



# サステナビリティレポート

Sustainability Report

2022

スズキ株式会社

## スズキサステナビリティレポート 2022 目次

### はじめに

- 002 トップメッセージ
- 004 〈特集〉2030 年度に向けた成長戦略
- 010 企業理念
- 013 サステナビリティ方針

### 環境

- 018 環境全般
- 035 気候変動
- 056 大気保全
- 060 水資源
- 063 資源循環
- 075 化学物質

### 社会

- 079 品質への取り組み
- 080 お客様とともに
- 085 お取引先様とともに
- 087 従業員とともに
- 099 知的財産に関する取り組み
- 100 地域社会とともに
- 107 国内工場・技術センターの取り組み
- 111 国内販売代理店の取り組み
- 112 海外グループ会社の取り組み
- 124 スズキの財団活動等

### コーポレートガバナンス

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

### データ集

- 141 環境データ
- 158 会社概要
- 159 環境取り組みの歴史
- 163 会社データ

### ガイドライン対照表

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

### 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 2022」は、スズキグループの環境・社会・ガバナンスに関するさまざま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、本レポートのすべての内容を HTML 形式でご覧いただけます。  
[https://www.suzuki.co.jp/corporate/csr\\_environment/](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やすいよう、ESG インデックスを整備しています。

#### 対象範囲

2021 年度（2021 年 4 月 1 日から 2022 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

2023 年 2 月  
（前回発行時期 2021 年 11 月、次回発行予定 2023 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、ご了承願います。  
・本レポートに記載した予想や計画は、現時点で入手可能な情報及び仮定に基づき当社が判断したもので、実際には、さまざま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ください。

#### 発行者

スズキ株式会社 コーポレート戦略部  
〒432-8611 静岡県浜松市南区高塚町 300 電話 053-440-2649

## トップメッセージ

# 人と社会に必要とされる会社を目指し、価値ある製品・サービスをお届けしていく



代表取締役社長  
鈴木 俊宏

## 創業103年目を迎えるスズキの強み

1920年に織機製造を祖業としてスタートしたスズキは、バイクモーター「パワーフリー号」を1952年に発売し輸送用機器事業へ進出して以来、二輪車や四輪車をはじめとした使いやすくお求めやすい製品の提供を通じて、人々の快適で豊かな暮らしに貢献してきました。日本のみならず海外にも事業を展開し、世界中の人々に「生活の足」を提供し、お客様のより良い暮らしと経済社会の発展に微力ながらも貢献を続け、こうして創業から103年目を迎えるようとしていることは、私たちの誇りになっています。

スズキの強みは、長い年月をかけて構築してきた総合的な製品ラインアップと、それらを世界中のお客様にお届けすることができる独自のバリューチェーンです。四輪車、二輪車、船外機、セニアカーなどの多彩な製品群が、世

界中のお客様から幅広くご支持をいただくことで、外部環境の変化にも対応できる、堅実な経営基盤を形成してきました。そしてこれからのスズキは、お客様の多様なニーズにお応えする製品やサービスの開発・生産・普及にとどまらず、人々の生活や移動インフラそのものに影響を与えられる革新的な次世代モビリティサービスの創出にもチャレンジしたいと考えています。

## 自動車を取り巻く環境の変化とスズキの対応

世界の自動車産業は今、100年に一度と言われる大変革の時代を迎えています。環境対応技術によるカーボンニュートラルへの貢献や、交通安全につながる自動運転技術の高度化などが自動車メーカーの今後を左右する重要課題となってきました。

自動車産業が直面している諸課題の中でも、特に重視しているのがカーボンニュートラル達成に向けた電動化への取り組みです。世界の多くの自動車メーカーは今、従来のガソリン車、ハイブリッド車からEVへと製品展開を大きくシフトしています。「スズキはどのようなEV戦略を打ち出すのか」、そういったご質問を自動車の購入を検討されているお客様から頂戴することが多くなりました。私たちは、少しでも早くEVを市場投入できるよう開発を進めていますが、一方でその製品設計や市場投入のタイミングについては、冷静に見極めていく必要があると考えています。例えばスズキの得意とするコンパクトカーは、お求めやすさが支持されて多くの人々に愛用いただいています。EV化による製品価格の上昇は、こうしたコンパクトカーのメリットを減らすことにつながりかねません。また、利便性に直結する充電インフラの拡充など、EVの使用環境が今後どこまで整っていくかについても注意を払う必要があります。スズキはコストと航続距離や装備をバランスさせ、お客様のニーズと利用スタイルに対応した、いわば適所適材のEVを開発し、適切な時期に市場に投入していく方針です。

## 人と社会に必要とされる会社を目指すために

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新たな生活様式の定着に加え、地政学的リスクの世界的な高まりやサプライチェーンの混乱など、自動車産業を取り巻く事業環境は依然として先行き不透明な状況で推移しています。半導体の供給が逼迫していることによる自動車生産の制約も



いまだ完全には解消されていません。こうした状況のもと、「構造改革」「リスク極小化」「将来に向けた種まき」を念頭に、足元の業務を進めています。

「構造改革」の取り組みとして、業務のシンプル化、風土改革、人材育成に注力します。電動化やカーボンニュートラル、コネクテッドなどの新しい仕事に専心するために、付加価値がないムダな業務やプロセスを洗い出し、やめる・変える・システム化の順で業務のシンプル化を進めます。デジタル技術も活用し、従来の延長線上の考え方ではなく、非連続な状況の変化に対応できるよう自分たちのマインドから変える必要があります。風土改革については、社是に掲げる「協力一致清新な会社を建設しよう」を再認識し、社員同士の徹底的なコミュニケーションを通じて、活力ある組織とチャレンジする風土を醸成していきます。また、ダイバーシティの取り組みにも力を入れており、男性でも女性でも働きやすい職場にしていくために、育児休暇などさまざまな制度の見直しに着手しています。人材の育成については、最近では人的資本経営といわれているように、教育や研修を将来に向けた人への投資と考え、すべての従業員が社是を実践し、企業価値を創造できる人材づくりを進めていきます。

「リスク極小化」に関して、半導体不足に対しては、お取

引先様との信頼関係を前提に在庫の確保をお願いしたり、サプライチェーンを可視化したりすることで、生産への影響を早期に見極め、柔軟な対応ができるよう体制を整備してきました。また、コンプライアンスのさらなる徹底が重要です。スズキは2016年に燃費・排出ガス試験、2018年には完成検査に関わる不正問題を立て続けに引き起こしてしまいました。以来、再発防止策の徹底と社員のコンプライアンス意識の喚起を通じて、信頼の回復に努めてきましたが、この取り組みに終わりはありません。湖西工場では新完成検査棟が稼働開始し、最新設備でより確実に正しい検査を行う体制を整えました。また、すべての役員・従業員が参加して毎年実施している「リメンバー 5.18 活動」により、問題を風化させない取り組みを継続しており、ハード、ソフトの両面でコンプライアンス体制を盤石なものにしていきます。

「将来に向けた種まき」としては、スズキの最大市場であるインドにおけるカーボンニュートラルに取り組みます。インド政府は2070年のカーボンニュートラル達成を目指しており、日本の目標年である2050年とはギャップがあります。インドではまだまだ電力の安定供給に不安があることに加え、その電源構成自体も化石燃料が中心のうえ、高価なEVを購入できるお客様も限られています。そうした中で、インドが経済力を蓄え人々が豊かになるために、一緒になってカーボンニュートラルを進めていくことが求められます。

具体的には、牛糞由来バイオガスの精製事業に注目しています。インドには非常にたくさんの牛がいますが、その糞尿からは温室効果の高いメタンが発生します。そのメタンから自動車用のカーボンニュートラル燃料を精製することを検討しています。その先には、農村地域の活性化や新たな雇用の創出、エネルギー自給率の向上も期待できます。

また、EVについては、2023年度の日本での軽商用EV投入を皮切りに、2024年度に欧州、インドでEVを投入します。日本の軽商用EVについては、現場での使い方、走

り方等を調査し、CJP（コマーシャル・ジャパン・パートナーシップ）と足並みを揃えながら開発を進めています。軽商用EVについては、「地方の足である軽商用が、実際にどのように使われているのか」「今お乗りになっているお客様が違和感なく移行できるEVとは何か」を現場・現物・現実の三現主義で精査し、適所適材のEVを開発します。売り方やサービスのあり方も含めて、「こういうクルマが欲しかった」「こういうサービスはありがたい」と感じていただけるような、お客様もまだ気付いていないようなスズキらしい独自の価値を持った製品を生み出していきたいと考えます。

あらためて、これからのスズキが目指す姿は、インフラの構築や次世代移動サービスの展開も含め、多くの人々の日々の移動に関する課題を解決することで、人々を元気にし、経済を活性化させる生活インフラ企業になることです。引き続き、人と社会に必要なとされる会社を目指し、価値ある製品・サービスをお届けしていきます。そして、カーボンニュートラルに重点的に取り組み、持続可能な社会の実現とともに、持続的な企業価値の拡大を追求していきます。



## 特集 2030年度に向けたスズキの成長戦略

2023年1月26日、スズキは「2030年度に向けた成長戦略説明会」を行いました。

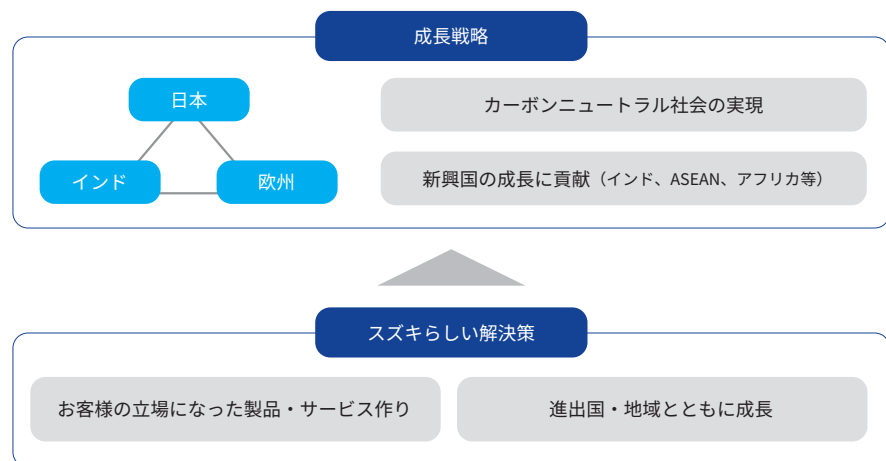
スズキは、お客様の立場になった「価値ある製品」づくりをモットーに、モノづくりの根幹である「小・少・軽・短・美」、柔軟さ・素早さ・チャレンジ精神を忘れない「中小企業型経営」、机上の空論を排した「現場・現物・現実」の三現主義で行動し、スズキらしい2030年度に向けた成長戦略を進めていきます。



成長戦略を発表する鈴木社長（2023年1月26日）

### 成長戦略の骨子

スズキは2030年度に向け、主要事業地域である日本・インド・欧州を核にして、カーボンニュートラル社会の実現とインド、ASEAN、アフリカなどの新興国の経済成長に貢献していきます。お客様の立場になった製品・サービスづくりと進出国・地域とともに成長するというスズキらしい解決策に取り組んでいきます。



### スズキの軌跡

1908年、創業者である鈴木道雄が、「母を楽にしてあげたい」との思いから織機を手作りました。鈴木式織機製作所の創業につながりました。この「お客様の課題を解決したい」という思いがスズキの原点です。織機事業から始まり、複数の事業を展開してきました。



1910年代の織機（復元）

1952年に発売した、自転車にエンジンを取り付け「パワーフリー号」は、「楽に遠くまで走れる」とお客様に大変喜ばれ当社の二輪の歴史がスタートしました。

その3年後には、日本初の量産軽自動車「スズライト」を発売し、四輪事業に進出、その後、船外機、電動車いすの発売により、現在の事業展開に至っています。

1979年、「アルト」の誕生により、日本の軽自動車の市場を築くことができました。これが契機となり、ゼネラルモーターズとの業務提携の実現や、インド国民車構想のパートナーに選ばれインドに合弁会社の設立と、海外進出という大きな飛躍につながりました。さらに、インドでの評判がハンガリーに伝わり、欧州への工場進出を果たしました。

これまでも「進出国・地域と共に成長する」ため、海外での現地生産をし、地域のニーズに合った製品・サービスにより市場を広げ、経済発展に貢献してきました。

また、部品の現地調達による地域の産業育成、雇用の創出に寄与してきました。

これからも四輪車を中心としたモビリティ事業を展開し、女性や高齢者にも優しく、お客様の生活や仕事を支える製品・サービスを提供してまいります。

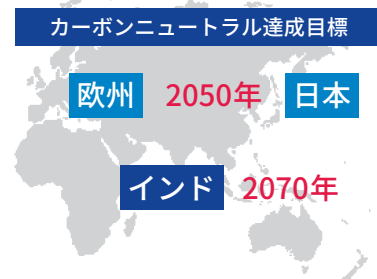


## 2030年度に向けた主な取り組み

### ＜カーボンニュートラル＞

スズキは、各国政府が掲げる達成目標時期に基づき、日本・欧州で2050年、インドでは2070年のカーボンニュートラルの達成を目指していきます。

これからもお客様の選択肢を広げ、地域のニーズに合った製品・サービスをお届けするとの考え方を軸に、地域ごとのカーボンニュートラル目標の達成に取り組んでいきます。



## 製品分野

### 四輪車

お客様のニーズと利用スタイルに対応した、適所適材のEVを開発していきます。

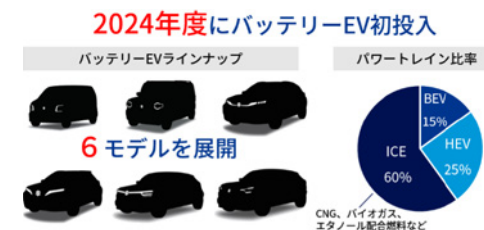
日本では、2023年度の軽商用バッテリーEVの投入を皮切りに、小型SUV・軽乗用などの投入を予定しており、2030年度までに6モデルを展開します。また、軽自動車や小型車向けに新型ハイブリッドを開発し、バッテリーEVと併せることでお客様に多くの選択肢を提供していきます。



欧州では、2024年度よりバッテリーEVを投入し、SUV・Bセグメントなどに広げていき、2030年度までに5モデルを展開します。欧州各国の環境規制やお客様ニーズに合わせて柔軟に対応していきます。



インドでは、「Auto Expo 2023」で発表したバッテリーEVを2024年度に投入し、2030年度までに6モデルを展開します。バッテリーEVだけではなく、スズキはあらゆる製品・サービスを提供すべく、ハイブリッド車・CNG・バイオガス・エタノール配合の燃料などを使用したカーボンニュートラルな内燃機関車も継続的に投入していきます。



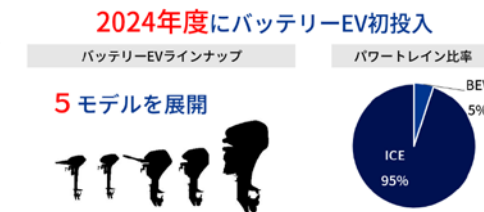
### 二輪車

通勤・通学や買物など生活の足として利用される小型・中型二輪車は、2024年度にバッテリーEVを投入します。2030年度までに8モデルを展開し、バッテリーEV比率25%を計画しています。趣味性の強い大型二輪車については、カーボンニュートラル燃料での対応を検討しています。



### 船外機

湖沼や河川で多く使われる小型船外機は、2024年度にバッテリーEVを投入します。2030年度までに5モデルを展開し、バッテリーEV比率5%を計画しています。海洋で使われる大型船外機については、カーボンニュートラル燃料での対応を検討しています。



### 電動モビリティ

スズキは、免許返納者の新たな移動手段であるセニアカーやその進化形であるKUPO、株式会社エムスクエア・ラボと共同開発しているマルチワーク可能なロボット台車のモバイルムーバー\*など、さまざまな電動モビリティを提案してきました。お客様ニーズの多様化や環境の変化による新たな市場に向けて、生活を支える小さなモビリティに挑戦していきます。

\* Mobile Mover (モバイルムーバー) は株式会社エムスクエア・ラボの登録商標です。

## 製造分野

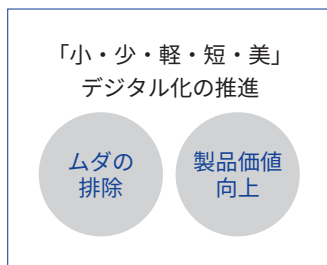
日本国内の工場は、2035年度のカーボンニュートラル達成に挑戦していきます。

国内工場のカーボンニュートラル

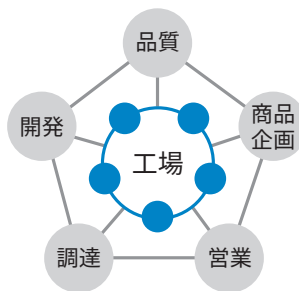
2035年度

### スマートファクトリー創造

世界の生活の足を守り抜く企業であり続けるために、2030年度のものづくりのあるべき姿を描き、スズキ・スマートファクトリー創造を進めています。スズキのモノづくりの根幹である「小・少・軽・短・美」とデジタル化の推進を組み合わせることで、データ・モノ・エネルギーの流れを最適・最小化、簡素化し、徹底的にムダをなくして、カーボンニュートラルへつなげていきます。

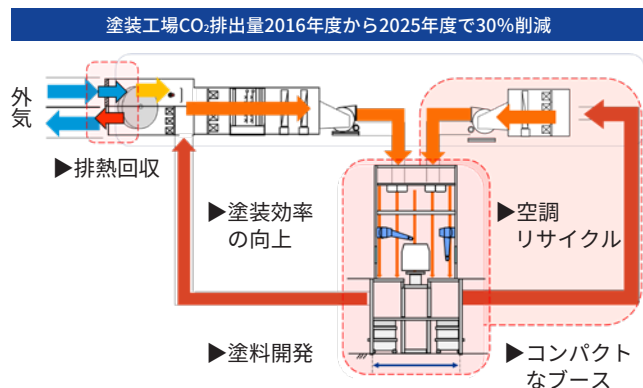


部門間のデータ連携強化



### 国内工場での取り組み

国内最大の生産拠点である湖西工場では、塗装設備の刷新と塗装技術の向上により、使用するエネルギーを効率化／最適化し、塗装工場のCO<sub>2</sub>排出量30%削減に取り組んでいます。

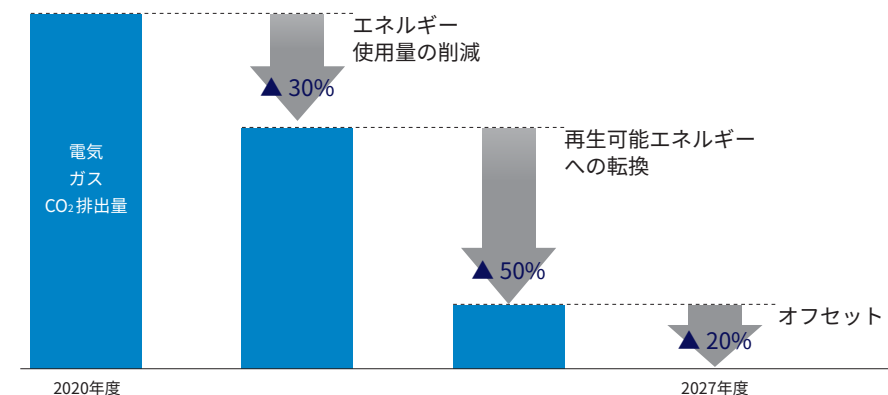


さらに、太陽光発電等の再生可能エネルギーからグリーン水素を製造し、その水素をエネルギー源として荷役運搬車両を走らせる実証実験を2022年末に開始しました。



二輪車の生産拠点である浜松工場は2030年のカーボンニュートラル達成を宣言していましたが、エネルギー使用量の削減や太陽光発電設備の増設など再生可能エネルギーへの転換により、カーボンニュートラル達成を2027年度に前倒しします。浜松工場のノウハウを他工場にも展開することで、2035年度の国内全工場のカーボンニュートラル化に取り組んでいきます。

### 浜松工場のカーボンニュートラル 2030年 → 2027年度



(特集) 2030年度に向けたスズキの成長戦略

## インドのバイオガス事業

インド市場は今後も成長を見込んでいますが、製品からのCO<sub>2</sub>排出量を削減しても、総排出量の増加が避けられない見通しです。これからもインドとともに成長していくために、販売台数の増加とCO<sub>2</sub>総排出量の削減の両立に挑戦していきます。

そのためのスズキ独自の取り組みとして、インド農村部に多い酪農廃棄物である牛糞を原料とするバイオガス燃料の製造・供給事業へ挑戦していきます。このバイオガス燃料は、インドCNG車市場シェアの約70%を占めるスズキのCNG車にそのまま使用することができます。

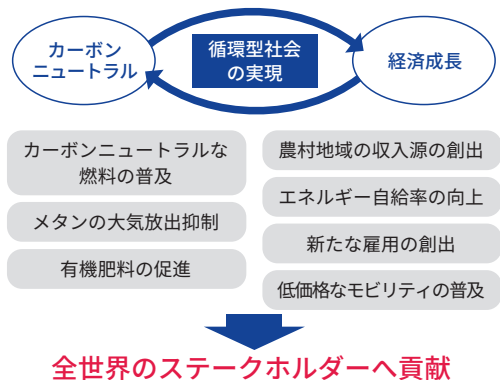


牛糞が発酵することで発生するバイオガスからメタンを精製し、圧縮することで、CNGの代替になるバイオガス燃料を製造することができます。このバイオガスを燃料として活用した際にCO<sub>2</sub>は発生しますが、大気中のCO<sub>2</sub>をリサイクルして製造したため、カーボンニュートラルな燃料です。

また、CO<sub>2</sub>の28倍の温室効果を有するメタンの大気放出の抑制にも貢献でき、さらに精製した後の残渣からは、有機肥料を製造することができます。

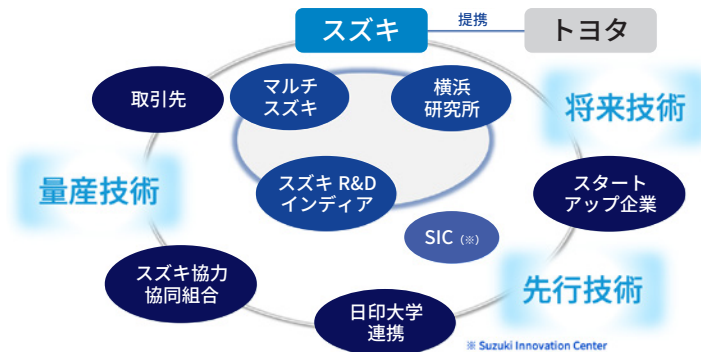
インドにおけるバイオガス事業は、カーボンニュートラルへの貢献だけでなく、経済成長を促し、インド社会に貢献するものと考えています。また、将来的にアフリカやASEAN、日本の酪農地域など他地域に展開することも視野に入れています。

インド自動車産業のリーディング企業であるスズキが、新興国のカーボンニュートラルと経済成長に貢献することは、先進国と新興国が協調してCO<sub>2</sub>排出量を削減するパリ協定の趣旨にも合致するものであり、全世界のステークホルダーに対して貢献できると信じて取り組んでいきます。



## <研究開発体制・外部連携>

スズキ本社、横浜研究所、スズキR&Dセンターインディア、マルチスズキが連携し、将来技術、先行技術、量産技術の領域分担をしながら、効率的に開発していきます。また、スズキがインドに徹底的に根付くため、スズキイノベーションセンターが0から1を見つけ出す探索活動を行っています。さらに、スタートアップ企業、スズキ協力協同組合、日本・インドの大学との共同研究による産学官連携などグループ外とも連携しながらモノづくりの力を高めていきます



トヨタ自動車株式会社とは、競争者であり続けながら協力関係を深化させ、持続的成長と自動車産業を取り巻くさまざまな課題克服を目指していきます。自動運転や車載用電池等を始めた先進技術開発、将来有望な新興国でのビジネス拡大、インドでのカーボンニュートラルに向けた取り組み、また環境に配慮した循環型社会の形成に向けて協業していきます。

2022年に設立したコーポレートベンチャーキャピタルファンドのSuzuki Global Venturesでは、企業及び既存の事業の枠を超えスタートアップとの共創活動を加速しています。日本のみならず海外においても、お客様や社会の課題解決に向けて必要な事業提携や投資をし、スタートアップとともに成長するエコシステムの発展に貢献していきます。





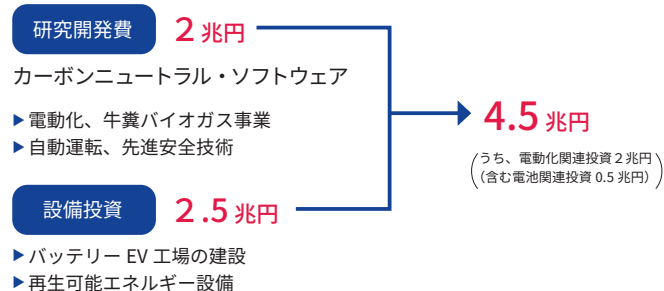
<研究開発・設備投資>

2030年度までに研究開発に2兆円、設備投資に2.5兆円、合わせて4.5兆円規模を投資していきます。4.5兆円のうち、電動化関連投資に2兆円、そのうち5,000億円を電池関連に投資していきます。

研究開発への投資は、電動化、バイオガスなどのカーボンニュートラル領域や自動運転などに2兆円を計画しています。

設備投資は、バッテリーEV工場の建設や再生可能エネルギー設備などに2.5兆円を計画しています。

■ 2023年度～2030年度の資源投入



<連結売上高目標>

2023年3月期の予想連結売上高は4.5兆円であり、中期経営計画で掲げた2026年3月期の売上高目標の4.8兆円を超えるペースで成長を続けています。これからも、新興国の成長に貢献することで、スズキとともに成長していきたいと考えています。2030年度には、2022年3月期の売上高3.5兆円から、倍増となる7兆円規模を目指して挑戦を続けています。



スズキは、100年に一度といわれる大変革期に、カーボンニュートラルと新興国の成長貢献の両立に挑戦していく中でも、スズキの商品には、「ワクワク」、「元気よく」、「個性的」といった感覚が大切だと考えています。これまで世に送り出してきた四輪車、二輪車、船外機、セニアカーは、実用的でありながらエモーショナルな面を持ち、お客様からの熱い支持をいただけてきました。

これからも、世界中のお客様の日々の移動を支え、環境にも優しく、いつも身近にあって頼れる生活のパートナーとなる製品・サービスをお届けしていくため、全世界のスズキ社員が一丸となって挑戦を続けていきます。



# スズキ中期経営計画



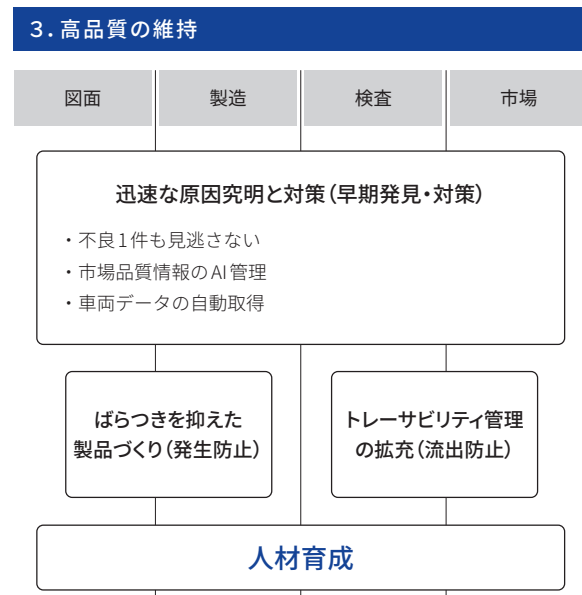
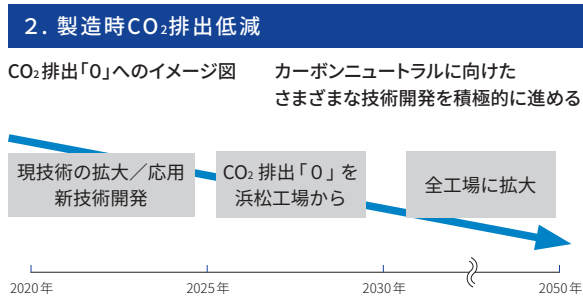
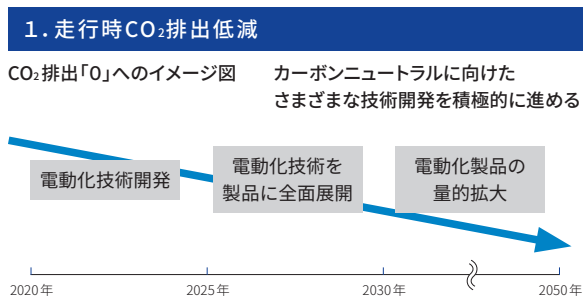
**世界の「生活の足」を守り抜く**

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

## 優先的に取り組む3つの課題

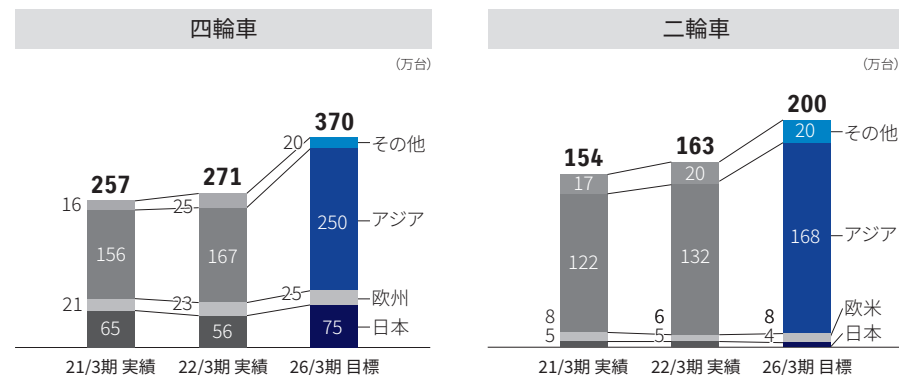


## 経営目標値

		2021年3月期実績	2022年3月期実績	2026年3月期目標値
業績	連結売上高	3兆1,782億円	3兆5,684億円	4兆8,000億円
	営業利益率	6.1%	5.4%	5.5%
株主還元	ROE	9.2%	9.0%	8%
	配当性向	29.8%	27.6%	30%
投資	研究開発費	1,462億円	1,607億円	1兆円/5ヵ年 (2,000億円/年)
	設備投資	1,709億円	1,894億円	1兆2,000億円/5ヵ年 (2,400億円/年)
世界販売	四輪車	257万台	271万台	370万台
	二輪車	154万台	163万台	200万台

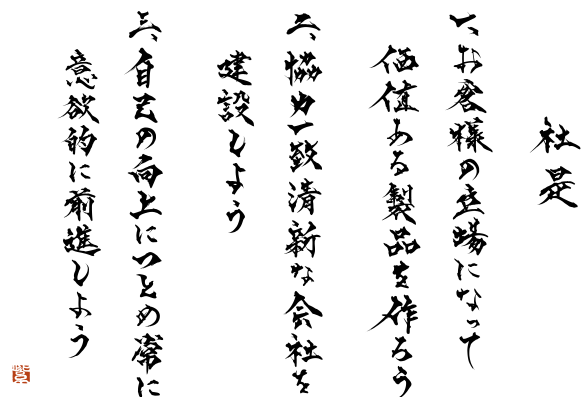
注 為替レート前提・・・1米ドル=104円、1ユーロ=124円、1インドルピー=1.42円

## 世界販売目標



# 企業理念

## 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。

- 一. お客様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。

（スズキ50年史より）

### 製品づくりに対する努力目標

よりよい製品の生産、価値ある製品づくりは、企業の最高目標であり、社会的存在理由でもある。この場合、常にわすれてはならないことは“消費者の立場”である。これを前提とした研究であり、開発であり、技術、製造、販売でなければならない。その根底となるものは品質、原価、改善等の意識であり、これを基盤として如何に製品（業務）に反映するかということにならなければならない。

### 会社づくりに対する努力目標

経営の「科学化」と並んで「民主化」は二大支柱とされている。人間関係の如何に重要であるかを示唆するものであるが、会社（職場）は組織化されたひとつの有機体であって形式上あるいは制度的に立派な組織でも、機能的な統一体として、常に旺盛な活力あふれる実践運営がなされなければ総合成果を期することはできない。

従って全社員が、自己の職務に全力を尽くすと共に、組織の横断的な関係をよくわきまえ、協力一致、発展してやまない清新\*な魅力ある会社（職場）をつくる努力を傾注しなければならない。

また、業務が安易な停滞や、独善的なセクショナリズムによって阻まれることのないよう常に全社的な視野に立ち、職場士気の高揚に努めるべきである。

※清新：新鮮でいきいきしていること。また、その様子。

### 人間づくりに対する努力目標

人間の持つ可能性は無限であるが、可能性の開発は、すべて自己の努力と責任に帰する。人間として、社員として自己の能力を最大限に発揮するにはたゆみない努力、研修による自己啓発にまつほかはない。

会社の発展向上は全社員の能力の向上と、意欲的な前進によって始めて可能となる。

しかし、組織の一員としての自覚、あるいは意欲の喚起は、各所属長の任務でもある。精鋭としての人材は、努力と指導によってつくられるものであることを銘記しなければならない。

## 行動理念

### ■ 小・少・軽・短・美

もともとは生産の現場における、ムダを省いた効率的で高品質なものづくりの基本方針として始まった「小さく」「少なく」「軽く」「短く」「美しく」を略したものです。

その後は生産にとどまらず、あらゆる部門のあらゆる場面において仕事をするうえで目指すべき合言葉として、海外まで広く浸透。

スズキの製品づくりにもその特長が活かされており、長年にわたり、スズキの行動理念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」はムダを省き必要なことには適切に資源を配分し、
- 「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をスピードアップするという意味があります。
- 「美」にはすべ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、すべ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つながっています。

### ■ 現場・現物・現実

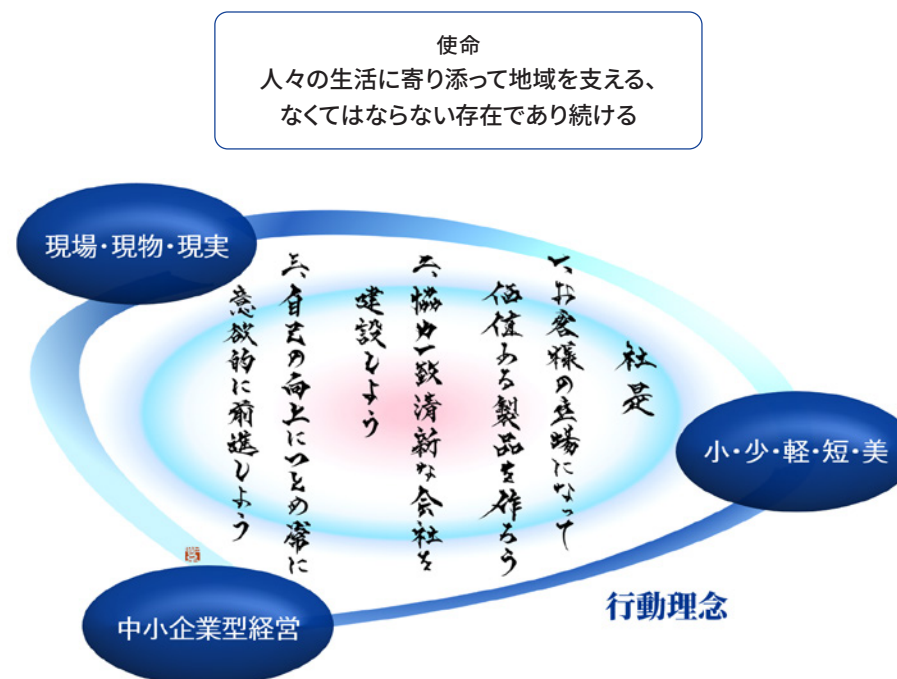
直ちに現場へ行き、現物を見たり触ったりして、現実的に判断します。

机上の空論を徹底的に排除し、実際に現場で現物を観察し、現実を認識し物事の本質を的確に捉えた上で、現実的な問題解決を図ります。

### ■ 中小企業型経営

意思決定の速さ、人と人との距離の近さ、変化に対応できる柔軟性、これらを常に持ち続けることは、いわば「中小企業型経営」に例えられます。

企業規模が拡大しても、決して大企業病に陥らないよう一人ひとりが努めます。社会的使命を果たすために、果敢に挑戦し続けます。



## 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。

スズキグループがサステナビリティに関する取り組み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、人権に関するさまざま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つなげます。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。

具体的な施策については、経営企画室に設置したサステナビリティ推進の専門部署を中心に、社会課題の解決に向けた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

2021年2月に発表した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。

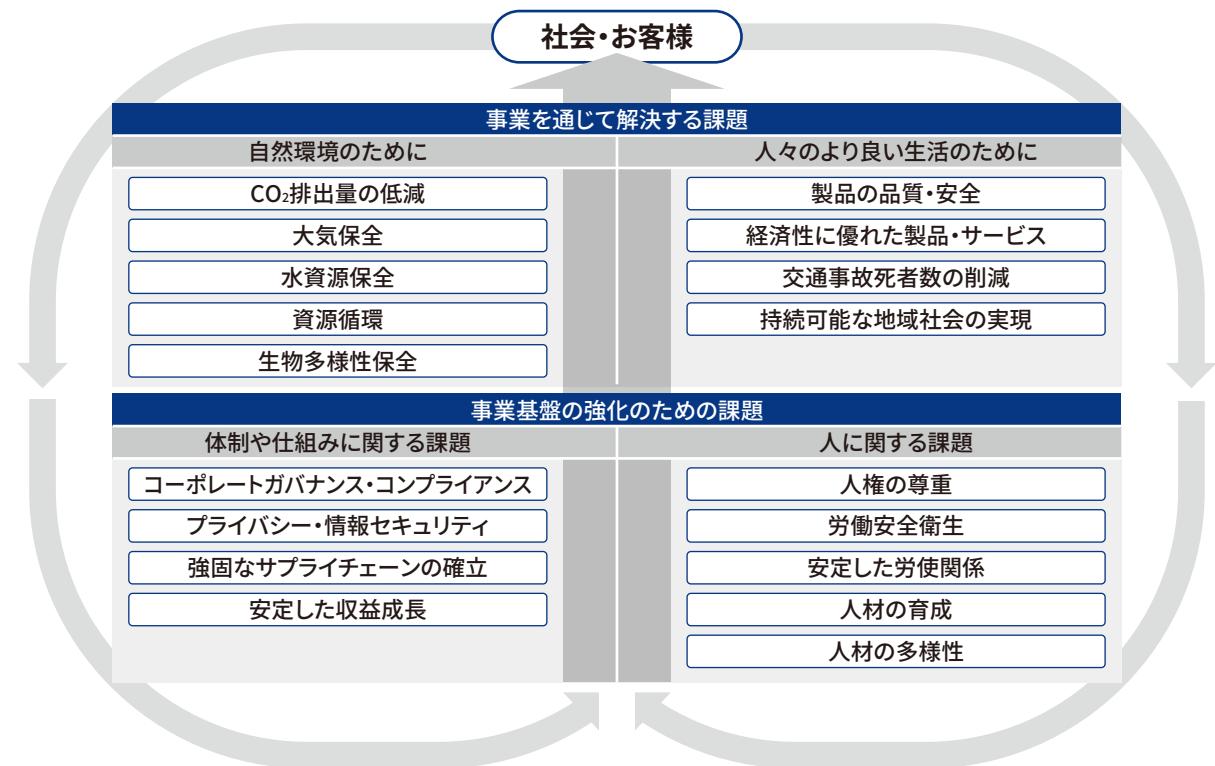
### ■ 特定のプロセス

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<sup>※</sup>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いきます。

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

- CO<sub>2</sub>排出量の低減(製品、事業活動) →P.37,42,44,45,47,53
- 大気保全 →P.53,57,59,75
- 水資源 →P.60,61,62
- 資源循環 →P.63,68,72,74
- 生物多様性 →P.29
- クリーンオーシャンプロジェクト →P.33

### 人々のより良い生活のために

- 製品の品質 →P.79
- 安全技術への取り組み →P.83
- トヨタとのアライアンス、CJP参画 →P.3,7

## 経営基盤の強化を通じて



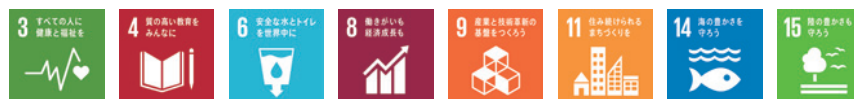
### 体制や仕組みに関する課題

- コーポレートガバナンス →P.127
- コンプライアンス →P.134

### 人に関する課題

- 人権の尊重 →P.15,85,137
- 安全・安心な労働環境の促進 →P.87,92,98
- 健康経営 →P.88
- 人材の育成 →P.91,97
- 多様な人材 →P.94

## 地域貢献活動を通じて



- 交通安全の取り組み →P.82,84,107,111,112
- 教育支援活動 →P.102,105,107,111,112,124
- 災害支援対策 →P.101,112,138
- 森林保全活動 →P.31,112
- その他の社会貢献活動 他 →P.100,107,111,112

## ■ 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、その徹底を図っています。2022年12月にはスズキグループの人権尊重

についての基本方針を新たに決めました。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。

### スズキグループの人権尊重についての基本方針

#### (基本的な考え方)

スズキ株式会社(以下、スズキ)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、お客様に喜ばれる真の価値ある製品作りに努めています(1962年制定)。

社是の精神に則り、スズキグループ(スズキ及びその連結子会社)で働くすべての役員及び従業員が健全かつ効率的、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」を策定しています(2016年策定)。行動指針では「人権の尊重」を重要な指針のひとつと定め、各国・各地域の法令を踏まえ、人権に関するさまざまな国際規範を理解し、基本的な人権を尊重することを明確に定めています。

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。人権の尊重はグローバルに展開するすべての企業活動の基本であると考え、その徹底を図っていきます。

#### 1. ガバナンス

##### (1) 人権に関する法令や国際規範の尊重

スズキグループは、「世界人権宣言」(UDHR)、国際人権規約(「経済的、社会的及び文化的権利に関する国際規約」(ICESCR)、「市民的及び政治的権利に関する国際規約」(ICCPR))及び「労働における基本的原則及び権利に関する宣言」(ILO中核的労働基準)など、国際的な人権規律に規定された人権(結社の自由・団体交渉権の承認、強制労働の禁止、児童労働の禁止、差別の排除など)を尊重します。「ビジネスと人権に関する指導原則」(UNGPs)、OECD多国籍企業行動指針、我が国の「責任あるサプライチェーンにおける人権尊重のためのガイドライン」等を参照し人権尊重の実践に取り組みます。

また、スズキグループが事業展開する世界各国の、現地の人権関連法令を遵守します。人権についての国際規範と各国・各地域の法令の間に差異がある場合は、より高い基準を尊重することに努めます。

##### (2) 適用範囲

当方針は、スズキグループのすべての役員及び従業員(派遣従業員を含む)に適用されます。スズキグループの各社は、当方針が自社の役員及び従業員により遵守されるよう周知徹底を図ります。

また、取引先や販売店を含む事業に関連するすべてのビジネスパートナーにも当方針にご理解をいただき、人権尊重の取り組みを期待するとともに、積極的な働きかけを行い、協力して取り組みを進めていきます。

##### (3) スズキのマネジメント体制

業務執行取締役及び関係する部門責任者(執行役員・本部長)が出席する経営会議において、人権を含むサステナビリティに関する課題や方針、対策について議論しています。特に重要な課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を目指します。

「人権の尊重」は当社のマテリアリティ(重要課題)特定の検討において議論され、「事業基盤の強化のための課題」のひとつとして特定し、2021年10月の取締役会で確認しています。

#### 2. 人権リスクへの対応(人権デュー・ディリジェンス)

##### (1) 人権リスクの特定

事業に関わる潜在的もしくは実際の人権リスクを特定し、リスクを防止または軽減するための体制を構築します。とりわけ、スズキグループが積極的に事業を展開する新興国において強制労働や児童労働などの人権リスクが相対的に高いことを認識して、これを行います。

##### (2) 是正と救済

人権に対する負の影響を引き起こし、または関与したことが明らかになった場合は、適切な手段を通じて、その是正に取り組みます。

その一環で、影響を受けた関係者が利用できる相談窓口を整備します。

##### (3) 教育

スズキグループで働くすべての役員及び従業員が当方針を理解し、実践できるよう、人権尊重に関する教育・啓発を適切に行います。

##### (4) 対話・協議

人権への影響について、関連する社内外ステークホルダーとの対話・協議を継続的に行っていきます。

また、人権を専門とした第三者機関に相談し、取り組みの実効性を担保します。

##### (5) 情報開示

人権の取り組みに関する情報を定期的に開示し、透明性の確保に努めるとともに、説明責任を果たします。

当方針は2022年12月の取締役会で承認されています。当方針は状況に応じて、適宜見直しを行っていきます。

2022年12月  
代表取締役社長  
鈴木俊宏

(人権に関する優先課題)

1. 差別・ハラスメントの禁止
2. 強制労働の禁止
3. 児童労働の禁止
4. 従業員との対話・協議



## ■ 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、技術と真心を持って挑み続けます。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"> <li>・営業活動（販売・アフターサービス）</li> <li>・お客様相談室</li> <li>・お客様イベント</li> <li>・安全運転講習会の開催 など</li> </ul>
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、パートナーとしてともに繁栄できる関係を構築します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・購買方針説明</li> <li>・調達活動</li> <li>・共同開発</li> <li>・マネジメントや実務担当者による意見交換会 など</li> </ul>
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努め、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材を評価・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"> <li>・安全衛生委員会</li> <li>・相談窓口</li> <li>・目標チャレンジ制度</li> <li>・自己申告制度</li> <li>・社内教育・研修プログラム</li> <li>・職場対話（社長がすべての本部を訪問）</li> <li>・労使協議会 など</li> </ul>
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"> <li>・定時株主総会</li> <li>・機関投資家向け説明会</li> <li>・個人投資家向けIRイベント</li> <li>・各種報告書発行 など</li> </ul>
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"> <li>・国内外各事業拠点における地域貢献活動</li> <li>・教育支援活動</li> <li>・スズキ歴史館 など</li> </ul>
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、すべ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"> <li>・環境計画2025の策定・推進・報告</li> <li>・各種環境イベントの開催・参加</li> <li>・環境教育・講習会 など</li> </ul>

## ■ ステークホルダーとの対話・コミュニケーションの取り組み例

主なステークホルダー	取り組み例
お客様	お客様相談室に寄せられたお申し出は社内各部門に伝え、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。これらの情報は、重要度に応じて即時に社内展開する体制づくりも行っています。また、集められた情報を精査することにより、お客様の潜在的な要望を抽出してまとめ、担当部門に情報提供する場合もあります。
お取引先様	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。
従業員	2022年の春闘から、会社の発展に向け、労使が同じ方向を目指して、相互に意見をぶつけ合い、議論を重ねるやり方に変更しました。労組三役と社長・副社長との情報交換会を毎月実施し、その様子はすべての従業員に発信されています。 また、スズキ株式会社のすべての本部・工場・拠点に社長が直接訪問し、法令遵守や新たな業務の取り組みについて従業員と意見を交わす職場対話を実施しています。
株主・投資家の皆様	四半期ごとの決算アナリスト説明会に加え、インベスターズ・カンファレンス等の説明会や国内外でのIRミーティングの実施、新車発表会、工場見学会、技術説明会等へのアナリストの招請も随時、実施しています。なお、新型コロナウイルス感染症拡大により従来の対面でのミーティングが困難となる中、オンラインでのツールを活用し、引き続き投資家との対話を図っています。 また、個人投資家向け説明会も定期的に開催しており、株主総会後には、スズキ歴史館の見学会を2008年より毎年開催しています（新型コロナウイルスの感染症拡大防止のため、2021年の見学会は中止としました）。
地域社会	国内の四輪組立工場では、社会科校外学習の一環として、工場見学の受け入れを行っています。また、地元の皆様と情報交換を行う交流会や、従業員とその家族及び地域住民の方々との親睦を図る秋祭りを通じて、地域社会とより深い相互理解を図っています。

## 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。

018 ———— 環境全般

035 ———— 気候変動

056 ———— 大気保全

060 ———— 水資源

063 ———— 資源循環

075 ———— 化学物質

### SUZUKI GREEN Policy

スズキの環境に対する政策や方針を表す環境計画や各種ガイドライン等

### SUZUKI GREEN Technology

スズキが開発し、製品に活かしている次世代環境技術

### SUZUKI GREEN Activity

スズキの環境に対する理念を実現するための取り組み、活動

## 環境全般

### スズキ地球環境憲章

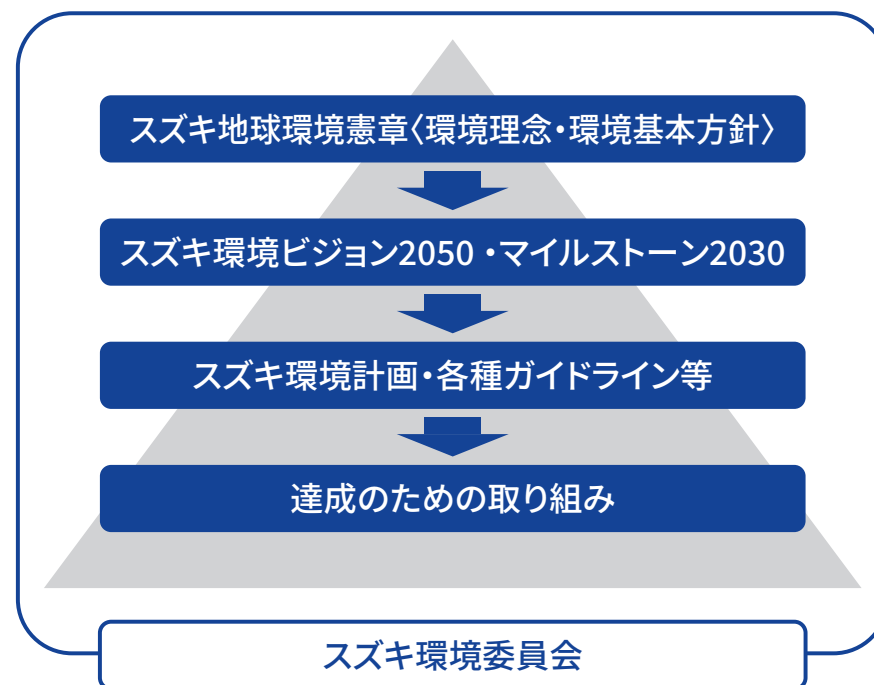
#### ■ スズキ地球環境憲章 (2002年策定、2006年改訂)

##### 【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。

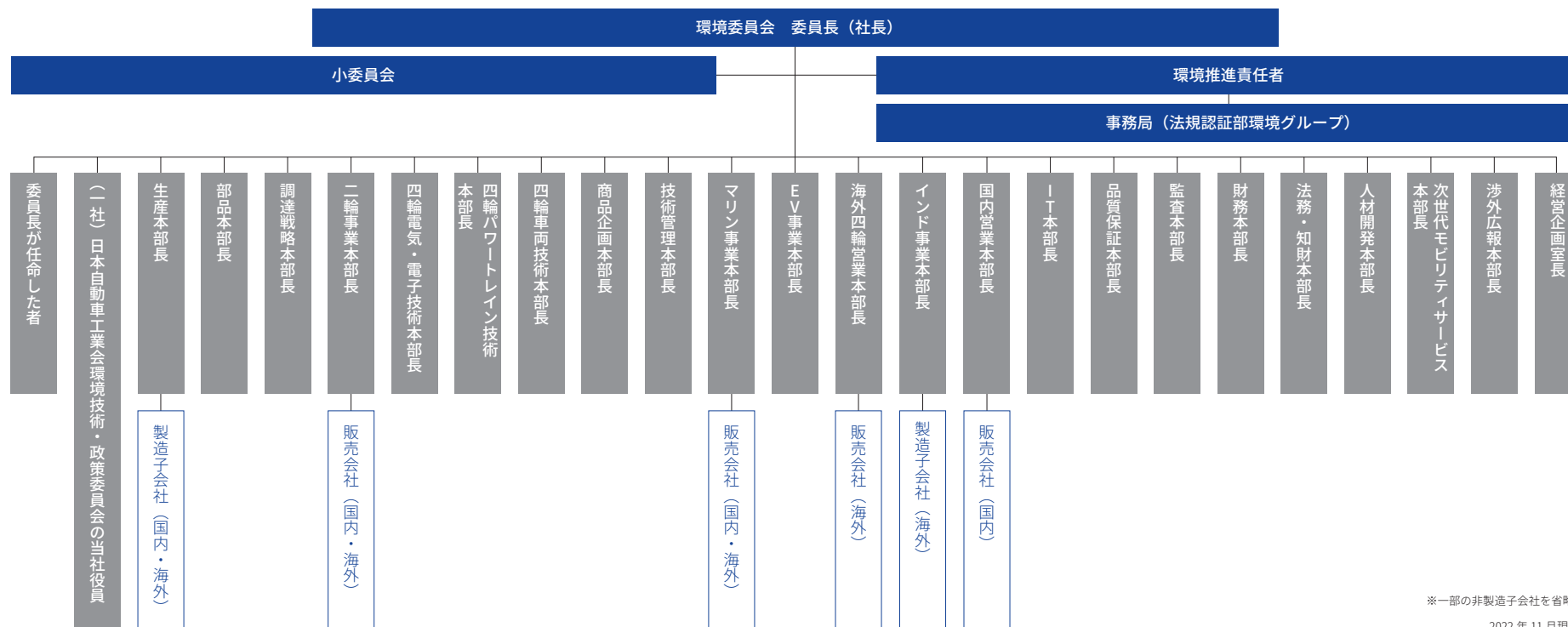


## スズキグループの環境組織

グループ全体の環境管理体制における最高意思決定機関として、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。

また、重要な意思決定を素早く行うことを目的に、年2回の定例開催に加えて「小委員会」を設置し、より機動的に会議運営ができる体制を整えました。直近では「カーボンニュートラル小委員会」を開催し、脱炭素に向けた集中審議を行い、意思決定を加速させています。

### ■ スズキグループの環境組織



環境全般

※一部の非製造子会社を省略。

2022年11月現在

## 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年代はじめから掲げるものづくりの根幹を表す標語です。

ものづくりにおいて、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。

■製品分野のカーボンニュートラル → P.5

■製造分野のカーボンニュートラル → P.6

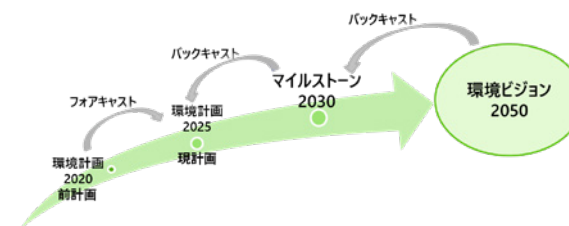
テーマ	スズキ環境ビジョン 2050	マイルストーン 2030	
気候変動	製品 CO <sub>2</sub>	● 2050年までに、Well to Wheelで新車四輪車が排出するCO <sub>2</sub> 「2010年度比90%削減」を目指す。	● 2030年までに、Well to Wheelで新車四輪車が排出するCO <sub>2</sub> 「2010年度比40%削減」を目指す。
	事業活動 CO <sub>2</sub>	● 2050年までに、事業活動から生じるCO <sub>2</sub> を販売台数あたり原単位で「2016年度比80%削減」を目指す。	● 2030年までに、事業活動から生じるCO <sub>2</sub> 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少化する。	● 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。	
水資源保全	● 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、生産活動及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年ごとに「スズキ環境計画」を策定し、環境取り組みの推進とPDCAを通じた継続的な改善を行ってきました。

今後も引き続き「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。



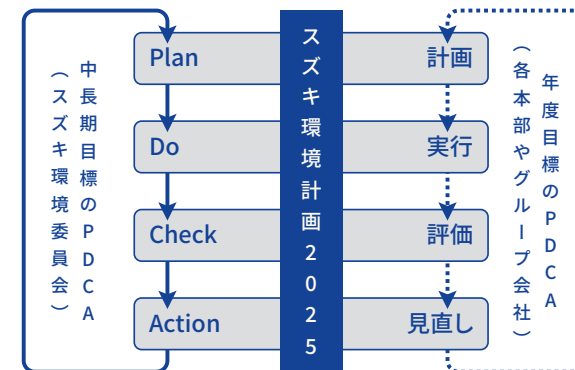
## 環境計画

### ■ スズキ環境計画 2025

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年度に「スズキ環境計画 2015」、2016年度に「スズキ環境計画 2020」を策定し、達成に向け取り組んできました。そして、2021年度からは新たに「スズキ環境計画 2025」

を策定し、「スズキ環境ビジョン 2050/ マイルストーン 2030」の実現に向け取り組みを推進しています。

スズキは事業活動などに伴い発生する環境への影響を真摯に受け止め、環境に配慮した製品開発を行い、環境への影響を低減する事業活動を推進することを最重要課題と考えています。次の100年も社会に貢献し続け、持続可能な企業であり続けられるよう、国内外の関連会社も含めた「チームスズキ」でスズキ環境計画 2025 に取り組んでいきます。



大項目	中項目	具体的な実施事項・目標	2021年度の主な実績
環境全般	CO <sub>2</sub> の削減 製品からの	【四輪車】 2010年度比 30%削減	2010年度比 23.7%削減
		【二輪車】 2010年度比 15%削減	2010年度比 12%削減
		【船外機】 2010年度比 15%削減	2010年度比 13%削減
	気候変動	事業活動からSCO <sub>2</sub> の削減	【生産活動】 2016年度比 25%削減
【開発/販売活動等】 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			・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。 ・また、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。環境負荷低減や資源循環、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。 ※・国内販売代理店：株式会社スズキ自販東京、株式会社スズキ自販近畿、株式会社スズキ二輪他 ・非製造子会社：株式会社スズキビジネス、スズキ輸送梱包株式会社、株式会社スズキ納整センター、株式会社スズキエンジニアリング、株式会社スズキマリン
【物流活動等】		・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CO <sub>2</sub> 削減 売上高あたりのCO <sub>2</sub> 排出量 2016年度比 9%削減	・二輪車生産工場の出荷待ち製品の保管スペースを拡張することにより、輸送1回あたりの完成車積載台数を増やすことで輸送回数を削減 ・海外で組み立てられる製品の一部部品を現地調達することにより、部品の輸送量を削減。 ・インド国内で完成車輸送の一部に鉄道輸送を継続利用。 ・売上高あたりのCO <sub>2</sub> 排出量：2016年度比 14.0%削減

大項目	中項目	具体的な実施事項・目標	2021 年度の主な実績
大気保全	再生エネの利用拡大	<b>【生産活動 / 非生産活動】</b> 太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入推進。	<b>【生産】</b> ・国内工場に 5 年間で 51.32MW の太陽光発電の導入を計画。 ・磐田工場の一部発電開始。 <b>【非生産】</b> 非生産拠点における再生可能エネルギー導入を検討中。
	大気汚染の抑制	<b>【四輪車 / 二輪車 / 船外機】</b> 各国 / 各地域の状況に応じた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。	<b>【四輪車】</b> ・インド新規制 (BS6-2) への対応を早期に数機種で先行して実施し (認可取得)、他機種も計画的に法規対応を推進中。 ・日本国内では、ガンソリン直噴車への PM 規制に対して、量産準備を完了。  <b>【二輪車】</b> ・排出ガス低減に取り組み、欧州 EURO5 規制及び平成 32 年 (令和 2 年) 国内排出ガス規制に対応。 ・2022 年 2 月に販売を開始した新型「GSX-S1000GT」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、平成 32 年 (令和 2 年) 国内排出ガス規制をクリア。  <b>【船外機】</b> ・すべての 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 <sup>*1</sup> 規制、米国 CARB <sup>*2</sup> 規制や欧州 RCD <sup>*3</sup> 規制をクリア。 ・米国 CARB 規制では 3STAR を達成。 ※ 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
	VOC の抑制	<b>【四輪車】</b> 車室内 VOC の低減。  <b>【生産活動】</b> 国内工場塗装工程における VOC の削減。 塗装面積あたり VOC 排出量 2000 年度比 50%以上削減	新型「アルト」、マイナーチェンジしたエスクードなどの車室内 VOC 濃度において、日本自動車工業会の自主取り組みである VOC 車室内濃度目標値以下を達成。  2000 年度比 40.3%削減
水資源	水資源の保全	<b>【生産活動】</b> <b>《水量》</b> ・全国各地域の水環境を考慮し、水使用量を低減する。 グローバル四輪生産台数あたり使用量 2016 年度比 10%削減 ・国内生産拠点における水リスクの把握と対策を実施する。  <b>《水質》</b> ・規制よりも厳しい自主基準値の排水管理を継続する。 ・河川に排水するすべ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。	・グローバル四輪生産台数あたり水使用量 2016 年度比 4.3% 増加 ・国内拠点の水リスク評価を実施。 ・規制よりも厳しい自主基準値による排水管理を継続。

大項目	中項目	具体的な実施事項・目標	2021年度の主な実績
資源循環	環境配慮設計の促進	<p>【四輪車 / 二輪車 / 船外機】</p> <p>リサイクルを配慮した開発・設計を継続する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ー 解体性の向上</li> <li>ー リサイクル材を使用した設計</li> <li>ー 材料リデュースを目指した設計</li> <li>ー 熱可塑性樹脂部品の採用拡大</li> <li>ー リサイクルが容易な材料の採用拡大</li> </ul>	<p>【四輪車】</p> <p>〈外装部品〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新型「アルト」、新型「ワゴン R スマイル」のフロント / リヤバンパー、ラジエータグリルにリサイクルが容易な熱可塑性樹脂を使用。</li> <li>・ 新型「アルト」、新型「ワゴン R スマイル」のフロント / リヤバンパーの薄肉化を実施。</li> </ul> <p>〈内装部品〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新型「アルト」、新型「ワゴン R スマイル」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。</li> <li>・ スペーシアのラゲッジフロアカバーに再生材を使用。</li> </ul> <p>【二輪車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新型「GSX-S1000GT」において、メータパネル、ロアブラケットカバー、フロントフレームカバー、リヤフレームカバー、リヤフェンダーにリサイクルが容易な熱可塑性樹脂を採用。</li> <li>・ 二輪車エンジンに使用されている樹脂カバー類、ファンカウリング類にリサイクルが容易な熱可塑性樹脂を使用。</li> </ul> <p>【船外機】</p> <p>新型「DF140B」、新型「DF115B」において、エンジンカバーのすべての締結をスクリュー、またはボルトナットとし、分解、リサイクル性を向上。</p>
	自動車リサイクルの推進	<p>【自動車リサイクルシステム】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各国事情に応じた廃車適正処理のスキームづくりを目指す。</li> <li>・ インドにおいて、廃車適正処理のモデル施設を稼働する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各国の法規や実情に合わせて廃車処理（回収・リサイクル）を推進中。</li> <li>・ インドでは、法制化に先立って、マルチ・スズキ・インディア社が豊田通商グループと合弁会社 MSTI を設立し、使用済み車両の解体とリサイクルを推進中。</li> </ul>
	電池 3 R の推進	<p>【使用済みリチウムイオンバッテリー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各国の法規や実情に合わせて使用済みリチウムイオン電池の回収ネットワーク構築を推進中。</li> <li>・ 自社公益事業として、廃車から回収した小型リチウムイオン電池をソーラー街灯用電源に二次利用（リユース）する技術を開発。</li> </ul>
	廃棄物の低減	<p>【生産活動】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 廃棄物の再資源化を推進する。</li> <li>・ 廃棄物発生量の削減を推進する。</li> </ul>	産業廃棄物の適正処理を継続。
	プラスチック梱包材の削減	<p>【物流活動 / 販売活動等】</p> <p>《梱包材》</p> <p>プラスチックの海洋投棄を防止するため、船外機を中心にプラスチック梱包材の使用量削減を進める。</p> <p>船外機関連資材のプラスチック使用量削減 2020 年度比 12t 削減</p> <p>《マリン》</p> <p>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。</p>	<p>《梱包材》</p> <p>2020 年度比 11t 削減</p> <p>《マリン》</p> <p>スズキクリーンオーシャンプロジェクトの 3 つの柱である、水辺の清掃活動、船外機本体及び補給部品の梱包材の脱プラスチックへの取り組み、海洋マイクロプラスチック回収活動（装置のモニターテスト）を実施。</p>



## TCFD 提言への対応

2020年4月に「TCFD<sup>\*</sup>」の主旨に賛同・署名しました。ステークホルダーに分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拠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「1.5°C/2°C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<sup>※1</sup>やIPCC<sup>※2</sup>等の科学知見に基づく、外部シナリオを参照しました。

※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CO<sub>2</sub>・燃費規制などさまざま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CO<sub>2</sub>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	1.5°C/2°C
移行 リスク	政策規制 技術	①自動車CO <sub>2</sub> ・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 ↗
物理 リスク	慢性	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 ↗
		④平均気温の上昇 (エネルギーコストの増加等)	拡大 ↗ 現状 →
	急性	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 →
		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 →

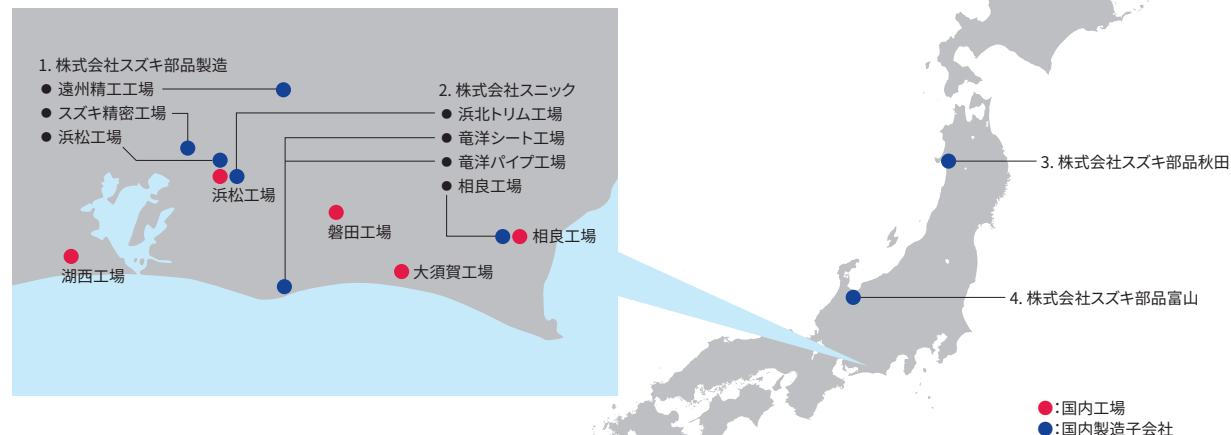
### ■ 特に重要なリスク項目の詳細と創出機会、当社の対応状況

	リスク	機会	スズキの対応状況
① 自動車のCO <sub>2</sub> ・ 燃費規制の 強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●カーボンニュートラル技術の開発投資の増加</li> <li>●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</li> <li>●規制未達による罰金発生や販売機会の逸失</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ライフサイクルでCO<sub>2</sub>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</li> <li>●お求めやすい電動車及びカーボンニュートラル燃料対応車の開発による販売機会の獲得</li> <li>●インドや新興国で電動化及びカーボンニュートラル燃料対応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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●インドの電動化の推進(電動車市場投入、電池工場投資等)</li> <li>●トヨタとの提携の深化</li> <li>●インドでバイオガス実証事業を開始</li> </ul>
② 炭素税等の 導入・強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「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</li> <li>●インドや新興国で再生可能エネルギー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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●施行中のCO<sub>2</sub>削減施策の推進</li> <li>●カーボンニュートラルなエネルギー創出</li> <li>●インドで再生可能エネルギー由来電力を調達</li> </ul>

## 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CO<sub>2</sub>発生量の99%以上を占める拠点で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。

### ■ ISO14001 認証取得 国内工場・国内製造子会社



## ■ 製造部門の取り組み

### 国内工場及び

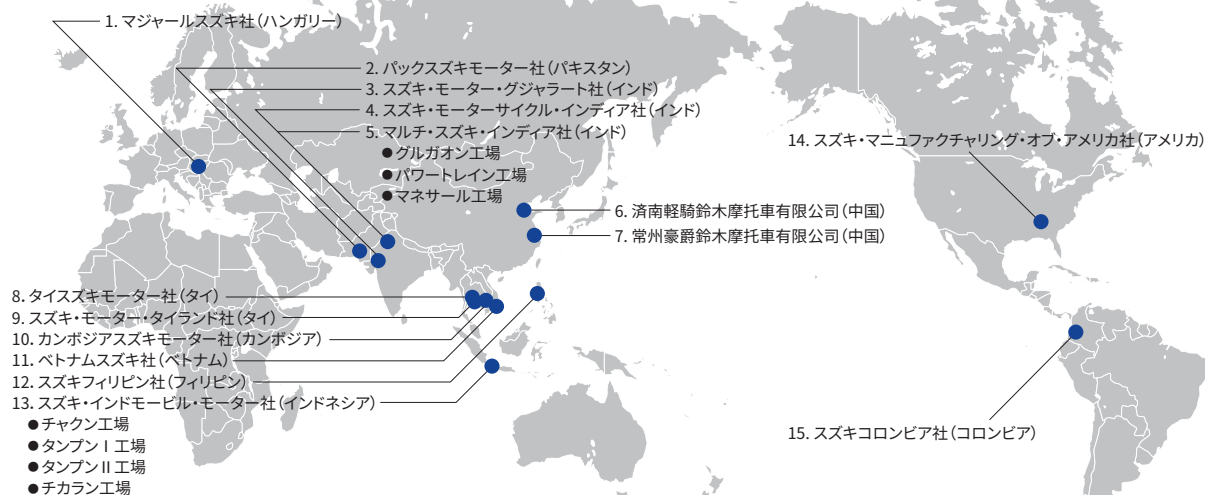
### 国内・海外製造子会社の取り組み状況

1998年4月、マジャ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。

国内工場では2003年3月までにすべての工場がISO14001の認証を取得しています。

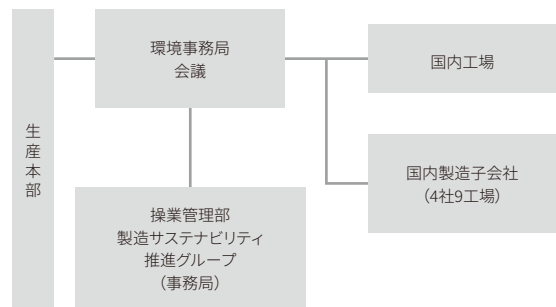
国内製造子会社では、2022年4月末現在、4社9工場すべてがISO14001の認証取得をしています。また、海外製造子会社では、2022年4月末現在、15社20工場がISO14001の認証取得をしています。

### ■ ISO14001 認証取得 海外製造子会社



## 生産本部 環境事務局会議

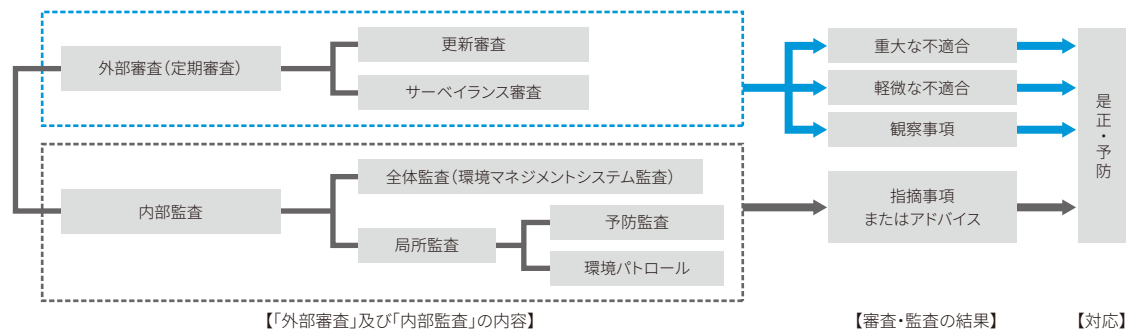
国内工場及び国内製造子会社の環境管理を向上させるため、「環境事務局会議」を行っています。この場には国内工場及び国内製造子会社4社9工場の技術グループ長や担当者が集まり、国内工場及び国内製造子会社に関連する事項について討議していきます。ここで確認・討議された内容は国内工場及び国内製造子会社に展開され、環境管理活動に役立っています。



## 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。

### ■ 環境監査の仕組み



## ■ 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、技術部門などの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者への教育を中心に、新入社員への導入教育、役職者教育、そして全体教育等を実施しています。

### 有資格者の育成

有資格者育成にも積極的に取り組み、環境に関連する代表的な資格としては、公害防止管理者 145 名、エネルギー管理士 38 名、環境内部監査員 380 名の有資格者が在籍しています。

### 調達担当者への研修

環境意識の向上と調達業務の適正な遂行のため、調達部門の新入社員や他部門からの異動者を対象に研修を実施しています。環境法令遵守及び持続的な発展を可能にする調達活動を推進していきます。

## 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<sup>\*</sup>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、2021 年度において、環境上の重大な漏出<sup>\*</sup>は 15 件、苦情は 4 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。

## お取引先様との コミュニケーション

### お取引先様とのコミュニケーションと 説明会の開催

部品点数の多い自動車部品の環境負荷物質管理においては、サプライチェーンを通じた製品含有化学物質情報の伝達と規制物質情報の伝達が重要です。

スズキでは定期的にお取引先様向けに化学物質情報の伝達ツールである IMDS の入力方法やグローバルな物質規制動向に関する Web 説明会を開催しています。

規制物質の有無確認には正確な IMDS データの入力が必要であり、また、部品に含有する難燃剤や可塑剤などが規制対象となる場合、代替物質への置換による開発試験など時間がかかることから、規制前の段階における規制情報の伝達は重要になっています。

「IMDS」は、「化学物質」P.75 をご参照ください。

### 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ため、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、問題の有無に関わらず、計画的に実施しています。

### コンプライアンス違反对策

お取引先様の事業活動において当社への影響、あるいは社会的な影響が見込まれる事項で法令等の遵守違反が発生した場合は、当社への即時報告とともに原因調査及びその結果報告をお願いしています。また、併せて再発防止策の提出もお願いしています。

## 地域交流会の実施

地域住民の方々との交流会を定期的 to 実施してご意見を承り、改善活動につなげています。2021 年度も新型コロナウイルス感染症対策のため、各事業所開催を見送りました。社会情勢を見つ、安全な開催の見通しが立ちましたら再開していく予定です。

## 情報公開

環境への取り組みをステークホルダーの皆様にご認知、理解いただくため、Web、冊子等の媒体及び環境関連の展示会やイベント等への参加を通じて環境技術を公開しています。



イベントの様子

## 外部団体等への参画

### 各種経済団体や業界団体との協働

スズキは日本経済団体連合会や日本自動車工業会等の団体に加盟して、各団体と協働して持続可能な社会に向けた各課題に取り組んでいます。

日本自動車工業会では、各種委員会、分科会、ワーキンググループへスズキから委員を派遣して総合的に活動しています。とりわけ、気候変動への対応については重要課題として捉え、燃費向上、次世代自動車の開発、交通流の改善、エコドライブの普及など、CO<sub>2</sub> 排出量削減に向けて日本自動車工業会と立場を一致して活動しています。

### TCFD<sup>\*</sup>への賛同

スズキは、TCFD<sup>\*</sup>のサポーターとして提言に賛同・署名し、ステークホルダーに分かりやすい情報開示を進めています。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ます。

<sup>\*</sup> Task Force on Climate-related Financial Disclosures の略。気候関連財務情報開示タスクフォース  
Web: <https://www.fsb-tcfd.org/supporters/>

## 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、「経団連生物多様性宣言」にも賛同しています。

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、お取引先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。

### スズキ生物多様性ガイドライン

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

#### 【基本的な考え方】

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、さまざま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】

- ・事業活動及び製品における環境負荷の低減
- ①「製品開発」から「リサイクル」に至る事業段階において、省エネ・省資源・3Rを推進します
- ②温室効果ガス低減のために、燃費向上と次世代車の研究開発を推進します
- ③サプライチェーンを通して、環境負荷物質の使用削減に努めます
- ・環境コミュニケーションの推進
- ①地域社会と連携・協力して、環境美化・環境保全活動を

推進します

- ②全社員へ生物多様性に関する理解と行動の浸透に努めます
- ③環境情報や自主保全活動を広く社会へ公表することに努めます



#### 【具体的な取り組み事項】

事業活動及び製品における環境負荷の低減		環境コミュニケーションの推進	
①	事業所ごとの省エネ実績を社内公表 リサイクル設計による資源の有効利用 埋立廃棄物ゼロレベル継続、節水の徹底 輸送効率の向上と梱包資材の削減 使用済み製品のリサイクル率向上 太陽光発電の推進	①	地域や自治体の清掃活動への参加 事業所周辺のクリーンアップ活動 「スズキの森」植林ボランティア活動 下川コース「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	「スズキサステナビリティレポート」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年間平均水量の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、そのうち、12種が絶滅危惧種であることを確認しました。

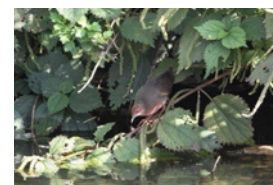


### 排水の放流先及び影響水域

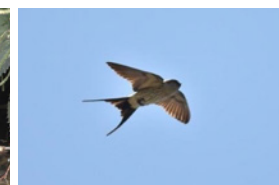
対象拠点	放流河川	影響水域 <sup>※1</sup>	確認された絶滅危惧種等 <sup>※2</sup>
本社	堀留川	なし	該当無し（影響水域が無いため）
湖西工場	笠子川	笠子川 →浜名湖合流点	ヒクイナ（鳥）、ハイタカ（鳥）、コシアカツバメ（鳥）、カシラダカ（鳥）、ニホンアカガエル（両）、ニホンウナギ（魚）、ホトケドジョウ（魚）、ミナミメダカ（魚）、ハマグリ（貝）、ツツイトモ（植）・計10種
磐田工場	安久路川	安久路川 →今之浦川合流点	ハイタカ（鳥）、ニホンウナギ（魚）、ミナミメダカ（魚）・計3種
大須賀工場	弁財天川合流点	西大谷川 →弁財天川合流点	ハヤブサ（鳥）、コシアカツ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

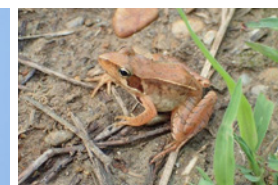
※2 国際自然保護連合レッドリスト、環境省・レッドリスト、県・市のレッドリスト・条例等で絶滅が危惧される種



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



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30回（植樹14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。



「スズキの森」植樹活動

### 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）

スズキの下川コース（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活かした地域づくり「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地域社会との共存共栄を推進していきます。



スズキ下川コース（北海道）

※「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。

### 「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」®制度の趣旨に賛同し、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などに役立てることであります。

※林野庁：「法人の森林」「分収育林」  
[https://www.rinya.maff.go.jp/j/kokuyu\\_rinya/kokumin\\_mori/katuyo/kokumin\\_sanka/hojin\\_mori/index.html](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（2021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 <sup>3</sup> /年	1,409 m <sup>3</sup> /年
② 土砂流出防止への貢献	5,557 m <sup>3</sup> /年	51 m <sup>3</sup> /年
③ 二酸化炭素の吸収・ 固定への貢献	1,695 CO <sub>2</sub> トン/年	17.3 CO <sub>2</sub> トン/年

※林野庁で採用している事業評価方法により計算しています。  
「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ダンブ（5.5 m<sup>3</sup>/台）1,020台分 ③ 一人が年間  
に排出するCO<sub>2</sub>（トン/年）5,295人分



### NGO の環境活動への参加・協力 ～マングローブの植樹

2021年12月11日、スズキ・インドモーター・モーター社は、インドネシアの西ジャワ州のビーチリゾート Pangandaran で、現地の NGO Pandu Laut Nusantara のマングローブの植樹に参加・協力しました。マングローブは、他の植物より単位面積あたりの CO<sub>2</sub> 貯留量（吸収量）が高いと言われ温暖化対策においても効果的な植物です。当日、約 700 本のマングローブを植樹して環境保全活動に取り組みました。また、同時に絶滅危惧種のカブトガニの放流も実施しました。



スズキマナーアップ活動

### 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、2022 年 3 月までに活動 207 回を数え延べ参加人員約 14,900 名、軽トラック 84 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。

#### CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGN（水辺の清掃活動）

2010 年に国内で活動を始め、翌 2011 年からは「CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGN」として、スズキグループの世界的な活動として実施してきた水辺の清掃活動は、今年で 13 年目を迎えました。例年、25 ヶ国以上で展開し多くの皆様に参加いただいています。2021 年度は 27 の国と地域で、合計 1,717 人の皆様に参加いただき、水辺の清掃による地域貢献活動に取り組みました。

また、活動開始以来の累計参加者数は、2021 年度で累計 1 万人に達しました。



### 船外機用マイクロプラスチック回収装置を用いた 海洋マイクロプラスチック回収活動

従来の水辺の清掃活動に加えて海洋に漂うマイクロプラスチックの回収活動を開始しました。この回収活動はスズキが開発した「船外機用マイクロプラスチック回収装置」を使用して水面付近のマイクロプラスチックを回収するものです。この装置は2022年7月生産より一部の船外機に標準装備され、世界中で販売されています。

### スズキクリーンオーシャンプロジェクトの実施

「スズキクリーンオーシャンプロジェクト」は、2011年より継続している1.「CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGN（水辺の清掃活動）」、2020年より始動した2.「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活動」及び3.「船外機用マイクロプラスチック回収装置を用いた海洋マイクロプラスチック回収活動」からなるスズキの環境活動です。このプロジェクトは、SDGsが示す社会課題の解決に向けたス

ズキの具体的な取り組みであり、スズキマリンがブランドスローガンに掲げる「THE ULTIMATE OUTBOARD MOTOR（究極の船外機）」を環境面においても追及していく姿勢を表しています。スズキはこれら3つの活動のもと、船外機ユーザーをはじめ、販売店、ボートビルダー、お取引先様、スズキグループ関係会社、従業員やその家族を含め、世界中のパートナーと力を合わせて世界中の海をクリーンアップしていきます。

なお、我々の活動は、環境省が進める「プラスチック・スマート」の趣旨とも合致することから、2018年よりこの活動に登録し、スズキの取り組み内容は環境省ホームページにも掲載されています。

**SUZUKI** **モニタリング実施地域** **THE ULTIMATE**

CLEAN OCEAN PROJECT SUZUKI

デヴォン（イギリス）  
ロースドレヒト（オランダ）  
ハース（ドイツ）  
東京（日本）  
ニース（フランス）  
福建省（中国）  
静岡（日本）  
ファロ（ポルトガル）  
クラブ（タイ）  
スービック（フィリピン）  
フロリダ（アメリカ）  
ロヴィーゴ（イタリア）  
カリタ（インドネシア）  
アイゼルフォンテン（南アフリカ）  
メルボルン（オーストラリア）

回収物サンプル  
回収前  
回収後  
プラスチック削減後  
ポリプロピレン  
ポリエチレン  
ポリプロピレン

モニタリングの様子

2021年のモニタリング調査実施国



スズキクリーンオーシャンプロジェクト シンボルマーク



<http://plastics-smart.env.go.jp/>



# 事業活動における環境への影響・取り組み

INPUT

## スズキ株式会社 国内事業所

	単位	2021年度
電力	百万kWh	462.0
化石燃料	万GJ	165.5

## スズキ株式会社 国内工場<sup>※1</sup>

燃料等の投入	単位	2021年度	水の投入	単位	2021年度
購入電力	百万kWh	376	工業用水道	百万m <sup>3</sup>	2.53
風力発電 (湖西工場)		1.53	上水道	千m <sup>3</sup>	47.1
小水力発電		0	井戸水	百万m <sup>3</sup>	0.55
太陽光発電 (磐田)		0.049	原材料の投入	単位	2021年度
LPG	千トン	13.5	鉄	千トン	480.1
都市ガス	百万m <sup>3</sup>	20.6	アルミ	千トン	43.7
灯油	千kL	0.102	樹脂	千トン	30.6
A重油		0.0003	銅	千トン	8.1
軽油	kL	9.7	鉛	千トン	5.4
ガソリン		122	化学物質の投入	単位	2021年度
			PRTR物質	トン	2,965

燃料等の投入	単位	2021年度
燃料(軽油 他)	万GJ	50.1

事業活動

設計・開発・調達・生産

輸送

販売

使用済み製品の引取・再資源化

## スズキ株式会社 国内事業所

	単位	2021年度
CO <sub>2</sub> 排出量 <sup>※2</sup>	千トン	277.7

## スズキ株式会社 国内工場<sup>※1</sup>

大気へ放出	単位	2021年度	河川への排出	単位	2021年度
CO <sub>2</sub> 排出量 <sup>※3</sup>	千トン	238	河川・湖沼への排水量	万m <sup>3</sup>	380
SO <sub>x</sub> 排出量	トン	2	下水道への排水量	万m <sup>3</sup>	6.0
NO <sub>x</sub> 排出量	トン	67	PRTR物質 (下水道への排出含む)	トン	1.6
PRTR物質	トン	1,075	廃棄物として処理	単位	2021年度
VOC排出量	トン	2,964	再資源化量	千トン	116
オゾン層破壊物質 <sup>※4</sup> (CFC-11換算) <sup>※5</sup>	トン	0.000002	(上記のうち、PRTR物質)	トン	13.4
			埋立廃棄物量	トン	0

	単位	2021年度
CO <sub>2</sub> 排出量	千トン	34.5

## 販売・登録

### 国内の販売・登録台数

<四輪車販売>	単位	2021年度
四輪車販売台数	千台	561
ハイブリッド車販売台数	千台	290
ハイブリッド車販売比率	%	51.7

### 参考：世界販売台数

<四輪車販売>	単位	2021年度
四輪車販売台数	千台	2,707
ハイブリッド車販売台数 <sup>※6</sup>	千台	626
ハイブリッド車販売比率	%	23.1

※6 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

## リサイクル

### 使用済み四輪車の引取

<ASR>	単位	2021年度
引取総重量	千トン	59.5
引取台数	千台	430.0
再資源化重量	千トン	56.6
再資源化率 <sup>※7</sup>	%	96.4

<エアバッグ類>	単位	2021年度
引取総重量	トン	179.7
引取台数	千台	370.7
再資源化重量	トン	170.9
再資源化率 <sup>※7</sup>	%	95.1

<フロン類>	単位	2021年度
引取重量	トン	78.2
引取台数	千台	391.3
再資源化率 <sup>※7</sup>	%	99.3

### 使用済み二輪車の引取

	単位	2021年度
再資源化率 <sup>※7</sup>	%	97.7

※7 再資源化率は重量ベースで算出

※7 再資源化率は重量ベースで算出

OUTPUT

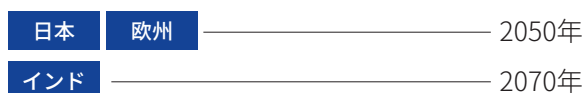
## 気候変動

	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 <sub>2</sub>	2050年までに、Well to Wheelで新車四輪車が排出するCO <sub>2</sub> 「2010年度比 90%削減」を目指す。	2030年までに、Well to Wheelで新車四輪車が排出するCO <sub>2</sub> 「2010年度比40%削減」を目指す。
	事業活動 CO <sub>2</sub>	2050年までに、事業活動から生じるCO <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> を販売台数あたり原単位で「2016年度比 45%削減」を目指す。

### 基本的な考え方

昨今、地球温暖化が要因とされる異常気象が頻発しています。こうした気候変動の影響を抑えるために、世界の平均気温上昇を産業革命以前から2°C未満に抑えることを目的に、今世紀後半に温室効果ガス排出の実質ゼロを目指す「パリ協定」が採択されました。スズキは以前から、「小・少・軽・短・美」の理念に沿って、CO<sub>2</sub>排出の少ない製品を少ないCO<sub>2</sub>排出で作り続けてきましたが、いわゆる2°C目標の達成に向けて、より一層のCO<sub>2</sub>削減に努めなければならないという課題意識のもと、スズキは、気候科学と整合した削減目標を掲げ、取り組みを推進していきます。

### カーボンニュートラル達成目標



スズキは、各国政府が掲げる達成目標時期に基づき、日本・欧州で2050年、インドでは2070年のカーボンニュートラルの達成を目指します。

これからもお客様の選択肢を広げ、地域のニーズに合った製品・サービスをお届けするとの考え方を軸に、地域ごとのカーボンニュートラル目標達成に取り組みます。

## 製品使用に対する取り組み

### ■ 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<sup>※1</sup>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。

2021年度にバリューチェーン全体が排出した温室効果ガス排出量7,558万t-CO<sub>2</sub>のうち7,447万t-CO<sub>2</sub>がスコープ3（その他の活動に伴う間接排出）<sup>※1</sup>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」<sup>※2</sup>による排出量が6,249万t-CO<sub>2</sub>とバリューチェーン全体の82.7%を占めています。

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

※1 バリューチェーン：事業のすべ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<sup>※3</sup>」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<sup>※4</sup>に2014年度より参加し、算定の取り組みを紹介している。

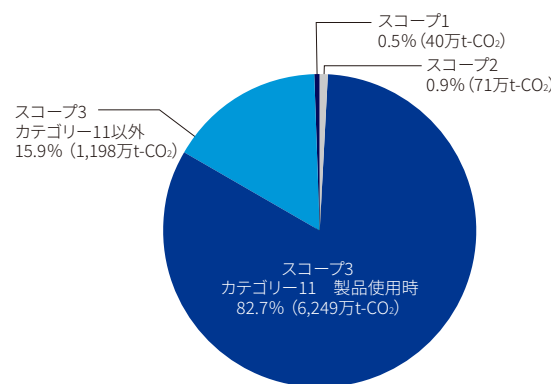
※2 カテゴリ11の排出量は、当該年度に販売したスズキ製品が将来廃棄されるまでの使用に伴う排出量。

※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・算定方法等さまざまな情報を発信する、バリューチェーンの排出量に関する情報プラットフォーム。

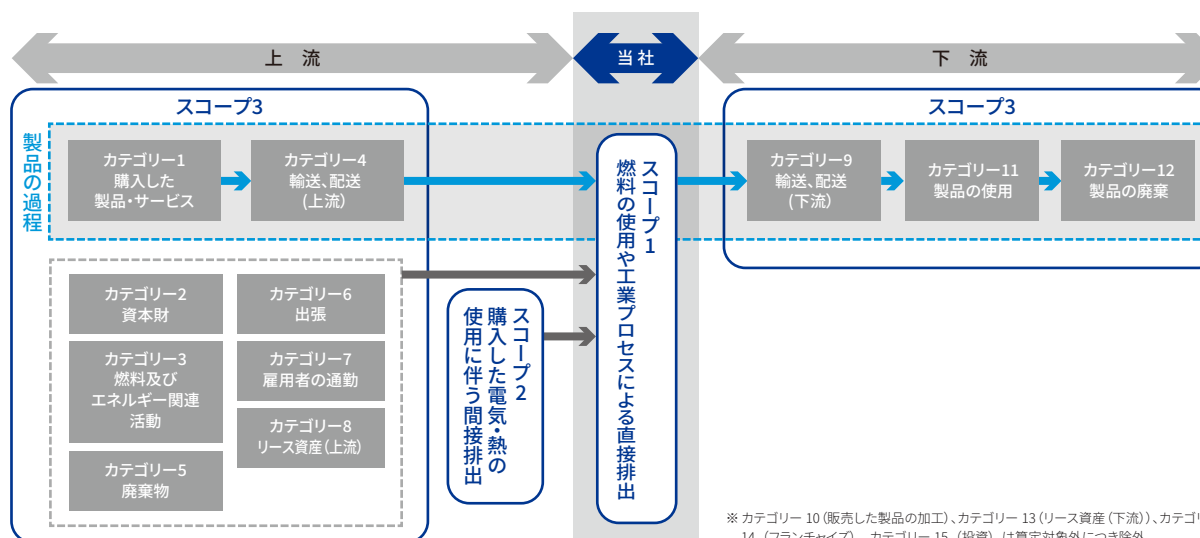
ホームページ [http://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply\\_chain/gvc/index.html](http://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply_chain/gvc/index.html)

### ■ 2021年度の温室効果ガス排出量の内訳



バリューチェーン全体が排出した温室効果ガス排出量7,558万t-CO<sub>2</sub>  
 【算定範囲】 スズキ株式会社及び国内製造・非製造子会社67社、海外製造・非製造子会社32社  
 【算定期間】 2021年4月～2022年3月

### ■ 当社対応のスコープ1・2及びスコープ3各カテゴリの区分



※ 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。

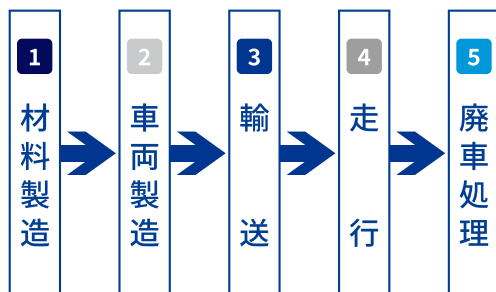
## ■ LCA (ライフサイクルアセスメント) 手法を用いた製品のCO<sub>2</sub>排出量の算出

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<sup>※1</sup>の手法を採用しています。このLCAの結果<sup>※2</sup>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。

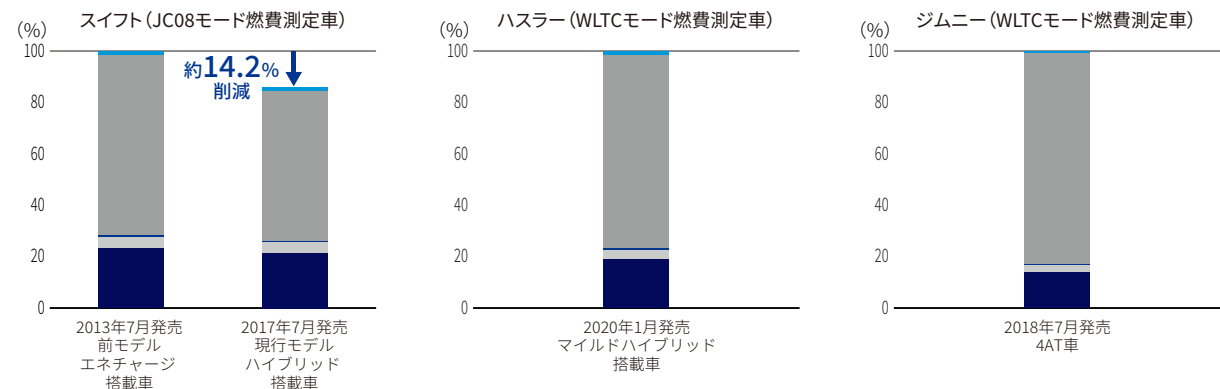
※1 Life Cycle Assessment。製品が、原材料の製造から廃棄されるまでの各段階において、環境に与える影響の可能性を算出して全体を評価する手法です。

※2 相対的な環境改善効果を確認するため、評価結果は指数で示しています。

### ■ スズキのLCA評価段階



### ■ スズキ車のライフサイクル段階別CO<sub>2</sub>排出量割合

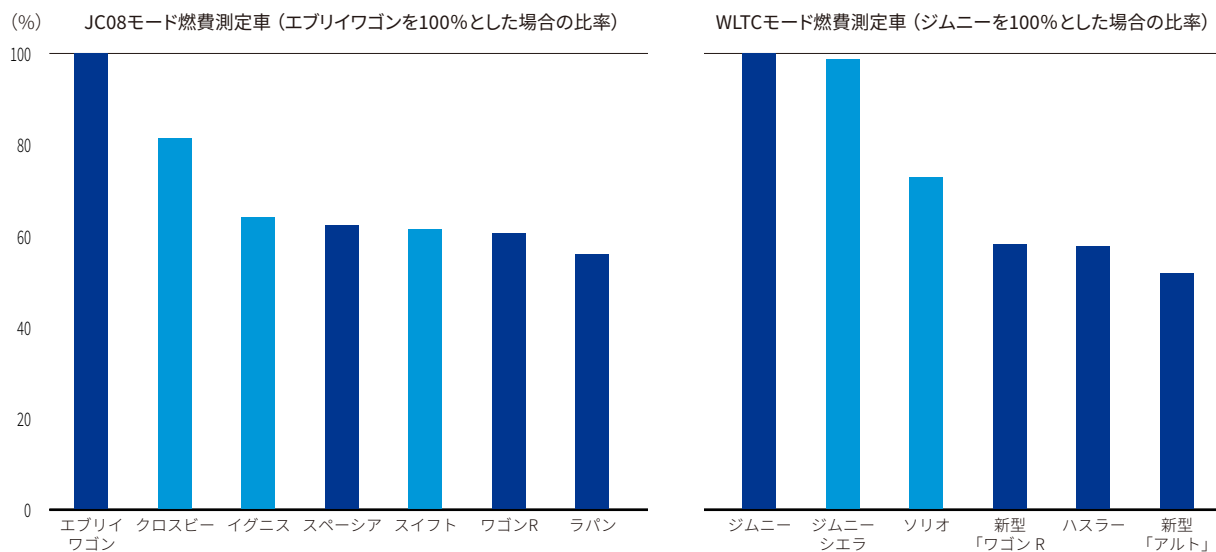


※2018年10月より燃費測定モードがJC08モードからWLTCモードに切り替わったため、ハスラー・ジムニーについては新モデルのみのグラフで示しています。

※自動車を生産走行距離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。

### ■ 車種ごとのCO<sub>2</sub>排出量比率(%)



※自動車を生産走行距離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。

## ■ 設計・開発における取り組み

### 次世代車両における取り組み ～電気自動車の開発

カーボンニュートラルの実現に向けて電気自動車（BEV）及び BEV 向け車載用電池のインド生産に約 1,500 億円（約 1,044 億ルピー）を投資することについて、インド・グジャラート州と覚書を締結しました。また、インドでのフリート走行はこれまでより量産に近いプロトタイプを使い、通勤や休日の使用を通じて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。提携企業様と協力し市場投入する電気自動車の開発を進めています。



## TOPICS

### スズキ、ダイハツ、トヨタと CJPT、商用軽バン電気自動車を 2023 年度に導入 ～カーボンニュートラルの実現に向けて、ラストワンマイルの電動化に貢献～

スズキ株式会社（以下、スズキ）、ダイハツ工業株式会社（以下、ダイハツ）、トヨタ自動車株式会社（以下、トヨタ）、Commercial Japan Partnership Technologies 株式会社（以下、CJPT）の 4 社は、カーボンニュートラルの実現に貢献するために、2023 年度に商用軽バン電気自動車（以下、BEV 商用軽バン）の導入を目指して取り組むことに合意しました。

軽商用車は、小型だからこそ通行できるエリアをカバーし、物流のラストワンマイルを支える重要な存在です。加えて、軽商用車は、商用車全体の保有台数の約 60% を占めるほど普及しているため、電動化が進めばカーボンニュートラル実現への貢献度が大きい車種でもあります。

しかし、軽自動車の電動化を進める上では、電動化に伴う車両価格の上昇や充電インフラにかかるコスト、充電に費やす時間（ダウンタイム：車両や荷物が止まる時間）といった、社会全般の負担の増大が大きな課題となってきます。

こうした中、お客様の使い方に応じたお求めやすい BEV 商用軽バンを実現するために、CJPT も企画に参画し、スズキとダイハツが培った小さなクルマづくりのノウハウとトヨタの持つ電動化技術を組み合わせ、スズキ、ダイハツ、トヨタの 3 社で軽商用車に適した BEV システムを共同開発します。

今回、4 社が共同で取り組む BEV 商用軽バンは、福島県と東京都における社会実装プロジェクトにおいて、パートナーの皆様にご活用いただく予定です。

今後もスズキ、ダイハツ、トヨタと CJPT の 4 社は、プラクティカル（実用的）な形でサステナブル（持続可能）な移動手段の提供を通じて、カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みを推進していきます。

## TOPICS

## スズキ、インドでの電気自動車及び車載用電池生産に関する覚書をグジャラート州と締結、カーボンニュートラルに向けて約 1,500 億円を投資

スズキ株式会社（以下、スズキ）は 2022 年 3 月 19 日、インド・ニューデリーで開催された日印経済フォーラムの中で、カーボンニュートラルの実現に向けて電気自動車（BEV）及び BEV 向け車載用電池の現地生産に約 1,500 億円（約 1,044 億ルピー）を投資することについて、インド・グジャラート州と覚書を締結しました。

今回のイベントは岸田首相の訪印に合わせて開催され、岸田首相やモディ首相をはじめ両国政府関係者らの列席のもと、スズキからは鈴木社長及びマルチ・スズキ・インディア社の鮎川社長が出席しました。

鈴木社長は、「これからのスズキの使命は、小型車でカーボンニュートラルを実現することです。インドへの積極的な投資を継続し、インド政府が掲げる“自立したインド（Self-reliant India）”の実現に貢献していきます」と語りました。



### ■ 覚書の概要

	グジャラート州との覚書締結者	内容	投資額	稼働時期
①	スズキ・モーター・グジャラート社（SMG）	BEV 生産のための生産能力増強	310 億ルピー	2025 年
②		BEV 向け車載用電池工場の建設（SMG 隣接地）	730 億ルピー	2026 年
③	Maruti Suzuki Toyotsu India Private Limited（MSTI）	車両解体・リサイクル工場の建設	4.5 億ルピー	2025 年



## TOPICS

## 民間6社による「次世代グリーンCO<sub>2</sub>燃料技術研究組合」を設立 ～カーボンニュートラル社会の実現に向け、バイオエタノール燃料製造の研究を開始～

ENEOS株式会社(以下、ENEOS)、スズキ株式会社(以下、スズキ)、株式会社SUBARU(以下、SUBARU)、ダイハツ工業株式会社(以下、ダイハツ)、トヨタ自動車株式会社(以下、トヨタ)、豊田通商株式会社(以下、豊田通商)の6社は、燃料を「つくる」プロセスでの効率化を研究するため、「次世代グリーンCO<sub>2</sub>燃料技術研究組合」(以下、本研究組合)を2022年7月1日に設立しました。

カーボンニュートラルの実現には、多種多様な地域・お客様のニーズに対応するため、多様なエネルギーの選択肢を提供することが重要となります。再生可能エネルギー由来の電力をもとに

した水素や合成燃料、植物の光合成によりCO<sub>2</sub>を削減できるバイオエタノール燃料も有力な選択肢であり、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)においてもその有効性が確認されています。しかし、いずれの燃料においても、原料調達だけでなく製造工程におけるCO<sub>2</sub>排出量の低減や社会実装に向けた課題を明らかにし、その解決方法を探索することが不可欠となっています。

本研究組合では、カーボンニュートラル社会実現のため、バイオマスの利用、生産時の水素・酸素・CO<sub>2</sub>を最適に循環させて効率的に自動車用バイオエタノール燃料を製造する技術研究を進めます。具体的な研究領域は下記の通りです。

### ①エタノールの効率的な生産システムの研究

食料と競合しない第2世代バイオエタノール燃料の製造技術の向上を目指し、生産設備を実際に設計・設置・運転し、生産面での課題を明らかにし、解決方法を研究するとともに、生産システムの効率改善を検討します。

### ②副生酸素とCO<sub>2</sub>の回収・活用の研究

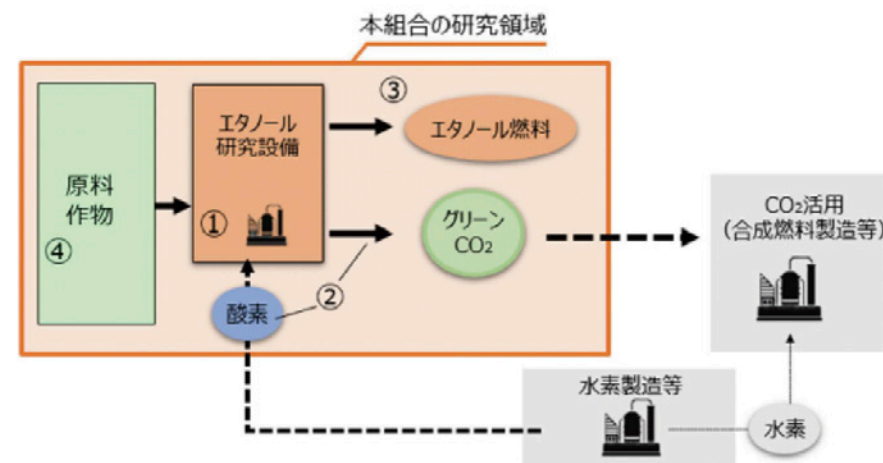
水素製造時に副生成物として発生する高濃度酸素、及び、バイオエタノール燃料製造時に発生するCO<sub>2</sub>の活用方法について研究します。

### ③燃料活用を含めたシステム全体の効率的な運用方法の研究

①で得られたバイオエタノール燃料を自動車等に使用した際の課題を明らかにし、解決方法について研究します。また、原料栽培の生産量から製造される燃料量までを予測可能とするモデル式を検討します。

### ④効率的な原料作物栽培方法の研究

バイオエタノール燃料の原料確保のために、収穫量の最大化と作物の成分の最適化を目指し、最適な栽培方法を提案するシステムを開発します。土壌の成分調査などを通じて、収穫量の予測精度の向上を目指します。



### ■ 次世代グリーンCO<sub>2</sub>燃料技術研究組合の概要

設立日	2022年7月1日
理事長	中田 浩一 (トヨタ自動車株式会社 CN開発部 部長)
組合員	ENEOS、スズキ、SUBARU、ダイハツ、トヨタ、豊田通商 (五十音順)
本部所在地	福島県双葉郡大熊町下野上字清水 230 大熊インキュベーションセンター内
事業内容	カーボンニュートラル技術の効率向上研究

## TOPICS

## スズキ、インドでのバイオガス実証事業を開始

## - インド政府関係機関と覚書を締結 -

## - インドのカーボンニュートラル及び循環型社会の形成に貢献 -

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、インド政府関係機関の National Dairy Development Board（全国酪農開発機構、以下 NDDB）と、インドのカーボンニュートラルの実現を後押しするバイオガス実証事業を実施することで合意、覚書を締結しました。スズキと NDDB は合併会社の設立も視野に、将来のバイオガス事業化に向けた取り組みと、その普及可能性の実証を行います。

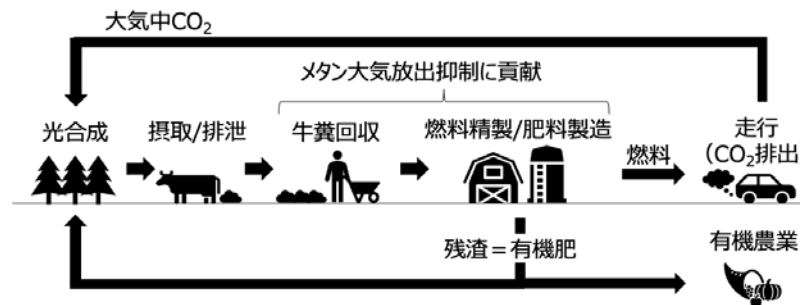
インドは牛が多く、牛の糞尿には CO<sub>2</sub> の 28 倍の温室効果を持つメタンが含まれ、大気中に放出されています。このメタンの大気放出を抑制し、牛の糞尿に含まれるメタンから自動車用燃料を精製することを検討します。

大気中の CO<sub>2</sub> は光合成によって牧草に取り込まれ、牛の餌となります。牛から排泄される糞尿に含まれたメタンは大気放出されますが、その糞尿を回収し、バイオガスを人為的に発生させて自動車用燃料を精製して利用することで、メタンの大気中放出を抑制することができます。また、この燃料は大気中の CO<sub>2</sub> を原料としているため、カーボンニュートラル燃料です。加えてバイオガス発生後の残渣は有機肥料として利用でき、インド政府の有機肥料促進政策に貢献できます。

この取り組みをインド全土に展開することで、メタンの大気放出抑制やカーボンニュートラル燃料の普及だけでなく、農村地域の活性化や新たな雇用の創出、廃棄物の資源化、エネルギー自給率の向上、循環型社会の形成などにも貢献できると考えています。

スズキの鈴木社長は、「スズキは、インドでのカーボンネットゼロの実現を目指すと同時に、農村の活性化とエネルギー自給率の引き上げに貢献していきます。」と述べています。

## ■ バイオマス実証事業の全体像



## 自動車用電池インド国内生産の取り組み

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電動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及びパックの生産工場を建設しました。2021年から生産を開始し、マルチ・スズキ・インディア社をはじめとしたインド国内外のスズキ車両工場に供給しています。

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、必要な電力の一部を賅っています。

今後、グジャラート州での電池生産を拡大し、インド国内でのリチウムイオン電池の安定供給を実現、電動車（HEV<sup>\*</sup>、EV）の普及を進めることで、インドの環境改善及び持続的な発展に貢献していきます。

<sup>\*</sup> HEV は Hybrid Electric Vehicle の略



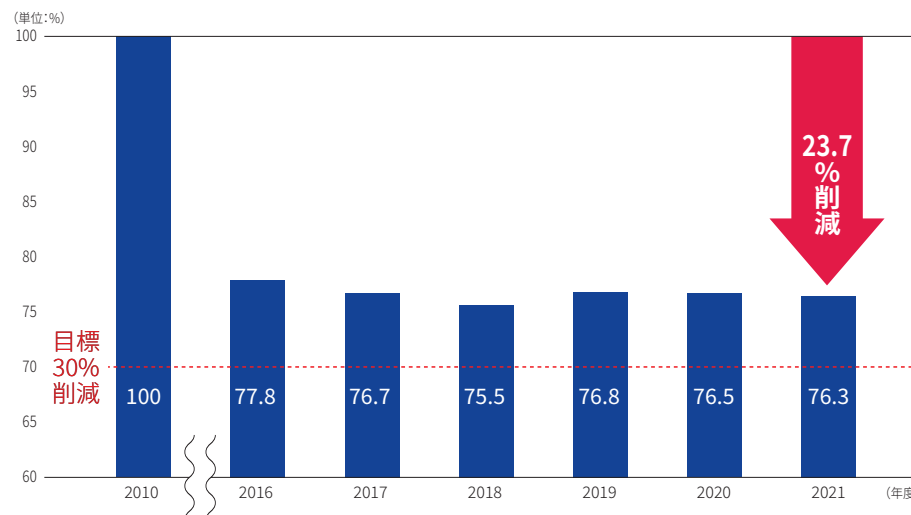
## 製品における取り組み

### 四輪車

#### グローバル新車平均 CO<sub>2</sub> 排出量<sup>※1</sup>

- ・スズキは気候変動の要因とされる CO<sub>2</sub> 排出量削減のため、新たに「スズキ環境計画 2025」において四輪製品を対象とした“グローバル新車平均 CO<sub>2</sub> 排出量 30% 削減 (2010 年度実績比)” の目標を策定し、引き続き環境保全に取り組んでいます。
- ・2021 年度の実績は 2010 年度実績比で 23.7% の削減となりました。
- ・「スズキ環境計画 2025」推進にて、より一層の電動化技術の開発と普及を進め、「環境ビジョン 2050」達成にて CO<sub>2</sub> 排出量削減に貢献することを目指します。

■ グローバル新車平均 CO<sub>2</sub> 排出量の削減率推移

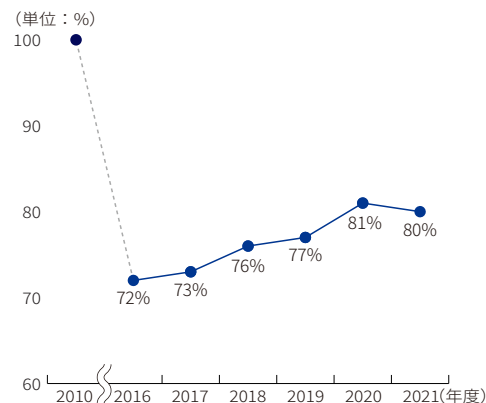


※1：グローバル新車平均 CO<sub>2</sub> 排出量は各国で定められた測定方法で計測した CO<sub>2</sub> 排出量（燃費値）に基づき社内規程の方法にて計算しています。

グローバル新車  
スズキ販売の全世界新車を対象  
CO<sub>2</sub> 排出量  
Well to Wheel を考慮

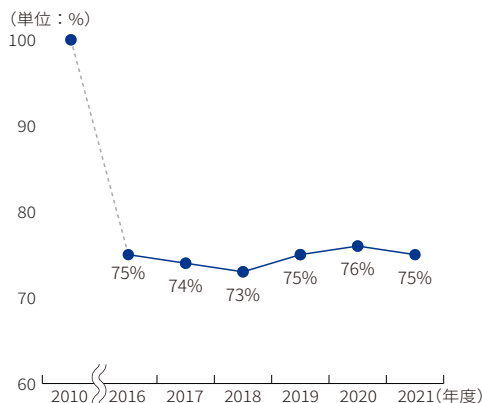
#### 主要市場における平均 CO<sub>2</sub> 削減状況

■ 日本の平均 CO<sub>2</sub> 削減状況<sup>※2</sup> (乗用車)

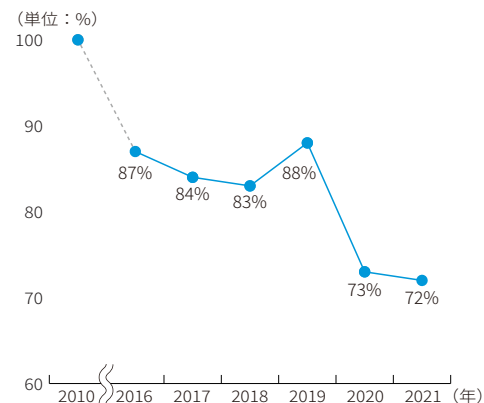


※2：10.15 モード及びWLTC モードを JC08 モードに換算

■ インドの平均 CO<sub>2</sub> 削減状況



■ 欧州の平均 CO<sub>2</sub> 削減状況



【日本】

2021 年度の日本における平均 CO<sub>2</sub> 削減率は 2020 年度から 1% 低減しました。ジムニー・ジムニーシエラ、エブリイの燃費向上が貢献しています。

【インド】

インドの 2021 年度平均 CO<sub>2</sub> 削減率は、新型「セレリオ」・新型「パレーノ」の市場投入、ワゴンRへ新型エンジンを搭載したことによる燃費向上で 2020 年度に対して 1% 低減しました。

【欧州】

欧州の 2021 年平均 CO<sub>2</sub> 削減率はアクロスやスイフトといった低排出 CO<sub>2</sub> 車両の販売が増えたことで 2020 年に対して削減率は 1% 向上しました。

主な燃費向上技術



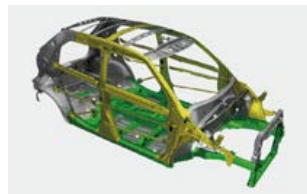
新型「ワゴンRスマイル」

車体の軽量化

⑥ HEARTECT (ハーテクト)



⑦ TECT



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

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



K12D 型エンジン

燃費向上技術	概要	主な 2021 年度販売車
① ハイブリッドシステム	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。 <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/hybrid/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/hybrid/</a>	 SWIFT 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。 <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/mildhybrid/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/mildhybrid/</a>	 新型「Baleno (インド)」
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。 <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/ene-charge/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/ene-charge/</a>	 新型「アルト L」
③ 低燃費エンジン	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、R 06 D 型エンジン <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/dje/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/dje/</a>	 新型「CELERIO (インド)」
	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 <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/bje/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/bje/</a>	 X BEE HYBRID MZ
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。 <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/eco-cool/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/eco-cool/</a>	 新型「ワゴンRスマイル」
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。 <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/idling_stop/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/idling_stop/</a>	
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。 <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/heartect/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/heartect/</a>	 新型「アルト HYBRID X」
⑦ TECT	高強度かつ軽質な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。 <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/tect/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/tect/</a>	

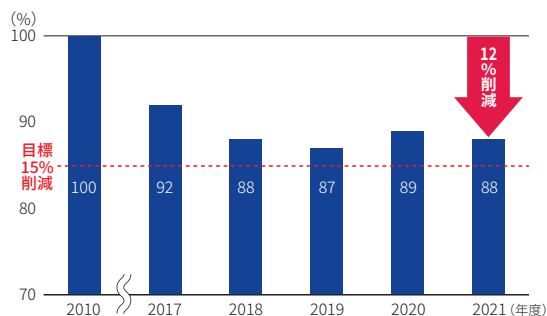
## 二輪車

### グローバル新車平均 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 排出量削減に取り組んでいます。

2021 年度は 12%（2010 年度比）の削減を達成しました。

■ グローバル新車平均 CO<sub>2</sub> 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

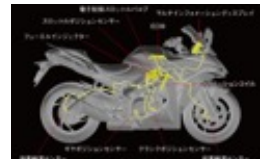
##### ① SEP エンジン



##### 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



新型「GSX-S1000GT」

#### その他

##### ⑥エコドライブ支援装置

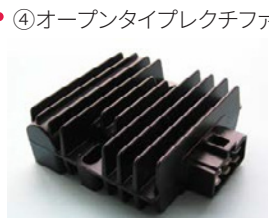


##### ⑦ LED ヘッドライト



#### 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 2021 年度販売車
パワートレイン	① 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。	バグマン 400 ABS
	③ インジェクションシステム	さまざま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 <sub>2</sub> 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「GSX-S1000GT」
	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「GSX-S1000GT」
	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「GSX-S1000GT」

## 船外機

### 主な燃費向上技術





新型「DF140B」

#### エンジン技術

①リーンバーン（希薄燃焼）制御システム

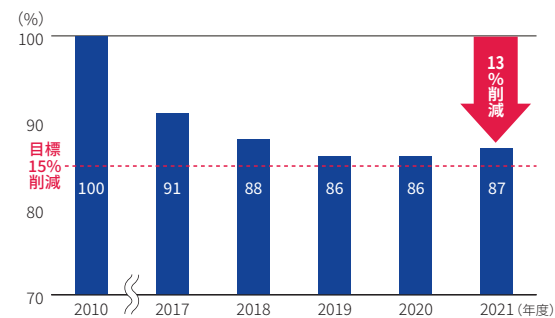


②高圧縮比化

燃費向上技術・取り組み	概要	主な 2021 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。	 新型「DF140B」
②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。	 新型「DF140B」

### グローバル単位出力あたり CO<sub>2</sub> 排出量

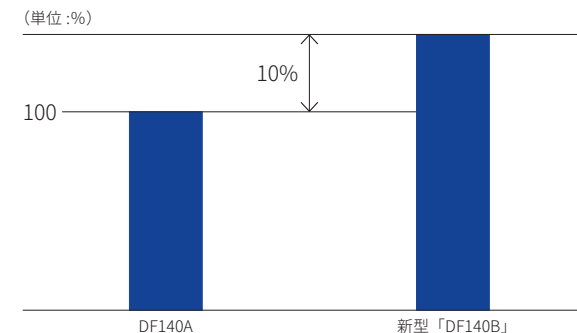
■ グローバル単位出力あたり CO<sub>2</sub> 排出量の削減推移



### 新型の燃費の向上

2021 年 12 月に販売開始した新型「DF140B」は、リーンバーン（希薄燃焼）制御システム、エンジンの高圧縮比化の採用等により、従来機種と比較して最大 10% 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。

## その他の取り組み

### CNG<sup>※1</sup>車の取り組み

近年、インドでは地球温暖化や都市部の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（CH<sub>4</sub>）であり、燃焼時に発生する二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）や窒素酸化物（NOx）の排出量が石油や石炭に比べて少ない<sup>※2</sup>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。

2022年6月1日現在、マルチ・スズキ・インディア社は、アルト、ワゴンR、エスプレッソ等の乗用車8車種、商用車1機種に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年度石油産業界等調査研究 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



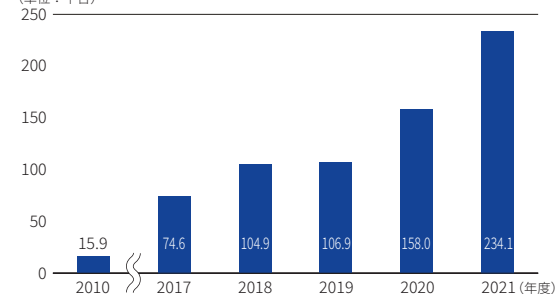
アルト K10（CNG車）



グランドビタラ（CNG車）

### ■ マルチ・スズキ・インディア社のCNG車販売台数の推移

（単位：千台）



### 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ため、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年度に発売したハスラーからHFO-1234yf冷媒エアコンの採用を開始し、2021年度に発売した新型「ワゴンRスマイル」、新型「アルト」にも採用しています。

## 事業活動における取り組み

### 生産における取り組み

#### CO<sub>2</sub> 排出量の削減

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。

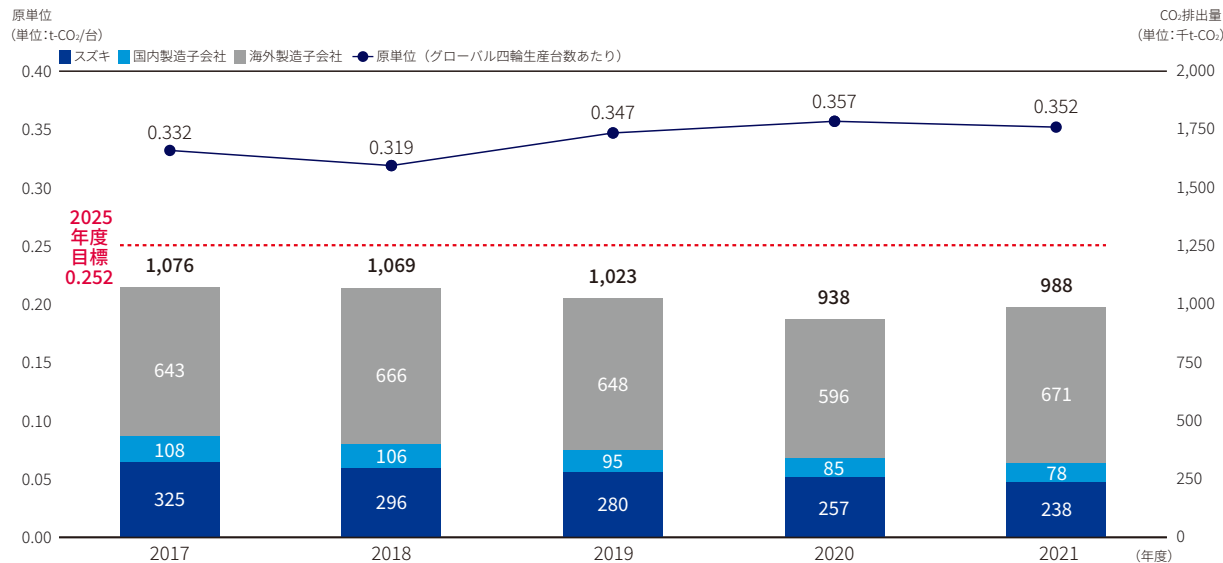
スズキは温室効果ガス排出量を削減していく上で、工場でのCO<sub>2</sub>排出量削減をグローバルで進めることが重要であると考え、「スズキ環境計画2025」において、生産活動におけるスズキグローバル生産台数（四輪生産台数）あたりのCO<sub>2</sub>排出量を2025年度までに2016年度に対し25%削減することを目標として取り組みを進めています。

生産活動における2021年度のCO<sub>2</sub>総排出量は、スズキグローバル全体では988千t-CO<sub>2</sub>/年、国内では317千t-CO<sub>2</sub>/年、海外では671千t-CO<sub>2</sub>/年となりました。生産台数あたりのCO<sub>2</sub>排出量は0.352t-CO<sub>2</sub>/台となりました。

削減の取り組みとして、省エネやムダ取りなどの改善活動に加え、国内外で太陽光発電の拡大やCO<sub>2</sub>フリー電力の購入を進めています。

また、世界的な半導体の供給不足等の外的な要因から生産台数が減少しており、その結果、生産効率の悪化を吸収し切れていません。エネルギーの使用の効率化を一層推進し、原単位削減に取り組んでいきます。

#### グローバルCO<sub>2</sub>排出量実績



【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15社

【CO<sub>2</sub>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（電力会社公表値のうち基礎排出係数）、海外はIEA2021版2010～2019各年値による

#### 工場別CO<sub>2</sub>排出量

工場	CO <sub>2</sub> 排出量 (千 t-CO <sub>2</sub> )
磐田工場	29.6
湖西工場	93.1
大須賀工場	36.9
相良工場	71.3
浜松工場	7.7



### 工場の省エネ活動

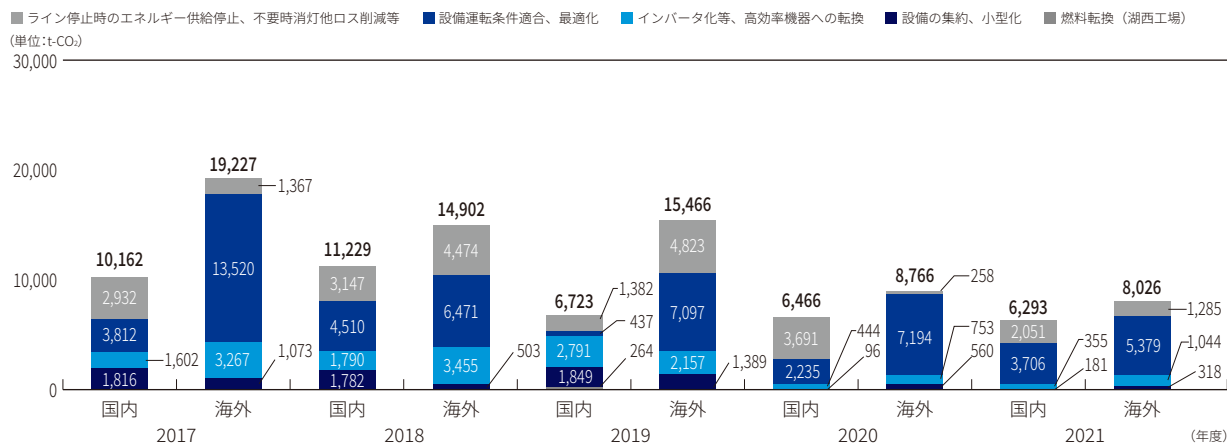
日常的な活動として、エア漏れ削減や休み時間の消灯、工場非稼働時の電源 OFF 等の地道な活動も全員参加で取り組み、毎年着実な成果を上げています。

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 CO<sub>2</sub> 削減の取り組みのひとつとして、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、今後も磐田工場や相良工場への展開も検討しています。

国内・海外工場の CO<sub>2</sub> 削減量と対策項目別の削減量を右に示します。

### ■ グローバル対策項目別 CO<sub>2</sub> 削減量



【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 15 社

### 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。

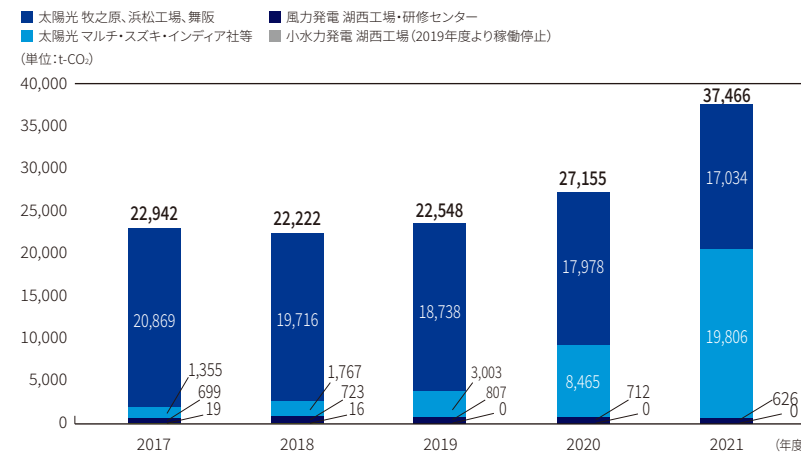
従来より国内工場では太陽光発電の設置を進めており、相良工場隣接地（牧之原）、浜松舞阪西太陽光発電所、浜松工場で導入し、2021年には磐田工場でも太陽光発電を一部開始し、今後も工場への設置を計画しています。

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・インディア社、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・インディア社等で太陽光発電設備を導入し拡大を進めています。

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 CO<sub>2</sub> 削減量



### ■ 再生可能エネルギー発電量

発電設備	発電量 (MWh)
風力発電（湖西工場、研修センター）	1,542
太陽光発電（マルチ・スズキ・インディア社、スズキ・モーター・グジャラート社等）	27,417
太陽光発電（牧之原、浜松工場、舞阪、磐田工場）	41,955

## TOPICS

## スズキ、インドでの再生可能エネルギー由来の電力使用を拡大

スズキは、カーボンニュートラルの実現に向け、インド四輪工場において、再生可能エネルギー由来の電力使用を拡大します。スズキのインド生産子会社スズキ・モーター・グジャラート社（以下、SMG）は2022年5月、スズキグループとして初めて、電力事業者がSMG敷地外に設置する発電設備から電力を購入するオフサイトコーポレートPPA\*の仕組みを利用して、再生可能エネルギー由来電力の調達を開始しました。

発電設備は風力と太陽光のハイブリッド型（発電出力17.6MW）で、インド再生可能エネルギー事業者大手 ReNew Power Private Limited がSMG専用として設置しました。今回の取り組みにより、CO<sub>2</sub>排出削減量は年間約59,000トンを見込みます。

なお、SMGが2018年に敷地内に設置した太陽光発電設備では、0.5MWを発電しています。

スズキのインド子会社マルチ・スズキ・インディア社においては、2014年にマネサール工場敷地内に太陽光発電設備を導入して以来、再生可能エネルギー由来の電力を活用しています。

2021年9月に、マネサール工場敷地内の太陽光発電設備（20MW）の拡張を行い、発電出力を26.3MWまで拡大しました。今回の拡張によるCO<sub>2</sub>排出削減量は年間約20,000トンを見込みます。

スズキは中期経営計画において、2050年での製造時CO<sub>2</sub>排出量ゼロの実現を目指しています。

今後も、再生可能エネルギーの利用拡大、省エネルギーの推進、日々の改善活動等を通じて、CO<sub>2</sub>排出量を削減していきます。

\* PPAは、Power Purchase Agreement（電力購入契約）の略。



SMG向けの発電施設（ReNew社提供）



マネサール工場のモータープールの頭上に設置したソーラーパネル



## TOPICS

## NEDO 国際実証事業（実証要件適合性等調査）の採択について

株式会社やまなし hidroジェンカンパニー（YHC）と、スズキ株式会社は、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）が公募した「2022年度「エネルギー消費の効率化等に資する我が国技術の国際実証事業（実証要件適合性等調査）」に、「インドの工場における効率的な熱運用を実現するための水素技術等実証要件適合性調査（インド・ハリヤナ州）」を提案し、採択を受けました。

当該事業については、再生可能エネルギーの導入が進むインド国内において、その余剰電力を利用し、パワー・ツー・ガス（P2G）システムによって水素製造を行い、工場内における最

適な熱運用システムの構築の可能性を検討するもので、インド国内のポテンシャル調査、マルチ・スズキ・インディア社\*のマネサール工場を対象として、水素需要量やコスト等の調査を行います。事業期間は2023年3月までです。

YHCとスズキは、カーボンニュートラルの実現に向け、気象環境が異なる地において、我が国の優れた水電解技術により、化石燃料を消費する海外工場でのエネルギー転換の最適プロセスを得るため、連携して当該事業に取り組みます。

\*スズキのインド国内における四輪車の生産販売を行う子会社

## TOPICS

## スズキ、富士山朝霧 Biomass へ出資 —循環型社会の形成に貢献—

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、合同会社富士山朝霧 Biomass（本店：静岡県富士宮市、以下「富士山朝霧 Biomass」）へ出資しました。

富士山朝霧 Biomass は 2021 年に設立され、朝霧バイオマス発電所を所有しています。朝霧バイオマス発電所は 2022 年度内の稼働・売電開始を目指しています。

富士山朝霧 Biomass は、地元の酪農家や農家から回収した牛ふんを発酵させて精製したバイオガスを燃料として朝霧バイオマス発電所で発電を行います。その電力は地元の電力会社を通じて地域へ供給されます。発酵の過程で生じる残渣（消化液）は有機肥料として販売します。

スズキは、富士山朝霧 Biomass への出資を通じて、地域の資源（牛ふん）を使って電気や有機肥料を生み出すことで地域の活性化に貢献していきます。また、富士山朝霧 Biomass から得られる知見や経験を、インドでのバイオガス実証事業にも活かしていきます。

スズキは、富士山朝霧 Biomass やインドのバイオガス実証事業を通じて、循環型社会の形成に貢献していきます。



## ■ オフィス活動等における取り組み

### データセンターにおける取り組み

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。

#### 高効率型空調機への移行

間接外気冷房型空調機「FMACS®-V hybrid (LL)」を4台導入したことにより、年間消費電力を2021年度との実績比較で602,154kWh削減しました（空調設備電力削減率31.43%）。

2022年度では引き続き空調設備の更新を進めるとともに、冷却効率向上のためのアイルコンテインメント<sup>※</sup>を施工します。

※アイルコンテインメント：ラック架列を密閉して熱気/冷気を分けることで、必要な冷却能力を下げ省エネ効果を生む手法

### オフィスにおける取り組み

2008年度に社員の行動基準を定め、全社員一丸となつてオフィスの省エネルギーやCO<sub>2</sub>排出量削減を推進しています。

#### 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、社員一人ひとりが省エネルギー（CO<sub>2</sub>削減）を推進しています。

#### 「内なるコストダウン」活動 行動基準（抜粋）

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

#### 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

#### IT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。

パートナー企業用のリモートワーク環境を拡充し、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することでPCやエアコンなどによるエネルギー消費を削減しました。

移動人数の削減：月間利用人数 4,826人、稼働日1日あたり平均人数 205人

※ 2022年3月の実績に基づく

#### 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12,183名が受講しました。

## ■ 非生産子会社における取り組み

国内販売会社 56 社、非製造子会社 4 社<sup>\*</sup>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：株式会社スズキ自販東京、株式会社スズキ自販近畿、株式会社スズキ二輪、株式会社スズキマリン他  
非製造子会社 4 社：株式会社スズキビジネス、スズキ輸送梱包株式会社、株式会社スズキ納整センター、株式会社スズキエンジニアリング

### 省エネルギーの推進

日頃より、店舗内の空調・照明・情報機器の効率使用や連絡車・営業車を使用した店舗間やお取引先様への移動でエコドライブを行う等、省エネルギーを意識して積極的に取り組んでいます。



Cool biz の推進  
株式会社スズキ自販沖縄



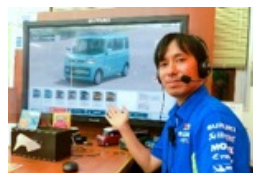
電気使用量の可視化  
株式会社スズキ自販宮城



クールアース・デー 2021 への参加  
株式会社スズキ自販京都

### IT を利用した取り組み

お客様との商談や従業員間のコミュニケーションのツールとしてインターネット等のITを利用しています。お客様や従業員の時間の有効活用や移動による負担を軽減するとともに、エネルギー使用量の削減やCO<sub>2</sub>削減に努めています。



オンライン商談の実施  
株式会社スズキ自販沖縄



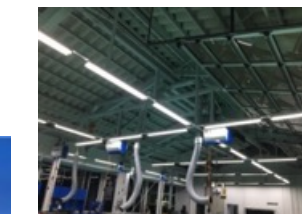
Web 営業所の設置  
株式会社スズキ自販東海



Web 会議の実施  
株式会社スズキ自販鳥取

### 環境にやさしい店舗設計

LED照明機器や高効率空調等省エネ機器の店舗への設置を推進しています。一部の店舗には、屋上の緑化や太陽光発電パネルを設置する等、環境にやさしい店舗づくりに取り組んでいます。



LED 照明の設置  
株式会社スズキ自販北陸

LED 照明の設置  
株式会社スズキ自販山形



太陽光発電施設の設置  
株式会社スズキ自販京葉



屋上緑化  
株式会社スズキ自販滋賀

## サプライチェーン等における 取り組み

### ■ 調達における取り組み

#### カーボンニュートラルに向けた サプライチェーンとの取り組み

2050年カーボンニュートラル（CO<sub>2</sub>排出量実質ゼロ）を達成するには、製造時に発生するCO<sub>2</sub>排出量のうち、約9割を占めるサプライチェーンにおけるCO<sub>2</sub>排出量削減の取り組みが不可欠です。

スズキでは、2021年よりサプライチェーンにおけるカーボンニュートラルに向けた活動を開始し、2022年からは専門部署を設け、CO<sub>2</sub>排出量の詳細把握のため、お取引先様別の年度別算出及び部品別算出のトライアルを開始しました。

また、お取引先様の製造現場を訪問し、取り組み改善事例の現場確認、スズキの目標・改善事例の紹介、課題の抽出、困りごとの聴き取りなどのCO<sub>2</sub>排出量を減らす活動を始めています。

#### 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CO<sub>2</sub>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。2021年度の調査では、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94%、一方の水リスクに関して、自社の洪水・渇水などの物理的リスクを評価しているお取引先様は88%、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81%でした。今後もこの取り組みを継続的に実施するとともに、順次海外のお取引先様にも拡大していきます。

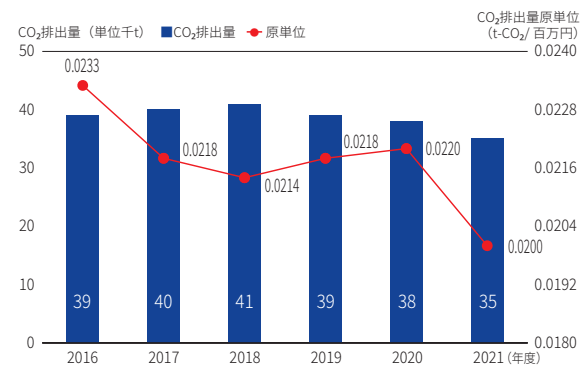
### ■ 輸送における取り組み

国内輸送におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減活動として、輸送距離の短縮、輸送の効率化、モーダルシフト、輸送車両の燃費の向上等に努めています。

2021年度のCO<sub>2</sub>排出量は、2016年度に対し12%減、前年に対して8%減となる34,504t-CO<sub>2</sub>となりました。

また、売上高あたりのCO<sub>2</sub>排出量は、2016年度に対して、14%の改善となりました。

#### ■ 国内輸送におけるCO<sub>2</sub>排出量の推移



#### 二輪車製品出荷について、輸送トラックの積載効率改善による輸送回数削減

二輪車製品の出荷待ちスペースを拡張することで、出荷用トラック一車あたりの積載台数を増加させ、輸送便数を削減しました。

## TOPICS

## スズキ、2022 日本パッケージングコンテストで最高位の「経済産業大臣賞」を受賞 ～海外向けシート輸送固定材のオール段ボール化改善～

スズキ株式会社は、公益社団法人 日本包装技術協会が主催する「2022 日本パッケージングコンテスト」において、スズキが取り組んだ「海外向けシート輸送固定材のオール段ボール化改善」が「ジャパンスター賞」の最高位「経済産業大臣賞」を受賞しました。

本受賞は王子コンテナ株式会社と共同開発し出品したもので、「材質をスチール製からオール段ボール製に変更して、材料の軽量化及びカーボンニュートラルに貢献できたこと。」が評価されました。

従来の海外向けシート輸送にはスチール製固定材を使用しており、高コストなことに加え、組立や製品固定にボルトを使用するため梱包作業に時間がかかること等、改善の余地がありました。輸送固定材を段ボール化することで以下の効果を実現しました。

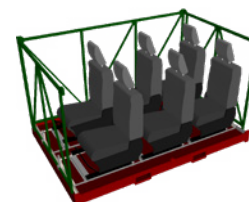
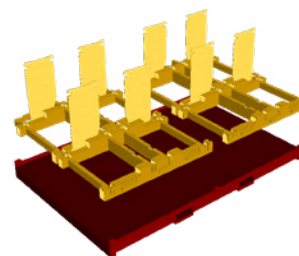
	改善内容	改善効果
1. 収容効率向上	シートの収容レイアウト変更によりシート収容数が6脚から8脚に増加	33%向上
2. 作業性向上	ボルト不要な段ボール固定材で固定作業時間を短縮	固定材の固定 83%削減/ケースシートの固定 15%削減/脚
3. 資材の軽量化	資材重量の軽量化で固定材重量を年間107トン削減	77%削減
4. 低コスト	資材費のみで年間3,000万円削減	46%削減

これからもスズキは「小・少・軽・短・美」を実践し、経済性と環境を配慮した事業活動を行っていきます。

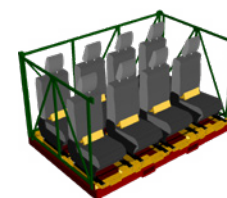
### 日本パッケージングコンテスト 概要

日本パッケージングコンテストは公益社団法人 日本包装技術協会が主催する、包装におけるデザインからロジスティクスに至るまでのその年の包装の最高峰と優秀群を決定するもので毎年開催されています。

公益社団法人 日本包装技術協会 HP : <http://www.jpri.or.jp/index.html>



従来のスチール製固定材（イメージ）



改善後の段ボール製固定材（イメージ）

## TOPICS

## マジャールスズキ社の取り組み

モノの運搬に際して鉄道や船舶を利用することは、トラック輸送と比較して資源の使用量の削減やCO<sub>2</sub>削減に有効とされています。

マジャールスズキ社では、四輪車の輸送に際して、本社があるハンガリーのエステルゴム（Esztergom）市からベルギーのゼーブルッヘ（Zeebrugge）港までの区間で鉄道を利用、また、ニエルゲシュウイファル（Nyergesújfalu）市から約500キロ離れたドイツのケールハイム郡（Kelheim）までの区間でドナウ川の船舶（Barge、バージ）を利用しています。陸上、鉄道、河川における輸送方法の多様化を進めたことで、コスト面だけでなく環境面でも効率良く四輪車を運搬することを可能にしています。



河川輸送



## TOPICS

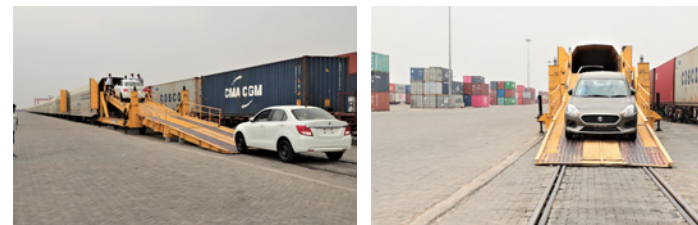
## マルチ・スズキ・インディア社の取り組み

インドにおける四輪完成車輸送はトラック輸送が主流を占めていますが、マルチ・スズキ・インディア社では鉄道輸送の利用を積極的に進めています。鉄道輸送は長距離を一度に多くの車両を安定して輸送できる手段であり、トラック輸送と比較した場合、温室効果ガスの排出が少なく、地球温暖化防止策として有効な手段です。

マルチ・スズキ・インディア社は上下2段積み可能な完成車輸送専用の鉄道貨車を使い、1編成あたり約270台の完成車を輸送しています。2014年度から鉄道輸送を開始し、2021年度には完成車輸送全体の約15%となる23万3千台を鉄道輸送しました。過去8年間で、累計輸送台数は約110万台となり、合計48億トンのCO<sub>2</sub>削減を達成しています。

インドでは今後も積極的に鉄道輸送を活用していきます。現在2つの主力四輪生産工場において鉄道の引き込み線敷設工事を行っており、工場敷地内から直接車両を積み込み、輸送効率

を高める計画です。また、貨車の編成数増により輸送能力を拡大するとともに、輸送先を拡大し、2026年度には鉄道輸送比率を30%へ引き上げます。





# 大気保全

	スズキ環境ビジョン 2050	マイルストーン 2030
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、 <ul style="list-style-type: none"> <li>—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。</li> <li>—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。</li> <li>—生産や製品から生じる揮発性有機化合物 (VOC) を削減する。</li> </ul>

## 基本的な考え方

スズキでは、各国の状況に応じた低排出ガス車の導入など大気保全の取り組みを進めてきました。インドや東南アジアなど新興国を主要市場とするスズキだからこそ、もっと貢献していきたいと考えます。例えば、スズキは、再生可能エネルギー由来の電力を、自分たちで発電する・調達するという活動を推進していくことで、地球全体でのCO<sub>2</sub>排出

量の削減はもちろんのこと、スズキが活動する地域での大気環境の保全に貢献していきます。また、製品に関しては、ライフサイクルの視点をもって、販売国・地域のエネルギー・インフラ状況に適したパワートレインを投入していく他、生産工程等から生じる揮発性有機化合物 (VOC) についても削減を進めていきます。

## 製品使用に対する取り組み

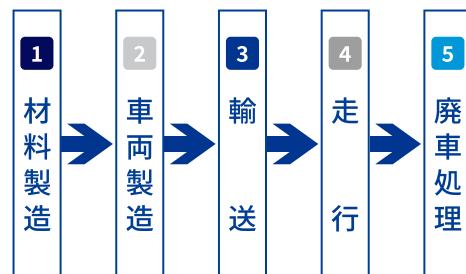
### LCA (ライフサイクルアセスメント) ※1 手法を用いた製品の大气汚染物質排出量の算出

スズキでは、CO<sub>2</sub> 以外にも大气汚染物質に関する LCA 算定を行い※2、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气汚染物質の低減に貢献しています。

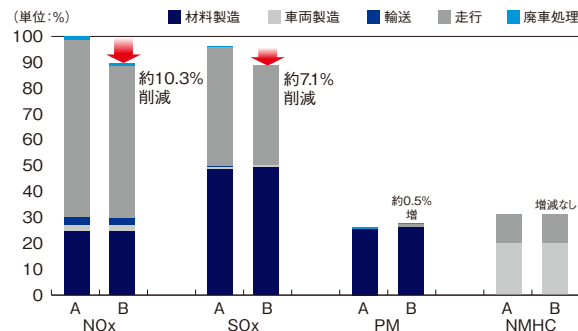
※1 Life Cycle Assessment。製品が、原材料の製造から廃棄されるまでの各段階において、環境に与える影響の可能性を算出して全体を評価する手法です。  
※2 相対的な環境改善効果を確認するため、評価結果は指数で示しています。

#### ■ スズキの LCA 評価段階



### ■ 大气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: 硫酸酸化物 (Sulfur Oxide)  
PM: 粒子状物質 (Particulate Matter)  
NMHC: 非メタン炭化水素 (Non Methane Hydrocarbons)

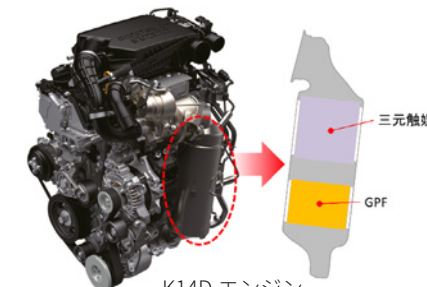
## ■ 設計・開発における取り組み

### 排出ガス低減における取り組み

#### (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ティキュレートフィルター (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。



K14D エンジン  
排気ガス中に含まれる PM (すす) を捕集して、排出ガスをクリーン化

#### (二輪車) 排出ガスの低減

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

2022 年 2 月に販売を開始した新型「GSX-S1000GT」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、平成 32 年 (令和 2 年) 国内排出ガス規制をクリアしています。



新型「GSX-S1000GT」

#### (船外機) 排出ガスの低減

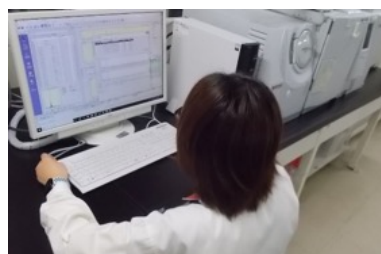
スズキの 4 ストローク船外機は、米国カリフォルニア州大気資源局 (CARB) の 2008 年排出ガス規制値及び米国環境保護庁 (EPA) の 2 次規制値、並びに (一社) 日本マリン事業協会の 2011 年マリンエンジン排出ガス自主規制値 (2 次規制) をクリアしています。

## 化学物質低減における取り組み

### 車室内 VOC (Volatile Organic Compounds: 揮発性有機化合物<sup>※1</sup>) 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、四輪車の車室内 VOC の低減に取り組んでいます。2006 年 1 月以降、国内で販売するすべての新型四輪車について、車室内 VOC 濃度の自工会目標<sup>※2</sup>を達成しており、2021 年度は新型「アルト」やエスクードなどについて達成しました。また、今後は欧州でも新たな規制が検討されているため、先行して対応を進めています。

それに加えて、内装部品からの臭いを低減し、車室内臭気を低減する取り組みも継続して行っており、今後も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。



車室内 VOC 測定結果の解析の様子



新型「アルト」車室内 VOC 測定の様子

※1：VOC は、シックハウス症候群（頭痛や喉に刺激を感じるなどの症状）の原因のひと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、厚生労働省の室内濃度に対する指針値指定物質に対し、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おいて、指針値を満足させる自主取り組みを行っています。

## 騒音低減における取り組み

### (二輪車) 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

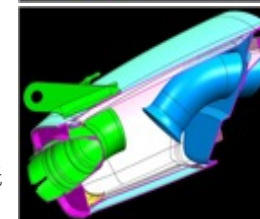
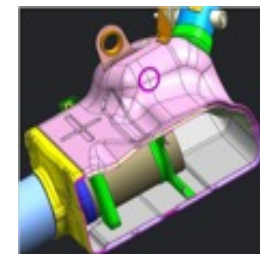
騒音規制の取り組みとして、新型「GSX-S1000GT」における実施例を紹介いたします。

新型「GSX-S1000GT」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ともに、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、主消音器と副消音器で構成し、十分な容量を確保、消音効果の高い構造とし、内壁にグラスウ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。



## 事業活動における取り組み

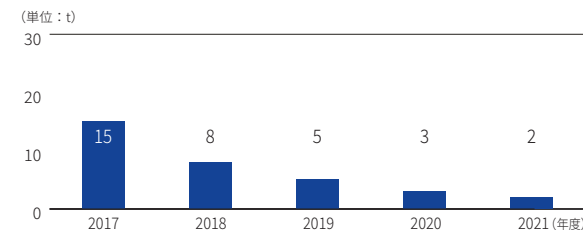
### ■ 生産における取り組み

#### 排出ガス低減における取り組み

##### SOx・NOx 排出量の管理

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

##### ■ SOx 排出量<sup>※</sup>

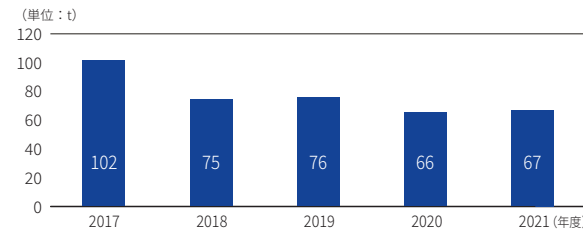


※ SOx 排出量は 1～12 月の燃料使用量より算出しています。

【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

##### ■ NOx 排出量



【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

## 化学物質低減における取り組み

### 塗装工程における VOC の低減

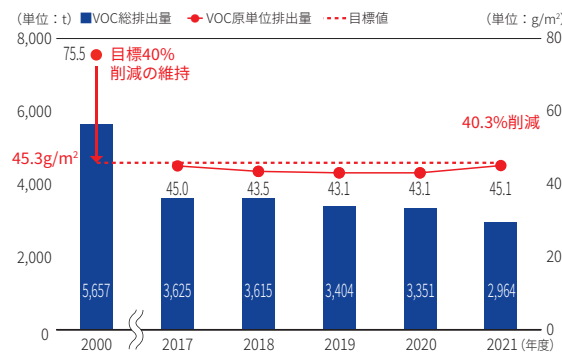
塗装工程で使用する VOC 溶剤の排出量削減に取り組んでいます。

スズキ環境計画 2025 では国内工場塗装工程の塗装面積あたり VOC 排出量の 2000 年度比 50% 以上削減を目標として掲げています。2000 年度比 40% を維持し、塗装工場のリニューアル時には水性塗料使用を拡大することでスズキ環境計画 2025 目標を達成させる計画です。

2021 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、2,964t/年となりました。VOC 原単位排出量は 45.1g/m<sup>2</sup> で、目標の 2000 年度比 40% 削減の維持に対して、40.3% 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)



### 騒音・臭気等の低減における取り組み

騒音・臭気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。

# 水資源

	スズキ環境ビジョン 2050	マイルストーン 2030
水資源保全	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。

## 基本的な考え方

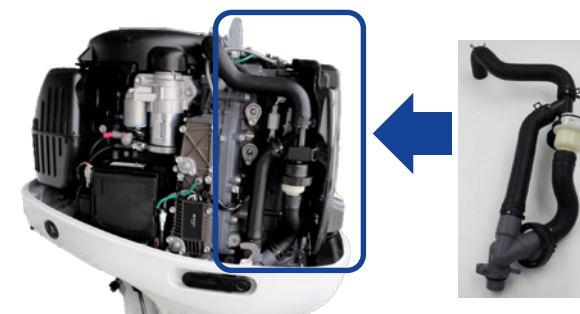
水資源は、すべての生命の源であり、同時に私たち人類の経済活動の基盤でもあります。しかし、人類が利用可能な淡水は地球上の水の0.01%とごく限られています。また、昨今の気候変動や人口増加によって、将来的に水資源の需給がひっ迫することが予想されています。特にスズキの主要市場であるインドや東南アジアは、急速な工業化によって過剰取水や水質汚染が顕在化しています。こうした地域性を踏まえ、スズキは各拠点やサプライヤーにおける水リスクを評価し、リスクの状況に応じた水資源の管理を推進していきます。また、限られた水資源の持続的な利用を目指し、水使用量の多い生産拠点での取水削減、排水浄化の徹底を進めていきます。

## 製品使用に対する取り組み

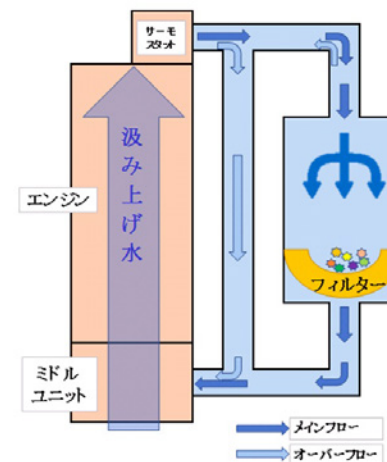
### ■ 設計・開発における取り組み

#### 海洋プラスチック回収装置開発における取り組み～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砕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べく、船外機がエンジン冷却のために大量の水を汲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。



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

## 事業活動における取り組み

### 生産における取り組み

#### 水資源の有効利用

##### 水の使用量削減

スズキ環境計画 2025 では水の使用量削減の取り組みとして、グローバル四輪生産台数を原単位分母とし、2016年を基準年度として水使用量原単位を 2025 年度までに 10%

削減することを目標として掲げ、活動を進めています。

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  
進めるとともに、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。

2021 年度の国内における水使用量は前年度比 7%減少

し、384 万 m<sup>3</sup>となりました。海外製造子会社は前年度比 9%  
増加し 437 万 m<sup>3</sup>です。

原単位としては 3.11 m<sup>3</sup> / 台→2.92 m<sup>3</sup> / 台となり前年度  
比 6%減少しています。

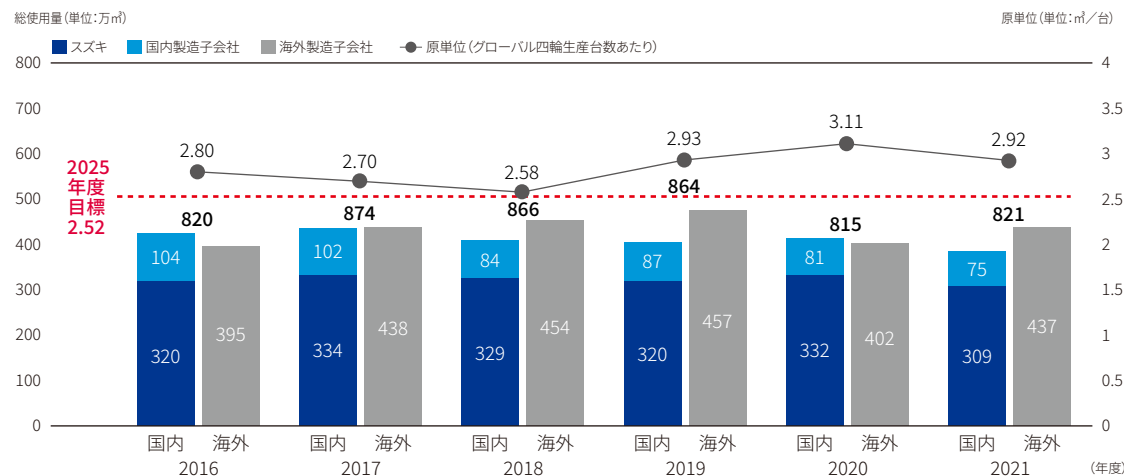
2025 年度の目標達成のために、設備改善や節水を進め  
るとともに、工場の新設や老朽更新の際には水使用の少な  
い方式の生産設備の導入も計画していきます。

##### 汚水の流出防止における取り組み

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、水質管理及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。

#### 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15社



環境分析作業風景

## 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また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 では水の使用量の削減に取り組んでおり排水量もグローバル四輪生産台数原単位で定期的にモニタリングを実施しています。

放流水の水質を維持しつつ、水の使用量の削減に引き続き努めていきます。

## 土壌・地下水の汚染防止における取り組み

### ・土壌汚染の拡散防止の取り組み

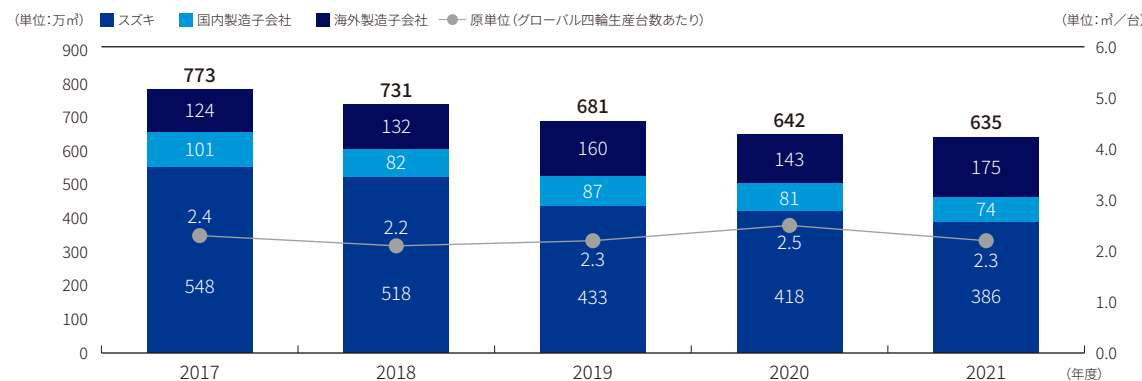
国内工場、国内製造子会社の全 16 事業所では、過去に使用していた化学物資等による土壌汚染のリスクの情報を記録に残すため、2015～2016 年度に地歴調査を実施しました。この地歴調査をもとに、土壌汚染のリスクがある土地の形質変更を行う際には、土壌調査を実施し、土壌汚染が見つかった場合、適切に浄化・除去する取り組みを行っています。

2021 年度は、国内工場で 5 件の土壌調査を実施し、5 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により取り除いています。

### ・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

## ■ 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 15 社

（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、地下水汚染の浄化完了を目指します。

## ■ オフィス活動等における取り組み

### 事務所、従業員寮における節水の徹底

水の使用量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。

## 資源循環

	スズキ環境ビジョン 2050	マイルストーン 2030
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、生産活動及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、 <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車リサイクルシステムのグローバル展開を目指す。</li> <li>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。</li> <li>グローバル生産拠点で廃棄物発生量を低減する。</li> <li>プラスチック梱包材を削減する。</li> </ul>

### 基本的な考え方

世界人口の増加や新興国の経済成長に伴い、世界中で天然資源の消費量が増加しています。このままでは、大量採掘による資源枯渇や、大量消費されて増加した廃棄物による環境汚染の深刻化を招く可能性があります。特に、電動車の駆動用二次バッテリーに使用されている希少金属等の有用資源は、将来的な資源の枯渇が強く懸念されており、循環利用することが求められます。また、使用済み自動車

の処理に関する制度構築が不十分な地域では、車両や部品の不法投棄・不適正処理につながりやすいため、危険物質の漏出による環境汚染や健康被害など、さまざまな問題が生じることが懸念されます。こうした状況に鑑み、スズキは自社製品に関わる取り組みだけでなく、使用済み自動車から再生資源を環境に負荷をかけず、安全に回収・処理する仕組みづくりにも注力していきます。



## 製品使用に対する取り組み

### ■ 設計・開発における取り組み

#### リデュースにおける取り組み

##### 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」の方針のもと、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、2021年12月発売の新型「アルト」の外装部品では、フロント/リアバンパーや、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）の利用

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 CO<sub>2</sub>、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、2代目ハスラ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。2021年には、ヨーロッパで販売される S-CROSS のフロントグリル（外装部品）に

採用されました。全機種合わせると2021年実績で155t/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。



2代目ハスラー



新型「S-CROSS」

## リサイクルにおける取り組み

### 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づくり（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やすい材料を使用する等、環境に配慮したクルマづく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「アルト」外装)



#### ■ 主なリサイクル可能な樹脂材料の使用箇所 (例：新型「アルト」内装)



### リサイクルを考慮した設計

新車の設計開発段階よりリサイクル性を考慮し、解体及び分離が容易な車両づくりに取り組んでいます。



#### ウェザーストリップ

工具を使わずに、容易に取り外すことを可能にした構造

#### ドアガラスラン

工具を使わずに、容易に取り外すことを可能にした構造

#### リヤバンパー

リヤコンビネーションランプ等の他部品を取り外すことなく、取り外しを可能にした構造



#### インストルメントパネルセンターガーニッシュ

クリップのかん合により、容易に取り外すことを可能にした構造

### 軽量化に考慮した開発・設計

新型「GSX-S1000GT」のフレームに採用したシートレールは直線的なパイプライン、最適なパイプサイズを採用することで純正用品パニアケース積載による負荷や高いエンジン出力でのスポーツ走行に必要な剛性及び強度を確保しながら従来機種並みの重量を実現しました。



### リサイクル可能な樹脂材料の採用

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。新型「GSX-S1000GT」では、リサイクルが容易なPP樹脂材料を下記外装部品で採用しています。



## 使用済み製品に対する取り組み

### ■ 使用済み製品の引取・再資源化における取り組み

#### リユースにおける取り組み

#### 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・故障部分の交換及び完成検査を行って再生した部品です。

#### 使用済みリチウムイオンバッテリーのリユース技術開発

廃車から回収した小型の使用済みリチウムイオンバッテリーをソーラー街灯用電源に二次利用（リユース）する技術を開発しました。

リチウムイオンバッテリーは、低燃費化技術としてエネチャージを搭載した2012年9月発売のワゴンRに採用して以降、S-エネチャージ、マイルドハイブリッド、ハイブリッド車にも採用しています。

これまで使用済みとなった小型リチウムイオンバッテリーは余寿命を残したまま処分されていましたが、廃車10台分のバッテリーを1基のソーラー街灯の電源としてリユースすることを可能としました。本技術は将来、発生量が増加する使用済み小型リチウムイオンバッテリーの有効利用に道を開くものです。

この技術開発は、自動車リサイクル収支余剰金を活用した自動車リサイクル高度化事業で2019年度から2021年度までの3年間取り組みました。

また、ソーラー街灯に使用するリチウムイオンバッテリーは、マイルドハイブリッド車に搭載しているリチウムイオンバッテリーです。



## リサイクルにおける取り組み

### 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<sup>※1</sup>に従って、使用済み自動車より発生するシュレッダーダスト（ASR<sup>※2</sup>）・エアバッグ類・フロン類の三品目を引き取り、再資源化等を行っています。

2021年度（2021年4月～2022年3月）は次の通り実施しました。

#### ・ASRの引取と再資源化

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%<sup>※3</sup>を達成しています。

ASRの引取と再資源化は、日産自動車株式会社、マツダ株式会社、三菱自動車工業株式会社をはじめとする自動車メーカー等13社（2022年3月31日現在）で結成した自動車破碎残渣リサイクル促進チーム「ART<sup>※4</sup>」を通じて、

法規要件の遵守、適正処理、再資源化率の向上、処理費用の低減を目標に全国のリサイクル事業者と連携しつつ取り組んでいます。

#### ・エアバッグ類・フロン類の引取と再資源化等

エアバッグ類再資源化率は95.1%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78.2tを引き取り、破壊しました。エアバッグ類の引取と再資源化、及びフロン類の引取と破壊は、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づくり、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：自動車破碎残渣

※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、下記HPをご覧ください。

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

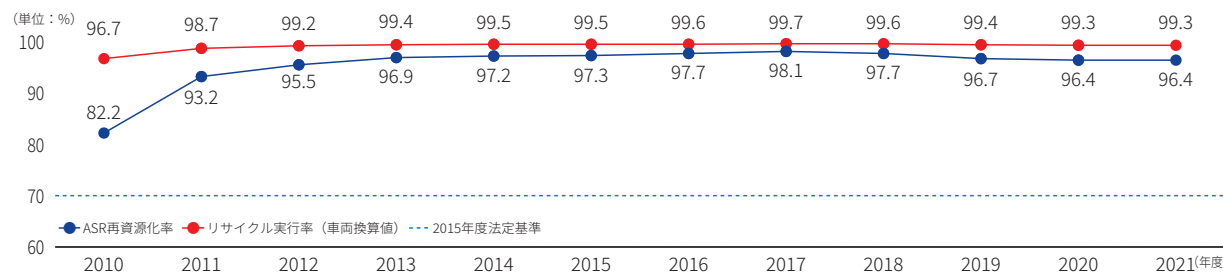
### 海外のリサイクルの取り組み

インドでは、マルチ・スズキ・インディア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（Maruti Suzuki Toyotsu India Private Limited）を設立し、2021年10月から廃車適正処理のモデル施設の稼働を開始しました。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。

EUでは、ELV（End-of-Life Vehicle）指令（2000/53/EC）、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、欧州で販売するすべての車について 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。

■ ASR再資源化率とリサイクル実行率の推移



## 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関わるCO<sub>2</sub>排出量を削減しました。現在、回収したバンパーは、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、フットレスト等の自動車部品にリサイクルしています。なお、2021年度は、7万4千本の使用済みバンパーを回収しています。

### 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。2021年度までの累計回収個数は13,370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。

<http://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、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」を搭載したイグニス、スイフト、ビターラ、新型「S-CROSS」等及びストロングハイブリッドシステムを搭載したビターラを発売しています。

スズキは、EUの電池指令(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・リサイクル体制を構築しています。

インドでは、「SHVS」を搭載したシアズ、エルティガ、XL6等を発売しており、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・インディア社が構築しています。

### 「二輪車リサイクル自主取り組み」について

「二輪車リサイクル自主取り組み」は2004年10月より開始し、国内二輪車メーカー4社及び輸入事業者3社（2022年10月現在）が参加して、日本における二輪車の流通実態に即したリサイクルシステムを構築し、使用済み二輪車の廃棄・処理・リサイクルを行っています。また、2011年10月から、廃棄時無料引取を開始しています。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「指定引取場所」で引き取っています。その後、全国13カ所の「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。2021年度スズキのリサイクル率は重量ベースで97.7%となり、リサイクル率95%の目標を達成しています。

詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

スズキ 二輪車リサイクル自主取り組みについて（詳細）

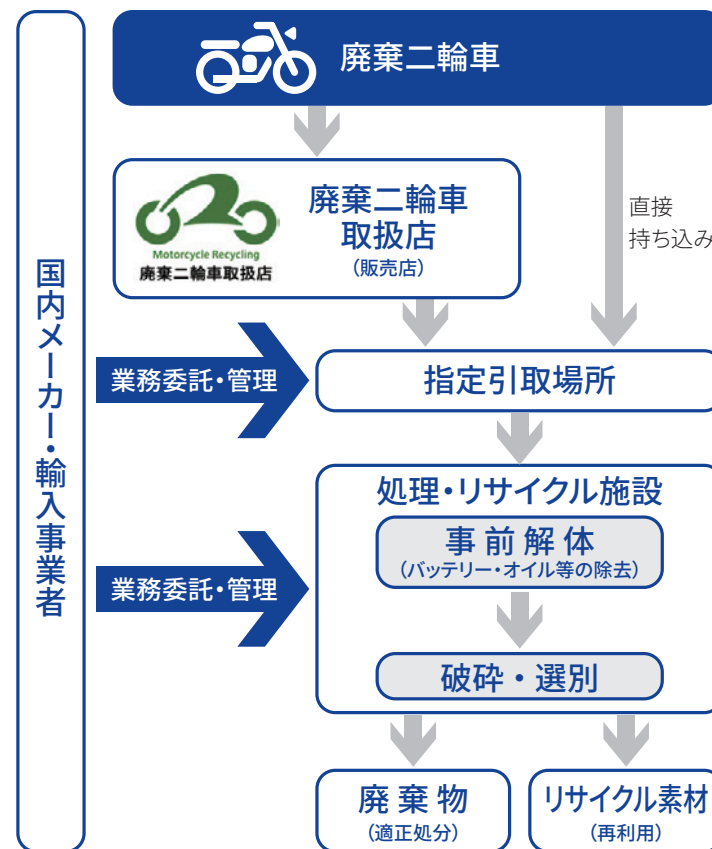
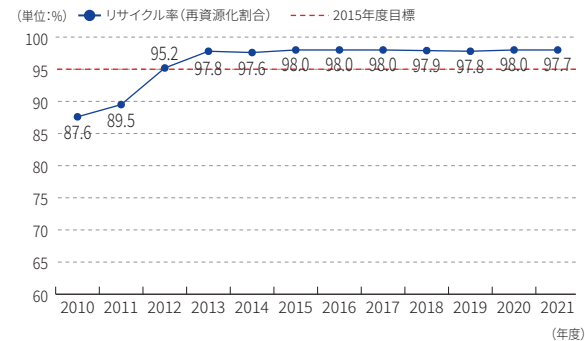
<http://www1.suzuki.co.jp/motor/recycle/index.html>

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

（二輪車リサイクルについて）

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

### ■ スズキ二輪車製品のリサイクル率推移（2010年度～2021年度）



### 「FRP<sup>\*</sup>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よる不適切な廃船処理を防止し、希望するユーザーの廃船処理を容易にするため「FRP 船リサイクルシステム」は 2007 年から全国展開をしています。FRP 船リサイクルシステムは、指定引取場所に収集された廃 FRP 船を粗解体した後、FRP 破材を中間処理場に輸送し、破碎・選別等を行い、最終的にセメント焼成することによりリサイクル（マテリアル・サーマルリサイクル）を行うものです。本システムは国土交通省の実証実験で検証されており、FRP 船の収集・解体・破碎を広域的に行うことにより、低コストでリサイクルシステムを実現しています。

※ FRP（ガラス繊維強化プラスチック）

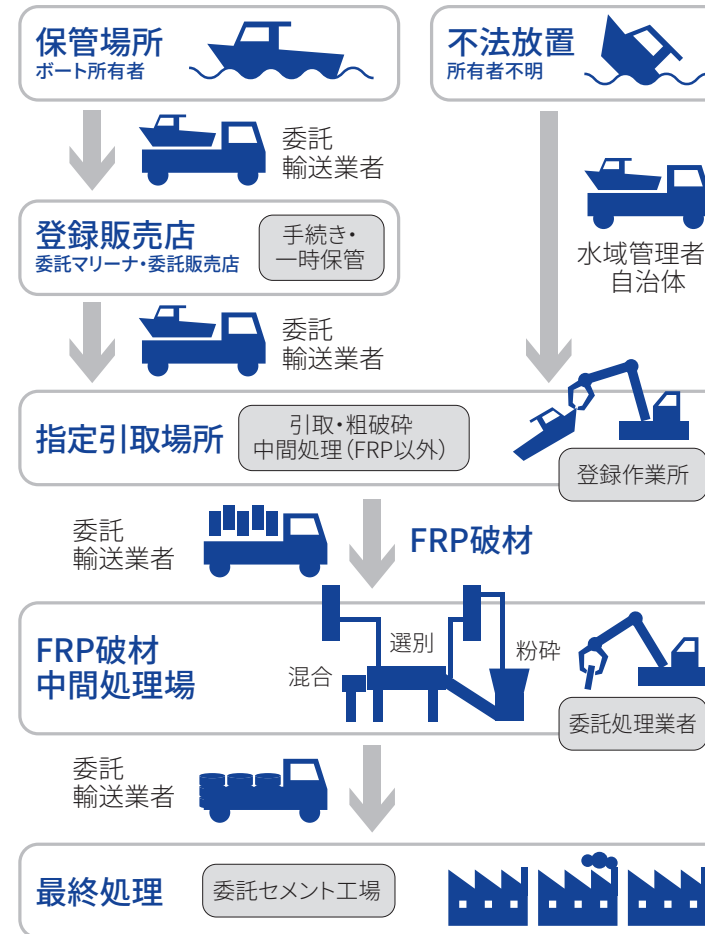
詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

スズキ FRP 船リサイクルシステム自主取り組みについて

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

一般社団法人日本マリン事業協会 FRP 船リサイクル事業

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

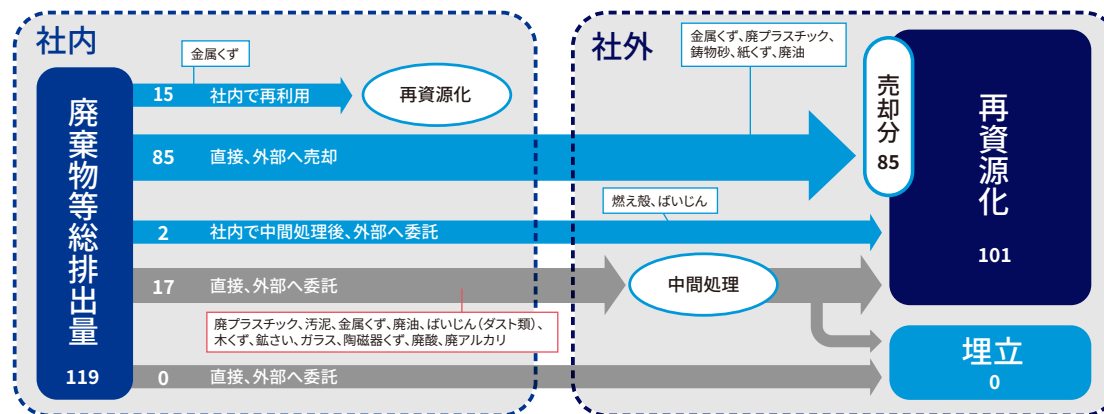




## 事業活動における取り組み

### 生産における取り組み

■ 廃棄物等<sup>※</sup>の流れ (単位: 千t/年)



※廃棄物等：廃棄物と有価発生物を合わせたものをいう。

注：集計対象範囲は国内工場

### 廃棄物の削減

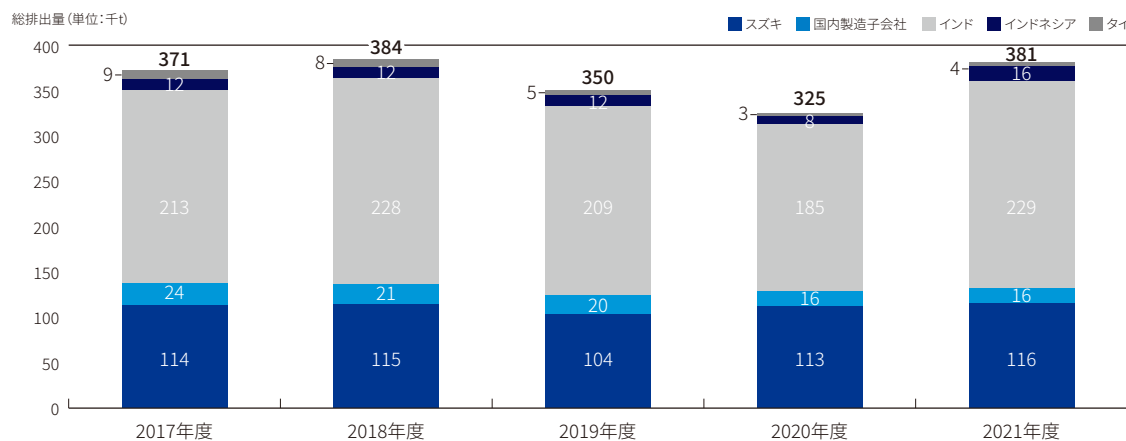
#### 廃棄物等総排出量

スズキ及び国内製造子会社の廃棄物等総排出量は 132 千t (前年度比 102%) となり、国内を含めたグローバルの廃棄物等総発生量は、381 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。

【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

### ■ グローバル廃棄物等総排出量の推移



## 埋立廃棄物量

スズキ及び国内製造子会社の2021年度埋立廃棄物量は0tでゼロレベル化<sup>※1</sup>を達成、グローバルの埋立廃棄物量<sup>※2</sup>は321t（前年度比123%）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。

※1 ゼロレベル化の定義

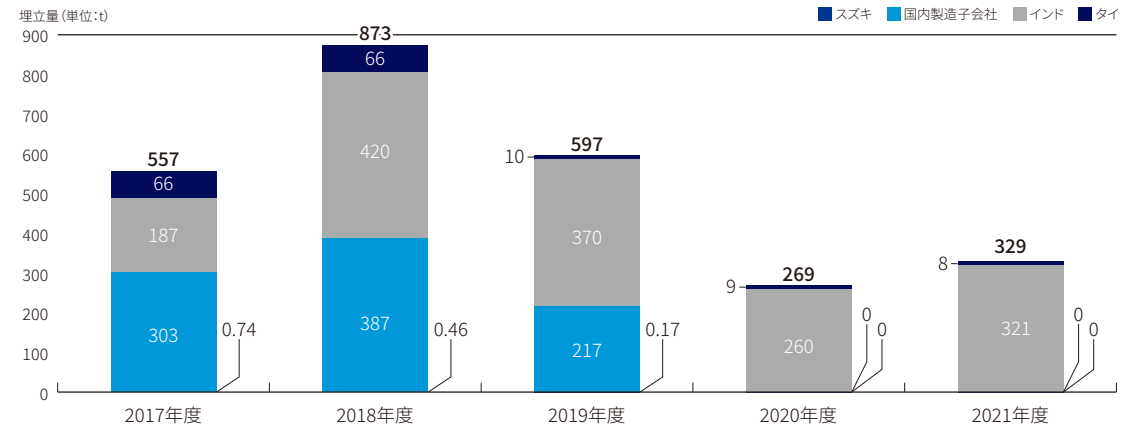
- ・国内工場 + 金型工場：埋立廃棄物量が1990年度（24,675t）の0.5%未満であること。
- ・国内製造子会社：埋立廃棄物量が2002年度（1,370t）の0.5%未満であること。

※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

## ■ グローバル埋立廃棄物量の推移



## ■ オフィス活動等における取り組み

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」、「段ボール」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。2021年度は紙類を353tリサイクルしました。

## サプライチェーン等における 取り組み

### ■ 輸送における取り組み

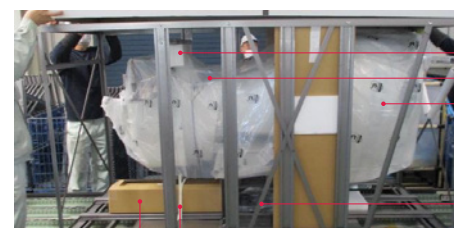
#### リデュースにおける取り組み

##### 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プラスチックを削減する活動を開始しました。この活動は、①まずやめられないか？②減らせないか？③環境負荷の少ない材料にできないか？の優先順序で進められ、製品梱包資材では2021年9月より梱包資材の一部をプラスチック材から、レイヨン、紙に変更しました。また、補給部品の梱包では2020年10月生産より397製品を対象にプラスチック素材を紙に変更しました。活動開始から2022年3月までの累計プラスチック削減量は、約11トンに達しています。



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(上)と紙製素材(下)



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

⑤ハーネス袋

⑥ハーネス袋固定

⑦同梱箱固定

同梱箱：

⑧ツールBOX

⑨トランサムプレート

⑩同梱部品袋

船外機・製品梱包の①～⑩にプラスチック代替資材を採用

#### リターナブル容器の使用

##### <補給部品出荷用段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。

2021年度は、全体の約32%に使用し、約129tの段ボールを削減しました。



### リユース・リサイクルにおける取り組み

#### 廃棄資材の再利用

補給部品の輸送中の破損を防ぐため、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。

2021年度は、約1.3tの廃段ボールを再利用しました。



段ボール再利用

# 化学物質

## 製品使用に対する取り組み

### ■ 設計・開発における取り組み

#### グリーン調達の推進

「スズキグリーン調達ガイドライン」を制定して、環境保全活動に意欲的なお取引先様から環境負荷の少ない部品等を調達することを方針としています。

「スズキグリーン調達ガイドライン」の趣旨に賛同いただき、「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ともに、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、及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93%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、今後制定のさまざま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ます。

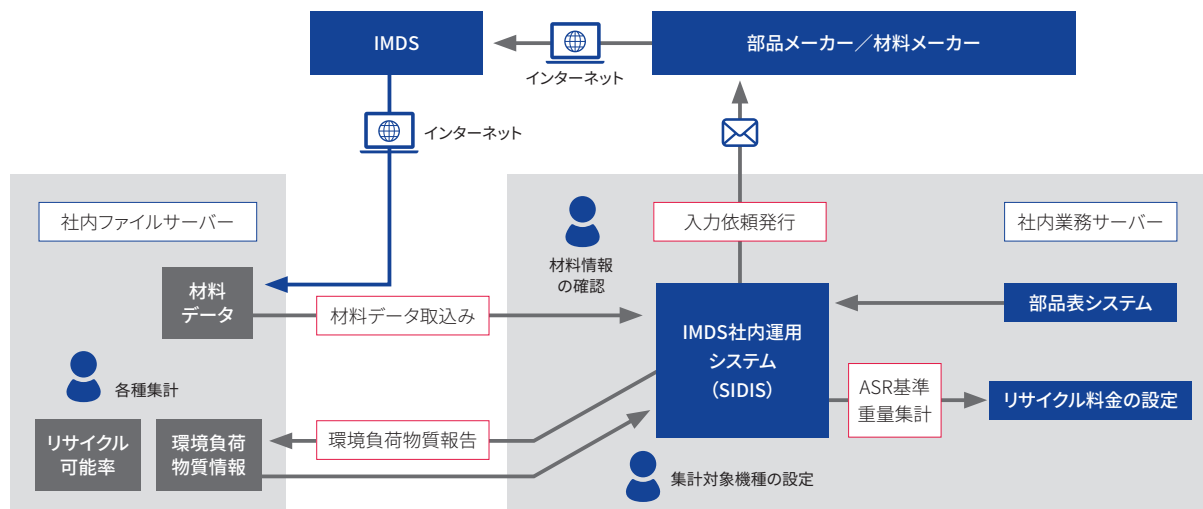
また、お取引先様の事業活動において、①CO<sub>2</sub>排出量の低減、②VOC排出量の低減、③廃棄物発生量の低減、④水使用量の低減及び⑤省エネルギーの推進の環境負荷低減の取り組みをお願いしています。

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

### 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増えていっており、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では、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、スズキは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、各部品に使用される材料や化学物質の情報を

効率良く収集しています。この情報を使って、欧州の車両型式認証要件であるリサイクル可能率などの算出や、各種の規制対象物質の管理をグリーン調達の一環として実施しています。2021年度には、新たに四輪車、二輪車、船外機合わせて36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。今後もさらに規制化の動きは活発になることが想定され、スズキで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

### 【グリーン調達ガイドライン運用監査】

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、運用確認を目的とした監査を実施しています。

### 【アスベスト管理規程運用監査】

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されていますが、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。

#### <2021年度実績>

5 拠点: タイスズキモーター社、ベトナムスズキ社、マジャールスズキ社（ハンガリー）、台鈴工業股份有限公司（台湾）、済南輕騎鈴木摩托車有限公司（中国）

2021年度は前年に続き海外の工場訪問が困難であったため、Web監査を実施しました。2022年度は取引先監査及び指導の強化を目的として海外拠点訪問監査を主体とした監査を計画しますが、コロナウイルス感染症拡大に伴う渡航自粛が続く場合はWeb監査を中心とした監査を継続します。

## お取引先様における 環境負荷物質管理体制構築の推進

自動車業界における環境負荷物質情報は、お取引先様の協力によりIMDSデータとして収集していますが、過去にIMDSデータに不備があったことから、お取引先様に正確なIMDSデータ入力依頼を含めた環境負荷物質規制動向のWeb説明会の開催やグリーン調達ガイドライン遵守に関する監査及び指導を行い、サプライチェーン全体での環境負荷物質管理体制の構築を推進しています。

#### <2021年度実績>

監査及び指導：15社

## 化学物質規制への対応

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り替えについて、当社お取引先様と協力して取り組みを進めており、二輪車・船外機製品における非含有切り替えは2020年7月までに完了しました。現在、四輪車製品に対する非含有切り替え取り組みを推進しています。

また、廃棄物枠組み指令（EU）により、製品含有化学物質データの登録<sup>※</sup>が開始されました。スズキはIMDSデータを活用し、EU域内販売製品について順次データ登録を行っています。

※ SCIP (Substances of Concern In articles as such or in complex objects (Products))

循環型経済（サーキュラーエコノミー）への移行を目的にリサイクル材に含まれる化学物質情報を利用しやすくするための仕組み。有害物質を含有しているリサイクル材はそのまま活用せずに有害物質を除去するなどリサイクル材の安全利用向上を図ることができる。

## 事業活動における取り組み

### ■ 生産における取り組み

#### 化学物質低減における取り組み

##### 新規購入物質

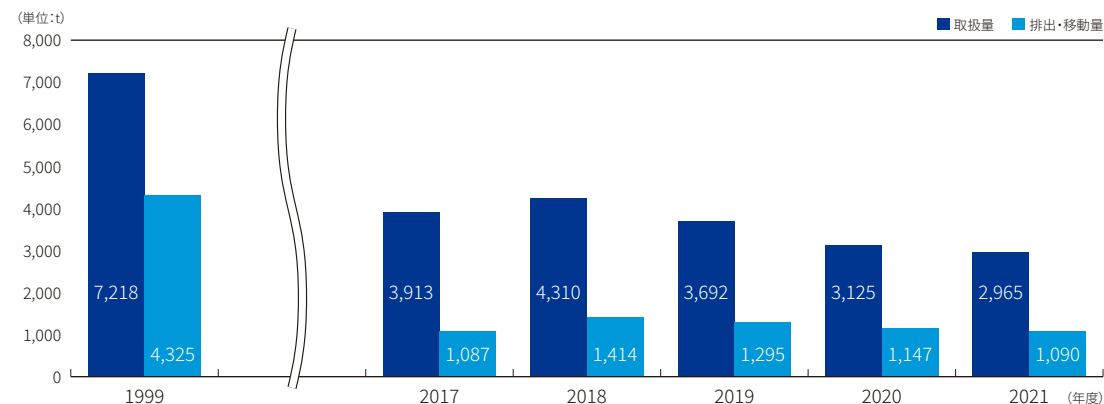
国内事業所では、塗料、油脂、洗浄剤等の原材料を新規に使用する場合には、その含有化学物質の有害性、使用量、使用方法及び保管方法等について、環境管理部門が審議し、使用可否を判定します。この際に得られた物質のデータはPRTR（環境汚染物質排出移動登録）のデータとして管理し、その後の使用量削減に向けての取り組み対象とします。また、原材料のSDS<sup>\*</sup>は、最新情報を維持するよう管理しています。

<sup>\*</sup> 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。2021年度の排出・移動量は、1,090tとなりました。

#### ■ PRTR対象物質の取扱いと排出・移動量



【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）、二輪技術センター（竜洋コース）、マリン技術センター、下川コース（2020年度から）

#### 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。スズキではこれらのPCB廃棄物を自社内目標である2025年3月31日を最終期限として処分完了するよう進めています。スズキ国内工場では2022年3月末時点で、累計2,014台のPCB廃棄物を処分しました。

## 社会

- 079 ——— 品質への取り組み
- 080 ——— お客様とともに
- 085 ——— お取引先様とともに
- 087 ——— 従業員とともに
- 099 ——— 知的財産に関する取り組み
- 100 ——— 地域社会とともに
- 107 ——— 国内工場・技術センターの取り組み
- 111 ——— 国内販売代理店の取り組み
- 112 ——— 海外グループ会社の取り組み
- 124 ——— スズキの財団活動等

## 品質への取り組み

スズキはものづくり企業として、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

図面	製造	検査	市場
<b>迅速な原因究明と対策（早期発見・対策）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・不良1件も見逃さない</li> <li>・市場品質情報のAI管理</li> <li>・車両データの自動取得</li> </ul>			
<b>ばらつきを抑えた製品づくり（発生防止）</b>		<b>トレーサビリティ管理の拡充（流出防止）</b>	
<b>人材育成</b>			

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シリーズ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認証を取得しています。2021年度は、インドのリチウムイオン電池の生産子会社TDSリチウムイオンバッテリーグジャラート社でも新たに認証を取得しました。

2021年度のスズキグループ四輪車世界生産台数（2,822千台）に占めるISO9001シリーズ認証取得工場での生産実績は約99.9%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・地域名	工場名
1	日本	スズキ株式会社 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		TDSリチウムイオンバッテリー グジャラート社
10	パキスタン	バックスズキモーター社
11	インドネシア	スズキ・インドモビル・モーター社
12	タイ	スズキ・モーター・タイランド社
13		タイスズキモーター社
14	ベトナム	ベトナムスズキ社
15	フィリピン	スズキフィリピン社
16	ハンガリー	マジャールスズキ社
17	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
18	コロンビア	スズキコロンビア社
19	中国	済南軽騎鈴木摩托車有限公司
20		常州豪爵鈴木摩托車有限公司
21	台湾	台鈴工業股份有限公司

※ ISO9001シリーズには IATF16949 を含む





## 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、さまざま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、丁寧な対応を心掛け、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い合わ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。

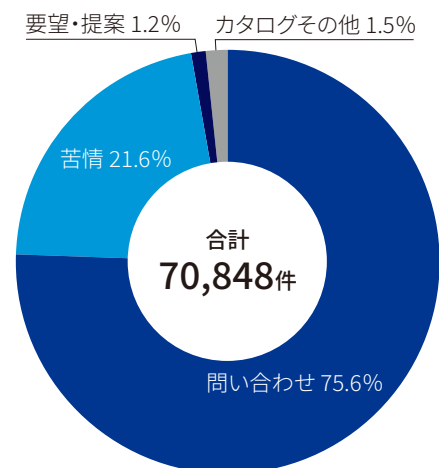
その他、製品のご購入やメンテナンス等、当地での対応が必要なご用件には、全国のスズキ販売代理店ネットワークと連携して、適切なサポートを実施しています。

### ■ 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、製品開発、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他、情報の重要度に応じて即時に社内展開する体制づくりも行っています。

### ■ ご相談件数（2021年度）



## 福祉車両（ウィズシリーズ）

スズキ福祉車両

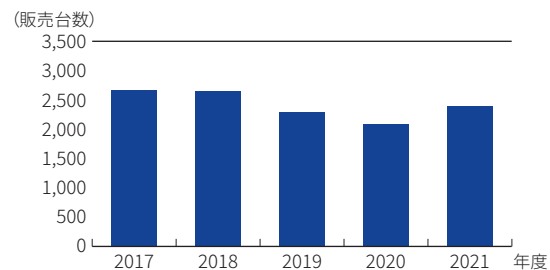
**WITH**  
シリーズ

スズキは身体に障がいのある方やご高齢の方が容易に四輪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。



### ■ 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、スペースア、エブリイワゴン、エブリイに設定しています。



スペースア 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、主に高齢の方に買い物や散歩など日常の移動手段としてご利用いただけるハンドル形電動車いす「セニアカー」をラインアップしています。

※電動車いす（セニアカー）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。充電はご家庭の100Vコンセントで行うことができます。



ET4D



ET4E

### 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扱指導を実施し、製品の取扱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。さらに、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

	2017年度	2018年度	2019年度
冊子	8,000冊	16,000冊	12,100冊
	2020年度	2021年度	5年間計
	12,000冊	14,000冊	62,100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。

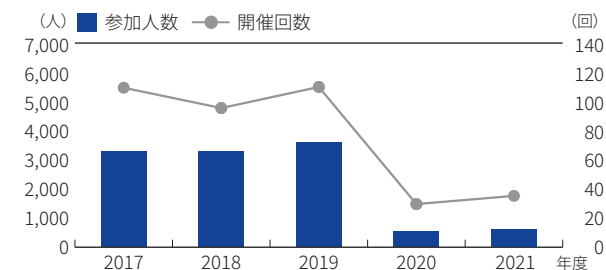
<https://www.den-ankyo.org/>



### 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。

#### ■ 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 電動車いす安全指導表彰 実績

2021年度	優秀賞	株式会社スズキ自販島根
	優秀賞	株式会社スズキ自販大分

## 安全技術への取り組み

スズキは、歩行者、自転車、二輪車、四輪車など、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、「安全技術への取り組み」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

スズキの安全技術、それは、乗る人の毎日を想い、小さなクルマで大きな安心を届ける技術。

前方・後方の視界をしっかりと確保するための大きな窓や視認性の高いディスプレイ、操作しやすいスイッチ類など、誰もが安心して乗れる運転のしやすさを考えた基本安全。ヒヤリとする一瞬までも最小限に抑え、事故そのものを未然に防ぐ予防安全技術「スズキ セーフティ サポート」。衝撃吸収ボディをはじめ、万一の衝突被害を軽減する衝突安全。

培い続けてきた安全技術の数々が、いつも、毎日の安心につながっていること。小さなクルマに、大きな安心を乗せて。スズキは、人とクルマの楽しい毎日を支え、事故のない未来に向けて走り続けます。

**SUZUKI**  
**Safety Support**  
スズキの予防安全技術

### ■ スズキ セーフティ サポートの製品展開例

(2023年1月現在)

対象車種	 アルト	 ラパン	 ワゴンR	 エスクード	 クロスビー	 ソリオ
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	デュアルカメラ 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	前後	前後
車線逸脱抑制機能			○	○		
車線逸脱警報機能	○	○	○	○	○	○
ふらつき警報機能	○	○	○	○	○	○
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)
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	○	○	○		○	○
車線維持支援機能					○	

※各機能の作動には一定の条件があります。詳しくは各車種の Web カタログをご覧ください。  
※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 Web カタログをご覧ください。

## 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ともに、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、スズキ従業員、二輪通勤者等を対象に、「二輪車安全運転講習会」を毎年定期的で開催しており、2021年は13回開催し88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、社是の第一に掲げる「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「調達方針説明会」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、それらに基づく調達方針を伝え、相互理解に努めています。

また、日頃よりトップからミドルマネジメントクラスの意見交換はもとより、実務担当者クラスの方々とのコミュニケーションの促進を図っています。

### ■ グローバル調達活動

スズキは、世界中の生産拠点と連携し、グローバルな調達活動を加速させています。従来、主に生産拠点ごとで進めてきた活動を、グローバルな最適調達に軸を移し、世界中から競争力のある価格で部品を調達します。これはスズキにとってのメリットだけではなく、パートナーのお取引

先様にとっても「量」を背景とした安定取引や、技術的な蓄積等のさまざまなメリットが生じ、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げています。

### ■ 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、「スズキお取引先様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。

#### ■ 人権尊重についての追加の取り組み

スズキでは、2021年より人権尊重についての取り組みの強化に乗り出し、人権デュー・ディリジェンスの一環として、

2022年には以下の取り組みを実施しました。

#### ● スズキグループの人権方針の制定

外部専門家からのアドバイスも得て2022年12月に取締役会での決議を経て「スズキグループの人権尊重についての基本方針」を制定しました(→P.15)。お取引先様にも浸透を図るべく、当該方針を掲載した「スズキお取引先様CSRガイドライン」の改訂版をスズキグループの一次のお取引先様全社に展開する予定です。

#### ● お取引先様との人権尊重に関する合意形成

スズキグループ各社(海外子会社を含む)がお取引先様と締結している購買基本契約に人権尊重に関する合意事項を追加するため、お取引先様との契約締結手続きを進めています。

#### ● 外国人労働者調査

日本においては外国人技能実習生の受け入れに際して、また受け入れ後の労働環境及び生活環境面で人権侵害のリスクがあることを認識しており、2022年には人権NGOから支援を受けながら、国内のお取引先様に対して外国人労働者問題をテーマとしたセミナーを開催するとともに、外国人労働者の採用状況等についてのアンケート調査を実施しました。その結果、全体の約3分の1のお取引先様で外国人技能実習生を受け入れていることが分かり、その詳細な状況を確認するため、同NGOと合同でお取引先様への訪問調査を開始しました。



外国人技能実習生への聞き取り調査

### ● 紛争鉱物調査

スズキの製品に使用されている特定の鉱物(スズ、タンタル、タングステン、金)が紛争地域等において武装勢力の資金源になっていないかを確認するため、国際的な枠組みであるRMI (Responsible Minerals Initiative) が提供する調査票を用いてサプライチェーンを遡り、製錬所を特定しています。これまでは、北米で事業を展開している二輪車及び船外機を対象としていましたが、2022年より四輪車を含む全製品について調査を行っています。

採掘等にあたり児童労働が懸念される上記以外の鉱物についても、経済協力開発機構(OECD)が定めた「紛争地域及び高リスク地域からの鉱物の責任あるサプライチェーンのためのデュー・ディリジェンス・ガイダンス」を参照し、サプライチェーンに対するデュー・ディリジェンスを順次行い、問題を発見した場合には是正に取り組んでいきます。

### ■ スズキお取引先様 CSR ガイドライン

スズキの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とも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。スズキグループのすべ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願います。

<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。

### 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.75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、困りごと等を聞き取り、速やかに解決するための真摯な対応を心掛けています。





## 従業員とともに

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

会社は、従業員の雇用の安定を最優先に考え、かつ健全で働きやすい職場づくりのために、労働諸条件の改善に努め、従業員はお互いに協力し合い、「チームスズキ」の精神で、社会貢献できる人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

### ■ 安全基本理念

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。

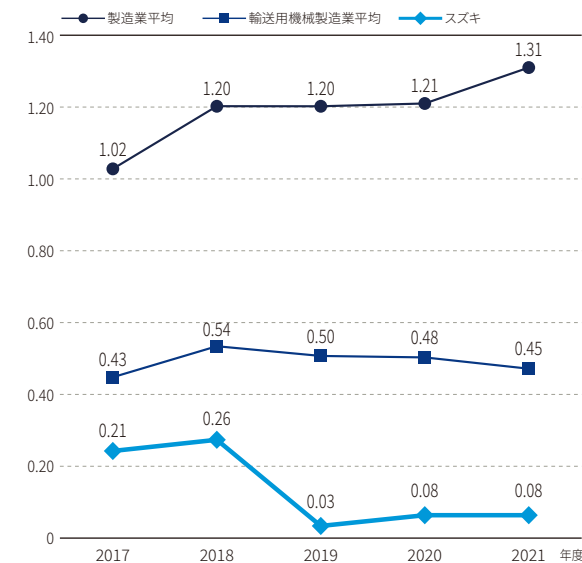
みんなが、ルールを守り、注意し合える職場風土を全員でつくろう。

#### 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を通じて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もと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。2017年にはリスクアセスメントの評価方法を見直し、リスクの高い作業について再評価をし、リスク低減対策を進めています。



## ■ 健康管理

健康経営キャッチフレーズ 『お客様の笑顔は、社員の笑顔から生まれる!』

### 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みます。



#### ● 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

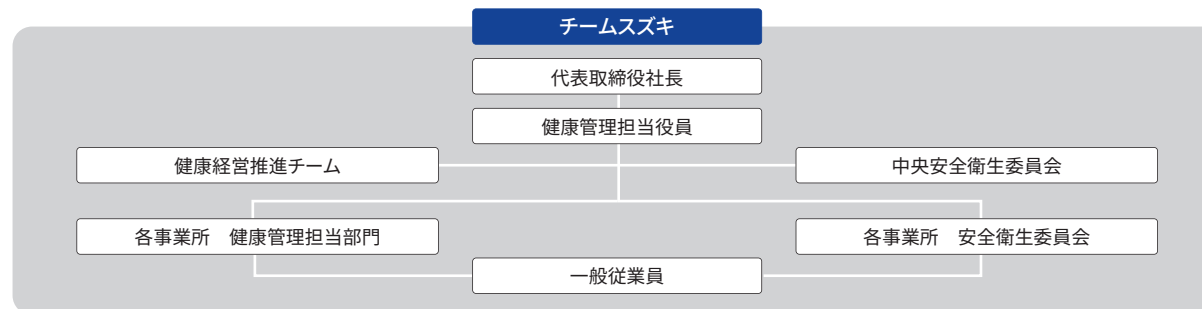
当社では、健全な身体づくり促進のための運動習慣の創出機会を目指し、従業員が積極的に取り組める健康促進に努めます。

##### 4. 身近な健康リテラシーの向上

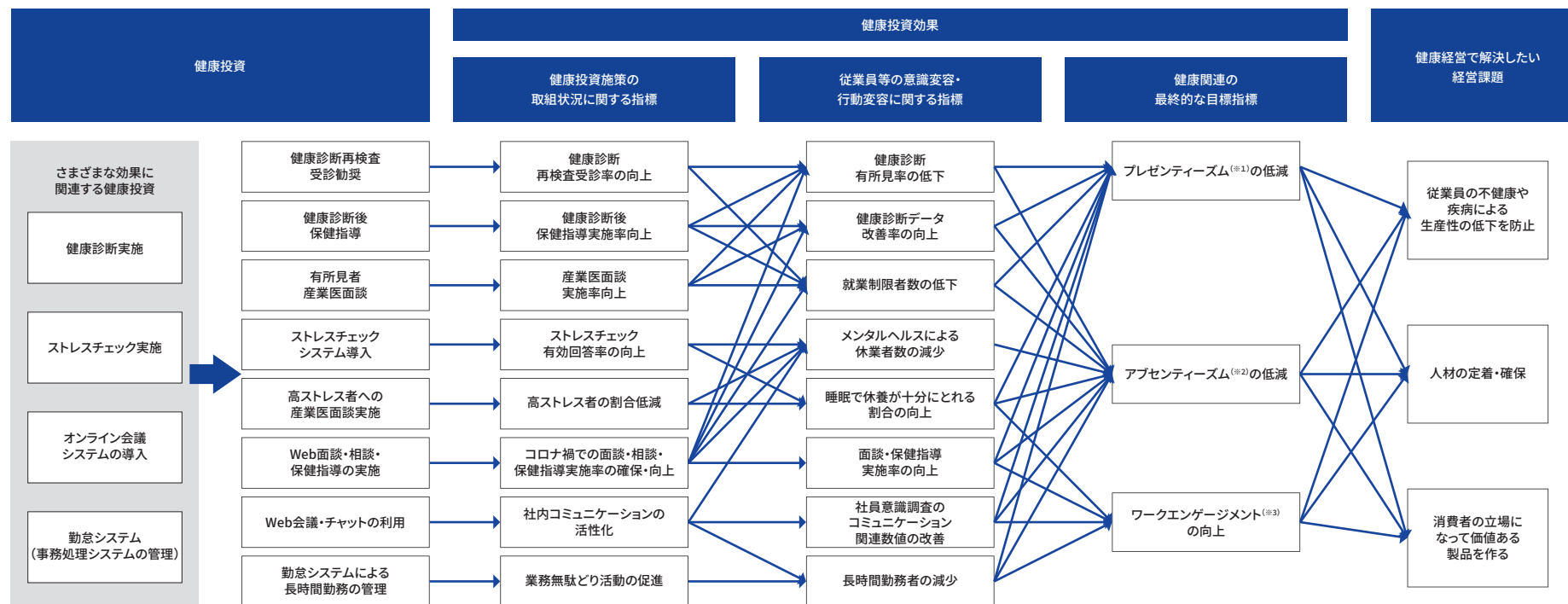
当社では、従業員の日頃からの健康維持を促進するため、従業員およびその家族の健康リテラシーの向上に努めてまいります。

代表取締役社長 **鈴木俊宏**

### ■ 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	2020年度	2021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	74.2%	71.3%	100%
特定保健指導実施率	47.1%	53.1%	55%
ストレスチェック回答率	95.6%	95.2%	100%
喫煙率	26.6%	24.8%	2026年までに22%以下

## ■ 健康経営 取り組み例

### 健康経営の社内浸透の取り組み

『お客様の笑顔は、社員の笑顔から生まれる!』を健康経営キャッチフレーズとし、社長から会社一丸となって健康経営を推進していこう!と全従業員に対し、メッセージを発信しました。

### 従業員のヘルスリテラシー向上の取り組み

社長と従業員が健康管理をテーマに座談会を開催しました。座談会での社長自身の健康管理について、社内に発信を行い、従業員のヘルスリテラシー向上を促す取り組みを実施しました。



### 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よう、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ことができ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。

### 女性特有の健康関連課題への取り組み

女性の健康や男性社員がパートナーの健康に関する相談を気軽に受けられる、産婦人科専門医による健康相談窓口を開設しました。

また、女性の健康に関する教育を実施しました。対象者を全従業員とすることで、男性にも女性特有の健康課題への理解を促しました。

### 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・指導を受けることができ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症予防・拡大防止行動基準を作成
- 定期的に従業員へ感染症予防のための職場・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・CO<sub>2</sub>濃度計を設置
- 布マスクを作成し、従業員へ配布
- 本社、静岡県内及び首都圏の事業所で在宅勤務、時差出勤の推奨
- 新型コロナウイルス感染症対応車両への支援



## 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掛け
- 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.84)
- 業務による外出時のアルコールチェック実施



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、社員一人ひとりが高い目標を設定し、より高度な専門能力の修得に向け、挑戦していかねばなりません。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今後半年間の目標を立てることで、組織の目標を達成するために自分が貢献できることがより具体的になり、本人の仕事への意欲向上につながることに加え、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期待されています。

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、人事処遇の仕組みを仕事、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により、従業員のキャリアアップを会社が後押ししています。

### 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、全社の規模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ヵ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、2020年度・2021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・インドネシア語・中国語・ヒンディー語などのオンライン語学セミナーや通信教育講座を開講し、修了者には費用を会社が助成することで、語学力向上を支援しています。

## 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ともに充実した状態で意欲と能力を発揮し、生き生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ことが無いよう、さまざま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
- 深夜帯の勤務を抑制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

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。また、職場全体でワークライフバランスへの意識を高め、「働きやすい職場」づくりを推進していきます。

#### 短時間勤務制度（育児・介護）

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、2021年度は298名が利用しました。この制度を利用する従業員は、原則として所定労働時間を超える勤務が免除されます。

#### 2022年くるみん認定を取得

次世代育成支援対策推進法に基づき、労働者の仕事と子育ての両立に関する一般事業主行動計画を策定・実施するなどの認定要件を満たした「子育てサ



ポート企業」として、スズキは厚生労働大臣の認定（くるみん認定）を取得しました。

#### 休暇・休職制度（育児・介護）

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。2021年度は192名がこの制度を利用しました。

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。

		2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	
育児	育児短時間利用者数	男	3	3	5	7	9
		女	201	229	251	278	289
		計	204	232	256	285	298
	育児休職利用者数	男	7	13	23	63	90
		女	84	91	94	80	96
		計	91	104	117	143	186
男性育休取得率		-	-	-	-	17.72%	
育児休職復職率	男	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	女	97.1%	95.9%	97.8%	96.6%	98.7%	
	計	97.3%	96.3%	98.1%	97.4%	99.3%	
介護	介護短時間利用者数	男	1	1	1	0	0
		女	3	4	4	4	4
		計	4	5	5	4	4
	介護休職利用者数	男	1	4	0	3	3
		女	1	2	1	2	3
		計	2	6	1	5	6
	介護休職復職率	男	100.0%	25.0%	-	66.7%	33.3%
		女	100.0%	100.0%	100.0%	50.0%	33.3%
		計	100.0%	50.0%	100.0%	60.0%	33.3%

2022年4月からは、男性が育児参加しやすい風土とするために、従来の配偶者の出産時に2日間取得できる「配偶者出産休暇」に加え、子の出生時に5日間取得できる「出生時育児休暇」を新設しました。

### 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」を定期的に開催しています。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することで、スムーズな復職を支援しています。

### 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。

## ■ 福利厚生

### 独身寮・住宅

遠隔地から入社した従業員のために独身寮があります。また、各事業所で勤務（出向含む）する従業員のために、地域によっては社宅があります。

### 準社宅

寮や社宅がない地域の各事業所や代理店で勤務（出向含む）する従業員のために、会社が一般住宅を借り上げ、これを社宅、寮に準じて入居いただく準社宅があります。

### 体育施設

従業員の健康増進と体力増強及び余暇の善用に供するため、体育施設を設置しています。本社近郊に夜間照明完備の総合体育施設（スズキグランド、スズキ体育館、トレーニングルーム、テニスコート）があります。磐田工場近接地にグランドがあります（野球、ソフトボール、サッカーなどに利用されています）。

### 社員食堂

従業員の給食施設として、本社、各工場及び寮に食堂があり（一部除く）、カフェテリア方式で、一品料理、定食、カレーライス、めん類、などが喫食できます（寮は主として定食のみです）。本社食堂では、朝食や喫茶営業も行い、焼きたてパンや淹れたてコーヒー等が提供されます。



### 財形貯蓄制度

従業員の貯蓄奨励を目的とした財形貯蓄制度があり、55歳未満の従業員が加入できます（一般財形・財形年金・財形住宅の3種類があります）。

### 従業員持株制度

従業員持株制度は、毎月の給与から一定の金額を天引きして会社の株式を継続的に購入する制度です。毎月の拠出金額に応じて無理なく株式が取得でき、財産づくりを支援するため、拠出時に会社から奨励金も付与されます。

福利厚生のみならず、従業員が自社の株を持つことで、業績が上がれば自分の利益にもつながるというモチベーションアップが期待でき、経営参画意識の醸成にもつながります。

※加入者数、加入率等の詳細はP164会社データご参照ください。

### 住宅資金貸付制度

従業員が持家取得のための資金を必要とし、金融機関から住宅資金を借り入れる際、会社より利子補給を受けることができる制度です。

### 従業員車両及び家族車両購入制度

従業員または家族（従業員の配偶者または子供）が車両（スズキ製品新車）を購入する場合、車両価格に対し一定の割引を受けられる制度です（一部除外機種があります）。また、購入資金を必要とするときは資金の貸付を受けることができます。

## 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人に適用される「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。

		2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
従業員	男	13,711	13,808	13,932	14,220	14,326
	女	1,558	1,623	1,714	1,853	1,941
	計	15,269	15,431	15,646	16,073	16,267
役職者数 (内数)	男	4,243	4,339	4,403	4,577	4,695
	女	90	98	114	132	136
	計	4,333	4,437	4,517	4,709	4,831
管理職 (内数)	男	1,037	1,066	1,121	1,185	1,248
	女	12	14	18	18	20
	計	1,049	1,080	1,139	1,203	1,268
障がい者雇用率		2.02%	2.14%	2.20%	2.23%	2.35%
新規採用	男	541	445	569	651	451
	女	101	118	139	168	144
	計	642	563	708	819	595
うち 大卒以上	男	396	396	413	474	285
	女	60	79	81	103	67
	計	456	475	494	577	352
離職率		4.20%	3.90%	3.10%	2.21%	2.85%
有給休暇取得率		-	73.7%	77.2%	75.0%	85.4%

## ■ 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、「係長以上の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」及び「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」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（2021年度実績2.6倍）
- 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（2021年度実績19%向上）

#### 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、

- ・女性が少ない職域や職種へ計画的に配置を行うための能力開発
- ・女性が管理職になるために必要な職務経験や業務知識の習得など体系的な人材育成の強化
- ・男女平等な職場環境・風土をつくる取組

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、さまざま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他、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17年目を迎えました。2022年7月末現在で、重度の知的障がいの方を含めた障がい者数は73名となり、指導員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、障がいを持つ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ことができるよう、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 加藤 祐輔
- 8.従業員数 120名（うち障がい者73名）



## 社内教育システム

スズキの教育制度は、集合教育・職場内教育・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、社示に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知識・技術を習得する職能別（基礎）教育を実施しています。

### ■ 人材育成の考え方

「新入社員から若手社員までの基礎能力向上」「階層別にフォローアップしながら計画的、継続的に学ぶ。」の考え方のもと、次のような研修を実施しています。

#### ① 新入社員から若手社員までの基礎能力向上研修

- 入社2年目～7年目までの若手社員に対して、各入社年次別に社会人の基礎から、チームづくりまでを段階的に学ぶ機会を提供。

#### 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、フォロー研修により、継続的に学ぶ機会を提供。

職能別教育においては、個人の特性に合わせ必要なスキルを明確にし、そのスキルを計画的に習得するための研修を企画・実施しています。

また、研修の実施にあたっては、働き方改革の一環として従業員の働き方の多様性の中で、従業員が効率的な学びの機会を得られるようオンライン研修を拡大しています。

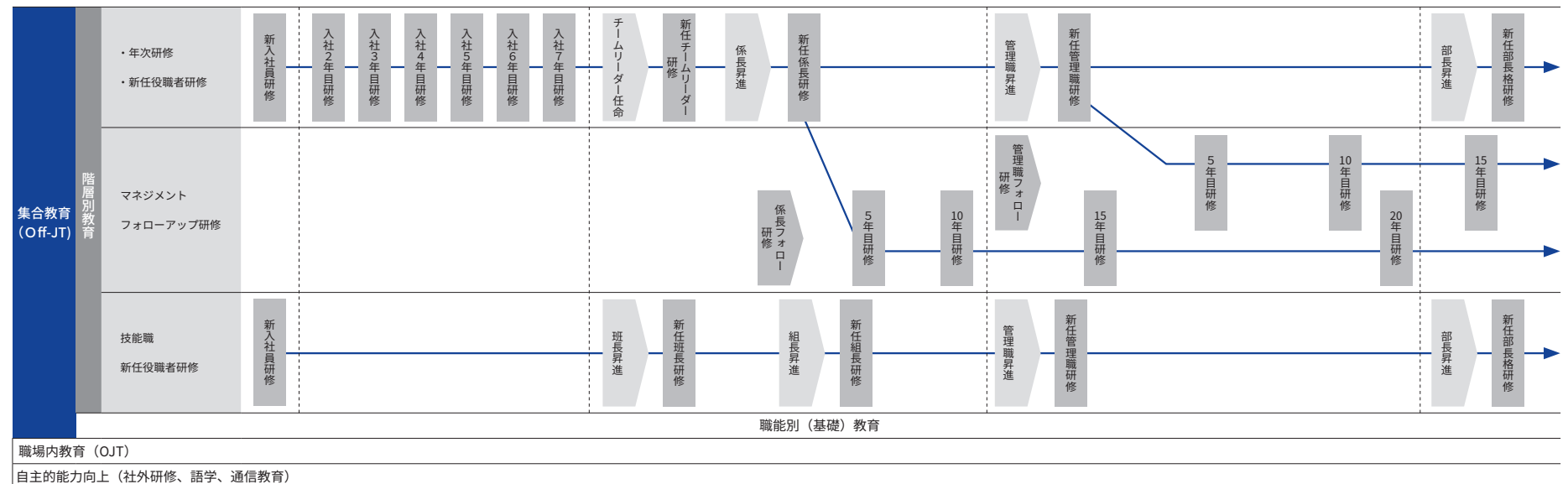
#### ■ 2021年度研修データ

研修受講人数 ※1	66,900人
従業員一人あたり年間研修費用 ※2	17,800円

※1: 国内スズキグループの合計 (延べ人数)

※2: 職場内教育費、社内の人件費、施設運営費等を除く (スズキ単独)

### ■ 教育体系



従業員とともに

## 労使関係

スズキは、スズキ従業員を代表するスズキ労働組合と、「相互信頼」に基づく、良好な労使関係を築いています。労働組合の目的は、従業員の雇用の安定と働く環境(労働条件)の維持改善にあります。この目的を達成するには、会社の安定的な発展が不可欠です。スズキとスズキ労働組合は、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。

2021年度末時点の組合員数は17,004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もちろんのこと、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、さまざまな内容を議論し、お客様に喜んでいただける製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生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。

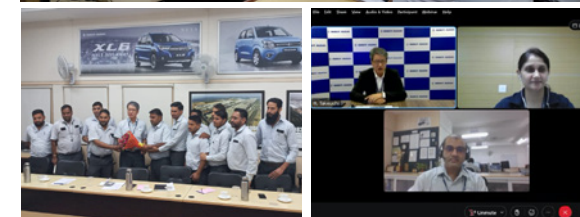
#### マルチ・スズキ・インドア社の取り組み

マルチ・スズキ・インドア社は、従業員が労働組合を結成し、加入する権利を尊重します。当社は3工場(グルガオン工場、マネサール車両工場、マネサールパワートレイン工場)それぞれにおいて労働組合を公式に認めています。労働組合は社内で独立した組織であり、選挙は組合の規定に則って行われます。各組合は、建設的な対話と団体交渉を通じて当社と定期的にコミュニケーションを図ることで、交渉代表者としての役割を担っています。賃金改定は労働組合憲章に基づいて3年ごとに行われます。従業員のほぼ100%が労働組合に



加入しています。

信頼と透明性が、当社と従業員の関係の基盤となっています。継続的な双方向のコミュニケーション、及び苦情ヒアリングを通して、草の根レベルで従業員との強固なつながりを確立しています。



ミーティング	開催頻度
社長と労働組合代表者のミーティング	月1回
生産・人事担当役員と労働組合代表者のミーティング	
生産・人事部門と労働組合代表者のミーティング	
生産・人事部門と現場従業員のミーティング	継続的に開催
専門ヘルプデスクによる現場従業員からの苦情ヒアリング	週1回

## 知的財産に関する取り組み

スズキは、企業の価値の源泉となる知的財産を重要な資産と位置付けています。

2021年2月に策定した新たな中期経営計画（2021年4月～2026年3月）において、5か年で1兆円（2,000億円/年）の研究開発費を投じる計画であり、こうした研究開発の成果として、スズキの強みを維持・強化する知的財産を創出・蓄積・活用していきます。

これらの知的財産戦略の中核となるのは、スズキの思想・文化の根幹であり、カーボンニュートラルにも貢献する「小・少・軽・短・美」です。従業員一人ひとりがお客様の立場になって、お客様がよりお求めやすい、使いやすい「小・少・軽・短・美」への創意工夫を行い、今後も知的財産を生み出していきます。

### ■ 体制

#### 知的財産推進会議

2022年3月に、新たに「知的財産推進会議」を設置しました。本会議には、取締役及び設計開発、製品企画、経営企画、各事業部、知的財産等の各部門の執行役員・部長が出席し、知的財産戦略について全社的な議論を行っており、今後もその活動を継続していきます（2022年3月～10月までの間に7回実施）。

また、本会議で議論・決定した内容を、経営会議及び取締役会に報告し、承認を受けることにより、適切な知的財産ガバナンス体制を整え、知的財産戦略の実行を推進していきます。

#### 知的財産推進会議

役割：知財戦略についての議論、方針決定

構成員：関係部門の役員、部長

経営会議

取締役会

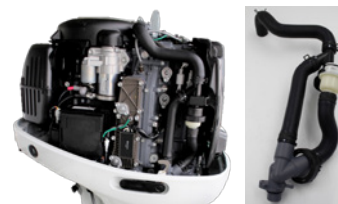
#### 現場における知的財産活動の強化

知的財産推進会議における議論を踏まえ、電動化や次世代モビリティ、コトづくりなど、注力すべき先行開発分野の現場に知的財産部員が入り込み、さらに、現場と知的財産部門をつなぐ架け橋として、現場側に設置された特許コーディネータと呼ばれる人員と連携することで、現場の「ひらめき」「発想」を競争力のある特許権の形に落とし込んでいきます。

### ■ 「小・少・軽・短・美」の実績

#### マイクロプラスチック回収装置

小さなスペース、少ない部品点数、軽量、高効率な短い水流経路で海洋美化に貢献するマイクロプラスチック回収装置に関して、スズキらしさに満ちたこの技術に関する特許出願を国内外で行っています（本報告書公開時点で3件が権利登録済）。



### ■ 知的財産に関するさまざまな取り組み

#### インド出願の強化

スズキの主要市場であるインドにおいて特許出願を強化しています。現在、約1,600件超の特許権<sup>\*</sup>を獲得・維持しています。

<sup>\*</sup>日本では約3,800件

#### 最新特許関連情報の定期的な提供

ベンチマークの一環として事業に関係する社内外の最新の特許関連情報を閲覧しやすい形式で社内へ提供することで、技術情報としての閲覧を促し、ものづくり・コトづくりをサポートしています。

#### 体系的な知的財産教育の実施

知的財産教育にも力を入れており、特許法及び著作権法を中心に階層別に教育を行い、全社において知的財産の保護及び活用の重要性を浸透させています。

#### 報奨制度による知的財産創出のインセンティブ強化

従来より、知的財産に関する報奨制度を設け、知的財産を創出する従業員のインセンティブを高めていますが、現在、加速するCASEへの対応やSDGsといった世界共通の社会課題への取り組みが急務となっていることから、これらの課題解決に貢献する知的財産の創出に対し、よりインセンティブを与えるような、100年に一度の変革期によりふさわしい制度とすべく見直しの検討を進めています。



## 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。2021年度は新型コロナウイルスの影響により活動は行われませんでした。今後も一人でも多くの人々が座学や生き物観察・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

2021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3年7月豪雨災害への支援	日本赤十字社静岡県支部を通じて500万円の義援金の寄付と、熱海市へ車両5台を貸与(令和4年3月末寄贈)
		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竜洋コースの一部土地を寄贈(21,270㎡)
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症対策	・酸素発生装置14台を複数の病院へ寄贈・設置 ・スズキ株式会社と協力し、酸素ボンベ1,004本、人工呼吸器305台を寄贈
パキスタン	パックスズキモーター社	新型コロナウイルス感染症対策	・無償で医療を提供する3カ所の医療機関に医療用品や医療従事者用の感染防止用品を寄贈 ・コーヒ・ゴス・ウィメンズ病院(カラチ市)に、感染防止用品を寄贈
インドネシア	インドモービル・モーター社	新型コロナウイルス感染症対策	スズキ株式会社と協力し、インドネシア工業省に酸素濃縮器70台を寄贈
ベトナム	ベトナムスズキ社	新型コロナウイルス感染症対策	ドンナイ保健省に車両4台を寄贈
ウクライナ	スズキ株式会社	ウクライナ緊急支援	国連UNHCR協会を通じて30万ユーロの義援金寄付

### スズキ財団

「スズキ財団」は、スズキの創立60周年の記念事業の一つとして、関連企業とともに基金を寄託して1980年に設立しました。大学や研究機関へ研究助成・普及助成・海外助成の活動を行い、新しい研究に役立てていただいています。財団創立40周年を記念して、顕彰事業として「やらまいか大賞・特別賞」を創設するなど、活発な活動を展開しています。

#### ■ 財団の概要 (2022年6月14日現在)

- 財団名 公益財団法人スズキ財団
- 所在地 東京都港区東新橋二丁目2番8号
- 理事長 鈴木俊宏(スズキ株式会社代表取締役社長)
- 資産総額 97億8,908万円(2022年3月31日現在)
- 設立以来の助成件数 1,924件
- 累計助成総額 23億9,426万円



### スズキ教育文化財団

2000年10月、スズキ創立80周年の記念事業として「スズキ教育文化財団」を設立しました。スズキ教育文化財団は、経済的理由で学業に専念できない静岡県下の若者に対する奨学援助や児童・生徒のスポーツおよび学習活動に対する支援、特別支援学校や外国人学校等に対する支援など、青少年の健全育成を目的とした活動を行っています。

#### ■ 財団の概要 (2022年3月31日現在)

- 財団名 公益財団法人スズキ教育文化財団
- 所在地 静岡県浜松市南区高塚町300
- 理事長 鈴木俊宏(スズキ株式会社代表取締役社長)
- 資産総額 41億5,484万円
- 累計助成総額 5億9,303万円



## 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」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、自動車のさまざま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、次世代の移動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。



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車両駆動用モータのトルクリプル抑制制御に用いるFF補償量に関する研究
- ②車両駆動用モータの磁石温度推定の精度向上に関する研究

講師：スズキから社員2名を特任教官として派遣  
期間：2003年4月～2023年3月末までの20年間

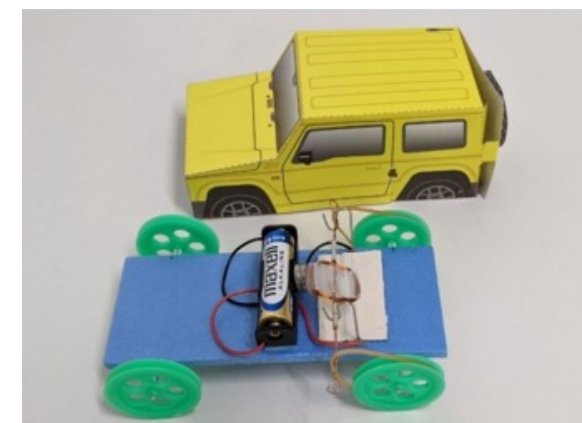


※ 2021年度は新型コロナウイルス対応のため、オンデマンド授業を実施。

#### キッズエンジニア

公益社団法人自動車技術会が主催する体験学習型イベント「キッズエンジニア2021」が2021年8月にオンライン配信形式で開催されました。

スズキでは小学4年生から6年生の合計100人を対象に、ものづくりの楽しさを感じてもらうため、身のまわりにあるクリップや電池、輪ゴムなどを使った体験教育型プログラム『クリップモーターで動くクルマを作ろう』を提供しました。



提供キットの完成写真

## ■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。2021年度は主にオンラインで右記の通り実施しました。



11/19 静岡理科大学  
自動車工学「自動車の運動学」



12/24 静岡理科大学  
自動車工学「商品企画と市場調査」  
(大学内で対面講義)

開催日	大学、講座名	参加人数
5月12、13日	金沢美術工芸大学 デザイン科 タブレットPCによるスケッチデザインワークショップ オンライン	20
5月19、20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 オンライン	20
6月9日	静岡理科大学 機械工学特別講座 「スズキ モトクロス ファクトリー レースマシンの開発」	45
6月10日	大阪工業大学工学部電子情報システム工学科 キャリアデザイン オンライン	50
7月5日	静岡大学 機械工学科 塑性加工学	40
7月7日	静岡理科大学 機械工学科 グローバル人材に求められること オンライン	31
2021年 9月3日	浜松市モビリティサービス推進コンソーシアム 「自動運転」オンラインセミナー	100
10月5日	静岡理科大学 自動車工学「車体構造」 オンライン	31
10月7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	21
10月14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	21
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19日	静岡理科大学 自動車工学「自動車の運動学」 オンライン	32
12月24日	静岡理科大学 自動車工学「商品企画と市場調査」 オンライン	32
2月24日	浜松地域イノベーション推進機構 基調講演「カーボンニュートラル基礎講座」 オンライン	100
2022年 3月23日	下川商業高校2年生 「オンライン販売実習のための事前講義」	36
3月23日	静岡県国際経済振興会 (SIBA) 「カーボンニュートラルと企業の役割」	80
合計		759



## ■ 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おり、2022年世界陸上オレゴン大会では男子4×100mリレーの日本代表メンバーにも選出されました。

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、さまざま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80万人以上のお客様にご来館いただいています。

コロナ禍以降は入館者数制限や事前のご予約の徹底などによる感染症対策を実施した上で開館しています。



スズキ歴史館

## ■ スズキ歴史館の施設ご紹介

### スズキの歴史フロア

1909年の織機から始まるスズキの歴史、二輪分野に進出した1952年発売のバイクモーター「パワーフリー号」、量産



創業当時の織機



パワーフリー号



スズライト

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」、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。

### 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。

2021年度は、地元の浜松市はもとより静岡県中・東部からも来館いただき、127校9,445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形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。今後も継続してい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。

2021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ただけのため、自動車学校での安全教育や路上教習を実施しています。

#### 小学校オンライン工場見学の実施

小学校の見学をオンラインで実施しました。2021年度は、スズキ歴史館と湖西工場をオンラインでつなぎ、小学校45校3,839名に対して質疑応答を実施しました。



#### 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、高校を中心に、職場見学会の受け入れを実施しています。33校285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んでいただきました。

## ■ 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、毎月1回、工場周辺のごみ拾い・清掃活動「クリーン作戦」を実施しています。



### 交通安全への取り組み

従業員の運転マナー向上・交通事故防止を目的として、工場周辺で定期的に立哨指導を実施しています。

また、磐田工場へ入社した新入社員には、交通法規・マナー遵守を再確認し、自動車メーカー従業員として地域の方々の模範となっていただくよう、自動車学校での交通安全教育や路上教習の他、ドライバーチェック（運転適性診断）を実施しています。



### 地元の皆様との交流活動

地元の皆様とコミュニケーションを図り良好な関係を築いていくために、スズキの事業内容や磐田工場の環境への取り組みに関する情報交換会を開催しています。

### オンライン社会科見学の実施

コロナ禍により工場見学は中止していますが、地域の小学生を対象にオンライン中継による社会科見学を実施して

います。各工場とスズキ歴史館の小学生をオンラインで結び、工場見学、質疑応答を行っています。2021年度に磐田工場は、19校1,206名に、ものづくりの現場の声を届けました。

## ■ 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、関係会社の皆様とともに、事業所周辺の清掃を実施しています。2021年度は136名が参加しました。活動の結果、ごみの回収量は減少傾向（ごみの回収量、2016年度 389kg、2021年度 124kg）ですが、ポイ捨てがなくなることはありません。相良工場では「ポイ捨て撲滅プロジェクト」を立ち上げ、納入業者など工場へ入門される方々へ環境美化への協力をお願いを行っています。今後も清掃・啓発活動を継続して地域環境維持に取り組みます。



### 地元の皆様との交流活動

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

2021年度は、新型コロナウイルス感染症防止のため、工場内での交流会ではなく、書面にて実施しました。

## 「2021年度の静岡県地球温暖化防止活動知事褒賞」の受賞

2021年度の静岡県地球温暖化防止活動知事褒賞の「温室効果ガス排出削減対策部門（大企業の部）」に受賞しました。「排水処理工程 プロワの運転電力低減によるCO<sub>2</sub>排出量低減」をテーマに、曝気槽高効率散気装置の設置、曝気槽の溶存酸素計追加による処理流量の増加、プロワの停止・連動・間欠運転化などを改善し、年間で282t-CO<sub>2</sub>削減することができました。今回受賞した改善事例は、2022年度「気候変動アクション環境大臣表彰」の候補として静岡県より推薦されました。今後も追加の施策を盛り込み改善を継続していきます。



### 交通安全への取り組み

2021年度は年4回（4月、7月、9月、12月）の交通安全運動期間において、通行禁止エリアや事故多発エリアなど各箇所立哨指導を実施しました。2022年度も同様に実施をしていますが、4月より地域住民の皆様からマナー違反のご指摘のあった場所（さがら子生れ温泉付近、東名菊川IC付近）を重点的に立哨、運転チェックを行い、違反者には個別指導をし、運転マナー改善に努めています。

今後も自動車メーカー従業員として地域の皆様の模範となるべく指導、教育を継続していきます。



## ■ 浜松工場の取り組み

### 工場外周歩道の清掃活動

2021年度は、6月及び、11月に工場外周のごみ拾いと草刈りを行いました。

各回約25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

毎週金曜日に、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、呼び掛けを行っています。

また、二輪車を生産する工場として、二輪車安全運転講習会を実施しています。

特別指導員による実技指導、理論指導を通じ、二輪車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指導に参加しています。

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

2021年5月7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。

時間ごとの通勤人数や、交通安全についての取り組み事項を報告しました。



## ■ 大須賀工場の取り組み

### 工場外周歩道の清掃活動

工場周辺の環境美化を目的として、工場周辺のごみ拾い活動を定期的実施しています。

2021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

大須賀工場では、6月と11月の2回、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ています。

「環境のことを考える」啓蒙活動の一助として、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症拡大防止のため、2021年度の自治会懇談会は中止しましたが、代わりに、大須賀工場の環境への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。



### 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及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。

2021年度は二輪技術センターで計18回、竜洋コースで計11回の活動を実施しました。



### 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、二輪技術センター及び竜洋コース周辺のごみ拾いを実施しています。

2021年度は二輪技術センターで計3回、竜洋コースで計3回の活動を実施しました。



## ■ 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、2021年は春、夏、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。2021年で13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（写真は秋の立哨指導）。



### 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ごみ拾いを実施しています。2021年度は6月24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。製品・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、さまざまな活動を通じて、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。

### 両立支援、働きやすさ、健康経営

(仕事と子育ての両立支援、働きやすい職場づくり、健康経営優良法人の認定、等)



株式会社スズキ自販宮城



株式会社スズキ自販福岡

### 多様性の尊重

(女子改の取り組み、外国人労働者の受け入れ、障がい者支援、高齢者支援、等)



株式会社スズキ自販青森



株式会社スズキ自販茨城

### スタッフのスキル向上

(販売店技術講習会、整備振興会等での技術講習会の実施、従業員向け技術研修の実施)



株式会社スズキ自販青森

### 学生向け教育支援

(整備学校での技術講習会の実施や実習教材の提供、学生・子供向け職場体験会の実施)



株式会社スズキ自販京葉



株式会社スズキ自販青森

### 交通安全、地域の移動支援

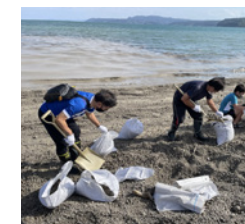
(先進安全技術の講習会、セニアカー安全運転講習会、地域の交通安全運動への参加、等)



株式会社スズキ自販栃木

### 環境美化、清掃活動、地域コミュニケーション

(拠点周辺の清掃活動、地域環境美化イベントへの参加、等)



株式会社スズキ自販沖縄



株式会社スズキ自販茨城





## 海外グループ会社の取り組み

インド

マルチ・スズキ・インド社

### 1. はじめに

マルチ・スズキ・インド社（以下、当社）は、国の発展を見据えた優先課題に沿って、交通安全、人材開発、地域社会開発の分野で企業の社会的責任（CSR）の取り組みを行っています。これらの重点分野に加え、新型コロナウイルスの感染症対策として酸素発生装置を設置するなど、医療インフラの強化においてもインド政府の取り組みを支援しています。当社は、CSR活動を通じて、インドの国民の皆様の日々の生活に継続的に貢献することを目指しています。

当社のCSR活動は、CSR方針に基づいて行われ、CSR委員会により管理されています。各プロジェクトの進捗と成果は社内で評価され、活動が目的に沿って行われているか確認をしています。さらに、毎年プロジェクトの終了後には、社内での監査が機能していることを証明するために第三者による監査を受けています。



当社が設置した酸素発生装置

### 2. 新型コロナウイルス感染症対策

当社は、新型コロナウイルスが流行し始めて以来、インド政府や地域社会を支援してきました。酸素発生装置の設置、人工呼吸器、酸素ボンベ、防護服の提供、また地域社会に対する食料、水、乾燥食品の配給の支援に至るまで、当社ではさまざまな関係者が新型コロナウイルスの対策に取り組み、その影響を最小限に抑えることができるよう、支援を行いました。

2021年度には、酸素発生装置14台を複数の病院に対して寄贈し、設置を行いました。また、インドの医療インフラを強化するため、親会社であるスズキ株式会社とともに酸素ボンベ1,004本と人工呼吸器305台を寄贈しました。

### 3. 地域社会開発

多様な視点から地域の問題を理解し、特に切迫した問題の解決策を模索するため、地域の代表者や村のリーダーを通じて、地域社会と密接に関わっています。地域社会の開発における取り組みは、地域社会の状況に基づいて保健、教育、水、衛生、インフラの改善に焦点を当てています。

地域社会開発の取り組みは、ハリヤナ州（グルグラム、マネサール、ロータック）、及びグジャラート州にある当社関連施設の周辺の26の村で実施されており、地域社会の福祉を向上させ、調和のとれた関係を維持しています。

### グジャラート州シタプールの総合病院

アーメダバードにあるザイダス病院のグループにおいて福祉活動を行うラーマンバーイー財団との提携により、グジャラート州シタプールに総合病院が設立されました。同病院は2021年4月から50床で運営されており、敷地面積は約9,000坪に及びます。同病院は、放射線科、眼科、理学療法、婦人科、心臓科、整形外科、泌尿器科、腎臓科、一般外科の分野において外来サービス、救急医療、超専門医療サービスを提供しており、2021年度には25,000人以上の患者に対する治療を行いました。質の高い医療サービスとともに、救急車も備えており、村には医療キャンプを組織しています。本取り組みにより、25以上の村の人々が、質の高い専門的医療サービスへアクセスできるようになりました。また、同病院においては、低所得者の医療費無償化を推進するインド政府の健康保険制度を利用することが可能です。



シタプール総合病院の内観

## 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・ポダル学校の外観

当社は、ポダル教育ネットワークと協力してグジャラート州シタプールに学校を設立し、ハンサルプール、ベチャラジ、及び近隣の村の子供たちに質の高い教育を提供しています。同学校は、質の高い学習課題を与え、道徳的価値観、規律、倫理についての授業を行うことで、子供たちの総合的な発達に焦点を当てています。2021年4月より幼稚園と小学校が運営されており、2021年度には、約150人の生徒が同学校に通っています。



授業の様子



学校の複合スポーツ施設

## 農村開発プロジェクト

当社は25の村に28台の飲料水サーバーを設置し、地域住民に手頃な価格で飲料水を提供しています。プロジェクト発足以来、5,800万リットル以上の飲料水が供給されました。飲料水サーバーは、運用とメンテナンスに係る費用が利用者からの料金で賄えるため、自立的な運営が可能となっています。また、村の戸外での排泄をゼロにするため、4,455個のトイレを設置しました。



設置された飲料水サーバー

継続的な取り組みとして、15の村で家庭ごみの戸別収集と清掃の支援を行っています。本ごみ収集活動を通じて、約15,000世帯から37トン以上の家庭ごみが収集されています。また、埋立処分される固形廃棄物を削減するため、機械化された固形廃棄物処理施設をマネサールに設置し、2つの村から集められた有機性廃棄物を堆肥化する活動を行っています。650トン以上の固形廃棄物が2021年度中に処理され、生成された堆肥は園芸場や地域の施設に提供されています。



村の道路を舗装する様子

村のごみ収集車



固形廃棄物処理施設

当社は、農村開発プロジェクトを通して農村への物的支援を強化することで、人々の生活の質の向上に努めています。2021年度に実施された農村のインフラ整備には、舗装道路の敷設、コミュニティ施設の建設、インフラ支援、公園の整備などが挙げられます。

## 4. 人材開発支援

インドの若者が製造に関する技能トレーニングを受けることにより、経済活動に参加し、製造業分野でより良い就労機会を得ることを目的に、技能開発プログラムを発足しました。

### 日本式ものづくり学校

(JIM: Japan-India Institute for Manufacturing)



JIMの外観

当社は、グジャラート州とハリヤナ州の2カ所に日本式ものづくり学校（JIM）を設立しました。2017年以降、約1,200人の学生がJIMでのトレーニングを受講しています。グジャラート州ガンディナガルにある国際自動車研究センター（iACE）にもJIMが設立され、2022年度より学生を受け入れる予定です。これらJIMのコースは国家職業訓練評議会（NCVT）、及び日本の経済産業省（METI）による認定を受けています。

JIM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、自動車製造、整備、サービスの分野におけるトレーニングを行っています。JIMのユニークな特徴として、自動車の小型組立ライン、

エンジンの組立ライン、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の指導のもと、海外産業人材育成協会（AOTS）によって開発されました。

当社は、技能開発・企業推進省（MSDE）の「デュアル・システム・トレーニング（DST）」制度のもと、JIMの学生にトレーニングを提供しています。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。2021年度には、DST制度による190人を超える最初の学生が、ハリヤナ州にある当社の工場、及びグジャラート州にあるスズキの工場において7か月間のトレーニングを完了しました。



日本人講師による JIM の学生に対する研修

### 職業訓練学校（ITI）の改良



改良された ITI のトレーニング設備

当社は、10の州とひと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。当社による支援は、産業の現場要件、行動・機能スキル、製造業の労働文化に関連するトレーニングプログラムに焦点を当てています。また、ソフトスキルについてのトレーニングを行い、学生を業界に対応させることで就労支援を行っています。2021年度においては、6,500人以上の学生がトレーニングを受講しました。さらに、より良いキャリア構築に向けて、600人以上の学生に見習い研修プログラムを提供しています。

また、ITI内に自動車技能向上センター（ASEC）を設置し、自動車機械（MMV）、車体修理（ABR）、車体塗装（ABP）などのトレーニングを実施しています。2021年度には、39の公営ITIのASECを通じて1,800人以上の学生がトレーニングを受講しました。

### 見習い研修プログラム

当社の工場では、ITIの学生を対象とした見習い研修プログラムを通じて、3,000名を超える若者を育成しました。研修生には毎月給与が支給され、現場で働くことで社内の専門家と関わり、就労に向けたスキルを磨く機会が与えられています。

## 5. 交通安全

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、当社はさまざまな取り組みを行っています。具体的には、安全意識向上キャンペーン、運転トレーニング、交通ルールの浸透、免許交付制度の改善を通じて、運転技能向上に向けたインド政府の取り組みに貢献しています。

### 運転・交通研究機関 (IDTR) による交通安全への取り組み



IDTR の外観

質の高い運転トレーニングと教育を提供するため、当社は6つの州政府と協同で8つの運転・交通研究機関 (IDTR) と23の交通安全知識センター (RSKC) を設立しました。2021年12月には、チャッティスガル州のライプールで新たなIDTRの操業を開始しました。

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。また、トラックドライバー、警察官、会社員、部族の若者などを含むさまざまなドライバーに品質と安全運転のトレーニングを提供しています。IDTRとRSKCは、2021年度には30万人以上、過去20年間においては約400万人のドライバーのトレーニングを行いました。



IDTRのシミュレーターによる運転トレーニング

### 自動運転試験場 (ADTT) による運転免許取得の強化

当社はデリー交通局と提携し、デリーに12の自動化された運転試験場 (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が設置されています。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。2022年3月31日現在、37万人以上のドライバーが試験を受けています。デリーにある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。

### 交通安全管理システム (TSMS)

交通安全管理システム (TSMS) プロジェクトは、デリー警察に協力する形で、交通量の多い13の道路交差点において実施されています。本プロジェクトは、交通ルールの遵守を浸透させることで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、交差点での速度超過、赤信号違反、一時停止線違反、逆走などの交通違反を捉えます。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た後、人の目によって検証されます。その後、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、違反者に交通違反通知が送信されます。2019年2月以降、2022年3月までに330万通以上の交通違反通知が発行されました。

## パキスタン

## ボックスズキモーター社

## 教育支援

## 安全運転技術教育

2021年度は7月と10月に、「安全運転技術」に関する研修会を実施しました。研修会の目的は、ドライバーの安全を守るため、車両運搬業者の交通安全に対する意識レベルを高めることです。運送業者のオーナーをはじめ、マネージャーやスーパーバイザー、現場のドライバーまでを対象としており、合計35名が参加しました。研修会では、安全及び予防運転、運転技術、高速道路規則、及び車両メンテナンスについての講習を行いました。また、絵やビデオを使って標識や運転技術、事故と関連する注意事項について説明し自己啓発を促しました。



## 公立小学校の支援

ボックスズキモーター社(以下、当社)は、CSR活動「学校改善プログラム」の一環として、シンド州カラチ市パイプリーにある公立小学校でSuzuki Block-II 建設プロジェクトを実施しました。プロジェクトは2021年9月にスタートし、3つの教室、家具(ベンチ、椅子、テーブル、本棚)や遊具の設置が行われました。



## 教育奨学金の授与

当社は毎年教育奨学金を授与しています。2021年10月に11、12年生を対象に合計95の奨学金を、また、2022年5月には、6~9年生を対象に合計200の奨学金を授与しました。この奨学金プログラムの目的は、経済的に恵まれなくても、能力のある公立学校の生徒たちが教育費を心配することなく勉強を続けられるよう奨励することです。当社の原野社長より各学生に奨学金証明書が贈られました。



## 健康・安全・環境及びコンピューターリテラシーに関するオンライン講習を開催

2022年7月、当社従業員の子供たちを対象に、健康・安全・環境及びコンピューターリテラシーに関するオンライン講習を開催し合計9名が参加しました。コンピューターリテラシーの講習では、コンピューターの操作方法や基本ソフトの使い方などを学びました。健康・安全・環境の講習では、新型コロナウイルスの感染症拡大が予想されるため、安全に関する知識や予防策、そして安全な生活環境を守ることも含め、健康で安心して日々の生活が送れるように関連情報も重要であることを学びました。

## 環境活動

## ビーチクリーンキャンペーン 2021

環境保全や海洋保護の大切さを広く知ってもらうために、スズキグループが行っている「世界をきれいにしようキャンペーン」の一環として、2021年11月、カラチ市クリフトンビーチでビーチクリーンキャンペーンを実施しました。当社はこの活動を通して、政府のビジョンである“クリーン&グリーン・パキスタン(Clean & Green Pakistan)”にも貢献しています。キャンペーンには約100名のスタッフが参加し、収集したごみは約100袋になりました。



## 地域の健康促進

### 医療用品の寄贈

新型コロナウイルスの感染症を抑制・防止し、医療機関が通常の診療を行えるよう尽力している政府を支援するため、当社は、医療従事者の感染防止用品（防護スーツ、カバーオール、マスク、グローブ、ボディバッグ、ゴーグル、フェイスシールド、アルコール綿、デトール消毒液、消毒剤など）、及び医療用品（ベッドサイドモニター、酸素ボンベ、エアコン）を3カ所の医療機関に寄贈しました。これらの医療機関は無償で医療を提供しています。



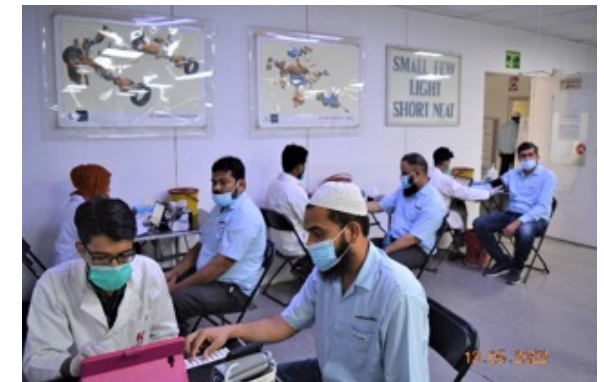
### コーヒ・ゴス・ウィメンズ病院への支援

当社は、新型コロナウイルス感染防止用品（グローブ、マスク、デトール消毒液、消毒剤、フィルター付きウォータークーラー、他）をコーヒ・ゴス・ウィメンズ病院 (Koochi Goth Women Hospital) に寄贈しました。同病院は、カラチ市ランディ地区にある250床を備える非営利の総合病院で、出産に関わる合併症や婦人科疾患から女性を保護するために、無償で医療活動を行っています。2021年11月に寄贈式が行われました。



### 献血キャンペーン

2022年5月にインダス病院 (Indus Hospital) と共同で献血キャンペーンを実施しました。さまざまな病気に苦しむ人々を支援するため、当社本社で107名、ムルタンの地域事務所でも8名が献血に参加しました。



## インドネシア

## スズキ・インドモービル・モーター社

## 漁業従事者向け安全操業セミナーを開催

スズキ・インドモービル・モーター社(以下、当社)のお客様である漁業従事者の皆様の安全を考慮し、西ジャワ州パガンダランで、安全操業に関する意識向上を図るためのセミナーを実施しました。また、操業中の安全が確保できるようにライフジャケットを200着配布しました。



## 酸素濃縮器の寄贈

新型コロナウイルスのデルタ株感染者が急拡大し、国内の医療機関で酸素ボンベの不足が深刻な問題になりました。その際、当社はスズキ本社と協力して、政府がコロナ患者の治療を行えるように同国工業省に酸素濃縮器70台を寄贈しました。

## 新型コロナワクチンの接種支援

新型コロナの拡大を制御する集団免疫の獲得を早めるために、タンブンとチカランにある当社の工場周辺に住む2,000人近くの住民を対象に、新型コロナワクチンの無料接種プログラムを支援しました。



## 職業訓練センターに産業機械を寄贈

インドネシアの教育の質向上に貢献するため、4つの高等職業訓練センターにCNC(コンピュータ数値制御)マシン、旋盤、圧縮機などの産業機械13台と各種サイズの計測器71台を寄贈しました。本活動は、学生が将来どのような仕事にも対応できるよう、産業機器の使い方の知識やハードスキルを身に付けるだけでなく、プログラムを入力するソフトスキルや主体性を育むことで、製品や仕事の質を向上させ、良好な職場環境を維持することを目的としています。



## 海岸清掃活動とマングローブ植林

海洋国家であるインドネシアでは、プラスチックごみによる海洋汚染が深刻な問題となっています。当社は海洋廃棄物削減の取り組みとして、「世界をきれいにしよう(CLEAN UP THE WORLD)」キャンペーンに2014年から毎年参加しています。キャンペーンでは、地域住民、スズキの販売店、地域コミュニティ、学生らとともに海岸でプラスチックごみを収集し、ごみ箱の提供や、学生を対象に海をきれいに保つための教育をしています。2021年度は本キャンペーンを西ジャワ州パガンダラン海岸と北スラウェシ州ブナケン島の2カ所で行いました。

パガンダラン出身の環境活動家であるスシ・プチアストゥティ元インドネシア海洋水産大臣にもパガンダランでの活動に参加いただきました。海岸でのプラスチックごみ収集に加え、元大臣の環境保護活動にも参加して、カプトガニやウナギを放流し、5,000本のマングローブを植樹しました。当社はこれらのキャンペーンを通じて、人々の環境に対する意識を高めることを目指しています。

## ベトナム

## ベトナムスズキ社

## ドンナイ保健省に商用車 4 台を寄贈

ベトナムスズキ社(以下、当社)は、ドンナイ工業団地管理委員会(DIZA)と協力して、コロナ感染症対策を支援するためドンナイ保健省に商用車4台(キャリイ2台、バン2台)を寄贈しました。

4台の車両は、ドンナイ保健省を經由してドンナイ総合病院、トンニャット総合病院、そしてドンナイ省疾病対策センターに移管されいつでも使用できるように配備されています。

キャリイは、頑丈で耐久性があり使いやすく燃費が良い上にさまざまなものを輸送できるため、ここベトナムで25年にわたり信頼を得ています。デザインがコンパクトなので、狭い路地での荷物の積み込みや緊急時にも役に立ちます。一方バンは、とりわけ道路状況が良くないエリアで走行ができるので狭い路地でPCR検査を行うのに適しています。当社は、寄贈した4台の車両が感染症防止に貢献し地域の人々の日常が早急に回復することを願っています。



## フィリピン

## スズキフィリピン社

## コロナ下でも交通安全教育を継続

スズキフィリピン社は「スズキセーフティスカウト運動」を継続しています。本活動の目的は、子供たちに交通安全を教え交通安全意識の高いコミュニティを作ることです。2018年に活動を開始して以来、これまでに3,500人以上の子供たちが参加しました。パンデミックによる制限はありますが、現在も活動を続けています。子供たちは、教室形式で行われる講習会に参加し基本的な交通安全標識を学びます。



## 環境問題への意識喚起

2022年3月に「スズキクリーンアップライド」というイベントを行いました。本イベントは、「Suzuki Helps, Aids & RE builds (SHARE) プログラム」の一環で、200人以上のスズキライダーとモトブロガーが環境汚染への意識を高めるためにパシッグ市に集結し、ツーリング後、レインフォレスト・パークで清掃活動を行いました。





## 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

### 酸素濃縮器の無償貸与

2021年7月に入り、ミャンマーでは新型コロナウイルスの感染者が急増し、医療用酸素の不足が深刻な問題になりました。そこでミャンマースズキは、同年8月より、高濃度酸素サーバーSHENPIX（シェンペクス）式酸素濃縮器の無償貸与とサービスを始めました。当社はこのサービスをコロナ感染症治療が必要な当社販売店、お客様、従業員家族、そして希望者に提供しています。



## オーストリア スズキオーストリア社

### 森林保護活動

スズキオーストリア社（以下、当社）は、2022年に販売した車両と同じ数の苗木を植えて自国の森林保護に努めています。オーストリアは国土の3分の2が山岳地で、国土面積のおよそ半分を森林が占めています。そのため、気候変動による自然への影響は小さくありません。2021年は記録的な大雪になったり、非常に乾燥した状態が数ヶ月も続いて6月は観測史上最も暑くなるということもありました。また、木食い虫が繁殖し木々が枯れてしまう被害も出ました。当社は、このような被害を受けた地域で森を育てる活動を続けています。



### 第1回スズキパワーチームチャリティラン大会を開催

2021年7月に第1回スズキパワーチームチャリティラン大会を開催しました。ウィンタースポーツで有名で冬季オリンピックの開催地にもなったインスブルックで、ボブスレーのコースを走りました。プロのアスリートややる気満々のアマチュア選手が大勢参加しこの大会に挑みました。大会への寄付金と参加費は、オーストリアのパラアスリート（ボブスレー）ヘルマン・エルマウアー選手の活動を支えるために使われます。また、自転車競技のトライアルでオーストリアのジュニアチャンピオンになったトーマス・クラウスナーさんがデモンストレーションを行いイベントを盛り上げてくれました。



## イタリア

## スズキイタリア社

## スズキ自転車デーを開催

2021年7月にイタリアマルケ州の山あいにある小さな町カルペーニャで、第1回スズキ自転車デーを開催しました。カルペーニャはイタリアの自転車ロードレースの英雄故マルコ・パンターニ (Marco Pantani) がトレーニングを行っていたことで有名な自然豊かな町です。イベントでは16キロの自転車専用コースを用意し、サイクリスト480人が参加しました。イベントの目的は自転車の利用が環境保護につながることを広く知ってもらうことです。また、今回のイベント参加費をミケーレ・スカルポーニ財団へ寄付しました。ミケーレ・スカルポーニはトレーニング中に事故で亡くなったイタリア出身の自転車競技選手です。本財団は、交通安全教育を目的としたプロジェクトに資金提供を行っています。

## 世界こどもの日

トリノ近郊のアヴィリアーナ公園にて、アヴィリアーナ中学校の児童50人を迎え、環境教育を行いました。スズキイタリア社は、ピードモント州、リグリア州、ヴァッレ・ダオスタの動物研究所と協力して、生態系を保護し、プラスチックの使用による汚染を可能な限り減らすことの重要性を説明しました。

## ハンガリー

## マジャールスズキ社

## ドナウ川の環境保全活動

マジャールスズキ社 (以下、当社) では、地域住民とともにドナウ川の環境保全活動を行っています。ごみ収集から、魚の放流や水鳥の餌やりまで何でもやります。この活動は、スズキグループが11年前から行っている水質保全を目的とした「世界をきれいにしようキャンペーン (クリーンアップ・ザ・ワールドキャンペーン)」の一環で、当社のマリン事業部が参加しています。今年の保全活動では、ドナウ市民団体とティミショアラ ペルバート フランシスカン グラマースクール アンドカレッジ (Temesvári Pelbárt Franciscan Grammar School and College) の8年生が、エステルゴム自転車道のドナウ川沿いで清掃活動を行いました。



## ハンガリー赤十字社より年間最優秀スポンサー賞を受賞

当社は、ハンガリー赤十字社より、年間最優秀スポンサー賞をいただきました。当社は30年にわたり地域社会や団体の活動を支援しています。当社は、輸送や日常生活の安全は責任ある行動がベースになるという考えに基づき活動しています。当社の渥美社長が、エステルゴムのセントアダルバートセンター (St. Adalbert Center) で開かれた授賞式典に出席しました。



## フランス

## スズキフランス社

## チャリティイベントへの協賛

スズキフランス社は、26年前から活動しているチャリティ団体「Rêves de Gosse」を支援しています。本団体はフランス大統領と空軍のトップからも全面的な支援を受けています。当社も毎年イベントに協賛し10ヵ所で行われる教育事業を支援しています。イベントでは、病気や障害があったり、恵まれない子供たちが、健康な子供たちと一緒に活動することができます。この教育事業の最終目標は、すべての子供たちに初めてのフライト体験をしてもらうことです。当社は地元販売店の協力を得て、ボランティアの移動や物資輸送のために車両を提供したり、スズキブースでアニメの上映や撮影コーナーの設置、お土産の提供を行っています。



## ポーランド

## スズキモーターポーランド社

## ウクライナ難民のジュニアユースサッカー選手団を支援

スズキモーターポーランド社は、ウクライナ難民のジュニアユースサッカー選手団を支援しています。彼らはウクライナ第二の都市ハルキウに本拠地を置くU-16メタリスト1925の選手たちです。ポーランド1部リーグ所属のプロサッカークラブ「コロナ・キェルツェ」の協力により、20名の若いアスリートたちがポーランドに来ることができ、平和な日常を送っています。少年たちは難民認定され義務教育も受けています。当社は、3食付きホテルでの宿泊、生活用品や衣類の提供等、財政上の支援を当社関係者とともにを行っています。

## ニュージーランド

## スズキニュージーランド社

## 交通安全活動

スズキニュージーランド社は、ニュージーランド運輸局と政府機関の事故補償制度運営団体と協力し、オンライン学習ツール「eドライブ (eDrive)」と「フリートコーチ (Fleetcoach)」を使って交通事故を減らすことを目指しています。若者や働く人々、また海外旅行者等がオンライン上で必要な運転技能を身につけるための訓練を受けることができます。スズキ車のドライバー席画面を通して、国内100ヵ所以上の道路をVR (仮想現実) 体験できます。



## 南アフリカ

## スズキオート南アフリカ社

無償で運転免許証が取得できる

## フィルムグロ自動車学校プログラム

南アフリカでは運転免許証を持っていると就職に有利です。フィルムグロ自動車学校プログラムでは、若者たちが、アトランティック映画撮影所でレッスンを受講し無償で運転免許証を取得できます。受講生は、スズキオート南アフリカ社（以下、当社）が寄贈したとても人気があるS-プレッソに乗って専任講師からレッスンを受け、運転免許証を取得できます。当社は2021年から当プログラムを支援して今年で2年目になりますが、これまでに累計で66名が運転免許証を取得しました。



## カラハリ砂漠の絶滅危惧種生態系保護プロジェクト（KEEP）

KEEPは、アフリカ南部のカラハリ砂漠で絶滅の危機にさらされている生態系を保護するため、気候変動による影響を調査するプロジェクトです。多くのお客様からご賛同いただいているので、当社は本プロジェクトを支援して今年で3年目になります。2021年8月には、ツワルカラハリ保護区を訪問し、ビターラGXL All Gripモデルを2台寄贈しました。さまざまな大学の学生や研究者、教授陣が、110,000ヘクタールもの広大な保護区で動物たちを追跡したりデータ収集のためにこの2台の車両を使っています。また、環境変化が食物連鎖を介して動植物に与える影響の調査にも大きく貢献しています。さらに、普通の車では走行が難しいエリアにも行けるようジムニーも1台寄贈しました。





## 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（以下、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「財団法人機械工業振興助成財団」として設立され、2011年4月1日「公益財団法人スズキ財団」となりました。

### 理念

今日、小型自動車産業は、エネルギー、地球温暖化などの問題が深刻化する中で、生産から使用、廃車までのライフサイクルでカーボンニュートラルを目指すことのみならず、交通事故ゼロを目指した先進安全技術の高度化など、これまでとは比較にならない高度で複雑な課題を解決することを期待されています。こうした期待に応えるためには、関連する工業の高度な発展と、優秀な技術者の確保が何よりも大切であり、技術開発に対する援助・助成と、これらの分野に携わろうと意欲を燃やす若い研究者に対する一層の奨励と援助を続けていきます。

そして、小型自動車をはじめとする国民生活における利便の増進に資する機械等の生産及び利用・消費に関わる科学的研究の助成と、その成果の普及等を通じて我が国機械工業の総合的な発展と国民福祉の増進に寄与していきます。

### 財団の活動

#### 科学技術研究に対する助成

環境や情報、制御、材料、生産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。特に、若手の研究者を支援するため、一般枠に加えて35歳以下の若手枠を設けて公募しています。2021年度は、一般枠と若手枠を合わせて53件、9,869万円の助成を行いました。1980年度から2021年度までに、全国の大学・高専・研究機関の研究者に累計1,206件、総額16億8,224万円の研究助成を実施しました。

#### 課題提案型研究に対する助成

安全問題や地球環境の保全やエネルギー資源節約等、自動車工学分野等が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。本助成は2003年度より開始し、毎年、現在解決が求められている、あるいは将来直面する問題等を課題として、提案形式により研究者から広く募り、優れた提案に対し研究助成を行います。2021年度は、4件、3,676万円の助成を行いました。2003年度から2021年度までに累計41件、総額3億8,596万円の助成を行いました。

#### 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・独創的研究成果のさらなる充実に発展を目的として、国内外で行われるシンポジウム・会議等の開催、あるいは海外で開催されるシンポジウム・会議への出席等にかかる経費を助成しています。2021年度は、12件、409万円の助成を行いました。2021年度までに累計654件、総額1億8,677万円の助成を行いました。

## 海外からの研究留学生に対する助成

静岡大学とハンガリーブダペスト工科経済大学及びインド工科大学、豊橋技術科学大学とインドの各大学との研究者交流協定に基づき、1999年度からスズキ財団は研究者の日本への留学を支援しています。

2020年度～2021年度は、新型コロナウイルス感染症拡大のため入国が規制されたことにより実施できませんでした。

1999年度から2019年度まで、ブダペスト工科経済大学から17名、インド工科大学から5名、インド科学大学から1名の累計23名、総額1億3,929万円の助成を行いました。



研究助成の贈呈式（オンライン）  
左写真 岡田浩 豊橋技術科学大学 教授  
右写真 スズキ財団 鈴木修理事長（左）、鈴木俊宏評議員（右）

## 顕彰事業「やらまいか大賞」と「やらまいか特別賞」

スズキ財団は、2020年に財団設立40周年を記念して、我が国の機械工業技術のさら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」を創設しました。

「やらまいか大賞」は、小型自動車をはじめとする国民生活における利便の増進に資する機械等の生産・利用・消費に関わ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ます。また、「やらまいか特別賞」は、過去にスズキ財団の科学技術研究、及び課題提案型研究に対して助成を受けたものの中から、その成果が将来にわたり、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金杯、副賞として300万円が贈呈されます。

第2回やらまいか大賞は、東京農工大学 永井正夫 名誉教授に、やらまいか特別賞は、和歌山大学 中嶋秀朗 教授に授賞しました。



第2回やらまいか大賞とやらまいか特別賞の贈呈式  
左からスズキ財団 鈴木修理事長、永井正夫 東京農工大学 名誉教授（やらまいか大賞受賞者）、中嶋秀朗 和歌山大学 教授（やらまいか特別賞受賞者）、スズキ財団 鈴木俊宏評議員

## 総資産と助成件数と助成金額

- 総資産：97億8,908万円（2022年3月31日）
- 助成件数：2021年度69件、1980年度から2021年度までの累計1,924件
- 助成金額：2021年度1億3,967万円、1980年度から2021年度までの累計23億9,426万円

## 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送ることは、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、進化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等を行っています。

## 公益財団法人スズキ教育文化財団

スズキは、2000年よりスズキ教育文化財団を通じ、静岡県内にて青少年の健全育成に寄与するための助成活動を行っています。同財団は、スズキ創立80周年記念事業として、スズキグループが基金の全額を寄託して設立した公益法人です。

### ■ 財団の活動

#### 高校生・大学生への奨学金給付

静岡県内の高校生及び静岡県内の高等学校を卒業した大学生で、向学心がありながら経済的な理由で学業に専念できない方に、返済不要の奨学金を支給しています。2021年度は、高校生105人、大学生18人に総額3,600万円の奨学援助を行いました。

また、地元浜松にある静岡文化芸術大学において優秀な成績を収めた方に、返済不要の奨学金を支給しています。向学心向上を奨励することで、社会に貢献できる人材を育成し、浜松地域の発展に寄与できるよう、2021年度は学部3年生7人に総額210万円を給付しました。

#### 特別支援学校PTAへの物品寄贈

障害のある子供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。

2021年度は、30校のPTAへ40品目、総額3,066万円の物品を寄贈しました。

#### 外国人学校「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260人(ブラジル系249人、ペルー系11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。

2021年度は、1,000万円の資金援助を行い、「母国語と日本語の両言語を習得し、地元貢献できる人材の育成」を目指す同校を支援しています。

#### これまでの助成実績 (2022年3月31日現在)

- 奨学金給付524名 (4億338万円)
- 特別支援学校支援 75件 (6,185万円)
- 外国人学校支援 12件 (1億1,050万円)
- 静岡文化芸術大学奨学金補助 10件 (1,530万円)

【スズキ教育文化財団HP】

<https://www.suzuki-ecfound.com>



奨学生認定証授与式



特別支援学校 PTA への寄贈品「屋外複合遊具」



ムンド・デ・アレグリア学校の生徒(スズキアスリートクラブからのバス寄贈式にて)

## コーポレートガバナンス

128 ——— コーポレートガバナンス

135 ——— コンプライアンス体制・リスク管理体制





## コーポレートガバナンスの状況

	～ 15/3 期	16/3 期	17/3 期	18/3 期	19/3 期	20/3 期	21/3 期	22/3 期～	
中期経営計画	中期経営目標 (10/4～15/3)	中期経営計画 SUZUKI NEXT100 (15/4～20/3)							中期経営計画 ～小・少・軽・短・美～ (21/4～26/3)
会長	鈴木修 2008～2015年 会長・社長兼務	鈴木修							
社長		鈴木俊宏							
任期	2002年以降 取締役任期 1年								
監督・執行	2006年 執行役員制度導入								
取締役									
社外取締役 (社外/全)	2012年以降 2名/9名			2名/8名		2名/7名	3名/9名	2名/8名	
支援体制等		秘書部 (21/8以前はコーポレートガバナンス部)・監査役会事務局							
定員		1989年以降 30名以内			15名以内				
委員会		人事・報酬等委員会 (21/6/25以前は人事・報酬等諮問委員会)							
		コーポレートガバナンス委員会							
理念		1962年「社是」制定							
企業理念		1962年「社是」制定							
行動指針	2003年スズキ行動憲章・ スズキ従業員行動憲章	スズキグループ行動指針 (20/2 コンプライアンス・ハンドブック配布)							

## 取締役会

スズキは、取締役会における意思決定のスピードアップ、機動的な業務執行、責任体制の明確化を図るために2006年に執行役員制度を導入し、取締役会の構成のスリム化を進めてきました。現在の取締役は8名で、うち2名は、経営監督機能を強化するとともに、それぞれの経験や知見と多様な視点から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社外取締役を選任しています。

取締役会は、原則として毎月1回開催する他、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。

## 監査役会

監査役会は、常勤監査役2名及び社外監査役3名の5名で構成されています。

常勤監査役豊田泰輔は財務部門及び監査部門における豊富な業務経験から、また、監査役田中範雄は公認会計士としての豊富な経験から、両氏は財務及び会計に関する相当程度の知見を有しています。常勤監査役笠井公人は技術・品質・環境等の分野に関し、監査役長野哲久は弁護士として法律に関し、監査役福田充宏は技術・人材育成等の分野に関して、相当程度の知見を有しています。

また、監査役の職務を補助するため、取締役等の指揮命令系統から独立した専任のスタッフ部門として監査役会事務局を設置しており、その人数は3名で経理・財務、監査、

海外駐在、技術部門等の経験・知見があります。

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及び職務の分担等に従い、取締役会の他、経営会議等の重要な会議への出席、重要な決裁書類等の閲覧、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。

監査役会における主な検討事項、決議事項及び報告事項は、以下の通りです。

### <主な検討事項>

- 監査の方針及び監査計画
- 取締役会に付議される案件
- 内部統制システムの整備及び運用の状況
- 会計監査人の監査の方法及び結果の相当性等

### <主な決議事項>

- 監査の方針、監査計画及び職務の分担
- 監査役選任議案の同意
- 会計監査人の評価及び選解任
- 会計監査人の監査報酬の同意
- 監査報告書の作成

### <主な報告事項>

- 各監査役からの監査状況及び所見
- 四半期決算等会計監査、事業報告及び計算書類等に係る監査状況
- 会計監査人からの監査計画、四半期レビューの結果

報告、年度監査の実施状況、及び監査の品質管理に対する取り組み

- 会計監査人との「監査上の主要な検討事項(KAM)」についての協議
- 内部監査部門である監査本部からの本社、主要な事業所及び子会社に対し実施した監査状況
- 財務本部からの決算状況

監査役は、監査役会で決議された監査方針、監査計画及び職務分担に基づき、情報の共有に努めるとともに、監査役会での活動の他に主に以下の活動を行っています。

- 取締役、内部監査部門その他の使用人等との意思疎通
- 取締役会の他、重要な会議への出席
- 重要な決裁書類等の閲覧
- 人事・報酬等委員会、検査改革委員会、コーポレートガバナンス委員会、品質対策委員会、環境委員会等への出席
- 本社及び主要な事業所における業務及び財産の状況の調査
- 子会社等の取締役及び監査役等との意思疎通及び情報交換、並びに必要な応じた子会社からの事業報告の確認
- 会計監査人の会計監査への立ち会い
- 代表取締役、社外取締役との意見交換

なお、事業年度終了後、監査役会の実効性の評価及び課題の洗い出しを行い、翌事業年度の監査役会の実効性向上を図っています。

**[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人事・報酬等委員会を設置しています。同委員会

では、取締役及び監査役候補者の選任基準、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、一部の事項は同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、同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。

**■ 取締役及び監査役の体制と有する経験・知識・専門性**

「企業経営」 ※1 ◎：社長経験、○：業務執行役員経験  
 「海外事業 / 国際経験」 ※2 ◎：インド・新興国での経験

取締役会、監査役会及び人事・報酬等委員会の構成  
 ◎：議長又は委員長 ○：出席メンバー

	当社における地位及び担当	生年月日	職歴 ○：社外経験	企業経営 (※1)	技術 / 研究開発 / 調達 / 製造 / 品質	営業 / マーケティング	財務 / 会計	法務 / リスクマネジメント	ESG / サステナビリティ	人材開発 / 労務 / 人事	海外事業 / 国際経験 (※2)	IT・デジタル	取締役会	監査役会	人事・報酬等委員会
鈴木 俊宏	代表取締役社長	1959年3月1日	○ (他社)	◎	○	○			○		○		◎		◎
本田 治	代表取締役技監 技術・調達戦略担当	1949年10月6日		◎	○							○	○		○
長尾 正彦	取締役専務役員 渉外担当	1958年1月4日	○ (政府機関)					○	○		○		○		
鈴木 敏明	取締役専務役員 国内営業本部長 兼 国内第一営業担当 兼 スキファイナンス株式会社代表取締役社長	1958年6月7日		◎		○							○		
齊藤 欽司	取締役専務役員 海外四輪営業本部長	1958年7月22日		◎		○					◎		○		
山下 幸宏	取締役専務役員 技術統括 兼 四輪電気・電子技術本部長	1967年9月26日	○ (他社)		○							○	○		
堂道 秀明	社外取締役	1948年12月14日	—	○				○	○	○	◎		○		○
江草 俊	社外取締役	1958年1月20日	—	○	○						○		○		○
豊田 泰輔	常勤監査役	1957年8月6日					○	○	○				○	◎	
笠井 公人	常勤監査役	1955年12月12日			○			○	○				○	○	
田中 範雄	社外監査役	1951年2月10日	—				○	○					○	○	○
長野 哲久	社外監査役	1949年12月29日	—					○					○	○	○ (オガザハ)
福田 充宏	社外監査役	1962年2月13日	—		○					○			○	○	○ (オガザハ)

2022年9月に社外取締役1名が辞任したことに伴い、2022年6月開催の定時株主総会で選任いただいた社外取締役が3名（女性1名、男性2名）から2名（男性2名）となりました。独立社外取締役の比率、取締役会の多様性、人事・報酬等委員会の構成の独立性等を考慮し、2023年6月開催予定の株主総会に向けて独立社外取締役候補者の人選を進めています。

## 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、執行役員及び本部長等並びに監査役が出席する経営会議や経営・業務執行に関する情報を報告・共有する会議を定期的かつ必要に応じて随時開催しています。

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

これらにより、取締役会における意思決定や業務執行の監督の効率性を高めています。

## コーポレートガバナンス委員会

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

同委員会は、経営企画担当役員を委員長、各本部長を委員とし、オブザーバーとして監査役1名が出席しています。

## 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、定期的に当社各部門並びに国内・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、業務全般の適正性や効率性、法令及び社内ルールの遵守状況、資産の管理・保全状況等の内部統制の整備・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、定期的に監査役会で監査結果報告及び意見交換を行い、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。

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。

## 取締役及び監査役の報酬に関する方針

### a. 取締役の報酬等

取締役の個人別の報酬等の決定方針（以下、決定方針といます。）は、委員の過半数を社外役員とする人事・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。本レポート発行時点の決定方針の概要は次の通りです。

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に、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、連結営業利益に連動する役位別の計算式に基づいて算定し、毎年、一定の時期に支給します。また、譲渡制限付株式報酬は、役位別の基準に基づいて内容を決定し、毎年、一定の時期に交付します。

2021年度の報酬等の決定方針は、2021年6月10日開催の人事・報酬等委員会への諮問を経て、同日開催の取締役会の決議で決めました。

2021年度の基本報酬の個人別の具体的な内容の決定は、2021年6月10日開催の取締役会の決議に基づいて人事・報酬等委員会に委任しました。かかる委任をした理由は、報酬決定のプロセスの透明性を高めるためです。また、2021年度の賞与については同日開催の取締役会において役位別の具体的な算定方法を決議し、譲渡制限付株式報酬については、事前に取締役会において概要を説明のうえ、会社法第370条の規定に基づくいわゆる取締役会の書面決議により、2021年

7月15日付で個人別の具体的な支給の内容を決議しました。以上により、取締役会は、2021年度の実績の個人別の報酬等の内容が決定方針に沿うものであると判断しています。

#### 賞与（業績連動報酬）に係る指標、額の決定方法等

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。）に対して支給しているものです。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（非金銭報酬等）の内容

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。）に対して交付しているものです。交付対象の実績は、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。

#### b. 監査役の報酬等

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。

#### ■ 2021年度の実績及び監査役の報酬等

役員区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額 (百万円)			対象となる 役員の員数 (名)
		基本報酬 (固定報酬)	賞与 (業績連動報酬)	譲渡制限付株式報酬 (非金銭報酬等)	
取締役 (社外取締役を除く。)	434	214	106	113	8
社外取締役	36	36	—	—	3
計	470	250	106	113	11
監査役 (社外監査役を除く。)	59	59	—	—	3
社外監査役	36	36	—	—	3
計	95	95	—	—	6

- (注) 1 上記の実績（社外取締役を除く。）の賞与（業績連動報酬）及び譲渡制限付株式報酬（非金銭報酬等）は、2021年度に費用計上した額です。  
 2 上記の実績（社外取締役を除く。）の報酬は、2021年6月25日開催の第155回定時株主総会の終結の時をもって退任した2名に対する支給額を含んでいます。  
 3 上記の監査役（社外監査役を除く。）の報酬は、2021年6月25日開催の第155回定時株主総会の終結の時をもって退任した1名に対する支給額を含んでいます。  
 4 上記の他、2006年6月29日開催の第140回定時株主総会の決議（役員退職慰労金制度廃止に伴う打ち切り支給）に基づき、2021年6月25日開催の第155回定時株主総会の終結の時をもって退任した取締役1名に対し、退職慰労金として1,136百万円の支払いがあります。当該退職慰労金は、1963年11月の取締役就任から2006年6月の当該制度廃止までの42年8ヶ月を支給対象期間とするものです。

## 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すべ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。

## 取締役会の実効性評価

取締役会のさらなる実効性向上のために分析・評価を実施しました。その概要は以下の通りです。

### (1) 評価の方法

- ・今回の評価では、当社の競争力をさらに向上するための取締役会の議題設定・運営課題に着目しました。
- ・2022年3月から5月にかけて、社外監査役、常勤監査役、社外取締役、代表取締役、業務執行取締役の順に、集合形式または個別での意見交換・インタビューを実施し、その後の経営会議での議論も踏まえて、取締役会において今後の取り組みを確認しました。

### (2) 結果の概要

取締役会の議題設定や運営等に関して、以下のような意見・指摘がありました。

- ①会社の方向性を議論する議題設定をより強化すべき
- ②説明資料は意思決定のためのポイントをより明確に記載すべき
- ③業務執行の進捗状況の報告をより増やすべき
- ④資料説明を短縮・効率化し、審議に充てる時間をより増やすべき
- ⑤取締役会出席メンバーで緩やかな議論や意見交換が

できる場を設けるとよい

### (3) 今後の取り組み

- ・今回の評価の過程で上記(2)①に関する議題を特定しました。今後の取締役会で順次議論していきます。
- ・上記(2)②～⑤等の意見・指摘についても着実に改善するとともに、評価を継続的に実施して取締役会の実効性をさら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。

## 取締役・監査役に対するトレーニング

スズキでは、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実施します。この研修には、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。

新任の社外取締役及び社外監査役に対しては、就任時に、当社の経営理念、事業内容、財務、組織等に関する説明を行います。また、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、当社についての理解を深める機会を設けます。

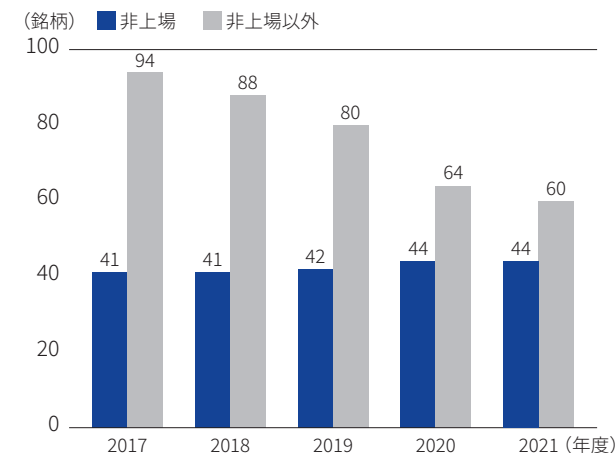
## 政策保有株式の状況

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通りです。

### 政策保有株式の銘柄数推移



# 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「企業理念」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。

### ■ 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）

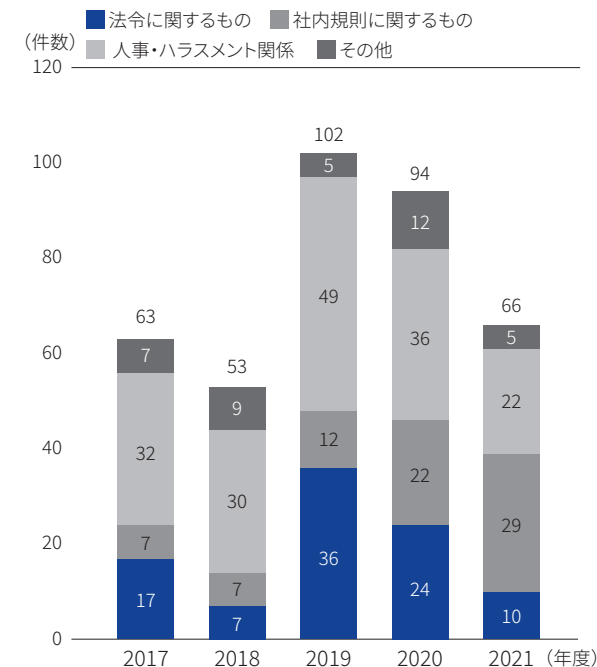
スズキは、コンプライアンス違反の未然防止や早期是正を図るために、通報をしたことにより不利益な取り扱いを受けることなく法令違反等やその可能性を通報できる内部通報制度（スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン）を設けています。通報窓口（社内窓口2つ、社外窓口（法律事務所）ひとつ）には、国内海外問わずスズキグループの全役員・従業員（派遣社員、期間社員等の他、退職者も含む）が通報できます。また、取引先等社外の関係者からの通報も受け付けています。

2022年6月に施行された改正公益通報者保護法を受け、同法に基づく指針及びその解説を参考に、より実効性のある内部通報制度となるよう、体制及び運用を見直すとともに社内規程を改訂しました。

また、内部通報制度の認知や利用に関するアンケートを実施して、従業員の声を改善につなげる取り組みも行っています。

過去5年間（2017～2021年度）の内部通報実績は以下の通りです。

#### ■ 内部通報件数\*の推移



\* コンプライアンス関係のみを集計



## 完成検査の不適切事案に関する再発防止策の実施状況

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風化させないための毎年の取り組みである「リメンバー5.18活動」を、社長をはじめ役員及び従業員全員が参加する形で実施しており、コンプライアンス意識とコミュニケーションの向上により不正が起きない職場風土の醸成に努めています。

スズキ株式会社のすべての本部・工場・拠点に社長が直接訪問し、法令遵守や新たな業務の取り組みについて従業員と意見を交わす職場対話を実施しています。



リメンバー5.18活動（社長の職場対話）の様子

## リスク管理

### ■ リスク管理体制

各部門で発生または認識した問題は、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つな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半導体をはじめとした部品・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、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。

## ■ 税務方針の制定

税務コンプライアンスを徹底し、適正な納税を行うための基本方針として、2022年12月に「スズキグループ税務方針」を制定しました。

### スズキグループ税務方針

スズキグループは、お客様の立場になって価値ある製品・サービスをお届けすることを社是の第一として事業を行うとともに、納税の重要性を理解し、納税を通じた利益の社会への還元によって納税者としての義務を果たし、社会に貢献することに努めます。

#### (法令遵守)

各国の税法、OECD移転価格ガイドライン、BEPS行動計画、租税条約等、税金に関わるあらゆる法令秩序を遵守するとともに、不当な租税回避的行為を行いません。

#### (ガバナンス)

スズキグループは、税務リスクに対する適切な管理、報告体制を構築しています。特に緊急性や重要性の高い税務リスクについては、経営陣が必要に応じて各会議体での審議を含めて解決に努めます。また、定期的な社内教育を通じて、社員一人一人の税務コンプライアンスに関する理解と認識を深めていきます。

#### (税務当局との関係)

税務当局とは、あらゆる機会を通じて信頼関係の醸成に努めます。また、相互の理解に齟齬がある場合には、速やかにコミュニケーションを図るとともに、税務調査に誠実に対応し、透明性の高い納税に努めます。

#### (二重課税の防止)

移転価格課税など、国際課税における二重課税のリスクを十分理解し、独立企業間原則に従ったルーリングに基づいて国際取引を行います。また、二重課税が生じた場合には、専門家への相談、各国税務当局との協議、各種救済措置の実施を通じて、二重課税の排除に努めます。

## ■ 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、サイバー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

## ■ 個人情報保護の取り組み

スズキが取り扱っているあらゆる個人情報（お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、従業員等に関する情報）は、それぞれの個人からお預かりしている重要かつ貴重な財産であり、これを慎重かつ適切に取り扱うことは法律上の義務であると同時に、スズキの社会的責務であるという深い認識のもと、「スズキ株式会社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

いの詳細は当社公式Webサイトに掲載し公開しています。国内向け：

[http://www.suzuki.co.jp/privacy\\_statement/index.html](http://www.suzuki.co.jp/privacy_statement/index.html)

海外向け：

<https://www.globalsuzuki.com/cookies/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、法改正等に合わせて適宜改訂するとともに、このルールを従業員に周知徹底し、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。

## ■ 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：ファン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社内規程を制定し、全役員・従業員にルールの遵守を要請しています。

## ■ 反競争的行為防止の取り組み

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行為を分かりやす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、お取引先様をはじ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とも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。

また、当社では2022年12月に「スズキグループの人権尊重についての基本方針」を新たに定めました。「人権の尊重」はすべての企業活動の基本であると考え、その徹底を図っています。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。

→P.15(スズキグループの人権尊重についての基本方針)

## ■ 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、さまざま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さまざまな予防策を講じてきましたが、東日本大震災の発生を受け、津波被害が想定される静岡県磐田市竜洋地区拠点の浜松市北部の都田地区への移転、相良工場に集中していた軽自動車用エンジン生産の湖西工場への分散、四輪車開発拠点である相良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ため、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。また地震が起きた時は、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鳴らして従業員や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、専用の発電機でも起動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会の様子

### ■ 地震や津波に対する従業員への取り組み

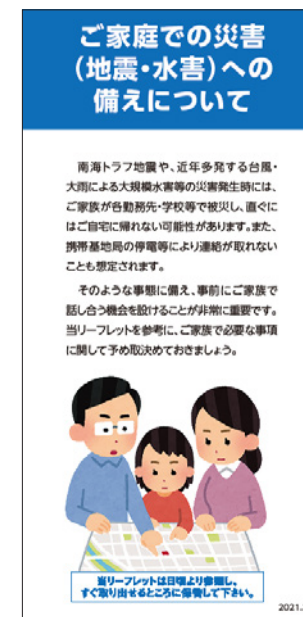
本社及び各工場、製造関係会社では、従業員の命を守ることを目的に、緊急地震速報を導入し、緊急地震速報が鳴ったら自分の身の安全を守り、津波の危険がある事業所では浸水被害の想定がない場所に安全に避難できるように全従業員参加の地震・津波避難訓練を繰り返し実施しています。災害発生時の緊急連絡手段として、各工場や全国の代理店に衛星電話や無線機等の通信機器を設置し、速やかに従業員の安否確認を行える体制をとっており、毎月定期的に通信訓練を行い、非常時に備えています。



津波避難訓練の様子

また、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。震度5弱以上の地震が発生した際、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、「安否を問い合わせるメール」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。震災時に迅速な安否確認ができるように、年2回訓練を実施しています。

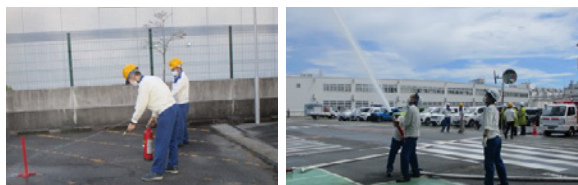
さらに、各家庭で地震や水害に備えてもらうため、全従業員に「ご家庭での災害（地震・水害）への備えについて」のリーフレットを配布しています。各自の連絡先や避難場所の確認、ハザードマップによる自宅等のリスク確認、備蓄品の準備等と呼び掛け、災害が発生する前の準備の重要性を伝えています。



リーフレット、2021年配布

## ■ 火災に対する取り組み

本社及び各工場、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、すべ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ため、職場の誰もが初期消火活動ができることを目標に、消火器、消火栓を使用した消火訓練を実施し、2021年度は全社で延べ1,356名が参加しました。さらに、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。



消火訓練の様子

## ■ 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、2021年12月に竜洋コースの土地の一部を寄贈しました。

## データ集

- 141 ———— 環境データ
- 158 ———— 会社概要
- 159 ———— 環境取り組みの歴史
- 163 ———— 会社データ

# 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

#### ■ スズキ株式会社国内事業所

##### ● INPUT

	2019年度	2020年度	2021年度
電力 (単位:百万kWh)	492.4	474.9	462.0
化石燃料 (単位:万GJ)	180.4	171.9	165.5

#### ■ スズキ株式会社国内工場

##### ● INPUT

	2019年度	2020年度	2021年度	
電力・化石燃料	購入電力 (単位:百万kWh)	401.0	384	376
	風力発電 (湖西工場) (単位:百万kWh)	1.76	1.65	1.53
	小水力発電 (単位:百万kWh)	0	0	0
	LPG (単位:千トン)	17.3	14.5	13.5
	都市ガス (単位:百万m <sup>3</sup> )	18.6	23.2	20.6
	灯油 (単位:千kL)	0.309	0.140	0.102
	A重油 (単位:千kL)	0.0002	0.0001	0.0003
	軽油 (単位:kL)	6.4	8.3	9.7
	ガソリン (単位:kL)	115	119	122
	水	工業用水道 (単位:百万m <sup>3</sup> )	2.12	2.24
上水道 (単位:千m <sup>3</sup> )		45.3	41.1	47.1
井戸水 (単位:百万m <sup>3</sup> )		1.03	1.03	0.55
原材料	鉄 (単位:千トン)	563.9	537.5	480.1
	アルミ (単位:千トン)	49.4	44.5	43.7
	樹脂 (単位:千トン)	36.8	35.2	30.6
	銅 (単位:千トン)	9.0	8.9	8.1
	鉛 (単位:千トン)	6.6	6.4	5.4
PRTR対象物質 (単位:トン)	3,692	3,125	2,965	

#### ■ 輸送

##### ● INPUT

	2019年度	2020年度	2021年度
燃料 (軽油等) (単位:万GJ)	56.8	54.6	50.1

##### ● OUTPUT

	2019年度	2020年度	2021年度
CO <sub>2</sub> 排出量* (単位:千t-CO <sub>2</sub> )	324.7	298.5	277.7

##### ● OUTPUT

	2019年度	2020年度	2021年度	
大気へ放出	CO <sub>2</sub> (単位:千t-CO <sub>2</sub> )	280	257	238
	SO <sub>x</sub> (単位:トン)	5	3	2
	NO <sub>x</sub> (単位:トン)	76	66	67
	PRTR対象物質 (単位:トン)	1,277	1,134	1,075
	VOC排出量 (単位:トン)	3,404	3,351	2,964
排水	オゾン層破壊物質 (CFC-11換算) (単位:トン)	0.0002	0.002	0.000002
	河川・湖沼への排水 (単位:万m <sup>3</sup> )	424	410	380
	下水道への排水 (単位:万m <sup>3</sup> )	9.8	7.9	6.0
	PRTR物質 (単位:トン)	1.2	1.5	1.6
処理	再資源化量 (単位:千トン)	104	113	116
	上記のうち、PRTR物質 (単位:トン)	13.8	11.1	13.4
	埋立廃棄物量 (単位:トン)	0.17	0	0

【集計対象範囲】 磐田工場、湖西工場、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、金型工場を除く)、オゾン層破壊物質はスズキ株式会社国内事業所  
 ※温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度における排出係数 (電力は電気事業者別の基礎排出係数) による

##### ● OUTPUT

	2019年度	2020年度	2021年度
CO <sub>2</sub> (単位:千t-CO <sub>2</sub> )	39.1	37.6	34.5

※温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度における排出係数 (電力は電気事業者別の基礎排出係数) による

## ■ 販売・登録

### ● 国内の販売登録台数

		2019年度	2020年度	2021年度
四輪車	四輪車販売台数 (単位:千台)	672	647	561
	ハイブリッド車販売台数 (単位:千台)	348	338	290
	ハイブリッド車販売比率 (単位:%)	51.7	52.3	51.7

## ■ リサイクル

### ● 使用済み四輪車の引取

		2019年度	2020年度	2021年度
ASR	引取総重量 (単位:千トン)	60.4	57.1	59.5
	引取台数 (単位:千台)	450.7	418.5	430.0
	再資源化重量 (単位:千トン)	58.4	55.1	57.3
	再資源化率 (単位:%)	96.7	96.4	96.4
エアバッグ類	引取総重量 (単位:トン)	127.2	146.6	179.7
	引取台数 (単位:千台)	353.6	347.1	370.7
	再資源化重量 (単位:トン)	120.2	139.1	170.9
	再資源化率 (単位:%)	94.5	94.9	95.1
フロン類	引取重量 (単位:トン)	89.5	80.4	78.2
	引取台数 (単位:千台)	403.9	384.1	391.3
	再資源化率 (単位:%)*1	99.4	99.3	99.3

\*1 再資源化率は重量ベースで算出

### ● 使用済み二輪車の引取

		2019年度	2020年度	2021年度
再資源化率 (単位:%)*2		97.8	98.0	97.7

\*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			2021年度		
		2018年度	2019年度	2020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	11.3	5.5	9.4	0.9	4.3	5.2
	環境保全 温暖化防止、オゾン 層保護等	6.1	4.9	5.0	0.6	3.4	3.9
	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	9.6	3.9	18.7	1.6	-0.8	0.8
	計	26.9	14.2	33.1	3.1	6.8	9.9
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	5.6	5.8	6.7	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	556.4	501.8	530.7	74.7	536.2	610.8
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	0.9	1.0	0.8	0.0	0.8	0.8
環境損傷 コスト	土壌・自然修復	0.7	0.4	0.4	0.0	0.4	0.4
合計		590.7	523.4	571.8	77.8	551.1	628.8

### 環境保全効果

(単位:億円)

項目	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	
経済効果	エネルギー費削減	3.6	3.6	1.5	2.3	1.9
	廃棄物処理費削減	0.3	0.2	0.3	0.1	0.1
	省資源(リサイクル・有 価物売却を含む)	23.6	28.8	24.8	27.4	42.1
	合計	27.4	32.6	26.6	29.8	44.0

## 気候変動

### 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-CO<sub>2</sub>)

	2019年度	2020年度	2021年度
バリューチェーン全体(スコープ1・2・3の合計)	7,178	6,910	7,558
企業活動による直接排出(スコープ1 <sup>※1</sup> )	53	38	40
エネルギー起源の間接排出(スコープ2 <sup>※1</sup> )	63	67	71
企業活動による排出(スコープ1・2の合計)	116	105	111
製品の使用による排出(スコープ3_カテゴリー11)	6,109	5,703	6,249
その他の排出(スコープ3_カテゴリー11以外)	953	1,102	1,198
その他の間接排出(スコープ3 <sup>※2</sup> の合計)	7,062	6,805	7,447

【集計対象範囲】 スズキ株式会社及び国内製造・非製造子会社 67 社、海外製造・非製造子会社 32 社（海外製造子会社 9 社の非生産拠点を追加）

※ 1 CO<sub>2</sub>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 (Emissions Factors 2021) 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

過去データを一部修正（海外製造子会社 9 社の非生産拠点を追加、及び国内非製造子会社の一部過去データ修正による）

※ 2 スコープ 3 の算定に使用する排出係数のデータベース、係数を見直し一部過去データを修正、カテゴリー 8 の算定を追加

### スズキグループのエネルギー消費量

(単位:GWh)

	2019年度	2020年度	2021年度
グローバル合計	3,745	3,058	3,265
国内	1,443	1,381	1,327
海外	2,302	1,677	1,938

【集計対象範囲】 スズキ株式会社及び国内製造・非製造子会社 67 社、海外製造・非製造子会社 32 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）

算定対象範囲に海外製造子会社 9 社の非生産拠点を追加し、国内非製造子会社の一部過去データを修正

### ＜四輪車＞ハイブリッドシステム搭載車販売台数

(単位:千台)

	2019年度 (単位:台数)			2020年度 (単位:台数)			2021年度 (単位:台数)		
	うち、HEV <sup>※3</sup>	HEV比率		うち、HEV <sup>※3</sup>	HEV比率		うち、HEV <sup>※3</sup>	HEV比率	
日本	672	348	51.7%	647	338	52.3%	561	290	51.7%
インド	1,436	99	6.9%	1,323	118	8.9%	1,365	135	9.9%
欧州	262	41	15.8%	206	154	74.9%	225	194	86.2%
その他	482	1	0.2%	395	5	1.3%	556	7	1.3%
合計	2,852	489	17.1%	2,571	615	23.9%	2,707	626	23.1%

※ 3 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。

### ＜四輪車＞グローバル新車平均CO<sub>2</sub>排出量<sup>※4</sup>の削減率推移

(単位:%)

	目標	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
グローバル新車平均CO <sub>2</sub> 排出量 <sup>※4</sup> の削減率推移(2010年度比)	30	23.3	24.5	23.2	23.5	23.7

※ 4 グローバル新車平均 CO<sub>2</sub> 排出量は各国で定められた測定方法で計測した CO<sub>2</sub> 排出量（燃費値）に基づき社内規程の方法にて計算しています。

### ＜四輪車＞主要市場における平均CO<sub>2</sub>削減状況

(単位:%)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
日本の平均CO <sub>2</sub> 削減状況 <sup>※5</sup> (乗用車)(2010年度比)	73	76	77	81	80
欧州の平均CO <sub>2</sub> 削減状況(2010年比)	84	83	88	73	72
インドの平均CO <sub>2</sub> 削減状況(2010年度比)	74	73	75	76	75

※ 5 10.15 モード及びWLTC モードを JC08 モードに換算

### ＜二輪車＞グローバル新車平均CO<sub>2</sub>排出量の削減率推移

(単位:%)

	目標	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
グローバル単位出力あたりの削減率推移(2010年度比)	15	8	12	13	11	12

### ＜船外機＞グローバル単位出力あたりCO<sub>2</sub>排出量の削減率推移

(単位:%)

	目標	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
グローバル単位出力あたりCO <sub>2</sub> 排出量の削減率推移(2010年度比)	15	9	12	14	14	13



グローバルCO<sub>2</sub>排出量実績(単位:千t-CO<sub>2</sub>)

	目標	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
スズキ		325	296	280	257	238
国内製造子会社		108	106	95	85	78
海外製造子会社		643	666	648	596	671
合計		1,076	1,069	1,023	938	988
原単位(単位:t-CO <sub>2</sub> /台)	2025年度に 0.252	0.332	0.319	0.347	0.357	0.352

【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15社

グローバル対策項目別CO<sub>2</sub>削減量(単位:t-CO<sub>2</sub>)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
燃料転換	0	0	264	0	0
設備の集約・小型化	1,816	1,782	1,849	96	181
インバータ化等、高効率機器への転換	1,602	1,790	2,791	444	355
国内 設備運転条件適合、最適化	3,812	4,510	437	2,235	3,706
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	2,932	3,147	1,382	3,691	2,051
合計	10,162	11,229	6,273	6,466	6,293
燃料転換	0	0	0	0	0
設備の集約・小型化	1,073	503	1,389	560	318
インバータ化等、高効率機器への転換	3,267	3,455	2,157	753	1,044
海外 設備運転条件適合、最適化	13,520	6,471	7,097	7,194	5,379
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	1,367	4,474	4,823	258	1,285
合計	19,227	14,902	15,466	8,766	8,026

【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15社

再生可能エネルギーCO<sub>2</sub>削減量(単位:t-CO<sub>2</sub>)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
小水力発電 湖西工場	19	16	0	0	0
風力発電 湖西工場・研修センター	699	723	807	712	626
太陽光発電 マルチ・スズキ・インディア社、ボックスズキモーター社等	1,355	1,767	3,003	8,465	19,806
太陽光発電 牧之原、浜松工場等	20,869	19,716	18,738	17,978	17,034
合計	22,942	22,222	22,548	27,155	37,466

国内輸送におけるCO<sub>2</sub>排出量

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
CO <sub>2</sub> 排出量(単位:千t)	40	41	39	38	34
売上高あたりのCO <sub>2</sub> 排出量(単位:t-CO <sub>2</sub> /百万円)	0.0214	0.021	0.0215	0.0220	0.0200

## 大気保全

## PRTR対象物質の取扱量と排出・移動量

(単位:t)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
取扱量	3,913	4,310	3,692	3,125	2,965
排出・移動量	1,087	1,414	1,295	1,147	1,090

【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）、二輪技術センター（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)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
SOx排出量*1	15	8	5	3	2
NOx排出量	102	75	76	66	67

\*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	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
VOC総排出量(単位:t)		3,625	3,615	3,404	3,351	2,964
VOC原単位排出量(単位:g/m <sup>2</sup> )	45.3*2	45.0	43.5	43.1	43.1	45.1

\*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））

## 水資源

### グローバル水使用量

	目標	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
スズキ (単位:万㎡)		334	329	320	332	309
国内製造子会社 (単位:万㎡)		104	84	87	81	75
海外製造子会社 (単位:万㎡)		438	454	457	402	437
合計 (単位:万㎡)		874	866	864	815	821
グローバル四輪生産台数あたりの使用量 (単位:㎡/台)	2.52 <sup>※1</sup>	2.70	2.58	2.93	3.11	2.92

【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15社

※1 2016年度比△10%

### グローバル排水量

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
スズキ (単位:万㎡)	548	518	433	418	386
国内製造子会社 (単位:万㎡)	101	82	87	81	74
海外製造子会社 (単位:万㎡)	124	132	160	143	175
合計 (単位:万㎡)	773	731	681	642	635
グローバル四輪生産台数あたりの排水量 (単位:㎡/台)	2.4	2.2	2.3	2.5	2.3

【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15社

## 資源循環

### <四輪車>ASR再資源化率とリサイクル実効率

(単位:%)

	基準 <sup>※2</sup>	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
ASR再資源化率	70以上	98.1	97.7	96.7	96.4	96.4
リサイクル実効率(車両換算値)		99.7	99.6	99.4	99.3	99.3

※2 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 <sup>※3</sup>	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
リサイクル率(再資源化割合)	95以上	98.0	97.9	97.8	98.0	97.7

※3 2015年度目標

### グローバル廃棄物等総排出量

(単位:千t)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
スズキ	114	115	104	113	116
国内製造子会社	24	21	20	16	16
インド	213	228	209	185	229
インドネシア	12	12	12	8	16
タイ	9	8	5	3	4
合計	372	384	350	325	381

【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)

	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
スズキ	0.74	0.46	0.17	0	0
国内製造子会社	303	387	217	0	0
インド	187	420	370	260	321
タイ	66	66	10	9	8
合計	557	873	597	269	329

【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

## 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、2021年度の環境データを紹介します。

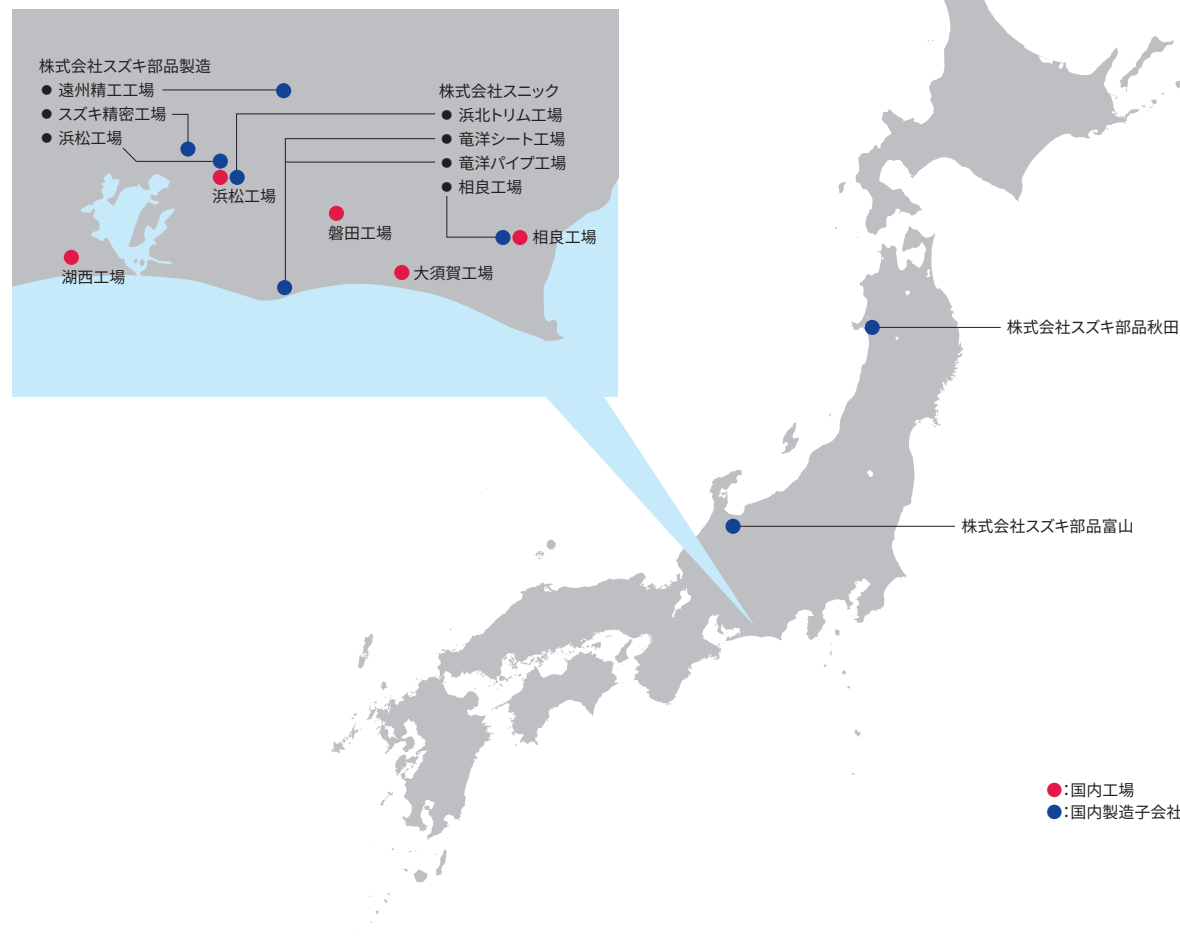
### <環境データ>

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。

### ■ スズキ国内工場・国内製造子会社



### 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	浮遊物質量	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 <sup>3</sup>
—	塩素	mg/Nm <sup>3</sup>
—	塩化水素	mg/Nm <sup>3</sup>
—	フッ素及びフッ化水素	mg/Nm <sup>3</sup>
—	ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm <sup>3</sup>
CO	一酸化炭素	ppm
VOC	揮発性有機化合物	ppmC

### PRTR

記号	名称	単位
PRTR対象物質	化学物質排出把握管理促進法(特定)第1種指定化学物質	kg/年 ダイオキシン類のみ mg-TEQ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及び四輪車エンジン、船外機の組立等
- 【敷地面積】 1,190,000m<sup>2</sup>
- 【建物面積】 473,000m<sup>2</sup>
- 【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＞

主な取水源・排水先

取水源：豊川1,266,745m<sup>3</sup>・地下水256,825m<sup>3</sup> 雨水：0m<sup>3</sup>  
 排水先：笠子川12,760,043m<sup>3</sup>

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	7.1~8.0	7.72
BOD	15	0.5~5.0	2.18
COD	30	0.3~10.0	5.68
SS	15	0.4~6.0	1.54
油分	2	0.0~1.0	0.2
鉛	0.1	0.005未満~0.01未満	0.007未満

項目	規制値	実績	平均
クロム	0.4	-	-
全窒素	12	0.27~3.5	1.84
全リン	2	0.02~0.69	0.19
亜鉛	1	0.1~0.17	0.12
鉄	10	0.1未満	0.1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	14~40	23
	N小型貫流ボイラー	150	16~28	20
	KD貫流ボイラー	150	53~73	60
	冷温水機(Jカ)	150	44~63	53
	冷温水機(Nシ)	150	22~38	29
	焼却炉	200	78~110	91
	マト電着乾燥炉	230	46~71	59
	マKD電着乾燥炉	230	25~28	27
	マト中塗乾燥炉	230	18~31	25
	マト中塗乾燥炉	230	15~47	31
	Nト中塗乾燥炉	230	17~20	19
	Nト中塗乾燥炉	230	10~18	14
	Nト中上塗乾燥炉	230	12~15	14
	Nト電着乾燥炉	230	90~150	120
ガスエンジン発電設備	600	300~340	320	
SOx(K値)	焼却炉	7	0.13~0.28	0.19
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~0.007未満	0.006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	0.007未満
	マト電着乾燥炉	0.2	0.007未満~0.008未満	0.008未満
	マKD電着乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005未満
	マト中塗乾燥炉	0.2	0.008未満	0.008未満
	マト中塗乾燥炉	0.2	0.009未満~0.010未満	0.010未満
	Nト中塗乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005未満
	Nト中塗乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005未満
	Nト中上塗乾燥炉	0.2	0.010未満	0.010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	0.5~0.6	0.6
	アルミ溶解炉(低圧鋳造②)	3	0.5~0.6	0.6
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	3	0.3~0.4	0.4
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	3	0.3未満~0.4	0.4
	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	3	0.3未満~0.8	0.6
	ダイカスト用集塵機	3	0.3未満~0.3	0.3
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
	ダイカスト用集塵機	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	6~7	7
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	80	5未満~8	7
	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~23	10
	焼却炉	150	7未満~19未満	11未満
	ダイカスト用集塵機	80	5未満~15	8
ダイオキシン類	アルミ溶解炉(低圧鋳造①)	1	0.00046~0.0049	0.0027
	アルミ溶解炉(低圧鋳造②)	1	0.0011~0.0059	0.0035
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	1	0.000043~0.0067	0.0034
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	1	0.00088~0.0011	0.001
	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	1	0.000013~0.000038	0.0000197
	焼却炉	5	0.0012~0.120	0.043
CO	焼却炉	100	2未満~18	10
VOC	マト塗装	700	235	235
	Nト塗装	700	206	206
	マハ塗装	700	454	454
	マMT塗装	700	270	270

## 湖西工場

## 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 (化合物群集約物質)	31,000	0	180	0	0	0	0	0	9,000	21,000
53	エチルベンゼン	270,000	170,000	0	0	0	0	330	34,000	51,000	15,000
80	キシレン (化合物群集約物質)	320,000	170,000	0	0	0	0	150	26,000	52,000	64,000
83	クメン	4,900	2,400	0	0	0	0	0	2,400	59	0
243	ダイオキシン類	43	1.4	0.0086	0	0	0	42	0	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	230,000	130,000	0	0	0	0	150	29,000	32,000	41,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	57,000	37,000	0	0	0	0	0	8,200	12,000	0
300	トルエン	370,000	160,000	0	0	0	0	0.34	22,000	67,000	120,000
302	ナフタレン	7,300	4,300	0	0	0	0	0	0	3,100	0
309	ニッケル化合物 (化合物群集約物質)	4,300	0	48	0	0	0	0	3,000	0	1,300
374	ふっ化水素及びその水溶性塩 (化合物群集約物質)	1,700	0	0	0	0	0	680	17	0	0
392	ノルマル-ヘキサン	59,000	340	0	0	0	0	0	440	1,300	55,000
400	ベンゼン (化合物群集約物質)	10,000	56	0	0	0	0	0	0	640	9,700
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。) (化合物群集約物質)	3,800	0	360	0	0	0	0	0	3,400	0
411	ホルムアルデヒド	6,000	3,000	0	0	0	0	720	720	1,600	0
412	マンガン及びその化合物 (化合物群集約物質)	110,000	0	110	0	0	0	550	0	0	110,000

※ 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。

## 磐田工場



- 【業務内容】 軽乗商用車の完成車組立等
- 【敷地面積】 298,000m<sup>2</sup>
- 【建物面積】 147,000m<sup>2</sup>
- 【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150,866m<sup>3</sup>・地下水276,920m<sup>3</sup> 雨水：0m<sup>3</sup>

排水先：安久路川530,443m<sup>3</sup>

## 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	6.9～7.8	7.2
BOD	20(15)*	0.5～5.9	2
SS	40(30)*	1.1～3.0	2
油分	3	0～1.5	0.4
鉛	0.1	0.005未満	0.005未満
クロム	2	0.005未満	0.005未満
全窒素	100	1.6～16.4	10.3
亜鉛	1	0.1～0.3	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)

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	1L電着乾燥炉	230	44～50	47
	1L上塗乾燥炉	230	13～28	21
	No.1LPG温水ボイラー	150	45	45
	No.2LPG温水ボイラー	150	45	45
ばいじん	1L電着乾燥炉	0.2	0.005	0.005
	1L上塗乾燥炉	0.2	0.005	0.005
	No.1LPG温水ボイラー	0.1	0.007	0.007
	No.2LPG温水ボイラー	0.1	0.007	0.007
VOC	中塗1L	700	94	94
	上塗1L	700	210	210
	バンパー	700	340	340

## 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(化合物群集約物質)	15,000	0	150	0	0	0	0	0	4,300	10,000
53	エチルベンゼン	90,000	54,000	0	0	0	0	0	5,700	23,000	7,300
80	キシレン(化合物群集約物質)	110,000	49,000	0	0	0	0	0	4,400	22,000	32,000
83	クメン	1,700	980	0	0	0	0	0	170	510	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	76,000	37,000	0	0	0	0	0	6,700	12,000	20,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	21,000	11,000	0	0	0	0	0	2,200	7,800	0
300	トルエン	160,000	56,000	0	0	0	0	1.5	720	40,000	62,000
302	ナフタレン	1,700	940	0	0	0	0	0	0	770	0
309	ニッケル化合物(化合物群集約物質)	1,600	0	210	0	0	0	920	0	0	490
392	ノルマルヘキサン	28,000	48	0	0	0	0	0	0	620	28,000
400	ベンゼン(化合物群集約物質)	5,000	6.3	0	0	0	0	0	0	140	4,900
411	ホルムアルデヒド	1,900	930	0	0	0	0	220	220	500	0
412	マンガン及びその化合物(化合物群集約物質)	9,000	0	210	0	0	0	0	1,200	0	7,600

※有効数字2ケタまでとめているため、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】 小型乗用車及び四輪車エンジンの組立  
エンジン主要部品の鋳造及び  
機械加工等
- 【敷地面積】 1,970,000m<sup>2</sup>
- 【建物面積】 278,000m<sup>2</sup>
- 【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1663,820m<sup>3</sup>・地下水0m<sup>3</sup> 雨水：0m<sup>3</sup>  
排水先：蛭ヶ谷川1365,962m<sup>3</sup>

### 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	7.1~7.3	7.3
BOD	20(15)*	0.5~1.2	4.3
COD	なし	8.0~24	16
SS	40(30)*	1.0~4.0	2
油分	2.5	0.5~0.8	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	0.04
全窒素	120(60)*	3.9~11	8
全リン	16(8)*	0.98~2.9	1.6
亜鉛	1	0.04~0.12	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	冷温水機1	150	83	83
	冷温水機2	150	47~50	49
	冷温水機3	150	50~62	56
	冷温水機4	150	42~53	48
	熱処理炉	180	26~28	27
	溶解炉1	180	35~66	51
	溶解炉2	180	21~38	30
	電着乾燥炉	230	61~80	71
ばいじん	中上塗乾燥炉	230	38~59	49
	冷温水機1	0.1	0.003	0.003
	冷温水機2	0.1	0.002	0.002
	冷温水機3	0.1	0.003~0.012	0.008
	冷温水機4	0.1	0.003~0.015	0.009
	熱処理炉	0.2	0.004	0.004
	溶解炉1	0.2	0.002~0.005	0.004
	溶解炉2	0.2	0.002~0.003	0.003
VOC	電着乾燥炉	0.2	0.008~0.009	0.009
	中上塗乾燥炉	0.2	0.008~0.01	0.009

物質	設備	規制値	実績	平均
フッ素	溶解炉1	3	0.9	0.9
	溶解炉2	3	0.9	0.9
	溶解炉3	3	—	—
塩素	溶解炉1	30	0.3	0.3
	溶解炉2	30	0.3	0.3
	溶解炉3	30	—	—
塩化水素	溶解炉1	80	1.7~2.5	2.1
	溶解炉2	80	1.1~2.1	1.6
	溶解炉3	80	—	—
ダイオキシン類	アルミ切粉前処理	1	—	—
	溶解炉1	1	0.005	0.005
	溶解炉3	1	—	—
	ダイカスト溶解炉	1	0.00078	0.00078
VOC	塗装1	400	62	62
	塗装2	400	72	72
	塗装3	400	9.3	9
	塗装4	700	400	400

### 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(化合物群集約物質)	7,300	0	73	0	0	0	0	0	2,100	5,100
16	2,2'-アゾビスイソブチロニトリル	2,400	0	0	0	0	0	72	0	0	2,300
53	エチルベンゼン	40,000	25,000	0	0	0	0	0	3,300	3,800	7,200
80	キシレン(化合物群集約物質)	74,000	27,000	0	0	0	0	0	2,700	13,000	31,000
83	クメン	3,000	3,000	0	0	0	0	0	42	29	0
243	ダイオキシン類	0.0030	0.0030	0	0	0	0	0	0	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	89,000	50,000	0	0	0	0	0	3,300	13,000	23,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	21,000	14,000	0	0	0	0	100	1,800	1,800	3,500
300	トルエン	160,000	15,000	0	0	0	0	5.2	1,200	38,000	100,000
309	ニッケル化合物(化合物群集約物質)	880	0	110	0	0	0	490	2.0	0	280
392	ノルマル-ヘキサン	25,000	470	0	0	0	0	0	0	7,600	17,000
400	ベンゼン(化合物群集約物質)	5,900	39	0	0	0	0	0	0	1,700	4,200
412	マンガン及びその化合物(化合物群集約物質)	1,900	0	110	0	0	0	640	0	0	1,100

※ 有効数字2ケタま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】 177,000m<sup>2</sup>
- 【建物面積】 62,000m<sup>2</sup>
- 【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56,681m<sup>3</sup>・地下水15,019m<sup>3</sup> 雨水：0m<sup>3</sup>

排水先：公共下水道60,019m<sup>3</sup>

#### 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	7.2~7.5	7.4
BOD	600	17~70	41
SS	600	13~40	23
油分	30	1~10	3.2
鉛	0.1	0.01	0.01
クロム	2	0.04	0.04
全窒素	240	14~140	48
全リン	32	—	—
亜鉛	2	0.06~0.32	0.2

#### 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	32~40	36
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	9,900	7,400	0	0	0	0	150	16	2,200	130
80	キシレン(化合物群集約物質)	15,000	9,000	0	0	0	0	150	47	4,900	580
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	4,200	1,700	0	0	0	0	290	5.0	1,800	370
300	トルエン	59,000	29,000	0	0	0	0	1,800	2,100	24,000	1,100
309	ニッケル化合物(化合物群集約物質)	4,500	0	0	0	0	1.2	3,100	37	0	19
374	ふっ化水素及びその水溶性塩(化合物群集約物質)	3,800	0	0	0	0	3.8	19	0	0.41	3,800
412	マンガン及びその化合物(化合物群集約物質)	1,300	0	0	0	0	6.2	34	0	0	1,300

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



## 大須賀工場



- 【業務内容】 鋳造部品の製造等
- 【敷地面積】 151,000m<sup>2</sup>
- 【建物面積】 55,000m<sup>2</sup>
- 【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437,219m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:西大谷川132,513m<sup>3</sup>

#### 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	7.1~7.4	7.2
BOD	15 (10) *	0.5未満~2.1	0.9
COD	—	1.8~5.3	3.5
SS	15 (10) *	1未満~4	1.8
油分	2	0.2未満	0.2未満

※ ( )内は日間平均を示す。

項目	規制値	実績	平均
鉛	0.1	—	—
クロム	2	0.04未満	0.04未満
全窒素	120 (60) *	3.6~7.4	6.3
全リン	16 (8) *	0.11~0.99	0.41
亜鉛	1	0.04~0.13	0.07

#### 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
	アルミ溶解炉③	0.2	0.005未満	0.005未満
NOx	T6熱処理炉(溶体化炉)①	0.2	0.02~0.023	0.022
	アルミ溶解炉①	180	15未満~18	16
	アルミ溶解炉③	180	15未満	15未満
塩素	T6熱処理炉(溶体化炉)①	180	40~69	55
	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

物質	設備	規制値	実績	平均
塩化水素	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④	80	5未満~6	5
フッ素	アルミ溶解炉④	80	5未満~5	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	0.3~0.6	0.5
	アルミ溶解炉②	3	0.5~0.6	0.6
ダイオキシン類	アルミ溶解炉③	3	0.4~0.6	0.5
	アルミ溶解炉④	3	0.6~0.8	0.7
	アルミ溶解炉①	1	0.000038	0.000038
	アルミ溶解炉②	1	0.000075	0.000075
	アルミ溶解炉③	1	0.000061	0.000061

#### 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			
16	2,2'-アゾビスイソブチロニトリル	1,400	0	0	0	0	0	41	0	1,300	
53	エチルベンゼン	1,000	660	0	0	0	0	0	15	330	
80	キシレン(化合物群集約物質)	2,200	1,300	0	0	0	0	13	890	0	
243	ダイオキシン類	0.052	0.0023	0.050	0	0	0	0	0	0	
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	1,300	590	0	0	0	0	0	560	120	
300	トルエン	7,100	4,300	0	0	0	0	0	1,100	1,700	
412	マンガン及びその化合物(化合物群集約物質)	76,000	0	0	0	0	0	1,500	0	74,000	
453	モリブデン及びその化合物(化合物群集約物質)	2,500	0	0	0	0	0	49	0	2,400	

※ 有効数字2ケタでまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出量、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

## 株式会社スズキ部品製造 浜松工場

【業務内容】 自動車部品切削加工、ダイカスト鋳造と切削加工

【所在地】 静岡県浜松市北区都田町9670

## &lt;環境データ&gt;

## 主な取水源・排水先

取水源:天竜川35,908m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:公共下水道35,908m<sup>3</sup>

## 水質関係(水質汚濁防止法、県条例)

スズキ株式会社浜松工場に送水し処理

## 株式会社スズキ部品製造 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

## &lt;環境データ&gt;

## 主な取水源・排水先

取水源:天竜川(飲料水)4,679m<sup>3</sup>・地下水114,395m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:井伊谷川108,282m<sup>3</sup>

## 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	9~10	10
	溶解炉	180	37~43	40
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	0.7
	前炉	30	0.7	0.7
塩化水素	切粉溶解炉	80	1.1~1.2	1.2
	溶解炉	80	3.4~21	12
	前炉	80	1.2~3.0	2.1

## 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	焼却除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
243	ダイオキシン類	9,400	9,400	0	0	0	0	0.1	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、焼却除去量、製品への移動量)の合計とずれる場合があります。

## 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	1.0~6.8	2.8
SS	20	1.0~1.4	1
油分	5	0.5	0.5
全窒素	60	4.6~18.6	10
全リン	8	0.04~0.07	0.04
亜鉛	1	0.05~0.17	0.1

## 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	10~21	12
	焼鈍炉	180	10~16	11
	冷温水発生器	150	40~52	46
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

## 株式会社スズキ部品製造 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38,721m<sup>3</sup> 雨水：0m<sup>3</sup>

排水先：二俣川155,042m<sup>3</sup>

#### 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	1.0~9.0	2.3
COD	35	1.0~10.2	3.5
SS	15	2	2
油分	3	1	1
クロム	2	0.05	0.05
全窒素	100	0.6~1.7	1.1
亜鉛	2	0.05~0.13	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	ガス焚吸収式冷水機	150	35~38	37
ばいじん	ガス焚吸収式冷水機	0.1	—	—
塩化水素	アルミ集中溶解炉	80	0.6	0.6
	アルミ集中溶解前炉	80	0.5未満~0.6	0.6
	ピストン鑄造	80	0.5未満~0.6	0.6
塩素	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
	ピストン鑄造	30	1未満	1未満
フッ素	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	1.7~2.4	2.1
	ピストン鑄造	3	0.6未満	0.6未満
ダイオキシン類	アルミ集中溶解炉	1	0.0000019	0.0000019
	アルミ集中溶解前炉	1	0.021	0.021

#### 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	焼却除去量	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	3,700	0	0	0	0	0	3,700	0	0	0
243	ダイオキシン類	0.066	0.066	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、焼却除去量、製品への移動量)の合計とずれる場合があります。

## 株式会社スズキ部品秋田

【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) 16,148m<sup>3</sup>・地下水58,423m<sup>3</sup>

雨水：0m<sup>3</sup>

排水先：井川174,571m<sup>3</sup>

#### 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	7.3~7.8	7.6
BOD	20	1.0~4.9	2.7
SS	30	2.6~14	7.5
油分	4	0.5	0.5
全窒素	18	1.2~2.4	1.7
全リン	1.9	0.1~0.3	0.2
亜鉛	2	0.01~0.13	0.03

#### 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	—	57~87	72
	ボイラー2	180	34~62	48
	連続浸炭炉1	180	1未満~49	15
	連続浸炭炉2	180	11~17	14
SOx (K値)	ボイラー1	0.49	0.0022~0.0024	0.0023
	ボイラー2	0.56	0.001	0.001
	連続浸炭炉1	0.69	0.0022~0.0023	0.0022
	連続浸炭炉2	0.66	0.0003~0.0004	0.0003
ばいじん	ボイラー1	0.3	0.002	0.002
	ボイラー2	0.3	0.003	0.003
	連続浸炭炉1	0.2	0.002	0.002
	連続浸炭炉2	0.2	0.002	0.002

#### 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(化合物群集約物質)	2,600	0	0	0	0	0	0	2,600	0	0
71	塩化第二鉄	1,700	0	0	0	0	0	0	1,700	0	0
80	キシレン	3,600	200	0	0	0	0	0	0	3,400	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	4,900	50	0	0	0	0	0	0	4,800	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。

## 株式会社スズキ部品富山

【業務内容】 自動車部品の加工

【所在地】 富山県小矢部市水島3200

### <環境データ>

#### 主な取水源・排水先

取水源:地下水430,599m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:小矢部川430,599m<sup>3</sup>

### 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	1.0~9.3	2.5
SS	15	1.3~10	4.0
油分	5	0.5	0.5
鉛	0.02	0.003	0.003
クロム	2	0	0
全窒素	120(60)*	0.7~4.9	1.9
全リン	16(8)*	0.1~2.2	0.5
亜鉛	2	0.1~0.2	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)

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	180	92~100	96
	溶解炉(2.5t/h)	180	37~48	43
SOx (K値)	ボイラー	17.5	0.089~0.19	0.14
	溶解炉(2.5t/h)	17.5	0.0011~0.0027	0.0019
ばいじん	ボイラー	0.3	0.0003~0.0048	0.003
	溶解炉(2.5t/h)	0.2	0.0019~0.0088	0.0054
ダイオキシン 類	溶解炉(2.5t/h)	5	0	0
	溶解炉⑯	1	0	0
	溶解炉⑰	1	0	0
	溶解炉⑱	1	0	0

### PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)

物質 番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・ 除去量	製品への 移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
309	ニッケル化合物(化合物群集約物質)	1,400	0	100	0	0	0	140	0	0	1,200
438	メチルナフタレン	2,500	10	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。

## 株式会社スニック 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

### <環境データ>

#### 主な取水源・排水先

スズキ株式会社相良工場に含む

### 水質関係(水質汚濁防止法、県条例)

スズキ株式会社相良工場に送水し処理

### 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			
298	トリレンジイソシアネート	8,000	0	0	0	0	0	20	0	0	8,000
448	メチレンビス(4,1-フェニレン) =ジイソシアネート	1,600	0	0	0	0	0	0	0	0	1,600

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

## 株式会社スニック 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

### <環境データ>

#### 主な取水源・排水先

取水源:天竜川20,683m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:天竜川8,754m<sup>3</sup>

## 株式会社スニック 竜洋パイプ工場

【業務内容】 自動車用パイプ部品の製造

【所在地】 静岡県磐田市南平松6-2

### <環境データ>

#### 主な取水源・排水先

取水源:天竜川19,128m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:天竜川17,973m<sup>3</sup>

## 株式会社スニック 浜北トリム工場

【業務内容】 自動車内装樹脂部品の製造

【所在地】 静岡県浜松市浜北区平口5158-1

### <環境データ>

#### 主な取水源・排水先

取水源:地下水8,335m<sup>3</sup>・天竜川499m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:御陣屋川18,834m<sup>3</sup>

### 水質関係(水質汚濁防止法、県条例)

該当施設なし

### 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			
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	1,300	1,300	0	0	0	0	0	0	0	
298	トリレンジイソシアネート	510,000	0	0	0	0	0	600	0	0	
448	メチレンビス(4,1-フェニレン) = ジイソシアネート	90,000	0	0	0	0	0	100	0	0	

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

### 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	7.7	7.7
BOD	25(20)*	0.5未満	0.5未満
SS	50(40)*	4	4
油分	5	1未満	1未満
全窒素	120(60)*	0.8	0.8
亜鉛	2	0.05未満	0.05未満

※( )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	350	0	
308	ニッケル	4,400	44	0	0	0	0	0	110	0	
412	マンガン及びその化合物(化合物群集約物質)	1,600	16	0	0	0	0	0	40	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。

### 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	7
BOD	160(120)*	1未満	1未満
SS	200(150)*	5未満	5未満
亜鉛	2	0.23	0.23

※( )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)	株式会社スズキ部品製造、株式会社スニック、株式会社スズキ部品富山、株式会社スズキ部品秋田
国内販売代理店・ 国内非製造子会社 (62社)	株式会社スズキ二輪、株式会社スズキ自販北海道、旭川スズキ販売株式会社、株式会社スズキ自販青森、株式会社スズキ自販岩手、株式会社スズキ自販山形、株式会社スズキアリーナ秋田中央、株式会社スズキ自販宮城、株式会社スズキ自販福島、株式会社スズキ自販茨城、株式会社スズキ自販栃木、株式会社スズキ自販群馬、株式会社スズキ自販埼玉、株式会社スズキ自販西埼玉、株式会社スズキ自販関東、株式会社スズキ自販千葉、株式会社スズキ自販京葉、株式会社スズキ自販東京、株式会社スズキ自販南東京、株式会社スズキ自販神奈川、株式会社スズキ自販湘南、株式会社スズキ自販新潟、株式会社スズキ自販静岡、株式会社スズキ自販浜松、株式会社スズキ自販東海、株式会社スズキ自販中部、株式会社スズキ自販三重、株式会社スズキ自販長野、株式会社スズキ自販南信、株式会社スズキ自販北陸、株式会社スズキ自販富山、株式会社スズキ自販滋賀、株式会社スズキ自販京都、株式会社スズキ自販近畿、株式会社スズキ自販関西、株式会社スズキ自販兵庫、株式会社スズキ自販奈良、株式会社スズキ自販和歌山、株式会社スズキ自販香川、株式会社スズキ自販徳島、株式会社スズキ自販松山、株式会社スズキ自販高知、株式会社スズキ自販鳥取、株式会社スズキ自販島根、スズキ岡山販売株式会社、株式会社スズキ自販広島、株式会社スズキ自販山口、株式会社スズキ自販福岡、株式会社スズキ自販佐賀、株式会社スズキ自販長崎、株式会社スズキ自販熊本、株式会社スズキ自販大分、株式会社スズキ自販宮崎、株式会社スズキ自販鹿児島、株式会社スズキ自販沖縄、株式会社スズキマリン、スズキ輸送梱包株式会社、株式会社スズキ納整センター、株式会社スズキエンジニアリング、株式会社スズキビジネス、株式会社スズキ・サポート、スズキファイナンス株式会社
連結子会社	
海外製造子会社 (15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.
海外販売代理店 (17社)	アメリカ：Suzuki Motor USA, Llc、Suzuki Marine USA, Llc、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.

## 会社概要 (2022年3月31日現在)

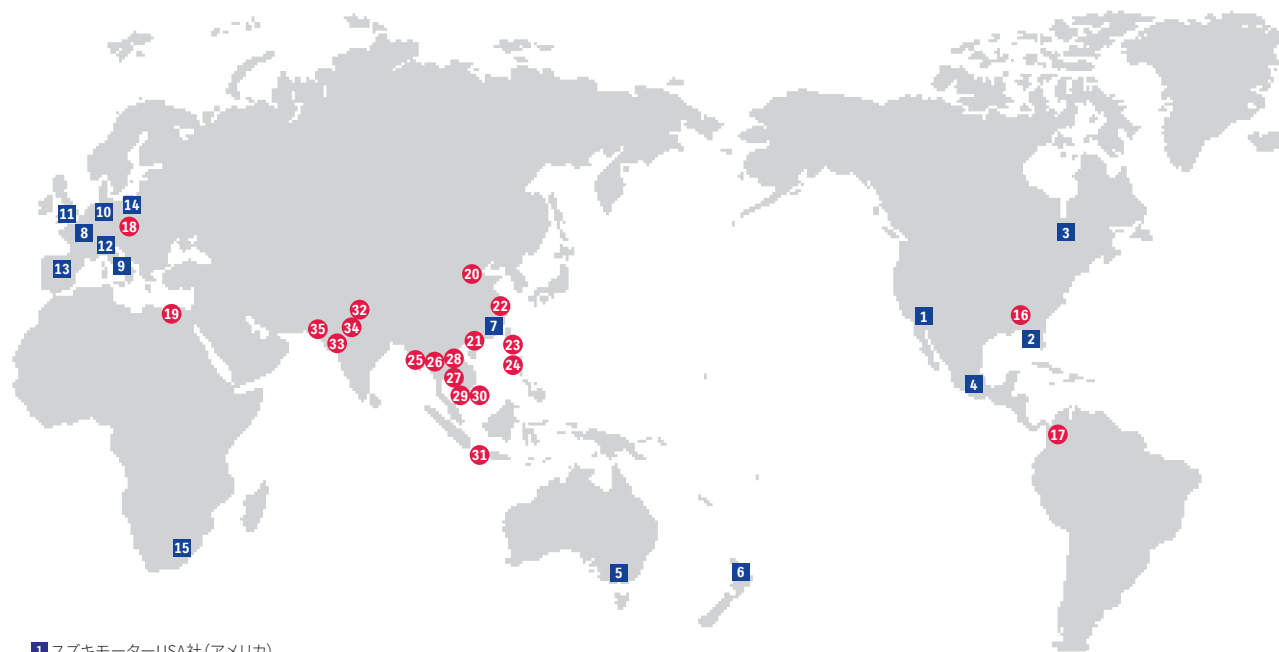
- **社名** スズキ株式会社
- **設立** 1920年(大正9年)3月
- **本社所在地** 〒432-8611  
静岡県浜松市南区高塚町300
- **代表者** 代表取締役社長 鈴木 俊宏
- **主要製品** 四輪車・二輪車・船外機・電動車いす等
- **資本金** 138,318百万円
- **従業員数** 16,267人  
(連結会社合計 69,193人)

### 国内生産拠点



### 海外事業

■: 主な海外直営代理店 ●: 主な海外生産会社



- |                          |                                   |                              |
|--------------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| 1 スズキモーターUSA社(アメリカ)      | 16 スズキ・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ社(アメリカ) | 26 スズキティラワモーター社(ミャンマー)       |
| 2 スズキマリンUSA社(アメリカ)       | 17 スズキコロンビア社(コロンビア)               | 27 スズキ・モーター・タイランド社(タイ)       |
| 3 スズキカナダ社(カナダ)           | 18 マジャールスズキ社(ハンガリー)               | 28 タイズズキモーター社(タイ)            |
| 4 スズキメキシコ社(メキシコ)         | 19 スズキエジプト社(エジプト)                 | 29 カンボジアスズキモーター社(カンボジア)      |
| 5 スズキオーストラリア社(オーストラリア)   | 20 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司(中国)              | 30 ベトナムスズキ社(ベトナム)            |
| 6 スズキニュージーランド社(ニュージーランド) | 21 江門市大長江集団有限公司(中国)               | 31 スズキ・インドモーター・モーター社(インドネシア) |
| 7 スズキ中国社(中国)             | 22 常州豪爵鈴木摩托車有限公司(中国)              | 32 マルチ・スズキ・インドア社(インド)        |
| 8 スズキフランス社(フランス)         | 23 台鈴工業股份有限公司(台湾)                 | 33 スズキ・モーター・グジャラート社(インド)     |
| 9 スズキイタリア社(イタリア)         | 24 スズキフィリピン社(フィリピン)               | 34 スズキ・モーター・サイクル・インドア社(インド)  |
| 10 スズキドイツ社(ドイツ)          | 25 スズキ・ミャンマー・モーター社(ミャンマー)         | 35 バックスズキモーター社(パキスタン)        |
| 11 スズキGB社(イギリス)          |                                   |                              |
| 12 スズキオーストリア社(オーストリア)    |                                   |                              |
| 13 スズキイベリカ社(スペイン)        |                                   |                              |
| 14 スズキモーターポーランド社(ポーランド)  |                                   |                              |
| 15 スズキオート南アフリカ社(南アフリカ)   |                                   |                              |

## 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	アルトのアイドリング・ストップシステム採用車を発売 「スズキPu-3 コミュータ」が東京モーターショー「ザ ベスト コンセプトカー」特別賞を受賞 電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」シリーズをフルモデルチェンジし発売
	11月	インドのマルチ・ウドヨグ社(現:マルチ・スズキ・インディア社)でISO14001の認証を取得 有機溶剤を使用せずに超音波で洗浄する、環境に配慮した超音波卓上洗浄機「SUC-300H・600H」を新発売
12月	「エブリイ天然ガス(CNG)自動車」を新発売	
2000年	1月	小型のバンパー破砕機を自社開発
	12月	豊川工場でISO14001の認証を取得
2001年	1月	国内の二・四輪工場の塗装工程での鉛使用を全廃
	3月	バンパー破砕機の設置を全国に拡大
	4月	技術、製品、製造、流通等の環境問題を担当する環境企画グループを新設 環境問題への取り組みを強化するため、これまでの環境問題審議会に替わり環境委員会を設置
	8月	埋立廃棄物を大幅に削減し、ゼロレベル化目標を達成
	10月	GMと燃料電池技術分野で相互協力

2002年	1月	電気自動車のコンセプトカー「Covie」がデトロイトモーターショーにおいて、米オートモーティブ・ニュース誌の「コンセプトカー最優秀環境賞」受賞
	3月	アイドリングストップ運動開始
	7月	軽四輪車用エンジンで初めて、優れた燃費性能と高出力を両立した直噴ターボエンジンを実用化
2003年	1月	軽乗用車で初となるハイブリッド自動車「ツイン」を発売 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	磐田工場では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	自動車再資源化協力機構、ART (自動車破砕残さリサイクル促進チーム) 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	日本舟艇工業会 (現: 日本マリン事業協会) 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
	10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 <sub>2</sub> 排出量削減に貢献したことからゴールデンピーコックエコ革新賞を受賞 プラグインハイブリッド四輪車「スイフト レンジエクステンダー」、燃料電池スクーター「バグマン・フューエル・セル・スクーター」を開発し、東京モーターショーへ参考出品

2010年	5月	「スイフト プラグインハイブリッド(スイフト レンジエクステンダー)」国土交通省の型式指定を取得
	9月	電動スクーター「e-Let's」を開発・製品化に向けて公道走行調査を開始
2011年	3月	燃料電池スクーターで世界初となる「欧州統一型式認証」を取得
	5月	「低コストでの軽量化を実現したアルミ押し出し材製リヤロアームの開発」により「第61回自動車技術会賞 技術開発賞」を受賞
2012年	2月	英国インテリジェント・エナジー社と燃料電池システムを開発・製造する合弁会社を設立
	7月	軽量で材料着色化に優れた自動車用ポリプロピレン樹脂材料を開発
	9月	燃費向上技術「エネチャージ」、「新アイドル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」及び「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平行式ハイブリッドシステムを開発
2017年	3月	燃料電池二輪車「バーグマン 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弁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 <sub>2</sub> 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・インド、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弁会社を設立
2020年	10月	世界初の船外機用マイクロプラスチック回収装置を開発
	11月	「スズキ環境ビジョン2050」を発表
2021年	5月	使用済み小型リチウムイオン電池のリユース技術を開発

# 会社データ

## ■ 1. 台数情報

			単位	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
四輪車	生産台数	計	千台	3,338	3,394	2,964	2,651	2,822
		国内		971	1,011	944	930	840
		海外		2,367	2,383	2,020	1,721	1,982
	販売台数	うちインド		1,781	1,850	1,577	1,440	1,659
		計		3,224	3,327	2,852	2,571	2,707
		国内		668	725	672	647	561
		海外		2,556	2,602	2,179	1,924	2,145
		うちインド		1,654	1,754	1,436	1,323	1,365
ハイブリッド車販売台数*	千台	462	539	489	615	626		
ウイズシリーズ販売台数	台	2,636	2,636	2,229	2,084	2,402		
二輪車	生産台数	計	千台	1,627	1,747	1,729	1,497	1,784
		国内		152	115	95	67	99
		海外		1,475	1,632	1,634	1,430	1,685
	販売台数	計		1,576	1,744	1,709	1,535	1,634
		国内		60	57	49	51	53
		海外		1,516	1,687	1,661	1,484	1,581

\*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		37,572	38,715	34,884	31,782	35,684	
	四輪車	34,358	35,325	31,574	28,766	32,048	
	二輪車	2,464	2,551	2,426	2,065	2,535	
	マリン*	750	839	745	834	980	
	その他*	-	-	139	117	121	
	国内	11,168	12,524	11,795	11,740	10,737	
	海外	26,405	26,191	23,089	20,042	24,947	
		欧州	5,106	5,248	4,653	4,227	4,181
		北米	625	707	671	681	794
		アジア	17,731	17,624	15,237	12,931	15,901
		その他	2,942	2,612	2,529	2,202	4,071
営業利益		3,742	3,244	2,151	1,944	1,915	
経常利益	億円	3,828	3,795	2,454	2,483	2,629	
親会社株主に帰属する当期純利益		2,157	1,788	1,342	1,464	1,603	
設備投資額		2,134	2,689	2,365	1,709	1,894	
減価償却費		1,509	1,489	1,642	1,365	1,615	
研究開発費	億円	1,394	1,581	1,481	1,462	1,607	
有利子負債残高		5,779	3,754	4,042	7,708	6,742	
総資産	億円	33,408	34,020	33,398	40,364	41,552	
純資産		15,952	17,159	17,937	20,320	22,637	
自己資本比率	%	38.8	40.9	44.5	41.8	45.2	
1株当たり当期純利益	円	488.86	395.26	286.36	301.65	330.20	
1株当たり配当額（年間）		74.00	74.00	85.00	90.00	91.00	
ROE	%	17.9	13.3	9.3	9.2	9.0	

\*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	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
従業員数	計		15,269	15,431	15,646	16,073	16,267
	男	人	13,711	13,808	13,932	14,220	14,326
	女		1,558	1,623	1,714	1,853	1,941
	うち役職者数*1	計	4,333	4,437	4,517	4,709	4,831
	男	人	4,243	4,339	4,403	4,577	4,695
	女		90	98	114	132	136
うち管理職数	計		1,049	1,080	1,139	1,203	1,268
	男	人	1,037	1,066	1,121	1,185	1,248
	女		12	14	18	18	20
	新規採用数	計	642	563	708	819	595
	男	人	541	445	569	651	451
	女		101	118	139	168	144
うち大卒以上	計		456	475	494	577	352
	男	人	396	396	413	474	285
	女		60	79	81	103	67
	障がい者雇用率	%	2.02	2.14	2.20	2.23	2.35
離職率	%	4.2	3.9	3.1	2.2	2.9	
有給休暇取得率*2	%	-	73.7	77.2	75.0	85.4	
従業員数(連結)	人	65,179	67,721	68,499	68,739	69,193	
育児短時間勤務制度利用者数	計		204	232	256	285	298
	男	人	3	3	5	7	9
	女		201	229	251	278	289
育児休職利用者数	計		91	104	117	143	186
	男	人	7	13	23	63	90
	女		84	91	94	80	96
男性育休取得率	%	-	-	-	-	17.72	
育児休職復職率	計		97.3	96.3	98.1	97.4	99.3
	男	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	女		97.1	95.9	97.8	96.6	98.7
介護短時間勤務制度利用者数	計		4	5	5	4	4
	男	人	1	1	1	0	0
	女		3	4	4	4	4
介護休職利用者数	計		2	6	1	5	6
	男	人	1	4	0	3	3
	女		1	2	1	2	3
介護休職復職率	計		100.0	50.0	100.0	60.0	33.3
	男	%	100.0	25.0	-	66.7	33.3
	女		100.0	100.0	100.0	50.0	33.3
休業度数率	%	0.21	0.26	0.03	0.08	0.08	
従業員持株会	加入者	人	2,369	2,369	2,391	2,519	2,531
	加入率	%	13.4	13.2	13.1	13.5	13.4
	保有株数	千株	1,225	1,186	1,192	1,229	1,265

\*1:管理職、係長、組長、班長(専門職・匠含む) \*2:管理職を含む

### ■ 4. その他

その他	単位	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
社外取締役数	人	2	2	2	3	2
連結子会社数	社	131	130	127	120	119
持分法適用関連会社数		31	28	28	31	32

### ■ 5. 加入している主な外部団体

一般社団法人日本自動車工業会、公益社団法人自動車技術会、一般社団法人日本経済団体連合会、一般社団法人ザ・グローバル・アライアンス・フォー・サステイナブル・サプライチェーン(ASCC)、気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)

## ガイドライン対照表

166 ——— GRI ガイドライン（スタンダード版）対照表

169 ——— TCFD 対照表

## 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
<b>GRI 102:一般開示項目</b>	
<b>1.組織のプロフィール</b>	
102- 1 組織の名称	158
102- 2 活動、ブランド、製品、サービス	158
102- 3 本社の所在地	158
102- 4 事業所の所在地	158
102- 5 所有形態および法人格	158
102- 6 参入市場	4,158,163
102- 7 組織の規模	158,163
102- 8 従業員およびその他の労働者に関する情報	94,164
102- 9 サプライチェーン	85,86
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	136-139
102-12 外部イニシアティブ	14,24,28,164
102-13 団体の会員資格	164
<b>2.戦略</b>	
102-14 上級意思決定者の声明	2
102-15 重要なインパクト、リスク、機会	24,136 有価証券報告書
<b>3.倫理と誠実性</b>	
102-16 価値観、理念、行動基準・規範	11,12,135-137
102-17 倫理に関する助言および懸念のための制度	135-137

標準開示項目	掲載ページ
<b>4.ガバナンス</b>	
102-18 ガバナンス構造	128-134
102-19 権限移譲	128-134
102-20 経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	128-134
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	128-134
102-22 最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	128-134
102-23 最高ガバナンス機関の議長	有価証券報告書
102-24 最高ガバナンス機関の指名と選出	128-134
102-25 利益相反	128-134
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	128-134
102-27 最高ガバナンス機関の集会的知見	128-134
102-28 最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	128-134
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	128-134
102-30 リスクマネジメント・プロセスの有効性	128-134
102-31 経済、環境、社会項目のレビュー	128-134
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	13,19,128-134
102-33 重大な懸念事項の伝達	128-134
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	132,133 ガバナンス報告書
102-36 報酬の決定プロセス	132,133 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	-
<b>5.ステークホルダー・エンゲージメント</b>	
102-40 ステークホルダー・グループのリスト	16
102-41 団体交渉協定	98
102-42 ステークホルダーの特定および選定	16
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	16
102-44 提起された重要な項目および懸念	-
<b>6.報告実務</b>	
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	1,13
102-47 マテリアルな項目のリスト	13
102-48 情報の再記述	-
102-49 報告における変更	-
102-50 報告期間	1
102-51 前回発行した報告書の日付	1
102-52 報告サイクル	1
102-53 報告書に関する質問の窓口	1
102-54 GRIスタンダードに準拠した報告であることの主張	1,166-168
102-55 内容索引	1
102-56 外部保証	-

標準開示項目	掲載ページ
<b>経済</b>	
<b>GRI 103: マネジメント手法</b>	
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明 13
103-2	マネジメント手法とその要素 13
103-3	マネジメント手法の評価 13
<b>GRI 201: 経済パフォーマンス</b>	
201-1	創出、分配した直接的経済価値 163
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 24 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 -
<b>GRI 202: 地域経済での存在感</b>	
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 -
<b>GRI 203: 間接的な経済的インパクト</b>	
203-1	インフラ投資および支援サービス 101,112,139
203-2	著しい間接的な経済的インパクト -
<b>GRI 204: 調達慣行</b>	
204-1	地元サプライヤーへの支出の割合 -
<b>GRI 205: 腐敗防止</b>	
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所 136,137
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 136,137
205-3	確定した腐敗事例と実施した措置 -
<b>GRI 206: 反競争的行為</b>	
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 -
<b>GRI 207: 税金</b>	
207-1	税務へのアプローチ 136
207-2	税務ガバナンス、管理、およびリスクマネジメント 136
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 136
207-4	国別の報告 -
<b>環境</b>	
<b>GRI 103: マネジメント手法</b>	
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明 13
103-2	マネジメント手法とその要素 13
103-3	マネジメント手法の評価 13
<b>GRI 301: 原材料</b>	
301-1	使用原材料の重量または体積 34,141
301-2	使用したりサイクル材料 69
301-3	再生利用された製品と梱包材 67,74

標準開示項目	掲載ページ
<b>GRI 302: エネルギー</b>	
302-1	組織内のエネルギー消費量 34,141,143
302-2	組織外のエネルギー消費量 34,141
302-3	エネルギー原単位 -
302-4	エネルギー消費量の削減 34,48,51,141,143,144
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減 37,42,44,45,143
<b>GRI 303: 水と排水</b>	
303-1	共有資源としての水との相互作用 61,62
303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント 61,62,146
303-3	取水 34,61,141,145,147,149~156
303-4	排水 34,62,141,145,147,149~156
303-5	水消費 34,61,62,141,145,147,149~156
<b>GRI 304: 生物多様性</b>	
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 30,31
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 29~33
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 30
<b>GRI 305: 大気への排出</b>	
305-1	直接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ1) 36,143
305-2	間接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ2) 36,143
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) 36,143
305-4	温室効果ガス(GHG)排出原単位 47,144
305-5	温室効果ガス(GHG)排出量の削減 34,37,42,44,45,47,48,53,55,141,143,144
305-6	オゾン層破壊物質(ODS)の排出量 34
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 34,57~59,141,144,147~156
<b>GRI 306: 廃棄物</b>	
306-1	廃棄物の発生と廃棄物関連の著しいインパクト -
306-2	廃棄物関連の著しいインパクトの管理 -
306-3	発生した廃棄物 34,67~74,77,141,142,145
306-4	処分されなかった廃棄物 34,67~74,141,142,145
306-5	処分された廃棄物 34,72,73,77,141,145
<b>GRI 307: 環境コンプライアンス</b>	
307-1	環境法規制の違反 27
<b>GRI 308: サプライヤーの環境面のアセスメント</b>	
308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー 25,28,75
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 76



標準開示項目	掲載ページ	
<b>社会</b>		
<b>GRI 103: マネジメント手法</b>		
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	13
103-2	マネジメント手法とその要素	13
103-3	マネジメント手法の評価	13
<b>GRI 401: 雇用</b>		
401-1	従業員の新規雇用と離職	94,164
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	92,93,164
401-3	育児休暇	92,93,164
<b>GRI 402: 労使関係</b>		
402-1	事業上の変更に関する最低通知期間	98
<b>GRI 403: 労働安全衛生</b>		
403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	87
403-2	危険性(ハザード)の特定、リスク評価、事故調査	87
403-3	労働衛生サービス	87
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	87,98
403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	87
403-6	労働者の健康増進	88-90
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	98
403-9	労働関連の傷害	87
403-10	労働関連の疾病・体調不良	-
<b>GRI 404: 研修と教育</b>		
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間	97
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	91,97
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	91,97
<b>GRI 405: ダイバーシティと機会均等</b>		
405-1	ガバナンス機関および従業員のダイバーシティ	94,164
405-2	基本給と報酬総額の男女比	-
<b>GRI 406: 非差別</b>		
406-1	差別事例と実施した救済措置	15,85,86
<b>GRI 407: 結社の自由と団体交渉</b>		
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	98
<b>GRI 408: 児童労働</b>		
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	85,86
<b>GRI 409: 強制労働</b>		
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	85,86

標準開示項目	掲載ページ	
<b>GRI 410: 保安慣行</b>		
410-1	人権方針や手順について研修を受けた保安要員	-
<b>GRI 411: 先住民族の権利</b>		
411-1	先住民族の権利を侵害した事例	-
<b>GRI 412: 人権アセスメント</b>		
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	15,85,86
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	15,97
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	85,86
<b>GRI 413: 地域コミュニティ</b>		
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	112-115
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	-
<b>GRI 414: サプライヤーの社会面のアセスメント</b>		
414-1	社会的基準により選定した新規サプライヤー	85,86
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	85,86
<b>GRI 415: 公共政策</b>		
415-1	政治献金	-
<b>GRI 416: 顧客の安全衛生</b>		
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	79,80
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	<a href="#">リコール等情報</a>
<b>GRI 417: マーケティングとラベリング</b>		
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	-
<b>GRI 418: 顧客プライバシー</b>		
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	-
<b>GRI 419: 社会経済面のコンプライアンス</b>		
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	P.13 サステナビリティ方針 (推進体制) P.19 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	P.13 サステナビリティ方針 (推進体制) P.19 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	P.24 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	P.24 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	P.24 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。	P.13 サステナビリティ方針 (推進体制) P.19 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。	P.19 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。	P.19 スズキグループの環境組織 P.136 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。	P.9 スズキ中期経営計画「小・少・軽・短・美」 P.20 スズキ環境ビジョン2050 P.21 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。	P.24 TCFD提言への対応 (気候関連リスクと機会・シナリオ分析) P.36 CO <sub>2</sub> 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) P.141 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。	P.9 スズキ中期経営計画「小・少・軽・短・美」 P.20 スズキ環境ビジョン2050 P.21 スズキ環境計画2025