

世界中で愛され、信頼されるスズキを目指して

スズキ 環境・社会レポート 2015



はじめに

ごあいさつ	3
会社概要	4

特集

01 環境に優しい軽自動車	6
02 「新中期経営計画 SUZUKI NEXT 100」を発表	10

CSRの考え方

CSRの考え方	13
CSR方針	
CSRマネジメント体制	
スズキの災害対策	

環境への取り組み

環境管理の推進	23
スズキ地球環境憲章	
スズキグループの環境組織図	
環境計画	
環境マネジメントシステムの導入	
緊急時の訓練	
環境事故等	
生産活動と環境負荷	
環境会計	
地球温暖化の抑制	32
バリューチェーン全体が排出する温室効果ガスの開示	
LCA(Life Cycle Assessment:ライフサイクル・アセスメント)	
〔製品開発〕燃費の向上	
〔製品開発〕次世代自動車の開発及び技術	
〔生産・物流〕事業活動における省エネ	
〔生産・物流〕物流活動における省エネ	
環境保全等の推進	52
〔設計・開発〕大気汚染	
〔設計・開発〕製品含有する環境負荷物質の管理強化	
〔設計・開発〕騒音低減	
〔設計・開発〕フロンの削減	
〔設計・開発〕車室内VOCの低減	
〔生産・製品〕塗装工程におけるVOCの低減	
〔生産・製品〕化学物質の管理	
〔生産・製品〕臭気、騒音の低減	
3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進	60
リサイクルの配慮	
梱包資材	
廃棄物	
水資源	
社会との連携	68
環境コミュニケーションの拡充	

社会への取り組み

お客様とともに	74
お客様相談室	
福祉車両(ウィズシリーズ)	
電動車両	
安全への取り組み	
二輪車における取り組み	
お取引先様とともに	83
継続的な取引	
グローバル購買活動	
事業継続計画の取り組み	
法令遵守・人権尊重・環境保全についての取り組み	
スズキの財団活動等	84
公益財団法人スズキ財団	
公益財団法人スズキ教育文化財団	
日系人学校「ムンド・デ・アレグリア学校」に経営支援	
従業員とともに	86
安全・衛生及び交通安全に対する取り組み	
キャリアアップのための取り組み	
安心して働ける快適な職場環境づくり	
社内教育システム	
労使関係	
特例子会社「スズキ・サポート」の事業展開	
株主・投資家の皆様とともに	91
企業価値の向上	
株主・投資家の皆様のために	
株主優待制度	
IRに関する取り組み	
地域社会とともに	96
環境美化への取り組み	
被災地への支援	
教育支援活動	
地域のために	
国内販売代理店の取り組み	108
国内販売代理店の取り組み	
海外グループ会社の取り組み	112
海外グループ会社の取り組み	
環境データ	124
2014年度主要製品の環境データ	124
四輪車／二輪車／船外機	
スズキ国内工場・国内グループ製造会社の環境データ	134
スズキ国内工場	
国内グループ製造会社	
環境取り組みの歴史	145

●本レポートの対象期間は、2014年度(2014年4月1日から2015年3月31日の事業年度)を中心としていますが、一部、当該期間以前もしくは以後の活動内容も含まれています。
 ●本レポートの記載内容については、スズキ株式会社の情報だけでなくスズキグループ会社の情報も含まれています。(文中に「関係会社」「販売店」「海外」等の記述がない場合はスズキ株式会社単独の内容です。)
 ●本レポートの作成に当たっては、環境省の「環境報告ガイドライン2012年度版」等を参考としました。
 ●本レポートに記載されているホームページアドレス(URL)は、予告なく変更されることがありますので、ご了承ください。
 ●本レポートに記載されている「国内工場」とは、スズキ株式会社の湖西工場・磐田工場・相良工場・高塚工場・豊川工場・大須賀工場の6工場を意味します。

ごあいさつ

当社グループは、「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まいります。

「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、地球環境にやさしい製品づくりに邁進いたします。あらゆる面で「小さく・少なく・軽く・短く・美しく」を徹底し、ムダのない効率的な健全経営に取り組んでまいります。

2015年からの5か年における「新中期経営計画 SUZUKI NEXT 100」—創立100周年・次の100年に向けた経営基盤の強化—を策定いたしました。2020年に創立100周年を迎えることから、さらに次の100年も成長し続けるために、「チームスズキ」で、ものづくりの基盤整備と仕事の進め方の総点検をグローバルで行い、経営の土台を盤石なものとする5か年と位置付け、経営基盤の強化に取り組んでまいります。新中期経営計画のもと、一丸となって企業価値の向上を図るとともに、持続的に成長することを目指してまいります。

環境問題につきましては、当社グループは国内の軽自動車をはじめ、インドやアジアなどで多くの燃費の優れた小型車を提供してまいりました。これら小型車の普及こそ環境問題に貢献できるものと考えております。スズキグリーン テクノロジーによる次世代環境技術の推進に加え、スズキ環境計画2015、スズキ生物多様性ガイドラインに基づき、地球環境問題に取り組んでまいります。

これからも世界中のお客様に愛され、信頼されるスズキを目指して、環境・社会への貢献活動に取り組んでまいりますので、皆様のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

本レポートは、主に当社の2014年度の環境・社会への取り組みをまとめました。まずは本レポートをご高覧いただき、スズキの環境・社会への取り組みをご理解いただくきっかけとなれば幸いです。



代表取締役会長(CEO)

鈴木 修

(後列左から)

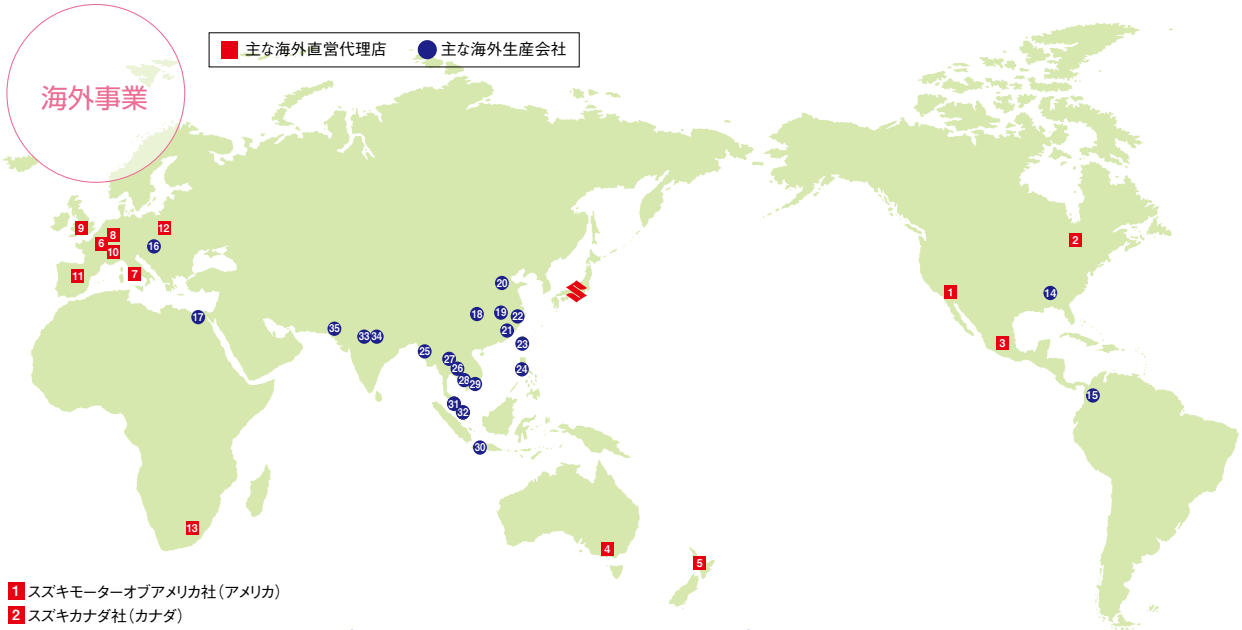
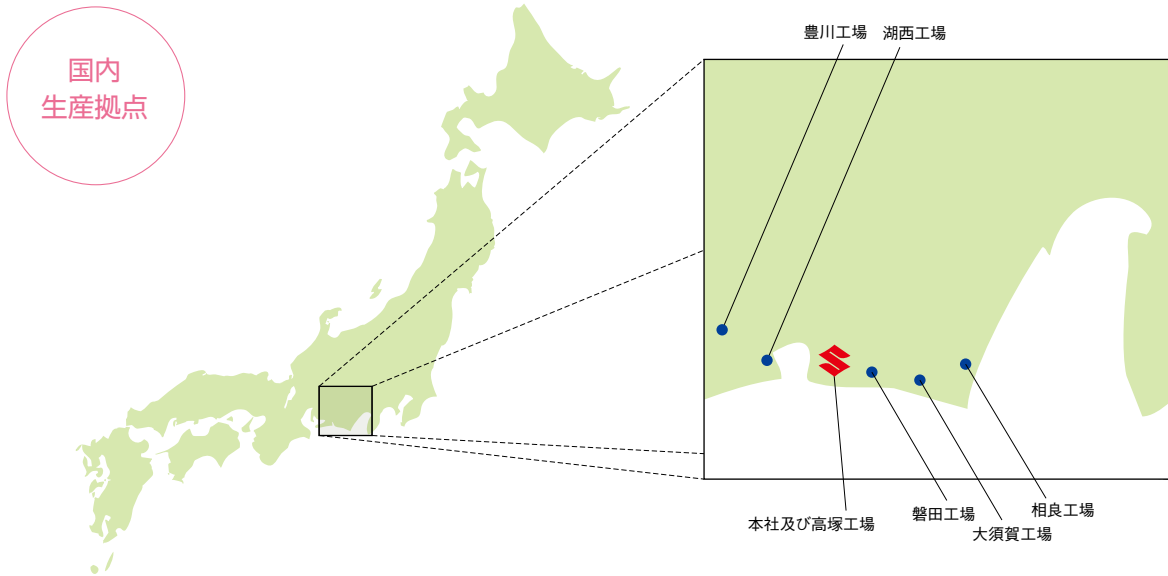
代表取締役副会長
原山 保人

代表取締役副社長
本田 治

代表取締役社長(COO)
鈴木 俊宏

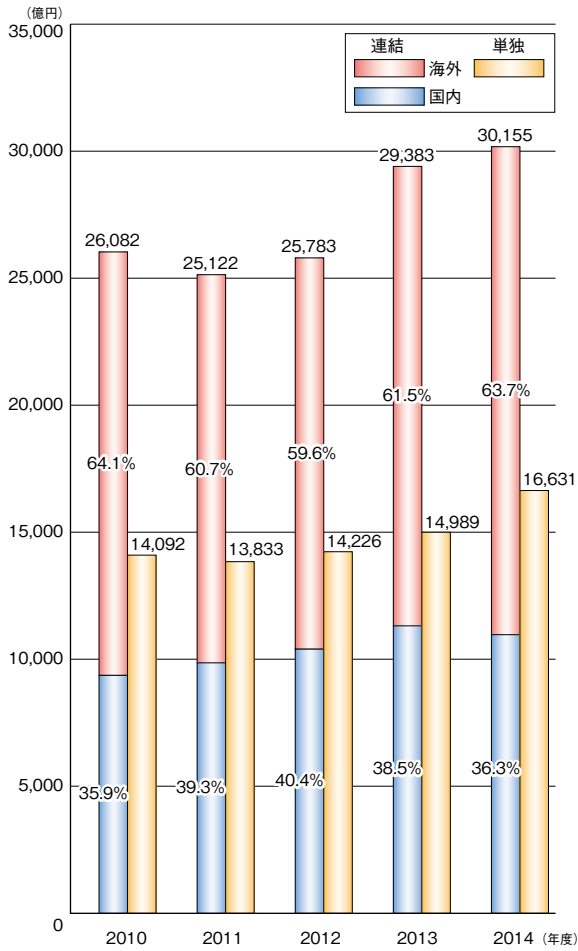
会社概要 (2015年3月31日現在)

- | | | | |
|----------------|-----------------------------|---------------|---------------------------|
| ■ 社名 | スズキ株式会社 | ■ 主要製品 | 二輪車・四輪車・船外機・電動車両・
産業機器 |
| ■ 設立 | 1920年(大正9年)3月 | ■ 資本金 | 1,380億1,476万円 |
| ■ 本社所在地 | 〒432-8611
静岡県浜松市南区高塚町300 | ■ 従業員数 | 14,751人 |
| ■ 代表者 | 代表取締役会長 鈴木 修 | | |

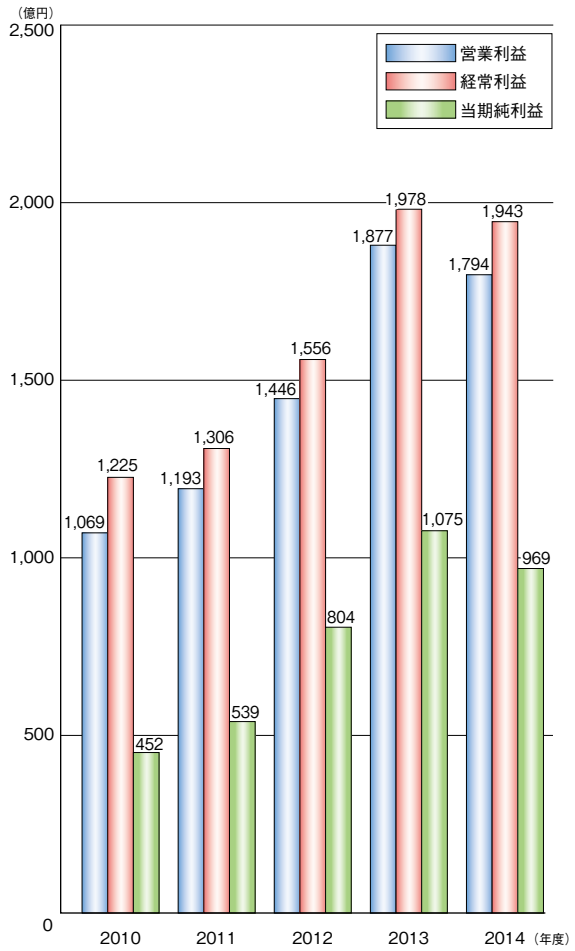


- | | | |
|--------------------------|-----------------------------------|---|
| 1 スズキモーターオブアメリカ社(アメリカ) | 14 スズキ・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ社(アメリカ) | 25 スズキ・ミャンマー・モーター社(ミャンマー) |
| 2 スズキカナダ社(カナダ) | 15 スズキコロンビア社(コロンビア) | 26 スズキ・モーター・タイランド社(タイ) |
| 3 スズキメキシコ社(メキシコ) | 16 マジャールスズキ社(ハンガリー) | 27 タイスズキモーター社(タイ) |
| 4 スズキオーストラリア社(オーストラリア) | 17 スズキエジプト社(エジプト) | 28 カンボジアスズキモーター社(カンボジア) |
| 5 スズキニュージーランド社(ニュージーランド) | 18 重慶長安鈴木汽車有限公司(中国) | 29 ベトナムスズキ社(ベトナム) |
| 6 スズキフランス社(フランス) | 19 江西昌河鈴木汽車有限責任公司(中国) | 30 スズキ・インド・モビリティ・モーター社(インドネシア) |
| 7 スズキイタリア社(イタリア) | 20 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司(中国) | 31 スズキアセンブラーズマレーシア社(マレーシア) |
| 8 スズキドイツ社(ドイツ) | 21 江門市大長江集団有限公司(中国) | 32 ハイコムオートモーティブ・マニュファクチャラーズ・マレーシア社(マレーシア) |
| 9 スズキGB社(イギリス) | 22 常州豪爵鈴木摩托車有限公司(中国) | 33 マルチ・スズキ・インドシア社(インド) |
| 10 スズキオーストリア社(オーストリア) | 23 台鈴工業股份有限公司(台湾) | 34 スズキ・モーター・サイクル・インドシア社(インド) |
| 11 スズキイベリア社(スペイン) | 24 スズキフィリピン社(フィリピン) | 35 パックスズキモーター社(パキスタン) |
| 12 スズキモーター・ポーランド社(ポーランド) | | |
| 13 スズキオート南アフリカ社(南アフリカ) | | |

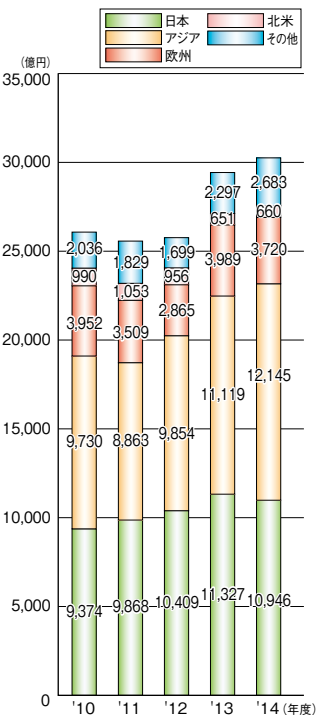
◆売上高推移



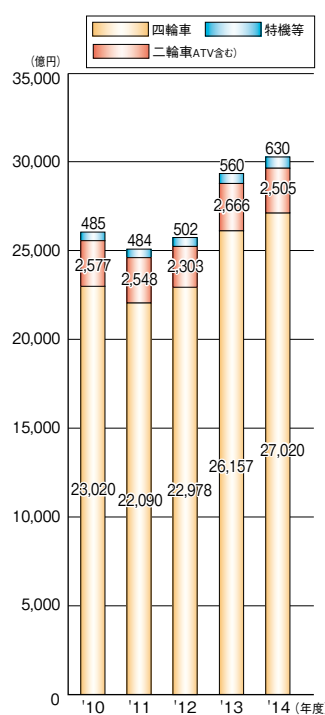
◆利益の推移(連結)



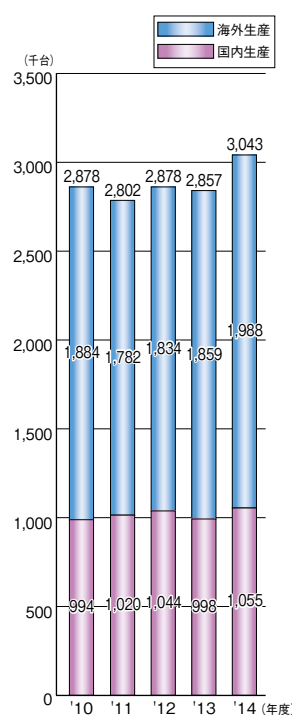
◆地域別売上高推移(連結)



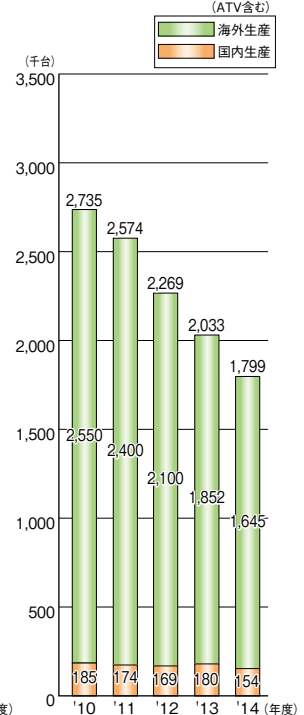
◆事業別売上高推移(連結)



◆四輪車生産台数推移



◆二輪車生産台数推移



※国内生産:完成車生産台数+CKD生産台数。
※海外生産台数:現地ラインオフ台数。

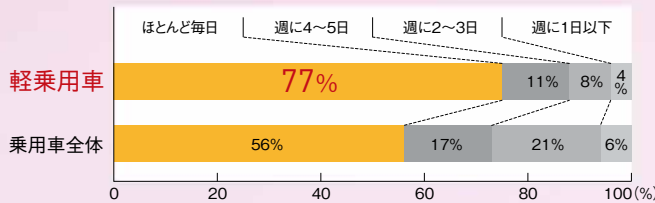
特集1 環境に優しい軽自動車

軽自動車は1949年に規格が制定されて以来、利便性の良さから現在では日本で保有されるクルマの3台に1台を占めるほど社会に浸透しています。

多くの軽自動車は生活の足として利用されており、日常の買い物や通勤・通学、さらに軽商用車は農業・商業の重要な運搬手段として利用されています。また、2014年度の自動車使用実態調査では軽乗用車を「ほとんど毎日」使用している人の割合が**77%**と、日常生活に欠かせずなくてはならない存在となっています。

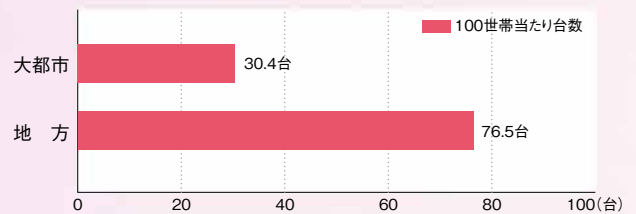
軽自動車は利便性だけでなく、省エネ・省資源といった地球環境保全にどう貢献しているか、スズキがそれに対してどのように取り組んでいるかをご紹介します。

77%のユーザーがほとんど毎日使用
(軽乗用車ユーザーの使用頻度)



資料: 軽乗用車は「軽自動車の使用実態調査報告書」2014年3月 日本自動車工業会
乗用車全体は「2013年度 乗用車市場動向調査」日本自動車工業会 (乗用車全体には軽乗用車を含む)

地方での世帯当たり軽自動車普及台数は7割超



※大都市: 100世帯あたりの台数が52.9台以下の愛知県・兵庫県・京都府・千葉県・埼玉県・大阪府・神奈川県・東京都(北海道を除く)
※資料: 「軽四輪車保有台数と世帯当たり普及台数」一般社団法人全国軽自動車協会連合会

地球温暖化抑制(CO₂発生量削減)

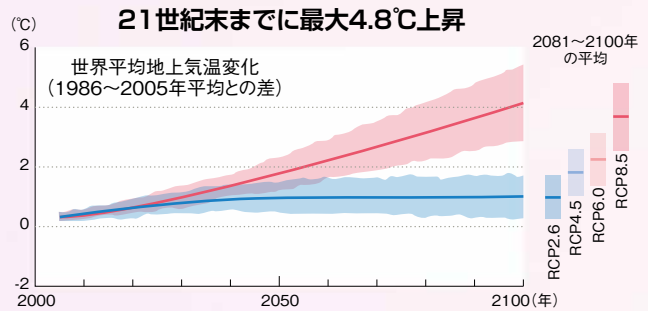
燃費の向上

地球は増え続けるCO₂を代表とする温室効果ガスに取り囲まれ、気温が1986~2005年の平均に対し、21世紀末までに最大**4.8℃**まで上昇すると予測されています(IPCC※第5次評価報告書)。

平均気温の上昇は、今までにない気象現象の発生とそれによる大規模災害をもたらす、最終的に多くの生物の種の存続や、人類の存続にまで影響を及ぼすと言われています。

多くの自動車は、化石燃料である石油を精製して製造されるガソリンや軽油を燃やして走行する結果、CO₂を発生させています。

このため各自動車会社は、車からのCO₂発生量削減のため燃費の向上に努力し、各国政府も自動車の燃費を法規制化しています。



※ IPCC(2013)より(気象庁翻訳)。

【参考文献】IPCC, 2013: Summary for Policymakers. In: Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

2015 RJC 特別賞「日本の軽自動車」が受賞

「日本の軽自動車」がこれまで成し遂げてきた目覚ましい進化と、日本のモータリゼーションの中で果たしている役割について、個々の銘柄と車種の別を超えて評価され、2015年RJC「特別賞」を受賞しました。



スズキは、たゆまぬ努力を続け、独自の技術と、軽自動車の特性を上手に活かすことで、多くの皆様に低燃費で手頃な車を提供しています。

2014年12月発売の新型アルトは、エンジンの大幅な改良およびCVTの高効率化や走行抵抗の低減などにより、ガソリン車トップレベル^{※1}の低燃費**37.0km/L**^{※2}を達成しました。

※1 JC08モード走行燃費(国土交通省審査値)に基づく。ハイブリッド車を除く。2015年3月現在、スズキ調べ。
※2 2WD CVT車

新型アルト X
(2014年12月販売開始) **37.0**^{※2} km/L



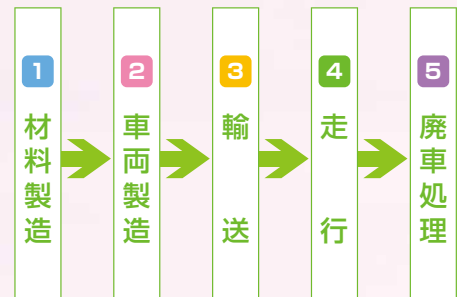
製造から廃棄までのエネルギー削減

自動車は、走行(目的のための使用)だけでなく、製造から、維持、廃棄されるまで、種々のエネルギーを使うことによりCO₂を発生させます。この製品が製造されてから廃棄されるまでに発生するCO₂を分析することを、CO₂の**ライフサイクルアセスメント**(LCA:Life Cycle Assessment)と言います。

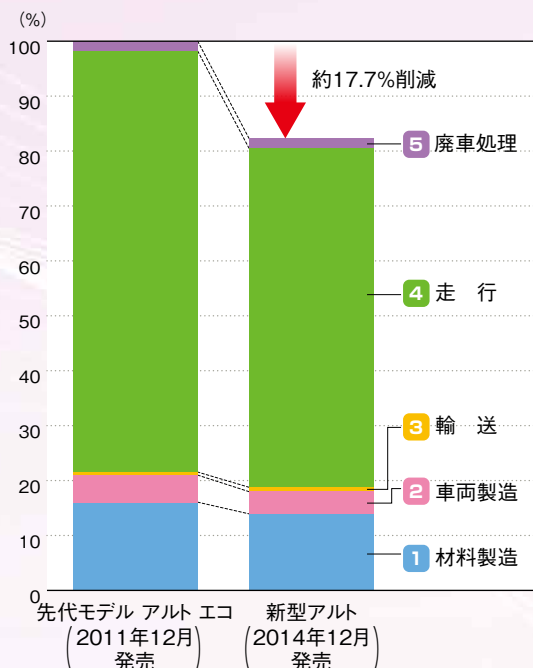
車を作るために欠かせない鉄板は、鉄鉱石の採掘から、運搬、製鉄、圧延、といった鉄板製造の各段階で膨大なエネルギーを使用します。1kgの鉄板を製造すると1.6kgのCO₂が発生します。

車を廃棄リサイクルする段階でも、材料を分別するための分解や粉碎処理に、材料が占める重量分のエネルギーを使うことでCO₂が発生します。

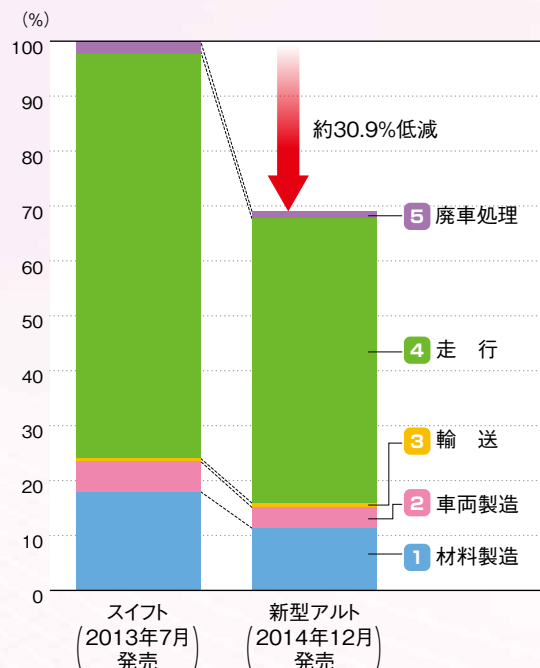
スズキのLCA評価段階



新旧アルトのLCAによるCO₂量比較



スイフトと新型アルトのLCAによるCO₂量比較



スズキは、軽量化や加工工程の簡素化により、車の生涯で使われるエネルギーを削減する試みを進めています。

車両重量を従来車に比べ60kg軽減



■ 超高張力鋼板
■ 高張力鋼板

2014年12月発売の新型アルトは、軽量で強度の高い高張力鋼板をボディの46%(重量比)に採用。軽量化により低燃費化を図った上でボディ剛性も確保しました。従来モデル比で60kg^{※1}の軽量化を達成し、車両重量610kg^{※2}を実現しました。

※1 新型アルトCVT車と先代アルト エコの比較
※2 2WD 5MT車

インテリアに材料着色素材を採用



「2015年次RJCカー オブ ザ イヤー」を受賞した軽乗用車ハスラーは、カラーリングが話題となってご好評をいただいています。インテリアに採用したカラーパネルには**新開発の材料着色素材**を採用し、塗装によるVOC^{*}を低減しながら、乾燥の熱エネルギーが必要な塗装なしで高い質感を実現しています。

※VOC: Volatile Organic Compounds(揮発性有機化合物)

道路や駐車場の建設・維持で使われるエネルギーの削減

小さな車は走行する道路も駐車も必要なスペースが小さく、これらの施設を作り、維持するためのエネルギーも少ないということに繋がります。たとえば、日本の道路の約84%は道幅平均3.8mの市町村道^{*}です。幅1.48m以下の軽自動車は、道路を広げずに日常生活で活用するのに大変有効なサイズです。

また、道路の損傷は、走行する車両重量の四乗に比例するといわれ、軽乗用車の道路損傷度は普通・小型乗用車の約1/7にすることができ、補修工事の削減に貢献できます。

※:国土交通省「道路統計年報2014」



資源節約

軽自動車は、そのコンパクトさ軽さによりCO₂排出量を少なくできるだけでなく、製造、走行、維持に必要な、石油や鉱物などの資源を少なくでき、資源を掘り起こすことにより引き起こされる自然破壊も少なくできます。

たとえば、1台あたり60kgの鉄を削減した軽自動車を年間60万台販売した場合、36,000tの鉄を削減することになります。このことは鉄を作る上で必要な鉄鉱石57,600t、石炭32,400tの削減につながります。スズキはこれからも軽量化による資源の節約を目指します。

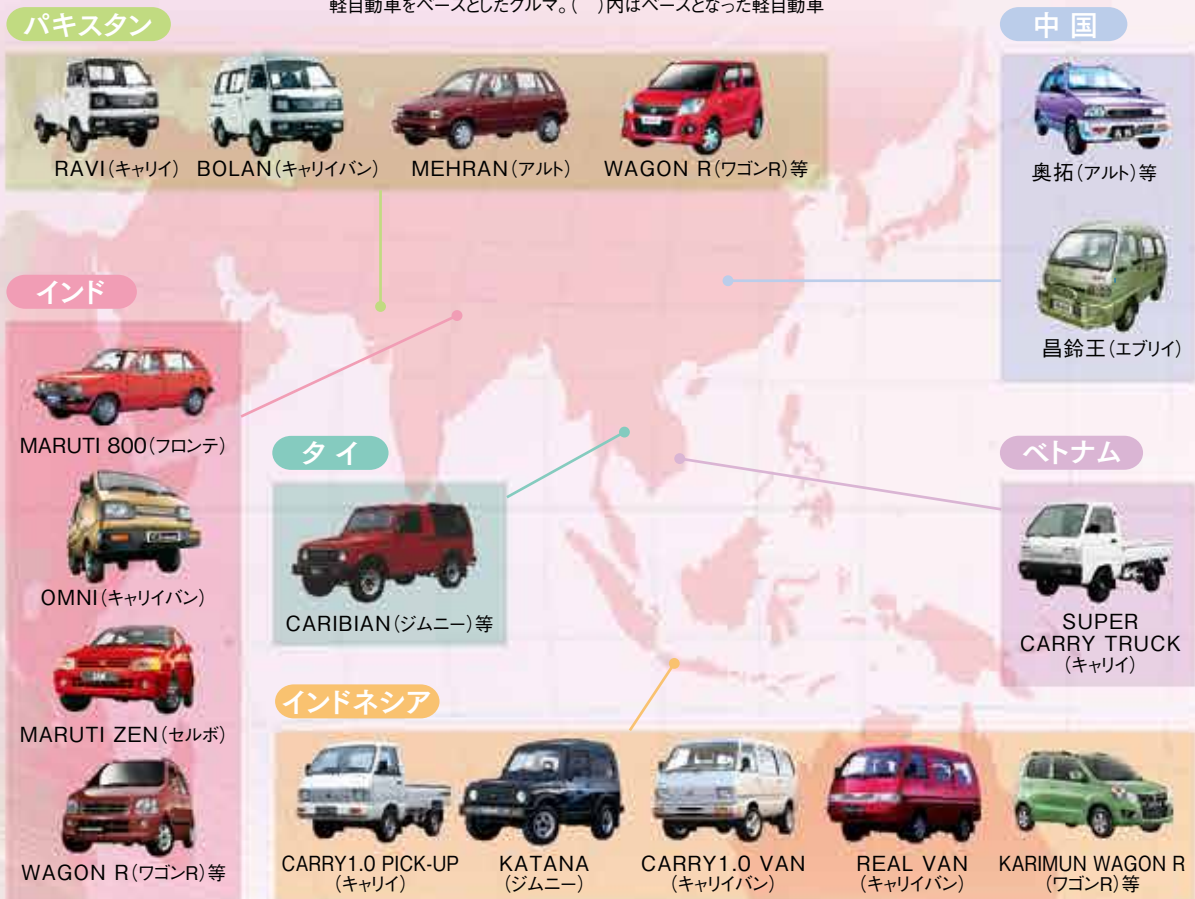
軽自動車づくりで培われた高い技術は、 世界で生産販売されるクルマにも活かされています。

スズキのインド子会社マルチ・スズキ社では、1983年より「マルチ800」という、当時の軽乗用車フロンテをベースにし、横幅を広げて800ccのエンジンを搭載した車を生産、ベストセラーとなりました。現在、インドでは年間約100万台の販売台数中、5割はワゴンR、アルトなど、軽自動車をベースとしたクルマです。また、パキスタン、インドネシア、中国などでも日本の軽自動車をベースとしたクルマが生産され、その国のモータリゼーションを進める原動力となってきました。私たちが軽自動車という規格の中で磨いてきた高い技術はこれらの国で生産する車に活かされているのです。

また、それらの国で生産する車にも軽自動車と同じ部品が使われるなど、軽自動車はグローバル市場において成長発展してきた、世界に通用するエコカーと言えます。2014年度にスズキが全世界で販売したクルマのうち約半数は軽自動車がベースとなっているクルマです。

海外市場におけるスズキ軽自動車の展開例

軽自動車をベースとしたクルマ。()内はベースとなった軽自動車



これから

これからもスズキは「小さなクルマ、大きな未来。」をスローガンに、国内の軽自動車はもちろん、その開発により育てた技術を活用した小さな車を世界で生産販売することにより、自動車と地球環境の調和を図ってまいります。

また、スズキは環境に取り組む方針、技術、活動を表す「SUZUKI GREEN」のもと、便利な暮らしと豊かな未来を実現するため、事業活動における環境への影響低減に向けてさらに邁進してまいります。

特集2 「新中期経営計画 (2015~2019年度) SUZUKI NEXT 100」を発表

創立100周年・次の100年に向けた経営基盤の強化

スズキ株式会社は、2015年からの5ヵ年における「新中期経営計画 SUZUKI NEXT 100」を策定いたしました。

当社グループは、2020年に創立100周年を迎えることから、さらに次の100年も成長し続けるために、「チームスズキ」で、ものづくりの基盤整備と仕事の進め方の総点検をグローバルで行い、経営の土台を盤石なものとする5年間と位置付け、経営基盤の強化に取り組んでまいります。

当社グループは、新中期経営計画のもと、一丸となって企業価値の向上を図るとともに、持続的に成長することを目指してまいります。

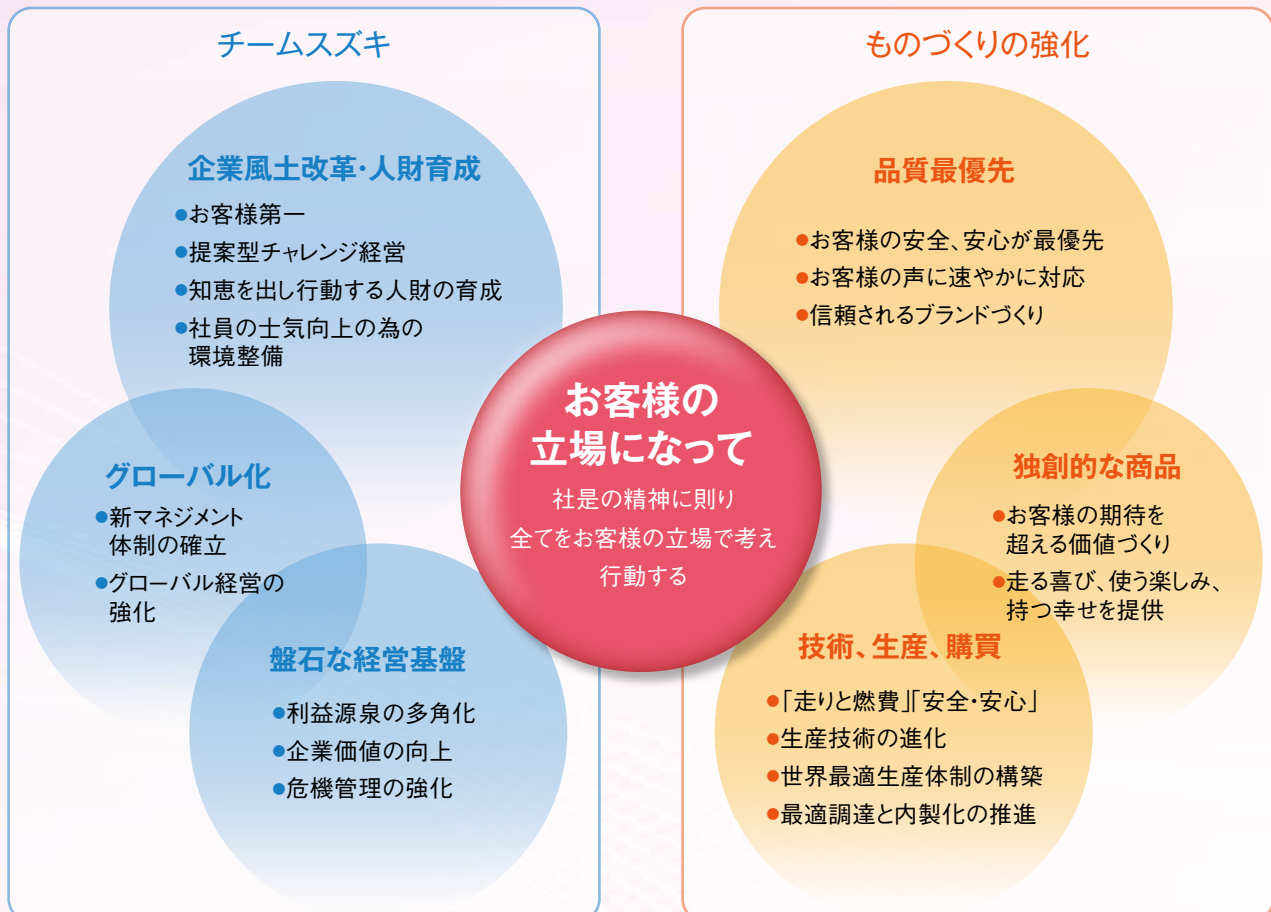
「新中期経営計画 SUZUKI NEXT 100」の概要は以下のとおりです。

「新中期経営計画 SUZUKI NEXT 100」

～創立100周年・次の100年に向けた経営基盤の強化～

基本方針

社是の第一に掲げる「消費者(お客様)の立場になって価値ある製品を作ろう」の原点に立ち戻り事業基盤を強化してまいります。



スズキの事業戦略

●四輪車事業

- ・軽～C、SUVセグメントの商品に集中し、拡大する世界の小型車市場に対応
- ・開発効率化のためにプラットフォームの集約とガソリンエンジンの開発を集中
- ・5年間で20モデルの新型車を全世界に投入
- ・日本、インドを中心とするアジアが主力(日本…軽自動車シェア30%以上、小型車10万台以上、インド…乗用車シェア45%以上)
- ・日本、インド、インドネシア、タイ、ハンガリーをグローバルカー生産拠点化

●二輪車事業

- ・選択と集中(商品、地域)による赤字体質からの脱却
- ・スズキの特徴を明確にした商品の開発(150cc以上、バックボーン、スポーツ)

●船外機事業

- ・世界一の4ストローク船外機ブランドを目指す「THE ULTIMATE 4-STROKE OUTBOARD」
- ・アメリカ市場での販売を重点的に強化、アジア市場の開拓

中期経営目標

連結売上高は、一步一步着実に増加させ、過去最高となった07年度(3兆5,024億円)を早期に上回るよう目指してまいります。成長のための投資と経営基盤の強化とのバランスをとりながら、企業価値の向上に向けた取り組みを着実に進めてまいります。

[中期経営目標値]

		2014年度実績	2015年度公表値	2019年度目標
連結売上高		3兆155億円	3兆1,000億円	3兆7,000億円
営業利益率		6.0%	6.1%	7.0%
株主還元	ROE	6.9%	—	8~10%
	配当性向	15.6%	(27円/株)	15%以上
研究開発費		1,259億円	1,300億円	2,000億円
		(5カ年累計設備投資)		(累計1兆円)

※為替レート前提…1米ドル=115円、1ユーロ=125円、1インドルピー=1.85円、100インドネシアルピア=0.90円、1タイバーツ=3.50円

[世界販売台数]

		2014年度実績	2015年度公表値	2019年度目標
四輪車	日本	76万台	65万台	70万台
	欧州	20万台	21万台	28万台
	アジア	172万台	193万台	220万台
	その他	20万台	20万台	22万台
	合計	287万台	298万台	340万台
二輪車	日本	7万台	6万台	7万台
	欧州	4万台	5万台	7万台
	北米	4万台	5万台	6万台
	アジア	140万台	138万台	150万台
	その他	21万台	22万台	30万台
	合計	176万台	176万台	200万台

※本資料に記載した目標値、予想値は、現時点で入手可能な情報及び仮定に基づき算出したもので、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。

※実際の業績は、様々な要因の変化により大きく異なることがあり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。

※8月3日第1四半期決算時に、5月11日公表から二輪車の通期予想を修正しています。

スズキ環境・社会レポート 2015

CSRの 考え方



CSRの考え方.....13

CSRの考え方

CSR方針

スズキのCSRに対する基本方針

企業は、社会の中で、お客様の安全、環境の保全に十分配慮し、法令・社会規範を遵守し、各ステークホルダーと良好な関係を保ちながら事業活動を行う使命を負っています。

1962年に制定されたスズキグループの会社方針を示す「社是」、及びスズキの従業員が守るべきルールを明文化した「スズキ行動憲章」のなかに、スズキのCSRに対する基本的な考え方が盛り込まれています。

社是

一、消費者の立場になって
価値ある製品を作ろう

二、協力一致新事業会社を
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

スズキ行動憲章

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

会社の経営の基本方針

当社グループは、「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まいります。

また、「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、地球環境にやさしい製品づくりに邁進いたします。あらゆる面で「小さく・少なく・軽く・短く・美しく」を徹底し、ムダのない効率的な健全経営に取り組んでまいります。

各ステークホルダーに対する取り組み

共存共栄を目指して▶▶▶

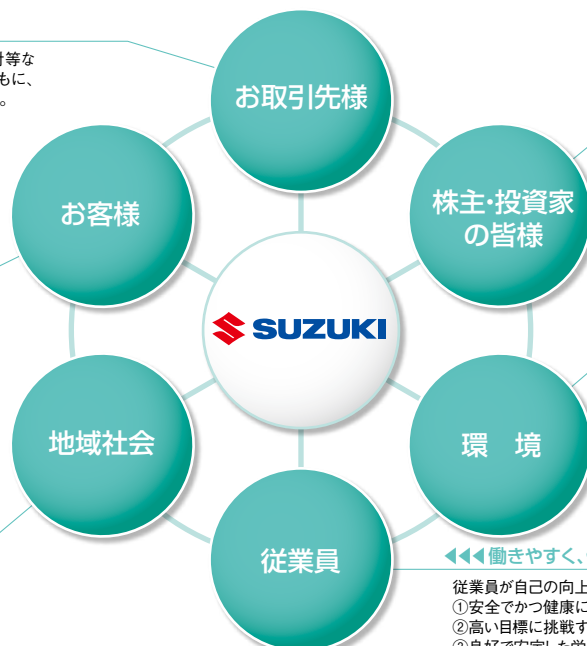
「価値ある製品づくり」のために、お取引先様と対等な立場で相互に協力し、信頼関係を構築するとともに、パートナーとして共に繁栄できる関係を構築します。

お客様の満足のために▶▶▶

人びとの暮らしに役立ち、心を満たす真の「価値」ある製品づくりのため、時代の足音に耳を傾け、人の心に寄り添いながら、技術と真心をもって挑み続けます。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。

地域に愛される企業を目指して▶▶▶

積極的な地域社会とのコミュニケーション活動や社会貢献活動により、地域の一員としての責務を果たし、地域社会の発展に貢献します。



◀◀◀ 企業価値の向上を目指して

迅速かつ適切、公平な情報開示を推進していくとともに、企業価値の向上のための取り組みに努めます。

◀◀◀ 地球環境保全への取り組み

地球環境保全への取り組みは、経営上の最重要課題であることを認識し、持続的発展が可能な社会の実現に向けて「スズキ地球環境憲章」に基づき、全ての事業活動及び製品における環境保全を推進します。

◀◀◀ 働きやすく、働きがいのある職場づくり

従業員が自己の向上につとめ、常に意欲的に前進することができるよう、
 ①安全でかつ健康に働ける健全な職場づくり
 ②高い目標に挑戦する人材を評価・支援する制度づくり
 ③良好で安定した労使関係づくりに取り組みます。

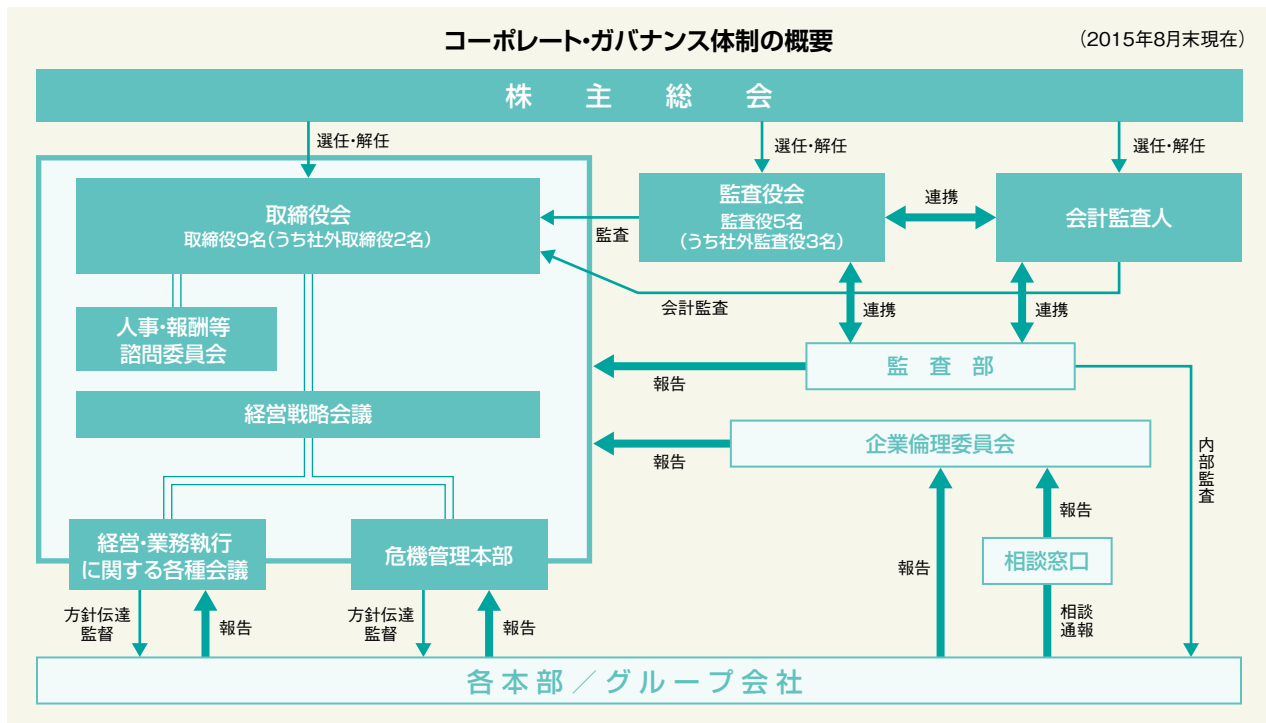
CSRマネジメント体制

コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

スズキは、従来より、公正かつ効率的な企業活動を旨として、株主各位をはじめ、お客様、お取引先様、地域社会、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、持続的に発展していく企業でありたいと考えています。その実現のためには、コーポレート・ガバナンスの強化が経営の最重要課題の一つであると認識し、社外取締役の複数名選任、取締役候補者等の選任や取締役の報酬決定における透明性と客観性の向上を目的とした取締役会の諮問委員会の設置、業績や株価との連動性の観点からの取締役の報酬体系の見直し、社外役員の独立性基準の制定をはじめ、様々な取り組みを行っています。

これからも、取締役会の実効性の確保や内部統制システムの一層の充実等、当社の持続的な成長と企業価値の向上に努めてまいります。



【取締役会】

取締役会は、取締役9名(うち社外取締役2名)で構成され、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、法令や定款に定める事項のほか、経営上の重要な事項を審議基準に基づいて付議し、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、業務執行に対する監督の強化を図っています。

また、専務役員・常務役員制度を導入し、機動的な会社運営、意思決定・業務執行のスピードアップと責任体制の明確化を図っています。

なお、従来より、取締役の経営責任を明確にし、かつ経営環境の変化に柔軟に対応出来るよう、取締役の任期を1年としています。

【社外取締役】

一般株主と利益相反が生じるおそれのない、独立性の高い社外取締役を選任することにより、経営監督機能を一層強化するとともに、豊富な経験及び専門的な知見に基づき、当社の成長のために有益な指摘・助言等を頂いています。

【経営戦略会議】

代表取締役社長を議長とし、少人数の役員で構成する合議制組織の「経営戦略会議」において、経営上の重要課題や戦略を横断的かつ総合的に協議するとともに、取締役会への付議事項の事前審議等を行います。

【経営・業務執行に関する各種会議】

役員並びに本部長・副本部長等が出席する会議として、業務執行にともなう経営課題についての対応策等を審議する各種会議を、内容に応じて週次・月次・臨時・半期毎に開催し重要な情報の共有・早期の課題抽出を密に行っている確かな業務執行が行えるようにし、経営の効率性を高めています。

【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として、取締役会の諮問委員会として「人事・報酬等諮問委員会」を設置しています。

同委員会は、委員の半数以上を社外取締役とし、常勤監査役及び社外監査役各1名がオブザーバーとして参加します。

同委員会では、取締役及び監査役候補者の選任基準や候補者の妥当性、及び取締役の報酬体系・報酬水準の妥当性等を審議し、取締役会は、その結果を踏まえて決定することとしています。

なお、取締役を兼務しない専務役員及び常務役員候補者の選任や報酬に関しても、同委員会の審議の結果を踏まえて決定することとしています。

【監査役監査】

監査役会は、監査役5名（うち社外監査役3名）で構成され、原則として2か月に1回開催するほか、必要に応じて随時開催しています。

監査役は、監査役会規則及び各事業年度の監査役監査方針に基づき、取締役会のほか、経営・業務執行に関する各種会議への出席、稟議書・議事録等の閲覧、取締役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っています。

なお、常勤監査役2名は、長年にわたって当社グループの経理業務を担当した経験により、また、社外監査役のうち1名は公認会計士としての豊富な経験により、財務及び会計に関する相当程度の知見を有するものです。

【内部監査】

内部監査の組織として監査部を設置しており、当社及び国内・海外の関係会社の監査により、法令等の遵守状況及び内部統制の有効性を定期的に検証し、その結果を、問題点の改善・是正に関する提言とともに、監査役及び経営者に報告しています。

また、関係会社の経営体質強化のためのルール作りと法令・ルール遵守のための指導・支援を行い、業務の効率化・標準化を推進しています。

【会計監査】

スズキの2014年度の会計監査業務を執行した公認会計士は、今村 敬、佐藤浩司の2名であり、清明監査法人に所属しています。当社の会計監査業務に係る補助者は、公認会計士7名、その他10名です。

【監査役監査、内部監査及び会計監査の相互連携並びに内部統制部門との関係】

監査役、監査部及び会計監査人は、適宜連携し、遵法性、内部統制面、経営効率面の視点から三様の監査を行っています。

監査役は、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、会計監査人監査への立会を実施するなどして、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り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。

また、監査役は、監査部と監査計画並びに監査テーマの調整を行うほか、必要に応じて監査に立会い、監査報告会に出席し、また、監査部の行う監査については全ての報告書の提出と説明を受けています。

なお、これらの監査組織と法務部門、財務部門、IT部門で構成する内部統制専門組織は、常時、情報交換等を行っています。

<ご参考-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、以下に該当する者は、候補者として選定しません。

1. 当社及び当社の子会社（以下、本基準において当社グループといいます。）の関係者

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

2. 取引先、大株主等の関係者

- (1) 次のいずれかの業務執行者である者
 - ① 当社グループを主要な取引先とする企業^(注2)
 - ② 当社グループの主要な取引先^(注3)
 - ③ 当社の総議決権の10%以上の議決権を保有する大株主
 - ④ 当社グループが総議決権の10%以上の議決権を保有する企業
- (2) 現在又は過去5年間に、当社グループの会計監査人の代表社員又は社員である者、又はあった者
- (3) 当社グループから役員報酬以外に多額の報酬を受けている者^(注4)
- (4) 当社グループから多額の寄付を受けている者^(注5)
- (5) 上記(1)から(4)に該当する者の配偶者又は二親等内の親族

(注1) 業務執行者:業務執行取締役、執行役、執行役員又は使用人

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

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

(注4) 多額の報酬を受けている者:過去3年のいずれかの事業年度において、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

(注5) 多額の寄付を受けている者:過去3年のいずれかの事業年度において、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)

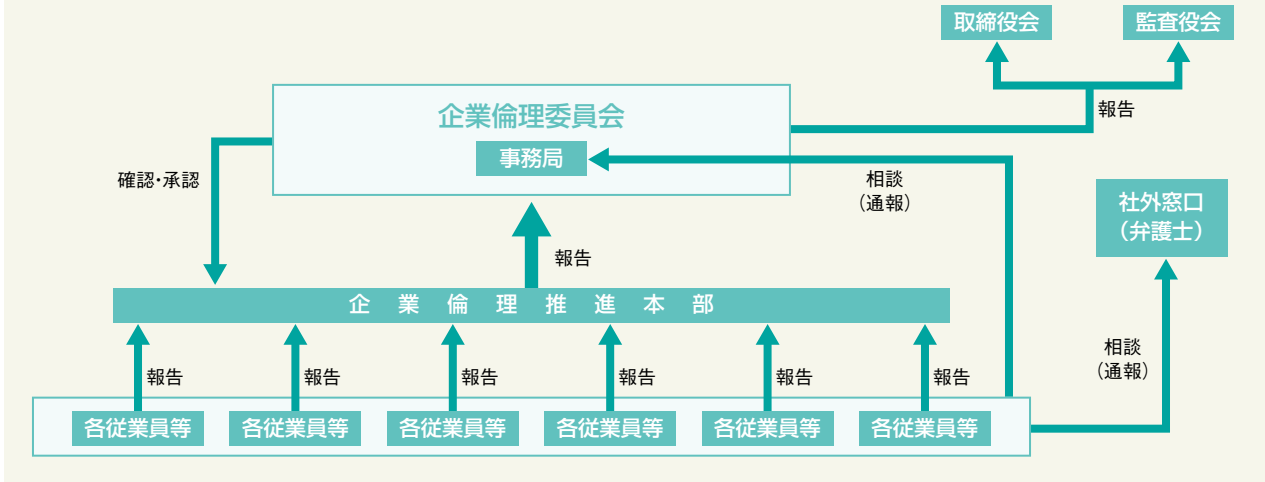
コンプライアンス(企業倫理)体制

役員及び従業員等が法令・社会規範・社内規則を遵守し公正かつ誠実に行動するための「スズキ企業倫理規程」を定め、その中で「行動基準」を明示するとともに、「企業倫理委員会」を設置し、企業倫理講習会を実施する等、コンプライアンスの徹底を図っています。また、2015年5月11日に、会社法に基づき内部統制システム構築の基本方針の改訂を取締役会で決議しており、更に内部統制システムの整備・構築に努めてまいります。

「スズキ企業倫理規程」の中に定められた 行動基準

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

企業倫理体制組織図



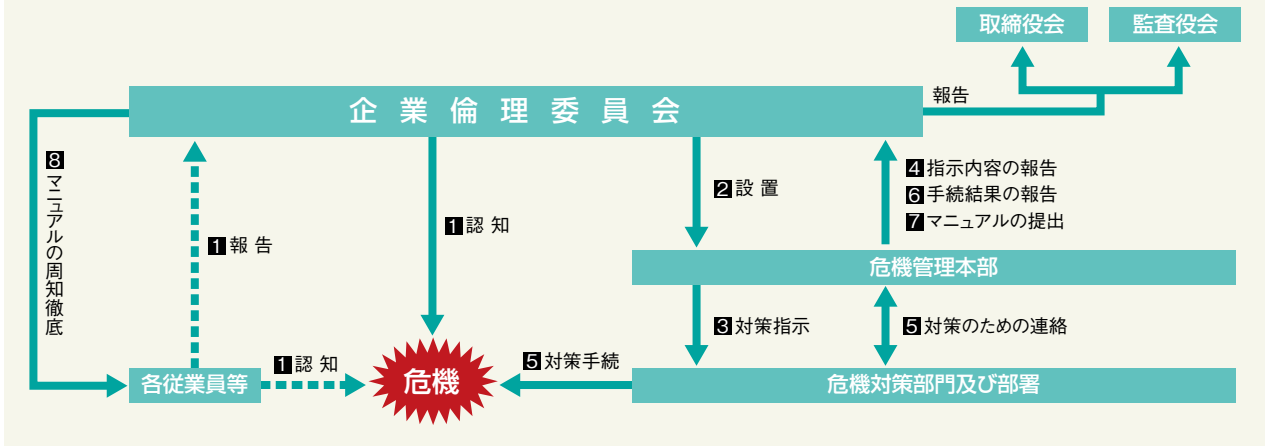
(2015年8月末現在)

危機管理体制

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

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

危機管理手続組織図



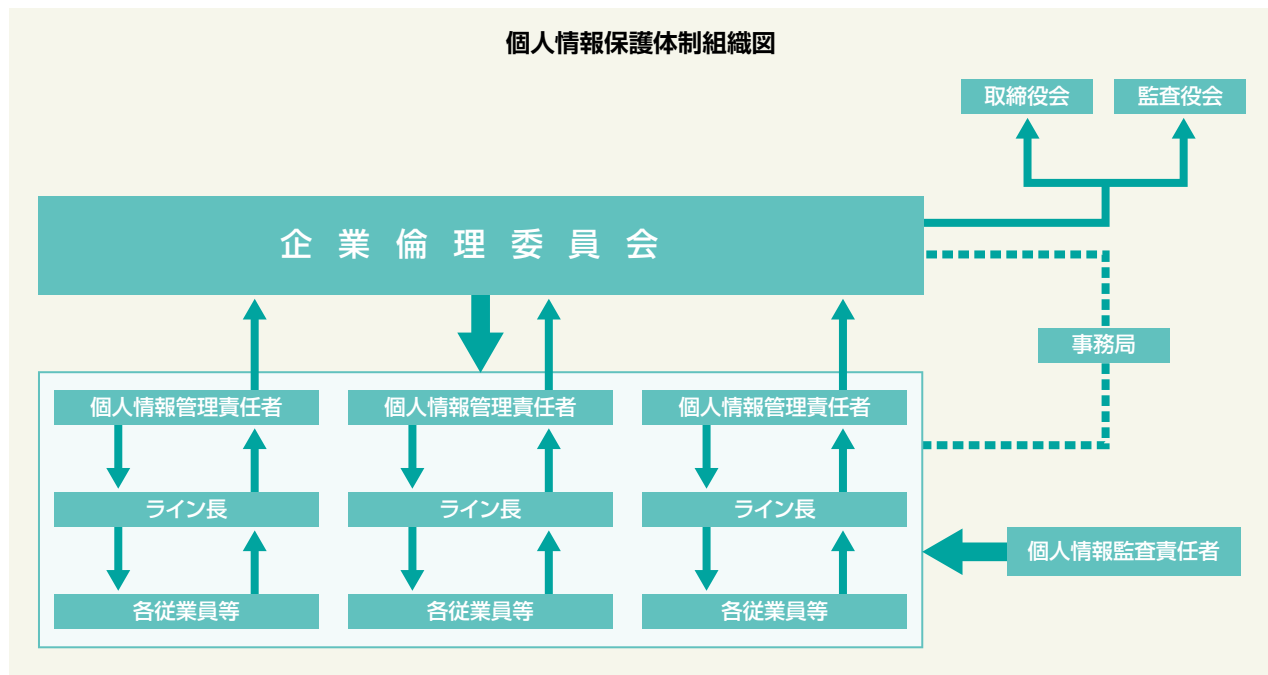
(2015年8月末現在)

個人情報保護への取り組み

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

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

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



スズキにおける個人情報の取り扱いの詳細については、次のホームページに掲載しています。あわせてご覧ください。

http://www.suzuki.co.jp/privacy_statement/index.html

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テストコースのリスク分散も兼ねてインドの研究施設の拡充など、海外も含めた生産・研究拠点の分散を実施しています。引き続き、災害に対する対応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り組み

スズキは災害発生時、施設の一部を地域住民の方々の緊急避難場所として登録しています。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います。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社員への取り組み

地震や津波被害から従業員の命を守ることを最優先に考え、それぞれの事業所において、避難場所・避難ルートの見直しを行いました。緊急地震速報を、静岡・愛知の全ての事業所へ導入し、全従業員が水の来ないところへ安全に避難できる体制を整えました。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を設置し、速やかに社員の安否確認を行える体制をとっています。毎月、定期的に衛星電話の訓練を行い、非常時に備えています。

また、消防署OBによる救護法訓練を全ての事業所で完了し、更に継続して反復訓練を毎週2回定期的に行っています。大規模災害時に自分達で止血や怪我の手当て、担架搬送などが出来るように取り組んでいます。

更に、勤務時間外の安否確認の方法として地震・津波災害発生時の「安否情報システム」を導入しています。社員・家族の安否を確認できるよう、各社員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社員は、自らの安否状況を返信するシステムとなっています。



救護法訓練



津波避難訓練

工場における災害に対する取り組み

災害発生時に備え、本社および各工場では全従業員参加の地震防災訓練を実施しています。工場では職場の誰でも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。

また、自衛消防隊による自主防災活動の推進として、消防自動車放水訓練や小型可搬ポンプ放水訓練などを行っています。なかでも、本社構内、湖西工場、磐田工場、大須賀工場、豊川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、特に優良と認める事業所として、それぞれ浜松市、湖西市、磐田市、掛川市、豊川市から消防団協力事業所に認定されています。



放水訓練



津波避難訓練



救護法訓練

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基金」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2015年3月期までに総額1億9千万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。

環境への 取り組み



グローバルな取り組みの推進

スズキは2002年3月に「スズキ地球環境憲章」を制定し、企業の存続と持続的発展が可能な社会の実現を目指して、環境に配慮した取り組みを推進しています。

ここではスズキの環境に関する取り組みについて紹介します。

環境管理の推進	23
地球温暖化の抑制	32
環境保全等の推進	52
3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進	60
社会との連携	68

環境ブランド SUZUKI GREEN

環境に対する理念や基本方針を定めた『スズキ地球環境憲章』の実現に向けて、環境方針、次世代環境技術及び環境活動等の取り組みを明確にし、社内外に広くアピールする環境ブランド「SUZUKI GREEN(スズキグリーン)」を導入しています。

「SUZUKI GREEN」は、環境方針を意味する SUZUKI GREEN Policy(スズキグリーン ポリシー)、次世代環境技術を意味するSUZUKI GREEN Technology(スズキグリーン テクノロジー)及び環境活動を意味するSUZUKI GREEN Activity(スズキグリーン アクティビティ)の3つのカテゴリーより構成されています。



SUZUKI GREEN Policy

スズキの環境に対する政策や方針を表す環境計画や各種ガイドライン等

・スズキ環境計画2015: <http://www.suzuki.co.jp/about/csr/policy/index.html#envPlan>

・スズキ生物多様性ガイドライン: <http://www.suzuki.co.jp/about/csr/policy/index.html#guideline>

SUZUKI GREEN Technology

スズキが開発し、製品に活かしている次世代環境技術。(低燃費化技術・軽量化技術等の新技術が含まれます。)



SUZUKI GREEN Activity

スズキの環境に対する理念を実現するための取り組み、活動。(地球温暖化の抑制及び環境保全の推進等に対する、開発・生産・物流等、各部門が取り組んでいる様々な活動が含まれます。)



環境管理の推進

美しい地球と豊かな社会を次の世代に引き継いで行くため、事業活動を営む上で地球温暖化等の環境に配慮することを最重要課題の一つと考えています。グループ内の環境管理体制を整備し、開発・生産・物流・市場・オフィス等の各分野で発生する環境負荷の低減に取り組み、各ステークホルダーとのコミュニケーションを実施してこの課題に取り組んでいます。

スズキ地球環境憲章

スズキ地球環境憲章 (2002年策定、2006年改訂)

【環境理念】

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

【環境基本方針】

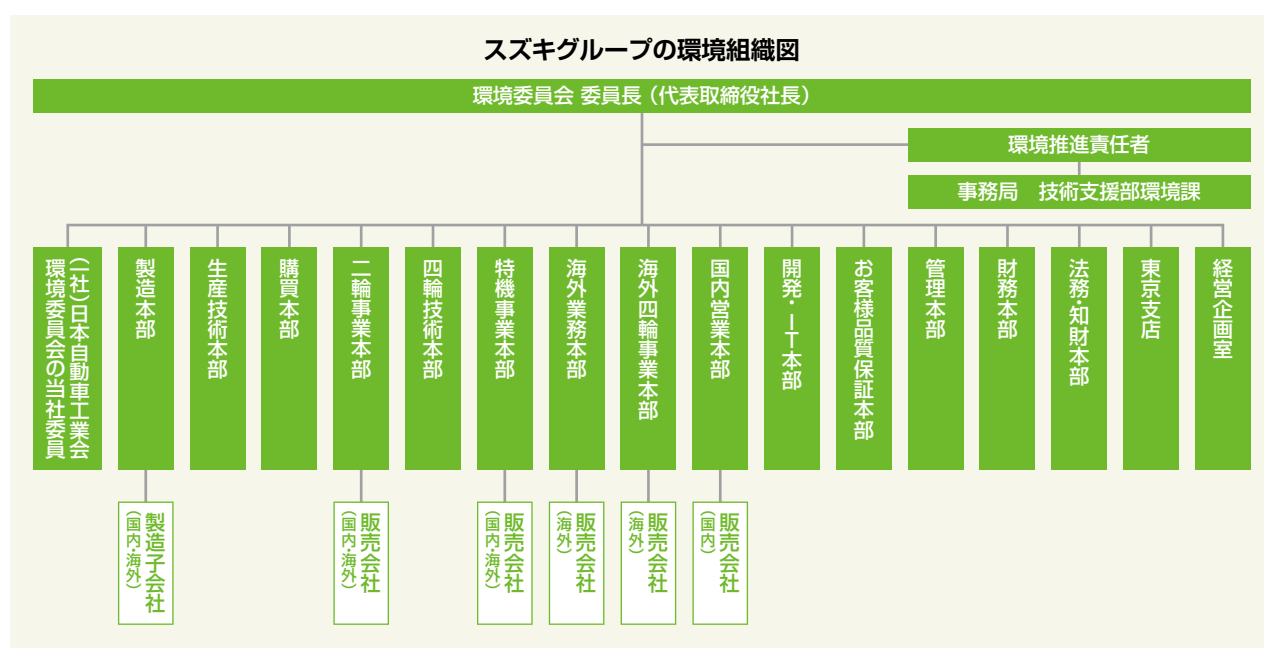
- 環境法規を遵守し、自主基準の運用を推進します。
- 事業活動及び製品の環境負荷を積極的に低減します。
- 環境管理体制を整備し、継続的に改善していきます。
- 環境コミュニケーションを積極的に推進します。

スズキグループの環境組織図

グループ全体の環境管理体制における最高決定機関として、2001年4月に「スズキ環境委員会」を設置しました。

スズキ環境委員会は年2回開催され、環境方針や中長期環境目標の策定、既存課題の進捗確認、緊急課題への対応方針の決定等を行っています。

2015年9月現在



環境計画

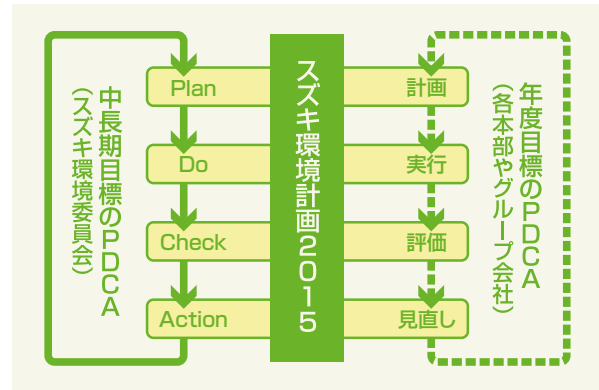
スズキ環境計画2015

1993年に環境保全に関する中長期計画として「スズキ環境保全全取り組みプラン」を策定し、2007年の改訂(2007年度版)を経て、2013年3月、新たに「スズキ環境計画2015」を策定しました。

「スズキ環境計画2015」は、「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」、「社会との連携」の4つのテーマから構成され、開発・生産・物流・オフィスの各段階から生じる環境負荷の低減の取り組みと環境コミュニケーションの取り組みを目標課題にしています。「スズキ環境保全全取り組みプラン」と比較して目標課題をグローバルに広げ(一部目標を除く)、また、コミュニケーションの対象をサプライヤーに広げて設定しています。

この「スズキ環境計画2015」の目標達成のため、PDCAを通じた業務管理と継続的改善を行い、環境への影響を低減する事業活動を推進していきます。

※PDCAとは、Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(見直し)を一つのサイクルとした取り組み手法です。単なる計画と実行だけでなく評価と見直しまで行うことで、効果や反省をフィードバックさせ、常に改善しつつ取り組むことができます。



		具体的な実施事項・目標	2014年度の主な実績	
地球温暖化の抑制	燃費の向上	スズキグリーンテクノロジーの採用によるトップクラスの低燃費	四輪車	<ul style="list-style-type: none"> 「エネチャージ」で培ったエネルギー管理技術をさらに進化させたスズキ独自の低燃費化技術「S-エネチャージ」を「ワゴンR」、「ワゴンRステイングレー」に搭載。改良を加えたR06A型エンジンとの組み合わせにより、軽ワゴントップレベルとなる低燃費を達成。また、ISG(モーター機能付発電機)のスターターモーター機能により、静かでスムーズなアイドリングストップからのエンジン再始動を実現。 マニュアルトランスミッションとオートマチックトランスミッションの利点を両立させた新トランスミッション「Auto Gear Shift(オートギアシフト:AGS)」を「キャリイ」、「エブリイ」、「アルト」に搭載。トランスミッションとエンジンの協調制御により、変速ショックの少ない滑らかなシフトフィーリングと、優れた燃費性能を実現。
			二輪車	<ul style="list-style-type: none"> インドモデル「GIXXER」に、SEP(Suzuki Eco Performance)エンジンを搭載し、ピストン軽量化によるメカロス低減と小型/軽量ローラーロックアームとロングストローク化により燃焼室を小型化し、高い燃焼効率とクラス最高燃費を達成。
			船外機	<ul style="list-style-type: none"> 「DF200A/AP」において、「リーンバーン(希薄燃焼)システム」を採用し、低燃費を実現。
		四輪車	<ul style="list-style-type: none"> 2014年12月発売の「アルト」において、新たに開発したプラットフォームを初めて採用。徹底した軽量化の取り組みにより60kg*の軽量化を達成、車両の生産に必要となる材料やエネルギー消費量を削減し、一層の省資源を実現。 ※アルト CVT車と先代モデルのアルト エコの比較 	
		二輪車	<ul style="list-style-type: none"> 2014年12月発売の「レッツG」のガソリンタンクの製造方法を、従来のブロー成型から射出成型に変更し、肉厚の均一化により12%の軽量化を実現。 	
		船外機	<ul style="list-style-type: none"> 「DF200A」は、従来の200馬力船外機がV6エンジンを採用していたのに対して、直列4気筒エンジンを採用することで、ダウンサイジングと約30kgの軽量化を実現。 	
	グローバル平均燃費の向上	空気抵抗、転がり抵抗等、車両全体の走行抵抗の低減	四輪車	<ul style="list-style-type: none"> 2015年2月発売の「エブリイ」について、先代モデルに対してAピラー形状の最適化やサイドボディの空気の流れの改善等を行ない、Cd値を3%低減。
			二輪車	<ul style="list-style-type: none"> 中国モデル「Let's110」において、タイヤ構造を変更して走行抵抗を低減し、約2%の燃費向上を実現。
		【四輪車】 25%向上 (2005年度比)	四輪車	・30%向上。
	【二輪車】 25%向上 (2005年度比)	二輪車	・13%向上。	
【船外機】 10%向上 (2005年度比)	船外機	・5.5%向上。		

		具体的な実施事項・目標	2014年度の主な実績													
地球温暖化の抑制	次世代自動車の開発	【四輪車】 小さなクルマに適した次世代車の開発推進	低価格ハイブリッド車の開発	四輪車	・小さな車に適した低価格ハイブリッドシステムを搭載した車を開発中。											
			日常生活に適した小型EVの開発	四輪車	・軽商用EVによる社会実証実験を実施。 ・電動車いすの都市型コンセプトモデル「UTコンセプト」を製作し、2014年10月の国際福祉機器展(東京)に出展。											
		【二輪車】 グローバル市場に向けた電動車両の開発		二輪車	・鎌倉市での電動バイク「e-Let's」を使用した実証実験をベースとした電動バイク及びバッテリー充電交換システムの運用実験を計画。											
		【水素燃料電池】 軽量、コンパクト、低コストな空冷燃料電池の開発		二輪車	・2015年度中に燃料電池二輪車の認可制度(車両と水素容器の両方)が整備される予定であることから、定格出力3.9kwの空冷式燃料電池システムを搭載した二輪車「FCパーガマン」の開発を推進し、新基準に適合した車両により規模を拡大した公道試験の実施を計画中。											
	事業活動における省エネ	生産効率改善、省エネ機器導入、節電活動による工場、オフィスなどの省エネ活動の推進				<ul style="list-style-type: none"> ・生産工場で、塗装乾燥炉やアルミ溶湯保持炉の設定温度低減、生産の減少に合わせた設備の小型化・集約化によるロス削減、未利用だった廃熱を他工程の昇温に利用する等の取り組みを実施。 ・主な事業所、及び建屋ごとの電力使用量、印刷紙使用量、その他スズキ企業倫理規程に定める行動基準に係わる各種実績の進捗状況を社内ホームページに掲載。 ・一部事務所南面にグリーンカーテンの施工、またクールビズの期間延長を実施。 ・オフィス内において照明のLED化を順次展開し、不要な照明を撤去。また社内・寮の共用部分に、人感センサー付き照明を導入。 ・LEDプロジェクターなど、省エネ機器を順次導入。(2015年度本社事務所設置完了) ・休日に自動販売機を停止。 										
	国内事業所CO2総排出量の削減目標 15%削減(2005年度比) 生産台数あたりのCO2排出量は、国内トップクラスの水準を維持				・10.6%削減。											
物流活動における省エネ	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送ルート、荷姿の見直しなどによる輸送効率の向上 ・エコドライブ支援機器の導入や従業員の運転教育による輸送車両の燃費向上 				<ul style="list-style-type: none"> ・組立工場に隣接したエンジン工場に生産を集中することで、エンジン輸送距離を短縮。 ・積載効率を向上し、部品工場への工場間輸送便数を削減。 											
	売上高当たりの国内・海外仕向地CO2排出量の削減目標 25%削減(2006年度比)				・国内仕向地で27%削減、海外仕向地で57%削減。											
環境保全等の推進	大気汚染	各国の状況に応じた低排出ガスの導入	四輪車	<ul style="list-style-type: none"> ●国内の排出ガス規制対応 ・すべての新型車を2005年(平成17年)排出ガス規制(新長期規制)に適合。 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">排出ガス規制適合車</th> <th>機種・型式数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">2005年(平成17年)排出ガス規制適合車</td> <td>5機種5型式</td> </tr> <tr> <td>☆☆☆低排出ガス</td> <td>2005年(平成17年)排出ガス基準50%低減</td> <td>3機種4型式</td> </tr> <tr> <td>☆☆☆☆低排出ガス</td> <td>2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減</td> <td>12機種15型式</td> </tr> </tbody> </table>	排出ガス規制適合車		機種・型式数	2005年(平成17年)排出ガス規制適合車		5機種5型式	☆☆☆低排出ガス	2005年(平成17年)排出ガス基準50%低減	3機種4型式	☆☆☆☆低排出ガス	2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	12機種15型式
			排出ガス規制適合車		機種・型式数											
			2005年(平成17年)排出ガス規制適合車		5機種5型式											
	☆☆☆低排出ガス	2005年(平成17年)排出ガス基準50%低減	3機種4型式													
	☆☆☆☆低排出ガス	2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	12機種15型式													
二輪車	<ul style="list-style-type: none"> ・欧州のEURO3*を始め、各国の排出ガス規制へ対応。 ・平成19年排出ガス規制に適合した「アドレス110(2015年3月発売)」、「アドレスV50(2015年5月発売)」を導入。 ※EURO3:欧州域における排ガス規制値 															
船外機	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての4ストローク船外機について、日本マリン事業協会排気ガス自主規制をはじめ、米国EPA*1規制、米国CARB*2規制や欧州RCD*3規制をクリア。 米国CARB規制では3STARを達成。 ・「DF200A/AP」を各国規制対応機として展開。 ※1 Environmental Protection Agencyの略: 米国環境保護庁 ※2 California Air Resources Boardの略:カリフォルニア州大気資源局 ※3 Recreational Craft Directiveの略:欧州ボート指令 															
環境負荷物質の管理強化	<ul style="list-style-type: none"> 各国の新規化学物質規制への対応 環境負荷物質のグローバルな使用削減及び高懸念物質の代替の推進 				<ul style="list-style-type: none"> ・各国の新規化学物質規制情報を収集し、環境負荷物質規制のグローバルな推進を実施。 ・欧州のCLP規則対応(2015年6月)及び米国HCS規則対応(2015年6月)を実施。 ・高懸念物質であるDeca-BDE規制対応を開始し、環境負荷物質削減のグローバルな対応を推進。 											
VOCの低減	【四輪車】 車室内環境向上のため、VOCの少ない代替材の使用のグローバル推進				・ハンガリーのマジャールスズキで生産するピタラー、国内生産のハスラー、アルト、エブリイ、中国の長安鈴木生産のアリビオにおいて、車室内VOC低減対策を実施し自工会目標(厚生労働省室内濃度指針値以下)を達成。											
VOCの削減	【ボディ塗装】 塗装面積当たりVOC排出量40%削減の維持(2000年度比)				・41.6%削減											

		具体的な実施事項・目標	2014年度の主な実績							
3Rリデュース・リユース・リサイクルの推進	資源の有効利用	リサイクル可能樹脂の使用拡大	<ul style="list-style-type: none"> 資源の有効利用促進のため、PPリサイクル材の採用を拡大。 「スカイウェイブ650」のフューエルタンクトレイにPPリサイクル材を採用。 2015年3月発売の「アドレス110」の外装樹脂12部品及びシート底板上にPPリサイクル材を採用。 アセアンモデル「SHOOTER 115」のPP製外装樹脂10部品及びアセアンモデル「RAIDER J 115Fi」のリヤフェンダにPPリサイクル材を採用。 「DF200A/AP」の吸気周りの部品に、リサイクルしやすい熱可塑性樹脂を積極的に採用。 							
		リサイクルの配慮	リサイクル部品の分解を容易にする設計の推進	<table border="1"> <tr> <td>四輪車</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 2014年12月発売の「アルト」のフロントバンパーにおいて、樹脂部品同士をはめあい構造にすることにより、ネジによる固定を廃止。 海外モデル「ビターラ」のバンパーに材着加飾を採用し塗装を廃止。 </td> </tr> <tr> <td>二輪車</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> リサイクル設計を推進する上で、部品の分解容易性を追求。 2014年12月発売の「レッツG」について、分解容易化を配慮し、樹脂カバー同士のはめあい構造の最適化、部品のモジュール化等を実施。 </td> </tr> <tr> <td>船外機</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 「DF200A/AP」について、ナットのインサート成型部位を減らし、分解が容易なタッピングスクリューの使用を拡大。 </td> </tr> </table>	四輪車	<ul style="list-style-type: none"> 2014年12月発売の「アルト」のフロントバンパーにおいて、樹脂部品同士をはめあい構造にすることにより、ネジによる固定を廃止。 海外モデル「ビターラ」のバンパーに材着加飾を採用し塗装を廃止。 	二輪車	<ul style="list-style-type: none"> リサイクル設計を推進する上で、部品の分解容易性を追求。 2014年12月発売の「レッツG」について、分解容易化を配慮し、樹脂カバー同士のはめあい構造の最適化、部品のモジュール化等を実施。 	船外機	<ul style="list-style-type: none"> 「DF200A/AP」について、ナットのインサート成型部位を減らし、分解が容易なタッピングスクリューの使用を拡大。
			四輪車	<ul style="list-style-type: none"> 2014年12月発売の「アルト」のフロントバンパーにおいて、樹脂部品同士をはめあい構造にすることにより、ネジによる固定を廃止。 海外モデル「ビターラ」のバンパーに材着加飾を採用し塗装を廃止。 						
			二輪車	<ul style="list-style-type: none"> リサイクル設計を推進する上で、部品の分解容易性を追求。 2014年12月発売の「レッツG」について、分解容易化を配慮し、樹脂カバー同士のはめあい構造の最適化、部品のモジュール化等を実施。 						
		船外機	<ul style="list-style-type: none"> 「DF200A/AP」について、ナットのインサート成型部位を減らし、分解が容易なタッピングスクリューの使用を拡大。 							
		【日本】ASRリサイクル率70%以上を維持	達成(97.2%)							
	【日本】使用済みバンパーの回収・リサイクルの推進	<ul style="list-style-type: none"> 使用済みバンパーの回収を継続。 回収したバンパーをバッテリーホルダー、エンジンアンダーカバー及びフットレスト等の自動車部品にリサイクル化。 								
	【海外】各国自動車リサイクル法への対応	<ul style="list-style-type: none"> EU各国現地代理店が各国の実情に合わせたELV*の引き取り・リサイクル体制を構築。 *End-of-Life Vehicleの略:使用済み自動車 								
	梱包資材	リターナブル容器の使用拡大により、ダンボールなどの梱包材の削減	<ul style="list-style-type: none"> 入荷用リターナブル容器の使用により約158tのダンボールを削減。 出荷用リターナブル容器の使用により約101tのダンボールを削減。 							
		廃ダンボールのリサイクルの推進	工場が発生した廃ダンボール約24tを部品の破損防止の緩衝材に再利用。							
		生産金額あたりの容器包装及びダンボール使用量の削減目標10%削減(2005年度比)	29.0%削減(2013年度実績)							
	廃棄物	【単独】埋立廃棄物ゼロレベルの継続(1990年度比)1.0%未満の継続	ゼロレベルの継続。							
【グループ】埋立廃棄物ゼロレベルの継続(2002年度比)1.0%未満の継続		ゼロレベルの継続。								
水資源	工場、オフィスにおける節水の徹底	国内工場	<ul style="list-style-type: none"> 密閉式冷却塔の採用、小型空調機の空冷化、節水栓の採用、雨水の利用、冷却水の循環再利用等による節水を実施。 夏季の湯水時に、構内への送水圧の低減や冷却塔補給水の減量、井戸水の活用により、節水を行い、地域の水資源の保全に貢献。 							
		事務所	<ul style="list-style-type: none"> 洗面所、トイレなどに節水を呼び掛ける掲示を行うとともに、具体的な対策を案内するなど、啓発活動を継続。 全社に節水への協力依頼及び具体的な対策を記載した通達を発信。 トイレと給湯室に節水を呼びかける貼り紙を継続実施。 洗面所用水栓の自動水栓化の推進 従業員寮の水道へ節水タイプの機器を順次導入。 							
社会との連携	環境コミュニケーションの拡充	生物多様性への取り組み	<table border="1"> <tr> <td>事業活動・製品開発</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 車種別LCA*(CO2排出量)結果比較を公表。 HP及びカタログに車種別環境情報を掲載。 *Life Cycle Assessmentの略:ひとつの製品が原材料製造から廃棄処理されるまでの各段階における環境負荷をライフサイクル全体で評価するための算定手法。 </td> </tr> <tr> <td>地域社会との連携</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 「スズキの森(浜松市北区引佐町)」保全活動を継続実施。 環境省「ライトダウンキャンペーン」に参加。 「森林環境貢献度」の定量的情報の更新・公開。 </td> </tr> </table>	事業活動・製品開発	<ul style="list-style-type: none"> 車種別LCA*(CO2排出量)結果比較を公表。 HP及びカタログに車種別環境情報を掲載。 *Life Cycle Assessmentの略:ひとつの製品が原材料製造から廃棄処理されるまでの各段階における環境負荷をライフサイクル全体で評価するための算定手法。 	地域社会との連携	<ul style="list-style-type: none"> 「スズキの森(浜松市北区引佐町)」保全活動を継続実施。 環境省「ライトダウンキャンペーン」に参加。 「森林環境貢献度」の定量的情報の更新・公開。 			
		事業活動・製品開発	<ul style="list-style-type: none"> 車種別LCA*(CO2排出量)結果比較を公表。 HP及びカタログに車種別環境情報を掲載。 *Life Cycle Assessmentの略:ひとつの製品が原材料製造から廃棄処理されるまでの各段階における環境負荷をライフサイクル全体で評価するための算定手法。 							
		地域社会との連携	<ul style="list-style-type: none"> 「スズキの森(浜松市北区引佐町)」保全活動を継続実施。 環境省「ライトダウンキャンペーン」に参加。 「森林環境貢献度」の定量的情報の更新・公開。 							
		サプライヤーと連携・協力した環境保全	<ul style="list-style-type: none"> 「スズキグリーン調達ガイドライン」に基づく環境保全活動の推進と環境法令の遵守 化学物質規制に対する日本・EU・国連の動向を注視し、将来の規制の可能性が議論されている物質に対する、お取引先様への調査・対応依頼を推進。 							
環境教育の充実	<table border="1"> <tr> <td>新入社員を含む従業員及び海外研修生への環境教育活動の推進</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 新入社員教育に環境基礎講義を取り入れ、環境方針の理解や環境課題への認識強化を推進。 NPO主催の環境教育イベントへの社員家族参加を推進。 静岡県内2大学において、「スズキの環境への取り組み」について出張講座を実施。 </td> </tr> <tr> <td>社内エコドライブ講習会の継続</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> エコドライブ講習会を本社及び各事業所で実施し、2015年度4月末までに延べ4,004人が受講。 エコドライブの意識付けを図るため、連絡車の運行記録簿に燃費計の値を記録。 </td> </tr> </table>	新入社員を含む従業員及び海外研修生への環境教育活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> 新入社員教育に環境基礎講義を取り入れ、環境方針の理解や環境課題への認識強化を推進。 NPO主催の環境教育イベントへの社員家族参加を推進。 静岡県内2大学において、「スズキの環境への取り組み」について出張講座を実施。 	社内エコドライブ講習会の継続	<ul style="list-style-type: none"> エコドライブ講習会を本社及び各事業所で実施し、2015年度4月末までに延べ4,004人が受講。 エコドライブの意識付けを図るため、連絡車の運行記録簿に燃費計の値を記録。 					
新入社員を含む従業員及び海外研修生への環境教育活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> 新入社員教育に環境基礎講義を取り入れ、環境方針の理解や環境課題への認識強化を推進。 NPO主催の環境教育イベントへの社員家族参加を推進。 静岡県内2大学において、「スズキの環境への取り組み」について出張講座を実施。 									
社内エコドライブ講習会の継続	<ul style="list-style-type: none"> エコドライブ講習会を本社及び各事業所で実施し、2015年度4月末までに延べ4,004人が受講。 エコドライブの意識付けを図るため、連絡車の運行記録簿に燃費計の値を記録。 									
環境情報の開示	<ul style="list-style-type: none"> 「スズキ環境・社会レポート」(日本語版・英語版)を作成し、社会へ環境保全活動の情報を発信 スズキ環境・社会レポート2014の日本語版(冊子、PDF)、英語版(PDF)を発行。 									

環境マネジメントシステムの導入

製造部門の取り組み(国内)

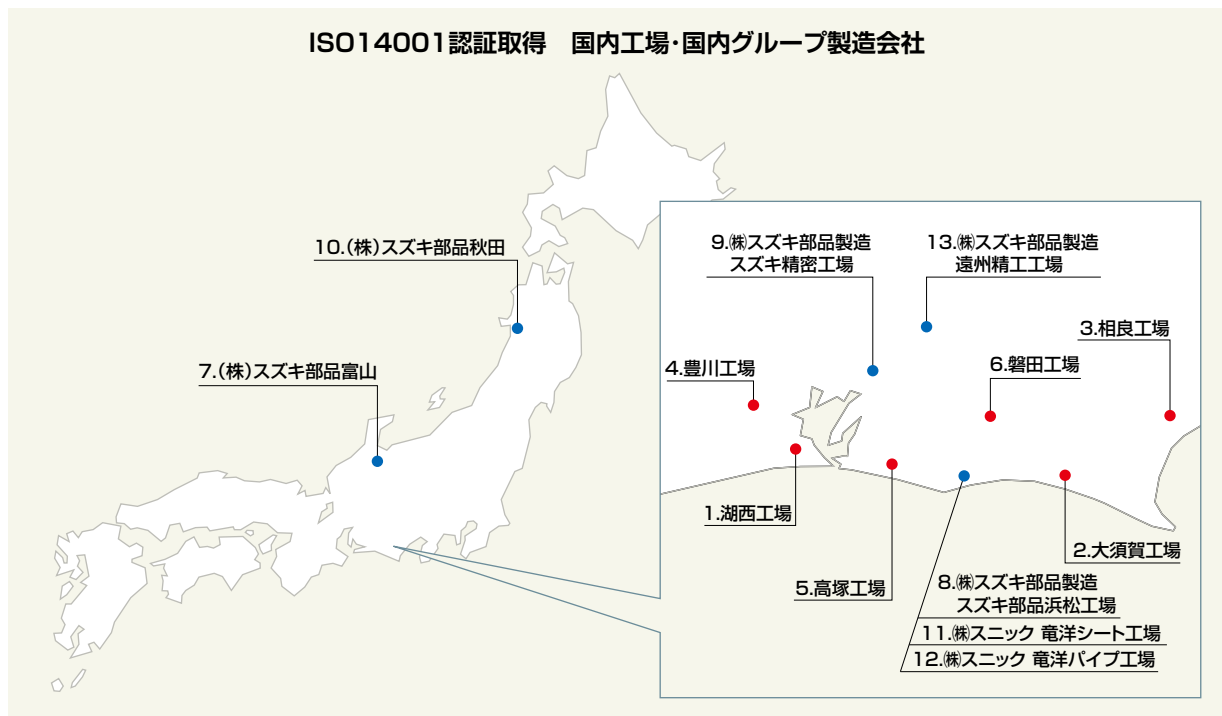
●環境マネジメントシステムの導入状況

グループの製造部門の環境保全活動への取り組みのひとつとしてISO14001等の『環境マネジメントシステム』の導入を推進しています。

ISO14001は環境マネジメントシステムにおける国際標準規格であり、スズキはこのシステムの認証取得等を通して法令遵守や環境負荷低減の徹底を図り、また、環境監査等を通して環境マネジメントシステムの有効性を確認しています。

国内工場及びグループ製造会社の導入状況

2003年3月までにすべての国内工場でISO14001の認証を取得し、グループ製造会社では2015年4月1日現在、(株)スズキ部品富山、(株)スズキ部品秋田、(株)スズキ部品製造の3工場及び(株)スニックの2工場が認証取得しています。



<スズキ>

● 国内工場

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

<国内グループ会社>

● グループ製造会社

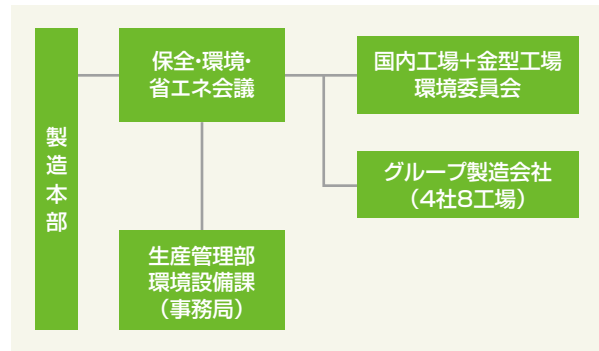
名称	取得時期
7 (株)スズキ部品富山	2001年3月
8 (株)スズキ部品製造 スズキ部品浜松工場	2001年6月
9 (株)スズキ部品製造 スズキ精密工場	2001年10月
10 (株)スズキ部品秋田	2002年3月
11 (株)スニック 竜洋シート工場	2005年3月
12 (株)スニック 竜洋パイプ工場	2005年5月
13 (株)スズキ部品製造 遠州精工工場	2005年7月

●製造本部 保全・環境・省エネ会議

国内工場、金型工場及びグループ製造会社の環境管理を向上させるため、「保全・環境・省エネ会議」を行っています。

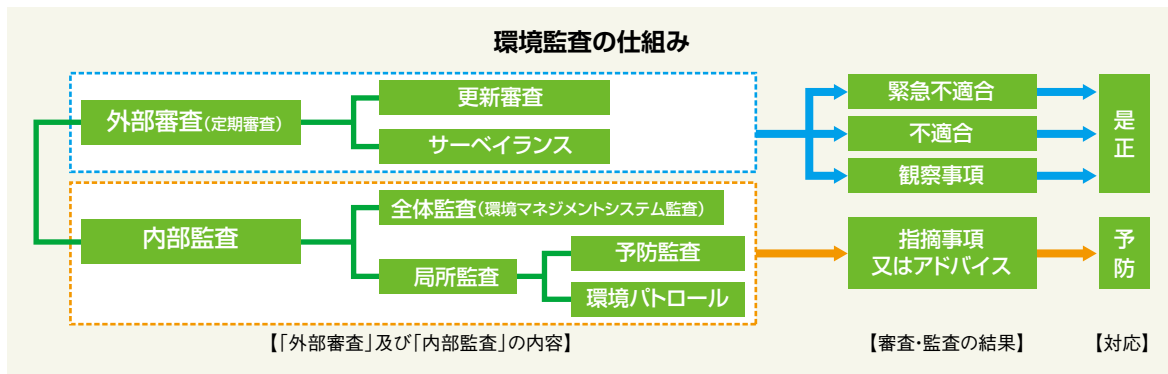
この場には国内工場、金型工場及びグループ製造会社4社8工場の技術担当課長が集まり、環境保全計画の改善事例や国内工場、金型工場及びグループ製造各社に関連する事項等について現場で現物を確認しながら討議しています。

ここで確認・討議された内容は国内工場、金型工場及びグループ製造会社各社に展開され、環境管理活動に役立っています。



●環境監査

国内工場、グループ製造会社では毎年1回、外部審査機関による外部審査、内部監査の二重の監査を行うことで環境への取り組みをより確実なものにしています。



外部審査

環境マネジメントシステムが確実に実施されているか否かの確認とそのシステムの有効性及び妥当性を確認するため、第三者機関から文書及び現場における審査を受けています。

2014年度は4工場の更新審査と2工場のサーベイランスを受け、ISO14001の要求事項に対する「不適合」※1はありませんでした。また、「観察事項」※2は全工場で24件あり、継続的な改善を実施していきます。

※1「不適合」とは直ちに是正しなければならない事項のうち、システム運用上の致命的な欠陥ではない事項。
 ※2「観察事項」とは直ちに是正しなければならない事項ではなく、今後継続的に改善することが望ましい事項。

内部監査

内部監査では全体監査と局所監査の2種類の監査を実施しています。監査の際、被監査部門と直接利害関係が無い内部監査員を選任して環境マネジメントシステムが適切に実施されているかどうかを監査します。

全体監査

環境マネジメントシステムの運用が適切に実施されているかどうかを文書及び現場において監査します。2014年度には指摘事項8件、アドバイス64件がありましたが、すべて対応しました。

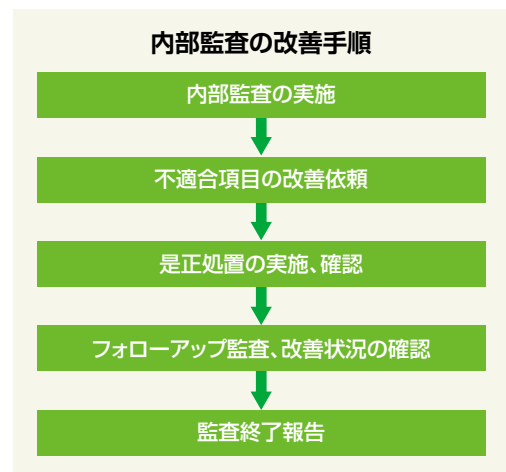
局所監査

●予防監査

緊急事態の発生する恐れがある排水処理場、化学物質の使用・保管場所及び廃棄物処理場を中心に現場を十分に確認しながら監査します。2014年度には指摘事項がありませんでしたが、アドバイスが17件あり、すべて対応しました。

●環境パトロール

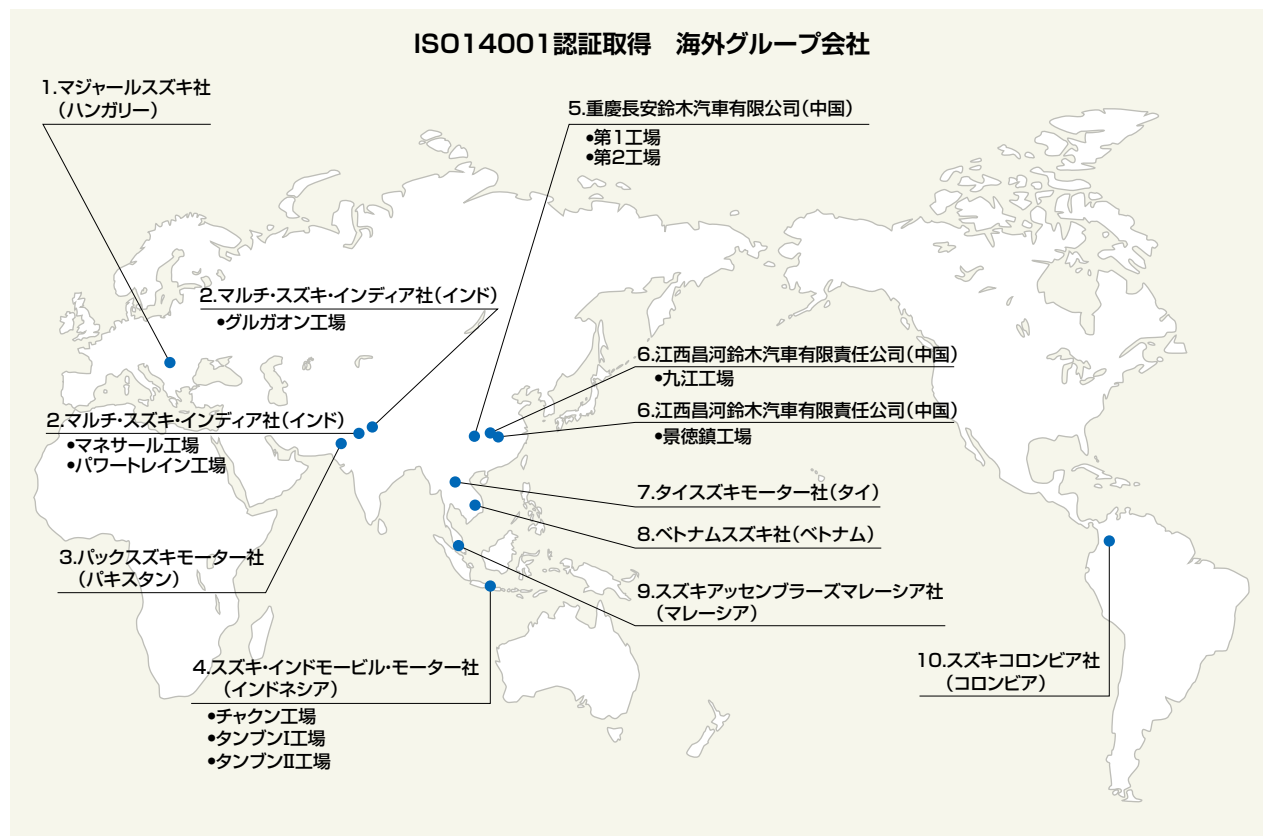
緊急事態の発生する恐れのある場所は、工場長が定期的にパトロールし、環境事故の未然防止を図っています。



製造部門の取り組み(海外)

海外工場の導入状況

海外グループ製造会社について、1998年4月、マジャールスズキ社がグループの中で初めて認証取得しました。2015年3月末現在、10社16工場がISO14001の認証取得をしています。すでに認証取得しているグループ会社以外の会社も取得に向けた取り組みを行っています。



名称	取得時期	
1 マジャールスズキ社(ハンガリー)	1998年4月	
2 マルチ・スズキ・インディア社(インド)	・グルガオン工場	1999年12月
	・マネサル工場	2008年12月
	・パワートレイン工場	2012年5月
3 バックスズキモーター社(パキスタン)	2005年8月	
4 スズキ・インドモビル・モーター社(インドネシア)	・チャクン工場	2006年4月
	・タンブンI工場	2008年8月
	・タンブンII工場	2009年7月

名称	取得時期	
5 重慶長安鈴木汽車有限公司(中国)	・第1工場	2004年12月
	・第2工場	2014年12月
6 江西昌河鈴木汽車有限責任公司(中国)	・景德鎮工場	2003年12月
	・九江工場	2006年12月
7 タイスズキモーター社(タイ)	2005年8月	
8 ベトナムスズキ社(ベトナム)	2005年3月	
9 スズキアッセンブラーズマレーシア社(マレーシア)	2006年10月	
10 スズキコロンビア社(コロンビア)	2003年12月	

国内販売代理店に対する取り組み

事業活動における環境に配慮した取り組みをグループ会社に展開するため、直営国内販売代理店への環境管理システムの導入を推進しています。エネルギー使用量・廃棄物排出量の削減や環境法令遵守等を通じて、代理店の環境負荷を継続して改善していきます。

緊急時の訓練

国内工場、金型工場では、環境事故*が発生する恐れのある場所・作業を想定して、従業員、納入業者の関係者による緊急時の訓練を行っています。2014年度は延べ132回(うち夜間を想定したもの20回)の訓練を実施しました。また、国内、海外グループ製造会社でも訓練を実施しています。

*環境事故とは、化学物質が漏れる等、環境に影響を与える事故をいいます。

環境事故等

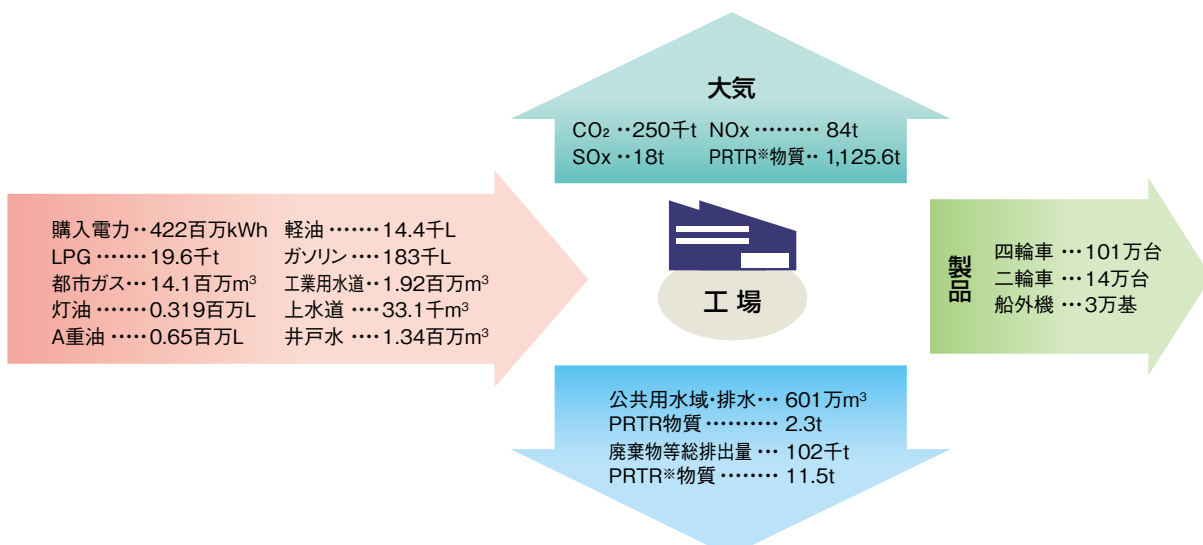
〈環境事故について〉

2014年度は、国内工場、金型工場で環境事故はありませんでした。

〈苦情について〉

大須賀工場で苦情が5件ありました。臭気低減対策として、臭気負荷の高い場所を特定するための調査を行い、その結果、臭気負荷の高かった脱臭塔の清掃及び設備改善を行いました。

生産活動と環境負荷



*PRTR : Pollutant Release and Transfer Register(環境汚染物質排出移動登録)

【集計対象範囲】高塚工場、磐田工場、湖西工場、豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場

環境会計

●環境保全コスト

(単位:億円)

		推 移			2015年3月期		
		2012年3月期	2013年3月期	2014年3月期	投資	経費	計
事業エリア内コスト	公害防止	2.7	4.4	4.9	2.0	4.6	6.6
	環境保全	1.6	2.3	2.6	0.0	2.5	2.5
	資源循環	4.6	5.8	2.4	0.0	-0.6	-0.6
	計	8.9	12.5	9.9	2.0	6.5	8.5
上・下流コスト		0.1	0.1	0.2	—	0.2	0.2
管理活動コスト		3.3	3.9	4.1	—	4.0	4.0
研究開発コスト		409.1	460.3	526.9	0.0	498.8	498.8
社会活動コスト		1.7	1.7	1.5	—	1.2	1.2
環境損傷コスト		0.1	0.1	0.6	0.4	0.3	0.7
合 計		423.2	478.6	543.2	2.4	511.0	513.4

●環境保全効果

(単位:億円)

	項 目	2012年3月期	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期
経済効果	エネルギー費削減	2.6	2.6	4.9	3.4
	廃棄物処理費削減	0.1	0.1	0.1	0.1
	省資源(リサイクル・有価物売却を含む)	37.4	37.7	34.12	29.4
	合 計	40.1	40.4	39.12	32.9

(注)スズキ単独の環境会計です。

TOPICS

環境保全の適正管理への取り組み

20年以上の長きにわたり、湖西工場で産業廃棄物の適正管理に努めてきた竹内典之(たけうち のりゆき)及び、相良工場で公害防止管理者として法令順守に努めてきた土屋雅史(つちやま しのぶ)が、それぞれ2015年6月に静岡県産業廃棄物協会より優良従事者表彰、静岡県環境保全協会より環境保全知事褒章を受賞しました。今後も、産業廃棄物の適正管理及び法令順守を推進していきます。



静岡県産業廃棄物協会 優良従事者表彰式
(画像右が竹内典之)



静岡県環境保全協会 環境保全知事褒章式
(画像中央が土屋雅史)

地球温暖化の抑制

地球温暖化の要因とされるCO₂排出量を低減するため、トップクラスの低燃費車や次世代自動車の開発を推進していきます。また、生産・物流においても省エネを徹底し、効率的な事業活動を推進していきます。

バリューチェーン全体が排出する温室効果ガスの開示

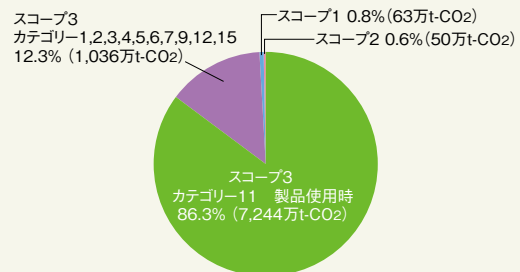
原材料・部品の購買や製品の製造・販売を通じた事業活動に伴い排出される温室効果ガスの低減に向けて、温室効果ガス排出量の把握・開示が必要であると考えています。当社は事業活動に伴い排出される温室効果ガスだけでなく、バリューチェーン※1全体の温室効果ガス排出量を把握する取り組みを2013年度より行っています。

2014年度も、スズキが関わるバリューチェーン全体の温室効果ガス排出量を把握するため、算定基準である「GHGプロトコル※2」に従ってスコープ1(燃料の使用や事業活動に伴う直接排出)、スコープ2(使用する電気・熱の発生に伴う間接排出)及びスコープ3(その他の活動に伴う間接排出)を算定しました。

算定範囲を昨年国内7社・海外5社から、国内66社・海外31社と増やし、スコープ3についても算定カテゴリーを昨年度のカテゴリー1,3,4,6,7,9,10,11,12に対して、カテゴリー1,2,3,4,5,6,7,9,11,12,15と増やしたことに加え、2014年度環境省・経済産業省グリーン・バリューチェーンプラットフォーム※3に参加し算定結果を開示したことで、算定精度を向上させました。2014年度にバリューチェーン全体が排出した温室効果ガス排出量8,393万t-CO₂のうち8,280万t-CO₂がスコープ3に相当し、中でも「カテゴリー11 スズキが販売した製品の使用」※4による排出量が7,244万t-CO₂とバリューチェーン全体の86.3%を占めています。

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

2014年度の温室効果ガス排出量の内訳

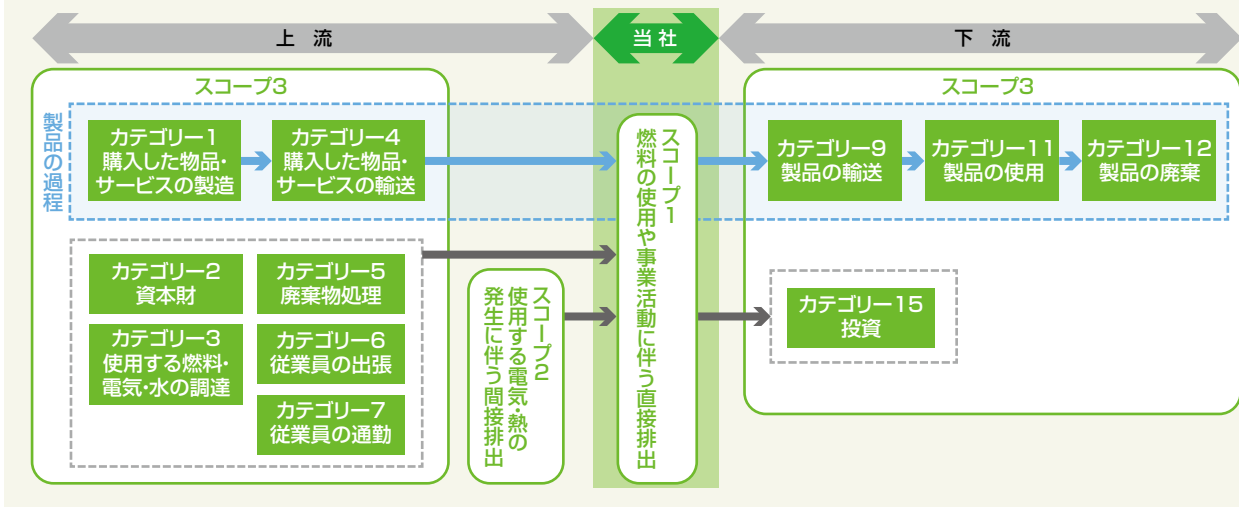


バリューチェーン全体が排出した温室効果ガス排出量
8,394万t-CO₂(スコープ3 カテゴリー8,10,13,14を除く)
【算定範囲】 国内:66社、海外:31社
【算定期間】 2014年4月~2015年3月

- ※1 バリューチェーン:事業の全ての活動が最終的な価値にどのように貢献するかを、体系化する手法。バリューチェーンに含まれる事業活動は、主に部品や原材料の調達、製造、出荷、販売、お客様サービスなどがあり、またこの活動を支えるための管理業務や技術開発業務も当社ではバリューチェーンに含める。
- ※2 GHGプロトコル:米国の環境シンクタンクWRI(世界資源研究所)と、持続可能な発展を目指す企業連合体であるWBCSD(持続可能な開発のための世界経済人会議)を主体とした、GHG(温室効果ガス)の算定・報告基準を開発するための方法。
- ※3 グリーン・バリューチェーンプラットフォーム:環境省・経済産業省が地球温暖化について国内外の動向・算定方法等様々な情報を発信する、バリューチェーンの排出量に関する情報プラットフォーム。
ホームページ http://www.env.go.jp/earth/ondanka/supply_chain/gvc/index.html
- ※4 カテゴリー11の排出量は当該年度のスズキ製品の使用に伴う排出量ではなく、当該年度に販売した製品が将来廃棄されるまでの使用に伴う排出量。

区分	内容	詳細	算定
スコープ1	直接排出	当社の燃料の使用や事業活動に伴う当社からの直接排出	○
スコープ2	エネルギー起源の間接排出	当社が使用する電気・熱の発生に伴う当社外の間接排出	○
スコープ3	その他の間接排出		○
カテゴリー1	購入した物品・サービスの製造	原材料・部品、仕入商品・販売に係る資材等が製造されるまでの活動に伴う排出	○
カテゴリー2	資本財	資本財の建設・製造に伴う排出	○
カテゴリー3	使用する燃料・電気・水の調達	お取引先から調達している燃料の調達、電気や熱等の発電等に必要燃料の調達に伴う排出	○
カテゴリー4	購入した物品・サービスの輸送	原材料・部品、仕入商品・販売に係る資材等がスズキグループに届くまでの物流に伴う排出	○
カテゴリー5	廃棄物処理	発生した廃棄物の輸送、処理に伴う排出	○
カテゴリー6	出張	スズキグループ従業員の出張に伴う排出	○
カテゴリー7	通勤	スズキグループ従業員の通勤に伴う排出	○
カテゴリー9	製品の輸送	当社製品の輸送、保管、荷役、小売に伴う排出	○
カテゴリー11	製品の使用	お客様(当社製品ユーザー)による製品の使用に伴う排出	○
カテゴリー12	製品の廃棄	お客様(当社製品ユーザー)による製品の廃棄時の輸送、処理に伴う排出	○
カテゴリー15	投資	投資の運用に関連する排出	○

当社対応のスコープ1・2及びスコープ3各カテゴリーの区分



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

製品の原材料製造から廃車処理に至る各段階におけるCO₂排出量を算出してライフサイクル全体の相対的評価を行うため、LCAを導入しています。

2014年8月に発売したワゴンRは、2012年9月に採用した減速時回転エネルギーで発電・充電する「エネチャージ」に加え、加速時にISG（モーター機能付発電機）がエンジンをアシストする「S-エネチャージ」の新搭載によって燃費の向上が図られ、ライフサイクル全体で6.8%のCO₂排出量を削減する結果となりました。

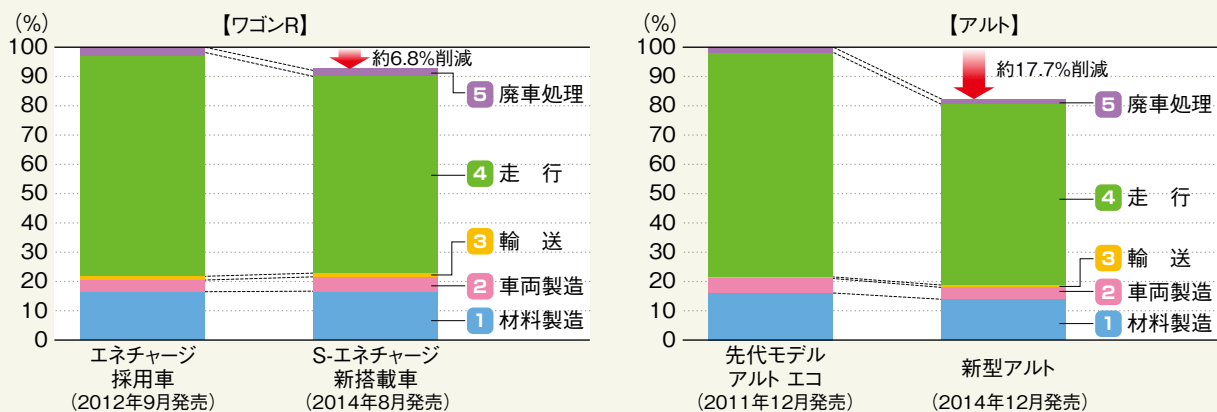
また、低燃費37.0km/L※を達成した2014年12月発売のアルトはスズキグリーンテクノロジーをさらに進化させ、先代モデルに比べライフサイクルを通して17.7%のCO₂排出量を削減する結果になりました。

※ 2WD CVT車。JC08モード走行燃費（国土交通省審査値）

スズキのLCA評価段階



ワゴンRとアルトのCO₂排出量割合



燃費の向上 製品開発

四輪車

地球温暖化の要因とされるCO₂排出量の削減のため、燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組んでいます。

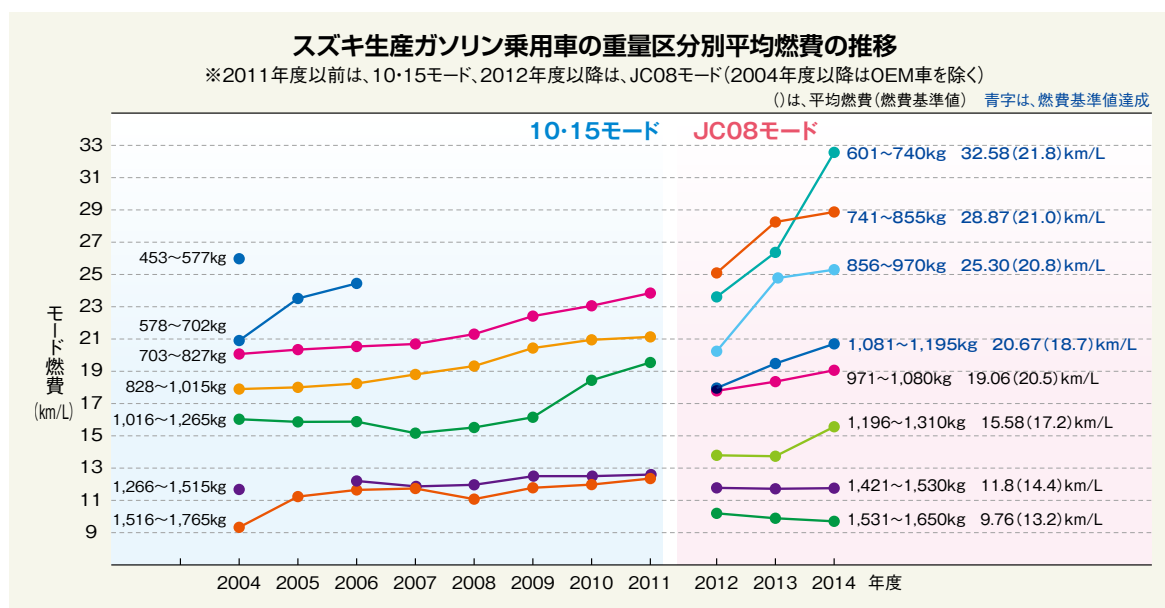
燃費の向上

●重量区別平均燃費

2012年度からは、JC08モード燃費値を表示しています。従来の10・15モードは、エンジンが暖まった状態(ホットスタート)による燃費測定でしたが、JC08モードは、エンジンが冷えている状態(コールドスタート)からの測定になりました。また、重量区分も細かくなりました。

601～740kg、741～855kg、856～970kg、1081～1195kgの重量区分で2015年度(平成27年度)燃費基準を達成しています。

なお、原則として燃費は軽量な車ほど良くなる傾向にあります。スズキは、軽量な車(軽自動車、コンパクトカー)をより多くのお客様に提供することで、車社会全体の燃費向上に貢献しています。



●2015年度(平成27年度)燃費基準に対する取り組み

2015年度燃費基準を見据えて、今後の燃費向上計画をまとめ、燃費改善の取り組みを行っていきます。

2014年度販売開始機種において、2015年3月時点で、ワゴンR、アルト、アルトバン、ラパン、MRワゴン、スペーシア、ハスラー、エブリイ(貨物)、キャリイ、スイフト、ソリオ、SX4 S-CROSSの12機種15型式を「2015年度燃費基準」に適合させています。

適合機種の2014年度出荷台数は、842,783台で、国内総出荷台数の92.9%に達しました。

低燃費化技術

8代目となる2014年12月発売の「アルト」は、新たに開発したプラットフォームを初めて採用し、徹底した軽量化の取り組みにより60kg^{※1}の軽量化を達成しました。パワートレインの高効率化とあわせて、「エネチャージ」、「新アイドリングストップシステム」、「エコクール」を搭載し、低燃費37.0km/L^{※2}を実現するとともに、軽快でしっかりした走りも両立させました。

●主な燃費向上技術



※1 アルト CVT車と先代モデルのアルト エコとの比較

※2 2WD CVT車。JC08モード走行燃費(国土交通省審査値)に基づく。

TOPICS

フランクフルトモーターショーで、新型コンパクトカー「Baleno(バレーノ)」を発表

2015年9月15日から開催された第66回フランクフルト国際モーターショーで、新型コンパクトカー「Baleno(バレーノ)」を発表しました。このモデルには、スズキの新プラットフォーム、1.0L直噴ターボガソリンエンジン「BOOSTERJET」^{ブースタージェット}及びマイルドハイブリッドシステム「SHVS」の新環境技術を採用しています。

●新プラットフォーム

・アンダーボディの主要な構造や部品の配置を最適化し、効率よく剛性を高めながら軽量化を図り、燃費・安全性・操縦安定性・静粛性などを向上。

●1.0L直噴ターボガソリンエンジン「BOOSTERJET」

・排気量のダウンサイジングによる燃費性能向上と過給機による出力及びトルク向上を実現。
・コンパクトカーならではのサイズや重量に対する高い要求を満たすため、軽量化技術を駆使した、コンパクトで軽量のエンジン。

●マイルドハイブリッドシステム「SHVS」

・ISG(モーター機能付発電機)によるモーターアシストと効率のよい回生発電を行う、マイルドハイブリッドシステム。
・リチウムイオンバッテリーとの組み合わせにより、サイズ・重量・コストといった小型車に求められる要件をバランス良く満たし、燃費を向上。

※SHVS:Smart Hybrid Vehicle by Suzuki



Baleno(バレーノ)

エンジンの改良

● 圧縮比アップ及び吸気ポートとピストン形状 燃費向上のための更なる熱効率の追求

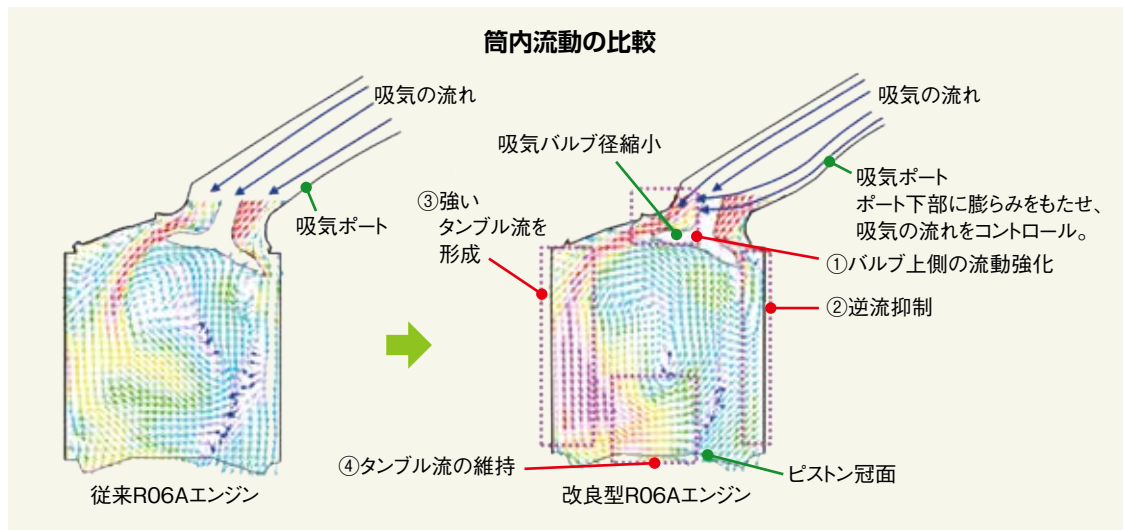
エンジンの熱効率を高めるため、改良型R06Aエンジンでは、アルト エコから採用しているボウル型冠面形状を進化させました。理想の火炎形状のために、より球状に近い燃焼室形状とすることにより、燃焼の改善を実現し高圧縮比化(11.2→11.5)を可能としました。



より良い燃焼のために筒内流動を強化

理想的な燃焼形状を創り出すため、吸気ポートを新設計しました。そこでは、吸気速度を上げながらバルブ上側を通過する流れを強化するため、形状の見直し、吸気バルブ径を縮小しました。

取り組みの結果、筒内の強いタンブル流が混合気の乱れを促進し、燃焼の急速化を実現しています。

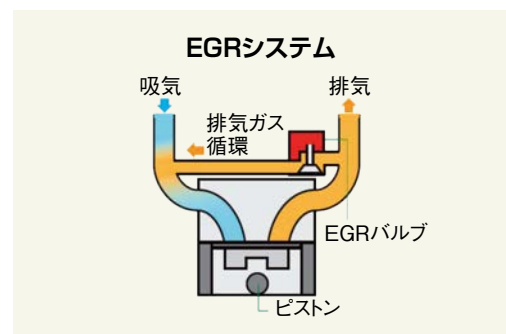


● EGR※システム

ノッキングを抑制するEGRシステムを採用

高圧縮比化すると、シリンダー内の温度が上昇し、ノッキング(異常燃焼)が発生しやすくなります。そこで、排気ガスの一部をシリンダー内に戻す事で燃焼温度を下げ、異常燃焼を抑制するEGRシステムを採用しています。排気ガスの再循環量は、走行状態にあわせEGRバルブで最適にコントロールします。また、このシステムは同時にポンピングロスも低減し、燃費向上に貢献します。

※EGR=Exhaust Gas Recirculation(排気ガス再循環方式)



トランスミッションの改良

●副変速機構付CVT(自動無段変速機)による燃費改善と拡大採用

幅広い変速比を持つ副変速機構付CVTは、2009年9月に発売したパレットから採用し、現在は当社の全ての軽乗用車と1.2L、1.6Lクラスの小型乗用車に拡大採用しています。

アルト エコでは、低粘度のCVTフルードと、CVTのデフサイドベアリングにボールベアリングを採用することで、CVTのフリクションを低減して更に燃費向上を図りました。その後、ワゴンR等他の軽乗用車への採用を拡大しました。

●オートギヤシフトを国内軽自動車に採用拡大

2014年2月にインドで発売したセレリオに初採用したオートギヤシフトを、国内軽自動車用として採用拡大し、キャリイ、アルト、エブリイ、アルト ターボRSに順次搭載しています。オートマチックトランスミッションの便利さとマニュアルトランスミッションの楽しさを合わせ持つオートギヤシフトは、基本構造が、軽量で効率の良いマニュアルトランスミッションと同一であり、さらにコンピュータにより最適に制御されたギヤチェンジ操作により、従来のオートマチックトランスミッションやマニュアルトランスミッションよりも燃費改善を図ることができます。



キャリイ・エブリイ用オートギヤシフト



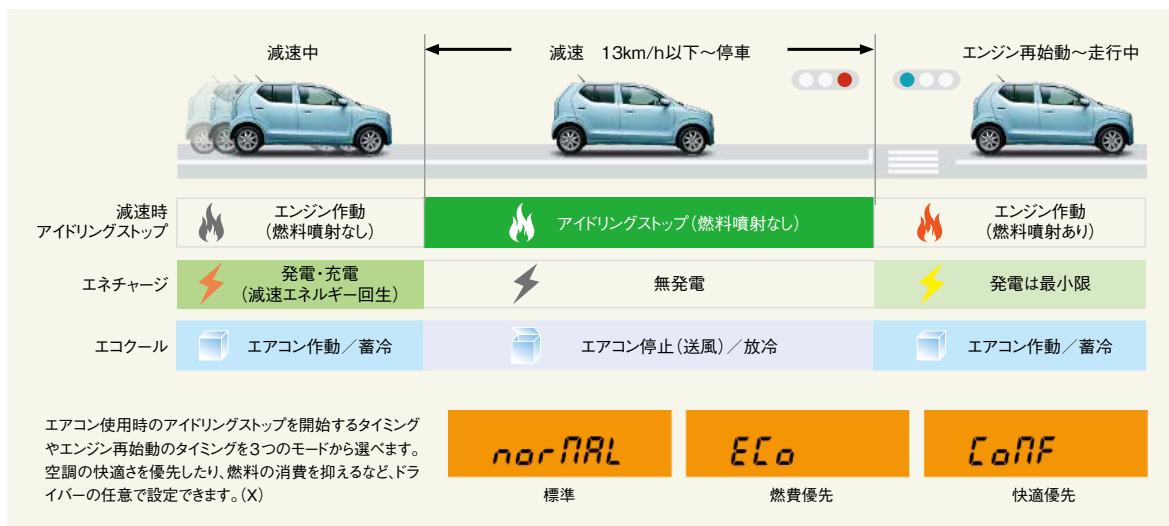
アルト用オートギヤシフト

アイドリングストップシステムのさらなる改良

燃費改善技術の一つであるアイドリングストップシステムにさらなる改良を加えました。車両停車直前の減速時に時速13km以下に達したときからエンジンを停止させることで、不必要な燃料消費を最大限抑えて、燃費改善、排出ガス低減、騒音軽減に貢献するシステムとなりました。

従来からのワゴンR、スペーシア、MRワゴン、ハスラー、スイフト、ソリオに続き、2014年12月に発売したアルトにも採用しました。

IDLING STOP



減速回生エネルギーシステム、「エネチャージ」の採用



従来からのワゴンR、スペーシア、MRワゴン、ハスラー、スイフト、ソリオに続き、2014年12月に発売したアルトにも搭載しました。高効率、高出力の発電機、及び高効率リチウムイオンバッテリーを採用し、エンジンの力に頼らずに、減速時のエネルギーで効率的に電力を生み出す先進の発電システム、「エネチャージ」を装備。減速時アイドリングストップの効果に加えて、さらなる燃費改善に大きく貢献しました。

エネチャージでは、減速時に集中して回生発電、充電をするため、走行中にかかるエンジンへの負担を軽減、軽やかな加速も実現しています。



「S-エネチャージ」の搭載※1



「エネチャージ」で培ったエネルギーマネジメント技術をベースに、ISG(モーター機能付発電機)とS-エネチャージ車専用リチウムイオンバッテリーを組み合わせた、スズキ独自の燃費向上技術です。

減速時のエネルギーを使ってISGが発電、アイドリングストップ専用鉛バッテリーとS-エネチャージ車専用リチウムイオンバッテリーに充電し、走行中の無駄な発電を抑えて電装品の電力をまかないます。燃料を多く必要とする加速時には、ISGがモーターアシストを行うことでエンジンの負担を軽減し、軽快な走りはそのままに、燃料消費を抑制します。2015年8月に発売したワゴンR FZは、33.0km/L※2の低燃費を実現しました。また、アイドリングストップからのエンジン再始動時に、ISGのスターターモーター機能でエンジンを再始動し、静粛性、快適性を向上。軽自動車という限られたサイズの中で、ワゴンRならではの居住性、利便性はそのままに、軽やかな加速とキビキビとした走りを実現しました。

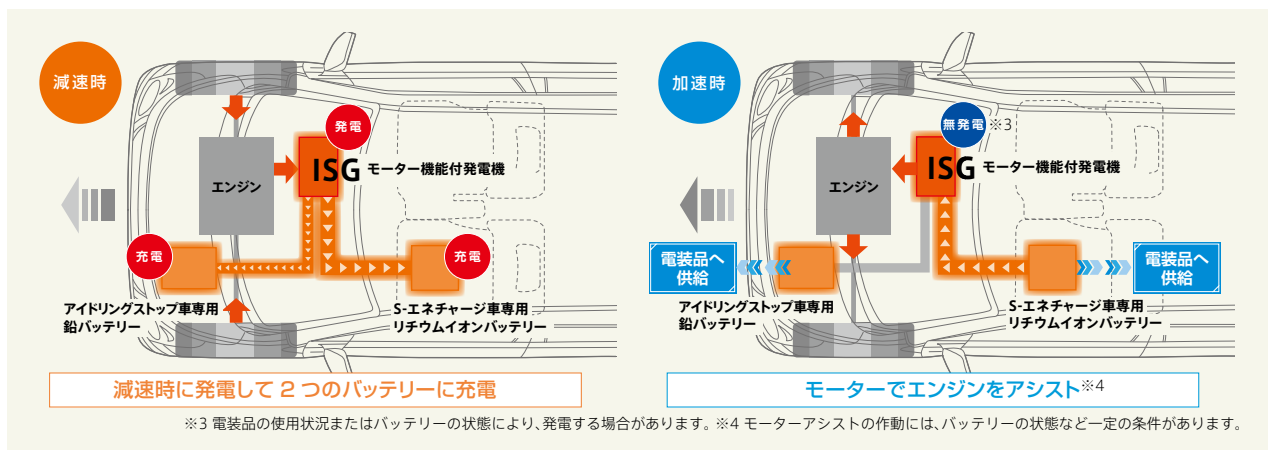


ISG (モーター機能付発電機)
 発電効率を高め、減速エネルギーを利用して効率よく発電。モーター機能を併せ持ち、エンジン再始動や加速時のモーターアシストを可能にします。



S-エネチャージ車専用リチウムイオンバッテリー
 S-エネチャージ車専用設計で、モーターアシストに必要な大電流に対応。頻繁なアシストを可能にします。

※1 2015年8月現在、ワゴンR、ワゴンRステイグレイ、スペーシア、ハスラーの一部の機種に搭載
 ※2 JC08モード走行燃費(国土交通省審査値):FZ(2WD車)、ステイグレイ-X(2WD車)



TOPICS

「エネチャージ」が自動車技術会「技術開発賞」を受賞

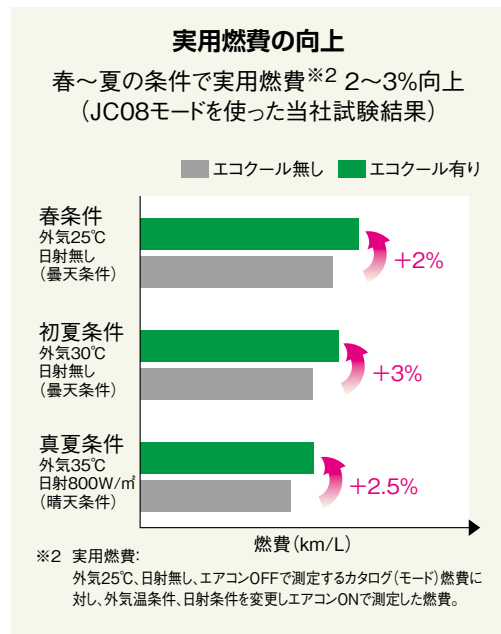
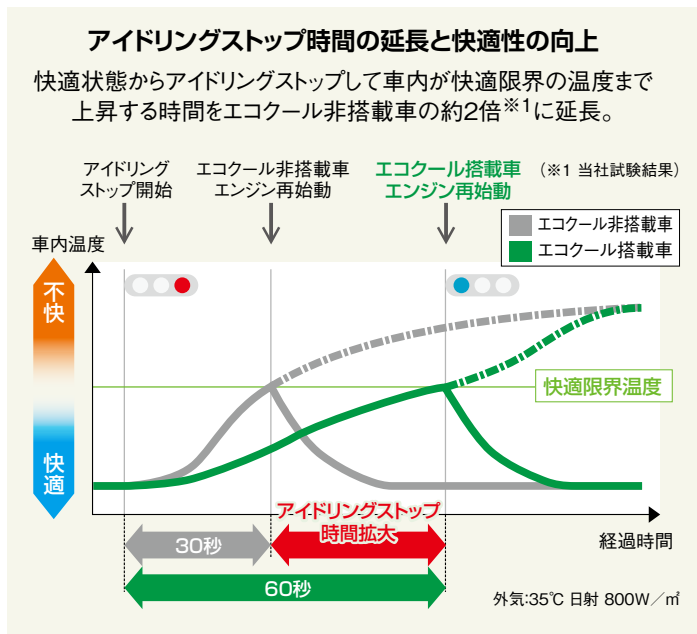
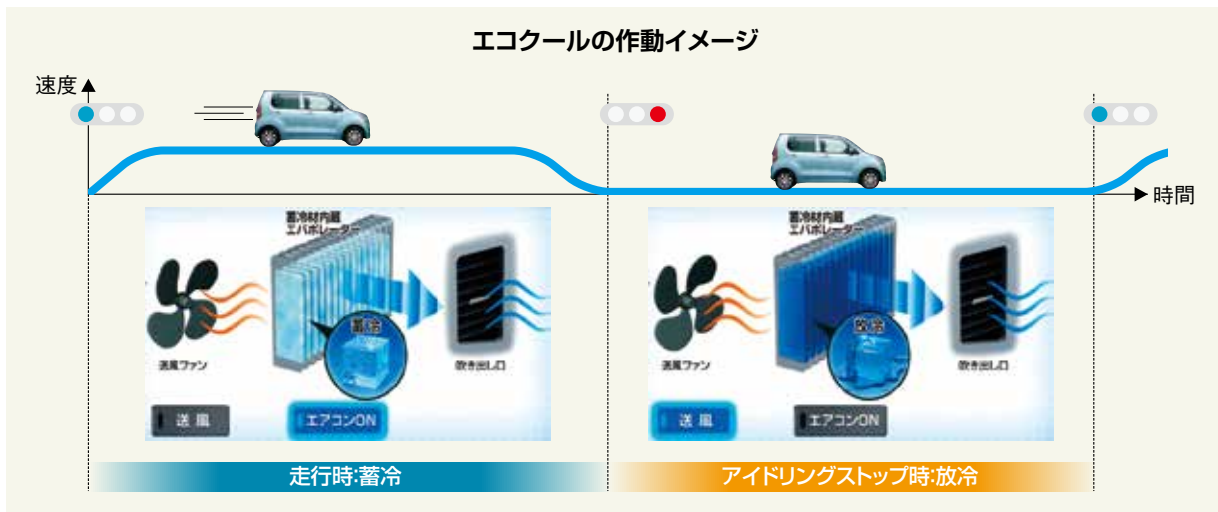
2014年5月22日、パシフィック横浜で第64回自動車技術会賞の受賞式が開催され、「リチウムイオン2次電池を用いた減速エネルギー回生システムの開発」により、スズキ社員4名が技術開発賞を受賞しました。

受賞理由として、「従来の自動車部品の変更を最小限にしつつ、燃費向上が図れるシステムを開発、従来の鉛蓄電池に近い電圧電流特性を有するリチウムイオン電池及び従来型オルタネーターの採用、半導体スイッチなどシンプルな構成で実現した」ことが高く評価されました。



蓄冷エアコンシステム「エコクール」の開発

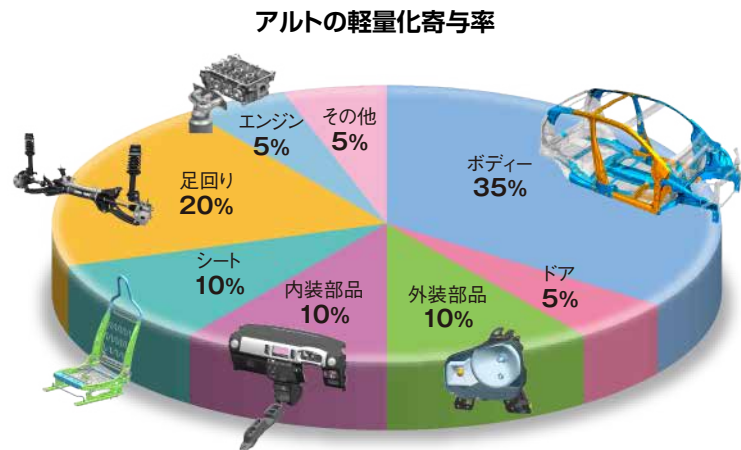
走行中に冷気を蓄冷材に蓄冷し、アイドリングストップ中に放冷することで快適性と実用燃費の向上を両立できる、蓄冷エアコンシステム「エコクール」を開発し、ワゴンR、スペーシア、ハスラー、アルト、MRワゴン、スイフト、ソリオに採用しています。



車体の軽量化

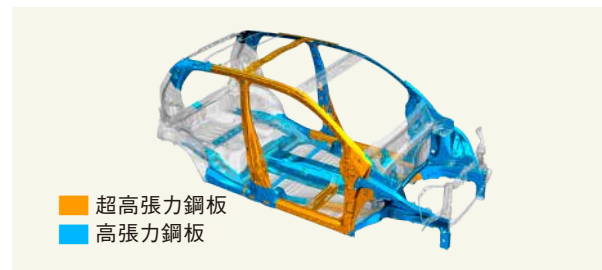
●2014年12月に発売したアルトの軽量化の取り組み

アルトは、新開発プラットフォームを採用するとともに、ボディー、足回り、エンジンに至るまで軽量化を徹底し、先代モデルより60kgの軽量化を実現しました。



ホワイトボディーの軽量化

材料強度の高い高張力鋼板をボディーの約46% (重量比) に採用しました。さらに、より強度の高い980MPa級の超高張力鋼板を広範囲に採用し、構造の最適化を図ることで、強度を確保しつつ、ホワイトボディーを軽量化しました。



ドア艤装品の軽量化

ドア艤装品について、ウェザーストリップなどのシール部品は機能性を維持しつつ、断面の小型化を追求し、シール部品全体で重量比20%ダウンを達成しました。

バックドアガラスは製造条件を見直し、必要な強度と外観品質を維持しつつ板厚を薄くしました。



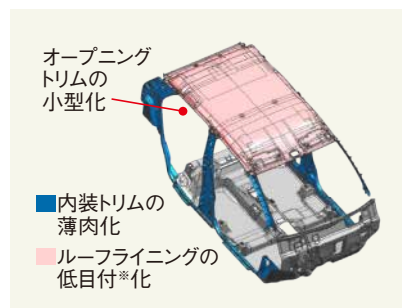
外装部品(ランプユニット)の軽量化

デザイン性と軽量化を両立して開発しました。先代モデルと比較して前後のランプで約3割の軽量化を実現しました。

内装部品の軽量化

材料や工法等の変更によって、室内全体にわたり細部まで軽量化を徹底しました。また同時に、優れた快適性や静粛性を持った室内空間を実現しました。

内装トリム



インパネ



ステアリングサポートメンバー

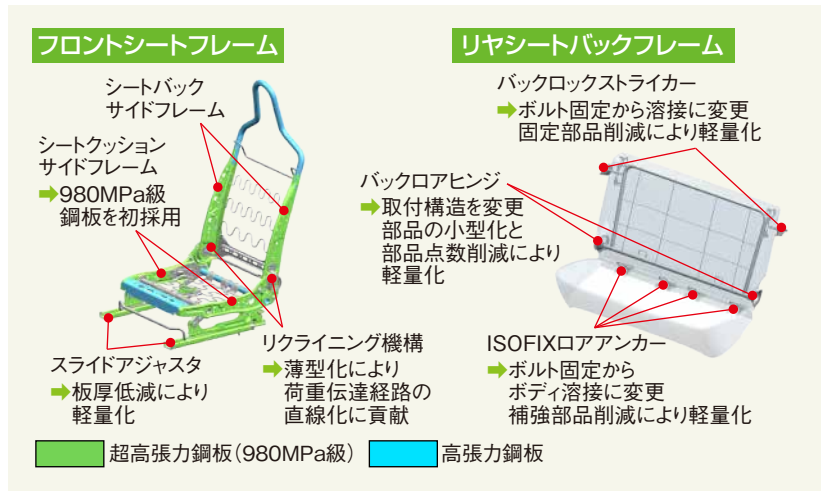


*目付とは単位面積あたりの質量のこと

シートフレームの軽量化

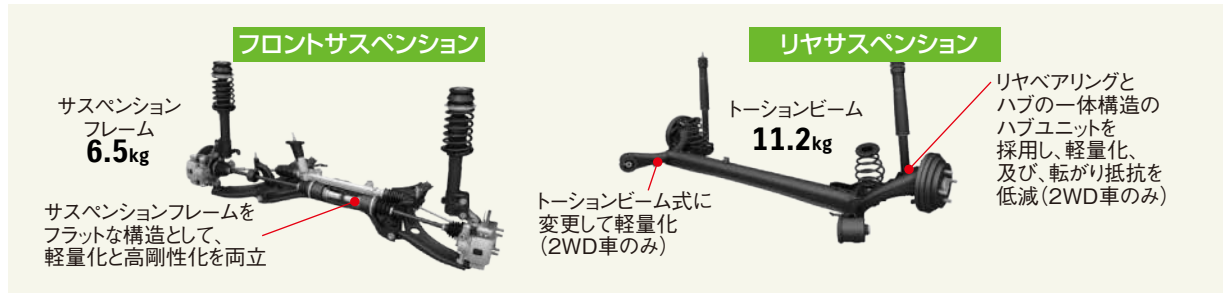
フロントシートフレームは980MPa級の超高張力鋼板の使用範囲を従来よりも拡大し、薄肉化による軽量化を実現しています。またプラットフォームと併せてレイアウトの見直しを行い、軽量化と高剛性・安全性を両立したフレーム構造としました。

リヤシートフレームはバックフレーム構造を見直しました。従来、ボルト固定であったバックロアヒンジ、ISOFIXロアアンカー、バックロックストライカーをボディ溶接化することで、固定部品の廃止、補強部品の廃止による軽量化を実現しています。



足回りの軽量化

サスペンションを新プラットフォームに合わせて新設計しました。フロントは、サスペンションフレームをフラットな構造とし、リヤは、2WD車をI.T.L.式からトーションビーム式に変更して先代モデルより約16kg軽量化しました。

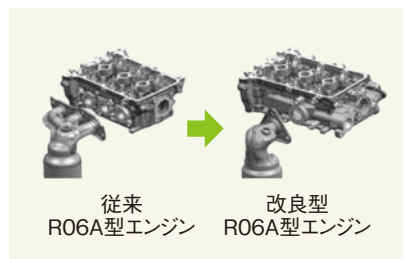


エンジンの軽量設計とコンパクト化

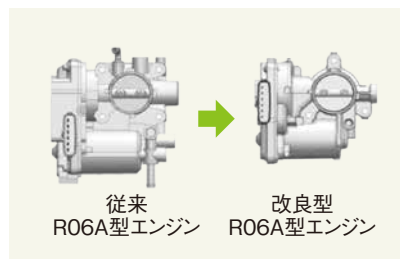
新プラットフォームの最小化されたエンジンルーム内に収まるよう、先代モデルのアルト エコのエンジンに対してコンパクト化した改良型R06A型エンジンを搭載しました。

新エンジンでは、エキゾーストマニホルダー一体型シリンダヘッドの採用や触媒ケースの簡素化を行い軽量化しました。スロットルボディの小型化等により徹底したスペース効率の向上と構造の最適化を図り軽量化を達成しました。消音器内部構造の最適化により排気消音性能を確保しつつ小型化を可能としました。また、パイプ部分の薄肉化やハンガーの数削減を進め、軽量化しました。

エキゾーストマニホルダー一体型シリンダヘッド



スロットルボディ小型化

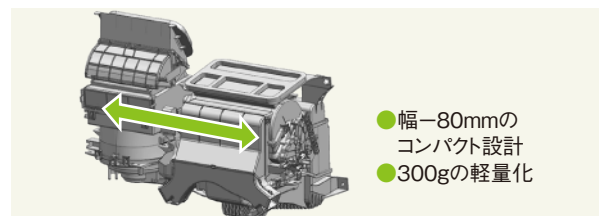


マフラーの軽量化



軽量でコンパクトな空調ユニットの開発

新プラットフォームに対応した、軽量でコンパクトな空調ユニットを新開発しました。従来ユニットに対して、幅方向で80mm小型化し、300gの軽量化を達成しました。蓄冷エアコンシステム「エコクール」にも対応しています。



TOPICS

日本塑性加工学会「技術開発賞(戦略分野)」を受賞

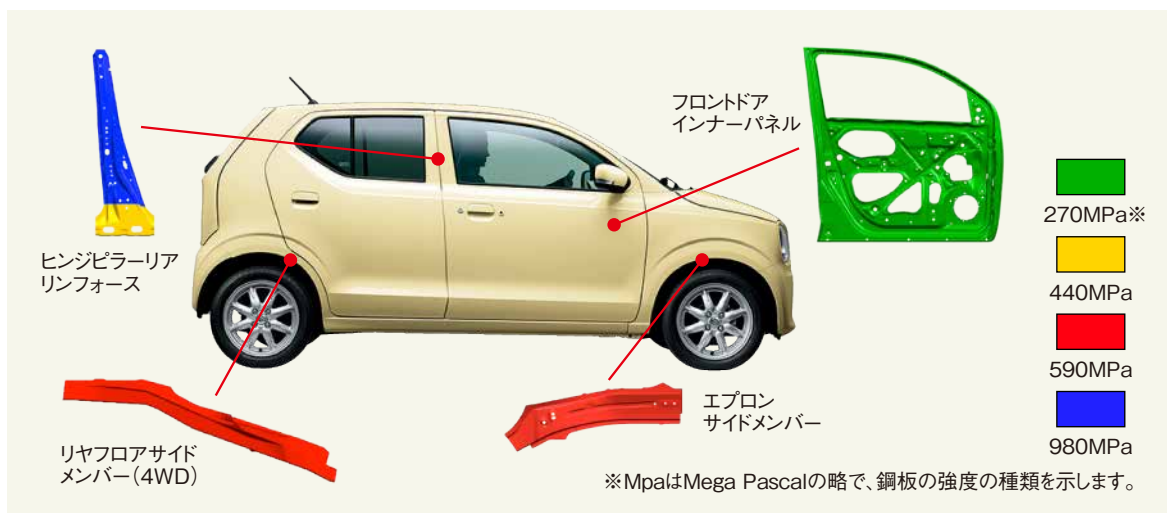
2014年6月6日、茨城県つくば国際会議場で、「一体アクスルハウジングを可能にした大拡管ハイドロフォーム技術」が日本塑性加工学会の平成26年度「技術開発賞(戦略分野)」を受賞し、当社社員と、共同開発した新日鐵住金株式会社の技術者が表彰を受けました。

今回受賞した技術は、鋼管を水圧で膨らませて所定の形状へ成形するハイドロフォーミング加工に関するもので、従来は40%程度が限界だった拡管率を200%にまで高めることを可能にしました。



●テーラードブランクの採用

テーラードブランクとは、予め板厚や材質(高張力鋼板、めっき鋼板等)等の異なる鋼板をレーザー溶接等で接合してからプレス加工する方法をいいます。この方法を様々なパネル部品に採用することにより、同一部品で部分的に強度を上げることが可能になり、部品を追加することなく補強を行うことで重量増加を抑えています。



●高張力鋼板の採用拡大(スズキ全車)

強度に優れた高張力鋼板を採用することで、補強部品数を減らし、重量増加を抑え、かつ車体強度を上げています。2003年9月に販売開始した3代目ワゴンRから、TS※:980MPaの超高張力鋼板の採用を開始し、2013年3月に発売したスペーシアではフロアサイドメンバーにTS:1180MPaを採用する等更なる高張力化を行っています。2014年12月に発売したアルトでも超高張力鋼板の使用部位の拡大などで、従来の構造と同等以上の衝突エネルギー吸収量を確保しつつ、軽量化を実現しました。

※Tensile Strength 引張強度

空気抵抗の低減

2014年12月に発売したアルトではデザインコンセプトを崩さぬよう、空力のための意匠変更は最小限にとどめ、断面Rの小変更等で空気抵抗を低減させました。また新しく採用されたプラットフォームの開発にも空力CAE※や風洞試験を活用し、フロア下のスムーズな流れを作り出しました。これらにより低空気抵抗を達成し、燃費向上にも貢献しました。

※Computer Aided Engineering コンピューターシミュレーション



エコドライブ支援装置の搭載

●燃費計の搭載

燃費計等のエコドライブ支援装置の装着車を順次拡大しています。2014年度には、16機種中13機種に装着しました。

スィフト多機能メーター



●エコドライブインジケータの採用

2014年度には、9機種にエコドライブインジケータ、エコドライブアシスト照明またはステータスインフォメーションランプを新採用しました。アクセルの踏み具合等により燃費効率が良い運転状態になると、メーターパネル内のエコドライブインジケータが点灯し、またはメーターの照明がブルーからグリーンへ変化します。ドライバーはエコドライブかどうかをひと目で確認でき、燃費の向上をアシストします。



エコドライブインジケータ

エコドライブアシスト照明



ステータスインフォメーションランプ

通常運転の状態
ブルー燃費効率が良い状態
グリーンエネチャージ作動時
ホワイト

●エコスコアの採用

2014年度には、9機種にエコスコアを新採用しました。

キーをONにしてからOFFにするまでの運転を、エコドライブの達成度によって100点満点でリアルタイムに採点。さらにイグニッションOFF時には、1回のドライブを平均スコア表示します。



TOPICS

ハスラーが、「日本自動車殿堂カーオブザイヤー」及び「2015年次 RJC カー オブ ザ イヤー」を受賞

軽乗用車「ハスラー」が、特定非営利活動法人 日本自動車殿堂主催の「2014～2015年次 日本自動車殿堂カーオブザイヤー」及びNPO法人 日本自動車研究者ジャーナリスト会議(RJC)主催の「2015年次 RJC カー オブ ザ イヤー」を受賞しました。

スズキ車が日本自動車殿堂カーオブザイヤーを受賞したのは、このたびの受賞が初めて、RJC カー オブ ザ イヤーを受賞するのは、「ワゴンR」(1993年)、「ワゴンR/ワゴンRスティングレー」(2008年)、「スィフト」(2005年、2010年)に続き、5度目の受賞となります。

●日本自動車殿堂カーオブザイヤー受賞理由

- ・軽自動車の新ジャンル設計思想の創生
- ・新たな制御系による低燃費技術の進化
- ・クラスを超えたスポーツ性と優れた利便性

●RJCカー オブ ザ イヤーの受賞理由

ライトな感覚の軽自動車SUVとして新しいジャンルを開拓した。動力性能ばかりではなくボディカラーなど色に対する配慮も行き届いている。しかも街乗りにも十分な快適性を備えている。広い意味でユーザーに夢を与えてくれるクルマである。家族でも、一人でも、ペアでも楽しめる。その懐の深さと新鮮さを高く評価した。



二輪車

燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組み、地球温暖化の原因とされるCO₂排出量削減に貢献しています。

燃費の向上

●製品全体の取り組み

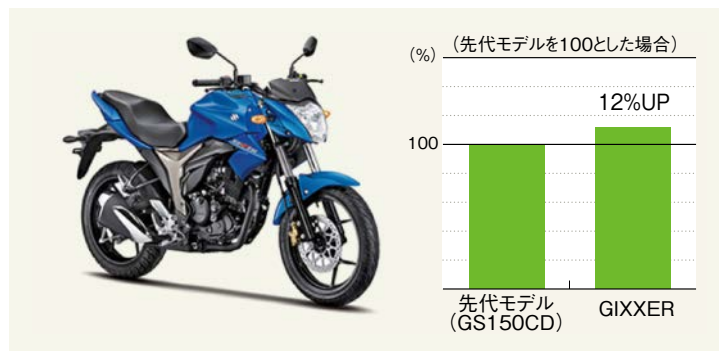
より効率的な燃料制御を行うため、従来のキャブレターに替わり、電子制御燃料噴射装置の採用を進めています。
また、燃焼改善、摩擦損失低減、軽量化による熱効率向上に取り組んでいます。

●製品事例の紹介

155ccインド向け二輪車GIXXERはSEP (Suzuki Eco Performance) エンジンを搭載し、ピストン、ピストンピンなどの軽量化によるメカロス低減と、小型/軽量ローラーロッカーアームとロングストローク化により燃焼室を小型化し高い燃焼効率を実現しました。

これらの徹底した効率向上により、当社先代モデル (GS150CD) に対し約12%※燃費を向上し、クラス最高燃費を達成しました。

※WMTCモード走行燃費値での比較。



TOPICS

インド生産の二輪車「GIXXER(ジクサー)」が13のバイクオブザイヤーを受賞

スズキ株式会社のインド二輪子会社スズキ・モーターサイクル・インディア社が生産・販売しているスポーツ二輪車「GIXXER(ジクサー)」が、インドで雑誌、TV局が主催する各種バイクオブザイヤーにおいて、13の部門で栄冠に輝きました。

「GIXXER」は、2014年8月にインド国内で販売を開始した150ccのスポーツ二輪車。先進的でスポーティーな外観と、優れた燃費性能、力強い加速性能がインド市場で好評を得ています。



主催者	受賞内容(2015年)	受賞日
AUTOCAR誌	BIKE OF THE YEAR	1月9日
NDTV	Two-wheeler of the Year	1月16日
	Motorcycle of the Year (160cc以下) CNB Viewers' Choice Two-Wheeler of the Year	
BIKE INDIA誌	BIKE OF THE YEAR (150cc以下)	1月22日
TopGear誌	Street Bike of the Year	1月28日
Zigwheels誌	BIKE OF THE YEAR	2月5日
	EXECUTIVE BIKE OF THE YEAR	
OVERDRIVE誌	VIEWERS' CHOICE BIKE OF THE YEAR	2月11日
ZEEgnition誌	Motorcycle of the Year up to 160cc (160cc以下)	3月18日
	Bike of the year	
Motoring World誌	Bike of the Year	3月19日
Auto Bild India Golden Steering Wheel 誌	Bike of the Year	3月20日

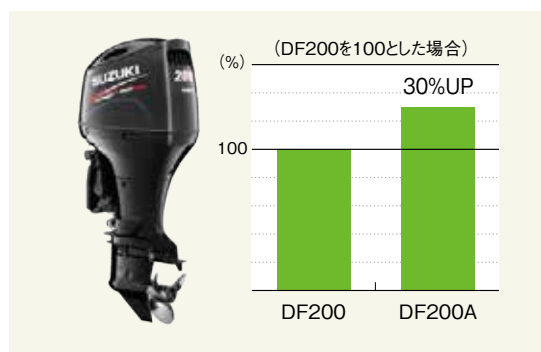
船外機

燃費の向上

地球温暖化の原因とされるCO₂排出量の削減のため、燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組んでいます。2014年度はリーンバーンシステムを採用した船外機「DF200A/200AP」の合計2機種を発売しました。

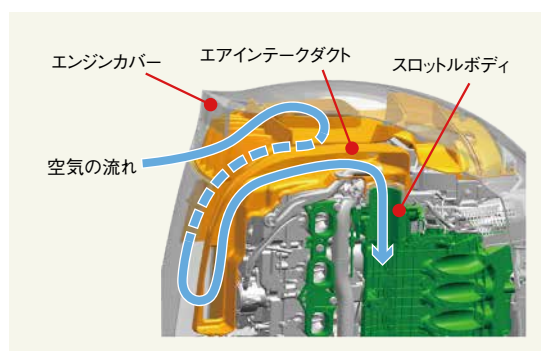
総排気量2,867cm³の直列4気筒エンジンをベースとすることでダウンサイジングを図り、セミダイレクト吸気システムによる吸気温度上昇の抑制、高圧縮比化、リーンバーン(希薄燃焼)システム等の採用により147kW(200PS)の最高出力と最大30%の燃費向上を実現しました。

LEAN BURN



燃費の改善技術

「DF200A/DF200AP」はエンジンカバー外部の空気を、エアインテークダクトを通してスロットルボディまで導き、エンジン輻射熱による吸気温度上昇を抑制するセミダイレクト吸気を採用し、出力、燃費を向上しました。



TOPICS

船外機「DF25A/30A」がアメリカマリン工業会の技術革新賞を受賞

4ストローク船外機「DF25A/30A」が、米国フロリダ州で開催された「国際ボートビルダーショー※1」で、「アメリカマリン工業会※2」より、船外機部門で技術革新賞(2014 IBEX Innovation Award)を受賞しました。

スズキの船外機の同賞の受賞は今回で8回目(内、4ストローク船外機では7回目)になります。

※1 国際ボートビルダーショー(IBEX:International BoatBuilders' Exhibition & Conference)2014/9/30~10/2 フロリダ州タンパで開催

※2 アメリカマリン工業会(NMMA: The National Marine Manufacturers Association)は、北米のレジャーボート業界の主要な協会。



「DF25A/30A」は、以下の優れた特長が評価されて今回の受賞となりました。

- ・クラス初のローラーロッカーアームやオフセットクランクシャフト等のメカロス低減技術の採用。
- ・寒冷時でもエンジン始動を確実にし、きびきびしたアクセル操作となめらかな走行を可能にしたバッテリーレス電子制御燃料噴射装置。
- ・リーンバーン(希薄燃焼)制御システムを採用による低燃費性能。
- ・部品単位での軽量化によりクラス最軽量を達成。
- ・ダイレクト吸気とエンジンカバー換気を採用し、吸気温度の低減を図り、燃焼効率を向上させた。

次世代自動車の開発及び技術 製品開発

高齢者向け次世代モビリティ開発の取り組み

高齢化社会に向けて、高齢者に安心して乗っていただけるモビリティの開発を進めています。

2014年10月に開催された「第41回国際福祉機器展 H.C.R.2014」に、都市型電動車いす「UTコンセプト」を参考出品しました。都市型電動車いす「UTコンセプト」は、「都市生活での移動に便利な電動車いす」をコンセプトとし、障害物や段差を回避する先進予防安全技術を盛り込むと共に、都市部での歩道環境に適したコンパクト性と小回り性を実現しました。また、車両の前方足元の構造物をなくすことで前面を開放して視認性を向上し、バッテリーは着脱式として利便性を向上させました。

今後も高齢者や障害者の移動をサポートする安心快適なモビリティの開発を進め、福祉機器の普及と発展に貢献していきます。

都市型電動車いす「UTコンセプト」



燃料電池車の取り組み

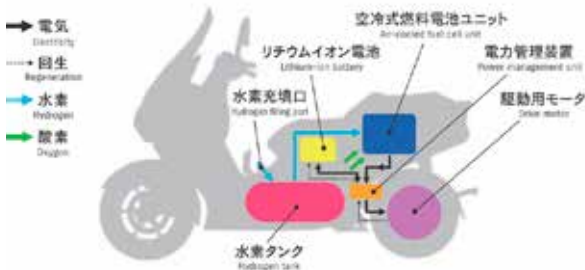
小型・軽量・低コストの空冷式燃料電池システムの開発を進めています。定格出力3.9kwの空冷式燃料電池システムを搭載した二輪車「FCバーグマン」の開発を推進し、規模を拡大した公道試験の実施を計画中です。

水素ステーションの普及に合わせ、燃料電池四輪車についても二輪車と同様に、空冷式燃料電池を使用したシステムでの先行開発を進めていきます。

空冷式燃料電池ユニット



FC バーグマン(カットモデル)



FC バーグマン概念図

燃料電池システム

型式	固体高分子型	重量	20kg
冷却方式	強制空冷	容積	30L
定格出力	3.9kW		

事業活動における省エネ 生産・物流

国内事業所のCO2排出量の削減

「スズキ環境計画2015」では、「国内事業所(工場、実験施設、オフィス等)における2015年度のCO2総排出量を、2005年度比で15%削減する」ことを目標としました。生産効率改善、省エネ機器導入、節電活動により、2014年度の国内事業所のCO2排出量は、2005年度比10.6%の削減となりました。

今後も計画の最終年度となる2015年度の削減目標達成に向けて省エネ活動に取り組んでいきます。

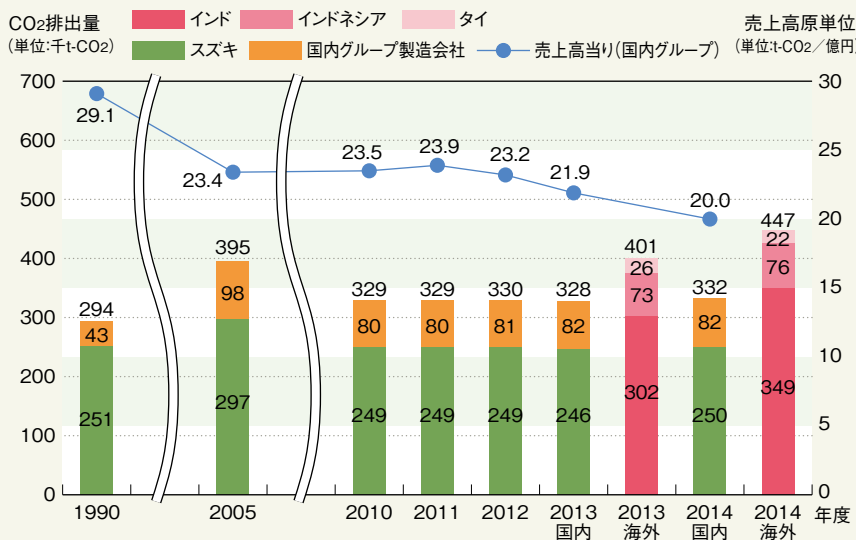
エネルギー起源のCO2排出量

2014年度の国内のスズキ及びグループ製造会社における、エネルギー起源のCO2総排出量は、前年比1.2%増の332千tとなりました。売上高(単独)当たりでは前年比8.7%減、1990年比31.3%減の20.0t/億円となりました。

また、海外グループ製造会社の内、主要3カ国(インド・インドネシア・タイ)の5社10工場における、2014年度のエネルギー起源のCO2総排出量は447千tとなりました。

電力事情の悪いインドでは、工場で使用する電力の大半を自家発電で賅っており、CO2排出量の約80%が発電設備からの排出となっています。しかし、発電燃料にCO2排出量の少ない天然ガスを使用し、また、発電設備の排気ガスから作った蒸気により更に発電するコンバインドサイクル発電を採用してCO2排出量の低減に努めています。

国内・主要海外 工場のCO2排出量の推移



工場別CO2排出量

工場	CO2排出量 (千t-CO2)
高塚工場	5.2
磐田工場	42.8
湖西工場	90.6
豊川工場	7.2
大須賀工場	44.6
相良工場	57.6
金型工場	1.9

※2013年度分より、主要海外工場のデータを掲載しました。
 ※CO2換算係数は、IEA CO2 Emissions from Fuel Combustion 2012 を参照しました。

【集計対象範囲】

スズキ: 高塚工場、磐田工場、湖西工場、豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場

国内グループ製造会社: (株)スズキ部品製造(スズキ精密工場、遠州精工工場、スズキ部品浜松工場、スズキ部品富山、(株)スズキ部品秋田、(株)スニック(竜洋パイプ工場、竜洋シート工場、浜北トリム工場、相良工場) 4社10工場

インド: マルチ・スズキ・インドア社、スズキ・モーターサイクル・インドア社 2社4工場

インドネシア: スズキ・インドモビル・モーター社 1社4工場

タイ: スズキ・モーター・タイランド社、タイスズキモーター社 2社2工場

工場の省エネ活動

塗装乾燥炉低温化、大型アルミ溶解炉を停止し小型炉へ切替え、エンジン部品機械加工ラインの集約化、水切りエアブローの間欠化等、あらゆる工程で、生産量に見合った工程への改造や、製造手順の見直しによる設備の停止を進め、大きな省エネ効果をあげました。

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

これら設備投資を伴う省エネ対策の他にも、エア漏れ削減[※]や休み時間の消灯等の地道な活動も全員参加で取り組み、毎年着実な成果を上げています。

国内工場のCO₂削減量と対策項目別の削減量を以下に示します。

[※]エア漏れ削減とは、工場で使用している圧縮空気(エア)のホース等からの漏れを、修理等によって減らす活動です。

		国内6工場	海外グループ 製造会社
前年度比CO ₂ 削減量 [t-CO ₂ /年]		12,917	61,042
主な対策項目	設備運転条件適合、最適化	2,791	24,061
	設備の集約、小型化	610	2,569
	ライン停止時のエネルギー供給停止、不用時消灯他ロス削減等	2,593	21,012
	インバータ化等、高効率機器への転換	475	13,400
燃料転換(湖西工場)		6,448	—

工場内の物流

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

代替エネルギーの推進

地球温暖化対策の一環として、国内では、湖西工場に2基の風力発電設備及び工業用水の受水圧力を利用した小水力発電、また、研修センターに1基の風力発電設備を導入し、代替エネルギーの積極的な利用を進めています。

また、2011年度より進めてきた、湖西工場で使用しているLPガスと灯油のCO₂排出量の少ない都市ガスへの転換を、2014年度に完了しました。

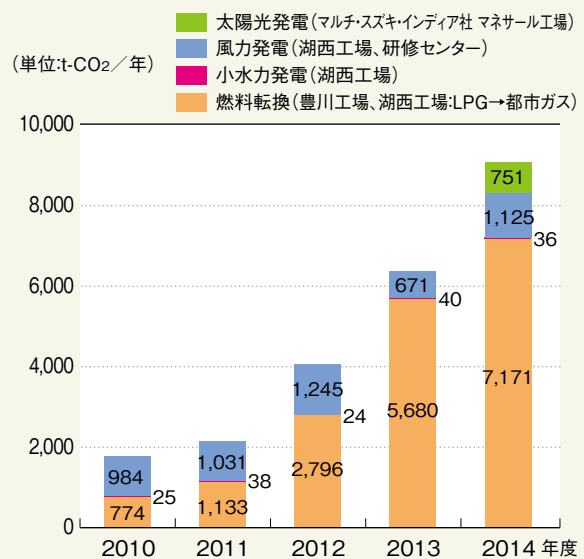
海外では、マルチ・スズキ・インディア社マネサル工場で建設を進めていた、1MWの太陽光発電設備が2014年度より運転を開始しています。

今後も国内外を問わず、CO₂排出量の少ない燃料への転換、自然エネルギーの利用等を進めます。

代替エネルギー発電量

	発電量(kWh)
風力発電(湖西工場・研修センター)	1,725,844
小水力発電(湖西工場)	54,700

代替エネルギーCO₂削減量

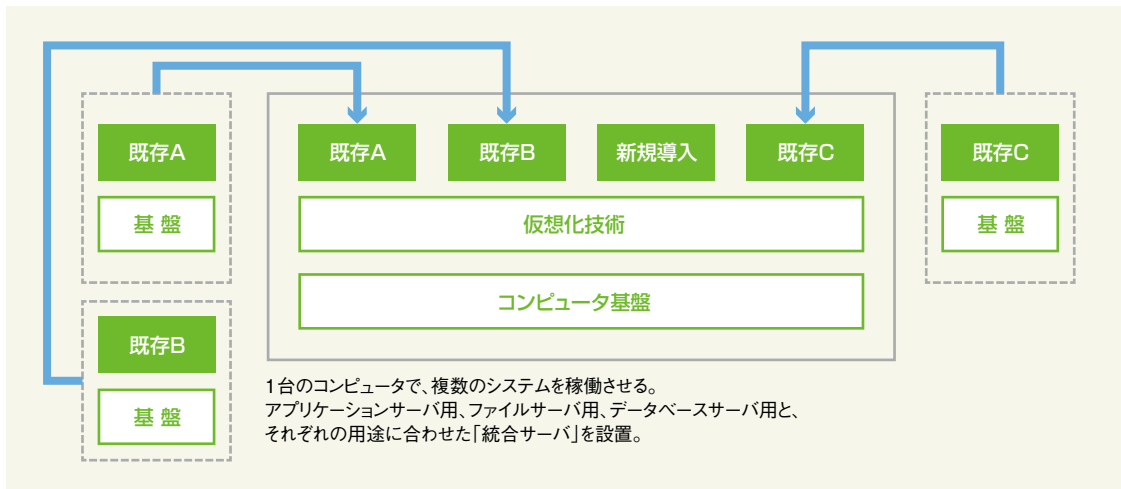


データセンターにおける省エネの取り組み

年々増加していくデータセンターの消費電力量を低減するため、以下の取り組みを実施しています。

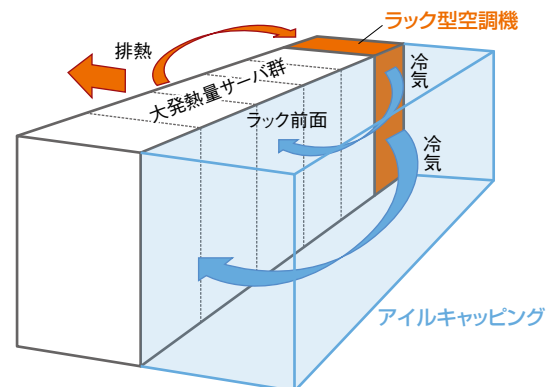
●サーバの統合・集約

これまでは社内各部門が個別にサーバを調達していました。その結果、データセンター内には似たような形態の多数のサーバが存在しています。2014年度より、各部門による調達をやめ、開発・IT本部で全て手配する方式としました。「統合サーバ」という大型のサーバを用意し、『仮想化』の技術でサーバを論理的に細分化し、各部門の要請に応じて分配しています。さらに既存のサーバも、順次この「統合サーバ」に集約しています。こうしてサーバ台数を減らすことで、データセンターの消費電力量低減に努めています。



●空調効率の改善

データセンター全体の消費電力の内約40%は、サーバを冷却するための空調が使用しています。空調を効率的に運用することが、データセンターの省エネに大きく影響します。サーバラック内のマウントされていない箇所をブランクパネルで埋める、ラック前面の床面にスリットパネルを配置する、といった方策を実施してきました。これらに加えて、2014年度に「アイルキャッピング」を採用することを決定しました。(2015年度設置予定)



●その他の検討事項

近年、夏季には連日のように猛暑日が発生します。高温になった外気がデータセンター内に伝搬し、空調が過負荷な状態になり消費電力が上昇します。そこで屋上緑化、陸屋根や外壁の遮熱塗装、空調室外機の改造等による、空調負荷の低減を検討しています。

他方、冬季には比較的低温となる場所があるので、外気を利用することも検討しています。

オフィスのCO₂排出量削減の推進

2008年度に社員の行動基準を定め、全社員一丸となってオフィスの省エネルギーやCO₂排出量削減を推進しています。また、その行動基準に係わる各種実績の進捗状況を社内ホームページに掲載し、社員一人一人が活動の効果を確認できるようにしています。これらの取り組み結果の一例として、2014年度のオフィス電気使用量は、前年比で4.6%削減できました。

●社員の行動基準

多方面にわたる行動基準(「内なるコストダウン」活動 行動基準)を定め、社員一人一人が省エネルギー(CO₂削減)を推進しています。

【「内なるコストダウン」活動 行動基準(抜粋)】

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

●行動基準に係わるエネルギー使用量の可視化

社員一人一人が省エネルギー活動の効果を確認できるように、主な事業所及び建物毎の電力使用量、印刷紙使用量、その他行動基準に係わるエネルギー使用量の進捗状況を社内ホームページに掲載しました。

●省エネ設備の導入

オフィスの省エネ推進のため、2012年度よりLED照明の導入を進めています。
2015年度には、オフィス照明の約85%をLED化する計画です。

物流活動における省エネ 生産・物流

CO₂排出量の削減

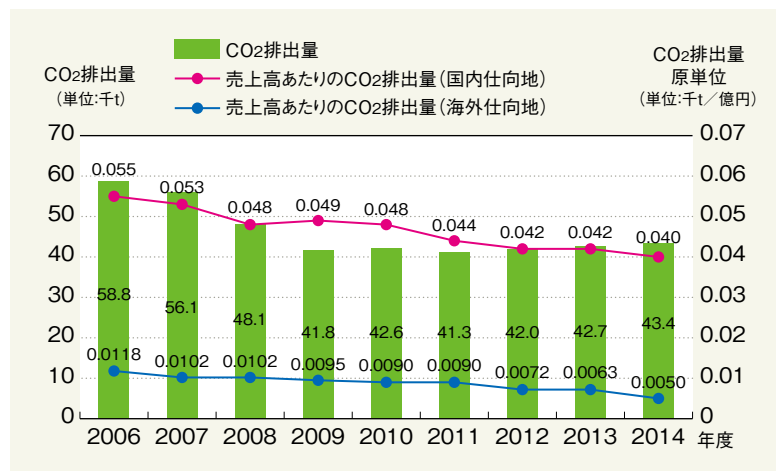
2006年4月改正省エネ法施行を機に、社内体制の再整備を進めてまいりました。今後も輸送の効率化、省エネルギー化を更に推進していきます。

●国内輸送におけるCO₂排出量の推移

国内輸送におけるCO₂排出量の削減活動として、輸送距離の短縮、輸送の効率化、モーダルシフト、輸送車両の燃費の向上等に努めています。

その結果、2014年度のCO₂排出量は2006年度に対して26%の削減を達成しました。また、CO₂排出量原単位(売上高あたり)は、2006年度に対して国内仕向地で27%、海外仕向地で57%改善しました。

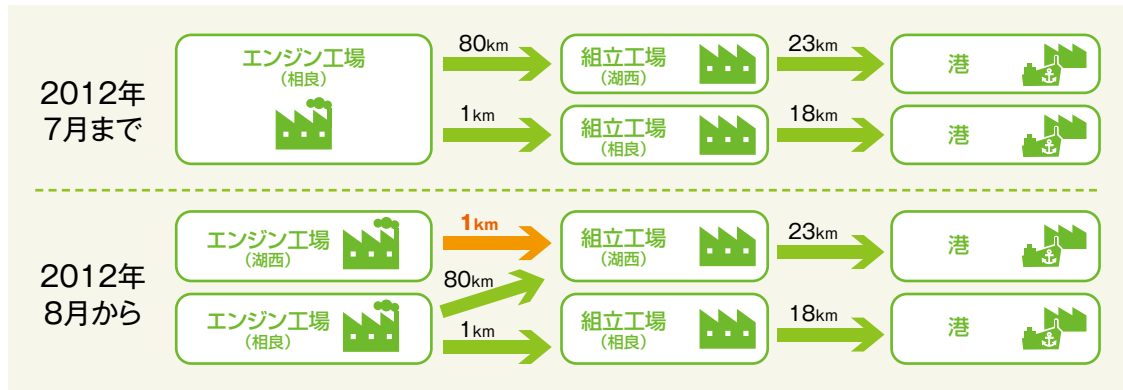
2015年度も更なるCO₂排出量の削減、CO₂排出量原単位の改善を目指して取り組んでいきます。



輸送効率の推進

●輸送距離の短縮(四輪エンジン・四輪車輸出)

2012年7月まで、四輪エンジンの全てを相良工場生産し、湖西工場まで運搬して組み立てていましたが、2012年8月から一部のモデルについて、湖西工場でエンジン生産と車両組立を行い、輸送距離を短縮しています。



●輸送の効率化(二輪車)

生産工場から販売店へ届けられる輸送過程において、物流拠点を大消費地に統合しています。また物流拠点から販売店への輸送については、他社との共同輸送を実施し、輸送の効率化を図っています。

●輸送距離の短縮(工場への納入部品)

部品を輸入する際、港から中継拠点を經由して工場へ納入していましたが、中継拠点を廃止して部品を工場へ直接搬入することにより部品の輸送距離を順次短縮しています。また、タイヤの納入についても、一部のスズキ工場では仕入れ先の工場から直接納入することで輸送距離を短縮しています。

●国内向け四輪完成車輸送における取り組み

スズキの国内向け四輪車輸送は、陸上輸送と海上輸送の2つの形態を取っています。

陸上輸送では、委託輸送会社におけるエコドライブ推進活動やトレーラーの新規車両への切り替えによって平均燃費の向上に取り組んでいます。また、現在完成車輸送全体の3分の1超を海上輸送が占めており、CO₂の排出量削減と経済性を考慮した「モーダルシフト推進」を継続して取り組んでいます。



環境保全等の推進

排出ガスと環境負荷物質等においては、法規制や業界自主規制への対応にとどまらず、規制以上の目標値を自主的に設定して環境負荷の低減を推進していきます。

大気汚染 設計・開発

四輪車

排出ガスの低減

●国内の排出ガス規制対応

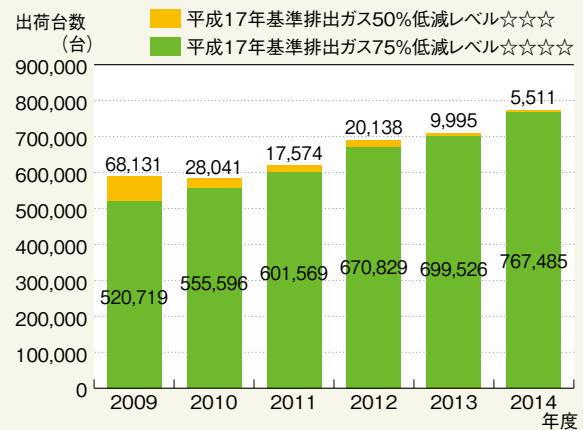
2014年度発売車において「☆☆☆☆低排出ガス車」の認定機種は、2015年3月末時点で、計12機種15型式になっています。

今後も、「☆☆☆☆低排出ガス車」の認定を拡大するため、排出ガスの低減に取り組んでいきます。

排出ガス規制適合車

	機種、型式数
2005年(平成17年)排出ガス規制適合車	5機種 5型式
☆☆☆低排出ガス車	
2005年(平成17年)排出ガス基準50%低減	3機種 4型式
☆☆☆☆低排出ガス車	
2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	12機種 15型式

スズキ生産ガソリン車の低排出ガス車数の推移



二輪車

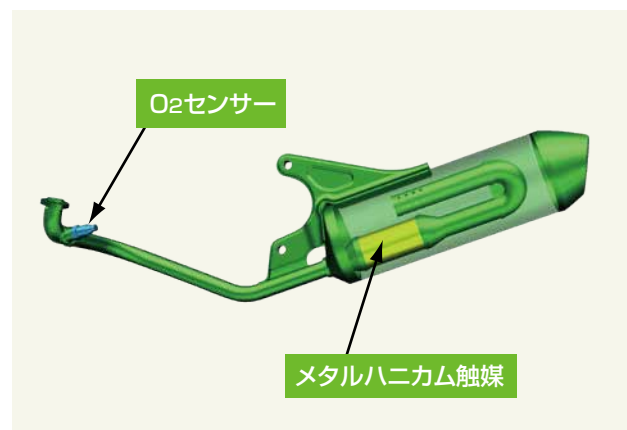
排出ガスの低減

●製品全体の取り組み

二輪車の排出ガス低減のため、欧州のEURO(ユーロ)3を始め、各国の排出ガス規制への対応を進めています。

●製品事例の紹介

2015年3月に発売したアドレス110は、O₂センサフィードバック制御及びメタルハニカム触媒を搭載して排出ガス低減を実現しています。

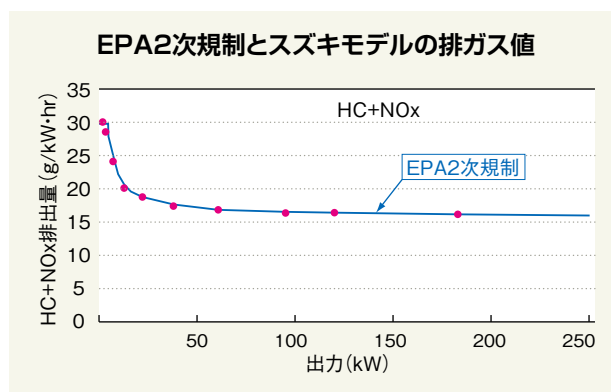


船外機

排出ガスの低減

●国内の排出ガス規制対応

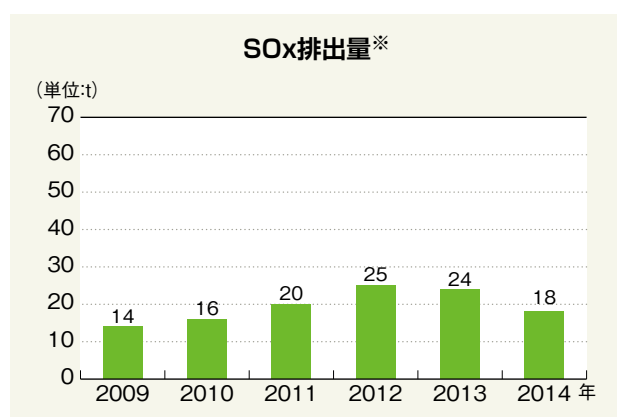
スズキの4ストローク船外機は、米国カリフォルニア州大気資源局(CARB)の2008年排出ガス規制値及び米国環境保護庁(EPA)の2次規制値、並びに(一社)日本マリン事業協会の2011年マリンエンジン排出ガス自主規制値(2次規制)をクリアしています。



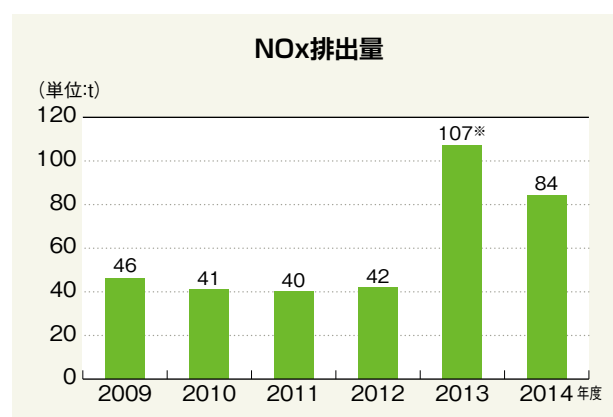
工場

SOx・NOx排出量の管理

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



※SOx排出量は1～12月の燃料使用量より算出しています。
【集計対象範囲】国内工場、金型工場



※大気汚染防止法の特定施設の増加により、2013年度はNOx排出量が増加しました。

製品含有する環境負荷物質の管理強化 設計・開発

環境負荷物質の管理

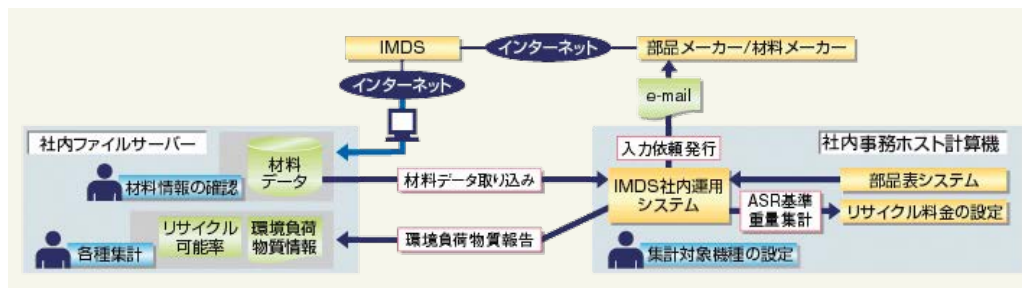
自動車業界向けの材料データ収集システムであるIMDS (International Material Data System)を2003年より導入し、これを利用した社内環境負荷物質管理システム(下図参照)を社内に構築しました。当システムによって、欧州ELV指令の対象となる重金属4物質(鉛・水銀・六価クロム・カドミウム)だけでなく、REACH規則(Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals)における高懸念物質(SVHC※)の管理が可能となりました。

これまで、国内生産拠点で生産する製品、ハンガリーのマジャールスズキ社の製品、インドのマルチ・スズキ・インド社の一部製品、タイのスズキ・モーター・タイランド社の一部製品、インドネシアのスズキ・インドモビル・モーター社の二輪車の一部製品等について当システムを利用して環境負荷物質に関する法規への適合確認を行ってきました。これらの取り組みによって、2014年度には四輪車、二輪車、船外機合わせて新たな33機種について、環境負荷物質に関する法規への適合確認を行いました。

※SVHC : Substance of Very High Concern



IMDSデータの収集



環境負荷物質の削減

(一社)日本自動車工業会の削減目標や欧州ELV指令厳守はもとより、その他の規制外の事業地域において環境負荷物質である重金属4物質削減の取り組みを進めています。

また、国連POPs条約に基づいたHBCD(難燃剤)の2014年4月以降製品への使用を禁止としました。

(一社)日本自動車工業会の削減目標(新型車)

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

世界の化学物質管理規制への対応

化学物質に関する規制は世界各国で強化されてきており、多くの部品を必要とする完成車メーカーはサプライヤーと連携した化学物質管理体制の構築が必要になってきています。スズキは「スズキグリーン調達ガイドライン」に基づき、サプライヤーと協力して環境負荷物質管理の仕組み構築を進めています。また、海外主要生産拠点についてもグリーン調達ガイドラインに基づく環境負荷物質管理体制の構築を推進中です。

また、2014年度は化学品の分類・表示に関する欧州CLP規則及び米国HCS対応を実施し、2015年6月からの規制に対応しています。

騒音低減 設計・開発

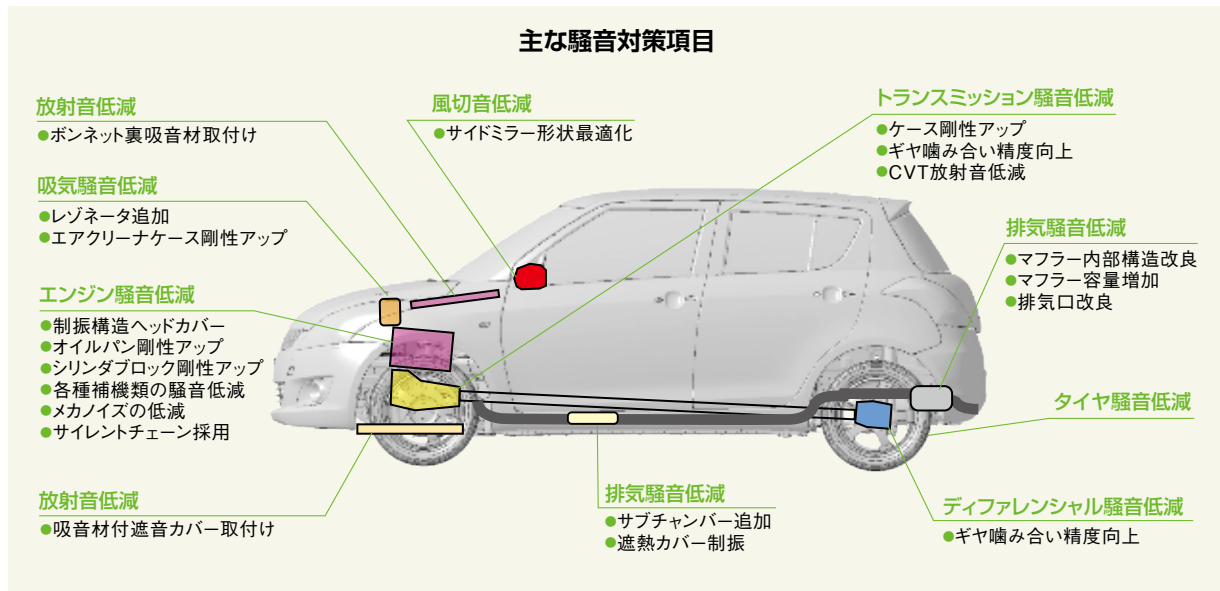
四輪車

騒音の低減

●車外騒音

環境問題のひとつである道路交通騒音低減のため、自動車より発生する騒音の低減に取り組んでいます。具体的には、自動車の音源となるエンジンをはじめトランスミッション、吸排気系、タイヤ等から発生する音の低減と、発生した音を車外へ出さないための遮音カバーの最適化等を行い生産車に盛り込んでいます。

これによりスズキが生産する全ての四輪車で、国内及び各仕向け国の車外騒音規制への対応を行っています。



●車室内騒音

車室内の騒音に対しても、お客様にとって心地良い室内環境になるように、音源対策や吸音・遮音・制振対策を実施し静粛性向上に努めています。

二輪車

騒音の低減

●製品事例の紹介

騒音低減の取り組みとして、V-Strom1000 ABSの実施例を紹介します。

V-Strom1000 ABSでは、最新の国内騒音規制を満足するため、消音性の高い構造を多く採用するとともに、重量の増加を最小限に留めるように設計されています。



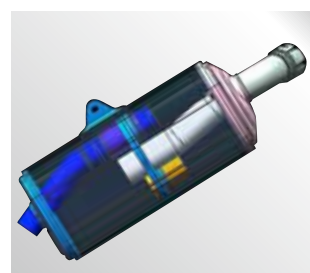
①スプロケットカバーに防振材を設置し、消音性能を向上させています。



②エンジンスプロケットにゴムダンパーを設置することでドライブチェーンの噛みこみ音を低減させています。



③エアクリーナー内壁においては、CAE※を用いて最適な剛性を確保したリブ構造とし、軽量化と消音性能を両立させています。



④排気音を低減するマフラーにおいては、CAEを用いてマフラー内部構造の最適化を図り、軽量化と減衰性能を両立させています。

※Computer Aided Engineering コンピューターシミュレーション

フロン削減 設計・開発

フロン削減

現在カーエアコンに使用しているHFC-134aなどのフロン冷媒は、地球温暖化係数が大きいため、その使用量低減に取り組んでいます。将来に向けて地球温暖化係数が極めて小さい冷媒HFO-1234yfを用いたエアコンの開発を進めています。

車室内VOCの低減 設計・開発

車室内VOC (Volatile Organic Compounds:揮発性有機化合物^{※1})の低減

車室内環境をより快適にするため、内装部品の材料、接着剤、塗装方法などを見直すことにより、VOC発生量の低減に取り組んでいます。2006年1月以降、国内で販売する全ての新型四輪車について、自動車業界の自主取り組み^{※2}の目標値である厚生労働省のVOC室内濃度指針値以下を達成しています。2014年度は「アルト」と「エブリイ」について達成しました。さらに、欧州で販売している「ビターラ」や中国で販売している「アリビオ」等、スズキにおけるグローバルな事業地域での販売車両についても車室内VOC低減対応を実施して、同様に指針値以下を達成しました。

また、現在、車室内VOC低減について世界的に関心が高まっており、国際標準(ISO)や中国法規制など新たな規格や規制が制定されています。そのため、スズキでは、車室内VOC測定のための専用の恒温恒湿槽を新たに導入して、各規制に対応できる体制を整え、今後も各対象国のお客様に安全かつ快適な自動車を提供できるよう努めていきます。



新たに導入した恒温恒湿槽での車室内VOC測定の様子

2014年度 VOC室内濃度指針値以下を達成した機種例



アルト



エブリイ



ビターラ

※1 VOCは、シックハウス症候群(頭痛や喉に刺激を感じるなどの症状)の原因として考えられており、人体への影響が注目されています。

※2 (一般社団法人)日本自動車工業会では、2007年4月以降販売開始の新型乗用車及び、2008年4月以降販売開始の新型商用車に対して、厚生労働省指定13物質の車室内濃度を、全て指針値以下とする自主取り組みを進めています。

塗装工程におけるVOCの低減 生産・製品

VOC(揮発性有機化合物)

国内工場の塗装工程では使用するVOC(溶剤)の排出量削減に取り組んでいます。

2014年度の四輪車体、バンパー及び二輪車の各塗装を合わせた平均排出量は44.1g/m²で、『スズキ環境計画2015』の目標『2000年度比40%削減の維持』に対して、2000年度比41.6%の削減で、目標達成しています。

2014年度の取り組みとして、塗料が無駄なく製品に付くように塗装方法や塗装装置を改善しました。

今後も、継続して塗装方法の改善等を進め、VOC排出量の削減に努めます。



化学物質の管理 生産・製品

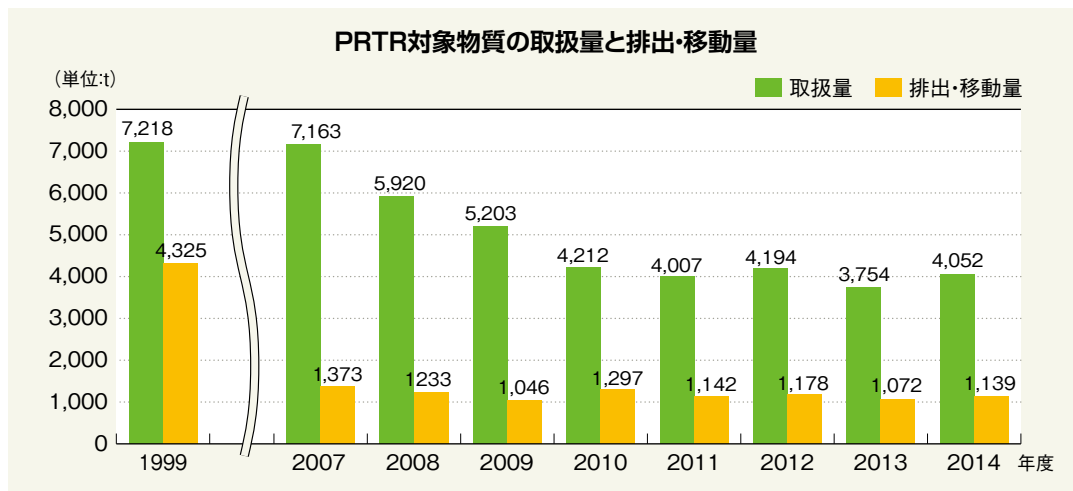
新規購入物質

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

※SDS(安全データシート:Safety Data Sheet):化学物質の名称、物理化学的性質、危険有害性(ハザード)、取り扱い上の注意等についての情報を記載したシート。

PRTR(環境汚染物質排出移動登録)対象物質

環境負荷低減のため、PRTR対象物質の排出量削減に取り組んでいます。塗料及び洗浄シンナー中のPRTR物質の削減等を実施し、2014年度の年間排出・移動量は、1,139tでした。



【集計対象範囲】本社及び国内工場、二輪技術センター、船外機技術センター

国内工場及び海外工場における化学物質等の漏出防止

従来、全国内工場及び一部の海外グループ製造会社で、化学物質等※の漏えいを防止することを目的に、各工場の工場長をトップとした管理体制のもと、行動方法や規程を設けていました。

2013年度には、スズキグループとしてグローバルで環境管理を徹底するため、全海外グループ製造会社で化学物質等の漏えいを防止するための管理体制、行動方法及び規程を設けました。今後も、化学物質等の管理体制の更なる強化を推進しています。

※化学物質等:作動油や有機溶剤や塗料やメッキ液など人体や生態系に影響を与える物質

土壌・地下水に関する取り組み

●土壌汚染の拡散防止の取り組み

過去に使用していた化学物質等による土壌汚染のリスクの情報を記録に残すため、2014年度に国内工場、金型工場の敷地全域で土壌汚染に関する地歴調査を実施しました。土壌汚染が見つかった場合には、法令等に基づき適切に浄化・除去します。

●地下水汚染の浄化の取り組み

1999年1月に本社及び高塚工場敷地内で、有機塩素化合物(トリクロロエチレン、1,2-ジクロロエチレン)による地下水汚染が判明して以降、地下水の浄化と敷地境界での測定を継続しています。また、2015年3月から早期に浄化を完了するため、微生物による地下水浄化(バイオレメディエーション)を開始しました。現在、このバイオレメディエーションの効果を確認中です。

汚水の流出防止活動

社内の分析部門において、工場排水・地下水・工程水・工業用水の測定を定期的を実施し、汚水が流出しないように、水質管理及び維持に努めています。万が一、水質に異常が発生した場合でも、関連部門に連絡し、直ちに適切な対応がとれる体制が構築されています。1994年度には、計量法における「濃度の環境計量証明事業所」の登録を行い、以後、スズキ社内の工場排水に加え、スズキグループ内の工場排水や産業廃棄物等の計量証明を実施し、汚染物質の流出防止活動をグループ全体で推進しています。



分析作業風景

PCB(Polychlorinated Biphenyl: ポリ塩化ビフェニル)の早期処分計画

ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法で古いコンデンサ等に含まれるPCB廃棄物を2027年3月31日までに適切に処分することが定められています。スズキでは自社内に保管中のPCB廃棄物をできるだけ早期に処分完了するため、環境省の認定業者との契約・委託を進めています。

2015年3月末までに累計287台のPCB廃棄物を処分しました。

臭気・騒音の低減 生産・製品

臭気・騒音等は法令を遵守していても地域の皆様に不快感を与えてしまうことがあります。CSRの基本となる法令遵守は最低限の責任であり、地域から信頼される工場を目指して、今後も発生源対策や防音、脱臭等の対策を進めていきます。



騒音測定

3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進

無駄を出さない開発・生産段階から、使用済み段階の効率的な再資源化まで、一貫して資源を大切に利用することによって持続可能な循環型社会の実現に貢献していきます。

リサイクルの配慮

四輪車

リデュース

”3R”で最初に推進すべき項目は、リデュース(排出量削減)です。このため、スズキは小・少・軽・短(美)の方針の下、徹底した使用材料低減・軽量化に取り組みリデュース(排出量削減)を推進しています。例えば、2014年12月発売のアルトのフロントバンパーでは、バンパー本体の薄肉化やライセンスプレート裏面の肉抜きを実施しています。

リデュースの取り組み(例:アルト フロントバンパー)

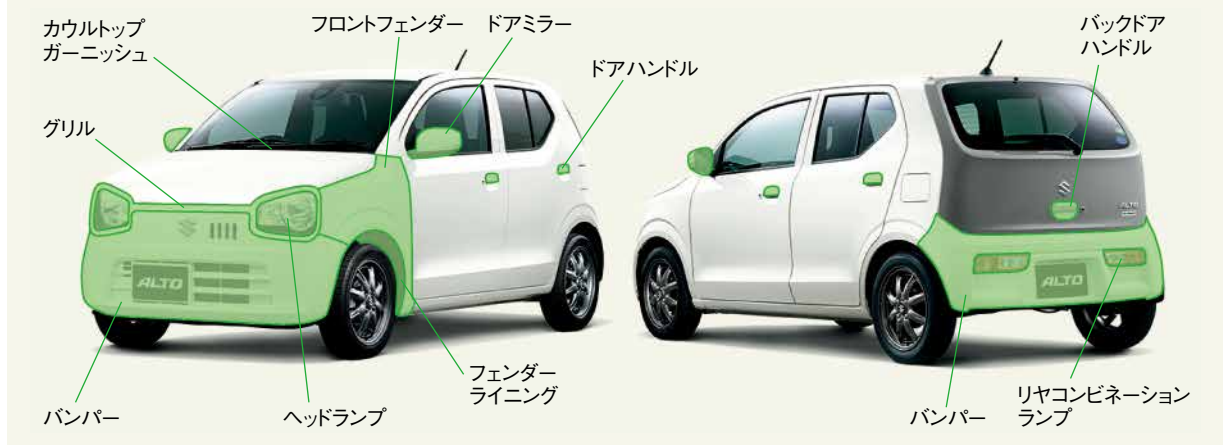


リサイクル設計

●リサイクル設計(四輪)

リサイクルのことまで配慮したクルマ作り(リサイクル設計)は、自動車の設計を行う上で大切な取り組みです。スズキは、樹脂製の外装部品や内装部品にリサイクルしやすい材料を使用する等、環境に配慮したクルマ作りに日々取り組んでいます。

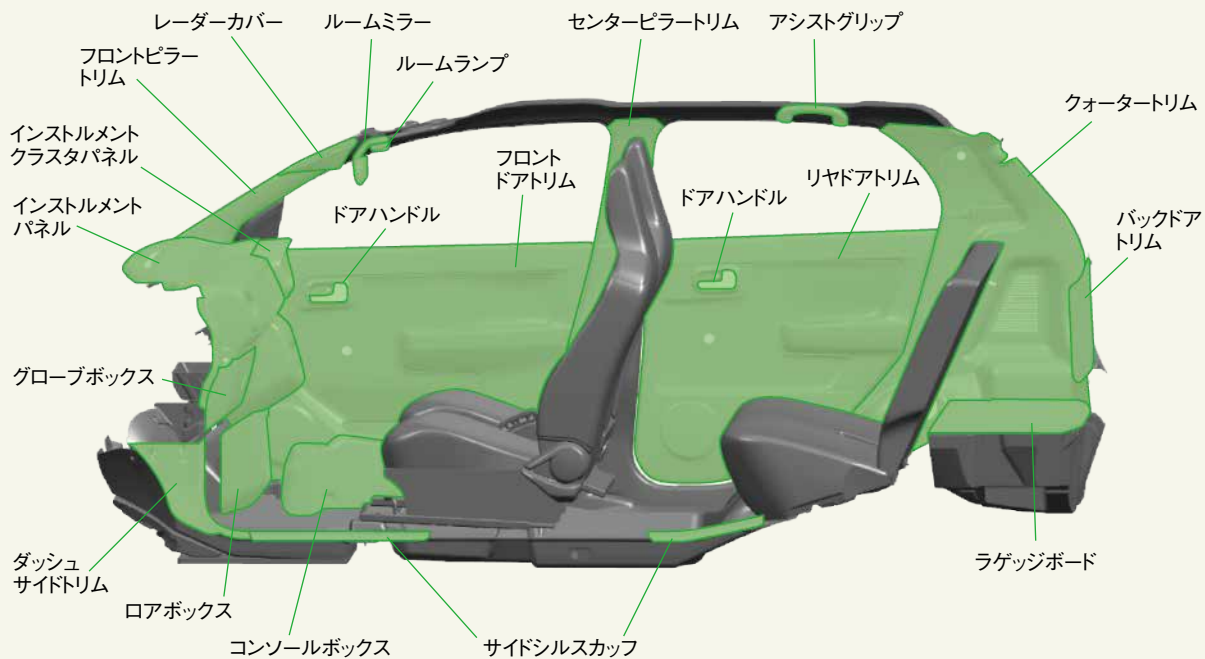
主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:アルト外装)



リサイクルしやすい樹脂材料の使用

プラスチックを大きく分けると「熱硬化性樹脂※1」と「熱可塑性樹脂※2」の2種類に分けられます。
スズキでは、ほとんどの樹脂部品に“熱可塑性樹脂”を使用して、環境に配慮したクルマ作りに取り組んでいます。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:アルト内装)



部品名

ルームミラー & ルームランプ	ハウジング
	ステイ
	レンズ
センターピラートリム	アッパー ロア
レーダーカバー	
アシストグリップ	
クォータートリム	アッパー ロア

グローブボックス	ボックス リッド
サイドシルスカッフ	
ロアボックス	
コンソールボックス	
インinstrument クラスタパネル	
インstrument パネル	
フロントピラートリム	
ドアハンドル	

ドアトリム	フロント	ボード アームレスト ポケット
	リヤ	ボード プルケース
	バック	表皮 ベース
ラゲッジボード		アッパー ロア

※1 熱硬化性樹脂

熱と圧力によって硬化した後は、再加熱しても軟化・溶融しない樹脂。

※2 熱可塑性樹脂

成形後でも再加熱により軟化・溶融し、冷却すると固化する樹脂。溶融・固化を繰り返すことで再利用が可能。

二輪車

3R設計の内、リサイクル性向上における設計の配慮について、2015年3月発売の「アドレス110」、2014年12月発売の「レッツG」、アセアン小型機種種の「SHOOTER 115」(シューター)等での取り組みについて説明します。



「アドレス110」



「SHOOTER 115」



「レッツG」

リサイクル設計

●資源の有効利用促進のため、PP※リサイクル材の採用を拡大

「アドレス110」において、外装樹脂12部品およびシート底板にPPリサイクル材を新たに採用、「SHOOTER 115」のPP製外装樹脂10部品および「RAIDER J 115Fi」のリアフェンダ、「スカイウェイブ650」のフューエルタンクトレイにPPリサイクル材の適用を拡大し、資源の有効利用を進めています。

※PP: Polypropylene

●分解の容易化

リサイクル設計を推進する上で、部品の分解の容易性について追求しています。「レッツG」については、分解容易化を配慮し、樹脂カバー同士のはめあい構造の最適化、部品のモジュール化等を実施しました。

船外機

リサイクル設計

リサイクルのことまで配慮した船外機作り(リサイクル設計)は、船外機の設計を行う上で大切な取り組みです。

スズキは、船外機のカバーなどにリサイクルしやすい樹脂材料を使用するとともに、分解が容易なタッピングスクリューの使用部位を増やす等、環境に配慮した船外機作りに日々取り組んでいます。



四輪車

国内のリサイクルの取り組み

●自動車リサイクル法の取り組み

2005年1月に施行された自動車リサイクル法^{※1}に従って、使用済み自動車より発生するシュレッダーダスト(ASR^{※2})・エアバッグ類・フロン類の三品目を引き取り、再資源化等を行っています。

2014年度(2014年4月～2015年3月)は次の通り実施しました。

ASRの引き取りと再資源化

ASR再資源化率は97.2%で、2015年度以降の法定基準値「70%以上」を2008年度より継続して達成しています。

ASRの引き取りと再資源化は、日産自動車(株)、マツダ(株)、三菱自動車工業(株)を始めとする自動車メーカー等13社(2015年3月31日現在)で結成した自動車破砕残さリサイクル促進チーム「ART^{※3}」を通じて、法規要件の遵守、適正処理、再資源化率の向上、処理費用の低減を目標に全国のリサイクル事業者と連携しつつ取り組んでいます。

エアバッグ類・フロン類の引き取りと再資源化等

エアバッグ類再資源化率は93.8%で法定基準値「85%以上」を2004年度より継続して達成しています。フロン類は93,632kgを引き取り、破壊しました。

エアバッグ類の引き取りと再資源化、及びフロン類の引き取りと破壊は、全メーカー等と共同で「一般社団法人自動車再資源化協力機構」を設立し、全国のリサイクル事業者と連携しつつ取り組んでいます。

今後も、使用済み自動車のリサイクルを一層推進するため、リサイクルが容易な製品造り、省資源化と資源の有効利用、廃棄物の削減、リサイクル費用の低減、安定的なリサイクル体制の構築に向け、継続して取り組んでいきます。

※1 自動車リサイクル法:正式名称 使用済み自動車の再資源化等に関する法律

※2 Automobile Shredder Residue:自動車破砕残さ

※3 Automobile shredder residue Recycling promotion Teamの略

2014年度再資源化等の実績

〈三品目再資源化等の実績の概要〉

ASR	引取ASR総重量／ 引取使用済み自動車台数	51,880トン/416,447台
	ASR引取重量	49,624トン
	ASR再資源化率	97.2%
エアバッグ類	引取総重量／引取台数	55,017kg/194,462台
	再資源化重量	51,615kg
	エアバッグ類再資源化率	93.8%
フロン類	フロン類引取重量／引取台数	93,632kg/361,849台

〈収支〉

(単位:円)

払渡しを受けた 預託金の総額	3,163,484,102
再資源化に要した 費用の総額	2,758,152,438
収 支	405,331,664

海外のリサイクルの取り組み

EUでは、「使用済み自動車(ELV:End-of-Life Vehicle)に関する指令(ELV指令:2000/53/EC)」により、自動車メーカー／自動車輸入業者は、ELV回収ネットワークを構築することが義務付けられています。スズキは、現地の輸入業者(代理店)が中心となって、各国の事情に合わせた廃車回収ネットワーク作りを行っています。

また、ELV指令により新型自動車の解体情報を処理業者に提供することが義務付けられており、スズキは、自動車メーカーが共同で構築した国際解体情報システムIDIS(International Dismantling Information System)を通じて解体情報を提供しています。

EUの「リサイクル可能率等による車両認証に関する指令(RRR指令:2005/64/EC)」では、リサイクル可能率95%以上を達成することが自動車の型式認証要件となっています。本指令の要求事項を満足させるため、材料データ収集や環境負荷物質確認等のシステムや体制について権限のある機関の監査を受け、2008年8月に適合証明(COCom:Certificate of Compliance)を取得し、欧州で販売する全ての車についてRRR指令の認可を取得しました。その後、改訂欧州RRR指令(2009/1/EC)に基づき権限のある機関の監査を受け、新適合証明(新COCom)を2011年10月に取得、2013年10月に更新し、新型車から改訂欧州RRR指令の認可を取得しています。

リサイクルの自主取り組み

●バンパーリサイクルの取り組み

資源の有効利用のため、代理店で修理交換時に発生する使用済みバンパーの回収・リサイクルを進めています。

当初はバンパー形状のまま代理店から回収していましたが、2000年以降は全国の代理店（一部の代理店を除く）にバンパー破砕機を設置し、バンパーを破砕して回収しています。さらに2012年度にバンパー破砕機を新設・増設しました。これによりバンパー輸送時の容積は6分の1となり、効率の良い運搬を行うことで物流に係るCO₂排出量を削減しました。

現在、回収したバンパーは、バッテリーホルダー、エンジンアンダーカバー、フットレストなどの自動車部品にリサイクルしています。

リサイクル材を使用した部品の例



キャリアイ サイドデッキ インシュレーターカバー

バッテリーリサイクル

●「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクル

ワゴンRをはじめとしてスペーシア、アルト、ハスラー、ソリオ、スイフト等に採用されている低燃費化技術エネチャージやS-エネチャージにはリチウムイオンバッテリーが採用されています。スズキは、これら車両の廃棄時、使用済みリチウムイオンバッテリーを回収し、適正処理するための回収システムを構築し運用しています。

「使用済みリチウムイオンバッテリー」の回収・リサイクルの詳細については、下記HPをご覧ください。

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

補修用リビルト部品※（再生部品）

資源の有効利用とお客様の経済的負担軽減のため、オートマチックトランスミッション、CVTのリビルト部品の取り扱いを行っています。2014年度のリビルト部品の販売比率は、対象部品の販売個数の52%でした。

※リビルト部品は、交換修理の際に取り外された部品を回収し、消耗・故障部分の交換および完成検査を行って再生した部品です。

二輪車

「二輪車リサイクル自主取り組み」について

廃棄二輪車の適正な処理と再資源化を目的に、国内二輪車メーカー他3社及び輸入事業者12社とともに2004年10月から「二輪車リサイクルシステム」を自主的に運用しています。また、2011年10月から、廃棄時無料引取を開始しています。

使用済み二輪車はユーザーの利便性を考慮して全国の「廃棄二輪車取扱店」や「指定取引窓口」で引き取っています。その後、全国14箇所の「処理・リサイクル施設」に収集され、解体・破砕・選別を行い、可能なものはリサイクル素材として再利用され、廃棄物については適正処分されます。

2014年度は重量ベースで97.6%のリサイクルが行われています。

詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

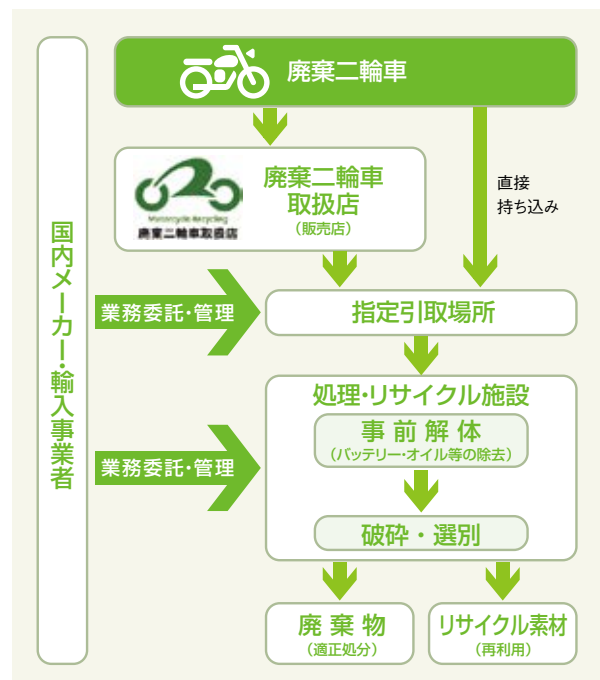
スズキ 二輪車リサイクル自主取り組みについて（詳細）

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

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター

（二輪車リサイクルについて）

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



船外機

「FRP※船リサイクル自主取り組み」について

一般社団法人 日本マリン事業協会が自主的に取り組む「FRP船リサイクルシステム」に主要製造事業者6社とともに積極的に参画をしています。

高強度で大きい、寿命が長い、全国に広く薄く分布する等の製品特性に因る不適切な廃船処理を防止し、希望するユーザーの廃船処理を容易にするため「FRP船リサイクルシステム」は2007年から全国展開をしています。FRP船リサイクルシステムは、指定引取場所に収集された廃FRP船を粗解体した後、FRP破材を中間処理場に輸送し、破碎・選別等を行い、最終的にセメント焼成することによりリサイクル(マテリアル・サーマルリサイクル)を行うものです。

本システムは国土交通省の実証実験で検証されており、FRP船の収集・解体・破碎を広域的に行うことにより、低コストでリサイクルシステムを実現しています。※FRP(ガラス繊維強化プラスチック)

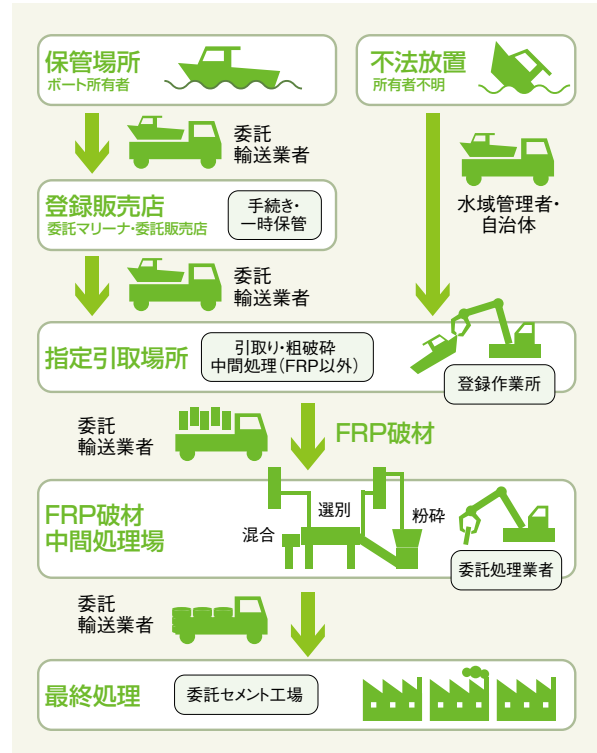
詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

スズキFRP船リサイクルシステム自主取り組みについて(詳細)

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

一般社団法人日本マリン事業協会(FRP船リサイクルシステムのご案内)

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



梱包資材

リデュース・リユースによる取り組み

●リターナブル容器の利用

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

2014年度の状況として、出荷用リターナブル容器の使用率は出荷用容器全体の22%で、約101tのダンボールを削減しました。入荷用リターナブル容器の使用率は入荷用容器全体の78%で、約158tのダンボールを削減しました。

●梱包資材のリターナブル化の推進

梱包・包装資材の使用量削減のため、現地で廃棄されていたスチールケースから繰り返し使用できる容器への変更に取り組んでいます。2014年度は、全体送付量の約64%を、リターナブルラックを使用して送付しました。

リサイクルによる取り組み

●ダンボールの再利用

工場が発生する廃ダンボールを部品の破損を防ぐための緩衝材に再利用しています。2003年に緩衝材製造機を導入した後、廃ダンボールの再利用を図り、2014年度は約24t/年を再利用しました。



廃ダンボール

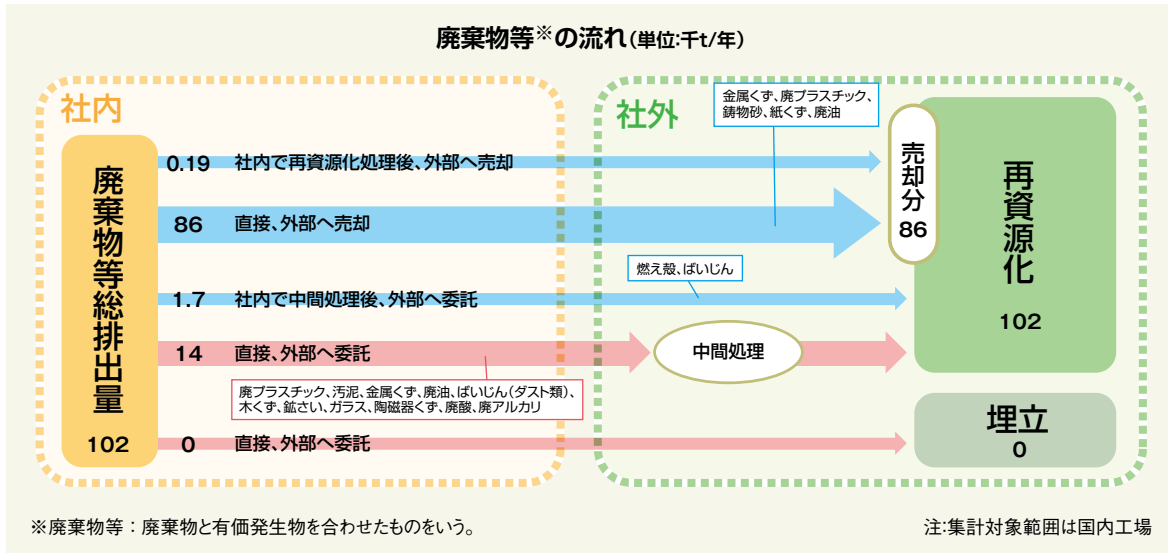


緩衝材製造機



緩衝材

廃棄物



廃棄物削減

●廃棄物等総排出量

スズキ及び国内グループ製造会社の廃棄物等総排出量は122千t(前年比-1.6%)となり、国内を含めたグローバルの廃棄物等総発生量※は、290千tになりました。

※2013年度分より、国内グループ製造会社、主要海外工場のデータを掲載しました。

●埋立量の削減

スズキの埋立量は0t、国内グループ製造会社の埋立量は3tで、ともにゼロレベル化※1を継続しています。日本を含めたグローバルの埋立量※2は、68t(前年比-84.4%)でした。インドで焼却灰のリサイクルを開始したため大幅に削減しました。

※1 ゼロレベル化の定義

- ・国内工場+金型工場:
埋立量が1990年度(24,675t)の1%未満であること。
- ・国内グループ製造会社:
埋立量が2002年度(1,370t)の1%未満であること。

※2 2013年度分より、国内グループ製造会社、主要海外工場のデータを掲載しました。

【集計対象範囲】

スズキ：高塚工場、磐田工場、湖西工場、豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場

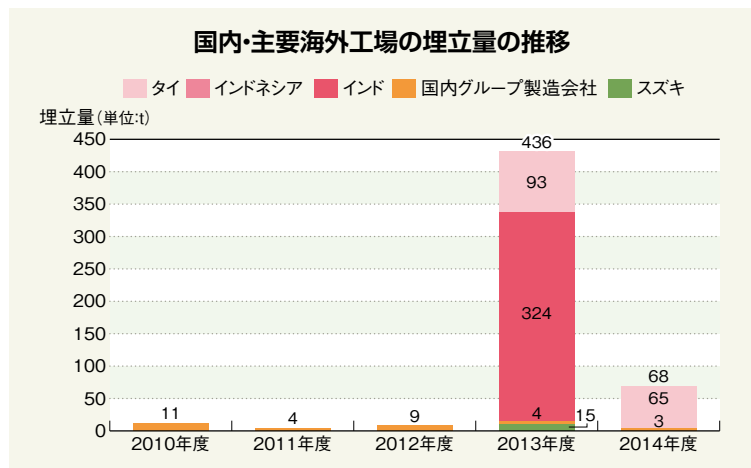
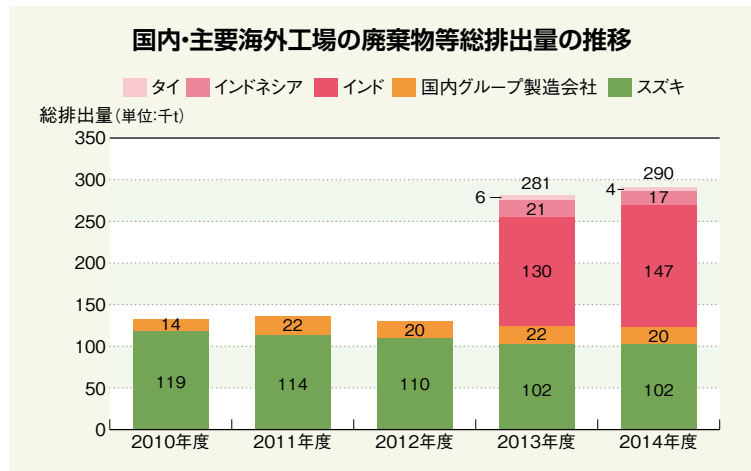
国内グループ製造会社：

(株)スズキ部品製造(スズキ精密工場、遠州精工工場、スズキ部品浜松工場)、(株)スズキ部品富山、(株)スズキ部品秋田、(株)スニック(竜洋パイプ工場、竜洋シート工場、相良工場、浜北トリム工場)4社9工場

インド：マルチ・スズキ・インド社、スズキ・モーターサイクル・インド社 2社4工場

インドネシア：スズキ・インドモビル・モーター社 1社4工場

タイ：スズキ・モーター・タイランド社、タイスズキモーター社 2社2工場



オフィスの廃棄物の削減

小少軽短美の方針のもと、徹底した紙の使用量削減(リデュース)、マテリアルリサイクルの推進に取り組んでいます。

●紙の使用量削減

紙の使用量を積極的に削減するため、各種帳票の電子化推進、両面印刷や裏紙使用促進、会議配布資料の削減等、全社的にペーパーレス活動を実施しています。

●紙類のマテリアルリサイクル推進

スズキ本社では、発生した紙類の廃棄物は焼却しサーマルリサイクル(熱エネルギーとして再利用)していましたが、2005年7月以降「事務書類」、「新聞・雑誌類」、「ダンボール」の分別回収を徹底することでマテリアルリサイクルへと変更しました。2014年度は紙類を870tリサイクルしました。

紙類分別回収後の処理フロー図

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

水資源

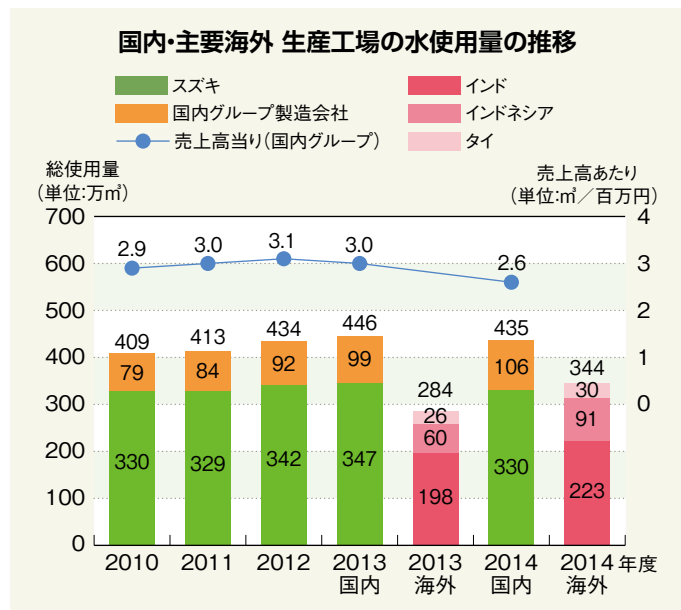
水の使用量削減

スズキグループでは、国内外工場の節水と排水再利用に取り組む、水使用量の削減に努めています。

具体的には、密閉式冷却塔の採用、小型空調機の空冷化、節水栓の採用、雨水の利用、冷却水の回収等を行っています。

特に水不足が深刻な問題となっているインド北部に位置するマルチ・スズキ・インド社では、設備の空冷化による水使用量削減を進めると共に、排水の再利用、構内の園芸用水への利用等により、構外への排水量0を達成しています。

2014年度の国内のスズキ及びグループ製造会社の水使用量は前年度比2.3%減少し、435万m³となりました。また、売上高(単独)当りでは12.0%減の2.6m³/百万円となりました。



※ 2013年度分より、国内グループ製造会社、主要海外工場のデータを掲載しました。

【集計対象範囲】

スズキ: 高塚工場、磐田工場、湖西工場、豊川工場、大須賀工場、相良工場、金型工場
 国内グループ製造会社: (株)スズキ部品製造(スズキ精密工場、遠州精工工場、スズキ部品浜松工場、スズキ部品浜松分工場)、(株)スズキ部品富山、(株)スズキ部品秋田、(株)スニック(竜洋パイプ工場、竜洋シート工場、浜北トリム工場、相良工場) 4社10工場
 インド: マルチ・スズキ・インド社、スズキ・モーターサイクル・インド社 2社4工場
 インドネシア: スズキ・インドモーター・モーター社 1社4工場
 タイ: スズキ・モーター・タイランド社、タイスズキモーター社 2社2工場

社会との連携

社会の一員として、様々なステークホルダーの皆さまと環境コミュニケーションの推進に取り組むことで、共に自然環境と調和した社会の発展を目指します。

環境コミュニケーションの拡充

生物多様性への取り組み

「スズキ地球環境憲章」の理念を実現するため、環境ブランド「SUZUKI GREEN」を導入し、その中の環境方針として「スズキ生物多様性ガイドライン」を発表しました。

「スズキ生物多様性ガイドライン」は、人類の誕生以来、私たちの生活に多大な自然の恵み(生態系サービス)をもたらしている「生物多様性」に事業活動等が影響を及ぼす可能性を認識し、その影響の低減に取り組み、持続可能な利用に努める指針となるものです。

事業活動や社会貢献活動において、すでに生物多様性への影響を低減する多くの取り組みを行い、「生物多様性民間参画パートナーシップ」※にも参加しています。

このガイドライン発表により生物多様性に関する理解を社内に浸透し、お取引様や地域社会の皆様ともコミュニケーションを図りつつ、スズキグループは自然と共生する持続可能な社会の発展を目指します。

※生物多様性条約の目的達成のため、経済界を中心とした幅広い事業者が自発的に生物多様性の保全と持続可能な利用に向けて取り組み、その情報を共有するパートナーシップです。

●スズキ生物多様性ガイドライン <http://www.suzuki.co.jp/about/csr/index.html>

【基本的考え方】

スズキグループは、「生物多様性」に及ぼす影響を低減し、将来にわたって持続可能な利用に貢献するため、“小少軽短美”をスローガンに、ムダのない効率的な事業活動を徹底し、環境技術を追求めた小さなクルマづくりを推進します。

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

【生物多様性の重点取り組み】

・事業活動および製品における環境負荷の低減

- ①「製品開発」から「リサイクル」に至る事業段階において、省エネ・省資源・3Rを推進します
- ②温室効果ガス低減のために、燃費向上と次世代車の研究開発を推進します
- ③サプライチェーンを通して、環境負荷物質の使用削減に努めます

・環境コミュニケーションの推進

- ①地域社会と連携・協力して、環境美化・環境保全活動を推進します
- ②全社員へ生物多様性に関する理解と行動の浸透に努めます
- ③環境情報や自主保全活動を広く社会へ公表することに努めます



「エコキッズ体験塾2014」
森林環境の観察

【具体的取り組み事項】

事業活動および製品における環境負荷の低減		環境コミュニケーションの推進	
①	事業所毎の省エネ実績を社内公表 リサイクル設計による資源の有効利用 埋立廃棄物ゼロレベル継続、節水の徹底 輸送効率の向上と梱包資材の削減 使用済み製品のリサイクル率向上 太陽光発電の推進	①	地域や自治体の清掃活動への参加 事業所周辺のクリーンアップ活動 「スズキの森」植林ボランティア活動 下川テストコース「FSC森林認証」の継続 「法人の森林制度」への参加 スズキの「森林環境貢献度」の把握・公表
②	グローバルな平均燃費の向上 小さな車に適した次世代車の開発推進 軽量、低コストな空冷燃料電池の開発 各国排出ガス規制への対応	②	社内ホームページ掲載による認識の向上 新入社員研修や職場教育でSUZUKI GREEN Policyを紹介 社内エコドライブ講習会の継続 地域NPO環境教育イベントへの参加・協力
③	各国環境負荷物質使用規制への対応 塗装工程や車室内のVOC削減の技術開発 高懸念物質の代替推進 「スズキグリーン調達ガイドライン」に基づくサプライヤーとの連携 事業所立地等における周辺環境への配慮	③	「スズキ環境・社会レポート」の公開 生産と製品について各種環境情報の公表 環境イベントへの参加・出展 工場見学による環境に配慮した生産工程の紹介 工場周辺住民との交流会、意見交換会 「スズキ歴史館」に環境コーナー設置

●スズキマナーアップ活動

従業員のマナーアップ及び環境美化意識向上を目的として2004年9月に「浜松市道路・河川里親制度」※に登録し、「スズキマナーアップ活動」と題し清掃ボランティア活動を行っています。

この活動は毎月社内ボランティアにより、本社周辺道路及び高塚地下道の清掃を行っており、2014年度までに活動126回を数え延べ参加人員9,829名、軽トラック54台分の可燃・不燃ごみを回収しました。

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



スズキマナーアップ活動

●クリーン・アップ・ザ・ワールド・キャンペーンへの取り組み

マリン事業では、お客様に感動と満足を提供し、水上での素晴らしい一日をきれいで健全な環境で過ごしていただきたいと考えています。この役割を果たすため、社員自らが身近にできることから始めようと、地域の河川・湖・海辺の清掃活動に取り組んできました。

2010年12月に浜松市の佐鳴湖で始まったこの活動は、海外代理店まで拡大し、2013年末までに17か国、計27回の清掃活動を行うまでになりました。2014年にはインドネシア、スリランカ、イタリア、ナイジェリアの4カ国で清掃活動を実施し、海外代理店においても環境の意識が高まってきています。

本年、2015年に船外機50周年を迎えたことを記念して、さらにこの活動を発展させ、世界各国でのマリン環境整備による地域貢献を目指したと考えています。



インドネシア

スリランカ

イタリア

ナイジェリア

●森林保全活動

スズキの森(浜松市)

林野庁天竜森林管理署と「ボランティアの森」協定を結び、2006年3月に浜松市北区引佐町の「スズキの森」で森林保全活動をスタートし、年3回従業員やその家族により植樹・下草刈り作業、シイタケの菌打ち・収穫体験等の森林活動を行っています。

当活動は2014年度までの累計で25回(植樹9回、下草刈16回)を行い、1,292人のボランティアが参加しています。



「スズキの森」植林活動



下草刈り

スズキ下川テストコースの森林(北海道)

スズキのテストコースは、森林が総面積の約90%を占める北海道北部の上川郡下川町にあります。下川町は2003年北海道で初めて下川町森林組合グループとして国際的なFSC®※1森林管理認証を取得し、2011年には国から豊かな森林資源を生かした地域づくり「環境未来都市※2」のモデル自治体に選定されて「人が輝く森林未来都市」を目指しています。(FSC® C015134)

テストコース敷地に含まれる約303haの森林も、FSC認証制度の厳しい森林管理基準に適合していると認められ、2006年から下川町のFSC森林グループ認証に追加登録されました。

スズキは森林の環境保全とともに、第41回を迎える下川ジュニアジャンプ大会をスズキの冠大会として開催応援する一方で、20年以上に亘りスズキ従業員と地域の皆さんとの交流会を毎年極寒の2月に開催するなど、地域社会との共存共栄を図っています。

※1 FSC:Forest Stewardship Council 森林管理協議会

※2 「環境未来都市」は、未来に向かって「誰もが暮らしたい」まちづくりで、世界トップの成功事例創出のため、国が選定して戦略的な取り組みを行う地域です。



下川コース(北海道)



下川ジャンプ少年団へ移動用バスを寄贈



耐寒テスト激励会

「法人の森林」制度への参加(北海道)

環境・社会貢献活動の一環として、国有林を活用した「法人の森林」制度に参加し、1996年から2028年まで国(林野庁)と分収林契約を結んで森づくりに協力しています。

下川町内の国有林約4.3ha(樹木約3,000本)について、北海道森林管理局を通して地元森林組合に作業を委託して「分収育林」を行っています。水源のかん養・土砂流出防止・二酸化炭素の吸収貯蔵など、国土の保全に長期間貢献し、分収の際には純収益をさらに森づくり等に役立てることであります。

※林野庁:「法人の森林」「分収育林」http://www.rinya.maff.go.jp/j/kokuyu_rinya/kokumin_mori/katuyo/kokumin_sanka/hojin_mori/index.html

これらスズキの森林による2014年度環境貢献度は以下のように評価されました。

スズキの森林による環境貢献度(2014年度)

測定項目	「下川テストコースの森」 FSC森林グループ認証	「法人の森林」 林野庁森林管理局
①水源かん養への貢献	156,140 m ³ /年	1,409 m ³ /年
②土砂流出防止への貢献	5,576 m ³ /年	51 m ³ /年
③二酸化炭素の吸収・固定への貢献	1,826 CO ₂ トン/年	17 CO ₂ トン/年

※林野庁で採用している事業評価方法により計算しています

- ① 2ℓペットボトル 7,878万本分
- ② 10tダンプ(5.5m³/台) 1,023台分
- ③ 1人が年間に排出するCO₂ 5,761人分

グリーン調達推進

「スズキグリーン調達ガイドライン」を制定して、環境保全活動に意欲的なお取引先様から環境負荷の少ない部品等を調達することを方針としています。賛同いただけるお取引先様には「スズキグリーン調達推進同意書」をご提出いただいています。

2013年10月には本ガイドラインを一部改訂し、お取引先様の環境負荷物質管理体制の構築の項目を明記すると共に、管理体制の自主チェックシートを作成し追記しました。

その他、「欧州ELV指令」や「欧州化学物質管理法規(REACH)」等の従来規制はもちろん、今後制定の様々な環境関連法規についても、お取引先様とともに遵守に努めていきます。

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

環境教育・啓発

●階層別教育

従業員育成プログラムの一環として、新入社員教育にスズキの環境理念や環境方針、環境課題、エコドライブ推進等の基本的な環境教育を取り入れて、新入社員の環境への意識改革を行っています。また、業務に合わせた職能別環境教育、管理者等への環境内部監査員教育等も行っています。国内工場及び金型工場では、環境事故等を未然に防ぐため、各工場独自に環境上重要な工程の作業員への教育を中心に、新入社員への導入教育、役職者教育、そして全体教育等を実施しています。

●有資格者の育成

有資格者育成にも積極的に取り組み、公害防止管理者160名、エネルギー管理士37名、環境内部監査員579名を育成しました。

エコドライブの推進

●社員へのエコドライブ教育の実施

2007年度より、環境教育時の一項目として、エコドライブ教育を行っていましたが、2009年度より、本社及び各工場・事業所でエコドライブに的を絞ったエコドライブ講習会を随時開催し、現在までに、延べ3,357名が受講しました。また、燃費の良い車両に積極的に入れ替えることも進め、効果として業務用連絡車の消費燃費が2013年度に比べて1.0km/L向上しました。



エコドライブ講習会

環境家計簿の推奨

社員に対する環境教育の一環として、社員の家庭での環境意識の向上を図る「環境家計簿」の活用を推奨しています。

環境家計簿とは、各ご家庭で消費される「電気・ガス・灯油・ガソリン・水道等」のエネルギーからCO₂排出量を計算し、環境にどのような影響を及ぼしているか収支を記録することで、「CO₂削減」を目指す取り組みです。

これからも社員のご家庭とも協力しつつ、地球環境への配慮及び環境負荷の低減を推進していきます。

地域とのコミュニケーション

●地域交流会の実施

地域住民の方々との交流会を定期的実施してご意見を承り、改善活動につなげています。2014年度は地域交流会を国内工場、金型工場で計7回開催しました。また、工場見学については国内工場で465回実施しました。



工場地域交流会

●環境イベントへの参加

2014年度は以下の環境イベントに参加しました。

展示会名・報告書	開催時期	場所	主な主催
エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ2014	2014年5月17・18日	神戸メリケンパーク	環境省、神戸市
人とクルマのテクノロジー展2014横浜	2014年5月21～23日	パシフィコ横浜	公益社団法人 自動車技術会
人とクルマのテクノロジー展2014名古屋	2014年12月11・12日	ポートメッセ名古屋	公益社団法人 自動車技術会



エコ&セーフティ神戸カーライフ・フェスタ2014



人とクルマのテクノロジー展2014横浜



人とクルマのテクノロジー展2014名古屋

社会への 取り組み



スズキと暮らす、すべての人のために

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

お客様とともに	74
お取引先様とともに	83
スズキの財団活動等	84
従業員とともに	86
株主・投資家の皆様とともに	91
地域社会とともに	96

お客様とともに

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

お客様相談室

スズキお客様相談室には、年間12万件(2014年度実績)を超えるお客様からの声が寄せられています。

お客様とスズキが直接つながる窓口として、これらの様々なお申し出に対し、お客様の立場に立った迅速で的確、丁寧な対応を心がけ、お客様にご満足いただける相談室を目指して、日々CSの向上に努めています。



対応品質の向上

エネチャージ、レーダーブレーキサポートといった環境・安全技術、スマートフォンと連携した情報ネットワークシステムなど、自動車の構造はますます複雑化しています。スズキお客様相談室では、こうした先進機構はもとより、初めて車を運転されるお客様の初歩的なご質問まで、多様なお申し出に対し、わかりやすい説明を心がけて対応に努めています。また、迅速・的確な対応をさせていただくため、お客様サポート支援システムなどのツール整備を図るほか、製品のご購入やメンテナンス等、当地での対応が必要なご用件には、全国のスズキネットワークと連携して、適切にサポートを実施しています。

利便性の向上

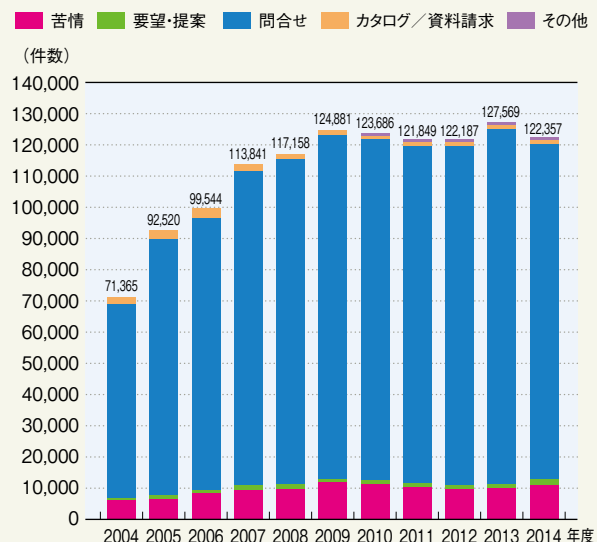
お客様からの多くのお申し出に対してスムーズに対応させていただくため、一般加入電話・携帯電話からのフリーダイヤル受付や、インターネットからの受付等、多様なメディア環境を整備するとともに、休日受付の実施等、利用しやすいお客様相談室を目指してアクセスの利便性を図っています。

製品・サービス品質の向上

“お客様からいただいた貴重な声は、品質やサービスを向上させるための大切な宝物”と捉え、お申し出を社内各部門に伝えて、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。これらの貴重な情報は、データを一元管理するシステムによって効率的に管理し、個人情報の保護に配慮した上で社内イントラネットに掲載するほか、情報の重要度に応じて即時に社内展開する体制作りも行っています。また、直接的なご意見、ご要望だけでなく、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があります。

スズキお客様相談室は、今後も皆様がより利用しやすく、安心して信頼のできる「お客様相談室」を目指し、常に業務の改善に努力してまいります。

お客様相談室受付件数の推移



福祉車両(ウィズシリーズ)

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

現在は「車いす移動車」、「昇降シート車」の2タイプ4車種を設定しています。目的や使用環境に合わせてお客様が選択しやすいように福祉車両の充実を図っています。

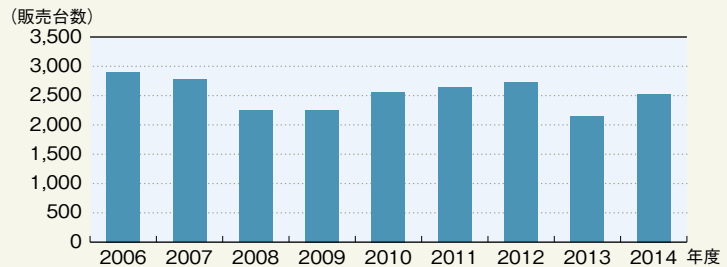
スズキ福祉車両

WITH

シリーズ



ウィズシリーズ販売台数



車いす移動車

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



昇降シート車

リモコンで要介助者のシートを上昇、回転、降下させることができる車両です。要介助者が乗降する際、シートを乗降しやすい位置まで動かせるため、介助者の負担が軽減します。ワゴンRに昇降シート車を設定しています。



電動車両

スズキは、身体に障がいのある方やご高齢の方が目的や使用状況に合わせて選択しやすいように電動車いすや福祉車両のラインナップを充実させています。今後も、利用者や使用状況等を考慮した新規車両の開発を積極的に進めることで、社会に貢献していきます。

電動車いす※1

スズキは身体に障がいのある方やご高齢の方の移動手段として、1974年以来「電動車いす」を提供しています。

※1 電動車いす(セニアカー、モーターチェア)は道路交通法上、歩行者として扱われ、運転免許は不要です。

セニアカー

自操用ハンドル形の電動車いすで、1985年に販売開始しました。ご高齢の方や足腰の不自由な方が気軽に外出できるように作られた電動車いすで、時速2~6km(タウンカートは時速1~6km)で速度の調整が可能です。



ET4D



ET4E

タウンカート

公共施設への乗り入れやマンション内での移動、ショッピング等、市街地や都市部での使用に配慮したコンパクトタイプのセニアカーであるタウンカートは、2005年に販売開始しました。速度調節が時速1～6kmの範囲で可能で、1.1mの旋回半径で小回りがききます。また、一部の鉄道にも乗車可能です。(一定条件の事前の手続きが必要です。)



タウンカート

モーターチェア

自採用標準形の電動車いすで、1974年に販売開始しました。この電動車いすは身体に障がいのある方用として開発したもので、方向や速度を操作レバー(ジョイスティック)で操作し、2つのモーターで後二輪をそれぞれ直接駆動することによりその場での旋回を可能にしています。屋内外で利用でき、利用者の行動範囲を広げます。



MC 3000S

TOPICS

スズキセニアカーは日本工業規格JIS T 9208:2009を取得しました

スズキセニアカーはハンドル形電動車いすの安全性・利便性に配慮した新基準、日本工業規格JIS T 9208:2009を取得しており、この規格ではユーザーが利用形態に応じた適切な製品の選択・利用ができるように、その性能に応じて星(★)数を3段階で表示しています。スズキセニアカー「ET4D」と「ET4E」は、「旋回安定性」と「段差乗越性」で星3つを、「回転性能」で星1つの表示認可を取得し、また都市型セニアカー「タウンカート」は、これらの全ての項目で星3つの表示認可を取得しています。

●安全運転講習会“事故防止に向けて”

スズキは電動車いすを「より安全に楽しく」ご利用いただくため、購入を検討されている方を対象に、電動車いす専任販売員を配置しての対面販売並びに実車を使った取り扱い指導を実施し、製品の取り扱い方法について理解を深めていただくよう取り組んでいます。更にご購入いただいた後も地域警察や交通安全協会等と協力し「電動車いす安全運転講習会」を実施するとともに安全運転指導員の育成にも取り組んでいます。講習会では講義と実技講習によって受講者の交通安全意識の向上を図り、交通事故等の防止に努めています。



●電動車いす安全普及協会での活動

電動車いす安全普及協会(電安協)とは、日々の生活において、利用者に電動車いすを正しく安全にお使いいただくために、メーカーや販売会社等が発足させた団体のことです。電動車いすの安全かつ健全な利用を推進することによりその普及を図り、道路交通安全に寄与することを目的としています。スズキは、電安協の会員として、安全のための普及活動をはじめ、調査研究や関係官庁・関係団体との連携等を通じて、電動車いすを安心して利用できる社会づくりをサポートしています。

●電動車いす安全指導表彰制度について

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

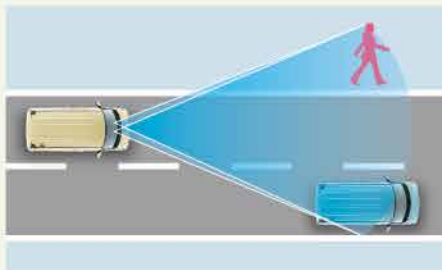
安全への取り組み

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



2つのカメラを搭載した衝突被害軽減システム 「デュアルカメラブレーキサポート」

衝突被害軽減システムに、2つのカメラを搭載したステレオカメラ方式を採用。人の目と同じように左右2つのカメラが対象との距離や形を捉え、そのサイズや輪郭から歩行者やクルマを認識します。また、車線の左右の白線(区画線)も認識するなど、カメラで捉えたさまざまな情報をもとに警報や自動ブレーキ機能で衝突回避をサポートする、先進の安全技術です。



- 「デュアルカメラブレーキサポート(DCBS)OFFスイッチ」を長押しすれば、「デュアルカメラブレーキサポート」および「誤発進抑制機能」の作動を停止することができます。
- 「車線逸脱警報OFFスイッチ」を長押しすれば、「車線逸脱警報機能」および「ふらつき警報機能」の作動を停止することができます。

前方衝突警報機能

約5km/h～約100km/hで走行中、ステレオカメラが前方の車両や歩行者を検知。衝突の可能性があるると判断すると、ブザー音とメーター内の表示によって警報します。

作動イメージ



前方衝突警報ブレーキ機能

さらに衝突の可能性が高まると、警報に加えて自動的に弱いブレーキを作動させ、ドライバーに衝突回避を促します。



前方衝突被害軽減ブレーキアシスト機能

前方衝突警報ブレーキ機能が作動しているときにドライバーがブレーキを踏むと、ブレーキアシストが作動し、ブレーキ制動力を高めます。



自動ブレーキ機能

「このままでは衝突が避けられない」と判断した場合には、自動で強いブレーキをかけ、衝突の回避または衝突被害の軽減を図ります。



作動したときの速度が約5km/h～約50km/h未満(歩行者の場合は約5km/h～約30km/h未満)であれば、衝突を回避できる場合があります。周囲の環境や対象物の動きなどによっては、警報のみでブレーキが作動しない場合があります。また、警報と同時に自動ブレーキが作動する場合があります。

*自動ブレーキ機能作動時は強いブレーキがかかりますので、全ての乗員が適切にシートベルトを着用していることを確認してください。
*自動ブレーキ機能作動後は、クリープ現象により前進しますので、必ずブレーキを踏んでください。



レーダーブレーキサポート [衝突被害軽減ブレーキ]

自動ブレーキで、前方不注意による「追突事故」の被害を軽減。

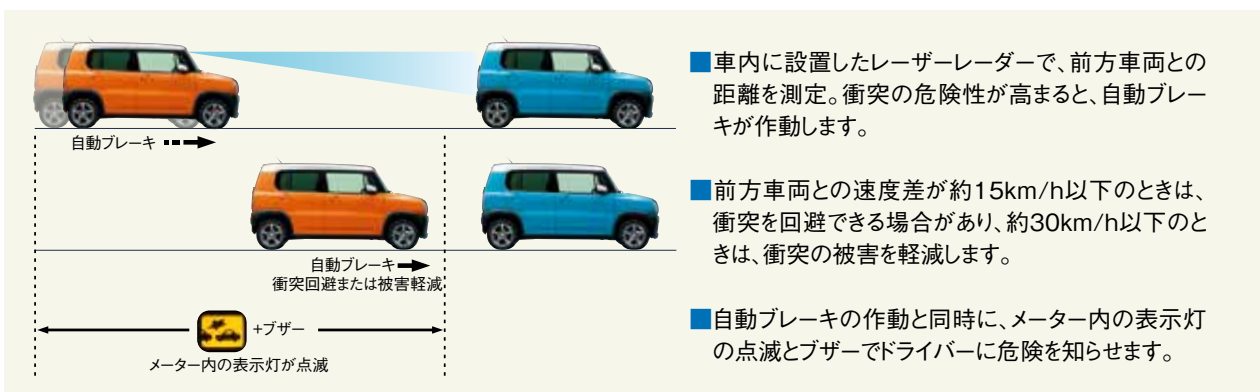
渋滞などでの低速走行中、前方の車両をレーザレーダーが検知し、衝突を回避できないと判断した場合に、自動ブレーキが作動。追突などの危険を回避、または衝突の被害を軽減します。

【作動条件】 ●約5km/h～約30km/hで走行中、前方車両をレーザレーダーが検知している場合。

(原則として歩行者や二輪車は検知しませんが、状況によっては作動する場合があります。)



レーザレーダーがワイパー作動域にあるため、雨天時にも作動します。
※ワイパーブレードの劣化などによりフロントガラスの汚れを払拭できない時、著しく天候が悪い時は、作動しない場合があります。



*レーダーブレーキサポート作動時は強いブレーキがかかります。安全のため、全ての乗員が適切にシートベルトを着用していることを確認してください。
*自動ブレーキ作動後は、クリープ現象により前進しますので、必ずブレーキを踏んでください。



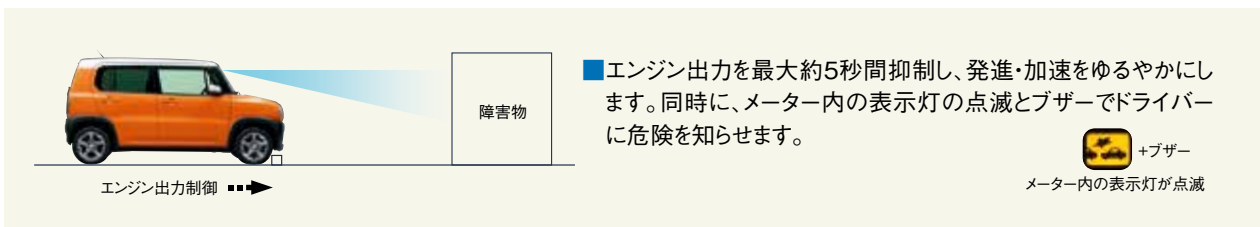
誤発進抑制機能

ペダルやシフトの操作ミスによる衝突の回避に貢献。

停車中または約10km/h以下での徐行運転中に、レーザレーダーが前方の障害物を検知。シフト位置が「前進」の状態ではアクセルを強く踏み込むと、エンジン出力を自動制御して急発進・急加速を抑制。駐車場などでの衝突回避に貢献します。

【作動条件】 ●車両が停車中または約10km/h以下での徐行運転中、前方約4m以内の障害物をレーザレーダーが検知している場合。

- シフト位置が「前進(D、L)」の場合(Sモード含む)。
- ハンドルを切る角度が小さく、アクセルを強く踏み込んだと判断した場合。



*ブレーキをかけて車両を停止させる機能はありません。



エマージェンシーストップシグナル

光の合図で後続車に急ブレーキを知らせる。

走行中に急ブレーキをかけると、ハザードランプが自動で高速点滅。後続車に急ブレーキを知らせ、注意を促します。

【作動条件】 ●急ブレーキを検知した際の車速が約55km/h以上の場合。



はじめに	特集	CSRの考え方
国内販売代理店の取り組み	海外グループ会社の取り組み	環境データ

環境への取り組み

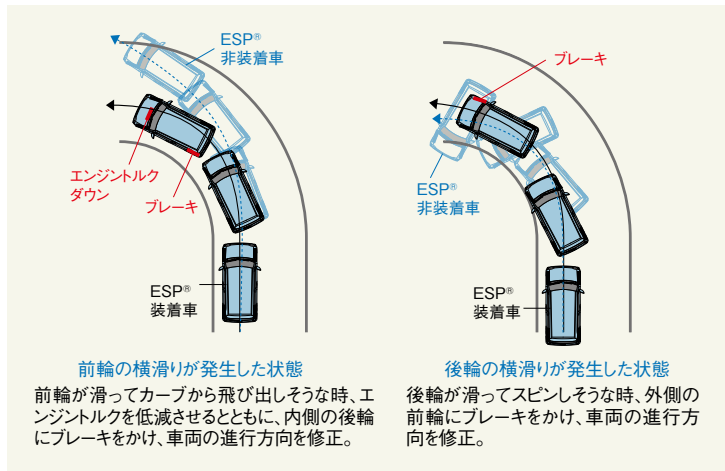
社会への取り組み



ESP® [車両走行安定補助システム] 車両の安定走行に貢献。

ESP®はコーナーなどでの横滑りを抑えるスタビリティコントロール、発進・加速時に駆動輪の空転を抑えるトラクションコントロール、急ブレーキ時にタイヤのロックを抑えるABSを総合的に制御するシステムで、さまざまなセンサーによって走りを監視し、必要に応じてコンピューターがエンジンとブレーキを制御することで車両の安定走行に貢献します。

*エンジントルク低減の度合いやブレーキをかける車輪とその強さは走行状況により変化します。ESP®はあくまでも安定走行を補助する装置です。タイヤと路面間のグリップの限界を超えてスリップや横滑りを起こした場合はESP®が作動したとしても、その効果は期待できません。

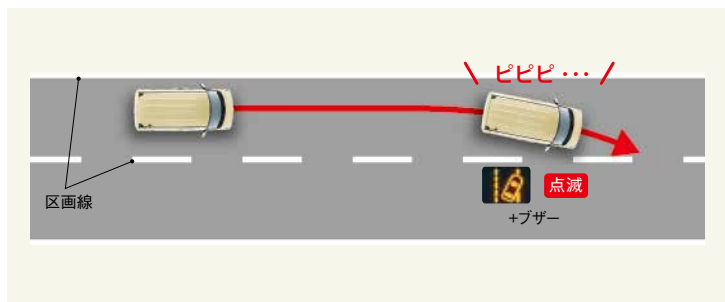


●ESPはDaimler AGの登録商標です。●ESP=Electronic Stability Program



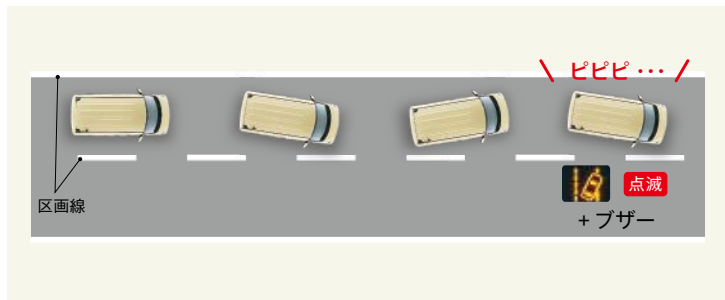
車線逸脱警報機能

約60km/h～約100km/hで走行中、車線の左右区画線を検知し進路を予測。前方不注意などでクルマが車線をはみ出すと判断した場合、ブザー音とメーター内の表示灯により警報を発生し、ドライバーに注意を促します。



ふらつき警報機能

約60km/h～約100km/hで走行中、車線の左右区画線を検知し、直前の走行データをもとに自車の走行パターンを計測。眠気などで車両が蛇行し、システムが「ふらつき」と判断した場合、ブザー音とメーター内の表示灯によって警報を発生し、ドライバーに注意を促します。



先行車発進お知らせ機能

シフトが「D、L(Sモード含む)、N」の位置でブレーキ操作をして停車中、先行車が発進すると自車との距離を計測。先行車が約4m以上離れても、自車が停車し続けたときに、ブザー音とメーター内の表示によって、ドライバーに先行車の発進をお知らせします。



⚠ <デュアルカメラブレーキサポート・誤発進抑制機能・車線逸脱警報機能・ふらつき警報機能・先行車発進お知らせ機能などについて>
 ■検知性能・制御性能には限界があります。これらの機能に頼った運転はせず、常に安全運転を心がけてください。■状況によっては正常に作動しない場合があります。■ご注意ください項目がありますので、必ず取扱説明書をお読みください。■詳しくは販売会社にお問い合わせください。<デュアルカメラブレーキサポートについて> ■対象物、天候状況、道路状況などの条件によっては、衝突を回避または被害を軽減できない場合があります。■ハンドル操作やアクセル操作による回避行動を行っているときは、作動しない場合があります。

TOPICS

VITARA(ビターラ)がユーロNCAPの安全性能総合評価の5つ星を獲得

スズキが欧州で販売している新型「VITARA(ビターラ)」が、ユーロNCAP^{※1}の安全性能総合評価において、最高の評価となる5つ星を獲得しました。

ユーロNCAPは、欧州諸国の運輸関連省が定めた新車の評価基準に基づいて実施される車の安全性能評価で、「乗員(成人)保護」、「乗員(子ども)保護」、「歩行者保護」、「安全補助」の4項目での評価スコアを元に、0~5星の総合評価が行われています。

これらの評価方法がより厳格になった2015年に初めて5つ星を獲得した車は2車種あり、その一つが新型「VITARA」です。

新型「VITARA」は、衝突時の衝撃を効率よく吸収・分散する軽量衝撃吸収ボディ[TECT]^{※2}に加え、ミリ波レーダー方式による衝突被害軽減システム「レーダーブレーキサポート」を採用するなど、パッシブセーフティとアクティブセーフティの両面から安全対策を図りました。

ユーロNCAPの2009年の新評価システム導入以降では、スズキは2010年に「スイフト」の欧州仕様車、2013年に「SX4 S-CROSS」^{※3}の欧州仕様車が5つ星を獲得しています。

新型「VITARA」は、スズキがジムニーやエスクードで培ってきた本格四輪駆動車やSUVとしての資質を受け継ぎながら、デザイン、走行性能、安全性能、環境性能など、あらゆる面で進化させた全く新しいコンパクトSUVです。卓越した走行性能を追求しただけでなく、ユーザーのライフスタイルを反映できるクルマとして開発しました。

スズキのハンガリー子会社マジャールスズキ社にて本年1月より生産を開始し、ハンガリーをはじめとする欧州での販売に加え、世界戦略車としてハンガリーから欧州外にも輸出しています。

※1 European New Car Assessment Programme(欧州新車評価プログラム)。欧州各国の交通関連当局などで構成された独立機関が1997年より実施している安全性能評価。

※2 Total Effective Control Technology

※3 SX4 S-CROSSの「S-CROSS」はサブネームを表す。



VITARA(ビターラ)

項目	新型「VITARA」 評価スコア	5つ星基準値
乗員(成人)保護	89	80
乗員(子ども)保護	85	75
歩行者保護	76	65
安全補助	75	70

二輪車における取り組み

二輪車業界団体との協力による安全と防犯への取り組み

一般社団法人日本二輪車普及安全協会に参画し、二輪車安全運転推進委員会と協力して、「二輪車安全運転実技講習会」等への指導員派遣や、「グッドライダーミーティング」等、安全運転講習会の開催に努めています。また、二輪車の盗難防止を目的に実施している「グッドライダー防犯登録」の普及推進にも協力しています。

一般財団法人全日本交通安全協会主催の「二輪車安全運転特別指導員育成講習会」や「特別指導員中央研修会」にも専門員を派遣し、指導員の育成・普及推進に協力すると共に、毎年行われている同協会主催の「二輪車安全運転全国大会」には、競技用車両の提供や審判員の派遣を行い、広く二輪車の安全啓発活動に取り組んでいます。

8月19日は「バイクの日」として、一般社団法人日本自動車工業会等の業界団体と協力し、バイクの楽しさと交通安全をPRするイベントの開催等を行っています。



「スズキ セーフティスクール」の開催

2008年よりスズキの二輪車を購入された一般のお客様を対象に、竜洋コース内二輪車教習所にて、手軽に楽しく安全運転が学べる「スズキ セーフティスクール」を開催しています。対象は、運転に自信のないビギナー、久しぶりにバイクに乗るリターンライダーから、運転には自信があるが、再度、基本や新交通ルール・マナーを学びたいというベテランまで、幅広く受け入れています。

「走る・曲がる・止まる」といった基本カリキュラムから、「危険予測」・「ハイウェイ体験走行」まで、セットで楽しく学ぶことができる講習会として、2014年は7回開催しました。



「バイクのふるさと浜松」への協力

国内オートバイ産業発祥の地である浜松から全国へ、その情報や文化、魅力の発信を行う「バイクのふるさと浜松」。2003年より開催され、2014年は12回目の開催となりました。スズキはこのイベントに協力することで、二輪車に憧れ、ものづくりを担う次世代の人材育成や、ツーリング企画、観光産業を通じた二輪車愛好家が集う街づくりに貢献しています。



社内安全運転講習会

二輪車を製造・販売しているメーカーとして、新入社員や二輪通勤者、関連会社、代理店社員等を対象に、「二輪車安全運転講習会」を毎年定期的で開催しており、2014年は4回実施しました。

今後も継続的に開催することにより、安全運転意識と基本操作の向上、交通ルールの遵守、マナーの向上を目的に、二輪車メーカーの社員として、他のライダーの模範となるような交通安全教育を実施し、交通マナーの向上を指導してまいります。



「サンデーSRF※ in 竜洋」オフロード講習会の開催

オフロードモータースポーツの社会的普及の根おし活動として、スズキのコンペティションモデルDR-Z50、RMシリーズをご購入いただいたビギナーからベテランまで幅広いユーザーを対象に、毎年竜洋オフロードコースを利用して、テクニカルスクールを開催しています。国際A級ライダーをインストラクターに招き、マンツーマンで手ほどきが受けられる充実した内容になっています。2014年は、9回の開催で272名のお客様に受講していただきました。

これまでも多くのお客様に参加していただき、オフロードでの基本テクニックを習得していただきました。今後も継続して開催していきます。

※SRF(スズキ・ライディング・フォーラム)は、マシンメンテナンス、ライディングテクニックからメンタルトレーニングまで、オフロードテクニックのレベルアップを目指すことで、スズキのコンペティションモデルを安全に正しく扱っていただき、スズキモータースポーツユーザーの育成と、オフロードモータースポーツの普及を目的に活動するクラブ組織です。



お取引先様とともに

スズキは、「消費者の立場になって価値ある製品を作ろう」を社是の第一に掲げ、社会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。このためには、相互のコミュニケーションが最重要と考え、トップからミドルマネジメントクラスの意見交換はもとより、実務担当者クラスの方々とのコミュニケーションの促進を図っています。

グローバル購買活動

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ゆきます。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はなく、パートナーのお取引先様にとっても「量」を背景とした安定取引や、技術的な蓄積等の様々なメリットが生じ、これらを共有することで、さらなる信頼関係の構築に繋がります。

事業継続計画の取り組み

スズキでは、各事業所の耐震補強工事の他、事業継続計画(BCP: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おります。大きな被害が予想される地域のお取引先様に対しては、耐震をはじめとする防災対策を推奨し、万一被災された場合の速やかな復旧のために、お取引先様とともに取り組んでいます。

法令遵守・人権尊重・環境保全についての取り組み

スズキでは、各国・地域の法令の遵守(日本では「下請代金支払遅延等防止法(下請法)」の遵守、「自動車産業適正取引ガイドライン」の調達五原則に則った取引の実施など)、人権の尊重、環境保全に取り組んでいます。また、同様にお取引先様に対しても法令の遵守、人権の尊重、環境保全への取り組みを実践するよう求めています。

スズキの財団活動等

公益財団法人スズキ財団

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

理念

今日、小型自動車産業は、エネルギー、地球温暖化などの問題が深刻化する中で、省エネルギー、環境負荷低減の自動車の要請など時代の期待に応えるべく、更なる飛躍の時期を迎えようとしています。我々はこのような状況の中で、小型自動車産業が国民のニーズに機敏に対応すべく、さらに一層の努力を続けなければならない必要があると考えており、そのためには関連機械工業のより一層の高度な発展と、優秀な技術者の確保が何よりも大切です。そこで、小型自動車に関連した機械工業の技術開発に関する援助・助成と、これらの分野に携わろうと意欲を燃やす若い人々に対する奨励援助を行うため、スズキ財団は、経済産業省ならびに各方面のご指導とご協力により設立され、活動を続けております。(スズキ財団は、1980年にスズキ(株)の創立60周年の記念事業として、関連企業とともに基金を寄託して設立され、平成23年4月1日、公益財団法人スズキ財団として新たなスタートを切ることとなりました。)

財団の活動

●基礎的・独創的研究に対する助成

環境や情報、制御、材料、医療関連等の技術に関する基礎的・独創的研究に対し、社会発展の基礎を築く研究に助成を行います。これまでに全国の大学・高専・研究機関の研究者907人に、12億2,149万円(2015年4月1日現在)の研究助成を行い、科学技術の基礎研究発展に貢献しています。

●課題提案型研究に対する助成

地球環境の保全やエネルギー資源節約等、早急に取り組みなければならない課題に対し、研究者が知恵を集結し解決を目指す研究テーマに助成を行います。平成15年度より助成を開始し、これまでに「火花点火エンジンにおける燃焼のサイクル変動とその予測に関する研究」等の18件の研究に対し、1億4,709万円(2015年4月1日現在)の助成を行っています。

●研究成果普及助成及び研究者海外研修助成

科学技術分野の基礎的・独創的研究成果の更なる充実・発展を目的として、国内外で行われるシンポジウム・会議等の開催、或いは海外で開催されるシンポジウム・会議への出席等にかかる経費の一部を助成しています。これまでに441件、1億4,116万円(2015年4月1日現在)の助成を行っています。

●海外からの研究留学生に対する助成

静岡大学とハンガリーのブダペスト工科経済大学の2大学間研究者交流協定に基づき、2大学とスズキ財団がタイアップして、平成11年度から行っている事業です。これまでにブダペスト工科経済大学から13人の研究者が研究留学を行いました。その中には国際共同研究開発として進められたものもあります。

●インターアカデミアへの支援

ヨーロッパの8大学と静岡大学が、国際交流活動を行うために、学生と教職員の研究発表を中心にソーシャルプログラムを用いた国際会議(インターアカデミア)を行っています。スズキ財団はそうした活動にも積極的な支援を行っています。



公益財団法人 スズキ財団
平成26年度 贈呈式・技術者交流会



公益財団法人 スズキ財団
平成26年度 贈呈式・技術者交流会



●助成件数と助成金額

- ・2014年度助成件数：62件（2015年4月1日までの累計：1,379件）
- ・2014年度助成金額：6,624万円（2015年4月1日までの累計：15億4,207万円）

●公益信託進化学振興木村資生(もとお)基金への支援

病気の原因を解明し健康保持に努めて、楽しく豊かな生活をおくることは、人々の願いでもあります。進化学の研究部門でノーベル賞候補にまでなった、故木村資生博士の研究業績をたたえて、2004年12月、スズキの基金寄附によって「公益信託進化学振興木村資生基金」が設立されました。この基金では、遺伝学分野の研究を行い、大きな研究功績を残された方の顕彰を行っています。

公益財団法人スズキ教育文化財団

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

本財団は、静岡県内の高校生及び静岡県内の高等学校を卒業した大学生で経済的な理由で学業に専念できない方や静岡県内の大学に在学する学生で向学心がある方に奨学援助を行い、併せて児童及び生徒のスポーツ及び学習活動並びに外国人学校等に対する支援を行い、青少年の健全育成及び国際交流に寄与することを目的としています。

- ・総資産（2015年3月31日現在）：30億8,613万円
- ・奨学援助総額（2015年3月31日までの累計）：2億9,480万円
- ・奨学金給付（2014年度）：68件（2,136万円）
- ・外国人学校支援（2014年度）：1件（1,500万円）
- ・静岡文化芸術大学スズキ奨学金への補助（2014年度）：1件（150万円）



奨学生認定証の授与式

日系人学校「ムンド・デ・アレグリア学校」に経営支援

1990年日本の労働力を補う為に入国管理法が緩和され、多くの南米系日系人労働者が浜松市を中心に住むことになりました。学校法人「ムンド・デ・アレグリア学校」（浜松市西区雄踏町）は、この労働者の子どもたちの学校です。2003年個人資金により設立、スズキを含む地元企業60社の支援により、現在まで12年間の学校運営を続けています。

生徒数：幼稚園児から高校生まで219人

（ブラジル（ポルトガル語）系177人、ペルー（スペイン語）系42人）

教職員：ブラジル人17人、ペルー人5人、日本人17人

（2015年5月現在）

言葉の問題から日本の学校に通っても授業についていけず学習不振になったり、日本語も母国語も中途半端（ダブルリミテッド）になったりする子どもたちに「学ぶ喜び」を知ってもらい、日本社会で適応できる人材、ひいては日本と母国の架け橋となるようなグローバル人材の育成を目指している「ムンド・デ・アレグリア学校」。

少子化が課題になっている昨今、人口減少が続く静岡県においてもその解決の一つになりうる人材を育成していることは間違いありません。多文化共生社会を率先する浜松市においてその実践校としてのモデルとなり、立派な日系人2世、3世が育つよう応援しています。

（右の写真）母国での進学以外に、日本の専門学校、大学へ進学する子どもも実現してきました。



従業員とともに

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

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

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

安全・衛生及び交通安全に対する取り組み

安全・衛生

スズキでは、安全基本理念を掲げて安全衛生管理活動を推進しています。

安全基本理念

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

災害が発生した場合、たとえ軽微なケガであっても、全件を社内に報告回覧(横展開)し、再発防止と類似災害の防止に努めています。危険を危険と感じる安全意識の高揚教育、無理のない安全作業標準への見直し、職場の危険要因の洗い出し・改善を更に進めていきます。

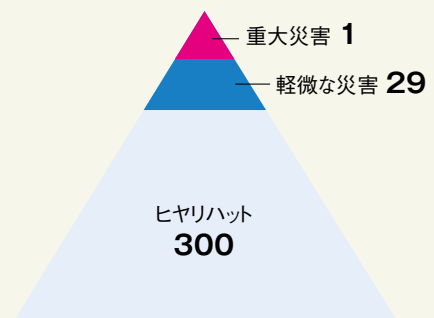
「1件の重大災害が発生した場合、その背景には29件の軽微な災害、更にその背後には300件のヒヤリ・ハット※1がある」※2といわれており、災害を未然に防ぐためには、ヒヤリ・ハットを根絶する取り組みを行う必要があります。

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

さらに日常の作業や設備にも様々な危険が潜んでいることから、2013年より定常作業のリスクアセスメントも開始するなど安全の先取り活動に取り組んでいます。

※1 ヒヤリ・ハットとは、作業中に一歩間違えればケガをしたかもしれない失敗、換言すれば、“ヒヤリ”とした、“ハッ”とした経験を言います。
※2 ハインリッヒの法則

ハインリッヒの法則(1:29:300)



健康管理

疾病の早期発見・早期治療を目的に、1995年4月から40歳以上の従業員に対し、人間ドックと歯科健診を義務付けています。更に、受診後のフォローとして、健康教室の開催、栄養指導等も定期的を実施しています。

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

- 従業員が有効なセルフケアを行えるよう、社内イントラネットや講習会を利用した従業員へのメンタルヘルス等の健康情報提供
- 各職場のケア促進を図るため、主に管理職を対象に産業医や保健師・看護師によるメンタルヘルスラインケア講習会を開催
- 従業員が気軽に相談できるよう、社内医務室に精神科医や臨床心理士による「心の相談室」を開設

交通安全

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

- 通勤経路ヒヤリマップの作成
- 小グループでの交通ヒヤリ・ハット、危険予知訓練活動
- 公道のみならず構内交通ルールの指導、徹底
- 所轄警察署による交通安全教育
- 運転シミュレーター、運転適性検査による個別指導
- 長期連休前の交通安全呼びかけ

キャリアアップのための取り組み

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

目標チャレンジ制度

スズキは、達成可能な目標の実現を重ねることにより、より困難な目標へ挑戦することこそが自己を向上させる道だと考えます。スズキでは、高い目標を掲げ、それにチャレンジする仕組みとして目標チャレンジ制度を導入しています。半期ごとに本人と上司が話し合うことにより、次の効果が現れています。

- 努力目標が具体的に becoming ことで本人の仕事への意欲が向上する。
- 上司が本人の目標達成度を適切に評価し、本人の能力開発のための指導育成ポイントを的確に把握できる。

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

自己申告制度

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

安心して働ける快適な職場環境づくり

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

育児短時間勤務制度

小学校3年生までの子どもを養育する従業員は、本人の申し出により1日の所定労働時間を短縮した勤務が可能となる制度を導入しています。

この制度を利用する従業員は、原則として所定時間外勤務が免除されます。また、専用の社員駐車場を会社構内に設ける事により、就業時間前後の子どもの送迎に対応し易くするよう配慮しています。

幼い子を養育する従業員が多様な働き方を選択できる制度をつくることで、意欲と能力を持った従業員が継続して働ける環境を整えています。このように育児短時間勤務制度を実施することで、職場全体で育児支援への意識を高めるとともに、短時間勤務者を支えることができる「働きやすい職場」づくりを推進していきます。

育児・介護休職制度

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

再雇用制度

2006年4月の高齢者雇用安定法の改正以前の1991年7月より、スズキは60歳定年後の再雇用制度を導入しています。60歳定年以降も意欲と能力のある従業員への活躍の場を提供しており、各職場でその豊富な経験や専門能力を活かした業務を担当していただいています。

従業員等相談窓口制度

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

これらの制度に加え、食堂や事務棟等に「改善提案箱」を設置し、より一層相談・提案が行いやすい風通しの良い職場づくりを目指しています。

厚生労働省より次世代育成支援対策法に基づく認定マーク「くるみん」を取得

スズキは、厚生労働省より「次世代育成支援対策推進法」に基づく、子育てサポート企業としての認定を受けました。次世代育成支援対策推進法とは、次代の社会を担う子どもが健やかに生まれ、育成される社会を形成するため、常時雇用101人以上の企業に対し、出産・育児と仕事の両立支援に関する雇用環境の整備等に関する行動計画の策定と届出を義務付けるための法律です。スズキでは、今後も仕事と子育てを両立させ、働きやすい労働環境づくりをさらに進めてまいります。



社内教育システム

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

集合教育(Off-JT : Off the Job Training)

集合教育は「職場外教育」とも呼ばれ、社内の教室・研修所等で行う研修や、社外の講習セミナー等をいいます。「階層別教育」※が主体で、職位に応じた業務遂行に必要な基礎的な知識、技術、技能を修得します。

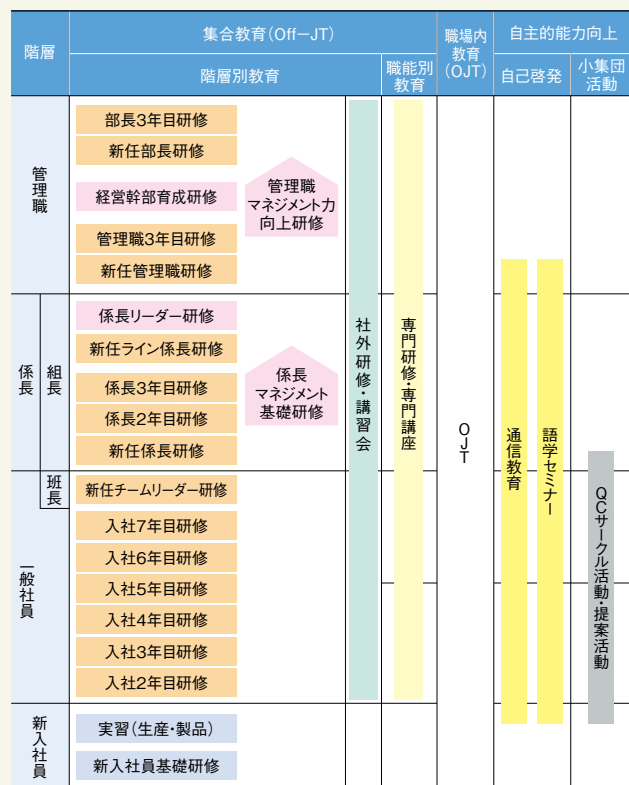
※階層別教育とは、社内職位に応じて組織横断的に実施される研修で、具体的には部長研修、課長研修、係長研修、年次研修、組長研修、班長研修等をいいます。

研修受講人数(スズキグループ全体)

2005年度	14,500人	2010年度	16,300人
2006年度	15,500人	2011年度	19,600人
2007年度	18,200人	2012年度	19,900人
2008年度	19,000人	2013年度	21,400人
2009年度	17,300人	2014年度	28,300人



スズキ社内教育体系図



職場内教育(OJT : On the Job Training)

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



自主的能力向上

自己啓発

スズキでは、自己の職業能力を積極的に高めようとする意欲を持つ人を支援する「通信教育・語学教育の費用援助制度」を設けています。また、高度の知識・技術の修得のために、従業員が社外の各種教育団体が行う講習会に積極的に参加できるよう取り組んでいます。

小集団活動

職場の活性化や自己の向上を図るため、職場内のグループによる提案活動等を推進しています。



労使関係

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

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

従業員とのコミュニケーション

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

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

スズキグループの安定した労使関係構築のために

スズキには、国内外133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、133の企業がそれぞれの国・それぞれの地域で、そこに住む人々・社会・お客様から、信頼される企業であり続けたいと考えています。

スズキは、海外企業の労働組合役員と人事労務担当者をスズキに受け入れ、労使間の信頼関係とコミュニケーションの重要性、公平・公正・透明な人事制度の必要性等について研修をしています。また、スズキは、スズキ労働組合とともに、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、133社約5万7千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。

特例子会社「スズキ・サポート」の事業展開

2005年2月に設立した特例子会社「スズキ・サポート」は、事業をスタートして11年目を迎えました。2015年7月末現在で、重度の知的障害者を含めた障害者数は50名となり、指導者と一体となってスズキ本社内事務所、従業員寮、関連施設の清掃業務、社内の文房具管理業務に携わっています。

全員が毎日明るく元気に働く姿は、スズキの従業員からも共感と喜びを持って迎えられています。

スズキでは、スズキ・サポート設立の理念である社会貢献の一環として、障害者の方々が働くことのできる喜びや社会参加によって人間の成長を感じる事ができるよう、今後も積極的に障害者雇用に取り組んでいきます。

【株式会社 スズキ・サポートの概要】

- 1.社 名 株式会社スズキ・サポート
- 2.資 本 金 1千万円
- 3.出 資 者 スズキ株式会社
- 4.所 在 地 静岡県浜松市南区高塚町300
- 5.設 立 2005年2月
- 6.事業内容 清掃業務、農産物の生産業務
- 7.代 表 者 代表取締役 岡部 孝利
(スズキ(株) 管理本部総務部長)
- 8.従業員数 74名(うち障害者50名)



株主・投資家の皆様とともに

企業価値の向上

スズキグループは、2015年からの5ヵ年における「新中期経営計画SUZUKI NEXT 100」を策定いたしました。スズキグループは、2020年に創立100周年を迎えることから、さらに次の100年も成長し続けるために、「チームスズキ」で、ものづくりの基盤整備と仕事の進め方の総点検をグローバルで行い、経営の土台を盤石なものとする5年間と位置付け、経営基盤の強化に取り組んでまいります。

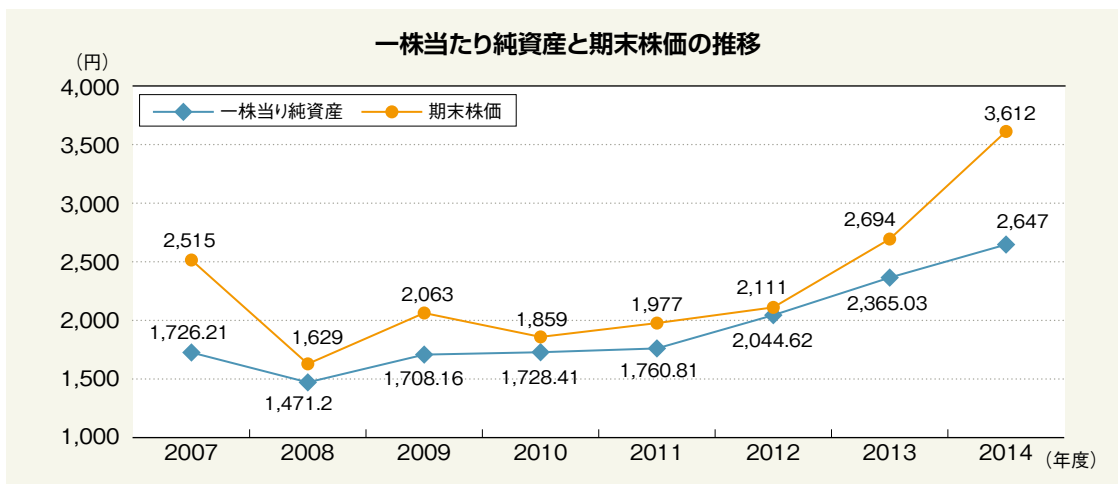
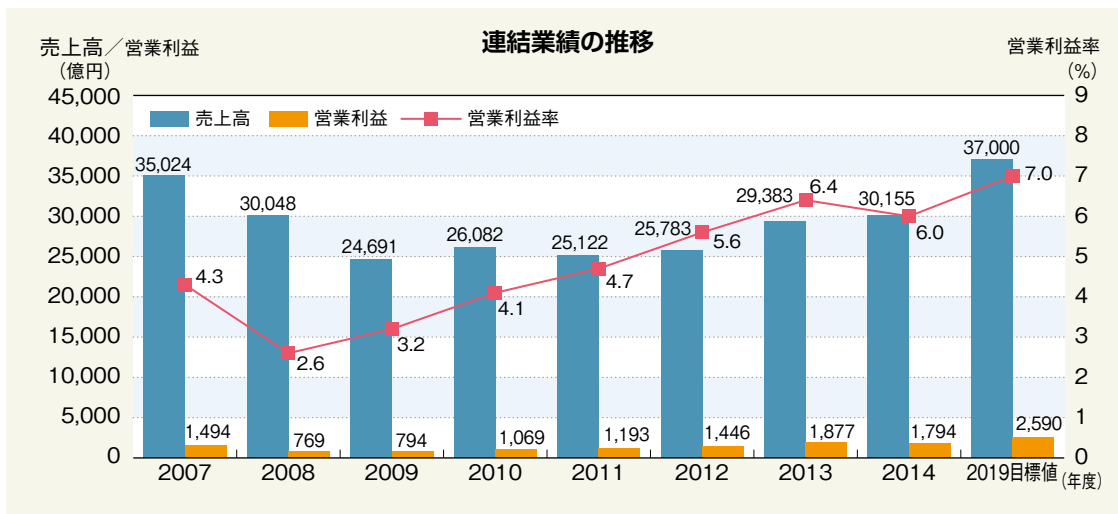
スズキグループは、新中期経営計画のもと、一丸となって企業価値の向上を図るとともに、持続的に成長することを目指してまいります。

中期経営目標としましては、連結売上高は一步一步着実に増加させ、過去最高となった07年度(3兆5,024億円)を早期に上回るよう目指してまいります。成長のための投資と経営基盤の強化とのバランスをとりながら、企業価値の向上に向けた取り組みを着実に進めてまいります。

(中期経営目標値)

	2014年度 実績	2015年度 公表値	2019年度 目標
連結売上高	3兆155億円	3兆1,000億円	3兆7,000億円
営業利益率	6.0%	6.1%	7.0%
株主還元	ROE	6.9%	—
	配当性向	15.6%	(27円/株)
研究開発費	1,259億円	1,300億円	2,000億円
(5ヵ年累計設備投資)			(累計1兆円)

※為替レート前提…1米ドル=115円、1ユーロ=125円、1インドルピー=1.85円、100インドネシアルピア=0.90円、1タイバーツ=3.50円



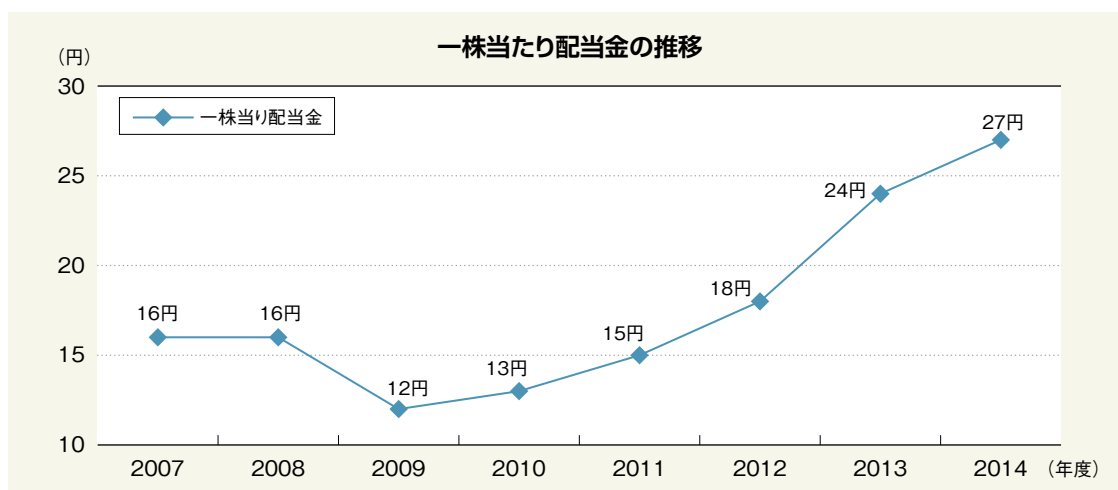
株主・投資家の皆様のために

スズキグループの業績は、新興国を中心とした海外生産工場への依存度が高く、これらの国々では政治的・経済的に不安定な面や、為替変動にも左右されやすい構造にあります。さらに、スズキグループは、今後、こうした海外拠点での積極的な設備投資を計画しております。これからもスズキグループが、安定的に成長していくためには、スズキの体力をより強化し、不測の事態に備えることが重要であります。

スズキの利益配分につきましては、継続的な安定配当を基本とし、あわせて中・長期的な視点から、業績、企業体質の一層の強化と今後の事業展開に備えるための内部留保の充実などを勘案し、連結配当性向15%以上を目標に決定しております。

当連結会計年度(2014年度)につきましては、前期に比べ減益ではありますが、連結配当性向を勘案し期末配当金は1株につき前期末より3円増配となる17円とさせていただきます。この結果、年間配当金は27円となり、前期に比べ3円の増配となります。

なお、スズキの剰余金の配当は、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。スズキは、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。

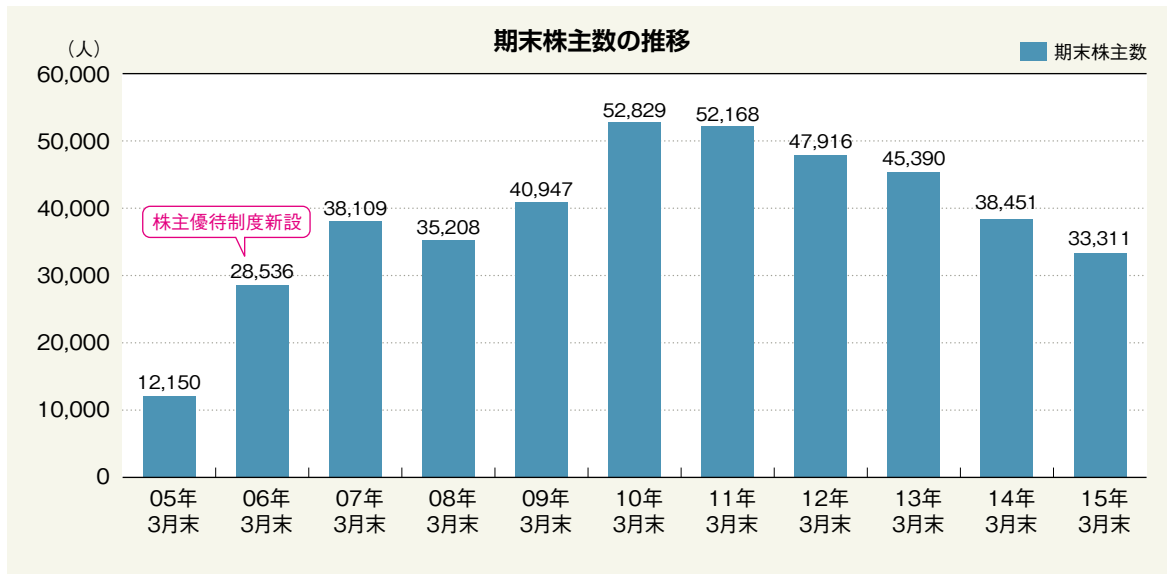


株主優待制度

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

株主優待制度は、2005年12月に、スズキの世界戦略車「スイフト」がRJCカー オブ ザ イヤー及び2005-2006日本カー オブ ザ イヤー特別賞「Most Fun」をダブル受賞したことを記念し、スズキファン株主の増加促進を目的に新設したものです。

なお、株主数の推移については、次の通りです。



●対象株主

毎年3月31日現在で1単元(100株)以上を保有の株主様

●優待内容

スズキの欧州生産拠点マジャールスズキ社の所在国ハンガリーの産品である「ハンガリーアカシアはちみつ」と、ドイツ原産の天然のミネラルを豊富にバランスよく含んだ「岩塩」の詰め合わせ



株主優待制度 (ハンガリーアカシアはちみつと岩塩詰め合わせ)

弊社子会社スズキビジネスにて、これらの商品の通信販売も致しております。

IR^{*}に関する取り組み

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

IR資料のホームページ掲載

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

The screenshot shows the Suzuki IR website interface. At the top, there is a navigation bar with the Suzuki logo and 'SUZUKI :: IR情報'. Below this are several menu items: '企業情報', 'サイトマップ', 'GLOBAL', and 'ホーム'. A secondary navigation bar contains 'IR情報トップ', 'IRニュース', 'IRライブラリー', '株式・格付情報', '財務ハイライト', 'IRカレンダー', and 'よくある質問'. The main content area features a large image of cars on a production line. Below the image, there are several sections: 'トップメッセージ' with a photo of a representative and a message; 'IRライブラリー' listing various reports and documents; '株式・格付情報' listing stock and rating information; 'IRニュース' with a list of recent news items dated from 2015.9.9 to 2015.9.17; '企業情報', '財務ハイライト', 'IRカレンダー', '電子公告', and 'よくある質問' sections; and finally, '株価情報' with a '株価表示' button.

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

アナリスト、機関投資家向けに定期的説明会を開催

四半期毎に、決算アナリスト説明会を開催しています。なお、株主・投資家の皆様にご覧いただけるよう、音声ファイル及び説明会における主な質疑応答内容をホームページに掲載しています。

その他にも、インベスターズ・カンファレンス等の説明会の実施、国内外でのIRミーティングの開催、新車発表会へのアナリストの招請、アナリスト向け工場見学会、技術説明会等も随時、実施しています。

IRに関する部署の設置

IRに関する部署については、経営企画室に、本社でのIR窓口として経営管理・IR・CSR部、及び東京でのIR窓口として東京IR課を設置しています。また、決算短信等の開示資料作成部門として財務本部に財務部連結経理課を設置しています。

海外投資家向けIR

海外投資家向けに以下のIR活動を実施しています。

- 海外投資家向けIR情報のホームページへの掲載

国内投資家向けに開示している決算短信、投資家向け説明会用プレゼンテーション資料、株主総会招集通知、株主総会決議通知、東証適時開示文、IRニュースなど、日本語IRページと同等の情報を英語にて掲載 (<http://www.globalsuzuki.com/ir/index.html>) しています。

- 国内で開催される海外投資家向けIRカンファレンス等への参加

- 海外でのIRの実施

欧州、北米等、海外での機関投資家向けIR説明会、もしくは個別ミーティングを、適宜、実施しています。

- 「東証英文資料配信サービス」での決算短信及び適時開示の英文提供

個人向けのIRイベントの実施

2008年6月27日に開催した第142回定時株主総会より、総会終了後に、ご出席頂いた株主様を対象に、よりスズキのをご理解して頂くため、『スズキ歴史館』の見学会を開催しています。

『スズキ歴史館』は「スズキのものづくり」をテーマに、スズキの歴史や現在の世界への事業展開の紹介、また、自動車ができるまでの工程をわかりやすく展示する施設で、2009年4月から一般公開しています。



スズキ歴史館外観



スズキ歴史館見学会

地域社会とともに

環境美化への取り組み

はまなこ環境ネットワークへの参加・協力

スズキは2005年の設立以来、社員の環境教育とボランティア活動の一環として、「はまなこ環境ネットワーク」の趣旨に賛同して積極的に参加・協力を行っています。

「はまなこ環境ネットワーク」は静岡県環境局の委託を受け、浜名湖の環境保全に関する教育プログラムの実施やアマモ・アオサの再利用プロジェクト、地域環境の情報発信などの活動を活発に続けています。2015年3月時点では、市民グループや学校、NPO法人、各種事業団体や企業など83団体が登録している浜名湖の環境保全に関わる「集まりの場」です。

2014年度は、子供たちを対象にした環境学習「浜名湖エコキッズ体験塾」や自然の堆肥を使った「野菜づくり体験」にスズキ社員とその家族が延べ58名参加しました。

今後も、ひとりでも多くの人々が座学や観察・清掃・農作業などの体験を通して、地元の貴重な財産である汽水湖「浜名湖」の豊かな自然を認識いただけるように、スズキは環境保全活動に参加・協力していきます。

●「浜名湖エコキッズ体験塾in渚園」(2014年8月23日)

- 生き物観察「ウォット(浜名湖体験学習施設)」
- アマモ場の観察調査



●「浜名湖エコキッズ体験塾in引佐」(2014年10月26日)

- 森の観察と林業体験「てんでんゴ-しづ川(NPO法人)」
- 森の食体験



●「アマモを堆肥にした野菜づくり体験」(村檜町NPO法人むらちゃネットの畑)

●畑づくりと野菜の種まき作業(2014年9月13日)



●野菜の収穫(2014年2月7日)



被災地への支援

2014年度、スズキは国内外の大きな被害を受けた被災地に対して下記の支援をいたしました。

	支援内容
広島市の豪雨災害への支援	日本赤十字社を通じて300万円の義援金
カンミール地方で発生した洪水被害への支援	日本赤十字社を通じて500万円の義援金 インドの子会社マルチ・スズキ・インディア社は、同社従業員と同社からの義援金あわせて2,000万ルピー(約3,300万円)の寄付 パキスタンの子会社バック・スズキ社は、スズキ船外機搭載のレスキュー用のボート2艘と被災者用のテント約100張の支援物資(総額約500万円)の寄付

教育支援活動

地元の学生にスズキのものづくりを紹介

地元の大学へ、スズキから講師を派遣し、人材の育成及び研究の活性化等を行う「スズキ寄附講座」や学生に産業界の現状を紹介する「スズキ冠講座」を開講しています。

●寄附講座

スズキは、2003年度から9年間継続してきた静岡大学(工学部)の寄附講座を刷新し、2012～2014年度まで3年計画の新講座を立ち上げました。

新講座では、ガソリン等の燃料エネルギーを今まで以上に有効に活用するための要素技術開発に取り組んでいます。現在の内燃機関では、燃料エネルギーの約50%は熱エネルギーとして捨てられているため、これを回生利用する新技術を研究開発することにより、環境性能の高い先進車両の実現を目指しています。

研究室では、「ものづくり」と「実験」、「解析」の一貫した研究を行っています。また、担当の「自動車工学」の講義では、約150名の機械系学生3年生を対象に実際の部品を見ながらその部品の機能や材料、製造方法についても紹介するなど、企業ならではの教育を展開しています。

新講座名称：「先進車両エネルギー工学」スズキ寄附講座

研究テーマ：①エンジンの早期暖機・暖房強化を目的とした排気熱回収器の開発

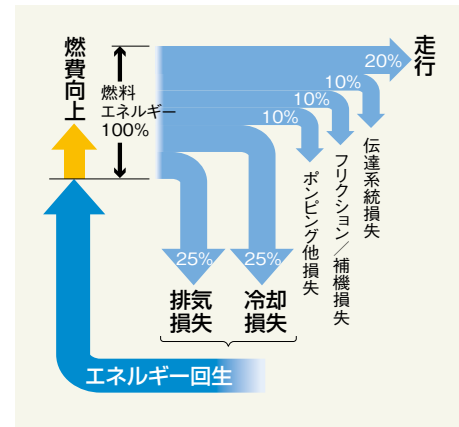
②排気ガスの熱エネルギーを利用した熱電発電ユニットの開発

③エンジン燃焼室壁面の冷却損失低減に関する研究

講師：スズキから従業員2名を特任教授および特任准教授として派遣

期間：2012年4月～2015年3月末までの3年間
(2003年からは12年間継続となる)

2015年度からの新たな3年計画では、③の研究テーマと共にリーンNOx触媒の性能向上に関する研究を始め、燃費向上と環境負荷物質を低減する要素技術開発に取り組んでいます。



●冠講座

静岡産業大学・常葉大学(浜松キャンパス)の2校において、学生に産業界の現状や問題への取り組み方を紹介する冠講座を開講しています。

・テーマ：2014年度 グローバル企業を目指すスズキの具体的な取り組み

・講師：テーマに応じ、各職場から大学に派遣

・講義回数：1回90分授業を毎年15回で1講座としています

子ども達にもものづくりの楽しさを紹介

スズキでは、浜松市の浜松科学館が主催する「おや!なぜ?横丁 サイエンスアベニュー」に出展協力をしています。このイベントは、子ども達の科学やものづくりに対する興味・関心を高めることを目的として、毎年開催されています。

昨年度は、振動モーターを使った工作を出展内容とし、子ども達に楽しみながらものづくりにふれていただきました。

今後も、「ものづくりのまち」浜松で暮らす未来を担う子ども達に、ものづくりの楽しさを伝える活動を続けてまいります。



クルマづくりの仕事体験

スズキのクレイモデラーが講師となり、普段仕事で行っている本物の工業用粘土を使って、子どもたちがモデル製作を体験しました。この体験イベントは、浜松市美術館が主催となって開催したもので、クレイモデラーの仕事の子供たちが経験できる貴重な体験イベントとなりました。参加した子供たちは、それぞれ事前に考えたクルマのデザイン画をもとに、自分の理想とする夢のクルマのモデルを完成させました。



陸上教室

スズキ浜松アスリートクラブでは、陸上競技の普及・児童の体力向上を目的に様々な地域で陸上教室や講演会を開催しています。海老原有希選手(女子やり投げ)、右代啓祐選手(男子十種競技)、新井涼平(男子やり投げ)ら国内外で活躍する日本トップレベルの選手が自身の経験を踏まえ、子供たちへの実技指導を行っています。今後もスズキ浜松アスリートクラブでは陸上競技の楽しさや、スポーツを通して得られる感動を子供たちに伝える活動を続けてまいります。



地域のために

湖西工場の取り組み

●小学生の湖西工場見学会

2014年度、社会科校外学習の一環として、静岡県下154校の小学5年生を対象に延べ13,400人を湖西工場見学会に受け入れました。

この見学会では、「スズキの車が出来るまで」のビデオを放映し、組立工場と風力発電設備等を見学していただき、流れ作業の仕組みや環境に配慮したクルマ作りを紹介しました。



●工場秋祭りの開催

従業員とその家族及び地域住民の方々と親睦を図るために、2014年9月20日に秋祭りを開催しました。約3,700の方が参加し大いに盛り上がりました。地域の皆様にも、自治会の手踊りや中学校の音楽部演奏会等で参加していただきました。この他に各種模擬店、キャラクターショー、舞台からの餅投等を行い楽しい秋祭りになりました。



●地元自治会との交流会

情報交換することにより、地元の皆様との間により深い相互理解が得られるものと考え、年1回、地元自治会との交流会(湖西工場見学会)を開催しています。この交流会では、スズキの事業内容、環境に配慮したクルマ作り、通勤時の交通指導の実施や工場周辺道路の5S活動を紹介し、また、生産ラインの他、焼却施設や風力発電設備等の環境関連施設を見学していただきました。



●湖西工場周辺道路の5S活動

環境保全活動の一環として、スズキは構内協力企業の皆様とともに、2014年度に3回、延べ150人で周辺道路の清掃活動を行いました。また、環境意識の向上を図るため、従業員や納入業者に対して「ポイ捨て禁止」の呼び掛け等も行いました。



●湖西工場関係輸送業者への協力依頼

湖西工場へ出入りする輸送業者の皆様へ、当工場の環境方針や環境保全活動を理解していただき、「道路へのポイ捨て禁止」、「アイドリングストップ運動の推進」、「中央幹線道路の利用促進」等の協力をお願いしています。



●湖西工場周辺地区の街頭指導

従業員の通勤路や工場周辺交差点において、交差点における運転マナーの向上や交通事故防止を目的として街頭指導を行っています。

2014年度は延べ600人の従業員が街頭で行い、安全で安心な街づくりに協力しました。



●浜名湖クリーン作戦への参加

湖西市主催「浜名湖クリーン作戦」で白須賀海岸の清掃活動に参加しました。2014年度は、労働組合湖西支部を通じて約70人が取り組みました。



磐田工場の取り組み

●工場周辺の清掃活動

工場周辺の環境美化を目的として、月に1回、構内協力企業の皆様と共に工場周辺のゴミ拾い活動「クリーン作戦」を実施しています。

また、従業員に対する環境教育や、取引先へ当工場の環境保全活動にご協力頂くことで、工場周辺の環境保全を図っています。



●地元の皆様との交流会活動

"地域と共に発展する"を目指し、地元自治会役員及び有志の方々を招き、工場見学を行うと共に、環境への取り組み説明をはじめ、幅広く意見交換を行っています。

また3ヶ月に1回、磐田工場の環境対策の状況を地元自治会に公表し、相互理解を深めています。



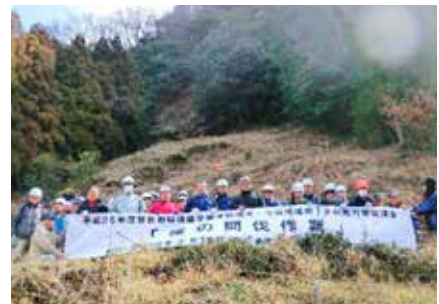
●工場秋祭りの開催

従業員やその家族、地域の住民の方々との親睦を図るため、2014年10月25日に秋祭りを開催しました。約1700人の方に参加して頂き、地元の県立磐田北高校の演奏会や岩井原自治会の御殿屋台引き回し、模擬店、大抽選回等で大いに盛り上がりました。



●地下水涵養事業への参加

毎年開催される、中遠地域地下水利用対策協議会と磐田市環境保全協議会共催で行われる地下水涵養事業に参加し、他企業の方々と共同で植樹や間伐による森林保全活動に取り組んでいます。



●交通安全立哨指導の実施

従業員の交通マナー向上のため、工場周辺で定期的に社内交通安全部会員による立哨指導を実施しています。

●その他、工場見学受入など

校外学習の一環として、地域の学校を中心に工場見学の受け入れを行っています。2014年度は12校311名が工場見学に訪れました。実際の組立工程を見学することを通して、仕事の様子や工夫していることについて学ぶなど、実践的な学習の機会として活用されています。

相良工場の取り組み

●工場周辺の清掃活動

地域環境維持活動として、月1回、構内関連事業所、及び請負企業の皆様と共に工場周辺、及び西萩間I.C.周辺の清掃活動を実施しています。

2015年2月からは、地元の方々とのコミュニケーションを向上させるために、これまで実施していなかった、工場北西側の地域へ清掃範囲を広げて活動しています。

また、従業員への環境教育や、取引先への協力依頼を実施し、環境保全活動を推進しています。



●地元の皆様との交流活動

毎年3月にスズキの事業内容や環境への取り組み等に関して、地元の皆様との相互コミュニケーションを図る情報交換会を実施しています。

2014年度については、2015年3月に実施し、地元の代表者、牧之原市担当者などの方々にご参加いただきました。



●交通安全への取り組み

榛原地区安全運転管理協会の一員として、2014年度に春・夏・秋・冬の4回、街頭立哨を行い、交通事故の撲滅・運転マナー向上に取り組みました。

また、従業員のマナー向上のため、工場周辺で定期的に社内交通安全部会員による立哨指導を実施しています。



●工場内リサイクルの推進

工場敷地内の山本リサイクル(株)相良工場において、開発のための各種試験で使用した車両や社用車等の廃車のリサイクルを行い、資源の回収に取り組んでいます。

●地元小学生の工場見学受入

地元小学生の工場見学を受け入れています。工場の紹介ビデオで、車が出来るまでの流れを勉強した後、実際に車を作っている現場を見学していただきます。良い車を作るための工夫や苦勞を知ることができ、良い体験ができたこと、好評をいただいています。

高塚工場の取り組み

●地元の皆様との交流活動

2014年7月2日、スズキの事業内容や環境への取り組みについて理解していただくとともに相互のコミュニケーションアップを目指して、近隣自治会役員の皆様と交流会(意見交換・工場見学)を行いました。



●工場周辺の清掃活動

2014年度に2回、従業員のボランティアにより工場周辺の清掃活動(高塚工場マナーアップ活動)を行いました。

この活動では、近隣住民の皆様と挨拶を交わす等、コミュニケーションの向上も図られました。



●工場西側の騒音監視活動

工場の騒音状況を確認する為、2014年度に4回、工場西側地域において監視活動(「早朝・夜間パトロール」)を行いました。

6:00~7:00の騒音規制値:65dB以下に対し、38.6~57.2dB

22:00~23:00の騒音規制値:60dB以下に対し、42.3~56.2dB

計測器による騒音の確認と併せて、聴覚による騒音の確認を行い、いずれも問題の無いことを確認しました。この活動により、近隣住民の皆様の騒音に関する生活環境保全に努めています。



●交通安全街頭指導の実施

月1回、管理職による工場周辺の街頭指導を実施しています。従業員の運転マナーの向上と交通事故の防止を目的として通勤時及び退勤時の呼びかけを行っています。

●環境リスクの低減活動

めっき工程の使用薬品である硝酸の保管タンクを屋外に設置していましたが、建屋の中へ新規に製作しました。製作に当たり、容量も9tから4.8tへ縮小する事で地震・津波等の災害を想定したリスクの低減を図りました。



豊川工場の取り組み

●「豊川市清掃の日」の環境活動協力

5月と9月の豊川市清掃の日に合わせ、市の環境活動に協力しています。

2014年度は約40名が参加し、工場外周のゴミ拾い等の清掃活動に取り組みました。



●地域交流会

工場に隣接する2町内会の代表者を工場へ招き、交流会を2014年7月に開催しました。

工場概要・環境への取り組みについての説明、二輪組立ライン、排水処理場の現場見学を行い、日頃の取り組みについてご意見を伺いました。



●交通安全街頭指導への参加

役職者が定期的に工場周辺の交差点で街頭指導を実施しています。従業員の運転をチェックし、指摘事項があれば、従業員へ指導します。

全国交通安全県民運動では、交通安全協会の街頭指導に参加しています。

●地域の学校の工場見学受入

郊外学習として、工場見学を依頼に応じて実施しています。2014年度は、高校2件の工場見学を実施し、二輪及び船外機組立ラインを見学していただきました。

●工場秋祭りの開催

従業員、家族、地域の方々と親睦を図る為、工場内を会場として2014年10月に秋祭りを開催し、約2,500人の来場者がありました。地元高校ダンス部、地元和太鼓クラブによるステージ、子供に人気のキャラクターショーで盛り上がりました。

従業員による模擬店、抽選会、餅投げも大変好評でした。



大須賀工場の取り組み

●工場周辺の清掃活動

工場周辺の環境美化を目的として、毎月1回、工場周辺道路等の清掃活動を行っています。更に年2回、清掃範囲を拡大した広域清掃を行っています。

2015年度も、地域住民に親しまれるよう、環境保全に取り組んでいきます。



●地元神社大祭終了後の清掃活動

三熊野神社大祭終了後、神社周辺の清掃活動を実施しています。2015年4月に開催された大祭後においても、新入社員を中心に社員有志で、神社周辺の清掃活動を行いました。

地域の皆様に喜ばれることを励みとして、今後も継続して行きます。



●地元の皆様との交流活動(自治会懇談会)

毎年1回、工場周辺の自治会役員の皆様を工場に招いて、工場見学及び懇談会を行っています。2014年度は、4自治会の役員の皆様にご出席頂き、10月に開催致しました。

懇談会においては、工場の環境に関する取り組み、清掃奉仕活動の報告を行う等、情報交換を図りました。



●工場秋祭りの開催

従業員間の親睦、家族サービス、及び地元の皆様との交流と親睦を深めることを目的として、秋祭りを開催しました。当日は、地元小・中学校生(いきわくジュニアプラスバンドクラブ、いきわく吹奏楽部)による演奏、横須賀高校郷土芸能部による「三社祭礼囃子」披露等、地元の皆様のご協力により約1,300名の来場があり、盛大に開催することができました。



●地元中学校との交流活動(環境講話実施)

2014年11月に地元中学校の生徒を対象に、「環境と職業」についての講話を実施しました。スズキの環境への取り組み等について、熱心に耳を傾けていただきました。



●工場周辺で臭気監視活動実施

工場周辺で臭気監視活動を行っています。

この活動により、地元住民の皆様臭気に関する生活環境保全に努めています。



●「希望の森づくり」植樹会に参加

大須賀工場では、掛川市と「希望の森づくりパートナーシップ協定」を締結し、市内の森林・海岸砂防林において「希望の森づくり」植樹会に参加しています。植樹により、地球温暖化防止・津波軽減機能強化等に役立つことを願い今後も積極的に参加して行きます。



●交通安全への取り組み

掛川地区安全運転管理協会加入事業所として、春・秋の交通安全県民運動での街頭キャンペーン・立哨指導を行いました。又、エコドライブ講習会を定期的に開催し、環境にも配慮した交通安全活動にも取り組んでいます。



二輪技術センター(竜洋コース)の取り組み

●スポーツ競技大会への二輪技術センター(竜洋コース)の開放

2015年度、地域のスポーツ団体や学校関係者からの要望により、スズキ二輪技術センター(竜洋コース)を下記のように開放しました。

- ① サンライズ イワタ IN 竜洋大会(トライアスロン競技)
- ② フレンドリーデュアスロン&エンデュロ磐田大会(デュアスロン+自転車3時間耐久)
- ③ 磐田市駅伝競走会
- ④ バイク練習会(磐田トライアスロンクラブによる自転車競技の強化トレーニング練習)

社会人から小・中学生まで、幅広く竜洋コースを開放し、地域スポーツ団体や青少年の健全育成活動に貢献しています。



船外機技術センターの取り組み

●船外機技術センター周辺の街頭指導

船外機技術センターでは春、秋の全国交通安全運動と夏、年末の交通安全県民運動期間の稼働日の朝、センター入り口と近くの交差点で街頭指導を行っています。2014年で6年目になるこの活動は従業員と近隣の皆様の交通安全と交通安全意識の向上を願い、行っています。

●船外機技術センターマナーアップ活動

船外機技術センターでは「船外機技術センターマナーアップ活動」として地域への貢献及びボランティア・環境美化を目的とし、船外機技術センター周辺のゴミ拾いを実施しています。



スズキ歴史館

スズキ歴史館は、2009年4月に開館したスズキの“歴史”や“ものづくり”を紹介する展示施設です。明治時代に織機メーカーとして創業して以来、織機・二輪・四輪など、時代とともに歩んできた多くの製品と、開発から生産までのクルマづくりの様子を見ることが出来ます。

スズキ歴史館は、自動車産業についての理解を深める小学校の校外学習の場として、多くの小学校にご活用いただいています。実際のスズキの生産現場を見学する「工場見学」と、クルマを生産する前の開発プロセスを紹介するスズキ歴史館を併せて見学することで、クルマができる工程を詳しく学習することができるようになりました。昨年度は、205校・約16,000人を超える小学生に見学していただきました。

また、地域社会との交流の場として、“ものづくり”に対する興味を持ってもらうために子供向けイベントを実施しています。スズキの“歴史”や“ものづくり”にちなんだ体験学習を内容とし、子供たちには教科書での勉強とは違ったかたちで楽しんでいただいています。



ネジ締め体験



門松づくり



ペーパークラフトづくり

スズキ歴史館では、子供たちの“ものづくり”に対する興味を育むためにこれからも継続してこのようなイベントを開催していきたいと考えています。また、多くの小学校の社会科見学を受け入れることで子供たちに自動車産業について知識を深めてもらいたいと考えています。そして、地域の皆様から喜ばれる施設となるよう努力を続けていきます。

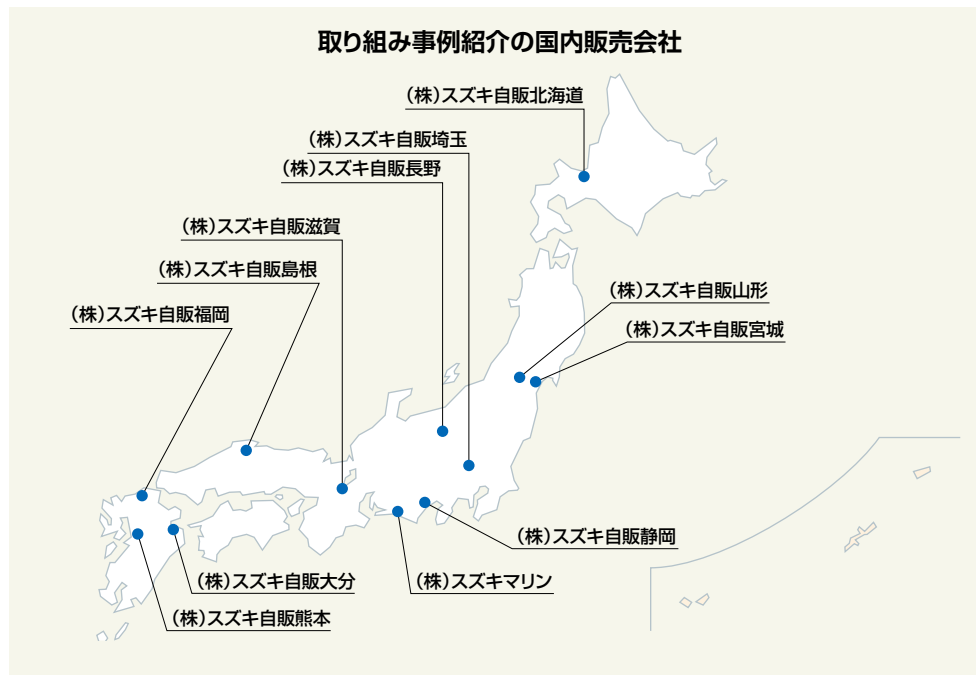
国内 販売代理店の 取り組み



国内販売代理店の取り組み.....108

国内販売代理店の取り組み

スズキグループ企業は、お客様や地域社会との信頼を大切に、長くお付き合いをさせていただきたいと考えています。商品・サービスの情報提供をはじめ、福祉支援、イベントへの参加や協力等を行い、コミュニケーション活動を進めています。また、提供する商品やサービスについてお客様に満足していただくため、従業員の教育にも努めています。



(株)スズキ自販北海道 <http://sj-hokkaido.jp/>

●タイヤパンク修理実演会の実施

2014年6月、アリーナ藻岩は、感謝祭の1コーナーとして「タイヤパンク修理実演会」を実施しました。今日、パンク時の緊急対応品として修理キットが車両に搭載されていますが、修理キットの使用方法がわからない方も多く、大勢のお客様に参加いただきました。



(株)スズキ自販山形 <http://sj-yamagata.jp/>

●環境イベントへの協力

2014年9月21日、鶴岡市主催「第16回環境フェアつるおか2014」に参加しました。環境フェアは、環境問題を身近に考える市民の環境イベントで、低燃費でCO2排出量が少ないワゴンR及びブーシア カスタムを出展し、来場者の皆様に環境対応車の環境に対する有効性を説明しました。



(株)スズキ自販宮城 <http://sj-miyagi.jp/>

●インターンシップ学生の受入れ

自動車販売会社の仕事を体験して頂くことを目的に、現在、専門学校で学ばれている地元の学生のインターンシップを受け入れています。2014年度は9月19日と22日の2日間、気仙沼市と仙台市の2校5人の学生が来社しスズキの整備業務を体験していただきました。



(株)スズキ自販埼玉 <http://sj-saitama.jp/>

●地域清掃活動

2014年11月14日、(一社)日本自動車販売協会連合会 埼玉県支部 埼玉県自動車販売協会主催「くるまの日キャンペーン」に参加し、全営業所で清掃活動を実施しました。社員は統一の黄色のエプロンを着用し、地域とのコミュニケーションをとりながら、店舗付近の道路等で取り組みました。

**(株)スズキ自販静岡** <http://sj-shizuoka.jp/>

●中学生の職場体験への協力

2014年11月20日、アリーナ三島は三島市教育委員会の職場体験(ゆめワーク三島)に協力し、近隣の中学生3人を受け入れました。3人の中学生には事業活動や仕事の内容について学習していただき、実際に一部の業務を体験していただきました。



●福祉イベントへの協力

2014年10月11日・12日、静岡新聞社・静岡放送主催「しずおか元気応援フェア2014」に参加協力しました。福祉車両の展示及びセニアカーの体験試乗会を実施し、試乗会では2日間で合計142組の方にご試乗いただきました。

**(株)スズキ自販長野** <http://sj-nagano.jp/>

●地球温暖化の抑制

展示場、ショールーム及び事務室の照明に電気消費量が少ないLEDの採用を推進しています。2015年6月30日現在、22拠点の内10拠点でLEDを設置し、環境に優しい企業を目指して取り組んでいます。

**(株)スズキ自販滋賀** <http://sj-shiga.jp/>

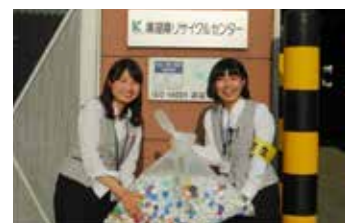
●地球温暖化の抑制

栗東マイカーランドでは、夏期の空調の電気使用量を削減するため、店舗前にゴーヤのグリーンカーテンを作りました。グリーンカーテンは、ショールームの窓一面を覆うまでに成長し、夏場の室内温度の低減に役立ちました。



●ペットボトルのキャップの回収

ペットボトルのキャップを集めて世界の子供達にポリオワクチンを寄付する活動が広がっています。スズキアリーナ水口は、2011年8月よりこの活動に取り組み、2014年6月11日までに累計11,739個を回収し支援団体に寄付しました。(14.2人分のワクチンに交換されました。)



(株)スズキ自販島根 <http://sj-shimane.jp/>●**清掃活動の実施**

2014年5月1日、エコプロジェクト第6弾として出雲市キララビーチで清掃活動を実施しました。

この取り組みには約120人の社員が参加し、軽トラック約10台分のごみを回収しました。

**(株)スズキ自販福岡** <http://sj-fukuoka.jp/>●**地域清掃活動**

2014年4月16日、アリーナ新宮店、アリーナ和白店、アリーナ宗像店の3店合同で、福岡県新宮海岸の清掃活動を実施しました。約1時間半活動し、約40袋分のごみを回収しました。

**(株)スズキ自販熊本** <http://sj-kumamoto.jp/>●**交通安全啓発運動への協力**

2014年9月21日～30日は秋の全国交通安全運動の期間です。当社はこの運動に賛同協力し、社屋前でのぼりを持ち、ドライバーや歩行者に交通安全を呼びかけました。

**(株)スズキ自販大分** <http://sj-oita.jp/>●**社会見学の受入れ**

2014年12月2日、賀来営業所は近隣の小学生の社会見学に協力しました。引率の先生を含む120名が来社し、四輪車の車両技術やセニアカーの機能を学んでいただきました。また、実際に展示車両に触れていただきスズキ車に興味を持っていただきました。

**(株)スズキマリン** <http://suzukimarine.co.jp/>●**「合同水難救助訓練」の実施**

2014年6月20日、静岡県マリーナ協会西部支部と湖西市消防本部との合同水難救助訓練に参加しました。レスキュー艇を提供するとともに落水者の救助等に務めました。また、訓練終了後には、意見交換会を開催し、問題点の検証、今後の連携体制のあり方等について協議しました。

●**「ボート試乗会(マリンウィーク)」の実施**

2014年8月7日、近隣の子供会のお子様を対象にボート試乗会を実施しました。乗船の際の基礎知識とロープワークを学習した後、実際に乗船していただき、海や船について興味を持っていただきました。



海外 グループ会社の 取り組み



海外グループ会社の取り組み 112

海外グループ会社の取り組み

インド マルチ・スズキ・インディア社

マルチ・スズキ社にとって社会的責任(CSR)活動は、必要不可欠な活動の一つです。商品、サービス、またCSR活動を通じた社会への貢献は、会社の基本方針です。主なCSR活動として、地域支援、職業訓練、交通安全、従業員によるボランティア活動に積極的に取り組んでいます。

2013年の会社法の施行に伴い、マルチ・スズキ社のCSR活動プログラムは会社法の規定に沿ったものとなりました。独立取締役を含む3人の取締役メンバーによるCSR委員会が設置されました。CSR委員会によって策定され、取締役会にて承認されたCSR方針は、マルチ・スズキ社のホームページ(<http://www.marutisuzuki.com/our-policies.aspx>)で公開しています。

マルチ・スズキ社はCSR活動の実施にあたり、社外のパートナーとの提携を積極的に進めています。政府や業務提携先、また地域社会との連携を図り、活動プログラムの拡充及び強化に取り組んできました。こうした連携により、優秀で現場経験豊富な人材の協力を得る事も出来ました。マルチ・スズキ社は、実効性が高く、汎用性及び持続性に富んだCSR活動に取り組んでいます。

マルチ・スズキ社のCSR活動への支出額は年々増加しており、過去5年間において支出額は倍以上になっています。2013年度に232,800千ルピーだった支出額は、2014年度には372,500千ルピーに達し、60%以上の増額となりました。

地域支援

地域社会はマルチ・スズキ社にとって重要なステークホルダーであり、CSR活動を通じグルガオン、マネサール及びロータック周辺の地域社会への貢献を行っています。更に、2014年度にはグジャラート工場周辺にあるハンサルプールでのCSR活動を開始しました。

●水道及び公衆衛生

地域住民との協議を通じ、マルチ・スズキ社は飲料水の確保と、トイレの改善に向けた活動を開始しました。2014年度の主な活動は以下の通りです。

- ・マネサールにある2つの村をカバーする下水処理施設及び6.5kmに渡る下水道の建設
- ・10名の清掃員を派遣



●教育

マルチ・スズキ社は地域社会及び政府の教育省と協力し、政府系の学校のインフラ整備を支援しています。具体例としては男女別トイレの設置、教室の新設、ドア、窓、塀、飲料施設等建物の修繕、内装及び電機設備の設置、緑化活動及び什器の供給が挙げられます。こうした学校施設の設備援助はマネサール、グルガオン、及びロータックにおいて13,500人以上の児童、特に女子児童の教育を後押ししています。2014年度の主な教育関連活動は以下の通りです。

- ・ハリヤナ州の政府系学校8校において、トイレを含むインフラ設備の改善を実施。これまで支援を行ってきた14校のうち5校がハリヤナ州学校美化委員会より「もっとも美しい学校」に選ばれる。
- ・マネサールにある経済的に恵まれない10村の28名の優秀な生徒に対し、高等教育を受ける為の奨学金を提供。
- ・10学年及び12学年を対象とし、試験の成績順位3位までの生徒49名に成績優秀賞を贈呈。



●地方支援

村部の社会的繋がりを強化する為、火葬場の改善、標識の導入、保育所の修繕、公園やスポーツグラウンドの保全等の支援を行いました。2014年度の主な地方支援活動は以下の通りです。なお、2014年度にマルチ・スズキ社が支援を行ったマネサールのバス・ハリヤ村は、インド政府より「水衛生の観点から見たモデル村」として選ばれました。

- ・2つの公園の建設
- ・地区公園及び火葬場の改善・保全活動
- ・公共の貯水庫の建設
- ・1か所の保育所の修繕

職業訓練

マルチ・スズキ社は、若年層の雇用適正を高め、企業への人材供給が可能となる様、職業訓練校(ITI)と緊密に連携しており、以下の活動を行っています。

●公立職業・技術訓練校の質の向上

マルチ・スズキ社は訓練の質の向上を目指し、訓練施設の改善、生徒及び講師を含む全体的な技術力の向上、生徒及び講師に向けた職業体験、政府系ITI向けに産業指向の特別コースの提供を行っています。マルチ・スズキ社は現在8州にある27の職業訓練校の支援に携わっています。2014年度は、これら職業訓練校より703名の期間従業員、及び229名の工場実習生がマルチ・スズキ社により雇用されました。職業訓練校の支援活動は以下の通りです。

- ・講師の育成:講師の技能、振る舞い方、指導方法の改善を図るべく、講師の育成を実施。プログラムには、振る舞い方、就労文化、指導方法等が含まれます。2014年度は810名の講師が育成プログラムを修了しました。
- ・生徒の指導:規律、身だしなみ、コミュニケーション能力といったプログラムも含まれます。さらに、カリキュラムを補強するための追加コースが設定されており、業界固有の事情に沿ったコースの受講が可能です。スポーツや文化活動も奨励しています。2014年度、マルチ・スズキ社は9,350名の生徒を訓練しました。
- ・施設充実:建物、機械、工具の補修、備品や教材を提供。2014年度は通信教育の講座を開設しました。
- ・産業界との連携:産業界の実情を学ぶ機会として、生徒及び講師をマルチ・スズキ社の工場へ招待し、さらに、各界からゲストを招き、ガイダンスや特別なトレーニングを実施しました。2014年度マルチ・スズキ社は2,578名の生徒を招待しました。



●自動車産業における技能向上への取り組み

整備や板金塗装のような自動車業界に関連する技術を養成するコースを設立するため、マルチ・スズキ社はディーラーと共にインド全国に渡って複数のITIと技術提携を始めています。プロジェクトを通して、マルチ・スズキ社は研修施設の更新や、講師の育成、教材の提供、授業などを実施しています。ITIを卒業した生徒は、ディーラーのサービス工場へ就職します。

現在、自動車産業発展のため、21の州で88のITIと提携しています。この取り組みの下、延べ5,500人以上の生徒が訓練を受けました。直近3年間では、2,800人以上の生徒がITI卒業後、マルチ・スズキディーラーのサービス工場に就職しており、また他社のサービス工場へも相当数の卒業生を輩出しています。

2014年度において、マルチ・スズキ社はインド全国のITIに自動車技能向上センター(ASEC: Automobile Skill Enhancement Centers)を段階的に設置していくことにより、ITIのレベルを引き上げる取り組みを行ってきました。2014年度は15か所にASECを設置し、2015年度にはそれを45か所にまで増やすことを計画しています。ASECでは実際の研修環境を提供するため、サービス工場を併設しています。ITIの生徒の技能を向上させ、就職を支援するため、施設面での支援に加え、マルチ・スズキ社は常勤の講師を派遣し、工具や設備を提供し、地元のマルチ・スズキサービス工場からの支援も得ています。年間2,100名以上が、この取り組みによる恩恵を受けることになります。



交通安全における取り組み

マルチ・スズキ社は運転技術向上や交通安全意識の啓発を目的とした、全国規模の交通安全プログラムを大々的に実施しています。交通安全推進を目指し、下記の取り組みを行っています。

●運転交通研究施設(IDTR: Institute of Driving and Traffic Research)

政府と連携して、乗用車及び商用車のドライバーのためのトレーニング施設を設立しました。科学的に設計された運転コースとシミュレーターを活用し、実践的なトレーニングが行えます。さらに、商用車ドライバーのために、健康管理指導やコミュニケーションの指導も行っており、熟練の認定インストラクターが座学と実際の運転指導を担当しています。マルチ・スズキ社はこれまでに6ヶ所のIDTRを開設しました。IDTRでトレーニングを受けた受講者は就職率が高く、これまでグジャラート州のIDTRでトレーニングを受けた受講者の80%近くが定職に就くことができました。



●マルチドライビングスクール(MDS: Maruti Driving School)

MDSはマルチ・スズキディーラーと提携して開設される、IDTRより小規模な運転トレーニング施設です。IDTRと同等のトレーニングカリキュラムを用い、運転コースでの練習ではなく、実際の路上での指導を行っています。MDSの生徒はおよそ50%が女性です。2014年度は新たに23か所のMDSを開設し、インド全国で340か所のMDSを運営しています。



●交通安全情報センター(RSKC: Road Safety Knowledge Centre)

都市部における交通安全を推進する為、ハリヤナ州交通警察と連携し、RSKCを設立しました。RSKCはIDTRにより運営されており、ハリヤナ州の7か所に設置されています。

交通違反者及び免許取得中の方に対し、交通安全と交通ルールに関する講習をRSKCで行っています。

●交通安全講師育成プログラム

マルチ・スズキ社は交通安全の講師の育成に力を入れています。このプログラムの目的は、ドライビングスクールの優秀な交通安全専任講師を育成し、インド全土にマルチ・スズキ社の基準に沿った講習を広めることにあります。講師候補生たちは、講師としての熟練度を高め、コミュニケーションスキルや指導能力を高める為の研修を受けています。2014年度は、179名の新任講師と449名の従来からの講師が研修を受けました。

●社会的マイノリティーに対する運転講習

マルチ・スズキ社は、経済的に弱い立場である社会的マイノリティーの若年層を支援するための覚書を、国が運営する“少数民族開発国立金庫”と交わしました。2014年度は経済的に弱い立場にある5,267名の新規ドライバーと14,327名の既存ドライバーに運転講習を実施しました。

●トラックドライバーへの交通安全講習

2014年度はマネサール工場とグルガオン工場の構内にある運転教育センターにて、マルチ・スズキ社製の車輛を運送する40,000人以上のトラックドライバーに対し講習を行いました。これに加え、前述のIDTRでも7,000人のトラックドライバーが講習を受けています。また、マルチ・スズキ社はトラックドライバーを対象とした1週間にわたる交通安全キャンペーン「ジャガリティ」を実施しました。このキャンペーンでは、健康診断、眼科検診の他、HIV検査及び診察、またゲームやクイズ、大道芸など様々なイベントを行いました。さらに、安全運転を遂行し、車両を時間通りに傷つけることなく配送した優良ドライバーへの表彰も行っています。



●交通整理

マルチ・スズキ社はグルガオン交通警察と連携し、市内60か所に交通整理員を配置しています。

●交通安全教育

マルチ・スズキ社は交通警察と連携し、様々なキャンペーンを通じ交通安全の重要性を啓発しています。2014年度は、8つの州で11回の交通安全啓発キャンペーンを行い、50万人以上が参加しました。また、ラジオを通じ交通安全啓発や交通渋滞に関する情報も発信しています。

マルチ・スズキ社は2000年に交通安全プログラムを発足させて以来、240万人以上の方々へ安全啓発を行ってきました。

従業員によるボランティア活動

従業員によるボランティア活動の中で、社会貢献活動に従業員に従事させることは非常に有意義なものとなっています。活動は日曜祝日に行っており、主な内容は、交通安全、教育活動、公衆衛生、農村支援に関するプロジェクトなどです。2014年度、マルチ・スズキ社の従業員は延べ2万時間以上の様々な社会貢献活動を行い、また、過去最高となる3,500名以上の工場作業員がボランティア活動に参加しました。



受賞内容

2014年度、CSR活動に関してマルチ・スズキ社は下記の賞を受賞しました。

- ・インド国内ベストCSRカンパニー:第4位(エコノミックタイムズ主催)
- ・インドCSR公衆衛生・トイレプロジェクト賞
- ・自動車産業部門CSR金孔雀賞 (by Institute of Directors)
- ・教育技術開発NGO BOX-CSR賞2014
- ・教育分野ベストCSRマダン・モハン・マルビヤ賞
- ・50モースト・ケアリング・カンパニー賞(世界CSR会議)
- ・自動車産業プラチナカテゴリー年間グリーンテックCSR2014



インドネシア スズキ・インドモビル・モーター社

スズキサポート活動(SUZUKI PEDULI)は、2008年から行われているスズキ・インドモビル・モーター社(SIM社)のCSR活動です。現在に至るまで、この活動はインドネシアのコミュニティを社会的側面から継続して支援してきました。

直近である2014年から2015年に実施したCSR活動は次の通りです。

スズキサポート活動

●スズキ教育支援活動

2014年インドネシア国際モーターショーに出展時に、SIM社は専門学校に対してエルティガとカリムン ワゴンRのエンジンカットモデルを2基贈呈しました。この活動の主な目的は自動車産業を教育の側面から支援することにあります。この活動により、専門学校の学生は最新の自動車技術に触れる機会が得られることになります。また、SIM社は、エンジン等の供与だけでなく、同社の監修の下、専門学校の教員や生徒に対して技術指導も行いました。



●サッカーボール寄付活動

2014年12月のAFFスズキカップのスポンサーとして、サッカーボールの寄付活動を行いました。SIM社は、インドネシアサッカー連盟と共に1,500個のサッカーボールを100のサッカー教室に配布し、スポーツ教育への貢献を果たしました。



●健康促進活動

SIM社では年間を通して工場近隣に対するCSR活動を行っています。2014年9月にタンブン工場近郊の地域でデング熱に対する蚊の駆除と健康カウンセリングを行い、地域の健康問題を支援しました。



パキスタン バックスズキ社

バックスズキ社は、教育、健康、環境の分野において、責任ある企業市民として、パキスタンの人々の生活の質の向上に貢献するため、下記の活動を行っております。

教育支援プログラム

●奨学金の支給

教育はコミュニティの発展に重要な役割を果たします。バックスズキ社は2013年に教育支援プログラムを開始しました。2014年5月7日にNED工科大学の学生39人に対し教育及びキャリア達成を支援すべく、奨学金を支給しました。



●高等学校就学奨学金プログラム

経済的に就学が困難な学生の支援を行うため、近隣公立学校の学生及び当社従業員や派遣社員の子供のための「高等学校及び大学就学奨学金プログラム」を2014年に開始しました。本プログラムは高等学校(クラスXI)から政府系大学学士レベルを対象としています。2014年12月3日、学生45名に奨学金が支給されました。



●公立学校の建築・改修プロジェクト

「学校改善プログラム」という活動のもと、公立小学校の建設・改修工事が終了しました。2014年6月20日にビン・カシム(パックスズキ本社・工場所在地)の女子小学校にて、2014年12月17日に同地区男子小学校にて、オープニングセレモニーが執り行われました。当該プロジェクトでは、女子小学校用には教室とトイレ各4つ、男子小学校用には4つの教室と2つのトイレを追加建設し、これらは「スズキブロック」と呼ばれることになりました。

これらに加えて、什器と機材(ベンチ、椅子、テーブル、音響設備等)が両校に寄贈されました。



●パソコン研修

「コンピューター・リテラシー・プログラム2014」が、2014年6月に当社従業員並びに契約社員の子供を対象に社内で行われました。全7回にわたる研修には、計85名の子供たちが参加しました。子供たちは、「Basic Computer Usage」、「MS-Office」、「Adobe Photo Shop」、「Adobe Flash」等の重要なコンピューター・アプリケーションやソフトウェアについて学びました。同時に、工場見学、5S(整理・整頓・清掃・清潔・躰)や改善運動といった理念に関する講座も実施されました。各回の修了セレモニーでは、修了書とお土産が子供たちに配られました。



●健康・安全・環境に関する社内講座

社員および取引先従業員の子供を対象に、2014年11月1日に「健康・安全・環境に関する講座」を実施しました。この講座は、子供たちに健康の重要性、日常的な安全対策、そして自然環境保護の知識を身に着させることを目的として開かれ、22名が参加しました。修了セレモニーでは、修了書とお土産が子供たちに配られました。



環境保全への取り組み

●植樹活動

植樹活動は、健全な環境の発展に意義のある役割を担っています。植樹活動プロジェクトの一環として、2014年6月12日、1,000本の木がパックスズキ社の北側境界壁前に植樹されました。



●砂浜清掃キャンペーン

美しい海洋生物の命がごみによって脅かされており、砂浜の汚染が深刻な問題となっています。パックスズキ社は2014年11月15日に「砂浜清掃キャンペーン2014」をカラチのクリフトンビーチで実施しました。当社従業員や近隣取引先従業員、その家族合わせて300人以上が参加し、約500kgのごみを回収しました。



地域住民の健康への取り組み

●洪水被災者への寄付

2014年の9月の第一週目、パンジャブ州をはじめとしたパキスタン各地で、モンスーンの大雨による洪水が発生しました。これにより250万人の人々が被災、100万エーカーの耕作地が被害に遭いました。パックスズキ社は洪水災害救援のため、スズキ製船外機が搭載されたボート2艘と200セットを超えるテントなど総額500万ルピーの寄贈を行いました。2014年9月24日に、パンジャブ州シャバズ・シャリフ州首相へこれらを届けました。



●婦人病院への車両の寄贈

2014年9月1日にパックスズキ社は、同社製ボラン(バン)をKoochi Goth 婦人病院に寄贈し、記念の鍵が同社の永尾博文社長により病院の名誉院長Tipu Sultan博士に手渡されました。この車両は、患者の通院に活用されます。この病院は、病床数150床の非営利総合病院で、分娩合併症や婦人病から女性を保護することを理念に掲げた病院です。年間15,000人以上の患者が無料の医療診断と入院設備の提供を受けています。



●献血キャンペーン

パックスズキ社は、タラッセミア(身体が血液を作れない難病)や血友病などの治療困難な血液の病気を抱える患者の支援のため、献血キャンペーンを実施しています。

2014年6月5日には「Fatimid Foundation」と共同の献血キャンペーンが当社内で実施され、当社従業員と取引先従業員106名が参加しました。

また、2015年3月2日にも「Indus Hospital」と共同の献血キャンペーンが実施され、当社従業員、販売店従業員、取引先会社従業員のべ167名が参加しました。



ベトナム ベトナムスズキ社**ホーチミン市1区の人民委員会への車両の寄贈**

ベトナムスズキ社は、2015年4月27日、スズキ直営店のショールームにて、ホーチミン市1区人民委員会へAPVトラック2台の贈呈式を行いました。式には、寄贈先である人民委員会の副委員長、ホーチミン市1区ベトナム祖国委員会副委員長、ホーチミン市1区消防署所長、ホーチミンの新聞・TV記者、プロジェクトのスズキのパートナーと総勢20名が参加しました。2台のAPVトラックのうち、1台はゴミ収集車として、もう1台は小型消防車として、それぞれ街の美化と安全に貢献していきます。

**マレーシア** スズキマレーシアオートモービル社**2014年12月末に発生した洪水に関する活動**

スズキマレーシアオートモービル社は、2014年12月末にマレー半島東部で発生した洪水の被害を受けた従業員及びその家族を対象に、約1ヶ月間のジムニーの貸与、食料品・衣類等の寄付を行いました。

また、洪水被害にあった車両を対象にサービスキャンペーンを行いました。

**AFFスズキカップ2014 エスコートキッズ**

スズキマレーシアオートモービル社はCSR活動の一環として孤児院に車両を寄付しました。また、AFFスズキカップ決勝戦の際、その孤児院の子供たちをエスコートキッズとして試合に招待しました。

イタリア スズキイタリア社**環境への取り組み**

スズキイタリア社は、2015年4月9日に第4回Suzuki & Save the Green活動を実施しました。従業員とその家族は会社の近くに集合し、ストゥラ川に捨てられたゴミの収集を行いました。

**安全運転講習**

運転中のあらゆる状況に対処する知識を養う完全無料の2日間の講習を開催しました。この講習は交通事故の減少に積極的に貢献すべく、運転中の不測の事態に対する論理的かつ実践的な対処法をお客様へ提案することを目的として実施されました。

**車両の寄贈**

スズキイタリア社は、2014年10月にイタリアの赤十字へ山間部での医療輸送用にスクロス4WDの寄贈を行いました。また、氷上競技のイタリア連盟(FISG)へ選手の競技トラックへの移動用に4WD車5台を提供し、支援を行っています。



ハンガリー マジャールスズキ社

スポーツ活動への支援

マジャールスズキ社(MSC)はコマロム/エステルゴム郡の様々なスポーツ活動を支援しています。(エステルゴム漕艇クラブ、エステルゴム・ナイツ・ラグビーチーム、エステルゴム・キックボクシング協会、エステルゴム卓球協会、エステルゴム・フットボールクラブ、合気道神武館道場、ドログ体育クラブ、マリア・ヴァレリア橋走行、ハンガリー/スロバキア国際ストロングマン競技会、等) また、エステルゴムとドナウ川対岸にあるスロバキア市街(シュトロボ)混成チームが参加する水泳大会を例年支援しています。運動の大切さを子供に教える為、エステルゴムの保育園でのかけっこの指導に協力しています。

青少年のサッカー普及と、健康で活動的なライフスタイルを営めるように第8回目となるプシュカシュ・スズキ・カップを開催しています。



文化活動への支援

毎年行われる Esztergom Summer Theatreを始め、Tastes-Eras-Feelings Esztergom local、Esztergom Festival Island、Open Us festival in Bajót、International Wine competition、XIX Photo Biennale in Esztergom、“Years of system change from Japanese viewpoint” exhibition in Budapest、Spring Voice concert in Budapestなどの文化活動への資金援助を行っています。

地域社会への貢献活動

MSCはエステルゴム周辺の20校にコンピューターの無償提供を行いました。Vaszary Kolos病院(エステルゴム)へSX4 S-Crossの1年間無償貸与を行いました。中小の地元起業家、サプライヤー、取引先、自動車業界関係者との意見交換会や成功事例の発表等、勉強会の開催を主導しています。工場見学や座談会を通じて、地元の小中学校への社会教育のボランティア活動を行っています。ハンガリー赤十字が主催する年2回の献血へ、多くのMSC従業員が協力し、エステルゴムの病院で輸血が必要な場合に備えています。定期的にMSC社員と家族が休日にエステルゴム市内のゴミ拾いのボランティア活動を行っています。



学術研究への支援

ブダペストのオーブダ大学内に組織されるNational Scientific Student Conference (the Section of Technological Sciences)を始め、ビシエグラードのInternational Energetics and Innovation Forum、40th Conference of the Middle European Cooperation in Statistical Physicsなどの学術・研究活動を支援しています。



交通安全啓発活動

冬の交通安全や自動車の整備不良によるトラブル、事故を避けるために、コマロム/エステルゴム郡3箇所の路上(駐車場等)において、警察と協力して「冬への備えは大丈夫?」というキャンペーンを冬本番前の11月に行いました。タイヤや不凍液、バッテリーの無料点検・診断を行い、冬期の自動車事故の要因、注意事項などの説明をしました。



スズキ幼稚園

MSCは、従業員の子供の為に幼稚園を運営しています。

TOPICS

ハンガリー生産車SX4 S-CROSSがハンガリアン・クオリティー・プロダクト賞を受賞

スズキのハンガリー子会社 マジャールスズキ社が生産するCセグメントのクロスオーバー車「SX4 S-CROSS」が2014年9月3日、2014年度の「ハンガリアン・クオリティー・プロダクト」賞(Hungarian Quality Product Award^(R))の「機械・車両部門賞」を受賞しました。

「ハンガリアン・クオリティー・プロダクト」賞は、同国の消費者に品質に対する関心を高めてもらうため、ハンガリー政府の支援を受けたNPO団体である「ハンガリアン・クオリティ・プロダクト選出委員会」が主催しているもので、ハンガリー国内で製造、販売される製品のうち、革新性および信頼性を備えた高品質の製品が受賞対象となります。

同賞は2014年で17回目となり、マジャールスズキ社生産の「スプラッシュ」と「スイフト」も2009年と2011年にそれぞれ同賞を受賞しており、今回の「SX4 S-CROSS」で3度目の受賞となりました。



ニュージーランド スズキニュージーランド社

白血病と血液ガン基金・ニュージーランド

スズキニュージーランド社は白血病と血液ガン基金・ニュージーランドを応援しています。この基金は、白血病や血液ガンと戦う患者や家族のサポート、情報発信、研究のための募金活動を実施しています。当社はこの基金に車4台を無償提供し、当基金の広報活動や患者支援を応援しました。また、スイフト・スポーツでレースサーキットを走る運転体験をオークションで販売し、収益全額を寄付しました。当社スタッフも当団体の募金活動に積極的に参加しており、2014年は、毎年恒例の募金キャンペーン、Shave For Cureに5人のスタッフが参加、頭を丸刈りにし募金を呼びかけました。



スズキ・シューティングクリニック

スズキニュージーランド社はネットボール北島中央協会が提供するシューティングクリニックを支援しています。この協会は、ネットボールの振興活動、地区代表チームの運営の他、ネットボールを通じた地域参加の応援や女性の地位向上を目指しています。この団体が主体となるこのシューティングクリニックは、ニュージーランドのトップネットボールプレーヤーが地域を回り、ジュニアプレーヤー向けのシューティングクリニックを開催するというプログラムで、当社は車1台を無償提供し、子供達の地域参加、スポーツ参加へ貢献しました。



Xレース

スズキニュージーランド社は、Xレースのスポンサーとして、車1台を無償提供しました。Xレースは親子参加型アウトドアイベントで、家族一丸となったスポーツ参加、スポーツを通じた地域づくりを目指しています。

マスターズゲーム

スズキニュージーランド社は、マスターズゲームを応援しています。マスターズゲームは、生涯スポーツの振興、生涯スポーツを通じたコミュニティ作りを目的としたスポーツ大会です。2014年大会は、参加者平均年齢が55歳、最年長参加者は93歳と、全国から幅広い参加者がワンガヌイに集まりました。当社は車4台を無償提供し、大会の運営を応援しました。また、当社フェイスブックに大会の写真を載せるなど、広報活動にも貢献しました。

Eドライブソリューションズ

スズキニューージーランド社は、Eドライブソリューションズリミテッドが運営するオンライン運転トレーニングプログラムに参加しました。Eドライブソリューションズは交通事故の撲滅を目指し、シミュレーションを中心としたオンライン安全運転トレーニングを提供しています。このシミュレーションの運転席画面はスズキ車が採用されました。



ブレーキ・ニューージーランド

スズキニューージーランド社は、公益財団・ブレーキ・ニューージーランドが主催するフリート安全賞を後援しました。ブレーキ・ニューージーランドは交通事故の撲滅を目指し、情報発信や教材の提供を主な活動とします。フリート安全賞はこの財団が主催し、仕事中の交通事故を減らす活動に取り組んだ個人や団体に送られる賞です。

ウェリントン子供病院

スズキニューージーランド社は、ウェリントン子供病院に患者支援や広報活動に使用される車1台を無償提供しました。

海外生産会社の人材育成支援

(財)海外産業人材育成協会(HIDA※:旧AOTS)の受入れ研修事業への参画、また海外生産会社からの研修生の直接受入れにより、社内の各部門で研修を実施しています。これらの研修は、海外生産会社の生産活動を支える実践的な技術や技能の移転を効率的に行うことで開発途上国の産業発展に貢献しており、また、わが国との相互理解や友好促進にも寄与しています。

※AOTSはJODC(財団法人海外貿易開発協会)と2012年3月30日に合併して財団法人海外産業人材育成協会(The Overseas Human Resources and Industry Development Association、略称:HIDA(ハイダ))となりました。

海外研修生受入会社(2014年度)

	国名	会社名
アジア	インド	マルチ・スズキ・インディア社
	インドネシア	スズキ・インドモビル・モーター社
	中国	重慶長安鈴木汽車有限公司
	パキスタン	バックスズキモーター社
	ミャンマー	スズキ・ミャンマー・モーター社

●2014年度の海外研修生の受け入れ人数：75人

●受け入れを始めた時からの累計人数：22,460人

(1983年～2014年まで)

環境 データ



2014年度主要製品の環境データ.....	124
四輪車.....	124
二輪車.....	130
船外機.....	133
スズキ国内工場・国内グループ製造会社の環境データ.....	134
スズキ国内工場.....	135
国内グループ製造会社.....	142
環境取り組みの歴史.....	145

2014年度主要製品の環境データ

2014年度に販売開始となった主要製品の環境データを紹介します。

なお、下記のホームページより、四輪車・二輪車の環境データ(車種別環境情報)、四輪車のグリーン購入法適合車種を確認できます。

《車種別環境情報》 <http://www.suzuki.co.jp/about/csr/environmentalInfo/index.html>

《四輪車のグリーン購入法適合車種》 <http://www.suzuki.co.jp/about/csr/green/index.html>

四輪車

車名		ワゴンR								ワゴンRスティングレー									
乗車定員(名)		4																	
機種名		FZ				FX				FA				T		X			
車両型式		DAA-MH44S				DBA-MH34S								DBA-MH34S		DAA-MH44S			
エンジン	型式	R06A-WA04A型				R06A型								R06A型(ターボ)		R06A-WA04A型			
	総排気量(L)	0.658																	
駆動装置	変速機	インパネシフトCVT				5MT				インパネシフトCVT				インパネシフトCVT					
	駆動方式	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD		
車両重量(kg)		790	840	750	800	780	830	770	820	820	870	800	850						
備考		ハイブリッドシステム				アイドリングストップ装置				充電制御付アイドリングストップ装置				充電制御付アイドリングストップ装置				ハイブリッドシステム	
燃料消費率	燃費(km/L)(注1)	32.4	30.2	25.8	24.2	30.0	28.4	26.0	25.2	27.0	25.2	32.4	30.2						
		JC08モード		CO2排出量(g/km)		71.7	76.9	90.0	95.9	77.4	81.7	89.3	92.1	86.0	92.1	71.7	76.9		
	参考	平成27年度燃費基準+20% かつ平成32年度燃費基準達成				平成27年度燃費基準+10%達成				平成27年度燃費基準+20% かつ平成32年度燃費基準達成				平成27年度燃費基準+20% かつ平成32年度燃費基準達成					
排出ガス	適合規制・認定レベル		SU-LEV (平成17年基準排出ガス75%低減レベル)																
	試験モード		JC08H+JC08Cモード																
	規制値・認定値等(g/km)	CO	1.15																
		NMHC	0.013																
	NOx	0.013																	
低公害車指定制度等		九都県市低公害車指定制度の基準に適合																	
エコカー減税対象車(注2)		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
グリーン購入法適合車		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
騒音	適合規制レベル		平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値:76dB(A)																
	エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 320g																
	車室内VOC		自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)																
	鉛※1		自工会2006年目標達成(1996年使用量の1/10以下)																
	水銀※2		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)																
環境負荷物質削減	六価クロム		自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)																
	カドミウム		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)																
	自工会目標適用除外部品		※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)																
環境への取り組み	リサイクルし易い材料を使用した部品	インパネ、ドアトリム、インナートリム、バンパー、ラジエーターグリル、カウルトップガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用																	
	再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサー、フロアカーペット裏面などの吸音材																	
	樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり																	
	環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子等(PZTセンサー)に使用																	
その他	国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得																		

(注1) 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

(注2) 「環境対応車普及促進税制」によりご購入時に減税措置が受けられます。自動車取得税は平成27年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成27年4月30日新車届出まで。

四輪車



アルト

車名		アルト									
乗車定員(名)		4									
機種名		ターボ RS		X/S/L		F					
車両型式		DBA-HA36S									
エンジン	型式	R06A型(ターボ)				R06A型					
	総排気量(L)	0.658									
駆動装置	変速機	5AGS		CVT		5MT		5AGS			
	駆動方式	2WD	フルタイム 4WD	2WD	フルタイム 4WD	2WD	フルタイム 4WD	2WD	フルタイム 4WD		
車両重量(kg)		670	720	650	700	610	660	620	670		
備考		アイドリングストップ装置		充電制御付 アイドリングストップ装置							
燃料消費率	JC08モード	燃費(km/L)(注1)	25.6	24.6	37.0	33.2	27.2	25.2	29.6	27.4	
		CO ₂ 排出量(g/km)	90.7	94.4	62.7	69.9	85.4	92.1	78.4	84.7	
	参考	平成27年度燃費基準+10% かつ 平成32年度燃費基準達成		平成27年度燃費基準+20% かつ 平成32年度燃費基準達成		平成27年度燃費基準+20% かつ 平成32年度燃費基準達成		平成27年度燃費基準+10% かつ 平成32年度燃費基準達成		平成27年度燃費基準+20% かつ 平成32年度燃費基準達成	
		適合規制・認定レベル		SU-LEV (平成17年基準排出ガス 75%低減レベル)							
排ガス	試験モード	JC08H+JC08Cモード									
	規制値・ 認定値等 (g/km)	CO	1.15								
		NMHC	0.013								
	NOx	0.013									
低公害車指定制度等		九都府市低公害車指定制度の基準に適合									
エコカー減税対象車(注2)		○	○	○	○	○	○	○	○		
グリーン購入法適合車		○	○	○	○	○	○	○	○		
騒音	適合規制レベル	平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値:76dB(A)									
	エアコン冷媒使用量	代替フロン HFC134a 320g									
車室内VOC		自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)									
環境負荷物質削減	鉛※1	自工会2006年目標達成(1996年使用量の1/10以下)									
	水銀※2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)									
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)									
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)									
自工会目標適用除外部品		※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)									
環境への取り組み	リサイクルしやすい材料を使用した部品	インストルメントパネル、インナートリム、バンパー、カウルトップガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用									
	再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサー、フロアカーペット裏面などの吸音材									
	樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり									
	環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子等(PZTセンサー)に使用									
その他		国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得									

(注1) 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。
(注2) 「環境対応車普及促進税制」によりご購入時に減税措置が受けられます。自動車取得税は平成27年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成27年4月30日新車届出まで。

四輪車



エブリー

乗車定員(名)		2(4)											
基礎情報	機種名	JOINターボ				JOIN	PC/PA/ GA	JOIN/PC/ PA/GA	JOIN/PC	PA/GA	JOIN/PC/ PA		
	車両型式	EBD-DA17V				HBD-DA17V							
	エンジン	型式	R06A型(ターボ)				R06A型						
		総排気量(L)	0.658				0.658						
	駆動装置	変速機	5MT		4AT		5MT			5AGS			
		駆動方式	2WD	フルタイム 4WD	2WD	フルタイム 4WD	2WD		パートタイム 4WD	2WD		パートタイム 4WD	
	車両重量(kg)	890	930	910	950	880	840/840/ 850	880/880/ 890/920	860/890	850/850	890/900/ 930		
燃料消費率	燃費(km/L)(注1)	19.6	18.8	16.2	15.4	18.4	19.0	17.4	19.4	20.2	19.0		
		CO ₂ 排出量(g/km)	118.5	123.5	143.3	150.8	126.2	122.2	133.4	119.7	114.9	122.2	
	参考	平成27年度 燃費 基準 +10% 達成	平成27年度燃費基準達成			平成27年度燃費基準達成			平成27年度燃費基準 +20%達成				
排出ガス	適合規制・認定レベル	平成19年規制に適合				SU-LEV(平成17年基準 75%低減レベル)							
	試験モード	JC08H+JC08Cモード				JC08H+JC08Cモード							
	規制値・ 認定値等 (g/km)	CO	4.02				4.02						
		NMHC	0.05				0.013						
NOx		0.05				0.013							
低公害車指定制度等	-				九都県市低公害車指定制度の基準に適合								
エコカー減税対象車(注2)	-				○	○	○	○	○	○	○	○	
グリーン購入法適合車	-				○	○	○	○	○	○	○	○	
騒音	適合規制レベル	平成12年規制に適合 加速走行騒音規制値:76dB(A)											
エアコン冷媒使用量	代替フロン HFC134a 340g												
車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)												
環境負荷物質削減	鉛※1	自工会2006年目標達成(1996年使用量の1/10以下)											
	水銀※2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)											
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)											
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)											
自工会目標適用除外部品	※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)												
環境への取り組み	リサイクルしやすい材料を使用した部品	インストルメントパネル、ドアトリム、インナートリム、ステップガーニッシュ、フロント・リヤバンパーなどに熱可塑性樹脂を使用											
	再生材を使用している部品	スプラッシュカバー、サイレンサーシート、バッテリーカバーなど											
	樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり											
	環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子等(PZTセンサー)に使用											
その他	国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得												

(注1) 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。
(注2) 「環境対応車普及促進税制」によりご購入時に減税措置が受けられます。自動車取得税は平成27年3月31日新車届出まで。自動車重量税は平成27年4月30日新車届出まで。

四輪車



キャリイ

車名		キャリイ						
乗車定員(名)		2						
ボディ(荷台)		三方開						
基礎情報	機種名	KC KCエアコン・パワステ KX	KC KCパワステ(農繁) KCエアコン・パワステ (農繁) KX	KCエアコン・パワステ		KCエアコン・パワステ KX		
	車両型式	EBD-DA16T						
	エンジン	型式	R06A型					
		総排気量(L)	0.658					
	駆動装置	変速機	5MT		5AGS		3AT	
		駆動方式	FR 2WD	パートタイム4WD	FR 2WD	パートタイム4WD	FR 2WD	パートタイム4WD
車両重量(kg)		680/690/690	720/720(730)/ 730(740)/ 740	700	740	700/700	740/740	
燃料消費率	JC08モード	燃費(km/L)(注)	18.6	18.4	19.4	19.2	16.8	16.6
		CO ₂ 排出量(g/km)	124.8	126.2	119.7	120.9	138.2	139.9
		参考	平成27年度燃費基準 達成車		平成27年度燃費基準 +10%達成車		平成27年度燃費基準 達成車	
排出ガス	適合規制・認定レベル		平成19年規制					
	試験モード		JC08H+JC08Cモード					
	規制値・ 認定値等 (g/km)	CO	4.02					
		NMHC	0.05					
		NOx	0.05					
騒音	適合規制レベル		平成12年規制 加速走行騒音値:76dB(A)					
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 320g						
車室内VOC		自工会目標達成 (厚生労働省室内濃度指針値以下)						
環境負荷物質削減	鉛※1		自工会2006年目標達成 (1996年使用量の1/10以下)					
	水銀※2		自工会目標達成 (2005年1月以降使用禁止)					
	六価クロム		自工会目標達成 (2008年1月以降使用禁止)					
	カドミウム		自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)					
自工会目標適用除外部品		※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯 (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)						
環境への取り組み	リサイクルしやすい材料を使用した部品		インストルメントパネル、ステップガーニッシュ、フロントバンパー、カウルトップガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用					
	再生材を使用している部品		スプラッシュカバー、サイレンサーシート、バッテリーカバーなど					
	樹脂・ゴム部品への材料表示		材料表示あり					
	環境負荷物質使用状況		鉛:電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子等(PZTセンサー)に使用					
その他		国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得						

(注)燃料消費率は定められた試験条件の値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

四輪車

車名		スイフト					スイフト RS (特別仕様車)					
乗車定員(名)		5					5					
基礎情報	機種名	XG-DJE/XL-DJE/ XS-DJE/ STYLE-DJE		XG/XL/STYLE		XG/XL	RS-DJE		RS			
	車両型式	DBA- ZC72S	DBA- ZD72S	DBA- ZC72S	DBA- ZD72S	DBA- ZC72S	DBA- ZC72S	DBA- ZD72S	DBA- ZC72S	DBA- ZD72S	DBA- ZC72S	
	エンジン	型式	K12B型 (Dual Jet)		K12B型	K12B型 (Dual Jet)	K12B型	K12B型 (Dual Jet)		K12B型 (Dual Jet)	R06A型	K12B型
		総排気量(L)	1.242					1.242				
	駆動装置	変速機	CVT				5MT	CVT				5MT
		駆動方式	2WD	フルタイム 4WD	2WD	フルタイム 4WD	2WD	2WD	フルタイム 4WD	2WD	フルタイム 4WD	2WD
	車両重量(kg)		1,000	1,090	980	1,080	960	1,000	1,090	980	1,080	960
	備考		充電制御付 アイドリングストップ装置					充電制御付 アイドリングストップ装置				
	燃料消費率	燃費(km/L)(注1)	26.4	22.6	20.6	21.0	19.4	26.4	22.6	20.6	21.0	19.4
			CO ₂ 排出量(g/km)	87.9	102.7	112.7	110.6	119.7	87.9	102.7	112.7	110.6
参考		平成27年度 燃費基準+20%達成 かつ 平成32年度 燃費基準 達成車		平成27年度 燃費基準 達成車		-	平成27年度 燃費基準+20%達成 かつ 平成32年度 燃費基準 達成車		平成27年度 燃費基準 達成車		-	
		SU-LEV (平成17年基準排出ガス 75%低減レベル)										
排出ガス	適合規制・認定レベル		JC08H+JC08Cモード									
	試験モード	CO	1.15				1.15					
		NMHC	0.013				0.013					
		NOx	0.013				0.013					
低公害車指定制度等		九都県市低公害車指定制度の基準に適合				-	九都県市低公害車指定 制度の基準に適合		九都県市低公害車指定 制度の基準に適合		-	
エコカー減税対象車(注2)		○	○	○	○	-	○	○	○	○	-	
グリーン税制対象車(注3)		○	○	-	-	-	○	○	-	-	-	
グリーン購入法適合車		○	○	○	○	-	○	○	○	○	-	
環境性能情報	騒音 適合規制レベル		平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値:76dB (A)									
	エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 370g									
	車室内VOC		自工会目標達成 (厚生労働省室内濃度指針値以下)									
	環境負荷物質削減		鉛※1 自工会2006年目標達成 (1996年使用量の1/10以下)									
			水銀※2 自工会目標達成 (2005年1月以降使用禁止)									
			六価クロム 自工会目標達成 (2008年1月以降使用禁止)									
			カドミウム 自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)									
自工会目標適用除外部品		※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯 (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)										
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易い材料を使用した部品	インストルメントパネル、ドアトリム、インナートリム、バンパー、カウルトップセンターガーニッシュなどに熱可塑性樹脂を使用									
		再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサー、フロアカーペット、ドアトリムポケット、バッテリートレイ、タンクロアカバーなど									
		樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり									
		環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板類、圧電素子等(PZTセンサー)に使用									
その他		国内生産6工場及び部品製造グループ7工場でISO14001認証を取得										

(注1) 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。
 (注2) 「環境対応車普及促進税制」によりご購入時に減税措置が受けられます。自動車取得税は平成27年3月31日新車登録まで。自動車重量税は平成27年4月30日新車登録まで。
 (注3) 「グリーン化特例」によりご購入の翌年度の自動車税について減税措置が受けられます。平成28年3月31日までの新車登録車。

四輪車

車名		SX4 S-CROSS	
乗車定員(名)		5	
車両型式		DBA-YA22S	DBA-YB22S
基礎情報	エンジン	型式 M16A型	
	総排気量(L)	1.586	
	駆動装置	変速機 CVT	
	駆動方式	2WD	フルタイム4WD
車両重量(kg)		1,140	1,210
備考		5ドア	
燃料消費率	 燃費(km/L)(注1) CO ₂ 排出量(g/km) 参考	18.2	17.2
		127.6	135.0
		平成27年度燃費基準達成	
排出ガス	適合規制・認定レベル SU-LEV (平成17年基準排出ガス 75%低減レベル)		
	試験モード JC08H+JC08Cモード		
	規制値・認定値等(g/km)	CO	1.15
		NMHC	0.013
NO _x	0.013		
低公害車指定制度等		—	九都県市低公害車指定制度の基準に適合
エコカー減税対象車(注2)		—	○
グリーン購入法適合車		—	○
騒音	適合規制レベル	平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値:76dB(A)	
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 400g	
車室内VOC		自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)	
環境負荷物質削減	鉛※1	自工会2006年目標達成(1996年使用量の1/10以下)	
	水銀※2	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)	
	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
自工会目標適用除外部品		※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)	
環境への取り組み	リサイクルしやすい材料を使用した部品	インストルメントパネル、サイドシルスカッフ、バンパーなどに熱可塑性樹脂を使用	
	再生材を使用している部品	ダッシュサイレンサーなどの吸音材	
	樹脂・ゴム部品への材料表示	材料表示あり	
環境負荷物質使用状況		鉛:電子基板・電気部品のハンダ、圧電素子等(PZTセンサー)に使用	

(注1) 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

(注2) 「環境対応車普及促進税制」によりご購入時に減税措置が受けられます。自動車取得税は平成27年3月31日新車登録まで。自動車重量税は平成27年4月30日新車登録まで。

二輪車

車名		 レッツG / レッツ		
基礎情報	乗車定員(名)	1		
	車両型式	JBH-CA4AA		
	エンジン	型式	A409	
		総排気量(cm ³)	49	
		種類	空冷・4サイクル・単気筒・SOHC・2バルブ	
		使用燃料	無鉛ガソリン	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	3.0 (4.1)/8,500	
	最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	3.7 (0.38)/6,500		
	変速機	Vベルト無段変速		
	車両重量(kg)	69		
環境性能情報	燃料消費率(注1)	国交省届出値定地燃費値(注2)(km/L)	74.0 (30km/h, 1名乗車時)	
		WMTCモード燃費値(注3)(km/L)	54.8 (クラス1, 1名乗車時)	
	排出ガス	適合規制レベル	平成18年度規制に適合	
		WMTCモード規制値(g/km)	CO	2.2
			HC	0.45
	NOx		0.16	
	騒音	適合規制レベル	平成26年規制に適合	
		加速騒音規制値	国連協定規則第41号第4改訂版による	
	環境負荷物質削減	鉛※1	自工会目標達成 (2006年1月以降使用量60g以下)	
		水銀※2	自工会目標達成 (2004年10月以降使用禁止)	
六価クロム		自工会目標達成 (2008年1月以降使用禁止)		
カドミウム		自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)		
自工会目標適用除外部品	※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンネクションメーター、ディスチャージヘッドランプ (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)			
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料表示、解体し易い構造などを配慮)ロアカバー、荷物フックに再生材を使用		
	環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板・電気部品のハンダに使用		
	その他	スズキは国内生産6工場及びグループ製造会社7工場でISO14001認証を取得		

(注1) 燃料消費率は定められた試験条件のもとの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞など)や運転方法、車両状態(装備、仕様)、整備などの諸条件により異なります。

(注2) 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。

(注3) WMTCモード値は、発進・加速・停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

二輪車

車名		アドレス110		
基礎情報	乗車定員(名)	2		
	車両型式	EBJ-CE47A		
	エンジン	型式	AE54	
		総排気量(cm ³)	112	
		種類	空冷・4サイクル・単気筒・SOHC・2バルブ	
		使用燃料	無鉛ガソリン	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	6.7 (9.1)/8,000	
		最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	8.6 (0.88)/6,000	
	変速機	Vベルト無段変速		
	車両重量(kg)	97		
環境性能情報	燃料消費率(注1)	国交省届出値定地燃費値(注2)(km/L)	53.0 (60km/h、2名乗車時)	
		WMTCモード燃費値(注3)(km/L)	51.2 (クラス1、1名乗車時)	
	排出ガス	適合規制レベル	平成19年規制に適合	
		WMTCモード規制値(g/km)	CO	2.2
			HC	0.45
	NOx		0.16	
	騒音	適合規制レベル	平成26年規制に適合	
		加速騒音規制値	国連協定規則第41号第4改訂版による	
	環境負荷物質削減	鉛※1	自工会目標達成 (2006年1月以降使用量60g以下)	
		水銀※2	自工会目標達成 (2004年10月以降使用禁止)	
		六価クロム	自工会目標達成 (2008年1月以降使用禁止)	
		カドミウム	自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)	
自工会目標適用除外部品	※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)			
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など)を配慮 フレームカバー・ロアR/L、フレームカバー・フロント、レグフロントロア、フットボード、アンダーカバー・ハンドルカバー・リア、リアフェンダー、レグカバー、ヘルメットボックスカバーにPP再生材を使用		
	環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板・電気部品のハンダ、軸受け/ベアリングに使用		

(注1) 燃料消費率は定められた試験条件のもとの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞など)や運転方法、車両状態(装備、仕様)、整備などの諸条件により異なります。

(注2) 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。

(注3) WMTCモード値は、発進・加速・停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

二輪車

車名		V-ストローム1000 ABS		
基礎情報	乗車定員(名)	2		
	車両型式	EBL-VU51A		
	エンジン	型式	U501	
		総排気量 (cm ³)	1,036	
		種類	水冷・4サイクル・V2気筒・DOHC・4バルブ	
		使用燃料	無鉛プレミアムガソリン	
		燃料供給装置	電子式燃料噴射	
		最高出力(ネット)(kW(PS)/rpm)	74 (100)/8,000	
	最大トルク(N・m(kgf・m)/rpm)	103 (10.5)/4,000		
	変速機	6段リターン式		
車両重量(kg)	228			
環境性能情報	燃料消費率(注1)	国交省届出値定地燃費値(注2)(km/L)	29.0 (60km/h、2名乗車時)	
		WMTCモード燃費値(注3)(km/L)	20.9 (クラス3-2、1名乗車時)	
	排出ガス	適合規制レベル	平成19年規制に適合	
		WMTCモード規制値(g/km)	CO	2.62
			HC	0.27
	NOx		0.21	
	騒音	適合規制レベル	平成26年規制に適合	
		加速騒音規制値	国連協定規則第41号第4改訂版による	
	環境負荷物質削減	鉛※1	自工会目標達成 (2006年以降使用量60g以下)	
		水銀※2	自工会目標達成 (2004年10月以降使用禁止)	
六価クロム		自工会目標達成 (2008年1月以降使用禁止)		
カドミウム		自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)		
自工会目標適用除外部品	※1:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) ※2:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ (交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)			
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など)を配慮 エアクリナーの一部にPP再生材を使用		
	環境負荷物質使用状況	鉛:電子基板・電気部品のハンダ、軸受け/ベアリングに使用		
	その他	国内生産6工場及び部品製造グループ7工場でISO14001認証を取得		

(注1) 燃料消費率は定められた試験条件のもとの値です。お客様の使用環境(気象、渋滞など)や運転方法、車両状態(装備、仕様)、整備などの諸条件により異なります。

(注2) 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。

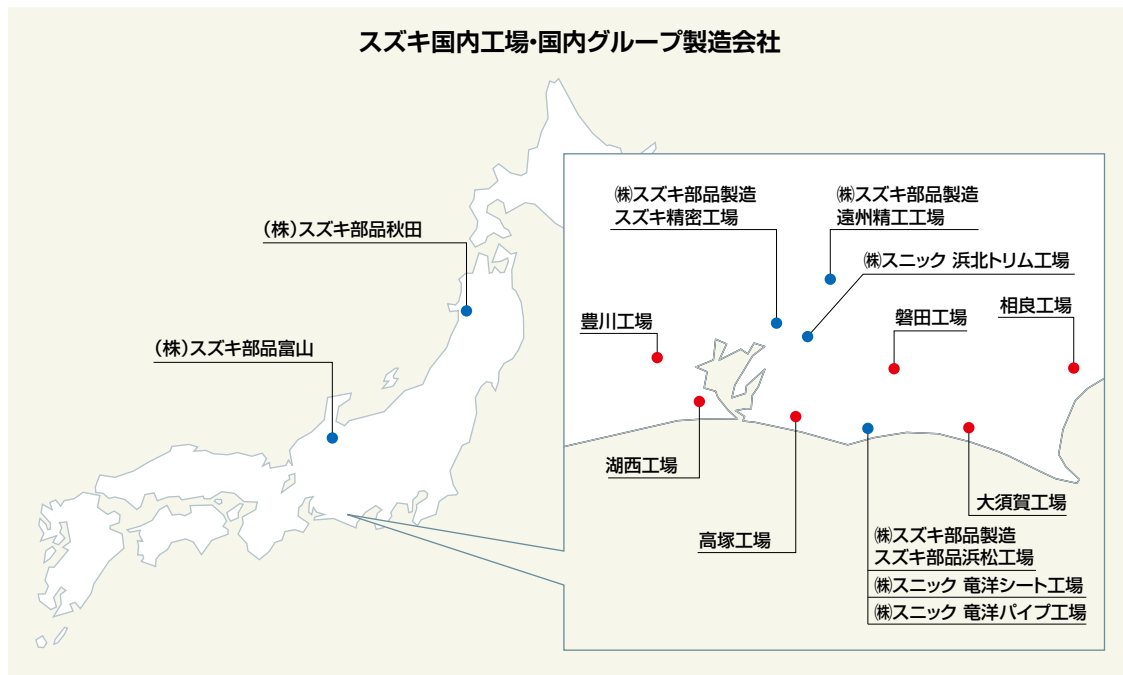
(注3) WMTCモード値は、発進・加速・停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

船外機

機種名				
				DF200A
基礎情報	発売時期	2014年11月	2015年2月	
	型式	20003F	20003P	
	エンジン	総排気量 (cm ³)	2,867	
		種類	4サイクル・直列4気筒・DOHC・16バルブ	
		使用燃料	無鉛レギュラーガソリン	
		燃料供給方式	E.P.I. (電子制御燃料噴射装置)	
		最高出力 (kW(PS)/rpm)	147.1(200)/5,800	147.1(200)/5,800
		全開使用回転範囲 (rpm)	5,500-6,100	5,500-6,100
	発電容量	12V-44A		
	取付	トランサム高 (mm)	L:502 X:629	X:629
		操船	操船方式	リモートコントロール
	チルト&トリム方式		P.T.T	
	減速比	2.50		
重量 (プロペラ付き) (kg)	L:239 X:244	X:245		
	環境性能	(一社)日本マリン事業協会 マリンエンジン排出ガス自主規制値(2次規制)に適合		
環境性能	環境保全型ガソリン船外機関証書 交付番号	26海洋第0003号	26海洋第0008号	
環境への取り組み	リサイクル	リサイクルし易さ(リサイクルし易い材料の使用、樹脂製部品への材料名表示、解体し易い構造など)を配慮		

スズキ国内工場・国内グループ製造会社の環境データ

地域に愛される企業を目指して、スズキ国内工場・国内グループ製造会社では、環境保全活動等に積極的に取り組んでいます。ここでは、2014年度の環境データを紹介します。



<環境データ>

国内工場・国内グループ製造会社は法令・条例・協定による環境規制を受けており、それぞれの最も厳しい数値を基準に環境負荷低減を進めています。その最も厳しい基準の7割を社内基準に設定し、積極的に環境負荷低減と環境事故の発生抑制に努めています。

①水質【記号と名称(単位)】

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

②大気【記号と名称(単位)】

- NOx:窒素酸化物(ppm)、
- SOx:硫黄酸化物(K値)、
- ばいじん(g/Nm³)、
- 塩素・塩化水素・ふっ素・ふっ化水素(mg/Nm³)、
- ダイオキシン類: ng-TEQ/Nm³
- CO:一酸化炭素(g/Nm³)
- VOC:揮発性有機化合物(ppm)

③規制値には、水質汚濁防止法、大気汚染防止法、県条例、公害防止協定のうち、最も厳しい値(一印は規制値なし)

④燃料に硫黄を含まないLPGを使用している設備は、SOx測定なし

スズキ国内工場

湖西工場



- 【業務内容】 軽乗用車の完成車組立および
四輪車エンジンの組立等
- 【敷地面積】 1,190,000m²
- 【建物面積】 468,000m²
- 【従業員数】 2,464人
- 【所在地】 静岡県湖西市白須賀4520

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.3~8.0	7.7
BOD	15	0.8~8.1	2.49
SS	15	0.4~5.6	1.55
油分	2	0.0~1.0	0.51
鉛	0.1	0.005~0.01	0.007
クロム	0.4	0.04~0.04	0.04
全窒素	12	1.12~3.71	1.94
全リン	2	0.07~0.89	0.41
亜鉛	1	0.1~0.15	0.12

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均	
NOx	第一工場小型貫流ボイラー	150	13~24	19	
	第二工場小型貫流ボイラー	150	19~31	25	
	KD工場貫流ボイラー	150	45~75	61	
	冷温水機(第一工場東完成課)	150	50~63	57	
	焼却炉	200	78~94	86	
	第一工場塗装課電着乾燥炉	230	51~57	54	
	KD工場製造課電着乾燥炉	230	11~18	15	
	第一工場塗装課上塗乾燥炉	230	44~48	46	
	第一工場塗装課中塗乾燥炉	230	29~31	30	
	第二工場塗装課中塗乾燥炉	230	19~29	24	
	第二工場塗装課上塗乾燥炉	230	20~25	23	
	第二工場塗装課電着乾燥炉	230	110	110	
	SOx (K値)	焼却炉	7	0.48~0.6	0.55
		第一工場塗装課電着乾燥炉	7	0.04未滿	0.04未滿
ばいじん	第一工場小型貫流ボイラー	0.1	0.01未滿	0.01未滿	
	第二工場小型貫流ボイラー	0.1	0.01未滿	0.01未滿	
	KD工場貫流ボイラー	0.1	0.01未滿	0.01未滿	
	冷温水機(第一工場東完成課)	0.1	0.01未滿	0.01未滿	
	焼却炉	0.15	0.01未滿~0.02	0.01	
	第一工場塗装課電着乾燥炉	0.2	0.01未滿~0.02未滿	0.02未滿	
	KD工場製造課電着乾燥炉	0.2	0.02未滿	0.02未滿	
	第一工場塗装課上塗乾燥炉	0.2	0.02未滿	0.02未滿	
	第一工場塗装課中塗乾燥炉	0.2	0.02未滿	0.02未滿	
	第二工場塗装課中塗乾燥炉	0.2	0.03未滿	0.03未滿	
	第二工場塗装課上塗乾燥炉	0.2	0.03未滿	0.03未滿	
ふっ素	第二工場塗装課電着乾燥炉	0.2	0.01未滿~0.02未滿	0.02未滿	
	アルミ溶解炉(低圧鑄造①)	3	0.3未滿	0.3未滿	
	アルミ溶解炉(低圧鑄造②)	3	0.3未滿	0.3未滿	
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	3	0.3未滿~0.7	0.5	
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	3	0.3未滿~0.3	0.3	
塩素	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	3	0.3未滿~0.3	0.3	
	アルミ溶解炉(低圧鑄造①)	30	1未滿	1未滿	
	アルミ溶解炉(低圧鑄造②)	30	1未滿	1未滿	
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	30	1未滿	1未滿	
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	30	1未滿	1未滿	
	アルミ溶解炉(ダイカスト③)	30	1未滿	1未滿	
塩化水素	アルミ溶解炉(低圧鑄造)	80	1未滿	1未滿	
	アルミ溶解炉(ダイカスト①)	80	1未滿	1未滿	
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	80	1未滿~1	1	
	アルミ溶解炉(ダイカスト②)	80	1未滿	1未滿	
ダイオキシン	焼却炉	150	1未滿~61	30	
	焼却炉	5	0.1	0.1	
CO	焼却炉	100	7	7	
	焼却炉	5	0.1	0.1	
VOC	第一工場塗装課	700	205	—	
	第二工場塗装課	700	151	—	
	樹脂塗装課	700	355	—	

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質 番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・ 除去量	製品への 移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	46,000	0	280	0	0	0	0	0	14,000	32,000
53	エチルベンゼン	290,000	160,000	0	0	0	0	0.1	48,000	53,000	30,000
80	キシレン	400,000	180,000	0	0	0	0	1.2	38,000	53,000	120,000
83	クメン	4,000	1,800	0	0	0	0	0	2,200	0	0
239	有機スズ化合物	18,000	0	0	0	0	0	0	920	0	17,000
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	300,000	130,000	0	0	0	0	0	46,000	41,000	77,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	78,000	47,000	0	0	0	0	0	13,000	19,000	0
300	トルエン	550,000	190,000	0	0	0	0	66	29,000	91,000	240,000
302	ナフタレン	11,000	6,000	0	0	0	0	0	0.3	4,900	0
309	ニッケル化合物	6,900	0	110	0	0	0	170	4,500	0	2,100
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	79,000	0	0	0	0	0	0	0	2,400	77,000
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	5,400	0	0	0	0	0	0	0	5,400	0
392	ノルマルヘキサン	96,000	880	0	0	0	0	0.1	2,100	4,000	89,000
400	ベンゼン	16,000	240	0	0	0	0	0	0	680	16,000
407	ポリ(オキシエチレン)＝アルキルエーテル(アルキル基の炭素数が12から15までのもの及びその混合物に限る。)	3,800	0	290	0	0	0	0	0	3,500	0
411	ホルムアルデヒド	7,400	3,700	0	0	0	0	870	870	8,800	0

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

磐田工場



【業務内容】 軽・小型乗用車の完成車組立等
 【敷地面積】 298,000m²
 【建物面積】 147,000m²
 【従業員数】 1,374人
 【所在地】 静岡県磐田市岩井2500

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.7~7.9	7.5
BOD	15/20	0.2~9.1	3.6
SS	30/40	0.1~4.4	1.6
油分	3	0.1~1.4	0.6
鉛	0.1	0.005未満	0.005未満
クロム	2	0.1未満	0.1未満
全窒素	100	4.1~31.2	10.9
全リン	8	0.21~3.03	1.01
亜鉛	1	0.05~0.38	0.12

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOX	ボイラー1	130	51~73	62
	ボイラー3	150	85~120	103
	冷温水機①	150	85~92	89
	冷温水機②	150	60~69	65
	冷温水機③	150	73~80	77
	第1ライン電着乾燥炉	230	40~47	44
	第1ライン上塗乾燥炉	230	16~23	20
	第2ライン電着乾燥炉	230	27~38	33
	第2ライン上塗乾燥炉	230	34~38	36
ばいじん	ボイラー1	0.1	0.01未満	0.01未満
	ボイラー3	0.25	0.01未満~0.01	0.01未満
	冷温水機①	0.1	—	—
	冷温水機②	0.1	—	—
	冷温水機③	0.1	—	—
	第1ライン電着乾燥炉	0.2	0.01未満~0.01	0.01未満
	第1ライン上塗乾燥炉	0.2	0.01	0.01
	第2ライン電着乾燥炉	0.2	0.01未満~0.01	0.01未満
VOC	第2ライン上塗乾燥炉	0.2	0.01未満~0.01	0.01未満
	第1ライン中塗ブース	700	4~233	54.1
	第1ライン上塗ブース	700	49~304	131.7
	第2ライン中塗ブース	700	29~203	78.4
	第2ライン上塗ブース	700	16~461	202.6
バンパー塗装ブース	700	260~270	265	

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	19,000	0	180	0	0	0	0	5,400	13,000	
53	エチルベンゼン	120,000	65,000	0	0	0	0	10,000	28,000	17,000	
80	キシレン	180,000	71,000	0	0	0	0	7,800	27,000	70,000	
239	有機スズ化合物	5,900	0	0	0	0	290	0	0	5,600	
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	120,000	49,000	0	0	0	0	10,000	17,000	43,000	
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	25,000	14,000	0	0	0	0	3,000	8,500	0	
300	トルエン	300,000	100,000	0	0	0	0	25	1,300	140,000	
302	ナフタレン	4,600	2,500	0	0	0	0	0	2,100	0	
309	ニッケル化合物	2,000	0	270	0	0	0	1,200	0	610	
392	ノルマル-ヘキサン	51,000	150	0	0	0	0	0	950	50,000	
400	ベンゼン	9,000	14	0	0	0	0	0	200	8,800	
411	ホルムアルデヒド	3,200	1,600	0	0	0	0	380	3,800	0	
412	マンガン及びその化合物	4,700	0	230	0	0	0	1,300	0	3,200	

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

相良工場



- 【業務内容】 小型車および四輪車エンジンの組立
エンジン主要部品の鋳造及び機械加工等
- 【敷地面積】 1,970,000m²
- 【建物面積】 271,000m²
- 【従業員数】 1,451人
- 【所在地】 静岡県牧之原市白井1111

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.5~7.8	7.6
BOD	15/20	2.1~8	3.6
SS	30/40	1~4	2.0
油分	2.5	0.5~0.8	0.6
鉛	0.1	0.01	0.01
クロム	1	0.04	0.04
全窒素	60/120	2.2~9.2	4.8
全リン	8/16	1.9~2.8	2.5
亜鉛	1	0.07~0.16	0.1

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	冷温水機1	150	96~120	108
	冷温水機2	150	74~98	86
	冷温水機3	150	74~80	77
	冷温水機4	150	70~93	82
	熱処理炉	180	33~41	37
	溶解炉1	180	40~50	45
	溶解炉2	180	38~46	42
	溶解炉3	180	41~45	43
	電着乾燥炉	230	22~31	27
	中上塗乾燥炉	230	39~53	46
ばいじん	冷温水機1	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機2	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機3	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機4	0.1	0.01未満	0.01未満
	熱処理炉	0.2	0.02未満	0.02未満
	溶解炉1	0.2	0.01未満	0.01未満
	溶解炉2	0.2	0.01未満	0.01未満
	溶解炉3	0.2	0.01未満	0.01未満
	電着乾燥炉	0.2	0.04未満	0.04未満
	中上塗乾燥炉	0.2	0.03未満~0.04未満	0.035未満
ダイオキシン	乾式集塵機1	1	0.00000037	0.00000037
	溶解炉	1	0.0093	0.0093
	アルミ切粉乾燥炉	1	0.00000015	0.00000015
VOC	中上塗り塗装ブースNo1	400	22	22
	中上塗り塗装ブースNo2	400	52	52
	焼付けラッカー修正ブース	400	10未満	10未満
	樹脂塗装ブース	700	160	160

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	5,500	0	55	0	0	0	0	0	1,600	3,800
53	エチルベンゼン	24,000	6,300	0	0	0	0	0	4,300	8,600	5,000
80	キシレン	65,000	6,600	0	0	0	0	0	3,700	34,000	21,000
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	37,000	6,800	0	0	0	0	0	4,100	13,000	13,000
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	8,600	3,200	0	0	0	0	0	2,800	2,500	0
300	トルエン	120,000	11,000	0	0	0	0	0.2	4,100	64,000	41,000
309	ニッケル化合物	610	0	78	0	0	0	340	1.6	0	190
355	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	2,300	0	0	0	0	0	0	0	69	2,200
392	ノルマル-ヘキササン	29,000	200	0	0	0	0	0	220	13,000	15,000
400	ベンゼン	5,400	32	0	0	0	0	0	0	2,700	2,600
412	マンガン及びその化合物	1,100	0	66	0	0	0	370	0	0	680

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

本社・高塚工場



- 【業務内容】 本社業務、二輪車エンジンの組立、機械加工等
- 【敷地面積】 183,000m²
- 【建物面積】 154,000m²
- 【従業員数】 8,610人(高塚工場254人)
- 【所在地】 静岡県浜松市南区高塚町300

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.2~7.7	7.4
BOD	20/30	1.0~1.6	1.1
SS	30/40	2.0~5.6	3.8
油分	5	0.5~0.7	0.5
全窒素	60/120	0.8~8.0	4.1
全リン	8/16	0.05~0.48	0.26
亜鉛	1	0.1	0.1

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	LPG焼き空調機	150	58~73	65.5
SOx(K値)	LPG焼き空調機	7	—	—
ばいじん	LPG焼き空調機	0.1	—	—

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出量				移動量		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
53	エチルベンゼン	26,000	50	0	0	0	0	0	3.8	26,000	100
80	キシレン	120,000	130	0	0	0	0	0	3.2	120,000	99
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	35,000	13	0	0	0	0	0	3.5	35,000	44
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	10,000	2.7	0	0	0	0	0	1.1	10,000	0
300	トルエン	210,000	540	0	0	0	0	0	16	210,000	300
308	ニッケル	3,500	0	0	0	0	0	0	2,500	0	1,000
309	ニッケル化合物	5,000	0	0	0	0	0	0	3,500	0	1,500
374	ふっ化水素及びその水溶性塩	8,100	0	740	0	0	0	0	0	7,400	0
392	ノルマルヘキサン	34,000	130	0	0	0	0	0	0.1	34,000	290
400	ベンゼン	8,600	1.3	0	0	0	0	0	0	8,600	53
438	メチルナフタレン	13,000	58	0	0	0	0	0	0	12,000	0

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

豊川工場



【業務内容】	二輪車・船外機の完成車組立等
【敷地面積】	139,000m ²
【建物面積】	75,000m ²
【従業員数】	446人
【所在地】	愛知県豊川市白鳥町兎足1-2

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.2~7.5	7.4
BOD	25	0.8~2.6	1.7
SS	30	1	1
油分	5	0.5未満	0.5未満
クロム	0.5	0.04未満	0.04未満
COD(総量)	20.63	0.00~10.07	4.04
全窒素(総量)	15.58	0.07~11.15	5.57
全リン(総量)	2.06	0.00~0.76	0.38
亜鉛	2	0.15~0.26	0.21

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	吸収式冷温水機1	150	56~69	62.5
	乾燥炉1	0.4	0.01未満	0.01未満
	乾燥炉2	0.4	0.01未満	0.01未満
ばいじん	吸収式冷温水機1	0.1	0.01未満	0.01未満
	フレーム上塗り塗装ブース	700	230	230
	タンク丸吹き塗装ブース	700	220	220
VOC	樹脂塗装ブース	700	290	290

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
53	エチルベンゼン	16,000	10,000	0	0	0	0	1,000	10	4,100	370
80	キシレン	23,000	12,000	0	0	0	0	1,200	11	7,700	1,600
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	8,300	3,400	0	0	0	0	350	4.5	3,500	970
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	1,900	1,200	0	0	0	0	76	1.4	620	0
300	トルエン	74,000	35,000	0	0	0	0	830	6,200	29,000	3,100
392	ノルマル-ヘキサン	3,700	24	0	0	0	0	0	0	2,600	1,100
400	ベンゼン	680	2.1	0	0	0	0	0	0	480	200

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

大須賀工場



【業務内容】	鑄造部品の製造等
【敷地面積】	151,000m ²
【建物面積】	55,000m ²
【従業員数】	406人
【所在地】	静岡県掛川市西大淵6333

<環境データ>

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.9~7.4	7.1
BOD	10	0.3~3.6	1.4
SS	10	0.0~8.7	2.8
油分	2	0.0~0.4	0.2
鉛	0.1	0.0005未満~0.0057	0.0002
クロム	2	0.1未満	0.1未満
全窒素	60	1.3~6.4	4.2
全リン	8	0.12~0.41	0.249
亜鉛	1	0.1未満~0.19	0.03

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
ばいじん	鑄鉄溶解炉	0.1	0.01未満	0.01未満
	アルミ溶解炉	0.2	0.01未満	0.01未満
	アルミ溶解保持炉	0.2	0.01未満	0.01未満
塩素	アルミ溶解炉	10	1未満	1未満
	アルミ溶解保持炉	10	1未満	1未満
塩化水素	アルミ溶解炉	20	5未満	5未満
	アルミ溶解保持炉	20	5未満	5未満
フッ素・フッ化水素	アルミ溶解炉	1	0.3未満	0.3未満
	アルミ溶解保持炉	1	0.3未満	0.3未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
53	エチルベンゼン	1,100	650	0	0	0	0	0	51	420	0
80	キシレン	4,700	2,600	0	0	0	0	0	26	2,100	0
87	クロム及び三価クロム化合物	11,000	0	0	0	0	0	230	1,700	0	9,500
300	トルエン	6,200	2,500	0	0	0	0	0.1	690	3,000	0
321	バナジウム化合物	1,300	0	0	0	0	0	25	0	0	1,200
412	マンガン及びその化合物	140,000	0	0	0	0	0	2,700	0	0	130,000
453	モリブデン及びその化合物	2,200	0	0	0	0	0	43	0	0	2,100

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

国内グループ製造会社

(株)スズキ部品製造 スズキ部品浜松工場

【業務内容】 自動車部品切削加工、ダイカスト鋳造と切削加工

【所在地】 静岡県磐田市南平松7-3

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.1~7.5	7.3
BOD	20	1.0未満~3.8	1.3
SS	40	1.7~8.0	2.9
油分	5	0.5未満~0.6	0.5
全窒素	60	2.0~8.1	4.1
亜鉛	2	0.05未満~0.27	0.06

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	アルミ溶解炉	150	41	41
ばいじん	アルミ溶解炉	75	20	20
塩素	アルミ溶解炉	30	0.7未満	0.7未満
塩化水素	アルミ溶解炉	80	1.1未満	1.1未満
フッ素・フッ化水素	アルミ溶解炉	3	0.7未満	0.7未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

PRTR実績報告対象物質はありません。

(株)スズキ部品製造 スズキ精密工場

【業務内容】 自動車部品の鋳造、熱処理及び歯切加工

【所在地】 静岡県浜松市北区引佐町井伊谷500

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.2~7.8	7.4
BOD	15	1.8~7.0	4
SS	20	2未満	2未満
油分	5	0.5~1.3	0.7
全窒素	60	5.7~17	11.7
全リン	8	0.06~0.08	0.06
亜鉛	1	0.05~0.23	0.08

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	連続浸炭炉	180	46~50	48
	焼鈍炉	180	48~50	49
	冷温水発生器	150	42~58	49
SOx (K値)	連続浸炭炉	17.5	0.08~0.09	0.09
	焼鈍炉	17.5	0.08	0.08
	冷温水発生器	17.5	0.07~0.16	0.12
ばいじん	連続浸炭炉	0.2	0.01	0.01
	焼鈍炉	0.2	0.01	0.01
	冷温水発生器	0.1	0.01	0.01

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	1,900	0	97	0	0	0	1,400	0	0	490

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

(株)スズキ部品製造 遠州精工工場

【業務内容】 自動車部品の切削加工

【所在地】 静岡県浜松市天竜区山東1246-1

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	6.5~8.2	7.1~7.5	7.3
BOD	10	0.5~3.3	1.2
COD	35	0.5~16.0	4
SS	15	0.1~2.0	1.2
油分	3	0.5~1.0	0.8
クロム	2	0.01~0.10	0.07
全窒素	100	0.4~2.7	1.6
亜鉛	2	0.01~0.07	0.04

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
塩化水素	アルミ集中溶解炉	80	1未満	1未満
塩素	アルミ集中溶解炉	30	1未満	1未満
フッ素化合物	アルミ集中溶解炉	3	0.6未満	0.6未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
80	キシレン	1,000	860	0	0	0	0	170	0	0	

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

(株)スズキ部品秋田

【業務内容】 自動車部品の鋳造及び切削加工

【所在地】 秋田県南秋田郡井川町浜井川字家の東192-1

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	6.0~8.5	7.4~7.9	7.7
BOD	20	1.0~9.7	5.4
SS	30	6.4~18.6	12.5
油分	4	0.5~0.8	0.7
全窒素	18	1.7~4.2	3.0
全リン	4	0.11~0.45	0.28
亜鉛	2	0.02~0.93	0.48

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	180	43~67	55
SOx(K値)	ボイラー	0.26	0.01未満	0.01未満
ばいじん	ボイラー	0.3	0.01未満	0.01未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	3,200	0	0	0	0	0	0	3,200	0	0
71	塩化第2鉄	2,500	0	0	0	0	0	0	2,500	0	0
80	キシレン	2,400	120	0	0	0	0	0	0	2,300	0
296	1,2,4-トリメチルベンゼン	3,200	40	0	0	0	0	0	0	3,200	0

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

(株)スズキ部品富山

【業務内容】 自動車部品の加工

【所在地】 富山県小矢部市水島3200

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	6~8	7.0~7.6	7.3
BOD	15	1.2~12.0	70
SS	15	1.5~10.0	5.1
油分	5	0.5未満~1.3	0.6
鉛	0.08	0.005未満	0.005未満
クロム	2	0.02未満~0.05	0.02
全窒素	120	0.9~9.0	3.85
全リン	16	0.06~2.2	0.4
亜鉛	2	0.05未満~0.16	0.07

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	150	75~120	88
	溶解炉	180	30~31	30.5
SOx(K値)	ボイラー	17.5	0.056~0.99	0.67
	溶解炉	17.5	0.034~0.0012	0.0018
ばいじん	ボイラー	0.3	0.0012~0.0644	0.004
	溶解炉	0.2	0.0096~0.0098	0.0097
VOC	塗装	700	624	624

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・除去量	製品への移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
80	キシレン	1,800	1,800	0	0	0	0	0	0	0	
300	トルエン	1,200	1,200	0	0	0	0	0	0	0	
309	ニッケル化合物	11,000	0	220	0	0	0	370	62	9,800	

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

(株)スニック 竜洋シート工場

【業務内容】 自動車内装部品の製造

【所在地】 静岡県磐田市東平松1403

<水質関係(排水口)>

該当施設なし

<大気関係(排気口)>

該当施設なし

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質 番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・ 除去量	製品への 移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
297	1,3,5-トリメチルベンゼン	2,200	2,200	0	0	0	0	0	0	0	

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

(株)スニック 竜洋パイプ工場

【業務内容】 自動車用パイプ部品の製造

【所在地】 静岡県磐田市南平松6-2

<水質関係(排水口)>

(株)スズキ部品製造スズキ部品浜松工場に送水し処理

<大気関係(排気口)>

該当施設なし

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質 番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・ 除去量	製品への 移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
87	クロム及び三価クロム化合物	22,000	220	0	0	0	0	550	0	21,000	
308	ニッケル	8,200	82	0	0	0	0	200	0	7,900	
412	マンガン及びその化合物	3,000	30	0	0	0	0	75	0	2,900	

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

(株)スニック 浜北トリム工場

【業務内容】 自動車内装樹脂部品の製造

【所在地】 静岡県浜松市浜北区平口5158-1

<水質関係(排水口)>

該当施設なし

<大気関係(排気口)>

該当施設なし

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質 番号	物質名	取扱量*	排出量				移動量		リサイクル量	分解・ 除去量	製品への 移動量
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
80	キシレン	1,400	1,400	0	0	0	0	0	0	0	
300	トルエン	1,400	1,400	0	0	0	0	0	0	0	

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

環境取り組みの歴史

1970年	3月	大阪万国博覧会会場で、キャリイバン電気自動車10台が使用される
1971年	7月	生産工程の環境対策部門として生産技術部設備課に環境保安係を設置
1977年	4月	スズキグループ安全衛生公害問題研究協議会を発足
1981年	12月	(財)機械工業振興助成財団(現:スズキ財団)主催の省エネルギーシンポジウムを開催
1989年	8月	製品も含め環境問題への全体的取り組みを強化するため、環境問題審議会を設置
1990年	3月	全国の代理店に回収機を配備し、カーエアコン冷媒の特定フロンの回収、再利用を開始
1991年	12月	発泡用特定フロン(シート等のウレタンフォーム材に使用)の使用を全廃
1992年	1月	樹脂製部品への材料名の表示を開始
		無段変速装置SCVTを開発(カルタスコンバーチブルに搭載)
	10月	天然ガススクーターを開発
	11月	廃棄物の減量化と再利用を推進するため、生産技術開発部に廃棄物対策グループを設置
1993年	12月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を発売
	3月	「環境保全取り組みプラン」を策定
	5月	環境保安係と廃棄物対策グループを統合し、環境産廃グループとして再編、強化
1994年	12月	カーエアコン冷媒の代替フロン化を完了
	6月	販売店で発生する使用済みバンパーの回収、リサイクルを開始
	8月	塗装排水汚泥の再利用設備を設置し、アスファルトシートへの再利用を開始 鋳造工場の鋳物廃砂のセメント原料への再利用を開始
1995年	1月	廃棄物焼却炉を更新し、廃棄物の減量化と廃熱利用(蒸気)を拡大
	8月	省エネルギーを推進するため湖西工場にコージェネレーション設備を導入
1996年	4月	電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」を発売
	5月	「環境保全取り組みプラン(フォローアップ版)」を策定
	12月	相良工場にコージェネレーション設備を導入
1997年	3月	ワゴンR天然ガス自動車を開発
	5月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を大幅に改良して発売
	10月	4ストローク船外機がシカゴボートショーで技術革新賞を受賞
	12月	「車の解体マニュアル」を発行し、代理店に配付
1998年	2月	大須賀工場にコージェネレーション設備を導入
		「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ自主行動計画」を策定
	4月	ハンガリーの生産工場のマジャールスズキ社でISO14001の認証を取得
	7月	湖西工場でISO14001の認証を取得
	10月	新型軽自動車で10・15モード燃費29.0km/ℓを達成したリーンバンエンジン搭載車を発売 スズキ4ストローク船外機が2年連続で技術革新賞を受賞
12月	環境に配慮したパイプ曲げ加工技術を開発	
1999年	3月	二輪車用の新触媒を開発(スクーター「レッツII」に搭載)
	5月	優れた燃費性能のアルト「Scリーンバン」CVTを新発売
	6月	「ワゴンR 天然ガス(CNG)自動車」を新発売
	8月	エブリイ電気自動車の新モデルを発売
	9月	大須賀工場、相良工場でISO14001の認証を取得
	10月	アルトのアイドリング・ストップシステム採用車を発売
		「スズキPu-3 コミュータ」が東京モーターショー「ザ ベスト コンセプトカー」特別賞を受賞
		電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」シリーズをフルモデルチェンジし発売
	11月	インドのマルチ・ウドヨグ社(現:マルチ・スズキ・インディア社)でISO14001の認証を取得
		有機溶剤を使用せずに超音波で洗浄する、環境に配慮した超音波卓上洗浄機「SUC-300H・600H」を新発売
12月	「エブリイ天然ガス(CNG)自動車」を新発売	

2000年	1月	小型のバンパー破砕機を自社開発
	12月	豊川工場でISO14001の認証を取得
2001年	1月	国内の二・四輪工場の塗装工程での鉛使用を全廃
	3月	バンパー破砕機の設置を全国に拡大
	4月	技術、製品、製造、流通等の環境問題を担当する環境企画グループを新設 環境問題への取り組みを強化するため、これまでの環境問題審議会に替わり環境委員会を設置
	8月	埋立廃棄物を大幅に削減し、ゼロレベル化目標を達成
	10月	GMと燃料電池技術分野で相互協力
2002年	1月	電気自動車のコンセプトカー「Covie」がデトロイトモーターショーにおいて、米オートモーティブ・ニュース誌の「コンセプトカー最優秀環境賞」受賞
	3月	アイドリングストップ運動開始
	7月	軽四輪車用エンジンで初めて、優れた燃費性能と高出力を両立した直噴ターボエンジンを実用化
2003年	1月	軽乗用車で初となるハイブリッド自動車「ツイン」を新発表 省資源に優れた新発想のスクーター「チョイノリ」を新発表
	3月	磐田工場でISO14001の認証を取得 本社工場でISO14001の認証を取得 風力発電設備を引佐研修センターに設置
	7月	IMDS (International Material Data System) に加入
	9月	グリーン調達ガイドラインを発行 「超-低排出ガス」認定車を発売
	10月	「超-低排出ガス」認定車を発売
2004年	1月	自再協、ART を他社メーカーと共同で設立
	2月	風力発電装置を湖西工場に設置 (2基)
	7月	二輪車リサイクル料金を発表 使用済み自動車 (四輪車) リサイクル料金を発表
	8月	日本国内で初めて燃料電池車用700気圧圧縮水素貯蔵システムの認可を取得 カーシェアリング (車両共同利用) システムに対応した「MRワゴン カーシェアリング専用車」を発売
2005年	7月	アルミ表面のアルマイト皮膜を平滑化し、耐食性、耐久性を向上させる「ハイパー・アルマイト」を開発
	8月	「チームマイナス6%」に参加
	10月	舟艇工業会による「FRP 船リサイクルシステム」への参画とリサイクル料金の発表
2006年	9月	燃料電池を搭載した電動車いす「MIO (ミオ)」を開発し、国際福祉機器展に参考出品
2007年	10月	燃料電池二輪車「クロスゲージ」を開発し、東京モーターショーへ参考出品
	11月	スズキ環境管理規程の制定
2008年	6月	新開発の燃料電池車「SX4-FCV」の大臣認定を取得
	7月	北海道洞爺湖サミット 国際メディアセンター「環境ショーケース」に「SX4-FCV」を出展
2009年	4月	スズキの「歴史」と「ものづくり」を紹介する「スズキ歴史館」が開館 「低価格・低環境負荷を実現した高速めっきシステムの開発と実用化」により「市村産業賞 貢献賞」を受賞
	9月	インドのマルチ・スズキ・インディア社がトレーラー輸送から2段式貨物列車輸送に変更し、CO2排出量削減に貢献したことからゴールデンピーコックエコ革新賞を受賞
	10月	プラグインハイブリッド四輪車「スイフト レンジ・エクステンダー」、燃料電池スクーター「バークマン・フューエル・セル・スクーター」を開発し、東京モーターショーへ参考出品
2010年	5月	「スイフト プラグインハイブリッド (スイフト レンジエクステンダー)」国土交通省の型式指定を取得
	9月	電動スクーター「e-Let's」を開発製品化に向けて公道走行調査を開始
2011年	3月	燃料電池スクーターで世界初となる「欧州統一型式認証」を取得
	5月	「低コストでの軽量化を実現したアルミ押し出し材製リヤロアアームの開発」により「第61回自動車技術会賞 技術開発賞」を受賞
2012年	2月	英国インテリジェント・エナジー社と燃料電池システムを開発・製造する合弁会社を設立
	7月	軽量で材料着色化に優れた自動車用ポリプロピレン樹脂材料を開発
	9月	燃費向上技術「エネチャージ」、 「新アイドリングストップシステム」、 「エコクール」を開発
	11月	スズキの次世代環境技術「スズキグリーン テクノロジー」2013年次RJCカーオブザイヤーを受賞
2013年	3月	「スズキ環境計画」および「スズキ生物多様性ガイドライン」を策定
	7月	優れた燃費性能と力強い走りを両立した「デュアルジェットエンジン」を開発
	11月	牧之原市中里工業団地にメガソーラー設置を決定
2014年	1月	優れた燃費性能の新トランスミッション「Auto Gear Shift (オートギヤシフト)」を開発
	8月	エネチャージをさらに進化させた「S-エネチャージ」を開発
2015年	6月	2気筒0.8Lディーゼルエンジンを開発し、インドに投入