

世界中で愛され、信頼される スズキを目指して



私たちはスズキと暮らす、すべての人のために社会的責任を果たします。



【編集方針】

スズキのCSR(Corporate Social Responsibility)の取り組みをご紹介する「スズキ環境・社会レポート2008」は、以下の方針で編集しました。

- 「スズキ環境・社会レポート2008」は、ホームページにすべての情報を集約しました。冊子版は、広く皆様に手に取っていただき、ホームページをご覧いただくための「ガイドブック」として作成しました。
- 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、2007年度(2007年4月1日から2008年3月31日の事業年度)を中心としていますが、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。
- 本レポートの記載内容については、スズキ株式会社の情報だけでなく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。)
- 本レポートの作成に当たっては、環境省の「環境報告書ガイドライン2007年度版」やGRI(Global Reporting Initiative)の「持続可能性報告のガイドライン2006」等を参考としました。
- 本レポートに記載されているホームページアドレス(URL)は、予告なく変更されることがありますので、ご了承ください。

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、日夜努力を重ねてきました。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・投資家の皆様、地域社会、従業員等のステークホルダーの信頼を得て、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。

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。



代表取締役会長兼社長
(CEO&COO)

鈴木 修

CSRの考え方

[企業の社会的責任]



企業は、社会の中で、お客様の安全、環境の保全に十分配慮し、法令・社会規範を遵守し、各ステークホルダーと良好な関係を保ちながら事業活動を行う使命を負っています。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 》 | 5 |
| 《 各ステークホルダーに対する方針 》 | 6 |
| 《 CSRマネジメント体制 》 | 7 |

CSR方針

01 スズキのCSRに対する基本方針

1962年に制定されたスズキの会社方針を示す「社是」、及びスズキの従業員が守るべきルールを明文化した「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、協力一致で新しい会社を
建設しよう

三、自己の向上にとともに常に
意欲的に前進しよう

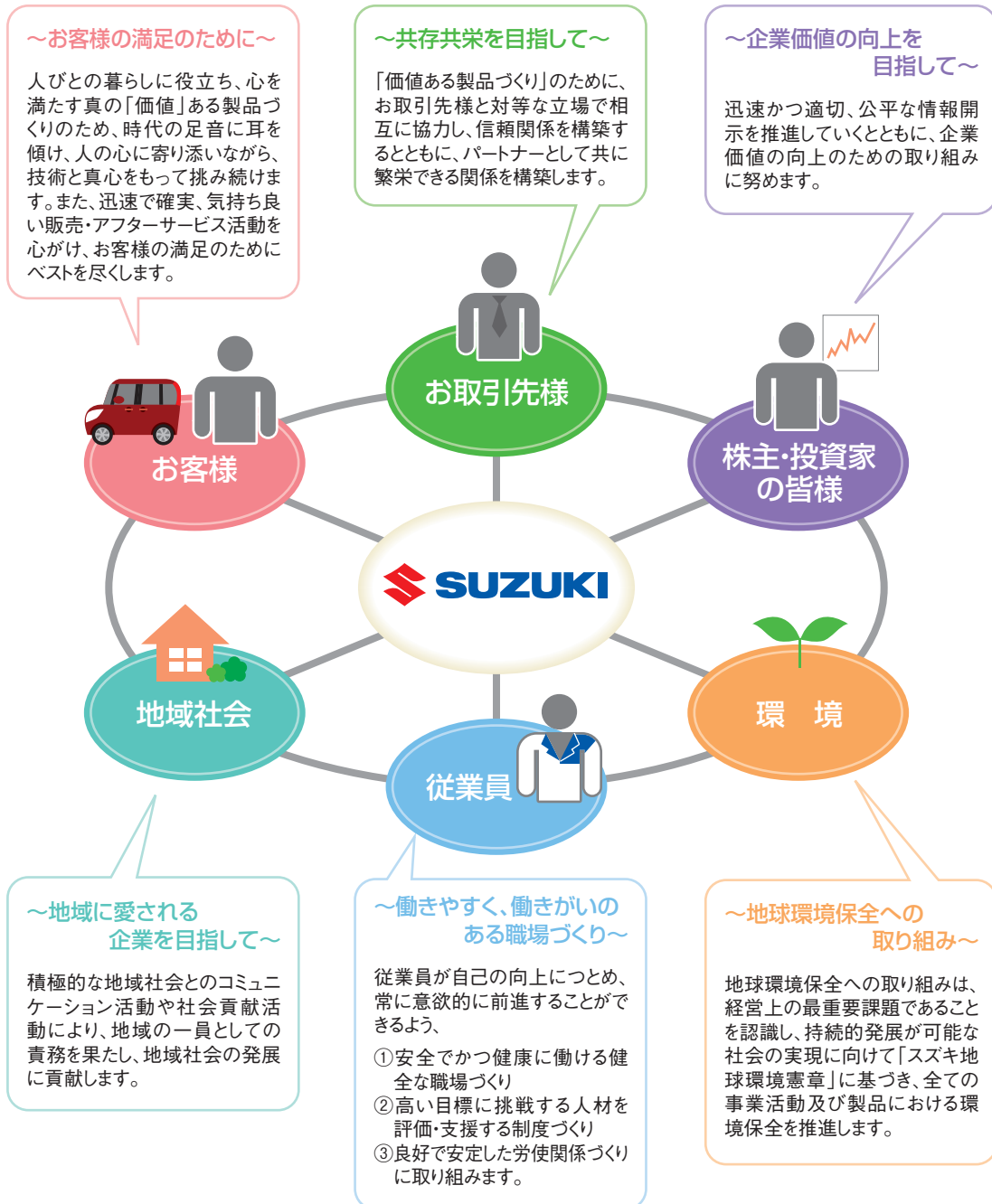
スズキ行動憲章

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。

各ステークホルダーに対する方針

01 各ステークホルダーに対する取り組み

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。



CSRマネジメント体制

01 コーポレート・ガバナンスの強化

スズキは、従来より、公正かつ効率的な企業活動を旨として、お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、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更なる貢献をし、持続的に発展していく企業でありたいと考えています。

その実現のためには、コーポレート・ガバナンスの強化が経営の最重要課題の一つであると認識し、様々な対策に積極的に取り組んでいます。具体的な取り組み例としては、次のようなものがあります。

①取締役・取締役会について

機動的な会社運営・業務のスピードアップと責任体制の明確化を図るため、2006年4月、会社法の施行を機に、次のとおり、会社運営組織の大幅な改革を実施しました。

- 2006年6月より、取締役の数を従来の半数程度とする一方、新たな役員制度(専務役員・常務役員)を導入し、取締役会長及び取締役社長以外の取締役全員が、執行の中心となる専務役員を兼任しています。
- また、当社は本部制を採用していますが、取締役専務役員は、本部長、副本部長に就くことにより、現場の情報を取締役会に上げて現場に直結した意思決定ができるようにしています。
- さらに、タテ割りの弊害をなくし、経営的な視点から横断的に事業を見ることができるよう、取締役専務役員が関連する他本部の補佐をする制度(一部)を設けています。
- なお、従来より、取締役の経営責任を明確にし、かつ経営環境の変化に柔軟に対応できるよう、取締役の任期を1年としています。

②監査役・監査役会について

監査役設置会社であり、監査役は5名のうち3名を社外監査役とし、監査機能の強化に努めています。

また、内部監査部門および関係会社を監査する部門を設置しており、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い、かつ、常に情報の交換を行うことで相互の連携を高めています。

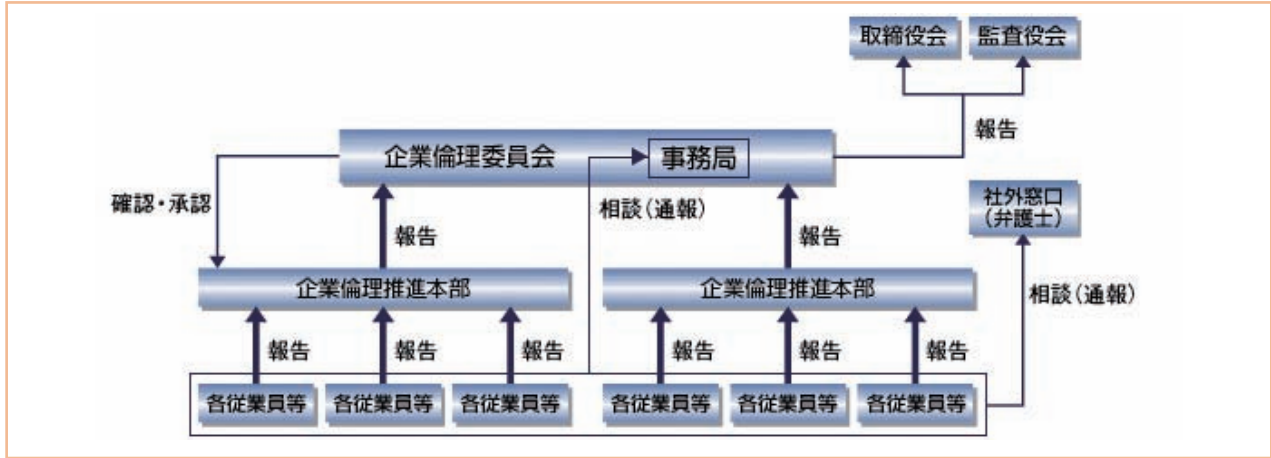
③コンプライアンス(企業倫理)体制について

取締役および従業員等が法令社会規範・社内規則を遵守し公正かつ誠実に行動するための「スズキ企業倫理規程」を定め、その中で「行動基準」を明示すると共に、「企業倫理委員会」を設置し、企業倫理講習会を実施する等、コンプライアンスの徹底を図っています。また、2006年5月15日に、会社法に基づき内部統制システム構築の基本方針を決議しており、さらに内部統制システムの整備・構築に努めて参ります。

「スズキ企業倫理規程」の中に定められた 行動基準

- 一、スズキの役員及び従業員等は、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等は、業務の遂行に当たっては、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等は、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等は、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等は、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、個人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等は、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等は、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等は、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。

●企業倫理体制組織図



●従業員等相談窓口制度

スズキ企業倫理規程に基づく制度として「従業員等相談窓口制度」を全社に展開しています。この制度は、スズキにおける違法・不当・不合理な行為を未然に防止することで、従業員等がより働きやすく、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。

相談の対象は、法令違反やそのおそれがあるものはもとより、

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、より広い範囲の相談も受け付けています。

また、公正性を保つため、相談窓口は、社内事務局のほか、弁護士に直接、電話やEメールで気軽に相談できるようにしています。

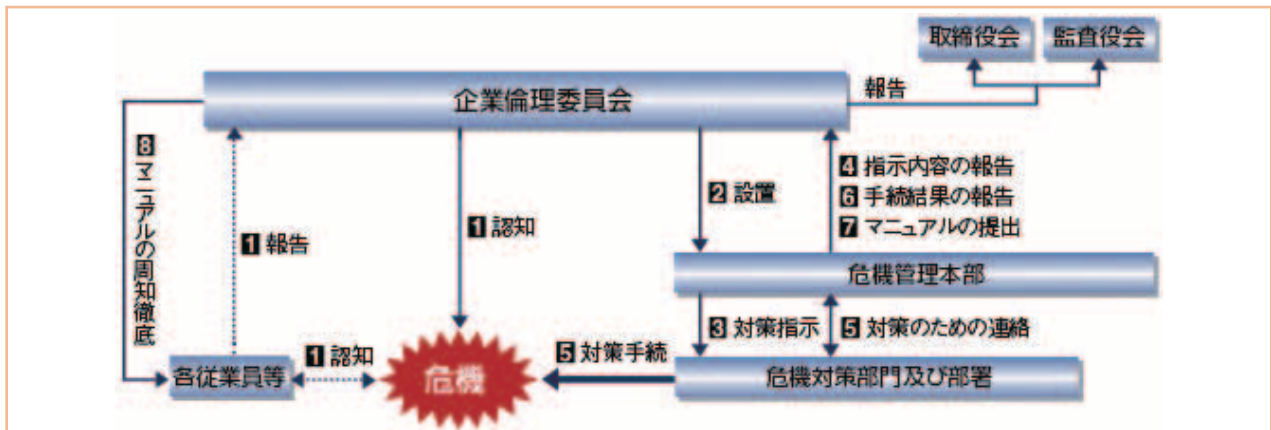
02 危機管理体制

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」を定めています。

「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られとさ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います。

●危機管理手続組織図



03 個人情報保護への取り組み

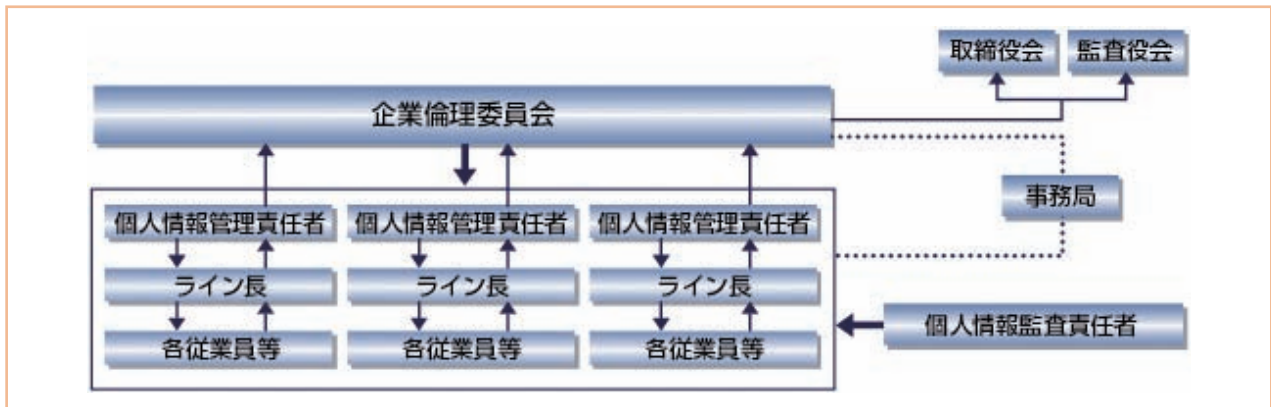
スズキが取り扱っているあらゆる個人に関する情報(お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、従業員等に関する情報)は、それぞれの個人からお預かりしている重要かつ貴重な財産であり、これを慎重かつ適切に取り扱うことは法律上の義務であると同時に、スズキの社会的責務であるという深い認識のもと、スズキでも2005年4月、個人情報を適正に取り扱うための基本事項を定める「スズキ個人情報保護規程」を策定しました。

この規程を周知徹底するために、スズキでは従業員研修、各部門ごとの「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従業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います。

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従業員向け「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、従業員研修を開催する等、個人情報保護の徹底に取り組んでいます。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、改善を図っていきます。

●個人情報保護体制組織図



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/privacy_statement/index.html

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」という基本方針のもと、持続的な発展を目指し、健全な事業活動のために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。

| | |
|-------------------------|----|
| 《 2008年3月期の財務状況 》 | 11 |
| 《 スズキ中期3カ年計画 》 | 12 |
| 《 環境会計 》 | 13 |

2008年3月期の財務状況

01 2008年3月期の財務状況

2008年3月期の業績は、連結売上高は3兆5,024億1千9百万円(前期比110.7%)、連結利益の面では、研究開発費・減価償却費・諸経費の増などを、売上増加や原価低減、為替差益などで吸収し、営業利益は1,494億5百万円(前期比112.4%)、経常利益は1,569億4百万円(前期比112.7%)、当期純利益は802億5千4百万円(前期比107.0%)となりました。

2008年3月期の財務状況の詳細

●連結貸借対照表

(単位:億円)

| | | 2008年 3月期 | 2007年 3月期 | 増減 | | | 2008年 3月期 | 2007年 3月期 | 増減 | |
|----|------|--------------|--------------|--------|-----|--------|--------------|--------------|--------|------|
| 資産 | 流動資産 | 14,831 | 14,354 | +477 | 負債 | 流動負債 | 11,668 | 11,334 | +334 | |
| | 固定資産 | 有形固定資産 | 6,011 | 5,880 | | +131 | 固定負債 | 3,395 | 3,321 | +74 |
| | | その他 | 3,250 | 2,980 | | +270 | 計 | 15,063 | 14,655 | +408 |
| | 計 | 9,261 | 8,860 | +401 | 純資産 | 資本金 | 1,202 | 1,202 | | |
| | 合計 | 24,092 | 23,214 | +878 | | その他 | 6,584 | 6,213 | +371 | |
| | | | | 少数株主持分 | | 1,243 | 1,144 | +99 | | |
| | 計 | 9,261 | 8,860 | +401 | 計 | 9,029 | 8,559 | +470 | | |
| | 合計 | 24,092 | 23,214 | +878 | 合計 | 24,092 | 23,214 | +878 | | |

●連結損益計算書

(単位:億円)

| | | 2008年 3月期 | 2007年 3月期 | 増減 |
|-------------|----|--------------|--------------|--------|
| 売上高 | | 35,024 | 31,637 | +3,387 |
| 売上原価 | | 26,319 | 23,788 | +2,531 |
| 売上総利益 | | 8,705 | 7,849 | +856 |
| 販売費及び一般管理費 | | 7,211 | 6,520 | +691 |
| 営業利益 | | 1,494 | 1,329 | +165 |
| 営業外 | 収益 | 350 | 293 | +57 |
| | 費用 | 275 | 230 | +45 |
| 経常利益 | | 1,569 | 1,392 | +177 |
| 特別損益 | 利益 | 14 | 9 | +5 |
| | 損失 | 9 | 14 | △5 |
| 税金等調整前当期純利益 | | 1,574 | 1,387 | +187 |
| 税金等 | | 771 | 637 | +134 |
| 当期純利益 | | 803 | 750 | +53 |

●その他連結財務状況の詳細

| | | 2008年 3月期 | 2007年 3月期 | 増減 | |
|---------------|-----|--------------|--------------|--------|--------|
| 設備投資(億円) | | 2,436 | 2,074 | +362 | |
| (内、主要関連会社) | | (319) | (397) | (△78) | |
| 減価償却費(億円) | | 1,616 | 1,499 | +117 | |
| 研究開発費(億円) | | 1,087 | 921 | +166 | |
| 有利子負債(億円) | | 4,507 | 4,066 | +441 | |
| 事業別セグメント(億円) | 二輪車 | 売上高 | 5,920 | 5,882 | +38 |
| | | 営業利益 | 225 | 454 | △229 |
| | 四輪車 | 売上高 | 28,339 | 25,038 | +3,301 |
| | | 営業利益 | 1,140 | 766 | +374 |
| | その他 | 売上高 | 765 | 717 | +48 |
| | | 営業利益 | 129 | 109 | +20 |
| 1株当たり純資産額(円) | | 1,726.21 | 1,644.56 | +81.65 | |
| 1株当たり当期純利益(円) | | 177.96 | 169.41 | +8.55 | |
| 自己資本比率(%) | | 32.3% | 31.9% | +0.4% | |
| 自己資本当期純利益率(%) | | 10.6% | 11.0% | △0.4% | |

スズキ中期3カ年計画

01 スズキ中期3カ年計画

スズキグループは、2007年4月27日に修正公表した「スズキ中期5カ年計画(2005年4月～2010年3月)」の内、連結売上高目標3兆5千億円を、ヨーロッパやアジアでの四輪車の旺盛な伸びなどにより前倒して達成することができました。

一方、経営環境が大幅に変化していることや、新たなプロジェクトに伴う設備投資増加も見込まれることから、従来の中期5カ年計画が3年経過したところで、残り2年に2011年3月

期を加え、新たに連結売上高4兆円の達成を目標とする「スズキ中期3カ年計画(2008年4月～2011年3月)」を策定しました。

この中期3カ年計画の基本方針は、引き続き従来の方針を継続する一方、具体的な経営目標は、以下の通りです。この経営目標を達成出来るよう、引き続き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。

【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なう。

【中期経営目標】

| | 2011年3月期 | 2008年3月期 |
|-----------|--------------------|-------------|
| 連結売上高 | 4兆円 | 3兆5,024億円 |
| (二輪車事業) | (6,200億円) | (5,920億円) |
| (四輪車事業) | (3兆3,000億円) | (2兆8,339億円) |
| (その他事業) | (800億円) | (765億円) |
| 連結経常利益 | 1,700億円 | 1,569億円 |
| 為替レート | US\$ 100円 | US\$ 114円 |
| | ユーロ 145円 | ユーロ 160円 |
| 世界生産台数 | | |
| 二輪車 | 440万台 | 339万台 |
| 四輪車 | 320万台 | 264万台 |
| 世界販売台数 | | |
| 二輪車 | 440万台 | 334万台 |
| 四輪車 | 295万台 | 241万台 |
| 3カ年累計設備投資 | 7,500億円(主要関連会社を含む) | |

【2008年4月24日発表 スズキ中期3カ年計画について】

http://www.suzuki.co.jp/ir/library/financialaffairs/pdf/h20_fin/plan3years.pdf

環境会計

01 環境会計

●環境保全コスト

(単位:億円)

| | | 推移 | | | 2008年3月期 | | |
|--|------|--------------|--------------|--------------|----------|-------|-------|
| | | 2005年 3月期 | 2006年 3月期 | 2007年 3月期 | 投資 | 経費 | 計 |
| 事業エリア内コスト: 主たる事業活動により事業エリア内で生じる環境負荷を低減する取り組みのためのコスト | 公害防止 | 6.1 | 5.4 | 5.8 | 0.8 | 3.6 | 4.4 |
| | 環境保全 | 6.4 | 4.3 | 3.5 | 0.2 | 3.2 | 3.4 |
| | 資源循環 | 7.7 | 7.2 | 6.8 | 3.9 | 6.0 | 9.9 |
| | 計 | 20.3 | 16.8 | 16.1 | 4.9 | 12.8 | 17.7 |
| 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 | | 0.3 | 0.3 | 0.3 | — | 0.3 | 0.3 |
| 管理活動コスト: 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 | | 7.3 | 5.8 | 5.2 | — | 4.3 | 4.3 |
| 研究開発コスト: 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 | | 302.3 | 303.9 | 311.1 | 19.0 | 363.0 | 382.0 |
| 社会活動コスト: 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 | | 9.1 | 4.3 | 2.7 | — | 2.7 | 2.7 |
| 環境損傷コスト: 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 | 0.2 | — | 0.1 | 0.1 |
| 合 計 | | 339.4 | 331.4 | 335.6 | 23.9 | 383.2 | 407.1 |

●環境保全効果

(単位:億円)

| 項 目 | 2005年3月期 | 2006年3月期 | 2007年3月期 | 2008年3月期 | |
|------|----------|----------|----------|----------|------|
| 経済効果 | エネルギー費削減 | 3.9 | 2.3 | 1.1 | 1.1 |
| | 廃棄物処理費削減 | 0.07 | 0.02 | 0.01 | 0.04 |
| | 省資源 | 0.7 | 1.0 | 1.8 | 1.3 |
| | 合 計 | 4.7 | 3.3 | 2.9 | 2.4 |

(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・投資家の皆様、地域社会等の各ステークホルダーの信頼を得て、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 》 15
- 《 お取引先様とともに 》 22
- 《 スズキの財団活動等 》 23
- 《 従業員とともに 》 27
- 《 株主・投資家の皆様とともに 》 32
- 《 地域社会とともに 》 36
- 《 海外生産会社の取り組み 》 52

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により、お客様から信頼されご支持いただける商品の開発、サービスの提供に努めてきました。スズキは、これからもこの努力を惜しむことなく、お客様のご期待に応えていきます。

01 お客様相談室

近年、企業のあるべき姿は、単にお客様に対するCS (Customer Satisfaction=お客様満足度)の向上という観点からだけでなく、企業が社会を構成する一員として、CSR(企業の社会的責任)やコンプライアンス(法令遵守)といった観点から、スズキのお客様はもとより、消費者、地域住民、株主・投資家、各種民間組織、政府・行政等の各ステークホルダーに対して、安心と信頼を提供することが求められています。

これまで以上に皆様が利用しやすいお客様相談室を目指して、アクセスの利便性の向上、迅速かつ的確な回答を行なうため、スタッフ一同、常にお問い合わせ対応のレベルアップを図っています。

受付体制については、原則的に年中無休とし、一般加入電話・携帯電話からのフリーダイヤル受付、ホームページの問い合わせ専用フォームからの受け付けなど、多様な媒体から問い合わせを受け付けています。さらに、これらの様々な問い合わせの情報を一元管理できるシステムを導入し効率的な対応を実現したことで、お客様の満足度・利便性の向上を図りました。

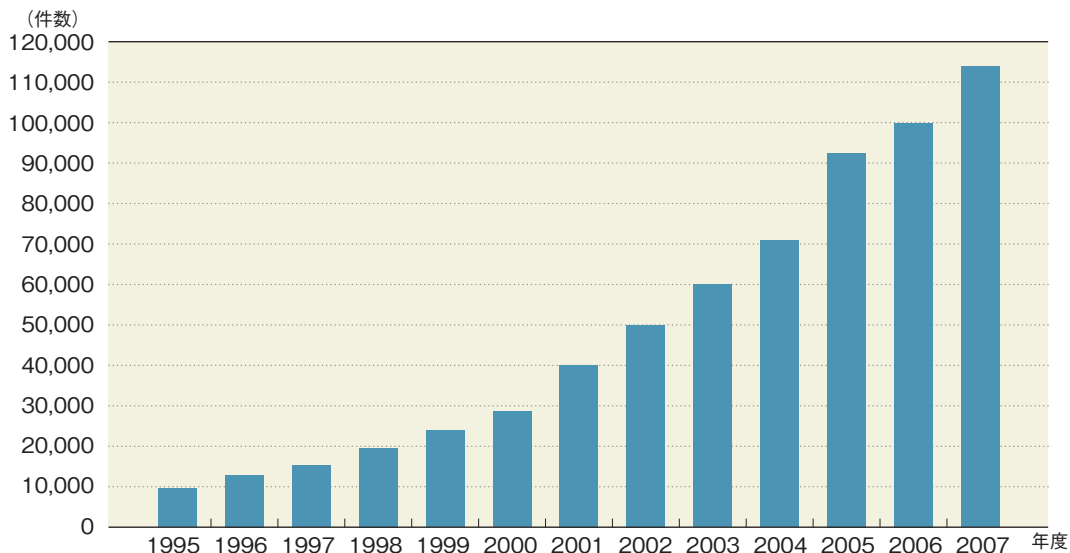
お客様相談室に寄せられるお客様の声は、開設以来毎年増え続け、2007年度は11万件を超えました。こうして頂いたお

客様からのお問い合わせ、ご要望に対しては“お客様からの貴重な声”として社内イントラネットに掲載、お客様の声を確認することができるようにするとともに、情報は内容別に分析し、社内関連部門にフィードバックすることにより、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役立てています。

今後もより利用しやすく、信頼のできる「お客様相談室」を目指し、業務の改善に努力して参ります。



お客様相談室受付件数の推移



02 CS (Customer Satisfaction) 活動

お客様に気持ちよく過ごしていただけるお店作り

スズキではお客様に気持ちよく過ごしていただけるお店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・電話応対・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]」)とVTRを制作し販売会社に配付しています。そして、従業員教育を積極的に実施することによって、スズキグループ全体のイメージの向上と均一化を図っています。



「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・サービス工場等について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できるため、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。



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(スズキが直接管轄している代理店)の従業員として一定期間従事していただくことで、営業・整備に関する知識、技術の研鑽と各種資格取得を支援するもので、スズキグループの信頼関係とお客様の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。



03 電動車両

スズキは、身体に障害のある方や高齢者が目的や使用状況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、利用者や使用状況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タイプです。

セニアカー

自採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セニアカーであるタウンカートを、2005年に販売開始しました。1.1mの旋回半径で小回りがきき、操作性や乗り心地、使いやすさにも配慮をした、明るく軽快なデザインのハンドル型電動車いすです。



モーターチェア

自採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

自採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28kg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、市販の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。



※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）は道路交通法上、「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。2007年度は全国で68回の講習会を実施し、のべ6,217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3,715名(2007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

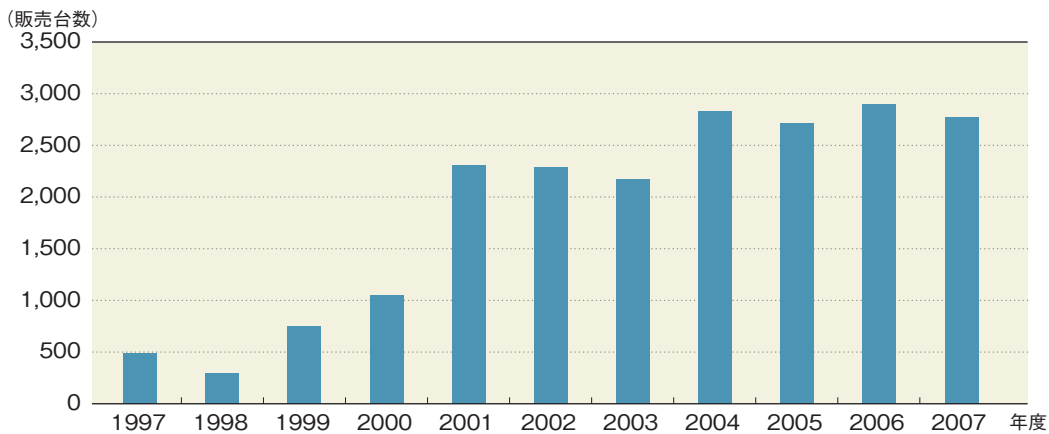
電動車いす安全指導表彰制度とは、電動車いすの安全利用方法等について、交通安全教育、広報啓発活動を促進し、電動車いすが関係する交通事故を防止するための活動を積極的に実施している電動車いす関係者を警察庁交通局が表彰する制度です。スズキは、電動車いす安全普及協会(電安協)の事務局として、電動車いす安全指導表彰制度を積極的に推進しています。

04 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「回転スライドシート車」の3タイプ9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。

ウィズシリーズ販売台数



車いす移動車

要介助者が車両後部から車いすに座った状態で乗降できる車両です。低床設計のため、介助者は容易に要介助者を乗降させることができます。この車両には手動車いすや電動車いすを載せることができ、スズキはワゴンRとエブリイワゴン、エブリイに設定しています。



昇降シート車

リモコンで要介助者のシートを回転、上昇、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、エブリイワゴンに昇降シート車を設定しています。



回転スライドシート車

助手席が約90度回転し、車外へスライドする車両です。「昇降シート車」と異なり、シートの回転・スライドは手動で行います。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SX4とワゴンR、アルトに設定しています。



05 安全への取り組み

スズキは、歩行者、自転車、二輪車、四輪車等、すべての人がお互いに安全なモビリティ社会で暮らせるよう、「安全技術の取り組み」を最重要課題と考え、積極的に安全性を向上させています。

スズキでは、事故をおこさないためのアクティブセーフティー技術(ABS(アンチロックブレーキシステム)、ESP®(エレクトロニックスタビリティプログラム)、ブレーキアシスト等)、万一事故

が発生した場合の被害を最小限にするためのパッシブセーフティー技術(TECT—軽量衝撃吸収ボディー、歩行者傷害軽減ボディー、SRSエアバッグ、頭部衝撃軽減インテリア等)、地域、社会の一員として交通安全活動、安全運転励行の普及活動等へ積極的に取り組んでいます。

※ESPはDaimler AGの登録商標です。



先進安全自動車(ASV※)の公道実証実験を開始

スズキは、2008年3月より先進安全自動車「ワゴンR ASV-4」と「スカイウェイブ250 ASV-4」の公道走行実験を開始しました。この実験は国土交通省の「先進安全自動車(ASV)推進計画」に基づくもので、車車間通信を利用した安全運転支援システムの実証実験に参画するため、実験車の開発を進めています。

今回開発したシステムは、電波による車車間通信機を用いて車両相互に位置・方向・速度などの情報を交換し、他車両と衝突の可能性がある場合に音と画面表示でドライバーに知らせ、注意喚起することで見落としや判断ミスを防ぎ、安全運転支援を行うことができるというものです。

スズキは、交通事故削減のための先進自動車技術の開発推進等を通して、これからの交通社会に求められる安全技術の研究を引き続き行なっていきます。

※ASV:Advanced Safety Vehicle(先進安全自動車)の略



ワゴンR ASV-4



スカイウェイブ250 ASV-4



(ご参考) ASV-4ロゴ

06 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

(社)全国二輪車安全普及協会に参加し、二輪車の安全運転実技講習会等に二輪車安全運転推進委員会と協力のもと、指導員を派遣したりグッドライダーミーティング等の安全運転講習会の開催に努めています。また、人と車の安全を目的にグッドライダー防犯登録等にも協力しています。また(財)全日本交通安全協会主催の二輪車安全運転大会にも指導員や審判員の派遣協力をしています。NMCA日本二輪車協会が主催している少年少女モーターサイクルスポーツスクールにもインストラクターを派遣し協力活動に努めています。

二輪技術センター(竜洋)コース走行会

スズキ大型二輪車をご購入頂いたユーザーを対象に、スズキ二輪技術センター(竜洋)コースにて走行会を毎年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、高速二人乗り体験走行も追加して、多くのお客様にご参加いただいています。



スズキミーティング体験試乗会

大型二輪及び普通二輪免許保有者を対象に、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スズキの二輪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、法令遵守を第一に開催しています。安全に楽しく試乗していただいています。



「バイクのふるさと浜松」への協力

国内オートバイ産業発祥の地である浜松から、全国へその情報や文化、魅力の発信を行う「バイクのふるさと浜松」。2007年には入場者3万人を超える一大イベントとなりました。スズキはこのイベントに協力することで、二輪車に憧れ、ものづ

くりを担う次世代の人材の育成や、産業観光・ツーリング企画を通じた二輪車愛好家の集う街づくりに貢献しています。



GPマシンの展示



パレードラン出発風景

浜松市内～イベント会場をパレードし交通安全運転をアピールします

サンデーSRF in 竜洋 オフロード講習会の開催

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シリーズをご購入頂いた初心者からベテランまで幅広いモトクロスユーザーを対象に、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、社内および関連会社従業員のための二輪車安全運転講習会を毎年、定期的に開催しています。2007年度は既に大卒、高卒新入社員、二輪通勤者を対象に12回の講習会を実施しました。今後も新入社員及び二輪通勤者、関連会社従業員を対象に継続開催し、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教育・指導していきます。





お取引先様とともに

スズキは、「消費者の立場になって価値ある製品を作ろう」を社是の第一に掲げ、社会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購買部門の役割と考えています。パートナーとなっていただくお取引先様は、品質・コスト・納期・技術・危機管理・過去の実績の6つの原則に基づき、公平公正な手続きにより選定されます。また、企業規模および取引実績の有無、国や地域を問わず、あらゆる企業に対して取引参入機会の門戸を広く開放しています。

01 継続的な取引

スズキは、パートナーとなっ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。

02 グローバル購買活動

スズキは、世界中に点在する生産拠点と連携し、グローバルな購買活動をさらに展開してゆきます。従来、各生産拠点ごとの購買を主眼に進めてきた活動を、グローバルでの最適購買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購買します。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、技術的な蓄積など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。

03 事業継続計画の取り組み

スズキでは、各事業所の耐震補強工事の他、事業継続計画(BCP:Business Continuity Plan)を作成しています。また、地震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ものとの認識のもと、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に、お取引先様と共に取り組んでいます。

スズキ
グリーン調達 ガイドライン

スズキの財団活動等

01 財団法人スズキ財団

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います。

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ーし、市民社会の求める期待に応えてい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います。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692人に、9億7,239万円(2008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。



贈呈式 津田理事(左) 渡辺義見名古屋工業大学教授(右)

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、早急に取り組ま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。

平成15年度より助成を開始し、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7件の研究に対し、5,308万円(2008年4月1日現在)の助成を行っています。

③ 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・独創的研究成果を発表し研究の更なる充実・発展を図るため、国内外で行われるシンポジウム・会議等の開催、或は海外で開催されるシンポジウム・会議への出席等の経費の一部を助成しています。

これまでに246件、1億28万円(2008年4月1日現在)の助成を行っています。

④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、ブダペスト工科大学から6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。



2007年度 研究留学生 Norbert Stuban氏と静岡大学工学部 篠原教授と庭山准教授の研究室の学生・院生

⑤インターアカデミアへの支援

ヨーロッパの6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。

⑥助成件数と助成金額

・2007年助成件数：66件

2008年4月1日までの累計：951件

・2007年助成金額：7,000万円

2008年4月1日までの累計：11億3,951万円

⑦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「公益信託進化学振興木村資生基金」が設立されました。この基金では、遺伝学分野の研究を行い、大きな研究功績を残された方の顕彰を行っています。

02 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。

- ・総資産：15億6,135万円
- ・奨学援助総額(2008年4月1日までの累計)：6,720万円
- ・奨学金給付(2007年度)：58件(1,806万円)



鈴木理事長から奨学生認定証を授与される、ムンド・デ・アレグリア学校(下記参照)の卒業生

03 日系人学校「ムンド・デ・アレグリア学校」に経営支援

学校法人「ムンド・デ・アレグリア学校」(浜松市南区卸本町)は、南米系日系人の子供たちの学校です。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たちに「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。

同校は、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、永続できるようスズキが支援することを決め、地元浜松の産業界に呼びかけました。支援の輪は約60社に及びました。2005年8月には、全国で初めての南米系外国人の学校法人となり、同校の役員(設立発起人、理事、監事、評議員)には地元産業界からも多数参画しています。

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



04 大学でスズキ寄附講座・冠講座を開講

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、人材の育成および共同研究等を行う「スズキ寄附講座」や学生に産業界の現状を紹介する「スズキ冠講座」を開講しています。

●寄附講座

スズキは、静岡大学(工学部)において2003年度から、研究者育成及び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。



・現在の主な研究テーマ：

エンジンの環境負荷を低減する研究(ガソリン代替燃料の利用や燃費向上によりCO₂排出を低減する)

・講師：

スズキから大学に従業員を教授、助教授(現在は准教授)として派遣

・期間：

2003年4月から2009年3月までの6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」)。

●冠講座

また、静岡産業大学・浜松大学・浜松学院大学の3校において、学生に産業界の現状や問題への取り組み方を紹介する冠講座を開講しています。

- | | | |
|------|--------------|---|
| ・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 |
| | ：2005～2007年度 | グローバル企業を目指して ～厳しい企業競争を勝ち抜くためのスズキの取り組み～ |

・講師：テーマに応じ、各職場から大学に派遣

・講義回数：1回90分授業を毎年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、3年間の計画で、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」が行われました。

スズキ(本社)の地元である静岡県浜松市もこの「モデル地域」に選ばれ、市教育委員会が、「理数大好き浜松市モデル地域事業」を実施、スズキも2005年度より3年間にわたり、この事業に積極的に参加しました。

2005年度は、モデル地域の先生方を対象に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行いました。

2006年度からは、二輪車のエンジン分解組立や実際の開発行程で行われるクレイ(工業用粘土)を用いたモデル製作の講習や実習を行い、2007年度は、小中学校の児童・生徒230名に参加いただきました。



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、誠実にものごとにかかる集団となるために、以下の項目に重点を置いて制度・環境づくりに取り組んでいます。

- 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

01 安全・衛生及び交通安全に対する取り組み

安全・衛生

スズキでは、安全基本理念を掲げて安全衛生管理活動を推進しています。

安全基本理念

- ・安全はすべてに優先する
- ・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

災害が発生した場合、たとえ軽微なケガであっても、全件を社内に報告回覧(横展開)し、再発防止と類似災害の防止に努めています。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。

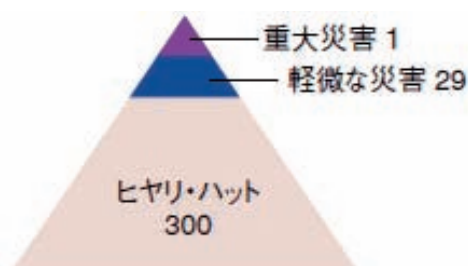
「1件の重大災害が発生した場合、その背景には29件の軽微な災害、さらにその背後には300件のヒヤリ・ハット※1がある」※2といわれており、災害を未然に防ぐためには、ヒヤリ・ハットを根絶する取り組みを行う必要があります。

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、1995年4月から40歳以上の従業員に対し、人間ドックと歯科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を実施しています。

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、社内医務室に精神科医による「心の相談室」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
- 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

02 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を重ねることにより、より困難な目標へ挑戦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うことにより、次の効果が現れています。

- ①努力目標が具体的になることで本人の仕事への意欲が向上する。
- ②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。

また、スズキの人事制度は、年功のしがらみから脱却した職務重視の人事制度で、スズキの更なる成長を担うプロの人材育成を図るとともに、人事処遇のしほみを仕事、役割、責任と成果に応じた客観性・納得性の高いものとしています。職務重視の人事制度と目標チャレンジ制度が、従業員のキャリアアップをバックアップしています。

自己申告制度

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くみとして、異動希望を申告する自己申告制度を実施しています。

03 安心して働ける快適な職場環境づくり

スズキは、企業活動の担い手である従業員が心身共に充実した状態で意欲と能力を発揮できるための環境づくりに努めています。多様化する働き方に会社として積極的に対応することで、従業員が生き生きと働けるよう、さまざまな支援制度を導入しています。また、快適な職場環境づくりにより、より生産性を高める働き方への意識改革を進めていきます。

育児短時間勤務制度

小学校入学前の子どもを養育する従業員は、本人の申し出により1日の所定労働時間を短縮した勤務が可能となる制度を導入しました。また、この制度を利用する従業員は、原則として所定時間外勤務が免除されます。幼い子を養育する従業員が多様な働き方を選択できる制度をつくることで、意欲と能力を持った従業員が継続して働ける環境を整えます。さらに、育児短時間勤務制度を実施することにより、職場全体で育児支援への意識を高めるとともに、短時間勤務者を支えることができる「つよい職場」づくりを推進していきます。

育児・介護休職制度

スズキでは、働く意欲・能力がありながら、育児・介護といった自己(家庭)の都合で就労が困難な場合に対して、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。

再雇用制度

2006年4月の高齢者雇用安定法の改正以前の1991年7月より、スズキは60歳定年後の再雇用制度を導入しています。60歳定年以降も最長65歳まで意欲と能力のある従業員への活躍の場を提供しており、現在各職場でその豊富な経験や専門能力が活かされています。

コミュニケーション・デー

スズキでは、給与支払日の属する週末を「コミュニケーション・デー」と設定し、原則として定時退社するルールを定めています。早い時間に帰宅する日を定期的に設けることにより、家族、職場、地域とのコミュニケーションと、従業員本人のワークライフ・バランス(自分とのコミュニケーション)を推進しています。

従業員等相談窓口制度

スズキでは2002年からCSRマネジメント体制の一環として「従業員等相談窓口制度」を全社に展開しています。2007年4月には、利用者の範囲を拡大し、スズキ(株)の従業員だけでなく、実情に即して当社事業所内で業務を行うすべての人(正規、見習、試用の各従業員、派遣社員、アルバイト、パートタイマー、期間社員および出向社員その他会社の事業所において業務等を遂行する人を含みます。)並びにスズキグループ会社における社員等からの相談等も受け付けています。相談内容はセクハラ・パワハラ等の職場内での迷惑行為についてのものから、業務に関する疑問、悩み事、改善等に至るまでより広い範囲の相談を、メールや電話で気軽にできるようにしています。また、公正性を保つため社外弁護士へ直接相談することもでき、発生した問題を早期に、適切に解決することで快適な職場環境を形成するよう努めています。また、いかなる報告・相談であっても、通報者が不利益を被らないことを保証しています。(P8 CSRマネジメント体制 従業員等相談窓口制度参照)

04 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得る人材の育成を行っています。

●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、職位に応じた業務遂行に必要な基礎的な知識、技術、技能を修得します。

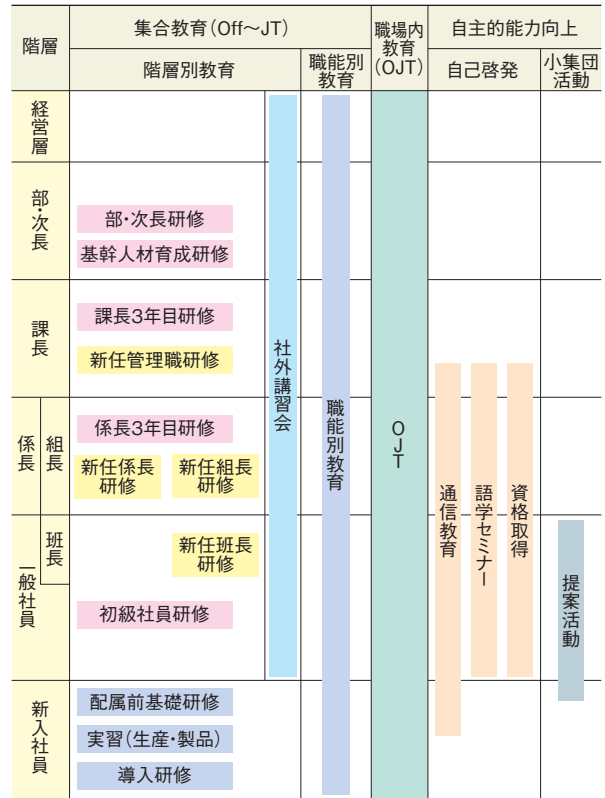
※階層別教育とは、社内職位に応じて組織横断的に実施される研修で、具体的には部・次長研修、課長研修、係長研修、組長研修、班長研修等をいいます。

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 |
| 2005年度 | 14,518人 |
| 2006年度 | 15,470人 |
| 2007年度 | 18,600人 |



●スズキ社内教育体系図



●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・後輩を指導することをいいます。個々の従業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、職場内のグループによる提案活動等を推進しています。

05 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が反映されるように、話し合いの場(労使協議)を数多く設けています。

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

●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139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、139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、139社約5万人の従業員が、創造性豊かに生き生きとして働く闊達な職場風土と安定した労使関係が構築できるよう、取り組んでいます。

06 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4年目を迎えました。2008年4月末現在で、重度の知的障害者を含めた障害者数は44名となり、指導者と一体となってスズキ本社内事務所、従業員寮、関連施設の清掃業務、社内書類の集配業務に携わっています。

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。

また、07年8月には派遣先を広げられる「特定労働者事業」の認可を取得。雇用した障害者を地元農家に派遣し、そこでできた農作物をスズキが買い取り、スズキ本社の社員食堂で食材として使用するという新しい取り組みを08年3月から行っています。

これは「地産地消」という地域循環型ビジネスモデルとして注目されています。地元に貢献できる事業としてこの取り組みを今後も、拡大・発展させてゆきたいと考えています。

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、障害者の方々が働くことの出来る喜びや社会参加によって人間的成長を感じる事が出来るよう、今後も積極的に障害者雇用に取り組んでいきます。

【株式会社 スズキ・サポートの概要】

- | | |
|--------|-------------------------------------|
| 1.社名 | 株式会社スズキ・サポート |
| 2.資本金 | 1千万円 |
| 3.出資者 | スズキ株式会社 |
| 4.所在地 | 静岡県浜松市南区高塚町300 |
| 5.設立 | 2005年2月 |
| 6.事業内容 | 清掃業務等 |
| 7.代表者 | 代表取締役 彌吉 正文(スズキ(株)常務役員 管理本部副本部長) |
| 8.従業員数 | 54名(うち障害者44名) |

株主・投資家の皆様とともに

01 企業価値の向上

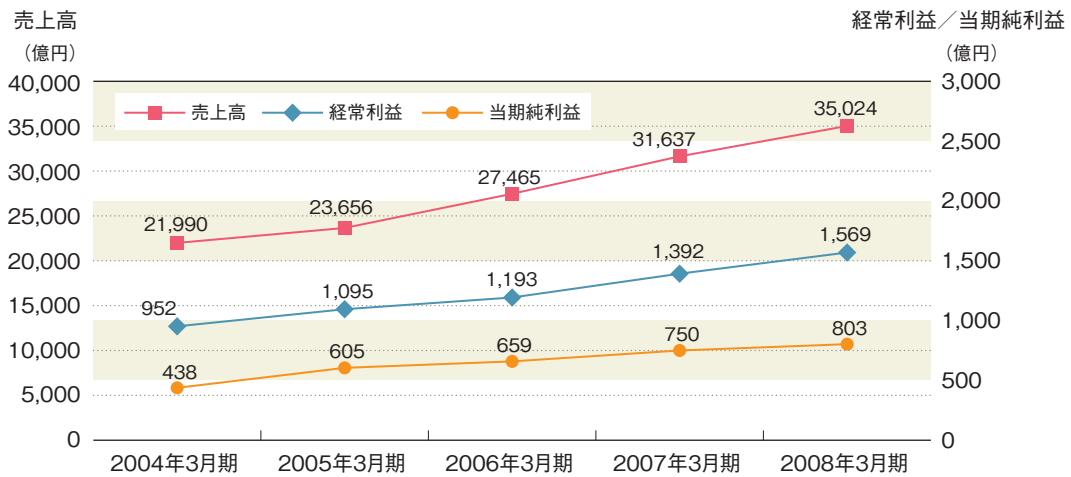
スズキでは、これまで、株主・投資家の皆様の支持と信頼に応えるため、企業価値の向上に努め、「スズキ中期5ヵ年計画(2005年4月～2010年3月)」の達成に向けて努力してまいりました。

この「スズキ中期5ヵ年計画」ですが、海外での四輪車の販売好調などにより、経営目標の内、連結売上高3兆円につきましては、2007年3月期に前倒しで達成、さらに2007年4月に

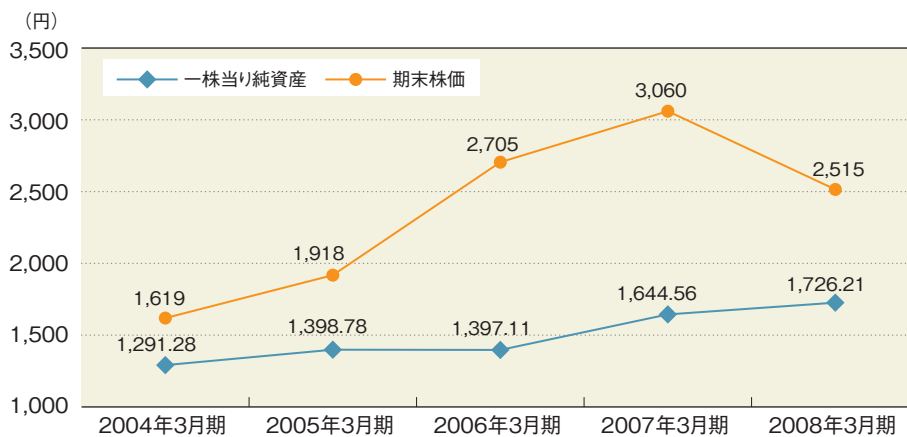
修正した連結売上高3兆5,000億円につきましても、2008年3月期に前倒しで達成することが出来ました。

2008年4月に新たに策定した、連結売上高4兆円の達成を目標とする「スズキ中期3ヵ年計画(2008年4月～2011年3月)」につきましても、経営目標を達成出来るよう、引き続き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。

連結業務の推移



一株当たり純資産と期末株価の推移



02 株主・投資家の皆様のために

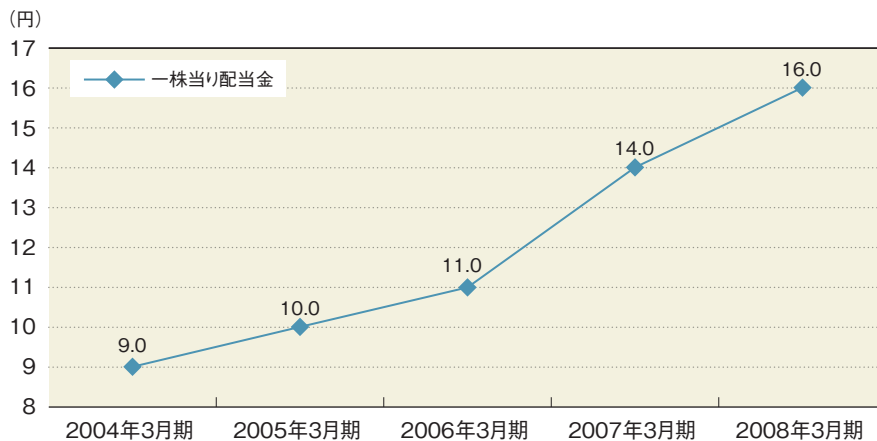
スズキの利益配分につきましては、継続的な安定配当を基本とし、あわせて中・長期的な視点から、業績、配当性向、企業体質の一層の強化と今後の事業展開に備えるための内部留保の充実などを勘案して決定しております。

スズキグループの業績は、発展途上国を中心とした海外生産工場への依存度が高く、為替変動にも左右されやすい構造にあります。さらに、スズキグループは、今後、こうした海外拠点

での積極的な設備投資を計画しております。これからもスズキグループが、安定的に成長していくためには、当社の体力をより強化し、不測の事態に備えることが重要であります。

このような状況の中で、2008年3月期の年間配当金につきましては、中間決算発表時に修正させていただきました通り、前期に比べて1株につき2円増配し、普通配当16円(うち、中間配当金8円)とさせていただきました。

一株当たり配当金の推移



03 株主優待制度

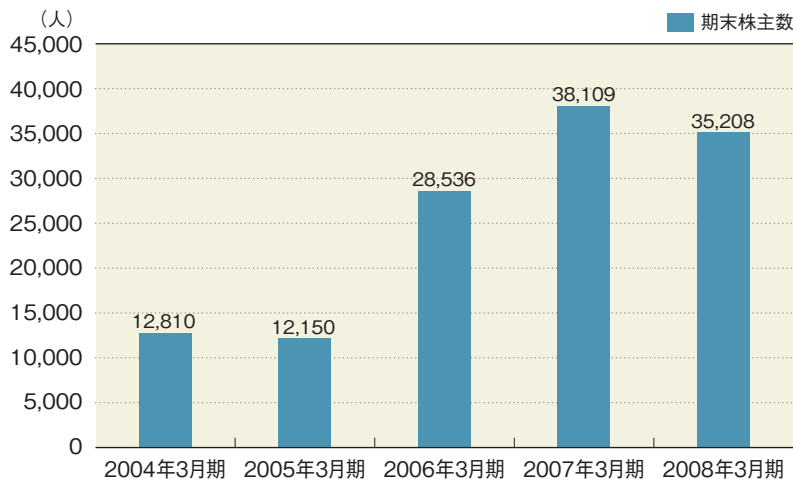
スズキでは、株主の皆様の日頃のご支援に感謝するとともに、スズキ製品の一層のご愛用を願いまして、株主優待制度を実施しております。

株主優待制度は、2005年12月に、個人株主層の拡大、スズキファン株主の増加促進を目的に実施された「500万株の

自己株式の売り出し」と同時に、スズキの世界戦略車「スイフト」がRJCカー・オブ・ザ・イヤー及び2005-2006日本カー・オブ・ザ・イヤー特別賞「Most Fun」をダブル受賞したことを記念して新設されたものです。

なお、株主数の推移については、次の通りです。

期末株主数の推移



●対象株主

毎年3月31日現在の株主名簿、及び実質株主名簿に記載された1単元(100株)以上保有の株主様

●優待内容

スズキの欧州生産拠点マジャール・スズキ社の所在国ハンガリーの産品であり、スズキグループ会社が輸入販売している「ハンガリーアカシアはちみつ」と、天然のミネラルを豊富にバランスよく含んだドイツ原産の「岩塩」の詰め合わせ



岩塩とハンガリー蜂蜜セット

●株主にスズキ歴史館を公開

第142回度株主総会終了後、株主様を対象に公開準備中の「スズキ歴史館」見学会を実施しました。当施設は「スズキのものづくり」をテーマに、スズキの歴史や現在の世界への事業展開の紹介、また、自動車ができるまでの工程をわかりやすく展示する予定の施設です。参加された株主様にはこの見学会を通して、スズキの歴史と現在の事業活動への理解を深めていただきました。



スズキ歴史館外観

04 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。

(1) IR情報のホームページ掲載

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。



(2) アナリスト、機関投資家向けに定期的説明会を開催

代表者自身による説明会として、第2 四半期決算発表及び第4 四半期決算発表でのアナリスト説明会を開催し、担当役員による説明会として、第1 四半期決算発表及び第3四半期決算発表でのアナリスト説明会を開催しております。

また、モーターショー開催に併せて実施されるインバスターズ・カンファレンスでは、代表者自身による説明を実施しております。

その他、アナリストの要請による個別ミーティングの開催、新車発表会へのアナリストの招請、隔年でのアナリスト向け工場見学会等も実施しております。

(3) IRに関する部署の設置

IR に関しては、東京支店東京広報課、広報部本社広報課、及び財務部企画・IR 課に担当部署を設置しております。

(4) 個人向けのIRイベントの実施

第142回定時株主総会終了後に、株主総会ご出席の株主様を対象に、よりスズキのことを理解して頂くために、『スズキ歴史館』の見学会を開催致しました。

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

地域社会とともに

01 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向上を目的とし、「浜松市道路・河川里親制度」※に参加しています。2004年9月に高塚地下道及びその周辺道路の“里親”となって以来、毎月1～2回当該地下道及び周辺道路の清掃活動を行っています。2007年度は20回の清掃活動にのべ1,176人が参加し、およそ軽トラック15台分の可燃・不燃ゴミや廃品等を回収しました。

※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



佐鳴湖浄化のためのボランティア活動への参加

スズキは、佐鳴湖の水質や水環境の向上を目指す浜松市主催のボランティア団体「佐鳴湖ネットワーク会議」に参加しています。

2007年度は、従業員とその家族が佐鳴湖と流域河川の水質調査やクリーン作戦などのイベントに参加しました。



森林保全活動

スズキは、林野庁天竜森林管理署と「ボランティアの森」協定を結び、浜松市北区引佐町の「スズキの森」で、グループ会社を含め従業員・OB及びその家族により、CO2削減・治山治水のための長期的な森林保全活動を行っています。

2007年度は、のべ217人が植林や下草刈等の活動に参加しました。

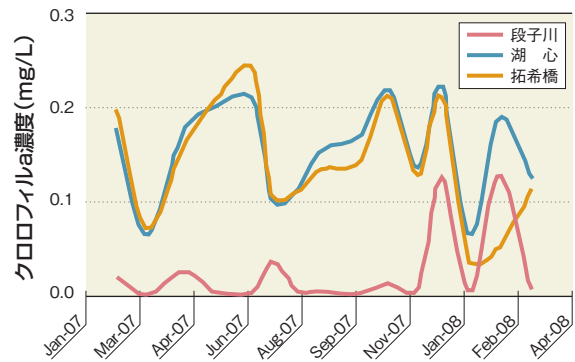


湖沼の水質浄化のために

静岡県浜松市に位置する佐鳴湖は、富栄養化が進み、環境省の発表する国内湖沼水質ランキングで平成13年度から連続してCOD※1全国ワーストワンとなっています。佐鳴湖の水質を回復させるため、スズキは2004年から静岡大学工学部による「アメニティ佐鳴湖プロジェクト※2」に協力しています。佐鳴湖および周辺河川の水質や底泥の分析、また水深データを収集するため、静岡大学に、ボートの操船や分析データの提供で協力しました。これらデータは、佐鳴湖の浄化対策や汚染メカニズムの解明を行うためのコンピューター・シミュレーションモデルの開発に役立てられています。現在も「センサーによる長期(2年)水質調査」を継続しており、クロロフィルaなどの分析データは水質浄化活動に役立っています。今後も、スズキは「アメニティ佐鳴湖プロジェクト」に協力していきます。

※1 化学的酸素要求量 (Chemical Oxygen Demand): 有機物量を表す指標。
 ※2 「アメニティ佐鳴湖プロジェクト」: 2002年12月に環境省が公表した「平成13年度公共用水域水質測定結果」で佐鳴湖が全国ワーストワンになったことを受け、静岡大学が効果的な浄化技術を提案することを目的に立ち上げたプロジェクト。

佐鳴湖のクロロフィルa※濃度 推移グラフ



※クロロフィルaは、佐鳴湖の汚濁要因である植物プランクトン量を表す指標として測定を行っています。



スズキマリーナ浜名湖にて



底泥の採取



水質測定作業

はまなご環境ネットワークへの参加

はまなご環境ネットワークは、浜名湖流域の住民、環境保全団体、企業など浜名湖に関心や関連のある各種団体が連携した環境保全活動を行うために、静岡県自然保護室を事務局として発足しました。2007年5月現在55団体が参加・協力し

ており、当社もネットワークに参加・協力しています。2007年は「はまなご環境カレッジ」「はまなご楽会」など全3回のイベントに延べ105名が家族連れで参加し、浜名湖地域の環境保全や生活文化について学びました。



「2007年第1回 はまなご環境カレッジ」
 歴史のまち「新居宿」のまち歩き探訪とEMダンゴづくり体験(浜名川へのEMダンゴ、EM菌※投入)



「2007年第2回 はまなご環境カレッジ はまなご楽会」
 表浜名湖湖上遊覧セミナー(水質検査・アオサ、アマモ船上見学)



「2007年第3回 はまなご環境カレッジ」
 みかんの里「三ヶ日」の歴史と環境を学ぶ散策ツアー(猪鼻湖浄化プロジェクト見学)

※有用微生物群 (Effective Micro-organisms): 有機物(有害物質も含む)を発酵させ、人に役立つ物質を生成し、またその環境を浄化する作用があるとされている。

下川コース(北海道)における森林保全活動


スズキのテストコースがある北海道下川町は、総面積の約90%が森林の緑豊かな町です。貴重な森林資源を未来に引き継ぐため、下川町は環境にやさしい森林づくりの体制を整え、2003年にFSC森林グループ認証※を取得しました。国内で11番目、北海道では初めての取得です。

スズキ下川コース内の約287haの森林も、FSC認証制度の厳しい基準・原則に適合していることが認められ、2006年4月から下川町のFSC森林グループ認証に登録されました。今後も引き続き、スズキは、自然との共存を考慮した産業活動を

行っています。

また、スズキは、地球温暖化対策となる「下川町森林づくり事業」にも賛同しており、2005年からの3年間で150万円の寄付を行っています。2007年度の寄付金50万円は、下川町の試算では年間175トンのCO₂吸収効果を生み出しています。

尚、下川町とは「法人の森林制度」の契約を1996年～2028年まで結んでおり、国(森林管理署)と共に約4.3ha(樹木3,200本)を管理・運用しています。



FSCは、世界で認められた「環境、社会、経済のバランスに配慮した森林管理の証明」です。

FSCは、世界で認められた「環境、社会、経済のバランスに配慮した森林管理の証明」です。FSC(森林管理協議会:Forest Stewardship Council)は、1993年に設立された国際的森林認証制度の一つであり、適切な森林管理のための原則と規準にしたがって管理がされていることを、第三者機関が審査を行い認証する制度です。本部はドイツにあります。

下川町の取得した「FSCグループ認証」は、個々の森林に対しての認可取得ではなく、いくつかの森林をまとめて認証を取得する制度です。下川町森林組合が代表して認可を取得しており、グループメンバーの森林経営を適切に管理、指導しています。



FSCグループ認証の認可証



下川コース(北海道)

(株)スズキビジネス環境美化事業部での取り組み

(株)スズキビジネス環境美化事業部は、湖西工場、相良工場をはじめ、スズキグループ各工場の構内清掃業務を請負っており、各工場主催の環境保全活動にも積極的に参加しています。特に工場周辺の除草作業や側溝清掃等を実施し、快適な環境の維持に貢献しています。

02 被災地への支援

インドネシア・ジャワ島中部地震の被災地支援

2006年5月27日にジャワ島中部で発生した大規模地震の被災地支援のため、スズキは日本赤十字社を通して義援金500万円を、また現地の子会社インドモビル・スズキ・インターナショナル社では義援金または支援物資約600万円相当の支援をしました。

新潟県中越沖地震の被災地支援

2007年7月16日に新潟県中越沖で発生した地震の被災地支援のため、スズキから300万円、従業員からの募金200万円、総額500万円を義援金として、日本赤十字社を通して寄附しました。また、被災地の二輪車販売55店、四輪車販売店56店に対して、お見舞金、飲料水等を贈りました。

中国 重慶暴雨災害の被災地支援

2007年6月下旬、中国重慶を襲った暴雨の被災地支援のため、85万円を寄附しました。

03 スポーツ振興活動（主旨賛同支援型）

スズキ陸上部が陸上競技講座へ講師を派遣

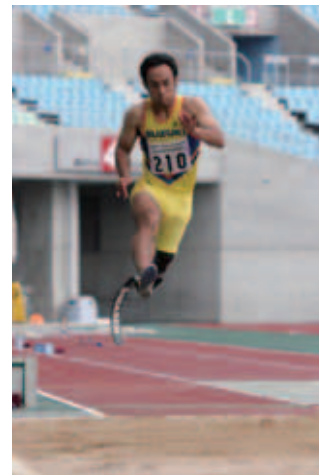
かつての静岡県は、陸上王国といわれていたことがあるほど、陸上競技の強い地域でした。しかし、その後の県内の有力実業団チームの廃部とともに、少しずつ全国に通用するような強豪選手が輩出されなくなってしまいました。スズキ陸上部も低迷した時期がありましたが、現在では全日本実業団で総合優勝するなど、名実ともに実業団ナンバーワンのチームになっています。

スズキ陸上部が活動拠点とする静岡県西部地方は、一年を通して寒暖の差が少なく、陸上競技をする選手にとって非常に過ごしやすく、練習環境としても非常によい地域です。そんなスズキの選手を育ててくれた地元への感謝の気持ちをこめて、スズキ陸上部は、明日の日本代表選手を育てるために、小・中学生を対象とした陸上競技講座への講師派遣をするなど、地元のスポーツ振興に協力しています。



スズキは、陸上競技部の2008年度新入部員として、脚部に障害を持つ義足選手を採用しました。

スズキ陸上部は、“障害のある人々が1人でも多くスポーツに親しむ機会と社会環境を構築したい”という日本障害者スポーツ協会の活動趣旨に賛同しており、実業団を牽引するチームとして“日本の障害者の方々に勇気と希望を与えたい”という目的から、このような新規採用を実現させています。



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、それぞれスポンサーとして協賛しています。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広く普及しました。スズキでは、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。



04 各工場、事業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。工場秋祭りの開催、工場見学の受入れや工場周辺の清掃活動を行い、地域の方々とのコミュニケーションを大切に考えています。

湖西工場での取り組み

●工場秋祭りの開催

湖西工場では、地元自治会の方々とは毎年「秋祭り」を開催しています。

各種模擬店、キャラクターショー、餅投げ、環境施設見学ツアー、抽選会など、楽しい催しを行っています。地元の方々には、手踊り、音楽演奏会、産地直売会等を担当して頂いており、楽しい一日の体験とコミュニケーションアップに貢献しています。



●小学生の工場見学受入

静岡県下の小学5年生を対象として、社会科校外学習としての工場見学を毎年1万人受け入れています。

この見学では、スズキの環境に関する取り組みや流れ作業の現場をわかりやすく紹介しています。



●地元自治会との交流会

スズキの事業内容を理解して頂き、相互のコミュニケーションを深める為に、毎年定期的に交流会を開催しています。

焼却場、風力発電設備等の環境関連施設及び自動車組立ラインを見学して頂き、環境に配慮した車づくりを紹介しています。



●工場外周道路の美化

工場周辺の美化活動として、年3回、延べ200人の従業員が清掃活動を行っています。

また、環境活動の一環として、会社内及び関係会社に対して、「ポイ捨て禁止」の徹底を呼び掛けています。



●工場周辺の交通安全街頭指導

従業員が通勤する道路の交差点等に立ち、従業員への交通指導と地元の子供たちの通学の安全確保に協力しています。

年間で延べ350人の従業員が街頭に立ち、安心して安全な街づくりに貢献しています。



磐田工場での取り組み

●工場周辺の清掃活動

工場周辺を中心に多くの従業員が参加して、ゴミ拾いを行っています。この活動は毎月実施しています。



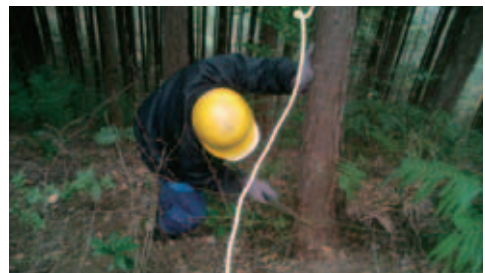
●近隣住民との共同美化活動

磐田市一斉「環境美化の日」には、近隣の皆様と一緒に草刈り作業を実施しています。



●森林整備作業への参加

枝打ちや伐採などで木々の成長を促すことにより、森林が本来持っている機能を遠い将来まで継続的に発揮させていくことを狙いとして、磐田市環境保全推進協議会が主催する森林整備作業に参加しています。



●地元の皆様との交流会活動

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



●交通安全街頭指導への参加

毎日夕方の渋滞時に、役職者による正門前横断歩道での立哨指導を実施しています。また、全国交通安全運動にあわせて、社内交通安全部会員による交差点での立哨指導も実施しています。

●その他、グラウンドの貸出や小学生の見学受け入れなど

地元自治会をはじめ、地域の少年サッカーチームへグラウンドを貸与しています。ナイター設備も整っていることもあり、喜んでご利用頂いています。また、社会科の校外学習の一環として、地域学校を中心に工場見学の受け入れを行っています。実際の組立て工程を見学することを通して、仕事の様子や工夫していることについて調べるなど、実践的な学習の機会として活用されています。

相良工場での取り組み

●工場周辺の清掃活動

地域環境維持活動として相良工場、スズキ相良コース、スズキ納整センター、スズキ輸送梱包と合同で年3回、工場周辺の清掃活動を実施しています。

また、従業員への環境教育や、工事業者、取引先への環境保全活動協力依頼により、ゴミの投げ捨て禁止の啓発を行っています。



●海岸清掃への参加

2007年度は大井川清流を守る会による、大井川河口の海岸線清掃に参加しました。



●地元の皆様との交流活動

例年3月にスズキの事業内容や環境への取り組み等に関して、地元の皆様と相互コミュニケーションを図るため情報交換会を実施しています。2007年度は2008年3月に実施し、地元の代表者、市議会議員、牧之原市担当者など19名の方々にご参加いただきました。



●相良工場秋祭りの開催

工場を会場として、地元の皆様、従業員及び従業員の家族の親睦を図るために秋祭りを開催し、小雨にもかかわらず約1,800人の方にご来場いただきました。従業員による模擬店を始め、キャラクターショー、抽選会などを催し、楽しい一時を過ごしていただきました。



●相良工場調整池での魚釣り大会

相良工場の調整池において、地元の皆様による魚釣り大会が例年実施されております。今回も40cmクラスの大きなヘラブナや、モロコを次々と釣上げていました。



●その他

牧之原市主催による「牧之原市グリーンティーウォーク」に参加しました。緑に囲まれ、地元の皆様と交流も深める事ができ、楽しい一時を過ごしました。



●交通安全街頭指導への参加

交通安全部会員による工場周辺の交差点立哨を月1回実施しています。

また、各職場単位の取り組みとして立哨活動も実施しています。地域との連携として、榛原地区安全管理協会実施の立哨活動にも協力しています。(年4～6回)

高塚工場での取り組み

●地元の皆様との交流活動

スズキの事業内容や環境への取り組みについて理解していただくと共に、相互のコミュニケーションアップを目指し、近隣の自治会役員の方々をお招きして、交流会を行いました。今年度は6月22日に、近隣自治会の方10名をお招きして意見交換を交え、楽しんで頂きました。



●高塚地区の清掃活動

毎月1回、従業員が高塚地区のゴミ拾いをする「高塚工場マナーアップ活動」を行なっています。活動中には近隣住民の方との挨拶による、コミュニケーションも楽しんでいます。



●交通安全推進活動

交通部会員による、工場周辺の街頭指導を月1回実施しています。車及び自転車の運転マナーを中心にチェックして、スズキ周辺の方々の安全確保および交通事故防止に取り組んでいます。



●秋祭りの開催

高塚工場と本社の施設を会場として恒例の秋祭りを開催しました。地元の方々、従業員やその家族など、小雨にもかかわらず大勢の方が来場しました。会場には従業員による様々な模擬店が立ち並び、特設ステージは近隣の小・中学校ブラスバンド演奏、キャラクターショー、大道芸、ビンゴゲームなどにより盛り上がり、楽しい秋の一時を過ごしていただきました。



豊川工場での取り組み

●工場周辺の清掃活動

年2回(5月と9月)、役職者約100名が参加して工場外周のゴミ拾いを実施しています。



●工場秋祭りの開催

従業員や家族、地域の方々と親睦を図るために、工場構内を会場として、秋祭りを開催しました。従業員が模擬店を開き、ステージではキャラクターショーや抽選会などを行いました。多くの皆様にご来場いただき、楽しい秋祭りを行なうことができました。



●地元の皆様との交流活動

スズキ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図るため、地域の皆様に工場にお招きして、見学会や意見交換を行っています。

●交通安全街頭指導への参加

交通部会員、役職者が工場周辺の交差点で、街頭指導を実施しています。従業員の運転をチェックし、指摘事項があれば、その従業員を指導しています。

●その他、グラウンドの貸し出しや小学生の見学受け入れなど

地域の少年サッカーや野球をはじめ、地域の皆様にグラウンドを貸与しています。ナイター設備があることから、20時頃まで、ご利用頂いていることも少なくありません。また、地域の体育大会などでは数多くの方が訪れるため、休業日に限り従業員駐車場を開放、大勢の方に参加していただけるようにしています。

大須賀工場での取り組み

●工場周辺の清掃活動

工場周辺の環境美化などを目的として、毎月1回(年12回)工場周辺の道路、河川等の清掃活動(ゴミ拾い)を実施しています。



●地元の皆様との交流活動

地域に根ざしたコミュニケーションアップを目指し、地元自治会役員の皆様との懇談会、及び、工場見学の受入などを行っています。また、4月には、地元祭典後の清掃奉仕を、昨年同様実施いたしました。今後共、地域住民の皆様にも親しまれ愛される工場を目指して活動していきます。

●交通安全街頭指導への参加

安全運転管理協会加入企業として、全国交通安全運動期間(4月:春の交通安全運動、7月:夏の交通安全県民運動、12月:年末の交通安全県民運動)などに近隣自治会と合同で、従業員の通勤経路となっている道路の交差点での、シートベルト着用確認などの街頭指導を実施しています。

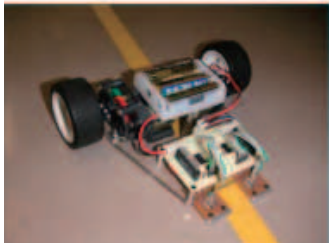
横浜事業所での取り組み

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」に、スズキ(株)横浜研究室より技術者を派遣し、小・中学生を対象に、講演活動を行なっています。

2007年度は、3校67名の生徒に「ロボット」をテーマに講演しました。講演は「できるだけ分かりやすく」を心掛け、パソコン、プロジェクタ、文章、図、イラスト、グラフ、写真、動画、実物の口

ポットサンプル、書籍を使って行ないました。

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ー・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。



講演後の質疑応答では、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あり、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>

二輪技術センター(竜洋)コースでの取り組み

●スポーツ競技大会への二輪技術センター(竜洋)コースの開放

スズキ二輪技術センター(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貢献しています。



05 海外での取り組み

インド

06年1月30日 ●自動車関連の最新技術・開発に携わる学生の教育・訓練実施を基軸とした技術専門学校の発展に関するハリアナ州政府との合意

06年4月11日 ●マルチインターナショナルスクールとして芸術教育機関を設立
 ●デリー中心のチルドレンパークの管理・維持及びパークでのNGO/経済的に恵まれない子供や就学児童の為のイベント開催
 ●ニューデリー市議会よりデリー市内の9箇所のロータリーの管理・維持を委託
 ●CRY (Child Rights and You) のサポート
 ●女性従業員のための福祉活動と保育所運営、またNGOが運営する契約労働者のための保育所への資金提供
 ●住宅地域2箇所でクラブを運営し、図書・スポーツ等の福祉事業を実施

07年 ■IDTR(運転訓練研究所)
 2007年、マルチ・スズキはインドでデリー政府の最大の運転訓練施設、「IDTR」(運転訓練研究所)※を設立しました。訓練のカリキュラム、テストコースの配置や実際の運転状況を再現するシミュレーターは、イギリス、アメリカ等の自動車先進国のデータに基づいて作られています。2007年から2008年にかけて、4万人を超えるドライバーが「IDTR」で訓練を受けました。今年もインド各地でIDTRが新設される予定です。
 ※2000年にデリー政府とスズキは安全運転訓練を振興するためにデリーに運転訓練研究所としてIDTRを立上げました。これまでに累計40万人のドライバーが訓練を受けています。



■マネサール工場近辺の村での健康づくり活動への協力
 2007年から2008年にかけて、マルチ・スズキはマネサール新工場近辺の4つの村でヘルスケア、技能開発、職業訓練、インフラ支援の分野で各活動に貢献しました。
 ヘルスケア分野では、村で健康診断を行っている医師キャンプの組織化を図り、より円滑で効果的な活動が可能になるよう協力しました。

その活動のひとつとして、社会的弱者である少女たちのために特別なキャンプを行い、約350名の少女たちが参加しました。このキャンプでは、眼科検診の実施や婦人科的問題を扱うだけでなく、安価でも栄養価の高い食事を作るための料理教室が医師によって行われました。



眼科検診の様子



医師による料理教室に参加する少女たち

■マルチ自動車教習所
 マルチ・スズキは交通安全と安全運転促進のためにインド各地のディーラーと連携し「マルチ自動車教習所」を運営しています。2007年度には18の教習所を新設し、合計35ヶ所となりました。この教習所は世界最先端の運転シミュレーターを備えており、また、女性の受講者が利用しやすいよう女性インストラクターを採用し、この教習所で学ぶ女性は全受講生の50%にもなっています。
 2007年度には、インド各地で20,812人の人々がマルチ自動車教習所で訓練を受けました。



07年

■世界環境デー

世界環境の日(6月5日:国連が環境保全に対する関心を高め啓発活動を図る日として制定)を祝い、様々なイベントがマネサール工場で開催されました。

●絵画コンテストに参加するマネサールの村の子供たち



●地球環境についてメッセージを訴えるライブステージ



マネサールの村や周辺の工業施設の周りで植林活動が促進され、1,000本以上の苗木が植林されています。



■より安全な明日をつくる

マルチ・スズキは、SIAM(Society for Industrial and Applied Mathematics)と共同でインド プネにて安全会議を開催しました。「訓練と技術を通じてより安全な明日を」テーマに、自動車業界の大手各社、運輸局長、運輸省の最高官僚らが参加しました。



インドネシア

| | | |
|-----------------|---|---|
| <p>06年2月</p> | <p>APVユーザーのオーナーズクラブ“APVクラブ”がMarunda村の小学校へ寄附 スズキの子会社“ISI社”とAPVクラブは、Fadhilah小学校校舎の補修のための寄附を行うと共に、書籍を贈りました。</p> |  |
| <p>06年5月19日</p> | <p>Tambun 工場周辺団体に対しAPVの救急車を寄贈 ISI社はAPVの救急車3台をTambun 工場周辺のAl-Azhar財団に寄贈しました。</p> |   <p>エイズウォーク活動(AIDS WALK 2006)への参加 インドネシア・エイズ協会の主催する”エイズ・ウォーク”にスズキ車のオーナーズクラブとして参加、エイズに対する一般的な認知を呼びかけました。約1,500名の学生も参加し、ジャカルタ中心部を行進しました。</p>  |
| <p>06年5月</p> | <p>ジョグジャカルタ地震被災地への寄附・フリーサービスキャンペーン実施 被災地域でのフリーサービスキャンペーンを行い、二輪車4,000台の補修を行いました。</p> | |
| <p>07年4月4日</p> | <p>インドネシア警察庁主催の安全運転・シートベルト着用キャンペーンに協力 キャンペーンに賛同し、APVのカットモデルを1台提供しました。このモデルは、来場者へのシートベルト着用のデモンストレーションに使用されました。</p> |  |
| <p>07年6月11日</p> | <p>ISI社は、Tambun 工場周辺の小学校校舎の補修のため、1700万ルピアを寄附しました。</p> | |

パキスタン

96年6月 40百万ルピーをかけ浄水工場を設立

パックスズキモーター社の品質・安全・環境管理【パキスタン】

パックスズキモーター社は、パキスタンのカラチにあるスズキの自動車生産工場です。パックスズキモーター社は、「品質」、「安全」、「環境」の管理を徹底しており、2003年5月にISO9001（品質マネジメントシステム）、2005年8月にOHSAS18001（労働安全衛生マネジメントシステム）、ISO14001（環境マネジメントシステム）を認証取得しました。

2007年4月には、労働安全衛生管理についての功績が認められ、EFP（パキスタン雇用主連盟）とILO（国際労働機関）から、最優秀労働安全衛生実践企業（BEST PRACTICES IN OCCUPATIONAL SAFETY & HEALTH）として表彰を受けました。また、現在パキスタンでは、水質汚染が深刻な社会問題になっていますが、パックスズキモーター社は、水質汚染の防止のため、国の排水基準を遵守し環境保全に努めています。

2007年6月1日には、生産能力増加に対応して既存の『凝集沈殿方式及び生物処理方式』の排水処理設備に加え、新たに『加圧浮上方式及び生物処理方式』の新設備を増設し適切な処理をしています。



最優秀労働安全衛生実践企業 授賞式



2007年6月に増設・稼働開始した排水処理設備

中国

07年5月27日 国際児童節（中国の子供の祝日：6月1日）に先立ち、昌河鈴木は地元の幼稚園に社員を派遣し、遊具の清掃や修理のボランティア活動を行いました。

07年7月23日 重慶暴雨災害に対して85万元を寄附しました。

08年3月12日 昌河鈴木は、公共事業を支援するため植樹日に国家緑化部門へ15,000元を寄附しました。

ハンガリー

地域社会への貢献

- エステルゴム市の職業訓練学校をはじめとする国内30以上の大学・単科大学・職業訓練学校へ資金援助・物資援助等により貢献。
- エステルゴム市との協力により、2007年10月にスズキ幼稚園を開園。
- 身体に障害を持つ子供達のための教育機関へ車両を寄贈。
- エステルゴムボートクラブ・エステルゴムラグビーチーム・エステルゴムキックボクシング協会・スズキ少年サッカーチームなどへの資金援助による、コマロム・エステルゴム県におけるスポーツ活動の振興。
- 青少年のサッカー振興のため、ハンガリーの往年の名選手であるプシュカシュにちなんだ「プシュカシュ・スズキ・カップ」を政府後援により開催。
- 毎年開催されるエステルゴム音楽フェスティバル・エステルゴムギターフェスティバルなど地域文化イベントへの資金援助。
- エステルゴム図書館への資金援助。

ボランティア活動

- 官庁、大学その他教育機関による会議や特別イベント等で、企業家や中小企業リーダーのマネジメント能力向上のためのプレゼンテーション他を実施。
- 工場見学や会議等を通じ、一般的なモータリゼーション知識の向上のためのボランティア活動の実施。
- ハンガリー赤十字社が行う隔月の献血活動に協力。

環境への取り組み

- 2008年5月にマジャールスズキ環境ポリシーをまとめ、環境保全の取り組みを発表。

海外生産会社の取り組み

01 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、社内の各部門で研修を実施しています。

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

●海外研修生受入会社(2007年度)

| | 国名 | 会社名 |
|-------|----------|--------------------------|
| 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 |
| 欧州 | スペイン | スズキイベリカ社 |
| | ハンガリー | マジャールスズキ社 |
| アジア | 台湾 | 太子汽車工業股份有限公司 |
| | 中国 | 重慶長安鈴木汽車有限公司 |
| | | 江西昌河鈴木汽車有限責任公司 |
| | | 済南輕騎鈴木摩托車有限公司 |
| | | 鈴木摩托車研究開発有限公司 |
| | フィリピン | スズキフィリピン社 |
| | タイ | スズキモーターR&Dアジア社 |
| | インドネシア | インドモービル・スズキ・インターナショナル社 |
| | インド | マルチ・スズキ・インド社 |
| | | スズキ・モーターサイクル・インド社 |
| | | スズキ・パワートレイン・インド社 |
| | パキスタン | パックスズキモーター社 |
| | ベトナム | ベトナムスズキ社 |
| マレーシア | ハイコムスズキ社 | |

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します。

| | |
|-------------------|----|
| 《 環境に配慮した企業経営 》 | 54 |
| 《 環境に配慮した製品開発 》 | |
| < 四輪車 > | 61 |
| < 二輪車 > | 74 |
| < 船外機 > | 79 |
| < 福祉車両 > | 81 |
| 《 環境に配慮した生産活動 》 | 82 |
| 《 環境に配慮した物流活動 》 | 89 |
| 《 環境に配慮した市場活動 》 | 92 |
| 《 環境に配慮したオフィス活動 》 | 97 |
| 《 環境教育及び情報公開 》 | 99 |
| 《 環境に関する資料集 》 | |

環境に配慮した企業経営

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経営上の最重要課題のひとつであり、スズキは全社をあげてこの取り組みを行っています。

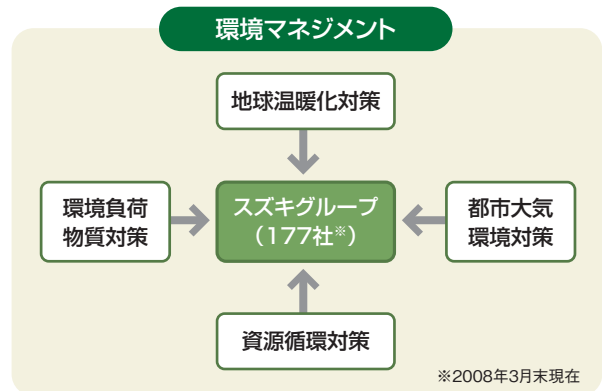
スズキの環境に関する取り組み

「地球温暖化対策」「環境負荷物質対策」「資源循環対策」など、スズキを取り巻く社会状況は刻々と変化しつつあります。これまでも様々な環境課題に対応してきたスズキグループにとっても、近年の環境対策と今後の企業成長の両立は、企業存続に関わる大きな経営課題として捕らえています。

スズキは自動車メーカーとして、環境対策コストが消費者の皆様への単なる経済的負担となることのないよう、研究開発や設備投資を積極的に行い、より付加価値の高い製品を提供できるように努力していきます。

スズキグループは、販売関連子会社、製造関連子会社、非製造関連子会社など子会社を含む177社から構成されています。環境への対応を進め、スズキグループ全社が地域に根付いた環境企業となるようこれからも努力していきます。

●スズキを取り巻く環境課題



01 スズキ地球環境憲章

スズキは、グループ全体の環境への取り組みの基本となる考え方として、2002年3月に「スズキ地球環境憲章」を制定しました。その後、2006年12月に、取り組み内容を整理して、より簡潔で普遍的なものへと改訂しました。

スズキ地球環境憲章

(2006年12月改訂)

【環境理念】

美しい地球と豊かな社会を次の世代に引き継いで行くために、一人ひとりの行動が地球の未来を左右する大きな力を持つことを自覚し、地球環境保全に取り組んでいきます。

【環境基本方針】

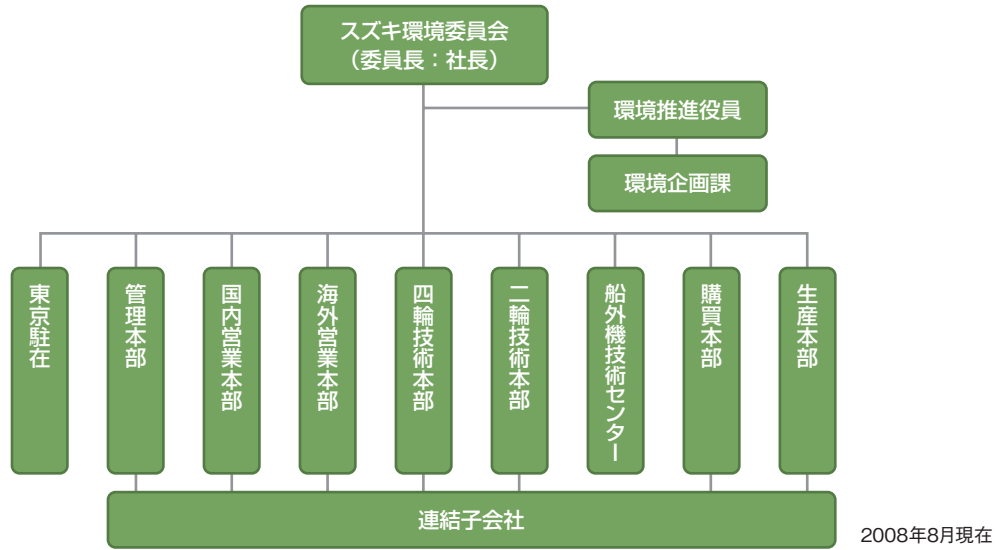
- 環境法規を遵守し、自主基準の運用を推進します。
- 事業活動及び製品の環境負荷を積極的に低減します。
- 環境管理体制を整備し、継続的に改善していきます。
- 環境コミュニケーションを積極的に推進します。

02 環境組織の活動推進

環境組織

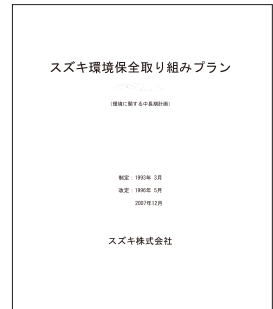
スズキは、グループ全体の環境管理体制における最高決定機関として、2001年4月に「スズキ環境委員会」を設置しました。スズキはこの環境管理体制で環境への取り組みを一層推進していきます。

スズキグループの環境組織図



スズキ環境保全取り組みプラン

スズキは、環境への取り組みの中長期目標として、1993年に「スズキ環境保全取り組みプラン」を策定しました。2007年12月には社会状況の変化に応じた目標整理・見直しを行い、「スズキ環境保全取り組みプラン(2007年度改訂版)」を策定しました。



環境目標と実績

| | | 2007年度 | | 2008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 | 海外製造会社で ISO14001認証を 順次取得する。 | 07年度中の取得実績はあ りませんでした。08年度 に3拠点で取得すべく準備 を行いました。 | 海外製造会社2拠点3工 場でISO14001を 認証取得する。 | |
| 環境に配慮した 製品開発 | 燃費 | 四輪車 | 2010年燃費基準の早期 達成を図る。 | 一部の重量ランクでわずか に及ばなかったが、2010年 燃費基準をほぼ満足するレ ベルまで燃費を改善できた。 | 2015年燃費基準を見据え て今後の燃費向上計画を まとめ、燃費改善の取り組 みを行う。 |
| | | 二輪車 | キャブレター車の一部の 機種につきFI(フューエル インジェクション化)し燃費 を5%向上させる。 | 計画機種で5%以上の燃 費向上を達成。 | キャブレター車のFI(フュー エルインジェクション)化を 更に進めていく。FI化により 燃費を5%向上させる。 |
| | | 船外機 | エンジン、プロペラ効率の 向上と航走抵抗低減によ り、燃費を向上させる。 | DF250Sにおいてクラス トップの燃費を達成でき た(バス仕様船外機)。 | エンジン、プロペラ効率の 向上と航走抵抗低減によ り、従来機種比10%燃費 を向上させる。 |
| | 排出ガス | 四輪車 | 新長期低排出ガス認定車 を普及拡大する。 | 新長期低排出ガス認定車 を普及拡大した。 (乗用車の約74%が ☆☆☆☆認定車) | 新長期規制☆☆☆☆認定 車を普及拡大する。 |
| | | 二輪車 | 欧州規制対応車および国 内平成18/19年規制対応 車を普及拡大する。 | 計画機種すべてで対応を 完了した。 | 欧州規制対応車および国 内平成18/19年規制対応 車を普及拡大する。 |
| | | 船外機 | EPA2次規制に対応する。 | EPA2次規制に対応した。 | NTEゾーン規制に対応す る。 |
| | 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。 | 性能等の向上は実施でき なかつたが、低公害フェア 等に出展し普及に努めた。 | 天然ガス自動車の普及の ため、国内だけでなくグロー バルな展開を図る。 | |
| | 環境関連事業 | ITS/CEV共同利用システ ムを普及する。 | カーシェアリング専用車を 98台販売した。 | 共同利用システムの普及を 推進する。 | |
| | 環境に配慮した 生産活動 | CO ₂ 排出量 | 売上高あたりの排出量を 2006年度比1%削減に向 けて取り組む。 | 20.90t-CO ₂ /億円 (2006年度比0.1%増加) | 自工会の目標に合わせた取 り組みを進める (目標値見直し中) |
| | | 埋立廃棄物 | 0t | 0t | 0t |
| VOC単位面積当り 排出量 | | 2010年度目標※1(排出 量55g/m ²)に向けて取り 組む。 | 65.4g/m ² (計画通り進行中) | 2010年度目標(排出量 52.8g/m 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294t削減し た。 | 使用量を削減する。 | |
| | | リサイクルの促進 | 廃ダンボールの総量412t の内、28tを緩衝材としてリ サイクルした。 | — | |

※1. 2007年度までは、自動車工業会全体の目標値(55g/m²)を設定していましたが、2008年度からは、スズキ独自の目標値(2000年度比30%削減)に変更し、52.8g/m²としました。

| | | 2007年度 | | 2008年度 |
|---------------|-------------------|----------------------------------|---|--------------------------|
| | | 目標 | 実績 | 目標 |
| 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。 | 回収量が7%増加した。 | 回収量の増大を図る。 |
| | 自動車(四輪車)リサイクル法 | シュレッダーダスト(ASR※2)の再資源化率50%以上を目指す。 | ASRの再資源化率69.9%達成。(2010年法定再資源化率50%を3年前倒しで達成) | ASR再資源化率の向上と低コスト化を推進する。 |
| | 二輪車リサイクル自主取組 | 取引販売店にリサイクル自主取組の周知徹底を図る。 | 自主取組相談窓口で引取られた廃棄二輪車は459台となった。 | 取引販売店にリサイクル自主取組の周知徹底を図る。 |
| 環境に配慮したオフィス活動 | 社有車に低公害車※1の導入を図る | 低公害車の比率の増大を図る。 | 低公害車の比率が約80.2%に増大した。 | 2009年度目標(85%)に向けて取り組む。 |

※1. 省エネ法に基づく燃費基準早期達成車かつ、低排ガス車認定実施要領に基づく低排ガス認定車(省エネ法:エネルギーの使用の合理化に関する法律)。
 ※2. ASR:Automobile Shredder Residue

環境マネジメントシステムの導入

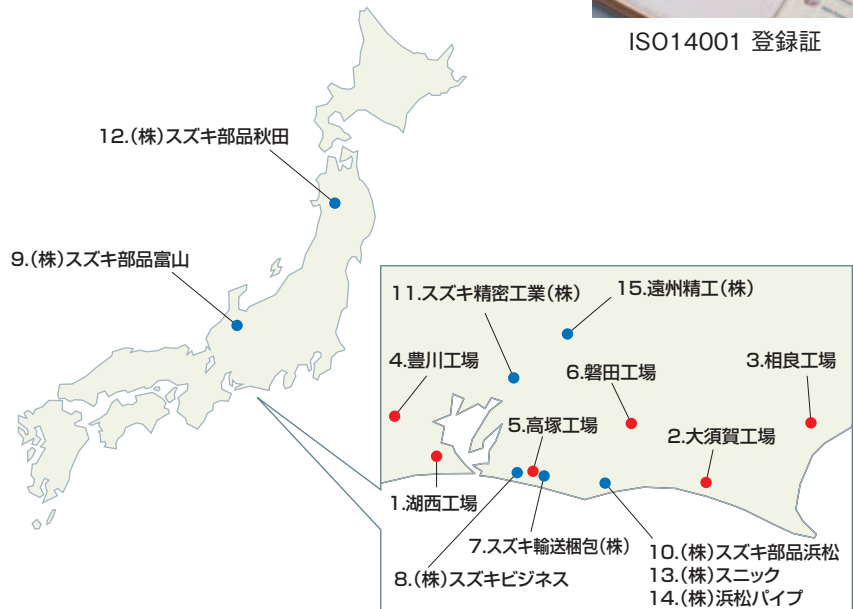
スズキは環境保全活動への取組みのひとつとしてISO14001等の『環境マネジメントシステム』の導入を推進しています。ISO14001は環境マネジメントシステムにおける国際標準規格であり、スズキはこのシステムの認証取得に伴い法令遵守や環境負荷低減の徹底を図り、また、環境監査を通して環境マネジメントシステムの有効性を確認しています。



ISO14001 登録証

●国内

自社工場については、2003年3月までにすべての工場(6工場)でISO14001の認証を取得し、製造子会社では2007年3月末現在、9社中7社が認証取得しています。非製造部門については、2005年1月に子会社のスズキ輸送梱包(株)が初めてISO14001を認証取得しました。また、「(株)スズキビジネス 環境美化事業部」では環境保全活動の取組みのため「エコアクション21」の導入を進め、2007年8月に認証登録しました。



<スズキ>

● [国内工場]

| 名称 | 取得時期 |
|---------|----------|
| 1 湖西工場 | 1998年7月 |
| 2 大須賀工場 | 1999年9月 |
| 3 相良工場 | 1999年9月 |
| 4 豊川工場 | 2000年12月 |
| 5 高塚工場 | 2003年3月 |
| 6 磐田工場 | 2003年3月 |

<国内関係会社>

● [非製造子会社]

| 名称 | 取得時期 |
|----------------|---------|
| 7 スズキ輸送梱包(株) | 2005年1月 |
| ※ 8 (株)スズキビジネス | 2007年8月 |

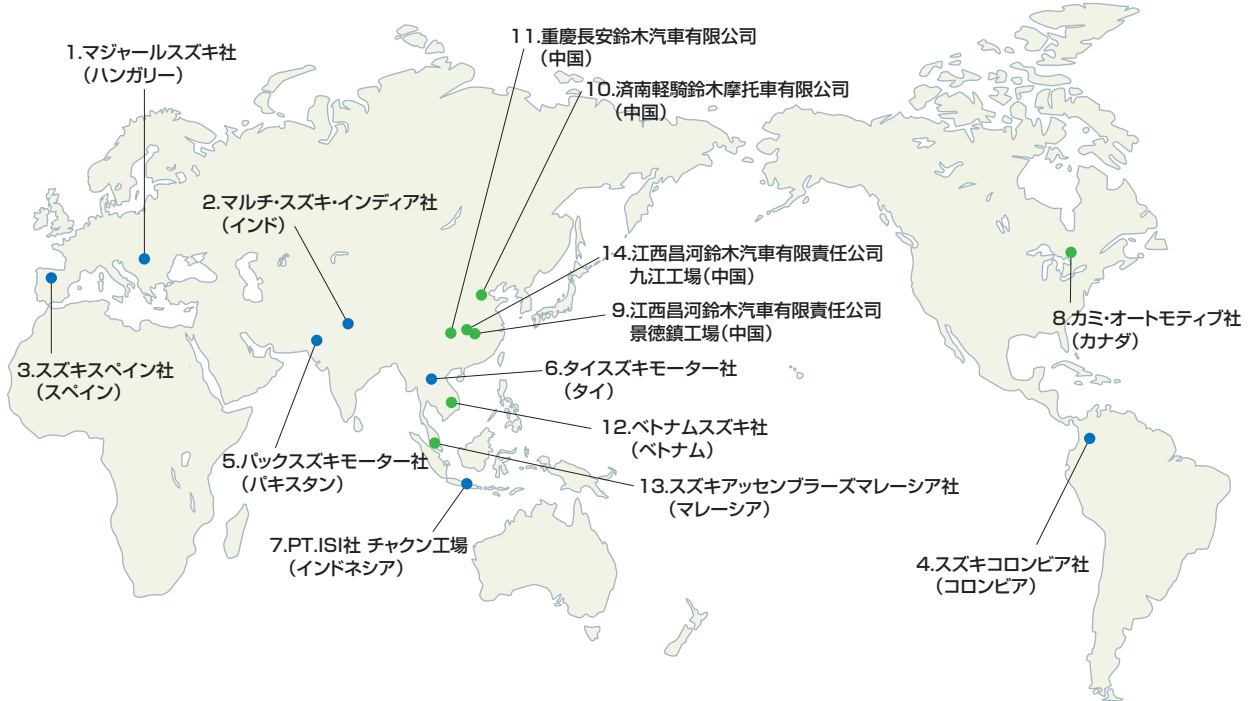
※(株)スズキビジネスは「エコアクション21」を取得。

● [製造子会社]

| 名称 | 取得時期 |
|---------------|----------|
| 9 (株)スズキ部品富山 | 2001年3月 |
| 10 (株)スズキ部品浜松 | 2001年6月 |
| 11 スズキ精密工業(株) | 2001年10月 |
| 12 (株)スズキ部品秋田 | 2002年3月 |
| 13 (株)スニック | 2005年3月 |
| 14 (株)浜松パイプ | 2005年5月 |
| 15 遠州精工(株) | 2005年7月 |

●海外

海外製造事業所については、1998年4月、マジャールスズキ社がグループの中で初めて認証取得しました。2007年3月末現在では、製造子会社で7社、関連会社で7社がISO14001の認証取得をしています。すでに認証取得している関連会社以外の会社も取得に向けた取組みを行っています。



● [製造子会社]

| 名称 | 取得時期 |
|---------------------------|----------|
| 1 マジャールスズキ社 (ハンガリー) | 1998年4月 |
| 2 マルチ・スズキ・インディア社 (インド) | 1999年12月 |
| 3 スズキスペイン社 (スペイン) | 2000年2月 |
| 4 スズキコロンビア社 (コロンビア) | 2003年12月 |
| 5 パックスズキモーター社 (パキスタン) | 2005年8月 |
| 6 タイスズキモーター社 (タイ) | 2005年8月 |
| 7 PT.ISI社 チャクン工場 (インドネシア) | 2006年4月 |

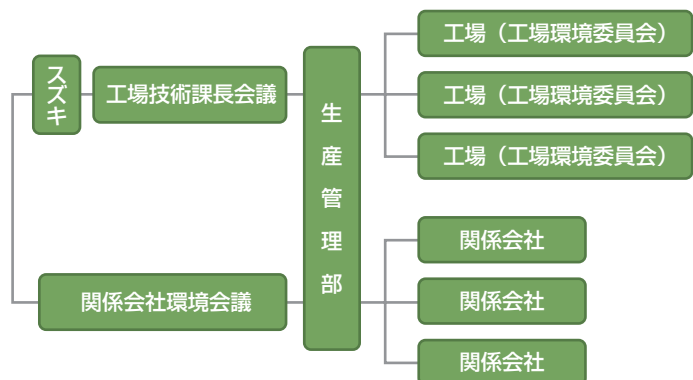
● [関連会社]

| 名称 | 取得時期 |
|------------------------------|----------|
| 8 カミ・オートモティブ社 (カナダ) | 2000年7月 |
| 9 江西昌河鈴木汽車有限責任公司 景德鎮工場 (中国) | 2003年12月 |
| 10 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司 (中国) | 2004年8月 |
| 11 重慶長安鈴木汽車有限公司 (中国) | 2004年11月 |
| 12 ベトナムスズキ社 (ベトナム) | 2005年3月 |
| 13 スズキアッセンブラーズマレーシア社 (マレーシア) | 2006年10月 |
| 14 江西昌河鈴木汽車有限責任公司 九江工場 (中国) | 2006年12月 |

●環境会議

社内工場の環境管理を向上させるため、月に1度、工場技術課長会議を行っています。この場にはスズキの全工場の技術課長が集まり、環境保全計画の改善事例や全工場に関連する事項等について現場で現物を確認しながら討議しています。ここで確認・討議された内容は各工場に展開され、スズキの環境活動に役立っています。

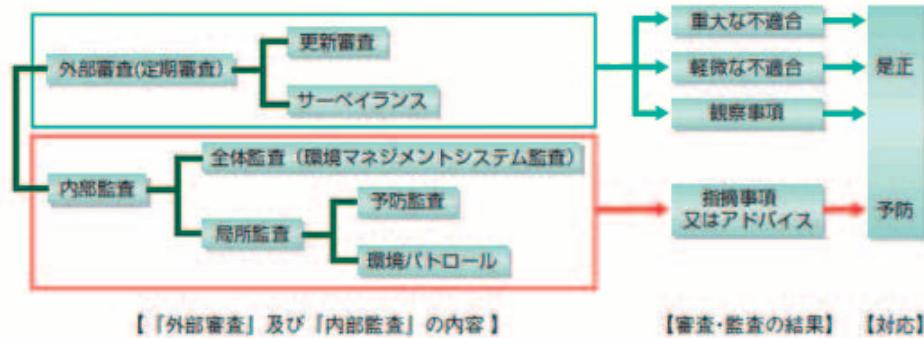
また、製造子会社についても2005年度より2ヶ月に1度、関係会社環境会議を開催し、スズキグループとしての環境管理のレベルアップを図っています。



環境監査

スズキでは毎年1回、外部審査機関による環境マネジメントシステムの審査(外部審査)を受け、更にスズキ独自の内部監査を行い、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。

スズキの環境監査



●外部審査機関による環境審査

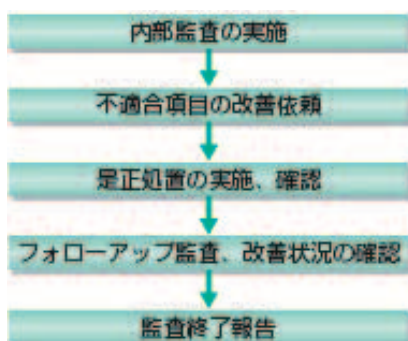
環境マネジメントシステムが確実に実施されているか否かの確認とそのシステムの有効性及び妥当性を確認するため、第三者機関から文書及び現場における審査を受けています。2007年度は1工場の更新審査と5工場の定期審査を受け、ISO14001の要求事項に対する「軽微な不適合」※1は5工場で5件ありました。直ちに原因究明及び是正処置を行ない、再発防止に努めています。また、「観察事項」※2は全工場で27件あり、継続的な改善を実施していきます。

※1.「軽微な不適合」とは直ちに是正しなければならない事項のうち、システム運用上の致命的な欠陥ではない事項。
 ※2.「観察事項」とは直ちに是正しなければならない事項ではなく、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。

内部環境監査による改善手順



環境マネジメントシステム監査

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。2007年度には指摘事項22件、アドバイス54件がありましたが、すべて改善しました。

予防監査

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。

2007年度には指摘事項が15件あり、すべて改善しました。

環境パトロール

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

03 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。2007年度は全国内工場で延べ116回(うち夜間を想定したもの37回)の訓練を実施しました。

また、海外工場でも訓練を実施しています。

04 環境関連事故・訴訟の公開

環境事故等

2007年度には「環境事故」が3件、工場周辺の皆様からの「苦情」が4件ありました。

「環境事故」は高塚工場において臭気指数オーバーが2件(規制値臭気指数10以下に対し、臭気指数13及び15)あり、発生源である切粉箱の設置場所を変更することで規制値以下にしました。その他の1件は、磐田工場の滅菌剤注入ポンプの故障による大腸菌群数の規制値オーバー(3000個/ml以下に対し、5800個/ml)です。注入ポンプを修理することで規制値以下にしました。また、ポンプの管理方法を見直すことで再発防止に取り組んでいます。

「苦情」については、主に臭気及び塗料ミスの飛散に関するもので、脱臭装置の追加やミストフィルターの追加等の対策を実施しました。

環境に係わる製品リコール

環境に係わるリコールはありませんでした。

環境に配慮した製品開発:四輪車

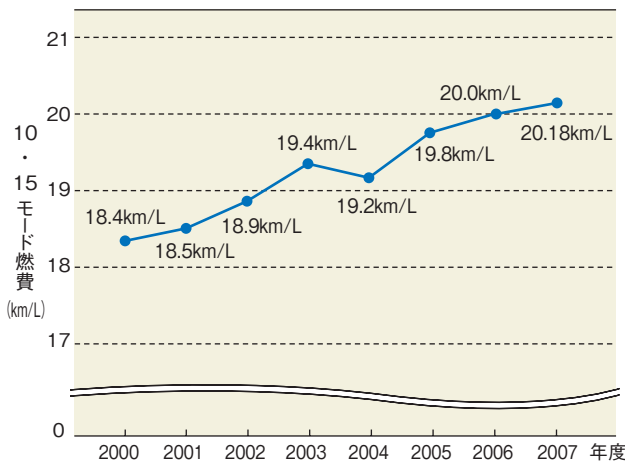
創業以来、消費者の立場になって「価値ある製品の提供」を行っています。スズキは、消費者の皆様にご喜ばれる製品の研究・開発に取り組んでいます。

01 燃費の向上

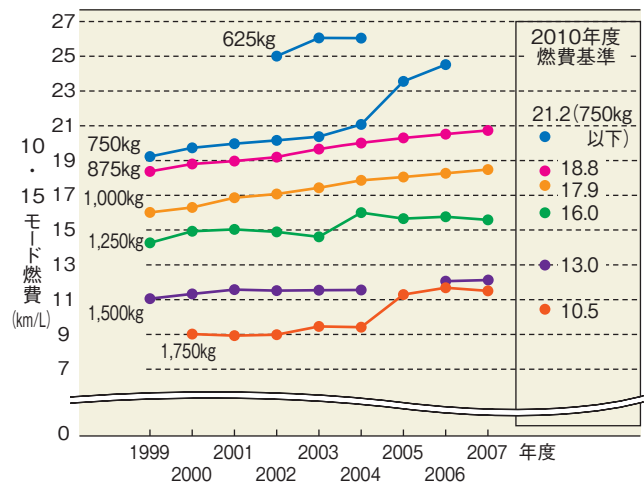
重量区分別平均燃費の推移

スズキは地球温暖化の原因とされるCO₂排出量の削減のため、燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組んでいます。スズキ生産車の今年度の2010年燃費基準達成状況については、ほぼ全ての重量区分で燃費基準を達成させました。

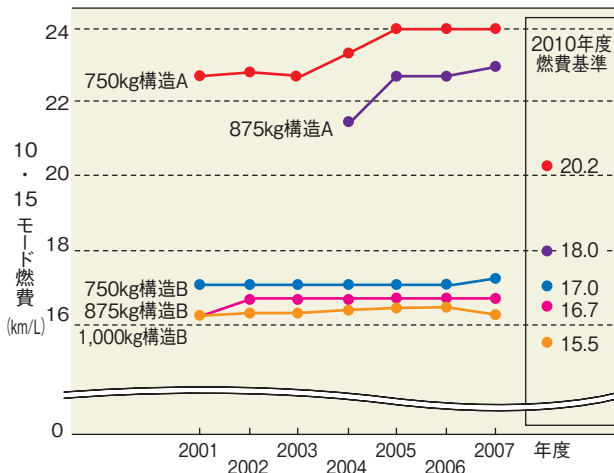
スズキ 代表機種の燃費推移
(ワゴンR 2WD-AT車の燃費推移)



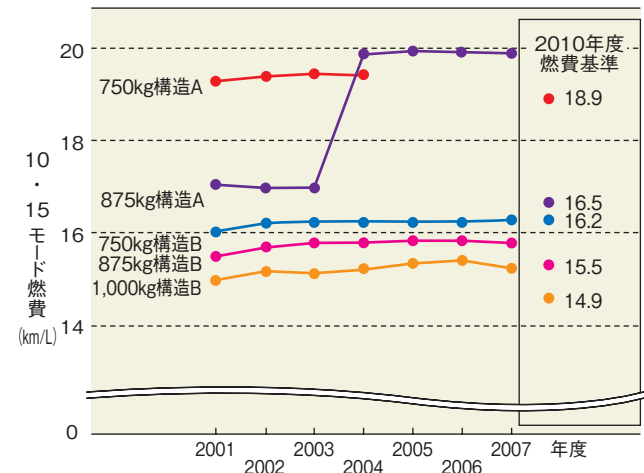
ガソリン乗用車の重量区分別平均燃費の推移
(2004年度以降はOEM車を除く)



ガソリン軽貨物MT車の重量区分別平均燃費の推移

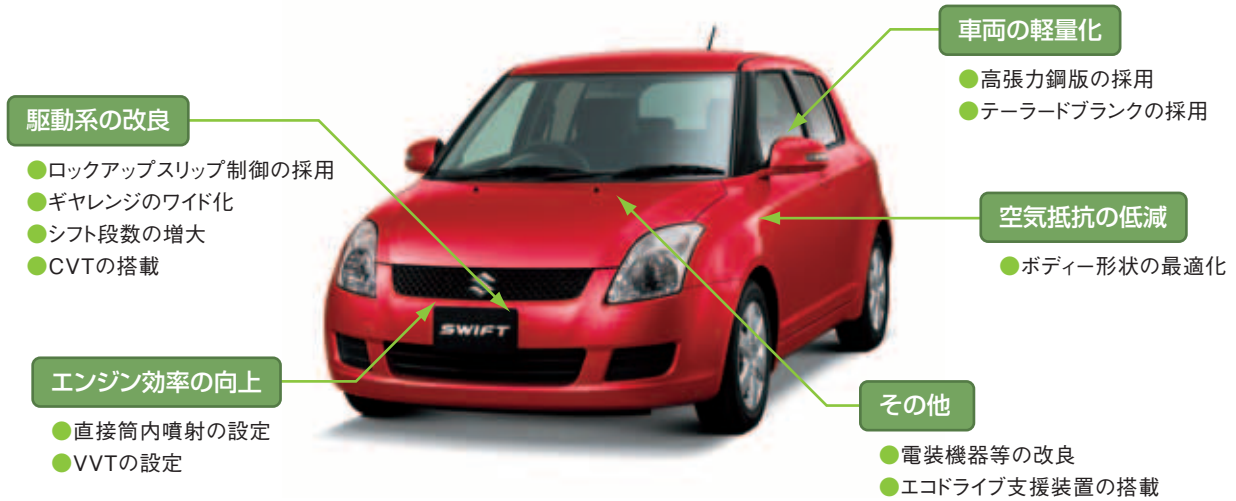


ガソリン軽貨物AT車の重量区分別平均燃費の推移



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)

●主な燃費改善技術



エンジン効率の向上

●VVT(可変バルブタイミング)エンジン

VVTは、エンジンの運転条件に合わせてバルブの開閉タイミングを制御することにより、エンジンの燃焼効率を高める技術です。VVTの採用により、燃費の向上と低回転から高回転までの快適な走りを可能にしました。

駆動系の改良

●CVT(自動無段変速機)

2006年9月以降、小型車(スイフト、ランディ)、軽自動車(ワゴンR、セルボ)のラインナップにCVT搭載車を設定してきました。CVTの採用により、最適な変速制御をベルトで無段階に連続的に行なうことができ、発進から高速まで、低燃費をキープしながら、なめらかな走りを実現しています。

トピックス

TOPICS

●新開発1.2L DOHC VVTエンジン
(K12B型)+CVT

2007年5月、新開発の1.2L DOHC VVTエンジン(K12B型)とCVTを搭載し、高出力と低燃費を実現した新型スイフト(2WT車)を販売開始しました。20.5km/L^{*}の低燃費を実現し、平成17年排出ガス基準75%低減レベル☆☆☆☆及び平成22年度燃費基準+10%を達成しています。〔グリーン税制適合商品〕

^{*}10・15モード走行(国土交通省審査値)
燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。



(K12B型)1.2L DOHC VVTエンジン

トピックス

TOPICS

●直噴(DI)インタークーラーターボエンジン+7速マニュアルモード付CVT

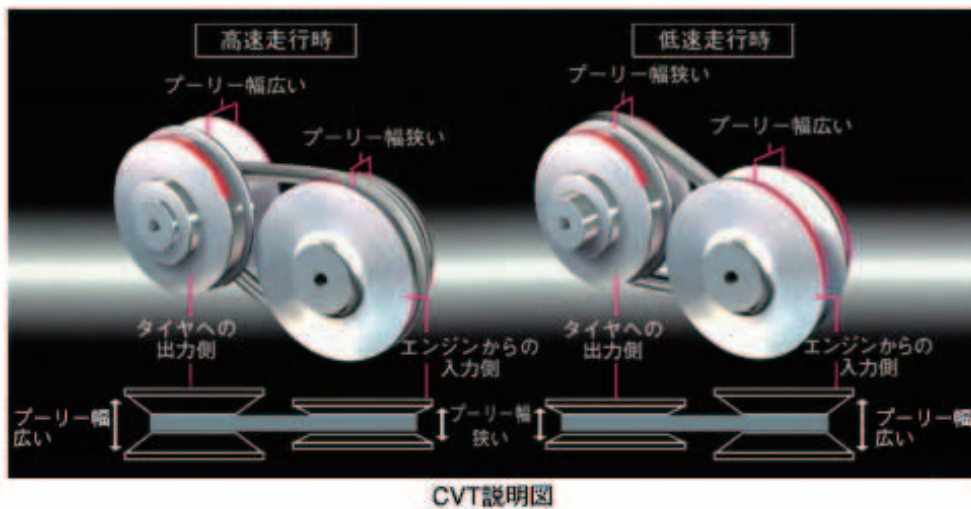
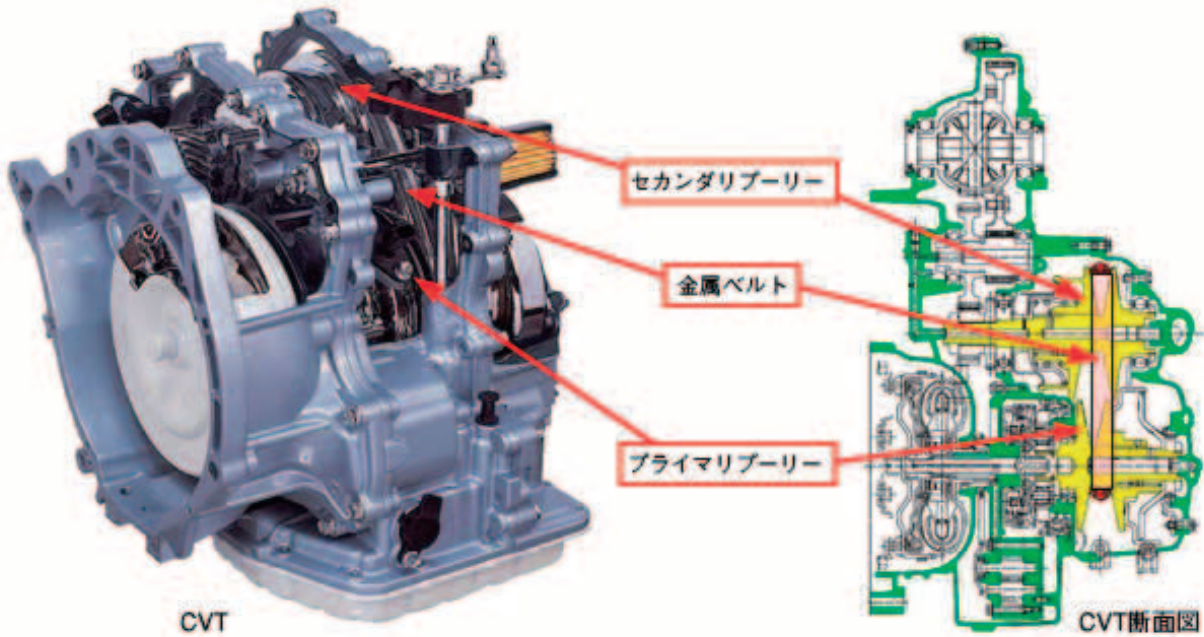
2007年10月、「直噴(DI)インタークーラーターボエンジン+7速マニュアルモード付CVT」を搭載した軽自動車「セルボ SR」を販売開始しました。47kW(64PS)/6,500rpmの高出力ながら、2WD車は23.0km/L※、4WD車は21.0km/L※の低燃費を実現しています。2WD、4WD車ともに平成17年排出ガス基準75%低減レベル☆☆☆☆を達成し、軽ターボ車として唯一、グリーン税制に適合しています。

※10・15モード走行(国土交通省審査値)
燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なりますので、それに応じて燃料消費率が異なります。



セルボ SR

●CVTの構造

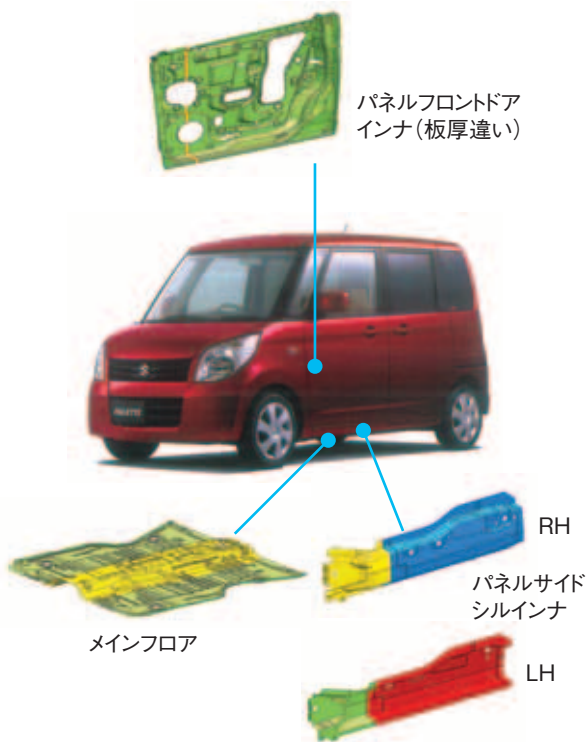


車体軽量化

●テーラードブランクの採用

テーラードブランクとは、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になり、部品を追加することなく補強を行うことで重量増加を抑えています。

●テーラードブランク採用例(パレット)



270MPa ※ 440MPa 590MPa 980MPa
 ※MPaはMega Pascalの略で、高張力鋼板の強度種類を示します。

●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。セルボ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。

電装機器(ランプ等)使用に対する消費電力低減

ランプ等の電装部品の消費電力を低減してオルタネータの負荷を減らすことや部品の軽量化等に取り組むことで燃費の向上を進めています。

エコドライブ支援装置(瞬間燃費・平均燃費)等

2006年1月以降、小型車(スイフト、SX4、エスクード)、軽自動車(MRワゴン、セルボ、パレット)に順次瞬間燃費計、平均燃費計を備えたインフォメーションディスプレイを装備し、ドライバーに対して燃費の経済的な走行を促す取り組みを行っています。



空気抵抗低減の取り組み

スズキでは、流体シミュレーションを駆使し、エクステリア・デザイン段階で車体周りの空気の流れがスムーズになるボディ形状を検討して、空気抵抗の低減を図っています。また、風洞実験により、エアダムやエンジンアンダーカバーなど、フロア下部の空気の流れを整流化する空力パーツを開発し、空気抵抗のさらなる低減を図っています。



風洞実験

02 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)に適合しています。また、小型車の新型スイフト・ワゴンRソリオ・シボレークルーズ・SX4(一部仕様)と軽自動車のワゴンR・MRワゴン・アルト・セルボ・パレット(一部仕様)で平成17年排出ガス規制基準の75%低減レベル「☆☆☆☆」認定を取得しています。

●新長期規制認可(2008年3月末)取得車種

| 対応車種 | 新長期規制 | 新長期50% 低減レベル | 新長期75% 低減レベル |
|-----------------|-------|-----------------|-----------------|
| アルト | | 1型式 | 1型式 |
| MRワゴン | | 1型式 | 1型式 |
| ワゴンR | | 1型式 | 1型式 |
| アルトラパン | 1型式 | 1型式 | |
| Kei | 1型式 | 1型式 | |
| セルボ | | 1型式 | 1型式 |
| ジムニー | 1型式 | | |
| エブリイワゴン | 1型式 | | |
| エブリイ (バンタイプ) | 1型式 | 1型式 | |
| キャリイ (バンタイプ) | 2型式 | 1型式 | |
| アルト (バンタイプ) | | 1型式 | 1型式 |
| パレット | | 1型式 | 1型式 |

| 対応車種 | 新長期規制 | 新長期50% 低減レベル | 新長期75% 低減レベル |
|---------------|-------|-----------------|-----------------|
| スイフト | | 1型式 | 5型式 |
| ワゴンRソリオ | 1型式 | | 1型式 |
| シボレー クルーズ | 2型式 | 1型式 | 1型式 |
| エリオ | 2型式 | 1型式 | |
| エリオセダン | 2型式 | 1型式 | |
| エスクード | | 3型式 | |
| ジムニーシエラ | 1型式 | | |
| SX4 | | 2型式 | 3型式 |
| ランディ (OEM) | | | 1型式 |

●2007年度低公害車等出荷実績

(単位:台)

| | | 乗用車 | | 貨物車 | | 合計 |
|--------------------|-----------------------------|--------|---------|--------|--------|---------|
| | | 普通・小型車 | 軽自動車 | 普通・小型車 | 軽自動車 | |
| 低公害車 | 燃料電池自動車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 電気自動車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | ハイブリッド自動車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 天然ガス自動車 | 0 | 41 | 0 | 0 | 41 |
| | メタノール自動車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 低燃費かつ 低排出ガス認定車※ | 平成17年基準排出ガス 75%低減レベル☆☆☆☆ | 64,977 | 275,510 | 0 | 0 | 340,487 |
| | 平成17年基準排出ガス 50%低減レベル☆☆☆ | 4,759 | 114,722 | 0 | 19,416 | 138,897 |
| | 平成12年基準排出ガス 75%低減レベル☆☆☆ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 平成12年基準排出ガス 50%低減レベル☆☆ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 平成12年基準排出ガス 25%低減レベル☆ | 0 | 724 | 0 | 0 | 724 |
| ディーゼル代替LPG自動車 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 69,736 | 390,997 | 0 | 19,416 | 480,149 |

※省エネ法に基づく燃費基準早期達成車で、かつ、低排出ガス車認定実施要領に基づく低排出ガス認定車。
(省エネ法:エネルギーの使用の合理化に関する法律)

03 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、アジア地域を中心に、CNG/ガソリン併用車の販売を展開しています。パキスタンにおいては、2001年に生産・販売を開始し、2007年度は、CNG/ガソリン併用車の生産車に占める割合は80%を超えています。今後も、CO₂排出量の少ないCNG車の更なる普及拡大を目指して開発を進めていきます。

燃料電池自動車

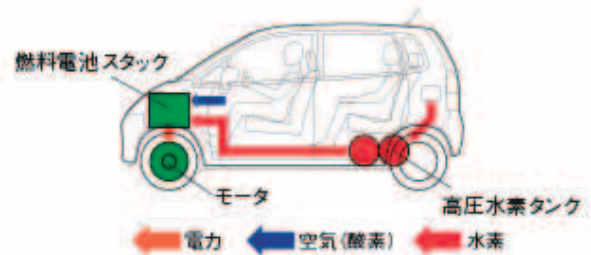
スズキは、次世代クリーンエネルギー車の有力な候補として、燃料電池自動車の開発※を行っています。

2003～2004年にかけて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年モデルには国内初の70MPa水素タンクを搭載しました。

2007年3月末現在、国家プロジェクトとして実施されているJHFC(Japan Hydrogen & Fuel Cell Demonstration Project: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います。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。

なお、2008年7月北海道洞爺湖サミットに新型燃料電池車SX4-FCVを出展しました。

※2005年度はGM(米国ゼネラルモーターズ・コーポレーション)との資本提携を大きく縮小しましたが、環境技術を中心とした技術提携については引き続き維持していくことで合意しています。



トピックス

TOPICS

●北海道洞爺湖サミット 国際メディアセンター「環境ショーケース」に出展

スズキは2008年7月7日から開催された「北海道洞爺湖サミット」への協力の一環として、国際メディアセンターに設置される次世代自動車の展示・試乗コーナー「環境ショーケース」に「SX4-FCV」を出展しました。

「SX4-FCV」は、GM製の高性能燃料電池と、70MPaの高圧水素タンク、制動時のエネルギー回収や加速時の燃料電池負荷を軽減する軽量・コンパクトなキャビンターの採用により、走行性能を向上させました。スズキはこの車両の公道試験で得られるデータを収集し実用化に向けた開発を進めていきます。



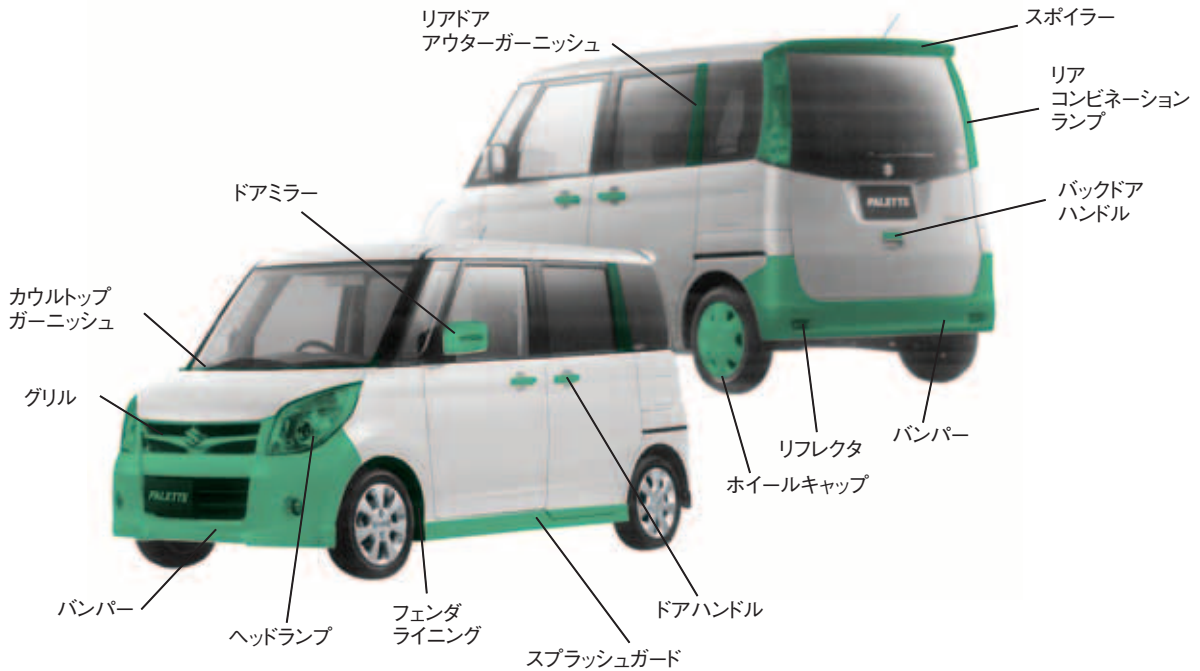
SX4-FCV

04 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

リサイクルのことで配慮したクルマ作り(リサイクル設計)は、自動車のリサイクルを考えて行く上で大切な取り組みです。スズキは、樹脂製の外装部品や内装部品にリサイクルし易い材料を使用することで、よりリサイクルし易いクルマ作りに日々取り組んでいます。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:パレット外装)



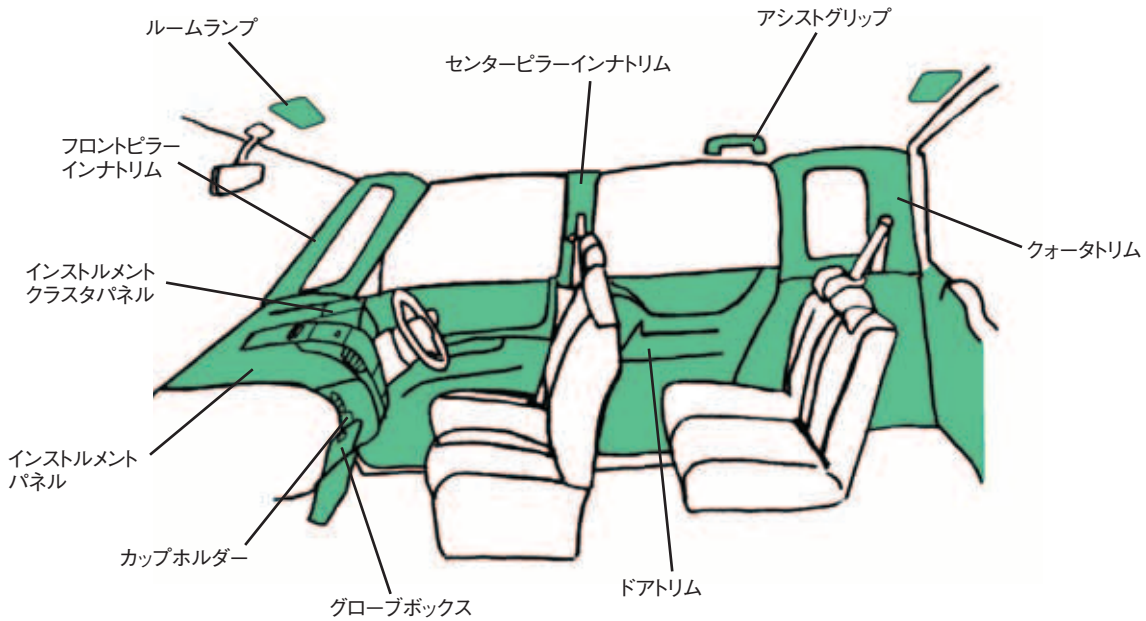
●材料名

| | | |
|----------------|----------------|--------|
| ヘッドランプ | レンズ | PC |
| | ハウジング | PP |
| リアコンビネーションランプ | レンズ | PMMA |
| | ハウジング | ASA |
| リフレクタ | レンズ | PMMA |
| | ハウジング | ABS |
| ホイールキャップ | フルキャップ、センタキャップ | PC+ABS |
| バンパー | フロント | PP+EPM |
| | リヤ | PP+EPM |
| グリル | | ABS |
| カウルトップガーニッシュ | | PP |
| リアドアアウターガーニッシュ | | AEPDS |
| スポイラー | | ABS |
| ドアミラー | ハウジング&ミラーカバー | AEPDS |
| | ミラーバイザカバー | ABS |
| | ミラーホルダー | PP |
| ドアハンドル | | PC+PBT |
| バックドアハンドル | ハンドル | PC+PBT |
| | ケース | PC+PBT |
| フェンダライニング | | PE |
| スブラッシュガード | | PP+EPM |

●リサイクル可能樹脂

| | |
|-------|--|
| ABS | 【Acrylonitrile-butadiene-styrene】 ABS樹脂 |
| AEPDS | 【Acrylonitrile-(ethylene-propylene-diene)-styrene】 アクリロニトリル-(エチレン-プロピレン-ジエン)-スチレン樹脂 (AES樹脂) |
| ASA | 【Acrylonitrile-styrene-acrylate】 アクリロニトリル-スチレン-アクリル酸エステル (ASA樹脂) |
| EPM | 【Ethylene-propylene copolymer】 エチレンプロピレンゴム |
| PA | 【Polyamide】ポリアミド |
| PBT | 【Poly butylene terephthalate】 ポリブチレンテレフタレート |
| PC | 【Polycarbonate】ポリカーボネート |
| PE | 【Polyethylene】ポリエチレン |
| PET | 【Polyethylene terephthalate】 ポリエチレンテレフタレート |
| PMMA | 【Poly methyl methacrylate】 ポリメタクリル酸メチル (アクリル系樹脂) |
| PP | 【Polypropylene】ポリプロピレン |

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:パレット内装)



●材料名

| | | | |
|---------------------|-------|---------|--------|
| ルームランプ | レンズ | PC | |
| | ハウジング | PP | |
| センタピラーインナトリム | アッパ | PP | |
| | ロア | PP | |
| アシストグリップ | | PP | |
| クォータートリム | インナ | PP | |
| | アッパ | PP | |
| グローブボックス | ボックス | PP+EPM | |
| | リッド | PP+EPM | |
| カップホルダー | リッド | PP+EPM | |
| | トレイ | PA | |
| インinstrumentクラスタパネル | | PP+EPM | |
| インstrumentパネル | | PP+EPM | |
| フロントピラーインナトリム | | PP | |
| ドアハンドル | | ABS | |
| ドアトリム | フロント | ボード | PP |
| | | スイッチベゼル | ABS |
| | リヤ | ボード | PP |
| | | スイッチベゼル | ABS |
| | バック | 表皮 | PP+PET |
| | | ベース | PP |

●リサイクル可能樹脂

| | |
|-------|--|
| ABS | 【Acrylonitrile-butadiene-styrene】 ABS樹脂 |
| AEPDS | 【Acrylonitrile-(ethylene-propylene-diene)-styrene】 アクリロニトリル-(エチレン-プロピレン-ジエン)-スチレン樹脂 (AES樹脂) |
| ASA | 【Acrylonitrile-styrene-acrylate】 アクリロニトリル-スチレン-アクリル酸エステル (ASA樹脂) |
| EPM | 【Ethylene-propylene copolymer】 エチレンプロピレングム |
| PA | 【Polyamide】ポリアミド |
| PBT | 【Poly butylene terephthalate】 ポリブチレンテレフタレート |
| PC | 【Polycarbonate】ポリカーボネート |
| PE | 【Polyethylene】ポリエチレン |
| PET | 【Poly ethylene terephthalate】 ポリエチレンテレフタレート |
| PMMA | 【Poly methyl methacrylate】 ポリメタクリル酸メチル(アクリル系樹脂) |
| PP | 【Polypropylene】ポリプロピレン |

使用済み自動車の ガラスリサイクルへの取り組み

現在、使用済み自動車のガラスは、ほとんどがASRとして処理されています。そこでスズキでは、資源を有効利用しASR発生量を削減するため、使用済み自動車のガラスリサイクルに取り組んでいます。2007年度も引き続き、自動車メーカー8社※1、ガラスメーカー3社と共同で、取り組みを進めました。スズキでは、特にガラス回収装置の開発に力を入れ、難問であったリヤガラス回収装置を開発し、自動車の全てのガラスを回収可能としました。今後も引き続き、この取り組みを続けていきます。

※1:スズキ、いすゞ自動車、日産自動車、日産ディーゼル工業、富士重工業、マツダ、三菱自動車工業、三菱ふそうトラック・バス



ドアガラス回収器



サイドガラス回収器



リヤガラス回収装置

自動車リサイクル促進工具の開発

スズキでは、リサイクル設計に加えて、リサイクルを促進するために必要な工具の開発にも取り組んでいます。その中の一つに、ハーネスカッターがあります。これは、ハーネスを効率的に回収するための切断工具で、手の入りにくい狭い場所のハーネスも、片手で簡単に切断・回収することが出来ます。また、年々改良を重ね、優れた耐久性と軽量化を両立しました。



ハーネスカッター

05 環境負荷物質の管理・削減

環境負荷物質の使用量削減と管理

製品に含有される環境負荷物質削減は、重要な課題です。欧州市場においてはELV指令を遵守するため、2003年7月から、鉛、カドミウム、水銀、六価クロムの4物質について、段階的に使用禁止とし、削減を進めています。一方、国内市場においては、(社)日本自動車工業会(自工会)の削減目標を遵守するべく積極的な削減を進めています。

●自工会の削減目標(新型車)

| 削減物質 | 削減目標 |
|-------|---|
| 鉛 | 四輪車:2006年1月以降1/10以下('96年比) 二輪車:2006年1月以降60g以下(210kg車重車) |
| 水銀 | 2005年1月以降、以下を除き使用禁止。 ・ナビゲーション等の液晶ディスプレイ ・コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯 |
| 六価クロム | 2008年1月以降、使用禁止 |
| カドミウム | 2007年1月以降、使用禁止 |

●鉛削減の取り組み

2007年度に発売されたパレットでは、鉛使用量1996年比1/10以下を達成しています。また既にアルト、MRワゴン、SX4など16車種で1/10以下を達成しています。

●六価クロム削減の取り組み

国内で生産される四輪車、二輪車、船外機に使用される六価クロムについて、全廃に向け削減を進めています。2007年度に発売されたパレットは、六価クロム廃止を達成しています。また、既にSX4、SX4セダン及び欧州向け輸出車も六価クロムを全廃しています。

●カドミウム削減の取り組み

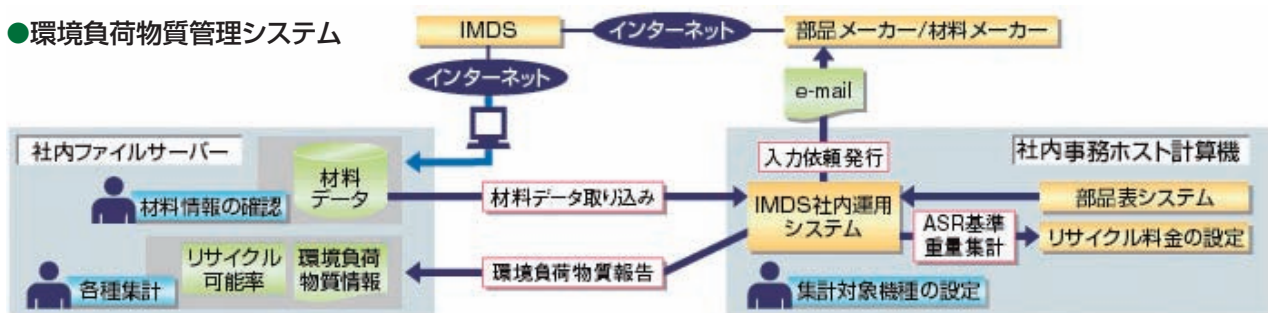
全ての新型モデルで、半導体厚膜ペースト、識別ペイント(顔料)、リレー、スイッチ類、電子基盤等の電気・電子部品について、代替品に切り替え、自工会削減目標(2007年1月以降、使用禁止)を前倒しで達成しています。

環境負荷物質の管理

自動車産業界向けの材料データ収集システムであるIMDS(International Material Data System)を2003年より導入し、それを利用した社内環境負荷物質管理システム(下図参照)を社内に構築しました。この社内システムにより、部品に含

有される環境負荷物質のチェックと含有量の集計を行います。2007年度には四輪車、二輪車合わせて17車種について環境負荷物質に関する法規への適合確認を行いました。

●環境負荷物質管理システム



車室内 VOC (Volatile Organic Compounds : 揮発性有機化合物) 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、塗装方法などを見直すことにより、VOC発生量の低減に取り組んでいます。2006年1月に発売した新型MRワゴン以降、SX4、新型セルボ、パレットと、自動車業界の自主取り組み※の目標値である厚生労働省のVOCの室内濃度指針値以下を達成しました。今後国内で生産し発売する機種については、全て対応する計画です。

VOC室内濃度指針値以下を達成した機種の例



MRワゴン



SX4



セルボ



パレット

※(社)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は、「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。

フロンの削減(エアコンの省冷媒化、代替冷媒)

●エアコンの省冷媒化

地球温暖化の原因となるエアコン冷媒であるフロン(HFC134a)使用量削減のため、エアコンシステムの最適設計を行い、「熱交換器の小型化」、「サブクールシステム」の取り組みを進めています。省冷媒タイプのエアコンシステムは国内生産車では全機種に採用されており、海外生産車にも順次採用していきます。

●代替冷媒

次世代のエアコンシステムとして、フロン(HFC134a)に代わる地球温暖化への影響が小さい冷媒を用いたエアコンシステムの研究・開発を行っています。

鉛フリーはんだ付け技術開発

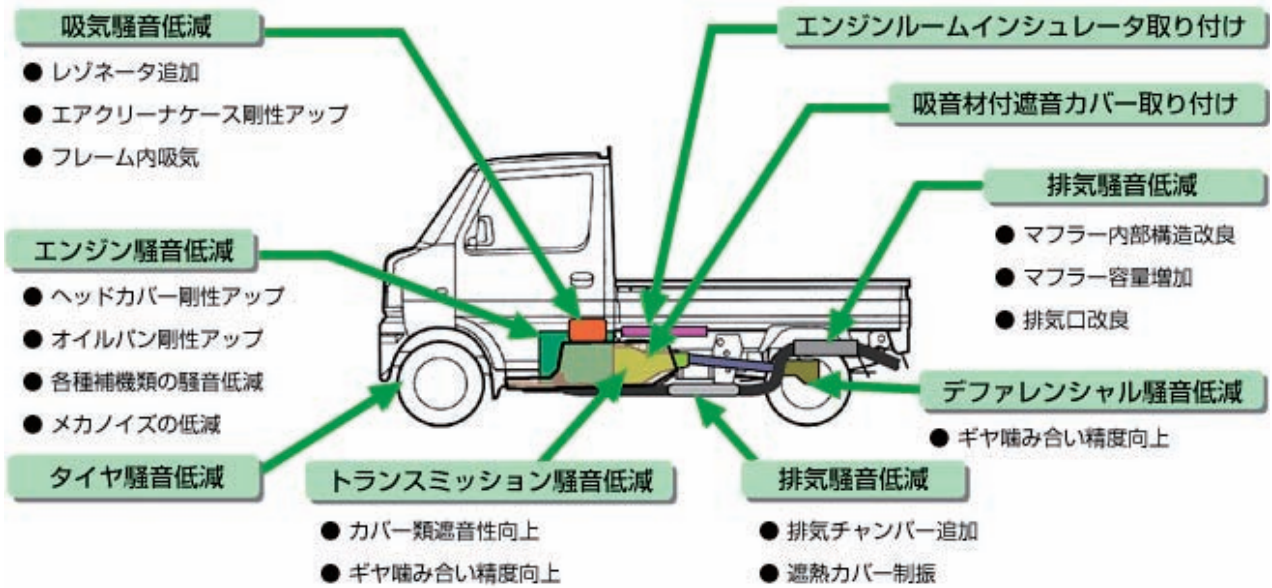
車載電子コントロールユニット(ECU)に使用される『鉛入りはんだ(錫6:鉛4)』を『鉛成分が無いはんだ(鉛フリーはんだ)』に置き換える技術開発を進めています。2001年11月、シボレークルーズのEMCD(電子制御カップリング装置)コントローラに鉛フリーはんだを初めて採用し、2004年～2007年度には一部車種のEPI(エンジン制御)コントローラ等に採用しました。今後も鉛フリーはんだを順次展開し、環境負荷低減に努めます。

06 騒音の低減

環境問題のひとつである道路交通騒音低減のため、その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、発生した音を車外へ

出さないための遮音カバーの最適化等を行い生産車に適用しています。これによりスズキが生産し国内販売する四輪自動車のすべての車種で、国内の車外騒音規制への適合を完了させています。

●主な騒音対策項目



07 ITS^{※1}(高度交通システム)の開発

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。

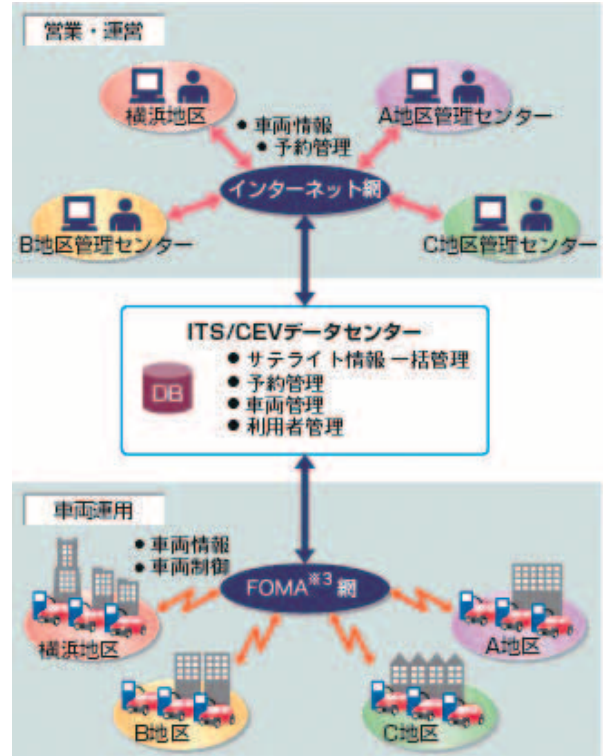
2002年3月には、国内初の共同利用管理サービスの事業化を行う管理運営会社「シーイーブイシェアリング株式会社(現:オリックス自動車)」が設立されました。スズキは2004年8月より、同社が提供する共同利用ASP^{※2}サービスに対応した「カーシェアリング専用車」を販売開始し、2007年度には98台販売しました。2008年3月末現在、東京・横浜地区及び名古屋地区、金沢を中心にご利用いただいています。



スイフト カーシェアリング専用車

※1 ITS: Intelligent Transport Systems
 ※2 ASP: Application Service Provider
 ※3 「FOMA」はNTTdocomoの登録商標です。

共同利用ASPサービスのイメージ図



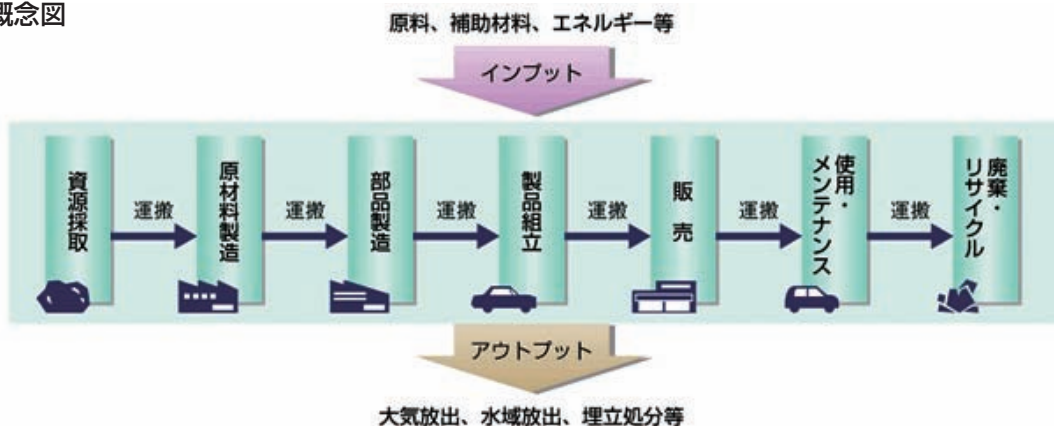
カーシェアリング車の利用についてのお問い合わせ先
 オリックス自動車
<http://www.orix-carsharing.com>

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

LCAは製品のライフサイクル(資源採取⇒製造⇒使用・メンテナンス⇒廃棄・リサイクル)の全ての段階における環境負荷(CO₂排出量など)を定量的にとらえて評価する手法です。

スズキでは、部品製造データなどLCA評価に必要なデータベースの整備を進めており、より一層の環境負荷低減活動を進めています。

●LCA概念図



環境に配慮した製品開発:二輪車

01 燃費の向上

地球温暖化の原因とされるCO₂削減のため、スズキは二輪車の燃費向上に努めています。2007年12月に販売開始したバンバン200では、燃費の向上のため、前モデルに対し燃料供給方式を変更しました。

従来のキャブレターの代わりにFI※1(電子制御燃料噴射装置)を採用し、エンジン温度、気温、気圧等の環境条件に応じた最適な空燃比になるよう燃料噴射量を制御すると共に燃料カット制御等、走行状態に応じた最適化も行っています。

これにより、排出ガス低減をいっつつ(平成18年規制適合)、定地燃費(60km/h)※2においても、約5%の向上(49.0→51.5km/L)を達成しました。

※1 FI:Fuel Injection

※2 定地燃費は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃費が異なります。



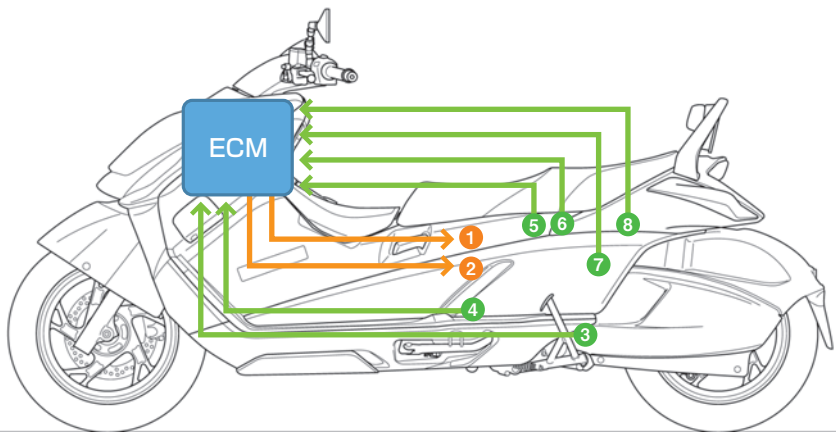
バンバン200

02 排出ガスの低減

二輪車の排出ガス低減のため、スズキは欧州規制(ユーロ3)及び国内平成18/19年規制への対応を進めています。2007年度には、欧州規制(ユーロ3)について5機種を、国内平成18/19年規制では6機種について対応しました。

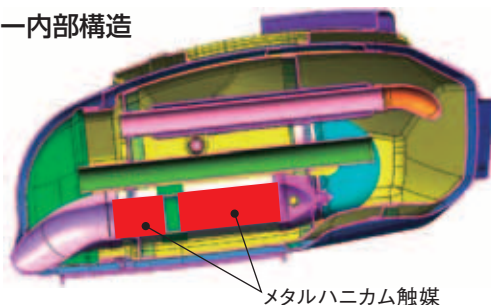
2008年7月発売のジェンマでは、排出ガスの低減のため、電子制御燃料噴射装置、O₂フィードバックシステム、およびメ

タルハニカムをベースとする三元触媒を採用し、国内平成18/19年規制に適合しました。エキゾーストパイプに取り付けたO₂センサにより、排気ガス中の酸素状態を検出し、常に最適な空燃比となるように燃料噴射量をフィードバック制御しています。これにより、マフラー内に設置した触媒を最大限に活性化させ、排出ガスの低減を実現しています。



- ① フューエルインジェクタ
- ② イグニションコイル
- ③ O₂センサ
- ④ クランクポジションセンサ
- ⑤ スロットルポジションセンサ
- ⑥ 吸気圧&大気圧センサ
- ⑦ 水温センサ
- ⑧ 吸気温センサ

マフラー内部構造



メタルハニカム触媒



ジェンマの触媒

トピックス

TOPICS

●燃料電池二輪車

環境問題や燃料価格の高騰により、二輪車は環境負荷が低く経済的な移動手段として見直されてきていますが、さらにスズキは代替燃料として有望な水素で走行できる空冷式の燃料電池二輪車を開発しています。

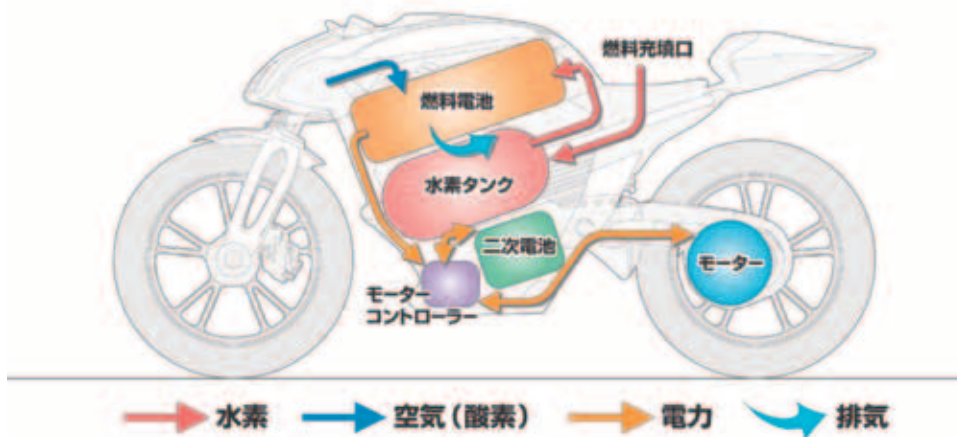
2007年の第40回東京モーターショーにおいて、初めてオンロードタイプの燃料電池二輪車「クロスケージ」を参考出品しました。

「クロスケージ」は、小型・軽量でシンプルな空冷式燃料電池システムを採用し最適配置することにより、オンロードスポーツタイプのスタイリングを実現しました。同時に原付一種並の走行性能や一充填当り200kmの航続距離を実現しています。

今後、性能改善など一層の車両開発を進め、実証試験なども念頭に置きながら、燃料電池二輪車の実用化に向けて開発を進めていきます。



クロスケージ



03 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

3R設計の内、リサイクル性向上における設計の配慮について、ジェンマ、レッツ5の事例について説明します。

リサイクル設計

●リサイクル材の使用

ジェンマでは、レッグシールドドア、アンダーセンターカバー、サイドカバーインナー、ツールホルダーにPPの再生材を採用しています。

●材料着色樹脂の使用

レッツ5に装着しているフロントフェンダー、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に、AESやPP材料着色樹脂を使用しています。これらの樹脂を使用することで、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。

●解体の容易化

レッツ5の外観艱装部品の取付けには、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。



ジェンマ



レッツ5

04 環境負荷物質の管理・削減

四輪車の取り組みを参考に、二輪車の六価クロム、水銀、カドミウム、鉛について、削減を進めています。

六価クロム削減の取り組み

国内市場においては、2008年1月以降の自工会自主取り組みを前倒して、2007年度以降の国内新型車の六価クロムを全廃しています。

05 騒音の低減

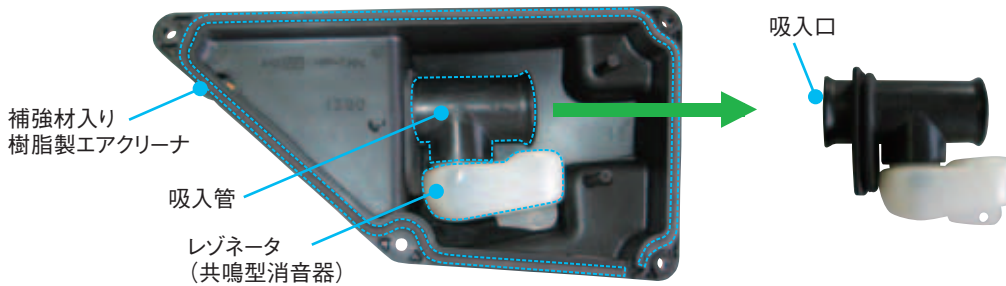
騒音低減の取り組みとして、バンバン125、ST250Eタイプ及びジェンマにおける実施例を紹介します。

エアクリーナの改良

バンバン125では、エアクリーナを補強材入りの樹脂製にして、吸入口の面積を適正化し、また、吸入管にレゾネータ(共鳴型消音器)を取り付けることにより、騒音の低減を図りました。



バンバン125



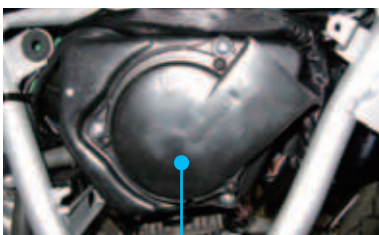
吸音材の活用

●フレームカバーへの装着

ST250Eタイプでは、エアクリーナの外蓋となるフレームカバー内面に吸音材を装着して、騒音の低減を図りました。



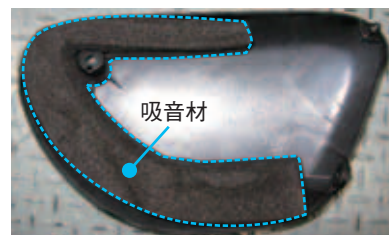
ST250Eタイプ



エアクリーナ



フレームカバー(外側)



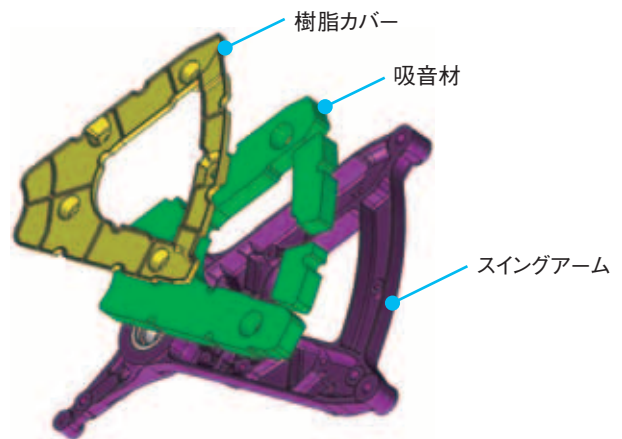
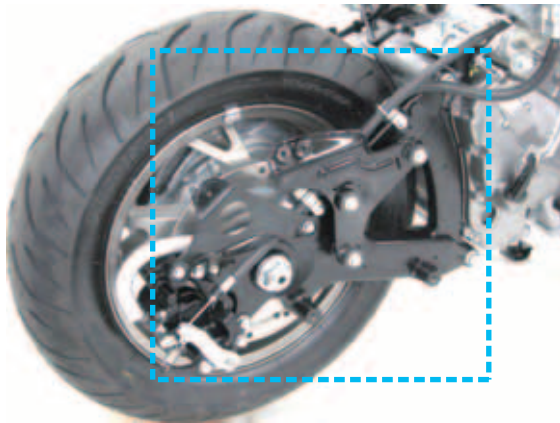
フレームカバー(内側)

●スイングアームへの装着

ジェンマでは、スイングアーム内面に吸音材を装着し、騒音の低減を図りました。



ジェンマ



環境に配慮した製品開発:船外機

01 燃費の向上

燃費向上を地球温暖化の原因とされるCO₂削減のための重要な課題の一つとして、製品の開発、改良に取り組んでいます。2007年11月に生産を開始した、DF250Sは、電子制御燃料噴射装置、VVT(可変バルブタイミング機構)の採用によるエンジン効率の向上、ギヤケースの抵抗低減及びプロペラ効率の向上により、燃費の低減を実現しました。



02 排出ガスの低減

スズキの4ストローク船外機は、米国の『2006年EPA規制値』ならびに『2008年CARB規制値』、欧州の『2006年EU規制値』に適合しています。

クリーンテクノロジー

スズキ4ストロークDFシリーズは、環境にもベストを目指し、各種排出ガス規制値をクリアしています。更に、社団法人海洋水産システム協会より、環境保全型ガソリン船外機関の認定を受けています(DF30/5/2除く)。この認定は、燃

料消費においても基準をクリアした船外機に与えられるものです。尚、この認定を受けた船外機を漁業用に購入する場合、沿岸漁業の経営改善等を目的とした「沿岸漁業改善資金助成法」の融資制度を受けることができます。

03 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

四輪車・二輪車で培われた技術を基にリサイクルが容易な設計を実施しています。

04 環境負荷物質の管理・削減

●鉛使用量の削減

船外機用燃料タンクの材質を鉛合金めっき鋼板から樹脂に変更し、鉛使用量を削減しました。

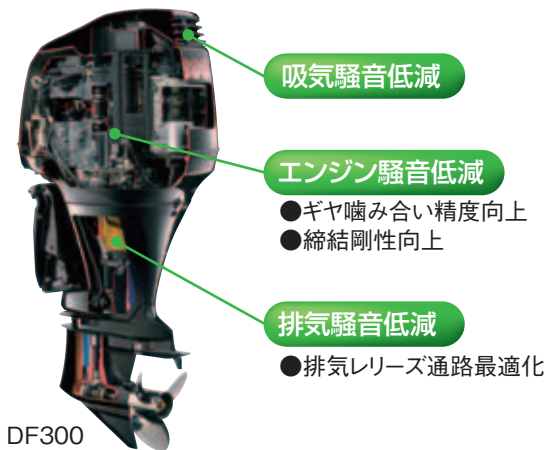
●六価クロムの代替

アルミ材料の防錆処理として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、実用化に取り組んでいます。

05 騒音の低減

騒音低減のため、吸気騒音低減、エンジン騒音低減及び排気騒音低減を図っています。

これにより、全ての4ストロークエンジン搭載船外機において、EU騒音規制値への適合を完了させました。



環境に配慮した製品開発:福祉車両

01 燃料電池セニアカーの開発

鉛バッテリーを搭載する現行の電動車いすに代えて、燃料電池を搭載する燃料電池セニアカーの研究開発をしています。燃料電池にはメタノールを燃料とするDMFC方式※を採用しています。メタノールを供給するだけで長距離走行が可能になるため、従来のようにコンセントから充電する必要がなくなります。

2007年も国際福祉機器展と東京モーターショーにこのDMFC方式を採用した燃料電池セニアカー「MIO」を出展しました。現在、この「MIO」をベースに燃料電池制御システムの改良等によってさらに燃費を高めるなど、研究を重ねています。

※Direct Methanol Fuel Cellの略。メタノール水溶液を直接燃料として使用する燃料電池。燃料が液体のため取り扱いが容易であり、水素を製造する改質器や水素ポンプが不要のために小型、軽量化が可能なのが特徴。



燃料電池セニアカー「MIO」(ミオ)

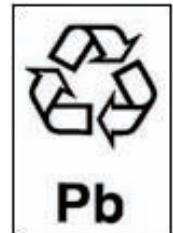
02 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

チップ材の使用

セニアカーのアームサポート(肘掛)とバックサポート(背もたれ)にチップ材(リサイクル材)を使用しています。現在、他の部分への採用を検討しており、硬度、弾性等の適合性について精査しています。

リサイクルマーク

バッテリーリサイクルマークを、バッテリー本体だけでなく取扱説明書にも記載しています。取扱説明書にリサイクルマークを記載し、リサイクルを呼びかけることでお客様の意識啓発にも取り組んでいます。



03 環境負荷物質の管理・削減

VOCの削減

塗装工程や塗膜から発生するVOC低減のため、セニアカー、タウンカート等において塗装をしない材料着色樹脂部品の採用を進めています。(2007年度は全樹脂部品に占める材着部品の重量比は54.5%、その内タウンカートの材料着色樹脂部品の重量比は89.6%。)

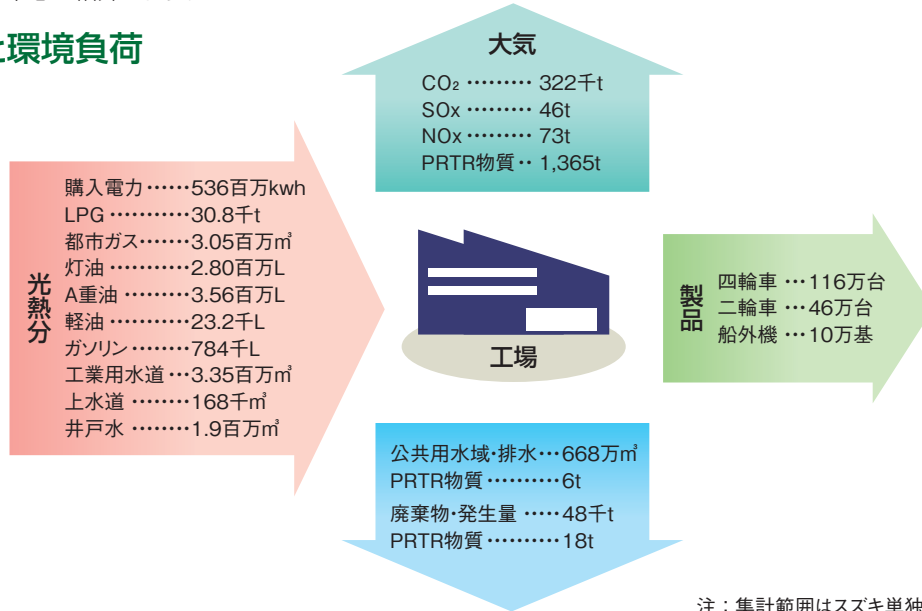
はんだの鉛フリー化

新型モーターチェア用充電器の制御基板に鉛フリーはんだを採用しました。他の電装ユニットについても採用する方向で取り組んでいます。

環境に配慮した生産活動

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。

生産活動と環境負荷



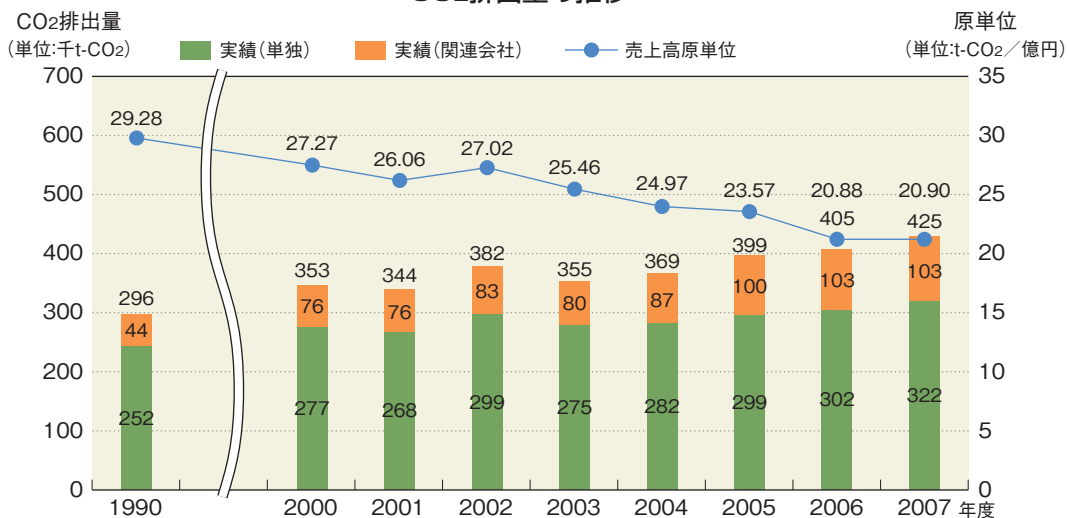
01 立地における環境配慮

地球温暖化対策

2007年度の生産工場における、エネルギー起源の二酸化炭素排出量は生産の増加により425千トン(前年比4.9%増)となりました。売上高(単独)あたりの数値に換算すると前年比で0.1%増(1990年比では29%減)になります。

今後も、二酸化炭素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などに取り組んでいきます。

CO₂排出量の推移



| | | | | | |
|------|-------------------------|-----------|-------|------------------------|----------------------|
| 高塚工場 | 17.1千t-CO ₂ | 本社機構・工機除く | 豊川工場 | 14.9千t-CO ₂ | 豊川納整センター除く |
| 磐田工場 | 55.5千t-CO ₂ | | 大須賀工場 | 61.5千t-CO ₂ | |
| 湖西工場 | 109.8千t-CO ₂ | 部品工場含む | 相良工場 | 63.3千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

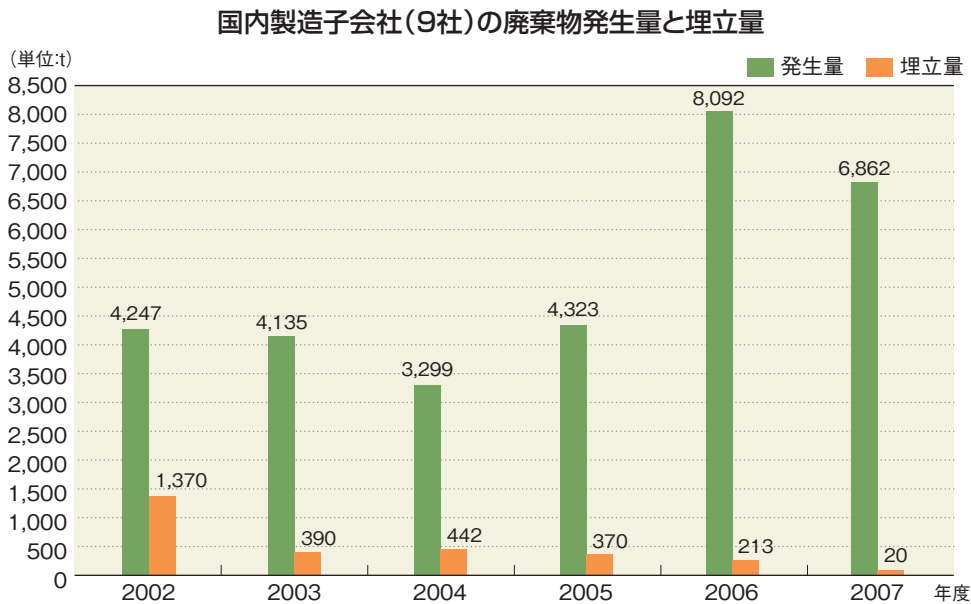
●廃棄物の発生量と埋立量

国内工場では廃棄物削減、リサイクル促進により、2001年8月に埋立廃棄物のゼロレベル化^{※1}を達成し、それ以降は埋立廃棄物のゼロレベル化を継続中です。また、国内製造子会社については、2008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。

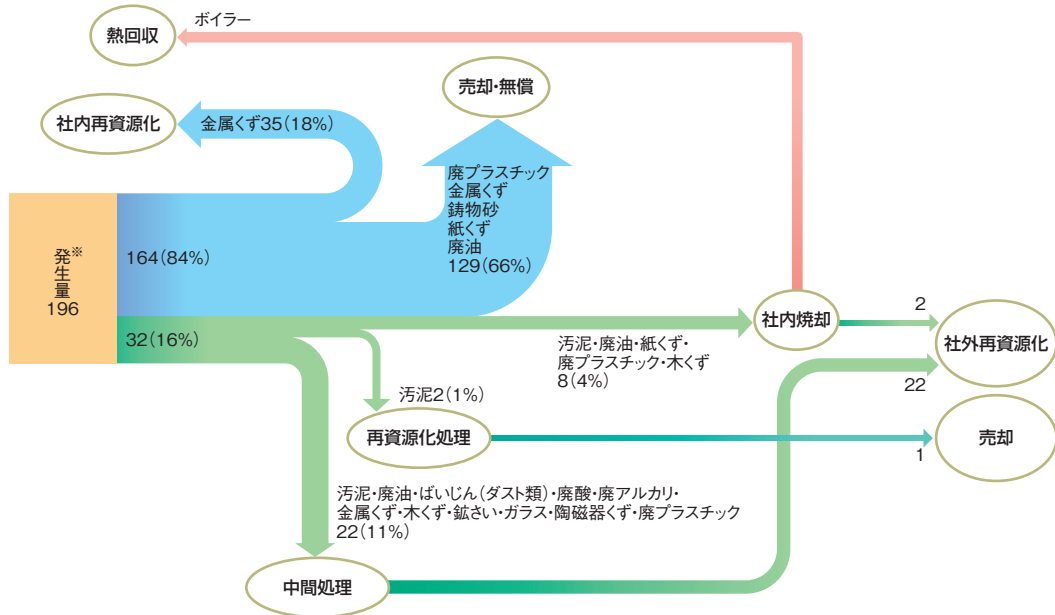
※1スズキのゼロレベル化の定義:埋立廃棄物が1990年度(24,675t)の1%以下であること。



※2 アスベスト調査・回収を実施し、その結果発生してしまった分について、現状ではリサイクル困難なため、埋立処分としました。



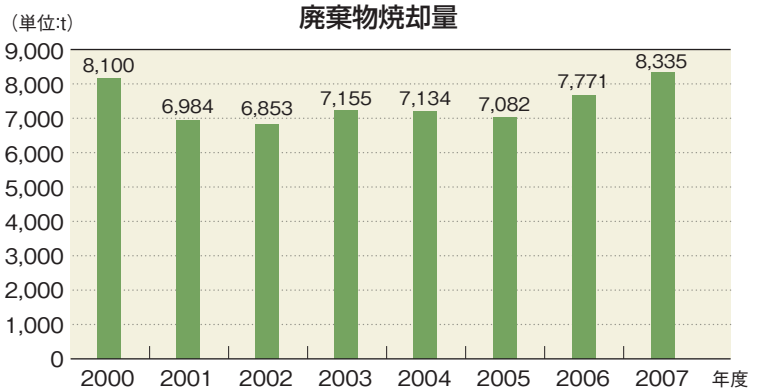
廃棄物・有価発生物の流れ(単位:千t/年)



※発生量のうち48千tが廃棄物、148千t/年が有価発生物です。

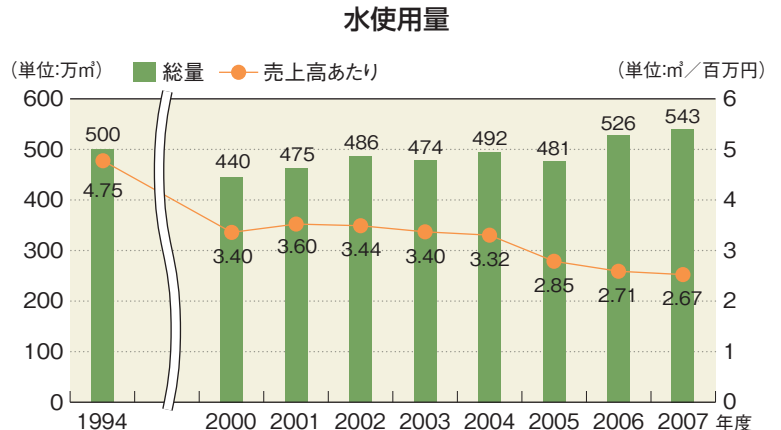
●廃棄物焼却量

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、廃棄物の減量化と熱エネルギーの有効利用を行っています。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、2007年度の測定結果は0.023ng-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再利用に取り組み、水使用量の削減を進めています。具体的には、密閉式冷却塔の採用、小型空調機の空冷化、節水栓の採用、雨水の利用、冷却水の回収、工場排水の再利用等を行っています。これらの取り組みの推進によって売上高(単位)あたりで前年度比1%削減しました。



02 環境リスクの低減

●有機塩素系化合物の浄化と監視

1999年1月に高塚工場敷地内で、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います。この結果、現在までに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。

●臭気・騒音の低減

臭気・騒音等は法令を遵守していても地域の皆様に不快感を与えてしまうことがあります。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。

なお、2007年度、高塚工場で発生した臭気に関する事故につきましても発生源対策を行い、現在、未然防止に努めています。

●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・工程水の測定を定期的実施し、汚水が流出ないように水質管理および維持に努めています。万が一、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。

また、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産業廃棄物およびゴルフ場(いなさゴルフ倶楽部)の排水中の農薬等の計量証明を実施し、汚染物質の流出防止活動に努めています。



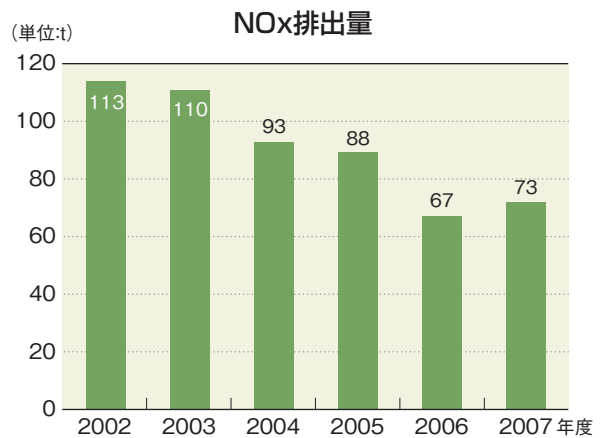
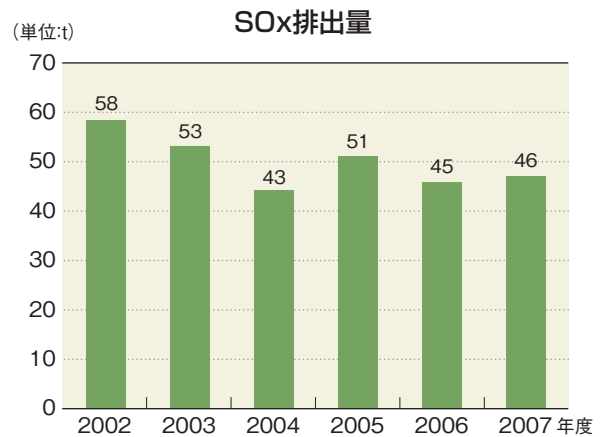
分析作業風景

●PCB(Polychlorinated Biphenyl:ポリ塩化ビフェニル)の管理

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1,412台を管理しています。このうち、2工場で12台使用し、残り1,400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促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。

●SOx・NOx排出量の管理

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



03 省エネルギー・代替エネルギーの推進

風力発電施設の導入

スズキでは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。現在は、研修センターに1基、湖西工場に2基を設置し運転中です。



湖西工場 風力発電施設

●発電実績

| 期 間 | 設置場所 | 発電量 [kWh] | CO2削減量 [kg-CO2] |
|---------------------|--------|-----------|-----------------|
| 2007年4月～ 2008年3月 | 研修センター | 13,047 | 8,507 |
| | 湖西工場 | 1,527,624 | 996,011 |
| 計 | | 1,540,671 | 1,004,518 |

小水力発電施設の導入

湖西工場では2004年7月より工業用水の受水圧力を利用した小型の水力発電設備（マイクロ水力発電設備）を使用しています。これにより、CO2排出量を削減することができます。

●発電実績

| 期 間 | 設置場所 | 発電量 [kWh] | CO2削減量 [kg-CO2] |
|---------------------|------|-----------|-----------------|
| 2007年4月～ 2008年3月 | 湖西工場 | 69,881 | 45,562 |

クリーンエネルギーの利用

豊川工場では2003年8月、工場で使用する燃料をLPGからCO2排出量の少ない都市ガスに転換しました。都市ガス導管の敷設状況により、他工場へも順次転換する計画です。

●CO2削減実績

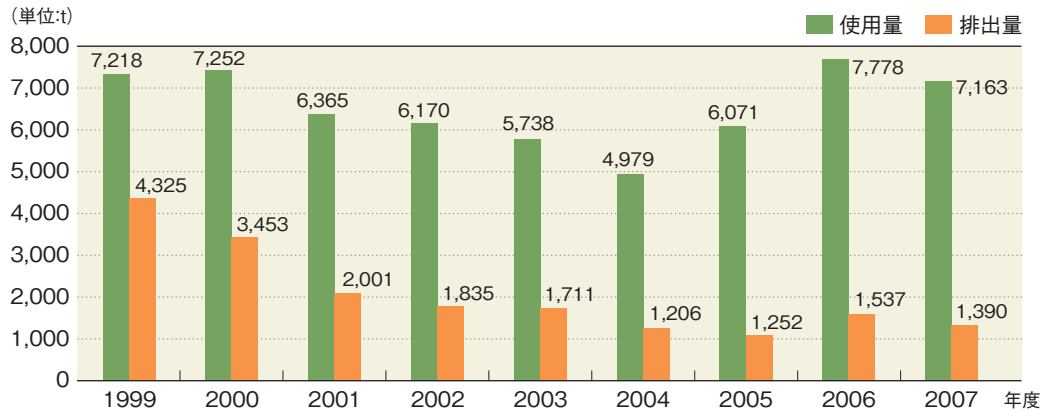
| 期 間 | 設置場所 | CO2削減量 [kg-CO2] |
|---------------------|------|-----------------|
| 2007年4月～ 2008年3月 | 豊川工場 | 1,404,258 |

04 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対象物質の排出量削減に取り組んでいます。塗料及び洗浄シンナー中のPRTR物質の削減等を実施し、2007年度の年間排出量は、前年比10%減の1,390tでした。

PRTR対象物質の使用量と排出量



●VOC(揮発性有機化合物)

VOCは主に塗装工程で使用される溶剤です。スズキは塗装工程で使用するVOC排出量の削減に取り組んでおり、2007年度の四輪ボディー、バンパー塗装及び二輪車塗装からの排出量は65.4g/m²でした。

なお、自工会のVOC排出量削減の自主行動計画では、従来の四輪ボディー塗装に加えバンパー塗装及び二輪塗装を含めて取り組むこととなりました。スズキもこれに合わせて取り組みます。



●水溶性塗料

大須賀工場では、ブ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(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。

各工場も順次、水溶性へ変更していく計画です。

●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、現在では全工場で採用しています。

●新規購入物質

塗料、油脂、洗浄剤等の原材料を新規に調達する必要がある場合は、その含有化学物質の有害性、使用量、使用方法及び保管方法等について、環境管理部門が審議し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。

●鉛使用量の削減

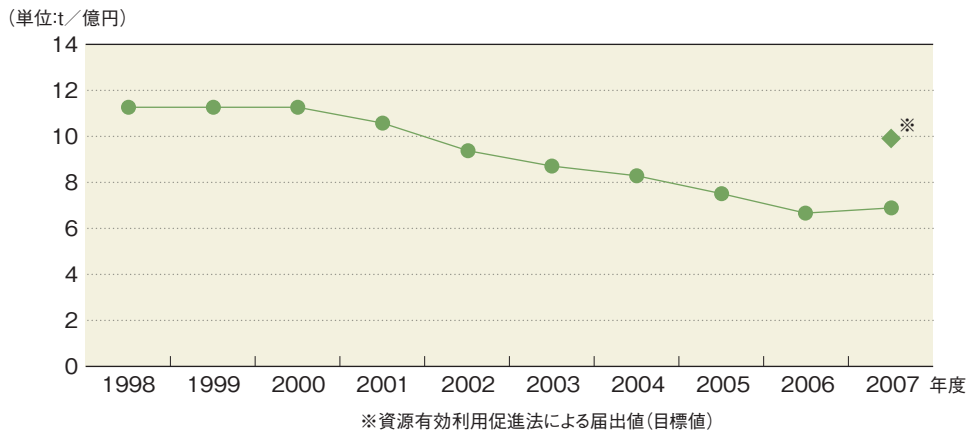
国内外の全ての生産工場で、電着塗料(塗装の下塗り)の鉛フリー化を完了しました。

05 3R (リデュース・リユース・リサイクル) 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「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。これは金属くず、鋳物廃砂の発生を抑制する目的で行っており、2007年度の出荷額あたりの副産物発生量は7.0t/億円に低減しました。

出荷額当たりの副産物発生量



06 グリーン調達の推進

2007年6月1日に「グリーン調達ガイドライン」改訂版[※]を発行しました。

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、積極的に低減に取り組んでいます。

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。

※今回の改訂により、管理化学物質リストを自動車業界の標準である「GADSL(: GLOBAL AUTOMOTIVE DECLARABLE SUBSTANCE LIST)」に合わせ、広範な取組みが可能となりました。

環境に配慮した物流活動

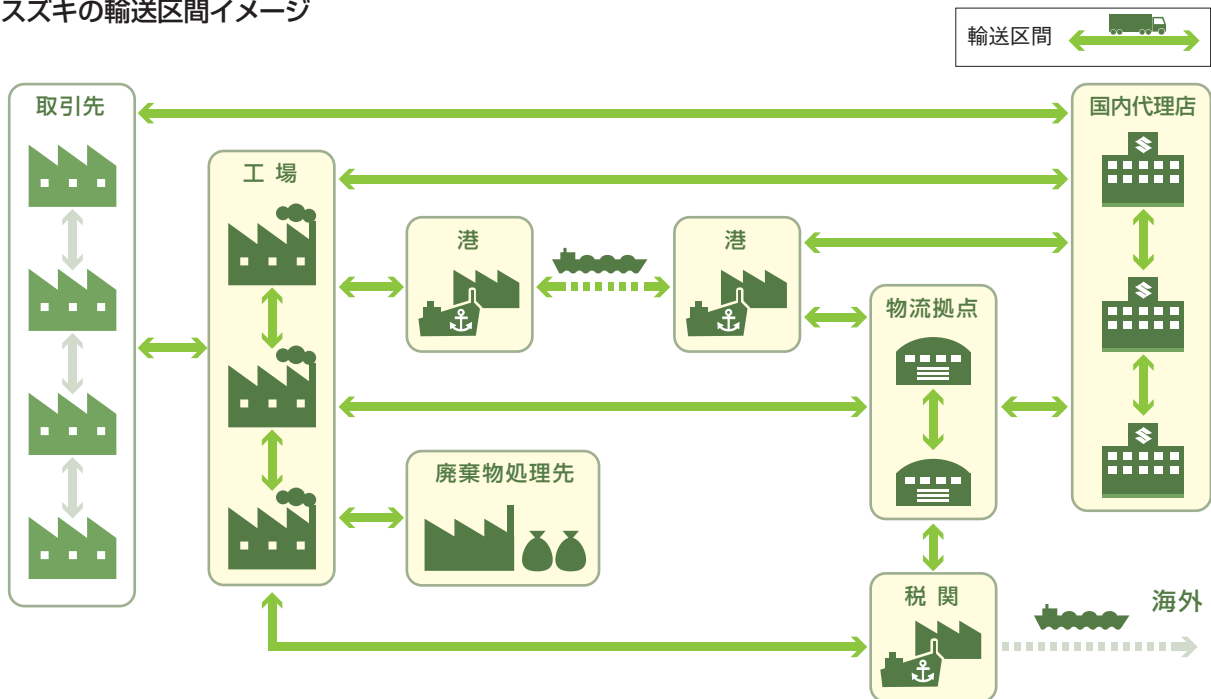
消費者の皆様とスズキをつなぐ物流活動は、環境に関して取り組むべき重要な課題です。スズキはエネルギーの効率的利用や3Rの推進等の改善を通して環境負荷低減に取り組んでいます。

01 輸送の効率化・省エネルギー化

2006年4月改正省エネ法が施行され、スズキは特定荷主(年度間3,000万トシ以上)の貨物輸送等している企業)として指定を受け、提出義務として2007年より年度の定期報告書・計画書を提出しています。

これを機に社内体制を再整備、これまで進めてまいりました、輸送の効率化、省エネルギー化をさらに推進し、CO2削減に寄与する為、省エネ責任者及び部門責任者を設置し取り組んでいます。

●スズキの輸送区間イメージ



当社の輸送品は、主要製品(二輪車・四輪車・船外機・電動車両・産業機器)、部品(生産部品・KD部品※・補給部品)、その他(廃棄物、宅急便)等多岐に渡り、様々な輸送区間を輸送しています。

※KD部品=海外工場で組立てられる製品部品

輸送距離の短縮(四輪エンジン)

●相良エンジン工場に隣接して組立て工場を新設(2008年度稼働計画)

相良工場で組み立てたエンジンを湖西・磐田両工場に輸送していますが、同工場内で完成車を生産することにより、新設工場生産の完成車分エンジン輸送は、隣接工場からの輸送となり大幅な輸送距離短縮となります。

輸送距離の短縮(四輪車輸出)

●輸送車両の出荷港変更による輸送距離の短縮

四輪生産工場の直近の港から海外に輸送することが、輸送距離短縮となることから、湖西工場生産車を豊橋港へ磐田工場生産車を御前崎港へ主要機種を中心にシフトを進めています。さらに、新しい相良組立て工場の稼働も踏まえて、御前崎港の利用を増やしていきます。

モーダルシフト(四輪車海上輸送の推進)

スズキの四輪車輸送は、海上輸送と陸上輸送の2つの形態を取っています。

北関東、東北以北、中国、四国以西については海上輸送を推奨しており、経済性とCO₂の排出量削減を考慮行っています。海上輸送によるCO₂/tの排出量はトラック輸送による場合に比べて約1/4と少なく、全てトラックで輸送した場合に比べて約30%のCO₂排出削減につながっています。



直送化システム(二輪車)

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、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を導入して、物流の合理化・効率化を行っています。

共同配送(二輪車)

輸送の効率性とCO₂排出量の削減のため、他社との共同配送を行っています。一部の地域を対象に中継物流拠点から販売店区間で実施しています。

02 3R (リデュース・リユース・リサイクル) 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効率化を図るため、2003年度よりリターナブル容器の利用を開始しました。

2007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23%で、約123t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50%で、約171tのダンボールを削減しました。



出荷用リターナブル容器



入荷用リターナブル容器

●外装箱のリターナブルラック化の推進

梱包・包装資材の使用量削減のため、現地で廃棄されていたスチールケースのリターナブル化に取り組んでいます。

2007年度は、既にリターナブルラックを導入している仕向地(ハンガリー、インド、インドネシア、台湾(台湾太子)、パキスタン、アメリカ(SMAC)、中国(長安鈴木)、カナダ(CAMI)の計8カ国)について継続してリターナブルラックを使用し、全送付スチールケースの約52%をリターナブルラックにて送付しました。

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、2007年度は約28t/年を再利用しました。



廃ダンボールを再利用した緩衝剤

03 低公害輸送の推進**工場内の物流**

工場内の完成車移動と部品運搬のため、スズキはバッテリー式無人牽引車（AGV）を使用しています。この車両はCO₂を発生しないこともあり、スズキの各工場で活躍しています。



AGV

環境に配慮した市場活動

消費者の皆様にご利用していただいた後、環境に配慮した適切な処理が行なわれるよう各取り組みを行っています。また、消費者の皆様との窓口である販売代理店が環境管理を行うための準備にも取り組んでいます。

01 販売店の環境管理の推進

スズキは環境保全に配慮した事業活動を連結会社にも展開するため、販売代理店の環境情報の調査を進めています。今後、販売代理店向けの環境管理ガイドライン等の策定を目標に取り組んでいきます。

02 使用済みの製品の適正処理

日本でのリサイクルへの取り組み

四輪車

●2007年度の自動車リサイクル実施状況

スズキは、自動車リサイクル法により自動車メーカー等へ義務付けられている特定再資源化等物品(ASR(自動車破砕残さ)・エアバッグ類)・フロン類)の再資源化に積極的に取り組み、リサイクル及び適正処理を推進しています。

今後もこの取り組みを継続して、リサイクルし易い製品作り・廃棄物の削減・省資源化と資源の有効活用・リサイクル費用の低減、そして高水準のリサイクル体制構築に努めていきます。

2007年度(2007年4月～2008年3月)の、再資源化実施状況は次の通りです。

〈ASRのリサイクル〉

ASRのリサイクルは、日産自動車、マツダ、三菱自動車工業、富士重工業など他の自動車関連メーカー13社と「ART(自動車破砕残さリサイクル促進チーム)」を結成して、全国のリサイクル事業者と連携し、法令順守を基本とした適正処理、安定的なリサイクル体制の構築、ASR再資源化率の向上と処理費用の低減化を、共通の目標に取り組んでいます。

2007年度スズキは、ASRを38,752トン(357,139台)引取り、27,104トン(246,372台)をリサイクル処理しました。その結果、ASR再資源化率は69.9%となり、法定基準値の30%以上を達成しています。

〈エアバッグ類のリサイクル、フロン類の回収・破壊〉

エアバッグ類のリサイクルとフロン類の回収・破壊は、全自動車メーカー等と共同で「中間法人自動車再資源化協力機構」を設立し、適正処理とリサイクル処理に取り組んでいます。

2007年度は、スズキの使用済自動車のうちエアバッグ類装

備車28,160台から、エアバッグ類80,992個を引取り再資源化しました。再資源化率は94.0%となり、法定再資源化率の85%以上を達成しています。

また、スズキの使用済自動車のうちエアコン装備車246,372台から、冷媒フロン類72,356kgを回収し破壊処理しました。



自動車リサイクルシステムマーク

●2007年度再資源化等の実績

〈三品目再資源化等実績の概要〉

| | | |
|--------|-----------------|-------------------|
| ASR | 引取り量／引取り台数 | 38,752トン/357,139台 |
| | 再資源化量 | 27,104トン |
| | 再資源化率 | 69.9% |
| エアバッグ類 | 引取り重量／引取り台数 | 7,759kg/28,160台 |
| | 再資源化重量 | 7,292kg |
| | 再資源化率 | 94.0% |
| フロン類 | フロン類引取り重量／引取り台数 | 72,356kg/246,372台 |

〈収支〉

(単位:百万円)

| | |
|----------------|--------|
| 払渡しを受けた預託金の総額 | 1,858 |
| 再資源化等に要した費用の総額 | ※1,871 |
| 収 支 | △13 |

※上記の再資源化等に要した費用の総額には、スズキで要した費用の一部を含んでいます。

なお、2007年度の再資源化実績に関する詳細は、スズキホームページ(<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/report/index.html>)をご覧ください。

●自動車解体情報

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。

くるまの解体マニュアル



欧州でのリサイクルへの取り組み

●欧州における廃車およびリサイクルへの取組み

EU(欧州連合)加盟国では廃棄物を適切に管理し発生量をできるだけ減らすことを目的として、2000年10月に「使用済み自動車に関する指令(ELV指令:2000/53/EC)」が施行され、加盟各国で法制化されました。

ELV指令では、加盟国に廃車回収とリサイクルのネットワークを設けること、また、メーカーに対しては、リサイクル可能な車両設計や、環境負荷物質の使用削減などを求めています。

ELV指令について

正式名: Directive 2000/53/EC of the European Parliament and the Council of 18 September 2000 on end-of-life vehicles

- | | |
|--|--|
| <p>1. 廃車の回収・処理ネットワークの構築 使用済み車両を廃棄する際、最終所有者が費用負担することなく、廃車を回収・処理するシステムを整えること。</p> <p>2. 環境負荷物質の使用禁止 適用除外項目を除き、車両および部品への「鉛」、「水銀」、「カドミウム」、「六価クロム」の使用を禁止すること。</p> <p>3. リサイクル率の目標達成 市場におけるリユース率、リサイクル率、リカバリー率の目標値を達成すること。 2006年までに、リユース+リサイクル率=80%、リユース+リカバリー率=85% 2015年までに、リユース+リサイクル率=85%、リユース+リカバリー率=95%</p> | <p>4. 部品への材質表示義務 プラスチックおよびゴムを使用した部品に、各々の材料名を表示すること。</p> <p>5. 解体情報やマニュアルの提供 解体業者が廃車を処理しやすいように部品・材料・有害物質使用部位を明記した解体情報を提供すること。</p> <p>6. リサイクル情報の提供 お客様に、リサイクルを考慮した車両や部品の設計、リサイクル方法の開発状況、リサイクルへの取組み状況、環境に配慮した廃車処理方法などの情報を提供すること。</p> |
|--|--|

欧州でのリサイクルへの取り組み

●スズキの回収・処理ネットワークの構築状況について

スズキでは、スズキブランドの車が使用済みとなった際、最終所有者から無料で廃車を回収し、その後、適切に処理されリサイクルできる仕組みづくりを進めています。

欧州では国ごとに、車両登録/抹消方法や、廃車処理業者の技術レベルや数、関連法規の施行状況などが異なりますので、スズキは各国の事情に合わせ、最適な回収・処理ネットワークを確保できるよう努めております。オランダ、スペイン、フィンランド、ギリシャ、ノルウェー、ポルトガルなどでは、他の自動車メーカー/輸入業者と共に共同ネットワークを利用しています。ドイツ、イギリス、オーストリア、ベルギーなど共同ネットワークがない国では、当局公認のELV処理業者の中から優良な業者を選定し、スズキの認定業者として引取り契約を結んでおります。スズキが契約しているELV処理業者は、ELVを適切に解体・処理し、ELVを資源としてリサイクルできるよう材料を徹底的に選別するなど、環境に配慮している業者です。

スズキは、国中をカバーし、お客様から適切な距離にスズキ指定引取場所が存在するようなネットワークづくりを目指しています。スズキ指定引取場所は、もよりのスズキ代理店やインターネットなどで、ご案内しております。

スズキは、お客様が利用しやすい仕組みを整えると共に、さらなる利便性およびリサイクル率の向上を追求していきます。



ドイツのスズキ指定引取り場所を示す看板



回収された廃車

●自動車解体情報

欧州ELV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内の解体業者に対し、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(IDIS)

| 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) |
| 2005年 | 4 | グランドビターラ (JB416/420/419D), Wagon R+ (RB series マイナー) ジムニー (SN series マイナー), SX4 (RW415/416/419D) |
| 2006年 | 2 | スイフト (RS series マイナー), SX4 (RW series マイナー) |
| 2007年 | 3 | スイフト (RS series マイナー), SX4 (RW series マイナー), SX4セダン |

日本でのリサイクルへの取り組み

二輪車

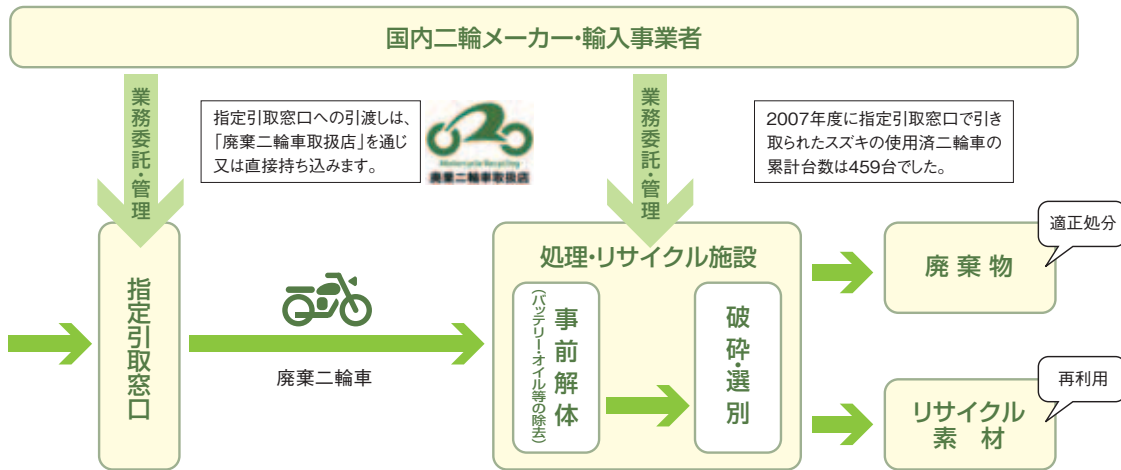
●「二輪車リサイクル自主取組み」について

スズキは、2004年10月1日 他の国内二輪メーカー3社及び輸入事業者とともに、二輪車リサイクルシステムの自主的な取組みを開始しました。

一般ユーザーが二輪車の廃棄処理に困ることがないよう又不法投棄抑制のためのセーフティネットとして機能し、資源の

有効利用の促進に繋げることを目的とし現在16社にて運用、順調に稼働しています。

廃棄二輪車は、「指定引取窓口」で引き取られ、業務委託管理する「処理・リサイクル施設」にて解体・破碎・選別、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。



スズキ 二輪車リサイクル自主取組みについて(詳細) <http://www2.suzuki.co.jp/motor/recycle/index.html>

財団法人 自動車リサイクル促進センター(二輪車リサイクルについて) <http://www.jarc.or.jp/>

特機

●「FRP(ガラス繊維強化プラスチック)船リサイクルシステム」への参加

スズキは、社団法人 日本舟艇工業会が取組む「FRP船リサイクルシステム」に参画しています。

このシステムは、「FRP船リサイクルセンター」が主体になって実施され、廃FRP船を粗解体・破碎・選別等をして最終的にセメント焼成することによりリサイクルを行うものです。従来、FRP船は製品特性のため適正処理が困難でしたが、国土交通省の調査研究を考慮し、また実証実験の検証によりリサイクルが可能になり、「FRP船リサイクルシステム」は適正な廃

FRP船の処理スキームの確立により循環型社会の形成に貢献し、ユーザーの廃船処理の容易性により不法投棄の防止に寄与しています。

「FRP船リサイクルシステム」は2005年度から一部地域において開始し、2008年4月には全国一斉受付を開始しています。



FRP船リサイクルシステムマーク



FRP船リサイクルシステム自主取組みについて(詳細) http://www1.suzuki.co.jp/marine/info/index_002.html

03 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

日本でのリサイクルへの取り組み

●バンパーリサイクル

スズキは資源の有効利用や商品コスト削減のため、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・リサイクルを進めています。

使用済みバンパーの回収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、バンパーを破砕して回収しています。これにより、バンパー輸送時の容積は6分の1となり、物流コストの削減に役立っています。

現在、回収したバンパーは、シートアンダートレイ、燃料タンクカバーなどの自動車部品にリサイクルしています。

●リビルト部品(再生部品)

オートマチックトランスミッション等について、修理で交換された部品を回収し再生する「リビルト部品」の取り扱いも行っています。

●バンパー回収・リサイクルの流れ

サービス拠点

- 回収
- 洗浄
- 異物除去
- 破砕

バンパー破砕機



リサイクル業者

- 選別
- 粉碎
- ペレット化

ペレット



部品製造業者

自動車製品
に再利用

助手席シートアンダーボックス



環境に配慮したオフィス活動

製品開発や販売だけでなく、自らが働くオフィス等についても環境に配慮した活動を従来より行っています。2005年度には「チームマイナス6%」に参加しました。

01 省エネルギーの推進

低公害車※¹の導入

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。2004年3月末には、社用車の低公害車割合を50%に引き上げました。以後も低公害車の導入を進め、現在は約80.2%※²に達しています。今後、車両の更新時に合わせて低公害車の更なる導入を進め、2010年3月末迄には85%を目標として、低公害車の導入に取り組んでまいります。

※¹ 省エネ法に基づく燃費基準早期達成車かつ、低排出ガス車認定要領に基づく低排ガス認定車。

※² 2008年3月末現在、社用車(連絡車)総合台数283台中227台(約80.2%)が低公害車。内4台はハイブリッド車を導入しています。

アイドリング・ストップ運動

2002年4月より「アイドリング・ストップ運動」を実施しており、省エネルギーとCO₂削減に取り組んでいます。ポスターの掲示、社用車へのステッカーの貼付、また、社用車の運行後に「アイドリング・ストップ」時間を「運行日誌」に記入させる等、従業員に「アイドリング・ストップ」を啓発、意識付けしています。



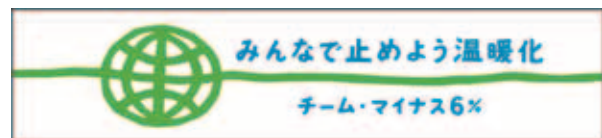
「アイドリング・ストップ運動」の社内運動ポスター



「アイドリング・ストップ運動」ステッカー

「チーム・マイナス6%」への参加

スズキは2005年8月に、環境省の提唱で始まった国民運動「チーム・マイナス6%」へ参加しました。チーム・マイナス6%では、「具体的な6つの行動」を明確にして取り組みを推進しており、スズキもこれを基本にして取り組んでいます。



【具体的な6つの行動】

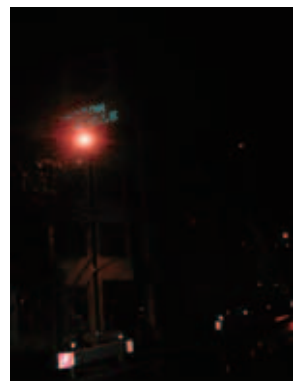
- ①冷房は28℃、暖房は20℃に設定しよう!
- ②蛇口はこまめに閉めよう!
- ③エコドライブをしよう!
- ④エコ製品を選んで買おう!
- ⑤過剰包装を断ろう!
- ⑥コンセントからこまめに抜こう!

「CO₂削減／ライトダウンキャンペーン」への参加

環境省主催の「CO₂削減／ライトダウンキャンペーン」にスズキも参加しました。このキャンペーンの一環として6月24日、「ブラックイルミネーション」と題して全国で一斉にライトダウンを実施しました。スズキは、本社や各工場そして全国の販売代理店など、自動車業界トップ水準の800を越える拠点で「S看板・サインポールの照明」を消灯しました。



〈消灯前〉



〈消灯後〉

02 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、オフィスで使用する物品を選択しています。

すでに事務用紙は100%グリーン購入しており、その他の事

務用品についても、環境対応型製品を使用するよう徹底しています。今後、更に環境負荷の少ない製品やサービスの採用拡大に努め、グリーン購入を推進して参ります。

03 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進 ～紙のリサイクル

スズキ本社では、「新聞・雑誌類」と「ダンボール」を分別回収してマテリアルリサイクル※1を行っています。事務書類については、2005年6月までは湖西工場で焼却し、サーマルリサイクル※2していましたが、2005年7月より焼却からマテリアルリサイクルへと変更いたしました。

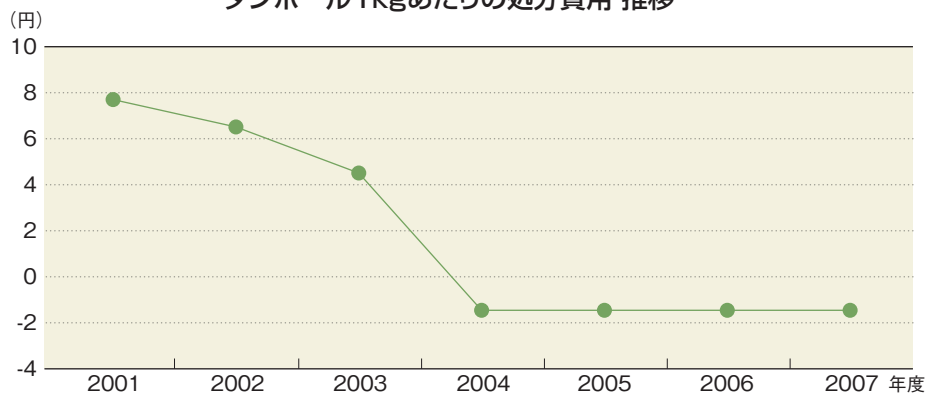
(2007年度 紙のリサイクル実績 書類86t)

※1 マテリアルリサイクル:原料として再資源化すること
 ※2 サーマルリサイクル:焼却することで熱エネルギーを再利用すること

●廃棄物発生フロー図

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

ダンボール1kgあたりの処分費用 推移



環境教育及び情報公開

環境教育を通して、従業員の地球環境問題への関心を高めるとともに、環境保全活動の重要性を理解させ、革新的な技術開発につながるよう取り組んでいます。

また、地域社会の皆様とのコミュニケーションやイベントへの参加等を通して、環境情報の提供も行っています。

01 従業員の環境教育・啓発

環境教育の実施方法にはさまざまな形態があります。一人ひとりの業務内容や立場などに合わせて、グローバルな視点で適切な教育を実施しています。



職能別教育

●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、管理者等への内部環境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、新入社員等への導入教育、役職者教育等を407回、工場全体教育を6回の計413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233名、エネルギー管理士61名、内部環境監査員501名の環境関連資格者を育成しました。

●海外研修生

2007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379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」「省エネ対策」等を指導しています。

02 環境情報の提供

●地域交流会

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。2007年度は地域交流会を6工場で11回(夏まつり又は秋まつりの開催を含む)開催しました。また、工場見学については6工場で430回実施しました。



湖西工場地域交流会

●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)
- ・ 環境イベント(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)



webによる情報の提供

●環境イベントへの参加

2007年度は以下の環境イベントに参加しました。

| 行事名 | 開催日 | 場所 | 主催・共催 |
|------------------------------|-----------------|---------------|--------------------------|
| JHFC 春休み親子体験教室 | 2007年4月5日 | JHFCパーク(横浜大黒) | JHFC(水素・燃料電池実証プロジェクト) |
| 第34回相模原市民若葉まつり | 2007年5月12日~13日 | 市役所さくら通り 他 | 相模原市民まつり実行委員会 |
| エコカーワールド2007 | 2007年6月2日~3日 | 横浜赤レンガ倉庫 | 環境省、横浜市他 |
| エコカーフェスタin津山 | 2007年6月16日~17日 | グリーンヒルズ津山 | 岡山県環境保全事業団体他 |
| さいたま市天然ガス自動車普及促進セミナー | 2007年6月20日 | さいたま市民会館 おおみや | さいたま市、川崎市、CNG車普及促進協議会 |
| 天然ガス自動車フェア inぐんま | 2007年7月17日 | 群馬産業技術センター | 群馬県・東京ガス(株) |
| 川崎・横浜天然ガス自動車普及促進セミナー | 2007年9月19日 | 横浜赤レンガ倉庫 | 横浜市CNG車普及促進協議会 |
| 天然ガス自動車普及促進セミナー in 栃木 | 2007年10月2日 | とちぎ福祉プラザ | (社)日本ガス協会・栃木県都市ガス協会 |
| 栃木県天然ガス車クリーンフェア2007 | 2007年10月14日 | 栃木県子ども総合科学館 | 東京ガス(株) |
| 第5回 しずおか環境・森林フェア | 2007年10月13日~15日 | ツインメッセ静岡 | 静岡県 |
| グリーンパワーキャンペーン | 2008年2月21日、22日 | 東京国際フォーラム | 経済産業省 資源エネルギー庁 新エネルギー対策課 |
| 第4回 国際水素・燃料電池展(FC EXPO 2008) | 2008年2月27日~29日 | 東京ビッグサイト | 経済産業省他 |



第34回相模原市民若葉まつり



エコカーフェスタin津山



第5回しずおか環境・森林フェア

環境に関する資料集

[環境データ集]



| | |
|----------------|-----|
| グリーン購入法適合車種リスト | 002 |
| 新製品環境データ | 004 |
| 四輪車 | 004 |
| 二輪車 | 009 |
| 工場・会社別環境データ | 010 |
| スズキ国内工場 | 011 |
| 国内製造関係会社 | 017 |
| 環境取り組みの歴史 | 023 |
| 環境対策の歩み | 023 |

●軽乗用車

2008年3月現在

| 車種 | 型式 | エンジン | 排気量(L) | 駆動方式 | 変速機 | 排出ガスレベル(注) | 燃費基準達成レベル | 注記事項 | 機種名(仕様) |
|--------|-----------|------|--------|------|-----|------------|---------------|------|-------------------------|
| アルト | DBA-HA24S | K6A | 0.658 | 2WD | 5MT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | E,EII |
| | DBA-HA24S | K6A | 0.658 | 2WD | 5MT | SU-LEV | 2010年燃費基準+20% | 5ドア | GII |
| | DBA-HA24S | K6A | 0.658 | 2WD | 3AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | E,EII,GII |
| | DBA-HA24S | K6A | 0.658 | 4WD | 5MT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | E,EII,GII |
| | CBA-HA24S | K6A | 0.658 | 4WD | 3AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | E,EII,GII |
| | DBA-HA24S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | X |
| アルトラバン | DBA-HA24S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | X |
| | CBA-HE21S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | G,X,L |
| ワゴンR | DBA-MH22S | K6A | 0.658 | 2WD | 5MT | SU-LEV | 2010年燃費基準+20% | 5ドア | FA,FX |
| | DBA-MH22S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | FA,FX,FX-リミテッド |
| | DBA-MH22S | K6A | 0.658 | 2WD | CVT | SU-LEV | 2010年燃費基準+20% | 5ドア | FC,FX-リミテッド |
| | DBA-MH22S | K6A | 0.658 | 4WD | 5MT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | FA,FX |
| | DBA-MH22S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | FA,FX,FX-リミテッド |
| | CBA-MH22S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | FT-リミテッド,RR-リミテッド,RR-DI |
| | CBA-MH22S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | FT-リミテッド,RR-リミテッド |
| | CBA-MH22S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | RR-DI |
| | DBA-MH22S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | スティングレーX |
| | DBA-MH22S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | スティングレーX |
| | CBA-MH22S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | スティングレーT |
| | CBA-MH22S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | スティングレーT |
| | CBA-MH22S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | スティングレーDI |
| | CBA-MH22S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | スティングレーDI |
| MRワゴン | DBA-MF22S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | G,X,GS,XS,XSリミテッドII |
| | DBA-MF22S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | G,X,GS,XS,XSリミテッドII |
| | CBA-MF22S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | T,TS |
| | CBA-MF22S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | T,TS |
| セルボ | DBA-HG21S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | G |
| | CBA-HG21S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | G |
| | CBA-HG21S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | T,TX |
| | CBA-HG21S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | T,TX |
| | DBA-HG21S | K6A | 0.658 | 2WD | CVT | SU-LEV | 2010年燃費基準+20% | 5ドア | SR |
| | DBA-HG21S | K6A | 0.658 | 4WD | CVT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | SR |
| パレット | DBA-MK21S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | G,X,XS |
| | CBA-MK21S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | G |
| | CBA-MK21S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | T,TS |
| | CBA-MK21S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | X,T,TS |

●軽商用車

| 車種 | 型式 | エンジン | 排気量(L) | 駆動方式 | 変速機 | 排出ガスレベル(注) | 燃費基準達成レベル | 注記事項 | 機種名(仕様) |
|------|-----------|------|--------|------|-----|------------|---------------|------|---------|
| アルト | GBD-HA24V | K6A | 0.658 | 2WD | 5MT | U-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | Vs |
| | GBD-HA24V | K6A | 0.658 | 2WD | 5MT | U-LEV | 2010年燃費基準+20% | 5ドア | Vp |
| | GBD-HA24V | K6A | 0.658 | 2WD | 3AT | U-LEV | 2010年燃費基準+20% | 5ドア | Vs,Vp |
| | GBD-HA24V | K6A | 0.658 | 4WD | 5MT | U-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | Vs,Vp |
| | GBD-HA24V | K6A | 0.658 | 4WD | 3AT | U-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | Vs,Vp |
| エブリイ | GBD-DA64V | K6A | 0.658 | 2WD | 5MT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | PU |
| | GBD-DA64V | K6A | 0.658 | 2WD | 3AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | PU |
| | GBD-DA64V | K6A | 0.658 | 4WD | 5MT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | PU |
| | GBD-DA64V | K6A | 0.658 | 4WD | 3AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | PU |

●乗用車

| 車種 | 型式 | エンジン | 排気量(L) | 駆動方式 | 変速機 | 排出ガスレベル(注) | 燃費基準達成レベル | 注記事項 | 機種名(仕様) |
|--------|-----------|------|--------|------|-----|------------|---------------|------|--------------------------------------|
| スイフト | DBA-ZC71S | K12B | 1.242 | 2WD | CVT | SU-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | XE,XG,XG-Lパッケージ,STYLE |
| | DBA-ZC11S | M13A | 1.328 | 2WD | 5MT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | XG,XG-Lパッケージ |
| | DBA-ZD11S | M13A | 1.328 | 4WD | 5MT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | XG,XG-Lパッケージ |
| | DBA-ZD11S | M13A | 1.328 | 4WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | XG,XG-Lパッケージ,STYLE |
| | DBA-ZC21S | M15A | 1.490 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | XS |
| クルーズ | DBA-HR52S | M13A | 1.328 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | 1.3LS Eエディション, 1.3LS, 1.3LS S-セレクション |
| ソリオ | DBA-MA34S | M13A | 1.328 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | 1.3E, 1.3WELL |
| SX4 | DBA-YA11S | M15A | 1.490 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | 1.5E,1.5F,1.5G,1.5XF,1,5XG |
| SX4セダン | DBA-YC11S | M15A | 1.490 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準 | 4ドア | 1.5F,1.5G |
| エスクード | CBA-TD54W | J20A | 1.995 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+10% | 5ドア | 2.0XE, 2.0XG |

●低公害車

| 車種 | 型式 | エンジン | 排気量(L) | 駆動方式 | 変速機 | 判断基準 | 注記事項 |
|------|-------------|--------|--------|------|-----|------|---------|
| ワゴンR | LA-MC22S(改) | K6A(改) | 0.658 | 2WD | AT | 低公害車 | 天然ガス自動車 |

平成18,19年度グリーン購入法判断基準(下表)に従い、車両データをリストに掲載しています。



〈判断基準〉

| 低排出ガスレベル | 燃費目標基準 |
|----------|-----------|
| U-LEV | 2010年燃費基準 |
| SU-LEV | |

2007年度に発売となった新製品の環境情報を紹介します。

四輪車

〈軽乗用車-1〉

| | | | | |
|-------------------|----------------------|---|---|---|
| | |  |  | |
| 車名 | | ワゴンR | ワゴンRスティングレー | |
| 発売開始時期 | | 2007.5.11 | | |
| 車両型式 | | DBA-MH22S | | |
| エンジン | 型式 | K6A | | |
| | 総排気量(L) | 0.658 | | |
| | 種類 | 直列3気筒DOHC12バルブVVT | | |
| | 使用燃料 | 無鉛レギュラーガソリン | | |
| 燃料供給装置 | | 電子制御式燃料噴射装置 | | |
| 駆動装置 | 駆動装置 | 2WD | | |
| | 変速機 | MT | — | |
| | | AT | — | |
| CVT | | CVT | | |
| 車両重量(kg) | MT | — | — | |
| | AT | — | — | |
| | CVT | 840 | 860 | |
| 最大積載量(kg) | | — | | |
| 環境情報 | 燃料消費率 | 10・15モード燃費(km/l) | — | |
| | | CO ₂ 排出量(g/km) | 23.0 | |
| | | 2010年燃費基準達成 | 102 | |
| | 2010年燃費基準+5%達成 | | — | |
| | 2010年燃費基準+10%達成 | | — | |
| | 2010年燃費基準+20%達成 | | 達成 | |
| | 適合規制 | | 平成17年 | |
| | 排出ガス | 低排出ガス認定レベル | 良一低排出ガス | — |
| | | | 優一低排出ガス | — |
| | | | 超一低排出ガス | — |
| 平成17年規制レベル | | | — | |
| U-LEV | | | ● | |
| 10・15モード規制値(g/km) | CO | — | | |
| | HC | — | | |
| | NOx | — | | |
| | 10・15+11モード規制値(g/km) | CO | 1.15 | |
| | NMHC | 0.013 | | |
| | NOx | 0.013 | | |
| 騒音 適合規制 | | 平成10年 | | |
| 加速騒音規制値(dB(A)) | | 76 | | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | 320 | | |
| 再生材使用部品 | | バッテリートレイ シートアンダーボックス | | |
| 鉛使用量 | 1996年比1/3 | 達成 | | |
| | 1996年比1/10 | 達成 | | |
| 水銀使用量 | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | |
| 六価クロム使用量 | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | |
| カドミウム使用量 | | 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止) | | |


※燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

| | | | | |
|----------------------|----------------|--|-----------------|-------|
| 〈乗用車-1〉 | |  | | |
| 車名 | | スイフト | | |
| 発売開始時期 | | 2007.5.24 | | |
| 車両型式 | | DBA-ZC71S | | |
| エンジン | 型式 | K12B | | |
| | 総排気量(L) | 1.242 | | |
| | 種類 | 直列4気筒DOHC16バルブVVT | | |
| | 使用燃料 | 無鉛レギュラーガソリン | | |
| 燃料供給装置 | | 電子制御式燃料噴射装置 | | |
| 駆動装置 | 駆動装置 | 2WD | | |
| | 変速機 | MT | — | |
| | | AT | — | |
| | | CVT | CVT | |
| 車両重量(kg) | MT | — | | |
| | AT | — | | |
| | CVT | 1000 | | |
| 最大積載量(kg) | | — | | |
| 環境情報 | 燃料消費率 | 10・15モード燃費(km/l) | MT | — |
| | | | AT | — |
| | | | CVT | 20.5 |
| | 排出ガス | CO ₂ 排出量(g/km) | 114 | |
| | | | 2010年燃費基準達成 | |
| | | | 2010年燃費基準+5%達成 | |
| | | | 2010年燃費基準+10%達成 | |
| | 排出ガス | 適合規制 | | 平成17年 |
| | | 低排出ガス認定レベル | 良-低排出ガス | |
| | | | 優-低排出ガス | |
| 超-低排出ガス | | | | |
| 平成17年規制レベル | | | | |
| 10・15モード規制値(g/km) | | U-LEV | | |
| | SU-LEV | ● | | |
| | CO | | | |
| | HC | | | |
| 10・15+11モード規制値(g/km) | NOx | | | |
| | CO | 1.15 | | |
| | NMHC | 0.013 | | |
| 騒音 | 適合規制 | | 平成10年 | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | | 76 | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | 370 | | |
| 再生材使用部品 | | バッテリートレイ タンクロアカバー | | |
| 鉛使用量 | 1996年比1/3 | 達成 | | |
| | 1996年比1/10 | 達成 | | |
| 水銀使用量 | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | |
| 六価クロム使用量 | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | |
| カドミウム使用量 | | 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止) | | |

※燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

| | | | | | |
|----------------------|-----------------|--|---------|-------|--|
| 〈乗用車-2〉 | |  | | | |
| 車名 | | SX4セダン | | | |
| 発売開始時期 | | 2007.7.24 | | | |
| 車両型式 | | DBA-YC11S | | | |
| エンジン | 型式 | M15A | | | |
| | 総排気量(L) | 1.490 | | | |
| | 種類 | 直列4気筒DOHC16バルブVVT | | | |
| | 使用燃料 | 無鉛レギュラーガソリン | | | |
| 燃料供給装置 | | 電子制御式燃料噴射装置 | | | |
| 駆動装置 | 駆動装置 | 2WD | | | |
| | 変速機 | MT | — | | |
| | | AT | 4AT | | |
| 車両重量(kg) | | MT | — | | |
| | | AT | 1190 | | |
| 最大積載量(kg) | | — | | | |
| 環境情報 | 燃料消費率 | 10・15モード燃費(km/l) | MT | — | |
| | | | AT | 16.4 | |
| | | CO ₂ 排出量(g/km) | | 142 | |
| | | 2010年燃費基準達成 | | 達成 | |
| | | 2010年燃費基準+5%達成 | | 達成 | |
| | 2010年燃費基準+10%達成 | | 達成 | | |
| | 排出ガス | 適合規制 | | 平成17年 | |
| | | 低排出ガス認定レベル | 良一低排出ガス | | |
| | | | 優一低排出ガス | | |
| | | | 超一低排出ガス | | |
| 平成17年規制レベル | | | | | |
| | | U-LEV | | | |
| | | SU-LEV | ● | | |
| 10・15モード規制値(g/km) | CO | | | | |
| | HC | | | | |
| | NOx | | | | |
| 10・15+11モード規制値(g/km) | CO | 1.15 | | | |
| | NMHC | 0.013 | | | |
| | NOx | 0.013 | | | |
| 騒音 | 適合規制 | 平成10年 | | | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | 76 | | | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | 430 | | | |
| | | ダッシュサイレンサ | | | |
| 再生材使用部品 | | | | | |
| 鉛使用量 | 1996年比1/3 | 達成 | | | |
| | 1996年比1/10 | 達成 | | | |
| 水銀使用量 | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | | |
| 六価クロム使用量 | | 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止) | | | |
| カドミウム使用量 | | 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止) | | | |

※燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。


| | | | | | |
|-------------------|----------------------|---------------------------|--|-------|------|
| 〈軽乗用車-2〉 | | |  | | |
| 車名 | | | | | セルボ |
| 発売開始時期 | | | 2007.10.16 | | |
| 車両型式 | | | DBA-HG21S | | |
| エンジン | 型式 | | K6A | | |
| | 総排気量(L) | | 0.658 | | |
| | 種類 | | 直列3気筒DOHC12バルブ筒内燃料噴射インタークーラーターボ | | |
| | 使用燃料 | | 無鉛レギュラーガソリン | | |
| 燃料供給装置 | | | 電子制御式燃料噴射装置 | | |
| 駆動装置 | 駆動装置 | | 2WD | 4WD | |
| | 変速機 | MT | — | | |
| | | AT | — | | |
| | | CVT | CVT | | |
| 車両重量(kg) | | | MT | — | |
| | | | AT | — | |
| | | | CVT | 820 | |
| 最大積載量(kg) | | | 870 | | |
| 環境情報 | 燃料消費率 | 10・15モード燃費(km/l) | MT | — | |
| | | | AT | — | |
| | | | CVT | 23.0 | 21.0 |
| | | CO ₂ 排出量(g/km) | | 101 | 111 |
| | | 2010年燃費基準達成 | | — | |
| | 2010年燃費基準+5%達成 | | — | | |
| | 2010年燃費基準+10%達成 | | — | | |
| | 2010年燃費基準+20%達成 | | 達成 | 達成 | |
| | 排出ガス | 適合規制 | | 平成17年 | |
| | | 低排出ガス認定レベル | 良-低排出ガス | — | |
| 優-低排出ガス | | | — | | |
| 超-低排出ガス | | | — | | |
| 平成17年規制レベル | | | — | | |
| U-LEV | | | — | | |
| SU-LEV | | ● | | | |
| 10・15モード規制値(g/km) | CO | — | | | |
| | HC | — | | | |
| | NOx | — | | | |
| | 10・15+11モード規制値(g/km) | CO | 1.15 | | |
| NOx | NMHC | 0.013 | | | |
| | NOx | 0.013 | | | |
| 騒音 適合規制 | | | 平成10年 | | |
| 加速騒音規制値(dB(A)) | | | 76 | | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | | 320 | | |
| 再生材使用部品 | | | バッテリートレイ シートアンダーボックス | | |
| 鉛使用量 | 1996年比1/3 | | 達成 | | |
| | 1996年比1/10 | | 達成 | | |
| 水銀使用量 | | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | |
| 六価クロム使用量 | | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | |
| カドミウム使用量 | | | 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止) | | |

※燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

| 車名 | | パレット | | | | |
|----------------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|-----------|---------|------|
| 発売開始時期 | | 2008.1.24 | | | | |
| 車両型式 | | DBA-MK21S | CBA-MK21S | CBA-MK21S | | |
| エンジン | 型式 | K6A | | | | |
| | 総排気量(L) | 0.658 | | | | |
| | 種類 | 直列3気筒DOHC12バルブVVT | 直列3気筒DOHC12バルブインタークーラーターボ | | | |
| | 使用燃料 | 無鉛レギュラーガソリン | | | | |
| 燃料供給装置 | | 電子制御式燃料噴射装置 | | | | |
| 駆動装置 | 駆動装置 | 2WD | 4WD | 2WD | 4WD | |
| | 変速機 | MT | — | — | — | |
| 車両重量(kg) | MT | — | — | — | — | |
| | AT | 900-910 | 950 | 940 | 980-990 | |
| 最大積載量(kg) | | — | — | — | — | |
| 燃料消費率 | 10・15モード燃費(km/l) | MT | — | — | — | |
| | | AT | 20.0 | 18.8 | 18.6 | 18.0 |
| | CO ₂ 排出量(g/km) | | 116 | 124 | 126 | 129 |
| | 2010年燃費基準達成 | | | | 達成 | 達成 |
| | 2010年燃費基準+5%達成 | | | 達成 | | |
| 2010年燃費基準+10%達成 | | 達成 | | | | |
| 排出ガス | 適合規制 | | 平成17年 | | | |
| | 低排出ガス認定レベル | 良一低排出ガス | | | | |
| | | 優一低排出ガス | | | | |
| | | 超一低排出ガス | | | | |
| | | 平成17年規制レベル | | | | |
| | | U-LEV | | ● | ● | ● |
| | SU-LEV | ● | | | | |
| | 10・15モード規制値(g/km) | CO | | | | |
| | | HC | | | | |
| | | NO _x | | | | |
| 10・15+11モード規制値(g/km) | CO | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | |
| | NMHC | 0.013 | 0.025 | 0.025 | 0.025 | |
| | NO _x | 0.013 | 0.025 | 0.025 | 0.025 | |
| 騒音 | 適合規制 | 平成10年 | | | | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | 76 | | | | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | 320 | | | | |
| 再生材使用部品 | | | | | | |
| 鉛使用量 | 1996年比1/3 | 達成 | | | | |
| | 1996年比1/10 | 達成 | | | | |
| 水銀使用量 | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | | | |
| 六価クロム使用量 | | 自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止) | | | | |
| カドミウム使用量 | | 自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止) | | | | |

※燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

二輪車

| | |  |  |  |
|--------|-----------------------|---|--|---|
| 車名 | | GSR400 ABS | バンバン200 | スカイウェイブ250SS |
| 発売開始時期 | | 2007.9.26 | 2007.12.24 | 2008.1.11 |
| 仕様 | 車両型式 | BC-GK7DA | JBK-NH42A | JBK-CJ46A |
| | エンジン型式 | K719 | H403 | J441 |
| | 種類 | 水冷4サイクル 4気筒DOHC | 空冷4サイクル 単気筒SOHC | 水冷4サイクル 単気筒SOHC |
| | 排気量(cm ³) | 398 | 199 | 249 |
| | 変速機 | 6段リターン | 5段リターン | Vベルト無段 |
| | 車両重量(kg) | 215 | 128 | 213 |
| 燃料消費率 | 60km/h定地走行燃費(km/L) | 35.5 | 51.5 | 39.0 |
| | 30km/h定地走行燃費(km/L) | — | — | — |
| 排出ガス | 適合規制 | | 平成11年 | 平成18年 |
| | 二輪車モード 規制値(g/km) | CO | 13.0 | 2.0 |
| | | HC | 2.00 | 0.3 |
| | | NOx | 0.30 | 0.15 |
| 騒音 | 適合規制 | | 平成13年 | 平成10年 |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | | 73 | 73 |

| | |  |  |  |
|--------|-----------------------|---|--|---|
| 車名 | | パーティー50 | スカイウェイブ250タイプM | レッツ5 |
| 発売開始時期 | | 2008.3.10 | 2008.3.17 | 2008.3.21 |
| 仕様 | 車両型式 | JBH-BA43A | JBK-CJ45A | JBH-CA47A |
| | エンジン型式 | A407 | J433 | A404 |
| | 種類 | 空冷4サイクル 単気筒SOHC | 水冷4サイクル 単気筒DOHC | 空冷4サイクル 単気筒SOHC |
| | 排気量(cm ³) | 49 | 249 | 49 |
| | 変速機 | 3段ロータリー | Vベルト無段 | Vベルト無段 |
| | 車両重量(kg) | 78-89 | 221 | 73 |
| 燃料消費率 | 60km/h定地走行燃費(km/L) | — | 39.0 | — |
| | 30km/h定地走行燃費(km/L) | 106.0 | — | 73.0 |
| 排出ガス | 適合規制 | | 平成18年 | 平成18年 |
| | 二輪車モード 規制値(g/km) | CO | 2.0 | 2.0 |
| | | HC | 0.5 | 0.3 |
| | | NOx | 0.15 | 0.15 |
| 騒音 | 適合規制 | | 平成10年 | 平成10年 |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | | 71 | 73 |

※燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

国内6工場と8製造子会社の工場・会社別環境データを紹介します。各工場等は法令・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。
スズキでは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。

<凡例>

①水質【記号と名称(単位)】

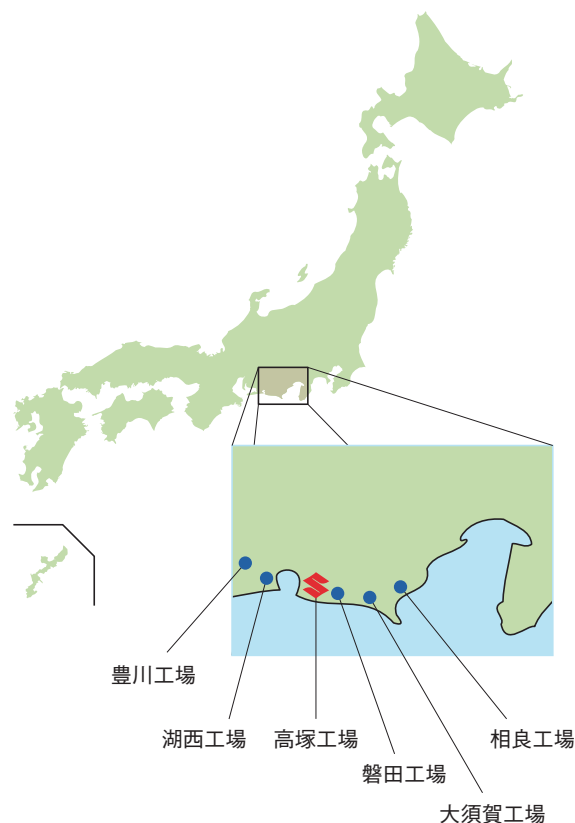
pH:水素イオン濃度(なし)、
BOD:生物化学的酸素要求量(mg/L)、
SS:浮遊物質量(mg/L)、その他項目(mg/L)

②大気【記号と名称(単位)】

NOx:窒素酸化物(ppm)、
SOx:硫黄酸化物(K値)、
ばいじん(g/Nm³)、
塩素・塩化水素・ふっ素・ふっ化水素(mg/Nm³)、
ダイオキシン類: ng-TEQ/Nm³

③規制値には、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(一印は規制値なし)

④燃料に硫黄を含まないLPGを使用している設備は、SOx測定なし



スズキ国内工場

●湖西工場



【所在地】 静岡県湖西市白須賀4520
 【従業員】 2,620人
 【敷地面積(建物面積)】 1,096千m²(461千m²)
 【生産品目】 アルト、アルトラパン、ワゴンR、Kei、MRワゴン、パレット、SX4、スイフト、ソリオ等の完成車組立

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|--------------|-------|
| pH | 5.8~8.6 | 7.2~8.0 | 7.0 |
| BOD | 15 | 1.0~5.2 | 2.4 |
| SS | 15 | 0.8~5.0 | 2.1 |
| 油分 | 2 | 0.0~1.0 | 0.3 |
| 鉛 | 0.1 | 0.005未満~0.01 | 0.008 |
| クロム | 0.4 | 0.05未満~0.2 | 0.17 |
| 全窒素 | 12 | 0.38~4.21 | 2.25 |
| 全リン | 2 | 0.04~0.89 | 0.28 |
| 亜鉛 | 1 | 0.0~0.25 | 0.18 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|----------|--------|------|-------------|--------|
| NOx | 小型ボイラー | 150 | 80~120 | 101 |
| | 焼却炉 | 200 | 86~100 | 93 |
| | 電着乾燥炉 | 230 | 59~67 | 63 |
| | 冷温水機1 | 150 | 45~58 | 50 |
| | 冷温水機2 | 150 | 53~54 | 54 |
| | 冷温水機3 | 150 | 86~110 | 96 |
| | 水管ボイラー | 150 | 93~93 | 93 |
| SOx (K値) | 小型ボイラー | 7 | 0.28~0.35 | 0.32 |
| | 焼却炉 | 7 | 0.50~0.69 | 0.55 |
| | 電着乾燥炉 | 7 | 0.15~0.15 | 0.15 |
| ばいじん | 小型ボイラー | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 焼却炉 | 0.15 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 電着乾燥炉 | 0.2 | 0.01未満~0.02 | 0.02未満 |
| | 冷温水機1 | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 冷温水機2 | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 冷温水機3 | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 水管ボイラー | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| 塩化水素 | 焼却炉 | 150 | 6未満~25 | 12 |
| ダイオキシン | 焼却炉 | 5 | 0.023 | 0.023 |
| CO | 焼却炉 | 100 | 5 | 5 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年 (ダイオキシンはmg-TEQ/年)

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 分解・除去 | 製品 |
|------|---------------------|-----------|---------|-------|----|----|-----|-----|---------|---------|-----------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 1 | 亜鉛の水溶性化合物 | 50,000 | 0 | 1,600 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13,000 | 0 | 35,000 |
| 30 | ビスフェノールA型エポキシ樹脂 | 21,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3,300 | 0 | 18,000 |
| 40 | エチルベンゼン | 330,000 | 190,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 94,000 | 12,000 | 30,000 |
| 43 | エチレングリコール | 1,400,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,400,000 |
| 63 | キシレン | 770,000 | 290,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 140,000 | 190,000 | 140,000 |
| 176 | 有機スズ化合物 | 24,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,200 | 0.0 | 23,000 |
| 179 | ダイオキシン類 | 0.0 | 1.2 | 0.084 | 0 | 0 | 0 | 420 | 0 | 0 | 0 |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 120,000 | 76,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 37,000 | 5,000 | 0 |
| 227 | トルエン | 780,000 | 250,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 120,000 | 190,000 | 220,000 |
| 232 | ニッケル化合物 | 7,500 | 0 | 760 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,500 | 0 | 2,200 |
| 272 | フタル酸ビス(2-エチルヘキシル) | 81,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,400 | 0 | 79,000 |
| 283 | フッ化水素及びその水溶性塩 | 5,800 | 0 | 730 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,200 | 900 | 0 |
| 299 | ベンゼン | 24,000 | 200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6,000 | 18,000 |
| 307 | ポリ(オキシチレン)=アルキルエーテル | 20,000 | 0 | 1,500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19,000 | 0 |

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

●磐田工場



【所在地】 静岡県磐田市岩井2500
 【従業員】 1,650人
 【敷地面積(建物面積)】 298千m²(163千m²)
 【生産品目】 エブリイ、キャリイ、ジムニー、エスクード等の完成車組立

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|-----------|------|
| pH | 5.8~8.6 | 7.0~7.9 | 7.5 |
| BOD | 15/20 | 0.0~12.2 | 4.2 |
| SS | 30/40 | 0.3~6.5 | 2.3 |
| 油分 | 3 | 0.1~1.2 | 0.4 |
| 鉛 | 0.1 | 0.01 | 0.01 |
| クロム | 2 | 0.00~0.58 | 0.03 |
| 全窒素 | 60 | 9.7~21.1 | 14.3 |
| 全リン | 8 | 0.4~2.6 | 1.4 |
| 亜鉛 | 1 | 0.02~0.32 | 0.08 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|----------|--------|------|-------------|--------|
| NOx | ボイラー1 | 130 | 53~76 | 64.5 |
| | ボイラー3 | 150 | 90~110 | 100 |
| | 小型ボイラー | — | 89~130 | 115 |
| | 温水ボイラー | 150 | ~100 | 97 |
| | 冷温水機 | 150 | 64~110 | 95 |
| SOx (K値) | ボイラー3 | 17.5 | 2.27~2.49 | 2.38 |
| | 小型ボイラー | 17.5 | 0.29~0.66 | 0.49 |
| ばいじん | ボイラー1 | 0.1 | — | — |
| | ボイラー3 | 0.3 | 0.01未満~0.01 | 0.01未満 |
| | 小型ボイラー | — | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 温水ボイラー | 0.1 | — | — |
| | 冷温水機 | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 分解・除去 | 製品 | |
|------|-------------------|-----------|---------|-----|----|----|-----|-----|-------|--------|--------|-----------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | | |
| 1 | 亜鉛の水溶性化合物 | 13,000 | 0 | 120 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6,800 | 0 | 0 | 6,500 |
| 30 | ビスフェノールA型エポキシ樹脂 | 7,500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,900 | 0 | 0 | 5,600 |
| 40 | エチルベンゼン | 170,000 | 98,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48,000 | 5,400 | 16,000 |
| 43 | エチレングリコール | 1,100,000 | 240 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 140 | 71 | 1,100,000 |
| 63 | キシレン | 340,000 | 130,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 64,000 | 73,000 | 76,000 |
| 176 | 有機スズ化合物 | 5,200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 260 | 0 | 0 | 5,000 |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 41,000 | 27,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13,000 | 1,600 | 0 |
| 227 | トルエン | 380,000 | 130,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 | 59,000 | 77,000 | 120,000 |
| 232 | ニッケル化合物 | 1,500 | 0 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 690 | 0 | 0 | 760 |
| 272 | フタル酸ビス(2-エチルヘキシル) | 48,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,400 | 0 | 0 | 46,000 |
| 299 | ベンゼン | 12,000 | 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,700 | 9,400 |
| 331 | マンガン及びその化合物 | 2,600 | 0 | 160 | 0 | 0 | 0 | 0 | 880 | 0 | 0 | 1,554 |

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

●相良工場



【所在地】 静岡県牧之原市白井1111
 【従業員】 1,430人
 【敷地面積(建物面積)】 1,963千m²(236千m²)
 【生産品目】 完成車組立(SX4)、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

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|-----------|------|
| pH | 5.8~8.6 | 6.3~7.9 | 7.3 |
| BOD | 15/20 | 1.0~7.0 | 4.0 |
| SS | 30/40 | 0.0~3.0 | 2.0 |
| 油分 | 3 | 0.2~1.0 | 0.5 |
| 鉛 | 0.1 | 0.01~0.03 | 0.01 |
| クロム | 2 | 0.0~0.1 | 0.1 |
| 全窒素 | 60/120 | 8~34 | 20 |
| 全リン | 8/16 | 0~1 | 0 |
| 亜鉛 | 2 | 0.2~0.5 | 0.3 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----------|----------|-----|-----------|--------|
| NOx | 熱処理炉 | 180 | 25~71 | 48 |
| | 乾式集塵機 | 180 | 5 | 5 |
| | アルミ溶解炉 | 180 | 33~47 | 40 |
| ばいじん | 熱処理炉 | 0.2 | 0.01 | 0.01 |
| | 乾式集塵機 | 0.2 | 0.01 | 0.01 |
| | アルミ溶解炉 | 0.2 | 0.01~0.04 | 0.03 |
| 塩素 | 乾式集塵機 | 10 | 1 | 1 |
| 塩化水素 | 乾式集塵機 | 20 | 5 | 5 |
| フッ素・フッ化水素 | 乾式集塵機 | 1 | 0.3 | 0.3 |
| ダイオキシン | 乾式集塵機 | 1 | 0.0001 | 0.0001 |
| | アルミ切粉前処理 | 1 | 0.0002 | 0.0002 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 分解・除去 | 製品 |
|------|---------|--------|-----|----|----|----|-----|-----|-------|--------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 40 | エチルベンゼン | 6,300 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6,300 | 0 |
| 63 | キシレン | 29,000 | 75 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29,000 | 0 |
| 227 | トルエン | 56,000 | 120 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.2 | 56,000 | 0 |
| 299 | ベンゼン | 3,300 | 5.5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3,300 | 0 |

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

●高塚工場



【所在地】 静岡県浜松市南区高塚町300
 【従業員】 740人
 【敷地面積(建物面積)】 200千m²(147千m²)
 【生産品目】 二輪エンジンの組立、機械加工

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|---------------|-------|
| pH | 5.8~8.6 | 7.0~7.8 | 7.4 |
| BOD | 20/30 | 0.6~7.2 | 2.3 |
| SS | 30/40 | 1.2~9.3 | 3.7 |
| 油分 | 5 | 0.5未満~2.8 | 0.96 |
| 鉛 | 0.1 | 0.005未満~0.008 | 0.006 |
| クロム | 0.4 | 0.0~0.02未満 | 0.01 |
| 全窒素 | 60/120 | 30.5~75.7 | 51.3 |
| 全リン | 8/16 | 0.03未満~0.48 | 0.24 |
| 亜鉛 | 1 | 0.02~0.17 | 0.045 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-------------|----------|------|-------------|--------|
| NOx | 小型ボイラー | 140 | 83~120 | 101 |
| | LPG焚き空調機 | 150 | 68~84 | 76 |
| SOx (K値) | 小型ボイラー | 7 | 1.89~3.16 | 2.52 |
| | LPG焚き空調機 | 7 | 0.06未満 | 0.06未満 |
| ばいじん | 小型ボイラー | 0.18 | 0.01未満~0.03 | 0.02 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 分解・除去 | 製品 |
|------|-----------------|---------|-----|-------|----|----|-----|-----|-------|---------|-------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 40 | エチルベンゼン | 16,000 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 16,000 | 2.5 |
| 63 | キシレン | 100,000 | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 100,000 | 12.0 |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 1,900 | 0.1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,900 | 0 |
| 227 | トルエン | 170,000 | 830 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.1 | 0 | 170,000 | 18.0 |
| 231 | ニッケル | 5,900 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,100 | 0 | 1,700 |
| 283 | フッ化水素及びその水溶性塩 | 14,000 | 0 | 1,300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13,000 | 0 |
| 299 | ベンゼン | 9,000 | 4.4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9,000 | 1.5 |

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

●豊川工場



【所在地】 愛知県豊川市白鳥町兎足1-2
 【従業員】 830人
 【敷地面積(建物面積)】 187千m²(78千m²)
 【生産品目】 二輪車、船外機の組立及びノックダウン部品の生産

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|---------|---------|---------------|-------|
| pH | 5.8~8.6 | 6.6~7.1 | 6.9 |
| BOD | 25 | 4.7~5.6 | 5.2 |
| SS | 30 | 1.0~1.9 | 1.3 |
| 油分 | 5 | 0.5未満~1.8 | 0.7 |
| 鉛 | 0.1 | 0.005未満~0.007 | 0.005 |
| クロム | 0.5 | 0.005未満~0.006 | 0.005 |
| COD(総量) | 27.51 | 0.01~15.57 | 5.7 |
| 全窒素(総量) | 19.45 | 0.07~9.83 | 2.64 |
| 全リン(総量) | 2.57 | 0.00~1.60 | 0.81 |
| 亜鉛 | 2 | 0.03~0.92 | 0.12 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|------|----------|-----|-------|------|
| NOx | ボイラー1 | — | 58~72 | 66 |
| | 吸収式冷温水機1 | 150 | 54~64 | 59 |
| | ボイラー2 | — | — | — |
| | 乾燥炉1 | — | — | — |
| | 乾燥炉2 | — | — | — |
| ばいじん | ボイラー1 | — | — | — |
| | 吸収式冷温水機2 | 0.3 | 0.01 | 0.01 |
| | ボイラー2 | 0.3 | 0.01 | 0.01 |
| | 乾燥炉1 | 0.4 | 0.01 | 0.01 |
| | 乾燥炉2 | 0.4 | 0.01 | 0.01 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 分解・除去 | 製品 |
|------|-----------------|---------|---------|-----|----|----|-----|-----|-------|--------|---------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 1 | 亜鉛の水溶性化合物 | 1,500 | 0 | 8.7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 430 | 0 | 1,000 |
| 40 | エチルベンゼン | 26,000 | 16,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7,600 | 1,100 | 2,100 |
| 43 | エチレングリコール | 370,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 370,000 |
| 63 | キシレン | 40,000 | 19,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.3 | 9,000 | 2,700 |
| 69 | 六価クロム | 1,400 | 0 | 1.4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8.8 | 0 | 0.76 |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 2,500 | 1,600 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 780 | 100 | 0 |
| 227 | トルエン | 200,000 | 120,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.5 | 58,000 | 3,200 |
| 299 | ベンゼン | 1,500 | 8.6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 220 | 1,200 |

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

●大須賀工場



【所在地】 静岡県掛川市西大淵6333
 【従業員】 500人
 【敷地面積(建物面積)】 149千m²(55千m²)
 【生産品目】 鋳造部品の製造

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|---------------|---------|
| pH | 5.8~8.6 | 6.7~7.2 | 7.0 |
| BOD | 10/15 | 0.4~7.6 | 2.7 |
| SS | 10/15 | 0.7~8.7 | 4.8 |
| 油分 | 2 | 0.0~1.9 | 0.5 |
| 鉛 | 0.1 | 0.005未満~0.034 | 0.005未満 |
| クロム | 2 | 0.0 | 0.0 |
| 全窒素 | 60/120 | 2.3~6.3 | 4.4 |
| 全リン | 8/16 | 0.1~0.45 | 0.24 |
| 亜鉛 | 1 | 0.04~0.18 | 0.08 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----------|----------|-----|-------------|--------|
| ばいじん | 鋳鉄溶解炉 | 0.1 | 0.01未満~0.06 | 0.01未満 |
| | アルミ溶解炉 | 0.2 | 0.0~0.01未満 | 0.01未満 |
| | アルミ溶解保持炉 | 0.2 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| 塩素 | アルミ溶解炉 | 10 | 1未満~2 | 1.5 |
| | アルミ溶解保持炉 | 10 | 1未満 | 1未満 |
| 塩化水素 | アルミ溶解炉 | 20 | 5未満 | 5未満 |
| | アルミ溶解保持炉 | 20 | 5未満 | 5未満 |
| フッ素・フッ化水素 | アルミ溶解炉 | 1 | 0.3未満 | 0.3未満 |
| | アルミ溶解保持炉 | 1 | 0.3未満 | 0.3未満 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 分解・除去 | 製品 |
|------|-------------|---------|-------|----|----|----|-----|-------|-------|-------|---------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 40 | エチルベンゼン | 2,700 | 1,200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 55 | 620 | 750 | 0 |
| 63 | キシレン | 8,600 | 3,600 | 0 | 0 | 0 | 0 | 87 | 1,900 | 3,100 | 0 |
| 227 | トルエン | 7,300 | 2,100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 410 | 680 | 4,100 | 0 |
| 311 | マンガン及びその化合物 | 220,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,500 | 0 | 0 | 220,000 |
| 346 | モリブデン | 3,400 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 68 | 0 | 0 | 3,300 |

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

国内製造関係会社

●(株)スズキ部品浜松



【所在地】 静岡県磐田市南平松7-3
 【従業員】 407人
 【敷地面積(建物面積)】 64,525m²
 【生産品目】 二輪車、四輪車の鋳造及び機械加工

<水質関係(排水口)> 年間排水量:133,013m³

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|----------|------|
| pH | 5.8~8.6 | 6.3~7.7 | 7.7 |
| BOD | 20/25 | 0.5~7.9 | 1.4 |
| SS | 40/50 | 1.0~9.0 | 2.5 |
| 油分 | 5 | 0.5~1.5 | 0.9 |
| 全窒素 | 60/120 | 1.3~6.4 | 3.8 |
| 亜鉛 | 2 | 0.05~0.1 | 0.05 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----------|--------|-----|---------|--------|
| NOx | アルミ溶解炉 | — | — | — |
| ばいじん | アルミ溶解炉 | — | 0.02未満 | 0.02未満 |
| 塩素 | アルミ溶解炉 | 30 | 0.9未満 | 0.9未満 |
| 塩化水素 | アルミ溶解炉 | 80 | 1.2~3.8 | 2.5 |
| フッ素・フッ化水素 | アルミ溶解炉 | 3 | 0.7未満 | 0.7未満 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 消却除去 | 製品 |
|------|-------------------------|------|-----|----|----|----|-----|-----|-------|------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 227 | トルエン | 232 | 232 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 253 | ヒドラジン | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 | 0 | 0 | 0 |
| 307 | ポリ(オキシチレン)= アルキルエーテル | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●スズキ精密工業(株)



【所在地】 静岡県浜松市北区引佐町井伊谷500
 【従業員】 705人(派遣社員、構内企業含む)
 【敷地面積(建物面積)】 80千m²(38千m²)
 【生産品目】 二輪、四輪、船外機の歯車類加工及び組立

<水質関係(排水口)> 年間排水量:112,000m³

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|-----------|------|
| pH | 5.8~8.6 | 7.0~7.7 | 7.4 |
| BOD | 15 | 1.5~13 | 6.8 |
| SS | 20 | 1~2 | 1.8 |
| 油分 | 5 | 0.5~2.4 | 1.8 |
| 全窒素 | 60/120 | 16.6~28 | 21.7 |
| 全リン | 8/16 | 0.04~0.19 | 0.08 |
| 亜鉛 | 1 | 0.05~0.3 | 0.11 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|----------|--------|------|-----------|------|
| NOx | 連続浸炭炉 | 180 | 48~50 | 48.8 |
| | 焼鈍炉 | 180 | 20~49 | 42.4 |
| | 冷温水発生器 | 150 | 48~54 | 51.2 |
| SOx (K値) | 連続浸炭炉 | 17.5 | 0.08~0.09 | 0.09 |
| | 焼鈍炉 | 17.5 | 0.08 | 0.08 |
| | 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 | 0.01~0.04 | 0.01 |
| | 冷温水発生器 | 0.1 | 0.01 | 0.01 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 消却除去 | 製品 |
|------|---------------------------|-------|-----|----|----|----|-----|-----|-------|------|-----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 1 | 亜鉛の水溶性化合物 | 1,388 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,194 | 0 | 194 |
| 16 | 2-アミノエタノール | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 |
| 40 | エチルベンゼン | 14 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 63 | キシレン | 82 | 82 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 46 | 46 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 227 | トルエン | 138 | 138 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 232 | ニッケル化合物 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 1 |
| 270 | フタル酸ジ-n-ブチル | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 304 | ホウ酸及びその化合物 | 169 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 169 | 0 | 0 | 0 |
| 309 | ポリ(オキシチレン)= ノニフェニルエーテル | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23 | 0 | 0 | 5 |
| 311 | マンガン及びその化合物 | 1,368 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,204 | 0 | 164 |

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●(株)スズキ部品秋田



【所在地】 秋田県南秋田郡井川町浜井川
字家の東192-1

【従業員】 583人

【敷地面積(建物面積)】 199.5千m²

【生産品目】 二輪、四輪自動車用部品

<水質関係(排水口)> 年間排水量:56,448m³

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|-----------|------|
| pH | 6.0~8.5 | 7.0~7.4 | 7.2 |
| BOD | 20 | 3.3~12 | 8.2 |
| SS | 30 | 8.0~19 | 14 |
| 油分 | 4 | 0.5~1.2 | 0.7 |
| 全窒素 | 60/120 | 0.49~6.5 | 4.2 |
| 全リン | 8/16 | 0.14~0.49 | 0.3 |
| 亜鉛 | 2 | 0.07~0.49 | 0.22 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|---------|------|------|--------|--------|
| NOx | ボイラー | 180 | 40~61 | 51 |
| SOx(K値) | ボイラー | 8.76 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| ばいじん | ボイラー | 0.3 | 0.01未満 | 0.01未満 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 消却除去 | 製品 |
|------|---------------------------|-------|-----|----|----|----|-----|-------|-------|-------|-----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 1 | 亜鉛の水溶性化合物 | 1,846 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,108 | 1,194 | 0 | 738 |
| 40 | エチルベンゼン | 48 | 48 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 63 | キシレン | 6,751 | 414 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6,337 | 0 |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 4,216 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,191 | 0 |
| 227 | トルエン | 233 | 233 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 299 | ベンゼン | 11 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 309 | ポリ(オキシチレン)= ノニフェニルエーテル | 128 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 128 | 0 | 0 | 0 |

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●遠州精工(株)



【所在地】 静岡県浜松市天竜区山東1246-1
 【従業員】 281人
 【敷地面積(建物面積)】 2,307m²
 【生産品目】 二輪、四輪、船外機のアルミ部品製造

<水質関係(排水口)> 年間排水量:53,752m³

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|----------|--------|
| pH | 6.5~8.2 | 7.2~7.7 | 7.5 |
| BOD | 10 | 1.1~8.3 | 3 |
| COD | 35 | 2.7~13.0 | 5.2 |
| SS | 15 | 0.6~2.2 | 1.9 |
| 油分 | 3 | 0.5~2.6 | 0.9 |
| クロム | 2 | 0.05未満 | 0.05未満 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|--------|----------|-----|----|----|
| 塩化水素 | アルミ集中溶解炉 | 80 | 5 | 5 |
| 塩素 | アルミ集中溶解炉 | 30 | 1 | 1 |
| フッ素化合物 | アルミ集中溶解炉 | 3 | 1 | 1 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 消却除去 | 製品 |
|------|------|-------|-------|----|----|----|-----|-------|-------|------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 63 | キシレン | 3,915 | 3,013 | 0 | 0 | 0 | 0 | 902 | 0 | 0 | 0 |
| 227 | トルエン | 2,220 | 1,096 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,124 | 0 | 0 | 0 |

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●スニック(株)



【所在地】 静岡県磐田市東平松1403
 【従業員】 450人(出向者・駐在者含む、期間工・パート・アルバイト・社内外注除く)
 【敷地面積(建物面積)】 21千m²
 【生産品目】 シート生産

<水質関係(排水口)> 年間排水量:13,503m³

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|---------|------|
| pH | 5.8~8.6 | 7.2~7.7 | 7.45 |
| BOD | 20 | 1.6~6.1 | 3.85 |
| SS | 40 | 2~11 | 6.5 |
| 油分 | 5 | 0.5~2 | 1.25 |

<大気関係(排気口)>

対象設備がありません。

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 消却除去 | 製品 |
|------|-----------------------|---------|-------|----|----|----|-----|-----|-------|------|---------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 43 | エチレングリコール | 12,871 | 5,148 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7,723 |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 135,682 | 5,616 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 130,066 |
| 338 | メチル-1,3-フェニレン=ジイゾアネート | 946,701 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 400 | 0 | 0 | 946,301 |

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●(株)浜松パイプ



【所在地】 静岡県磐田市南平松6-2
 【従業員】 164人
 【敷地面積(建物面積)】 36千m²
 【生産品目】 マフラー生産

<水質関係(排水口)> 年間排水量:2,296m³

排水は(株)スズキ部品浜松に送水して処理しています。

<大気関係(排気口)>

対象設備がありません。

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 消却除去 | 製品 |
|------|---------------|--------|-----|----|----|----|-----|-----|-------|------|--------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 68 | クロム及び3価クロム化合物 | 17,309 | 173 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 433 | 0 | 16,703 |
| 231 | ニッケル | 6,782 | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 170 | 0 | 6,544 |
| 311 | マンガン及びその化合物 | 2,087 | 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 52 | 0 | 2,014 |

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●(株)スズキ部品富山



【所在地】 富山県小矢部市水島3200
 【従業員】 350人
 【敷地面積(建物面積)】 75千m²
 【生産品目】 二輪、四輪部品・付属品製造、カーオーディオ組立、非鉄金属(アルミ)ダイカスト製造

<水質関係(排水口)> 年間排水量:334,552m³

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|------|---------------|---------|
| pH | 6~8 | 6.6~7.7 | 7.14 |
| BOD | 15 | 2.2~12.4 | 8.61 |
| SS | 15 | 1.8~10 | 4.43 |
| 油分 | 5 | 0.5~0.8 | 0.57 |
| 鉛 | 0.08 | 0.005未満~0.007 | 0.005未満 |
| クロム | 2 | 0.02未満 | 0.02未満 |
| 全窒素 | 120 | 2.4~11 | 4.9 |
| 全リン | 16 | 0.3~1.1 | 0.55 |
| 亜鉛 | 2 | 0.2未満~0.24 | 0.2未満 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|----------|--------|------|---------------|-------|
| NOx | ボイラー | 150 | 92~100 | 96 |
| | アルミ溶解炉 | 180 | 35~37 | 36 |
| SOx (K値) | ボイラー | 17.5 | 0.1~0.2 | 0.15 |
| | アルミ溶解炉 | 17.5 | 0.007~0.017 | 0.012 |
| ばいじん | ボイラー | 0.3 | 0.0028~0.0001 | 0.001 |
| | アルミ溶解炉 | 0.2 | 0.04~0.0047 | 0.022 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|---------|-------|-------|----|----|----|-----|-------|-------|------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 40 | エチルベンゼン | 2,100 | 2,100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 63 | キシレン | 7,000 | 7,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 227 | トルエン | 7,500 | 7,500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 232 | ニッケル化合物 | 4,880 | 0 | 20 | 0 | 0 | 0 | 4,500 | 360 | 0 | |

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●(株)スズキ化成



【所在地】 静岡県浜松市浜北区平口5158-1
 【従業員】 110人
 【敷地面積(建物面積)】 21千m²(6千m²)
 【生産品目】 自動車内装部品の製造

<水質関係(排水口)>

対象設備がありません。

<大気関係(排気口)>

対象設備がありません。

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|------|--------|--------|----|----|----|-----|-----|-------|------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 63 | キシレン | 7,800 | 7,800 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 227 | トルエン | 14,000 | 14,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

スズキの環境への取り組みと主な出来事を年表にしました。

環境対策の歩み

| | | |
|-------|---------------------|---|
| 1970年 | 3月 | 大阪万国博覧会会場で、キャリイバン電気自動車10台が使用される |
| 1971年 | 7月 | 生産工程の環境対策部門として生産技術部設備課に環境保安係を設置 |
| 1977年 | 4月 | スズキグループ安全衛生公害問題研究協議会を発足 |
| 1978年 | 12月 | キャリイバン電気自動車を開発 |
| 1981年 | 12月 | (財)機械工業振興助成財団(現:スズキ財団)主催の省エネルギーシンポジウムを開催 |
| 1989年 | 8月 | 製品も含め環境問題への全社的取り組みを強化するため、環境問題審議会を設置 |
| 1990年 | 3月 | 全国の代理店に回収機を配備し、カーエアコン冷媒の特定フロンの回収、再利用を開始 |
| 1991年 | 12月 | 発泡用特定フロン(シート等のウレタンフォーム材に使用)の使用を全廃 |
| 1992年 | 1月 | 樹脂製部品への材料名の表示を開始 |
| | | 無段変速装置SCVTを開発(カルタスコンバーチブルに搭載) |
| | 10月 | 天然ガススクーターを開発 |
| | 11月 | 廃棄物の減量化と再利用を推進するため、生産技術開発部に廃棄物対策グループを設置 |
| | 12月 | アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を発売 |
| 1993年 | 3月 | 「環境保全取り組みプラン」を策定 |
| | 5月 | 環境保安係と廃棄物対策グループを統合し、環境産廃グループとして再編、強化 |
| | 12月 | カーエアコン冷媒の代替フロン化を完了 |
| 1994年 | 6月 | 販売店で発生する使用済みバンパーの回収、リサイクルを開始 |
| | 8月 | 塗装排水汚泥の再利用設備を設置し、アスファルトシートへの再利用を開始 |
| | | 鋳造工場の鋳物廃砂のセメント原料への再利用を開始 |
| 1995年 | 1月 | 廃棄物焼却炉を更新し、廃棄物の減量化と廃熱利用(蒸気)を拡大 |
| | 8月 | 省エネルギーを推進するため湖西工場にコージェネレーション設備を導入 |
| 1996年 | 4月 | 電動アシスト自転車「LOVE」を発売 |
| | 5月 | 「環境保全取り組みプラン(フォローアップ版)」を策定 |
| | 12月 | 相良工場にコージェネレーション設備を導入 |
| 1997年 | 3月 | ワゴンR天然ガス自動車を開発 |
| | 5月 | アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を大幅に改良して発売 |
| | 10月 | 4ストローク船外機がシカゴボートショーで技術革新賞を受賞 |
| | 12月 | 「車の解体マニュアル」を発行し、代理店に配付 |
| 1998年 | 2月 | 大須賀工場にコージェネレーション設備を導入 |
| | | 「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ自主行動計画」を策定 |
| | 4月 | ハンガリーの生産工場のマジャールスズキ社でISO14001の認証を取得 |
| | 7月 | 湖西工場をISO14001の認証を取得 |
| | 10月 | 新型軽自動車で10・15モード燃費29.0km/ℓを達成したリーンバンエンジン搭載車を発売 |
| | | スズキ4ストローク船外機が2年連続で技術革新賞を受賞 |
| 12月 | 環境に配慮したパイプ曲げ加工技術を開発 | |

| | | |
|---|---|--|
| 1999年 | 3月 | 二輪車用の新触媒を開発(スクーター「Let'sII」に搭載) |
| | 5月 | 低燃費車アルト「Scリーンバーン」CVTを新発売 |
| | 6月 | 「ワゴンR 天然ガス(CNG)自動車」を新発売 |
| | 8月 | エブリイ電気自動車の新モデルを発売 |
| | 9月 | 大須賀工場、相良工場でISO14001の認証を取得 |
| | 10月 | アルトのアイドリング・ストップシステム採用車を発売 |
| | | 「スズキPu-3 コミュータ」が東京モーターショー「ザ ベスト コンセプトカー」特別賞を受賞 |
| | | 電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」シリーズをフルモデルチェンジし発売 |
| | 11月 | インドのマルチ・ウドヨグ社(現:マルチ・スズキ・インディア社)でISO14001の認証を取得 |
| 有機溶剤を使用せずに超音波で洗浄する、環境に配慮した超音波卓上洗浄機「SUC-300H・600H」を新発売 | | |
| 12月 | 「エブリイ天然ガス(CNG)自動車」を新発売 | |
| 2000年 | 1月 | 小型のバンパー破砕機を自社開発 |
| | 2月 | スペインのスズキスペイン社でISO14001の認証を取得 |
| | 6月 | カナダのカミ・オートモティブ社でISO14001の認証を取得 |
| | 7月 | 環境に配慮した電動車「セニアカー」の輸送用パッケージが、日本パッケージングコンテストで「ロジスティクス賞」を受賞 |
| | | 電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」をフルモデルチェンジし発売 |
| | 11月 | 環境に配慮した電動車「セニアカー」の輸送用パッケージが、世界パッケージングコンテストで「ワールドスター賞」を受賞 |
| | 12月 | 豊川工場でISO14001の認証を取得 |
| 2001年 | 1月 | 国内の二・四輪工場の塗装工程での鉛使用を全廃 |
| | 3月 | バンパー破砕機の設置を全国に拡大 |
| | 4月 | 技術、製品、製造、流通等の環境問題を担当する環境企画グループを新設 |
| | | 環境問題への取り組みを強化するため、これまでの環境問題審議会に替わり環境委員会を設置 |
| | 8月 | 埋立廃棄物を大幅に削減し、ゼロレベル化目標を達成 |
| 10月 | GMと燃料電池技術分野で相互協力 | |
| 2002年 | 1月 | 電気自動車のコンセプトカー「Covie」がデトロイトモーターショーにおいて、米オートモティブ・ニュース誌の「コンセプトカー最優秀環境賞」受賞 |
| | 3月 | アイドリングストップ運動開始 |
| | 7月 | 軽四輪車用エンジンで初めて、低燃費と高出力を両立した直噴ターボエンジンを実用化 |
| 2003年 | 1月 | 軽乗用車で初となるハイブリッド自動車「ツイン」を新発表 |
| | | 省資源に優れた新発想のスクーター「チョイノリ」を新発表 |
| | 3月 | 磐田工場でISO14001の認証を取得 |
| | | 本社工場でISO14001の認証を取得 |
| | | 風力発電設備を引佐研修センターに設置 |
| 7月 | IMDS(International Material Data System)に加入 | |
| 9月 | グリーン調達ガイドラインを発行 | |
| | 「超-低排出ガス」認定車を発売 | |
| 2004年 | 1月 | 自再協、ART を他社メーカーと共同で設立 |
| | 2月 | 風力発電装置を湖西工場に設置(2基) |
| | 7月 | 二輪車リサイクル料金を発表 |
| | | 使用済み自動車(四輪車)リサイクル料金を発表 |
| | 8月 | 日本国内で初めて燃料電池車用700気圧圧縮水素貯蔵システムの認可を取得 |
| カーシェアリング(車両共同利用)システムに対応した「MRワゴン カーシェアリング専用車」を発売 | | |
| 2005年 | 7月 | アルミ表面のアルマイト皮膜を平滑化し、耐食性、耐久性を向上させる「ハイパー・アルマイト」を開発 |
| | 8月 | 「チームマイナス6%」に参加 |
| | 10月 | 舟艇工業会による「FRP 船リサイクルシステム」への参画とリサイクル料金の発表 |
| 2006年 | 9月 | 燃料電池を搭載した電動車いす「MIO(ミオ)」を開発し、国際福祉機器展に参考出品 |
| 2007年 | 10月 | 燃料電池二輪車「クロスゲージ」を開発し、東京モーターショーへ参考出品 |
| | 11月 | スズキ環境管理規程の制定 |