

スズキ環境・社会レポート
2005



目次

ごあいさつ	1
会社概要	2

CSRの考え方 3

CSR方針	4
各ステークホルダーに対する方針	5
CSRマネジメント体制	6

経済的責任 9

2005年3月期の財務状況	10
スズキ中期5ヵ年計画	10
環境会計	11

社会への責任 12

お客様とともに	13
お取引先様とともに	18
スズキの財団活動等	19
従業員とともに	22
株主・投資家とともに	26
地域社会とともに	28
海外生産会社への取り組み	34

環境への責任 35

環境に配慮した企業経営	36
環境に配慮した製品開発	40
四輪車	40
二輪車	46
船外機・雪上車用エンジン	49
環境に配慮した生産活動	50
環境に配慮した物流活動	55
環境に配慮した市場活動	56
環境に配慮したオフィス活動	58
環境教育及び情報公開	59

「スズキ環境・社会レポート2004年」のアンケート結果	60
アンケート	61

別冊CD-ROM(環境に関する資料集を含む)

【編集方針】

スズキのCSR(Corporate Social Responsibility)の取り組みを紹介する「スズキ環境・社会レポート2005」は、以下の方針で編集しました。

- ・ より多くの皆様に興味を持って読んで頂きたいと考え、「簡潔に、わかりやすく」することを心がけました。その一環として、ページ数の削減を図り、環境に関する資料集はCD-ROMに収録しました。
- ・ スズキのCSRの取り組みをご理解いただくため、その方向性が明確となるよう心がけました。
- ・ 本レポートの対象期間は、2004年度(2004年4月1日から2005年3月31日の事業年度)を中心としておりますが、一部、当該期間以前もしくは以後直近の活動内容も含まれています。
- ・ 本レポートの記載内容については、スズキ株式会社にのみ適用されるものと、スズキグループ会社も含まれているものがあります。(文中に「関係会社」「販売店」「海外」等の記述がない場合はスズキ株式会社単独の内容です。)
- ・ 本レポートの作成に当たっては、環境省の「環境報告書ガイドライン2003年度版」やGRI(Global Reporting Initiative)の「持続可能性報告のガイドライン2002」等を参考としました。
- ・ なお、巻末に添付しておりますアンケートにより、皆様のご意見をお聞かせいただければ幸いです。

※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。

ごあいさつ

スズキは創立以来、お客様の立場に立ち、暮らしを豊かにする「価値ある製品」づくりを目指して、日夜努力を重ねてまいりました。そして今日では、二輪車、四輪車、船外機、電動車両等を中心に、日本のスズキとしてだけでなく、世界のスズキとして多くの国の方々に愛されるまでになっております。

私たちがこれからも世界中で愛され、信頼されるスズキとして企業活動を続けていくためには、「価値ある製品」を通じてお客様に満足して頂くとともに、グローバルな企業市民としてのルールを守って公正、透明かつ自由に活動していくということが、不可欠なことだと考えています。

近年、CSR(「Corporate Social Responsibility」=企業の社会的責任)ということが大きく取り上げられておりますが、上述のとおり、私たちもその意義・重要性を深く認識するものであります。

スズキにとってのCSRは、「価値ある製品」を皆さまに提供し続けることを中心としつつ、何よりもまず、私たち一人ひとりが法令や社会のルールを遵守し公正かつ誠実に行動すること、すなわち「コンプライアンス」を徹底することであり、この「コンプライアンス」を基盤としてお客様、お取引先様、株主・投資家、地域社会、従業員等のステークホルダーの信頼を得、良好な関係を築いていくことではないかと考えております。

スズキでは1999年より「環境報告書」を発行し、昨年は環境側面だけでなく、社会側面もいくつか追加した「環境・社会レポート」を発行しましたが、より多くの方に興味を持って読んで頂きたいと考え、今年からはスズキのCSRの方針、取り組みをより体系的にわかりやすく掲載させて頂きました。

是非とも本レポートをご高覧頂きまして、スズキのCSR活動をご理解頂くきっかけとなれば幸いです。ごぞいます。



代表取締役会長(CEO)

鈴木 修

(企業倫理委員会 委員長)



代表取締役社長(COO)

津田 紘

(環境委員会 委員長)

会社概要

- ◆ 社名 スズキ株式会社
- ◆ 設立 1920年3月(大正9年)鈴木式織機株式会社として設立
1954年6月(昭和29年)鈴木自動車工業株式会社と社名変更
1990年10月(平成2年)スズキ株式会社と社名変更
- ◆ 資本金 120,210百万円(2005年3月31日現在)
- ◆ 代表者 取締役会長(CEO) 鈴木 修
取締役社長(COO) 津田 紘
- ◆ 従業員数 13,760人(2005年4月1日現在)
- ◆ 売上高 連結: 2兆3,656億円(2004年度)
単独: 1兆4,816億円(2004年度)
- ◆ 主要製品 二輪車、四輪車、船外機、電動車両、産業機器



◆ 主な事業所

名称	所在地	備考
本社	〒432-8611 静岡県浜松市高塚町300	本社業務
本社工場		二輪車エンジンの組立、機械加工等
豊川工場	〒442-8575 愛知県豊川市白鳥町兎足1-2	二輪車・船外機の完成車組立等
湖西工場	〒431-0451 静岡県湖西市白須賀4520	軽・小型乗用車(ワゴンR、MRワゴン、アルト、アルトラパン、Kei、エリオ、ソリオ、スイフト、シボレークルーズ等)の完成車組立等
磐田工場	〒438-0016 静岡県磐田市岩井2500	軽・小型乗商用車(キャリイ、エブリイ、ジムニー、エスクード等)の完成車組立等
大須賀工場	〒437-1304 静岡県掛川市西大淵6333	鋳造部品の製造等
相良工場	〒421-0502 静岡県牧之原市白井1111	四輪車エンジンの組立、エンジン主要部品の鋳造及び機械加工等
部品工場	〒431-0451 静岡県湖西市白須賀3985-1300	補修部品の管理業務
研修センター	〒431-2202 静岡県浜松市引佐町川名20-40	教育・研修業務
東京支店	〒160-0015 東京都新宿区大京町23-2	渉外・広報業務
横浜研究所	〒224-0046 神奈川県横浜市都筑区桜並木2-1	研究・開発
電装設計部 都田事業所	〒431-2103 静岡県浜松市新都田1-1-2	研究・開発
竜洋コース	〒438-0233 静岡県磐田市駒場4935	二輪車の試験・開発
下川コース	〒098-1213 北海道上川郡下川町三の橋34	二輪車・四輪車の試験・開発
相良コース	〒421-0502 静岡県牧之原市白井1111	四輪車の試験・開発

◆ 本社及び各工場の土地・建物・機械及び人員(2005年7月1日現在)

名称	土地(m ²)	建物(m ²)	人員(人)
本社	198,000	152,000	8,530
本社工場			
豊川工場	185,000	78,000	640
湖西工場	1,146,000	455,000	2,110
磐田工場	296,000	163,000	1,390
大須賀工場	149,000	48,000	370
相良工場	1,955,000	71,000	720

◆ スズキ主要グループ企業(2005年4月1日現在)

製造会社	(株)スズキ部品浜松 スズキ精密工業(株) (株)浜松パイプ (株)スズキ部品秋田 遠州精工(株)	(株)エステック (株)スニック (株)スズキ部品富山 (株)スズキ化成
非製造会社	スズキ輸送梱包(株) (株)スズキビジネス (株)ベルアート	(株)スズキ納整センター スズキ・ワークス・テクノ(株) (株)スズキ・サポート
販売会社	(株)スズキマリン 直営国内販売代理店 60社、直営海外販売会社 32社	



CSRの考え方

【企業の社会的責任】

企業は、社会的存在として、お客様の安全、環境の保全等に十分配慮し、法令等を遵守し、各ステークホルダーと良好な関係を保つ等の使命を負っております。ここでは、スズキのCSRに関する基本方針をご紹介します。

CSR方針	4
各ステークホルダーに対する方針	5
CSRマネジメント体制	6

1 CSR方針


「社是」及び「スズキ行動憲章」のなかに、スズキのCSRに対する基本的な考え方が盛り込まれています。

社是

一、消費者の立場になって
価値ある製品を作ろう

二、協力一致清新な会社を
建設しよう

三、自己の向上にとつとあ常に
意欲的に前進しよう

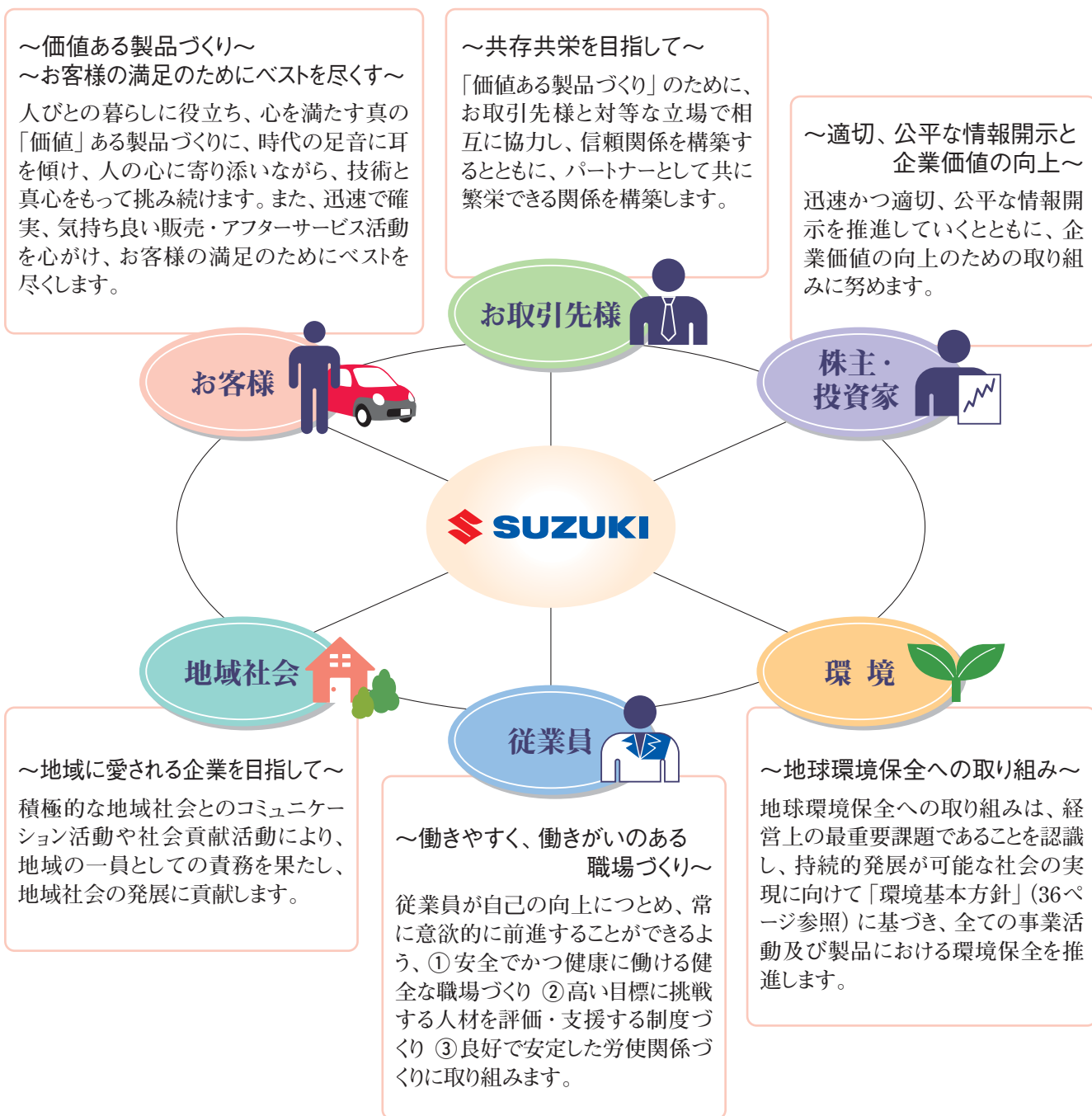


スズキ行動憲章

1. 常に国内外のお客様、社会の声に耳を傾け製品の開発を行い、真に有用な商品・サービスの提供を行う。
2. 製品の開発、商品・サービスの提供に当たっては、常に環境保全に配慮する。
3. 全ての法律、ルールを遵守し企業活動を行うとともに、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は断固として対決する。
4. 広く社会に対し正確、公正な情報を開示し、常に社会との適切な関係を保つ。
5. 公正、透明、自由な競争の中で長期・安定的な成長を実現する。
6. 企業市民として、積極的に社会貢献活動を行う。

2 各ステークホルダーに対する方針

ここでは、各ステークホルダーに対するスズキの方針をご紹介します。



3 CSRマネジメント体制

コーポレート・ガバナンスの強化

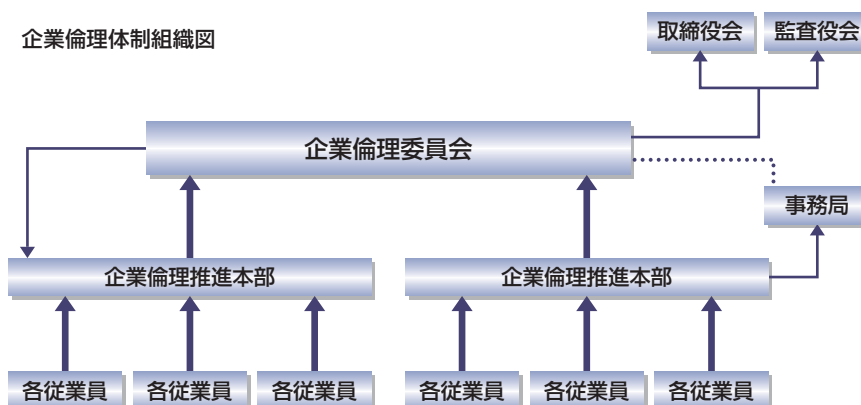
スズキでは、公正かつ効率的な企業活動を旨として、株主各位をはじめ、お客様、お取引先様、地域社会の皆様から信頼される企業であり続けたいと考え、コンプライアンスの徹底を基礎として、様々な対策に積極的に取り組んでおります。既に実施しております取り組み例と致しましては、次のようなものがあります。

- 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、取締役の任期を1年としております。
- 監査役制度を採用しており、監査役は5名※とし、その内3名を社外監査役とし、監査機能の強化に努めております。
※なお、2005年11月30日付にて監査役1名が退任したことにより、2005年12月現在では監査役は4名（うち社外監査役は3名）となっております。
- 内部監査部門に加えて、関係会社を監査する部門も設置しており、会計監査人の監査と併せて、違法性、内部統制面、経営効率面の視点から三様の監査を行っています。

スズキは今後もコーポレート・ガバナンスの実をあげるために更なる改善に努めてまいります。

コンプライアンス(企業倫理)の徹底

スズキは、スズキがこれからも皆様から信頼され、愛されながら、かつ国際社会の中で更なる貢献をし企業活動を続けていくためには、私たち一人ひとりが法令や社会のルールを遵守し公正かつ誠実に行動すること、すなわち、「コンプライアンス(企業倫理)」を徹底することが基本中の基本であると考えています。そのため、スズキでは2002年4月より「スズキ企業倫理規程」を定め、その中で「行動基準」を明示するとともに、普及徹底のための企業倫理体制として「企業倫理委員会」を設置し、その下部組織として各部門の企業倫理の推進を「企業倫理推進本部」を設置し活動しています。



行動基準

- 一、 スズキの役員及び従業員は、会社の社会的責任を認識し、誠実を旨として健全な業務運営を行う。
- 一、 スズキの役員及び従業員は、業務の遂行に当っては、関連する法令・ガイドラインその他の公正なルールを遵守する。
- 一、 スズキの役員及び従業員は、あらゆる局面において、人権を尊重し、人種、信条、性別、社会的身分等による差別をしない。
- 一、 スズキの役員及び従業員は、常に公私の別を明らかにし、会社財産や業務上の地位を私的な利益のために用いない。
- 一、 スズキの役員及び従業員は、会社の情報につき、社外に公開されたものを除き、厳に機密を保持する。また、顧客情報の取扱いについては、細心の注意を払う。
- 一、 スズキの役員及び従業員は、反社会的な団体、組織その他には断固とした姿勢で臨み、それらと一切関係を持たない。
- 一、 スズキの役員及び従業員は、就業時間外の活動であっても、会社の一員であることを認識し、法令、社会規範等に反する行為により、会社の業務に支障をきたすようなことは行わない。
- 一、 スズキの役員及び従業員は、不正もしくは不法行為または天災等の会社や地域社会に対する危機がいつでも起こり得ることを認識して慎重に行動し、万一、危機が発生したときは、規程、手続及びマニュアル等のルールに従って迅速に行動し、被害拡大の防止に努める。

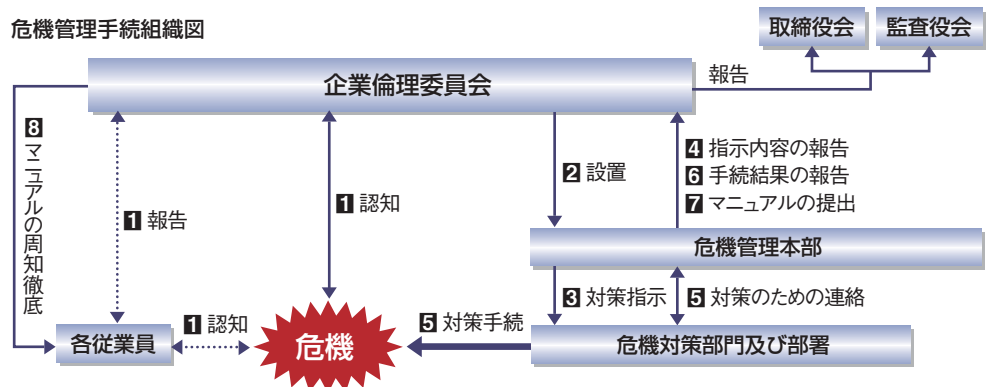
●従業員相談窓口制度

これまでも「スズキ企業倫理規程」に基づき、スズキ企業倫理委員会事務局に会社における業務上の違法行為を通報することができましたが、この制度を基に、より従業員に利用されやすく親しみやすい制度として、2005年6月30日より「従業員相談窓口制度」を全社に展開いたしました。相談の対象は、法令違反やそのおそれがあるものは固より、それに限らず、各種業務事項に対する疑問、悩み事、業務改善に関する事項等、より広い範囲の事柄も受け付けることといたしました。本制度は、スズキにおける違法、不当、不合理な行為を改めることによって、従業員がより働き易く、又、スズキがより信頼される会社になり、スズキの持続的な発展を目指そうというものです。相談事項の取扱いは、「スズキ企業倫理規程」に基づいて行いますが、公正を保つため、相談窓口は、社内事務局のほか、新たに社外弁護士に直接、相談できるようにいたしました。

危機管理体制

スズキは、会社内外の不正や不法行為により発生した危機や、会社が予防することのできない天災・テロといった危機の発生に対応するために、「スズキ企業倫理規程」において「危機管理手続」を定めております。

「企業倫理委員会」が、会社の経営または業務に緊急かつ重大な影響を与えると考えられるリスクを認知したときは、「危機管理手続」に基づき、直ちに当該危機への対策に当る組織として、「危機管理本部」を設置します。設置された「危機管理本部」は、直に対策方針を審議・決定し、必要な部門及び部署に指示を与え、連絡を取り合って解決を図る体制をとっております。

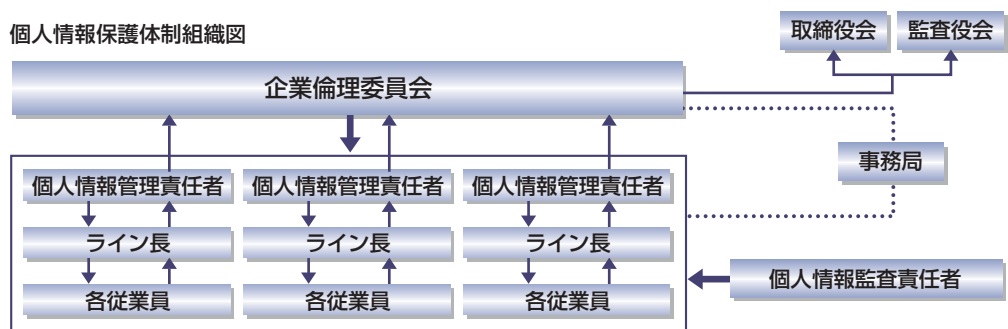


個人情報保護への取り組み

2005年4月に「個人情報保護法」が全面施行されました。スズキが取り扱っておりますあらゆる個人に関する情報(お客様、お取引先様、株主、従業員等に関する情報)は、それぞれの個人からお預かりしている重要かつ貴重な財産であり、これを慎重かつ適切に取り扱うことは法律上の義務であると同時にスズキの社会的責務であるという深い認識のもと、スズキでも2005年4月、個人情報を適正に取り扱うための基本事項を定める「スズキ個人情報保護規程」を策定いたしました。

この規程を周知徹底するために、スズキでは社員研修、各部毎の「個人情報取扱マニュアル(取扱台帳を含む)」の作成、専用社内ホームページによる留意すべき点の掲載、事務局による各部門からの具体的対応等についての照会受付等を実施しており、これらの取り組みを通じて全社員の意識の浸透と適正な個人情報の取扱いの徹底を図っております。

また、販売代理店に対しては、スズキは、規程やマニュアル類及び全社員向け「個人情報保護ハンドブック」の案内・配布、関係部門による各社からの具体的対応等についての照会受付等を実施し、また、各販売代理店においても随時、社員研修を開催する等、個人情報保護の徹底に取り組んでおります。今後も、スズキグループ会社を含め、個人情報保護体制の継続的な見直し、改善を図ってまいります。



スズキにおける個人情報の取扱いの詳細については、次のホームページに掲載しています。あわせてご覧ください。(http://www.suzuki.co.jp)

経済的責任

【健全な事業活動のために】

スズキでは、「生き残るために、我流をすてて、基本に忠実に行動しよう」という基本方針（2005年度）の下、持続的な発展を目指し、効率的な経営を追求しています。ここでは、スズキの経営状況や環境会計等をご紹介します。

2005年3月期の財務状況	10
スズキ中期5カ年計画	10
環境会計	11

2005年3月期の財務状況 スズキ中期5カ年計画

1 2005年3月期の財務状況

2005年3月期は、好調な国内販売、及び海外生産子会社での生産増加等により、スズキグループとして、過去最高の売上高を計上することができました。

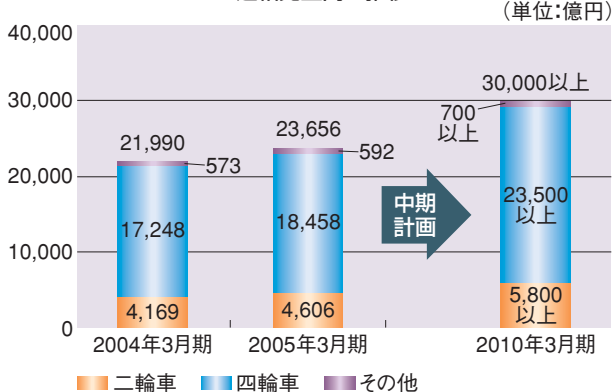
利益面でも、為替差損や研究開発費・減価償却費等の増加を、原価低減や売上の増加で吸収し、営業利益・経常利益ともに初めて1,000億円を超える利益となりました。

2 スズキ中期5カ年計画

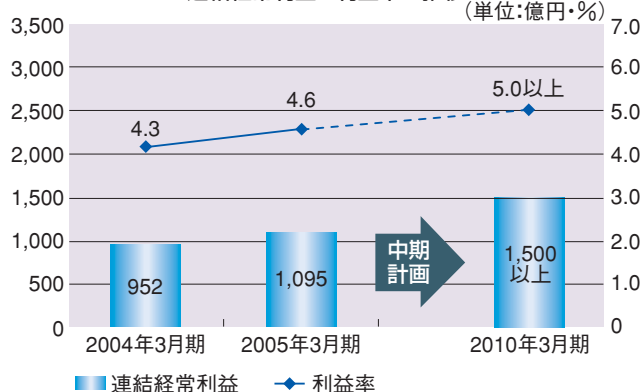
当社はスズキグループの更なる成長のため、グループで5年間に1兆円の設備投資を行い、今後5年間の出来るだけ早い時期に連結売上高3兆円の達成を目標とする、「スズキ中期5カ年計画(2005年4月～2010年3月)」を策定しました。

この数値目標を、今後5年間の出来るだけ早い時期に達成するよう、スズキグループ全員が一丸となって、取り組んでまいります。

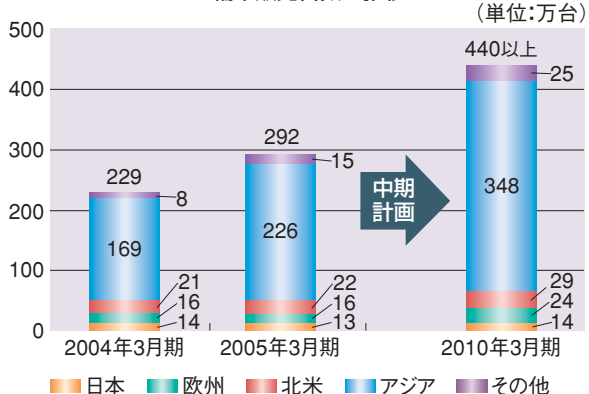
連結売上高の推移



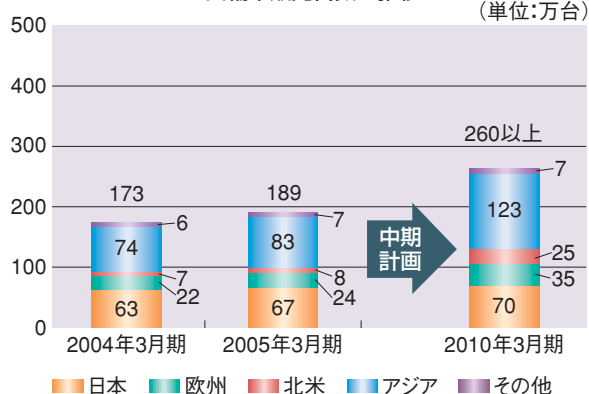
連結経常利益と利益率の推移



二輪車販売台数の推移



四輪車販売台数の推移



2005年3月期の財務状況の詳細

連結貸借対照表

(単位:億円)

		2005年3月期	2004年3月期	増減			2005年3月期	2004年3月期	増減
資産	流動資産	9,999	9,023	+976	負債	流動負債	7,438	6,864	+574
						固定負債	1,322	1,377	△55
						計	8,761	8,241	+520
						少数株主持分	723	612	+111
固定資産	6,935	6,754	+181	資本	資本金	1,202	1,202	—	
					その他	6,248	5,721	+527	
					計	7,450	6,923	+527	
合計	16,934	15,777	+1,157	合計	16,934	15,777	+1,157		

連結損益計算書

(単位:億円)

その他連結財務状況の詳細

	2005年3月期	2004年3月期	増減
売上高	23,656	21,990	+1,666
売上原価	17,346	16,100	+1,246
販売費及び一般管理費	5,234	4,938	+296
営業利益	1,075	951	+124
営業外収益	217	231	△14
営業外費用	197	230	△33
経常利益	1,095	952	+143
特別利益	18	23	△5
特別損失	43	187	△144
税金等調整前当期純利益	1,071	789	+282
当期純利益	605	438	+167

		2005年3月期	2004年3月期	増減	
設備投資(億円)		1,633	1,149	+484	
(内、主要関連会社)		(273)	(300)	(△27)	
減価償却費(億円)		977	879	+98	
研究開発費(億円)		869	758	+111	
事業別セグメント(億円)	二輪車	売上高	4,606	4,169	+437
		営業利益	382	336	+46
	四輪車	売上高	18,458	17,248	+1,210
		営業利益	601	525	+76
その他	売上高	592	573	+19	
	営業利益	92	90	+2	
1株当たり純資産額(円)		1,398.78	1,291.28	+107.5	
1株当たり当期純利益(円)		112.94	81.38	+31.56	
自己資本比率(%)		44.0	43.9	+0.1	
自己資本利益率(%)		8.4	6.5	+1.9	

中期5カ年計画の詳細

基本方針

成長のための研究開発投資・設備投資を推進し、これらを支える収益基盤の確立を図るとともに、成長を担う人材の育成を行います。

中期経営目標

		2010年3月期	2005年3月期
連結売上高		3兆円以上	2兆3,656億円
連結経常利益(連結経常利益率)		1,500億円以上(5.0%以上)	1,095億円(4.6%)
	為替レート	US\$ 100円 ユーロ 130円	US\$ 107円 ユーロ 136円
世界生産台数	二輪車	440万台以上	297万台
	四輪車	270万台以上	201万台
5カ年累計設備投資		1兆円(主要関連会社を含む)	

3 環境会計

環境保全コスト

(単位:億円)

		推移			2004年度		
		2001年度	2002年度	2003年度	投資	経費	計
事業エリア内コスト:	公害防止	7.3	8.5	9.4	1.4	4.7	6.1
	環境保全	8.0	6.8	8.0	0.3	6.1	6.4
	資源循環	7.3	7.5	10.7	1.7	6.0	7.7
	計	22.6	22.8	28.1	3.5	16.8	20.3
上下流コスト:	主たる事業活動に伴ってその上流または下流で生じる環境負荷を抑制するためのコスト	0.2	0.2	0.3	—	0.3	0.3
管理活動コスト:	企業等の環境保全のための管理活動であって、事業活動に伴い発生する環境負荷の抑制に対して間接的に貢献する取り組みのためのコストや環境情報の開示等、企業等が社会とのコミュニケーションを図る取り組みのためのコスト	8.9	8.2	7.1	—	7.3	7.3
研究開発コスト:	企業等の研究開発活動のためのコストのうち、環境保全に関するコスト	174.5	221.2	275.9	14.6	287.6	302.3
社会活動コスト:	企業等の事業活動に直接的には関係のない社会活動における環境保全に関する取り組みのためのコスト	2.2	2.8	4.6	—	9.1	9.1
環境損傷コスト:	企業等の事業活動が環境に与える損傷に対応して生じたコスト	0.3	0.3	0.3	—	0.3	0.3
合計		208.6	255.5	316.2	18.1	321.3	339.4

環境保全効果

(単位:億円)

項目		2002年度	2003年度	2004年度
経済効果	エネルギー費削減	2.1	3.0	3.9
	廃棄物処理費削減	0.04	0.2	0.07
	省資源	0.7	0.6	0.7
	合計	2.9	3.8	4.7

(注) スズキ単独の環境会計です。



社会への責任

【スズキと暮らす、すべての人のために】

スズキにとってのCSRは、「コンプライアンス」を基礎として、お客様、お取引先様、従業員、株主・投資家、地域社会等のステークホルダーの信頼を得、良好な関係を築いていくことです。ここでは、スズキの各ステークホルダーに対する取り組み例をご紹介します。

お客様とともに	13
お取引先様とともに	18
スズキの財団活動等	19
従業員とともに	22
株主・投資家とともに	26
地域社会とともに	28
海外生産会社への取り組み	34

1 お客様とともに

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

お客様相談室

スズキでは、スズキ製品に関するお客様からのお問い合わせ・ご要望等をお伺いする窓口として「お客様相談室」を設置し、お客様への「迅速、確実、丁寧な対応」を方針として掲げ、お客様にご満足いただけるよう取り組んでいます。お客様相談室へは、一般加入電話・携帯電話いずれからもフリーダイヤルでお電話いただけます。

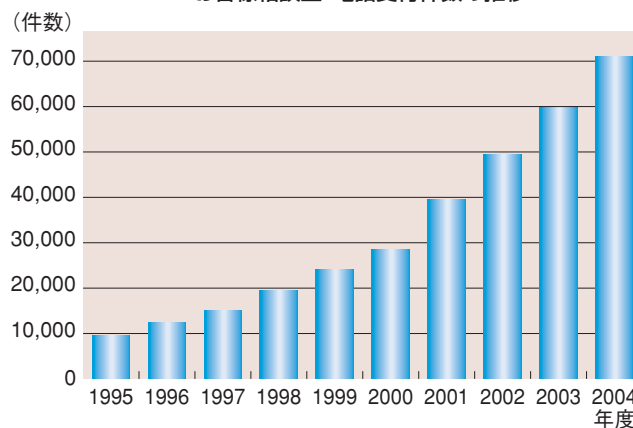
お客様相談室に寄せられたお客様の声は、お客様相談室設立時(1995年度)の年間約1万件から年々増え続け、2004年度では約7万件に達していますが、スズキでは、高い着信率(電話のつながりやすさ)を維持し、お客様の声を聞くチャンス逃さぬよう努めています。また、2005年5月からはお客様相談室の土日祝日の営業を開始し、原則的に当社休業日であってもお電話いただける体制といたしました。

お客様からお寄せいただいたお問い合わせ・ご要望等の内容は、関係部門へ展開するとともに、イントラネットに掲載され社内でも共有されています。スズキでは、これらを商品開発、品質改善、販売・サービス活動等に役立てています。

今後もよりお客様の利用しやすいお客様相談室を目指し、お客様対応の環境整備・拡充、サービスの向上に努めてまいります。



お客様相談室・電話受付件数の推移



CS (Customer Satisfaction) 活動

お客様に気持ちよく過ごしていただける店舗作り

スズキではお客様に気持ちよく過ごしていただける店舗づくりを推進するため、国内四輪代理店における以下の取り組みをはじめ、様々な活動を行っています。

● 「お客様に接する人(=従業員)」のレベルアップ

お出迎え・挨拶・電話対応・商談・お見送り等、店舗においてお客様と接した際に、お客様に満足いただけるサービスを提供するため、スズキでは対応マニュアル(「スズキCSスタンダード[対応編]」)を制作し販売会社全社に配付しています。そして、これに基づく社内トレーニングを実施することによって、スズキグループ全体のサービスの向上と均一化を図っております。



● 「お客様がお越しになる店舗」のレベルアップ

従業員が最高のおもてなしをするだけでお客様が店舗で快適な時間を過ごせるわけではありません。店舗内が散らかっていたり清潔でなかったり…そんなお店からは少しでも早く退出してしまいたくなるはずです。

そこでスズキでは、お客様が快適なひと時を過ごしていただける店舗、また来たいと思っただけの店舗づくりの秘訣をマニュアル(「スズキCSスタンダード[店舗マニュアル]」)にまとめ販売会社全社に配付しています。

これにより、店舗の外観・ショールーム・サービス工場等7分類・全124項目にわたって、販売会社が各店舗をチェックできるようにしています。チェックの結果はレーダーチャートで他店との比較も可能ですので、自店の長所・短所が一目瞭然となることで、長所はより伸ばし、短所は早急に修正することが可能になりました。

また、スズキでは2005年7月、全販売会社・全拠点を対象に実施したチェック結果を回収し、その状況把握を行いました。今後は、一定期間経過後に再度チェックを実施し、欠点の改善がなされているかを確認する予定です。進捗度合いが不十分な販売会社へは指導を行い全販売会社・全店舗のレベルアップを目指していきます。



スズキCSスタンダード

「スズキ販売店経営研修制度」

スズキでは、全国のスズキ販売店様に対して様々な支援を行い、地域に密着したネットワークの構築を目指しています。なかでも、1979年よりスタートした「スズキ販売店経営研修制度」は、スズキ販売店様の後継者の方にスズキ代理店の社員として一定期間従事していただきながら、営業・整備に関する知識、技術の研鑽と各種資格取得をお手伝いするもので、スズキグループの信頼関係とお客様のご信頼にお応えできる質の高いサービスの確立に貢献しています。



電動車いす・福祉車両

スズキは、身体に障害のある方や高齢者が目的や使用環境に合わせて選択しやすいように電動車いすや福祉車両のラインナップを充実させています。今後も、身体状況、使用環境、走行環境等を考慮した新規車両の開発を積極的に進めることで、社会に貢献していきます。

■ **電動車いす**※1 スズキは身体障害者及び高齢者の方々の足として、1974年以来「電動車いす」を提供しています。

● **車種** 「セニアカー」、「モーターチェア」、「カインドチェア」の3タイプに、2005年度は「タウンカート」を新たに追加しました。

セニアカー

自操用ハンドル形の電動車両(電動三輪車、電動四輪車)で、1985年に販売開始しました。高齢者等が気楽に外出できるように設計された車両で、時速2~6kmで走行します。



モーターチェア

自操用標準形の電動車両(電動車いす)で、1974年に販売開始しました。この車両はモーターチェアとして専門開発したもので、方向や速度を操作レバー(ジョイスティック)で操作し、後二輪直接駆動方式によりその場旋回を可能にしています。屋内外で利用でき、利用者の行動範囲を広げます。



カインドチェア

自操用簡易形の電動車両(電動車いす)で、2001年に販売開始しました。一般の手動車いすに電動ユニットを取り付けた車で重量も29kgと軽く、折りたたむことで小型乗用車に積載※2することもできます。また、このカインドチェアに搭載する電動ユニットも単体で提供しており、現在使用している手動車いすにこのユニットを取り付けることで電動車いすとして使用※3することができます。



タウンカート

公共施設への乗り入れやマンション内での移動、ショッピング等、市街地や都市部での使用に配慮したコンパクトタイプのタウンカートを、2005年10月に販売開始しました。小回りもきき、操作性や、乗り心地、使いやすさにも配慮した上で明るく軽快なデザインを採用しました。一人でも多くの方が日常生活を快適に過ごすことができるように設計された車両です。



※1 電動車いす(セニアカー、モーターチェア、カインドチェア、タウンカート)は法律上、「歩行者」扱いになっており、運転免許は不要です。

※2 小型乗用車の種類、仕様により積載できない場合があります。

※3 手動車いすの中には構造上、電動ユニットの装着ができないものもあります。

● 安全運転講習会

スズキは「電動車いすを「より安全に楽しく」ご利用いただくため、ユーザーや購入を検討されている方を対象に、警察等と協力しながら「スズキ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、交通事故の未然防止に努めています。2004年度は全国で105回の講習会を実施し、のべ4,243人の方に受講していただきました。また、安全普及活動のため「スズキセニアカー安全運転指導員※4」の育成にも取り組んでいます。

※4 「スズキセニアカー安全運転指導員」とはスズキが作成した指導員養成カリキュラムを終了した方のことで、全国で1,883名(2005年3月末現在)が登録されています。

● 電動車いす安全普及協会での活動

電動車いす安全普及協会(電安協)とは、日々の生活において、身体障害者及び高齢者の方々に電動車いすを正しく安全にご利用いただくために、メーカーや販売会社等が発足させた団体のことです。身体障害者及び高齢者の方々の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、道路交通の安全と円滑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、そして、電安協の事務局として、安全のための普及活動をはじめ、調査研究や関係官庁・関係団体との連携等を通じて、電動車いすを安心して利用できる社会づくりをサポートしています。

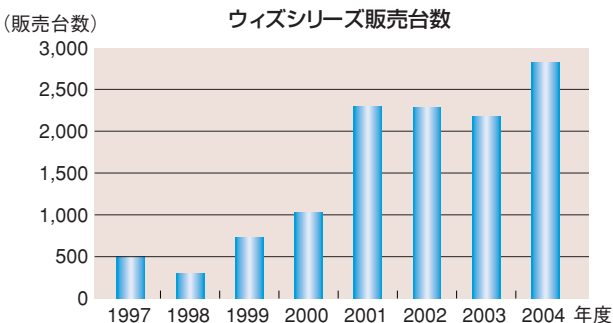
● 電動車いす安全指導表彰制度について

電動車いす安全指導表彰制度とは、電動車いすの安全利用方法等について、交通安全教育、広報啓発活動を促進し、電動車いすが関係する交通事故を防止するための活動を積極的に実施している電動車いす関係者を警察庁交通局が表彰する制度です。スズキは、電動車いす安全普及協会(電安協)の事務局として、電動車いす安全指導表彰制度を積極的に推進しています。

■ 福祉車両(ウィズシリーズ)

スズキは身体障害者及び高齢者の方々が容易に四輪乗用車に乗降できるように設計した福祉車両(ウィズシリーズ)を1996年から提供しています。

現在は「車いす移動車」、「昇降シート車」、そして「回転シート車(回転スライドシート車)」の3タイプ7車種を提供しています。目的や使用環境に合わせて選択しやすいように充実を図っています。



車いす移動車

要介助者が車両後部より車いすに座った状態で乗降できる車両です。車両床は地面から195mmと低くなっており、介助者は容易に要介助者を乗降させることができます。この車両には手動車いすや電動車いすを載せることができ、専用オプションを装着すればセニアカーも載せることができます。



昇降シート車

リモコンで要介助者のシートを回転、上昇又は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、介助者の負担は軽減します。スズキはソリオとワゴンRに助手席昇降シート車を設定しています。



回転シート車

助手席が約90度回転する車両です。「昇降シート車」と異なり、シートの回転は手動で行います。助手席シートを横に向けた状態からスムーズに座ることができるように左前ピラー下部にアシスタントグリップ(取っ手)や足元に専用のフットレストを装備しています。スズキはこのタイプを4車種設定しており、うち3車種は外側にスライドする「回転スライドシート車」としています。



二輪車における取り組み

● ケビン・シュワツ スズキ セーフティライディングスクール

2004年10月23日、24日の2日間にわたり、竜洋コースにて、「ケビン・シュワツ スズキ セーフティライディングスクール」を開催いたしました。ケビン・シュワツは1993年にスズキのレース車両で二輪ロードレース世界選手権のチャンピオンを獲得したロードレーサーであり、現在は5人のスタッフとともにライディングスクールを手がけており、今回初めて日本での開催が実現しました。参加者50名は2日間に渡り、元世界チャンピオンライダーとその優秀なスタッフにマンツーマンで、共にコースを走っては、そのビデオを見て解説してもらおうという、高度で緻密なライディングスクールを体験することができました。参加者全員が見違える走りとなり、何よりすばらしい体験スクールではなかったかと思います。スズキ二輪車に乗る多くのライダーの羨望のイベントとなりました。



● JAJA竜洋コース走行会

スズキ大型二輪車を購入いただいたお客様を対象に、スズキ竜洋コースにて走行会を毎年年間10～12回開催しています。大型二輪車を販売した後、より安全に走ることを学んでいただくための機会と場所の提供という観点から、セーフティライディングスクール、マイカーでの高速走行、新型モデルの試乗会を三本の柱とし、さらに2005年度から高速二人乗り体験走行も追加して多くのお客様に参加いただいています。

※JAJAとは、JAJA-UMA CLUBのことをいい、レースやツーリングなど、バイクライフを楽しむライダーたちむけて結成したスズキのメンバーシップクラブのことです。



● スズキミーティング体験試乗会

大型二輪免許保有者を対象に、広くスズキの新型モデルに試乗ができる、体験走行会を開催しています。これは、資格適合者であればどなたでも無料でスズキの大型ニューモデルを試乗できるという、大変人気のある走行会であり、安全、遵法を第一に開催しております。2005年度は3回開催し、安全、快適に試乗していただいています。



● サンデーSRF in 竜洋 オフロード講習会

これからのオフロードモータースポーツの社会的普及と根おこし活動として、スズキコンペティションモデルRMシリーズを購入いただいた初心者の方を対象に、毎年7～10回、竜洋オフロードコースを利用して、テクニカルスクールを開催しています。インストラクターには国際A級ライダーを招いて、マンツーマンで手ほどきを受けられる、充実したテクニカルスクールとなっています。これまで多くのお客様に参加していただき、モトクロスの基本テクニックを習得していただきました。今後も継続して開催していきます。

● 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、社内及び関連会社社員のための二輪車安全運転講習会を毎年、定期的で開催しています。2005年度は既に大卒、高卒新入社員対象に5回講習会を実施しました。今後も二輪通勤者及び、関連会社社員を対象に開催し、二輪車に対する安全運転意識と基本操作の向上を図り、二輪車メーカーの関係者として、二輪車ライダーの模範となるよう指導していきます。



2 お取引先様とともに

スズキは、「消費者の立場になって価値ある製品を作ろう」を社是の第一に掲げ、社会に貢献したいと考えています。この価値ある製品づくりにおいて、お取引先様と対等な立場で相互に協力し、パートナーとしてともに繁栄できる関係を構築することが調達部門の役割と考えています。パートナーとなっていていただくお取引先様は、品質・コスト・納期・技術開発力について公平公正な手続きに基づいて選定されます。また、企業規模及び取引実績の有無を問わず、あらゆる地域に対して取引参入機会の門戸を広く開放しています。

継続的な取引

スズキは、パートナーとなっていていただいたお取引先様とは、信頼関係を構築することにより、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不可欠と考え、トップマネジメントクラスの意見交換はもとより、ミドルマネジメントや実務担当者クラスの方々とのコミュニケーションの促進を図っています。

グローバル調達活動

スズキは、世界中に点在する生産拠点と連携し、グローバルな調達活動をさらに強力に展開していきます。従来、各生産拠点ごとでの調達を主眼に進めてきた活動を、グローバルでの最適調達の推進に主軸を移し、世界中から競争力のある価格で部品を調達いたします。このことは単にスズキにとってメリットがあるだけでなく、パートナーとなっていていただくお取引先様にとっても量を背景とした安定取引や、技術的な蓄積等の様々なメリットが生じ、これらを共有することで、さらなる信頼関係の構築に繋がります。

事業継続計画の取り組み

スズキでは、各事業所の耐震補強工事の他、事業継続計画(BCP)の作成に着手いたしました。また、地震をはじめとする大規模災害への備えは、地域社会やお取引先様、お客様への責任でもあるとの認識のもと、大きな被害が予想される地域のお取引先様に対しても耐震対策を推奨し、万一被災された場合の速やかな復旧のための取り組みについて、お取引先様と共に取り組んでいます。

3 スズキの財団活動等

スズキ財団

スズキは、1980年より財団法人スズキ財団を通じて、研究者の科学技術研究に対する助成活動を行っています。

理念

小型自動車産業は、快適な市民生活を創り、また、日本の科学技術の発展に寄与してきました。そして、それは機械工業技術を支えている沢山の研究者・技術者のたゆまぬ努力と優秀さによってもたらされました。資源の少ない日本ではこうした研究者・技術者は日本の財産であり、国力であると確信しております。

また、自動車産業は、地球環境保全のために有限な天然資源エネルギーや環境との調和に対する課題をクリアし、市民社会の求める期待に応えてゆかなければなりません。

スズキは、こうした課題に勇気をもって挑戦することを誓い、1980年にスズキ創立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た公益法人(現法人名:財団法人スズキ財団)を設立し、以後、スズキ財団を通して研究者や技術者の研究や開発を奨励しております。課題を少しでも解決して豊かな社会を築いていきたい。そして、21世紀の主役となる研究者・技術者の創意・工夫を伸ばしていきたい。スズキは、スズキ財団の活動からも良き企業市民としての社会的責任を果たします。

財団の活動

① 基礎的・独創的研究に対する助成

環境・資源エネルギー技術や安全・福祉技術、材料・科学技術に関する基礎的・独創的研究に対し、社会発展の基礎を築く研究に助成を行います。これまでに全国の大学・高専・研究機関の研究者605人に、8億6,405万円(2005年4月1日現在)の研究助成を行い、科学技術の基礎研究発展に貢献しています。



② 課題提案型研究に対する助成

地球環境の保全やエネルギー資源節約等、早急に取り組みなければならない課題に対し、研究者が知恵を結集し解決を目指す研究テーマに助成を行います。

これまでに「軽・小型車用排気ガス浄化システムの開発」等の3つの課題に対し研究助成を行っています。

③ 海外からの研究留学生に対する助成

一国だけの問題解決を目指すのではなく、地球環境保全の様な、多くの国と一緒に解決しなければならない課題も沢山あります。日本の研究やその成果を多くの国の研究者・技術者にも伝えなければなりませんし、逆に学ばなければなりません。そうした目的で研究留学を行う研究者に研究助成を行っています。

これまでに、ブダペスト工科経済大学から4人の研究者が研究留学を行いました。その中には国際共同研究開発として進められているものもあります。



ブダペスト工科経済大学の副学長らが津田社長を表敬訪問

④ インターアカデミアへの支援

ヨーロッパの5大学と静岡大学が自然科学分野での研究交流を行い、研究成果をお互いの国で活用することを目的とした国際会議(インターアカデミア)を行っています。スズキ財団はそうした活動にも積極的な支援をしています。

⑤ 公益基金木村資生^{もとお}進化学振興基金への支援

病気の原因を解明し健康保持に務めて、楽しく豊かな生活をおくることは、人々の願いでもあります。遺伝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、スズキの基金助成によって「公益基金木村資生進化学振興基金」が設立されました。この基金では、遺伝学分野の研究を行い、大きな研究功績を残された方の顕彰を行っています。

- ・ 助成総件数(2005年4月1日現在) : 796件(2004年度実績 47件)
- ・ 助成総額(2005年4月1日現在) : 9億7,113万円(2004年度実績 4,982万円)

財団法人スズキ教育文化財団

スズキ教育文化財団は、2000年にスズキの創立80周年の記念事業として、スズキグループ企業が基金の全額を寄託して設立した公益法人です。

本財団は、静岡県内の高校生又は静岡県内の高等学校を卒業した大学生で、経済的な理由で学業に専念できない方に奨学援助を行い、併せて児童・生徒のスポーツ及び学習活動に対する支援を行い、もって青少年の健全育成に寄与することを目的としています。

- ・ 助成総額(2005年4月1日現在) : 2,382万円
- ・ 奨学金給付(2004年度) : 35件(918万円)
- ・ 無償貸与件数(体育館、グラウンド) : 46件

日系人学校「ムンド・デ・アレグリア」学校に経営支援

「ムンド・デ・アレグリア」学校(浜松市卸本町)は、南米系日系人の子供達の学校で、言葉の問題から日本の学校に行っても授業内容を理解できず、また、経済的な問題から外国人学校には通うことができず、結果として家庭に閉じこもっていた子供達に「学ぶ喜び」を知ってもらい、日本の社会に適應できる人材に育てて欲しいとの思いから、設立された学校です。

「ムンド・デ・アレグリア」学校は、2003年2月に個人資金により開設されましたが、学校運営を個人で行うのは限界があります。そこで、永續できるようスズキが地元浜松の産業界に呼びかけたところ、地元のためならと多くの賛同を得て寄附もまとまったため、授業料を安くして経済的理由の不就学児童を呼び戻すことができました。これを機に学校法人認可を側面援助し、同校の役員(設立発起人、理事、評議員)に地元産業界からも多数参加して、2005年8月、全国で初めての南米系日系人の学校法人となりました。

国際都市を標榜する浜松市から、立派な日系人2世3世が誕生して欲しいと願っています。



大学でスズキ冠講座を開講

地元の大学において、スズキから講師を派遣し、学生に産業界の現状を紹介し、また人材の育成及び共同研究等を行う「スズキ冠講座」(寄附講座)を開講しています。

スズキは、静岡大学(工学部)において2003年度から、研究者育成及び研究成果の実用化を含めた研究成果の向上等を目的として、エンジン環境工学についての寄附講座を開講しています。

- ・研究テーマ：環境保護に関する研究(排出ガス低減技術として、冷機運転時の有害ガス低減を、燃焼改善と後処理技術等の異なるアプローチから研究する)
- ・講師：スズキから大学に従業員を教授、助教授として派遣
- ・期間：2003年4月から2006年3月までの3年間

なお、スズキは2005年11月16日に、静岡大学との間に、科学技術・学術研究の振興と研究成果の社会活用、人材育成の推進等を図ることを目的として協定書を締結しました(「スズキ株式会社と国立大学法人静岡大学との間の教育研究連携の推進に関する協定書」)。

また、スズキは、学生に産業界の現状や問題への取り組み方等を紹介することを目的として、静岡産業大学(藤枝キャンパス)においては2001年度から、浜松大学においては2002年度から毎年寄附講座を実施しており、2005年度は新設の浜松学院大学においても加えて開講しています。

- ・テーマ：2001年度 軽自動車産業論
：2002年度 スズキのやり方
：2003年度 スズキの挑戦
：2004年度 グローバル企業を目指して
- ・講師：テーマに応じ、スズキから役員、管理職クラスを大学に派遣
- ・講義回数：1回90分授業を毎年13～14回で1講座としています

「理数大好きモデル地域事業」への協力

文部科学省傘下の独立行政法人「科学技術振興機構」が主体となり、「理数に興味・関心を持つ子供たちの育成」を目的に、地域の小中学校を対象とした「理数大好きモデル地域事業」が推進されています。この事業にスズキも積極的に協力しています。

モデル地域の小中学校の先生方を対象とした研修会を市の教育委員会が主催して実施しています。その中で、スズキが従業員等に対して行っている研修教材を利用した研修会を2005年11月にスズキ研修センターで開催しました。参加した先生方は、座学や自動車用エンジンの分解・組立実習などを通じて、エンジン構造や自動車産業の最先端テクノロジー、環境に対する企業の考え方、燃料電池などについて勉強しました。



「ECOエネルギー・スクール」への協力

スズキは、静岡県が主催している「ECOエネルギー・スクール」に協力しています。このスクールは、燃料電池の理解・促進・普及・啓発のため、県内の高校生を対象に、スズキの開発者による燃料電池車の構造や将来性などについての講習、実車への試乗などを行ったもので、2005年度は全2回開催のいずれにも協力しています。

4 従業員とともに

スズキでは、「価値ある製品」を作るという目的に向かって、従業員がお互いに協力し合い、一丸となって清新な会社を作るため、上下左右自由に意見を交換し合うコミュニケーションが、企業活動の基盤であると考えています。

従業員とのかかわりにおいては、スズキが過去にこだわらず未来への挑戦を続ける、誠実にものごとに当たる集団となるための制度・環境づくりに取り組み、以下の項目に重点を置いています。

- ① 従業員が安全でかつ健康に働ける健全な職場づくり
- ② 高い目標に挑戦する人材を評価・支援する制度づくり
- ③ 良好で安定した労使関係づくり

安全・衛生及び交通安全に対する取り組み

■ 安全・衛生

スズキでは、安全基本理念を掲げて安全衛生管理活動を推進しています。

安全基本理念

- ・安全は全てに優先する
- ・労災はすべて防ぐことができる
- ・安全はみんなの責任である

災害の発生状況については、近年減少傾向にありましたが2004年度は一転して増加しました。したがって今後は、危険を危険と感じる安全意識の高揚教育、無理のない安全作業標準への見直し、職場の危険要因の洗い出し・改善をさらに進めていきます。

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

そのため、スズキではヒヤリ・ハット事例のリスクアセスメントを2001年から導入し、ヒヤリ・ハットの対策・改善に取り組んでいます。

※1 ヒヤリ・ハットとは作業中に、一歩間違えばケガをしたかもしれない失敗、換言すれば、「ヒヤリ」とした、「ハッ」とした経験を言います。

※2 ハインリッヒの法則

ハインリッヒの法則(1:29:300)



■ 健康管理

疾病の早期発見・早期治療を目的に、11年前から40歳以上の従業員に対し、人間ドックと歯科健診を義務付けています。さらに、受診後のフォローとして、健康教室の開催、栄養指導等も定期的実施しています。

また、近年増加傾向にあるストレスやメンタルヘルス対策として、以下の取り組みを実施しています。

- ・従業員が有効なセルフケアを行えるよう、社内イントラネットを利用した従業員へのメンタルヘルス等の健康情報提供
- ・各職場のケア促進を図るため、管理職を対象に外部講師によるメンタルヘルスケア講習会を開催
- ・従業員が気軽に相談できるよう、社内医務室に「心の相談窓口」を開設

■ 交通安全

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

- ・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
- ・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
- ・運転シミュレーター、運転適性検査による個別指導
- ・長期連休前の交通安全呼びかけ

キャリアアップのための取り組み

スズキは、自己を向上させること(=キャリアアップ)こそが、働きがいの源泉だと考えています。そこで、スズキは、すべての従業員がその適性や能力に応じてキャリアアップが図れるよう、様々な取り組みを行っています。スズキは高い目標を設定し挑戦する人材を育成し、支援します。

■ 目標チャレンジ制度

スズキは、達成可能な目標の実現より、より困難な目標への挑戦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い、今後半年間の具体的な目標を立てることで、全社一丸となり会社目標に取り組みます。この制度の導入により、以下の効果が現れました。

- ① 努力目標が具体的にすることで本人の仕事への意欲が向上
- ② 上司が本人の目標達成度を適切に評価でき、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

また、2005年10月より、職務を重視した新人事制度に移行しました。新人事制度は、スズキの更なる成長を担うプロ人材の育成を図るとともに、人事処遇のしきみをより仕事、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。年功のしがらみから脱却した職務重視の人事制度が、従業員のキャリアアップをバックアップします。

■ 自己申告・社内公募制度

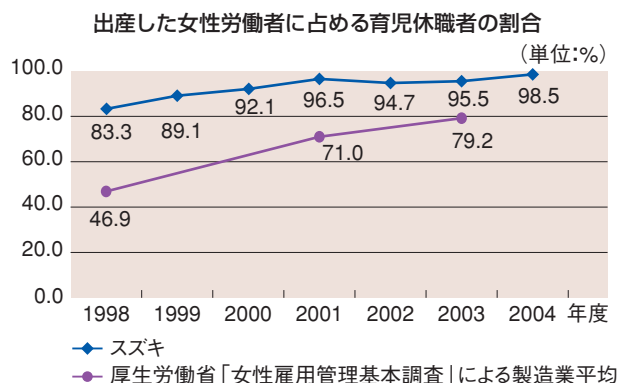
スズキは、従業員の適性を正しく評価し、個々の能力が100%発揮できる組織風土を追求しています。そのため、従業員が自らやりたいと思う仕事でその能力を十分に発揮できるよう支援するしきみとして、異動希望を申告する自己申告制度、必要な人材を社内での公募で募集する社内公募制度を実施しています。

今後は、従業員が主導となって、従業員自らを他部門へ売り込んでいく社内FA制度についても、その導入を検討しています。

■ 育児・介護休職、再雇用制度

スズキでは、働く意欲・能力が有りながら、育児・介護といった自己(家庭)の都合で就労が困難な場合に対して、男女を問わず、育児休職及び介護休職の制度を用意しており、多くの従業員が利用しています。

また、1991年7月より、60歳定年後の再雇用制度を導入しており、最長65歳まで意欲・能力のある従業員への活躍の場を提供しています。



社内教育システム

スズキでは、会社の不断の発展のため、社是に示された理念に基づき、社内教育システムを通じて従業員の職務遂行能力の向上と、企業を取り巻く環境の変化に対応しうる人材の育成を行なっています。

●集合教育 (Off the Job Training 略してOff-JT)

集合教育は「職場外教育」とも呼ばれ、社内の教室・研修所等で行う研修や、社外の講習セミナー等をいいます。「階層別教育」*が主体で、基礎的・共通的なものを学ぶのが特徴です。

*階層別教育とは、社内職位に応じて組織横断的に実施される研修をいいます。部・次長研修、課長研修、係長研修、組長研修、班長研修等です。原則として、対象層全員が受講し、職位に応じた業務遂行に必要な知識、技術、技能を修得します。

研修受講人数(スズキグループ全体)

2001年度	13,430人
2002年度	13,932人
2003年度	17,699人
2004年度	14,430人

●職場内教育 (On the Job Training 略してOJT)

職場内教育とは、上司・先輩が「日常の仕事」を通して、部下・後輩を教えることをいいます。個々の社員に合わせた指導ができ、教育内容が業務に直接反映されます。このことから、職場内教育は教育の原点ともいわれ、教育体系の中で最も重要な教育と位置づけられています。各部門で必要な「専門教育」は、主にこの職場内教育で実施しています。

●自主的能力向上

自己啓発

スズキでは、自己の職業能力を積極的に高めていこうとする意欲を持つ人を支援する「通信教育・語学教育・公的資格取得の費用援助制度」を設けています。

また、高度の知識・技術の修得のために、従業員が社外の各種教育団体が行う講習会に積極的に参加できるよう取り組んでいます。

小集団活動

職場の活性化や自己の向上を図るため、提案活動やQCサークル活動等の職場内のグループによる活動を推進しています。

スズキ社内教育体系図

階層	集合教育 (Off-JT)		職場内教育 (OJT)	自主的能力向上	
	階層別教育	職能別教育		自己啓発	小集団活動
経営層					
部・次長	部次長研修				
課長	課長3年目研修 新任管理職研修	社外講習会	職能別教育	OJT	
	係長3年目研修 新任係長研修 新任組長研修				
班長	新任班長研修				
一般社員				通信教育 語学セミナー 資格取得	QCサークル活動 提案活動
新入社員	配属前基礎研修 実習(生産・製品) 導入研修				

労使関係

スズキは、スズキ従業員を代表するスズキ労働組合と、「相互信頼」に基づく、良好な労使関係を築いています。

労働組合の目的は、従業員の雇用の安定と働く環境(労働条件)の維持改善にあります。この目的を達成するには、会社の安定的な発展が不可欠です。スズキとスズキ労働組合は、生産活動の成果配分としての給与・賞与・労働時間等に関する交渉では、会社と労働組合という立場の違いから、両者の意見が異なることはありますが、会社を安定的に発展させようとする基本的なベクトルを共有しています。

従業員とのコミュニケーション

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

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

スズキグループの安定した労使関係構築のために

スズキには、国内外135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、135の企業がそれぞれの国・それぞれの地域で、そこに住む人々・社会・お客様から、信頼される企業であり続けたいと考えています。

スズキは、海外企業の労働組合役員と人事労務担当者をスズキに受け入れ、労使間の信頼関係とコミュニケーションの重要性、公平・公正・透明な人事制度の必要性等について研修をしています。また、スズキは、スズキ労働組合と共に、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、135社約4万人の従業員が、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が構築できるよう、スズキは取り組んでいます。

特例子会社「スズキ・サポート」の設立

障害者の方と“働く喜び”をともに分かちあいたい・・・ そんな思いからスズキ・サポートは、スズキの100%出資の特例子会社として、2005年2月に設立され、同年4月1日に知的障害者の方を中心に6名の社員を迎えて活動を開始いたしました(2005年10月1日現在 社員18名)。スズキ・サポートでは、スズキやスズキ関係会社の施設の清掃業務等に、障害者の方がやりがいをもって元気に取り組んでいます。

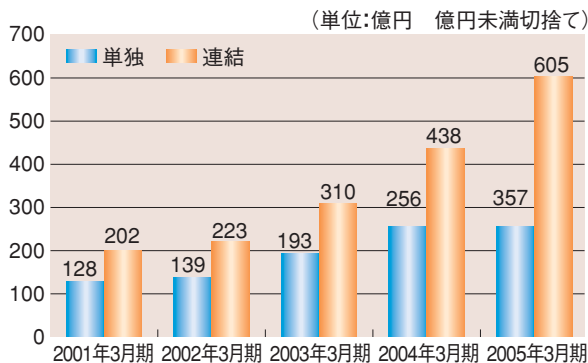
知的障害者の方の個々の特性を活かし、能力発揮を通じて社会に貢献したいというスズキ・サポートの想いは、多くの方々に理解と賛同をもって受け入れられています。

5 株主・投資家とともに

企業価値の向上

スズキでは、これまでも、株主の皆様の支持と信頼に応えるため、企業価値の向上に努めてまいりました。そして、今般、更に成長を続けていくために、「スズキ中期5ヵ年計画」を策定しました（「スズキ中期5ヵ年計画」につきましては10～11ページをご参照下さい）。

当期純利益の推移



株主・投資家の皆様のために

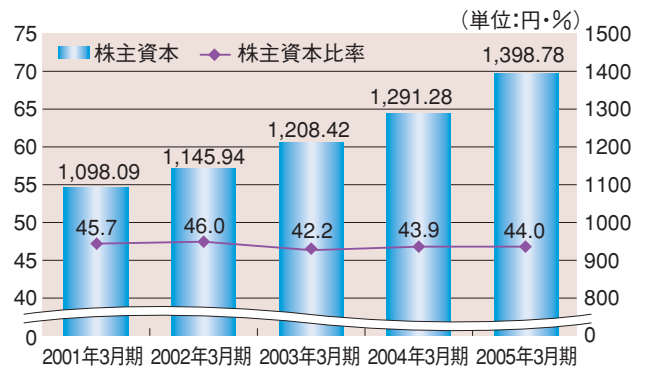
利益配分につきましては、継続的な安定配当を基本とし、あわせて中・長期的な視点から、業績、配当性向、企業体質の一層の強化と今後の事業展開に備えるための内部留保の充実等を勘案して決定しております。

また、これまでの利益の一部を用いて当社自己株式を市場から買い入れ、1株当たりの価値を高めることによっても株主の皆様への利益還元をさせていただいております。2002年8月からの累計で、1,500万株（買付総額236億円）の市場買付を行っております※。さらに、単元未満株式の買増制度の導入、配当金の郵便貯金口座への口座振込等、株主の皆様への便宜に資する施策の導入に努めております。

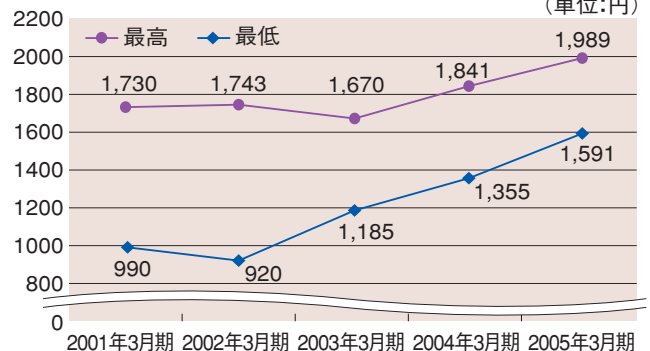
また、より少ない資金でスズキの株式をご購入いただけるよう、2003年9月に、株式の売買単位(1単元)を1,000株から100株に引き下げております。

※当社は、2005年12月5日の取締役会において、個人株主層の拡大を目的に、①売出しによる自己株式の処分(450万株) ②第三者割当による自己株式の処分(50万株)を決議しました(あわせて、株主優待制度新設も決議いたしました)。

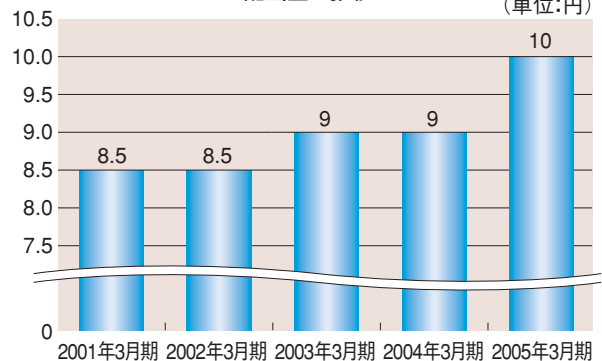
1株当たり株主資本と株主資本比率(連結)



株価の推移



配当金の推移



	買付株数	買付総額 (百万円未満切捨て)
2002年8月～2003年3月	6,026,000株	7,705百万円
2003年4月～2004年3月	330,600株	500百万円
2004年4月～2005年3月	3,531,600株	6,478百万円
2005年4月～2005年11月	5,111,800株	8,958百万円
合計	15,000,000株	23,642百万円

IR※に関する取り組み

スズキでは、「スズキ行動憲章」に掲げている「広く社会に対し正確、公正な情報を開示し、常に社会との適切な関係を保つ」の精神に基づき、株主・投資家の皆様に対し、適切な情報開示に取り組んでいます。

特に、スズキホームページ(<http://www.suzuki.co.jp/ir/index.html>)では、投資家向け決算説明会資料をはじめ、投資判断に必要な企業情報・資料をIR情報として掲載しています。



- ・会社案内
- ・事業報告書
- ・財務情報
- ・決算公告
- ・有価証券報告書
- ・Annual Report (英語版)
- ・投資家向け説明会

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

「開かれた株主総会」を目指して

スズキでは、2002年から、より多くの株主の皆様に参加していただけるよう、会場を本社の会議室からより収容人数の大きいグランドホテル浜松に変更いたしました。また、総会にご出席いただいた株主の皆様が、会社からの報告事項等の説明をより一層ご理解いただけるよう、映像による説明を導入しました。これからも「開かれた株主総会」を目指し、工夫・改善に努めてまいります。



6 地域社会とともに

環境美化への取り組み

■ スズキマナーアップ活動

スズキは、従業員のマナー・ボランティア及び地域の環境美化に対する意識や関心の向上を目的とし「浜松市道路・河川里親制度」※の下、2004年9月に高塚地下道の“里親”として浜松市と契約し、毎月1回のペースで当該地下道及び周辺道路の清掃活動を行っています。2004年9月から2005年8月末までの12回の清掃活動にのべ1,340名の従業員が参加し、軽トラック12台分の可燃・不燃ゴミや投棄自転車等を回収しました。開催回数を重ねるごとに活動に参加する従業員数も増えており、今後は植林等活動領域を広げていく予定です。

※里親を希望する団体が自ら区域及び活動内容を定めて市長に申し出て、道路内の清掃等を行う制度



■ クリーン作戦への参加

スズキグループとして、浜松市主催で年4回行われる「クリーン作戦」に参加しています。

2004年度の活動として、5月に行われた「ウェルカムグリーン作戦」では、アカウミガメの産卵に備えるため、浜松まつりでにぎわった凧揚げ会場の清掃に参加しました。当日はあいにくの雨模様となりましたが、スズキグループからは従業員とその家族(子供)を含む35名が参加し、雨がっぱを着て缶やペットボトル、タバコの吸い殻等のゴミ拾いを行いました。また、11月に行われた浜松中心市街地のゴミ拾いでは32名が参加しました。



森林保全活動

- 浜松市引佐町の国有林「水源の森」にて、従業員参加の長期的なボランティア活動を計画しています。2005年度は10月29日に同国有林においてスズキ及びスズキの子会社の従業員21名による体験下草刈りを行いました。また、2006年度には1ヘクタールの土地を国から借り上げ、植林を行う計画です。



- 北海道下川町の森林整備事業「下川町森林づくり事業」に賛同し、2005年から3年間で150万円の寄付を行います。2005年度の寄付50万円は、下川町の試算では年間175トンのCO₂吸収効果となります。なお、スズキは1997年に下川町に開設した「下川テストコース」内に、432ヘクタールの森林を保有しており、持続可能な森林づくりのための取り組みを行っています。

スズキは今後も企業市民としてこのような森林保全活動を推進し、環境・社会の持続的発展に貢献していきます。

被災地への支援

■新潟中越地震災害の被災地支援

2004年10月23日に発生した「新潟中越地震」をうけ、スズキは直ちに被災地の被害状況と、被災地の取引会社・関連会社の状況を確認し、支援活動に入りました。

具体的には、従業員から寄せられた募金を含め、災害義援金として3,000万円を日本赤十字社を通じ寄付しました。また、被害を受けたお客様への手助けとして、地震により破損したスズキ車のお客様に対しては代替車を無償貸与し、さらに現地代理店のサービス体制を強化するため、浜松本社をはじめとする各地からスズキグループ社員193名を被災地へ派遣し、現地代理店に対して見舞金・毛布・食料品等をお届けしました。

■インドネシア・スマトラ島沖地震の被災地支援

2004年12月26日、スマトラ島沖で発生した地震・津波災害に対し、スズキ及びマルチ・ウドヨグ社(インド)、インドモバイル・スズキ・インターナショナル社(インドネシア)、タイスズキモーター社(タイ)等のスズキグループは、4,000万円の義援金と、インド現地従業員の給与一日分を寄付しました。

アメリカ・ハリケーン「カトリーナ」及びパキスタン地震の被災地支援

2005年8月末に、アメリカに上陸したハリケーン「カトリーナ」による被害に対して、スズキ及び海外子会社アメリカンスズキモーター社(アメリカ)は、被災地支援のために、ATV(多目的四輪バギー車)、船外機及び義援金を寄付しました。

また、2005年10月8日にパキスタン北部で発生した大規模地震による被害に対して、スズキ及び海外子会社パックスズキモーター社、スズキモーターサイクルズパキスタン社(ともにパキスタン)は、被災地支援のために、二輪車、四輪車及び義援金を寄付しました。

スポーツ振興活動(主旨賛同支援)

■ 陸上競技部員がハイプロシード陸上競技講座の講師として参加

スズキ陸上競技部は、本年度4回目となる「シズオカ・ハイプロシード陸上競技講座」の講師として、県下より募集した約50名の中学生を対象に4日間の講座で短距離走やハードル・走り幅跳びの基礎的な技術や取り組み方等の指導にあたっています。

この講座は、陸上競技にもっと興味を持ってもらい競技力の向上を図ることを目的に実現したものです。

講師として参加したのは、オリンピックや世界陸上の出場経験のある一般種目の選手で、今後は長距離選手も指導にあたる予定です。生徒たちはこの経験を生かして進学後高校で陸上競技に活躍して大きな成果をあげています。



■ スズキワールドカップエアロビック世界選手権大会の冠スポンサー

スズキは、「スズキワールドカップエアロビック世界選手権大会」を1990年の第1回大会から、「スズキジャパンカップエアロビック全日本選手権大会」を1988年の第5回大会から、それぞれ冠スポンサーとして協賛しております。この間、エアロビックは、誰でも気軽に参加できる競技スポーツとしてだけでなく、子供から高齢者まで世代を越えて楽しむことができる生涯スポーツとして普及しました。スズキでは、大会協賛を通じて、エアロビックが、健康増進のための市民スポーツとして、ますます定着することを願っています。



各工場、研究所等における取り組み

地域に愛される企業を目指して、各工場等においても様々な取り組みをしています。

■ 本社工場での取り組み

工場周辺の清掃奉仕

地域住民のためにできることについてみんなで考え、2005年6月3日に本社工場従業員(工場長をはじめ環境ワーキンググループ)により、工場周辺のゴミ拾いを行いました。

住民の方より、「ご苦労様」の声を掛けていただき、従業員も満足感を得ることができました。今後も2ヵ月に1回の計画で、工場周辺のゴミ拾いを行い、地域住民に喜ばれる取り組みを行ってまいります。



■ 豊川工場での取り組み

工場周辺の清掃奉仕

年4回程度、夏季に工場外周の清掃を実施しています。各課の部会員、管理職全員が参加し、担当区域を決め、約1時間で工場外周全部を行っています。

交通安全街頭指導への参加

交通部会員、管理職により、工場近郊の交差点で従業員の通勤経路となっているところを中心に月2回の街頭指導を実施しています。指導場所は、従業員が多く通る交差点付近を選択していますが、地域自治会との交流会の中で事故が多い交差点についての情報を得られた箇所があり、自治会の担当の方と街頭指導を行っています。チェック項目は、シートベルト着用、安全速度、運転マナーであり、指摘事項については後刻、安全担当者より直接指導を行っています。

地域住民へのグラウンド貸与

地域の少年サッカーをはじめ、地域住民にグラウンドを貸与しています。

特に、地域の運動会等では大人数が訪れるため、休日中に限り社員駐車場を開放、大勢の方に参加していただけるようにしています。特にナイター設備があることから、休日のみならず平日の夕刻の貸与ケースも多くなっています。

■ 湖西工場での取り組み

工場周辺の清掃奉仕

環境保全活動の一環として2005年5月20日に湖西工場の管理職、衛生部会員、構内外企業を中心に約60名が参加して工場外周の清掃活動を行いました。このように湖西工場では、年に3回程度の工場外周の清掃活動を実施しています。

工場秋祭りの開催

従業員とその家族及び地域住民の方々と親睦を図るために、2005年9月17日に秋祭りを開催しました。湖西工場での祭りは、13年ぶりとなりましたが、約5,000名の方が参加し、大いに盛り上がりました。地域の皆様にも、自治会の手踊りや中学校の音楽部演奏会等で、参加していただきました。

この他にエコツアー、各種模擬店、キャラクターショー、舞台からの餅投等を行い楽しい秋祭りになりました。

地元自治会湖西工場見学会

地元自治会の方に当社の事業内容を理解していただき、相互のコミュニケーションを深めるため、湖西工場見学会を開催しています。



■ 磐田工場での取り組み

工場周辺の清掃奉仕

工場の地元自治会が主催する地域清掃活動に参加し、近隣の皆様とともに自治会内全域の清掃を行いました。

また、工場独自に、工場周辺道路を中心にクリーン作戦として、多くの従業員が参加し、ゴミ拾いを行っています。この活動は定期的に継続実施しています。

工場秋祭りの開催

工場を会場とし、従業員と地域住民の方々との親睦を図ることを目的に毎年秋祭りを開催し、多くの皆様にご来場いただいています。

この秋祭りは、芸能アトラクションあり、従業員による模擬店あり、抽選会等々に加え、地元自治会による屋台の引き回し、地元中学生ブラスバンドの演奏会と、地元の皆様と一体となった楽しい行事の一つとなっています。

自治会交流会

地域とともに発展する企業を目指し、自治会役員、有志の方々を招き、工場見学とともに、環境への取り組み説明をはじめ、幅広く意見交換を行い、共存共栄の精神のもとに、友好関係を築く活動も展開しています。



■ 大須賀工場での取り組み

工場周辺の清掃奉仕

大須賀工場は、1970年に二輪車・四輪車部品の casting 工場として操業を開始して以来、本年で35周年を迎えました。又、工場所在地の大須賀町は、本年4月に大東町とともに掛川市と合併し新掛川市となりました。

当工場は、以前より地域住民の皆様との懇談会、子供会の工場見学等、地域に根ざしたコミュニケーション活動を進めてまいりましたが、新市の発足を契機に一層地域住民の皆様と親しまれ、愛される工場を目指し、定期的に工場周辺の清掃奉仕を実施することとなりました。

2005年4月26日業務終了後、主旨に賛同した従業員数十名で第一回清掃奉仕を実施したところ、軽トラック一台分のゴミを回収できました。清掃終了後、予想以上のゴミの多さに驚くとともに、きれいになった道路を振り返りながら、参加者全員がすがすがしい気分で工場に戻ってきました。



■ 相良工場での取り組み

工場周辺の清掃奉仕

地域に対する環境保全活動の一環として、当工場内の環境ワーキンググループが中心となり、工場周辺のゴミ拾いを実施しています。2005年度は3回の実施を予定しており、6月と11月にはそれぞれ1時間半、活動を行いました。

地元の皆さんとの情報交換会

例年2月に、当社の事業内容や環境への取り組みなどに関して、地元の皆さんと相互コミュニケーションを図るための情報交換会を実施しています。2005年は、2月10日に実施し、地元の区長さん、町議会議員さん、相良町担当者など18名の方々に参加いただきました。(なお、2005年10月に相良町は榛原町と合併して牧之原市となりました。)



相良工場内の調整池で地元住民による魚釣り大会を開催

相良工場の調整池において、2004年11月7日に地元住民による魚釣り大会が行われました。例年実施され今回は約20人が参加。40cmクラスの大きな鯉、フナを次々と釣り上げていました。



■ 横浜研究所での取り組み

現在、横浜市都筑区区政推進課による「つづき博士倶楽部講座」並びに、神奈川県企画部科学技術振興課による「研究者・技術者等学校派遣事業」に、スズキ横浜研究所より技術者を派遣し、小・中学校の児童・生徒を対象に、講演活動を行っています。

2004年度は、4校270人程の皆さんに「ロボット」をテーマに講演しました。講演はパソコン、プロジェクタ等を使い、「できるだけ分かりやすく」文章、図、イラスト、グラフ、写真、動画、実物のロボットサンプル、書籍等を使って行いました。

時々、難しい話しもありましたが、写真のようなチェビシェフリンク機構を使って6本足で歩く競技用ロボット、赤外線センサーを使って線に沿って進むライトレースロボット、一辺が2cmのサイコロより小さいロボットやマスタ・スレーブ型ロボット等、実際に目の前で動くロボットに触れながら、熱心に耳を傾けていただきました。

講演後の質疑応答の時間で、子供達からは質問だけでなく、ロボットに関する多くの夢や希望が出されました。後日、先生・生徒さん方より礼状や感想文が届くことができました。このような、社会貢献活動を通して触れ合うことのできた方々からの、心暖まるご意見・ご感想は、次回の講演への反省と励みになりました。



講演に持参するロボットの実物サンプル



■ 竜洋コースでの取り組み

竜洋コースのスポーツ競技大会への開放

スズキ竜洋コースを地域のスポーツ団体や学校関係者からの要望により、開放しています。

近年恒例化した「サンライズ イワタ IN 竜洋(トライアスロン)」、「フレンドリーデュアスロン IN 竜洋」、「静岡県西部中学校駅伝」大会等に、社会人から小・中学生まで、幅広く竜洋コースを開放し、地域スポーツ団体や青少年の健全育成活動に協賛しています。



7 海外生産会社への取り組み

海外生産会社の人材育成支援

(財)海外技術者研修協会(AOTS)の受入れ研修事業への参画、また海外生産会社からの研修生の直接受入れにより、社内の各部門で実地研修を実施しています(2004年度 277名)。

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



海外研修生受入会社(2004年度)

	国名	会社名	Name of Company
北米	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	SUZUKI MANUFACTURING OF AMERICA CORPORATION
南米	コロンビア	スズキコロンビア社	SUZUKI MOTOR DE COLOMBIA S.A.
欧州	スペイン	サンタナモーター社	SANTANA-MOTOR, S.A.
		スズキスペイン社	SUZUKI MOTOR ESPANA, S.A.
	ハンガリー	マジャールスズキ社	MAGYAR SUZUKI CORPORATION
アジア	台湾	太子汽車工業股份有限公司	PRINCE MOTORS CO., LTD.
		台鈴工業股份有限公司	TAI LING MOTOR CO., LTD.
	中国	重慶長安鈴木汽車有限公司	CHONGQING CHANGAN SUZUKI AUTOMOBILE CO.,LTD.
		江西昌河鈴木汽車有限責任公司	JIANGXI CHANGHE SUZUKI AUTOMOBILE CO., LTD.
		済南輕騎鈴木摩托車有限公司	JINAN QINGQI SUZUKI MOTORCYCLE CO., LTD.
		鈴木摩托車研究開発有限公司	SUZUKI MOTOR R&D CHINA CO., LTD.
	フィリピン	スズキフィリピン社	SUZUKI PHILIPPINES INC.
	タイ	タイスズキモーター社	THAI SUZUKI MOTOR CO., LTD.
		スズキモーターR&Dアジア社	SUZUKI MOTOR R&D ASIA CO., LTD.
	インドネシア	インドモビル・スズキ・インターナショナル社	P.T. INDOMOBIL SUZUKI INTERNATIONAL
	マレーシア	スズキアッセンブラーズマレーシア社	SUZUKI ASSEMBLERS MALAYSIA SDN. BHD.
	インド	マルチ・ウドヨグ社	MARUTI UDYOG LIMITED
		スズキモーターサイクルインディア社	SUZUKI MOTORCYCLE INDIA PRIVATE LIMITED
スズキパワートレインインディア社		SUZUKI POWERTRAIN INDIA LIMITED	
パキスタン	パックスズキモーター社	PAK SUZUKI MOTOR CO., LTD.	
	スズキモーターサイクルズパキスタン社	SUZUKI MOTORCYCLES PAKISTAN LTD.	

環境への責任

【永続的な地球環境のために】

スズキは2002年3月に「スズキ地球環境憲章」を制定し、企業の存続と持続的発展が可能な社会の実現を目指し推進しています。ここではスズキの環境に関する取り組みについて紹介いたします。

環境に配慮した企業経営	36
環境に配慮した製品開発	40
四輪車	40
二輪車	46
船外機・雪上車用エンジン	49
環境に配慮した生産活動	50
環境に配慮した物流活動	55
環境に配慮した市場活動	56
環境に配慮したオフィス活動	58
環境教育及び情報公開	59

事業活動を営む上で環境に配慮した取り組みを行うことは企業市民として最も重要な活動のひとつです。スズキはこれまで全社をあげて環境に配慮した取り組みを行ってまいりました。ここではこの取り組みについて紹介します。

1 環境管理システムの継続的な改善

■スズキ地球環境憲章

スズキ地球環境憲章はスズキにおける環境への取り組みの基本となる考え方で、2002年3月に制定しました。スズキはこの地球環境憲章の考え方の下、全社をあげて環境への取り組みを体系的に推進しています。

●環境理念 美しい地球と豊かな社会を次の世代へ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 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環境基本方針を次のように定め、全ての事業活動及び製品における環境保全を推進していきます。

- 1 環境管理体制の整備及び改善
- 2 環境法規の遵守及び自主基準の運用
- 3 事業活動及び製品の環境負荷の低減
- 4 環境コミュニケーションの推進

●環境行動指針 全ての事業活動及び製品は、地域社会のみならず地球環境とも深く関連しており、これに配慮したものでなければなりません。環境に配慮すべき事項を次のように定め、行動の指針とします。

環境に配慮した企業経営

- 1 環境管理システムの継続的な改善
- 2 環境組織の活動推進
- 3 緊急時対応の整備

環境に配慮した製品開発

- 1 燃費の向上
- 2 排出ガスの低減
- 3 クリーンエネルギー自動車の開発
- 4 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進
- 5 環境負荷物質の管理・削減
- 6 騒音の低減
- 7 高度交通システムの開発

環境に配慮した生産活動

- 1 立地における環境配慮
- 2 公害防止
- 3 省エネルギー、代替エネルギーの推進
- 4 環境負荷物質の管理・削減
- 5 3Rの推進
- 6 グリーン調達の推進

環境に配慮した物流活動

- 1 輸送の効率化、省エネルギー化
- 2 3Rの推進
- 3 低公害輸送の推進

環境に配慮した市場活動

- 1 販売店の環境管理の推進
- 2 使用済み製品の適正処理
- 3 3Rの推進

環境に配慮したオフィス活動

- 1 省エネルギーの推進
- 2 グリーン購入の推進
- 3 3Rの推進

環境教育及び情報公開

- 1 従業員の環境教育・啓蒙
- 2 社会貢献活動の推進
- 3 環境情報の提供

●環境行動計画 今後取り組むべき具体的な内容や目標は「スズキ環境保全取り組みプラン」として策定し、達成状況の確認と定期的な見直しを行います。

■スズキ環境保全取り組みプラン

「スズキ環境保全取り組みプラン」は、環境への取り組みの中長期目標を具体的にまとめたもので、関連するグループ企業と協力してこの目標に向かって取り組みを進めています。

スズキでは、1993年に初めて「スズキ環境保全取り組みプラン(通称:平成5年版)」を策定し、その後1996年に改訂版(平成8年版)を策定しました。

今後は、地球環境憲章との項目の統一化や体系化を行い、2010年ごろを見据えて見直しを進めていきます。

■ ISO14001認証

ISO14001は環境マネジメントシステムについての国際標準規格であり、スズキはこの認証を取得することで環境マネジメントシステムの有効性を確認し、より一層の環境保全への取り組みを推進していきます。

国内では1998年7月に認証取得した湖西工場をはじめとして、2003年3月までにすべての国内工場で認証を取得しました。製造子会社9社については、現在7社が取得し、残る2社についても認証取得に向けた準備をしています。また、非製造子会社については、2004年11月にスズキ輸送梱包(株)が認証を取得しました。

海外については、1998年4月にマジェールスズキ社が認証取得後、製造子会社では3社、関連会社では6社が認証を取得しました。すでに認証取得している関係会社以外の会社も取得に向けた活動を展開しており、2005年度には3社が認証取得を予定しています。

☞ スズキグループのISO14001の認証取得状況については、資料集2ページをご覧ください。

■ 環境監査

スズキでは環境マネジメントシステムの審査をISO14001の認証取得の時期に合わせて受審しています。更にスズキ独自の社内監査(内部監査、環境パトロール)を行い、二重の監査を行うことで環境への取り組みをより確実なものにしています。

外部審査機関による審査

環境マネジメントシステムの有効性及び妥当性とともシステムが確実に実施されているかどうかについて、第三者機関から文書及び現場における審査を受けています。

2004年度は1工場の更新審査と5工場の定期審査を受け、ISO14001の要求事項に対し、不適合となる指摘事項はありませんでした。観察事項※は全工場で24件ありましたが、継続的な改善を実施しています。

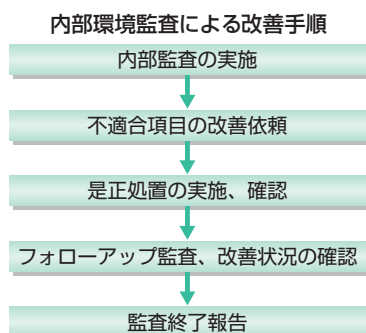
※観察事項とは、直ちに是正しなければならない事項(指摘事項)ではなく、今後継続的に改善することが望ましい事項。

内部監査

内部監査では環境マネジメントシステム監査(全体監査)と予防監査(局所監査)の2種類の監査を実施しています。

監査の際、被監査部門と直接利害関係が

無い内部監査員を選任して環境マネジメントシステムが適切に実施されているかどうかを監査します。



環境マネジメントシステム監査(全体監査)

環境マネジメントシステムの運用が適切に実施されているかどうかを「文書」及び「現場」において監査します。その結果、2004年度には指摘事項53件、アドバイス58件があり、すべて改善しました。

予防監査(局所監査)

緊急事態の発生する恐れがある排水処理場、化学物質の使用・保管場所及び廃棄物処理場を中心に現場を十分に確認しながら監査します。その結果、2004年度には指摘事項が31件あり、すべて改善しました。

環境パトロール(局所監査)

緊急事態の発生する恐れのある場所を工場長が定期的にパトロールし、環境事故の未然防止を図ります。

環境事務局会議

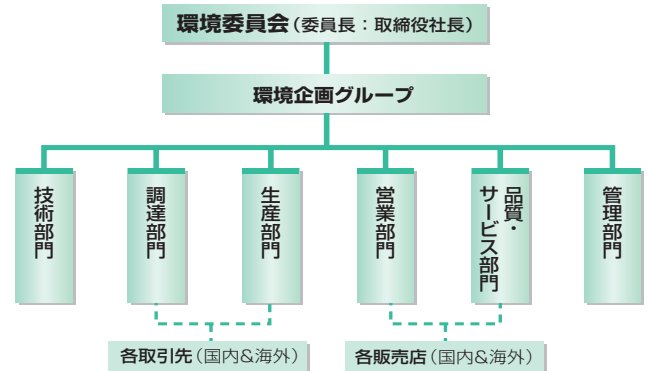
環境保全計画の改善事例、全工場に関連する事項等は、2ヶ月に1回各工場を巡回して開催される工場環境委員会事務局長会議において、現場で現物を確認して討議された後、全工場に展開しています。

また、製造子会社につきましても2005年度より2ヶ月に1回、関係会社環境会議を開催し、スズキグループとしての環境管理のレベルアップを図っています。

2 環境組織の活動推進

■ 環境組織

スズキは1989年8月に「環境問題審議会」を設置し、2001年4月にはこの「環境問題審議会」に替わる組織として「環境委員会」を設置しました。この「環境委員会」では環境に関する社会の要請及び法対応等についての検討を行い、重要な課題についての方向付けを行っています。また、「環境企画グループ」は、全社横断的に環境対応を推進するために設立した部門であり、全社レベルの環境方針の策定と目標達成状況の管理を行っています。



3 緊急時対応の整備

■ 緊急時の訓練

各工場・職場では、環境事故が発生する恐れのある場所・作業を想定して、従業員、納入業者の関係者による緊急時の訓練を行っています。2004年度は全国内工場で延

べ126回(うち夜間を想定したもの38回)の訓練を実施しました。また、海外工場でも延べ38回の訓練を実施しました。

■ 環境事故等

2004年度には「環境事故」が1件、工場周辺の住民の方々からの「苦情」が9件ありました。

「環境事故」は、湖西工場の寮で、ボイラー燃料として使用している重油が配管から漏れ出し、生活排水に混入して河川に流出したものです。今後二度とこのような事故を起こさないよう、排水経路を見直し、万一漏れた場合に備えて構内で回収し外部へ流出しないよう設備改善を行いました。また、他工場についても、同様の事故が発生する危険性がないか点検し対策を実行しました。

「苦情」は、磐田工場に関するものが6件(臭気5件、騒音1件)、豊川工場に関するものが3件(騒音2件、梱包資材の飛散1件)ありました。夜間の騒音発生工事の原則禁止、工場内のチャイム・放送の音量ダウン等、至急対応できるものについてはすぐに対策を行いました。磐田工場の騒音については、敷地境界に近い空調機のサイレンサー設置を計画しています。

■ 環境に係わる製品リコール

2004年度には、環境に関する製品リコールが2件ありました。*

1件は、エスクードのプレッシャレギュレータ(燃料圧力調整装置)において、負圧ホースの取回しが不適切なため、走行中にインテークマニホールドで発生した水滴が、負圧ホースからプレッシャレギュレータに浸入し、凍結するとプレッシャレギュレータが作動しなくなり、最悪の場合、フューエルホースとフューエルパイプの勘合部から燃料が漏れるおそれのあるものです。他の1件は、旧型スイフトの四輪駆動車(マニュアルトランスミッション車)において、トランスミッションケースとトランスファーケースのクリアランス設定が不

適切なため、組付状態により干渉した場合には、デファレンシャルベアリングが破損することがあり、そのまま使用を続けるとベアリングの破損片でオイルシールが損傷し、オイル漏れに至るおそれがあるものです。

いずれも、該当機種については販売会社からお客様に連絡し、無償修理を実施しています。

* 両件とも、海外代理店から不具合発生報告でリコールの実施をしたものであり、日本国内では当該不具合の報告はありませんでした。

環境目標と実績

		2004年度		2005年度	
		目標	実績	目標	
環境に配慮した企業経営	環境マネジメントシステムの普及	—	—	海外製造関係会社3社にISO14001認証を取得する。	
環境に配慮した製品開発	燃費	四輪車	2010年燃費基準の達成に向かって計画通りに燃費を向上させる。	多くの機種で2010年燃費基準の達成に向けて、計画通りに燃費を向上させた。	2010年燃費基準の早期達成を図る。
		二輪車	二輪車全体の燃費を10%向上させる。	10~15%の燃費を向上させた。	10%の燃費を向上させる。
		船外機・雪上車用エンジン	—	—	航走性能との両立を考慮して燃費を向上させる開発を行う。
	排出ガス	四輪車	新長期排出ガス規制適合車を市場に導入する。	新長期低排出ガス認定車を市場に導入した。	新長期低排出ガス認定車を普及拡大する。
		二輪車	小型スクーターの4サイクル化とFI化を促進させる。	原付1種、2種でそれぞれ1機種達成した。	欧州規制を前倒しにして対応する。
		船外機・雪上車用エンジン	—	—	EPA、CARB、EUで検討されている次段階の排出ガス規制に適合できるように開発を行う。
	クリーンエネルギー車	天然ガス自動車の普及拡大のため、低価格化と航続距離延長の開発を行う。またツインハイブリッドについても、普及の拡大に努める。	天然ガス自動車は、各地区の低公害車フェア等に出展し、普及に努めた。	天然ガス自動車の普及拡大のため、低価格化と航続距離延長の開発を行う。	
環境関連事業	—	—	ITS/CEV共同利用システムを普及する。		
環境に配慮した生産活動	CO ₂	22.22t-CO ₂ /億円以下の排出量を目指す。 (1990年度比14%削減)	20.05t-CO ₂ /億円の排出量となった。 (1990年度比22%削減)	2010年度目標(グループ全体の排出量を278千t-CO ₂ 以下*1に削減する)に向けて取り組む。	
	埋立廃棄物	0t	0t	0t	
	VOC	単位面積当り排出量	2010年度目標(排出量45g/m ²)に向けて取り組む。	50g/m ² の排出量となった。 (1995年度比44%削減)	2010年度目標(排出量43g/m ² *2)に向けて取り組む。
環境に配慮した物流活動	ダンボール	使用量を削減する。	リターナブル容器の使用率拡大により約224t削減した。	使用量を削減する。	
		リサイクルの促進	緩衝材への再利用により、約21tリサイクルした。	—	
	木材	使用量を削減する。	前年度より300t削減し、200tの使用量となった。	使用量を削減する。	
環境に配慮した市場活動	使用済みバンパーの回収・リサイクル	回収量の増大を図る。	18%増大した。	回収量の増大を図る。	
	自動車(四輪車)リサイクル法	業界取り組みへ積極的に参加する。	自動車リサイクル法が2005年1月に本格施行し、順調に推移するよう取り組んだ。	シュレッダーダストの再資源化率50%以上を目指す。	
	二輪車リサイクル自主取り組み	業界取り組みへ積極的に参加する。	2004年10月より自主取り組みとして廃棄二輪車の引取りを開始した。	リサイクルシステムの周知と利便性の向上を図る。	
環境に配慮したオフィス活動	社用車に低公害車の導入	社用車の低公害車の比率の増大を図る。	約50%	更に低公害車の比率の増大を図る。	
	グリーン購入	グリーン購入品目を拡大する。	対象76品目中76品目をグリーン購入した。(2004年度中に対象品目を76品目に集約)	—	
環境教育及び情報公開	環境教育	—	—	従業員育成プログラムの一環として、各階層別に教育を実施する。	

※1 前回までは売上高あたりの排出量について目標を定めて取り組んでいましたが、京都議定書の発効を受け、今年度より、総排出量での目標に再設定しました。

※2 「環境・社会レポート2004年」では2004年度目標について自工会の2010年度目標に合わせて45g/m²に設定していましたが、自工会の2010年度自主目標の変更に伴い、スズキの目標も43g/m²に変更しました。

スズキは創業以来、消費者の皆様へ「価値ある製品」の提供を根底に事業活動を行っています。ここでは、スズキが環境に対していかに配慮し、価値ある製品を開発しているか説明します。

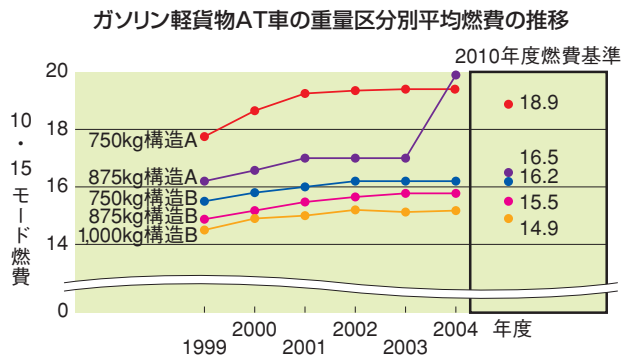
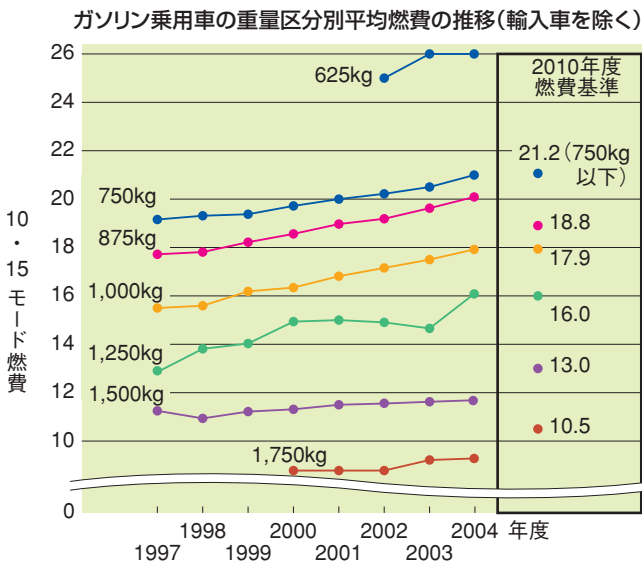
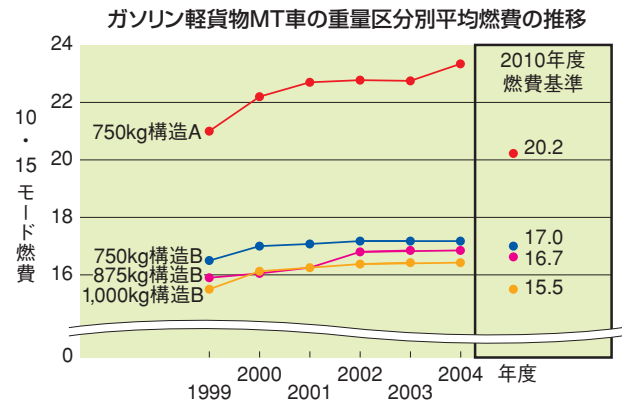
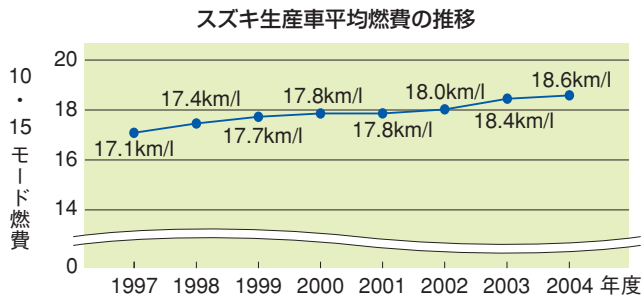
四輪車

1 燃費の向上

■ 重量区分別平均燃費の推移

スズキは地球温暖化の原因になるCO₂の削減のため、燃費の向上を重視し、製品開発・改良に取り組んでいます。2004年度のスズキ生産車平均燃費は2003年度と比べ0.2km/L向上し、18.6km/Lになりました。また、自動車メーカーの課題として『2010年度燃費基準の達成』があります

が、現在のスズキの状況は、ガソリン乗用車では「875kg重量区分」及び「1,250kg重量区分」で基準を達成し、ガソリン軽貨物車では、全ての重量区分で基準を達成しています。スズキ生産車については、2005年度中にすべての重量区分で「2010年度燃費基準」を達成する見込みです。



構造A:アルト(バンタイプ)
構造B:キャリイ及びエブリイ(バンタイプ)

■ 駆動系の改良

オートマチックトランスミッション(AT)

スズキは1980年、アルトに2ATをはじめて搭載し、以後、改良を重ねてまいりました。2003年にはグランドエスクードに5ATを搭載し、ギヤレンジをワイド化して動力性能、燃費及び静粛性を向上させました。また、12車種*1にトルクコンバータのロックアップスリップ制御*2を採用することで、伝

達効率を高め、燃費の向上と快適な走行を可能にしていきました。

*1 アルト、エスクード、MRワゴン、エリオ、Kei、シエラ、シボレークルーズ、スイフト、新型スイフト(2004年11月発売)、ソリオ、ワゴンR、ラパン

*2 トルクコンバータの伝達損失を低減させるためにロックアップクラッチを運転状態に応じてスリップさせる制御方法。

EMCD(電子制御カップリング装置)式4WD

シボレークルーズに採用しているEMCD式4WDは走行安定性と低燃費に寄与しています。EMCDは路面状況や運転状況を感じし、最適なトルク伝達を行います。また電

磁クラッチの採用により、小型軽量ながら高い応答性を実現しています。

「EMCD構成図」については、資料集3ページをご覧ください。

オートメテッドマニュアルトランスミッション

欧州向けスイフト1.3L車に5速オートメテッドマニュアルトランスミッション(従来のマニュアルトランスミッションにモーターアクチュエーターを追加し、クラッチとシフト&セレクトを自動に操作する構造)を設定し、イージードライブと低燃費の両立を実現しました。



5速オートメテッド
マニュアルトランスミッション



車体軽量化

テールードブランクの採用(新型アルト)

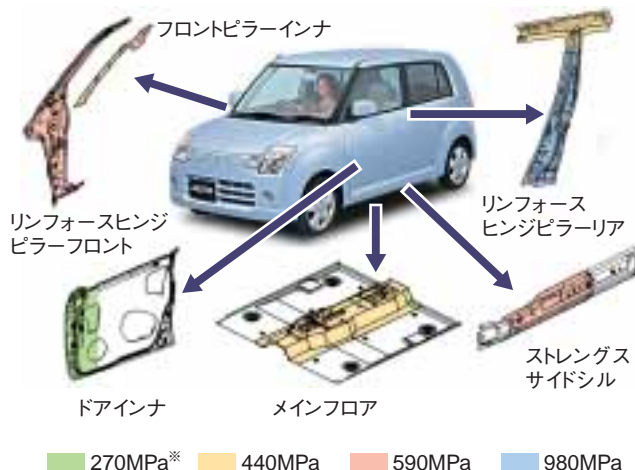
テールードブランクとは、予め板厚や材質等(高張力鋼板、めっき鋼板等)の異なる鋼板をレーザー溶接等で接合してからプレス加工する方法をいいます。

この方法を様々なパネル部品に採用することにより、同一部品で部分的に強度を上げることが可能となり、部品を追加することなく補強を行うことで、重量増加を抑えています。

高張力鋼板の採用拡大(スズキ全車)

強度に優れた高張力鋼板を採用することで、補強部品数を減らし、重量増加を抑え、かつ車体強度を上げています。新型アルトではセンターピラー部の補強材に高張力鋼板(TS:980MPa)を使うことにより、より薄い鋼板でも従来の構造と同等以上の衝突エネルギー吸収量を確保しつつ軽量化を実現しました。

テールードブランク採用例



※MPaはMega Pascalの略で、高張力鋼板の強度種類を示します。

2 排出ガスの低減

スズキは、大部分の車両で平成17年排出ガス規制(新長期規制)に適合しております。また小型車の新型スイフト(全仕様)と軽自動車の新型ワゴンR・新型アルト(一部仕

様)で平成17年排出ガス基準の75%低減レベル「超一低排出ガス」認定を取得いたしました。

低公害車展示会等への出展

2004年度には6つのイベントに参加し、低公害車の普及を図りました。

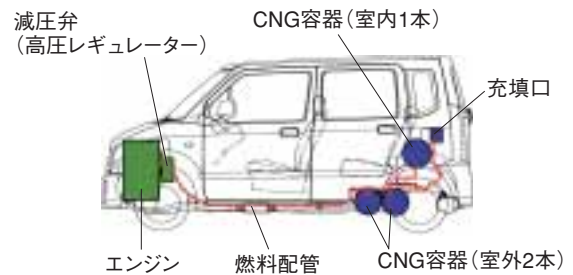
展示会等名	場所/主催	期日
浜名湖花博	浜松産業館/(財)静岡国際園芸博覧会協会他	4月8日~10月11日
自動車技術展 人とくるまのテクノロジー展 2004	パシフィコ横浜・展示ホール/(社)自動車技術会	5月19日~21日
エコカーワールド 2004	横浜赤レンガ倉庫/環境省他	6月5日~6日
天然ガス自動車補助金説明・展示会IN静岡	ツインメッセ静岡/(社)日本ガス協会	9月7日
第2回しずおか環境・森林フェア	ツインメッセ静岡/静岡県他	10月22日~24日
天然ガス自動車セミナー INひろしま&試乗・展示会	広島メッセコンベンション予定地/(社)日本ガス協会	11月24日

3 クリーンエネルギー自動車の開発

■天然ガス自動車

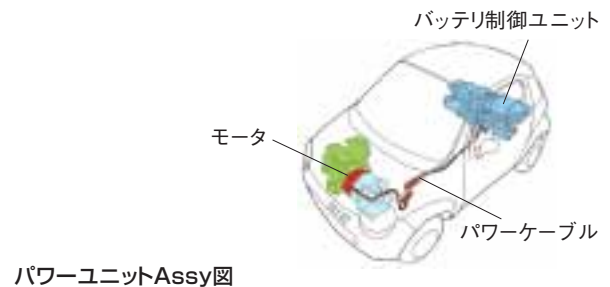
国内では1997年に軽乗用車で初となる「ワゴンR 天然ガス自動車」の販売を開始し、2004年5月には新型「ワゴンR」をベースにフルモデルチェンジしました。この車両にはCNG(Compressed Natural Gas:圧縮天然ガス)容器を2本搭載する標準タイプと一充填走行距離の延長を可能にした3本容器タイプの2種類を設定しています。

海外では、パキスタンにおいて2001年にCNG/ガソリン併用車の販売を開始し、2002年からは本格的な普及を展開しています。また、中国でも天然ガス自動車を生産しています。



■ハイブリッド自動車

スズキ・ハイブリッドシステムは、ハイブリッド車の特徴である「低燃費」、「排出ガスのクリーン化」、「静粛性」を追求しています。2002年度には軽初のハイブリッド車として、「ツインハイブリッド」の販売を開始し、2003年度には国土交通省が発表する燃費の良いガソリン乗用車の軽乗用車部門で、1位となりました。



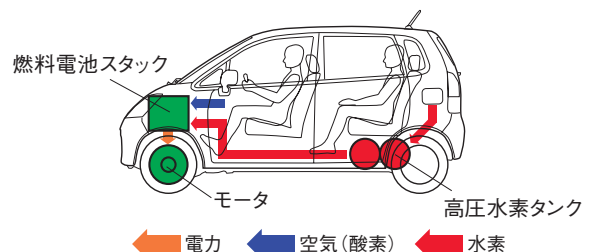
■燃料電池自動車

スズキは、次世代クリーンエネルギー車の有力な候補として、燃料電池自動車の開発を行っており、GM(米国ゼネラルモーターズ社)とも相互協力していくことで合意しています。

2003年10月に、小型燃料電池を搭載した軽自動車の大臣認定を取得し、2004年12月には、国内初の70MPa水素タンク搭載車の大臣認定を取得しました。

現在、国家プロジェクトとして実施されているJHFC(水素・燃料電池実証プロジェクト)に参加し、公道走行試験を

行っております。今後も、燃料電池自動車の耐久性の向上、航続距離の向上等の課題に引き続き取り組み、実用化に向けて開発を進めていきます。

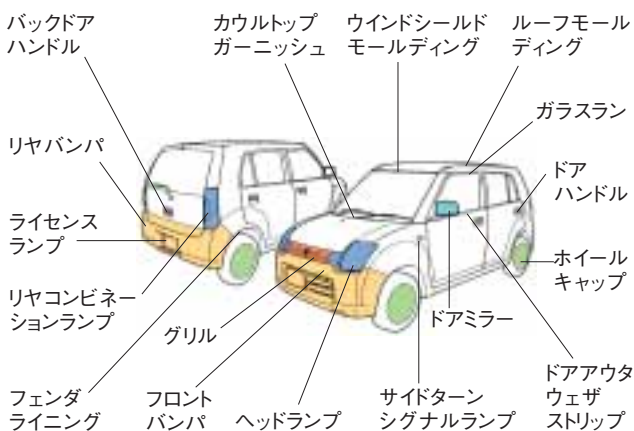


4 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

リサイクル設計

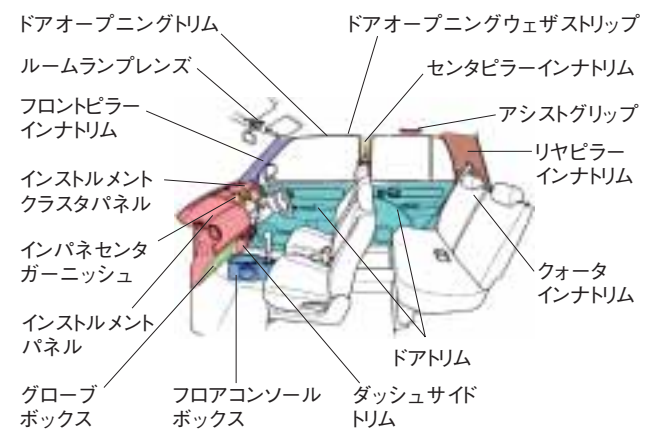
スズキはリサイクルを意識した車両設計を行っています。外装・内装の各部品にリサイクル可能な樹脂材料を積極的に採用し、部品の固定方法を従来の接着剤から溶着

主な樹脂部品使用箇所(アルトの例)



への変更(現在、ワゴンRの吸音材の製造等で実施)を推進しています。

☞「リサイクル可能な樹脂材料名」については、資料集4ページをご覧ください。



リサイクル実効率の向上

リサイクル実効率検証実験

スズキでは、解体業者と協力し、実際に稼動している解体ライン及びシュレッダーラインを使用して現状のリサイクル実効率を検証したところ、リサイクル実効率が85%以上であることが確認できました。

(社)日本自動車工業会で策定された「使用済み自動車リサイクル・イニシアチブ」の数値目標値は、2015年以降のリサイクル実効率が95%以上であり、欧州ELV指令の目標値は、2006年以降が85%以上、2015年以降が95%以上になっています。今後、スズキはこの検証実験を通して抽出された課題を克服し、2015年以降のリサイクル実効率95%以上を達成します。

使用済み自動車のガラスリサイクルへの取り組み

使用済み自動車から発生するシュレッダーダスト(Automobile Shredder Residue)は、現在、その大部分が埋立て処分されており、その中にガラスが約12万トン含まれます。ガラスは他のダストと異なり、焼却による熱エネルギーを回収できず、ダスト処理の障害になっています。

スズキは、2003年4月以降、自動車メーカー3社※1とガラ

スメーカー3社※2と共同で、使用済み自動車から窓ガラスを回収して自動車用窓ガラスの原料とするための実証実験を行っています。2003年4月～2004年9月には、ガラスメーカー3社の協力を得て、自動車用窓ガラスの原料化の検討を行いました。さらに2004年10月～2005年3月には、定常的なガラスリサイクル実証実験として、ガラスメーカー3社で自動車用窓ガラスの原料化を実施し、現実的なリサイクルコストの算出と物流整備を行いました。

※1 いすゞ自動車(株)、日産自動車(株)、富士重工業(株)

※2 旭硝子(株)、セントラル硝子(株)、日本板硝子(株)



回収したフロントガラス(左)とドアガラス(右)

5 環境負荷物質の管理・削減

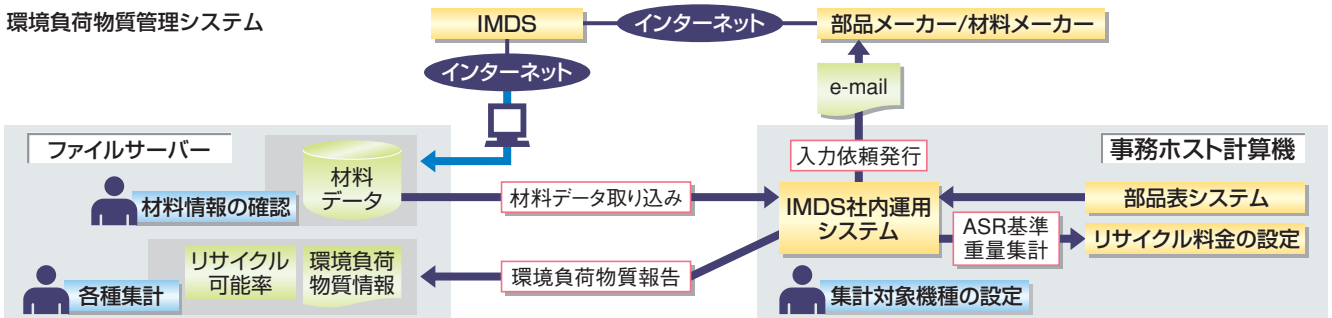
■ 環境負荷物質の管理と使用量削減

持続的発展が可能な社会を実現するため、製品に含有する環境負荷物質の削減について積極的に取り組んでいます。鉛、水銀、六価クロム、カドミウム及びこれらの化合物※や臭素系難燃剤(PBB, PBDE)について使用を禁止し、環境負荷の低減と健康被害の発生防止を徹底するとともに、その他の環境負荷物質の削減を進めるための管理体制を強化しました。なお、アスベストについても現在、再点検を行っています。

また、自動車産業界向けの材料データシステムであるIMDS(International Material Data System)を2003年に採用し、部品に含有される環境負荷物質の確認と含有量の集計、自動車を廃棄する段階で発生するシュレッダーダストの量の算出等に活用し、製品の環境負荷をより低減するための開発を行っています。2004年度には四輪車6車種、二輪車4車種について確認しました。

※欧州ELV指令による一部除外項目を除く

環境負荷物質管理システム



■ VOC (Volatile Organic Compounds:揮発性有機化合物) の排出量削減

スズキは、製品に含有する環境負荷物質の削減方針のひとつとして、塗装しない材料着色樹脂部品の開発によるVOCの排出量削減に取り組んでいます。塗料及び塗料の希釈剤に使用される溶剤(シンナー)には、キシレン、トルエン等の有害なVOCが含まれており、塗装の削減は、これら有害物質の排出量の削減に繋がります。

2003年に発売した『チョイノリ(原動機付自転車)』では、

カウリングに材料着色樹脂部品を採用し、樹脂部品への塗装を廃止しました。2005年1月に発売した『アルトバン』においては、白色の材料着色樹脂バンパーを採用し、1台当たり約1,000g(年間約24トン)のVOCの削減を実現しました。

☞「塗装の構成」「塗料(希釈溶剤を含む)中の溶剤の成分構成」については、資料集5ページをご覧ください。

■ 車室内VOCの低減

車室内をより快適にするため、内装部品の材料、接着剤、塗装方法等を見直すことにより、VOC発生量の低減に取り組んでいます。2006年1月以降に発売する新型乗用車では、自動車業界の自主取り組み※に対し、前倒して目

標を達成するように技術開発を進めています。

※(社)日本自動車工業会は、2007年4月以降発売の新型乗用車で、厚生労働省が定めた13物質について室内濃度指針値以下とする自主取り組みを進めています。

■ フロン(エアコンの省冷媒化、代替冷媒)

エアコン省冷媒化※

2004年9月発売の新型アルトにおいて、エアコンシステムを最適設計することにより、エアコン性能を確保しながら各部品の小型化・構造の変更(コンデンサーの薄幅化、サブクールシステム化、エバポレータの薄幅化)を行いました。これにより、冷媒の充填量を530gから320gに210g削減しました。2004年10月マイナーチェンジしたラパンにおいても、サブクールシステムの採用とコンプレッサ変更により、

エアコンシステムを最適化することで冷媒の充填量を530gから320gに210g削減しました。

※冷媒とはフロン(HFC134a)をいいます。

代替冷媒

次世代のフロンフリーエアコンシステムとして、CO₂を利用したエアコンシステムの研究・開発を行っています。

鉛フリーハンダ付け技術開発

車載電子コントロールユニット(ECU)には、鉛入りハンダ(錫6:鉛4)が使われていますが、鉛による環境負荷低減のため、鉛成分が無いハンダ(鉛フリーハンダ)に置き換える為の技術開発を進めています。2001年11月、シボレーク

ルーズのEMCD(電子制御カップリング装置)コントローラへの鉛フリーハンダ採用を皮切りに、2004年度は一部車種のEPI(エンジン制御)コントローラに採用する等、今後とも順次展開していく予定です。

6 騒音の低減

スズキは、道路交通騒音低減のため、音源である自動車の騒音低減に取り組んでいます。具体的には、車の騒音源となるエンジンをはじめトランスミッション、吸排気系、タイヤ等から発生する音の低減と発生した音を外へ出さないための遮音カバーの最適化等を行い生産車に適用しています。

これらの成果として当社で生産し国内販売されるすべての車種に対して、国内の車外騒音規制(平成10~13年規制)の適合を完了させています。

「主な騒音対策項目」については、資料集5ページをご覧ください。

7 高度交通システムの開発 (ITS※1/CEV※2共同利用システム)

情報技術の活用によって複数の利用者が1台の車を共有し必要に応じて使用するという共同利用システムの実現が可能となり、自動車と公共交通を融合させた効率的で利便性の高い都市交通システムの構築と排出ガスの低減効果が期待されています。

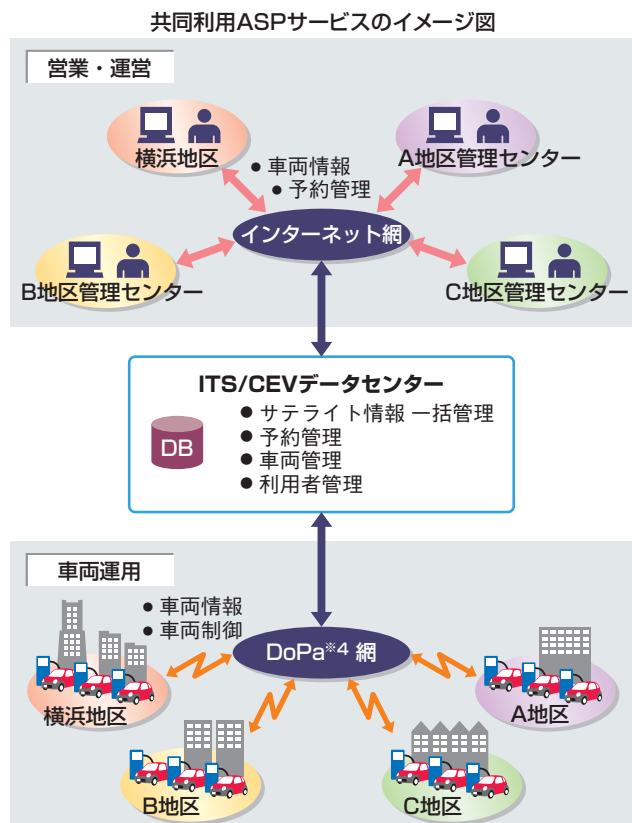
2002年3月には、国内初の共同利用管理サービスの事業化を行う管理運営会社「シーイーブイシェアリング株式会社」が設立されました。スズキは2004年8月、シーイーブイシェアリング株式会社が提供する共同利用ASP※3サービスに対応した「MRワゴン カーシェアリング専用車」を発売し、現在横浜地区及び名古屋地区を中心にご利用いただ



MRワゴン カーシェアリング専用車

「カーシェアリング専用車 設置場所」については、資料集6ページをご覧ください。

- ※1 ITS : Intelligent Transport Systems(高度道路交通システム)
- ※2 CEV : Clean Energy Vehicle(クリーンエネルギー自動車)
- ※3 ASP : Application Service Provider
- ※4 「DoPa」はNTTドコモの登録商標です。



8 LCA (ライフサイクルアセスメント:Life Cycle Assessment)

製品は、使用中における環境負荷のほかにも、製造までにかかる環境負荷や、使用済みとなった後の処理で環境負荷を発生します。製品の製造から廃棄に至るまでの環境負荷をトータルで評価するのがLCAです。スズキは、より

いっそうの環境負荷低減を目指して、LCA活用の検討を進めています。

「LCAの概念図」については、資料集6ページをご覧ください。

二輪車

1 燃費の向上

燃費の向上の取り組みとして、スクーターLet's4とアドレスV125における実施例を紹介します。

●Let's4・アドレスV125

Let's4では、車両の軽量化、4ストロークエンジン化、DCP※燃料噴射装置を採用し、燃料カットシステムとエンジン温度、気温、気圧等の環境条件の変化に対応した最適なA/F(空気・燃料比)の設定により、当社従来モデルの2サイクルエンジンスクーターよりも実用燃費を約15%向上させました。また、二輪排ガスモード走行におけるCO₂排出量については約20%削減しています。

※DCP: Discharge pump

アドレスV125についてもLet's4と同様、車両の軽量化や燃料噴射装置を採用することで当社の従来モデルのスクーターと比較し実用燃費を約10%向上させ、CO₂の排出量を約20%削減しました。



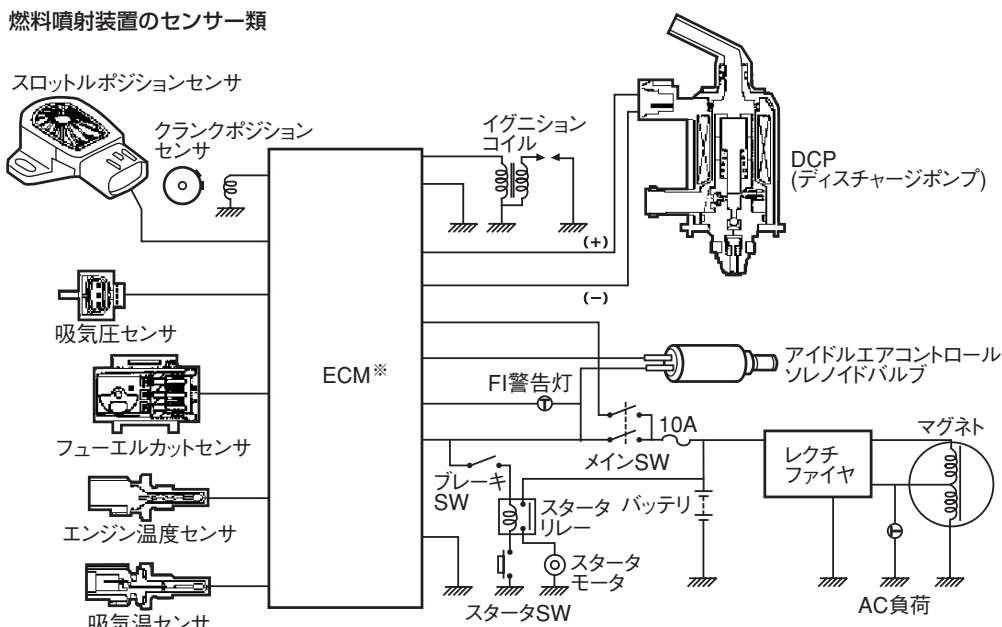
アドレスV125

2 排出ガスの低減

排ガス浄化の取り組みとして、スクーターLet's4とスーパースポーツ車GSX-R1000における実施例を紹介します。

●Let's4

Let's4ではDCP燃料噴射装置の燃料カットシステムとエンジン温度、気温、気圧等の環境条件の変化に対応した最適なA/F(空気・燃料比)の設定により、排出ガスについて規制値の約50%減を実現しました。(COの排出量)



※ECM: Engine Control Module

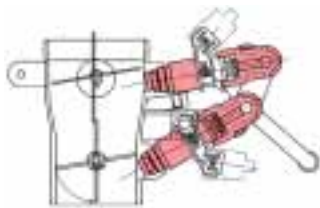
●GSX-R1000

GSX-R1000では燃料噴射装置、ハニカム触媒、二次エアシステムを採用しています。1気筒あたり2つのフューエルインジェクターを採用することで、高出力化をはかりつつ排出ガスの低減を実現しています。また、マフラー断面形状を円形から異形に変えることでエンジンにより近い位置

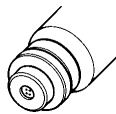


にハニカム触媒をレイアウトすることができ、排ガス浄化性能の向上を可能にしました。

燃料噴射装置



2インジェクタースロットルボディ



フューエルインジェクター

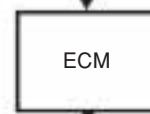
ハニカム触媒



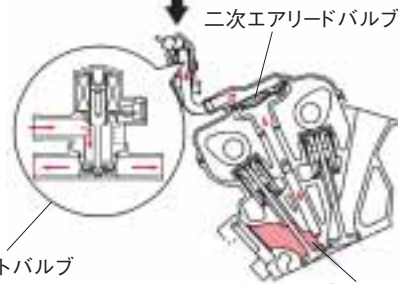
ハニカム触媒

二次エアシステム

スロットルポジション



エンジン回転数



二次エアリードバルブ

IPカットバルブ

エキゾーストポート

3 3Rの推進

3R設計の内、リデュース、リサイクル性向上における設計の配慮について、Let's4とGSX-R1000の事例を紹介します。

■リデュース・リサイクル設計

リデュース(軽量コンパクト設計)

●Let's4

アルミメッキシリンダーの採用

Let's4/アドレス125では軽量化のためアルミメッキシリンダーを採用しています。同排気量の車と比較して約30% (当社比単品当り)の軽量化を実現しました。



環境に優しい
高速メッキシリンダー

●GSX-R1000

①ショートホイールベース、軽量ホイールの採用

GSX-R1000(乾燥重量166kg)では、軽量化のためにコンパクトな設計を行い、ホイールベースを従来車より5mm短くしています。また、形状、肉厚の最適化を図った軽量ホイールを開発し、従来車と比較して5%の軽量化を実現しました。

②チタンエキゾースト、マフラーの採用

エキゾーストパイプとマフラーの材料の全てに比重の小さいチタンを採用しています。

リサイクル

● Let's4

① アルミメッキシリンダーの採用

Let's4やアドレス125に採用しているアルミメッキシリンダーは、鋳鉄のスリーブ鋳込みが無いためリサイクル性にも優れています。また、従来の鋳鉄スリーブ入りシリンダーに対して、冷却性の向上及びオイル消費の低減に寄与しています。

② 材料着色樹脂の使用

Let's4やアドレス125に装着しているハンドルカバー、レッグシールドやフレームカバー等の樹脂製カバー類全てにPPやAES材料着色樹脂を使用しています。これらの樹脂

を採用することで、リサイクル時に素材と塗装を分離する必要がなく、リサイクルを容易にしています。

③ 解体の容易化

Let's4やアドレス125の外観艷装部品の取付にはスクリュー及びクリップを使用しています。特殊な工具を使用する必要がなく、ドライバーだけで外装部品を分解することが可能です。

● GSX-R1000

鉛レスホイールバルンサーの採用

GSX-R1000では、鉛レスバルンサーを採用しました。

4 騒音の低減

騒音低減の取り組みとして、スクーターLet's4とスーパースポーツ車GSX-R1000における実施例を紹介します。

● Let's4



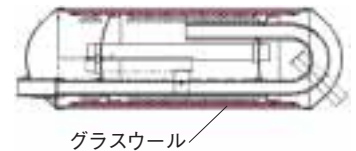
① マフラー



③ クラッチカバー ② エアクリーナー

① マフラー:

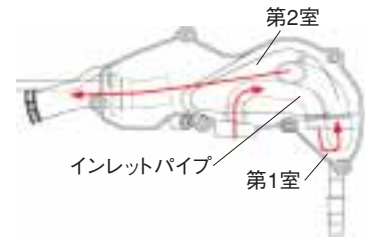
騒音低減のために十分な容積の確保と消音効果の高い構造とし、内部にグラスウールを装着して排気騒音の低減を図りました。



グラスウール

② エアクリーナー:

クリーナーケースをインジェクション成型の樹脂製とし、また、多室構造を採用し、インレットパイプを長くすることで吸入騒音の低減を図りました。



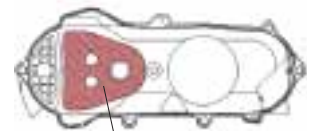
インレットパイプ

第2室

第1室

③ クラッチカバー:

カバー内部に防音材を付加し、エンジン騒音の透過を遮断することで、透過騒音の低減を図りました。



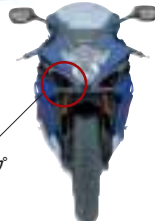
防音材付加位置

● GSX-R1000



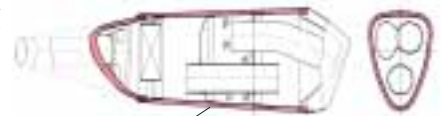
① マフラーボディ

② エアインテークパイプ



① マフラーボディ:

マフラーの側面の曲率を最適化してボディ剛性を上げることで透過音の低減を図りました。また、内部構造の最適化とマフラーボディの内側にグラスウールを装着することで排気音の低減を図りました。



グラスウール装着

② エアインテークパイプ:

エアインテークパイプ途中に膨張室を設け吸気音の低減を図りました。



膨張室追加

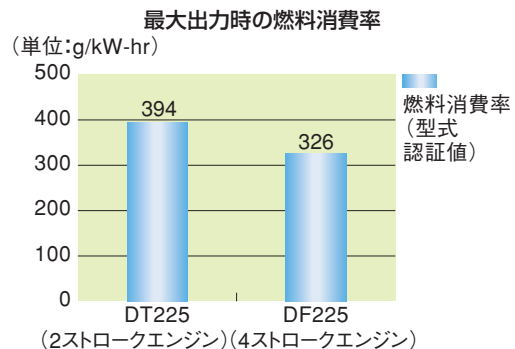
船外機・雪上車用エンジン

1 燃費の向上

燃費は製品開発の大きな課題のひとつに位置づけており、効率性や経済性及び環境面を考慮し取り組んでいます。

2003年12月に生産開始した「DF225」4ストローク船外機は、燃料消費率(型式認証値)が326g/kW-hrと従来の2ストローク船外機(「DT225」)の394g/kW-hrに比べ最大出力時で約18%燃費を改善しました。

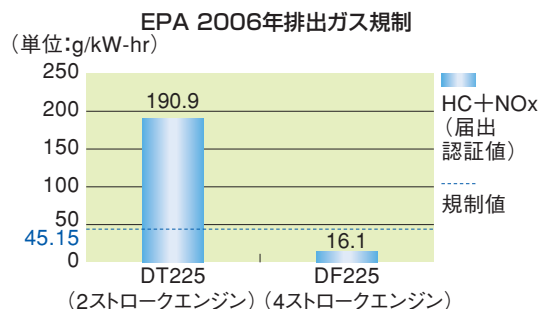
また、雪上車用エンジンについては2003年8月に電子制御式燃料噴射装置を搭載した4ストロークエンジン(660L/C-TC型)を開発、生産しています。燃費消費率が440g/kW-hrとキャブレターモデル(468g/kW-hr)に比べて約6%燃費が向上されています。



2 排出ガスの低減

船外機については2006年のEPA※1のHC+NOx※2規制値及び2008年のCARB※3の規制値に対応する新製品の開発に取り組んでいます。エンジンを2ストロークから4ストロークにすることで排出ガスの約90%が削減可能なため、スズキでは2006年をめぐりに全機種に4ストロークエンジンを搭載する予定です。

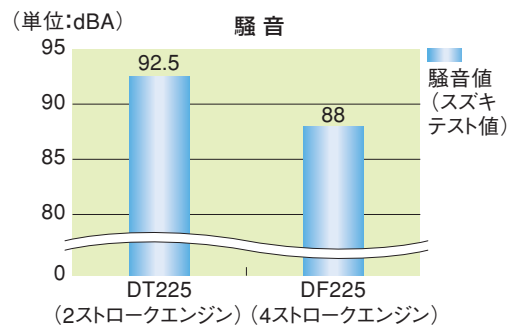
雪上車用エンジンについては、EPA排出ガス規制の第2段階である2010年モデル規制値に対応する660L/C-TC型(電子制御式燃料噴射モデル)エンジンをはじめ2種類のエンジンをすでに開発し、生産しています。現在、さらに次のエンジンの開発を進めています。



※1 米国環境保護庁
 ※2 炭化水素+窒素酸化物
 ※3 カリフォルニア州大気資源局

3 騒音の低減

「DF225」船外機エンジンについて4ストローク化と同時に吸排気系を見直し、騒音の低減に取り組みました。4ストロークエンジンの全開出力時騒音値は88dBAと従来の2ストロークエンジン(DT225)の92.5dBAと比較し約4.5dBA低減しました。



4 環境負荷物質の管理・削減

鉛使用量の削減

船外機の取り組みとして、2001年4月に船外機用燃料タンクの全面的な樹脂化を行いました。従来は、鉄板に鉛合金をめっきしたものを使用していましたが、この樹脂化により鉛フリー化を実施しました。

その他の環境負荷物質

水銀・カドミウムについては、特機製品への使用を禁止しています。六価クロムに関しては、船外機独自の取り組みとしてアルミ材料の防錆処理である六価クロムを含むクロム酸クロメートの代替処理の研究に取り組んでいます。

生産活動における環境保全活動への取り組みは、地球温暖化対策(省エネルギー、CO₂削減)、廃棄物削減と省資源(リサイクル)、環境負荷物質管理、グリーン調達、地域とのコミュニケーション等多岐に渡ります。ここでは、生産活動における環境負荷低減の実績を中心に紹介します。

購入電力：336百万kwh
LPG：44.8千t
都市ガス：2.74百万Nm³
灯油：14.3百万L
A重油：3.32百万L
軽油：32.8千L
ガソリン：646千L
工業用水道：2.92百万m³
上水道：118千m³
井戸水：1.88百万m³
原材料：313千t

大気
CO₂：282千t
SO_x：43t
NO_x：93t
PRTR物質：1,188t



製品
四輪車：100万台
二輪車：46万台
船外機：9.7万基

水系・土壌
排水：563万m³
PRTR物質：4.2t

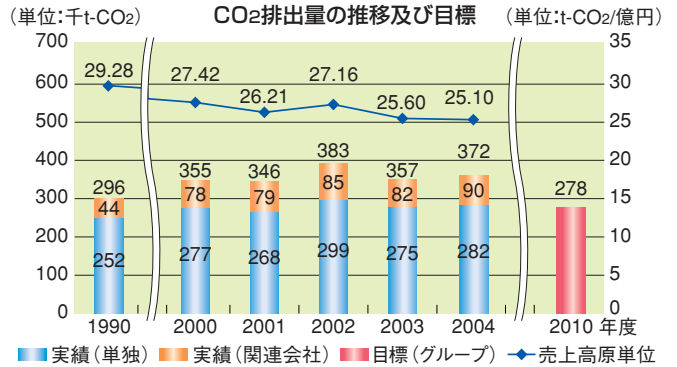
注：集計範囲はスズキ単独

1 立地における環境配慮

地球温暖化対策

2004年度の生産工程におけるCO₂排出量はグループ全体で372千トンになりました。この数値は、京都議定書の基準年である1990年度の26%増に当たり、1990年以後、2番目に多い排出量になります。(2004年度の排出量増の主な理由は生産増によるものです。)一方、売上高当たりのCO₂排出量は25.1トン/億円で1990年比14%減(2003年比2%減)でした。

スズキは2010年までに京都議定書の目標である1990年比6%削減を目標(278千t)に生産に取り組んでいます。現在、CO₂排出量の少ない燃料への転換、省エネルギー設備の導入、自然エネルギーの利用等を計画しており、目標達成に向けて着実に進めています。



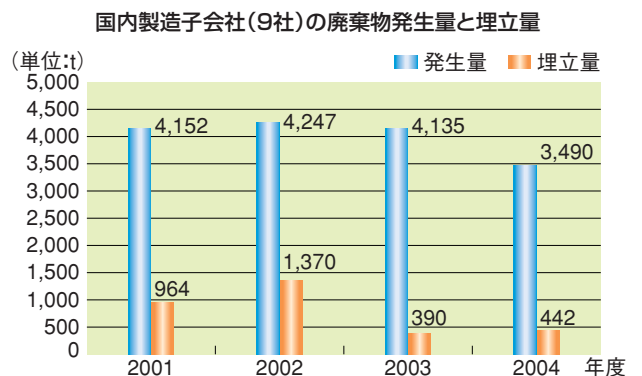
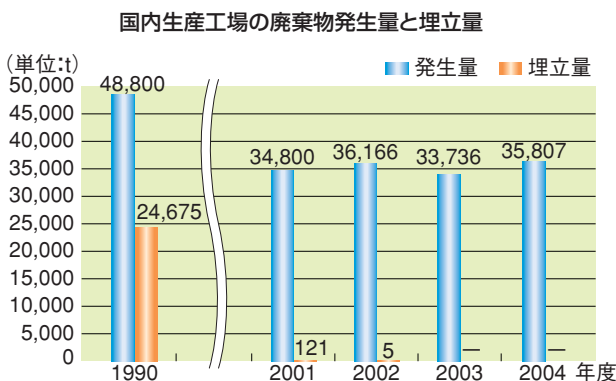
本社工場	16.6千t-CO ₂	本社機構・工機除く
磐田工場	50.1千t-CO ₂	
湖西工場	111.2千t-CO ₂	部品工場含む
豊川工場	13.2千t-CO ₂	豊川納整センター除く
大須賀工場	54.8千t-CO ₂	
相良工場	36.6千t-CO ₂	相良コース・実験棟・相良納整センター除く

廃棄物削減と省資源

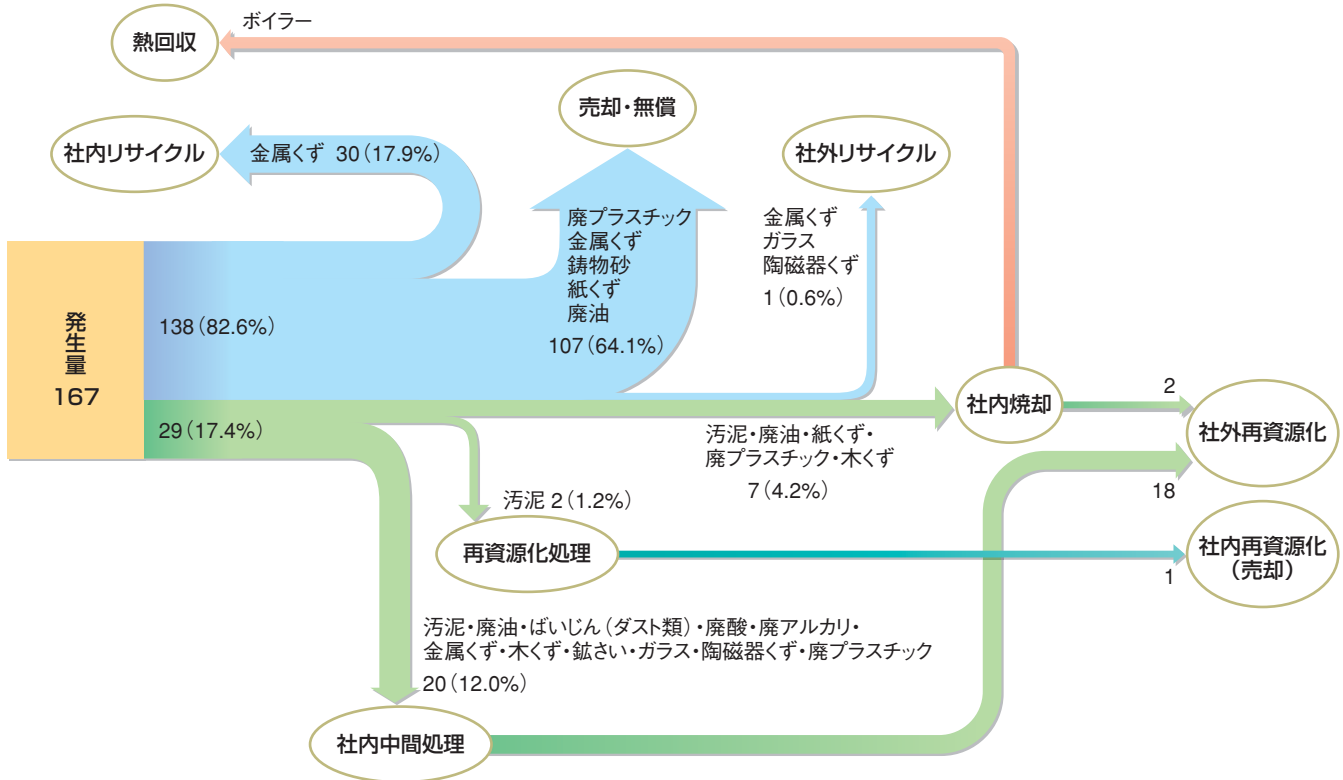
国内工場では、2001年8月に埋立廃棄物のゼロレベル化※を達成し、更なる廃棄物の削減、リサイクルの促進を図り、2002年11月以降は、埋立廃棄物完全ゼロを継続中です。

また、国内製造子会社については2007年度を目標に埋立廃棄物のゼロレベル化を進めています。

※ゼロレベル化のスズキの定義：
埋立廃棄物を1990年度(24,675t)の1%以下にする。



廃棄物・有価発生物の流れ(単位:千t/年)

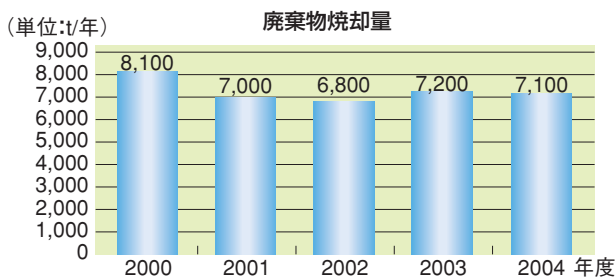


廃棄物発生量と埋立量

廃棄物焼却量

焼却可能な廃棄物は、湖西工場に設置しているダイオキシン対応の焼却炉で一括処理し、廃棄物の減量化と微熱エネルギーの有効利用を行っています。また、焼却量の減量にも取り組んでおり、2004年度の焼却量(7,100t)は、2000年度(8,100t)の約10%削減しました。

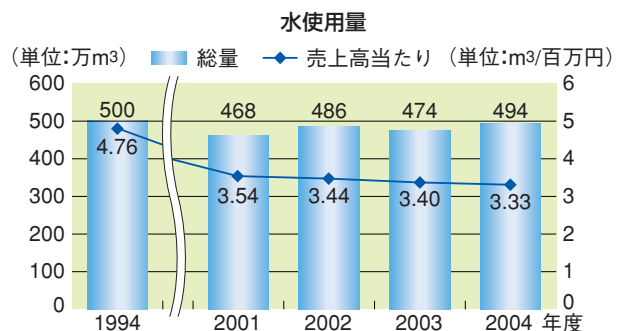
また、焼却管理にO₂制御を採用する等して、ダイオキシン排出量を抑制しています。この結果、2004年度の測定結果は0.013ng・TEQ/Nm³であり、規制値の5ng・TEQ/Nm³を大きく下回りました。



水の使用量

国内工場では節水と排水の再利用に取り組み、水使用量の削減を進めています。この目的のため、密閉式冷却塔の採用、小型空調機の空冷化、節水栓の採用、雨水の利用、冷却水の回収や工場排水の再利用等を行っています。

2004年度は生産量の増加のため、水の使用量は494万m³と2003年度より20万m³増えましたが、売上高当たりの使用量は3.33m³/百万円と昨年度よりも0.07m³/百万円削減しています。



2 公害防止

■ 環境リスクの低減

有機塩素系化合物

1999年1月に本社工場敷地内で、有機塩素化合物(トリクロロエチレン、シス-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まいりました。結果、1999年以降、現在まで境界地では汚染物質は検出されず、敷地外への流出が無いことを確認しています。今後も敷地外への汚染物質流出防止のため、地下水の浄化を継続実施していきます。

■ 開発途上国における環境保全

開発途上国の生産拠点について日本国内の環境基準・排出基準を自主基準値に設定することを基本として、環境保全のための技術支援、情報提供、人材育成支援を行っていきます。

汚水の流出防止活動

スズキは社内の分析部門において、工場排水・地下水・工程水を定期的に分析し、汚水が流出しないように水質管理に努めています。万一、水質に異常が発生した場合は、関係部門に連絡し、適切な対応ができる体制が構築されています。

スズキは1994年度に、計量法における濃度の環境計量証明事業所の登録を行いました。社内の工場排水以外に、スズキグループ内の工場排水やゴルフ場(いなさゴルフ倶楽部)の排水中の農薬(使用農薬13成分)等に関する計量証明を実施し、汚染物質の流出防止活動に努めています。

☞ 「ゴルフ場で使用される農薬成分」については、資料集7ページをご覧ください。



分析作業風景

3 省エネルギー、代替エネルギーの推進

■ 風力発電施設

地球温暖化対策の一環として、風力発電の導入を進めています。現在、研修センターで1基、湖西工場で2基が稼働しており、2004年度の発電量は2,076千kWh、CO₂削減量は1,353tでした。また、新たな風力発電施設の導入を予定しており、相良工場を候補地に計画を進めています。

☞ 「風力発電設備による発電量及びCO₂削減量」については、資料集7ページをご覧ください。



■ 小水力発電施設

湖西工場では、従来活用されていなかった工業用水の受水圧力に着目し、小規模な水力発電設備(マイクロ水力発電設備)を導入し、2004年7月より稼働を開始しました。発電電力は約9kW、年間発電電力量は52MWhであり、当工場の工業用水ポンプで使用する電力の約12%をまかっています。



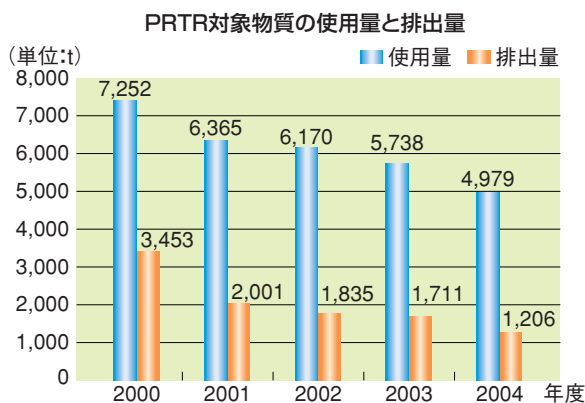
■ クリーンエネルギーの利用

豊川工場では、2003年8月にボイラーの燃料をLPGからCO₂排出量の少ない都市ガスに転換し、2004年度にはCO₂の排出量を1,260t削減しました。また、海外の11工場ではクリーンエネルギーである天然ガスを使用しています。

4 環境負荷物質の管理と低減

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対象物質の排出量の削減に取り組んでいます。2004年度は、塗料及び洗浄シンナー中のPRTR対象物質の削減を図り、使用量と排出量を削減しました。2004年度年間排出量は、2000年度比65%減の1,206tにしています。



VOC(揮発性有機化合物)

スズキは四輪ボディ塗装ラインで使用するVOC排出量の削減に取り組んでおり、2004年度実績は50g/m²でした。自工会目標である2010年度の43g/m²を達成できるよう、引続き電着塗料回収率の向上、電着塗装膜厚の均一化や上塗り塗装の塗装短縮等に取り組んでいきます。

また、大気汚染防止法改正によるVOC規制に伴い、排出濃度規制の順守、対象施設の届出を実施します。

☞ 「VOC排出量」については、資料集7ページをご覧ください。

特定フロン(CFC-12、CFC-22)

特定フロンを使用しない温調設備として、吸収式冷温水機を1969年から順次採用し、現在では全工場採用しています。

PCB(ポリ塩化ビフェニル)

PCB(ポリ塩化ビフェニル)を含むトランス、コンデンサ、安定器については、5工場で計1,353台を管理しています。このうち3工場で18台使用し、残り1,335台を施錠して保管しています。また、2001年7月に施行された「PCB廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法」に基づき、PCBの保管状況等の届出をしました。

新規調達物質

塗料、油脂、洗浄剤等の原材料を新規に調達する必要が生じた場合は、その含有化学物質の有害性、使用量、使用方法及び保管方法等について、環境管理部門が審議して調達可否を決定します。この際に得られた物質のデータはPRTR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MSDS※は、最新情報を維持するよう管理しています。

※MSDS(化学物質安全性データシート:Material 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)、取扱上の注意等についての情報を記載したシート。

水溶性塗料

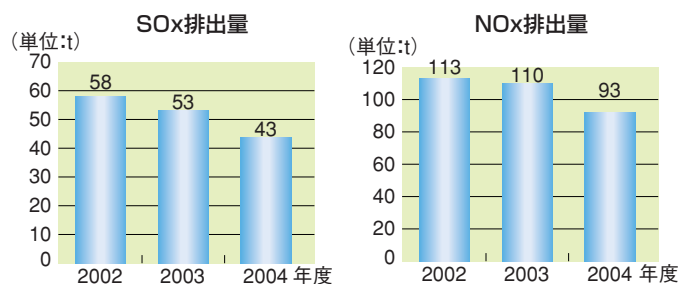
大須賀工場では、プレーキドラム塗装工程の一部で水性塗料を使用しています。また、海外工場ではVOC低減のため、マジャールスズキ社(ハンガリー)の新工場で2005年1月より水性塗料の使用を開始しました。

鉛使用量の削減

国内の二輪車及び四輪車の生産工場では、電着塗料(塗装の下塗り)の鉛フリー化を2001年3月に達成しました。また、海外でも2004年9月に全ての工場電着塗料鉛フリー化を完了しました。

SOx・NOx

大気汚染を防止するため、ボイラー等から排出されるガスについて、SOx(硫黄酸化物)、NOx(窒素酸化物)に規制値より厳しい自主基準値を決めて維持管理しており、SOx、NOx排出量を低減しています。

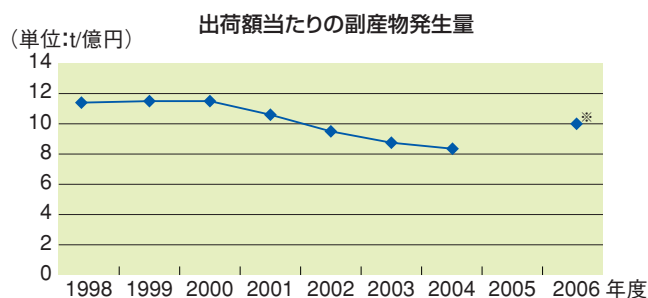


5 3Rの推進

資源有効利用促進法への取り組み

2001年4月に施行された資源有効利用促進法に基づいて、金属くず、鋳物廃砂の発生を抑制する目的で「副産物の発生抑制等に関する計画書」の作成と実績の報告を実施しています。

2004年度は、出荷額当たりの副産物発生量を8.2t/億円に低減しました。



※2006年度の値は、資源有効利用促進法による届出値

6 グリーン調達への推進

2003年9月1日に「グリーン調達ガイドライン」を発行しました。このガイドラインについての説明会を同年10月と11月の計2回開催し、延べ403社のお取引先様の皆様にご出席いただきました。

スズキはこの「グリーン調達ガイドライン」に基づき、環境に配慮した部品・材料作りを促し、環境保全に積極的なお取引先様を優先することにより、環境負荷の少ない部品・材料等の調達活動を進めています。

また、「欧州ELV指令」等環境関連法規への適合はもちろん、法的規制されていない環境負荷物質についても、自主的、積極的に負荷の低減に取り組んでいます。

更に2004年6月1日に「グリーン調達ガイドライン」英語版を発行し、海外についても、環境負荷の少ない部品、材料等の調達活動を進めています。

これにより、文字通り地球規模での環境保全への取り組みに貢献できるようになりました。

スズキのグリーン調達方針

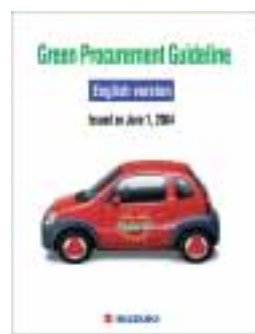
スズキは、グリーンなモノを
グリーンなお取引先様から調達いたします

グリーンなモノ

環境負荷の少ない
部品・副資材

グリーンなお取引先様

環境保全活動に意欲的な
取り組みを実践しているお取引先様



製造業において、物流は欠かすことのできない重要な工程であり、重要な環境対策を行う一分野です。ここでは、エネルギー消費、排出ガス、梱包資材の排出等の環境負荷に対するスズキの様々な改善策を紹介します。

1 輸送の効率化、省エネルギー化 ～ 二輪車・直送化システム

スズキでは、工場で生産された商品が販売店へ届けられる過程において、営業拠点をはじめとした様々な物流拠点を經由していました。しかし、輸送に係るエネルギーロスの低減や輸送時間の短縮を図るために物流拠点の統合を実施し、工場から販売店への直送化システムの導入を推

進して、物流の合理化・効率化を行っています。

販売店直送化システム実施比率推移

(単位:%)

	1995年実績	2000年実績	2004年実績
販売店直送化システム	—	22	99
営業拠点経由	100	78	1

2 3Rの推進

リユース

リターナブル容器の利用

部品の国内輸送・搬入に「リターナブル容器」を使用するよう積極的に推進しています。従来はダンボールを使用し国内輸送・搬入をしていましたが、紙の省資源化と作業の高率化を図るため、2003年度よりリターナブル容器の利用を開始しました。

2004年度の状況として出荷用リターナブル容器の使用率は出荷用容器全体の33%で、約75tのダンボールを削減。入荷用リターナブル容器の使用率は入荷用容器全体の

37%で、約149tのダンボールを削減しました。

☞ 「出荷用・入荷用リターナブル容器利用量」については、資料集8ページをご覧ください。



出荷用リターナブル容器



入荷用リターナブル容器

梱包資材 ～ 木箱※からスチールボックス化、そしてリターナブルラック化

以前から外装箱の木材の使用を削減するために、木箱からスチールケースへの変更に取り組んできましたが、いずれもワンウェイのため、現地にて廃棄していました。

2004年は梱包用スチール鋼材不足という環境の変化もおり、スチール材の廃棄を削減するためにさらなるリターナブル化に取り組みました。エンジン・ミッション等については、今まで専用ラックが中心でしたが、サイズの異なる様々な部品に使用できる汎用のリターナブルラックを作成し導

入しました。主にハンガリー、インドネシア、台湾、アメリカ等に導入し、2004年度末には送付ケース数の約20%をリターナブル化しました。

※木箱については現在、主に関連会社の江西昌河鈴木有限公司で使用されており、2004年度の使用量は約200tでした。(2003年度は約500t)



リサイクル

ダンボールの再利用

スズキは工場で発生する廃段ボールを部品の破損を防ぐための緩衝材に再利用しています。2003年に緩衝材製造機を導入した後、廃段ボールの再利用を図り、2004年度は約21t/年を再利用しました。



3 低公害輸送の推進 ～ 四輪車・海上輸送

国内の四輪車出荷にあたり海上輸送と陸上輸送の2つの形態を採っています。

東北以北、中国以西への輸送については主に海上輸送を推奨しており、経済性のみならずCO₂の排出量削減も考慮し行っています。海上輸送における1トン当たりのCO₂排出量はトラックに比べ約1/4と少なく、海上輸送はトラックで

全て輸送した場合に比べて約30%のCO₂排出量の削減につながります。

2005年度のスズキの国内四輪車輸送のCO₂排出量は陸上輸送が約23千t-CO₂、海上輸送が約4千t-CO₂であり、総排出量が約27千t-CO₂でした。

お客様のお車の販売・点検・修理等はスズキ代理店(販売子会社)を窓口に行われています。ここではスズキ代理店における環境負荷低減への取り組みを紹介します。

1 販売店の環境管理の推進

スズキは2004年度から販売代理店の環境情報(「エネルギーの消費量」、「廃棄物の排出・リサイクル量」)の把握を開始しました。2005年度には一部の販売代理店に環境

マネジメントシステムを導入し、販売代理店における環境管理を整備していく予定です。

2 使用済み製品の適正処理

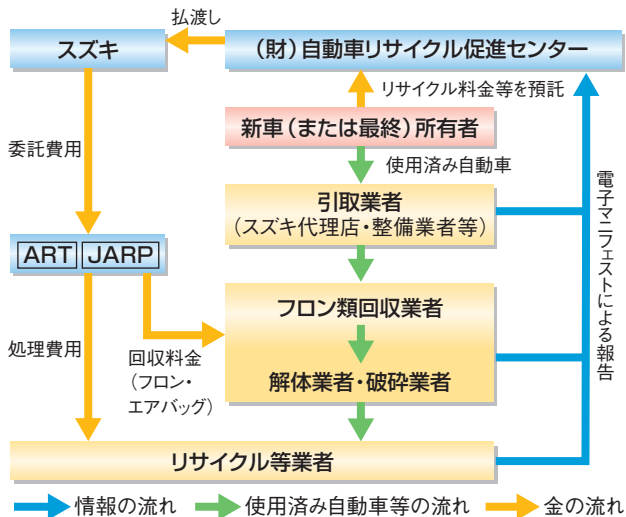
■ 四輪車

自動車リサイクルシステムの構築

2005年1月1日より使用済み自動車から発生するフロン類、エアバッグ類、シュレッターダスト(以下、ASR)を再資源化及び適正処理するための「使用済み自動車の再資源化等に関する法律(自動車リサイクル法)」が本格施行されました。フロン類、エアバッグ類については、全自動車メーカーと共同で「有限責任中間法人自動車再資源化協力機構(以下、JARP)」を設立し、適正で効率的な再資源化等を実施しています。ASRについては、自動車メーカーが2チームに分かれて対応しています。スズキは国内自動車メーカー及び輸入業者等11法人とART(Automobile shredder residue Recycling promotion Team)を結成し、法要件の遵守はもとより、ASRのリサイクル目標の早期達成を進めるとともに、処理コストを低減できる経済的で、安全なリサイクルシステムの構築を推進しています。

☞ 「自動車リサイクルシステム図」については、資料集9ページをご覧ください。

自動車リサイクル法に基づく概念図



「自動車リサイクル法」のお知らせ

http://www.suzuki.co.jp/cpd/koho_j/kankyo/index.html

「自動車リサイクル法」のリサイクル料金の設定※

自動車リサイクル法の3品目の再資源化の費用について、自動車ユーザーから預託を受ける料金を設定しました。

現在販売中の自動車のリサイクル料金(代表的な車種の例)(単位:円)

車種	3品目のリサイクル料金			
	合計	ASR	エアバッグ類	フロン類
ワゴンR (MH21S)	8,970~9,110	4,620	2,250~2,390	2,100
アルト (HA24S)	8,570	4,190	2,280	2,100
スイフト (ZC21S)	9,860~10,150	5,560	2,200~2,490	2,100

※・ASRの料金は、車種毎のASR重量により設定しました。

・エアバッグ類の料金は、エアバッグ及びシートベルトプリテンショナー類の装備個数等をもとに設定しました。

自動車リサイクル法対応状況(2005年1月~3月)

自動車リサイクル法の3品目に関する再資源化等実施状況について以下のとおり公表しています。

フロン	CFC回収量(自動車台数)	1,624kg (4,821台)
	HFC回収量(自動車台数)	1,906kg (5,125台)
エアバッグ類	エアバッグ類を取り外し回収処理した使用済み自動車の台数	120台
	エアバッグ類を車上作動処理した使用済み自動車の台数	719台
	エアバック再資源化率	92.6%
ASR	ASR総重量	1,706t
	ASRリサイクル施設※1への投入ASR重量	1,086t
	委託全部再資源化※2で抑制されたASR重量及び使用済み自動車台数	89t
	ASR再資源化率	60.5%

※1 リサイクル施設とは自動車リサイクル法第28条で主務大臣の認定を取得したASR指定引取り場所のうち、施行規則第26条に定める基準に適合した施設(「基準適合施設」)を示す。

※2 委託全部再資源化とは、自動車リサイクル法第31条で主務大臣の認定を所得した、全部再資源化業務委託先(解体事業者、プレス・せん断処理業者)と委託全部利用者(電炉・転炉等)で、ASRを生じさせないで使用済み自動車を再資源化する仕組み。

使用済み発炎筒の回収

2002年3月より整備時に交換した期限切れの発炎筒の回収を推進しています。スズキ代理店で回収した使用済み発炎筒を専用回収箱(スズキマーク入り)に入れて発炎

筒メーカーへ配送(その後、処理業者で適切に処理)しています。

☞「販売/回収ルート」については、資料集9ページをご覧ください。

自動車の解体情報

スズキでは、(社)日本自動車工業会「車とバイクの解体時事前除去マニュアル」及びスズキ「くるまの解体マニュアル」を利用・発行し、使用済み自動車の適正処理に努めています。また、欧州ELV(End of Life Vehicle)指令への対応として、スズキは1999年にIDIS(International Dismantling Information System)共同事業に参画し、EU内の解体業者にDVDまたはWebにて解体情報を提供しています。



欧州出荷車両への対応機種

年度	機種数	機種名
1999年	1	キャリイ (GA413)
2000年	7	グランド ビターラ (JA627, SQ416V 3DR, SQ420Q 3DR, SQ420W 5DR, SQ420WD 5DR) イグニス (RG series), Wagon R+ (RB413)
2001年	3	アルト (RF410), リアナ (RH413/RH416 5DR)
2002年	2	リアナ (RH413/RH416 4DR)
2003年	5	グランド ビターラ (JA627 2003 マイナー, SQ420WD 3DR), イグニス (RG415, RM series), リアナ (RH series 2003 マイナー)
2004年	1	スイフト (RS series)

■ 二輪車

「二輪車リサイクル自主取り組み」の状況

2004年10月1日、他の国内二輪車メーカー3社及び輸入事業者11社とともに二輪車リサイクルシステム(使用済み二輪車の廃棄・処理・リサイクル)の自主的な取り組みを開始しました。

2005年3月末までに指定引取窓口で引取られたスズキの使用済み二輪車の累計台数は153台で、リサイクル率は加重平均※1で86.4%でした。

なお、スズキは二輪車のリサイクル料金を1台あたり4,120円※2に設定しています。

※1 14ヶ所の処理・リサイクル施設でカテゴリー毎の処理実績に基づき算出された数値。ビジネスを含むスクーター系のリサイクル率は84.8%、モーターサイクル系のリサイクル率は89.7%。

※2 この料金は、引取対象二輪車1台あたり、エンジン排気量の大小を問わず全国同一料金になります。また、郵便局への払込手数料、登録販売店での収集料金・指定引取窓口までの運搬料金は別途必要になります。

☞「二輪車リサイクル自主取り組み」については、資料集10ページをご覧ください。

「二輪車リサイクル自主取り組み」のお知らせ

<http://www2.suzuki.co.jp/motor/recycle/index.html>

3 3Rの推進 ～ バンパー回収・リサイクル

スズキは資源の有効利用や商品コストの削減のため、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1994年以降継続して実施しています。

使用済みバンパーの回収開始当初、交換時の形状のまま代理店から回収していましたが、2000年以後、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、以後バンパーを破砕して回収しています。バンパー破砕機を利用することでその容積は6分の1になり、物流コストの削減に役立っています。

回収したバンパーは燃料タンクカバーやシートアンダーレー等数種類の部品にリサイクルしており、2004年9月に発売開始した新型アルトには、燃料タンクカバーに、2004年11月に発売開始した新型スイフトには燃料タンクカバーやフットレストにリサイクル材を使用しています。

☞「バンパー破砕機設置代理店一覧」「バンパー回収・リサイクルの流れ」については、資料集11ページをご覧ください。

スズキは環境に配慮した製品を販売する企業として、自らが働くオフィス等についても環境保全を意識した取り組みを行っています。ここでは日常のオフィス活動等についての環境への取り組みを紹介します。

1 省エネルギーの推進

■ 低公害車導入

スズキでは、従業員が業務上使用する社用車(連絡車)に、低公害車を導入しています。2005年3月末に、連絡車の50%を低公害車とすることを目標に取り組んでまいりましたが2004年3月末に1年早く目標を達成して以来、現在までほぼ同様の割合で推移しています。今後、車両の更新時に合わせ、更なる低公害車の導入を進め、2006年3月末に70%、2008年3月末に80%を目標として、低公害車導入を推進していきます。

※2005年3月末現在、社用車総台数262台中129台が低公害車。内4台はハイブリッド車導入。

■ アイドリング・ストップ運動

2002年度に「アイドリング・ストップ運動」を開始し今年で4年目になります。この運動は社用車の運転時や従業員が通勤で車を運転するとき等に不必要なアイドリングをやめることを目的としています。スズキは身近な点から改善し、環境保全に取り組んでいます。

販売代理店での環境活動 - (株)スズキ自販徳島

(株)スズキ自販徳島では県や環境省が実施した環境キャンペーンに参加しています。

徳島県主催の「アイドリングストップ協力店の募集※1」に自販徳島の10営業所が参加し、アイドリングによる窒素酸化物やCO₂の発生防止に協力しています。

また、2005年6月19日には環境省主催の「ブラックイルミネーション2005※2」に参加し、20時～22時の2時間に看板の照明灯や屋外照明灯を消して地球温暖化防止についての啓蒙を図りました。



※1「アイドリングストップ協力店」とは、徳島県内で駐車場を設置する小売店等の利用者に対してアイドリングストップを周知徹底させる事業所や店舗。

※2「ブラックイルミネーション2005」とは、2003年から夏至の日を中心に20時～22時の間に施設や家庭の照明を一齐に消すことを呼びかけたキャンペーン。

2 グリーン購入の推進

スズキは、「グリーン購入ネットワーク(略称GPN)」に参加し、GPNが定めるグリーン購入基本原則に沿って、グリーン購入を進めています。

現在、オフィスで使用される事務用紙は、100%再生紙を

使用しています。事務用品の購入に関しては、76品目に集約し、100%環境対応型商品となっています。

今後さらに、環境負荷の少ない製品の採用拡大に取り組んでいきます。

3 3Rの推進 ～ 紙のリサイクル

スズキ本社では、新聞・雑誌・カタログ・ダンボールを分別回収してリサイクルしています。機密書類については湖西工場の焼却炉で焼却し、そこで発生したばいじん・燃え殻等をセメント原材料として利用しています。また、2005年

7月より機密書類の焼却を中止し、リサイクルを開始しました。(2004年度焼却実績:109,070kg)

☞「廃棄物処分の流れと処分費用」については、資料集12ページをご覧ください。

スズキは事業活動を営む者として従業員への環境教育を行い、お客様の皆様や地域住民の方々とコミュニケーションを図っています。ここではスズキの社内環境教育や情報提供について紹介します。

1 従業員の環境教育・啓蒙

環境保全活動への理解、意識向上を図るため、新入社員教育、職能別教育、管理職教育を実施しています。



新入社員教育

職能別教育

全社的な環境への取り組みや認証取得の意義及び目的・効果等について、従業員に学ぶ機会を与え、今後の業務に役立てる研修を実施しています。

階層別教育

従業員育成プログラムの一環として、新入社員環境教育、職能別環境教育、経営層への環境内部監査員教育等を実施しています。また、工場では、環境上重要な工程の作業員への教育を中心に、新入社員等の導入教育、役職者教育等を449回、工場全体教育を14回の計463回実施しました。

有資格者の育成

有資格者育成にも積極的に取り組み、公害防止管理者163名、エネルギー管理士45名、内部環境監査員405名等の環境関連資格者を育成しました。

海外研修生

2004年度、工場管理、生産技術、設計の担当者及び責任者を対象に、海外からの研修生を277名受け入れました。スズキは海外からの研修生に対しても環境教育を導入しており、この中で「工場環境方針」「廃棄物の分別」「構内側溝への液状物質投棄禁止」を指導しています。

2 環境情報の提供

地域交流会

地域住民の方々ととの交流会を定期的に行っており、ご意見を承り、改善活動につなげています。2004年度には地域交流会を5工場で5回実施致しました。また、工場見学については、6工場で500回実施しました。



地域交流会(湖西工場)

環境情報の提供

スズキは環境に関する活動情報を以下の方法で提供しています。

- ・ 冊子(環境・社会レポート、アニュアルレポート等)
- ・ Web(ホームページ)
- ・ イベント(低公害車展示会等)
- ・ カタログ
- ・ 広告(企業パンフレット、企業広告)



しずおか環境・森林フェア

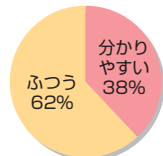


2004年
スズキ環境・社会レポート

「スズキ環境・社会レポート2004年」のアンケート結果

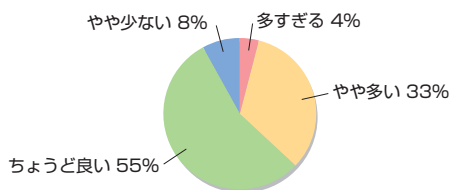
読者の皆様から様々なご意見・ご感想を頂きました。

1. 本レポートの分かりやすさはどうでしたか?



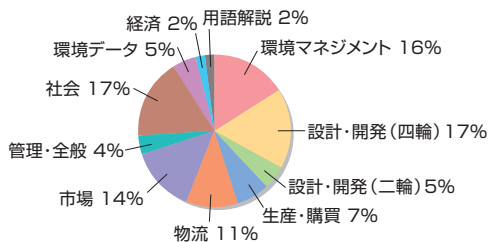
分かりにくいについては0%でした

2. 本レポートの掲載項目やデータ量はどうでしたか?



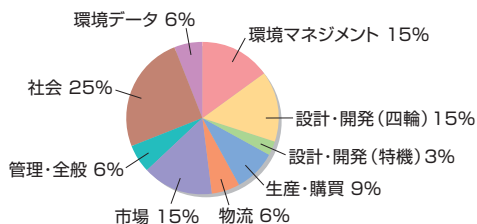
少なすぎるについては0%でした

3. 特に関心を持たれたのはどの項目ですか?



以下については0%でした
ごあいさつ、設計・開発(特機)、環境取り組みの歴史

4. もっと詳しくお知りになりたいと思われた項目はありますか?

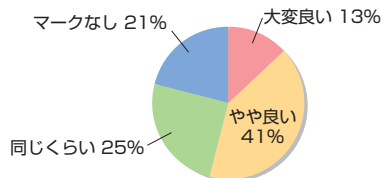


以下については0%でした
ごあいさつ、設計・開発(二輪)、環境取り組みの歴史

5. 今後追加を望まれる情報がありましたら具体的にお聞かせください。

- ・出入業者との環境に対する施策・コミュニケーション。
- ・クリーンエネルギー自動車に関する詳細な情報。
- ・バリアフリーの推進。
- ・CSR活動の詳細。
- ・京都議定書に関する情報の掲載が必要。等

6. 本年度の環境レポートは昨年度に比べていかがでしたか?



以下については0%でした
やや悪い、非常に悪い

7. スズキの環境への取り組みについてどうお感じになりましたか?

- ・企業市民として社会的責任を実施。
- ・ハイブリッド車の普及を期待。
- ・全社員への教育や関連会社との連携した取り組みに対する積極的対応。
- ・社会貢献活動を重視した姿勢。
- ・厳しい管理活動。等

8. 環境への取り組みでスズキに何を求めになりますか? 具体的にお聞かせください。

- ・解体時間の短縮、整備性の向上。
- ・燃料電池車の実用化とハイブリッド車の再販売化。
- ・梱包・ダンボールの返却、再利用化。
- ・京都議定書に対する企業としての取り組み。
- ・1人1人が意識を持った環境への取り組み。
- ・社員教育や地域貢献を通じた社会全体への環境保全意識の浸透。
- ・各営業所での廃棄物の削減や営業所レベルでの分別の徹底。
- ・更なるLCAの研究と具体化。等

9. その他ご意見ご感想、スズキへの要望等ございましたらご記入ください。

- ・ハイブリッド車の生産中止が残念。
- ・福祉車両の車種を増加を希望。
- ・製品の燃費の向上。
- ・グループ会社全体の環境への取り組み要望。
- ・社会との関わりをさらに充実し、市民、国民全体の誇りになるような企業イメージの構築を要望。
- ・CM、広告等で一般消費者にもっと環境へのアピールをすべき。等

今後もより多くの皆様からご意見・ご感想を頂き、より良い報告書にしていきたいと考えています。
忌憚のないご意見・感想をお待ちしています。

ご意見、ご感想等をお寄せください

FAX:053-440-2776 スズキ(株) 広報部 CSR推進グループ 行

このたびは「スズキ環境・社会レポート2005」をご覧いただきまして誠にありがとうございました。

今後の取り組みに向けて、多くの皆様からのご意見、ご感想を頂きたいと考えております。お手数ですが、下記のアンケートにご記入の上、ファックスにてお送りくださいますようお願い申し上げます。

1. 本レポートをどのようにお知りになりましたか?

- 新聞 ホームページ 販売店
その他()

2. 本レポートの内容については、どのようにお感じになりましたか?

- ① わかりやすさ:
1-----3-----5
わかりやすい ふつう わかりにくい
- ② 記載内容:
1-----3-----5
充実している ふつう 物足りない
- ③ ボリューム:
1-----3-----5
多い ふつう 少ない
- ④ 全体として、前回のスズキ環境・社会レポートに比べ、
1-----3-----5
良くなった ふつう 悪くなった
- ⑤ スズキのCSRへの取り組みについて

【経済面】

1-----3-----5
評価できる ふつう 評価できない

【社会面】

1-----3-----5
評価できる ふつう 評価できない

【環境面】

1-----3-----5
評価できる ふつう 評価できない

3. 特に関心を持たれた、あるいは印象に残ったのはどの項目ですか?(複数回答可)

- ごあいさつ
- CSRの考え方
CSR方針 各ステークホルダーに対する方針
CSRマネジメント体制
- 経済的責任
- 社会への責任
お客様とともに お取引先様とともに
スズキの財団活動等 従業員とともに
株主・投資家とともに 地域社会とともに
海外生産会社への取り組み
- 環境への責任
環境に配慮した企業経営 環境に配慮した製品開発
環境に配慮した生産活動 環境に配慮した物流活動
環境に配慮した市場活動 環境に配慮したオフィス活動
環境教育及び情報公開 環境資料集CD-ROM

4. もっと詳しくお知りになりたいと思われた項目はありますか?(複数回答可)

- ごあいさつ
- CSRの考え方
CSR方針 各ステークホルダーに対する方針
CSRマネジメント体制
- 経済的責任

□社会への責任

- お客様とともに お取引先様とともに
スズキの財団活動等 従業員とともに
株主・投資家とともに 地域社会とともに
海外生産会社への取り組み

□環境への責任

- 環境に配慮した企業経営 環境に配慮した製品開発
環境に配慮した生産活動 環境に配慮した物流活動
環境に配慮した市場活動 環境に配慮したオフィス活動
環境教育及び情報公開 環境資料集CD-ROM

5. 今後、追加を望まれる情報がありましたら具体的にお聞かせください。

6. 本レポート全体について、ご意見、ご感想、ご要望等がございましたらご記入ください。

7. どのような立場でお読みになりましたか?

- お客様 学生 お取引先様 株主・投資家
企業・団体 環境・CSR NPO/NGO
教育・研究機関 報道機関 行政機関
スズキグループ事業所の近隣にお住まいの方
スズキグループ従業員または家族 その他

8. あなたの年代、性別について教えてください。

- 10歳未満 10代 20代 30代 40代
50代 60代 70代 80代以上
- 男性 女性

ご協力ありがとうございました。差し支えない範囲で、以下の項目もご記入いただければ幸いです(匿名でも結構です)。

なお、ご記入いただきました個人情報は、スズキ(株)個人情報保護基本方針に則り、皆さまよりご意見をお伺いするため、本レポートの関連情報をご提供するため、および今後の改善の目的に限り使用いたします。スズキ(株)個人情報保護基本方針につきましては、弊社ホームページ(<http://www.suzuki.co.jp>)よりご覧ください。

ご住所 〒

お名前

お電話番号 - -

Eメール



R100



このレポートは、古紙配合率100%再生紙を使用し、
植物性大豆油インキで印刷しています。

2005年12月発行

発行部署・お問い合わせ先:

スズキ株式会社 広報部 CSR推進グループ

〒432-8611 静岡県浜松市高塚町300
TEL:053-440-2030 / FAX:053-440-2776

発行:2005年12月

本資料はスズキホームページからもご覧いただけます。

<http://www.suzuki.co.jp/>

製本・印刷: 中部印刷株式会社 / 製作協力: PDFファイル作成: 株式会社ポイント