



スズキ株式会社 サステナビリティレポート

Sustainability Report

2021

スズキ サステナビリティレポート 2021 目次

はじめに

トップメッセージ	3	企業理念	10
〈特集〉スズキ中期経営計画	6	サステナビリティ方針	12

環境

環境全般	16	生産・オフィスの取り組み	54
設計・開発・調達	38	輸送	65
		販売会社の取り組み	68

社会

品質への取り組み	73	地域社会とともに	95
お客様とともに	74	国内工場・技術センターの取り組み	102
お取引先様とともに	79	国内販売代理店の取り組み	107
従業員とともに	82	海外グループ会社の取り組み	108
株主・投資家の皆様とともに	94	スズキの財団活動等	120

コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンス	124	コンプライアンス体制・リスク管理体制	130
-------------	-----	--------------------	-----

データ集

環境データ	137	環境取り組みの歴史	155
会社概要	153	会社データ	157

ガイドライン対照表

GRIガイドライン(スタンダード版)対照表	160	TCFD対照表	166
-----------------------	-----	---------	-----

編集方針

本レポートについて

「スズキサステナビリティレポート2021」は、スズキグループの環境・社会・ガバナンス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へ、当社の取り組みをより深くご理解いただくことを目指し、本年度は開示内容をさらに充実させました。

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。

https://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ています。

対象期間

2020年度(2020年4月1日から2021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

2021年11月

(前回発行時期2020年12月、次回発行予定2022年秋予定)

参考としたガイドライン

環境省「環境報告ガイドライン2018年版」

GRI「サステナビリティ・レポーティング・スタンダード」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・浜松工場・大須賀工場の5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、ご了承ください。

・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 サステナビリティ推進部

〒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



新体制の発足とスズキの強み

スズキは2020年3月に創立100周年を迎えました。次の100年に向けてスタートを切ったこのタイミングで、持続可能な社会へ貢献するための「新しいスズキ」を始動させるべく、新たな経営体制が発足しました。改めて、スズキの使命は「人々の生活に寄り添って地域の移動を支える、なくてはならない存在であり続ける」ことだと私は考えています。

前会長の長期にわたるリーダーシップのもと、築きあげてきたスズキの強みとして、四輪、二輪、マリナー、セニアカーを取り揃えていることが挙げられます。さらに、「小・少・軽・短・美」という基本方針に沿って、お求めやすい価格でそれらの製品を絶えず進化させてきました。こうした強みである商品ラインアップは、昨今のキーワードである「車ではなくパーソナルモビリティ」を提供することや「ラストワンマイルを支える」ことを可能にする強力な布陣です。

そして、スズキの使命を実現するために私たちが目指す姿は、「多くの方々の日々の移動の問題を解決し、多くの方々を元気にし、経済を活性化する生活インフラ企業となる」ことです。すなわち、スズキの強みを社会で活かすために、製品そのものだけではなく、インフラや使われる仕組みなど、製品を取り巻く環境全体を俯瞰的に捉えて提案していくことが重要です。生活を支えるモビリティはどうあるべきかというニーズに応えるためには、スズキの強みである「小・少・軽・短・美」の「小」の真の意味を突き詰め、二輪、四輪と別々に技術を進化させるのではなく、二輪の発想も活かしながらパーソナルモビリティとしての四輪を考えるなど、セニアカーも含めた全ての事業を融合させて、社会のニーズに合致した新たな価値を生み出していきたいと考えています。

新体制では、新たに二輪と四輪の垣根を取り払った次世代モビリティサービス本部とEV事業本部を立ち上げ、社内の情報共有体制を見直し、柔軟な発想や効率的な連携を生み出すための環境を整備しました。社内のコミュニケーションを促進して、役員と従業員の全員で新しい視点や異なる考え方を取り入れていくことの重要性を認識し、お互いの意見を聞く耳を持ちながら、一丸となって課題に取り組んでいきます。

自動車を取り巻く環境とCASE対応

今、自動車業界では、次世代に向けて「CASE」の4つの頭文字で表現される技術革新（「コネクテッド」「自動運転」「シェアリング」「電動化」）が加速しています。4つの技術を進化させることで、自動車メーカー各社は、モビリティサービス業へと変わろうという方向性を打ち出しています。

そうした中、スズキでは前述の次世代モビリティサービス本部を2020年10月に、EV事業本部を2021年7月に新たに立ち上げ、「CASE」への対応を加速させています。

また、2021年7月にはダイハツ工業株式会社とともに、2020年4月にトヨタ自動車株式会社、日野自動車株式会社、いすゞ自動車株式会社が立ち上げた商用事業プロジェクト「コマーシャル・ジャパン・パートナーシップ(CJP)」に参画することを発表しました。日本の自動車保有台数約7,800万台のうち、約3,100万台を占める軽自動車は、地方を中心に人々の日常生活に欠かせない存在であり、中でも軽商用車は物流のラストワンマイルを支えています。CJPにスズキとダイハツ工業が加わることで、トラックから軽商用車まで一気通貫で物流の効率化を図ることができます。

新中期経営計画

2021年2月には、新たな中期経営計画(2021年4月～2026年3月)～「小・少・軽・短・美」～を策定しました。創業者から受け継がれる「お客様の立場になって」という原点に立ち、「小・少・軽・短・美」による価値ある製品やサービスの提供を目指していきます。

この計画では、世界的なカーボンニュートラルの流れの中、スズキの取り組みを明確化し、「走行時CO₂排出」「製造時CO₂排出」「高品質の維持」の3つを重点課題として優先的に取り組んでいきます。この5カ年は、2030年を見据えて、電動化技術を作り上げる土台作りの期間と捉えており、これに向けた様々な技術開発を積極的に進めていきます。

世界では2030年までの全車種EV化を掲げるメーカーもあります。しかし、スズキのお客様の大半はごく一般的な生活者であり、その方々に寄り添うことで事業が成り立っています。そのため、急激に技術だけを先走りさせるのではなく、使ってもらえる車はどんな車なのかを考えながらやっていく必要があります。国や自治体とも連携して、充電ステーション設置などのインフラを含めて、どのような電動車の世界にしていくか、小さい車のために何が必要かを考えながら進めていきたいと考えています。

また、電動化・ソフトウェア化に伴う自動車技術の高度化に対応し、今まで以上に品質を重視していく必要があります。お客様の立場になって品質が良くお求めやすい価値ある製品づくりを目指す一方で、過去のリコールの反省も踏まえ、品質問題の発生防止、早期発見、流出防止のために、迅速な原因究明と対策、ばらつきを抑えた製品づくり、トレーサビリティ管理の拡充などに取り組んでいきます。

社会課題の解決に向けて

SDGsなど、世界共通の社会課題の解決が急務となっています。環境に配慮した小さな車の開発や普及、新興国における雇用の創出など、スズキはこれまでも貢献してきました。今後も、スズキとして社会に対して何ができるか、何が求められているかを常に考えながら、スズキの特長を活かした事業活動を通じて、収益を上げながら、社会課題の解決に取り組んでいきます。

環境面では、「環境ビジョン2050」を策定しました。「気候変動」を中心に「大気保全」「水資源保全」「資源循環」の4つのテーマに関して、2050年に向けて取り組むべきチャレンジ目標を掲げました。ものづくりを通じて、CO₂の排出量削減だけでなく、資源の循環や、水環境への負荷低減などにも取り組んでいます。2021年には、船外機による海のマイクロプラスチックの回収装置など、事業を通じた取り組みも開始しました。



CJP参画を発表した記者会見の様子(2021年7月)



こうした取り組みも、そのアイデアを出し、積極的に取り組む「人」の存在が重要になります。「企業は人なり」と言いますが、社員が生き生きと働ける環境でない限り、こうした発想は生まれてきません。そのためには社員が皆で情報を共有して動くということが大切で、気軽に意見交換や相談ができるような、コミュニケーションが活発な風通しの良い職場づくりを進めています。かつてインドで起きてしまった労使間の問題も、継続的なコミュニケーションによって、互いの情報や考え方を共有することで解決し、結末は高まっています。

コンプライアンスという見地からも、やはりコミュニケーションは重要です。完成検査の不適切事案では、検査の現場で何が起きているのか、現場の困りごとが何かを把握し改善する努力が足りませんでした。検査員が法令やルールを守りながら安心して仕事に打ち込めるよう、検査の自動化を進めて負荷を低減するなど改善を推進しています。

コーポレートガバナンスに関して、取締役会の構成は多様性が重要です。たとえばスズキとは異なる知見を持つ社外取締役のアドバイスは、良い刺激になりますし、議論を重ねることで良い結果が導かれることが多々あります。企業の経営は一人ではできませんから、チームスズキとして一丸となってやっていく必要がありますが、ここでもやはり様々な人と人とのコミュニケーションがキーワードになってきます。

また、多様性は取締役会だけではありません。スズキのような幅広いお客様やステークホルダーがいる企業にとって、多様な意見や考え方を尊重して取り入れていくことは必要不可欠です。性別・国籍・年齢・障がいの有無など、様々な背景を持った人材が、適材適所、能力を発揮できる場所で活躍できる職場環境も整えていきます。

スズキとして、どうやって強みを生かしながら経営理念を実現させていくのかということ、またどのように持続可能な社会への貢献を果たしていくかということ、ステークホルダーの皆様きちんとお伝えした上で対話を重ねながら、その使命を果たしていくことが重要であると思います。今一度、役員と従業員の一人ひとりが「消費者(お客様)の立場になって価値ある製品を作ろう」という社是に立ち返り、地球環境に配慮した、お客様の求める製品づくりを強く意識し、あらゆる面で「小さく・少なく・軽く・短く・美しく」を徹底し、持続可能な経営、持続可能な社会実現に貢献していきます。



代表取締役社長

鈴木 俊宏

〈特集〉スズキ中期経営計画(2021年4月～2026年3月) ～「小・少・軽・短・美」～

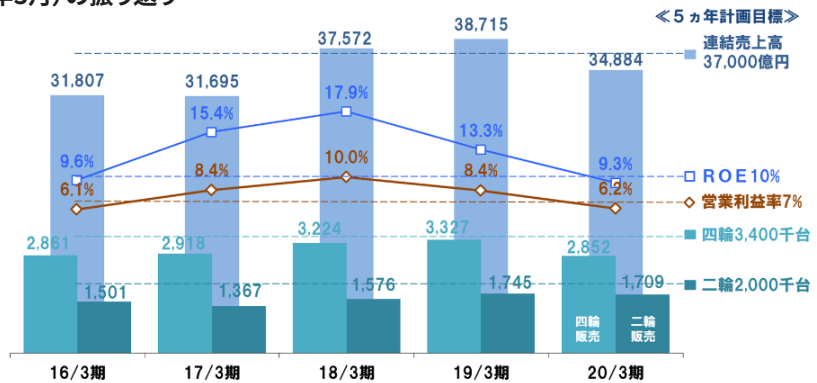


スズキは2020年3月に創立100周年を迎えました。この100年、織機、二輪車、四輪車、船外機と多くの挑戦をしてきました。創業者から受け継がれる「お客様の立場になって」という原点に改めて立ち、製品やサービスを通じて、「小・少・軽・短・美」の価値をお届けできるよう、一層努力します。

次の100年もお客様の立場になって、「小・少・軽・短・美」による価値ある製品・サービスの提供に挑戦し、この思いを「小さなクルマ、大きな未来。」のスローガンとともにお届けします。

● 前期中期経営計画(2015年4月～2020年3月)の振り返り

- ・売上高目標 前倒し達成 (2018年3月期～2019年3月期)
 - ・営業利益率 前倒し達成 (2017年3月期～2019年3月期)
- 但し、最終2020年3月期は目標未達



(反省と課題)

- ・品質問題やリコールの多発
- ・燃費測定や完成検査の不正問題
- ・CASE対応への遅れなど

社是の原点に立ち返り、創業者の言葉
「お客様のためなら、どんなことをしてでもこたえろ。頑張ればできるもんだ」
を次の5年間の決意として取り組みます。

● スズキのこだわり

「世界の生活の足を守り抜くこと」

- ・日本の軽自動車は地域の足、生活の足として必要不可欠
- ・人やモノの移動を事業とする企業として、世界中に小さな製品で環境に貢献

「新興国は今後も成長の柱」

- ・新興国のお客様に経済性、品質に優れた製品、サービスを提供
- ・新興国の中長期的な発展を見据え、今後も成長の柱として位置付け



● 中期経営計画

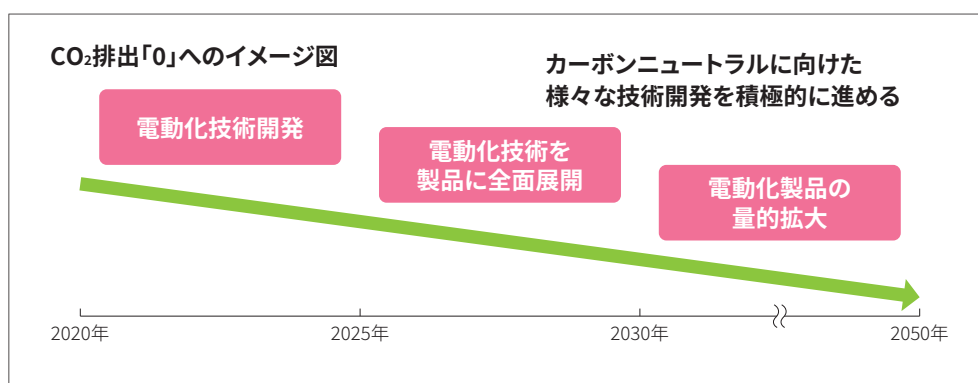
世界的なカーボンニュートラルの流れの中、電動化、ソフトウェア化に伴い今まで以上に品質を重視する必要があります。そこで、走行時CO₂排出、製造時CO₂排出、この土台となる品質確保の3つの課題に優先的に取り組んでいきます。

優先的に取り組む3つの課題

1. 走行時CO₂排出低減
2. 製造時CO₂排出低減
3. 高品質の維持

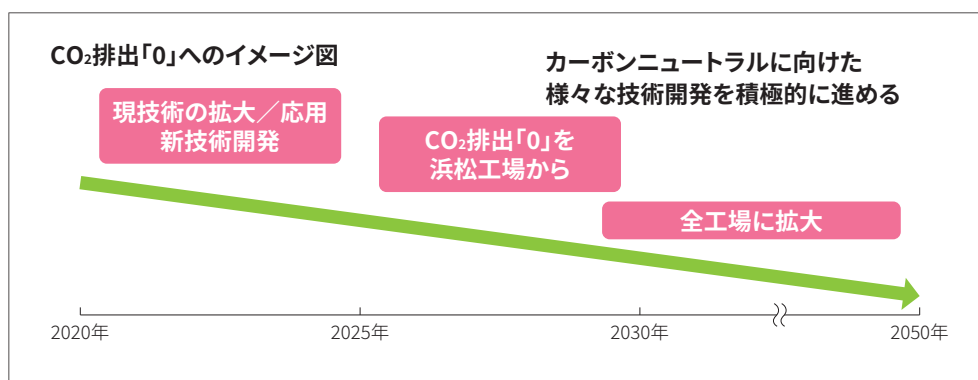
1. 走行時CO₂排出低減

2025年までに電動化技術を整え、2025年から電動化技術を製品に全面展開、2030年からは電動化製品の量的拡大を図ります。スズキが2025年以降も生き残ることができるように電動化技術を集中的に開発します。軽自動車用・小型車用・商用車用のハイブリッドシステムの開発に加え、スズキハイブリッドシステムを発展させたプラグインハイブリッド車についても開発します。EVについては、軽自動車EV、小型車EVを開発します。開発に当たってはトヨタとの共同開発も活用します。



2. 製造時CO₂排出低減

製造時CO₂排出については、中期経営計画期間で現技術の拡大・応用、さらに新技術を開発します。そして実証実験として、2030年までに浜松工場のカーボンゼロに挑戦します。同時に、浜松工場での成果を全工場に拡大し、2050年での製造時のCO₂排出ゼロに挑戦します。



3. 高品質の維持

モノづくり企業として、新たな技術開発に挑戦していきます。但し、どんなに優れた技術であっても、品質が良く、お求め易い価格でなければ、製品としてお客様に認めていただけません。お客様に買っていただき、使ってご満足をいただいて、はじめてスズキの事業が成り立ちます。お客様の立場になって品質が良くお求め易い価値ある製品をつくっていきます。

迅速な原因究明と対策、ばらつきを抑えた製品づくり、トレーサビリティ管理の拡充など、品質問題の発生防止、早期発見、流出防止に取り組んでいきます。



● 事業戦略と地域戦略

	日本	インド
四輪事業	<ul style="list-style-type: none"> ・軽自動車シェア30%以上 ・登録車販売1.5倍(21/3期比) 	<ul style="list-style-type: none"> ・インドの環境問題に対し社会から求められる電動化を率先して推進 ・乗用車シェア50%以上
電動化への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・スズキハイブリッドシステム搭載車の拡大 ・EV販売に備え、サービス等の体制づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・ハイブリッド車の普及促進 ・EVの投入
販売力の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・業販網の維持強化 ・直販拠点の整備推進と、営業・サービス人員増強 ・デジタル化による販売効率の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・地方の小型店の増設、移動サービス車の配備 ・農村部での需要開拓 ・デジタル化による販売効率の向上
商品力の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・小型車ラインアップの拡大 ・予防安全技術の強化 ・継続的な新型車の投入 	<ul style="list-style-type: none"> ・SUVセグメントを強化 ・CNGモデルの販売促進
生産体制	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に即応した生産オペレーションの強化 ・サプライチェーンのBCP管理 	<ul style="list-style-type: none"> ・インドの成長に合わせて生産能力を増強

トヨタとのアライアンス



二輪事業

販売200万台、営業利益率5%以上を確保

共通化

- プラットフォームの共通化
- 魅力的で多様なラインアップを構築

電動化

- EVスクーター投入

マリン事業

売上高目標1,000億円

収益拡大

- 大型4ストロークの拡販(レジャー市場)
- 2→4ストローク化(業務市場)

ブランド総合力の構築

- お客様参画型のクリーンオーシャンプロジェクト推進

新技術への対応

- 電動化等の新技術への対応
- 船体統合制御システムの構築



SDGsへの取り組み

事業活動を通じて、収益を上げながら、社会課題の解決に貢献

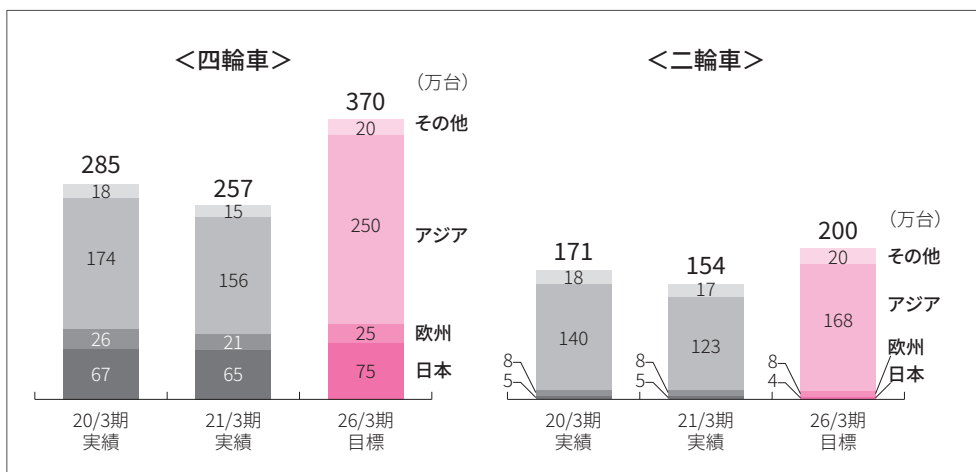


● 経営目標値

		2020年3月期実績	2021年3月期実績	2026年3月期目標値
業績	連結売上高	3兆4,884億円	3兆1,782億円	4兆8,000億円
	営業利益率	6.2%	6.1%	5.5%
株主還元	ROE	9.3%	9.2%	8.0%
	配当性向	29.7%	29.8%	30.0%
投資	研究開発費	1,481億円	1,462億円	1兆円/5ヵ年 (2,000億円/年)
	設備投資	2,364億円	1,709億円	1兆2,000億円/5ヵ年 (2,400億円/年)
世界販売	四輪車	285万台	257万台	370万台
	二輪車	171万台	154万台	200万台

注 為替レート前提…1米ドル=104円、1ユーロ=124円、1インドルピー=1.42円

● 世界販売目標



企業理念

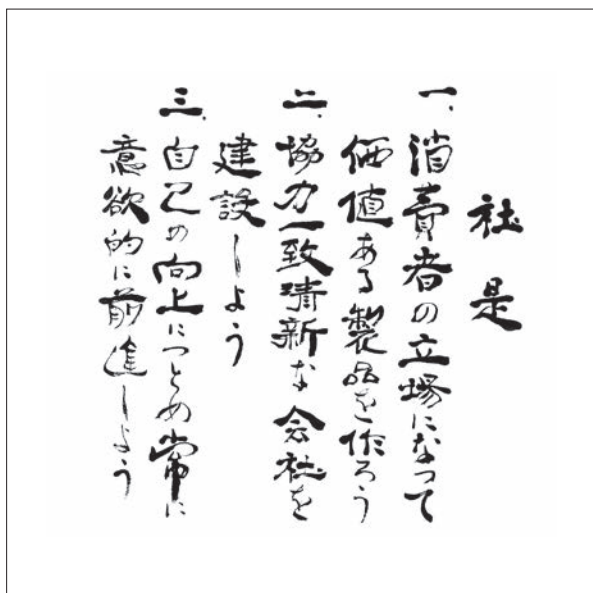
経営の基本方針

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いきます。

「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、地球環境に配慮した製品づくりに邁進します。法令遵守のもと、安全及び品質を第一とし、「小さく・少なく・軽く・短く・美しく」を徹底し、効率的な健全経営に取り組んでいきます。

社是

スズキは1962年3月にスズキグループの会社方針を示す「社是」を制定しました。



スズキグループ社是(1962年制定)

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

それぞれ、企業の社会的使命を果たすことへの努力目標(製品づくり)、自分が所属する会社という組織に対する努力目標(会社づくり)、自分自身に対する努力目標(人間づくり)として、スズキグループの全従業員が理解し実践すべき三つの努力目標を掲げています。

社是の第一に掲げる「価値ある製品を」をモットーとして、スズキグループの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。

小・少・軽・短・美

「小・少・軽・短・美」とは、「小さく」「少なく」「軽く」「短く」「美しく」を略したもので、長年にわたり、スズキの思想、文化の端的な表現として定着しています。

「小」はコンパクトにまとめる方が効率アップにつながり、「少」はムダは省き必要なことには最適に資源を配分し、「軽」は効率アップのためにスリム化を図り、「短」は意思決定と実行や報連相(報告・連絡・相談)をスピードアップするという意味があります。

さらに、「美」には全ての活動がお客様のためにあるという意味が込められており、性能、品質、コスト、信頼、安全・安心、コンプライアンス、全てを満たして初めてお客様満足が得られるという考えに繋がっています。

当社は、お客様の立場になって価値ある製品をつくるために、これからも引き続き、ものづくりをはじめとしたあらゆる業務において、「小・少・軽・短・美」を実践していきます。

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。
働きやすい 職場環境のために	(3) 人権の尊重	スズキグループは、各国・各地域の法令を踏まえ、人権に関する様々な国際規範を理解し、基本的人権を尊重します。
	(4) 労働安全・交通安全	スズキグループは、職場環境を整備し、安全な職場づくりに努めます。 スズキグループは、労働災害を発生させないための安全教育を徹底します。
	(5) 改善活動の推進と仕事の基本ルール遵守	スズキグループは、社員による職場改善のための創意工夫を奨励します。 社員からの改善提案は、評価して有効なものは採択し、横展開してグループ全体の発展に繋がります。 スズキグループは、仕事の基本ルールを策定し、社員に徹底します。
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。

サステナビリティ方針

推進体制

代表取締役及び関係役員が出席する経営会議において、サステナビリティに関する課題や方針、対策等について議論しています。特に重要な議題については取締役会において議論されます。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。

また、2021年9月の組織改定で経営企画室内にサステナビリティ推進部を新設しました。SDGsをはじめとした社会課題に対する取り組みを社内横断的に推進していきます。

マテリアリティ(重要課題)の特定

新しい中期経営計画の策定に伴い、事業を取り巻く環境の変化を踏まえて2015年に特定した当社のマテリアリティの見直しを実施しました。

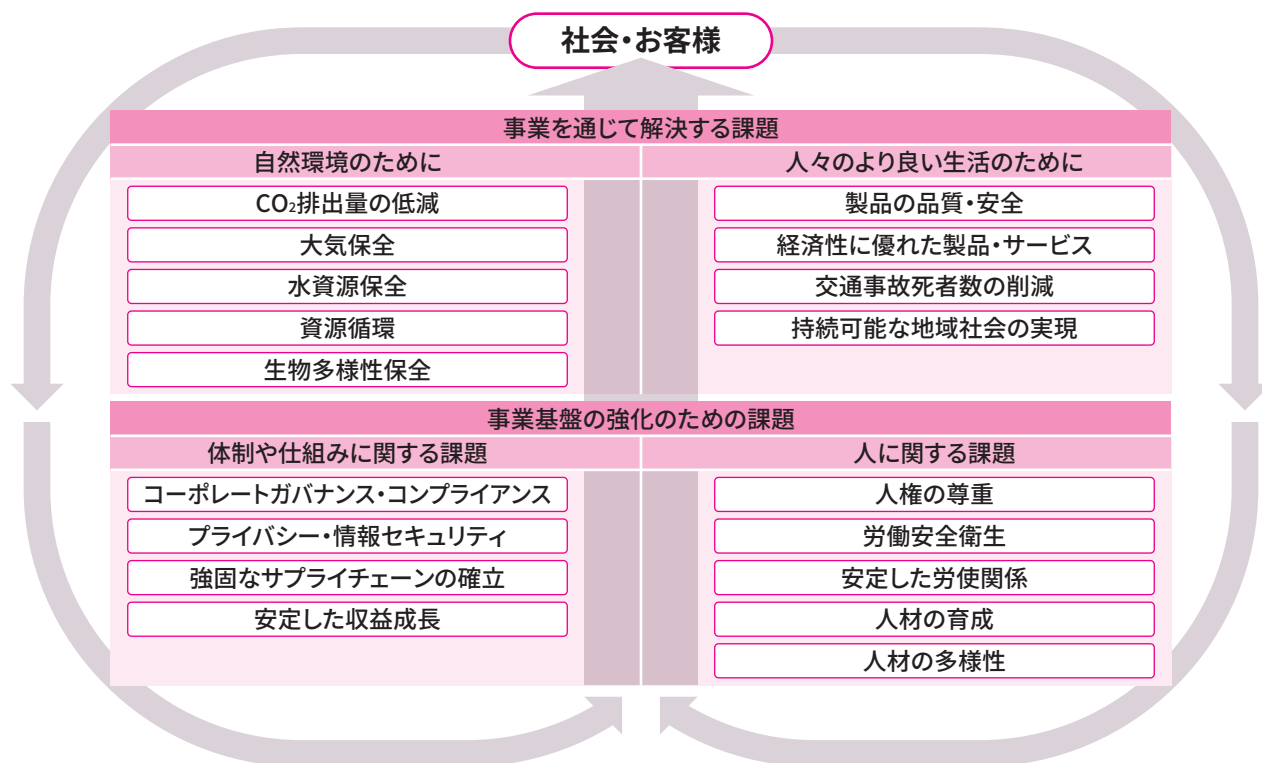
特定のプロセス

ステップ1	GRIスタンダード、SASBマテリアリティ・マップなど、ESGガイドラインが定める各種指標を参考に、課題項目を抽出。
ステップ2	経営企画室を中心とするサステナビリティ関連部門において中期経営計画で取り組む課題との整合性を確認。
ステップ3	ESG投資家や環境NGO、ESG評価機関とのエンゲージメントを通じて、ステークホルダーから見た重要度を検討し、その妥当性や網羅性を確認。
ステップ4	経営会議において課題項目の妥当性や網羅性を審議しマテリアリティを特定。重要度については課題の性質によって整理し開示する方法を確認。
ステップ5	取締役会の審議、承認を経て決定。

マテリアリティ・マトリックス

特定したマテリアリティは、社是「お客様の立場になって」を念頭に、課題解決によって社会やお客様にどのように貢献していくかを意識し、「事業を通じて解決する課題」とそれらを支える「事業基盤の強化のための課題」に大きく分類しました。

特定・整理した新たなマテリアリティをスズキのサステナビリティ方針の基本として、今後の取り組みを推進していきます。また、マテリアリティは事業を取り巻く環境の変化に応じて、項目の見直しを定期的実施していきます。



SDGsへの取り組み

スズキグループはSDGsを支持し、事業活動を通じて目標達成に貢献できる課題について、積極的にその責任を果たしてまいります。

環境に配慮した小さな車の開発・普及や、新興国における雇用の創出など、スズキはこれまでもSDGsに貢献してきました。今後もスズキの特長を活かした事業活動を通じて、収益を伴いながら社会課題の解決に取り組んでいきます。持続可能な社会への貢献と収益成長の両立を目指します。

※SDGs:2015年に国連総会で採択された「持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals)」



事業活動を通じて



自然環境のために

- CO₂排出量の低減(製品、事業活動) →P.38, 54, 65, 68
- 大気保全 →P.48, 53, 62
- 水資源 →P.50, 60, 64
- 資源循環 →P.46, 58, 66, 69
- 生物多様性 →P.33
- クリーンオーシャンプロジェクト →P.37

人々のより良い生活のために

- 製品の品質 →P.73
- 安全技術への取り組み →P.77
- トヨタとのアライアンス、CJP参画 →P.4, 8

経営基盤の強化を通じて



体制や仕組みに関する課題

- コーポレートガバナンス →P.124
- コンプライアンス →P.130

人に関する課題

- 人権の尊重 →P.14, 79
- 安全・安心な労働環境の促進 →P.82, 87, 92
- 健康経営 →P.83
- 人材の育成 →P.86, 91
- 多様な人材 →P.88

地域貢献活動を通じて



- 交通安全の取り組み →P.76, 78, 102, 107, 108
- 教育支援活動 →P.97, 100, 102, 107, 108, 120
- 災害支援対策 →P.96, 108, 135
- 森林保全活動 →P.35, 108
- その他の社会貢献活動 他 →P.95, 102, 107, 108

各ステークホルダーとの関わり

主なステークホルダー	考え方	対話・コミュニケーション方法
お客様	お客様の満足のために 人びとの暮らしに役立ち、心を満たす真の「価値」ある製品づくりのため、時代の足音に耳を傾け、人の心に寄り添いながら、技術と真心をもって挑み続けます。また、迅速で確実、気持ち良い販売・アフターサービス活動を心がけ、お客様の満足のためにベストを尽くします。	<ul style="list-style-type: none"> ・営業活動（販売・アフターサービス） ・お客様相談室 ・お客様イベント ・安全運転講習会の開催 など
お取引先様	共存共栄を目指して 「価値ある製品づくり」のために、お取引先様と対等な立場で相互に協力し、信頼関係を構築するとともに、法令遵守・人権尊重・環境保全についての取り組みを実践し、パートナーとして共に繁栄できる関係を構築します。	<ul style="list-style-type: none"> ・購買方針説明 ・調達活動 ・共同開発 ・マネジメントや実務担当者による意見交換会 など
株主・投資家の皆様	企業価値の向上を目指して 迅速かつ適切、公平な情報開示を推進していくとともに、株主・投資家の皆様との対話に努め、経営基盤の強化と企業価値の向上に取り組みます。	<ul style="list-style-type: none"> ・定時株主総会 ・機関投資家向け説明会 ・個人投資家向けIRイベント ・各種報告書発行 など
従業員	働きやすく、働きがいのある職場づくり 従業員が自己の向上につとめ、常に意欲的に前進することができるよう、次のことに取り組みます。 ①従業員が安全・安心かつ健康に働ける職場づくり ②高い目標に挑戦する人財を評価・支援する体制づくり ③良好で安定した労使関係づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・安全衛生委員会 ・相談窓口 ・目標チャレンジ制度 ・自己申告制度 ・社内教育・研修プログラム ・労使協議会 など
地域社会	地域に愛される企業を目指して 積極的な地域社会とのコミュニケーション活動や社会貢献活動により、地域の一員としての責務を果たし、地域社会の発展に貢献します。	<ul style="list-style-type: none"> ・国内外各事業拠点における地域貢献活動 ・教育支援活動 ・スズキ歴史館 など
環境	地球環境保全への取り組み 地球環境保全への取り組みは、経営上の最重要課題であることを認識し、持続的発展が可能な社会の実現に向けて「スズキ地球環境憲章」に基づき、全ての事業活動及び製品における環境保全を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ・環境計画2020の策定・推進・報告 ・各種環境イベントの開催・参加 ・環境教育・講習会 など

人権に関する基本的な考え方

「スズキグループ行動指針」に定めている「人権の尊重」は、すべての企業活動の基本であると考え、事業活動においてもその徹底を図っています。スズキグループは、人権侵害につながるあらゆる行為に加担する意思はありません。すべてのステークホルダーの皆様とともに、人権尊重の取り組みを進めていきます。

(人権に関する取り組み事項)

- あらゆる形態のハラスメント行為の禁止
- 安全・健康な労働環境と良好な労使関係
- 雇用における差別の撤廃
- 児童労働、強制労働の禁止
- 人権侵害の原因となる紛争鉱物の不使用

環境

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。



環境全般	16
設計・開発・調達	38
生産・オフィスの取り組み	54
輸送	65
販売会社の取り組み	68



環境全般

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、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

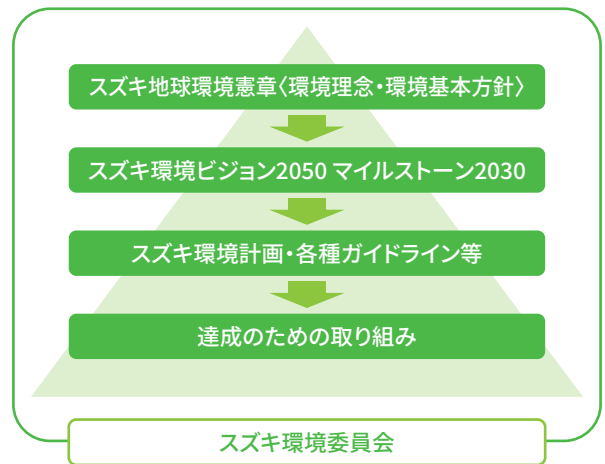
スズキ地球環境憲章 (2002年策定、2006年改訂)

【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

グループ全体の環境管理体制における最高決定機関として、2001年4月に「スズキ環境委員会」を設置しました。スズキ環境委員会は年2回開催され、環境方針や中長期環境目標の策定、既存課題の進捗確認、緊急課題への対応方針の決定等を行っています。環境方針や中長期環境目標の策定など重要課題については、経営会議、取締役会で審議・報告しています。

スズキグループの環境組織図

2021年10月現在



※一部の非製造子会社を省略

TCFD提言への対応

2020年4月に「TCFD^{*}」の主旨に賛同・署名しました。ステークホルダーにわかりやすい情報開示を進めるとともに、気候変動に対する強靭性をより強化するため、シナリオ分析の高度化や開示情報の充実化に努めていきます。

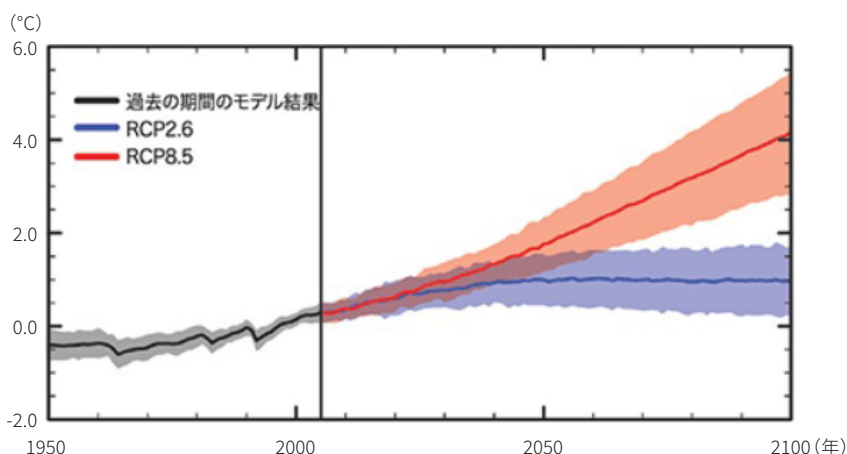


※気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) : Task Force on Climate-related Financial Disclosuresの略。2015年に金融市場の安定化を図る国際的組織である金融安定理事会 (FSB) が設立。

気候関連リスクと機会、シナリオ分析

当社は、持続可能な事業活動を進めるために事業リスクや機会の特定を進めています。特に、気候変動の影響は根源的に不確実であるため、将来を幅広く捉えた上でリスク・機会の影響度を評価し、適切に対応することが重要であると認識しています。

この認識のもと、気候変動の物理影響が顕著になる「4°Cシナリオ」とパリ協定の実現に向けて気候変動対策が加速する「2°C未満シナリオ」の2つのシナリオを想定し、リスクと機会の影響の差異を評価しました。シナリオの想定にあたっては、IEA^{*1}やIPCC^{*2}等の科学知見に基づく、外部シナリオを参照しました。



引用： IPCC 第5次評価報告書 WG1 SPM Fig. SPM.7(a)

対策なしシナリオ (4°C上昇)

気候変動の影響大

- ✓ 現状から大幅な規制強化なし
- ✓ 自然災害の激甚化(豪雨、熱波)
- ✓ 産業革命時期比で3.2~5.4°C上昇

積極移行シナリオ (2°C未満)

政策新設・強化の影響大

- ✓ 気候規制の強化が加速
- ✓ 自然災害は現状並
- ✓ 産業革命時期比で0.9~2.3°C上昇

※1 IEA: International Energy Agencyの略。国際エネルギー機関。

※2 IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Changeの略。気候変動に関する政府間パネル。

<スズキの気候関連リスクと機会>

気候変動の緩和策として、排出ガスやCO₂・燃費基準など様々な法規制の強化が進められる中、これらの規制を遵守するための開発費用の負担増加は当社の業績に大きな影響を与える可能性があります。一方で、当社が得意とする「小さなクルマ」は、生産に必要な材料やエネルギーが少なく、また使用時のCO₂排出量も抑えることができます。こうした当社独自の強みを活かし、リスクに適切に対処していくことで機会の創出につなげていくことができると考えます。

気候変動によるリスクの低減や回避、将来の機会獲得や競争力強化に向け、今後も引き続き十分な検討を重ね事業戦略への反映を進めていきます。

●当社の気候関連リスクの一覧とシナリオ別の影響差異

主なリスク項目 (想定される影響の例) ※下線は特に重要度の高いリスク			影響の差異	
			4°C上昇	2°C未満
移行 リスク	政策 規制 技術	①自動車CO ₂ ・燃費規制の強化 (罰金発生や販売機会の逸失等)	→ 現状	↗ 拡大
		②炭素税等の導入・強化 (操業コストの増加等)	→ 現状	↗ 拡大
	評判	③消費者の嗜好、投資家行動の変化 (企業価値の低下等)	→ 現状	↗ 拡大
物理 リスク	慢性	④平均気温の上昇 (エネルギーコストの増加等)	↗ 拡大	→ 現状
		⑤水資源リスクの変化 (サプライチェーンの停滞や生産コストの増加等)	↗ 拡大	→ 現状
	急性	⑥自然災害の頻発・激甚化 (事業拠点の被災、事業活動の停止等)	↗ 拡大	→ 現状

●特に重要なリスク項目の詳細と創出機会、当社の対応状況

	リスク	機会	スズキの対応状況
① 自動車の CO ₂ ・燃費 規制の強化	<ul style="list-style-type: none"> ●カーボンニュートラル技術(電動化等)・コストの対応遅れによる市場シェア消失 ●カーボンニュートラル技術の開発投資の増加 ●カーボンニュートラル技術の生産設備投資(電池等)の増加 ●規制未達による罰金発生や販売機会の逸失 	<ul style="list-style-type: none"> ●ライフサイクルでCO₂排出が少ない「小さなクルマ」による競争力の維持・強化、企業価値の向上 ●お求めやすい電動車の開発による販売機会の獲得 ●インドや新興国で電動化を牽引することによる、サステナブルな経済発展への貢献 	<ul style="list-style-type: none"> ●電動化技術を集中的に開発、ハイブリッドシステムの搭載拡大、軽自動車EV・小型車EVの開発の推進 ●インドの電動化の推進(電動車市場投入、電池工場投資等) ●トヨタとの提携の深化
② 炭素税等の 導入・強化	<ul style="list-style-type: none"> ●カーボンニュートラル技術を実装した生産設備投資の増加 ●炭素税や排出枠取引、国境炭素調整措置等による操業コストの増加 	<ul style="list-style-type: none"> ●「小・少・軽・短・美」の特長を活かした省エネ技術をグループ・お取引先様へ展開 ●インドや新興国で再エネ利用等を牽引することによる、サステナブルな経済発展への貢献 	<ul style="list-style-type: none"> ●施行中のCO₂削減施策の推進 ●カーボンニュートラルなエネルギー創出

スズキ環境ビジョン2050 ～小さく、少なく、軽く、短く、美しく～

「小・少・軽・短・美」。これは、スズキが1990年代はじめて掲げるモノづくりの根幹を表す標語です。

モノづくりにおいて、お客様へ提供する価値を最大にすると同時に、可能な限り「小さく」「少なく」、重さを「軽く」、費やす時間や距離を「短く」、また「美しく」することを意味しています。

スズキは、気候変動や水不足、資源の枯渇等といった地球規模の環境課題に対する取り組みにも、「小・少・軽・短・美」の理念が当てはまると考えます。

創立100周年を迎えたスズキは次の100年も「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」、2050年に向けた羅針盤となる「スズキ環境ビジョン2050」を定めました。

事業活動から生じる環境影響を「小さく」「少なく」し、地球環境に与える負荷を「軽く」していくこと。さまざまな環境課題の解決に費やす時間を「短く」すること。そして、地球がいつまでも豊かで「美しく」あること。「小・少・軽・短・美」の理念に基づき、スズキが描く未来の実現を目指していきます。

スズキ環境ビジョン2050 ～「小さく、少なく、軽く、短く、美しく」～

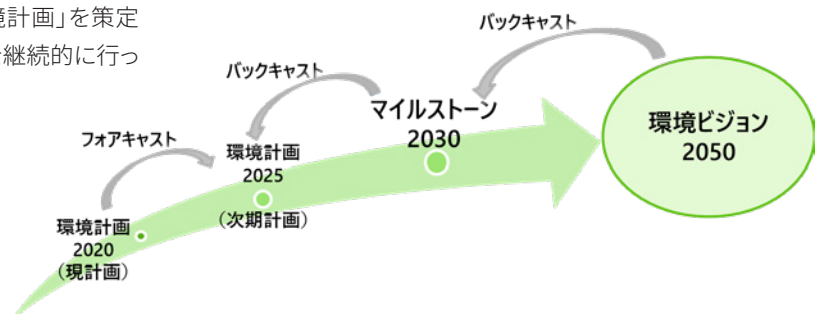


テーマ	スズキ環境ビジョン2050	マイルストーン2030
気候変動	製品CO ₂	●2050年までに、Well to Wheelで新車四輪車が排出するCO ₂ 「2010年度比90%削減」を目指す
	事業活動CO ₂	●2030年までに、Well to Wheelで新車四輪車が排出するCO ₂ 「2010年度比40%削減」を目指す
	●2050年までに、事業活動から生じるCO ₂ を販売台数あたり原単位で「2016年度比80%削減」を目指す	●2030年までに、事業活動から生じるCO ₂ を販売台数あたり原単位で「2016年度比45%削減」を目指す
大気保全	●2050年までに、事業活動や製品から排出される大気汚染物質を最小化する	●2030年までに、 ・事業活動における化石燃料の使用を削減し、再生可能エネルギーの利用を拡大する ・クリーンな製品の開発を推進し、各国・地域の大気改善に貢献する ・生産や製品から生じる揮発性有機化合物 (VOC) を削減する
水資源	●2050年までに、水環境への負荷を最小化し、持続可能な水資源利用を実現する	●2030年までに、スズキを取り巻く水リスクを特定し、全生産拠点で取水削減と排水浄化を実施する
資源循環	●2050年までに、日本で培ったリサイクル技術やシステムをグローバル展開し、生産活動および製品から生じる廃棄物の削減と再生利用、適正処理を推進する	●2030年までに、 ・自動車リサイクルシステムのグローバル展開を目指す ・電動車の駆動用二次バッテリーのリサイクル、リビルド、リユースを推進する ・グローバル生産拠点で廃棄物発生量を低減する ・プラスチック梱包材を削減する

●スズキの環境戦略の全体像

これまでスズキでは、5年毎に「スズキ環境計画」を策定し、環境取り組みの推進とPDCAによる改善を継続的に進めてきました。

今後は引き続き「スズキ環境ビジョン2050/マイルストーン2030」の達成に向け、バックキャストで短期目標を設定し取り組みを推進していきます。

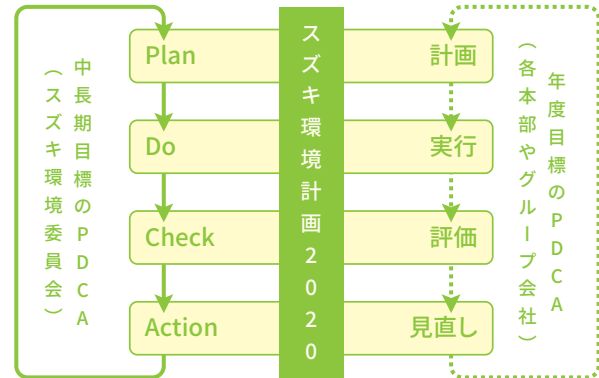


環境計画

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き継ぐために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。そして、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り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、取り組みを推進してきました。

今回、「スズキ環境計画2020」の最終年度を迎え、取り組みの総合評価を行いました。一部の目標については、世界的な新型コロナウイルス感染による生産台数の落ち込みなどにより未達となったものの、ほとんどの項目を達成することができました。目標を達成できた項目についてはさらなる改善を、目標を達成できなかった項目については反省と振り返りをきちんと行い、「スズキ環境ビジョン2050/マイルストーン2030」で掲げた新たな目標の達成に向けて、PDCAによる業務管理と継続的改善を行い、環境負荷を低減する事業活動を推進していきます。



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

具体的な実施事項・目標		2020年度の主な実績	達成度
地球温暖化の抑制 燃費の向上	「スズキグリーンテクノロジー」等の採用による低燃費の実現	四輪車 ・欧州向け機種に対し、手動変速機の内部部品の変更により、伝達効率を向上させることで、車両燃費の向上に貢献。 ・手動変速の内部部品変更は、インド生産機種にも展開し、同様に燃費向上に貢献。	○
		一輪車 ・新型「Hayabusa」:ピストン、ピストンピンを含んだ往復運動部を従来機種に対し33gの軽量化を図った。 ・新型「Hayabusa」:ドライブチェーンの軽量化を図った。 ・新型「Hayabusa」、GSX-S1000:A&Sクラッチ採用による軽量化を図った。	○
		船外機 「DF140BG」「DF115BG」において、エンジンの圧縮比を上げ、また、吸気の構造を見直し、燃焼室内流入空気温度の低減を行い熱効率向上を図った。	○
	車体構造見直し、材料置換、工法見直し等による車体軽量化 四輪車 <車体全体の軽量化> 新型「ソリオ」のボディーにおいて、骨格の断面形状や結合構造の最適化、リヤシート取付け構造の最適化を図り、補強部品点数を削減。ボディー寸法の拡大(全長80mm、全幅20mm)に対応しながら、ボディー重量は従来モデルと同等の241kgを達成。また、ドアにおいて、フロントドアアロアサッシュの樹脂化により70g/台、アウトサイドミラーの小型化により300g/台の軽量化を図った。 <足回りの軽量化> 新型「ソリオ」において、先代ソリオ、クロスビーの軽量、高剛性プラットフォームを踏襲し、サスペンションフレーム構造の最適化などにより軽量化を図った。	○	

具体的な実施事項・目標		2020年度の主な実績		達成度
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	二輪車	新型「Hayabusa」において、シートレールのパイプラインを見直すことで、700gの軽量化を図った。	○
		船外機	「DF140BG」「DF115BG」において、インテークマニホールドの材料をアルミから樹脂に変更し、軽量化を図った。	○
	四輪車	<転がり抵抗の低減> 新型「ソリオ」において、専用タイヤを採用し転がり抵抗を低減。 <空気抵抗の低減> ・新型「ソリオ」において、空気抵抗低減のため新型ミラーを採用。また、デザイン性をキープしながらフロントバンパーやリヤスポイラー、床下空力パーツ形状を最適化し、空気抵抗の低減を実現。 ・欧州向け「スイフト」で、空力向上を図り、CO ₂ 排出量を低減。	○	
地球温暖化の抑制	グローバルにおける製品使用時CO ₂ 排出量の削減	【四輪車】 28%削減(2005年度比)	・25%削減。 <未達の要因> ・新ガソリンエンジン、ハイブリッド、ISG等の低CO ₂ 技術投入が遅れ、計画通りの販売ができなかったため、目標未達となった。	×
		【二輪車】 20%削減(2005年度比)	・19%削減。 <未達の要因> ・燃焼改善、フリクションロス低減、軽量化等の低CO ₂ 技術投入を計画通りに実施し、2018年度・2019年度は目標を達成していたものの、2020年度はCO ₂ 排出量が少なく生産台数が多いインド製スクーターがコロナ禍での生産停止により台数が減少したため、目標未達となった。	×
		【船外機】 10%削減(2005年度比)	・12%削減。 ・スズキグリーンテクノロジーにおける燃費の向上により目標を達成。	○
次世代自動車の開発	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	・欧州向け3機種で、マイルドハイブリッドの最適化を更に進め、CO ₂ 排出量を低減。 ・インド/欧州での公道走行試験結果を基に、電気自動車の開発を推進中。	○
	軽量、コンパクト、低コストな空冷燃料電池車の開発	【二輪FCV】 国内・欧州等で公道実証を実施	燃料電池車両の先行開発を推進中。	○
		【四輪FCV】 先行開発の推進	燃料電池車両の先行開発を推進中。	○
生産活動におけるCO ₂ 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 ₂ 削減	グローバル生産台数※ 当たりCO ₂ 排出量の削減 10%削減(2010年度比) ※国内工場の四輪・二輪・船外機の台あたりCO ₂ 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。	・±0%削減。 <未達の要因> ・省エネやムダ取り活動に加え、国内ではLPGから都市ガスへの転換、海外では太陽光発電の拡大を計画通りに進め、2018年度は目標を達成していたものの、2019年度はインドの景気停滞、2020年度はコロナ禍での生産台数の減少による生産効率の悪化を吸収できず、目標未達となった。	×

具体的な実施事項・目標		2020年度の主な実績	達成度
地球温暖化の抑制	<ul style="list-style-type: none"> ●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 	一部地域に輸出する貨物のコンテナ積み込み作業工程を、その地域向けの船積港に近い工場に移管したことにより、船積港までの輸送距離の短縮と工場間の輸送回数を削減。	○
	売上高当たりのCO ₂ 排出量の削減 14%削減（2006年度比）	<ul style="list-style-type: none"> ・28%削減。 ・輸送ルートの見直しによる輸送距離の短縮などの取り組みにより目標を達成。 	○
	国内販売・非製造系子会社におけるCO ₂ 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 ※国内販売代理店：スズキ自販東京、スズキ自販近畿、スズキニ輪他 非製造子会社：スズキビジネス、スズキ輸送梱包、スズキ納整センター、スズキエンジニアリング、スズキマリン	<ul style="list-style-type: none"> ・国内販売代理店55社、非製造子会社5社*では、「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」を共通の環境目標として、事業活動における省エネ、節水、廃棄物削減等の活動を継続的に実施。 ・国内四輪販売代理店54社では、各社が「環境管理システム」を導入。環境負荷低減や環境法令遵守に対し、会社一丸となって改善取り組みを推進中。
環境保全等の推進	各国の状況に応じた低排出ガス車の導入	四輪車 <ul style="list-style-type: none"> ・日本国内は乗用車での平成30年規制への対応を完了。 ・欧州/インドの乗用車で、それぞれ、Euro6d、BS6規制の対応を完了。 ・国内商用車でも、新規制への対応を実施中。 	○
		二輪車 平成32年（令和2年）国内排出ガス規制対応モデル新型「Hayabusa」を投入。	○
		船外機 <ul style="list-style-type: none"> ・全ての4ストローク船外機について、日本マリン事業協会排気ガス自主規制をはじめ、米国EPA^{※1}規制、米国CARB^{※2}規制や欧州RCD^{※3}規制をクリア。 ・米国CARB規制では3STARを達成。 ・「DF140BG」「DF115BG」を各国規制対応機として展開。 ※1 Environmental Protection Agencyの略：米国環境保護庁 ※2 California Air Resources Boardの略：カリフォルニア州大気資源局 ※3 Recreational Craft Directiveの略：欧州ボート指令	○
車室内VOCの低減	【四輪車】 車室内環境向上のため、VOCの少ない代替材の使用のグローバル推進	新型「ソリオ」、マイナーチェンジ車の「アルト」、「ラパン」、「スペーシア」、「クロスビー」の車室内VOC濃度において、自動車工業界の自主取り組みであるVOC室内濃度目標値以下を達成。	○
塗装工程におけるVOCの削減	【ボディ塗装】 塗装面積当たりVOC排出量40%削減の維持（2000年度比）	<ul style="list-style-type: none"> ・42.9%削減。 ・主に希釈シンナーの改善などの取り組みにより目標を達成。 	○

具体的な実施事項・目標		2020年度の主な実績		達成度					
3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進 資源の有効利用	リサイクル材を使用した設計の継続	四輪車	<外装部品> ・新型「ソリオ」のダッシュアウタサイレンサに再生材を使用。フューエルタンク(2WD仕様)の一部にリグラインド材を使用。 ・新型「ソリオ」のバンパー、ラジエータグリル、カウルガーニッシュ、スプラッシュガード、ドアガーニッシュ類、ルーフエンドスポイラー、フェンダーライニング、フューエルタンク(2WD仕様)にリサイクルが容易な熱可塑性樹脂を使用。 <内装部品> 新型「ソリオ」のダッシュサイレンサ、フロアカーペットに再生材を使用。また、シートアンダーボックスにリサイクルが容易な熱可塑性樹脂の再生材を使用。	○					
		二輪車	新型「Hayabusa」において、ボディーカウルカバー、カウリングインナーカバーR/Lにリサイクル材を採用。	○					
	材料リデュースを目指した設計の継続	四輪車	<外装部品> 新型「ソリオ」のバンパー、ラジエータグリル、フェンダーライニングの薄肉化を実施。	○					
		二輪車	新型「Hayabusa」において、流動解析や形状の最適化によりカウリング類を薄肉化することで、使用材料の削減を図った。	○					
	熱可塑性樹脂部品の採用拡大	船外機	「DF140BG」「DF115BG」において、エンジンカバーのすべての締結をスクリュ、またはボルトナットとし、分解、リサイクルを容易にした。	○					
		四輪車	<外装部品> 新型「ソリオ」のバンパー、ラジエータグリル、カウルガーニッシュ、スプラッシュガード、ドアガーニッシュ類、ルーフエンドスポイラー、フロント/リヤフェンダーライニング、フューエルタンク(2WD仕様)にリサイクルが容易な熱可塑性樹脂を使用。 <内装部品> 新型「ソリオ」のインパネ、ドアトリム、内装トリム、シートの樹脂部品にリサイクルが容易な熱可塑性樹脂を使用。	○					
	使用済み自動車・部品のリサイクル推進	船外機	オイルパンカバーなど大型外観部品への熱可塑性樹脂の採用を行った。	○					
		【日本】 ASRリサイクル率70%以上を維持	ASRリサイクル率 96.4% (2008年度以降から70%以上を継続中)	○					
	【日本】 使用済みバンパーの回収・リサイクルの推進	・修理交換バンパーの回収/リサイクルを継続。 ・回収したバンパーは、エンジンアンダーカバー等の自動車部品へのリサイクルを推進中。 【直近3年間の回収バンパー本数実績(本)】 <table border="1"> <thead> <tr> <th>2018年度</th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>73,308本</td> <td>80,273本</td> <td>72,769本</td> </tr> </tbody> </table>	2018年度	2019年度	2020年度	73,308本	80,273本	72,769本	○
	2018年度	2019年度	2020年度						
73,308本	80,273本	72,769本							

具体的な実施事項・目標		2020年度の主な実績					達成度																					
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	使用済み自動車・部品のリサイクル推進	<p>【日本】 使用済みリチウムイオンバッテリーの回収・リサイクルの推進</p>	<p>・スズキは、2012年エネチャージ用リチウムイオンバッテリー(LiB)を搭載したワゴンRの発売から、四輪車の使用済みLiBの回収/リサイクルを開始し、2021年3月までに使用済み自動車から9,353個の使用済みLiBを回収/リサイクル。</p> <p>・2018年10月からは、(一社)日本自動車工業会が構築し、(一社)自動車再資源化協力機構が運営する「LiB共同回収システム」に加入し、共同回収による輸送効率の向上等、効率的な回収/リサイクルを推進中。</p> <p>【使用済み自動車から回収/リサイクルした使用済みLiB個数(個)】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>2012年度</th> <th>2013年度</th> <th>2014年度</th> <th>2015年度</th> <th>2016年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>21</td> <td>105</td> <td>356</td> <td>397</td> </tr> <tr> <th>2017年度</th> <th>2018年度</th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>合計</th> </tr> <tr> <td>733</td> <td>1,853</td> <td>2,682</td> <td>3,206</td> <td>9,353</td> </tr> </tbody> </table> <p>・整備交換等、使用済み自動車以外から発生する使用済みLiBは、2020年4月から「LiB共同回収システム」で回収/リサイクルを開始し、2021年3月までに1,779個を回収。</p>					2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	0	21	105	356	397	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	合計	733	1,853	2,682	3,206	9,353	○
	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度																							
	0	21	105	356	397																							
	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	合計																							
733	1,853	2,682	3,206	9,353																								
【海外】 各国自動車リサイクル法への対応	<p>1. ELV(使用済み自動車)の回収/リサイクル</p> <p>1) インド マルチスズキ社は、豊田通商グループとインドで車両解体とリサイクルを行う合併会社、Maruti Suzuki Toyotsu India Private Limited (MSTI)を2019年10月に設立。現在、解体業の許認可を申請し、操業開始に向けた準備を進行中。</p> <p>2) EU 各国の法規や実情に合わせてELVの回収/リサイクルを推進中。</p> <p>2. 使用済みLiBの回収/リサイクル 欧州、インド、インド周辺国、中南米をはじめ、LiB搭載車を市場投入する国については、現地の実情に合わせて、使用済みLiBの回収/リサイクル体制構築を推進中。</p>					○																						
補給部品出荷用ダンボール等の梱包材重量削減	<ul style="list-style-type: none"> リターナブル容器の使用拡大 補給部品出荷用の梱包材重量を2015年度比5%削減 	<p>・国内向け補給部品(部品センター5拠点、マツダOEM)の出荷に使用するダンボール梱包ケースをリターナブル容器に変更することで、ダンボールの使用量を削減。</p> <p>・補給部品出荷用の梱包材重量:2015年度比5.2%削減。</p>					○																					
KD部品出荷用使い捨て梱包材重量削減	<ul style="list-style-type: none"> 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(KD部品出荷用の梱包材重量を2015年度比9%削減) 	<p>・リターナブル材の個体管理を継続し、リターナブル材の不足を防止し、ワンウェイ材の使用を抑制。</p> <p>・KD部品出荷用の梱包材重量:2015年度比13.5%削減</p>					○																					
製品に使用される容器包装の使用量の削減	部品売上高あたりの容器包装及びダンボール使用量を2005年度比15%削減レベルを維持	<p>・46%削減。</p> <p>・主にプラスチック梱包資材やダンボールの削減取り組みなどにより目標を達成。</p>					○																					

はじめに

環境

社会

コーポレート
ガバナンス

データ集

ガイドライン対照表

具体的な実施事項・目標		2020年度の主な実績		達成度	
3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進	廃棄物	【単独】 埋立廃棄物ゼロレベルの継続 0.5%未満の継続 (1990年度比)	1990年度比0.5%未満の継続達成	○	
		【グループ】 埋立廃棄物ゼロレベルの継続 0.5%未満の継続 (2002年度比)	2002年度比 0.5%未満の継続達成	○	
	水資源	工場、オフィスにおける節水の徹底	国内工場	<ul style="list-style-type: none"> 密閉式冷却塔の採用、小型空調機の空冷化、節水栓の採用、冷却水の循環使用等による節水を実施。 本社敷地及び金型工場のコンプレッサーを水冷式から空冷式に変更し、水使用量を削減。 	○
			オフィス	<ul style="list-style-type: none"> 洗面所、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、啓発活動を継続。 洗面所水栓の自動水栓化を推進。 	○
環境経営の充実	グローバルでの環境マネジメント強化		<ul style="list-style-type: none"> グローバルでのISO14001認証取得を推進中。 新たに浜松工場のISO14001認証範囲へ二輪技術部門を追加。 新たにスズキフィリピンにてISO14001認証を取得。 	○	
	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	<ol style="list-style-type: none"> 物質規制対応 <ul style="list-style-type: none"> 欧州REACHで規制されるフタレート4物質(可塑剤)の非含有対策を継続実施中。 PFOA(フッ素化合物)規制対応について対応を完了。 物質情報伝達 <ul style="list-style-type: none"> EU CLP規則改正によるUFIコード追加対応を実施。 各国のGHSラベル対応を実施。 	○	
		グローバルな環境負荷物質管理体制の構築	<p><海外></p> <ul style="list-style-type: none"> アスベスト全面使用禁止の海外製造拠点Web監査を4拠点に対して実施。 グリーン調達ガイドラインの海外製造拠点運用Web監査を4拠点に対して実施。 <p><国内></p> <ul style="list-style-type: none"> 取引先様向け環境負荷物質管理教育をWebにて開催。 取引先環境負荷物質管理体制のWeb監査及び指導を実施。 	○	
	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	新型「ソリオ」のLCA算定結果をスズキ社外向けHPで公開。	○	
	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	化学物質規制に対する日本/EU/国連の動向を注視し、将来の規制の可能性が議論されている物質に対する、お取引先様への調査/対応依頼を推進。	○	

具体的な実施事項・目標		2020年度の主な実績	達成度
環境コミュニケーションの拡充 環境経営の充実	生物多様性への取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・各事業所にて、クリーンアップ活動や地域清掃活動を実施。 ・マリン事業では、クリーンアップザワールドキャンペーンとして、海や河川、湖などの清掃活動を世界各国で実施。 ・下川テストコースの「FSC森林認証」を継続。 ・「スズキCSR・環境レポート2020」にて、スズキにおけるCO₂排出量などの環境情報や森林認証などの環境取り組みについて紹介。 	○
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・「スズキマナーアップ活動」については、毎月第3火曜日、朝8時10分～8時40分まで社内ボランティアにより、事業所周辺の清掃を実施。2020年度までに活動198回を数え、延べ14,210名が参加。2017年には、「平成29年度河川/海岸、道路愛護団体等の知事表彰」を受賞。 ・「『スズキの森』森林保全活動」については、これまで従業員とその家族約1,500名が参加し、植樹活動/シイタケ菌打ちなどを実施。 	○
	新入社員を含む従業員及び海外研修生への環境教育活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・技術系新入社員向けに環境教育「自動車会社が求められている環境取り組み」の講義を実施。 ・静岡県内2大学のスズキ冠講座「スズキの環境取り組み」の講義を実施。 	○
	社内エコドライブ講習会の継続	<ul style="list-style-type: none"> ・新入社員を主な対象としてエコドライブ講習を実施。これまで累計9,277名が受講。 ・社用車の運行記録簿に燃費計の数値を記録することで、エコドライブの意識向上を促進。 	○
環境教育の充実	環境NPOや地元主催の環境イベントへの参加協力	<ul style="list-style-type: none"> ・NPO地域づくりサポート「はまなこ環境ネットワーク」などと連携し、環境教育イベント「浜名湖プラスチックごみ体験学習会」を開催し、社員とその家族が参加。 ・浜名湖ガーデンパークで開催された「浜名湖環境パネル展」に参加し、スズキの海洋プラスチックに関する取り組み「スズキクリーンオーシャンプロジェクト」について紹介。 	○
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	「スズキ環境ビジョン2050/マイルストーン2030」や「船外機用マイクロプラスチック回収装置開発」等のリリース情報を掲載した「スズキCSR・環境レポート2020」を公開。	○

スズキ環境計画2025

これまで取り組んできた「スズキ環境計画2020」に続き、新たに2025年までの5年間のスズキの環境保全に係る取り組み「スズキ環境計画2025」を策定しました。

「スズキ環境計画2025」は昨年策定した「スズキ環境ビジョン2050/マイルストーン2030」の達成に向けた取り組みであり、それぞれ『気候変動』『大気保全』『水資源』『資源循環』の4テーマに沿って取り組みを推進していきます。なお、「スズキ環境計画2025」に関する進捗度合や取り組み内容のさらなる充実については、次年度以降の当レポートにて報告していきます。

気候変動

●製品からのCO₂の削減

対象	基準年度	目標(2025年度)
四輪	2010年度	30%削減
二輪		15%削減
船外機		15%削減

●事業活動からのCO₂の削減

生産活動におけるCO₂削減

対象	基準年度	目標(2025年度)
生産台数当たりCO ₂ 排出量	2016年度	25%削減

開発・販売活動等におけるCO₂削減

- カーボンニュートラルに向けた省エネ設備や太陽光パネルの導入等による省エネ活動の積極的な推進

物流活動等におけるCO₂削減

- 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輸送車両の燃費向上
- 鉄道輸送の利用促進
- スズキ国内輸送活動全体のCO₂削減

対象	基準年度	目標(2025年度)
売上高当たりCO ₂ 排出量	2016年度	9%削減

大気保全

●再生可能エネルギーの利用拡大

太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入推進

●大気汚染の抑制

対象	目標(2025年度)
四輪	クリーンな製品の導入と普及を通じて大気環境の改善に貢献する。
二輪	
船外機	

●VOC(揮発性有機化合物)の抑制

製品からのVOC削減

- 車室内VOCの低減

生産活動からのVOC削減

- 国内工場塗装工程におけるVOCの削減

対象	基準年度	目標(2025年度)
塗装面積当たりVOC排出量	2000年度	50%以上削減

水資源

●水資源の保全

スズキを取り巻く水リスクの特定と各拠点での水使用量の低減・排水浄化を推進する

水量

- 各国各地域の水環境を考慮し、水使用量を低減する

対象	基準年度	目標(2025年度)
生産台数当たり水使用量	2016年度	10%削減

水質

- 規制よりも厳しい自主基準値の排水管理を継続する
- 河川に排水する全ての国内生産拠点で周辺河川の生物多様性評価を実施する

資源循環

●環境配慮設計の推進

対象	目標(2025年度)
四輪	リサイクルを配慮した開発・設計を継続する
二輪	<ul style="list-style-type: none"> ・解体性の向上 ・熱可塑性樹脂部品の採用拡大
船外機	<ul style="list-style-type: none"> ・リサイクル材を使用した設計 ・リサイクルが容易な材料の採用拡大 ・材料リデュースを目指した設計

●自動車リサイクルの推進

廃車適正処理のスキームづくりを目指す

インドにおいて、廃車適正処理のモデル施設を稼働する

●電池3Rの推進

グローバルでの電動車普及を見据え、安全・効率的な電池回収・リサイクルのスキームを構築する

自動車用小型電池のリユース実証実験を行い、安全・効率的な小型電池のリユースを推進する

●廃棄物の低減

廃棄物の再資源化を推進する

廃棄物発生量の削減を推進する

●プラスチック梱包材の削減

プラスチックの海洋投棄を防止するため、プラスチック梱包材の使用量削減を進める

対象	基準年度	目標(2025年度)
梱包材のプラスチック使用量	2020年度	12t削減

船外機においては、スズキクリーンオーシャンプロジェクトの3つの柱(水辺の清掃活動、梱包資材の脱プラ活動、海洋マイクロプラスチックの回収活動)をグローバルに推進する

環境マネジメントシステムの推進

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。

スズキは、グローバルな製造におけるCO₂発生量の99.3%を占める拠点でISO14001取得を完了しており、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。

製造部門の取り組み

●国内工場及び製造子会社の取り組み状況

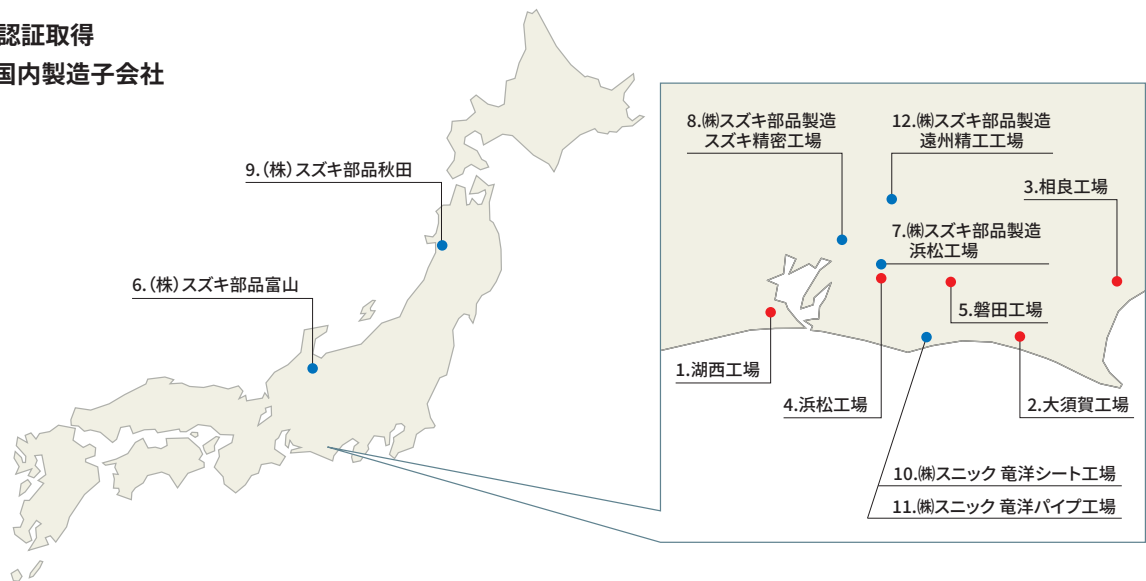
1998年4月、マジェールスズキ社がグループの中で初めてISO14001を認証取得しました。

2003年3月までにすべての国内工場でISO14001の認証を取得し、2021年4月1日現在、国内製造子会社では(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。

また、海外製造子会社では、2021年4月末現在、14社19工場がISO14001の認証取得をしています。

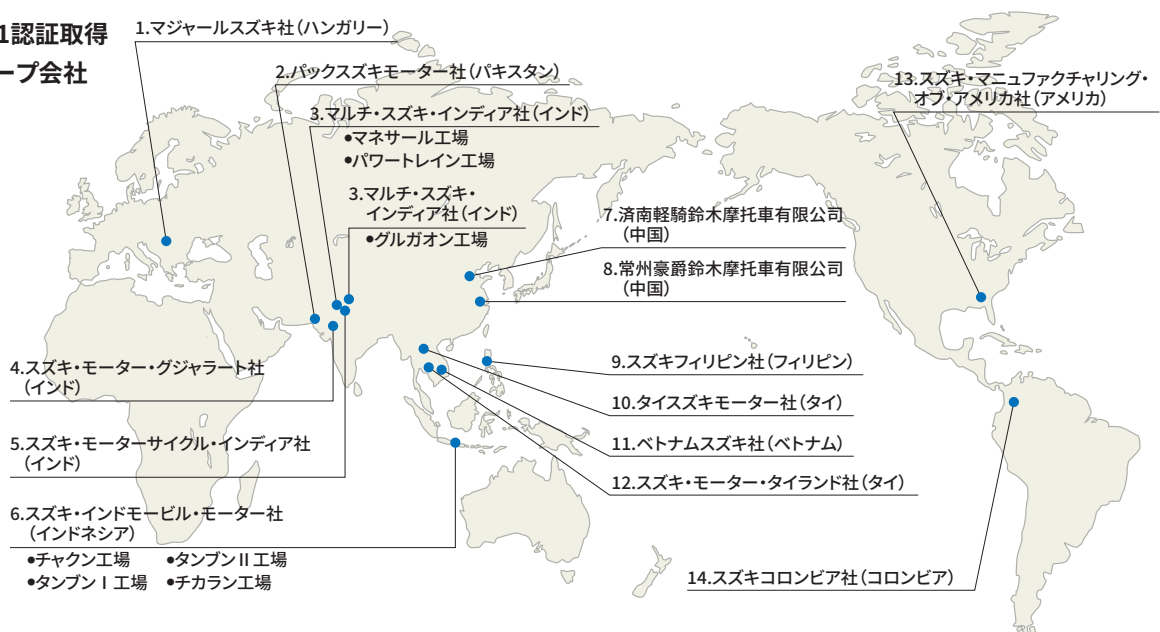
ISO14001認証取得

国内工場・国内製造子会社



ISO14001認証取得

海外グループ会社

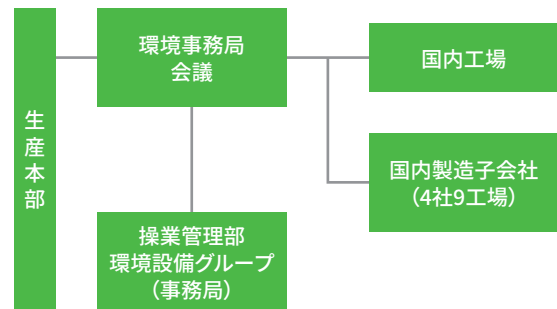


●生産本部 環境事務局会議

国内工場及び国内製造子会社の環境管理を向上させるため、「環境事務局会議」を行っています。

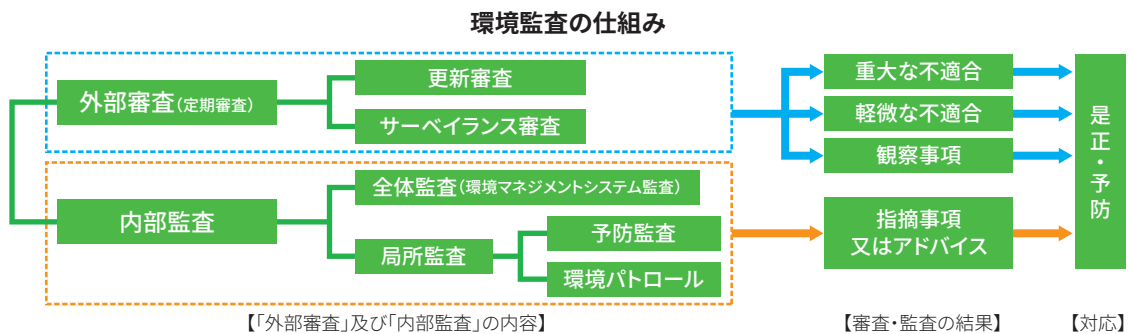
この場には国内工場及び国内製造子会社4社9工場の技術グループ長や担当者が集まり、国内工場及び国内製造子会社に関連する事項について討議していきます。

ここで確認・討議された内容は国内工場及び国内製造子会社に展開され、環境管理活動に役立っています。



●環境監査

国内工場、国内製造子会社では毎年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。



非製造部門の取り組み

オフィス・開発施設等の導入状況

スズキグループとして環境保全活動を推進するため、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ています。

国内販売代理店の取り組み

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。

環境教育・啓発

●社員教育

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います。また、それぞれの業務や役職に合わせた環境教育を行っています。国内工場では、環境事故等を未然に防ぐため、各工場独自に環境上重要な工程の作業員への教育を中心に、新入社員への導入教育、役職者教育、そして全体教育等を実施しています。

●有資格者の育成

有資格者育成にも積極的に取り組み、環境に関連する代表的な資格としては、公害防止管理者145名、エネルギー管理士39名、環境内部監査員276名の有資格者が在籍しています。

緊急時の訓練

国内工場、国内及び海外の製造子会社では、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

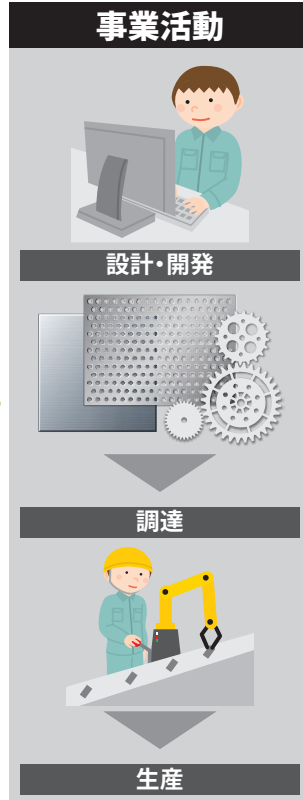
スズキグループでは、2020年度において、環境上の重大な漏出*は30件、苦情は7件あり、いずれも適切に対応しています。また、これらの重大な漏出に伴う行政指導や罰金、制裁金の支払いはありません。

*重大な漏出：排水、排ガス、臭気、化学物質（油を含む）、廃棄物に関する法規制値超過、土壌汚染及び地下水汚染など、組織による漏出と記録されているもの。

事業活動における環境への影響・取り組み

スズキ(株) 国内事業所 INPUT				
	単位	2018年度	2019年度	2020年度
電力	百万kWh	508.7	492.4	474.9
化石燃料	万GJ	177.2	180.4	171.9

スズキ(株) 国内工場 ^{※1} INPUT				
	単位	2018年度	2019年度	2020年度
燃料等の投入				
購入電力		417.4	401.0	384
風力発電 (湖西工場)	百万kWh	1.51	1.76	1.65
小水力発電		0.034	0	0
LPG	千トン	18.2	17.3	14.5
都市ガス	百万m ³	16.7	18.6	23.2
灯油	千kl	0.246	0.309	0.140
A重油		0.09	0	0
軽油	kl	7.0	6.4	8.3
ガソリン		108.0	115.0	119.0
水の投入	単位	2018年度	2019年度	2020年度
工業用水道	百万m ³	1.96	2.12	2.24
上水道	千m ³	55.0	45.3	41.1
井戸水	百万m ³	1.24	1.03	1.03
原材料の投入	単位	2018年度	2019年度	2020年度
鉄		606.9	563.9	537.5
アルミ		54.5	49.4	44.5
樹脂	千トン	38.8	36.8	35.2
銅		9.5	9.0	8.9
鉛		6.8	6.6	6.4
化学物質の投入	単位	2018年度	2019年度	2020年度
PRTR物質	トン	4,310	3,692	3,125



スズキ(株) 国内事業所 OUTPUT				
	単位	2018年度	2019年度	2020年度
CO ₂ 排出量	千トン	340.7	324.7	298.5

スズキ(株) 国内工場 ^{※1} OUTPUT				
	単位	2018年度	2019年度	2020年度
大気へ放出				
CO ₂	千トン	275	263	239
SOx	トン	8	5	3
NOx	トン	75	76	65
PRTR物質	トン	1,384	1,277	1,134
VOC排出量	トン	3,615	3,404	3,351
オゾン層破壊物質 ^{※2} (CFC-11換算 ^{※3})	トン	0.001	0.0002	0.002
河川への排出	単位	2018年度	2019年度	2020年度
河川・湖沼への排水量	万m ³	440	424	410
下水道への排水量	万m ³	7.1	9.8	7.9
PRTR物質	トン	3.3	1.2	1.5
廃棄物として処理	単位	2018年度	2019年度	2020年度
再資源化量	千トン	115	104	113
(上記の再資源化)	トン	17.0	13.8	11.1
埋立て廃棄物量	トン	0.46	0.17	0

※1【集計対象範囲】旧高塚工場、磐田工場、湖西工場、旧豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場、浜松工場 (PRTR物質は本社、竜洋コース、マリン技術センター、下川コース、相良コースを含む)

※2 オゾン層破壊物質については、「フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律(フロン排出抑制法)」に基づく集計結果から、冷媒のR-22を抽出した。

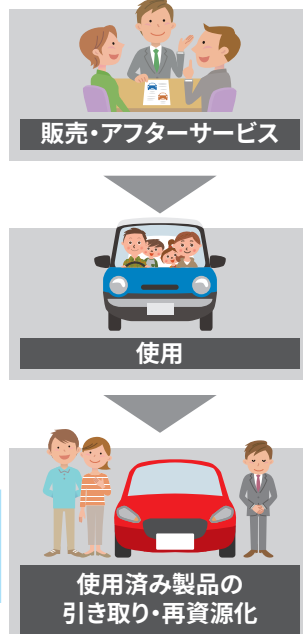
※3 オゾン破壊係数は、「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律(オゾン層保護法)」による。

INPUT				
	単位	2018年度	2019年度	2020年度
燃料等の投入				
燃料(軽油他)	万GJ	60.2	56.8	54.6



OUTPUT				
	単位	2018年度	2019年度	2020年度
CO ₂ 排出量	千トン	41.4	39.1	37.6

リサイクル				
使用済み四輪車の引き取り				
<ASR>	単位	2018年度	2019年度	2020年度
引取総重量	千トン	58.1	60.4	57.1
引取台数	千台	438.4	450.7	418.5
再資源化重量	千トン	55.3	57.1	53.9
再資源化率 ^{※4}	%	97.7	96.7	96.4
<エアバッグ類>	単位	2018年度	2019年度	2020年度
引取総重量	トン	105.9	127.2	146.6
引取台数	千台	326.0	353.6	347.1
再資源化重量	トン	99.7	120.2	139.1
再資源化率 ^{※4}	%	94.2	94.5	94.9
<フロン類>	単位	2018年度	2019年度	2020年度
引取重量	トン	92.1	89.5	80.4
引取台数	千台	402.3	403.9	384.1
再資源化率 ^{※4}	%	99.6	99.4	99.3
<small>※4 再資源化率は重量ベースで算出</small>				
使用済み二輪車の引き取り				
再資源化率 ^{※4}	%	97.9	97.8	98.0
<small>※4 再資源化率は重量ベースで算出</small>				



販売・登録				
国内の販売・登録台数				
<四輪車販売>	単位	2018年度	2019年度	2020年度
四輪車販売台数		725	672	647
ハイブリッド車販売台数	千台	382	348	338
ハイブリッド車販売比率	%	52.7	51.7	52.3
参考：世界販売台数				
<四輪車販売>	単位	2018年度	2019年度	2020年度
四輪車販売台数		3,327	2,852	2,571
ハイブリッド車販売台数 ^{※5}	千台	539	489	615
ハイブリッド車販売比率	%	16.2	17.1	23.9
<small>※5 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</small>				

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 <https://www.suzuki.co.jp/about/csr/green/guideline/>

【基本的考え方】

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

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

【生物多様性の重点取り組み】

・事業活動および製品における環境負荷の低減

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

・環境コミュニケーションの推進

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



浜名湖プラスチックごみ学習会

【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 埋立て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

● 周辺地域の環境・生態系

2018年に続いて2020年に、国内5事業所からの放流水が河川水量の5%以上を占める水域とその水域に生息する動植物の調査を実施しました。その結果、213種の動植物が生息し、その内、12種が絶滅危惧種であることを確認しました。

排水の放流先及び影響水域

対象拠点	放流河川	影響水域※ ¹	確認された絶滅危惧種等※ ²
本社	堀留川	なし	該当無し(影響水域が無いため)
湖西工場	笠子川	笠子川→浜名湖合流点	ヒクイナ(鳥)、ハイタカ(鳥)、コシアカツバメ(鳥)、カシラダカ(鳥)、ニホンアカガエル(両)、ニホンウナギ(魚)、ホトケドジョウ(魚)、ミナミメダカ(魚)、ハマグリ(貝)、ツツイトモ(種)・計10種
磐田工場	安久路川	安久路川→今之浦川合流点	ハイタカ(鳥)、ニホンウナギ(魚)、ミナミメダカ(魚)・計3種
大須賀工場	西大谷川	西大谷川→弁財天川合流点	ハヤブサ(鳥)、コシアカツバメ(鳥)・計2種
相良工場	蛭ヶ谷川	蛭ヶ谷川→萩間川白井川合流点	ヒクイナ(鳥)、サシバ(鳥)、コシアカツバメ(鳥)、ニホンウナギ(魚)、ミナミメダカ(魚)・計5種
浜松工場	河川放流無し	なし	対象外

※1 スズキからの排水が河川の年間平均水量の5%以上を占める水域

※2 国際自然保護連合レッドリスト、環境省・レッドリスト、県・市のレッドリスト・条例等で絶滅が危惧される種



オオタカ



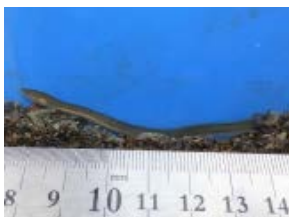
ヒクイナ



コシアカツバメ



ニホンアカガエル



ニホンウナギ



ミナミメダカ



ドジョウ



ツツイトモ



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

当活動は累計で29回(植樹13回、下草刈り16回)を行い、延べ約1,500名のボランティアが参加しています。2020年度は活動を停止しましたが、毎年植樹活動を実施していきます。



「スズキの森」植林活動

防潮堤植栽事業に参加

2015年11月29日、静岡県と浜松市と磐田市が主催する遠州灘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。これまでに参加した計8回の活動では、延べ287名が参加し、松など930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・緑化活動を継続して行っています。



スズキ下川コースの森林(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年に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する地域社会との共存共栄を推進していきます。

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



スズキ下川コース(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わたり貢献し、分収の際には純収益をさらに次代の森づくりに役立てることに なっています。

※林野庁:「法人の森林」分収育林 https://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2020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(2020年度)

測定項目	「スズキ下川コースの森林」 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	155,609 m ³ /年	1,409 m ³ /年
②土砂流出防止への貢献	5,557 m ³ /年	51 m ³ /年
③二酸化炭素の吸収・固定への貢献	1,504.7 CO ₂ トン/年	17.3 CO ₂ トン/年

※林野庁で採用している事業評価方法により計算しています

「スズキ下川コースの森林」「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) 7,851万本分 ② 10tダンプ(5.5m³/台) 1,020台分 ③ 1人が年間に排出するCO₂(トン/年) 5,295人分

●清掃活動

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、2021年3月までに活動196回を数え延べ参加人員約14,200名、軽トラック79台分の可燃・不燃ごみを回収しました。2017年、この活動が静岡県から認められ、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



設計・開発・調達

スズキは、製品の使用に伴う排出量がバリューチェーン全体の温室効果ガス排出量の大きな部分を占めることを認識し、高効率のパワートレインの開発、ハイブリッドの拡大・強化及びEVの新規開発に取り組みCO₂排出量の低減・抑制に取り組んでいます。また、車体・機体ヘリサイクル可能樹脂やリサイクル材を採用して資源の有効利用を推進し、及び使用する化学物質の管理を徹底することで環境負荷の低減を図り環境保全に取り組んでいます。

CO₂排出量の削減

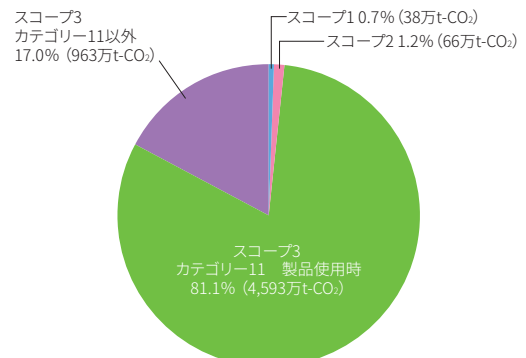
バリューチェーン全体が排出する温室効果ガスの開示

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はなく、バリューチェーン^{※1}全体の温室効果ガス排出量を把握する取り組みを2013年度より行っています。

2020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5,660万t-CO₂のうち5,556万t-CO₂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4,593万t-CO₂とバリューチェーン全体の81.1%を占めています。

このことからスズキは、バリューチェーン全体の温室効果ガス排出量を低減させるには製品の使用に伴う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。

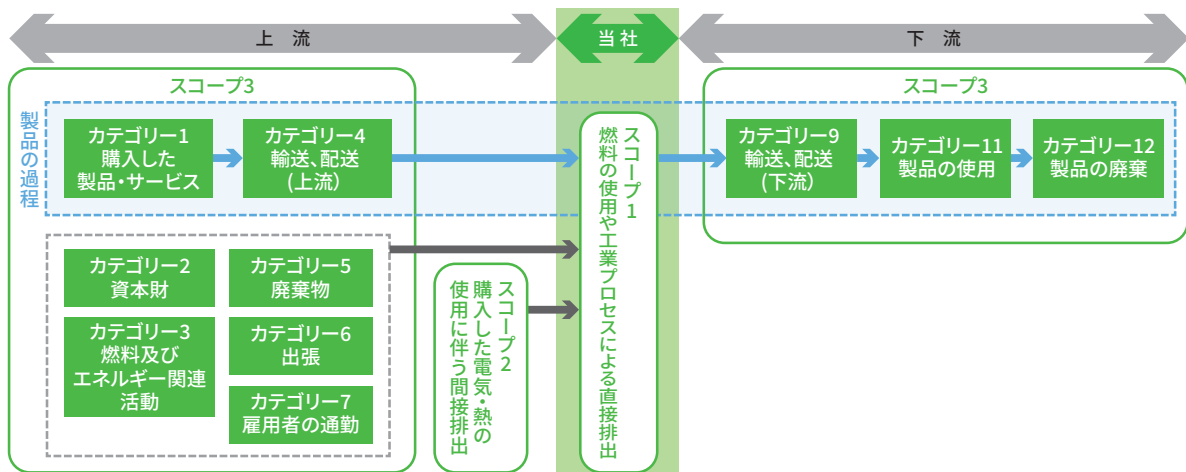
2020年度の温室効果ガス排出量の内訳



バリューチェーン全体が排出した温室効果ガス排出量
5,660万t-CO₂
【算定範囲】 スズキ(株)および国内製造・非製造子会社67社、
海外製造・非製造子会社31社
【算定期間】 2020年4月～2021年3月

- ※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

当社対応のスコープ1・2及びスコープ3各カテゴリの区分

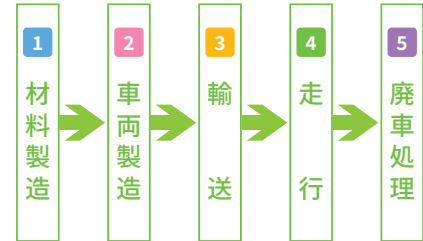


※カテゴリ8(リース資産(上流))、カテゴリ10(販売した製品の加工)、カテゴリ13(リース資産(下流))、カテゴリ14(フランチャイズ)、カテゴリ15(投資)は算定対象外につき除外。

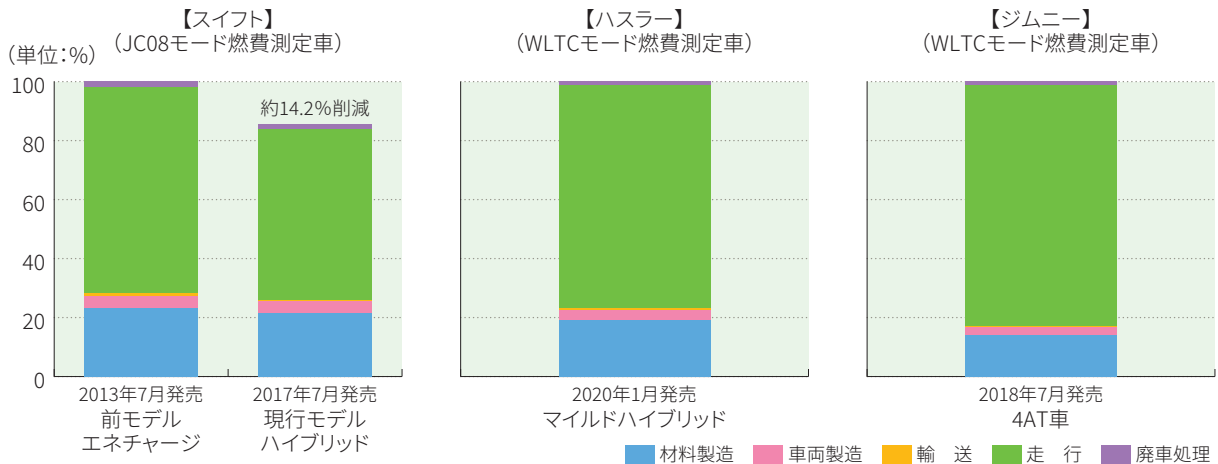
LCA(ライフサイクルアセスメント)手法を用いた製品のCO₂排出量の算出

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

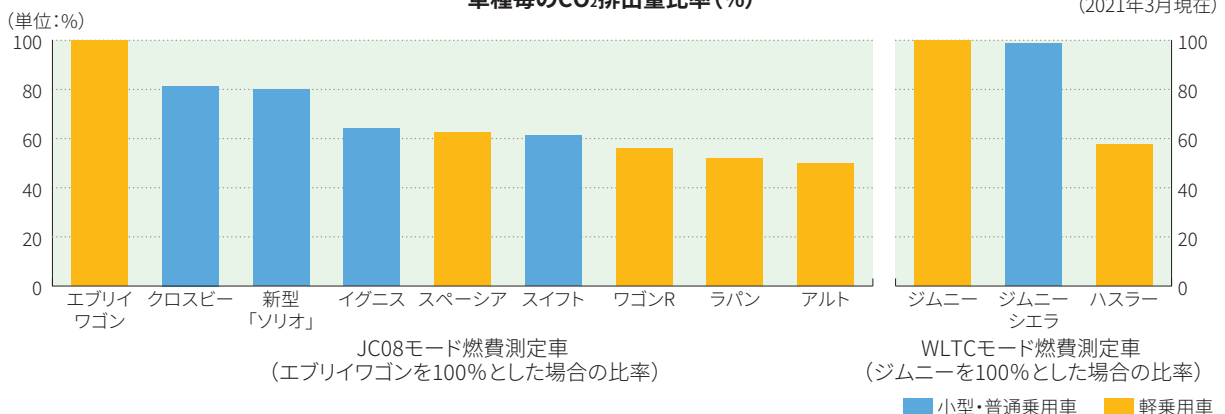


スズキ車のライフサイクル段階別CO₂排出量割合



※2018年10月より燃費測定モードがJC08モードからWLTCモードに切り替わったため、ハスラー・ジムニーについては新モデルのみのグラフで示しています。
 ※自動車の生涯走行距離11万km(13年)を、各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。

車種毎のCO₂排出量比率(%)



※自動車の生涯走行距離11万km(13年)をJC08モード、WLTCモードで走行した場合の結果です。

次世代車両の開発

●電気自動車の開発

これまでインドで行ってきたフリート走行から得られた様々なデータをもとに、お客様に受け入れていただける機能、性能の検証を続けています。また、欧州各地でもプロトタイプ4台での走行を行ないました。今後、これらのデータをもとに、より量産に近いプロトタイプを使った、より市場での使われ方に近い形での検証を進め、市場投入するEVの開発に反映させます。



●TDSG社(インド)の自動車用リチウムイオン電池工場が完成

インドでは環境への対応が重要な課題となっており、お客様がお求めやすい環境車の普及が必要です。スズキは、株式会社東芝、株式会社デンソーと3社による自動車用リチウムイオン電池製造会社「TDS*リチウムイオンバッテリー グジャラート社 (TDSG)」を設立し、グジャラート州のスズキ・モーター・グジャラート社 (SMG) の四輪工場に隣接するサプライヤーパークに、インド初となる自動車用リチウムイオン電池セルおよびパックの生産工場を建設して、まずセル生産を開始しました(21年3月)。また同工場ではカーボンニュートラルに対する取り組みの一環として屋上に設置した太陽光パネルにより発電を行い(21年9月発電開始)、必要な電力の一部を賄っています。今後、本格的にグジャラート州で生産活動を開始し、インド国内でのリチウムイオン電池の安定供給を実現、環境車の普及を進めることで、インド自動車市場の持続可能な発展に貢献していきます。

※TDSは東芝(T)、デンソー(D)、スズキ(S)の頭文字



燃費の向上

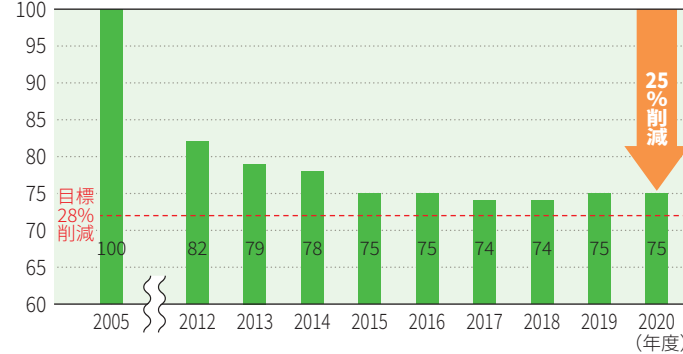
四輪車

●グローバル新車平均CO₂排出※1

スズキは気候変動の要因とされるCO₂排出削減のため、2020年度のグローバル新車平均CO₂排出を2005年度実績比で28%削減することを目標としていましたが、実績は25%削減となりました。新ガソリンエンジン、ハイブリッド、ISG等の低CO₂技術投入が遅れ、計画通りの販売ができなかったため、目標未達となりました。

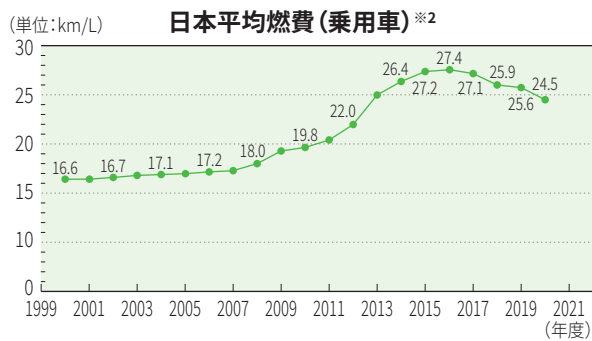
新たに2025年目標を定め環境貢献活動を強化し、CO₂削減に取り組みます。

グローバル新車平均CO₂排出の削減推移



※1・グローバル新車平均CO₂排出は日本、インド、欧州(EUを含む30カ国)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CO₂値(燃費値)に基づいて計算しています。

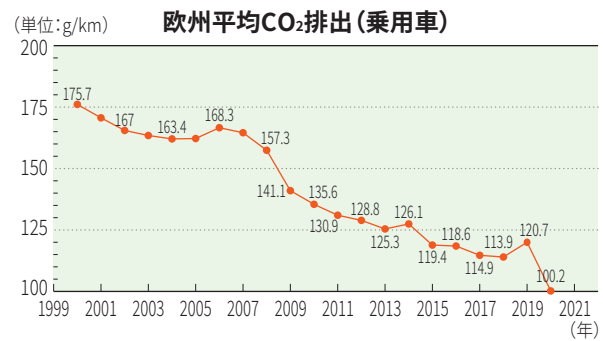
●主要な市場における平均CO₂排出(日本については平均燃費)の推移



※2 10.15モードおよびWLTCモード⇒JC08モード換算値含む

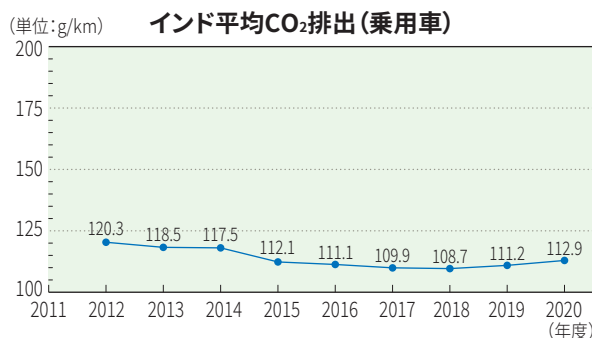
【日本】

2020年度は重量の比較的高いモデル(当社比)の販売構成比増により、昨年度に対して平均燃費は4%低下しました。2021年以降は電動化技術の全面展開と商品拡充により平均燃費向上を図ります。



【欧州】

欧州の2020年は昨年に対して、新エンジン、ハイブリッド技術搭載モデルの市場投入による効果により平均CO₂値は17%低減しました。引き続き電動化モデルの商品展開と普及を進めていきます。



【インド】

インドにおいても2020年度は重量が高いモデル(当社比)の販売構成比増により、昨年度に対して平均CO₂値は1.5%悪化となりました。インドの環境改善貢献をこれまで以上に意識し、パワートレインの燃費改善に加え、ハイブリッド搭載モデル拡充に取り組みます。

●主な燃費向上技術

パワートレイン技術

- ①ハイブリッドシステム
- ②エネチャージ
- ③低燃費エンジン

デュアルジェット エンジン



K12D型エンジン



画像:新型「ソリオ」

その他

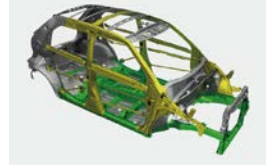
- ④蓄冷エアコンシステム (エコクール)
- ⑤アイドリングストップ

車体の軽量化

⑥HEARTECT (ハーテクト)



⑦TECT



2021年6月現在

燃費向上技術		概要	主な2019・2020年度新販売車	
①	ハイブリッドシステム	コンパクトなシステムで、モーターアシストやEV走行を実現し、低燃費と力強い走りを両立したシステム。 https://www.suzuki.co.jp/car/technology/hybrid/		スイフト HYBRID SZ
	マイルドハイブリッドシステム	減速時のエネルギーを利用して発電し、加速時には、その電力を活かしてエンジンをアシストすることで低燃費を実現するシステム。 https://www.suzuki.co.jp/car/technology/mildhybrid/	 	ビターラ スイフト HYBRID RS
②	エネチャージ	減速時に発生するエネルギーを利用してオルタネーター(発電機)で発電し、鉛バッテリーとリチウムイオンバッテリーに充電。その電力を電装品に供給することで、低燃費を実現するシステム。 https://www.suzuki.co.jp/car/technology/ene-charge/		アルト S
				ラパン X
③	デュアルジェット エンジン	1気筒あたり2つのインジェクターを採用して、混合気の均質化により熱効率を高めて動力性能・環境性能を両立したエンジン。 主なエンジン: K12D型エンジン、R06D型エンジン https://www.suzuki.co.jp/car/technology/dje/	 	スイフト HYBRID RS イグニス HYBRID MF
	ブースタージェット エンジン	高出力・高トルクを実現した直噴ターボエンジン。 主なエンジン: K14D型エンジン https://www.suzuki.co.jp/car/technology/bje/	 	ビターラ SX4 S-CROSS
④	蓄冷エアコンシステム (エコクール)	空調ユニット内に内蔵した蓄冷材をエアコン使用時の冷気で凍らせ、アイドリングストップ中の送風時でも冷たい風をキープするシステム。 https://www.suzuki.co.jp/car/technology/eco-cool/		
⑤	アイドリングストップ	所定の車速以下になると自動でエンジンを停止するシステム。 https://www.suzuki.co.jp/car/technology/idling_stop/	 	スイフト HYBRID RS アルト S
⑥	HEARTECT (ハーテクト)	主要構造や部品配置を全面刷新し、基本性能の向上と軽量化を実現したプラットフォーム。 https://www.suzuki.co.jp/car/technology/heartect/		
⑦	TECT	高強度かつ軽量の素材を使用することによって、高い安全性と車重の軽量化を両立し、軽量化によりエンジンの負担を軽減し低燃費な走りに貢献する軽量衝撃吸収ボディー。 https://www.suzuki.co.jp/car/technology/tect/		

※上記画像はイメージです。 ※緑文字はSUZUKI GREEN Technology 該当技術です。

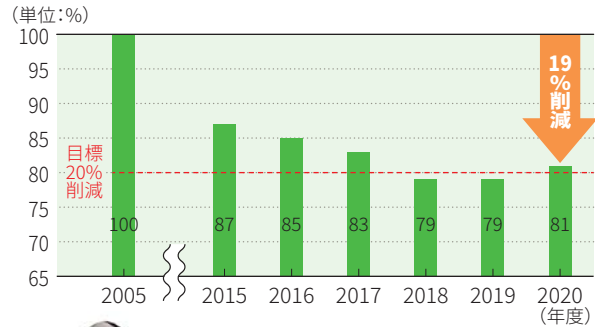
二輪車

●グローバル新車平均CO₂排出量

燃焼改善、フリクションロス低減、軽量化等を進め、燃費の向上及びCO₂排出量削減に取り組んでいます。

上記技術の投入を計画通りに実施し、2018年度・2019年度は目標を達成していたものの、2020年度はCO₂排出量が少なく生産台数が多いインド製スクーターがコロナ禍での生産停止により台数が減少したため、目標未達となりました。

グローバル新車平均CO₂排出量の削減推移



●主な燃費向上技術

パワートレイン技術

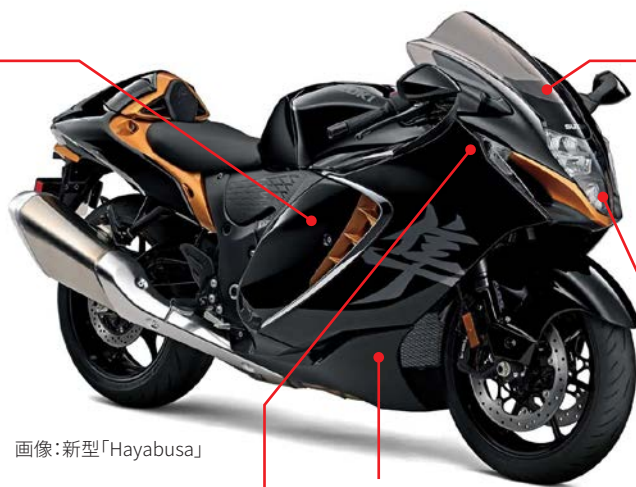
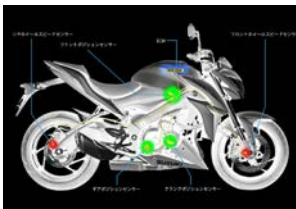
①SEPエンジン



②デュアルスパークテクノロジー



③インジェクションシステム



画像: 新型「Hayabusa」

その他

⑥エコドライブ支援装置



⑦LEDヘッドライト



④オープンタイプレクチファイア



車体の軽量化

⑤フレームの改良



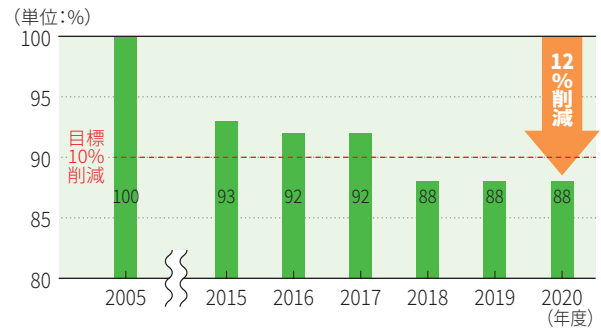
燃費向上技術・取り組み		概要	主な2020年度新販売車	
①	パワートレイン	SEPエンジン	燃費効率を上げ、フリクションロスを低減することにより、パワーを落とすことなく低燃費を実現したエンジン。	アドレス125
②		デュアルスパークテクノロジー	高い燃焼効率により、スムーズな出力特性と高い燃費性能、排出ガス低減に貢献する1気筒あたり2本のスパークプラグを持つ機構。	バーグマン400 ABS
③		インジェクションシステム	様々なコンディションで最適な制御を実現し、パワフルさと高い燃費性能を両立させる6つのセンサー*を搭載したインジェクションシステム。 *O ₂ センサー、水温センサー、吸気温度センサー、スロットルポジションセンサー、吸気圧センサー、クランクポジションセンサー	新型「Hayabusa」
④		オープンタイプレクチファイア	マグネーターが必要最小限の発電を行い、メカニカルロスを低減することで低燃費を実現。	Vストローム1050
⑤		フレームの改良	構成部品の形状及び板厚の適正化。	新型「Hayabusa」
⑥		エコドライブ支援装置	燃費計と燃費の良い運転をひと目で確認することができるエコドライブインジケータを装備。	バーグマン400 ABS
⑦		LEDヘッドライト LEDテールランプ	消費電力の削減と長寿命化を目的。	新型「Hayabusa」

※上記画像はイメージです。SEPIはスズキ・エコ・パフォーマンス

船外機

●グローバル新機種平均CO₂排出量

グローバル新機種平均CO₂排出量の削減推移



●主な燃費向上技術



DF140BG

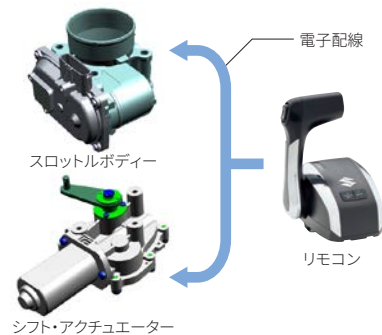
エンジン技術

①リーンバーン(希薄燃焼)制御システム




LEAN BURN

②プレジジョンコントロール

Suzuki Precision Control



③高圧縮比化

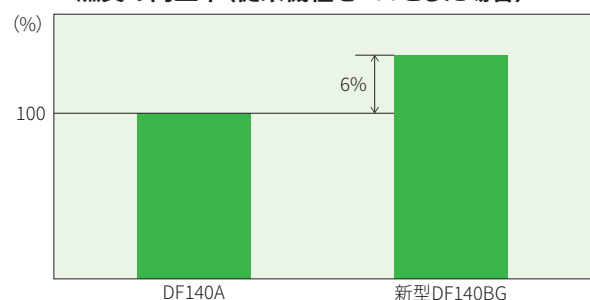
	燃費向上技術・取り組み	概要	主な2020年度新販売機種
①	リーンバーン(希薄燃焼)制御システム	高効率な燃焼が得られるよう、エンジン出力に応じて希薄な混合気を自動調整し、燃費向上を実現するシステム。	DF140BG 
②	プレジジョンコントロール	リモコンによるスロットル操作及びシフト操作を、従来のケーブルから、摩擦や抵抗などの機械的な要因を排除した、電子配線に置き換え、制御するシステム。	DF140BG 
③	高圧縮比化	燃焼室の冷却改善、燃焼室内流入空気温度の低減を行い、圧縮比を上げ、熱効率を向上する取り組み。	DF140BG 

※上記画像はイメージです。 ※緑文字はSUZUKI GREEN Technology 該当技術です。

●新型機の燃費の向上

2021年3月に販売開始した新機種「DF140BG」は、エンジンの高圧縮比化、リーンバーン(希薄燃焼)システムの採用等により、従来機種と比較して最大6%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)



※グラフは当社測定データによる比較です。条件(気象・海象・搭載艇の種類、人員等)により異なる場合があります。

TOPICS

スズキの船外機「DF140BG」「DF115BG」が
米国Boating Industry誌の「Top Products賞」を受賞

スズキ株式会社の中型船外機「DF140BG」「DF115BG」が、米国のマリン業界専門誌Boating Industryの「Top Products賞」を受賞しました。

この賞は、2020年1月から12月までにアメリカで発売された船外機やボート、用品などのマリン商品の中から、マリン業界の活性化に貢献した商品を表彰するもので、船外機での受賞は、スズキとしては今回が6回目、船外機メーカーの中で最多となります。

「DF140BG」「DF115BG」は、2020年10月に発売して以来、欧米を中心に好評を得ている4ストローク船外機です。電子スロットル&シフトシステム「スズキ・プレジジョンコントロール」を4ストローク140馬力・115馬力クラスで世界初※採用し、素早く正確なスロットルコントロールを実現したほか、燃費効率や静粛性、整備性などが評価され、今回の受賞となりました。

※2021年5月現在 スズキ調べ



DF140BG



DF115BG

フロンについての取り組み

●地球温暖化係数の小さいエアコン冷媒への転換

現在カーエアコンに主として使用されているHFC-134a冷媒は地球温暖化係数が大きいと、地球温暖化係数が極めて小さいHFO-1234yf冷媒を使用したエアコンを開発し、各国・各地域のエアコン冷媒規制に適合した車種の市場導入を進めています。日本では2019年度に発売した新型ハスラーからHFO-1234yf冷媒エアコンの採用を開始し、2020年度に発売した新型「ソリオ」にも採用しています。

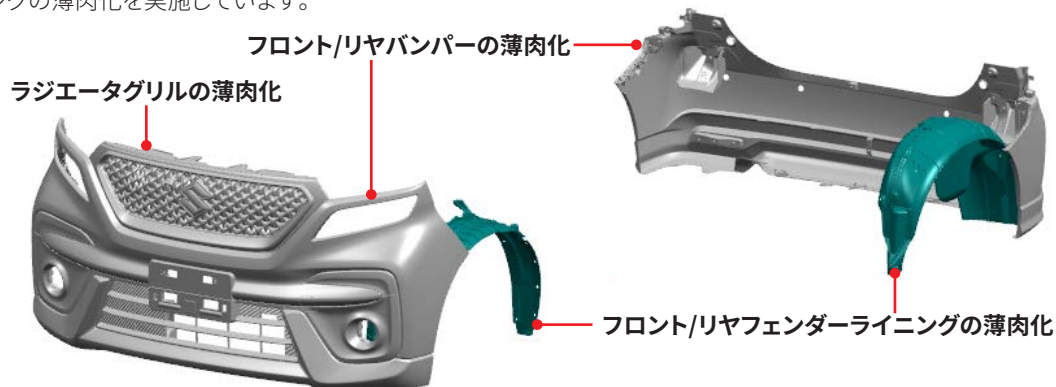
資源の有効利用

四輪車

●材料リデュースを目指した設計の継続

“3R”で最初に推進すべき項目は、リデュース（排出量削減）です。このため、スズキは「小・少・軽・短・美」の方針の下、徹底した使用材料低減・軽量化に取り組みリデュース（排出量削減）を推進しています。

例えば、2020年12月発売の新型「ソリオ」の外装部品では、フロント/リアバンパーやラジエータグリル、フロント/リアフェンダーライニングの薄肉化を実施しています。



●植物性樹脂（バイオポリカーボネート）の採用

植物由来のイソソルバイドが主原料であるバイオポリカーボネート樹脂（以下、バイオPC）を自動車部品に採用することで、脱石油原料の利用による資源の有効利用に貢献しています。バイオPCは、発色性が良く、樹脂材料を着色することで、塗装並みの外観を有しています。そのため、塗装工程の廃止によるCO₂、VOCの削減が可能です。

2014年の初代ハスラーの内装カラーパネルを皮切りに、ラパン、スペーシア、ワゴンR、ジムニー、スイフト、クロスビーの内装部品に採用されました。初代のハスラーに採用されてから、耐衝撃性を改善した第二世代、耐衝撃性と外観性を両立した第三世代の材料を開発して、採用機種を拡大してきました。そして、2020年1月に発売された現行ハスラーの内装部品にも採用され、全機種合わせると2020年度実績で、150t/年使用されています。

今後も着色樹脂材料、成形、金型技術を使い、採用機種を拡大していきます。



スペーシア



現行ハスラー

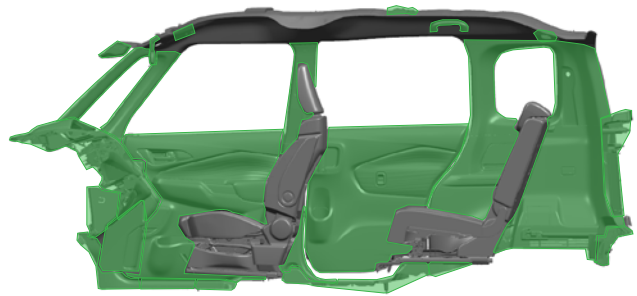
●リサイクル可能な樹脂材料の採用

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

主なリサイクル可能な樹脂材料の使用箇所
(例:新型「ソリオ」外装)



主なリサイクル可能な樹脂材料の使用箇所
(例:新型「ソリオ」内装)



二輪車

●軽量化に考慮した開発・設計

国内向けに2021年4月に販売開始した新型「Hayabusa」は、流動解析や形状の最適化によりカウリング類を約20%薄肉化することで、旧型車に対し使用材料を825g削減しました。

- ・ボディーカウル関係5部品で105g (△15%)
- ・メーターパネル関係6部品で110g (△14%)
- ・リヤフレームカバー関係7部品で480g (△29%)
- ・インナーパネル関係3部品で130g (△31%)



●リサイクル樹脂材料の採用

二輪車の設計開発においてリサイクルに配慮した取り組みを行っています。2021年度国内外で販売した以下機種についてリサイクル樹脂材料のPP材を採用しました。

リサイクル樹脂材料の使用箇所
(例:新型「Hayabusa」)



リサイクル樹脂材料の使用箇所
(例:ネックス クロスオーバー)



環境保全の取り組み

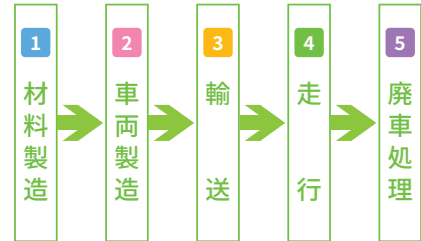
四輪車

LCA(ライフサイクルアセスメント)手法を用いた製品の大気汚染物質排出量の算出

スズキでは、CO₂以外にも大気汚染物質に関するLCA算定を行い、ライフサイクル全体での環境負荷の低減を推進しています。

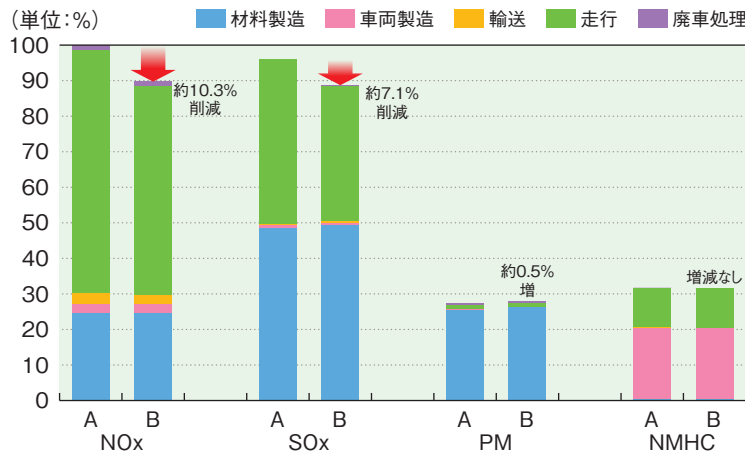
特に製品の電動化や軽量化、エンジンの熱効率向上等の推進により、走行段階における大気汚染物質の低減に貢献しています。

スズキのLCA評価段階



大気汚染物質の排出量比率(%)

例：スイフト(前モデルのNOxを100%とした場合の比率)



A:前モデルエネチャージ搭載車(2013年7月発売)
B:現行モデルハイブリッド搭載車(2017年7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)

大気汚染・騒音の抑制

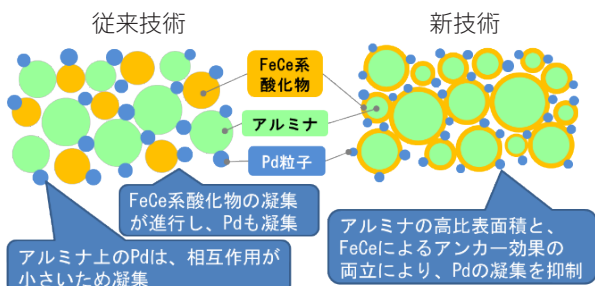
四輪車

●排出ガス中の有害成分の低減

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、エンジン燃焼技術の改善と並行して、排出ガスの浄化性能向上を推進してきました。また、資源保護の観点から、触媒に使用する貴金属やレアアースの低減にも取り組んでいます。

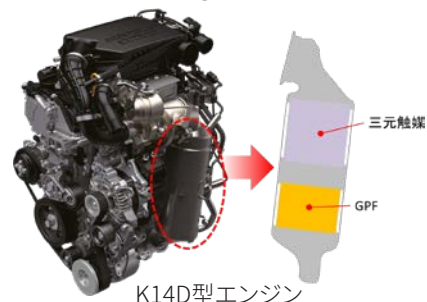
冷機始動時の浄化性能に有効な貴金属を触媒の前方に集中して配置するゾーンコート触媒、触媒性能の熱劣化を抑制した触媒、直噴ターボエンジンのPM(すす)を除去するガソリンパーティキュレートフィルタ(GPF)などの浄化技術を市場に応じて採用し、世界中の排出ガスのクリーン化に取り組んでいます。

熱劣化を抑制した触媒



鉄・セリウム系酸化物を微小サイズで高分散させ、浄化性能に優れたパラジウムの熱劣化を抑制

GPF



K14D型エンジン

排気ガスに含まれるPM(すす)を捕集して、排出ガスをクリーン化

●CNG^{*1}車の販売

近年、インドでは地球温暖化や都市部のPM2.5等による大気汚染が問題視されています。CNG車の燃料である天然ガスの主成分はメタン(CH₄)であり、燃焼時に発生する二酸化炭素(CO₂)や窒素酸化物(NO_x)の排出量が石油や石炭に比べて少ない^{*2}ため、CNG車は地球温暖化や大気汚染の拡大抑制が期待できます。

2021年9月現在、マルチ・スズキ社は、アルト、ワゴンR、エスプレzzo等の8車種にCNG車を設定しています。

※1 CNG (Compressed Natural Gas) : 圧縮天然ガス

※2 出典: 一般財団法人 日本エネルギー経済研究所 「平成26年度石油産業体制等調査研究 昨今の国際情勢等を踏まえた天然ガス利用拡大に関する調査」、平成27年3月

マルチ・スズキ社のCNG車販売台数の推移



二輪車

●排出ガスの低減

排出ガス低減に取り組み、欧州Euro5規制および平成32年(令和2年)国内排出ガス規制に対応しています。

2021年2月から欧州にて販売を開始した新型「Hayabusa」ではカムプロフィール改良や点火時期、触媒仕様の最適化により、欧州Euro5規制をクリアしています。

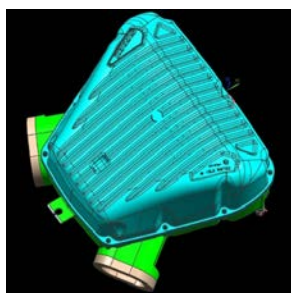
●騒音の低減

スズキの二輪車は、日本の平成28年度規制及び欧州UNR41-04、並びに米国の40CFR Part205等の騒音規制をクリアしています。

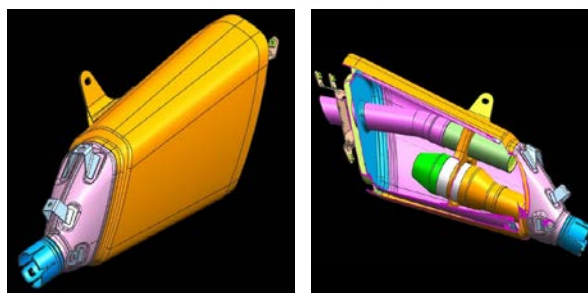
製品事例の紹介

騒音低減の取り組みとして、新型「Hayabusa」における実施例を紹介します。

新型「Hayabusa」では、最新の国内騒音規制を満足するために、消音性の高い構造を多く採用するとともに、重量の増加を最小限に留めるように設計されています。



①エアクリーナは、十分な容量を確保し吸気音の低減を図ると共に、アッパーケースにリブを配置して剛性を高めることで壁面からの放射音の低減を図りました。



②排気系は、主消音器を左右に配置した合計2つで構成しており、十分な容量の確保と消音効果の高い構造とし、内壁にグラウスールを配置することで減衰性能の向上、壁面からの放射音の低減を図りました。

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。

海洋プラスチックの回収

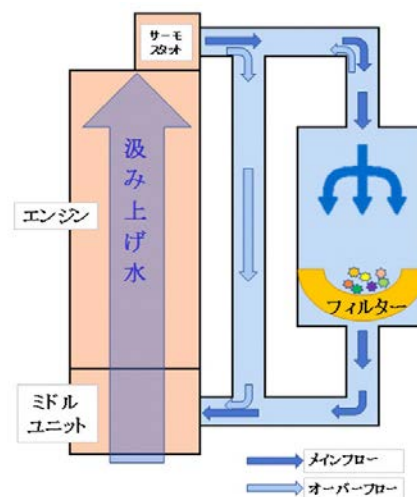
●世界初※となる船外機に取り付け可能なマイクロプラスチック回収装置を開発

正しく回収されずに海に流れ込む大量の海洋プラスチックごみは近年大きな環境問題となっており、さらにそれらが自然環境下で微細に破碎されたマイクロプラスチックは生態系に及ぼす影響が懸念されています。こうした問題に対処するため、船外機がエンジン冷却のために大量の水をくみ上げながら走行し、冷却後にその水を戻す構造であることに着目し、戻り水用ホースに取り付け可能なフィルター式の回収装置を開発しました。これにより、走行するだけで水面付近のマイクロプラスチックを回収することを可能にしました。なお、この装置はエンジン冷却後の戻り水を活用するため船外機の走行性能には影響しません。

※2020年10月1日現在、スズキ調べ。



マイクロプラスチック回収装置を取り付けた船外機

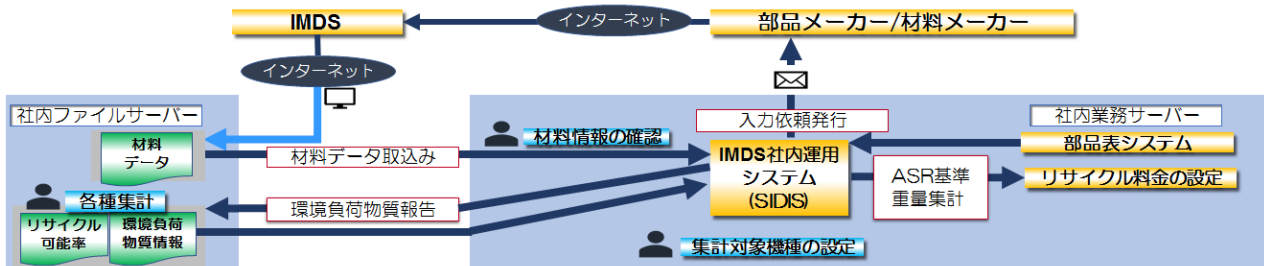


マイクロプラスチック回収装置の構造イメージ図

環境負荷物質への対応

●環境負荷物質の管理

昨今、グローバルで環境負荷物質に関する新たな規制が次々に制定されており、世界中のお客様に製品を提供させていただいているスズキは、その目まぐるしい変化に迅速に対応しなければなりません。そこで、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、さらにそれを利用した独自の社内環境負荷物質管理システム (システム名:SIDIS=Suzuki IMDS Data Inhouse System) も構築して、欧州ELV指令や、欧州REACH規則 (Registration Evaluation Authorisation and Restriction of Chemicals) などの各種の規制対象物質の管理、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などを効率良く実施しています。2020年度には、新たに四輪車、二輪車、船外機合わせて18機種について、環境負荷物質規制に適合することを確認した上で、お客様にそれらの製品を提供することができました。今後も規制化の動きは更に活発になることが想定され、スズキは確実にそれらの規制を遵守していくとともに、お客様への環境負荷物質の低い製品の提供に努めていきます。



●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環境負荷物質管理の柱となる「グリーン調達ガイドライン」を2011年以降順次制定・運用を開始しているところですが、運用状況確認を目的とした監査を実施しています。2020年度は世界的な新型コロナウイルス感染により海外工場を訪問しての運用状況確認監査が出来なかったため、Web監査に切り替えて実施しました。

2021年度もWeb監査を主体とした監査を計画します。

※2020年度実績:4拠点・・・SIM、SMT、PSMC、SMIPL

●スズキグループにおけるアスベスト不使用の徹底強化

アスベストはスズキの技術規格において全面使用禁止としていますが、特にスズキの海外生産工場に納品される部品等に対する使用禁止の徹底強化を目的として「アスベスト管理規程」を各拠点で新設しました。当規程ではスズキの海外生産工場におけるお取引先様へのアスベスト全面使用禁止の周知、社内関係者に対する定期的な教育の実施などを義務付けており、スズキによる運用確認監査を行っています。

2020年度は世界的な新型コロナウイルス感染により海外工場を訪問しての運用状況確認監査が出来なかったため、Web監査に切り替えて実施しました。

※2020年度実績:4拠点・・・SIM、SMT、PSMC、SMIPL

●化学物質規制への対応

POPs条約で使用禁止となるPFOA(フッ素化合物)の製品への非含有切替えについて、当社お取引先様と協力して意図的PFOA含有品の切替えを完了しました。

REACH規則(EU)で制限(禁止)物質となるフタレート系可塑剤4物質(DEHP,DBP,BBP,DIBP)の製品への非含有切替えについて、当社お取引先様と協力して取り組みを進めています。二輪車、船外機製品における非含有切替えは2020年7月までに完了しましたが、IMDSデータ入力に不備があるケースが判明したため、お取引先様への環境負荷物質管理及びIMDSデータ入力に関するWeb説明会を開催しました。2021年度は四輪車製品に対する非含有切替え取り組みを推進します。

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

お客様に安心、安全な製品を提供するため、内装部品の材料や接着剤などにVOC発生量の少ないものを使用し、車室内VOC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、車室内VOC濃度の自工会目標^{*2}を達成しており、2020年度は新型「ソリオ」や、マイナーチェンジのアルト他3機種について達成しました。また、内装部品からの臭いの低減、消臭アイテムの効果検証や用品への設定など、車室内臭気を低減する取り組みも継続して行っており、今後お客様がさらに快適にご利用いただける車室内環境づくりを進めていきます。



新型「ソリオ」 車室内VOC測定の様子



車室内VOCの分析の様子

※1: VOCは、シックハウス症候群(頭痛や喉に刺激を感じるなどの症状)の原因の一つとして考えられており、人体への影響が注目されています。

※2: (一般社団法人)日本自動車工業会では、2007年4月以降発売の新型乗用車及び、2008年4月以降発売の新型商用車に対して、厚生労働省が2002年に定めた指定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。

お取引先様との環境保全の取り組み推進

お取引先様におけるCO₂排出状況や水リスク情報の把握(国内)

スズキは、2016年より、購買金額の多い国内のお取引先様に対し、気候変動や水リスクに関する情報を調査しています。当調査により、お取引先様のスコープ1,2,3排出量、長期視点での削減目標と取り組みや水消費量の推移、水リスクの評価状況などを把握しています。2020年度は、国内の購買金額の約71%にあたる117社のお取引先様にご協力をいただきました。このうち、気候変動に関して、気候変動リスクを認識しているお取引先様は95%、一方の水リスクに関して、自社の洪水・濁水などの物理的リスクを評価しているお取引先様は86%、水使用にかかる規制や自社の評判等の規制・評判リスクを評価しているお取引先様は74%でした。今後もこの取り組みを継続的に実施すると共に、順次海外のお取引先様にも拡大していきます。

グリーン調達推進

「スズキグリーン調達ガイドライン」を制定して、環境保全活動に意欲的なお取引先様から環境負荷の少ない部品等を調達することを方針としています。「スズキグリーン調達ガイドライン」の主旨に賛同いただき、「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92%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：<https://www.suzuki.co.jp/about/csr/green/guideline/index.html>

●お取引先様とのコミュニケーションと説明会の開催

お取引先様とスズキ方針の共有及びコミュニケーションを図る為、随時説明会を開催しています。

2020年度は、10月29日、30日、11月2日の3日間、国内のお取引先様を対象に開催し、「スズキの環境負荷物質管理の概要」「環境負荷物質管理における依頼事項」「環境負荷物質情報の誤伝達事例紹介」等について説明しました。通常、直接対面して実施しますが、2020年度は新型コロナウイルス感染拡大防止のため、Web形式で実施しました。約500社のお取引先様に参加いただき、スズキが取り組むグリーン調達への理解を深めていただきました。

●継続的なリスクの低減への協力依頼

お取引先様との継続的な取引とグリーン調達におけるお取引先様との相互理解を深める為、新規のお取引先様及び既存のお取引先様に「環境負荷物質管理体制自主チェックシート(「環境負荷物質管理体制の構築」状況に関する調査票)」を提出いただいています。

新規のお取引先様には、選定調査時のチェックシートの回答結果をもとに課題がある場合には改善を要請します。既存のお取引先様については、毎年1回自主チェックを実施いただき、スズキより要求があった場合に提出いただいています。また、回答いただいた結果が基準に達しないと判断されたお取引先様やスズキグリーン調達方針に違反する恐れのあるお取引先様に対しては、環境負荷物質管理体制の構築状況について監査を実施させていただき、指摘事項が確認された場合には是正や予防の取り組みを要請してリスクの低減に努めています。

注：お取引先様監査は、問題の有無にかかわらず、計画的に実施しています。



生産・オフィスの取り組み

スズキは持続的成長を果たすため、社会との共有価値をもち交流し事業活動に取り組んでいます。省エネ活動の推進や代替エネルギーの拡大を図りCO₂排出量の低減・抑制を推進し、廃棄物(原材料・オフィス用紙)や水のリサイクルなど資源を有効利用、また工場から排出される排気ガス・排水・化学物質等について法令より厳しい規制値を設定管理して汚染予防に取り組んでいます。

CO₂排出量の削減

生産活動におけるCO₂排出量の削減

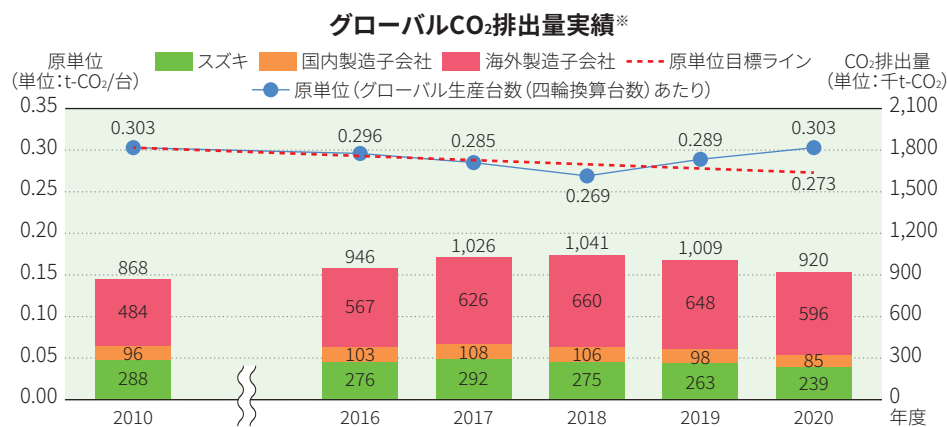
●グローバル生産台数あたりのCO₂排出量

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°C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。

スズキは温室効果ガス排出量を削減していく上で、工場でのCO₂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、「スズキ環境計画2020」において、スズキグローバル全体の生産台数(四輪換算台数)あたりのCO₂排出量を2020年度までに2010年度に対し10%削減することを目標として取り組んできました。

生産活動における2020年度のCO₂総排出量は、スズキグローバル全体では920千t-CO₂/年、国内では324千t-CO₂/年、海外では596千t-CO₂/年となりました。生産台数あたりのCO₂排出量は、2018年度に2020年度の最終目標を上回りましたが、2020年度原単位実績は0.303t-CO₂/台となりました。

削減の取り組みとして、省エネやムダ取り活動に加え、国内ではLPGから都市ガスへの転換、海外では太陽光発電の拡大を計画通りに進め、2018年度は目標を達成していたものの、2019年度はインドの景気停滞、2020年度はコロナ禍での生産台数の減少による生産効率の悪化を吸収できず、目標未達となりました。



工場別CO₂排出量

工場	CO ₂ 排出量 (千t-CO ₂)
磐田工場	30.3
湖西工場	100.7
大須賀工場	38.5
相良工場	81.4
浜松工場	6.3

※国内では2015年以降に太陽光発電設備を設置し、売電分についてCO₂削減に寄与する考え排出量から差し引くように定めていましたが、計算に含めていなかったために見直しました。
エネルギーの計上方法に誤りがあり、基準年度から数値を変更しました。

【集計対象範囲】

スズキ(磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで))、国内製造子会社4社、海外製造子会社14社

【CO₂換算係数について】

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IEA2020版2010~2018各年値による

●工場の省エネ活動

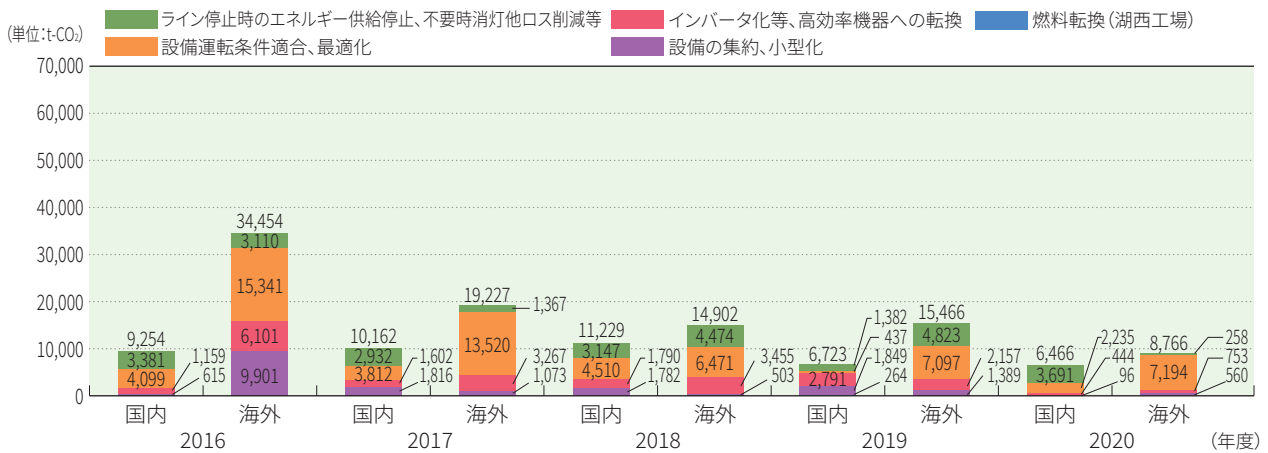
日常的な活動として、エア漏れ削減や休み時間の消灯、工場非稼働時の電源OFF等の地道な活動も全員参加で取り組み、毎年着実な成果を上げています。

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、トップランナー機器（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。

また、スズキのCO₂削減の取り組みの一つとして、大須賀工場や湖西工場ではLPGから都市ガスへの燃料転換のように、供給エネルギーの見直しを実施していて、今後も磐田工場などの他工場への展開も検討しています。

国内・海外工場のCO₂削減量と対策項目別の削減量を以下に示します。

グローバル対策項目別CO₂削減量



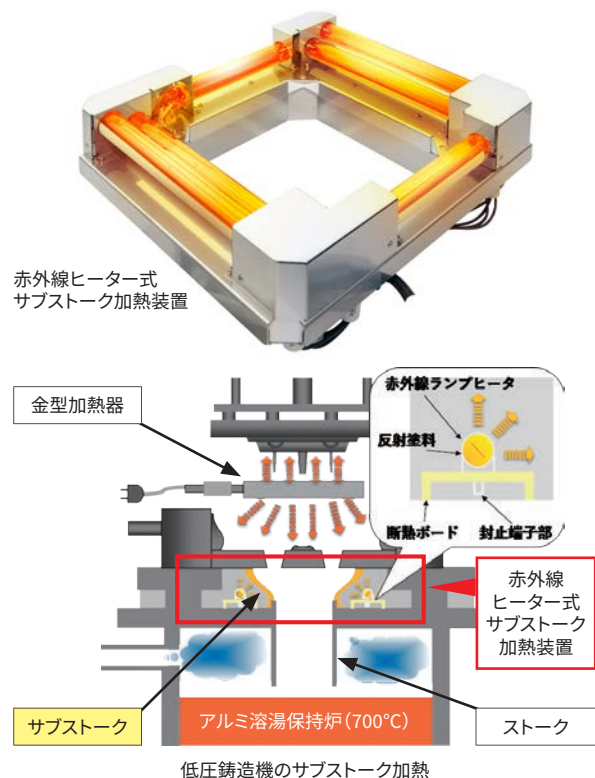
TOPICS

CO₂フリーに向けた低圧鋳造工程の取り組み

スズキ、中部電力ミライズ、メトロ電気工業が共同で実施した「CO₂フリーに向けた低圧鋳造工程の実現による省エネルギーの取り組み」が、2020年度省エネ大賞の省エネ事例部門「省エネルギーセンター会長賞」を受賞しました。

このたびの受賞は、3社で共同開発した「赤外線ヒーター式サブストーク加熱装置」をスズキ相良工場に導入し、大幅なエネルギー削減を実現したことが評価されたものです。

エンジンのシリンダーヘッドなどの低圧鋳造工程において、金型や注湯の温度維持のため、従来はガスバーナーによる加熱を行っていましたが、2015年に開発した「赤外線ヒーター式金型加熱器」と合わせて、燃焼を伴わないCO₂フリーの低圧鋳造工程が実現しました。従来のガスバーナーによる加熱と比べ、エネルギー使用量は54%削減、加熱時間は50%短縮しました。また、温度ムラが1/2に抑制でき、不良率が改善し、歩留まりも向上しました。



●再生可能エネルギーの推進

地球温暖化対策の一環として、再生可能エネルギーの推進を行っています。

国内工場では太陽光発電の設置を進めており、相良工場隣接地(牧之原)、浜松舞阪西太陽光発電所、浜松工場で導入し、これからも工場への設置を計画しています。

また、湖西工場に2基、研修センターに1基風力発電設備を導入しています。

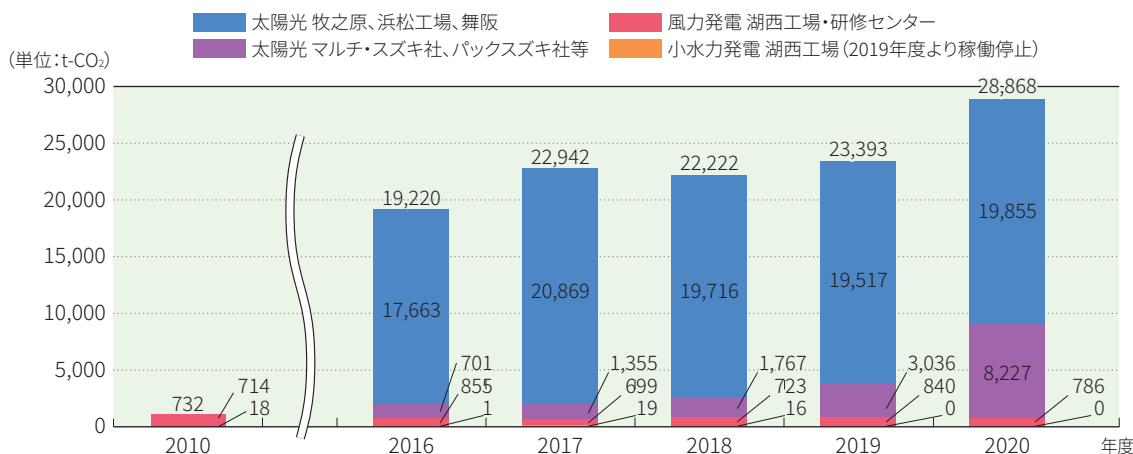
海外工場ではマルチ・スズキ・インドシア社、スズキ・モーター・グジャラート社、スズキ・モーターサイクル・インドシア社、パックスズキモーター社で太陽光発電設備を導入しています。

今後も国内外を問わず、再生可能エネルギーの積極的な利用を進めていきます。

再生可能エネルギー発電量

	発電量 (kWh)
風力発電 (湖西工場、研修センター)	1,651,002
太陽光発電 (マルチ・スズキ社、パックスズキ社等)	11,332,186
太陽光発電 (牧之原、浜松工場、舞阪)	41,711,717

再生可能エネルギーCO₂削減量



非生産活動におけるCO₂削減活動

●データセンターにおける省エネの取り組み

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、省エネ設備の導入を推進しています。

高効率型空調設備の採用

データセンターの空調用エネルギーを最大63%削減することが見込まれる間接外気冷房型空調機「FMACS®-V hybrid (LL)」を4台導入しました。今後も既設の旧型空調設備を、順次「FMACS®-V hybrid (LL)」に更新していく予定です。

消費電力削減効果 年間消費電力削減量：148,999kWh 年間削減率：20.41%

※上記は空調設備更改担当業者NTTファシリティーズによる解析結果に基づく

●オフィスのCO₂排出量削減の推進

2008年度に社員の行動基準を定め、全社員一丸となってオフィスの省エネルギーやCO₂排出量削減を推進しています。

社員の行動基準

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

「内なるコストダウン」活動 行動基準(抜粋)

- | | |
|-----------------------------|--------------------------|
| ①空調機設定温度（冷房は28℃に、暖房は20℃）の遵守 | ④エコドライブの実施 |
| ②不用照明の消灯徹底 | 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 |

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。

現在までに、オフィス照明の約80%までLED化が進んでいます。

●その他の取り組み事項

IT技術を用いた移動の削減

TV会議システム、Web会議システム、リモートワーク環境を積極的に利用し、移動によるエネルギー消費量の削減に取り組んでいます。2020年度には、2019年春から運用していたパートナー企業用のリモートワーク環境を、新型コロナウイルス感染によりその規模を拡張するとともに適用範囲を拡大し、パートナー企業の方々がスズキへ出勤しなくても業務に従事できるようにしました。

移動人数の削減 月間平均のべ人数 2,838人 稼働日1日あたり平均人数 139.4人

※上記は2020年8月～2021年3月の実績に基づく



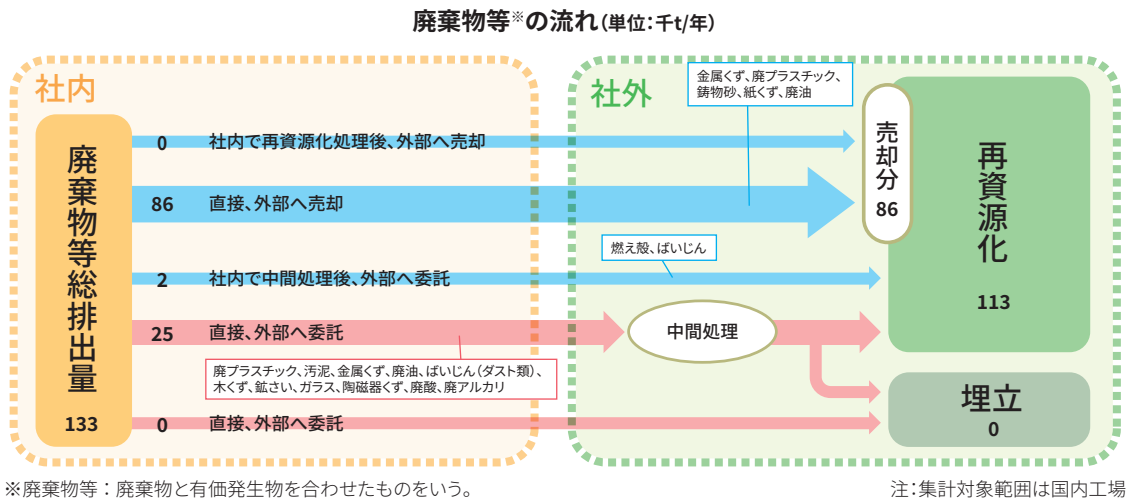
LED照明の導入

エコドライブの推進

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9,277名が受講しました。

資源の有効利用

生産活動における資源の有効利用

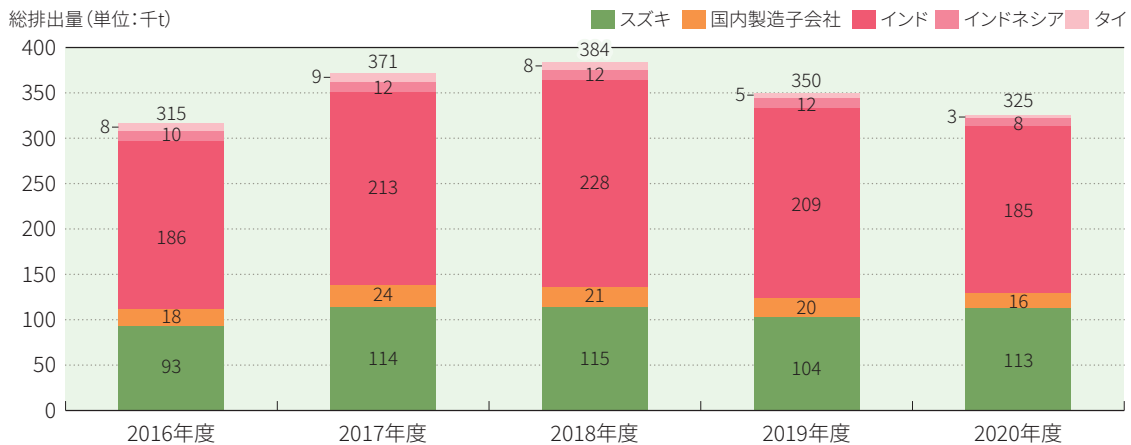


●廃棄物削減

廃棄物等総排出量

スズキ及び国内製造子会社の廃棄物等総排出量は129千t(前年度比104%)となり、国内を含めたグローバルの廃棄物等総発生量は、325千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は輸出入していません。

グローバル廃棄物等総排出量の推移



【集計対象範囲】

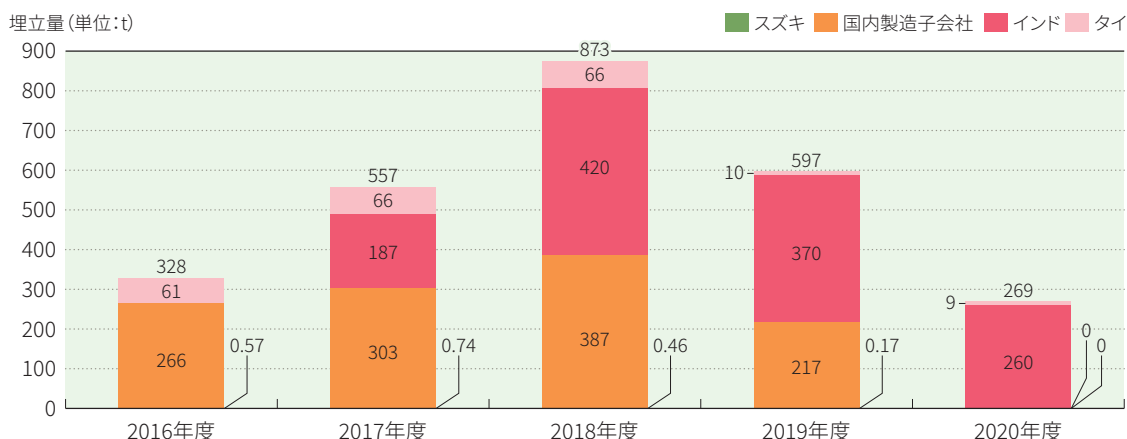
スズキ(磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで)、金型工場)、国内製造子会社4社、海外製造子会社(インド・インドネシア・タイ)6社

埋立廃棄物量

スズキ及び国内製造子会社の2020年度埋立廃棄物量は0tでゼロレベル化^{※1}を達成、グローバルの埋立廃棄物量^{※2}は269t(前年度比45%)でした。

今後は、国内での埋立廃棄物量ゼロレベルの維持と、海外拠点での再生処理への変換を推進していきます。

グローバル埋立廃棄物量の推移



※1 ゼロレベル化の定義

・国内工場+金型工場：埋立廃棄物量が1990年度(24,675t)の0.5%未満であること。

・国内製造子会社：埋立廃棄物量が2002年度(1,370t)の0.5%未満であること。

※2 2018年度に集計方法の見直しを行いました。この結果、2017年度以前の実績についても数値を修正しています。

【集計対象範囲】

スズキ(磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで)、金型工場)、国内製造子会社4社、海外製造子会社(インド・タイ)5社

●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ー等に含まれる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2021年3月末までに累計1,997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。2020年度は紙類を874tリサイクルしました。

生産活動における水資源の有効利用

●水の使用量削減

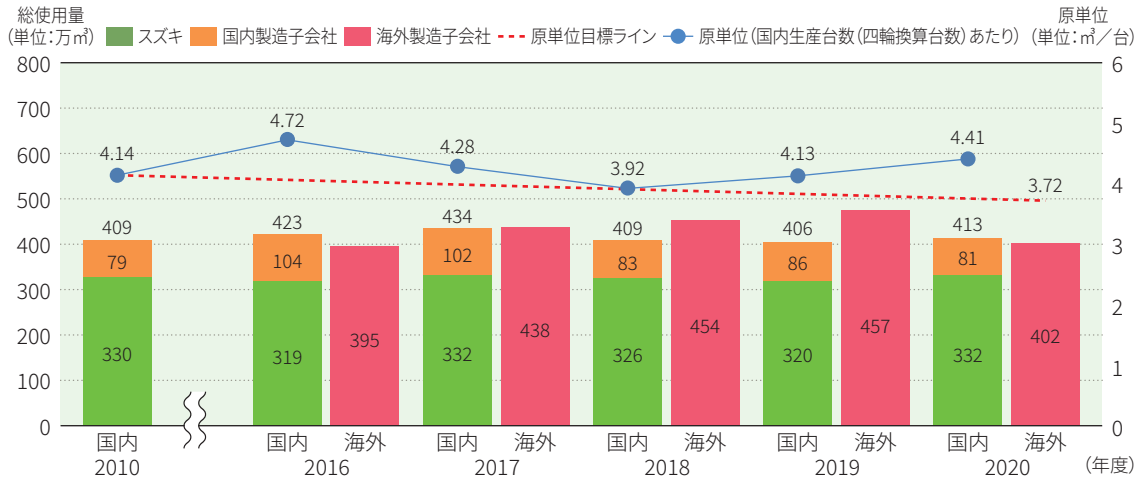
国内生産台数(四輪換算台数)を原単位分母とし、2010年度を基準年度とした水使用量原単位を2020年度までに10%削減することを目標に2016年度以降取り組んできました。スズキグループでは、国内外工場の節水と排水再利用に取り組み、水使用量の削減に努めています。具体的には、密閉式冷却塔の採用、小型空調機の空冷化、冷却水の使用等を行っています。特に水不足が深刻な問題となっているインドのマルチ・スズキ・インディア社とスズキ・モーター・グジャラート社では、設備の空冷化による水使用量削減を進めると共に、排水の再利用、構内の園芸用水への利用等により、構外への排水量0を達成しています。

2020年度の国内における、水使用量は前年度比1.7%増加し、413万 m^3 となりました。また、原単位としても4.13 m^3 /台 \rightarrow 4.41 m^3 /台となり前年比6.8%増加しました。

全体的な生産台数は減少していますが、塗装の品質対策等で水の使用量が増加し、全体としては増加となりました。

今後はスズキ環境計画2025の取り組みとして、2016年度基準でのグローバル水使用量でのモニタリングや使用量削減へと繋がる取り組みを検討・実施していきます。

グローバル水使用量の推移



【集計対象範囲】

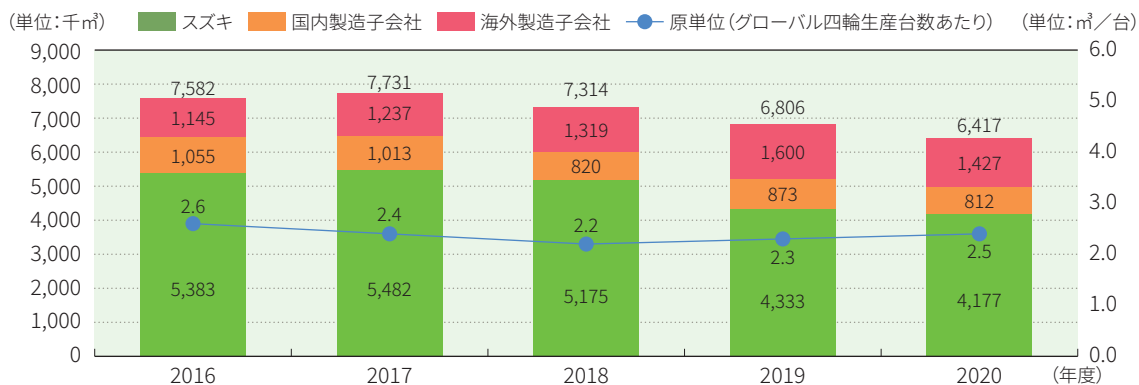
スズキ(磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで)、金型工場)、国内製造子会社4社、海外製造子会社14社

●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。

スズキ環境計画2025ではグローバル四輪生産台数での水使用量管理を進めていく予定です。

グローバル排水量の推移*



【集計対象範囲】

スズキ(磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで)、金型工場)、国内製造子会社4社、海外製造子会社14社

※スズキ環境計画2025ではグローバル四輪生産台数を原単位とした水使用量管理を実施していく予定です。

これに併せ排水量実績も原単位の変更と過去実績の見直しを実施しました。数値の丸めなどのため昨年度報告値から値が一部変更となっています。

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。

環境保全の取り組み

化学物質の管理

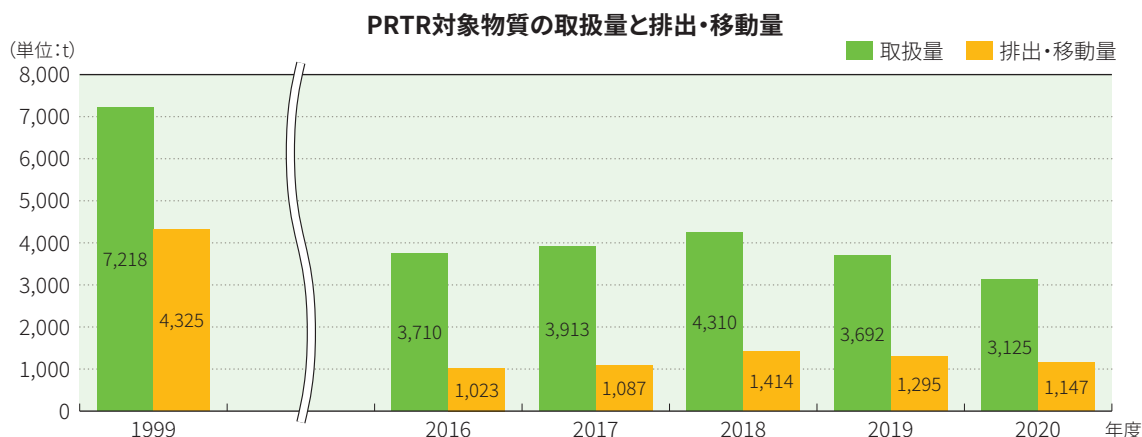
●新規購入物質

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には、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。2020年度の年間排出・移動量は、1,147tとなりました。



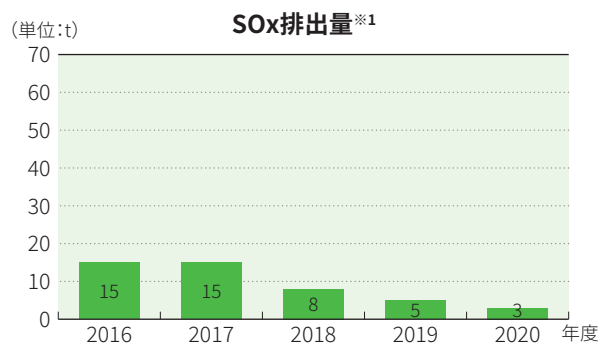
【集計対象範囲】

本社、磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場（相良コース含む）、浜松工場、旧高塚工場（2018年7月まで）、旧豊川工場（2018年7月まで）、竜洋コース、マリン技術センター、下川コース（2020年度から）

大気汚染の抑制

●SOx・NOx排出量の管理

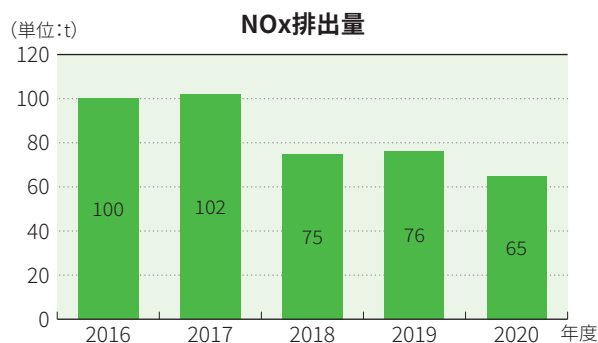
大気汚染を防止するため、ボイラ等から排出されるSOx（硫黄酸化物）とNOx（窒素酸化物）に対して規制値よりも厳しい自主基準値を定めて維持管理しています。



※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】

磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場（2018年7月まで）、旧豊川工場（2018年7月まで）、金型工場



【集計対象範囲】

磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場（2018年7月まで）、旧豊川工場（2018年7月まで）、金型工場

● 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。

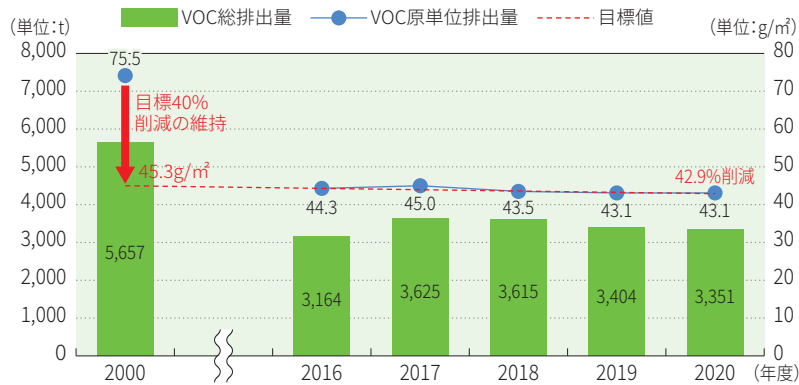
2020年度の四輪車体、バンパー及び二輪車の各塗装を合わせた総排出量は、3,351t/年となりました。

VOC原単位排出量は43.1g/m²で、目標の2000年度比40%削減の維持に対して、42.9%の削減となりました。

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、旧豊川工場(2018年度まで)、浜松工場、相良工場)

水質・土壌汚染の抑制

● 汚水の流出防止活動

社内の環境分析部門において、事業所の排水・地下水・工程水・工業用水などの環境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、計量法における「濃度の環境計量証明事業所」の登録(1994年)を行っており、スズキグループ会社の事業所の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スズキ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

国内工場、国内製造子会社の全16事業所では、過去に使用していた化学物資等による土壌汚染のリスクの情報を記録に残すため、2015～2016年度に地歴調査を実施しました。この地歴調査をもとに、土壌汚染のリスクがある土地の形質変更を行う際には、土壌調査を実施し、土壌汚染が見つかった場合、適切に浄化・除去する取り組みを行っています。

2020年度は、国内工場で7件の土壌調査を実施し、7件中2件で土壌汚染が見つかりました。見つかった汚染土壌は掘削除去・原位浄化等により適切に浄化・除去を進めています。

地下水汚染の浄化の取り組み

1999年1月に本社及び旧高塚工場敷地内で、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。

臭気・騒音等の抑制

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。サステナビリティ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。



輸送

スズキは輸送会社と協力して環境にやさしい商品の輸送を実施しています。最適な輸送ルートや輸送方法を選出しCO₂排出量の低減に取り組み、また、補給部品・KD部品輸送へのリターナブル材の利用や廃棄資材の梱包用緩衝材への利用など3Rを積極的に実施して資源の有効利用に取り組んでいます。

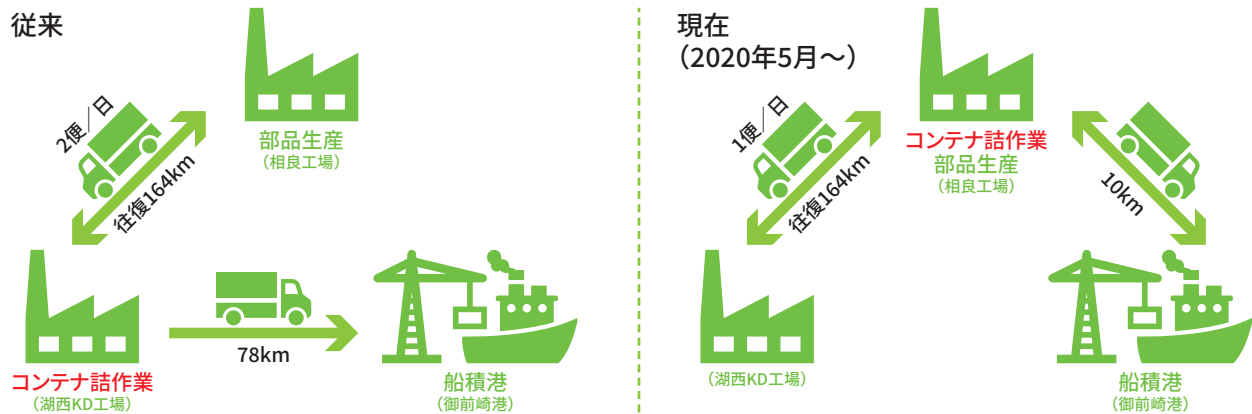
CO₂排出量の削減

工場間の作業工程移管による、輸送効率の向上

●工場から船積港への輸送距離短縮、並びに工場間の輸送回数削減

一部輸出品について、2020年4月まで、相良工場で生産した製品を湖西KD工場まで輸送し、そこでコンテナに詰め込み船積港へトレーラーで輸送していました。

2020年5月からは、そのコンテナ詰め作業工程を相良工場に移管することで、船積港までのトレーラー輸送距離を短縮し、工場間の輸送回数を削減しました。

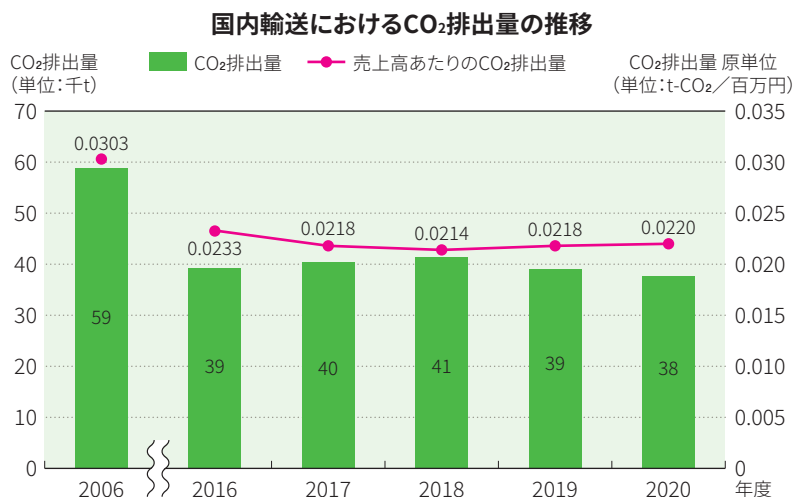


●国内輸送におけるCO₂削減活動

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

2020年度のCO₂排出量は、2006年度に対し36%減、前年に対して4%減となる37,606t-CO₂となりました。

また、売上高あたりのCO₂排出量原単位は、2006年度に対して、27%改善しました。



2019年度までのデータに数値漏れがあったため、昨年度報告値から数値を一部変更しています。

資源の有効利用

製品に使用される容器包装使用量の削減

補給部品、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。2020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46.3%削減しました。(2010年度以降、継続して目標削減率15%以上達成)

船外機の製品及び補給部品梱包からのプラスチック削減

事業活動から生じるプラスチックごみを削減するため、2020年より船外機の製品及び補給部品梱包からのプラスチックを削減する活動を開始しました。製品梱包では2020年6月生産の限定生産機を対象に梱包資材の一部をプラスチック材から生分解性プラスチック、レイヨン、紙に変更しました。今後は採用した資材に対する市場評価を行い、順次その他の商品梱包に採用を広げていく予定です。また、補給部品の梱包では2020年10月生産より161商品を対象にプラスチック素材を紙に変更し、2021年4月時点では約1.7トンのプラスチック削減を実現しました。



船外機補給部品梱包にはプラスチック代替資材として紙を採用
プラスチック系素材(左)と紙製素材(右)

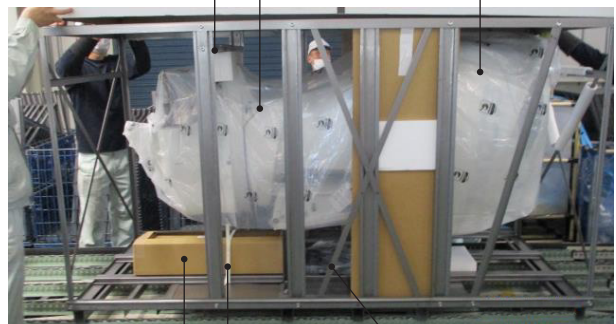
①外装カートン固定



②ロアユニット押え材固定

③本体カバー

④E/Gカバー



同梱箱

⑤ツールBOX

⑥トランサムプレート

⑦同梱部品袋

⑧同梱箱固定

⑨ハーネス袋

⑩ハーネス袋固定

船外機製品梱包の①～⑩にプラスチック代替資材を採用

補給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。

2020年度は、全体の約33%に使用し、約136tの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、工場が発生する廃材を再利用し、緩衝材を製作しています。

2020年度は、約0.5tの廃ミラーマットと約1.5tの廃ダンボールを再利用しました。



ミラーマット再利用



ダンボール再利用

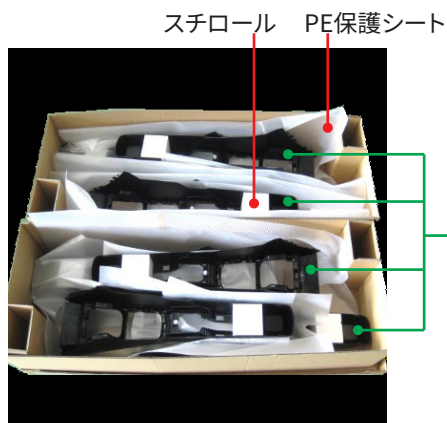
TOPICS

「2020日本パッケージングコンテスト※ロジスティクス賞」を受賞

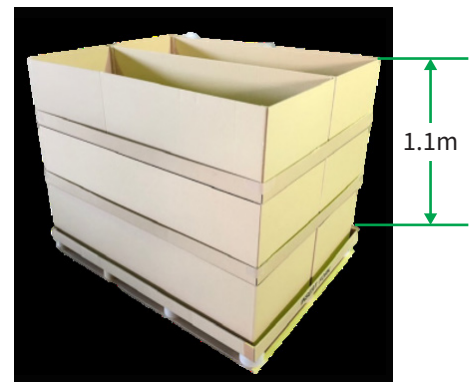
王子コンテナ（株）と協働して実施した「海外向け自動車部品コンソールボックス集合包装の改善」が、梱包資材の削減及び梱包方法の改善について評価を受け、日本パッケージングコンテスト「ロジスティクス賞」を受賞しました。

※日本パッケージングコンテストとは、公益社団法人日本包装技術協会が主催する国内の優れたパッケージングとその技術を開発普及することを目的としたコンテスト

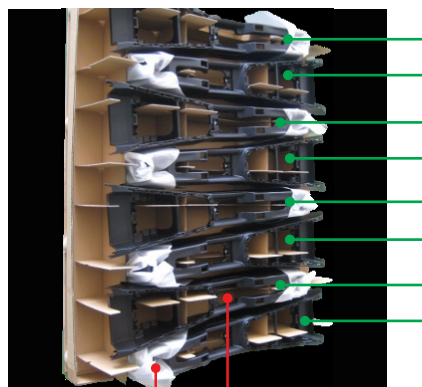
改善前



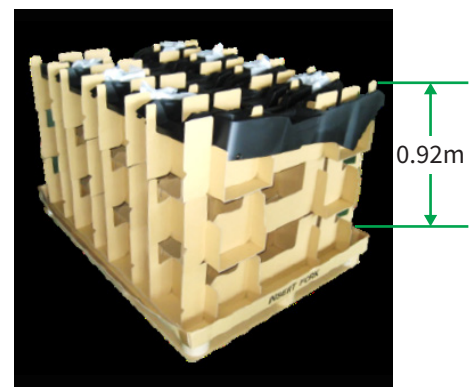
24個
(1ケース)
製品4列
×
上下2個
×
3段



改善後



24個
(1ケース)
製品8列
×
3段



製品の内側の形状を利用して固定
PE保護シート（部分的に使用）

改善状況

改善事項	改善前(1ケース当たり)	改善後(1ケース当たり)	改善効果
スチロール使用数 (個)	24	0	100%削減
PE保護シート使用量 (%)	100	15	85%削減
資材点数 (点)	72	31	56%削減
段ボール使用量 (%)	100	74	26%削減
包装重量(減量化) (%)	100	77	23%削減
包装容器(減容化) (%)	100	84	16%削減



販売会社の取り組み

スズキは連結子会社を含めたグループで環境管理を実施しています。販売会社は、事業所内の省エネ活動やエコドライブの推進などを通じてCO₂排出量の削減に取り組み、各種リサイクルシステムの窓口として使用済み商品の資源の有効利用に取り組んでいます。また、地域の清掃活動や環境イベントに協力し環境保全に取り組んでいます。

CO₂排出量の削減

スズキグループ国内非製造子会社の省エネ活動

国内販売会社56社、非製造子会社4社※では、「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」を共通の環境目標として、事業活動における省エネに取り組んでいます。また、国内四輪販売会社54社で環境管理システムを導入。PDCAサイクルによる省エネ、節水、廃棄物削減などの環境負荷低減や環境法令遵守に向けた取り組みを行っています。

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

※国内販売会社56社：(株)スズキ自販東京、(株)スズキ自販近畿、(株)スズキ二輪、(株)スズキマリン他
非製造子会社 4社：(株)スズキビジネス、スズキ輸送梱包(株)、(株)スズキ納整センター、(株)スズキエンジニアリング

資源の有効利用

四輪車

国内のリサイクル法の取り組み

●自動車リサイクル法の取り組み

2005年1月に施行された自動車リサイクル法^{*1}に従って、使用済み自動車より発生するシュレッダーダスト(ASR^{*2})・エアバッグ類・フロン類の三品目を引き取り、再資源化等を行っています。

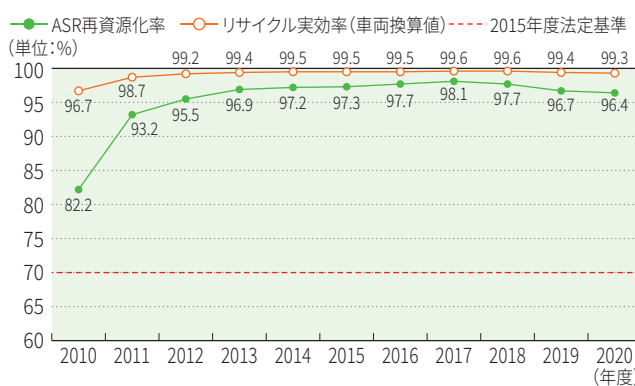
2020年度(2020年4月～2021年3月)は次の通り実施しました。

ASRの引き取りと再資源化

ASR再資源化率は96.4%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99.3%^{*3}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(2021年3月31日現在)で結成した自動車破砕残さリサイクル促進チーム「ART^{*4}」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～2020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94.9%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80.4t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、安定的なリサイクル体制の構築に向け、継続して取り組んでいきます。

※1 自動車リサイクル法:正式名称 使用済み自動車の再資源化等に関する法律 ※2 Automobile Shredder Residue:自動車破砕残さ

※3 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

※4 Automobile shredder residue Recycling promotion Teamの略

自動車リサイクルに関する取り組みや再資源化等の実績状況は、右記HPをご覧ください。 <https://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/index.html>

海外のリサイクルの取り組み

インドでは、マルチ・スズキ社が使用済み自動車を適正に解体・リサイクルするため、法制化に先立って豊田通商グループと合弁会社MSTIを2019年10月に設立し、操業開始に向けた準備を進めています。車両や部品の不法投棄を減らし、地球温暖化や土壌汚染・水質汚濁といった環境問題にも対応していきます。

リチウムイオンバッテリー(LiB)搭載車の使用済みLiBの回収・リサイクルについても、現在取り組みを進めています。

EUでは、ELV(End-of-Life Vehicle)指令(2000/53/EC)、廃電池指令(2006/66/EC)に基づき、各国の法規や実情に合わせて廃車やバッテリー等の回収・リサイクルを推進しています。

また、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)を通じて新型自動車の解体情報をタイムリーに処理業者へ提供しています。

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、以後2年ごとに更新し、新型車から改訂欧州RRR指令の認可を取得しています。

リサイクルの自主取り組み

●バンパーリサイクルの取り組み

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

当初はバンパー形状のまま代理店から回収していましたが、2000年以降は全国の代理店（一部の代理店を除く）にバンパー破砕機を設置し、バンパーを破砕して回収しています。さらに2012年度にバンパー破砕機を新設・増設しました。これによりバンパー輸送時の容積は6分の1となり、効率の良い運搬を行うことで物流に係るCO₂排出量を削減しました。

現在、回収したバンパーは、フューエルフィルターホースカバー、サイドデッキインシュレーターカバーの他、バッテリーホルダー、エンジンアンダーカバー、ヘッドレスト等の自動車部品にリサイクルしています。なお2020年度は、7万2千本の使用済みバンパーを回収しました。

修理交換バンパー由来の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

低燃費化技術エネチャージ、S-エネチャージ、マイルドハイブリッド、ハイブリッド搭載車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、2012年のワゴンRエネチャージ車の発売時から、リチウムイオンバッテリー搭載車の廃棄時、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て使用済みバッテリーのリサイクルに取り組んでいます。2018年10月に、一般社団法人自動車再資源化協力機構を窓口としたリチウムイオンバッテリー無償回収システムの運用開始に合わせて、この回収システムに加入しました。2020年度までの累計回収個数は9,353個になりました。「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。

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

●海外の「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクル

欧州 (EU+EFTA) では、2016年4月に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」を搭載したバレーノを発売し、その後はイグニス、スイフト、ピターラ、SX4-Sクロスと「SHVS」搭載車種を拡大してきました。スズキは、EUの廃電池指令 (2006/66/EC)、各国の法規や実情に合わせて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推進しています。

インドでは、2018年マイルドハイブリッドシステム用のリチウムイオンバッテリーを搭載したシアズから、使用済みリチウムイオンバッテリーの回収/リサイクル体制をマルチ・スズキ社が構築しました。

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。

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、廃棄時無料引き取りを開始しています。

廃棄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。

2020年度スズキ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。

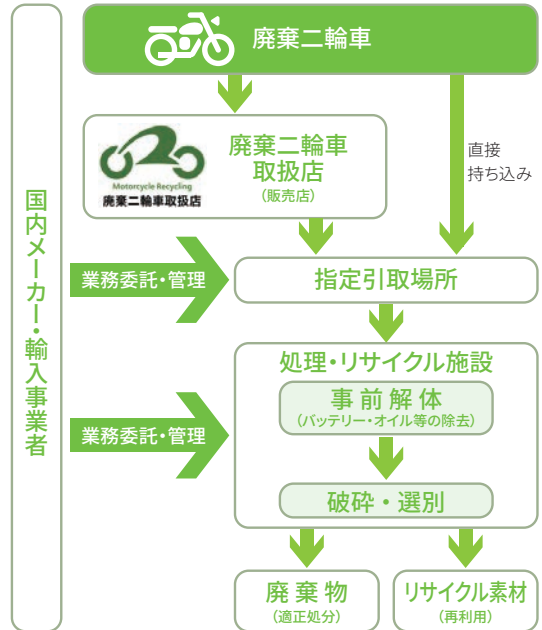
スズキ 二輪車リサイクル自主取り組みについて (詳細)

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

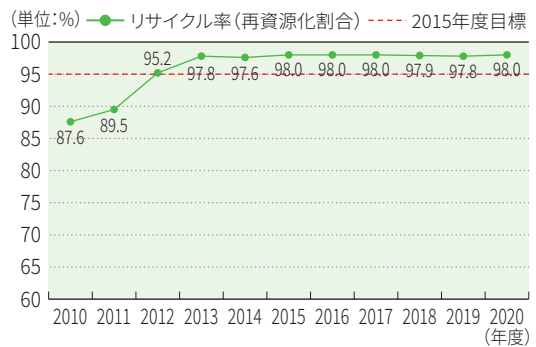
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

(二輪車リサイクルについて)

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



スズキ二輪車製品のリサイクル率推移 (2010年度～2020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をしています。

高強度で大きい、寿命が長い、全国に広く薄く分布する等の製品特性に因る不適切な廃船処理を防止し、希望するユーザーの廃船処理を容易にするため「FRP船リサイクルシステム」は2007年から全国展開をしています。FRP船リサイクルシステムは、指定取引場所に収集された廃FRP船を粗解体した後、FRP破材を中間処理場に輸送し、破碎・選別等を行い、最終的にセメント焼成することによりリサイクル (マテリアル・サーマルリサイクル) を行うものです。

本システムは国土交通省の実証実験で検証されており、FRP船の収集・解体・破碎を広域的に行うことにより、低コストでリサイクルシステムを実現しています。※FRP (ガラス繊維強化プラスチック)

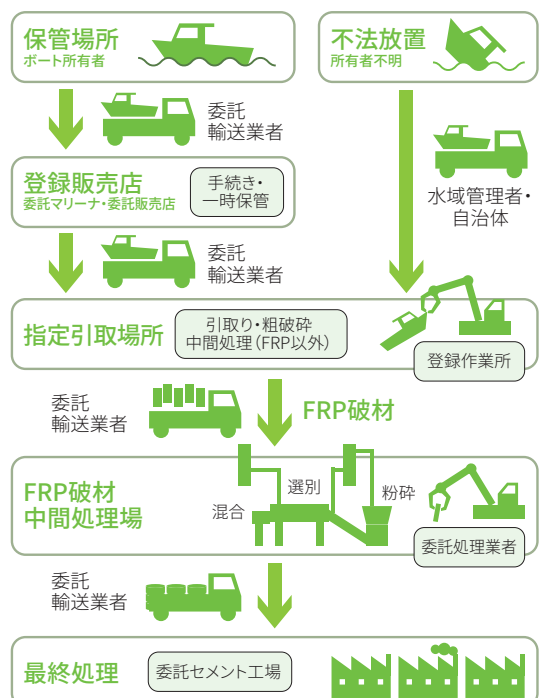
詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

スズキFRP船リサイクルシステム自主取り組みについて

<https://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

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



社会

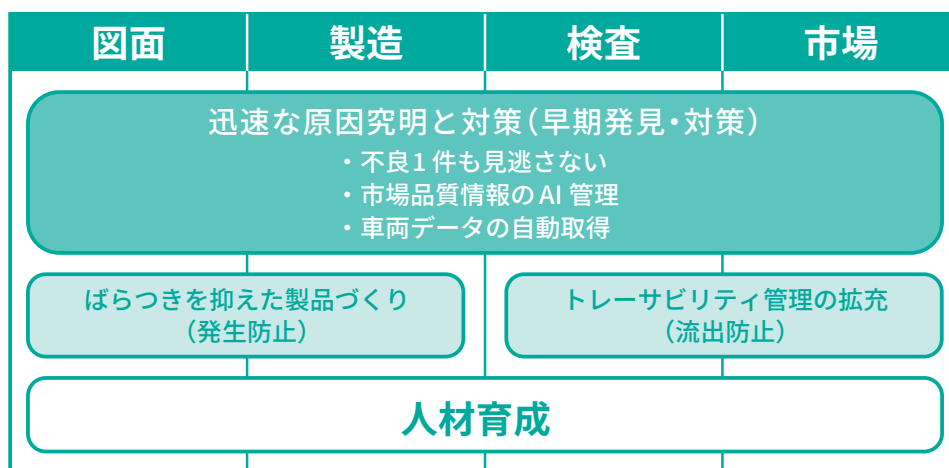
品質への取り組み	73
お客様とともに	74
お取引先様とともに	79
従業員とともに	82
株主・投資家の皆様とともに	94
地域社会とともに	95
国内工場・技術センターの取り組み	102
国内販売代理店の取り組み	107
海外グループ会社の取り組み	108
スズキの財団活動等	120

品質への取り組み

スズキはモノづくり企業として、新たな技術開発に挑戦していますが、どんなに優れた技術であっても、品質が良く、お求めやすい価格でなければ、製品としてお客様に認めていただけません。お客様に買っていただき、使ってご満足をいただいて、はじめてスズキの事業が成り立ちます。お客様の立場になって、品質が良くお求めやすい価値ある製品をつくっていきます。

高品質な製品づくり

スズキは中期経営計画(2021年4月～2026年3月)～「小・少・軽・短・美」～において、優先的に取り組む3つの課題のひとつに、「高品質の維持」を掲げて取り組んでいます。お客様の立場になって品質が良くお求めやすい価値ある製品をつくっていきます。迅速な原因究明と対策、ばらつきを抑えた製品づくり、トレーサビリティ管理の拡充など、品質問題の発生防止、早期発見、流出防止に取り組んでいきます。



品質マネジメントシステム

スズキグループでは、国際標準規格であるISO9001を品質マネジメントシステムとして導入しています。国内5工場をはじめ、インド、インドネシア、タイ、ハンガリーなどの海外主要工場でもISO9001を取得しています。2020年度は、フィリピンの二輪生産子会社スズキフィリピン社でも新たに認証を取得しました。

2020年度のスズキグループ四輪車世界生産台数(2,651千台)に占めるISO9001取得工場での生産実績は約99.3%になります。今後もスズキグループ全体で品質マネジメントを推進し、品質の向上に取り組んでいきます。

主な生産拠点のISO9001シリーズ取得状況

	国名	工場名
1	日本	スズキ(株) 湖西工場
2		大須賀工場
3		相良工場
4		磐田工場
5		浜松工場
6	インド	マルチ・スズキ・インディア社
7		スズキ・モーター・グジャラート社
8		スズキ・モーターサイクル・インディア社
9	パキスタン	パックスズキモーター社
10	インドネシア	スズキ・インドモーター・モーター社

	国名	工場名
11	タイ	スズキ・モーター・タイランド社
12		タイスズキ社
13	ベトナム	ベトナムスズキ社
14	フィリピン	スズキフィリピン社
15	ハンガリー	マジヤールスズキ社
16	アメリカ	スズキ・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ社
17	コロンビア	スズキ・モーター・コロンビア社
18	中国	濟南輕騎鈴木摩托車有限公司
19		常州豪爵鈴木摩托車有限公司
20	台湾	台鈴工業股份有限公司



お客様とともに

お客様相談室

お客様相談室では、お客様とスズキが直接つながる窓口として、様々なお問い合わせやご相談に対し、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をいただけるよう日々CSの向上に努めています。

対応品質の向上の取り組み

近年急速に普及している先進運転支援システムをはじめ、ハイブリッドや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。

こうした新技術へのお問合せに対して迅速で適切な説明を行えるよう、担当者への教育を適宜実施するとともに、お客様サポート支援システムなどのツール整備を図っています。

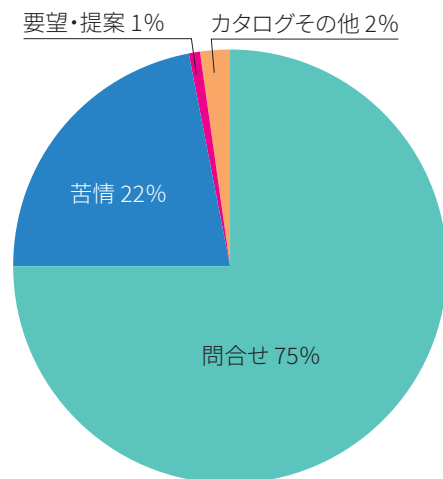
その他、製品のご購入やメンテナンス等、当地での対応が必要なご用件には、全国のスズキ販売代理店ネットワークと連携して、適切なサポートを実施しています。

製品・サービス品質の向上の取り組み

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。

ご相談件数(2020年度)



福祉車両(ウィズシリーズ)

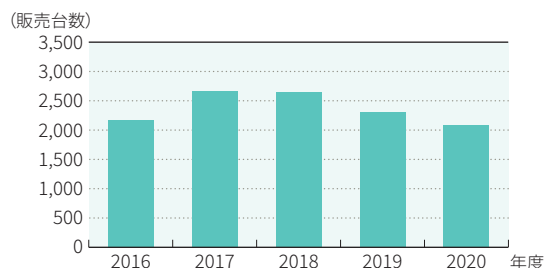
スズキは身体に障がいのある方や高齢の方が容易に四輪車に乗降できるように設計した福祉車両(ウィズシリーズ)を1996年から提供しています。

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モーターチェアを載せることができ、スパーシア、エブリイワゴン、エブリイに設定しています。



スパーシア 車いす移動車

昇降シート車

リモコンで助手席のシートを上昇、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に設定しています。



ワゴンR 昇降シート車

電動車いす

スズキは、身体に障がいのある方や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ア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

自操用ハンドル形の電動車いすで、1985年に販売開始しました。主に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1~6kmで速度の調節が可能です。



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。この電動車いすは主に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、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。

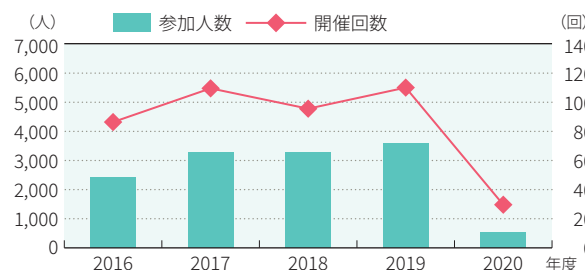


安全利用のための冊子 配布実績

冊子	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
	10,000冊	8,153冊	8,000冊	16,000冊
冊子	2019年度	2020年度	6年間計	
	12,100冊	12,000冊	66,253冊	

冊子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。 <https://www.den-ankyo.org/>

ユーザー安全運転講習会 開催実績の推移



※コロナ禍により開催の見送りが多く2020年度の講習会は減少。

●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。

警察庁 電動車いす交通安全指導表彰 実績

2020年度	優秀賞	(株)スズキ自販北陸
	優秀賞	(株)スズキ自販広島

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。

スズキ セーフティサポート

安心して、楽しくスズキのクルマに乗っていただきたいという想いから生まれた予防安全技術「スズキ セーフティサポート」。

事故を未然に防ぎ、お客様の万一の時の安全を確保するために、運転をサポートする様々な技術で、ヒヤリとする場面も限りなくゼロに近づけていきます。



●スズキ セーフティサポートの商品展開例

(2021年9月現在)

対象車種	 ワゴンRスマイル	 スペーシア	 ハスラー	 スイフト	 ソリオ	 エスクード
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	デュアルカメラ ブレーキサポート	デュアルカメラ ブレーキサポート	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	デュアルセンサー ブレーキサポート
後退時ブレーキサポート	●	●	●	●	●	
誤発進抑制機能	前後	前後	前後	前後	前後	前後
車線逸脱抑制機能			●	●		●
車線逸脱警告機能	●	●	●	●	●	●
ふらつき警告機能	●	●	●	●	●	●
アダプティブ クルーズコントロール	● (全車速追従)	● (全車速追従)	●	● (全車速追従)	● (全車速追従)	● (全車速追従)
標識認識機能	●	●	●	●	●	●
ヘッドアップディスプレイ	●	●			●	
ハイビームアシスト	●	●	●	●	●	●
先行車発進お知らせ機能	●	●	●	●	●	●
ブラインドスポット モニター				●		●
リヤクロストラフィック アラート				●		●
全方位モニター用カメラ	●	●	●	●	●	

※各機能の作動には一定の条件があります。詳しくは該当のページをご覧ください。

※各機能は車種・グレード・仕様により異なります。詳しくは各車種のカタログページをご覧ください。

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、日本二輪車普及安全協会主催の「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やWebコンテンツの配信等を行っています。



社内安全運転講習会

二輪車を製造・販売しているメーカーとして、新入社員や二輪通勤者、関連会社、代理店社員等を対象に、「二輪車安全運転講習会」を毎年定期的で開催しており、2020年は1回開催し13名が受講しました。

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いきます。



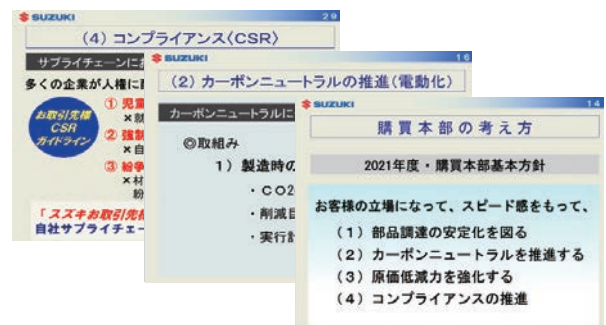
お取引先様とともに

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、スズキのお取引先様を対象に毎年1回「購買方針説明会」を開催し、スズキの政策や商品・生産計画を共有するとともに、それらに基づく購買方針を伝え、相互理解に努めています。

また、日頃から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。



※2021年度の購買方針説明会はコロナ禍を考慮しWEB配信形式で実施しました。(画像は説明会資料の一部)

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、主に生産拠点ごとで進めてきた活動を、グローバルな最適購買に軸を移し、世界中から競争力のある価格で部品を購入します。これはスズキにとってのメリットだけでなく、パートナーのお取引先様にとっても「量」を背景とした安定取引や、技術的な蓄積等の様々なメリットが生じ、これらを共有することで、さらなる信頼関係の構築につながります。

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。

●人権に関する基本的な考え方

「スズキグループ行動指針」にも定めている通り、スズキグループ(スズキ株式会社及び国内・海外グループ会社)では「人権の尊重」の徹底を図っています。調達活動においても、人権侵害につながるあらゆる行為に加担する意思はありません。スズキグループはお取引先様と連携しながら人権尊重への取り組みを進めていきます。

(人権に関する取り組み事項)

- あらゆる形態のハラスメント行為の禁止
- 安全・健康な労働環境と良好な労使関係
- 雇用における差別の撤廃
- 児童労働、強制労働の禁止
- 人権侵害の原因となる紛争鉱物の不使用

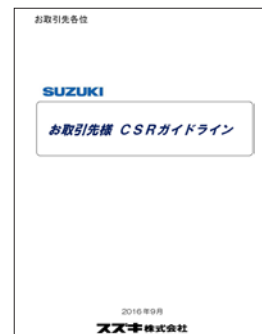
●スズキお取引先様CSRガイドライン

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。

こうした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。スズキグループの全ての調達活動にあたり、お取引先様には当ガイドラインの遵守を要請しています。

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

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



(ガイドラインの実効性を維持するための取り組み)

- ①お取引先様と締結する『購買基本契約書』の基本原則に、「当社とお取引先様の双方が市民社会における社会的責任を認識し、国内外の関係法令や規則を遵守すること」を明記し、社会規範の遵守に努めています。
- ②スズキのお取引先様を対象に年1回、温室効果ガスの排出量や水の消費量に関する調査を実施し、環境保全に関わる取り組みの把握に努めています。
- ③下請事業者への一方的な原価低減要請や支払遅延をサプライチェーン全体で防止するため、事案ごとの説明会を随時開催し、適正取引の浸透を図っています。
- ④当社グループ会社との取引に関してコンプライアンス上の問題や疑義がある場合は、相談窓口として内部通報窓口（スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン、第三者機関を含む）を活用し、解決に努めています。
- ⑤スズキの品質保証の基本方針、活動、要求事項をまとめた『取引先品質保証マニュアル』に基づいた品質監査を、品質ランクによる頻度に沿って定期的実施しています。

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

●スズキグリーン調達ガイドライン

グリーン調達の推進については、P.53をご参照ください。

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

● パートナーシップ構築宣言

スズキでは、親事業者と下請事業者との望ましい取引慣行（下請中小企業振興法に基づく「振興基準」）を遵守し、サプライチェーンのお取引先様や価値創造を図る事業者の皆様との連携・共存共栄を進めることで、新たなパートナーシップを構築する「パートナーシップ構築宣言」を「パートナーシップ構築宣言ポータルサイト」に掲載しています。



スズキでは、この「パートナーシップ構築宣言」を踏まえて

- 大切なパートナーであるお取引先様と開発、製造、品質、原価低減等の多方面で新たな価値を創造するための協力関係を強化しています。
- 下請法や（下請中小企業振興法の）振興基準を遵守して取引慣行の改善を図っています。
- お取引先様との情報交換の機会を増やして製品（部品）納入問題、資金繰り、困り事等を聞き取り、速やかに解決するための真摯な対応を心掛けています。

スズキ株式会社「パートナーシップ構築宣言」(抜粋)

1. サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列を超えた新たな連携

2. 「振興基準」の遵守

- 1) 価格決定方法
- 2) 型管理などのコスト負担
- 3) 支払条件
- 4) 知的財産・ノウハウ
- 5) 働き方改革等に伴うしわ寄せ

3. その他

※スズキ株式会社「パートナーシップ構築宣言」 <https://www.biz-partnership.jp/declaration/282-05-23-shizuoka.pdf>



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、かつ健康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、社会貢献できる人材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材を
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。

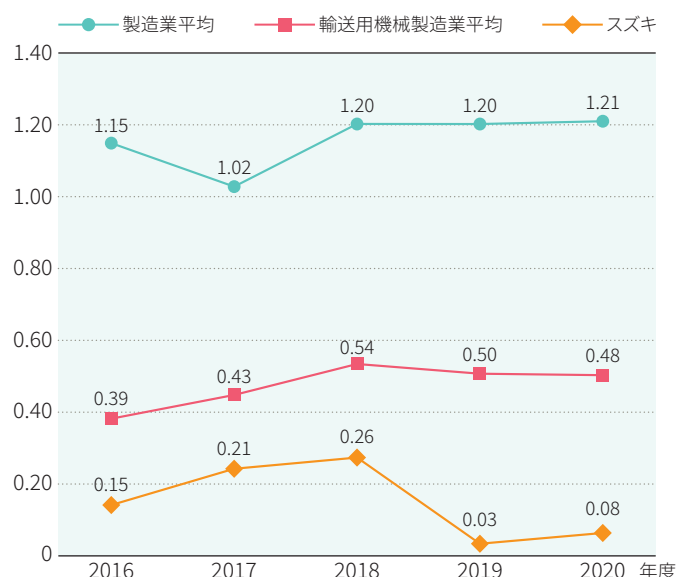
みんなが、ルールを守り、注意し合える職場風土を全員でつくろう。

●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います。

災害度数率の推移



● 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。また、2016年より化学物質のリスクアセスメントを実施しています。

健康管理

健康宣言

スズキグループは、従業員一人ひとりが明るく活き活きと、風通し良く助け合える職場づくりを目指し、企業活動の担い手であるすべての従業員が安全で健康に働けることを推進するため、“チームスズキ”として健康活動に取り組めます。



● 推進体制

代表取締役社長をトップに、人事部が推進事務局を担います。

推進に当たり、従業員の健康を支える健康推進産業医・保健師・看護師など専門職の意見を積極的に取り入れ、労使で連携し推進いたします。

● 重点取り組み事項

1. 健康で働きやすい職場環境づくり ～早期発見・早期ケア～

当社では従前、定期健康診断および再検査の100%受診を標榜し、早期発見、早期ケアに努めてきました。

特に若年層のうちから生活習慣病を未然に防止し、職場環境の維持・向上に努めます。

2. メンタルヘルス向上

当社では、より働きやすい職場環境を目指し、ストレスチェックの実施に加え、実施後のケアについても積極的に取り組みます。

3. 健全な身体(心と体)づくりの実施

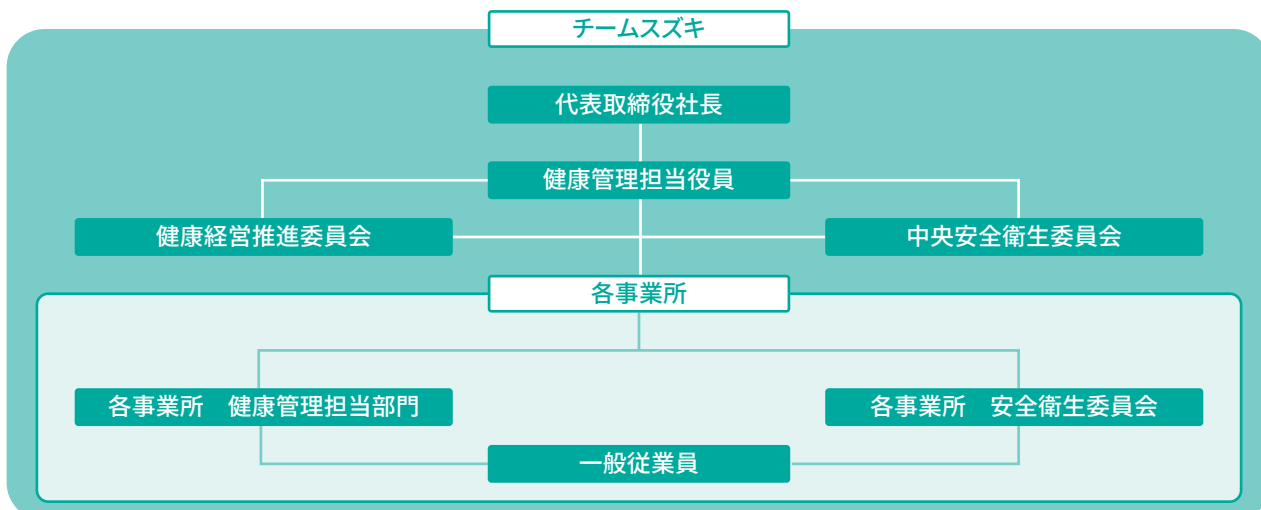
当社では、健全な身体づくり促進のための運動習慣の創出機会を目指し、従業員が積極的に取り組める健康促進に努めます。

4. 身近な健康リテラシーの向上

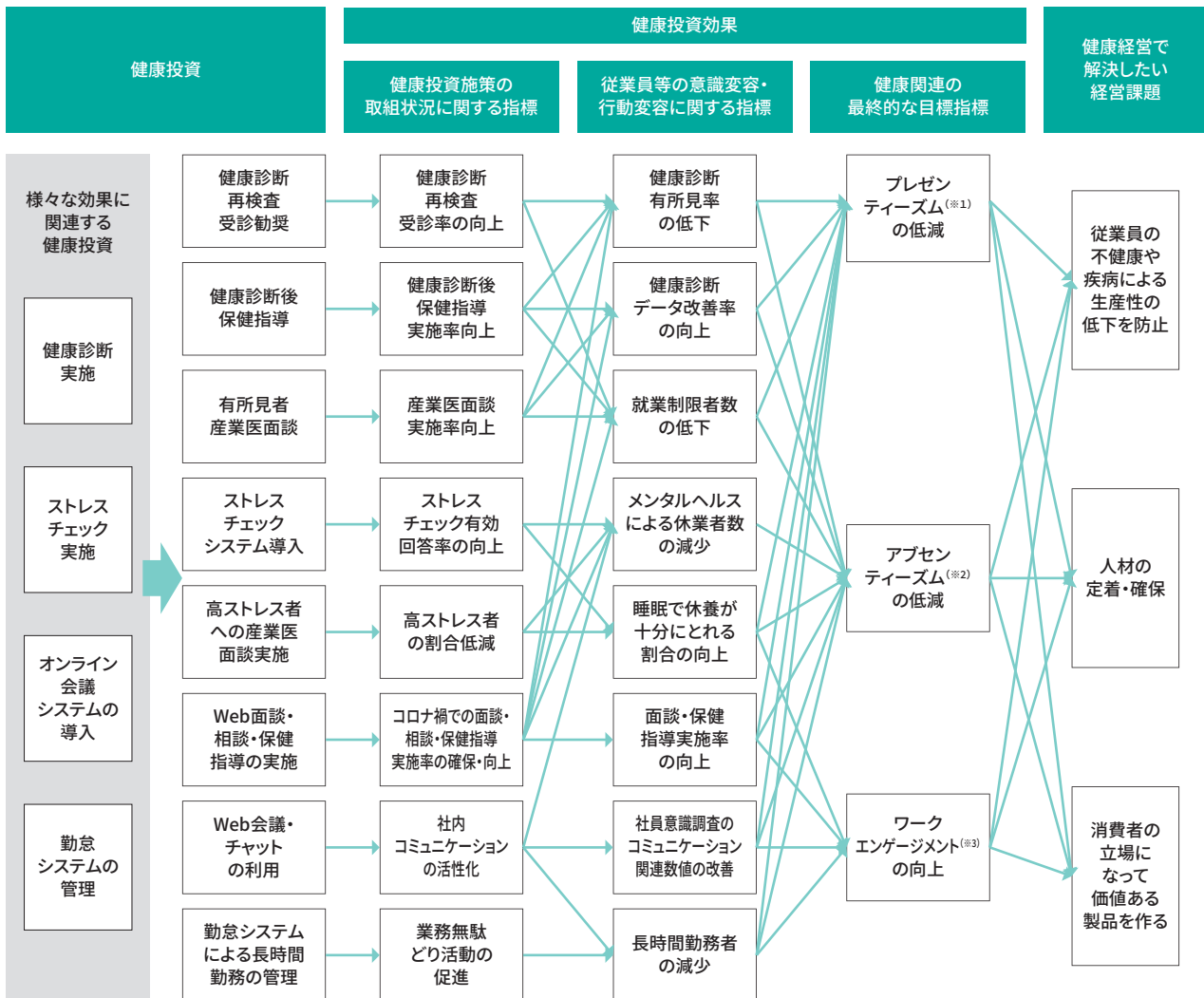
当社では、従業員の日頃からの健康維持を促進するため、従業員およびその家族の健康リテラシーの向上に努めてまいります。

代表取締役社長 

健康推進体制 組織図



戦略マップ



※1 何らかの健康問題によって業務効率が落ちている状態
 ※2 欠勤をすることによって業務ができなくなる状態
 ※3 活力(仕事から活力を得ている)・熱意(仕事に誇りとやりがいを感じる)・没頭(仕事に熱心に取り組んでいる)が満たされている状態

健康指標

項目	2019年度	2020年度	目標
定期健康診断 受診率	100.0%	100.0%	100%
定期健康診断 再検査受診率	75.2%	74.2%	100%
特定保健指導実施率	38.1%	47.1%	55%
ストレスチェック回答率	95.5%	95.6%	100%
喫煙率	27.9%	26.6%	2026年までに22%以下

健康経営 取り組み例

● 定期健康診断後の再検査受診率アップの取り組み

再検査対象者へ再検査調査票を配布し、社内医務室にて受診結果の確認・受診勧奨を行っています。

また、生活習慣病ハイリスク者へは社内産業医・保健師・看護師より、従業員個々の問題に沿って相談・指導を行っています。

● 特定保健指導※実施率アップの取り組み

特定保健指導対象者は、特定健診当日に初回面談を実施できる様、従業員へ呼び掛けを行っています。

また、健康保険組合と各事業所医務室が連携し対象者を把握、健診機関で指導を受けられなかった対象者は、社内医務室でも特定保健指導を受ける事が出来る仕組みを作っています。

※ 特定健診の結果から、生活習慣病の発症リスクが高く、生活習慣の改善による生活習慣病の予防効果が多く期待できる方に対して、専門スタッフ(保健師、管理栄養士など)が生活習慣を見直すサポートをします。

● 喫煙率低下の取り組み

禁煙チャレンジャーを募集し、健康保険組合にて禁煙にチャレンジする従業員に禁煙外来費の半額(上限1万円)を助成しています。

また、受動喫煙防止の取り組みとして、屋内全面禁煙・喫煙場所(屋外)や喫煙時間の限定を行っています。

● 海外駐在者健康管理の取り組み

海外駐在者に対し、駐在前・後の健診・予防接種を社内で行っています。

また、海外駐在中もオンライン会議システムなどを通し、社内産業医・保健師・看護師による相談・指導を受ける事が出来る仕組みを作っています。

新型コロナウイルス感染症対策 取り組み例

- 社内に新型コロナウイルス対策本部を設置
- 社内にて、新型コロナウイルスワクチンの職域接種を実施
- 社内にて、新型コロナウイルス感染予防・拡大防止行動基準を作成
- 定期的に従業員へ感染予防のための職場・プライベートでの注意事項について教育
- 行動履歴と体調管理を記録できるアプリを作成し活用
- Web面談・保健指導の実施
- 各職場に手指消毒用のアルコール・清拭用のアルコールを設置
- 職場巡視にて、各職場のCO₂濃度を測定し換気を指導
- 布マスクを作成し、従業員へ配布



社内職域接種の様子

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
- 新入社員を対象とした安全運転講習の実施
- 二輪車安全運転講習会 (P.80)



新入社員を対象とした安全運転講習の実施
(協力:掛川自動車学校)

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ため、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材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なり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、スズキのさらなる成長を担うプロの人材育成を図るとともに、人事処遇のしきみを仕事、役割、責任と成果に応じた客観性・納得性の高いものとしています。職務重視の人事制度と目標チャレンジ制度が、従業員のキャリアアップをバックアップしています。

自己申告制度

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、人材育成と人材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、計画的な人材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年度より、グローバル人材の育成を目的に、若手従業員を対象に、海外の関係会社への「6ヶ月間の海外研修出張派遣」を実施しています。

(2015～2019年度累計31名…2015年度＝6名、2016年度＝6名、2017年度＝5名、2018年度＝10名、2019年度＝4名、2020年度＝COVID-19の影響により未実施)



語学力向上プログラム

従業員の語学力の向上を目的に、若手従業員に対し、受験料は会社負担でTOEICを受験できる仕組みを導入しています。

また、社外の教育機関が主催する英語・スペイン語・中国語・タイ語・インドネシア語などのオンライン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。

安心して働ける快適な職場環境づくり

スズキは、企業活動の担い手である従業員が心身共に充実した状態で意欲と能力を発揮し、生き活きと働けるような職場環境づくりが大切であると考えています。このため、従業員の多様な働き方に対応できるよう、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って、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。

労働時間短縮の取り組み

従業員が長時間の労働によって健康を害する事が無いよう、様々な施策を適宜導入して、労働時間の短縮に取り組んでいます。

- 総労働時間をベースとした残業時間管理の厳格化
- 早朝・深夜の勤務を禁止するフレキシブルタイム制の導入
- 継続した休息時間を確保する勤務時間インターバル制の導入
- 仕事と生活の調和（ワークライフバランス）を目的とした定時退社日の設定

両立支援制度

●短時間勤務制度（育児短時間勤務・介護短時間勤務）

小学校3年生までの子供を養育する従業員もしくは家族の介護を必要とする従業員に対し、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、2020年度は289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。

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。職場全体で両立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。

●休職制度（育児休職・介護休職）

働く意欲・能力がありながら、育児・介護に専念するための休職制度は、男女を問わず多くの従業員が利用しています。2020年度は148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、その期間を最長で1年延長可能です。

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。

		2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	
育児	育児短時間 利用者数	男	3	3	3	5	7
		女	176	201	229	251	278
		計	179	204	232	256	285
	育児休職 利用者数	男	8	7	13	23	63
		女	60	84	91	94	80
		計	68	91	104	117	143
育児休職 復職率	男	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	女	90.0%	97.1%	95.9%	97.8%	96.6%	
	計	91.2%	97.3%	96.3%	98.1%	97.4%	
介護	介護短時間 利用者数	男	1	1	1	1	0
		女	1	3	4	4	4
		計	2	4	5	5	4
	介護休職 利用者数	男	4	1	4	0	3
		女	2	1	2	1	2
		計	6	2	6	1	5
	介護休職 復職率	男	25.0%	100.0%	25.0%	-	66.67%
		女	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	50.0%
		計	50.0%	100.0%	50.0%	100.0%	60.0%

●育児休職者復帰支援セミナー

育児休職者とその配偶者を対象として「復職に向けてのパパママ情報交換会」を定期的開催しています。情報交換会の中では、復職にあたっての手続きの説明や産婦人科医の講話を通じて、育児や職場復帰に関する情報提供を行っています。また、先輩従業員や育児中の従業員同士の交流の機会を設け、復職後に育児と仕事を両立していくことへの不安の払拭を図っています。この情報交換会は、現状、コロナ禍で開催していませんが、代わりに、復職やその後の両立生活に関する先輩従業員の経験談等を掲載した冊子を育児休職者に配付しています。

●その他の両立支援制度

2015年4月に支給を開始した「子育て支援手当」は、2018年4月に対象となる子供を「6歳まで」から「15歳まで」に拡大しました。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。

近年では、事業所周辺の企業主導型保育園と共同利用契約を結び、子育て世代の従業員の就労と子育ての両立支援を進めています。

●両立支援ハンドブック

上記「育児短時間勤務制度」「育児・介護休職制度」をはじめ、仕事と家庭の両立を支援する様々な制度について分かり易く説明した冊子を作成し、制度の周知と利用促進に取り組んでいます。



相談窓口等

職場内でのハラスメントを含む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・総務 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。

ダイバーシティ(人材の多様性)

スズキでは、スズキグループで働くすべてのひとに適用される「スズキグループ行動指針」において、性別、年齢、国籍、人種、宗教などを理由とした差別や嫌がらせのない職場づくりを掲げています。そして、女性や高齢者、外国人などさまざまな人材が、さまざまな部門で活躍しています。

今後も多様な人材が活躍できるよう、働きやすい職場環境づくりに取り組んでいきます。

		2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
従業員	男	13,603	13,711	13,808	13,932	14,220
	女	1,535	1,558	1,623	1,714	1,853
	計	15,138	15,269	15,431	15,646	16,073
役職者数 (内数)	男	4,162	4,243	4,339	4,403	4,577
	女	70	90	98	115	133
	計	4,232	4,333	4,437	4,518	4,710
管理職 (内数)	男	1,004	1,037	1,066	1,121	1,185
	女	10	12	14	19	19
	計	1,014	1,049	1,080	1,140	1,204
障がい者雇用率		2.04%	2.02%	2.14%	2.20%	2.23%
新規採用	男	674	541	445	569	651
	女	120	101	118	139	168
	計	794	642	563	708	819
うち 大卒以上	男	523	396	396	413	474
	女	62	60	79	81	103
	計	585	456	475	494	577
離職率		3.80%	4.20%	3.90%	3.10%	2.21%
有給休暇取得率		70.2%	75.7%	76.7%	84.8%	77.2%

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、2020年度からは、「女性役職者数の増加」と、より働きやすい職場環境の整備として「年次有給休暇の取得促進」を課題とし、「2025年の女性役職者数を女性活躍推進法施行前（2015年度）の3倍にする」および「2025年の管理職も含めた年次有給休暇の取得率を2018年度より10%向上させる」を目標に掲げて活動しています。

女性活躍推進法に基づく行動計画

1. 計画期間

2020年4月1日～2025年3月31日（5年間）

2. 課題

- ・管理職に占める女性の割合が低い
- ・管理職を含めた年次有給休暇の取得率が低い

3. 目標

- ① 2025年の女性役職者数を、女性活躍推進法施行前（2015年度）の3倍にする
- ② 2025年の管理職を含めた年次有給休暇の取得率を2018年度より10%向上させる

4. 取組内容

取組1：柔軟な働き方を促進するための既存施策を改めて周知し、活用の促進を図る

◆両立支援に関する教育（入社年次研修、階層別研修）

- | | |
|----------|---|
| 2020年上期～ | 役職者に向けた理解促進教育の実施
若手社員に向けた両立支援施策の説明・利用促進の実施 |
| 2021年上期～ | 新入社員に向けた両立支援施策の説明・利用促進の実施 |

◆両立支援に関する情報発信

- | | |
|----------|---|
| 2020年上期～ | 育児休職者の職場復帰に向けた懇親会を開催する（年2回）
両立支援制度の説明、先輩社員との座談会、育児休職者同士の情報交換、
産後ケアに関する産業医からの情報提供、個別面談など |
| 2021年上期～ | 両立支援に関する情報サイトの開設（社内ホームページ） |

取組2：有給休暇取得促進の啓蒙活動の強化、取得促進策の検討を行う

◆有給休暇取得状況の周知及び取得促進

- | | |
|----------|--|
| 2020年下期～ | 部門別の有給休暇取得状況を社内ホームページにて公表し、有給休暇の取得を促す |
| 2021年上期～ | 勤務記録システムの改修を行い、従業員それぞれが自身の有給休暇の取得状況を把握しやすくする |

上記取組以外にも、

- ・女性社員の活躍をバックアップするための人材育成の強化
- ・女性社員が更に活躍できる基盤としての制度の拡充

など、これからも女性が能力を発揮し、活躍できる会社となるために、様々な取組を進めていきます。

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、精神保健福祉士を配置し、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16年目を迎えました。2021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60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、文房具管理、農産物の生産業務
- 7.代 表 者 代表取締役 岡部 孝利
- 8.従業員数 104名（うち障がい者60名）



社内教育システム

スズキの教育制度は、集合教育・職場教育・自主的能力向上の3つの柱で構成されています。教育担当部門である「スズキ塾」では、社示された理念に基づき、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基礎的な知識・技術を習得する職能別(専門)教育を実施しています。

また、通信教育、語学セミナー、社外セミナー等を通じて社員の能力向上に積極的に取り組んでいます。

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「役職者の計画的育成」のための教育を重点的に実施しています。

研修受講人数(スズキグループ)

2018年	76,100人
2019年	88,800人
2020年	55,700人

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役職者を計画的に育成するための研修

- ・新任役職者研修およびフォロー研修の実施



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・マネージャー)	新任部長研修 管理職フォロー研修 新任管理職研修				
係長 組長	係長フォロー研修 新任係長研修 新任組長研修	社外研修	OJT	通信教育	語学セミナー
	班長フォロー研修 新任チームリーダー研修 新任班長研修				提案活動
	入社7年目研修 入社6年目研修 入社5年目研修 入社4年目研修 入社3年目研修 入社2年目研修				QCサークル活動
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。

2020年度末時点の組合員数は16,927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、スズキにおけるすべ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（労使協議会）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
支部労使協議会	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126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、126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、126社約6万8千人の従業員が創造性豊かに生き活きとして働く闊達な職場風土と、安定した労使関係を構築できるよう取り組んでいます。

● マルチ・スズキ・インディア社の取り組み

マルチ・スズキ・インディア社では、円滑な工場運営を促進し、競争力のある事業目標を達成するために、良好な労使関係を維持することが、工場での人的資源戦略の重要な側面です。

このことを認識した上で、3工場(グルガオン工場、マネサール工場、マネサール・エンジン工場)すべての労働組合と良好な関係を築き事業課題を認識させ、従業員の福利厚生に関する方針決定に協同させることも労使関係の重要な側面です。人とつながりを持つ基本理念に基づいて、従業員制度を構築しました。この制度では、すべての利害関係者と積極的なコミュニケーションを図り、業務における従業員の能力向上に注力しています。

労働組合、社長、工場長、人事担当者、現場従業員で定期的にミーティングを実施し、コミュニケーションを継続的に強化しています。

ミーティング	開催頻度
社長と課長級以上とのミーティング	年4回
社長と労働組合とのミーティング	月1回
執行役員、工場長、人事部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・現場従業員とのミーティング	月1回
工場人事責任者・工場長と労働組合とのミーティング	月1回



定期ミーティングの様子(オンライン開催)

人とのつながりと従業員制度を強固にし、従業員とその家族とのつながりを深めるために、福利厚生を充実させて、労働組合と協同で文化・学術・スポーツに関する従業員参加型イベントを実施しています。その結果、従業員のモチベーションが向上し、会社と従業員との結束力が高まりました。従業員の家族を対象とした工場見学会、スポーツ大会、ファミリーデー、高等教育スキームによる現場従業員の能力向上、従業員の子どもの進路相談など、従業員全員が参加する様々な取り組みを実施しています。(2020年度はコロナウイルス感染症の拡大を受け、イベントを自粛しました。)



従業員家族による工場見学会(2019年度の様子)

同社は、従業員が労働組合を組織し加入する権利を尊重し、3工場の労働組合を公認しています。いずれも従業員で構成された社内の独立した労働組合で、法令に従って代表選挙が実施されています。現場従業員に影響を与えるすべての重要な方針変更は労働組合代表と協議され、方針変更は労働組合代表を通して、法令で定める21日以上 の事前通告期間をもって現場従業員に直接伝えられています。

株主・投資家の皆様とともに

当社は本社および東京支店にIR部門を設置し、株主・投資家の皆様に対する事業・財務状況と成果の適時適切な情報開示を行っています。また、対話機会・内容の充実を図り、対話を通じて得られた内容を企業活動へ反映し経営の質を向上することで、企業価値を最大化できるよう取り組んでいます。

2020年度は新型コロナウイルスの感染拡大に伴い従来の面着形式での説明会や面談の実施が難しい状況となりましたが、電話会議やWeb会議等のツールを活用することで株主・投資家の皆様との対話機会の確保に努めてきました。

また、近年、関心の高まりを見せているESG、SDGsに関しても、多くの機関投資家、アナリストの皆様との対話を実施しました。2020年度に実施した主な対話と情報開示の機会は以下の通りです。

今後も引き続き、情報開示と建設的な対話に努めていきます。

対話・情報開示の方法	頻度
IRホームページ	随時更新
有価証券報告書・四半期報告書の発行	年4回
決算短信の発行	年4回
決算説明会	年4回
定時株主総会の開催	年1回
中期経営計画説明会	1回 (2021年2月24日)
機関投資家、証券アナリストとの面談	年300回以上



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おり、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（2018年4月現在）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。

「はまなこ環境ネットワーク」は、毎年市民参加型の環境イベントを開催しています。2020年度は新型コロナウイルスへの感染対策を実施した上で、お子さんのいる家族の方を中心に浜名湖岸のごみの調査をしながら、プラスチックごみについて体験しながら学習する「浜名湖プラスチックごみ学習会」が開催され、スズキ社員とその家族が参加しました。今後も、ひとりでも多くの人が座学や観察・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、スズキは環境教育や保全活動に参加・協力していきます。

● 浜名湖プラスチックごみ学習会（2020年10月31日）



ごみの現地調査



拾ったごみを分類



調査結果の発表

地域社会への支援活動

2020年度、スズキグループでは地域社会に対して以下の支援を実施しました。

日本	スズキ株式会社	令和2年7月豪雨災害への支援	日本赤十字社を通じて300万円の義援金の寄付と、熊本県の被災自治体等に車両5台を貸与
		磐田市防潮堤の整備推進	磐田市が進める防潮堤建設に対して28億円を寄付
インド	マルチ・スズキ・インディア社	総合病院の建設	グジャラート州のシタプールに100床のベッドを備える3万平方メートルの病院を建設(2021年4月開業)
		学校の建設	グジャラート州のシタプールに、近代的な教室、研究所、図書館などの施設を含む学校を建設(2021年4月開校)
		新型コロナウイルス感染対策	<ul style="list-style-type: none"> 人工呼吸器メーカーへの生産支援、仕入先と協力しフェイスマスクと医療用防護服の生産・寄贈 人工呼吸器280器、フェイスマスク200万枚、医療用防護服1万着、ウイルス検査キット1,000個、各種医療用品をハリヤナ・グジャラート両州に寄贈 周辺地域に穀物12,000袋、食事12万食を提供
パキスタン	パックスズキモーター社	医療支援	<ul style="list-style-type: none"> 市民病院バーンセンター新設病棟に医療機器や家具を寄贈 女性病院への新型コロナ対策支援 無料救急搬送サービスNGOへ救急車寄贈



グジャラート州に総合病院を建設(インド)

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「次世代モビリティ工学」として、次世代の移手段につながる広域な分野での新技術の開発を目指しています。

研究室では、「ものづくり」と「実験」、「解析」の一貫した研究を行っています。

また、学生に向けて「自動車工学」、「エネルギー・電子制御実験」を実施し、これらの講義、実験を通じて、技術者としてものづくりに必要な知識を習得できる教育を進めています。

新講座名称：「次世代モビリティ工学」スズキ寄附講座

研究テーマ：①モーターコアの電氣的・磁氣的特性に関する研究

②モーター用磁石の温度推定に関する研究

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～2022年3月末までの19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、地域社会の人材育成への貢献を目的に、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。

・2020年度講座：100年に一度の大変革といわれる自動車業界において、「スズキの歴史と現況」、「ものづくりの考え方」、「新技術の取り組み」、「海外市場への展開」等について具体的な事例を中心に紹介

学生フォーミュラ大会

スズキは、所属する公益社団法人 自動車技術会主催「学生フォーミュラ日本大会」の運営協力や参加校支援を積極的に行い、産学官民連携による自動車技術ならびに、産業の振興に資する人材の育成に貢献しています。

2020年度大会開催は中止となりましたが、学生たちの夢を応援するために、同年12月19日にスズキが支援する学校を対象に、オンライン形式で「スズキ支援校合同報告会」を開催しました。

合同報告会では、大会を経験したスズキ社員による活動体験談や学生を交えてのテーマ別討議を実施、チーム運営、車両作りの問題・悩みを共有、アドバイスや指導を行いました。



※2021年度は新型コロナウイルス対応のため、オンデマンド授業を実施。



合同報告会でのテーマ別討議の様子

ものづくり講座

国内外の大学や地域企業向けに、「輸送機器のものづくり講座」を行っています。2020年度は主にオンラインで右記の通り実施しました。



10/2静岡理工科大学
自動車工学「車体構造」



11/20静岡理工科大学
自動車工学「自動車の運動学」

開催日	大学など、講座名	参加人数	
2020年	5月28、29日	金沢美術工芸大学 デザイン科 CMFデザインワークショップ	20
	6月4、5日	金沢美術工芸大学 デザイン科 スケッチ実演講義	20
	7月10日	静岡大学 機械工学科 機械材料Ⅰ	170
	7月7日	静岡理工科大学 機械工学科 実践技術者講座	61
	7月17日	静岡大学 機械工学科 自動車工学	150
	8月5日	九州大学 芸術工学部 オートモーティブデザイン	20
	10月2日	静岡理工科大 自動車工学「車体構造」	34
	10月8日	静岡大学 産業イノベーション特論講座 スズキのものづくり講座	16
	10月15日	静岡大学 産業イノベーション特論講座 スズキのグローバル展開	16
	11月18日	次世代自動車センター スズキのものづくり講座「サスペンションの基礎」	100
	11月20日	静岡理工科大 自動車工学「自動車の運動学」	34
	12月19日	静岡大学 電気電子科 「キャリアデザイン」講座	40
2021年	1月27日	浜松地域イノベーション推進機構 基調講演「100年の歴史が育んだスズキの知財」	50
	2月17日	東京大学 スズキのものづくり講座「生産技術CAE」	400
	2月24日	モーターサイクル工学基礎講座 「動力伝達系」	396
合計		1527	

陸上教室

スズキアスリートクラブは、オリンピックや世界陸上など国際大会で活躍できる選手の育成を目指し活動し、2004年のアテネオリンピックから2016年のリオデジャネイロオリンピックまで4大会連続で日本代表選手を輩出しています。

中村明彦選手(男子10種競技・リオ五輪日本代表)、新井涼平選手(男子やり投げ・リオ五輪日本代表)などオリンピックを中心に国内外で活躍するトップアスリートたちは、様々な地域で行われる陸上教室や講演会に協力し、自身の経験を踏まえ、日本の陸上競技の普及と発展、児童の体力向上に寄与しています。

今後もスズキ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や夢を、子供たちに伝える活動を続けていきます。



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。

開館以来、約75万人以上のお客様にご来館いただいています。

2020年度はコロナ禍で入館者数制限や事前のご予約の徹底などによる感染対策を実施した上で開館しました。



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

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



組立ライン



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。クルマができる工程を詳しく学習することができます。

2020年度は、地元の浜松市はもとより静岡県中・東部からも来館頂き、108校8,350名の生徒さんをご案内しました。

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。



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きました。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。



ものづくりイベントの様子

スズキ歴史館では、明日を担う子供たちの“ものづくり”に対する興味を育むために2020年度はコロナ禍においても感染症対策を実施の上で小規模なイベントを行いました。今後も継続して行きたいと考えています。スズキ歴史館は今後も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

● 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2回、延べ100人で周辺道路の清掃活動を実施しています。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。

2020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。



● 交通安全への取り組み

湖西工場へ入社した新入社員に交通法規・マナー遵守を再確認し、地域の方々の模範となっていただくため、自動車学校での安全教育や路上教習を実施しています。

● 職場見学会の受け入れ

コロナ感染症拡大防止対策を行った上で、地域の高校を中心に、職場見学会の受け入れを実施しています。2020年度は、11校182名が湖西工場へ訪れ、工場見学等を通じ、製造業の在り方等を学ぶことができました。

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、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。



● 交通安全立哨指導の実施

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



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、事業所周辺の清掃を実施しています。2020年度(4月～3月)は58名が参加しました。2018年度より活動を継続して行ってきた効果で、ゴミのポイ捨てが減ってきました。
(ゴミの回収量 2018年度 200kg、2020年度 93kg)



●地元の皆様との交流活動

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

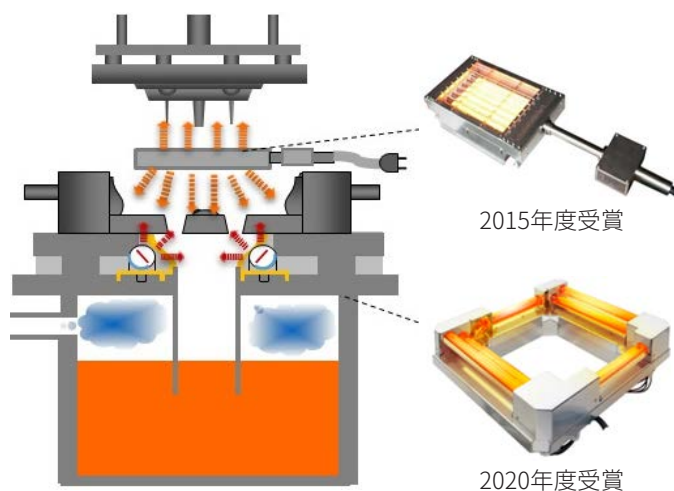
2020年度は、新型コロナウイルス感染防止の為、工場内での交流会ではなく、書面にて実施致しました。

●「2020年度 省エネ大賞」の受賞

2020年度省エネ大賞(主催:一般財団法人省エネルギーセンター)の省エネ事例部門にて、「CO₂フリーに向けた低圧鋳造工程の実現による省エネルギーの取り組み」について、「省エネルギーセンター会長賞」を受賞しました。(2015年度に引き続き2度目)

「省エネ大賞」は、国内の産業、業務、運輸各部門におけるすぐれた省エネの取り組みや、先進的で効率的な省エネ製品などを表彰する制度です。

取り組みは、メトロ電気鋳業株式会社、中部電力ミライズ株式会社と実施し、エンジン部品の鋳造に使用するサブストークの加熱方法を、従来のガスバーナー式から燃焼を伴わない赤外線ヒーター式へ改善したことにより、CO₂排出量と燃料消費量を半減させた取り組みが高く評価されました。



●交通安全への取り組み

自動車学校での交通安全教育や街頭での立哨などを通じ、自動車メーカー従業員として地域の方々の模範となるべく交通法規・マナー遵守を指導しています。



浜松工場の取り組み

● 浜松工場の環境マネジメントシステム適用範囲を拡大し、二輪技術センターを追加

2020年8月 浜松工場事業場内 二輪技術センターへの二輪事業本部の移転に伴い、マネジメントシステムを再構築し、2021年2月にISO14001の認証を受けました。これにより、浜松工場事業場全体で環境負荷の低減、法令順守への取り組みを強化することができました。

● 工場外周歩道の清掃活動

4～6月及び、8～11月に工場外周のゴミ拾いと草刈りを行いました。

各回約20名が参加し、環境維持活動として定期的な取り組みを行っています。



● 交通安全指導の実施

毎月10日、20日、30日に、社内交通安全部会員による、工場周辺の街頭での立哨指導を実施しています。

自動車メーカー従業員として地域の方々の模範となるべく、運転マナーの向上と交通事故防止を目的として、呼びかけを行っています。また、新入社員を対象とした自動車学校での実技指導、職場上司の同乗指導などを通じ、若年者の交通安全教育に取り組んでいます。

● 地元安全運転管理協会の街頭指導への参加

月に一度、細江地区安全運転管理協会の街頭活動に参加しています。

街頭指導時には、安全運転の呼び掛けはもとより、通学中の地元中高生や地元の方々と積極的に挨拶を交わすなど、地域交流の促進を心掛けています。



● 浜松市立都田南小学校安全協議会への参加

8月5日に児童の安全と交通事故防止を目的とした都田南小学校安全協議会へ参加しました。

時間毎の通勤人数や、交通安全についての取り組み事項を報告しました。

大須賀工場での取り組み

●工場周辺の清掃活動

工場周辺の環境美化を目的として、工場周辺のゴミ拾い活動を定期的に行っています。

2020年度は、工場周辺の道路を中心に、4回清掃活動を行いました。

今後も従業員への環境教育を実施し、環境保全活動に取り組んでいきます。



●環境ニュースの発行

6月の環境月間に、大須賀工場の環境への取り組みを紹介する環境ニュースを発行しました。

「環境のことを考える」啓発活動の一助として、継続していきます。



●地元渉外活動

新型コロナウイルス感染拡大防止の為、2020年度の自治会懇談会は中止しましたが、代わりに、大須賀工場の環境取り組みや事業内容についての資料を、地元自治会の皆様に配布する活動を行いました。

また、資料配布に併せ、当社へのご意見・ご要望に関するアンケート調査を実施し、コロナ禍を踏まえた地域の皆様との交流活動を行いました。



●工場見学会の受け入れ

地元、大須賀中学校の1年生の生徒約100名を対象に工場見学会を実施しました。

製造工程の見学・完成車の展示の他、地元の皆様との交流や、環境に関する取り組みについて事例を交えて説明し、ものづくりの面白さを学んでいただきました。



●交通安全講話の実施

交通事故・違反ゼロを目指し、掛川警察署から講師をお招きし、全従業員を対象に交通安全講話を実施しました。

コロナ禍を踏まえ、三密とならない様、オンラインシステムを活用し、開催しました。

自動車メーカーの社員として、思いやりのある模範的な運転を行う様、引き続き、交通安全教育の実施に取り組んでいきます。



●交通安全体験車による交通安全教育の実施

交通安全体験車に搭載された機器を使用し、ドライブシミュレーター、動体認知診断、深視力、運転・歩行能力判断等の体験教育を、掛川警察署のご協力のもと、開催しました。

今後も、座学だけではなく、体感型の交通安全教育も交え、地域の交通安全活動に貢献していきます。



●交通安全街頭指導の実施

年4回の全国交通安全運動期間中は、地元の皆様と一緒に街頭指導に参加しました。

今後も地域の皆様と協力し、交通事故防止活動に取り組んでいきます。



二輪技術センター(竜洋コース)の取り組み

●二輪技術センター周辺の交通安全街頭指導

二輪技術センターでは春・夏・秋・年末の交通安全運動期間および長期連休前や月数回、近隣交差点や正門等で屋外立哨指導を行っています。この活動は従業員の交通安全意識の向上と近隣の皆様の交通安全を願い、実施しています。2020年度は浜松工場二輪技術センターで計15回、竜洋コースで計6回の活動を実施しました。また、細江地区安全運転協会主催の交差点街頭広報の交通安全立哨にも計4回参加しています。

●マナーアップ活動

「二輪技術センター 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、浜松工場二輪技術センター及び竜洋コース周辺のゴミ拾いを実施しています。2020年度は浜松工場二輪技術センターで計4回、竜洋コースで計5回の活動を実施しました。



●スポーツ競技大会への竜洋コースの開放

地域のスポーツ団体の要望により竜洋コースを下記のスポーツイベントに開放しました。

- ・2020年8月 トライアスロン協会(自転車強化練習)

コロナ禍において開催イベントが減少していますが、今後も社会人から小・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きます。

マリン技術センターの取り組み

●マリン技術センター周辺の交通安全街頭指導

マリン技術センターでは、2020年は春と秋と年末の交通安全運動期間の稼働日の朝、マリン技術センター入り口と近くの交差点で屋外立哨指導を行いました。2020年で12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。(写真は年末の立哨指導)



●マリン技術センター マナーアップ活動

マリン技術センターでは「マリン技術センター 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、マリン技術センター周辺のゴミ拾いを実施しています。2020年度は6月25日に実施しました。





国内販売代理店の取り組み

スズキグループの国内販売代理店は、お客様や地域の皆様との信頼関係を大切に、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・サービス等の情報提供をはじめ、地域イベントや交通安全活動への参加・協力、社会福祉活動、整備専門学校への支援など、様々な活動を通じて、お客様や地域の皆様とのコミュニケーションを促進しています。

主な取り組み事例

(環境)

- ・店舗で使用するエネルギーへの配慮(エネルギー見える化、待機電力削減、節電型機器の導入等)
- ・太陽光パネルの店舗への設置
- ・環境省「ライトダウンキャンペーン」への参加
- ・エコドライブの徹底
- ・水資源への配慮(節水型洗車機の導入等)
- ・環境美化活動の実施・参加



太陽光パネルの設置
(千葉県・(株)スズキ自販京葉)



クリーンアップザワールドキャンペーン
(愛媛県・(株)スズキ販売愛媛・(株)スズキ自販松山)

(社会)

- ・交通安全活動(衝突被害軽減ブレーキ体験会の実施、地域イベントへの参加等)
- ・電動車いす安全運転講習会の実施
- ・自動車整備専門学校等での技術講習会の実施
- ・都道府県整備振興会等での技術講習会の実施
- ・社会福祉活動(献血・AED設置・エコキャップ運動・寄付等)
- ・障がい者の雇用支援
- ・拠点周辺の清掃活動の実施



電動車いす安全運転講習会
(広島県・(株)スズキ自販広島)



拠点周辺の清掃活動
(神奈川県・(株)スズキ自販湘南)



海外グループ会社の取り組み

インド

マルチ・スズキ・インドア社

当社のCSR方針は、地域の皆様に対して有意義且つ持続可能な形で貢献することを目指しています。CSR方針に基づき、国家の優先課題と持続可能な開発目標 (SDGs) に沿って、地域社会開発、交通安全、人材開発の3分野でCSRプロジェクトを実施しています。新型コロナウイルスの感染拡大に対しては、健康面、経済面で被害を受けた医療施設や地域社会への支援に取り組みました。

1. 新型コロナウイルス感染対策

● 新型コロナウイルス第1波における医療施設拡充と地域社会への支援

新型コロナウイルスの感染拡大は、かつてない健康被害と人道的な課題をもたらしました。マルチスズキは、新型コロナウイルスとの戦いにおいて政府を支援するため、人工呼吸器、フェイスマスクおよびその他の保護具の生産支援に取り組みました。マルチスズキは人工呼吸器メーカーであるAgVaヘルスケア社と提携関係を結び、同社と協力し、人工呼吸器の生産量を1日あたり50器から約400器にまで急速に引き上げ、月間約1万器の生産を達成しました。更に、マルチスズキは、仕入先パートナーであるクリシュナマルチ社とパーラットシート社の支援を得て、フェイスマスクと医療用防護服を生産し寄贈しました。

CSRプロジェクトとして、マルチスズキは人工呼吸器 280器、フェイスマスク200万枚以上、医療用防護服 1万着以上、ウイルス検査キット1,000個に加えて、各種医療用品をハリヤナ州とグジャラート州政府に寄贈しました。また、新型コロナウイルスによる影響を強く受けた地域社会に対し、12,000袋を超える穀物の配給と12万食以上の食事を提供しました。



2. 地域社会開発

ハリヤナ(グルグラム、マネサール、ロータック)とグジャラートにあるマルチスズキ施設周辺の26の村において、地域社会の福祉を向上させ、バランスの取れた生活環境を維持することを目的とし、地域社会開発プロジェクトが実施されています。この取り組みは、保健、教育、水と衛生、社会インフラの改善に焦点を当てています。マルチスズキは、以下のプロジェクトを通じて、地域社会の開発に向けて取り組みを行っています。

●グジャラート州シタプールの総合病院

マルチスズキは、アーメダバードにあるザイダス病院のCSR部門であるラーマンバーイー財団と協力し、グジャラート州シタプールに総合病院を設立しました。病院と、併設の従業員用住宅施設の建設が完了し、2021年4月に50床の規模を持つ総合病院として開業しました。

他にも、高度な診断施設、救急医療施設、救急車両施設を完備したベチャラジにある公衆健康センターは、2018年から36,000人以上の患者に医療を提供してきました。



グジャラート州シタプール総合病院

●グジャラート州シタプールのマルチスズキ・ポダル学校

マルチスズキは、ハンサルプル、ベチャラジおよび周辺地域の子供たちに質の高い教育を提供することを目的とし、ポダルエデュケーションネットワークと提携して、グジャラート州シタプールに学校を設立しました。この学校は、子供たちに良質な学問の実践の場を与え、道徳的価値観、規律、倫理についても教育を行うことで、子どもたちの総合的な成長に焦点を当てます。2021年4月に幼稚園と小学校が開校しました。また、ハリヤナ州とグジャラート州の23の村で58の公立学校を支援し、インフラの整備、補助教員の拡充、補助教材の提供を行いました。



グジャラート州シタプールにある
マルチスズキポダル学校

●地域社会開発プロジェクト

25の村に28台の飲料水サーバーを設置し、地域住民に飲料水を手頃な価格で提供しています。プロジェクト開始以来、4,400万リットル以上の飲料水が供給されています。これらの運用と管理のコストは利用者の負担によってまかなわれており、自立型の飲料水サーバーの設置を実現しています。

これまでに4,455カ所の個人用トイレを建設し、衛生的な村づくりを支援してきました。また、下水道を約56.77 km、村道を約60 km敷設し、24の村で生活の質を向上させました。プロジェクトが実施されている村落では、家庭ごみの戸別回収と清掃を支援しています。

有機性廃棄物を堆肥化する為、マネサールの2つの村に機械による固形廃棄物処理施設を設置し、埋立地に運ばれる固形廃棄物を削減しました。毎日約5トンの固形廃棄物が処理され、発生した堆肥は養苗場や地元の施設に提供されます。



設置された飲料水サーバー

3.人材開発支援

人材開発支援では、若者が製造業・サービス業においてより良い雇用機会を得ることを目的とし、産業に関連する技能訓練を若者達に提供しています。

●日本式ものづくり学校 (JIM:Japan-India Institute for Manufacturing)

当社は、2016年11月に経済産業省 (METI) とインド技能開発・起業促進省 (MSDE) との間で締結したインド製造業技能移転促進事業に関する協力覚書に基づき、製造業に関わる人材育成を目的として、日本式ものづくり学校 (JIM) をグジャラート州とハリヤナ州の2か所に設立しました。

ここでは、自動車機械技師、塗装技師、電気技師、溶接工、ディーゼルエンジン技師、車体修理、組立工などの、自動車製造、整備、サービスの分野における研修を行っています。これらのコースは職業訓練学校 (NCVT) に、施設についてはMETIによる認定を受けています。JIMのユニークな特徴として、自動車の小型組み立てライン、エンジンの組み立てライン、安全実験室、バーチャル溶接シミュレーター、スポット溶接装置などを備え、学生に実践的な学習の場を提供していることが挙げられます。

技能に加え、学生は安全、品質、規律、時間厳守、改善、3現 (現場、現実、現物) 主義、5 S (整理、整頓、清掃、清潔、躰) などが代表に挙げられるソフトスキル、及び日本の現場の実例についての訓練を受けます。ソフトスキルのカリキュラムは、METIの指導の下、海外産業人材育成協会 (AOTS) によって開発されました。2017年以降、約900人の生徒が研修を受講しました。

マルチスズキは、MSDEの「デュアル・システム・オブ・トレーニング (DST)」制度のもと、日本式ものづくり学校の生徒にカリキュラムを提供しています。DST制度は、職業訓練学校 (ITI) による理論的なトレーニングと、業界による実践的な訓練を組み合わせたものです。DST制度は業界との連携を可能にし、業界の最新テクノロジーに関する実践的な体験を学生に提供します。



JIMでの車両組立基礎訓練

●職業訓練学校 (ITI) の改良

マルチスズキは、10の州と1つの連邦直轄地にまたがる30の公営の職業訓練学校 (ITI) を支援しています。同支援は、作業場のインフラの改良、製造業と日本の製造慣行に関する研修、及びトレーナーや学生が産業に接する機会を増やすことに焦点が当てられています。また、ソフトスキルを身につけることで学生を業界に対応させ、就職支援も行っています。2020年度においては、15,000人以上の学生が訓練を受講しました。

また、ITI内に自動車技能向上センター (ASEC:Automobile Skill Enhancement Center) を設置し、自動車機械 (MMV)、車体修理 (ABR)、車体塗装 (ABP) などの職業訓練を実施しています。報告期間中、3,200人以上の学生が22の州と3つの連邦直轄地にある83の公営のITIで研修を受講しました。ITI見習い研修プログラムの下、13職種、2,000名以上の研修員がITIにて研修を受講しました。



ITIでの車両部品装着訓練

4.交通安全

交通事故による死傷者は、被害者やその家族、国に多大な健康・経済的負担をもたらしています。交通安全に関するグローバル・ステータス・レポート2018によると、交通事故は現在、5歳から29歳までの子どもと若年成人の死因の第1位であり、全年齢層の死因の第8位となっています。このことから、世界的に見ても交通安全は健康・安全上の大きな問題であると言えます。インドは、世界の交通事故関連死亡者の約11%を占めています。インドの道路をより安全なものにするという使命のもと、マルチスズキは専門的な運転訓練を通じて運転技術を向上させ、交通ルールの浸透を図り、交通安全意識を高めるプロジェクトに取り組んでいます。

●運転教育研究機関 (IDTR) による交通安全への取り組み

質の高い運転訓練と教育を提供する為、マルチスズキは5つの州政府と共同で7つの運転教育研究機関 (IDTR) と21の交通安全知識センター (RSKC) を設立しました。IDTRは科学的に設計された試験コース、運転シミュレーター、分かりやすいカリキュラムを使用し、普通自動車、大型自動車、二輪車、三輪車、フォークリフトのドライバーを対象に運転教育を実施しています。IDTRとRSKCは2020年度には34万人以上のドライバーを訓練し、過去20年間においては約372万人のドライバーを訓練しました。



運転教育研究機関 (IDTR) ドライバー研修

●自動運転試験場による運転免許試験の強化 (ADTT)

マルチスズキはデリー交通局と提携し、デリーに12の自動運転試験場 (ADTT) を設置しました。これらの試験場は、運転試験を行うために特別に設計されたコースを所有しています。また、高解像度カメラを使用し、テストのリアルタイム映像、分析ベースの評価ツール、生体認証を用いることで、運転免許証の発行をより透明かつ効率的なものにしています。2021年3月31日現在、10のセンターが稼働中で、20万人以上のドライバーが試験を受けています。デリーの10のADTTの他に、2つのADTTがウッタラカンド州デラドゥーン、ビハール州オウランガバードのIDTRにおいて稼働しています。これらのADTTは移動式カメラをベースとして使用しており、累計で13,000人以上のドライバーが運転試験を受けました。



デリーのマクルビハールにおけるADTT



ADTTで運転免許試験を受ける受験者

●交通安全マネジメントシステム (TSMS)

交通安全管理システム (TSMS) プロジェクトは、デリー警察に協力し、交通密度の高い13の道路交差点において実施されています。このプロジェクトは、交通規則の順守を浸透させ、事故を減らすことを目的としています。TSMSは、3Dレーダーと高解像度カメラで構成され、交差点で発生するスピード違反、赤信号違反、停止線違反、逆走などの交通違反を同時に捉えます。違反に関する情報は、デリー交通警察の中央制御室に送信され、手作業で検証されます。そこから、証拠を示すWebリンク付きのショートメッセージ (SMS) によって、違反者に電子訴追伝票が送信されます。2019年2月以降、2021年3月までに300万通近くの電子検察伝票が発行されました。

インド

スズキモーターサイクルインディア社

交通安全啓発活動

交通安全の様々な側面を対象とした、テレビ、デジタル、ラジオ、印刷物や現場実施などあらゆるメディアを活用したマルチメディアキャンペーンを、デリーの関係機関と協力して2年にわたって実施しました。活動の様子はデジタルメディアを通じてインド全土に発信されました。



またムンバイにおいて、一般の人々の間に交通ルールと安全への意識を創り出すことを目的として、ムンバイ交通警察の協力の元、2021年1月にムンバイの200の主要地域で交通安全啓発活動を行いました。「Wear mask & Wear Helmet」という標語と共に交通安全の実践を促進し、大きな反響がありました。



パキスタン

パックスズキモーター社

パックスズキ社は、社会に対する責任ある企業組織として、教育、保健、特に環境への対応を推進し、恵まれない人々のQOL向上に貢献することで、社会福祉に貢献しています。

地域の健康促進

●バーンセンター(熱傷専門病院)への支援

市民病院であるバーンセンターに新設病棟を完成させ、2020年8月に開館式を行い、医療機器と家具を寄贈することで完全な稼働状態で引き渡しました。新病棟には男女別医師室、患者向け更衣室、シャワー室、受付エリアなども設けられました。同センターは2005年以来、ヘルスケアサービス、医療、外科手術などの提供をし、集中治療室(男性、女性、小児用)、2つの手術室、緊急手術室を備えた66床の施設です。パキスタンだけでなく、隣国のイランとアフガニスタンから火傷患者も受け入れ、50%以上の火傷に苦しむ患者に対応し、すべて無料で手術を行っています。



●炭酸ガス培養器の寄贈

2020年9月、当社は自動滅菌付き炭酸ガス培養器をインダス病院に寄贈しました。インダス病院は2007年以来、医療サービス、医療、外科手術の提供、150床の専門コンサルタントケアなどにおいて重要な役割を果たしてきました。また、インダス病院は新型コロナウイルス感染症の発生に対して、相談対応や検査の実施、医療、医薬品の無償提供を行うことで、重要な役割を果たしています。



●無料救急車サービスの支援

当社は、小型車「ボラン」の救急車、医薬品、医療、COVID保護アイテムをSAIBAN NGOに寄付しました。

SAIBAN NGOは2001年以来、ニーラム地区およびその周辺地域で福祉活動(特に無料の救急車サービスの提供)に携わっています。NGOは2005年の地震の際、大規模な復旧活動を行い、南ワジリスタンの避難民に安全な避難所を提供し、タールの被災者に食糧を提供しました。



●女性病院への支援

当社は、グローブ、マスク、靴カバー、消毒剤、フィルター付きウォータークーラーなど、新型コロナウイルス感染症対策アイテムをZafar&Atia FoundationのKoochiGoth WomenHospitalに寄贈しました。同病院は、ランディカラチの最貧地域にある250床を備える非営利の総合病院で、陣痛に関連する合併症や婦人科疾患から女性を保護するために積極的に取り組んでいます。さらに、口腔がんとNICU(新生児集中治療室)を含む3つに対応した手術室にも対応できるようになりました。毎年何千人もの患者が入院施設とともに無料の医療を受けています。



教育支援

●中等教育奨学金の授与

2020年9月、中等教育奨学金授与式を行いました。この奨学金プログラムは、貧しく才能のある公立学校の生徒が教育を継続してもらう動機付け、奨励をしていくことが目的です。この活動により、生徒が教養豊かになり、献身的な国民になること目指しています。当社は、6、7、8年生の学生に対して、合計150の奨学金を授与し、奨学金証明書が各学生に贈られました。



●安全運転技術教育

2021年3月、運送チームの安全レベルを高めドライバーの安全を守ることを目的に、運送業者のオーナー、マネージャー、スーパーバイザー、ドライバー向け「安全運転技術」に関する教育を実施し、合計26名が参加しました。安全運転技術、高速道路の規則、および車両のメンテナンスについて講習が行われ、認知力のパートでは、運転標識と技術、事故とその注意事項についての写真・ビデオでのデモンストレーションが行われました。



環境活動

●植樹活動

2021年3月、官立学校と共同で植樹キャンペーン活動を行いました。当キャンペーンにおいて390本の苗木（ニームとサポジラを含む）が植えられ、学生と教師も植樹に参加しました。植物を植えることの利点、自然の重要性について学生たちの意識が高まりました。



インドネシア

スズキ・インドモビル・モーター社

●マスクの製造・販売

パンデミックが始まった当初、スズキ国内のスズキグループ社員を新型コロナウイルス感染症から守るため、チカラン工場では95,000枚の布製マスクを生産し、インドネシアの生産・販売・金融子会社3社と、全インドネシアディーラーに配布しました。また、子会社の事業拠点の周辺住民にもマスクを配布しました。



●乗合タクシーの新型コロナウイルス感染拡大対策

公共交通機関における新型コロナウイルス感染症の拡散防止のため、アンコット（乗合タクシー）事業者及び政府交通局と共同で、ジャカルタ市のアンコット1,100台を消毒しました。また、ジャカルタのアンコット運営者8社と協力して6,400人のアンコット運転手に衛生キット（マスク、手の消毒剤、ステッカー）を配布し、アンコットをお客様が利用している間は感染症予防手順に従うように注意を促しました。



●災害活動支援のため車両提供

SCRC (Suzuki Club Reaksi Cepat) のパンデミック時における様々な活動を支援するため、「キャリイ」の救急車1台とピックアップ1台を提供しました。自然災害の被災者に迅速に対応することを使命とするPT SISの公式クラブであるSCRCは、2台の車を利用して医療従事者用の個人防護具を配布し、いくつかの住宅地域で消毒を実施しました。



●専門学校への教材用車両の寄贈

学生の教育支援のために、工業高校3校と大学1校に自動車5台を寄贈し、機械教育訓練を行いました。



ベトナム

ベトナムスズキ社

●二輪車の安全運転講習会

安全レベルの向上と交通事故の低減を目的に、社内試験コースで6回の安全講習会を実施し、延べ74名が参加しました。トレーナーによる安全な乗り方、運転ルール、オートバイのメンテナンスのヒントについての説明のほか、運転のサインやテクニック、事故とその予防策についてのビデオデモンストレーションも行いました。参加者は安全運転を向上させるため、トレーナーの指導の下、実際にテストコースでオートバイを運転しました。



フィリピン

スズキフィリピン社

●医療従事者への支援

当社は医療従事者のための公共交通局の無料バス乗車プログラムに参加し、輸送用に10台の「キャリイ・ユーティリティバン」を貸し出しました。日々の通勤の負担を軽減することで、医療従事者を支援しました。

また、アンガット・ブヘイ副大統領による医療従事者のための無料宿舎プロジェクトに参加し、医療現場で使用されるオートバイとして「レイダー」クロスオーバー」10台を、同プロジェクトの事務所に貸し出しました。



●交通安全教育を継続

子どもたちが参加し、安全な道路を誰もが利用できるように意識を高める活動「スズキセーフティスカウト運動」を、コロナ禍のもとでも継続して取り組みました。2020年9月以降、バーチャルセミナー形式でロードショーを開催し、毎回25人の子どもたちが参加しました。



ミャンマー

スズキミャンマーモーター社・スズキティラワモーター社

●植樹活動を実施

2020年8月、首都ネピドーにおいて、同市開発委員会と協力して2,000本の植樹を実施しました。



●工科大学に教材用のエンジンを寄贈

2021年1月、ヤンゴン工科大学にエンジン4基(シアズのエンジン2基、エルティガのエンジン2基)を、またスズキティラワ社近くのタンリン工科大学にエンジン4基(シアズのエンジン2基、エルティガのエンジン2基)を、それぞれ教材用として寄贈しました。



スペイン

スズキモーターイベリカ社

2021年1月、フィロメナと呼ばれる歴史的な猛吹雪がマドリードを襲いました。当社は、積雪により足止めされている市民の一般車両や救急車を、ジムニーを使って救助し、病院への移動をサポートしました。



イギリス

スズキGB社

当社はすべての廃棄ダンボールについて「社内」再循環方式を採用しました。従来は、販売店ネットワークに出荷する部品を梱包するために、プラスチック製の気泡シートを使用していましたが、全てのダンボールをシュレッター処理し、梱包用の空箱に再利用して発送することにより、プラスチック製の梱包材を90%削減しました。シュレッターダンボールを使用しているため、開梱後のリサイクルが容易で、シールテープやジフィーバッグも100%リサイクル可能です。



イタリア

スズキイタリア社

2021年、当社はロバソメロ市の幼稚園で、市長立ち会いのもと植樹活動を行いました。地域社会の良き一員として、地域社会への貢献に努めています。



ハンガリー

マジヤールスズキ社

●未就学児のための救命プログラム

「未就学児童でも命を救うことができる」というプログラムを支援しました。このプログラムでは、5～6歳の子供が緊急事態を認識し、意識不明な人がいた場合の救急車の呼び方を学びます。プログラムはエステルゴムの幼稚園で行われました。



●国境を越えた協力

当社は、ドナウの対岸にあるスロバキアのシュトロポ市とマジヤールスズキが所在するハンガリーのエステルゴム市を結ぶ新しい自転車レンタルシステムのメインスポンサーとなっています。2020年2月から住民や観光客向けに自転車の貸し出しを開始し、国境を越えた2つの都市の移動について、環境に優しい解決策を利用するよう奨励しています。



●コロナ禍における医療支援

新型コロナウイルスの感染拡大による異常事態について、当社はエステルゴムのヴァサリー・コロス病院の医療従事者にビタミン・カルシウムのサプリメントや手指の消毒ジェルを提供しました。さらに同国で人気の「ビターラ」と「SX4 Sクロス」それぞれ4台を2ヶ月間、エステルゴム病院の医師と看護師に提供し、医師や看護師の通勤をサポートしました。



フランス

スズキフランス社

●障がい者レース活動の支援

当社はフランスの二輪車チャンピオン、ステファン・パウラスとのパートナーシップを結び、二輪車や部品などの提供でサポートしています。14年前に負傷したステファンは、2014年に障がい者が二輪車ライダーになるのを支援するHandi Free Rider協会を設立しました。また、初の国際大会 (MotoGP開催) 「インターナショナル・ブリヂストンハンディレース」を開催しました。ステファン氏は、MotoGPでのサイン会、スタントショー、子供たちのためのソーシャルイベントなど、たくさんのイベントを一緒に開催しています。



ニュージーランド スズキニュージーランド社

●子供の健康と福祉を守る活動の支援

1907年に設立されたプランケット協会は、全国の地域に広がるネットワークを通して100年以上、新生児や母親たちを支援してきました。同協会のネットワークでは5歳以下の子供たちやその家族が健康かつ幸福でいられるよう、国内で最大の支援サービスを提供しています。当社は、同協会の地域活動のために車両を2台貸与し、協力して車に対する子供たちへの安全教育を実施しています。



南アフリカ スズキオート南アフリカ社

●教育支援活動

当社は地方の学校に通う教師や生徒の読み書きの能力向上を目的に、書物の提供、教師によるトレーニング・サポートの提供を率先して行っています。コロナ禍により個別に書物を届けることが困難だったものの、「READ財団」を通して届けることで、クワズールナタール州内のリソースを活用する形で、年間を通して、合わせて3つの学校を支援しました。



海外生産会社の人材育成支援

(一財)海外産業人材育成協会(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、社内各部門で研修を実施しています。これらの研修は、海外生産会社の生産活動を支える実践的な技術や技能の移転を効率的に行うことで開発途上国の産業発展に貢献しており、また、わが国との相互理解や友好促進にも寄与しています。

- COVID-19の影響により2020年度の海外研修生の受け入れは無し
- 受け入れを始めた時からの累計人数：23,037人(1983年度～2019年度まで)

●異文化交流会の実施

各国から受け入れた研修生と社員との交流、異文化理解を目的に年2回異文化交流会を実施しています。浜松周辺の観光施設等を訪れ、各国料理のお弁当やゲームを共に楽しみながら交流を図っています。

- 累計参加者数(2014年～2019年まで[※])：979人
- 実施回数：12回
- 実施場所：浜名湖ガーデンパーク、日本平、のんほいパーク、駿府匠宿等

※2020年は、COVID-19の影響により未実施。



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（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。



スズキ財団
シンボルマーク

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、予防安全技術、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等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、機械工業等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年にスズキ株式会社の創立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、2011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1,153件に、15億8,355万円（2021年3月31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。2003年度より助成を開始し、これまでに「自動運転車と人間の相互理解に基づく協調型自動運転技術」等の37件の研究に対し、3億4,920万円（2021年3月31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642件、1億8,268万円（2021年3月31日現在）の助成を行っています。



研究助成の贈呈式（オンライン）

● 海外からの研究留学生に対する助成

静岡大学、豊橋技術科学大学とハンガリー、インドの各大学との研究者交流協定に基づき、スズキ財団が1999年度から研究者の留学を支援しています。

2020年度は、2019年度から2020年10月までインド工科大学ハイデラバード校より静岡大学へ研究留学していた1名の支援を実施しました。その他の研究留学は、新型コロナウイルス感染症拡大によりVISAが下りなかったため実施できませんでした。

これまでにブダペスト工科大学から17名、インド工科大学から4名、インド科学大学から1名、計22名の研究者を招聘してきました。

● 顕彰事業「やらまいか大賞」と「やらまいか特別賞」の創設

スズキ財団は、財団設立40周年を記念して、わが国の機械工業技術の更なる発展を目的とし、「何事もまずはやってみよう」という「やらまいか精神」で常に意欲的に挑戦し、優れた功績を上げた研究者を毎年顕彰する事業として「やらまいか大賞」と「やらまいか特別賞」を2020年に創設しました。

「やらまいか大賞」は国民生活用機械等の生産・利用・消費に係る科学的研究に関する発展に顕著な功績のあった研究者について顕彰し、「やらまいか特別賞」は過去においてスズキ財団の科学技術研究助成及び課題提案型研究助成を受けたものの中から、その成果が将来に渡り、顕著である研究者について顕彰します。「やらまいか大賞」受賞者には賞状及び金杯、副賞として1,000万円、「やらまいか特別賞」受賞者には賞状及び銀杯、副賞として300万円が贈呈されます。

そして、第1回「やらまいか大賞」および「やらまいか特別賞」の贈呈式が、2021年2月に行われました。



やらまいか大賞とやらまいか特別賞の贈呈式

● 海外自動車研修センターへの助成

2016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・設備を助成しています。

● インターアカデミアへの支援

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

● 総資産、助成件数と助成金額

- ・総資産(2021年3月31日):113億7,190万円
- ・2020年度助成件数:62件(2021年3月31日までの累計:1,855件)
- ・2020年度助成金額:1億3,744万円(2021年3月31日までの累計:22億5,459万円)

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。



スズキ教育文化財団
シンボルマーク

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。2020年度は、高校生93人、大学生16人に総額3,474万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。

2020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。



奨学生認定証授与式

● 特別支援学校PTAへの物品寄贈

障害のある子どもたちがスポーツや学習活動を通じてあらゆる可能性を広げられるよう、静岡県内の特別支援学校PTAに対し、遊具やスポーツ器具、楽器など児童・生徒が使用する物品を寄贈しています。

事業初年度である2020年度は、21校のPTAへ22品目、総額1,745万円の物品を寄贈しました。



特別支援学校PTAへの寄贈品「ジャングルジム」

● 日系人学校「ムンド・デ・アレグリア学校」に経営支援

外国籍の子供たちに対する学習支援として、静岡県より各種学校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243人（ブラジル系230人、ペルー系13人））に資金援助を行っています。

この学校は、日本のバブル期に労働力を補うため来日した多くの日系人労働者の子供たちの学校です。

2020年度は、300万円の資金援助を行い、「母国語と日本語の両言語を習得し、地元で貢献できる人材の育成」を目指す同校を支援しています。



ムンド・デ・アレグリア学校の生徒たち

● これまでの助成実績 (2021年3月31日現在)

・奨学金給付	471名	(3億6,528万円)
・静岡文化芸術大学奨学金補助	10件	(1,530万円)
・特別支援学校支援	45件	(3,117万円)
・外国人学校支援	11件	(10,050万円)

コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンス	124
コンプライアンス体制・リスク管理体制	130

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、公正かつ効率的な企業活動を通じて、株主様、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て、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継続的な向上が不可欠であると認識し、経営の最重要課題の一つとして様々な施策に積極的に取り組んでいます。

スズキは、コーポレートガバナンス・コードの各原則の趣旨を踏まえ、今後も、株主様の権利・平等性の確保、取締役会及び監査役会の実効性の確保、内部統制システムの充実等に継続して努めていきます。

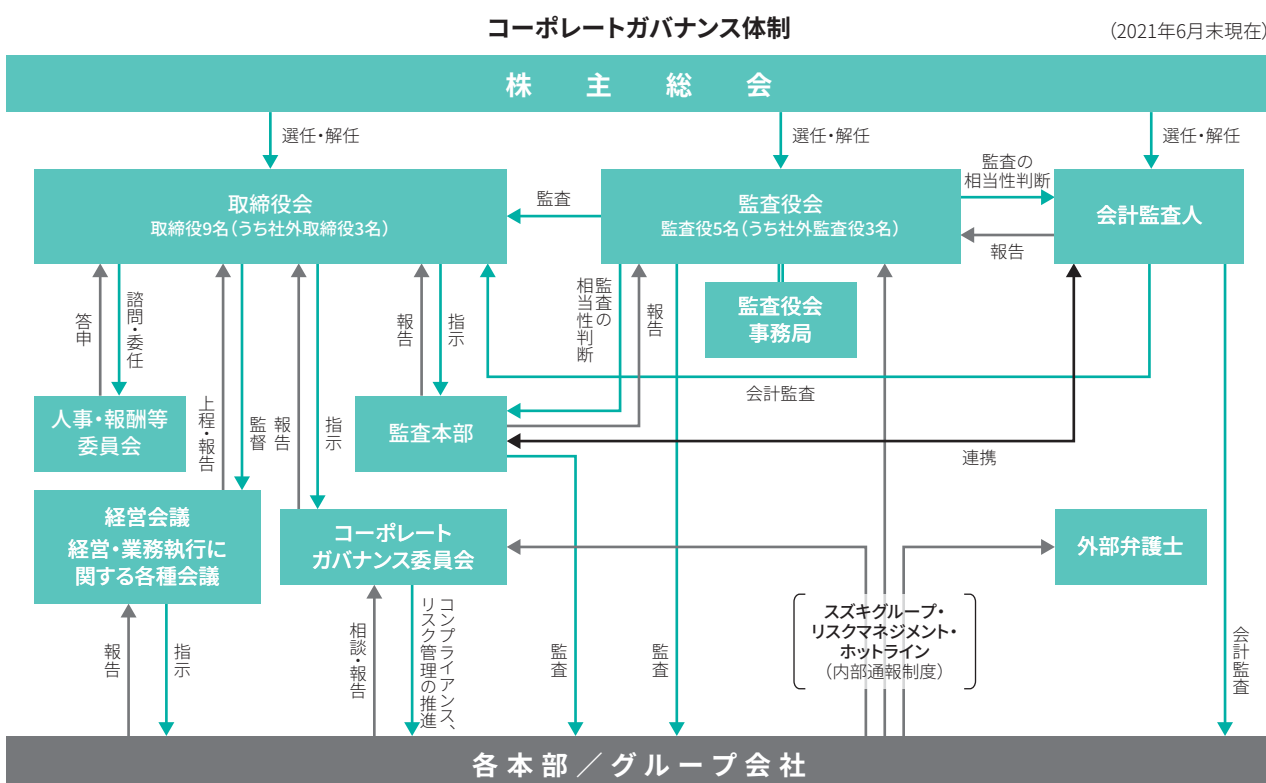
また、ステークホルダーや社会から一層のご信頼を頂けるよう、法令や規則が定める情報の迅速、正確かつ公平な開示を行うほか、スズキに対するご理解を深めていただくために有益と判断する情報の積極的な開示にも努め、企業の透明性をさらに高めていきます。

コーポレートガバナンスに関する報告書

<https://www.suzuki.co.jp/ir/library/governance/pdf/report.pdf>

コーポレートガバナンス体制の概要

スズキは、監査役制度を基礎として、独立性の高い社外取締役を選任すること、取締役候補者の選任や報酬等に関する任意の委員会を設置すること等により、ガバナンス体制の向上を図ることができると考え、現状の体制を採用しています。



[取締役会]

スズキは、2006年6月に、機動的な業務執行と責任体制の明確化を図るために執行役員制度を導入したことに伴い、取締役の数を29名から14名に減員しました。その後も取締役会における意思決定のスピードアップのためにさらなる構成のスリム化を図っており、現在は取締役9名（うち社外取締役3名）で取締役会を構成しています。社外取締役については、経営監督機能を強化するとともに、それぞれの豊富な経験及び専門的な知見並びに多様な視点に基づき当社の経営に対して有益な助言・指摘等をいただくために、2012年6月から2名、2020年6月からは3名を選任しています。

取締役会は、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、経営に関する基本方針、重要な業務執行に関する事項、株主総会から取締役会に授権された事項その他法令や定款に定める事項について、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、重要な業務執行に関する報告を適宜受けることにより、監督の強化を図っています。

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

取締役(9名)

(年齢及び在任期間は、2021年9月現在)

氏名	性別	年齢	在任年数	属性	スズキにおける地位・担当 (※社外取締役の背景)	2020年度 取締役会出席率
鈴木 俊宏	男性	62歳	18年		代表取締役社長 取締役会議長	100% (15/15回)
本田 治	男性	71歳	11年		代表取締役技監	100% (15/15回)
長尾 正彦	男性	63歳	6年		専務役員 東京駐在・渉外担当	100% (15/15回)
鈴木 敏明	男性	63歳	1年		専務役員 国内営業本部 国内第一営業本部長 兼 スズキファイナンス㈱代表取締役社長	100% (12/12回※)
齊藤 欽司	男性	63歳			専務役員 海外四輪営業担当 兼 海外四輪営業本部長	-
山下 幸宏	男性	53歳			専務役員 技術総括 兼 四輪技術品質担当	-
川村 修	男性	78歳	1年	社外・独立	企業経営者 (化粧品事業等の企業経営)	91% (11/12回※)
堂道 秀明	男性	72歳	1年	社外・独立	元外交官 (駐インド・ブータン特命全権大使等を歴任)	100% (12/12回※)
加藤百合子	女性	47歳	1年	社外・独立	企業経営者 (農業課題を解決するソーシャルビジネス等の企業経営)	100% (12/12回※)

※2020年6月26日の就任以降の回数

[監査役会]

監査役は、コーポレートガバナンスの一翼を担う独任制の機関として、監査役会が定めた監査役監査の基準に準拠し会社の適正な経営の遂行のための監査を行うとともに、経営陣に対して適切に意見を述べています。

監査役監査の手続については、監査役会が定めた監査役監査の基準に準拠し、株主総会後に策定する監査方針・計画及び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、取締役及び使用人等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い、監査役として意見を伝えていきます。また、内部監査部門である監査本部が立案した監査計画や監査テーマ及び監査本部で行った業務監査の結果について内容を確認し議論しています。

監査役(5名)

(年齢及び在任期間は、2021年9月現在)

氏名	性別	年齢	在任年数	属性	2020年度 取締役会出席率	2020年度 監査役会出席率
豊田 泰輔	男性	64歳		常勤		
笠井 公人	男性	65歳	2年	常勤	100% (15/15回)	100% (13/13回)
田中 範雄	男性	70歳	9年	社外・独立(公認会計士)	100% (15/15回)	100% (13/13回)
荒木 信幸	男性	82歳	5年	社外・独立(工学博士)	100% (15/15回)	100% (13/13回)
長野 哲久	男性	71歳	2年	社外・独立(弁護士)	100% (15/15回)	100% (13/13回)

常勤監査役は、能動的・積極的に権限を行使して、取締役会のほか、次項に記載した経営会議その他の経営・業務執行に関する会議において適切に意見を述べています。そのほか、オブザーバーとして、コーポレートガバナンス委員会、検査改革委員会、品質対策委員会、環境委員会に参加し、必要に応じて意見を述べています。

また、重要な決裁書類等の閲覧及び経営陣幹部の職務遂行面の監査等を実施し、本社及び主要な事業所において業務及び財産の状況を調査しています。子会社等については、事業報告を受けるとともに、経営資料等を取り寄せ、業務及び財産の状況等の調査を行い、テレビ会議等による子会社幹部との協議を通して、経営における改善提案をしています。さらに、内部監査部門である監査本部より、本社、主要な事業所及び子会社に対し実施した監査報告を受け、意見を伝えるとともに、財務報告に係る内部統制報告制度における活動状況について確認しています。

社外監査役は、取締役会及び監査役会の他、経営・業務執行に関する各種会議にも適宜出席し必要に応じて意見を述べているほか、代表取締役との意見交換を行っています。また全員が人事・報酬等委員会のオブザーバーとなっています。なお、監査役会は「監査上の主要な検討事項(KAM)」の選定についても、協議を行うとともに、その監査の実施状況について報告を受け、必要に応じて説明を求めています。

【経営会議その他の経営・業務執行に関する会議】

経営上の重要課題・対策を迅速に審議、決定するために、業務執行取締役及び担当部門責任者(執行役員・本部長他)並びにオブザーバーとして監査役が出席する経営会議を週次及び必要に応じて随時開催しています。また、取締役・監査役・執行役員・本部長が出席して経営・業務執行に関する情報を報告・共有する会議を週次及び月次で開催しています。

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。

【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目的でコーポレートガバナンス委員会を設置しています。また、同委員会は、金融商品取引法第24条の4の4第1項に基づく財務報告に係る内部統制の有効性評価結果の検証を行っています。

コーポレートガバナンス委員会は、経営企画担当役員を委員長、その他の役員・本部長を副委員長又は委員、常勤監査役をオブザーバーとして構成しています。

[内部監査]

社長直轄の組織として、会社業務の各分野に精通したスタッフが監査計画に基づいて、定期的にスズキの各部門並びに国内及び海外の関係会社の業務監査を実施しています。

業務監査においては、業務全般の適正性及び効率性、法令及び社内ルールの遵守状況、資産の管理・保全状況等の内部統制の整備・運用状況を、現場及びリモートによる監査や書面調査などで確認しています。業務監査の結果は、監査の都度、指摘事項の改善案とともに社長、関係部門責任者及び常勤監査役に報告し、かつ半期に一度、取締役会で報告しています。改善については、完了するまで助言・指導を行い、問題点の早期是正に努めています。

また、金融商品取引法第24条の4の4第1項に基づく財務報告に係る内部統制の有効性評価についてはコーポレートガバナンス委員会のもと実施し、その結果をコーポレートガバナンス委員会から取締役会、監査役会へ報告しています。

なお、内部監査部門を有する子会社に対しては、それら内部監査部門の活動状況を確認するとともに、監査計画や監査結果の報告を受け、必要に応じて助言・指導を行っています。

さらに、会計監査人とも相互に監査結果を随時共有し、定期的に意見交換会を実施することで情報共有、意思の疎通を図り、緊密な連携を維持しています。

[人事・報酬等委員会]

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、任意の委員会として、委員の過半数を社外取締役とする人事・報酬等委員会を設置しています。

人事・報酬等委員会では、取締役及び監査役候補者の選任基準、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。また、一部の事項は人事・報酬等委員会に決定を委任します。

なお、上級の執行役員の選任や執行役員の報酬体系についても、人事・報酬等委員会の審議の結果を踏まえて取締役会で決定しています。

同委員会は、必要の都度開催することとしており、開催頻度は年度によって異なります。なお、人事・報酬等委員会は、指名委員会と報酬委員会の双方の機能を担っています。

人事・報酬等委員会(委員:5名 オブザーバー:3名)

氏名	属性	役割
鈴木 俊宏	代表取締役	委員(議長)
本田 治	代表取締役	委員
川村 修	社外取締役	委員
堂道 秀明	社外取締役	委員
加藤百合子	社外取締役	委員
田中 範雄	社外監査役	オブザーバー
荒木 信幸	社外監査役	オブザーバー
長野 哲久	社外監査役	オブザーバー

<取締役及び監査役の報酬に関する方針>

取締役の個人別の報酬等の決定方針（以下、決定方針といいます。）は、人事・報酬等委員会に決定方針案の妥当性を諮問し、その答申を踏まえて取締役会の決議で定めています。現在の決定方針の概要は次のとおりです。取締役（社外取締役を除く。）の報酬は、当社の企業価値の持続的な向上に対するインセンティブとして機能するよう、基本報酬、各事業年度の業績に連動する賞与及び中長期的な株価に連動する譲渡制限付株式報酬で構成し、その割合は、概ね基本報酬40%、賞与30%、譲渡制限付株式報酬30%を目安としています。なお、社外取締役の報酬は、その職務に鑑みて基本報酬のみとします。

取締役の基本報酬は、月例の固定報酬とし、職務・職責、他社水準及び従業員給与の水準等を考慮して決定し、支給します。

賞与は、各事業年度の業績向上に対する意識を高め、企業価値の持続的な向上に対するインセンティブとして機能することを目的として、取締役（社外取締役を除く。）に対して支給します。個人別の具体的な支給額は、取締役会であらかじめ定める業績指標に、取締役会であらかじめ定める一定割合及び役位別乗率を乗じることによって算定します。なお、業績指標は会社の収益性の観点から連結営業利益としています。

譲渡制限付株式報酬は、企業価値の持続的な向上に対するインセンティブとして機能すること、また、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、取締役（社外取締役を除く。）に対して交付します。交付対象の取締役は、取締役会決議に基づいて支給される報酬（金銭報酬債権）の全部を現物出資財産として払い込むことにより、当社の普通株式の交付を受けます。なお、譲渡制限期間は取締役の地位を退任する日までの間であり、取締役会が正当と認める理由以外での退任等、一定の事由に該当した場合は、交付した株式を当社が無償で取得します。

監査役の報酬は、月例の固定報酬のみとし、監査役の協議により決定して支給します。

「2020年度の実効性向上に関する報告」は、「[コーポレートガバナンスに関する報告](#)」P9～10をご参照ください。

<社外取締役及び社外監査役の独立性>

スズキが社外取締役及び社外監査役候補者を選定する際は、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スズキの「社外役員の独立性基準」に基づいて独立性を判断しています。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。

「社外役員の独立性基準」は、「[コーポレートガバナンスに関する報告](#)」P8をご参照ください。

取締役会の実効性評価

取締役会の更なる実効性向上のために、取締役会の課題を見出し、PDCA（Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（改善））を回す仕組みとして、分析・評価を実施しました。

その概要は以下のとおりです。

(1) 実施方法

取締役及び監査役を対象に、取締役会の資料や審議時間・審議の進行、意思決定や監督等の在り方に関するアンケートを実施し、その結果を取締役に報告しました。

(2) 結果の概要

取締役会においては取締役及び監査役の積極的な発言により建設的な議論がなされているとの評価がされる一方で、中期経営計画の進捗の監督、サステナビリティ／ESG課題の議論、社外取締役・社外監査役に対する説明、審議時間の時間配分や資料の改善等についての指摘がありました。それらの改善に取り組むと共に、評価を継続的に実施し、取締役会の実効性を更に向上していきます。

社外取締役のサポート体制

スズキでは、社外取締役に対して取締役会事務局での総合的なサポートに加えて、それぞれ専属のサポート（取締役会事務局スタッフ）を付け、取締役会で活発に意見を述べ、意思決定に十分に参画するために必要な社内の情報に、適宜、迅速・的確にアクセスできる体制を構築しています。

役員への研修

スズキでは新任の社外取締役及び社外監査役に対しては、就任時に、スズキの経営理念、事業内容、財務、組織等に関する説明を行っています。更に、社内の役職員との面談、経営・業務執行に関する各種会議や工場視察への出席等により、スズキについての理解を深める機会を設けています。

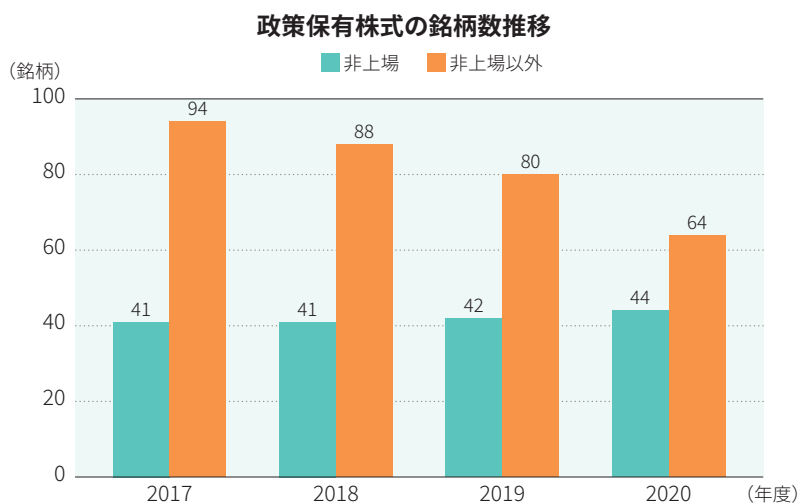
また、スズキは、取締役及び監査役がそれぞれの役割・責務等に関する理解を深めるための研修を適宜実施しています。近年の主な研修のテーマは「リスクマネジメント(コンプライアンス含む)」と「意識改革」です。外部の専門家・有識者を講師に招いた研修では主なテーマに沿った様々なトピックスが取り上げられますが、例えば、2020年に実施した意識改革に関する研修では「サイバーセキュリティ(経営課題として)」や「AI」をテーマに取り上げています。

なお、これらの研修には、原則として取締役及び監査役が同時に参加して、互いの役割・責務等について共有を図る機会とします。

政策保有株式の状況

スズキは政策保有株式の保有の適否を、毎年、取締役会で検証し、保有に伴う便益やリスク等について、取引の性質や規模等に加え、企業価値向上等の定性面や、資本コストとの比較等の定量面の判断基準を設けて総合的に判断し、売却対象とした銘柄は縮減を進めています。

政策保有株式の銘柄数の推移は以下のとおりです。



サステナビリティ推進体制

スズキは、気候変動などの地球環境問題への配慮、人権の尊重、従業員の健康・労働環境への配慮や公正・適切な処遇、取引先との公正・適正な取引、自然災害等への危機管理など、サステナビリティを巡る課題に積極的・能動的に取り組むために、2021年9月の組織改編で経営企画室の下にサステナビリティの推進のための専門組織(サステナビリティ推進部)を設置しました。

サステナビリティ推進部は社内横断的に上記課題に関わる取り組みを行い、取締役会がこれまで以上にサステナビリティを踏まえた経営を推進していける体制を補完します。



コンプライアンス体制・リスク管理体制

コンプライアンス

● 基本的な考え方

スズキグループが持続的に成長・発展するためには、社会から信頼され、その活動が支持され理解を得られなければならない、そのためには、法令や社内規程を守るだけでなく、社会規範も遵守し、高い倫理観に基づいて活動することが不可欠と認識しています。

スズキでは、創業以来受け継がれてきた伝統や精神を母体として、1962年にスズキグループ全体で価値観を共有することを目的に、スズキが「どのような会社でありたいか」という企業理念を表した「社是」を制定しました。（詳細は「サステナビリティ方針」P.10をご参照ください。）

また2016年には、社是の精神に則り、スズキグループで働く人々が健全かつ効率的、精力的に職務に専念することを可能にするためのルールとして「スズキグループ行動指針」（以下、「行動指針」）を策定しています。この行動指針は、スズキグループの全従業員が常に携行できるよう冊子化し、日本語版の他に、国内の外国人従業員向けに英語版・ポルトガル語版を作成して配布しています。また、海外の子会社においても、それぞれの母国語で書かれたものが従業員に配布されています。

さらに2020年には、行動指針に基づいて、コンプライアンスの視点からスズキグループで働く人々が実践しなければならないことや、やってはいけないことを具体的にまとめた「コンプライアンス・ハンドブック」を発行して国内の全従業員に配布しています。こちらも日本語版の他、英語版・ポルトガル語版を作成して、日々の業務において随時確認・振り返りができるようにしています。



行動指針冊子



ハンドブック冊子

● コンプライアンス体制

コーポレートガバナンス委員会

スズキでは、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しています。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り組みを推進しています。

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及び監査役に報告しています。

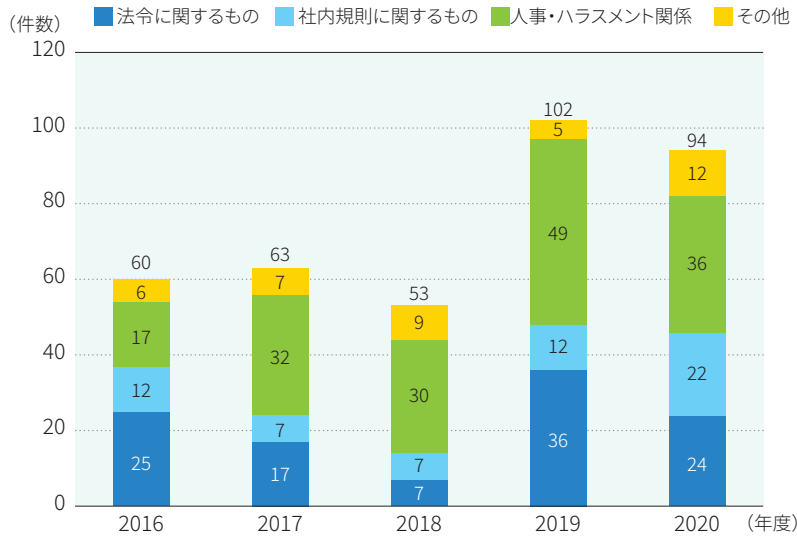
内部通報制度(スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン)

スズキは、コンプライアンス違反の未然防止や早期是正を図るために、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制度(スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン)を設けています。通報窓口(社内窓口2つ、社外窓口(法律事務所)1つ)には、国内海外問わずスズキグループの全役員・従業員(派遣社員、期間社員等の他、退職者も含む)が通報できます。また、取引先等社外の関係者からの通報も受け付けています。

内部通報制度の周知徹底を教育・研修や啓発ポスターの全職場での掲示等により継続的に行い、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。

この内部通報制度の運用を開始した2016年度以降の内部通報実績は以下のとおりです。

内部通報件数*の推移



*コンプライアンス関係のみを集計

●2016年の燃費・排出ガス試験問題及び2018年の完成検査問題の再発防止策の実効を伴う継続の状況

完成検査における不適切な取扱いに対しては、経営陣によるコミットメント、全社的な意識改革及び組織風土改善に関するものを含め合計120項目の再発防止策に取り組み、これら全項目の実施が完了した旨を2020年6月に国土交通省に対して報告しました。

そのなかで、完成検査業務に関しては、検査員の増員、検査設備の改修、規程類の整備、検員教育の徹底、現場のコミュニケーションの改善等に取り組んできました。引き続き、検査のしやすさを追求し、検査のさらなる厳格化を図った新たな検査ラインの整備を四輪車及び二輪車の全工場を進めつつ、このような改善活動を通じて、検査で決して問題を起こさない強固な仕組みや意識の定着を図っています。

また、全社的なコンプライアンスの取り組みとして、全社員に配布したコンプライアンス・ハンドブックの活用によるコンプライアンス意識の底上げや、2016年の燃費・排出ガス試験問題及び2018年の完成検査問題を決して風化させないための活動である「リメンバー5.18」、さらには両問題についてパネル展示した「品質学習室」のいっそうの充実や活用を図るとともに、社内のコミュニケーションの改善にも注力し、このような不適切事案を発生させないように努めています。

なお、国土交通省に対する報告は2020年10月、2021年6月にも自主的に行っており、様々な助言を受けながら、コミュニケーションを主体に組織を運営する中で見えてきた新たな課題などについて、継続して解決に取り組んでいます。



自動ゲートによる入退出管理



生体認証による検査記録



「品質学習室」の様子

リスク管理

● リスク管理体制

スズキでは、各部門で発生又は認識した問題は、緊急性や重要度に応じて、経営会議やコーポレートガバナンス委員会で速やかに審議して解決に繋げる体制を構築しています。製品の品質、認証、完成検査等に関する問題、新型コロナウイルスや部品・原材料不足の問題などによる事業への影響を迅速に把握して必要な経営判断を下すべく、経営会議において各本部より懸念される影響と対策を週次で確認しています。

● 品質問題への対応

品質問題への対応の長期化によりお客様に多大なご迷惑をお掛けし対策費用も増大する事態を回避するため、迅速な原因究明と対策を行う体制の強化に取り組んでおり、週次及び月次の経営会議等で品質問題の最新状況を常に把握するようにしています。なお、リコール等の市場措置については、関係する役員、本部長、部長等で構成する品質対策委員会で審議のうえ決定しています。

● 新型コロナウイルス感染症への対応

2020年3月に設置した「新型コロナウイルス感染症対策本部」を中心に、国内外の各拠点と情報を密に交換しながら、テレワークの推進、時差出勤、職場や食堂内でのソーシャルディスタンスの確保、行動基準の制定及び周知など、スズキグループの従業員の感染防止対策を徹底しています。また、販売現場では直接お客様と対面しない接客方法や販売方式を採用し、お客様の感染リスクの低減にも取り組んでいます。

● 個人情報保護への取り組み

スズキが取り扱っているあらゆる個人情報(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

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

個人情報や秘密情報を適切に管理するため、製品セキュリティを含む情報セキュリティ全般について、「スズキ情報セキュリティ基本方針」に基づき、コーポレートガバナンス委員会の下に情報セキュリティ責任者会議を設け、スズキグループの情報セキュリティ対策活動を推進しています。

スズキ情報セキュリティ基本方針(抜粋)

- 1) 法令遵守
- 2) 情報セキュリティ及び製品セキュリティへの取り組み
- 3) 情報セキュリティ管理体制の構築
- 4) 内部規程の整備
- 5) 監査体制の整備
- 6) 情報セキュリティ対策の実施
- 7) 教育の実施
- 8) 業務委託先の管理
- 9) 継続的改善の実施

●贈収賄防止の取り組み

スズキは、スズキグループ行動指針の中で公務員への贈賄を禁止し、さらにコンプライアンス・ハンドブックにおいて具体的なNG行為(例:ファシリテーションペイメント、企業活動に影響力のある公務員などの接待等)を例示するなどしてその防止に努めています。

また、すべてのお取引先様と公正で節度ある関係を構築・維持するため、お取引先様から受ける接待に関するルールを定め、コーポレートガバナンス委員会を通じて全ての役員・従業員に周知徹底しています。

●反競争的行為防止への取り組み

スズキは、スズキグループ行動指針の中で競争法令等の遵守を謳い、その教育を徹底しています。

また、コンプライアンス・ハンドブックにおいて具体的なNG行為を分かり易く例示するなどして従業員の理解の底上げを図っています。

●サプライチェーンにおける法令遵守・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(CSR:Corporate Social Responsibility)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、スズキとサプライヤーが一体となったCSR活動を推進しています。(詳細は「お取引先様とともに」(P.79)をご参照ください)

●事業継続計画(BCP)

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事業継続計画(BCP)を策定して、これに基づき必要な手元資金、借入枠の確保をしています。

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事業を復旧すること」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・研究拠点分散を実施しています。また、災害発生時に設置される災害対策本部の機能を向上させる為、本社では専門のコンサルティング会社の協力を得て、役員や本部各係員が参加しての訓練を定期的に行っています。これらの活動を通じて、引き続き災害に対する対応能力を高めていきます。

地震や津波に対する地域住民への取り組み

スズキは、施設の一部を地域住民の方々の津波避難場所として登録し、年1回避難場所の見学会を開催しています。また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おり、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。



(地元自治会による津波避難ビル見学、2019年撮影)

地震や津波に対する従業員への取り組み

本社および各工場、製造関係会社では、従業員の命を守ることを目的に、緊急地震速報を導入し、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浸水被害の想定がない場所に安全に避難できるように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や無線機等の通信機器を設置し、速やかに従業員の安否確認を行える体制をとっており、毎月定期的に通信訓練を行い、非常時に備えています。



また、2012年から消防署OBによる救護法訓練を全ての事業所で実施しており、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繰り返し訓練に取り組んでいます。この訓練を2012年以降の8年間で延べ5,084名の従業員が受講しました。(2021年3月末時点)

更に、勤務時間外の従業員の安否確認方法として地震・津波災害発生時の「安否情報システム」を導入しています。従業員・家族の安否が確認できるよう、各自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従業員は、自らの安否を送信し、役職者が安否を把握できるシステムとなっています。

火災に対する取り組み

本社および各工場、関係会社では、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、全ての出火事例をスズキグループ全社へ展開し、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、職場の誰もが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。

従業員による防災組織「自衛消防隊」による自主防災活動の推進として、消防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、湖西工場、磐田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、特に優良と認められる事業所として、それぞれ浜松市、湖西市、磐田市から消防団協力事業所に認定されています。



遠州灘沿岸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、「浜松市津波対策事業基金」に対して、2014年9月末までに総額5億円の寄付を行いました。また、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、2015年3月末までに「浜松市スポーツ施設整備基金」へ5億円の寄付を行いました。これにより浜松市防潮堤整備事業への協力は、「浜松市津波対策事業基金」と「浜松市スポーツ施設整備基金」を合わせて総額10億円となりました。

さらに、当社の工場や関連施設、取引先が多い静岡県西部8市町の地震津波対策として、2019年3月末までに総額3億4千万円の寄付を行いました。また磐田市へは防潮堤整備促進のため、2020年8月に28億円の寄付を行いました。

データ集

環境データ	137
会社概要	153
環境取り組みの歴史	155
会社データ	157

環境データ

環境マネジメント

事業活動における環境への影響・取り組み

<スズキ(株)国内事業所>

●INPUT

	2018年度	2019年度	2020年度
電力 (単位:百万kWh)	508.7	492.4	474.9
化石燃料 (単位:万GJ)	177.2	180.4	171.9

●OUTPUT

	2018年度	2019年度	2020年度
CO ₂ 排出量 (単位:千t-CO ₂)	340.7	324.7	298.5

<スズキ(株)国内工場>

●INPUT

		2018年度	2019年度	2020年度
電力・化石燃料	購入電力 (単位:百万kWh)	417.4	401.0	384
	風力発電 (湖西工場) (単位:百万kWh)	1.51	1.76	1.65
	小水力発電 (単位:百万kWh)	0.034	0	0
	LPG (単位:千トン)	18.2	17.3	14.5
	都市ガス (単位:百万m ³)	16.7	18.6	23.2
	灯油 (単位:千KL)	0.246	0.309	0.140
	A重油 (単位:千KL)	0.09	0	0
	軽油 (単位:KL)	7.0	6.4	8.3
水	ガソリン (単位:KL)	108.0	115.0	119
	工業用水道 (単位:百万m ³)	1.96	2.12	2.24
	上水道 (単位:千m ³)	55.0	45.3	41.1
原材料	井戸水 (単位:百万m ³)	1.24	1.03	1.03
	鉄 (単位:千トン)	606.9	563.9	537.5
	アルミ (単位:千トン)	54.5	49.4	44.5
	樹脂 (単位:千トン)	38.8	36.8	35.2
	銅 (単位:千トン)	9.5	9.0	8.9
	鉛 (単位:千トン)	6.8	6.6	6.4
PRTR対象物質 (単位:トン)		4,310	3,692	3,125

●OUTPUT

		2018年度	2019年度	2020年度
大気へ放出	CO ₂ (単位:千t-CO ₂)	275	263	239
	SOx (単位:トン)	8	5	3
	NOx (単位:トン)	75	76	65
	PRTR対象物質 (単位:トン)	1,384	1,277	1,134
	VOC排出量 (単位:トン)	3,615	3,404	3,351
	オゾン層破壊物質 (CFC-11換算) (単位:トン)	0.001	0.0002	0.002
排水	河川・湖沼への排水 (単位:万m ³)	440	424	410
	下水道への排水 (単位:万m ³)	7.1	9.8	7.9
	PRTR物質 (単位:トン)	3.3	1.2	1.5
処理	再資源化量 (単位:千トン)	115	104	113
	上記の内、PRTR物質 (単位:トン)	17.0	13.8	11.1
	埋立て廃棄物量 (単位:トン)	0.46	0.17	0

【集計対象範囲】旧高塚工場、磐田工場、湖西工場、旧豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場、浜松工場 (PRTR物質は本社、竜洋コース、マリン技術センターを含む)

<輸送>

●INPUT

	2018年度	2019年度	2020年度
燃料 (軽油等) (単位:万GJ)	59.3	56.0	54.6

●OUTPUT

	2018年度	2019年度	2020年度
CO ₂ (単位:千t-CO ₂)	40.8	38.5	37.6

<販売・登録>

●国内の販売登録台数

		2018年度	2019年度	2020年度
四輪車	四輪車販売台数 (単位:千台)	725	672	647
	ハイブリッド車販売台数 (単位:千台)	382	348	338
	ハイブリッド車販売比率 (単位:%)	52.7	51.7	52.3

<リサイクル>

●使用済み四輪車の引き取り

		2018年度	2019年度	2020年度
ASR	引取総重量 (単位:千トン)	58.1	60.4	57.1
	引取台数 (単位:千台)	438.4	450.7	418.5
	再資源化重量 (単位:千トン)	55.3	57.1	53.9
	再資源化率 (単位:%)	97.7	96.7	96.4
エアバッグ類	引取総重量 (単位:トン)	105.9	127.2	146.6
	引取台数 (単位:千台)	326.0	353.6	347.1
	再資源化重量 (単位:トン)	99.7	120.2	139.1
	再資源化率 (単位:%)	94.2	94.5	94.9
フロン類	引取重量 (単位:トン)	92.1	89.5	80.4
	引取台数 (単位:千台)	402.3	403.9	384.1
	再資源化率 (単位:%) ^{※2}	99.6	99.4	99.3
再資源化率 (単位:%) ^{※2}		97.9	97.8	98.0

※2 再資源化率は重量ベースで算出

●使用済み二輪車の引き取り

	2018年度	2019年度	2020年度
再資源化率 (単位:%) ^{※2}	97.9	97.8	98.0

※2 再資源化率は重量ベースで算出

環境会計

環境保全コスト

(単位:億円)

分類	内容	推 移			2020年度		
		2017年度	2018年度	2019年度	投資	経費	計
事業エリア内 コスト	公害防止 大気汚染、水質汚濁防止 などの公害対策等	4.3	11.3	5.5	4.9	4.5	9.4
	環境保全 温暖化防止、オゾン層保護 等	4.4	6.1	4.9	0.4	4.6	5.0
	資源循環 資源有効利用、廃棄物減 量化・削減・リサイクル・適 正処理等	-0.2	9.6	3.9	1.5	17.2	18.7
	計	8.4	26.9	14.2	6.8	26.3	33.1
上・下流コスト	廃製品や容器包装の回収・リ サイクル・適正処理等	0.2	0.2	0.2	0.0	0.2	0.2
管理活動コスト	社員教育、環境ISO等	4.7	5.6	5.8	0.0	6.7	6.7
研究開発コスト	製品の研究開発・環境負荷低 減、製造・物流・販売段階の環 境負荷抑制の研究開発	529.7	556.4	501.8	62.0	468.6	530.7
社会活動コスト	自然保護・緑化、地域交流、寄 付基金、情報公開等	0.9	0.9	1.0	0.0	0.8	0.8
環境損傷コスト	土壌・自然修復等	2.5	0.7	0.4	0.0	0.4	0.4
合計		546.3	590.7	523.4	68.8	503.0	571.8

環境保全効果

(単位:億円)

項目		2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
経済効果	エネルギー費削減	3.8	3.6	3.6	1.5	2.3
	廃棄物処理費削減	0.1	0.3	0.2	0.3	0.1
	省資源(リサイクル・有価物売却を含む)	26.5	23.6	28.8	24.8	27.37
	合計	30.4	27.4	32.6	26.6	29.77

設計・開発・調達

<四輪車>ハイブリッドシステム搭載車販売台数

(単位:千台)

	2018年度(単位:台数)			2019年度(単位:台数)			2020年度(単位:台数)		
	内、HEV ^{※1}	HEV比率		内、HEV ^{※1}	HEV比率		内、HEV ^{※1}	HEV比率	
日本	725	382	52.7%	672	348	51.7%	647	338	52.3%
インド	1,754	127	7.2%	1,436	99	6.9%	1,323	118	8.9%
欧州	278	27	9.7%	262	41	15.8%	206	154	74.9%
その他	570	2	0.4%	482	1	0.2%	395	5	1.3%
合計	3,327	539	16.2%	2,852	489	17.1%	2,571	615	23.9%

※1 HEV(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。その他地域のハイブリッド車販売台数の一部は日本、インドからの輸出台数。

バリューチェーン全体が排出する温室効果ガスの開示

スコープ1・2・3

(単位:万t-CO₂)

	2018年度	2019年度	2020年度
バリューチェーン全体(スコープ1・2・3の合計)	8,765	7,177	5,660
企業活動による直接排出(スコープ1 ^{※2})	62	53	38
エネルギー起源の間接排出(スコープ2 ^{※2})	56	62	66
企業活動による排出(スコープ1・2の合計)	118	115	104
製品の使用による排出(スコープ3_カテゴリ11)	7,573	6,109	4,593
その他の排出(スコープ3_カテゴリ11以外)	1,074	953	963
その他の間接排出(スコープ3の合計)	8,647	7,062	5,556

【集計対象範囲】スズキ(株)および国内製造・非製造子会社67社、海外製造・非製造子会社31社

※2 CO₂換算係数:電力は、国内は各電力会社が公表する調整後係数、海外はIEA(Emission factors 2020 edition)の換算係数を使用、電力及び都市ガス以外は、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
算定方法を見直し、過去データを含め一部修正(スコープ2の電力換算係数見直し、スコープ3のカテゴリ15除外など)

スズキグループのエネルギー消費量

(単位:GWh)

	2018年度	2019年度	2020年度
グローバル合計	4,114	3,734	3,044
国内	1,467	1,451	1,382
海外	2,648	2,283	1,662

【集計対象範囲】スズキ(株)および国内製造・非製造子会社67社、海外製造・非製造子会社31社(拠点内で発電した再生可能エネルギーの消費分を含む)

過去データを修正(拠点内で燃料を使用して自家発電した電力の消費分を除外)

<四輪車>グローバル新車平均CO₂排出量^{※3}の削減推移

(単位:%)

	目標	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
グローバル新車平均CO ₂ 排出量(2005年度比)	2020年度に72%(28%削減)	75	74	74	75	75

※3 ・グローバル新車平均CO₂排出量は日本、インド、欧州(EUを含む30ヵ国)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CO₂排出量(燃費値)に基づいて計算しています。

<四輪車>主要な市場における平均CO₂排出量(日本については平均燃費)の推移

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
日本平均燃費(乗用車) ^{※4} (単位:km/L)	27.4	27.1	25.9	25.6	24.5
欧州平均CO ₂ 排出量(乗用車)(単位:g/km)	118.6	114.9	113.9	120.7	100.2
インド平均CO ₂ 排出量(乗用車)(単位:g/km)	111.1	109.9	108.7	111.2	112.9

※4 10.15モードおよびWLTCモード⇒JC08モード換算値含む

<二輪車>グローバル新車平均CO₂排出量の削減推移

(単位:%)

	目標	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
グローバル新車平均CO ₂ 排出量(2005年度比)	2020年度に80%(20%削減)	85	83	79	79	81

<船外機>グローバル新機種平均CO₂排出量の削減推移

(単位:%)

	目標	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
グローバル新機種平均CO ₂ 排出量(2005年度比)	2020年度に 90%(10%削減)	92	92	88	88	88

生産・オフィスの取り組み

グローバルCO₂排出量実績

(単位:千t-CO₂)

	目標	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
スズキ	2020年度に 0.273	276	292	275	263	239
国内製造子会社		103	108	106	98	85
海外製造子会社		567	626	660	648	596
合計		946	1,026	1,041	1,009	920
原単位(単位:t-CO ₂ /台)		0.296	0.285	0.269	0.289	0.273

【集計対象範囲】スズキ(磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで))、国内製造子会社4社、海外製造子会社14社

グローバル対策項目別CO₂削減量

(単位:t-CO₂)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	
国内	燃料転換	0	0	0	264	0
	設備の集約・小型化	615	1,816	1,782	1,849	96
	インバータ化等、高効率機器への転換	1,159	1,602	1,790	2,791	444
	設備運転条件適合、最適化	4,099	3,812	4,510	437	2,235
	ライン停止時のエネルギー供給停止、不要時消灯他ロス削減等	3,381	2,932	3,147	1,382	3,691
	合計	9,254	10,162	11,229	6,273	6,466
海外	燃料転換	0	0	0	0	0
	設備の集約・小型化	9,901	1,073	503	1,389	560
	インバータ化等、高効率機器への転換	6,101	3,267	3,455	2,157	753
	設備運転条件適合、最適化	15,341	13,520	6,471	7,097	7,194
	ライン停止時のエネルギー供給停止、不要時消灯他ロス削減等	3,110	1,367	4,474	4,823	258
	合計	34,454	19,227	14,902	15,466	8,766

【集計対象範囲】スズキ(磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで))、海外製造子会社14社

再生可能エネルギーCO₂削減量

(単位:t-CO₂)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
小水力発電 湖西工場	1	19	16	0	0
風力発電 湖西工場・研修センター	855	699	723	840	786
太陽光発電 マルチスズキ社・ボックスズキ社等	701	1,355	1,767	3,036	8,227
太陽光発電 牧之原、浜松工場等	17,663	20,869	19,716	19,517	19,855
合計	19,220	22,942	22,222	23,393	28,868

グローバル廃棄物等総排出量

(単位:千t)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
スズキ	93	114	115	104	113
国内製造子会社	18	24	21	20	16
インド	186	213	228	209	185
インドネシア	10	12	12	12	8
タイ	8	9	8	5	3
合計	315	372	384	350	325

【集計対象範囲】スズキ(磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで)、金型工場)、国内製造子会社4社、海外製造子会社(インド、インドネシア、タイ)6社

グローバル埋立廃棄物量

(単位:t)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
スズキ	0.57	0.74	0.46	0.17	0
国内製造子会社	266	303	387	217	0
インド	0	187	420	370	260
タイ	61	66	66	10	9
合計	328	557	873	597	269

【集計対象範囲】スズキ(磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで)、金型工場)、国内製造子会社4社、海外製造子会社(インド、タイ)5社

グローバル水使用量

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
スズキ (単位:万m ³)	319	332	326	320	332
国内製造子会社 (単位:万m ³)	104	102	83	86	81
合計 (単位:万m ³)	423	434	409	406	413
国内生産台数あたりの使用量 (単位:m ³ /台)	4.72	4.28	3.92	4.13	4.41
海外製造子会社 (単位:万m ³)	395	438	454	457	402

【集計対象範囲】スズキ(磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで)、金型工場)、国内製造子会社4社、海外製造子会社14社

グローバル排水量

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
スズキ (単位:千m ³)	5,383	5,482	5,175	4,333	4,177
国内製造子会社 (単位:千m ³)	1,055	1,013	820	873	812
海外製造子会社 (単位:千m ³)	1,145	1,237	1,319	1,600	1,427
合計 (単位:千m ³)	7,582	7,731	7,314	6,806	6,417
グローバル四輪生産台数あたりの排水量(単位:m ³ /台)	2.6	2.4	2.2	2.3	2.5

【集計対象範囲】スズキ(磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで)、金型工場)、国内製造子会社4社、海外製造子会社14社

PRTR対象物質の取扱量と排出・移動量

(単位:t)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
取扱量	3,710	3,913	4,310	3,692	3,125
排出・移動量	1,023	1,087	1,414	1,295	1,147

【集計対象範囲】本社、磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場(相良コース含む)、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで)、竜洋コース、マリン技術センター、下川コース(2020年度から)

SOx・NOxの排出量

(単位:t)

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
SOx排出量 ^{※1}	15	15	8	5	3
NOx排出量	100	102	75	76	65

※1 SOx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】磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場、旧高塚工場(2018年7月まで)、旧豊川工場(2018年7月まで)、金型工場

塗装工程におけるVOC排出量

	目標	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
VOC総排出量 (単位:t)		3,164	3,625	3,615	3,404	3,351
VOC原単位排出量 (単位:g/m ³)	45.3 ^{※2}	44.3	45.0	43.5	43.1	43.1

※2 2000年度比40%削減値

【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、相良工場、浜松工場、旧豊川工場(2018年7月まで))

輸送

国内輸送におけるCO₂排出量

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
CO ₂ 排出量 (単位:千t)	39	40	41	39	38
売上高あたりのCO ₂ 排出量 (単位:t-CO ₂ /百万円)	0.023	0.0214	0.021	0.0215	0.0220

容器包装(段ボールを含む)使用量削減率

(単位:%)

	目標	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
部品売上高あたりの容器包装使用量削減率(2005年度比)	15以上	29.7	43.0	50.7	41.2	46.3

販売会社の取り組み

<四輪車> ASR再資源化率とリサイクル実効率

(単位:%)

	基準 ^{※3}	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
ASR再資源化率	70以上	97.7	98.1	97.7	96.7	96.4
リサイクル実効率(車両換算値)		99.5	99.6	99.6	99.4	99.3

※3 2015年度法定基準値

<二輪車> スズキ二輪車製品のリサイクル率

(単位:%)

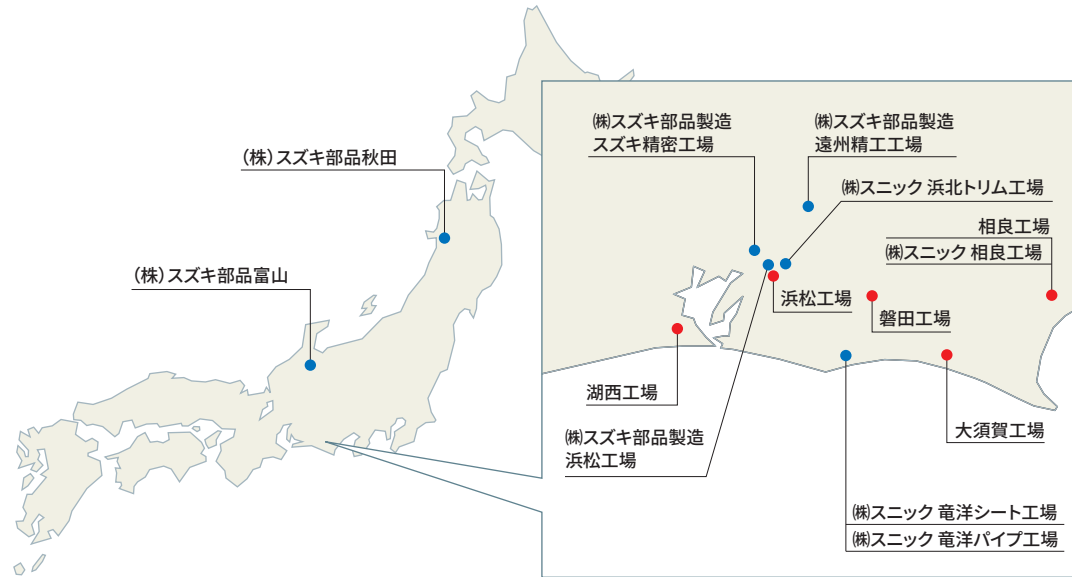
	目標 ^{※4}	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
リサイクル率(再資源化割合)	95以上	98.0	98.0	97.9	97.8	98.0

※4 2015年度目標

スズキ国内工場・国内製造子会社の水質・大気・PRTR等データ

地域に愛される企業を目指して、スズキ国内工場・国内製造子会社では、環境保全活動等に積極的に取り組んでいます。ここでは、2020年度の環境データを紹介します。

スズキ国内工場・国内製造子会社



<環境データ>

国内工場・国内製造子会社は法令・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	硫黄酸化物	K値
—	ばいじん	g/Nm ³
—	塩素	mg/Nm ³
—	塩化水素	mg/Nm ³
—	フッ素及びフッ化水素	mg/Nm ³
—	ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm ³
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・小型乗用車の完成車組立および四輪車エンジン、船外機の組立等
- 【敷地面積】 1,190,000m²
- 【建物面積】 473,000m²
- 【従業員数】 2,321人
- 【所在地】 静岡県湖西市白須賀4520

<環境データ>

<主な取水・排水先>

取水源: 豊川1,458,699m³・地下水257,795m³ 雨水:0m³ 排水先: 笠子川12,972,133m³

<水質関係(水質汚濁防止法、県条例)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.3~7.9	7.7
BOD	15	0.6~5.2	1.9
COD	30	3.2~14	6.6
SS	15	0.3~6.1	1.3
油分	2	0.0~0.3	0.13
鉛	0.1	0.005未満~0.01未満	0.006未満

項目	規制値	実績	平均
クロム	0.4	—	—
全窒素	12	1.0~5.6	2.1
全リン	2	0.04~0.54	0.23
亜鉛	1	0.08~0.23	0.17
鉄	10	0.1未満~1.0未満	0.4未満

<大気関係(大気汚染防止法、県条例)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	マ小型貫流ボイラー	150	7~27	19
	N小型貫流ボイラー	150	18~32	24
	KD貫流ボイラー	150	25~72	55
	冷温水機(Jカ)	150	48~62	55
	冷温水機(Nシ)	150	23~39	31
	焼却炉	200	77~90	85
	マト電着乾燥炉	230	46~92	69
	マKD電着乾燥炉	230	25~33	29
	マト上塗乾燥炉	230	33~58	46
	マト中塗乾燥炉	230	19~35	27
	Nト中塗乾燥炉	230	20~21	21
	Nト上塗乾燥炉	230	16~18	17
	Nト中上塗乾燥炉	230	11~18	15
	Nト電着乾燥炉	230	45~118	82
ガスエンジン発電設備	600	212~270	241	
SOx(K値)	焼却炉	7	0.37~0.54	0.48
ばいじん	マ小型貫流ボイラー	0.1	0.005未満~0.006未満	0.005未満
	N小型貫流ボイラー	0.1	0.005未満~0.006未満	0.005未満
	KD貫流ボイラー	0.1	0.005未満~0.01未満	0.007未満
	冷温水機(Jカ)	0.1	0.005未満~0.006未満	0.006未満
	冷温水機(Nシ)	0.1	0.006未満	0.006未満
	焼却炉	0.15	0.007未満~0.008未満	0.008未満
	マト電着乾燥炉	0.2	0.008未満	0.008未満
	マKD電着乾燥炉	0.2	0.005未満~0.01未満	0.008未満
	マト上塗乾燥炉	0.2	0.009未満~0.01未満	0.01未満
	マト中塗乾燥炉	0.2	0.008未満~0.009未満	0.009未満
	Nト中塗乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005未満
	Nト上塗乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005未満
	Nト中上塗乾燥炉	0.2	0.009未満~0.01未満	0.01未満
	Nト電着乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005未満
ガスエンジン発電設備	0.05	0.012未満	0.012未満	

物質	設備	規制値	実績	平均
フッ素	アルミ溶解炉(低圧鋳造①)	3	0.5~0.7	0.6
	アルミ溶解炉(低圧鋳造②)	3	0.5~0.8	0.7
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	3	0.4~0.5	0.5
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	3	0.3~0.6	0.5
	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	3	0.3~0.8	0.5
塩素	アルミ溶解炉(低圧鋳造①)	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(低圧鋳造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(低圧鋳造①)	80	5未満	5未満
	アルミ溶解炉(低圧鋳造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	5未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	80	5未満~91	37
	焼却炉	150	8未満~12	9
ダイオキシン類	アルミ溶解炉(低圧鋳造①)	1	0.00014~0.0026	0.0014
	アルミ溶解炉(低圧鋳造②)	1	0.00074~0.0046	0.002
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	1	0.0000082~0.0004	0.0002
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	1	0.000025~0.0001	0.000063
	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	1	0.000033~0.00013	0.0001
	焼却炉	5	0.00052~0.034	0.017
CO	焼却炉	100	4~22	12
VOC	マト塗装	700	192	192
	Nト塗装	700	152	152
	マハ塗装	700	335	335
	マMT塗装	700	204	204

※ アルミ溶解炉(ダイカスト③)の塩化水素の測定結果については数値判明後速やかに行政報告し、運転方法を見直して是正しています。

<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			
1	亜鉛の水溶性化合物	39,000	0	230	0	0	0	0	0	11,000	27,000
53	エチルベンゼン	300,000	190,000	0	0	0	0	450	39,000	54,000	17,000
80	キシレン	350,000	190,000	0	0	0	0	210	31,000	58,000	76,000
83	クメン	5,200	2,600	0	0	0	0	0	2,500	74	0
243	ダイオキシン類	150	1.6	0.0082	0	0	0	150	0	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	260,000	140,000	0	0	0	0	140	34,000	38,000	48,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	64,000	41,000	0	0	0	0	0	9,800	12,000	0
300	トルエン	410,000	160,000	0	0	0	0	0.04	26,000	73,000	150,000
302	ナフタレン	8,200	4,800	0	0	0	0	0	0	3,400	0
309	ニッケル化合物	5,500	0	61	0	0	0	0.05	3,800	0	1,700
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	2,200	0	0	0	0	0	0	0	2,200	0.04
392	ノルマル-ヘキサン	69,000	380	0	0	0	0	0.01	430	1,300	65,000
400	ベンゼン	12,000	57	0	0	0	0	0	0	570	12,000
407	ポリ(オキシエチレン)=アルキルエーテル(アルキル基の炭素数が12から15までのもの及びその混合物に限る。)	3,600	0	270	0	0	0	0	0	3,300	0
411	ホルムアルデヒド	7,000	3,500	0	0	0	0	830	830	1,900	0
412	マンガン及びその化合物	1,900	0	1.9	0	0	0	10	0	0	1,900

※ 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】 軽乗商用車の完成車組立等
- 【敷地面積】 298,000m²
- 【建物面積】 147,000m²
- 【従業員数】 900人
- 【所在地】 静岡県磐田市岩井2500

<環境データ>

<主な取水源・排水先>

取水源: 天竜川159,724m³・地下水301,086m³ 雨水: 0m³ 排水先: 安久路川1619,674m³

<水質関係(水質汚濁防止法、県条例)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.0~7.6	7.5
BOD	20(15)*	0.5~2.7	1.6
SS	40(30)*	0.5~3.0	1.8
油分	3	0.1~0.9	0.5
鉛	0.1	0.005未満	0.005未満
クロム	2	0.1未満	0.1未満
全窒素	100	1.7~16.1	8.9
亜鉛	1	0.1未満~0.5	0.3

※ ()内は日間平均を示す。

<大気関係(大気汚染防止法、県条例)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	1L電着乾燥炉	230	53~60	57
	1L上塗乾燥炉	230	14~27	21
ばいじん	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
VOC	中塗1L	700	120	120
	上塗1L	700	190	190
	バンパー	700	130	130

<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	16,000	0	160	0	0	0	0	4,600	11,000	
53	エチルベンゼン	91,000	53,000	0	0	0	0	6,600	24,000	7,300	
80	キシレン	110,000	48,000	0	0	0	0	5,300	22,000	32,000	
83	クメン	1,700	850	0	0	0	0	320	480	0	
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	78,000	38,000	0	0	0	0	6,600	13,000	21,000	
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	22,000	12,000	0	0	0	0	2,100	8,100	0	
300	トルエン	160,000	56,000	0	0	0	0	1.4	860	39,000	
302	ナフタレン	1,800	1,000	0	0	0	0	0	810	0	
309	ニッケル化合物	1,700	0	230	0	0	0	990	0	520	
392	ノルマル-ヘキサン	28,000	65	0	0	0	0	0	470	28,000	
400	ベンゼン	5,000	7.5	0	0	0	0	0	110	4,900	
411	ホルムアルデヒド	2,600	1,300	0	0	0	0	310	310	690	
412	マンガン及びその化合物	3,600	0	220	0	0	0	1,200	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。

相良工場



- 【業務内容】 小型乗用車および四輪車エンジンの組立
エンジン主要部品の鋳造及び機械加工等
- 【敷地面積】 1,970,000m²
- 【建物面積】 278,000m²
- 【従業員数】 1,737人
- 【所在地】 静岡県牧之原市白井1111

<環境データ>

<主な取水源・排水先>

取水源:大井川1635,792m³・地下水0m³ 雨水:0m³ 排水先:蛭ヶ谷川366,867m³

<水質関係(水質汚濁防止法、県条例)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.2~7.4	7.3
BOD	20(15)*	0.7~14	9.2
SS	40(30)*	1~5	3.3
油分	2.5	0.5~0.9	0.6

※ ()内は日間平均を示す。

項目	規制値	実績	平均
鉛	0.1	0.01	0.01
クロム	1	0.04~0.10	0.09
全窒素	120(60)*	0.7~4.7	2.2
全リン	16(8)*	2.1~5.5	4.0
亜鉛	1	0.05	0.05

<大気関係(大気汚染防止法、県条例)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	冷温水機1	150	48~58	53
	冷温水機2	150	59~60	60
	冷温水機3	150	62~65	64
	冷温水機4	150	60~68	64
	熱処理炉	180	31~35	33
	溶解炉1	180	29~31	30
	溶解炉2	180	30~88	59
	電着乾燥炉	230	22~43	33
	中上塗乾燥炉	230	61~64	63
ばいじん	冷温水機1	0.1	0.003	0.003
	冷温水機2	0.1	0.003~0.004	0.004
	冷温水機3	0.1	0.003~0.004	0.004
	冷温水機4	0.1	0.004	0.004
	熱処理炉	0.2	0.004	0.004
	溶解炉1	0.2	0.002~0.009	0.006
	溶解炉2	0.2	0.002	0.002
	電着乾燥炉	0.2	0.010~0.017	0.014
	中上塗乾燥炉	0.2	0.006~0.014	0.01

物質	設備	規制値	実績	平均
フッ素	溶解炉1	3	0.7~0.9	0.8
	溶解炉2	3	0.9	0.9
	溶解炉3	3	0.8~0.9	0.9
塩素	溶解炉1	30	0.3~1.0	0.7
	溶解炉2	30	0.3	0.3
	溶解炉3	30	0.3~1.0	0.6
塩化水素	溶解炉1	80	1.1~7.0	4.1
	溶解炉2	80	1	1
	溶解炉3	80	3.7~5.0	4.4
ダイオキシン類	アルミ切粉前処理	1	0.000001	0.000001
	溶解炉1	1	0.015	0.015
	溶解炉3	1	0.000041	0.000041
	ダイカスト溶解炉	1	0.0042	0.0042
VOC	塗装1	400	42	42
	塗装2	400	47	47
	塗装3	400	15	15
	塗装4	700	190	190

<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	11,000	0	110	0	0	0	0	3,200	7,800	
16	2,2'-アゾビスイソブチロニトリル	2,700	0	0	0	0	82	0	0	2,700	
53	エチルベンゼン	46,000	28,000	0	0	0	0	3,500	4,000	10,000	
80	キシレン	90,000	30,000	0	0	0	0	3,000	12,000	45,000	
83	クメン	3,300	3,200	0	0	0	0	53	26	0	
243	ダイオキシン類	0.43	0.0091	0	0	0	0.42	0	0	0	
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	110,000	58,000	0	0	0	0	3,500	15,000	34,000	
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	27,000	16,000	0	0	0	150	2,100	2,200	6,400	
300	トルエン	220,000	20,000	0	0	0	4.8	1,500	39,000	160,000	
302	ナフタレン	1,000	560	0	0	0	0	0	450	0	
309	ニッケル化合物	1,200	0	160	0	0	700	3.9	0	390	
392	ノルマルヘキサン	27,000	590	0	0	0	0	0	6,200	20,000	
400	ベンゼン	7,300	50	0	0	0	0	0	1,500	5,800	
412	マンガン及びその化合物	2,500	0	150	0	0	860	0	0	1,500	

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

浜松工場



- 【業務内容】 二輪車エンジンの機械加工・組立、二輪車の完成車組立等
- 【敷地面積】 177,000m²
- 【建物面積】 62,000m²
- 【従業員数】 544人
- 【所在地】 静岡県浜松市北区都田町8686

<環境データ>

<主な取水源・排水先>

取水源: 天竜川40,774m³・地下水8,991m³ 雨水: 0m³ 排水先: 公共下水道79,200m³

<水質関係(下水道法、県条例)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.0~9.0	6.1~7.3	6.8
BOD	600	3.6~64	32
SS	600	14~38	25
油分	30	1~7	2.3
鉛	0.1	0.01	0.01
クロム	2	0.04	0.04
全窒素	240	—	—
全リン	32	—	—
亜鉛	2	0.07~0.34	0.19

<大気関係(大気汚染防止法、県条例)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	150	34~46	40
ばいじん	ボイラー	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	5,900	4,300	0	0	0	0	120	2.6	1,300	140
80	キシレン	9,000	4,800	0	0	0	0	100	28	2,900	630
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	3,300	950	0	0	0	0	210	5.5	1,600	400
300	トルエン	47,000	22,000	0	0	0	0	1,300	1,400	18,000	1,200
308	ニッケル	2,500	0	0	0	0	0	1,800	0	0	730
309	ニッケル化合物	2,100	0	0	0	0	0.39	1.6	24	0	11
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	2,500	0	0	0	0	230	0	0	2,300	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。

大須賀工場



- 【業務内容】 鋳造部品の製造等
- 【敷地面積】 151,000m²
- 【建物面積】 55,000m²
- 【従業員数】 377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451,325m³ 雨水:0m³ 排水先:西大谷川126,451m³

<水質関係(水質汚濁防止法、県条例)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.9~7.4	7.2
BOD	15(10)*	0.5未満~3.1	1.8
SS	15(10)*	1未満~2	1.5
油分	2	0.2未満	0.2未満
鉛	0.1	—	—
クロム	2	0.04未満	0.04未満
全窒素	120(60)*	7.3~9.9	8.6
全リン	16(8)*	0.54~1.0	0.77
亜鉛	1	0.03~0.08	0.05

※ ()内は日間平均を示す。

<大気関係(大気汚染防止法、県条例)>

物質	設備	規制値	実績	平均
ばいじん	鋳鉄溶解炉①	0.1	0.005未満	0.005未満
	鋳鉄溶解炉②	0.1	0.005未満	0.005未満
	鋳鉄溶解炉③	0.1	0.005未満	0.005未満
	鋳鉄溶解炉④	0.1	0.005未満	0.005未満
	アルミ溶解炉①	0.2	0.005未満	0.005未満
	アルミ溶解炉②	0.2	0.005未満	0.005未満
NOx	アルミ溶解炉③	0.2	0.005未満	0.005未満
	アルミ溶解炉①	180	14未満~39	39
	アルミ溶解炉②	180	5未満	5未満
塩素	アルミ溶解炉③	180	15未満~20	20
	排ガス洗浄装置	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉①	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉②	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉③	30	1未満	1未満
塩化水素	アルミ溶解炉④	30	1未満	1未満
	排ガス洗浄装置	80	5未満	5未満
	アルミ溶解炉①	80	5未満	5未満
	アルミ溶解炉②	80	5未満	5未満
	アルミ溶解炉③	80	5未満	5未満
フッ素	アルミ溶解炉④	80	5未満	5未満
	排ガス洗浄装置	3	0.3未満	0.3未満
	アルミ溶解炉①	3	0.4~0.8	0.6
	アルミ溶解炉②	3	0.3未満	0.3未満
	アルミ溶解炉③	3	0.5~0.7	0.6
ダイオキシン類	アルミ溶解炉④	3	0.3~0.4	0.35
	アルミ溶解炉①	1	0.000043	0.000043
	アルミ溶解炉②	1	0.0002	0.0002
	アルミ溶解炉③	1	0.0000082	0.0000082
	アルミ溶解炉④	1	0.0000023	0.0000023

<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	1,400	790	0	0	0	0	0	18	580	0
243	ダイオキシン類	0.00086	0.00082	0.000035	0	0	0	0	0	0	0
300	トルエン	5,700	3,400	0	0	0	0	0.02	1,100	1,200	0
412	マンガン及びその化合物	86,000	0	0.01	0	0	0	1,700	0	0	84,000

※ 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。

国内製造子会社

(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

<環境データ>

<主な取水・排水先>

取水:天竜川34,946m³ 雨水:0m³ 排水先:公共下水道34,946m³

<水質関係(水質汚濁防止法、県条例)>

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(大気汚染防止法、県条例)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	切粉溶解炉	180	10	10
	溶解炉	180	40~47	44
ばいじん	切粉溶解炉	0.2	0.02	0.02
	溶解炉	0.2	0.02	0.02
塩素	切粉溶解炉	30	0.7	0.7
	溶解炉	30	0.7~0.8	0.8
	前炉	30	0.7~0.8	0.8
塩化水素	切粉溶解炉	80	1.1~1.3	1.2
	溶解炉	80	1.1~26	14
	前炉	80	1.2~1.3	1.3
フッ素	切粉溶解炉	3	0.7~0.8	0.8
	溶解炉	3	0.7~0.8	0.8
	前炉	3	0.7~0.8	0.8
ダイオキシン類	切粉溶解炉	1	0.000042	0.000042
	溶解炉	1	0.27	0.27
	前炉	1	0.11	0.11

(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・排水先>

取水:天竜川(飲料水)4,913m³・地下水122,796m³ 雨水:0m³ 排水先:井伊谷川122,598m³

<水質関係(水質汚濁防止法、県条例)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.3~8.0	7.6
BOD	15	1.1~8.2	3.5
SS	20	1.0~3.0	1.4
油分	5	0.5	0.5
全窒素	60	7.2~14.7	10.4
全リン	8	0.04~0.07	0.05
亜鉛	1	0.05~0.14	0.08

<大気関係(大気汚染防止法、県条例)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	連続浸炭炉	180	10~12	10.3
	焼鈍炉	180	10~13	10.4
	冷温水発生器	150	38~55	47
SOx (K値)	連続浸炭炉	17.5	0.09~0.1	0.09
	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>

<主な取水源・排水先>

取水源:地下水42,367m³ 雨水:0m³ 排水先:二俣川153,392m³

<水質関係(水質汚濁防止法、県条例)>

項目	規制値	実績	平均
pH	6.5~8.2	7.1~7.5	7.3
BOD	10	1~6.4	3.7
COD	35	1.0~9.9	5.5
SS	15	2	2
油分	3	1.0~1.2	1.1
クロム	2	0.05	0.05
全窒素	100	0.8~3.9	2.3
亜鉛	2	0.05~0.1	0.08

<大気関係(大気汚染防止法、県条例)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ガス焚吸収式冷温水機	150	32~40	36
ばいじん	ガス焚吸収式冷温水機	0.1	0.002未満	0.002未満
塩化水素	アルミ集中溶解炉	80	0.5~0.7	0.6
	アルミ集中溶解前炉	80	0.5未満~0.6	0.6
塩素	ピストン鑄造	80	0.6	0.6
	アルミ集中溶解炉	30	1未満	1未満
	アルミ集中溶解前炉	30	1未満	1未満
フッ素	ピストン鑄造	30	1未満	1未満
	アルミ集中溶解炉	3	0.6未満	0.6未満
	アルミ集中溶解前炉	3	1.4~1.7	1.6
ダイオキシン類	ピストン鑄造	3	0.6未満	0.6未満
	アルミ集中溶解炉	1	0.0061	0.0061
アルミ集中溶解前炉	1	0.0037	0.0037	

<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			
71	塩化第二鉄	4,400	0	0	0	0	0	0	0	0	

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

㈱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>

<主な取水源・排水先>

取水源:大又沢水源(飲料水)14,394m³・地下水48,021m³ 雨水:0m³ 排水先:井川62,415m³

<水質関係(水質汚濁防止法、県条例)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.2~8.1	7.6
BOD	20	1.0~3.7	2.2
SS	30	1.8~12.7	6.9
油分	4	0.5~0.7	0.5
全窒素	18	1.1~3.5	1.9
全リン	1.9	0.06~0.25	0.15
亜鉛	2	0.01~0.08	0.04

<大気関係(大気汚染防止法、県条例)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー1	—	71~100	73
	ボイラー2	180	30~40	31
SOx (K値)	ボイラー1	0.49	0.0014	0.0014
	ボイラー2	0.56	0.00076~0.00077	0.00076
ばいじん	ボイラー1	0.3	0.0005~0.002	0.002
	ボイラー2	0.3	0.0005~0.0043	0.0043

<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	2,100	0	0	0	0	0	0	2,100	0	
71	塩化第二鉄	2,400	0	0	0	0	0	0	2,400	0	
80	キシレン	2,200	120	0	0	0	0	0	0	2,100	
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	3,000	40	0	0	0	0	0	0	3,000	

※ 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)スズキ部品富山

【業務内容】 自動車部品の加工
【所在地】 富山県小矢部市水島3200

＜水質関係(水質汚濁防止法、県条例)＞

項目	規制値	実績	平均
pH	6~8	7.0~7.8	7.4
BOD	15	1.0~8.0	3.6
SS	15	1.0~7.1	3.4
油分	5	0.5~1.2	0.5
鉛	0.02	0.002~0.003	0.003
クロム	2	0.02	0.02
全窒素	120(60)*	0.7~5.3	2.3
全リン	16(8)*	0.1~0.7	0.3
亜鉛	2	0.05~0.34	0.08

* ()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			
309	ニッケル化合物	1,200	0	240	0	0	0	60	0	0	880
438	メチルナフタレン	2,600	10	0	0	0	0	0	0	2,600	0

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

(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(水質汚濁防止法、県条例)＞

スズキ(株)相良工場に送水し処理

＜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	トリレンジイソシアネート	401,000	0	0	0	0	0	0	0	0	401,000
448	メチレンビス(4,1-フェニレン)=ジイソシアネート	98,000	0	0	0	0	0	0	0	0	98,000
412	マンガン及びその化合物	1,400	0	0	0	0	0	0	20	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。

(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(水質汚濁防止法、県条例)＞

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	1,400	1,400	0	0	0	0	0	0	0	0
298	トリレンジイソシアネート	831,000	0	0	0	0	0	800	0	0	830,000
448	メチレンビス(4,1-フェニレン)=ジイソシアネート	116,000	0	0	0	0	0	200	0	0	116,000

* 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。

＜環境データ＞

＜主な取水源・排水先＞

取水源:地下水497,443m³ 雨水:0m³
排水先:小矢部川497,443m³

＜大気関係(大気汚染防止法、県条例)＞

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	180	77~100	89
	溶解炉(2.5t/h)	180	37~51	44
SOx (K値)	ボイラー	17.5	0.093~0.32	0.21
	溶解炉(2.5t/h)	17.5	0.0030~0.0043	0.0037
ばいじん	ボイラー	0.3	0.0003~0.0048	0.003
	溶解炉(2.5t/h)	0.2	0.0003~0.0004	0.0004
ダイオキシン類	溶解炉(2.5t/h)	5	0.012	0.012
	溶解炉⑤	1	0.00000042	0.00000042
	溶解炉⑥	1	0.00011	0.00011
	溶解炉⑦	1	0	0

＜環境データ＞

＜主な取水源・排水先＞

スズキ(株)相良工場に含む

＜大気関係(大気汚染防止法、県条例)＞

該当施設なし

＜環境データ＞

＜主な取水源・排水先＞

取水源:天竜川125,081m³ 雨水:0m³
排水先:天竜川111,222m³

＜大気関係(大気汚染防止法、県条例)＞

該当施設なし

(株)スズック 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>

<主な取水源・排水先>

取水源:天竜川121,637m³ 雨水:0m³
排水先:天竜川19,723m³

<水質関係(水質汚濁防止法、県条例)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.6	7.6
BOD	25(20)*	1未満	1未満
SS	50(40)*	4.1	4.1
油分	5	0.9	0.9
全窒素	120(60)*	2.2	2.2
亜鉛	2	0	0

* ()内は日間平均を示す。

<大気関係(大気汚染防止法、県条例)>

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			
87	クロム及び三価クロム化合物	14,000	140	0	0	0	0	0	360	0	14,000
308	ニッケル	4,900	50	0	0	0	0	0	120	0	4,700
412	マンガン及びその化合物	1,900	20	0	0	0	0	0	50	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。

(株)スズック 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

<環境データ>

<主な取水源・排水先>

取水源:地下水506m³・天竜川10,281m³ 雨水:0m³
排水先:御陣屋川10,787m³

<水質関係(水質汚濁防止法、県条例)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.5	7.5
BOD	160(120)*	1	1
SS	200(150)*	5	5
亜鉛	2	0.1	0.1

* ()内は日間平均を示す。

<大気関係(大気汚染防止法、県条例)>

該当施設なし

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

PRTR実績報告対象物質はありません。

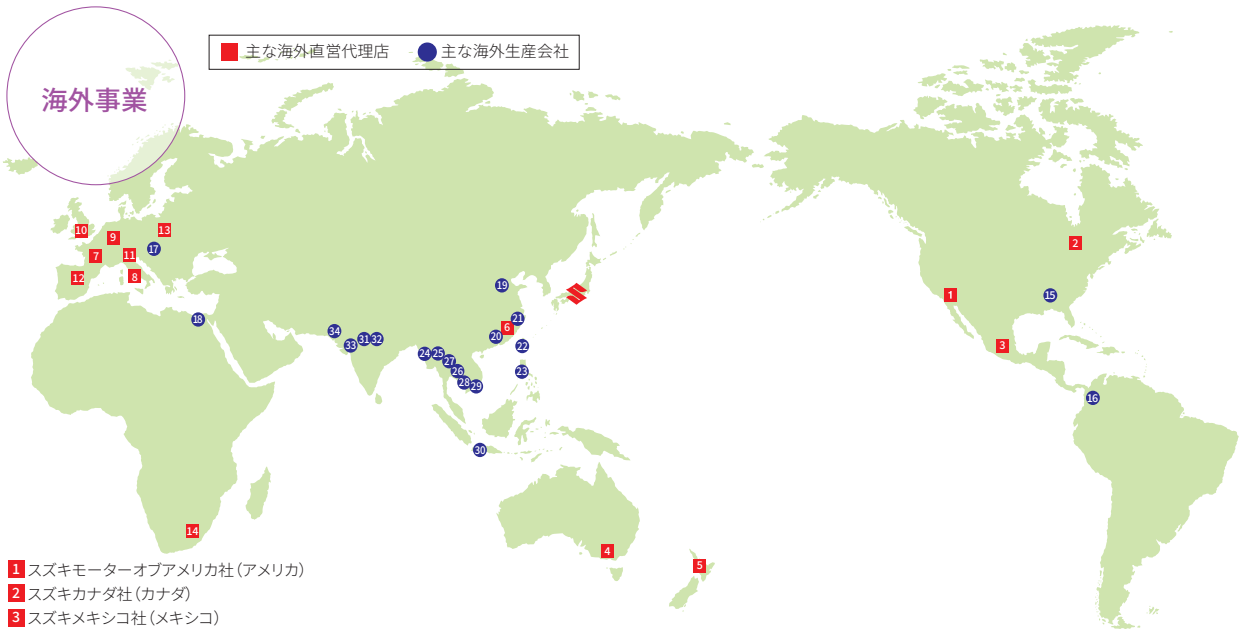
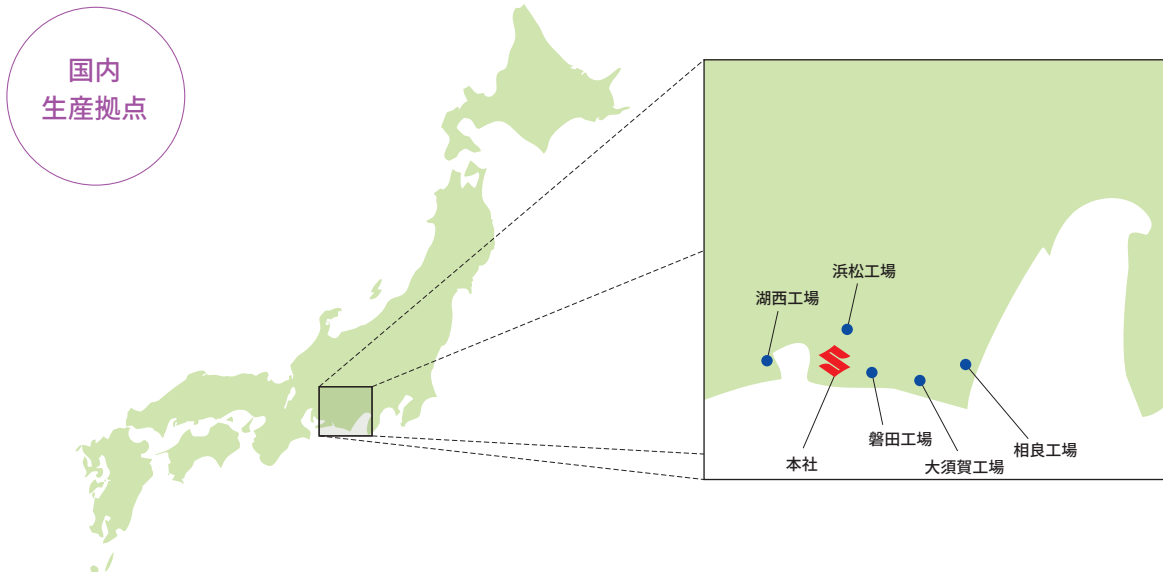
「環境への取り組み」対象範囲

スズキ	
国内製造子会社 (4社)	(株)スズキ部品製造、(株)スズック、(株)スズキ部品富山、(株)スズキ部品秋田
国内販売代理店・ 国内非製造子会社 (65社)	(株)スズキ二輪、(株)スズキ自販北海道、旭川スズキ販売(株)、(株)スズキ自販青森、(株)スズキ自販岩手、(株)スズキ自販山形、(株)スズキアリーナ秋田中央、(株)スズキ自販宮城、(株)スズキ自販福島、(株)スズキ自販茨城、(株)スズキ自販栃木、(株)スズキ自販群馬、(株)スズキ自販埼玉、(株)スズキ自販西埼玉、(株)スズキ自販関東、(株)スズキ自販千葉、(株)スズキ自販京葉、(株)スズキ自販東京、(株)スズキ自販南東京、(株)スズキ自販神奈川、(株)スズキ自販湘南、(株)スズキ自販新潟、(株)スズキ自販静岡、(株)スズキ自販浜松、(株)スズキ自販東海、(株)スズキ自販中部、(株)スズキ自販三重、(株)スズキ自販長野、(株)スズキ自販南信、(株)スズキ自販北陸、(株)スズキ自販富山、(株)スズキ自販滋賀、(株)スズキ自販京都、(株)スズキ自販近畿、(株)スズキ自販関西、(株)スズキ自販兵庫、(株)スズキ自販奈良、(株)スズキ自販和歌山、(株)スズキ自販香川、(株)スズキ自販徳島、(株)スズキ自販岡山、(株)スズキ自販高知、(株)スズキ自販鳥取、(株)スズキ自販島根、スズキ岡山販売(株)、(株)スズキ自販広島、(株)スズキ自販山口、(株)スズキ自販福岡、(株)スズキ自販佐賀、(株)スズキ自販長崎、(株)スズキ自販熊本、(株)スズキ自販大分、(株)スズキ自販宮崎、(株)スズキ自販鹿児島、(株)スズキ自販沖縄、(株)スズキマリン、スズキ輸送梱包(株)、(株)スズキ納整センター、(株)スズキエンジニアリング、(株)スズキビジネス、(株)スズキ・サポート、スズキファイナンス(株)
連結子会社	インド:Maruti Suzuki India Ltd.、Suzuki Motorcycle India Private Ltd.、Suzuki Motor Gujarart Private Limited. Co. Ltd.、(2016年度より) タイ:Thai Suzuki Motor Co.,Ltd.、Suzuki Motor (Thailand) Co.,Ltd.、インドネシア:PT Suzuki Indomobil Motor アメリカ:Suzuki Manufacturing of America Corp.、ハンガリー:Magyar Suzuki Corporation Ltd.、パキスタン:Pak Suzuki Motor Co.,Ltd.、 フィリピン:Suzuki Philippines Inc.、ミャンマー:Suzuki (Myanmar) Motor Co.,Ltd.、Suzuki Thilawa Motor Co.,Ltd. (2018年度より) カンボジア:Cambodia Suzuki Motor Co.,Ltd.、コロンビア:Suzuki Motor de Colombia S.A.、ベトナム:Vietnam Suzuki Corp. スペイン:Suzuki Motor Espana,S.A. (2012年度まで)、マレーシア:Suzuki Assemblers Malaysia Sdn.Bhd. (2015年度まで)
海外製造子会社 (17社)	アメリカ:Suzuki Motor of America,Inc.、カナダ:Suzuki Canada Inc.、フランス:Suzuki France S.A.S.、イタリア:Suzuki Italia S.p.A.、 ドイツ:Suzuki Deutschland GmbH、スペイン:Suzuki Motor Iberica,S.A.U.、オーストラリア:Suzuki Austria Automobil Handels GmbH、 イギリス:Suzuki GB PLC.、ポーランド:Suzuki Motor Poland Ltd.、中国:鈴木(中国)投資有限公司、台湾:金鈴汽車股份有限公司、 オーストラリア:Suzuki Australia Pty.Ltd.、ニュージーランド:Suzuki New Zealand Ltd.、メキシコ:Suzuki Servicios de Mexico,S.A.de C.V.、 インドネシア:PT Suzuki Finance Indonesia、南アフリカ:Suzuki Auto South Africa (Pty) Ltd.
海外販売代理店 (16社)	

会社概要

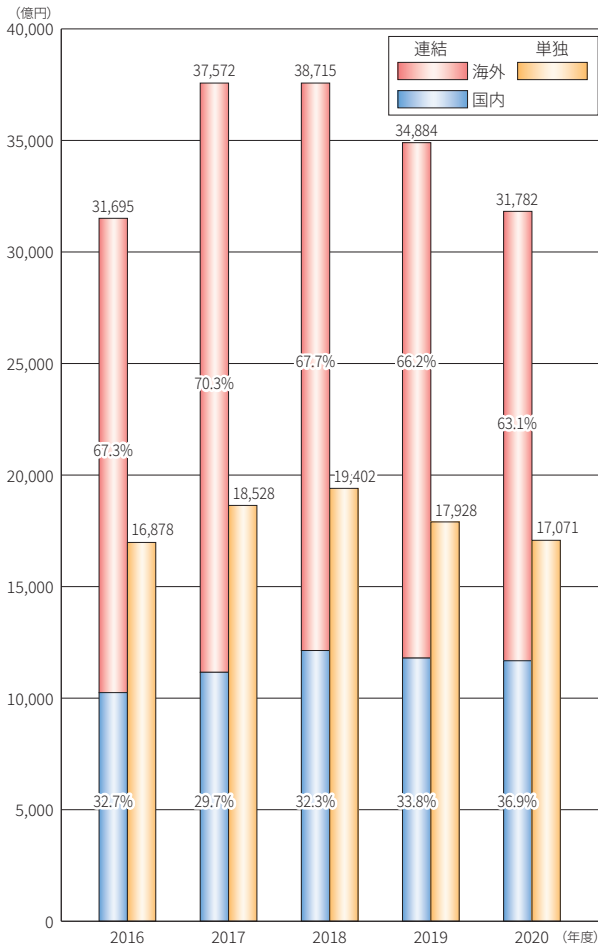
(2021年3月31日現在)

- | | | | |
|----------------|-----------------------------|---------------|-----------------------------|
| ■ 社名 | スズキ株式会社 | ■ 主要製品 | 四輪車・二輪車・船外機・電動車いす等 |
| ■ 設立 | 1920年(大正9年)3月 | ■ 資本金 | 138,262百万円 |
| ■ 本社所在地 | 〒432-8611
静岡県浜松市南区高塚町300 | ■ 従業員数 | 16,073人
(連結会社合計 68,739人) |
| ■ 代表者 | 代表取締役社長 鈴木 俊宏 | | |

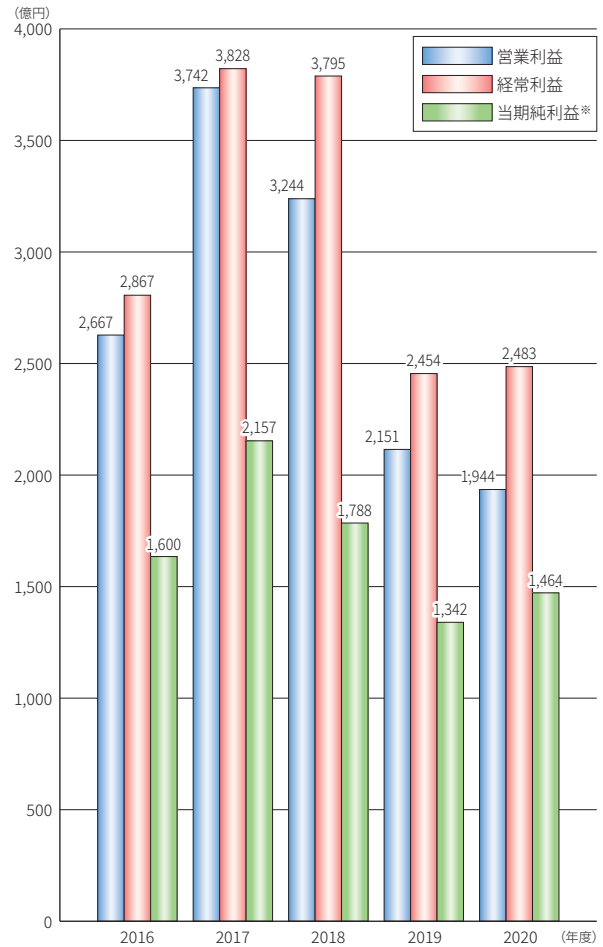


- | | | |
|--------------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| 1 スズキモーターオブアメリカ社(アメリカ) | 15 スズキ・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ社(アメリカ) | 25 スズキティラワモーター社(ミャンマー) |
| 2 スズキカナダ社(カナダ) | 16 スズキコロンビア社(コロンビア) | 26 スズキ・モーター・タイランド社(タイ) |
| 3 スズキメキシコ社(メキシコ) | 17 マジャールスズキ社(ハンガリー) | 27 タイズキモーター社(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) | 28 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 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司(中国) | 29 ベトナムスズキ社(ベトナム) |
| 6 スズキ中国社(中国) | 20 江門市大長江集団有限公司(中国) | 30 スズキ・インドモーター・モーター社(インドネシア) |
| 7 スズキフランス社(フランス) | 21 常州豪爵鈴木摩托車有限公司(中国) | 31 マルチ・スズキ・インド社(インド) |
| 8 スズキイタリア社(イタリア) | 22 台鈴工業股份有限公司(台湾) | 32 スズキ・モーターサイクル・インド社(インド) |
| 9 スズキドイツ社(ドイツ) | 23 スズキフィリピン社(フィリピン) | 33 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 スズキ・ミャンマー・モーター社(ミャンマー) | 34 パックスズキモーター社(パキスタン) |
| 11 スズキオーストリア社(オーストリア) | | |
| 12 スズキイベリカ社(スペイン) | | |
| 13 スズキモーターポーランド社(ポーランド) | | |
| 14 スズキオート南アフリカ社(南アフリカ) | | |

◆売上高推移

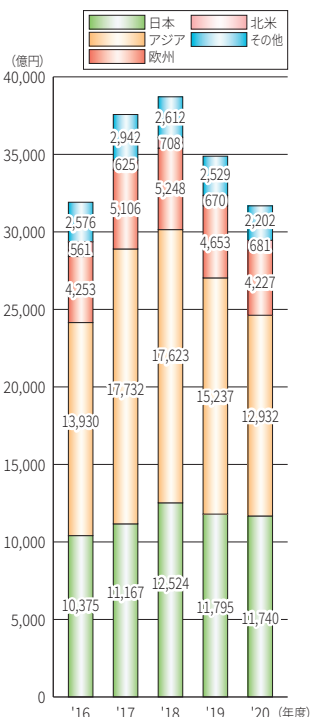


◆利益の推移(連結)

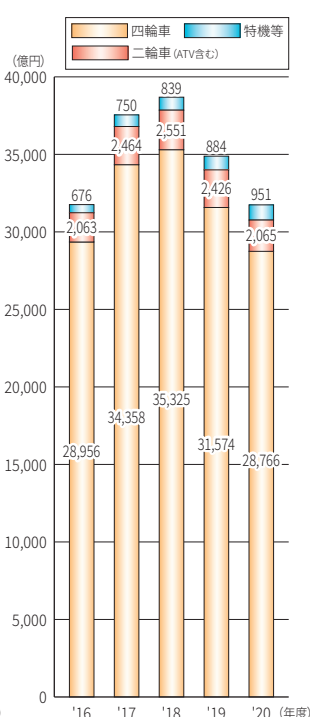


*当期純利益は親会社株主に帰属する当期純利益。

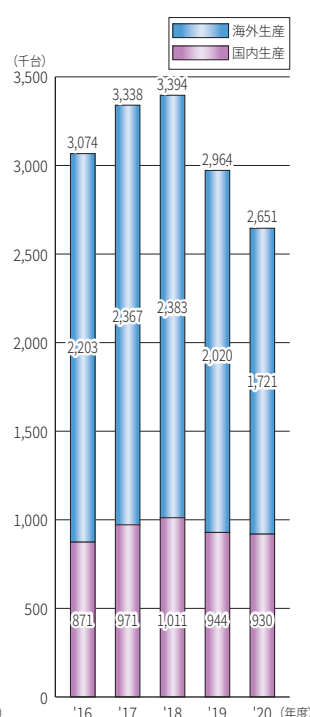
◆地域別売上高推移(連結)



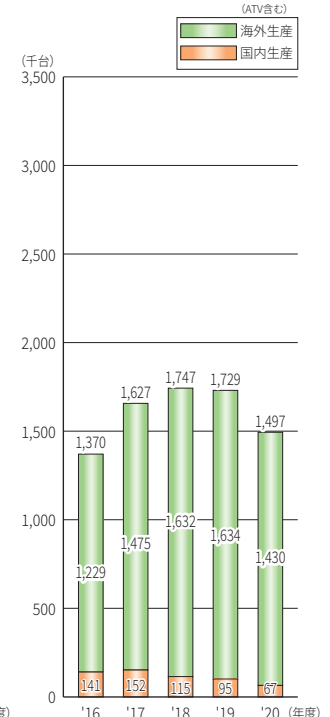
◆事業別売上高推移(連結)



◆四輪車生産台数推移



◆二輪車生産台数推移



*国内生産:完成車生産台数+CKD生産台数。
*海外生産台数:現地ラインオフ台数(日本からのCKD分を除く)。

環境取り組みの歴史

1970年	3月	大阪万国博覧会会場で、キャリイバン電気自動車10台が使用される
1971年	7月	生産工程の環境対策部門として生産技術部設備課に環境保安係を設置
1977年	4月	スズキグループ安全衛生公害問題研究協議会を発足
1981年	12月	(財)機械工業振興助成財団(現:スズキ財団)主催の省エネルギーシンポジウムを開催
1989年	8月	製品も含め環境問題への全社的取り組みを強化するため、環境問題審議会を設置
1990年	3月	全国の代理店に回収機を配備し、カーエアコン冷媒の特定フロンの回収、再利用を開始
1991年	12月	発泡用特定フロン(シート等のウレタンフォーム材に使用)の使用を全廃
1992年	1月	樹脂製部品への材料名の表示を開始 無段変速装置SCVTを開発(カルタスコンバーチブルに搭載)
	10月	天然ガススクーターを開発
	11月	廃棄物の減量化と再利用を推進するため、生産技術開発部に廃棄物対策グループを設置
1993年	12月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を発売
	3月	「環境保全取り組みプラン」を策定
	5月	環境保安係と廃棄物対策グループを統合し、環境産廃グループとして再編、強化
1994年	12月	カーエアコン冷媒の代替フロン化を完了
	6月	販売店で発生する使用済みバンパーの回収、リサイクルを開始
	8月	塗装排水汚泥の再利用設備を設置し、アスファルトシートへの再利用を開始 鋳造工場の鋳物廃砂のセメント原料への再利用を開始
1995年	1月	廃棄物焼却炉を更新し、廃棄物の減量化と廃熱利用(蒸気)を拡大
	8月	省エネルギーを推進するため湖西工場にコージェネレーション設備を導入
1996年	4月	電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」を発売
	5月	「環境保全取り組みプラン(フォローアップ版)」を策定
	12月	相良工場にコージェネレーション設備を導入
1997年	3月	ワゴンR天然ガス自動車を開発
	5月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を大幅に改良して発売
	10月	4ストローク船外機がシカゴボートショーで技術革新賞を受賞
	12月	「車の解体マニュアル」を発行し、代理店に配付
1998年	2月	大須賀工場にコージェネレーション設備を導入 「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ自主行動計画」を策定
	4月	ハンガリーの生産工場のマジャールスズキ社でISO14001の認証を取得
	7月	湖西工場でISO14001の認証を取得
	10月	新型軽自動車で10・15モード燃費29.0km/ℓを達成したリーンバーンエンジン搭載車を発売 スズキ4ストローク船外機が2年連続で技術革新賞を受賞
	12月	環境に配慮したパイプ曲げ加工技術を開発
1999年	3月	二輪車用の新触媒を開発(スクーター「レッツII」に搭載)
	5月	優れた燃費性能のアルト「Scリーンバーン」CVTを新発売
	6月	「ワゴンR 天然ガス(CNG)自動車」を新発売
	8月	エブリイ電気自動車の新モデルを発売
	9月	大須賀工場、相良工場でISO14001の認証を取得
	10月	アルトのアイドルリング・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卓上洗浄機「SUC-300H・600H」を新発売
	12月	「エブリイ天然ガス(CNG)自動車」を新発売
	2000年	1月
12月		豊川工場でISO14001の認証を取得
2001年	1月	国内の二・四輪工場の塗装工程での鉛使用を全廃
	3月	バンパー破砕機の設置を全国に拡大
	4月	技術、製品、製造、流通等の環境問題を担当する環境企画グループを新設 環境問題への取り組みを強化するため、これまでの環境問題審議会に替わり環境委員会を設置
	8月	埋立廃棄物を大幅に削減し、ゼロレベル化目標を達成
	10月	GMと燃料電池技術分野で相互協力

2002年	1月	電気自動車のコンセプトカー「Covie」がデトロイトモーターショーにおいて、米オートモティブ・ニュース誌の「コンセプトカー最優秀環境賞」受賞
	3月	アイドリングストップ運動開始
	7月	軽四輪車用エンジンで初めて、優れた燃費性能と高出力を両立した直噴ターボエンジンを実用化
2003年	1月	軽乗用車で初となるハイブリッド自動車「ツイン」を発売 省資源に優れた新発想のスクーター「チョイノリ」を発売
	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	日本国内で初めて燃料電池車用700気圧圧縮水素貯蔵システムの認可を取得 カーシェアリング (車両共同利用) システムに対応した「MRワゴン カーシェアリング専用車」を発売	
2005年	7月	アルミ表面のアルマイト皮膜を平滑化し、耐食性、耐久性を向上させる「ハイパー・アルマイト」を開発
	8月	「チームマイナス6%」に参加
	10月	舟艇工業会による「FRP 船」リサイクルシステムへの参画とリサイクル料金の発表
2006年	9月	燃料電池を搭載した電動車いす「MIO (ミオ)」を開発し、国際福祉機器展に参考出品
2007年	10月	燃料電池二輪車「クロスケージ」を開発し、東京モーターショーへ参考出品
	11月	スズキ環境管理規程の制定
2008年	6月	新開発の燃料電池車「SX4-FCV」の大臣認定を取得
	7月	北海道洞爺湖サミット 国際メディアセンター「環境ショーケース」に「SX4-FCV」を出展
2009年	4月	スズキの“歴史”と“ものづくり”を紹介する「スズキ歴史館」が開館 「低価格・低環境負荷を実現した高速めっきシステムの開発と実用化」により「市村産業賞 貢献賞」を受賞
	9月	インドのマルチ・スズキ・インディア社がトレーラー輸送から2段式貨物列車輸送に変更し、CO ₂ 排出量削減に貢献したことからゴールデンビーコックエコ革新賞を受賞
	10月	プラグインハイブリッド四輪車「スイフトレンジエクステンダー」、燃料電池スクーター「バグマン・フューエルセル・スクーター」を開発し、東京モーターショーへ参考出品
2010年	5月	「スイフト プラグインハイブリッド (スイフト レンジエクステンダー)」国土交通省の型式指定を取得
	9月	電動スクーター「e-Let's」を開発製品化に向けて公道走行調査を開始
2011年	3月	燃料電池スクーターで世界初となる「欧州統一型式認証」を取得
	5月	「低コストでの軽量化を実現したアルミ押出し材製リヤロアームの開発」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」、「エコクール」を開発
	11月	スズキの次世代環境技術「スズキグリーンテクノロジー」2013年次RJCカーオブザイヤーを受賞
2013年	3月	「スズキ環境計画」および「スズキ生物多様性ガイドライン」を策定
	7月	優れた燃費性能と力強い走りを両立した「デュアルジェット エンジン」を開発
	11月	牧之原市中里工業団地にメガソーラー設置を決定
2014年	1月	優れた燃費性能の新トランスミッション「Auto Gear Shift (オートギヤシフト)」を開発
	8月	エネチャージをさらに進化させた「S - エネチャージ」を開発
2015年	6月	2気筒0.8Lディーゼルエンジンを開発し、インドに投入
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バラレ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「バグ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
	4月	スズキ・東芝・デンソー、インドに自動車用リチウムイオン電池パック製造の合併会社設立に基本合意
		「高外観樹脂材料の開発と無塗装材着部品への適用」が第49回「市村産業賞 貢献賞」を受賞
	11月	トヨタとスズキ、インド市場向けEV投入に関する覚書を締結
12月	「環境計画2020」を策定、CO ₂ 排出量の削減目標などを新たに設定	
2018年	3月	トヨタとスズキ、インドでハイブリッド車などの相互供給に向けて基本合意
2019年	11月	マルチ・スズキ・インディア、豊田通商グループとインドで車両解体とリサイクルを行う合併会社を設立
2020年	11月	「スズキ環境ビジョン2050」を発表

会社データ

1. 台数情報

		単位	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	
四輪車	生産台数	千台	3,074	3,338	3,394	2,964	2,651	
			国内	871	971	1,011	944	930
			海外	2,203	2,367	2,383	2,020	1,721
			うちインド	1,585	1,781	1,850	1,577	1,440
	販売台数	千台	2,918	3,224	3,327	2,852	2,571	
			国内	639	668	725	672	647
			海外	2,279	2,556	2,602	2,179	1,924
	うちインド	1,445	1,654	1,754	1,436	1,323		
	ハイブリッド車販売台数*	千台	389	462	539	489	615	
	ウィズシリーズ販売台数	台	2,168	2,636	2,636	2,229	2,084	
二輪車	生産台数	千台	1,370	1,627	1,747	1,729	1,497	
			国内	141	152	115	95	67
			海外	1,229	1,475	1,632	1,634	1,430
	販売台数	千台	1,367	1,576	1,744	1,709	1,535	
			国内	62	60	57	49	51
			海外	1,305	1,516	1,687	1,661	1,484

*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	億円	31,695	37,572	38,715	34,884	31,782		
			二輪車	28,956	34,358	35,325	31,574	28,766	
			マリン*	2,063	2,464	2,551	2,426	2,065	
			その他*	676	750	839	745	834	
			国内	-	-	-	139	117	
			海外	国内	10,375	11,167	12,524	11,795	11,740
				欧州	21,320	26,405	26,191	23,089	20,042
				北米	4,253	5,106	5,248	4,653	4,227
				アジア	561	625	708	670	681
				その他	13,930	17,732	17,623	15,237	12,932
		2,576	2,942	2,612	2,529	2,202			
営業利益		2,667	3,742	3,244	2,151	1,944			
経常利益	億円	2,867	3,828	3,795	2,454	2,483			
当期純利益		1,600	2,157	1,788	1,342	1,464			
設備投資額		1,988	2,134	2,689	2,364	1,709			
減価償却費	億円	1,634	1,509	1,489	1,642	1,365			
研究開発費		1,315	1,394	1,581	1,481	1,462			
有利子負債残高		6,399	5,779	3,754	4,042	7,708			
総資産	億円	31,160	33,408	34,020	33,398	40,364			
純資産		13,870	15,952	17,159	17,937	20,320			
自己資本比率	%	35.9	38.8	40.9	44.5	41.8			
1株当たり当期純利益	円	362.54	488.86	395.26	286.36	301.65			
1株当たり配当額(年間)		44.00	74.00	74.00	85.00	90.00			
ROE	%	15.4	17.9	13.3	9.3	9.2			

*連結売上高の事業区分のうち、2020年度から「マリン事業他」を「マリン事業」と「その他事業」に区分しました。

3. 従業員情報

		単位	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	
従業員数		人	15,138	15,269	15,431	15,646	16,073	
	男		13,603	13,711	13,808	13,932	14,220	
	女		1,535	1,558	1,623	1,714	1,853	
	うち役職者数※1		人	4,232	4,333	4,437	4,518	4,710
		男		4,162	4,243	4,339	4,403	4,577
		女	70	90	98	115	133	
うち管理職数		人	1,014	1,049	1,080	1,140	1,204	
	男		1,004	1,037	1,066	1,121	1,185	
	女	10	12	14	19	19		
新規採用数		人	794	642	563	708	819	
	男		674	541	445	569	651	
	女		120	101	118	139	168	
	うち大卒以上		人	585	456	475	494	577
		男		523	396	396	413	474
		女	62	60	79	81	103	
障がい者雇用率		%	2.04	2.02	2.14	2.20	2.23	
離職率		%	3.8	4.2	3.9	3.1	2.2	
有給休暇取得率※2		%	70.2	75.7	76.7	84.8	77.2	
従業員数(連結)		人	62,992	65,179	67,721	68,499	68,739	
育児短時間勤務制度利用者数	男	人	179	204	232	256	285	
	女		3	3	3	5	7	
	男	人	176	201	229	251	278	
	女		68	91	104	117	143	
育児休職利用者数	男	人	8	7	13	23	63	
	女		60	84	91	94	80	
育児休職復職率	男	%	91.2	97.3	96.3	98.1	97.4	
	女		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	男	%	90.0	97.1	95.9	97.8	96.6	
	女		2	4	5	5	4	
介護短時間勤務制度利用者数	男	人	1	1	1	1	0	
	女		1	3	4	4	4	
介護休職利用者数	男	人	6	2	6	1	5	
	女		4	1	4	0	3	
	男	%	2	1	2	1	2	
	女		50.0	100.0	50.0	100.0	60.0	
介護休職復職率	男	%	25.0	100.0	25.0	-	66.7	
	女		100.0	100.0	100.0	100.0	50.0	
休業度数率		%	0.15	0.21	0.26	0.03	0.08	

※1:管理職、係長、組長、班長(専門職・匠含む) ※2:管理職は含まない

4. その他

その他		単位	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
その他	社外取締役数	人	2	2	2	2	3
	連結子会社数	社	136	131	130	127	120
	持分法適用関連会社数		32	31	28	28	31

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(スタンダード版)対照表	160
TCFD対照表	166

GRIガイドライン(スタンダード版) 対照表

標準開示項目		掲載ページ
GRI 102:一般開示項目		
1.組織のプロフィール		
102- 1	組織の名称	153
102- 2	活動、ブランド、製品、サービス	153
102- 3	本社の所在地	153
102- 4	事業所の所在地	153
102- 5	所有形態および法人格	153
102- 6	参入市場	153,154,157
102- 7	組織の規模	153,154,157
102- 8	従業員およびその他の労働者に関する情報	88,158
102- 9	サプライチェーン	79~81
102-10	組織およびそのサプライチェーンに関する重大な変化	-
102-11	予防原則または予防的アプローチ	130~135
102-12	外部イニシアティブ	13
102-13	団体の会員資格	158
2.戦略		
102-14	上級意思決定者の声明	3
102-15	重要なインパクト、リスク、機会	3,17,18 有価証券報告書
3.倫理と誠実性		
102-16	価値観、理念、行動基準・規範	10,11,130~135
102-17	倫理に関する助言および懸念のための制度	130~133

標準開示項目		掲載ページ
4.ガバナンス		
102-18	ガバナンス構造	124～129
102-19	権限移譲	124～129
102-20	経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	124～129
102-21	経済、環境、社会項目に関するステークホルダーとの協議	124～129
102-22	最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	124～129
102-23	最高ガバナンス機関の議長	ガバナンス報告書
102-24	最高ガバナンス機関の指名と選出	124～129
102-25	利益相反	124～129
102-26	目的、価値観、戦略の設定における最高ガバナンス機関の役割	124～129
102-27	最高ガバナンス機関の集会的知見	124～129
102-28	最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	124～129
102-29	経済、環境、社会へのインパクトの特定とマネジメント	124～133
102-30	リスクマネジメント・プロセスの有効性	124～133
102-31	経済、環境、社会項目のレビュー	124～129
102-32	サステナビリティ報告における最高ガバナンス機関の役割	12,16,124～129
102-33	重大な懸念事項の伝達	124～129
102-34	伝達された重大な懸念事項の性質と総数	-
102-35	報酬方針	127,128 ガバナンス報告書
102-36	報酬の決定プロセス	127,128 ガバナンス報告書
102-37	報酬に関するステークホルダーの関与	有価証券報告書
102-38	年間報酬総額の比率	有価証券報告書
102-39	年間報酬総額比率の増加率	-
5.ステークホルダー・エンゲージメント		
102-40	ステークホルダー・グループのリスト	14
102-41	団体交渉協定	92,93
102-42	ステークホルダーの特定および選定	14
102-43	ステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法	14
102-44	提起された重要な項目および懸念	-
6.報告実務		
102-45	連結財務諸表の対象になっている事業体	有価証券報告書
102-46	報告書の内容および項目の該当範囲の確定	12
102-47	マテリアルな項目のリスト	12
102-48	情報の再記述	-
102-49	報告における変更	-
102-50	報告期間	2
102-51	前回発行した報告書の日付	2
102-52	報告サイクル	2
102-53	報告書に関する質問の窓口	2
102-54	GRIスタンダードに準拠した報告であることの主張	160～165
102-55	内容索引	2
102-56	外部保証	-

標準開示項目		掲載ページ
経済		
GRI 103: マネジメント手法		
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	12
103-2	マネジメント手法とその要素	12
103-3	マネジメント手法の評価	12
GRI 201: 経済パフォーマンス		
201-1	創出、分配した直接的経済価値	157
201-2	気候変動による財務上の影響、その他のリスクと機会	17,18, 有価証券報告書
201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	有価証券報告書
201-4	政府から受けた資金援助	-
GRI 202: 地域経済での存在感		
202-1	地域最低賃金に対する標準新人給与の比率(男女別)	-
202-2	地域コミュニティから採用した上級管理職の割合	-
GRI 203: 間接的な経済的インパクト		
203-1	インフラ投資および支援サービス	94,109,135
203-2	著しい間接的な経済的インパクト	129,157
GRI 204: 調達慣行		
204-1	地元サプライヤーへの支出の割合	-
GRI 205: 腐敗防止		
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所	130~133
205-2	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	130~133
205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	-
GRI 206: 反競争的行為		
206-1	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により受けた法的措置	-
GRI 207: 税金		
207-1	税務へのアプローチ	-
207-2	税務ガバナンス、管理、およびリスクマネジメント	-
207-3	税務に関連するステークホルダー・エンゲージメントおよび懸念への対処	-
207-4	国別の報告	-
環境		
GRI 103: マネジメント手法		
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	12,13
103-2	マネジメント手法とその要素	16~31
103-3	マネジメント手法の評価	16,19~26,29,30,37, 52,53
GRI 301: 原材料		
301-1	使用原材料の重量または体積	32,137
301-2	使用したリサイクル材料	47,70
301-3	再生利用された製品と梱包材	66,70

標準開示項目		掲載ページ
GRI 302:エネルギー		
302-1	組織内のエネルギー消費量	32,137,139
302-2	組織外のエネルギー消費量	32,137
302-3	エネルギー原単位	-
302-4	エネルギー消費量の削減	32,55~57,137,139,140
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	41,43,44,139,140
GRI 303:水と排水		
303-1	共有資源としての水との相互作用	34,60,61,64,142~152
303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント	61,64,142~152
303-3	取水	32,60,137,141
303-4	排水	32,61,64,137,141
303-5	水消費	32,60,137,141
GRI 304:生物多様性		
304-1	保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、賃借、管理している事業サイト	34~36
304-2	活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	-
304-3	生息地の保護・復元	35~37
304-4	事業の影響を受ける地域に生息するIUCNレッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	34
GRI 305:大気への排出		
305-1	直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ1)	38,139
305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ2)	38,139
305-3	その他の間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ3)	38,137,139,141
305-4	温室効果ガス (GHG) 排出原単位	54,140
305-5	温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	32,54~57,137,140
305-6	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	32,137
305-7	窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)、およびその他の重大な大気排出物	32,48~50,52,62,63,137,141,142~152
GRI 306:廃棄物		
306-1	廃棄物の発生と廃棄物関連の著しいインパクト	32,58
306-2	廃棄物関連の著しいインパクトの管理	46,47,51~53,59,66,67,69~71,137,138,141
306-3	発生した廃棄物	32,58,59,66,69~71,137,138,140,141
306-4	処分されなかった廃棄物	32,58,59,66,69~71,137,138,141
306-5	処分された廃棄物	32,58,59,137,140
GRI 307:環境コンプライアンス		
307-1	環境法規制の違反	31
GRI 308:サプライヤーの環境面のアセスメント		
308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	53
308-2	サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	52,53

標準開示項目		掲載ページ
社会		
GRI 103: マネジメント手法		
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	12
103-2	マネジメント手法とその要素	12
103-3	マネジメント手法の評価	12
GRI 401: 雇用		
401-1	従業員の新規雇用と離職	88,158
401-2	正社員には支給され、非正規社員には支給されない手当	87~90
401-3	育児休暇	87,158
GRI 402: 労使関係		
402-1	事業上の変更に関する最低通知期間	92,93
GRI 403: 労働安全衛生		
403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	82
403-2	危険性(ハザード)の特定、リスク評価、事故調査	83
403-3	労働衛生サービス	83
403-4	労働安全衛生における労働者の参加、協議、コミュニケーション	82,83
403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	-
403-6	労働者の健康増進	83~85
403-7	ビジネス上の関係で直接結びついた労働安全衛生の影響の防止と緩和	-
403-8	労働安全衛生マネジメントシステムの対象となる労働者	-
403-9	労働関連の傷害	82
403-10	労働関連の疾病・体調不良	-
GRI 404: 研修と教育		
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間	91
404-2	従業員スキル向上プログラムおよび移行支援プログラム	86,91
404-3	業績とキャリア開発に関して定期的なレビューを受けている従業員の割合	86,91
GRI 405: ダイバーシティと機会均等		
405-1	ガバナンス機関および従業員のダイバーシティ	88,158
405-2	基本給と報酬総額の男女比	-
GRI 406: 非差別		
406-1	差別事例と実施した救済措置	14,79~81
GRI 407: 結社の自由と団体交渉		
407-1	結社の自由や団体交渉の権利がリスクにさらされる可能性のある事業所およびサプライヤー	79~81,92,93
GRI 408: 児童労働		
408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	79~81
GRI 409: 強制労働		
409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	79~81

標準開示項目		掲載ページ
GRI 410: 保安慣行		
410-1	人権方針や手順について研修を受けた保安要員	-
GRI 411: 先住民族の権利		
411-1	先住民族の権利を侵害した事例	-
GRI 412: 人権アセスメント		
412-1	人権レビューやインパクト評価の対象とした事業所	14,79~81
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	91
412-3	人権条項を含むもしくは人権スクリーニングを受けた重要な投資協定および契約	-
GRI 413: 地域コミュニティ		
413-1	地域コミュニティとのエンゲージメント、インパクト評価、開発プログラムを実施した事業所	33~37,95~19
413-2	地域コミュニティに著しいマイナスのインパクト(顕在的、潜在的)を及ぼす事業所	-
GRI 414: サプライヤーの社会面のアセスメント		
414-1	社会的基準により選定した新規サプライヤー	79~81
414-2	サプライチェーンにおけるマイナスの社会的インパクトと実施した措置	79~81
GRI 415: 公共政策		
415-1	政治献金	-
GRI 416: 顧客の安全衛生		
416-1	製品およびサービスのカテゴリに対する安全衛生インパクトの評価	73~78
416-2	製品およびサービスの安全衛生インパクトに関する違反事例	リコール等情報
GRI 417: マーケティングとラベリング		
417-1	製品およびサービスの情報とラベリングに関する要求事項	-
417-2	製品およびサービスの情報とラベリングに関する違反事例	-
417-3	マーケティング・コミュニケーションに関する違反事例	-
GRI 418: 顧客プライバシー		
418-1	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具体化した不服申立	-
GRI 419: 社会経済面のコンプライアンス		
419-1	社会経済分野の法規制違反	-

TCFD対照表

ガバナンス

推奨開示項目	該当箇所
a) 気候関連のリスクと機会についての、当該組織取締役会による監視体制	P12 サステナビリティ方針 (推進体制) P16 スズキグループの環境組織
b) 気候関連のリスクと機会を評価・管理する上での経営の役割	P12 サステナビリティ方針 (推進体制) P16 スズキグループの環境組織

戦略

推奨開示項目	該当箇所
a) 当該組織が識別した、短期・中期・長期の気候関連のリスクと機会	P17 TCFD提言への対応(気候関連リスクと機会・シナリオ分析)
b) 気候関連のリスクと機会が当該組織のビジネス、戦略及び財務計画に及ぼす影響	P17 TCFD提言への対応(気候関連リスクと機会・シナリオ分析)
c) 2°C 以下のシナリオを含む異なる気候関連のシナリオを考慮した、組織戦略のレジリエンス	P17 TCFD提言への対応(気候関連リスクと機会・シナリオ分析)

リスク管理

推奨開示項目	該当箇所
a) 当該組織が気候関連リスクを識別及び評価するプロセスを説明する。	P12 サステナビリティ方針(推進体制) P16 スズキグループの環境組織
b) 当該組織が気候関連リスクを管理するプロセスを説明する。	P16 スズキグループの環境組織
c) 当該組織が気候関連リスクを識別・評価及び管理するプロセスが、組織の総合的なリスク管理にどのように統合されているかを説明する。	P16 スズキグループの環境組織 P132 リスク管理体制

指標と目標

推奨開示項目	該当箇所
a) 自らの戦略とリスク管理プロセスに即して、気候関連のリスクと機会を評価するために用いる指標を開示する。	P6 スズキ中期経営計画「小・少・軽・短・美」 P19 スズキ環境ビジョン2050 P27 スズキ環境計画2025
b) Scope 1、Scope 2 および、当てはまる場合はScope 3 の温室効果ガス(GHG) 排出量と関連リスクについて説明する。	P17 TCFD提言への対応(気候関連リスクと機会・シナリオ分析) P38 CO ₂ 排出量の削減 (バリューチェーン全体が排出する温室効果ガスの開示) P139 環境データ
c) 気候関連リスクと機会を管理するために用いる目標、および目標に対する実績を開示する。	P6 スズキ中期経営計画「小・少・軽・短・美」 P19 スズキ環境ビジョン2050 P27 スズキ環境計画2025