



2016 スズキ CSR・環境レポート

～社会に貢献し、世界中で愛され、信頼されるスズキを目指して～



はじめに

ごあいさつ	3
会社概要	4

特集

再生エネルギーの活用と省エネ技術	
01 スズキ牧之原太陽光発電所の稼働	6
02 平成27年度 省エネ大賞[省エネ事例部門]を受賞	7

CSR CSR方針

CSR方針	10
スズキグループ行動指針	11

CSR コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンス	15
コンプライアンス体制・リスク管理体制	18

CSR CSRの取り組み

お客様とともに	25
お客様相談室	
福祉車両(ウイズシリーズ)	
電動車いす	
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	34
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・人権尊重・環境保全についての取り組み	
スズキの財団活動等	35
公益財団法人スズキ財団	
公益信託進化学振興木村資生(もとお)基金への支援	
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	37
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	
女性活躍推進の取り組み	
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	43
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	48
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	
スズキ歴史館	

国内販売代理店の取り組み	64
---------------------	----

海外グループ会社の取り組み	68
----------------------	----

環境 環境への取り組み

環境管理の推進	82
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	
LCA(ライフ・サイクル・アセスメント)	
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	
生産活動と環境負荷	
環境会計	

地球温暖化の抑制	93
-----------------	----

バリューチェーン全体が排出する温室効果ガスの開示	
[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	
[設計・開発] フロンの削減	
[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	112
-----------------	-----

[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] 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	119
--------------------------------	-----

リサイクルの配慮	
梱包資材	
廃棄物	
水資源	

社会との連携	128
---------------	-----

環境コミュニケーションの拡充	
----------------	--

環境 環境データ

2015年度主要製品の環境データ	135
-------------------------	-----

四輪車/二輪車	
---------	--

スズキ国内工場・国内グループ製造会社の環境データ	147
---------------------------------	-----

スズキ国内工場	
国内グループ製造会社	

環境取り組みの歴史	158
------------------	-----

●本レポートの対象期間は、2015年度(2015年4月1日から2016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、ご了承願います。
 ●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

はじめに、当社の四輪車の燃費・排出ガス試験に係る業務について、国が定める規定と異なる不正な取扱いがあり、株主の皆様をはじめ関係各位にご迷惑とご心配をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。再発防止対策を着実に実行してまいりますとともに、各種業務におけるコンプライアンスの徹底やリスク管理体制の強化等に取り組んでまいります。

当社グループは、2015年からの5か年における「新中期経営計画 SUZUKI NEXT 100」—創立100周年・次の100年に向けた経営基盤の強化—を策定いたしました。

2020年に創立100周年を迎えることから、さらに次の100年も成長し続けるために、「チームスズキ」で、ものづくりの基盤整備と仕事の進め方の総点検をグローバルで行い、経営の土台を盤石なものとする5年間と位置付け、経営基盤の強化に取り組んでまいります。

当社グループは、新中期経営計画のもと、一丸となって企業価値の向上を図るとともに、持続的に成長することを目指してまいります。

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2015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。

スズキ株式会社
代表取締役 社長 鈴木 俊宏

スズキのCSR

社会に貢献し、世界中で愛され、信頼されるスズキを目指して

CSR方針

当社グループは、「消費者(お客様)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てきました。今後も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。

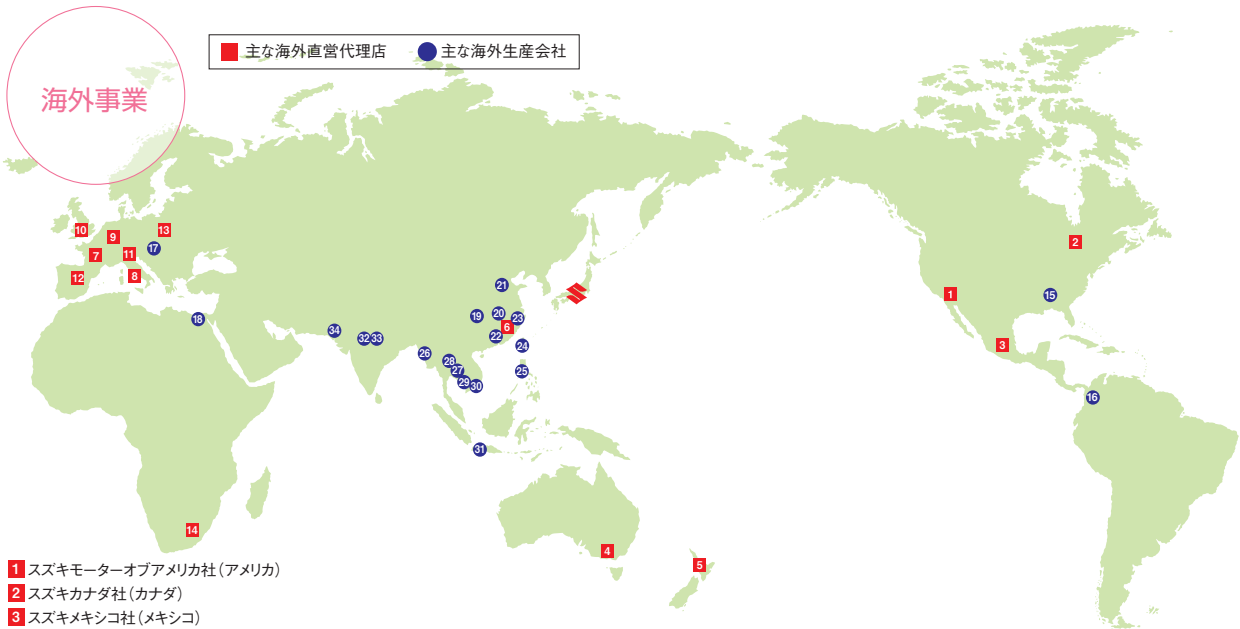
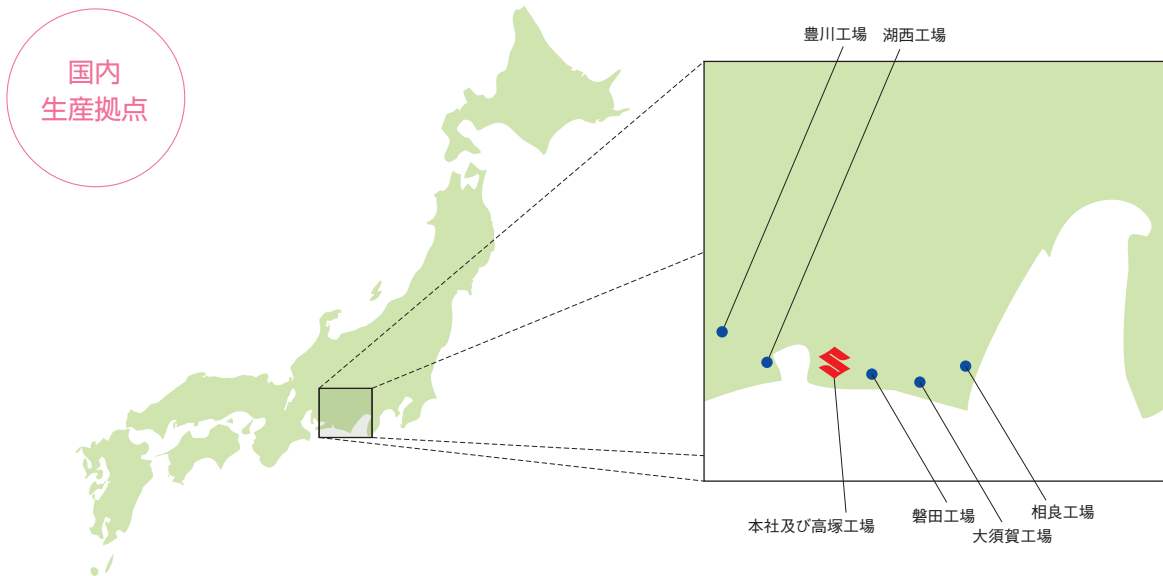
「小さなクルマ、大きな未来。」をスローガンに、お客様の求める小さなクルマづくり、地球環境にやさしい製品づくりに邁進いたします。

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。

役員及び従業員は、法令、社会規範、社内規則等を遵守し、公正かつ誠実に行動してまいります。

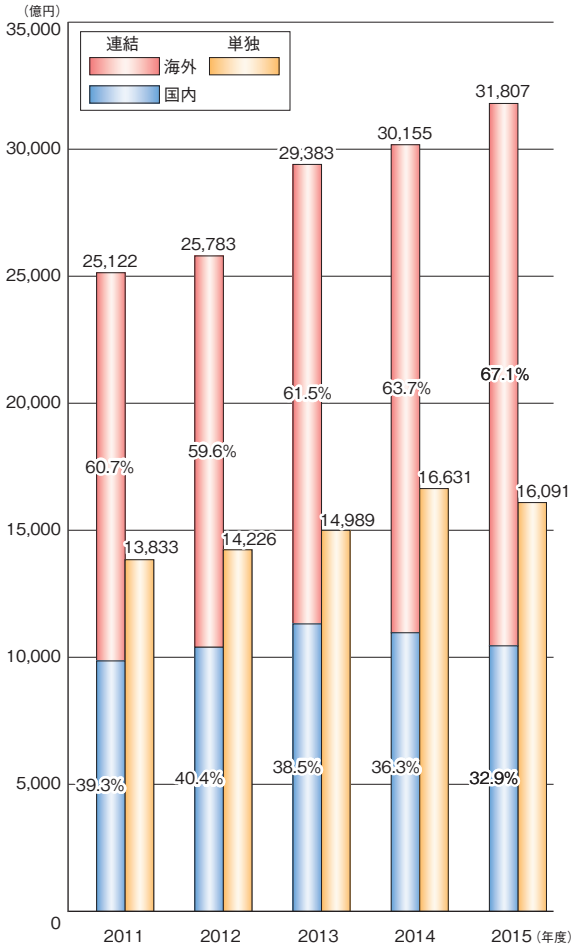
会社概要 (2016年3月31日現在)

- | | | | |
|----------------|-----------------------------|---------------|-----------------------------|
| ■ 社名 | スズキ株式会社 | ■ 主要製品 | 四輪車・二輪車・船外機・電動車いす・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 | 14,932人
(連結会社合計 61,601人) |
| ■ 代表者 | 代表取締役 社長 鈴木 俊宏 | | |

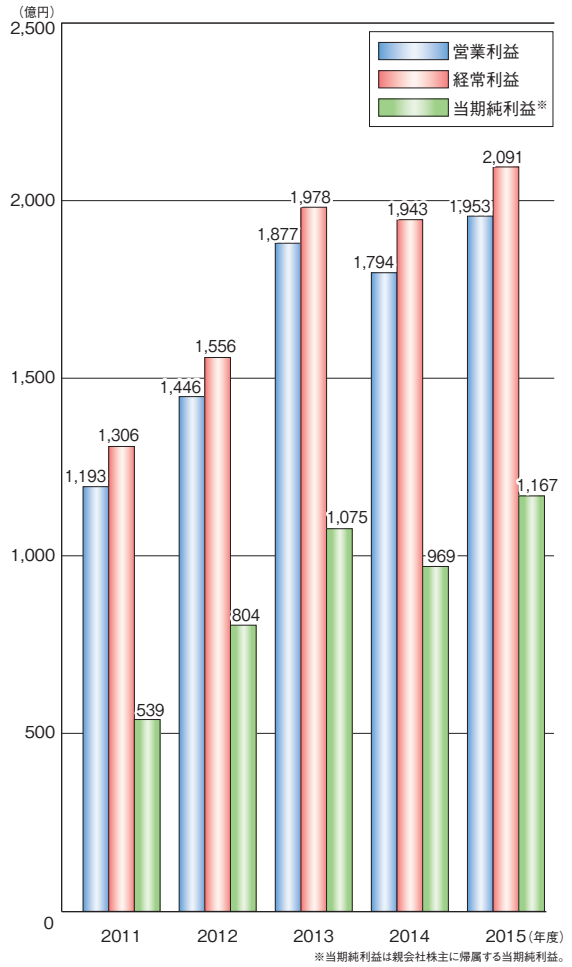


- | | | |
|--------------------------|----------------------------------|-------------------------------|
| 1 スズキモーターオブアメリカ社(アメリカ) | 15 スズキ・マニファクチャリング・オブ・アメリカ社(アメリカ) | 25 スズキフィリピン社(フィリピン) |
| 2 スズキカナダ社(カナダ) | 16 スズキコロンビア社(コロンビア) | 26 スズキ・ミャンマー・モーター社(ミャンマー) |
| 3 スズキメキシコ社(メキシコ) | 17 マジャーラスズキ社(ハンガリー) | 27 スズキ・モーター・タイランド社(タイ) |
| 4 スズキオーストラリア社(オーストラリア) | 18 スズキエジプト社(エジプト) | 28 タイスズキモーター社(タイ) |
| 5 スズキニュージーランド社(ニュージーランド) | 19 重慶長安鈴木汽車有限公司(中国) | 29 カンボジアスズキモーター社(カンボジア) |
| 6 スズキ中国社 | 20 江西昌河鈴木汽車有限責任公司(中国) | 30 ベトナムスズキ社(ベトナム) |
| 7 スズキフランス社(フランス) | 21 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司(中国) | 31 スズキ・インド・モバイル・モーター社(インドネシア) |
| 8 スズキイタリア社(イタリア) | 22 江門市大長江集団有限公司(中国) | 32 マルチ・スズキ・インド社(インド) |
| 9 スズキドイツ社(ドイツ) | 23 常州豪爵鈴木摩托車有限公司(中国) | 33 スズキ・モーター・サイクル・インド社(インド) |
| 10 スズキGB社(イギリス) | 24 台鈴工業股份有限公司(台湾) | 34 パックスズキモーター社(パキスタン) |
| 11 スズキオーストリア社(オーストリア) | | |
| 12 スズキイベリカ社(スペイン) | | |
| 13 スズキモーター・ポーランド社(ポーランド) | | |
| 14 スズキオート南アフリカ社(南アフリカ) | | |

◆売上高推移

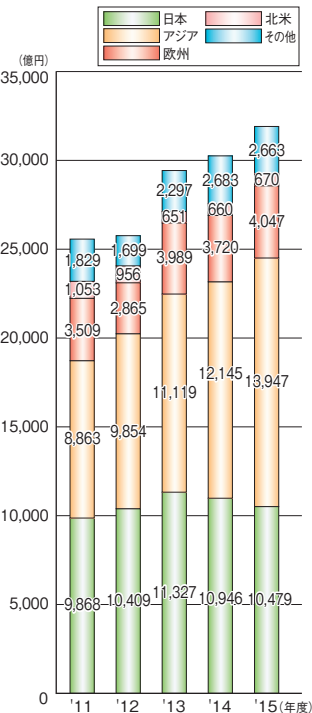


◆利益の推移(連結)

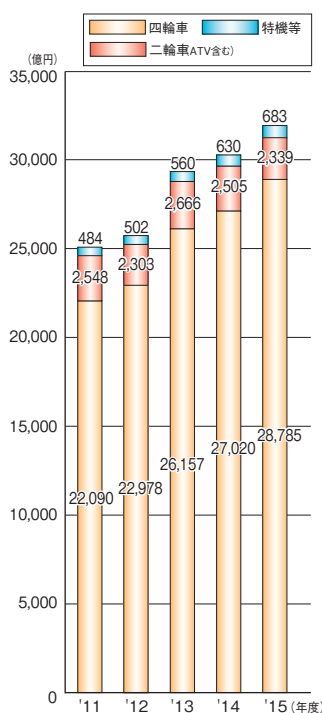


*当期純利益は親会社株主に帰属する当期純利益。

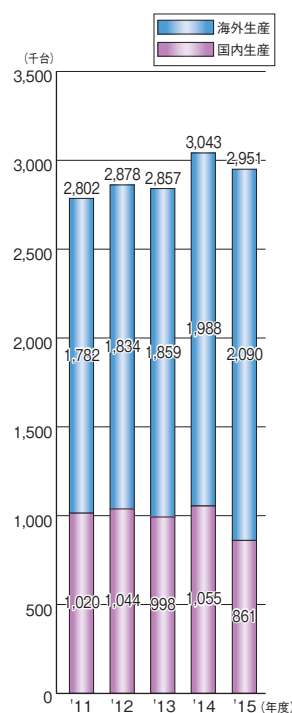
◆地域別売上高推移(連結)



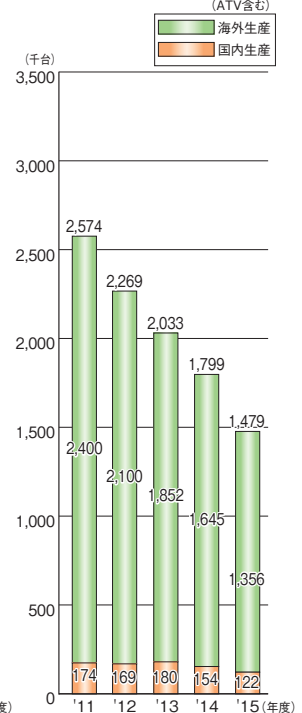
◆事業別売上高推移(連結)



◆四輪車生産台数推移



◆二輪車生産台数推移



※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。

再生エネルギーの活用と省エネ技術

特集1 スズキ牧之原太陽光発電所の稼働

スズキが静岡県牧之原市の中里工業団地に建設を進めていた太陽光発電施設「スズキ牧之原太陽光発電所」は、最大能力20MW（メガワット）の発電所として2015年10月より試験運転を開始しています。現在、発電量を更に増加させるための増設工事を実施しており、完成は2017年3月を予定しています。

「スズキ牧之原太陽光発電所」は、中里工業団地に自社が持つ42万㎡の土地と相良工場敷地の一部をあわせた計46万㎡の敷地に、ソーラーパネルを設置します。増設後の年間発電電力量は、一般家庭9,500世帯分に相当する約34,400MWh（メガワットアワー）を予定しており、発電した電力は全量中部電力へ売電します。

スズキの太陽光発電事業は、2015年6月には浜松市北区都田町の浜松工場屋上に設置した0.9MWの発電所が稼働しており、さらに10月より浜松市西区舞阪町の遊休地にスズキグループとして、4MWの発電所が稼働を開始しています。

CO₂排出量削減効果

「スズキ牧之原太陽光発電所」の稼働により、スズキグループの太陽光発電所の総設備容量は約25MWとなります。これらの太陽光発電所稼働によるCO₂排出量削減効果は、スズキ国内工場の2015年度CO₂排出量の10.6%を見込んでいます。

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地球温暖化の抑制や環境保全の取り組みを強化していきます。

各発電所の発電能力と状況

発電所	発電能力	状況
スズキ浜松工場太陽光発電所	0.9MW	2015年6月稼働開始
スズキ舞阪西発電所 スズキビジネス舞阪東太陽光発電所	4MW	2015年10月稼働開始
スズキ牧之原太陽光発電所	20MW	2015年10月稼働開始、現在パネル増設中。 2017年3月完了予定。



スズキ牧之原太陽光発電所

再生エネルギーの活用と省エネ技術

特集2 平成27年度 省エネ大賞[省エネ事例部門]を受賞

～鋳造工場における赤外線ヒーター式金型加熱器の導入による省エネ・省力化～

スズキの相良工場が、「平成27年度省エネ大賞[省エネ事例部門]」の「資源エネルギー庁長官賞(共同実施分野)」を受賞しました。

「省エネ大賞」(主催:一般財団法人省エネルギーセンター)は、平成2年(1990年)度より優れた省エネ・節電製品又は省エネ波及効果の高いビジネスモデルを開発した事業者を表彰してきました。平成23年度より「省エネ事例部門」が追加され、企業、工場、事務所等の節電や、優れた省エネルギー活動を推進し、成果を上げた事業者を表彰しています。

このたびの「資源エネルギー庁長官賞(共同実施分野)」受賞は、スズキ、中部電力株式会社、メロ電気工業株式会社の3社が赤外線ヒーター式金型加熱器を共同開発し、相良工場のエンジン部品鋳造工程に導入したことにより大幅な加熱時間短縮と、エネルギー使用量削減を実現すると同時に、現場作業の省力化と安全性、生産性も向上させた取り組みが高く評価されました。

また、この取り組みを国内外のスズキグループや、他事業者に展開することで高い波及効果が期待されることから選出されました。

スズキは、これらの設備、取り組みを国内関連会社、海外工場に展開し、省エネルギー化を推進しています。今回の受賞を機に、更なる省エネルギーに取り組みます。

【資源エネルギー庁長官賞(共同実施分野)受賞の概要】

「鋳造工場における赤外線ヒーター式金型加熱器の導入による省エネ・省力化」

- 事業者：スズキ株式会社 相良工場 工務課・鋳造課、
中部電力株式会社 静岡支店、メロ電気工業株式会社
- 事業所：スズキ株式会社 相良工場

●事例概要

- エンジン鋳造部品を生産する鋳造機の金型加熱工程において、従来のガスバーナー式から高出力の赤外線ヒーターを利用した金型加熱器に変更しました。
- 金型加熱器は、スズキ、中部電力、メロ電気工業と考案・開発・テスト改良を重ねたもので、導入により従来のガスバーナー式と比較し、エネルギー使用量を58%削減(原油換算20.8kl/月削減)、金型加熱に要する総作業時間は32%削減するなど、省エネルギーおよび現場作業の省力化と安全性、生産性の向上を図ることができました。

●主な実施内容

(1) 取り組んだ省エネ・省力化対策

赤外線ヒーター式金型加熱器の開発・導入

低圧鋳造における鋳造開始前の金型加熱作業時のエネルギーをLPガスから電気に転換する取り組みを実施。

設定温度までの昇温時間削減、エネルギー使用量削減を目的に、赤外線ヒーター式金型加熱器を開発。

(2) 省エネルギーの達成状況

① 赤外線ヒーター式金型加熱器の導入効果(省エネ性)

赤外線ヒーター式金型加熱器を導入したことで、従来のガスバーナー式金型加熱器と比較し、原油換算で20.8kl/月のエネルギー使用量を削減。

熱源をLPGから電気に転換し、課題を解決したことで以下の効果がありました。

- ・金型加熱に使用するLPG 使用量 ▲100%
- ・設定温度までの昇温時間短縮 ▲72%
- ・金型加熱に要する総作業時間短縮 ▲32%
- ・オーバーシュート防止機能によるエネルギー使用量の削減
- ・ヒーターの眩しさは無く、遮光眼鏡は不要となりました。

② 現場作業の省力化

従来ガスバーナーでは作業者が任意の時間で監視を行っていたが、電気ヒーター化により金型加熱時および加熱後の制御を自動化し監視が不要となりました。

1日3回の頻度で実施していた金型部品の溶損点検、補修作業も廃止することができました。

また、金型塗型剤の補修サイクル延長や金型部品の故障トラブルの低減となりました。

③ 金型温度の適正化

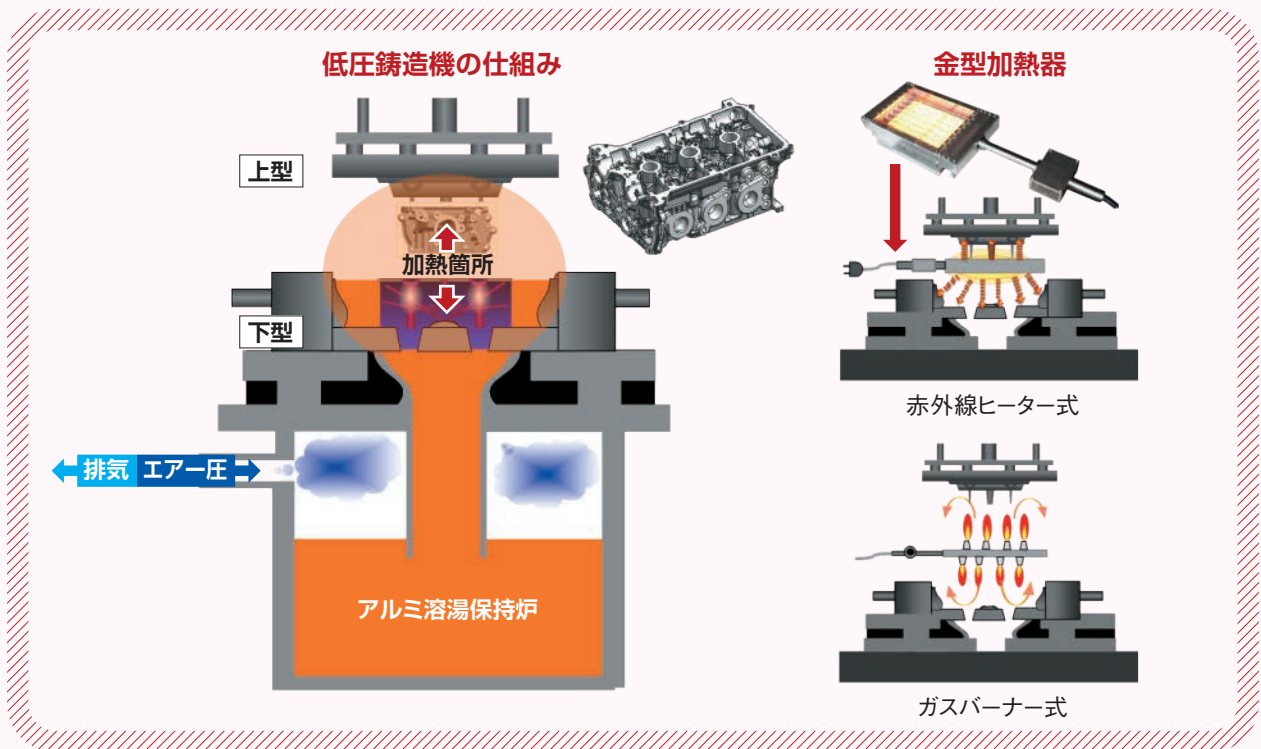
金型と電気ヒーターとの間隔を限界まで縮めた対策と電気ヒーターの発光部は金型全体を覆うことで、ムラ無く金型全体を加熱することが可能となりました。また、自動制御により、良品率が高い温度分布状態に加熱することが可能となり、製品良品率が向上しました。

④ 現場作業の安全性の向上

ヒーター導入後は着火作業自体を廃止できた為、火災リスクは無くなりました。また、加熱作業のルールを整備、加熱機器の軽量化、取廻しバランスを設計に盛り込んだ結果、作業者の安全性が向上しました。

⑤ 作業環境の向上

作業環境測定定点結果を比較して、暑さ指数(WBGT)が改善されました。



スズキ CSR・環境レポート 2016

CSR

CSR方針

CSR方針	10
スズキグループ行動指針	11

CSR方針

会社の経営の基本方針

当社グループは、「消費者(お客様)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てきました。今後も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。

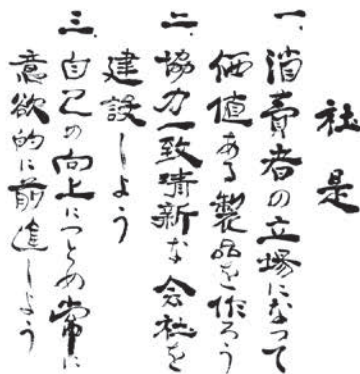
「小さなクルマ、大きな未来。」をスローガンに、お客様の求める小さなクルマづくり、地球環境にやさしい製品づくりに邁進いたします。あらゆる面で「小さく・少なく・軽く・短く・美しく」を徹底し、ムダのない効率的な健全経営に取り組んでまいります。

役員及び従業員は、法令、社会規範、社内規則等を遵守し、公正かつ誠実に行動してまいります。

社是

スズキは1962年にスズキグループの会社方針を示す「社是」を制定し、企業の社会的使命を果たすことへの努力目標、自分が所属する会社という組織に対する努力目標、自分自身への努力目標を掲げました。

スズキは「価値ある製品を」をモットーとして、全従業員が価値の創造者となるべく、日々努力を続けています。



スズキグループ社是(1962年制定)

- 一. 消費者の立場になって価値ある製品を作ろう
- 二. 協力一致清新な会社を建設しよう
- 三. 自己の向上につとめ常に意欲的に前進しよう

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▶▶▶

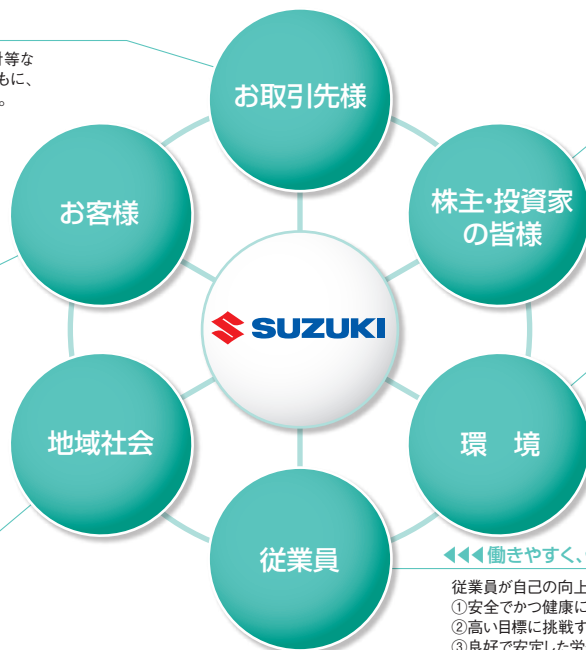
「価値ある製品づくり」のために、お取引先様と対等な立場で相互に協力し、信頼関係を構築するとともに、パートナーとして共に繁栄できる関係を構築します。

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、気持ちの良い販売・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財を評価・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。

スズキグループ行動指針

以下が、スズキ株式会社がスズキグループの全役員と全従業員に伝えている「スズキグループ行動指針」の内容です。

お客様のために

(1) 価値ある製品・サービスの実現

スズキグループは、社是の第一に掲げる「消費者の立場になって価値ある製品を作ろう」の精神に則り、お客様の期待を超える製品とサービスを提供します。

・私たちは、常にお客様の立場になって、お客様に喜んでいただける製品やサービスとは何かを考え、これを提供することに努めます。

(2) 品質への取り組み

スズキグループは、お客様の安全・安心を最優先に考え、高品質でお客様に安心して使っていただける製品の開発・生産を行い、そのアフターサービスを提供します。

スズキグループは、万が一品質に関わる問題が発生した場合においても、お客様の声に真摯に対応し、問題を早期に把握して、徹底的な原因究明に基づく措置を講じ、お客様が引き続き安心して製品をお使いいただけるように全力を尽くします。

・私たちは、製品の設計・生産・アフターサービスの過程でお客様の安全・安心に関わるような品質の問題に気付いていながら、そのまま放置しません。

・私たちは、お客様からの品質に関するご指摘を自分に都合よく判断して片付けません。

・私たちは、これらの品質の問題やご指摘に真摯に向き合って、お客様の信頼を損なわないように全力を尽くします。

(3) 人権の尊重

スズキグループは、各国・各地域の法令を踏まえ、人権に関する様々な国際規範を理解し、基本的人権を尊重します。

・私たちは、スズキグループの一員として互いに協力して、個人の属性による差別やハラスメント(嫌がらせ・いじめ)の無い、全ての社員が働きやすい職場づくりに努めます。

働きやすい職場環境のために

(4) 労働安全・交通安全

スズキグループは、職場環境を整備し、安全な職場づくりに努めます。

スズキグループは、労働災害を発生させないための安全教育を徹底します。

・私たちは、安全に関する規則を遵守し、安全な職場の維持や労働災害の防止に努めます。

・私たちは、職場において安全に関わる問題を発見した場合、直ちに上司に報告して改善に繋がります。

・私たちは、一人ひとりが自動車産業に携わる者であることに自覚を持ち、交通ルールを遵守し、社会の模範となる運転を心掛け、職務上であれ私用であれ、交通事故防止に努めます。

(5) 改善活動の推進と仕事の基本ルール遵守

スズキグループは、社員による職場改善のための創意工夫を奨励します。

社員からの改善提案は、評価して有効なものは採択し、横展開してグループ全体の発展に繋がります。

スズキグループは、仕事の基本ルールを策定し、社員に徹底します。

・私たちは、日頃から自らの業務について真剣に考え、率先して行動するとともに、改善点に気付いた時には、会社に提案します。

・私たちは、職場での意思の疎通を徹底し、確実に相手に伝わるまで繰り返しコミュニケーションを図ります。

・私たちは、常に全体最適を意識して部門/会社間での情報共有に努めます。

・私たちは、職場毎に定められた仕事のルールも遵守します。

株主様その他すべてのステークホルダーのために

(6)法令等の遵守(コンプライアンス)

スズキグループは、独占禁止法等の競争関係法令、その他公正な商取引に関する法令、社会規範が国や地域によって異なる可能性があることを認識しつつ、それらを把握した上で、スズキグループの社員がそれぞれの国や地域の法令、社会規範を遵守するよう教育を徹底します。

※個々の法令等の遵守に関しては、「コンプライアンス事例集(以下)」を参照。

- ・私たちは、法令・社会規範に関する会社の指導および教育の内容を遵守します。
- ・私たちは、自分以外の社員によるコンプライアンス違反又はその疑いがある行為に気付いた場合は、直ちに上司に相談します。上司に相談することが適当でないと思う場合は、自社又はスズキ株式会社の通報受付部門・相談窓口ご連絡します。

※スズキ株式会社の相談・連絡窓口は、以下に記載の「相談・連絡窓口」を参照。

(7)環境活動

スズキグループは、「スズキ地球環境憲章」に則り、美しい地球と豊かな社会を次の世代に引き継いでいくために、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みます。

- ・私たちは、環境にやさしい技術の開発と普及に貢献し、お客様に必要とされる、地球環境にやさしい製品づくりを心掛けます。
- ・私たちは、それぞれの職場から生じる環境負荷の低減を図り、職場と地域社会の環境維持に努めます。

(8)反社会的勢力との関係の遮断

スズキグループは、市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力※及び団体との関係は一切遮断することを徹底します。

- ・私たちは、反社会的勢力及び団体から不当な要求を受けた場合、勝手な判断でこれに応じず、上司や会社の関係部門に報告・相談します。

※反社会的勢力とは、暴力、威力と詐欺的手法を駆使して経済的利益を追求する集団又は個人を指します。

コンプライアンス事例集

この事例集は、スズキグループ行動指針の第6項『法令等の遵守(コンプライアンス)』に基づき、スズキグループの社員一人ひとりが個々の法令等を遵守して行動するための指針を事例的に纏めたものです。

スズキグループの各社員は、コンプライアンスの観点から、少なくとも、以下に従って行動することが求められます。

1. 取引上の有利な立場を濫用し、特定の条件や不利益を相手に強いるような行為や個人的利益の追求を行わないこと。
2. 政治家、公務員等に対し、会社が定めた基準を逸脱した利益・便宜を供与しないこと。
3. 規制当局に対して、常に正確な情報を提供すること。
4. お客様・取引先・公務員・協力会社・競合他社と取引をする際には、自己・親族・友人の利益のために、会社の利益を犠牲にしないこと。
5. 業務上知り得た秘密情報を適切に取り扱い、事前に会社の許可なく第三者に漏洩しないこと。
6. 未公表の会社情報に基づきインサイダー取引を行わないこと。
7. 知的財産や営業秘密が会社の貴重な財産であり、これを有償・無償を問わず外部に勝手に提供することが犯罪であることを認識し、そのような行為を行わないこと。
8. 他者の営業秘密を相手の同意なく入手することが犯罪であることを認識し、そのような行為を行わないこと。
9. 顧客情報や個人情報を取り扱う場合は、適正な方法で入手した上で厳重にこれを管理すると共に、入手目的以外では使用しないこと。

なお、この事例集は、法令の制定・改廃、会社の状況その他諸事情により、随時改訂することがあります。その場合は、速やかに告知いたします。

2016年4月12日
スズキ株式会社
経営企画室 コーポレートガバナンス部

相談・連絡窓口

●あなたが、この行動指針に違反する行為又はその疑いがある行為を知った場合、速やかに次のいずれかの対応を取ってください。

- a) あなたの上司に相談する。
- b) 上司に相談することが適当でないと思う場合、あなたの会社の通報受付部門/相談窓口連絡する。
- c) 上司や自社の通報受付部門への相談も適当ではないと思う場合、『スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン』の社外窓口に連絡する。(匿名による通報も受付)

連絡先の記載は省略させていただきました。

- d) 『スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン』の社内窓口に連絡する。(匿名による通報も受付)

連絡先の記載は省略させていただきました。

●スズキグループは、あなたが上記の相談や連絡を行ったことにより、あなたの上司や会社から不利益な扱いを受けないことを保証します。また、通報された者などからあなたに対する報復行為も絶対に許しません。

●あなたの通報が、問題の早期の発見及び是正によるスズキグループの損失・損害の低減に繋がる可能性がありますので、勇気を持って相談・連絡してください。

CSR

コーポレート ガバナンス

コーポレートガバナンス	15
コンプライアンス体制・リスク管理体制	18

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

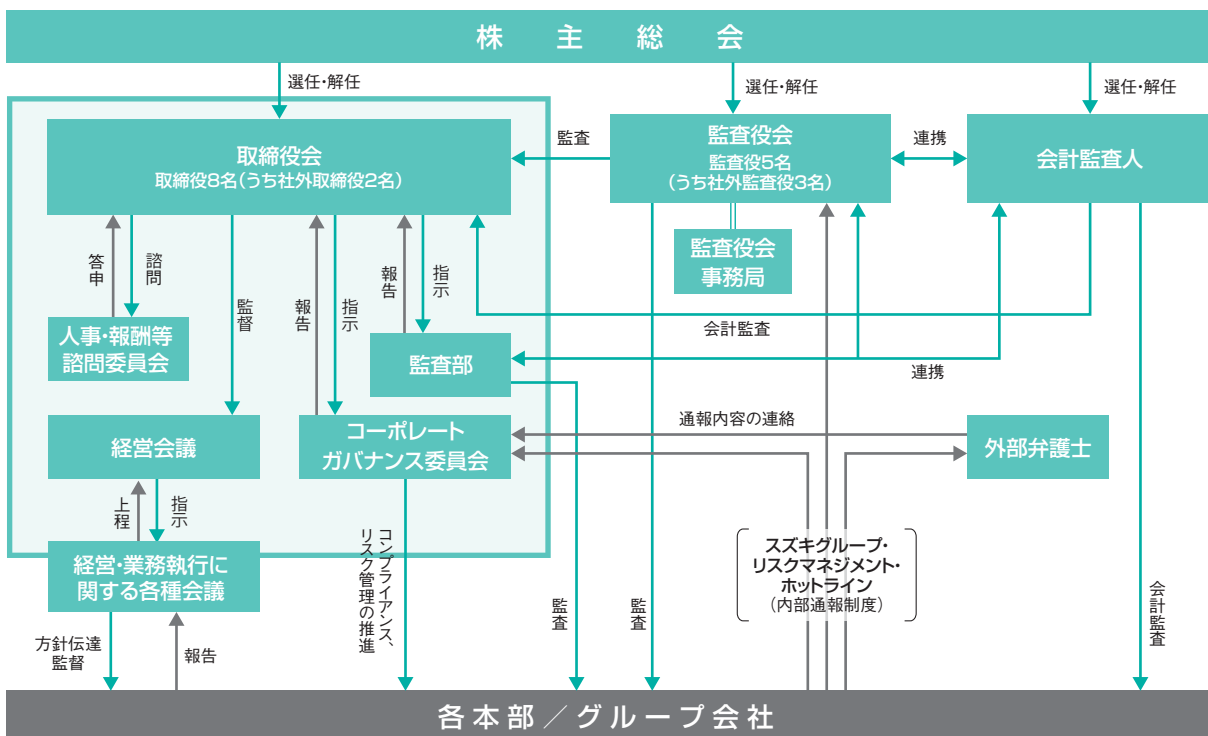
スズキは、従来より、公正かつ効率的な企業活動を旨として、株主各位をはじめ、お客様、お取引先様、地域社会、従業員等の各ステークホルダーから信頼され、かつ国際社会の中でさらなる貢献をし、持続的に発展していく企業でありたいと考えています。その実現のためには、コーポレートガバナンスの強化が経営の最重要課題の一つであると認識し、様々な対策に積極的に取り組んでいます。

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、当社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。

コーポレートガバナンス体制の概要

スズキは取締役会による業務執行の監督機能と監査役会による監査機能を有する監査役会設置会社です。これに加え、取締役会の諮問機関として、独立性の高い社外役員を委員に含む人事・報酬等諮問委員会を設置すること等により、実効性の高いコーポレートガバナンスを実現できると考え、現在の体制を採用しています。

(2016年10月末現在)



[取締役会]

取締役会は、取締役8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の強化を図っています。

また、専務役員・常務役員制度を導入し、機動的な会社運営、意思決定・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を選任することにより、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に基づき、当社の成長のために有益な指摘・助言等を頂いています。

【経営会議】

代表取締役社長を議長とし、役員等で構成する合議制組織の経営会議において、経営上の重要課題や戦略を横断的かつ総合的に協議するとともに、取締役会への付議事項の事前審議等を行います。

【経営・業務執行に関する各種会議】

役員及び本部長・副本部長等が出席する会議として、業務執行にともなう経営課題についての対応策等を審議する各種会議を、内容に応じて週次・月次・臨時・半期毎に開催し重要な情報の共有・早期の課題抽出を密に行っている確かな業務執行が行えるようにし、経営の効率性を高めています。

【人事・報酬等諮問委員会】

取締役及び監査役候補者の選任や取締役の報酬の決定における透明性及び客観性の向上を目的として、取締役会の諮問委員会として人事・報酬等諮問委員会を設置しており、同委員会は、委員(5名)の過半数が社外役員(社外取締役2名及び社外監査役1名)です。同委員会では、取締役及び監査役候補者の選任基準や候補者の妥当性、及び取締役の報酬体系・報酬水準の妥当性等を審議し、取締役会は、その結果を踏まえて決定することとしています。

なお、取締役を兼務しない専務役員及び常務役員候補者の選任や報酬に関しても、同委員会の審議の結果を踏まえて決定することとしています。

【コーポレートガバナンス委員会】

スズキグループの持続的な成長と中長期的な企業価値の向上のため、コンプライアンスの徹底やリスク管理等に関する事項を検討し、対策や施策の実行を推進するコーポレートガバナンス委員会を設置しています。

【監査役監査】

スズキの監査役会は、監査役5名(うち社外監査役3名)で構成されています。各監査役は、監査役会が定めた監査役監査の基準に準拠し、監査の方針、職務の分担等に従い、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。また、取締役等の指揮命令系統から独立した専任のスタッフ部門として監査役会事務局を設置し、監査役の職務の補助体制を強化しています。

なお、常勤監査役1名は、長年にわたってスズキグループの経理業務を担当した経験を有しており、また、社外監査役1名は公認会計士としての豊富な知識と経験を有しており、財務及び会計に関する相当程度の知見を有しています。

【内部監査】

スズキは内部監査の組織として、幅広い業務分野における内部監査をより充実するために営業・購買・技術・品質・生産等の分野に精通した人員を含む監査部を設置しており、当社及び国内・海外の関係会社の監査により、法令等の遵守状況及び内部統制の有効性を定期的に検証し、その結果を問題点の改善案とともに取締役会及び監査役会に報告しています。

【会計監査】

スズキの会計監査については、清明監査法人を選任しています。2015年度のスズキの会計監査業務を執行した公認会計士は、今村 敬、佐藤 浩司の2名であり、会計監査業務に係る補助者は、公認会計士9名、その他6名です。

【内部監査、監査役監査及び会計監査の相互連携並びにこれらの監査と内部統制部門との関係】

監査部、監査役及び会計監査人は、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。

監査役は、会計監査人から、監査計画の報告、四半期レビューの結果報告及び年度監査の実施状況等について、定期的に報告を受けるほか、会計監査人監査への立会を実施するなどして、監査の実施状況を把握するとともに、監査法人としての監査の品質管理に対する取り組みについても報告を受けるなど、適宜意見交換・情報共有を行い、連携の強化に努めています。

また、監査役は、監査部と監査計画並びに監査テーマの調整を行うほか、必要に応じて監査に立ち会い、監査報告会に出席し、また、監査部の行う監査については全ての報告書の提出と説明を受けています。

なお、これらの監査組織と経営企画部門、法務部門、財務部門、IT部門で構成する内部統制専門組織は、適宜、情報交換等を行っています。

＜ご参考-社外役員の独立性基準＞

当社の社外取締役及び社外監査役については、その独立性を確保するために、以下に該当する者は、候補者として選定しません。

1.当社及び当社の子会社(以下、本基準において当社グループといいます。)の関係者

- (1) 社外取締役については、現在又は過去において、当社グループの業務執行者^(注1)である者、又はあった者
- (2) 社外監査役については、現在又は過去において、当社グループの取締役、執行役員又は使用人である者、又はあった者
- (3) 当社グループの現在の取締役又は執行役員の配偶者又は二親等内の親族

2.取引先、大株主等の関係者

- (1) 次のいずれかの業務執行者である者
 - ① 当社グループを主要な取引先とする企業^(注2)
 - ② 当社グループの主要な取引先^(注3)
 - ③ 当社の総議決権の10%以上の議決権を保有する大株主
 - ④ 当社グループが総議決権の10%以上の議決権を保有する企業
- (2) 現在又は過去5年間に、当社グループの会計監査人の代表社員又は社員である者、又はあった者
- (3) 当社グループから役員報酬以外に多額の報酬を受けている者^(注4)
- (4) 当社グループから多額の寄付を受けている者^(注5)
- (5) 上記(1)から(4)に該当する者の配偶者又は二親等内の親族

(注1) 業務執行者:業務執行取締役、執行役、執行役員又は使用人

(注2) 当社グループを主要な取引先とする企業:過去3年のいずれかの事業年度において、取引先グループの直前事業年度の連結売上高の2%以上の支払いを当社グループから受けている取引先グループに属する企業

(注3) 当社グループの主要な取引先:過去3年のいずれかの事業年度において、当社グループの直前事業年度の連結売上高の2%以上の支払いや連結総資産の2%以上の融資を当社グループに行っている取引先グループに属する企業

(注4) 多額の報酬を受けている者:過去3年のいずれかの事業年度において、年1,000万円以上(団体の場合は年間総収入の2%以上)の報酬を受けているコンサルタント、法律や会計の専門家等

(注5) 多額の寄付を受けている者:過去3年のいずれかの事業年度において、年1,000万円以上の寄付を受けている者(団体の場合は寄付の目的となる活動に直接関与する者)

コンプライアンス体制・リスク管理体制

スズキは、取締役会において決議した内部統制システムに関する基本方針に基づき、コンプライアンス体制やリスク管理体制の充実に取り組んでいます。

1. 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

- ① 取締役会は、当社及び当社の連結子会社（以下「スズキグループ」）の役員及び従業員が健全に職務を遂行するための「スズキグループ行動指針」を制定し、その周知・徹底の状況を監督する。
- ② 取締役会の下に、経営企画担当役員を委員長とするコーポレートガバナンス委員会を設置する。コーポレートガバナンス委員会は、コンプライアンスの徹底に関する施策を展開し、また、関係部門との連携により組織横断的な課題への取組みを推進する。
- ③ 各本部長は、所管部門の業務分掌を明確に定めるとともに、所管業務に関連する法令等の遵守、承認・決裁手続、他部門による確認手続の定めを含む業務規程・マニュアル類を整備して関係者に周知・徹底する。
- ④ 人事部門は、経営企画部門、法務部門、技術部門をはじめ関係各部門と協力して役員及び従業員に対するコンプライアンス研修や個別の法令等の研修を継続的に実施する。
- ⑤ スズキグループの役員や従業員が、通報をしたことにより不利益な取扱いを受けることなく法令違反等やその可能性を通報できる内部通報窓口（スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン）を当社内外に設置し、未然防止や早期是正を図る。
経営企画部門は、内部通報制度の周知に努め、利用の促進を図る。

2. 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

取締役会議事録その他取締役の職務の執行に係る情報は、法令及び社内規程に基づいて各担当部門が保管・管理し、取締役及び監査役が必要に応じて閲覧できるようにする。

3. 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

- ① 経営上の重要な事項は、審議基準に基づいて取締役会、経営会議、稟議制度等により、リスクを審議・評価したうえで意思決定を行う。
- ② 各本部長は、所管業務において想定されるリスクの発生の未然防止や、発生した場合の対応手続の定めを含む業務規程・マニュアル類を整備し、関係者に周知・徹底する。
- ③ 大規模災害の発生に備え、行動マニュアルや事業継続計画の策定や訓練を行う。

4. 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

- ① 経営上の重要な事項は、経営会議等において事前審議を行う。
- ② 取締役会は、執行役員及び本部長の職務執行に関する責任を明確にし、その執行を監督する。
- ③ 取締役会は、取締役会や経営会議等で決定した事項の執行状況について、その業務の執行責任者から適宜報告を受け、必要な指示を行う。
- ④ 取締役会は、連結子会社を含む中期経営計画を策定し、各事業部門長がその計画を達成するために定める事業年度の業務計画の進捗状況を定期的に検証する。
- ⑤ 社長直轄の内部監査部門は、この基本方針に基づく内部統制の整備・運用状況を定期的に監査し、その結果を取締役に報告する。

取締役会は、必要に応じて執行役員や本部長等を取締役会に出席させ、内部監査や内部通報等で判明した問題についての説明・報告を求め、是正の指示をし、その結果の報告を求める。

5.当社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制

- ①取締役会は、連結子会社を含む中期経営計画を策定し、各子会社の社長はその計画を達成するための事業年度の業務計画を定める。
- ②当社は、子会社管理に関する規程を定め、各子会社の管理を所管する部門を明確にし、子会社から業況の定期的な報告や規程に定める事項の報告を受ける。また、子会社の経営に関する重要事項については事前に当社の承認を得ることとする。
- ③コーポレートガバナンス委員会は、連結子会社を含むコンプライアンスの徹底やリスク管理に関する施策を子会社の社長に展開し、関係部門との連携により必要な支援を行う。
社長直轄の内部監査部門は、子会社の監査により「スズキグループ行動指針」の周知・徹底、コンプライアンスやリスク管理の状況、内部通報制度の整備の状況を定期的に監査し、その結果を取締役に報告する。
取締役会は、必要に応じて子会社の社長等を取締役会に出席させ、内部監査や内部通報等で判明した問題についての説明・報告を求め、是正の指示をし、その結果の報告を求める。
- ④経営企画部門は、子会社に対してスズキグループ・リスクマネジメント・ホットラインの周知を図り、子会社の役員及び従業員が法令違反等やその可能性のある問題を当社に直接通報できるようにする。

6.監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する事項、当該使用人の取締役からの独立性に関する事項、及び当該使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項

- ①当社は、監査役会事務局を設置し、監査役の指揮命令の下で職務を遂行する監査役専任のスタッフを置く。
- ②監査役会が指名する監査役はいつでも補助者の変更を請求することができ、取締役は、正当な理由がない限り、その請求を拒否しない。
- ③監査役会事務局のスタッフの人事異動・処遇・懲罰等は監査役会が指名する監査役の同意を要し、人事考課は監査役会が指名する監査役が行う。

7.監査役への報告に関する体制

- ①監査役は、取締役会以外にも、経営会議その他の重要な会議や各種委員会に出席して質問をし、意見を述べることができる。
- ②稟議書その他の重要書類を監査役に回覧する他、取締役会、各部門及び子会社の社長は、監査役の要請に応じて必要な情報を提出し、事業や業務の状況を報告する。
- ③取締役は、スズキグループに著しい損害を及ぼすおそれのある事実を発見したときは、直ちに監査役会に報告する。
- ④社長直轄の内部監査部門は、監査の結果を監査役会に報告する。
- ⑤スズキグループ・リスクマネジメント・ホットラインの窓口の一つを監査役とする。また、監査役以外の内部通報窓口への通報状況を監査役に定期的に報告する。
- ⑥当社は、監査役に報告をした者に不利益な取扱いをせず、子会社に対してもこれを求める。

8.監査役職務の執行について生ずる費用の前払い、償還の手続その他職務の執行について生ずる費用や債務の処理に関する事項

当社は、監査役職務の執行について生ずる費用等を支弁するため、毎年、一定額の予算を設ける。また、監査役がその職務の執行について費用の前払い等の請求をしたときは、速やかにこれを処理する。

9.その他監査役職務の執行が実効的に行われることを確保するための体制

監査役は、当社の費用負担において、必要に応じて弁護士等の外部専門家から助言等を受けることができる。

	はじめに	特集	CSR CSRの考え方
CSR コーポレートガバナンス	CSR CSRの取り組み	環境 環境への取り組み	環境 環境データ

【行動指針・内部通報制度】

スズキは、2016年4月に、スズキ行動憲章や行動基準等を見直し、新たな行動指針として、スズキ及びスズキの連結子会社(以下「スズキグループ」)の役員及び従業員が健全に職務を遂行するための「スズキグループ行動指針」を制定しました。

この行動指針をスズキグループ各社に普及・定着させるために、携帯用冊子の配布や社内ホームページへの掲載、社員研修等を実施しています。

また、スズキグループのコンプライアンス体制及びリスク管理体制を強化する一環で、法令やスズキグループ行動指針に反する行為又はその疑い等の不適切な状況をスズキ本社で早期に把握し、適切な対策を講じることができるよう、従来の相談窓口制度に代えて、スズキグループの役員及び社員からの通報をスズキ本社、スズキの監査役及びスズキが指定する外部弁護士が受け付ける「スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン」を設置いたしました。

<ご参考-スズキグループ行動指針(抜粋)>

(1) 価値ある製品・サービスの実現	スズキグループは、社是の第一に掲げる「消費者の立場になって価値ある製品を作ろう」の精神に則り、お客様の期待を超える製品とサービスを提供します。
(2) 品質への取り組み	スズキグループは、お客様の安全・安心を最優先に考え、高品質でお客様に安心して使っていただける製品の開発・生産を行い、そのアフターサービスを提供します。 スズキグループは、万が一品質に関わる問題が発生した場合においても、お客様の声に真摯に対応し、問題を早期に把握して、徹底的な原因究明に基づく措置を講じ、お客様が引き続き安心して製品をお使いいただけるように全力を尽くします。
(3) 人権の尊重	スズキグループは、各国・各地域の法令を踏まえ、人権に関する様々な国際規範を理解し、基本的人権を尊重します。
(4) 労働安全・交通安全	スズキグループは、職場環境を整備し、安全な職場づくりに努めます。 スズキグループは、労働災害を発生させないための安全教育を徹底します。
(5) 改善活動の推進と仕事の基本ルール遵守	スズキグループは、社員による職場改善のための創意工夫を奨励します。 社員からの改善提案は、評価して有効なものは採択し、横展開してグループ全体の発展に繋がります。 スズキグループは、仕事の基本ルールを策定し、社員に徹底します。
(6) 法令等の遵守(コンプライアンス)	スズキグループは、独占禁止法等の競争関係法令、その他公正な商取引に関する法令、社会規範が国や地域によって異なる可能性があることを認識しつつ、それらを把握した上で、スズキグループの社員がそれぞれの国や地域の法令、社会規範を遵守するよう教育を徹底します。
(7) 環境活動	スズキグループは、「スズキ地球環境憲章」(http://www.suzuki.co.jp/about/csr/) に則り、美しい地球と豊かな社会を次の世代に引き継いでいくために、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みます。
(8) 反社会的勢力との関係の遮断	スズキグループは、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の関係は一切遮断することを徹底します。

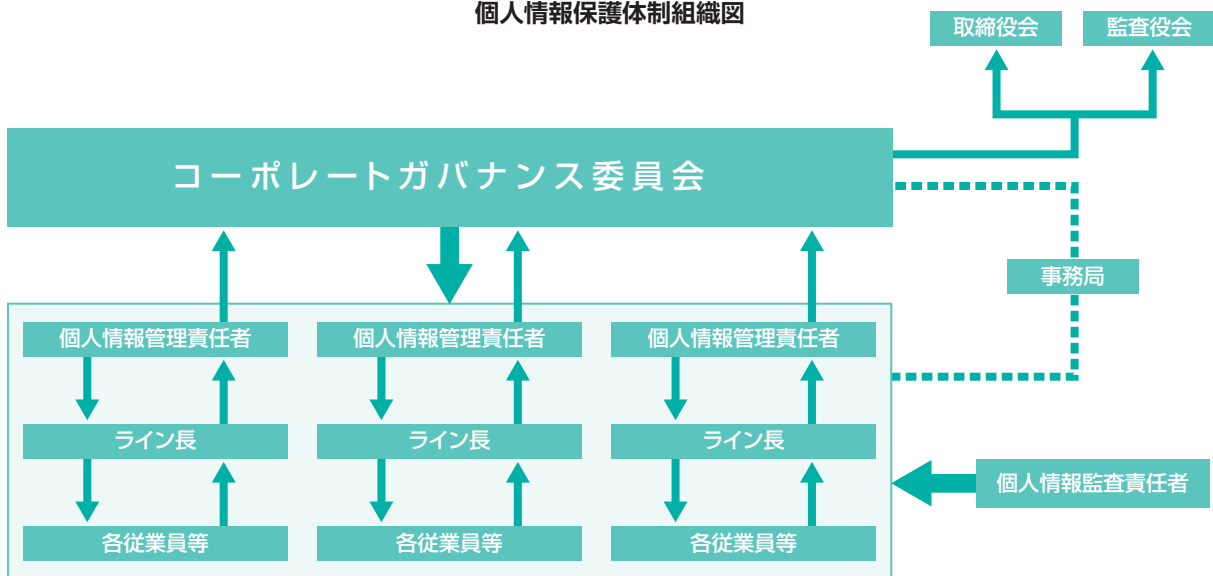
個人情報保護への取り組み

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、改善を図っていきます。

個人情報保護体制組織図



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

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

スズキの災害対策

スズキは、南海トラフ巨大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南海トラフ巨大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、二輪車のテストコースを静岡県浜松市天竜区の青谷地区に新設する方針の決定、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、消防署OBによる救護法訓練を全ての事業所で完了し、更に継続して反復訓練を毎週2回定期的にも実施しています。大規模災害時に自分達で止血や怪我の手当て、担架搬送、AEDを使った心肺蘇生法などが出来るように取り組んでいます。

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。



津波避難訓練



救護法訓練

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。



放水訓練



津波避難訓練



救護法訓練

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募金」に2015年3月期までに総額5億円の寄付を行いました。

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。

近隣の8市町に対しても、地震や津波等の災害対策として2016年3月期までに総額2億3千万円の寄付を行いました。

また、災害時には津波避難基地や緊急救援ヘリポート機能などを併せ持つスポーツ施設の建設に協力するために、「浜松市スポーツ施設整備基金」にも2015年3月期までに総額5億円の寄付を行いました。

CSR

CSRの取り組み

お客様とともに	25
お取引先様とともに	34
スズキの財団活動等	35
従業員とともに	37
株主・投資家の皆様とともに	43
地域社会とともに	48
国内販売代理店の取り組み	63
海外グループ会社の取り組み	67

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15万件(2015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

ハイブリッド、エネチャージ、衝突被害軽減ブレーキといった環境・安全技術、ネットワークと連携する車載情報機器など、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、こうした新技術へのお問合せはもとより、初めて車を運転されるお客様の初歩的なご質問やリコール修理のご相談など、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

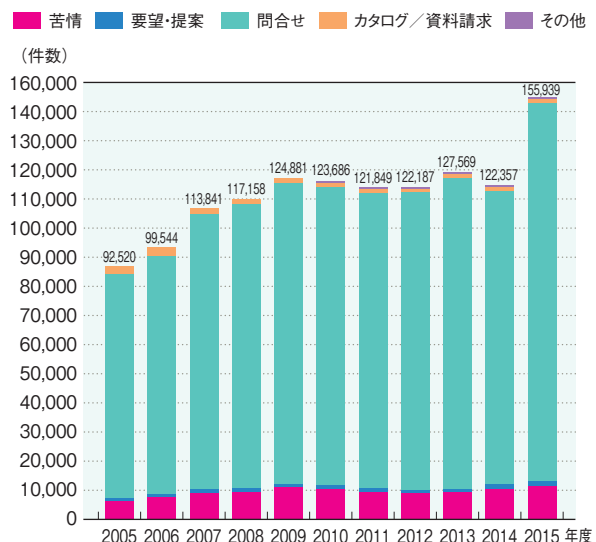
お客様からの多くのお申し出に対してスムーズに対応させていただくため、一般加入電話・携帯電話からのフリーダイヤル受付や、インターネットからの受付等、多様なメディア環境を整備するとともに、休日受付の実施等、利用しやすいお客様相談室を目指してアクセスの利便性を図っています。

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)

スズキは身体に障がいのある方やご高齢の方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。

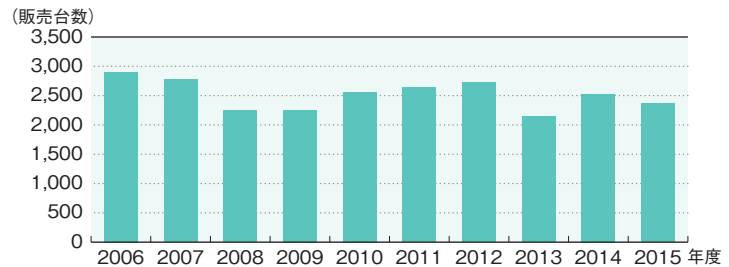
スズキ福祉車両

WITH

シリーズ



ウィズシリーズ販売台数



車いす移動車

要介助者が車両後部から車いすに座った状態で乗降できる車両です。低床設計のため、介助者は容易に要介助者を乗降させることができます。この車両には手動車いすや電動車いすを載せることができ、スペーシア、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。



電動車いす

スズキは、身体に障がいのある方やご高齢の方が目的や使用状況に合わせて選択しやすいようにセニアカーやモーターチェア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。

スズキは身体に障がいのある方やご高齢の方の移動手段として、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

自採用ハンドル形の電動車いすで、1985年に販売開始しました。ご高齢の方や足腰の不自由な方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。



ET4D



ET4E

タウンカート

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、一部の鉄道にも乗車可能です。(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

自採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に障がいのある方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

●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「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、利用者に電動車いすを正しく安全にお使いいただくために、メーカーや販売会社等が発足させた団体のことです。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、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。

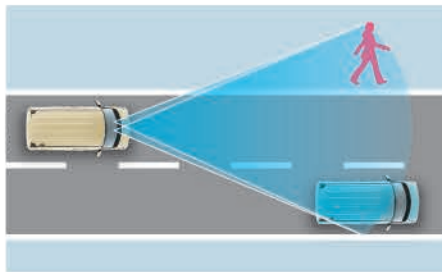
安全への取り組み

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。



2つのカメラを搭載した衝突被害軽減システム 「デュアルカメラブレーキサポート」

衝突被害軽減システムに、2つのカメラを搭載したステレオカメラ方式を採用。人の目と同じように左右2つのカメラが対象との距離や形を捉え、そのサイズや輪郭から歩行者やクルマを認識します。また、車線の左右の白線(区画線)も認識するなど、カメラで捉えたさまざまな情報をもとに警報や自動ブレーキ機能で衝突回避をサポートする、先進の安全技術です。



ステレオカメラ
ステレオカメラがワイパー作動域にあるため、雨天時にも作動します。
*著しく天候の悪いとき(大雨、雪、霧など)は作動しない場合があります。



- 「デュアルカメラブレーキサポート(DCBS) OFFスイッチ」を長押しすれば、「デュアルカメラブレーキサポート」および「誤発進抑制機能」の作動を停止することができます。
- 「車線逸脱警報OFFスイッチ」を長押しすれば、「車線逸脱警報機能」および「ふらつき警報機能」の作動を停止することができます。

前方衝突警報機能

約5km/h～約100km/hで走行中、ステレオカメラが前方の車両や歩行者を検知。衝突の可能性があると判断すると、ブザー音とメーター内の表示によって警報します。

作動イメージ



前方衝突警報ブレーキ機能

さらに衝突の可能性が高まると、警報に加えて自動的に弱いブレーキを作動させ、ドライバーに衝突回避を促します。



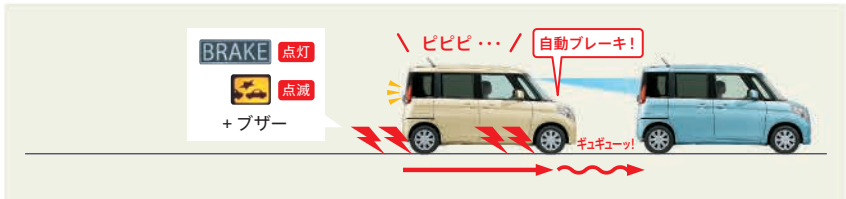
前方衝突被害軽減ブレーキアシスト機能

前方衝突警報ブレーキ機能が作動しているときにドライバーがブレーキを踏むと、ブレーキアシストが作動し、ブレーキ制動力を高めます。



自動ブレーキ機能

「このままでは衝突が避けられない」と判断した場合には、自動で強いブレーキをかけ、衝突の回避または衝突被害の軽減を図ります。



作動したときの速度が約5km/h～約50km/h未満(歩行者の場合は約5km/h～約30km/h未満)であれば、衝突を回避できる場合があります。周囲の環境や対象物の動きなどによっては、警報のみでブレーキが作動しない場合があります。また、警報と同時に自動ブレーキが作動する場合があります。

*自動ブレーキ機能作動時は強いブレーキがかかりますので、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。
*自動ブレーキ機能作動後は、クリープ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

シフトを「D、L(Sモード含む)」の位置に入れて停車または約10km/h以下の徐行中に、壁や車両など、前方約4m以内の障害物を認識。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・急加速を抑制すると同時に、ブザー音とメーター内の表示灯によって警報。駐車場などでの操作ミスによる衝突回避に貢献します。



*ブレーキをかけて車両を停止させる機能はありません。



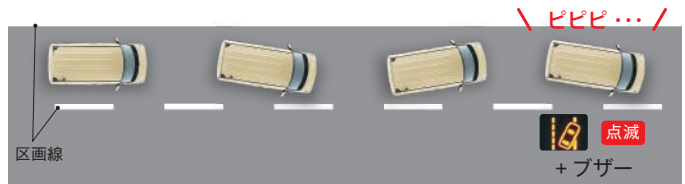
車線逸脱警報機能

約60km/h～約100km/hで走行中、車線の左右区画線を検知し進路を予測。前方不注意などでクルマが車線をはみ出すと判断した場合、ブザー音とメーター内の表示灯により警報を発し、ドライバーに注意を促します。



ふらつき警報機能

約60km/h～約100km/hで走行中、車線の左右区画線を検知し、直前の走行データをもとに自車の走行パターンを計測。眠気などで車両が蛇行し、システムが「ふらつき」と判断した場合、ブザー音とメーター内の表示灯によって警報を発し、ドライバーに注意を促します。



先行車発進お知らせ機能

シフトが「D、L(Sモード含む)、N」の位置でブレーキ操作をして停車中、先行車が発進すると自車との距離を計測。先行車が約4m以上離れても、自車が停車し続けたときに、ブザー音とメーター内の表示によって、ドライバーに先行車の発進をお知らせします。



エマージェンシーストップシグナル

約55km/h以上で走行中に急ブレーキを検知すると、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。

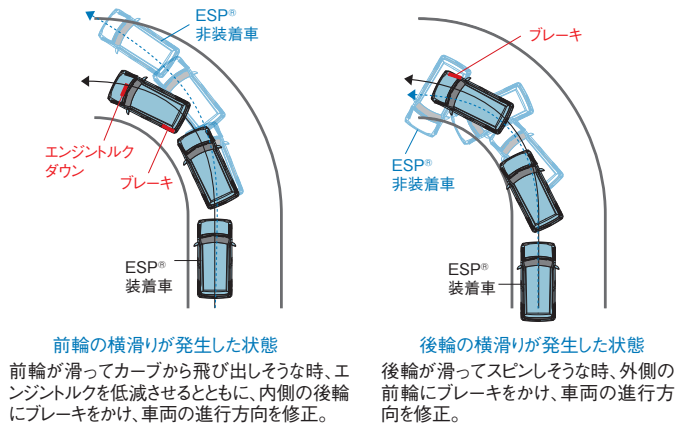




ESP® [車両走行安定補助システム]

ESP®はコーナーなどでの横滑りを抑えるスタビリティコントロール、発進・加速時に駆動輪の空転を抑えるトラクションコントロール、急ブレーキ時にタイヤのロックを抑えるABSを総合的に制御するシステムで、さまざまなセンサーによって走りを監視し、必要に応じてコンピューターがエンジンとブレーキを制御することで車両の安定走行に貢献します。

*エンジントルク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。



前輪の横滑りが発生した状態

前輪が滑ってカーブから飛び出しそうな時、エンジントルクを低減させるとともに、内側の後輪にブレーキをかけ、車両の進行方向を修正。

後輪の横滑りが発生した状態

後輪が滑ってスピンしそうなお時、外側の前輪にブレーキをかけ、車両の進行方向を修正。

●ESPはDaimler AGの登録商標です。●ESP=Electronic Stability Program

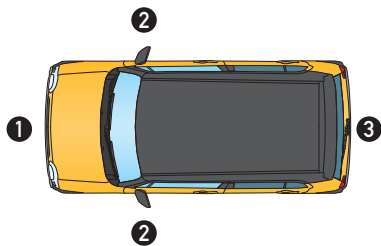


<デュアルカメラブレーキサポート・誤発進抑制機能・車線逸脱警報機能・ふらつき警報機能・先行車発進お知らせ機能などについて>
 ■検知性能・制御性能には限界があります。これらの機能に頼った運転はせず、常に安全運転を心がけてください。■状況によっては正常に作動しない場合があります。■ご注意ください項目がありますので、必ず取扱説明書をお読みください。■詳しくは販売会社にお問い合わせください。<デュアルカメラブレーキサポートについて> ■対象物、天候状況、道路状況などの条件によっては、衝突を回避または被害を軽減できない場合があります。■ハンドル操作やアクセル操作による回避行動を行っているときは、作動しない場合があります。

■全方位モニター

上から見るから、前後も左右もつかみやすい。
 見えない場所を映し出す「全方位モニター」

フロント、リヤ、左右両サイドの計4カ所に設置したカメラで、車両周辺の映像を映し出し、駐車などを支援するシステムです。真上から見下ろしたような俯瞰(ふかん)映像、前方/後方ワイド映像などをナビ画面で確認することができます。



① フロントカメラ



② サイドカメラ(左右)



③ バックカメラ

ボタンひとつで映像を切り替え。

3つの視点を選べます。

俯瞰(ふかん)の映像のほか、見通しが悪い場所などで便利な前方/後方ワイド映像や、狭い道でのすれ違いなどで役立つ助手席側のサイド映像など、全方位モニターボタンで視点を切り替えてさまざまな角度から周囲の環境を映し出します。



① トップ映像＋前方/後方映像

② 前方/後方ワイド映像

③ サイド映像＋前方/後方映像

*前方/後方映像はシフトをR(リバース)に入ると後方映像、その他のシフト位置では前方映像となります。画像は後方映像です。



全方位モニターはドライバーの駐車等を補助するものであり、あらゆる状況で自車の周辺環境を映し出すものではありません。またカメラの位置より上にある物体は映像で見ることができません。そのほかバンパーによる死角や、トップ映像にはカメラ映像間のズレによる死角があります。システムの能力には限りがありますので、ドライバーは天候や路面状況にあわせた運転、周囲の車両・歩行者の確認、的確な運転操作など安全運転に努めてください。

TOPICS

ハスラーがJNCAP予防安全性能アセスメントにおいて軽自動車ですべて満点を取得し、最高ランクの「先進安全車プラス(ASV+)」を獲得

スズキ株式会社のステレオカメラ方式の衝突被害軽減ブレーキ「デュアルカメラブレーキサポート」及び「全方位モニター」を搭載した軽乗用車「ハスラー」※1が、JNCAP※2予防安全性能アセスメントにおいて軽自動車ですべて※346点満点※4を取得し、最高ランクの評価「先進安全車プラス(ASV+※5)」を獲得しました。

予防安全性能アセスメントは、国土交通省と独立行政法人 自動車事故対策機構(NASVA※6)が自動車の先進安全技術について評価し、結果を公表する制度です。前方車両に対する衝突被害軽減制動制御装置(AEBS※7)、車線逸脱警報装置(LDWS※8)、後方視界情報提供装置(バックビューモニター)の3項目の試験を基に、46点満点の評価点が与えられます。評価点が2点以上の場合には「先進安全車(ASV※9)」として認定され、さらに12点以上の場合には「ASV+」として認定されます。

スズキは今後も「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まいります。



スズキの「ASV+」獲得車種

	衝突被害軽減ブレーキ	車種
ASV+	デュアルカメラブレーキサポート (ステレオカメラ方式)	ハスラー スペース・スペース カスタム ソリオ・ソリオバンディット
	レーダーブレーキサポート (レーザーレーダー方式)	アルト ラバン



ハスラー

試験結果詳細(NASVAホームページ)

http://www.nasva.go.jp/mamoru/active_safety_search/

- ※1 衝突被害軽減ブレーキ「デュアルカメラブレーキサポート」及び「全方位モニター」を搭載した「X」、「Xターボ」、特別仕様車「J STYLEII」、「J STYLEIIターボ」が対象。
- ※2 Japan New Car Assessment Program
- ※3 2016年3月現在、スズキ調べ。
- ※4 他社にも同得点の車があります。
- ※5 Advanced Safety Vehicle +
- ※6 National Agency for Automotive Safety and Victim's Aid
- ※7 Autonomous Emergency Braking System
- ※8 Lane Departure Warning System
- ※9 Advanced Safety Vehicle

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、2015年は5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、2015年は13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が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」を毎年定期的で開催しており、2015年は5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。2015年は、7回の開催で263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軸を移し、世界中から競争力のある価格で部品を購買します。これはスズキにとってのメリットだけではなく、パートナーのお取引先様にとっても「量」を背景とした安定取引や、技術的な蓄積等の様々なメリットが生じ、これらを共有することで、さらなる信頼関係の構築に繋がります。

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・人権尊重・環境保全についての取り組み

スズキでは、各国・地域の法令の遵守(日本では「下請代金支払遅延等防止法(下請法)」の遵守、「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の実施など)、人権の尊重、環境保全に取り組んでいます。また、同様にお取引先様に対しても法令の遵守、人権の尊重、環境保全への取り組みを実践するよう求めています。

●スズキお取引先様CSRガイドライン

スズキでは事業活動のグローバル展開に伴い、お取引先様を始めとするステークホルダー(利害関係者)の多国籍化、多様化が進んでおり、各国の法令・社会規範に従うことはもとより、文化や歴史に配慮して社会的責任を果たすことへの期待が高まっています。

かかる社会的要請を踏まえて、ビジネスパートナーであるお取引先様と共に果たすべき社会的責任の基本的な考え方、実践すべき事柄を「スズキお取引先様CSRガイドライン」としてまとめました。

お取引先様におかれましては、趣旨ご理解の上、当社と一体のCSR活動の推進にご協力をお願い致します。



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ます。そのためには関連機械工業のより一層の高度な発展と、優秀な技術者の確保が何よりも大切です。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933人に、12億5,549万円(2016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「ドライバーと自動車・自動車と自動車の共進化を可能とする高度運転支援システムの開発」等の21件の研究に対し、1億8,112万円(2016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473件、1億4,716万円(2016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14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

- ・2015年度助成件数：62件（2016年4月1日までの累計：1,441件）
- ・2015年度助成金額：7,682万円（2016年4月1日までの累計：16億1,889万円）

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(2016年3月31日現在)：29億3,719万円
- ・助成総額(2016年3月31日までの累計)：3億2,530万円
- ・奨学金給付(2015年度)：68件(2,100万円)
- ・外国人学校支援(2015年度)：1件(800万円)
- ・静岡文化芸術大学スズキ奨学金への補助(2015年度)：1件(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

1990年日本の労働力を補う為に入国管理法が緩和され、多くの南米系日系人労働者が浜松市を中心に住むことになりました。学校法人「ムンド・デ・アレグリア学校」(浜松市西区雄踏町)は、この労働者の子どもたちの学校です。2003年個人資金により設立、スズキを含む地元企業60社の支援により、現在まで13年間の学校運営を続けています。

生徒数：幼稚園児から高校生まで230人
 (ブラジル(ポルトガル語)系186人、ペルー(スペイン語)系44人)
 教職員：ブラジル人14人、ペルー人5人、日本人11人

(2016年7月現在)

言葉の問題から日本の学校に通っても授業についていけず学習不振になったり、日本語も母国語も中途半端(ダブルリミテッド)になったりする子どもたちに「学ぶ喜び」を知ってもらい、日本社会で適応できる人材、ひいては日本と母国の架け橋となるようなグローバル人材の育成を目指している「ムンド・デ・アレグリア学校」。

少子化が課題になっている昨今、人口減少が続く静岡県においてもその解決の一つになりうる人材を育成していることは間違いありません。多文化共生社会を率先する浜松市においてその実践校としてのモデルとなり、立派な日系人2世、3世が育つよう応援しています。

(右の写真)日本の文化と母国の文化両方を大切にしています。



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、誠実にものごと当て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財を評価・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。

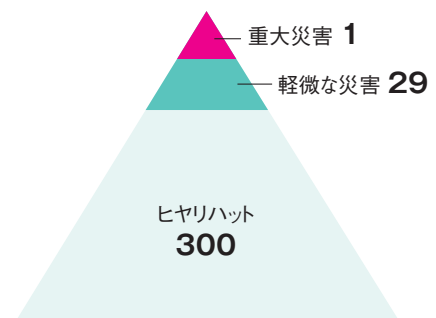
「1件の重大災害が発生した場合、その背景には29件の軽微な災害、更にその背後には300件のヒヤリ・ハット※1がある」※2といわれており、災害を未然に防ぐためには、ヒヤリ・ハットを根絶する取り組みを行う必要があります。

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。

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

交通安全

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

- 通勤経路ヒヤリマップの作成
- 小グループでの交通ヒヤリ・ハット、危険予知訓練活動
- 公道のみならず構内交通ルールの指導、徹底
- 所轄警察署による交通安全教育
- 運転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 becoming 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、人事処遇のしほみを仕事、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くみとして、異動希望を申告する自己申告制度を実施しています。

研修ローテーション制度

スズキは、従業員の知識、技術力の向上、並びに組織の活性化を目的として他部門や海外拠点への人財ローテーションを実施しています。

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歳定年で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。

相談窓口等

職場内での人事上の問題や安全衛生・メンタルヘルスに関する相談に特化した相談窓口として、「人事部・総務部 相談窓口」を開設しています。さらに、これらの相談窓口に加え、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。

女性活躍推進の取り組み

スズキがこれまで以上に、女性が能力を発揮しやすく、活躍できる会社となるため、女性活躍推進に関する行動計画書を定めました。この行動計画書に沿って女性採用者数の増加、研修の充実、職場環境や両立支援制度の整備に取り組んでいきます。

スズキ株式会社 行動計画

スズキでは従来より、社員が働きやすい職場づくりとして職場環境の整備を進めてきました。今後更に女性が働きやすい職場づくりを進めるとともに、女性採用者数を増やし、女性社員の活用および活躍を支援していきます。

1. 計画期間

2016年4月1日～2020年3月31日

2. 当社の課題

スズキでは、女性の採用者数および在籍者数が、男性と比較して少ないため『女性社員を増やすこと』が課題です。その対応の第一段階として、女性の採用者数を増やし、将来のリーダーとして人財育成を図ります。

3. 当社の目標

2020年4月度の定期学卒入社者に占める女性比率を25%以上とします。

4. 取り組み内容

1. 女子学生のスズキへの関心を高めるため、採用広報活動を強化します。
 - ・女性社員へのインタビュー記事、動画、スズキの「仕事と家庭の両立支援に関する制度」について紹介する記事を採用HPや入社案内パンフレットへ配信および掲載。
 - ・地元の理系女子中高生を支援するため、理系女子応援プログラムへ参画し、理系女子応援授業や、講演会へ当社女性社員を派遣。
 - ・女性社員による採用支援チームを結成し、会社説明会や採用イベントへ派遣。
 - ・女子学生向けの会社見学会を実施し、女性社員との交流の場を提供。
2. 女性社員の活躍をバックアップする人財育成を強化します。
 - ・入社年次別研修や階層別研修にてキャリアプラン等を相談できる個別人事面談を実施。
 - ・女性係長を対象に次期リーダーとして必要な知識やスキルを身に付けさせるための研修を実施
3. 女性社員が更に活躍できる基盤としての制度を拡充します。
 - ・今後も仕事と家庭の両立支援に関しては、社員の状況によって柔軟に対応してまいります。

社内教育システム

スズキでは、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。



スズキ社内教育体系図

階層	集合教育(Off-JT)		職場内教育(OJT)	自主的能力向上	
	階層別教育	職能別教育		自己啓発	小集団活動
管理職(部長・課長)	部長3年目研修 新任部長研修 経営幹部育成研修 管理職3年目研修 新任管理職研修・新任専門職研修	管理職 マネジメント力 向上研修			
係長 組長	係長リーダー研修 新任ライン係長研修 係長3年目研修 係長2年目研修 新任係長研修	組長3年目研修 新任組長研修 係長 マネジメント 基礎研修	社外 研修・講習会	専門 研修 専門 講座	OJT 通信 教育 語学 セミナー
班長 一般社員	チームリーダーフォロー研修 新任チームリーダー研修 入社7年目研修 入社6年目研修 入社5年目研修 入社4年目研修 入社3年目研修 入社2年目研修	班長3年目研修 新任班長研修			QCサークル 活動 提案 活動
新入社員	生産実習 職系別研修 新入社員基礎研修				

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136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、136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、136社約6万1千人の従業員が創造性豊かに生き活きとして働く闊達な職場風土と、安定した労使関係を構築できるよう、取り組んでいます。

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12年目を迎えました。2016年6月末現在で、重度の知的障がい者を含めた障がい者数は51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、障がい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、今後も積極的に障がい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、農産物の生産業務
- 7.代表者 代表取締役 岡部 孝利
(スズキ(株) 総務部 部長)
- 8.従業員数 79名(うち障がい者51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、2015年からの5ヵ年における「新中期経営計画SUZUKI NEXT 100」を策定いたしました。スズキグループは、2020年に創立100周年を迎えることから、さらに次の100年も成長し続けるために、「チームスズキ」で、ものづくりの基盤整備と仕事の進め方の総点検をグローバルで行い、経営の土台を盤石なものとする5年間と位置付け、経営基盤の強化に取り組んでまいります。

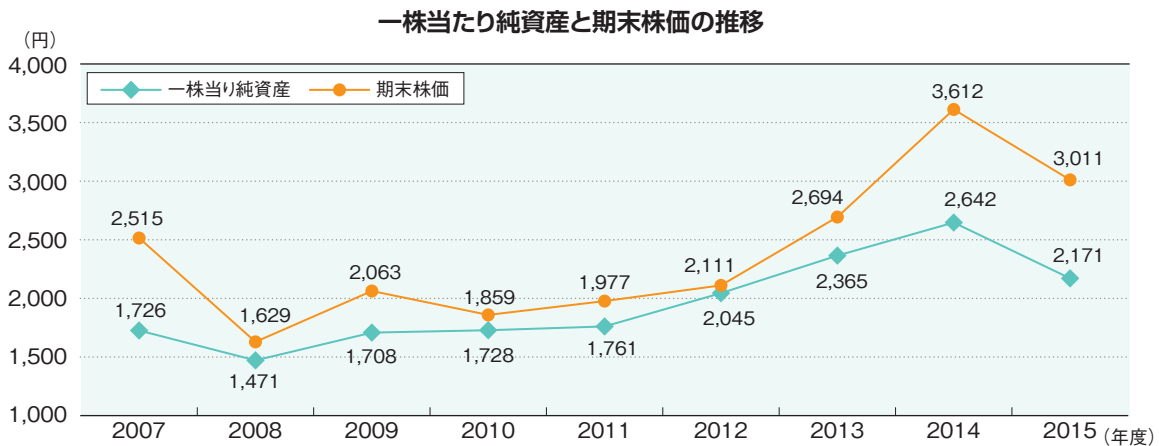
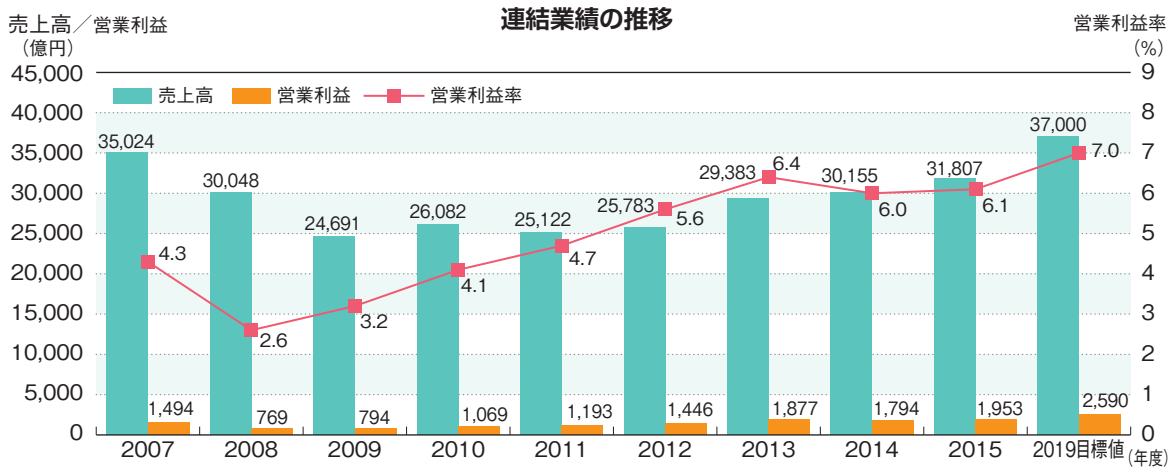
スズキグループは、新中期経営計画のもと、一丸となって企業価値の向上を図るとともに、持続的に成長することを目指してまいります。

中期経営目標としましては、連結売上高は一步一步着実に増加させ、過去最高となった07年度(3兆5,024億円)を早期に上回るよう目指してまいります。成長のための投資と経営基盤の強化とのバランスをとりながら、企業価値の向上に向けた取り組みを着実に進めてまいります。

(中期経営目標値)

	2014年度 実績	2015年度 実績	2019年度 目標
連結売上高	3兆155億円	3兆1,807億円	3兆7,000億円
営業利益率	6.0%	6.1%	7.0%
株主還元	ROE	6.9%	9.6%
	配当性向	15.6%	13.6%
研究開発費	1,259億円	1,300億円	2,000億円
(5ヵ年累計設備投資)			(累計1兆円)

※為替レート前提(2019年度)…1米ドル=115円、1ユーロ=125円、1インドピー=1.85円、100インドネシアルピア=0.90円、1タイバーツ=3.50円



株主・投資家の皆様のために

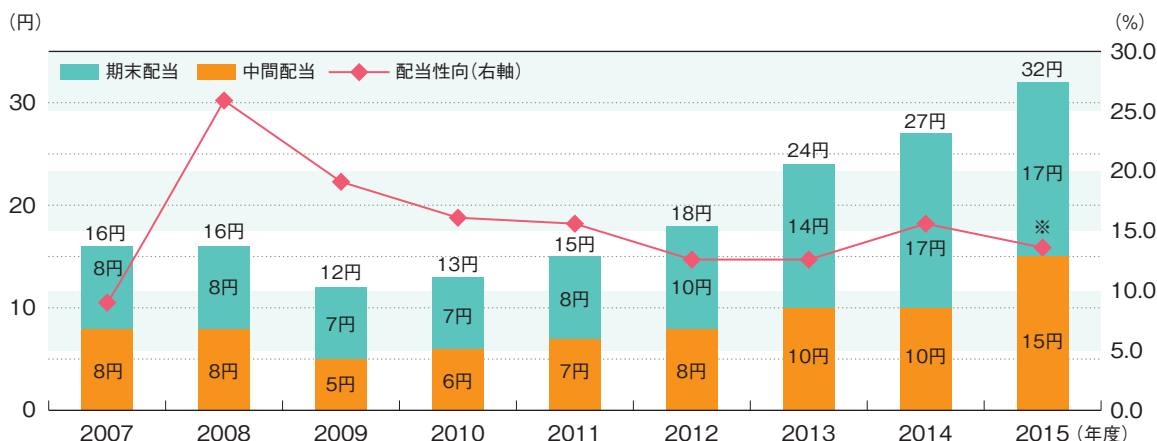
当社グループは、2020年に創立100周年を迎えることから、2015年からの5年間で次の100年も成長し続けるための土台づくりとして経営基盤の強化に取り組んでいます。当面はインドを中心に成長投資を優先し、一方で資本効率と株主還元も経営の重要課題と認識し、株主資本の充実と配当のバランスを考慮しながら対応していく方針です。

新中期経営計画「SUZUKI NEXT 100」では、2019年度の株主還元目標として連結配当性向15%以上を掲げました。

2015年度につきましては、自己株式取得及び自己株式消却を実施したことを勘案し、フォルクスワーゲンAG普通株式の売却益を除く親会社株主に帰属する当期純利益を基礎として、期末配当金は1株につき前期と同額の17円とさせていただきます。中間配当金を含めました年間配当金は32円となり、前期より1株につき5円増配となります。

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。

一株当たり配当金の推移



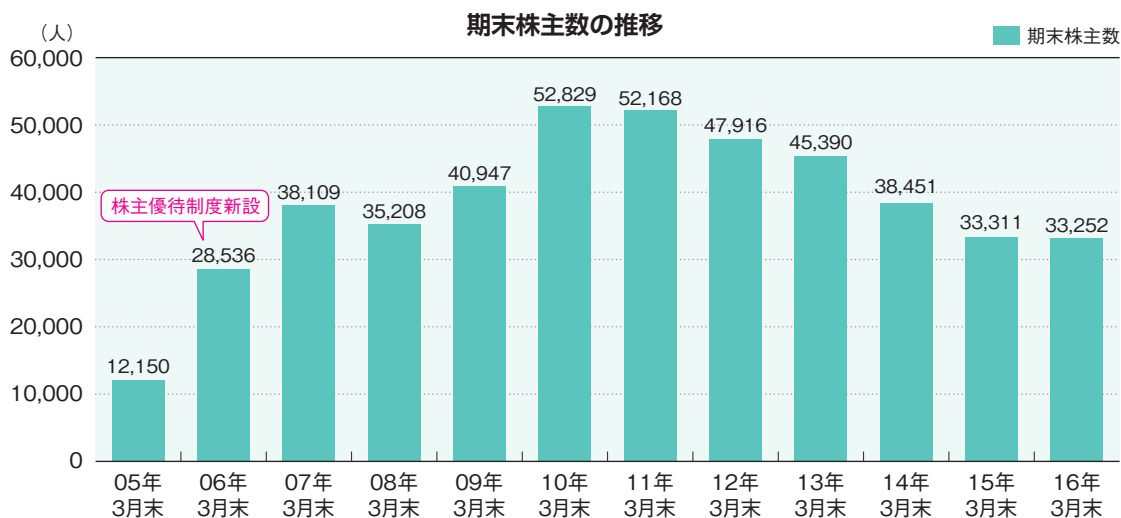
※2015年度の配当性向については、投資有価証券売却益を除く当期純利益では15%以上を確保

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産品である「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)

弊社関連会社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

スズキグループでは、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おります。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、当社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。

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。

※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請、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。

また、個人投資家向けIR説明会等も適宜、開催しております。



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

スズキは2005年の設立以来、社員とその家族の環境教育の一環として、「はまなこ環境ネットワーク」に積極的な参加・協力を行っています。

「はまなこ環境ネットワーク」は静岡県環境局の委託を受け、浜名湖の環境保全に関する教育プログラムの実施やアマモ・アオサの再利用プロジェクト、地域環境の情報発信などの活動を活発に続けています。2016年3月には、市民グループや学校、NPO法人、各種事業団体や企業など76団体が登録している浜名湖の環境保全に関わる「集まりの場」となっています。

2015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」や自然のアマモ堆肥を使った「野菜づくり体験」にスズキ社員とその家族が延べ72名参加しました。

今後も、ひとりでも多くの人々が座学や観察・清掃・農作業などの体験を通して、地元の貴重な財産である汽水湖「浜名湖」の豊かな自然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」(2015年8月8日)

- 村櫛沖の刺し網漁体験 ●弁天島イカリ瀬の生き物観察



●「浜名湖エコキッズ体験塾in都田川」(2015年9月12日)

- 水質や森の生き物を調べて環境を知ろう



●「アマモを堆肥にした野菜づくり体験」(村檜町NPO法人むらちゃネットさんの畑)

●畑づくりと野菜の種まき作業(2015年9月5日)



●野菜(大根)の収穫作業(2015年12月20日)



被災地への支援

2015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
ネパールで発生した地震への支援	スズキとインドの四輪子会社マルチ・スズキ・インディア社は、被災地に対する支援として、日本赤十字社等を通じて総額1,000万円の義援金を寄付
台風18号にともなう豪雨災害への支援	被災した茨城県、栃木県、宮城県の3県に対する支援として、日本赤十字社を通じて300万円の義援金を寄付
パキスタン政府への地震支援	パキスタンの四輪子会社バックスズキ社、及び同社販売店と協力部品メーカーが共同し、総額約2,000万円の支援物資(救急車20台、テント300張)をパキスタン首相府に寄付
熊本地震に対する支援(2016年度)	被災した地域への支援として、日本赤十字社を通じて300万円の義援金を寄付

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、静岡大学(工学部)において、2003年度から、研究者育成及び学術振興・社会貢献等を目的として、自動車の様々な要素技術研究に取り組む寄附講座を開講しています。2012年4月に講座名称を「先進車両エネルギー工学」へ変更し、環境性能の高い先進車両の実現を目指した研究に取り組んでいます。

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、機械系学生3年生を対象とした「自動車工学」では、実際の部品を見ながら、その部品の機能や材料、製造方法、最新技術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

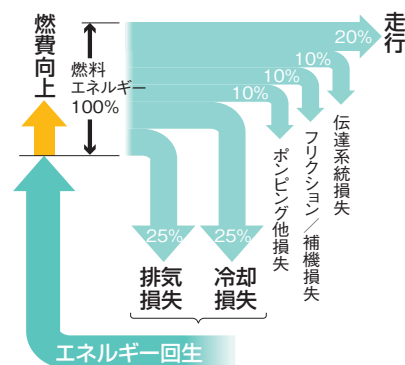
研究テーマ：①通電加熱を用いた固相接合技術に関する研究
②リーンNOx触媒の性能向上に関する研究
③エンジン燃焼室壁面の冷却損失低減に関する研究

講師：スズキから社員2名を特任教官として派遣
期間：2003年4月～2018年3月末までの15年間

●冠講座

静岡産業大学(磐田キャンパス)・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：2015年度 グローバル企業を目指すスズキの具体的な取り組み
- ・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



学生フォーミュラ大会

公益社団法人自動車技術会が主催する「第13回全日本学生フォーミュラ大会」が2015年9月1日～9月5日に小笠山総合運動公園(エコパ)で開催されました。

学生フォーミュラ大会は学生チームが設計製作した車両により、ものづくりの総合力を競い、産学官民連携による自動車技術ならびに産業の発展振興に資する人材の育成を趣旨として毎年開催されています。

同会に所属するスズキも大会の運営協力や参加チームへの支援を行っています。

昨年の大会では全81チーム中、スズキが支援する京都工芸繊維大学が総合準優勝しました。

またEVクラスでは9チームがエントリーし、スズキが支援する静岡理工科大学が優勝し、3連覇を達成しました。

スズキでは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。



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2015年7月30日、31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。



ものづくり講座

国内外の大学や地域企業向けに、スズキ歴史館を通じての「輸送機器のものづくり講座」を行っています。2015年度は右記の通り実施しました。



	開催日	大学、講座名	参加人数
2015年	5月15日	大学職業指導研究会	30
	6月3日	浜松地域イノベーション推進機構 中核人材育成講座	32
	7月16日	名古屋大学サマープログラム (海外大学による勉強会)	44
	8月6日	大阪工業大学	20
	8月20日	カナダ オンタリオ大学	11
	9月4日	九州大学	47
	9月29日	国際会議インターアカデミア オプションツアー	110
	11月6日	早稲田大学	20
2016年	11月13日	インドネシア ガジャマダ大学	12
	1月13日	マレーシア ティラーズ大学	13
合計			339

子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」に出展協力をしています。このイベントは、子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、振動モーターを使った工作を出展内容とし、子ども達に楽しみながらものづくりにふ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子ども達に、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

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。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)、新井涼平選手(男子やり投げ)ら国内外で活躍する日本トップレベルの選手が自身の経験を踏まえ、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

湖西工場の取り組み

●小学生の湖西工場見学会

2015年度、社会科校外学習の一環として、静岡県下145校(小学5年生対象)、延べ11,200人の生徒さんを、湖西工場見学会へ受け入れました。

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の親睦を図るために、2015年9月5日に秋祭りを開催しました。約3,500人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、湖西工場の概要の説明を行い、生産ラインの他、焼却施設を見学していただきました。



●湖西工場周辺道路の5S活動

環境保全活動の一環として、スズキは構内協力企業の皆様とともに、2015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にも、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」、「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っています。

2015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。

2015年度は、労働組合湖西支部を通じて約60人が取り組みました。



磐田工場の取り組み

●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、全市一斉「環境美化の日」に、地元自治会の皆様と一緒に地域美化活動に参加し、工場周辺の環境保全に取り組んでいます。



●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、2015年10月31日に秋祭りを開催しました。約2,800人の方に参加して頂き、岩井原自治会の皆様による銭太鼓演奏や御殿屋台引き回し、模擬店、もち投げ大会等で大変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。



●交通安全街頭指導の実施

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街頭指導を実施しています。

●その他、工場見学受け入れなど

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。2015年度は35校778名が工場見学に訪れました。実際の組立工程を見学することを通して、仕事の様子や工夫していることについて調べるなど、実践的な学習の機会として活用されています。

相良工場の取り組み

●平成27年度 省エネ大賞受賞

平成27年度 省エネ大賞[省エネ事例部門]を受賞しました。

金型加熱器をガスバーナー式から高出力赤外線ヒーター式に変更することで、従来品と比較し、エネルギー使用量を58%削減、金型加熱に要する時間は32%削減することができ、省エネと生産性の向上を実現しました。

なお、CO₂排出量は62%削減することができました。



●平成27年度 環境保全功労知事表彰

2015年6月3日 平成27年度環境月間県民大会にて、公害防止管理者として15年以上従事した方々へ環境保全功労知事の表彰が行われました。

相良工場では1名が表彰されました。



●工場周辺の清掃活動

地域環境維持活動として年3回、関係会社の皆様と共に、工場周辺の清掃を実施しています。2015年度は108名が参加しました。

また、従業員への環境教育の実施や、取引先へ環境活動の協力を依頼する等により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月にスズキの事業内容や環境への取り組み等に関して、地元の皆様との相互コミュニケーションを図る情報交換会を実施しています。

2015年度については、2016年2月に実施し、地元の代表者、牧之原市担当者など20名の方々にご参加いただきました。



●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、2015年10月31日に秋祭りを開催しました。約3,300人の方々にご来場頂き、地元中校生の演奏会や地元商工会による軽トラ市、工場見学会、模擬店、キャラクターショー、子供ビンゴ大会等で大いに盛り上がりました。



高塚工場の取り組み

● 地元の皆様との交流活動

2015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

2015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られました。



● 工場西側の騒音監視活動

工場の騒音状況を確認する為、2015年度に2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、49.0~53.7dB

22:00~23:00の騒音規制値:60dB以下に対し、39.1~55.6dB

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い、いずれも問題の無いことを確認しました。この活動により、近隣住民の皆様の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。

豊川工場の取り組み

●「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。
2015年度は約30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2015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、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

役職者が定期的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。

●地域の学校の職業体験、工場見学受け入れ

郊外学習として、職業体験と工場見学を依頼に応じて実施しています。

2015年度は、高校1件の職業体験と工場見学を実施しました。

●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2015年9月に秋祭りを開催し、約2,200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。



大須賀工場の取り組み

●工場敷地外の清掃活動

工場敷地外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い、更に年2回清掃範囲を拡大した広域清掃も行っています。

2016年度も、ゴミゼロを目指し、環境保全活動に取り組んでいきます。



●地元神社大祭終了後の清掃奉仕活動

三熊野神社大祭終了後、神社周辺の清掃奉仕活動を実施しています。

2016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奉仕活動を行いました。

地域に根付いた恒例行事として、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、工場近隣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。

2015年度は、工場近隣6自治会の役員の皆様にご出席頂き、10月12日に開催しました。

懇談会においては、工場の環境に関する取組み、清掃活動等の報告を行い、コミュニケーションを図り、情報交換をしました。



●工場秋祭りの開催

従業員間の親睦、家族サービス、及び、地元の皆様との交流と親睦を深めることを目的として、10月31日に秋祭りを開催し、約1,600の方が来場されました。

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、吹奏楽部による演奏等、地元の皆様のご協力により、盛大に開催することができました。



●交通安全への取り組み

毎月、10日、20日、30日に交通事故防止・運転マナー向上を目的に工場正門前で街頭指導を行っています。

又、春夏秋冬、年4回の交通安全運動期間中は、地元の皆様と一緒に街頭指導に参加し、交通安全の呼びかけをしています。



二輪技術センター(竜洋コース)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

2015年度、地域のスポーツ団体の要望により、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 静岡県ふじのくにカップ(自転車競技)
- ③ 磐田市駅伝競走会

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の取り組み

●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、センター入り口と近くの交差点で街頭指導を行っています。2015年で7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。

●船外機技術センターマナーアップ活動

船外機技術センターでは「船外機技術センターマナーアップ活動」として地域への貢献及びボランティア・環境美化を目的とし、船外機技術センター周辺のゴミ拾いを実施しています。



街頭指導



マナーアップ活動

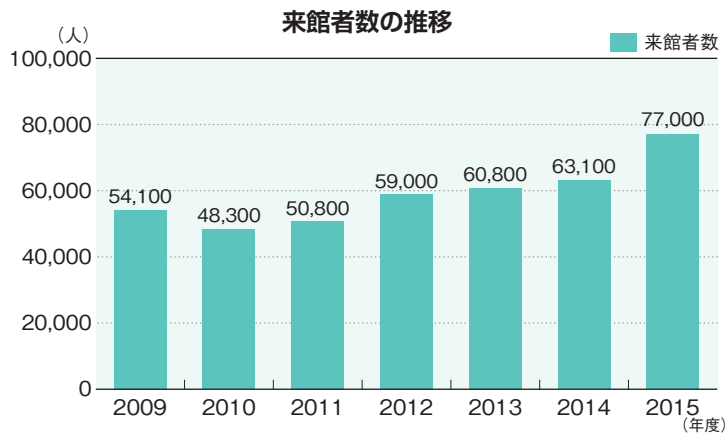
スズキ歴史館

スズキは、1909(明治42)年に創業、1920(大正9)年に織機メーカーとして設立して以来、「価値ある製品を」の言葉のもとに、常にお客様の立場に立った“ものづくり”に情熱を注いできました。世界各国で生産・販売する今日でも、“ものづくり”にける情熱は変わりません。

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。織機・二輪車・四輪車・船外機など、時代とともに歩んできた創業以来の多くの製品と、現在のクルマづくりの様子が展示されています。



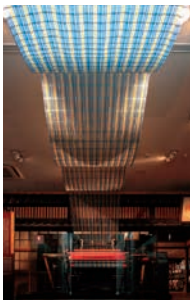
スズキ歴史館



スズキ歴史館の施設ご紹介

スズキの歴史フロア

1909年の織機から始まるスズキの歴史、二輪分野に進出した1952年発売のバイクモーター「パワーフリー号」、量産型軽自動車として日本初となる1955年発売の「スズライト」、1970年発売の初代ジムニー LJ10型、1979年に47万円で発売された初代アルトなど、懐かしいクルマを趣向をこらした演出で見ることができます。



創業当時の織機



パワーフリー号



スズライト



初代アルト

スズキのものづくりフロア

現在のクルマづくりをテーマに、新しいクルマが誕生するまでの企画・開発から生産・販売までの過程を、順を追って展示しています。

スズキのクルマが工場でどのようにつくられていくかを迫力のある3Dシアターで見ることができます。さらに、実物大の組立ラインの展示もあり、クルマの製造現場を疑似体験できます。

工場で活躍するロボット、スズキの海外でのものづくりを紹介する映画「ワールドアドベンチャー」、地元・遠州地方を紹介するコーナーなど、多彩な仕掛けで、マニアだけでなくクルマに興味を持ち出す年頃の子供たちにとっても楽しめる施設となっています。



デザインルーム



クレイモデル



3Dシアター



組立ライン



ワールドアドベンチャー

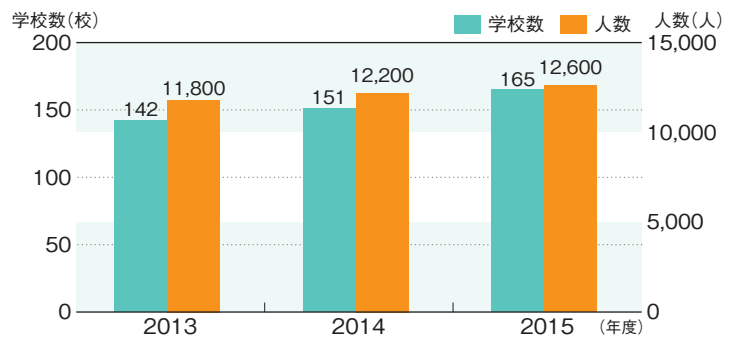


遠州コーナー

社会科見学

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。

社会科見学の推移



社会科見学の様子

ものづくりイベント

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。



様々なものづくりイベント

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 CSR・環境レポート 2016

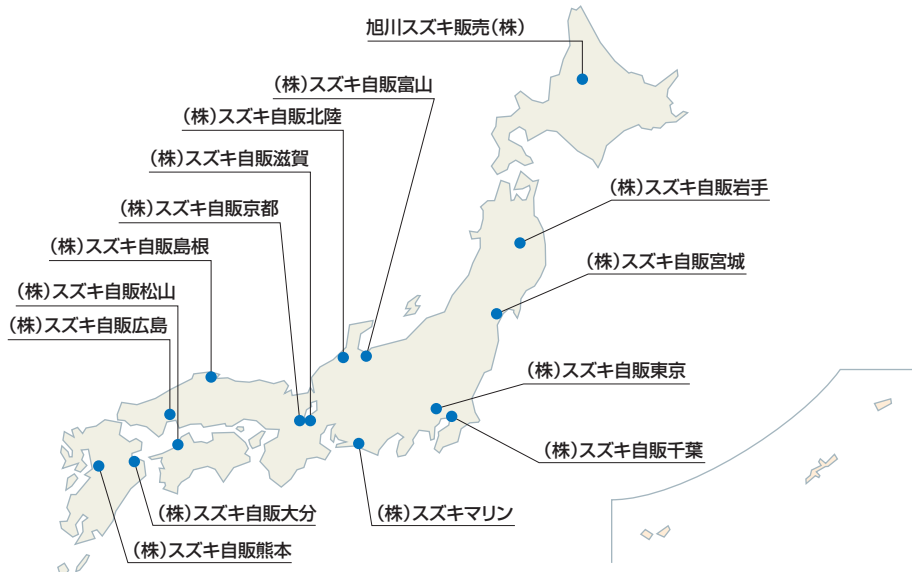
国内販売代理店の 取り組み

国内販売代理店の取り組み.....64

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。

取り組み事例紹介の国内販売会社



旭川スズキ販売(株) <http://suzuki-asahikawa.jp/>

●「タイヤパンク修理実演講習会」の実施

2015年8月、「お客様大感謝祭『レディース・デー』」を開催し、全拠点で「タイヤパンク修理実演講習会」を実施しました。「パンク修理キットがクルマに備え付けられているものの、使った事がない、使い方がわからない」というお客様も多く、当社女性スタッフがわかりやすく実演しました。



(株)スズキ自販岩手 <http://suzuki-iwate.jp/>

●清掃活動の実施

地域に密着した販売活動を展開しています。当社、地域への貢献として、毎月1回、全店で店舗近隣の清掃活動を実施しています。定期的に地域の美化に取り組むことで、近頃は社員の環境への意識の高まりも感じられるようになりました。



(株)スズキ自販宮城 <http://sj-miyagi.jp/>

●インターンシップの実施

大学在学中の学生のみなさんを対象に、職業体験の場として5日間のインターンシップを実施しています。2015年度は8月4日～8日、9月1日～5日まで、10名の学生のみなさまに、お出迎えやお客様宅訪問、ツナギを着た点検整備実習などを体験していただきました。

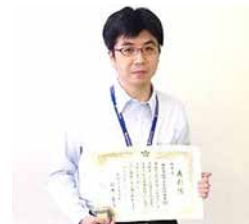


株スズキ自販千葉 <http://sj-chiba.jp/>**●職場見学の受け入れ**

2015年12月、アリーナ船橋では近隣の小学校（船橋市立市場小学校）の校外学習（職場見学）を受け入れました。従業員が店内や工場を案内し事業内容を説明するとともに、小学生の質問にお答えさせていただきました。

**株スズキ自販東京** <http://suzuki-tokyo.co.jp/>**●電動車いす安全指導表彰優良賞の受賞**

電動車いすによる交通安全教育、広報啓発に関する活動について積極的に推進しています。2015年6月には、警察庁交通局より平成26年度の電動車いす安全指導表彰優良賞をいただきました。（平成18年度優秀賞に続き2回目の受賞）今後も講習会等を通じて、電動車いすの広報と普及に努めます。

**株スズキ自販富山** <http://sj-toyama.jp/>**●グリーンカーテンの実施**

砺波営業所では、店舗西側にゴーヤやアサガオのグリーンカーテンを作りました。グリーンカーテンは、ショールームの天井に届くまでに成長し、夏場の日射しの軽減と室内温度の低減に役立ちました。

**株スズキ自販北陸** <http://sj-hokuriku.jp/>**●「なぎさクリーン運動」への参加**

平成27年4月、羽咋営業所は羽咋市主催「なぎさクリーン運動」に参加しました。千里浜海岸を中心に清掃活動を行い、地域の環境保全に協力しました。

**株スズキ自販滋賀** <http://sj-shiga.jp/>**●交通安全運動の実施**

「一人ひとりが交通安全に関心を持って、交通ルールの遵守と正しいマナーを実践していただき、悲惨な交通事故を防止していく」ことを目的に、毎月、本社前で「交通安全」の啓発活動を行っています。また、2015年9月、彦根営業所は、彦根・犬上地区安全運転管理者協会及び彦根警察署より、交通安全防止活動に積極的に推進したことを評価され表彰を受けました。

**株スズキ自販京都** <http://sj-kyoto.jp/>**●公益財団法人日本ユニセフ協会への寄付**

毎年、右京店では11月のお客様感謝祭でチャリティバザーを実施しています。2015年度も実施し、売上金は、公益財団法人日本ユニセフ協会へ寄付させていただきました。

**株スズキ自販松山** <http://sj-matsuyama.jp/>**●交通安全講習会への協力**

2015年5月、第二回電動車いす交通安全教室に参加し、電動車いすの交通安全講習を行いました。参加者にはS字走行、バックによる駐車の方法及び段差の乗り越え方について体験指導、また、段差での危険性ポイントについて説明させていただきました。（2015年度は、愛媛県内で5回、電動車いす交通安全講習会を実施）



(株)スズキ自販島根 <http://sj-shimane.jp/>

●スポーツイベントへの協賛

2015年6月、島根県隠岐の島で開催されるマラソン大会「第10回隠岐の島ウルトラマラソン」に協賛しました。また、新入社員は大会運営のボランティアに登録し、給水ポイントのスタッフとして協力しました。

**(株)スズキ自販広島** <http://sj-hiroshima.jp/>

●日本赤十字社への寄付

2015年10月、アリーナ三篠では、お客様感謝祭の一企画としてバザーを実施しました。バザーでの売上金は、2014年に引き続き日本赤十字社へ寄付させていただきました。

**(株)スズキ自販熊本** <http://sj-kumamoto.jp/>

●会社見学の受け入れ

2015年10月、アリーナ熊本清水は、近隣の小学校(熊本市立高平台小学校)の会社見学を受け入れました。児童の皆様には、当社で販売している車両や仕事内容についての説明や、質問にお答えし、自動車会社について親しんでいただきました。

**(株)スズキ自販大分** <http://sj-oita.jp/>

●JAFスーパーシニアドライバースクールへの協力

2015年5月、大分県自動車学校でJAF主催「スーパーシニアドライバースクール」が開催され、当社も「先進安全自動車体験講習」について協力しました。講習では、スズキハスラーを使用し、車両に装備している「レーダーブレーキサポート」と「誤発進抑制機能」を受講者の皆様に体感していただきました。

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

●浜松市消防局合同水難救助訓練への協力

2015年6月24日、スズキマリーナ浜名湖は、浜松市消防局西消防署、県警浜松中央警察署、静岡県マリーナ協会西部支部との合同水難救助訓練に参加しました。レスキュー艇を提供するとともに落水者の救助等に務めました。また、6月17日には静岡県マリーナ協会及び静岡県消防防災航空隊との合同水難救助訓練にも参加しました。



●清掃活動の実施

2015年7月、スズキマリーナ御津は、三河湾内(当マリーナ向かい)の海岸の清掃活動を実施しました。約2時間実施し、5袋分のごみを回収しました。



スズキ CSR・環境レポート 2016

海外グループ会社の 取り組み

海外グループ会社の取り組み 68

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

マルチ・スズキ社は社会的責任活動(CSR)を通じて、社会貢献を果たしてまいります。地元住人の方々の福祉や生活の質の向上を図るべく、地域支援、職業訓練、交通安全、従業員によるボランティア活動に取り組んでいます。

マルチ・スズキ社ではCSR委員会を設置し、CSR活動方針を策定しました。2015年にはCSR委員会が2度開催され、CSR活動の実施状況確認、年次報告書の承認、及び活動に対する指示を行いました。

CSR委員会による活動内容の確認に加え、全てのCSR活動が毎月企業レベルで見直されています。さらに、法律および社内CSR活動方針に沿って、全てのCSR活動に対して、社内および外部法定監査が行われています。

2015年度には、“マルチ・スズキ財団”が設立されました。財団設立により、マルチ・スズキ社の社会活動の効率化の促進、パートナーシップの構築や相乗効果産出のための活動の更なるスケールアップなどが期待されています。

マルチ・スズキ社のCSR活動への支出額は年々増加しており、2015年度の支出額は2011年度に対し6倍以上になっています。2014年度に3億7,250万ルピー(約6億4,600万円)だった支出額は、2015年度には7億8,460万ルピー(約12億1,400万円)に達しました。

地域支援

地域社会はマルチ・スズキ社にとって重要なステークホルダーであり、CSR活動を通じハリヤナ州グルガオン、マネサル及びロータック、並びにグジャラート州ハンサルプール周辺の地域社会への貢献を行っています。

●水道及び公衆衛生

地域住民との協議を通じ、マルチ・スズキ社は飲料水の確保、トイレの改善やごみ処理などの活動を行っています。2015年度の主な活動は以下の通りです。

- ・4.9Kmに渡る下水道の設置、及び舗装道路の修繕
- ・65名の清掃員を派遣
- ・1,400戸への家庭用トイレ設置、及びマネサルでの15地域への公衆トイレの設置
- ・公共水飲み施設の設置



●教育

マルチ・スズキ社は地域社会及び政府の教育省と協力し、政府系学校のインフラ整備を支援しています。具体例としては男女別トイレの設置、教室の新設、ドア、窓、塀、飲料施設等建物の修繕、内装及び電機設備の設置、緑化活動及び什器の供給が挙げられます。こうした学校施設の設備援助はマネサル、グルガオン、及びロータックにおいて33,000人以上の児童が対象になっています。2015年度の主な教育関連活動は以下の通りです。

- ・学習レベル向上のため、補充教師の派遣、教師のトレーニング、近代的教育設備の教育などが盛り込まれた、ハリヤナ州政府との協議書を締結。
- ・158名の優秀な生徒に対し、高等教育を受ける為の奨学金を提供。
- ・生徒85名に成績優秀賞を贈呈。



●地方支援

村部の社会的繋がりを強化するため、2015年度に行った主な地方支援活動は以下の通りです。

- ・コミュニティホールの設置
- ・火葬場の修繕
- ・舗装道路の建設
- ・家畜病院の改装
- ・地域住民との定期的な話し合いを通じた、活動の優先順位付け

職業訓練

マルチ・スズキ社は、若年層の雇用適正を高め、企業への人材供給が可能となる様、職業訓練校(ITI)と緊密に連携して、以下の活動を行っています。

●公立職業・技術訓練校の質の向上

マルチ・スズキ社は訓練の質の向上を目指し、訓練施設の改善、生徒及び講師を含む全体的な技術力の向上、生徒及び講師に向けた職業体験、政府系ITI向けに産業指向の特別コースの提供を行っています。2015年度は、これら職業訓練校より1,749名の期間従業員、工場実習生がマルチ・スズキ社に就職しました。職業訓練校に対する支援活動は以下の通りです。

- ・講師の育成:講師の技能、振る舞い方、指導方法の改善を図るべく、講師の育成を実施。プログラムには、振る舞い方、就労文化、指導方法等が含まれます。2015年度は889名の講師が育成プログラムを修了しました。
- ・生徒の指導:規律、身だしなみ、コミュニケーション能力といったプログラムも含まれます。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コースの受講が可能です。スポーツや文化活動も奨励しています。2015年度においてマルチ・スズキ社は14,500名の生徒を訓練しました。
- ・施設充実:建物、機械、工具の補修、備品や教材を提供。2014年度は通信教育の講座を開設しました。
- ・産業界との連携:産業界の実情を学ぶ機会として、生徒及び講師をマルチ・スズキ社の工場へ招待し、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ました。2015年度、マルチ・スズキ社は2,546名の生徒を招待しました。
- ・2015年度、マルチ・スズキ社は、インドで初となる板金塗装の養成コースをデリー市のITIブサ及びラジコット市のITIドーラジで開始しました。



●自動車産業における技能向上への取り組み

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、マルチ・スズキ社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。プロジェクトを通して、マルチ・スズキ社は研修施設の更新や、講師の育成、教材の提供、授業などを実施しています。ITIを卒業した生徒は、ディーラーのサービス工場へ就職します。

現在、自動車産業発展のため、27の州で141のITIと提携しています。この取り組みの下、延べ14,500人以上の生徒が訓練を受けました。直近2年間では、2,700人以上の生徒がITI卒業後、マルチ・スズキ社のディーラーのサービス工場に就職しており、また他社のサービス工場へも相当数の卒業生を輩出しております。

2015年度において、マルチ・スズキ社は一部のITIに自動車技能向上センター(ASEC: Automobile Skill Enhancement Centers)を設置し、ITIのレベルを引き上げる取り組みを行ってまいりました。ASECでは実際の研修環境を提供するため、サービス工場を併設しています。ITIの生徒の技能を向上させ、就職を支援するため、施設面での支援に加え、マルチ・スズキ社は常勤の講師を派遣し、工具や設備を提供し、地元のマルチ・スズキ社のサービス工場からの支援も得ています。



交通安全における取り組み

マルチ・スズキ社は運転技術向上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実施しています。交通安全推進を目指し、下記の取り組みを行っています。

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

政府と連携して、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を設立しました。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。マルチ・スズキ社はこれまでに6ヶ所のIDTRを開設して参りました。IDTRでトレーニングを受けた受講者は就職率が高く、例えばこれまでグジャラート州のIDTRでトレーニングを受けた受講者の80%近くが定職に就くことができました。



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

MDSはマルチ・スズキ社のディーラーと提携して開設され、IDTRより小規模な運転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います。これまでに89名の女性がタクシー事業に従事しました。

2015年度は新たに31ヶ所のMDSを開設し、特別特定運転トレーニングコース「Unnati」を5都市で始めました。



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

都市部における交通安全を推進するため、ハリヤナ州交通警察と連携し、RSKCを設立しました。RSKCはIDTRにより運営されており、ハリヤナ州の10か所に設置されています。

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RSKCで行っています。

●交通安全講師育成プログラム

マルチ・スズキ社は交通安全の講師の育成に力を入れています。このプログラムの目的は、ドライビングスクールの優秀な交通安全専任講師を育成し、インド全土にマルチ・スズキ社の基準に沿った講習を広めることにあります。講師候補生たちは、講師としての熟練度を高め、コミュニケーションスキルや指導能力を高めるための研修を受けています。2015年度においては、258名の新任講師と287名の従来からの講師が研修を受けました。

●トラックドライバーへの交通安全講習

2015年度はマネサール工場とグルガオン工場の構内にある運転教育センターにて、マルチ・スズキ社製の車輛を運送する45,000人以上のトラックドライバーに対し講習を行いました。

また、マルチ・スズキ社はトラックドライバーを対象とした1週間にわたる交通安全キャンペーン「ジャガリティ」を実施しました。このキャンペーンでは、健康診断、眼科検診の他、HIV検査および診察、またゲームやクイズ、大道芸など様々なイベントを行いました。さらに、安全運転を遂行し、車両を時間通りに傷つけることなく配送した優良ドライバーへの表彰も行っています。



●都市特定交通安全プログラム

グルガオンの交通警察と連携し、通勤・通学者の交通ルールについての啓蒙や運転技術の向上を目指して交通安全プログラム「Sabhya Road Bhavya Gurgaon」を実施しました。

●交通安全教育

マルチ・スズキ社は交通警察と連携し、様々なキャンペーンを通じ交通安全の重要性を啓発しております。2015年度は、15回の交通安全啓発キャンペーンを行い、100か所の学校で実施しました。

TOPICS

交通安全プログラム累計受講者数が300万人を達成

マルチ・スズキ社が2000年よりインド国内で取り組んでいる全国規模の交通安全プログラムの累計受講者数が2016年8月上旬までに300万人となりました。

マルチ・スズキ社ではインドにおける交通安全教育の推進についてもCSRの課題のひとつとして掲げており、2000年より乗用車、商用車を問わず車の運転を学びたい人を対象として、先進のドライビング・シミュレーターを導入など、科学的に設計された自動車運転教習プログラムを各種の運転教習施設にて実施しています。ドライバーの運転マナー教育や運転技術の向上にも取り組み、安全運転の重要性についてインド国民の意識を向上させてきました。

マルチ・スズキ社の交通安全プログラムを行う教育施設としては、「運転交通研究施設」、「マルチドライビングスクール」、「交通安全情報センター」の3つがあります。

従業員によるボランティア活動

従業員が社会貢献活動に従事する際に、従業員自らのボランティア活動は非常に有意義です。活動は日曜日に行っており、主な内容は、交通安全、教育活動、公衆衛生、農村支援に関するプロジェクトなどです。2015年度、マルチ・スズキ社の従業員は延べ1.5万時間以上様々な社会貢献活動を行いました。



洪水被災地へ支援活動

2015年11月から12月にかけて続いた集中豪雨により、インド南部のチェンナイ市に洪水が発生し、お客様や販売店が被害を受けました。自動車メーカー各社の工場やマルチ・スズキ社のサプライヤーにも被害がおよび、生産にも影響が出る事態となりました。

マルチ・スズキ社は今回の災害に対する義援金として、従業員からの寄付も合わせ2,000万ルピー（約3,100万円）を首相国民救援基金に寄付しました。また、マルチ・スズキ社と販売店メカニックを中心とした応援部隊を派遣し、被害に遭った販売店の復旧のサポートや、補給部品の供給安定化、ロードサービス車を利用した被災者の救済処理対応等の支援活動を行いました。



インドネシア スズキ・インドモービル・モーター社

スズキサポート活動(SUZUKI PEDULI)は、2008年から行われているスズキ・インドモービル・モーター社(SIM社)のCSR活動です。現在に至るまで、この活動はインドネシアのコミュニティーを社会的側面から継続して支援してきました。

直近である2015年から2016年に実施したCSR活動は次の通りです。

スズキサポート活動

● **専門学校への寄贈**

自動車の整備を学ぶ専門学校に対して、教材として四輪車、二輪車、船外機、及びエンジンを寄贈するCSR活動を行っています。

2016年3月末時点までの1年間に、四輪車、二輪車、船外機を合計37台、エンジン39基をジャワ島、バリ島の36の専門学校に対して寄贈しました。これらの最新の教材を使用することにより、インドネシアの自動車業界を担う学生に少しでも貢献していきたいと考えています。



● **学生の工場見学**

インドネシア全国の小学校から大学までの学生をスズキの工場に招待し、実際の製造の現場を学んでもらう活動を実施しています。2016年3月までの1年間に4校400名の学生をチカラン工場に招待しました。この活動は毎月実施しており、2016年度は3,000名の学生を招待する予定です。



● **孤児とラマダン断食明けをお祝い**

イスラム教では日中に断食を行う期間において、日が暮れてその日の断食が終わったことを祝う習慣があります。スズキ・インドモービル・モーター社では、毎年断食月において、孤児院で生活している子供を招待し、断食明けを共に祝うイベントをタンブン、チャクン、チカランの3工場で実施しました。



パキスタン パックスズキモーター社

責任ある企業市民として行動するパックスズキ社は、特に教育、健康、環境保護活動の分野に貢献することを通して、社会をより良くすること、恵まれない人々の生活の質を改善することを目指しています。

教育支援プログラム

● **工学系学生への奨学金**

教育は社会を発達させる重要な役割を担っています。それゆえ、パックスズキ社は2013年に教育支援計画を開始しました。パックスズキは教育やキャリアの目標を追求する手助けをするために、2015年5月28日に「NED University of Engineering & Technology」の学生に47の奨学金を提供しました。



●スズキ・ボラン(バン)の寄贈

2015年6月5日、ミルプールカスの近郊に住む障害者の移動手段用として、特別スポーツ福祉協会(Gulistan-e-Mazooreen)にボランを寄贈しました。



●公立学校の建設と改修プロジェクト

「学校改善計画」のもと、バックスズキ社はラザカバード公立女子小学校を建築改修しました。当該プロジェクトは教室の床張り、学校建屋及びトイレの改修、生徒及び職員への備品供給、フィルターとスタビライザー付ウォータークーラー、音響機器、遊具及び栽培場の設置等を含んでいます。当該プロジェクトは2015年9月2日に完成記念式典を行いました。



●健康・安全・環境への自己啓発セミナー

バックスズキ社は2015年10月31日に社員の子供たちのために健康・安全・環境への自己啓発セミナーを実施しました。この取り組みの目的は定期的に健康の大切さ、安全に関する習慣及び自然保護への知識を子供たちに知ってもらうことです。工場見学も実施しました。セミナーには15人が参加し、閉会式で子供たちに認定証と寄贈品が送られました。



●耳の不自由な子供たちにスズキ・ボラン(バン)を寄贈

バックスズキ社は2015年12月11日にNoor-e-Ali Trus計画としてJSアカデミーにボランを寄贈しました。市街地から遠くに住む耳の不自由な子供たちの交通手段に活用してもらう目的です。



●高校奨学金制度

経済的に恵まれない学生やバックスズキ社員及び嘱託社員の子供に対し、ガバメント・カレッジ大学卒業までの教育を財政面で援助する目的として、2014年“Higher School&Graduation奨学金制度”を始めました。

2015年12月31日、90人に奨学金を授与し、奨学金対象者に対し工場見学、5S及び改善活動の研修会を開催しました。



環境保全活動

●植林

2015年9月29日、自然豊かな国や健全な環境向上を目的とした植林活動計画が完了しました。パックスズキ社の西側の場所に合計で1000本のコノカルプスの木を植えました。



●税関当局への寄付

2015年10月27日、パックスズキ社はEdulji Dinshaw通りの改修工事のために、カラチ税関へ50万ルピーを寄付しました。この改修工事計画は、混雑の緩和及びハブ機能を持つ道路にするための再設計・再改修も含まれています。



地域保健活動

●Hamdard財団に対し寄贈したスズキ・ボラン(バン)の無料点検サービス

在カラチ日本国総領事館は、Hamdard財団に対しボラン10台を寄贈しました。パックスズキ社は無料点検サービスの2年保証延長を提供すると発表をしました。



●地震被害者への寄贈

2015年10月26日、マグニチュード8.1の地震が、シャングラ、チトラル、スワット、バジャウル、マンセーラ、シャーサッタ、マラカンド等パキスタン各地を襲いました。パックスズキ社は2015年12月、地震被害者向けに、救急車20台と300セットのテントを寄贈しました。



●[Fatima Kidney Care Hospital]への透析機寄贈

透析治療患者の収容能力を増やすため、2016年3月7日、パックスズキ社は、[Fatima Kidney Care Hospital]へ透析機一台を寄贈しました。



●献血活動

サラセミアや血友病等の不治の血液病で苦しんでいる患者の救済を目的に、2016年3月14日、パックスズキ社は、「Indus Hospital」と共同で、パックスズキ社敷地内にて、献血活動を行いました。パックスズキ社と関係取引先の社員192名が献血を行いました。



●「Indus Hospital」へのスズキ・ボラン(バン)寄贈

2016年3月28日、パックスズキ社は、スズキ・ボラン(バン)を一台寄贈しました。この寄贈により、病院は、遠方地域での献血活動実施への要望に応えることが可能になりました。



VTI トレーニング

●職業訓練の実施

パックスズキ社は、VTI (Vocational Training Institutes)におけるトレーニングの質の向上を図るべく、二輪車・工具・展示版・マニュアル等の資材を提供することに加え、2015年4月・5月・11月・12月、2016年3月に、VTIの生徒向けに、二輪車及び四輪車のトレーニングを実施しました。

職業訓練への援助を行うことで、VTIの生徒に、冷却装置、エアコン、エアコンの故障診断等様々なスズキ製品への知識を習得してもらうことを目的としています。期間中に、504名の生徒が参加しました。



タイ スズキ・モーター・タイランド社

スズキ・モーター・タイランド社は、会社設立からまだ間もないため、社会的責任(CSR)活動は非常に重要な活動です。タイ国内でスズキブランドを広めるためにも、積極的にCSR活動に取り組んでいきます。

2016年からは、各課で選出された従業員を中心に「CSR活動委員会」を結成し、地域社会に貢献する活動を開始しました。

● **高齢者への生活雑貨品の寄付活動**

2016年4月に、工場があるブルックデー地域の高齢者集会を訪問し、生活雑貨品の寄付活動を行いました。



● **近隣児童への文房具支援活動**

2016年5月に、工場があるヘマラートイースタンシーボード工業団地からの呼びかけに応じ、近隣小学校の児童へ文房具の寄付活動を行いました。



イタリア スズキイタリア社

● **環境保全活動**

スズキイタリア社は、5回目となるSuzuki&Save the Greenという環境保全活動を開催しました。スズキイタリア社の社員が会社周辺の工業団地に投棄されたゴミを集め、環境美化に取り組みました。

● **安全運転講習**

お客様の事故を減らすため、スズキイタリア社は2日間に渡る安全運転講習Suzuki & Safeを無料開催しました。運転中に起こりうる予期しないハプニングに対するための理論的、実用的な対処法をお客様に提供しました。

● **寄付**

2015年12月、スズキイタリア社がスポンサーを行っているセリエAチーム、トリノFCの選手のサインが入ったピタラToro Editionをオークションに出品しました。この収益は腫瘍を持つ子供の家族をサポートする団体Casa Ugiに寄付されました。



中国

スズキ中国社

●植樹活動

スズキ中国社は環境保護活動の一環として、2015年6月と10月に中国の内モンゴル、ウイグルなどの砂漠地域でスズキファンと一緒に植樹活動を展開しました。



●クリーンアップ活動

スズキ中国社は環境保護活動の一環として、2015年8月と12月に廈門と広州でスズキファンと一緒にクリーンアップ活動を実施して、海岸に捨てられたごみの収集を行いました。



●二輪安全運転講習

スズキ中国社はスズキバイクのユーザーを対象に、2016年4月に北京、6月に済南で「二輪安全運転講習」を実施しました。この講習により安全運転知識と運転中の不測の事態に備えるための方法をお客様に提案し、安全に大型二輪車を運転していただけるよう取り組みを行っています。



●スズキファン倶楽部

スズキ中国社は2013年にスズキやスズキユーザー、スズキに興味を持っていただいている方を中心に、スズキファンとの交流やコミュニケーションを強化するため「スズキファン倶楽部」を創立しました。安全運転講習、貧しい地域への物資支援や、植樹、ゴミ拾いなど環境保護に関する様々な活動を行っています。

2016年6月、四川省で貧しい子供たちに本やペン、洋服、スポーツ用品などを寄贈する慈善助学活動を行いました。子供たちが平等に学ぶ環境を提供できるよう支援しています。



ハンガリー

マジャールスズキ社

●スポーツ活動への支援

マジャールスズキ社(MSC)はエステルゴム市があるエステルゴム州とコマロム州に所在する、ボートクラブラグビーチーム、キックボクシング協会、卓球協会、サッカークラブ、合気道道場、アスレチッククラブ、マリア・ヴァレリア橋ランニング、カヤック・カヌー協会の活動に対する支援を行っています。

ハンガリーとスロバキアの国境にて開催されているハンガリー、スロバキアのチームによる水泳大会の支援を行っています。

若年層へのサッカー促進と健康的なライフスタイルを促進するために、8回目となるブジュカシュ・スズキ・カップを開催しました。



●文化活動への支援

毎年開催されているエステルゴムサマーシアター、Tastes-Eras-Feelings Esztergom local, Esztergom Festival Island、Spring Voice concert(ブダペスト)、Masterpieces of the History of Music (日本ハンガリーの室内オーケストラコンサート)等の文化イベントへの協賛活動を行いました。

●環境への取り組み

エステルゴム市内の清掃活動イベントに協賛しました。マジャールスズキ社、Esztergomi Futóművek Sports Club、エステルゴムの三者主催により清掃デーを開催しました。マジャールスズキ社はエステルゴム市内のスポーツクラブ、中学校をイベントに招待し、また、路上をできるだけ長くきれいに保つために、6つのゴミ箱を設置しました。



●地域社会への貢献活動

- ・エステルゴム市警察、自警団への車両提供
- ・エステルゴム市にて開催されるヘルスケアデーの協賛
- ・中小規模の起業家、サプライヤー、ビジネスパートナー、自動車業界との会議、セミナーにおけるプレゼンテーションの実施
- ・小中学校を対象とした工場見学を通じたボランティア活動
- ・ヴィシエグラドにて開催されたInternational Energetics and Innovation Forumのサポート
- ・年2回の社内献血実施



●教育への支援

エステルゴム市内のAngyalkert 幼稚園、ブダペスト市内のUnder the Rainbowインターナショナルスクール、ブダペスト市内の幼稚園との協力の下、マジャールスズキ社によって幼稚園教育会議が開催され、2015年10月9日、Under the Rainbowインターナショナルスクール、ブダペスト市内の幼稚園の児童がマジャールスズキ社によりエステルゴムに招かれました。

朝はヨガ教室から始まり、エステルゴムの幼稚園の児童はフェルトでの創作活動を、ブダペストの児童は折り紙の作り方を教えました。

午後には、幼稚園教育に関する会議が開かれ、幼少期から攻撃的な性格にならないようにはどうしたらよいか、児童に対してプレゼンテーションが行われ、ディスカッションがなされました。



●従業員への取り組み

マジャールスズキ社は、従業員の子供のための幼稚園を運営しています。

ニュージーランド スズキニュージーランド社

● **白血病と血液ガン基金の支援**

スズキニュージーランド社は白血病と血液ガン基金・ニュージーランドを応援しています。この基金は、白血病や血液ガンと戦う患者や家族のサポート、情報発信、研究のための募金活動を実施しています。当社はこの基金に車4台を無償提供し、当基金の広報活動や患者支援を応援しました。



● **子供病院の支援**

スズキニュージーランド社は、ウエルントン子供病院に患者支援に使用される車1台を無償提供しました。



● **高齢者の支援**

スズキニュージーランド社は、シニアネットに車1台を無償提供しました。シニアネットとは地域のお年寄りを訪問しインターネットなどの使い方を教える組織です。



● **スポーツ支援**

スズキニュージーランド社は、Xレースのスポンサーとして、車1台を無償提供しました。Xレースは親子参加型アウトドアイベントで、家族一丸となったスポーツ参加、スポーツを通じた地域づくりを目指しています。



● **障害者の支援**

スズキニュージーランド社は、障害を持った子供たちが年に一度旅行に行き、様々な活動を体験してもらうプログラムに寄付を行いました。

海外生産会社の人材育成支援

(一財)海外産業人材育成協会(HIDA※:旧AOTS)の受入れ研修事業への参画、また海外生産会社からの研修生の直接受入れにより、社内の各部門で研修を実施しています。これらの研修は、海外生産会社の生産活動を支える実践的な技術や技能の移転を効率的に行うことで開発途上国の産業発展に貢献しており、また、わが国との相互理解や友好促進にも寄与しています。

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

海外研修生受入会社(2015年度)

国名		会社名
アジア	インド	マルチ・スズキ・インディア社
		スズキ・モーター・グジャラート社
	インドネシア	スズキ・インドモビル・モーター社
	中国	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
	ミャンマー	スズキ・ミャンマー・モーター社

- 2015年度の海外研修生の受け入れ人数：104人
- 受け入れを始めた時からの累計人数：22,564人
(1983年度～2015年度まで)

環境

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	82
地球温暖化の抑制	93
環境保全等の推進	112
3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進	119
社会との連携	128

環境管理の推進

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。

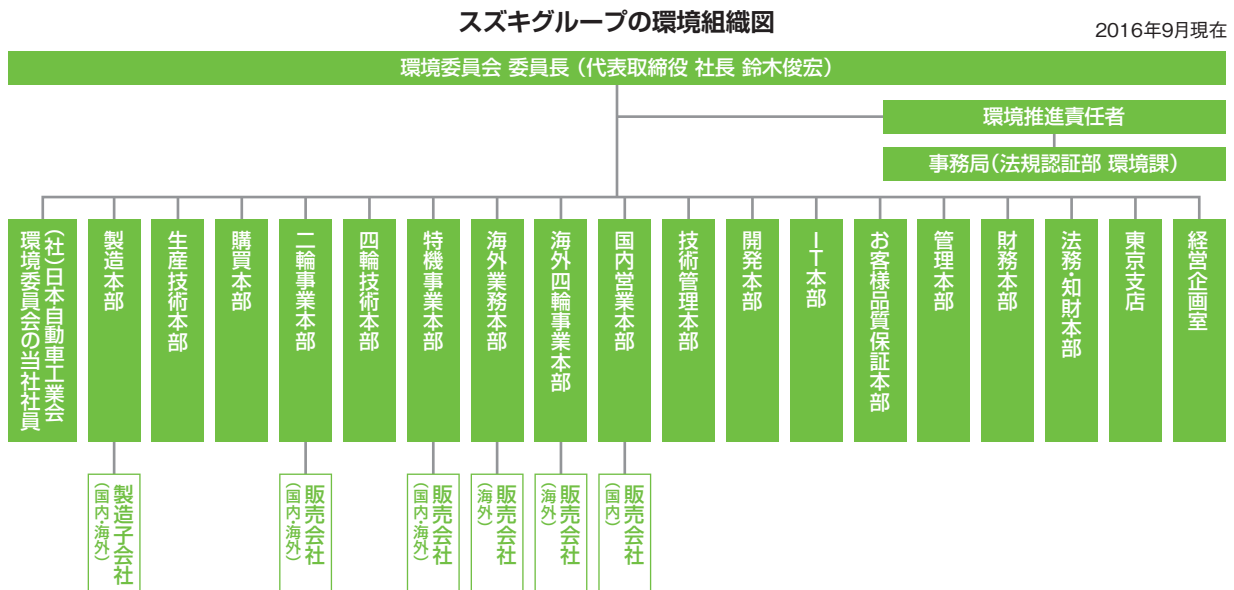
【環境基本方針】

- 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

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。



環境計画

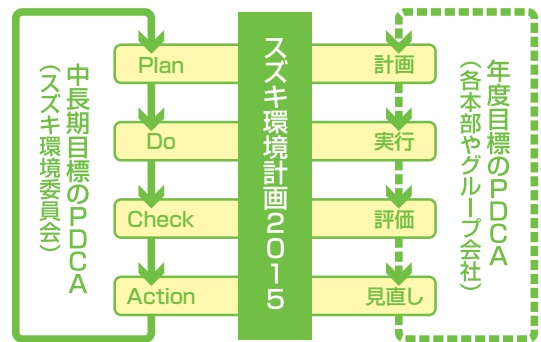
スズキ環境計画2015

スズキは、事業活動を推進するにあたり、地球環境への配慮が重要課題と認識するとともに、企業としての社会的責任であると考えています。

こうした考えのもと、あらゆる事業活動において環境負荷を低減するため、「スズキ地球環境憲章」を2002年に制定（2006年改訂）しました。2012年にこの基本方針に則った「スズキ環境計画2015」を策定し、「地球温暖化の抑制」「環境保全等の推進」「3Rの推進」「社会との連携」の4つのテーマから地球環境との調和や環境保全を推進するため、スズキ及びグループ各社、サプライヤーの皆様とともに連携し計画達成に向け活動を進めてきました。

2015年度は、2012年度から始まった「スズキ環境計画2015」の最終年度に当たり、計画を締めくくる年度となりました。目標については、一部を除いてほとんどの項目を達成することができました。

スズキ地球環境憲章に基づき、2016年度には新たに「スズキ環境計画2020」を策定し、引き続きスズキの製品および事業活動における環境負荷低減、環境保全を推進していきます。



		具体的な実施事項・目標	2015年度の主な実績		達成度	
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"> スズキ独自の低燃費化技術「S-エネチャージ」をハスラー、スペースシア、スペースシアカスタムに設定を拡大し燃費性能を改善した。 ソリオ、ソリオバンディット、および新型小型乗用車イグニスに高圧縮比化で熱効率をさらに向上させた新開発K12C型デュアルジェットエンジンと加速時にモーターでエンジンをアシストするマイルドハイブリッドを搭載するとともに、車両全般にわたる徹底した軽量化により低燃費と力強い走りを実現した。 新型エスクード用M16A型エンジンにおいてピストンリングなど各所のフリクション低減を図るなど高出力、トルクを維持しつつ優れた燃費性能を実現した。 新型小型乗用車ハレーノに新開発K10C型ブースタージェットエンジンを搭載した。6速ATとの組み合わせにより高出力と高い燃費性能を両立した。 	○	
			二輪車	<ul style="list-style-type: none"> GSX-S1000/Fは軽量化、燃焼効率の向上、メッキシリンダーの採用により燃費向上を図った。 インドネシアのサトリアF150は、水冷化、フューエルインジェクション化と軽量化、メカロス低減によって、燃費28%改善と出力17%向上を同時に達成した。 	○	
			船外機	<ul style="list-style-type: none"> 「DF5A/6A」は、エンジンの軸受け部の潤滑方式を変更し、機械損失の低減を図った。 	○	
	車体構造見直し、材料置換、工法見直し等による車体軽量化	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"> アルト ラパンにおいて、新プラットフォームと改良型のR06A型エンジンの採用に加え、ボディや足回りに至るまで車両全体で軽量化を行い旧モデル比120kgの軽量化を達成した。 ソリオ、ソリオバンディット、および新型イグニスにおいて軽量、高剛性の新プラットフォームを採用した。また、高張力鋼板の採用を進め、エンジン、足回りにいたるまで軽量化を徹底することでソリオ、ソリオバンディットにおいては従来モデル比で100kgの軽量化を達成した。 新型エスクードにおいてベンデュラム式エンジンマウントの採用、排気系・冷却系の改良による軽量化を実施した。 新型ハレーノにおいて、Bセグメント用新開発プラットフォームを初採用、サスペンションフレーム構造の最適化やボディやエンジンにいたるまで軽量化を徹底しXGにおいて車両重量910kgを達成した。 	○
				二輪車	<ul style="list-style-type: none"> アドレスV50等のガソリンタンクの製造方法を、ブロー成型から射出成型に変更し、軽量化を実現した。 インドネシアのサトリアF150は、一部のアルミダイカスト製、鉄製部品をPP樹脂に変更し、フレーム構造の最適化を行い、軽量化を達成した。 	○
				船外機	<ul style="list-style-type: none"> 「DF5A/6A」において、ロアカバーの樹脂化、軸受け構造変更など、徹底した軽量化の取り組みにより、約9%の軽量化を達成した。 	○
		空気抵抗、転がり抵抗等、車両全体の走行抵抗の低減	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"> 新型イグニスにおいて、大径タイヤを採用することで最低地上高を確保するとともに転がり抵抗の低減を行った。
	二輪車				<ul style="list-style-type: none"> インドのハヤテ、アクセス125は、電流制御をショート式からオープン式に変更し燃費向上を図った。 	○

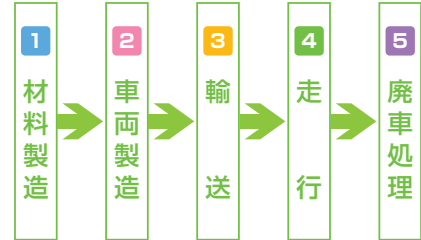
		具体的な実施事項・目標		2015年度の主な実績		達成度							
地球温暖化の抑制	燃費の向上	グローバル平均燃費の向上	【四輪車】 25%向上(2005年度比)	四輪車	・32%向上	○							
			【二輪車】 25%向上(2005年度比)	二輪車	・15%向上	×							
			【船外機】 10%向上(2005年度比)	船外機	・6.9%向上	×							
	次世代自動車の開発	【四輪車】 小さなクルマに適した次世代車の開発推進	低価格ハイブリッド車の開発	四輪車	—	○							
			日常生活に適した小型EVの開発	四輪車	・超小型モビリティ(1人乗りミニカー)による走行試験を国内の限定地区(神奈川県藤沢地区、及び浜松天竜区)で実施。	○							
		【二輪車】 グローバル市場に向けた電動車両の開発	二輪車	・二輪電動車両は、燃料電池二輪車の開発を通して、電動技術を獲得することに注力し、開発を推進。	×								
	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	【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	・空冷式燃料電池システムを搭載したパーグマンフューエルセルスクーターの開発を推進。 ・2015年度に燃料電池二輪車の認可制度が整備されたことから、新基準に適合した車両による公道走行試験の実施を計画中。	○							
			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		・16.9%削減	○							
			・生産工場で、建屋照明のLED化、塗装乾燥炉やアルミ溶湯保持炉の設定温度低減、生産の減少に合わせた設備の小型化・集約化によるロスの削減、未利用だった廃熱を他工程の昇温に利用する等の取組みを実施。また、相良工場の「鋳造工場における赤外線ヒーター式金型加熱器の導入」事例が、「平成27年度省エネ大賞[省エネ事例部門]」の「資源エネルギー庁長官賞(共同実施分野)」を受賞。 ・主な事業所、及び建屋ごとの電力使用量、印刷紙使用量、その他スズキグループ行動指針に関わる各種実績の進捗状況を社内ホームページに掲載。 ・一部事務所南面にグリーンカーテンの施工、またクールビズの期間延長を実施。 ・オフィス内において照明のLED化を順次展開し、不要な照明を撤去。また社内・寮の共用部分に、人感センサー付き照明を導入。 ・LEDプロジェクターなど、省エネ機器を順次導入。 ・休日に自動販売機を停止。		○								
	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	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22%削減、海外仕向地で66%削減	×							
・一部の四輪小型機種について、生産工程をエンジン工場に隣接した組立工場に移管することで、エンジン輸送距離を短縮。				○									
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の導入	四輪車	●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>4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75%低減</td> <td>14機種22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	4機種5型式	☆☆☆☆低排出ガス 2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	14機種22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	4機種5型式											
	☆☆☆☆低排出ガス 2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	14機種22型式											
二輪車	・欧州にEURO4規制に適合したSV650 ABSを導入。 ・国内に平成18年度規制に適合したGSX-S1000/F ABSを導入。 ・インドにBharat Stage3規制に適合したハヤテ、アクセス125を導入。	○											
船外機	・全ての4ストローク船外機について、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。 ・「DF5A/6A」を各国規制対応機として展開。 ※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のグローバルな使用削減及び高懸念物質の代替の推進	各国の新規化学物質規制への対応		・欧州フタレート規制および欧州BPR※4規制対応を開始。 ※4 BPR: Biocidal Product Regulationの略: 殺生物性製品規則	○								
		・POPs※5条約規制となるDBDE※6規制対応を開始。 ※5 POPs: Persistent Organic Pollutantsの略: 残留性有機汚染物質 ※6 DBDE: Decabromodiphenyl etherの略: デカブロモジフェニルエーテル		○									
VOCの低減	車室内	【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		・インドのマルチ・スズキ・インド社で生産するパレーノ、ハンガリーのマジェールスズキ社で生産するピターラ、国内生産のアルト ラバン、ソリオ、ソリオバンディット、中国の長安鈴木生産のSX4 S-クロスにおいて、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。	○								

		具体的な実施事項・目標		2015年度の主な実績		達成度	
環境保全等	塗装工程におけるVOCの削減	【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)		・40.7%削減		○	
		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	リサイクル可能樹脂の使用拡大		<ul style="list-style-type: none"> ・資源の有効利用促進のため、PPリサイクル材の採用を拡大。 ・現地生産(スズキ・インドモビル・モーター社、タイスズキモーター社、スズキ・モーターサイクル・インド社)の機種にフットボード、フェンダー等多くのPP材を採用。 ・「DF5A/6A」において、ロアカバーにリサイクルしやすい熱可塑性樹脂を採用。 	
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"> ・アルト ラバンにおいて、アーチモールに新色のネイビーとブラウンの材着材料を採用し塗装を廃止。 ・海外モデル「ピターラ」のバンパーに材着加飾を採用し塗装を廃止。 ・アルト ラバンのインパネ・オーナメントに、材着加飾を採用し、塗装を廃止。 	○	
				二輪車	<ul style="list-style-type: none"> ・GSX-S1000F ABSにおいて、ヘッドランプ、メーター、アッパーカウリング廻りのモジュール化を図り、分解を容易化。 ・SV650において、部品点数の削減(29点→21点)を図り、分解を容易化。 	○	
				船外機	<ul style="list-style-type: none"> ・「DF5A/6A」において、樹脂製ロアカバーを無塗装とし、リサイクルを容易化。 	○	
				【日本】 ASRリサイクル率70%以上を維持		・達成(97.3%)	○
【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を継続。 ・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"> ・EU各国現地代理店が各国の実情に合わせたELV[※]の引取り・リサイクル体制を構築。 ※End-of-Life Vehicleの略:使用済み自動車 	○		
梱包資材	リターナブル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"> ・入荷用リターナブル容器の使用により、△147.8tのダンボールを削減。 ・出荷用リターナブル容器の使用により、△98.8t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10.5tを部品の破損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)			・1.0%削減(2015年度実績)		×	
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)		・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)		・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、冷却水の循環再利用等による節水を実施。 	○			
		事務所	<ul style="list-style-type: none"> ・洗面所、トイレなどに節水を呼び掛ける掲示を行うとともに、具体的な対策を案内するなど、啓発活動を継続。 ・全社に節水への協力依頼及び具体的な対策を記載した通達を発信。 ・トイレと給湯室に節水を呼びかける貼り紙を継続実施。 ・洗面所用水栓の自動水栓化の推進 ・従業員寮の水道へ節水タイプの機器を順次導入。 	○			
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"> ・「スズキの森」植林ボランティア活動 ・下川テストコース「FSC森林認証」の継続、「法人の森林制度」への参加 ・スズキの「森林環境貢献度」の把握・公表 	○		
		サプライヤーと連携・協力した環境保全	「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"> ・化学物質規制に対する日本・EU・国連の動向を注視し、将来の規制の可能性が議論されている物質に対する、お取引先様への調査・対応依頼を推進。 	○		
		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 	<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。 ・NPO主催の環境教育イベント(浜名湖エコキッズ体験塾など)への社員家族参加を推進。 ・静岡県内2大学において、「スズキの環境への取り組み」について出張講座を実施。 	○		
			社内エコドライブ講習会の継続	<ul style="list-style-type: none"> ・エコドライブ講習会を本社及び各事業所で実施し、2016年3月末までに延べ4,667人が受講。 ・エコドライブの意識付けを図るため、連絡車の運行記録簿に燃費計の値を記録。 	○		
	環境情報の開示	「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2015の日本語版(冊子、PDF)、英語版(PDF)を発行。 ・その他、「車種別環境情報」を製品カタログやHP上に掲載。 	○			

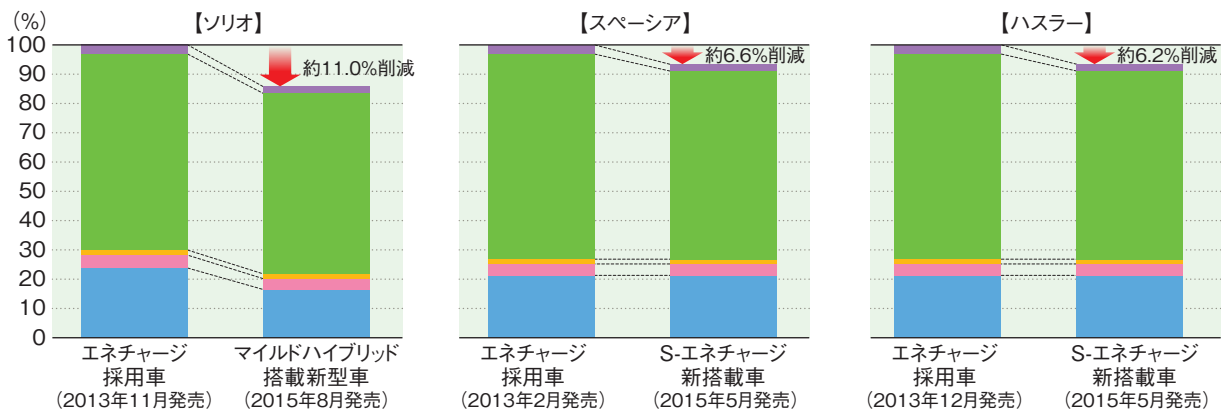
LCA(ライフ・サイクル・アセスメント)

スズキは、製品の環境への影響を把握するため、走行段階だけではなく原材料の製造から廃車処理までのライフサイクル全体を対象に、具体的な数値で評価することのできるLCAの手法を採用しています。このLCAの結果を製品開発や事業活動に活かすことによって、環境負荷の低減を推進しています。

スズキのLCA評価段階



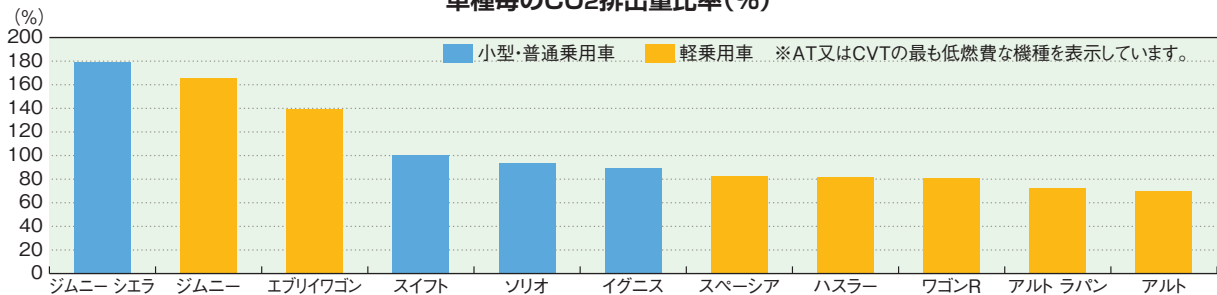
従来車と新型車のCO2排出量比率(%)



※自動車の生涯走行距離11万km(13年)を、JC08モードで走行した場合の結果です。
 ※走行段階では、タイヤやエンジンオイル、バッテリーなどの交換部品の製造を考慮しています。
 ※相対的な環境改善効果を確認するため、評価結果は指数で示しています。

■ 材料製造 ■ 車両製造 ■ 輸送 ■ 走行 ■ 廃車処理

車種毎のCO2排出量比率(%)



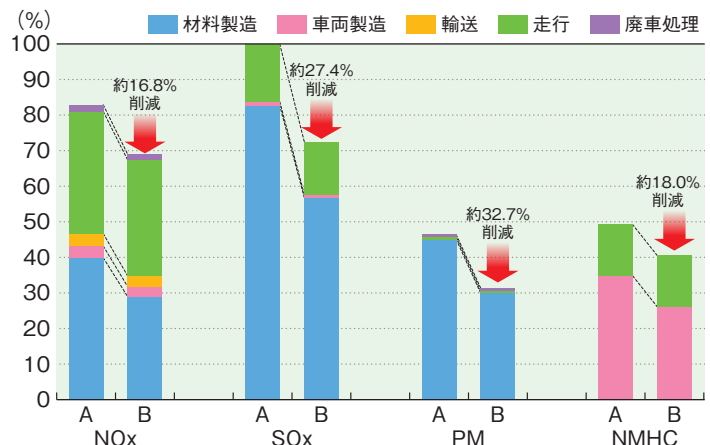
大気汚染物質の排出量比率(%)

●ソリオの実施結果

従来車のSOxを100%とした場合の比率

A:従来車(2013年11月発売)
 B:現行車(2015年8月発売)

NOx:窒素酸化物(Nitrogen Oxide)
 SOx:硫酸酸化物(Sulfur Oxide)
 PM:粒子状物質(Particulate Matter)
 NMHC:非メタン炭化水素(Non Methane Hydrocarbons)



環境マネジメントシステムの導入

製造部門の取り組み(国内)

●環境マネジメントシステムの導入状況

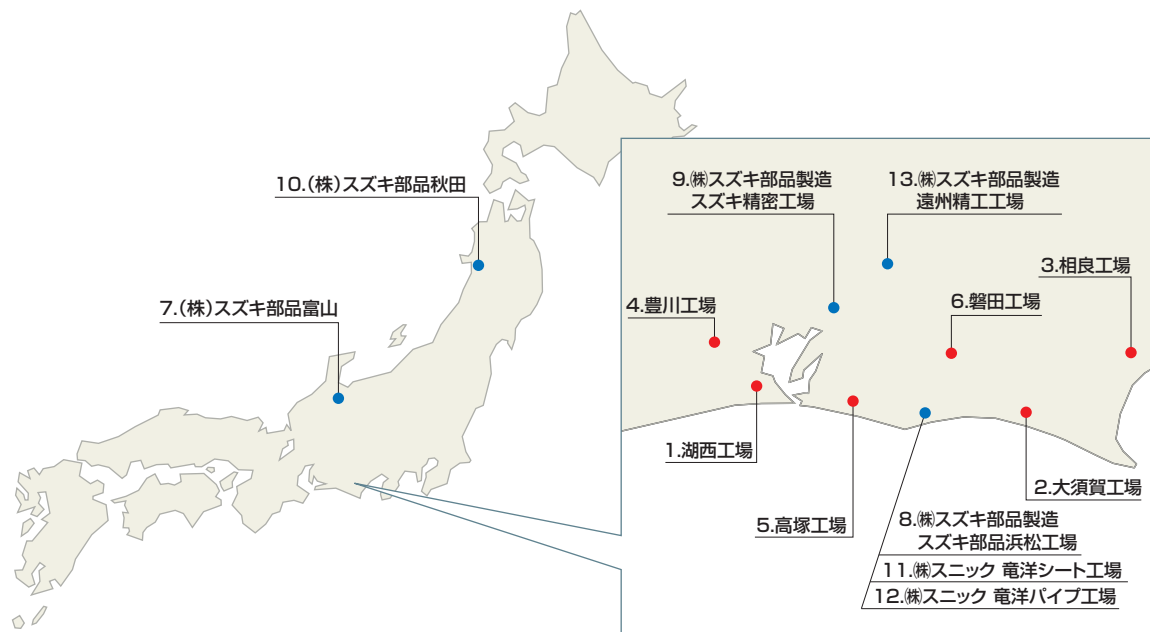
グループの製造部門の環境保全活動への取り組みのひとつとしてISO14001等の『環境マネジメントシステム』の導入を推進しています。

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。

国内工場及びグループ製造会社の導入状況

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2016年4月1日現在、(株)スズキ部品富山、(株)スズキ部品秋田、(株)スズキ部品製造の3工場及び(株)スニックの2工場が認証取得しています。

ISO14001 認証取得 国内工場・国内グループ製造会社



<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 竜洋シート工場	2005年3月
12 (株)スニック 竜洋パイプ工場	2005年5月
13 (株)スズキ部品製造 遠州精工工場	2005年7月

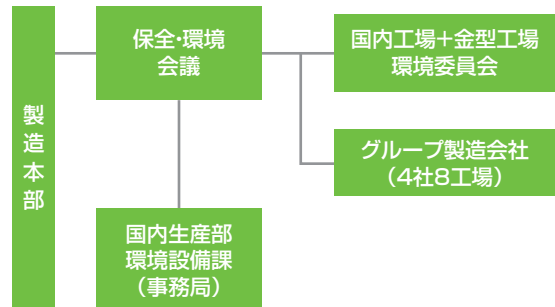
	はじめに	特集	CSR CSRの考え方
CSR コーポレートガバナンス	CSR CSRの取り組み	環境 環境への取り組み	環境 環境データ

●製造本部 保全・環境会議

国内工場、金型工場及びグループ製造会社の環境管理を向上させるため、「保全・環境会議」を行っています。

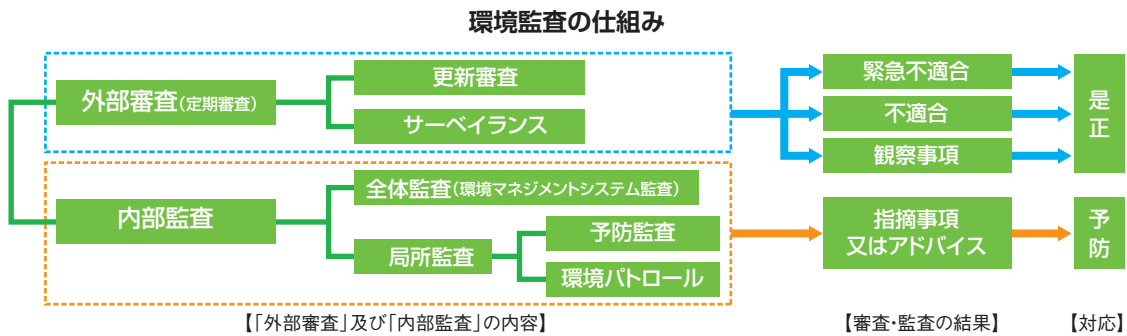
この場には国内工場、金型工場及びグループ製造会社4社8工場の技術担当課長が集まり、環境保全計画の改善事例や国内工場、金型工場及びグループ製造各社に関連する事項等について現場で現物を確認しながら討議しています。

ここで確認・討議された内容は国内工場、金型工場及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

国内工場、グループ製造会社では毎年1回、外部審査機関による外部審査、内部監査の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。

2015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は全工場で1件。また、「観察事項」※2は全工場で21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。2015年度には指摘事項12件、アドバイス78件がありました。すべて対応しました。

局所監査

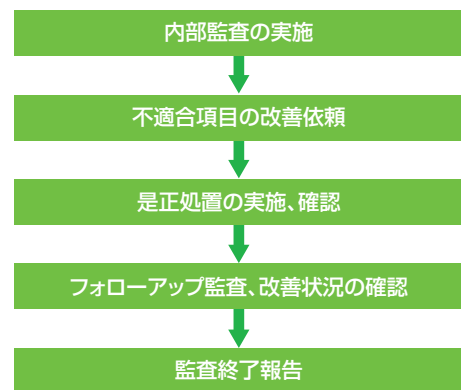
●予防監査

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。2015年度には指摘事項4件、アドバイス19件があり、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。

内部監査の改善手順



製造部門の取り組み(海外)

海外工場の導入状況

海外グループ製造会社について、1998年4月、マジャールスズキ社がグループの中で初めて認証取得しました。2016年3月末現在、8社14工場がISO14001の認証取得をしています。すでに認証取得しているグループ会社以外の会社も取得に向けた取り組みを行っています。

ISO14001認証取得 海外グループ会社



	名称	取得時期
1	マジャールスズキ社(ハンガリー)	1998年4月
2	マルチ・スズキ・インディア社(インド)	
	・グルガオン工場	1999年12月
	・マネサル工場	2008年12月
	・パワートレイン工場	2012年5月
3	スズキ・インドモビル・モーター社(インドネシア)	
	・チャクン工場	2006年4月
	・タンブンI工場	2008年8月
	・タンブンII工場	2009年7月

	名称	取得時期
4	重慶長安鈴木汽車有限公司(中国)	
	・第1工場	2004年12月
	・第2工場	2014年12月
5	江西昌河鈴木汽車有限責任公司(中国)	
	・景德鎮工場	2003年12月
	・九江工場	2006年12月
6	タイスズキモーター社(タイ)	2005年8月
7	ベトナムスズキ社(ベトナム)	2005年3月
8	スズキコロンビア社(コロンビア)	2003年12月

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等を通じて、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。2015年度は延べ114回(うち夜間を想定したもの19回)の訓練を実施しました。また、国内、海外グループ製造会社でも訓練を実施しています。

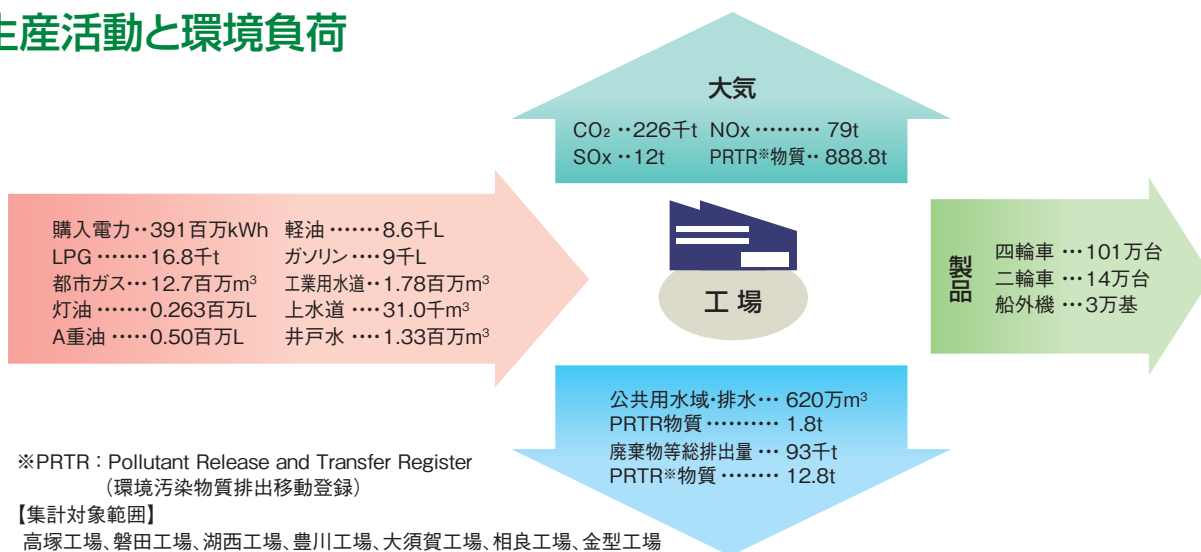
※環境事故とは、化学物質が漏れる等、環境に影響を与える事故をいいます。

環境事故等

2015年度の環境事故は6件、苦情は1件ありました。いずれも行政機関へ報告を行い適切に対処しています。環境関連施設の点検強化及び老朽更新等により事故の未然防止に努めてまいります。

	はじめに	特集	CSR CSRの考え方
CSR コーポレートガバナンス	CSR CSRの取り組み	環境 環境への取り組み	環境 環境データ

生産活動と環境負荷



環境会計

●環境保全コスト

(単位:億円)

		推 移			2016年3月期		
		2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	投資	経費	計
事業エリア内コスト	公害防止	4.4	4.9	6.6	2.2	2.8	5
	環境保全	2.3	2.6	2.5	0.2	2.5	2.7
	資源循環	5.8	2.4	-0.6	1.9	1.2	3.1
	計	12.5	9.9	8.5	4.3	6.5	10.8
上・下流コスト		0.1	0.2	0.2	—	0.1	0.1
管理活動コスト		3.9	4.1	4	—	4.2	4.2
研究開発コスト		460.3	526.9	498.8	36.9	468	504.9
社会活動コスト		1.7	1.5	1.2	—	1.1	1.1
環境損傷コスト		0.1	0.6	0.7	—	0.3	0.3
合 計		478.6	543.2	513.4	41.2	480.2	521.4

●環境保全効果

(単位:億円)

	項 目	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期
経済効果	エネルギー費削減	2.6	4.9	3.4	4.1
	廃棄物処理費削減	0.1	0.1	0.1	0.4
	省資源(リサイクル・有価物売却を含む)	37.7	34.12	29.4	24.4
	合 計	40.4	39.12	32.9	28.9

(注)スズキ単独の環境会計です。

環境ブランド SUZUKI GREEN

環境に対する理念や基本方針を定めた『スズキ地球環境憲章』の実現に向けて、環境方針、次世代環境技術及び環境活動等の取り組みを明確にし、社内外に広くアピールする環境ブランド「SUZUKI GREEN(スズキグリーン)」を導入しています。

「SUZUKI GREEN」は、環境方針を意味する SUZUKI GREEN Policy(スズキグリーン ポリシー)、次世代環境技術を意味するSUZUKI GREEN Technology(スズキグリーン テクノロジー)及び環境活動を意味するSUZUKI GREEN Activity(スズキグリーン アクティビティ)の3つのカテゴリーより構成されています。



SUZUKI GREEN Policy







スズキの環境に対する政策や方針を表す環境計画や各種ガイドライン等

・スズキ環境計画2015: <http://www.suzuki.co.jp/about/csr/policy/index.html#envPlan>

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

SUZUKI GREEN Technology

スズキが開発し、製品に活かしている次世代環境技術。(低燃費化技術・軽量化技術等の新技術が含まれます。)

 マイルドハイブリッド	 S-エネチャージ	 アイドリングストップ
 エコクール	 テクト	 リーンバーン

SUZUKI GREEN Activity

スズキの環境に対する理念を実現するための取り組み、活動。(地球温暖化の抑制及び環境保全の推進等に対する、開発・生産・物流等、各部門が取り組んでいる様々な活動が含まれます。)

地球温暖化の抑制	 燃料電池自動車の開発	 風力発電施設の設置	3Rの推進	 バンパー本体の薄肉化	 リターナブルトラックの使用
環境保全等の推進	 環境負荷物質の管理	 騒音測定	社会との連携	 環境イベントへの参加	 植樹活動

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。

バリューチェーン全体が排出する温室効果ガスの開示

原材料・部品の購買や製品の製造・販売を通じた事業活動に伴い排出される温室効果ガスの低減に向けて、温室効果ガス排出量の把握・開示が必要であると考えています。当社は事業活動に伴い排出される温室効果ガスだけではなく、バリューチェーン※1全体の温室効果ガス排出量を把握する取り組みを2013年度より行っています。また、当社の取り組みとして、環境省・経済産業省グリーン・バリューチェーンプラットフォーム※2に2014年度より参加し、算定の取り組みについて紹介しています。

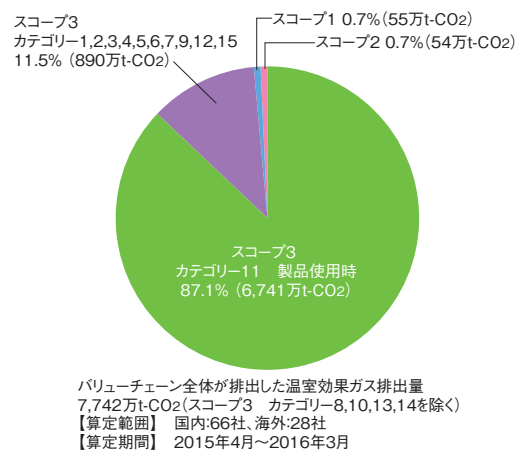
2015年度も、スズキが関わるバリューチェーン全体の温室効果ガス排出量を把握するため、算定基準である「GHGプロトコル※3」に従ってスコープ1(燃料の使用や事業活動に伴う直接排出)、スコープ2(使用する電気・熱の発生に伴う間接排出)及びスコープ3(その他の活動に伴う間接排出)を算定しました。

2015年度にバリューチェーン全体が排出した温室効果ガス排出量7,742万t-CO₂のうち7,632万t-CO₂がスコープ3に相当し、中でも「カテゴリ11 スズキが販売した製品の使用」※4による排出量が6,741万t-CO₂とバリューチェーン全体の87.1%を占めています。

このことからスズキは、バリューチェーン全体の温室効果ガス排出量を低減させるには製品の使用に伴う温室効果ガス排出量を低減させることが重要であると考え、引き続き燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組んでいきます。

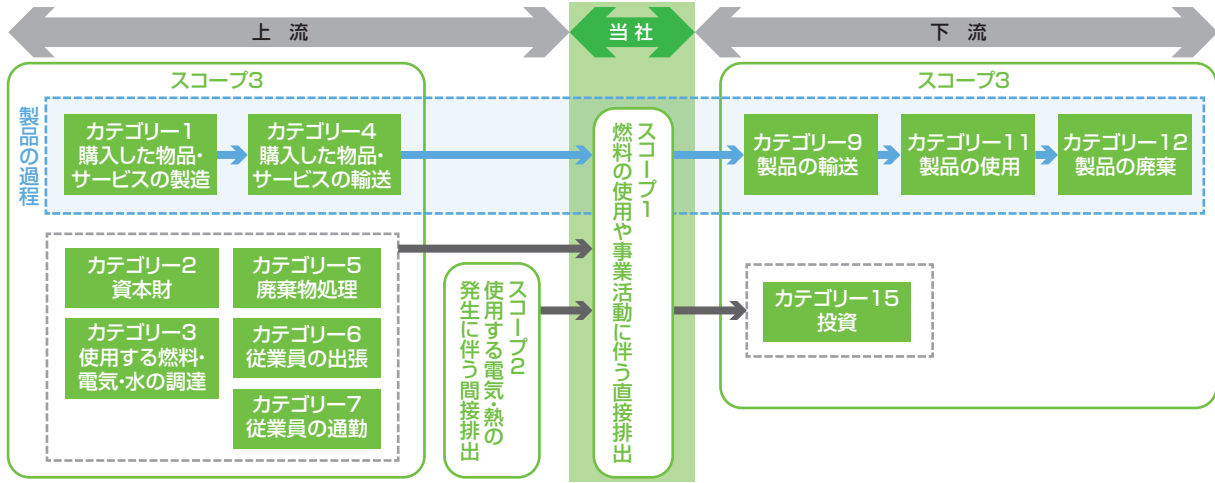
- ※1 バリューチェーン:事業の全ての活動が最終的な価値にどのように貢献するかを、体系化する手法。バリューチェーンに含まれる事業活動は、主に部品や原材料の調達、製造、出荷、販売、お客様サービスなどがあり、またこの活動を支えるための管理業務や技術開発業務も当社ではバリューチェーンに含める。
- ※2 グリーン・バリューチェーンプラットフォーム:環境省・経済産業省が地球温暖化について国内外の動向・算定方法等様々な情報を発信する、バリューチェーンの排出量に関する情報プラットフォーム。
ホームページ http://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply_chain/gvc/index.html
- ※3 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)を主体とした、GHG(温室効果ガス)の算定・報告基準を開発するための方法。
- ※4 カテゴリ11の排出量は当該年度のスズキ製品の使用に伴う排出量ではなく、当該年度に販売した製品が将来廃棄されるまでの使用に伴う排出量。

2015年度の温室効果ガス排出量の内訳



区分	内容	詳細
スコープ1	直接排出	当社の燃料の使用や事業活動に伴う当社からの直接排出
スコープ2	エネルギー起源の間接排出	当社が使用する電気・熱の発生に伴う当社外の間接排出
スコープ3	その他の間接排出	
カテゴリ1	購入した物品・サービスの製造	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2	資本財	資本財の建設・製造に伴う排出
カテゴリ3	使用する燃料・電気・水の調達	お取引先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4	購入した物品・サービスの輸送	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5	廃棄物処理	発生した廃棄物の輸送、処理に伴う排出
カテゴリ6	出張	スズキグループ従業員の出張に伴う排出
カテゴリ7	通勤	スズキグループ従業員の通勤に伴う排出
カテゴリ9	製品の輸送	当社製品の輸送、保管、荷役、小売に伴う排出
カテゴリ11	製品の使用	お客様(当社製品ユーザー)による製品の使用に伴う排出
カテゴリ12	製品の廃棄	お客様(当社製品ユーザー)による製品の廃棄時の輸送、処理に伴う排出
カテゴリ15	投資	投資の運用に関連する排出

当社対応のスコープ1・2及びスコープ3各カテゴリーの区分



[製品開発] 燃費の向上

四輪車

地球温暖化の要因とされる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。

低燃費化技術

2016年2月発売の新型イグニス、新プラットフォームに、K12C型デュアルジェット エンジンと加速時にモーターでエンジンをアシストするマイルドハイブリッドを全車に搭載。さらに車両全般にわたり軽量化を徹底し、28.8km/L^{*1}(HYBRID MG 2WD車)の優れた燃費性能と力強い加速性能を実現しました。

●主な燃費向上技術

パワートレインの改良

- ISG(モーター機能付発電機)と専用リチウムイオンバッテリーをくみあわせたマイルドハイブリッドを全車に搭載。最長30秒間のモーターアシストにより加速時のエンジンの負担を軽減することで燃費を向上。
- エンジンの高圧縮比化や、吸気ポートおよび燃焼室形状の最適化による熱効率改善
- バルブやピストンなどの低フリクション化
- 副変速機構付CVTの採用



車体の軽量化

- 軽量かつ高剛性のAセグメント小型乗用車向けの新プラットフォームを採用
- ボディーの50.1%に高張力鋼板を採用
- フラット構造サスペンションフレームによる軽量化と高剛性化

その他

- アイドリングストップ中の室温上昇を抑える「エコクール」の採用
- エコドライブをサポートする多機能メータの採用
- 大径タイヤの採用により転がり抵抗を低減

*1 JC08モード走行燃費(国土交通省審査値)に基づく。

TOPICS

スズキ「アルト／アルト ラパン」が2016年次 RJC カー オブ ザ イヤーを受賞



アルト ターボRS

アルト

アルト ラパン

スズキ株式会社の軽乗用車「アルト」、「アルト ラパン」が、NPO法人 日本自動車研究者ジャーナリスト会議(RJC)が主催する「2016年次 RJC カー オブ ザ イヤー」を受賞しました。

RJCの受賞理由は、「アルト・シリーズは新設計のプラットフォームによる軽量化が最大の特徴である。その結果、操縦性や燃費が向上した。そうしたプラットフォームと足のバランスはすばらしく、ノーマルでもコーナリングの安定性は想像以上に高い。また、アルトだけでなく、スポーティモデルのRSやファッション性の高いラパンなど、モデルバリエーションも多い。基本性能の高さと選択肢の多さを評価した。」としています。また、軽乗用車「アルト」、「アルト ターボRS」、「アルト ラパン」は、この「2016年次RJCカー オブ ザ イヤー」の受賞に続き、「2015-2016日本カー・オブ・ザ・イヤー」(日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会)の「スモールモビリティ部門賞」を受賞しました。

【RJC カー オブ ザ イヤー】 スズキの受賞歴

回	年次	受賞内容	
第3回	1993~1994年次	RJCニューカー オブ ザ イヤー	ワゴンR
		RJCマン オブ ザ イヤー	取締役社長 鈴木修
第15回	2006年次	RJCカー オブ ザ イヤー	スイフト
第16回	2007年次	RJCパーソン オブ ザ イヤー	取締役社長 津田 紘
第18回	2009年次	RJCカー オブ ザ イヤー	ワゴンR/ワゴンRスティングレー
第20回	2011年次	RJCカー オブ ザ イヤー	スイフト
第22回	2013年次	RJCテクノロジー オブ ザ イヤー	スズキグリーン テクノロジー
第24回	2015年次	RJCカー オブ ザ イヤー	ハスラー

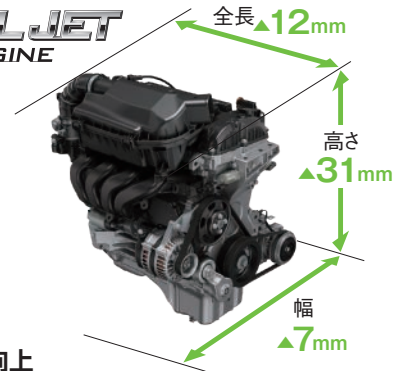
エンジンの開発・改良

デュアルインジェクションシステムを採用した改良型K12B型デュアルジェット エンジンを一新し、K12C型デュアルジェット エンジンを開発しました。

K12C型デュアルジェット エンジンは、さまざまな燃焼改善技術で圧縮比を12.5まで高めるとともにノッキングを抑制。低回転域でのトルクの向上に加え、フリクション低減、軽量・コンパクト化により、高い次元で優れた燃費と力強い走りを両立しました。

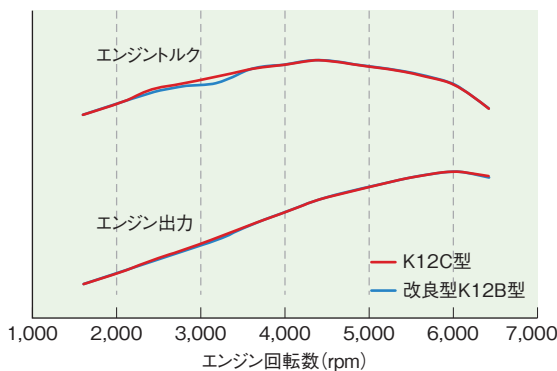
*数値はK12B型デュアルジェット エンジンに対する寸法差

DUAL JET ENGINE



燃費を向上させながら、低回転域でのトルクを向上

エンジン全開性能



エンジン諸元(2WD車)

型 式	新開発 K12C型 デュアルジェット	K12B型 デュアルジェット
排気量	1.242L	1.242L
燃費	27.8km/L (マイルドハイブリッド)	25.4km/L (エネチャージ)
圧縮比	12.5	12.0
最高出力	67kW(91PS)/ 6,000rpm	67kW(91PS)/ 6,000rpm
最大トルク	118N・m(12.0kg・m)/ 4,400rpm	118N・m(12.0kg・m)/ 4,400rpm

●熱効率向上

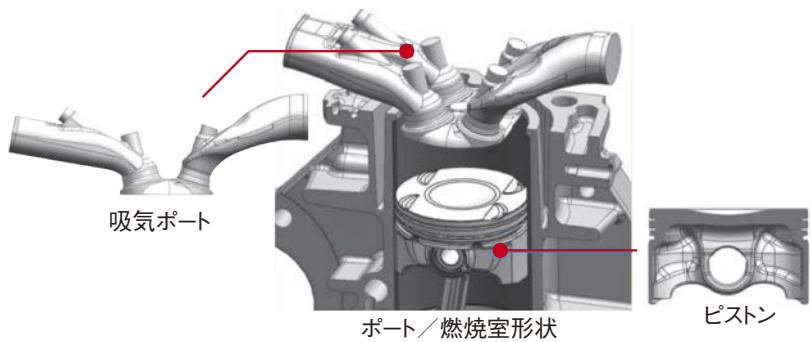
熱効率を高めるには「高圧縮比化」とそれによって発生する「ノッキングの徹底抑制」が大きな課題となります。まず、「高圧縮比化」を図るため、より燃焼効率のよい燃焼室形状にするとともに、吸気ポートやピストン形状を最適化。さらに「ノッキングの徹底抑制」のため、ウォータージャケットの冷却水の流れやピストンクレーンジェットの仕様を見直し、燃焼室まわりの冷却性能向上を実現。その結果、圧縮比を12.0から12.5まで上げて熱効率を高め、力強い走りと低燃費を両立させました。

燃費改善技術

目的	変更箇所
冷却効果向上	ウォータージャケット、ピストンクレーンジェット
流動強化	吸気ポート、燃焼室形状、ピストン形状
混合気最適化	インジェクター噴霧
着火性向上	点火プラグ電極位置

吸気ポートの形状見直しにより
空気流動を最適化

吸気ポートを小径化し、より寝かせることで、吸入空気の流動を強化し、さらに、ピストン形状を最適化することで、燃焼改善を図りました。



ウォータージャケットの形状見直しにより
冷却性能を向上

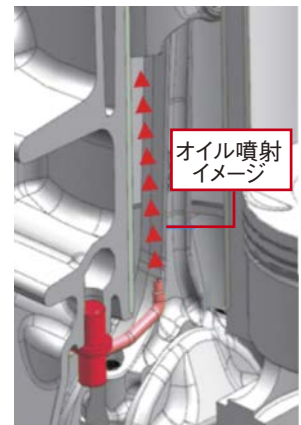
迂回形状を見直すことで回路全体の冷却水の流れやすさを改善し、冷却効果をより高めました。



ウォータージャケット

ピストンクレーンジェット
採用により
冷却性能を向上

ピストンの裏側にオイルを吹き付けて冷却するピストンクレーンジェットも見直し、冷却性能の向上を図りました。



ピストンクレーンジェット

●フリクション低減

バルブリフターに、接触部分の抵抗を抑えたローラーロッカーアームを採用。さらにオートテンショナーを採用し、補機ベルトを低張力化することで、フリクション低減を図りました。



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月に発売したバレットから採用し、現在は当社の全ての軽乗用車と1.0～1.6Lクラスの小型乗用車に拡大採用しています。

2011年11月から低粘度の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、2014年12月発売の新型アルトからは車両軽量化によって生まれた駆動力の余裕を生かして、最終減速比のハイギヤ化を図り、燃費性能の向上を図りました。

●オートギヤシフト(AGS)を国内軽自動車に採用拡大

2014年2月にインドで発売したセレリオに初採用したオートギヤシフトを、国内軽自動車用として採用拡大し、キャリイ、アルト、エブリイ、アルト ターボRS、アルト ワークスに順次搭載しています。オートマチックトランスミッションの便利さとマニュアルトランスミッションの楽しさを合わせ持つオートギヤシフトは、基本構造が、軽量で効率の良いマニュアルトランスミッションと同一であり、さらにコンピュータにより最適に制御されたギヤチェンジ操作により、従来のオートマチックトランスミッションやマニュアルトランスミッションよりも燃費改善を図ることができます。



キャリイ・エブリイ用オートギヤシフト



アルト用オートギヤシフト

TOPICS

スズキ、第13回新機械振興賞「機械振興協会会長賞」を受賞

ドライバビリティと使い勝手を向上させたAMTの開発

スズキ株式会社は、「ドライバビリティと使い勝手を向上させたAMTの開発」について、第13回新機械振興賞「機械振興協会会長賞」(主催:一般財団法人 機械振興協会)を受賞しました。

新機械振興賞は、機械工業に関わる優秀な研究開発およびその成果の実用化によって機械工業技術の進歩・発展に著しく貢献したと認められる企業や大学、研究機関及び研究開発担当者に与えられる賞で、スズキは今回初受賞となります。

AMT※1は、マニュアルトランスミッションとオートマチックトランスミッションの利点を両立した新トランスミッション。スズキは「オートギヤシフト(AGS)※2」の名称で開発、既存の安価な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式アクチュエーターを搭載し、容易な運転と低燃費走行を実現しました。また、システムの制御を見直し、変速時のシフトフィーリングを向上させてダイレクトなドライブ感で運転する楽しさを提供し、さらにパーキング機構、クリープ機構を追加して使い勝手を向上させました。海外モデルの「セレリオ」をはじめ、軽乗用車「アルト」、軽商用車「エブリイ」、軽トラック「キャリイ」等に搭載し、幅広いお客様より好評をいただいています。

※1 Automated Manual Transmission

※2 Auto Gear Shift

「S-エネチャージ」、「マイルドハイブリッド」の開発

「S-エネチャージ」は、リチウムイオンバッテリーを利用した減速エネルギー回収技術「エネチャージ」をベースに、新開発のモーター機能付発電機＝「ISG」を組み合わせたスズキ独自の低燃費技術です。高効率ISGによるエネルギー回生の強化と加速時のモーターアシストにより、1)更なる低燃費を実現すると共に、2)ベルト駆動による静かなエンジン再始動で快適性を向上させました。2014年8月発売のワゴンRに初めて搭載し、スパーシア、ハスラーにも採用しました。小型車には、「マイルドハイブリッド」として、ソリオ、イグニスに搭載しました。

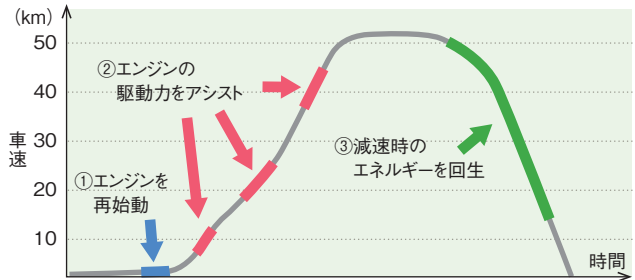
S-ene CHARGE

HYBRID

*ISG=Integrated Starter Generator

●S-エネチャージの特長 (ISGによる3つの機能)

- ① アイドリングストップからのエンジン再始動
- ② アクセルを踏み込んでの発進、加速時にエンジンをアシスト
- ③ アクセルを戻しての減速時にエネルギーを回生



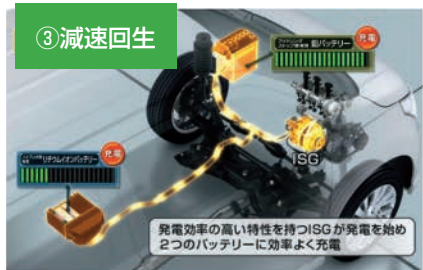
●各機能におけるエネルギーの流れ



ISGはベルト駆動により、アイドリングストップからのエンジン再始動を行います。高トルクによって、エンジンをアイドリング回転数付近まで素早く回し、静かなエンジン再始動を実現しています。エンジンを再始動させるときは、アイドリングストップ車専用鉛バッテリーに蓄えた電力を使用します。



発進・加速時に、ISGがモーターアシストを行い、エンジン出力の一部をモーターがまかなうことにより、燃料消費を抑制します。モーターアシストするときは、ハイブリッド車専用リチウムイオンバッテリーに蓄えた電力を使用します。



短い減速時においても、高効率ISGが発電しエネルギー回生を行います。そのエネルギーを鉛バッテリーとリチウムイオンバッテリーに充電します。

●システム構成部品

【ISG (モーター機能付発電機) の特徴】



- ◆ 高効率、高出力の回生発電/駆動
- ◆ インバーター体による小型化設計
軽自動車搭載仕様
- ◆ 最高出力: 1.6kW/1000rpm
- ◆ 最大トルク: 40Nm/100rpm

【専用リチウムイオンバッテリーの特徴】

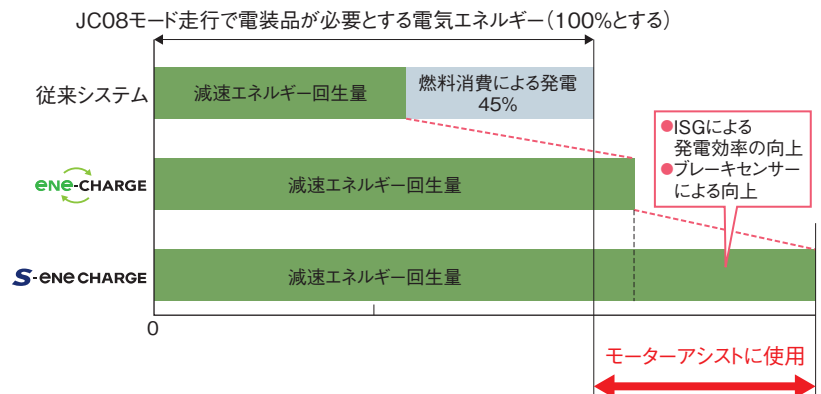


- ◆ ISGの大電流回生/駆動に対応
- ◆ エネチャージのエネルギー管理技術
- ◆ 容量: 12V/36Wh (1セル=2.4V, 5個)
- ◆ サイズ: 202mm×178mm×84.2mm

●エネルギー回生

JC08モード走行において従来システムではモード走行に必要な電装品の電力を燃料を消費して発電していました。S-エネチャージでは、ISG、リチウムイオンバッテリーおよび制御の改良により、エネチャージよりもエネルギー回生量を増加させることができました。増加したエネルギー量で、モーターアシストを行い、さらなる低燃費を実現しました。

減速エネルギー回生量 (JC08モード)

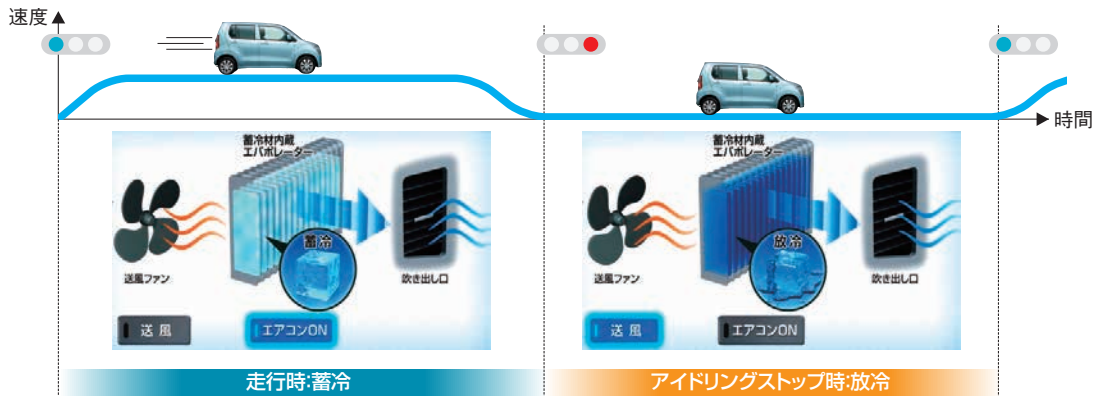


蓄冷エアコンシステム「エコクール」の開発



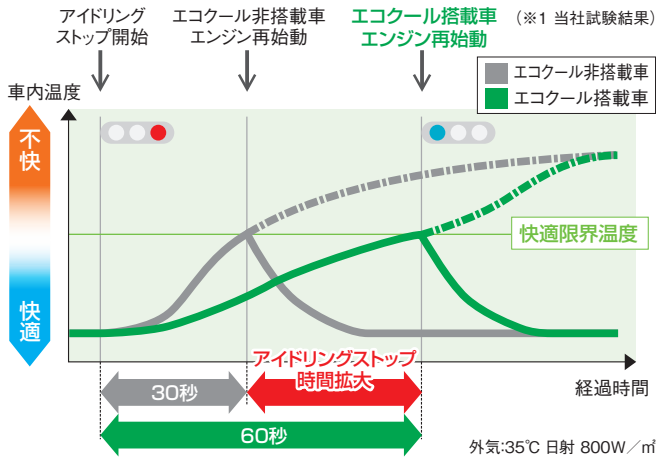
走行中に冷気を蓄冷材に蓄冷し、アイドリングストップ中に放冷することで快適性と実用燃費の向上を両立できる、蓄冷エアコンシステム「エコクール」を開発し、ワゴンR、スペースア、ハスラー、アルト、アルト ラパン、スイフト、ソリオ、イグニスに採用しています。

エコクールの作動イメージ



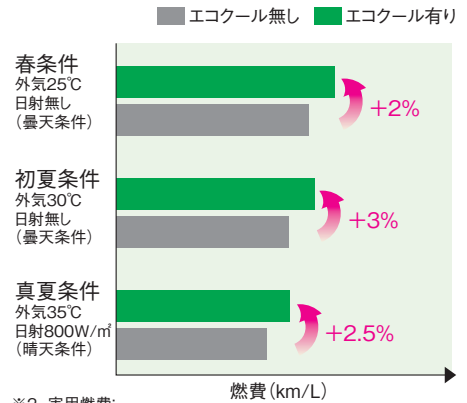
アイドリングストップ時間の延長と快適性の向上

快適状態からアイドリングストップして車内が快適限界の温度まで上昇する時間をエコクール非搭載車の約2倍^{※1}に延長。



実用燃費の向上

春～夏の条件で実用燃費^{※2} 2～3%向上 (JC08モードを使った当社試験結果)



※2 実用燃費: 外気25℃、日射無し、エアコンOFFで測定するカタログ(モード)燃費に対し、外気温条件、日射条件を変更しエアコンONで測定した燃費。

車体の軽量化

●軽量化の取り組み

軽量高剛性ボディー

2015年8月発売のソリオは、軽量で強度の高い高張力鋼板をボディーの約51%（重量比）に採用。そのうち、さらに強度の高い超高張力鋼板の使用範囲を約16%に拡大し、大幅な軽量化により低燃費化を図った上でボディー剛性も確保しました。

高剛性、軽量ボディーの証、ライトウエイトインデックスが5.59

軽量化と同時に高剛性化も達成。値が小さいほど高剛性で軽いボディーであることを示す指数「Light Weight Index」において、先代ソリオに対して約7%の効率向上を実現しています。

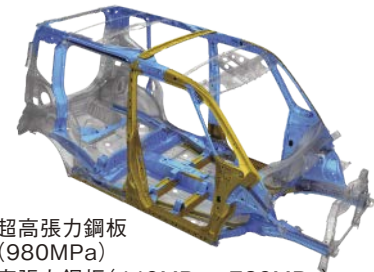
軽量化に貢献する樹脂フェンダーなどを採用

2014年12月発売のアルトは、スズキ初となる樹脂フロントフェンダーや樹脂ロアクロスメンバーを採用し、軽量化を実現。低燃費化に大きく貢献しています。

シートフレームの軽量化

2016年2月発売のイグニススのフロントシートフレームは980MPa級の超高張力鋼板の使用範囲拡大による薄肉化や部品の一体化・小型化を徹底することで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。また、プラットフォームと合わせてレイアウトの見直しを行い、軽量化と高剛性・安全性を両立したフレーム構造としました。

リヤシートフレームはシートバック角度を調整できるリクライニング機構と前後から操作できるスライド機構を持たせながら、高張力鋼板の板厚を最適な配置とすることで軽量化を実現し、機能と軽量化を両立したフレーム構造としました。

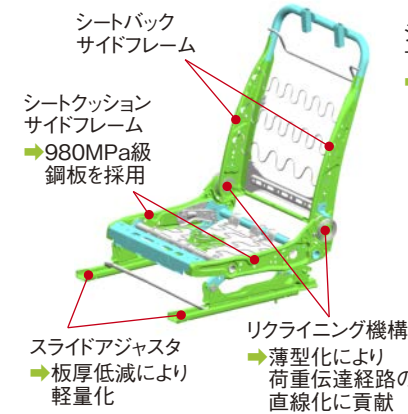


■ 超高張力鋼板 (980MPa)
■ 高張力鋼板 (440MPa~780MPa)

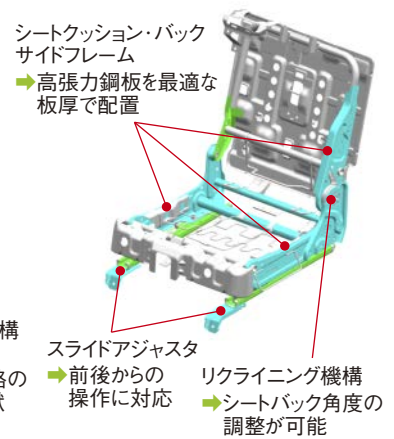


1 樹脂フロントフェンダー 2 樹脂ロアクロスメンバー

フロントシートフレーム



リヤシートフレーム



■ 超高張力鋼板 (980MPa級) ■ 高張力鋼板

ステアリングコラムの軽量化

2015年8月発売のソリオは、コラムの構造を見直し、先代モデルより安全性能を向上しながら、軽量化しました。

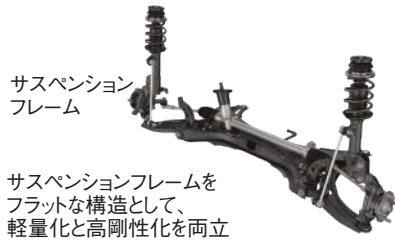


足まわりの軽量化

2015年8月発売のソリオは、サスペンションを新プラットフォームに合わせて新設計しました。フロントは、サスペンションフレームをフラットな構造とし、リヤは、2WD車をI.T.L式からトーションビーム式に変更して先代モデルより約11kg軽量化しました。

フロントサスペンション

(マクファーソンストラット式)



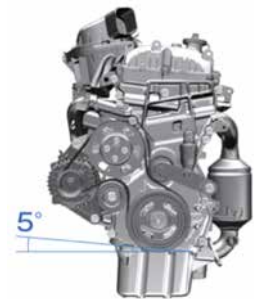
リヤサスペンション

(トーションビーム式)



エンジンの軽量コンパクト化

K12C型デュアルジェットエンジンはK12B型に対して、傾斜角を15°から5°まで立たせることでエンジンをコンパクト化。さらにEGRパイプ一体構造インテークマニホールドの採用やクラックシャフト、シリンダーブロック形状を変更し、約4%の軽量化を実現。



● 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)等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。



※MPaはMega Pascalの略で、鋼板の強度の種類を示します。

● 高張力鋼板の採用拡大(スズキ全車)

強度に優れた高張力鋼板を採用することで、補強部品数を減らし、重量増加を抑え、かつ車体強度を上げています。2003年9月に販売開始した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シアではフロアサイドメンバーにTS※:1180MPaを採用する等更なる高張力化を行っています。2015年8月に発売したソリオ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

2016年3月に発売したパレーノはデザイン性を重視しながらすぐれた空力性能を実現しました。

デザインの段階からコンピュータ・シミュレーションを駆使し、また、クレイモデルや試作車での風洞実験を徹底的に行い、優れた空力性能を実現しました。特に、ルーフエンドスポイラーは理想的な流れを作っています。さらに、タイヤへの風当たりを防ぐストレイク形状、エンジンアンダーカバー形状を最適化し、床下全体で空気の流れを整流しました。これにより、低空気抵抗を達成し、燃費向上にも貢献しました。



エコドライブ支援装置の搭載

●燃費計の搭載

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。2015年度には、18車種中15車種に装着しました。

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

2015年度には、11車種にエコドライブインジケータ、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ました。アクセルの踏み具合等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。



エコドライブインジケータ

エコドライブアシスト照明



通常運転の状態
ブルー

燃費効率が良い状態
グリーン

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

2015年度には、11機種にエコスコアを新採用しました。

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]

二輪車

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

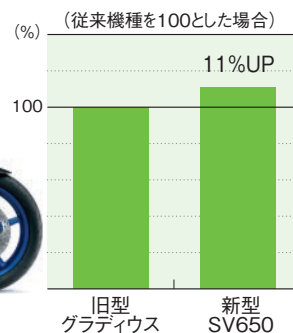
より効率的な燃料制御を行うため、従来のキャブレターに替わり、電子制御燃料噴射装置の採用を進めています。また、燃焼改善、摩擦損失低減、軽量化による熱効率向上に取り組んでいます。

●製品事例の紹介

2016年8月に発売したSV650は、水冷・DOHC・645cc・Vツインエンジンを搭載し、ピストンのスカート部に表面処理を施すことで、シリンダーとピストンのフリクションを低減、スズキデュアルスパークテクノロジー等の採用により高い燃焼効率を実現しました。

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11%※燃費向上を実現しました。

※WMTCモード走行燃費値での比較。



ピストン、ピストンリングの最適化

ピストンはFEM(Finite Element Method)を用いて設計。剛性の最適化と軽量化を実現しました。ピストンのスカート部には、スズめっきと樹脂コートを実施することでシリンダーとピストンのフリクション低減と高い耐久性を実現しました(スズキ二輪車初)。ピストンリングはL型リングを採用、高い密閉性によりブローバイガスを低減。低燃費と排出ガス低減に貢献しています。



SCEMメッキシリンダーの採用

アルミメッキシリンダーには、スズキ独自のSCEM (Suzuki Composite Electrochemical Material) メッキシリンダーを採用。フリクションの低減と、高い放熱性、気密性を確保しています。

スズキデュアルスパークテクノロジーの採用

1気筒あたり2本のスパークプラグを持つ、スズキデュアルスパークテクノロジーを採用。高い燃焼効率によりスムーズな出力特性と低燃費、排出ガス低減に貢献しています。



SDTV フューエルインジェクションシステムの採用

スズキ独自の、スロットルボディあたり2枚のバタフライバルブを備えたSDTV(Suzuki Dual Throttle Valve)フューエルインジェクションシステムを採用。10ホールインジェクターと併せて燃焼効率を最適化し、スムーズな出力特性と低燃費に貢献しています。



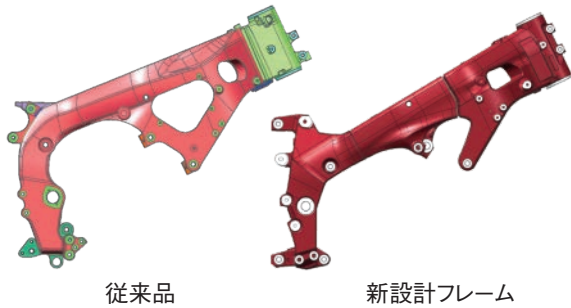
車体の軽量化

●フレームの改良

2015年6月に発売したGSX-S1000 ABSは、肉厚の薄肉化及び断面形状を見直す事で、同一排気量の従来アルミフレームと比較して、約10%の軽量化を実現しました。また、ヘッドフレームとスイングアームピボットを直線的につないだフレーム構造、構成部品の溶接位置を適正化することで部品構成を単純化しました。最適なフレーム剛性を維持しながらフレームを軽量化することで、軽快なハンドリングを実現しました。

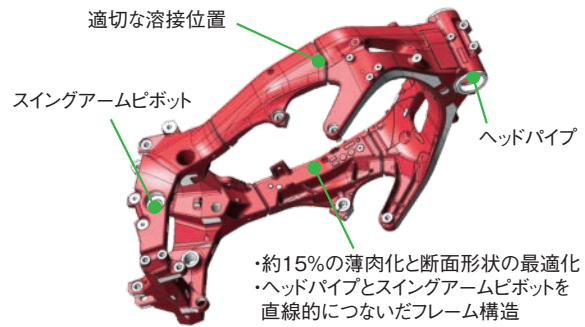


アルミ铸造製
メインフレーム



従来品

新設計フレーム



・約15%の薄肉化と断面形状の最適化
・ヘッドパイプとスイングアームピボットを直線的につないだフレーム構造

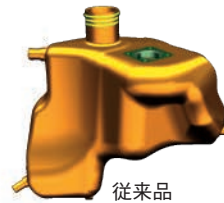
●燃料タンクの改良

2015年5月に発売した50ccスクーター「レッツバスケット」および「アドレスV50」のフューエルタンクでは、従来のブロー成形から射出成形に変更した燃料タンクを採用しました。これにより、従来品と同等の強度・耐久性を確保しつつ、従来品よりも12%※、鋼板製タンクと比べると50%以上の軽量化を実現しました。さらに、燃料タンク肉厚の均一化・薄肉化および形状の最適化により、燃料タンク容量を6.7%増加させ、クラストップレベルの燃料タンク容量を確保しました。



※従来のブロー成型品にインタンク式燃料ポンプを組み合わせた場合

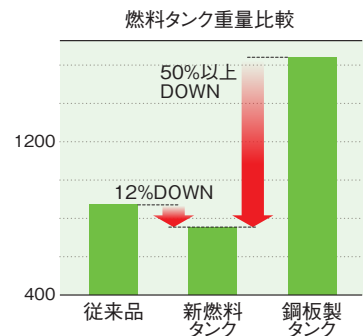
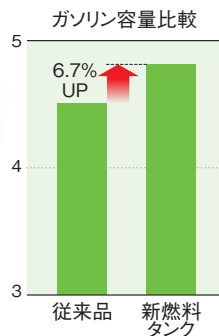
50ccスクーター「レッツバスケット」の新燃料タンク



従来品



新燃料タンク



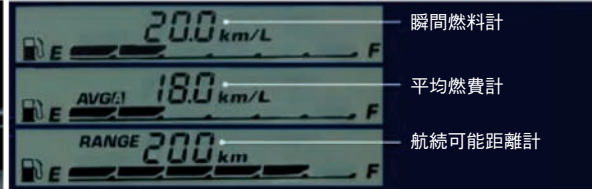
エコドライブ支援装置の搭載

●燃費計の搭載

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。2016年3月現在、9機種に装着しています。



インジケータランプは撮影用に点灯させたものです。



瞬間燃料計
平均燃費計
航続可能距離計

GSX-S1000 ABS 多機能メーター

●エコドライブインジケータの採用

2016年3月現在、3機種にエコドライブインジケータを採用しています。エコドライブインジケータは、燃費の良い運転状態の時に点灯。ユーザーに燃費の良いスロットルワークを促して燃費の向上をサポートします。

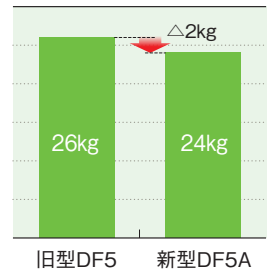


インジケータランプは撮影用に点灯させたものです。

船外機

軽量化

スズキは船外機本体の軽量化による環境に優しい船外機の開発・改良に取り組みました。2015年度は、この軽量設計を採用した船外機「DF5A/6A」の2機種を発売しました。エンジンロアカバーをアルミ材から樹脂化、クランクシャフトのボールベアリングをメタルベアリングに変更などにより、従来機種比で2kgの軽量化を実現しました。



TOPICS

スズキの船外機「DF200AP」が Boating Industry社のTOP PRODUCTS賞を受賞

スズキ株式会社の新型4ストローク船外機「DF200AP」が、「Boating Industry」(米国マリン業界大手のマガジン社)による2015 TOP PRODUCTSに選出されました。昨年の「DF25A/30A」の受賞に引き続き、2年連続の受賞になります。

「DF200AP」は、軽量・低燃費かつ革新的な技術を備えたDF200Aにさらに以下の特長が追加され、それらが評価されて今回の受賞となりました。

- ・ボタン一つでエンジン始動を可能にするスズキ・キーレススタートシステム
- ・コンピューター制御により、常にスムーズで確実なシフト操作と素早く正確なスロットルコントロールを実現した、スズキ・プレジジョンコントロール
- ・スズキ・セレクトィブローテーションにより、正回転(レギュラー)・逆回転(カウンター)のどちらにも設定可能



DF200AP

〔製品開発〕 次世代自動車の開発及び技術

燃料電池車の取り組み

小型・軽量・低コストの空冷式燃料電池システムを搭載した燃料電池二輪車「バーグマン フューエルセル スクーター」の開発を推進しています。

燃料電池二輪車の道路運送車両法 安全基準が2016年2月に策定されたため、認証を取得し、今後水素ステーションを使用した公道実証を行います。



空冷式燃料電池ユニット



バーグマン フューエルセル スクーター



〔設計・開発〕 フロンの削減

フロンの削減

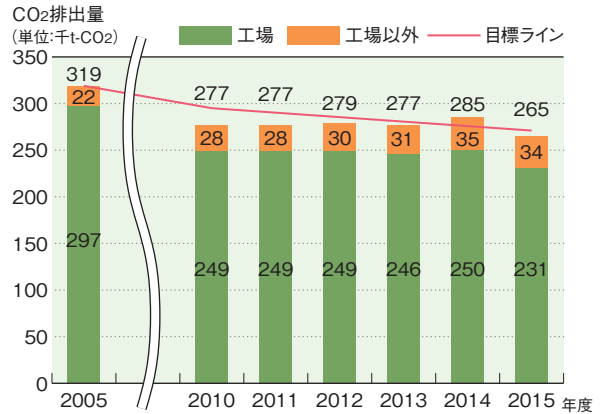
現在カーエアコンに使用しているフロン冷媒HFC-134aは、地球温暖化係数が大きいため、フロン使用量低減に取り組んでいます。将来に向けて地球温暖化係数が極めて小さい冷媒HFO-1234yfを用いたエアコンの開発を進めています。

[生産・物流] 事業活動における省エネ

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、最終年度である2015年度の国内事業所のCO2排出量は2005年度比16.9%の削減となり、目標を達成しました。

国内事業所のCO2排出量の推移



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
工場以外: 実験施設、オフィス等

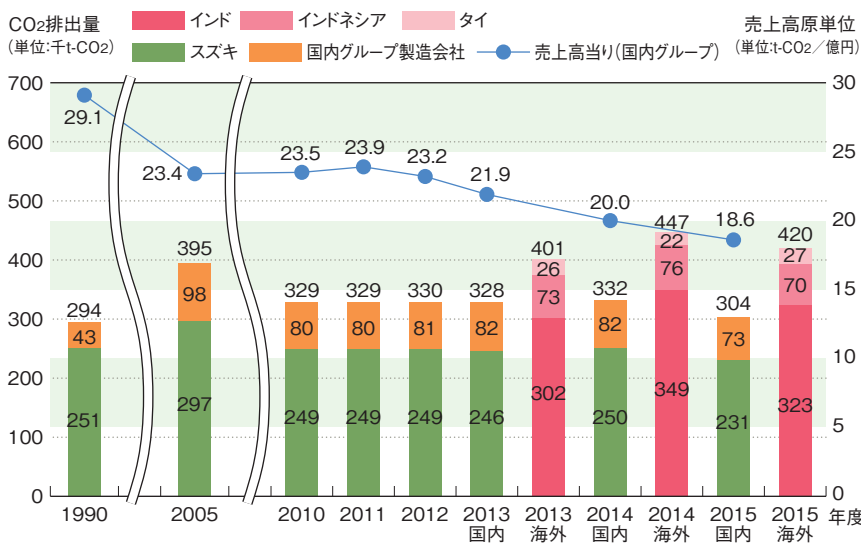
エネルギー起源のCO2排出量

2015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8.4%減の304千tとなりました。売上高(単独)当たりでは前年比7.0%減、1990年比36.1%減の18.6t/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10工場における、2015年度のエネルギー起源のCO2総排出量は420千tとなりました。

電力事情の悪いインドでは、工場で使用電力の大半を自家発電で賄っており、CO2排出量の約80%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を採用してCO2排出量の低減に努めています。

国内・主要海外 工場のCO2排出量の推移



工場別CO2排出量

工場	CO2排出量 (千t-CO2)
高塚工場	4.9
磐田工場	40.3
湖西工場	72.9
豊川工場	7.0
大須賀工場	44.3
相良工場	59.8
金型工場	1.8

※2013年度分より、主要海外工場のデータを掲載しました。
※CO2換算係数は、IEA CO2 Emissions from Fuel Combustion 2012 を参照しました。

【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: (株)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、スズキ部品浜松分工場)、(株)スズキ部品富山、(株)スズキ部品秋田、(株)スニック(竜洋パイプ工場、竜洋シート工場、浜北トリム工場、相良工場) 4社10工場
インド: マルチ・スズキ・インドネシア社、スズキ・モーターサイクル・インドネシア社 2社4工場
インドネシア: スズキ・インドモーター・モーター社 1社4工場
タイ: スズキ・モーター・タイランド社、タイスズキモーター社 2社2工場

工場の省エネ活動

塗装乾燥炉低温化、鋳造機の金型加熱における赤外線ヒータの採用、エンジン部品機械加工ラインの集約化、水切りエアブローの間欠化等、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。

国内工場のCO₂削減量と対策項目別の削減量を以下に示します。

[※]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。

		国内6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]		15,169	38,837
主な対策項目	設備運転条件適合、最適化	4,786	24,664
	設備の集約、小型化	606	4,577
	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	3,449	6,157
	インバータ化等、高効率機器への転換	546	3,438
	燃料転換(湖西工場)	5,782	—

代替エネルギーの推進

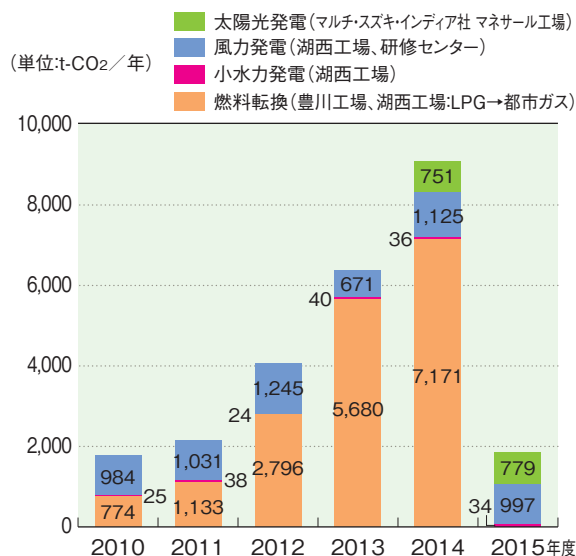
地球温暖化対策の一環として、国内では、湖西工場に2基の風力発電設備及び工業用水の受水圧力を利用した小水力発電、また、研修センターに1基の風力発電設備を導入し、代替エネルギーの積極的な利用を進めています。

海外では、マルチ・スズキ・インドア社 マネサル工場で建設を進めていた、1MWの太陽光発電設備が2014年度より運転を開始しています。

代替エネルギー発電量

	発電量(kWh)
風力発電(湖西工場・研修センター)	1,529,800
小水力発電(湖西工場)	52,500

代替エネルギーCO₂削減量



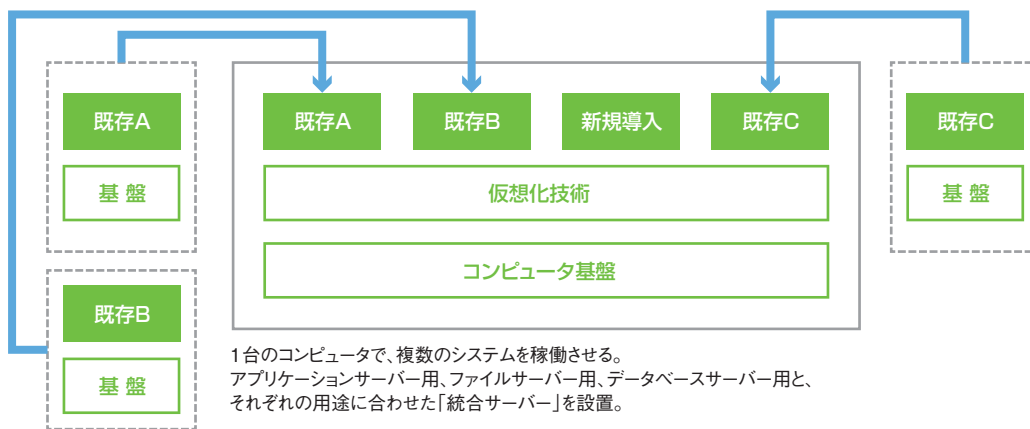
[※]豊川工場及び湖西工場では、LPガス・灯油をCO₂排出量の少ない都市ガスへ燃料転換してきましたが、2014年度に完了しました。

データセンターにおける省エネの取り組み

スズキでは、年々増加していくデータセンターの消費電力量を低減すべく、下記のような取り組みを実施しています。

●サーバーの統合・集約

これまでは社内各部門が個別にサーバーを調達していました。その結果、データセンター内には似たような形態の多数のサーバーが存在しています。2015年度より、各部門による調達をやめ、開発・IT本部（現IT本部）で全て手配する方式としました。「統合サーバー」という大型のサーバーを用意し、『仮想化』の技術でサーバーを論理的に細分化し、各部門の要請に応じて分配しています。さらに既存のサーバーも、順次この「統合サーバー」に集約しています。こうしてサーバー台数を減らすことで、データセンターの消費電力量低減に努めています。



●空調効率の改善

データセンター全体の消費電力のうち約40%は、サーバーを冷却するための空調が使用しています。空調を効率的に運用することが、データセンターの省エネに大きく影響します。

そこで、2014年度計画段階にあった「アイルキャッピング」を導入し、実際に効果が得られていますので、今後順次展開していく計画です。またレイアウト変更等でラックが欠落した箇所にブランクウォールを採用し、ホットアイルとコールドアイルを分離しています。



〈アイルキャッピング施工例〉



〈ブランクウォール施工例〉

●その他の検討事項

近年、夏季には連日のように猛暑日が発生します。高温になった外気がデータセンター内に伝搬し、空調が過負荷な状態になり消費電力が上昇します。そこで屋上緑化、陸屋根や外壁の遮熱塗装、空調室外機の改良などで、空調負荷の低減を検討しています。

他方、冬季には比較的低温となる場所があるので、外気を利用することも検討しています。

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。これらの取り組み結果の一例として、2015年度のオフィス電気使用量は、前年比で2.5%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。2015年度には、オフィス照明の約72%までLED化を進めました。

[生産・物流] 物流活動における省エネ

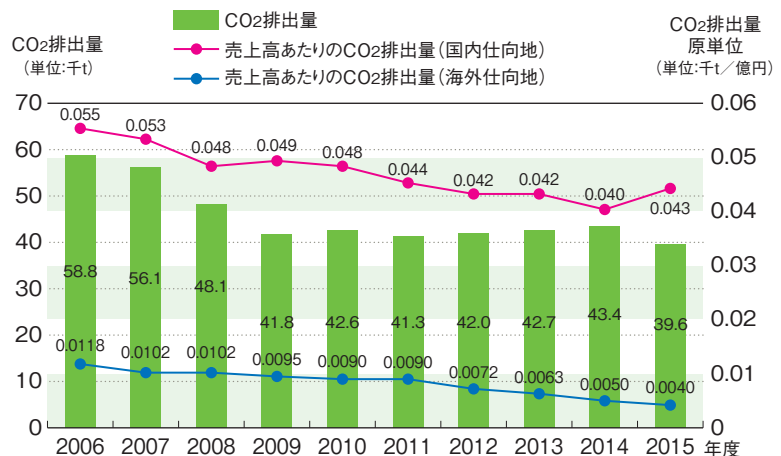
CO2排出量の削減

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。

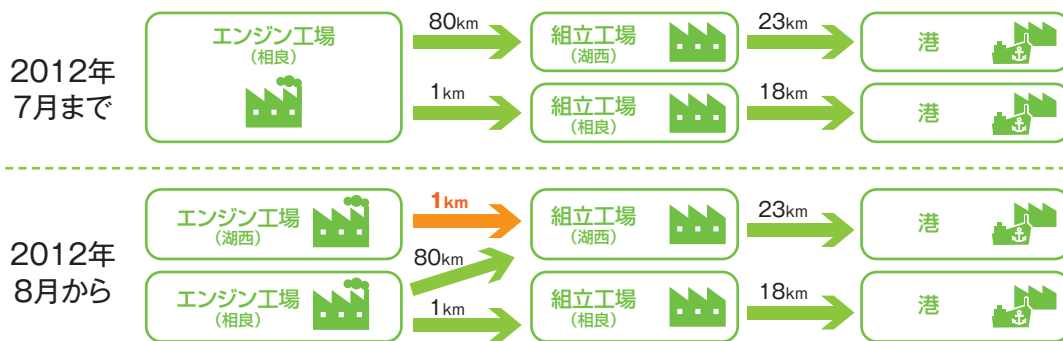
その結果、2015年度のCO2排出量は2006年度に対して33%の削減を達成しました。また、CO2排出量原単位(売上高あたり)は、2006年度に対して国内仕向地で22%、海外仕向地で66%改善しました。



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生産し、湖西工場まで運搬して組み立てていましたが、2012年8月から一部のモデルについて、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ついては、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、港から中継拠点を經由して工場へ納入していましたが、中継拠点を廃止して部品を工場へ直接搬入することにより部品の輸送距離を順次短縮しています。また、タイヤの納入についても、一部のスズキ工場では仕入れ先の工場から直接納入することで輸送距離を短縮しています。

●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超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。

[設計・開発] 大気汚染

四輪車

排出ガスの低減

●国内の排出ガス規制対応

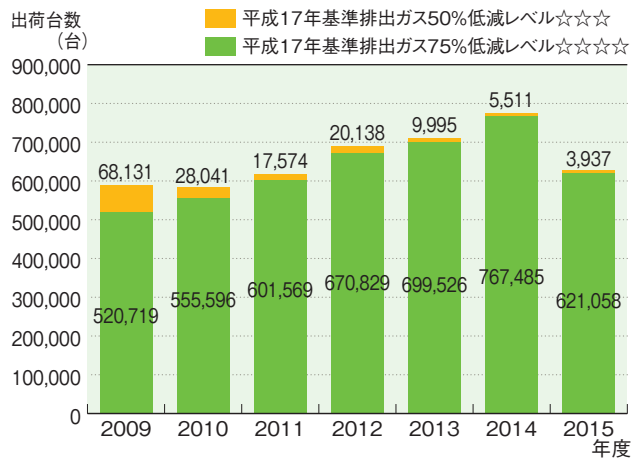
スズキは、すべての新型車を2005年(平成17年)排出ガス規制(新長期規制)に適合させています。2015年度発売車において「☆☆☆☆低排出ガス車」の認定機種は、2016年3月末時点で、計14機種23型式になっています。

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	3機種 4型式
☆☆☆☆低排出ガス車	14機種 23型式
2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	

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

排出ガス低減技術として、触媒浄化性能向上、燃焼改善に取り組んでいます。

触媒改良 (高セル密度化:200→300セル・ハニカムタンデム化:シングル→直列2個)

- ・フロントハニカム熱容量低減による、ライトオフ性能向上
- ・中央空間部でのガス拡散による乱流強化

触媒早期活性化

- ・触媒暖機制御(点火時期制御)

燃焼改善

- ・インジェクター噴霧微粒化



船外機

排出ガスの低減

●国内の排出ガス規制対応

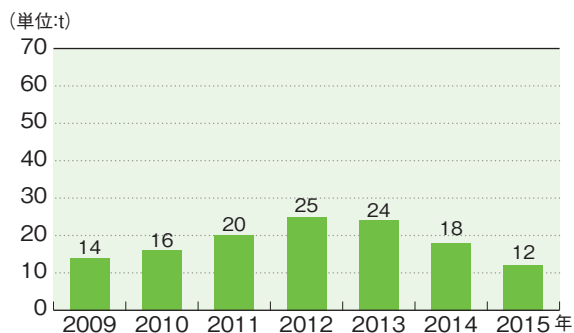
スズキの4ストローク船外機は、米国カリフォルニア州大気資源局(CARB)の2008年排出ガス規制値及び米国環境保護庁(EPA)の2次規制値、並びに(一社)日本マリン事業協会の2011年マリンエンジン排出ガス自主規制値(2次規制)をクリアしています。

工場

SOx・NOx排出量の管理

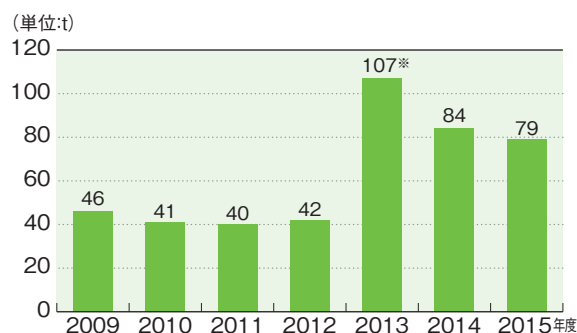
大気汚染を防止するため、ボイラー等から排出されるSOx(硫黄酸化物)とNOx(窒素酸化物)に対して規制値よりも厳しい自主基準値を決めて維持管理し、SOxとNOx排出量を低減しています。

SOx排出量※



※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】国内工場、金型工場

NOx排出量



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

[設計・開発] 製品含有する環境負荷物質の管理強化

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。

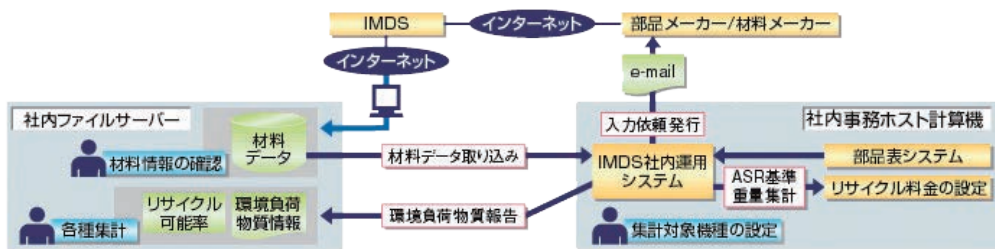
これまでスズキは、国内生産拠点で生産する製品や、ハンガリーのマジャールスズキ社の製品及び、インドのマルチ・スズキ・インドシア社の一部製品、タイのスズキ・モーター・タイランド社の一部製品、インドネシアのスズキ・インドモビル・モーター社の二輪車の一部製品など、本システムによる環境負荷物質に関する法規への適合確認を行ってきました。これらの取り組みによって、2015年度には四輪車、二輪車、船外機合わせて新たな12機種について、環境負荷物質に関する法規への適合確認を行いました。

今後は、インド国内の販売車に関しても本システムを適用できるようにし、環境負荷物質の管理削減を推進していきます。

※SVHC : Substance of Very High Concern



IMDSデータの収集



各国の新規化学物質規制への対応

化学品の分類・表示に関する欧州CLP規則及び米国HCS対応を2015年6月までに完了し、現在、POPs条約で規制されるDBDE(難燃剤)や欧州REACH規則で規制されるフタレート物質(可塑剤)および欧州BPR規則で規制される殺生物剤対応を推進中です。

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推進

スズキは「スズキグリーン調達ガイドライン」に基づき、サプライヤーと協力して環境負荷物質管理体制を構築し、規制予定物質や今後規制が予想される高懸念物質の削減・代替推進に取り組んでいます。また、主要海外生産拠点においてもグリーン調達ガイドラインに基づく環境負荷物質管理体制の構築を推進しています。

[設計・開発] 騒音低減

四輪車

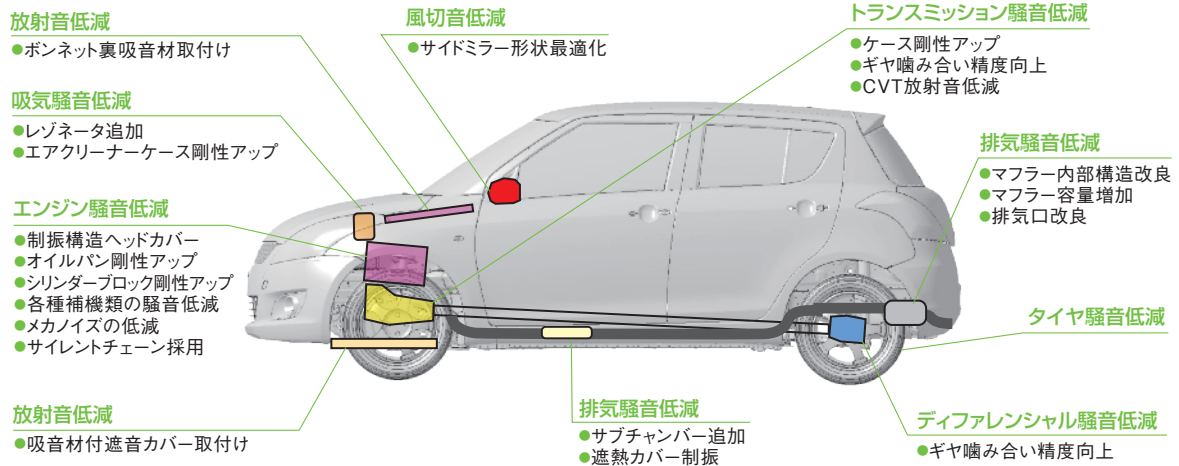
騒音の低減

●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、自動車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、タイヤ等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り込んでいます。

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。

主な騒音対策項目



●車室内騒音

車室内の騒音に対しても、お客様にとって心地良い室内環境になるように、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。

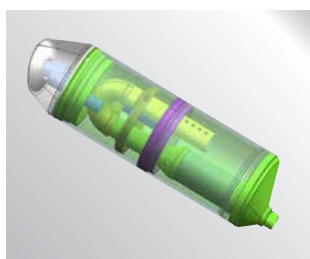
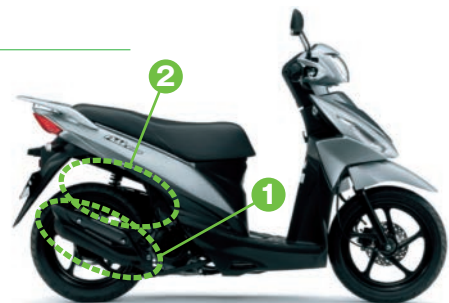
二輪車

騒音の低減

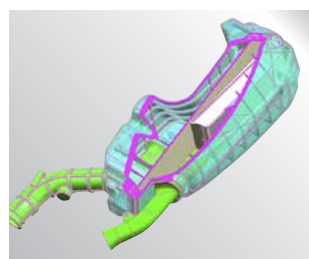
●製品事例の紹介

騒音低減の取り組みとして、アドレス110における実施例を紹介します。

アドレス110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排気音を低減するマフラーにおいては、十分な容積の確保と消音効果の高い構造とし、排気音の低減を図りました。



②吸気音を低減するエアクリーナーにおいては、十分な容積の確保と、エアクリーナーの内壁を剛性を確保したリブ構造とし、インレットパイプおよびアウトレットパイプを長くすることで吸気音の低減を図りました。

[設計・開発] 車室内VOCの低減

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。今年度はアルト ラパン、ソリオ、イグニス、エスクードが達成しました。さらに、インドで生産して、欧州や日本でも販売する「パレーノ」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低減対応を実施して、同様に指針値以下を達成しました。



恒温恒湿槽での車室内VOC測定の様子(パレーノ)

2015年度 VOC室内濃度指針値以下を達成した機種例



アルト ラパン

ソリオ

イグニス

エスクード

パレーノ

※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月以降販売開始の新型乗用車及び、2008年4月以降販売開始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。

[生産・製品] 塗装工程におけるVOCの低減

VOC(揮発性有機化合物)

国内工場の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。

2015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44.8g/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40.7%の削減で、目標達成しています。

2015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。



[生産・製品] 化学物質の管理

新規購入物質

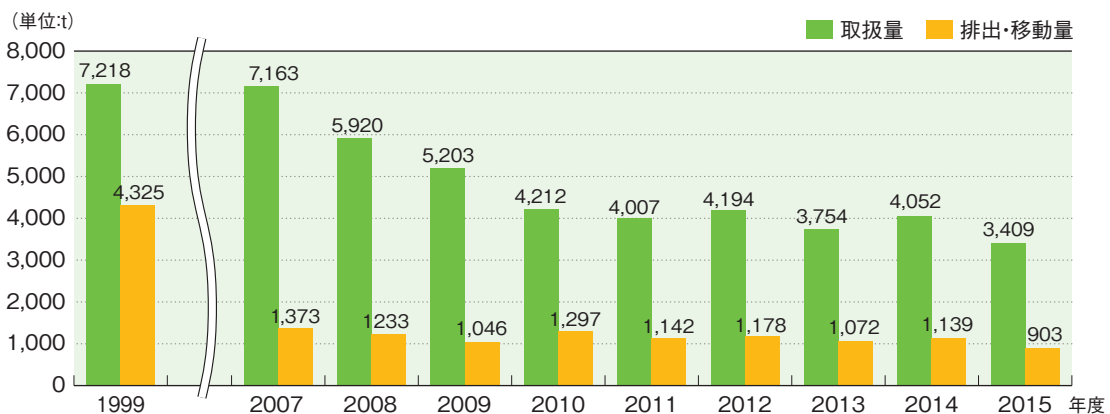
国内工場では塗料、油脂、洗浄剤等の原材料を新規に使用する場合は、その含有化学物質の有害性、使用量、使用方法及び保管方法等について、環境管理部門が審議し、使用可否を判定します。この際に得られた物質のデータはPRTR(環境汚染物質排出移動登録)のデータとして管理し、その後の使用量削減に向けての取り組み対象とします。また、原材料のSDS※は、最新情報を維持するように管理しています。

※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、2015年度の年間排出・移動量は、903tでした。

PRTR対象物質の取扱量と排出・移動量



【集計対象範囲】本社及び国内工場、二輪技術センター、船外機技術センター

国内工場及び海外工場における化学物質等の漏出防止

従来、全国内工場及び一部の海外グループ製造会社で、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、行動方法や規程を設けていました。

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、全海外グループ製造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。今後も、化学物質等の管理体制の更なる強化を推進しています。

※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

土壌・地下水に関する取り組み

●土壌汚染の拡散防止の取り組み

土壌汚染が見つかった場合、適切に浄化・除去する取り組みを行っています。2015年度は、国内工場で7件の土壌調査を実施しました。調査では1件の土壌汚染を確認し、汚染土壌を適切に処分しました。また、国内グループ製造会社3社7事業所は、過去に使用していた化学物質等による土壌汚染のリスクの情報を記録に残すため、地歴調査を実施しました。

●地下水汚染の浄化の取り組み

1999年1月に本社及び高塚工場敷地内で、有機塩素化合物(トリクロロエチレン、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。また、2015年3月から早期に浄化を完了するため、微生物による地下水浄化(バイオレメディエーション)を開始しました。このバイオレメディエーションの効果により、浄化が進んでいますので、引き続き浄化を継続し、有機塩素化合物による地下水汚染の浄化完了を目指します。

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を実施し、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、平成6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等に含まれる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るため、環境省の認定業者との契約・委託を進めています。

2016年3月末までに累計400台のPCB廃棄物を処分しました。

[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。



騒音測定

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。

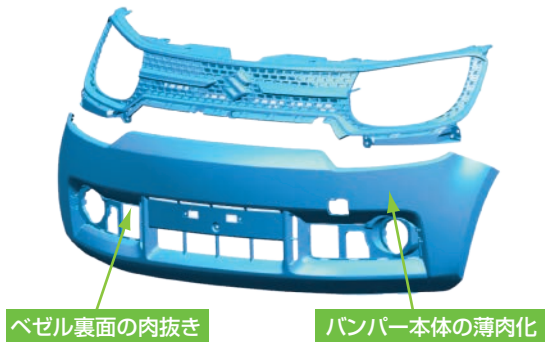
リサイクルの配慮

四輪車

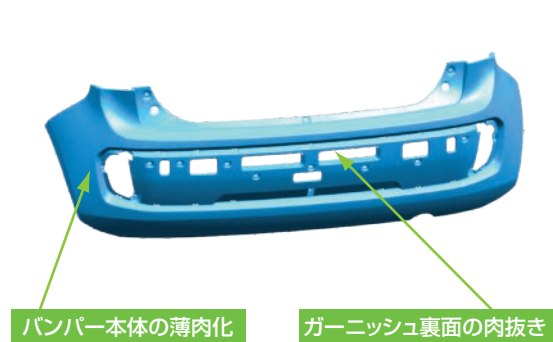
リデュース

”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、2016年2月発売のイグニス frontalバンパー/リヤバンパーでは、バンパー本体の薄肉化やベゼル/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:イグニス フロントバンパー)



リデュースの取り組み(例:イグニス リヤバンパー)

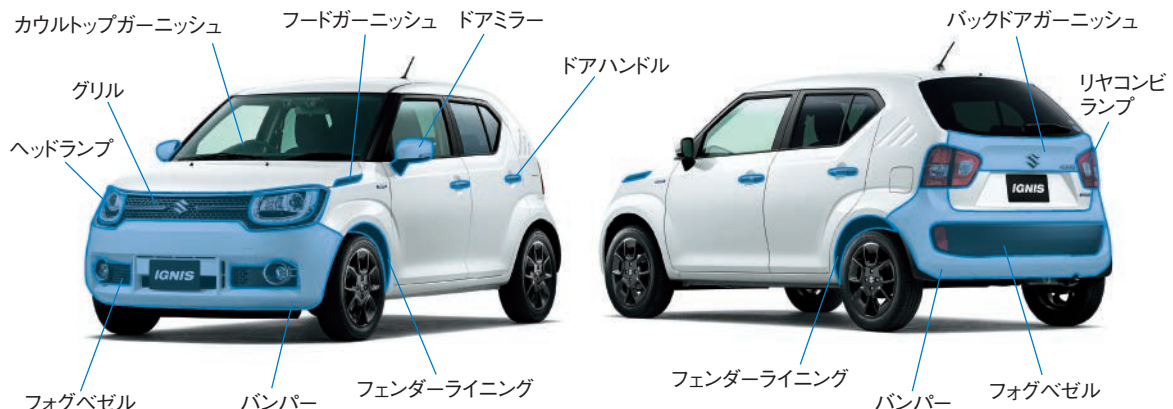


リサイクル設計

●リサイクル設計(四輪)

リサイクルのこ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等、環境に配慮したクルマ作りに日々取り組んでいます。2015年6月に発売したアルト ラバンでは、アーチモールに材着樹脂材料を採用して無塗装化としました。これにより、分解後のリサイクルを容易としました。

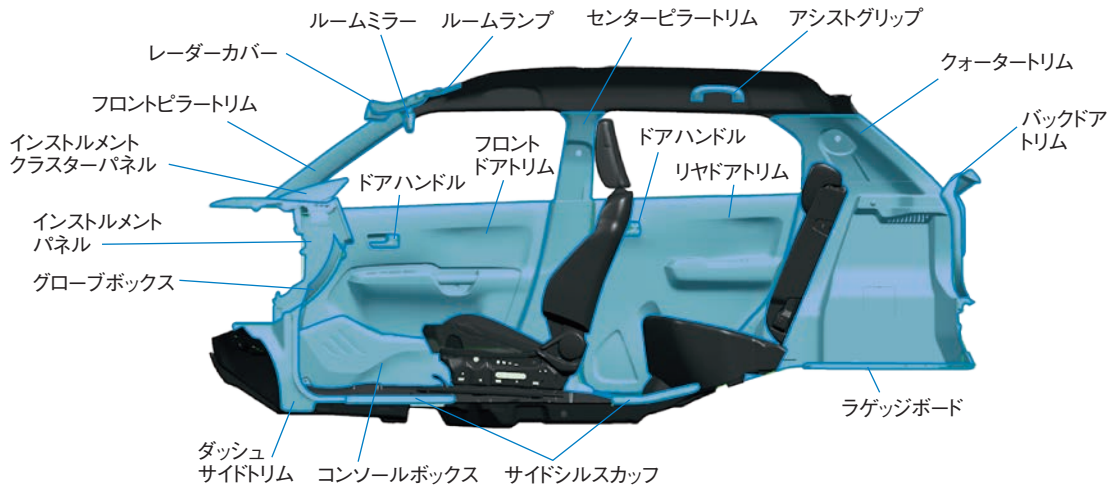
主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:イグニス外装)



リサイクルしやすい樹脂材料の使用

プラスチックを大きく分けると「熱硬化性樹脂※1」と「熱可塑性樹脂※2」の2種類に分けられます。
スズキでは、ほとんどの樹脂部品に“熱可塑性樹脂”を使用して、環境に配慮したクルマ作りに取り組んでいます。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:イグニス内装)



部品名

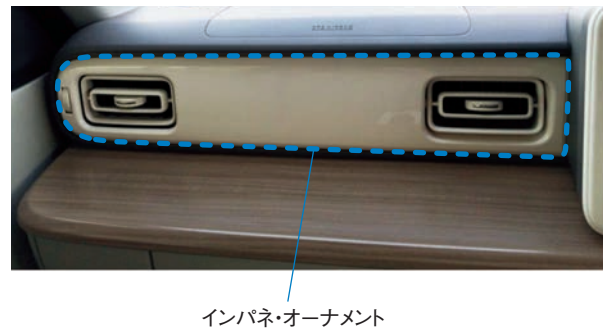
ルームミラー & ルームランプ	ハウジング ステイ	グローブボックス	ボックス リッド	ドアハンドル	
センターピラートリム	レンズ アッパー ロア	サイドシルスカップ		ドアトリム	フロント ボード アームレスト ポケット
レーダーカバー		コンソールボックス			リヤ ボード プルケース
クォータートリム	アッパー ロア	インストルメントクラスタパネル インストルメントパネル フロントピラートリム アシストグリップ			バック 表皮
				ラゲッジボード	ボード

※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。

材着樹脂材料の使用箇所(アルト ラパン外装)



材着樹脂材料の使用箇所(アルト ラパン内装)



二輪車

3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進

●資源の有効利用促進のため、PP※材の採用を拡大

「GSX-S1000F ABS」において、下図の赤点線部分の外装樹脂13部品およびシート底板上に、再利用可能な材料着色PP樹脂材を採用しています。「アドレスV50」において、リサイクルPP樹脂材を採用し、資源の有効利用を進めています。

※PP: Polypropylene

GSX-S1000F ABS 材料着色PP樹脂部品の採用



アドレスV50 リサイクルPP樹脂部品の採用



●分解の容易化

リサイクル設計を推進する上で、部品の分解の容易性について追求しています。「GSX-S1000F ABS」において、ヘッドランプ、メーター、アッパーカウリング廻り、アンダーカウリング廻りのモジュール化を図り、分解容易化に配慮しました。

GSX-S1000F ABS 分解例



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やすい樹脂材料を使用するとともに、エンジンロアカバーに材着材料を採用して塗料を削減するなど、環境に配慮した船外機作りに日々取り組んでいます。

主なリサイクル可能樹脂部品の使用箇所(例:DF5A/6A)

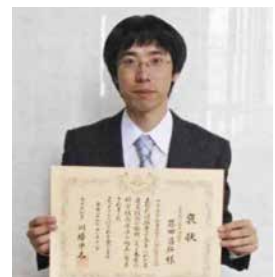


TOPICS

静岡県科学技術振興表彰の知事褒賞を受賞

2015年11月13日(金)、スズキ社員が、テーマ「アルミ部品の耐食性向上Li 封孔処理の開発」において「静岡県科学技術振興知事褒賞」を受賞しました。

この技術は、アルミの表面に酸化皮膜を作製する表面処理(アルマイト処理)に関する技術で、アルミ部品の耐食性を大幅に向上させることができます。現在、船外機の一部の部品にて量産を行っており、今後は適用部品の拡大を図る予定です。



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

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シュレッダーダスト(ASR^{※2})・エアバッグ類・フロン類の三品目を引き取り、再資源化等を行っています。

2015年度(2015年4月～2016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

ASR再資源化率は97.3%で、2015年度以降の法定基準値「70%以上」を2008年度より継続して達成しています。

ASRの引き取りと再資源化は、日産自動車(株)、マツダ(株)、三菱自動車工業(株)をはじめとする自動車メーカー等13社(2016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つつ取り組んでいます。

エアバッグ類・フロン類の引き取りと再資源化等

エアバッグ類再資源化率は93.2%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86,881kgを引き取り、破壊しました。

エアバッグ類の引き取りと再資源化、及びフロン類の引き取りと破壊は、全メーカー等と共同で「一般社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つつ取り組んでいます。

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

※1 自動車リサイクル法:正式名称 使用済み自動車の再資源化等に関する法律

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

※3 Automobile shredder residue Recycling promotion Teamの略

2015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	50,558トン/399,409台
	ASR引取重量	48,097トン
	ASR再資源化率	97.3%
エアバッグ類	引取総重量／引取台数	59,443kg/211,417台
	再資源化重量	55,373kg
	エアバッグ類再資源化率	93.2%
フロン類	フロン類引取重量／引取台数	86,881kg/346,631台

〈収支〉

(単位:円)

払渡しを受けた 預託金の総額	3,159,912,682
再資源化に要した 費用の総額	2,753,323,574
収 支	406,589,108

自動車リサイクルに関する取り組みは右記HPをご覧ください。 <http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/index.html>

海外のリサイクルの取り組み

EUでは、「使用済み自動車(ELV:End-of-Life Vehicle)に関する指令(ELV指令:2000/53/EC)」により、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義務付けられています。スズキは、現地の輸入業者(代理店)が中心となって、各国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、ELV指令により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、スズキは、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。

EUの「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)」では、リサイクル可能率95%以上を達成することが自動車の型式認証要件となっています。本指令の要求事項を満足させるため、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10月、2015年10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

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。

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を新設・増設しました。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



キャリア サイドデッキ インシュレーターカバー

バッテリーリサイクル

●国内の「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクル

ワゴンRをはじめとしてスペーシア、アルト、ハスラー、ソリオ、スイフト等に採用されている低燃費化技術エネチャージやS-エネチャージにはリチウムイオンバッテリーが採用されています。スズキは、これら車両の廃棄時、使用済み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を構築し運用しています。

「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクルの詳細については、下記HPをご覧ください。

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

●欧州の「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクル

2016年4月に欧州においてリチウムイオンバッテリーを採用したマイルドハイブリッドシステム「SHVS」を搭載した新型バレーノを発売しました。現地の輸入業者（代理店）が中心となって、EUの「使用済みバッテリーに関する指令(2006/66/EC)」、各国法規に従った使用済みリチウムイオンバッテリー回収ネットワーク作りを行っています。

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のリビルト部品の取り扱いを行います。

※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。

二輪車

「二輪車リサイクル自主取り組み」について

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「指定取引窓口」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。

2015年度は重量ベースで96.7%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。

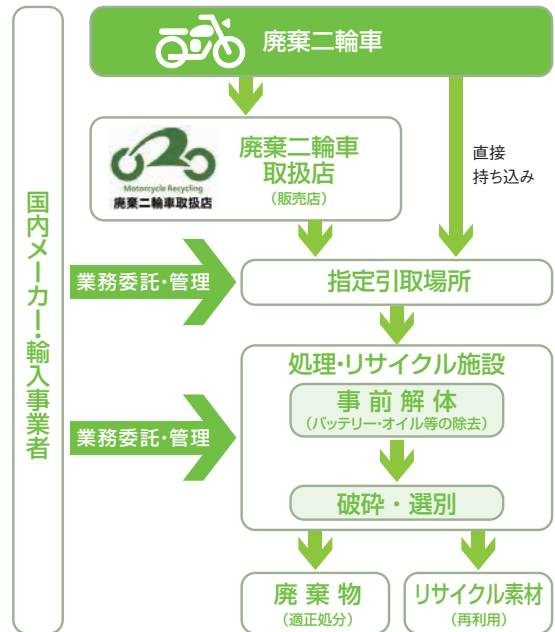
スズキ 二輪車リサイクル自主取り組みについて(詳細)

<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

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等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、指定取引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で検証されており、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)

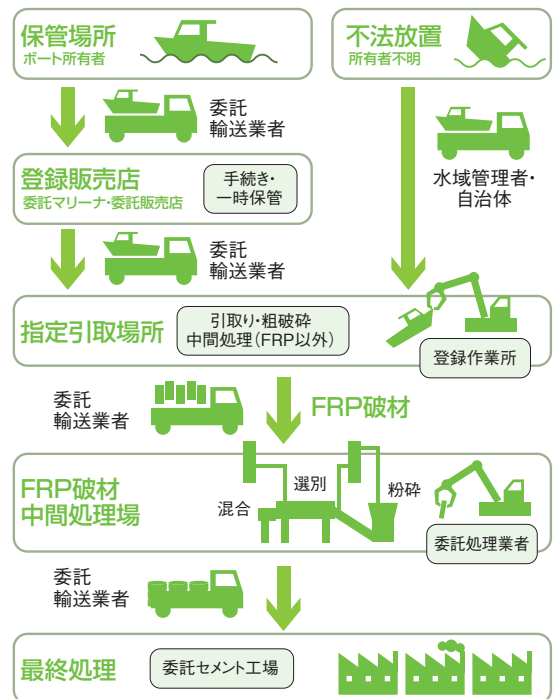
詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

スズキFRP船リサイクルシステム自主取り組みについて

<http://www1.suzuki.co.jp/marine/marinelifelife/recycle/index.html>

一般社団法人日本マリン事業協会 FRP船リサイクル事業

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



梱包資材

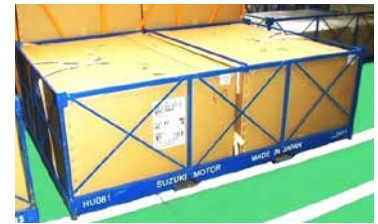
リデュース・リユースによる取り組み

●リターナブル容器の利用

補給部品の国内輸送及び納入用に、リターナブル容器の使用を進めています。2015年度は、出荷では、全体の19%に使用し、約99tのダンボールを削減しました。入荷では、全体の79%に使用し、約148t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

KD部品の出荷用に、リターナブルラックの使用を進めています。2015年度は、全体送付量の約70%に使用しました。



●梱包資材のリユース

KD部品の出荷用に、中国や韓国からの輸入部品に使用されている梱包資材をリユースし、2015年度は約107tの梱包資材を削減しました。

リサイクルによる取り組み

●廃棄資材の再利用

補給部品の輸送中の破損を防ぐため、廃ダンボールを再利用し、緩衝材を製作しています。2015年度は約10tの廃ダンボールを再利用しました。

また、2015年10月より、廃ミラーマットの再利用も開始し、2015年度は約1tを再利用しました。



廃ダンボール



緩衝材製作

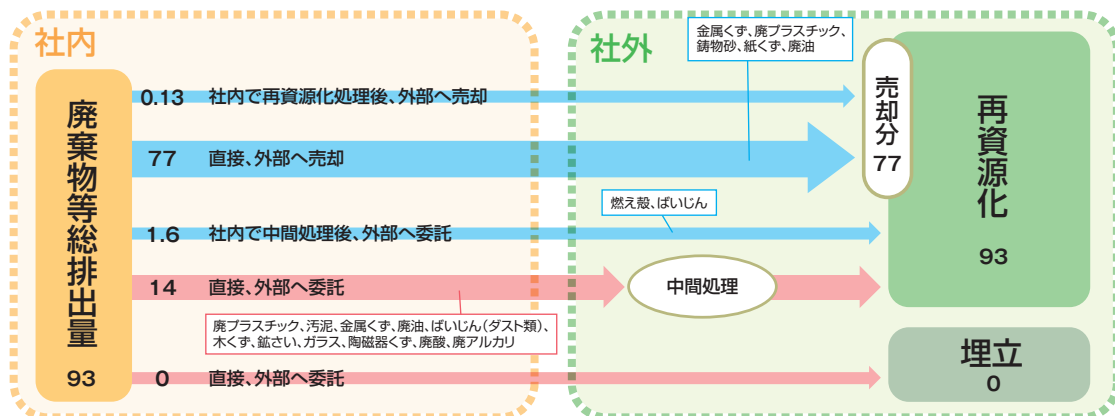


緩衝材として再利用

廃ダンボールの再利用

廃棄物

廃棄物等[※]の流れ(単位:千t/年)



注:集計対象範囲は国内工場

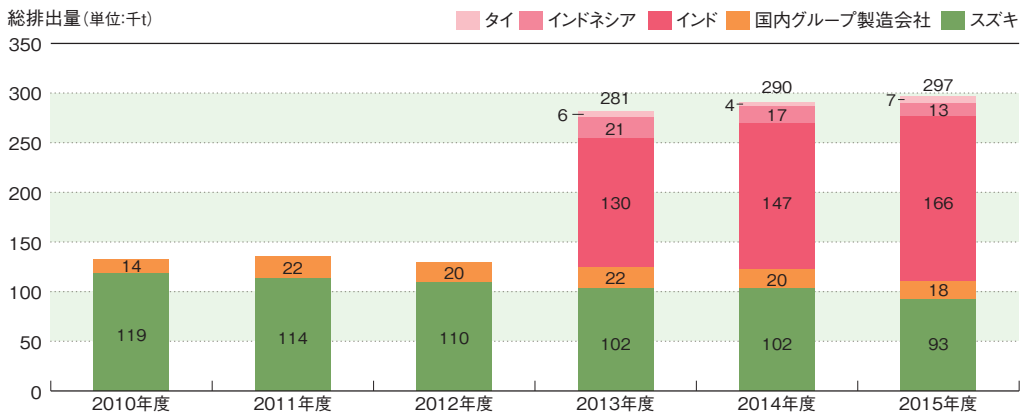
廃棄物削減

●廃棄物等総排出量

スズキ及び国内グループ製造会社の廃棄物等総排出量は111千t(前年比-9.0%)となり、国内を含めたグローバルの廃棄物等総発生量※は、297千tになりました。

※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。

国内・主要海外工場の廃棄物等総排出量の推移



●埋立量の削減

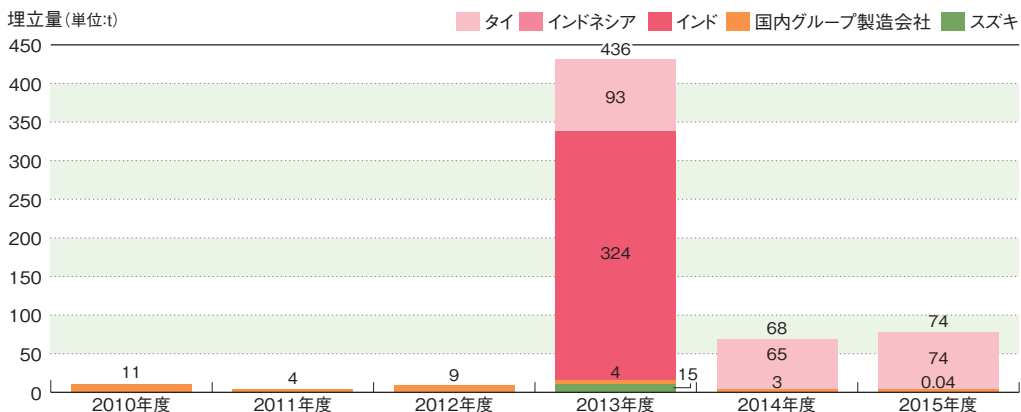
スズキの埋立量は0t、国内グループ製造会社の埋立量は0.04tで、ともにゼロレベル化※1を継続しています。日本を含めたグローバルの埋立量※2は、74t(前年比108.8%)でした。また、マルチ・スズキ・インド社では、インドの廃棄物法に従い、工場で発生する排水処理スラッジ等を自社内に設置した管理型埋立場で保管していましたが、2010年からスラッジ等のセメント原料化活動に取り組んだ結果、2013年度の324tの埋立を最後に埋立保管を終了することができました。(2014年度以後は埋立ゼロを継続)過去に保管した分も順次セメント会社へ送付しています。

※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0.5%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0.5%未満であること。

※2 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。

国内・主要海外工場の埋立量の推移



【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：(株)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)、(株)スズキ部品富山、(株)スズキ部品秋田、

(株)スニック(竜洋パイプ工場、竜洋シート工場、相良工場、浜北トリム工場)4社9工場

インド：マルチ・スズキ・インド社、スズキ・モーターサイクル・インド社 2社5工場

インドネシア：スズキ・インドモーター・モーター社 1社4工場

タイ：スズキ・モーター・タイランド社、タイズキモーター社 2社2工場

オフィスの廃棄物の削減

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

紙の使用量を積極的に削減するため、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。2015年度は紙類を931t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	業者	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 焼却場で焼却	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	
事務書類					分級			焼成
ダンボール	収集運搬業者	湖西工場 焼却場で焼却	ばいじん 燃え殻	収集運搬業者	圧縮等	溶解	再生紙にリサイクル	
新聞・雑誌・カタログ							埋立	ダンボールにリサイクル
一部の紙くず								焼却灰を埋立

水資源

水の使用量削減

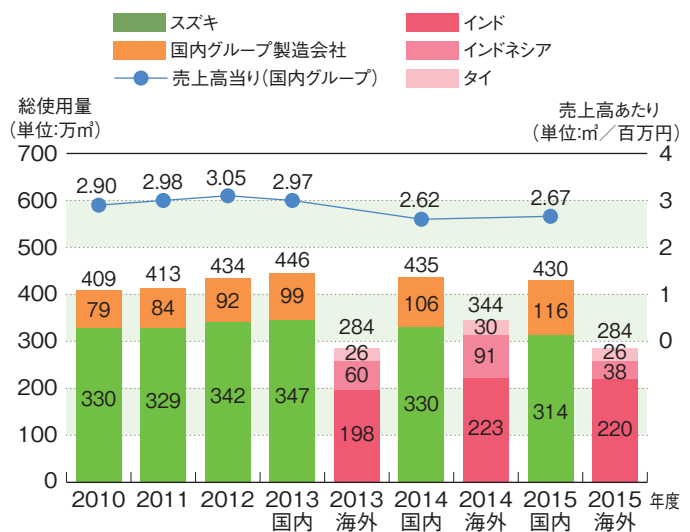
スズキグループでは、国内外工場の節水と排水再利用に取り組む、水使用量の削減に努めています。

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・インド社では、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。

2015年度の国内のスズキ及びグループ製造会社の水使用量は前年度比1.1%減少し、430万m³となりました。また、売上高(単独)当りでは1.9%増の2.67m³/百万円となりました。

国内・主要海外 生産工場の水使用量の推移



※ 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: (株)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、スズキ部品浜松分工場)、(株)スズキ部品富山、(株)スズキ部品秋田、(株)スニック(竜洋パイプ工場、竜洋シート工場、浜北トリム工場、相良工場) 4社10工場
 インド: マルチ・スズキ・インド社、スズキ・モーターサイクル・インド社 2社4工場
 インドネシア: スズキ・インドモーター・モーター社 1社4工場
 タイ: スズキ・モーター・タイランド社、タイスズキモーター社 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

「スズキ地球環境憲章」の理念を実現するため、環境ブランド「SUZUKI GREEN」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。

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により生物多様性に関する理解を社内に浸透し、お取引様や地域社会の皆様ともコミュニケーションを図りつつ、スズキグループは自然と共生する持続可能な社会の発展を目指します。

※生物多様性条約の目的達成のため、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、環境技術を追求め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



「エコキッズ体験塾2015」
水生生物の観察会(引佐町久留女木の棚田)

【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	事業所毎の省エネ実績を社内公表 リサイクル設計による資源の有効利用 埋立廃棄物ゼロレベル継続、節水の徹底 輸送効率の向上と梱包資材の削減 使用済み製品のリサイクル率向上 太陽光発電の推進	①	地域や自治体の清掃活動への参加 事業所周辺のクリーンアップ活動 「スズキの森」植林ボランティア活動 下川テストコース「FSC森林認証」の継続 「法人の森林制度」への参加 スズキの「森林環境貢献度」の把握・公表
②	グローバルな平均燃費の向上 小さな車に適した次世代車の開発推進 軽量、低コストな空冷燃料電池の開発 フロン排出抑制法への対応 各国排出ガス規制への対応	②	社内ホームページ掲載による認識の向上 新入社員研修や職場教育で SUZUKI GREEN Policyを説明 社内エコドライブ講習会の継続 地域NPO環境教育イベントへの参加・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削減の技術開発 高懸念物質の代替推進 「スズキグリーン調達ガイドライン」に基づくサプライヤーとの連携 事業所立地等における周辺環境への配慮	③	「スズキ環境・社会レポート」の公開 生産と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・出展 工場見学による環境に配慮した生産工程の紹介 工場周辺住民との交流会、意見交換会 「スズキ歴史館」に環境コーナー設置

●スズキマナーアップ活動

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、2015年度までに活動138回を数え延べ参加人員10,477名、軽トラック60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。



スズキマナーアップ活動

●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では、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頂きたいと考えております。この役割を果たすため、社員自らが身近に出来ることから始めようと、地域の河川・湖・海辺の清掃活動に取り組んで参りました。

2010年12月に浜松市の佐鳴湖で始まったこの活動は、2011年には第1回CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGN として海外マリン代理店に呼びかけ、世界にまで活動を拡大致しました。昨年、2015年には船外機50周年を迎えたことを記念して、第4回CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGNを実施し、日本も含め22か国、1,258名が活動に参加いたしました。本年2016年も第5回CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGNを6月—9月で計画し、すでに日本国内では本社を含め12カ所で実施いたしました。海外では、17カ国が実施し、3カ国が実施予定となっています。

今後さらにこの活動を発展させ、世界各国でのマリン環境整備による地域貢献を目指していきます。



エルサルバドル

モルディブ

フランス

スズキ本社

●森林保全活動

スズキの森(浜松市)

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・収穫体験等の森林活動を行っています。

当活動は2015年度までの累計で25回(植樹9回、下草刈16回)を行い、1,292人のボランティアが参加しています。



「スズキの森」植林活動

スズキグリーン倶楽部、オリーブ苗木植樹イベントを開催

2015年10月31日(土)に、二輪技術センター(竜洋)北側の遊休地において、スズキグリーン倶楽部のオリーブ苗木植樹イベントが開催されました。総勢63名の参加者が130本のオリーブ苗木を植樹しました。スズキグリーン倶楽部は、主にスズキ社員で構成される浜松市登録団体です。今後も、防潮堤植林作業や「スズキの森」での活動を通じ、緑化活動に取り組んでいきます。



浜松沿岸域 防潮堤植栽事業に参加

2015年11月29日(日)、静岡県と浜松市が主催する浜松沿岸域の防潮堤植栽事業に、スズキグリーン倶楽部から52人が参加し、およそ1時間をかけて約150本の苗木を植栽しました。スズキグリーン倶楽部では今後も、「スズキの森」や防潮堤での活動等を通じ、森林保全、緑化活動を継続していきます。



スズキ下川テストコースの森林(北海道)

スズキのテストコースは、森林が総面積の約90%を占める北海道北部の上川郡下川町にあります。下川町は2003年北海道で初めて国際的なFSC®認証(下川町森林組合・下川町・上川北部森林管理署 FSC®C015134)を取得し、2011年には国から豊かな森林資源を生かした地域づくり「環境未来都市※」のモデル自治体に選定されて「人が輝く森林未来都市」を目指しています。

スズキのテストコース敷地に含まれる約300haの森林も、FSC®認証制度の厳しい森林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®グループ認証(FSC®C015134)に追加登録されました。

スズキは森林環境の保全とともに、今年も2月19日に「スズキ耐寒テスト激励会」が開催され、支えていただいている下川町の皆様とスズキ参加者を合わせた約100名が交流する機会を持つことができました。また、「第42回しもかわアイスクャンドルミュージアム」ではジムニーのオブジェを作成して、会場を照らしました。

スズキは今後も自然を大切に
する地域社会との共存共栄を
推進していきます。

※「環境未来都市」は、未来に向かって「誰もが暮らしたい」まちづくりで、世界トップの成功事例創出のため、国が選定して戦略的な取り組みを行う地域です。



第42回「しもかわアイスクャンドルミュージアム」
ジムニーのオブジェを作成



下川コース(北海道)

「法人の森林」制度への参加(北海道)

スズキは環境・社会貢献活動の一環として、国有林を活用した「法人の森林」制度の主旨に賛同し、1996年から2028年まで国(林野庁)と分収林契約を結んで森づくりに協力しています。

下川町内の国有林約4.3ha(樹木約3,000本)について、スズキは北海道森林管理局を通して地元森林組合に作業を委託して「分収育林」を行っています。水源の涵養・土砂流出防止・二酸化炭素の吸収貯蔵など、国土の保全に長期間に亘り貢献し、分収の際には純収益をさらに次代の森づくりに役立てることであります。

※林野庁:「法人の森林」「分収育林」http://www.rinya.maff.go.jp/j/kokuyu_rinya/kokumin_mori/katuyo/kokumin_sanka/hojin_mori/index.html

これらスズキの森林による2015年度環境貢献度は以下のように評価されました。

スズキの森林による環境貢献度(2015年度)

測定項目	「下川テストコースの森」 FSC®グループ認証(FSC®C015134)	「法人の森林」 林野庁森林管理局
①水源かん養への貢献	156,140 m ³ /年	1,409 m ³ /年
②土砂流出防止への貢献	5,576 m ³ /年	51 m ³ /年
③二酸化炭素の吸収・固定への貢献	2,256 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 7,878万本分
- ② 10tダンプ(5.5m³/台) 1,023台分
- ③ 1人が年間に排出するCO₂ 7,105人分

グリーン調達推進

「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います。

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いきます。

※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。国内工場及び金型工場では、環境事故等を未然に防ぐため、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、新入社員への導入教育、役職者教育、そして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み、環境に関連する代表的な資格としては、公害防止管理者148名、エネルギー管理士38名、環境内部監査員598名の有資格者が在籍しています。

エコドライブの推進

●社員へのエコドライブ教育の実施

2007年度より、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4,667名が受講しました。また、低燃費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2014年度に比べて0.7km/L向上しました。



エコドライブ講習会

環境家計簿の推奨

社員に対する環境教育の一環として、社員の家庭での環境意識の向上を図る「環境家計簿」の活用を推奨しています。

環境家計簿とは、各ご家庭で消費される「電気・ガス・灯油・ガソリン・水道等」のエネルギーからCO₂排出量を計算し、環境にどのような影響を及ぼしているか収支を記録することで、「CO₂削減」を目指す取り組みです。

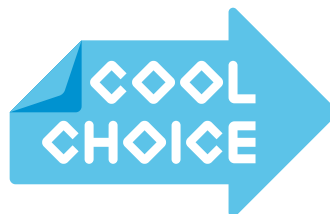
これからも社員のご家庭とも協力しつつ、地球環境への配慮及び環境負荷の低減を推進していきます。

COOL CHOICE

スズキは2015年12月に政府が推進する地球温暖化防止のための国民運動「COOL CHOICE」に賛同しました。

「COOL CHOICE」とは、日本が掲げている“2030年度の温室効果ガス排出量を2013年度比で26%削減する”という目標達成のために、日本が世界に誇る省エネ・低炭素型の製品・サービス・行動など、温暖化対策に資するあらゆる「賢い選択」を促す国民運動です。

スズキは製品を通じた温暖化対策の貢献、および、クールビズやウォームビズ、エコドライブ等の活動により「COOL CHOICE」の普及と啓発に取組み、低炭素社会の実現を目指します。



未来の
ために、
いま選ぼう。

ライトダウンキャンペーンへの参加

環境省主催「CO₂削減／ライトダウンキャンペーン」に参加しました。スズキはグループで参加し、2015年6月22日及び7月7日の特別実施日には、全国のライトアップ施設やキャンペーンに賛同いただいた家庭とともに照明を消して、地球温暖化防止についての啓発活動を実施しました。



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 to 実施してご意見を承り、改善活動につながっています。2015年度は地域交流会を国内工場、金型工場で計6回開催しました。また、工場見学については国内工場で442回実施しました。



工場地域交流会

●環境イベントへの参加

2015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2015	2015年5月16・17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2015	2015年5月20～22日	パシフィコ横浜	公益社団法人自動車技術会



エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ2015



人とくるまのテクノロジー展2015

環境

環境データ

2015年度主要製品の環境データ	135
四輪車	135
二輪車	144
スズキ国内工場・国内グループ製造会社の環境データ	147
スズキ国内工場	148
国内グループ製造会社	155
環境取り組みの歴史	158

2015年度主要製品の環境データ

2015年度に販売開始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		ハスラー												
基礎情報	機種名	Xターボ / Gターボ				X / G		G		A				
	車両型式	DAA-MR41S								DBA-MR31S				
	エンジン	型式				R06A-WA04A型				R06A型				
		総排気量(L)						0.658						
	駆動装置	変速機	インパネシフトCVT						5MT		インパネシフトCVT			
		駆動方式	2WD	フルタイム4WD	2WD	フルタイム4WD	2WD	フルタイム4WD	2WD	フルタイム4WD	2WD	フルタイム4WD		
		車両重量(kg)	820/810	870/860	800/790	850/840	770	820	750	800	770	820		
	備考	ハイブリッドシステム						アイドリングストップ装置						
環境性能情報	燃料消費率	国土交通省審査値 JC08モード	燃費(km/L)(注1)	27.8	26.2	32.0	30.4	26.4	25.6	24.8	24.2	26.6	25.6	
			CO ₂ 排出量(g/km)	83.5	88.6	72.6	76.4	87.9	90.7	93.6	95.9	87.3	90.7	
		参考	平成32年度燃費基準+10%達成		平成32年度燃費基準+20%達成		平成32年度燃費基準達成		平成27年度燃費基準+10%達成		平成32年度燃費基準達成			
	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										
	NO _x		0.013											
	低公害車指定制度		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(GWP値(注4)/使用量(g))		HFC134a(1,430(注5)) / 320												
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、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などの吸音材											
	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											
その他		国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得												

(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29年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成29年4月30日新車届出まで。

(注3) 「グリーン化特例」により平成28年度分の軽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日までの新車届出車。

(注4) GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)

(注5) フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。

四輪車



ワゴンR

車名		ワゴンR									
基礎情報	機種名	FZ / FXリミテッド				FX		FA			
	車両型式	DAA-MH44S				DBA-MH34S					
	エンジン	型式	R06A-WA04A型				R06A型				
		総排気量(L)	0.658								
	駆動装置	変速機	インパネシフトCVT		5MT		インパネシフトCVT				
		駆動方式	2WD	フルタイム 4WD	2WD	フルタイム 4WD	2WD	フルタイム 4WD	2WD	フルタイム 4WD	
車両重量(kg)	790/780	840/830	750	800	780	830	770	820			
備考	ハイブリッドシステム		アイドリングストップ装置		充電制御付 アイドリングストップ装置						
環境性能情報	燃料消費率	国土交通省 審査値 JC08モード	燃費(km/L)(注1)	33.0	30.8	25.8	24.2	30.6	29.0	26.0	25.2
			CO ₂ 排出量(g/km)	70.4	75.4	90.0	95.9	75.9	80.1	89.3	92.1
		参考	平成32年度 燃費基準+20%達成		平成32年度 燃費基準達成	平成27年度 燃費基準 +10%達成	平成32年度 燃費基準 +20%達成	平成32年度 燃費基準 +10%達成	平成32年度 燃費基準達成		
	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		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(GWP値(注4)/使用量(g))		HFC134a(1,430(注5)) / 320							
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、フロアカーペット裏面などの吸音材								
	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								
その他		国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得									

(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29年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成29年4月30日新車届出まで。
 (注3) 「グリーン化特例」により平成28年度分の軽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日までの新車届出車。
 (注4) GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)
 (注5) フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。

四輪車



アルト ワークス

車名		アルト ワークス					
車両型式		DBA-HA36S					
基礎情報	エンジン	型式 RO6A型(ターボ)					
	総排気量(L)	0.658					
	駆動装置	変速機	5MT		5AGS		
		駆動方式	2WD	フルタイム4WD	2WD	フルタイム4WD	
車両重量(kg)		670	720	690	740		
備考		アイドリングストップ装置					
環境性能情報	燃料消費率	国土交通省審査値	燃費(km/L)(注1)	23.0	22.0	23.6	22.6
		JC08モード	CO ₂ 排出量(g/km)	100.9	105.5	98.4	102.7
			参考	平成27年度燃費基準+5%達成	平成27年度燃費基準達成	平成27年度燃費基準+5%達成	平成27年度燃費基準達成
	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		九都府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(GWP値(注3)/使用量(g))		HFC134a(1,430(注4)) / 300			
	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、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などの吸音材				
	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				
その他		国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得					

(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29年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成29年4月30日新車届出まで。
 (注3) GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)
 (注4) フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。

四輪車



スぺーシア

車名		スぺーシア								
基礎情報	機種名	T		X		G / Gリミテッド				
	車両型式	DAA-MK42S								
	エンジン	型式	R06A-WA04A型(ターボ)			R06A-WA04A型				
		総排気量(L)	0.658							
	駆動装置	変速機	インパネシフトCVT							
		駆動方式	2WD	フルタイム4WD	2WD	フルタイム4WD	2WD	フルタイム4WD		
車両重量(kg)	870	920	850	【860】	900【910】	840/850	890/900			
備考	ハイブリッドシステム									
環境性能情報	燃料消費率	国土交通省審査値 JC08モード	燃費(km/L)(注1)	26.8	25.6	32.0	30.6	29.0	32.0	29.0
			CO ₂ 排出量(g/km)	86.8	90.7	72.6	75.9	80.1	72.6	80.1
		参考	平成32年度燃費基準+10%達成	平成32年度燃費基準達成	平成32年度 燃費基準+20%達成					
	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						
	NO _x		0.013							
	低公害車指定制度		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(GWP値(注4)/使用量(g))		HFC134a(1,430(注5)) / 320							
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、フロント・リヤバンパー、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などの吸音材							
	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							
その他		国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得								

【 】はメーカーオプションの後席右側ワンアクション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29年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成29年4月30日新車届出まで。
 (注3) 「グリーン化特例」により平成28年度分の軽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日までの新車届出車。
 (注4) GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)
 (注5) フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。

四輪車



ラパン

車名		ラパン					
基礎情報	機種名	X / S / L		G			
	車両型式	DBA-HE33S					
	エンジン	型式	R06A型				
		総排気量(L)	0.658				
	駆動装置	変速機	インパネシフトCVT		5AGS		
		駆動方式	2WD	フルタイム4WD	2WD	フルタイム4WD	
	車両重量(kg)	680	730	650	700		
備考	充電制御付アイドリングストップ装置						
環境性能情報	燃料消費率	国土交通省審査値 JC08モード	燃費(km/L)(注1)	35.6	33.2	29.6	27.4
			CO ₂ 排出量(g/km)	65.2	69.9	78.4	84.7
	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	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(GWP値(注4)/使用量(g))	HFC134a(1,430(注5)) / 300						
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、インナートリム、サイドシルスカッフ、バンパー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などの吸音材					
	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					
その他	国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得						

(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29年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成29年4月30日新車届出まで。
 (注3) 「グリーン化特例」により平成28年度分の軽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日までの新車届出車。
 (注4) GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)
 (注5) フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。

四輪車



イグニス

車名		イグニス					
乗車定員(名)		5					
基礎情報	機種名	HYBRID MZ / MX		HYBRID MG			
	車両型式	DAA-FF21S					
	エンジン型式	K12C-WA05A型					
	総排気量(L)	1.242					
	駆動装置	CVT					
	駆動方式	2WD	フルタイム4WD	2WD	フルタイム4WD		
	車両重量(kg)	880	920	850	890		
備考		ハイブリッドシステム					
環境性能情報	燃料消費率	国土交通省審査値 JC08モード	燃費(km/L)(注1)	28.0	25.4	28.8	25.4
			CO ₂ 排出量(g/km)	82.9	91.4	80.6	91.4
		参考	平成32年度燃費基準+10%達成	平成32年度燃費基準達成	平成32年度燃費基準+10%達成	平成32年度燃費基準達成	
	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		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(GWP値(注4)/使用量(g))		HFC134a(1,430(注5)) / 390					
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、サイドシルスカッフ、バンパー、ラジエータグリル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などの吸音材				
	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				
その他		国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得					

(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29年3月31日新車登録まで。自動車重量税は平成29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分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。
 (注4) 「GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)」
 (注5) 「フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。

四輪車



バレーノ

車名		バレーノ	
乗車定員(名)		5	
基礎情報	機種名	XT	XG
	車両型式	CBA-WB42S	DBA-WB32S
	エンジン 型式	K10C型(ターボ)	K12C型
	総排気量(L)	0.996	1.242
	駆動装置 変速機	6AT	CVT
駆動方式	2WD(前2輪駆動)		
車両重量(kg)		950	910
燃料消費率	国土交通省 審査値 JC08モード	燃費(km/L)(注1)	20.0
		CO ₂ 排出量(g/km)	116.1
参考		平成32年度 燃費基準達成	
適合規制・認定レベル		U-LEV (平成17年排出ガス基準 50%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
	規制値・ 認定値等 (g/km)	CO	1.15
		NMHC	0.025
		NO _x	0.013
低公害車指定制度		-	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(GWP値(注3)/使用量(g))		HFC134a(1,430(注4)) / 380	
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	リサイクルし易い材料を使用した部品	インストルメントパネル、サイドシルスカップ、バンパー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などの吸音材	
	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	
その他		国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得	

(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29年3月31日新車登録まで。自動車重量税は平成29年4月30日新車登録まで。
 (注3) 「GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)」
 (注4) 「フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。

四輪車

車名		ソリオ				ソリオ ハンディッド		
乗車定員(名)		5				5		
機種名		HYBRID MZ / HYBRID MX		G		BANDIT HYBRID MV		
車両型式		DAA-MA36S		DBA-MA26S		DAA-MA36S		
エンジン	型式	K12C-WA05A型		K12C型		K12C-WA05A型		
	総排気量(L)	1.242				1.242		
	駆動装置	インパネシフトCVT				インパネシフトCVT		
駆動方式	駆動方式	2WD	フルタイム4WD	2WD	フルタイム4WD	2WD	フルタイム4WD	
	車両重量(kg)	950	990	930	970	950	990	
備考		ハイブリッドシステム				ハイブリッドシステム		
燃料消費率	国土交通省 審査値 JC08モード	燃費(km/L)(注1)	27.8	23.8	24.8	22.0	27.8	23.8
		CO2排出量(g/km)	83.5	97.5	93.6	105.5	83.5	97.5
		参考	平成32年度 燃費基準 +10%達成	平成32年度 燃費基準達成		平成27年度 燃費基準 +5%達成	平成32年度 燃費基準 +10%達成	平成32年度 燃費基準達成
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		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(GWP値(注4)/使用量(g))		HFC134a(1,430(注5)) / 390						
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)						
リサイクル	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、バンパー、ラジエータグリル、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、フロアカーペット裏面などの吸音材						
	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						
その他		国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得						

(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29年3月31日新車登録まで。自動車重量税は平成29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分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。
 (注4) 「GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)」
 (注5) 「フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。

四輪車



エスクード

車名		エスクード			
乗車定員(名)		5			
車両型式		DBA-YD21S	DBA-YE21S		
基礎情報	エンジン	型式 M16A型			
	総排気量(L)	1.586			
	駆動装置	変速機 6AT			
		駆動方式 2WD(前2輪駆動) フルタイム4WD			
車両重量(kg)		1,140	1,210		
備考		アイドリングストップ装置			
環境性能情報	燃料消費率	国土交通省 審査値 JC08モード	燃費(km/L)(注1) 18.2	17.4	
			CO ₂ 排出量(g/km) 127.6	133.4	
		参考	平成27年度燃費基準 達成		
	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	
	NO _x		0.013		
	低公害車指定制度		-	九都県市低公害車指定制度の基準に適合	
	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(GWP値(注2)/使用量(g))		HFC134a(1,430(注3)) / 400			
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	リサイクルし易い材料を使用した部品	インストルメントパネル、サイドシルスcaff、バンパー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などの吸音材			
	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4) [GWP:Global Warming Potential(地球温暖化係数)]

(注5) [フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。]

二輪車

車名		アドレスV50		
基礎情報	乗車定員(名)	1		
	車両型式	JBH-CA4BA		
	エンジン	型式	A409	
		総排気量(cm ³)	49	
		種類	空冷・4サイクル・単気筒・SOHC・2バルブ	
		使用燃料	無鉛ガソリン	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	3.0 (4.1)/8,500	
	最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	3.7 (0.38)/6,500		
	変速機	Vベルト無段変速		
	車両重量(kg)	73		
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)	73.0 (30km/h, 1名乗車時)	
		WMTCモード値(注3)(km/L)	53.8 (クラス1, 1名乗車時)	
	排出ガス	適合規制レベル	平成18年度規制に適合	
		WMTCモード規制値(g/km)	CO	2.2
			HC	0.45
	NOx		0.16	
	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	国連協定規制第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 レッグシールドカバー、インナーラック、ラック、フィクストフェンダー、ムーバブルフェンダー、リッドNo.1/3、レッグリア、 フレームカバーフロント、U字ロックホルダーに再生材を使用		
	環境負荷物質使用状況	鉛・電子基板・電気部品のハンダに使用		
	その他	スズキは国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得		

(注1) 燃料消費率は定められた試験条件のもとの値です。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)、整備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		レッツ バスケット		
基礎情報	乗車定員(名)	1		
	車両型式	JBH-CA4AA		
	エンジン	型式	A409	
		総排気量 (cm ³)	49	
		種類	空冷・4サイクル・単気筒・SOHC・2バルブ	
		使用燃料	無鉛ガソリン	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	3.0 (4.1)/8,500	
	最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	3.7 (0.38)/6,500		
	変速機	Vベルト無段変速		
	車両重量(kg)	75		
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)	73.0 (30km/h, 1名乗車時)	
		WMTCモード値(注3)(km/L)	53.8 (クラス1, 1名乗車時)	
	排出ガス	適合規制レベル	平成18年度規制に適合	
		WMTCモード規制値(g/km)	CO	2.2
			HC	0.45
	NOx		0.16	
	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	国連協定規制第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 フィクスドフェンダー、ムーバブルフェンダー、シールドレッグロアR/Lに再生材を使用		
	環境負荷物質使用状況	鉛・電子基板・電気部品のハンダに使用		
	その他	スズキは国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得		

(注1) 燃料消費率は定められた試験条件のもとの値です。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)、整備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		GSX-S1000 ABS	GSX-S1000F ABS		
基礎情報	乗車定員(名)	2	2		
	車両型式	EBL-GT79A	EBL-GT79A		
	エンジン	型式	T719	T719	
		総排気量(cm ³)	998	998	
		種類	水冷・4サイクル・4気筒・DOHC・4バルブ	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	無鉛プレミアムガソリン	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	107(145)/10,000	107(145)/10,000	
		最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	106(10.7)/9,500	106(10.7)/9,500	
	変速機	6段リターン式	6段リターン式		
	車両重量(kg)	209	214		
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)	23.8 (60km/h, 2名乗車時)	23.8 (60km/h, 2名乗車時)	
		WMTCモード値(注3)(km/L)	19.2 (クラス3-2, 1名乗車時)	19.2 (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	国連協定規制第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、軸受け/ベアリング、圧電素子(PZTセンサー)などに使用			
	その他	スズキは国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得			

(注1) 燃料消費率は定められた試験条件のもとの値です。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)、整備などの諸条件により異なります。

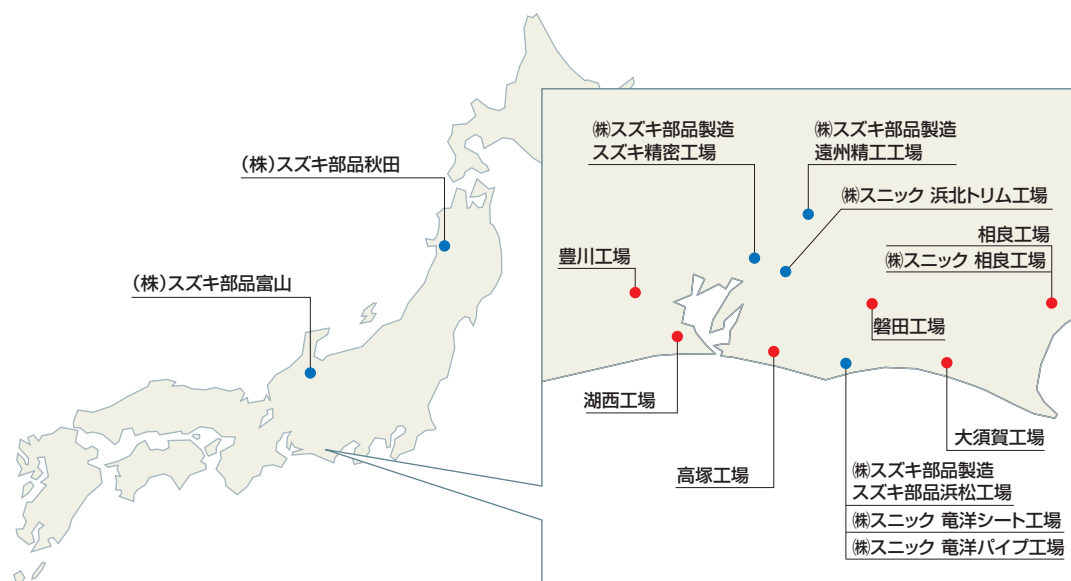
(注2) 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。

(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。

スズキ国内工場・国内グループ製造会社の環境データ

地域に愛される企業を目指して、スズキ国内工場・国内グループ製造会社では、環境保全活動等に積極的に取り組んでいます。ここでは、2015年度の環境データを紹介します。

スズキ国内工場・国内グループ製造会社



<環境データ>

国内工場・国内グループ製造会社は法令・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。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)】

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

スズキ国内工場

湖西工場



- 【業務内容】 軽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】 1,190,000m²
- 【建物面積】 472,000m²
- 【従業員数】 2,365人
- 【所在地】 静岡県湖西市白須賀4520

<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	7.4~7.9	7.74
BOD	15	0.8~3.4	1.81
SS	15	0~6	1.53
油分	2	0~1.1	0.39
鉛	0.1	0.005~0.01	0.007
クロム	0.4	0.04	0.04
全窒素	12	0.68~5.54	2.18
全リン	2	0.02~0.52	0.3
亜鉛	1	0.09~0.14	0.12

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	小型貫流ボイラー	150	11~27	20
	小型貫流ボイラー	150	17~28	22.5
	貫流ボイラー	150	52~69	79.6
	冷温水機	150	50~60	54
	冷温水機	150	28~32	30
	焼却炉	200	73~95	83
	電着乾燥炉	230	50~52	51
	電着乾燥炉	230	14~16	15
	上塗乾燥炉	230	44~56	50
	中塗乾燥炉	230	25~31	28
	中塗乾燥炉	230	23~24	24
	上塗乾燥炉	230	19~23	21
	中上塗乾燥炉	230	14~19	17
	電着乾燥炉	230	57~120	89
SOx(K値)	焼却炉	7	0.23~0.61	0.37
ばいじん	小型貫流ボイラー	0.1	0.01未満	0.01未満
	小型貫流ボイラー	0.1	0.01未満	0.01未満
	貫流ボイラー	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機	0.1	0.01未満~0.02未満	0.02未満
	冷温水機	0.1	0.01未満	0.01未満
	焼却炉	0.15	0.01未満	0.01未満
	電着乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満
	電着乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満
	上塗乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満
	中塗乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満
	中塗乾燥炉	0.2	0.03未満	0.03未満
	上塗乾燥炉	0.2	0.03未満	0.03未満
	中上塗乾燥炉	0.2	0.03未満	0.03未満
	電着乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満
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~0.4	0.4
	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
ダイオキシン	焼却炉	150	1~30	10
	焼却炉	5	0.056	0.056
CO	焼却炉	100	22	22
	塗装課	700	172	—
	塗装課	700	79	—
VOC	塗装課	700	227	—
	塗装課	700	—	—

<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	33,000	0	200	0	0	0	0	0	9,700	23,000
53	エチルベンゼン	210,000	110,000	0	0	0	0	12.0	41,000	35,000	20,000
80	キシレン	270,000	120,000	0	0	0	0	16.0	32,000	37,000	82,000
83	クメン	2,300	1,000	0	0	0	0	0	1,200	0	0
239	有機スズ化合物	12,000	0	0	0	0	0	0	580	0	11,000
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	210,000	93,000	0	0	0	0	1.2	40,000	28,000	51,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	59,000	34,000	0	0	0	0	660	12,000	13,000	2.4
300	トルエン	350,000	110,000	0	0	0	0	27	17,000	58,000	160,000
302	ナフタレン	7,900	4,400	0	0	0	0	0	5.0	3,500	0
309	ニッケル化合物	4,800	0	80	0	0	0	130	3,200	0	1,500
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	57,000	0.1	0	0	0	0	0	0	1,000	56,000
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	3,800	0	0	0	0	0	0	0	3,800	0
392	ノルマルヘキサン	65,000	760	0	0	0	0	0.1	2,000	3,200	59,000
400	ベンゼン	11,000	220	0	0	0	0	0	0	530	10,000
407	ポリ(オキシエチレン)＝アルキルエーテル(アルキル基の炭素数が12から15までのもの及びその混合物に限る。)	2,600	0	190	0	0	0	0	0	2,400	0
411	ホルムアルデヒド	4,900	2,500	0	0	0	0	550	550	5,600	0

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出量、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。

	はじめに	特集	CSR CSRの考え方
CSR コーポレートガバナンス	CSR CSRの取り組み	環境 環境への取り組み	環境 環境データ

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】 298,000m²
 【建物面積】 147,000m²
 【従業員数】 1,332人
 【所在地】 静岡県磐田市岩井2500

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.8~7.9	7.3
BOD	15/20	0.4~9.5	4.2
SS	30/40	0.1~6.5	1.4
油分	3	0.2~1.7	0.5
鉛	0.1	0.005未満	0.005未満
クロム	2	0.1未満	0.1未満
全窒素	100	4.1~21.0	11.4
全リン	8	0.26~2.60	1.10
亜鉛	1	0.1未満~0.63	0.13

<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	56~68	62
	ボイラー3	130	130	130
	冷温水機①	150	83~85	84
	冷温水機②	150	62~77	70
	冷温水機③	150	84~120	102
	1L電着乾燥炉	230	42~45	44
	1L上塗乾燥炉	230	16~21	19
	2L電着乾燥炉	230	22~24	23
	2L上塗乾燥炉	230	19~27	23
ばいじん	ボイラー1	0.1	—	—
	ボイラー3	0.25	0.01未満	0.01未満
	冷温水機①	0.1	—	—
	冷温水機②	0.1	—	—
	冷温水機③	0.1	—	—
	1L電着乾燥炉	0.2	0.01未満	0.01未満
	1L上塗乾燥炉	0.2	0.01未満	0.01未満
	2L電着乾燥炉	0.2	0.01未満	0.01未満
	2L上塗乾燥炉	0.2	0.01未満	0.01未満
VOC	中塗1L	700	29~157	84.0
	上塗1L	700	59~300	153.1
	中塗2L	700	19~129	61.4
	上塗2L	700	12~415	159.1
	バンパー	700	290~320	305.0

<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	15,000	0	120	0	0	0	0	4,500	11,000	
53	エチルベンゼン	110,000	60,000	0	0	0	0	61	7,400	28,000	
80	キシレン	160,000	64,000	0	0	0	0	130	5,800	27,000	
239	有機スズ化合物	5,000	0	0	0	0	0	250	0	4,700	
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	110,000	47,000	0	0	0	0	12.0	7,300	17,000	
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	24,000	13,000	0	0	0	0	0	2,100	8,800	
300	トルエン	280,000	92,000	0	0	0	0	37	990	54,000	
302	ナフタレン	3,800	2,100	0	0	0	0	2	2	1,700	
309	ニッケル化合物	1,700	0	220	0	0	0	960	0	500	
392	ノルマル-ヘキサン	49,000	140	0	0	0	0	0	0	670	
400	ベンゼン	8,700	14	0	0	0	0	0	0	140	
411	ホルムアルデヒド	3,000	1,500	0	0	0	0	360	360	3,600	
412	マンガン及びその化合物	3,800	0	190	0	0	0	1,100	0	2,600	

※ 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。

	はじめに	特集	CSR CSRの考え方
CSR コーポレートガバナンス	CSR CSRの取り組み	環境 環境への取り組み	環境 環境データ

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】 1,970,000m²
- 【建物面積】 271,000m²
- 【従業員数】 1,519人
- 【所在地】 静岡県牧之原市白井1111

<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	7.3~7.5	7.4
BOD	15/20	0.7~6.2	3.5
SS	30/40	1~16	8.5
油分	2.5	0.5	0.5
鉛	0.1	0.01	0.01
クロム	1	0.04	0.04
全窒素	60/120	4.2~9.7	6.95
全リン	8/16	2.3~7.2	4.75
亜鉛	1	0.06~0.18	0.12

<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	89~92	90.5
	冷温水機2	150	79~88	83.5
	冷温水機3	150	73~97	85
	冷温水機4	150	74~95	84.5
	熱処理炉	180	35~41	38
	溶解炉1	180	33~34	33.5
	溶解炉2	180	51~52	51.5
	中上塗乾燥炉	230	24~33	28.5
	電着乾燥炉	230	38	38
	ばいじん	冷温水機1	0.1	0.01未満
冷温水機2		0.1	0.01未満	0.01未満
冷温水機3		0.1	0.01未満	0.01未満
冷温水機4		0.1	0.01未満	0.01未満
熱処理炉		0.2	0.02未満	0.02未満
溶解炉1		0.2	0.01未満	0.01未満
溶解炉2		0.2	0.01未満	0.01未満
中上塗乾燥炉		0.2	0.04未満~0.05未満	0.045未満
電着乾燥炉		0.2	0.03未満~0.04未満	0.035未満
ダイオキシン		乾式集塵機1	1	0.021
	溶解炉	1	0.00000034	0.00000034
	アルミ切粉乾燥炉	1	0.0000017	0.0000017
VOC	塗装1	400	26	26
	塗装2	400	30	30
	塗装3	400	10未満	10未満
	塗装4	700	130	130

<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	6,600	0	66	0	0	0	0	0	1,900	4,600
53	エチルベンゼン	31,000	13,000	0	0	0	0	0	2,400	9,300	6,100
80	キシレン	80,000	14,000	0	0	0	0	240	2,300	40,000	25,000
83	クメン	1,300	1,300.0	0	0	0	0	0	6.6	0	0
239	有機スズ化合物	1,300	0	0	0	0	0	63.0	0	0	1,200.0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	49,000	18,000	0	0	0	0	0	2,200	13,000	16,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	9,900	5,800	0	0	0	0	37	1,000	3,000	0
300	トルエン	130,000	11,000	0	0	0	0	15.0	660	70,000	50,000
309	ニッケル化合物	730	0.1	94	0	0	0	420	0.5	0.1	220
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	2,300	0	0	0	0	0	0	0	0	2,300
392	ノルマルヘキサン	32,000	280	0	0	0	0	0	490	13,000	18,000
400	ベンゼン	6,000	62	0	0	0	0	0	0	2,800	3,200
411	ホルムアルデヒド	520	270	0	0	0	0	51	51.0	540	0
412	マンガン及びその化合物	1,300	0	80	0	0	0	450	0	0	810

* 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】	150,000m ²
【従業員数】	8,872人(高塚工場239人)
【所在地】	静岡県浜松市南区高塚町300

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.8~7.4	7.2
BOD	20/30	1.0~5.8	2.3
SS	30/40	2.4~15.3	7.1
油分	5	0.5~0.7	0.5
全窒素	60/120	1.1~11.3	4.2
全リン	8/16	0.1~1.2	0.41
亜鉛	1	0.10~0.18	0.13

<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	76~86	81
ばいじん	LPG焼き空調機	0.1	—	—

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出量				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	24,000	45	0	0	0	0	0	2.9	23,000	320
80	キシレン	110,000	170	0	0	0	0	0	2.1	110,000	500
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	34,000	9	0.2	0	0	0	0	4.3	34,000	210
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	8,500	1.7	0	0	0	0	0	1.0	8,500	0
300	トルエン	190,000	650	0	0	0	0	3	16	180,000	1,400
308	ニッケル	4,900	0	0	0	0	0	0	3,500	0	1,400
309	ニッケル化合物	3,900	0	0	0	0	0	0	2,800	0	1,100
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	6,500	0	590	0	0	0	0	0	5,900	0
392	ノルマル-ヘキサン	34,000	140	0	0	0	0	0	0.4	34,000	810
400	ベンゼン	8,000	1.1	0	0	0	0	0	0	7,900	150
438	メチルナフタレン	10,000	43	0	0	0	0	0	0	8,600	0

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出量、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】	445人
【所在地】	愛知県豊川市白鳥町兎足1-2

<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	7.1	7.1
BOD	25	0.5	0.5
SS	50	1	1
油分	5	0.5未満	0.5未満
六価クロム	0.5	0.04未満	0.04未満
COD(総量)	20.63	0.00~4.82	2.41
全窒素(総量)	15.58	0.00~3.16	1.58
全リン(総量)	2.06	0.00~0.79	0.40
亜鉛	2	0.02未満	0.02未満

<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	56~63	59.5
	乾燥炉1	0.4	0.01未満	0.01未満
ばいじん	乾燥炉2	0.4	0.01未満	0.01未満
	塗装1	700	130	130
VOC	塗装2	700	150	150
	塗装3	700	400	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			
53	エチルベンゼン	15,000	9,700	0	0	0	0	990	6	4,100	270
80	キシレン	22,000	12,000	0	0	0	0	1,200	7	7,500	1,100
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	8,200	3,700	0	0	0	0	320	3.2	3,500	700
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	1,700	1,100	0	0	0	0	68	0.7	570	4
300	トルエン	76,000	37,000	0	0	0	0	2,400	6,700	28,000	2,300
392	ノルマル-ヘキサン	3,200	17	0	0	0	0	0	0	2,400	800
400	ベンゼン	590	1.6	0	0	0	0	0	0	440	140

※ 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。

	はじめに	特集	CSR CSRの考え方
CSR コーポレートガバナンス	CSR CSRの取り組み	環境 環境への取り組み	環境 環境データ

大須賀工場



【業務内容】 鋳造部品の製造等
 【敷地面積】 151,000m²
 【建物面積】 55,000m²
 【従業員数】 399人
 【所在地】 静岡県掛川市西大淵6333

<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	6.7~7.5	7.1
BOD	10	0.5~8.9	1.4
SS	10	0.0~4.1	0.5
油分	2	0.0~0.9	0.1
鉛	0.1	0.0005未満	0.0005未満
クロム	2	0.1未満	0.1未満
全窒素	60	1.7~8.4	4.3
全リン	8	0.16~0.47	0.321
亜鉛	1	0.1未満~0.28	0.06

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
ばいじん	鋳鉄溶解炉	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			
80	キシレン	3,400	1,800	0	0	0	0	28	33	1,600	0
87	クロム及び三価クロム化合物	2,400	0	0	0	0	0	48	360	0	2,000
300	トルエン	6,400	2,800	0	0	0	0	0.1	1,300	2,300	0
412	マンガン及びその化合物	100,000	0	0	0	0	0	2,100	0	0	100,000
453	モリブデン及びその化合物	1,900	0	0	0	0	0	37	0	0	1,800

※ 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 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】 静岡県浜松市北区都田町9670

※下記データは、スズキ部品浜松工場(静岡県磐田市南平松7-3)のデータです。

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.9~7.5	7.23
BOD	20	1未満~5	1.9
SS	40	1.9~11	6
油分	5	0.5未満~0.6	0.5
全窒素	60	1.7~9.9	1.7
亜鉛	2	0.05~0.25	0.11

<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	40~41	40.5
ばいじん	アルミ溶解炉	0.075	0.02未満	0.02未満
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】 自動車部品の鍛造、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	7~7.8	7.4
BOD	15	1.6~6.3	4.1
SS	20	0.6~2	1.2
油分	5	0.5~1.3	0.65
全窒素	60	6~23	14.2
全リン	8	0.05~0.06	0.06
亜鉛	1	0.06~0.61	0.13

<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	46~49	48.2
	焼鈍炉	180	48~49	48.5
	冷温水発生器	150	33~46	39.5
SOx (K値)	連続浸炭炉	17.5	0.08~0.09	0.09
	焼鈍炉	17.5	0.08	0.08
	冷温水発生器	17.5	0.07~0.16	0.12
ばいじん	連続浸炭炉	0.2	0.01	0.01
	焼鈍炉	0.2	0.01	0.01
	冷温水発生器	0.1	0.01	0.01

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

PRTR実績報告対象物質はありません。

(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	6.9~7.6	7.3
BOD	10	1~15	4.2
COD	35	1~28	7.2
SS	15	0.3~4.4	1.8
油分	3	0.5	0.5
クロム	2	0.05~0.06	0.06
全窒素	100	1.34~3.34	1.8
亜鉛	2	0.05~0.18	0.1

<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	0.5未満~1.4	1未満
	ピストン鋳造	80	1.6	1.6
塩素	アルミ集中溶解炉	30	1未満	1未満
	ピストン鋳造	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
	ピストン鋳造	3	0.6未満	0.6未満
ばいじん	ガス焚吸収式冷温水機	0.1	0.01未満	0.01未満
NOx	ガス焚吸収式冷温水機	150	41~42	42

<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】 自動車部品の鍛造及び切削加工

【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	7.4~7.9	7.7
BOD	20	1.5~5.5	3.5
SS	30	0.8~9.0	4.9
油分	4	0.5~0.8	0.65
全窒素	18	2.1~5.3	3.7
全リン	1.9	0.12~0.21	0.17
亜鉛	2	0.02~0.17	0.10

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	180	43~76	59.5
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	2,800	0	0	0	0	0	0	2,800	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	2,400	120	0	0	0	0	0	0	2,300	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	3,200	90	0	0	0	0	0	3,100	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	7.1~7.6	7.3
BOD	15	1.2~10.0	4.2
SS	15	1.0未満~9.6	3.7
油分	5	0.5未満~2.6	0.7
鉛	0.08	0.001未満~0.002	0.0015
クロム	2	0.02未満~0.36	0.03
全窒素	120	0.9~3.3	2.1
全リン	16	0.06未満~0.14	0.1
亜鉛	2	0.05未満~0.16	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	77~97	87
	溶解炉	180	28~30	29
SOx(K値)	ボイラー	17.5	0.067~0.1	0.084
	溶解炉	17.5	0.00021~0.003	0.0016
ばいじん	ボイラー	0.3	0.00013~0.1	0.05
	溶解炉	0.2	0.0099~0.01	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			
309	ニッケル化合物	4,800	0	170	0	0	0	110	55	0	4,500

※ 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 竜洋シート工場

【業務内容】 自動車内装部品の製造
 【所在地】 静岡県磐田市東平松1403

<水質関係(排水口)>

該当施設なし

<大気関係(排気口)>

該当施設なし

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量*	排出量				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	1,500	1,500	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)スニック 竜洋パイプ工場

【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(竜洋)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	クロム及び三価クロム化合物	18,000	180	0	0	0	0	450	0	17,000	
308	ニッケル	6,400	64	0	0	0	0	160	0	6,100	
412	マンガン及びその化合物	2,400	24	0	0	0	0	59	0	2,300	

※ 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)スニック 浜北トリム工場

【業務内容】 自動車内装樹脂部品の製造
 【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)>

PRTR実績報告対象物質はありません。

(株)スニック 相良工場

【業務内容】 自動車内装部品の製造
 【所在地】 静岡県牧之原市白井1111

<水質関係(排水口)>

スズキ(株)相良工場に送水し処理

<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)>

PRTR実績報告対象物質はありません。

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
	12月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を発売
1993年	3月	「環境保全取り組みプラン」を策定
	5月	環境保安係と廃棄物対策グループを統合し、環境産廃グループとして再編、強化
	12月	カーエアコン冷媒の代替フロン化を完了
1994年	6月	販売店で発生する使用済みバンパーの回収、リサイクルを開始
	8月	塗装排水汚泥の再利用設備を設置し、アスファルトシートへの再利用を開始 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
	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

2001年	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、米オートモーティブ・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
2006年	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ビーコックエコ革新賞を受賞
	10月	プラグインハイブリッド四輪車「スイフト レンジエクステンダー」、燃料電池スクーター「バグマン・フューエル・セル・スクーター」を開発し、東京モーターショーへ参考出品
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
	8月	エネチャージをさらに進化させた「S-エネチャージ」を開発
2015年	6月	2気筒0.8Lディーゼルエンジンを開発し、インドに投入
	10月	スズキ牧之原太陽光発電所が試験運転を開始
2016年	1月	相良工場が平成27年度 省エネ大賞 [省エネ事例部門] を受賞