

世界中で愛され、信頼されるスズキを目指して

http://www.suzuki.co.jp/cpd/koho_j/kankyo/2006/



スズキ下川コース(北海道)：二輪車・四輪車の試験・開発を行うコースです。自然との共存を目指し、構内約287haの森林を適切に管理しています。

**【編集方針】**

スズキのCSR (Corporate Social Responsibility) の取り組みを紹介する「スズキ環境・社会レポート2006」は、以下の方針で編集しました。

「スズキ環境・社会レポート2006」は、ホームページにすべての情報を集約しました。冊子版は、広く皆様に手に取っていただき、ホームページをご覧いただくための「ガイドブック」として作成しました。

スズキのCSRの取り組みをご理解いただくため、その方向性が明確となるよう心がけました。

本レポートの対象期間は、2005年度(2005年4月1日から2006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直近の活動内容も含まれています。

本レポートの記載内容については、スズキ株式会社にも適用されるものと、スズキグループ会社も含まれているものがあります。(文中に「関係会社」「販売店」「海外」等の記述がない場合はスズキ株式会社単独の内容です。)

本レポートの作成に当たっては、環境省の「環境報告書ガイドライン2003年度版」やGRI(Global Reporting Initiative)の「持続可能性報告のガイドライン2002」等を参考としました。

なおアンケートにより、皆様のご意見をお聞かせいただければ幸いです。

本レポートに記載されているホームページアドレス(URL)は、予告なく変更されることがありますので、ご了承ください。

ごあいさつ

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

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

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

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

スズキでは1999年より「環境報告書」を発行しており、2004年度版からは環境側面だけでなく、社会側面もいくつか追加した「環境・社会レポート」を発行しましたが、より多くの方に興味を持って読んで頂きたいと考え、2005年度版からはスズキのCSRの方針、取り組みをより体系的にわかりやすく掲載致しました。さらに今年は、広く皆様に手をとって頂くことを願い、冊子版はホームページをご覧頂くための「ガイドブック」として作成し、詳細な内容については、すべてホームページに掲載させて頂きました。

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



代表取締役会長(CEO)

鈴木 修

(企業倫理委員会 委員長)



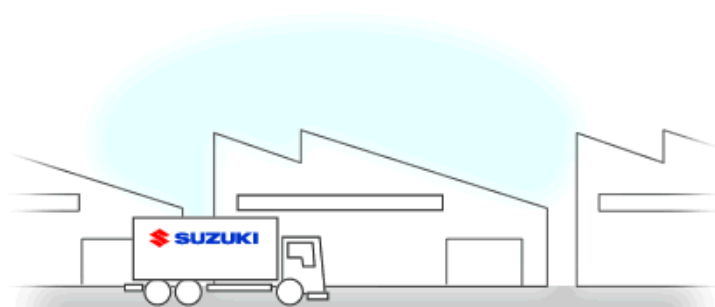
代表取締役社長(COO)

津田 紘

(環境委員会 委員長)

CSRの考え方

企業の社会的責任



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

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

CSR方針 1 2 3 ■ ■

1. CSR方針

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

社是

一、消費者の立場になって
価値ある製品を作ろう

二、協力一致で新しい会社を
建設しよう

三、自己の向上にとつとめ常に
意欲的に前進しよう

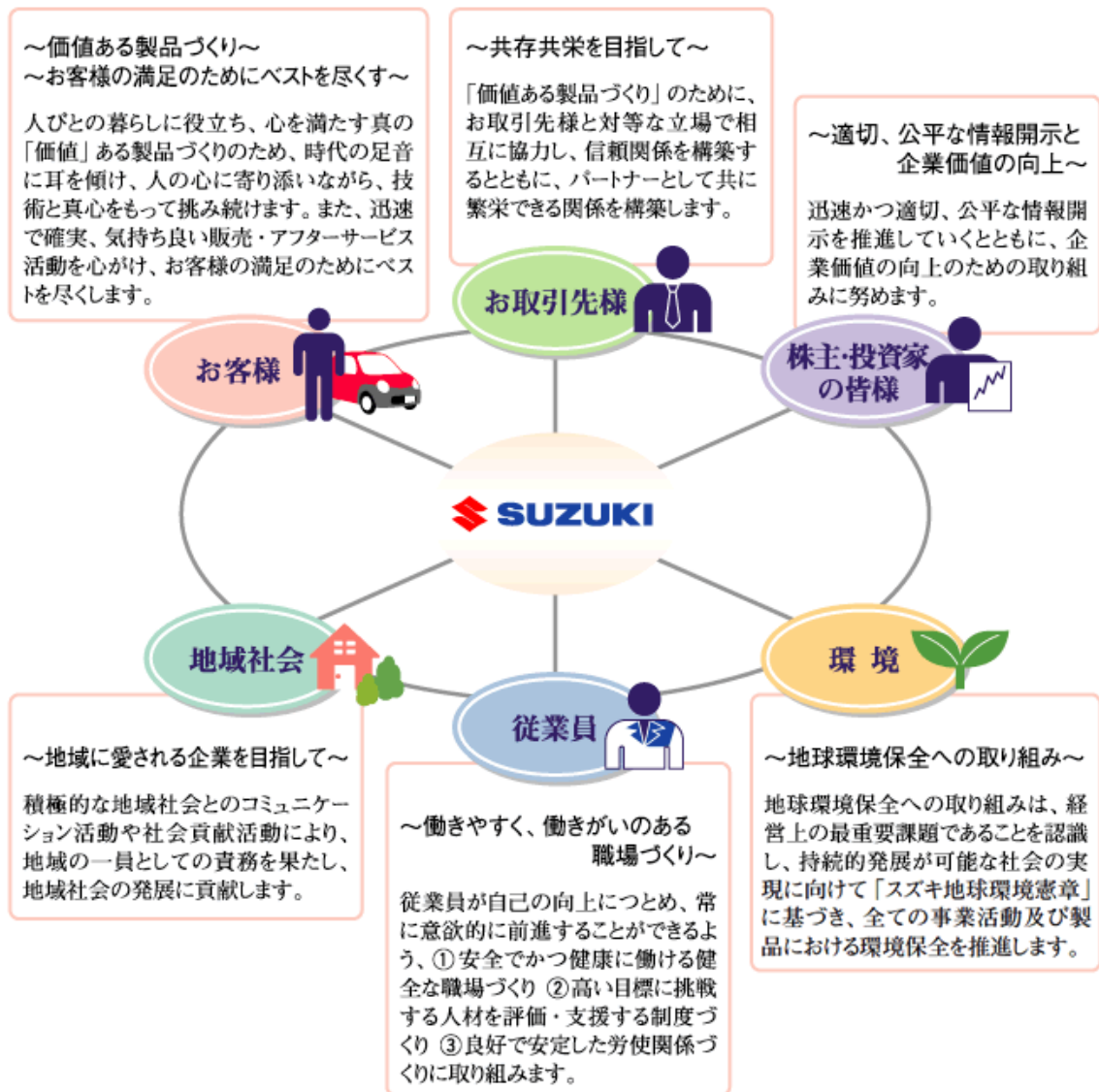
スズキ行動憲章

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。

各ステークホルダーに対する方針 1 2 3 ■ ■

2. 各ステークホルダーに対する方針

ここでは、各ステークホルダーに対するスズキの方針をご紹介します。



CSRマネジメント体制 1 2 3 ■ ■

3. CSRマネジメント体制

コーポレート・ガバナンスの強化

スズキは、従来より、公正かつ効率的な企業活動を旨として、お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、地域社会、従業員等の各ステークホルダーから信頼され、かつ国際社会の中で更なる貢献をし、持続的に発展していく企業でありたいと考えています。

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

①取締役・取締役会について

より機動的な会社運営・業務のスピードアップと責任体制の明確化を図るため、次のとおり、会社運営組織の大幅な改革に着手しています。

2006年6月より、取締役の数を29名から14名と従来の半数程度とする一方、新たな役員制度（専務役員・常務役員）を導入しました。

また、タテ割りの弊害をなくし、経営的な視点から横断的に事業を見ることができるよう、取締役は複数の事業部門を担当しています。

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

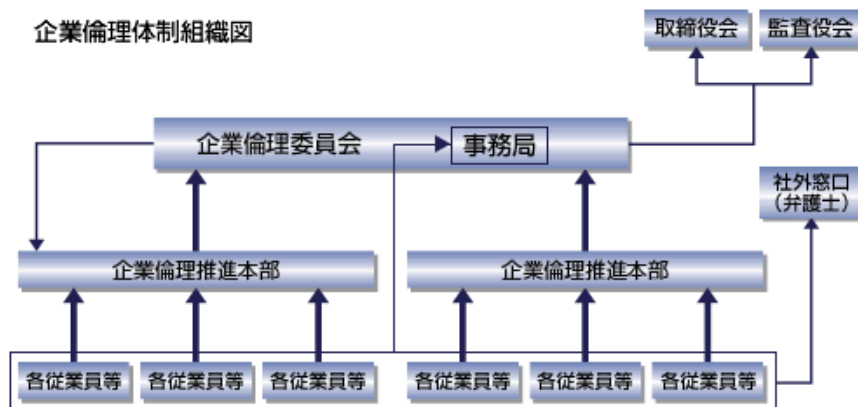
②監査役・監査役会について

監査役制度を採用しており、監査役は5名のうち3名を社外監査役とし、監査機能の強化に努めています。

また、内部監査部門に加えて、関係会社を監査する部門を設置しており、会計監査人の監査と併せて、違法性、内部統制面、経営効率面の視点から三様の監査を行っており、かつ、常に情報の交換を行うことで相互の連携を高めています。

③コンプライアンス（企業倫理）体制等について

スズキでは、スズキがこれから皆様から信頼され、愛され、かつ国際社会の中で更なる貢献をして企業活動を続けていくために、私たち一人ひとりが法令や社会のルールを遵守し公正かつ誠実に行動すること、すなわち、「コンプライアンス（企業倫理）」を徹底することが基本中の基本であると考えています。そのため、スズキでは2002年4月より「スズキ企業倫理規程」を定め、その中で「行動基準」を明示すると共に、「企業倫理委員会」を設置し、企業倫理講習会を実施する等、コンプライアンスの徹底を図っています。



CSRマネジメント体制 1 2 3 ■ ■

3. CSRマネジメント体制

行動基準

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

従業員相談窓口制度

スズキ企業倫理規程に基づく制度として「従業員相談窓口制度」を全社に展開しています。この制度は、スズキにおける違法・不当・不合理な行為を未然に防止することで、従業員等がより働きやすく、又スズキがより信頼される会社になり、スズキの持続的な発展を目指そうというものです。

相談の対象は、法令違反やそのおそれがあるものもとより、それに限らず、各種業務事項に対する疑問、悩み事、業務改善に関する事項等、より広い範囲の相談も受け付けています。

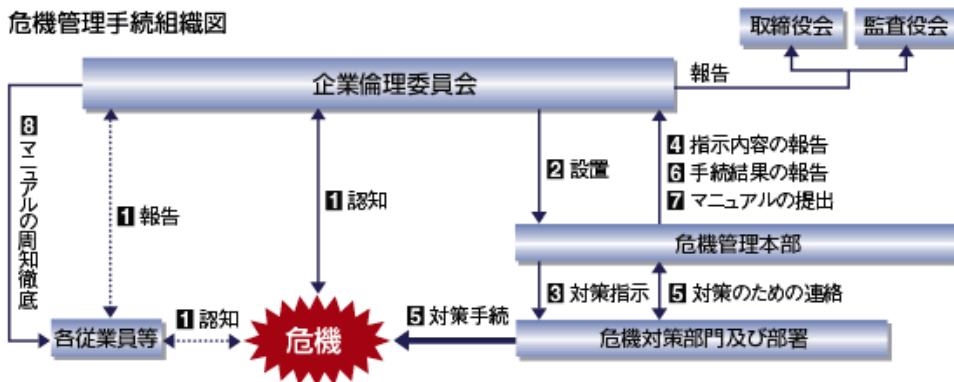
また、公正性を保つため、相談窓口は、社内事務局のほか、弁護士に直接、相談できるようにしています。

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認められるリスクを認知したときは、「危機管理手続」に基づき、直ちに当該危機への対策に当る組織として、「危機管理本部」を設置します。設置された「危機管理本部」は、直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



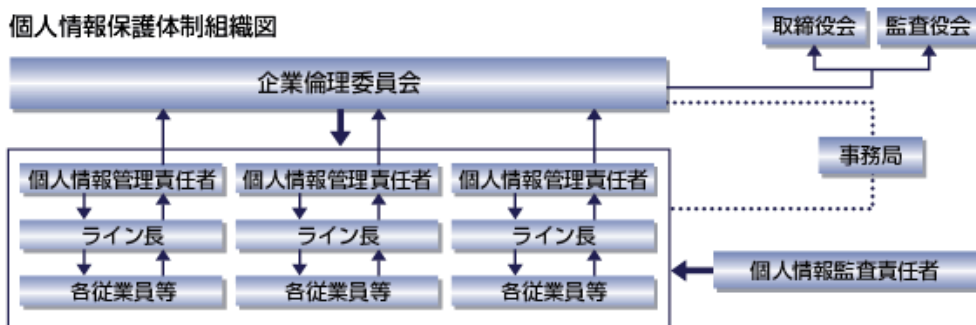
3. CSRマネジメント体制

個人情報保護への取り組み

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

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

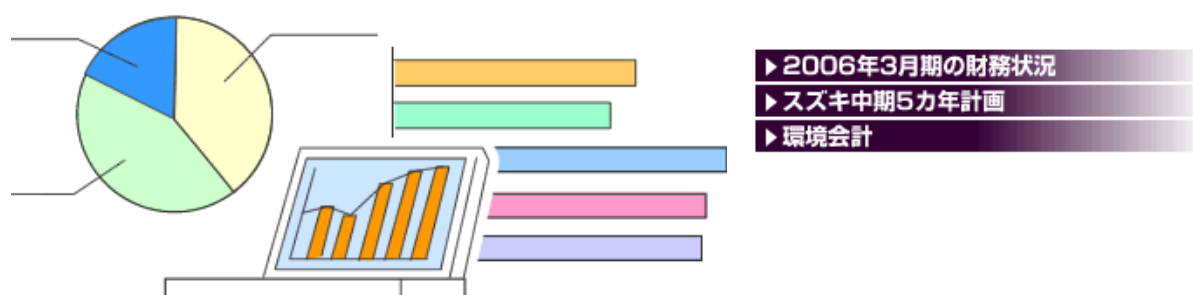
また、販売代理店に対しては、スズキは、規程やマニュアル類及び全従業員向け「個人情報保護ハンドブック」の案内・配布、関係部門による各社からの具体的な対応等についての照会受付等を実施し、また、各販売代理店においても随時、従業員研修を開催する等、個人情報保護の徹底に取り組んでいます。今後も、スズキグループ会社を含め、個人情報保護体制の継続的な見直し、改善を図っていきます。



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

経済的責任

健全な事業活動のために



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

2006年3月期の財務状況 **1** **2** ■ **3**

1. 2006年3月期の財務状況

2006年3月期の業績は、連結売上高は2兆7,464億5,300万円（前期比116.1%）、連結利益の面では、減価償却費・研究開発費・諸経費等の増を、原価低減や売上増加、為替差益で吸収し、営業利益は1,138億6千5百万円（前期比105.9%）、経常利益は1,193億2千1百万円（前期比108.9%）、当期純利益は659億4千5百万円（前期比109.0%）となりました。

なお、2006年3月期末の自己資本比率は33.3%と、前期末に比べ10.7ポイント低下していますが、3月にGMグループが売却した自己株式を自己資金にて取得し、これを資本から控除して表示したことによるものです。

2006年3月期の財務状況の詳細

連結貸借対照表

(単位：億円)

| | | 2006年3月期 | 2005年3月期 | 増減 | | | 2006年3月期 | 2005年3月期 | 増減 |
|----|--------|----------|----------|------|--------|--------|----------|----------|--------|
| 資産 | 流動資産 | 10,677 | 9,999 | +678 | 負債 | 流動負債 | 9,736 | 7,438 | +2,298 |
| | | | | | | 固定負債 | 1,658 | 1,322 | +336 |
| | | | | | | 計 | 11,394 | 8,761 | +2,633 |
| | 少数株主持分 | 936 | 723 | +213 | | | | | |
| | 固定資産 | 7,820 | 6,935 | +885 | 資本 | 資本金 | 1,202 | 1,202 | — |
| | | | | | その他 | 4,966 | 6,248 | 1,282 | |
| | | | | | 計 | 6,168 | 7,450 | 1,282 | |
| 合計 | 18,497 | 16,934 | +1,563 | 合計 | 18,497 | 16,934 | +1,563 | | |

連結損益計算書

(単位：億円)

その他連結財務状況の詳細

| | | 2006年3月期 | 2005年3月期 | 増減 |
|-------------|------------|----------|----------|--------|
| 売上高 | | 27,465 | 23,656 | +3,809 |
| | 売上原価 | 20,327 | 17,346 | +2,981 |
| | 販売費及び一般管理費 | 5,999 | 5,234 | +765 |
| 営業利益 | | 1,139 | 1,075 | +64 |
| | 営業外収益 | 255 | 217 | +38 |
| | 営業外費用 | 200 | 197 | +3 |
| 経常利益 | | 1,193 | 1,095 | +98 |
| | 特別利益 | 28 | 18 | +10 |
| | 特別損失 | 3 | 43 | 40 |
| 税金等調整前当期純利益 | | 1,218 | 1,071 | +147 |
| 当期純利益 | | 659 | 605 | +54 |

| | | 2006年3月期 | 2005年3月期 | 増減 | |
|---------------|-----|----------|----------|--------|--------|
| 設備投資（億円） | | 2,459 | 1,633 | +826 | |
| （内、主要関連会社） | | (585) | (273) | (+312) | |
| 減価償却費（億円） | | 1,265 | 977 | +288 | |
| 研究開発費（億円） | | 899 | 869 | +30 | |
| 事業別セグメント（億円） | 二輪車 | 売上高 | 5,613 | 4,606 | +1,007 |
| | | 営業利益 | 460 | 382 | +78 |
| | 四輪車 | 売上高 | 21,200 | 18,458 | +2,742 |
| | | 営業利益 | 579 | 601 | 22 |
| | その他 | 売上高 | 652 | 592 | +60 |
| | | 営業利益 | 100 | 92 | +8 |
| 1株当たり純資産額（円） | | 1,397.11 | 1,398.78 | 1.67 | |
| 1株当たり当期純利益（円） | | 125.64 | 112.94 | +12.7 | |
| 自己資本比率（%） | | 33.3 | 44.0 | 10.7 | |
| 自己資本利益率（%） | | 9.7 | 8.4 | +1.3 | |

スズキ中期5カ年計画 1 2 ■ 3

2. スズキ中期5カ年計画

2005年5月に策定した「スズキ中期5カ年計画」（2005年4月～2010年3月）のスタートとなる2006年3月期は、研究開発投資・設備投資などの先行投資による負担増などから期初の計画は減益見通しでしたが、スズキグループ一丸となって取り組んだ結果、売上高・利益共に過去最高となりました。

【2005年5月11日ニュースリリース】

2005年5月11日
スズキ株式会社

《スズキ中期5カ年計画について》

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

この中期5カ年計画で掲げる基本方針と経営目標は、以下の通りです。

【基本方針】

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

【中期経営目標】

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

【事業別経営目標】

| | | 2010年3月期 | 2005年3月期 |
|-------|-----------|-------------|-----------|
| 二輪車事業 | 売上高 | 5,800億円以上 | 4,606億円 |
| | 世界販売台数 | 440万台以上 | 292万台 |
| | (日本) | (14万台) | (13万台) |
| | (欧州) | (24万台) | (16万台) |
| | (北米) | (29万台) | (22万台) |
| | (アジア) | (348万台) | (226万台) |
| | (その他) | (25万台) | (15万台) |
| 四輪車事業 | 売上高 | 2兆3,500億円以上 | 1兆8,458億円 |
| | 世界販売台数 | 260万台以上 | 189万台 |
| | (日本) | (70万台) | (67万台) |
| | (欧州) | (35万台) | (24万台) |
| | (北米) | (25万台) | (8万台) |
| | (アジア) | (123万台) | (83万台) |
| | (その他) | (7万台) | (7万台) |
| | その他事業 売上高 | 700億円以上 | 592億円 |

二輪車事業にはA T Vを含む。

スズキ中期5カ年計画 1 2 ■ 3

2. スズキ中期5カ年計画

中期5カ年計画の2年目となる2006年度は、連結売上高目標を2兆8千億円としてスタートしましたが、2006年8月9日公表の「連結売上高3兆円の達成と今後の施策について」の通り、「スズキ中期5カ年計画」において2009年度までのできるだけ早い時期に達成するとしていた連結売上高3兆円は、2006年度の達成を目指すことにしました。

さらに、スズキは、小型車専用工場として相良工場敷地内に年産24万台規模の工場を建設し、海外工場の生産能力増強とあわせ、2009年度において、世界生産台数300万台（国内124万台、海外176万台）を目指すことにしました。

【2006年8月9日ニュースリリース】

各 位

2006年8月9日
スズキ株式会社

連結売上高3兆円の達成と今後の施策について

スズキ株式会社は、今期(2007年3月期)に連結売上高3兆円の達成を目指す。これは第1四半期の実績を踏まえて、輸出用小型車の旺盛な伸びを見込んだものである。

さらに、慢性的な生産能力不足に対処するため、スズキの相良工場敷地内（静岡県牧之原市）に、新しく年産24万台規模の小型車専用工場を建設することを決定した。

1. 輸出用小型車の生産増強と軽自動車の生産調整

スズキ製品のスイフト、SX4及びグランドビターラは、欧州、北米、中南米、大洋州等での受注が旺盛で大量のバックオーダーの状態が続いており、各国から増産要望が寄せられている。

この需要に応えられるスズキグループの工場は、国内の2工場(湖西・磐田)とハンガリー・マジャールスズキ社のみであるが、いずれの工場もフル稼働の状態が続いている。

かかる状況を改善するために、今年度は、輸出用小型車の国内生産を前年に比べて6万台増やすこととし、このために軽自動車の生産を3万台減らすこととした。来年度は、小型車の生産をさらに3万台増やし、軽自動車の生産をさらに3万台減らす予定である。

2. 小型車専用工場の建設及び世界生産300万台の達成

海外の旺盛な需要と慢性的な生産能力不足に対処するため、相良工場敷地内に年産24万台規模の小型車専用工場を建設する。

投資額は600億円の計画で、2006年秋に着工、2008年秋の稼働を目指す。

これにより、新工場がフル稼働する2009年度において、スズキは国内124万台、海外176万台、全世界で300万台の生産を目指す。

3. その他の施策

① 国内小型車10万台販売の早期達成

小型車専用工場の建設に伴い、2009年度を目標としていた「国内小型車10万台販売」を1年前倒して、2008年度の達成を目指す。

② OEMの供給を生産台数の10%程度にとどめる。

③ 主な海外工場の生産能力増強

ハンガリー、マジャールスズキ社の生産能力を2006年度16万台から2008年度30万台に増やす。

インド、マルチ・ウドヨグ社の生産能力を2006年度63万台から2009年度96万台に増やす。

パキスタン、パックスズキモーター社の生産能力を2006年度11万台から2009年度17万台に増やす。

以 上

環境会計 1 2 ■ 3

3. 環境会計

環境保全コスト

(単位：億円)

| | | 推移 | | | 2006年3月期 | | |
|--|---|--------------|--------------|--------------|----------|-------|-------|
| | | 2003年 3月期 | 2004年 3月期 | 2005年 3月期 | 投資 | 経費 | 計 |
| 事業エリア内コスト： 企業等の主たる事業活動により事業エリア内で 生じる環境負荷を低減する取り組みのためのコスト | 公害防止 | 8.5 | 9.4 | 6.1 | 0.6 | 4.8 | 5.4 |
| | 環境保全 | 6.8 | 8.0 | 6.4 | 0.1 | 4.2 | 4.3 |
| | 資源循環 | 7.5 | 10.7 | 7.7 | 0.8 | 6.3 | 7.2 |
| | 計 | 22.8 | 28.1 | 20.3 | 1.5 | 15.3 | 16.8 |
| 上下流コスト： | 主たる事業活動に伴ってその上流または下流で生じる 環境負荷を抑制するためのコスト | 0.2 | 0.3 | 0.3 | — | 0.3 | 0.3 |
| 管理活動コスト： | 企業等の環境保全のための管理活動であって、事業活動に伴い 発生する環境負荷の抑制に対して間接的に貢献する取り組みの ためのコストや環境情報の開示等、企業等が社会との コミュニケーションを図る取り組みのためのコスト | 8.2 | 7.1 | 7.3 | — | 5.8 | 5.8 |
| 研究開発コスト： | 企業等の研究開発活動のためのコストのうち、 環境保全に関するコスト | 221.2 | 275.9 | 302.3 | 30.5 | 273.5 | 303.9 |
| 社会活動コスト： | 企業等の事業活動に直接的には関係のない社会活動における 環境保全に関する取り組みのためのコスト | 2.8 | 4.6 | 9.1 | — | 4.3 | 4.3 |
| 環境損傷コスト： | 企業等の事業活動が環境に与える損傷に対応して生じたコスト | 0.3 | 0.3 | 0.3 | — | 0.3 | 0.3 |
| 合 計 | | 255.5 | 316.2 | 339.4 | 31.9 | 299.4 | 331.4 |

環境保全効果

(単位：億円)

| 項目 | | 2004年3月期 | 2005年3月期 | 2006年3月期 |
|------|----------|----------|----------|----------|
| 経済効果 | エネルギー費削減 | 3.0 | 3.9 | 2.3 |
| | 廃棄物処理費削減 | 0.2 | 0.07 | 0.02 |
| | 省資源 | 0.6 | 0.7 | 1.0 |
| | 合計 | 3.8 | 4.7 | 3.3 |

(注) スズキ単独の環境会計です。

社会への責任

スズキと暮らす、すべての人のために



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

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 1 2 3 4 5 6

スズキでは、常にお客様の声に耳を傾け、お客様の立場に立ったものの考え方をすることにより、お客様から信頼されご支持いただける商品の開発、サービスの提供に努めてきました。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。

1. お客様相談室

近年CSR (Corporate Social Responsibility) “企業の社会的責任”という言葉が社会で広く取り上げられているように、お客様へのCS (Customer Satisfaction) という観点に留まらず、消費者、地域、株主・投資家の皆様、政府・行政等幅広い分野の人々に対し、企業として適切な対応を行って行くことが要求されています。

このため、スズキの窓口であるお客様相談室の役割はこれまで以上に重要になってきており、アクセスの容易さを改善するとともに、お問合せに対し質の高いご回答ができるよう、対応業務をレベルアップさせることが要求されています。

こうした世の中の動きに合わせ、スズキのお客様相談室では平日のみならず、土・日・祝祭日の対応も開始すると共に、一般加入電話・携帯電話のフリーダイヤル受付によりお客様の利便性向上を図ってきました。

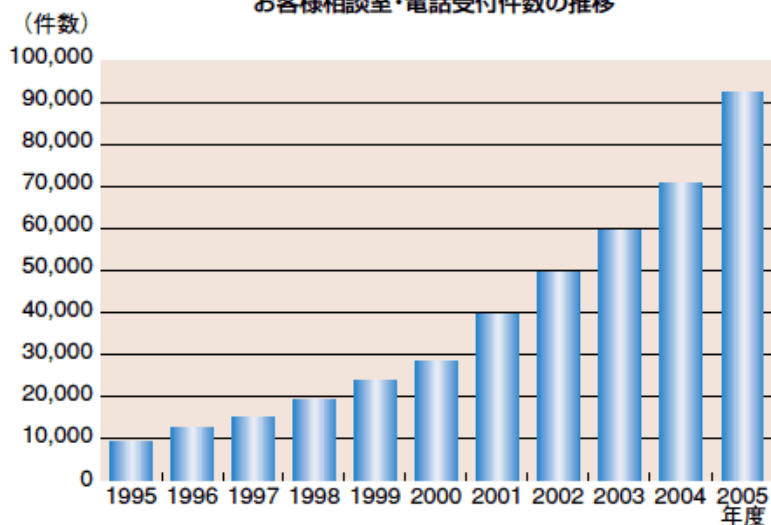
また、お電話いただいたさまざまなお問合せやご要望に対し、迅速・確実・丁寧かつ親切・親身に対応するため、窓口体制の整備や、相談員への教育活動の充実等を行い、お客様へのサービスの向上を図ってきました。



お問合せ等の受付件数については、お客様相談室設立以来毎年増え続け、2005年度は9万件を超えるお客様の声を頂戴しました。こうしたお客様からのお問合せ・ご要望に対しては“お客様からの貴重な声”として社内イントラネットに掲載し、従業員がお客様の声を聞くことができるようにするとともに、社内関係部門にフィードバックすることにより、商品開発、製造、品質、販売及びアフターサービス等、業務の改善に役立てています。

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

お客様相談室・電話受付件数の推移



お客様とともに 1 2 3 4 5 6

2. CS (Customer Satisfaction) 活動

お客様に気持ちよく過ごしていただける店舗作り

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

「お客様に接する人 (= 従業員)」のレベルアップ

お出迎え・挨拶・電話対応・商談・お見送り等、店舗においてお客様と接した際に、お客様に満足いただけるサービスを提供するため、スズキでは対応マニュアル(「スズキCSスタンダード [対応編]」)とVTRを制作し販売会社に配付しています。そして、従業員教育を積極的に実施することによって、スズキグループ全体のイメージの向上と均一化を図っています。



「お客様がお越しになる店舗」のレベルアップ

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

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

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



スズキCSスタンダード

「スズキ販売店経営研修制度」

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



お客様とともに 1 2 3 4 5 6

3. 電動車いす・福祉車両

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

電動車いす 1

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

車種

「セニアカー」、「モーターチェア」、「カインドチェア」の3タイプです。

セニアカー

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



・タウンカート

公共施設への乗り入れやマンション内での移動、ショッピング等、市街地や都市部での使用に配慮したコンパクトタイプのセニアカーであるタウンカートを、2005年に販売開始しました。1.1mの旋回半径で小回りがきき、操作性や乗り心地、使いやすさにも配慮をした、明るく軽快なデザインのハンドル型電動車いすです。



モーターチェア

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



カインドチェア

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



- 1 電動車いす（セニアカー、モーターチェア、カインドチェア）は道路交通法上、「歩行者」扱いになっており、運転免許は不要です。
- 2 小型乗用車の種類、仕様により積載できない場合もあります。
- 3 手動車いすの中には構造上、電動ユニットの装着ができないものもあります。

お客様とともに 1 2 3 ■ 4 5 6

3. 電動車いす・福祉車両

安全運転講習会

スズキは電動車いすを「より安全に楽しく」ご利用いただくため、ユーザーや購入を検討されている方を対象に、警察等と協力しながら「スズキ電動車いす安全運転講習会」を実施しています。

講習会では講義と実技講習によって受講者の交通安全意識の向上を図り、交通事故の未然防止に努めています。2005年度は全国で114回の講習会を実施し、のべ4,851人の方に受講していただきました。また、安全普及活動のため「スズキセニアカー安全運転指導員 4」の育成にも取り組んでいます。

4 「スズキセニアカー安全運転指導員」とはスズキが作成した指導員養成カリキュラムを終了した方のことで、全国で3,043名（2006年3月末現在）が登録されています。

電動車いす安全普及協会での活動

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

電動車いす安全指導表彰制度について

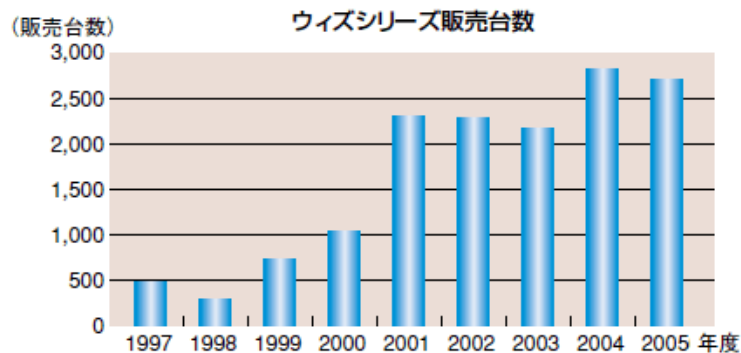
電動車いす安全指導表彰制度とは、電動車いすの安全利用方法等について、交通安全教育、広報啓発活動を促進し、電動車いすが関係する交通事故を防止するための活動を積極的に実施している電動車いす関係者を警察庁交通局が表彰する制度です。スズキは、電動車いす安全普及協会（電安協）の事務局として、電動車いす安全指導表彰制度を積極的に推進しています。

お客様とともに 1 2 3 ■ 4 5 6

4. 福祉車両（ウィズシリーズ）

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

現在は「車いす移動車」、「昇降シート車」、そして「回転スライドシート車」の3タイプ9車種を提供しています。目的や使用環境に合わせて選択しやすいように充実を図っています。



車いす移動車

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



昇降シート車

リモコンで要介助者のシートを回転、上昇、降下させることができる車両です。要介助者が乗降する際、シートを乗降しやすい位置まで動かせるため、介助者の負担は軽減します。スズキはソリオとワゴンR、エブリイワゴンに昇降シート車を設定しています。



回転スライドシート車

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



お客様とともに 1 2 3 ■ 4 5 6

5. 安全への取り組み

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

スズキでは、事故をおこさないためのアクティブセーフティー技術（ABS、ESP®、ブレーキアシスト等）、万一事故が発生した場合の被害を最小限にするためのパッシブセーフティー技術（TECT - 軽量衝撃吸収ボディー、歩行者傷害軽減ボディー、SRSエアバッグ、頭部衝撃軽減インテリア等）、地域、社会の一員として交通安全活動、安全運転励行の普及活動等へ積極的に取り組んでいます。

ESPはDaimler Chrysler AGの登録商標です。



お客様とともに 1 2 3 ■ 4 5 6

6. 二輪車における取り組み

二輪車業界団体との協力による安全と防犯への取り組み

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

JAJA竜洋コース走行会

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

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



スズキミーティング体験試乗会

大型二輪免許保有者を対象に、広くスズキの新型モデルに試乗ができる、体験走行会を開催しています。これは、資格適合者であればどなたでもスズキの大型ニューモデルを試乗できるという、大変人気のある走行会であり、安全、法令遵守を第一に開催しています。安全に楽しく試乗していただいています。



サンデーSRF in 竜洋オフロード講習会の開催

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

社内安全運転講習会

二輪車を製造、販売しているメーカーとして、社内および関連会社従業員のための二輪車安全運転講習会を毎年、定期的で開催しています。2006年度は既に大卒、高卒新入社員、二輪通勤者を対象に6回講習会を実施しました。今後も二輪通勤者及び、関連会社従業員を対象に開催し、二輪車に対する安全運転意識と基本操作の向上を図り、二輪車メーカーの関係者として、二輪車ライダーの模範となるよう教育・指導していきます。



お取引先様とともに **1** **2** **3**

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



1. 継続的な取引

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

2. グローバル購買活動

スズキは、世界中に点在する生産拠点と連携し、グローバルな購買活動をさらに強力に展開していきます。従来、各生産拠点ごとでの購買を主眼に進めてきた活動を、グローバルでの最適購買の推進に主軸を移し、世界中から競争力のある価格で部品を購買します。このことは単にスズキにとってメリットがあるだけでなく、パートナーとなっていただくお取引先様にとっても「量」を背景とした安定取引や、技術的な蓄積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。

3. 事業継続計画の取り組み

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

スズキの財団活動等 **1** ■ 2 3 4**1. スズキ財団**

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

理念

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

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

スズキは、こうした課題に勇気をもって挑戦することを誓い、1980年にスズキ創立60周年の記念事業として、関連企業とともに基金を寄託した公益法人（現法人名：財団法人スズキ財団）を設立し、以後、スズキ財団を通して研究者や技術者の研究や開発を奨励しています。課題を少しでも解決して豊かな社会を築いていきたい。そして、21世紀の主役となる研究者・技術者の創意・工夫を伸ばしていきたい。スズキは、スズキ財団の活動からも良き企業市民としての社会的責任を果たします。

スズキの財団活動等 1 ■ 2 3 4

1. スズキ財団

財団の活動

① 基礎的・独創的研究に対する助成

環境・資源エネルギー技術や安全・福祉技術、材料・科学技術に関する基礎的・独創的研究に対し、社会発展の基礎を築く研究に助成を行います。これまでに全国の大学・高専・研究機関の研究者630人に、8億9,670万円（2006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。



財団法人 スズキ財団
17年度 贈呈式・技術者交流

② 課題提案型研究に対する助成

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

これまでに「軽・小型車用排気ガス浄化システムの開発」等の3件の研究に対し、2,600万円（2006年4月1日現在）の助成を行っています。

③ 海外からの研究留学生に対する助成

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

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



2005年度研究留学生（下段中）と
静岡大学須藤教授（下段右）

④ インターアカデミアへの支援

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

⑤ 助成件数と助成金額

- ・ 2005年助成件数：40件 累計：836件
- ・ 2005年助成金額：4,677万円 累計：10億1,972万円

⑥ 公益信託進化学振興木村資生（もとお）基金への支援

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

スズキの財団活動等 1 ■ 2 3 4

2. 財団法人スズキ教育文化財団

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

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

- ・奨学援助総額（2006年4月1日までの累計）：3,498万円
- ・奨学金給付（2005年度）：39件（1,116万円）
- ・無償貸与件数（体育館、グラウンド）：331件（2001～2005年度）
- ・学習活動支援：カナリーニョ教室への寄付200万円、ムンド・デ・アレグリア学校の経営支援等

3. 日系人学校「ムンド・デ・アレグリア学校」に経営支援

学校法人「ムンド・デ・アレグリア学校」（浜松市御本町）は、南米系日系人の子供たちの学校で、2006年6月現在の生徒数はブラジル、ペルーを中心に110名。言葉の問題から日本の学校に行っても授業内容を理解できず、また経済的な問題から外国人学校には通うことができず、結果として家庭に閉じこもっていた子供たちに「学ぶ喜び」を知ってもらい、日本の社会に適応できる人材に育てて欲しいとの思いから設立された学校です。

同校は、2003年2月に個人資金により開設されましたが、学校運営を個人で行うのは限界があります。2005年1月には“閉校もやむなし”という状況になったため、永續できるようにスズキが支援することを決め、地元浜松の産業界に呼びかけました。それから1年余、支援の輪は約60社に及び、経営支援の寄付も3,700万円に達しました。この原資で授業料を安くした結果、経済的理由等での不就学児童を呼び戻すことができました。2005年8月には、全国で初めての南米系外国人の学校法人となり、同校の役員（設立発起人、理事、監事、評議員）には地元産業界からも多数参画しています。



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

スズキの財団活動等 1 ■ 2 3 4

4. 大学でスズキ冠講座を開講

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

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

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



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

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

- ・ テーマ：2001年度 軽自動車産業論
：2002年度 スズキのやり方
：2003年度 スズキの挑戦
：2004年度 グローバル企業を目指して
：2005年度 グローバル企業を目指して
～ 厳しい企業競争を勝ち抜くためのスズキの取り組み～
- ・ 講師：テーマに応じ、スズキから役員、管理職クラスを大学に派遣
- ・ 講義回数：1回90分授業を毎年13～14回で1講座としています

「理数大好きモデル地域事業」への協力

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

スズキ（本社）の地元である静岡県浜松市もこの「モデル地域」に選ばれ、市教育委員会が、「理数大好き浜松市モデル地域事業」を実施、2006年度は市内の小中合わせて25校が参加しており、スズキも2005年度より、この事業に積極的に参加しています。

2005年度は、11月にモデル地域の先生方を対象にスズキが従業員等に対して行っている研修教材を利用した研修会を行いました。

2006年度は、モデル地域の小中学校の生徒さんを対象とし、エンジン分解組立や実際の開発工程で行われるクレイ（工業用粘土）を用いたモデル製作等の講習や実習を行います。

本物のエンジンや治具を用いた、本物のデザイナーや講師等による、より現場に近い体験をしてもらう等、スズキは今後も、このような「モノづくり」への興味をきっかけ作りに役立つことができる活動をしていきたいと考えています。



従業員とともに 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5

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

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

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

1. 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

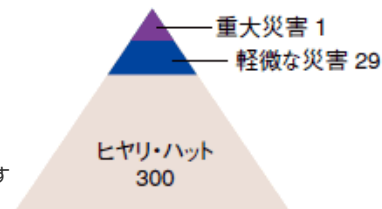
災害の発生状況については、減少傾向にありましたが2004年度より一転して増加しています。したがって今後は、危険を危険と感じる安全意識の高揚教育、無理のない安全作業標準への見直し、職場の危険要因の洗い出し・改善をさらに進めていきます。

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

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

- 1 ヒヤリ・ハットとは作業中に、一歩間違え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)



従業員とともに 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5

1. 安全・衛生及び交通安全に対する取り組み

健康管理

疾病の早期発見・早期治療を目的に、12年前から40歳以上の従業員に対し、人間ドックと歯科健診を義務付けています。さらに、受診後のフォローとして、健康教室の開催、栄養指導等も定期的を実施しています。

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



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

交通安全

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

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

従業員とともに 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5

2. 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により、より困難な目標への挑戦こそが自己を向上させる道だと考えます。スズキでは、高い目標を掲げ、それにチャレンジする仕組みとして目標チャレンジ制度を導入しています。半期ごとに、本人と上司が話し合い、今後半年間の具体的な目標を立てることで、全社一丸となり会社目標に取り組みます。この制度の導入により、以下の効果が現れました。

- ① 努力目標が具体的にすることで本人の仕事への意欲が向上
- ② 上司が本人の目標達成度を適切に評価でき、本人の能力開発のための指導育成ポイントを的確に把握

また、2005年10月より、職務を重視した新人事制度に移行しました。新人事制度は、スズキの更なる成長を担うプロの人材育成を図るとともに、人事処遇のしくみを仕事、役割、責任と成果により応じた客観性・納得性の高いものとしています。年功のしがらみから脱却した職務重視の人事制度が、従業員のキャリアアップをバックアップします。

自己申告・社内公募制度

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

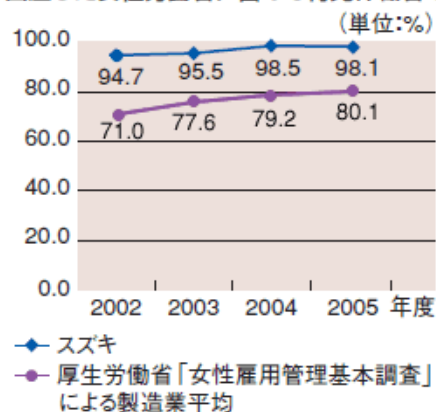
今後は、従業員が主導となって、従業員自らを他部門へ売り込んでいく社内FA制度についても、その導入を検討しています。

育児・介護休職、再雇用制度

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

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

出産した女性労働者に占める育児休職者の割合



従業員とともに 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5

3. 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 the Job Training 略してOff - JT)

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

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

研修受講人数 (スズキグループ全体)

| | |
|--------|---------|
| 2001年度 | 13,430人 |
| 2002年度 | 13,932人 |
| 2003年度 | 17,699人 |
| 2004年度 | 14,430人 |
| 2005年度 | 14,518人 |



スズキ社内教育体系図

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

職場内教育 (On the Job Training 略してOJT)

職場内教育とは、上司・先輩が「日常の仕事」を通して、部下・後輩を教えることをいいます。個々の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。各部門に必要な「専門教育」は、主にこの職場内教育で実施しています。

自主的能力向上

自己啓発

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

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

小集団活動

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

従業員とともに 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5

4. 労使関係

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

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

従業員とのコミュニケーション

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

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

スズキグループの安定した労使関係構築のために

スズキには、国内外135社のグループ企業（製造会社・非製造会社・販売会社）があります。スズキは、135の企業がそれぞれの国・それぞれの地域で、そこに住む人々・社会・お客様から、信頼される企業であり続けたいと考えています。

スズキは、海外企業の労働組合役員と人事労務担当者をスズキに受け入れ、労使間の信頼関係とコミュニケーションの重要性、公平・公正・透明な人事制度の必要性等について研修をしています。また、スズキは、スズキ労働組合と共に、国内外のグループ企業とのグローバルな人材交流を進めることにより、135社約4万人の従業員が、創造性豊かに生き活きとして働く闊達な職場風土と安定した労使関係が構築できるよう、取り組んでいます。

5. 特例子会社「スズキ・サポート」の事業開始

2005年2月に設立した特例子会社「スズキ・サポート」の事業が同年4月1日より本格的にスタートしました。

2006年3月末現在では重度の知的障害者を含め、20名の従業員がスズキ本社内事務所、従業員寮、関連施設の清掃業務に日々明るく元気に勤務しています。

全員が生きがいとやる気をもって働いている姿は、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。

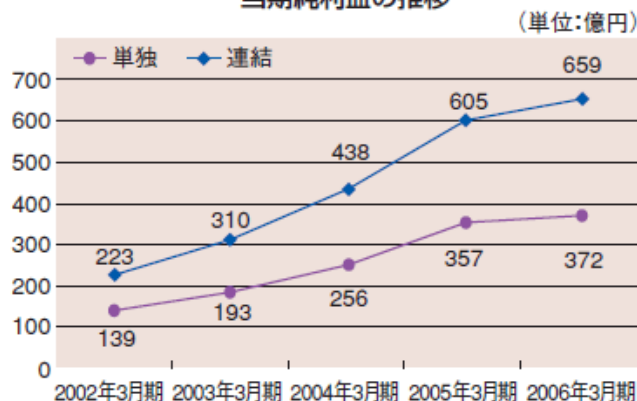
スズキ・サポート設立の理念である社会貢献の一環として、障害者の方々が働くことの出来る喜び、社会参加によって人間の成長を感じる事が出来るよう、今後も積極的に障害者雇用に取り組んでいきます。

株主・投資家の皆様とともに **1** **2** **3** **4**

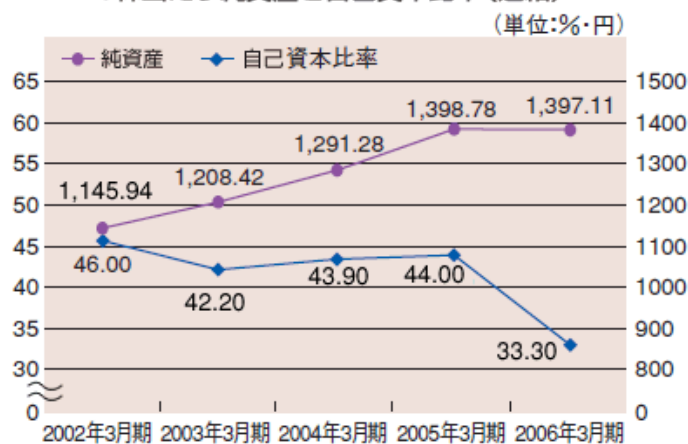
1. 企業価値の向上

スズキでは、これまで、株主・投資家の皆様の支持と信頼に応えるため、企業価値の向上に努めてきました。2005年5月には、更に成長を続けていくために、「スズキ中期5ヵ年計画」を策定しました（「スズキ中期5ヵ年計画」につきましては[こちら](#)をご参照下さい）。

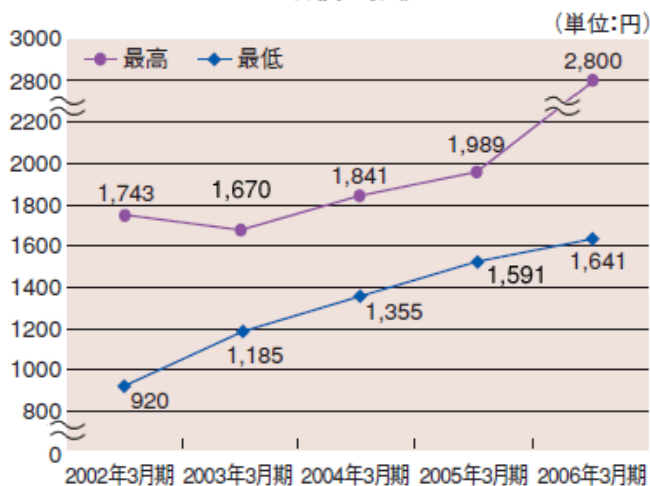
当期純利益の推移



1株当たり純資産と自己資本比率(連結)



株価の推移



株主・投資家の皆様とともに 1 2 3 4

2. 株主・投資家の皆様のために

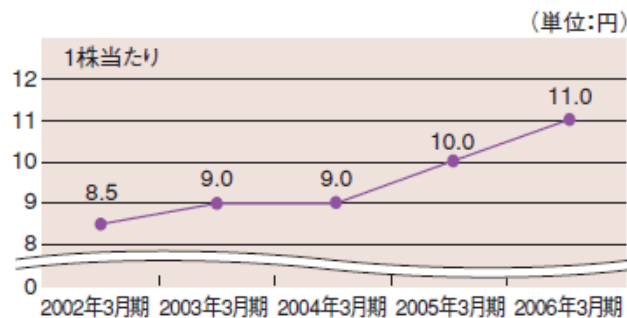
利益配分につきましては、継続的な安定配当を基本とし、あわせて中・長期的な視点から、業績、配当性向、企業体質の一層の強化と今後の事業展開に備えるための内部留保の充実等を勘案して決定しています。

スズキグループの業績は、発展途上国を中心とした海外生産工場への依存度が高く、為替変動にも左右されやすい構造にあります。さらに、スズキグループは、今後、こうした海外拠点での積極的な設備投資を計画しています。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す。

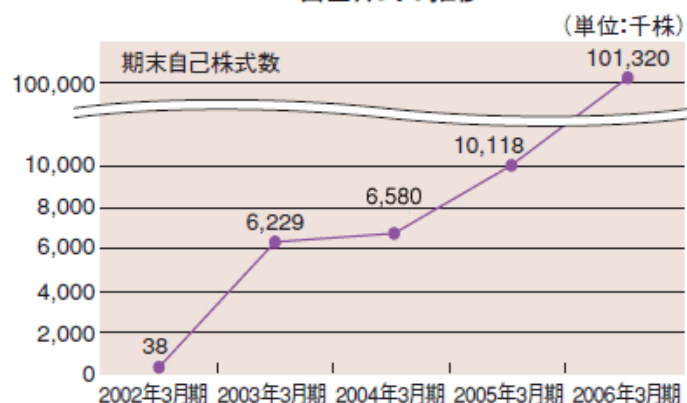
一方、従来より、スズキは自己株式を市場から買い入れてきましたが、2006年3月には、GMグループが保有するスズキ株式20%の内、17%分9,236万株を売却したのに伴い、9,109万株の自己株式を取得致しました。これにより、一度に大量の株式が市場に放出されることにより発生し得る既存株主の皆様の不利益を最小化することになり、これも、株主の皆様への還元、或いは株主価値の維持に役立ったと考えています。

このような状況の中で、2006年3月期の配当金につきましては、自己株式取得による配当金の減少分を株主の皆様へ還元するため、1株につき普通配当10円に、特別配当1円を加えました11円とさせていただきます。

配当金の推移



自己株式の推移



スズキが発行している転換社債及び転換社債型新株予約権付社債は次の通りです。

| 名称 | 発行日 | 償還日 | 発行総額 | 転換価格 |
|------|---------|---------|---------|--------|
| 第3回債 | 2002年3月 | 2010年3月 | 300億円 | 2,000円 |
| 第4回債 | 2006年6月 | 2013年3月 | 1,500億円 | 3,054円 |

株主・投資家の皆様とともに 1 2 ■ 3 4

2. 株主・投資家の皆様のために

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

さらに、2005年12月には、個人株主層の拡大、スズキブランドを支持して頂けるスズキファンの株主の増加促進のため、500万株の自己株式の売り出しを実施し、またスズキの世界戦略車「スイフト」がRJCカー・オブ・ザ・イヤー及び2005-2006日本カー・オブ・ザ・イヤー特別賞「Most Fun」をダブル受賞したことを記念して株主優待制度も合わせて新設しました。



株主優待制度（ハンガリー産ハチミツ&ジャム）

株主・投資家の皆様とともに 1 2 ■ 3 4

3. IR に関する取り組み

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

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

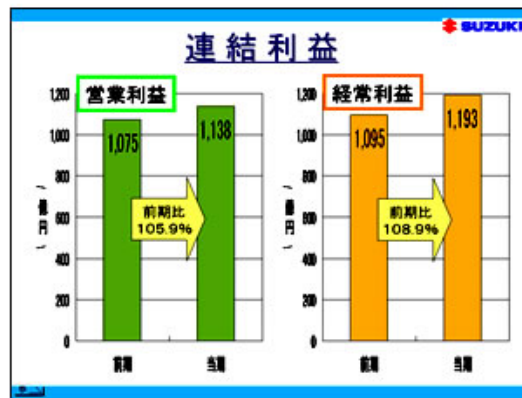


- 会社案内
- 株主総会招集ご通知・決議ご通知
- 事業報告書
- 財務情報
- 決算広告
- 有価証券報告書
- Annual Report
- 投資家向け説明会

IR (インベスター・リレーションズ) とは、企業が株主・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。

4. 「開かれた株主総会」を目指して

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



地域社会とともに 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ ■ ■ ■ ■ 5 ■

1. 環境美化への取り組み

スズキマナーアップ活動

スズキは、従業員のマナー、ボランティア及び地域の環境美化に対する意識向上を目的とし「浜松市道路・河川里親制度」に基づき、2004年9月に高塚地下道及び周辺道路の“里親”となって以来、毎月1・2回当該区域の清掃活動を行っています。

2005年度は19回の清掃活動にのべ1,563人が参加し、およそ軽トラック13台分の可燃・不燃ゴミや投棄自転車等を回収しました。

開催回数を重ねるごとに活動に参加する従業員数も増えており、今後は植林等活動領域を広げていく予定です。

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



クリーン作戦への参加

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

2005年度は、5月にアカウミガメの産卵に備えるため、浜松祭りで賑わった風揚げ会場での「ウェルカメクリーン作戦」に参加しました。また、9月には従業員30名が浜松中心市街地の清掃活動に参加しました。



森林保全活動

静岡県浜松市引佐町の国有林にて、グループ会社を含め従業員・OB及びその家族による長期的な森林保全活動を行っています。林野庁天竜森林管理署と「ボランティアの森」協定を結び、0.82haの国有林を「スズキの森」として借り上げました。2006年3月には第一回目の植林活動として、46家族総勢106名がコナラ・ミズナラ・山桜等400本の苗木を植えました。今後もCO2削減、森林育成のため、植林や下草刈等の保全活動を続けていきます。




1. 環境美化への取り組み

下川コース（北海道）における森林保全活動

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

スズキ下川コース内の約287haの森林も、FSC認証制度の厳しい基準・原則に適合していることが認められ、2006年4月から下川町のFSC森林グループ認証に加えていただくことになりました。スズキは、自然との共存を考慮した産業活動を行っていきます。



SGS-FM/COC-1469
FSC Trademark © 1996
Forest Stewardship
Council A.C.

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

FSC(森林管理協議会：Forest Stewardship Council)は、1993年に設立された国際的森林認証制度の一つであり、適切な森林管理のための原則と規準にしたがって管理がされていることを、第三者機関が審査を行い認証する制度です。本部はドイツにあります。

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

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

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



FSCグループ認証の認可証



下川コース（北海道）

(株)スズキビジネス環境美化事業部での取り組み

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

地域社会とともに 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■

2. 被災地への支援

アメリカ・ハリケーン「カトリーナ」の被災地支援

2005年8月末に上陸したハリケーン「カトリーナ」による被害に対し、スズキはルイジアナ州の消防当局に、瓦礫の中での復旧作業用にATV（多目的四輪バギー車）を15台、水没地域の運搬用に船外機20台を寄贈しました。

パキスタン北部地震の被災地支援

2005年10月8日にパキスタン北部で発生した大規模地震被害に対し、スズキ及び海外子会社のバックスズキモーター社、スズキモーターサイクルズパキスタン社（ともにパキスタン）は、被災地支援のために四輪車2台、二輪車20台及び義援金を合わせて総額1,900万円相当の支援をしました。

中国江西省地震の被災地支援

2005年11月26日に中国江西省北部で発生した地震の被災地支援のため、スズキの中国における合併会社の江西昌河鈴木汽車有限責任会社は、同社が生産販売する車両10台（約500万円相当）を同省九江市に寄贈しました。



インドネシア・ジャワ島中部地震の被災地支援

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

地域社会とともに 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■

3. スポーツ振興活動（主旨賛同支援）

陸上競技部員が「ハイプロシード陸上競技講座」の講師として参加

スズキの陸上競技部は、2006年度で5回目となる「シズオカ・ハイプロシード陸上競技講座」の講師として、県下約50名の中学生を対象とした2日間の講座で、短距離走やハードル・走り幅跳び・走り高跳びの基礎的な技術や取り組み方等の指導に当たっています。

この講座は、陸上競技にもっと興味を持ってもらい競技力の向上を図ることを目的に実施されているものです。

講師として参加するのは、オリンピックや世界陸上への出場経験がある選手で、2006年度より長距離競技の選手指導も予定しています。受講生の中には、この経験を生かして高校進学後活躍する等大きな成果をあげている受講生もいます。



スズキワールドカップエアロビック世界選手権大会の冠スポンサー

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



4. 各工場、事業所等における取り組み

地域に愛される企業を目指して、各工場等においても様々な取り組みをしています。なお工場秋祭りの開催につきましては、湖西工場、磐田工場での開催が好評につき、各工場での開催を計画しています。

湖西工場での取り組み

工場周辺の清掃活動

1月に管理職、衛生部会員、構内外企業を中心に約60名が参加して工場外周の大掛かりな清掃活動を行いました。また、湖西工場では、毎年3回程度の工場外周清掃活動を実施しています。



地元の皆様との交流活動

地元自治会の方にスズキの事業内容をご理解いただき、相互のコミュニケーションを深めるため、工場見学会を開催しています。見学会では、生産ラインの他、焼却設備や風力発電等環境関連施設を見学していただき、工場の環境活動に理解を深めていただいています。



交通安全街頭指導への参加

交通部会員、交通リーダー、管理職を含む役職者で毎月5日程度の工場周辺の街頭指導を実施しています。地元の交通指導員の方などと連携して、事故が集中する交差点や小・中学校生が横断する横断歩道などを重点的に通勤時間帯に合わせて行っており、指摘者には個別に面接をして指導しています。また、県下の交通安全週間に合わせた街頭指導や交通事故撲滅のための交通安全協会の行事などにも積極的に参加しています。

その他、グラウンドの貸出や小学生の見学受け入れなど

社会科の校外学習の一環として、毎年約9,000名の生徒さんを受け入れていきます。見学では、流れ作業の仕組みを学習したり、風力発電設備を見学したり、スズキの環境への取り組みを学習いただき、地球温暖化防止対策の重要性を理解したり、ゴミの分別などのように「一人一人が環境保全に取り組む」ことの大切さを学習したりして頂いています。



工場秋祭りの開催

従業員とその家族および地域住民の方々と親睦を図るために、9月に秋祭りを開催しました。湖西工場での祭りは、13年ぶりとなりましたが、約5,000人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などでご参加いただきました。この他に工場内エコツアー、各種模擬店、キャラクターショー、舞台からの餅投などを行い、楽しい秋祭りになりました。



4. 各工場、事業所等における取り組み

磐田工場での取り組み

工場周辺の清掃活動

工場の地元自治会が主催する地域清掃活動に参加し、近隣の皆様とともに自治会内全域の清掃を行いました。また、工場独自に、工場周辺を中心に多くの従業員が参加して、ゴミ拾いを行っています。この活動は定期的に継続実施しています。



地元の皆様との交流活動

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



交通安全街頭指導への参加

毎日夕方の渋滞時に、管理職を含む役職者による正門前横断歩道での立哨指導を実施しています。

その他、グラウンドの貸出や小学生の見学受け入れなど

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

工場秋祭りの開催

工場を会場とし、従業員間および地域住民の方々との親睦を図ることを目的に毎年秋祭りを開催し、多くの皆様にご来場いただいています。この秋祭りは、芸能アトラクションあり、従業員による模擬店あり、抽選会などに加え、地元自治会による屋台の引き回し、地元中学生プラスバンドの演奏会と、地元の皆様と一体となった楽しい行事の一つとなっています。



地域社会とともに

1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■

4. 各工場、事業所等における取り組み

相良工場での取り組み

工場周辺の清掃活動

工場内の環境ワーキンググループが中心となり、工場周辺の清掃活動を実施しています。今年度は6月、11月、2月の計3回実施しました。来年度も3回の実施を計画しています。



地元の皆様との交流活動

例年2月に、スズキの事業内容や環境への取り組み等に関して、地元の皆様と相互コミュニケーションを図るため情報交換会を実施しています。本年度は2月に実施し、地元の区長さん、市議会議員、牧之原市担当者など22名の方々にご参加いただきました。



交通安全街頭指導への参加

交通部会員による工場周辺の交差点立哨を月1回実施しています。また、各職場単位の取組みとしての立哨活動も実施しています。地域との連携として、榛南地区安全管理協会実施の立哨活動にも積極的に協力させていただいています（年4～6回）。

その他、グラウンドの貸出や小学生の見学受け入れなど

今年度は地元で開催の『榛原100人ウォーキング』へ50名が参加しました。来年度は『牧之原市グリーンティーウォーク』への参加や工場調整池を開放しての『魚釣り大会』開催を予定しています。

地域社会とともに

1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■

4. 各工場、事業所等における取り組み

高塚工場での取り組み

工場周辺の清掃活動

毎月1回、高塚工場・試作グループ従業員による、工場周辺の清掃活動を実施しています。



地元の皆様との交流活動

スズキの事業内容や環境への取り組みについて理解していただき、相互のコミュニケーションを深めるため、近隣の自治会役員の方々をお招きして交流会を実施しています。今年度は8月に実施し、10名の方にご参加いただきました。



交通安全街頭指導への参加

交通部会員が中心となり、工場近郊で従業員の通勤経路となっている箇所を中心に、月1回の街頭指導を実施しています。指導場所は、従業員が多く通る交差点付近を中心に行っています。シートベルト着用、安全速度、運転マナーの項目についてチェックし、指摘事項については、安全担当者より、本人への指導を実施しています。

その他、グラウンドの貸出や小学生の見学受け入れなど

地元、可美小学校の3年生約60名に、近隣の工場でどんなことが行われているかなど「地域」について学ぶ総合学習の一貫としてエンジン出荷風景（完成エンジンをトラックに積込む様子）を見学いただきました。

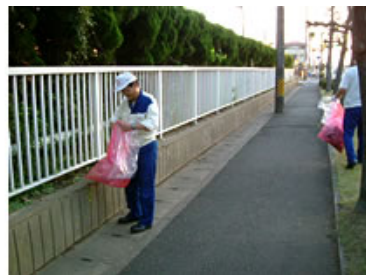
地域社会とともに 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■

4. 各工場、事業所等における取り組み

豊川工場での取り組み

工場周辺の清掃活動

年2回、工場外周の清掃を実施しています。各課組長以上の役職者が参加し、担当区域と時間を決めて行っています。



地元の皆様との交流活動

地域自治会と定期的に交流会を実施しています。交流会を通して得た情報を街頭指導に活かすなど、有効な交流会としています。

交通安全街頭指導への参加

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

その他、グラウンドの貸出や小学生の見学受け入れなど

地域の少年サッカーをはじめ、地域の皆様にグラウンドを貸与しています。ナイター設備があることから、休日のみならず平日の夕刻の貸与ケースも多くなっています。また、地域の運動会などでは数多くの方が訪れるため、休日中に限り従業員駐車場を開放、大勢の方に参加していただけるようにしています。

4. 各工場、事業所等における取り組み

大須賀工場での取り組み

工場周辺の清掃活動

工場周辺の環境美化などを目的として、定期的（4月、10月）に工場周辺の清掃活動を実施しています。4月の清掃活動では、軽トラック2台分のゴミを回収できました。



地元の皆様との交流活動

以前より地域住民の皆様との懇談会、子供会の工場見学等、地域に根ざしたコミュニケーション活動を進めてきましたが、2005年4月、工場所在地である大須賀町が大東町とともに掛川市と合併したのを契機に活動を見直し、一層地域住民の皆様にも親しまれ愛される工場を目指しています。

交通安全街頭指導への参加

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

その他、グラウンドの貸出や小学生の見学受け入れなど

構内のグラウンドを地元消防団の訓練場所として、提供しています。10月には、地元の大淵小学校の5年生約30名に対し、自動車の部品ができる工程を見学していただきました。また、工場のできた部品が車のどこに使われているかを実車で確認しながら説明することで、理解を深めていただきました。

4. 各工場、事業所等における取り組み

横浜事業所での取り組み

現在、神奈川県企画部科学技術振興課による「研究者・技術者等学校派遣事業」に、スズキ横浜事業所より技術者を派遣し、小・中学校の児童・生徒を対象に、講演活動を行っています。

2005年度は、3校94名程の皆さんに「ロボット」をテーマに講演しました。講演はパソコン、プロジェクタ等を使い、「できるだけ分かりやすく」文章、図、イラスト、グラフ、写真、動画、実物のロボットサンプル、書籍等を使って行っています。

時々、難しい話になってしまうこともありましたが、写真のようなチェビシェフリンク機構を使って6本足で歩く競技用ロボット、赤外線センサーを使って線に沿って進むライトレースロボット、一辺が2cmの立方体より小さいロボットやマスター・スレーブ型ロボット等、実際に目の前で働くロボットに触れながら、熱心に耳を傾けて頂きました。

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



竜洋コースでの取り組み

竜洋コースのスポーツ競技大会への開放

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

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



5. 海外での取り組み

インドネシア

| | |
|--|--|
| <p>06年5月19日</p> <p>Tambun 工場周辺団体に対し救急車を寄贈</p> <p>2005年度はAI - Azhar財団に1台を寄付（2006年度は3台を予定）し、周辺地域への貢献を行っています。</p> |   |
| <p>エイズウォーク活動（AIDS WALK 2005）への参加</p> <p>インドネシア・エイズ協会の主催する”エイズ・ウォーク”にスズキ車のオーナーズクラブとして参加、エイズに対する一般的な認知を呼びかけました。約1,500名の学生も参加し、ジャカルタ中心部を行進しました。</p> |  |
| <p>05年4月</p> <p>アチェ津波被災地への寄付・フリーサービスキャンペーン実施</p> <p>被災地域でのフリーサービスキャンペーンを行い、商用車（スズキ キャリイ）を中心とした300台の補修を行いました。また、ディーラー有志の協力の下、学校再建への寄付を行いました。</p> |  |
| <p>06年5月</p> <p>ジョグジャカルタ地震被災地への寄付・フリーサービスキャンペーン実施</p> <p>被災地域でのフリーサービスキャンペーンを行い、二輪車4,000台の補修を行いました。</p> | |
| <p>06年2月</p> <p>APVクラブによるMarunda村へ小学校施設のための寄付</p> <p>スズキとAPVクラブは、Fadhilah小学校校舎の補修のための寄付を行うと共に、書籍を贈りました。</p> |  |

パキスタン

| | |
|--------------|--------------------------|
| <p>96年6月</p> | <p>40百万ルピーをかけ浄水工場を設立</p> |
|--------------|--------------------------|

5. 海外での取り組み

ハンガリー

地域社会への貢献

- エステルゴム市の職業訓練学校及びその他国内80以上の大学・単科大学・職業訓練学校への教育貢献・・・職業訓練学校への車両・エンジン・トランスミッション等の寄贈
- ハンガリーの国会議事堂消防隊への車両の寄贈
- 身体障害者のための様々な協会への車両の寄贈（セーケシュフェールバールのダウン症協会等）
- 毎年エステルゴムサマーフェスティバルでの様々なイベントに対する資金援助
- 隔年のエステルゴムギターフェスティバルに対する資金援助
- エステルゴム州コマロム・エステルゴム県での様々なスポーツ活動への援助
- 様々な文化教育議会への資金援助

ボランティア

- ハンガリー赤十字社が組織する隔月の献血活動
- 官庁、大学その他教育機関による会議や特別イベントで企業家や中小企業リーダーのマネージメント能力向上のためのプレゼンテーション実施
- 一般的なモータリゼーション知識の向上のためのボランティア活動（工場見学・会議等）

インド

| | |
|----------|---|
| 05年9月16日 | 販売店協力のもとインド国内15都市にマルチドライビングスクールを設立することを発表 |
| 06年1月30日 | 自動車関連の最新技術・開発に携わる学生の教育・訓練実施を基軸とした技術専門学校の発展に関するHaryana州政府との合意 |
| 06年4月11日 | <ul style="list-style-type: none"> マルチインターナショナルスクールとして芸術教育機関を設立 デリー中心のチルドレンパークの管理・維持及びパークでのNGO/経済的に恵まれない子供や就学児童の為にイベント開催 ニューデリー市議会よりデリー市内の9箇所のロータリーの管理・維持を委託 CRY (Child Rights and You) のサポート 女性従業員のための福祉活動と保育所運営、またNGOが運営する契約労働者のための保育所への資金提供 住宅地域2箇所でクラブを運営し、図書・スポーツ等の福祉事業を実施 |

海外生産会社への取り組み

海外生産会社の人材育成支援

(財)海外技術者研修協会(AOTS)の受入れ研修事業への参画、また海外生産会社からの研修生の直接受入れにより、社内の各部門で研修を実施しています。(2005年度、283名)

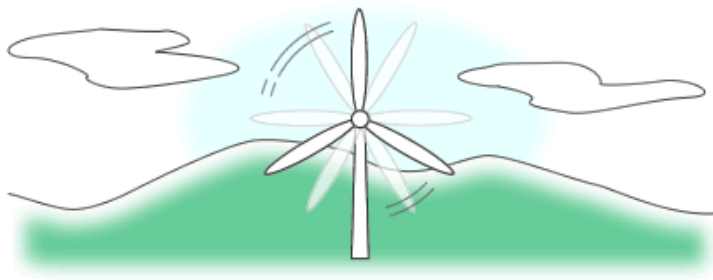
これらの研修は、海外生産会社の生産活動を支える実践的な技術や技能の移転を効率的に行うことで開発途上国の産業発展に貢献しており、また、わが国との相互理解や友好促進にも寄与しています。

海外研修生受入会社(2005年度)

| 国名 | 会社名 | Name of Company | |
|---------------------|-------------|-------------------------------------|--|
| 北米 | アメリカ | スズキ・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ社 | SUZUKI MANUFACTURING OF AMERICA CORPORATION |
| | カナダ | カミ・オートモティブ社 | CAMI AUTOMOTIVE INC. |
| 南米 | コロンビア | スズキコロンビア社 | SUZUKI MOTOR DE COLOMBIA S.A. |
| 欧州 | スペイン | サンタナモーター社 | SANTANA-MOTOR, S.A. |
| | | スズキスペイン社 | SUZUKI MOTOR ESPANA, S.A. |
| | ハンガリー | マジャールスズキ社 | MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD. |
| アジア | 台湾 | 太子汽車工業股份有限公司 | PRINCE MOTORS CO., LTD. |
| | | 台鈴工業股份有限公司 | TAI LING MOTOR CO., LTD. |
| | 中国 | 重慶長安鈴木汽車有限公司 | CHONGQING CHANGAN SUZUKI AUTOMOBILE CO.,LTD. |
| | | 江西昌河鈴木汽車有限責任公司 | JIANGXI CHANGHE SUZUKI AUTOMOBILE CO., LTD. |
| | | 済南輕騎鈴木摩托車有限公司 | JINAN QINGQI SUZUKI MOTORCYCLE CO., LTD. |
| | | 鈴木摩托車研究開発有限公司 | SUZUKI MOTOR R&D CHINA CO., LTD. |
| | フィリピン | スズキフィリピン社 | SUZUKI PHILIPPINES INC. |
| | タイ | スズキモーターR&Dアジア社 | SUZUKI MOTOR R&D ASIA CO., LTD. |
| | インドネシア | インドモビル・スズキ・インターナショナル社 | P.T. INDOMOBIL SUZUKI INTERNATIONAL |
| | インド | マルチ・ウドヨグ社 | MARUTI UDYOG LIMITED |
| マルチスズキオートモビルズインディア社 | | MARUTI SUZUKI AUTOMOBILS INDIA LTD. | |
| スズキパワートレインインディア社 | | SUZUKI POWERTRAIN INDIA LTD. | |
| パキスタン | パックスズキモーター社 | PAK SUZUKI MOTOR CO., LTD. | |

環境への責任

永続的な地球環境のために



- ▶ 環境に配慮した企業経営
- ▶ 環境に配慮した製品開発
 - ▶ 四輪車
 - ▶ 二輪車
 - ▶ 船外機
 - ▶ 福祉車両
- ▶ 環境に配慮した生産活動
- ▶ 環境に配慮した物流活動
- ▶ 環境に配慮した市場活動
- ▶ 環境に配慮したオフィス活動
- ▶ 環境教育及び情報公開
- ▶ 環境に関する資料集 (PDF)

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

環境に配慮した企業経営 1 ■ ■ ■ ■ ■ 2 ■ ■ ■ ■ ■ 3 ■ ■ ■ ■ ■ 4 ■ ■ ■ ■ ■

事業活動を営む上で環境に配慮した取り組みを行うことは経営上の最重要課題のひとつであり、スズキは全社をあげてこの取り組みを行っています。

1. 環境管理システムの継続的な改善

スズキ地球環境憲章

スズキは『環境への取組み』の基本となる考え方として2002年3月に「スズキ地球環境憲章」を制定しました。

●環境理念

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

●環境基本方針

地球環境保全への取り組みは経営上の最重要課題であることを認識し、持続的発展が可能な社会の実現に向けて環境基本方針を次のように定め、全ての事業活動及び製品における環境保全を推進していきます。

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

●環境行動指針

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

環境に配慮した企業経営

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

環境に配慮した製品開発

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

環境に配慮した生産活動

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

環境に配慮した物流活動

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

環境に配慮した市場活動

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

環境に配慮したオフィス活動

- 1 省エネルギーの推進
- 2 グリーン購入の推進
- 3 3Rの推進

環境教育及び情報公開

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

●環境行動計画

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

スズキ環境保全取り組みプラン

スズキは環境への取り組みの中長期目標として「スズキ環境保全取り組みプラン」を策定しています。1993年に初めて「スズキ環境保全取り組みプラン」を策定し、その後1996年に改訂版を策定しました。2006年度中に最新版を策定する予定です。

1. 環境管理システムの継続的な改善

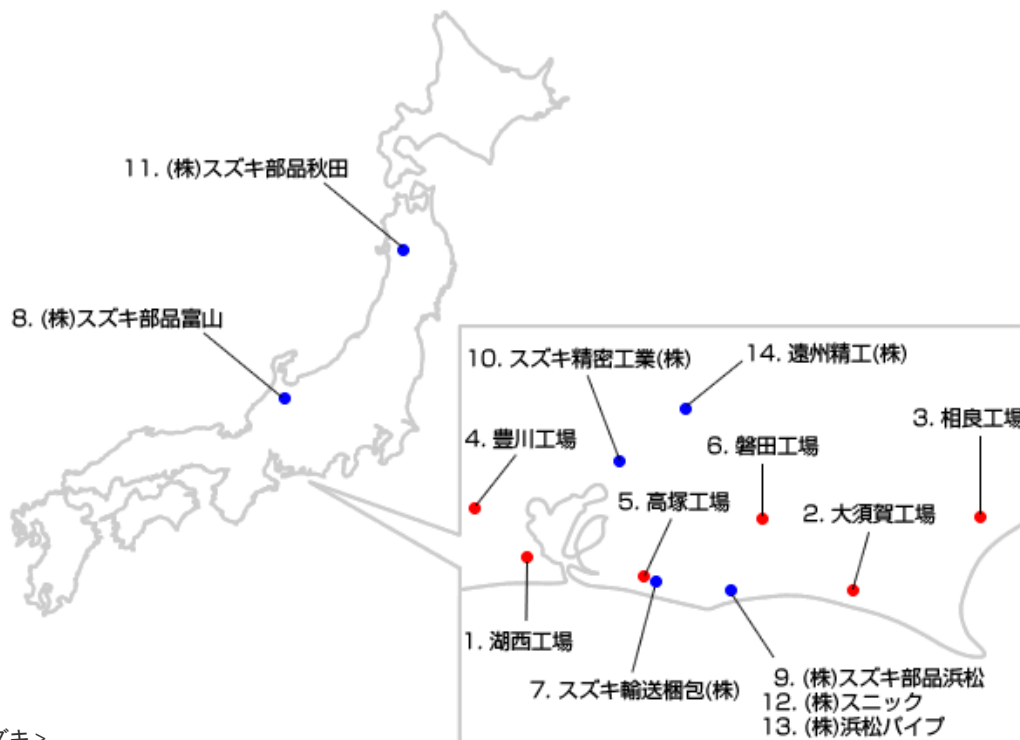
環境マネジメントシステムの導入

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



国内

自社工場については、2003年3月までにすべての工場（6工場）でISO14001の認証を取得し、製造子会社では2006年3月末現在、9社中7社が認証取得しています。非製造部門については、2005年1月に子会社のスズキ輸送梱包（株）が初めてISO14001を認証取得しました。また、「（株）スズキビジネス 環境美化事業部」では環境保全活動の取組みのため「エコアクション21」の導入を進めています。



<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 |

環境に配慮した企業経営 1 ■ ■ ■ ■ 2 ■ ■ ■ ■ 3 4

< 国内関係会社 >

[非製造子会社]

| 名称 | 取得時期 |
|---------------|---------|
| 7 スズキ輸送梱包 (株) | 2005年1月 |

[製造子会社]

| 名称 | 取得時期 |
|----------------|----------|
| 8 (株)スズキ部品富山 | 2001年3月 |
| 9 (株)スズキ部品浜松 | 2001年6月 |
| 10 スズキ精密工業 (株) | 2001年10月 |
| 11 (株)スズキ部品秋田 | 2002年3月 |
| 12 (株)スニック | 2005年3月 |
| 13 (株)浜松パイプ | 2005年5月 |
| 14 遠州精工 (株) | 2005年7月 |

海外

海外製造事業所については、1998年4月、マジャールスズキ社がグループの中で初めて認証取得し、2006年3月末現在、製造子会社では6社、関連会社では5社がISO14001の認証取得をしました。すでに認証取得している関係会社以外の会社も取得に向けた取組みを行っています。



[製造子会社]

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

[関連会社]

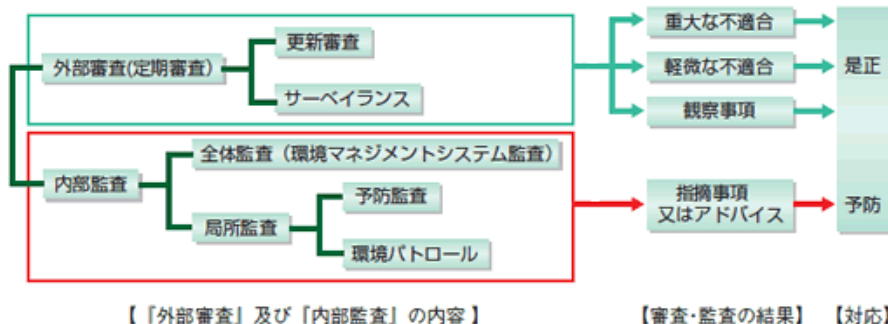
| 名称 | 取得時期 |
|------------------------------|------------|
| 8 カミ・オートモティブ社 (カナダ) | 2000年6月 |
| 9 江西昌河鈴木汽車有限責任公司 (中国) | 2003年12月 |
| 10 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司 (中国) | 2004年6月 |
| 11 重慶長安鈴木汽車有限公司 (中国) | 2004年11月 |
| 12 ベトナムスズキ社 (ベトナム) | 2005年3月 |
| 13 スズキアッセンブラーズマレーシア社 (マレーシア) | 2006年12月予定 |

1. 環境管理システムの継続的な改善

環境監査

スズキでは毎年1回、外部審査機関による環境マネジメントシステムの審査(外部審査)を受け、更にスズキ独自の内部監査を行い、二重の監査を行うことで環境への取り組みをより確実なものにしています。

スズキの環境監査



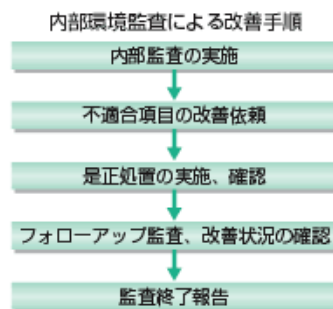
外部審査機関による環境審査

環境マネジメントシステムが確実に実施されているか否かの確認とそのシステムの有効性及び妥当性を確認するため、第三者機関から文書及び現場における審査を受けています。2005年度は4工場の更新審査と2工場の定期審査を受け、ISO14001の要求事項に対する「軽微な不適合」 1は2工場で3件ありました。直ちに原因究明及び是正処置を行ない、再発防止に努めています。また、「観察事項」 2は全工場で37件あり、継続的な改善を実施していきます。

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

内部監査

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



環境マネジメントシステム監査

環境マネジメントシステムの運用が適切に実施されているかどうかを「文書」及び「現場」において監査します。2005年度には指摘事項36件、アドバイス112件がありましたが、すべて改善しました。

予防監査

緊急事態の発生する恐れがある排水処理場、化学物質の使用・保管場所及び廃棄物処理場を中心に現場を十分に確認しながら監査します。

2005年度には指摘事項が37件あり、すべて改善しました。

環境パトロール

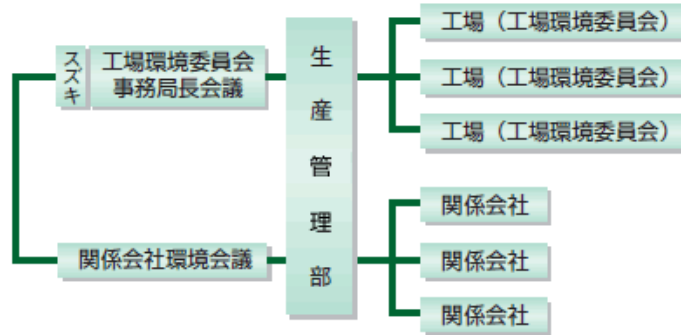
緊急事態の発生する恐れのある場所を工場長が定期的にパトロールし、環境事故の未然防止を図ります。

環境に配慮した企業経営

- 1 ■ ■ ■ ■ ■ 2 ■ ■ ■ 3 4

1. 環境管理システムの継続的な改善

環境事務局長会議
スズキ環境組織



社内工場の環境管理を向上させるため、2ヶ月に1度、工場環境委員会事務局長会議を行っています。この場にはスズキの全工場の事務局長が集まり、環境保全計画の改善事例や全工場に関連する事項等について現場で現物を確認し討議しています。ここで確認・討議された内容は各工場に展開され、スズキの環境活動に役立っています。

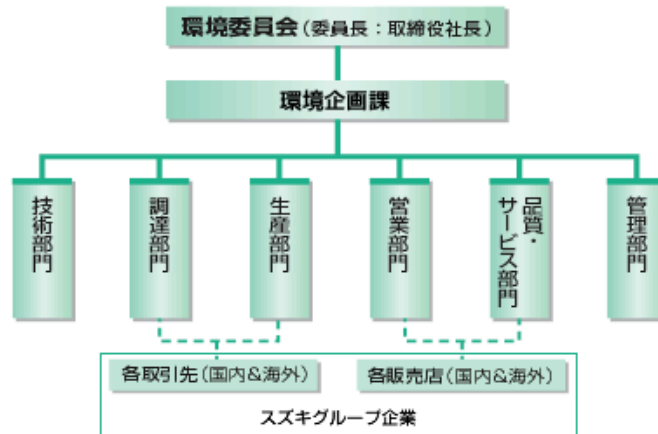
また、製造子会社についても2005年度より2ヶ月に1度、関係会社環境会議を開催し、スズキグループとしての環境管理のレベルアップを図っています。

2. 環境組織の活動推進

環境組織

スズキは1989年8月に「環境問題審議会」を設置し、2001年4月に環境問題審議会に替わる組織として「環境委員会」を設置しました。この環境委員会では、環境に関する重要な課題等の取組方針を決めています。

また、全社横断的に環境対応を推進するために「環境企画課」を設立し、全社レベルの環境方針の策定と目標達成状況の管理を行っています。



環境に配慮した企業経営 1 ■ ■ ■ ■ 2 ■ ■ 3 4

2. 環境組織の活動推進

環境目標と実績

| | | 2005年度 | | 2006年度 | |
|-----------------|-----------------|--|--|--|--|
| | | 目標 | 実績 | 目標 | |
| 環境に配慮した 企業経営 | 環境マネジメントの 普及 | 海外製造関係会社3社で ISO14001認証を取得す る。 | 3社の内2社が取得(残り1 社は未取得)し、海外製 造関係会社の認証取得社 数は11になった。 | ・海外製造関係会社2社 でISO14001を認証取得 する。(合計13社) ・環境保全取組みプラン (第3版)の作成と取組 みを推進する。 | |
| 環境に配慮した 製品開発 | 燃費 | 四輪車 | 2010年燃費基準の早期達 成を図る。 | 一部の重量ランクで僅か に及ばなかったが、2010 年燃費基準をほぼ満足す るレベルにまで燃費が改 善できた。 | 現在、政府が検討してい る次期燃費基準を見据え て今後の燃費向上計画を まとめ、燃費改善の取り 組みを開始する。 |
| | | 二輪車 | 燃費を10%向上させる。 | 計画機種で10%以上の燃 費向上を達成。 | キャブレター車の一部の 機種につきFI(フューエ ルインジェクション)化 し燃費を5%向上させ る。 |
| | | 船外機 | 航走性能との両立を考え て燃費を向上させる開発 を行う。 | 全機種の総平均で前年比 10~15%の燃費を向上さ せる。 | 走行性能とのバランスを とり、全機種の平均燃費 を向上させる。 |
| | 排出ガス | 四輪車 | 新長期低排出ガス認定車 を普及拡大する。 | 新長期低排出ガス認定車 を普及拡大した。 (乗用車の約20%が 認定車。) | 新長期規制 認定 車を普及拡大する。 |
| | | 二輪車 | 欧州規制を前倒しにして 対応する。 | 計画していた6機種の内、 6機種全てを達成し た。 | 欧州規制対応車を普及 拡大する。 |
| | | 船外機 | EPA、CARB、EUで検討さ れている次段階の排出ガ ス規制に適合した開発を 行う。 | 次段階の排出ガス規制の 予想される規制値に合わ せて開発を進めている。 | EPA、CARB、EUの次段階 の排出ガス規制に適合し た開発を行う。 |
| | クリーン エネルギー車 | 天然ガス自動車の普及 拡大のため、低価格化と航 続距離延長の開発を行 う。 | 性能等の向上は実施でき なかったが、低公害フェ ア等に出展し普及に努め た。 | 天然ガス自動車の普及の ため、国内だけでなくグ ローバルな展開を図る。 | |
| | 環境関連事業 | ITS/CEV共同利用システ ムを普及する。 | カーシェアリング専用車 を31台販売し、2003年度 からの販売総実績は46台 になった。 | 共同利用システムの普及 を推進する。 | |

環境に配慮した企業経営 1 ■ ■ ■ ■ 2 ■ ■ 3 4

| | | | | |
|-------------------|-----------------------|--|---|---|
| 環境に配慮した 生産活動 | CO2排出量 | 2010年度目標(グループ 全体の排出量を278千t- CO2以下に削減する)に向 けて取り組む。 | 398千t-CO2(2010年度目 標に対して未達成) | 売上高あたりの排出量を 2005年度比1%削減に向 けて取り組む。 |
| | 埋立廃棄物 | 0t | 0.3t 1 | 0t |
| | VOC単位面積当り 排出量 | 2010年度目標(排出量 43g/m2)に向けて取り組 む。 | 49.4g/m2(2010年度目標 に対して未達成) | 2010年度目標(見直し中 2)に向けて取り組 む。 |
| 環境に配慮した 物流活動 | ダンボール | 使用量を削減する。 | リターンブル容器の使用 率拡大により約319t削減 した。 | 使用量を削減する。 |
| | | リサイクルの促進 | 廃ダンボールの総量373t の内、25tを緩衝材とし てリサイクルした。 | — |
| 環境に配慮した 市場活動 | 使用済みバンパーの 回収・リサイクル | 回収量の増大を図る。 | 13%増大 | 回収量の増大を図る。 |
| | 自動車(四輪車) リサイクル法 | シュレッダーダスト (ASR 3)の再資源化率 50%以上を目指す。 | ASRの再資源化率を 65.2%達成。 | ASR再資源化率の向上と 低コスト化を推進する。 |
| | 二輪車リサイクル 自主取り組み | リサイクルシステムの周 知と利便性の向上を図 る。 | 自主取組相談窓口で引取 られた廃棄二輪車は518 台となった。 | 取引販売店にリサイクル 自主取組の周知徹底を図 る。 |
| 環境に配慮した オフィス活動 | 社有車に低公害車の 導入を図る | 更に低公害車の比率の増 大を図る。 | 約60% | 更に低公害車の比率の増 大を図る。 |
| 環境教育及び 情報公開 | 環境教育 | 従業員育成プログラムの 一環として、各階層別に 教育を実施する。 | 工場において新入社員等 の導入教育・役職者教育 等を373回、工場全体教 育を7回の計380回実施。 | — |

1. 社会状況に基づいてアスベスト調査・回収を実施し、その結果発生してしまった分について、現状ではリサイクル困難なため、埋立処分とした。
2. 前年版では対象を四輪車ボディに限定して43g/m2としていましたが、二輪車、バンパーを対象を含めて目標値を見直しています。
3. ASR: Automobile Shredder Residue

環境に配慮した企業経営 1 ■ ■ ■ ■ ■ 2 ■ ■ ■ 3 ■ 4

3. 緊急時対応の整備

緊急時の訓練

各工場・職場では、環境事故が発生する恐れのある場所・作業を想定して、従業員、納入業者の関係者による緊急時の訓練を行っています。2005年度は全国内工場で延べ131回（うち夜間を想定したものの42回）の訓練を実施しました。

また、海外工場25工場では79回の訓練を実施しました。



防災訓練（タイ）

4. 環境関連事故・訴訟の公開

環境事故等

2005年度には工場周辺の住民の皆様からの「苦情」が6件ありました。その内容は臭気、騒音及び梱包材の場外飛散に関するものであり、対応できるものについては至急対策を行いました。

また、「環境事故」は0件でした。今後も事故を発生させないよう環境管理活動に取り組んでまいります。

環境に係わる製品リコール

2005年度には、環境に関する製品リコールが3件ありました。いずれも該当機種については販売会社からお客様に連絡し、無償修理を実施しています。

| 機種 | 不具合 |
|--------------|---|
| エスクード | 後輪差動装置の左側ケースにおいて鑄造する際に鑄型へ塗布する薬剤（離型剤）が不足していたため、当該ケースが鑄型に固着し、取り出し時に亀裂が生じるものがあり、その亀裂が進行するとオイルが漏れ、最悪の場合には走行不能になるおそれがあるものです。 （但し、当リコールは仕入先からの報告によるものであり、市場からの不具合情報はありませんでした。） |
| エブリイ キャリア | エキゾーストパイプにおいてフロントフランジ部の溶接強度が不十分なものがあり、そのままの状態で使用を続けると走行中の振動により溶接部が剥れ、排気ガスが漏れて騒音が増大するおそれがあるものです。 |
| エブリイ | 原動機側の冷却水用ホースにおいて取付方法が不適切なため、高回転運転時の水圧により当該ホースの取付位置がずれることがあり、ホースが周辺部品と干渉し損傷する、またはホースが抜け冷却水が流出し最悪の場合にはオーバーヒートするおそれがあるものです。 |

リコール情報等の詳細は、[こちら](#)からご覧いただくことができます。

環境に配慮した製品開発：四輪車

1 ■ ■ ■ ■ 2 3 4 ■ ■ ■ 5 ■ 6 7

創業以来、消費者の皆様の立場になって「価値ある製品の提供」を行っています。スズキは環境行動指針で掲げた7つの課題を通じて、消費者の皆様には喜ばれる製品の研究・開発に取り組んでいます。

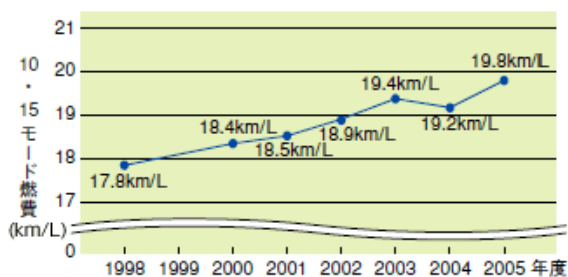
1. 燃費の向上

重量区分別平均燃費の推移

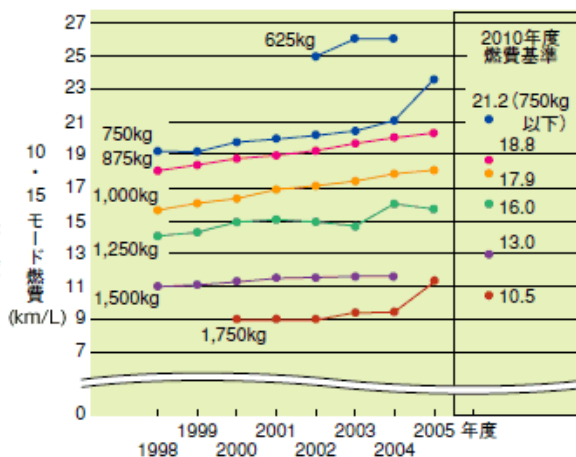
スズキは地球温暖化の原因とされるCO2の削減のため、燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組んでいます。

スズキ生産車の今年度の2010年燃費基準達成状況については、ほぼ全ての重量区分で燃費基準を達成させました。

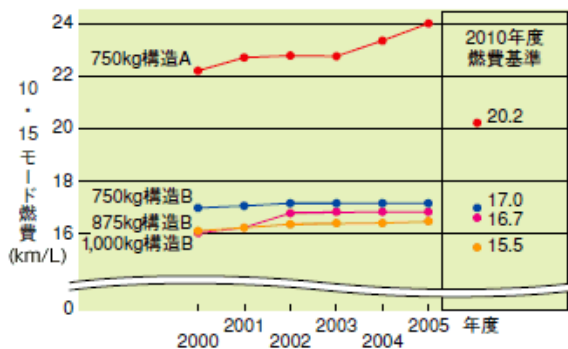
スズキ 代表機種燃費推移
(ワゴンR 2WD-AT車の燃費推移)



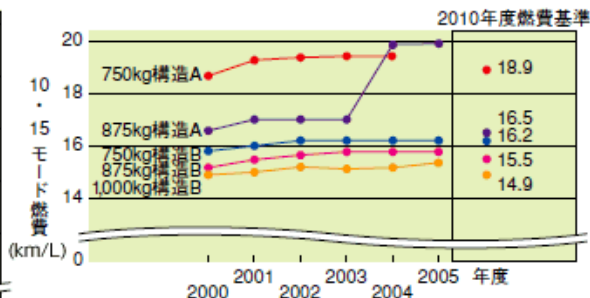
ガソリン乗用車の重量区分別平均燃費の推移
(2004年度以降はOEM車を除く)



ガソリン軽貨物MT車の重量区分別平均燃費の推移



ガソリン軽貨物AT車の重量区分別平均燃費の推移



構造A:アルト(バンタイプ)
構造B:キャリイ及びエブリイ(バンタイプ)

環境に配慮した製品開発：四輪車

1

2

3

4

5

6

7

1. 燃費の向上

駆動系の改良

オートマチックトランスミッション（AT）

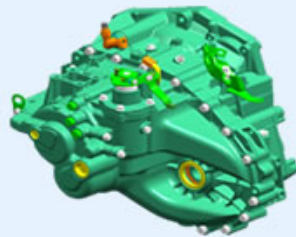
スズキは1980年、アルトに2ATをはじめて搭載し、以後、改良を重ねてきました。2003年にはグランドエスクードに5ATを搭載し、ギヤレンジをワイド化して動力性能、燃費及び静粛性を向上させました。また、11車種 1にトルクコンバータのロックアップスリップ制御 2を採用することで、伝達効率を高め、燃費の向上と快適な走行を可能にしました。

1 アルト、新型エスクード、新型MRワゴン、エリオ、Kei、ジムニーシエラ、シボレークルーズ、スイフト、ソリオ、ワゴンR、ラバン

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

ディーゼル用6速マニュアルトランスミッション

欧州向けSX4 1.9L ディーゼル車に6速マニュアルトランスミッションを設定し、動力性能向上と低燃費の両立を実現しました。



1. 燃費の向上

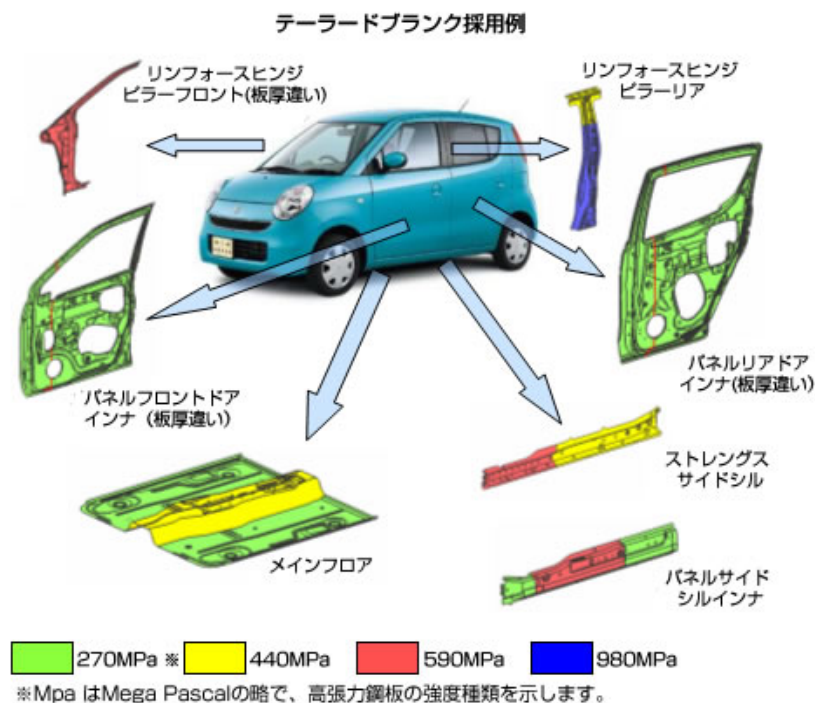
車体軽量化

テーラードブランクの採用（新型MRワゴン）

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

高張力鋼板の採用拡大（スズキ全車）

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



環境に配慮した製品開発：四輪車

1 ■ ■ ■ ■ 2 3 4 ■ ■ 5 ■ 6 7

1. 燃費の向上

電装機器（エアコン等）使用に対する消費動力低減

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

エコドライブ支援装置（瞬間燃費・平均燃費）等

2004年11月発売のスイフトに初めて瞬間燃費表示計を装備し、ドライバーに対して燃費の経済的な走行を促す取り組みを行っています。

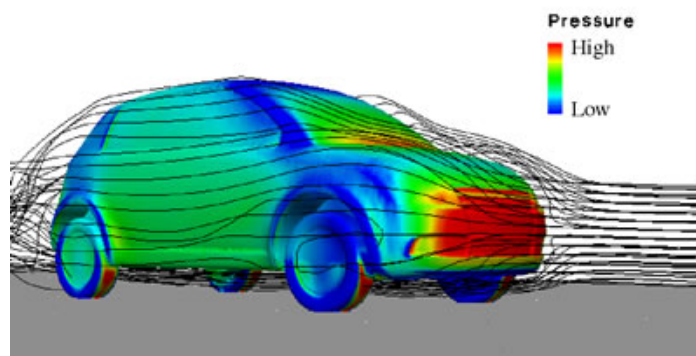
2006年1月発売のスイフトには瞬間燃費表示計に加えて平均燃費表示計も装備し、同1月発売のMRワゴンにはスピードメーター内に燃費計を装備しました。

今後の新型車についても順次装備を検討していく予定です。



空気抵抗低減の取り組み

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



環境に配慮した製品開発：四輪車

1 ■ ■ ■ ■ 2 3 4 ■ ■ ■ 5 ■ 6 7

2. 排出ガスの低減

スズキは、大部分の車両で平成17年排出ガス規制（新長期規制）に適合しています。また、小型車の新型スイフト（全仕様）・ワゴンRソリオ・シボレークルーズ（一部仕様）と軽自動車のワゴンR・アルト・MRワゴン（一部仕様）で平成17年排出ガス基準の75%低減レベル「」認定を取得しています。

新長期規制認可（2006年3月末）取得車種

| 対応車種 | 新長期規制 | 新長期50% 低減レベル | 新長期75% 低減レベル |
|---------|-------|-----------------|-----------------|
| アルト | | 1型式 | 1型式 |
| MRワゴン | 1型式 | 1型式 | 1型式 |
| ワゴンR | | 1型式 | 1型式 |
| アルトラパン | 1型式 | 1型式 | |
| Kei | | 1型式 | |
| ジムニー | 1型式 | | |
| エブリイワゴン | 1型式 | | |
| エブリイ貨物 | 1型式 | 1型式 | |
| キャリイ貨物 | 2型式 | | |
| アルト貨物 | | 1型式 | 1型式 |

| 対応車種 | 新長期規制 | 新長期50% 低減レベル | 新長期75% 低減レベル |
|---------------|-------|-----------------|-----------------|
| スイフト | | 1型式 | 4型式 |
| ワゴンRソリオ | 1型式 | | 1型式 |
| シボレー クルーズ | 2型式 | 1型式 | 1型式 |
| エリオ | 2型式 | 1型式 | |
| エリオセダン | 2型式 | 1型式 | |
| エスクード | | 2型式 | |
| グランド エスクード | | 1型式 | |
| エブリイ ランディ | 1型式 | | |
| ジムニーシエラ | 1型式 | | |

2005年度低公害車等出荷実績

単位：台

| | | 乗用車 | | 貨物車 | | バス | 合計 |
|-------------------|-------------------------|------------|---------|------------|--------|----|---------|
| | | 普通・ 小型車 | 軽自動車 | 普通・ 小型車 | 軽自動車 | | |
| 低公害車 | 燃料電池自動車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 電気自動車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | ハイブリッド自動車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 天然ガス自動車 | 0 | 11 | 0 | 19 | 0 | 30 |
| | メタノール自動車 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 低燃費かつ 低排出ガス認定車 | 平成17年基準排出ガス 75%低減レベル | 43,025 | 43,161 | 0 | 0 | 0 | 86,186 |
| | 平成17年基準排出ガス 50%低減レベル | 11,173 | 335,254 | 0 | 19,477 | 0 | 365,904 |
| | 平成12年基準排出ガス 75%低減レベル | 8,281 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8,281 |
| | 平成12年基準排出ガス 50%低減レベル | 0 | 0 | 0 | 59,667 | 0 | 59,667 |
| | 平成12年基準排出ガス 25%低減レベル | 0 | 5,193 | 0 | 1,510 | 0 | 6,703 |
| ディーゼル代替LPG自動車 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 低公害車等の合計 | | 62,479 | 383,619 | 0 | 80,673 | 0 | 526,771 |

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

環境に配慮した製品開発：四輪車

1 ■ ■ ■ ■ 2 3 4 ■ ■ ■ ■ 5 ■ ■ 6 7

3. クリーンエネルギー自動車

天然ガス自動車

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

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



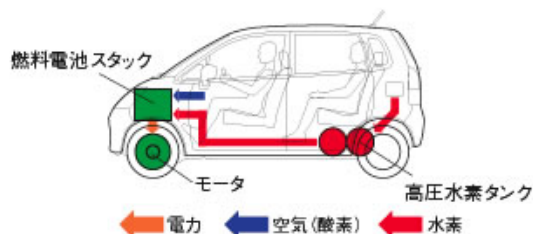
燃料電池自動車

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

2003～2004年にかけて小型燃料電池を搭載した軽自動車の大臣認定を取得し、2004年モデルには国内初の70MPa水素タンクを搭載しました。

2006年3月末現在、国家プロジェクトとして実施されているJHFC（Japan Hydrogen & Fuel Cell Demonstration Project：水素・燃料電池実証プロジェクト）に参加し、公道走行試験を行っています。今後も、燃料電池自動車の耐久性の向上、航続距離の向上等の課題に引き続き取り組み、実用化に向けて開発を進めていきます。

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



環境に配慮した製品開発：四輪車

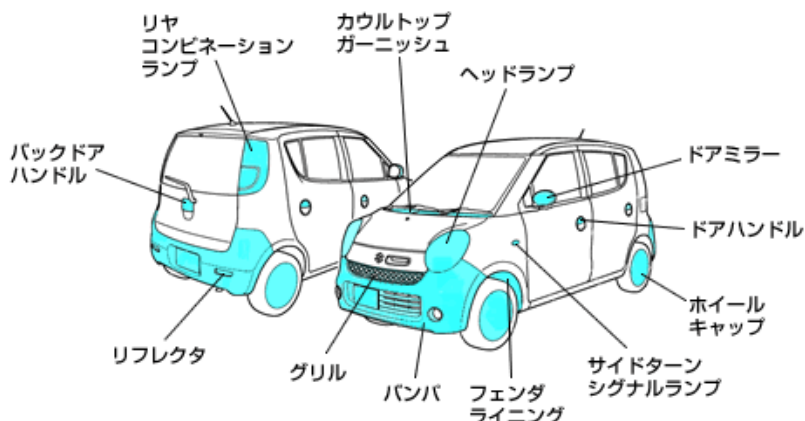
1 ■ ■ ■ ■ 2 3 4 ■ ■ ■ ■ 5 ■ 6 7

4. 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進

リサイクル設計

スズキはリサイクルを意識した車両設計を行っています。外装、内装の各部品にリサイクル可能な樹脂を積極的に採用しています。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所（外装）



材料名

| | | |
|---------------|--------------------------|--------|
| ヘッドランプ | レンズ | PC |
| | ハウジング | PP |
| リヤコンビネーションランプ | レンズ | PMMA |
| | ハウジング | ASA |
| サイドターンシグナルランプ | レンズ | PMMA |
| | ハウジング | PC |
| リフレクタ | レンズ | PMMA |
| | ハウジング | ABS |
| ホイールキャップ | フルキャップ、センタキャップ（アルミホイール用） | PC+ABS |
| バンパ | フロント | PP+EPM |
| | リヤ | PP+EPM |
| グリル | | ABS |
| カウルトップガーニッシュ | | PP |
| ドアミラー | ハウジング&ミラーカバー | AEPDS |
| | ミラーバイザカバー | ABS |
| | ミラーホルダ | PP |
| | ガasket | PE |
| ドアハンドル | | PC+PBT |
| バックドアハンドル | カバー | ABS |
| | ハンドル | PBT |
| フェンダライニング | | PE |

リサイクル可能樹脂

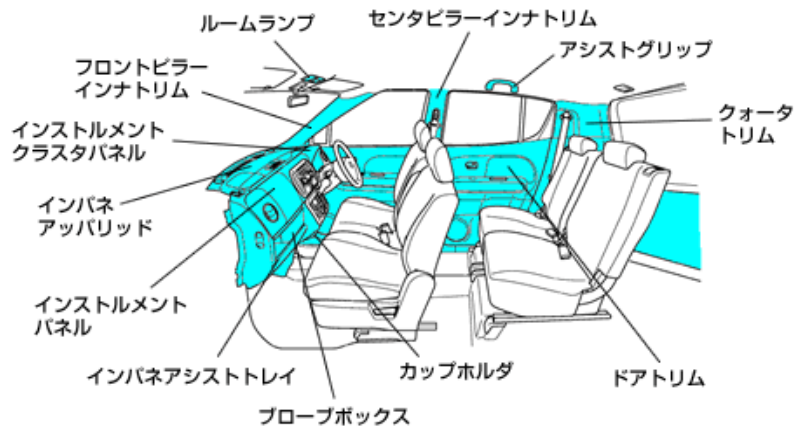
| | |
|-------|---|
| ABS | 【Acrylonitrile-butadiene-styrene】ABS樹脂 |
| AEPDS | 【Acrylonitrile-(ethylene-propylene-diene)-styrene】アクリロニトリル-（エチレン-プロピレン-ジエン）-スチレン樹脂（AES樹脂） |
| ASA | 【Acrylonitrile-styrene-acrylate】アクリロニトリル-スチレン-アクリル酸エステル（ASA樹脂） |
| EPM | 【Ethylene-propylene copolymer】エチレンプロピレンゴム |
| PA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

環境に配慮した製品開発：四輪車

1 ■ ■ ■ ■ 2 3 4 ■ ■ 5 ■ 6 7

4. 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所 (内装)



材料名

| | | | |
|-----------------|--------|--------|-----|
| ルームランプ | レンズ | PC | |
| | ハウジング | PP | |
| センタビラーインナトリム | アッパ | PP | |
| | ロア | PP | |
| アシストグリップ | | PP | |
| クォータトリム | インナ | PP | |
| | アッパ | PP | |
| グローブボックス | | PP+EPM | |
| インパネアシストトレイ | リッド | PP+EPM | |
| | アッパトレイ | PA | |
| | ロアトレイ | ABS | |
| カップホルダ | リッド | PP+EPM | |
| | トレイ | PA | |
| インパネアッパリッド | | PP+EPM | |
| インストルメントクラスタパネル | | PP+EPM | |
| インストルメントパネル | | PP+EPM | |
| フロントビラーインナトリム | | PP | |
| ドアハンドル | | PC+PBT | |
| ドアトリム | フロント | ボード | PP |
| | | アームレスト | ABS |
| | リヤ | ボード | PP |
| | | アームレスト | ABS |
| | バック | 表皮 | PET |
| | | ベース | PP |

リサイクル可能樹脂

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

環境に配慮した製品開発：四輪車

1

2

3

4

5

6

7

4. 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進

使用済み自動車のガラスリサイクルへの取り組み

2005年度、スズキは自動車メーカー7社 1及び旭硝子（株）と共同で廃ガラスを資源として有効利用するため、自動車用ガラス原料へのリサイクルを実現するための実証実験に取り組んできました。

それらの取り組みの中でもスズキは特にガラスの回収に力を入れ、効率的な回収器を開発しました。これによりリサイクルコストの低減に貢献しています。今後も引き続き、この取り組みを続けていきます。

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



ドアガラス回収器



サイドガラス回収器



リヤガラス回収器（バックドア用）

自動車リサイクル促進工具の開発

リサイクル設計に加えて、リサイクルを促進するために必要な工具の開発にも取り組んでいます。2005年度は、ハーネス回収を促進するためのハーネス切断工具を開発しました。カーペットの下や、手の入りにくい狭い場所のハーネスも、片手で簡単に切断・回収することができます。現在、一部の解体業者でテスト運用しています。



ハーネスカッター

環境に配慮した製品開発：四輪車

1 ■ ■ ■ ■ 2 3 4 ■ ■ 5 ■ 6 7

5. 環境負荷物質の管理・削減

環境負荷物質の使用量削減と管理

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

自工会の削減目標(新型車)

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

鉛削減の取り組み

2005年度に発売された新型エスクード、新型MRワゴンで、鉛使用量1996年比1/10以下を達成しました。2006年度中には、継続生産車についても全て1/10以下を達成する計画です。

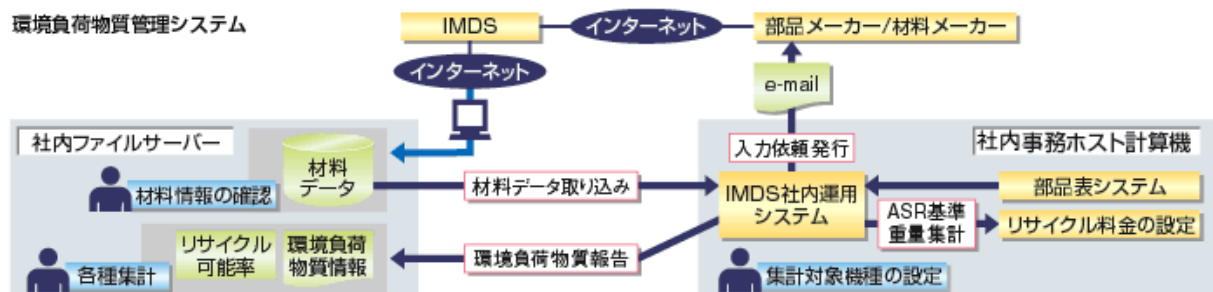
六価クロム削減の取り組み

国内で生産される四輪車、二輪車、船外機に使用される六価クロムについては、大幅に削減を進めます。中でも、2006年7月から発売されたSX4は、ほとんどの部品で六価クロムを廃止しました。

環境負荷物質の管理

自動車産業界向けの材料データ収集システムであるIMDS(International Material Data System)を2003年より導入し、それを利用した社内環境負荷物質管理システム(下図参照)を社内に構築しました。この社内システムにより、部品に含有される環境負荷物質のチェックと含有量の集計を行います。2005年度には四輪車、二輪車合わせて12車種について環境負荷物質に関する法規への適合確認を行いました。

環境負荷物質管理システム



環境に配慮した製品開発：四輪車

1 ■ ■ ■ ■ 2 3 4 ■ ■ ■ 5 ■ 6 7

5. 環境負荷物質の管理・削減

車室内VOC (Volatile Organic Compounds : 揮発性有機化合物) の低減

車室内をより快適にするため、内装部品の材料、接着剤、塗装方法等を見直すことにより、VOC発生量の低減に取り組んでいます。2006年1月に発売した新型MRワゴンでは、自動車業界の自主取り組みの目標値である厚生労働省のVOCの室内濃度指針値以下を達成しました。今後国内で生産し、発売する機種については全て対応する計画です。



VOC室内濃度指針値以下を達成した
新型MRワゴン

(社)日本自動車工業会は、2007年4月以降発売の新型乗用車及び、2008年4月以降発売の新型商用車に使用する『厚生労働省が定めた13物質』について室内濃度指針値以下とする取り組みを進めています。

フロン (エアコンの省冷媒化、代替冷媒)

エアコンの省冷媒化

地球温暖化の原因となるエアコン冷媒の使用量削減のため、エアコンシステムの最適設計を行い、「熱交換器の小型化」、「サブクールシステムによる省冷媒タイプエアコンの採用」の取り組みを進めています。2005年8月にモデルチェンジしたエブリイにおいても、この取り組みにより冷媒の充填量を530gから350gに180g削減しました。

冷媒とはフロン (HFC134a) をいいます。

代替冷媒

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

鉛フリーハンダ付け技術開発

車載電子コントロールユニット (ECU) に使用される『鉛入りハンダ (錫6 : 鉛4)』を『鉛成分が無いハンダ (鉛フリーハンダ)』に置き換える技術開発を進めています。2001年11月、シボレークルーズのEMCD (電子制御カップリング装置) コントローラに鉛フリーハンダを初めて採用し、2004年～2005年度には一部車種のEPI (エンジン制御) コントローラ等に採用しました。今後も鉛フリーハンダを順次展開し、環境負荷低減に努めます。

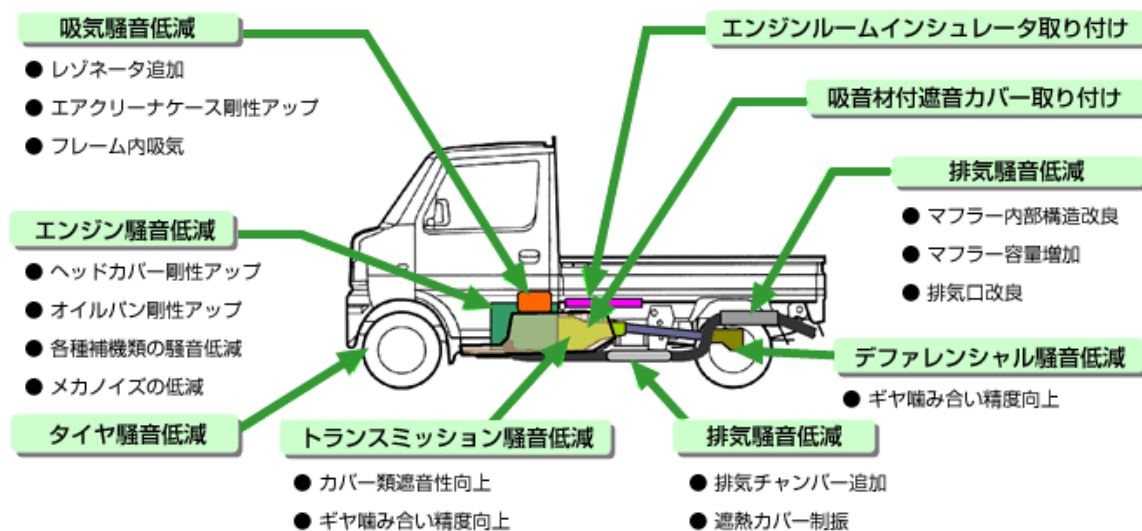
環境に配慮した製品開発：四輪車

1 ■ ■ ■ ■ 2 3 4 ■ ■ ■ 5 ■ ■ 6 7

6. 騒音の低減

環境問題のひとつである道路交通騒音低減のため、その音源である自動車の騒音低減に取り組んでいます。具体的には、車の騒音源となるエンジンをはじめトランスミッション、吸排気系、タイヤ等から発生する音の低減と、発生した音を車外へ出さないための遮音カバーの最適化等を行い生産車に適用しています。これによりスズキが生産し国内販売するすべての車種で、国内の車外騒音規制への適合を完了させています。

主な騒音対策項目



環境に配慮した製品開発：四輪車

1 ■ ■ ■ ■ 2 3 4 ■ ■ ■ 5 ■ 6 7

7. 高度交通システムの開発(ITS¹/CEV²共同利用システム)

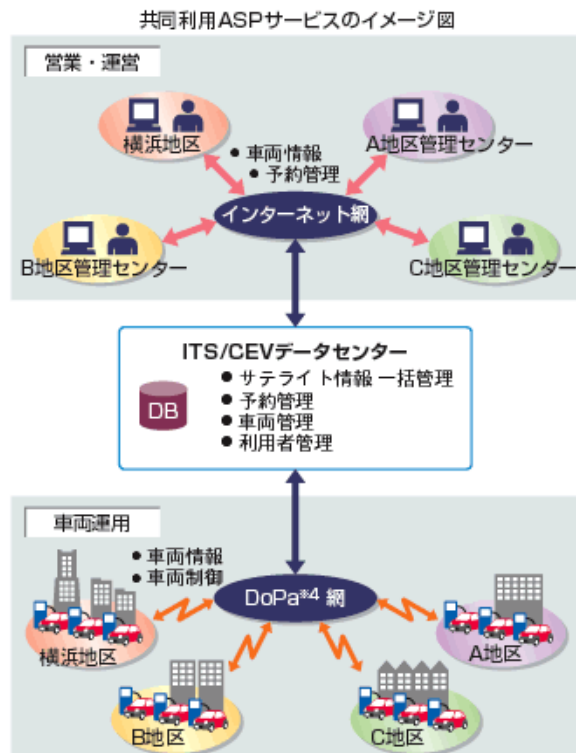
情報技術の活用によって複数の利用者が1台の車を共有し必要に応じて使用するという共同利用システムの実現が可能となり、自動車と公共交通を融合させた効率的で利便性の高い都市交通システムの構築と排出ガスの低減効果が期待されています。

2002年3月には、国内初の共同利用管理サービスの事業化を行う管理運営会社「シーイーブイシェアリング株式会社」が設立されました。スズキは2004年8月、シーイーブイシェアリング株式会社が提供する共同利用ASP³サービスに対応した「カーシェアリング専用車」を発売し、2006年3月末現在、東京・横浜地区及び名古屋地区を中心にご利用いただいています。



ワゴンR カーシェアリング専用車

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



カーシェアリング車の利用についてのお問い合わせ先

(東京・横浜地区)シーイーブイシェアリング株式会社 <http://www.cev-sharing.com>
 (名古屋地区) Lab.Creations! (ラボクリエイションズ) <http://linkul.jp>

環境に配慮した製品開発：二輪車 **1** 2 3 4**1. 燃費の向上**

燃費の向上の取組みとして、スクーター アドレスV50における実施例を紹介します。

アドレスV50

アドレスV50では、車両の軽量化、4ストロークエンジン化、DCP（燃料噴射装置）を採用し、燃料カットシステムとエンジン温度、気温、気圧等の環境条件の変化に対応した最適なA/F（空気・燃料比）の設定により、スズキ従来モデルの2サイクルエンジンスクーターよりも実用燃費を約17%向上させました。

また、二輪排ガスモード走行におけるCO₂排出量については約20%削減しています。

DCP : Discharge pump



環境に配慮した製品開発：二輪車 1 2 3 4

2. 排出ガスの低減

排ガス浄化の取組みとして、アメリカンモデルのブルバード/M109Rにおける実施例を紹介します。

ブルバード/M109R

ブルバード/M109Rでは燃料噴射装置、ハニカム触媒を採用し、二次エアシステム 1およびO₂フィードバックシステム 2をVツインエンジンの前後気筒用それぞれ独立で2系統設けています（欧州仕様）。

112mmのシリンダボアに対して、点火プラグを1気筒あたり2個配置し、各プラグを独立点火とすることで最適な燃焼状態を実現しています。

これにより優れた排出ガス性能を達成しています。（ユーロ3排ガス規制クリア）



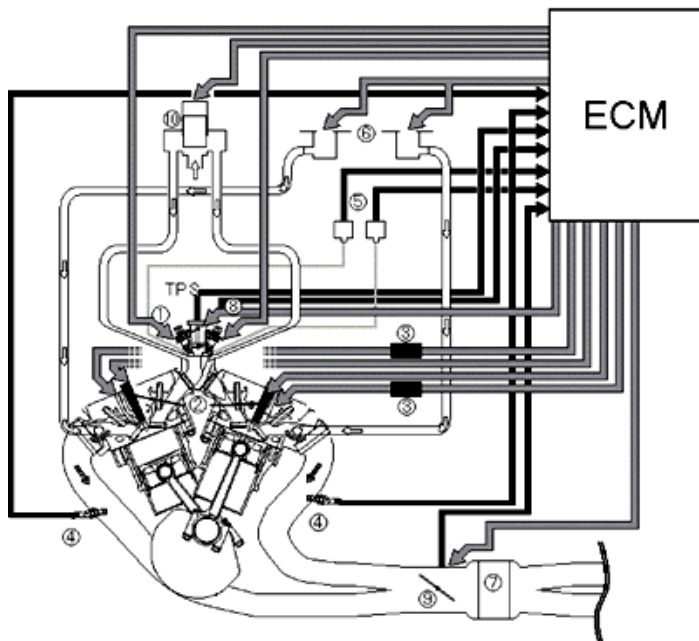
- 1：排気管内に空気（酸素）を送って完全燃焼させるシステム。
- 2：エキゾースト内に取り付けられた3元触媒の性能を効率よく利用するために、O₂センサーを用い、混合気を理論空燃比に近づくようにフィードバック制御を実施するシステム。



ハニカム触媒

2プラグシリンダヘッド

制御システム概要



- ① インジェクター
- ② 点火コイル（メイン）
- ③ 点火コイル（サブ）
- ④ O₂センサー
- ⑤ 吸気圧センサー
- ⑥ 2次エアカットバルブ
- ⑦ ハニカム触媒
- ⑧ サブスロットル
- ⑨ 排気コントロールバルブ
- ⑩ アイドルスピードコントロールバルブ

環境に配慮した製品開発：二輪車 1 2 3 4

3. 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進

3R設計の内、リデュース・リサイクル性向上における設計の配慮について、アドレスV50、バーディ90、スカイウェイブ250/400、GSR400、GSX-R600、ブルバード/M109Rの事例について説明します。

リデュース、リサイクル設計

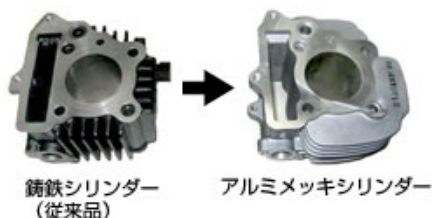
リデュース(軽量コンパクト設計)

バーディ90

アルミメッキシリンダーの採用

バーディ90では軽量化のため、従来の鋳鉄シリンダーに代わりアルミメッキシリンダーを採用しています。

従来の鋳鉄シリンダーと比較して約55%(スズキ比単品当り)の軽量化を実現しました。



GSX-R600

外装樹脂部品を軽量化のため、形状の見直し、肉厚の最適化を図った設計を行い、従来車と比較して6.5%(スズキ比)の軽量化を実現しました。又、リヤサスペンション周りにおいても構造変更を行い、100g(スズキ比)の軽量化を実現しました。



リサイクル

材料着色樹脂の使用

アドレスV50に装着しているハンドルカバー、レッグシールドやフレームカバー等の樹脂製カバー類に、PPやAES材料着色樹脂を使用しています。これらの樹脂を使用することで、リサイクル時に素材と塗装を分離する必要がなく、リサイクルを容易にしています。

リサイクル材(再生材)の使用

スカイウェイブ250/400では、PPの再生材を下記部品に使用しています。

エレクトリックパーツ ホルダー
 フュ・エルリッド アームバー
 メーターローア パネル
 ヘルメットボックス フロントカバー



スカイウェイブ250タイプS

解体の容易化

アドレスV50の外観装飾部品の取付けには、スクリュー及びクリップを使用しています。特殊な工具を使用する必要がなく、ドライバーだけで外装部品を分解することが可能です。

鉛レスバルンサーの採用

スカイウェイブ250/400、GSR400、GSX-R600、ブルバード/M109R等において、鉛レスバルンサーを採用致しました。



ブルバード/M109R

環境に配慮した製品開発：二輪車 1 2 3 4

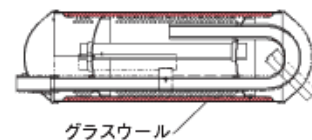
4. 騒音の低減

騒音低減の取組みとして、スクーターアドレスV50とスポーツ車GSR400における実施例を紹介します。

アドレスV50

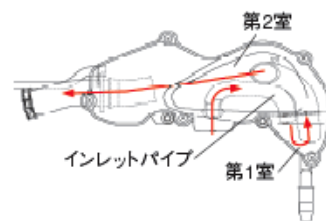
マフラー：

騒音低減のため、十分な容積の確保と消音効果の高い内部構造レイアウトを採用し、またグラスウールを装着して排気音の低減を図りました。



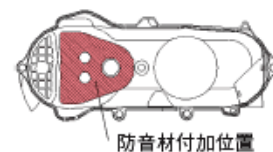
エアクリナー：

クリナーケースをインジェクション成型の樹脂製とし、また、多室構造を採用し、減衰性能の最適化を行うことで吸入騒音の低減を図りました。



クラッチカバー：

カバーの材質として内部減衰性能の優れた樹脂性にするとともに、これをゴム浮動取り付けとしてカバーへの振動伝達を抑え、さらに内部に防音材を付加することで透過騒音の低減を図りました。

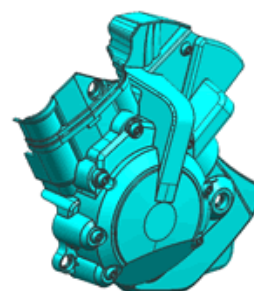


GSR400



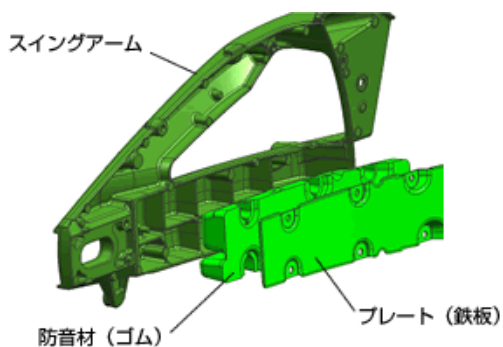
① クランクケースアッパーカバー装着

クランクケースアッパーカバーをシリンダL側に装着して遮音性能の向上を図りました。



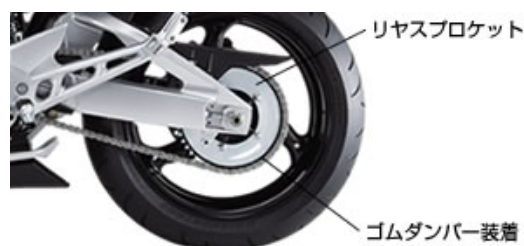
② スイングアーム共振音対策

スイングアーム左側内面に防音材を装着し、共振音の低減を図りました。



③ リヤスプロケット噛み込み音対策

リヤスプロケットはゴムダンパー付きとして、噛み込み音の低減を図りました。

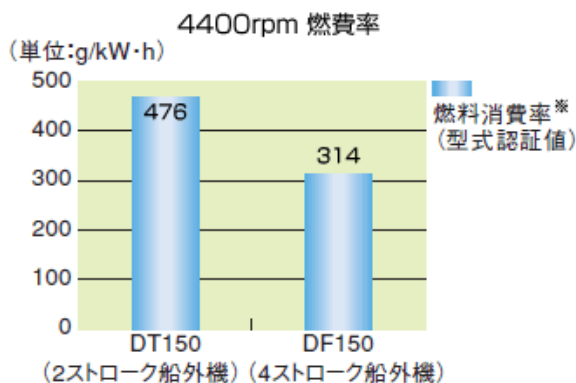


環境に配慮した製品開発：船外機 1 2 3 4 5

1. 燃費の向上

燃費向上を環境問題に関わる重要な課題の1つとして『船外機』と『雪上車用エンジン』の開発、改良に取り組んでいます。

2005年9月に生産開始した4ストローク船外機「DF150」は、電子制御式燃料噴射装置を採用し、従来の2ストローク船外機「DT150」と比べ実用燃費を約34%向上しました。

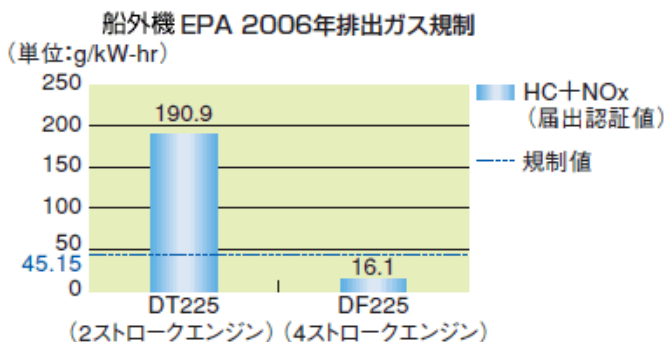


燃料消費率は定められた試験条件での数値です。従って、数値は航走条件等により異なります。

2. 排出ガスの低減

スズキ4ストローク船外機は『2006年EPA 1のHC + NOx 2規制値』ならびに『2008年CARB 3の規制値』を満足しています。2005年度中に1.49kW (2馬力) から183.9kW (250馬力) までの船外機を2ストロークから4ストロークに変更し、約90%の排出ガス削減を可能にしました。

「F1100 L/C型」雪上車用エンジンは、EPA排出ガス規制の第二段階である2010年モデル規制値を満足しています。



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

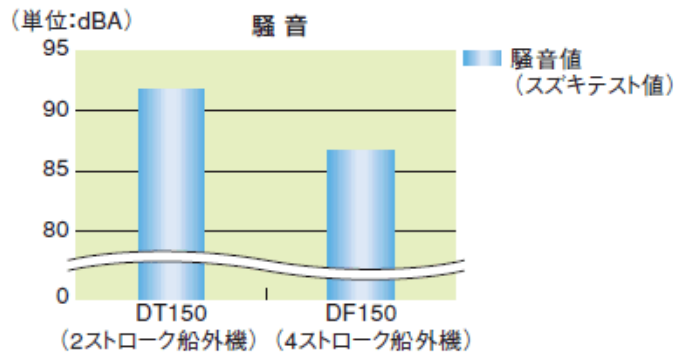
環境に配慮した製品開発：船外機

1 2 3 4 5

3. 騒音の低減

「DF150」船外機エンジンは4ストローク化とともにバランスシャフト¹を採用し騒音を低減しました。「DF150」船外機の最大出力時の騒音値は、従来の2ストローク船外機「DT150」と比較し約6%低減しました。

¹ エンジンの回転運動部(クランクシャフト)と往復運動部(ピストン、コンロッド)による起振力を打ち消す機構であり、エンジンの振動ならびに騒音を低減する効果があります。



4. リサイクル

四輪車・二輪車で培われた技術を基にリサイクルが容易な設計を実施しています。

5. 環境負荷物質の管理・削減

鉛使用量の削減

船外機用燃料タンクの材質を鉛合金めっき鋼板から樹脂に変更し、鉛使用量の削減を可能にしています。

六価クロムの代替

アルミ材料の防錆処理として六価クロムを含むクロム酸クロメートの代替処理の研究、実用化に取り組んでいます。

環境に配慮した製品開発：福祉車両 **1** **2** **3****1. クリーンエネルギー自動車の開発**

大きな鉛バッテリーを搭載する現行の電動車いすに代えて、燃料電池を搭載するFCセニアカーを研究しています。燃料電池にはメタノールを燃料とするDMFC方式を採用し、補助電源用電池には高性能のリチウムイオン電池を使用しています。メタノールを供給するだけで長距離走行が可能になるため、従来のようにコンセントから充電する必要がなくなります。

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



FCセニアカー
この開発車は2006H.C.R（国際福祉機器展）に出展しました。

2. 環境負荷物質の管理・削減

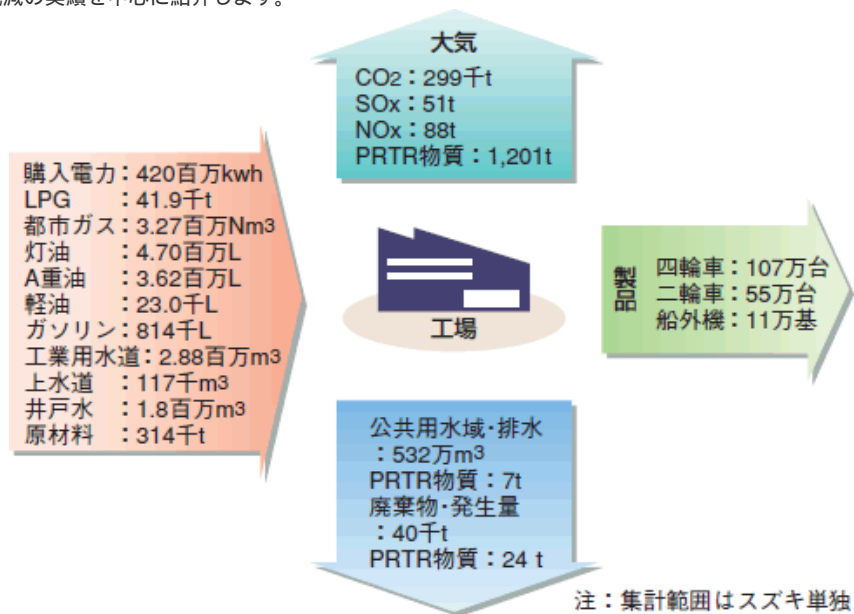
環境負荷物質のうち『六価クロム』については自動車の欧州ELV指令に合わせて代替を進めています。『鉛』についてはバッテリーを構成する要素のために置き換えは容易ではありませんが、性能と関係の無い端子は鉛フリーを実施しています。

3. VOCの低減

塗装工程、塗膜からのVOC発生量の低減のため、セニアカー、タウンカート等において塗装をしない材料着色樹脂部品の採用を進めています。（全樹脂部品に占める材着部品の重量比は56%になります。）

環境に配慮した生産活動 1 ■ ■ 2 3 4 ■ 5

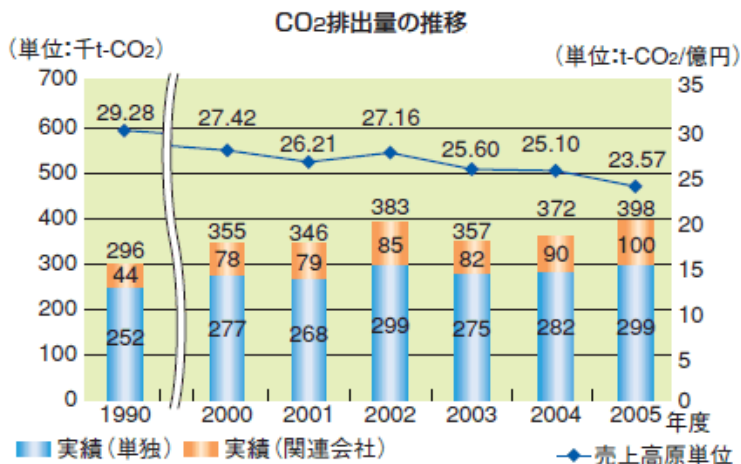
生産活動における環境保全活動への取り組みは、地球温暖化対策（省エネルギー、CO2削減）、廃棄物削減と省資源（リサイクル）、環境負荷物質管理、グリーン調達、地域とのコミュニケーション等多岐に渡ります。ここでは、生産活動における環境負荷低減の実績を中心に紹介します。



1. 立地における環境配慮

地球温暖化対策

2005年度の生産工場における、エネルギー起源の二酸化炭素排出量は398千トンです。排出量増加の理由は生産台数の増加によるもので、売上高（単独）あたりの数値に換算すると逆に1990年比で20%減少になります。今後も、二酸化炭素排出量の少ない燃料への転換、省エネルギー設備の導入、自然エネルギーの利用などに取り組んでいきます。



| | | |
|-------|-------------------------|----------------------|
| 高塚工場 | 18.6千t-CO ₂ | 本社機構・工機除く |
| 磐田工場 | 56.4千t-CO ₂ | |
| 湖西工場 | 106.8千t-CO ₂ | 部品工場含む |
| 豊川工場 | 15.2千t-CO ₂ | 豊川納整センター除く |
| 大須賀工場 | 60.4千t-CO ₂ | |
| 相良工場 | 41.1千t-CO ₂ | 相良コース・実験棟・相良納整センター除く |

環境に配慮した生産活動 1 ■ ■ 2 3 4 ■ 5

1. 立地における環境配慮

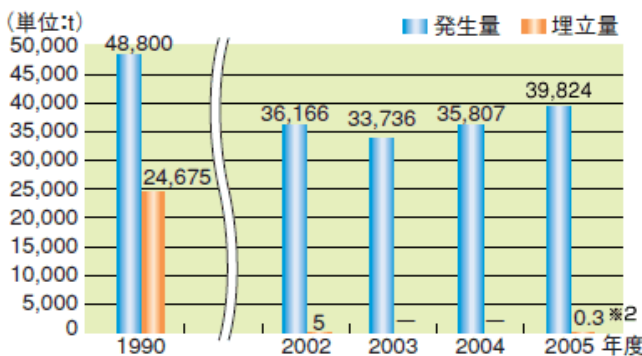
廃棄物削減と省資源

廃棄物の発生量と埋立量

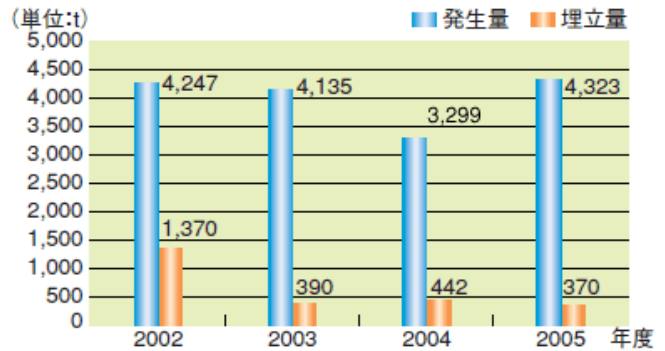
国内工場では廃棄物削減、リサイクル促進により、2001年8月に埋立廃棄物のゼロレベル化¹を達成し、それ以降は埋立廃棄物のゼロレベル化を継続中です。また、国内製造子会社については、2007年度を目標に埋立廃棄物のゼロレベル化を進めています。

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

国内生産工場の廃棄物発生量と埋立量

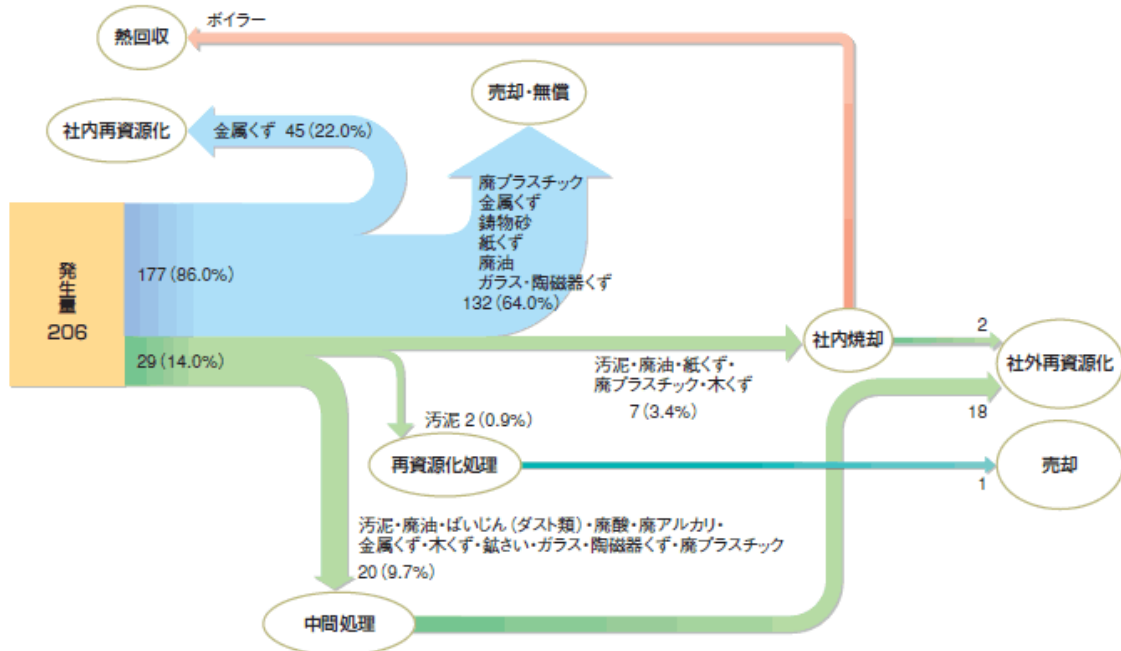


国内製造子会社(9社)の廃棄物発生量と埋立量



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

廃棄物・有価発生物の流れ(単位:千t/年)



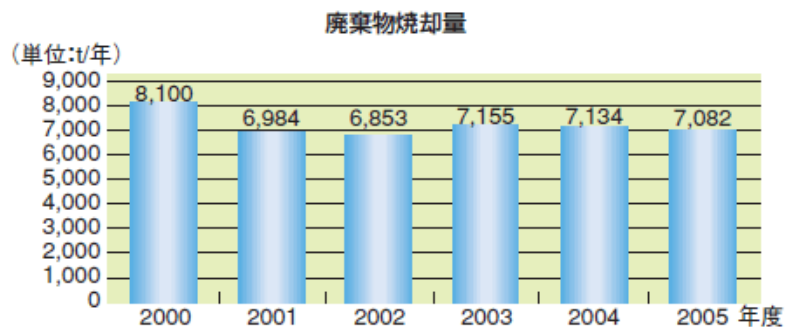
調査により回収した0.0003千t/年のアスベストを埋め立て処分しました。

環境に配慮した生産活動 1 ■ ■ ■ 2 3 4 ■ 5

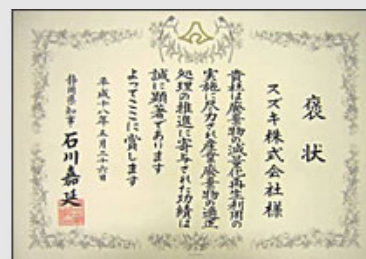
1. 立地における環境配慮

廃棄物焼却量

焼却可能な廃棄物は、湖西工場に設置しているダイオキシン対応の焼却炉で一括処理し、廃棄物の減量化と微熱エネルギーの有効利用を行っています。また、焼却量の減量にも取り込んでおり、2005年度の焼却量7,082tは2000年度(8,100t)比で約10%削減しました。焼却管理にO₂制御を採用する等してダイオキシン排出量を抑制しています。この結果、2005年度の測定結果は0.024ng-TEQ/Nm³であり、規制値の5ng-TEQ/Nm³を大きく下回りました。

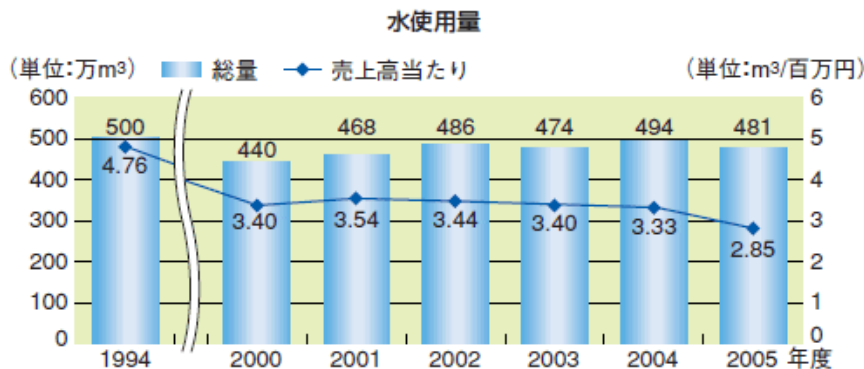


2006年5月には廃棄物減量化、再生利用等のこれまでの取り組みが評価され、静岡県知事より産業廃棄物の適正処理推進に関する褒状をいただきました。



水の使用量

国内工場では節水と排水再利用に取り組み、水使用量の削減を進めています。具体的には、密閉式冷却塔の採用、小型空調機の空冷化、節水栓の採用、雨水の利用、冷却水の回収、工場排水の再利用等を行っています。これらの取り組みの推進によって2005年度は生産量が増加したにも関わらず、総量で前年度比3%削減しました。



環境に配慮した生産活動 1 ■ ■ 2 3 4 ■ 5

2. 公害防止

環境リスクの低減

有機塩素系化合物

1999年1月に高塚工場敷地内で、有機塩素化合物（トリクロロエチレン、シス-1,2-ジクロロエチレン）による地下水汚染が判明して以降、地下水の浄化と敷地境界での測定を継続しています。この結果、2005年現在までに境界地では汚染物質は検出されず、敷地外への流出が無いことを確認しています。

臭気・騒音の低減

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

汚水の流出防止活動

スズキは、社内の分析部門において、工場排水・地下水・工程水の測定を定期的実施し、汚水が流出しないように水質管理および維持に努めています。万が一、水質に異常が発生した場合は、関係部門に連絡し、適切な対応ができる体制が構築されています。

また、スズキは、1994年度に、計量法における「濃度の環境計量証明事業所」の登録を行いました。社内の工場排水以外に、スズキグループ内の工場排水や産業廃棄物およびゴルフ場（いなさゴルフ倶楽部）の排水中の農薬等の計量証明を実施し、汚染物質の流出防止活動に努めています。



分析作業風景

開発途上国における環境保全

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

環境に配慮した生産活動 1 ■ ■ ■ 2 3 4 ■ ■ 5

3. 省エネルギー、代替エネルギーの推進

風力発電施設

スズキでは地球温暖化対策の一環として、風力発電の導入を進めています。現在は、研修センターに1基、湖西工場に2基を設置し運転中です。

また、新たに相良工場に設置する計画を進めており、現在風の状況を調査中です。

発電実績

| 期間 | 設置場所 | 発電量 [kWh] | CO2削減量 [kg-CO2] |
|-----------------|--------|--------------|--------------------|
| 2005年4月～2006年3月 | 研修センター | 17,202 | 11,216 |
| | 湖西工場 | 1,854,304 | 1,209,006 |
| | 計 | 1,871,506 | 1,220,222 |



小水力発電施設

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

発電実績

| 期間 | 設置場所 | 発電量[kWh] | CO2削減量[kg-CO2] |
|-----------------|------|----------|----------------|
| 2005年4月～2006年3月 | 湖西工場 | 50,219 | 32,743 |

クリーンエネルギーの利用

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

CO2削減実績

| 期間 | 設置場所 | CO2削減量[kg-CO2] |
|-----------------|------|----------------|
| 2005年4月～2006年3月 | 豊川工場 | 1,505,369 |

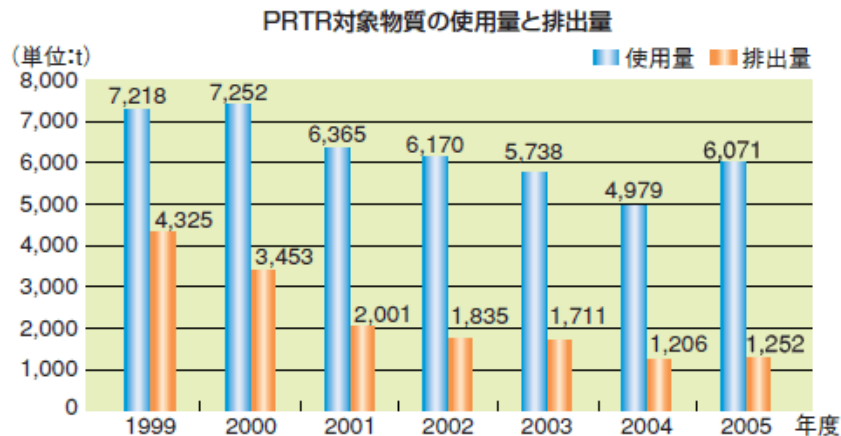
環境に配慮した生産活動

1 ■ ■ ■ 2 3 4 ■ 5

4. 環境負荷物質の管理と低減

PRTR（環境汚染物質排出移動登録）対象物質

環境負荷低減のため、PRTR対象物質の排出量削減に取り組んでいます。塗料及び洗浄シンナー中のPRTR物質の削減等により2005年度の年間排出量は、2000年度比64%減の1,252tでした。

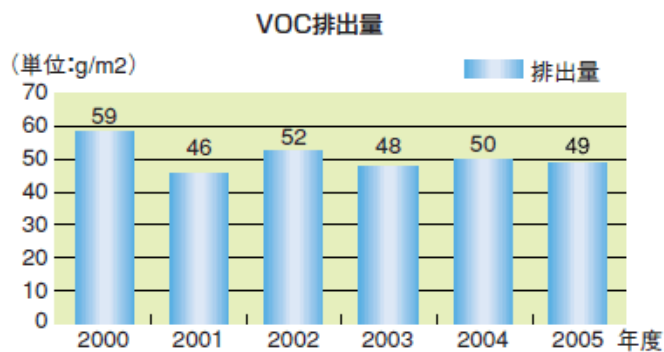


VOC（揮発性有機化合物）

VOCは主に塗装工程で使用する溶剤です。スズキは塗装ラインで使用するVOC排出量の削減に取り組んでおり、2005年度の四輪ボディー塗装からの排出量は49.4g/m²でした。

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

また、大気汚染防止法改正によるVOC規制に伴い、全社で19施設の届出を実施しました。



4. 環境負荷物質の管理と低減

特定フロン（CFC-12、CFC-22）

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

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

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

アスベスト（石綿）

全数調査の結果、工場と関係会社の建築物では吹き付け材等の飛散する可能性があるアスベストが21箇所で使用されておりました。現在、21箇所全て対策実施済です。

新規購入物質

塗料、油脂、洗浄剤等の原材料を新規に調達する必要がある場合は、その含有化学物質の有害性、使用量、使用方法及び保管方法等について、環境管理部門が審議して調達可否を決定します。この際に得られた物質のデータはPRTRのデータとして管理し、その後の使用量削減に向けての取り組み対象とします。また、原材料のMSDSは、最新情報を維持するよう管理しています。

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

水溶性塗料

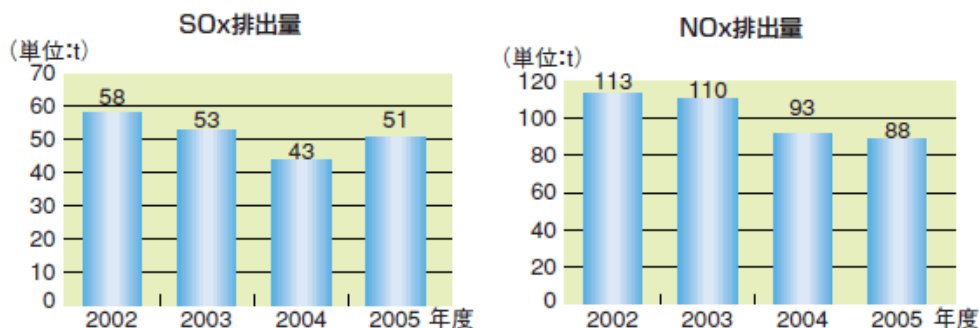
大須賀工場では、ブレーキドラム塗装工程の一部で水性塗料を使用しています。また、海外工場ではVOC低減のため、マジャールスズキ（ハンガリー）の新工場で2005年1月より水性塗料の使用を開始しました。

鉛使用量の削減

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

SOx・NOx

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



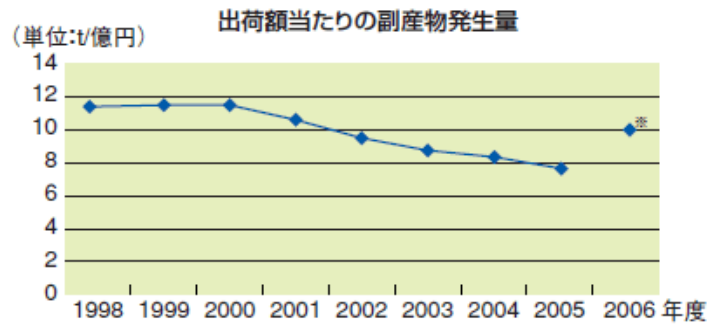
環境に配慮した生産活動

1 ■ ■ ■ 2 3 4 ■ 5

5. 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進

資源有効利用促進法への取り組み

2001年4月に施行された資源有効利用促進法に基づいて、金属くず、鋳物廃砂の発生を抑制する目的で「副産物の発生抑制等に関する計画書」の作成と実績の報告を実施しています。2005年度は、出荷額あたりの副産物発生量を7.5t/億円に低減しました。



環境に配慮した物流活動 **1** **2** **3**

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

1. 輸送の効率化、省エネルギー化

二輪車・直送化システム

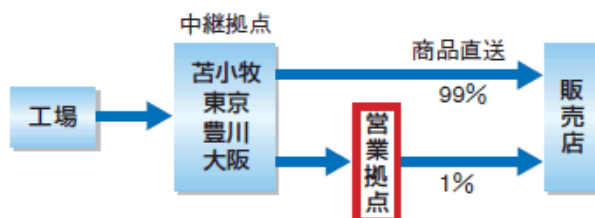
スズキでは、工場で生産された商品が販売店へ届けられる過程において、営業拠点をはじめとした様々な物流拠点を經由していました。しかし、輸送に係るエネルギーロスの低減や輸送時間の短縮を図るために物流拠点の統合を実施し、工場から販売店への直送化システムの導入を推進して、物流の合理化・効率化を行っています。



販売店直送化システム実施比率推移 (単位：%)

| | 1995年実績 | 2000年実績 | 2005年実績 |
|------------|---------|---------|---------|
| 販売店直送化システム | - | 22 | 99 |
| 営業拠点経由 | 100 | 78 | 1 |

二輪車物流形態 (物流拠点と中継地の統合)



二輪車共同配送

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

環境に配慮した物流活動 1 2 3

2. 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進

リユース

リターナブル容器の利用

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

2005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26%で、約157tのダンボールを削減。入荷用リターナブル容器の使用率は入荷用容器全体の50%で、約162tのダンボールを削減しました。



出荷用リターナブル容器

入荷用リターナブル容器

外装箱のリターナブルラックの推進

外装箱の木材使用量を削減するため、木箱からスチールケースへの変更に取り組んできましたが、いずれもワンウェイであり現地で廃棄していました。このスチール材の廃棄を削減するため、現在はリターナブル化に取り組んでいます。

2005年度は、2004年度より実施しているハンガリー、インドネシア、台湾、アメリカ向けに加え、インド、パキスタン向けにも拡大し、2005年度末には送付ケースの約50%をリターナブル化しました。

なお、木箱については、2004年度は関連会社の江西昌河鈴木有限公司では、2005年度よりすべての梱包資材をスチール化しました。

リサイクル

ダンボールの再利用

スズキは工場で発生する廃段ボールを部品の破損を防ぐための緩衝材に再利用しています。2003年に緩衝材製造機を導入した後、廃段ボールの再利用を図り、2005年度は約25t/年を再利用しました。



環境に配慮した物流活動 1 2 3

3. 低公害輸送の推進

工場内の物流

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



四輪車輸送

スズキは国内の四輪車出荷にあたり海上輸送と陸上輸送の2つの形態を取っています。

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

2005年度のスズキの国内四輪車輸送のCO₂排出量は陸上輸送が約24,200CO₂-t、海上輸送が約4,300CO₂-t、総排出量は約28,500CO₂-tでした。



環境に配慮した市場活動 **1** 2 ■ ■ ■ ■ ■ ■ 3

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

日本でのリサイクルへの取り組み

1. 販売店の環境管理の推進

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

環境に配慮した市場活動 1 2 ■ ■ ■ ■ ■ 3

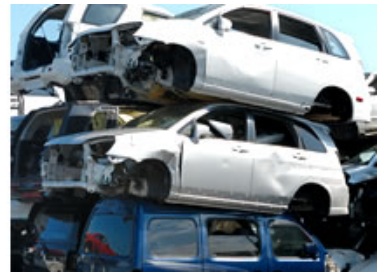
日本でのリサイクルへの取り組み

2. 使用済みの製品の適正処理

四輪車

自動車リサイクルの実施状況

2005年1月1日より使用済み自動車から発生するASR (Automobile Shredder Residue)、エアバッグ類、フロン類を再資源化及び適正処理するための「使用済み自動車の再資源化等に関する法律(自動車リサイクル法)」が本格施行されました。2005年度(2005年4月～2006年3月)スズキは約22万台の使用済み自動車を引き取り、再資源化しました。再資源化の結果、フロン類については約48トンのフロンを回収処理しました。エアバッグの再資源化率は93.4%となり、法定基準の85%をクリア。またASRの再資源化率は65.2%となり、2010年法定基準の50%をクリアしました。再資源化の実施にあたってはコンプライアンスを徹底するとともに、ASRのリサイクル率目標の早期達成、処理コストの低減を目指しています。



「自動車リサイクル法」のリサイクル料金の設定

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

2005、2006年に発売した新型車のリサイクル料金例(単位 円)

| 車種 | 3品目のリサイクル料金 | | | |
|--------------------|-------------|-------------|-------|---------------|
| | ASR | エアバッグ類 | フロン類 | 合計 |
| エスクード (TD54W) | 7,040 | 2,200～2,490 | 2,100 | 11,340～11,630 |
| エブリィワゴン (DA64W) | 5,400 | 2,280 | 2,100 | 9,780 |
| MRワゴン (MF22S) | 4,790 | 2,280 | 2,100 | 9,170 |

自動車リサイクル法対応状況(2005年4月～2006年3月)

自動車リサイクル法の3品目に関する再資源化等実施状況について以下のとおり公表しています。(再資源化等実施状況の詳細及び再資源等に要した費用については下記のホームページをご覧ください。)

| | | |
|--------|-----------------|------------|
| ASR | 使用済み自動車総台数 | 219,736台 |
| | ASR引取り総重量 | 23,500.7t |
| | ASR再資源化重量 | 15,330.2t |
| | ASR再資源化率 | 65.2% |
| エアバッグ類 | 引取り総個数 | 30,965個 |
| | エアバッグ引取り総重量 | 2,887.0kg |
| | エアバッグ再資源化重量 | 2,696.2kg |
| | エアバッグ再資源化率 | 93.4% |
| フロン類 | フロン類回収総重量 | 47,742.2kg |
| | フロン類回収使用済み自動車台数 | 153,708台 |

「自動車リサイクル法」のお知らせ

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

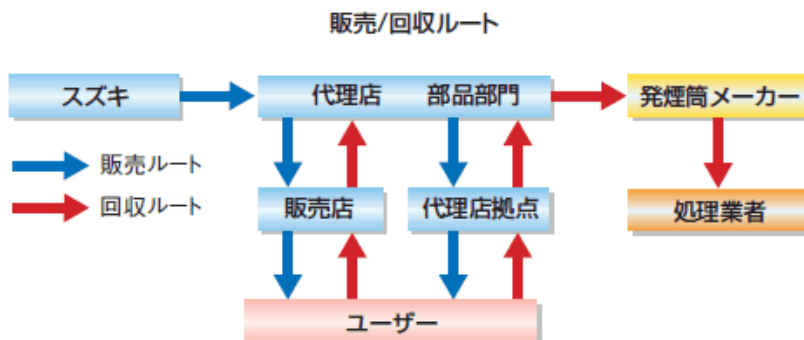
環境に配慮した市場活動 1 2 ■ 3

日本でのリサイクルへの取り組み

2. 使用済みの製品の適正処理

使用済み発炎筒の回収

スズキは2002年3月より、車両整備時に交換した期限切れ発炎筒の回収を推進しています。
スズキ代理店で回収した使用済み発炎筒を、専用回収箱（スズキマーク入り）にいれて発炎筒メーカーへ配送し、その後、処理業者で適切に処理しています。



自動車の解体情報

スズキでは、（社）日本自動車工業会「車とバイクの解体時事前除去マニュアル」及びスズキ「くるまの解体マニュアル」を利用・発行し、使用済み自動車の適正処理に努めています。



環境に配慮した市場活動 1 2 ■ ■ ■ ■ ■ 3

欧州でのリサイクルへの取り組み

2. 使用済みの製品の適正処理

欧州での廃車およびリサイクルへの取り組み

EU加盟国では廃棄物を適切に管理し発生量をできるだけ減らすことを目的として、2000年10月21日に「使用済み自動車に関する指令(ELV [End of Life Vehicle] 指令 : 2000/53/EC)」が発行され、同日、施行されました。

ELV指令は、加盟国に廃車回収とリサイクルのシステムを設けること、また、メーカーに対しては、リサイクル可能な車両設計や、環境負荷物質の使用削減等を求めています。

ELV指令について

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

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

スズキの回収・処理ネットワークの構築状況

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

欧州では国ごとに、車両登録/抹消方法や、廃車処理業者の技術レベルや数、関連法規の施行状況等が異なりますので、スズキは各国の事情に合わせ、最適な回収・処理ネットワークを確保できるよう努めております。

すでにEU加盟国においては、2002年7月1日以降に新車登録された車両については、もよりのスズキ指定の引取り拠点にて無料で回収しています。2007年1月1日からは、登録日に関係なく、市場にある全てのスズキ車が、無料引取りの対象となる予定です。

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

環境に配慮した市場活動

1 2 ■ ■ ■ ■ ■ 3



スズキ指定引取り場所を示す看板(ドイツ)



回収された廃車

自動車解体情報

欧州ELV指令への対応として、スズキは1999年にIDIS (International Dismantling Information System) 共同事業に参画し、EU内の解体業者にDVDまたはWebにて解体情報を提供しています。

欧州出荷車両への対応機種 (IDIS)

| 年度 | 機種数 | 機種名 |
|-------|-----|---|
| 1999年 | 1 | キャリイ (GA413) |
| 2000年 | 7 | グランドピターラ (JA627, SQ416V 3DR, SQ420Q 3DR, SQ420W 5DR, SQ420WD 5DR), イグニス (RG series), Wagon R+ (RB413) |
| 2001年 | 3 | アルト (RF410), リアナ (RH413/RH416 5DR) |
| 2002年 | 2 | リアナ (RH413/RH416 4DR) |
| 2003年 | 5 | グランドピターラ (JA627 2003 マイナー, SQ420WD 3DR), イグニス (RG415, RM series), リアナ (RH series 2003 マイナー) |
| 2004年 | 1 | スイフト (RS series) |
| 2005年 | 4 | グランドピターラ (JB416/420/419D), Wagon R+ (RB series マイナー) ジムニー (SN series マイナー), SX4 (RW415/416/419D) |

環境に配慮した市場活動

1 2 ■ ■ ■ ■ ■ ■ 3

日本でのリサイクルへの取り組み

2. 使用済みの製品の適正処理

二輪車

「二輪車リサイクル自主取り組み」の状況

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

2005年度に指定引取窓口で引取られたスズキの使用済み二輪車の累計台数は518台で、リサイクル率は加重平均¹で85.7%でした。

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

- 1 14ヶ所の処理・リサイクル施設でカテゴリー毎の処理実績に基づき算出された数値。ビジネスを含むスクーター系のリサイクル率は84.8%、モーターサイクル系のリサイクル率は87.8%。
- 2 この料金は、引取対象二輪車1台あたり、エンジン排気量の大小を問わず全国同一料金になります。また、郵便局への払込手数料、登録販売店での収集料金・指定引取窓口までの運搬料金は別途必要になります。



廃棄二輪車取扱店証

「二輪車リサイクル自主取り組み」のお知らせ

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

環境に配慮したオフィス活動 1 2 3

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

1. 省エネルギーの推進

低公害車導入

スズキでは、従業員が業務上使用する社用車（連絡車）に、低公害車を導入しています。2004年3月末に社用車の低公害車割合を50%に引き上げて以後も低公害車の導入を進め、現在は約60% に達しています。今後、車両の更新時に合わせて低公害車の更なる導入を進め、2007年3月末に70%、2008年3月末に80%を目標として、低公害車の導入に取り組んでいます。

2006年3月末現在、社用車総合台数271台中161台（約60%）が低公害車。内4台はハイブリッド車導入。

アイドリングストップ運動

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

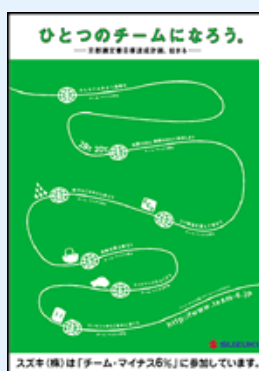


「チーム・マイナス6%」への参加

スズキは、環境省が提唱して始まった国民運動「チーム・マイナス6%」に参加しました。チーム・マイナス6%では「具体的な6つの行動」を明確にして取り組みを推進しており、スズキもこの項目を基本にして取り組んでいます。

【具体的な6つの行動】

- ① 冷房は28、暖房は20 に設定しよう！
- ② 蛇口はこまめに閉めよう！
- ③ アイドリングをなくそう！
- ④ エコ製品を選んで買おう！
- ⑤ 過剰包装は断ろう！
- ⑥ コンセントからこまめに抜こう！



環境に配慮したオフィス活動 **1** **2** **3**

2. グリーン購入の推進

スズキは「グリーン購入ネットワーク（略称GPN）」に参加し、GPNが定めるグリーン購入基本原則に沿ってオフィスで使用する物品を選択しています。

現在、オフィスで使用する事務用紙は100%グリーン購入しており、その他の76品目の事務用品について、環境対応型製品を使用するよう徹底を図っています。今後、更に環境負荷の少ない製品やサービスの採用の拡大に努め、グリーン購入を推進して参ります。

環境に配慮したオフィス活動 1 2 3

3. 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進 ~ 紙のリサイクル

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

(2005年度 紙のリサイクル実績 書類63t)

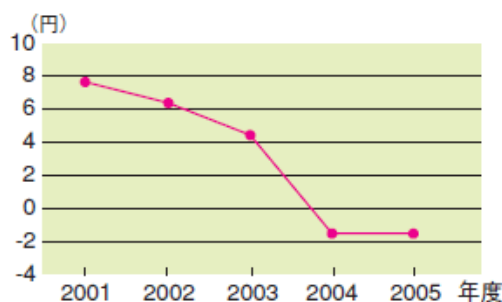
1マテリアルリサイクル：原料として再資源化すること

2サーマルリサイクル：焼却することで熱エネルギーを再利用すること

廃棄物発生フロー図

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

ダンボール1kgあたりの処分費用 推移



ダンボール

| | 2001年度 | 2002年度 | 2003年度 | 2004年度 | 2005年度 |
|----------------|-----------|-----------|---------|---------|---------|
| 処分(リサイクル)費用(円) | 1,158,330 | 1,217,075 | 865,985 | 189,693 | 133,214 |
| 処分量(kg) | 153,680 | 187,600 | 194,490 | 118,660 | 84,580 |

表の中の は売却を意味します。

環境教育及び情報公開 **1** **2** **3**

環境保全活動を推進するため、従業員への環境教育を行っています。また、地域社会の皆様とのコミュニケーションやイベントへの参加等を通して環境情報の提供を行っています。

1. 従業員の環境教育・啓発

環境保全活動への理解、意識向上を図るため、様々な教育を実施しています。



新入社員教育

職能別教育

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

階層別教育

従業員育成プログラムの一環として、新入社員環境教育、職能別環境教育、管理者等への内部環境監査員教育等を実施しています。また、工場では、環境上重要な工程の作業員への教育を中心に、新入社員等の導入教育、役職者教育等を373回、工場全体教育を7回の計380回実施しました。

有資格者の育成

有資格者育成にも積極的に取り組み、公害防止管理者162名、エネルギー管理士47名、内部環境監査員436名の環境関連資格者を育成しました。

海外研修生

2005年度、工場管理、生産技術、設計の担当者及び責任者を対象に、海外からの研修生を283名受け入れました。スズキは海外からの研修生に対しても環境教育を導入しており、この中で「工場環境方針」「廃棄物の分別」「構内側溝への液状物質投棄禁止」を指導しています。



環境教育及び情報公開

1 2 3

2. 環境情報の提供

地域交流会

地域住民の方々との交流会を定期的 to 実施してご意見を承り、改善活動につなげています。2005年度は地域交流会を6工場で6回開催しました。また、工場見学については6工場で454回実施しました。

環境情報の提供

スズキは環境に関する活動情報を以下の方法で提供しています。

冊子（環境・社会レポート、アニュアルレポート等）

Web（ホームページ）

環境イベント（低公害車展示会等）

カタログ

広告（企業パンフレット、企業広告）



Webによる情報の提供

環境イベントへの低公害車の出展

低公害車の普及を図るため、以下の環境イベントに低公害車を出展しました。



新エネフェスタ in 大湯（秋田）

| 行事名 | 日時 | 場所 | 主催 |
|------------------------|----------------|--------------------|--------------------------|
| 人とくるまのテクノロジー展 | 2005年5月18日～20日 | パシフィコ横浜 | (社)自動車技術会 |
| 風力・再生型自然エネルギー・燃料電池国際会議 | 2005年6月6日～9日 | アクトシティ浜松 | 静岡県 |
| エコカーワールド2005 | 2005年6月11日～12日 | 横浜赤レンガ倉庫 | 環境省、横浜市他 |
| 天然ガス自動車セミナー in 中部国際空港 | 2005年7月7日 | 中部国際空港(株) 空港管理棟前用地 | 国土交通省中部運輸局自動車交通部、東邦ガス(株) |
| 新エネフェスタ in 大湯 | 2005年7月30日、31日 | 秋田県大湯村 | 国交省、秋田県 |
| 燃料電池車エコキャラバン | 2005年9月8日～9日 | 東京～愛知万博 | 経産省、(財)日本自動車研究所 |
| 天然ガス自動車ショー2005 | 2005年9月14日 | 新宿パークタワー | (社)日本ガス協会、東京ガス(株) |
| しずおか環境・森林フェア | 2005年10月6日 | ツインメッセ静岡 | 静岡県 |
| ポリテクカレッジフェスタ | 2006年2月11日 | 浜松ポリテクカレッジ | 静岡県 |

環境教育及び情報公開

1 2 3

3. 社会貢献活動の推進

海外関係会社の環境活動

CAMI (CAMI AUTOMOTIVE INC.)

カミ・オートモーティブ社は責任ある市民として健全な事業活動や製造技術を通して人間の健康、天然資源や環境を守ることを宣言し取り組んでいます。



コミットメント：

環境的自動車産業基準の様な全ての関係する環境の法律や法規に適合すること、または超えないこと。

全ての生産工程で公害を減らし、また防ぐこと。

汚染排気物を防ぎ、また最小化するために継続的改善に対する目的と目標を立て、維持し、改訂すること。

行動の全てのステージにおいて3Rを原則とすること。

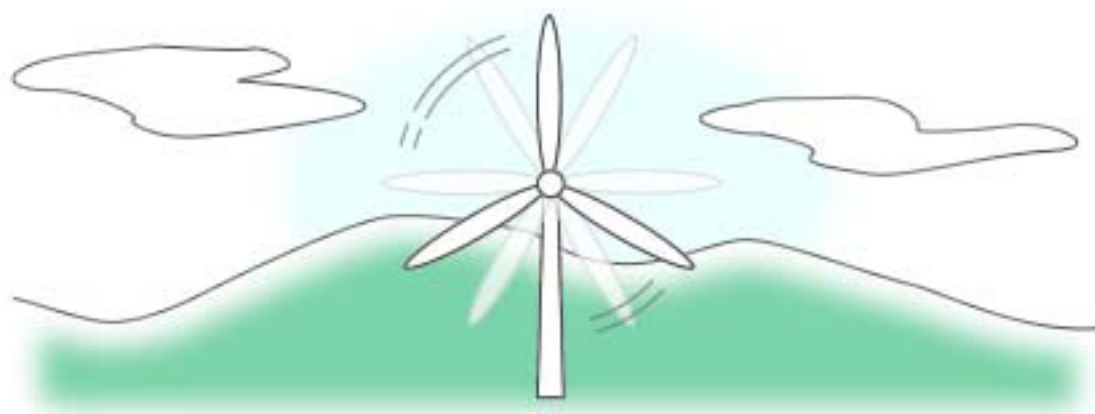
共同体にとって環境的必要物をサポートすること。



『地域ボランティアの日』の整備活動（2005年6月）

環境に関する資料集

スズキ環境・社会レポート 2006



| | |
|----------------------|----|
| グリーン購入法適合車種リスト | 2 |
| 新製品環境データ | 3 |
| 四輪車 | 3 |
| 二輪車 | 10 |
| 工場別環境データ | 11 |
| スズキ国内工場 | 12 |
| 国内製造関係会社 | 18 |
| 環境取り組みの歴史 | 23 |
| 環境対策の歩み | 23 |

グリーン購入法適合車種リスト

グリーン購入法に適合する車種を消費者の皆様を紹介します。

軽乗用車

2006年3月現在

| 車種 | 型式 | エンジン | 排気量(L) | 駆動方式 | 変速機 | 排出ガスレベル(注) | 燃費基準達成レベル | 注記事項 | 機種名(仕様) |
|--------|-----------|------|--------|------|-----|------------|--------------|------|---|
| アルト | CBA-HA24S | K6A | 0.658 | 2WD | 5MT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | E, G, Gスペシャル |
| | CBA-HA24S | K6A | 0.658 | 2WD | 3AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | E, G, Gスペシャル |
| | CBA-HA24S | K6A | 0.658 | 4WD | 5MT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | E, G, Gスペシャル |
| | CBA-HA24S | K6A | 0.658 | 4WD | 3AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | E, G, Gスペシャル |
| | CBA-HA24S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | X |
| アルトラバン | DBA-HA24S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | X |
| | CBA-HE21S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | G, X, X2, モード |
| ワゴンR | CBA-MH21S | K6A | 0.658 | 2WD | 5MT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | FA, FX |
| | CBA-MH21S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | FA, FX, FX-Sリミテッド, FT, FT-Sリミテッド, RR-DI |
| | CBA-MH21S | K6A | 0.658 | 4WD | 5MT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | FA, FX |
| | CBA-MH21S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | FT, FT-Sリミテッド |
| | CBA-MH21S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | RR-DI |
| | DBA-MH21S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | FA, FX, FX-Sリミテッド |
| MRワゴン | DBA-MF22S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | G, X |
| | DBA-MF22S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | G, X |
| | CBA-MF22S | K6A | 0.658 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | T |
| | CBA-MF22S | K6A | 0.658 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | T |

軽商用車

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

乗用車

| 車種 | 型式 | エンジン | 排気量(L) | 駆動方式 | 変速機 | 排出ガスレベル(注) | 燃費基準達成レベル | 注記事項 | 機種名(仕様) |
|--------|-----------|------|--------|------|-----|------------|--------------|------|--------------------------------------|
| エリオ | CBA-RB21S | M15A | 1.49 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | 1.5 |
| エリオセダン | CBA-RA21S | M15A | 1.49 | 2WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準 | 4ドア | 1.5 |
| スイフト | DBA-ZC11S | M13A | 1.328 | 2WD | 5MT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | 1.3XE, 1.3XG |
| | DBA-ZC11S | M13A | 1.328 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | 1.3XE, 1.3XG |
| | DBA-ZD11S | M13A | 1.328 | 4WD | 5MT | SU-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | 1.3XE, 1.3XG |
| | DBA-ZD11S | M13A | 1.328 | 4WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | 1.3XE, 1.3XG |
| | DBA-ZC21S | M15A | 1.49 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | 1.5XS |
| クルーズ | DBA-HR52S | M13A | 1.328 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | 1.3LS Eエディション, 1.3LS, 1.3LS S-セレクション |
| ソリオ | DBA-MA34S | M13A | 1.328 | 2WD | 4AT | SU-LEV | 2010年燃費基準 | 5ドア | 1.3E, 1.3WELL |
| エスクード | CBA-TD54W | J20A | 1.995 | 4WD | 4AT | U-LEV | 2010年燃費基準+5% | 5ドア | 2.0XE, 2.0XG |

低公害車

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

平成17年度グリーン購入法判断基準(下表)に従い、車両データをリストに掲載しています。

<判断基準>


| | |
|------------|---|
| 低排出ガスレベル | 燃費目標基準 2010年燃費基準 超一低排出ガスレベル U-LEV SU-LEV 燃費基準+5% |
| 超一低排出ガスレベル | |
| U-LEV | |
| SU-LEV | |

最新情報は、[こちら](#)でご確認ください。

新製品環境データ

2005年度に発売となった新製品の環境情報を紹介します。

四輪車

| ＜乗用車－1＞ | |  | | | | |
|----------------------|----------------|--|-----------|---------------|-----------|------|
| 車名 | | クルーズ | | | | |
| 発売開始時期 | | 2005.4.11 | | | | |
| 車両型式 | | DBA-HR52S | ABA-HR52S | CBA-HR82S | ABA-HR82S | |
| エンジン | 型式 | M13A | M13A | M15A | M15A | |
| | 総排気量(L) | 1.328 | 1.328 | 1.490 | 1.490 | |
| | 種類 | 直列4気筒DOHC16V VVT | | 直列4気筒 DOHC16V | | |
| | 使用燃料 | 無鉛レギュラーガソリン | | | | |
| 燃料供給装置 | | 電子制御式燃料噴射装置 | | | | |
| 駆動装置 | 駆動方式 | 2WD | 4WD | 2WD | 4WD | |
| | 変速機 | MT | — | — | — | |
| AT | | 4AT | 4AT | 4AT | 4AT | |
| 車両重量(kg) | MT | — | — | — | — | |
| | AT | 940 | 990 | 940 | 990 | |
| 最大積載量(kg) | | — | — | — | — | |
| 環境情報 | 燃費消費率 | 10・15モード燃費(km/L) | MT | — | — | — |
| | | AT | 18.0 | 17.0 | 17.0 | 16.2 |
| | | CO ₂ 排出量(g/km) | 129 | 137 | 137 | 144 |
| | | 2010年燃費基準達成 | 達成 | — | — | — |
| | 2010年燃費基準+5%達成 | — | — | — | — | |
| | 排出ガス | 適合規制 | | 平成17年 | | |
| | | 低排出ガス認定レベル | 良－低排出ガス | | | |
| | | | 優－低排出ガス | | | |
| 超－低排出ガス | | | | ● | | |
| 平成17年規制レベル | | | | | ● | |
| U-LEV | | | ● | | | |
| SU-LEV | ● | | | | | |
| 10・15+11モード規制値(g/km) | CO | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | |
| | NMHC | 0.013 | 0.05 | 0.025 | 0.05 | |
| | NOx | 0.013 | 0.05 | 0.025 | 0.05 | |
| 騒音 | 適合規制 | | 平成10年 | | | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | | 76 | | | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | 430 | | | | |
| リサイクル関係 | | バッテリートレイ シートアンダトレイ ダッシュサイレンサ | | | | |
| 鉛使用量 | 1996年比 1/3 | 達成 | | | | |
| | 1996年比 1/10 | 未達成 | | | | |
| 水銀使用量 | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | | | |
| 六価クロム使用量 | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | | | |
| カドミウム使用量 | | 電気・電子部品のICチップ基盤に使用 | | | | |

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

| ＜乗用車-2＞ | | |  | |  | | | |
|----------------------|----------------|---------------------------|---|---------------|---|-------|------|------|
| 車名 | | | エスクード | | ソリオ | | | |
| 発売開始時期 | | | 2005.5.16 | | 2005.8.17 | | | |
| 車両型式 | | | CBA-TD54W | CBA-TD94W | DBA-MA34S | | | |
| エンジン | 型式 | | J20A | H27A | M13A | | | |
| | 総排気量(L) | | 1.995 | 2.736 | 1.328 | | | |
| | 種類 | | 直列4気筒 DOHC16V | V型6気筒 DOHC24V | 直列4気筒 DOHC16V VVT | | | |
| | 使用燃料 | | 無鉛レギュラーガソリン | | 無鉛レギュラーガソリン | | | |
| 燃料供給装置 | | | 電子制御式燃料噴射装置 | | 電子制御式燃料噴射装置 | | | |
| 駆動装置 | 駆動方式 | | 4WD | 4WD | 2WD | 4WD | | |
| | 変速機 | MT | 5MT | — | — | — | | |
| | | AT | 4AT | 5AT | 4AT | 4AT | | |
| 車両重量(kg) | | MT | 1530 | — | — | — | | |
| | | AT | 1550 | 1620 | 970 | 1010 | | |
| 最大積載量(kg) | | | — | | — | | | |
| 環境情報 | 燃費消費率 | 10・15モード燃費(km/L) | | MT | 12.0 | — | — | — |
| | | | | AT | 11.6 | 10.2 | 18.0 | 16.4 |
| | | CO ₂ 排出量(g/km) | | 194-200 | | 228 | 129 | 142 |
| | | 2010年燃費基準達成 | | — | | — | 達成 | — |
| | 2010年燃費基準+5%達成 | | 達成 | | 達成 | — | — | |
| | 排出ガス | 適合規制 | | 平成17年 | | 平成17年 | | |
| | | 低排出ガス認定レベル | 良一低排出ガス | | | | | |
| | | | 優一低排出ガス | | | | | |
| | | | 超一低排出ガス | | | | | |
| | | | 平成17年規制レベル | | | | ● | |
| U-LEV | | | ● | ● | | | | |
| SU-LEV | | | | ● | | | | |
| 10・15+11モード規制値(g/km) | CO | | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | | |
| | NMHC | | 0.025 | 0.025 | 0.013 | 0.05 | | |
| | NOx | | 0.025 | 0.025 | 0.013 | 0.05 | | |
| 騒音 | 適合規制 | | 平成10年 | | 平成10年 | | | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | | 76 | | 76 | | | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | | 570 | | 480 | | | |
| リサイクル関係 | | | バッテリートレイ | | バッテリートレイ | | | |
| | | | シートアンダトレイ | | シートアンダトレイ | | | |
| | | | ダッシュサイレンサ | | ダッシュサイレンサ | | | |
| 鉛使用量 | 1996年比 1/3 | | 達成 | | 達成 | | | |
| | 1996年比 1/10 | | 達成 | | 未達成 | | | |
| 水銀使用量 | | | 自工会目標達成 (2005年1月以降使用禁止) | | 自工会目標達成 (2005年1月以降使用禁止) | | | |
| 六価クロム使用量 | | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | | |
| カドミウム使用量 | | | 電気・電子部品のICチップ基盤に使用 | | 電気・電子部品のICチップ基盤に使用 | | | |



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

| | | | | | | | | | |
|----------------------|----------------|---------------------------|--|---------|----------------------------|-----------|-----------|-----|---------|
| ＜軽乗用車－１＞ | | |  | | | | | | |
| 車名 | | | | | | | エブリイワゴン | | |
| 発売開始時期 | | | 2005.8.26 | | | | | | |
| 車両型式 | | | ABA-DA64W | | | | | | |
| エンジン | 型式 | | K6A | | | | | | |
| | 総排気量(L) | | 0.658 | | | | | | |
| | 種類 | | 直列3気筒DOHC12V | | 直列3気筒DOHC12V インタークーラターボ | | | | |
| | 使用燃料 | | 無鉛レギュラーガソリン | | | | | | |
| 燃料供給装置 | | | 電子制御式燃料噴射装置 | | | | | | |
| 駆動装置 | 駆動方式 | | 2WD | 4WD | 2WD | 4WD | | | |
| | 変速機 | MT | 5MT | 5MT | — | — | | | |
| | | AT | 3AT | 3AT | 4AT | 4AT | | | |
| 車両重量(kg) | | MT | 920 | 960 | — | — | | | |
| | | AT | 930 | 970 | 960-990 | 1000-1030 | | | |
| 最大積載量(kg) | | | — | — | — | — | | | |
| 環境情報 | 燃費消費率 | 10・15モード燃費(km/L) | MT | 16.8 | 16.4 | — | — | | |
| | | | AT | 15.8 | 15.4 | 15.0 | 14.2-15.0 | | |
| | | CO ₂ 排出量(g/km) | | 139-147 | | 142-151 | | 155 | 155-164 |
| | | 2010年燃費基準達成 | | | | 達成(AT車) | | 達成 | |
| | 2010年燃費基準+5%達成 | | 達成 | | 達成(MT車) | | | | |
| | 排出ガス | 適合規制 | | 平成17年 | | | | | |
| | | 低排出ガス認定レベル | 良－低排出ガス | | | | | | |
| | | | 優－低排出ガス | | | | | | |
| | | | 超－低排出ガス | | | | | | |
| | | | 平成17年規制レベル | ● | ● | ● | ● | | |
| U-LEV | | | | | | | | | |
| SU-LEV | | | | | | | | | |
| 10・15+11モード規制値(g/km) | CO | | 1.15 | | | | | | |
| | NMHC | | 0.05 | | | | | | |
| | NOx | | 0.05 | | | | | | |
| 騒音 | 適合規制 | | 平成10年 | | | | | | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | | 76 | | | | | | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | | 340 | | | | | | |
| リサイクル関係 | | | バッテリートレイ | | | | | | |
| | | | エンジン下部カバー | | | | | | |
| | | | ラジエーター下部カバー | | | | | | |
| 鉛使用量 | 1996年比 1/3 | | 達成 | | | | | | |
| | 1996年比 1/10 | | 未達成 | | | | | | |
| 水銀使用量 | | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | | | | | |
| 六価クロム使用量 | | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | | | | | |
| カドミウム使用量 | | | 電気・電子部品のICチップ基盤に使用 | | | | | | |


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

| ＜軽乗用車-2＞ | | |  | | | | |
|----------------------|----------------|---------------------------|--|-------------------------|-------------------------------|-----------|-----------|
| 車名 | | | ワゴンR | | | | |
| 発売開始時期 | | | 2005.9.2 | | | | |
| 車両型式 | | | CBA-MH21S | DBA-MH21S | CBA-MH21S | CBA-MH21S | |
| エンジン | 型式 | | K6A | | | | |
| | 総排気量(L) | | 0.658 | | | | |
| | 種類 | | 直列3気筒DOHC12V VVT | 直列3気筒DOHC12Vインタークーラーターボ | 直列3気筒DOHC12V筒内燃料噴射インタークーラーターボ | | |
| | 使用燃料 | | 無鉛レギュラーガソリン | | | | |
| | 燃料供給装置 | | 電子制御式燃料噴射装置 | | | | |
| 駆動装置 | 駆動方式 | | 2WD/4WD | 4WD | 2WD/4WD | 2WD/4WD | |
| | 変速機 | MT | 5MT | — | — | — | |
| | | AT | 4AT | 4AT | 4AT | 4AT | |
| 車両重量(kg) | | MT | 810-860 | — | — | — | |
| | | AT | 820-830 | 870-880 | 840-900 | 860-910 | |
| 最大積載量(kg) | | | — | — | — | — | |
| 環境情報 | 燃費消費率 | 10・15モード燃費(km/L) | MT | 20.0-23.5 | — | — | — |
| | | | AT | 18.8-21.0 | 18.8 | 18.2-18.8 | 18.8-19.4 |
| | | CO ₂ 排出量(g/km) | | 99-116 | 124 | 124-128 | 120-124 |
| | | 2010年燃費基準達成 | | | | 達成(4WD車) | |
| | 2010年燃費基準+5%達成 | | 達成 | | 達成(2WD車) | | 達成 |
| | 排出ガス | 適合規制 | | 平成17年 | | | |
| | | 低排出ガス認定レベル | 良一低排出ガス | | | | |
| | | | 優一低排出ガス | | | | |
| | | | 超一低排出ガス | | | | |
| | | | 平成17年規制レベル | | | | |
| | | U-LEV | ● | | ● | ● | |
| | SU-LEV | | ● | | | | |
| 10・15+11モード規制値(g/km) | CO | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | | |
| | NMHC | 0.025 | 0.013 | 0.025 | 0.025 | | |
| | NOx | 0.025 | 0.013 | 0.025 | 0.025 | | |
| 騒音 | 適合規制 | | 平成10年 | | | | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | | 76 | | | | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | | 320 | | | | |
| リサイクル関係 | | | バッテリートレイ シートアンダボックス ダッシュサイレンサ | | | | |
| 鉛使用量 | 1996年比 1/3 | | 達成 | | | | |
| | 1996年比 1/10 | | 未達成 | | | | |
| 水銀使用量 | | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | | | |
| 六価クロム使用量 | | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | | | |
| カドミウム使用量 | | | 電気・電子部品のICチップ基盤に使用 | | | | |


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

| ＜軽乗用車-3＞ | | |  | |  | |
|----------------------|---------------------------|----------------|---|-----------|---|------------------------|
| 車名 | | | アルト | | MRワゴン | |
| 発売開始時期 | | | 2005.12 | | 2006.1.30 | |
| 車両型式 | | | CBA-HA24S | DBA-HA24S | DBA-MF22S | CBA-MF22S |
| エンジン | 型式 | | K6A | | K6A | |
| | 総排気量(L) | | 0.658 | | 0.658 | |
| | 種類 | | 直列3気筒DOHC12V | | 直列3気筒DOHC12V VVT | 直列3気筒DOHC12Vインタークーラターボ |
| | 使用燃料 | | 無鉛レギュラーガソリン | | 無鉛レギュラーガソリン | |
| | 燃料供給装置 | | 電子制御式燃料噴射装置 | | 電子制御式燃料噴射装置 | |
| 駆動装置 | 駆動方式 | | 2WD/4WD | 2WD | 2WD/4WD | 2WD/4WD |
| | 変速機 | MT | 5MT | — | — | — |
| AT | | 3AT/4AT | 4AT | 4AT | 4AT | |
| 車両重量(kg) | MT | 700-810 | — | — | — | |
| | AT | 730-790 | 760 | 820-870 | 840-900 | |
| 最大積載量(kg) | | | — | — | — | — |
| 燃費消費率 | 10・15モード燃費(km/L) | MT | 22.0-24.5 | — | — | — |
| | | AT | 19.4-20.5 | 21.5 | 18.8-21.0 | 18.2-18.8 |
| | CO ₂ 排出量(g/km) | | 95-120 | 108 | 111-124 | 124-128 |
| | 2010年燃費基準達成 | | 達成(4WD/AT) | | 達成(4WD車) | |
| 2010年燃費基準+5%達成 | | 達成(2WD,4WD/MT) | | 達成(2WD車) | | |
| 排出ガス | 適合規制 | | 平成17年 | | 平成17年 | |
| | 低排出ガス認定レベル | 良一低排出ガス | | | | |
| | | 優一低排出ガス | | | | |
| | | 超一低排出ガス | | | | |
| | | 平成17年規制レベル | | | | |
| | | U-LEV | ● | | | ● |
| | SU-LEV | | ● | ● | | |
| 10・15+11モード規制値(g/km) | CO | 1.15 | 1.15 | 1.15 | 1.15 | |
| | NMHC | 0.025 | 0.013 | 0.013 | 0.025 | |
| | NOx | 0.025 | 0.013 | 0.013 | 0.025 | |
| 騒音 | 適合規制 | | 平成10年 | | 平成10年 | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | | 76 | | 76 | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | | 320 | | 350 | |
| リサイクル関係 | | | バッテリートレイ | | バッテリートレイ | |
| | | | タンクロアカバー | | シートアンダボックス | |
| | | | ダッシュサイレンサ | | | |
| 鉛使用量 | 1996年比 1/3 | 達成 | | 達成 | | |
| | 1996年比 1/10 | 未達成 | | 達成 | | |
| 水銀使用量 | | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | |
| 六価クロム使用量 | | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | |
| カドミウム使用量 | | | 電気・電子部品のICチップ基盤に使用 | | 電気・電子部品のICチップ基盤に使用 | |

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

| | | | | | | | |
|----------------------|----------------|---------------------------|--|------------------------------|---------------|-------------|-----------------|
| ＜軽貨物-1＞ | | |  | | | | |
| 車名 | | | エブリイ | | | | |
| 発売開始時期 | | | 2005.8.26 | | | | |
| 車両型式 | | | EBD-DA64V | | GBD-DA64V | | |
| エンジン | 型式 | | K6A | | | | |
| | 総排気量(L) | | 0.658 | | | | |
| | 種類 | | 直列3気筒 DOHC12V | 直列3気筒 DOHC12V インタークーラーターボ | 直列3気筒 DOHC12V | | |
| | 使用燃料 | | 無鉛レギュラーガソリン | | | | |
| 燃料供給装置 | | | 電子制御式燃料噴射装置 | | | | |
| 駆動装置 | 駆動方式 | | 2WD/4WD | 2WD/4WD | 2WD/4WD | | |
| | 変速機 | MT | 5MT | 5MT | 5MT | | |
| | | AT | 3AT | 4AT | 3AT | | |
| 車両重量(kg) | | MT | 870-940 | 920-960 | 870-910 | | |
| | | AT | 880-950 | 940-980 | 880-920 | | |
| 最大積載量(kg) | | | 350 | | | | |
| 環境情報 | 燃費消費率 | 10・15モード燃費(km/L) | MT | 16.2-16.8 | 17.0 | 16.2-16.8 | |
| | | | AT | 15.2-15.6 | 15.0 | 15.2-15.6 | |
| | | CO ₂ 排出量(g/km) | | 139-153 | | 137-155 | 139-153 |
| | | 2010年燃費基準達成 | | 達成(2WD/3AT,4WD) | | 達成(AT車) | 達成(2WD/3AT,4WD) |
| | 2010年燃費基準+5%達成 | | 達成(2WD/5MT) | | 達成(MT車) | 達成(2WD/5MT) | |
| | 排出ガス | 適合規制 | | 平成19年 | | | |
| | | 低排出ガス認定レベル | 良-低排出ガス | | | | |
| | | | 優-低排出ガス | | | | |
| | | | 超-低排出ガス | | | | |
| | | | 平成19年規制レベル | ● | ● | | |
| | | | U-LEV | | | ● | |
| | SU-LEV | | | | | | |
| 10・15+11モード規制値(g/km) | CO | | 4.02 | | 4.02 | | |
| | NMHC | | 0.05 | | 0.025 | | |
| | NOx | | 0.05 | | 0.025 | | |
| 騒音 | 適合規制 | | 平成12年 | | | | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | | 76 | | | | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | | 340 | | | | |
| リサイクル関係 | | | バッテリートレイ エンジン下部カバー ラジエーター下部カバー | | | | |
| 鉛使用量 | 1996年比 1/3 | | 達成 | | | | |
| | 1996年比 1/10 | | 未達成 | | | | |
| 水銀使用量 | | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | | | |
| 六価クロム使用量 | | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | | | |
| カドミウム使用量 | | | 電気・電子部品のICチップ基盤に使用 | | | | |

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

| <軽貨物-2> | | |  | |  | | |
|----------------------|----------------|---------------------------|--|-----------|---|-----------|--------|
| 車名 | | | キャリイ | | アルト | | |
| 発売開始時期 | | | 2005.11.24 | | 2005.12 | | |
| 車両型式 | | | EBD-DA63T | EBD-DA65T | GBD-HA24V | | |
| エンジン | 型式 | | K6A | | K6A | | |
| | 総排気量(L) | | 0.658 | | 0.658 | | |
| | 種類 | | 直列3気筒DOHC12V | | 直列3気筒DOHC12V | | |
| | 使用燃料 | | 無鉛レギュラーガソリン | | 無鉛レギュラーガソリン | | |
| 燃料供給装置 | | | 電子制御式燃料噴射装置 | | 電子制御式燃料噴射装置 | | |
| 駆動装置 | 駆動方式 | | 2WD/4WD | 2WD/4WD | 2WD/4WD | | |
| | 変速機 | MT | 5MT | 5MT | 5MT | | |
| | | AT | 3AT | — | 3AT | | |
| 車両重量(kg) | | MT | 700-760 | 720-780 | 700-770 | | |
| | | AT | 710-770 | — | 730-780 | | |
| 最大積載量(kg) | | | 350 | | 200 | | |
| 環境情報 | 燃費消費率 | 10・15モード燃費(km/L) | MT | 16.8-17.2 | 16.8 | 21.5-24.0 | |
| | | | AT | 15.8 | — | 19.0-20.0 | |
| | | CO ₂ 排出量(g/km) | | 135-147 | | 138 | 97-122 |
| | | 2010年燃費基準達成 | | 達成 | | 達成 | |
| | 2010年燃費基準+5%達成 | | | | 達成 | | |
| | 排出ガス | 適合規制 | | 平成19年 | | 平成19年 | |
| | | 低排出ガス認定レベル | 良-低排出ガス | | | | |
| | | | 優-低排出ガス | | | | |
| | | | 超-低排出ガス | | | | |
| | | | 平成19年規制レベル | ● | ● | | |
| U-LEV | | | | ● | | | |
| SU-LEV | | | | | | | |
| 10・15+11モード規制値(g/km) | CO | 4.02 | | 4.02 | | | |
| | NMHC | 0.05 | | 0.025 | | | |
| | NOx | 0.05 | | 0.025 | | | |
| 騒音 | 適合規制 | | 平成12年 | | 平成11年 | | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | | 76 | | 76 | | |
| エアコン冷媒使用量(g) | | | 340 | | 320 | | |
| リサイクル関係 | | | バッテリートレイ | | バッテリートレイ | | |
| | | | エンジン下部カバー | | タンクロアカバー | | |
| | | | ラジエータ下部カバー | | ダッシュサイレンサ | | |
| 鉛使用量 | 1996年比1/3 | | 達成 | | 達成 | | |
| | 1996年比1/10 | | 未達成 | | 達成 | | |
| 水銀使用量 | | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | 自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止) | | |
| 六価クロム使用量 | | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | 金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用 | | |
| カドミウム使用量 | | | 電気・電子部品のICチップ基盤に使用 | | 電気・電子部品のICチップ基盤に使用 | | |

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

二輪車

| | | | | | |
|--------|---|--|---|--------------------|------|
| |  |  |  | | |
| 車名 | スカイウェイブ400SS | バーディー90 | アドレスV50G | | |
| 発売開始時期 | 2005.6 | 2005.12 | 2006.2 | | |
| 仕様 | 車両型式 | BC-CK43A | BC-BD43A | BA-CA42A | |
| | エンジン型式 | K429 | D401 | A404 | |
| | 種類 | 水冷4サイクル 単気筒SOHC | 空冷4サイクル 単気筒SOHC | 空冷4サイクル 単気筒SOHC | |
| | 排気量(cm ³) | 385 | 88 | 49 | |
| | 変速機 | Vベルト無段 | 3段常時噛合式 | Vベルト無段 | |
| | 車両重量(kg) | 201 | 103 | 72 | |
| 燃料消費率 | 60km/h定地走行燃費(km/L) | 36.0 | 53.0 | — | |
| | 30km/h定地走行燃費(km/L) | — | — | 76.0 | |
| 排出ガス | 適合規制 | 平成11年 | 平成11年 | 平成10年 | |
| | 二輪車モード 規制値(g/km) | CO | 13.0 | 13.0 | 13.0 |
| | | HC | 2.00 | 2.00 | 2.00 |
| | | NOx | 0.30 | 0.30 | 0.30 |
| 騒音 | 適合規制 | 平成13年 | 平成13年 | 平成10年 | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | 73 | 70 | 70 | |

| | | | | | |
|--------|---|--|---|--------------------|------|
| |  |  |  | | |
| 車名 | バンディット1200 | バンディット1200S | スカイウェイブ250 | | |
| 発売開始時期 | 2006.2 | | 2006.3 | | |
| 仕様 | 車両型式 | BC-GV79A | | BA-CJ44A | |
| | エンジン型式 | V719 | | J441 | |
| | 種類 | 油冷4サイクル 4気筒DOHC | | 水冷4サイクル 単気筒DOHC | |
| | 排気量(cm ³) | 1,156 | | 249 | |
| | 変速機 | 5段リターン | | Vベルト無段 | |
| | 車両重量(kg) | 234 | 237 | 209 | |
| 燃料消費率 | 60km/h定地走行燃費(km/L) | 26.5 | | 39.0 | |
| | 30km/h定地走行燃費(km/L) | — | | — | |
| 排出ガス | 適合規制 | 平成11年 | | 平成10年 | |
| | 二輪車モード 規制値(g/km) | CO | 13.0 | | 13.0 |
| | | HC | 2.00 | | 2.00 |
| | | NOx | 0.30 | | 0.30 |
| 騒音 | 適合規制 | 平成13年 | | 平成10年 | |
| | 加速騒音規制値(dB(A)) | 73 | | 73 | |

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

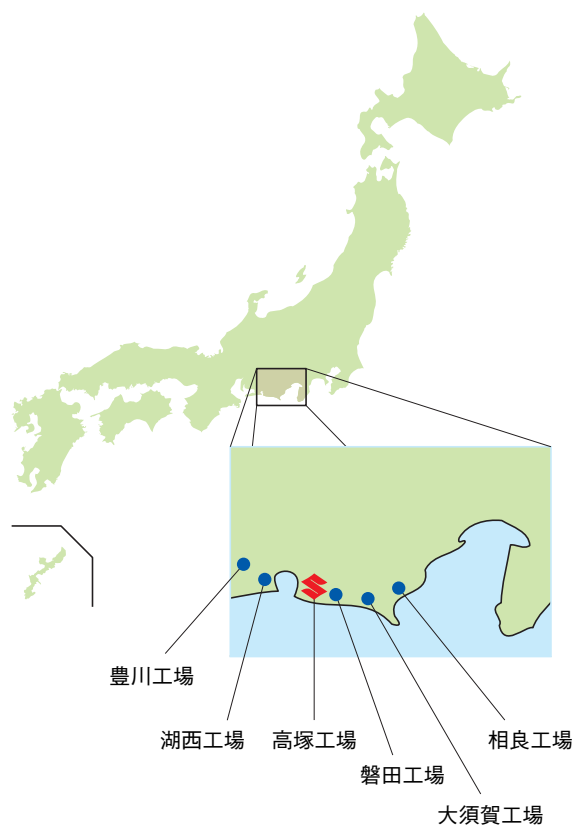
工場別環境データ

国内6工場の工場別環境データを紹介します。各工場は法令・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。

社内基準はその最も厳しい基準の7割に設定し、積極的に環境負荷低減と環境事故の発生抑制に努めています。

<凡例>

- ① 水質【記号と名称(単位)】
pH: 水素イオン濃度(なし)、BOD: 生物化学的酸素要求量(mg/L)、SS: 浮遊物質質量(mg/L)、その他項目(mg/L)
- ② 大気【記号と名称(単位)】
NOx: 窒素酸化物(ppm)、SOx: 硫黄酸化物(K値)、ばいじん(g/Nm³)、塩素・塩化水素・ふっ素・ふっ化水素(mg/Nm³)、ダイオキシン類: ng-TEQ/Nm³
大気【記号と名称(単位)】
- 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



工場長：本間忠

【所在地】 静岡県湖西市白須賀4520
 【敷地面積(建物面積)】 1,102千m²(410千m²)
 【生産品目】 アルト、アルトラパン、ワゴンR、Kei、MRワゴン、シボレークルーズ、スイフト、ソリオ等の完成車組立
 【従業員】 2,062人

<水質関係(排水口)>

[第一排水口(第一工場、第二工場)]

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|-------------|--------|
| pH | 5.8~8.6 | 7.4~8.0 | 7.8 |
| BOD | 15 | 1.8~5.5 | 3.3 |
| SS | 15 | 0.4~5.6 | 2.3 |
| 油分 | 2 | 0.0~1.0 | 0.4 |
| 鉛 | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| クロム | 0.4 | 0.05~0.20 | 0.18 |
| 全窒素 | 12 | 0.11~5.98 | 2.47 |
| 全リン | 2 | 0.15~0.75 | 0.4 |
| 亜鉛 | 1 | 0.1 未満~0.32 | 0.14 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-------------|--------|------|-----------|--------|
| NOx | 小型ボイラー | 150 | 77~97 | 88 |
| | 焼却炉 | 200 | 110~120 | 113 |
| | 電着乾燥炉 | 230 | 67~71 | 69 |
| | 冷温水機1 | 150 | 48~62 | 53 |
| | 冷温水機2 | 150 | 51~54 | 53 |
| | 冷温水機3 | 150 | 85~100 | 92 |
| SOx (K値) | 水管ボイラー | 150 | 81~110 | 90 |
| | 小型ボイラー | 7 | 0.32~0.35 | 0.34 |
| | 焼却炉 | 7 | 0.31~0.53 | 0.44 |
| ばいじん | 電着乾燥炉 | 7 | 0.16未満 | 0.16未満 |
| | 小型ボイラー | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 焼却炉 | 0.15 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 電着乾燥炉 | 0.2 | 0.02未満 | 0.02未満 |
| | 冷温水機1 | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 冷温水機2 | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| 塩化水素 | 冷温水機3 | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 水管ボイラー | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 焼却炉 | 150 | 5未満~24 | 11 |
| ダイオキシン | 焼却炉 | 5 | 0.024 | 0.024 |
| CO | 焼却炉 | 100 | 6 | 6 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年(ダイオキシンはmg-TEQ/年)

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | | | | 移動 | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|---|-----------|---------|-------|----|----|-----|-----|-----|---------|--------|-----------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | | | |
| 1 | 亜鉛の水溶性化合物 | 47,000 | 0 | 280 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14,000 | 0 | 33,000 | |
| 30 | 4,4'-イソプロピルジフェニールと1-クロロ-2,3-エポキシプロパンの重縮合物(液状のものに限る) | 23,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,800 | 0 | 18,000 | |
| 40 | エチルベンゼン | 310,000 | 180,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 90,000 | 11,000 | 26,000 | |
| 43 | エチレングリコール | 1,200,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,200,000 | |
| 63 | キシレン | 610,000 | 300,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 150,000 | 30,000 | 130,000 | |
| 176 | ジブチルスズオキサイド | 12,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 580 | 0 | 11,000 | |
| 179 | ダイオキシン類 | | 1.3 | 0.013 | 0 | 0 | 0 | 0 | 120 | 0 | 0 | 0 | |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 120,000 | 78,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 37,000 | 3,200 | 0 | |
| 227 | トルエン | 600,000 | 250,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 130,000 | 28,000 | 190,000 | |
| 232 | ニッケル化合物 | 7,000 | 0 | 76 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,800 | 0 | 2,000 | |
| 272 | フタル酸ビス(2-エチルヘキシル) | 8,200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 240 | 0 | 8,000 | |
| 283 | フッ化水素及びその水溶性塩 | 5,400 | 0 | 760 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,700 | 0 | 0 | |
| 299 | ベンゼン | 12,000 | 190 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 320 | 12,000 | |
| 307 | ポリ(オキシチレン)=アルキルエーテル | 21,000 | 0 | 1,600 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20,000 | 0 | |
| 312 | 無水フタル酸 | 1,500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 470 | 0 | 1,400 | |

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

● 磐田工場



工場長：山下英紀

【所在地】 静岡県磐田市岩井2500
 【敷地面積(建物面積)】 298千m²(170千m²)
 【生産品目】 エブリイ、キャリイ、ジムニー、エスクード等の完成車組立
 【従業員】 1,345人

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|-----------|---------|
| pH | 5.6~8.6 | 6.1~8.0 | 7.3 |
| BOD | 15/20 | 0.9~10.6 | 5.5 |
| SS | 30/40 | 0.1~9.6 | 2.7 |
| 油分 | 3 | 0.1~1.9 | 0.64 |
| 鉛 | 0.1 | 0.00~0.01 | 0.01未満 |
| クロム | 0.5 | 0.005未満 | 0.005未満 |
| 全窒素 | 60 | 6.7~16.1 | 10.8 |
| 全リン | 8 | 0.7~5.7 | 2.3 |
| 亜鉛 | 1 | 0.0~0.64 | 0.11 |

<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 | 57~89 | 73 |
| | ボイラー3 | 150 | 96~110 | 103 |
| | 小型ボイラー | — | 87~120 | 107 |
| | 温水ボイラー | 150 | ~100 | 100 |
| | 冷温水機 | 150 | 61~110 | 96 |
| SOx (K値) | ボイラー3 | 17.5 | 3.21~3.89 | 3.55 |
| | 小型ボイラー | 17.5 | 0.26~0.96 | 0.72 |
| 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未満 |
| | 小型ボイラー | — | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 温水ボイラー | 0.1 | — | — |
| | 冷温水機 | 0.1 | — | — |

<PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 | |
|------|---|-----------|---------|-----|----|----|-----|-----|-------|--------|--------|-----------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | | |
| 1 | 亜鉛の水溶性化合物 | 17,000 | 0 | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,900 | 0 | 0 | 12,000 |
| 30 | 4,4'-イソプロピリデンジフェノールと1-クロロ-2,3-エポキシプロパンの重縮合物(液状のものに限る) | 7,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,800 | 0 | 0 | 5,200 |
| 40 | エチルベンゼン | 96,000 | 48,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25,000 | 6,600 | 17,000 |
| 43 | エチレングリコール | 1,200,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,200,000 |
| 63 | キシレン | 360,000 | 180,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 86,000 | 14,000 | 86,000 |
| 176 | ジブチルスズオキサイド | 11,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 540 | 0 | 0 | 10,000 |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 44,000 | 29,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14,000 | 420 | 0 |
| 227 | トルエン | 300,000 | 110,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27 | 53,000 | 12,000 | 130,000 |
| 232 | ニッケル化合物 | 1,800 | 0 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,200 | 0 | 0 | 540 |
| 272 | フタル酸ビス(2-エチルヘキシル) | 18,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 530 | 0 | 0 | 17,000 |
| 299 | ベンゼン | 9,000 | 44 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 500 | 8,500 |
| 311 | マンガン及びその化合物 | 3,200 | 0 | 190 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,100 | 0 | 0 | 1,900 |

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

● 相良工場



工場長：百瀬 陽夫

【所在地】 静岡県牧之原市白井1111
 【敷地面積(建物面積)】 1,936千㎡(50千㎡)
 【生産品目】 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
 【従業員】 714人

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|----------|------|
| pH | 5.8～8.6 | 7.6～7.9 | 7.7 |
| BOD | 15/20 | 1.0～3.6 | 2.3 |
| SS | 30/40 | 5 | 5 |
| 油分 | 3 | 1.0 | 1.0 |
| 鉛 | 0.1 | 0.01 | 0.01 |
| クロム | 2 | 0.05 | 0.05 |
| 全窒素 | 60/120 | 8.7～30.3 | 16.9 |
| 全リン | 8/16 | 0.1～0.6 | 0.3 |
| 亜鉛 | 3 | 0.2～0.5 | 0.3 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|------|-------|-----|-------|------|
| NOx | 乾式集塵機 | 180 | 39～44 | 41.5 |
| | 熱処理炉 | 180 | 5 | 5 |
| ばいじん | 熱処理炉 | 0.2 | 0.01 | 0.01 |
| | 乾式集塵機 | 0.2 | 0.01 | 0.01 |
| 塩素 | 乾式集塵機 | 10 | 1 | 1 |
| 塩化水素 | 乾式集塵機 | 20 | 5 | 5 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|---------|--------|-----|----|----|----|-----|-----|-------|--------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 40 | エチルベンゼン | 6,000 | 5.5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6,000 | 0 |
| 63 | キシレン | 33,000 | 51 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 33,000 | 0 |
| 227 | トルエン | 61,000 | 130 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 61,000 | 0 |
| 299 | ベンゼン | 3,000 | 1.7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3,000 | 0 |

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

● 竜洋コース

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|------|-------|----|----|----|----|-----|-----|-------|-------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 63 | キシレン | 4,300 | 73 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,300 | 0 |
| 227 | トルエン | 8,400 | 95 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8,400 | 0 |

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

● 高塚工場



工場長：横田武彦

【所在地】 静岡県浜松市高塚町300
 【敷地面積(建物面積)】 205千m²(125千m²)
 【生産品目】 二輪エンジンの組立て、機械加工
 【従業員】 568人

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|-------------|--------|
| pH | 5.6~8.6 | 6.9~7.8 | 7.3 |
| BOD | 20/30 | 1.0~3.3 | 1.4 |
| SS | 30/40 | 0.6~10.4 | 4.3 |
| 油分 | 5 | 0.5~1.4 | 0.6 |
| 鉛 | 0.1 | 0.00~0.01未満 | 0.01未満 |
| クロム | 0.4 | 0.00 | 0.00 |
| 全窒素 | 60/120 | 7.5~77 | 38 |
| 全リン | 8/16 | 0.17~0.39 | 0.24 |
| 亜鉛 | 1 | 0.02~0.15 | 0.07 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|----------|----------|------|-----------|--------|
| NOx | 小型ボイラー | 140 | 87~100 | 94 |
| | LPG焼き空調機 | 150 | 71~86 | 79 |
| SOx (K値) | 小型ボイラー | K値=7 | 2.33~3.42 | 2.69 |
| | LPG焼き空調機 | K値=7 | 0.06未満 | 0.06未満 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|---------------|---------|-----|-------|----|----|-----|------|-------|---------|-------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 1 | 亜鉛の水溶性化合物 | 1,700 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,200 | 0 | 500 |
| 40 | エチルベンゼン | 19,000 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19,000 | 2.6 |
| 63 | キシレン | 97,000 | 170 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 97,000 | 11 |
| 227 | トルエン | 170,000 | 810 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.03 | 0 | 170,000 | 17 |
| 231 | ニッケル | 14,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9,700 | 0 | 4,000 |
| 283 | フッ化水素及びその水溶性塩 | 11,000 | 0 | 1,500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9,400 | 0 |
| 299 | ベンゼン | 8,700 | 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8,700 | 1.1 |

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

● 豊川工場



工場長：久米智之

【所在地】 愛知県豊川市白鳥町兎足1-2
 【敷地面積(建物面積)】 185千m²(70千m²)
 【生産品目】 二輪車、船外機の組立及びノックダウン部品の生産
 【従業員】 621人

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|---------|---------|-----------|--------|
| pH | 5.6~8.6 | 6.6~7.4 | 7.0 |
| BOD | 25 | 2.1~4.1 | 2.5 |
| SS | 30 | 1.1~1.3 | 1.2 |
| 油分 | 5 | 0.5~1.5 | 0.7 |
| 鉛 | 0.1 | 0.00~0.02 | 0.01未満 |
| クロム | 0.5 | 0.005 | 0.005 |
| 全窒素(総量) | 19.45 | 0.08~9.01 | 2.80 |
| 全リン(総量) | 2.57 | 0.02~1.79 | 0.72 |
| 亜鉛 | 5 | 0.03~0.98 | 0.30 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|------|---------|-----|--------|--------|
| NOx | ボイラー1 | — | 61~75 | 68 |
| | 吸収式冷温水器 | 150 | 55 | 55 |
| | ボイラー2 | — | — | — |
| | 乾燥炉1 | — | — | — |
| | 乾燥炉2 | — | — | — |
| ばいじん | ボイラー1 | — | — | — |
| | 吸収式冷温水器 | 0.1 | — | 0.01 |
| | ボイラー2 | 0.3 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| | 乾燥炉1 | 0.4 | 0.01 | 0.01 |
| | 乾燥炉2 | 0.4 | 0.01 | 0.01 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 | |
|------|-----------|---------|--------|-----|----|----|-----|-----|-------|--------|-------|---------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | | |
| 1 | 亜鉛の水溶性化合物 | 1,600 | 0 | 9.9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 480 | 0 | 0 | 1,100 |
| 40 | エチルベンゼン | 15,000 | 7,200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3,800 | 1,500 | 2,200 |
| 43 | エチレングリコール | 280,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 280,000 |
| 63 | キシレン | 27,000 | 8,700 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.3 | 4,500 | 3,800 | 9,700 |
| 69 | クロム | 730 | 0 | 0.7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.1 | 0 | 0 | 720 |
| 227 | トルエン | 61,000 | 28,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.5 | 13,000 | 5,200 | 14,000 |
| 299 | ベンゼン | 1,100 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 260 | 790 |

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

● 大須賀工場



工場長：山本正成

【所在地】 静岡県掛川市西大淵6333
 【敷地面積(建物面積)】 149千m²(47千m²)
 【生産品目】 鋳造部品の製造
 【従業員】 360人

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|-----------|--------|
| pH | 5.6~8.6 | 6.5~7.4 | 7.0 |
| BOD | 10/15 | 0.3~7.8 | 2.9 |
| SS | 10 | 0.0~8.7 | 2.6 |
| 油分 | 2 | 0.0~1.8 | 0.6 |
| 鉛 | 0.7 | 0.00~0.02 | 0.01未満 |
| クロム | 1.4 | 0.02未満 | 0.02未満 |
| 全窒素 | 60/120 | 1.8~5.8 | 3.4 |
| 全リン | 8/16 | 0.14~0.53 | 0.29 |
| 亜鉛 | 0.8 | 0.03~0.45 | 0.09 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----------|----------|------|--------|--------|
| NOx | ガスタービン | 70 | 6~15 | 9 |
| | 鋳鉄溶解炉 | 0.1 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| ばいじん | ガスタービン | 0.05 | 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)>

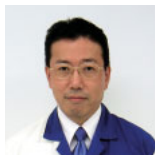
単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|-------------|---------|-------|----|----|----|-----|-------|-------|-------|---------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 40 | エチルベンゼン | 1,200 | 270 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 110 | 770 | 0 |
| 63 | キシレン | 5,400 | 1,400 | 0 | 0 | 0 | 0 | 65 | 580 | 3,400 | 0 |
| 227 | トルエン | 6,800 | 1,300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 400 | 5,000 | 0 |
| 311 | マンガン及びその化合物 | 190,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3,900 | 0 | 0 | 190,000 |
| 346 | モリブデン | 4,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 79 | 0 | 0 | 4,000 |

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

国内製造関係会社

● (株)スズキ部品浜松



社長：信田洋

【所在地】 静岡県磐田市南平松7-3
 【敷地面積(建物面積)】 64,525m²
 【生産品目】 二輪車、四輪車の鋳造及び機械加工
 【従業員】 235人
 (出向者・駐在者含む、期間工・パート・アルバイト・社内外注除く)

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|-----------|------|
| pH | 5.8～8.6 | 6.9～7.8 | 7.2 |
| BOD | 20/25 | 0.5～4.4 | 1.5 |
| SS | 40/50 | 1.0～16.0 | 3.3 |
| 油分 | 5 | 0.5～1.0 | 0.7 |
| 全窒素 | 60/120 | 3.2～14.9 | 6.9 |
| 亜鉛 | 3 | 0.05～0.51 | 0.09 |

<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 | — | 1未満 | 1未満 |
| | 溶解保持炉 | — | 12.0 | 12.0 |
| ばいじん | アルミ溶解炉 | — | 0.02未満 | 0.02未満 |
| | 溶解保持炉 | — | 0.02未満 | 0.02未満 |
| 塩素 | アルミ溶解炉 | 30 | 0.9未満 | 0.9未満 |
| 塩化水素 | アルミ溶解炉 | 80 | 1.2未満 | 1.2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)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 | |
|------|----------------------------|------|----|----|----|----|-----|-----|-------|------|----|---|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | | |
| 43 | エチレングリコール | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| 253 | ヒドラジン | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 | 0 | 0 | 0 |
| 283 | フッ化水素及びその水溶性塩 | 438 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 438 | 0 | 0 | 0 |
| 307 | ポリ(オキシチレン)= アルキルエーテル | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| 309 | ポリ(オキシチレン)= ノニルフェニルエーテル | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0 | 0 | 0 |

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

● スズキ精密工業(株)



社長：杉浦雄輔

【所在地】 静岡県浜松市引佐町井伊谷500
 【敷地面積(建物面積)】 80千m²
 【生産品目】 二輪、四輪、船外機の歯型類加工及び組立
 【従業員】 488人
 (出向者・駐在者含む、期間工・パート・アルバイト・社内外注除く)

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|-----------|------|
| pH | 6.0~8.5 | 7.0~8.0 | 7.4 |
| BOD | 14 | 1.0~11.0 | 4.0 |
| SS | 15 | 1.0~5.0 | 2.1 |
| 油分 | 4 | 0.5~1.0 | 0.7 |
| 全窒素 | 50 | 7.6~22.0 | 16.3 |
| 亜鉛 | 0.9 | 0.06~0.40 | 0.14 |

<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 | 47~50 | 48.6 |
| | 焼鈍炉 | 180 | 48~50 | 48.8 |
| | 冷温水発生器 | 150 | 41~57 | 49.8 |
| 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 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|----------------------------|-------|----|----|----|----|-----|------|-------|------|-----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 1 | 亜鉛の水溶性化合物 | 1,400 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,200 | 0 | 190 |
| 16 | 2-アミノエタノール | 0.9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.9 | 0 | 0 | 0 |
| 40 | エチルベンゼン | 11 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 63 | キシレン | 65 | 65 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 73 | 73 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 227 | トルエン | 64 | 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 232 | ニッケル化合物 | 36 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 32 | 0 | 4.5 |
| 270 | フタル酸ジ-n-ブチル | 0.7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.7 |
| 304 | ホウ酸及びその化合物 | 72 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 72 | 0 | 0 | 0 |
| 309 | ポリ(オキシチレン)= ノニルフェニルエーテル | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20.3 | 0 | 0 | 4.4 |
| 311 | マンガン及びその化合物 | 1,100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 970 | 0 | 130 |

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

● (株)スズキ部品秋田



社長：村田邦彦

【所在地】 秋田県南秋田郡井川町浜井川
字家の東192-1
【敷地面積(建物面積)】 199.5千m²
【生産品目】 二輪、四輪自動車用部品
【従業員】 421人
(出向者・駐在者含む、期間工・パート・
アルバイト・社内外注除く)

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|-----------|------|
| pH | 6.0~8.5 | 7.0~7.3 | 7.1 |
| BOD | 20 | 1.6~17.0 | 6.6 |
| SS | 30 | 6.0~22.0 | 13.5 |
| 油分 | 4 | 0.5~1.1 | 0.7 |
| 全窒素 | 120 | 3.8~6.1 | 4.95 |
| 全リン | 16 | 0.11~0.60 | 0.36 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|---------|--------|------|--------|--------|
| NOx | 小型ボイラー | 180 | 37~55 | 47 |
| SOx(K値) | | 8.76 | 0.01未満 | 0.01未満 |
| ばいじん | | 0.3 | 0.01未満 | 0.01未満 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|----------------------------|-------|-----|----|----|----|-----|-------|-------|-------|-----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 1 | 亜鉛の水溶性化合物 | 2,100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,300 | 0 | 0 | 840 |
| 40 | エチルベンゼン | 59 | 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 63 | キシレン | 6,900 | 470 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6,400 | 0 |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 4,300 | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4,300 | 0 |
| 227 | トルエン | 290 | 290 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 299 | ベンゼン | 14 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 309 | ポリ(オキシチレン)= ノニルフェニルエーテル | 110 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 110 | 0 | 0 | 0 |

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

● 遠州精工(株)



社長：柴田斉治

【所在地】 静岡県浜松市山東1246-1
【敷地面積(建物面積)】 2,307m²
【生産品目】 二輪、四輪、船外機のアルミ部品製造
【従業員】 204人
(出向者・駐在者含む、期間工・パート・
アルバイト・社内外注除く)

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|---------|--------|
| pH | 6.5~8.2 | 7.4~7.9 | 7.6 |
| BOD | 10 | 1.0~4.7 | 2.1 |
| COD | 35 | 1.0~5.2 | 2.6 |
| SS | 15 | 2.0~4.3 | 2.2 |
| 油分 | 3 | 0.5~1.0 | 0.6 |
| クロム | 0.5 | 0.05未満 | 0.05未満 |

<大気関係(排気口)>

対象設備がありません。

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|------|-------|-------|----|----|----|-----|-------|-------|------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 63 | キシレン | 4,400 | 3,500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 900 | 0 | 0 | 0 |
| 227 | トルエン | 2,600 | 1,300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,300 | 0 | 0 | 0 |

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

● スニック(株)



社長：尾本宗之

【所在地】 静岡県磐田市東平松1403
 【敷地面積(建物面積)】 21千m²
 【生産品目】 シート生産
 【従業員】 208人
 (出向者・駐在者含む、期間工・パート・アルバイト・社内外注除く)

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-----|---------|----------|------|
| pH | 5.8~8.6 | 7.0~7.9 | 7.3 |
| BOD | 20 | 3.0~19.0 | 11.5 |
| SS | 40 | 2.4~7.0 | 4.0 |
| 油分 | 5 | 0.5~1.1 | 0.6 |

<大気関係(排気口)>

対象設備がありません。

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|----------------------|-------|-------|----|----|----|-----|-----|-------|------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 224 | 1,3,5-トリメチルベンゼン | 3,200 | 3,200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 338 | メチル-1,3-フェンレン=ジゾアネート | 200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 200 | 0 | 0 | 0 |

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

● (株)浜松パイプ



社長：鳥居重利

【所在地】 静岡県磐田市南平松6-2
 【敷地面積(建物面積)】 36千m²
 【生産品目】 マフラー生産
 【従業員】 164人
 (出向者・駐在者含む、期間工・パート・アルバイト・社内外注除く)

<水質関係(排水口)>

排水は(株)スズキ部品浜松に送水して処理しています。

<大気関係(排気口)>

対象設備がありません。

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|---------------|--------|-----|----|----|----|-----|-----|-------|------|--------|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 63 | クロム及び3価クロム化合物 | 17,000 | 170 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 430 | 0 | 16,000 |
| 231 | ニッケル | 7,400 | 73 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 180 | 0 | 7,100 |
| 311 | マンガン及びその化合物 | 2,800 | 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 71 | 0 | 2,700 |

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

● (株)スズキ部品富山



社長：青島豊彦

【所在地】 富山県小矢部市水島3200
 【敷地面積(建物面積)】 75千m²
 【生産品目】 二輪、四輪部品・付属品製造、カーオーディオ組立、非鉄金属(アルミ)ダイカスト製造
 【従業員】 332人
 (出向者・駐在者含む、期間工・パート・アルバイト・社内外注除く)

<水質関係(排水口)>

| 項目 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|-------|------|-------------|---------|
| pH | 6~8 | 6.2~7.9 | 7.2 |
| BOD | 15 | 2.1~10.2 | 4.8 |
| SS | 15 | 1~11.7 | 3.7 |
| 油分 | 5 | 0.5~1.0 | 0.5 |
| カドミウム | 0.02 | 0.005未満 | 0.005未満 |
| 鉛 | 0.08 | 0.005~0.013 | 0.006 |
| クロム | 0.1 | 0.02未満 | 0.02未満 |
| 全窒素 | 120 | 1.7~13 | 5.4 |
| 全リン | 16 | 0.2~2.4 | 1.0 |
| 亜鉛 | 5 | 0.05~0.26 | 0.10 |

<大気関係(排気口)>

| 物質 | 設備 | 規制値 | 実績 | 平均 |
|---------|---------|------|---------------|--------|
| NOx | 小型ボイラー1 | 150 | 71~111 | 91 |
| | 小型ボイラー2 | 150 | 68~105 | 87 |
| | 小型ボイラー3 | 150 | 74~106 | 90 |
| | 小型ボイラー4 | 150 | 79~113 | 96 |
| | アルミ溶解炉 | 180 | 41~43 | 42 |
| SOx(K値) | 小型ボイラー1 | 17.5 | 0.12~0.63 | 0.38 |
| | 小型ボイラー2 | 17.5 | 0.09~0.43 | 26 |
| | 小型ボイラー3 | 17.5 | 0.21~0.48 | 35 |
| | 小型ボイラー4 | 17.5 | 0.18~1.01 | 60 |
| | アルミ溶解炉 | 17.5 | 0.03~0.24 | 0.14 |
| ばいじん | 小型ボイラー1 | 0.3 | 0.0003~0.0004 | 0.0004 |
| | 小型ボイラー2 | 0.3 | 0.0006~0.0027 | 0.0017 |
| | 小型ボイラー3 | 0.3 | 0.0005~0.0008 | 0.0007 |
| | 小型ボイラー4 | 0.3 | 0.0005~0.0007 | 0.0006 |
| | アルミ溶解炉 | 0.3 | 0.0053~0.0348 | 0.0201 |

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|---------|--------|--------|----|----|----|-----|-------|-------|------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 40 | エチルベンゼン | 3,400 | 3,400 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 63 | キシレン | 11,000 | 11,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 227 | トルエン | 13,000 | 13,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 232 | ニッケル化合物 | 2,900 | 0 | 10 | 0 | 0 | 0 | 2,900 | 0 | 0 | 0 |

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

● (株)スズキ化成



社長：谷口 彰

【所在地】 静岡県浜松市平口5158-1
 【敷地面積(建物面積)】 21千m²(6千m²)
 【生産品目】 自動車内装部品の製造
 【従業員】 107人

<水質関係(排水口)>
対象設備がありません。

<大気関係(排気口)>
対象設備がありません。

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

| 物質番号 | 物質名 | 取扱量※ | 排出 | | 移動 | | | | リサイクル | 焼却除去 | 製品 |
|------|------|--------|--------|----|----|----|-----|-----|-------|------|----|
| | | | 大気 | 河川 | 土壌 | 埋立 | 下水道 | 廃棄物 | | | |
| 63 | キシレン | 5,500 | 5,500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 227 | トルエン | 11,700 | 11,700 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |

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

環境取り組みの歴史

スズキの環境への取り組みと主な出来事を年表にしました。

環境対策の歩み

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

| | | |
|-------|--|---|
| 1999年 | 3月 | 二輪車用の新触媒を開発(スクーター「Let'sII」に搭載) |
| | 5月 | 低燃費車 アルト「Scリーンバーン」CVTを新発売 |
| | 6月 | 「ワゴンR天然ガス(CNG)自動車」を新発売 |
| | 8月 | エブリイ電気自動車の新モデルを発売 |
| | 9月 | 大須賀工場、相良工場でISO14001の認証を取得 |
| | 10月 | アルトのアイドリング・ストップシステム採用車を発売 |
| | | 「スズキ Pu-3 コミュータ」が東京モーターショー「ザ ベスト コンセプト カー」特別賞を受賞 |
| | | 電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」シリーズをフルモデルチェンジし発売 |
| | 11月 | インドのマルチ・ウドヨグ社で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 静かで振動の少ない4ストローク船外機「DF25」「DF30」を発売 |
| 2000年 | 1月 | 小型のバンパー破砕機を自社開発 |
| | 2月 | スペインのスズキスペイン社でISO14001の認証を取得 |
| | 6月 | カナダのカミ・オートモティブ社でISO14001の認証を取得 |
| | 7月 | 電動三・四輪車「スズキ セニアカー」の輸送用パッケージが、日本パッケージングコンテストで「ロジスティクス賞」を受賞 |
| | 10月 | 電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」をフルモデルチェンジし発売 |
| | 11月 | 三・四輪車「スズキ セニアカー」の輸送用パッケージが、世界パッケージングコンテストで「ワールドスター賞」を受賞 |
| | 12月 | 静かで振動が少ない大型4ストローク船外機「DF90」「DF115」を発売 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 | コンセプトカー「Covie」がデトロイトモーターショーにおいて、米オートモティブ・ニュース誌の「コンセプトカー最優秀環境賞」受賞 |
| | 3月 | アイドリング ストップ運動開始 |
| | 7月 | 軽四輪車用エンジンで初となる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」認定のエブリイを発売 | |
| 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%」への参加 |
| | 10月 | 舟艇工業会(スズキが参加)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 |

