

# ANNUAL REPORT 2020

アニュアルレポート 2020



スズキ株式会社

本社：〒432-8611 静岡県浜松市南区高塚町 300  
<https://www.suzuki.co.jp>



# 感謝。感謝。感謝の100年でした。



お客さまのためなら、  
どんなことをしてでもこたえろ。  
頑張れば、できるもんだ。

創業者 鈴木道雄

2020年3月15日。

おかげさまで、スズキ株式会社は創立から100年を迎えました。

1920年3月15日。鈴木道雄により創立された鈴木式織機株式会社。

時代の変遷に合わせ、織機から二輪車、四輪車、船外機など、その製品は広がり、世界の様々な人々の暮らしを支える会社へと姿を変えてきました。

スズキの100年。それは、お客様のご愛顧とご支援に支えられた100年です。

私たちはその感謝を胸に抱き、創業者鈴木道雄から引き継ぐ

「お客様の立場になって価値あるものを」というスズキのものづくりの原点をいつまでも大切に、

これからも「使いやすさ」、「楽しさ」、「驚き」で、

世界中の人々にもっとワクワクを提供できる製品づくりに挑戦していきます。

お客様に感謝をこめて。スズキの挑戦はこれからも。

スズキの前身である「鈴木式織機株式会社」は、1909年に鈴木道雄が創業した「鈴木式織機製作所」を前身とし、1920年3月15日に静岡県浜名郡天神町村（現 静岡県浜松市）に創立されました。以来、「お客様の立場になったものづくり」という創業者の想いのもと、時代に合わせて織機から二輪車、四輪車、船外機へと進出いたしました。

1954年に「鈴木自動車工業」へと社名を変更し、日本初<sup>※1</sup>の量産軽自動車「スズライト」をはじめ、お客様の暮らしに寄り添った商品を数多く世に送り出し、1990年に事業の多角化と国際化に対応するため現社名「スズキ株式会社」となりました。

100年の道のりは決して平坦なものではなく、創業以来幾多の危機に見舞われながらも、社員が一丸となって乗り越え、さらなる成長を遂げることで今日まで歩みを重ねてきました。

世界中でご愛顧をいただくまでに発展した今日も、ものづくりへの変わらぬ想いは受け継がれています。今後、さらなる業績向上を目指して、全社一丸となって取り組んでまいります。

※1 スズキ調べ

## ご挨拶

この度 弊社は創立100周年を迎えることとなりました。

1920年3月15日 創業者である鈴木道雄により、遠州の地に鈴木式織機株式会社として誕生しました。

時代の趨勢に合わせ 織機から二輪車 四輪車 船外機などへ事業展開し、市場も、世界へと広がっています。

多くのお客様の毎日に寄り添いながら100周年を迎えられましたことは、

ひとえに皆様の御厚情の賜物と 深く感謝申し上げます。

この節目にあたり、創業者から受け継がれる「お客様の立場になって」という、

変わらぬ想いをスズキグループ全社員が改めて抱き、

世界中のお客様に 価値ある製品をお届けできるよう

なお一層努力してまいります。

今後とも、倍旧の御支援と御愛顧を賜りますようお願い申し上げます。



スズキ株式会社

代表取締役会長

鈴木 修

代表取締役社長

鈴木 俊宏



代表取締役社長

鈴木 俊宏

新型コロナウイルス感染症により亡くなられた方々に深くお悔やみ申し上げますとともに、療養されている方々にお見舞いを申し上げます。医療従事者の方々をはじめ、ライフラインの確保など、日々懸命に取り組まれている皆様に心より感謝申し上げます。

また、当社の完成検査における不適切な取扱いにつきまして、株主の皆様には、多大なご心配、ご迷惑をおかけいたしましたこと、改めて心よりお詫び申し上げます。

当社はあらゆる業務において法令遵守を徹底するため、全社的意識改革及び組織風土の改善に経営陣を中心に全社一丸で取り組んでおります。その中で、完成検査業務につきましては、現場の意見吸い上げ、検査員の増員による検査員の負担軽減、検査設備の改善等を進め、より確実に正しい検査を安定して行うための取組みを推進してまいりました。今後も引き続き、さらなる改善に向けた取組みを継続してまいります。

さらに、法令遵守のもと、安全・安心を第一にお客様にご満足いただける高品質の製品やサービスを提供させていただくため、当社のものづくりをはじめあらゆる業務で「小さく・少なく・軽く・短く・美しく」と「品質向上」を徹底し、効率的な健全経営に取り組んでまいります。

さて、当社は2020年3月に創立100周年を迎えることができました。この100年、スズキは織機、二輪車、四輪車、船外機と多くの挑戦をしてきました。これらの挑戦があったからこそ、今のスズキがあります。株主の皆様、お客様、お取引先様、従業員、当社のあらゆるステークホルダーの皆様へ感謝、まさに「感謝。感謝。感謝の100年」でした。

当期は、インド四輪市場の回復遅れと為替影響に加え、期末に発生した新型コロナウイルスの影響もあり、当期の業績は減収減益となりました。新型コロナウイルスの感染拡大はいまだかつて経験したことのない事態ですが、当社グループは過去、幾度もの危機を乗り越えてきました。生産、販売、管理面での対応を迅速に実行してまいります。

自動車産業は大変革の時代を迎えています。このような変革期には、現在からの延長線ではなく、長期展望として10年、15年先に目指す姿を描き、そこから現在に遡って今後行うべきことを考え、未来を切り拓くことが必要です。

特にインド市場は13億人の人口を抱え、今後、大規模市場に成長する可能性があります。我々は、2030年においても、現在のシェア50%を維持したいと考えており、今後の成長に向けてチャレンジしてまいります。

また、インドを充実させることは、開発した商品を世界に展開することを通じて、他の市場の充実にもつながると考えております。

しかし、今と比べれば、全く未知の領域です。経営陣をはじめ全社員が発想を変えて、経営資源を効果的に配分していかなければなりません。

その意味でこの長期展望に向けた活動は、猶予の許されない、当社グループの未来をかけた挑戦です。

また、地球環境問題への対応として、従来の延長線上の技術だけでなく、新たな技術への取組みを加速してまいります。当社が得意とする小さなクルマづくりに加え、新しい高効率のパワートレインの開発、ハイブリッドの拡大・強化、EVの新規開発にも積極的に取り組んでまいります。

さらに、安全技術やコネクティッドなど情報通信技術にも取り組んでまいります。

スズキグループはSDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) を支持し、ESG (「環境」、「社会」、「ガバナンス」) の取組みを通じて目標達成に貢献できる項目について、積極的にその責任を果たしてまいります。

「環境」については、当社グループの持続的成長を左右する重要な要素の一つとして捉え、気候変動などの環境課題に積極的に取り組んでまいります。その取組みの一つとして、当社は2020年4月に、気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) 提言への賛同を表明いたしました。今後は、気候変動に対する開示の拡充にも努めてまいります。

さらに、環境問題に対する長期視点の方向性、2050年に当社がりたい姿を示した「スズキ環境ビジョン2050」を2020年11月に発表しました。

「社会」については、ステークホルダーの皆様のご期待に応えるよう、安全・品質を第一に、地域社会への貢献、人への投資、人材育成、労働安全などに積極的に取り組んでまいります。

「ガバナンス」については、会社のあらゆる業務を網羅するようコンプライアンス体制やリスク管理体制を根本から見直し、内部統制を強化してまいります。

また、経営監督機能の強化を図るため社外取締役を2名から3名 (男性2名、女性1名) に増員しました。それぞれの企業経営や国際経験などの知見に基づき、多様な視点から当社の経営に対する助言と監督を行っていただけると判断しました。環境、社会、ガバナンスの各課題の取組みや製品づくりを通じて、ステークホルダーの皆様から信頼されるグループを目指してまいります。

今後とも長期的な展望に基づいて価値ある製品づくりとサービスの提供、企業価値の向上に努め、次の100年に向けてさらなる挑戦を続けてまいります。

# 企業理念

社長メッセージ | 企業理念 | SUZUKI HISTORY | At a Glance | グローバルネットワーク | 主要製品ラインアップ

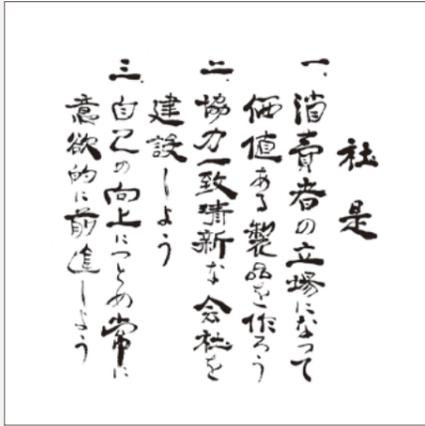
## 経営の基本方針

当社グループは、「消費者（お客様）の立場になって価値ある製品を作ろう」を社是の第一に掲げてきました。今後もお客様に喜ばれる真の価値ある製品づくりに努めていきます。

「小さなクルマ、大きな未来。」をスローガンに、お客様の求める小さなクルマづくり、地球環境に配慮した製品づくりに邁進いたします。法令遵守のもと、安全及び品質を第一とし、「小さく・少なく・軽く・短く・美しく」を徹底し、効率的な健全経営に取り組んでいきます。

## 社是

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



スズキグループ 社是 (1962年制定)

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

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

社是の第一に掲げる「価値ある製品を」をモットーとして、スズキグループの全従業員が価値の創造者となるべく、日々努力を続けています。

## 小・少・軽・短・美

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

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

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

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

スズキとは	社長メッセージ	02
	企業理念	04
	目次	05
	SUZUKI HISTORY	06
	At a Glance (業績推移)	08
	グローバルネットワーク	10
事業概況	主要製品ラインアップ	12
	四輪事業	14
	二輪事業	18
	マリン事業他	21
ガバナンス	特集	22
	役員紹介	24
	コーポレートガバナンス	26
環境・社会の取り組み	事業等のリスク	38
	環境	42
	品質/安全	46
	人材	48
	お取引先様	52
データセクション	CSR方針	54
	11年間の主要財務/非財務データ	56
	財務レビュー	58
	連結財務諸表	60
	会社情報/株式情報	64

**編集方針** | スズキグループは、次の100年も成長し続けるために、様々な取組みを進めています。その取組みを株主・投資家から従業員まで様々なステークホルダーに理解していただくために、当レポートを発行しています。なお、ウェブサイトに於いて財務情報、非財務情報を掲載していますので、併せてご覧下さい。

**対象期間** | 2019年度(2019年4月1日から2020年3月31日の事業年度)を中心とし、一部、当該期間以前もしくは以後の活動内容も含まれています。

**対象範囲** | スズキ株式会社の情報だけでなく、国内、海外のスズキグループ会社の情報も含まれています。(文中に「関係会社」「販売店」「海外」等の記述がない場合はスズキ株式会社単独の内容です。)

**参考としたガイドライン** | 環境省「環境報告ガイドライン2012年度版」  
GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン(スタンダード版)」等

財務情報	非財務情報
・ アニュアルレポート2020 (PDF)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業報告書(PDF)</li> <li>・ 決算資料(PDF)</li> <li>・ 有価証券報告書(PDF)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会社概況(PDF)</li> <li>・ CSR・環境レポート(PDF)</li> <li>・ ガバナンス報告書(PDF)</li> </ul>

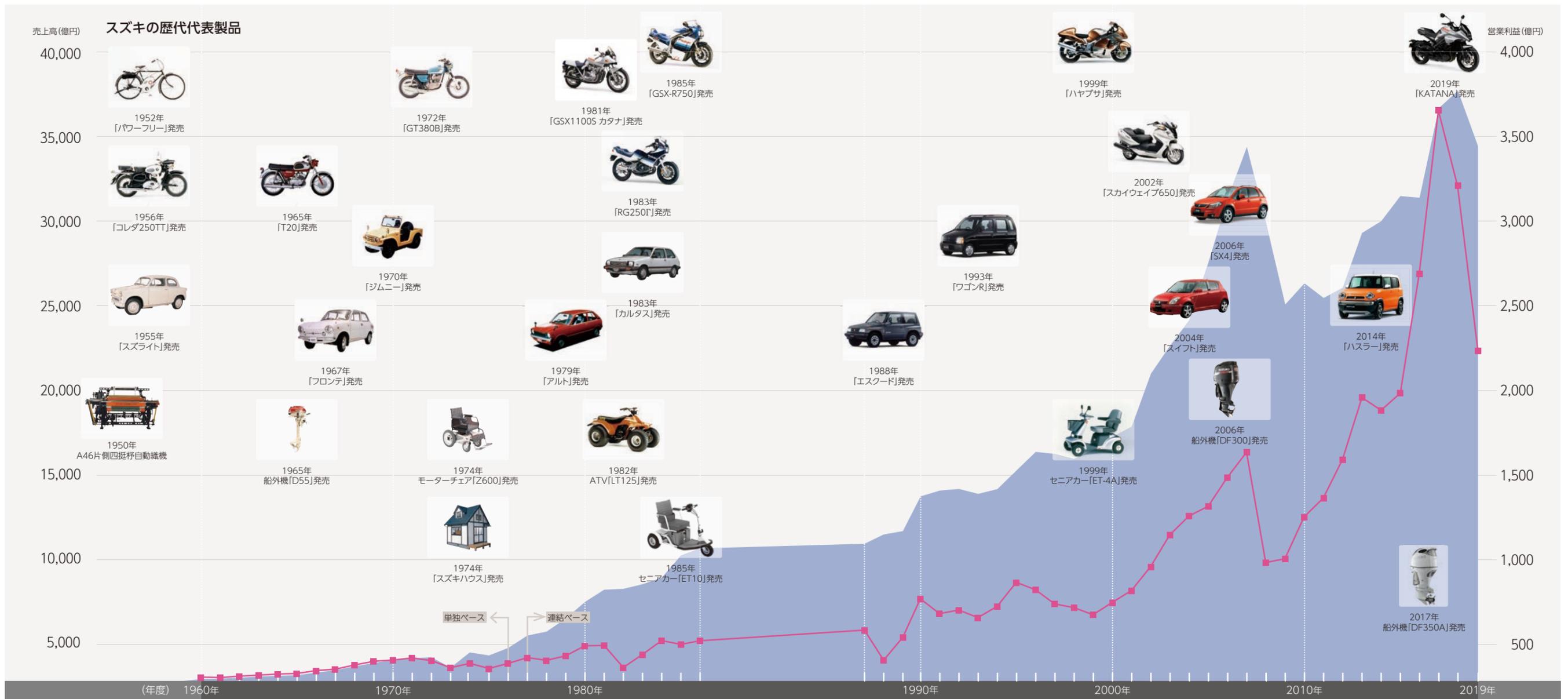
**将来予想に関する注意事項** | このレポートに記載した将来予想は、現時点で入手可能な情報及び仮定に基づき当社が判断したもので、リスクや不確実性を含んでおり、当社としてその実現を約束する趣旨のものではありません。実際には、様々な要因の変化により大きく異なることがありえますことをご承知おき下さい。実際の業績に影響を及ぼす可能性がある要因には、主要市場における経済情勢及び需要の動向、為替相場の変動(主に米ドル/円相場、ユーロ/円相場、インドルピー/円相場)などが含まれます。

# SUZUKI HISTORY

スズキの歴史は、世界中のお客様とともに歩む歴史です。

社長メッセージ | 企業理念 | SUZUKI HISTORY | At a Glance | グローバルネットワーク | 主要商品ラインアップ

売上高 営業利益 ※1976年までは単独ベース ※1977年からは連結ベース



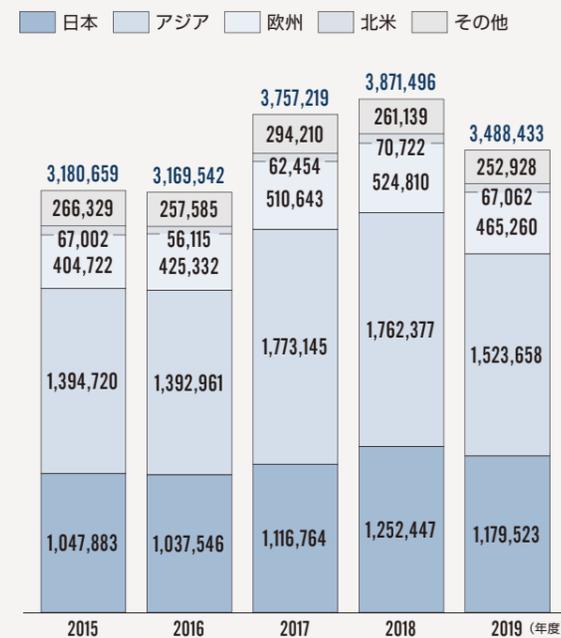
- |  |   |   |   |  |  |  |
|--|---|---|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>●1909年(10月) 鈴木式織機製作所創業</li> <li>●1920年(3月) 鈴木式織機株式会社設立</li> <li>●1952年(6月) 二輪車進出</li> <li>●1954年(6月) 鈴木自動車工業株式会社に社名変更</li> <li>●1955年(10月) 四輪車進出</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●1962年(3月) 社是制定</li> <li>●1965年(4月) 船外機進出</li> <li>●1967年(3月) 二輪車初の海外生産(タイ)</li> <li>●1967年(8月) 磐田工場(四輪車)完成</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●1970年(10月) 湖西工場(四輪車)完成</li> <li>●1974年(4月) 電動車いす進出</li> <li>●1974年(8月) 住宅部門進出</li> <li>●1975年(5月) 四輪車初の海外生産(パキスタン)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●1980年(3月) 財団法人・機械工業振興助成財団(現スズキ財団)設立</li> <li>●1981年(8月) GMと業務提携調印</li> <li>●1983年(12月) マルチ・ウドヨグ社(インド、現マルチ・スズキ・インド社)四輪車生産開始</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●1990年(10月) スズキ株式会社に社名変更</li> <li>●1992年(10月) マジャールスズキ社(ハンガリー)で四輪車生産開始</li> <li>●1996年(11月) ベトナムスズキ社(ベトナム)で四輪車及び二輪車の生産開始</li> <li>●1999年(10月) タイスズキモーター社(タイ)で船外機生産開始</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●2000年(10月) スズキ教育文化財団設立</li> <li>●2008年(7月) 相良工場(四輪車)完成</li> <li>●2008年(11月) GMとの資本提携関係を解消</li> <li>●2009年(12月) VWと包括提携に基本合意</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●2012年(3月) スズキ・モーター・タイランド社(タイ)で四輪車生産開始</li> <li>●2013年(2月) 四輪製造子会社スズキ・ミャンマー・モーター社(ミャンマー)を設立</li> <li>●2015年(6月) 中期経営計画「SUZUKI NEXT100」を発表</li> <li>●2015年(9月) VWが保有していた当社株を全株取得</li> <li>●2017年(2月) スズキ・モーター・グジャラート社(インド)で四輪車生産開始</li> <li>●2017年(2月) トヨタ自動車と業務提携に向けた覚書を締結</li> <li>●2017年(12月) 「スズキ環境計画2020」策定</li> <li>●2018年(9月) 浜松工場(二輪車)完成</li> <li>●2019年(8月) トヨタ自動車と資本提携に関する合意書を締結</li> <li>●2020年(3月) 創立100周年を迎える</li> <li>●2020年(11月) 「スズキ環境ビジョン2050」発表</li> </ul> |
|--|---|---|---|--|--|--|

# At a Glance (業績推移)

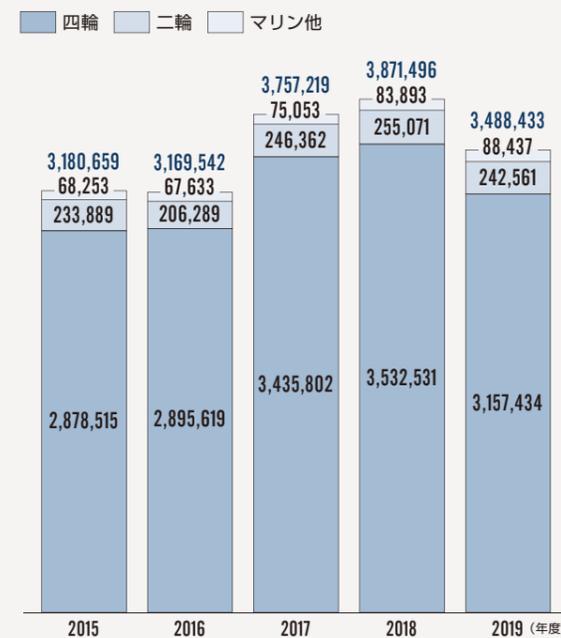
社長メッセージ | 企業理念 | SUZUKI HISTORY | At a Glance | グローバルネットワーク | 主要商品ラインアップ

## 財務ハイライト

地域別売上高 (百万円)

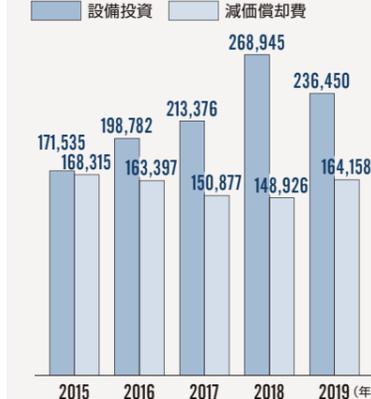


事業別売上高 (百万円)



連結売上高は、国内、海外ともに減少し、3兆4,884億円と前期に比べ3,831億円(9.9%)減少しました。四輪については、インドの売上が大幅に減少しました。二輪については、日本、インドで増加しましたが、欧米、アセアン等で減少しました。マリン他については、北米の大型船外機が牽引していましたが、1月以降、減少に転じました。

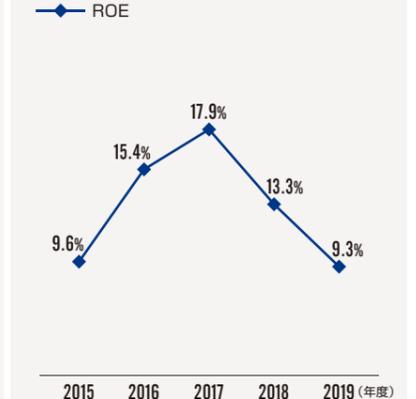
設備投資・減価償却費 (百万円)



研究開発費 (百万円)



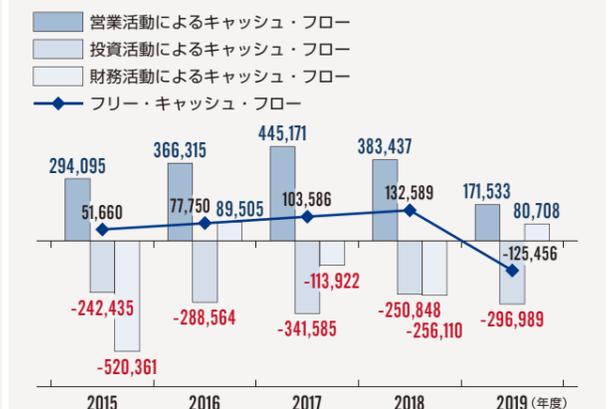
ROE



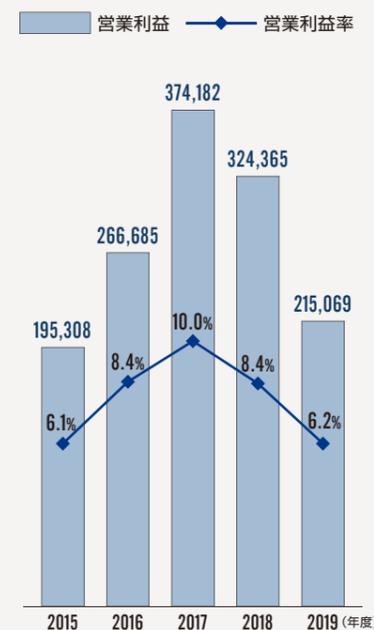
総資産・純資産・自己資本比率 (百万円)



キャッシュ・フロー (百万円)



営業利益 (百万円)



営業利益は売上減少に加え、為替円高、減価償却費増加等により、2,151億円と前期に比べ1,093億円(33.7%)減少しました。

親会社株主に帰属する当期純利益



当期純利益は1,342億円と前期に比べ446億円(24.9%)減少しましたが、特別損失が大幅に減少したことにより減少幅は縮小しました。

配当金 (円)



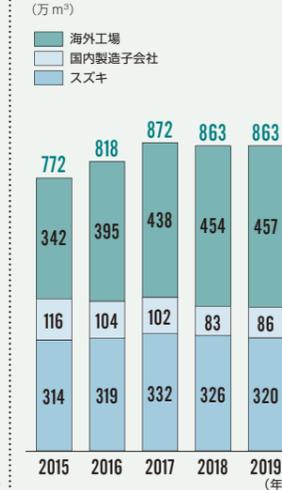
一株当たり配当金は、創立100周年記念配当11円を加え、年間85円とさせていただきます。

## 非財務ハイライト

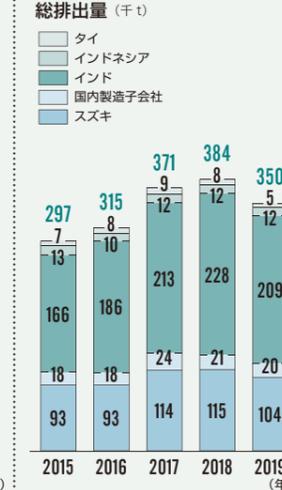
バリューチェーン全体が排出したCO2排出量 (万t-CO2)



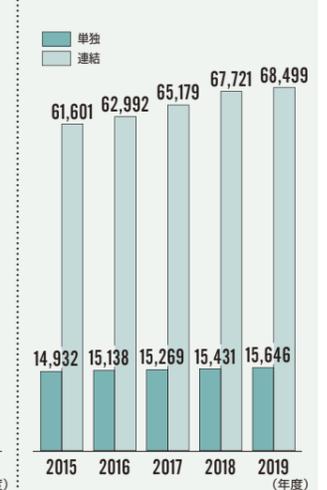
国内・主要海外工場の水使用量 (万m³)



国内・主要海外工場の廃棄物等総排出量 (千t)



従業員数 (人)



\*1) 算定範囲：スズキ㈱及び国内製造・非製造子会社69社、海外製造・非製造子会社31社  
過去データを一部修正(2017年度のScope 1・2排出量及び2018年度のScope 2・3排出量)  
\*2) 集計対象範囲：スズキ㈱8工場(高家工場、豊川工場は2018年7月まで)、国内製造子会社4社、海外製造子会社17社

# グローバルネットワーク

社長メッセージ | 企業理念 | SUZUKI HISTORY | At a Glance | **グローバルネットワーク** | 主要製品ラインアップ

ページ内の情報・数値等は2020年3月末現在のものです。

親しみやすく使いやすい、高品質なスズキの製品は、世界中の国や地域でお客様の心をしっかりとつかんでいます。

四輪車 | 二輪車 | 船外機

## Global Network

[ グローバルネットワーク ]

### ●販売 主な海外販売代理店

- 四輪車 1 スズキモーターオブアメリカ社(アメリカ)
- 四輪車 2 スズキカナダ社(カナダ)
- 四輪車 3 スズキメキシコ社(メキシコ)
- 四輪車 4 スズキオーストラリア社(オーストラリア)
- 四輪車 5 スズキニュージーランド社(ニュージーランド)
- 四輪車 6 スズキ中国社(中国)
- 四輪車 7 スズキフランス社(フランス)
- 四輪車 8 スズキイタリア社(イタリア)
- 四輪車 9 スズキドイツ社(ドイツ)
- 四輪車 10 スズキGB社(イギリス)
- 四輪車 11 スズキオーストリア社(オーストリア)
- 四輪車 12 スズキイベリカ社(スペイン)
- 四輪車 13 スズキモーターポーランド社(ポーランド)
- 四輪車 14 スズキオート南アフリカ社(南アフリカ)



### ●販売 ●生産 主な海外生産会社

- 四輪車 15 スズキ・マニファクチャリング・オブ・アメリカ社(アメリカ)
- 四輪車 16 スズキコロンビア社(コロンビア)
- 四輪車 17 マジャールスズキ社(ハンガリー)
- 四輪車 18 スズキエジプト社(エジプト)
- 四輪車 19 済南軽騎鈴木摩托車有限公司(中国)
- 四輪車 20 江門市大長江集团有限公司(中国)
- 四輪車 21 常州豪爵鈴木摩托車有限公司(中国)
- 四輪車 22 台鈴工業股份有限公司(台湾)
- 四輪車 23 スズキフィリピン社(フィリピン)
- 四輪車 24 スズキミャンマーモーター社(ミャンマー)
- 四輪車 25 スズキティラワモーター社(ミャンマー)
- 四輪車 26 スズキ・モーター・タイランド社(タイ)
- 四輪車 27 タイスズキモーター社(タイ)
- 四輪車 28 カンボジアスズキモーター社(カンボジア)
- 四輪車 29 ベトナムスズキ社(ベトナム)
- 四輪車 30 スズキ・インドモーター・モーター社(インドネシア)
- 四輪車 31 マルチ・スズキ・インド社(インド)
- 四輪車 32 スズキ・モーター・サイクル・インド社(インド)
- 四輪車 33 スズキ・モーター・グジャラート社(インド)
- 四輪車 34 パックスズキモーター社(パキスタン)



17 マジャールスズキ社



23 スズキフィリピン社



26 スズキ・モーター・タイランド社



30 スズキ・インドモーター・モーター社(チカラン工場)



31 マルチ・スズキ・インド社(グルガオン工場)



31 マルチ・スズキ・インド社(マネサル工場)



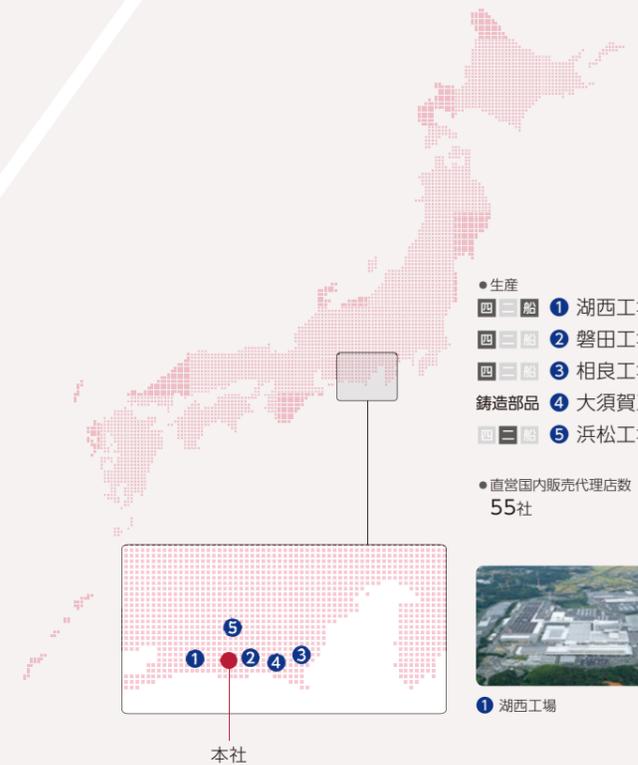
33 スズキ・モーター・グジャラート社(グジャラート工場)



34 パックスズキモーター社

## Domestic Plants

[ 国内工場 ]



1 湖西工場

### ■拠点数

	アジア	欧州	北米	中南米	アフリカ	中近東	大洋州
取引国・地域数	22	45	2	48	53	18	22
生産会社数	19	1	1	3	1	1	0

# 主要製品ラインアップ

社長メッセージ | 企業理念 | SUZUKI HISTORY | At a Glance | グローバルネットワーク | 主要製品ラインアップ

J 日本 I インド A アセアン E 欧州 N 北米 O その他 ※グローバル販売台数、販売市場、生産拠点は2019年度の実績、画像は2020年5月時点。

## 四輪



**スパーシア**  
グローバル販売台数 16.0万台  
販売市場 J  
生産拠点 J



**ハスラー**  
グローバル販売台数 6.3万台  
販売市場 JO  
生産拠点 J



**ソリオ**  
グローバル販売台数 4.5万台  
販売市場 JO  
生産拠点 J



**クロスビー**  
グローバル販売台数 2.2万台  
販売市場 J  
生産拠点 J



**セレリオ**  
グローバル販売台数 10.6万台  
販売市場 I A E O  
生産拠点 I A O



**ビターラブレツァ**  
グローバル販売台数 11.1万台  
販売市場 IO  
生産拠点 I



**シアズ**  
グローバル販売台数 5.5万台  
販売市場 I A O  
生産拠点 I A O



**アルト**  
グローバル販売台数 37.7万台  
販売市場 J I A O  
生産拠点 J I O

※グローバル販売台数には国内の軽自動車「アルト」[ラバン]のほか、海外の「アルト」等を含む。(写真:国内の軽自動車「アルト」)



**ワゴンR**  
グローバル販売台数 25.5万台  
販売市場 J I A O  
生産拠点 J I A O

※グローバル販売台数には国内の軽乗用車「ワゴンR」のほか、海外の「ワゴンR」を含む。(写真:国内の軽乗用車「ワゴンR」)



**キャリイ**  
グローバル販売台数 16.3万台  
販売市場 J I A O  
生産拠点 J I A O

※グローバル販売台数には国内の軽自動車「キャリイ」のほか、海外の「キャリイ」等を含む。(写真:国内の軽自動車「キャリイ」)

## 二輪



**KATANA**  
グローバル販売台数 0.3万台  
販売市場 J A E N O  
生産拠点 J



**アクセス125**  
グローバル販売台数 56.9万台  
販売市場 I A O  
生産拠点 I



**Vストローム250/650/1000/1050**  
グローバル販売台数 3.5万台  
販売市場 J A E N O  
生産拠点 J O

※グローバル販売台数にはVストローム650XT/1000XT/1050XTを含む。(写真:Vストローム1050XT)



**スイフト**  
グローバル販売台数 33.6万台  
販売市場 J I A E O  
生産拠点 J I A O



**ジムニー/ジムニーシエラ**  
グローバル販売台数 7.1万台  
販売市場 J I A E O  
生産拠点 J I O

※写真:「ジムニーシエラ」



**エスクード**  
グローバル販売台数 13.1万台  
販売市場 J A E O  
生産拠点 E O



**SX4 S-CROSS**  
グローバル販売台数 6.2万台  
販売市場 J I A E O  
生産拠点 I E O



**ジクサー/ジクサー250**  
グローバル販売台数 10.9万台  
販売市場 J I A O  
生産拠点 I A O

※グローバル販売台数にはジクサーSF/ジクサーSF250を含む。(写真:ジクサー)



**GSX-S125/150/750/1000**  
グローバル販売台数 2.3万台  
販売市場 J I A E N O  
生産拠点 J A O

※グローバル販売台数にはGSX-S1000Fを含む。(写真:GSX-S750)



**GSX-R125/150/600/750/1000**  
グローバル販売台数 2.5万台  
販売市場 J I A E N O  
生産拠点 J A O

※グローバル販売台数にはGSX-R1000Rを含む。(写真:GSX-R1000R)

## 船外機



**DF350A**  
販売市場 J A E N O  
生産拠点 J



**DF140BG**  
販売市場 J I A E N O  
生産拠点 J

## 電動車いす



**ET4D**  
販売市場 J  
生産拠点 J



**バレノ**  
グローバル販売台数 22.0万台  
販売市場 J I A E O  
生産拠点 I



**イグニス**  
グローバル販売台数 7.8万台  
販売市場 J I A E O  
生産拠点 J I



**ディザイア**  
グローバル販売台数 19.3万台  
販売市場 I A O  
生産拠点 I



**エルティガ/XL6/XL7**  
グローバル販売台数 17.4万台  
販売市場 I A O  
生産拠点 I A

※写真:「エルティガ」

# 事業報告(四輪事業)

事業報告[四輪事業] 事業報告[二輪事業] 事業報告[マリン事業他] 特集

## 事業概況(四輪事業)

### ■ 事業方針

日本はグローバル車開発の要、生産の基盤と位置付けています。商品戦略につきましては、市場やお客様の動向を的確に把握しながら魅力的な商品を投入してまいります。



### 主要製品 軽自動車、小型自動車、普通自動車



**ハスラー**  
2020年1月国内発売

軽ワゴンタイプの乗用車とSUV(スポーツ用多目的車)を融合させた軽乗用車「ハスラー」を全面改良。ひと目でハスラーと分かる個性的なデザインを採用し、パッケージングと使い勝手をさらに進化。安全運転を支援する機能を充実させ、新開発R06D型エンジン(NA車)を採用するなど、「もっと遊べる軽」として、全方位に進化。



**キャリイ**  
2019年4月インドネシア発売

グローバルモデルの小型トラック 新型「キャリイ」。重い荷物の積み下ろしもしやすい低い地上高や、高剛性サスペンション、快適で使い勝手の良いキャビンを採用し、高出力で低燃費な新型の1.5Lガソリンエンジンを搭載するなど、働くトラックに欠かせない積載性能と耐久性に加え、快適性能や動力性能を充実。



**エスプレッソ**  
2019年9月インド発売

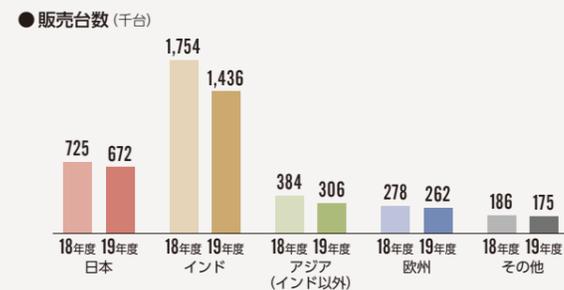
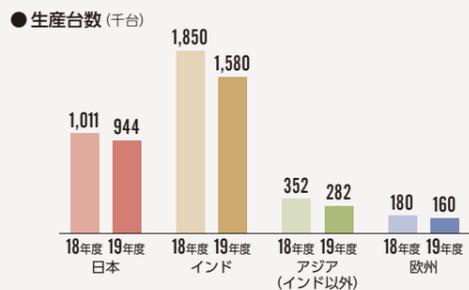
「エスクード」などに代表される、スズキのSUVの流れを汲んだデザインを採用した、力強くタフな印象の小型SUV。インテリアには先進性を印象づけるデジタル表示のセンターメーターを採用するとともに、室内空間と荷室スペースを確保することで、快適性と利便性を両立。1.0Lガソリンエンジンと軽量・高剛性の車体との組み合わせにより、優れた低燃費と高い走行性能を実現。



**XL6/XL7**  
2019年8月インド発売/  
2020年2月インドネシア発売

2019年8月にインドで3列シート6人乗りプレミアムMPV(多目的乗用車)の「XL6」を発売。また、2020年2月にはインドネシアでSUVのデザインとMPVの利便性を融合させた、7人乗りクロスオーバー車の「XL7」を発売。両モデルのパワートレインには、パワフルな1.5Lガソリンエンジンを搭載し、軽量・高剛性の車体と組み合わせることで、優れた動力性能と燃費性能を実現。

### ■ 生産台数/販売台数 ※販売台数は、外部データに基づくスズキ調べ。



2019年度の四輪車海外生産台数は2,022千台、前年比84.9%と、前年を下回りました。日本を含めた世界生産でも2,967千台、前年比87.4%と減少しました。また四輪車海外販売台数は、2,179千台、前年比83.8%と減少、日本を含めた世界販売台数でも2,852千台、前年比85.7%と減少しました。

## 2019年度の概況

売上高はインド、パキスタンでの販売減少や為替円高の影響に加え、期末に発生した新型コロナウイルスの影響により3兆1,574億円と前期に比べ3,751億円(10.6%)減少しました。営業利益は売上減少に加え、為替円高、減価償却費増加等により1,971億円と前期に比べ1,067億円(35.1%)減少しました。



## 地域別概況 ※販売台数は、外部データに基づくスズキ調べ。

### [ 日本 ]

#### ■ 全体市場の概況

2019年度の国内四輪車総販売台数は5,039千台(前年比96%)と、年度後半の消費税増税等の影響により、4年振りに前年台数を下回りました。登録車は3,183千台(95%)と3年連続の前年割れ、軽自動車は、1,856千台(97%)となり、ここ2年間国内四輪車市場全体を牽引してきた軽自動車が3年振りに減少に転じました。

#### ■ スズキの販売状況

スズキの国内総販売台数は、672千台(前年比93%)で、全体市場同様に4年振りに前年割れとなりました。軽自動車は554千台(93%)と、3年振りの前年割れとなりました。登録車は118千台(90%)と、5年振りの前年割れとなりました。

### [ インド ]

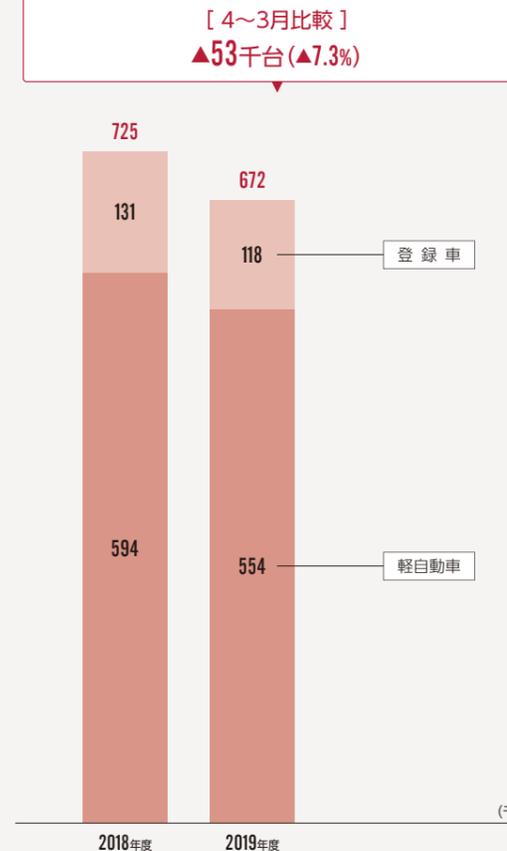
#### ■ 全体市場の概況

2019年度のインドの新車市場(乗用・商用車合計の全体市場)は、前年度の4,385千台から894千台減少し、3,491千台(前年比80%)となりました。新しい排出ガス規制(BS6)の施行、安全装備対応によるコストアップ、税金や保険料の値上げ等に加え、新型コロナウイルスの感染拡大により2020年3月からインド全土でロックダウンが行われた影響を受け、市場全体が低迷しました。

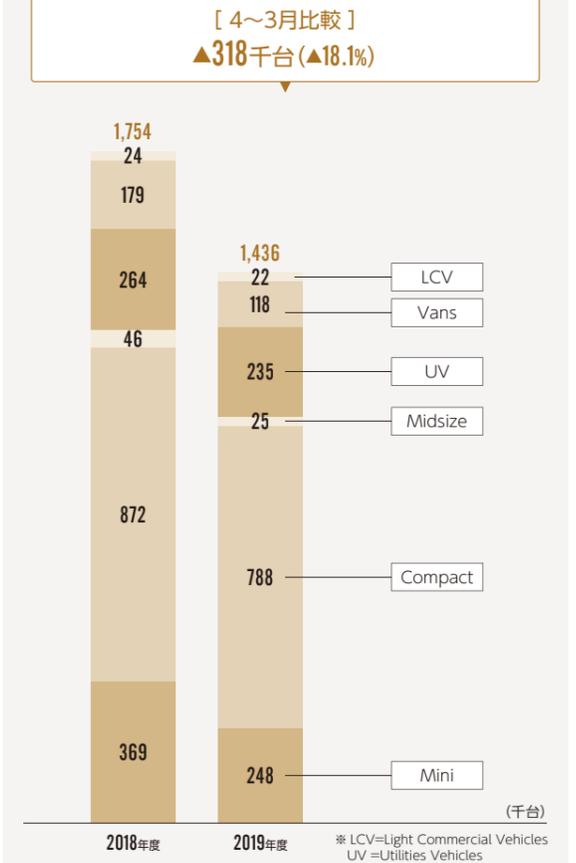
#### ■ スズキの販売状況

スズキのインド総販売台数は、全体市場が低迷する中でも累計販売台数が240万台を達成した「ワゴンR」、同50万台を達成した「エルティガ」の好調な販売に加え、新型の「XL6」、「エスプレッソ」の投入により、1,436千台(前年比82%)となりました。また1983年のインド進出以来のスズキの累計販売台数は、2019年6月時点で2000万台を達成しました。さらに、「アルト」の累計販売台数が390万台を達成、また「バレーノ」の累計販売台数は乗用車全体市場で最も速い44か月間で60万台を達成するなど堅調な販売が続いています。

### スズキ販売台数



### スズキ販売台数



# 事業報告(四輪事業)

事業報告[四輪事業] 事業報告[二輪事業] 事業報告[マリン事業他] 特集

## 地域別概況 ※販売台数は、外部データに基づくスズキ調べ。

### [ アセアン ]

#### 全体市場の概況

2019年度のアセアン新車市場は、3,439千台(前年比93%)となりました。

ミャンマーで全体市場が伸びた一方、2大市場であるインドネシア、タイは景気低迷により10%以上の落ち幅となりました。また、2019年中は好調であったフィリピンは1月のタール火山噴火や3月の新型コロナウイルスの感染拡大により前年を割る結果となりました。

#### スズキの販売状況

スズキのアセアンでの販売台数は、前年度の177,940台から微増の178,150台(前年比100.1%)となりました。ミャンマーは13,899台(前年比119%)、ベトナムは11,790台(前年比156%)と、過去最高の販売を記録しました。また、フィリピンでは、全体市場が縮小する中、スズキは22,973台(前年比117%)と販売を伸ばしました。

### [ 欧州 ]

#### 全体市場の概況

2019年度の欧州の新車市場は17,155千台(前年比95%)と減少しました。2019年中は前年を上回るペースで進捗していましたが、新型コロナウイルスによる混乱が年度末の販売に影響しました。

#### スズキの販売状況

スズキの欧州での販売台数は261,974台(前年比94%)と前年を下回りました。年度末に新型コロナウイルスの影響があったものの、「スイフト」や「イグニス」のハイブリッドモデルが好調だったイタリアは35,904台(前年比106%)で7年連続前年超え、同じくフランスも28,114台(前年比100%)で5年連続、ポーランドも10,122台(前年比101%)で6年連続の前年超えとなりました。ハンガリーは現地生産している「ビターラ」「SX4 S-CROSS」が好調で23,453台(前年比116%)と9年連続前年超え、市場占拠率も1位を維持しました。

### [ その他地域(パキスタン・中東・アフリカ・中南米・大洋州) ]

#### パキスタン

2019年度のパキスタンの全体市場は、現地通貨の下落と増税に対応するため各社が販売価格の値上げを行ったことにより、152千台(前年比61%)と、前年を大きく下回りました。スズキの販売台数も89,901台(前年比66%)と減少しましたが、2019年4月にスズキ初の軽自動車現地生産として「アルト」の生産を開始、6月に発売したところ8か月間で30千台を達成し、スズキの販売を支えたこともあり、59%の高シェアを維持することができました。

#### 中東

2019年度の中東の全体市場(イランを除く)は、1,224千台(前年比112%)と拡大しました。スズキの販売台数は、サウジアラビアでの販売増が貢献し、11,972台(前年比125%)となりました。

#### アフリカ

2019年度のアフリカの全体市場は1,147千台(前年比95%)と縮小しました。スズキの販売台数は南アフリカで3年連続の過去最高の販売台数達成が貢献し、30,436台(前年比116%)となりました。

#### 中南米

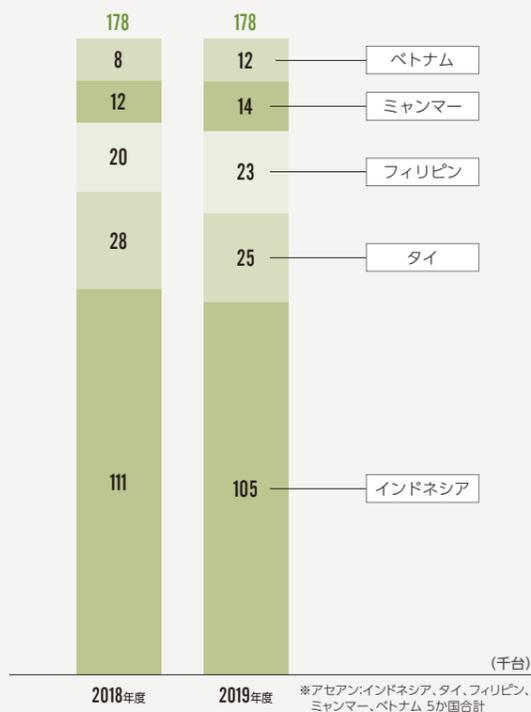
2019年度の中南米の全体市場は5,637千台(前年比93%)となりました。最大市場ブラジルで市場が拡大しましたが、スズキの主要市場であるメキシコ、チリをはじめ多くの国で前年を下回りました。スズキの販売台数は、中南米全体では109,005台(前年比89%)となりましたが、メキシコで過去最高となる30,943台(前年比110%)を販売しシェア2.4%を記録、またボリビアとバルパドスでは市場首位を維持しました。

#### 大洋州

2019年度の大洋州の全体市場はオーストラリア、ニュージーランド共に縮小し1,201千台(前年比91%)となりました。その中、スズキの販売台数は23,690台(前年比96%)と前年割れしましたが、シェアを拡大しました。

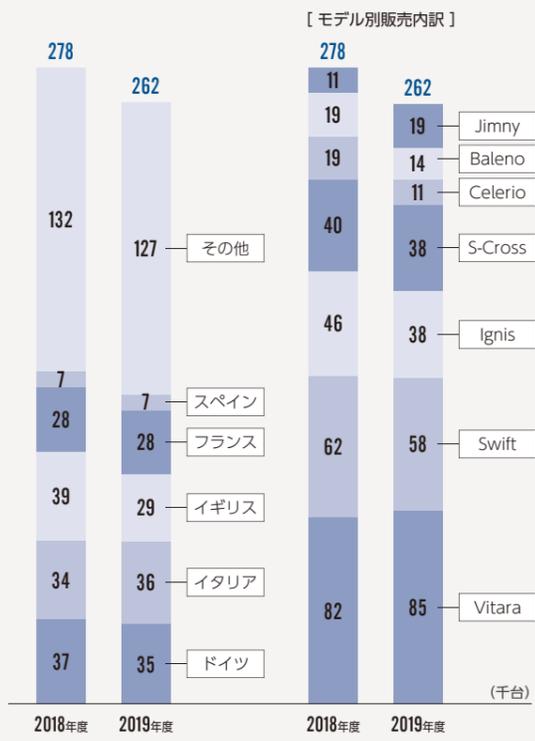
### スズキ販売台数

[ 4~3月比較 ]  
+0千台(+0.1%)



### スズキ販売台数

[ 4~3月比較 ]  
▲16千台(▲5.8%)



## 2019年度のトピックス

### [ 日本 ]

- ・2019年12月に、軽乗用車「ハスラー」の全面改良を発表し、2020年1月に発売しました。



ハスラー

### [ アセアン ]

- ・インドネシアでは、「キャリイ」の輸出を2019年7月より、「XL7」の輸出を2020年2月より開始しました。スズキの輸出台数は43,747台(前年比187%)に伸ばしました。
- ・ミャンマーでは、2020年3月にティラワ経済特区内の現工場の拡張を開始しました。



キャリイ

### [ インド ]

- ・2019年8月に、3列MPVの「XL6」を発売しました。
- ・2019年9月に、小型SUVの「エスプレッソ」を発売しました。



XL6



エスプレッソ

### [ 欧州 ]

- ・ハンガリーでは、2019年12月以降、48Vマイルドハイブリッド仕様(K14D)の「SX4 S-CROSS」「ビターラ」の生産を開始しました。
- ・2020年3月、小型乗用車「イグニス」にSUVテイストを強めたマイナーチェンジを発表しました。
- ・2019年のJD Powerの英国での調査で、英国販売子会社のスズキGB社がサービス満足度(CSI)の一般車部門(Volume Brands)のトップに選出されました。



イグニス



ビターラ

# 事業報告(二輪事業)

事業報告[四輪事業] 事業報告[二輪事業] 事業報告[マリン事業他] 特集

## 事業概況(二輪事業)

### ■事業方針

2019年4月より社長直属の社内カンパニー「二輪カンパニー」として、収益事業への転換を図るため取り組んでまいりましたが、固定費削減による黒字定着化など一定の成果をみる事ができました。次なるステップとして、二輪事業本部に戻し、引き続き、事業の正常化を進めてまいります。



### 主要製品 二輪車、ATV



Vストローム1050/Vストローム1050XT  
(2020年2月海外、4月国内発売)

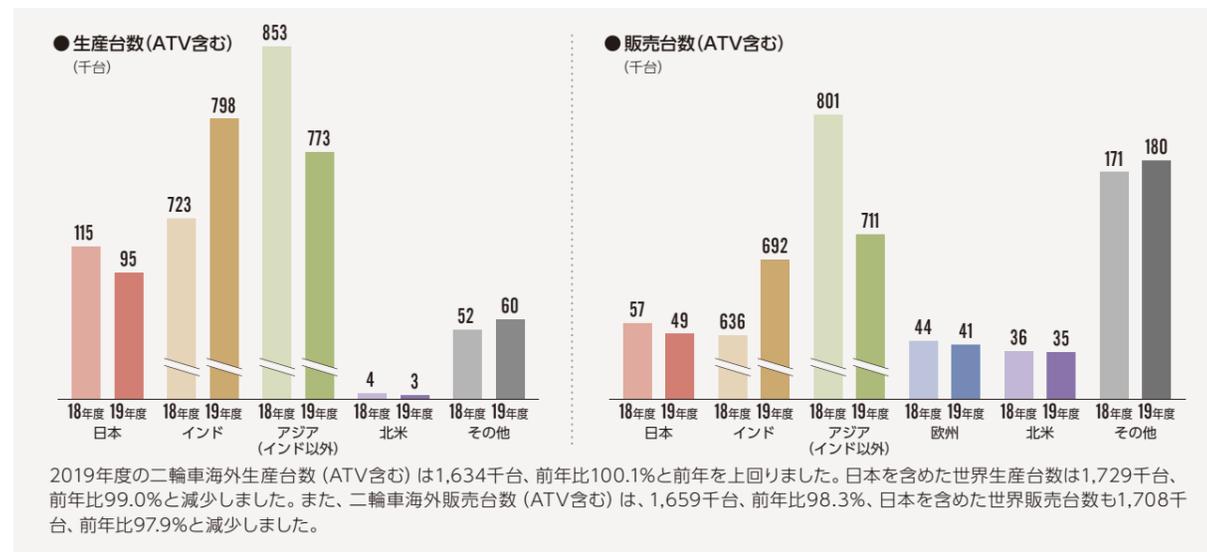
街中から高速道路、山岳路まで、長距離ツーリングなど様々な状況で快適に走行を楽しむことができるスポーツアドベンチャーツアラーの新型「Vストローム1050」、「Vストローム1050XT」。電子制御スロットルの採用や吸排気タイミングの調整により、出力を向上しながら燃費性能を維持するとともに、電子制御システムや装備を充実。



ジクサーSF250/ジクサー250  
(2019年5月/8月インド発売、2020年4月/6月国内発売)

エンジンオイルを冷却媒体として利用するスズキ独自の油冷エンジンを搭載した250ccロードスポーツバイク。燃焼室の外周に通路を設け、エンジンオイルを流して冷却する、新しい冷却方法「SOCS (Suzuki Oil Cooling System)」の採用により、燃焼効率を向上し、軽量化やフリクション低減を図ることで、高回転・高出力かつ優れた燃費性能を実現。

### ■生産台数/販売台数 ※販売台数は、外部データに基づくスズキ調べ。



## 2019年度の概況

売上高はインドでの販売増加の一方、欧米、インドネシアでの販売減少や為替円高の影響により2,426億円と前期に比べ125億円(4.9%)減少しました。営業利益は期末に発生した新型コロナウイルスの影響もあり7億円と前期に比べ29億円(80.9%)減少しました。

●二輪事業の業績(億円)



## 地域別概況 ※販売台数は、外部データに基づくスズキ調べ。

### [日本]

#### ■全体市場の概況

2019年度の国内全体市場は、126cc以上の大型車<sup>※1</sup>が125千台(前年比102%)、125cc以下の原付車<sup>※2</sup>が234千台(前年比94%)、総台数は359千台(前年比97%)と前年を下回りました。利用者の高齢化、若年人口の減少という内需減少の構造的な変化により、125cc以下の原付車の落ち込みが進む一方、126cc以上の大型車は、各社から多数のニューモデルが投入されたことにより、前年を上回ったと考えられます。

#### ■スズキの販売状況

スズキの販売台数は、126cc以上の大型車<sup>※1</sup>が14千台(前年比106%)、125cc以下の原付車<sup>※2</sup>が35千台(前年比80%)、総台数は49千台(前年比86%)と前年を下回りました。

※1 輸入車を含む届出・登録台数  
※2 国内4メーカーの出荷台数  
※3 出荷台数

### [インド]

#### ■全体市場の概況

2019年度のインドの全体市場は、17,418千台(前年比82%)となりました。2018年9月の保険料値上げ(乗り出し価格で約5%の値上げ)に始まり、先進ブレーキ規制、新しい排ガス規制(B56)により車両価格が上昇していることに加え、新型コロナウイルスの感染拡大により2020年3月からインド全土でロックダウンが行われた影響を受けました。

#### ■スズキの販売状況

スズキの二輪車販売台数は685千台(前年比102%)となりました。基幹スクーターである「アクセス125」の販売が順調に伸び、さらに「バグマンストリート」の上乗せもあり、他社が前年未達となる中、唯一当社は成長を維持しました。

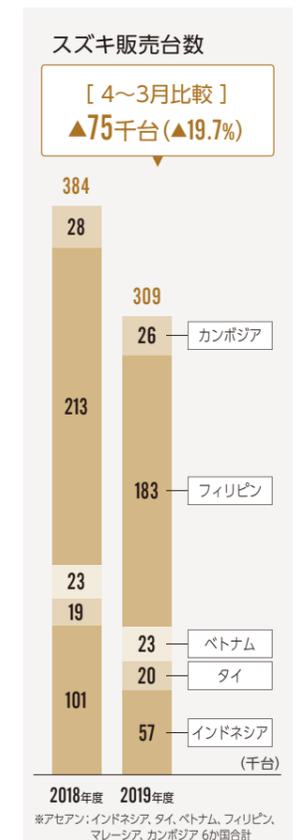
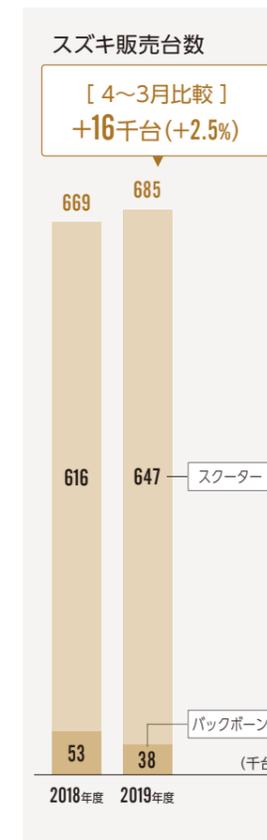
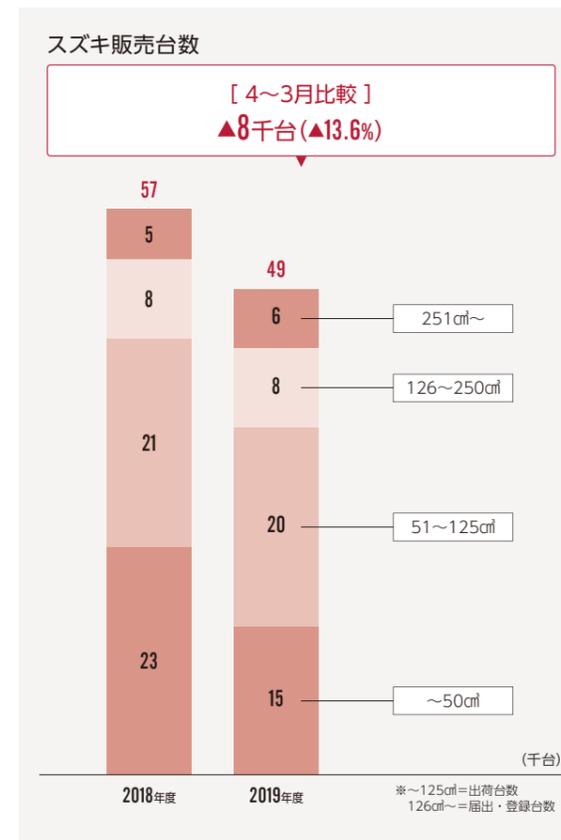
### [アセアン]

#### ■全体市場の概況

2019年度のアセアン6か国の全体市場は13,630千台(前年比96%)と、マレーシアが前年を上回りましたが、他の5か国(インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、カンボジア)は前年を下回りました。

#### ■スズキの販売状況

6か国合計で309千台(前年比80%)と、タイが前年比107%で伸長した一方、フィリピンでは1月のタール火山噴火や新型コロナウイルスの影響で、また、同じくインドネシア等でも新型コロナウイルスの影響により販売が減少しました。



# 事業報告(二輪事業/マリン事業他)

事業報告[四輪事業] 事業報告[二輪事業] 事業報告[マリン事業他] 特集

## 地域別概況 ※販売台数は、外部データに基づくスズキ調べ。

### [ 欧州・北米 ]

#### ■ 全体市場の概況

2019年度の欧州全体市場(二輪のみ)は、1,039千台(前年比97%)、北米全体市場(二輪・ATV)は、759千台(前年比100%)となりました。

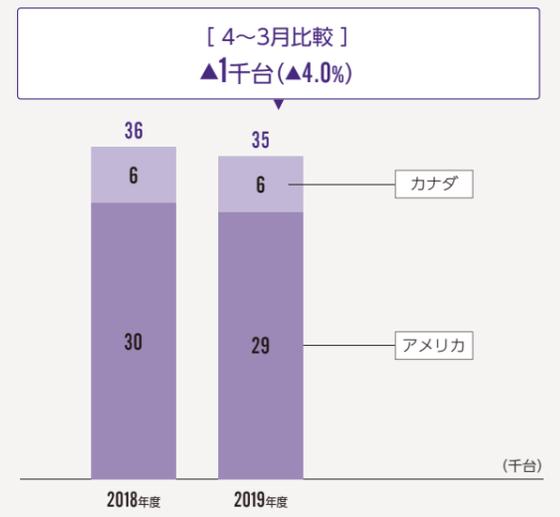
#### ■ スズキの販売状況

スズキの欧州販売台数(二輪のみ)は39千台(前年比93%)、占拠率は3.8%となりました。全体市場の落ち込みに伴いスズキも台数を落としましたが、GSX-S750のA2(35kW)仕様を新たに設定し、新規免許取得者需要を取り込むことで、台数の減少を抑えました。また、北米販売台数(二輪・ATV)は、35千台(前年比96%)、占拠率4.6%となりましたが、オフロードバイクとATVの販売が15千台(前年比106%)と伸ばしました。

### [ 欧州 ] スズキ販売台数



### [ 北米 ] スズキ販売台数



## 2019年度のトピックス

### [ 日本 ]

・2019年5月、新型「KATANA」を発売しました。新型「KATANA」は最新技術を搭載した新型の大型バイクで、1980年のケルンショーに出品し、その後多くのバイクファンの注目を集めた「GSX1100S KATANA」を原点とします。発売後、好調に販売を続けており、2019年12月に開催された、第2回日本バイクオブザイヤー2019にて、小型二輪部門最優秀金賞を受賞しました。



### [ インド ]

・2019年5月、ジクサーシリーズをフルモデルチェンジし、新しい排ガス規制(BS6)に対応するとともに、独自の油冷エンジンを搭載したジクサー250シリーズを発表しました。



### [ アセアン ]

・2020年3月、舗装された道路と未舗装の道路の双方で高い走破性を発揮するようにフィリピン市場向けに設計されたアンダーボーンモデル「レイダー」クロスオーバーを発表しました。



### [ 欧州・北米 ]

・2019年11月、イタリア・ミラノで開催されたミラノショーにおいて、フルモデルチェンジした大型二輪車の新型「Vストローム1050」、「Vストローム1050XT」を発表しました。



・ロードレース世界選手権(MotoGP)において、アレックス・リンス選手が第3戦アメリカズGP、第12戦イギリスGPにおいて優勝し、個人の年間ポイントランキングでも4位となりました。



## 事業概況(マリン事業他)

### ■ 事業方針(マリン事業)

大型4ストローク船外機の強化、充実を図り、プレジャー市場、業務市場の開拓を進め、「THE ULTIMATE OUTBOARD MOTOR(究極の船外機)」のブランドスローガンのもと、世界の船外機ブランドを構築してまいります。



### 主要製品 船外機、電動車いす、住宅など

#### DF300B(2019年8月発表)

先進技術を搭載した最大出力300馬力の新型船外機。高効率の二重反転プロペラ「スズキ・デュアルプロップシステム」と、コンパクトな設計ながら大きな減速比を得られる「2ステージギアリダクション」を組み合わせ、重量ボートにも対応可能な大きな推進力を実現。



## 2019年度の概況

売上高は欧州での船外機や国内での電動車いすの販売増等により884億円と前期に比べ45億円(5.4%)増加、営業利益は173億円と前期に比べ3億円(1.6%)増加しました。このうち、マリン事業の売上高は745億円、前期に比べ15億円(2.1%)増加しましたが、営業利益は1~3月期での北米減速もあり141億円、前期に比べ4億円(3.1%)減少しました。



## 2019年度のトピックス

・当社船外機のフラッグシップモデル「DF350A」と共通の二重反転プロペラなどの最新技術を備えたレギュラーガソリン仕様の大型船外機「DF300B」を、2019年末より世界各国で順次販売を開始しました。



・米国東部フロリダ州パナマシティ市に、スズキ初の海外におけるマリン製品のテスト拠点「スズキマリンテクニカルセンターUSA」を新設することを発表しました。マリン事業における最大市場である米国のお客様に近い環境で開発を行うことで、より魅力的で信頼性の高い製品づくりにつなげていきます。



## 特集：スズキクリーンオーシャンプロジェクトを始動 — 世界初の船外機用マイクロプラスチック回収装置を開発 —

事業報告[四輪事業] 事業報告[二輪事業] 事業報告[マリン事業他] 特集

これまで続けてきた水辺の清掃活動が2020年に10周年を迎えたことを機に、「私たちに今できること」「スズキの船外機にできること」は何かを考え、スズキは海洋プラスチックごみ問題に焦点を当てた新たな取組み「スズキクリーンオーシャンプロジェクト」を始動しました。従来からの取組みをさらに発展させるべく、このプロジェクトについて3つの取組みの柱を打ち立てました。



スズキクリーンオーシャンプロジェクト シンボルマーク

### [ Project 1. ] 水辺の清掃活動を継続し、海洋プラスチックごみを回収する

スズキグループでは、水があることで私たちの生活が成り立ち、また我々のマリン事業も成り立っていることに感謝し、船外機が使用される海、河川、湖沼を中心に、社員及びその家族によるボランティアでの清掃活動を実施してきました。2010年に浜松市の佐鳴湖で1回目の活動を開始し、2回目以降は「CLEAN-UP THE WORLD CAMPAIGN」として世界各国に活動の輪を広げ、これまで参加国は26か国、参加者は延べ8,000人以上に及びます。10周年となる2020年以降も、世界各国で清掃活動を継続し、さらに発展させていきます。



世界各国で活動を実施(2019年撮影)

この活動は、環境省が世界的な海洋プラスチック問題の解決に向けて進めるキャンペーン「プラスチック・スマート - for Sustainable Ocean-」の趣旨と合致することから、2018年よりスズキもこれに登録し、その取組みは環境省ホームページにも掲載されています。



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

### [ Project 2. ] 船外機や部品の梱包資材からプラスチックを削減する

事業活動から生じるプラスチックごみを削減するため、スズキ船外機の製品梱包資材からのプラスチック削減に向けた取組みを開始しました。2020年6月生産の一部製品の梱包に代替素材を試験的に採用し、市場評価の確認を進めています。また、スズキ船外機の純正部品についても、梱包資材に使われているポリエチレン製の袋やフィルム類の一部を紙製素材に置き替え、2020年10月より出荷を開始しました。対応可能な梱包資材をすべて代替素材へ置き替えた場合、年間約2.3トンのプラスチックごみの削減を見込むことができます。

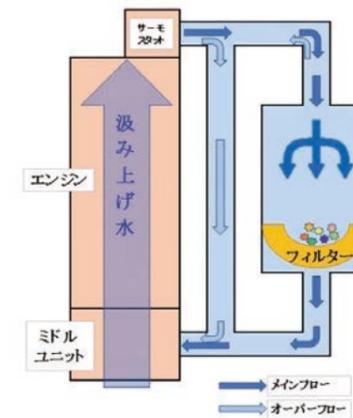


従来のプラスチック系素材(左)と紙製素材(右)の純正部品梱包資材

### [ Project 3. ] 船外機用のマイクロプラスチック回収装置を開発する(世界初\*)



マイクロプラスチック回収装置を取り付けた船外機

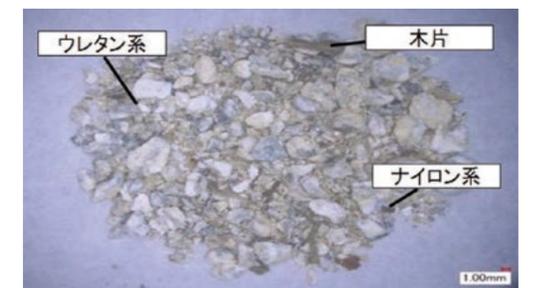


正しく回収されずに海に流れ込む大量のプラスチックごみは近年大きな環境問題となっており、さらにそれらが自然環境下で微細に破碎されたマイクロプラスチックは生態系に及ぼす影響が懸念されています。

そこでスズキは、船外機に取り付け可能なマイクロプラスチック回収装置を世界で初めて開発しました。船外機がエンジンの冷却のために大量の水をくみ上げながら走行し、冷却後にその水を戻す構造であることに着目し、回収装置は戻り水用のホースに取り付け可能なフィルター式としました。この装置を取り付ければ、走行するだけで水面近くのマイクロプラスチックを回収することができます。

\*2020年10月1日現在、スズキ調べ。

この装置は簡単な作業で取り付けることができ、エンジン冷却後の戻り水を活用するため船外機の走行性能には影響しません。国内で実施したモニタリング調査では、フィルターに溜まった回収物に含まれるマイクロプラスチックを確認することができました。モニタリング調査は海外にも対象を広げて実施しており、さらに改良を重ねていきます。この装置は2021年からオプション用品として設定し、将来的には標準装備として取り扱うことも計画しています。



モニタリング調査で実際に回収したマイクロプラスチック



「スズキクリーンオーシャンプロジェクト」の推進は、SDGs(持続可能な開発目標)が示す社会課題の解決に向けたスズキの具体的な取組みであり、スズキ船外機がブランドスローガンに掲げる「THE ULTIMATE OUTBOARD MOTOR(究極の船外機)」を環境面においても追求していく姿勢を表しています。

これら3つの柱のもと、スズキは船外機ユーザーをはじめ、販売店、ボートビルダー、取引先、スズキグループ関係会社、従業員やその家族など、世界中のすべてのパートナーの皆様と力を合わせて、世界中の海をきれいにしていきます。

# 役員紹介

役員紹介 | コーポレートガバナンス | 事業等のリスク

2020年12月1日現在

## 代表取締役



代表取締役 会長  
(取締役会 議長)  
鈴木 修



代表取締役 副会長  
会長補佐  
原山 保人



代表取締役 社長  
鈴木 俊宏



代表取締役 技監  
技術統括 兼 検査改革委員会 委員長  
本田 治

## 監査役



常勤監査役  
杉本 豊和



常勤監査役  
笠井 公人

## 取締役



取締役 常務役員  
経営企画室長 兼  
検査改革委員会 委員  
長尾 正彦



取締役 常務役員  
国内営業本部  
国内第一営業本部長  
鈴木 敏明



社外取締役  
川村 修



社外取締役  
堂道 秀明



社外取締役  
加藤 百合子

- 略歴
- 1973年 1月 株式会社シャンソン化粧品本舗 代表取締役社長
  - 1973年 2月 株式会社静岡情報処理センター 代表取締役会長(現在)
  - 1975年 7月 シャンソン油脂工業株式会社 (現 株式会社ケアリングジャパン) 代表取締役会長(現在)
  - 1977年 2月 株式会社卓謙 代表取締役社長(現在)
  - 2006年 11月 株式会社シャンソンティーワールド 代表取締役会長(現在)
  - 2017年 10月 株式会社シャンソン化粧品 代表取締役会長(現在)

- 略歴
- 1972年 4月 外務省入省
  - 2003年 8月 同 中東アフリカ局長
  - 2004年 6月 駐イラン特命全権大使
  - 2007年 9月 駐インド・ブータン特命全権大使
  - 2011年 2月 経済外交担当特命全権大使
  - 2012年 4月 独立行政法人国際協力機構 副理事長
  - 2016年 10月 ホテルマネージメントインターナショナル株式会社 専務執行役員
  - 2017年 6月 鴻池運輸株式会社 社外監査役(現在)

- 略歴
- 2009年 10月 株式会社エムスクエア・ラボ 創業、代表取締役社長(現在)
  - 2015年 6月 トクラス株式会社 社外取締役
  - 2017年 3月 やさいバス株式会社 創業、代表取締役(現在)
  - 2018年 3月 静岡ガス株式会社 社外取締役(現在)
  - 2018年 7月 グローカルデザインスクール株式会社 代表取締役



社外監査役  
田中 範雄



社外監査役  
荒木 信幸



社外監査役  
長野 哲久

## 執行役員一覧

2020年12月1日現在

副社長	鮎川 堅一	マルチ・スズキ・インド(インド) 社長	常務役員	内田 聡	S.M.A.I.(アメリカ) 会長
専務役員	青山市三	TDSリチウムイオンバッテリーグジャラト(インド) 社長	常務役員	鳥居 重利	生産・購買担当 兼 検査改革委員会 副委員長
常務役員	豊田 泰輔	監査本部長	常務役員	藤崎 雅之	提携推進本部長
常務役員	浅井 慶一	検査本部長 兼 検査改革委員会 副委員長	常務役員	赤間 俊一	東京支店長
常務役員	山口 和樹	(株)スズキ自販近畿社長	常務役員	菊川 豊	法務・知財本部長
常務役員	齊藤 欽司	海外四輪営業本部長	常務役員	生熊 昌広	四輪車両技術本部長
常務役員	宮本 敬司	国内営業本部 国内第二営業本部長	常務役員	高柴 久則	四輪電気・電子技術本部長
常務役員	今泉 伸一	国内営業本部 国内業務本部長	常務役員	鈴木 正倫	四輪原価低減担当
常務役員	鈴木 直樹	次世代モビリティサービス本部長	常務役員	竹内 寿志	四輪アジア営業本部長
常務役員	堀 算伸	人事総務本部長 兼 検査改革委員会 委員	常務役員	山下 幸宏	四輪パワートレイン技術本部長
常務役員	加藤 勝弘	お客様品質・サービス本部長	常務役員	豊福 健一朗	マルチ・スズキ・インド(インド) 社長補佐
常務役員	山岸 重雄	技術管理本部長 兼 検査改革委員会副委員長	常務役員	石井 直己	社長補佐
常務役員	大澤 康治	マリノ事業本部長 兼 アメリカ担当			

# コーポレートガバナンス

役員紹介 | **コーポレートガバナンス** | 事業等のリスク

## コーポレートガバナンスに関する基本的な考え方

スズキは、公正かつ効率的な企業活動を通じて、株主様、お客様、お取引先様、地域社会、従業員等の各ステークホルダーから信頼され、かつ国際社会の中でさらなる貢献をして、持続的に発展していく企業であり続けたいと考えております。その実現のためにはコーポレートガバナンスの継続的な向上が不可欠であると認識し、経営の最重要課題の1つとして様々な施策に積極的に取り組んでおります。

スズキは、コーポレートガバナンス・コードの各原則の趣旨を踏

まえ、今後も、株主の権利・平等性の確保、取締役会及び監査役会の実効性の確保、内部統制システムの充実等に継続して努めてまいります。

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

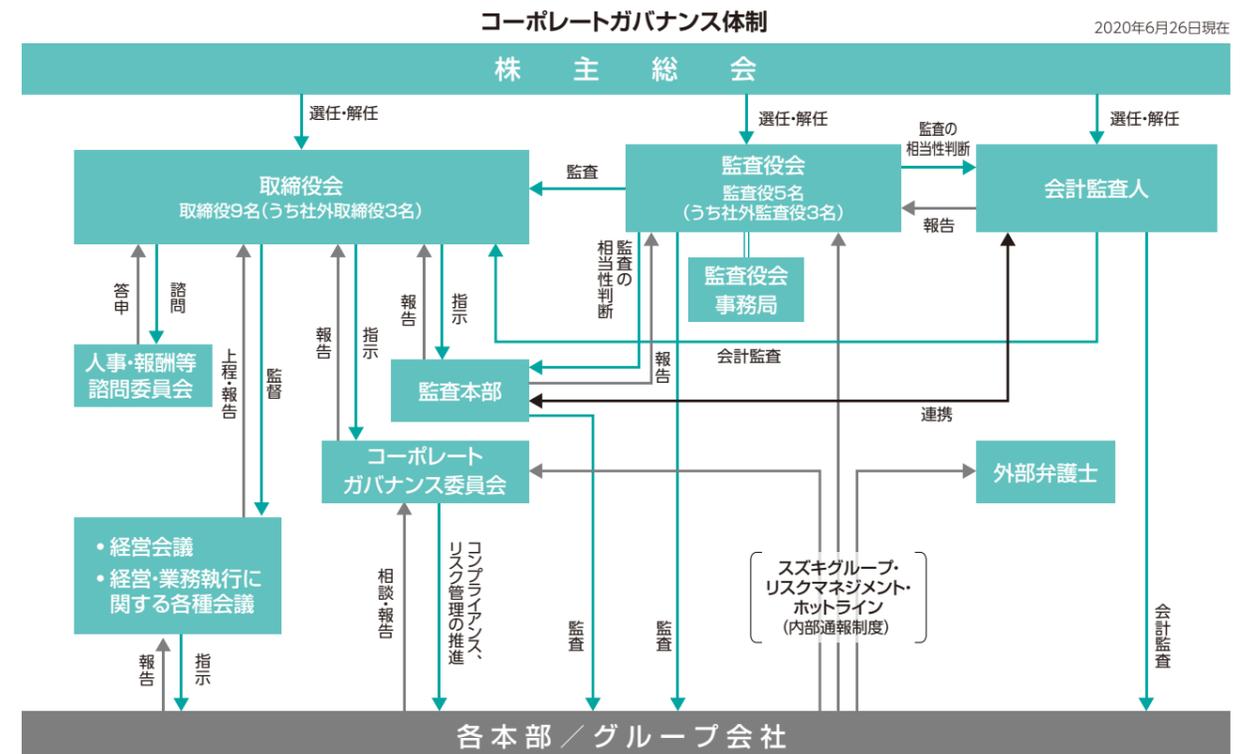
## コーポレートガバナンスの強化

	～2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	
中期経営計画	中期経営目標 (2010～14年度)	中期経営計画 SUZUKI NEXT100(2015～19年度)						
会長	鈴木 修							
社長	2008～2015年 会長・社長兼務	鈴木 俊宏						
取締役	任期	2002年以降 取締役任期1年						
	監督・執行	2006年 執行役員制度導入						
	社外取締役 (社外/全)	2012年以降 社外取締役導入 2名/9名	2名/8名		2名/7名	3名/9名		
	支援体制等	コーポレートガバナンス部・監査役会事務局						
定員	1989年以降 30名以内		15名以内					
委員会	人事・報酬等諮問委員会							
	コーポレートガバナンス委員会							
理念	企業理念	1962年「社是」制定						
	行動指針	2003年 スズキ行動憲章・ スズキ従業員行動憲章		スズキグループ行動指針 (2020年2月コンプライアンス・ハンドブック配布)				

## コーポレートガバナンス体制の概要

スズキは、従来からの監査役制度を基礎として、独立性の高い社外取締役を選任すること、取締役候補者の選任・報酬他に関する諮問委員会を設置すること等により、ガバナンス体制の向上を図ることができると考え、現状の体制を採用しております。

当社のコーポレートガバナンス体制の詳細については、当社のホームページ及び「コーポレートガバナンスに関する報告書」をご覧ください。  
<https://www.suzuki.co.jp/ir/library/governance/>



### 【取締役会】

スズキは、2006年6月に、機動的な業務執行と責任体制の明確化を図るために執行役員制度を導入したことに伴い取締役の数を29名から14名に減員しました。その後も取締役会における意思決定のスピードアップのために減員してきました。さらに、経営監督機能を強化するとともに、それぞれの豊富な経験及び専門的な知見に基づきスズキの経営に対して有益な助言・指導等をいただくために、2012年6月から社外取締役を2名選任していましたが、2020年6月に1名増員し、現在の社外取締役の数は取締役の3分の1となる3名(男性2名、女性1名)

です。

取締役会は、原則として毎月1回開催するほか、必要に応じて随時開催しており、経営に関する基本方針、重要な業務執行に関する事項、株主総会から取締役会に授けられた事項その他法令や定款に定める事項について、法令遵守・企業倫理の観点も含めた十分な議論のうえで意思決定を行うとともに、重要な業務執行に関する報告を適宜受けることにより、監督の強化を図っています。

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

### 取締役会の構成・出席状況

構成	取締役会への出席状況(2019年度)
代表取締役会長(取締役会議長) 鈴木 修	19回中19回
代表取締役副会長 原山 保人	19回中18回
代表取締役社長 鈴木 俊宏	19回中19回
代表取締役技監 本田 治	19回中19回
取締役常務役員 長尾 正彦	19回中19回
取締役常務役員 鈴木 敏明	(2020年6月就任)
社外取締役 川村 修	(2020年6月就任)
社外取締役 堂道 秀明	(2020年6月就任)
社外取締役 加藤百合子	(2020年6月就任)

# コーポレートガバナンス

役員紹介 | **コーポレートガバナンス** | 事業等のリスク

**【監査役会】** 正な経営の遂行のための監査を行うとともに、経営陣に対して監査役は、コーポレートガバナンスの一翼を担う独任制の機関として、監査役会が定めた監査役監査の基準に準拠し会社の適

## 監査役会の構成・出席状況

構成	監査役会への出席状況(2019年度)	取締役会への出席状況(2019年度)
常勤監査役 杉本 豊和	13回中13回	15回中15回 ※
常勤監査役 笠井 公人	13回中11回	15回中13回 ※
社外監査役 田中 範雄	16回中16回	19回中19回
社外監査役 荒木 信幸	16回中16回	19回中19回
社外監査役 長野 哲久	13回中13回	15回中15回 ※

※出席状況は2019年6月27日の監査役就任以降です。

常勤監査役 杉本豊和氏は長年にわたるスズキグループの経理・財務及び関係会社管理等の分野を中心とした豊富な業務経験から、また監査役 田中範雄氏は公認会計士としての豊富な経験から、両氏は財務及び会計に関する相当程度の知見を有しています。監査役 長野哲久氏は弁護士として法律に関し、常勤監査役 笠井公人氏及び監査役 荒木信幸氏は技術・環境等の分野に関して、相当程度の知見を有しています。

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

監査役監査の手続については、監査役会が定めた監査役監査の基準に準拠し、株主総会後に策定する監査方針及び職務の分担等に従い、取締役会のほか、経営会議等の重要な会議への出席、稟議書・議事録等の閲覧、取締役及び使用人等からの業務の状況についての報告・聴取等により、会社の適正な経営の遂行について監査を行い、監査役として意見を伝えています。また、内部監査部門である監査本部が立案した監査計画や監査テーマ及び監査本部で行った業務監査の結果について内容を確認し議論しています。

常勤監査役は、能動的・積極的に権限を行使して、取締役会のほか、重要な会議において適切に意見を述べています。具体的には、重要な会議としては、常勤取締役会議、経営報告会、月次報告会、稟議審議会、商品計画会議、改革が必要な二輪事業の部

門会議等があります。そのほか、オブザーバーとして、人事・報酬等諮問委員会、検査改革委員会、コーポレートガバナンス委員会、品質対策委員会、環境委員会に参加し、必要に応じて意見を述べています。

また、監査役監査として、内部監査部門である監査本部から実施の都度詳細な監査報告を受け、内容の確認とともに意見を伝えています。さらに、経営陣幹部の善管注意義務・忠実義務の観点から業務遂行面の監査等も実施しています。主要な海外子会社については、子会社の取締役等とのヒアリングや意見交換等を行うほか、必要に応じて直接赴いて、業務及び財産の状況等の調査を行いました。

社外監査役は、取締役会及び監査役会の他、経営・業務執行に関する各種会議にも適宜出席し必要に応じて意見を述べているほか、全員が人事・報酬等諮問委員会の委員となっています。また、代表取締役、社外取締役との意見交換も行っています。以上により、監査役会においては、各監査役から監査の実施状況及び結果について報告を受け、協議をするとともに情報の共有に努めました。さらに、会計監査人から、監査計画の報告、四半期レビューの結果報告及び年度監査の実施状況等について、定期的に報告を受けるほか、会計監査への立会等を通じて監査の実施状況を把握するとともに、監査法人としての監査の品質管理に対する取組みについても報告を受けるなど、適宜意見交換・情報共有を行い連携の強化に努めています。

時間開催しています。

また、業務計画等の審議や月次の業況報告等を行う各種会議を定期的かつ必要に応じて随時開催し、的確な計画の立案や早期の課題抽出や業務執行状況の把握ができるようにしています。これらにより、取締役会における意思決定や業務執行の監督の効率性を高めています。

を検討し、対策や施策の実行を推進する目的でコーポレートガバナンス委員会を設置しています。

## 【内部監査】

社長直轄の組織として、会社業務の各分野に精通したスタッフが監査計画に基づいて、定期的にスズキの各部門ならびに国内・海外の関係会社の業務監査を実施しています。業務監査においては、業務全般の適正性や効率性、法令及び社内ルールの遵守状況、資産の管理・保全状況等の内部統制の整備・運用状況を、現場での監査や書面調査などで確認しています。業務監査の結果は、監査の都度、指摘事項の改善案とともに社長、関係部門責任者及び常勤監査役に報告し、かつ半期に一度、取締役会で報告しています。改善については、完了するまで助言・指導を行い、問題点の早期是正に努めています。

## 役員人事・報酬等

### 【人事・報酬等諮問委員会】

取締役及び監査役候補者の選任や取締役の報酬の決定における透明性及び客観性の向上を目的に、取締役会の諮問機関として人事・報酬等諮問委員会を設置しています。人事・報酬等諮問委員会では、取締役及び監査役候補者の選任基準、候補者の適正性、及び取締役の報酬体系・報酬水準の妥当性等を審議し、取締役会は、その結果を踏まえて決定するこ

また、金融商品取引法第24条の4の4第1項に基づく財務報告に係る内部統制の有効性評価についてはコーポレートガバナンス委員会のもと実施し、その結果をコーポレートガバナンス委員会から取締役会、監査役会へ報告しています。なお、内部監査部門を有する子会社に対しては、それら内部監査部門の活動状況を確認するとともに、監査計画や監査結果の報告を受け、必要に応じて助言・指導を行っています。さらに、会計監査人とも相互に監査結果を随時共有し、定期的に意見交換会を実施することで情報共有、意思の疎通を図り、緊密な連携を維持しています。

ととしています。

なお、上級の執行役員の選任や執行役員の報酬体系についても、人事・報酬等諮問委員会の審議の結果を踏まえて取締役会で決定しています。同委員会は、必要の都度開催することとしており、開催頻度は年度によって異なりますが、2015年4月に設置して以降、毎回、すべての委員及びオブザーバーが出席しています。

## 人事・報酬等諮問委員会の構成

委員	代表取締役会長(委員長)	鈴木 修
	代表取締役社長	鈴木 俊宏
	社外取締役	川村 修
	社外取締役	堂道 秀明
	社外取締役	加藤百合子
	社外監査役	田中 範雄
	社外監査役	荒木 信幸
オブザーバー	社外監査役	長野 哲久
	常勤監査役	杉本 豊和

## 取締役の報酬に関する方針

取締役(社外取締役を除く。)の報酬は、スズキの持続的成長に向けたインセンティブとして機能する報酬とするために、役職位別の固定報酬(基本報酬)、各事業年度の業績に連動する業績連動報酬(賞与)及び中長期的な株価に連動する譲渡制限付株式報酬で構成し、その割合は、概ね、固定報酬40%、業績連動報酬30%、譲渡制限付株式報酬30%を目安としています。各取締役の固定報酬は、それぞれの職務・職責等を考慮し決定して支給します。また、業績連動報酬は、スズキが定める連結業績等の指標に連動する算定方法に基づき支給します。その算定

の指標には、会社の収益性の観点から連結営業利益を選択しています。企業価値の持続的な向上を図るインセンティブとして機能すること、及び取締役と株主の皆様とのさらなる価値共有を進めることを目的とする譲渡制限付株式報酬は、役位ごとの基準に基づいて算定し、また、取締役在任期間を通じた企業価値の持続的な向上に対するインセンティブ報酬とするために譲渡制限期間を譲渡制限付株式の割当を受けた日から取締役の地位を退任する日までの間としています。なお、社外取締役の報酬は、固定報酬のみとします。

# コーポレートガバナンス

役員紹介 | **コーポレートガバナンス** | 事業等のリスク

## 当期に係る取締役及び監査役の報酬等の額

役員区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の額 (百万円)			対象となる 役員の員数(名)
		基本報酬	賞与	譲渡制限付株式報酬	
取締役(社外取締役を除く。)	359	138	118	102	7
社外取締役	28	28	—	—	2
<b>計</b>	<b>387</b>	<b>166</b>	<b>118</b>	<b>102</b>	<b>9</b>
監査役(社外監査役を除く。)	38	38	—	—	4
社外監査役	26	26	—	—	4
<b>計</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>8</b>

(注) 1. 取締役の報酬額(基本報酬及び賞与)は、年額7億5,000万円以内(うち社外取締役分は年額3,600万円以内)と決議いただいております。また、これとは別枠で、社外取締役を除く取締役に対する譲渡制限付株式の付与のための報酬額は、年額3億円以内と決議いただいております。(いずれも2017年6月29日開催の第151回定時株主総会)  
2. 監査役報酬額は、年額1億2,000万円以内と決議いただいております。(2017年6月29日開催の第151回定時株主総会)  
3. 上記の取締役(社外取締役を除く。の「賞与」及び「譲渡制限付株式報酬」は、当期に費用計上した額であります。  
4. 上記には、当期中に退任した取締役2名及び監査役3名(うち社外監査役1名)を含んでおります。

### 社外取締役及び社外監査役の独立性

スズキが社外取締役及び社外監査役候補者を選定する際は、東京証券取引所が定める独立性に関する判断基準を踏まえて定めたスズキの「社外役員の独立性基準」に基づいて独立性を

判断しています。スズキは選任しているすべての社外取締役及び社外監査役を、独立役員として東京証券取引所に届けています。

### <社外役員の独立性基準>

当社の社外取締役及び社外監査役については、その独立性を確保するために、いかに該当する者は、候補者として選定しない。

#### 1. 当社及び当社の子会社(以下、当社グループという。)の関係者

- 社外取締役については、現在又は過去において、当社グループの業務執行者<sup>(※1)</sup>である者、又はあった者
- 社外監査役については、現在又は過去において、当社グループの取締役、執行役員又は使用人である者、又はあった者
- 当社グループの現在の取締役又は執行役員の配偶者又は二親等内の親族

#### 2. 取引先、大株主等の関係者

- 次のいずれかの業務執行者である者
  - 当社グループを主要な取引先とする企業<sup>(※2)</sup>
  - 当社グループの主要な取引先<sup>(※3)</sup>
  - 当社の総議決権の10%以上の議決権を保有する大株主

- 当社グループが総議決権の10%以上の議決権を保有する企業
- 現在又は過去5年間に、当社グループの会計監査人の代表社員又は社員である者、又はあった者
- 当社グループから役員報酬以外に多額の報酬を受けている者<sup>(※4)</sup>
- 当社グループから多額の寄付を受けている者<sup>(※5)</sup>
- 上記(1)から(4)に該当する者の配偶者又は二親等内の親族

(※1) 業務執行者:業務執行取締役、執行役、執行役員又は使用人  
(※2) 当社グループを主要な取引先とする企業:過去3年のいずれかの事業年度において、取引先グループの直前事業年度の連結売上高の2%以上の支払いを当社グループから受けている取引先グループに属する企業  
(※3) 当社グループの主要な取引先:過去3年のいずれかの事業年度において、当社グループの直前事業年度の連結売上高の2%以上の支払いや連結総資産の2%以上の融資を当社グループに行っている取引先グループに属する企業  
(※4) 多額の報酬を受けている者:過去3年のいずれかの事業年度において、年1,000万円以上(団体の場合は年間総収入の2%以上)の報酬を受けているコンサルタント、法律や会計の専門家等  
(※5) 多額の寄付を受けている者:過去3年のいずれかの事業年度において、年1,000万円以上の寄付を受けている者(団体の場合は寄付の目的となる活動に直接関与する者)

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

## 役員研修

スズキは、取締役及び監査役がそれぞれの役割・責務等に関する理解を深めるための研修を実施しています。この研修には、原則として取締役及び監査役が同時に参加して、互いの役割・責務等について共有を図る機会とします。

## 政策保有株式の保有・縮減等に関する方針

スズキは、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上のために、事業機会の創出、業務提携、安定的な取引・協力関係の構築、維持、強化等に資すると判断する場合、取引先等の株式を保有します。個別の政策保有株式の保有適否は、毎年、取締役会で検証します。保有に伴う便益やリスク等について、取引の性質や規模等に加え、

企業価値向上等の定性面や、資本コストとの比較等の定量面の判断基準を設けて総合的に判断し、売却対象とした銘柄は縮減を進めます。なお、取締役会における検証の結果、2019年度は上場株式を6銘柄売却いたしました。

### 保有銘柄数及び貸借対照表計上額

銘柄数	2018年3月末	2019年3月末	2020年3月末
非上場株式	41	41	42
非上場株式以外の株式	94	88	80
貸借対照表計上額(百万円)	2018年3月末	2019年3月末	2020年3月末
非上場株式	17,173	17,126	16,907
非上場株式以外の株式	121,014	104,109	123,422

政策保有株式に係る議決権の行使は、投資先企業の経営方針を尊重したうえで、投資先企業の経営状況や、中長期的な企業価値の向上に資するか、また、株主価値を毀損する議案ではないかと

いう観点から議案ごとに判断します。特に留意する議案としては、買収防衛策導入、事業再編、業績悪化が継続している場合の取締役選任に関する議案等を想定しています。

## コンプライアンス体制・リスク管理体制

スズキは、取締役会において決議した業務の適正を確保するための体制(内部統制システム)に関する次の方針に基づき、コンプライアンス体制やリスク管理体制の充実に取り組んでいます。

### 基本方針

#### 1. 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

- 取締役会は、当社及び当社の連結子会社(以下「スズキグループ」)の役員及び従業員が健全に職務を遂行するための「スズキグループ行動指針」を制定し、その周知・徹底の状況を監督する。
- 取締役会の下に、経営企画担当役員を委員長とするコーポレートガバナンス委員会を設置する。コーポレートガバナンス委員会は、コンプライアンスの徹底に関する施策を展開し、また、関係部門との連携により組織横断的な課題への取組みを推進する。
- 各本部長は、所管部門の業務分掌を明確に定めるとともに、所管業務に関連する法令等の遵守、承認・決裁手続、他部門による確認手続の定めを含む業務規程・マニュアル類を整備して関係者に周知・徹底する。
- 人事部門は、経営企画部門、法務部門、技術部門をはじめ関係各部門と協力して役員及び従業員に対するコンプライアンス研修や個別の法令等の研修を継続的に実施する。

- スズキグループの役員や従業員が、通報をしたことにより不利益な取扱いを受けることなく法令違反等やその可能性を通報できる内部通報窓口(スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン)を当社内外に設置し、未然防止や早期是正を図る。経営企画部門は、内部通報制度の周知に努め、利用の促進を図る。

#### 2. 取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

取締役会議事録その他取締役の職務の執行に係る情報は、法令及び社内規程に基づいて各担当部門が保管・管理し、取締役及び監査役が必要に応じて閲覧できるようにする。

#### 3. 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

- 経営上の重要な事項は、審議基準に基づいて取締役会、経営会議、稟議制度等により、リスクを審議・評価したうえで意思決定を行う。

# コーポレートガバナンス

役員紹介 | **コーポレートガバナンス** | 事業等のリスク

- ② 各本部長は、所管業務において想定されるリスクの発生  
の未然防止や、発生した場合の対応手続の定めを含む業  
務規程・マニュアル類を整備して関係者に周知・徹底する。
- ③ 大規模災害の発生に備え、行動マニュアルや事業継続計  
画の策定や訓練を行う。

## 4. 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するた めの体制

- ① 経営上の重要な事項は、経営会議等において事前審議を  
行う。
- ② 取締役会は、執行役員及び本部長の職務執行に関する責  
任を明確にし、その執行を監督する。
- ③ 取締役会は、取締役会や経営会議等で決定した事項の執  
行状況について、その業務の執行責任者から適宜報告を  
受け、必要な指示を行う。
- ④ 取締役会は、連結子会社を含む中期経営計画を策定し、  
各事業部門長がその計画を達成するために定める事業  
年度の業務計画の進捗状況を定期的に検証する。
- ⑤ 社長直轄の内部監査部門は、この基本方針に基づく内部  
統制の整備・運用状況を定期的に監査し、その結果を取  
締役に報告する。  
取締役会は、必要に応じて執行役員や本部長等を取締役  
会に出席させ、内部監査や内部通報等で判明した問題に  
ついての説明・報告を求め、是正の指示をし、その結果の  
報告を求める。

## 5. 当社及び子会社から成る企業集団における業務の適正を確 保するための体制

- ① 取締役会は、連結子会社を含む中期経営計画を策定し、  
各子会社の社長はその計画を達成するための事業年度  
の業務計画を定める。
- ② 当社は、子会社管理に関する規程を定め、各子会社の管  
理を所管する部門を明確にし、子会社から業況の定期的  
な報告や規程に定める事項の報告を受ける。また、子会  
社の経営に関する重要事項については事前に当社の承  
認を得ることとする。
- ③ コーポレートガバナンス委員会は、連結子会社を含むコ  
ンプライアンスの徹底やリスク管理に関する施策を子会  
社の社長に展開し、関係部門との連携により必要な支援  
を行う。  
社長直轄の内部監査部門は、子会社の監査により「スズ  
キグループ行動指針」の周知・徹底、コンプライアンスや  
リスク管理の状況、内部通報制度の整備の状況を定期的  
に監査し、その結果を取締役に報告する。  
取締役会は、必要に応じて子会社の社長等を取締役会に出席  
させ、内部監査や内部通報等で判明した問題についての説  
明・報告を求め、是正の指示をし、その結果の報告を求め  
る。

- ④ 経営企画部門は、子会社に対してスズキグループ・リスク  
マネジメント・ホットラインの周知を図り、子会社の役員及  
び従業員が法令違反等やその可能性のある問題を当社  
に直接通報できるようにする。

## 6. 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた 場合における当該使用人に関する事項、 当該使用人の取締役からの独立性に関する事項、及び当該 使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項

- ① 当社は、監査役会事務局を設置し、監査役の指揮命令の  
下で職務を遂行する監査役専任のスタッフを置く。
- ② 監査役会が指名する監査役はいつでも補助者の変更を  
請求することができ、取締役は、正当な理由がない限り、  
その請求を拒否しない。
- ③ 監査役会事務局のスタッフの人事異動・処遇・懲罰等は監  
査役会が指名する監査役の同意を要し、人事考課は監査  
役会が指名する監査役が行う。

## 7. 監査役への報告に関する体制

- ① 監査役は、取締役会以外にも、経営会議その他の重要な  
会議や各種委員会に出席して質問をし、意見を述べること  
ができる。
- ② 稟議書その他の重要書類を監査役に回覧する他、取締役  
会、各部門及び子会社の社長は、監査役の要請に応じて  
必要な情報を提出し、事業や業務の状況を報告する。
- ③ 取締役は、スズキグループに著しい損害を及ぼすおそれ  
のある事実を発見したときは、直ちに監査役会に報告する。
- ④ 社長直轄の内部監査部門は、監査の結果を監査役会に報  
告する。
- ⑤ スズキグループ・リスクマネジメント・ホットラインの窓口  
の一つを監査役とする。また、監査役以外の内部通報窓  
口への通報状況を監査役に定期的に報告する。
- ⑥ 当社は、監査役に報告をした者に不利益な取扱いをせず、  
子会社に対してもこれを求める。

## 8. 監査役がその職務の執行について生ずる費用の前払い、償還の 手続その他職務の執行について生ずる費用や債務の処理 に関する事項

当社は、監査役がその職務の執行について生ずる費用等を支弁  
するため、毎年、一定額の予算を設ける。また、監査役がそ  
の職務の執行について費用の前払い等の請求をしたときは、  
速やかにこれを処理する。

## 9. その他監査役がその職務の執行が効率的に行われることを確保するた めの体制

監査役は、当社の費用負担において、必要に応じて弁護士等  
の外部専門家から助言等を受けることができる。

2019年度における業務の適正を確保するための体制の基本方針に基づく運用状況の概要は、次のとおりです。

### [コンプライアンスに関する取組み]

- ・2016年の燃費・排出ガス試験問題に続いて2018年に完  
成検査問題を発生させたことを踏まえ、改めて全社的に  
コンプライアンス意識の定着を図る取組みの一環として、  
「スズキグループ行動指針」を補完する形でコンプライア  
ンスに関連する行動の基準を示した「コンプライアンス・  
ハンドブック」を全役員及び従業員に配布しました。また、  
教育・研修については、従来から実施していますコンプラ  
イアンスに関するEラーニングや階層別研修に加えて、道  
路運送車両法などの自動車の製造、販売及びサービスに関  
連する法令の理解を深めるための研修を充実させ、役員及  
び従業員の幅広い層を対象として実施しています。
- ・燃費・排出ガス試験問題を公表した日の1年後にあたる  
2017年5月18日以降毎年5月に、「リメンバー5.18」  
と称して、このような不正問題を風化させないようにする  
ため、1日通常業務を止めて業務の中にコンプライアンス  
違反が潜んでいないかを総点検する活動を実施しています。  
2019年度より、従来の技術・生産・購買のスタッフ部門  
から全部門に参加対象を拡大いたしました。
- ・スズキグループの内部通報制度「スズキグループ・リスク  
マネジメント・ホットライン」の周知徹底を教育・研修や  
啓発ポスターの全職場での掲示等により行い、コンプライ  
アンス問題の早期把握と適切な対処に努めています。当事  
業年度においては、内部通報制度の実効性をさらに高める  
べく、通報者保護や調査の具体的要領などの通報処理手続  
を明確にした規程を新たに制定いたしました。
- ・コーポレートガバナンス委員会は、従業員のコンプライ  
アンス意識の啓発や個別の法令遵守のための注意喚起を全社  
に向けて行うとともに、コンプライアンス事案が生じた場  
合は、都度これを審議して必要な措置を講じ、その内容は  
適宜取締役及び監査役に報告しています。



コンプライアンスハンドブック

### [リスク管理に関する取組み]

- ・各部門で発生又は認識した問題は、緊急性や重要度に応じ  
て、コーポレートガバナンス委員会や経営会議で速やかに  
審議して解決につなげる体制を構築しています。
- ・スズキグループ内において、円滑な情報伝達が行われるこ  
とが問題の早期発見に有用であることから、「直ちに上司  
に報告する。直ちに上司に連絡する。自分の考えを持って  
相談する。」「現場・現物を見ることによって、対策を立  
て行動を起こす。」という情報伝達の基本ルールについて、  
経営トップが会社の様々な行事における講話の中に織り込  
み、全役員及び従業員への徹底を図っています。
- ・役員・本部長向けに外部専門家によるリスク管理に関する  
研修を行っており、当事業年度は、コンプライアンスリス  
クのほか、サイバーリスクもテーマとして取り上げて実施  
いたしました。
- ・各部門の業務についての社内規程の整備を継続的に行っ  
ており、効率的かつ法令等に則って適正に業務が運営され  
る体制の強化に努めています。なお、毎年定期的に、全社一  
斉に各業務の適正性を再確認し、必要な改善を図る機会を  
設けています。
- ・当社の「お取引先様CSRガイドライン」に則って、お取  
引先様と一体となって法令遵守のもと、安全及び品質を第  
一とし、人権、労働や環境等の社会的責任を果たすことに  
取り組んでいます。
- ・自然災害への対策の一環として、南海トラフ巨大地震を想  
定した津波避難訓練を年2回実施し、併せて、事業継続計  
画（BCP）の強化を図っています。  
また、2020年3月には、新型コロナウイルスの感染防止  
対策や感染者発生時のBCP対応等を行うため、経営企画室  
長を本部長とする「新型コロナウイルス感染症対策本部」  
を組織しました。
- ・新型コロナウイルス対策としては、国内外の各拠点におい  
て、従業員の体調管理、在宅勤務を含めた勤務形態の変更、  
衛生管理や消毒・換気の励行を徹底するとともに、生産・  
調達・販売の稼働状況等業績に与える影響に常時留意しつ  
つ、事業継続が可能となるよう適時的確に対処しています。

# コーポレートガバナンス

役員紹介 | **コーポレートガバナンス** | 事業等のリスク

## 【取締役の職務の執行の効率化に関する取組み】

- ・ 経営上の重要な事項については、代表取締役及び関係役員等が出席する経営会議において事前に審議をしたうえで、取締役会に諮ることにより、取締役会における意思決定の効率化を図っています。また、経営に関する重要な議題の審議に十分な時間を充てることできるように取締役会のスケジュールを設定するとともに、会議資料の早期配布を図りながら運営しています。
- ・ 新たな経営上の課題に対してもその執行責任者を都度明確にし、必要な指示を行っています。
- ・ 稟議制度等により取締役及び執行役員への個別案件の決定を委任すること、月次で各部門の業務執行状況や計画進捗状況等の報告を受けること、経営上の重要課題・対策を迅速に審議、決定するために代表取締役及び関係役員等が出席する経営会議を定期的、あるいは必要に応じて随時開催すること等により、取締役会における意思決定の効率化を図っています。
- ・ 内部監査部門は、この基本方針に基づく内部統制の整備・運用状況を定期的に監査し、その結果を取締役に報告しています。

## 【当社グループにおける業務の適正を確保するための取組み】

- ・ 関係会社業務管理規程に従って、同規程に定められた当社における各子会社の管理担当部門が、子会社から定期的な業況報告や規程に定める事項の報告を受けるとともに、重要事項については事前に当社の承認を得るよう、子会社を管理、監督しています。
- ・ スズキグループ内部通報制度を整備し、子会社における問題の早期の把握・是正に努めています。
- ・ 会社業務の各分野に精通した人員を配置した内部監査部門が監査計画に基づいて、定期的に当社各部門ならびに国内・海外の子会社の業務全般の適正性や効率性、法令及び社内ルールへの遵守状況、資産の管理・保全状況等の内部統制の整備・運用状況を、現場での監査や書面調査

などで確認し、その結果は監査の都度、社長及び関係役員に報告し、かつ半期に一度、取締役会で報告するとともに、被監査部門や被監査子会社に対しては、監査結果に基づき、改善が完了するまで助言・指導を行っています。

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

## 【監査役監査に関する取組み】

- ・ 取締役等の指揮命令系統から独立した専任のスタッフ部門である監査役会事務局を設置し、監査役の職務を補助する体制としています。なお、監査役会事務局のスタッフの人事考課は監査役会が指名する監査役が行い、その人事異動等についてもあらかじめ監査役会が指名する監査役の同意を得て実施するようにしています。
- ・ 監査役が取締役会のほか、経営会議、コーポレートガバナンス委員会、その他の経営・業務執行に関する各種会議に出席することにより、意思決定過程の確認及び必要な報告を受け、自身の意見を述べるようにしています。
- ・ 当社及び子会社の業務執行に関する決裁書類等は監査役に供するとともに、必要に応じて事業や業務の状況説明を行っています。
- ・ 内部監査部門が監査結果を監査役に適宜報告し、監査役が内部監査部門との相互連携により効率的な監査を実施できるようにしています。
- ・ スズキグループ内部通報制度では、監査役への通報ルートを設けるとともに、監査役以外の窓口への通報についても全件速やかに監査役に報告し、社内の様々な問題に関する情報を監査役と共有するようにしています。
- ・ 監査役の職務の執行のための費用は独立して予算化され、適切に処理されています。

## トピックス

### 完成検査の不適切事案にかかる再発防止策の実施状況

#### 1. 経営陣の決意と行動

現場で何が起きているのか、現場の困りごとが何かを把握し改善する努力が足りず、現場に寄り添うことができていなかったという反省に立ち、従業員が法令やルールを守りながら仕事に安心して打ち込める環境をつくっていく決意を社長が全従業員に対して表明しました。その具体的な行動として、社長をはじめ経営陣が各工場に足を運び、現場の生の声を聴いて、必要な改善を推進しています。また、社内の各種行事においても、経営トップから従業員へコンプライアンス問題を再発させないためのメッセージを繰り返し発信しています。

組織面では、検査部門を生産本部から分離し独立した本部として設置するとともに、検査改革委員会を立ち上げ、完成検査のあるべき姿を明確にして完成検査業務の改革を推進する活動を行っています。併せて、完成検査業務を三層で監査する監査体制の強化も行っています。

#### 2. 全社的意識改革及び組織風土の改善

2016年の燃費・排出ガス試験問題及び今回の完成検査問題を教訓としたコンプライアンス意識を風化させないための取組みとして、常設展示エリアを本社内に設置し、これらの問題を新入社員から役職者まで漏れなく学習するようにし、コンプライアンス・ハンドブックを全役員及び従業員に配布して日頃の業務の確認のために活用するなどの活動を行っています。また、社内のコミュニケーションを活性化させるための取組みとして、報告・連絡・相談を受ける立場の者の意識改革を目的とした研修を新たに取り入れ、「仕事の進め方の心得」を社長から全社に周知し、上司が責任をもって業務を理解して部下に指示、指導、確認すること及び部下が事実関係を明らかにして報連相することを徹底しています。

#### 3. より確実に正しい検査を行うために

相談員の配置、気掛かりメモ、組長班長の意見集約、個別面談、グループミーティング等の取組みを通じて、やり難い作業、困りごとなどを検査員から吸い上げ、現場の改善につなげています。また、検査員を増員して検査の負担軽減を図るとともに、増員をスムーズに進めるため検査員候補者の教育等を行う専用ライン(写真右上)を整備しました。検査設備についてもミスが起きやすい工程を中心に改善を行い、例えば、検査員が手書きで記入していた検査データを設備から自動的に記録するようにし、サイドスリップ検査(車両の直進性検査:写真右下)においては、車両通過速度をセンサーで測定して所定の速度域を超える検査が自動的に無効になるようにして、検査員の負担を軽減しつつ、検査の確実性を高めています。



## 個人情報保護への取組み

スズキが取り扱っているあらゆる個人情報(お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、従業員等に関する情報)は、それぞれの個人からお預かりしている重要かつ貴重な財産であり、これを慎重かつ適切に取り扱うことは法律上の義務であると同時に、スズキの社会的責務であるという深い認識のもと、「個人情報保護基本方針」を定めて、個人情報の保護に努めています。個人情報の取り扱いの詳細は社外向けホームページに掲載し公開しています。[http://www.suzuki.co.jp/privacy\\_statement/index.html](http://www.suzuki.co.jp/privacy_statement/index.html)

そして、個人情報を適正に取り扱うために、社内ルールを策定し、法改正等にあわせて適宜改訂しています。このルールを従業員に周知徹底するために、スズキでは従業員研修による教育や社内ホームページによる啓発を実施して全従業員の個人情報保護に対する意識の浸透と適正な個人情報の取り扱いの徹底を図っています。また、スズキグループ各社においても「個人情報保護基本方針」を掲げ、個人情報の保護の徹底に取り組んでいます。今後も、個人情報保護体制の継続的な見直しと改善を図っていきます。

# コーポレートガバナンス

役員紹介 | **コーポレートガバナンス** | 事業等のリスク

## 情報セキュリティの取組み

スズキでは、「個人情報保護への取組み」に記載のとおり、個人情報保護に関する諸規程を整備し、また、他社から提供された情報を含め、会社にとって有用な情報の管理のため、情報管理に関する諸規程を整備しています。

また、従業員に対しては、スズキグループ行動指針に秘密情報の適切な取扱いと漏えいの防止を規定することで、秘密情報の適切な取扱いを徹底しています。

情報セキュリティに関しては、情報システム及びネットワークの導入による業務改善を促進し、情報の可用性を高めながら、同

時に情報漏洩・不正アクセスなどを防ぐため、情報システム及びネットワークを構築・管理・運用するための考え方・ルールを定めています。

また、停止した場合の影響が大きいサーバーや個人情報等セキュリティ上重要なデータを保存するサーバーについては、免震装置等により地震対策を施された施設可能なサーバールームに設置しています。

スズキでは、秘密情報管理推進会議を設置しスズキグループ全体の情報管理体制の強化を図っています。

## トピックス

### 情報セキュリティの国際標準規格ISO27001の認証を取得

2020年8月、スズキは情報セキュリティマネジメントシステムの国際標準規格である「ISO27001」の認証を取得しました。当社は今後も継続して情報セキュリティ管理に関する取組みを推進していきます。

【認証取得範囲】スズキ株式会社  
本社、湖西工場、磐田工場、相良工場、横浜研究所、下川コース、相良コース

## スズキの災害対策

スズキは、南海トラフ巨大地震など自然災害の発生に備えて、「従業員の命を守ること」「お客様のために早く事業を復旧すること」を最優先に考え、被害の影響を最小限に抑えるべく、建物・設備等の耐震対策、防火対策、災害対策組織の設置を含む行動マニュアル・事業継続計画(BCP:Business Continuity Plan)の策定、地震保険への加入等、様々な対策を講じています。

## 災害対策

当社グループは従来より南海トラフ巨大地震を想定した様々な予防策を講じてきましたが、東日本大震災の発生を受け、津波被害が想定される静岡県磐田市竜洋地区拠点の浜松市北部の都田地区への移転、二輪車のテストコースを静岡県浜松市天竜区の青谷地区に新設する方針の決定、相良工場に集中していた軽自動車用エンジン生産の湖西工場への分散、四輪車開発拠点であ

る相良コースのリスク分散も兼ねたインドの研究施設の拡充など、海外も含めた生産・研究拠点分散を実施しています。また、災害発生時に設置される災害対策本部の機能を向上させるため、本社では専門のコンサルティング会社の協力を得て、役員や本部各係員が参加しての訓練を定期的に行っています。これらの活動を通じて、引き続き災害に対する対応能力を高めてまいります。

## 地震や津波に対する地域住民への取組み

スズキは、施設の一部を地域住民の方々の津波避難場所として登録し、年1回避難場所の見学会を開催しています。また地震が起きたときは、本社屋上に監視員を配置し、津波の発生状況を確認し、津波を発見した場合にサイレンを発報して周辺の住民の方々に知らせる仕組みを作っており、本社屋上に手動と電動のサイレンを設置し、電動サイレンは停電時に備え、専用の発電機でも発報できるようになっています。



## 地震や津波に対する従業員への取組み

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

また、2012年から消防署OBによる救護法訓練をすべての事業所で実施しており、大規模災害時に自分達で止血や怪我の手当て、担架搬送、AEDを使った心肺蘇生法などが出来るように繰り返し訓練に取り組んでおります。この訓練により2012年以降の8年間で延べ5,075名の従業員が受講しました。(2020年

3月末時点)

さらに、勤務時間外の従業員の安否確認方法として地震・津波災害発生時の「安否情報システム」を導入しています。従業員・家族の安否が確認できるよう、各自が登録したメールアドレスに、「安否を問合せメール」が自動送信され、メールを受け取った従業員は、自らの安否を送信し、役職者が安否を把握できるシステムとなっています。



## 火災に対する取組み

本社及び各工場、関係会社では、例えどんなに小さな火種であっても真因を究明し、有効な対策を徹底する取組みを実施しています。また、すべての出火事例をスズキグループ全社へ展開し、類似災害を発生させないように対策の横展開に取り組んでいます。そして、いざと言う時には被害を最小限にするため、職場の誰もが初期消火活動が出来ることを目標に、消火器、消火栓を使用した消火訓練を実施しています。

従業員による防災組織「自衛消防隊」による自主防災活動の推進として、消防放水訓練や小型可搬ポンプ放水訓練などを行っています。なかでも、本社、湖西工場、磐田工場、大須賀工場では地域の消防防災体制の充実強化に寄与している等、特に優良と認められる事業所として、それぞれ浜松市、湖西市、磐田市、掛川市から消防団協力事業所に認定されています。



## 浜松市沿岸域の防潮堤建設に寄付

スズキは、地震による津波対策として防潮堤の整備を進めるために、浜松市が創設した「浜松市津波対策事業募金」に2015年3月期までに総額5億円の寄付を行いました。スズキの協力会社でつくるスズキ協力協同組合も、総額3906万円を5年間で寄付することとしました。近隣の8市町に対しても、地震や津波等の災害対策として

2019年3月末までに総額3億4千万円の寄付を行いました。また、災害時には津波避難基地や緊急救援ヘリポート機能などを併せ持つスポーツ施設の建設に協力するために、「浜松市スポーツ施設整備基金」にも2015年3月期までに総額5億円の寄付を行いました。

# 事業等のリスク

役員紹介 | コーポレートガバナンス | **事業等のリスク**

## 事業等のリスク

経営者が連結会社の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況に重要な影響を与える可能性があることと認識している主要なリスクは、以下のとおりであります。

なお、文中の将来に関する事項は、当期末現在において当社グループが判断したものです。

### (1) 市場に関するリスク

#### 【経済情勢の変化、市場の需要変動】

長期間の景気低迷、世界経済の悪化や金融危機、消費者の購買意欲低下は、四輪車、二輪車及び船外機などの当社グループ製品の需要の大幅な低下につながり、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を与える可能性があります。

当社グループは、世界各国において事業を展開しており、特に、アジア地域の新興国を中心とした海外生産工場への依存度も年々高まってきています。これらの市場での経済情勢の急変などの不測の事態は、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を与える可能性があります。さらに、各国の税制や金融政策などの予期せぬ変更や新たな適用が、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を与える可能性もあります。

連結売上高の約3分の1を占めるインド市場ではローンの貸し渋りや保険料値上げなどにより、全体市場の低迷が続いていましたが、環境規制の強化に伴う販売価格の上昇も加わり、回復が遅れています。

### (2) 事業に関するリスク

#### 【新商品の開発・投入力】

お客様のニーズや自動車を取巻く環境の変化を的確に捉え、お客様に満足していただける魅力的な新商品を適時に開発して市場に投入することは、四輪車・二輪車メーカーにとって大変重要です。国内外における景気の低迷による需要の減少、環境性能への関心の高まり、先進技術搭載車の急速な普及等、急激に変化するお客様のニーズや自動車を取巻く環境の変化を捉えることが従来にも増して重要になっています。

また、新商品の投入は、お客様のニーズや自動車を取巻く環境の変化を的確に捉えることだけでなく、具体的な商品の開発力、将来に向けた先進技術の開発力、さらには継続的に商品を生産する能力が必要になります。

さらに、当社グループがお客様のニーズや自動車を取巻く環境の変化を的確に捉えることができても、技術力、部品の調達、生産能力、優秀な人材の確保、その他の要因により、対応した新商品を適時に開発することができない可能性があります。お客様のニーズや自動車を取巻く環境の変化を的確に捉えた商品を適時に市場に投入することができない場合、販売シェアや売上の低下につながり、当社グループの業績及び財政状態に悪影

響を及ぼす可能性があります。当社では新型車の投入（小型SUV「エスプレッソ」、中型SUV「XL6」）や祝祭時期に実施した法人減税還元値下げなど市場を喚起する努力を続けてまいりましたが、2020年3月期の販売は1,414千台、前年比82%と前年を大幅に下回りました。

#### 【他社との競争激化】

当社グループは、事業を展開する世界各国の市場において他社との競争にさらされています。世界の四輪車・二輪車産業の国際化が今後ますます進展することによって、競争はより一層激化する可能性があります。他社との競争は、製品の品質、安全性、価格、環境性能等のほか、製品の開発・生産体制の効率性や販売・サービス体制の整備、販売金融など様々な項目が挙げられます。

当社グループは、競争力の維持・向上のための施策に取り組んでまいりますが、将来において優位に競争することができないリスクがあります。

響を及ぼす可能性があります。

当社グループはインドの乗用車市場で約50%のシェアを確保していますが、近年、インドでもSUVの人気の高まっており、特に当社の得意とする小型車よりも大きなセグメントでの市場が拡大しています。当社でも既存ユーザーの上級移行に対応するため、プレミアム販売網「ネクサ」を立ち上げましたが、今後、中型車のラインアップ強化が必要な状況にあります。

当社では2030年にもシェア50%を確保したいと考えています。そのためには、小型車のラインアップ充実だけでなく、中型車のラインアップについても拡充していく必要があり、さらなる開発・投入力の強化を進めてまいります。

#### 【製品価格・仕入価格の変動、特定の仕入先への依存】

特定の部品・原材料の供給不足・値上がり、不安定な経済状況、輸入規制の改正、価格競争の激化など様々な要因により、当社グループの製品価格・仕入価格の急激な変動が引き起こされる可能性があります。このような急激な価格変動が長引かない、あるいは、これまでこのような変動がなかった市場で発生しないという保証はありません。当社グループが事業展開している

どの市場においても、急激な製品価格・仕入価格の変動は、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

また、技術力、品質、価格競争力などの要素により、調達に特定の仕入先に偏っている部品があります。これらの部品について、仕入先の予期せぬ事故等により、部品を継続的・安定的に確保できない場合、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

#### 【世界各国での事業展開】

当社グループは、世界各国において事業を展開しており、また、いくつかの国においては、その国の法律上又はその他の要件に従い、現地企業との間で合併による事業を行っています。これらの事業は、各国の様々な法律上その他の規制（課税、関税、海外投資及び資金の本国送金に関するものを含みます。）を受けています。これらの規制、又は合併相手の経営方針、経営環境などに変化があった場合は、当社グループの業績及び財政状態に対して悪影響を及ぼす可能性があります。

#### 【為替及び金利の変動】

当社グループは、日本から世界各国へ四輪車、二輪車、船外機ならびにそれらの部品などを輸出するとともに、海外の生産拠点からも、それらの製品や部品を複数の国々へ輸出しています。現在では連結売上高に占める海外売上高の割合は約7割にのぼっています。特に、新興国を中心とした海外生産工場への依存度が高く、為替変動に左右されやすく、また、資金の多くを低金利が続く日本で調達していることから、金利変動にも左右されやすい構造にあります。

当社グループは、為替及び金利変動リスクの軽減を図るため、為替予約等のヘッジや、生産拠点を分散してグローバルに最適化を図るなどの対策を行っていますが、すべてのリスクをヘッジすることは不可能であり、生産国の通貨が他の通貨に対して高くなると、当社グループの業績及び財政状態が悪影響を受け可能性があります。また、生産拠点を他国へ移したことにより、逆に自国の通貨が下落した場合でも、輸出による為替差益を享受できなくなる機会損失が発生する可能性があります。さらに日本での急激な金利の上昇は、当社グループの業績及び財政状態に対して悪影響を及ぼす可能性があります。2020年3月期での具体的な為替影響額は売上高で968億円、営業利益で297億円の減収減益要因となりました。

#### 【政府規制等】

排気ガス排出レベル、燃費、騒音、安全性及び製造工場からの汚染物質排出レベルに関して、四輪車、二輪車及び船外機業界は、様々な法規制の適用を受けています。これらの規制は改正

される可能性があり、多くの場合強化されます。これらの規制の改正により費用負担が増加し、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

また、多くの政府は、関税の賦課や、価格管理規制及び為替管理規制を定めています。当社グループは、これらの規制を遵守するために費用を負担してきており、今後も負担することになると予想しています。新たな法律の制定又は既存の法律の変更によっても、当社グループがさらなる費用を負担する可能性があります。さらに、各国の税制や景気対策等の予期せぬ変更や新たな適用が、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性もあります。

具体的な事案としましては、EUによるCO<sub>2</sub>規制が強化されており、新たな負担の可能性もあります。当社グループでは負担軽減に向け、よりCO<sub>2</sub>排出量の少ない製品の開発、投入を進めています。

大気汚染が社会問題となっているインドでは2020年4月から新たな排出ガス規制BS6が導入されました。環境規制対応費用によるコストアップ、販売価格上昇等により販売に影響がりましたが、BS6対応車を規制の1年前から順次投入するなど積極的に対応してきました。規制強化というリスク要因に積極的に対応することで環境意識の高い会社というPR効果につなげることができたのではないかと考えています。

#### 【品質保証】

当社グループは、製品の安全を最優先の課題とし、開発から販売までの品質保証体制の整備に努めています。製造物にかかわる賠償責任については、保険に加入していますが、保険でカバーされないリスクもあり、また、顧客の安全のため大規模なリコールを実施し、多額の費用が発生した場合、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。2020年3月期の品質関連費用は連結売上高の1.4%を占めるなど業績にも大きな影響を及ぼしています。

当社グループは、お客様の安全・安心を最優先に考え、高品質でお客様に安心してお使いいただける製品の開発・生産・検査とアフターサービスの提供に努めています。今後とも、お客様の求める品質を的確に捉えながら、全部門が品質意識を高く持ち続け、お客様が引き続き安心して製品をお使いいただけるように全力を尽くしてまいります。

#### 【他社との提携】

当社グループは、研究開発、生産、販売、金融等、国内外の自動車メーカーをはじめ、他社と様々な提携活動を行っていますが、提携先固有の事情等、当社グループの管理できない要因により、当社グループの業績及び財政状態に対して悪影響を及ぼす可能性があります。

# 事業等のリスク

役員紹介 | コーポレートガバナンス | **事業等のリスク**

## 【情報技術への依存】

当社グループでは、設計開発・生産・販売や会計など事業活動のあらゆる場面において電子データの形で、作成・処理・蓄積を行っています。また、製品においても様々な電子制御装置が搭載され、車両や搭載装備の制御を行っています。これらに対しては、安全対策が施されているものの、電力停止などのインフラ障害、ハッカーやウイルスによる攻撃などが発生する可能性があります。この結果として、業務の中断や、データの破損・喪失、機密の漏洩が発生した場合、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

## 【情報の漏洩】

当社グループは社内外の個人情報や、経営・業務・技術等に関する機密情報の漏洩を防止する体制を取っておりますが、不測の事態により当該情報の流出・不正使用があった場合、法的請求、訴訟、賠償責任、罰金の支払義務などが発生することが考えられ、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

## 【コンプライアンス】

当社グループでは役員及び従業員が健全に職務を遂行するための「スズキグループ行動指針」の制定、コーポレートガバナンス委員会の設置、業務に関連する法令等の遵守、承認・決裁手続、他部門による確認手続の定めを含む業務規程・マニュアル類の整備、コンプライアンス研修や個別の法令等の研修の実施、内部通報窓口（スズキグループ・リスクマネジメント・ホットライン）の設置など法令等の遵守については違反の未然防止の対策ならびにコンプライアンス案件に速やかに対応する体制を講じております。しかしながら、不測の事態により法令違反の事実や不十分な対応があった場合、当社グループの社会的信用に重大な影響を与える場合があり、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

2019年4月に発表した不適切な完成検査対応による大量リコールにつきましては、不正行為が原因であり、当社のコンプライアンス上の問題がありました。完成検査工程・検査作業の管理強化、規程類の整備、現場の意見吸い上げ、検査員の増員等による検査員の負担軽減、検査設備の改善等を進めてまいりました。今後も引き続き、完成検査業務等のさらなる改善に向けた取組みを継続するとともに、法令遵守を徹底するための全社的意識改革及び組織風土の改善に経営陣を中心に全社一丸で取り組んでまいります。

## 【知的財産の保護】

当社グループは、他社製品との差別化のため、技術・ノウハウ等の知的財産を蓄積しており、その保護の対策を講じるとともに、第三者の知的財産権侵害防止の対策を講じております。しかしながら、当社グループの知的財産が不法に侵害され、あるいは

第三者から知的財産侵害の指摘を受け訴訟、製造販売の中止、損害賠償等が生じた場合、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

## 【法的手続】

当社グループは、事業活動を行っていく中で訴訟その他の法的手続の当事者となる可能性があります。それらの法的手続において当社グループにとって不利な判断がなされた場合、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

## 【自然災害・疫病・戦争・テロ・ストライキ等の影響】

日本では、地震、台風、洪水などの自然災害や原子力発電所の予期せぬ事故など様々なリスクにさらされています。特に、当社の本社をはじめとする主要施設や研究開発拠点、主要生産拠点は周期的な巨大地震が発生する可能性が高い静岡県に集中しています。当社グループでは、東海地震・東南海地震などの自然災害による被害の影響を最小限に抑えるべく、建物・設備等の耐震対策、防火対策、事業継続計画の策定、地震保険への加入等、様々な対策を講じていますが、災害等の規模がその想定を超える場合には業績及び財政状態に多大な影響を及ぼす可能性があります。

海外においても、当社グループは世界各国において事業を展開しており、海外での事業展開に関連する様々なリスクにさらされています。

これら国内外のリスクには自然災害、疫病、戦争、テロ、ストライキ、さらには政治的・社会的な不安定性や困難に起因するもの等があります。これらの予期せぬ事象が発生すると、原材料や部品の購入、生産、製品の販売及び物流やサービスの提供などに遅延や停止が生じる可能性があります。これらの遅延や停止が起こり、長引くようであれば、当社グループの業績及び財政状態に悪影響を及ぼす可能性があります。

新型コロナウイルス感染拡大により2020年3月期は営業利益で128億円の減益要因となりました。今後も当社グループの業績及び財務状態に多大な影響を及ぼす可能性があります。感染拡大の規模や収束の時期についての見通しはたっており、現時点で業績に与える影響を予測することは困難な状況にあります。

新型コロナウイルス感染症に対して当社グループは、出張、面談等を原則禁止し、WEB会議や電話会議で代用するほか、東京支店や横浜研究所では在宅勤務を実施、本社では時差出勤を推進する等の安全対策を施しています。海外においても在宅勤務等を推進し、適宜、各国の状況に合わせた対応を行っています。

なお、上記以外にも様々なリスクがあり、ここに記載されたものが当社グループのすべてのリスクではありません。

# 環境

環境 | 品質/安全 | 人材 | お取引先様 | CSR方針

## 環境ビジョン2050とマイルストーン2030

当グループは、4つの環境重点テーマ「気候変動緩和」「大気保全」「水資源保全」「資源循環」に関して、2050年に向けて取り組むべきチャレンジ目標として「環境ビジョン2050」を掲げ、さらにその目標実現に向かう道標として「マイルストーン2030」を設定しています。

### 【気候変動緩和】

昨今、地球温暖化が要因とされる異常気象が頻発しています。こうした気候変動の影響を抑えるために、世界の平均気温上昇を産業革命以前から2℃未満に抑えることを目的に、今世紀後半に温室効果ガス排出の実質ゼロを目指す「パリ協定」が採択されました。

スズキは以前から、「小・少・軽・短・美」の理念に沿って、CO<sub>2</sub>排出の少ない製品を少ないCO<sub>2</sub>排出で作り続けてきましたが、いわゆる2℃目標の達成に向けて、より一層のCO<sub>2</sub>削減に努めなければならないという課題意識のもと、スズキは、気候科学と整合した削減目標を掲げ、取組みを推進していきます。

### 気候変動の緩和のために

#### <スズキ製品から排出するCO<sub>2</sub>>

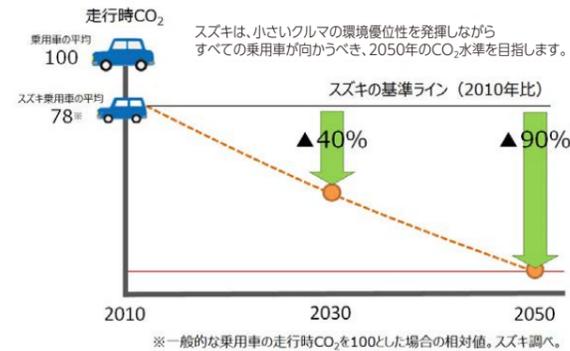
##### 【環境ビジョン2050】

- 2050年までに、Well to Wheel\*で新車四輪車が排出するCO<sub>2</sub>「2010年度比90%減」を目指す

##### 【マイルストーン2030】

- 2030年までに、Well to Wheelで新車四輪車が排出するCO<sub>2</sub>「2010年度比40%減」を目指す

\*Well to Wheel：自動車の走行時にテールパイプから直接排出されるCO<sub>2</sub>に、燃料の採掘・精製、電気の発電段階で排出されるCO<sub>2</sub>を加える考え方



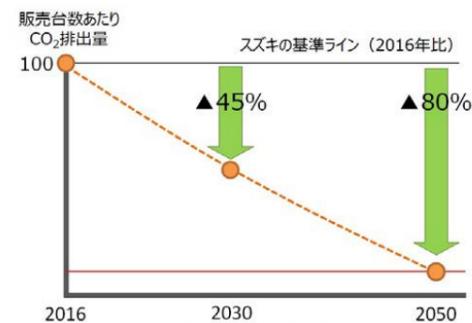
#### <スズキが事業活動から排出するCO<sub>2</sub>>

##### 【環境ビジョン2050】

- 2050年までに、事業活動から生じるCO<sub>2</sub>を販売台数あたり原単位で「2016年度比80%減」を目指す

##### 【マイルストーン2030】

- 2030年までに、事業活動から生じるCO<sub>2</sub>を販売台数あたり原単位で「2016年度比45%減」を目指す



### 【大気保全】

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

ていくことで、地球全体でのCO<sub>2</sub>排出量の削減はもちろんのこと、スズキが活動する地域での大気環境の保全に貢献していきます\*。また、製品に関しては、ライフサイクルの視点を以て、販売国・地域のエネルギー・インフラ状況に適したパワートレインを投入していくほか、生産工程等から生じる揮発性有機化合物（VOC）についても削減を進めていきます。

### 大気環境の保全のために

#### 【環境ビジョン2050】

- 2050年までに、事業活動や製品から排出される大気汚染物質を最小化する

#### 【マイルストーン2030】

- 2030年までに
  - ✓ 事業活動における化石燃料の使用を削減し、再生可能エネルギーの利用を拡大する
  - ✓ クリーンな製品の開発を推進し、各国・地域の大気改善に貢献する
  - ✓ 生産や製品から生じる揮発性有機化合物（VOC）を削減する

\*化石燃料の燃焼にもよって発生する硫酸酸化物や窒素酸化物は、大気汚染の要因の1つとされています。化石燃料によってつくられた電気の場合、発電段階で大気汚染物質が発生しています。こうした背景から、火力電力への依存が高い新興国では、大気汚染が深刻化しています。

### 【水資源保全】

水資源は、すべての生命の源であり、同時に私たち人類の経済活動の基盤でもあります。しかし、人類が利用可能な淡水は地球上の水の0.01%とごく限られています。また、昨今の気候変動や人口増加によって、将来的に水資源の需給がひっ迫することが予想されています。特にスズキの主要市場であるインドや東南アジアは、急速な工業化によって過剰取水や水質汚染が顕

在化しています。

こうした地域性を踏まえ、スズキは各拠点やサプライヤーにおける水リスクを評価し、リスクの状況に応じた水資源の管理を推進していきます。また、限られた水資源の持続的な利用を目指し、水使用量の多い生産拠点での取水削減、排水浄化の徹底を進めていきます。

### 水資源の有効利用のために

#### 【環境ビジョン2050】

- 2050年までに、水環境への負荷を最小化し、持続可能な水資源利用を実現する

#### 【マイルストーン2030】

- 2030年までに、スズキを取り巻く水リスクを特定し、全生産拠点で取水削減と排水浄化を実施する

### 【資源循環】

世界人口の増加や新興国の経済成長に伴い、世界中で天然資源の消費量が増加しています。このままでは、大量採掘による資源枯渇や、大量消費されて増加した廃棄物による環境汚染の深刻化を招く可能性があります。特に、電動車の駆動用二次バッテリーに使用されている希少金属等の有用資源は、将来的な資源の枯渇が強く懸念されており、循環利用することが求められます。また、使用済自動車の処理に関する制度構築が不十

分な地域では、車両や部品の不法投棄・不適正処理につながりやすいため、危険物質の漏出による環境汚染や健康被害など、様々な問題が生じることが懸念されます。

こうした状況に鑑み、スズキは自社製品にかかる取組みだけでなく、使用済自動車から再生資源を環境に負荷をかけず、安全に回収・処理する仕組みづくりにも注力していきます。

### 循環型社会の実現のために

#### 【環境ビジョン2050】

- 2050年までに、日本で培ったリサイクル技術やシステムをグローバル展開し、生産活動及び製品から生じる廃棄物の削減と再生利用、適正処理を推進する

#### 【マイルストーン2030】

- 2030年までに
  - ✓ 自動車リサイクルシステムのグローバル展開を目指す
  - ✓ 電動車の駆動用二次バッテリーのリサイクル、リビルド、リユースを推進する
  - ✓ グローバル生産拠点で廃棄物発生量を低減する
  - ✓ プラスチック梱包材を削減する

# 環境

環境 | 品質/安全 | 人材 | お取引先様 | CSR方針

## スズキ環境ビジョン2050の策定にあたって

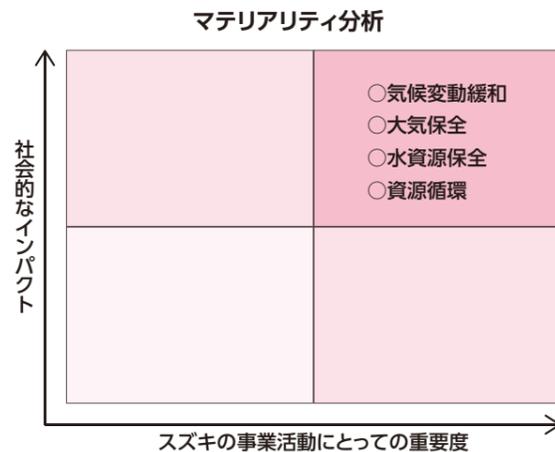
### 【策定プロセス】

#### ①スズキの環境への取組みの現状分析(マテリアリティの特定)

- ・「社会に貢献し、世界中で愛され、信頼されるスズキを目指して」、環境に対する理念や基本方針を定めた「スズキ地球環境憲章」のもと、「スズキ環境計画2020」を策定し、グループ丸となって環境保全の取組みを進めています。
- ・2019年には、これらの取組みについてステークホルダー(お客様、投資家等)にとっての重要度(社会的インパクト)と自社における重要度の2つの観点から整理し、社会へのより一層の貢献につなげるべく重要課題(マテリアリティ)を特定しました。
- ・重要課題の特定にあたっては経営層へのインプット及び意見交換を行い、グループ全体で取り組むべき課題であることを確認しました。

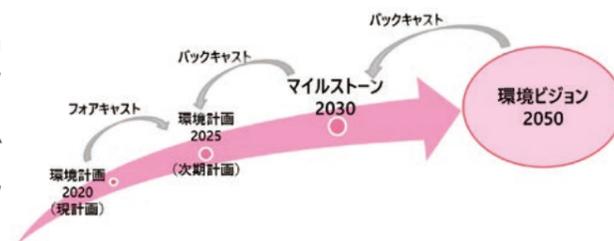
#### ②スズキ環境ビジョン2050の策定

- ・特定した重要課題(マテリアリティ)について、事業への影響評価、国内外の環境分野の政策動向、ステークホルダーからの中長期的な要請などを踏まえ、経営層が参画する環境委員会において議論を重ね、2050年に向けてスズキが取り組むべき環境課題を「気候変動緩和」「大気保全」「水資源保全」「資源循環」の4つに絞り込みました。
- ・最終的に経営層の承認を得たうえで、これら4項目の具体的な取組み内容を「スズキ環境ビジョン2050」としてまとめました。



### 【スズキの環境戦略の全体像】

当グループは、将来のあるべき姿として策定した「環境ビジョン2050」からバックキャスト(逆算)し、「マイルストーン2030」を置いています。また、「マイルストーン2030」に向かう道筋を、5年ごとに「スズキ環境計画」として具体的な行動計画を策定し、活動を推進してまいります。



### TCFD提言への賛同

スズキ(株)は、2020年4月、金融安定理事会により設置された「気候関連財務情報開示タスクフォース」が公表した最終報告書(以下、TCFD提言)への賛同を表明しました。今後、TCFD提言に沿って、気候変動関連の情報を開示していきます。



## スズキ環境計画2020

スズキは事業活動などに伴い発生する環境への影響を真摯に受け止め、環境に配慮した製品開発を行い、環境への影響を低減する事業活動を推進することを最重要課題と考えます。そのため2020年に100周年を迎えたスズキは、次の100年も社会に貢献し続け、持続可能な企業であり続けられるよう、国内外の関連会社を含めた「チームスズキ」でスズキ環境計画2020に掲げる4つのテーマ「地球温暖化の抑制」、「環境保全等の推進」、「3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進」、「環境経営の充実」に取り組んでいます。「スズキ環境計画2020」の詳細は「スズキCSR・環境レポート」に記載しています。レポートでは、環境をはじめ、人権や労働、コンプライアンスなど、ステークホルダーの皆様の関心が高まっているESG(環境・社会・ガバナンス)の取組みやデータを充実させています。

スズキCSR・環境レポート

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

## CO<sub>2</sub>排出量の削減

### 気候変動に対する取組み

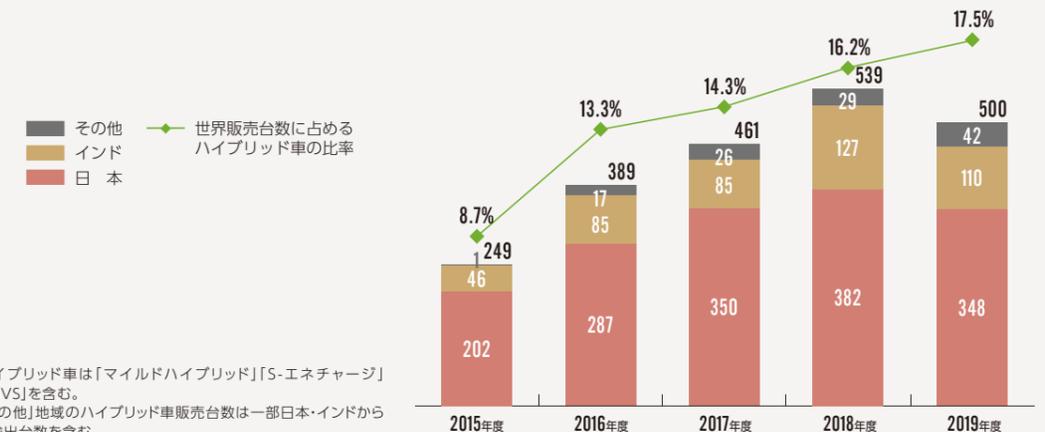
地球環境問題は人類の持続的発展における大きな課題であり、グローバル企業としてスズキはこれに取り組んでいかなければならないと考えています。中でも地球温暖化に対しては、重要課題として取り組む必要があると考えています。このためスズキは、「スズキ環境計画2020」に製品及び生産からCO<sub>2</sub>削減目標を設定し、温室効果ガスの削減に取り組んでいます。

### 【製品での取組み】

スズキは、地球環境にやさしい製品づくりを目指し、すべての製品で、小型化軽量化、燃焼効率の改善、抵抗の低減、を進めることで、CO<sub>2</sub>排出量の低減を進めています。次世代技術の導入においても、スズキは四輪販売車両において、2019年度にグローバルで17.5%ハイブリッド車を販売しました。

■ハイブリッドシステム搭載車 販売台数(千台)

	2015年度 四輪世界販売台数			2016年度 四輪世界販売台数			2017年度 四輪世界販売台数			2018年度 四輪世界販売台数			2019年度 四輪世界販売台数		
	日本	インド	その他												
日本	630	202	32.1%	639	287	44.9%	668	350	52.4%	725	382	52.7%	672	348	51.7%
インド	1,305	46	3.5%	1,445	85	5.9%	1,654	85	5.2%	1,754	127	7.2%	1,436	110	7.7%
その他	926	1	0.1%	835	17	2.0%	902	26	2.9%	848	29	3.5%	744	42	5.7%
合計	2,861	249	8.7%	2,918	389	13.3%	3,224	461	14.3%	3,327	539	16.2%	2,852	500	17.5%



※ハイブリッド車は「マイルドハイブリッド」「S-エネチャージ」[SHVS]を含む。  
 ※「その他」地域のハイブリッド車販売台数は一部日本・インドからの輸出台数を含む。

# 品質 / 安全

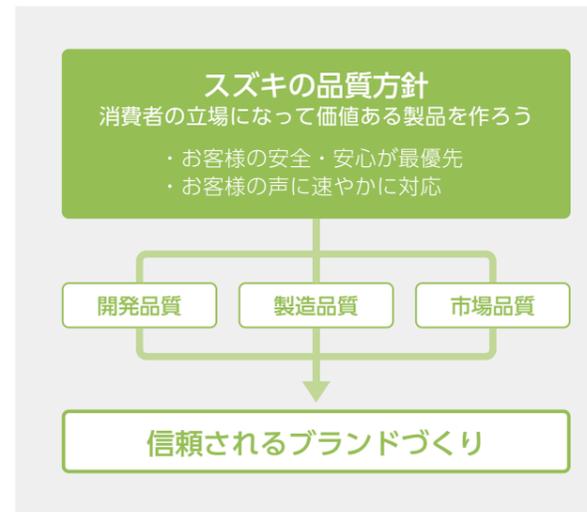
環境 品質/安全 人材 お取引先様 CSR方針

## 品質

スズキグループでは「ものづくりの強化」の最重点事項として、「品質最優先」に取り組んでいます。お客様の安全・安心を最優先に考え、高品質でお客様に安心して使っていただける製品の開発・生産を行い、アフターサービスでもお客様の声に速やかに対応することで、信頼されるブランドを目指しています。

### スズキの品質方針

お客様に安全に、安心してスズキの製品を使っていただくために、製品を開発・設計する段階に始まり、生産工場における製造の段階、そして市場にてお客様に製品を販売し、さらにアフターサービスの提供に至る段階まで、すべてのプロセスに携わる部門が横断的に、お客様の立場になって品質を高めるための取組みを推進しています。



### 品質マネジメントシステム

スズキグループでは、国際標準規格であるISO9001を品質マネジメントシステムとして導入しています。国内5工場をはじめ、インド、インドネシア、タイ、ハンガリーなどの海外主要工場でもISO9001を取得しています。2019年度は、アメリカのATV生産子会社スズキ・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ社でも新たに認証を取得しました。

2019年度のスズキグループ四輪車世界生産台数(2,967千台)に占めるISO9001取得工場での生産実績は約99.6%になります。今後もスズキグループ全体で品質マネジメントを推進し、品質の向上に取り組んでいきます。

#### ■ 主な生産拠点のISO9001シリーズ取得状況

国名	工場名	国名	工場名
日本	スズキ(株) 湖西工場	10	インドネシア スズキ・インドモーター・モーター社
	大須賀工場	11	タイ スズキ・モーター・タイランド社
	相良工場	12	タイ タイスズキ社
	磐田工場	13	ベトナム ベトナムスズキ社
	浜松工場	14	ハンガリー マジャールスズキ社
インド	マルチ・スズキ・インド社	15	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
	スズキ・モーター・グジャラート社	16	コロンビア スズキ・モーター・コロンビア社
	スズキ・モーター・サイクル・インド社	17	中国 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司
パキスタン	パックスズキモーター社	18	中国 常州豪爵鈴木摩托車有限公司

## 安全

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、「安全技術の取組み」を強化し、積極的に安全性を向上させています。

### スズキ セーフティ サポート



安心して、楽しくスズキのクルマに乗っていただきたいという想いから生まれた予防安全技術「スズキ セーフティ サポート」。事故を未然に防ぎ、お客様の万一のときの安全を確保するために、運転をサポートする様々な技術で、ヒヤリとする場面も限りなくゼロに近づけていきます。

#### ● スズキ セーフティ サポートの主な技術(名称)の紹介

衝突被害軽減ブレーキ	アダプティブクルーズコントロール
デュアルセンサーブレーキサポート	標識認識機能
デュアルカメラブレーキサポート	ヘッドアップディスプレイ
後退時ブレーキサポート	ハイビームアシスト
誤発進抑制機能	先行車発進お知らせ機能
車線逸脱抑制機能	ブラインドスポットモニター
車線逸脱警告機能	リヤクロストラフィックアラート
ふらつき警告機能	全方位モニター用カメラ

※2020年12月現在。対応車種・グレードについては、各車両カタログをご確認ください。

### 交通安全における取組み

スズキグループは技術だけでなく、交通安全意識の啓発にも取り組んでいます。例えば、海外においてはインドのマルチ・スズキ・インド社が交通法規の執行や交通安全のために、運転テストセンターの自動化、交通安全管理システムの導入、運転交通研究施設の運営、交通安全教育など、様々なプロジェクトに取り組んでいます。



## トピックス

### 後付け急発進等抑制装置「ふみまちがい時加速抑制システム」を発売

スズキ株式会社は、後付け急発進等抑制装置「ふみまちがい時加速抑制システム」を、2020年8月より発売しました。「ワゴンR」用<sup>※1</sup>から販売を開始し、今後、対象車種を広げていきます。

今回発売した「ふみまちがい時加速抑制システム」は、現在使用している車両に取り付け<sup>※2</sup>ができ、発進時、前方または後方の壁などの障害物を検知したときに、ランプとブザーでお知らせし、その状態からアクセルペダルが強く踏み込まれたと検知した場合には、エンジン出力を抑制する装置です。

スズキは、事故のない未来に向けて予防安全技術「スズキ セーフティ サポート」の普及に努めており、今回導入する「ふみまちがい時加速抑制システム」により、お車を永くご愛用いただいているお客様にも安心をお届けします。



超音波センサー（前）

※センサーの色はブラックのみとなります。

超音波センサー（後）

表示機

※機能説明のために点灯させたものです。

- 【機能】
- 前後方向の障害物検知時の通知及び加速抑制機能
  - 後方障害物のない状況での後退時の加速抑制機能

- 【仕様】
- 超音波センサー（前：2個、後：2個）
  - 表示機（サイズ：幅77mm×奥行44mm×高さ35mm）

※1 2012年9月～2014年7月に販売したFXグレードが対象。但し、レーダーブレーキサポート装着車、5MT車、20周年記念車、昇降シート車、スティングレーは対象外。  
 ※2 取り付けができない場合があります。また、取り付けができる店舗が限られています。詳しくはお近くの代理店・販売店へお問い合わせください。

# 人材

環境 | 品質/安全 | **人材** | お取引先様 | CSR方針

## 人材

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

会社は、従業員の雇用の安定を最優先に考え、かつ健全で働きやすい職場づくりのために、労働諸条件の改善に努め、従業員はお互いに協力し合い、「チームスズキ」の精神で、社会貢献できる人材になることを目指し、労使が一致団結して、清新な会社づくりを行っています。

さらに、従業員が「やる気」と「向上心」を持って、大きな未来へ挑戦していく企業風土を醸成するために、以下の項目に重点を置いて制度・環境づくりに取り組んでいます。

- 従業員が安全・安心かつ健康に働ける職場づくり
- 高い目標に挑戦する人材を評価・支援する制度づくり
- 良好で安定した労使関係づくり

### 安全・衛生及び交通安全に対する取組み

スズキでは、安全基本理念を掲げて安全衛生管理活動を推進しています。

安全基本理念

- 「安全はすべてに優先する。」～ Make Safety as first priority. (Safety First) ～  
企業活動の根幹は「人」である。その「人」を守る安全には、いかなるときにも、一番の優先順位を与えなければならない。
- 「労災はすべて防ぐことができる。」～ All accidents are preventable. ～  
管理者は、「労災は必ず防げる」という強い信念を持って、日々職場をリードしなければならない。
- 「安全はみんなの責任である。」～ Safety is everyone's responsibility. ～  
会社がやるべきことを行うと共に、一人ひとりが、自分の身を自分で守る、責任ある行動をとらなければならない。みんなが、ルールを守り、注意し合える職場風土を全員でつくろう。

### ● 安全衛生管理体制

各事業所の代表と労働組合の代表が出席する「中央安全衛生委員会」を年2回開催し、全社の「労働安全」、「労働衛生」、「交通安全」に関する基本方針を決定しています。

また、中央安全衛生委員会による中央安全パトロールを年1回実施し、部門間のクロスチェックによる安全の横串活動により社内での安全意識を高めています。各事業所においては、部門安全衛生委員会を設置しており、中央安全衛生委員会の方針をもとに各事業所にて日々、安全衛生活動に取り組んでいます。

### ● リスクアセスメント活動

スズキでは予防を中心とした安全先取り活動として「リスクアセスメント」を実施しています。作業におけるリスクを洗い出し、その対策を進めることで安全性の向上を図っています。2001年よりヒヤリ・ハット事例のリスクアセスメントを導入し、2013年より定常作業のリスクアセスメントに取り組んでいます。安全衛生管理及びリスクアセスメントにつきましては、海外においても同様の取組みを行っております。



海外工場における安全教育

### ■ 災害度数率の推移



## 安心して働ける快適な職場環境づくり

### ● ダイバーシティ(人材の多様性)

スズキでは、スズキグループで働くすべてのひとに適用される「スズキグループ行動指針」において、性別、年齢、国籍、人種、宗教などを理由とした差別や嫌がらせのない職場づくりを掲げています。そして、女性や高齢者、外国人など様々な人材が、様々な部門で活躍しています。今後も多様な人材が活躍できるよう、働きやすい職場環境づくりに取り組んでいきます。

### ● 女性活躍推進の取組み

これまで以上に、女性が能力を発揮しやすく、活躍できる会社となるため、2020年度からは、「女性役職者数の増加」と、より働きやすい職場環境の整備として「年次有給休暇の取得促進」を課題とし、「2025年の女性役職者数を女性活躍推進法施行前(2015年度)の3倍にする」及び「2025年の管理職も含めた年次有給休暇の取得率を2018年度より10%向上させる」ことを目標に掲げて活動していきます。

具体的には、「若手や役職者向けに両立支援の理解促進教育の実施」や「育児休職者向け懇親会の実施」、「両立支援に関する情報サイトの開設」、「有給休暇取得状況の見える化」などを計画的に行っていく予定です。

### ● 労働時間短縮の取組み

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

#### ● 主な取組み

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

		2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
従業員	男	13,467	13,603	13,711	13,808	13,932
	女	1,465	1,535	1,558	1,623	1,714
	計	14,932	15,138	15,269	15,431	15,646
役職者(内数) <sup>※1</sup>	男	4,131	4,162	4,243	4,339	4,403
	女	53	70	90	98	115
	計	4,184	4,232	4,333	4,437	4,518
管理職(内数)	男	957	1,004	1,037	1,066	1,121
	女	8	10	12	14	19
	計	965	1,014	1,049	1,080	1,140
障がい者雇用率		2.08%	2.04%	2.02%	2.14%	2.20%
新規採用	男	532	674	541	445	569
	女	103	120	101	118	139
	計	635	794	642	563	708
うち大卒以上	男	412	523	396	396	413
	女	60	62	60	79	81
	計	472	585	456	475	494
離職率		4.1%	3.8%	4.2%	3.9%	3.1%
有給休暇取得率 <sup>※2</sup>		76.0%	70.2%	75.7%	76.7%	84.8%

※1:管理職、係長、組長、班長(専門職・匠含む)  
※2:管理職は含まない

## 労使関係

スズキは、スズキ従業員を代表するスズキ労働組合と、「相互信頼」に基づく、良好な労使関係を築いています。労働組合の目的は、従業員の雇用の安定と働く環境(労働条件)の維持改善にあります。この目的を達成するには、会社の安定的な発展が不可欠です。スズキとスズキ労働組合は、企業活動の成果配分としての給与・賞与・労働時間等に関する交渉では、会社と労働組合という立場で議論しながら、会社を安定的に発展させようとする基本的なベクトルを共有しています。

2019年度末時点の組合員数は16,499名で、管理職や労働協約で定めた非組合員を除いた正規従業員の組織率は100%です。

### ● 従業員とのコミュニケーション

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

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

	開催頻度
中央労使協議会	月1回
支部労使協議会	月1回

### ● スズキグループの安定した労使関係構築のために

スズキには、国内外130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、130の企業がそれぞれの国・それぞれの地域で、そこに住む人々・社会・お客様から、信頼される企業であり続けたいと考えています。

スズキは、海外企業の労働組合役員と人事労務担当者をスズキに受け入れ、労使間の信頼関係とコミュニケーションの重要性、公平・公正な人事制度の必要性等について研修をしています。また、スズキは、スズキ労働組合とともに、国内外のグループ企業とのグローバルな人材交流を進めることにより、130社約6万8千人の従業員が創造性豊かに生き活きとして働く闊達な職場風土と、安定した労使関係を構築できるよう取り組んでいます。

# 人材

環境 | 品質/安全 | 人材 | お取引先様 | CSR方針

## ● マルチ・スズキ・インドア社の取組み

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

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

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

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

ミーティング	開催頻度
社長と部長級以上のミーティング	年4回
社長と労働組合とのミーティング	月1回
執行役員、工場長、人事部長と労働組合とのミーティング	月1回
生産・人事担当役員と組長・班長・現場従業員とのミーティング	月1回
工場人事責任者・工場長と労働組合とのミーティング	月1回



従業員家族による工場見学会



社内スポーツ大会



ファミリーデー

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

## キャリアアップのための取組み

困難な目標への挑戦こそ、自らを成長させる道であり、それこそがスズキのDNAと考えます。めまぐるしく変化する市場環境に対応するため、社員一人ひとりが高い目標を設定し、より高度な専門能力の修得に向け、挑戦していかねばなりません。スズキでは、このような個人のチャレンジ精神をバックアップする充実した人材育成を実施しています。

### ● 目標チャレンジ制度

業務の遂行にあたり、上司からの業務指示を受けるだけでなく、自らの業務について自主的に目標を設定し、チャレンジすることこそが自己を向上させる道だと考えます。スズキでは、高い目標を掲げ、それにチャレンジする仕組みとして目標チャレンジ制度を導入しています。半期ごとに本人と上司が話し合って今後半年間の目標を立てることで、努力目標が具体的に本人の仕事への意欲向上につながることに加え、上司が本人の目標達成度を適切に評価し、本人の能力開発のための指導育成ポイントを的確に把握できるという効果が現われています。

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

### ● 自己申告制度

年1回、自らの仕事と能力を振り返ることで、自己の強み・弱みを再確認し、能力開発につなげるとともに、将来チャレンジしたい仕事や部門をキャリアプランとして描き、その内容を上司と人事部門に申告する制度です。申告内容は、人材育成と人材の適正配置の基礎資料として、活用しています。

### ● ローテーション制度

従業員の知識、技術力の向上ならびに組織の活性化を目的として、技術職、事務職、営業職の若手従業員は、入社10年間で全員他部門への異動を経験することを目標に掲げ、全社で異動計画を作成し、計画的な人材ローテーションを実施しています。

### ● 海外研修プログラム

2015年度より、グローバル人材の育成を目的に、若手従業員を対象に、海外の関係会社への「6か月間の海外研修出張派遣」を実施しています。(2015～2019年度累計31名…2015年度=6名、2016年度=6名、2017年度=5名、2018年度=10名、2019年度=4名)



### ● 語学力向上プログラム

従業員の語学力の向上を目的に、入社から7年目までの若手従業員については、各自がTOEICの目標点数を設定し、受験料は会社負担で、毎年TOEICを受験できる仕組みを導入しています。

また、就業前と就業後に、社内に外部講師を招き、英語・スペイン語・中国語・タイ語・インドネシア語などの語学セミナーを開講するとともに、社外の教育機関が主催する通信教育講座を斡旋し、語学力の向上を支援しています。なお、修了者には費用の一部を会社が助成しています。2019年度は830名が受講しました。

## 社内教育システム

スズキの教育制度は、集合教育・職場教育・自主的能力向上の3つの柱で構成されています。教育担当部門である「スズキ塾」では、社示された理念に基づき、階層別教育をはじめとする全社横断的な教育を行うとともに、技術・生産部門などと連携し、業務遂行上必要となる基礎的な知識・技術を習得する職能別(専門)教育を実施しています。

また、各部門においては、より専門的な知識やスキルを学ぶための人材教育を行うとともに、Eラーニングや通信教育、語学セミナー等を通じて社員の能力向上に積極的に取り組んでいます。

階層別教育においては、「若手社員の能力向上」「各階層でのリーダー育成」及び「経営層の計画的育成」のための教育を重点的に実施しています。

### ① 若手社員の能力向上研修実施

- 入社2年目～7年目までの若手社員に対して、毎年入社年次別研修を実施

### ② 経営層を計画的に育成するための選抜研修

- 新任役職者研修及びフォロー研修の実施



### ■ 研修受講人数(スズキグループ)

2017年	59,500人
2018年	60,500人
2019年	62,200人

# お取引先様

環境 | 品質/安全 | 人材 | **お取引先様** | CSR方針

## お取引先様とともに

スズキは、「消費者の立場になって価値ある製品を作ろう」を社是の第一に掲げ、社会貢献を目指しています。この「価値ある製品づくり」において、お取引先様と対等な立場で相互に協力し、ともに繁栄できる関係を構築することがスズキの役割と考えています。そのお取引先様は、品質・コスト・納期・技術・危機管理・過去の実績の6つの原則に基づき、公平公正な手続きにより選定されます。また、企業規模及び取引実績の有無、国や地域を問わず、あらゆる企業に対して取引参入機会の門戸を広く開放しています。

## 継続的な取引

スズキは、パートナーであるお取引先様と信頼関係を構築することで、継続的な取引関係の確立を目指しています。そのためには、相互のコミュニケーションが最重要と考え、スズキのお取引先様を対象に毎年1回「購買方針説明会」を開催し、スズキの政策や商品・生産計画を共有するとともに、それらに基づく購買方針を伝え、相互理解に努めています。また、日頃よりトップからミドルマネジメントクラスの意見交換はもとより、実務担当者クラスの方々とのコミュニケーションの促進を図っています。



購買方針説明会 (2019年3月実施)

## グローバル購買活動

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

## 事業継続計画の取組み

スズキでは、各事業所の耐震補強工事のほか、事業継続計画(BCP:Business Continuity Plan)を作成しています。また、地震、津波など大規模災害への備えは、地域社会やお取引先様、お客様への責任であると認識しています。大きな被害が予想される地域のお取引先様に対しては、耐震をはじめとする防災対策を推奨し、万一被災された場合の速やかな復旧のために、お取引先様とともに取り組んでいます。

## 法令遵守・人権尊重・環境保全についての取組み

スズキでは、各国・地域の法令の遵守(日本では「下請代金支払遅延等防止法(下請法)」の遵守、「自動車産業適正取引ガイドライン」の調達5原則に則った取引の実施など)、人権の尊重、環境保全に取り組んでいます。また、同様にお取引先様に対しても、「お取引先様CSRガイドライン」を策定し、法令の遵守、人権の尊重、環境保全への取組みを実践するよう求めています。

### ● 人権に関する基本的な考え方

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

#### 人権に関する取組み事項

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

### ● スズキお取引先様CSRガイドライン

スズキでは事業活動のグローバル展開に伴い、お取引先様をはじめとするステークホルダー(利害関係者)の多国籍化、多様化が進んでおり、各国の法令・社会規範に従うことはもとより、文化や歴史に配慮して社会的責任を果たすことへの期待が高まっています。こうした社会的要請を踏まえて、ビジネスパートナーであるお取引先様とともに果たすべき社会的責任の基本的な考え方、実践すべき事柄を「スズキお取引先様CSRガイドライン」としてまとめました。スズキグループのすべての調達活動にあたり、お取引先様には当ガイドラインの遵守を要請しています。お取引先様におかれましては、趣旨ご理解の上、当社と一体のCSR活動の推進にご協力をお願い致します。

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



### (ガイドラインの実効性を維持するための取組み)

- スズキのお取引先様を対象に年1回、温室効果ガスの排出量や水の消費量に関する調査を実施し、環境保全に関わる取組みの把握に努めています。
- 下請事業者への一方的な原価低減要請や支払遅延をサプライチェーン全体で防止するため、事案ごとの説明会を随時開催し、適正取引の浸透を図っています。
- スズキの品質保証の基本方針、活動、要求事項をまとめた『取引先品質保証マニュアル』に基づいた品質監査を、品質ランクによる頻度によって定期的実施しています。

### お取引先様CSRガイドライン(抜粋)

#### 1. 安全・品質

- お客様のニーズに応える製品・サービスの提供
- 製品・サービスに関する適切な情報の提供
- 製品・サービスの安全確保
- 製品・サービスの品質確保

#### 3. 環境

- 環境マネジメント
- 温室効果ガスの排出削減
- 大気・水・土壌等の環境汚染防止
- 省資源・廃棄物の削減
- 化学物質の管理

#### 2. 人権・労働

- 差別撤廃
- 人権尊重
- 児童労働の禁止
- 強制労働の禁止
- 人権侵害などの原因となる紛争鉱物の不使用
- 賃金
- 労働時間
- 従業員との対話・協議
- 安全・健康な労働環境

#### 4. 法令の遵守(コンプライアンス)

- 法令の遵守
- 競争法の遵守
- 腐敗の防止
- 反社会的勢力との関係の遮断
- 機密情報の管理・保護
- 輸出取引管理
- 知的財産の保護

#### 5. 情報開示

- ステークホルダー(利害関係者)への情報開示

### ● スズキグリーン調達ガイドライン

グリーン調達の推進については、下記URLをご参照ください。

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

# CSR方針

環境 | 品質・安全 | 人材 | お取引先様 | **CSR方針**

## CSR推進体制

代表取締役及び関係役員等が出席する経営会議において、CSR活動における課題や方針、対策等について議論しています。経営と一体となった、実効性のある活動の推進を目指しています。

## CSR活動におけるマテリアリティ(重要課題)の特定

スズキグループのCSR活動におけるマテリアリティ(重要課題)について、経営企画部門(広報、経営管理・IR、コーポレートガバナンス)や環境部門等のCSR主管部門が主体となり、以下の手順で特定作業を行いました。

### ■ CSR活動におけるマテリアリティの特定手順

Step 1	GRIガイドラインなどを基に課題を抽出
Step 2	抽出した課題についてCSR主管部門が整理及び議論し、スズキグループにとっての重要性を決定
Step 3	ESG投資家や環境NGOとのミーティングなどを通じて、ステークホルダーにとっての重要性を決定
Step 4	スズキグループにとっての重要性、ステークホルダーにとっての重要性の2軸から、マテリアリティの特定と優先順位を決定
Step 5	中期経営計画の内容との整合性を確認

特定したマテリアリティは以下のマトリックス形式で一覧にまとめました。このマテリアリティに基づいて今後のCSR活動に取り組み、定期的に見直しを行っていきます。

ステークホルダーにとっての重要性	非常に高い	<ul style="list-style-type: none"> <li>労働安全衛生</li> <li>交通安全</li> <li>環境保全</li> <li>人権の尊重</li> <li>サプライチェーン・マネジメント</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>品質向上（開発・生産・販売・サービス）</li> <li>CO<sub>2</sub>排出量の削減</li> <li>環境技術の開発と普及</li> <li>安全技術の開発と普及</li> <li>コーポレートガバナンス・コンプライアンス</li> <li>安定した収益成長</li> </ul>
	高い	<ul style="list-style-type: none"> <li>資源の有効活用（原材料・エネルギー・水）</li> <li>ダイバーシティ</li> <li>教育支援</li> <li>地域社会への貢献</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業価値の向上</li> <li>人材育成</li> <li>安定した労使関係</li> <li>危機管理の強化</li> </ul>
		高い	非常に高い
スズキグループにとっての重要性			

## SDGsとスズキグループのCSR活動

2015年9月に国連総会で採択された「持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals:SDGs)」は、社会、経済、環境面において2030年までに取り組むべき17の目標を設定することで問題の解決を図り、より良い国際社会の実現を目指すものです。企業も含めたすべての国と地域、すべての人による行動が求められています。スズキグループはSDGsを支持し、CSR活動を通じて目標達成に貢献できる項目について、積極的にその責任を果たしてまいります。



## 各ステークホルダーとの関わり

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

## ステークホルダーとの対話・コミュニケーションの取り組み例

お客様	お客様相談室に寄せられたお申し出は社内各部門に伝え、商品開発、製造、品質、販売及びアフターサービス等の改善や向上につなげています。これらの情報は、重要度に応じて即時に社内展開する体制づくりも行っていきます。また、集められた情報を精査することにより、お客様の潜在的な要望を抽出してまとめ、担当部門に情報提供する場合もあります。
お取引先様	スズキのお取引先様を対象に毎年1回「購買方針説明会」を開催し、スズキの政策や商品・生産計画を共有するとともに、それらに基づく購買方針を伝え、相互理解に努めています。
株主・投資家の皆様	四半期毎の決算アナリスト説明会に加え、インバスターズ・カンファレンス等の説明会や国内外でのIRミーティングの実施、新車発表会、工場見学会、技術説明会等へのアナリストの招請も随時、実施しています。なお、新型コロナウイルス感染拡大により従来の対面でのミーティングが困難となるなか、オンラインでのツールを活用し、引き続き投資家との対話を図っています。また、個人投資家向け説明会も定期的に開催しており、株主総会後には、スズキ歴史館の見学会を2008年より毎年開催しています(新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、2020年の見学会は中止としました)。
地域社会	国内の四輪組立工場では、社会科校外学習の一環として、工場見学を受け入れを行っています。また、地元の皆様と情報交換を行う交流会や、従業員とその家族及び地域住民の方々との親睦を図る秋祭りを通じて、地域社会とより深い相互理解を図っています。

# 11年間の主要財務／非財務データ

11年間の主要財務／非財務データ 財務レビュー 連結財務諸表 会社情報／株式情報

		単位	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
四輪車	生産台数	千台	2,545	2,878	2,803	2,878	2,857	3,043	2,951	3,074	3,338	3,394	2,964
	国内		959	994	1,020	1,044	998	1,055	861	871	971	1,011	944
	海外		1,586	1,884	1,782	1,834	1,859	1,988	2,090	2,203	2,367	2,383	2,020
	うちインド		1,028	1,273	1,134	1,169	1,153	1,308	1,424	1,585	1,781	1,850	1,580
	販売台数	千台	2,350	2,643	2,560	2,661	2,709	2,867	2,861	2,918	3,224	3,327	2,852
	国内		622	588	596	672	728	756	630	639	668	725	672
	海外		1,729	2,055	1,964	1,989	1,981	2,111	2,231	2,279	2,556	2,602	2,179
	うちインド		871	1,133	1,006	1,051	1,054	1,171	1,305	1,445	1,654	1,754	1,436
ハイブリッド販売台数	千台	—	—	—	—	—	55	249	389	461	539	500	
二輪車	生産台数	千台	2,904	2,735	2,574	2,269	2,033	1,799	1,480	1,370	1,627	1,747	1,729
	国内		162	185	174	169	180	154	122	141	152	115	95
	海外		2,743	2,550	2,400	2,100	1,852	1,645	1,358	1,229	1,475	1,632	1,634
	販売台数	千台	3,019	2,695	2,589	2,312	2,022	1,764	1,501	1,367	1,576	1,745	1,708
	国内		78	79	78	76	74	67	61	62	60	57	49
	海外		2,941	2,616	2,511	2,236	1,948	1,697	1,440	1,305	1,516	1,688	1,659

		単位	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
売上高	四輪車	億円	24,691	26,082	25,122	25,783	29,383	30,155	31,807	31,695	37,572	38,715	34,884
	二輪車		21,608	23,020	22,090	22,978	26,157	27,020	28,785	28,956	34,358	35,325	31,574
	マリノ他		454	485	484	502	560	630	683	676	750	839	884
	国内		9,526	9,374	9,868	10,409	11,327	10,946	10,479	10,375	11,167	12,524	11,795
	海外		15,165	16,708	15,254	15,374	18,056	19,208	21,328	21,320	26,405	26,191	23,089
	欧州		4,511	3,951	3,509	2,865	3,989	3,720	4,047	4,253	5,106	5,248	4,653
	北米		1,318	990	1,053	956	651	660	670	561	625	708	670
	アジア		7,717	9,730	8,863	9,854	11,120	12,145	13,947	13,930	17,732	17,623	15,237
その他	1,618	2,035	1,829	1,699	2,297	2,683	2,663	2,576	2,942	2,612	2,529		
営業利益	億円	794	1,069	1,193	1,446	1,877	1,794	1,953	2,667	3,742	3,244	2,151	
経常利益	億円	938	1,225	1,306	1,556	1,978	1,943	2,091	2,867	3,828	3,795	2,454	
当期純利益*	億円	289	452	539	804	1,075	969	1,167	1,600	2,157	1,788	1,342	
設備投資額	億円	1,202	1,303	1,267	1,693	2,136	1,945	1,715	1,988	2,134	2,689	2,364	
減価償却費	億円	1,418	1,384	1,031	937	1,172	1,344	1,683	1,634	1,509	1,489	1,642	
研究開発費	億円	1,088	1,041	1,098	1,193	1,271	1,259	1,310	1,315	1,394	1,581	1,481	
有利子負債残高	億円	5,470	4,846	4,398	4,275	4,453	5,547	5,293	6,399	5,779	3,754	4,042	
総資産	億円	23,813	22,243	23,024	24,876	28,741	32,528	27,020	31,160	33,408	34,020	33,398	
純資産	億円	10,898	11,070	11,118	12,986	14,944	17,014	11,877	13,870	15,952	17,159	17,937	
自己資本比率	%	40.0	43.6	42.9	46.1	46.2	45.6	35.4	35.9	38.8	40.9	44.5	
1株当たり当期純利益	円	62.76	80.65	96.06	143.31	191.60	172.67	234.98	362.54	488.86	395.26	286.36	
1株当たり配当額(年間)	円	12.00	13.00	15.00	18.00	24.00	27.00	32.00	44.00	74.00	74.00	85.00	
ROE	%	3.6	4.7	5.5	7.5	8.7	6.9	9.6	15.4	17.9	13.3	9.3	

\*親会社株主に帰属する当期純利益

		単位	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
従業員数	従業員数	人	14,504	14,532	14,389	14,405	14,571	14,751	14,932	15,138	15,269	15,431	15,646
	男		13,222	13,269	13,147	13,140	13,260	13,347	13,467	13,603	13,711	13,808	13,932
	女		1,282	1,263	1,242	1,265	1,311	1,404	1,465	1,535	1,558	1,623	1,714
	うち役職者数*1	人	—	—	—	—	—	—	4,184	4,232	4,333	4,437	4,518
	男		—	—	—	—	—	—	4,131	4,162	4,243	4,339	4,403
	女		—	—	—	—	—	—	53	70	90	98	115
	うち管理職数	人	—	—	—	—	—	926	965	1,014	1,049	1,080	1,140
	男		—	—	—	—	—	921	957	1,004	1,037	1,066	1,121
	女		—	—	—	—	—	5	8	10	12	14	19
	女性管理職比率	%	—	—	—	—	—	0.54	0.83	0.99	1.14	1.30	1.67
障害者雇用率	%	—	—	—	—	—	2.09	2.08	2.04	2.02	2.14	2.20	
新規採用数	新規採用数	人	1,037	249	306	427	588	571	635	794	642	563	708
	男		879	232	268	364	496	496	532	674	541	445	569
	女	158	17	38	63	92	75	103	120	101	118	139	
	うち大卒以上	人	625	230	280	367	446	462	472	585	456	475	494
	男		573	214	247	328	404	425	412	523	396	396	413
女	52	16	33	39	42	37	60	62	60	79	81		
離職率	%	—	—	—	—	—	4.3	4.1	3.8	4.2	3.9	3.1	
従業員数(連結)	人	51,503	52,731	54,484	55,948	57,749	57,409	61,601	62,992	65,179	67,721	68,499	
有給休暇取得率*2	%	—	—	—	—	—	—	76.0	70.2	75.7	76.7	84.8	

\*1:管理職、係長、组长、班长(専門職・匠含む)

\*2:管理職は含まない

# 財務レビュー

11年間の主要財務/非財務データ | 財務レビュー | 連結財務諸表 | 会社情報 | 株式情報

## 事業領域及び連結の範囲

当社グループは、当社、子会社129社、関連会社32社で構成され、四輪車、二輪車及び船外機・電動車いす・住宅他の製造販売を主な内容とし、さらに各事業に関連する物流及びその他のサービス等の事業を展開しています。

### [連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項]

1. 連結の範囲に関する事項 … 連結子会社数127社
2. 持分法の適用に関する事項 … 持分法適用の関連会社数28社

## 当期の経営成績

当期の当社グループを取り巻く経営環境は、米中貿易問題を中心に世界経済の見通しが不透明さを増すなか、当社グループの重要市場であるインドにおいても昨年度後半からの景気悪化が長期化しています。日本におきましても、消費増税の影響や米中貿易問題の影響等、景気の先行きについて注意が必要な状況にあります。さらに、本年に入ってから、新型コロナウイルスの影響が世界的に広まっており、厳しい状況が続くものと予想されます。

このような状況下、当期の業績は、インド四輪市場の回復遅れ

と為替影響に加え、期末に発生した新型コロナウイルスの影響等により、減収減益となりました。連結売上高は3兆4,884億円と前期に比べ3,831億円(9.9%)減少しました。利益面では、営業利益は2,151億円と前期に比べ1,093億円(33.7%)減少、経常利益は2,454億円と前期に比べ1,341億円(35.3%)減少しました。親会社株主に帰属する当期純利益は1,342億円と前期に比べ446億円(24.9%)減少しましたが、特別損失(前期に完成検査対策費813億円を計上)が大幅に減少したことにより経常利益に対し減少幅は縮小しました。

## 研究開発費

当期におけるグループ全体の研究開発費は1,481億円であり、セグメントごとの内訳は、以下のとおりです。

セグメントの名称	研究開発費 (億円)
四輪事業	1,302
二輪事業	148
マリノ事業他	31
計	1,481

## 設備投資

当期における設備投資の総額は236,450百万円で、生産設備投資、研究開発設備投資、販売設備投資等を行いました。セグメントごとの内訳は、次のとおりです。

セグメントの名称	設備投資額 (百万円)	設備内容	資金調達方法
四輪事業	220,098	四輪車の生産設備、研究開発設備、販売設備等	自己資金及び外部調達
二輪事業	13,753	二輪車の生産設備、研究開発設備、販売設備等	同上
マリノ事業他	2,598	船外機の生産設備、研究開発設備、販売設備等	同上
計	236,450	—	

(注) 1. 上記金額には、消費税等は含まれていません。  
2. 設備投資額は、当社及び子会社の合計額です。  
3. 各セグメントの投資内容は、次のとおりです。  
四輪事業では、当社においては検査態勢の強化、新商品のための生産設備を中心に、56,933百万円の設備投資を実施しました。また、マルチ・スズキ・インド社においても生産能力の拡充、新商品のための生産設備を中心に、45,408百万円の設備投資を実施しました。さらに、スズキ・モーター・グジャラート社においても生産能力の拡充を中心に、61,406百万円の設備投資を実施しました。  
二輪事業では、当社においては生産設備を中心に4,814百万円の設備投資を実施しました。

## 流動性と資金の源泉

### [財政状態]

当期末の財政状態は、総資産3兆3,398億円(前期末比622億円減)、負債の部は1兆5,461億円(前期末比1,399億円減)、純資産の部は1兆7,937億円(前期末比777億円増)となりました。自己資本比率につきましては、トヨタ自動車株式会社への第三者割当による自己株式処分の払込完了もあり44.5%と2015年9月に実施した4,603億円の自己株式取得以前の水準にまで回復することができました。

足元では新型コロナウイルスによる影響が懸念されますが、当期末の現金及び預金と有価証券を合計した手元資金は6,044億円、月商比で2.1か月あり、さらに未使用のコミットメントライン枠3,000億円も確保していますので、当面の資金繰り上の問題はありませぬ。

今後の見通しの不透明さから、できるだけ手元キャッシュを厚くしたいと考えており、今後、さらなる資金調達についても検討してまいります。

## 利益配分に関する基本方針及び配当

当社は2020年3月に創立100周年を迎えることができました。この100年、スズキは織機、二輪車、四輪車、船外機と多くの挑戦をしてきました。これらの挑戦があったからこそ、今のスズキがあります。株主の皆様、お客様、お取引先様、従業員、当社のあらゆるステークホルダーの皆様へ感謝、まさに「感謝。感謝。感謝の100年」でした。

当期の配当金につきましては、減収減益ではありますが、当社創立100周年という節目を迎えることができたことを株主の皆様へ感謝し、期末配当金は1株につき普通配当37円に創立100

なお、内部留保資金の用途につきましては、品質・安全などのさらなる向上のための投資、インドなど成長市場への投資、地球環境問題への対応、安全技術、情報通信技術など価値ある製品づくりのための研究開発などに投入していく予定です。

### [資本の財源、資金の流動性及びキャッシュ・フロー]

当期の営業活動によるキャッシュ・フローは業績低下に伴い1,715億円の増加(前期は3,834億円の資金増加)に留まり、投資活動によるキャッシュ・フローはインドでの設備投資など2,970億円の資金を使用(前期は2,508億円の資金減少)しました。その結果、フリー・キャッシュ・フローは1,255億円の減少(前期は1,326億円の資金増加)となりました。財務活動では、トヨタ自動車株式会社への第三者割当による自己株式処分の払込完了もあり、807億円の資金が増加(前期は2,561億円の資金減少)しました。

その結果、現金及び現金同等物の当期末残高は4,204億円となり、前期末に比べ527億円減少しました。

周年の記念配当11円を加え48円とさせていただきます。なお、中間配当金として37円をお支払いしておりますので、当期の年間配当金は1株につき85円となります。

なお、当社の剰余金の配当は、中間配当と期末配当の年2回を基本的な方針としています。当社は、取締役会の決議によって、毎年9月30日を基準日として中間配当をすることができる旨定款で定めており、配当の決定機関は、中間配当は取締役会、期末配当は株主総会です。

## 連結財務諸表

11年間の主要財務/非財務データ | 財務レビュー | 連結財務諸表 | 会社情報/株式情報

## 連結貸借対照表

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
<b>資産の部</b>		
<b>流動資産</b>		
現金及び預金	509,717	485,808
受取手形及び売掛金	445,700	427,358
有価証券	189,046	118,584
商品及び製品	238,013	245,409
仕掛品	54,033	47,420
原材料及び貯蔵品	59,850	62,662
その他	131,075	155,349
貸倒引当金	△5,120	△2,871
<b>流動資産合計</b>	<b>1,622,317</b>	<b>1,539,722</b>
<b>固定資産</b>		
<b>有形固定資産</b>		
建物及び構築物(純額)	185,779	186,544
機械装置及び運搬具(純額)	252,596	241,974
工具、器具及び備品(純額)	76,337	68,402
土地	299,977	304,652
建設仮勘定	89,585	118,571
<b>有形固定資産合計</b>	<b>904,276</b>	<b>920,144</b>
<b>無形固定資産</b>		
のれん	135	—
その他	2,152	1,604
<b>無形固定資産合計</b>	<b>2,288</b>	<b>1,604</b>
<b>投資その他の資産</b>		
投資有価証券	635,184	662,194
長期貸付金	711	549
繰延税金資産	198,422	174,320
その他	39,342	41,843
貸倒引当金	△379	△445
投資損失引当金	△193	△150
<b>投資その他の資産合計</b>	<b>873,088</b>	<b>878,312</b>
<b>固定資産合計</b>	<b>1,779,653</b>	<b>1,800,060</b>
<b>資産合計</b>	<b>3,401,970</b>	<b>3,339,783</b>

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2019年3月31日)	当連結会計年度 (2020年3月31日)
<b>負債の部</b>		
<b>流動負債</b>		
買掛金	327,373	257,996
電子記録債務	71,532	71,869
短期借入金	93,807	121,082
1年内返済予定の長期借入金	63,845	74,515
1年内償還予定の新株予約権付社債	—	2,972
未払費用	297,200	279,911
未払法人税等	34,661	22,310
製品保証引当金	248,199	243,920
役員賞与引当金	77	95
その他	202,963	150,830
<b>流動負債合計</b>	<b>1,339,662</b>	<b>1,225,506</b>
<b>固定負債</b>		
新株予約権付社債	11,535	8,560
長期借入金	206,250	197,064
繰延税金負債	2,895	5,121
役員退職慰労引当金	1,161	1,161
災害対策引当金	436	436
製造物賠償責任引当金	4,890	4,646
リサイクル引当金	10,255	9,654
退職給付に係る負債	82,813	67,206
その他	26,154	26,768
<b>固定負債合計</b>	<b>346,393</b>	<b>320,619</b>
<b>負債合計</b>	<b>1,686,055</b>	<b>1,546,126</b>
<b>純資産の部</b>		
<b>株主資本</b>		
資本金	138,161	138,202
資本剰余金	143,965	146,490
利益剰余金	1,314,587	1,414,665
自己株式	△113,963	△21,775
<b>株主資本合計</b>	<b>1,482,750</b>	<b>1,677,583</b>
<b>その他の包括利益累計額</b>		
その他有価証券評価差額金	95,873	87,455
繰延ヘッジ損益	△219	△269
為替換算調整勘定	△164,544	△255,266
退職給付に係る調整累計額	△21,369	△21,951
<b>その他の包括利益累計額合計</b>	<b>△90,260</b>	<b>△190,032</b>
新株予約権	115	115
非支配株主持分	323,309	305,990
<b>純資産合計</b>	<b>1,715,914</b>	<b>1,793,657</b>
<b>負債純資産合計</b>	<b>3,401,970</b>	<b>3,339,783</b>

## 連結財務諸表

11年間の主要財務/非財務データ | 財務レビュー | 連結財務諸表 | 会社情報/株式情報

## 連結損益計算書及び連結包括利益計算書

## ■ 連結損益計算書

	前連結会計年度 (自2018年4月1日 至2019年3月31日)	当連結会計年度 (自2019年4月1日 至2020年3月31日)
売上高	3,871,496	3,488,433
売上原価	2,738,958	2,514,779
<b>売上総利益</b>	<b>1,132,538</b>	<b>973,654</b>
販売費及び一般管理費	808,172	758,585
<b>営業利益</b>	<b>324,365</b>	<b>215,069</b>
営業外収益		
受取利息	51,206	25,450
受取配当金	3,688	3,325
持分法による投資利益	5,029	6,315
その他	19,482	15,930
<b>営業外収益合計</b>	<b>79,406</b>	<b>51,021</b>
営業外費用		
支払利息	4,241	5,555
有価証券評価損	257	1,812
為替差損	2,853	3,508
寄付金	3,797	526
関係会社整理損	4,446	-
その他	8,645	9,272
<b>営業外費用合計</b>	<b>24,241</b>	<b>20,675</b>
<b>経常利益</b>	<b>379,530</b>	<b>245,414</b>
特別利益		
固定資産売却益	1,763	1,501
投資有価証券売却益	158	170
<b>特別利益合計</b>	<b>1,922</b>	<b>1,672</b>
特別損失		
固定資産売却損	210	279
投資有価証券売却損	9	215
減損損失	1,514	565
完成検査対策費	81,329	-
<b>特別損失合計</b>	<b>83,062</b>	<b>1,060</b>
<b>税金等調整前当期純利益</b>	<b>298,390</b>	<b>246,027</b>
法人税、住民税及び事業税	103,503	48,881
法人税等調整額	△42,000	34,537
<b>法人税等合計</b>	<b>61,502</b>	<b>83,418</b>
<b>当期純利益</b>	<b>236,887</b>	<b>162,608</b>
非支配株主に帰属する当期純利益	58,128	28,386
<b>親会社株主に帰属する当期純利益</b>	<b>178,759</b>	<b>134,222</b>

## ■ 連結包括利益計算書

	前連結会計年度 (自2018年4月1日 至2019年3月31日)	当連結会計年度 (自2019年4月1日 至2020年3月31日)
当期純利益	236,887	162,608
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	△16,012	△2,603
繰延ヘッジ損益	△214	△313
為替換算調整勘定	△25,318	△119,454
退職給付に係る調整額	△10,848	△1,239
持分法適用会社に対する持分相当額	△6,565	△1,308
<b>その他の包括利益合計</b>	<b>△58,958</b>	<b>△124,919</b>
<b>包括利益</b>	<b>177,928</b>	<b>37,688</b>
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	131,010	34,425
非支配株主に係る包括利益	46,918	3,263

## 連結キャッシュ・フロー計算書

	前連結会計年度 (自2018年4月1日 至2019年3月31日)	当連結会計年度 (自2019年4月1日 至2020年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	298,390	246,027
減価償却費	148,926	164,158
減損損失	1,514	565
貸倒引当金の増減額 (△は減少)	△112	△1,868
製品保証引当金の増減額 (△は減少)	143,410	△3,524
受取利息及び受取配当金	△54,894	△28,776
支払利息	4,241	5,555
為替差損益 (△は益)	996	△2,527
持分法による投資損益 (△は益)	△5,029	△6,315
有形固定資産売却損益 (△は益)	△1,553	△1,222
売上債権の増減額 (△は増加)	△60,053	1,109
たな卸資産の増減額 (△は増加)	△7,431	△29,177
未収入金の増減額 (△は増加)	11,853	△23,360
仕入債務の増減額 (△は減少)	△107,695	△51,727
未払費用の増減額 (△は減少)	84,193	△7,665
その他	△15,881	△54,511
<b>小計</b>	<b>440,875</b>	<b>206,736</b>
利息及び配当金の受取額	55,057	28,525
利息の支払額	△3,636	△4,808
法人税等の支払額	△108,858	△58,921
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>383,437</b>	<b>171,533</b>
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	△88,201	△97,968
定期預金の払戻による収入	138,195	93,678
有価証券の取得による支出	△819,455	△682,913
有価証券の売却及び償還による収入	730,247	698,776
有形固定資産の取得による支出	△251,507	△245,825
投資有価証券の取得による支出	△30,000	△88,048
その他	69,874	25,311
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>△250,848</b>	<b>△296,989</b>
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額 (△は減少)	△125	36,358
長期借入れによる収入	78,779	72,741
長期借入金の返済による支出	△95,001	△70,395
転換社債型新株予約権付社債の取得による支出	△182,400	-
自己株式の処分による収入	-	96,096
自己株式の取得による支出	△7	△4
配当金の支払額	△36,340	△34,139
非支配株主への配当金の支払額	△20,819	△19,975
その他	△194	27
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>△256,110</b>	<b>80,708</b>
<b>現金及び現金同等物に係る換算差額</b>	<b>△4,228</b>	<b>△7,956</b>
<b>現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)</b>	<b>△127,749</b>	<b>△52,704</b>
<b>現金及び現金同等物の期首残高</b>	<b>600,846</b>	<b>473,097</b>
<b>現金及び現金同等物の期末残高</b>	<b>473,097</b>	<b>420,392</b>

# 会社情報 / 株式情報

11年間の主要財務/非財務データ | 財務レビュー | 連結財務諸表 | 会社情報 / 株式情報

会社名 ■ スズキ株式会社 (英文社名)SUZUKI MOTOR CORPORATION

設立年月 ■ 1920年 3月(大正 9年) 鈴木式織機株式会社として設立  
1954年 6月(昭和29年) 鈴木自動車工業株式会社に社名変更  
1990年10月(平成 2年) スズキ株式会社に社名変更

代表者 ■ 代表取締役 社長 鈴木 俊宏

従業員数 ■ [ 連結 ] 68,499人 [ 単独 ] 15,646人(2020年3月末現在)

売上高 ■ [ 連結 ] 3兆4,884億円 [ 単独 ] 1兆7,928億円(2019年度)

本社所在地 ■ 〒432-8611 静岡県浜松市南区高塚町300  
ホームページアドレス:https://www.suzuki.co.jp

決算期 ■ 3月31日

監査法人 ■ 清明監査法人

主要製品 ■ 四輪車・二輪車・船外機・電動車いす 等

主な事業所 ■ 本 社 静岡県浜松市  
湖西工場 静岡県湖西市  
磐田工場 静岡県磐田市  
大須賀工場 静岡県掛川市  
相良工場 静岡県牧之原市  
浜松工場 静岡県浜松市  
東京支店 東京都港区  
横浜研究所 神奈川県横浜市  
マリン技術センター 静岡県湖西市

スズキグループ (2020年3月末現在)

連結子会社合計 127社

[ 国内 ]

国内連結子会社 70社

(株)スズキ部品製造、(株)スニツクなどの製造会社 及び

(株)スズキ自販東京、(株)スズキ自販近畿などの販売会社

[ 海外 ]

海外連結子会社 57社

マルチ・スズキ・インディア社(インド)

パックスズキモーター社(パキスタン)

スズキ・インドモーター社(インドネシア)

マジヤールスズキ社(ハンガリー)などの製造会社 及び

スズキドイツ社(ドイツ)などの販売会社

## 資本金及び株式の状況 (2020年3月末現在)

- 資本金 ..... 138,202百万円
- 発行可能株式総数 ..... 1,500,000,000株
- 発行済株式総数 ..... 491,067,800株
- 株主数 ..... 31,025名
- 上場証券取引所 ..... 東京証券取引所
- 証券コード ..... 7269
- 定時株主総会 ..... 6月中
- 基準日 ..... 定時株主総会 3月31日  
..... 期末配当金 3月31日  
..... 中間配当金 9月30日
- 株式名簿管理人 ..... 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号  
三井住友信託銀行株式会社

## 大株主10社

株主名	持株数 (千株)	持株比率 (%)
日本マスタートラスト信託銀行(株)(信託口)	46,031	9.5
日本トラスティ・サービス信託銀行(株)(信託口)	25,188	5.2
トヨタ自動車(株)	24,000	4.9
東京海上日動火災保険(株)	17,961	3.7
(株)三菱UFJ銀行	16,000	3.3
(株)りそな銀行	13,000	2.7
(株)静岡銀行	12,100	2.5
ジェーピー モルガン チェース バンク 385632	11,626	2.4
日本トラスティ・サービス信託銀行(株)(信託口9)	9,437	1.9
ザ バンク オブ ニューヨーク メロン 140042	8,916	1.8

(注) 1. 持株数は、千株未満を切り捨てて表示しております。  
2. 持株比率は、当社保有の自己株式(5,654千株)を除いて算出しております。

## 株主総利回り

(%)

2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
84.2	130.0	162.8	141.8	80.1

## 外部評価

当社は、ESG(環境・社会・ガバナンス)の取組みに関する情報を分かりやすく開示することを心がけ、ステークホルダーの皆様とのコミュニケーションを促進し、持続的な企業価値の向上を着実に進めていきます。

### ● FTSE4Good Index Series

ロンドン証券取引所100%出資のFTSE Russell社が開発した、ESG(環境・社会・ガバナンス)の観点から優れていると判断された企業の株式で構成された株価指数です。ESGに着目した投資ファンドや金融商品の作成、評価に広く利用されています。



FTSE4Good

FTSE4Good Index Seriesについて

<https://www.ftserussell.com/products/indices/FTSE4Good>

### ● FTSE Blossom Japan Index

日本企業に特化したFTSE Russell社のESG投資の株価指数です。指数は業種の比率が日本の株式市場と同等になるように構築され、銘柄の組み入れはSDGs(国連の持続可能な開発目標)を含む既存の国際基準をもとに構成されたルールに基づきます。



FTSE Blossom Japan

FTSE Blossom Japan Indexについて

<https://www.ftserussell.com/products/indices/blossom-japan>