



# サステナビリティレポート

Sustainability Report

# 2023

スズキ株式会社



## スズキサステナビリティレポート 2023

# 目次

## はじめに

- 003 トップメッセージ
- 005 社長が解説する“2030年度に向けた成長戦略”
- 007 企業理念
- 010 サステナビリティ方針

## 環境

- 016 環境全般
- 026 気候変動
- 051 大気保全
- 056 水資源
- 059 資源循環
- 071 化学物質
- 074 生物多様性

## 社会

- 083 製品の品質・安全
- 089 経済性に優れた製品・サービス
- 093 交通事故死者数の削減
- 099 持続可能な地域社会の実現
- 129 人権の尊重
- 133 労働安全衛生
- 141 安定した労使関係
- 145 人材の育成
- 149 人材の多様性
- 154 強固なサプライチェーンの確立
- 156 安定した収益成長

## コーポレートガバナンス

- 159 コーポレートガバナンス・コンプライアンス
- 174 プライバシー・情報セキュリティ・知的財産

## データ集

- 179 環境データ
- 184 スズキ国内工場・連結子会社の社会貢献活動及び環境データ
- 201 「環境への取り組み」対象範囲
- 202 第三者保証
- 203 会社データ
- 205 会社概要

## ガイドライン対照表

- 206 GRI ガイドライン（スタンダード版）対照表
- 210 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2023」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に、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

2022年度（2022年4月1日から2023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11月  
（前回発行時期 2023年2月、次回発行予定 2024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きください。

### 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

# 創業の原点である「お客様の立場になって」を体現し、生活に密着したインフラ企業を目指す

## 「お客様の立場になって」という原点を礎に

61年ぶりに社是を改定しました。従来は、社是の第一に“消費者”と表記していましたが、“お客様”の方がより相応しいという社内提案により見直しをしました。

2023年1月に発表した“2030年度に向けた成長戦略”を策定するにあたり、創業の原点である社是に立ち返りました。創業者である鈴木道雄は「母を楽にしたい」という想いで織機を製造し、その評判を聞いた近所の人からも使いたいという声をもらい、お客様の声を直接聞き、改良を重ねていきました。まさに「お客様の立場になって」価値ある製品を作る原点がそこにありました。自己満足で商品を開発しても、お客様には使ってもらえませんので、お客様に「これが欲しかった」と言ってもらえるものこそ「価値ある製品」であると考えます。今回の改定には、社員一人ひとりが“お客様”を意識して、“価値ある製品”とは何かを見つめ直す機会にしてもらいたいという想いも込めています。

組織が大きくなるとどうしてもお客様との距離が遠くなる傾向があります。お客様の声は営業やサービスが直接聞きますが、その声を商品に活かすためには、設計や開発の現場まできちんと届けなければなりません。相談役の鈴木修は常に「中小企業型経営」と口にしていました。小さな組織であれば、人と人がつながり、お互いの顔が見えて、素早い意思決定による「小・少・軽・短・美」を実

践できますが、大きな組織になると経営陣と現場の間では距離が生まれ、意思の疎通が滞りがちです。人と人との距離の近さ、正確かつ素早いコミュニケーション、そこから生まれる意思決定の速さという中小企業のような柔軟性を私も継承していき、「現場・現実・現物」で現場に赴いて対話を図っていきます。

## 人々の豊かな生活を支えるために

私たちが目指す姿として、人々の豊かな生活のために尽くす企業であることが挙げられます。生産・販売・調達・開発と産業の裾野を広げることで、進出国・地域の経済発展に貢献してきました。人々の生活に寄り添って地域を支えることが、私たちにとって変わらぬ使命だと認識しています。また、過去の成功体験に執着することなく、本当にお客様が求めているものをしっかり見極めた製品やサービスを追究していくことが必要です。カーボンニュートラル達成に向けた電動化の取り組みにおいても、ガソリン車に置き換わるEVを提供するのではなく、スズキの得意とするコンパクトカーの構造・特性を活かした地球環境にやさしいモビリティを開発していきます。また、今の使われ方を徹底的に調べて、生活の一部を支えるエネルギー源としてもEVを活用してもらうなど、環境問題の解決に加えて、一人ひとりの生活に役に立つことは何かを追い求め続ける企業を目指しています。



代表取締役社長  
鈴木 俊宏

## 確かな方向性を示すために成長戦略を策定

将来の絵を描き、全社一丸となって挑戦する方向性を示すために“2030年度に向けた成長戦略”を策定しました。これまで、従業員に対してこうした方向性を示すことができていませんでしたので、私にとって大きなターニングポイントになったと感じています。目標売上高7兆円は、2022年3月期の3.5兆円から倍増であり、簡単な挑戦ではありませんが、頑張れ

ば手の届くところとして設定しました。目標達成のため、社員のベクトルを合わせ、一人ひとりの業務にまで落とし込み、時代がどう動いているのか、お客様が何を求めているのかを的確に把握し、社内で連携するコミュニケーションが大事だと考えています。この半年の間でも社員が変わろうとしている小さな鼓動が、大きな動きになりつつある手応えを感じています。「激動の時代の中で動静を見極め、行動を起こす、活動を起こす、躍動するチームスズキを作り上げる」ため、常に動き続けていくことで、成長戦略の実現に向けた歩みを進めています。

## インド社会の発展・貢献に向けて

インドのカーボンニュートラル社会の実現と農村地域の発展に向けてバイオガス事業にも挑戦しています。これはインドの農村部に多い牛糞などの酪農廃棄物を原料として、バイオガスの製造・供給とバイオガス精製過程で発生する固形物・液体を有機肥料とするものです。この牛糞で製造したバイオガスはCNG車に活用することが可能な燃料となります。また、牛糞を原料にすることで農家の新しい収入源の一つとなり、地域農業の発展に貢献できるものと期待しています。さらにその先には、インド全体に供給することや発電所建設も視野



に入れていきます。

インド政府系の全国酪農開発機構、アジア最大規模の乳業メーカーとスズキの3者間で4つのバイオガスプラントをグジャラート州に設置することで合意をし、着々と歩みを進めています。今後も、利益追求だけでなく、インドの発展にどれだけ貢献できるかを考えた事業展開を図っていきます。

## 人的資本の充実、ガバナンス強化に向けて

会社は「人の集まり」であり、人的資本の充実が不可欠です。お客様の期待に応え、スズキのファンになってもらうこと、この原点に立ってものづくりに取り組むことを私たちは絶対に忘れてはいけません。当社グループの社員一人一人は高い能力を有していますので、社員は自分がどういう能力を持つべきかを考え、目的意識を持って仕事に取り組むこと、会社はその能力を高める教育に取り組むことで、組織力が最大化されていくと考えています。また、インドの人材はソフトウェアの開発分野で非常に優れており、こうしたグローバルな人材をより一層強化し、社内外の関係を深めています。

ガバナンス・コンプライアンスの強化については、過去の燃費不正や完成検査不正といった問題を深く反省し、「リメンバー 5.18 活動」を推進しています。具体的には、関連する法制や社内規程の目的・背景を理解し、一人ひとりの業務と紐づけて徹底的に見える化した上で、「逃げるな・隠すな・嘘をつくな」のスローガンのもと、社員自ら問題点を申告してもらう環境づくりもしています。この過程を通じて、私自身あらためて感じるのは、成功体験だけで過ごして来たらここまで事業を続けることができなかつたのではないかとことです。企業というのは生き物であり、常にさまざまな問題に直面します。そこで、何が正しいのか、何をやるべきかを考える力を養うことで、従来は弱みであったものが、今では強みになりつつあると感じています。もちろん、不正は



決して許されることではありませんが、「リメンバー 5.18 活動」で試行錯誤を重ねながら業務の見直しに取り組んできたことは評価できるのではないかと認識しており、今後も継続して活動していきます。

## 人々に密着した生活インフラ企業を目指して

私たちの強みは、「小・少・軽・短・美」を徹底したものづくりを、「現場・現物・現実」に基づいた判断のもと、「中小企業型経営」によるスピード感を持って事業展開にあたってきたことだと考えています。この3つの行動理念はスズキの強みであり、絶対に失ってはいけないものとして、しっかり継承するとともに、さらに磨きをかけていかなければならないと肝に銘じています。

私たちは、今は“生活を支えるモビリティ企業”ですが、今後は“生活に密着したインフラ企業”を目指していきます。そして、地域社会の発展のためのお役に立ち、ともに成長する活動を継続していく決意です。

ステークホルダーの皆様には、私たちの活動をしっかり見守っていただくとともに、ファンになっていただき、今後のスズキにご期待いただきたいと思います。

# 社長が解説する“2030年度に向けた成長戦略”

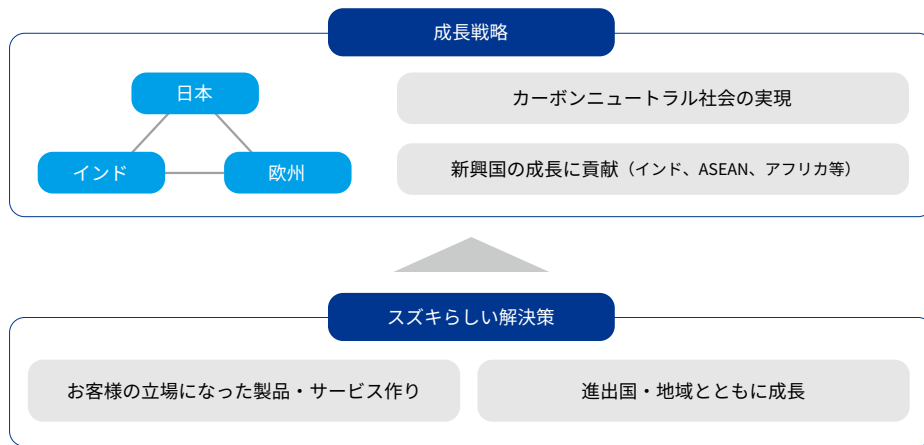
2023年1月26日、スズキは「2030年度に向けた成長戦略説明会」を行いました。

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。

その特徴的な取り組みについて、考え方や込めた想いを社長が解説します。

## ■ 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。



## 将来の成長が期待できるアフリカ展開への布石

社長コメント

インドで培ったビジネスモデル・製品展開の知見を活かし、アフリカでの事業展開を図っています。アフリカ諸国は人口・名目 GDP ともに増加が見込まれ、今後、大きな市場成長が期待できます。2022年度には、すでに6カ国でシェア1位を獲得しています。当面はインドを生産拠点として、トヨタとも協業しながらインド・アフリカに合った製品供給をしていきます。また今後、工場の建設を検討していくなど、インド市場の次の柱として注力していく予定です。

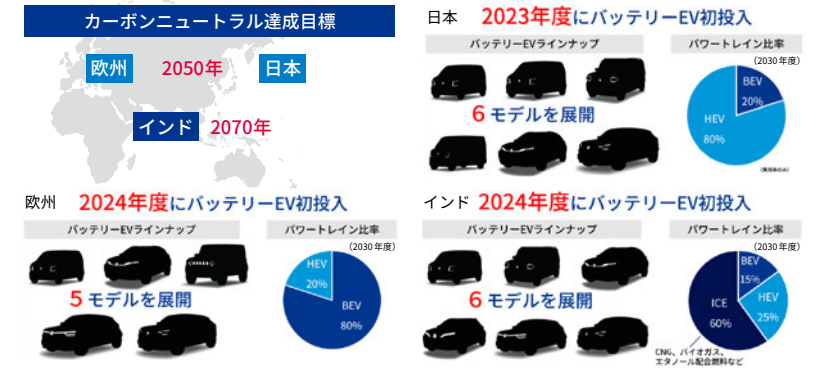
## ■ 2030年度に向けた主な取り組み

### <カーボンニュートラル>

#### 製品分野 (四輪車)

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。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。



## スズキならではのEV展開

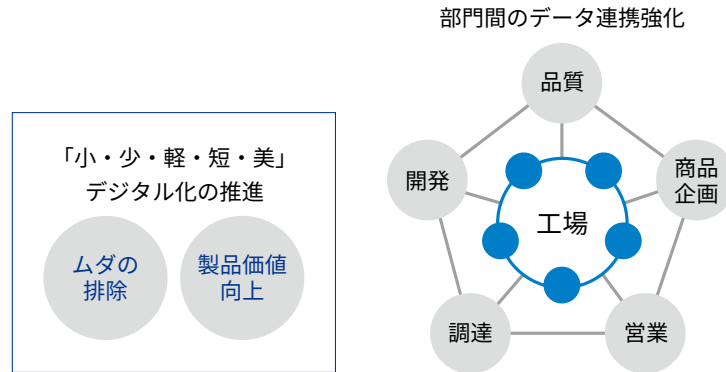
社長コメント

私は、今後の自動車市場をグローバルに見てEVだけが正解なのかと疑問を持っています。例えば、全世界の自動車保有台数は約15億台といわれていますが、そもそもすべての車にバッテリーを供給できるだけの材料があるのか、お客様のニーズを満たすバッテリーを供給できるのかを見極める必要があります。また、充電ステーションがお客様のニーズを満たすレベルにまで整備できるかという課題に加えて、バッテリーの重量増加による道路インフラや立体駐車場における影響も考慮する必要があります。「適所適材」と言っているのは、EV、水素やカーボンニュートラル燃料が適している場所や使い方がそれぞれあり、場所・場面に応じて使ってもらえるモビリティを開発していくことが、今後の発展につながるということです。

私自身は、軽自動車こそEVに最も適していると考えています。日本の1台あたりの乗員数はおよそ1.7人で走行距離も短いため、使い方をさらに見つめ直すことで優れた軽自動車のEVを実現できると考えています。お客様に「これが欲しかった」といってもらえる車、モビリティを作りたいですし、小さな車を作り続けてきた強みを持つスズキこそが担えると自負しています。

## スマートファクトリー創造

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。



## スズキのスマートファクトリーの考え方

社長コメント

投資面では、生産体制の革新に注力します。モノづくりの会社として不良品を出さない工場が最も利益を生み出すと考えています。人の手に頼らず、高度なセンサーを駆使して生産データを収集し、不良が発生する前や設備が止まる前に問題を発見することで、生産を止めないスズキスマートファクトリーの創造に取り組んでいます。また、エネルギーを有効活用し、エネルギー効率の高いモノづくりを推進します。

## <研究開発体制・外部連携>

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。

## スタートアップとの連携

社長コメント

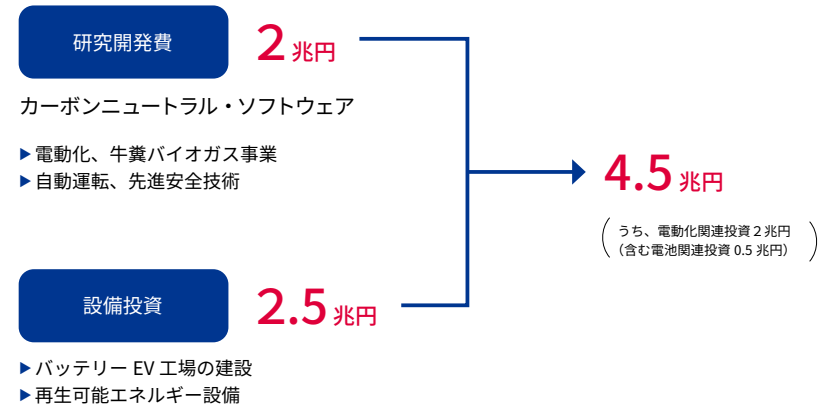
既存のお取引先との連携強化はもちろん、今、熱く燃えているスタートアップ企業の皆さんとの協業も進めていきます。どのような思想を持って事業に取り組んでいるのか私が直接会って話し、理解することで、パートナーとして良好な関係を築き、スズキのファンになってもらいながら、共通の目標を提示し、お互いの能力を高め、ベクトルを合わせる必要があると思います。

## <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。



## スズキの成長を支えるインド展開

社長コメント

インド国民車構想に参画し、1983年にインドで生産を開始しました。自動車産業をインドに根付かせるために、部品を日本から供給するのではなく、地域を大切にしながら産業を育てようという考え方に基づき、工場への投資、現地サプライヤー網の構築や販売網の整備に取り組んできました。その結果、インド自動車産業の伸びとマルチ・スズキ・インドアの伸びがしっかりと合致し、着実に成長することができました。

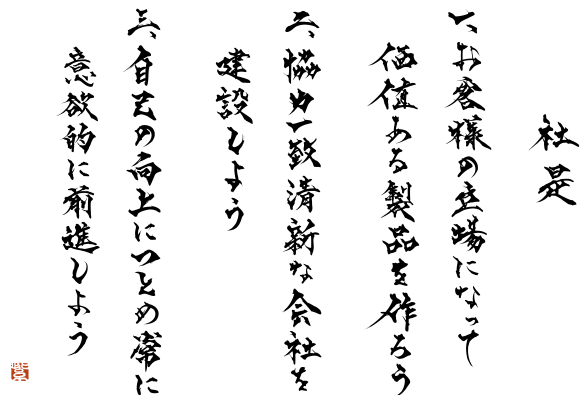
ただし、市場が大きくなると競争は熾烈になっていき、足元ではインドの乗用車シェアが41%にとどまっています。今後、シェア50%奪還を目指す戦略として、モビリティ産業の新技術開発と生産体制の拡充に投資していきます。インド自動車市場が今後ますます拡大していくことが見込まれる中、2030年までにスズキも400万台の生産規模を整える必要があります。工場建設や設備導入などモノへの投資だけでなく、オペレーションを担えるヒトへの投資である人材育成が重要であり、スズキとマルチ・スズキ・インドアが一体となり取り組んでいきます。

2023年7月に発表した生産体制の再編は、マルチ・スズキ・インドアがインドでの四輪車の生産を統括することにより、生産業務の効率化を通じ競争力をさらに高めることが目的です。

> 2030年度に向けた成長戦略の詳細は[こちら](#)

# 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、海外まで広く浸透しています。

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、けっ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 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「お客様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、万が一品質に関す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。
職場環境の ために 働きやすい	(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。

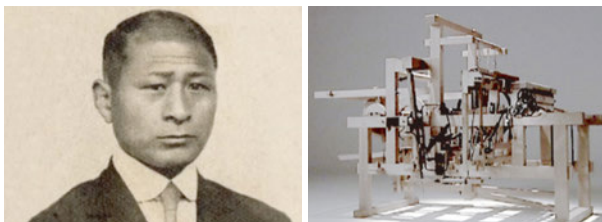
# サステナビリティ方針

## サステナビリティに関する基本的な考え方

当社はこれまで、得意とする環境に配慮したコンパクトな四輪車をはじめとするさまざまな製品の開発と普及を通じて、各国の社会的・経済的な発展に貢献してきました。

### ● 原点

1908年、創業者である鈴木道雄が、“母を楽にしてあげたい”との想いから織機を手作りしたことが、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”という想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。



創業者 鈴木道雄と母に贈った織機の第1号

### ● モビリティ事業

1952年に発売した、自転車にエンジンを取り付けた「パワーフリー号」は、“楽に速くまで走れる”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。



パワーフリー号

### ● グローバル展開

長らく二輪車と四輪車の両方を扱ってきたという特徴を持つ当社は、二輪車の持つ利便性や経済性を活かして、世界中でモータリゼーションの機会をいち早く捉えてきました。そうしてお客様との接点を増やしなが、その国や地域の経済成長とともに、二輪車から四輪車への普及と拡大の道を歩んできました。

グローバル展開における特に大きな転機は、1979年の「アルト」誕生です。常識を破る低価格で発売したアルトは大ヒットとなり、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合弁会社を設立するなど、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。



アルト

### ● 人々の豊かな暮らしのために

これまでも“進出国・地域とともに成長する”ため、海外での現地生産を進め、その地域のニーズに合った製品・サービスを提供することにより、市場を拡大し、経済発展に貢献してきました。

インドでは、1983年に現地で四輪生産工場の稼働を開始し、現在は年間225万台まで生産能力を拡大しています。また、工場進出の歴史は取引先の皆様との歴史でもあり、一緒に成長しながら歩みを進め、強固な調達網と9割を超える高い現地調達率を築き上げてきました。さらに、販売網・サービス網の拡大にも取り組み、地方の農村部まで広がったネットワークはスズキ最大の強みとなっています。近年では、現地で

の研究開発も加速させており、優秀な技術者の採用を積極的に進めています。

このように、裾野が広い自動車産業において、生産、調達、販売、開発を通じて現地でたくさんの雇用を生み出しなが、インドの経済成長に貢献しています。2023年1月にはインド国内累計販売2,500万台を達成しました。



スズキ・モーター・グジャラート社

### ● 人々の生活に寄り添って地域を支える

当社のものづくりの根幹である「小・少・軽・短・美」に基づいて生み出された製品は、コンパクトながら使い勝手が良く高性能で、お求めやすい価格を実現しています。多くの人々に移動の自由を提供することで、世界中で地域の生活を支えています。

日本では、特に公共交通機関が利用しにくい地方部において、使い勝手が良く経済性に優れた軽自動車や、生活の足としてなくてはならない存在となっています。さらに、軽トラックの荷台に食料品や地元の特産品、雑貨などの商品を陳列し、商店街に集まって販売する「軽トラ市」が全国の地方都市で毎年開催されています。少ないコストでたくさんのお客様を集めることができ、地方経済の活性化に貢献しています。

また、新興国では、当社が得意とするお求めやすく高性能なコンパクトカーが、初めて自動車を購入するお客様のニーズにマッチし、たくさんのお客様が自動車のある快適で豊かな暮らしを手に入れることができます。



軽トラ市の様子（長野県）

## ● スズキらしい解決策で

2022年7月に量産を開始した世界初の船外機用マイクロプラスチック回収装置は、複雑で高価な装置ではなく、とてもシンプルな構造で部品代も抑えているという特長があります。水辺の清掃活動での雑談から始まった誰でも思い付きそうで、誰もやらなかった装置のアイデアでしたが、「とにかくやってみよう」と積極的に挑戦し、試行錯誤を重ね、短期間で製品化に結び付けました。一人でも多くの人に使ってほしい、そのためには船外機の性能はそのままに、いかに簡単に、いかに安く作るか。「小・少・軽・短・美」に裏打ちされたスズキらしい創意工夫と想いを込めて作った製品を楽しく使ってもらいながら、お客様と一緒に社会の課題を解決していきたいと考えています。



回収装置を搭載した船外機 DF115B

## ● なくてはならない存在であり続ける

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。当社が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ご愛用いただいておりますが、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。人々の生活になくてはならない存在であり続けるために、「小・少・軽・短・美」の思想を活かし、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を開発し市場に投入していく方針です。

さらに、当社独自の取り組みとして、インド農村部に多い酪

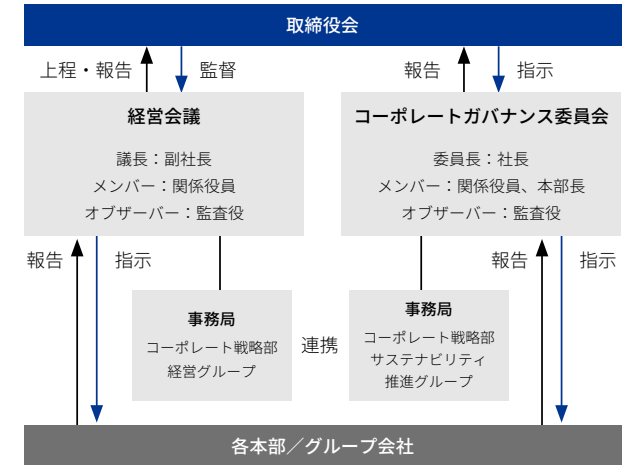
農廃棄物である牛糞を原料とするカーボンニュートラルなバイオガス燃料の製造・供給事業へ挑戦していきます。このバイオガス燃料は、インドCNG車市場シェアの約70%を占めるスズキのCNG車に使用することができ、実現すればお求めやすい価格で自動車の提供を続けることができます。インドのみならず、アフリカやASEANなどの新興国や、日本の酪農地域でも展開が可能な技術です。

これからも四輪車を中心に、二輪車、船外機、電動車いすなどのモビリティ事業を展開し、お客様の生活を支える製品・サービスを提供することで、社会課題の解決と企業の成長の両方を実現させ、人と社会に必要なとされ続ける会社を目指します。



## 推進体制

### ■ サステナビリティ推進体制



代表取締役及び関係役員が出席する経営会議とコーポレートガバナンス委員会において、サステナビリティ(環境・社会・ガバナンス)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上程・報告します。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、社内各本部/グループ会社と連携し、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ます。

#### 取締役会における主な議題(2022年度)

- ・人権方針の制定
- ・サプライチェーンの人権対応
- ・人事戦略、人的資本に関する取り組み
- ・知財ガバナンス 他

## 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。

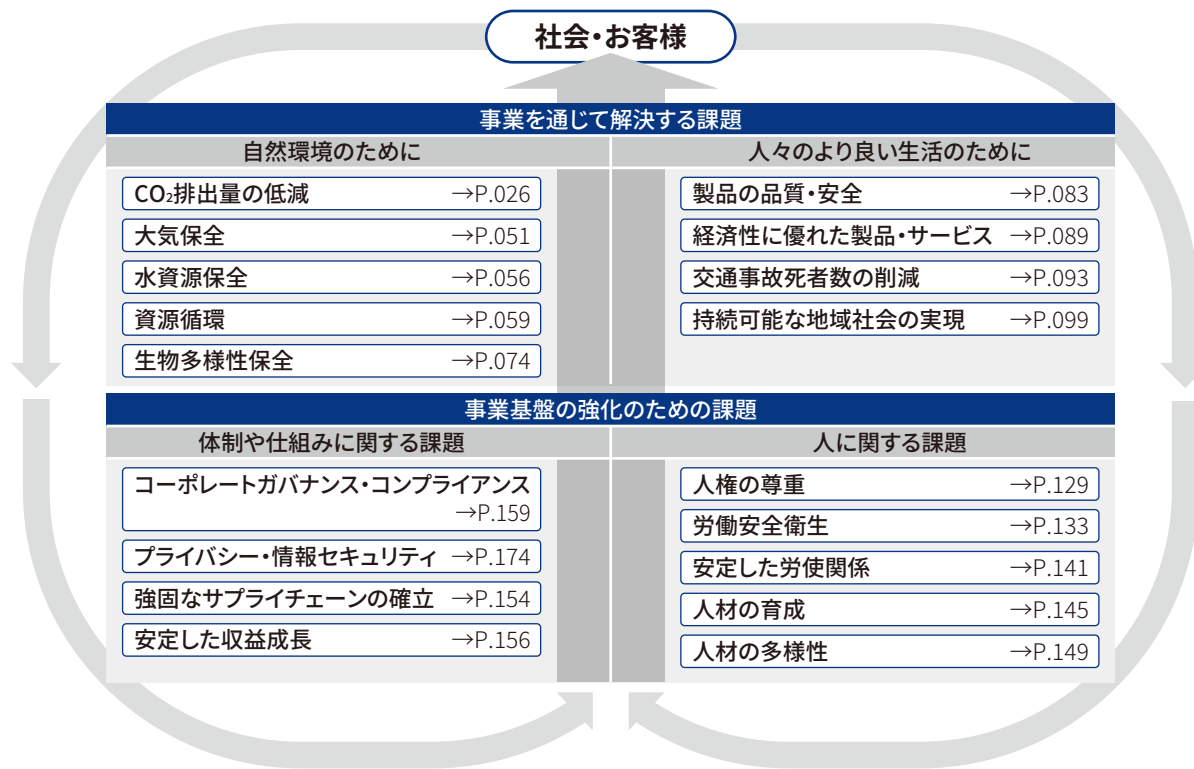
### ■ 特定のプロセス

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、事業リスクや課題項目を抽出。
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を実施していきます。



## 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まいります。

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

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



## 事業活動を通じて



### 自然環境のために

- CO<sub>2</sub>排出量の低減(製品、事業活動)
- 大気保全
- 水資源
- 資源循環
- 生物多様性
- クリーンオーシャンプロジェクト

- P.026
- P.051
- P.056
- P.059
- P.074
- P.078

### 人々のより良い生活のために

- 商品を通じた推進
- 製品の品質
- 安全技術への取り組み
- 地域の課題解決への取り組み
- トヨタとのアライアンス、CJPT参画
- さまざまなビジネスパートナーとの協創

- P.099
- P.083
- P.093
- P.101
- P.089
- P.114

## ■ 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
- コンプライアンス

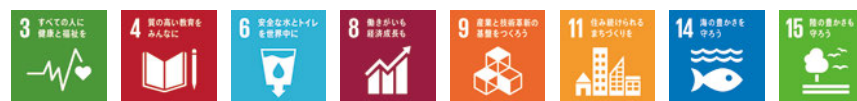
- P.159
- P.169

### 人に関する課題

- 人権の尊重
- 労働安全衛生
- 健康管理
- 人材の育成
- 人材の多様性

- P.129
- P.133
- P.135
- P.145
- P.149

## ■ 地域貢献活動を通じて



- 森林保全活動
- 交通安全の取り組み
- 教育支援活動
- 災害支援対策他

- P.076
- P.095
- P.102
- P.120

## ■ 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、2020～2022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。

016 ———— 環境全般

026 ———— 気候変動

051 ———— 大気保全

056 ———— 水資源

059 ———— 資源循環

071 ———— 化学物質

074 ———— 生物多様性

### 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

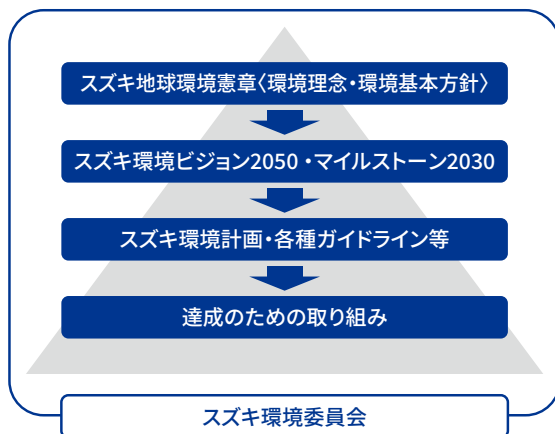
### スズキ地球環境憲章 (2002年策定、2006年改訂)

#### 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

スズキは、グループ全体の環境管理を目的として、取締役会直下に「カーボンニュートラル推進会議」及び「環境委員会」を設置しています。

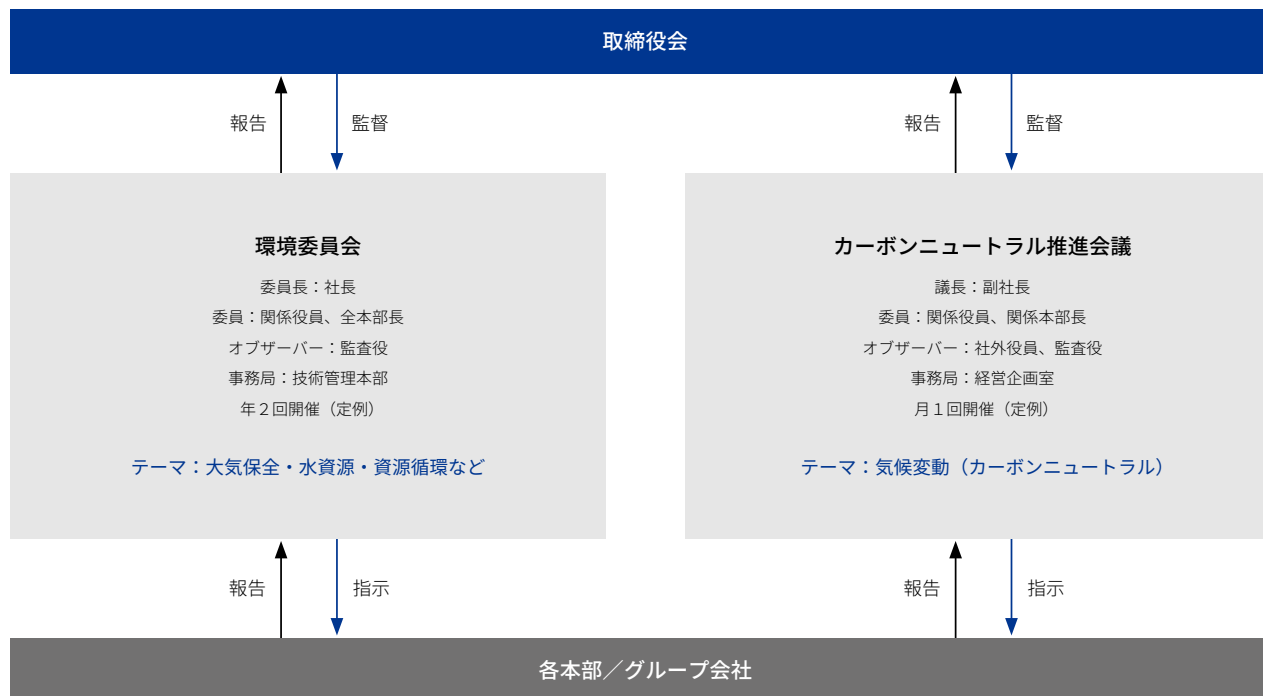
取締役会は「カーボンニュートラル推進会議」及び「環境委員会」に対して指示・監督を行うとともに、両会議体からの報告を受け最終的な意思決定を行います。

「カーボンニュートラル推進会議」は気候変動（カーボ

ンニュートラル）にテーマを絞り、より機動的に会議運営ができるように毎月1回、脱炭素に向けた集中審議を行っています。

「環境委員会」は、カーボンニュートラル以外の環境問題、すなわち大気保全、水資源、資源循環などをテーマに年2回開催しています。

二つの会議体のテーマを明確に分けることで会議の実効性を高め、脱炭素に向けた意思決定を一層加速させていきます。





## スズキ環境ビジョン 2050

～小さく、少なく、軽く、短く、美しく～

「小・少・軽・短・美」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。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。

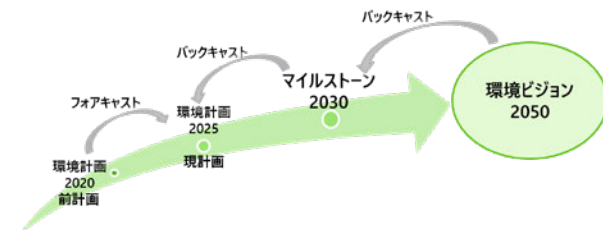
2020年に創立100周年を迎えたスズキは、次の100年も社会に貢献し、世界中で愛され、信頼されるスズキを目指して、2050年に向けた羅針盤となる「スズキ環境ビジョン2050」を定めました。

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

### スズキ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。



### ■ スズキの環境目標

テーマ		短期目標	中期目標	長期目標
気候変動	カーボンニュートラル(2030年度に向けた成長戦略)	製品分野 バッテリーEV初投入 (四輪) 2023年度に日本へ初投入、2024年度に欧州、インドへ初投入。 (二輪) 2024年度に小型・中型二輪車へ初投入(船外機) 2024年度に初投入。	複数のバッテリーEV導入 (四輪) 2030年度までに日本へ6モデル、欧州へ5モデル、インドへ6モデル展開 (二輪) 2030年度までに8モデル展開(船外機) 2030年度までに5モデル展開	カーボンニュートラル達成 ・2050年に日本、欧州で達成 ・2070年にインドで達成
	製造分野	2025年度に塗装工場で排出されるCO <sub>2</sub> 量を2016年度比 30%削減	工場におけるカーボンニュートラル達成 ・2027年度に浜松工場で達成 ・2035年度に国内工場で達成	
		スズキ環境計画 2025	マイルストーン 2030	スズキ環境ビジョン 2050
	製品CO <sub>2</sub>	製品から排出されるCO <sub>2</sub> 量の削減 (四輪) 2010年度比 30%削減 (二輪) 2010年度比 15%削減 (船外機) 2010年度比 15%削減	・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。	・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。
事業活動CO <sub>2</sub>	事業活動から排出されるCO <sub>2</sub> 量の削減 (生産活動) 2016年度比 25%削減 (物流活動等) 売上高あたりのCO <sub>2</sub> 排出量 2016年度比 9%削減 等	・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。	・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。	
大気保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>大気汚染の抑制 (四輪・二輪・船外機) 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。</li> <li>VOCの抑制 (生産活動) 塗装面積あたりVOC排出量 2000年度比 50%以上削減 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2030年までに、一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・地域の大气改善に貢献する。</li> <li>一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>	・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。	
水資源保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>水資源の保全 (生産活動)</li> <li>《水量》グローバル四輪生産台数あたり使用量 2016年度比 10%削減</li> <li>《水質》規制よりも厳しい自主基準値の排水管理を継続する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	・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。	
資源循環	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境配慮設計の促進</li> <li>自動車リサイクルの推進</li> <li>電池3Rの推進</li> <li>廃棄物の低減</li> <li>プラスチック梱包材の削減 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 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2030年までに、一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>一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>一グローバル生産拠点で廃棄物発生量を低減する。</li> <li>一プラスチック梱包材を削減する。</li> </ul>	・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。	

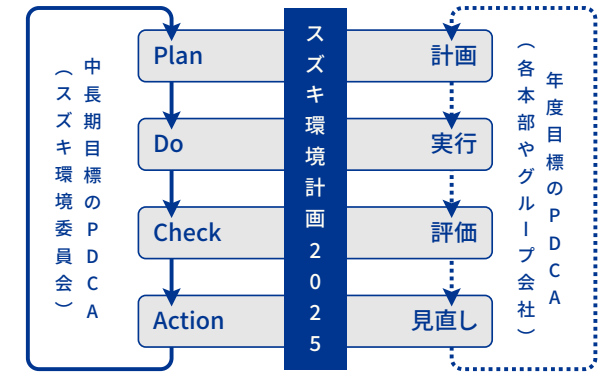
## 環境計画

### 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	2022 年度の主な実績
気候変動	事業活動からの CO <sub>2</sub> の削減	【四輪車】 2010 年度比 30%削減	2010 年度比 25.8% 削減
		【二輪車】 2010 年度比 15%削減	2010 年度比 13.0% 削減
		【船外機】 2010 年度比 15%削減	2010 年度比 15.0% 削減
気候変動	事業活動からの CO <sub>2</sub> の削減	【生産活動】 2016 年度比 25%削減	【全体】 2016 年度比 6.85% 削減 (0.313t-CO <sub>2</sub> / 台) 【海外】 2016 年度比 4.26% 増加 (0.294t-CO <sub>2</sub> / 台) 【国内】 2016 年度比 22.81% 削減 (0.362t-CO <sub>2</sub> / 台) ・ 海外は、2016 年度以降インドで生産能力を増強しましたが、部品供給不足により工場の稼働率が低下したため、台数あたりの CO <sub>2</sub> 排出量が増加しました。
		【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	・ 冷媒封入実験設備の高効率化を推進中。 ・ 技術部門各拠点において、2025 年度の LED 化 100%達成に向けて推進中。 ・ 国内の非製造会社 4 社、販売会社 56 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。 ・ 直営国内販売代理店 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。 ※非製造会社 4 社：スズキ輸送梱包株式会社、株式会社スズキ納整センター、株式会社スズキビジネス、株式会社スズキエンジニアリング 販売会社 56 社：株式会社スズキ自販東京など直営国内販売代理店 54 社、株式会社スズキ二輪、株式会社スズキマリソ
		【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	・ トラック輸送の一部を鉄道輸送にモーダルシフトすることでエネルギー使用量を削減 ・ 新たに輸送拠点を開設し、拠点までの輸送の一部を船舶輸送にモーダルシフトすることでエネルギー使用量を削減 ・ 売上高あたりの CO <sub>2</sub> 排出量：2016 年度比 28% 削減

環境全般 | 気候変動 | 大気保全 | 水資源 | 資源循環 | 化学物質 | 生物多様性

大項目	中項目	具体的な実施事項・目標	2022年度の主な実績
大気保全	再生エネルギーの利用拡大	【生産活動 / 非生産活動】 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> ・国内工場等に太陽光発電の導入を計画中。湖西工場の一部発電開始。 <b>【非生産】</b> ・国内直営代理店 10 拠点へ太陽光発電システムの導入を検討中。
	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> ・インド向けの全機種で BS6-2 対応を完了。 ・欧州向けでは、新排出ガス規制、Euro6e/Euro6e-bis に向けた開発を新型車及びマイナーチェンジ車で進め、量産に向けて準備中。並行して、さらなる新規制 Euro7 の法規動向を注視しながら、先行開発を推進中。 ・日本国内向けでは、ガソリン直噴車の PM 規制対応を 2 機種で完了。加えて、蒸発ガス規制強化の 2DBL 対応として、合計 9 機種で対応を完了。  <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。 ・2023 年 3 月に販売を開始した新型「V ストローム 800DE」、新型「GSX-8S」では、新設計の並列 2 気筒エンジンを開発し、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「スペースベース」や「ソリオハイブリッド」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 38.5% 削減
水資源	水資源の保全	<b>【生産活動】</b> <b>《水量》</b> ・各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 ± 0% ・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。

環境全般 | 気候変動 | 大気保全 | 水資源 | 資源循環 | 化学物質 | 生物多様性

大項目	中項目	具体的な実施事項・目標	2022年度の主な実績
資源循環	環境配慮設計の促進	<b>【四輪車 / 二輪車 / 船外機】</b> リサイクルを配慮した開発・設計を継続する。 ー 解体性の向上 ー リサイクル材を使用した設計 ー 材料リデュースを旨とした設計 ー 熱可塑性樹脂部品の採用拡大 ー リサイクルが容易な材料の採用拡大	<b>【四輪車】</b> ・ 新型「スパーシアベース」、「ソリオ」のフロント / リヤバンパ、ラジエータグリル、インパネの樹脂部品にリサイクルが容易な熱可塑性樹脂を使用。 ・ リサイクル材使用部品の採用拡大として、新たなアイテムの検討を開始。 <b>【二輪車】</b> ・ 「V ストローム 800DE」において、フレームカバー、リヤフェンダー、チェーンケース、エアクリーナー、ターンシグナルランプの一部にリサイクルが容易な熱可塑性樹脂を採用。 ・ 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。 <b>【船外機】</b> マイクロプラスチック回収装置を標準搭載した DF140B/BG、DF115B/BG、DF100C において、エンジンカバーのすべての締結をスクリュ、またはボルトナットとして、分解、リサイクル性を向上。
	自動車リサイクルの推進	<b>【自動車リサイクルシステム】</b> ・ 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。 ・ インドにおいて、廃車適正処理のモデル施設を稼働する。	・ 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。 ・ 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。
	電池 3R の推進	<b>【使用済みリチウムイオンバッテリー】</b> ・ グローバルでの電動車普及を見据え、安全・効率的な電池回収・リサイクルのスキームを構築する。 ・ 自動車用小型電池のリユース実証実験を行い、安全・効率的な小型電池のリユースを推進する。	・ 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。 ・ 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）する技術を開発し、本社の敷地とお客様駐車場に計 8 基のソーラー街灯を設置。
	廃棄物の低減	<b>【生産活動】</b> ・ 廃棄物の再資源化を推進する。 ・ 廃棄物発生量の削減を推進する。	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	<b>【物流活動 / 販売活動等】</b> <b>《梱包材》</b> 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。 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  <b>《マリン》</b> 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。	<b>《梱包材》</b> 2020 年度比 23t 削減 そのうち、3.8t はプラ代替材として生分解性資材を導入し削減。  <b>《マリン》</b> 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、クリーンアップ・ザ・ワールドキャンペーン、プラスチック梱包資材の削減、海洋マイクロプラスチック回収活動を実施。

## 環境マネジメントシステムの推進

グループの環境保全活動への取り組みのひとつとして、ISO14001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を通して、環境法令の遵守や環境負荷低減を図っています。

スズキ株式会社とスズキグループ国内・海外製造子会社を合わせた全工場の94%※を占める拠点（製造におけるグローバルCO<sub>2</sub>排出量の99%以上を占める拠点）で、ISO14001の認証取得を完了しています。

※全20社33工場のうち18社31工場で認証取得。

製造以外の部門においてもISO14001の導入を進めており、2023年1月には、本社のオフィス・開発エリアにおいてISO14001の認証を取得しました。その他、国内のオフィス・開発拠点等においても順次、ISO14001の導入を進めていきます。

## 製造部門の取り組み

### 国内工場及び

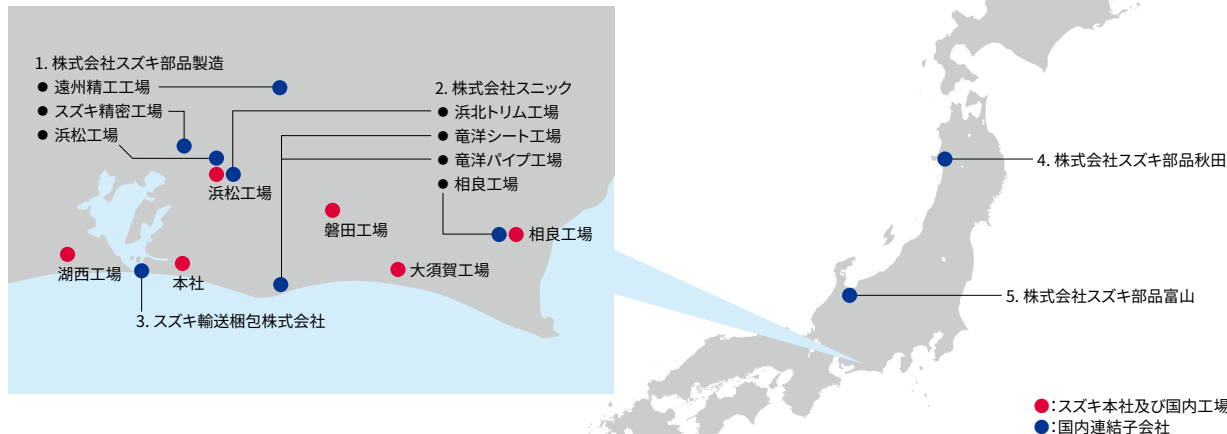
### 国内・海外製造子会社の取り組み状況

1998年4月、マジャールズズキ社がグループの中で初めてISO14001を認証取得しました。

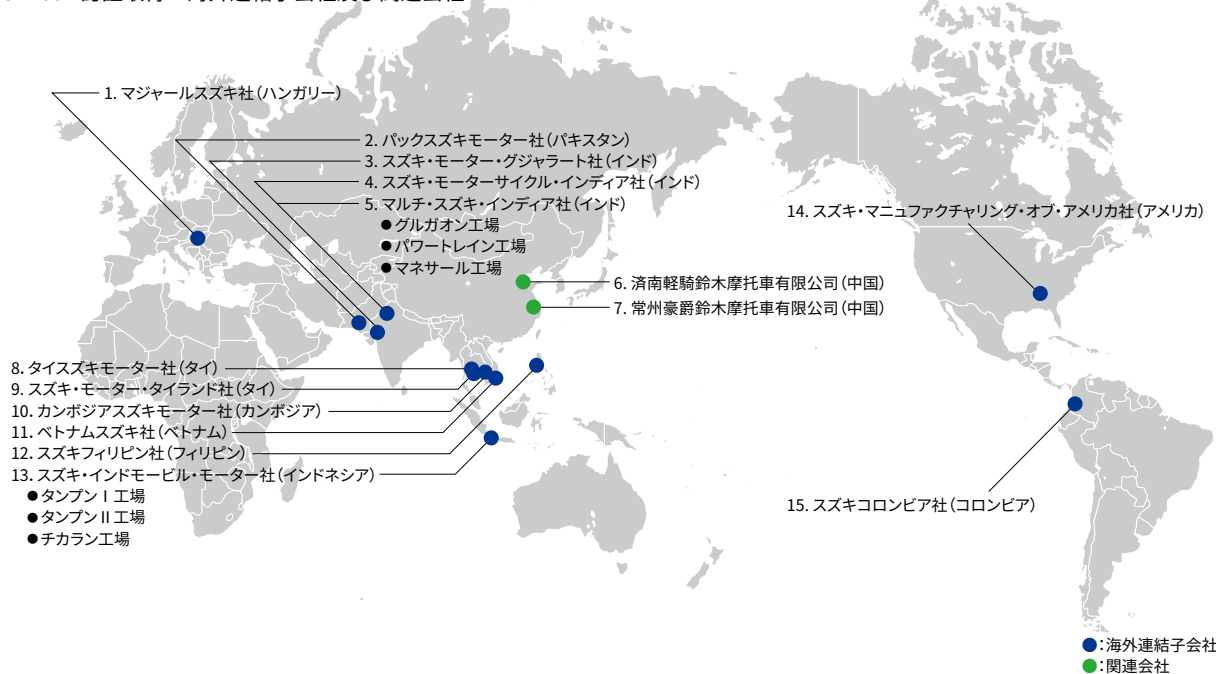
国内工場では2003年3月までにすべての工場がISO14001の認証を取得しています。

国内製造子会社では、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13社17工場が、海外関連会社で2社2工場が、ISO14001の認証取得をしています。

### ■ ISO14001 認証取得 スズキ及び国内連結子会社

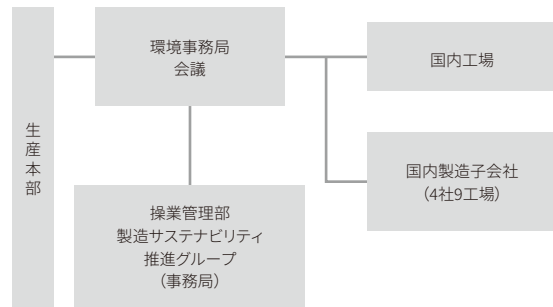


### ■ ISO14001 認証取得 海外連結子会社及び関連会社



## 生産本部 環境事務局会議

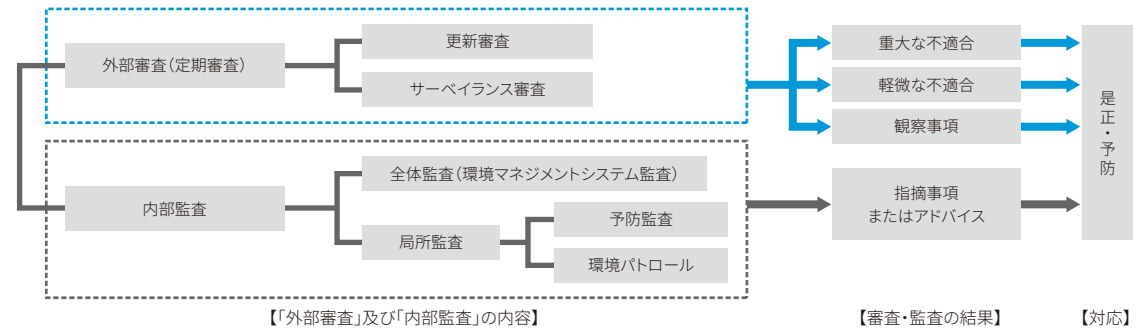
国内工場及び国内製造子会社の環境管理を向上させるため、「環境事務局会議」を行っています。この場には国内工場及び国内製造子会社4社9工場の技術グループ長や担当者が集まり、国内工場及び国内製造子会社に関連する事項について討議していきます。ここで確認・討議された内容は国内工場及び国内製造子会社に展開され、環境管理活動に役立っています。



## 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、2023年1月、オフィス・開発エリアを含めた本社事業所のISO14001の認証を取得しました。

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

### 有資格者の育成

有資格者育成にも積極的に取り組み、環境に関連する代表的な資格としては、公害防止管理者131名、エネルギー管理士38名、環境内部監査員402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、2022年度において、環境上の重大な漏出<sup>\*</sup>は11件、苦情は6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.71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。

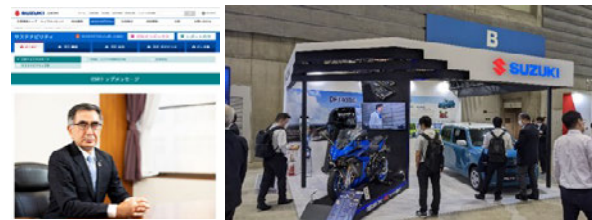
## 地域交流会の実施

地域住民の方々との交流会を定期的の実施してご意見を承り、改善活動につなげています。ここ数年間は新型コロナウ

イルス感染症対策で開催を見送っていましたが、2022年度から様子を見つつ一部で再開しています。

## 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も認知、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。

※ 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/>

## GX リーグ<sup>※</sup>への参画

スズキは2023年4月に経済産業省が推進する「GX リーグ」に参画しました。

「GX リーグ」は、2050年カーボンニュートラル実現と社会変革を見据えて、GX（グリーントランスフォーメーション）への挑戦を行い、現在及び未来社会における持続的な成長実現を目指す企業が、同様の取り組みを行う企業群や官・学と共に協働する場です。

今後は同リーグへの参画を通じた産・官・学の連携により、カーボンニュートラル社会の実現に向けた取り組みを加速させていきます。



※ GX リーグの詳細はこちらをご参照ください。  
<https://gx-league.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	2022年度
電力	百万kWh	485.9
化石燃料	万GJ	165.6

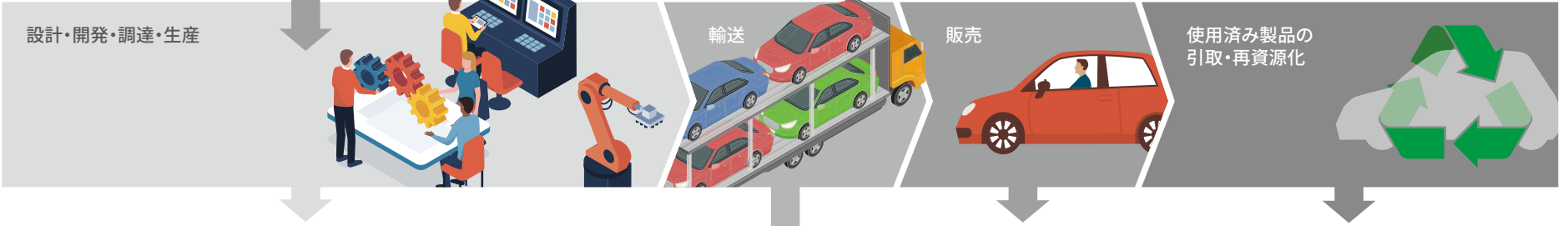
### スズキ株式会社 国内工場<sup>※1</sup>

燃料等の投入	単位	2022年度	水の投入	単位	2022年度
購入電力		400	工業用水道	百万m <sup>3</sup>	3
風力発電 (湖西工場)	百万kWh	1.4	上水道	千m <sup>3</sup>	93
小水力発電		0.068	井戸水	百万m <sup>3</sup>	0.93
太陽光発電 (徳田、滋西)		0.305	<b>原材料の投入</b>	<b>単位</b>	<b>2022年度</b>
LPG	千トン	13.6	鉄		542.6
都市ガス	百万m <sup>3</sup>	20.6	アルミ	千トン	45.2
灯油	千kL	0	樹脂		35.0
A重油		0.002	<b>化学物質の投入</b>	<b>単位</b>	<b>2022年度</b>
軽油	kL	8.7	PRTR物質	トン	3,092
ガソリン		132			

燃料等の投入	単位	2022年度
燃料(軽油 他)	万GJ	54.7

- ※1 【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、金型工場除く、オゾン層破壊物質はスズキ株式会社国内事業所)
- ※2 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。
- ※3 CO<sub>2</sub>排出量は磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場の5工場
- ※4 オゾン層破壊物質については、「フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律(フロン排出抑制法)」に基づき集計結果から、冷媒のR-22を抽出した。
- ※5 オゾン破壊係数は、「特定物質の規制等によるオゾン層の保護に関する法律(オゾン層保護法)」による。

事業活動



OUTPUT

### スズキ株式会社 国内事業所

	単位	2022年度
CO <sub>2</sub> 排出量 <sup>※2</sup>	千トン	308.1

### スズキ株式会社 国内工場<sup>※1</sup>

大気へ放出	単位	2022年度	河川への排出	単位	2022年度
CO <sub>2</sub> 排出量 <sup>※3</sup>	千トン	241	河川・湖沼への排水量	万m <sup>3</sup>	482.8
SOx排出量	トン	0.05	下水道への排水量	万m <sup>3</sup>	5.8
NOx排出量	トン	69	PRTR物質 (下水道への排出含む)	トン	1.5
PRTR物質	トン	1,191	<b>廃棄物として処理</b>	<b>単位</b>	<b>2022年度</b>
VOC排出量	トン	3,560	再資源化量	千トン	102
オゾン層破壊物質 <sup>※4</sup> (CFC-11換算) <sup>※5</sup>	トン	0	(上記のうち、PRTR物質)	トン	12.8
			埋立廃棄物量	トン	0

	単位	2022年度
CO <sub>2</sub> 排出量	千トン	37.7

### 販売・登録

#### 国内の販売・登録台数

<四輪車販売>	単位	2022年度
四輪車販売台数		627
ハイブリッド車販売台数	千台	324
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	2022年度
四輪車販売台数		3,000
ハイブリッド車販売台数 <sup>※6</sup>	千台	800
ハイブリッド車販売比率	%	26.7

※6 ハイブリッド車は「マイルドハイブリッド」「SE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	2022年度
引取総重量	千トン	52.3
引取台数	千台	372.2
再資源化重量	千トン	49.5
再資源化率 <sup>※7</sup>	%	96.7
<エアバッグ類>	単位	2022年度
引取総重量	トン	202.3
引取台数	千台	342.7
再資源化重量	トン	193.0
再資源化率 <sup>※7</sup>	%	95.4
<フロン類>	単位	2022年度
引取重量	トン	68.6
引取台数	千台	358.7
再資源化率 <sup>※7</sup>	%	99.4

#### 使用済み二輪車の引取

	単位	2022年度
再資源化率 <sup>※7</sup>	%	97.8

※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

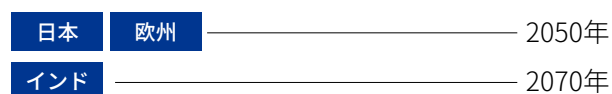
# 気候変動

		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>排出で作ってきましたが、いわゆる1.5°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めます。

## TCFD 提言に基づく開示 ガバナンス

### 気候関連のリスクと機会に関する組織体制

スズキは、グループ全体の環境管理を目的として、取締役会直下に「カーボンニュートラル推進会議」および「環境委員会」を設置しています。

取締役会は「カーボンニュートラル推進会議」および「環境委員会」に対して指示・監督を行うとともに、両会議体からの

報告を受け最終的な意思決定を行います。

「カーボンニュートラル推進会議」は気候変動（カーボンニュートラル）にテーマを絞り、より機動的に会議運営ができるように毎月1回、脱炭素に向けた集中審議を行っています。

「環境委員会」は、カーボンニュートラル以外の環境問題、すなわち大気保全、水資源、資源循環などをテーマに年2回開催しています。

二つの会議体のテーマを明確に分けることで会議の実効性を高め、脱炭素に向けた意思決定を一層加速させています。

※従来は環境委員会の下に設置した小委員会で気候変動に関する審議を行っていましたが、2023年4月より「カーボンニュートラル推進会議」に改編し、経営・業務執行会議のひとつとして発展させました。

## 戦略

### TCFD 提言への対応

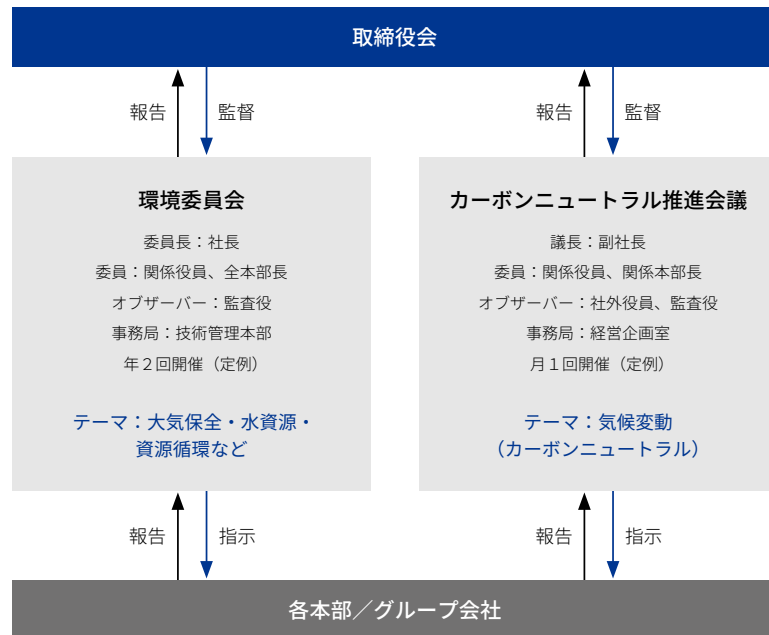
2020年4月に「TCFD<sup>\*</sup>」の趣旨に賛同・署名しました。ステークホルダーに分かりやすい情報開示を進めるとともに、気候変動に対する強靭性をより強化するため、シナリオ分析の高度化や開示情報の充実化に努めています。



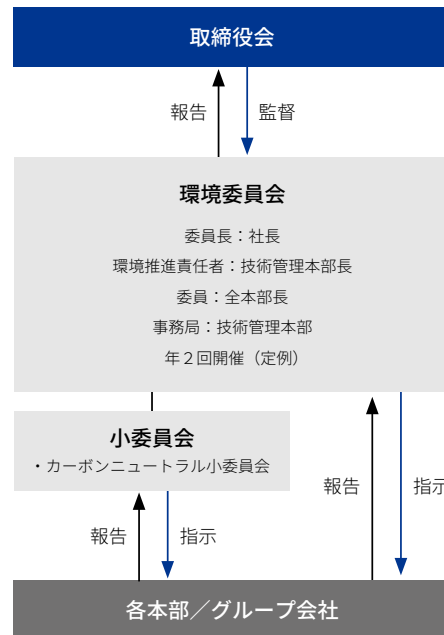
※気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）：Task Force on Climate-related Financial Disclosures の略。2015年に金融市場の安定化を図る国際的組織である金融安定理事会（FSB）が設立。

### ■ 気候関連のリスクと機会に関する組織体制

2023年4月以降の体制



2022年9月から2023年3月までの体制



### 気候関連リスクと機会、シナリオ分析

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

この認識のもと、気候変動の物理影響が顕著になる「4°Cシナリオ」と、パリ協定の実現に向けて気候変動対策が加速する「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。

また今年度から、すでに開示している気候変動に伴うシナリオ分析をベースとした財務インパクト分析に着手しました。気温上昇による台風や洪水、高潮など自然災害リスクの影響度をグローバルベースで評価し、リスクの低減や回避、事業継続につなげることを目的とした取り組みです。まずは国内およびインドの自社拠点に加えて国内1次取引先様の影響度評価を実施しました。

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て、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 ↗
	評判	③消費者の嗜好、投資家行動の変化 (企業価値の低下等)	現状 →	拡大 ↗
物理 リスク	慢性	④平均気温の上昇 (エネルギーコストの増加等)	拡大 ↗	現状 →
		⑤水資源リスクの変化 (サプライチェーンの停滞や生産コストの増加等)	拡大 ↗	現状 →
	急性	⑥自然災害の頻発・激甚化 (事業拠点の被災、事業活動の停止等)	拡大 ↗	現状 →

### ■ 特に重要なリスク項目の詳細と創出機会、当社の対応状況

	リスク	機会	スズキの対応状況
① 自動車のCO <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> <li>●本社および静岡県内工場等に再生可能エネルギー由来のCO<sub>2</sub>フリー電気「静岡Green でんき」を導入(静岡県内のスズキ拠点はすべてCO<sub>2</sub>フリー電気を使用し、電力使用によるCO<sub>2</sub>排出量はゼロ)</li> </ul>
⑥ 自然災害の 頻発・激甚化	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業拠点の被災による事業活動の停止</li> <li>●取引先の被災による部品調達途絶</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●被災時の電動車をライフラインとして活用することによる需要増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●気候変動に伴うシナリオ分析をベースとした財務インパクト分析に着手</li> <li>●まずは日本およびインドの自社拠点、国内1次取引様を対象として影響度評価を実施(気温上昇による台風や洪水、高潮など自然災害リスクの影響度をグローバルベースで評価し、リスクの低減や回避、事業継続につなげる)</li> </ul>

## リスク管理

### リスク管理体制

気候関連のみならず、各部門で発生または認識した課題の審議、ならびに潜在リスクの洗い出し、把握をコーポレートガバナンス委員会で実施しています。環境関連リスクについては、テーマに応じてカーボンニュートラル推進会議や環境委員会で集中検討し、各部門への指示や管理を行っています。

各会議体の扱うテーマ

●コーポレートガバナンス委員会：

各部門で発生または認識したリスクを把握し、審議のうえ各部門へ指示を出し解決につなげる。

●カーボンニュートラル推進会議：

環境関連リスクのうち、気候変動（カーボンニュートラル）に関するリスクと機会を審議し、解決ならびに推進を行う。

●環境委員会：

水資源や生物多様性等、気候変動以外の環境関連のリスクと機会を審議し、解決ならびに推進を行う。

### 気候関連想定リスク

気候関連リスクにおいては、気候変動影響を「4°Cシナリオ」「1.5°C/2°Cシナリオ」の2つのシナリオを想定し、リスクと影響を評価しています。リスクの種類として、政策規制等の「移行リスク」と自然災害等の「物理リスク」の2つの観点からリスクと影響を考察しています。

リスクの種類		想定される影響例
移行リスク	政策規制技術	自動車のCO <sub>2</sub> ・燃料規制の強化による罰金発生や販売機会の逸失等 炭素税等の導入・強化による操業コストの増加等
	評判	消費者の嗜好、投資家行動の変化による企業価値の低下等
物理リスク	慢性	平均気温の上昇によるエネルギーコストの上昇等 水資源リスクの変化によるサプライチェーンの停滞や生産コストの増加等
	急性	自然災害の頻発、激甚化による事業拠点の被災、事業活動の停止等

## 指標と目標

### 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、製造時、使用時ともにCO<sub>2</sub>排出の少ない製品を作り続けてきましたが、いわゆる1.5°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、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。

また、新興国は気候変動対策だけでなく経済成長との両立を求めています。新興国とともに成長を目指すスズキは、新興国の人々の暮らしを豊かにしつつ、気候変動対策を推進していきます。

スズキでは気候関連の目標と指標を複数設定し、推進ならびに進捗管理しています。

指標にはCO<sub>2</sub>排出量のほか、気候変動と関連するエネルギー、大気保全、水資源保全等についても設定しています。

指標はターゲットに応じて大きく3つ設定しており、それぞれ目標達成を目指しています。

- ・長期：スズキ環境ビジョン2050
- ・中期：マイルストーン2030  
2030年度に向けた成長戦略

- ・短期：スズキ環境計画2025  
指標と目標の詳細はP.17をご参照ください。

## 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、温室効果ガス排出量の把握・開示が必要であると考え、事業活動に伴い排出される温室効果ガスだけでなく、バリューチェーン<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。

2022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 10,370 万 t-CO<sub>2</sub> のうち 10,256 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 8,270 万 t-CO<sub>2</sub> とバリューチェーン全体の 79.7%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。

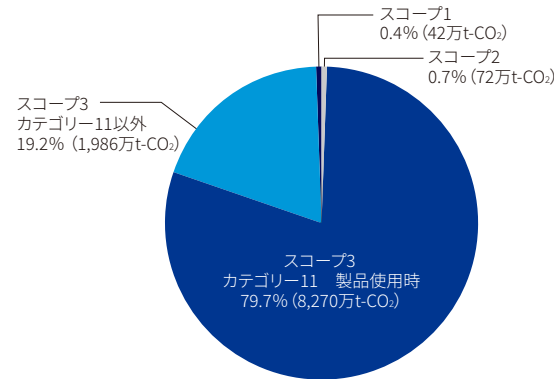
※1 バリューチェーン: 事業のすべての活動が最終的な価値にどのように貢献するかを、体系化する手法。算定基準である「GHG プロトコル<sup>※3</sup>」に従って算定されるスコープ1、スコープ2及びスコープ3から構成される。バリューチェーンに含まれる事業活動は、部品や原材料の調達、製造、出荷、販売、お客様サービスや、これらの活動を支えるための管理業務、技術開発業務など。当社では、環境省・経済産業省グリーン・バリューチェーンプラットフォーム<sup>※4</sup>に2014年度より参加し、算定の取り組みを紹介している。

※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。

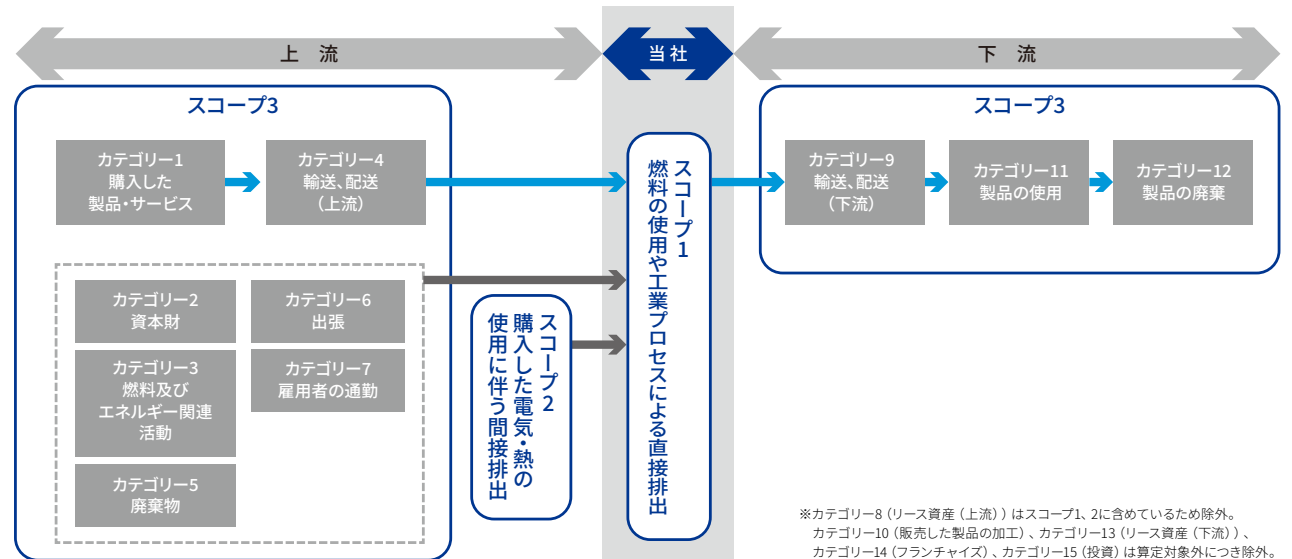
※4 グリーン・バリューチェーンプラットフォーム: 環境省・経済産業省が地球温暖化について国内外の動向・算定方法等さまざまな情報を発信する、バリューチェーンの排出量に関する情報プラットフォーム。ホームページ [https://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply\\_chain/gvc/index.html](https://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply_chain/gvc/index.html)

### 2022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 10,370 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 66 社、海外製造・非製造子会社 32 社  
 【算定期間】 2022 年 4 月～2023 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8 (リース資産 (上流)) はスコープ1、2に含めているため除外。  
 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。

環境全般 | **気候変動** | 大気保全 | 水資源 | 資源循環 | 化学物質 | 生物多様性

## 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

✓は第三者保証を受けた項目  
(単位:万t-CO<sub>2</sub>)

	2020年度	2021年度	2022年度
バリューチェーン全体(スコープ1・2・3の合計)	9,018	9,207	10,370
企業活動による直接排出(スコープ1 <sup>*1</sup> )	38	40	42
国内	15	15	15
海外	23	25	27
エネルギー起源の間接排出(スコープ2 <sup>*1</sup> )	68	71	72
国内	29	26	28
海外	38	45	45
企業活動による排出(スコープ1・2の合計)	105	111	114
製品の使用による排出(スコープ3_カテゴリー11) <sup>*2</sup>	7,573	7,532	8,270
その他の排出(スコープ3_カテゴリー11以外)	1,339	1,564	1,986
その他の間接排出(スコープ3の合計)	8,913	9,096	10,256

※1《スコープ1・2》

●算定範囲

- ー国内：スズキ株式会社、及び国内製造・非製造子会社 66 社
- ー海外：海外製造・非製造子会社 32 社

●対象ガス：温室効果ガス（二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン類、パーフルオロカーボン類、六フッ化硫黄、三フッ化窒素の7つのガス）

●排出係数

- ー電力：国内は電気事業者別の直近の調整後排出係数、海外は IEA Emissions Factors 2022
- ー燃料：国内は算定・報告・公表制度における排出係数、海外は IPCC ガイドライン 2006。なお、都市ガスの単位発熱量は供給会社の公表値。

※2《スコープ3\_カテゴリー11》

●算定範囲：スズキ株式会社グループ

●算定対象製品：四輪車、二輪車、船外機、電動車いす他の自社製品を対象

●算定方法概要

- ー当該年度に販売した製品の想定される生涯走行距離に、機種別の排出原単位を乗じて算出。
- ー年間走行距離、使用年数については、主に IEA SMP Model 等の公表情報を基に設定。
- ー機種別の排出原単位は、原則として各国規制に基づく認証値を採用し、WTW (Well to Wheel) に換算したものを設定。

\*なお、2021 年度以前のデータについては、算定方法の見直しに伴い遡って修正。

## スズキグループのエネルギー消費量

(単位:GWh)

	2020年度	2021年度	2022年度
グローバル合計	3,058	3,265	3,455
国内	1,381	1,327	1,360
海外	1,677	1,938	2,095

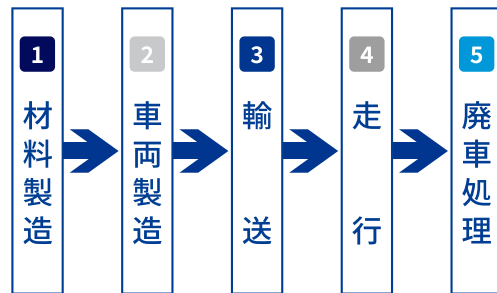
算定範囲：スズキ株式会社、及び国内製造・非製造子会社 66 社、海外製造・非製造子会社 32 社  
(拠点内で発電した再生可能エネルギーの消費分を含む)

## 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

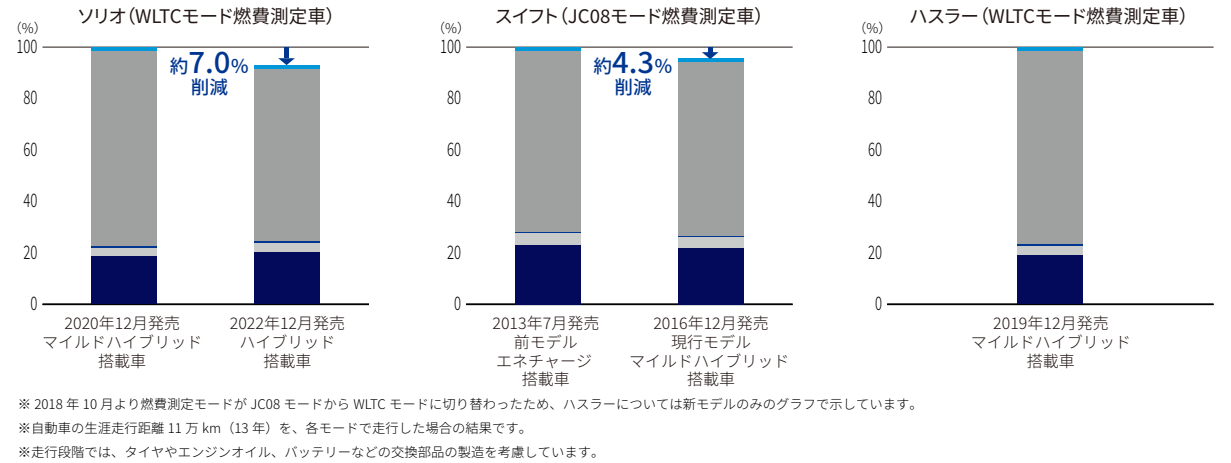
スズキは、製品の環境への影響を把握するため、走行段階だけではなく原材料の製造から廃車処理までのライフサイクル全体を対象に、具体的な数値で評価することのできるLCA<sup>※1</sup>の手法を採用しています。このLCAの結果<sup>※2</sup>を製品開発<sup>※3</sup>や事業活動に活かすことによって、環境負荷の低減を推進しています。

- ※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。
- ※3 自動車のCO<sub>2</sub>排出量は走行段階が多くを占めています。スズキでは、走行段階のCO<sub>2</sub>排出量を削減する研究開発を進めています。例えばスイフトでは、ハイブリッド技術の搭載により前モデル比でCO<sub>2</sub>を約4.3%削減しています。

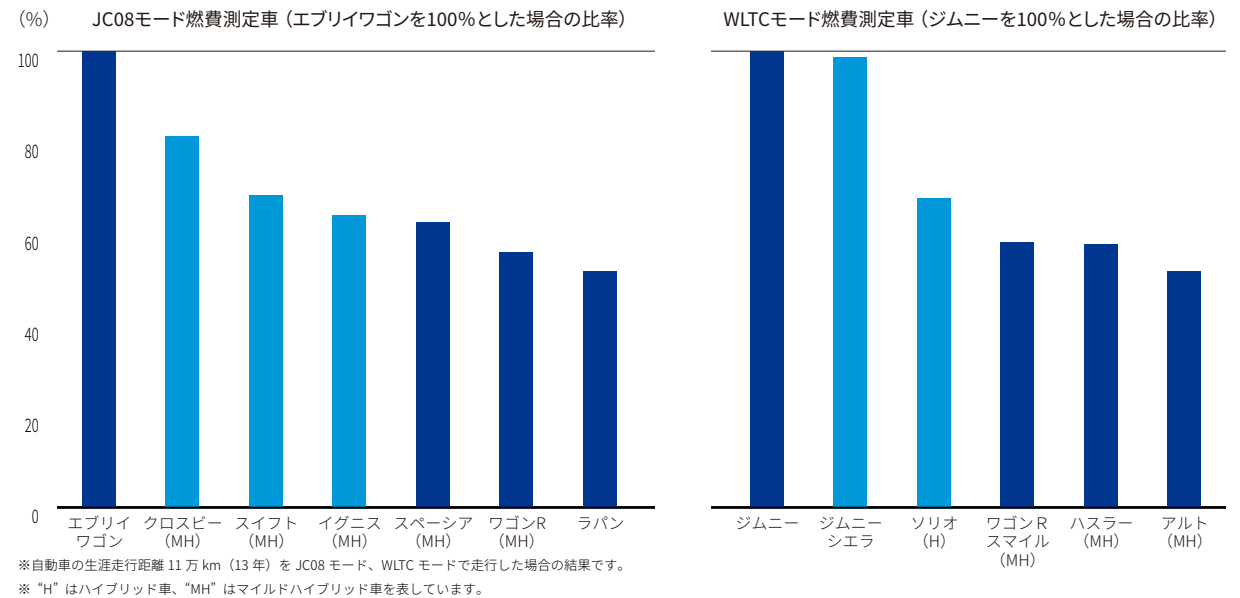
### ■ スズキのLCA評価段階



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



### ■ 車種ごとのCO<sub>2</sub>排出量比率





## 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、世界各国の状況やお客様の使い方に合わせた電気自動車の開発を進めています。2023年1月にインドで開催された「Auto Expo 2023」にて、2025年までに市販化を計画している世界戦略電気自動車第一弾のコンセプトモデル「eVX」を公開しました。また、2023年5月に開催された「G7 広島サミット（主要国首脳会議）」の展示イベントにて、提携企業と共同開発してきた BEV システムを搭載した商用軽バン電気自動車のプロトタイプを公開しました。



Auto EXPO 2023（インド開催）



2023年5月18日～21日にG7広島サミットで公開した商用軽バン電気自動車

### 二輪車における取り組み

株式会社 Gachaco が運用する交換式バッテリー（ホンダ社 モバイルパワーパック、以降 MPP）を搭載可能とした実証実験車 e-BURGMAN を開発し、当電動スクーターを用いた実証実験を2023年4月から6月まで東京都内で実施しました。

実証実験は今後大阪でも実施予定で、これら実証実験を通して収集する、ユーザの使い方、ニーズなどのデータから今後の電動二輪車の開発につなげていきます。



実証実験用電動スクーター「e-BURGMAN」

### 船外機における取り組み

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。

### 研究開発・設備投資

カーボンニュートラルや先進安全技術の開発のため、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4.5兆円規模の投資を計画しています。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する計画です。

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、また、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の設備投資に2.5兆円を計画しています。

#### ■ 2023年度～2030年度の資源投入

研究開発費 2兆円

カーボンニュートラル・ソフトウェア

- ▶ 電動化、牛糞バイオガス事業
- ▶ 自動運転、先進安全技術

4.5兆円

（うち、電動化関連投資2兆円  
（含む電池関連投資0.5兆円））

設備投資 2.5兆円

- ▶ バッテリーEV工場の建設
- ▶ 再生可能エネルギー設備

## TOPICS

## スズキ、カナダ Inmotive 社と 電気自動車向け二段変速機の共同開発に合意

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、Inmotive Inc.（本社：カナダ オンタリオ州、CEO: Paul Bottero、以下「Inmotive 社」）と、電気自動車（EV）向け二段変速機の共同開発契約を締結しました。

Inmotive 社は、2010 年にカナダ トロント市で設立されたスタートアップ企業です。EV 向け電動駆動ユニットの性能向上に寄与する独自設計の軽量・小型・高効率な二段変速機“Ingear™”を開発しています。「手頃なゼロエミッションモビリティの世界的な発展を加速させ、気候変動の緩和に重要な役割を果たすこと」をビジョンに掲げています。

このたび、合意したEV 向け二段変速機の共同開発は、効率良いモーター駆動による航続距離の延長、電動駆動ユニットの小型化によるコスト抑制、幅広い走行シーンでの走行性能の改善などにつながる可能性があると考えています。

スズキは、さまざまな分野で特徴のある技術を持つ企業との関係を構築し、必要な技術開発を加速させ、これからも手頃で使いやすいモビリティをお客様に提供することを目指していきます。

### ■ Inmotive 社概要

会社名	Inmotive Inc.（インモーティブ社）
本社	カナダ オンタリオ州トロント市
代表者（CEO）	Paul Bottero
創立	2010 年
事業概要	電気自動車向け二段変速機の開発
URL	<a href="https://www.inmotive.com/">https://www.inmotive.com/</a>

## TOPICS

## スズキ、豪州 Applied EV と 自動運転可能な電動台車の共同開発に合意

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、Applied Electric Vehicles Ltd（本社：オーストラリア ビクトリア州、CEO：Julian Broadbent、以下「Applied EV」）と自動運転可能な電動台車の開発に関する覚書を締結しました。

Applied EV は、自動運転向けの電動化やソフトウェアなどの技術に強みを持つオーストラリアのスタートアップ企業です。スズキは2021 年9 月に基本合意書を締結、2022 年に出資し、協業の検討を進めてきました。

今回合意した共同開発において、スズキの四輪駆動車「ジムニー」のラダーフレームをベースに、Applied EV の自動運転車両プラットフォーム「Blanc Robot™」（ブランクロボット）を、統合制御システム「Digital Backbone™」（デジタルバックボーン）で制御する電動台車の開発を行います。また、電動台車の生産および普及に向けたビジネスモデルの開発や、ブランド力の向上に取り組みます。

### ■ Applied Electric Vehicles Ltd 概要

本社	オーストラリア ビクトリア州メルボルン市
事業概要	モビリティ分野のソフトウェアの開発・提供
代表者（CEO）	Julian Broadbent
創立	2015 年
URL	<a href="https://www.appliedev.com">https://www.appliedev.com</a>



Applied EV の「Blanc Robot™」の試作車

## TOPICS

## スズキ、電動スクーター「e-BURGMAN」を使用した実証実験を東京都内で実施

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、電動二輪車用交換式バッテリーコンソーシアムで標準化（共通仕様）されたバッテリー（以下、「交換式バッテリー」）および株式会社Gachaco（CEO 渡辺一成 以下、「Gachaco（ガチャコ）」）が提供する交換式バッテリーシェアリングサービスを使用した電動スクーターの実証実験を2023年4月より東京都内で実施しました。

今回の実証実験は、交換式バッテリーを用いた原付二種の電動スクーターに対する評価および改善要望を把握することを目的とし、東京都城南エリア（目黒区、品川区、大田区、港区）のGachaco交換式バッテリーステーションが設置されている地域を中心に行いました。

スズキは、今回の実証実験を通じて、通勤・通学や買物など生活や仕事の足として利用される二輪車に必要なデータを収集し、今後の電動二輪車開発につなげます。



実証実験用電動スクーター「e-BURGMAN」

## ■ 実証実験の概要（予定内容を含む）

実験期間	2023年4月から6月
実験地域	東京都城南エリア（Gachaco 交換式バッテリーステーション周辺地域）
使用拠点	スズキワールド世田谷南（株式会社スズキ二輪 直営販売店）
使用車両	実証実験用電動スクーター「e-BURGMAN」（原付二種）
車両諸元	全長×全幅×全高 1825 mm × 765 mm × 1140 mm シート高 780 mm 車両重量 147 kg 定格出力 0.98 kW 最高出力 4.0 kW 最大トルク 18 Nm 原動機種類 交流同期電動機 バッテリー種類 リチウムイオン電池 航続距離 44 km (60km/h 定地走行) ※スズキ社内テスト値
使用台数	8台
使用者	株式会社スズキ二輪関係者および、同社を通じて募集する二輪車を使用されるお客様

## TOPICS

## 水素小型モビリティ・エンジン技術研究組合（HySE）の設立認可を取得 — 脱炭素社会の実現に向け、水素小型エンジンの開発と普及に向けた研究活動を開始 —

カワサキモーターズ株式会社（以下、カワサキモーターズ）、スズキ株式会社（以下、スズキ）、本田技研工業株式会社（以下、Honda）、ヤマハ発動機株式会社（以下、ヤマハ発動機）の4社は、5月11日、小型モビリティ<sup>\*1</sup>向け水素エンジンの基礎研究を目的とした「水素小型モビリティ・エンジン技術研究組合（HySE: Hydrogen Small mobility & Engine technology）」の設立に向け、経済産業省の認可を得ました。

脱炭素社会の実現に向け、モビリティの分野では一つのエネルギーだけではなく、マルチパスウェイでの取り組みが求められています。その中で次世代エネルギーとして注目される水素を使ったエンジンを搭載したモビリティの実用化に向けた研究開発が加速しています。水素には燃焼速度の速さに加え、着火領域の広さから燃焼が不安定になりやすいこと、また、小型モビリティでの利用にあたっては燃料搭載スペースが狭いなどといった技術的な課題があります。HySEではこれらの課題解決に向けて、これまでガソリン燃料を用いたエンジンの開発において各社が培った知見や技術をもとに、連携して小型モビリティ用水素エンジンの設計指針の確立も含めた基礎研究に取り組みます。

HySEは小型モビリティの分野において、協調して取り組みを進め、利用者にとってさまざまな選択肢を提案することで異なるニーズに応えると同時に、脱炭素社会に向けて貢献することを目指します。

なお、HySEには正組合員である二輪メーカー4社に加え、特別組合員として、川崎重工業株式会社（以下、川崎重工）とトヨタ自動車株式会社（以下、トヨタ）が参画します。川崎重工は、技術研究組合CO<sub>2</sub>フリー水素サプライチェーン推進機構（HySTRA）の主幹事として有するノウハウをもってHySEの運営を推進します。またトヨタは、四輪車用大型水素パワーユニットの実験や解析、設計などのノウハウをもって、HySEの研究成果の最大化を推進します。

### ● 主な研究開発の内容および役割分担

1. 水素エンジンの研究  
水素エンジンのモデルベース開発の研究（Honda）  
機能・性能・信頼性に関する要素研究（スズキ）  
機能・性能・信頼性に関する実機研究（ヤマハ発動機、カワサキモーターズ）
2. 水素充填システム検討  
水素充填系統および水素タンクの小型モビリティ向け要求検討（ヤマハ発動機）
3. 燃料供給システム検討  
燃料供給システムおよびタンクに付随する機器、タンクからインジェクタ間に配置する機器の検討（カワサキモーターズ）

### ● HySEの概要(予定)

名称	水素小型モビリティ・エンジン技術研究組合 (HySE: Hydrogen Small mobility & Engine technology)
所在地	東京都中央区八重洲2丁目2番1号八重洲セントラルタワー
理事長候補	小松 賢二（ヤマハ発動機 執行役員）
組合員候補	正組合員：カワサキモーターズ、スズキ、Honda、ヤマハ発動機 特別組合員：川崎重工、トヨタ
設立時期	2023年6月予定

※ 1. 二輪、軽四輪・小型船舶・建設機械・ドローンなど

## 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・インド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賄っています。

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



## TOPICS

### スズキ、株式会社パワーエックスと協業について検討を開始 — 蓄電池を通じてカーボンニュートラル社会実現への貢献を目指す —

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、蓄電池の製造・販売を展開する株式会社パワーエックス（本社：東京都港区、取締役兼代表執行役社長 CEO：伊藤 正裕、以下「パワーエックス」）と協業の可能性を検討することに合意しました。

日本とインドでは、脱化石燃料と再生可能エネルギー活用によるカーボンニュートラルの実現や、エネルギーの自給率向上といった大きな課題があります。また、今後の電気自動車（EV）普及を促進するために充電ソリューションが必要とされています。

スズキとパワーエックスは、日本とインドにおける蓄電池と超急速EV充電器を活用した事業に関する協業の可能性を検討することに合意、覚書を締結しました。これにより、再生可能エネルギーの利用拡大およびEVの普及を促進し、カーボンニュートラル社会の実現に貢献することを目指していきます。

パワーエックスは、超急速EV充電器用・定置用・家庭用・船舶用蓄電池等の電池製品の製造・販売や、蓄電池を利用したサービスを展開しています。また、日本最大級の蓄電池工場を岡山県に建設しています。

スズキは、製品そのものだけでなく、インフラや使われる仕組みなど、製品を取り巻く環境全体を俯瞰的に捉えて提案していく生活インフラ企業を目指し、具体的な協業内容を検討していきます。

#### ■ パワーエックス概要

会社名	株式会社パワーエックス（PowerX, Inc.）
URL	<a href="https://power-x.jp/ja">https://power-x.jp/ja</a>
設立	2021年3月22日
代表者	取締役兼代表執行役社長 CEO 伊藤正裕
所在地	東京都港区赤坂9-7-1 ミッドタウン・タワー 43階
事業内容	大型蓄電池の製造及び販売、電気運搬船の開発及び製造

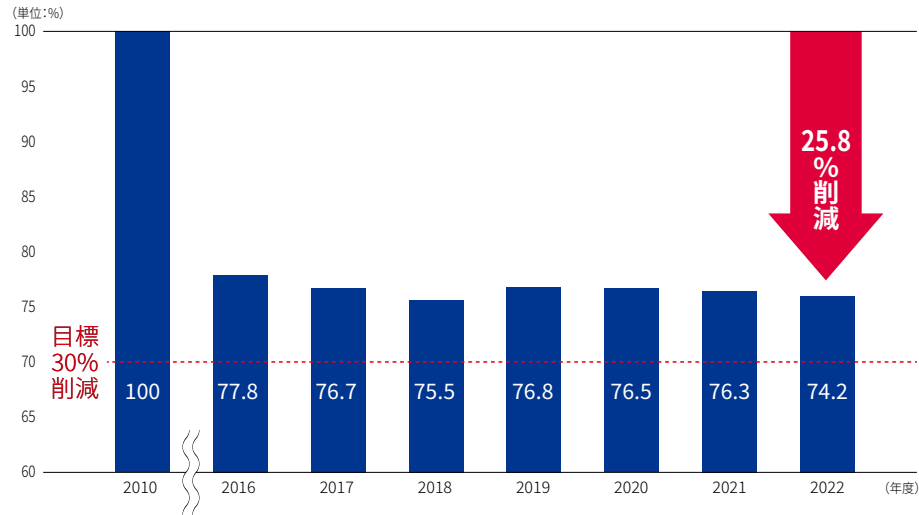
## 製品における取り組み

### 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。
- ・2022 年度の実績は 2010 年度実績比で 25.8%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。

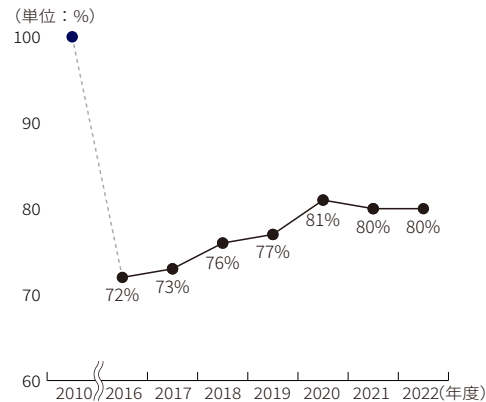
■ グローバル新車平均 CO<sub>2</sub> 排出量の削減率推移



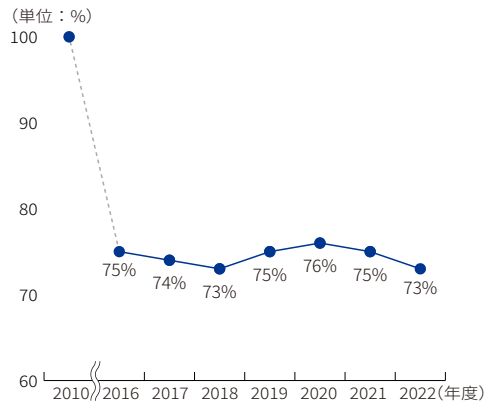
※1：グローバル新車平均 CO<sub>2</sub> 排出量は各国で定められた測定方法で計測した CO<sub>2</sub> 排出量（燃費値）に基づき社内規程の方法にて計算しています。  
**グローバル新車**  
 スズキ販売の全世界新車を対象  
**CO<sub>2</sub> 排出量**  
 Well to Wheel を考慮

#### ● 主要市場における平均 CO<sub>2</sub> 削減状況

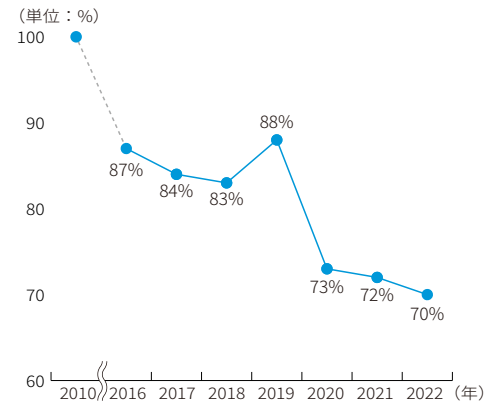
■ 日本の平均 CO<sub>2</sub> 削減状況<sup>※2</sup>（乗用車）



■ 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】**  
 2022 年度は「エスクード」、「ソリオ」のハイブリッド仕様による CO<sub>2</sub> 削減に取り組んだものの、生産調整の影響から昨年と同等の削減率に留まりました。

**【インド】**  
 「エルティガ」、「バレーノ」の CNG 仕様の追加、「アルト」、「エスプレッソ」、「イーゴ」、「プレッツァ」への新型エンジンの搭載が貢献し、2021 年度に対して 2%低減しました。

**【欧州】**  
 ビターラの燃費向上により、2021 年に対して 2%低減しました。

※2：10.15 モード及びWLTC モードの CO<sub>2</sub> 排出量を JC08 モードに換算

● 主な燃費向上技術



新型「ソリオ HYBRID SZ」

⑥ HEARTECT (ハーテクト)

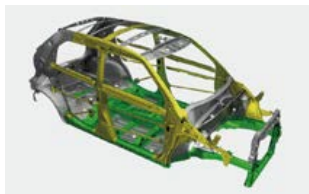
その他

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



⑦ TECT



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 2022 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>	 新型「ソリオバンディット HYBRID SV」
	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>	 「イグニス HYBRID MF」
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>	 「ラバン LC X」
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、R06D 型エンジン、K15C 型エンジン <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/dje/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/dje/</a>	 「ブレッツァ ZXI+」
	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、K10C 型エンジン <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/bje/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/bje/</a>	 新型「フロンクス Alpha」
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>	 「ワゴン R カスタム Z HYBRID ZT」
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>	 「スペースア ベース XF」
⑦ TECT	高強度かつ軽量の素材を使用することによって、高い安全性と車重の軽量化を両立し、軽量化によりエンジンの負担を軽減し低燃費な走りに貢献する軽量衝撃吸収ボディ。 <a href="https://www.suzuki.co.jp/car/technology/tect/">https://www.suzuki.co.jp/car/technology/tect/</a>	

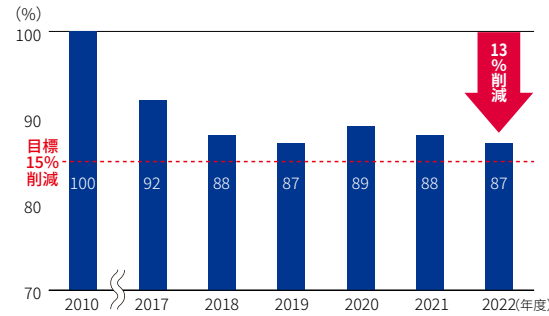
## 二輪車

### ● 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。

2022 年度は 13%（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-α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-8S」\*

#### その他

##### ⑥エコドライブ支援装置\*\*



##### ⑦LED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 2022 年度販売車
① SEP-αエンジン	エンジンは、燃焼効率を上げ、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 SEP エンジンにさらに進化させた。 停止時にエンジンを自動で止めるアイドルストップシステム、及びエンジンを静かに始動させるサイレントスターターシステムを組み込み、優れた環境性能と、静粛な始動性に貢献。	 バーグマンストリート 125EX*
②デュアルスパークテクノロジー	高い燃焼効率により、スムーズな出力特性と高い燃費性能、排出ガス低減に貢献する 1 気筒あたり 2 本のスパークプラグを持つ機構。	 バーグマン 400ABS*
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-8S」*
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 1050DE*
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-8S」*
⑥エコドライブ支援装置	燃費計と燃費の良い運転をひと目で確認することができるエコドライブインジケータを装備。	 バーグマンストリート 125EX*
⑦LED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-8S」*

\*国内仕様、\*\*海外仕様



## 船外機

### ● 主な燃費向上技術



新型「DF350AMD」






### ● エンジン技術

#### ① リーンバーン（希薄燃焼）制御システム



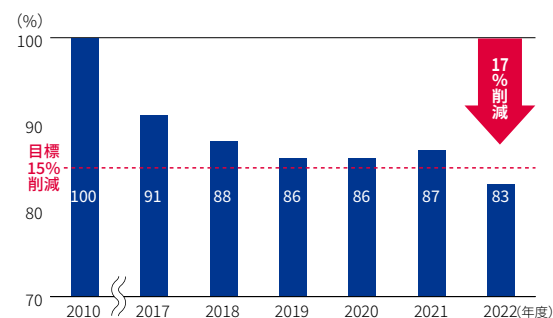
#### ② 高圧縮比化

#### ③ オートトリム

燃費向上技術・取り組み	概要	主な 2022 年度販売機種
① リーンバーン（希薄燃焼）制御システム 	高効率な燃焼が得られるよう、エンジン出力に応じて希薄な混合気を自動調整し、燃費向上を実現するシステム。	 DF140BG
② 高圧縮比	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。	 DF350AMD
③ オートトリム 	エンジン回転数に応じて、トリム角度を自動で調整することにより、より速いトップスピードとより高い燃費性能達成に貢献。	 DF300AP

### ● グローバル単位出力あたり CO<sub>2</sub> 排出量

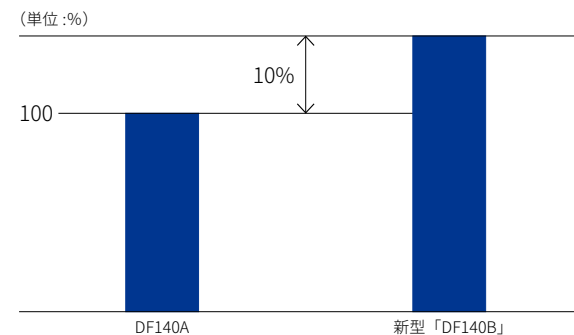
#### ■ グローバル単位出力あたり CO<sub>2</sub> 排出量の削減推移



### ● 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、マルチ・スズキ・インド社ではCNG車の製造・販売を促進しています。

※1 CNG（Compressed Natural Gas）：圧縮天然ガス

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

### ● 地球温暖化係数の小さいエアコン冷媒への転換

フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律（通称：フロン排出抑制法）に基づき、日本向けに出荷される乗用車用エアコン冷媒は、2023年度以降、地球温暖化係数が小さい冷媒への転換が求められています。

スズキは、今までカーエアコンに使用されてきたHFC-134a冷媒は地球温暖化係数が大きいと、地球温暖化係数が極めて小さいHFO-1234yf冷媒を使用したエアコンを開発し、日本向けに出荷されるすべての乗用車にHFO-1234yf冷媒への転換を2022年度末までに完了しました。

## TOPICS

### スズキ、インドでのバイオガス実証事業について3者で合意 — 2025年以降4つのバイオガス生産プラントを設置 —

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、インドのカーボンニュートラルの実現に貢献するバイオガス生産プラントの設置について、スズキ100%出資のSuzuki R&D Center India Private Limitedを通じて、National Dairy Development Board（全国酪農開発機構、以下NDDB）およびアジア最大規模の乳業メーカーであるBanas Dairy社（本社：グジャラート州、以下Banas Dairy）の3者間で合意しました。

2023年9月、インド大使館において、Banas Dairyのチョードリー会長、NDDBのシャア会長兼社長、スズキの鈴木社長により契約締結式が行われました。式典には、日本国駐劄インド共和国大使シビ・ジョージ閣下にご臨席賜り、歓迎と成功祈願のお言葉を頂戴しました。

スズキは2022年12月にNDDBとBanas Dairyの3者で、牛糞が発酵することで発生するバイオガスから自動車用燃料となるメタンを精製する実証事業開始に向けた覚書を締結し、検討を進めてきましたが、今後、グジャラート州バナスカンタ地域において、2025年より順次4つのバイオガス生産プラントを設置していきます。4プラント合計の投資額は23億インドルピー（日本円で約40億円）を予定しています。また、各プラントにはバイオガス充填スタンドを併設し、インドでマルチ・スズキ・インドア社が7割以上のシェアを有するCNG仕様車の燃料として販売します。

鈴木社長は「スズキは、各国・各地域の情勢に適した方法で温室効果ガス削減に取り組んでいます。インドにおいても、削減効果の高いバイオガスに期待が寄せられており、バイオガス生産事業への積極的な取り組みを通じてカーボンニュートラルの実現に貢献していきます。」と述べています。



## 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℃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。

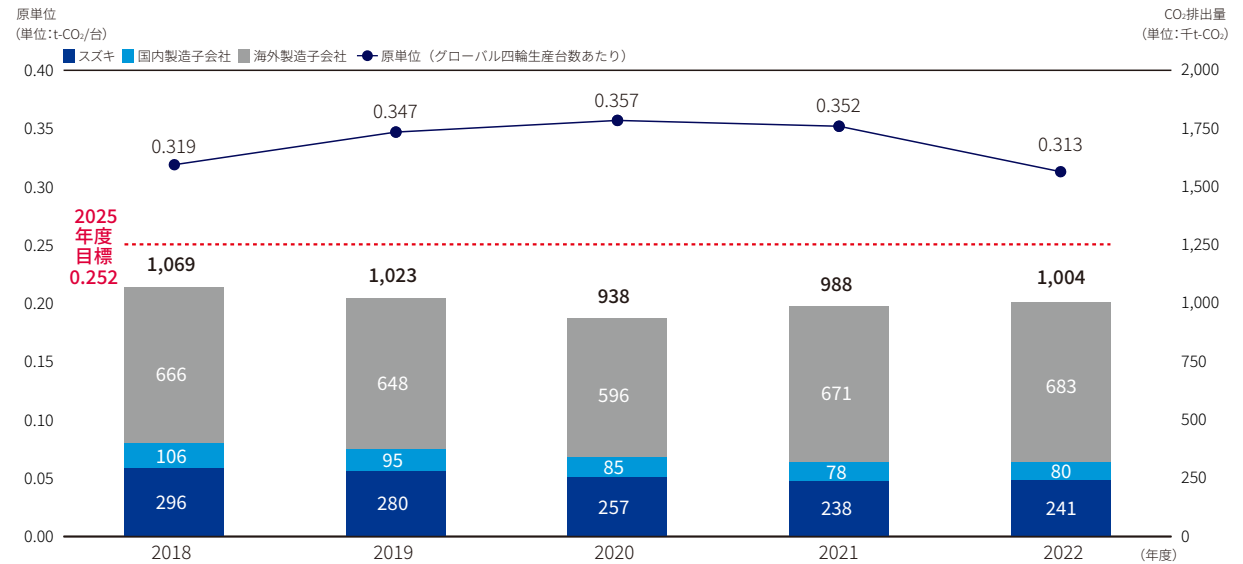
スズキは温室効果ガス排出量を削減していく上で、工場でのCO<sub>2</sub> 排出量削減をグローバルで進めることが重要であると考え、「スズキ環境計画 2025」において、生産活動におけるスズキグローバル生産台数（四輪生産台数）あたりのCO<sub>2</sub> 排出量を2025年度までに2016年度に対し25%削減することを目標として取り組みを進めています。

生産活動における2022年度のCO<sub>2</sub> 総排出量は、スズキグローバル全体では1,004千t-CO<sub>2</sub>/年、国内では321千t-CO<sub>2</sub>/年、海外では683千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0.313t-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。

今後とも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

	CO <sub>2</sub> 排出量 (千 t-CO <sub>2</sub> )
磐田工場	28.1
湖西工場	91.4
大須賀工場	35.8
相良工場	78.1
浜松工場	7.4

### ● 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。

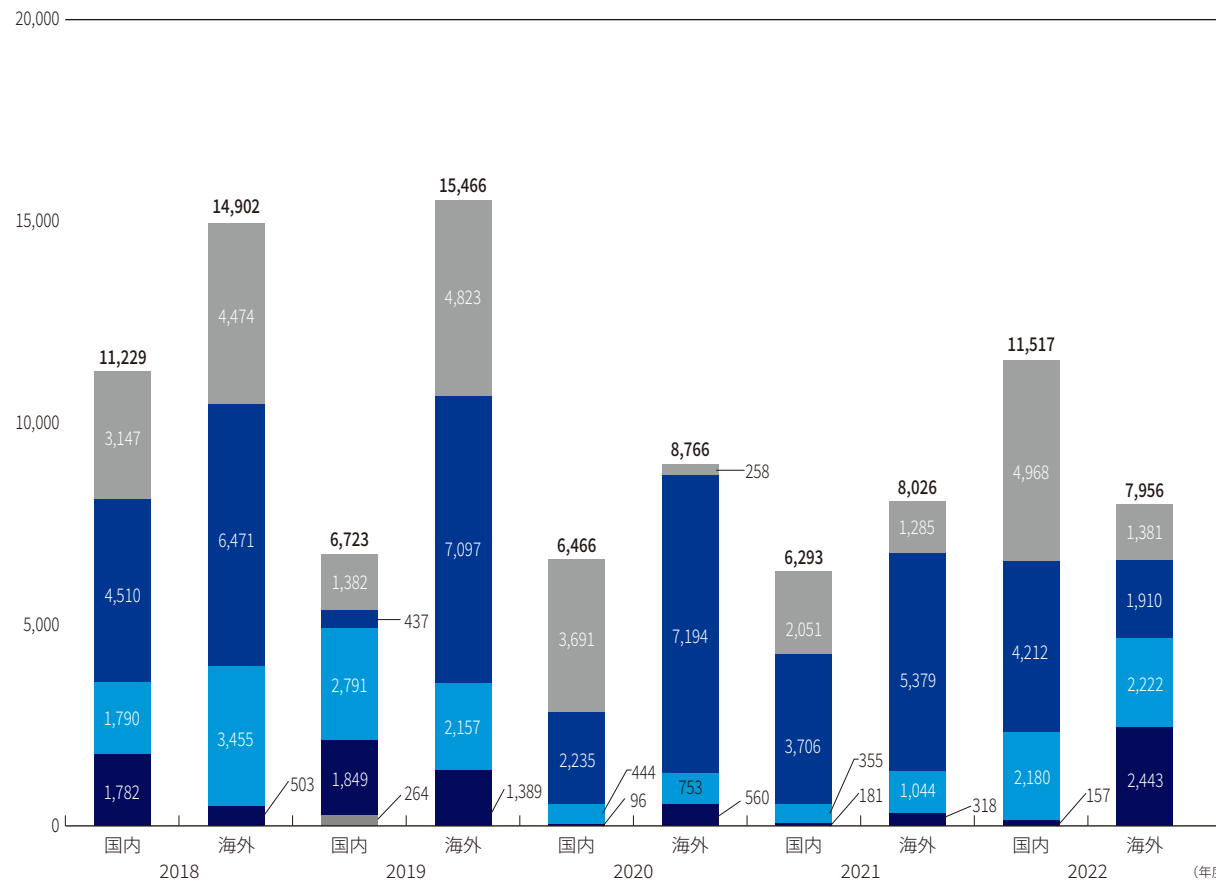
老朽化した生産設備の更新時や、新機種生産のための新規設備導入時には、重力の利用や設備の小型軽量化、LED照明、トッランナー機器（モーター、変圧器）の高効率機器の採用により、従来よりも省エネ化された工場づくりを進めています。

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いて、今後も磐田工場や相良工場への展開も進めていきます。

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

■ 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 (単位:t-CO<sub>2</sub>) ■ 設備運転条件適合、最適化 ■ インバータ化等、高効率機器への転換 ■ 設備の集約、小型化 ■ 燃料転換 (湖西工場)



【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、2022年には湖西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。

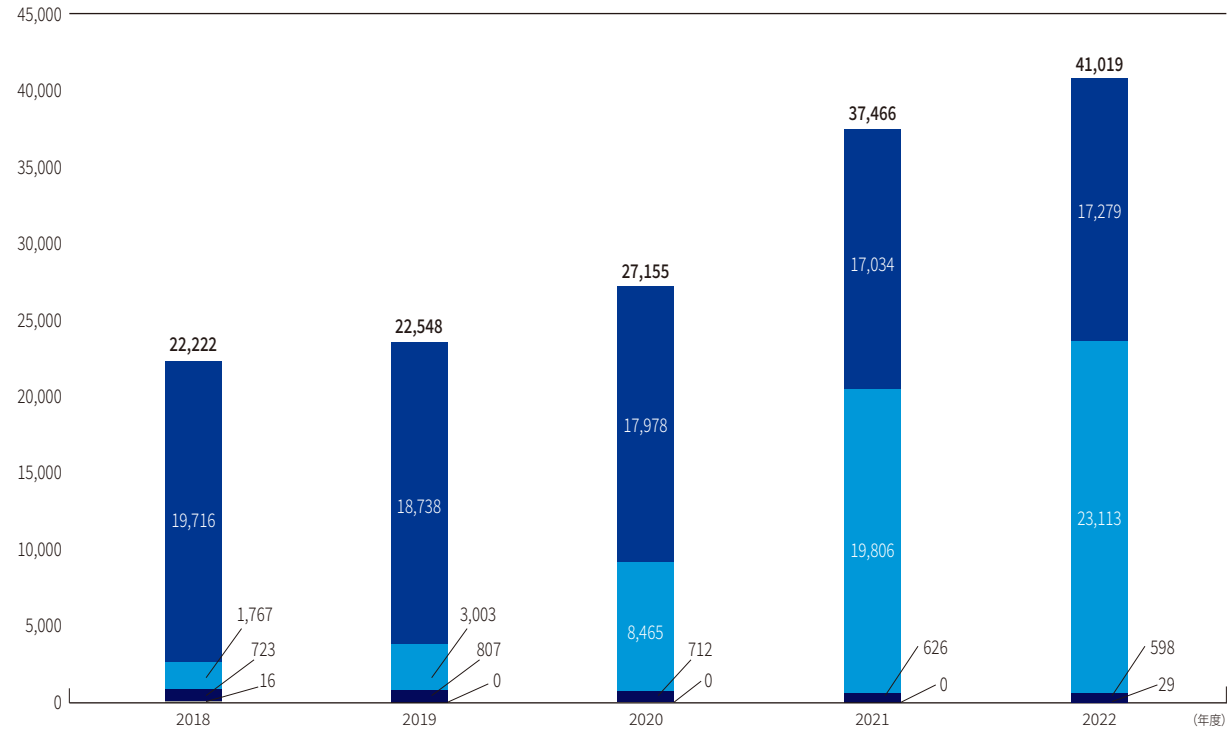
また、湖西工場に2基、研修センターに1基風力発電設備を導入しています。

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

■ 太陽光 牧之原、浜松工場、舞阪 ■ 太陽光 マルチ・スズキ・インディア社等 ■ 風力発電 湖西工場・研修センター ■ 小水力発電 湖西工場  
(単位:t-CO<sub>2</sub>)



### ■ 再生可能エネルギー発電量

	発電量 (MWh)
太陽光発電 (牧之原、浜松工場、舞阪、磐田工場、湖西工場)	40,561
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)	30,941
風力発電 (湖西工場、研修センター)	1,404
小水力発電 (湖西工場)	68

TOPICS

## スズキ、本社および国内工場等に再生可能エネルギー由来の CO<sub>2</sub> フリー電気を導入

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みとして、静岡県内にある本社及び工場等で使用する電力について、再生可能エネルギー由来の CO<sub>2</sub> フリー電気「静岡 Green でんき」\*を7月から順次導入しました。

これにより、静岡県内のスズキの拠点はすべて CO<sub>2</sub> フリー電気を使用するため、電力使用による CO<sub>2</sub> 排出量はゼロとなります。

また、スズキグループ企業（下表参照）においても CO<sub>2</sub> フリー電気を導入しました。

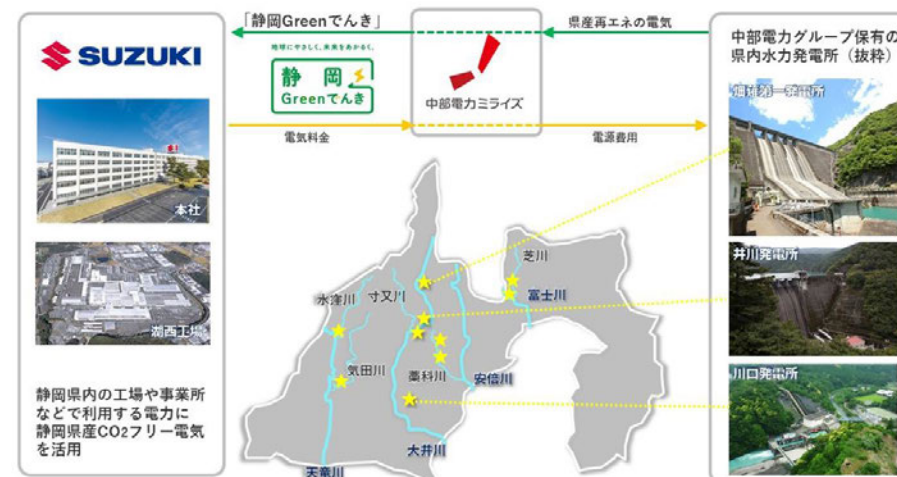
スズキは、政府が掲げる達成目標時期に基づき、2050年のカーボンニュートラルの達成を目指しています。

CO<sub>2</sub> フリー電気導入後も、引き続き電気、ガス等、事業活動で使用するエネルギー使用量の削減を精力的に進めるとともに、再生可能エネルギーへの転換を推進し、カーボンニュートラルを進めていきます。

今後も、国内の他拠点や、海外拠点を含めたグループ全体でカーボンニュートラルに取り組み、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。

\* 水力発電や太陽光発電等に由来する環境価値を活用することで、実質的に再生可能エネルギー100%とした電気。静岡県内に立地する水力発電所等の再生可能エネルギー由来の環境価値や地産価値を活用し、静岡県産の CO<sub>2</sub> 排出量ゼロの電気として供給する中部電力ミライズ株式会社のサービスです。

### ■ CO<sub>2</sub> フリー電気 活用イメージ



### ■ CO<sub>2</sub> フリー電気 主な導入施設

スズキ	本社、湖西工場、磐田工場、相良工場、大須賀工場、浜松工場（二輪工場、二輪技術センター）、部品工場、金型工場、マリン技術センター、竜洋コース、相良コース
スズキグループ企業	株式会社スズキ部品製造 浜松工場、株式会社スニック 湖西工場、竜洋パイプ工場、磐田パイプ課、相良工場、株式会社スズキ納整センター 湖西・相良

## 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。

#### ● 省エネ設備への転換と冷却効率の改善

サーバー室内の空調機を2017年より計画的に順次インバーター式など高効率モデルへと移行し、2022年に全空調設備の更新が完了しました。これにより、更新前2017年比で2022年は年間96万kWh削減しました（空調設備消費電力40%強の削減）。

2023年にはサーバー廃熱と空調冷気を物理的に隔離するコンテンツメントを新たに施工、また、既設の無停電電源装置を電力損失の小さいものへと更新し、合わせて年間22万kWhの削減を見込んでいます。

### 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、全社員一丸となってオフィスの省エネルギーやCO<sub>2</sub>排出量削減を推進しています。

#### ● 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不要照明の消灯徹底
- 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4,779人、稼働日1日あたり平均人数208人

※2023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、2023年3月までに、延べ15,122名が受講しました。

## 非製造会社・販売会社における取り組み

国内の非製造会社4社、販売会社56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、直営国内販売

代理店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

※非製造会社4社：スズキ輸送梱包株式会社、株式会社スズキ納整センター、株式会社スズキビジネス、株式会社スズキエンジニアリング  
販売会社56社：株式会社スズキ自販東京など直営国内販売代理店54社、株式会社スズキ二輪、株式会社スズキマリン

### 日本

### 国内販売代理店

#### ● 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沖縄

#### ● 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。



Web 営業所の設置  
株式会社スズキ自販東海



オンライン商談  
株式会社スズキ自販鹿児島

#### ● 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。



太陽光発電施設の設置  
株式会社スズキ自販島根



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を実施しています。

また、2050年のカーボンニュートラル達成に向けて、お取引先様に2030年におけるCO<sub>2</sub>排出量削減目標及びロードマップを作成いただき、削減アイテムの実現性の確認など「減らす活動」を開始しました。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、お取引先様と協力して活動を進めています。

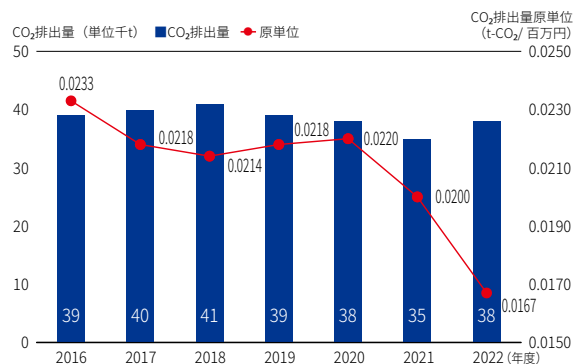
### 国内輸送における取り組み

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。

2022年度のCO<sub>2</sub>排出量は、2016年度に対し4%減、前年に対して9%増となる37,694t-CO<sub>2</sub>となりました。

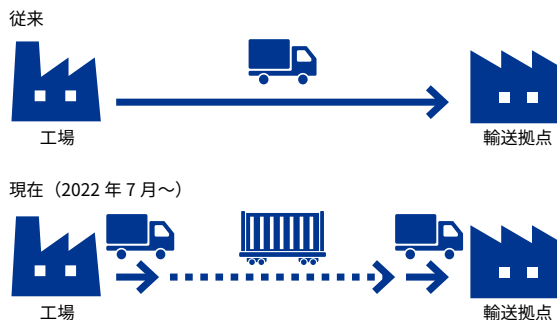
また、売上高あたりのCO<sub>2</sub>排出量は、2016年度に対して、28%の改善となりました。

#### 国内輸送におけるCO<sub>2</sub>排出量の推移



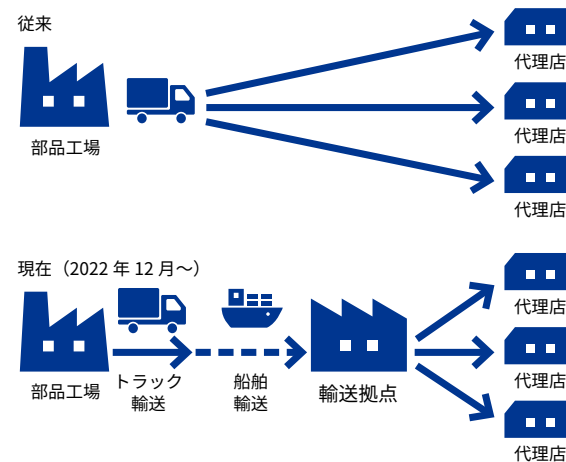
#### トラック輸送の一部を鉄道輸送にモーダルシフト

工場から遠い輸送拠点への貨物輸送の定期便の一部を、トラック輸送から輸送エネルギー効率が高い鉄道輸送へモーダルシフトすることでCO<sub>2</sub>排出量を削減しました。



#### トラック輸送の一部を船舶輸送にモーダルシフト

2022年12月にスズキ部品センター苫小牧を新設し稼働を開始しました。従来の北海道への部品・用品の輸送を見直し、輸送を集約するため新たな輸送拠点を開設することで、部品工場（静岡県湖西市）から苫小牧への輸送距離の約8割を海上輸送へモーダルシフトし、CO<sub>2</sub>排出量を約73%削減しました。



## TOPICS

## スズキ、モーダルシフトを推進し、CO<sub>2</sub> 排出量を削減

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、部品・用品の輸送における CO<sub>2</sub> 排出量を削減するため、鉄道輸送用 31ft（フィート）コンテナを新たに導入しました。コンテナはスズキが所有し、スズキ部品センター福岡向けの輸送に利用します。

従来、スズキ部品センター福岡への部品・用品の輸送は大型トラックや鉄道輸送用 12ft コンテナで輸送していました。

大型トラック輸送は鉄道輸送と比べて CO<sub>2</sub> 排出量が多いこと、鉄道輸送用 12ft コンテナは大型トラックに比べて積載量が少ないなど課題がありました。

このたび鉄道輸送用 31ft コンテナを導入することで、鉄道輸送を定常化するとともに積載量を確保し、大型トラック輸送と比較して CO<sub>2</sub> 排出量を約 80%削減できます。

また、スズキは 2022 年 12 月にスズキ部品センター苫小牧を新設し稼働開始しました。

従来の北海道への部品・用品の輸送を見直し、部品工場（静岡県湖西市）から苫小牧への輸送距離の約 8 割を海上輸送とすることで、CO<sub>2</sub> 排出量を約 73%削減しています。

スズキ部品センターは、スズキ四輪車の純正部品・用品の供給を行うスズキが管理・運営する広域部品センターです。

広域部品センターは、現在日本全国 6 カ所にあり、そこから各都道府県の代理店・販売店へ素早く部品・用品を供給しています。部品・用品の即納性を強化することで顧客満足度の向上を図るとともに、代理店・販売店でのサービス業務の効率化を図っています。

スズキは、2050 年でのカーボンニュートラル実現を目指し、モーダルシフトを推進することで、CO<sub>2</sub> 排出量を削減していきます。

<ご参考> 部品輸送におけるその他の取り組み

### KD 梱包用資材の改善

海外向け自動車用シート輸送固定材において、従来のスチール材から段ボールに変更することで、製造時における CO<sub>2</sub> 排出量を約 91%削減しました。

この取り組みは、「2022 日本パッケージングコンテスト」における最高位「経済産業大臣賞」を受賞しています。また、世界包装機構（WPO：World Packaging Organisation）主催の「ワールドスターコンテスト 2022」において、「ワールドスター賞」を受賞しました。



鉄道輸送用 31ft コンテナ

# 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）※ 手法を用いた製品の大気汚染物質排出量の算出

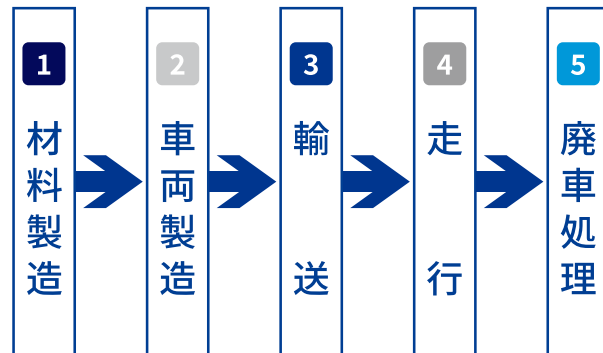
スズキでは、CO<sub>2</sub>以外にも大気汚染物質に関するLCA算定を行っています。

新型ソリオ（ハイブリッド搭載車）は、走行段階におけるNO<sub>x</sub>及びSO<sub>x</sub>を削減することができました。一方で、車両の軽量化に伴う鉄からアルミへの材料置換などの影響により、走行時以外の段階でSO<sub>x</sub>及びPMの排出量が増加してしまいました。

スズキでは引き続き、CO<sub>2</sub>以外の物質についても低減のための取り組みを推進していきます。

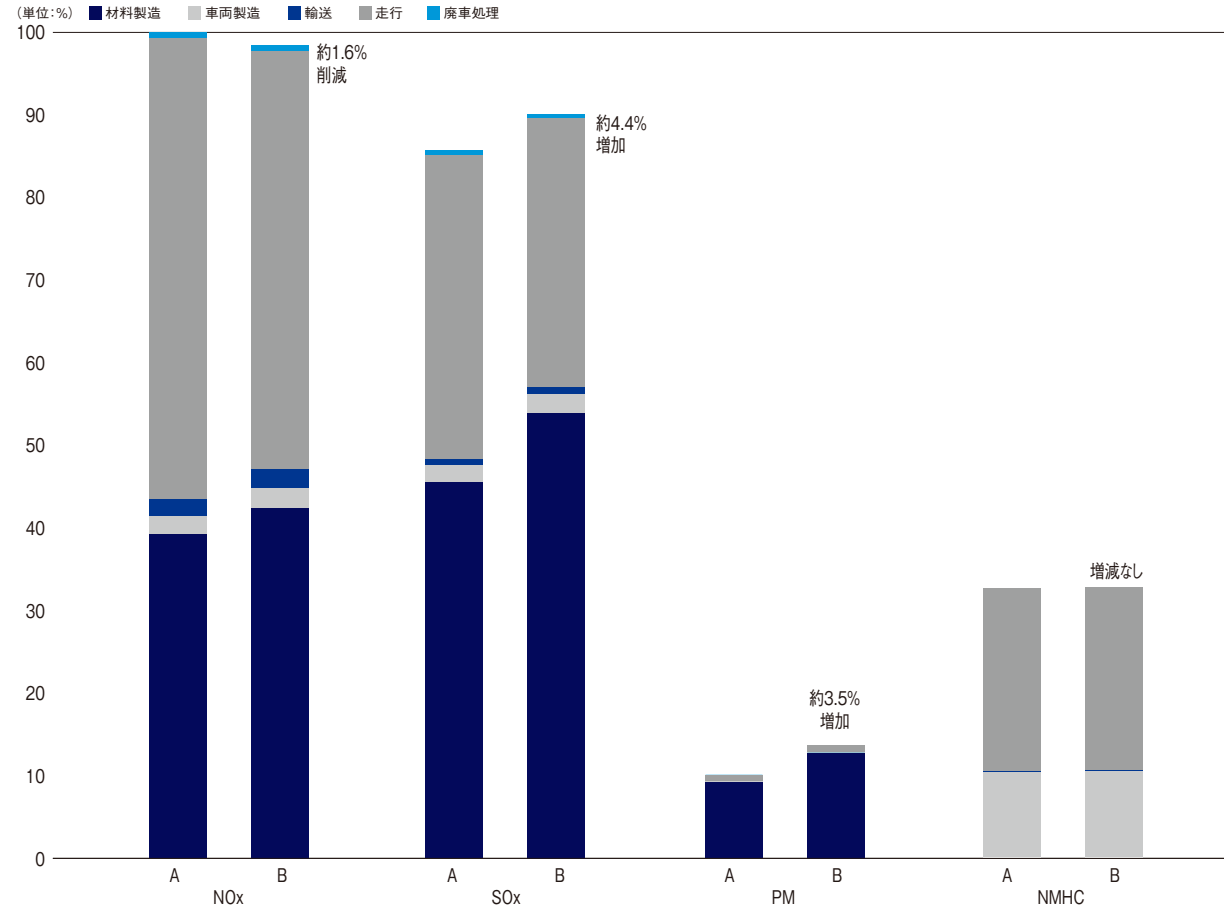
※ Life Cycle Assessment。製品が、原材料の製造から廃棄されるまでの各段階において、環境に与える影響の可能性を算出して全体を評価する手法です。相対的な環境改善効果を確認するため、評価結果は指数で示しています。

#### ■ スズキのLCA評価段階



#### ■ 大気汚染物質の排出量比率（％）

例：ソリオ（マイルドハイブリッド車）のNO<sub>x</sub>を100%とした場合の比率



A：マイルドハイブリッド搭載車（2020年12月発売）  
 B：ハイブリッド搭載車（2022年12月発売）  
 NO<sub>x</sub>：窒素酸化物（Nitrogen Oxide）  
 SO<sub>x</sub>：硫黄酸化物（Sulfur Oxide）  
 PM：粒子状物質（Particulate Matter）  
 NMHC：非メタン炭化水素（Non Methane Hydrocarbons）

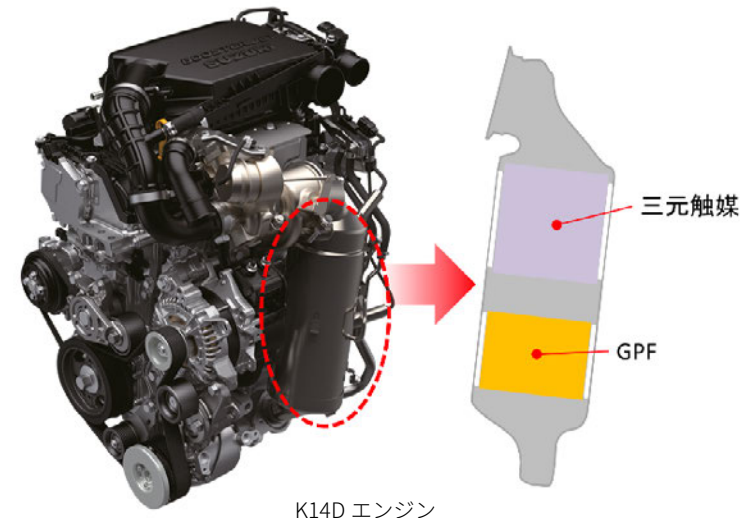
## 設計・開発における取り組み

### 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ー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 規制および平成 32 年（令和 2 年）国内排出ガス規制に対応しています。

2023 年 3 月に販売を開始した新型「V-STROM（ビストローム）800DE」では、ロングストロークによるコンパクトな燃焼室、カムプロフィールや点火時期、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。

#### ● (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。



新型「V-STROM 800DE」

## 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、2022年度はソリオ ハイブリッドやスペーシア ベース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施行されるため、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いき、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。



ソリオ ハイブリッド 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、2007年4月以降発売の新型乗用車及び、2008年4月以降発売の新型商用車に対して、厚生労働省が2002年に定めた指定物質の車室内濃度を、すべて指針値以下とする自主取り組みを進めています。

## 騒音低減における取り組み

### ● (二輪車) 騒音の低減

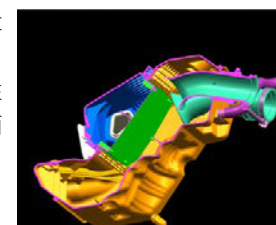
スズキの二輪車は日本の平成28年度規制及び欧州 UNR41-04、並びに米国の 40CFR Part205 等の騒音規制をクリアしています。

#### 製品事例の紹介

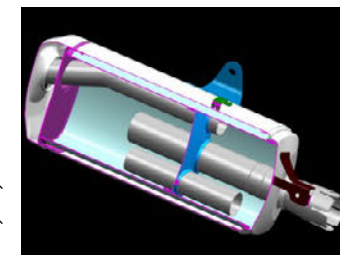
騒音規制の取り組みとして、新型「V-STROM (ブイストローム) 800DE」における実施例を紹介します。

新型「V-STROM (ブイストローム) 800DE」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、リップの配置や剛性の高い形状とすることで壁面からの放射音の低減を図りました。



② マフラーは、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

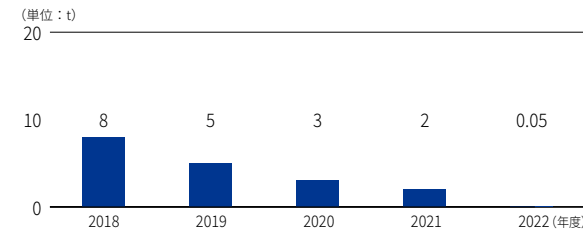
### 生産における取り組み

#### 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\*

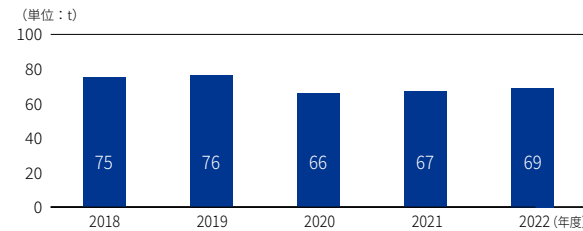


\* SOx 排出量は 1～12 月の燃料使用量より算出しています。

【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

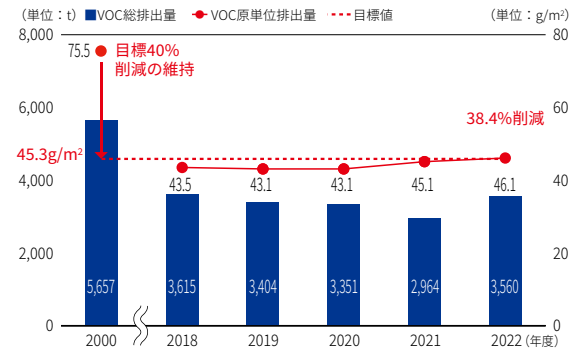
塗装工程で使用する VOC 溶剤の排出量削減に取り組んでいます。

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。

2022 年度の四輪車体、バンパー及び二輪車の各塗装を合わせた総排出量は、3,560t/年となりました。VOC 原単位排出量は 46.1g/m<sup>2</sup>で、目標の 2000 年度比 40% 削減に対し、38.4% 削減となり目標未達成でした。販売構成比の変化により塗料使用量の多い車種が増加したことが未達成の要因です。

さらなる塗装方法の改善等を進め、VOC 排出量の削減を進めるとともに、塗装工程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 目標を達成する計画です。

##### ■ 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

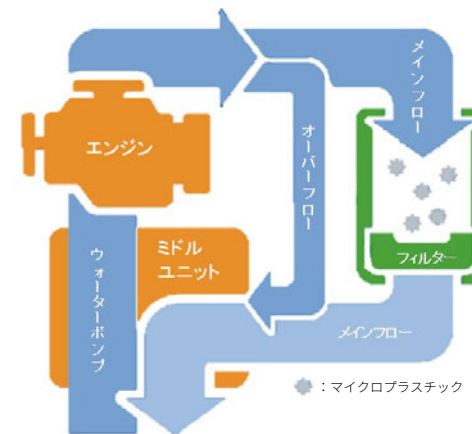
### 設計・開発における取り組み

#### 海洋マイクロ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碎されたマイクロプラスチックは生態系に及ぼす影響が懸念されています。こうした問題に対処するべく、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組み、新水の取水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・インドア社とスズキ・モーター・グジャラート社では、設備の空冷化による水使用量削減を進めるとともに、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。

2022 年度の国内における水使用量は前年度比 7%増加し、

409 万 m<sup>3</sup>となりました。海外製造子会社は前年度比 15%増加し 502 万 m<sup>3</sup>です。

原単位としては 2.92 m<sup>3</sup>/台→2.83 m<sup>3</sup>/台となり前年度比 3%減少しています。基準年の 2016 年度に比べ原単位が悪化している要因は塗装工程でより高品質な車づくりを目指した結果、水使用量が増加したためです。今後、品質と効率的な水使用を両立できる生産を目指します。

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

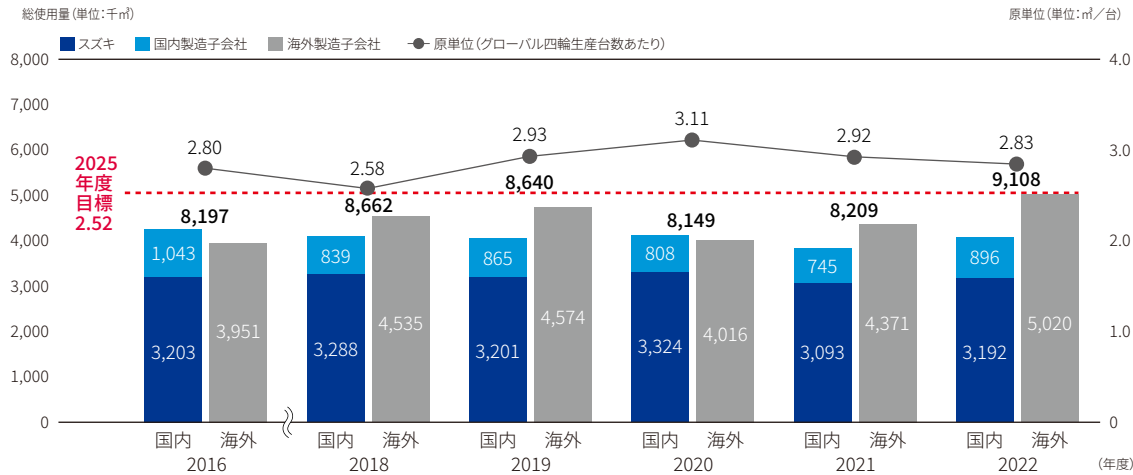
社内の環境分析部門において、事業所の排水・地下水・工程水・工業用水などの環境測定を定期的を実施し、汚水が流出しないように、水質管理及び維持に努めています。そして、万が一、水質に異常が発生した場合でも、関連部門に連絡し、直ちに適切な対応がとれる体制が構築されています。

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。



環境分析作業風景

#### ■ 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

## ● 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

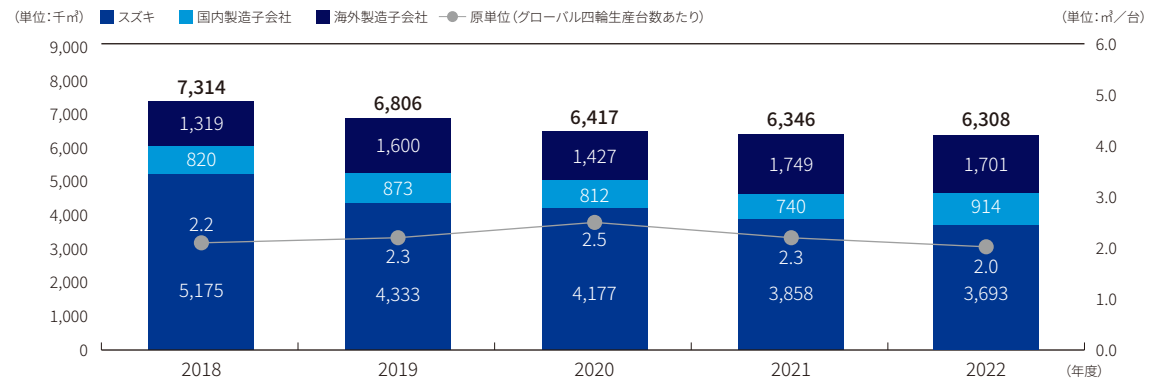
国内工場、国内製造子会社の全 16 事業所では、過去に使用していた化学物資等による土壌汚染のリスクの情報を記録に残すため、2022 年度に地歴調査を実施しました。この地歴調査をもとに、土壌汚染のリスクがある土地の形質変更を行う際には、土壌調査を実施し、土壌汚染が見つかった場合、適切に浄化・除去する取り組みを行っています。

2022 年度は、国内工場で 8 件の土壌調査を実施し、8 件中 1 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（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

## ■ 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

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。

## 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

#### ● お取引先様における水リスク情報の把握（国内）

スズキは、購買金額の多い国内のお取引先様に対し、毎年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。2022 年度の調査では自社の洪水・湯水などの物理的リスクを評価しているお取引先様は 85%、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 78% 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。

# 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

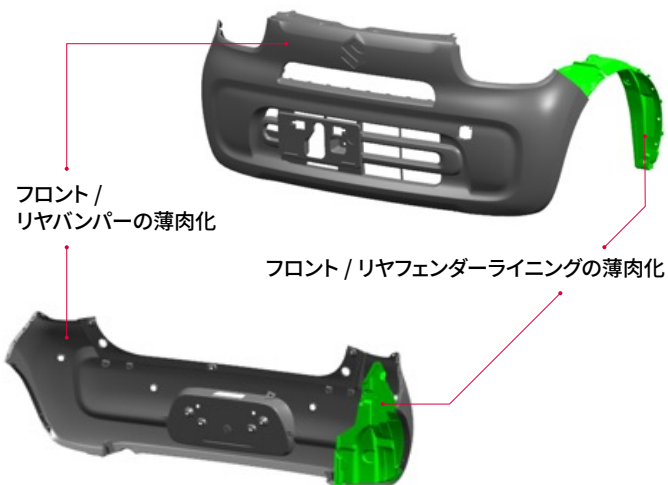
### 設計・開発における取り組み

#### 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を推進しています。

例えば、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、スペースア、ワゴン R、ジムニー、スイフト、クロスビー、

2 代目ハスラーなどの内装部品に採用されました。また、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）にも採用されました。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。全機種合わせると 2022 年実績で 120 t / 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。



ジムニー



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

リサイクルのことも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「ソリオ」外装）



### ■ 主なリサイクル可能な樹脂材料の使用箇所

（例：新型「ソリオ」内装）



### ● 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。



**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-8S において、最適なパイプライン、パイプサイズを採用することで、同一カテゴリの従来機種 GSX-S750 に対して、フレームを 13%、スイングアームを 30% 軽量化しました。

また、ホイールに関しても、形状と肉厚の見直しにより、同一カテゴリの従来機種 GSX-S750 に対して、前後合わせて 2% 軽量化しました。



### ● 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「V-STROM（ブイストローム）800DE」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

2012年9月発売のワゴンR以降、マイルドハイブリッド車に搭載されているリチウムイオンバッテリーのリユースを推進するため、廃車から回収した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。

これまで使用済みとなった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、この技術開発により廃車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リチウムイオンバッテリーの再利用に道を開くものです。

まずはマイルドハイブリッド車搭載リチウムイオンバッテリーのリユース技術と仕組みを確立し、HEV、BEV用リチウムイオンバッテリーのリユース取り組みへつなげていきます。



## 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。

2022年度（2022年4月～2023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96.7%で、2015年度以降の法定基準値「70%以上」を2008年度より継続して達成しています。また、車両換算したリサイクル実効率は99.4%<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12社（2023年5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95.4%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68.6t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96.7%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。  
<https://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/index.html>

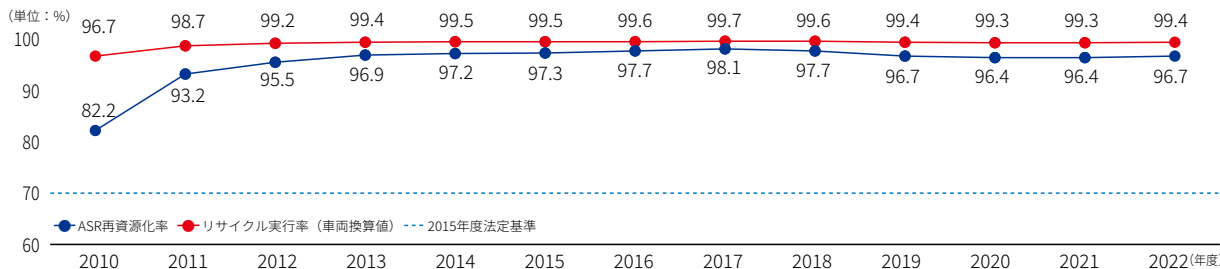
### ● 海外のリサイクルの取り組み

インドでは、マルチ・スズキ・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、2022年度は7万9千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

## ● 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リチウムイオン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に加入し、使用済みリチウムイオンバッテリーの回収・適正処理を行っています。2022年度までの累計回収個数は19,197個になりました。「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクルの詳細については、下記HPをご覧ください。

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

### ・海外の「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクル

欧州では、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、ピタラ、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ピタラ、S-CROSSを発売しています。

スズキは、EUの廃電池指令(2006/66/EC)、各国の法規や実情に合わせて使用済みリチウムイオンバッテリー回収・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・インド社が構築しています。



キャリイ サイドデッキインシュレーターカバー

● 「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（2023年7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。2022年度スズキのリサイクル率は重量ベースで97.8%となり、リサイクル率95%の目標を達成しています。

詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

スズキ 二輪車リサイクル自主取り組みについて（詳細）

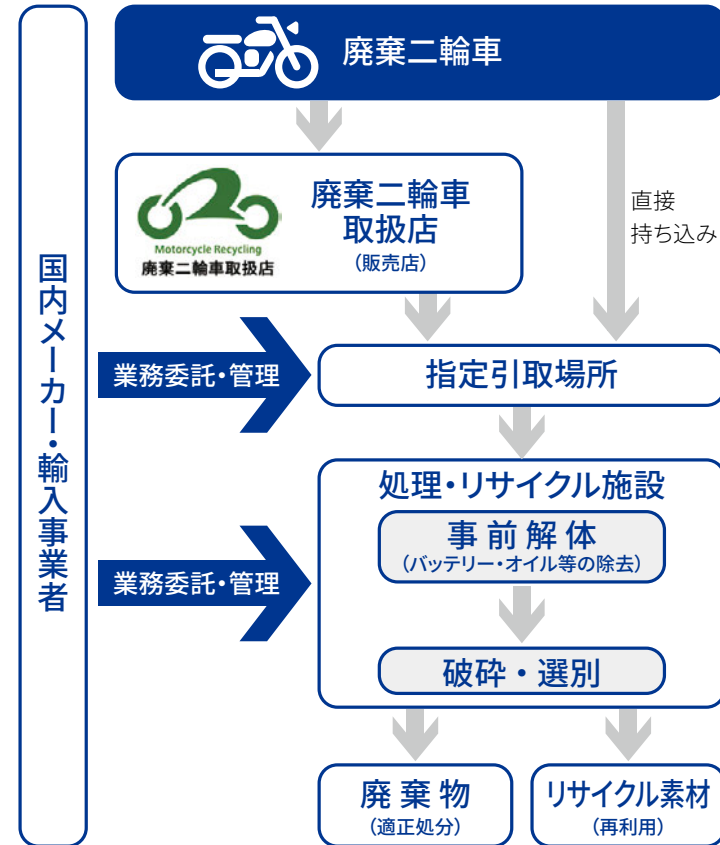
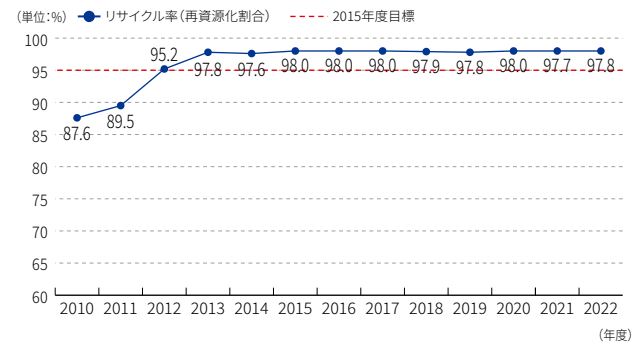
<https://www1.suzuki.co.jp/motor/recycle/index.html>

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

（二輪車リサイクルについて）

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

■ スズキ二輪車製品のリサイクル率推移（2010年度～2022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7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）

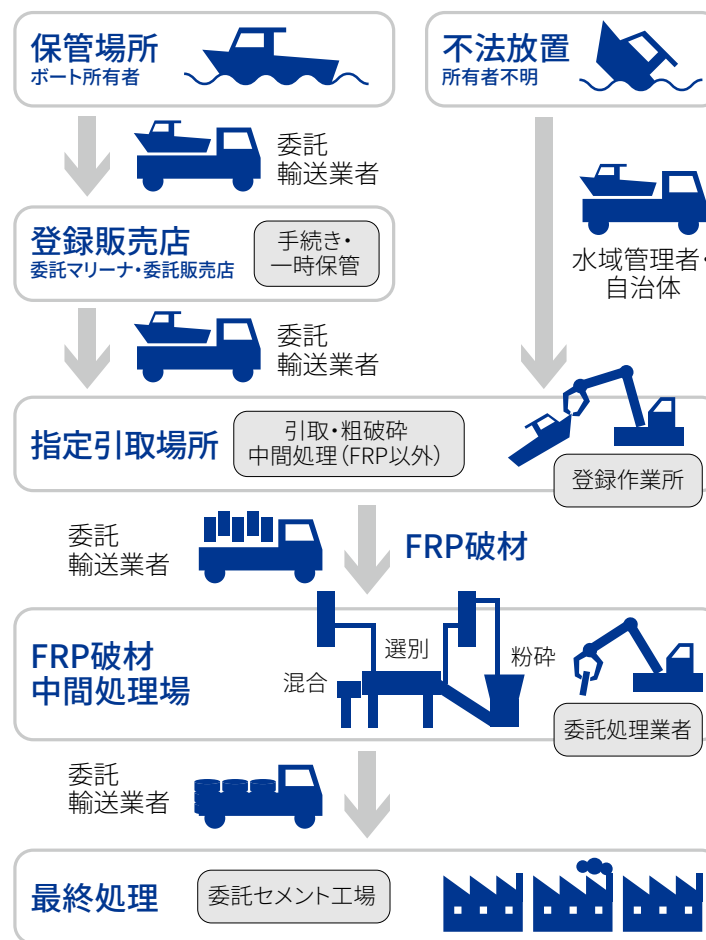
詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

スズキ FRP 船リサイクルシステム自主取り組みについて

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

一般社団法人日本マリン事業協会 FRP 船リサイクル事業

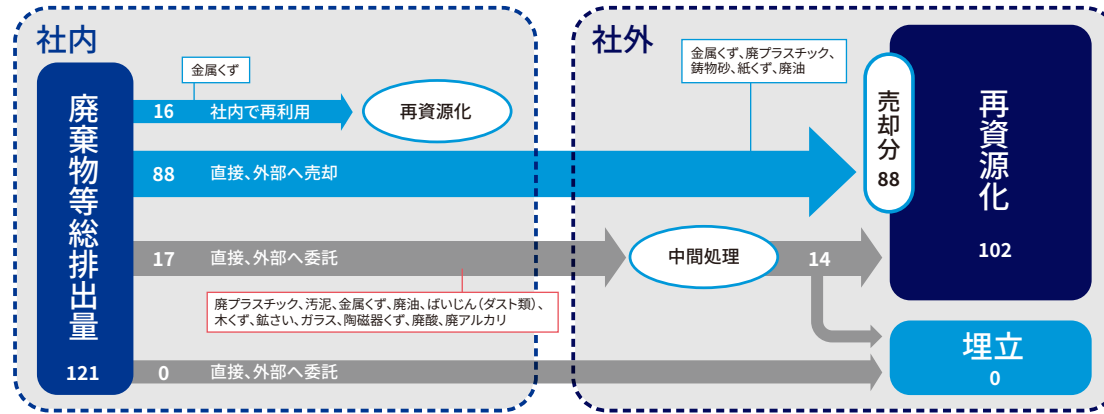
<https://www.marine-jbia.or.jp/recycle/index.html>



## 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

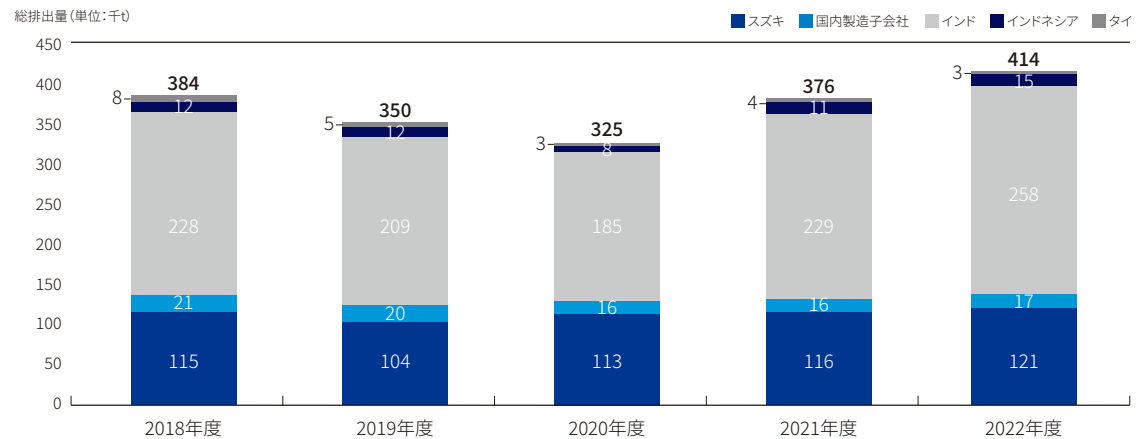
#### ● 廃棄物等総排出量

スズキ及び国内製造子会社の廃棄物等総排出量は138千t（前年度比105%）となり、国内を含めたグローバルの廃棄物等総発生量は、414千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 2022 年度埋立廃棄物量は 0.1t でゼロレベル化<sup>\*</sup>を達成、グローバルの埋立廃棄物量は 361t（前年度比 110%）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。

オフィス活動等における取り組み

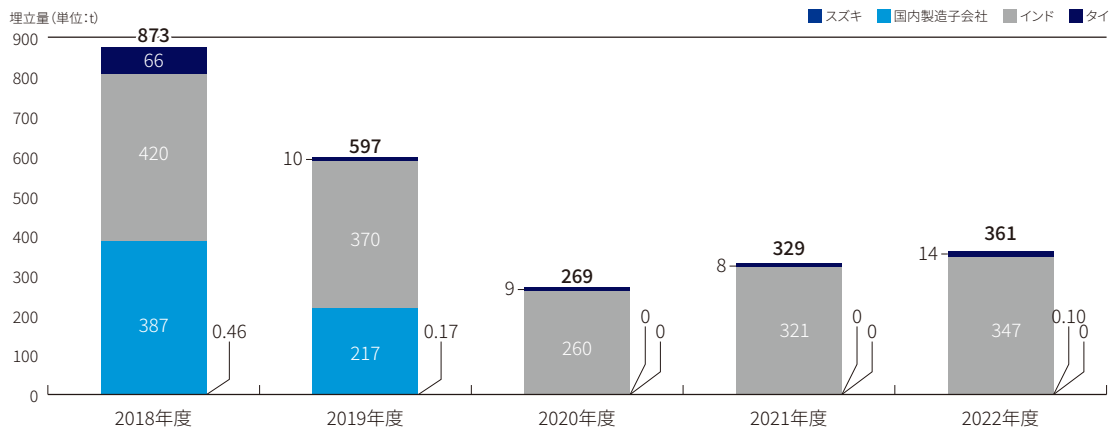
スズキ本社では、発生した紙類の廃棄物は焼却しサーマルリサイクル（熱エネルギーとして再利用）していましたが、2005 年 7 月以降「事務書類」、「新聞・雑誌類」、「段ボール」の分別回収を徹底することでマテリアルリサイクルへと変更しました。2022 年度は紙類を 160 t リサイクルしました。

プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律への対応

スズキではプラスチック使用製品産業廃棄物等は 2001 年より 100% 再資源化等を行っており、今後も再資源化等 100% の取り組みを継続します。

今後は、排出量の削減の取り組みに合わせ、分別徹底によりマテリアルリサイクルを推進し、原材料としてまたスズキ製品に活用できるような循環スタイルを目指します。

■ グローバル埋立廃棄物量の推移



<sup>\*</sup> 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。

【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

## 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およ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、プラスチック梱包を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、生分解性素材に変更しました。また、補給部品の梱包では2020年10月に活動を開始し、2023年3月までに合計661製品のプラスチック素材を紙、生分解性素材に変更しています。活動開始から2023年3月までの累計プラスチック削減量は、約34トンに達しています。

##### ● 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。

2022年度は、全体の約34.1%に使用し、約133tの段ボールを削減しました。



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



①外装カートン固定



②ロアユニット  
押え材固定

③本体カバー

④E/Gカバー

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。

2022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

## 酪農廃棄物の資源化

スズキは、インドのカーボンニュートラルの実現に貢献するバイオガス生産プラントの設置について、スズキ100%出資のSuzuki R&D Center India Private Limitedを通じて、National Dairy Development Board（全国酪農開発機構）及びアジア最大規模の乳業メーカーであるBanas Dairy社の3者間で合意しました。

インド農村部は牛が多く、酪農廃棄物の牛の糞尿には100年間で比較すると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（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車に使用することができる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、有機肥料の促進にも貢献できます。

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廃棄物の資源化だけでなく、農村地域の活性化や新たな雇用の創出、カーボンニュートラル燃料の普及、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。また、将来的にアフリカやASEAN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。

# 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（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といった環境負荷低減の取り組みをお願いしています。

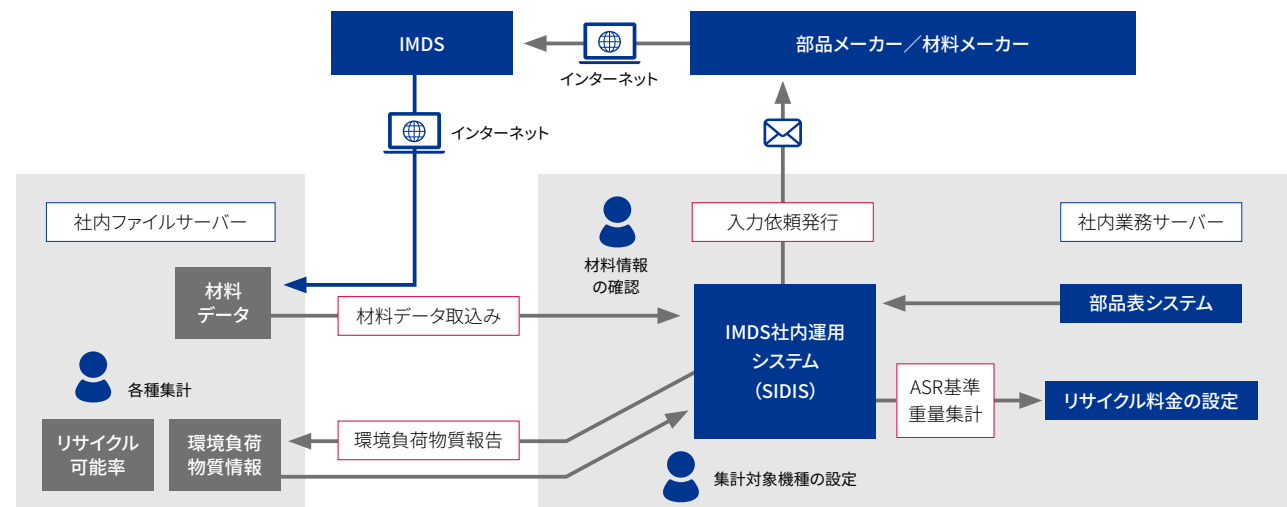
\*グリーン調達ガイドライン：<https://www.suzuki.co.jp/about/csr/green/guideline/index.html>

#### 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。2022年度には、新たに四輪車、二輪車、船外機合わせて34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。今後検討されている新たな規制についても、規制内容を調査しながら、準備を進めています。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の低い製品の提供に努めていきます。

#### ■ 社内環境負荷物質管理システム



## 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。

### < 2022 年度実績 >

#### Web 監査 (2 拠点)

- ・常州豪爵鈴木摩托車有限公司
- ・江門市大長江集団有限公司

#### 出張監査 (3 拠点)

- ・マルチ・スズキ・インディア社
- ・スズキ・モーターサイクル・インディア社
- ・スズキ・モーター・グジャラート社

2022年度は前年に続きコロナウイルス感染症に伴う海外渡航自粛のため、Web 監査での対応としましたが、渡航解除に伴い海外拠点スタッフに対する取引先指導 OJT に重点を置いた訪問監査に切り替えて実施しました。

## 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。

### < 2022 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、廃棄物碎組み指令 (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。

今後、規制物質の切替えを確実に実施することを目的に規制対応手順を規程化するとともに、非含有切り替え部品の抜取分析確認の実施など、量産後管理の強化を進めていきます。

※ 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

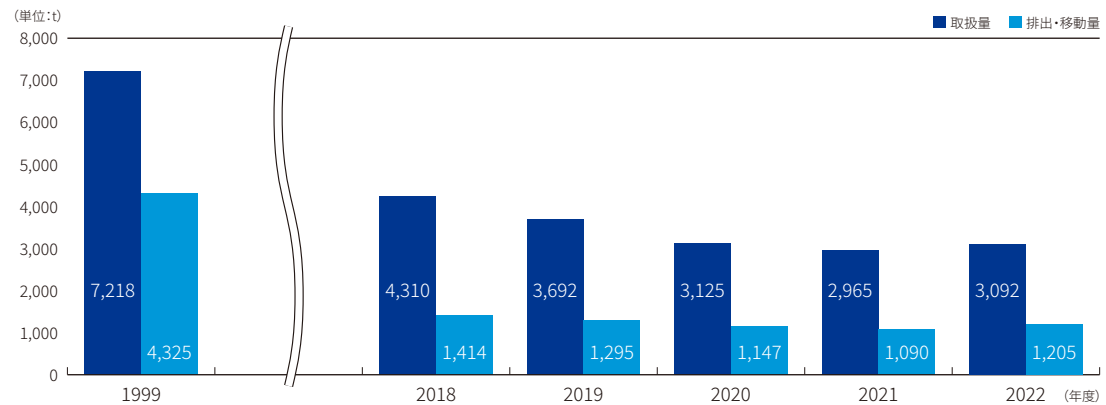
国内事業所では、塗料、油脂、洗浄剤等の原材料を新規に使用する場合には、その含有化学物質の有害性、使用量、使用方法及び保管方法等について、環境管理部門が審議し、使用可否を判定します。この際に得られた物質のデータはPRTR（環境汚染物質排出移動登録）のデータとして管理し、その後の使用量削減に向けての取り組み対象とします。また、原材料のSDS<sup>\*</sup>は、最新情報を維持するよう管理しています。

<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。2022年度の排出・移動量は、1,205tとなりました。

#### ■ PRTR 対象物質の取扱量と排出・移動量



##### 【集計対象範囲】

本社、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2023年3月末時点で、累計2,018台のPCB廃棄物を処分しました。

# 生物多様性

## 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イニシアチブ」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。

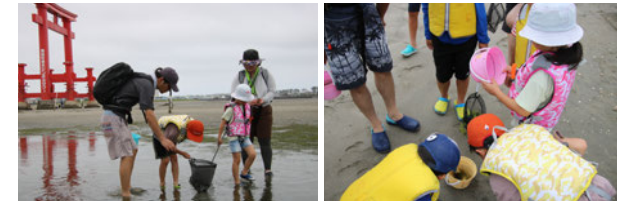
こうした活動理念に基づき、スズキグループは社会の一員として、さまざまなステークホルダーとの連携に努め、美しい自然環境と調和した社会の発展を目指します。

#### 【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・出席 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年と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。

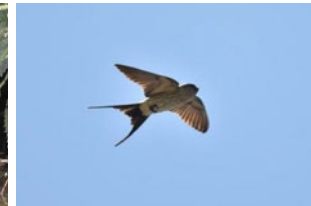


### ■ 排水の放流先及び影響水域

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	西大谷川	西大谷川 →弁財天川合流点	ハヤブサ（鳥）、コシアカツバメ（鳥）・計2種
相良工場	蛭ヶ谷川	蛭ヶ谷川 →萩間川白井川合流点	ヒクイナ（鳥）、サシバ（鳥）、コシアカツバメ（鳥）、ニホンウナギ（魚）、ミナミメダカ（魚）・計5種
浜松工場	河川放流無し	なし	対象外



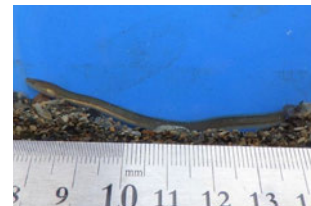
ヒクイナ



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

※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

## 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32回(植樹15回、下草刈り17回)を行い、延べ約1,600名のボランティアが参加しています。

### ● 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きます。



「スズキの森」植林活動



### ● 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にしています。

\*林野庁:「法人の森林」「分収育林」

[https://www.rinya.maff.go.jp/j/kokuyu\\_rinya/kokumin\\_mori/katuyo/kokumin\\_sanka/hojin\\_mori/index.html](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2022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(2022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	1,494 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	1,986 CO <sub>2</sub> トン/年	17.7 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ダンプ(5.5m<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

### パキスタン

### パックスズキモーター社

#### ● 公立中学校における植樹活動

パックスズキモーター社は、2022年12月にピプリー女子中等教育学校で植樹活動を実施しました。

植樹活動の目的は、学校内に美しく健康的な環境を作り出すことと、生徒たちの意識を高めることです。この活動では合計100本の苗木が植えられました。



## スズキクリーンオーシャンプロジェクト



### ● 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。



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



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

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

2010年に国内で活動をはじめ、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14年目を迎えました。例年、多くの海外マリン代理店に参加いただき、2022年は全世界で53団体、合計2,312名に参加いただき、水辺の清掃による地域貢献活動に取り組みました。

また活動以来の累計参加者数は、2022年度で累計1.3万人を数えており、年々活動を拡大しています。



### パキスタン

### パックスズキモーター社

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「CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGN」の一環として、2022年12月に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。

パックスズキモーター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70名のスタッフが参加し、収集したごみは約80袋になりました。



## インドネシア | スズキ・インドモーター・モーター社

海洋廃棄物削減への取り組みを継続するため、2014年から毎年「CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGN」に参加しています。このキャンペーンでは、プラスチックごみから海をきれいに保つことの重要性について、地域住民、特に若い世代に教育を行っており、地域住民、学生、スズキ販売店、地元コミュニティと一緒に海岸でプラスチックごみを回収し、学校や海岸に設置するためのごみ箱を提供しています。

2022年5月26日には、マカッサル州のビルビーチで、中学生や地域住民ら100人と一緒に活動を行い、プラスチック70%、布10%、金属10%、その他（発泡スチロール、ガラス、ボトル）10%となる計665kgのごみを回収しました。また、このイベントに参加したSMPN 54 Makassar校（公立中学校）は、毎月26日に学校で清掃活動を行うことを宣言しました。



## フィリピン | スズキフィリピン社

スズキフィリピン社は、2022年度の「スズキクリーンオーシャンプロジェクト」への初参加として、フィリピンの政府機関である環境天然資源省（DENR）と共同で、2023年2月3日にラウニオン州サンファンにおいて、海岸清掃活動とウミガメの孵化活動を実施しました。この活動は、2017年にフィリピンでマリン事業を開始して以来、8回目のCLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGNとなりました。これにはスズキフィリピン社、DENR、フィリピンのボーイスカウトから200人のボランティアが参加し、15袋の廃棄物を集めることができました。ごみの清掃後、孵化したばかりのカメが海に放たれるのを観察することができました。カメが本当に健康で生きていることを証明するためには、水の中に入る前にまず砂の上を這っていかねばなりません。私たちは、現在と未来の環境を守り、綺麗な海岸と水を確保するために、このような活動を継続し、参加していきます。



## ハンガリー | マジャールスズキ社

製造企業として、環境を保護し、継続的に改善する責任を直接負っています。持続可能なプロセスと活動を生み出し、継続的に最適化することはマジャールスズキ社にとって非常に重要です。

2022年4月22日には、当社マリン事業部がカトリック学校ゾルターン・メスレーニ小学校の子供たちと一緒にエステルゴム近郊のパラティヌス湖の北東岸を清掃し、コンテナ一杯のごみを回収しました。今後も、河川・湖沼・海を守る「スズキクリーンオーシャンプロジェクト」を推進していきます。

このほか、CSR活動の一環として2022年5月から9月にかけて、「ドナウ：私たちみんなの宝物」と題した写真投稿を行い、ドナウ川流域のかけがえのない自然の美しさを紹介し、エステルゴムのエルツェベト公園で自然の水を守ることの重要性を訴えました。



## フランス

## スズキフランス社

2022年11月15日、スズキフランス社の従業員35人が本社近くのSaint-Quentin-en-Yvelinesレジャーパークに集まり、海洋ごみの回収活動「CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGN」を実施しました。2010年に開始されたスズキの取り組みには、すでに世界中で1万人以上の従業員が参加しています。

このイベントに参加したフランス人ボランティアは、2時間でプラスチック包装、瓶、釣り糸、コルク、チップトレイなど、約80kgの廃棄物を回収しました。

マリン事業部のディレクターGuillaume Vuillardotは、このイベントを機にスズキフランス社の全部門の従業員だけでなく、お客様、サプライヤー、販売会社、団体も巻き込んだスズキの環境プログラムのグローバルな取り組みを紹介しました。



## ポーランド

## スズキモーターポーランド社

## ● 水域清掃活動の実施

スズキクリーンオーシャンプロジェクトに参加し、ポーランド東部で10月に水域清掃活動を実施しました。地元の小学校の児童や教師も協力として招待され、若者に環境問題のメッセージを広める良い教育の機会にもなりました。



## オーストラリア

## スズキ・オーストラリア社

スズキ・オーストラリア社（以下、当社）のマリン部門は、2022年世界クリーンオーシャンプロジェクトデーに合わせ、オーストラリア内4ヵ所で清掃活動イベントを開催しました。

イベントには子供を含む総計103名が参加し、会場となった各ビーチから合計424kgのごみを回収しました。

各会場では、参加者にクリーンオーシャンプロジェクトの記念品（トートバッグ、Tシャツ、キャップ等）が贈られ、また活動後にバーベキューを行い、参加への感謝を表しました。

当社は海洋環境を美しく保つことは重要であると考えており、2023年も清掃活動を実施する計画です。

## (西オーストラリア州)

NGO団体であるドルフィン・ディスカバリー・センターと提携して清掃活動を実施しました。清掃後、ウミガメの赤ちゃんの保護も行うなど、当社のボランティアは、スズキの環境貢献活動に賛同いただいた一般参加者と協力・交流し、素晴らしい一日を過ごすことができました。

## (ニューサウスウェールズ州)

大手販売店ノーザン・ビーチズ・マリン社と共催して実施し、ガラス5kgやリサイクル可能なボトル約35本も回収しました（中にはエンジンオイルの入った10Lボトルもありました）。ボランティアや招待された地元の人々とともに、美しい海岸線を保つための有意義な活動となりました。

## (クイーンズランド州)

大手販売店サーフ・コースト・マリン社と共同して開催しました。当日のボランティア参加者は15人でしたが、リサイクル可能なものを含め92kgものごみを回収しました。

## (ビクトリア州)

イベントは、参加者、ごみ回収量共に最大となり、当社にとってメインイベントとなりました。清掃活動には当社スタッフ、ボランティア、地元市長、ブランド・アンバサダーが参加し、市長らがスピーチを行いました。





● 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。

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「浜西市道路・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。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、2023年3月までに219回、延べ15,700名以上が参加し、軽トラック96台分の可燃・不燃ごみを回収しました。2017年、この活動が静岡県から認められ、平成29年度河川・海岸、道路愛護団体等の知事表彰を受けました。

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



スズキマナーアップ活動



2021年のモニタリング調査実施国

ベトナム | ベトナムスズキ社

● スズキ「環境美化の日」活動—環境保全への取り組み

ベトナムスズキ社は、ホーチミン・オフィスとドンナイ省ロンビン工場で毎月「環境美化の日」活動を実施しています。従業員の協力のもと、工場内外及びオフィス周辺のごみを収集・分類しています。

ベトナムスズキ社はこの活動を通じて、清潔で緑豊かな居心地の良い環境を保護し、地域社会に貢献することを目標としています。「Small Action-Big Meaning」のスローガンのもと、より良い環境を維持するための活動に、全社一丸となって取り組んでいます。

清潔な環境の維持に努め、責任を持ってごみを処理する活動を通じて、従業員の環境美化意識を高め、クリーンで環境にやさしい未来に貢献します。

## 社会

- 083 ——— 製品の品質・安全
- 089 ——— 経済性に優れた製品・サービス
- 093 ——— 交通事故死者数の削減
- 099 ——— 持続可能な地域社会の実現
- 129 ——— 人権の尊重
- 133 ——— 労働安全衛生
- 141 ——— 安定した労使関係
- 145 ——— 人材の育成
- 149 ——— 人材の多様性
- 154 ——— 強固なサプライチェーンの確立
- 156 ——— 安定した収益成長

# 製品の品質・安全

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きません。お客様に買っていただき、使ってご満足をいただき、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。

## 品質方針

### お客様の立場になって価値ある製品をつくろう

社は、行動理念、スズキグループ行動指針に基づき、品質の高い製品・サービスを提供するよう取り組んでいます。

1962年3月に制定した社の第一を、2003年よりスズキの品質方針としています。社の第一は企業としての社会的使命を果たすことへの努力目標です。よりよい製品の生産、価値ある製品づくりは、スズキにおける企業の最高目標であり、社会的存在理由と認識しています。この目標達成のため、お客様の立場に立ち、品質、改善等を意識の根底にもって、製品づくりに取り組んでいます。

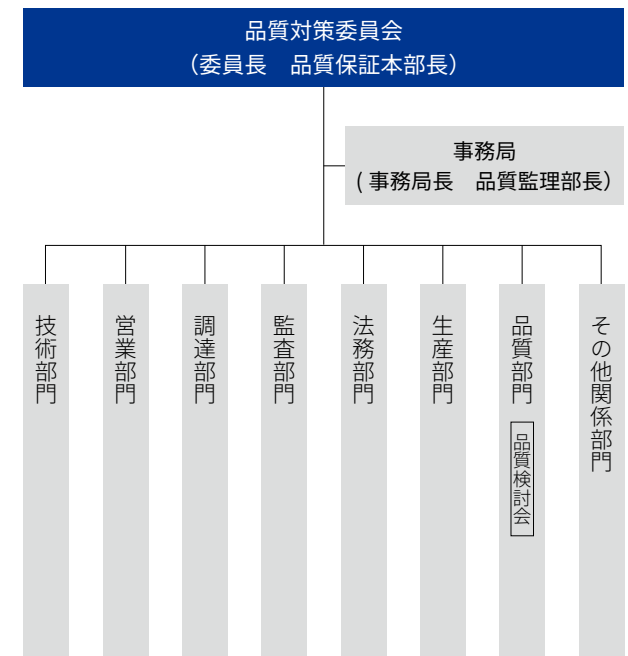
また、行動理念の「小・少・軽・短・美」における「美」には、すべての活動がお客様のためにあるという意味が込められており、性能、品質、コスト、信頼、安心・安全、コンプライアンス、すべてを満たして初めてお客様満足が得られるという考えにつながっています。

さらに、スズキグループの役員及び従業員が職務を遂行するための指針として「スズキグループ行動指針」を制定しています。この指針では、第一に「価値ある製品・サービスの実現」、第二に「品質への取り組み」を掲げ、グループ一丸となって、“お客様の安全・安心を最優先に考えた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・アフターサービスを提供”、そして、“お客様の期待を超える製品とサービスを提供”の考えにもつながっています。

## 推進体制

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。

### ■ 推進体制図



## 製品品質対策

### 各段階における取り組み

お客様に対して製品の品質を保証するため、商品企画から販売・アフターサービスに至る各段階の品質保証業務について定め、各業務の責任を明確にすることで、一貫した品質保証活動を推進しています。

#### ■ 主な製品品質体系図



製品の品質・安全 | 経済性に優れた製品・サービス | 交通事故死者数の削減 | 持続可能な地域社会の実現 | 人権の尊重 | 労働安全衛生 | 安定した労使関係 | 人材の育成 | 人材の多様性 | 強固なサプライチェーンの確立 | 安定した収益成長

## 監査

製品不具合の未然防止のため、定期的に生産段階及び完成検査段階で監査を実施しています。

監査で不適合や不具合を確認した場合には、関連部門にその状況を報告するとともに改善の勧告及び指導等して改善処置を行い、品質の信頼を確保するよう努めています。

### ■ 監査実施内容

		監査名称	監査内容	頻度	対象
内部品質監査 (システム監査)		製造品質責任部長監査	製品の製造品質についての監査	年1回	製造部門 (磐田工場、湖西工場、大須賀工場、相良工場、浜松工場)
		品質監理部長監査	製品の完成検査と部品検査についての監査	年1回	検査部門 (磐田工場、湖西工場、相良工場、浜松工場)
		部門長監査	自部門に対して行う監査	年1回	各工場、購買、営業、サービス、商品企画、デザイン、設計、実験、法規認証、技術管理、品質保証等
完成検査監査	一層監査	工場検査部長監査 (二輪・四輪車の全数検査)	完成検査業務の自主監査	月1回	完成検査部門 (湖西工場、相良工場、磐田工場、浜松工場)
		抜取検査担当グループ長監査 (抜取検査)	完成検査業務の自主監査	月1回	完成検査部門 (湖西工場、相良工場、磐田工場、浜松工場)
	二層監査	品質監理部長監査	検査部門が行う完成検査業務及び自主監査等に対する監査	2ヵ月に1回	完成検査部門 (湖西工場、相良工場、磐田工場、浜松工場)
	三層監査	内部監査部技術・生産グループ監査	一層、二層監査結果を踏まえた完成検査業務における内部統制の有効性についての監査	適宜	完成検査部門(湖西工場、相良工場、磐田工場、浜松工場) 品質保証本部(検査部、品質監理部) 技術管理本部 認証技術部
取引先品質監査		定期品質監査	取引先の品質管理体制と品質管理の実施状況等の監査	6ヵ月～4年に1回*	スズキと取引関係にある取引先

\* お取引先様及び部品の内容等により監査の頻度は異なります。

## 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。

2022年度のスズキグループ四輪車世界生産台数(3,210千台)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・インドシア社
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・インドシア社
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	済南輕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

## お取引先様への取り組み

製品の品質の安定と向上及び原価の低減を図ることを目的に、お取引先様と一体になり良好な品質を維持できる部品の調達のため、部品の設計段階から品質の管理に取り組んでいます。

新たに取引を開始する場合には、お取引先様から入手した資料に基づき、調達部門、品質部門、技術管理部門等がお取引先様へ出向き、必要な調査を実施し、スズキが要求する基準を満たしていることを確認します。

既存のお取引先様に対しては、お取引先様の品質管理体制の確立を図り、常に良品を納入いただくことを目的に、お取引先様の品質ランクから監査の実施回数を決めて、お取引先様の品質管理活動を監査させていただいています。不具合を確認した場合には、その場でお取引先様と協議し、後日、改善計画を提出、及び改善実績を報告していただきます。改善が見受けられた場合には継続してお取引させていただきます。

また、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、お取引先様と方針を共有して品質の向上に努めています。

## アフターサービス

### ● アフターサービスの取り組み

お客様にお車を安全、安心してお使いいただくために点検や整備を行うこと、分かりやすい整備説明やアドバイスを行うことを重要と考え、アフターサービス（以下、サービス）活動に取り組んでいます。

また、製品の使い方やお客様の製品に対する要求・要望を知ることは、「お客様の立場になった製品づくり」にとっても大切なことと考えており、市場の情報をいち早く入手・分析し、製品の企画・開発に結びつけたり、万一の不具合に対して早期に対策を行っていくことに努めています。

サービスの目的

- ・お客様に安全、安心を提供すること

サービスのあるべき姿

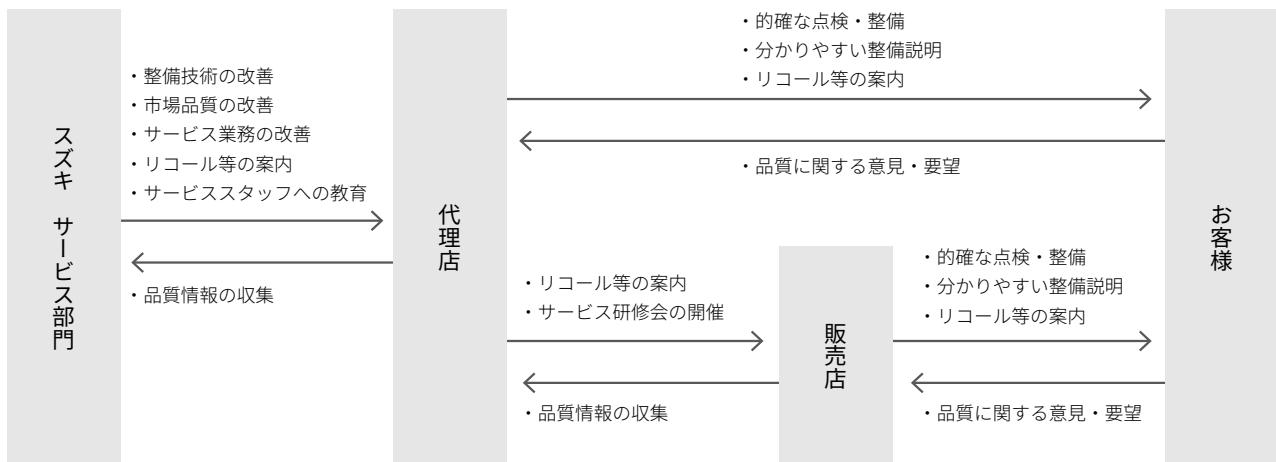
- ・お客様のご意見・ご要望、品質不具合を迅速に入手して不具合改善を図る。
- ・お客様の都合が良い場所、お約束した時間で的確に整備を完了する。
- ・お客様の車両情報をすべて把握して、的確な整備説明を行い、信頼関係を構築する。

### ● 代理店・販売店とのコミュニケーション

スズキは販売代理店との情報の共有及び収集を行うため、日ごろからコミュニケーションを図るとともに、サービス責任者会議を実施して意思の疎通に取り組んでいます。

また、適宜、販売代理店のサービス会議に参加して情報の共有と収集を行い、販売代理店とともに販売店へ訪問し、品質およびサービスに関するご意見、ご要望を直接聴取して迅速な改善に結び付ける活動を行っています。

### ■ アフターサービス体制図



## リコール

### ● 重大な品質不具合発生時の対応

製品に品質不具合が発生し、リコール等が必要と決定した場合は、迅速に関係官庁へ届出を行います。

また、お客様の安全確保を最優先とし、以下を実施して迅速な修理を行っています。

- ・ホームページに情報を掲載
- ・対象車両のお客様へダイレクトメールなどでお知らせ。  
必要に応じて販売代理店より直接連絡。

### ■ リコール等実績

(国内四輪)

	リコール		改善対策		サービス キャンペーン	
	件数	台数	件数	台数	件数	台数
2020年度	11	2,658,256	1	290,797	6	1,633,587
2021年度	11	443,426	2	783,665	0	0
2022年度	15	343,770	0	0	3	213,140

(国内二輪)

	リコール		改善対策		サービス キャンペーン	
	件数	台数	件数	台数	件数	台数
2020年度	3	16,047	1	62,888	0	0
2021年度	2	4,108	0	0	1	307
2022年度	2	5,189	0	0	1	3,239

(国内マリン)

2020年度～2022年度において、リコールやサービスキャンペーンは行っていません。

## 教育

品質保証に関わる従業員のスキルアップを目的にレベルに応じた教育や資格の取得、また、品質の重要性を啓発する品質学習室による教育等を実施しています。

### 従業員への教育

#### ● 市場品質教育

市場品質対応として必要な手法や考え方のできる人材を養成するため、従業員を対象に品質教育を実施しています。

講座	内容
市場品質の基礎講座	市場品質対応業務にこれから携わる従業員が対象。市場品質対応業務に求められることは何か、必要な手法の基礎を学ぶ。
市場品質の中級講座	市場品質対応業務の中堅を担当する従業員が対象。市場品質対応業務で難しい判断が求められる問題・課題に対し、判断のよりどころとなる考え方や実践的手法を学び、業務のスキルアップを図る。

#### ● 品質啓発活動（品質学習室の設置）

燃費不正、検査不正など、一連のリコール問題を風化させないことを目的として、品質学習室を2017年に本社に開室しました。その後、各工場でも個々に学習室を整備し、品質の重要性を全社員に周知徹底しています。

また、開室以降定期的に内容を更新し、全従業員が継続的に学べる場とするとともに、品質問題を自分事として捉え考えることができるよう、学習者からの意見を関係部門に展開し回答するなど、双方向のコミュニケーションを進めています。

2022年度参加実績：9,756人（本社品質学習室）

## サービススタッフへの教育（販売代理店）

### ● サービス研修制度

お客様に満足いただけるアフターサービスを提供するために、積極的に販売代理店サービススタッフの育成に取り組んでいます。

#### 【主な研修】

- ・サービス技術研修（四輪部門・二輪部門・マリン部門）
- ・サービス対応研修（四輪部門）
- ・工場長研修（四輪部門）
- ・ハイブリッド研修（四輪部門）

### ● スズキサービス技能資格制度（四輪部門・二輪部門）

サービススタッフに、確かな知識と整備技術を取得していただき、お客様満足度とお店の信頼につなげ、同時にサービススタッフの自己啓発意欲の促進を図ることを目的に技能資格制度を設けています。また、四輪部門の実技課目には整備技術の他に應對技術を組み入れています。

(四輪部門) スズキサービス技能制度：3級→2級→1級

(二輪部門) スズキ二輪整備士制度：3級→2級

### ● Eラーニングの導入（マリン部門）

代理店及び販売店サービススタッフの知識と技術の向上を図るため、Eラーニング（SGT：Suzuki Global Training）を導入しています。スタッフのレベルに応じて実施し、お客様満足度とお店の信頼の向上に取り組んでいます。

コース：初級→ブロンズ→シルバー→ゴールド

## ● スズキサービス技能競技会（四輪部門）

お客様に満足いただくためのサービス体制づくりを目指し、その基本となる整備技術の向上を目的として、サービス技能競技会を開催しています。



## 相談窓口

### 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。

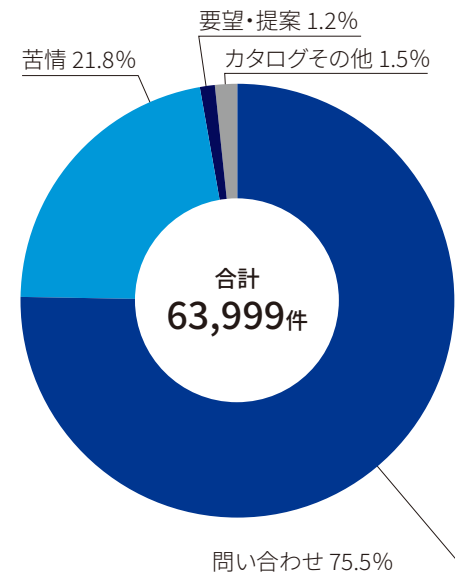
その他、製品のご購入やメンテナンス等、当地での対応が必要なご用件には、全国のスズキ販売代理店ネットワークと連携して、適切なサポートを実施しています。

### 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（2022年度）





# 経済性に優れた製品・サービス

## コンパクトカーが果たす役割

当社のものづくりの根幹である「小・少・軽・短・美」に基づいて生み出された製品は、コンパクトながら使い勝手が良く高性能で、お求めやすい価格を実現しています。多くの人々に移動の自由を提供することで、世界中で地域の生活を支えています。

日本では、特に公共交通機関が利用しにくい地方部において、使い勝手が良く経済性に優れた軽自動車が生活の足としてなくてはならない存在となっています。

また、新興国では、当社が得意とするお求めやすく高性能なコンパクトカーが初めて自動車を購入するお客様のニーズにマッチし、たくさんのお客様が自動車のある快適で豊かな暮らしを手に入れることができます。

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。当社が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ご愛用いただいておりますが、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。人々の生活になくてはならない存在であり続けるために、「小・少・軽・短・美」の思想を活かし、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を開発し市場に投入していく方針です。

## TOPICS

### スズキ、ダイハツ、トヨタ、商用軽バン電気自動車を公開

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）は、3社で共同開発してきた BEV システムを搭載した商用軽バン電気自動車（以下、BEV 商用軽バン）のプロトタイプを、「G7 広島サミット（主要国首脳会議）」に際し、2023 年 5 月 18 日（木）～ 21 日（日）に一般社団法人日本自動車工業会の行う自動車業界のカーボンニュートラル（CN）達成に向けた取り組みを紹介する展示イベントで公開しました。

この BEV 商用軽バンの導入にあたっては、スズキ、ダイハツの小さなクルマづくりのノウハウとトヨタの電動化技術を融合し、軽商用車に適した BEV システムを 3 社で共同開発しました。車両についてはダイハツが生産を行い、スズキ、ダイハツ、トヨタがそれぞれ 2023 年度内に導入する予定です。企画にあたっては、Commercial Japan Partnership Technologies 株式会社（CJPT）も参画することで、効率的なラストワンマイル輸送に最適な仕様を追求しました。一充電当たりの航続距離は 200km 程度を見込んでおり、配送業等のお客様のニーズにしっかりと応えできる車両を目指して、現在開発を進めています。

今後もスズキ、ダイハツ、トヨタの 3 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、CN の実現に向けた取り組みを推進していきます。



2023 年 5 月 18 日～ 21 日に G7 広島サミットで公開した商用軽バン電気自動車

製品の品質・安全 | 経済性に優れた製品・サービス | 交通事故死者数の削減 | 持続可能な地域社会の実現 | 人権の尊重 | 労働安全衛生 | 安定した労使関係 | 人材の育成 | 人材の多様性 | 強固なサプライチェーンの確立 | 安定した収益成長

## 四輪ハイブリッドシステム搭載車の販売

マイルドハイブリッド及びハイブリッドの2種類のハイブリッドシステムを搭載する四輪車を提供しています。

### ■ マイルドハイブリッドシステム



リチウムイオンバッテリー ISG(モーター機能付発電機)

### ■ ハイブリッドシステム



駆動用モーター  
AGS(オートギヤシフト) 減速機  
パワーバック

### ■ ハイブリッドシステムの製品展開例

対象車種	アルト	ワゴンR	スペースシア	ハスラー	クロスビー	スイフト	ソリオ	イグニス	エスクード
マイルドハイブリッド	○	○	○	○	○	○	○	○	
ハイブリッド							○		○

### ■ 四輪ハイブリッドシステム搭載車\* 販売台数

(単位：千台)

	2020年度			2021年度			2022年度		
		うち、HEV*	HEV比率		うち、HEV*	HEV比率		うち、HEV*	HEV比率
日本	647	338	52.3%	561	290	51.7%	627	324	51.7%
インド	1,323	118	8.9%	1,365	135	9.9%	1,645	296	18.0%
欧州	206	154	74.9%	225	194	86.2%	171	156	91.2%
その他	395	5	1.3%	556	7	1.3%	557	24	4.3%
合計	2,571	615	23.9%	2,707	626	23.1%	3,000	800	26.7%

\* 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は日本、インドからの輸出台数。

## CNG車の販売

マルチ・スズキ・インド社は、天然ガスを燃料とするCNG仕様の四輪車を乗用車15機種、商用車1機種に設定提供しています。CNG車はガソリン車よりも燃費が良く、経済性の高い四輪車です。



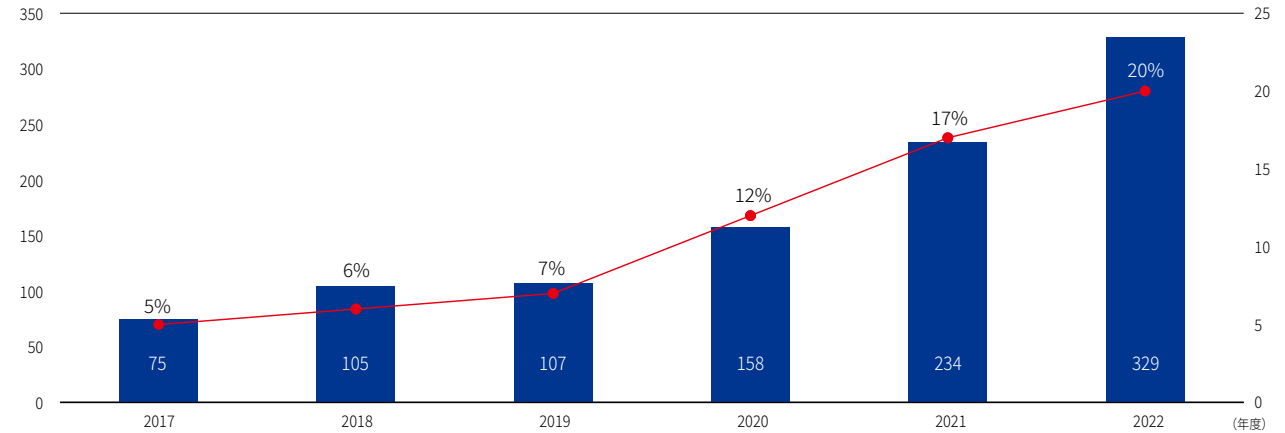
アルト K10 (CNG車)



グランドビターラ (CNG車)

### ■ インドでのマルチ・スズキCNG車の販売台数 (千台)

マルチ・スズキ販売車に占めるCNG車比率 (%)



### ■ CNG車とガソリン車の比較例 (ワゴンR LXI 5MT比較)

	未端価格	燃費	燃料価格	1万キロ走行時	
				燃料代	CO <sub>2</sub> 排出量
ガソリン車	554.5千インドルピー	24.35km/L	96.72インドルピー/L	40千インドルピー	974kg
CNG車	644.5千インドルピー	34.05km/kg	73.59インドルピー/kg	22千インドルピー	805kg
差	+90.0千インドルピー	—	—	-18千インドルピー	-169kg
			差異率	-46%	-17%

注  
未端価格…2023年6月26日現在、燃料価格…2023年6月26日現在ディーラー価格  
CO<sub>2</sub>排出量…インド電力省“SO 1072E dt 23rd April 2015”に基づき算出

## TOPICS

## 法人向けコネクテッドサービス「SUZUKI FLEET」のサービス開始について ～新たなコネクテッドサービスの普及を目指して～

スズキ株式会社（以下、スズキ）と株式会社スマートドライブ（本社所在地：東京都千代田区、代表取締役：北川烈、以下「スマートドライブ」）は、法人顧客向けクラウド型車両管理サービス「SUZUKI FLEET」の提供を開始しました。

両社は、スズキのお客様の立場に立ったものづくりとスマートドライブのモビリティ領域でのサービスづくりを組み合わせることで、新たなコネクテッドサービスを作り、普及させることを目的に2021年6月に協業を開始しました。「SUZUKI FLEET」を通じて日常的な車両の使われ方が見える化することで、安全運転の促進、業務効率や労務環境の改善などを支援していきます。

また、車両の使用状況が見える化されるため、急加速・急ブレーキ等の走行を見直し、改善策を講じることで安全運転の励行を促進するとともにCO<sub>2</sub>排出量の削減にも貢献します。



### 1) 「SUZUKI FLEET」サービス開始の背景

物流のラストワンマイルを担う小口配送業者をはじめスズキの軽自動車や小型車を利用する法人顧客は、人手不足、業務の効率化、安全運転対策など多くの課題を抱えています。そこでスズキとスマートドライブは、法人顧客の課題の解決に資するサービスの提供が求められていると考え、「SUZUKI FLEET」のサービス提供を開始することにしました。

### 2) 「SUZUKI FLEET」のサービス内容

「SUZUKI FLEET」は、車両にシガーソケット型の専用デバイスを設置することで、車両を『コネクテッド化』させ、車両から走行データを収集・解析することが可能となります。また、走行データを活用し、安全運転の促進、現場の負担軽減など業務効率化や労務環境の改善、車両の効率的な運用など、小口配送をはじめさまざまな業種のお客様の各種課題の解決につながるサービスを提供していきます。

「SUZUKI FLEET」 URL：<https://www.suzuki-scc.com/suzukifleet/>

スズキは、「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、四輪車、二輪車、船外機と多くの製品を提供しています。人々の生活に密着して地域の移動を支える、なくてはならない存在であり続けることを目指しています。

スマートドライブは、2013年の創業以来、「移動の進化を後押しする」をビジョンに掲げ、さまざまな移動に関わるサービスを提供してきました。同社が2016年にサービスを開始した「SmartDrive FLEET」はすでに800社以上への導入実績を持ち、幅広い業種業態のお客様の車両管理のサポートに加えて、安全運転の推進を行っています。

スズキとスマートドライブは、両社の強みを活かし、新たなコネクテッドサービスの構築・普及を目指していきます。

# 交通事故死者数の削減

## 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。

毎日の安心と、クルマの楽しさを支える。

### スズキの安全技術



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」。衝撃吸収ポディーをはじめ、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。

### 基本安全技術（運転しやすく安心して乗れる技術）

- 視界性能 … 見渡しやすい、視界の広さ。
- 運転姿勢と操作系 … 運転しやすく、疲れにくいポジション。
- インターフェイス … 見やすく、操作しやすいレイアウト。

## 予防安全技術（スズキセーフティサポート）



### ■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	ラバン	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。

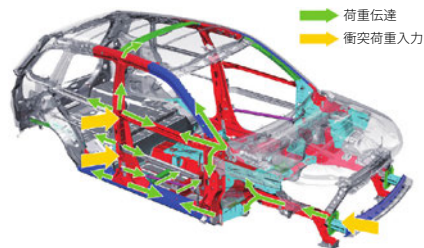
※各機能は車種・グレード・仕様により異なります。詳しくは各車種の Web カタログをご覧ください。

## 衝突安全技術（万が一の衝突被害を軽減する技術）

衝突事故による乗員や歩行者に対する傷害被害を軽減するため、車両に衝突安全機能を装備しています。

### ● TECT

衝突時の衝撃を効率よく吸収・分散するボディー構造を採用。さらに、高張力鋼板や超高張力鋼板を広い範囲に採用したプラットフォームやコンピューターによる構造解析により、安全性向上と軽量化を両立しています。



ボディー構造のイメージ画像（車種：エスクード）

### ● 6つのSRSエアバッグ

運転席・助手席SRSエアバッグに加えて、フロントシートSRSサイドエアバッグ、SRSカーテンエアバッグを標準装備。6つのエアバッグで衝撃に備えます（一部の車種、グレード及び仕様を除く）。



エアバッグ膨張時のイメージ画像（車種：ソリオ）

### ● フロント・リヤ ELR3 点式シートベルト<sup>※1</sup>

全席にフロント・リヤELR3点式シートベルトを採用。前席シートベルトには、衝突時、ベルトを瞬時に巻き取るプリテンショナー機構、胸への衝撃を緩和する可変フォースリミッター機構を装備。

※1一部の車種、グレード及び仕様を除く。



フロント・リヤ ELR 3 点式シートベルト作動時説明画像

### ● 歩行者傷害軽減ボディー

ボンネットやフロントワイパー周辺、フロントバンパーなどに衝撃吸収構造を採用。万一の歩行者との接触時に、頭部だけでなく脚部へのダメージ軽減を図ります。

- 衝撃吸収ワイパー構造
- 衝撃吸収カウルトップ構造
- 衝撃吸収フードヒンジ構造
- 衝撃吸収フェンダー構造
- 衝撃吸収フードパネル構造
- 衝撃吸収フロントバンパー構造



### ■ 主な衝突安全機能の製品展開例<sup>※2</sup>

対象車種	アルト	ワゴンR	エスクード	クロスビー	ソリオ
TECT	○	○	○	○	○
6つのSRSエアバッグ	○	○ <sup>※3</sup>	○	○ <sup>※3</sup>	○
フロント・リヤELR3点式シートベルト	○	○	○	○	○
頸部衝撃緩和とフロントシート	○	○	○	○	○
頭部衝撃軽減構造インテリア	○	○	○	○	○
ISOFIX対応チャイルドシート固定用アンカー（後席2名分）	○	○	○	○	○
歩行者傷害軽減ボディー	○	○	○	○	○

※2一部の車種、グレード及び仕様を除く。

※3ワゴンR FX 及びクロスビー HYBRID MX は、フロントシート SRS サイドエアバッグが非装着となります。

## 交通安全

### 従業員

#### 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、社会の模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
- 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)

#### ● 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」を毎年定期的に開催しており、2022年は6回開催し31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。

### 地域社会

#### 四輪車における取り組み

日本

国内販売代理店

販売代理店では、お客様に商品を正しくご使用いただき、安全に注意して運転いただくため、各地で交通安全講習会や体験会等を実施しています。



株式会社スズキ自販京都



株式会社スズキ自販佐賀



株式会社スズキ自販鹿児島

#### 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「二輪車防犯登録」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が主催する「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」に専門員を派遣して、指導員の育成・普及推進に協力し、広く二輪車の安全運転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。



## ポーランド

## スズキポーランド社

## ● スズキ・モト・スクールの実施

2022年もスズキ・モト・スクール・プロジェクトを継続して実施しました。スクールの主な目的は、ライディングスキルの向上と交通安全の促進です。2022年のスクールには345名のライダーが参加しました。



## 電動車いすにおける取り組み

## ● 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、担当者が対面で販売を行っています。また、販売時にはご自宅周辺での実車を使った取扱指導を実施し、安全な利用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。

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

	2018年度	2019年度	2020年度
冊子	16,000冊	12,100冊	12,000冊
	2021年度	2022年度	5年間計
	14,000冊	13,500冊	67,600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。

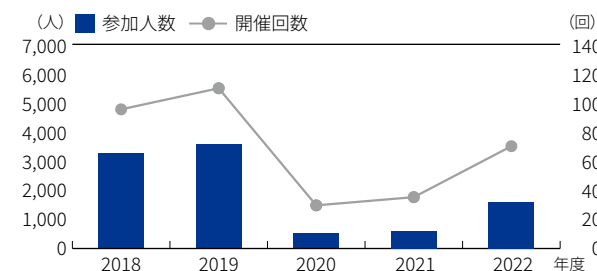
<https://www.den-ankyo.org/>



## ● 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）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

2022年度	優秀賞	岐阜スズキ販売株式会社
	優秀賞	株式会社スズキ自販鹿兒島
	優秀賞	株式会社スズキ自販浜松



## インド

## マルチ・スズキ・インディア社

## 交通安全

マルチ・スズキ・インディア社は、運転トレーニング、交通ルールの浸透、免許発行システムの自動化などを通じ、インドの道路をより安全なものにするという政府の方針に貢献しています。

## ● IDTRによる交通安全の向上

～設立以来、440万人のドライバーがトレーニングを受けています。

質の高い運転トレーニングと座学を提供するために、マルチ・スズキ・インディア社は6つの州政府と協力して、8カ所の運転・交通機関 (IDTR) と23カ所の交通安全知識センター (RSKC) を設立しました。

IDTRは、科学的に設計された試験コース、運転シミュレーター、分かりやすいカリキュラムを使用し、普通自動車、大型自動車、二輪車、三輪車、フォークリフトのドライバーを対象とした運転教育を実施しています。IDTRはトラックドライバー、警察官、会社員、部族の若者などさまざまなドライバーに質の高い安全運転教育を提供しています。IDTRとRSKCは、2022年度に376,000人以上、過去20年間では約440万人以上のドライバーにトレーニングを行いました。

## ● その他の交通安全に関する取り組み

## ①交通安全マニュアル

ハリヤナ州政府交通局と協力して、一般市民に交通安全と安全運転を啓発することを目的とした交通安全マニュアルを作成しました。このマニュアルは、道路ルール、道路法規、運転技術、緊急時の対応手順など幅広いトピックを扱い、交通安全を促進します。

## ②救命措置研修

IDTRは、応急措置の認定を受けたトレーナーを通じて、ドライバーのための応急措置研修を実施しました。同研修では、事故発生時の外傷に対処し、生存率向上のための実践的なスキルを提供することを目的としています。応急措置の訓練は、交通事故による死亡者数を減らすという目標に向けて必要であり、2022年度は3,000人以上がこのプログラムの研修を受けました。

## ③スクールバス運転手研修

「児童にとって道路をより安全にする」取り組みの一環として、IDTRはスクールバス運転手のための研修プログラムを実施しました。同プログラムは、児童の安全のための中央中等教育委員会 (CBSE) ガイドラインに基づき行われ、さまざまな安全指標、道路法規、CBSEガイドラインについて、運転手と乗務員を教育することに焦点を当てて実施されました。

## ④オートエキスポにおける交通安全啓発活動

2022年度に開催されたオートエキスポにおいて、テクノロジーを活用した交通安全CSRの取り組みを展示し、交通安全啓発キャンペーンを実施しました。期間中、交通安全教育と運転教育、交通違反の取締り、交通安全啓発、救命措置などさまざまな分野の取り組みを展示しました。また、会場には小型自動車シミュレーター (LMV) が設置され、運転スキルを試すことができました。

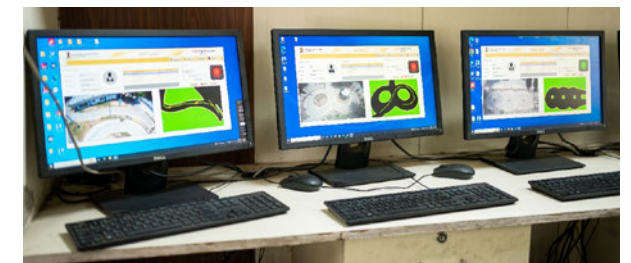
## ⑤2023年交通安全週間における啓発活動

2023年1月11-17日まで交通安全週間を実施し、より安全な道路づくりを推進しました。同期間では、交通安全啓発活動、交通安全のためのデモンストレーションやトレーニングなど、さまざまな活動が行われました。交通安全の重要性と安全運転の方法について人々を教育し、啓発するため、運転される方、児童、政府関係者、会社員、その他の地域関係者など、さまざまな人々に参加いただきました。また企業、IT、学校、政府関係者の方々に交通安全プログラムに参加いただくことができました。

## ● 自動化された運転試験場による運転免許試験の強化 (ADTT)

技能を習得して初めて運転免許を取得できるように、自動化された運転試験場 (ADTT) がウッタラカンド州、ビハール州、ハリヤナ州の免許発行センターに設置されました。これらのセンターには、運転試験を行うために特別に設計されたコースがあり、試験をリアルタイムに撮影する高解像度カメラや、分析ベースの評価ツールを備え、透明かつ効率的に運転免許証を発行しています。

また、デリー交通局と提携し、ADTTを設置することで免許発行センターを完全に自動化しました。2023年3月31日時点では、516,000人以上の受験者がADTTを利用して試験を受けています。



自動化ソフトウェアを備えたコンピューターセンター



ADTT (デリー ラド・サライ)

## インド

## スズキ・モーターサイクル・インド社

## ● ライダーの安全の促進

ライダーの意識向上:スズキ・モーターサイクル・インド社は、特にライダーの道路安全意識を高めるため、タイムズオブインドグループと連携して、ハリヤナ州の8つの主要都市で啓発活動を行いました。対象は主に11年生と12年生の高校生や大学生、他の教育機関の生徒で、近い将来に運転する予定の人も含まれました。この取り組みは、グルガオン、ファリダバード、ロータック、チャンディーガル、アンバラ、カルナール、パンチクラ、パーニーパットの各都市で行われました。

グルガオン警察への支援:交通安全の取り組みの一環として、カスタマイズされたGIXXER 250 10台とレーザースピードカメラ2台がグルガオン警察に提供され、道路安全と速度超過取り締まりをサポートしました。

これら取り組みの総費用は913万インドルピーです。

## パキスタン

## パックスズキモーター社

## ● 安全運転技術教育

2023年3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。

2022年9月に、国道を利用するドライバーに配布するために、交通標識、安全運転のヒント、車両の基本的な点検、緊急事態への指示、反則金などの情報安全指導のブックレット2,200冊を国道・高速道路警察(NH&MP)に寄贈しました。



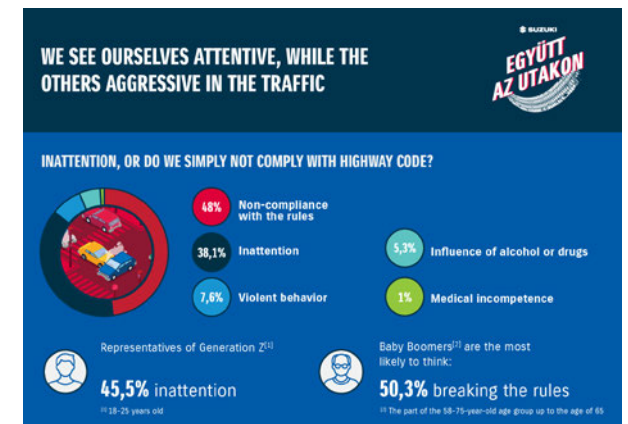
## ハンガリー

## マジャールズズキ社

## ● “Together on the Roads”キャンペーン

自動車メーカーとして、安全は最優先事項です。交通や交通に関わるすべての人が道路上で安全であることを保証するのは私たちの共通の責務です。そこで、毎年異なる交通問題に取り組む「Together on the Roads」という交通安全CSRキャンペーンを立ち上げました。

私たちの懸命な努力の結果、マジャールズズキ社の通信代理店モルフォを活用した交通安全への取り組み「Together on the Roads」は、今年の #PREXA (PR Excellence Hungary Award) の「問題管理」部門で銅賞を受賞しました。



# 持続可能な地域社会の実現

## 商品を通じた推進

### 福祉車両（ウィズシリーズ）



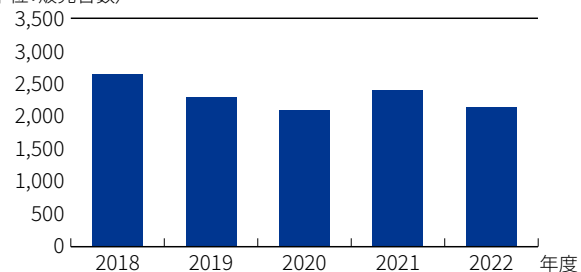
スズキは身体に障がいのある方やご高齢の方が容易に四輪車に乗降できるように設計した福祉車両（ウィズシリーズ）を1996年から提供しています。

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

(単位:販売台数)



### 車いす移動車

要介助者が車両後部から車いすに座った状態で乗降できる車両です。低床設計のため、介助者は容易に要介助者を乗降させることができます。この車両には手動車いすやモーターチェアを載せることができ、スパーシア、エブリイワゴン、エブリイに設定しています。



エブリイワゴン車いす移動車

### 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

### セニアカー

スズキは、主にご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。

セニアカーは、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。主にご高齢の方や足腰の不自由な方が気軽に外出できるように作られた電動車いすで、時速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。

※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。



ET4D



ET4E

## TOPICS

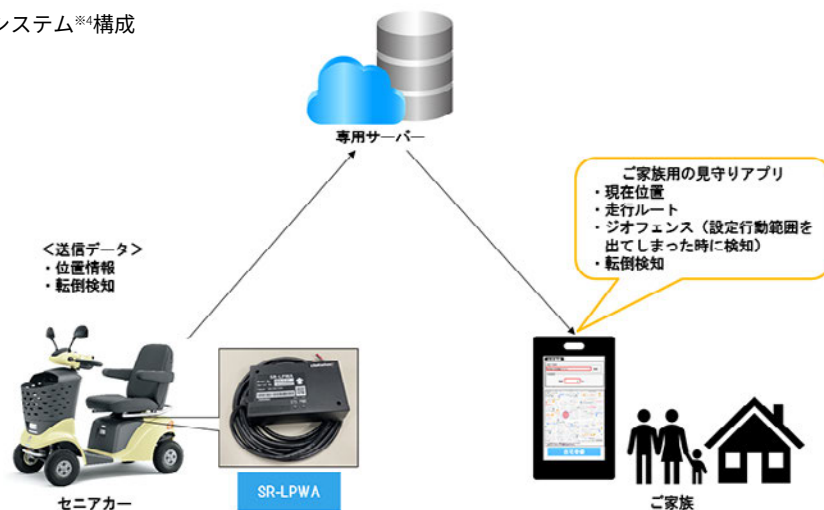
## スズキとデータ・テックがセニアカー見守り通信システムの実証実験を開始

スズキ株式会社（以下、スズキ）と株式会社データ・テック（本社：東京都大田区、代表取締役社長：森島敬一郎、以下 データ・テック）は、ハンドル形電動車いす「セニアカー」<sup>\*1</sup>の利用者とそのご家族等に、より安心と安全をご提供することを目的に、IoT車載器を活用した見守り通信システムの実証実験を2023年6月より開始しました。

実証実験を通して、セニアカーに求められる機能やサービスを把握し、今後の製品開発につなげていきます。

## 実証実験について

今回の実証実験では、スズキが製造する「セニアカー」にデータ・テックが開発したIoT車載器「SR-LPWA」<sup>\*2</sup>を装着し、利用中の位置情報の取得や転倒検知を行います。取得した位置情報は専用サーバーを介して、あらかじめ登録されたご家族の持つ見守りアプリ<sup>\*3</sup>にて閲覧が可能です。また、転倒を検知した際はご家族にメール通知を行い、リアルタイムでセニアカーの状態を把握することができます。

■ 実証実験のシステム<sup>\*4</sup>構成

※1 日常の移動手段として主に徒歩や自転車での外出が難しい高齢者の方にご利用いただいているハンドル形電動車いす。使用時の速度は時速1km～6kmの間で設定が可能で、道路交通法では歩行者として扱われるため、運転免許は必要ありません。

※2 SR = セイフティレコーダ LPWA = Low Power Wide Area（省電力広域通信）の略。

※3 SR-LPWAで取得した位置情報等をスマートフォンで閲覧するアプリケーション。

※4 実証実験でセニアカー利用者のご家族等が使用するシステムで、SR-LPWAで取得した位置情報や転倒検知情報等を専用サーバーで受信し、見守りアプリに連携する一連の仕組み。

\*記載されている商品名、会社名等は各社の商標または登録商標です。

## TOPICS

## スズキ、二条城とセニアカーの試験運用を開始

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、元離宮二条城（以下、二条城）内における来城者の移動手段のご提案として、セニアカーの試験運用を2023年3月6日から19日まで実施しました。

年間200万人以上が訪れる二条城では、長時間歩くことが難しい方でも広い城内を満喫してほしいとかねてより思案しており、現在は介助者の補助が必要な電動アシスト機能付き車いすの貸し出しを行っています。

今回は、既存の車いすに加わる新たな選択肢としてセニアカーを試験運用することで、その効果を検証しました。

セニアカーは、徒歩や自転車での外出が難しい高齢者の方に主にご利用いただいているハンドル形電動車いすで、砂利道の城内も快適に移動することができます。

試験運用に使用するセニアカーはスズキが寄贈し、世界遺産・二条城の歴史ある文化と景観に調和する特別なカラーリングを施しました。

二条城における試験運用を通して、スズキがお客様視点の多様なモビリティとサービス開発に取り組むことを紹介するとともに、今後の各地への展開を見込んださらなる広がり結びつけていきます。

二条城で実施した運用の概要は下記の通りです。

- 1 実施期間 2023年3月6日（月）～3月19日（日）
- 2 会場 元離宮二条城（京都市中京区二条通堀川西入二条城町541）
- 3 受付場所 城内総合案内所（予約不可、先着順）
- 4 料金 無料



## 地域の課題解決への取り組み

### ● 浜松自動運転やらまいかプロジェクトへの参画

スズキは、2016年に浜松市、遠州鉄道株式会社、SBドライブ株式会社（現、BOLDLY株式会社）と連携協定を締結し、浜松自動運転やらまいかプロジェクトに参画しています。浜松自動運転やらまいかプロジェクトは、都市部から山間部まで多様な地域を有する浜松市にて、「交通空白地の交通弱者の足の確保」という地域の交通課題を解決し、持続可能な公共交通の在り方を探る取り組みです。将来の自動運転技術の実用化を見据え、4者が連携し、どういったモビリティサービスが使いやすいか、交通空白地の足としてふさわしいのか、住民の皆様のご協力をいただきながら、実証実験を行っています。

これまでに2017年、2019年、2022年に実施した3回の実証実験を通して、住民の皆様からモビリティサービスや自動運転に対する受容性、車両の使い勝手など、多くのご意見やご感想をいただき、現場・現物・現実に即したモビリティサービスや自動運転技術の開発につなげています。



小さな車を使った定時・定路線の移動サービスは、交通空白地の足の確保に役立つこと、より多くの住民の社会参加による地域コミュニティの活性化につながることを期待されています。浜松自動運転やらまいかプロジェクトは、モビリティサービスと自動運転技術を通して、地域の皆様が自分の意志で動ける範囲を広げることを目指し、引き続き、「やらまいか精神」で活動していきます。

### ● 「軽トラ市」を応援

スズキは日本の全国各地で行われている「軽トラ市」を応援しています。

軽トラ市とは、トラック型の軽自動車（軽トラ）が集まって、その荷台に食料品や地元の特産品、雑貨などの商品を陳列して販売する臨時の市のことです。地域活性化の一つの手段として2005年に岩手県雫石町ではじまり、今では全国120を超える地域で開催されています。

軽トラは荷台の高さが商品を並べて販売するのに最適で、移動可能な乗り物であることから、市の設置と撤収がとても簡単です。多くの農家が軽トラを保有しているため、生産者がそのまま新鮮な商品を運ぶことが可能です。

軽トラ市の主催者は大半が地域の商工会などで、会場は集客に悩む商店街が中心です。各地域の特性が出るバラエティ豊かな品揃えによる話題性もあり、来場者は年々増加

し、新たな開催地域も増えています。人口の都市集中が進む中で、地方の活性化、商店街の活性化につながっています。

スズキは、軽トラ市が地域を元気にすることに共感し、軽トラ市の運営支援等を通じて盛り上げ役となり、全国で行われる軽トラ市を応援していきます。



「第7回全国軽トラ市 in 長野しののい」を応援する鈴木社長（2022年10月）

## 教育支援による推進

### 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:

- ・電気自動車の駆動用モータの性能改善に関する研究
- ・V2HおよびV2Gの効果・運用に関する研究
- ・電池のリユースに関連する研究

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～2024年3月末までの21年間



#### ● ものづくり講座

国内外の大学や小学校、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。2022年度は、講師が直接教壇に立った講座とWeb配信講座の2種類で1,000名を超える皆様に18講座開催しました(表を参照ください)。



2022年9月29日  
葵が丘小学校5年生向け「自動車」授業



2022年9月30日 静岡理科大学  
自動車工学「車体構造(シャシ・フレーム)」



2022年12月16日 静岡理科大学  
自動車工学「モータースポーツ」

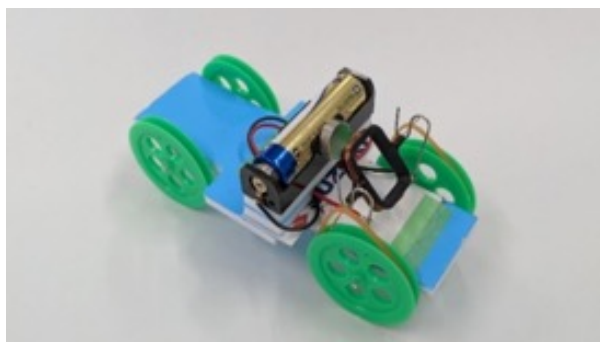
開催日	大学、講座名	参加人数
5月11、12日	金沢美術工芸大学 デザイン科 タブレット・PCと代表的ソフト【フォトショップ】 によるスケッチ実演講義	21
5月18、19日	金沢美術工芸大学 デザイン科 CMF(カラー・マテリアル・フィニッシュ) デザインワークショップ	21
6月6日	インド工科大学 India's First C-V2X Pilot	20
6月28日	山形大学 工学部情報・エレクトロニクス学科 製造業と情報科学	40
7月11日	静岡大学 工学部 塑性加工学	40
9月29日	葵が丘小学校5年生向け「自動車」授業 自動車づくりと環境	70
9月30日	静岡理科大学 自動車工学「車体構造(シャシ・フレーム)」	23
2022年 10月6日	静岡大学 産業イノベーション人材育成プログラム 産業イノベーション特論	20
10月13日	静岡大学 産業イノベーション人材育成プログラム 産業イノベーション特論	20
11月4日	静岡理科大学 自動車工学「自動車の運動学」	18
12月2日	次世代自動車センター 自動車工学基礎講座「サスペンション、 ステアリング、ブレーキの基礎知識」	200
12月15日	次世代自動車センター浜松 自動車工学基礎講座「衝突安全」	200
12月16日	静岡理科大学 自動車工学「モータースポーツ」	24
12月16日	宮崎大学 知能工学部 機械系エンジニアを目指す人へ ～自動車業界からアドバイス～	40
1月20日	静岡理科大学 自動車工学「商品企画と市場調査」	22
2月8日	インド工科大学 SMCアジャイル開発の取り組み	50
2023年 2月28日	次世代自動車センター浜松 自動車工学基礎講座「熱マネジメント技術の 基礎」	200
3月4日	多摩美術大学 テキスタイルデザインと社会の接点を観る	20
合計		1,049

## 自動車技術会におけるものづくり講座支援

### ● 小学生向け体験型ものづくり講座

公益社団法人自動車技術会が主催する「キッズエンジニア2022」および東北大学創造工学センターのサイエンスキャンパスに参加して、体験型ものづくり講座『クリップモーターで動くクルマを作ろう』を小学3年生から6年生の108人に提供しました。

「クリップや電池、輪ゴムなど身のまわりにあるモノが材料なのにもかかわらず、ものづくりの楽しさが感じられた」と多くの感想をいただきました。



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』ワークキット



2023年9月10日東北大学創造工学センター サイエンスキャンパス

### ● 学生フォーミュラ活動

公益社団法人自動車技術会主催の「第20回学生フォーミュラ日本大会」が2022年9月6日～10日に静岡県小笠山総合運動公園エコパで3年ぶりに現地開催されました。学生フォーミュラ大会では学生が製作した車両により、ものづくりの総合力を競い合い、産学官民連携による自動車技術ならびに産業の振興に資する人材の育成を行っています。

スズキも運営協力や参加チームの活動支援を積極的に行っています。20回大会では、支援校である岐阜大学と早稲田大学が走行競技で上位に入り、力走を見せました。また岐阜大学は「プレゼンテーション賞」で2位という好成績を収めることができました。



2023年9月6日～10日小笠山総合運動公園エコパ開催  
早稲田大学チームのマシンとメンバー

## 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74団体（2023年10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。2022年度は「浜名湖の環境を調査する体験学習会」が開催され、その中でスズキはマイクロプラスチック回収装置付き船外機に関する紹介と試験走行で回収したマイクロプラスチックのサンプル展示を行いました。

スズキは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、環境教育や保全活動に参加・協力していきます。

### ■ 浜名湖の環境を調査する体験学習会（2022年10月8日）



マイクロプラスチック回収装置を説明



海岸におけるマイクロプラスチックごみの調査



いかり瀬で干潟の生き物調査

## 日本 国内販売代理店

販売代理店では、年に数回、地域の皆様へ会社見学の機会を設けて見学会等のイベント<sup>\*</sup>を実施しています。従業員からの業務の説明や実際に業務を体験し、スズキの自動車販売・修理業務についてご理解いただいています。

<sup>\*</sup>イベントの実施状況については各販売代理店によって異なります。詳細は各販売代理店へお問い合わせください。



キッズエンジニア実施 株式会社スズキ自販北海道



中学生職場体験 株式会社スズキ自販埼玉



## TOPICS

## スズキ、インド経営大学院2校と協定を締結 — インドでの事業多様化、新規事業開発などを研究 —

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、インド事業をさらに発展させるために、インド経営大学院のアーメダバード校（以下、IIMA）およびコジコデー校（以下、IIMK）と、それぞれ協定を締結しました。

スズキは、1982年にインドに進出して以来、インドのお客様から必要とされる小型車を現地で生産し、経済成長とともに成長してきました。近年、カーボンニュートラルをはじめとする環境への取り組みが世界的に喫緊の課題となる中、柔軟な事業活動が必要と考えます。これらを研究するために、インド経営大学院2校と協定を締結しました。

IIMAは1961年に設立され、ビジネスマネジメントの研究と教育で最先端を行くインド有数のビジネススクールです。IIMAとスズキは、定期的な交流を通じて、スズキの新規事業も含めたインド事業多様化戦略や事業ポートフォリオ再構築についての研究を行います。

1996年にケララ州に設立されたIIMKは、企業文化研究などに強みを持っています。IIMKとスズキは、スズキのインドでの40年にわたる取り組みを分析し、スズキの強みを明確にした上で、長期的な視点からインド事業の方向性についての研究を行います。

スズキは、2008年のインド工科大学ハイデラバード校（以下、IITH）設立以来、同校と技術面での人材交流を行っています。IITHとの交流に加えて、今回の協定締結により、IIMA及びIIMKの教職員や学生との交流も深めていきます。

取締役専務役員の齊藤欽司は、出席したインドでの調印式の中で、「今年はスズキのインド事業40周年という記念すべき年です。協定を締結することで、お互いが持つ資産を最大限に活用し、関係者の皆様の成長とインドの経済発展に貢献していきたいと考えています。」と述べました。

これからもスズキは、人々の生活に寄り添って地域の移動を支える、社会から必要とされる会社を目指していきます。



インド経営大学院アーメダバード校



インド経営大学院コジコデー校

## TOPICS

## スズキ、3校目となるインドの 「日本式ものづくり学校（JIM）」が経済産業省より認定

スズキ株式会社（以下、スズキ）がインド・グジャラート州ガンジナガルに開校準備を進めている職業訓練校が、2022年4月、経済産業省より、スズキとして3校目となる「日本式ものづくり学校（JIM）」の認定を受けました。

2016年に、日印両政府は「ものづくり技能移転推進プログラム」に合意しました。この一環として、インドに進出している日系企業は、経済産業省と連携をとりながらインド製造業の人材育成支援を目的とした日本式ものづくり学校 [JIM: Japan-India Institute for Manufacturing] の設立を進めています。

このたび、スズキとして3校目となるJIMの認定を受けた「マルチ・スズキJIM（グジャラート州ガンジナガル）」は、2022年9月開校、一学年84名（2年間コース）の予定です。

「マルチ・スズキJIM」は、インドの職業訓練学校として、スズキのインド子会社マルチ・スズキ・インディア社が最新の教育設備や人材を投入して運営しています。組立工、電気工、塗装工、自動車整備など、さまざまなコースで実践的な訓練を行っています。

スズキは、2017年に1校目「マルチ・スズキJIM（グジャラート州メーサナ）」の認定を受けました。また、2019年には2校目「マルチ・スズキJIM（ハリヤナ州グルガオン）」の認定を受けました。これまでに2校で累計827名の人材を輩出してきました。卒業生は自動車メーカーや、自動車部品メーカー、自動車ディーラーなどに就職しています。

認定式は、吉川ゆうみ経済産業大臣政務官、飯田陽一貿易経済協力局長、太田三音子技術・人材協力課長、駐日インド大使館マヤンク・ジョシ首席公使をはじめ、同プログラム関係者、認定企業出席のもと、経済産業省にて執り行われました。スズキからは、長尾正彦取締役専務役員が出席し、「人材育成を通じて『Make in India』『Skill India』に貢献し、インド政府が掲げる『自立したインド』の実現に向けスズキグループ一丸で取り組んでいきます」と述べました。



## インド

## マルチ・スズキ・インドア社

## 人材開発プロジェクト

マルチ・スズキ・インドア社は、インド政府主導の「スキル・インドア」プログラムと連携した人材開発プログラムを導入しています。同プログラムにおいては、若者が雇用されやすいように技能を高めることに焦点を当て、「学びながら稼ぐ」機会を提供しています。また人材開発の促進のため総合的なアプローチを採用し、個人の能力向上や働き手として即戦力となることに向け、質の高い職業訓練を実施しています。

主要なプログラムの1つとして、既存の職業訓練学校 (ITI) の設備と指導員の能力改善に取り組んでいます。設備を充実させることで、人材開発に必要な最新の設備を整え、学生が学びやすい環境の提供を目指しています。またITIの指導員には、指導技能を向上し、最新の現場要件を把握するための専門的なトレーニングを行っています。

また、学生との関わりをさらに強化するため、日本式ものづくり学校 (JIM) を設立しました。JIMでは、理論的知識と実技を取り入れた総合的な教育を提供しています。さらに、自動車整備のための人材開発の重要性を認識し、自動車技能向上センター (ASEC) の設置にも取り組んでいます。同センターでは、

自動車の整備や修理に関して専門的なトレーニングを提供することで、技術向上に焦点を当てています。マルチ・スズキ・インドア社はこの分野における個人のスキルアップを通じ、自動車整備産業全体の発展に貢献していきます。

## ● 日本式ものづくり学校

～設立以来、1,400人以上の学生がJIMで研修を受けています。

日本式ものづくり学校 (JIM) は、マルチ・スズキ・インドア社の人材開発プロジェクトの中心です。JIMを通じて、学生は日本式の製造方式に基づいた高度な製造技術と効率的な現場管理を学んでいます。JIMは、学生にとって必要なスキルと知識を身に付けて製造業に就職するためのルートです。製造部門における技能開発を促進し、さらに高めることを目指すため、インド政府と日本政府による協力の証がJIMなのです。マルチ・スズキ・インドア社は、グジャラート州に2校、ハリヤナ州に1校、計3校のJIMを設立しました。

JIMでは最先端の機械や設備に関する実践的なトレーニングを提供することで、学生は製造業に必要な技能と自信を身に付けます。また、自動車製造業、整備やサービス分野でトレーニングコースを提供しており、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、組立工などについて学ぶことができます。JIMのユニークな特徴と

して、自動車の小規模組立ライン、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ていることが挙げられ、学生が現場で即戦力になるようトレーニングを提供しています。

ソフトスキルのカリキュラムは、日本の経済産業省 (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。またJIMで提供されているコースは国家職業訓練評議会 (NCVT) とMETIによって認定されています。

これらのトレーニングは「デュアル・システム・トレーニング (DST)」制度に基づいており、学生はJIMで学んだことを実践するため、製造業でのOJTを受けながら給料を受け取ることができます。OJTにおいて、学生は実際の製造工程に従事し、学んだ理論的知識を応用することで、現場の慣行を理解し、就労に向けたスキルを身に付けます。設立以来、1,400人以上の学生がJIMで訓練を受けており、2022年度はDST制度のもとで434人の学生がOJTの機会を得ました。

また2022年度は3番目の設立となったグジャラート州ガンディナルにある国際自動車研究センター (iACE) のJIMにおいて、METIから認可を取得、インド技能開発・企業推進省 (MSDE) の研修部門長官 (DGT) から、組立工、塗装工、電気工、自動車整備において職業認定証をいただきました。



JIM に設置されている軽自動車の組立ライン



JIM に設置されている塗装シミュレーター



自動車整備に関する研修



車体修理に関する研修

### ● 職業訓練校 (ITI) の拡充

～2022年度には7,000人以上がマルチ・スズキ・インドア社支援のITIでトレーニングを受け、ASECで研修したITIの学生は約1,500人となりました。

スキルラボを設置し、ITIの指導員と学生に専門的なトレーニングを提供することにより、インド国内の既存の政府によるITIの改善を行っています。スキルラボを通じて、安全性やマハラシュトラ州技術教育委員会 (MSBT) ラボのような業界指向のトレーニングがITIに提供され、すぐに生産ラインで勤務できる学生を育成しています。

また、整備士 (MMV)、車体修理 (ABR)、車体塗装 (ABP) などの自動車サービスやメンテナンス関連の専門教育を行うために、インド全土の31のITIに自動車技能向上センター (ASEC) を設置しています。

### ● ターゲットにおけるITI

マルチ・スズキ・インドア社の技能開発の取り組みの中でも、ターゲットITIへの支援は、ユニークなCSRの取り組みです。同ITIは、ミルザプール地区の僻地で開発が進んでいない地域であるダリア村に位置し、特に地元の部族の若者を対象として就労に向けた技能向上に取り組み、地域社会の社会経済的発展に貢献しています。またマルチ・スズキ・インドア社は、ITIの学生に訓練と雇用の機会を提供し、学生とスタッフのための宿泊施設の建設を支援しました。

### ● 見習い研修プログラム

～3,000人以上の若者がマルチ・スズキ・インドア社の工場で見習いの機会を与えられています。

ITIの見習い研修プログラムを通じて、17州のITIから3,000人以上の意欲的な若者がマルチ・スズキ・インドア社の工場で訓練を受けました。熟練社員と関わり、現場で働くことで就労に向けた技能を向上させる機会を提供しました。

見習い研修プログラムにより、研修生は製造業がどのように成り立っているのかを理解し、業界の基準と慣行に触れ、しっかりとした労働倫理を養います。また実際の職場で起きる事象に触れることで、問題解決能力、チームワーク、適応能力を身に着けます。

## パキスタン

## パックスズキモーター社

### ● 大学生や従業員の子弟に対してカイゼン、5S管理に関する講習を開催

CSRプログラムに基づいて新たな取り組みを開始しました。2023年3月、NED工科大学において (安全運転技術、カイゼン、5S管理) の講習会を実施しました。

安全運転技術 (SDT) 講習の目的は、安全及び防衛的運転技術、交通標識、緊急事態における対策、車両メンテナンスなどに関する知識を学生とスタッフに提供することであり、セッションは理論、写真、ビデオで構成されていました。

カイゼンと5S講習の目的は、日本の労働文化と方法論を紹介し、参加者がそれらを実行してメリットを享受できるようにすることでした。講習には合計140名が参加しました。

2022年12月に、従業員の家族を対象に「キャリア計画とキャリア開発」に関する講習を実施しました。講習の目的は業界の実践的な知見に基づいた身だしなみの整え方、キャリア計画の立て方と選択の方法などについての知識を高めることでした。

座学のほか、実際の自動車の生産プロセスや5S、カイゼン活動を見学するための工場訪問も実施されました。合計48名が参加し、講習の最後には参加証明書と記念品が配布されました。



## インドネシア

## スズキ・インドモービル・モーター社

## ● 学生への工場見学

スズキの教育貢献のひとつとして、2015年から学生への工場見学を実施しています。スズキ・インドモービル・モーター社のチカラン工場とタンブン工場へスズキの四輪車と二輪車の生産工程を見学する学生を歓迎し、2020年3月に新型コロナウイルスの感染症拡大により活動を休止するまでに、600校以上の学校から55,000人以上の生徒がスズキの工場を訪問しました。なお、2023年2月にはチカラン工場での活動を再開しました。この活動を通じて、工業製品、技術、製造プロセスに関する学生の興味と知識を刺激し、学生教育に貢献したいと考えています。



## ● 専門学校におけるティーチングファクトリー活動の展開

スズキ・インドモービル・モーター社は、2021年に一部の専門学校にCNC加工機、旋盤、圧縮機などの産業機械を寄贈した際のフォローアップとして、製造技術者やメンテナンススタッフとともに学校を訪問し、機械の正しい使い方や長く使っていただくためのメンテナンス方法を指導しました。

また、SIMサプライヤー・クラブ(SSC)と共同で、2022年11月11日に中部ジャワのSMK Muhammadiyah Sumpiuhに職業訓練センターを開設しました。この職業訓練センターは、学生が製造業で働くことを体験する機会を与え、産業機器を使用するハードスキルと、製品や仕事の品質、職場環境を改善する方法を自分で考えるソフトスキルを身に付けることを目的としています。



## ハンガリー

## マジヤールスズキ社

## ● 国・地域の教育機関との連携

マジヤールスズキ社のハンガリーでの高い競争力と成功は、豊富で有能な労働力の存在によるところが大きいと考えられます。マジヤールスズキ社は、私たちが持っている知識を若い世代と共有する責任があり、若い世代は、マジヤールスズキ社や産業部門のプロ意識、継続的な発展、成功を高めることができます。このため、マジヤールスズキ社はハンガリーのエンジニアや技術の専門家チームを送り出している国や地方の教育機関、地元の専門学校と協力していくことを長期的な目標にしています。

ブダペストのハンガリー・イノベーション協会が主催する「Youth Scientific and Innovation Contest」や、ブダペストで開催される「Annual Conference of European Society for Engineering Education」など革新と教育に関するイベントを後援しました。

このほか、マジヤールスズキ社は中学校や大学からの研修生を受け入れています。

## 歴史館における取り組み

### スズキ歴史館 <https://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。



スズキ歴史館

### スズキ歴史館の施設ご紹介

#### ● スズキの歴史フロア

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



創業当時の織機



パワーフリー号



スズライト

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、



デザインルーム



組立ライン



遠州コーナー

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。

## ● 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。

2022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、168校12,861名の小学生をご案内しました。見学後には、スズキ歴史館と工場をオンラインでつなぎ、リアルタイムで工場で働く人に質問ができる「オンラインQ&A」を実施しました。

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。

2022年度も夏休み、冬休み、春休みに3回のものづくりイベントを実施しました。

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今後も継続してイベントを行っていきたいと考えています。スズキ歴史館は地域の皆様からも喜ばれる施設となるようこれからも努力を続けていきます。



ものづくりイベントの様子

## スポーツを通じた支援

### 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リレーに鈴木涼太選手、2023年世界陸上ブダペスト大会には女子やり投げの齊藤真

理菜選手が日本代表メンバーにも選出されました。

中村明彦選手(男子十種競技・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。

### エアロビック競技の支援・普及

スズキは公益社団法人日本エアロビック連盟を通じて、エアロビック競技を広く支援しています。

エアロビックは、アメリカで提唱された運動処方理論「エアロビクス」を起源として、その後派生したエアロビックダンスやエクササイズを技術的に体系化して「スポーツ」に発展させたものです。

近年では体操競技と同様に表現スポーツや採点スポーツに位置づけられています。1984年には日本でも「第1回全日本フィットエアロビクス・チャンピオンシップ」(現在のスズキジャパンカップ)が開催されるなど世界中に広がっていきました。現在では、世界80カ国で行われているといわれ、スズキワールドカップエアロビック世界大会をはじめ、国際体操連盟(FIG)の世界選手権大会など国際大会も開催されています。

### スローエアロビック・アダプテッドエアロビック

エアロビックは、子供から高齢者まで男女の区別なく手軽に楽しめる参加型のスポーツです。特に高齢化社会に対応した「スローエアロビック」、障がい者に対応した「アダプテッドエアロビック」など、SDGsの17の目標のうちの3(すべての人に健康と福祉を)に対応する社会貢献活動と位置づけ、普及支援に努めています。



## オーストリア

## スズキオーストリア社

## ● パラスポーツの支援

スズキオーストリア社ではパラスポーツの支援を実施しています。パラクライマーのヤスミン・プランク(2018年の地元開催の世界選手権で5位)やパラ水泳選手だったアンドレアス・オネア(2016年リオデジャネイロパラリンピックで100m平泳ぎ銅メダル)への支援をはじめ、スズキパワーチームチャリティーラン<sup>※</sup>等のチャリティーイベントを開催しています。

<sup>※</sup>スズキパワーチームチャリティーラン:インスブルック近郊のイグルスのオリンピック氷運河前で実施されるアマチュア選手とその家族で競われるスズキ協賛のイベント



## フランス

## スズキフランス社

## ● ヨットレース「ラ・ソリテア・デュ・フィガロ」への支援

ラ・ソリテア・デュ・フィガロは、50年以上続いている単胴船ヨットレースです。将来の世界レベルのスキッパーとチームになれるような才能を育てるレースとして位置づけられています。

ルート・デュ・ラムは4年に1回行われる世界規模の大西洋横断ヨットレースです。6つの船のカテゴリーからなり、120以上の船が出航しますが、出発地点には100万人を超える観衆が押しかけます。

スズキフランス社は公式パートナーとして、2005年からソリテア、2014年からラムとフランスを拠点とする2つのレースを支援しています。

レース前やレース中にスズキのブースを設置し、顧客ロイヤリティプログラム、及びPR活動として、地元販売店も参加し、四

輪車やマリン資材を展示しています。

CSRや支援の活動として以下を実施しています。

Suzuki Combativeness Award は、各ステージで最も積極的に闘志あふれていた船員に賞が与えられます。この賞は勝者だけでなく、最も健闘した者に対しても贈られます。

<支援内容>

- ・主催者チーム、スキッパー、医療や物流チームに対して各ステージの移動用にソリテアで7台、ラムで15台の車両を提供しています。
- ・サンマロのラ・ルート・デュ・ラム(4年ごと)では、36基の船外機を提供し、船乗りの出発から終了までの間、海上での安全を確保しています。

<https://www.routedurhum.com/fr>

<https://www.lasolitaire.com/fr>





## ● 障がい者二輪レース支援

### ～ステファン・パウラス氏とのパートナーシップ

2017年以来、スズキフランス社はフランスの二輪車チャンピオン、ステファン・パウラス氏とのパートナーシップを行い、部品と二輪車の提供でステファン氏をサポートし、ピターラの貸与も行っています。

14年前に負傷したステファン氏は、2014年に障がい者が二輪車ライダーになるのをサポートする「Handi Free Rider」協会 (<https://www.team-hfr.fr>) を設立しました。また、初の国際大会 (MotoGP期間中に開催) 「インターナショナル・ブリヂストンハンディレース」を開催しました。

ステファン氏はスズキファンとして、スズキフランス社と正式契約を結んだことをとても誇りに思っています。スズキフランス社は、ライダーの好意的なイメージコミュニケーションに感謝しています。

ステファン氏は、MotoGPでのサイン会、スタントショー (スタントショーのために用意されたGSX-S 1000にも乗っています)、子供たちのためのソーシャルイベントなど、多くのイベントを開催しています。ステファン氏の活動は多くのメディアで取り上げられています。

ステファン氏は障がい者たちに多くの希望を与え、自分の夢を追うことの良い手本となっています。

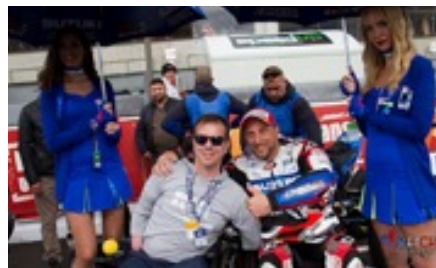
## 南アフリカ

## スズキオート南アフリカ社

### ● サッカートーナメントのスポンサー

インビュセロスポーツ連盟 (ISO) は、テンピサに拠点を置く NGO 組織で、テンピサの若者がスポーツに興味を持つことで、薬物や犯罪から遠ざかること、そして明るい未来のためにスポーツと教育に注力することを目指しています。組織の運営に加えて、彼らは学校の休暇中に1年に3回トーナメントを開催しています。サッカー場が1つしかないためトーナメントは毎回1週間に渡って開催されます。トーナメントをより魅力的にするため、当社は賞金の提供を行っています。

さらに、審判の給与支払いやピッチの維持にも貢献しています。



## さまざまなビジネスパートナーとの協創

### TOPICS

#### スズキ、「空飛ぶクルマ」の製造に向け、SkyDrive と基本合意

##### － スズキグループの工場を活用、2024年春稼働開始を目指す －

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、「空飛ぶクルマ」の製造に向けた協力について、株式会社SkyDrive（本社：愛知県豊田市、代表取締役CEO福澤知浩、以下「SkyDrive」）と基本合意書を締結しました。

SkyDriveは、「空飛ぶクルマ」の製造を目的とした100%出資の子会社（以下、製造子会社）を設立します。スズキとSkyDriveは、スズキグループが静岡県内に保有する工場を活用し、2024年春ごろ、「空飛ぶクルマ」の製造開始を目指します。スズキは、SkyDrive製造子会社の人材確保など製造開始に向けた準備についても協力します。

より具体的な条件については協議を継続し、別途取り決める予定です。

#### 鈴木社長コメント

SkyDriveと協力一致し、価値ある製品作りを通じて、日常的に空を活用するAir Mobilityの実現に貢献できるよう、意欲的に前進していきます。楽しみです。



調印式の様子（左からスズキ 神代常務、SkyDrive 福澤 CEO）

### TOPICS

#### スズキ、LOMBY 株式会社と自動配送ロボットの共同開発に合意

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、LOMBY株式会社（本社：東京都品川区、代表取締役 内山 智晴、以下「LOMBY」）と、自動配送ロボットの共同開発契約を締結しました。

LOMBYは、2022年4月に設立された、自動配送ロボットの開発・提供・サービス運用を手掛けるスタートアップ企業です。昨今の通販サイトやフードデリバリーの利用拡大に伴い増加している配送物のラストマイル物流の課題解決に取り組んでいます。

スズキとLOMBYは、2022年よりスズキの電動車いすをベースとした台車を用いた自動配送ロボットの可能性を検討してきました。今回の共同開発で、スズキは台車の設計・開発を担当し、LOMBYは自動配送ロボットの試作・改造、配送システムの開発、実証実験等を行います。また、配送ロボットと電動車いすの部品共通化を検討し、自動配送ロボットの量産化における製造コスト低減に取り組みます。さらに、2023年4月施行の改正道路交通法により公道走行が可能となる「遠隔操作型小型車」としての届出を目指し、ラストマイル物流領域へのロボットの供給につなげたいと考えています。

#### ■ LOMBY 概要

会社名	LOMBY 株式会社
所在地	東京都品川区 東品川 2 丁目 2-43 T2 2F
設立	2022 年 4 月
代表者	内山 智晴
事業内容	自動配送ロボットの開発、提供、 サービス運用
URL	<a href="https://lomby.jp">https://lomby.jp</a>



電動車いすの台車を用いた自動配送ロボットの試作車

## TOPICS

## スズキとダイハツ、 「第10回国際スマート農業EXPO」に共同出展

スズキ株式会社（以下、スズキ）とダイハツ工業株式会社（以下、ダイハツ、本社：大阪府池田市、代表取締役社長：奥平 総一郎）は、昨年に続き、2023年10月11日（水）～13日（金）に幕張メッセにて開催された「第13回農業Week」における「第10回国際スマート農業EXPO」に共同で出展しました。

スズキ、ダイハツは、農家の皆様を中心にご愛用いただいている軽商用車を約60年間にわたり、ご提供し続けてきた会社として、今後も農家の方々の困りごとを解決していく想いを発信するとともに、両社の意志に賛同していただける仲間づくりを行うため、一昨年はじめて共同で出展しました。

今年も、「農家の『嬉しい』を探してカタチに」をテーマに共同出展し、両社の軽商用車（スズキ「スペーシア ベース」、ダイハツ「ハイゼットトラック」）に加え、スズキは「マルチワーク可能なロボット台車『モバイルムーバー』」を、ダイハツは「農業用ドローン及び簡易操作治具など」を展示しました。

今後も両社は、農家をはじめとしたお客様の暮らしに寄り添い、地域社会をより豊かにしていきたいという共通の想いのもと、お客様の困りごと解決に向けたサポート活動に、協力して取り組んでいきます。

## TOPICS

## スズキ、アフリカ発スタートアップと関係強化 ー グローバル展開支援に関して、Moove 及び三菱 UFJ 銀行と覚書を締結 ー

スズキ株式会社（以下、スズキ）は、第8回アフリカ開発会議（TICAD8）において、アフリカ発のスタートアップ企業 Moove Africa B.V.（以下、Moove）および株式会社三菱UFJ銀行（以下、三菱UFJ銀行）と、覚書を締結しました。

今回の覚書締結により、アフリカ域内での協力関係強化に加え、スズキと三菱UFJ銀行のそれぞれのグローバルネットワークを活用して、Mooveのアフリカ以外の海外地域進出を支援していきます。

Mooveは、ナイジェリアで設立されたモビリティ・フィンテック企業です。アフリカにおいて、個人事業主向けに独自のビジネススキームで自動車ファイナンスを提供し、配車サービスやフードデリバリーなどのMaaS（Mobility as a Service）関連ビジネスを支援しています。また、将来的に融資する車の60%以上を電気自動車またはハイブリッド車にすることを目標に掲げています。

スズキは2022年から、アフリカの四輪代理店を通じて、Mooveに車両を供給しています。これまでに南アフリカ、ナイジェリア、ガーナにおいて、エスプレッソなどのインド製小型車を約4,000台供給しています。

海外営業本部長の齊藤専務は、「Mooveが提供する自動車ファイナンスの浸透を通じて、進出国での新規雇用の創出、モビリティやドライバー不足などの社会課題への対応、MaaSエコシステム形成促進に貢献していきます。」と述べています。

### ■ Moove 概要

会社名	Moove Africa B.V.
本社	オランダ
設立	2019 年
最高経営責任者（CEO）	Ladi Delano, Jide Odunsi
URL	<a href="https://moove.io">https://moove.io</a>

### ■ スズキのアフリカでの販売

2022年度114,624台

## TOPICS

## スズキ、コーポレートベンチャーキャピタルファンドを設立 ー スタートアップとともにお客様や社会に必要とされる商品やサービスを創出 ー

スズキ株式会社（以下、スズキ）は2022年10月、米国シリコンバレーを本拠とするコーポレートベンチャーキャピタルファンド「Suzuki Global Ventures」（スズキグローバルベンチャーズ、以下「SGV」）を設立しました。

スズキは、お客様や社会に必要とされる価値を提供するためにSGVを設立し、スタートアップとの共創活動を加速させ、新たな事業やビジネスモデルを創出していきます。また、SGVをスタートアップエコシステムへのアクセスポイントとして、日本のみならず、米国やインドなどの海外においても、お客様や社会の課題解決に資する領域に投資し、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。

### 鈴木社長からのメッセージ

スズキも1920年の設立時は織機製造の小さなスタートアップでした。創業者の鈴木道雄は苦勞して綿布を織る母親を助けたい一心から、画期的で使いやすい足踏み式の織機を作りました。これがスズキの原点です。

創業以来スズキは、お客様の立場になって、社会の役に立つことを志してきました。

この“原点”である『お客様の課題を解決したい』という創業精神は今も変わりません。

このたび設立したSGVを通じて、同じ志を持ったスタートアップの皆様とともに成長し、社会課題解決の道を歩んでいくことを楽しみにしています。

### ■ コーポレートベンチャーキャピタルファンド「Suzuki Global Ventures」の概要

ファンド名称	Suzuki Global Ventures（登記上：Suzuki Global Ventures, L.P.）
設立時期	2022年10月
出資総額	1億米ドル
投資分野	モビリティ / カーボンニュートラル / インダストリー 4.0 / サステナビリティ / DX / アグリテック / ヘルステック / フィンテック等
投資対象	スタートアップ / ベンチャーキャピタルファンド
運営者	WiL
URL	<a href="https://suzukiglobalventures.com/">https://suzukiglobalventures.com/</a>

### ■ WiL (World Innovation Lab) の概要

WiLは、米国シリコンバレーと東京に拠点を置くベンチャーキャピタルであり、日米を中心に有望なベンチャー企業の発掘・育成・投資を行っています。また、日本国内の大手企業とパートナーシップを組みながら、スピンアウトベンチャーの創出や企業内起業家育成等のオープンイノベーション推進にも積極的に取り組んでいます。

URL：<https://wilab.com/>

## 財団による推進

### 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。2022年度は、一般枠と若手枠を合わせて69件、1億3,257万円の助成を行いました。1980年度から2022年度までに、全国の大学・高専・研究機関の研究者に累計1,275件、総額18億1,481万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。2022年度は、4件、3,270万円の助成を行いました。2003年度から2022年度までに累計45件、総額4億1,866万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・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。2022年度は、35件、926万円の助成を行いました。2022年度までに累計689件、総額1億9,603万円の助成を行いました。

##### ● 外国人の科学的研究・研修に対する助成

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。

2022年度は、ハンガリーブダペスト工科経済大学から静岡大学への研究留学助成と、インド工科大学から静岡大学および豊橋技術科学大学への研究留学を合わせて5名、869万円の助成を行いました。1999年度から2022年度までに、累計28名、総額1億4,798万円の助成を行いました。

### ● 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3回 やらまいか大賞は、清水浩 慶應義塾大学名誉教授に、やらまいか特別賞は、深尾隆則 東京大学教授に授賞しました。

### 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。



第3回やらまいか大賞とやらまいか特別賞の贈呈式  
左から鈴木俊宏 スズキ財団理事長、清水浩 慶應義塾大学名誉教授（やらまいか大賞受賞者）、深尾隆則 東京大学教授（やらまいか特別賞受賞者）、鈴木修 スズキ財団顧問



第3回やらまいか大賞、やらまいか特別賞の受賞者、及び2022年度科学技術研究助成、課題提案型研究助成の受賞者、並びにスズキ財団役員の皆様

### ● 総資産と助成件数と助成金額

- 総 資 産：111 億 1,193 万円（2023 年 3 月 31 日現在）
- 助成件数：2022 年度 113 件、1980 年度から 2022 年度までの累計 2,037 件
- 助成金額：2022 年度 1 億 8,322 万円、1980 年度から 2022 年度までの累計 25 億 7,748 万円

## 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。2022年度は、高校生106人、大学生19人に総額3,634万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、2022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。

2022年度は、26校のPTAへ29品目、総額2,842万円の物品を寄贈したほか、ICT教育の促進支援として32校のPTAへ電子黒板76台、総額2,257万円の寄贈も行いました。

#### ● 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268人（ブラジル系258人、ペルー系10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。

2022年度は、300万円の資金援助を行い、「母国語と日本語の両言語を習得し、地元で貢献できる人材の育成」を目指す同校を支援しています。

#### ● これまでの助成実績 (2023年3月31日現在)

- ・奨学金給付577名 (4億4,182万円)
  - ・特別支援学校支援129件 (1億981万円)
  - ・外国人学校支援13件 (1億1,350万円)
  - ・静岡文化芸術大学奨学金補助10件 (1,530万円)
  - ・浜松市の外国人児童学習支援1件 (200万円)
- 総額 6億8,243万円

#### 【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「車いすでのぼれるすべり台」



ムンド・デ・アレグリア学校の生徒（創立 20 周年記念）

## 地域社会への支援

2022 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。

パキスタン	スズキグループ	パキスタン洪水災害への支援	洪水被害の支援としてスズキグループで1,000万円の寄付
トルコ南部	スズキグループ	トルコ南東部地震被害への支援	被災者への支援活動のためスズキグループで1,000万円を寄付
日本	スズキ株式会社	ドクターカーの寄贈	中東遠総合医療センター（静岡県掛川市）に医師派遣用緊急車両「ドクターカー」として車両1台を寄贈
		セニアカーの試験運用	元離宮二条城（京都市）来城者の移動手段の提案としてセニアカーを試験運用（車両を寄贈）
インド	マルチ・スズキ・インドア社	総合病院の建設	グジャラート州スタプールに3万㎡の病院を建設し2021年開業 2022年度は外来患者39,000人以上、入院患者3,000人以上に医療を提供
		学校の建設	グジャラート州スタプールに近代的な施設を含む学校を建設し2021年開業
	スズキ・モーターサイクル・インドア社	公立学校の周辺地域の整備	近隣の公立高等学校の修繕と改修、周辺のインフラ整備を開始（総費用1,233万インドルピー）
パキスタン	パックスズキモーター社	教育機関への支援	カラチ市の公立学校4校へ机・椅子などを寄贈、フサイナバードの教育系NGOへ学生・教師用の通勤通学車両を寄贈、ほか
インドネシア	スズキ・インドモビル・モーター社	チアンジュール地震災害への支援	現地のディーラー、SIMサプライヤークラブ、ボランティアと協力し支援物資を配布
ウクライナ	マジャールスズキ社	ウクライナ支援	3つの支援団体経由で15万ユーロを寄付

### 日本

### 国内販売代理店

販売代理店ではSDGsの観点より各社に適した方法でさまざまな支援活動を実施しています。

- ペットボトルキャップ回収  
ペットボトルのキャップを回収し、その収益で世界の子供たちにワクチンを届ける活動
- フードバンク活動  
フードバンクとは食べられるのにさまざまな理由で廃棄してしまう食品を寄贈していただき、それを必要としている方や団体に無償提供する活動
- 古着 de ワクチン活動  
不要になった衣類等を回収して送ることでワクチンが寄付される取り組み

ペットボトルキャップ回収  
株式会社スズキ自販山口



フードバンク活動  
株式会社スズキ自販湘南



古着 de ワクチン活動  
株式会社スズキ自販佐賀



## インド

## マルチ・スズキ・インディア社

## 地域社会開発

マルチ・スズキ・インディア社の地域社会開発プロジェクトは現在、ハリヤナ州とグジャラート州の26の村で行われています。マルチ・スズキ・インディア社は、両州における急速な工業化が人口流入を起し、すでに多くの課題を抱える地方自治体にさらなる負担がかかっていると認識しています。そのため、これらの地域に住む人々のために資源や施設の面での不足を補い、医療、教育、水、衛生、インフラ設備を提供し、地域社会の生活の質が向上するためのさまざまな取り組みを行ってきました。

これらの中で、大きな成果を生み出している最新のプロジェクトが、グジャラート州シタプルにある最先端の総合病院と、設備の充実した英語教育の学校です。

## ● グジャラート州シタプル総合病院

～開業以来、6万人以上の患者が治療を受け、2,000件以上の手術が行われました。

アーメダバードのザイダス・グループの福祉活動を行うラーマンバニー財団と提携して、グジャラート州シタプルに総合病院を設立しました。この病院を建設することで、近隣地域の方々が手ごろな負担でさまざまな医療サービスにアクセスできることを目指しています。

また同病院は質の高い医療提供者として認められており、病院及び医療機関のための国家認定委員会 (NABH) より認定を受け、最近ではインド品質評議会 (QCI) からゴールド品質認定を受けました。

同病院では最新の医療機器を含む最先端の医療設備を備え、一般内科、一般外科、整形外科、外傷、産科、婦人科、小児、呼吸器科、泌尿器科、腎臓科、眼科、耳鼻咽喉科、皮膚科、歯

科、放射線科、病理学、理学療法、透析などの高度な臨床設備を提供しています。

同病院の建設により、以前は質の高い専門医療を受けるために長距離を移動しなければならなかった人々にとって、医療サービスのアクセスが改善しました。また同病院で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 (AB PMJAY) を利用することが可能です。

2022年度には、外来患者として39,000人以上、入院患者では3,000人以上に医療を提供しました。開業以来、6万人以上の患者が同病院での治療を受けており、手術実績は2,000件

にのぼります。また循環器領域への専門性を向上させるため、2023年3月には心臓カテーテル室を設置しました。同施設には高度な技術と経験を持つ医師、看護師などの医療従事者が24時間体制で医療を提供しています。

2022年7-9月には、170人以上の Dengue 熱患者を受け入れました。Dengue 熱の流行は地域社会にとって困難な課題でしたが、同病院は速やかに体制を整えて増加する患者に対処しました。さらに同病院では、30回以上の巡回により、健康を維持するための予防について普及活動を行いました。



シタプル総合病院 外観 (グジャラート州シタプル)



新生児ケアユニット



シタプル総合病院 内観 (グジャラート州シタプル)



シタプル総合病院で誕生した子供

### ● グジャラート州シタプール マルチ・スズキ・ポダル学校

近隣の子供たちに質の高い教育を提供するため、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ました。ポダル学校では、教育上の好事例を取り入れ、道徳的価値観、規律、倫理を教えるを通じ、子供たちの総合的な発達に焦点を当てています。



ポダル学校の児童・生徒たち



ポダル学校において奨励されている課外活動の様子

### ● 農村開発プロジェクト

～毎日8,500世帯から16トンの家庭廃棄物を回収しています。

水、衛生、インフラなどの分野に焦点を当てた農村開発プロジェクトに積極的に取り組んでいます。これらのプロジェクトは、地域ごとのニーズに対応するように個別に企画され、段階的に実施されています。

マルチ・スズキ・インド社は長年にわたり、共用の水道設置や家庭用トイレの建設などに取り組み、地域住民に継続的な利益をもたらしてきました。またこの取り組みは清潔な飲料水と衛生施設へのアクセスを大幅に改善し、村人の健康と福祉に好影響を与えました。

2022年度においては、生活の質の向上を目的とした、舗装道路の整備や下水道の整備などを行いました。また、継続的な取り組みとして、近隣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。廃棄物収集活動を通じて、毎日約8,500世帯から16トン以上の家庭ごみが収集されています。これらの活動は、重要なインフラニーズに対処し、農村開発プロジェクトにつながるよう計画的に展開しています。

農村開発プロジェクトは、農村地域に住む人々の生活を改善させたいというマルチ・スズキ・インド社の思いを体現する活動です。包括的なアプローチにより、村民の社会経済状況の向上、コミュニティのエンパワーメントの促進、生活の質の向上に努めていきます。

### インド

### スズキ・モーターサイクル・インド社

#### ● 貧困層の子供たちの教育と安全の促進

スズキ・モーターサイクル・インド社は、近隣の公立学校の修理と改修、インフラの提供を行うための取り組みを開始しました。この取り組みでは、貧困層の子供たちが多く通う3つの近隣の公立学校を支援しています。ダルバリプール-ハサンプール高校周辺の状況は非常に悪く、生徒や職員の安全と健康に深刻な問題を抱えていました。他の2つの学校では、図書館の設置と学校家具の提供が行われています。プロジェクトの総費用は1,233万インドルピーです。

#### ● 地域の健康 - アイケアセンター

スズキ・モーターサイクル・インド社は、持続可能な地域の健康支援の一環として、バサイ・グルガオンとタウル・ハリヤナに貧困患者のための2つの眼科ケアセンターを設立するための資金を提供しました。また、貧困患者の白内障手術も約100人分支援しています。この取り組みの費用は777万インドルピーです。

### パキスタン

### パックスズキモーター社

#### ● 「洪水救済支援」への寄付

7月から8月にかけて、パキスタン(特にシンド州)は史上最大の洪水に見舞われ、国内に甚大な被害をもたらしました。この状況を考慮して、パックスズキモーター社は洪水被害者を支援することを決定し、シンド州とパンジャブ州で「洪水救済支援のための寄付」を実施しました。この支援には地元の取引企業、販売店も協力し、合計7,300個の食糧が2022年9月にさまざまな場所で配布されました。



## ● 教育機関への支援

パックスズキモーター社は、CSR活動「学校改善プログラム」の一環として、シンド州カラチ市にある公立学校4校に家具(机、テーブル、椅子)を寄贈しました。

また、2022年9月にフサイナバードの教育系NGOに公立大学の学生と教師の通勤通学用の車両を寄贈しました。

2022年12月には、男子小学校の学校施設の改修、女子中学校のサイエンスラボの建設プロジェクトをそれぞれ発足させました。



## インドネシア

## スズキ・インドモーター・モーター社

### ● チアンジュール地震被災者への支援物資の配布

2022年11月にチアンジュールで発生した地震への対応として、チアンジュールのディーラー、SIMサプライヤー・クラブ(SSC)、Suzuki Club Reaksi Cepat (SCRC:スズキ車愛好会レスキューボランティア)と協力し、災害発生から1週間後に被災者に食料、医薬品、衣類などの支援物資を配布しました。



## ハンガリー

## マジャールズズキ社

### ● 幼稚園支援～子供たちのためのスズキ

エステルゴムのAngyalkert幼稚園はマジャールズズキ社の従業員が利用する幼稚園で、さまざまな時間帯で働く従業員にとって非常に重要な役割を果たしています。マジャールズズキ社ではこのAngyalkert幼稚園を支援し、幼稚園にはブランコが設置されました。



## ● 寄付

マジヤールズズキ社は、Angyalkert幼稚園の支援を受け、クリスマスにエステルゴムの就学前児童のためにズキのテデア200個を地元の教育機関へ寄贈しました。

ズキグループは、ウクライナでの出来事で被災した人々への支援として、国連難民高等弁務官事務所（UNHCR）を通じて100万ユーロを提供しました。このうち、マジヤールズズキ社では3つの援助団体に15万ユーロを寄付しました。

- ・ユニセフ・ハンガリー事務所:6万ユーロ
- ・ハンガリー赤十字社:5万ユーロ
- ・マルタ騎士団のハンガリー慈善サービス:4万ユーロ

また、ハンガリーとウクライナの国境沿いで難民を支援している団体の支援のため、6台のビターラを提供しました。これらの車両の配布は、国家人道調整評議会によって割り振られました。



## ● ユニセフへの協力:ユニセフの児童虐待防止キャンペーン

マジヤールズズキ社はユニセフと協力し、子供の虐待に反対する全国キャンペーンを支援しています。また、いじめ・ネットいじめの防止・対応を目的とした取り組みに3年連続で参加しています。

ユニセフ・ハンガリー事務所の主な目的は、この問題の重要性と深刻さに保護者や教師の注意を向けさせ、影響を受けた子供たちに援助や支援を提供することです。そこでマジヤールズズキ社は支援しているHelpAppというアプリケーションをさらに改良し、被害者や目撃者がワンクリックで専門家の支援を利用したり、助けを求めたりできるようにしました。また、教師や保護者がいじめの状況に対処するのに役立つオンラインの知識リポジトリが準備されました。

2022年初頭にHelpAppは、ウクライナからの難民が最も重要な現地情報（難民認定を受ける方法や、海外渡航に必要な書類の種類など）にたどり着く方法を4つの言語で支援する機能が拡充されました。

## オーストリア

## ズキオーストリア社

### ● サステナビリティ事業への支援

ズキオーストリア社は、ホーエ・タウエルン国立公園<sup>※</sup>にビターラ・ハイブリッド4WD3台を提供しています。これにより、スタッフは日々の業務をこなしながら、快適かつ安全に現場を移動することを可能にしています。

※ホーエ・タウエルン国立公園:1,856平方キロメートルの国立公園で、絶滅危惧種のヒゲゲワシやイヌワシやリンドウ、エーデルワイスといった植物などが生息する国立公園。

## イタリア

## ズキ・イタリア社

### ● Suzuki Green Fridayの実施

2022年11月25日金曜日（ブラックフライデー）の収益の0.5%を、嵐で被害を受けたラ・マンドリア公園に木を寄付するために割り当てました。

四輪、二輪、マリンの200以上のディーラーが「ズキ・グリーン・フライデー」プロジェクトに参加し、当社とともに、少なくとも1本の日本の桜の木を彼らのテリトリー内に植樹しました。また、2023年3月7日には、嵐で被害を受けた地域を再生するために、ラ・マンドリア公園に72本の木を植樹しました。

## フランス

## スズキフランス社

## ● レヴ・デ・ゴス(子供の夢)への支援

チャリティー団体“レヴ・デ・ゴス(子供の夢)”は、スズキフランス社の支援を受けながら、27年続いています。この団体は、フランス大統領やフランス空軍のトップの全面的な支援を受けています。

この取り組みを通して、スズキフランス社は毎年同団体が10地域で実施する教育プロジェクトのイベントを支援しています。このイベントでは、病気や障がいを持った子供たちと健常児たちが一緒になって活動することができます。この教育プロジェクトの最終目的は、すべての子供たちが飛行機に乗って初めてのフライトを体験することです。

スズキフランス社は、地元販売店の協力を得て、ボランティアの移動や運搬の支援のために、主催者へ車両を提供したり、スズキのブースで子供たちのために動画や撮影コーナーを用意し、お土産を配るなどの活動を行っています。

2023年5月、スズキフランス社長は、フランスの児童・障害者保護大臣に招待され、この慈善事業に対してフランス政府から感謝の言葉をいただきました。



## ● ラ・ボワ・デ・ランファン(子供の声)への支援

この「ラ・ボワ・デ・ランファン(子供の声)」という団体は、1980年代初期に設立されました。80のチャリティー団体からなり、国内外で子供の保護、充実、最善の利益を支援しています。

各団体は独立して活動していますが、フランス大統領夫人の後援を受けるラ・ボワ・デ・ランファンは全国的な知名度と名声の恩恵を受けています。

スズキフランス社はこの団体へ以下の支援を実施しています。

- ・同団体の会長やスタッフのために、日々の移動手段として、スイフトを提供しています。
- ・2021年度は販売店の協力を得て、販売店、従業員、顧客、見込み客も入れて、販売店の店舗にて寄付活動を実施しました。



## ● タラ財団への支援

タラ財団の使命は科学者のチームで海洋探査を実現することです。ここ最近2年間の世界遠征は、気候変動の最中、サンゴ礁の生物多様性とその進化を観察するためのものでした。スズキフランス社は、調査時に船外機2基と、船のメンテナンス時にスタッフ用にスクロス1台を提供しました。

「タラ・エウロパ」と呼ばれるタラ海洋財団が率いる新しい調査団は、ヨーロッパの沿岸生態系を調査し、気候変動と汚染が生物多様性に及ぼす影響を理解することを目的としています。2023年4月2日にロリエントを出発したチームは、DF50ATLを搭載したCardotとDF70ATLを搭載したZeppelinによって、さまざまなサンプルを採取します。

2022年10月15日、16日に、ロリエントで、スクナー船は微生物叢の分析に特化した2年間の任務から戻りました。乗組員たちは、スクナー船の操縦を助けたり、チームを岸まで運んだり、サンプリングを手伝ったりするために、RIBを頼りに、南米大陸、南極、アフリカを22ヵ月かけて横断しました。スズキフランス社は2015年からタラ海洋財団のオフィシャルサプライヤーを務めています。



(写真提供：Maeva Bardy Fondation Tara Ocean)

### ● ステファン・ミフスードのオデッセイ・ブルーへの支援

ステファン・ミフスードのオデッセイ・ブルーは、多くの科学者、スポーツ選手、団体関係者との協力を通じて、潜水艦の環境観察とその保護のためのさまざまな活動を提案しています。ステファン・ミフスードの最近の重要な任務は、アンティル諸島、グアドループ島、マルティニーク島で「より良い保護のためにより良い知識を」という教育活動を実施することです。スズキフランス社はビターラ1台と船外機3基を提供しています。

<https://stephanemifsud.fr/>

<https://www.youtube.com/watch?v=EYwRoqk0tCg>

### ● 一般社団法人海洋科学技術協会との2023-2030海洋科学探検隊の長期パートナーシップ

2023年1月10日、一般社団法人海洋科学技術協会会長とスズキフランス社は、2023-2030海洋科学探検隊の長期パートナーシップに署名しました。

今回の提携は、バンガードDR400にスズキDF30Aエンジンを供給し、カタマラン「ラブ・ザ・オーシャン」の科学ダイバーを南部諸島（フランス領南・南極地域）の探査地に輸送するものです。一般社団法人海洋科学技術協会は、2011年の設立以来、海洋の素晴らしさと海洋を尊重する必要性について、学童の意識を高めることに焦点を当てており、産業や科学分野、専門的であるかにかかわらず、ブルーエコノミーにおける職業の促進にも貢献しています。



(写真提供：一般社団法人海洋科学協会)

### ● 協会センター・テレへの支援

2023年初頭の2ヵ月間の任務の後、協会センター・テレは、チリの無人島マドレ・デ・ディオスでの任務「ウルティマ・パタゴニア」を完了しました。その間、47人の科学者がマゼラン地域とチリ南極大陸において、交代で植物学、地質学、古気候学、微生物学を調査しました。研究成果は2023年末に発表され、独仏チャンネル「アルテ」でドキュメンタリーが放送される予定です。スズキのエンジンは、過去の任務やさまざまな地域で使用され、過酷な環境の中で耐久性を発揮することができました。



(写真クレジット：Centre Terre)

### イギリス

### スズキGB社

スズキGB社は、6原則—コミュニティ支援、慈善事業、健康と福祉、教育、気候変動、公正な調達—に焦点を当てたCSR活動を推進しています。活動の一環として、一部の従業員はミルトンキーンズ中心にあるショップでボランティアを実施しました。



## 南アフリカ

## スズキオート南アフリカ社

## ● 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が寄贈した非常に人気の高い車両であるS-PRESSOに乗って専任講師からレッスンを受け、運転免許を取得できます。2018年末に始まったフィルムグロ自動車学校とのパートナーシップは、2022-2023年度も継続した関係を示し、このたび車両を2022年9月にマイナーチェンジを迎えた新しいS-PRESSOにアップグレードしました。2023年6月時点で81名がこのプログラムを通して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)

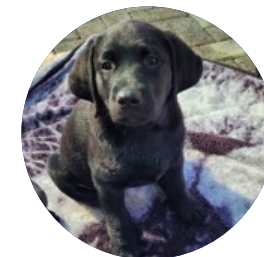
カラハリ絶滅危惧種生態系保護プロジェクト(通称:KEEP)は、アフリカ南部のカラハリ砂漠で絶滅の危機にさらされている生態系を保護するため、気候変動による影響を調査するプロジェクトです。多くのお客様からご賛同いただいております。当社は本プロジェクトを支援して今年で4年目になります。2021年8月に提供したビターラGXL ALL GRIPモデル2台は、カラハリのオーガニズムや栄養レベル、環境変動といった調査に大いに貢献しています。



## ● 南アフリカ盲導犬協会への支援

当社は、南アフリカ盲導犬協会の募金活動を支援するため、協会が行う車両抽選券キャンペーン用に車両の提供(Swift GLXモデル2台)をしています。

また、このキャンペーンをより多くの人々に届けるため、マーケティング活動の支援として約5万3千ランドを協会に寄付しています。当社は、6年以上にわたり協会を支援し、スズキの持つブランドイメージ向上に貢献しています。



**Double the chance of winning TWO Suzuki Swifts**

1<sup>st</sup> Draw – 21 October 2023  
2<sup>nd</sup> Draw – 10 March 2024

Tickets only  
**R100**

Officially sponsored by

**SUZUKI**

Scan here to enter now or go to our website [www.guidedog.org.za](http://www.guidedog.org.za)

South African Guide Dogs Association

### ● 読書集会 (Rally to Read)

Rally to Readは読書を通して、地方にある学校や農村地域での読書率を向上させ、生活や学校全体で教育の質を高めていくことを目的としています。

本プロジェクトは、20年以上にわたり、教育省の協力のもと各スポンサーが指定された学校に教材を提供する形で成り立ってきました。当社は、この取り組みの支援として、教材を購入し、指定された学校に支給しています。



### ● 安全ニット帽子プロジェクト

Glow Kids Glowでは、歩行者の安全を確保するために、反射するニット帽子を製造しました。このニット帽子を被ることによって、子供たちを温かく保つだけでなく、点灯して誰の目にも留まるようになりました。当社は、低所得地域の子供たちに配布されるこれらのニット帽子製造に貢献しました。



## 受賞・表彰

インド

マルチ・スズキ・インドア社

マルチ・スズキ・インドア社は、地域社会開発、人材開発、交通安全など、さまざまな分野で優れた取り組みを行っていることが認められ、表彰をいただきました。過去1年間の受賞は、下の表の通りです。これからもCSR活動を通じて社会や環境に良い影響を与えられるよう努めていきます。

### ■ 受賞・表彰一覧

番号	受賞名	表彰機関
①	全国 CSR 賞 自動車部門 受賞	第9回グローバル安全サミット
②	企業における交通安全への取り組み 受賞	インド商工会議所連盟 交通安全賞
③	年間最優秀革新的 CSR プロジェクト 受賞 (ADTT について)	UBS フォーラム
④	CSR プロジェクト・オブ・ザ・イヤー 受賞 (COVID-19 対応について)	UBS フォーラム
⑤	CSR における技術賞 受賞 (ADTT について)	インド CSR ネットワーク
⑥	雇用創出賞 受賞 (JIM について)	インド CSR ネットワーク
⑦	最優秀 CSR 企業 受賞	CSR ボックス



# 人権の尊重

## スズキにおける取り組み

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「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等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まいります。

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

性別、年齢、国籍、人種、民族、言語、宗教、信条、社会的出自、性的指向、性自認、健康状態、障がい等、業務と関係のない属性・状態を理由とした差別を行いません。

パワーハラスメント、セクシャルハラスメント、妊娠・出産・育児休業等に関するハラスメント等、精神的か肉体的かを問わず、あらゆる形態のハラスメントを行いません。すべての従業員が安心して働ける職場づくりに努めます。

### 2. 強制労働の禁止

暴力、脅迫、債務等による強制労働や、人身取引を含むいかなる形態の現代奴隷も認めません。

移民労働者・外国人労働者が、搾取や強制労働を受ける立場に陥りやすいと認識し、スズキグループのみならず、取引先を含む事業に関連するビジネスパートナーやその他の関係者とも協力しながらこのリスクに対処します。第三者機関と協力し実態の把握に努めるとともに、スズキグループおよび取引先、販売店においても、移民労働者・外国人労働者が適正な労働条件で雇用されるように働きかけます。

### 3. 児童労働の禁止

企業活動および取引関係において、法定の最低就業年齢に満たない者を雇用しません。若年労働者を危険有害労働に従事させません。

また、鉱物採掘に関して、児童労働をはじめとした人権侵害の懸念があることを認識し、人権リスクの特定を進め、リスクが特定された場合は、適切な措置を講じるよう努めます。

### 4. 従業員との対話・協議

国際的なガイドラインや各国・地域の法令に基づいて、従業員の結社の自由と団体交渉権を尊重し、従業員との誠実な対話・協議を行います。これらの権利を行使する従業員の代表や団体に対する、いかなる脅迫や報復措置も行いません。

## TOPICS

### 人権とビジネスのシンポジウムに社長が参加

2023年2月2日、一般社団法人グローバル人財サポート浜松が主催するシンポジウム「日本企業における人権デューデリジェンス」が浜松市で開催され、鈴木俊宏社長が参加しました。

当日は国際労働機関（ILO）の駐日代表である高崎真一氏が基調講演を行い、その後のトークセッションでは高崎代表と鈴木社長が登壇し、「人権とビジネス」に関するさまざまな意見を交わしました。鈴木社長は人権問題への取り組みは「身銭を切っても守らなければならない」との姿勢を示し、「すべての取引先様に見える化するのは1社では難しい」と課題を述べました。高崎代表からは「多くの人や企業、団体などが関わり、議論しながら作り上げていくことが必要」と説明がありました。

引き続き、取引先様をはじめ外部の専門家の知見や協力も得ながら、協働して人権の取り組みを進めていきます。



## 従業員相談窓口

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』を開設しているほか、外部カウンセリングサービス（EAP）も導入しています。

## TOPICS

### KUROFUNE とスズキ、外国人従業員の生活満足度向上に向けた協業を開始 - KUROFUNE の在日外国人向け生活支援アプリ「KUROFUNE LIFE SUPPORT」を活用 - - 多様な人材が能力を活かして活躍できる環境整備を促進 -

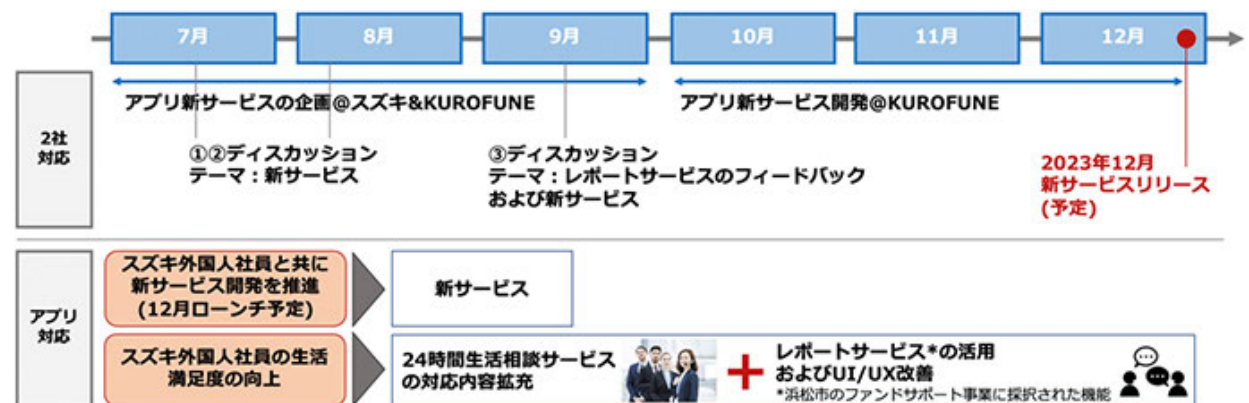


KUROFUNE株式会社（本社：愛知県名古屋市、代表取締役：倉片稜、以下「KUROFUNE」）とスズキ株式会社（以下、スズキ）は、KUROFUNEが展開する在日外国人向けの生活支援アプリ「KUROFUNE LIFE SUPPORT」を活用して、スズキの外国人従業員の生活満足度向上に向けた取り組みを2023年7月から開始しました。

KUROFUNEは、企業で働く外国人労働者の不安や悩みを把握し、具体的、かつ継続的に支援することを目的に、生活支援アプリ「KUROFUNE LIFE SUPPORT」を展開しています。今回の協業を通じて、スズキのインド人従業員の日本での生活のニーズをヒアリングして、新しいサービスの開発につなげていきます。

スズキは、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、活き活きと働けるような環境づくりが大切であると考えています。また、多様な人材が活躍することで競争力が向上すると認識しています。現在、日本の技術部門を中心に外国人従業員が活躍しており、インド工科大学などからの直接採用も今後増やす計画です。2023年1月に発表した成長戦略においても、インドR&Dセンターのような海外グループ企業や海外スタートアップなども連携し、研究開発体制を強化する方針を発表しました。

従業員の生活のニーズを把握し、さらに働きやすい環境を整えていきたいと考えています。



## サプライチェーンにおける取り組み

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

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.129）。スズキのホームページにも掲載して、関係者に広く周知を図っています。

#### ● 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

#### ● 責任ある鉱物調達の取り組み

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、コバルト、マイカ）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。二輪車、四輪車及び船外機の全製品について調査を行っています。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、児童労働等の人権侵害が疑われる鉱物の使用回避を目指します。

## 製品を通じた人権の保護

国内で販売しているすべての乗用車の純正アクセサリとして、安全性の高い新基準UN-R129に適合した「i-Sizeチャイルドシート」を設定しています\*。

スズキは「子どもの権利とビジネス原則」に賛同し、提供する製品・サービスの安全性の確保を通じて、子供が安全に移動する権利を守ることに努めています。

\* UN-R129：「国連の車両・装置等の形式認定相互承認協定」に基づく改良型幼児拘束装置に関する規則。WITHシリーズを除く。2023年10月時点。

# 労働安全衛生

## 安全衛生

### 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。

## 安全・衛生に関する取り組み

従業員が安全・安心かつ健康に働くことができるよう、目標及び推進事項を立てて取り組んでいます。

### ■ 2022 年度の取り組み

	目標	推進事項	具体的取り組み事項
労働安全	重大・休業災害 ゼロ 全労働災害件数を30以下	職場の安全管理徹底	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クレーン作業、フォークリフト作業のリスク再確認</li> <li>・重大災害につながる恐れのある作業のリスクアセスメントの実施とリスク低減対策の推進</li> <li>・転倒災害防止のため、作業環境・通路の改善と5Sの推進</li> <li>・歩車分離と歩行時のルール遵守の推進</li> </ul>
		教育訓練徹底による安全意識向上と安全行動の徹底	<ul style="list-style-type: none"> <li>・管理監督者の安全教育</li> <li>・ベテラン作業者も含め、過去の災害を反映した規程・ルールの教育</li> <li>・危険予知訓練を継続、危険体感教育の実施による危険予知能力、危険感受性の向上</li> </ul>
労働衛生	心も体も健康に、働きやすい職場をつくる。	作業経験が浅い作業者(3ヵ月を目途)・工程移動者(1ヵ月未満)の災害防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期的な巡視、作業チェック、ヒヤリングを実施</li> <li>特に、派遣社員のフォローを強化(ルール・基本の確認、やりにくい作業の吸い上げ)</li> </ul>
		働きやすい職場環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>法改正に伴う化学物質管理の強化とリスク低減対策の推進</li> <li>・使用化学物質の一覧、化学物質保管場所マップの作成</li> <li>・法令で定められている表示と一目でわかる保管方法の改善対策</li> <li>・化学物質管理者の養成</li> </ul>

## 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。

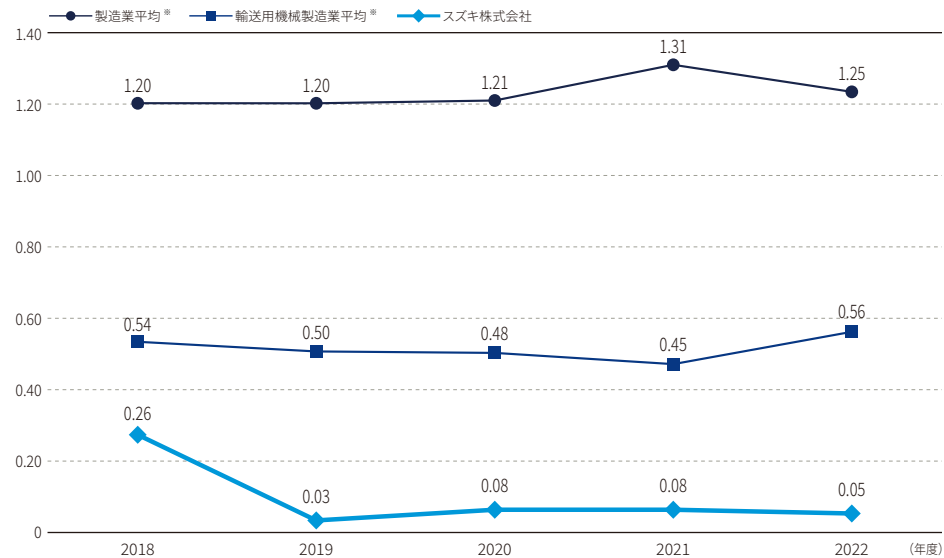
### 労働災害発生状況

(件)

	2020年度結果	2021年度結果	2022年度	
			目標	結果
全労働災害	62	75	30以下	57
重大休業災害	休業	4	8	2
	重大	0	0	0
	(構内死亡災害)*	0	0	0

\*労働者死亡者数は、2020年度～2022年度はゼロ

### 災害度数率の推移



\* 出所：厚生労働省 労働災害動向調査

## 健康管理

### 健康宣言



#### 健康宣言

【お客様の笑顔は社員の笑顔から生まれる】をキャッチフレーズに、スズキグループで働くすべての従業員が社是を実践し、心も身体も健康で、明るく生き生きと働くことができ、その結果、お客様が笑顔になるような製品をご提供できるよう、チームスズキ丸となって、健康経営活動に取り組みます。

代表取締役社長

鈴木 俊宏

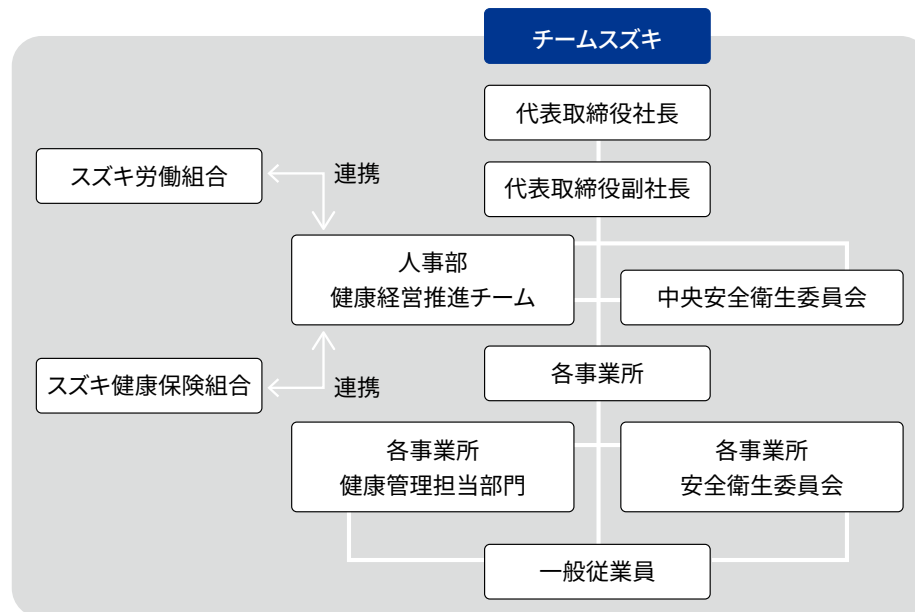
### 推進体制

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。

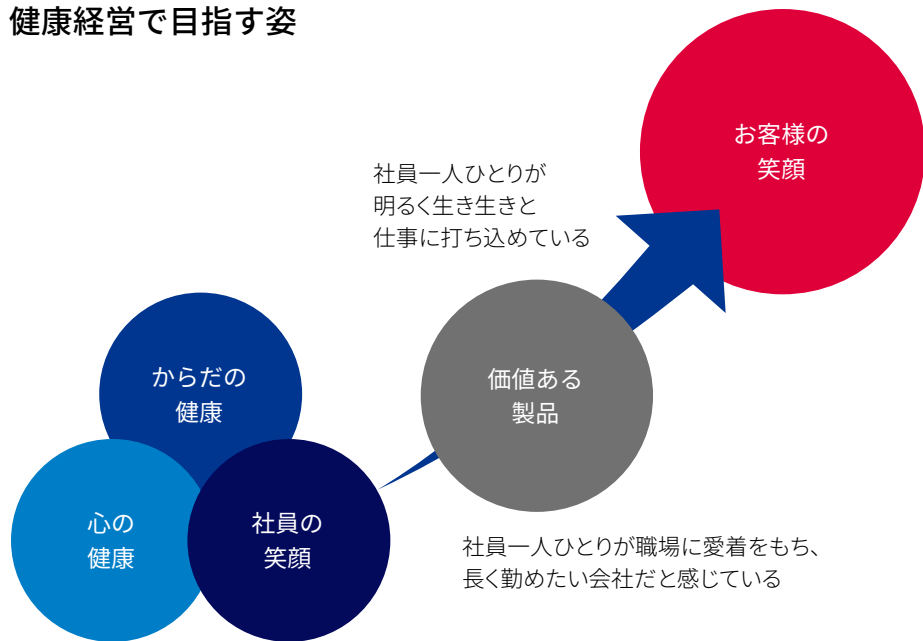
推進にあたり、従業員の健康を支える健康推進産業医・保健師・看護師など専門職の意見を積極的に取り入れ、労使で連携し推進します。

また、健康経営推進チームメンバーは、健康経営アドバイザーの資格を取得し、健康経営についての理解を深めるとともに、自社の取り組みを広く社内外へご紹介できるよう活動をしています。

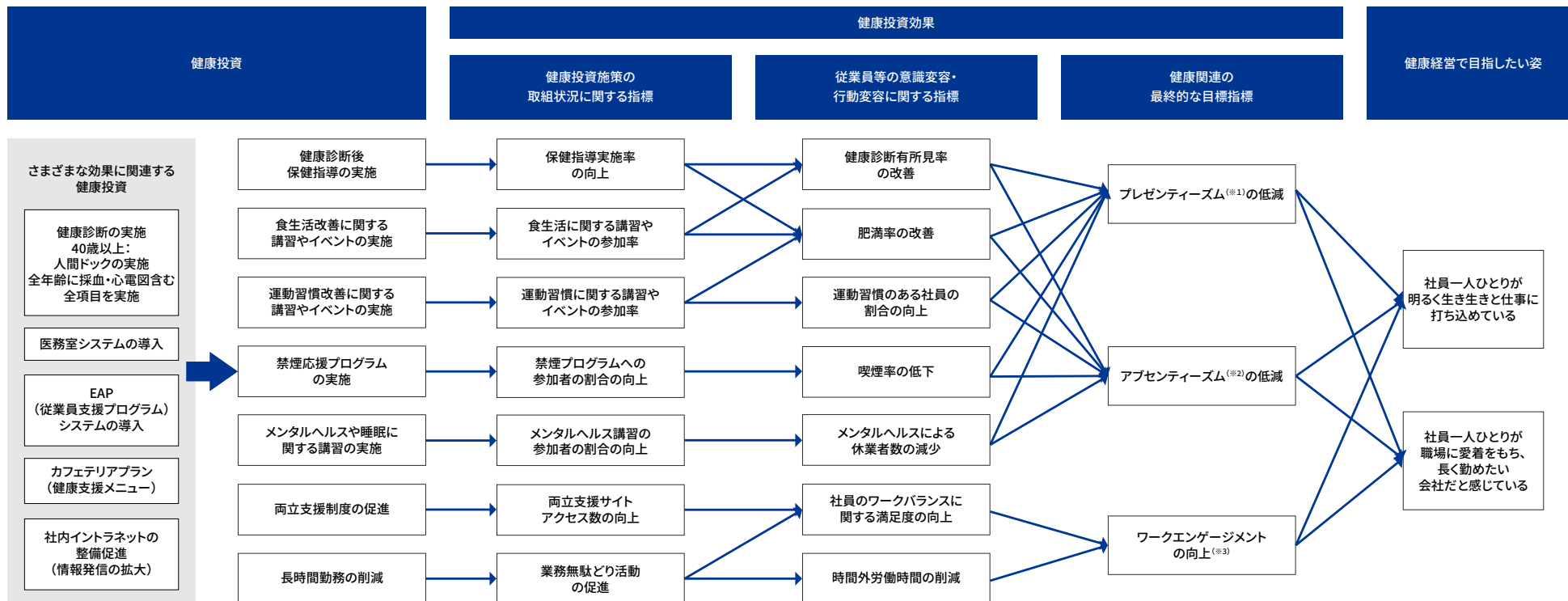
#### ■ 健康推進体制図



### 健康経営で目指す姿



■ 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



製品の品質・安全 | 経済性に優れた製品・サービス | 交通事故死者数の削減 | 持続可能な地域社会の実現 | 人権の尊重 | **労働安全衛生** | 安定した労使関係 | 人材の育成 | 人材の多様性 | 強固なサプライチェーンの確立 | 安定した収益成長

## 健康経営推進のKPI

項目	測定方法	2022年度	2023年度	2025年度目標
出勤率 →勤務の場所や時間に関わらず 業務が遂行できている比率	メンタルヘルス不調による休職をせず業務が遂行できている従業員の比率	99.2%	※	100%
	メンタル以外の疾病による休職をせず業務を遂行できている従業員の比率	99.8%	※	100%
プレゼンティーズム →何らかの健康問題によって 業務効率が落ちている状態	SPQ (Single-Item Presenteeism Question 東大1項目版)を用いた 従業員調査結果の平均(どの程度のパフォーマンスを発揮できているか) →スコアは大きい方が良い状態を示します	—	71.0%	80%
ワークエンゲージメント →活力・熱意・没頭が 満たされている状態	コトレヒト・ワーク・エンゲージメント短縮版を用いた 従業員調査結果の平均(0=全くない~6=いつも感じる) →スコアは大きい方が良い状態を示します	—	2.71	3.5

※ 2023年度は期間中のため未記載

## 健康指標

項目	2021年度	2022年度	2025年度目標
定期健康診断 受診率	100.0%	100.0%	100%を継続
定期健康診断 再検査受診率	71.3%	59%	100%
特定検診実施率	99.4%	99.5% <sup>(※2)</sup>	100%
特定保健指導実施率	53.1%	57.8% <sup>(※2)</sup>	55%→60% (2022年度で達成のため目標更新)
ストレスチェック回答率	95.2%	93.0%	95%以上
喫煙率	24.8%	26.2%	15%以下
運動習慣がある <sup>(※1)</sup> (1回30分以上週2日以上を1年以上実施している)	25.5%	20.6%	30%以上
睡眠で休養が十分とれている <sup>(※1)</sup>	61.6%	62.5%	65%以上
朝食を抜くことが週に3回以上ある <sup>(※1)</sup>	17.4%	18.6%	10%以下
飲酒の習慣がある <sup>(※1)</sup> (毎日1合以上の習慣)	11.7%	10.7%	10%以下
肥満率	32.0%	30.7%	25%以下
糖代謝項目 有所見率	14.7%	14.2%	12%以下
脂質項目 有所見率	29.3%	27.5%	25%以下
血圧 有所見率	8.9%	11.8%	8%以下

※1 定期健康診断の健康診断問診票より算出 ※2 2023年9月末現在の集計で記載

## 健康経営の具体的な取り組み

### ● 社内浸透の取り組み

健康経営って何だろう？自分たちにどう関わってくるんだろう？という社員からの声を元に、健康経営の取り組みや課題について、社内での理解を深めるための取り組みを実施しました。これらの取り組みにより、健康経営の社内の認知度は、12%（2022年10月）→74%（2023年9月）へと大幅に上昇しました。

### ● トップメッセージ発信

『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て、会社一丸で健康経営を推進していこう!と社長から全従業員に対しメッセージを発信しました。

### ● 定期的な情報発信

健康経営推進チームから、月に1回ペースで【健康経営ニュース】を発行し、従業員へ健康経営活動についての情報を発信するとともに、活動に対するアイデアや意見を募集する取り組みを実施しています。

### ● キャラクター公募

健康経営推進のシンボルとなるマスコットキャラクターを、社員がデザインし、社内での公募を行うイベントを労使共同で開催しました。



健康経営キャラクター  
キャプテン・ケンタン

### ● ヘルスリテラシー向上の取り組み

#### ● 経営層と従業員の座談会

社長をはじめ経営層と従業員が健康管理をテーマに座談会を定期的に開催しています。そして座談会の様子を動画で社内へ発信することで、従業員のヘルスリテラシー向上を図っています。



社長と従業員の座談会の様子

副社長と従業員の座談会の様子

#### ● 健康情報の発信

『今は興味のないあなたにも、何かの時に役に立てる』をコンセプトに、医務室通信【はなえみ\*】を月に1回発行しています。【はなえみ】は1分程度で読めるボリュームで、身近な健康情報を掲載しています。

#### ● 医務室キャラクター

医務室のシンボルとなるマスコットキャラクターを社員がデザインし、医務室が従業員にとって身近に感じられるよう、さまざまな場面に登場しています。



医務室キャラクター  
はなえみちゃん

\*はなえみ:はなえみ(花笑み)とは大和言葉で、花が咲くような華やかな笑顔・咲いた花のように微笑むこと。医務室が【スズキで働くすべての人に笑顔があふれるよう】願ってネーミングしました。

### ● 定期健康診断および事後処置

法定の定期健康診断は、受診率100%を目標に掲げて実施しています。40歳未満の従業員には、採血・心電図を含む全項目の健診項目を実施しています。40歳以上の従業員には、費用会社負担で、人間ドック受診を実施しています。

健康診断の結果は、すべて産業医が判定し、再検査対象者へは、再検査調査票を配布した上で、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た相談・指導を行っています。

### ● 特殊健康診断・特定業務従事者健康診断

職業性疾病预防の観点から、疾病リスクのある特定の業務従事者に対して行う特定業務従事者健康診断および特殊健康診断の確実かつ効果的な実施に努めています。異動や作業内容の変更による実施漏れを防ぐために年2回の対象者調査を実施するとともに、作業状況の確認を現場と連携し行っています。また、各健康診断の結果は産業医がすべて判定し、社内医務室にて必要に応じ、事後フォローを実施しています。

### ● 長時間勤務による健康障害の予防

時間外労働が月80時間超の従業員に対して産業医による面接指導を義務付け、産業医面談で所見があった場合には、その内容により時間外時間の軽減、有給休暇の取得促進等の産業医勧告を所属長宛てに通知し、その後もフォローアップを実施しています。また、2023年3月より時間外労働が月60時間超の対象者に問診の実施を開始し、必要に応じ産業医面談等の対応を行っています。

## ● 生活習慣病対策

社内健康診断結果の分析から、糖尿病予備軍が多い傾向があることから、野菜摂取を促進する取り組みを実施しています。

2023年度は野菜摂取の状況を見える化するイベントを本社・大須賀工場で開催しました。イベントにより、野菜を摂取することが従業員の生活の中へ定着するよう複数回にわたりイベントを実施しています。



本社実施 野菜摂取促進イベントの様子



大須賀工場実施 野菜摂取促進イベントの様子

## ● 特定保健指導<sup>※</sup>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て対象者を把握し、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。

<sup>※</sup>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、看護師など）が生活習慣を見直すサポートをします。

## ● メンタルヘルス対策

メンタルヘルス対策の取り組みとして、スズキ塾にて各種階層別教育、セルフケア・ラインケア教育などを実施しています。それに加え、事業所ごとに独自のセルフケア教育やラインケア教育を実施しています。2022年度のメンタル講習参加者は4,972名で、対象者に占める参加者の割合は93.7%でした。

また、相談体制として社内医務室や心の相談室（外部精神科医や臨床心理士によるカウンセリングを無料で受けられる相談室）に加え、仕事上のストレスに加え、私生活上の悩みにも相談できるようEAPサービスを導入し、従業員だけでなくその家族も利用できる環境を整備しています。

## ● 運動習慣促進の取り組み

スズキアスリートクラブの選手がアイデアを出し、簡単な動きで運動効果の高い【スズキオリジナル体操】を作成しました。スズキオリジナル体操を全社に広める活動として、アスリートクラブ選手が各事業所を回り、体操指導を実施しています。

また浜松市と連携し、浜松市の提供する歩数アプリを社内へ紹介しています。誰でも参加ができ、月間の歩数、消費カロリーの管理・歩数ランキングなど、日々の健康づくりの見える化を実施しています。



金型工場実施  
運動習慣促進イベントの様子

## ● 女性の健康支援

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定期的に行いました。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ています。

## ● 海外駐在者健康管理の取り組み

海外駐在者と帯同家族に対し、駐在前・後の健診・予防接種を社内で行っています。また、海外駐在者等に外務省や厚生労働省検疫所FORTHの医療情報を確認させ、渡航先の国や地域で流行する病気（結核、マラリア及びHIV等の感染症を含む）の症状、治療及び予防方法についての把握を呼び掛けています。渡航先の国や地域に応じて会社負担による各種予防接種も推奨しています。

海外駐在中も、オンライン会議システムなどを通じ、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。また、医療アシスタントサービスに加入しており、海外駐在員等がけがや病気を発症した際、病院の予約、医療通訳及び海外旅行保険を利用したキャッシュレス対応等のサービスを利用可能にしています。

## ● 受動喫煙防止の取り組み

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。

社員と社員の家族の健康のために、禁煙したい社員を全社挙げてサポートしていきます。

## ● 健康経営につながる福利厚生制度

社内福利厚生制度のひとつ、カフェテリアプラン(選択式福利厚生制度)では、メニューに多くの健康支援項目や両立支援項目<sup>※</sup>を用意し、従業員のニーズに合った補助を提供しています。

※育児や介護サービス・用品購入や、配偶者健診利用、予防接種費用、フィットネス・スポーツ施設利用など

### 日本

### 国内販売代理店

販売代理店は、社員の健康維持と増進を重視し、働きやすい職場環境づくりに取り組んでいます。

15代理店では経済産業省と日本健康会議が主催する健康経営優良法人認定制度<sup>※</sup>「健康経営優良法人2023(大規模法人部門)」に認定されました。

※健康経営優良法人認定制度：地域の健康課題に即した取り組みや日本健康会議が進める健康増進の取り組みをもとに、特に優良な健康経営を実践している大企業や中小企業等の法人を顕彰する制度



### ■ 「健康経営優良法人2023(大規模法人部門)」認定のスズキ販売代理店

株式会社スズキ自販北海道	株式会社スズキ自販湘南
株式会社スズキ自販茨城	株式会社スズキ自販東海
株式会社スズキ自販群馬	株式会社スズキ自販京都
株式会社スズキ自販関東	株式会社スズキ自販広島
株式会社スズキ自販埼玉	株式会社スズキ自販福岡
株式会社スズキ自販西埼玉	株式会社スズキ自販佐賀
株式会社スズキ自販千葉	株式会社スズキ自販熊本
株式会社スズキ自販京葉	

# 安定した労使関係

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。2022年度末時点の組合員数は17,270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。

## 新しい労使関係の構築（交渉から対話へ）

### 2022年以降の労使交渉スタイルの変革

労使交渉については、年1回の春季労使交渉（いわゆる春闘）の場が主となっていましたが、中心テーマが昇給・賞与となり、それ以外の課題については、職場個々の課題と部門横断的な課題が混在し、論点が分かりにくいものでした。会社と労働組合のベクトルが合いにくく、お互いの主張を伝える形式的な場になりがちでした。

こうした状況を踏まえ、労使信頼関係の根幹である職場単位での上司・部下コミュニケーションを活性化させ、層別で議論をしていくことを目指し、2022年の春季労使交渉では、これを実現させるための施策を実施しました。

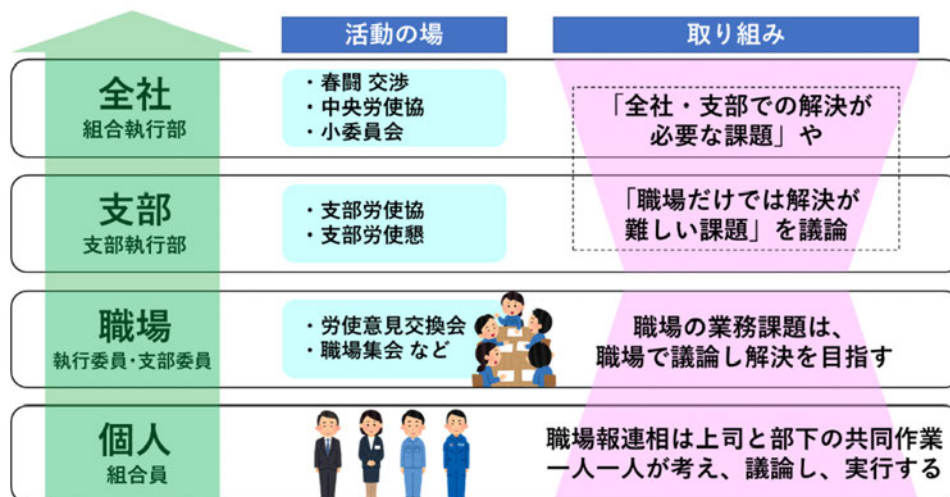
### 春季労使交渉での取り組み

- ・会社側からは将来に向けての取り組みを伝え、組合とはその施策に対して取り組むべき課題を共有し、ベクトルを合わせながら解決に向けて話しあう「対話の場」としました。
- ・組合員だけではなく、管理職も一体となって労使交渉に臨むことが効果的と考え、管理職を主なターゲットとした社長メッセージを交渉に合わせて発信。このメッセージを含めた対話内容を労使全体に向けて情報発信しました。

### 労使交渉後の継続的な取り組み

- ・職場の課題は自分たちで解決すべく、部門単位の「労使懇談会」を定期的を開催し、コミュニケーションを活性化させています。
- ・職場だけでは解決が難しい課題は、毎月1回開催する「支部労使協議会」「中央労使協議会」で3月の春季労使交渉まで継続的に議論することで、春季労使交渉を労使議論の集大成の場とすることを目指しています。

	開催頻度
中央労使協議会	月1回
支部労使協議会	月1回



## 組合員意識調査の実施

スズキ従業員を代表するスズキ労働組合では、スズキ労連（スズキグループの労働組合が加盟するスズキ関連労働組合連合会）と連携し、全組合員を対象とした意識調査を実施しています。

この調査は、スズキグループ全体の強みと弱みを把握することによって、より良い会社・職場づくりにつなげるため2018年から毎年実施しています。調査結果で見えた課題は組合員に報告し組合活動へ反映すると同時に、労使で共有し職場課題の解決に向けた活動につなげ、労使関係を安定的に維持しています。

### (2023年調査結果の概要)

調査対象：全組合員

調査期間：2023年4～5月

調査方法：無記名・封筒密閉

回答率：有効回答率79.7%

設問分野：1.戦略・風土

2.マネジメント

3.コミュニケーション・モチベーション

4.労働環境

5.組合活動

## エンゲージメント（職場コミュニケーション）

### 社長職場対話

2021年より、社長自らが社内全職場（本部・工場・拠点）現場に足を運び、意見交換会（2022年：41職場）を実施しています。社長自らが従業員に直接思いを伝え、また従業員は日々の困りごとを打ち明け、諸問題を共有し、協力一致して解決に取り組んでいます。特に若手から中堅の従業員にとっては、自分の思いを、自分の言葉で直接社長まで届けることができる機会となり、また社長のみならず経営陣は現場のこうした声に耳を傾け、柔軟かつ素早く改善に取り組んでいます。

### 業務計画の見直し

2023年度より各本部の業務計画は達成のために必要工数を可視化し、各個人レベルまで落とし込み、割付けることで業務遂行を通じた人材育成と工数のバランスを取るようになりました。これまで、業務量と工数（人の人数×能力）のバランスを一部欠いた計画があり、その結果、従業員の育成につながらなかつたところか、過度な業務量に追われることが仕事の質の低下につながり、結果として仕事の手戻りが多く発生し、計画の修正や遅れを生み、疲弊してしまったという反省があります。一人ひとりが成長実感を得られるように、上司と部下が日々コミュニケーションを密にしながら業務のPDCAサイクルを回しています。

## 賃金

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、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決定しています。

なお、最低賃金の保証については、最低賃金に関する協定を毎年労使で結んでいます。

### ■ 日本における初任給一覧

(2023年4月時点)

最終学歴	月給(円)	最低賃金との比較(%)	
高校	179,500円	117%	
高専(本科)*事務職、技術職	192,000円	125%	
高専(専攻科)	220,000円	144%	
大学	一般事務職	190,000円	124%
	事務職・技術職・営業職	220,000円	144%
大学院(修士)	242,000円	158%	

\*最低賃金は静岡県最低賃金(944円/H)より、1ヵ月20.3日、8時間労働として算出。なお、等級別の給与制度となっており、同一資格等級での男女別、人種、国籍及び地域別格差はありません。

## 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。



社員食堂

### 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)。

### 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。

### 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ふ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P.204会社データをご参照ください。

## TOPICS

### スズキ、従業員持株会の奨励金付与率を引き上げ

スズキ株式会社は、人的資本投資の取り組みの一環として、従業員持株会の奨励金付与率を現在の5.6%から100%へ引き上げました。魅力的で加入しやすい制度とすることで、従業員の資産形成を後押しするとともに、経営参画への意識を向上していきます。

従業員持株会は、毎月の給与から一定額を天引きして自社株式を継続的に購入する制度で、スズキは1973年に従業員の福利厚生制度の一つとして導入しました。1口1,000円と少額から購

入できるとともに、積立額に対して5.6%の奨励金を支給することで、従業員の資産形成を後押ししてきました。

今回、奨励金付与率を積立額の100%(奨励金額上限10,000円)\*に引き上げることで、さらに多くの従業員に持株会に加入してもらえと考えています。

スズキは、今後も福利厚生制度を拡充していくことで従業員が一致団結し、一丸となって「2030年度に向けた成長戦略」を達成していくとともに、人と社会に必要とされる会社を目指します。

#### ※ 奨励金額の上限

年間	変更後		変更前	
	給与	賞与	給与	賞与
奨励金支払い対象となる積立額上限	120,000円 (10,000円/月)	—	600,000円 (50,000円/月)	400,000円 (200,000円×2)
年間奨励金額上限	120,000円	—	33,600円	22,400円

## 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120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、120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、120社約7万人の従業員が創造性豊かに生き活きとして働く闊達な職場風土と、安定した労使関係を構築できるよう取り組んでいます。

### インド

### マルチ・スズキ・インドア社

マルチ・スズキ・インドア社は、効果的なコミュニケーション、重要な意思決定への従業員の参加、およびさまざまな従業員福利厚生プログラムを通じて、安定した友好的な労使関係の確保に努めています。社長が主導し、さまざまな職位の従業員と定期的に双方向のコミュニケーションを行うことで、経営状態全体について常に情報を提供し、意見交換のための強力なプラットフォームを提供しています。

### ■ 労働組合や現場従業員との対話機会

ミーティング	開催頻度
社長と労働組合代表者とのミーティング	月1回
生産・人事担当役員と労働組合代表者とのミーティング	
生産・人事部門と労働組合代表者とのミーティング	
生産・人事部門と現場従業員とのミーティング	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聞き取り	週1回

### ● 結束の自由と団体交渉

従業員が組合を結成し加入する権利を尊重します。マルチ・スズキ・インドア社は3つの従業員労働組合を認知しており、グルガオン工場、マネサール工場、マネサールエンジン工場にそれぞれ1つずつあります。これらは独立した労働組合であり、選挙は組合の規則に従って行われています。

組合の代表と経営陣は、建設的な対話と団体交渉を通じて、定期的にコミュニケーションをとっています。またこの3つの組合は共通の労働組合の憲章に基づき、3年ごとに賃金改定を行っています。2022年度は、グルガオン工場とマネサール・パワートレイン工場における労働組合の代表者を選出する選挙が円滑に行われました。

### ● 給与体系

業界トップクラスの手当と、業界平均を上回る給与を提供しています。報酬方針は男女の差別なく、生産性の向上と事業目標の達成を指標として、すべての階層の従業員を対象とした体系化された成果報酬体系を導入しています。

### ● 従業員の福利厚生制度

発展に貢献していただいた社員を大切にしています。前年度の税引き後利益の1%を従業員の福利厚生のための基金として拠出し、住宅ローン補助などの福利厚生施策、従業員の子供の教育支援、従業員住宅の共用インフラ整備、従業員とその配偶者の退職後医療給付などの社会保障施策に活用しています。

ハリヤナ州ダルヘラで行われている住宅プロジェクトでは、これまでに262戸の住宅が従業員に引き渡されました。さらに数軒の住宅が建設中で、従業員に引き渡される予定です。

### ● 従業員家族と会社とのつながり

従業員の家族とのつながりや福利厚生のために、従業員の

子供のための専門家によるキャリアカウンセリング、ファミリーデー、家族のための工場見学などのイベントを用意しています。従業員家族との関わりでは、社内報や特別な日に発信される社長メッセージを通じたコミュニケーションが重要な役割を果たしています。

### ● 専門ヘルプデスクによる現場従業員からの苦情聞き取り

派遣労働者を含む従業員から報告された苦情に対処するため、専門ヘルプデスクによる苦情聞き取りを行っています。従業員の問題に対処するために、定期的な聞き取りを実施しています。

### ● 受賞・表彰

マルチ・スズキ・インドア社は、さまざまな取り組みの結果、Ambition Boxより「自動車業界ベスト・プレイス2022」を受賞しました。





# 人材の育成

## 人材・人的資本に関する基本方針

スズキの社是は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。この努力目標に基づき、社長自らが「人材開発は会社の一丁目一番地」との思いで、先頭に立って人材開発に関する諸改革をリードし、2022年10月には組織体制を人事総務本部から人材開発本部へと改編し、社是や行動理念を体現できるスズキらしい人間づくりに注力しています。

そして社会的使命であるカーボンニュートラル社会の実現、CASEと呼ばれる100年に一度の大変革期においては、従来の自動車メーカーのままでは到底達成できない大きな変化に対処するために、新しいことに果敢に挑戦する人材、新たな発想を生み出す多様な経験・価値観を持つ人材、高度な専門性を持つ人材、グローバルに活躍できる人材など、多様な人材を採用、育成することに努めています。

また、社是にあるとおり、高い目標への挑戦と自身の努力を促す風土醸成により、一人ひとり個性の異なる人材が共通の目標に向かって能力を発揮し、より付加価値の高い成果を創出し、働き甲斐・やりがいを感じながら、生き活きと働き続けることができる会社づくりに取り組んでいます。

直近では、これまで以上に社員の声を吸い上げ、労使で丁寧な対話を重ね、抜本的に人事制度の変更、大胆な業務改革・働き方変革、労働諸条件の改善など、人事総務諸施策の改革を進めて、社員一人ひとりがスズキで働いて良かったと思える会社にしていきます。

## 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、社是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しています。

### 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しています。

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。

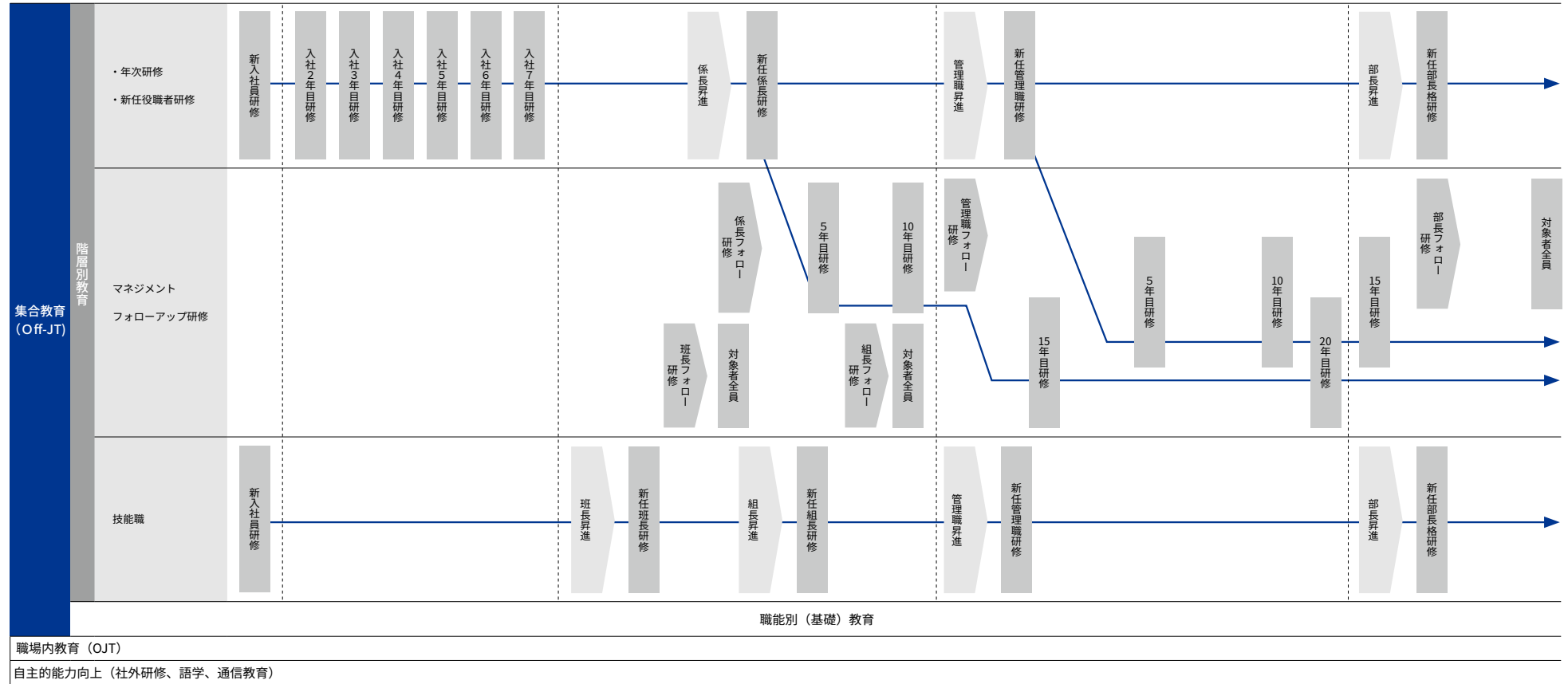
### ■ 2022年度研修データ

単独従業員数(2023年3月31日時点)	16,550人
研修受講人数(延べ)	74,800人
従業員一人当たり研修関連費用*	26,100円

\*研修関連費用は職場内教育費、社内の人件費、施設運営費等を除く

製品の品質・安全 | 経済性に優れた製品・サービス | 交通事故死者数の削減 | 持続可能な地域社会の実現 | 人権の尊重 | 労働安全衛生 | 安定した労使関係 | **人材の育成** | 人材の多様性 | 強固なサプライチェーンの確立 | 安定した収益成長

■ 教育体系



## 人材育成の新たな取り組み

### 問題解決手法の導入

業務遂行において表面的な原因分析と拙速な対処が散見され、業務の手戻りやムダな作業が発生しており、工数不足に拍車をかけていました。問題の真因特定とその解決力を向上させ、従業員一人ひとりの課題解決能力向上を図るべく、2021年6月より全社共通の問題解決手法の導入を開始しました。プロジェクトチームで同手法の展開と浸透・定着を図っており、2022年度からは全社研修においても取り入れています。

### スタートアップ企業への派遣

スズキ本来の「困難に立ち向かい自ら切り開く起業家精神」に立ち返り、視野・知見を広げ、従業員一人ひとりが社外へのアンテナを高めることを目的に、若手人材のスタートアップ企業への派遣を開始しました。国内では、2020年より株式会社エムスクエアラボへ、また2022年8月より株式会社SkyDriveへは、『空飛ぶ車』を、四輪・二輪・マリンに次ぐ新たなモビリティ事業の一つとするために、種をまき、育成することを目的に派遣しています。海外では、デジタル化が急速に進んでいるインドに、2022年11月よりSIC(スズキ・イノベーション・センター)を通じて社内各本部の若手を派遣し、人々の日常にある課題解決を目指し、インド工科大学の学生とスズキ従業員とがアイデアを出し合いITプロダクトを開発、社会貢献につなげるイノベーション創出活動を開始しています。

### インド人材の能力発揮

CASE 対応を始めとする新分野については主に日本で取り組み、一方の既存領域についてはインドに移管を進めています。これまで以上にインド人の教育を進めるためにも、マルチ・スズキ・インドアを始めとする現地のインド人材と日本人材が混然一体となって業務に取り組むことで、インドの開発能力を向上させ、スズキ全体の競争力も向上させています。

### シリコンバレー研修

2017年9月よりシリコンバレーにて、問題解決手法『デザイン思考』を学び、失敗を恐れず挑戦する“ベンチャー精神”の体得を目的で派遣を開始しました。スズキの社是の精神である『お客様のために』を体現している現地スタートアップ企業から学ぶべく、これまでに16回、延べ173名をシリコンバレーへ派遣、コロナ感染症拡大以降はオンラインによりさらに10回、延べ103名に対し研修を実施しました。社長自らも参加するなど、役員から若手に至る多様な役職・階層が研修に参加し、研修の後現地で学んだデザイン思考や、失敗を恐れず挑戦するマインドセットを日々の業務や新規プロジェクト、人材育成に活かしています。



### デジタル教育

デジタルを活用して課題を発掘・解決する動きが急激に加速しており、スズキにおいてデジタルに関するさまざまな取り組み・意思決定が急増していることから、役員・本部長をはじめ全社員に、デジタルの目的・リテラシー・知識・スキルを具備できるように取り組んでいます。

＜デジタル教育の主な取り組み＞

- (1) 経営層自らが意識ではなく行動を変える(例: 紙資料からデジタル資料へ)
- (2) Simple Work! というスローガンでのデジタルを活用した間接業務50%削減
- (3) データドリブン経営を目指し基幹業務システムの刷新(ERP導入)
- (4) データ活用を促進するための全社教育の実施
- (5) あらゆる顧客接点で当社とお客様がつながり、お客様のニーズにこたえる
- (6) デジタル化対応のスピード向上のために、社内でデジタル化内製人材の育成・配属



## 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て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カ月間の海外研修出張派遣」を実施しています（2015～2022年度累計36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、会社は次の通り支援を行っています。

- ・受験料は会社負担でTOEICを受験できる仕組みを導入
- ・オンラインの英会話講座などを開講して修了者には受講費用の一部を会社が助成

## 日本 国内販売代理店

販売代理店では女性ならではの目線で「より良いお店作り」や「よりよい会社づくり」を行うため、女性社員による取り組み「女子改」が実行されています。

女子改は、お客様へのCS向上（お客様満足度向上）を図ることを目的とするもので、この取り組みを通して社内の5Sの徹底、イベントの提案等さまざまな活動が実施され、また、同時に女子社員の積極性や行動力の他、創造力や考察力の育成が図られています。



株式会社スズキ自販北陸



株式会社スズキ自販西埼玉



株式会社スズキ自販奈良



株式会社スズキ自販徳島



株式会社スズキ自販福岡

# 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。

	単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
従業員	男 人	13,808	13,932	14,220	14,326	14,503
	女 人	1,623	1,714	1,853	1,941	2,047
	計 人	15,431	15,646	16,073	16,267	16,550
役職者数 (内数)	男 人	4,339	4,403	4,577	4,695	4,892
	女 人	98	114	132	136	156
	計 人	4,437	4,517	4,709	4,831	5,048
管理職 (内数)	男 人	1,066	1,121	1,185	1,248	1,282
	女 人	14	18	18	20	21
	計 人	1,080	1,139	1,203	1,268	1,303
障がい者雇用率	%	2.14	2.20	2.23	2.35	2.44
新規採用	男 人	445	569	651	451	567
	女 人	118	139	168	144	152
	計 人	563	708	819	595	719
うち 大卒以上	男 人	396	413	474	285	383
	女 人	79	81	103	67	61
	計 人	475	494	577	352	444
離職率	%	3.90	3.10	2.21	2.85	3.04
有給休暇取得率	%	73.7	77.2	75.0	85.4	81.4

## キャリア採用

多様な人材を確保するべく新卒採用に加え、近年はキャリア採用に注力しています。2022年度の実績は105名(前年度比144%増(43名))となっており、2023年度はすでに84名(4月末時点)と、スピード感を持って、社外の力を獲得しています。また、一部社内に全くない知見・経験を持った人材の方を対象に、既存の人事制度の枠にとらわれない雇用形態を新設し、2023年6月より導入しています。

## 外国人材の採用

次世代技術開発に向けたデジタル人材の採用に注力しています。2018年よりインド工科大学の卒業生を直接採用(2023年4月時点10名)しており、当社が得意とするインド市場において、マルチ・スズキ・インドアとともにさらなる競争力の向上に取り組んでいます。

## 再雇用

60歳以上の従業員は5.9%(2023年3月時点)おりますが、こうした方々の過去の経験や知見を活かし、ご自身の体力・健康を配慮しながら、生き活きと活躍できるよう、管理職の再雇用制度を改定しました。職務内容が60歳以降も同等レベルであれば、定年前と同じ処遇に改善しています。今後は組合員まで広げることで、役職を問わず経験豊富な人材の活躍を促していきます。

## 女性

### 女性活躍推進の取り組み

これまで以上に女性が活躍できる会社となるよう、2015年からは女性の新卒採用者数の増加、2020年からは、2025年の女性役職者数を2015年度の3倍にする計画を掲げ、管理職候補者である女性役職者数の増加に取り組んでいます。2022年度の女性役職者は2015年度比で2.9倍の156名まで増加しました。

一方で、女性管理職数は2022年度時点で21名(女性比率1.6%)となっています。役職、職系、性別に係わらず、すべての従業員に対して能力に応じて仕事を任せ、処遇できているか人事制度の再点検を進めています。一般・役職者・管理職など各役職における男女比率がいずれも近似であることが公平性の観点から合理的であると考え、全従業員に占める女性比率(2022年度は12.4%)を、達成すべき管理職の女性比率の将来目標とし、2025年度時点では2.0%となるよう、人事制度改革や環境整備、人材育成に取り組んでいきます。

また、自動車産業の女性比率が低いことも課題と捉え、生産工場をはじめとする社内のすべての職場が、性別、年齢、障がいの有無などを問わず、すべての人にとって働きやすいものとなるよう、生産技術の革新による根本的な作業環境の改善等、働きやすさの実現にも取り組んでいきます。

#### 労働者の男女の賃金差異(%)\*

全労働者	正規雇用労働者	パート・有期労働者
64.4	64.0	67.5

\*スズキ株式会社のデータ。「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出したもの。

### 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(2022年度実績2.9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(2022年度実績10%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。

## 障がいのある方の雇用

人事部内に専任担当者、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18年目を迎えました。2023年7月末現在で、重度の障がいの方を含めた障がい者数は82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】

- 社名 株式会社スズキ・サポート
- 資本金 1千万円
- 出資者 スズキ株式会社
- 所在地 静岡県浜松市南区高塚町300
- 設立 2005年2月
- 事業内容 清掃業務、文房具管理、農産物の生産業務
- 代表者 加藤 祐輔
- 従業員数 129名(うち障がい者82名)



## 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、さまざまな施策を導入し、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

### 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』を開設しているほか、外部カウンセリングサービス（EAP）も導入しています。

## 両立支援

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6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、2022年度は323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。

### ● 休暇・休職制度（育児・介護）

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。2022年度は299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。

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。

### ● ライフサポート休暇

有給休暇とは別に、傷病、親や子供の介護、不妊治療、骨髄提供において利用できるライフサポート休暇制度を導入しています。

### ● 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。



		単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
育児短時間利用者数	男	人	3	5	7	9	11
	女	人	229	251	278	289	312
	計	人	232	256	285	298	323
育児休職利用者数	男	人	13	23	63	90	213
	女	人	91	94	80	96	86
	計	人	104	117	143	186	299
男性育休取得率		%	-	-	-	17.7	43.5
育児休職復職率	男	%	100.0	100.0	100.0	100.0	99.1
	女	%	95.9	97.8	96.6	98.7	96.8
	計	%	96.3	98.1	97.4	99.3	98.0
介護短時間利用者数	男	人	1	1	0	0	2
	女	人	4	4	4	4	7
	計	人	5	5	4	4	9
介護休職利用者数	男	人	4	0	3	3	3
	女	人	2	1	2	3	0
	計	人	6	1	5	6	3
介護休職復職率	男	%	25.0	-	66.7	33.3	66.6
	女	%	100.0	100.0	50.0	33.3	-
	計	%	50.0	100.0	60.0	33.3	66.6



## ● パパママ情報交換会

コロナ禍では開催を中止していたパパママ情報交換会を再開しました。パパママ情報交換会は、育児休職中の社員とその配偶者を対象にしており、育児休職からの復帰経験を持つ社員からの経験談や、社員同士の交流を通して、不安なくスムーズに職場に復帰でき、復帰後も気軽に相談できる体制を築くこと、共働きの子育てについて夫婦で理解を深めることを目的に開催しています。

情報交換会では、弊社産婦人科産業医による産後の体調や育児・授乳や卒乳についての講習も実施しており、参加した社員からは大変好評です。



パパママ情報交換会の様子

## ● 小児科・産婦人科オンライン相談サービス

2023年4月から、妊娠、不妊、出産、子育て、女性の健康について「いつでもどこでも」「スマホからオンラインで」「専門家に」気軽に悩みを相談できるサービスを導入しました。日本にいる従業員・家族に限らず、駐在員や帯同家族の悩みが解消され、より一層安心して働ける環境となることを目指しています。

## TOPICS

### スズキ、「産婦人科・小児科オンライン」を導入



スズキ株式会社（以下、スズキ）は、従業員が安心して仕事に取り組める環境づくりを推進するため、株式会社Kids Public（東京都千代田区）が提供するサービス「産婦人科・小児科オンライン」を2023年4月より導入しました。

「産婦人科・小児科オンライン」は、24時間、どこにいても、産婦人科医・助産師・小児科医にオンラインで相談できるサービスです。このサービスを導入することで、出産や育児、子供の健康に関する悩み以外にも、不妊治療や女性特有の健康課題について、従業員とその家族が気軽に専門家に相談できるようになり、安心して仕事に取り組みやすい環境を整えます。

スズキは、「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に、協力一致、チームスズキとして全社員一丸となって健康経営に取り組んでおり、経済産業省の「健康経営優良法人」に認定されています。また、従業員の多様な働き方に対応できるよう、在宅勤務制度などさまざまな支援制度を導入し、厚生労働省の「くるみん認定」も受けています。

今後も従業員が生き生きと働けるような職場環境づくりに努めるとともに、働き方への意識改革を進めていきます。

#### ■「産婦人科・小児科オンライン」の概要

利用対象者	スズキの従業員とその家族
相談内容	女性の健康に関する悩み（出産、不妊治療、生理不順、更年期障害など）、子供の健康や育児に関する悩み
相談方法	メッセージチャット、動画通話、LINE（メッセージチャット、音声通話、動画通話）
サービス提供会社	会社名：株式会社 Kids Public URL: <a href="https://kids-public.co.jp/">https://kids-public.co.jp/</a> 事業内容：インターネットを介した成育医療

## 強固なサプライチェーンの確立

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。

### 調達理念・方針

企業規模や取引実績の有無、国籍、地域を問わず、広く参入の機会を提供して公平・公正な取引に努めるとともに、お取引先様との共存共栄を目指し、理念や原則に沿った調達活動に取り組んでいます。

また、「お取引先様CSRガイドライン」や「パートナーシップ構築宣言」に基づき、サプライチェーンにおける人権尊重や環境負荷物質の排除、適正取引の推進にも積極的に取り組み、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

### スズキお取引先様 CSR ガイドライン

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

り、お取引先様には当ガイドラインの遵守を要請しています。お取引先様におかれましては、趣旨をご理解の上、当社と一体のCSR活動の推進にご協力をお願いします。

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

#### (ガイドラインの実効性を維持するための取り組み)

- ①お取引先様と締結する『購買基本契約書』の基本原則に、「当社とお取引先様の双方が市民社会における社会的責任を認識し、国内外の関係法令や規則を遵守すること」を明記し、社会規範の遵守に努めています。
- ②スズキのお取引先様を対象に年1回、「スズキ調達方針説明会」を開催し、サプライチェーンにおける人権対応（外国の方の待遇改善、人権に関わる鉱物を使用していないか自社のサプライチェーンの点検等）の強化、カーボンニュートラルの実現、環境負荷物質の不使用等、コンプライアンスの徹底をお願いしています。特に人権については、お取引先様や調達担当者を対象にした研修を別途開催し、最新情報の共有による理解の促進に努めています。
- ③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。
- ④下請中小お取引先様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。
- ⑤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。
- ⑥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を実施しています。

#### ●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.71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

下請中小お取引先様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。



## 推進体制

お取引先様との信頼関係を強化することで、安定かつ持続可能な調達を進めており、そのために、調達戦略本部では、ルール・調達方針に基づいたお取引先様の選定及び調達活動に取り組んでいます。この中で、サプライチェーンにおける人権の尊重や環境破壊の防止といった課題については、サステナビリティ推進グループ、製品環境推進グループ、調達戦略本部等の関連各部門及び海外拠点が緊密に連携して情報共有を行い、それに基づく対応を進めています。また、これらの活動内容は定期的に経営会議に報告し、重要案件については取締役会に付議することで意思決定を図っています。

## 継続的な取引の推進

### 継続的な取引

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

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

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。

### お取引先様への支援活動

地域の協力企業であるお取引先様を対象に情報交換会を定期的に開催し、生産計画の見通しやご要望を共有することで、生産台数の変動に伴う経営への影響軽減に取り組んでいます。また、公益財団法人浜松地域イノベーション推進機構「次世代自動車センター浜松」とも連携して、技術課題についての研修会を実施することで、サプライチェーンの競争力強化を目指しています。

## 従業員、お取引先様への啓発活動

お取引先様を対象に毎年、「調達方針説明会」を開催して調達戦略本部長による調達方針説明を行っています。この中で、「お取引先様CSRガイドライン」に基づいた人権、環境問題対応の重要性を理解していただくとともに、ガイドラインを自社サプライチェーンにも浸透いただくよう要請しています。また、調達担当者やお取引先様を対象に主に外国人技能実習生に関する勉強会も開催し、現状と今後の取り組むべき課題の共有に努めています。

### 通報・相談窓口の設置

従業員やグループ会社だけでなく、お取引先様も利用できる通報・相談窓口を設置して、サプライチェーンにおける法令違反の情報も入手できるようにしており、問題が発見された場合は是正措置を講じます。この通報・相談窓口は、お取引先様とスズキを結ぶ情報共有システム上に「お取引先様CSRガイドライン」とともに掲示しており、お取引先様は容易に確認することができます。

## 外部団体等への参画

スズキは、一般社団法人日本自動車工業会の会員としてサプライチェーン委員会等の会議に参加して、他メーカーとともに自動車産業におけるサプライチェーンの基盤強化及び競争力向上等の諸課題について協議しています。昨今では「取引適正化」「カーボンニュートラル実現」等の課題に取り組み、その方針はスズキの事業活動にも反映されています。

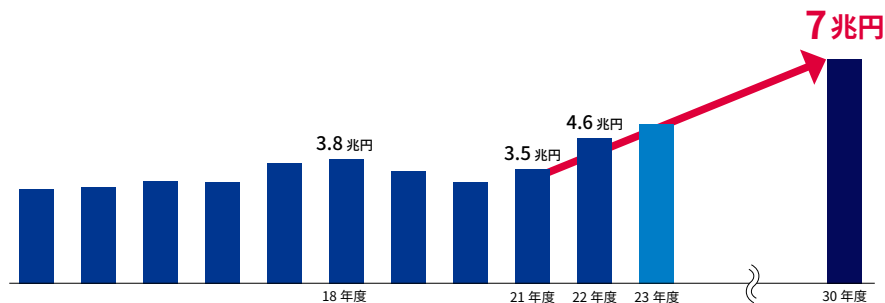
スズキは、調達方針及びその施策において、日本自動車工業会と立場を一にして業界の発展、ひいては社会的な課題解決に向けて取り組んでいきます。

# 安定した収益成長

## 2030 年度に向けた成長戦略

### <連結売上高目標>

2023年3月期の連結売上高は4.6兆円であり、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、スズキも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

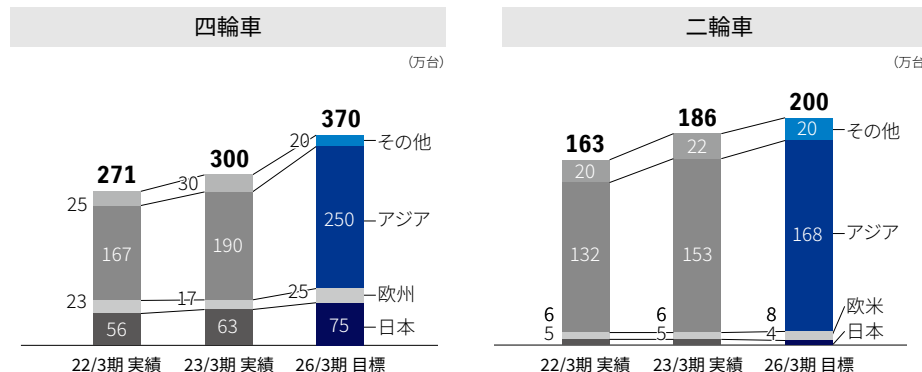
新興国のお客様に経済性、品質に優れた製品、サービスを提供  
新興国の中長期的な発展を見据え、今後も成長の柱として位置付け

### ■ 経営目標値

		2022年3月期実績	2023年3月期実績	2026年3月期目標値
業績	連結売上高	3兆5,684億円	4兆6,416億円	4兆8,000億円
	営業利益率	5.4%	7.6%	5.5%
株主還元	ROE	9.0%	11.2%	8%
	配当性向	27.6%	22.0%	30%
投資	研究開発費	1,607億円	2,056億円	1兆円/5ヵ年 (2,000億円/年)
	設備投資	1,894億円	2,699億円	1兆2,000億円/5ヵ年 (2,400億円/年)
世界販売	四輪車	271万台	300万台	370万台
	二輪車	163万台	186万台	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

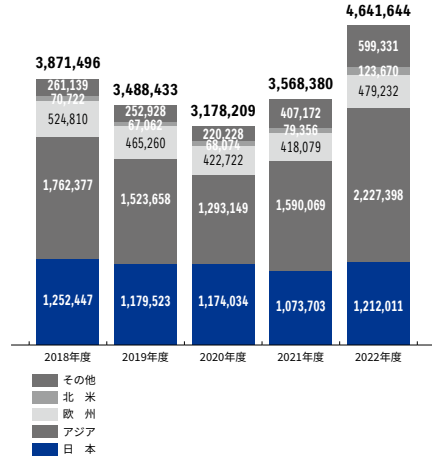
### ■ 世界販売目標



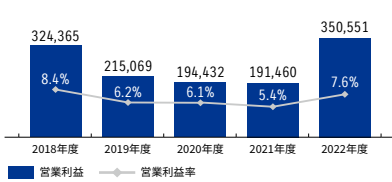
製品の品質・安全 | 経済性に優れた製品・サービス | 交通事故死者数の削減 | 持続可能な地域社会の実現 | 人権の尊重 | 労働安全衛生 | 安定した労使関係 | 人材の育成 | 人材の多様性 | 強固なサプライチェーンの確立 | **安定した収益成長**

## 財務

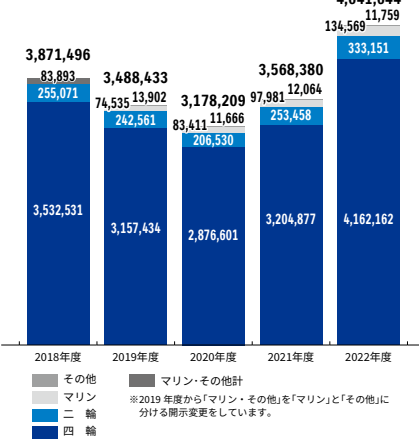
■ 地域別売上高 (百万円)



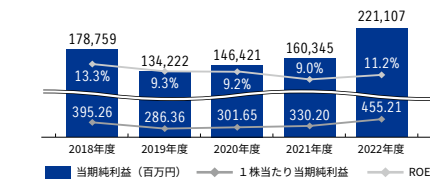
■ 営業利益 (百万円)



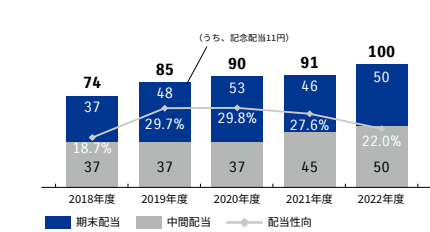
■ 事業別売上高 (百万円)



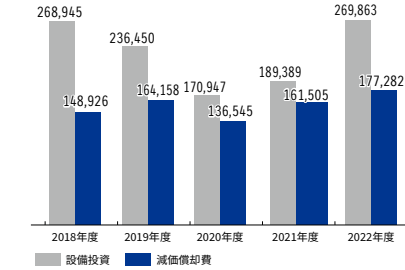
■ 親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)



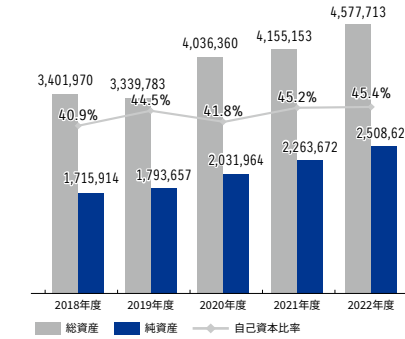
■ 配当金 (円)



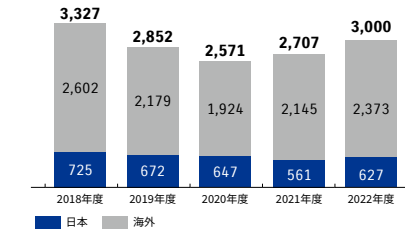
■ 設備投資・減価償却費 (百万円)



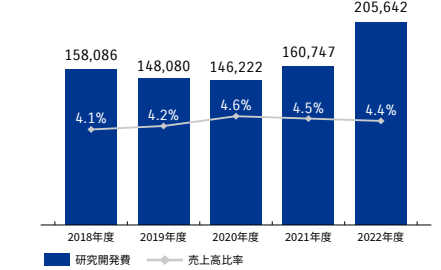
■ 総資産・純資産・自己資本比率 (百万円)



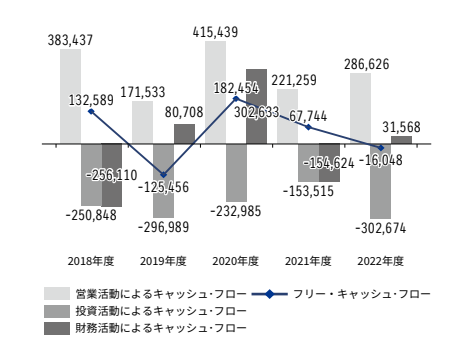
■ 四輪販売台数 (千台)



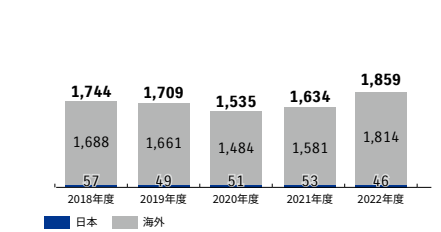
■ 研究開発費 (百万円)



■ キャッシュ・フロー (百万円)



■ 二輪販売台数 (千台)



## コーポレートガバナンス

159	————	コーポレートガバナンス・コンプライアンス
174	————	プライバシー・情報セキュリティ・知的財産

# コーポレートガバナンス・コンプライアンス

## ガバナンス

### コーポレートガバナンスに関する基本的な考え方

スズキは、公正かつ効率的な企業活動を通じて、株主様、お客様、お取引先様、地域社会、従業員等の各ステークホルダーから信頼され、かつ国際社会の中でさらなる貢献をして、持続的に発展していく企業であり続けたいと考えています。その実現のためにはコーポレートガバナンスの継続的な向上が不可欠であると認識し、経営の最重要課題の一つとしてさまざまな施策に積極的に取り組んでいます。

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

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

コーポレートガバナンスに関する報告書

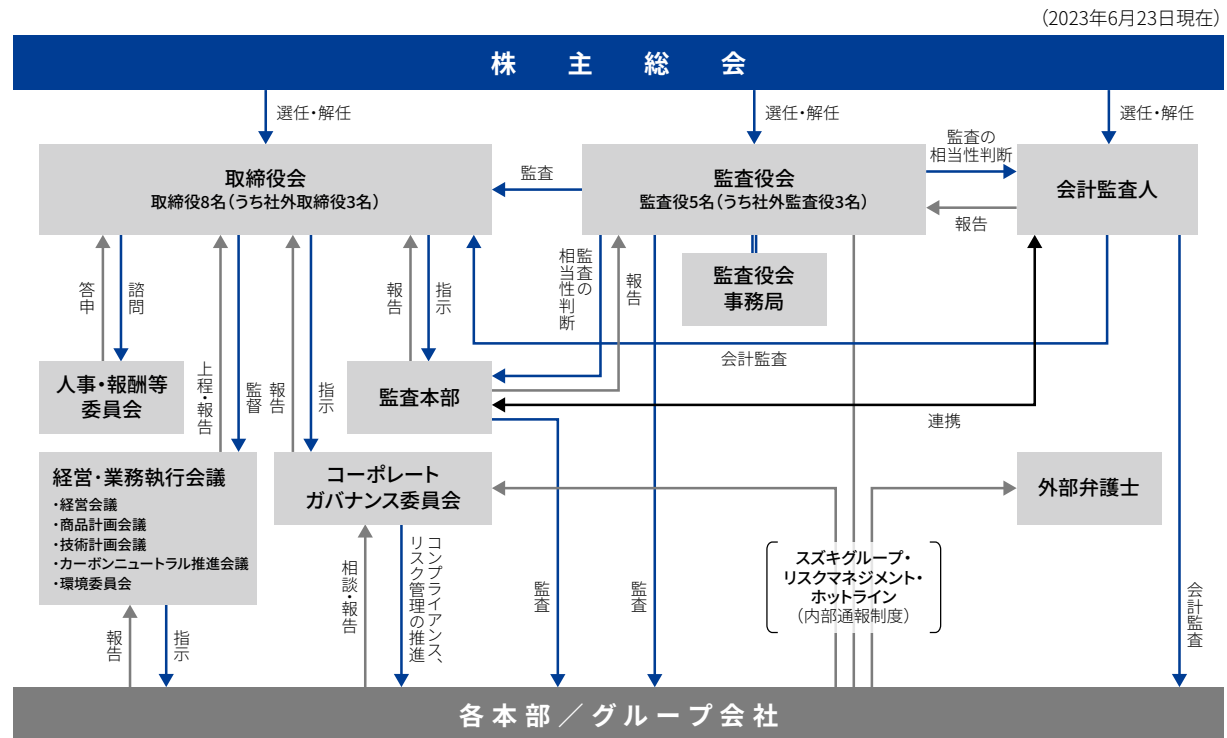
<https://www.suzuki.co.jp/ir/library/governance/pdf/report.pdf>

### コーポレートガバナンス体制の概要

スズキは、監査役制度を基礎として、独立性の高い社外取締役を選任すること、取締役候補者の選任や報酬等に関する

任意の委員会を設置することなどにより、ガバナンス体制の向上を図ることができると考え、現状の体制を採用しています。

### ■ コーポレートガバナンス体制



## コーポレートガバナンスの状況

	～ 2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度～	
会長	鈴木修 会長・社長兼任 (2008年12月～ 2015年6月)		鈴木修 (2015年6月～2021年6月)								
社長			鈴木俊宏 (2015年6月～)								
任期	2002年以降 取締役任期1年										
監督・執行	2006年4月 執行役員制度導入										
取締役会 構成 (社外取締役/ 取締役)	2名/9名 22.2%		2名/8名 25.0%			2名/7名 28.6%		3名/9名 33.3%		2名/8名 25.0%	3名/8名 37.5%
支援体制等	秘書部 (2021年8月まではコーポレートガバナンス部)・監査役会事務局										
員数	30名以内 (1989年～2017年6月)			15名以内 (2017年6月～)							
委員会等	人事・報酬等委員会 (2021年6月までは人事・報酬等諮問委員会)										
	コーポレートガバナンス委員会										
	環境委員会										
										カーボン ニュートラル 推進会議	
理念	企業理念	社是 (1962年3月制定)								(2023年4月 改定)	
	経営指針	スズキ行動憲章・スズキ従業員 行動憲章(2003年～2016年4月)		スズキグループ行動指針 (2020年2月にコンプライアンス・ハンドブックを配布)							



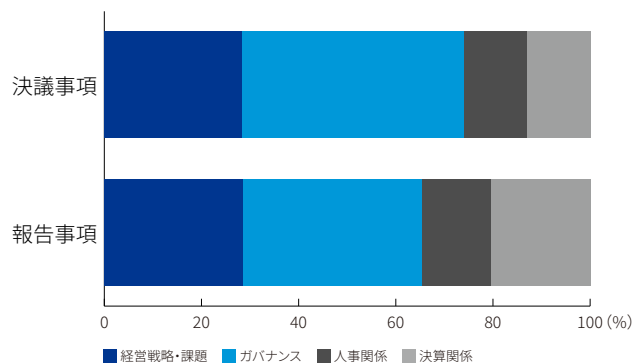
## 取締役会

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3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・指摘など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回開催するほか、必要に応じて随時開催しており、経営に関する基本方針、重要な業務執行に関する事項、株主総会から取締役会に授権された事項その他法令や定款に定める事項について、法令遵守・企業倫理の観点も含めた十分な議論のうえで意思決定を行うとともに、重要な業務執行に関する報告を適宜受けることにより、監督の強化を図っています。

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

### ■ 2022年度に開催された取締役会における決議事項と報告事項の割合



## 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。その概要は以下のとおりです。

### 1 評価の方法

- ・2021年度に続き、2022年度もスズキの競争力を向上するための取締役会の課題に着目しました。
- ・2023年3月から4月にかけて、取締役については個別に、監査役については集合形式で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 2021年度の結果の概要と取り組み

#### a. 結果の概要

- 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良い

#### b. 取り組み

- ①③: 予定議題を予め設定し、取締役会に順次付議しました。
- ②④: 社内各部門が取締役会への付議事項を理解しやすいように取締役会規則を改訂するとともに、付議にあたっての留意事項を作成・案内しました。
- ⑤: 取締役会議長の提案で、取締役会後に自由な意見交換の場を設けています。

### 3 2022年度の結果の概要と取り組み

#### a. 結果の概要

- 社外取締役から、次のような評価がありました。
- ・説明自体に不満はなく、審議時間も妥当。
  - ・取締役会議長が率直に意見を言えるように配慮してくれていることや、取締役会に臨むにあたり、他の会議体での議論も見られるようになっていることはありがたい。
  - ・取締役会全体としては良い。

一方で、社外取締役を含めた指摘から、次の3つを2023年度の重点課題として特定しました。

- ① 審議・決議・報告すべきテーマの選定
- ② 取締役会への付議に向けた日程管理と事前準備
- ③ 資料の事前配布のタイミング・資料の書き方・説明の仕方

#### b. 取り組み

2030年度に向けた成長戦略の達成に向けた適切な議題設定、取締役会への付議の事前準備を含むより細かなスケジュール管理、説明資料の充実と効率的な説明など、さらなる改善を進めていきます。

## 監査役会

監査役会は、常勤監査役として豊田泰輔及び笠井公人、社外監査役として田中範雄、長野哲久及び福田充宏の5名で構成されています。

なお、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、社外監査役 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、社外監査役 長野哲久は弁護士として法律に関し、社外監査役 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、取締役等の指揮命令系統から独立した専任のスタッフ部門である監査役会事務局を設置し、監査役の職務を補助する体制としており、その人数は4名で財務、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、株主総会后に策定する監査方針及び職務の分担等に従い、取締役会のほか、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、以下のとおりです。

### <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

### <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ほか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
- 取締役会のほか、経営会議等の重要な会議への出席
- 人事・報酬等委員会、コーポレートガバナンス委員会、月次報告会、商品計画会議、品質対策委員会、環境委員会等への出席
- 重要な決裁書類等の閲覧
- 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。

## 社外役員の独立性

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出しています。

### ＜社外役員の独立性基準＞

当社は、社外取締役及び社外監査役については、以下に該当しない場合に独立性を有する者と判断する。

1. 当社及び当社の子会社（以下、当社グループといいます。）の関係者
  - (1) 社外取締役については、現在又は過去において、当社グループの業務執行者（注1）である者、又はあった者
  - (2) 社外監査役については、現在又は過去において、当社グループの取締役、執行役員又は使用人である者、又はあった者
  - (3) 当社グループの現在の取締役又は執行役員の配偶者又は二親等内の親族
2. 取引先、大株主等の関係者
  - (1) 次のいずれかの業務執行者である者
    - ① 当社グループを主要な取引先とする企業（注2）
    - ② 当社グループの主要な取引先（注3）
    - ③ 当社の総議決権の10%以上の議決権を保有する大株主
    - ④ 当社グループが総議決権の10%以上の議決権を保有する企業
  - (2) 現在又は過去5年間に、当社グループの会計監査人の代表社員又は社員である者、又はあった者
  - (3) 当社グループから役員報酬以外に多額の報酬を受けている者（注4）
  - (4) 当社グループから多額の寄付を受けている者（注5）
  - (5) 上記(1)から(4)に該当する者の配偶者又は二親等内の親族

（注1）業務執行者：

業務執行取締役、執行役、執行役員又は使用人

（注2）当社グループを主要な取引先とする企業：

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

（注3）当社グループの主要な取引先：

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

（注4）多額の報酬を受けている者：

過去3年のいずれかの事業年度において、  
 ・個人として、役員報酬以外に年1,000万円以上の報酬を受けているコンサルタント、法律、会計等の専門家  
 ・年間総収入の2%以上の報酬を受けている団体に所属するコンサルタント、法律、会計等の専門家

（注5）多額の寄付を受けている者：

過去3年のいずれかの事業年度において、  
 ・個人として年1,000万円以上の寄付を受けている者  
 ・年間総収入の2%以上の寄付を受けている団体に所属し、寄付の目的となる活動を運営する者

## 取締役及び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などにより、当社についての理解を深める機会を設けます。

## 人事・報酬等委員会

取締役及び監査役候補者の選任や取締役の報酬の決定における透明性及び客観性の向上を目的に、任意の委員会として、委員の過半数を社外取締役とする人事・報酬等委員会を設置しています。

人事・報酬等委員会では、取締役及び監査役候補者の選任基準、候補者の適正性、及び取締役の報酬体系・報酬水準の妥当性等を審議し、取締役会は、その結果を踏まえて決定することとしています。また、一部の事項は取締役会から人事・報酬等委員会に決定を委任します。

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

2022年度における主な検討内容は次のとおりです。

- 2022年度の実績の個人別の報酬等の決定方針の妥当性
- 2022年度の実績の個人別の具体的な内容の決定（取締役会から人事・報酬等委員会へ決定を委任）
- 2022年度の実績の執行役員の報酬の決定方針・手続の妥当性
- 2023年以降の定時株主総会に上程する取締役又は監査役候補者の選定方針・候補者案の妥当性
- 副社長人事案の妥当性

## ■ 取締役会、監査役会及び人事・報酬等委員会の構成（2023年6月23日付）と2022年度の出席状況

◎：議長又は委員長、○：出席メンバー、△：オブザーバー

地位	氏名	取締役会	監査役会	人事・報酬等委員会
代表取締役社長	男性 鈴木 俊宏	◎ (15回 / 15回)		◎ (7回 / 7回)
代表取締役副社長	男性 石井 直己	○ (—)		○ (—)
取締役専務役員	男性 長尾 正彦	○ (15回 / 15回)		
取締役専務役員	男性 鈴木 敏明	○ (15回 / 15回)		
取締役専務役員	男性 齊藤 欽司	○ (15回 / 15回)		
取締役	独立役員 男性 堂道 秀明	○ (15回 / 15回)		○ (7回 / 7回)
取締役	独立役員 男性 江草 俊	○ (12回 / 12回)		○ (6回 / 6回)
取締役	独立役員 女性 高橋 尚子	○ (—)		○ (—)
常勤監査役	男性 豊田 泰輔	○ (15回 / 15回)	◎ (13回 / 13回)	
常勤監査役	男性 笠井 公人	○ (15回 / 15回)	○ (13回 / 13回)	
監査役	独立役員 男性 田中 範雄	○ (15回 / 15回)	○ (13回 / 13回)	△ (7回 / 7回)
監査役	独立役員 男性 長野 哲久	○ (15回 / 15回)	○ (13回 / 13回)	△ (7回 / 7回)
監査役	独立役員 男性 福田 充宏	○ (12回 / 12回)	○ (10回 / 10回)	△ (6回 / 6回)

(注) 1 石井直己及び高橋尚子は2023年6月23日付で取締役に就任しました。

2 江草 俊は、2022年6月29日付で取締役に就任しました。

3 田中範雄は、人事・報酬等委員会の全7回のうち、委員として2回、オブザーバーとして5回出席しました。

4 福田充宏は、2022年6月29日付で監査役に就任しました。

## ■ 取締役及び監査役の有する経験・専門性・知識

※1 ◎：社長経験、○：業務執行経験  
 ※2 ◎：インド・新興国での経験

地位	氏名	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
代表取締役社長	鈴木 俊宏	◎	○	○			○		○	
代表取締役副社長	石井 直己	◎		○			○	○	◎	○
取締役専務役員	長尾 正彦					○	○		○	
取締役専務役員	鈴木 敏明	◎		○						
取締役専務役員	齊藤 欽司	◎		○					◎	
取締役	堂道 秀明	○				○	○	○	◎	
取締役	江草 俊	○	○						○	
取締役	高橋 尚子						○		◎	
常勤監査役	豊田 泰輔				○	○	○			
常勤監査役	笠井 公人		○			○	○			
監査役	田中 範雄				○	○				
監査役	長野 哲久					○				
監査役	福田 充宏		○					○		

(ご参考) 複数の領域を管掌する取締役を兼務しない執行役員が有する経験・専門性・知識

副社長	鮎川 堅一	◎		○	○				◎	
専務役員	加藤 勝弘		○			○				○
常務役員	鳥居 重利	◎	○				○		◎	

## 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。

なお、2023年3月の取締役会決議を経て、2023年4月より、社長を委員長、副社長並びに専務役員及び常務役員の一部を副委員長、その他の執行役員及び本部長を委員、オブザーバーとして常勤監査役が出席する体制に改め、コンプライアンスを含むリスク管理全般を統括する運用を開始しています。

## 内部監査

社長直轄の組織として監査本部を設置し、会社業務の各分野に精通した人員を中心とする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

取締役の個人別の報酬の決定方針（以下、決定方針といいます。）は、委員の過半数を社外取締役とする人事・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とおりです。

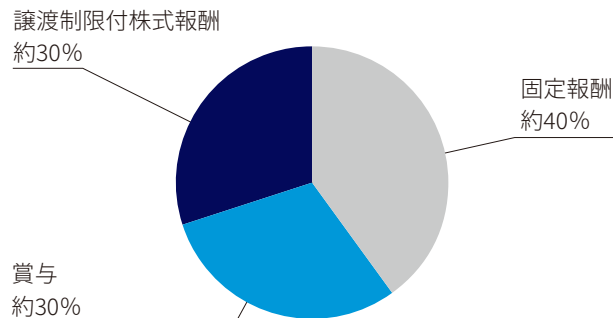
取締役（社外取締役を除く。）の報酬は、当社の企業価値の持続的な向上に対するインセンティブとして機能するよう、基本報酬、各事業年度の業績に連動する賞与及び中長期的な株価に連動する譲渡制限付株式報酬で構成し、その割合は、概ね基本報酬40%、賞与30%、譲渡制限付株式報酬30%を目安としています。なお、社外取締役の報酬は、その職務に鑑みて基本報酬のみとします。

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

2022年度の報酬の決定方針は、2022年6月15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。

2022年度の基本報酬の個人別の具体的な内容の決定は、2022年6月15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、2022年度の賞与については同日開催の取締役会において役別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、2022年7月12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、2022年度の取締役の個人別の報酬の内容が決定方針に沿うものであると判断しています。

#### ■ 取締役（社外取締役を除く。）の報酬の割合の目安



#### 賞与（業績連動報酬）に係る指標、額の決定方法

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別乗率を乗じることによって算定します。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。交付対象の取締役は、取締役会決議に基づいて支給される報酬（金銭報酬債権）の全部を現物出資財産として払い込むことにより、当社の普通株式の交付を受けます。なお、譲渡制限期間は取締役の地位を退任する日までの間であり、取締役会が正当と認める理由以外での退任等、一定の事由に該当した場合は、交付した株式を当社が無償で取得します。

#### b. 監査役の報酬

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。

#### ■ 2022年度の実績連動報酬

役員区分	報酬の総額 (百万円)	報酬の種類別の総額 (百万円)			対象となる 役員の員数 (名)
		固定報酬	賞与	譲渡制限付株式報酬	
取締役 (社外取締役を除く。)	506	204	196	105	6
社外取締役	30	30	—	—	5
計	536	234	196	105	11
監査役 (社外監査役を除く。)	57	57	—	—	2
社外監査役	36	36	—	—	4
計	93	93	—	—	6

(注) 1 上記の取締役（社外取締役を除く。）の賞与及び譲渡制限付株式報酬は、2022年度に費用計上した額です。  
2 上記の社外取締役の報酬は、2022年6月29日開催の第156回定時株主総会の終結の時をもって退任した2名及び2022年9月21日をもって辞任により退任した1名に対する支給額を含んでいます。  
3 上記の社外監査役の報酬は、2022年6月29日開催の第156回定時株主総会の終結の時をもって辞任により退任した1名に対する支給額を含んでいます。

### 株主等とのミーティングの状況

スズキは、中長期的な視点での株主と建設的な対話により株主の関心や懸念を把握することが、当社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に資すると考え、株主との対話の促進に努めています。

#### 2022年度実績

全体	実施回数		会社数	人数
	うち、ESG ミーティング			
363 回	22 回		891 社	1,185 人

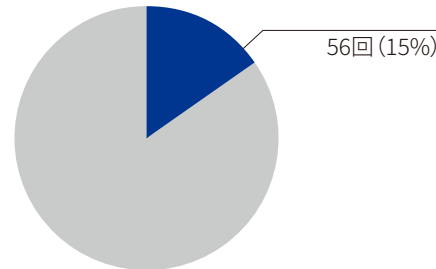
#### (主な対話のテーマ)

スズキが主力とする四輪インド市場に関するものが多く、ほかにも四輪日本市場、電動化戦略、財務数値、株主還元等、幅広く意見交換を行いました。

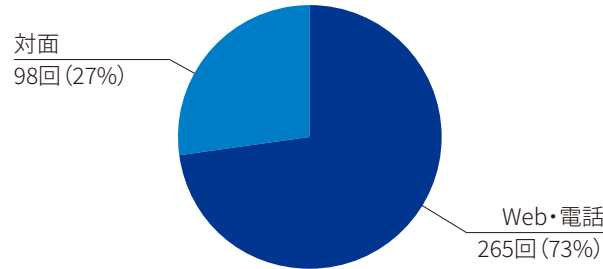
#### (ESGミーティングにおける主な対話のテーマ)

カーボンニュートラルへの施策、成長戦略、人権、女性活躍、コーポレートガバナンスなど幅広く意見交換を行いました。

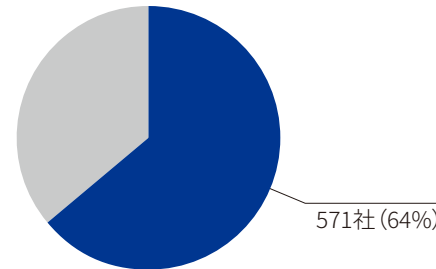
#### 取締役の出席



#### ミーティングの形式



#### 海外機関投資家の比率



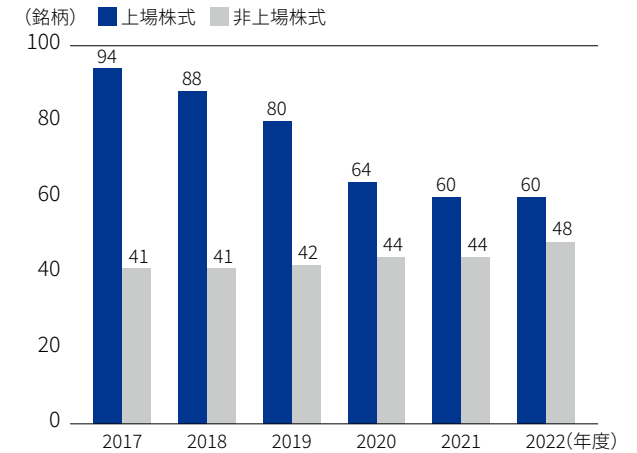
対話の内容等は、経営陣・取締役会にフィードバックをしています。

### 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。

なお、2023年3月末時点で保有している上場株式60銘柄のうち、5銘柄を売却対象とすることを決定し、売却を進めています。

#### 政策保有株式の銘柄数の推移



2022年度の非上場株式の4銘柄増加は、次世代モビリティの技術開発に関わるスタートアップへの出資、脱炭素に資する事業に関わる出資によるものです。



## 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.7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、取締役会の下にコーポレートガバナンス委員会を設置しています。同委員会は、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、関係部門と連携しながら組織横断的な課題への対策や施策を推進しています。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かかる内部統制の有効性評価結果の検証を行っています。

なお、同委員会は、2023年3月の取締役会決議を経て、2023年4月より社長を委員長、副社長、専務役員及び常務役員の一部を副委員長、その他の執行役員及び本部長を委員とし、オブザーバーとして常勤監査役が出席する体制に改め、コンプライアンスを含むリスク管理全般を統括する運用を開始しています。

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

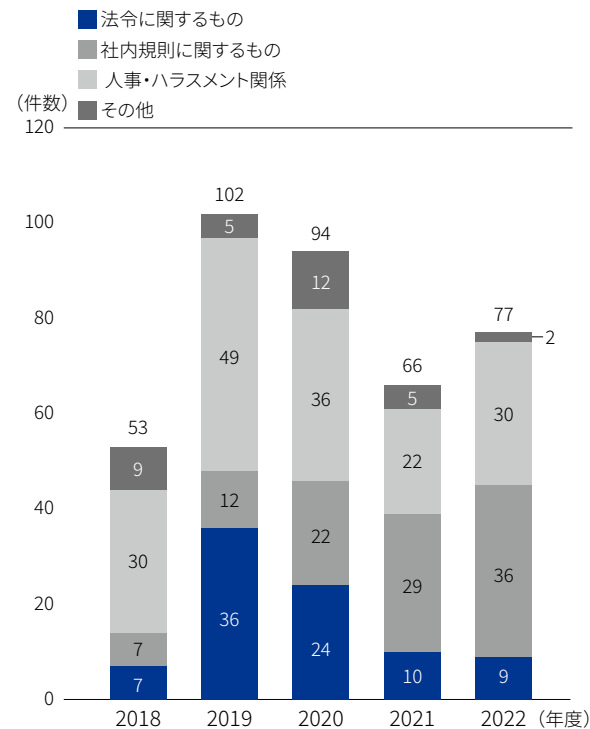
##### （スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン）

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、内部通報制度に基づく通報窓口（スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン。社内窓口2つ、社外窓口（法律事務所）ひとつ。）を設け、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）や、取引先等社外の関係者からの通報を受け付けています。通報窓口では、通報者の匿名性確保や通報内容の秘密保持など、通報者の保護に関するルールを設け、利用者が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体制を整えています。

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（2018～2022年度）の内部通報実績は以下の通りです。

#### ■ 内部通報件数<sup>※</sup>の推移



※ コンプライアンス関係のみを集計

## コンプライアンスに関する教育

スズキグループ社内ではコンプライアンスに係る教育・研修を実施しています。主に階層別の集合教育の中で、計画的・継続的な学習の機会を提供しています。

### ■ 2022年度実績

対象	スズキ株式会社	スズキグループ 国内代理店・販売関係 会社等
受講者数	1,063名	2,517名
対象研修	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新入社員研修</li> <li>・新任役職者研修 (係長/組長/班長/ 管理職/部長格)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新入社員研修</li> <li>・入社2年目/5年目研修</li> <li>・新任拠点長研修</li> <li>・新任役職者研修 (係長/課長)</li> </ul>
主なテーマ	労務管理、安全衛生管理、防火管理、内部通報、ハラスメント、知的財産（著作権など）、下請法、安全輸出管理 他	

## コンプライアンスに関する取り組み

### ● 完成検査等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。

2023年度は、総点検として「業務と法令の関連」について全社で棚卸活動を実施(4月20日から5月10日まで)し、8,986件の事例について検証しました。これまでの取り組みに形骸化の兆候が見られたことから、PDCAサイクルを回していくことに重点を置き、事例の分析から見えた傾向を踏まえ法令遵守のための行動四カ条(①法令を理解する、②法令をもとに自分の業務に落とし込み、行動する、③不具合が発生した場合は、他部門と共有する、④他人任せにせず、自分事として行動する)を定め、全従業員に日々の業務での実践を要請しています。

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継続しています。2022年度はスズキ株式会社の国内41カ所の事務所、拠点を訪問しました。



リメンバー 5.18 活動の様子 (2023年5月18日実施)

### 日本

### 国内販売代理店

販売代理店では「お客様から信頼いただけるスタッフ」を育成するため、業種及びキャリアに応じた教育システムを策定して社員を教育しています。また、人材が活躍する組織づくりやリスク管理のため、ハラスメントやSDGsについても学ぶ機会を設け、受講させています。



SDGs研修  
株式会社スズキ自販徳島

ハラスメント研修  
株式会社スズキ自販沖縄

## リスク管理

### リスク管理体制

取締役会の下に、コーポレートガバナンス委員会を設置しています。同委員会はコンプライアンスの徹底やリスク管理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。

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、コーポレートガバナンス委員会その他の会議体で速やかに審議し、解決につなげています。製品の品質、認証、完成検査等に関する問題、半導体をはじめとした部品・原材料不足の問題や、気候変動・低炭素社会への移行等に関する新たな課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、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。特に重要な課題については取締役会にて審議・報告しています。

### 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。

### 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。

### 腐敗防止の取り組み

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。贈収賄などあらゆる腐敗の防止に取り組みます。

#### ● 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:ファシリテーションペイメント、企業活動に影響力のある公務員などの接待等)を例示するなどしてその防止に努めています。

また、すべてのお取引先様と公正で節度ある関係を構築・維持するため、お取引先様から受ける接待に関する社内規程を制定し、全役員・従業員にルール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、スズキグループの各社にその周知徹底を図っています。さらに、お取引先様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の皆様にも、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。

→P.129(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、当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実施しています。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動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。



津波避難場所見学会

### ● 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全従業員参加の地震・津波避難訓練を繰り返し実施しています。災害発生時の緊急連絡手段として、各工場や全国の代理店に衛星電話や無線機等の通信機器を設置し、速やかに従業員の安否確認を行える体制をとっており、毎月定期的に通信訓練を行い、非常時に備えています。

また、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



津波避難訓練の様子

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おり、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。

## ご家庭での災害 (地震・水害)への 備えについて

南海トラフ地震や、近年多発する台風・大雨による大規模水害等の災害発生時には、ご家族が各勤務先・学校等で被災し、直ぐにはご自宅に帰れない可能性があります。また、携帯基地局の停電等により連絡が取れないことも想定されます。

そのような事態に備え、事前にご家族で話し合う機会を設けることが非常に重要です。当リーフレットを参考に、ご家族が必要な事項に関して予め取決めておきましょう。



※リーフレットは目録より参照し、すぐ取り出せるところに保管して下さい。

2021.3

リーフレット、2021年配布

### ● 火災に対する取り組み

当社では、どんなに小さな火種であっても真因を究明し、有効な対策を横展開する取り組みや火災予防運動に合わせ、全社一斉の自主点検活動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及び自衛消防隊による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。

また、それぞれの工場・事業所で防火上の不備がないかお互いにチェックし合う防災監査に加え、保険会社と合同で防災監査を実施及び火災を起こさないための防災基準を定め、海外工場を含めたグローバルな防災体制の構築に取り組んでいます。



火災避難訓練



自衛消防隊放水訓練

### ● 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。

## TOPICS

### グローバルリスクマネジメントの取り組みを開始

“火災事故を起こさない/起こりにくい/起こっても最速で回復できる体制”の構築を目指す「グローバルリスクマネジメント（以下GRM）」の取り組みを、リスク管理に知見を持つ東京海上日動火災保険株式会社および東京海上ディーアール株式会社と協力し、2022年度から開始しています。

- ① グローバル統一防災基準の策定
- ② 合同防災監査の実施
- ③ 統一防災スコアの算出

GRMの取り組みによって上記3つのPlanとCheckを強化し、日々取り組んでいるDoとActionの実効性向上を図りながらPDCAサイクルを回しています。

2022年度はスズキ株式会社の国内主要工場や国内製造子会社の一部から取り組みを開始し、開発部門の施設、営業拠点、海外拠点に順次範囲を広げています。

# プライバシー・情報セキュリティ・知的財産

## プライバシー

### 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。

なお、スズキの個人情報管理にかかる具体的な取り組み内容は以下の通りです。

スズキは、会社全体の個人情報の管理を担う個人情報管理責任者、及び各部門において個人情報の管理を担う個人情報取扱責任者を設置し、スズキが取り扱う個人情報の漏えい、滅失、毀損、誤用、改ざん、不正アクセスの防止その他の必要かつ適切な管理として、以下1.~6.を含む安全管理措置等を実施しています。また、規程・マニュアル等に基づき、個人情報の取扱状況の確認を年1回実施し、コーポレートガバナンス委員会に報告するほか、個人情報の不適切な取扱いが発生した場合の報告体制を整備しています。

1. 取得、利用、保存、提供、削除、廃棄等の段階ごとに、取扱方法、責任者、担当者及びその責務等について個人情報（個人データ）の取扱規程・マニュアルを策定
2. 個人情報（個人データ）を取り扱う従業員及び当該従業員が取り扱う個人情報（個人データ）の範囲を明確化し、法令等や取扱規程に違反している事実又は兆候を把握した場合の報告連絡体制を整備
3. 個人情報の取扱いに関する留意事項について、従業員に研修を実施
4. 個人情報（個人データ）を取り扱う区域において、従業員の入退室管理及び持ち込む機器等の制限を行うとともに、権限を有しない者による個人情報（個人データ）の閲覧を防止する措置
5. アクセス制御を実施して、担当者及び取り扱う個人情報データベース等の範囲を限定
6. 個人情報（個人データ）を取り扱う情報システムを外部からの不正アクセス又は不正ソフトウェアから保護する仕組みを導入

また、スズキグループ各社においても「個人情報保護基本方針」を掲げ、個人情報の保護の徹底に取り組んでいます。今後も、個人情報保護体制の継続的な見直しと改善を図っていきます。

## 情報セキュリティ

### 基本的な考え方

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

#### 1. 法令遵守

当社は、情報セキュリティに関する法令、規制、国が定める指針、契約上の義務及びその他の社会的規範を遵守する。

#### 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

当社は、お客様に安心して製品・サービスをご利用いただくために、情報セキュリティの取り組みの一環として、製品セキュリティに取り組む。

#### 3. 情報セキュリティ管理体制の構築

当社は、情報セキュリティ責任者会議を設置するとともに、社内の各部署・組織に秘密情報取扱責任者および情報セキュリティ推進者を配置し、情報セキュリティ対策と管理を推進する体制を構築する。

#### 4. 内部規程の整備

当社は、情報セキュリティに関する社内規程を整備し、これらを社内に周知徹底する。

#### 5. 監査体制の整備

当社は、情報セキュリティ関係の法令等が遵守され、規程、ルール等が有効に機能しているかを検証するため、定期的かつ必要に応じて情報セキュリティ監査を実施する。

#### 6. 情報セキュリティ対策の実施

当社は、情報漏えい、改ざんなどの被害を未然に防止するため、組織的・技術的・物理的・人的なセキュリティ対策を実施する。

#### 7. 教育の実施

当社は、全従業員に対し、情報セキュリティに対する認識や対応力の向上を図るために、情報セキュリティに関する教育・訓練を実施する。

#### 8. 業務委託先の管理

当社は、業務委託先のセキュリティレベルを審査する。重要な業務委託先に対しては、セキュリティレベルの監査等を定期的実施する。

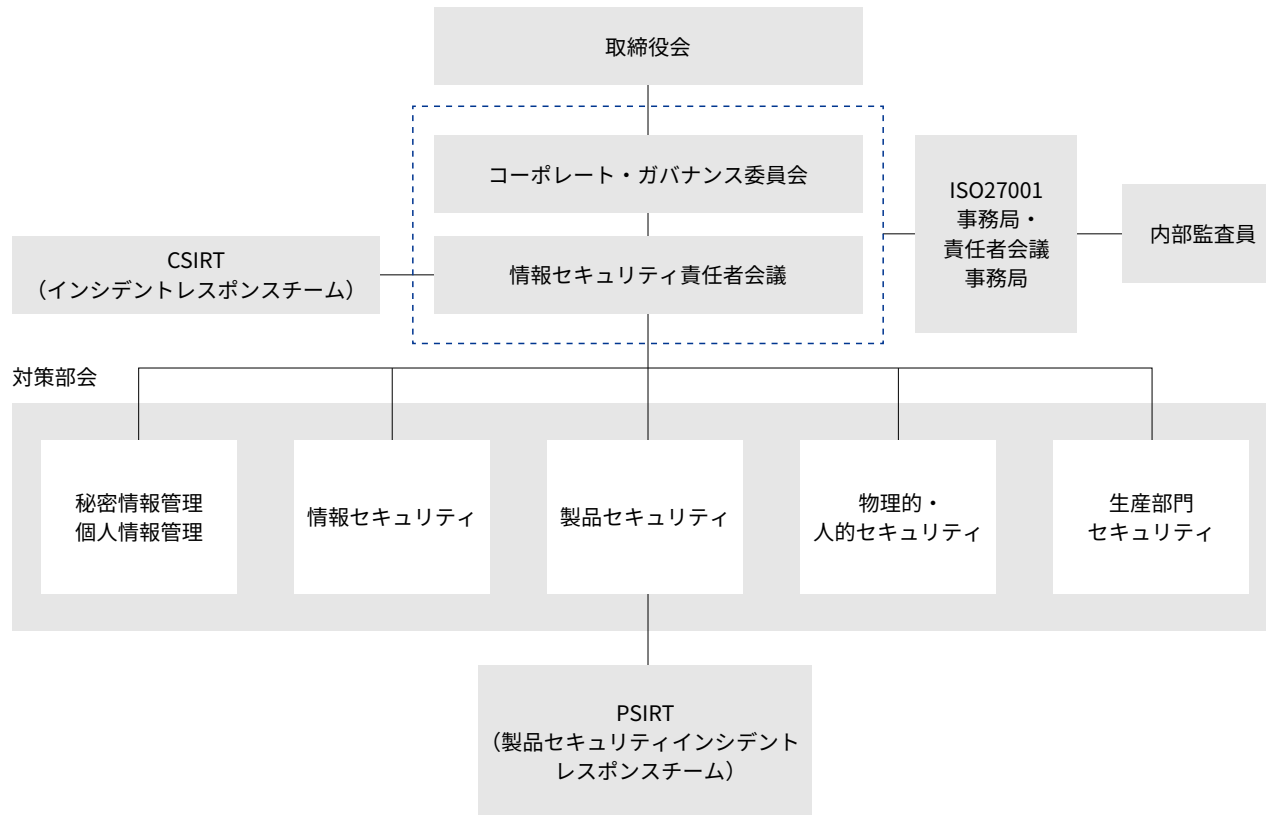
#### 9. 継続的改善の実施

当社は、以上の取り組みを定期的に評価、見直しを行うことにより、情報セキュリティを確保するための仕組み全般を継続的に改善する。

## 管理体制

情報セキュリティ責任者会議の下に対策部会を設け、より適切な情報セキュリティ管理を実施する体制を構築しています。

### ■ 情報セキュリティ管理体制 推進組織



## 情報漏洩・外部からの攻撃への備え

2020年にISO27001(情報セキュリティマネジメントシステム)の認証を取得、毎年全社でのアセスメント活動、内部監査を実施し認証を継続維持しています。

専門チーム「CSIRT」(Computer Security Incident Response Team)を組織し、情報セキュリティ事故の未然防止及び発生時の早期発見と解決、発生後の再発防止を図っています。CSIRTチームは、情報セキュリティ事故発生に備えて、平常時において①情報セキュリティインシデントの情報収集と分析、②社内啓発活動を実施しています。

また、年2回、CSIRTメンバーに対し、情報セキュリティ事故が発生した場合を想定した対応訓練を実施しています。

## 教育の実施

情報セキュリティのため、役員を含む全従業員及び各担当者へ以下の教育を実施しています。

- ・情報セキュリティ教育の実施
  - 役員を含む全従業員に対して、E-ラーニング教育(年1回)
  - ISMS(情報セキュリティ)教育カードの配布(年1回)
  - 新入社員及び各階層別研修での教育を実施しています。
- ・標的型攻撃メール訓練の実施
  - 役員を含む全従業員に対して、標的型攻撃メール訓練(年1～2回)及びISMS教育カードを配布し、セキュリティに関する注意喚起及び、セキュリティ事故発生時の連絡先を周知しています。
- ・部門情報セキュリティ担当者教育
  - 年2回、各部門の秘密情報取扱責任者、情報セキュリティ推進者へ情報セキュリティ管理に関する教育を実施しています。



## 製品セキュリティ

### ・「製品セキュリティ対策部会」

情報セキュリティ責任者会議のもとで、製品開発から廃車までのセキュリティ運営を行う組織体「製品セキュリティ対策部会」を設置し、製品のセキュリティに関する定期的な管理を行っています。この活動を継続することで、お客様の日々の安心安全の確保を行っています。

### ・「PSIRT」

この対策部会では、「PSIRT」(Product Security Incident Response Team)を設置し、製品に関わるセキュリティの情報収集及び分析を行う北米の自動車サイバーセキュリティ組織 Auto-ISAC<sup>\*</sup>などから業界情報を収集し、製品のセキュリティ攻撃に対する備えを行っています。

<sup>\*</sup>Automotive Information Sharing & Analysis Centerの略

### ・「製品セキュリティ報告及び監査」

製品セキュリティに関わる組織体制や規定/手順の遵守と改善を目的とし、毎年「監査」を実施します。「製品セキュリティ対策部会」では、定期的に関係進捗やPSIRTの状況報告を行うとともに、監査による客観的な状況報告を行うことで、製品セキュリティに関する攻撃をスピーディに対処しています。

## 知的財産に関する取り組み

スズキは、「お客様の立場になって、価値ある製品を作ろう」を社是の第一として掲げています。知的財産活動もその価値を創造する知見及び技術の権利化や無形資産としての蓄積・保護・活用を基本としています。

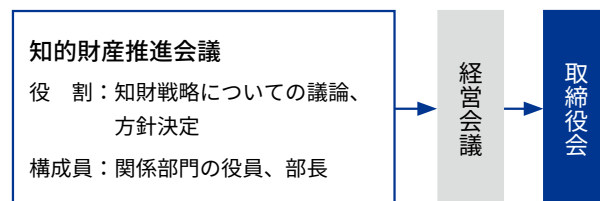
これらの知的財産戦略の中核となるのは、スズキの思想・文化の根幹であり、カーボンニュートラルにも貢献する「小・少・軽・短・美」です。従業員一人ひとりが「小・少・軽・短・美」の行動理念に基づき、お客様や社会からのニーズの多様化に対し、知恵と工夫で「スズキらしい」「そう来たか」と思っただけの独特な思想で設計開発を行い、今後も知的財産を生み出していきます。

### 推進体制

#### ● 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、商品企画、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～2023年10月までの間に13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ます。



#### ● 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。

#### ● 報奨制度による知的財産創出のインセンティブ強化

2023年4月に知的財産に関する報奨制度を改定し、知的財産の創出に対して従業員一人ひとりが「褒められた」「認められた」「高く評価された」と実感してもらえる内容としました。特に、スズキらしさである「小・少・軽・短・美」を体現する特許として各本部長が自ら選出した発明者を全社イベントで社長から直接表彰したり、発明者と社長、役員らとの座談会を開催し、その様子を社内イントラで公開する等、知的財産創出によるインセンティブを強化しました。

なお、今年度の社長表彰の対象は、次項「小・少・軽・短・美の実績」で紹介する4件となります。



新年度大会における特許発明者表彰式の様子

## 「小・少・軽・短・美」の実績

### ① 塗装補修品及び塗装補修方法(キャンディ塗装)

#### <特許のポイント>

工場塗装検査工程において、メタリック塗装の不良箇所をパネル全面ではなく部分的に補修可能としている点

#### <スズキらしさ>

小:小さい塗装補修面積

少:補修塗装費の少なさ

短:補修時間の短縮

美:従来工法同等の仕上がりの美しさ

### ② 車両接近通報装置

#### <特許のポイント>

車両接近通知装置のスピーカを車両前面中央のエンブレム裏に配置し、車両前方を指向した通知音発生による室内静粛性向上と前突時のスピーカ損傷低減を両立している点

#### <スズキらしさ>

小:省スペース

少:通報音の少音量化・衝突被害の低減

### ③ 電動車両の車体構造

#### <特許のポイント>

ガソリン車用をベースとし、最小限の構造変更でBEV用プラットフォームを構成する点

#### <スズキらしさ>

少:開発費の低減

軽:部品削減による軽量化

短:開発期間の短縮

### ④ 運転支援装置

#### <特許のポイント>

狭路でのすれ違いにおいて、必要な時に左側の死角映像を自動的にモニタ表示する点

#### <スズキらしさ>

少:必要最低限のモニタ表示を実現

美:煩雑な画面切り替えを回避

## 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。最も多く権利獲得している日本(約4,200件)に次いで、現在、約1,600件超の特許権を獲得・維持しています。

### ● 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、モノづくり・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。

# 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

	2020年度	2021年度	2022年度
電力 (単位:百万kWh)	474.9	462.0	485.9
化石燃料 (単位:万GJ)	171.9	165.5	165.6

#### ■ スズキ株式会社国内工場

##### ● INPUT

	2020年度	2021年度	2022年度	
電力・化石燃料	購入電力 (単位:百万kWh)	384	376	400
	風力発電 (湖西工場) (単位:百万kWh)	1.65	1.53	1.40
	小水力発電 (単位:百万kWh)	0	0	0.068
	太陽光発電 (磐田、湖西) (単位:百万kWh)	0	0.05	0.30
	LPG (単位:千トン)	14.5	13.5	13.6
	都市ガス (単位:百万m <sup>3</sup> )	23.2	20.6	20.6
	灯油 (単位:千L)	0.140	0.102	0
	A重油 (単位:千L)	0.0001	0.0003	0.0025
	軽油 (単位:kL)	8.3	9.7	8.7
	ガソリン (単位:kL)	119	122	132
水	工業用水道 (単位:百万m <sup>3</sup> )	2.24	2.53	3.22
	上水道 (単位:千m <sup>3</sup> )	41.1	47.1	93.0
	井戸水 (単位:百万m <sup>3</sup> )	1.03	0.55	0.93
原材料	鉄 (単位:千トン)	537.5	480.1	542.6
	アルミ (単位:千トン)	44.5	43.7	45.2
	樹脂 (単位:千トン)	35.2	30.6	35.0
PRTR対象物質 (単位:トン)	3,125	2,965	3,092	

#### ■ 輸送

##### ● INPUT

	2020年度	2021年度	2022年度
燃料 (軽油等) (単位:万GJ)	54.6	50.1	54.7

##### ● OUTPUT

	2020年度	2021年度	2022年度
CO <sub>2</sub> 排出量* (単位:千t-CO <sub>2</sub> )	298.5	277.7	308.1

##### ● OUTPUT

	2020年度	2021年度	2022年度	
大気へ放出	CO <sub>2</sub> (単位:千t-CO <sub>2</sub> )	257	238	241
	SOx (単位:トン)	3	2	0.05
	NOx (単位:トン)	66	67	69
	PRTR対象物質 (単位:トン)	1,134	1,075	1,191
	VOC排出量 (単位:トン)	3,351	2,964	3,560
	オゾン層破壊物質 (CFC-11換算) (単位:トン)	0.002	0.000002	0
	排水	河川・湖沼への排水 (単位:万m <sup>3</sup> )	410	380
下水道への排水 (単位:万m <sup>3</sup> )		7.9	6.0	5.8
PRTR物質 (単位:トン)		1.5	1.6	1.5
処理	再資源化量 (単位:千トン)	113	116	102
	上記のうち、PRTR物質 (単位:トン)	11.1	13.4	12.8
	埋立廃棄物量 (単位:トン)	0	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

	2020年度	2021年度	2022年度
CO <sub>2</sub> 排出量 (単位:千t-CO <sub>2</sub> )	37.6	34.5	37.7

※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

環境データ | スズキ国内工場・連結子会社の社会貢献活動及び環境データ | 「環境への取り組み」対象範囲 | 第三者保証 | 会社データ | 会社概要

## ■ 販売・登録

### ● 国内の販売登録台数

		2020年度	2021年度	2022年度
四輪車	四輪車販売台数 (単位:千台)	647	561	627
	ハイブリッド車販売台数 (単位:千台)	338	290	324
	ハイブリッド車販売比率 (単位:%)	52.3	51.7	51.7

## ■ リサイクル

### ● 使用済み四輪車の引取

		2020年度	2021年度	2022年度
ASR	引取総重量 (単位:千トン)	57.1	59.5	52.3
	引取台数 (単位:千台)	418.5	430.0	372.2
	再資源化重量 (単位:千トン)	55.1	57.3	49.5
	再資源化率 (単位:%)	96.4	96.4	96.7
エアバッグ類	引取総重量 (単位:トン)	146.6	179.7	202.3
	引取台数 (単位:千台)	347.1	370.7	342.7
	再資源化重量 (単位:トン)	139.1	170.9	193.0
フロン類	再資源化率 (単位:%)	94.9	95.1	95.4
	引取重量 (単位:トン)	80.4	78.2	68.6
	引取台数 (単位:千台)	384.1	391.3	358.7
再資源化率 (単位:%)※1		99.3	99.3	99.4

※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

		2020年度	2021年度	2022年度
再資源化率 (単位:%)※2		98.0	97.7	97.8

※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			2022年度		
		2019年度	2020年度	2021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	5.5	9.4	5.2	4.5	4.4	9.0
	環境保全 温暖化防止、オゾン層保護等	4.9	5.0	3.9	0.2	2.9	3.2
	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	3.9	18.7	0.8	1.9	3.3	5.2
	計	14.2	33.1	9.9	6.6	10.7	17.3
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	5.8	6.7	6.7	0.0	7.0	7.0
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	501.8	530.7	610.8	107.4	684.4	791.8
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	1.0	0.8	0.8	0.0	1.1	1.1
環境損傷コスト	土壌・自然修復	0.4	0.4	0.4	0.0	0.4	0.4
合計		523.4	571.8	628.8	114.1	703.8	817.8

### 環境保全効果

(単位:億円)

項目	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	
経済効果	エネルギー費削減	3.6	1.5	2.3	1.9	2.0
	廃棄物処理費削減	0.2	0.3	0.1	0.1	0.2
	省資源(リサイクル・有価物売却を含む)	28.8	24.8	27.4	42.1	54.1
	合計	32.6	26.6	29.8	44.0	56.3

## 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

✓は第三者保証を受けた項目  
(単位:万t-CO<sub>2</sub>)

	2020年度	2021年度	2022年度
バリューチェーン全体(スコープ1・2・3の合計)	9,018	9,207	10,370
企業活動による直接排出(スコープ1 <sup>*1</sup> )	38	40	42
国内	15	15	15 ✓
海外	23	25	27
エネルギー起源の間接排出(スコープ2 <sup>*1</sup> )	68	71	72
国内	29	26	28 ✓
海外	38	45	45
企業活動による排出(スコープ1・2の合計)	105	111	114
製品の使用による排出(スコープ3_カテゴリー11) <sup>*2</sup>	7,573	7,532	8,270 ✓
その他の排出(スコープ3_カテゴリー11以外)	1,339	1,564	1,986
その他の間接排出(スコープ3の合計)	8,913	9,096	10,256

※1《スコープ1・2》

- 算定範囲
  - ー国内：スズキ株式会社、及び国内製造・非製造子会社 66 社
  - ー海外：海外製造・非製造子会社 32 社
- 対象ガス：温室効果ガス（二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン類、パーフルオロカーボン類、六フッ化硫黄、三フッ化窒素の7つのガス）
- 排出係数
  - ー電力：国内は電気事業者別の直近の調整後排出係数、海外は IEA Emissions Factors 2022
  - ー燃料：国内は算定・報告・公表制度における排出係数、海外は IPCC ガイドライン 2006。なお、都市ガスの単位発熱量は供給会社の公表値。

※2《スコープ3\_カテゴリー11》

- 算定範囲：スズキ株式会社グループ
- 算定対象製品：四輪車、二輪車、船外機、電動車いす他の自社製品を対象
- 算定方法概要
  - ー当該年度に販売した製品の想定される生涯走行距離に、機種別の排出原単位を乗じて算出。
  - ー年間走行距離、使用年数については、主に IEA SMP Model 等の公表情報を基に設定。
  - ー機種別の排出原単位は、原則として各国規制に基づく認証値を採用し、WTW (Well to Wheel) に換算したものを設定。

\*なお、2021年度以前のデータについては、算定方法の見直しに伴い遡って修正。

### スズキグループのエネルギー消費量

(単位:GWh)

	2020年度	2021年度	2022年度
グローバル合計	3,058	3,265	3,455
国内	1,381	1,327	1,360
海外	1,677	1,938	2,095

算定範囲：スズキ株式会社、及び国内製造・非製造子会社 66 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)

### <四輪車>ハイブリッドシステム搭載車販売台数

(単位:千台)

	2020年度(単位:台数)			2021年度(単位:台数)			2022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	647	338	52.3%	561	290	51.7%	627	324	51.7%
インド	1,323	118	8.9%	1,365	135	9.9%	1,645	296	18.0%
欧州	206	154	74.9%	225	194	86.2%	171	156	91.2%
その他	395	5	1.3%	556	7	1.3%	557	24	4.3%
合計	2,571	615	23.9%	2,707	626	23.1%	3,000	800	26.7%

※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	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022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	24.5	23.2	23.5	23.7	25.8

※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:%)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022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)	76	77	81	80	80
欧州の平均CO <sub>2</sub> 削減状況(2010年比)	83	88	73	72	70
インドの平均CO <sub>2</sub> 削減状況(2010年度比)	73	75	76	75	73

※5 10.15 モード及び WLTC モードの CO<sub>2</sub> 排出量を 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	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022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	12	13	11	12	13

### <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	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022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	12	14	14	13	17

環境データ | スズキ国内工場・連結子会社の社会貢献活動及び環境データ | 「環境への取り組み」対象範囲 | 第三者保証 | 会社データ | 会社概要

## グローバルCO<sub>2</sub>排出量実績

(単位:千t-CO<sub>2</sub>)

	目標	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
スズキ		296	280	257	238	241
国内製造子会社		106	95	85	78	80
海外製造子会社		666	648	596	671	683
合計		1,069	1,023	938	988	1,004
原単位(単位:t-CO <sub>2</sub> /台)	2025年度に0.252	0.319	0.347	0.357	0.352	0.313

【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>)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
燃料転換	0	264	0	0	0
設備の集約・小型化	1,782	1,849	96	181	157
インバータ化等、高効率機器への転換	1,790	2,791	444	355	2,180
設備運転条件適合、最適化	4,510	437	2,235	3,706	4,212
ライン停止時のエネルギー供給停止、不要時消灯他口ス削減等	3,147	1,382	3,691	2,051	4,968
合計	11,229	6,273	6,466	6,293	11,517
燃料転換	0	0	0	0	0
設備の集約・小型化	503	1,389	560	318	2,443
インバータ化等、高効率機器への転換	3,455	2,157	753	1,044	2,222
設備運転条件適合、最適化	6,471	7,097	7,194	5,379	1,910
ライン停止時のエネルギー供給停止、不要時消灯他口ス削減等	4,474	4,823	258	1,285	1,381
合計	14,902	15,466	8,766	8,026	7,956

【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>)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
小水力発電 湖西工場	16	0	0	0	29
風力発電 湖西工場・研修センター	723	807	712	626	598
太陽光発電 マルチ・スズキ・インディア社、パックススキモーター社等	1,767	3,003	8,465	19,806	23,113
太陽光発電 牧之原、浜松工場等	19,716	18,738	17,978	17,034	17,279
合計	22,222	22,548	27,155	37,466	41,019

## 国内輸送におけるCO<sub>2</sub>排出量

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
CO <sub>2</sub> 排出量(単位:千t)	41	39	38	35	38
売上高あたりのCO <sub>2</sub> 排出量(単位:t-CO <sub>2</sub> /百万円)	0.021	0.0215	0.0220	0.0200	0.0167

## 大気保全

### SOx・NOxの排出量

(単位:t)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
SOx排出量 <sup>*1</sup>	8	5	3	2	0.05
NOx排出量	75	76	66	67	69

※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	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
VOC総排出量(単位:t)		3,615	3,404	3,351	2,964	3,560
VOC原単位排出量(単位:g/m <sup>3</sup> )	45.3 <sup>*2</sup>	43.5	43.1	43.1	45.1	46.1

※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	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
スズキ(単位:万m <sup>3</sup> )		329	320	332	309	319
国内製造子会社(単位:万m <sup>3</sup> )		84	87	81	75	90
海外製造子会社(単位:万m <sup>3</sup> )		454	457	402	437	502
合計(単位:万m <sup>3</sup> )		866	864	815	821	911
グローバル四輪生産台数あたりの使用量(単位:m <sup>3</sup> /台)	2.52 <sup>*1</sup>	2.58	2.93	3.11	2.92	2.83

【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

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
スズキ(単位:万m <sup>3</sup> )	518	433	418	386	369
国内製造子会社(単位:万m <sup>3</sup> )	82	87	81	74	91
海外製造子会社(単位:万m <sup>3</sup> )	132	160	143	175	170
合計(単位:万m <sup>3</sup> )	731	681	642	635	631
グローバル四輪生産台数あたりの排水量(単位:m <sup>3</sup> /台)	2.2	2.3	2.5	2.3	2.0

【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

環境データ | スズキ国内工場・連結子会社の社会貢献活動及び環境データ | 「環境への取り組み」対象範囲 | 第三者保証 | 会社データ | 会社概要

## 資源循環

### グローバル原材料投入量

(単位:千t)

	2020年度	2021年度	2022年度
鉄	1,139	1,201	1,363
アルミニウム	123	147	165
樹脂	78	81	95
再生樹脂	1	1	1

【集計対象範囲】 スズキ、国内製造子会社 4 社、海外連結子会社 14 社

### ＜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>	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
ASR再資源化率	70以上	97.7	96.7	96.4	96.4	96.7
リサイクル実効率(車両換算値)		99.6	99.4	99.3	99.3	99.4

※ 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>	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
リサイクル率(再資源化割合)	95以上	97.9	97.8	98.0	97.7	97.8

※ 3 2015 年度目標

### グローバル廃棄物等総排出量

(単位:千t)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
スズキ	115	104	113	116	121
国内製造子会社	21	20	16	16	17
インド	228	209	185	229	258
インドネシア	12	12	8	11	15
タイ	8	5	3	4	3
合計	384	350	325	376	414

【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)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
スズキ	0.46	0.17	0	0	0
国内製造子会社	387	217	0	0	0.1
インド	420	370	260	321	347
タイ	66	10	9	8	14
合計	873	597	269	329	361

【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

## 化学物質

### PRTR対象物質の取扱量と排出・移動量

(単位:t)

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
取扱量	4,310	3,692	3,125	2,965	3,092
排出・移動量	1,414	1,295	1,147	1,090	1,205

【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）

# スズキ国内工場・連結子会社の社会貢献活動及び環境データ

地域に愛される企業を目指して、スズキ国内工場・連結子会社では、環境保全活動等に積極的に取り組んでいます。ここでは、2022年度の環境データを紹介します。

## <環境データ>

国内工場・連結子会社は法令・条例・協定による環境規制を受けており、それぞれの最も厳しい数値を基準に環境負荷低減を進めています。その最も厳しい基準の7割を社内基準に設定し、積極的に環境負荷低減と環境事故の発生抑制に努めています。

## 〔環境データの表の見方〕

- ・規制値は水質汚濁防止法、大気汚染防止法、県条例、公害防止協定のうち、最も厳しい値。
- ・各項目、物質の単位は、下表の通り。

## 水質

記号	名称	単位
pH	水素イオン濃度	なし
BOD	生物化学的酸素要求量	mg/L
COD	化学的酸素要求量	mg/L
SS	浮遊物質	mg/L
—	油分	mg/L
—	鉛	mg/L
—	クロム	mg/L
—	全窒素	mg/L
—	全リン	mg/L
—	亜鉛	mg/L
—	鉄	mg/L

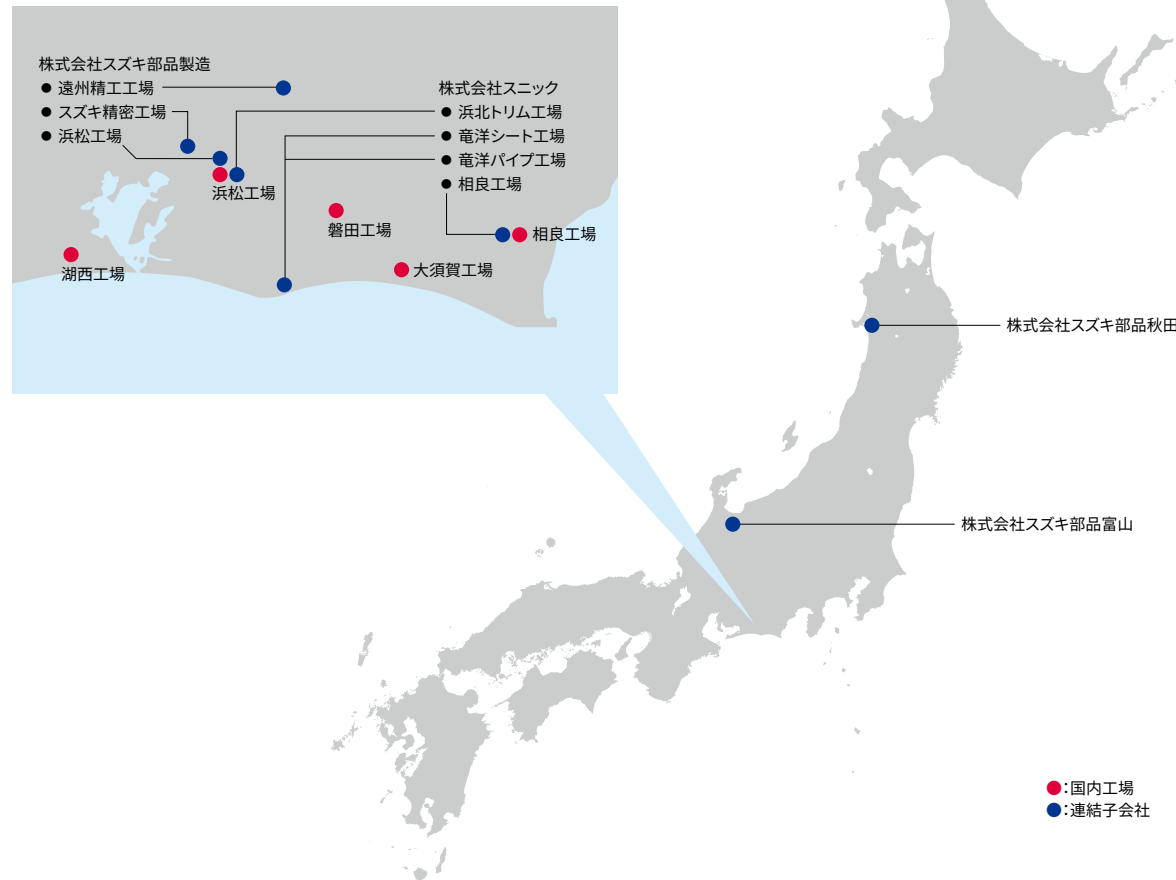
## 大気

記号	名称	単位
NOx	窒素酸化物	ppm
SOx	硫黄酸化物	K値
—	ばいじん	g/Nm <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・連結子会社





## スズキ国内工場

### 湖西工場



【業務内容】	軽乗用車・軽商用車・小型乗用車、 四輪車エンジン、船外機、電動車いすの生産
【敷地面積】	1,190,000m <sup>2</sup>
【建物面積】	477,000m <sup>2</sup>
【従業員数】	2,490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1,266,265m<sup>3</sup>・地下水240,205m<sup>3</sup> 雨水：0m<sup>3</sup>

排水先：笠子川12,698,046m<sup>3</sup>

#### ● 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80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。

2022年度は延べ600人の従業員が街頭で行い、安全で安心な街づくりに協力しました。

#### ● 交通安全への取り組み

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

#### ● 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にて受け入れを実施しました。2022年度は、昨年度に引き続き、スズキ歴史館と湖西工場をオンラインでつなぎ、リアルタイムで工場で働く人に質問ができる「オンラインQ&A」を、小学校52校3,993名に対して実施しました。

また、オンラインで工場と小学校をつないで授業を行う「オンライン社会科見学」を、小学校20校1,390名に対して実施しました。

#### ● 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。48校161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。



5S活動



街頭指導



オンライン工場見学

## 湖西工場

### 水質関係(水質汚濁防止法、県条例、協定)

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.7~7.8	7.5
BOD	15	0.9~2.2	1.6
COD	30	3.7~7.2	5.7
SS	15	1未満~4	1.8
油分	2	1未満	1未満
鉛	0.1	0.01未満	0.01未満

項目	規制値	実績	平均
クロム	0.4	-	-
全窒素	12	2.2~4.4	3.0
全リン	2	0.42~0.65	0.50
亜鉛	1	0.09~0.14	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、協定)

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	マ小型貫流ボイラー	150	9~27	21
	N小型貫流ボイラー	150	13~31	21
	KD貫流ボイラー	150	41~63	52
	冷温水機(Jカ)	150	36~64	53
	冷温水機(Nシ)	150	18~37	29
	マト電着乾燥炉	230	43~62	53
	マKD電着乾燥炉	230	24~34	29
	マト上塗乾燥炉	230	34~46	40
	マト中塗乾燥炉	230	35~46	41
	Nト中塗乾燥炉	230	13~20	17
	Nト上塗乾燥炉	230	10~22	16
	Nト中上塗乾燥炉	230	9~17	13
	Nト電着乾燥炉	230	67~120	94
	ガスエンジン発電設備	600	300	300
ばいじん	マ小型貫流ボイラー	0.1	0.005未満~0.006	0.0052
	N小型貫流ボイラー	0.1	0.005未満~0.006	0.0051
	KD貫流ボイラー	0.1	0.005未満~0.007	0.006
	冷温水機(Jカ)	0.1	0.006未満	0.006未満
	冷温水機(Nシ)	0.1	0.006未満	0.006未満
	マト電着乾燥炉	0.2	0.007未満~0.008	0.0075
	マKD電着乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005
	マト上塗乾燥炉	0.2	0.009未満~0.01	0.0095
	マト中塗乾燥炉	0.2	0.008未満~0.009	0.0085
	Nト中塗乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005未満
	Nト上塗乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005未満
	Nト中上塗乾燥炉	0.2	0.009未満	0.009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	0.013未満	0.013未満
フッ素	アルミ溶解炉(低圧鑄造①)	3	0.4~0.6	0.5
	アルミ溶解炉(低圧鑄造②)	3	0.5	0.5
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	3	0.4~0.5	0.45
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	3	0.3~0.4	0.35
	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	3	0.3~0.4	0.35

物質	設備	規制値	実績	平均
塩素	アルミ溶解炉(低圧鑄造①)	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(低圧鑄造②)	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	30	1未満	1未満
	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	30	1未満	1未満
塩化水素	アルミ溶解炉(低圧鑄造①)	80	5未満~6	5.5
	アルミ溶解炉(低圧鑄造②)	80	5未満~7	6
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	80	5~7	6
ダイオキシン類	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(低圧鑄造①)	1	0.001~0.022	0.008
	アルミ溶解炉(低圧鑄造②)	1	0.0019~0.0029	0.0026
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	1	0.000001~0.0014	0.00093
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	1	0.00089~0.0013	0.0012
VOC	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	1	0.00093~0.0014	0.0011
	マト塗装	700	90~520	236
	Nト塗装	700	22~230	148
	マハ塗装	700	250~480	390
	マMT塗装	700	120	120

## 湖西工場

## PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)

管理番号	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)	36,000	0	210	0	0	0	0	0	10,000	25,000
53	エチルベンゼン	300,000	190,000	0	0	0	0	450	31,000	58,000	17,000
80	キシレン (化合物群集約物質)	350,000	200,000	0	0	0	0	18	23,000	52,000	75,000
83	クメン	5,900	2,900	0	0	0	0	0	2,900	63	0
243	ダイオキシン類	0.19	0.19	0	0	0	0	0	0	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	250,000	140,000	0	0	0	0	140	28,000	33,000	48,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	62,000	41,000	0	0	0	0	0	8,000	13,000	0
300	トルエン	420,000	180,000	0	0	0	0	0.24	24,000	69,000	140,000
302	ナフタレン	8,800	5,100	0	0	0	0	0	0	3,600	0
309	ニッケル化合物 (化合物群集約物質)	5,100	0	56	0	0	0	0	3,500	0	1,500
374	ふっ化水素及びその水溶性塩 (化合物群集約物質)	2,100	0	0	0	0	0	820	21	0	0
392	ヘキサン	69,000	340	0	0	0	0	0	460	1,300	65,000
400	ベンゼン (化合物群集約物質)	12,000	60	0	0	0	0	0	0	730	11,000
407	ポリ(オキシエチレン)＝アルキルエーテル(アルキル基の炭素数が12から15までのもの及びその混合物に限る。) (化合物群集約物質)	4,900	0	360	0	0	0	0	0	4,400	0
411	ホルムアルデヒド	6,800	3,300	0	0	0	0	810	810	1,800	0
412	マンガン及びその化合物 (化合物群集約物質)	4,500	0	4.6	0	0	0	23	0	0	4,500

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

## 磐田工場



【業務内容】	軽乗用車・軽商用車の生産
【敷地面積】	298,000m <sup>2</sup>
【建物面積】	147,000m <sup>2</sup>
【従業員数】	949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1530,443m<sup>3</sup>

#### ● 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ほか、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、地元自治会から磐田工場への要望、質問

事項をいただきながら、それらに対する回答、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。

また、地元の皆様との交流の場として「秋まつり」を開催する予定です。

#### ● オンライン社会科見学の実施

地域の小学生を対象に、学校と工場を直接結ぶオンライン社会科見学授業と、スズキ歴史館と工場を結ぶオンラインQ&Aを実施しています。

2022年度に磐田工場は、オンライン社会科見学授業を18校895名に、歴史館オンラインQ&Aを48校3,388名に実施し、計66校4,283名の子供たちにもづくりの現場の声を届けました。

また、コロナ禍により地域の小学生の工場見学は中止していましたが、再開する予定です。



工場周辺の清掃活動



街頭立哨

## 磐田工場

### 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	6.9
BOD	20(15)*	1.3	1.3
SS	40(30)*	4	4.0
油分	3	1未満	1未満
鉛	0.1	0.01未満	0.01未満
クロム	2	0.04未満	0.04未満
全窒素	100	3	3.0
亜鉛	1	0.27	0.27

※( )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	40~81	61
	1L上塗乾燥炉	230	13未満~17未満	15未満
	No.1LPG温水ボイラー	150	39	-
	No.2LPG温水ボイラー	150	39	-
ばいじん	1L電着乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005未満
	1L上塗乾燥炉	0.2	0.005未満	0.005未満
	No.1LPG温水ボイラー	0.1	0.006未満	-
	No.2LPG温水ボイラー	0.1	0.006未満	-
VOC	中塗1L	700	100	-
	上塗1L	700	290	-
	バンパー	700	270	-

### PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)

管理番号	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)	19,000	0	92	0	0	0	0	0	2,700	6,500
53	エチルベンゼン	96,000	58,000	0	0	0	0	0	5,600	25,000	7,800
80	キシレン(化合物群集約物質)	110,000	52,000	0	0	0	0	0	4,300	23,000	34,000
83	クメン	1,700	1,000	0	0	0	0	0	140	570	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	77,000	37,000	0	0	0	0	0	6,800	12,000	22,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	22,000	12,000	0	0	0	0	0	2,200	8,200	0
300	トルエン	160,000	57,000	0	0	0	0	21	720	40,000	67,000
302	ナフタレン	1,600	890	0	0	0	0	0	0	700	0
309	ニッケル化合物(化合物群集約物質)	4,600	0	150	0	0	0	670	0	0	350
392	ヘキサン	30,000	29	0	0	0	0	0	0	380	30,000
400	ベンゼン(化合物群集約物質)	5,300	5.0	0	0	0	0	0	0	93	5,200
411	ホルムアルデヒド	2,000	970	0	0	0	0	240	240	530	0
412	マンガン及びその化合物(化合物群集約物質)	9,400	0	160	0	0	0	970	0	0	1,700

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

## 相良工場



【業務内容】	小型乗用車、四輪車エンジンの生産、 およびエンジン主要部品の鋳造、機械加工
【敷地面積】	1,973,000m <sup>2</sup>
【建物面積】	275,000m <sup>2</sup>
【従業員数】	1,756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1735,240m<sup>3</sup>・地下水0m<sup>3</sup> 雨水：0m<sup>3</sup>

排水先：蛭ヶ谷川1352,465m<sup>3</sup>

#### ● 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。2022年度（4月～3月）は105名が参加しました。ごみの回収量は増加傾向（ごみの回収量 2020年度 93kg、2021年度 125kg）のため、除草作業を追加し、ごみの滞留を抑制しました。しかし、ごみのポイ捨てがなくなるため、当該活動を牧之原市及び静岡県の「道路愛護活動」に登録し、外部へ活動実績を報告し、地域へ周知することとしました。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。

#### ● プラスチック梱包材のリサイクル

「プラスチック資源循環法」の施行に合わせ、事業活動に伴い生ずるプラスチック使用製品産業廃棄物等の排出の抑制、及び再資源化に取り組みました。特に、組立工場で発生する梱包材は年間約200t発生しており、判別機で種類ごとにマテリアルリサイクル可能なプラスチックを、年間10t(約5%)分別・回収することができました。今後、サーマルからマテリアルリサイクル化を促進し、事業所全体で環境負荷低減を推進していきます。



清掃活動

#### ● 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。

2022年度は、新型コロナウイルス感染防止のため、工場内での交流会ではなく、書面にて実施しました。

#### ● 交通安全への取り組み

従業員の交通マナー向上・事故防止を目的として工場周辺での立哨指導を年4回の交通安全運動期間と毎週月曜に定期的に行い、従業員の運転マナーアップに努めています。

また、毎年新入社員を対象に自動車学校での安全運転講習を実施しています。後退訓練、路上運転などの技能講習や運転適性診断を行っています。受講後は適性診断の結果をもとに面談を行い、模範ドライバーとなってもらえるよう指導を実施しています。



街頭立哨



自動車学校での安全運転講習

## 相良工場

## 水質関係(水質汚濁防止法、県条例、協定)

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.1~7.4	7.3
BOD	20(15)*	0.5~3.8	2.3
COD	なし	14~31	22
SS	40(30)*	2~5	3.8
油分	2.5	0.5~0.9	0.63

※( )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)*	4.4~8.9	6.8
全リン	16(8)*	2.8~5	3.73
亜鉛	1	0.03~0.05	0.05

## 大気関係(大気汚染防止法、県条例、協定)

物質	設備	規制値	実績	平均	
NOx	冷温水機1	150	-	-	
	冷温水機2	150	52	52	
	冷温水機3	150	51~52	52	
	冷温水機4	150	54~59	57	
	熱処理炉	180	33~40	37	
	溶解炉1	180	11~35	23	
	溶解炉2	180	49~50	50	
	電着乾燥炉	230	19~77	40	
	電着乾燥炉 RTO②	230	21~36	29	
	電着乾燥炉 RTO③	230	29~43	34	
	中上塗乾燥炉	230	18~25	22	
	SOx	冷温水機1	0.59	-	-
		冷温水機2	1.1	0.003	0.003
冷温水機3		0.45	0.002~0.003	0.003	
冷温水機4		0.45	0.004~0.006	0.005	
熱処理炉		3.94	0.003~0.008	0.006	
溶解炉1		5.18	0.005~0.03	0.018	
溶解炉2		3.94	0.005~0.02	0.013	
溶解炉3		6.42	0.003~0.02	0.012	
電着乾燥炉		9.38	0.03~0.08	0.06	
中上塗乾燥炉		7.79	0.04~0.2	0.12	
ばいじん	冷温水機1	0.1	-	-	
	冷温水機2	0.1	0.0029	0.003	
	冷温水機3	0.1	0.003	0.003	
	冷温水機4	0.1	0.003~0.004	0.004	
	熱処理炉	0.2	0.004~0.005	0.005	
	溶解炉1	0.2	0.004~0.008	0.006	
	溶解炉2	0.2	0.004~0.007	0.006	
	電着乾燥炉	0.2	0.003~0.025	0.01	
	中上塗乾燥炉	0.2	0.006~0.013	0.01	

物質	設備	規制値	実績	平均
フッ素	溶解炉1	3	0.6~0.9	0.8
	溶解炉2	3	0.5~0.9	0.7
	溶解炉3	3	0.4~0.9	0.7
塩素	溶解炉1	30	0.3~1	0.7
	溶解炉2	30	0.3~1	0.7
	溶解炉3	30	0.3~1	0.7
塩化水素	溶解炉1	80	1~7	4.0
	溶解炉2	80	1~5	3.0
	溶解炉3	80	1~5	3
ダイオキシン類	アルミ切粉前処理	1	-	-
	溶解炉1	1	0.048	0.048
	溶解炉3	1	0.0017	0.0017
	ダイカスト溶解炉	1	0.0012	0.0012
VOC	塗装1	400	49	49
	塗装2	400	61	61
	塗装3	400	7.8	8
	塗装4	700	200	200

## 相良工場

## PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)

管理番号	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)	2,400	0	0	0	0	0	72	0	0	2,300
16	2,2'-アゾビスイソブチロニトリル	47,000	30,000	0	0	0	0	0	3,800	4,000	9,600
53	エチルベンゼン	88,000	32,000	0	0	0	0	0	3,200	12,000	42,000
80	キシレン (化合物群集約物質)	3,500	3,400	0	0	0	0	0	61	22	0
83	クメン	100,000	55,000	0	0	0	0	0	4,000	11,000	31,000
243	ダイオキシソキシソ類	1.3	1.3	0	0	0	0	0.000053	0	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	24,000	16,000	0	0	0	0	0	2,200	1,300	4,800
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	190,000	15,000	0	0	0	0	5.8	1,500	33,000	140,000
300	トルエン	1,300	750	0	0	0	0	0	0	570	0
309	ニッケル化合物 (化合物群集約物質)	4,700	0	150	0	0	0	680	1.6	0	360
392	ヘキサン	29,000	490	0	0	0	0	0	0	6,600	22,000
400	ベンゼン (化合物群集約物質)	7,100	42	0	0	0	0	0	0	1,400	5,600
412	マンガン及びその化合物 (化合物群集約物質)	9,400	0	160	0	0	0	930	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。



## 浜松工場



【業務内容】	二輪車、二輪車エンジンの生産、 二輪車の試験・開発
【敷地面積】	177,000m <sup>2</sup>
【建物面積】	63,000m <sup>2</sup>
【従業員数】	465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158,168m<sup>3</sup>・地下水17,681m<sup>3</sup> 雨水：0m<sup>3</sup>

排水先：公共下水道94,523m<sup>3</sup>

#### ● 環境維持活動

浜松工場では、工場外周歩道の清掃活動に定期的に取り組んでいます。

2022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25名程が参加し、清掃活動中も地域住民との挨拶運動も兼ねて取り組むことで、社会貢献へのご理解を深めています。

#### ● 安全運転管理推進事業所に指定

浜松工場は、静岡県警から2022年度安全運転管理推進事業所に指定されました。

取り組みでは、県警で1台しか保有していない「交通安全体験車」を派遣していただき、夜間視認性体験、衝突エアバッグ作動体験、シミュレーター運転体験など、若年層を中心に約90名が体験し、安全運転の大切さを学びました。



清掃活動



安全運転への取り組み

## 地域交流

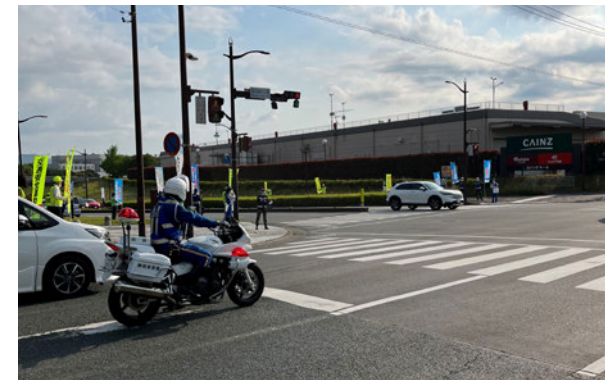
#### ● 工場現況説明会の開催

大原町自治会長、都田町白昭自治会長等を浜松工場へお招きし、工場内の見学会及び懇談会を開催しました。

懇親会では、地域の皆様が企業に対して思っていることや感じていること、ご要望などについて意見交換しました。

#### ● 地域安全運転管理協会の街頭指導へ参加

月に1度、細江地区安全運転管理協会主催の街頭広報に参加し、安全運転の呼び掛け活動を行うとともに、通学中の学生、地元の方たちと積極的に挨拶を交わすことで地域交流を促進しています。



街頭指導

## 浜松工場

## 水質関係(下水道法、県条例、協定)

項目	規制値	実績	平均
pH	5.0~9.0	7.0~7.4	7.30
BOD	600	4~350	75
SS	600	11~88	35
油分	30	1.0~14	5.0
鉛	0.1	0.01	0.01
クロム	2	0.04~0.05	0.04
全窒素	240	—	—
全リン	32	—	—
亜鉛	2	0.08~0.34	0.18

## 大気関係(大気汚染防止法、県条例、協定)

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	150	27	27
ばいじん	ボイラー	0.1	—	—

## PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)

管理番号	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	11,000	8,300	0	0	0	0	220	41	2,000	160
80	キシレン(化合物群集約物質)	15,000	9,500	0	0	0	0	260	84	4,900	720
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	5,100	2,200	0	0	0	0	390	11	2,000	460
300	トルエン	1,200	520	0	0	0	0	61	190	170	210
309	ニッケル化合物(化合物群集約物質)	71,000	35,000	0	0	0	0	2,200	2,400	30,000	1,400
374	ふっ化水素及びその水溶性塩(化合物群集約物質)	4,100	0	0	0	0	5.6	2,900	41	0.00	30
412	マンガン及びその化合物(化合物群集約物質)	4,300	0	0	0	0	4.3	21	0	0	4,200

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

## 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】	465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453,492m<sup>3</sup> 雨水：0m<sup>3</sup>

排水先：西大谷川105,597m<sup>3</sup>

#### ● 工場周辺の清掃活動

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

2022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、2回/年（6月・10月）、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。

常に「環境のことを考える」ための啓蒙活動として、今後も継続してまいります。



清掃活動



環境ニュース

#### ● 地元神社大祭終了後の清掃活動

3年ぶりに開催された地元の三熊野神社大祭終了後、神社周辺の清掃活動に参加しました。

2022年度も新入社員を中心に参加し、地域住民の方たちと一緒に清掃活動を行い、地域に根付いた恒例行事として定着していますので、今後も継続してまいります。

#### ● 交通安全街頭立哨の実施

年4回の全国交通安全運動期間中は、工場進入路となる県道沿いで街頭立哨を行いました。

今後も交通事故防止活動に取り組んでまいります。



清掃活動



街頭立哨

## 大須賀工場

### 水質関係(水質汚濁防止法、県条例、協定)

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.0~7.3	7.2
BOD	15(10)*	0.5未満	0.5未満
COD	—	2.1~2.7	2.4
SS	15(10)*	1未満	1未満
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	0.01未満	0.01未満
クロム	2	0.04未満	0.04未満
全窒素	120(60)*	6.8~9.9	7.9
全リン	16(8)*	0.35~1.2	0.88
亜鉛	1	0.03~0.06	0.04

### 大気関係(大気汚染防止法、県条例、協定)

物質	設備	規制値	実績	平均
ばいじん	鑄鉄溶解炉①	0.1	0.005未満	0.005未満
	鑄鉄溶解炉②	0.1	0.005未満	0.005未満
	鑄鉄溶解炉③	0.1	0.005未満	0.005未満
	鑄鉄溶解炉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	金属熱処理炉①	0.2	0.013~0.021	0.017
	アルミ溶解炉①	180	15未満~29	22未満
	アルミ溶解炉②	180	33未満~45	39未満
	アルミ溶解炉③	180	17未満~31	24未満
塩素	金属熱処理炉①	180	54~70	62
	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
アルミ溶解炉④	30	1未満	1未満	

物質	設備	規制値	実績	平均
塩化水素	アルミ溶解炉①	80	5未満	5未満
	アルミ溶解炉②	80	5未満	5未満
	アルミ溶解炉③	80	5未満	5未満
	アルミ溶解炉④	80	5~6	5.5
フッ素	アルミ溶解炉①	3	0.3未満~0.6	0.45未満
	アルミ溶解炉②	3	0.5未満~0.6	0.55未満
	アルミ溶解炉③	3	0.4~0.5	0.45
	アルミ溶解炉④	3	0.5~0.6	0.55
ダイオキシン類	アルミ溶解炉①	1	0.00006	0.00006
	アルミ溶解炉②	1	0.00087	0.00087
	アルミ溶解炉③	1	0.0000042	0.0000042
	アルミ溶解炉④	1	0.0000028	0.0000028

### PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)

管理番号	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	1,000	4.1	0	0	0	0	0	0	1,000	40
53	エチルベンゼン	1,200	0	0	0	0	0	36	0	0	1,200
80	キシレン(化合物群集約物質)	1,100	750	0	0	0	0	0	14	330	0
243	ダイオキシン類	0.00011	0.000015	0.000099	0	0	0	0	0	0	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	1,400	890	0	0	0	0	0	11	460	0
300	トルエン	6,600	5,700	0	0	0	0	0	110	710	0
412	マンガン及びその化合物(化合物群集約物質)	42,000	0	0	0	0	0	840	0	0	41,000
453	モリブデン及びその化合物(化合物群集約物質)	19,000	0	93	0	0	0	0	0	2,700	6,500

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

## 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、ダイカスト铸造と  
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38,006m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:公共下水道38,006m<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)4,587m<sup>3</sup>・地下水110,189m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:井伊谷川134,921m<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	溶解炉	180	30~33	32
ばいじん	溶解炉	0.2	0.02	0.02
塩素	溶解炉	30	0.7	0.7
	前炉	30	0.7~0.8	0.8
塩化水素	溶解炉	80	2.9~3.0	3
	前炉	80	1.8	1.8

物質	設備	規制値	実績	平均
フッ素	溶解炉	3	0.7~0.8	0.8
	前炉	3	0.7~0.8	0.8
ダイオキシン類	溶解炉	1	0.054	0.054
	前炉	1	0.055	0.055

## PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)

管理番号	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	2.2	2.2	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。

## 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	6.9~7.9	7.4
BOD	15	1.0~11.3	4.1
SS	20	1.0~1.2	1
油分	5	0.5~1.3	0.5
全窒素	60	4.5~19	11
全リン	8	0.04~0.07	0.04
亜鉛	1	0.05~0.18	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	15
	焼鈍炉	180	10~11	10
	冷温水発生器	150	39~42	41
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

環境データ | [スズキ国内工場・連結子会社の社会貢献活動及び環境データ](#) | 「環境への取り組み」対象範囲 | 第三者保証 | 会社データ | 会社概要

## 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48,132m<sup>3</sup> 雨水: 0m<sup>3</sup>

排水先: 二俣川72,333m<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	7.0~7.5	7.3
BOD	10	1.0~4.3	1.3
COD	35	1.0~4.7	2.1
SS	15	2.0~2.1	2
油分	3	1	1
クロム	2	0.05	0.05
全窒素	100	0.4~2.1	1.1
亜鉛	2	0.05~0.12	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	ガス焚吸収式冷水機	150	37	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	0.5未満	0.5未満
	アルミ集中溶解前炉	80	0.5未満~0.8	0.8
	ピストン鑄造	80	0.5未満	0.5未満
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	1.3~2.1	1.7
	アルミ集中溶解前炉	3	1.2~2.2	1.7
	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	0.013	0.013
	アルミ集中溶解前炉	1	0.00077	0.00077

#### PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)

管理番号	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	4,600	0	0	0	0	0	4,600	0	0	0
243	ダイオキシン類	1	1	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) 15,812m<sup>3</sup>・地下水46,743m<sup>3</sup>

雨水: 0m<sup>3</sup>

排水先: 井川62,555m<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	7.4~7.8	7.6
BOD	20	0.5~4.4	2.4
SS	30	3.1~9.1	6.1
油分	4	0.5~0.7	0.5
全窒素	18	1.1~2.3	1.6
全リン	1.9	0.1~0.2	0.2
亜鉛	2	0~0.06	0.02

#### 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	—	65~80	67
	ボイラー2	180	41~43	42
	連続浸炭炉1	180	1未満~40	19
	連続浸炭炉2	180	10~20	10
SOx (K値)	ボイラー1	0.49	0.0017未満	0.0017未満
	ボイラー2	0.56	0.0079未満	0.0079未満
	連続浸炭炉1	0.69	0.0037~0.0039	0.0038
	連続浸炭炉2	0.66	0.0044未満	0.0044未満
ばいじん	ボイラー1	0.3	0.002未満	0.002未満
	ボイラー2	0.3	0.002未満	0.002未満
	連続浸炭炉1	0.2	0.0019未満	0.0019未満
	連続浸炭炉2	0.2	0.002未満	0.002未満

#### PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)

管理番号	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	1,500	0	0	0	0	0	0	1,500	0	0
80	キシレン	2,800	120	0	0	0	0	0	0	2,600	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	3,700	44	0	0	0	0	0	0	3,600	0

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

## 株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570,865m<sup>3</sup> 雨水：0m<sup>3</sup>

排水先：小矢部川|570,865m<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	7.1~7.8	7.4
BOD	15	1.0~8.9	2.4
SS	15	1.0~7.5	3.6
油分	5	0.5~0.9	0.5
鉛	0.02	0.007~0.008	0.008
クロム	2	0~0.02	0.02
全窒素	120(60)*	0.8~13	2
全リン	16(8)*	0.1~0.9	0.2
亜鉛	2	0.05~0.14	0.054

※( )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	77~100	89
	溶解炉(2.5t/h)	180	44~59	52
SOx (K値)	ボイラー	17.5	0.06~0.11	0.09
	溶解炉(2.5t/h)	17.5	0.002~0.0027	0.0024
ばいじん	ボイラー	0.3	0.0003~0.018	0.005
	溶解炉(2.5t/h)	0.2	0.0005~0.0068	0.0037
ダイオキシン類	溶解炉(2.5t/h)	5	0.5	0
	溶解炉⑤	1	0	0
	溶解炉⑥	1	0	0
	溶解炉⑦	1	0	0

#### PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)

管理番号	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			
243	ダイオキシン類	—	6.4	0	0	0	0	0	0	0	
309	ニッケル化合物	1,600	0	110	0	0	0	110	0	1,400	
438	メチルナフタレン	1,900	9.4	0	0	0	0	0	1,900	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)

管理番号	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	530,000	0	0	0	0	0	350	0	530,000	
448	メチレンビス(4,1-フェニレン)=ジイソシアネート	130,000	0	0	0	0	0	90	0	130,000	

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

環境データ | [スズキ国内工場・連結子会社の社会貢献活動及び環境データ](#) | 「環境への取り組み」対象範囲 | 第三者保証 | 会社データ | 会社概要

## 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126,380m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:天竜川8,952m<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)

管理番号	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	460,000	0	0	0	0	0	320	0	0	
448	メチレンビス(4,1-フェニレン)＝ジイソシアネート	84,000	0	0	0	0	0	80	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 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120,458m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:天竜川18,557m<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	7.6	7.6
BOD	25(20)*	0.5	0.5
SS	50(40)*	1未満	1未満
油分	5	1未満	1未満
全窒素	120(60)*	0.9	0.9
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)

管理番号	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	340	0	
308	ニッケル	4,200	42	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)	1,800	18	0	0	0	0	0	46	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 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8,206m<sup>3</sup>・天竜川484m<sup>3</sup> 雨水:0m<sup>3</sup>

排水先:御陣屋川18,690m<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	7.1
BOD	160(120)*	1.2	1.2
SS	200(150)*	5未満	5未満
亜鉛	2	0.17	0.17

※( )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
海外製造会社 (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.
連結子会社	

# 第三者保証



**独立業務実施者の限定的保証報告書**

2023年11月2日

スズキ株式会社  
代表取締役社長 鈴木俊宏殿

PwCサステナビリティ合同会社  
東京都千代田区大手町1-1-1 大手町パークビルディング

パートナー **遠藤 美昭**  
DocuSigned by: 遠藤 美昭  
B3A6C779F619A48A

パートナー **櫻井 良孝**  
DocuSigned by: 櫻井 良孝  
0884CCF040FA28

当社は、スズキ株式会社（以下「会社」という。）の2023年3月31日をもって終了する事業年度の「スズキサステナビリティレポート2023」（以下「同レポート」という。）に記載されている（チェックマークが付された、以下の表に示す情報（以下「選択されたサステナビリティ情報」という。）について、限定的保証業務を実施した。

**選択されたサステナビリティ情報**  
2023年3月31日をもって終了する事業年度の選択されたサステナビリティ情報は以下のとおりである。

選択された情報	数量（単位）
温室効果ガス排出量 企業活動による直接排出（スコープ1） 国内	15（万t-CO <sub>2</sub> ）
温室効果ガス排出量 エネルギー起源の間接排出（スコープ2） 国内	28（万t-CO <sub>2</sub> ）
温室効果ガス排出量 製品の使用による排出（スコープ3_カテゴリー11）	8,270（万t-CO <sub>2</sub> ）


当社による保証は、2023年3月31日をもって終了する事業年度の情報のみに関するものであり、2023年の同レポートに含まれるそれ以前の期間またはその他の情報について手続を実施しておらず、当該これらの情報に対しては何らの結論も表明しない。

**報告規準**  
選択されたサステナビリティ情報を作成するために会社が使用する規準（以下「報告規準」という。）は、同レポートの「バリューチェーン全体が排出する温室効果ガスの開示」セクションに記載されている。

**会社の責任**  
会社は、適用された報告規準に準拠して選択されたサステナビリティ情報を作成する責任を負っている。この責任には、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない選択されたサステナビリティ情報を作成するために必要な内部統制をデザインし、業務へ適用し維持することが含まれている。

**固有の限界**  
非財務情報の測定及び評価の実務は、その重要な部分が確立途上であるため、複数の許容可能な測定及び測定方法が想定され、企業間の比較可能性に影響を及ぼす可能性がある。さらに、温室効果ガス排出量の算定は、様々なガスの排出量を結合するため必要な排出係数と数値データの決定に利用される科学的知識が不完全なため、固有の不確実性の影響下にある。

PwCサステナビリティ合同会社  
〒100-0004 東京都千代田区大手町1-1-1 大手町パークビルディング  
Tel: 03-6212-6820, Fax: 03-6212-6821, www.pwc.com/jp/sustainability



**職業倫理、独立性及び品質管理**  
当社は、誠実性、客観性、職業的専門家としての能力及び正当な注意、守秘義務並びに職業的専門家としての行動の原則を基礎とする国際会計士倫理基準審議会の公表した「職業会計士のための国際倫理規程（国際独立性基準を含む。）」が求める独立性及びその他の職業倫理に関する規定を遵守した。  
また、当社は、国際品質マネジメント基準第1号「財務諸表の監査若しくはレビュー又はその他の保証若しくは関連サービス業務を行う事務所の品質マネジメント」に準拠して、職業倫理、職業的専門家としての基準及び適用される法令等の遵守に関する方針又は手続を含む品質管理システムを整備及び運用して業務を実施した。

**当社の責任**  
当社の責任は、当社が実施した手続及び当社が入手した証拠に基づいて、選択されたサステナビリティ情報に対する限定的保証の結論を表明することにある。当社は、国際保証業務基準3410号「温室効果ガス報告に対する保証業務」（ISAE3410）に準拠して限定的保証業務を行った。  
当該基準は、当社が、選択されたサステナビリティ情報に重要な虚偽表示がないかどうかについて限定的保証を得るために、業務計画を策定し、業務を実施することを求めている。  
限定的保証業務は、選択されたサステナビリティ情報を作成するための基礎として会社が使用する規準の適合性を評価すること、選択されたサステナビリティ情報の不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを評価すること、状況に応じて必要と認める評価したリスクへの対応、及び、選択されたサステナビリティ情報の全般的な表示を評価することを含んでいる。限定的保証業務は、内部統制の理解を含むリスク評価手続と、評価したリスクに対応して実施された手続の両方に関して、その範囲が合理的保証業務より相当程度狭くなる。  
当社が実施した手続は、当社の職業的専門家としての判断に基づいており、質問、観察、関覧、分析的手続、算定方法と報告方針の適切性の評価及び基礎となる記録との照合又は調整を含んでいる。具体的には、当社は、以下を実施した。  
・ 選択されたサステナビリティ情報に関する責任者への質問  
・ 固有リスク及び重要性に基づいて選択された特定の観点における選択されたサステナビリティ情報の収集方法及び報告に関するプロセスの理解  
・ データが適切に測定、記録、照合及び報告されていることを確かめるための選択されたサステナビリティ情報に対する分析的手続  
・ 固有リスク及び重要性に基づいて選択された特定の観点において実施した、サンプルベースでの限定的な実証手続  
・ 選択されたサステナビリティ情報の表示及び開示の検討  
限定的保証業務で実施する手続は、合理的保証業務に対する手続と比べて、その種類が異なり、その実施範囲は狭い。その結果、限定的保証業務で得た保証水準は、当社が合理的保証業務を実施したとすれば得たであろう保証水準よりも相当程度低い。したがって、当社は、会社の選択されたサステナビリティ情報が、全ての重要な点において、報告規準に準拠して作成されているかどうかについて、合理的保証意見を表明しない。

**限定的保証の結論**  
当社が実施した手続及び入手した証拠に基づいて、スズキ株式会社の2023年3月31日をもって終了する事業年度の選択されたサステナビリティ情報が、報告規準に準拠して作成されていないと信じさせる事項は全ての重要な点において認められなかった。

以 上

- 2 -

# 会社データ

## ■ 1. 台数情報

		単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
四輪車	生産台数	計	3,394	2,964	2,651	2,822	3,210
		国内	1,011	944	930	840	954
		海外	2,383	2,020	1,721	1,982	2,256
		うちインド	1,850	1,577	1,440	1,659	1,922
	販売台数	計	3,327	2,852	2,571	2,707	3,000
		国内	725	672	647	561	627
		海外	2,602	2,179	1,924	2,145	2,373
		うちインド	1,754	1,436	1,323	1,365	1,645
	ハイブリッド車販売台数*	千台	539	489	615	626	800
	ウィズシリーズ販売台数	台	2,636	2,229	2,084	2,402	2,161
二輪車	生産台数	国内	1,747	1,729	1,497	1,784	1,914
		海外	115	95	67	99	111
		計	1,632	1,634	1,430	1,685	1,803
	販売台数	国内	1,744	1,709	1,535	1,634	1,859
		海外	57	49	51	53	46
		計	1,687	1,661	1,484	1,581	1,814

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

## ■ 2. 財務情報（連結）

売上高	四輪車	38,715	34,884	31,782	35,684	46,416	
	二輪車	35,325	31,574	28,766	32,048	41,622	
	マリン*	2,551	2,426	2,065	2,535	3,332	
	その他*	839	745	834	980	1,346	
	国内	-	139	117	121	118	
	海外	国内	12,524	11,795	11,740	10,737	12,120
		欧州	26,191	23,089	20,042	24,947	34,296
		北米	5,248	4,653	4,227	4,181	4,792
		アジア	707	671	681	794	1,237
		その他	17,624	15,237	12,931	15,901	22,274
営業利益	2,612	2,529	2,202	4,071	5,993		
経常利益	3,244	2,151	1,944	1,915	3,506		
親会社株主に帰属する当期純利益	3,795	2,454	2,483	2,629	3,828		
設備投資額	1,788	1,342	1,464	1,603	2,211		
減価償却費	2,689	2,365	1,709	1,894	2,699		
研究開発費	1,489	1,642	1,365	1,615	1,773		
有利子負債残高	1,581	1,481	1,462	1,607	2,056		
総資産	3,754	4,042	7,708	6,742	7,638		
純資産	34,020	33,398	40,364	41,552	45,777		
自己資本比率	17,159	17,937	20,320	22,637	25,086		
1株当たり当期純利益	40.9	44.5	41.8	45.2	45.4		
1株当たり配当額（年間）	395.26	286.36	301.65	330.20	455.21		
ROE	74.00	85.00	90.00	91.00	100.00		
	13.3	9.3	9.2	9.0	11.2		

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

環境データ | スズキ国内工場・連結子会社の社会貢献活動及び環境データ | 「環境への取り組み」対象範囲 | 第三者保証 | **会社データ** | 会社概要

### ■ 3. 従業員情報

		単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
従業員数	計		15,431	15,646	16,073	16,267	16,550
	男	人	13,808	13,932	14,220	14,326	14,503
	女		1,623	1,714	1,853	1,941	2,047
	うち役職者数*1	計	4,437	4,517	4,709	4,831	5,048
	男	人	4,339	4,403	4,577	4,695	4,892
	女		98	114	132	136	156
うち管理職数	計		1,080	1,139	1,203	1,268	1,303
	男	人	1,066	1,121	1,185	1,248	1,282
	女		14	18	18	20	21
	新規採用数	計	563	708	819	595	719
	男	人	445	569	651	451	567
	女		118	139	168	144	152
うち大卒以上	計		475	494	577	352	444
	男	人	396	413	474	285	383
	女		79	81	103	67	61
障がい者雇用率		%	2.14	2.20	2.23	2.35	2.44
離職率		%	3.9	3.1	2.2	2.9	3.0
有給休暇取得率*2		%	73.7	77.2	75.0	85.4	81.4
従業員数(連結)		人	67,721	68,499	68,739	69,193	70,012
育児短時間勤務制度利用者数	計		232	256	285	298	323
	男	人	3	5	7	9	11
	女		229	251	278	289	312
育児休職利用者数	計		104	117	143	186	299
	男	人	13	23	63	90	213
	女		91	94	80	96	86
男性育休取得率		%	-	-	-	17.7	43.5
育児休職復職率	計		96.3	98.1	97.4	99.3	98.0
	男	%	100.0	100.0	100.0	100.0	99.1
	女		95.9	97.8	96.6	98.7	96.8
介護短時間勤務制度利用者数	計		5	5	4	4	9
	男	人	1	1	0	0	2
	女		4	4	4	4	7
介護休職利用者数	計		6	1	5	6	3
	男	人	4	0	3	3	3
	女		2	1	2	3	0
介護休職復職率	計		50.0	100.0	60.0	33.3	66.6
	男	%	25.0	-	66.7	33.3	66.6
	女		100.0	100.0	50.0	33.3	0
休業度数率		%	0.26	0.03	0.08	0.08	0.05
従業員持株会	加入者	人	2,369	2,391	2,519	2,531	2,740
	加入率	%	13.7	13.8	14.1	14.2	14.4
	保有株数	千株	1,186	1,192	1,229	1,265	1,308

※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

		単位	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
その他	社外取締役数	人	2	2	3	2	3
	連結子会社数		130	127	120	119	120
	持分法適用関連会社数	社	28	28	31	32	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)

# 会社概要 (2023年3月31日現在)

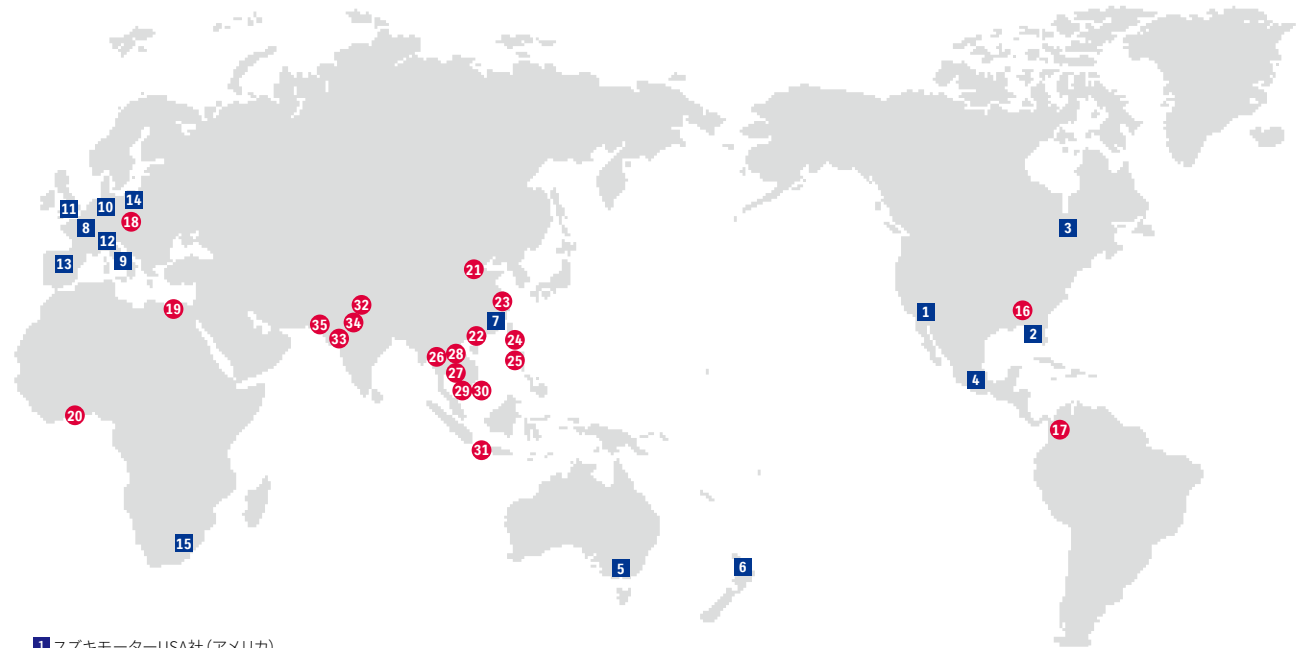
- **社名** スズキ株式会社
- **設立** 1920年(大正9年)3月
- **本社所在地** 〒432-8611  
静岡県浜松市南区高塚町300
- **代表者** 代表取締役社長 鈴木 俊宏
- **主要製品** 四輪車・二輪車・船外機・電動車いす等
- **資本金** 138,370百万円
- **従業員数** 16,550人  
(連結会社合計 70,012人)

## 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 タイスズキモーター社(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 豊田通商マニファクチュアリングガーナ(ガーナ)       | 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 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司(中国)             | 31 スズキ・インドモーター社(インドネシア)   |
| 7 スズキ中国社(中国)             | 22 江門市大長江集団有限公司(中国)              | 32 マルチ・スズキ・インド社(インド)      |
| 8 スズキフランス社(フランス)         | 23 常州豪爵鈴木摩托車有限公司(中国)             | 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 台鈴工業股份有限公司(台湾)                | 34 スズキ・モーターサイクル・インド社(インド) |
| 10 スズキドイツ社(ドイツ)          | 25 スズキフィリピン社(フィリピン)              | 35 バックスズキモーター社(パキスタン)     |

# ガイドライン対照表

- 207 ——— GRI ガイドライン（スタンダード版）対照表
- 210 ——— 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	205
102- 2 活動、ブランド、製品、サービス	205
102- 3 本社の所在地	205
102- 4 事業所の所在地	205
102- 5 所有形態および法人格	205
102- 6 参入市場	157,205
102- 7 組織の規模	157,203,205
102- 8 従業員およびその他の労働者に関する情報	149,204
102- 9 サプライチェーン	23,24,154,155
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	171-173
102-12 外部イニシアティブ	13,24,27,155,204
102-13 団体の会員資格	204
<b>2. 戦略</b>	
102-14 上級意思決定者の声明	3~6
102-15 重要なインパクト、リスク、機会	27-29,171~173 <a href="#">有価証券報告書</a>
<b>3. 倫理と誠実性</b>	
102-16 価値観、理念、行動基準・規範	7~9,169~173
102-17 倫理に関する助言および懸念のための制度	169-173

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	159-168
102-19 権限移譲	159-168
102-20 経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	159-168
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	159-168
102-22 最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	159-168
102-23 最高ガバナンス機関の議長	<a href="#">有価証券報告書</a>
102-24 最高ガバナンス機関の指名と選出	159-168
102-25 利益相反	159-168
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	159-168
102-27 最高ガバナンス機関の集会的知見	159-168
102-28 最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	159-168
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	159-168
102-30 リスクマネジメント・プロセスの有効性	159-168
102-31 経済、環境、社会項目のレビュー	159-168
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	11,16,159-168
102-33 重大な懸念事項の伝達	159-168
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	166,167 <a href="#">ガバナンス報告書</a>
102-36 報酬の決定プロセス	166,167 <a href="#">ガバナンス報告書</a>
102-37 報酬に関するステークホルダーの関与	166,167 <a href="#">有価証券報告書</a>
102-38 年間報酬総額の比率	<a href="#">有価証券報告書</a>
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	14
102-41 団体交渉協定	141,142,144
102-42 ステークホルダーの特定および選定	14
102-43 ステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法	14
102-44 提起された重要な項目および懸念	-
<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	-
102-46 報告書の内容および項目の該当範囲の確定	2,12
102-47 マテリアルな項目のリスト	12
102-48 情報の再記述	-
102-49 報告における変更	-
102-50 報告期間	2
102-51 前回発行した報告書の日付	2
102-52 報告サイクル	2
102-53 報告書に関する質問の窓口	2
102-54 GRIスタンダードに準拠した報告であることの主張	2,206-208
102-55 内容索引	2
102-56 外部保証	203

## GRI ガイドライン（スタンダード版）対照表 | TCFD 対照表

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 12
103-2	マネジメント手法とその要素 5,6,12,156
103-3	マネジメント手法の評価 12,156,157
<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 156,157,203
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 28,29 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) 142
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 76,77,120,128,173
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 169~172
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 169~172
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 171
207-2	税務ガバナンス、管理、およびリスクマネジメント 171
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 171
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 12
103-2	マネジメント手法とその要素 12,17~20
103-3	マネジメント手法の評価 12,18~20
<b>GRI 301: 原材料</b>	
301-1	使用原材料の重量または体積 25,179,183
301-2	使用したりサイクル材料 63,65,183
301-3	再生利用された製品と梱包材 63,65,70

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 25,31,179,181
302-2	組織外のエネルギー消費量 25,31,49,179
302-3	エネルギー原単位 -
302-4	エネルギー消費量の削減 25,31,179,181
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減 38,40,41,181
<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 25,57,179,182,185,188, 190,193,195,197~200
303-4	排水 25,58,179,182,185,188, 190,193,195,197~200
303-5	水消費 25,57,58,179,182
<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 75~77
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 74~77
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 75
<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) 30,31,181
305-2	間接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ2) 30,31,181
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) 30,31,181
305-4	温室効果ガス(GHG)排出原単位 43
305-5	温室効果ガス(GHG)排出量の削減 43,44,179,181,182
305-6	オゾン層破壊物質(ODS)の排出量 25,179
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 25,55,179,182,185,189, 191,194,196~200
<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 68,73
306-3	発生した廃棄物 25,68,69,179,183
306-4	処分されなかった廃棄物 25,68,69,179
306-5	処分された廃棄物 25,68,69,179,183
<b>GRI 307: 環境コンプライアンス</b>	
307-1	環境法規制の違反 23
<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 71
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 71~72



GRI ガイドライン (スタンダード版) 対照表 | TCFD 対照表

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	12
103-2 マネジメント手法とその要素	12,84,85,133,137,150
103-3 マネジメント手法の評価	12,87,88,134,137,150
<b>GRI 401: 雇用</b>	
401-1 従業員の新規雇用と離職	149,204
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	142,143,150,152,153
401-3 育児休暇	152,153
<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	141,144
<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	133,137
403-2 危険性(ハザード)の特定、リスク評価、事故調査	134
403-3 労働衛生サービス	136~140
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	138~140
403-5 労働安全衛生に関する労働者研修	138~140
403-6 労働者の健康増進	135~140
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	134,138,139
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	141,144,204
403-9 労働関連の傷害	134
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	145
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	145~148
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	145~148
<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	149~153
405-2 基本給と報酬総額の男女比	150
<b>GRI 406: 非差別</b>	
406-1 差別事例と実施した救済措置	129~132
<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	144
<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	132,154,155
<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	132,154,155

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	129,130,132
412-2 人権方針や手順に関する従業員研修	129,130,146,170
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	154,155
<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	101,120~122
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	132,154,155
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	132,154,155
<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	83~87,93,94
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	87 <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.27 気候関連のリスクと機会に関する組織体制
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	

## 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.27 気候関連リスクと機会、シナリオ分析 P.28 スズキの気候関連リスクと機会
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	
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	

## 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.29 リスク管理体制 気候関連想定リスク
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。	
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。	

## 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.29 基本的な考え方
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.17 スズキの環境目標 (短期/中期/長期)
	P.18 環境計画
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.30-31 バリューチェーン全体が排出する温室効果ガスの開示