

# 2017

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

トップメッセージ	3
企業理念	5
CSR方針	5

## 環境への取り組み

環境の取り組み	9
地球温暖化の抑制	20
環境保全等の推進	40
3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進	47
環境経営の充実	58

## CSRの取り組み

お客様とともに	68
お取引先様とともに	77
従業員とともに	79
株主・投資家の皆様とともに	87
地域社会とともに	92
国内工場・技術センターの取り組み	101
国内販売代理店の取り組み	107
海外グループ会社の取り組み	110
スズキの財団活動等	118

## コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンス	122
コンプライアンス体制・リスク管理体制	126

## データ集

会社概要	135
2016年度主要製品の環境データ	137
スズキ国内工場・国内グループ製造会社の環境データ	147
環境取り組みの歴史	159
会社データ	161

## ガイドライン対照表

GRIガイドライン第4版(G4)対照表	164
---------------------	-----

## 編集方針

### 本レポートについて

「スズキCSR・環境レポート2017」は、スズキグループのCSR・環境に関する様々な取り組みについて紹介しています。ステークホルダーの皆様には、当社の取り組みをより深くご理解頂くことを目指し、本年度は開示項目を大幅に拡充しました。

### ●ウェブサイトのご案内

スズキ企業サイトでは、本レポートの全ての内容をHTML形式でご覧いただけます。

[http://www.suzuki.co.jp/corporate/csr\\_environment/](http://www.suzuki.co.jp/corporate/csr_environment/)  
同サイトでは、ESG(環境・社会・ガバナンス)の各項目に沿って情報にアクセスし易いよう、ESGインデックスを整備しました。

### ●対象期間

2016年度(2016年4月1日から2017年3月31日の事業年度)を中心とし、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。

### ●発行時期

2017年12月  
(前回発行時期2016年12月、次回発行予定2018年夏予定)

### ●参考としたガイドライン

環境省「環境報告ガイドライン2012年度版」  
GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン第4版(G4)」等

### ●記載内容

スズキ株式会社の情報だけでなく、国内、海外の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。

### ●注意事項

・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。

・本レポートに記載した予想や計画は、現時点で入手可能な情報及び過程に基づき当社が判断したもので、実際には、様々な要因の変化により大きく異なることがあり得ますことをご承知おき下さい。

### ●発行者

スズキ株式会社 広報部  
〒432-8611 静岡県浜松市南区高塚町300  
電話 053-440-2030



## トップメッセージ

当社グループは、2015年からの5ヵ年における「新中期経営計画 SUZUKI NEXT 100」―創立100周年・次の100年に向けた経営基盤の強化―を策定し、今年で3年目を迎えました。2019年度目標の連結売上高3兆7,000億円及び営業利益率7%の継続的達成に向けて順調に推移しております。

一方、自動車を取り巻く環境の変化や市場競争の激化により、今後、環境・安全などの研究開発、インドを中心とした成長投資に注力することが必要になってきております。そのような中で、当社は、新中期経営計画達成のため、以下の課題に取り組んでまいります。

### <コンプライアンス>

当社の四輪車の燃費・排出ガス試験業務について、国が定める規定と異なる不正な取扱いを行っていたことを受け、法令教育やコンプライアンス研修の強化、認証業務における責任の明確化、社内チェック体制の強化などの対策を速やかに実施いたしました。今後とも全社を挙げてコンプライアンスの強化を図ってまいります。

### <品質>

当社は、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お使いいただける製品の開発・生産とアフターサービスの提供に努めております。今後とも、お客様の求める品質を的確に捉えながら、全部門が品質意識を緩めることなく活動し、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てまいります。

### <商品と研究開発>

環境問題への配慮が企業に求められる中、自動車業界においても環境技術、低燃費化技術などが求められています。また、自動車を取り巻く環境も変化してきており、安全技術はもとより、情報通信技術などにも取り組む必要があります。当社グループは、今後ともお客様に求められ、安心してお使いいただける商品を提供してまいります。

### <生産>

国内においては生産計画を達成するための人員の確保、全世界において安全第一の工場を実現するための教育や安全設備導入などを強化しつつ、製造品質の向上を図るとともに、世界最適生産体制の構築に努めてまいります。

### <四輪車事業>

国内四輪車市場においては、登録車で初めて10万台の販売を達成することができました。インドでは旺盛な需要を受け、新たにグジャラート新工場が稼働し、さらに2019年初めの稼働を目指してグジャラート第二工場とエンジン・トランスミッション工場の建設も計画しております。当社グループの大黒柱である国内四輪車事業、インド四輪車事業をさらに強くするとともに、アセアン、欧州、パキスタン等の四輪車事業を強化することで利益源泉の多角化、「オールグリップ」構造改革を進めてまいります。

#### <二輪車事業>

「150cc以上」「バックボーン」「スポーツ」の 카테고リーに注力することを基本に、大排気量車から小排気量車までシリーズ化を行い、一貫したスズキブランドの強化を行っています。2016年度は固定費削減やコストダウンに注力し、年度末には「GSX-R1000」、「GSX-R150」などの新型モデルを投入しました。今後、これら新型車の拡販を図るとともに、経営改善を進めることにより、黒字体質化を実現してまいります。

#### <船外機事業>

アメリカ市場での販売を重点的に強化することに加え、アジア市場の開拓を進め、「THE ULTIMATE 4-STROKE OUTBOARD」を新ブランドスローガンとし、世界一の4ストローク船外機ブランドを目指してまいります。

#### <環境・社会活動>

当社は、環境保全のための地域と密着した様々な奉仕活動に加えて、2016年度は、地球温暖化の抑制に寄与するための太陽光発電事業の推進、被災地域支援などを実施いたしました。また、スズキ財団、スズキ教育文化財団を通じて研究助成や奨学援助にも取り組んでおります。今後は、国際的に機運が高まっている人権問題、国内における課題である働き方改革などにも積極的に対応してまいります。

当社グループは、今後とも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。

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・社会の課題解決に真剣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。

2017年12月

スズキ株式会社

代表取締役社長

鈴木 俊宏

## 企業理念

### 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。

社是

一、消費者の立場になって  
価値ある製品を作ろう

二、協力一致で新しい会社を  
建設しよう

三、自己の向上にとつとめ常に  
意欲的に前進しよう

## CSR方針

### CSR推進体制

代表取締役及び関係役員等が出席する経営会議において、CSR活動における課題や方針、対策等について議論しています。経営と一体となった、実効性のある活動の推進を目指しています。

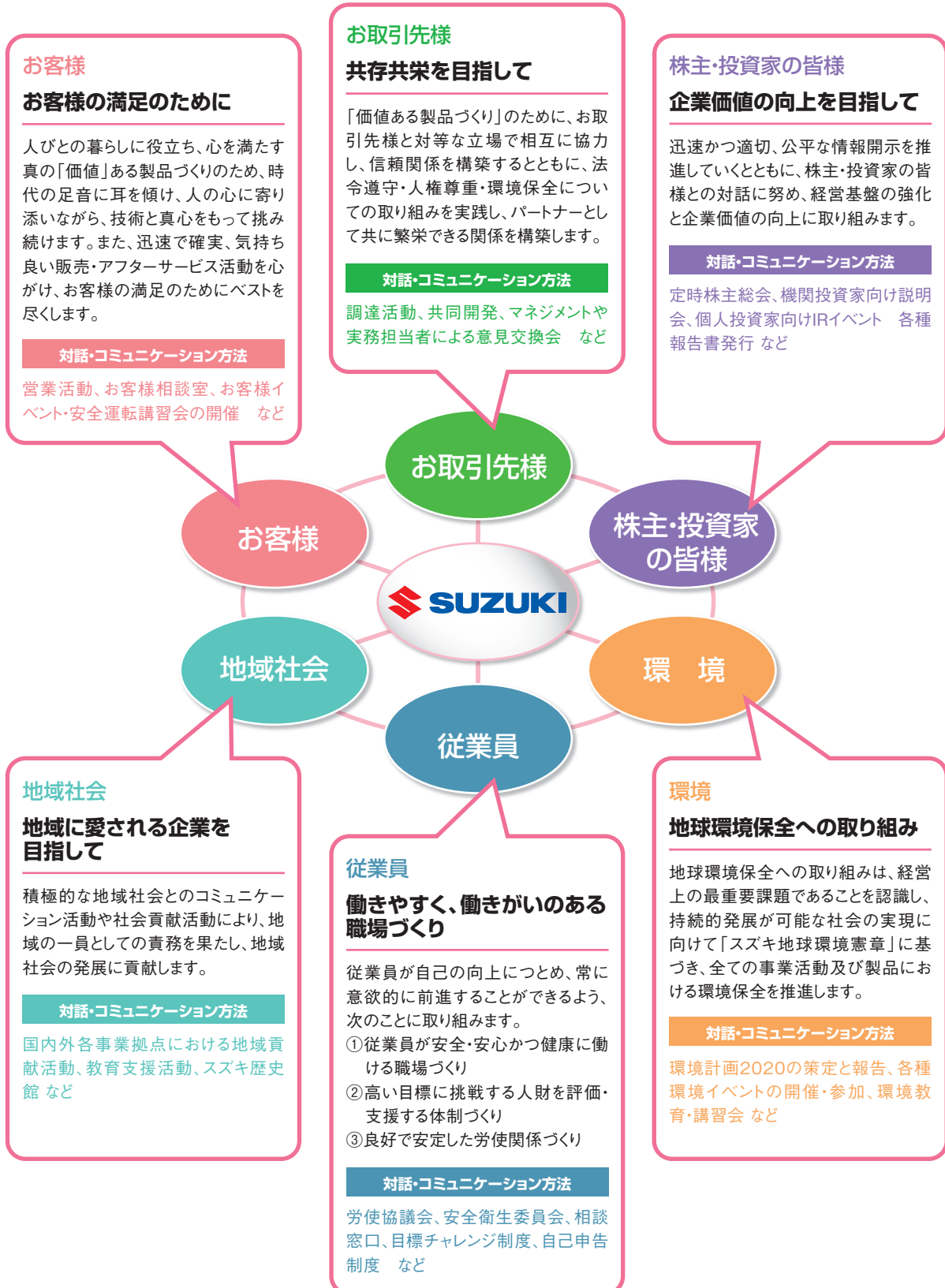
### CSR活動における重点課題

自動車産業を取り巻く情勢の変化、様々なステークホルダーの皆様からの声やSDGs(国連の持続可能な開発目標)をはじめとする社会的要請などを踏まえ、当社グループが抱える解決すべき課題の中から、次の6項目をCSR活動における重点課題と決めました。これからもお客様に価値ある製品をお届けし、社会の皆様とともに持続的な成長を目指してまいります。

#### スズキのCSR活動における重点課題

1.品質	お客様の安全・安心のための技術開発と品質管理
2.コンプライアンス	法令順守とマネジメント体制
3.環境	環境技術開発と環境保全
4.社会貢献	地域社会への貢献や教育支援
5.企業価値	安定的な経営基盤の構築
6.人財	グループの人財育成と労働安全衛生

## 各ステークホルダーに対する取り組み





## スズキグループ行動指針

スズキは、2016年4月に、従来の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。

スズキグループがCSR活動を推進していくためにも重要な指針であり、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、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。

### スズキグループ行動指針(抜粋)

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。
	(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。
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。
	(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。
株主その他すべての 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。
	(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。
	(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。

# 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。

環境の取り組み	9
地球温暖化の抑制	20
環境保全等の推進	40
3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進	47
環境経営の充実	58

## 環境の取り組み

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。

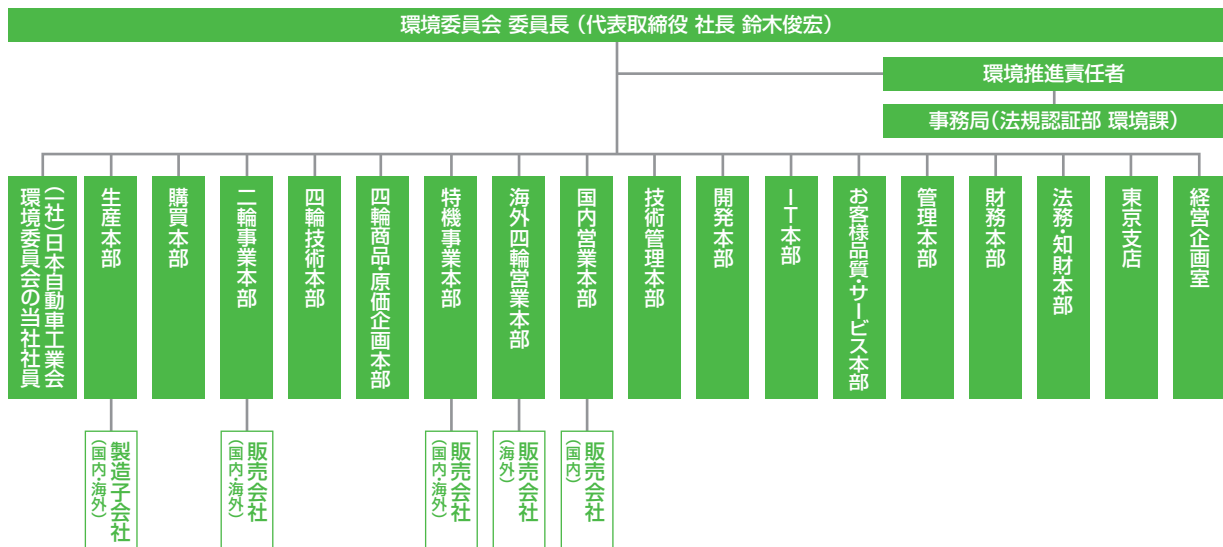
### スズキグループの環境組織図

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。

スズキグループの環境組織図

2017年10月現在



## 環境計画

### スズキ環境計画2020

スズキは「スズキ地球環境憲章」に基づき、美しい地球と豊かな社会を次の世代に引継ぐために2012年度から2015年度までの環境保全の取り組み「スズキ環境計画2015」を策定し、達成に向け取り組んできました。引き続き、スズキの環境に関する事業活動の方向性とその取組みを明示するため、新たに2016年度から2020年度までの環境保全の取り組み「スズキ環境計画2020」を策定しました。

スズキは事業活動などに伴い発生する環境への影響を真摯に受け止め、環境に配慮した製品開発を行い、環境への影響を低減する事業活動を推進することを最重要課題と考えます。そのために下記4つのテーマにより、国内外の関連会社を含めた「チームスズキ」で2020年の創立100周年と次の100年に向かっての基盤づくりとして、「スズキ環境計画2020」に取り組んでいきます。





## 『地球温暖化の抑制』

### 製品開発

#### 燃費の向上

- 「スズキグリーン テクノロジー」等の採用による低燃費の実現
  - ▶ エンジン、駆動系の改良による効率向上、新機構の採用
  - ▶ 車体構成部品の見直し、材料置換、工法見直し等による車体軽量化
  - ▶ 空気抵抗、転がり抵抗等、車両全体の走行抵抗の低減

#### ●グローバルにおける製品使用時CO<sub>2</sub>排出量の削減

対象	基準年度	目標(2020年度)
四輪	2005年度	28%削減
二輪		20%削減
船外機		10%削減

#### 次世代車両の開発

対象	考え方
電動車	小さなクルマに適した電動車の開発 軽自動車・小型車を対象としたハイブリッド車、電気自動車を開発
燃料電池車	軽量、コンパクト、低コストな空冷燃料電池車の開発 【二輪】国内・欧州等で公道実証を実施 【四輪】先行開発の推進

### 生産・物流・販売

#### 生産活動におけるCO<sub>2</sub>削減活動

##### ●国内・海外のスズキグループの生産活動におけるCO<sub>2</sub>削減

対象	基準年度	目標(2020年度)
グローバル生産台数*当たり CO <sub>2</sub> 排出量	2010年度	10%削減

※国内工場の四輪・二輪・船外機の台あたりCO<sub>2</sub>排出量比率を元に、グローバルで四輪生産台数に換算した値。

#### 国内輸送活動におけるCO<sub>2</sub>削減活動

- 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
- スズキ国内輸送活動全体のCO<sub>2</sub>削減

対象	基準年度	目標(2020年度)
売上高当たりCO <sub>2</sub> 排出量	2006年度	14%削減

#### 販売活動等におけるCO<sub>2</sub>削減活動

##### 国内販売・非製造系子会社におけるCO<sub>2</sub>削減活動

- 地球温暖化の抑制に向けた、節電や省エネ設備の導入等による省エネ活動の積極的な推進

## 『環境保全等の推進』

### ■大気汚染の抑制

対象	考え方
四輪	各国、各地域の状況に応じた低排出ガス車の導入
二輪	
船外機	

### ■車室内VOCの低減

- 車室内環境向上のため、VOC発生が少ない代替材の使用推進

### ■国内工場塗装工程におけるVOCの削減

対象	基準年度	目標(2020年度)
塗装面積当たりVOC排出量	2000年度	40%削減レベルの維持

## 『3Rの推進』

### ■資源の有効利用

#### リサイクルの配慮

#### ●リサイクルを配慮した開発・設計

- ▶リサイクル材を使用した設計の継続
- ▶材料リデュースを目指した設計の継続
- ▶熱可塑性樹脂部品の採用拡大

#### ●使用済み自動車・部品のリサイクル推進

- ▶日本：ASRリサイクル率70%以上を維持、修理交換バンパーの回収・リサイクルの推進
- ▶海外：各国自動車リサイクル法への対応

#### ●補給・KD部品出荷用梱包資材の削減

- ▶補給部品出荷用ダンボール等の梱包材重量削減
- ・リターナブル容器の使用拡大

対象	基準年度	目標(2020年度)
補給部品出荷用の梱包材重量	2015年度	5%削減

- ▶KD部品出荷用使い捨て梱包材重量削減

- ・リターナブル材の使用拡大
- ・荷姿改善、充填率向上による使用量削減

対象	基準年度	目標(2020年度)
KD部品出荷用の梱包材重量	2015年度	9%削減

#### ●製品に使用される容器包装の使用量の削減

対象	基準年度	目標(2020年度)
部品売上高あたりの容器包装及びダンボール使用量	2005年度	15%削減レベルの維持

### 廃棄物

- スズキ製造グループ各拠点で、埋立廃棄物ゼロレベルの継続CO<sub>2</sub>削減

対象	項目	基準年度	目標(2020年度)
単独	埋立廃棄物	1990年度	0.5%未満の継続
グループ		2002年度	

### 水資源

- 工場、オフィスにおける節水の徹底

## 『環境経営の充実』

### ■環境マネジメントの強化

#### グローバルでの環境マネジメント強化

#### 環境負荷物質の管理強化

- グローバルな化学物質規制への対応
- グローバルな環境負荷物質管理体制の構築

#### LCA(ライフサイクルアセスメント)の実施

- 四輪・国産の新型・モデルチェンジ車に対するLCAの実施

#### お取引先様と連携・協力した環境保全

- 「スズキグリーン調達ガイドライン」に基づくお取引先様への環境保全活動の推進

### ■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

- 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グローバルな推進
- 地域清掃活動、環境保全ボランティア活動(「スズキ従業員マナーアップ活動」や「『スズキの森』森林保全活動」、浜松沿岸域防潮堤の植栽活動、各事業所での清掃活動など)の継続、推進

#### 環境教育の充実

- 新入社員を含む従業員及び海外研修生への環境教育活動の推進
- 社内エコドライブ講習会の継続
- 環境NPOや地元主催の環境イベントへの参加協力

#### 環境情報の開示

- 「スズキCSR・環境レポート」(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

## 環境マネジメントシステムの推進

### 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

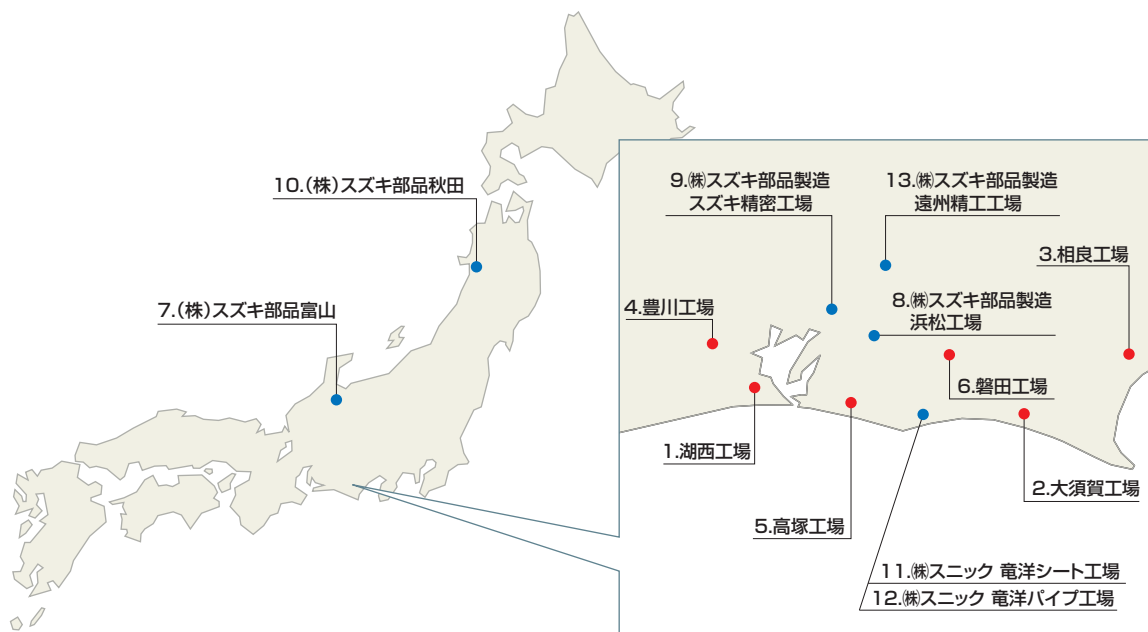
グループの製造部門の環境保全活動への取り組みのひとつとしてISO14001等の『環境マネジメントシステム』の導入を推進しています。

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2017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。グループ製造会社で未取得の(株)スニックの2工場(浜北トリム工場、相良工場)についても取得活動を進めていきます。今後は、技術部門など製造部門以外についてもISO14001の認証取得活動を進め、スズキグループとして環境保全活動の推進を図っていく予定です。

#### 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 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

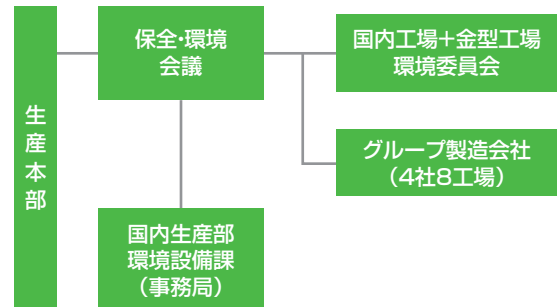


### ●生産本部 保全・環境会議

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や担当者が集まり、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。

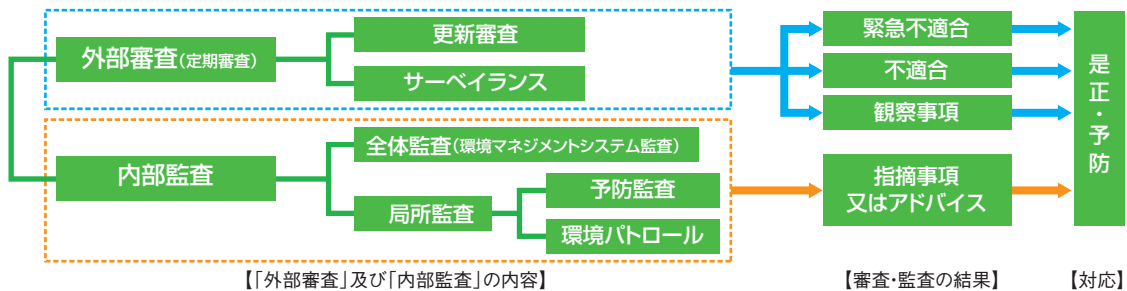
ここで確認・討議された内容は国内工場、金型工場及びグループ製造会社各社に展開され、環境管理活動に役立っています。



### ●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。

#### 環境監査の仕組み



### 外部審査

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

審査結果は、是正・予防処置を取り継続的改善を図るとともに、国内工場及びグループ製造会社へ横展開して環境管理レベルの向上を図っています。

### 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。監査結果はすべて対応し、継続的改善を図っています。

#### 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。

#### 局所監査

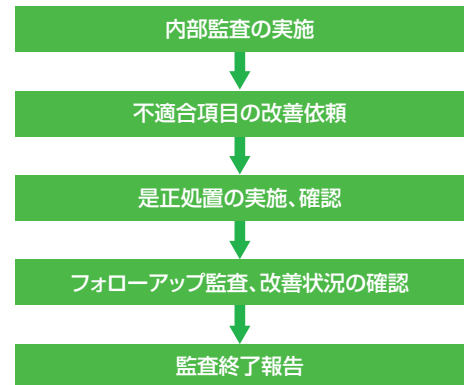
##### ●予防監査

緊急事態の発生する恐れがある排水処理場、有害物質の使用・保管場所及び廃棄物置場を中心に現場を十分に確認しながら監査します。

##### ●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



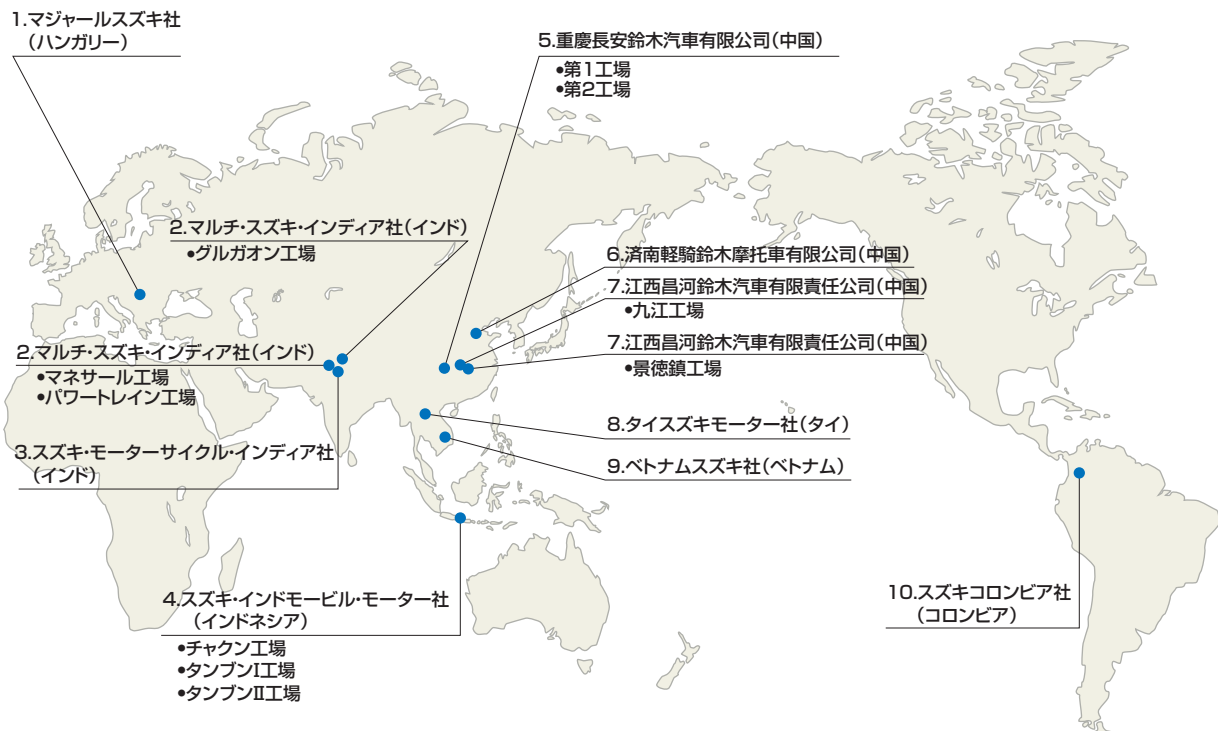
## 製造部門の取り組み(海外)

### 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。2017年3月末現在、10社16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。

今後海外全工場へ環境マネジメントの考え方を導入し、順次未取得の工場へのISO14001導入を進めていきます。

### ISO14001認証取得 海外グループ会社



	名称	取得時期
1	マジャールスズキ社 (ハンガリー)	1998年4月
2	マルチ・スズキ・インド社 (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・モーターサイクル・インド社 (インド)	2017年1月
4	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
5	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11月
6	済南軽騎鈴木摩托車有限公司 (中国)	2017年2月
7	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
8	タイスズキモーター社 (タイ)	2005年8月
9	ベトナムスズキ社 (ベトナム)	2005年3月
10	スズキコロンビア社 (コロンビア)	2003年12月

## 国内販売代理店の環境に対する取り組み

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、2017年4月より、直営四輪国内販売代理店へ「スズキ環境管理システム」を導入しました。当システムは、スズキ独自の環境マネジメントシステムで、PDCAサイクルを通じて環境負荷（エネルギー使用量、廃棄物排出量等）の低減と環境法令の遵守を図る取り組みです。当システムを導入した代理店では、選任された環境管理責任者及び事務局が中心となり積極的に推進しています。

## 緊急時の訓練

国内工場、金型工場、国内及び海外のグループ製造会社では、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。

\*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。

## 環境法令に関する状況

スズキグループでは、2016年度において、環境事故や苦情に伴う行政指導や罰金、制裁金の支払いはありませんでした。

なお、行政機関等へ報告を行った環境事故は13件、苦情は5件あり、いずれも適切に対応しています。

今後も、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。

## 環境会計

### ●環境保全コスト

(単位:億円)

		推 移			2017年3月期		
		2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	投資	経費	計
事業エリア内コスト	公害防止	4.9	6.6	5.0	1.5	3.3	4.8
	環境保全	2.6	2.5	2.7	0.9	3.7	4.6
	資源循環	2.4	-0.6	3.1	1.1	0.8	1.9
	計	9.9	8.5	10.8	3.5	7.8	11.3
上・下流コスト		0.2	0.2	0.1	—	0.2	0.2
管理活動コスト		4.1	4.0	4.2	—	3.8	3.8
研究開発コスト		526.9	498.8	504.9	49.9	469.9	519.8
社会活動コスト		1.5	1.2	1.1	—	1.2	1.2
環境損傷コスト		0.6	0.7	0.3	—	0.4	0.4
合 計		543.2	513.4	521.4	53.4	483.3	536.7

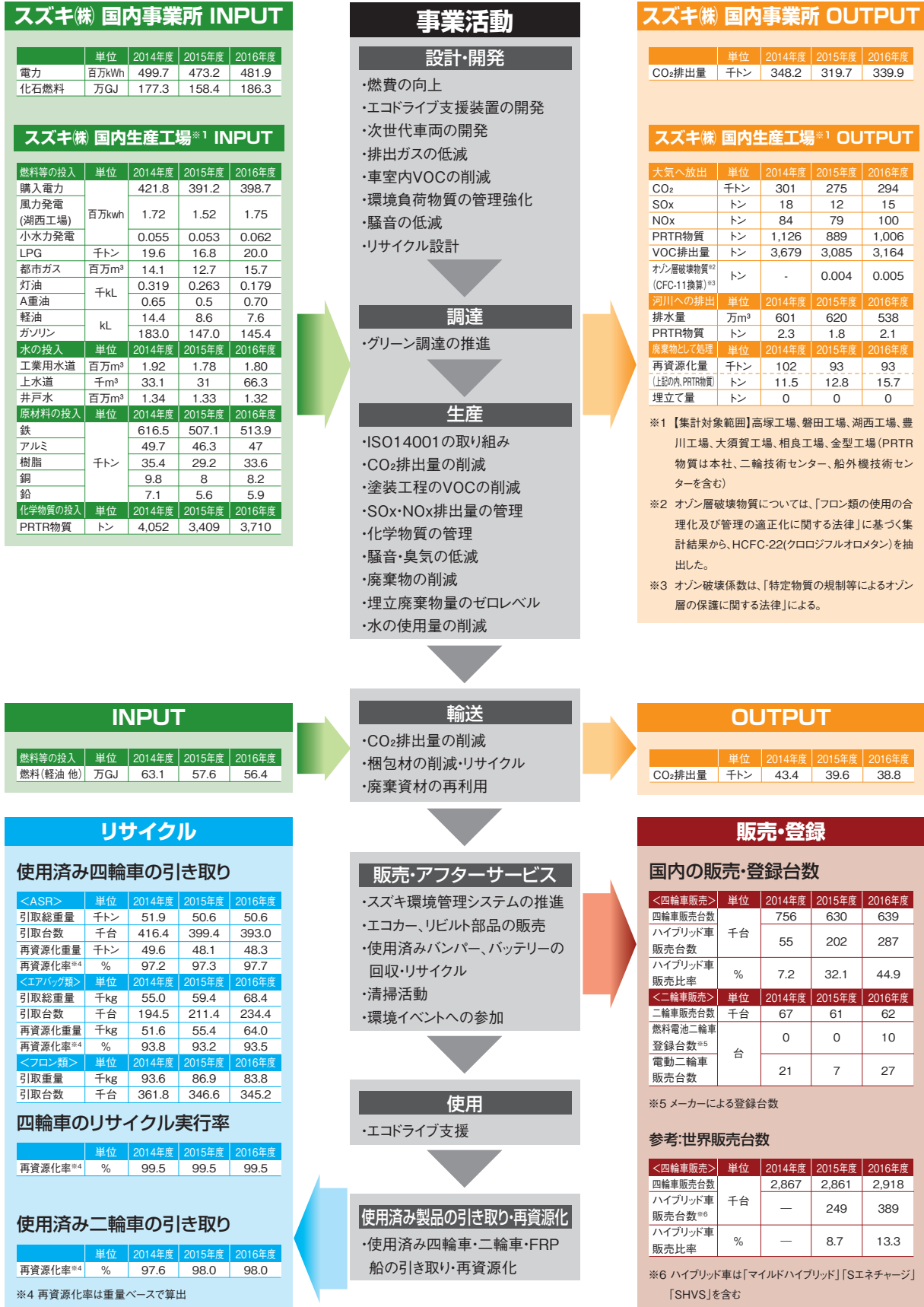
### ●環境保全効果

(単位:億円)

	項 目	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期
経済効果	エネルギー費削減	4.9	3.4	4.1	3.8
	廃棄物処理費削減	0.1	0.1	0.4	0.1
	省資源(リサイクル・有価物売却を含む)	34.12	29.4	24.4	26.5
	合 計	39.12	32.9	28.9	30.4

(注)スズキ単独の環境会計です。

## 事業活動における環境への影響・取り組み





## 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

SUZUKI GREEN Technology

SUZUKI GREEN Activity

## 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2020: <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。)



ハイブリッド



マイルドハイブリッド



ブースタージェット エンジン



エコクール



ハーテクト



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



燃料電池車の開発



LED照明機器の設置

3Rの推進

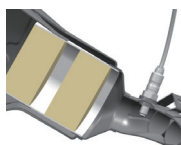


リデュース(部品の薄肉化)



廃材の緩衝材への再利用

環境保全等  
の推進



排出ガスの低減  
(触媒浄化性能の向上)



車室内VOCの低減

環境経営の充実



環境イベントへの参加



環境情報の開示

## 地球温暖化の抑制

地球温暖化の要因とされるCO<sub>2</sub>排出量を低減するため、製品開発では、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ます。また、事業活動においては、生産・物流・販売活動等での省エネを徹底し、効率的な事業活動を推進していきます。

### 気候変動に対する取り組み

地球環境問題は人類の持続的発展における大きな課題であり、グローバル企業としてスズキはこれに取り組んでいかなければならないと考えています。中でも地球温暖化に対しては、重要課題として取り組む必要があると考えています。

#### 地球温暖化に対する責任とスズキの取り組み

地球温暖化に対する国際的な議論が進められ、地球温暖化を促進するCO<sub>2</sub>排出に繋がる化石燃料の使用を削減することを目指す国際ルール「パリ協定」が定められました。

またスズキ地球環境憲章で、【環境理念】を「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。」としています。

スズキは、化石燃料を使用する製品を造り、事業活動においてもCO<sub>2</sub>を排出していることを常に意識し、CO<sub>2</sub>排出量の低減に取り組まなければならないという、大きな課題を持っています。

#### ●製品での取り組み

スズキは「小さなクルマ、大きな未来。」をスローガンに、地球環境にやさしい製品づくりに邁進しています。全ての製品で、小型化軽量化、燃焼効率の改善、抵抗の低減を進めることで、CO<sub>2</sub>排出量の低減を進めています。

次世代技術の導入においても、小型乗用車・軽乗用車へのマイルドハイブリッド車の展開、スズキ独自のAGS機構と組み合わせたハイブリッド車の展開、電動スクーターの販売などにより、CO<sub>2</sub>排出量の低減を進めています。

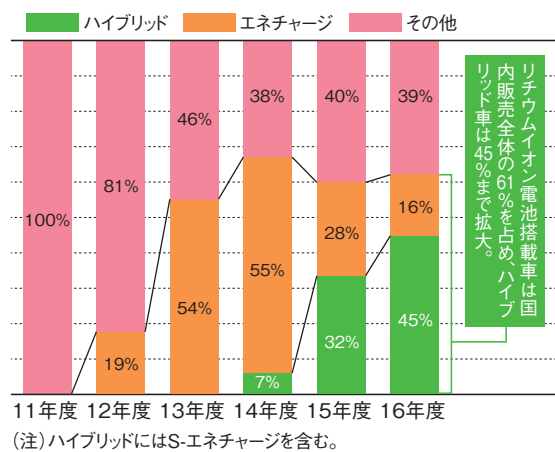
また更なるCO<sub>2</sub>排出量低減を目指す為、燃料電池二輪車の公道実証試験、日常生活に適した小型EVの開発を進め、将来のCO<sub>2</sub>ゼロエミッションを目指します。

#### ●事業活動での取り組み

環境計画2020でスズキはグローバルCO<sub>2</sub>削減目標を設定し、2020年を目標に、全世界の製造拠点でCO<sub>2</sub>排出量の削減を進めます。



国内販売構成の推移



## バリューチェーン全体が排出する温室効果ガスの開示

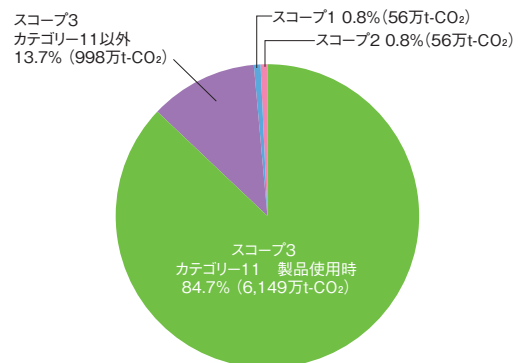
スズキは、原材料・部品の購買や製品の製造・販売を通じた事業活動に伴い排出される温室効果ガスの低減に向けて、温室効果ガス排出量の把握・開示が必要であると考え、事業活動に伴い排出される温室効果ガスだけでなく、バリューチェーン※1全体の温室効果ガス排出量を把握する取り組みを2013年度より行っています。

2016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7,259万t-CO<sub>2</sub>のうち7,147万t-CO<sub>2</sub>がスコープ3(その他の活動に伴う間接排出)※1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」※2による排出量が6,149万t-CO<sub>2</sub>とバリューチェーン全体の84.7%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。

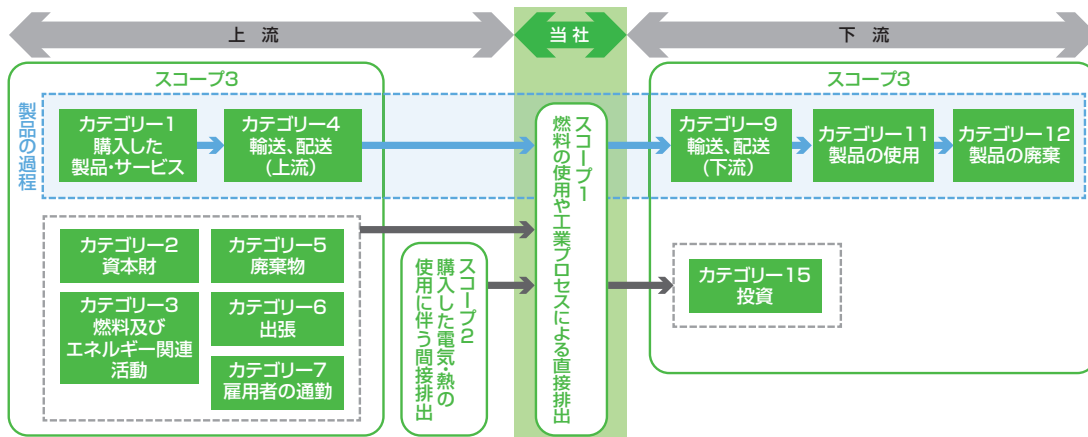
- ※1 バリューチェーン:事業の全ての活動が最終的な価値にどのように貢献するかを、体系化する手法。算定基準である「GHGプロトコル※3」に従って算定されるスコープ1、スコープ2及びスコープ3から構成される。バリューチェーンに含まれる事業活動は、部品や原材料の調達、製造、出荷、販売、お客様サービスや、これらの活動を支えるための管理業務、技術開発業務など。当社では、環境省・経済産業省グリーン・バリューチェーンプラットフォーム※4に2014年度より参加し、算定の取り組みを紹介している。
- ※2 カテゴリ11の排出量は、当該年度に販売したスズキ製品が将来廃棄されるまでの使用に伴う排出量。
- ※3 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 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](http://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply_chain/gvc/index.html)

### 2016年度の温室効果ガス排出量の内訳



バリューチェーン全体が排出した温室効果ガス排出量  
7,259万t-CO<sub>2</sub>  
【算定範囲】 国内:66社、海外:32社  
【算定期間】 2016年4月～2017年3月

### 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



区分	内容	詳細
スコープ1	直接排出	自社での燃料の使用や工業プロセスによる直接排出
スコープ2	エネルギー起源の間接排出	自社が購入した電気・熱の使用に伴う間接排出
スコープ3*	その他の間接排出	
カテゴリ1	購入した製品・サービス	原材料・部品、仕入商品・販売に係る資材等が製造されるまでの活動に伴う排出
カテゴリ2	資本財	自社の資本財の建設・製造から発生する排出
カテゴリ3	燃料及びエネルギー関連活動	他者から調達している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	輸送・配送(上流)	原材料・部品、仕入商品・販売に係る資材等が自社に届くまでの物流に伴う排出
カテゴリ5	事業から出る廃棄物	自社で発生した廃棄物の輸送、処理に伴う排出
カテゴリ6	出張	従業員の出張に伴う排出
カテゴリ7	雇用者の通勤	従業員が事業所に通勤する際の移動に伴う排出
カテゴリ9	輸送・配送(下流)	製品の輸送、保管、荷役、小売に伴う排出
カテゴリ11	販売した製品の使用	使用者(消費者・事業者)による製品の使用に伴う排出
カテゴリ12	販売した製品の廃棄	使用者(消費者・事業者)による製品の廃棄時の輸送、処理に伴う排出
カテゴリ15	投資	投資の運用に関連する排出

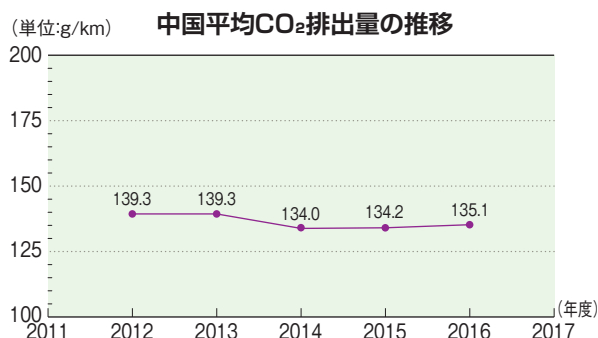
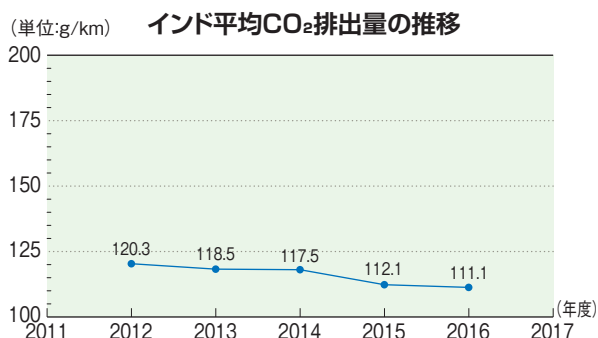
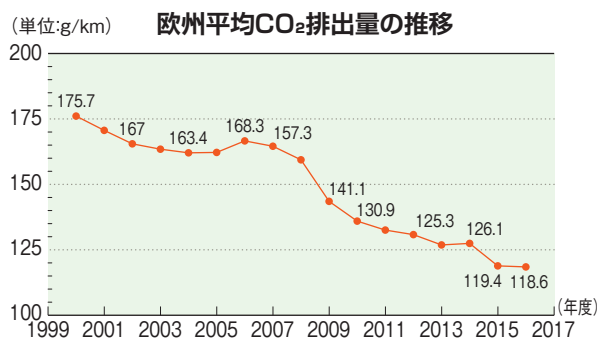
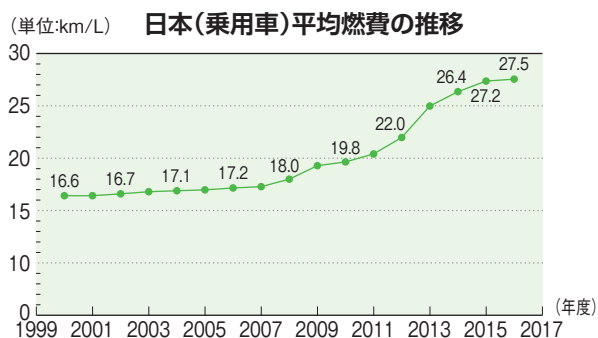
※カテゴリ8(リース資産(上流))、カテゴリ10(販売した製品の加工)、カテゴリ13(リース資産(下流))、カテゴリ14(フランチャイズ)は算定対象外につき除外。

## [製品開発] 燃費の向上

### 四輪車

#### 平均燃費の向上<製品開発>

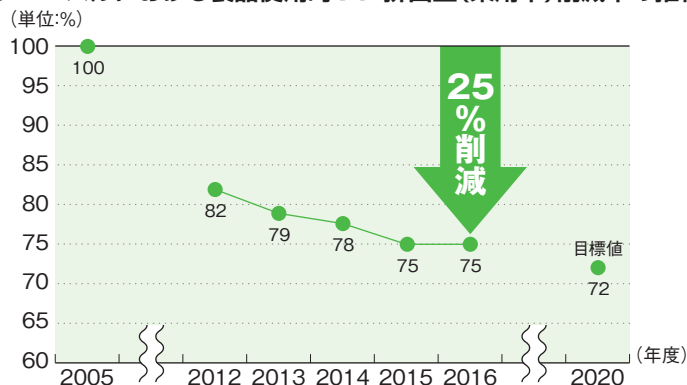
スズキは地球温暖化の要因とされるCO<sub>2</sub>排出量の削減のため、燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組んでいます。スズキは燃費向上開発をグローバルに展開しています。



#### グローバルにおける製品使用時CO<sub>2</sub>排出量の削減

スズキの主要な市場(日本、インド、欧州、中国)における製品使用時CO<sub>2</sub>排出量は、2005年度比で25%改善。スズキは燃費に優れた車をより多くのお客様に提供することで、車社会全体の燃費向上に貢献しています。

#### グローバルにおける製品使用時CO<sub>2</sub>排出量(乗用車)削減率の推移



※グローバル平均燃費は日本、インド、欧州28カ国、中国を対象としています。  
※各国で定められた測定方法で算出したCO<sub>2</sub>排出量(燃費値)に基づいて計算しています。



## 燃費向上技術

様々な技術の開発、改良に取り組み、四輪車に採用しています。

### 四輪車の主な燃費向上技術・取り組み

#### パワートレインの改良

- ・ハイブリッドシステムの採用
- ・エンジンの改良
- ・副変速機構付CVTの採用
- ・AGS(オートギアシフト)の採用

#### 空気抵抗の低減

#### その他

- ・蓄冷エアコンシステム「エコクール」の採用
- ・エコドライブ支援装置の搭載



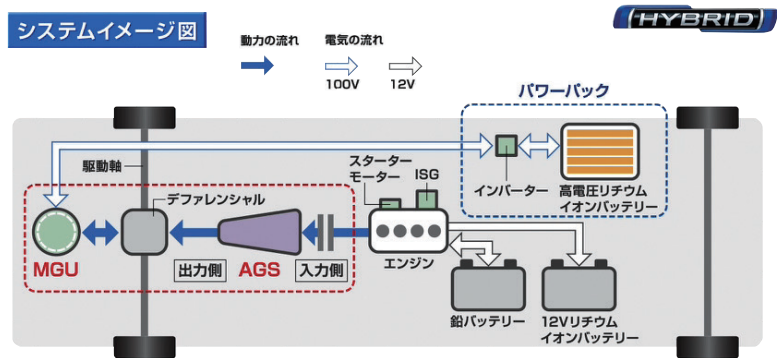
#### 車体の軽量化

- ・新プラットフォーム「HEARTECT」の採用
- ・超高張力鋼版の採用
- ・サスペンションの改良

## 「ソリオ ハイブリッド」、「スイフト ハイブリッド」の開発

ソリオとスイフトに搭載された「ハイブリッド」は、「マイルドハイブリッド」で培ってきたハイブリッド技術を進化させ、1) 軽量・コンパクトなシステムで、2) 更なる低燃費化、3) EV走行、4) AGS※1とMGU※2の組合せによるダイレクトな走行フィーリングを実現しました。2016年11月発売のソリオに初めて搭載し、2017年7月発売のスイフトにも採用しました。

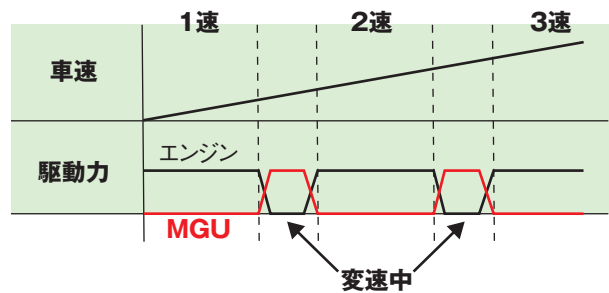
※1 AGS=Auto Gear Shift  
※2 MGU=Motor Generator Unit



### ●ハイブリッドの特長

- ① クリープや一定速でのEV走行
- 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ンジンを切り離し高効率回生
- ④ クラッチが切り離されてエンジン駆動力が伝わらない間、MGUの駆動力でカバー

### 変速時モーターアシスト有(イメージ図)



### ●システム構成部品

#### 【MGU(駆動用モーター)】



- ◆ 高効率、高出力の永久磁石同期電動機
- ◆ 小型化設計
- ◆ 最高出力: 10kW/3,185 ~ 8,000rpm
- ◆ 最大トルク: 30Nm/1,000 ~ 3,185rpm

#### 【パワーバック(高電圧リチウムイオンバッテリー<100V>+インバーター)】



- ◆ MGUの回生/駆動に対応
- ◆ 小型化によりゆとりある室内空間の実現
- ◆ 電圧: 100V
- ◆ 容量: 440Wh

#### 【AGS(オートギアシフト)】

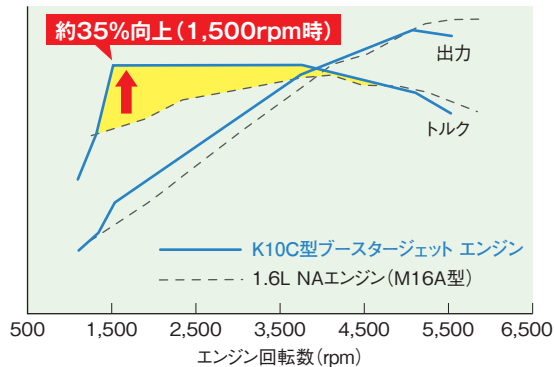


- ◆ 小型、軽量で高伝達効率
- ◆ MTゆずりのダイレクト感
- ◆ MGUとの組み合わせにより変速フィーリング向上

## エンジンの開発

### ●燃費とパワーを両立する1.0L直噴ターボエンジンを新開発

1.0Lの小排気量ながら直噴化と過給器(ターボ)により1.6L自然吸気(NA)エンジン相当の高出力・高トルクを実現。また高出力化にあわせて高剛性化を実施し、さらに3気筒エンジンながら振動・騒音対策を行うことで優れた静粛性も実現。街乗りから高速走行まで、幅広いシーンで扱いやすく優れた性能を発揮します。



最高出力  
**82kW(111PS)/  
5,500rpm**

最大トルク  
**160N・m(16.3kg・m)/  
1,500~4,000rpm**

燃料消費率JC08モード  
走行燃費(国土交通省審査値)

**20.0km/L**

※〈〉内は、旧単位での参考値です。



### ●直噴化技術

燃料をシリンダーに直接噴射する直噴エンジンを採用。燃料噴射量、タイミング、燃料圧力を最適にコントロールし、効率の良い燃焼を行うことで消費燃料を抑制。また、燃料を直接シリンダー内に噴射することによる冷却効果で耐ノック性能を向上。

#### 6穴式サイドインジェクションと可変熱圧制御の採用

より緻密に安定した燃料噴射制御を行うために、6つの噴射口を持つマルチホイールインジェクターを横一列にレイアウトしたサイドインジェクションタイプを採用。

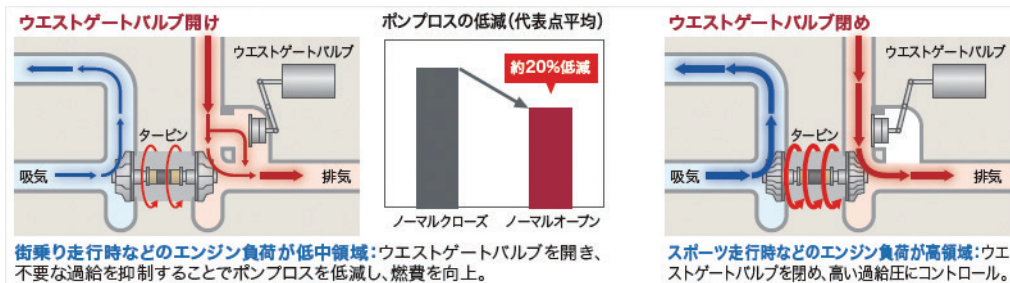
さらに高圧燃料ポンプで燃料圧力を高めて噴霧の高微粒化を促進。最適な混合気を形成し燃料効率を向上。



シリンダー内直接噴射イメージ

### ●ウエストゲートバルブノーマルオープン制御

ターボ過給圧の制御にウエストゲートバルブノーマルオープン制御を採用。定速走行などではバルブ閉制御、加速や高速走行ではバルブ閉制御、排気ガスの流入量を調節。過給圧を緻密にコントロールし、動力性能と燃費性能を両立。



### ●振動騒音対策

フライホイールのイナーシャやクランクシャフトバランサーウェイトの最適化、シリンダーブロックやクランクシャフト等の剛性アップにより十分な低振動・低騒音性能を確保しています。



## トランスミッションの改良

### ●副変速機構付CVT(自動無段変速機)による燃費改善と拡大採用

幅広い変速比を持つ副変速機構付CVTは、2009年9月に発売したパレットから採用し、現在は当社の全ての軽乗用車と1.0～1.6L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。

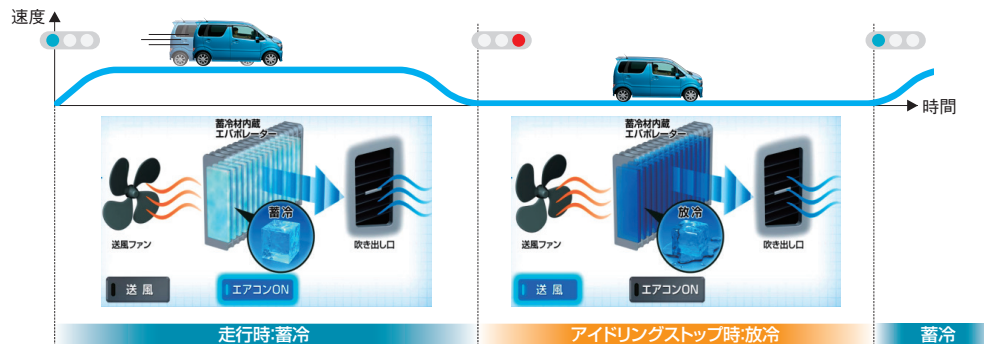
### ●AGS(オートギヤシフト)を国内軽自動車に採用拡大

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。

## 蓄冷エアコンシステム「エコクール」の開発

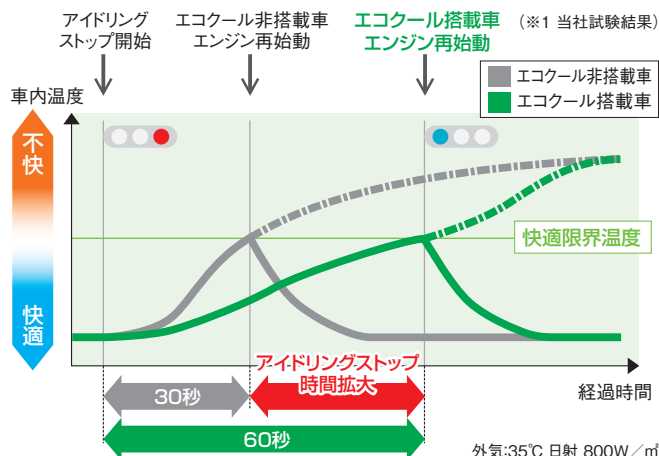
走行中に冷気を蓄冷材に蓄冷し、アイドリングストップ中に放冷することで快適性と実用燃費の向上を両立できる、蓄冷エアコンシステム「エコクール」を開発し、ワゴンR、スペーシア、ハスラー、アルト、ラパン、スイフト、ソリオ、イグニスに採用しています。

### エコクールの作動イメージ



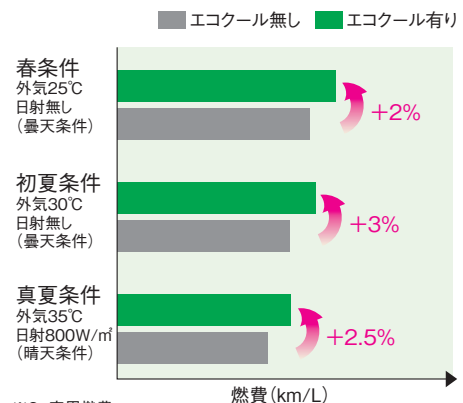
### アイドリングストップ時間の延長と快適性の向上

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<sup>※1</sup>に延長。



### 実用燃費の向上

春～夏の条件で実用燃費<sup>※2</sup> 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

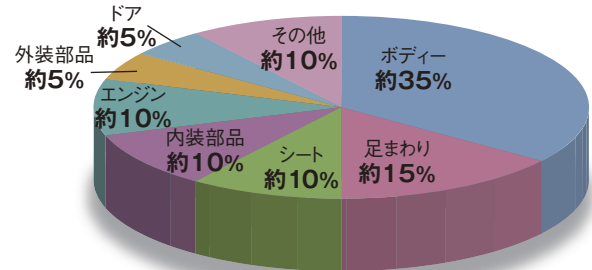
### ●軽量化の取り組み

車両全般にわたり徹底して車両の軽量化を追求しています。2017年1月に発売したスイフトXG 2WD 5MTは、約120kg<sup>※1</sup>の軽量化を実現し、クラス<sup>※2</sup>トップレベルの車両重量840kgを達成しています。

※1 先代スイフトXG 2WD 5MT車及び新型スイフトXG 2WD 5MT車との比較

※2 排気量1000cc以上のコンパクトカークラスのカソリン車(2016年12月現在スズキ調べ)

### スイフトXG 2WD 5MT 軽量化寄与率

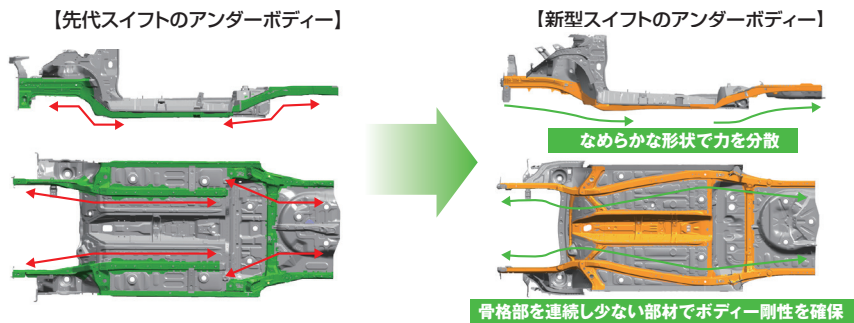


### 新プラットフォーム「HEARTECT」採用による軽量化

スズキでは、新しいプラットフォームを順次採用しています。

現行のアンダーボディーが各部に補強材を用いて必要な剛性を確保しているのに対して、新アンダーボディーは力の集中する角を極力作らずに滑らかな形状で外からの入力を受け止め分散する形状とし、補強部材を減らすことで軽量化を行っています。

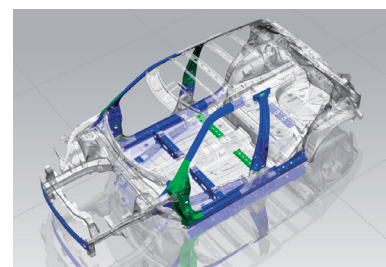
最適な形状とすることで従来よりも板厚そのものを薄くするとともに、より少ない部材でボディー剛性を向上させています。



### 超高張力鋼板採用による軽量化

衝突の変形に関わる部位に超高張力鋼板を多用する事で、薄板を使用しても目標衝突性能を満足し、軽量化との両立を図っています。

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」は3.03を達成(先代スイフト比13%向上)。



■ 超高張力鋼板980Mpa級  
■ 高張力鋼板780Mpa級

### 足まわりの軽量化

スイフトは、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。

全面刷新することで先代モデルより約12kg軽量化しました。

#### フロント マクファーソンストラット式

スタビライザーバーに中空構造を採用することで軽量化



サスペンションフレームのパネル形状と板厚最適化に加え車体との固定部を4点から6点に増加させたことで剛性向上と軽量化を達成

車軸ベアリングとハブをユニット化することで車軸支持剛性の向上、転がり抵抗低減、軽量化を達成

#### リヤ トーションビーム式



トーションアームの形状を見直し、車軸の支持剛性を高めながら軽量化を達成

### ステアリングコラム、ギヤBOXの軽量化

スイフトは、コラムの構造を見直し、取付支持剛性を高めながら、省スペース化と軽量化を図りました。

また、ステアリングギヤBOXでは中空ラックバーの採用により軽量化を図りました。



### シートフレームの軽量化

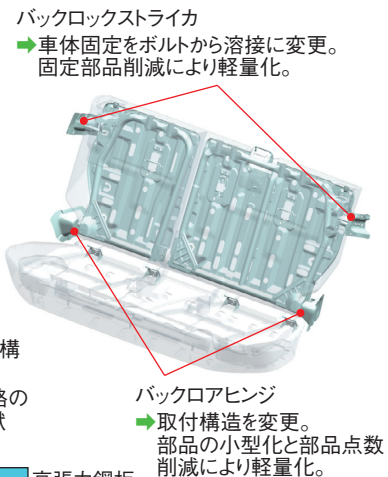
フロントシートフレームは980MPa級の超高張力鋼板の使用範囲拡大による薄肉化や部品の一体化・小型化を徹底することで快適な座り心地や耐久性を確保しながら軽量化を実現したシートフレームを採用しています。また、プラットフォームと合わせてレイアウトの見直しを行い、軽量化と高剛性・安全性を両立したフレーム構造としました。

リヤシートフレームはバックフレーム構造を見直しました。従来ではボルト固定であったバックロアヒンジ、バックロックストライカーをボディ溶接化することで、固定部品の廃止、補強部品の廃止による軽量化を実現しています。

#### フロントシートフレーム



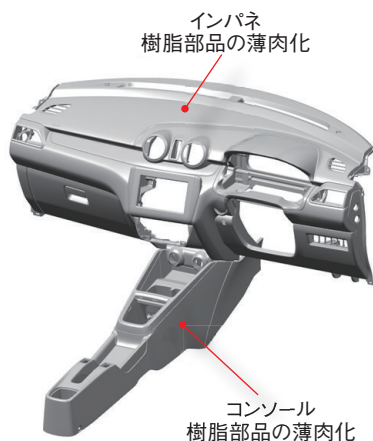
#### リヤシートフレーム



■ 超高張力鋼板(980MPa級) ■ 高張力鋼板

### 内装部品の軽量化

薄肉化や構造最適化によって、室内全体にわたり細部まで軽量化を徹底しました。また同時に、優れた快適性や静粛性を持った室内空間を実現しました。

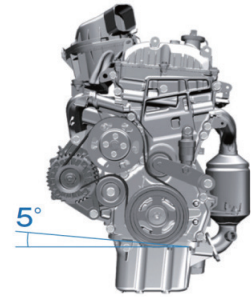


フロント、リヤドアトリム 樹脂部品の薄肉化



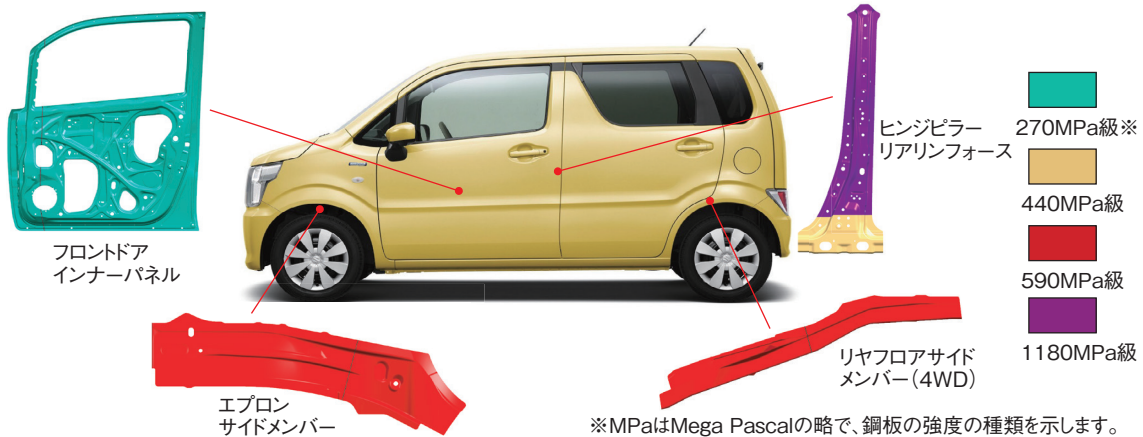
## エンジンの軽量化

K12C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パイプ一体化構造インテークマニホールドの採用やクランクシャフト、シリンダーブロック形状を変更し、約4%の軽量化を実現しました。



## ●テールードブランクの採用

テールードブランクとは、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。



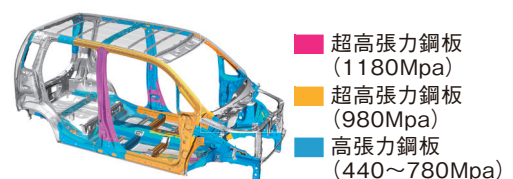
## ●高張力鋼板の採用拡大

強度に優れた高張力鋼板を採用することで、補強部品数を減らし、重量増加を抑え、かつ車体強度を上げています。2003年9月に発売した3代目ワゴンRから、TS\*:980MPaの超高張力鋼板の採用を開始し、2013年3月に発売したスペー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。2017年2月に発売したワゴンR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

## 高剛性、軽量ボディの証、ライトウエイトインデックスが4.16

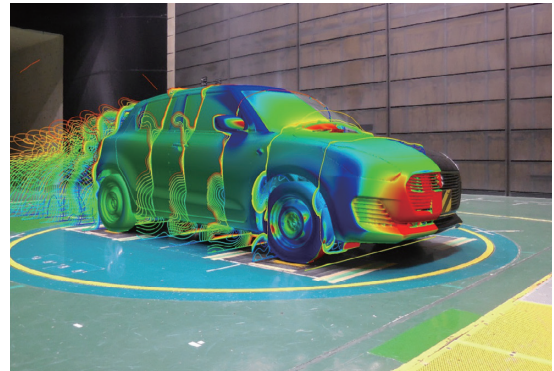
2017年2月に発売したワゴンRは軽量化と同時に高剛性化も達成。値が小さいほど高剛性で軽いボディであることを示す指数「Light Weight Index」において、先代ワゴンRに対して約17%の効率向上を実現しています。





## 空気抵抗の低減

スイフトはコンパクトできびきび走るイメージのデザインを重視しながら非常に優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、空力性能を徹底的に追求しました。特に、フロントはスムーズに流れを後ろに流し、リアでは、巻き込みを抑え、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ライク形状、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化しました。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。2016年度には、16機種中13機種に装着しました。



瞬間燃費/平均燃費/  
航続可能距離表示



### ●ステータスインフォメーションランプ等の採用

2016年度には、10機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。

#### ステータスインフォメーションランプ

燃費効率がよい運転の状態になるとメーターの照明がブルーからグリーンに、減速エネルギー回生時にはホワイトに変化します。

#### ハスラー



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

#### スイフトHYBRID SL, HYBRID SG



通常運転の状態  
ブルー  
燃費効率が良い状態  
グリーン  
減速エネルギー回生時  
ホワイト

### ●エコスコアの採用

2016年度には、10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]

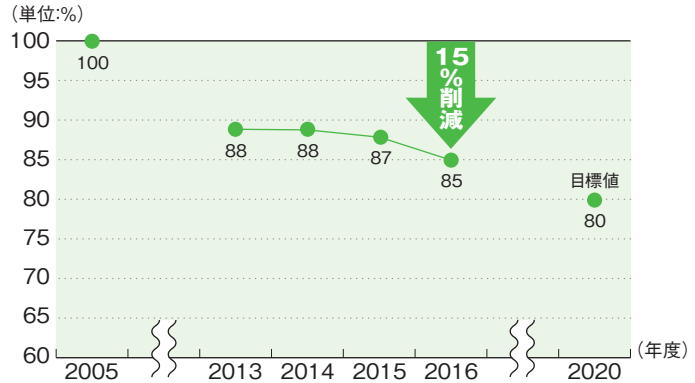
## 二輪車

### 燃費の向上

#### ●製品全体の取り組み

燃焼改善、フリクションロス低減、軽量化等を進め、燃費の向上に取り組んでいます。

#### グローバルにおける製品使用時CO<sub>2</sub>排出量削減率の推移



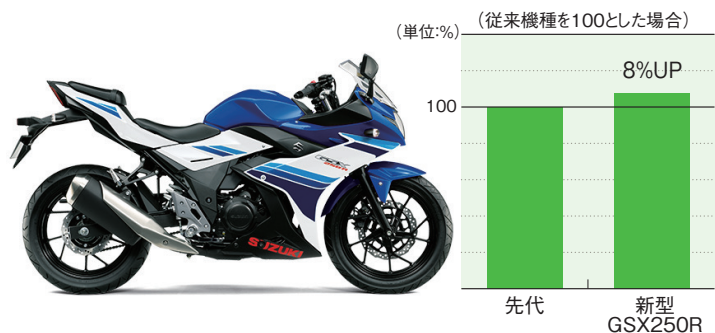
### エンジンの改良

#### ●製品事例の紹介

2017年4月に発売したGSX250Rは、水冷2気筒248ccエンジンを搭載し、燃焼改善・フリクションロス低減により、街乗りで多用する低中速の扱いやすさを重視した出力特性と優れた燃費性能を両立しました。

当社従来機種に対し、約8%\*の燃費向上を実現しました。

\*WMTCモード走行燃費値での比較。

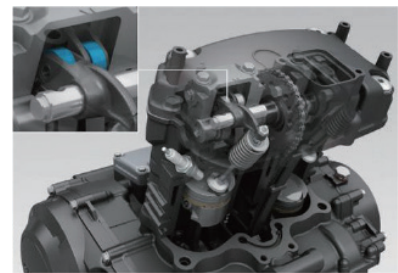


#### ローラーロッカーの採用

バルブプリーターに接触部分の抵抗を抑えたローラータイプのロッカーアームを採用。フリクションロスの低減を図りました。

#### ピストンリングの最適化

ピストンリングを見直し、低張力化によってエンジンのフリクションロスの低減に貢献しています。



#### シリンダー加工の最適化

シリンダのホーニング方法を最適化することで、シリンダー壁面のオイル保持性を向上。ピストン、ピストンリングとのフリクションロスの低減に貢献しています。

#### オイルポンプの最適化

オイルポンプを最適化することにより、フリクションロスを低減し、エンジン出力と燃費の向上に貢献しています。

#### プロジェクトタイプスパークプラグの採用

燃焼効率向上のためプロジェクトタイプ(突出し仕様)のスパークプラグを採用。スロットルバルブの低開度時におけるレスポンスを向上させると共に、燃費の向上にも貢献しています。

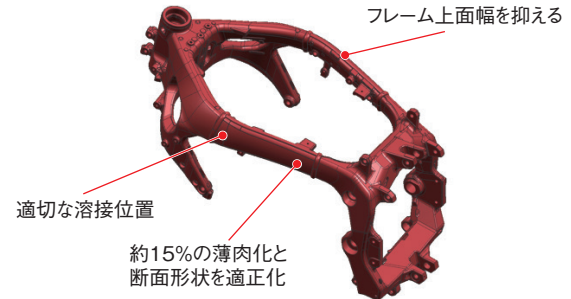
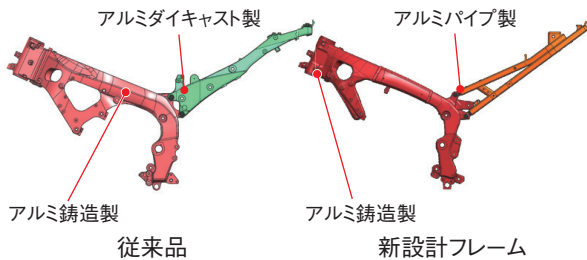


## 車体の軽量化

### ●フレームの改良

GSX-R1000/Rにおいてメインフレームは、肉厚および断面形状を適正化する事で、従来モデルのフレームと比較して約10%の軽量化を実現しました。また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高い生産性と耐久性を実現しました。剛性バランスを適正化し、最大幅を抑え、軽量・スリムな車体を実現しました。

シートレールは、アルミパイプ製へと製法を見直し、断面形状およびパイプラインを適正化する事で、従来モデルのアルミダイキャスト製シートレールと比較して約40%の軽量化を実現しました。



## 空気抵抗の低減

GSX-R1000/Rにおいて、風洞実験や流動解析により空気の流れを最適化する滑らかで流麗な外装部品形状とすると同時に前面投影面積を従来モデルに対し約5.5%小さくし、空気抵抗(CdA値)の約6%低減を実現しました。



## 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。2016年度までに、16機種に装着しています。



平均燃費計、瞬間燃費計

航続可能距離表示計

V-Strom650 多機能メーター

### ●エコドライブインジケータの採用

2016年度までに、3機種にエコドライブインジケータを採用しています。燃費がよい運転状態になると点灯します。

エコドライブの目安として、燃費の良いスロットルワークを促し、燃費の向上をサポートします。



バーグマン400 メーター

エコドライブ  
インジケータ

## 船外機

### 燃費の向上

スズキは地球温暖化の原因とされるCO<sub>2</sub>排出量の削減のため、燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組みました。

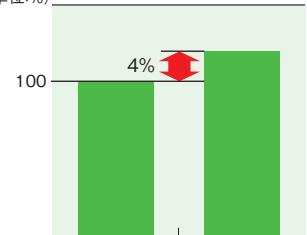
2016年度はリーンバーンシステムを採用した船外機「DF150AP / 175AP」の合計2機種を発売しました。

ベースエンジン総排気量2,867cm<sup>3</sup>の直列4気筒は変更せずに、セミダイレクト吸気システムによる吸気温度上昇の抑制、高圧縮比化、リーンバーン（希薄燃焼）システムなどの採用により、DF150APは従来機種と比較して最大4%の燃費向上を実現しました。

### 燃費の向上率(従来機種を100とした場合)



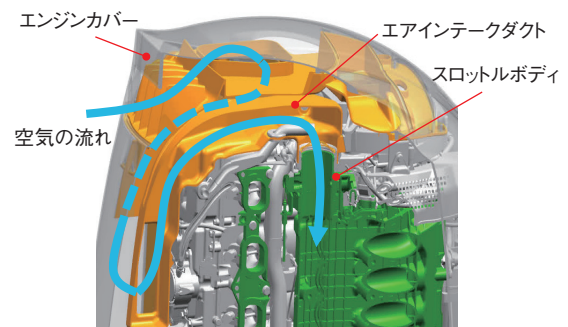
(単位:%)



DF150TG 新型DF150AP

### エンジンの改良

「DF150AP/175AP」はエンジンカバー外部の空気を、エアインテークダクトを通してスロットルボディまで導き、エンジン輻射熱による吸気温度上昇を抑制するセミダイレクト吸気を採用し、出力、燃費を向上しました。



## 【製品開発】次世代車両の開発

### 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」の開発を推進し、型式認定を受けた車両で公道走行を開始しました。

2016年2月に国土交通省が公布・施行した道路運送車両法の燃料電池二輪車に関する保安基準に基づき「バーグマン フューエルセル」の車両型式を申請し、2016年8月に型式認定を受けました。2017年3月に「バーグマン フューエルセル」のナンバープレートを取得し、公道走行を開始。静岡県と福岡県等に設置された水素ステーションを活用し、燃料電池二輪車の市場性の確認を実施中です。



バーグマン フューエルセル



空冷式燃料電池ユニット



浜松水素ステーション(移動式)での水素充填(2017年3月から実際の運用開始)

## 【設計・開発】フロン削減

### 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

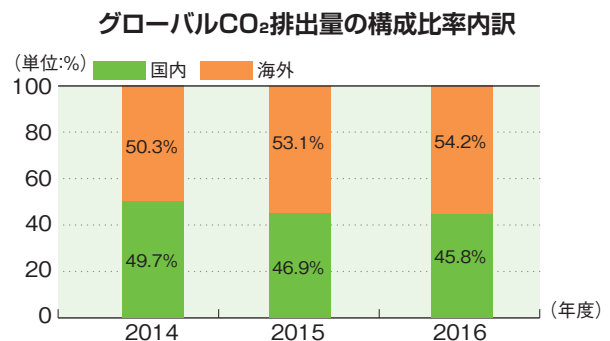
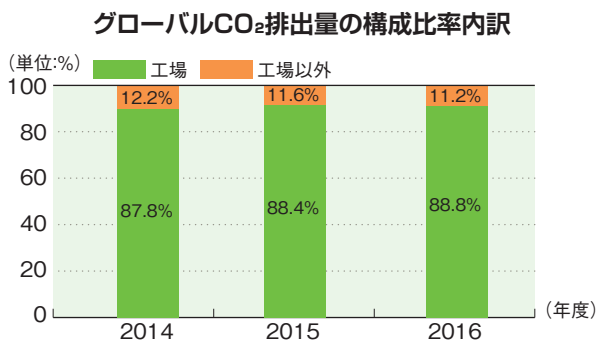
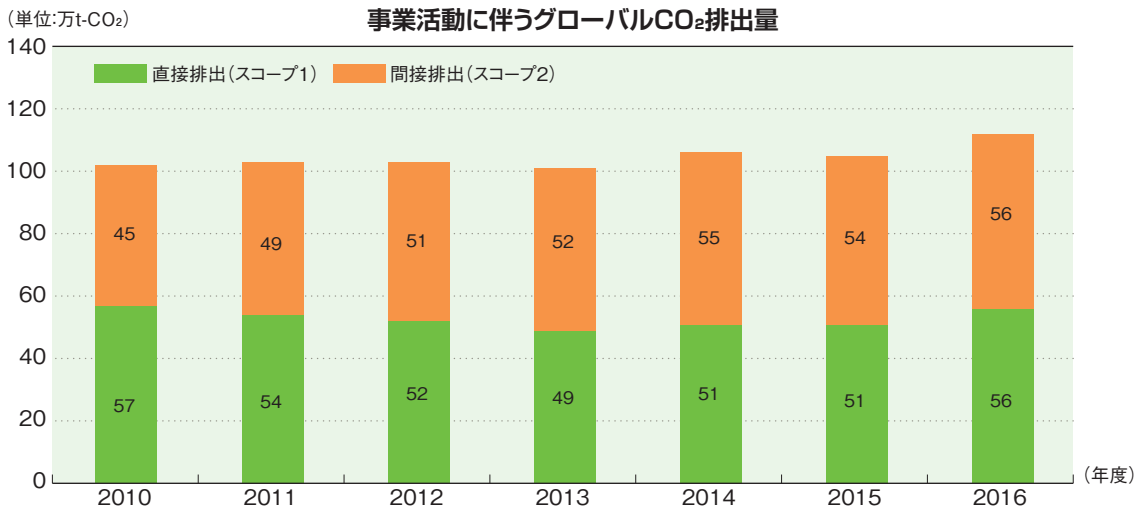
### 事業活動における温室効果ガス排出量

地球温暖化の抑制に向けて温室効果ガス削減のための新たな国際枠組み「パリ協定」が発効され、世界の平均気温上昇を「2℃未満」に抑える目標の達成を目指した温室効果ガス排出量低減の取り組みが、グローバルで各国政府や各企業により進められています。

スズキは事業活動に伴って排出する温室効果ガスを低減すべく、「スズキ環境計画2015」に基づきスズキの国内事業所(工場、実験施設、オフィス等)を対象にCO<sub>2</sub>排出量の削減に取り組んできました。

2016年度のスズキの子会社を含めたグローバルでの温室効果ガス排出量は、直接排出(スコープ1)で56万t-CO<sub>2</sub>、間接排出(スコープ2)で56万t-CO<sub>2</sub>、合計で112万t-CO<sub>2</sub>となりました。排出量を工場と工場以外(実験施設、オフィス、販売代理店など)に分けた場合、工場からの排出量は全体の88.8%(2016年度)を占めています。また、海外の排出量の比率は全体の54.2%(2016年度)となっています。

このためスズキは「スズキ環境計画2020」において、温室効果ガス排出量を削減していく上で、工場でのCO<sub>2</sub>排出量削減をグローバルで進めることが重要であると考え、引き続き改善に取り組んでいきます。



※1 算定範囲

スズキ(株)および国内製造・非製造子会社65社、海外製造・非製造子会社32社  
工場:スズキ(株) 6工場(湖西工場、相良工場、大須賀工場、磐田工場、豊川工場、高塚工場)  
および国内製造子会社4社(株スズキ部品製造、株スズキ部品富山、株スズキ部品秋田、株スニック)、海外製造子会社14社  
工場以外:スズキ(株)の上記工場を除く拠点および国内非製造子会社61社、海外非製造子会社18社

※2 CO<sub>2</sub>換算係数

電力は、国内は各電力会社公表値、海外はIEA(CO<sub>2</sub> Emissions From Fuel Combustion 2016 edition)の換算係数を使用  
電力以外はIPCC2006(2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories)の換算係数、都市ガスは供給会社の公表値を使用  
データ集計の見直しにより、過去のデータを一部訂正



## [生産・物流] 生産活動におけるCO<sub>2</sub>削減

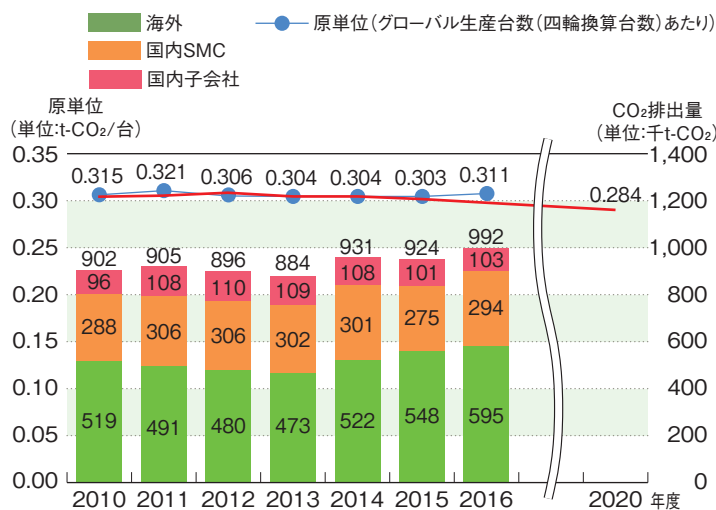
### グローバル生産台数あたりのCO<sub>2</sub>排出量

従来、CO<sub>2</sub>排出量の削減目標については、2005年度を基準年度とした国内事業所のCO<sub>2</sub>総排出量を2015年度に15%削減することとしていました(結果は16.9%削減と目標を達成しました。)が、2016年度以降は国内外のスズキグループ製造会社のグローバル生産台数(四輪換算台数)を原単位分母とし、2010年度を基準年度としたCO<sub>2</sub>総排出量原単位を2020年度までに10%削減することにしました。

2016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CO<sub>2</sub>総排出量は前年比5.6%増の397千t、海外グループ製造会社における2016年度のエネルギー起源のCO<sub>2</sub>総排出量は前年比8.6%増の595千tとなりました。また、グローバル生産台数(四輪換算台数)あたりのCO<sub>2</sub>総排出量は前年比2.6%増、2010年度比では1.3%減の0.311t/台となりました。

電力事情の悪いインドにおいては、工場で使用する電力の大半を自家発電により供給しており、CO<sub>2</sub>排出量の70%程度が発電設備からの排出となっています。しかし、発電燃料にCO<sub>2</sub>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、太陽光発電の稼働により、CO<sub>2</sub>排出量の低減に努めています。

グローバルな生産拠点のCO<sub>2</sub>排出量実績



工場別CO<sub>2</sub>排出量

工場	CO <sub>2</sub> 排出量 (千t-CO <sub>2</sub> )
高塚工場	7.0
磐田工場	47.1
湖西工場	88.9
豊川工場	9.3
大須賀工場	54.2
相良工場	87.1

**【集計対象範囲】**

スズキ: 高塚工場、磐田工場、湖西工場、豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場  
 国内グループ製造会社: スズキ部品製造(スズキ精密工場、遠州精工工場、スズキ部品浜松工場、スズキ部品富山、スズキ部品秋田、スニック(竜洋パイプ工場、竜洋シート工場、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、スズキ・モーター・グジャラート社(2016年度より) 3社5工場  
 インドネシア: スズキ・インドモビル・モーター社(チカラン2工場は2014年度より) 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  
 ハンガリー: マジャールスズキ社 1社1工場  
 スペイン: スズキスペイン社(2012年度まで) 1社1工場  
 パキスタン: パックスズキモーター社 1社2工場  
 ベトナム: ベトナムスズキ社 1社2工場  
 フィリピン: スズキフィリピン社 1社1工場  
 ミャンマー: スズキ・ミャンマー・モーター社 1社2工場  
 カンボジア: カンボジアスズキモーター社 1社1工場  
 アメリカ: スズキ・マニュファクチャリング・アメリカ社 1社1工場  
 マレーシア: スズキ・アッセンブラーズ・マレーシア社(2015年度まで) 1社1工場  
 コロンビア: スズキ・モーター・コロンビア社 1社1工場  
 燃料(都市ガスを除く)はIPCC\_2006ガイドライン、都市ガスは中部ガス公表値による  
 電力は、国内は温対法(電力会社公表値)、海外はIEA2016版2010~2014各年値による

## 工場の省エネ活動

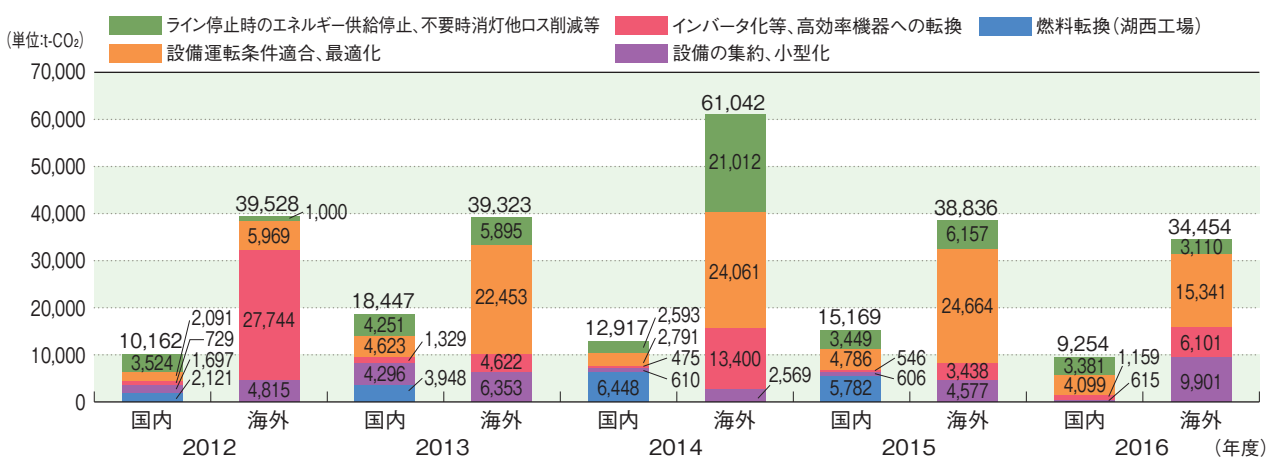
湖西組立工場の集約(3工場→2工場)、鋳造工程、機械加工工程の設備停止率の削減、蒸気の送気圧力の低減(0.58MPa→0.56MPa)などあらゆる工程で生産量に見合った工程への改造により、大きな省エネ効果をあげました。

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、トッピング機器(モーター、変圧器)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組み、毎年着実な成果を上げています。

※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。

### 国内工場・海外グループ製造会社の対策項目別CO<sub>2</sub>削減量



## 代替エネルギーの推進

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

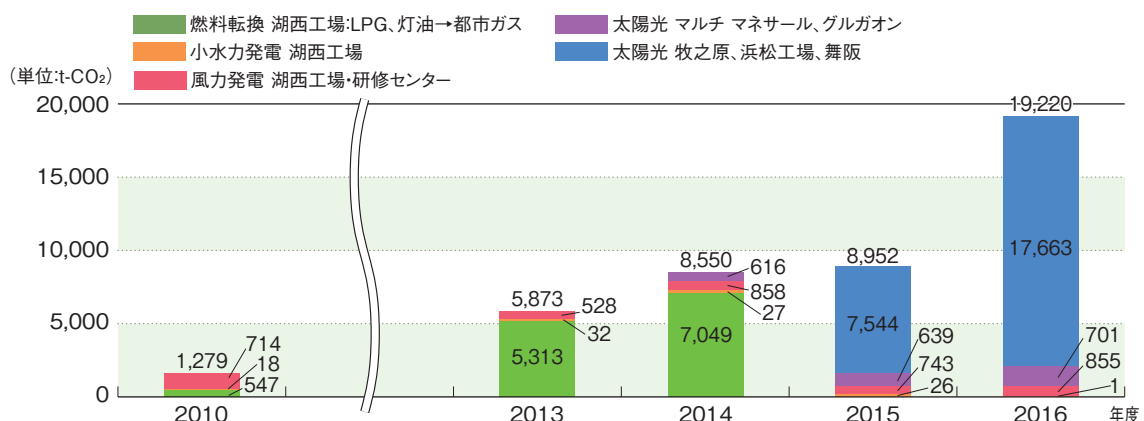
海外では、マルチスズキインディア社マネサール工場で2014年度より1MWの太陽光発電設備を運転しています。

今後も国内外を問わず、CO<sub>2</sub>排出量の少ない燃料への転換、自然エネルギーの利用等を進めます。

### 代替エネルギー発電量

発電設備	発電量(kWh)
風力発電(湖西工場・研修センター)	1,759,478
小水力発電(湖西工場)	1,689
太陽光発電 (マルチ マネサール、グルガオン)	1,500,950
太陽光発電(牧之原、浜松工場、舞阪)	36,343,948

### 代替エネルギーCO<sub>2</sub>削減量





## [生産・物流] 非生産活動におけるCO<sub>2</sub>削減活動

### データセンターにおける省エネの取り組み

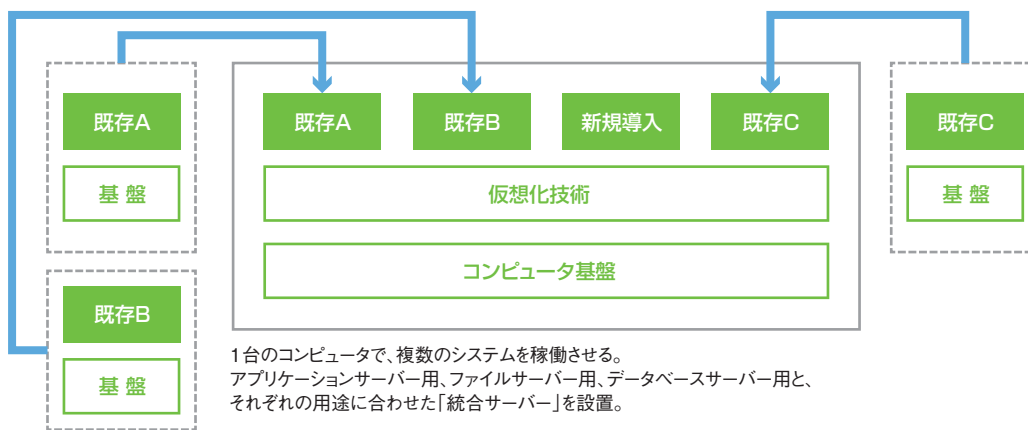
スズキでは、年々増加していくデータセンターの消費電力量を低減するため、下記のような取り組みを実施しています。

#### ●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、IT本部で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することで、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、2016年度の集約率は21.38%となりました。

この取り組みは今後も継続的に実施します。



#### ●センター共有型UPS※への移行

データセンターとして共有の大型UPSを保有している一方、各ラックにも小型UPSが搭載されているケースが多く、無駄に電力消費していることが判明しました。各ラックの小型UPSを全面的に撤去し、全てセンター共有型のUPSに集約することで、消費電力量の削減に向けて取り組んでいます。2016年度の集約率は41.0%となりました。

※UPS:Uninterruptible Power Supplyの略

#### ●タスクアンビエント空調の採用

昨今、サーバーは高密度化・高集積化しています。特にエンジニアリング系のサーバーにおいてその傾向は顕著です。当社では、CAE※サーバーのような高発熱体用のタスク型空調を配置し、従来の壁際に設置したパッケージ型空調と組み合わせることで、空調1台あたり消費電力量30%削減の省エネを目指しています。

※CAE:Computer Aided Engineering

#### ●その他の取り組み事項用

自治体や専門業者による省エネ診断を積極的に取り入れ、問題点を明確にしながら、より効果的な省エネ策の立案に取り組んでいます。

データセンター用の自動空調制御システムを導入すべく、検討を進めております。

## オフィスのCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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。

### ●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(CO<sub>2</sub>削減)を推進しています。

#### 【「内なるコストダウン」活動 行動基準(抜粋)】

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

### ●行動基準に係わる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。  
2016年度には、オフィス照明の約77%までLED化を進めました。



## [生産・物流] 販売活動等におけるCO<sub>2</sub>削減活動

### スズキグループ国内非製造子会社の省エネ活動

スズキグループの直営国内販売代理店<sup>※1</sup>と、非製造会社<sup>※2</sup>では、各社共通の目標を掲げ「LED照明の導入」、「空調機器の効率的な運転・節電」、「工場・事務所、屋外灯の節電」など、CO<sub>2</sub>削減に向けた活動を進めております。

#### 目標

地球温暖化の抑制に向け、節電や省エネ設備の導入などによる省エネ活動を積極的に推進する

※1 (株)スズキ自販東京、(株)スズキ自販浜松、(株)スズキ自販近畿、(株)スズキ二輪など54社  
※2 (株)スズキマリン、(株)スズキビジネス、スズキ輸送梱包(株)など7社

## [生産・物流] 国内輸送活動におけるCO<sub>2</sub>削減活動

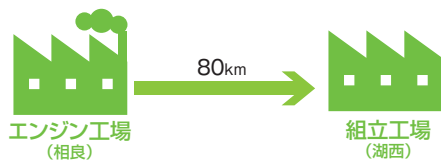
### 輸送ルート、荷姿の見直しなどによる輸送効率の向上

#### ●輸送距離の短縮(四輪エンジン・四輪車輸出)

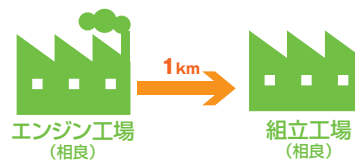
一部の小型四輪車について、2015年7月まで、相良エンジン工場で生産したエンジンを約80kmはなれた湖西組立工場まで輸送し組立てていました。

2015年8月からは、組立工程を湖西工場から相良工場へ移管し、エンジン生産と車両組立を相良工場内で行うことで、輸送距離を短縮しています。

2015年7月まで



2015年8月から



#### ●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。

#### ●輸送車両の燃費の向上、モーダルシフトの推進

スズキの国内向け四輪車輸送は、トラックによる陸上輸送と内航船による海上輸送の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配送車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、国内向けの完成車輸送の約3分の1を海上輸送が占めています。

引き続き、物流手段の見直しを随時行い、モーダルシフトなど輸送効率の改善を推進して参ります。



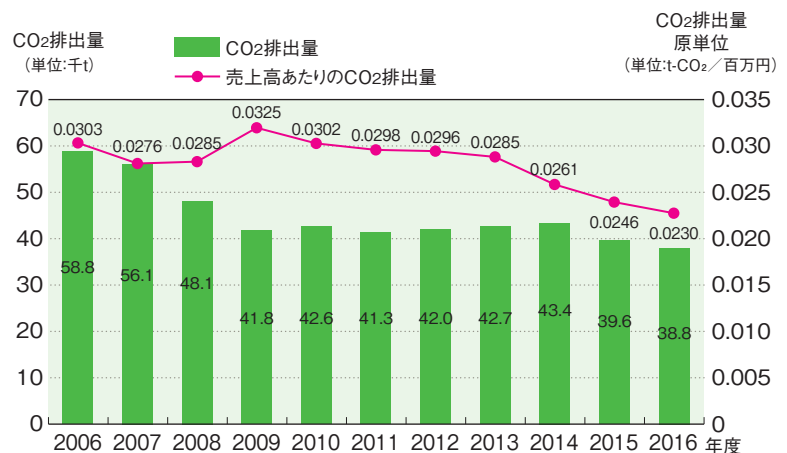
#### ●国内輸送におけるCO<sub>2</sub>削減活動

国内輸送におけるCO<sub>2</sub>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。

2016年度のCO<sub>2</sub>排出量は、2006年度に対し33%減、前年度に対し2%減となる38,800t-CO<sub>2</sub>となりました。

また、売上高あたりのCO<sub>2</sub>排出量原単位は、2006年度に対して24%の改善となりました。

国内輸送におけるCO<sub>2</sub>排出量の推移



## 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] 大気汚染の抑制

#### 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。2016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20機種40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	生産台数比率
2005年(平成17年)排出ガス規制適合車	8機種 13型式	17.1%
☆☆☆低排出ガス車 2005年(平成17年)排出ガス基準50%低減	3機種 3型式	0.5%
☆☆☆☆低排出ガス車 2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	20機種 40型式	82.4%

##### ●その他各国の排出ガス規制対応

実走行排ガス規制(Real Driving Emission)を含め、欧州は最新の欧州排出ガス規制Euro6に適合したクリーン排ガス車の市場投入を進めています。インド、中国でも最新規制に適合した車種を販売していると共に、2020年に予定されているBharat stage VI(インド)、国6(中国)などの次期排出ガス規制への開発を進めています。

##### ●触媒技術

世界中で厳しくなっている排出ガス規制に対応するために、冷機を含めた排出ガスの低減が不可欠です。エンジンからの排気ガスの低減と並行して排ガス浄化触媒の性能向上を進めてきました。触媒に使用する貴金属やレアアースの最適設計により、冷機性能に有効な貴金属を触媒の前方に集中するゾーンコート触媒を日本、欧州などの厳しい排出ガス規制に対して採用しています。また、冷機浄化性能に優れた薄壁・高セル触媒や高速走行時の浄化性能にも優れた六角セル触媒なども採用し、世界中の排出ガスのクリーン化に取り組んでいます。



##### ゾーンコート触媒

冷機時に多く排出される炭化水素の浄化性能に優れたパラジウム(Pd)を前方に集中させ、高速走行時の窒素酸化物の浄化に有効な白金(Pt)を後方に配置



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

車室内環境をより快適にするため、内装部品の材料、接着剤、塗装方法などを見直すことにより、VOC発生量の低減に取り組んでいます。2006年1月以降、国内で販売する全ての新型四輪車について、自動車業界の自主取組み※2の目標値である厚生労働省のVOC室内濃度指針値以下を達成しています。今年度は新型ワゴンR、新型スイフトについて達成しました。

また、濃度指針値のあるVOCの低減だけでなく、車室内の臭いについても目標値を設定し、車室内の臭気を少なくすることで、お客様にとって更に快適な車室内環境づくりに取り組んでいます。

### 2016年度 VOC室内濃度指針値以下を達成した機種例



ワゴンR

ワゴンR  
スティングレー

スイフト

- ※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。



ワゴンRスティングレーの車室内VOC測定の様子



ワゴンRスティングレーのサンプリングの様子

## 二輪車

### 排出ガスの低減

排出ガス低減技術として、触媒浄化性能向上に取り組み、平成28年国内排出ガス規制に対応しています。

#### 触媒改良(タンデムハニカム)

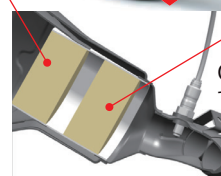
2017年5月より国内向け販売を開始しましたV-Strom650では、タンデムハニカムを採用しました。

これは、従来のシングルハニカムから、中央部分に空間部を設け、2個のハニカムを直列に配置したタンデム構造としたものであり、これにより、触媒浄化性能の向上を達成しています。

リヤ  
ハニカム

フロント  
ハニカム

O<sub>2</sub>  
センサ



## 船外機

### 排出ガスの低減

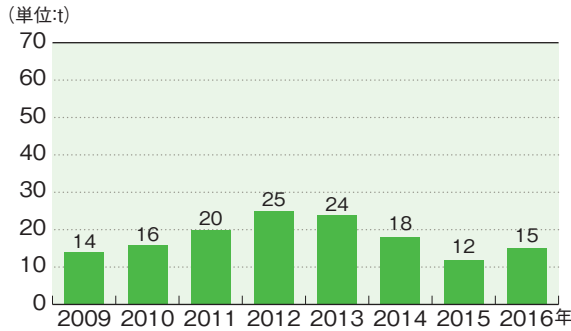
スズキの4ストローク船外機は、米国カリフォルニア州大気資源局(CARB)の2008年排出ガス規制値及び米国環境保護庁(EPA)の2次規制値、並びに(一社)日本マリン事業協会の2011年マリンエンジン排出ガス自主規制値(2次規制)をクリアしています。

工場

SOx・NOx排出量の管理

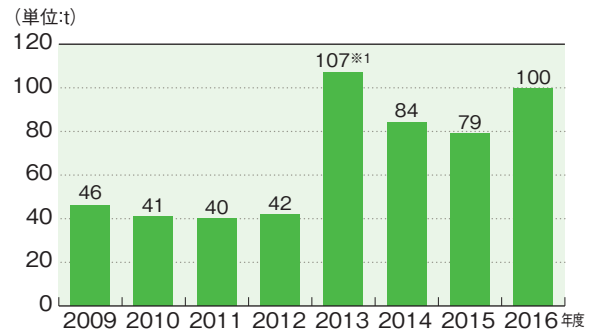
大気汚染を防止するため、ボイラー等から排出されるSOx(硫黄酸化物)とNOx(窒素酸化物)に対して規制値よりも厳しい自主基準値を定めて維持管理しています。2016年度は、産業廃棄物の増加により湖西工場焼却炉の稼働時間が増加し、SOx排出量が増加しました。また、湖西工場へエネルギー効率化のためにコージェネレーション発電機を導入したことでNOx排出量が増加しました。

SOx排出量※1



※1 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



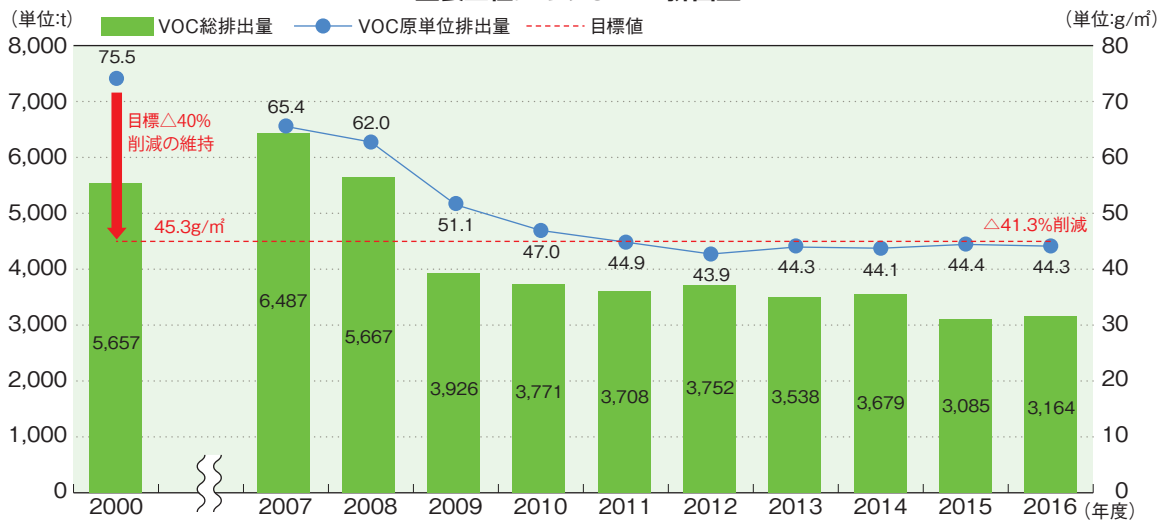
※1 大気汚染防止法の特定施設の増加により、2013年度以降はNOx排出量が増加しました。

塗装工程におけるVOCの低減

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。2016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総排出量は、3,164t/年となりました。2016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。



塗装工程におけるVOC排出量



【集計対象範囲】四輪車体、二輪、バンパーの各塗装工程がある国内工場(磐田工場、湖西工場、豊川工場、相良工場)

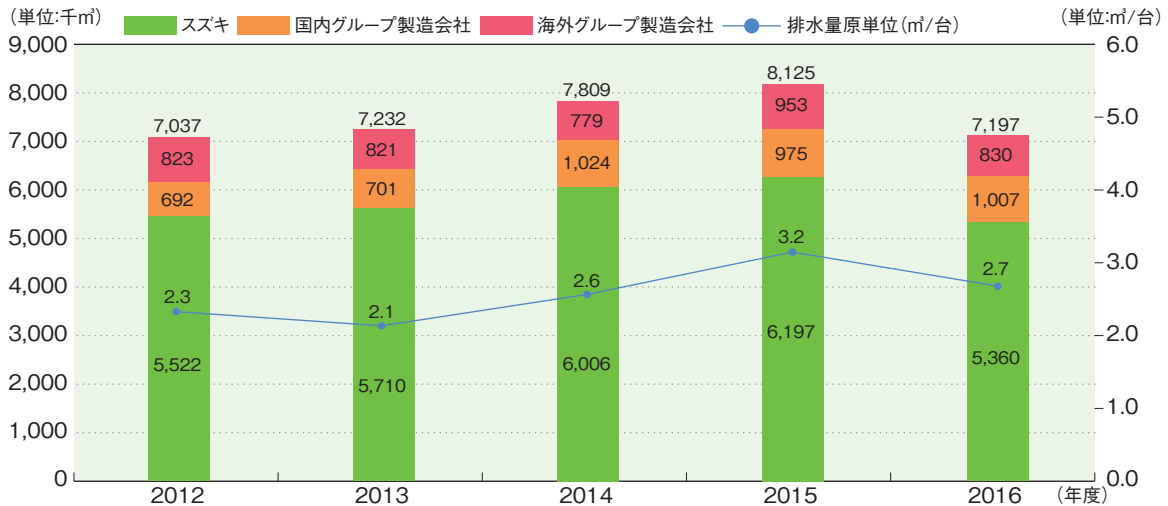


## 水質・土壌汚染の抑制

### 工場排水の浄化

工場から発生する生産排水及び生活排水は、自社の排水処理施設で浄化してから河川又は公共下水道に放流しています。放流にあたっては、法で定められる排水基準より厳しい自主基準値を設定して環境負荷低減に努めています。

国内・主要海外 生産工場の排水量の推移



【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  
 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、浜松工場)、(株)スズキ部品秋田、(株)スズキ部品富山、(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)  
 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3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3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  
 アメリカ:スズキ・マニュファクチャリング・アメリカ社 1社1工場  
 ハンガリー:マジャールスズキ社 1社1工場  
 マレーシア:スズキ・モーターサイクル・マレーシア社 1社1工場  
 フィリピン:スズキフィリピン社 1社1工場  
 パキスタン:バックスズキモーター社 1社1工場  
 カンボジア:カンボジアスズキモーター社 1社1工場  
 ベトナム:ベトナムスズキ社 1社2工場  
 コロンビア:スズキ・モーター・コロンビア社 1社1工場

### 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、スズキは、計量法における「濃度の環境計量証明事業所」の登録(平成6年度)を行っており、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

## 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・除去する取組みを行っています。2016年度は、国内工場で5件の土壌調査を実施しました。土壌汚染はいずれもありませんでした。また、国内グループで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。国内工場、国内グループ製造会社の全16事業所で完了しました。

### ●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。

## [設計・開発] 騒音低減

### 四輪車

## 騒音の低減

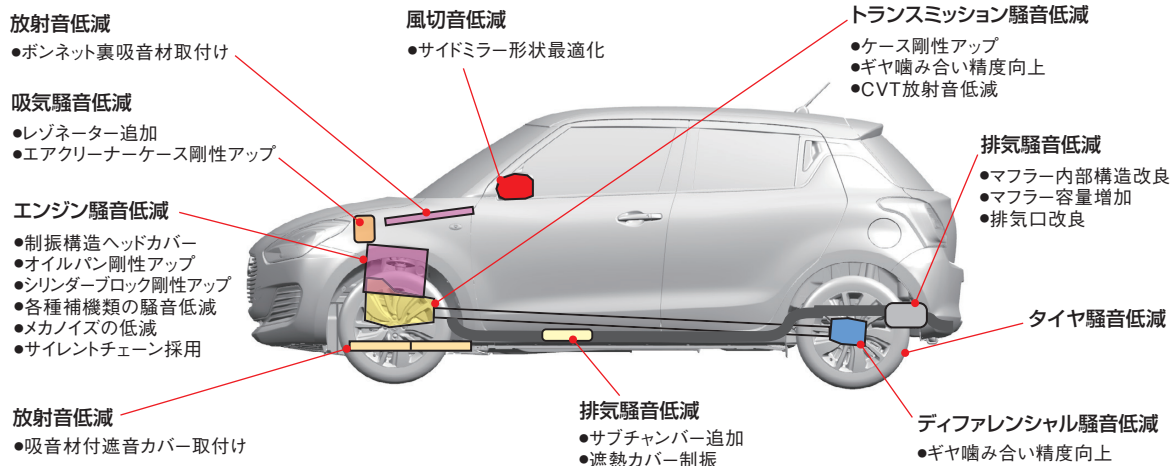
### ●車外騒音

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

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

また、2016年10月に新たに施行されました国内の車外騒音規制(R51-03)に対し、新型車の法規適合を完了させています。

### 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。

### 新型ワゴンRの静粛性対策事例

- ・エンジンマウント支持方式変更および液封エンジンマウントの採用
- ・軽量化ボディと防音・防振性能を両立させたボディ構造の改良
- ・高剛性ステアリングサポートの採用によるステアリング振動の低減
- ・吸音タイプの成型天井を採用
- ・ダッシュサイドパネル内に吸音パッドの採用
- ・カーペット裏に吸音材、フロアパネルに制振材を採用
- ・フェンダー内への遮音カバー装着



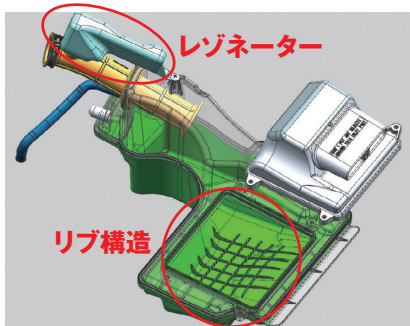
## 二輪車

### 騒音の低減

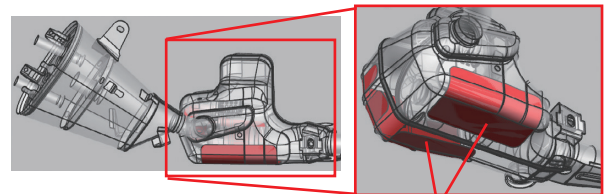
#### ●製品事例の紹介

騒音低減の取り組みとして、ジクサーにおける実施例を紹介します。

ジクサーでは、スタイリングや出力特性を維持しながら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しています。



① エアクリーターにおいては、十分な容積の確保とアウトレットパイプにレゾネーターを配置することで、吸気音の低減を図りました。またエアクリーター内壁の剛性確保のためにリブ構造とすることで、エアクリーター壁面からの放射音の低減を図りました。



② マフラーにおいては、十分な容積の確保することで排気音の低減を図りました。また、マフラー内壁にサスメッシュをスポット溶接にて配置することでマフラー壁面からの放射音の低減を図りました。

工場

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

[生産・製品] 化学物質の管理

新規購入物質

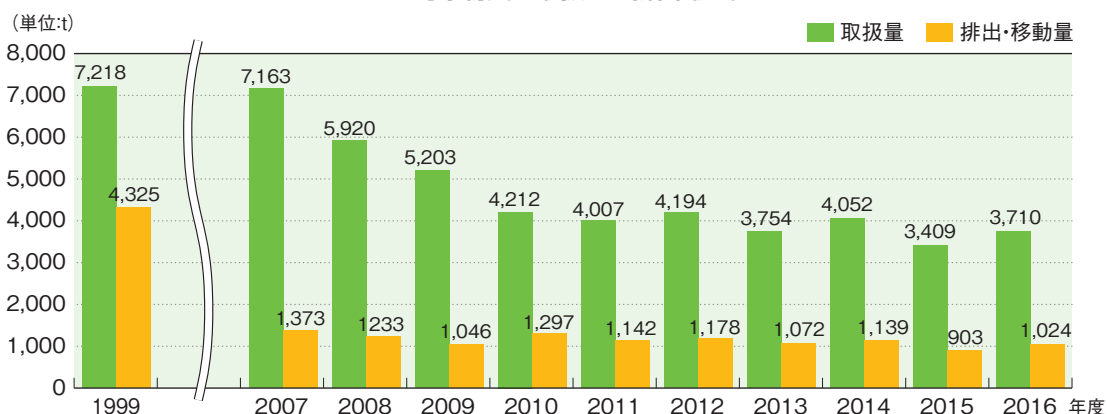
国内工場では塗料、油脂、洗浄剤等の原材料を新規に使用する場合は、その含有化学物質の有害性、使用量、使用方法及び保管方法等について、環境管理部門が審議し、使用可否を判定します。この際に得られた物質のデータはPRTR(環境汚染物質排出移動登録)のデータとして管理し、その後の使用量削減に向けての取り組み対象とします。また、原材料のSDS※は、最新情報を維持するよう管理しています。

※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。2016年度の年間排出・移動量は、1,024tとなりました。

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



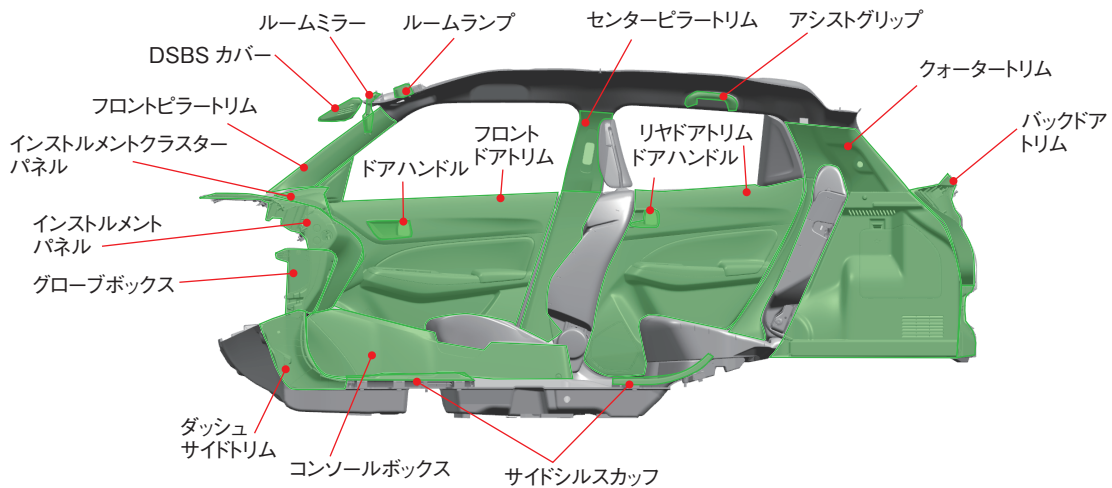




### リサイクルしやすい樹脂材料の使用

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:スイフト内装)

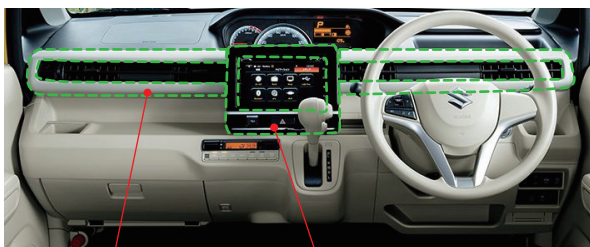


#### 部品名

ルームミラー & ルームランプ	ハウジング ステイ レンズ	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	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
DSBS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ーパネル 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	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・溶融しない樹脂材料。
- ※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材料。  
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(ワゴンR内装)



インパネカラーパネル      オーディオガーニッシュ

## 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\*材の採用を推進

「GSX-R1000/R」においては、下図の赤点線部分の外装樹脂16部品およびシート底板に、再利用可能な材料着色PP樹脂材を採用しています。また、外装樹脂部品全体としては、部品の薄肉化により従来モデルに対し約14%の軽量化を実現し、材料の使用重量の低減を行っています。「GSX-S750」においては、下図の赤点線部分の外装樹脂7部品およびシート底板に、再利用可能な材料着色PP樹脂材を採用しています。

\*PP: Polypropylene

#### GSX-R1000/R 材料着色PP樹脂部品の採用



#### GSX-S750 材料着色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-R1000/R」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-R1000/R 分解例



## 船外機

### 熱可塑性樹脂部品の採用拡大

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、分解が容易なタッピングスクリューの使用部位を増やすなど、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材料の使用箇所 (例:DF150AP外装)



四輪車

使用済み自動車・部品のリサイクル推進

●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<sup>\*1</sup>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<sup>\*\*2</sup>)・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。

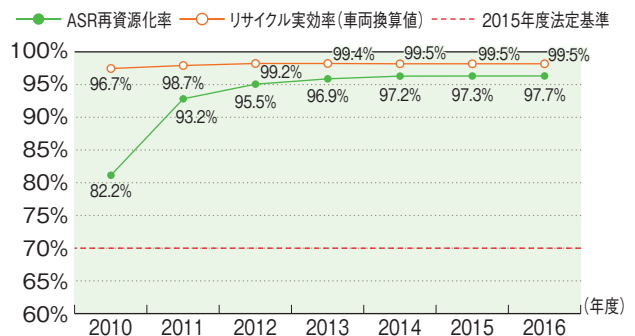
2016年度(2016年4月～2017年3月)は次の通り実施しました。

ASRの引き取りと再資源化

ASR再資源化率は97.7%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。また、車両換算したリサイクル実効率は99.5%<sup>\*\*3</sup>を達成しています。

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(2017年3月31日現在)で結成した自動車破碎残さリサイクル促進チーム「ART<sup>\*4</sup>」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。

ASR再資源化率とリサイクル実効率の推移(2010年度～2016年度)



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93.5%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83,816.7kg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作り、省資源化と資源の有効利用、廃棄物の削減、リサイクル費用の低減、安定的なりサイクル体制の構築に向け、継続して取り組んでいきます。

<sup>\*1</sup> 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

<sup>\*\*2</sup> Automobile Shredder Residue:自動車破碎残さ

<sup>\*\*3</sup> 解体・シュレッダー工程までで再資源化される比率約83%(2003/5合同会議報告書より引用)に残りのASR比率17%×ASR再資源化率97%を合算して算出

<sup>\*4</sup> Automobile shredder residue Recycling promotion Teamの略

2016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	50,600.3t/392,998台
	ASR引取重量	48,346.1t
	ASR再資源化率	97.7%
エアバッグ類	引取総重量／引取台数	68,389.4kg/234,442台
	再資源化重量	63,959.1kg
	エアバッグ類再資源化率	93.5%
フロン類	フロン類引取重量／引取台数	83,816.7kg/345,239台

〈収支〉

(単位:円)

払渡しを受けた預託金の総額	3,246,727,127
再資源化に要した費用の総額	2,774,202,105
収 支	472,525,022

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>

## 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CO<sub>2</sub>排出量を削減しました。

現在、回収したバンパーは、サイドデッキ インシュレーターカバー、フューエルフィルターホースカバーの他、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



キャリイ フューエルフィルターホースカバー



キャリイ 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、マイルドハイブリッド、ハイブリッド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、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、続けて、イグニス、スイフトも発売しました。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っています。

※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。



## 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)が中心となっており、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。

## 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資源化を目的に、国内二輪車メーカー他4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。

2016年度のリサイクル率は重量ベースで98.0%となり、「リサイクル率95%」の目標を達成しています。

詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

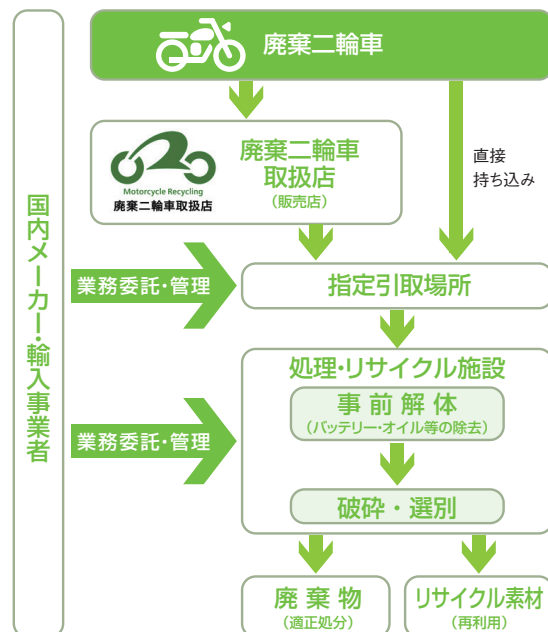
スズキ 二輪車リサイクル自主取り組みについて(詳細)

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

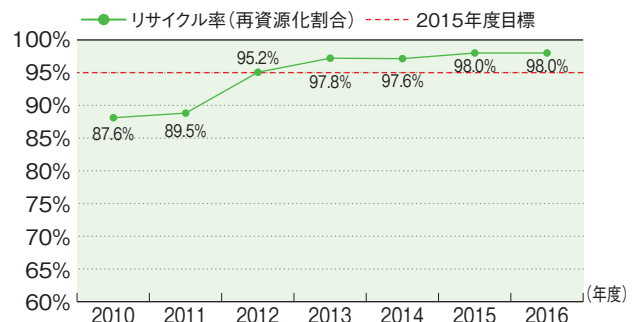
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

(二輪車リサイクルについて)

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



二輪車製品のリサイクル率推移(2010年度～2016年度)





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

本システムは国土交通省の実証実験で検証されており、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)

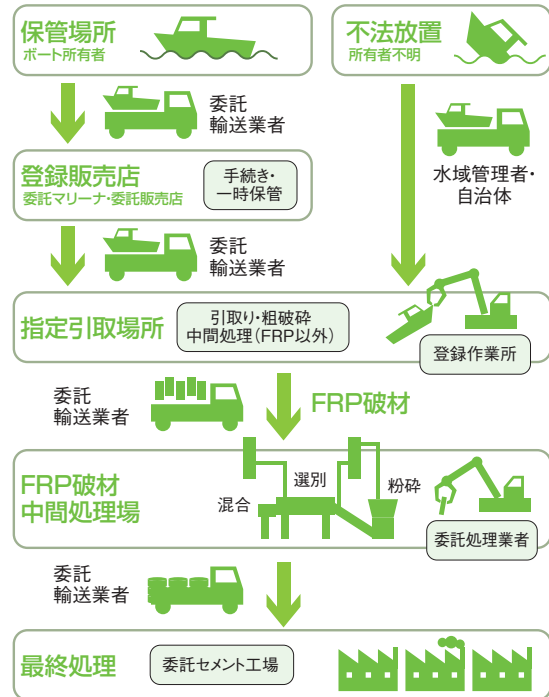
詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

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/marinelife/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>



### 補給・KD部品出荷用梱包資材の削減

#### ●リターナブル容器の利用<補給部品出荷用ダンボール等の梱包材重量削減>

補給部品の国内出荷用に、リターナブル容器の使用を進めています。2016年度は、全体の24%に使用し、約120t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部品出荷用使い捨て梱包材重量削減>

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。2016年度は、全体送付量の約61%に使用し、3,938tの使い捨てスチール材を削減しました。

今年度は、未導入仕向地に積極的に導入を進め、全体の80%を目標に活動しています。

また、樹脂トレイのリターナブル化も進めています。2016年度は、新たに、シリンダーブロック、シリンダーヘッド用を導入し、8.9tの使い捨てダンボールを削減しました。

#### ●廃棄資材の再利用

補給部品の輸送中の破損を防ぐため、工場で発生する廃材を再利用し、緩衝材を製作しています。2016年度は、約1.8tの廃ミラーマットを再利用しました。



廃ミラーマット

#### 廃ミラーマットの再利用



回収

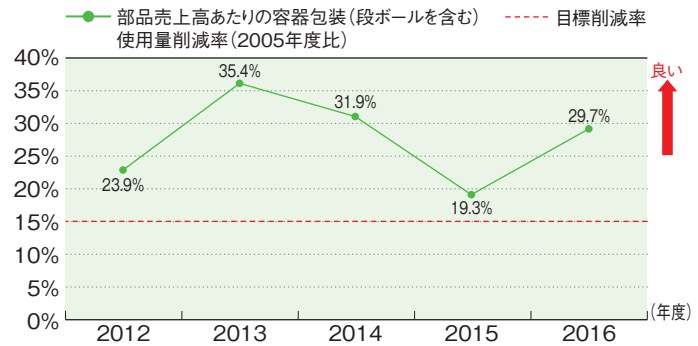


緩衝材として再利用

## 製品に使用される容器包装使用量の削減取り組みについて

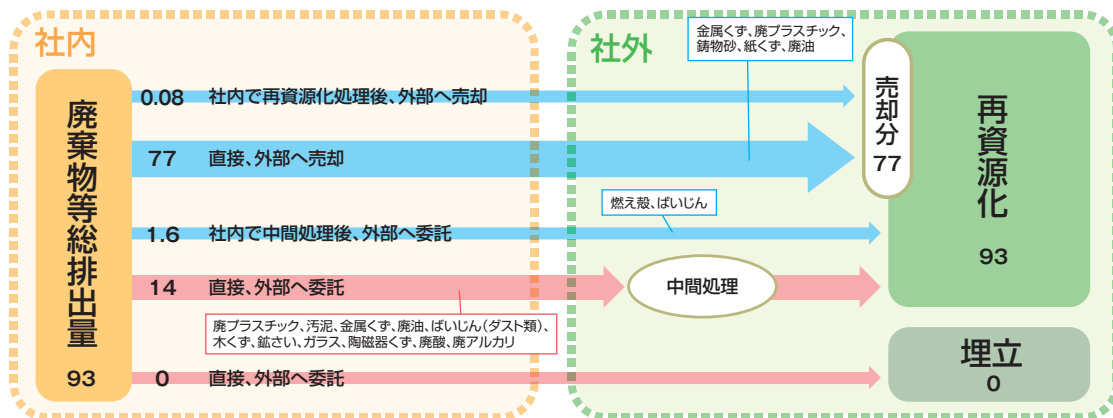
補給部品、用品、船外機等の梱包に使用される容器包装（段ボールを含む）使用量の削減に取り組んでいます。2016年度は、部品売上高あたりの容器包装（段ボールを含む）使用量を2005年度比29.7%削減しました。（2010年度以降、継続して目標削減率15%以上を達成）

容器包装（段ボールを含む）使用量削減率の推移（2012年度～2016年度）



## 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

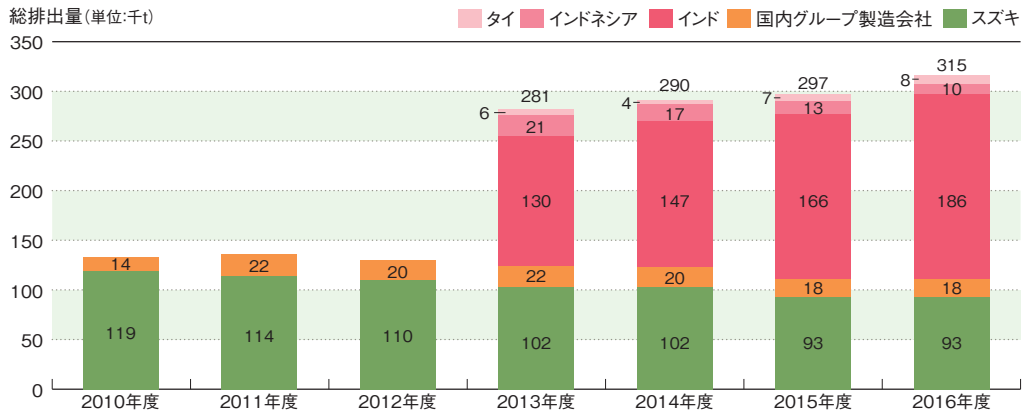
## 廃棄物削減

### ●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100%)となり、国内を含めたグローバルの廃棄物等総発生量\*は、315千tになりました。また、バーゼル条約で定められている有害廃棄物の輸出入はしていません。

※2013年度分より、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



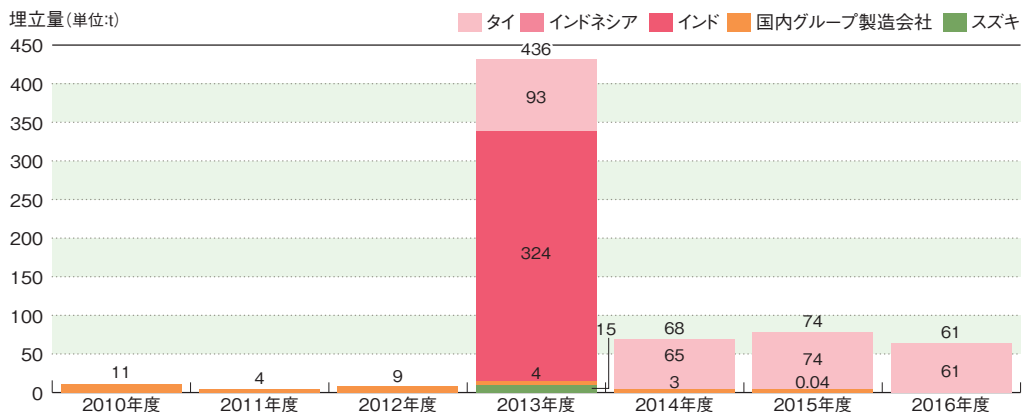
### ●埋立量の削減

スズキ及び国内グループ製造会社の埋立量は0t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、61t(前年比82.4%)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。また、国内グループ製造会社も、セメント原料化等のリサイクル活動を進めた結果、2015年度の0.04tを最後に、埋立量を0tにすることができました。

※1 ゼロレベル化の定義  
・国内工場+金型工場:埋立量が1990年度(24,675t)の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、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、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(電洋ハイブ工場、電洋シート工場、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、スズキ・モーター・グジャラート社 3社6工場  
インドネシア：スズキ・インド・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

## 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。

スズキ国内工場では2017年3月末までに累計527台のPCB廃棄物を処分しました。

## 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。2016年度は紙類を900tリサイクルしました。

### 紙類分別回収後の処理フロー図

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

## 水資源

### 水の使用量削減

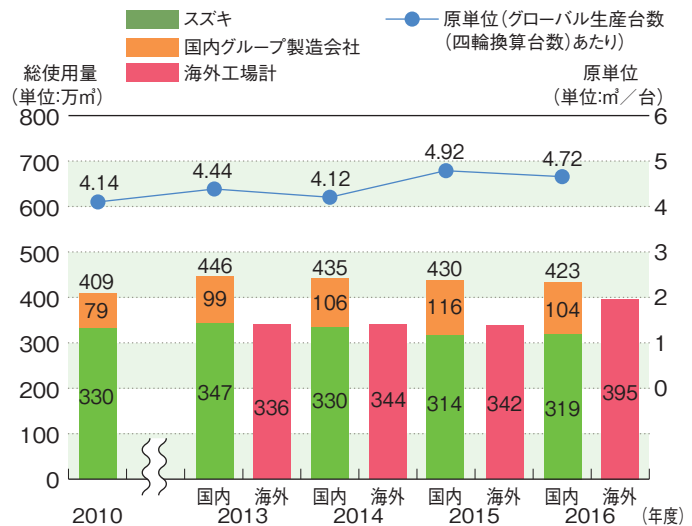
スズキグループでは、国内外工場の節水と排水再利用に取り組み、水使用量の削減に努めています。

具体的には、密閉式冷却塔の採用、小型空調機の空冷化、節水栓の採用、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のマルチ・スズキ・インドア社とスズキ・モーター・グジャラート社では、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(100%リサイクル)。

2016年度の国内のスズキ及びグループ製造会社における、水使用量は前年度比1.7%減少し、423万㎡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: 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)、スズキ部品富山、スズキ部品秋田、スニック(竜洋パイプ工場、竜洋シート工場、トリム工場、相良工場) 4社10工場  
 インド: マルチ・スズキ・インドア社、スズキ・モーターサイクル・インドア社、スズキ・モーター・グジャラート社(2016年度より) 3社5工場  
 インドネシア: スズキ・インドモビル・モーター社(チカラン2工場は2014年度より) 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  
 ハンガリー: マジャールスズキ社 1社1工場  
 スペイン: スズキスペイン社(2012年度まで) 1社1工場  
 パキスタン: パックスズキモーター社 1社2工場  
 ベトナム: ベトナムスズキ社 1社2工場  
 フィリピン: スズキフィリピン社 1社1工場  
 ミャンマー: スズキ・ミャンマー・モーター社 1社2工場  
 カンボジア: カンボジアスズキモーター社 1社1工場  
 アメリカ: スズキ・マニュファクチャリング・アメリカ社 1社1工場  
 マレーシア: スズキ・アッセンブラーズ・マレーシア社(2015年度まで) 1社1工場  
 コロンビア: スズキ・モーター・コロンビア社 1社1工場

### 事務所、従業員寮における節水の徹底

水の使用料を積極的に削減するため、トイレ、給湯室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、啓発活動に取り組んでいます。また、手洗いの自動水栓化、節水タイプの機器を導入する等、水使用量の削減に努めています。



## 環境経営の充実

事業活動における環境に配慮した取り組みをグループ全体で推進していくため、環境管理体制をグローバルで整備し、継続的に改善していきます。また、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。

### 環境マネジメントの強化

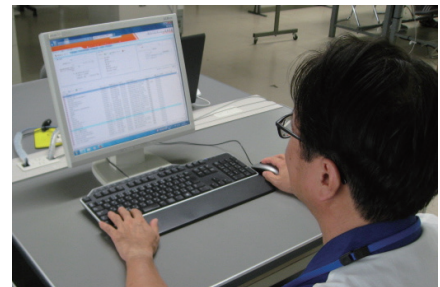
#### 環境負荷物質の管理

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。また、欧州の車両型式認証要件であるリサイクル可能率の算出も、本システムを利用して実施しています。

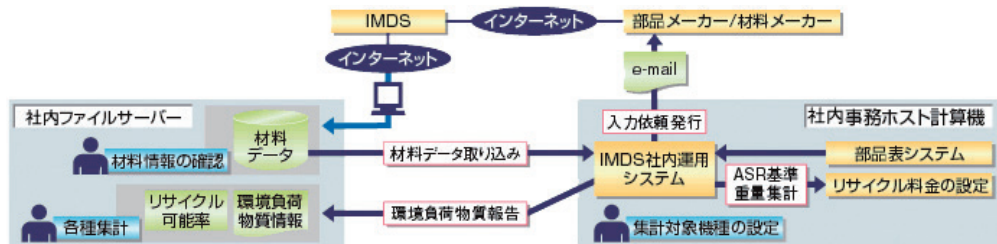
これまでスズキは、国内生産拠点で生産する製品や、ハンガリーのマジャールスズキ社の製品及び、インドのマルチ・スズキ・インド社の一部製品、タイのスズキ・モーター・タイランド社の一部製品、インドネシアのスズキ・インドモビル・モーター社の二輪車の一部製品など、本システムによる環境負荷物質に関する法規への適合確認を行ってきました。これらの取り組みによって、2016年度には四輪車、二輪車、船外機合わせて新たな18機種について、環境負荷物質に関する法規への適合確認を行いました。

今後は、インド国内販売の四輪車やインド生産の二輪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データの収集と集計



#### スズキグループにおけるアスベスト不使用の徹底強化

スズキの規格においてアスベストは全面使用禁止としていますが、この度新たに、「アスベスト管理規程」を新設し、全世界の生産拠点においてアスベスト不使用の徹底強化を図りました。海外より輸入するアスベスト含有の可能性のある製品 (ブレーキパットやガスケットなど) は、アスベスト非含有分析証明等により非含有が確認出来なければ、開発ステージの移行及び試作車の国内輸入等が出来ない仕組みとしました。

## 国内外の化学物質規制への対応

POPs条約により廃絶物質追加勧告されたデカブロモジフェニルエーテル(DecaBDE:臭素系難燃剤)やREACH規則(EU)で制限物質となるフタレート系可塑剤の非含有切替について、当社取引先と協力して取り組みを進めています。

国内においては、水銀汚染防止法への対応や労働安全衛生法改正による化学品(主にグリスやオイルなど)へのラベル表示の徹底などに取り組んでいます。

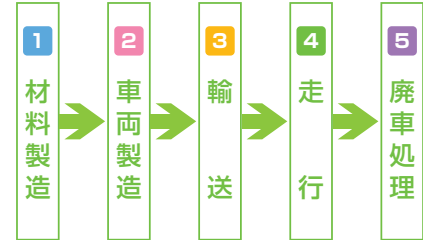
## 海外拠点における環境負荷物質管理体制構築の推進

海外主要生産拠点においては、2011年以降順次「グリーン調達ガイドライン」を制定・運用開始し、環境負荷物質管理体制の構築を推進しています。

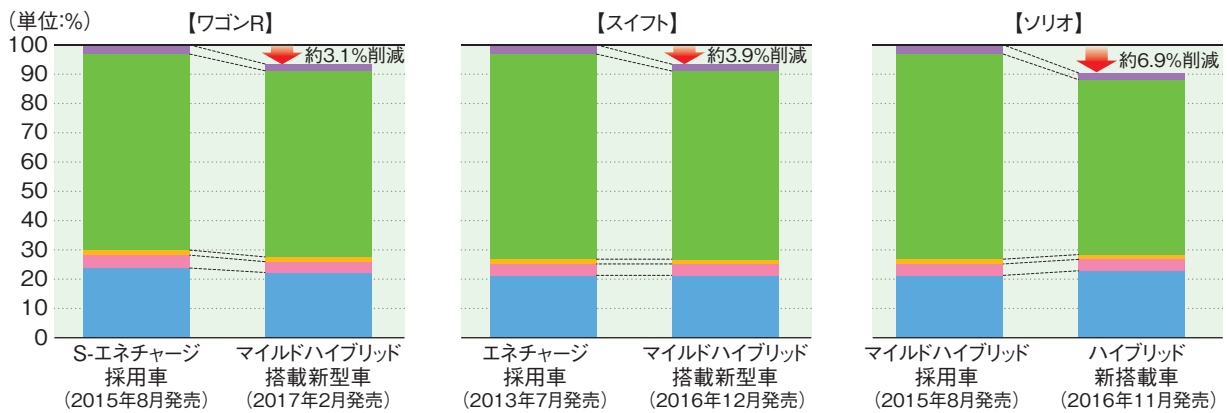
## LCA(ライフ・サイクル・アセスメント)

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



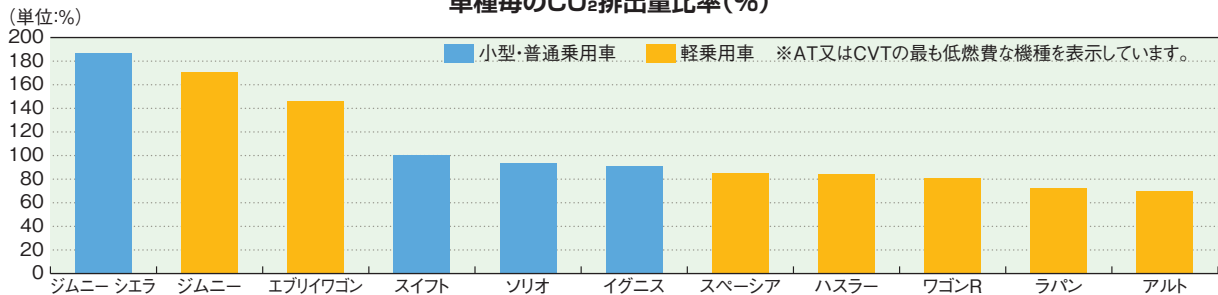
### 従来車と新型車のCO<sub>2</sub>排出量比率(%)



※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CO<sub>2</sub>排出量比率(%)



### 大気汚染物質の排出量比率(%)

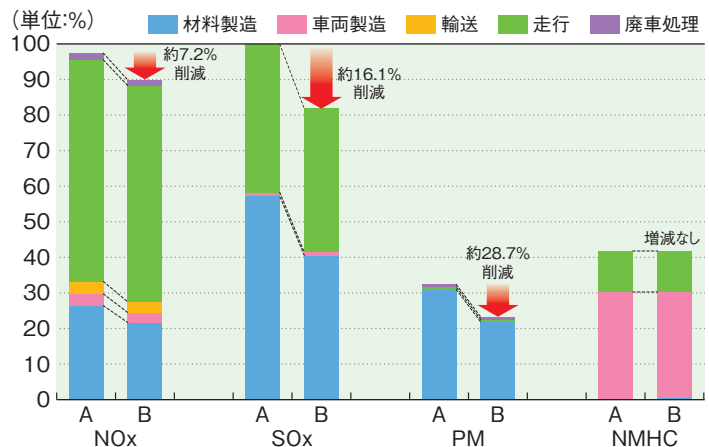
#### ●ワゴンRの実施結果

従来車のSOxを100%とした場合の比率



A:従来車(2015年8月発売) B:新型車(2017年2月発売)

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



## グリーン調達への推進

「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。(以後は新規、および既存のお取引先様へチェックシート提出を依頼しています。また量産部品ではお取引先様の50%以上が外部認証(ISO14001等)を取得しています。)

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>

## 環境コミュニケーションの拡充

### 生物多様性への取り組み

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

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

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

このガイドライン発表によって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人たちともコミュニケーションを図りながら、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に、経済界を中心とした幅広い事業者が自発的に生物多様性の保全と持続可能な利用に向けて取り組み、その情報を共有するパートナーシップ。

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

#### 【基本的考え方】

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

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

#### 【生物多様性の重点取り組み】

##### ・事業活動および製品における環境負荷の低減

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

##### ・環境コミュニケーションの推進

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



「エコキッズ体験塾2016」  
里山の水生生物観察会おちばの里親水公園



【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 地球温暖化や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、本社周辺の道路及び高塚地下道の清掃を行っており、2016年度までに活動150回を数え延べ参加人員11,141名、軽トラック64台分の可燃・不燃ごみを回収しました。

2017年、この活動が県から認められ、平成29年度河川・海岸、道路愛護団体等の知事表彰を受けました。

\*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、水があることで私たちの生活が成り立ち、また我々の船外機事業も成り立っていることに感謝し、船外機が使用される河川、海、湖などの清掃活動を社員自らが自主的に実施してきました。

1回目は2010年12月に浜松市の佐鳴湖で清掃活動を実施し、今年で7年目になります。

2回目からは、全世界に清掃活動を拡大し、CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGNとして海外代理店に呼びかけ、2016年度までに5回の世界清掃活動(本社清掃活動は6回)を実施致しました。

2016年度、本社では、浜松市の遠州灘海浜公園/中田島海岸(浜松市南区)で清掃活動を実施し85名の皆様に参加いただきました。また、国内の営業拠点や海外代理店でも実施いただき、国内の営業11拠点では91名の皆様に、海外代理店では23カ国1400名の皆様に参加いただきました。

2017年度も、第6回CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGNを6月～10月で計画し、既に日本では本社を含め12カ所で実施いたしました。海外では既に3カ国が実施し17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、世界各国で水辺の清掃活動による地域貢献をして参ります。



スリランカ



タイ



グアテマラ



日本

### ●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2回従業員やその家族により植樹・下草刈り作業、シイタケの菌打ち・収穫体験等の森林活動を行っています。

当活動は2016年度までの累計で26回(植樹10回、下草刈り16回)を行い、1,351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

### 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として参加を始めました。2016年度までに行った計4回の活動では、延べ178名が参加し、松など630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」での活動を通じて、森林保全・緑花活動を継続して行っていきます。



### 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。

同時にスズキは、イベントへの参加や農産物の販売を通じ、今後も自然を大切に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。



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。水源のかん養・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など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](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2016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(2016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 <sup>3</sup> /年	1,409 m <sup>3</sup> /年
②土砂流出防止への貢献	5,576 m <sup>3</sup> /年	51 m <sup>3</sup> /年
③二酸化炭素の吸収・固定への貢献	3,397.7 CO <sub>2</sub> トン/年	17.3 CO <sub>2</sub> トン/年

\*林野庁で採用している事業評価方法により換算しています

「下川テストコースの森」「法人の森林」合わせて以下の数値となります。

- ① ペットボトル(2ℓ) 7,877万本分
- ② 10tダンプ(5.5m<sup>3</sup>/台) 1,023台分
- ③ 1人が年間に排出するCO<sub>2</sub>(320kg/年) 10,672人分

## 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者への教育を中心に、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154名、エネルギー管理士37名、環境内部監査員97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5,312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2016年度の業務用連絡車の燃費は2015年度に比べて0.6km/L向上しました。

## ライトダウンキャンペーンへの参加

環境省主催「CO<sub>2</sub>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、2016年6月21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をさせていただきました。





## 環境イベントへの参加

### ●環境イベントへの参加

2016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
日中韓環境大臣会合	2016年4月26・27日	日本平	環境省、静岡県、静岡市
G7北九州エネルギー大臣会合	2016年5月1・2日	北九州市小倉	経済産業省、福岡県、北九州市
エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ2016	2016年5月14・15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2016(横浜)	2016年5月25～27日	パシフィコ横浜	公益社団法人 自動車技術会
人とくるまのテクノロジー展2016(名古屋)	2016年6月29日～7月1日	ポートメッセ名古屋	公益社団法人 自動車技術会
水素エネルギー普及啓発イベント	2016年10月28・29日	多摩六都科学館	東京都環境局



日中韓環境大臣会合



人とくるまのテクノロジー展2016(横浜)



人とくるまのテクノロジー展2016(名古屋)



エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ2016



燃料電池車のデモ走行  
G7北九州エネルギー大臣会合



水素エネルギー普及啓発イベント

## 地域交流会の実施

地域住民の方々との交流会を定期的の実施してご意見を承り、改善活動につなげています。2016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401回実施しました。



工場地域交流会

## 環境情報の開示

環境についての考え方や環境保全の取り組みを公開するため、冊子やWeb等で情報を発信しています。



Web



冊子版(ダイジェスト版)  
Web版(詳細版)

# CSRの取り組み

お客様とともに	68
お取引先様とともに	77
従業員とともに	79
株主・投資家の皆様とともに	87
地域社会とともに	92
国内工場・技術センターの取り組み	101
国内販売代理店の取り組み	107
海外グループ会社の取り組み	110
スズキの財団活動等	118



## お客様とともに

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

### お客様相談室

スズキお客様相談室には、年間で約12万件(2016年度実績)の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、お客様に安心と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、衝突被害軽減システムといった環境・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、安全・安心してご利用いただける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、適切なサポートを実施しています。

#### 利便性の向上

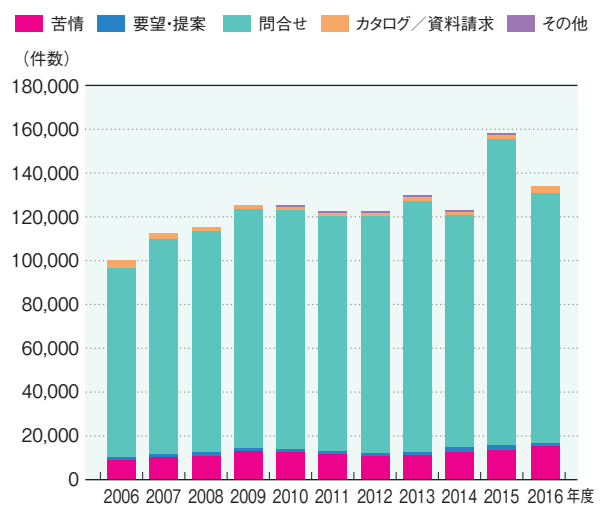
お客様からの多くのお申し出に対してスムーズに対応させていただくため、一般加入電話・携帯電話からのフリーダイヤル受付や、インターネットからの受付等、多様なメディア環境を整備するとともに、休日受付の実施等、利用しやすいお客様相談室を目指してアクセスの利便性の向上を図っています。

#### 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があります。

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。

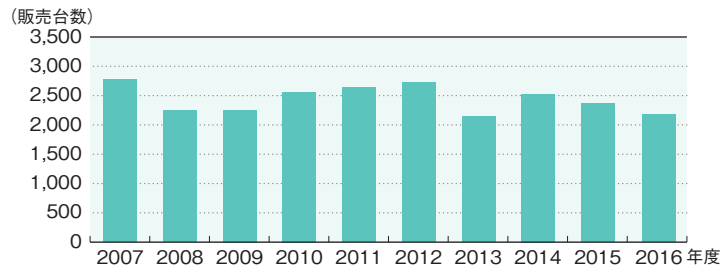
現在は「車いす移動車」、「昇降シート車」の2タイプ4車種を設定しています。目的や使用環境に合わせてお客様が選択しやすいように福祉車両の充実を図っています。

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電動車いすのラインナップを充実させています。

※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。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。



タウンカート

### モーターチェア

自操用標準形の電動車いすで、1974年に販売開始しました。この電動車いすは身体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」ご利用いただくため、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」を実施しています。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。

さらに、スズキは新規に電動車いすをご利用される方がより安全に運転をされるよう、安全利用のための冊子やDVDを配布し安全運転の啓発を進めています。



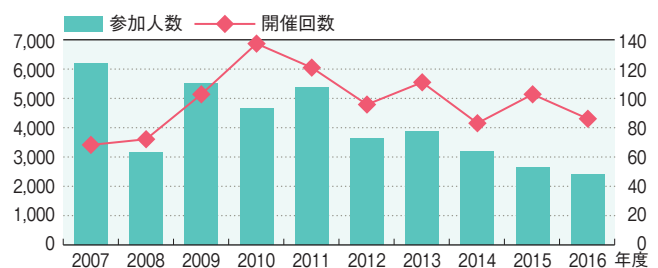
### 安全利用のための冊子・DVD 配布実績

	2014年度	2015年度	2016年度	3年間計
冊子	12,477冊	10,000冊	8,153冊	30,630冊
DVD	3,280枚	5,958枚	4,772枚	14,010枚

冊子及びDVDの内容は電動車いす安全普及協会のホームページでご覧いただけます。

<http://www.den-ankyo.org/>

### ユーザー安全運転講習会 開催実績の推移



### ●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、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、道路交通の安全に寄与することを目的としています。スズキは、電安協の会員として、電動車いすを安心して利用する活動を推進しています。

### ●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。

### 衝突被害軽減システムの商品展開

「万一の事故を1件でも減らしたい。」多くの人が乗る小さいクルマだからこそ、お客様がお求めやすい先進安全技術の装着車を1台でも多くお届けしたいと考え、技術開発と営業活動に取り組んでいます。

			デュアルセンサー ブレーキサポート	デュアルカメラ ブレーキサポート	レーダー ブレーキサポート	レーダー ブレーキサポートII
対象機種						
		ワゴンR/ ワゴンRステイングレー	スペースシア/ スペースシアカスタム	ラパン	エスクード	
						
		スイフト	ソリオ/ ソリオバンディット	ハスラー	パレノ	
						
						
						
						
衝突被害軽減システム	ブレーキ	自動ブレーキ機能	●	●	●	●
		ブレーキアシスト機能	●	●		●
	警報	警報機能	●	●		●
		警報ブレーキ機能		●		●
先進安全技術	誤発進抑制機能		●	●	●	
	車線逸脱警報機能		●	●		
	ふらつき警報機能		●	●		
	ハイビームアシスト機能		●			
	先行車発進お知らせ機能		●	●		
	エマージェンシーストップシグナル		●	●	●	●
	ESP		●	●	●	●

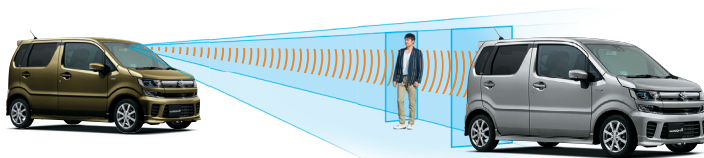
※対応車種・グレードについては、各車両カタログをご確認ください。





## 単眼カメラ+レーザーレーダーの強みを活かして危険を回避する 「デュアルセンサーブレーキサポート」

フロントガラスに設置した2つのセンサーで、前方の歩行者やクルマを検知。近距離や夜間の検知に優れたレーザーレーダーと、歩行者も認識する単眼カメラを組み合わせ、コンパクトなシステムを実現しました。自動ブレーキ機能や誤発進抑制機能など、6つのサポートで万一の危険を予防します。



単眼カメラ+レーザーレーダー認識イメージ

単眼カメラ+レーザーレーダー



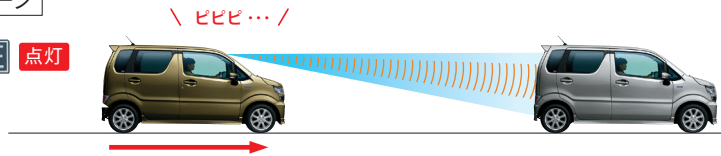
単眼カメラとレーザーレーダーがワイパー作動域にあるため、雨天時にも作動します。  
※著しく天候が悪い時(大雨、雪、霧など)は作動しない場合があります。

### 前方衝突警報機能

走行中、単眼カメラとレーザーレーダー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およびヘッドアップディスプレイ内の表示によって警報を発します。

作動イメージ

**BRAKE** 点灯  
+ ブザー



### 前方衝突被害軽減ブレーキアシスト機能

前方の車両や歩行者との衝突の可能性が高いと判断し、ドライバーが強くブレーキを踏むと、ブレーキアシストが作動して、ブレーキ制動力を高めめます。

**BRAKE** 点灯  
+ ブザー



### 自動ブレーキ機能

「このままでは衝突が避けられない」とシステムが判断した場合には、自動で強いブレーキをかけ、衝突の回避または衝突時の被害軽減を図ります。

**BRAKE** 点灯  
点滅  
+ ブザー



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、走行前に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ご確認ください。  
\*自動ブレーキ機能による車両停車後は、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「前進」の位置に入れて停車または徐行中(約10km/h以下)に、前方約4m以内の障害物を認識。誤ってアクセルを強く踏むと、エンジン出力を最長約5秒間制御して急発進・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・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。



表示



点滅



エンジン出力制御

※ブレーキをかけて車両を停止させる機能はありません。





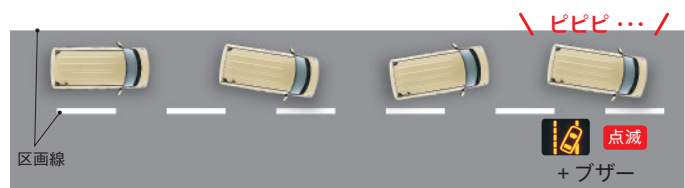
### 車線逸脱警報機能

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。



### ハイビームアシスト機能

ハイビーム/ロービームの切り替えをアシストして、ハイビームの使用機会を増やし、夜間の歩行者などの早期発見に貢献します。

■ハイビームで走行中、先行車・対向車のライトを検知すると



■先行車・対向車がなくなると



### 先行車発進お知らせ機能

シフトが「前進」または「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5m以上離れても、自車が停車し続けた時に、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。

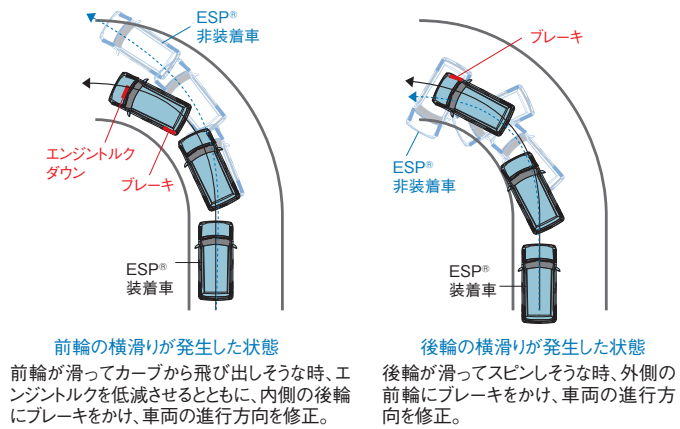




### ESP® [車両走行安定補助システム]

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。



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



<デュアルセンサーブレーキサポート・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・ハイビームアシスト機能について>

- 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。

<デュアルセンサー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なっているときは、作動しない場合があります。
- 詳しくは販売会社にお問い合わせください。

## TOPICS

### JNCAP予防安全性能アセスメントの最高ランク評価「ASV++(ダブルプラス)」を獲得

スズキは2016年度JNCAP※1 予防安全性能アセスメントで最高ランクの評価「ASV++※2」を獲得したモデルを続々と投入しています。

ステレオカメラ方式の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」を搭載した小型乗用車「イグニス」「ソリオ」、軽自動車「スペースア」「ハスラー」に加え、単眼カメラと赤外線レーザーレーダー方式の「デュアルセンサーブレーキサポート」を搭載した小型乗用車「スイフト」、軽自動車「ワゴンR」が、優れた予防安全技術を搭載した自動車として最高ランク評価を獲得しています。

JNCAP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※3)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。2016年度の評価対象は「前方車両に対する衝突被害軽減ブレーキ(AEBS※4)」、「車線はみ出し警報(LDWS※5)」、「後方視界情報(バックビューモニター)」、「前方の歩行者に対する衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)」の4項目で71点満点の評価点が与えられます。評価点の合計が12点を超える場合は「ASV+」として認定され、さらに46点を超えると「ASV++」に認定されます。

2016年度に当社が発売した乗用車(軽自動車+登録車)のうち、上記のブレーキサポートを含めた衝突被害軽減ブレーキ全体の搭載率は約6割となっています。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※6
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)	イグニス、ソリオ/ソリオバンディット スペースア/スペースアカスタム、ハスラー
	デュアルセンサーブレーキサポート(カメラ+レーザーレーダー方式)	スイフト ワゴンR/ワゴンR スティングレー



※1 Japan New Car Assessment Program

※2 Advanced Safety Vehicle ++

※3 National Agency for Automotive Safety and Victim's Aid

※4 Autonomous Emergency Braking System

※5 Lane Departure Warning System

※6 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」もしくは「デュアルセンサーブレーキサポート」及び「全方位モニター」を搭載したモデルが対象。

## 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

(一社)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。

(一財)全日本交通安全協会主催の「二輪車安全運転特別指導員育成講習会」や「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、(一社)日本自動車工業会等の業界団体と協力し、バイクの楽しさと交通安全をPRするイベントの開催等を行っています。



### 「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、2016年は7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、2016年は14回目の開催となりました。スズキはこのイベントに協力することで、二輪車に憧れものづくりを担う次世代の人材育成や、ツーリング企画、観光産業を通じた、二輪車愛好家を集う街づくりに貢献しています。



## 社内安全運転講習会

二輪車を製造・販売しているメーカーとして、新入社員や二輪通勤者、関連会社、代理店社員等を対象に、「二輪車安全運転講習会」を毎年定期的に行っており、2016年は2回実施しました。

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



## 「サンデーSRF※ in 竜洋」オフロード講習会の開催

オフロードモータースポーツの社会的普及の根おこし活動として、スズキのコンペティションモデルDR-Z50、RMシリーズをご購入頂いた、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。

2016年は、8回の開催で297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いきます。従来、主に各生産拠点ごとで進めてきた活動を、グローバルな最適購買に主軸を移し、世界中から競争力のある価格で部品を購入します。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います。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、「お取引先様CSRガイドライン」を策定し、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。

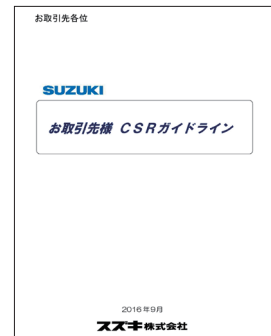
### ●スズキお取引先様CSRガイドライン

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。

<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/green/guideline/index.html>



### お取引先様CSRガイドライン(抜粋)

#### 1.安全・品質

- お客様のニーズに応える製品・サービスの提供
- 製品・サービスに関する適切な情報の提供
- 製品・サービスの安全確保
- 製品・サービスの品質確保

#### 3.環境

- 環境マネジメント
- 温室効果ガスの排出削減
- 大気・水・土壌等の環境汚染防止
- 省資源・廃棄物の削減
- 化学物質の管理

#### 2.人権・労働

- 差別撤廃
- 人権尊重
- 児童労働の禁止
- 強制労働の禁止
- 人権侵害などの原因となる紛争鉱物の不使用
- 賃金
- 労働時間
- 従業員との対話・協議
- 安全・健康な労働環境

#### 4.法令の遵守(コンプライアンス)

- 法令の遵守
- 競争法の遵守
- 腐敗の防止
- 反社会的勢力との関係の遮断
- 機密情報の管理・保護
- 輸出取引管理
- 知的財産の保護

#### 5.情報開示

- ステークホルダー(利害関係者)への情報開示

## 従業員とともに

スズキでは、「消費者(お客様)の立場になって価値ある製品を作ろう」の社是のもと、従業員一人ひとりが、自ら考え行動し、お客様の暮らしを豊かにする製品をご提供することを使命に活動しています。

会社は、従業員の雇用の安定を最優先に考え、かつ健全で働きやすい職場づくりのために、労働諸条件の改善に努め、従業員はお互いに協力し合い、「チームスズキ」の精神で、社会貢献できる人財になることを目指し、労使が一致団結して、清新な会社づくりを行っています。

さらに、従業員が「やる気」と「向上心」を持って、大きな未来へ挑戦していく企業風土を醸成するために、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。

従業員が安全・安心かつ  
健康に働ける職場づくり

高い目標に挑戦する人財を  
評価・支援する制度づくり

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。」～Make Safety as first priority.(Safety First)～

企業活動の根幹は「人」である。

その「人」を守る安全には、いかなる時にも、一番の優先順位を与えなければならない。

●「労災はすべて防ぐことができる。」～All accidents are preventable.～

管理者は、「労災は必ず防げる」という強い信念をもって、日々職場をリードしなければならない。

●「安全はみんなの責任である。」～Safety is everyone's responsibility.～

会社がやるべきことを行なうと共に、一人ひとりが、自分の身を自分で守る、責任ある行動をとらなければならない。

みんなが、ルールを守り、注意し合える職場風土を全員でつくろう。

### ●安全衛生管理体制

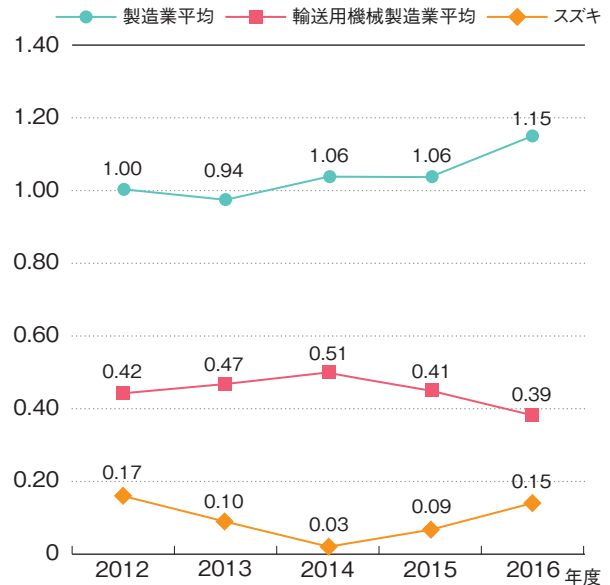
各事業所の代表と労働組合の代表が出席する「中央安全衛生委員会」を年2回開催し、全社の「労働安全」、「労働衛生」、「交通安全」に関する基本方針を決定しています。

また、中央安全衛生委員会による中央安全パトロールを年1回実施し、部門間のクロスチェックによる安全の横串活動により社内の安全意識を高めています。各事業所においては、部門安全衛生委員会を設置しており、中央安全衛生委員会の方針を元に各事業所にて日々、安全衛生活動に取り組んでおります。

### ●リスクアセスメント活動

スズキでは予防を中心とした安全先取り活動として「リスクアセスメント」を実施しています。作業におけるリスクを洗い出し、その対策を進めることで安全性の向上を図っています。2001年よりヒヤリ・ハット事例のリスクアセスメントを導入し、2013年より定常作業のリスクアセスメントに取り組んでいます。

災害度数率の推移



## 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、人間ドックと歯科検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に行っています。

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
- 若年層に対しては、入社年次に合わせたメンタルヘルスセルフケア教育を実施
- 新任役職者には、セルフケア教育に加え、ラインケア教育も合わせて実施

## 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
- 同乗や、ドライブレコーダーを使用した運転指導

## キャリアアップのための取り組み

困難な目標への挑戦こそ、自らを成長させる道であり、それこそがスズキのDNAと考えます。めまぐるしく変化する市場環境に対応する為、社員ひとり一人が高い目標を設定し、より高度な専門能力の修得に向け、挑戦していかなければなりません。スズキでは、このような個人のチャレンジ精神をバックアップする充実した人財育成を実施しています。

### 目標チャレンジ制度

業務の遂行にあたり、上司からの業務指示を受けるだけでなく、自らの業務について自主的に目標を設定し、チャレンジ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って今後半年間の目標を立てることで、努力目標が具体的に本人の仕事への意欲向上に繋がることに加え、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という効果が現われています。

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財育成を図るとともに、人事処遇のしなみを仕事、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

年1回、自らの仕事と能力を振り返ることで、自己の強み・弱みを再確認し、能力開発につなげるとともに、将来チャレンジしたい仕事や部門をキャリアプランとして描き、その内容を上司と人事部門に申告する制度です。申告内容は、人財育成と人財の適正配置の基礎資料として、活用しています。

### ローテーション制度

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、技術職、事務職、営業職の若手従業員については、入社10年間で全員他部門への異動を経験することを目標に掲げ、全社で異動計画を作成し、計画的な人財ローテーションを実施しています。

### 海外研修プログラム

2015年より、グローバル人財の育成を目的に、若手従業員を対象に、海外の関係会社への「2年間の研修ローテーション」と「6ヶ月間の短期海外駐在」を実施しています。

### 語学力向上プログラム

従業員の語学力の向上を目的に、入社から7年目までの若手従業員については、各自がTOEICの目標点数を設定し、受験料は会社負担で、毎年TOEICを受験できる仕組みを導入しています。

また、就業前と終業後に、社内に外部講師を招き、英語・スペイン語・中国語・タイ語・インドネシア語などの語学セミナーを開講するとともに、社外の教育機関が主催する通信教育講座を斡旋し、語学力の向上を支援しています。なお、修了者には費用の一部を会社が助成しています。2016年度は699名が受講しました。



## 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おり、2016年度は179名が利用しました。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。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。

		2014年	2015年	2016年
育児短時間 利用者数	男	1	2	3
	女	125	160	176
	計	126	162	179
育児休職 利用者数	男	1	2	8
	女	65	72	60
	計	66	74	68
育児休職 復職率	男	100.0%	100.0%	100.0%
	女	98.5%	100.0%	90.0%
	計	98.5%	100.0%	91.2%
介護休職 利用者数	男	1	2	4
	女	2	0	2
	計	3	2	6
介護休職 復職率	男	100.0%	100.0%	25.0%
	女	0.0%	-	100.0%
	計	33.3%	100.0%	50.0%

### 育児・介護休職制度

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、様々な休職制度を用意しており、男女を問わず多くの従業員が利用しています(2016年度は74名がこの制度を利用しました)。

産前産後休暇を取得したのち、生まれた子供が1歳になる日(誕生日)の前日まで取得できる育児休職は、その子供が保育園に入所できない等の理由がある場合には、その期間を、6ヶ月延長可能です。

家族の介護等で休業を行う場合は、対象家族一人につき通算365日まで介護休職が取得できます。また、有給休暇とは別に、親や子供の介護をする場合に利用できる傷病・介護休暇制度を、2015年4月より導入しています。

## 再雇用制度

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

## 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。

また、精神科医・臨床心理士による『心の相談室』も開設しています。

## 少子化対策

ますます進む少子化社会の中で、仕事と育児を両立して頑張っている従業員を積極的に支援しています。

例えば、上記育児短時間勤務制度の導入や、6歳までの子供を対象とした「子育て支援手当」を2015年4月から支給しています。

また、日々の育児においては突発的に対応せざるを得ない事もあることから、1年間に40回まで半日有給休暇を使用できるようにしています。

## 障がい者雇用

人事部内に障がい者雇用の専任担当者を配置し、定期的に個別面談を実施しているほか、職場にも障害者職業生活相談員を置き、障がいを持つ従業員の悩みや問題のケアを行うなど、長く安心して働くことができる環境づくりに取り組んでいます。

### ● 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。2017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49名となり、指導者と一体となってスズキ本社内事務所、従業員寮、関連施設の清掃業務、社内の文房具管理業務及び農園作業に携わっています。

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 82名(うち障がい者49名)



## 女性活躍推進の取り組み

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。

## ダイバーシティ(人材の多様性)

スズキでは、女性や高齢者、外国人等様々な人財を、部門を問わず活用しています。多様性の更なる促進のため、役職昇進については男性・女性の区別なく、個々の業績や能力等を考慮した上で決定しています。また、外国人についても日本人と同様の基準にて採用しています。

今後も多様な人財が活躍できるよう、働きやすい環境づくりに取り組んでまいります。

		2014年	2015年	2016年
従業員	男	13,347	13,467	13,603
	女	1,404	1,465	1,535
	計	14,751	14,932	15,138
管理職 (内数)	男	1,216	1,507	1,280
	女	5	7	11
	計	1,221	1,514	1,291
障がい者雇用率		2.09%	2.08%	2.04%
新規採用	男	496	532	674
	女	75	103	120
	計	571	635	794
うち 大卒以上	男	425	412	523
	女	37	60	62
	計	462	472	585
離職率		4.3%	4.1%	3.8%

## 社内教育システム

スズキでは、教育担当部門である「スズキ塾」において、階層別教育をはじめとする全社横断的な教育を行うとともに、技術・生産部門などと連携し、業務遂行上必要となる知識・技術を習得する職能別（専門）教育を実施しており、2016年度はのべ47,000人が受講いたしました。

また、社内教育の実施にあたっては、社是に示された理念に基づき、従業員の職務遂行能力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に取り組んでおり、特に階層別教育においては、「若手社員の能力向上」「各階層でのリーダー育成」および「経営層の計画的育成」のための教育を重点的に実施しています。

### ①若手社員の能力向上研修実施

- ・入社2年目～7年目までの若手社員に対して、毎年入社年次別研修を実施

### ②経営層を計画的に育成するための選抜研修

- 若手係長対象研修
  - ・会社の経営課題を議論し、経営トップに上申する「係長リーダー研修」
  - ・英語でのコミュニケーションを主とした「グローバルリーダー研修」
- 管理職対象の選抜研修
  - ・経営者として必要な「リーダーシップ」「組織マネジメント」などを学ぶ「経営幹部研修」



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)	新任部長研修	管理職 マネジメント力 向上研修		OJT	通信教育	語学セミナー	
	経営幹部育成研修						
	ライン部長研修						
	ライン課長研修						
	管理職3年目研修						
	新任管理職研修・新任専門職研修						
係長 組長	係長リーダー研修	係長 マネジメント 基礎研修	社外 研修	専門 研修	通信教育	語学セミナー	
	グローバルリーダー研修						
	ライン係長フォロー研修						
	新任ライン係長研修						
	係長3年目研修						組長3年目研修
	係長2年目研修						
	新任係長研修						新任組長研修
班長	チームリーダーフォロー研修	社外 研修	専門 研修	OJT	通信教育	語学セミナー	
	新任チームリーダー研修						班長3年目研修
							新任班長研修
	入社7年目研修						
	入社6年目研修						中堅社員研修
	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							
新入社員	実習(生産・製品)						
	新入社員基礎研修						



## 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、企業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で議論しながら、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。

2016年度末時点の組合員数は15,987名で、管理職や労働協約で定めた非組合員を除いた正規従業員の組織率は100%です。

### 従業員とのコミュニケーション

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

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

	開催頻度
中央労使協議会	月1回

### 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6万3千人の従業員が創造性豊かに生き活きとして働く開闊な職場風土と、安定した労使関係を構築できるよう、取り組んでいます。

#### ● マルチ・スズキ・インド社での取り組み

マルチ・スズキ社では労使協力して会社を発展させるため、話し合いに基づく良好な労使関係の構築に努めています。労働組合と社長、工場長、人事部長ほか管理職とのミーティングを定期的実施するなど、労使間の相互コミュニケーション強化に継続して取り組んでいます。また、会社と従業員との結束を強めるために、従業員の家族による職場見学会、スポーツ大会、ファミリーデーなど、労使一体となった交流イベントを定期的開催しています。

マルチ・スズキ社では、インド国内の法令に沿って、独立した労働組合が各工場に組織されています。労働条件の大幅な改定などの重要事項については、労働組合代表との間で十分な協議を行うこととしています。そうした改定は全ての従業員に直接伝えられ、さらに労働組合の代表を通じても伝えられます。

	開催頻度
社長と部門長とのミーティング	年4回
社長と労働組合とのミーティング	月1回
生産・人事担当役員と 組長・班長とのミーティング	随時
人事部長と従業員(見習含む) との職場ミーティング	週1回



労使ミーティングの様子



従業員の家族による職場見学会(工場見学会)



ファミリーデー

# 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。

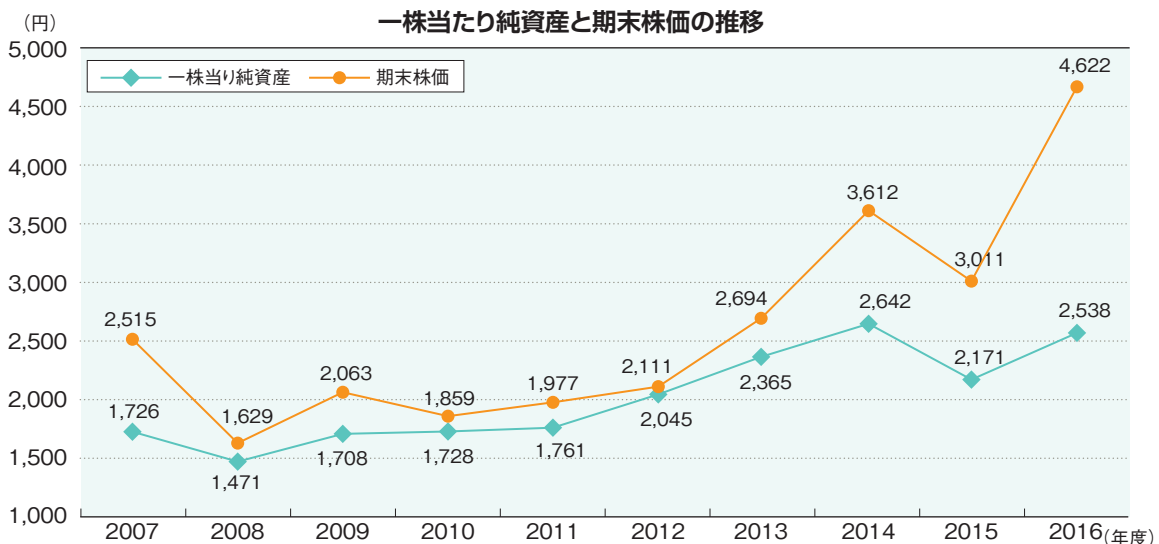
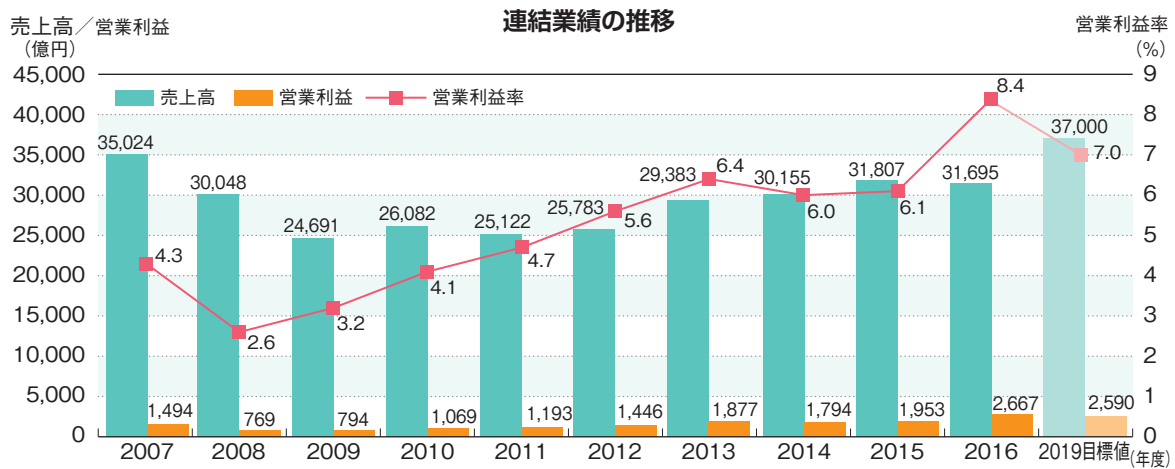
スズキグループは、新中期経営計画のもと、一丸となって企業価値の向上を図るとともに、持続的に成長することを目指してまいります。

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)

	2015年度 実績	2016年度 実績	2019年度 目標
連結売上高	3兆1,807億円	3兆1,695億円	3兆7,000億円
営業利益率	6.1%	8.4%	7.0%
株主還元	ROE	9.6%	15.4%
	配当性向	13.6%	12.1%
研究開発費	1,310億円	1,315億円	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



### ●東証の「企業価値向上表彰」のファイナリスト(大賞候補会社)に選定

スズキ株式会社は、株式会社東京証券取引所(以下、東証)が主催する「第6回企業価値向上表彰」のファイナリスト(大賞候補会社)の4社に選定されました。

「企業価値向上表彰」は、東証市場に上場する全上場会社(約3,500社)の中から、資本コストをはじめ投資者の視点を意識した企業価値向上経営を実践している会社を表彰するもので、2012年から実施されています。

ファイナリストに選ばれた当社は、資本コストを意識した経営指標(ROE)の活用など、投資者の視点を深く組み込んだ「企業価値向上経営」の実践を通じて、高い企業価値の向上を実現していると認められました。

## 株主・投資家の皆様のために

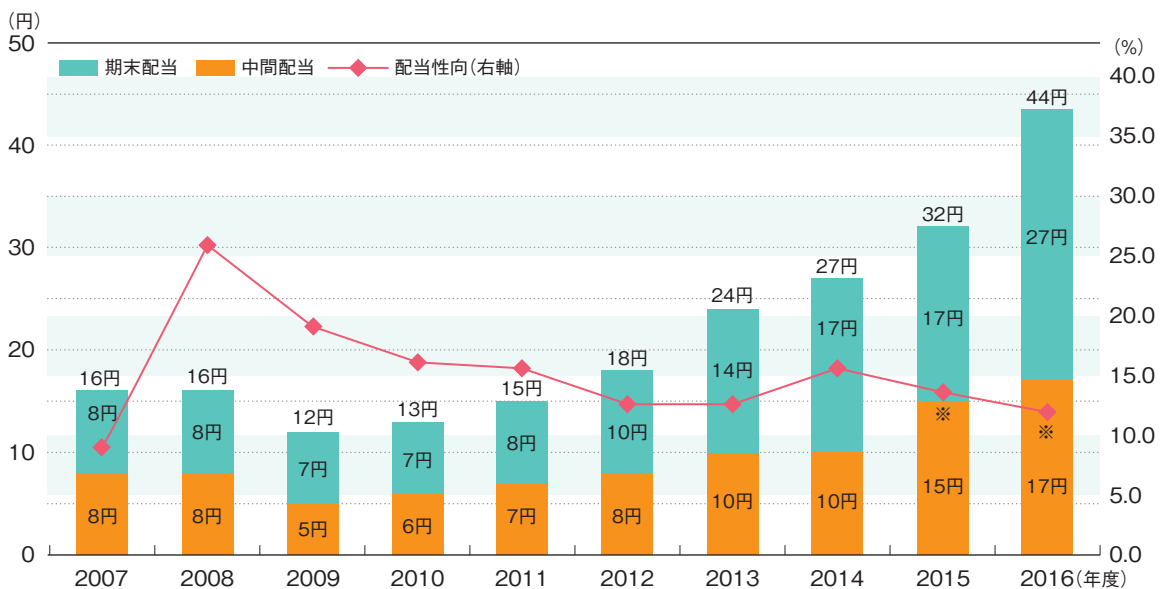
当社グループは、2020年に創立100周年を迎えることから、2015年からの5年間を次の100年も成長し続けるための土台づくりとして経営基盤の強化に取り組んでいます。当面はインドを中心に成長投資を優先し、一方で資本効率と株主還元も経営の重要課題と認識し、株主資本の充実と配当のバランスを考慮しながら対応していく方針です。

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。

2016年度につきましては、前期と同様に投資有価証券売却益は成長投資と自己資本比率改善に活用させていただき、投資有価証券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株につき前期末より10円増配となる27円とさせていただきます。中間配当金を含めた年間配当金は44円となり、前期より1株につき12円増配、投資有価証券売却益を除く親会社に帰属する当期純利益を基礎とした配当性向は15.2%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

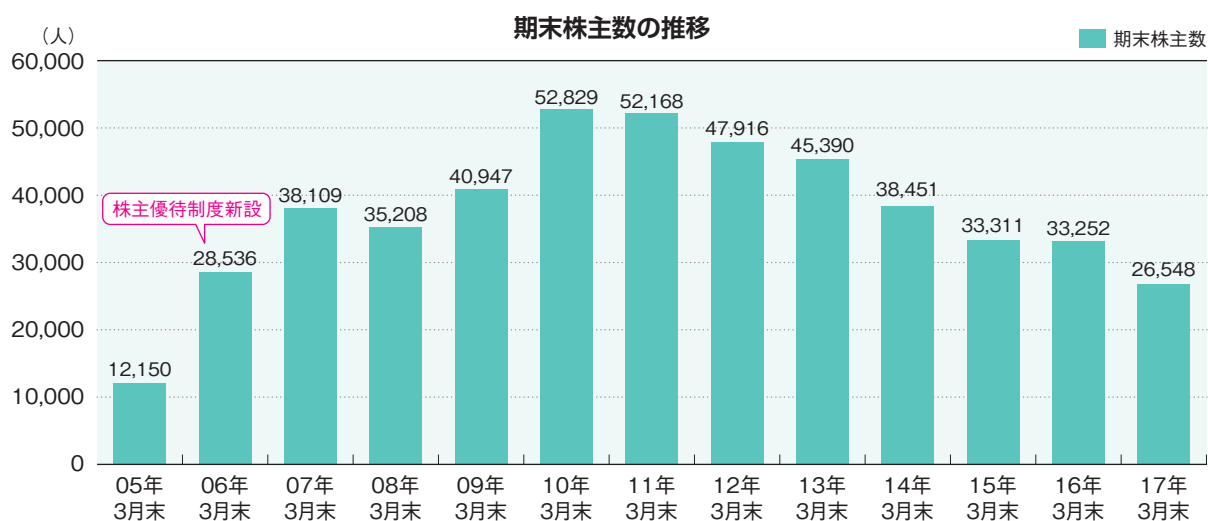


## 株主優待制度

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います。

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います。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。

同サイトにて、当社のディスクロージャーの基本的な考え方、適時開示に係る社内体制、株主との建設的な対話等について「ディスクロージャーポリシー」を開示しています。 (<http://www.suzuki.co.jp/ir/home/pdf/disclosurepolicy.pdf>)

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

## 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・投資家の皆様にその内容をお聴きいただけるよう、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聘、アナリスト向け工場見学会、技術説明会等も随時、実施しています。

## IRに関する部署の設置

IRに関する部署については、経営企画室に、本社でのIR窓口として経営管理・IR部、及び東京でのIR窓口として東京IR課を設置しています。また、決算短信等の開示資料作成部門として財務本部に財務部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

証券会社と共同で、担当役員もしくはIR担当者による個人投資家向け説明会を定期的を開催しています。その他、証券会社の営業社員向け説明会についても随時、実施しています。

また、2008年6月に開催した第142回定時株主総会より、総会終了後に、ご出席頂いた株主様を対象に、よりスズキのことをご理解して頂くため、『スズキ歴史館』の見学会を開催しています。『スズキ歴史館』は「スズキのものづくり」をテーマに、スズキの歴史や現在の世界への事業展開の紹介、また、自動車ができるまでの工程をわかりやすく展示する施設で、2009年4月から一般公開しています。



スズキ歴史館外観



スズキ歴史館見学会



## 地域社会とともに

### 環境美化への取り組み

#### はまなこ環境ネットワークへの参加・協力

スズキは、社員とその家族の環境教育の一環として、2005年の「はまなこ環境ネットワーク」設立以来、ネットワークへの積極的な参加・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。2017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72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。

2016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76参加しました。

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2016in村櫛」(2016年7月16日)

村櫛海水浴場にて ●湖岸のアマモ回収作業 ●浅瀬の生き物とアマモ場観察



#### ●村櫛沖の浅瀬



●「浜名湖エコキッズ体験塾2016in湖西」(2016年7月30日)

おちばの里親水公園にて ●里山や川の生き物観察 ●自然素材の工作体験 ●里山へ



●上流



●中流





●「アマモを堆肥にした野菜づくり体験」(2016年9月25日)

村檜町NPO法人むらちゃネットさんの畑にて ●畑づくりと野菜の種まき作業



●「アマモを堆肥にした野菜づくり体験」(2016年12月17日)

村檜町NPO法人むらちゃネットさんの畑にて ●大根の収穫作業



## 地域社会への支援活動

2016年度、スズキグループでは地域社会に対して下記の支援をいたしました。

日本	スズキ	熊本地震に対する支援	熊本地震の被災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
		地元自治体に対する震災対策事業支援	地元自治体(掛川市、磐田市、牧之原市、掛川市)の地震津波対策事業へ合計4,000万円を寄付
インド	マルチスズキ	水道整備・公衆衛生	10kmに渡る下水道の設置、及び舗装道路の修繕、8名の清掃員の派遣、1,100戸への家庭用トイレ設置、公共水飲み施設の設置など
		政府系学校のインフラ整備支援	男女別トイレの設置、教室の新設、建物や飲料施設等の修繕、内装・電機設備の設置、緑化活動、什器の供給、奨学金の提供など
		地方支援	コミュニティーホールの設置、火葬場の修繕、舗装道路の建設など
パキスタン	バックスズキ	病院の病棟拡張支援	カラチ市内の火傷専用病院の診療病棟の拡張支援として約400万円を寄付
		公立小学校の改修支援	近隣の公立小学校の校舎・施設の改修等のため約180万円を支援

## 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。

講座名称を「先進車両エネルギー工学」として、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、実際の自動車部品を見ながら、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通電加熱を用いた異種金属の固相接合に関する研究

②リーンNOx触媒の性能向上に関する研究

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。

・2016年度講座テーマ：「次の100年に向かう土台作りのため、「チームスズキ」と「ものづくりの強化」を目指すスズキの取り組み

・講師：テーマに応じ、各職場から大学に派遣

・講義回数：1回90分授業を毎年15回で1講座としています



## 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14回全日本学生フォーミュラ大会」が2016年9月6日～10日にかけて静岡県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が設計製作した車両により、ものづくりの総合力を競い合うもので、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開催されています。

自動車技術会に所属するスズキも大会運営への協力や参加チーム支援を行っており、昨年の大会では国内71チーム、海外21チームの計92チーム中、スズキが支援する京都工芸繊維大学がガソリンエンジン車クラス（ICV）で総合優勝しました。



## 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型イベント「キッズエンジニア」が2016年8月5日、6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・組立しながらエンジンについて学ぶ活動を行いました。

子供たちがモノづくりの楽しさを知るとともに、自動車産業が発展することを願っています。



## ものづくり講座

国内外の大学や地域企業向けに、スズキ歴史館や工場見学を通じて「輸送機器のものづくり講座」を行っています。2016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
2016年	4月7日	豊橋技術科学大学（湖西工場）	150
	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	29
	7月7日	名古屋大学サマープログラム （海外大学生による勉強会）	54
	7月19日	浜松地域イノベーション推進機構 中核人材育成講座（相良工場）	29
	9月17日	静岡大学アジアブリッジプログラム （海外大学生による企業体験）	6
	11月10日	インドネシア ガジャマダ大学	15
	11月17日	精密工学会主催国際会議 ICPE2016 オプションルツアー	25
	12月9日	山梨大学	10
2017年	1月24日	静岡大学博士キャリアフォーラム	40
	2月23日	カナダ オンタリオ工科大学	13
		合計	371

## スポーツによる地域活性化まんが事例集の制作に協力

スズキは、将来の地域を担う人材を育成するというスポーツ庁の趣旨に賛同し、「スポーツによる地域活性化まんが事例集」の制作に協力しています。制作されたまんが事例集は、全12巻1セットで約2万部が全国の中学校、高等学校等の図書室に寄贈されました。

今後も地域の若者のスポーツ活動を支援し、地域の活性化及び地域の発展を担う人材の育成に協力してまいります。



## 陸上教室

スズキ浜松アスリートクラブでは、山本選手(義足)を中心に右代啓祐選手(男子10種競技)、海老原有希選手(女子やり投げ)、新井涼平選手(男子やり投げ)など国内外で活躍する日本トップレベルの選手が、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自身の経験を踏まえ伝えています。

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。





## スズキ歴史館 [\(https://www.suzuki-rekishikan.jp/\)](https://www.suzuki-rekishikan.jp/)

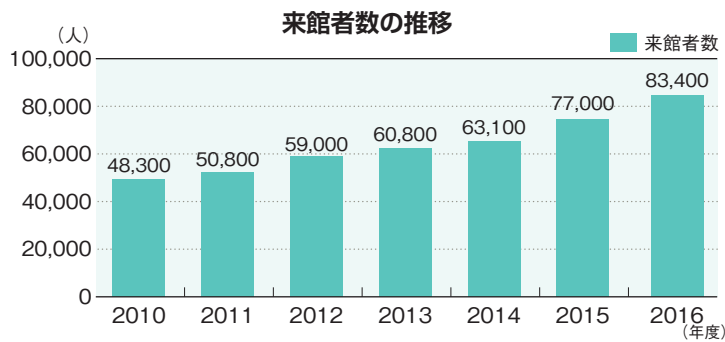
スズキは、1909(明治42)年に創業、1920(大正9)年に織機メーカーとして設立して以来、「価値ある製品を」の言葉のもとに、常にお客様の立場に立った“ものづくり”に情熱を注いできました。世界各国で生産・販売する今日でも、“ものづくり”にかける情熱は変わりません。

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。

2017年4月23日には、開館から8年で累計来館者数が50万人を達成しました。今後もさらに多くの方々にご来館頂けるよう、展示内容やイベントの充実を図ってまいります。



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「ファクトリーアドベンチャー」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。

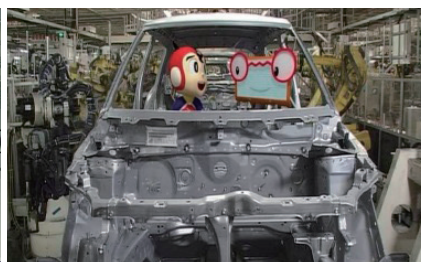
工場で活躍するロボット、スズキの海外でのものづくりを紹介する映画「ワールドアドベンチャー」、地元・遠州地方を紹介するコーナーなど、多彩な仕掛けで、マニアだけでなくクルマに興味を持ち出す年頃の子供たちにとっても楽しめる施設となっています。



デザインルーム



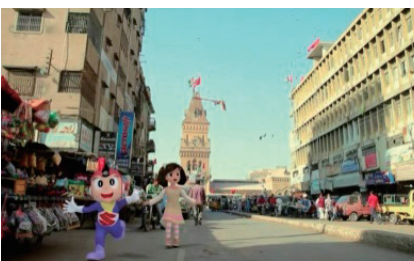
クレイモデル



3Dシアター ファクトリーアドベンチャー



組立ライン



ワールドアドベンチャー

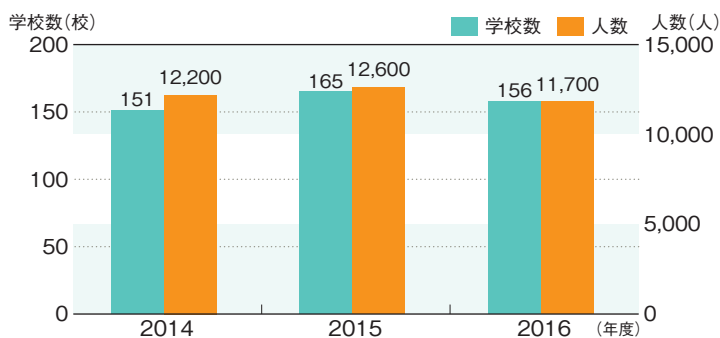


遠州コーナー

## 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。



## 国内工場・技術センターの取り組み

### 湖西工場の取り組み

#### ●小学生の湖西工場見学会

2016年度、社会科校外学習の一環として、静岡県下134校(小学5年生対象)、延べ10,200人の児童を、湖西工場見学会として受け入れをいたしました。

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



#### ●工場秋祭りの開催

従業員とその家族及び地域住民の方々と親睦を図るために、2016年10月1日に秋祭りを開催しました。約3,400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)を開催しました。この交流会では、湖西工場の概要の説明を行ない、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、年3回、延べ150人で周辺道路の清掃活動を行いました。また、環境意識の向上を図るため、従業員や納入業者に対して「ポイ捨て禁止」の呼び掛け等も行いました。



#### ●湖西工場関係輸送業者への協力依頼

湖西工場へ出入りする輸送業者の皆様へ、当工場の環境方針や環境保全活動を理解していただき、「道路へのポイ捨て禁止」、「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。

2016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

「浜名湖の水をきれいにする会」主催の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。

2016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。



### ●工場見学受け入れ

主に地元学校の社会科校外学習の一環として、工場見学の受け入れを行っています。2016年度は16校391名が工場見学に訪れました。工場内の溶接工程や組立工程の生産現場見学及び工場概要説明会等を通じて、仕事の様子、安全や生産面で工夫している点、生産の流れ等を学習する実践的な場として活用されています。



### ●地元の皆様との交流会活動

「地域と共に発展する」を目指し、スズキの環境への取り組み等に関して、地域の方々との相互コミュニケーションを図る情報交換会を毎年実施しています。

地元自治会役員及び有志の方々を招き、工場見学を行い、スズキの事業内容や環境への取り組み等について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。



### ●交通安全街頭指導の実施

従業員の交通安全に関する意識向上、交通ルール遵守、交通マナー向上のため、工場周辺で社内交通安全部会員による街頭指導を定期的に行っています。



### ●工場秋祭りの開催

従業員やその家族、地域住民の方々との親睦を図るため、2016年10月15日に秋祭りを開催し、約2,100人の方にご来場いただきました。

地元自治会の皆様による御殿屋台引き回しを始め、銭太鼓演奏や子供神楽披露、磐田市イメージキャラクター「しっぺい」の来場、各種模擬店、もち投げ大会等により、大いに盛り上がりました。



### ●地下水かん養事業への参加

植樹や間伐による森林保全活動を目的として、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の地下水かん養事業に参加しています。

他企業の方々と共に植樹や間伐による森林保全活動に取り組んでいます。



## 相良工場の取り組み

### ●工場周辺の清掃活動

地域環境維持活動として年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。平成28年度(2016年度)は104名が参加しました。

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



### ●地元の皆様との交流活動

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

平成28年度(2016年度)は2017年2月に実施し、地元の代表者、牧之原市担当者など12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、2016年10月29日に秋祭りを開催しました。約3,400人の方々にご来場頂き、地元中学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しました。



## 高塚工場の取り組み

### ●地元の皆様との交流活動

2016年7月6日、スズキの事業内容や環境への取組みについて理解していただくとともに相互のコミュニケーションアップを目指して、近隣自治会役員の皆様と交流会(意見交換・工場見学)を行いました。



### ●工場周辺の清掃活動

年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、2016年度に4回、工場西側地域において監視活動(「早朝・夜間パトロール」)を行いました。

6:00~7:00の騒音規制値:65dB以下に対し、40.8~58.2dB

22:00~23:00の騒音規制値:60dB以下に対し、45.5~55.8dB

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、近隣住民の皆様と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。  
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んでいます。



### ●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6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。  
2016年度は、高校1件の職業体験を実施しました。

### ●工場秋祭りの開催

従業員、家族、地域の方々との親睦を図る為、工場内を会場として9月に秋祭りを開催し、約1,300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

年2回、工場敷地外の道路・河川等の清掃活動を行っています。  
2017年度も、地域の皆様と共に、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

毎年4月に、三熊野神社大祭終了後、神社周辺の清掃活動を実施しています。  
今年も、新入社員を中心に、神社周辺の清掃活動を行いました。  
地域に根付いた恒例行事として、今後も継続していきます。



### ●地元の皆様との交流活動（自治会懇談会）

毎年1回、近隣自治会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。  
2016年度は、6自治会の皆様にご出席頂き、11月3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作り、及び情報交換をしました。



### ●地元の皆様との交流活動（秋祭り実施）

9月24日に、地元の皆様との親睦を深める秋祭りを開催しました。  
当日は、1,800名の来場がありました。

〈地元の皆様の出演〉

- ・小・中学校生で編成された、いきわくジュニアプラスバンドクラブ、いきわく吹奏楽部の演奏
- ・横須賀高校郷土芸能部による「三社祭礼囃子」披露



### ●交通安全への取組み

毎月、10日、20日、30日に、工場正門前で立哨指導を行い、運転マナー向上・交通事故防止活動をしています。

又、年4回の交通安全運動期間中では、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

2016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。



①2016/9サンライズ イワタ IN 竜洋大会(トライアスロン競技)



②2017/3静岡県ふじのくにカップ(自転車競技)

## 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交通安全街頭指導

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。2016年で8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。



街頭指導

### ●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。



マナーアップ活動

## 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



#### (株)スズキ自販北海道 <http://sj-hokkaido.jp/>

##### ●整備工場の環境貢献

当社は地域の環境保全に積極的に取り組んでいます。このたび江別営業所が、永年にわたり北海道の自動車関係事業の振興・発展に寄与した事業所として、北海道運輸局長より「環境に優しい自動車整備事業場等表彰」を受賞しました。



#### (株)スズキ自販岩手 <http://suzuki-iwate.jp/>

##### ●技術専門学校に新型ワゴンRを寄贈

岩手県立宮古高等技術専門学校に、自動車整備の実習車として新型ワゴンRを寄贈しました。自動車整備士育成のため、最新機能を搭載した車両で実践的な整備技術が習得できるよう応援しています。



(株)スズキ自販宮城 <http://sj-miyagi.jp/>

●整備士のための職場環境づくり

質の高いサービス・メンテナンスをお客様に提供するためには、優秀な整備士が能力を存分に発揮できる職場環境づくりが欠かせません。宮城県立の高等技術専門学校（整備士）出身者の企業定着率が高いことから、当社は宮城県職業能力開発協会から感謝状を頂きました。



(株)スズキ自販東海 <http://sj-tokai.jp/>

●交通安全運動の実施

毎月10日と20日の営業日の朝、本社社員がプラカードを持って会社の前を通る国道1号線の沿道に立ち、通行する皆様に交通安全を呼びかける活動を行っています。



(株)スズキ自販長野 <http://sj-nagano.jp/>

(株)スズキ自販南信 <http://sj-nanshin.jp/>

●「きれいな信州環境美化活動」への参加

美しい信州を守るため、長野県内の地域住民、市民団体、企業などが期間を統一して身近な環境美化活動に取り組む「きれいな信州環境美化活動」に参加しました。春(5月)と秋(10月)の全2回に参加し、拠点周辺の清掃活動を実施しました。



ながのけんりサイクルキャラクター“クルルん”

(株)スズキ自販京都 <http://sj-kyoto.jp/>

●最寄りの駅周辺を清掃

スズキ自販京都本社の最寄駅であるJR京都線桂川駅の周辺の清掃活動を、毎週木曜日に行っています。地域社会の一員として、環境美化の取り組みを積極的に行っておりま。



(株)スズキ自販近畿 <http://sj-kinki.jp/>

●地域交通安全イベントへの参加

2016年9月、大阪府交通対策協議会が主催する「2016おおさか交通安全ファミリーフェスティバル」に電動車いす安全普及協会の一員として参加協力しました。電動車いすの体験試乗や安全運転講習会を実施し、安全運転の啓発に努めました。



●防火・防災の取り組み

当社は日頃から事業所における火災予防活動に積極的に取り組んでいます。2017年3月、東大阪営業所が東大阪市消防局より2016年度の「優良防火管理者表彰」をいただきました。

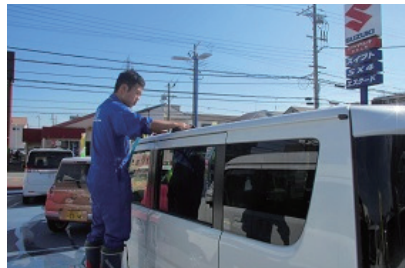




(株)スズキ自販和歌山 <http://sj-wakayama.jp/>

●障がい者インターンシップの受け入れ

地域の障がいを持つ方々の就業を支援するため、自動車販売会社の仕事を体験して頂くインターンシップを実施しています。2016年度は7名の障がい者にご参加いただき、商品の洗車や部品の出庫作業などを体験していただきました。



(株)スズキ自販佐賀 <http://sj-saga.jp/>

●海浜の清掃活動

地域貢献・環境美化の活動として、特別名勝にも指定され日本三大松原のひとつである唐津湾の「虹の松原」の清掃活動を定期的に行っています。2016年6月と2017年2月の2回、清掃活動を実施しました。

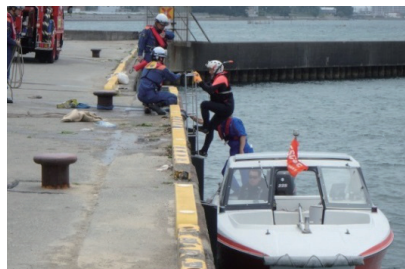


(株)スズキマリン <http://www.suzukimarine.co.jp/>

●合同水難救助訓練への協力

2016年6月17日、浜松市消防局、細江警察署、静岡県マリーナ協会、浜名湖総合環境財団などが参加した合同水難救助訓練が行われました。スズキマリーナ浜名湖が所属する静岡県マリーナ協会西部支部からも3艇のボートが訓練に参加しました。

更に6月24日には、湖西市消防本部、湖西警察署、公益財団法人浜名湖環境財団、静岡県マリーナ協会の4つの機関が参加した合同水難救助訓練が行われました。レスキュー艇を提供するとともに落水者の救助等に努めました。



●「マリンウィーク(ボート試乗会)」の実施

2016年8月4日、浜名湖近隣の子供会のお子様を対象にボート試乗会を実施しました。乗船の際の基礎知識とロープワークを学習した後、実際にボートに乗船し、海や船について興味を持っていただきました。





## 海外グループ会社の取り組み

### インド マルチ・スズキ・インディア社

マルチ・スズキ社はCSR(社会的責任)活動を通じて、社会貢献を果たして参ります。マルチ・スズキ社は地元住人及び地域社会も重要なステークホルダーと考え、地元住人の方々の福祉や生活の質の向上を図るべく、活動に取り組んでおります。マルチ・スズキ社では、地域支援、職業訓練、交通安全の3つの分野において、CSR活動を行っております。

マルチ・スズキ社は2014年1月にCSR委員会を設置し、CSR活動方針を策定致しました。2016年度には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、社内及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、2016年度に運営が開始されました。マルチ・スズキ社は全てのCSR活動を、同機関を通して行う予定です。

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、2016年度には前年比14%増の8億9,450万ルピー(約14億7,600万円)に達しました。マルチ・スズキ社は過去3年間の純利益平均の2%を超える金額をCSR活動に充てています。

### 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、マネサール及びロータック、並びにグジャラート州ハンサルプール周辺の地域社会24市町村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。2016年度の主な活動は以下の通りです。

- ・10Kmに渡る下水道の設置、及び舗装道路の修繕
- ・8名の清掃員を派遣
- ・1,100戸への家庭用トイレ設置
- ・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ール、グルガオン、及びロータックにおいて25,000人以上の生徒が対象となっています。2016年度の主な教育関連活動は以下の通りとなります。

- ・179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728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為、2016年度に行った主な地方支援活動は以下の通りとなります。

- ・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

## 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。



### ● 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。この取組みの下、延べ17,500人以上の生徒が訓練を受けました。直近2年間では、3,300人以上の生徒がITI卒業後、マルチ・スズキ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います。

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 Centres) を設置し、率先してITIのレベルを引き上げる取り組みを行っています。ASECではサービス工場を併設し、実用的なノウハウを提供しています。また施設面での支援に加え、マルチ・スズキ社は地元のマルチ・スズキサービス工場の協力を得ながら、常勤の講師、工具及び装備を提供することで、ITIの生徒の技能向上と就職を支援しています。



2016年度には海外産業人材育成委員会 (HIDA) を通じて日本人専門家を招き、デリー市、プサ地区にあるITIに於いて2週間、講師、生徒に最新技術を指導しました。生徒達は世界基準のサービスや車体の修理方法等の目に見える技術面の指導の他、規律、時間厳守、清掃、安全、品質等の目に見えない行動面の指導を受けます。

### ● 日本式ものづくり学校 (JIM)

2016年度に日本及びインド政府は、インド製造業に貢献できる技術者を増やすことに関して合意しました。本提携を実現する為、マルチ・スズキ社はインド・グジャラート州メーサナ地区に職業訓練校「マルチ・スズキJIM (ガンパット ヴィディアナガル、メーサナ)」を開校することとしました。

技術指導に加え、JIMではカイゼン活動、品質活動 (QC) 等の日本式の現場業務指導を行います。自動車製造、サービスに関わる8つの技術コースを提供し、2017年8月から始動しました。



## 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いたしました。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。



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

MDSはマルチ・スズキディーラーと提携して開設される、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。2016年度は新たに39ヶ所のMDSを開設し、合計で403ヶ所のMDSが建設されました。また、2015年に特別特定運転トレーニングコース「Unnati」を5都市で始めています。

### ●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為、ハリヤナ州交通警察と連携し、RSKCを設立しました。RSKCはIDTRにより運営されています。交通違反者及び免許取得中の教習生に対し、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為の研修を受けています。2016年度においては、379名の新任講師と377名の既存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

マルチ・スズキ社は工場生産した車両を運送するトラックドライバーに対し、専用の運転トレーニングコースを設け、柔軟なカリキュラム、及び専用の講座を提供し、サービス向上に取り組んでいます。

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検査及び診察、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います。



## 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。パックスズキ社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、2016年7月22日に「NED University of Engineering & Technology」の学生に55の奨学金を提供しました。



## ●健康・安全・環境への自己啓発セミナー

パックスズキ社は2015年10月31日に社員の子供たちの為に健康・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9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。



## ●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、Government Girls Primary Community Model School Razzaqabadを建築改修しました。当該プロジェクトは教室と廊下の床張り、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、水質安定剤、ウォータークーラー、音響機器、遊具及び栽培場の設置等です。当該プロジェクトは2017年2月17日に完成記念式典を行いました。



## ●高校奨学金制度

経済的に恵まれない学生やパ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。

2017年2月27日、永尾博文社長(当時)は98の奨学金を授与し、奨学金対象者に対し工場見学、5S(整理・整頓・清掃・清潔・しつけ)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

2016年11月19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を行いました。パックスズキ社西側及び南側の場所に合計で615本植林を行いました。



### ●ビーチ清掃キャンペーン

パックスズキ社は2016年10月29日カラチカシム港のルシアンビーチで清掃キャンペーンを行いました。パックスズキ社や近隣の仕入先から約250人を超える人々が家族とともに当該キャンペーンに参加し、約300キロのゴミが回収されました。



## 地域保健活動

### ●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、2017年3月27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178名が献血を行いました。



## VTIトレーニング・職業訓練の実施(VTI Trainings)

パックスズキ社は、2016年6月・7月・9月・11月・12月及び2017年1月にVTI's (Vocational Training Institutes) と呼ばれる職業訓練を実施しました。スズキの二輪車の知識を習得し品質への理解を深めると共に、エンジン、冷却システム、トランスミッション、電気系統など様々な分野の技術的な知識をトレーニングすることを目的にしています。期間中に1,131人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

●環境保全活動

スズキ・モーター・タイランド社では積極的にCSR活動に取り組んでいます。

2017年2月12日に環境保護活動の一環として、チョンブリ県サタヒップのナンロンビーチでサンゴ礁の植え付けを行いました。

同社からは157人の従業員が参加し、豊かで美しいタイのサンゴ礁を守るためタイ海軍と共にサンゴの苗を土台に植え付けました。



フィリピン スズキフィリピン社

●台風22号被害に対する寄付活動

スズキフィリピン社は2016年11月にフィリピンに甚大な被害をもたらした台風22号(通称:ハイマー)からの復興を支援する為、ABS-CBN SAGIP KAPAMILYA に20万ペソ(約44万円)を寄付しました。ABS-CBN SAGIP KAPAMILYAとはABS-CBN Lingkod Kapamilya Foundation, Inc.が実施する緊急人道支援プログラムであり、復旧、災害リスク軽減、ならびに食糧や非食品類救済を災害居住区に提供するものです。



フランス スズキフランス社

●障がい者支援活動

スズキフランス社は「レブ・デ・ゴス(子供の夢)」という障がいを持った子供も含め、毎年9都市で1,000人以上の子供達が初めての飛行体験ができるイベントに2010年から協賛し、スタッフ移動用の車の提供と子供達用の待合ブースの運営を行っています。



オーストリア スズキオーストリア社

●スポーツ活動へのサポート

スズキオーストリア社は、様々なスポーツチーム・団体をサポートしています。サッカースクール「シュパース ミット デム バル(ボールで楽しむ)」、アイスホッケークラブ「ECレッドブル・ザルツブルグ」、障がい者選手「グンター・マッツィンガー」、オーストリアの水球クラブ「パリス・ロドロン・ザルツブルグ」などです。



●文化活動へのサポート

スズキオーストリア社は、文化活動へのサポートとして、ミュージカル・アンサンブル「ムー・ゼン」をサポートしています。彼らは新たなプロジェクト、ハリウッド映画「プロット・ウィズ・ザ・ビュー」をベースにしたブロードウェイミュージカル「ツム・シュテルベン・シェーン」で大きな成功を収めました。



●社会機関へのサポート

スズキオーストリア社は「ザルツブルガー・クレープスヒルフェ」と呼ばれる、家族にがん患者がいることで心理的な影響を受けている子どもたちを支援する社会機関をサポートしています。この組織にSX4 S-CROSSを提供し、巡回チームが、影響を受けている子供の家庭を訪問、子供の心理的なケアを図ることをサポートしています。





## 海外生産会社の人材育成支援

一般財団法人海外産業人材育成協会(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果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。

### 海外研修生受入会社(2016年度)

国名	会社名
インド	マルチ・スズキ・インド社
	スズキ・モーター・グジャラート社
	スズキ・モーター・サイクル・インド社
パキスタン	パックスズキモーター社
コロンビア	スズキコロンビア社

- 2016年度の海外研修生の受け入れ人数：140人
- 受け入れを始めた時からの累計人数：22,704人  
(1983年度～2016年度まで)



## 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、自動車産業は、エネルギー、地球温暖化、交通事故などの社会問題が深刻化する中で、省エネルギー、環境負荷低減、運転自動化など時代の要請に応えるべく、更なる飛躍の時期を迎えようとしています。このような状況の中で、小型自動車産業も国民のニーズに対応すべく、さらに一層の努力を続けていく必要があると考えております。そのためには関連する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、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、医療関連など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969人に、12億9,530万円(2017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、運転自動化等、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「有機超弾性によるスマートな擬弾性材料の開発」等の23件の研究に対し、2億1,931万円(2017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509件、1億5,305万円(2017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15人の研究者が研究留学を行いました。



### ●海外自動車研修センターへの助成

平成28年度よりインドのグジャラート州内に設立された国際自動車センター機構(i-ACE)に対する自動車の設計、製造、サービスに関する研修のための機材・設備の助成を開始しました。

### ●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。

### ●総資産、助成件数と助成金額

- ・総資産(2017年3月31日):103億3,079万円
- ・2016年度助成件数:75件(2017年4月1日までの累計:1,516件)
- ・2016年度助成金額:9,771万円(2017年4月1日までの累計:17億1,660万円)

## 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

スズキは、2000年よりスズキ教育文化財団を通じ、静岡県内にて青少年の健全育成に寄与するための助成活動を行っています。同財団は、スズキ創立80周年記念事業として、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。

### 財団の活動

#### ● 高校生・大学生への奨学金給付

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、向学心がありながら経済的な理由で学業に専念できない方に、返済不要の奨学金を支給しています。2016年度は、高校生52人、大学生13人に総額1,998万円の奨学援助を行いました。

#### ● 静岡文化芸術大学への奨学金補助

社会に貢献できる人材を育成し、浜松地域の発展に寄与することを目的としている「静岡文化芸術大学スズキ奨学基金」が行う奨学事業に対する一部補助を行っています。

2016年度は、150万円の補助を行い、同基金が行う奨学事業を通じて、静岡県内の向学心のある大学生を支援しています。



#### ● 日系人学校「ムンド・デアレグリア学校」に経営支援

外国人学校支援事業として、外国籍の子どもたちに対する学習支援として、静岡県より学校法人の認可を受けている南米系外国人学校「ムンド・デアレグリア学校」(浜松市西区雄踏町、生徒数:幼稚園児から高校生まで275人(ブラジル系229人、ペルー系46人))に資金援助を行っています。

1990年日本の労働力を補うため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。

「ムンド・デアレグリア学校」(浜松市西区雄踏町)は、この労働者の子供たちの学校です。2003年個人資金により設立、スズキを含む地元企業60社が支援を行ってきました。

2016年度は、650万円の資金援助を行い、「母国語で学習を積み上げ、日本語習得、そして日本の文化・習慣を学ぶことで日本社会に共生できる人材育成」を目指す同校を支援しています。



#### ● これまでの助成実績(2017年3月31日現在)

・奨学金給付	318名	(2億5,248万円)
・静岡文化芸術大学奨学金補助	6件	(930万円)
・外国人学校支援	7件	(8,950万円)

# コーポレート ガバナンス

コーポレートガバナンス	122
コンプライアンス体制・リスク管理体制	126



## コーポレートガバナンス

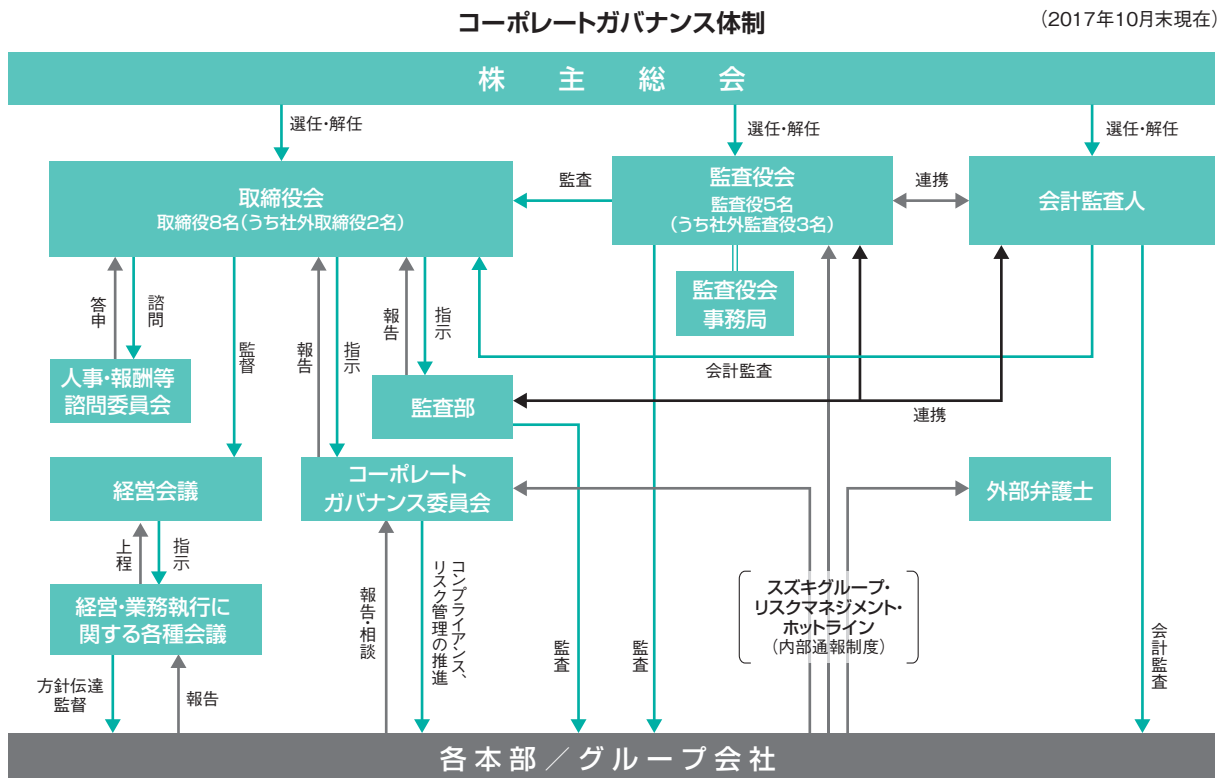
### コーポレートガバナンスに関する基本的な考え方

スズキは、従来より、公正かつ効率的な企業活動を通じて、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続け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、当社に対するご理解を深めて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

スズキは監査役会設置会社であり、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の過半数とする人事・報酬等諮問委員会を設置すること等により、ガバナンスの充実を図ることができると考えています。



### 【取締役会】

取締役会は、取締役8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。なお、取締役には一般株主と利益相反が生じるおそれのない、独立性の高い社外取締役2名を選任し、経営監督機能を一層強化するとともに、それぞれの豊富な経験及び専門的な知見に基づき、当社の経営に対して有益な助言・指導等を頂いています。

また、執行役員制度を導入し、機動的な業務執行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。

### 【経営会議、その他の経営・業務執行に関する各種会議】

経営上の重要課題・対策を迅速に審議、決定するために、代表取締役及び関係役員等が出席する会議と、取締役・監査役・執行役員・本部長等が出席して経営に関する情報を報告・共有する会議を、それぞれ経営会議として定期的かつ必要に応じ随時開催しています。

また、業務計画等の審議や業況報告等を行う各種会議を、定期的かつ必要に応じて随時開催し、的確な計画の立案や早期の課題抽出、業務執行状況の把握ができるようにしています。

これらにより、取締役会における意思決定や業務執行の監督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に、取締役会の諮問機関として人事・報酬等諮問委員会を設置しています。同委員会は、委員5名のうち3名を社外役員（社外取締役2名及び社外監査役1名）で構成しています。

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適正性、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、執行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、社外監査役3名を含む5名の監査役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。

### 【内部監査】

社長直轄の独立した内部監査の組織である監査部は、幅広い業務分野に精通した人員で構成し、当社及び国内・海外の関係会社の業務監査を行っています。

監査部は、監査の結果を、問題点の改善案とともに取締役会及び監査役会に定期的に報告し、問題点の早期是正に努めています。また、関係者に対し、現場及び当社にて監査報告会を実施し、監査結果の情報共有を図るとともに、改善完了まで指導しています。

### [内部監査、監査役監査及び会計監査の状況]

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等を通じ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、監査部と監査計画及び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。

### [社外取締役又は社外監査役による監督又は監査と内部監査、監査役監査及び会計監査との相互連携並びに内部統制部門との関係]

社外取締役及び社外監査役は、取締役会、監査役会、その他の会議等において、内部監査・監査役監査・会計監査の結果、財務報告に係る内部統制の評価結果、内部通報制度の実績等の報告を受け、意見や情報の交換及びそれぞれの知見に基づく提言や指摘等を行っています。

なお、スズキが社外取締役及び社外監査役を選任するための独立性については、東京証券取引所が定める独立性に関する判断基準を踏まえて定めた当社の「社外役員の独立性基準」に基づいて判断しています。スズキは選任している全ての社外取締役及び社外監査役を、独立役員として東京証券取引所に届けています。

### <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<sup>(注1)</sup>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<sup>(注2)</sup>
  - ② 当社グループの主要な取引先<sup>(注3)</sup>
  - 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<sup>(注4)</sup>
- (4) 当社グループから多額の寄付を受けている者<sup>(注5)</sup>
- (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)

## 取締役及び監査役の報酬の決定に関する方針

### 【取締役の報酬】

取締役(社外取締役を除きます。)の報酬は、当社の持続的成長に向けたインセンティブとして機能する報酬とするために、役職位別の基本報酬(固定額)、各事業年度の業績に連動する賞与、及び中長期的な業績・株価に連動する譲渡制限付株式報酬で構成することとし、社外取締役の報酬は、基本報酬(固定額)のみとします。

基本報酬及び賞与は、株主総会でご承認いただいた報酬限度額(年額7億5,000万円以内(うち社外取締役分は年額3,600万円以内))の範囲内とし、各取締役の基本報酬は、それぞれの職務・職責等を考慮し決定して支給します。また、賞与は、当社が定める連結業績等の指標に連動する算定方法に基づき支給します。

譲渡制限付株式報酬は、企業価値の持続的な向上を図るインセンティブとして機能すること、及び取締役と株主の皆様とのさらなる価値共有を進めることを目的として、株主総会でご承認いただいた報酬限度額(年額3億円以内)及び上限株式数(年100,000株以内)の範囲内で支給します。

なお、取締役の報酬は、委員の過半数を社外役員とする人事・報酬等諮問委員会による取締役の報酬決定に関する方針、基準、報酬体系及び報酬水準の妥当性の審議の結果を踏まえて、取締役会で決定しています。

### 【監査役の報酬】

監査役の報酬は、基本報酬(固定額)のみとし、株主総会でご承認いただいた報酬限度額(年額1億2,000万円以内)の範囲内で、監査役の協議により決定して支給します。

### <ご参考-取締役及び監査役の報酬額の改定等>

2017年6月29日開催の第151回定時株主総会において、「取締役及び監査役の報酬額改定」及び「取締役に対する譲渡制限付株式の付与のための報酬決定」を決議頂きました。その概要は以下のとおりです。

#### 【取締役の報酬】

	<改定前>	<改定後>
株式取得型報酬 (社外取締役を除く。)	月額 8,000万円以内	—
基本報酬(固定額)		年額7億5,000万円以内 (うち社外取締役分は、 年額3,600万円以内)
賞与(社外取締役を除く。)	株主総会で総額を決議	
譲渡制限付株式報酬 (社外取締役を除く。)	—	年額3億円以内

#### 【監査役の報酬】

	<改定前>	<改定後>
基本報酬(固定額)	月額800万円以内	年額1億2,000万円以内



## 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業務の適正を確保するための体制(内部統制システム)に関する次の基本方針に基づき、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。

上記の基本方針に基づく、2016年度における主な取り組みの概要は、次のとおりです。

### 【コンプライアンスに関する取り組み】

- ・新たに、法令等の遵守をはじめ様々なステークホルダーのために取るべき行動を規定した「スズキグループ行動指針(7ページに記載)」を制定し、国内外の子会社を含む当社グループに属する役員及び従業員全員に対して(海外子会社においてはそれぞれの国の現地語に翻訳した上で)その周知徹底を図っています。
- ・この行動指針と併せて、スズキグループの内部通報制度「スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン」の周知徹底を様々な教育・研修等を通じて行い、コンプライアンス問題の早期把握と適切な対処に努めています。また、経営陣から独立した通報窓口として、監査役と外部弁護士も設置しています。
- ・コーポレートガバナンス委員会は、従業員のコンプライアンス意識の啓発や個別の法令遵守のための注意喚起を全社に向けて行うとともに、コンプライアンス事案が生じた場合は、都度これを審議して必要な措置を講じ、その内容は適宜取締役会に報告しています。
- ・なお、当社の四輪車の燃費・排出ガス試験業務について国が定める規定と異なる不正な取扱いを行っていた問題については、2016年5月に国土交通省に報告した上で、以下の7項目の再発防止策に全社を挙げて取り組んでいます。

- ①技術者教育・研修の強化
- ②走行抵抗申請値決定に係る責任の明確化
- ③走行抵抗申請値に係る社内チェック体制の強化
- ④惰行法測定のための試験設備の整備及び測定技術の向上
- ⑤四輪技術本部における閉鎖的な体質の解消
- ⑥技術に関わる業務監査体制の強化
- ⑦内部通報制度の利用促進

これらの再発防止策のいずれも、2016年度に速やか、かつ着実に実施したところでありますが、今後とも、その効果を検証のうえ改善を行いながら、継続的に取り組んでまいります。

### 【リスク管理に関する取り組み】

- ・品質や労働安全等のリスクについて、過去に発生した問題を教訓にしなが、重大な問題の発生を未然に防止する体制や仕組みをグローバルに構築する取り組みを進めています。
- ・法令違反に関するリスクについて、当社並びに国内及び海外の全子会社を対象にそれぞれの業務に関係する法令を洗い出し、その遵守状況を確認するとともに、必要に応じて是正等の措置を講じる取り組みを実施しています。
- ・各部門の業務についての社内規程の整備を継続的に行っており、効率のかつ法令等に則って適正に業務が運営される体制の強化に努めています。
- ・「お取引先様CSRガイドライン」を制定し、安全・品質、人権・労働、環境、法令遵守等の社会的責任をサプライヤーと一体となって果たすことができるよう取り組んでいます。
- ・自然災害への対策の一環として、南海トラフ巨大地震を想定した津波避難訓練を2回実施し、併せて、事業継続計画(Business Continuity Plan)の強化を図っています。

### 【取締役の職務の執行の効率化に関する取り組み】

- ・取締役会は、経営に関する重要な議題に十分な時間を充てて審議を行っています。
- ・稟議制度等により取締役及び執行役員への個別案件の決定を委任すること、月次で各部門の業務執行状況や計画進捗状況等の報告を受けること、週次の経営会議において重要な案件を事前に審議すること等により、取締役会における意思決定の効率化・迅速化を図っています。

### 【当社グループにおける業務の適正を確保するための取り組み】

- ・関係会社業務管理規程に従って、同規程に定められた当社における各子会社の管理担当部門が、子会社から定期的な業況報告や規程に定める事項の報告を受けるとともに、重要事項については事前に当社の承認を得よう、子会社を管理、監督しています。
- ・スズキグループ・リスクマネジメント・ホットラインを通じて、子会社における問題の早期の把握・是正に努めています。
- ・内部監査部門が監査計画に基づいて、定期的に当社各部門並びに国内・海外の子会社の業務の適正性や効率性、法令及び社内ルールの遵守状況、資産の管理・保全状況等内部統制の整備・運用状況を、現場での監査や書面調査などで確認し、その結果に基づき、改善が完了するまで助言・指導を行っています。なお、2016年度より、技術、品質、生産、購買、海外営業等の各分野に精通した人員を内部監査部門に加え、より幅広い業務分野についてグローバルに監査を行える体制とし、業務全般の改善に取り組んでいます。

### 【監査役監査に関する取り組み】

- ・監査役が、取締役会のほか、経営会議、コーポレートガバナンス委員会、その他の経営・業務執行に関する各種会議に出席することにより、意思決定過程を確認するとともに、必要な報告を受けられるようにしています。
- ・監査役の情報入手に資するよう、当社及び子会社の業務執行に関する決裁書類等を閲覧できるようにしています。
- ・社内の様々な問題に関する情報が監査役に届くようにするため、スズキグループ・リスクマネジメント・ホットラインの監査役以外の窓口への通報についても、全件速やかに監査役に報告し情報を共有できる体制としています。
- ・内部監査部門が、監査結果を監査役に適宜報告し、監査役が内部監査部門との相互連携により効率的な監査を実施できるようにしています。
- ・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である監査役会事務局が監査役の職務を補助する体制にしており、監査役会事務局のスタッフの評価は監査役会が指名する監査役が行い、人事異動等についてもあらかじめ監査役会が指名する監査役の同意を得て実施するようにしています。

### <ご参考>

#### ●コンプライアンス研修等 実施状況

- ・階層別コンプライアンス研修

2016年度 実施回数:全28回 受講者数:計2,424人

- ・コンプライアンス Eラーニング

	ステップ1	ステップ2	ステップ3
期間	2016年9月13日～11月30日	2017年1月23日～2月28日	2017年3月1日～3月31日
受講者数	10,367	9,906	9,799

Eラーニング受講後、アンケートを実施し一定の効果を確認。

#### ●安全・環境に関わる技術基準についての研修

- ・法規認証など技術基準について25講座を設定し、四輪・二輪・船外機の技術者向けに実施
- ・2017年6月までに業務との関連から受講を必須とした対象者全員の受講が完了
- ・受講後にEラーニングによる理解度テストを実施、合格を義務づけ



## ●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。「スズキグループ行動指針」と合わせて携帯用冊子に掲載し配布しています。

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。

## ●相談・連絡窓口

スズキグループの役員や従業員が、法令違反等やその可能性を通報できる内部通報窓口を当社内外に設置し、未然防止や早期是正を図るとともに、以下のように「スズキグループ行動指針」と合わせて携帯用冊子に掲載し配布するなど、役員や従業員に同制度の周知に努め、利用促進を図っています。

・あなたが、「スズキグループ行動指針」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/相談窓口に連絡する。
- 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)
- 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)

・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。

## 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、「個人情報保護基本方針」を定めて、個人情報の保護に努めています。個人情報の取り扱いの詳細は社外向けホームページに掲載し公開しています。[http://www.suzuki.co.jp/privacy\\_statement/index.html](http://www.suzuki.co.jp/privacy_statement/index.html)

そして、個人情報を適正に取り扱うために、社内ルールを策定し、法改正等にあわせて適宜改訂しています。このルールを従業員に周知徹底するために、スズキでは従業員研修による教育や社内ホームページによる啓発を実施して全従業員の個人情報保護に対する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、スズキグループ各社においても「個人情報保護基本方針」を掲げ、個人情報の保護の徹底に取り組んでいます。今後も、個人情報保護体制の継続的な見直しと改善を図っていきます。

## 情報セキュリティの取り組み

スズキでは、「個人情報保護への取り組み」に記載のとおり、個人情報保護に関する諸規程を整備し、また、他社から提供された情報を含め、会社にとって有用な情報の管理のため、情報管理に関する諸規程を整備しています。

また、従業員に対しては、スズキグループ行動指針に秘密情報の適切な取扱いと漏えいの防止を規定することで、秘密情報の適切な取扱いを徹底しています。

情報セキュリティに関しては、情報システム及びネットワークの導入による業務改善を促進し、情報の可用性を高めながら、同時に情報漏洩・不正アクセスなどを防ぐため、情報システム及びネットワークを構築・管理・運用するための考え方・ルールを定めています。

また、停止した場合の影響が大きいサーバーや個人情報等セキュリティ上重要なデータを保存するサーバーについては、免震装置等により地震対策を施された施錠可能なサーバールームに設置しています。

スズキでは、機密情報管理推進会議を設置しスズキグループ全体の情報管理体制の強化を図っています。

## 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た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

本社および各工場では、従業員の命を守ることを目的に、緊急地震速報を導入しています。緊急地震速報が鳴ったら自分の身の安全を守り、津波の危険がある事業所では水の来ない場所に安全に避難できるよう全従業員参加の地震・津波避難訓練を繰り返し実施しています。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回定期的に実施中です。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、自らの安否状況を送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

## 火災に対する取り組み

本社および各工場では、想定していない出火をすべて火災と位置づけ、例えどんなに小さな火種であっても真因を究明し、有効な対策を徹底する取り組みを実施しています。また、全ての出火事例を全社へ展開し、類似災害を発生させないように対策の横展開に取り組んでいます。そして、いざと言う時には被害を最小限にする為、職場の誰でも初期消火活動が出来ることを目標に、消火器、消火栓を使用した消火訓練を実施しています。

また、自衛消防隊による自主防災活動の推進として、消防自動車放水訓練や小型可搬ポンプ放水訓練などを行っています。なかでも、本社構内、湖西工場、磐田工場、大須賀工場、豊川工場では地域の消防防災体制の充実強化に寄与している等、特に優良と認める事業所として、それぞれ浜松市、湖西市、磐田市、掛川市、豊川市から消防団協力事業所に認定されています。



## 浜松市沿岸域の防潮堤建設に寄付

スズキは、地震による津波対策として防潮堤の整備を進めるために、浜松市が創設した「浜松市津波対策事業基金」に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3,906万円を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2017年3月期までに総額2億7千万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。

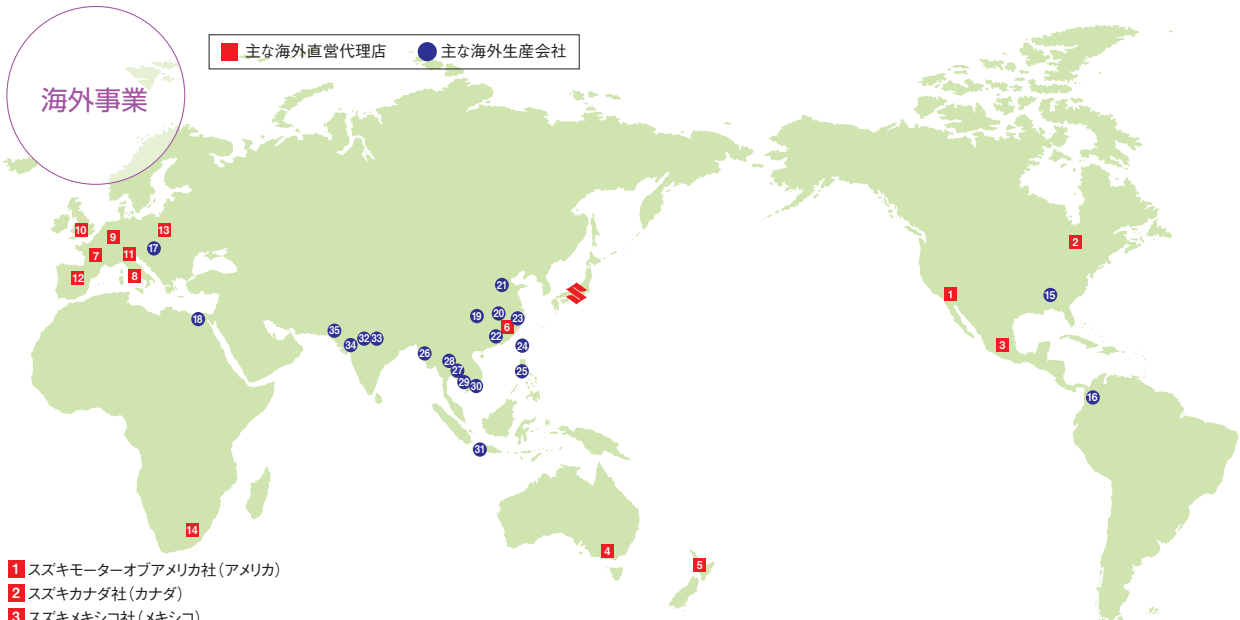
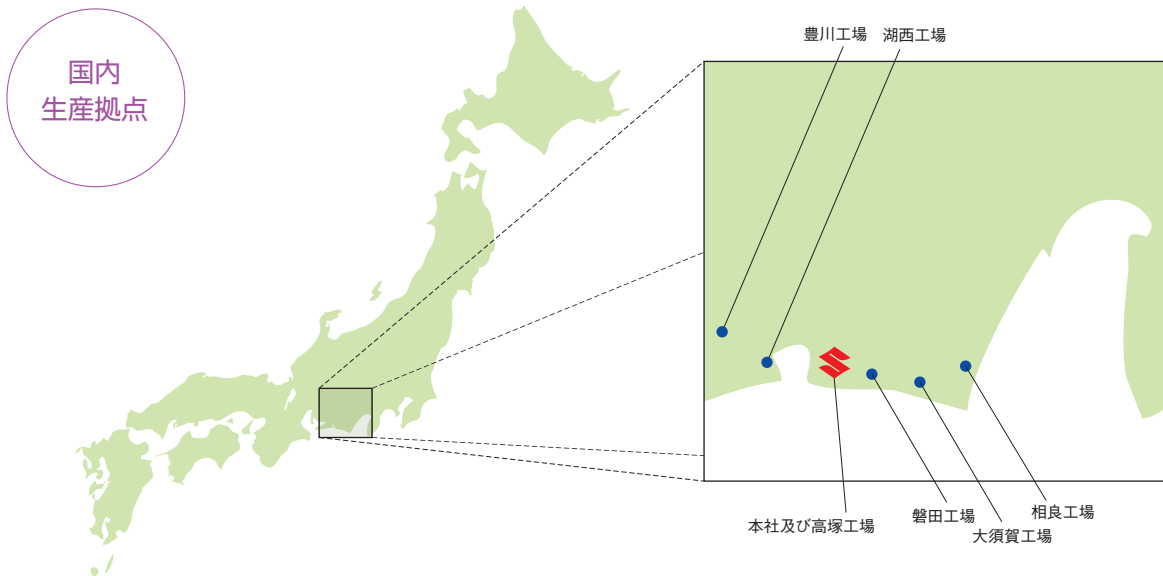


# データ集

会社概要	135
2016年度主要製品の環境データ	137
スズキ国内工場・国内グループ製造会社の環境データ	147
環境取り組みの歴史	159
会社データ	161

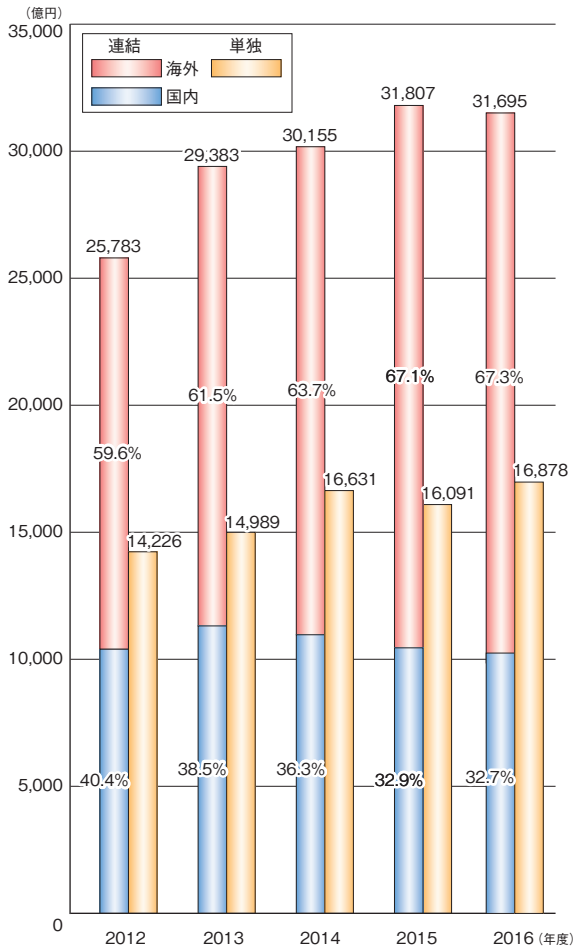
# 会社概要 (2017年3月31日現在)

- |                |                             |               |                             |
|----------------|-----------------------------|---------------|-----------------------------|
| ■ <b>社名</b>    | スズキ株式会社                     | ■ <b>主要製品</b> | 四輪車・二輪車・船外機・電動車いす等          |
| ■ <b>設立</b>    | 1920年(大正9年)3月               | ■ <b>資本金</b>  | 1,380億1,476万円               |
| ■ <b>本社所在地</b> | 〒432-8611<br>静岡県浜松市南区高塚町300 | ■ <b>従業員数</b> | 15,138人<br>(連結会社合計 62,992人) |
| ■ <b>代表者</b>   | 代表取締役 社長 鈴木 俊宏              |               |                             |

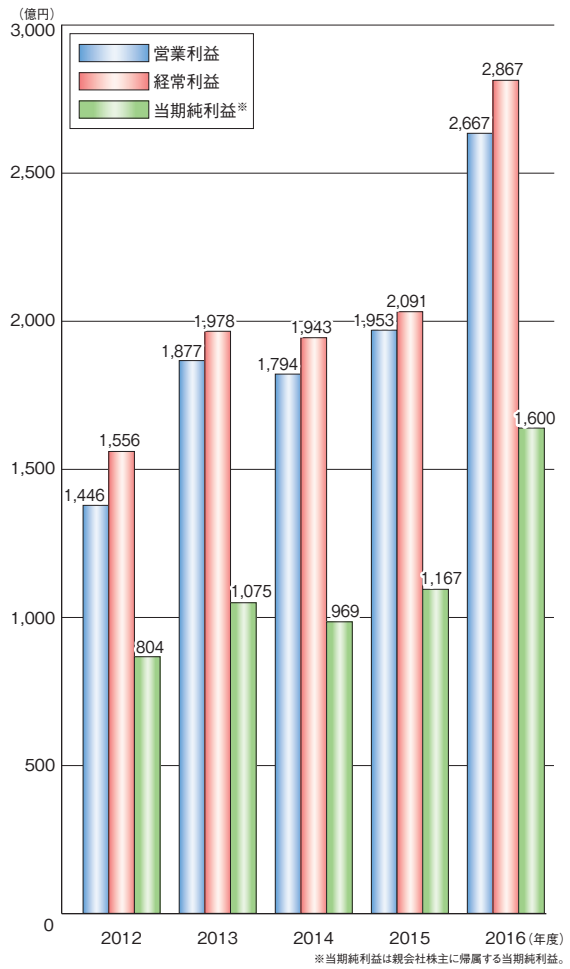


- |                          |                                   |                               |
|--------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| 1 スズキモーターオブアメリカ社(アメリカ)   | 15 スズキ・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ社(アメリカ) | 26 スズキ・ミャンマー・モーター社(ミャンマー)     |
| 2 スズキカナダ社(カナダ)           | 16 スズキコロンビア社(コロンビア)               | 27 スズキ・モーター・タイランド社(タイ)        |
| 3 スズキメキシコ社(メキシコ)         | 17 マジャールスズキ社(ハンガリー)               | 28 タイスズキモーター社(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)                 | 29 カンボジアスズキモーター社(カンボジア)       |
| 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)               | 30 ベトナムスズキ社(ベトナム)             |
| 6 スズキ中国社                 | 20 江西昌河鈴木汽車有限責任公司(中国)             | 31 スズキ・インドモビリティ・モーター社(インドネシア) |
| 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)              | 32 マルチ・スズキ・インディア社(インド)        |
| 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)               | 33 スズキ・モーター・サイクル・インディア社(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)              | 34 スズキ・モーター・グジャラート社(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)                 | 35 バ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)    | 25 スズキフィリピン社(フィリピン)               |                               |
| 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)   |                                   |                               |

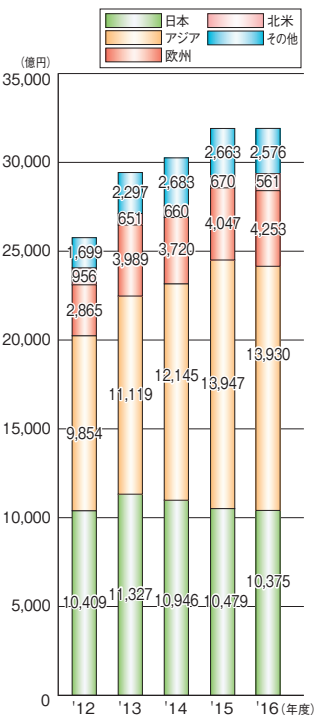
◆売上高推移



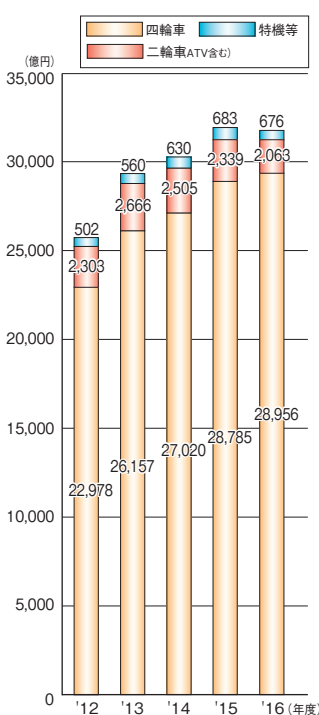
◆利益の推移(連結)



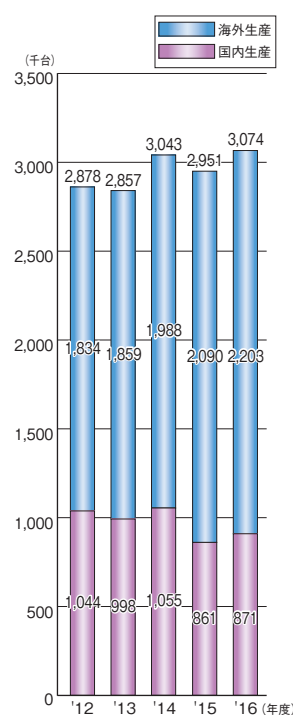
◆地域別売上高推移(連結)



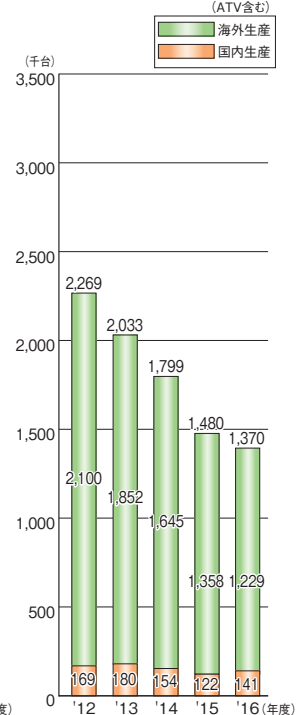
◆事業別売上高推移(連結)



◆四輪車生産台数推移



◆二輪車生産台数推移




## 2016年度主要製品の環境データ

2016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、スズキ四輪車・二輪車の最新の環境データは、下記のスズキホームページよりご覧いただけます。

《車種別環境情報》 [http://www.suzuki.co.jp/about/csr/environmental\\_info/index.html](http://www.suzuki.co.jp/about/csr/environmental_info/index.html)

《グリーン購入法適合車》 <http://www.suzuki.co.jp/about/csr/green/>

### 四輪車

車名		ソリオ						
		HYBRID SZ 						
基礎情報	機種名	HYBRID SZ / SX		HYBRID MZ / MX (注1)		G (注1)		
	車両型式	DAA-MA46S		DAA-MA36S		DBA-MA26S		
	エンジン	型式 K12C-PB05A型 / K12C-WA05A型 / K12C型						
	駆動装置	総排気量(L)	1.242					
		トランスミッション	インパネシフト5AGS		インパネシフトCVT			
		駆動方式	2WD(前2輪駆動)		フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	
	車両重量(kg)	990	950	990	930	970		
	備考	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2)	32.0	27.8	23.8	24.8	22.0
			CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	72.6	83.5	97.5	93.6	105.5
参考		平成32年度 燃費基準+30%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		平成27年度 燃費基準+5%達成		
適合規制・認定レベル		SU-LEV (平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)						
排出ガス	試験モード	JC08H+JC08Cモード						
	規制値・ 認定値等 (g/km)	CO	1.15					
		NMHC	0.013					
	NOx	0.013						
低公害車指定制度	九都県市低公害車指定制度の基準に適合							
環境性能情報	環境対応車普及促進税制対象車(注3)	○	○	○	○	—		
	グリーン税制対象車(注4)	○	○	—	—	—		
	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)						
	エアコン冷媒の種類(GWP値(注5)/使用量(g))	HFC134a(1,430(注6)) / 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 <sup>※1</sup>	自工会2006年目標達成(1996年使用量の1/10以下)						
	水銀 <sup>※2</sup>	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リサイクル化し易い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工場にてISO14001認証を取得							

(注1) HYBRID MZ/MXおよびGは2016年度以前に発売された機種です。

(注2) 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(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3) ご購入時に自動車取得税、自動車重量税の減税措置が受けられます(自動車取得税は、平成31年3月31日新車登録まで。自動車重量税は平成31年4月30日新車登録まで。ただし、新車登録時期により対象外となる場合があります)。

(注4) 「グリーン化特例」により、ご購入の翌年度の自動車税について減税措置が受けられます(平成31年3月31日新車登録まで)。

(注5) GWP=Global Warming Potential(地球温暖化係数)

(注6) 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。



車名		ソリオ バンディット				
		HYBRID SV 				
基礎情報	機種名	HYBRID SV		HYBRID MV <sup>(注1)</sup>		
	車両型式	DAA-MA46S		DAA-MA36S		
	エンジン	型式	K12C-PB05A型		K12C-WA05A型	
		総排気量(L)	1.242			
	駆動装置	トランスミッション	インパネシフト5AGS		インパネシフトCVT	
		駆動方式	2WD(前2輪駆動)		フルタイム4WD	
	車両重量(kg)	990		950		990
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) <sup>(注2)</sup>	32.0	27.8	23.8
			CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	72.6	83.5	97.5
		参考	平成32年度 燃費基準+30%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			
		NO <sub>x</sub>	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			
	環境対応車普及促進税制対象車 <sup>(注3)</sup>		○	○	○	○
グリーン税制対象車 <sup>(注4)</sup>		○	○	○	—	
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)				
エアコン冷媒の種類(GWP <sup>(注5)</sup> /使用量(g))		HFC134a(1,430 <sup>(注6)</sup> ) / 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 <sup>*1</sup>	自工会2006年目標達成(1996年使用量の1/10以下)				
	水銀 <sup>*2</sup>	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)				
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)				
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)				
	自工会目標適用除外部品	※1: 鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2: ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)				
環境への取り組み	リサイクルしやすい材料を使用した部品	インストルメントパネル、ドアトリム、バンパー、ラジエータグリル、カウルトップガーニッシュなどにリサイクルしやすい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) HYBRID MVは2016年度以前に発売された機種です。

(注2) 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(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3) ご購入時に自動車取得税、自動車重量税の減税措置が受けられます(自動車取得税は、平成31年3月31日新車登録まで。自動車重量税は平成31年4月30日新車登録まで。ただし、新車登録時期により対象外となる場合があります)。

(注4) 「グリーン化特例」により、ご購入の翌年度の自動車税について減税措置が受けられます(平成31年3月31日新車登録まで)。

(注5) GWP=Global Warming Potential(地球温暖化係数)

(注6) 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。

車名		スイフト					
		HYBRID RS		HYBRID ML			
機種名 <sup>(注1)</sup>		DAA-ZC53S		DAA-ZD53S			
車両型式		DAA-ZC53S		DAA-ZD53S			
基礎情報	エンジン	K12C-WA05A型					
	総排気量(L)	1.242					
	駆動装置	CVT					
	トランスミッション	CVT					
	駆動方式	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD		
車両重量(kg)		910	970	900	960		
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) <sup>(注2)</sup>	27.4	25.4	27.4	25.4
			CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	84.7	91.4	84.7	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	
	適合規制・認定レベル		SU-LEV(平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)				
	排出ガス	試験モード		JC08H+JC08Cモード			
		規制値・ 認定値等 (g/km)	CO	1.15			
			NMHC	0.013			
		NO <sub>x</sub>	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				
	環境対応車普及促進税制対象車 <sup>(注3)</sup>		○	○	○	○	
グリーン税制対象車 <sup>(注4)</sup>		○	-	○	-		
グリーン購入法適合車		○	○	○	○		
騒音	適合規制レベル	平成28年騒音規制に適合 加速騒音規制値:72dB (M1A1A)					
エアコン冷媒の種類(GWP値 <sup>(注5)</sup> /使用量(g))		HFC134a(1,430) <sup>(注6)</sup> /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 <sup>*1</sup>	自工会2006年目標達成(1996年使用量の1/10以下)					
	水銀 <sup>*2</sup>	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、バンパー、カウルトップガーニッシュなどにリサイクルしやすい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					



HYBRID RS

(注1) 2016年度に発売されたスイフトの内、マイルドハイブリッド2機種(HYBRID RS/ML)を掲載しました。全機種についての環境情報は、当社ホームページよりご覧いただけます。  
(注2) 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(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3) ご購入時に自動車取得税、自動車重量税の減税措置が受けられます(自動車取得税は、平成31年3月31日新車登録まで。自動車重量税は平成31年4月30日新車登録まで。ただし、新車登録時期により対象外となる場合があります)。  
(注4) 「グリーン化特例」により、ご購入の翌年度の自動車税について減税措置が受けられます(平成31年3月31日新車登録まで)。  
(注5) GWP=Global Warming Potential(地球温暖化係数)  
(注6) 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。

車名		ワゴンR						
		HYBRID FZ		HYBRID FX				
基礎情報	機種名 <sup>(注1)</sup>	HYBRID FZ		HYBRID FX				
	車両型式	DAA-MH55S						
	エンジン	型式	R06A-WA05A					
		総排気量(L)	0.658					
	駆動装置	トランスミッション	インパネシフトCVT					
		駆動方式	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD		
	車両重量(kg)	790	840	770	820			
	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) <sup>(注2)</sup>	33.4	30.4	33.4	30.4
				CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	69.5	76.4	69.5	76.4
参考			平成32年度 燃費基準+30%達成	平成32年度 燃費基準+20%達成	平成32年度 燃費基準+30%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 <sub>x</sub>	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						
環境対応車普及促進税制対象車 <sup>(注3)</sup>		○	○	○	○			
グリーン税制対象車 <sup>(注4)</sup>		○	○	○	○			
グリーン購入法適合車		○	○	○	○			
騒音	適合規制レベル		平成28年規制に適合 加速騒音規制値 72dB (M1A1A)					
	エアコン冷媒の種類(GWP値 <sup>(注5)</sup> /使用量(g))		HFC134a(1,430) <sup>(注6)</sup> /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 <sup>*1</sup>		自工会2006年目標達成(1996年使用量の1/10以下)					
	水銀 <sup>*2</sup>		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)					
	六価クロム		自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)					
	カドミウム		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)					
	自工会目標適用除外部品		※1: 鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2: ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)					
環境への取り組み	リサイクルしやすい材料を使用した部品		インストルメントパネル、ドアトリム、バンパーなどにリサイクルしやすい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工場でのISO14001認証を取得						



(注1) 2016年度に発売されたワゴンRの内、ハイブリッドシステム搭載の2機種(HYBRID FZ/FX)の環境情報を掲載しました。全機種の環境情報は、当社ホームページよりご覧いただけます。



(注2) 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(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3) ご購入時に自動車取得税、自動車重量税の減税措置が受けられます(自動車取得税は、平成31年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成31年4月30日新車届出まで。ただし、新車届出時期により対象外となることがあります)。

(注4) 「グリーン化特例」により、ご購入の翌年度の軽自動車税について減税措置が受けられます(平成31年3月31日新車届出まで)。

(注5) GWP=Global Warming Potential(地球温暖化係数)

(注6) 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。

車名		ワゴンRスティングレー				
						
		HYBRID T		HYBRID X		
機種名 <sup>(注1)</sup>		HYBRID T		HYBRID X		
車両型式		DAA-MH55S				
エンジン	型式	R06A-WA05A型(ターボ)		R06A-WA05A型		
	総排気量(L)	0.658				
駆動装置	トランスミッション	インパネシフトCVT				
	駆動方式	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	2WD(前2輪駆動)	フルタイム4WD	
車両重量(kg)		800	850	790	840	
備考		ハイブリッドシステム				
燃料消費率	国土交通省 審査値 	燃費(km/L) <sup>(注2)</sup>	28.4	27.0	33.4	30.4
		CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	81.7	86.0	69.5	76.4
		参考		参考		
		平成32年度 燃費基準+10%達成		平成32年度 燃費基準+30%達成		
		平成32年度 燃費基準+20%達成		平成32年度 燃費基準+20%達成		
適合規制・認定レベル		SU-LEV (平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)				
排出ガス	試験モード	JC08H+JC08Cモード				
	規制値・ 認定値等 (g/km)	CO	1.150			
		NMHC	0.013			
	NO <sub>x</sub>	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				
環境対応車普及促進税制対象車 <sup>(注3)</sup>		○	○	○	○	
グリーン税制対象車 <sup>(注4)</sup>		○	○	○	○	
グリーン購入法適合車		○	○	○	○	
騒音	適合規制レベル	平成28年規制に適合 加速騒音規制値 72dB (M1A1A)				
	エアコン冷媒の種類(GWP値 <sup>(注5)</sup> /使用量(g))	HFC134a(1,430) <sup>(注6)</sup> / 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 <sup>*1</sup>	自工会2006年目標達成(1996年使用量の1/10以下)				
	水銀 <sup>*2</sup>	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)				
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)				
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)				
	自工会目標適用除外部品	※1: 鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2: ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)				
環境への取り組み	リサイクルしやすい材料を使用した部品	インストルメントパネル、ドアトリム、バンパーなどにリサイクルしやすい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工場でのISO14001認証を取得				

(注1) 2016年度に発売されたワゴンRスティングレーの内、ハイブリッドシステム搭載の2機種(HYBRID T/X)の環境情報を掲載しました。全機種の環境情報は、当社ホームページよりご覧いただけます。

(注2) 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(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3) ご購入時に自動車取得税、自動車重量税の減税措置が受けられます(自動車取得税は、平成31年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成31年4月30日新車届出まで。ただし、新車届出時期により対象外となることがあります)。

(注4) 「グリーン化特例」により、ご購入の翌年度の軽自動車税について減税措置が受けられます(平成31年3月31日新車届出まで)。

(注5) GWP=Global Warming Potential(地球温暖化係数)

(注6) 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。



車名		スペーシア カスタムZ					
		カスタムZ ターボ		カスタムZ			
		DAA-MK42S					
基礎情報	機種名	カスタムZ ターボ		カスタムZ			
	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	トランスミッション インパネシフトCVT					
		駆動方式 2WD(前2輪駆動)		フルタイム4WD			
	車両重量(kg)		900/890	950/940	880/870	930/920	
	備考		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) <sup>(注1)</sup>	26.8	25.6	30.6	29.0
			CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	86.8	90.7	75.9	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+20%達成		
適合規制・認定レベル		SU-LEV(平成17年排出ガス基準 75%低減レベル)					
排出ガス	試験モード		JC08H+JC08Cモード				
	規制値・ 認定値等 (g/km)	CO	1.15				
		NMHC	0.013				
		NO <sub>x</sub>	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					
環境性能情報	環境対応車普及促進税制対象車 <sup>(注2)</sup>		○	○	○	○	
	グリーン税制対象車 <sup>(注3)</sup>		○	—	○	○	
	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)			
		エアコン冷媒の種類(GWP <sup>(注4)</sup> /使用量(g))		HFC134a(1,430) <sup>(注5)</sup> /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 <sup>※1</sup>		自工会2006年目標達成(1996年使用量の1/10以下)			
		水銀 <sup>※2</sup>		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)			
		六価クロム		自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)			
		カドミウム		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)			
自工会目標適用除外部品		※1: 鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2: ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)					
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易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リサイクルし易い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					



カスタムZ ターボ

(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) ご購入時に自動車取得税、自動車重量税の減税措置が受けられます(自動車取得税は、平成31年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成31年4月30日新車届出まで。ただし、新車届出時期により対象外となることがあります)。  
(注3) 「グリーン化特例」により、ご購入の翌年度の軽自動車税について減税措置が受けられます(平成31年3月31日新車届出まで)。  
(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		GSX-S750 ABS		
基礎情報	乗車定員(名)	2		
	車両型式	2BL-C533F		
	エンジン	型式	R749	
		総排気量(cm³)	749	
		種類	水冷・4サイクル・4気筒・DOHC・4バルブ	
		使用燃料	無鉛プレミアムガソリン	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	83(112)/10,500	
		最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	80(8.2)/9,000	
	変速機	6段リターン式		
	車両重量(kg)	212		
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)	29.3 (60km/h, 2名乗車時)	
		WMTCモード値(注3)(km/L)	20.1 (クラス3-2, 1名乗車時)	
	排出ガス	適合規制レベル	平成28年規制に適合	
		WMTCモード規制値(g/km)	CO	1.14
			HC	0.17
	NOx		0.09	
	騒音	適合規制レベル	平成28年規制に適合	
		加速騒音規制値	国連協定規則第41号第4改訂版による	
	環境負荷物質削減	鉛 <sup>※1</sup>	自工会目標達成 (2006年1月以降使用量60g以下)	
		水銀 <sup>※2</sup>	自工会目標達成 (2004年10月以降使用禁止)	
		六価クロム	自工会目標達成 (2008年1月以降使用禁止)	
		カドミウム	自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)	
	自工会目標適用除外部品		※1: 鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2: ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)	
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料表示、解体し易い構造など)を配慮		
	環境負荷物質使用状況 鉛	電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子など(PZTセンサー)、軸受け/ベアリングに使用		
	その他	国内スズキ6工場及びスズキグループ7工場でISO14001の認証を取得		



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

(注2) 定地燃費は、一定の車速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。

車名		GSX250R		
基礎情報	乗車定員(名)	2		
	車両型式	2BK-DN11A		
	エンジン	型式	J517	
		総排気量 (cm <sup>3</sup> )	248	
		種類	水冷・4サイクル・2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)	18(24)/8,000	
		最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	22(2.2)/6,500	
	変速機	6段リターン式		
	車両重量(kg)	178		
環境性能情報	燃料消費率(注1)	国交省届出値定地燃費値(注2)(km/L)	41.0(60km/h) 2名乗車時	
		WMTCモード値(注3)(km/L)	32.5(クラス2-2) 1名乗車時	
	排出ガス	適合規制レベル	平成28年排出ガス規制に適合	
		WMTCモード規制値(g/km)	CO	1.14
			HC	0.20
	NOx		0.07	
	騒音	適合規制レベル	平成28年規制に適合	
		加速騒音規制値	国連協定規則第41号第4改訂版による	
	環境負荷物質削減	鉛 <sup>*1</sup>	自工会目標達成(2006年1月以降使用量60g以下)	
		水銀 <sup>*2</sup>	自工会目標達成(2004年10月以降使用禁止)	
		六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
		カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
	自工会目標適用除外部品	※1: 鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2: ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージドヘッドランプ (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)		
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造などを配慮 カウリングインナー、リアフェンダー、エレクトリックパーツホルダー、エアクリナーの一部にリサイクルし易い材料を使用		
	環境負荷物質使用状況 鉛	電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子など(PZTセンサー)、軸受け/ベアリングに使用		



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

(注2) 定地燃費は、一定の車速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。

車名		ジクサー		
基礎情報	乗車定員(名)	2		
	車両型式	2BK-NG4BG		
	エンジン	型式	NG4BG	
		総排気量(cm <sup>3</sup> )	154	
		種類	水冷・4サイクル・単気筒・4バルブ	
		使用燃料	無鉛ガソリン	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	10(14)/8,000	
		最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	14(1.4)/6,000	
	変速機	5段リターン式		
	車両重量(kg)	135		
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)	58.8(60km/h) 2名乗車時	
		WMTCモード値(注3)(km/L)	51.0(クラス2-1) 1名乗車時	
	排出ガス	適合規制レベル	平成28年排出ガス規制に適合	
		WMTCモード規制値(g/km)	CO	1.14
			HC	0.20
	NOx		0.07	
	騒音	適合規制レベル	平成28年騒音規制に適合	
		加速騒音規制値	国連協定規則第41号第4改訂版による	
	環境負荷物質削減	鉛 <sup>※1</sup>	自工会目標達成(2006年1月以降使用量60g以下)	
		水銀 <sup>※2</sup>	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名表示、解体し易い構造など)を配慮 バッテリーホルダ、シート底板、チェーンケース、フレームカバー、リヤフェンダにリサイクルし易い材料を使用		
	環境負荷物質使用状況 鉛	電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子など(PZTセンサー)、軸受け/ベアリングに使用		



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

(注2) 定地燃費は、一定の車速で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。

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



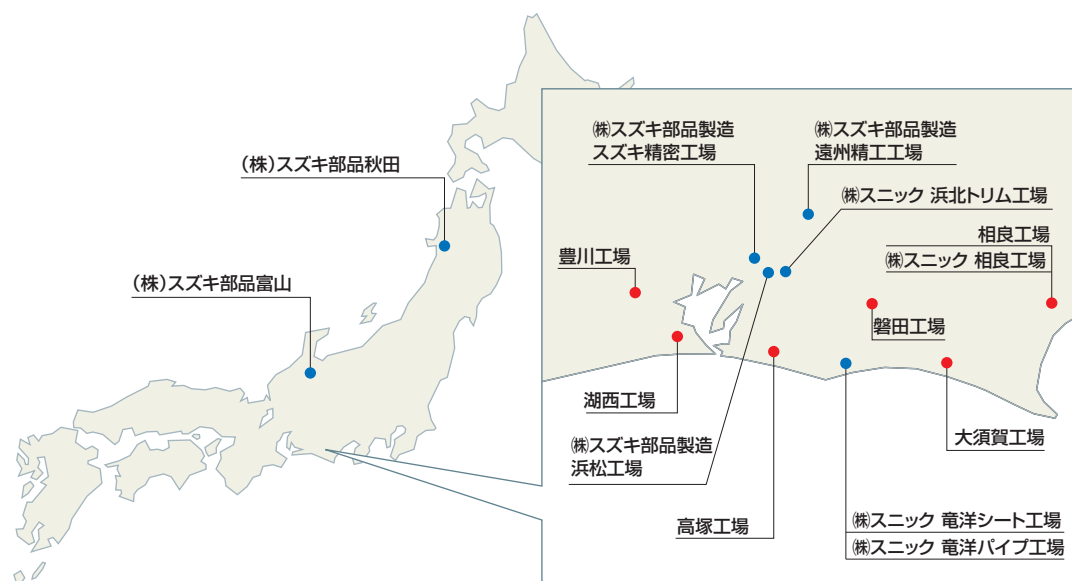
船外機

機種名		DF175AP 	DF150AP 	
基礎情報	発売時期	2016年10月	2016年10月	
	型式	17503P	15003P	
	エンジン	総排気量 (cm³)	2,867	
		種類	4サイクル・直列4気筒・DOHC・16バルブ	
		使用燃料	無鉛レギュラーガソリン	
		燃料供給方式	E.P.I. (電子制御燃料噴射装置)	
		最高出力 (kW(PS)/rpm)	128.7 (175)/5,800	110.3 (150)/5,500
		全開使用回転範囲 (rpm)	5,500-6,100	5,000-6,000
	発電容量	12V-44A		
	取付	トランサム高 (mm)	629	
		操船	操船方式	リモートコントロール
	チルト&トリム方式		P.T.T	
	減速比	2.50		
重量 (プロペラ付き) (kg)	245			
環境性能	排出ガス適合規制レベル	(一社)日本マリン事業協会 マリンエンジン排出ガス自主規制値 (2次規制) に適合		
	環境保全型ガソリン船外機関証書 交付番号	28海洋第0002号	28海洋第0001号	
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易さ (リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など) を配慮		
	その他			

## 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、2016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。

#### [環境データの表の見方]

- ・規制値は水質汚濁防止法、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。
- ・各項目、物質の単位は、下表の通り。

#### <水質>

記号	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
COD	化学的酸素要求量	mg/L
SS	浮遊物質	mg/L
-	油分	mg/L
-	鉛	mg/L
-	クロム	mg/L
-	全窒素	mg/L
-	全リン	mg/L
-	亜鉛	mg/L
-	鉄	mg/L

#### <大気>

記号	名称	単位
NOx	窒素酸化物	ppm
SOx	硫酸酸化物	K値
-	ばいじん	g/Nm <sup>3</sup>
-	塩素	mg/Nm <sup>3</sup>
-	塩化水素	mg/Nm <sup>3</sup>
-	フッ素及びフッ化水素	mg/Nm <sup>3</sup>
-	ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm <sup>3</sup>
CO	一酸化炭素	ppm
VOC	揮発性有機化合物	ppmC

#### <PRTR>

記号	名称	単位
PRTR対象物質	化学物質排出把握管理促進法(特定)第1種指定化学物質	kg/年

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】 1,190,000m<sup>2</sup>
- 【建物面積】 472,000m<sup>2</sup>
- 【従業員数】 2,198人
- 【所在地】 静岡県湖西市白須賀4520

<環境データ>

<主な取水源・排水先>

取水源:豊川・地下水 排水先:笠子川

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.2~8.0	7.8
BOD	15	0.6~4.0	1.6
COD	30	3.4~11	6.9
SS	15	0.0~3.6	0.82
油分	2	0.0~0.6	0.26
鉛	0.1	0.005~0.01	0.007

項目	規制値	実績	平均
クロム	0.4	0.02~0.02	0.02
全窒素	12	0.53~5.38	2.3
全リン	2	0.00~0.49	0.23
亜鉛	1	0.06~0.13	0.10
鉄	10	0.1~1.0	0.40

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	マ小型貫流ボイラー	150	11~32	22
	N小型貫流ボイラー	150	17~40	26
	KD貫流ボイラー	150	41~74	59
	冷温水機(ジャ)	150	39~61	50
	冷温水機(Nシ)	150	24~44	33
	焼却炉	200	99~107	102
	マト電着乾燥炉	230	43~55	49
	マセ電着乾燥炉	230	28~36	32
	マト上塗乾燥炉	230	37~56	47
	マト中塗乾燥炉	230	25~39	32
	Nト中塗乾燥炉	230	22	22
	Nト上塗乾燥炉	230	15~28	22
	Nト中上塗乾燥炉	230	17~18	18
	Nト電着乾燥炉	230	68~108	88
ガスエンジン発電設備	600	300~330	315	
SOx(K値)	焼却炉	7	0.71~1.07	0.89
ばいじん	マ小型貫流ボイラー	0.10	0.005未満~0.006未満	0.005未満
	N小型貫流ボイラー	0.10	0.005未満~0.006未満	0.005未満
	KD貫流ボイラー	0.10	0.005未満~0.009未満	0.006未満
	冷温水機(ジャ)	0.10	0.005未満~0.006未満	0.005未満
	冷温水機(Nシ)	0.10	0.006未満~0.006未満	0.006未満
	焼却炉	0.15	0.006未満~0.007未満	0.007未満
	マト電着乾燥炉	0.2	0.008未満~0.009未満	0.009未満
	マセ電着乾燥炉	0.2	0.009未満~0.010未満	0.010未満
	マト上塗乾燥炉	0.2	0.010未満~0.010未満	0.010未満
	マト中塗乾燥炉	0.2	0.009未満~0.009未満	0.009未満
	Nト中塗乾燥炉	0.2	0.011未満~0.011未満	0.011未満
	Nト上塗乾燥炉	0.2	0.007未満~0.012未満	0.010未満
	Nト中上塗乾燥炉	0.2	0.011未満~0.012未満	0.012未満
	Nト電着乾燥炉	0.2	0.008未満~0.009未満	0.009未満
	ガスエンジン発電設備	0.05	0.012未満~0.012未満	0.012未満

物質	設備	規制値	実績	平均
フッ素及びフッ化水素	アルミ溶解炉(低圧鑄造①)	3	0.3未満~0.9	0.6
	アルミ溶解炉(低圧鑄造②)	3	0.3未満~0.8	0.6
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	3	0.3未満~0.6	0.5
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	3	0.5	0.5
塩素	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	3	0.4~0.9	0.7
	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①)	80	5未満	5未満
	アルミ溶解炉(低圧鑄造②)	80	5未満	5未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	80	5未満	5未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	80	5未満~15	10
	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	80	5未満~6	6
ダイオキシソ類	焼却炉	150	6未満~20	11
	焼却炉	5	0.23	0.23
CO	焼却炉	100	10	10
VOC	マト塗装	700	182	—
	Nト塗装	700	107	—
	マハ塗装	700	313	—

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

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	12,000	0	73	0	0	0	0	0	3,600	8,500
53	エチルベンゼン	200,000	110,000	0	0	0	0	950	37,000	44,000	18,000
80	キシレン	260,000	120,000	0	0	0	0	1,000	29,000	46,000	73,000
83	クメン	2,600	1,100	0	0	0	0	0	1,400	0	0
239	有機スズ化合物	9,300	0	0	0	0	0	0	470	0	8,800
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	190,000	90,000	0	0	0	0	0	34,000	25,000	46,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	58,000	34,000	0	0	0	0	640	9,700	14,000	5.6
300	トルエン	350,000	130,000	0	0	0	0	26	20,000	61,000	150,000
302	ナフタレン	7,900	4,400	0	0	0	0	0	7.4	3,500	0
309	ニッケル化合物	1,900	0	46	0	0	0	120	1,100	0	570
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	70,000	0	0	0	0	0	0	0	1,300	69,000
374	フッ化水素及びその水溶性塩	1,300	0	0	0	0	0	0	0	1,300	0
392	ノルマル-ヘキサン	57,000	410	0	0	0	0	0.1	1,000	2,800	53,000
400	ベンゼン	9,900	110	0	0	0	0	0	0	480	9,300
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。)	2,900	0	220	0	0	0	0	0	2,700	0
411	ホルムアルデヒド	4,700	2,400	0	0	0	0	520	520	5,300	0

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



## 磐田工場



【業務内容】	軽・小型乗商用車の完成車組立等
【敷地面積】	298,000m <sup>2</sup>
【建物面積】	147,000m <sup>2</sup>
【従業員数】	1,314人
【所在地】	静岡県磐田市岩井2500

### <環境データ>

#### <主な取水・排水先>

取水源:天竜川・地下水 排水先:安久路川

#### <水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.2~7.9	7.3
BOD	20(15)*	0.4~6.1	2.9
SS	40(30)*	0.3~9.8	2.2
油分	3	0.1~1.3	0.4
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	4.3~15.0	10.9
亜鉛	1	0.1未満~0.5	0.2

※ ( )内は日間平均を示す。

#### <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	59	59
	ボイラー3	130	100~110	105
	冷温水機①	150	95~100	98
	冷温水機②	150	77~82	80
	冷温水機③	150	98~120	109
	1L電着乾燥炉	230	54~56	55
	1L上塗乾燥炉	230	18~27	23
	2L電着乾燥炉	230	25~26	26
	2L上塗乾燥炉	230	27~34	31
	ばいじん	ボイラー1	0.1	—
ボイラー3		0.25	0.006未満~0.007未満	0.0065未満
冷温水機①		0.1	—	—
冷温水機②		0.1	—	—
冷温水機③		0.1	0.006未満	0.006未満
1L電着乾燥炉		0.2	0.005未満	0.005未満
1L上塗乾燥炉		0.2	0.005未満	0.005未満
2L電着乾燥炉		0.2	0.005未満	0.005未満
VOC	2L上塗乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005未満
	中塗1L	700	48~310	84.0
	上塗1L	700	81~420	153.1
	中塗2L	700	20~91	61.4
	上塗2L	700	17~260	159.1
バンパー	700	290~310	300.0	

### <PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

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	18,000	0	140	0	0	0	0	0	5,200	12,000
53	エチルベンゼン	120,000	65,000	0	0	0	0	40	8,000	30,000	15,000
80	キシレン	170,000	69,000	0	0	0	0	84	6,400	28,000	63,000
239	有機スズ化合物	4,700	0	0	0	0	0	230	0	0	4,400
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	120,000	51,000	0	0	0	0	8.1	8,000	18,000	39,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	27,000	15,000	0	0	0	0	0	2,300	9,800	0
300	トルエン	290,000	100,000	0	0	0	0	31	1,200	61,000	130,000
302	ナフタレン	3,900	2,200	0	0	0	0	1	1	1,800	0
309	ニッケル化合物	1,900	0	250	0	0	0	1,100	0	0	580
392	ノルマル-ヘキサン	47,000	180	0	0	0	0	0	0	790	46,000
400	ベンゼン	8,200	17	0	0	0	0	0	0	160	8,000
411	ホルムアルデヒド	3,200	1,600	0	0	0	0	380	380	3,800	0
412	マンガン及びその化合物	4,500	0	210	0	0	0	1,200	0	0	3,100

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

## 相良工場



- 【業務内容】 小型車および四輪車エンジンの組立  
エンジン主要部品の鋳造及び機械加工等
- 【敷地面積】 1,970,000m<sup>2</sup>
- 【建物面積】 271,000m<sup>2</sup>
- 【従業員数】 1,754人
- 【所在地】 静岡県牧之原市白井1111

### <環境データ>

#### <主な取水・排水先>

取水源:大井川 排水先:蛭ヶ谷川

#### <水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.5~7.9	7.7
BOD	20(15)*	1.7~3.4	2.6
SS	40(30)*	1~2	1.3
油分	2.5	0.5~0.9	0.7
鉛	0.1	0.01	0.01
クロム	1	0.02~0.04	0.03
全窒素	120(60)*	4.7~9.3	6.7
全リン	16(8)*	2.7~8	4.8
亜鉛	1	0.05~0.13	0.1

※ ( )内は日間平均を示す。

#### <大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	冷水機1	150	91~120	105.5
	冷水機2	150	83~94	88.5
	冷水機3	150	73~100	86.5
	冷水機4	150	69~87	78
	熱処理炉	180	38~47	42.5
	溶解炉1	180	24~29	26.5
	溶解炉2	180	26~47	36.5
	溶解炉3	180	—	—
	電着乾燥炉	230	23~25	24
	中上塗乾燥炉	230	36~72	54
ばいじん	冷水機1	0.1	0.006未満	0.006
	冷水機2	0.1	0.007未満	0.007
	冷水機3	0.1	0.006未満~0.007未満	0.0065
	冷水機4	0.1	0.006未満~0.007未満	0.0065
	熱処理炉	0.2	0.005未満	0.005
	溶解炉1	0.2	0.005未満~0.010	0.0075
	溶解炉2	0.2	0.005~0.006	0.0055
	溶解炉3	0.2	—	—
	電着乾燥炉	0.2	0.018未満~0.0020未満	0.019
	中上塗乾燥炉	0.2	0.013未満~0.015未満	0.014
ダイオキシン類	溶解炉1	1	0.04	0.04
	溶解炉3	1	0.0024	0.0024
	アルミ切粉乾燥炉	1	0.0027	0.0027
VOC	塗装1	400	49	49
	塗装2	400	70	70
	塗装3	400	18	18
	塗装4	700	210	210

### <PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

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	12,000	0	120	0	0	0	0	0	3,300	8,100
53	エチルベンゼン	50,000	25,000	0	0	0	0	0	4,200	8,900	12,000
80	キシレン	120,000	28,000	0	0	0	0	730	4,400	41,000	50,000
83	クメン	2,500	2,500	0	0	0	0	0	24	0.7	0
239	有機スズ化合物	2,100	0	0	0	0	0	110	0	0	2,000
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	31,000	35,000	0	0	0	0	0	3,900	15,000	27,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	16,000	11,000	0	0	0	0	110	1,800	2,400	1,100
300	トルエン	190,000	22,000	0	0	0	0	16	1,400	68,000	97,000
302	ナフタレン	1,800	1,100	0	0	0	0	0	7	720	5
309	ニッケル化合物	1,300	0.5	160	0	0	0	730	0.3	0.3	390
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	4,300	0	0	0	0	0	0	0	0	4,300
392	ノルマル-ヘキサノール	46,000	370	0	0	0	0	0	680	14,000	31,000
400	ベンゼン	8,500	86	0	0	0	0	0	0	2,700	5,700
411	ホルムアルデヒド	940	490	0	0	0	0	89	89	960	0
412	マンガン及びその化合物	2,300	0	140	0	0	0	790	0	0	1,400

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出量、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 <sup>2</sup>
【建物面積】	163,000m <sup>2</sup>
【従業員数】	9,020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>

#### <主な取水源・排水先>

取水源:天竜川 排水先:新川

#### <水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.2~7.6	7.4
BOD	30(20)*	1.0~2.2	1.1
SS	40(30)*	1.6~12.4	5.2
油分	5	0.5~0.9	0.54
全窒素	120(60)*	0.8~16	6.8
全リン	16(8)*	0.06~1.3	0.5
亜鉛	1	0.1~0.13	0.1

※ ( )内は日間平均を示す。

#### <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	74~100	87
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)>

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	21,000	57	0	0	0	0	0	3.9	20,000	300
80	キシレン	94,000	260	0	0	0	0	0	2.7	92,000	650
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	34,000	8	0	0	0	0	0.2	4.6	34,000	290
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	6,900	1.7	0	0	0	0	0	1.4	6,800	31
300	トルエン	170,000	10,000	0	0	0	0	11	22	170,000	1,700
308	ニッケル	3,900	0	0	0	0	0	0	2,800	0	1,100
309	ニッケル化合物	4,500	0	0	0	0	0	0	3,200	0	1,300
374	フッ化水素及びその水溶性塩	7,700	0	700	0	0	0	0	0	7,000	0
392	ノルマル-ヘキサン	35,000	190	0	0	0	0	0	0.3	34,000	920
400	ベンゼン	7,900	1.2	0	0	0	0	0	0	7,700	200
438	メチルナフタレン	12,000	53	0	0	0	0	0	0	11,000	0

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出量、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 <sup>2</sup>
【建物面積】	75,000m <sup>2</sup>
【従業員数】	448人
【所在地】	愛知県豊川市白鳥町兎足1-2

### <環境データ>

#### <主な取水源・排水先>

取水源:地下水 排水先:白川・公共下水道

#### <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(20)*	0.8	0.8
SS	70(50)*	2	2
油分	5	0.5	0.5
クロム	2	0.02	0.02
COD(総量)	20.63	1.44~9.58	5.51
全窒素(総量)	15.58	0.98~5.28	3.13
全リン(総量)	2.06	0.16~1.07	0.61
亜鉛	2	0.09	0.09

※ ( )内は日間平均を示す。

#### <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	62~85	73.5
	乾燥炉1	0.4	0.005	0.005
ばいじん	乾燥炉2	0.4	0.005	0.005
	塗装1	700	330	330
VOC	塗装2	700	300	300
	塗装3	700	500	500

#### <PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

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	18,000	12,000	0	0	0	0	800	8	4,800	360
80	キシレン	26,000	15,000	0	0	0	0	1,100	9	8,400	1,500
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	8,700	4,000	0	0	0	0	140	2.3	3,700	910
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	1,800	1,100	0	0	0	0	23	0.8	650	4
300	トルエン	93,000	46,000	0	0	0	0	2,300	7,600	34,000	3,000
392	ノルマルヘキサン	3,500	21	0	0	0	0	0	0	2,400	1,100
400	ベンゼン	650	2	0	0	0	0	0	0	460	190

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



## 大須賀工場



【業務内容】	鑄造部品の製造等
【敷地面積】	151,000m <sup>2</sup>
【建物面積】	55,000m <sup>2</sup>
【従業員数】	404人
【所在地】	静岡県掛川市西大淵6333

### <環境データ>

#### <主な取水源・排水先>

取水源:地下水 排水先:西大谷川

#### <水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.7~7.3	7.0
BOD	10	0.2~4.3	1.1
SS	10	0.0~2.1	0.6
油分	2	0.0~0.8	0.3
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	1.0~6.1	3.6
全リン	8	0.18~0.32	0.24
亜鉛	1	0.1未満~0.30	0.05

#### <大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
ばいじん	鑄鉄溶解炉	0.1	0.01未満	0.01未満
	アルミ溶解炉	0.2	0.01未満	0.01未満
	アルミ溶解保持炉	0.2	0.01未満	0.01未満
塩素	アルミ溶解炉	30	1未満	1未満
	アルミ溶解保持炉	30	1未満	1未満
塩化水素	アルミ溶解炉	80	5未満	5未満
	アルミ溶解保持炉	80	5未満	5未満
フッ素及びフッ化水素	アルミ溶解炉	3	0.3未満~0.4	0.16
	アルミ溶解保持炉	3	0.3未満~0.4	0.24

#### <PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

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	3,300	1,800	0	0	0	0	38	29	1,500	0
87	クロム及び三価クロム化合物	3,000	0	0	0	0	0	60	450	0	2,500
300	トルエン	6,000	2,600	0	0	0	0	0	1,100	2,200	0
312	バナジウム化合物	1,000	0	0	0	0	0	20	0	0	980
412	マンガン及びその化合物	110,000	0	0	0	0	0	2,300	0	0	110,000
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、ダイカスト鑄造と切削加工

【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。

#### <環境データ>

##### <主な取水源・排水先>

取水源:天竜川 排水先:公共下水道

##### <水質関係(排水口)>

スズキ(株)浜松工場に送水し処理

##### <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。

##### <大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	アルミ切粉溶解付溶解炉	180	53~56	54.5
ばいじん	アルミ切粉溶解付溶解炉	0.2	0.017~0.02	0.019
塩素	アルミ切粉溶解付溶解炉	30	0.63~0.71	0.67
塩化水素	アルミ切粉溶解付溶解炉	80	1.07~34.2	17.64
フッ素及びフッ化水素	アルミ切粉溶解付溶解炉	3	0.70~0.79	0.75
ダイオキシン類	アルミ切粉溶解付溶解炉	1	0	0

### (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

#### <環境データ>

##### <主な取水源・排水先>

取水源:地下水 排水先:井伊谷川

##### <水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.0~7.9	7.4
BOD	15	1.0~6.1	3.5
SS	20	0.7~2.0	1.9
油分	5	0.5~0.9	0.61
全窒素	60	9~22	14.13
全リン	8	0.06~0.07	0.06
亜鉛	1	0.07~0.22	0.1

##### <大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	連続浸炭炉	180	10~16	11.1
	焼鈍炉	180	10~11	10.25
	冷温水発生器	150	56~58	57
SOx (K値)	連続浸炭炉	17.5	0.09~0.17	0.1
	焼鈍炉	17.5	0.09	0.09
	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。

## ㈱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

### <環境データ>

#### <主な取水・排水先>

取水源:地下水 排水先:二俣川

#### <水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	6.5~8.2	7.1~7.5	7.3
BOD	10	0.5~18	2.7
COD	35	2.4~26	5.9
SS	15	0~2	0.8
油分	3	0.5~0.9	0.8
クロム	2	0~0.1	0.1
全窒素	100	0.95~2.97	1.8
亜鉛	2	0.01~0.1	0.01

#### <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~0.7	0.6未満
	ピストン鑄造	80	0.6~1	0.8
塩素	アルミ集中溶解炉	30	1未満	1未満
	ピストン鑄造	30	1未満	1未満
フッ素及び フッ化水素	アルミ集中溶解炉	3	0.6未満	0.6未満
	ピストン鑄造	3	0.6未満	0.6未満
NOx	ガス焚吸収式冷温水機	150	22~44	33

#### <PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

物質 番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・ 除去量	製品への 移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
80	キシレン	1,100	770	0	0	0	0	290	0	0	
71	塩化第二鉄	5,100	0	0	0	0	0	5,100	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。

## ㈱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

### <環境データ>

#### <主な取水・排水先>

取水源:地下水 排水先:井川

#### <水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.5~7.9	7.7
BOD	20	1.0~4.0	2.5
SS	30	2.6~7.6	5.1
油分	4	0.5~0.8	0.7
全窒素	18	1.4~4.8	3.1
全リン	1.9	0.10~0.13	0.12
亜鉛	2	0.02~0.64	0.33

#### <大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	180	57~77	67
SOx(K値)	ボイラー	0.49	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)>

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	2,700	0	0	0	0	0	0	2,700	0	
71	塩化第二鉄	2,200	0	0	0	0	0	0	2,200	0	
80	キシレン	2,100	110	0	0	0	0	0	0	2,000	
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	2,800	42	0	0	0	0	0	0	2,800	

※ 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。

## 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

### <環境データ>

#### <主な取水源・排水先>

取水源:地下水 排水先:小矢部川

#### <水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	6~8	6.9~7.4	7.4
BOD	15	1.2~9.6	4.1
SS	15	1.4~9.4	4.6
油分	5	0.5未満~1.2	0.6
鉛	0.08	0.001未満~0.002	0.0015
クロム	2	0.02未満~0.07	0.02
全窒素	120	0.97~3.7	1.9
全リン	16	0.06未満~0.19	0.09
亜鉛	2	0.05未満~0.43	0.09

#### <大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	150	73~91	82
	溶解炉	180	28~29	28.5
SOx (K値)	ボイラー	17.5	0.034~0.17	0.102
	溶解炉	17.5	0.00038~0.0038	0.002
ばいじん	ボイラー	0.3	0.0017~0.0063	0.003
	溶解炉	0.2	0.0023~0.021	0.012

#### <PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

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	6,000	0	160	0	0	0	180	62	0	5,600

※ 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。

## 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)>

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	1,200	1,200	0	0	0	0	0	0	0	
298	トリレンジイソシアネート	500,000	0	0	0	0	0	1,600	0	500,000	
448	メチレンビス(4,1-フェニレン)=ジイソシアネート	88,000	0	0	0	0	0	120	0	88,000	

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



## 株スニック 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

### <環境データ>

#### <主な取水・排水先>

取水源:天竜川 排水先:天竜川

#### <大気関係(排気口)>

該当施設なし

#### <水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.2~7.3	7.3
BOD	25(20)*	1未満~4.9	3.5
SS	50(40)*	1.1~3.2	2.2
油分	5	0.8~2.8	1.8
全窒素	120(60)*	3.2~7.2	5.2
亜鉛	2	0.01~0.11	0.06

※ ( )内は日間平均を示す。

#### <PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

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	16,000	160	0	0	0	0	0	410	0	16,000
308	ニッケル	5,400	54	0	0	0	0	0	140	0	5,200
412	マンガン及びその化合物	2,300	23	0	0	0	0	0	57	0	2,200

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出量、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)>

物質番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
298	トリレンジソシアネート	310,000	0	0	0	0	0	0	0	0	310,000
448	メチレンビス(4,1-フェニレン)=ジソシアネート	74,000	0	0	0	0	0	0	0	0	74,000

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

## 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	アルトのアイドルリング・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車上洗浄機「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	豊川工場でのISO14001の認証を取得
2001年	1月	国内の二・四輪工場の塗装工程での鉛使用を全廃	
	3月	バンパー破砕機の設置を全国に拡大	
	4月	技術、製品、製造、流通等の環境問題を担当する環境企画グループを新設 環境問題への取り組みを強化するため、これまでの環境問題審議会に替わり環境委員会を設置	
	8月	埋立廃棄物を大幅に削減し、ゼロレベル化目標を達成	
10月	GMと燃料電池技術分野で相互協力		

2002年	1月	電気自動車のコンセプトカー「Covie」がデトロイトモーターショーにおいて、米オートモーティブ・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
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
2005年	7月	アルミ表面のアルマイト皮膜を平滑化し、耐食性、耐久性を向上させる「ハイパー・アルマイト」を開発
	8月	「チームマイナス6%」に参加
	10月	舟艇工業会による「FRP 船リサイクルシステム」への参画とリサイクル料金の発表
2006年	9月	燃料電池を搭載した電動車いす「MIO (ミオ)」を開発し、国際福祉機器展に参考出品
2007年	10月	燃料電池二輪車「クロスゲージ」を開発し、東京モーターショーへ参考出品
	11月	スズキ環境管理規程の制定
2008年	6月	新開発の燃料電池車「SX4-FCV」の大臣認定を取得
	7月	北海道洞爺湖サミット 国際メディアセンター「環境ショーケース」に「SX4-FCV」を出展
2009年	4月	スズキの「歴史」と「ものづくり」を紹介する「スズキ歴史館」が開館 「低価格・低環境負荷を実現した高速めっきシステムの開発と実用化」により「市村産業賞 貢献賞」を受賞
		インドのマルチ・スズキ・インディア社がトレーラー輸送から2段式貨物列車輸送に変更し、CO2排出量削減に貢献したことからゴールデンピーコックエコ革新賞を受賞
	10月	プラグインハイブリッド四輪車「スイフト レンジエクステンダー」、燃料電池スクーター「バークマン・フューエル・セル・スクーター」を開発し、東京モーターショーへ参考出品
2010年	5月	「スイフト プラグインハイブリッド (スイフト レンジエクステンダー)」国土交通省の型式指定を取得
	9月	電動スクーター「e-Let's」を開発製品化に向けて公道走行調査を開始
2011年	3月	燃料電池スクーターで世界初となる「欧州統一型式認証」を取得
	5月	「低コストでの軽量化を実現したアルミ押し出し材製リヤリアアームの開発」により「第61回自動車技術会賞 技術開発賞」を受賞
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・製造する合併会社を設立
	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	1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
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
	4月	スズキ牧之原太陽光発電所が完成
	11月	オートギヤシフトと組み合わせたスズキ独自の平行式ハイブリッドシステムを開発
2017年	3月	燃料電池二輪車「バークマン フューエルセル」でナンバープレートを取得し国内で公道走行を開始

## 会社データ

### 1.台数情報

			単位	2014年度	2015年度	2016年度
四輪車	生産台数		千台	3,043	2,951	3,074
		国内		1,055	861	871
		海外		1,988	2,090	2,203
		うちインド		1,308	1,424	1,585
	販売台数		千台	2,867	2,861	2,918
		国内		756	630	639
		海外		2,111	2,231	2,279
		うちインド		1,171	1,305	1,445
ハイブリッド車販売台数*			千台	55	249	389
ウィズシリーズ販売台数			台	2,519	2,351	2,168
二輪車	生産台数		千台	1,799	1,480	1,370
		国内		154	122	141
		海外		1,645	1,358	1,229
	販売台数		千台	1,766	1,501	1,367
		国内		67	61	62
		海外		1,699	1,440	1,305

※ハイブリッド車は「マイルドハイブリッド」「S-エネチャージ」「SHVS」を含む

### 2.財務情報(連結)

売上高	四輪車 二輪車 特機等 国内 海外	四輪車 二輪車 特機等 国内 海外 欧州 北米 アジア その他	億円	30,155	31,807	31,695
				27,020	28,785	28,956
				2,505	2,339	2,063
				630	683	676
				10,946	10,479	10,375
				19,208	21,328	21,320
				3,720	4,047	4,253
				660	670	561
				12,145	13,947	13,930
				2,683	2,663	2,576
営業利益			億円	1,794	1,953	2,667
経常利益			億円	1,943	2,091	2,867
当期純利益				969	1,167	1,600
設備投資額			億円	1,945	1,715	1,988
減価償却費			億円	1,344	1,683	1,634
研究開発費			億円	1,259	1,306	1,315
有利子負債残高				5,547	5,293	6,399
総資産			億円	32,528	27,020	31,160
純資産			億円	17,014	11,877	13,870
自己資本比率			%	45.6	35.4	35.9
1株当たり当期純利益			円	172.67	234.98	362.54
1株当たり配当額(年間)				27.00	32.00	44.00
ROE			%	6.9	9.6	15.4



### 3.従業員情報

		単位	2014年度	2015年度	2016年度
従業員数		人	14,751	14,932	15,138
	男		13,347	13,467	13,603
	女		1,404	1,465	1,535
	うち管理職数	人	1,221	1,514	1,291
	男		1,216	1,507	1,280
	女		5	7	11
新規採用数		人	571	635	794
	男		496	532	674
	女		75	103	120
	うち大卒以上	人	462	472	585
	男		425	412	523
	女		37	60	62
障がい者雇用率	%	2.09	2.08	2.04	
離職率	%	4.3	4.1	3.8	
従業員数(連結)	人	57,409	61,601	62,992	
育児時短勤務制度利用者数		人	126	162	179
	男		1	2	3
	女		125	160	176
育児休職利用者数		人	66	74	68
	男		1	2	8
	女		65	72	60
育児休職復職率		%	98.5	100.0	91.2
	男		100.0	100.0	100.0
	女		98.5	100.0	90.0
介護休職利用者数		人	3	2	6
	男		1	2	4
	女		2	0	2
介護休職復職率		%	33.3	100.0	50.0
	男		100.0	100.0	25.0
	女		0.0	—	100.0
休業度数率	%	0.03	0.09	0.15	

### 4.その他

その他	社外取締役数	人	2	2	2
	連結子会社数	社	133	136	136
	持分法適用関連会社数		35	33	32

### 5.加入している主な外部団体

一般社団法人日本自動車工業会、公益社団法人自動車技術会、一般社団法人日本経済団体連合会

# ガイドライン対照表

GRIガイドライン第4版(G4)対照表.....164

## GRIガイドライン第4版(G4)対照表

標準開示項目		掲載ページ
<b>戦略および分析</b>		
1	組織の持続可能性の関連性と組織の持続性に取り組むための戦略に関して、組織の最高意思決定者（CEO、会長またはそれに相当する上級幹部）の声明	3,4
2	主要な影響、リスクおよび機会の説明	有価証券報告書
<b>組織のプロフィール</b>		
3	組織の名称	135
4	主要なブランド、製品およびサービス	135
5	組織の本社の所在地	135
6	組織が事業展開している国の数、および組織が重要な事業所を有している国、報告書中に掲載している持続可能性のテーマに特に関連のある国の名称	135
7	組織の所有形態や法人格の形態	135
8	参入市場（地理的内訳、参入セクター、顧客および受益者の種類を含む）	135,136,161
9	組織の規模（次の項目を含む） ・総従業員数 ・総事業所数 ・純売上高（民間組織について）あるいは純収入（公的組織について） ・株主資本および負債の内訳を示した総資本（民間組織について） ・提供する製品、サービスの量	135,136,161
10	・雇用契約別および男女別の総従業員数 ・雇用の種類別、男女別の総正社員数 ・従業員・派遣労働者別、男女別の総労働力 ・地域別、男女別の総労働力 ・組織の作業の相当部分を担う者が、法的に自営業者と認められる労働者であるか否か、従業員や請負労働者（請負業者の従業員とその派遣労働者を含む）以外の者であるか否か ・雇用者数の著しい変動（例えば観光業や農業における雇用の季節変動）	84,162
11	団体交渉協定の対象となる全従業員の比率	86
12	組織のサプライチェーン	77,78
13	報告期間中に、組織の規模、構造、所有形態またはサプライチェーンに関して重大な変更が発生した場合はその事実。例えば、 ・所在地または事業所の変更（施設の開設や閉鎖、拡張を含む） ・株式資本構造の変化、その他資本の形成、維持、変更手続きの実施による変化（民間組織の場合） ・サプライヤーの所在地、サプライチェーンの構造、またはサプライヤーとの関係の変化（選択や終了を含む）	該当なし
14	組織が予防的アプローチや予防原則に取り組んでいるか否か、およびその取り組み方	126～131
15	外部で作成された経済、環境、社会憲章、原則あるいはその他のイニシアティブで、組織が署名または支持したものの一覧	—
16	（企業団体など）団体や国内外の提言機関で、組織が次の項目に該当する位置付けにあるものについて、その会員資格の一覧 ・ガバナンス組織において役職を有しているもの ・プロジェクトまたは委員会に参加しているもの ・通常の会員資格の義務を超える多額の資金提供を行っているもの ・会員資格を戦略的なものとして捉えているもの	162

標準開示項目		掲載ページ
特定された重要なアспектおよびバウンダリー		
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっているすべての事業体の一覧</li> <li>組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっている事業体のいずれかが報告書の掲載から外れていることはないか</li> </ul>	有価証券報告書
18	<ul style="list-style-type: none"> <li>報告書の内容および側面のバウンダリーを確定するためのプロセス</li> <li>組織が「報告内容に関する原則」をどのように適用したかの説明</li> </ul>	5
19	報告書の内容を確定するためのプロセスで特定したすべてのマテリアルな側面の一覧	5,10
20	<ul style="list-style-type: none"> <li>各マテリアルな側面について、組織内の側面のバウンダリー</li> <li>当該側面が組織内でマテリアルであるか否か</li> <li>当該側面が、組織内のすべての事業体(G4-17による)にとってマテリアルでない場合、次の2つの方法のどちらか <ul style="list-style-type: none"> <li>G4-17の一覧に含まれており、その側面がマテリアルでない事業体または事業体グループの一覧、または、</li> <li>G4-17の一覧に含まれており、その側面がマテリアルである事業体または事業体グループの一覧</li> </ul> </li> <li>組織内の側面のバウンダリーに関する具体的な制限事項</li> </ul>	—
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>各マテリアルな側面について、組織外の側面のバウンダリー</li> <li>当該側面が組織外でマテリアルであるか否か</li> <li>当該側面が組織外でマテリアルである場合には、当該側面がマテリアルである事業体または事業体グループ、側面がマテリアルとされる理由となった要素。また、特定した事業体で当該側面がマテリアルである地理的所在地</li> <li>組織外の側面のバウンダリーに関する具体的な制限事項</li> </ul>	—
22	過去の報告書で提供した情報を修正再記述する場合には、その影響および理由	該当なし
23	スコープおよび側面のバウンダリーについて、過去の報告期間からの重要な変更	該当なし

ステークホルダー参画		
24	組織がエンゲージメントしたステークホルダー・グループの一覧	6
25	組織がエンゲージメントしたステークホルダーの特定および選定基準	6
26	ステークホルダー・エンゲージメントへの組織のアプローチ方法(種類別、ステークホルダー・グループ別のエンゲージメント頻度など)、またエンゲージメントを特に報告書作成プロセスの一環として行ったものか否か	6
27	ステークホルダー・エンゲージメントにより提起された主なテーマや懸念、およびそれに対して組織がどう対応したか(報告を行って対応したものを含む)。また主なテーマや懸念を提起したステークホルダー・グループ	6

報告書のプロフィール		
28	提供する情報の報告期間(会計年度/暦年など)	2
29	最新の発行済報告書の日付(該当する場合)	2
30	報告サイクル(年次、隔年など)	2
31	報告書またはその内容に関する質問の窓口	2
32	<ul style="list-style-type: none"> <li>組織が選択した「準拠」のオプション</li> <li>選択したオプションのGRI 内容索引</li> <li>報告書が外部保証を受けている場合、外部保証報告書の参照情報(外部保証の利用を推奨しているが、本ガイドラインに「準拠」するための要求事項ではない)</li> </ul>	2
33	<ul style="list-style-type: none"> <li>報告書の外部保証に関する組織の方針および現在の実務慣行</li> <li>サステナビリティ報告書に添付された保証報告書内に記載がない場合は、外部保証の範囲および基準</li> <li>組織と保証の提供者の関係</li> <li>最高ガバナンス組織や役員が、組織のサステナビリティ報告書の保証に関わっているか否か</li> </ul>	—



標準開示項目		掲載ページ
<b>ガバナンス</b>		
34	組織のガバナンス構造(最高ガバナンス組織の委員会を含む)。経済、環境、社会影響に関する意思決定の責任を負う委員会	122～124
35	最高ガバナンス組織から役員や他の従業員へ、経済、環境、社会テーマに関して権限委譲を行うプロセス	122～124
36	組織が、役員レベルの地位にある者を経済、環境、社会テーマの責任者として任命しているか、その地位にある者が最高ガバナンス組織の直属となっているか否か	122～124
37	ステークホルダーと最高ガバナンス組織の間で、経済、環境、社会テーマについて協議するプロセス。協議が権限移譲されている場合は、誰に委任されているか、最高ガバナンス組織へのフィードバック・プロセスがある場合は、そのプロセス	122～124
38	最高ガバナンス組織およびその委員会の構成 ・執行権の有無 ・独立性 ・ガバナンス組織における任期 ・構成員の他の重要な役職、コミットメントの数、およびコミットメントの性質 ・性別 ・発言権の低いグループのメンバー ・経済、環境、社会影響に関する能力 ・ステークホルダーの代表	122～124
39	最高ガバナンス組織の議長が執行役員を兼ねているか否か(兼ねている場合は、組織の経営における役割と、そのような人事の理由)	ガバナンス報告書
40	最高ガバナンス組織とその委員会のための指名・選出プロセス。また次の事項を含む、最高ガバナンス組織のメンバーの指名や選出で用いられる基準 ・多様性が考慮されているか、どのように考慮されているか ・独立性が考慮されているか、どのように考慮されているか ・経済、環境、社会テーマに関する専門知識や経験が考慮されているか、どのように考慮されているか ・ステークホルダー(株主を含む)が関与しているか、どのように関与しているか	122～124
41	最高ガバナンス組織が、利益相反が排除され、マネジメントされていることを確実にするプロセス。ステークホルダーに対して利益相反に関する情報開示を行っているか、また最低限、次の事項を開示しているか ・役員会メンバーの相互就任 ・サプライヤーその他ステークホルダーとの株式の持ち合い ・支配株主の存在 ・関連当事者の情報	122～124
42	経済、環境、社会影響に関わる組織の目的、価値、ミッション・ステートメント、戦略、方針、および目標、策定、承認、更新における最高ガバナンス組織と役員の役割	122～124
43	経済、環境、社会テーマに関する最高ガバナンス組織の集会的知見を発展・強化するために講じた対策	122～124
44	・最高ガバナンス組織の経済、環境、社会テーマのガバナンスに関わるパフォーマンスを評価するためのプロセス。当該評価の独立性が確保されているか否か、および評価の頻度。また当該評価が自己評価であるか否か ・最高ガバナンス組織の経済、環境、社会テーマのガバナンスに関わるパフォーマンスの評価に対応して講じた措置。少なくとも、メンバーの変更や組織の実務慣行の変化を記載	122～124
45	・経済、環境、社会影響、リスクと機会の特定、マネジメントにおける最高ガバナンス組織の役割。デュー・デリジェンス・プロセスの実施における最高ガバナンス組織の役割を含める ・ステークホルダーとの協議が、最高ガバナンス組織による経済、環境、社会影響、リスクと機会の特定、マネジメントをサポートするために活用されているか否か	122～124, 126,127
46	組織の経済、環境、社会的テーマに関わるリスク・マネジメント・プロセスの有効性をレビューする際に最高ガバナンス組織が負う役割	122～124, 126,127
47	最高ガバナンス組織が実施する経済、環境、社会影響、リスクと機会のレビューを行う頻度	122～124
48	組織のサステナビリティ報告書の正式なレビューや承認を行い、すべてのマテリアルな側面が取り上げられていることを確認するための最高位の委員会または役職	5,122～124
49	最高ガバナンス組織に対して重大な懸念事項を通知するためのプロセス	122～124
50	最高ガバナンス組織に通知された重大な懸念事項の性質と総数、およびその対応と解決のために実施した手段	—
51	・次の種類の報酬について、最高ガバナンス組織および役員に対する報酬方針 - 固定報酬と変動報酬 >パフォーマンス連動報酬 >株式連動報酬 >賞与 >後配株式または権利確定株式 - 契約金、採用時インセンティブの支払い - 契約終了手当 - クローバック(褒賞) - 退職給付(最高ガバナンス組織、役員、その他の全従業員について、それぞれの給付制度と拠出金率の違いから生じる差額を含む) ・報酬方針のパフォーマンス基準が最高ガバナンス組織および役員の経済、環境、社会目的にどのように関係しているか	125, ガバナンス報告書

標準開示項目		掲載ページ
<b>ガバナンス</b>		
52	報酬の決定プロセス。報酬コンサルタントが報酬の決定に関与しているか否か、また報酬コンサルタントが経営陣から独立しているか否か。報酬コンサルタントと組織の間にこの他の関係がある場合にはその説明	125, ガバナンス報告書
53	報酬に関するステークホルダーの意見をどのように求め考慮しているか。該当する場合は、報酬方針や提案に関する投票結果	有価証券報告書
54	組織の重要事業所があるそれぞれの国における最高給与受給者の年間報酬総額について、同じ国の全従業員の年間報酬総額の中央値(最高給与受給者を除く)に対する比率	有価証券報告書
55	組織の重要事業所があるそれぞれの国における最高給与受給者の年間報酬総額の増加率について、同じ国の全従業員の年間報酬総額の中央値(最高給与受給者を除く)の増加率に対する比率	—

<b>倫理と誠実性</b>		
56	組織の価値、理念および行動基準・規範(行動規範、倫理規定など)	5,7,126~130
57	倫理的、法的行為や誠実性に関する事項について助言を与えるため組織内外に設けてある制度(電話相談窓口)	126~130
58	非倫理的あるいは違法な行為についての懸念や、組織の誠実性に関する事項の通報のために組織内外に設けてある制度(ライン管理職による上申制度、内部告発制度、ホットラインなど)	126~130

<b>経済</b>		
EC1	創出および分配した直接的な経済的価値	87,88,161
EC2	気候変動によって組織の活動が受ける財務上の影響、その他のリスクと機会	有価証券報告書
EC3	確定給付型年金制度の組織負担の範囲	有価証券報告書
EC4	政府から受けた財務援助	—
EC5	重要事業拠点における地域最低賃金に対する標準最低給与の比率(男女別)	—
EC6	重要事業拠点における、地域コミュニティから採用した上級管理職の比率	—
EC7	インフラ投資および支援サービスの展開と影響	94,133
EC8	著しい間接的な経済影響(影響の程度を含む)	92-120
EC9	重要事業拠点における地元サプライヤーへの支出の比率	—

<b>環境</b>		
EN1	使用原材料の重量または量	18
EN2	使用原材料におけるリサイクル材料の割合	58
EN3	組織内のエネルギー消費量	18
EN4	組織外のエネルギー消費量	18
EN5	エネルギー原単位	—
EN6	エネルギー消費の削減量	18
EN7	製品およびサービスが必要とするエネルギーの削減量	22,30,32
EN8	水源別の総取水量	18,57
EN9	取水によって著しい影響を受ける水源	—
EN10	リサイクルおよびリユースした水の総量と比率	57
EN11	保護地域の内部や隣接地域または保護地域外の生物多様性価値の高い地域に所有、賃借、管理している事業サイト	62~64
EN12	保護地域や保護地域外の生物多様性価値の高い地域において、活動、製品、サービスが生物多様性に対して及ぼす著しい影響の記述	—
EN13	保護または復元されている生息地	62~64
EN14	事業の影響を受ける地域に生息するIUCN レッドリストおよび国内保全種リスト対象の生物種の総数。これらを絶滅危険性のレベルで分類	—
EN15	直接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ1)	21,34
EN16	間接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ2)	21,34

標準開示項目		掲載ページ
環境		
EN17	その他の間接的な温室効果ガス(GHG)排出(スコープ3)	21
EN18	温室効果ガス(GHG)排出原単位	35
EN19	温室効果ガス(GHG)排出量の削減量	18,35,36
EN20	オゾン層破壊物質(ODS)の排出量	18
EN21	NOx、SOxおよびその他の重大な大気排出	18,42
EN22	水質および排出先ごとの総排水量	18,43, 148~158
EN23	種類別および処分方法別の廃棄物の総重量	18,54~56
EN24	重大な漏出の総件数および漏出量	17,44
EN25	バーゼル条約2 付属文書I、II、III、VII に定める有害廃棄物の輸送、輸入、輸出、処理重量、および国際輸送した廃棄物の比率	55
EN26	組織の排水や流出液により著しい影響を受ける水域ならびに関連生息地の場所、規模、保護状況および生物多様性価値	—
EN27	製品およびサービスによる環境影響緩和の程度	60
EN28	使用済み製品や梱包材のリユース、リサイクル比率(区分別)	18,50,52,54
EN29	環境法規制の違反に関する高額罰金の額、罰金以外の制裁措置の件数	17
EN30	製品の輸送、業務に使用するその他の物品や原材料の輸送、従業員の移動から生じる著しい環境影響	18,39
EN31	環境保護目的の総支出と総投資(種類別)	17
EN32	環境クライテリアにより選定した新規サプライヤーの比率	61
EN33	サプライチェーンにおける著しいマイナス環境影響(現実的、潜在的なもの)、および行った措置	61
EN34	環境影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度を通じて申立、対応、解決を行ったものの件数	17

社会(公正な労働条件)		
LA1	従業員の新規雇用者と離職者の総数と比率(年齢、性別、地域による内訳)	82~84,162
LA2	派遣社員とアルバイト従業員には支給せず、正社員に支給する給付(主要事業拠点ごと)	82~84
LA3	出産・育児休暇後の復職率と定着率(男女別)	82~84,162
LA4	業務上の変更を実施する場合の最低通知期間(労働協約で定めているか否かも含む)	86
LA5	労働安全衛生プログラムについてモニタリング、助言を行う労使合同安全衛生委員会に代表を送る母体となっている総労働力の比率	86
LA6	傷害の種類と、傷害・業務上疾病・休業日数・欠勤の比率および業務上の死亡者数(地域別、男女別)	79,80
LA7	業務関連の事故や疾病発症のリスクが高い労働者数	—
LA8	労働組合との正式協定に定められている安全衛生関連のテーマ	86
LA9	従業員一人あたりの年間平均研修時間(男女別、従業員区分別)	—
LA10	スキル・マネジメントや生涯学習のプログラムによる従業員の継続雇用と雇用終了計画の支援	82~84
LA11	業績とキャリア開発についての定期的評価を受けている従業員の比率(男女別、従業員区分別)	81,162
LA12	ガバナンス組織の構成と従業員区分別の内訳(性別、年齢、マイノリティーグループその他の多様性指標別)	82~84,162
LA13	女性の基本給と報酬総額の対男性比(従業員区分別、主要事業拠点別)	—
LA14	労働慣行クライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率	—
LA15	サプライチェーンでの労働慣行に関する著しいマイナス影響(現実のもの、潜在的なもの)と実施した措置	77,78
LA16	労働慣行に関する苦情で、正式な苦情処理制度により申立、対応、解決を図ったものの件数	126~130

標準開示項目		掲載ページ
<b>社会(人権)</b>		
HR1	重要な投資協定や契約で、人権条項を定めているもの、人権スクリーニングを受けたものの総数とその比率	—
HR2	業務関連の人権側面についての方針、手順を内容とする従業員研修を行った総時間(研修を受けた従業員の比率を含む)	126~130
HR3	差別事例の総件数と実施した是正措置	—
HR4	結社の自由や団体交渉の権利行使が、侵害されたり著しいリスクにさらされているかもしれないと特定された業務やサプライヤー、および当該権利を支援するために実施した対策	86
HR5	児童労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、および児童労働の効果的な根絶のために実施した対策	77,78
HR6	強制労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、およびあらゆる形態の強制労働を撲滅するための対策	77,78
HR7	業務関連の人権方針や手順について研修を受けた保安要員の比率	—
HR8	先住民族の権利を侵害した事例の総件数と実施した措置	—
HR9	人権レビューや影響評価の対象とした業務の総数とその比率	—
HR10	人権クライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率	—
HR11	サプライチェーンにおける人権への著しいマイナスの影響(現実のもの、潜在的なもの)および実施した措置	77,78,
HR12	人権影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度により申立、対応、解決を図ったものの件数	126~130

<b>社会(社会)</b>		
S01	事業のうち、地域コミュニティとのエンゲージメント、影響評価、コミュニティ開発プログラムを実施したものの比率	—
S02	地域コミュニティに著しいマイナスの影響(現実のもの、潜在的なもの)を及ぼす事業	—
S03	腐敗に関するリスク評価を行っている事業の総数と比率、特定した著しいリスク	126~130
S04	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	126~130
S05	確定した腐敗事例、および実施した措置	—
S06	政治献金の総額(国別、受領者・受益者別)	—
S07	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により法的措置を受けた事例の総件数およびその結果	—
S08	法規制への違反に対する相当額以上の罰金金額および罰金以外の制裁措置の件数	—
S09	社会に及ぼす影響に関するクライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率	—
S10	サプライチェーンで社会に及ぼす著しいマイナスの影響(現実のもの、潜在的なもの)および実施した措置	77,78
S11	社会に及ぼす影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度に申立、対応、解決を図ったものの件数	126~130

<b>社会(製品責任)</b>		
PR1	主要な製品やサービスで、安全衛生の影響評価を行い、改善を図っているものの比率	68~76
PR2	製品やサービスのライフサイクルにおいて発生した、安全衛生に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	リコール等情報
PR3	組織が製品およびサービスの情報とラベリングに関して手順を定めている場合、手順が適用される製品およびサービスに関する情報の種類と、このような情報要求事項の対象となる主要な製品およびサービスの比率	—
PR4	製品およびサービスの情報とラベリングに関する規制ならびに自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	126~130
PR5	顧客満足度調査の結果	—
PR6	販売禁止製品、係争中の製品の売上	—
PR7	マーケティング・コミュニケーション(広告、プロモーション、スポンサー活動を含む)に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	—
PR8	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して実証された不服申立の総件数	131
PR9	製品およびサービスの提供、使用に関する法律や規制の違反に対する相当額以上の罰金金額	—