

世界中で愛され、信頼される スズキを目指して



各項目をクリックすると、ご希望のページにジャンプします。

環境・社会 レポート2009

コンテンツ

◎ごあいさつ

代表取締役会長兼社長 (CEO&COO)
鈴木 修より

◎CSRの考え方

CSR方針

1. スズキのCSRに対する基本方針

各ステークホルダーに対する方針

1. 各ステークホルダーに対する取り組み

CSRマネジメント体制

1. コーポレート・ガバナンスの強化
2. 危機管理体制
3. 個人情報保護への取り組み

- 本レポートの対象期間は、2008年度(2008年4月1日から2009年3月31日の事業年度)を中心としていますが、一部、当該期間以前もしくは以後の活動内容も含まれています。
- 本レポートの記載内容については、スズキ株式会社の情報だけでなくスズキグループ会社の情報も含まれています。(文中に「関係会社」「販売店」「海外」等の記述がない場合はスズキ株式会社単独の内容です。)
- 本レポートの作成に当たっては、環境省の「環境報告書ガイドライン2007年度版」やGRI(Global Reporting Initiative)の「持続可能性報告のガイドライン2006」等を参考としました。
- 本レポートに記載されているホームページアドレス(URL)は、予告なく変更されることがありますので、ご了承ください。

◎環境への責任

環境に配慮した企業経営

1. スズキ地球環境憲章
2. 環境組織の活動推進
3. 緊急時対応の整備
4. 環境関連事故・訴訟の公開
5. 環境会計

環境に配慮した製品開発

1. 燃費の向上
2. 排出ガスのクリーン化
3. 次世代燃料自動車の開発
4. 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進
5. 環境負荷物質の管理・削減
6. 騒音の低減
7. LCA(Life Cycle Assessment: ライフサイクルアセスメント)

環境に配慮した生産活動

1. 地球温暖化対策
2. 資源の有効活用
3. 環境リスクの低減
4. 環境負荷物質の管理と低減
5. リデュースの推進
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(リデュース・リユース・リサイクル)の推進
3. 低公害輸送の推進

環境に配慮した市場活動

1. スズキグループ代理店及び非製造会社の環境管理の推進
2. 使用済みの製品の適正処理
3. 3R(リデュース・リユース・リサイクル)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. 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

環境教育及び情報公開

1. 従業員の環境教育・啓発
2. 環境情報の公開

環境に関する資料集

- 新製品の主要環境データ
- 工場・会社別環境データ
- 環境取り組みの歴史

◎社会への責任

お客様とともに

1. お客様相談室
2. CS(Customer Satisfaction)活動
3. 電動車両
4. 福祉車両(ウイズシリーズ)
5. 安全への取り組み
6. 二輪車における取り組み

お取引先様とともに

1. 継続的な取引
2. グローバル購買活動
3. 事業継続計画の取り組み

スズキの財団活動など

1. 財団法人スズキ財団
2. 財団法人スズキ教育文化財団
3. 日系人学校「ムンド・デア・アレグリア学校」に経営支援
4. 大学でスズキ寄附講座・冠講座を開講

従業員とともに

1. 安全・衛生及び交通安全に対する取り組み
2. キャリアアップのための取り組み
3. 安心して働ける快適な職場環境づくり
4. 社内教育システム
5. 労使関係
6. 特例子会社「スズキ・サポート」の事業展開

株主・投資家の皆様とともに

1. 企業価値の向上
2. 株主・投資家の皆様のために
3. 株主優待制度
4. IRに関する取り組み

地域社会とともに

1. 環境美化への取り組み
2. 被災地への支援
3. スポーツ振興・教育支援活動(主旨賛同支援型)
4. 地域のために
5. 各工場、事業所等における取り組み
6. 海外での取り組み

海外生産会社の人材育成支援
会社概要

ごあいさつ

スズキは創業以来、お客様の立場になって「価値ある製品」づくりを目指し、日夜努力を重ねてまいりました。そして、企業を発展させることが企業の社会的責任であることを自覚し、基本方針として“生き残るために、我流をすてて、基本に忠実に行動しよう”を掲げ、あらゆる分野での見直しを行い、経営体質の強化に努めてまいりました。

しかしながら、世界的な金融危機の影響によって、自動車販売は世界各地で落ち込み、かつてない危機を迎えています。

この危機を乗り越えるためには、全社一丸となって、生産をはじめ組織・設備・部品・環境など、あらゆる面で「小さく・少なく・軽く・短く・美しく」を徹底し、ムダのない効率的な健全経営に取り組む必要があります。

さらに、研究開発においては地球環境保護のために「排出ガス低減・燃費向上・省資源化・リサイクル化」など、環境に配慮した商品開発がますます重要になってきています。限られた研究開発資源の中で、当社の強みである小型車の商品開発力を中核とし、更なる低燃費・低公害化技術の開発に取り組んでまいります。

また、それを実現するためには、まずは私たち一人ひとりが、法令・社会規範・社内規則等を遵守し、公正かつ誠実に行動することが大切であり、そして、お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、地域社会、従業員などステークホルダーとの信頼関係を築き、良好な関係を保っていくことが不可欠であると考えています。

本レポートには、主に当社の2008年度のCSR(企業の社会的責任)に関する取り組みを「環境への責任」と「社会への責任」に分けてまとめました。まずは本レポートをご高覧いただきまして、スズキのCSR活動をご理解いただくきっかけとなれば幸いです。



代表取締役会長兼社長
(CEO&COO)

鈴木 修

CSRの考え方

[企業の社会的責任]



企業は、社会の中で、お客様の安全、環境の保全に十分配慮し、法令・社会規範を遵守し、各ステークホルダーと良好な関係を保ちながら事業活動を行う使命を負っています。ここでは、スズキのCSRに関する基本方針をご紹介します。

- 《 CSR方針 》 5
- 《 各ステークホルダーに対する方針 》 6
- 《 CSRマネジメント体制 》 7

CSR方針

01 スズキのCSRに対する基本方針

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

社 是

一、消費者の立場になって
価値ある製品を作ろう

二、協力一致清新な会社を
建設しよう

三、自己の向上にとあ常に
意欲的に前進しよう

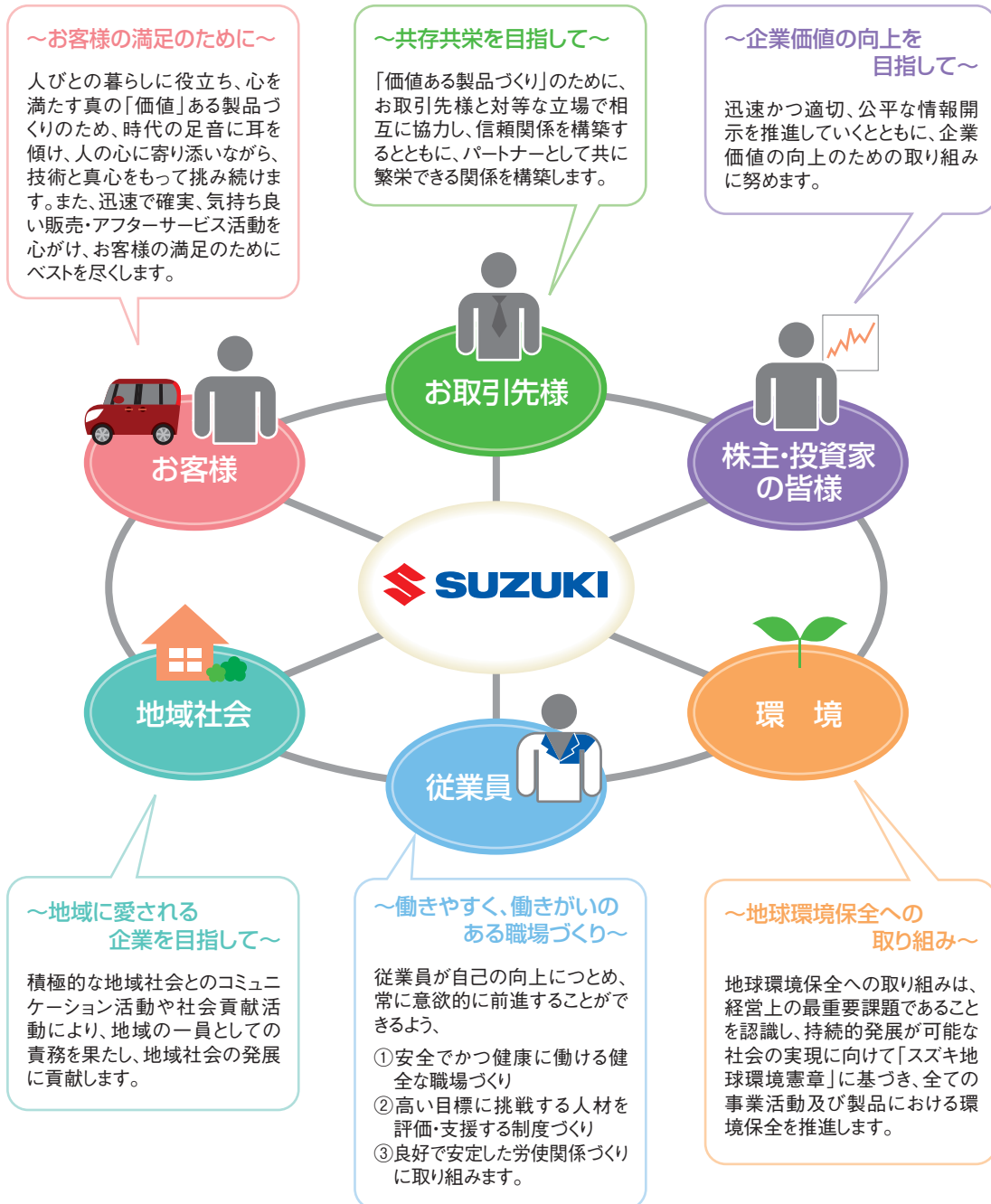
スズキ行動憲章

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

各ステークホルダーに対する方針

01 各ステークホルダーに対する取り組み

ここでは、各ステークホルダーに対するスズキの方針をご紹介します。



CSRマネジメント体制

01 コーポレート・ガバナンスの強化

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

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

①取締役・取締役会について

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

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

②監査役・監査役会について

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

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

③コンプライアンス（企業倫理）体制について

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

「スズキ企業倫理規程」の中に定められた 行動基準

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

03 個人情報保護への取り組み

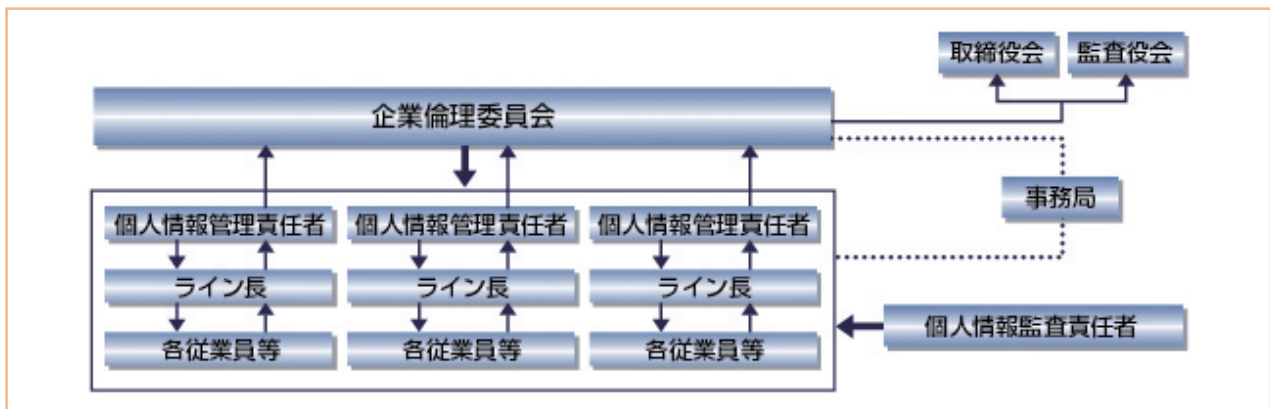
スズキが取り扱っているあらゆる個人に関する情報(お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、従業員等に関する情報)は、それぞれの個人からお預かりしている重要かつ貴重な財産であり、これを慎重かつ適切に取り扱うことは法律上の義務であると同時に、スズキの社会的責務であるという深い認識のもと、スズキでも2005年4月、個人情報を適正に取り扱うための基本事項を定める「スズキ個人情報保護規程」を策定しました。

この規程を周知徹底するために、スズキでは従業員研修、各部門ごとの「個人情報取扱マニュアル(取扱台帳を含む)」の作成、専用社内ホームページによる留意すべき点の掲載、

事務局による各部門からの具体的対応等についての照会受付等を実施しており、これらの取り組みを通じて全従業員の意識の浸透と適正な個人情報の取扱いの徹底を図っています。

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

●個人情報保護体制組織図



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

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

環境への責任

[グローバルな取り組みの推進]



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

《 環境に配慮した企業経営 》	11
《 環境に配慮した製品開発 》	20
《 環境に配慮した生産活動 》	36
《 環境に配慮した物流活動 》	42
《 環境に配慮した市場活動 》	45
《 環境に配慮したオフィス活動 》	48
《 環境教育及び情報公開 》	50
《 環境に関する資料集 》	52

環境に配慮した企業経営

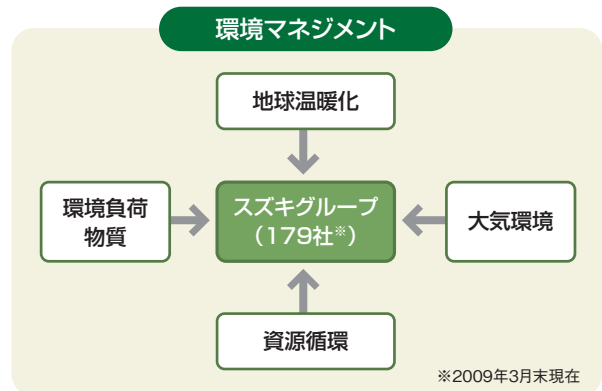
事業活動を営む上で環境に配慮した取り組みを行うことは企業経営における最重要課題のひとつであり、スズキはグループ会社を通してグローバルな取り組みを進めています。

スズキの環境に関する取り組み

「地球温暖化」「環境負荷物質」「資源循環」など、スズキを取り巻く環境課題は刻々と変化しつつあります。

これらの環境課題への対応と企業成長の両立は、企業の存続に関わる重要な経営課題として捉え、販売会社・製造会社・非製造会社などのスズキグループ会社を通してグローバルに環境問題に取り組んでいます。

●スズキを取り巻く環境課題



01 スズキ地球環境憲章

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

スズキ地球環境憲章

(2006年12月改訂)

【環境理念】

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

【環境基本方針】

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

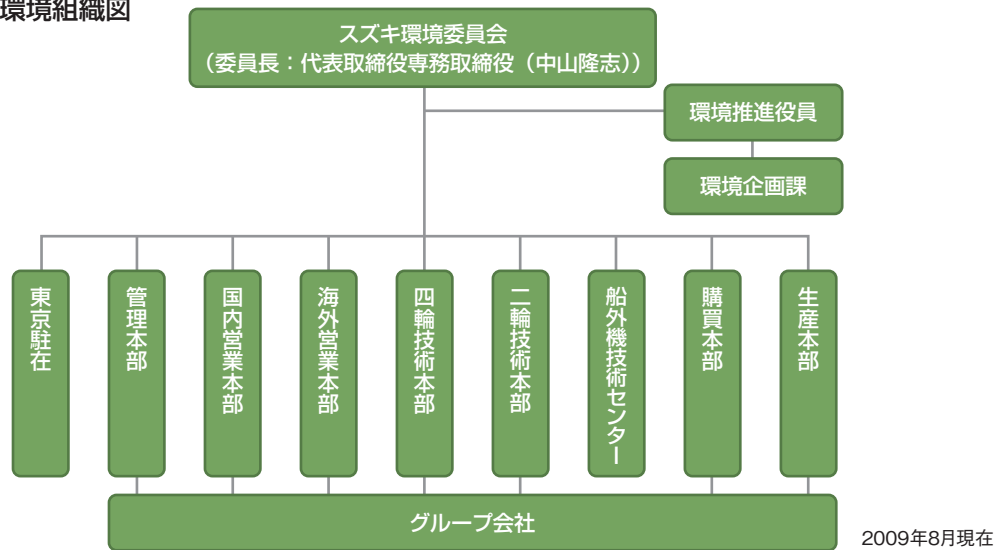
02 環境組織の活動推進

環境組織

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

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

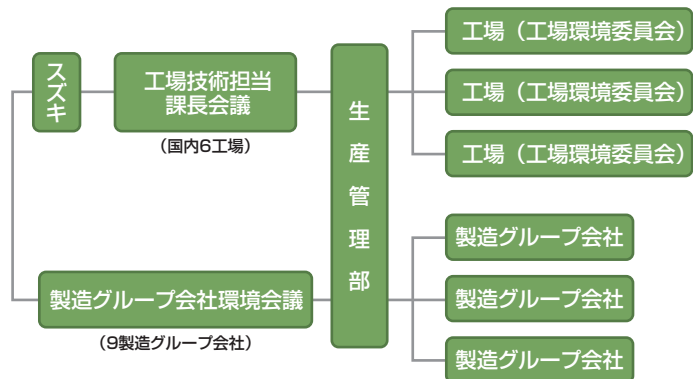
スズキグループの環境組織図



環境会議

社内工場の環境管理を向上させるため、月に1度、工場技術担当課長会議を行っています。この場にはスズキの全工場の技術担当課長が集まり、環境保全計画の改善事例や全工場に関連する事項などについて現場で現物を確認しながら討議しています。

ここで確認・討議された内容は各工場に展開され、スズキの環境活動に役立っています。

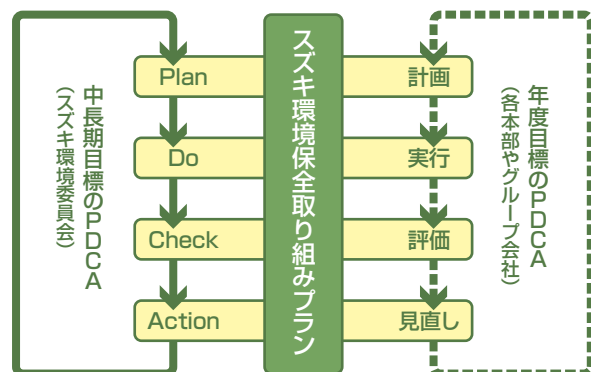


スズキ環境保全取り組みプラン

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

このプランに基づいて各本部やグループ会社はPDCA※を行い、グローバルな環境取り組みを進めています。

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



環境目標と実績

			2008年度		2009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	環境マネジメントシステム導入の推進	海外製造会社2拠点3工場 でISO14001を認証取得する	海外製造会社1拠点でISO 14001を認証取得に終わった	引き続き海外製造会社でISO 14001認証取得を推進する	
環境に配慮した 製品開発	地球温暖化	燃費向上	【四輪車】 2015年燃費基準を見据えて 今後の燃費向上計画をまとめ、 燃費改善の取り組みを行う	2008年度国内販売車の 平均燃費を、19.0Km/Lから 19.4km/Lに向上させた	エコカー減税対象車の拡大 2015年燃費基準を見据た 燃費向上の推進	
			【二輪車】 キャブレター車のFI(フューエル インジェクション)化を更に 進めていく FI化により燃費を5%向上させる	国内2機種をFI化し、 この結果、国内/欧州 全機種FI化を達成した	さらなる燃費向上の推進	
			【船外機】 エンジン、プロペラ効率の 向上と航走抵抗低減により、 従来機種比10%燃費を向上 させる	2008年度発売された新型 DF70/新機種DF80/新型 DF90全てで10%燃費向上 を達成した	新エンジン設計により、 従来機種比10%燃費向上 の推進	
	大気環境	次世代燃料 自動車の開発 ※2008報告書で は、“クリーンエネル ギー車”という名称 で報告	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	【四輪】 天然ガス自動車については、 近年中に海外での発売を 目指し開発中 その他の次世代燃料自動車 については、グランドビターラ とジムニーのアルコール燃料 (E25)対応車をブラジル向 けに発売 燃料電池車SX4-FCVの 大臣認定取得し、公道試験中 【その他】 燃料電池セニアカーMIOの 実証試験用車両を開発し、 実証試験中	次世代燃料自動車の 開発推進	
			排ガス規制 対応	【四輪車】 2005年(平成17年)排出ガス 規制(新長期規制)☆☆☆☆ 認定車を普及拡大する	新長期規制☆☆☆☆認定車 を普及拡大した (乗用車の☆☆☆☆認定車の 販売割合を5%拡大)	新長期規制☆☆☆☆認定車 の普及拡大 JC08-0BD ^{※1} Ⅱの早期対応 を推進
				【二輪車】 欧州規制対応車および国内 2006/7年(平成18/19年) 規制対応車を普及拡大する	国内/欧州の全機種につい て、規制対応を達成した	新型車で欧州規制対応 および国内2006/7年 (平成18/19年)規制対応
		【船外機】 NTEゾーン規制に対応する	新機種DF8/9.9を開発し NTEゾーン規制認証取得準 備を進めた なお、2008年度発売の新型 DF70/新機種DF80/新型 DF90では、EPA ^{※2} 次規 制、カリフォルニア排ガス規 制、国内自主規制値をクリア した	各国排ガス規制対応の推進 中でもEPA2次規制の最終 対応年2013年に向かって 順次対応		

			2008年度		2009年度
			目標	実績	目標
環境に配慮した製品開発	環境負荷物質	環境負荷物質の管理と使用削減の推進	環境負荷物質使用削減のグローバルな推進	2008年度インド生産のアルトで、欧州ELV※3指令に適合し、環境負荷4物質の全廃を達成した(適用免除部品除く)	環境負荷物質全廃のグローバルな推進を継続(適用免除部品除く) インド国内全モデルの環境負荷4物質全廃を推進(適用免除部品除く)
		車室内VOC※4(揮発性有機化合物)の低減	新型車の車室内VOC値の自工会自主目標のクリア	新型ワゴンR、ラバンで達成した	国内向け全新型車への車室内VOC値の自工会自主目標達成
		欧州化学物質管理規則REACH対応	予備登録の実施	予備登録を完了した	本登録及び高懸念物質への対応推進
環境に配慮した生産活動	地球温暖化	CO2排出量削減	自工会の目標に合わせた取り組みを進める(目標値見直し中)	国内自社生産工場のCO2排出量を前年比8.5%(27千t)削減した	工場のCO2削減活動の推進
	資源循環	埋立廃棄物削減	0t	埋立廃棄物 ゼロレベルを達成した	埋立廃棄物 ゼロレベルの継続
	環境負荷物質	VOC排出量の削減	2010年度目標(排出量52.8g/m ²)に向けて取り組む	VOC排出量は62.0g/m ² となった(前年より3.4g/m ² 削減)	2010年度目標(排出量52.8g/m ²)の達成
		PRTR※5対象物質の排出量削減	PRTR対象物質の排出量削減の推進	1999年度比71%削減した	PRTR対象物質の排出量削減の推進
環境に配慮した物流活動	資源循環	梱包資材の削減 ※2008年度報告書では、“ダンボール”という名称で報告	使用量を削減する	リターナブル容器の使用率拡大によりダンボールの使用量を約269t削減した	梱包資材の使用量削減
			リサイクルの促進	廃ダンボールの約26tを緩衝材としてリサイクルした	リサイクルの促進
環境に配慮した市場活動	資源循環	使用済みバンパーの回収・リサイクルの推進	回収量の増大を図る	回収量が10%増加した	回収量の増大
		日本自動車リサイクル法対応	ASR※6再資源化率の向上と低コスト化を推進する	ASRの再資源化率75.3%達成(2015年法定再資源化率70%を7年前倒しで達成)	2015年目標ASR再資源化率70%以上達成への取り組みと低コスト化の推進
		海外自動車リサイクル法対応	欧州RRR※7規制におけるシステム監査適合証明の取得	適合証明を取得した	海外自動車リサイクル法への対応推進
		二輪車リサイクル自主取り組み推進	取引販売店にリサイクル自主取り組みの周知徹底を図る	2008年度指定引取窓口で引取った廃棄二輪車は370台で、リサイクル率は前年より1.9%向上した	リサイクル自主取り組みの推進
環境に配慮したオフィス活動	資源循環	紙のリサイクル推進	紙類の3R推進	紙の使用量を前年比19%削減した 紙類を85tマテリアルリサイクルした	オフィスの3R推進
		地球温暖化	CO2排出量削減	省エネ改善活動の推進	2008年度の従業員一人当りのCO2排出量を前年比6.5%削減した
			社有車における低公害車の導入推進	2009年度目標(85%)に向けて取り組む	低公害車の比率が約80.7%になった

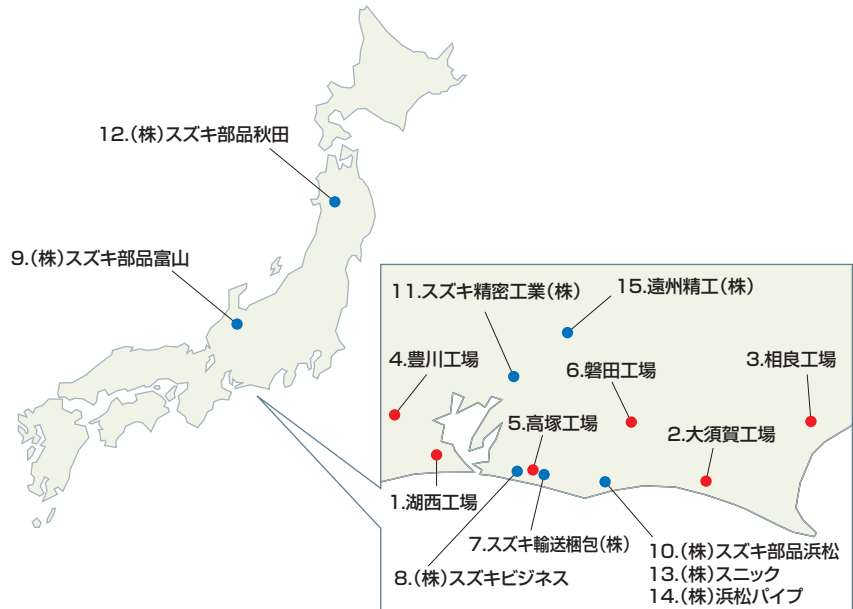
※1 OBD : On-Board Diagnostic system (車載式故障診断装置)
 ※2 EPA : 米国環境保護庁
 ※3 ELV : End of Life Vehicles (使用済み自動車)
 ※4 VOC : Volatile Organic Compounds (揮発性有機化合物)
 ※5 PRTR : Pollutant Release and Transfer Register (環境汚染物質排出移動登録)
 ※6 ASR : Automobile Shredder Residue (自動車破砕残渣)
 ※7 RRR : Reusability, Recyclability and Recoverability (リサイクル・リユース・リカバリー)

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り組みのひとつとしてISO14001等の『環境マネジメントシステム』の導入を推進しています。ISO14001は環境マネジメントシステムにおける国際標準規格であり、スズキはこのシステムの認証取得などを通して法令遵守や環境負荷低減の徹底を図り、また、環境監査など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、製造会社では2007年3月末現在、9社中7社が認証取得しています。非製造部門については、2005年1月にスズキ輸送梱包（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り組みのため「エコアクション21」の導入を進め、2007年8月に認証登録しました。



<スズキ>

● [国内6工場]

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

<国内グループ会社>

● [非製造会社]

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

※ (株)スズキビジネスは「エコアクション21」を取得。

● [製造会社]

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

●海外

海外製造事業所については、1998年4月、マジャールスズキ社がグループの中で初めて認証取得しました。2009年3月末現在では、15社がISO14001の認証取得をしています。すでに認証取得しているグループ会社以外の会社も取得に向けた取り組みを行っています。



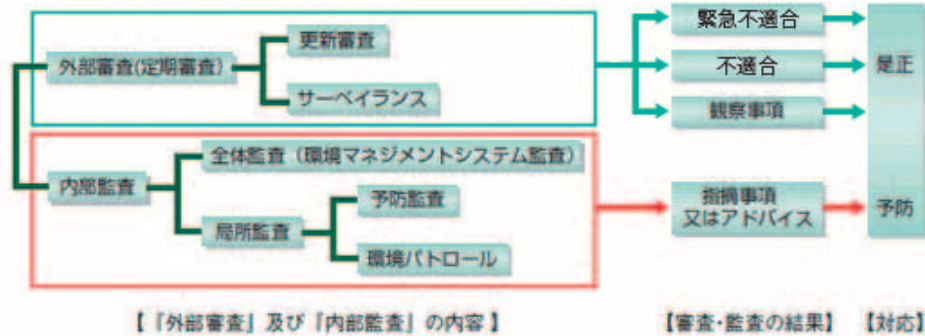
名称	取得時期
1 マジャールスズキ社(ハンガリー)	1998年4月
2 マルチ・スズキ・インディア社(インド)	1999年12月
3 スズキスペイン社(スペイン)	2000年2月
4 スズキコロンビア社(コロンビア)	2003年12月
5 パックスズキモーター社(パキスタン)	2005年8月
6 タイズズキモーター社(タイ)	2005年8月
7 PT.SIM社 チャクン工場(インドネシア)	2006年4月
8 PT.SIM社 タンブンI工場(インドネシア)	2008年8月

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

環境監査

スズキでは毎年1回、外部審査機関による外部審査を受け、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。

スズキの環境マネジメントシステム監査の仕組み



●外部審査

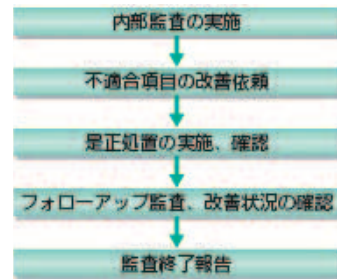
環境マネジメントシステムが確実に実施されているか否かの確認とそのシステムの有効性及び妥当性を確認するため、第三者機関から文書及び現場における審査を受けています。2008年度は4工場の更新審査と2工場のサーベイランスを受け、ISO14001の要求事項に対する「不適合」※1は6工場で10件ありました。直ちに原因究明及び是正処置を行ない、再発防止に努めています。また、「観察事項」※2は全工場で23件あり、継続的な改善を実施していきます。

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

●内部監査

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

内部環境監査による改善手順



全体監査

環境マネジメントシステムの運用が適切に実施されているかどうかを「文書」及び「現場」において監査します。

2008年度には指摘事項16件、アドバイス43件がありましたが、すべて改善しました。

局所監査

●予防監査

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

2008年度には指摘事項が16件あり、すべて改善しました。

●環境パトロール

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

03 緊急時対応の整備

緊急時の訓練

各工場・職場では、環境事故が発生する恐れのある場所・作業を想定して、従業員、納入業者の関係者による緊急時の訓練を行っています。2008年度は全国内工場で延べ103回(うち夜間を想定したもの23回)の訓練を実施しました。

また、海外工場でも訓練を実施しています。

04 環境関連事故・訴訟の公開

環境事故等

「環境事故」については、2008年9月に高塚工場西境界の観測井戸の定期測定で、ふっ素濃度が地下水環境基準値を超過していることが判明しました。浜松市による工場周辺の井戸水調査では、全ての井戸で基準以内でした。特定される汚染原因が無いことから月1回の測定による経過観察をしており、継続して基準値以内となっています。

また、2009年1月に高塚工場北西境界の観測井戸の定期測定で、ほう素濃度の地下水環境基準値超過が判明しました。浜松市による工場周辺の井戸水調査では全ての井戸で基準以内でした。めっき工程のほう素を含む廃液が、受槽から漏れたことが原因と考えられるため、直ちに受槽を修理し、再発防止のため、受槽を二重化しました。また、地下水を汲み上げ、浄化を行っており、継続して基準以内となっています。

「苦情」については、主に騒音及び臭気に関するものであり、騒音対策では騒音発生機器の運転方法の見直し、臭気対策では廃棄フィルターチャンバーと消臭システムの導入などを実施しました。

05 環境会計

●環境保全コスト

(単位:億円)

分類	内容		推移			2009年3月期		
			2006年 3月期	2007年 3月期	2008年 3月期	投資	経費	計
事業エリア内 コスト	公害防止	大気汚染、水質汚濁など公害対策費 など	5.4	5.8	4.4	4.7	5.3	10.0
	環境保全	地球温暖化防止、オゾン層保護など	4.3	3.5	3.4	2.3	3.0	5.3
	資源循環	資源有効利用、廃棄物のリサイクル・ 適正処理など	7.2	6.8	9.9	6.6	7.9	14.5
	計		16.8	16.1	17.7	13.6	16.2	29.8
上下流コスト	バンパーなどの廃製品や容器包装の回収・リサイク ル・適正処理費用など		0.3	0.3	0.3	—	0.3	0.3
管理活動コスト	社員教育、環境マネジメントシステムの構築・運用、 環境負荷の監視・測定など		5.8	5.2	4.3	—	4.2	4.2
研究開発コスト	環境負荷抑制のための研究開発活動など		303.9	311.1	382.0	39.9	428.1	468.0
社会活動コスト	自然保護・緑化、地域交流、環境情報公表など		4.3	2.7	2.7	—	2.6	2.6
環境損傷コスト	土壌・自然修復など		0.3	0.2	0.1	—	0.1	0.1
合計			331.4	335.6	407.1	53.4	451.6	505.0

●環境保全効果

(単位:億円)

項目		2006年3月期	2007年3月期	2008年3月期	2009年3月期
経済効果	エネルギー費削減	2.3	1.1	1.1	1.3
	廃棄物処理費削減	0.02	0.01	0.04	0.2
	省資源	1.0	1.8	1.3	1.4
	合計	3.3	2.9	2.4	2.9

(注)スズキ単独の環境会計です。

環境に配慮した製品開発

「消費者の立場になって価値ある製品を作ろう」の社是のもと、常にお客様の立場に立った“ものづくり”に情熱を注ぎ、環境に配慮した製品の研究・開発に取り組んでいます。

01 燃費の向上

四輪車

スズキは地球温暖化の原因とされるCO₂排出量の削減のため、燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組んでいます。2008年度に発売したワゴンR、ラパンなどで2010年度(平成22年度)燃費基準+25%を達成しました。

国内燃費の向上

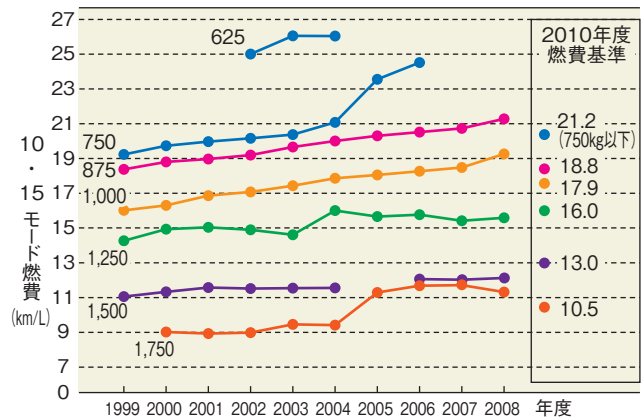
(1) 重量区分別平均燃費

2008年度は、乗用車2010年度(平成22年度)燃費基準を、スズキが販売した5重量区分中3区分で達成しています。

軽量クラス(875kg、1,000kg)にて、いっそうの燃費向上を図ることができました。

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

スズキ生産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)



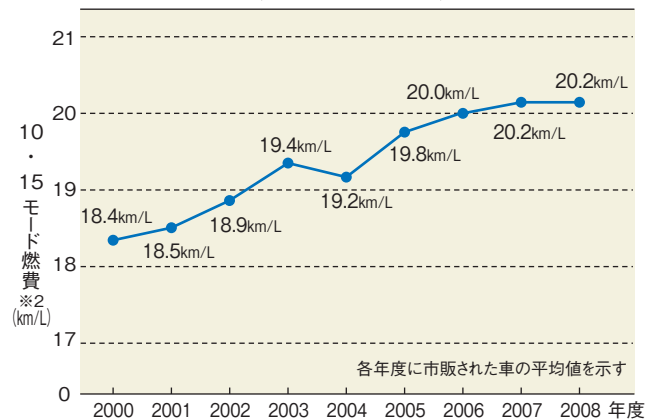
(2) 代表機種の燃費

スズキの代表機種ワゴンRは軽ハイトワゴントップクラスの低燃費※1で、2WD・CVT車で23.0km/L※2の低燃費を達成しました。

※1 全高1,550mm以上のハイト型2BOX軽自動車クラス (2008年9月現在スズキ調べ)

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

スズキ ワゴンRの平均燃費推移 (2WD-AT・CVT車)



(3) 2010年度(平成22年度)燃費基準に対する適合型式数と出荷実績

スズキは、2008年度発売機種において「2010年度燃費基準」に2009年3月末時点で、16機種35型式を適合させています。

適合機種の2008年度出荷台数は611,644台で国内出荷台数の91%に達しました。

【2008年度の「2010年度燃費基準」適合機種】

「燃費基準達成車」	12機種	23型式
「燃費基準+5%達成車」	8機種	12型式
「燃費基準+10%達成車」	8機種	10型式
「燃費基準+15%達成車」	7機種	8型式
「燃費基準+20%達成車」	4機種	5型式
「燃費基準+25%達成車」	4機種	5型式

●主な燃費改善技術



(4)エコドライブ支援装置

スズキは、燃費計などのエコドライブ支援装置の装着車を順次拡大しています。2008年度においては、16機種中9機種に装着されています。

【新型ラパン】



【エスクード】



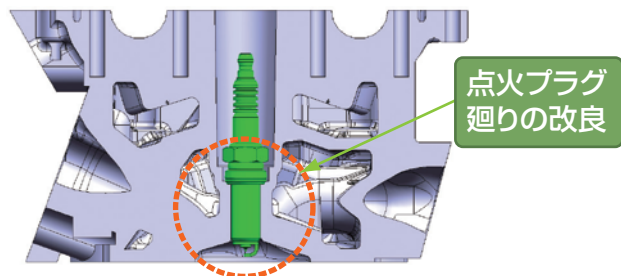
(5)平成27年度(2015年度)燃費基準に対する取り組み

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

■燃費改善技術

(1)エンジン効率の向上

エンジンの燃焼改善やフリクション低減、補機部品の効率向上を行いました。ワゴンRなどでは、ロングリーチ点火プラグを採用し、点火プラグ廻りの冷却水流れを最適化することにより、燃焼を改善しました。



(2) 車体の軽量化

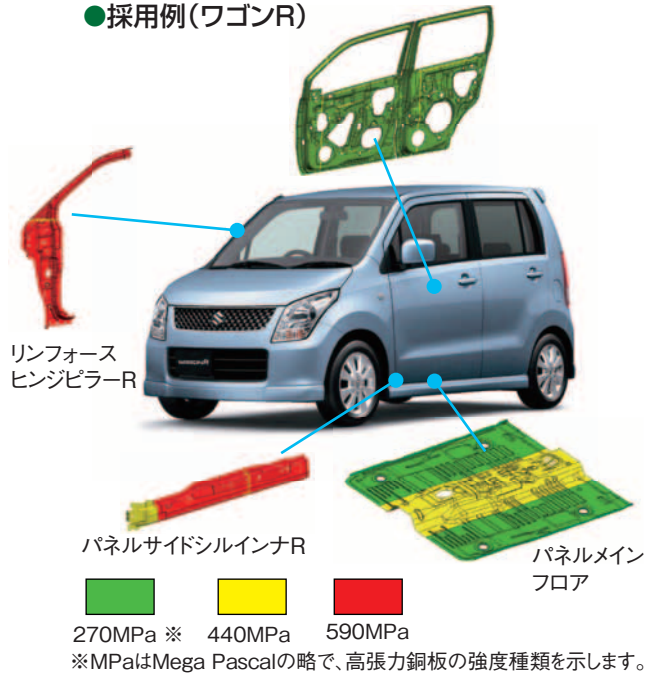
● テーラードブランクの採用

テーラードブランクとは、予め板厚や材質（高張力鋼板、めっき鋼板等）など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。先代ワゴンR以降のセンターピラー部にはTS:980MPa、また新型ワゴンRからはエプロンサイドメンバにTS:440MPaを採用するなど使用部位を更に拡大し、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。

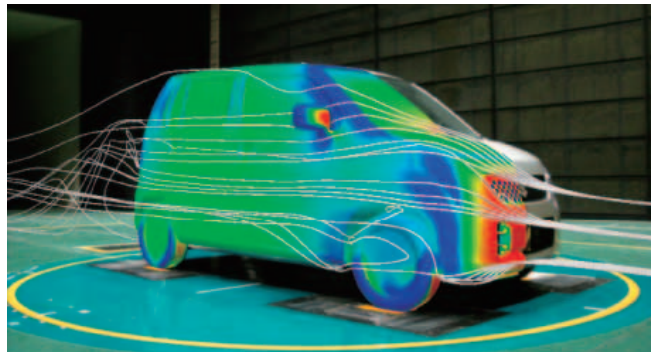
● 採用例(ワゴンR)



(3) 空気抵抗の低減

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・デザインの前段階で車体周りの空気の流れがスムーズになるボディ形状を検討して、空気抵抗の低減を図っています。また、風洞実験により、エアダムやエンジンアンダーカバーなど、フロア下部の空気の流れを整流化する空力パーツを開発し、空気抵抗の更なる低減を図っています。

新型ワゴンRでは、ウィンドシールドの傾斜角や、フロントバンパーコーナーの形状を最適化することにより、旧型に対し、約10%の空気抵抗低減を実現しました。



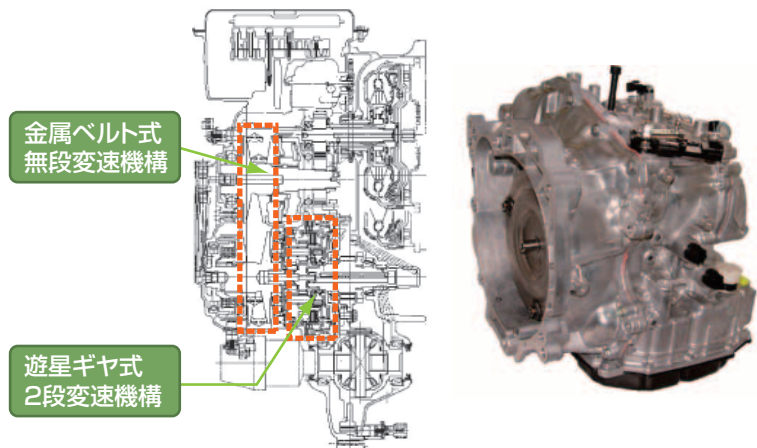
トピックス

TOPICS

ミッションCVT

新開発CVT(自動無段変速機)

2009年9月パレットマイナーチェンジ車から新規開発CVTを投入しました。このCVTは、通常の金属ベルト変速機構に加えて、新たに遊星ギヤによる2段変速機構を組み合わせることにより、これまでワゴンRなどの軽自動車で採用してきたCVTより、約25%もワイドレンジな変速を可能にしています。これにより、これまでのCVTの利点をそのままに、高い燃費性能を達成しました。



二輪車

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

■製品全体の取り組み

燃料の供給方式は、従来のキャブレターに替わり、より最適な燃料制御が可能なFI^{※1}（電子制御燃料噴射装置）の採用を進めてきました。2008年度において、国内、欧州向けの全ての機種でFIを採用しました。

※1 FI : Fuel Injection

■製品事例の紹介

2008年9月に欧州向けとして発表したSFV650では、燃費向上のため、スズキ独自のアルミめっきシリンダ（SCEM^{※2}シリンダ）をはじめ、ピストンリング低張力化、動弁系軽量化、点火系の2プラグ化（気筒当たり）、イリジウムプラグ、点火制御改良、インジェクタ微粒化、等を採用し、ベース車両（SV650）に対して、燃費が約10%^{※3}向上しました。

※2 Suzuki Composite Electrochemical Material

※3 欧州EURO（ユーロ）3モード走行時。

実際の走行では、条件（気象・道路・車両・運転・整備などの状況）に応じて燃費が異なります。

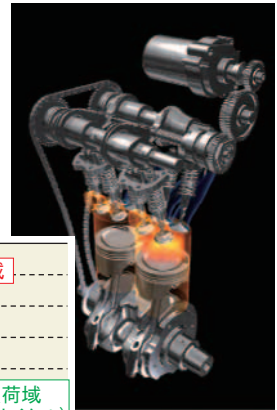
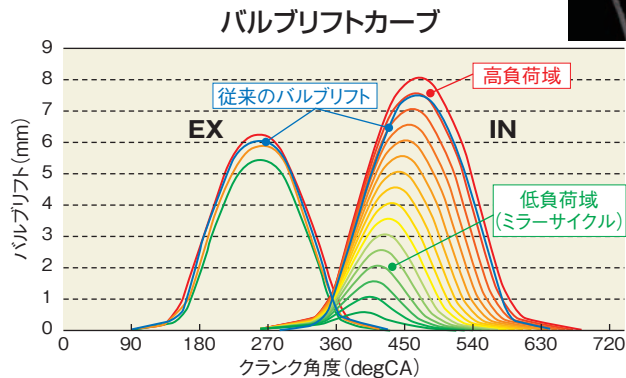


■将来の技術……3次元カムエンジンの開発

一般走行で多用される低負荷域ではバルブリフト、作用角は小さく、バルブを早く閉じることでミラーサイクル化（膨張比>圧縮比）し、ポンピングロス低減させ燃費効率を約10%^{※4}向上させています。高出力を発生する高負荷域では、従来の同サイズエンジンよりバルブリフトと作用角を大きくすることで、出力、トルクを向上させることができ、トルクで最大6%向上しています。

※4 60km/h走行時

3次元カムは、あらゆる運転条件に最適な2次元カムプロフィール（バルブリフト、作用角、タイミング）を3次元マップ状に連続的に形成させています。図は3次元カムを構成する代表的なバルブリフトカーブを示しています。



動弁レイアウト

トピックス

TOPICS

●「低価格・低環境負荷を実現した高速めっきシステムの開発と実用化」により「市村産業賞 貢献賞」を受賞

スズキは、「低価格・低環境負荷を実現した高速めっきシステムの開発と実用化」について、産業分野で優れた技術開発・功績に対して授与される「市村産業賞 貢献賞」を受賞しました。「高速めっきシステム」は、電解エッチング法やクロズドめっき法を総称するもので、エンジンの主要部品であるシリンダの内壁にめっきを施すシステムです。めっきの処理時間短縮や、薬品使用量の低減により環境負荷を低減させることができます。

スズキではこの技術を主要な二輪車に採用し、タイやインドネシアの海外二輪車工場へも展開、今後は四輪車への実用化に向け取り組んでいます。

現在、アドレスV125G、SFV650などに、このめっきシリンダが採用されています。

業績名	低価格・低環境負荷を実現した高速めっきシステムの開発と実用化
	(1) アルミダイカスト合金へ適用可能なめっき前処理技術
	(2) 環境負荷を低減しためっき前処理技術化
受賞理由	(3) めっき時間を大幅に短縮したクロズドめっき技術
	従来のめっきシリンダは製造コストが高く、生産工程でも多くの薬品を使用することにより環境影響が大きかったが、この度、地球環境に優しいめっきシリンダを低価格で生産できる新技術の開発・実用化に成功したことが評価された。



船外機

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

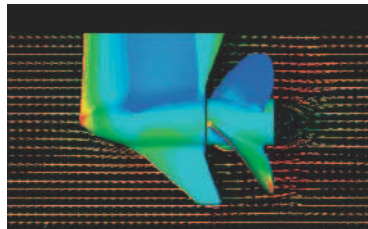
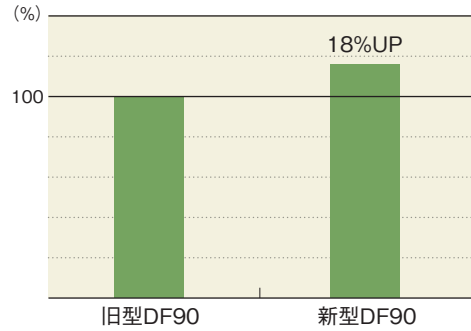
2008年7月に生産を開始した、新型「DF70」、新機種「DF80」、新型「DF90」は、各シリンダーへ最適な燃料供給を行うEPI(電子制御燃料噴射装置)や、スズキ船外機初となるリーンバーン(希薄燃焼)制御を採用。さらに新設計ギヤケースの水中抵抗低減、高効率大径プロペラ等により低燃費を実現しました。

いままでに培った知識と高い技術レベルが成しえた軽量・コンパクトボディには、新しいスズキ4ストロークの進歩と成果が盛り込まれています。中でもDF90は他メーカーの同クラス※1機種に比べて、大幅なスケールダウンを図り、クラス最小・最軽量※2を実現しました。

※1 66.2kW(90ps)クラス ※2 2008年7月現在



燃費の向上率
(従来機種を100とした場合)



数値流体力学によるギヤケースの低抵抗化



プロペラの高効率化

02 排出ガスのクリーン化

四輪車

国内の排出ガス規制対応

スズキは、すべての新型車を2005年(平成17年)排出ガス規制(新長期規制)に適合させています。2008年度発売車において「☆☆☆☆低排出ガス車」の認定機種を、2009年3月末時点で、計11機種19型式に拡大しました。

今後も、「☆☆☆☆低排出ガス車」の認定を拡大すべく、排出ガスのクリーン化に取り組んでいきます。

排出ガス規制適合車

	機種、型式数
2005年(平成17年)排出ガス規制適合車	8機種 15型式
☆☆☆☆低排出ガス車 2005年(平成17年)排出ガス基準50%低減	14機種 18型式
☆☆☆☆低排出ガス車 2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	11機種 19型式

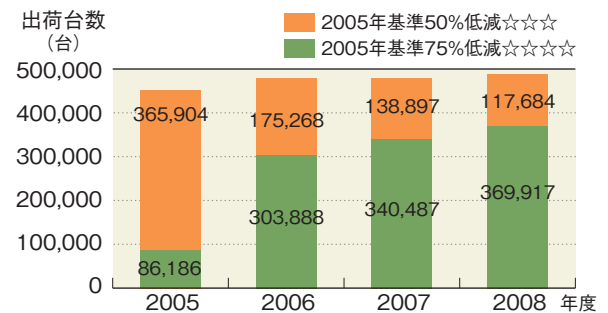
海外の排出ガス規制対応

欧州のEURO(ユーロ)5規制など各国の最新規制に適合した車両を発売しました。

排出ガス低減技術

国内の新長期排ガス規制に対しては、JC08・OBDIIの早期対応に努めています。

低燃費かつ低排出ガス認定車の出荷実績



※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

二輪車

製品全体の取り組み

二輪車の排出ガス低減のため、スズキは欧州規制EURO(ユーロ)3及び国内2006/2007年(平成18/19年)規制への対応を進めています。2008年度には、欧州規制EURO(ユーロ)3について全機種を、国内2006/2007年(平成18/19年)規制も全機種について対応しました。

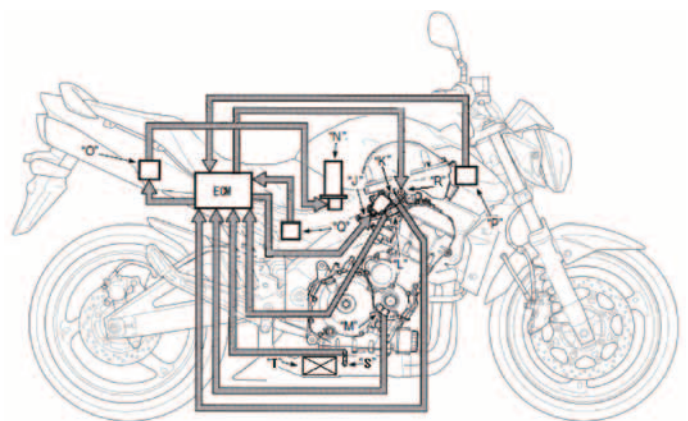
製品事例の紹介

2009年3月に販売開始したGSR400では、メタルハニカムをベースとする触媒の最適化、電子制御燃料噴射装置におけるインジェクタの改良、およびO2センサー採用による燃料噴射量の正確な制御を行い、排出ガス低減を実現しました。これにより、2007年(平成19年)国内新排出ガス基準に対応し、高い環境性能と高出力を両立しています。

将来の技術

燃料の供給量を緻密に制御できるFI(電子制御燃料噴射装置)の採用を日本国内、欧州、北米のみならずアセアン諸国においても、広く展開しています。

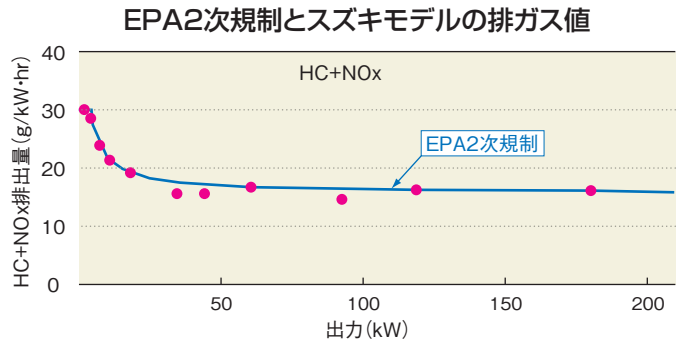
また、触媒の改良による貴金属使用量の低減、点火時期制御の改良による触媒活性率向上、リニアA/Fセンサーによる、より精密な燃料噴射制御など、排出ガスのクリーン化のための技術開発を進めています。



- “J” : STVA (セカンダリスロットルバルブアクチュエータ)
- “K” : STPセンサ (セカンダリポジションセンサ)
- “L” : TPセンサ (スロットルポジションセンサ)
- “M” : CKPセンサ (クランクシャフトポジションセンサ)
- “N” : フューエルポンプ
- “O” : フューエルポンプリレー
- “P” : APセンサ (大気圧センサ)
- “Q” : TOセンサ (フューエルカットセンサ)
- “R” : ISCバルブ
- “S” : O2センサ
- “T” : 大型触媒

船外機

「DF70」、「DF80」、「DF90」は、米国カリフォルニア州大気資源局 (CARB) の2008年排出ガス規制値および米国環境保護庁 (EPA) の2次規制値、ならびに日本舟艇工業会の2006年マリンエンジン排出ガス自主規制値をクリアしています。



トピックス

TOPICS

●スズキ「ワゴンR/ワゴンRスティングレー」が2009年次 RJC カーオブザイヤーを受賞

「ワゴンR/ワゴンRスティングレー」が、日本自動車研究者・ジャーナリスト会議 (RJC) の主催する2009年次 RJC カーオブザイヤーを受賞しました。RJC カーオブザイヤーの受賞は、スズキとしては、1993～1994年次の「ワゴンR」、2006年次の「スイフト」に続いて3度目の受賞となります。スズキ「ワゴンR」は、1993年の発売開始以来15年間にわたり「個性的で存在感あふれるスタイリング」「乗り降りや運転のしやすさ」「室内空間の広さ」といった優れたパッケージングにより、年齢、性別を問わない幅広い層のユーザーから高い評価を受け、「軽ワゴン」という新しいジャンルを築き、今年6月に国内累計販売台数300万台^{*1}を達成するなど、軽自動車の先頭を走り続けています。

2008年9月の全面改良では、「快適 スタイリッシュワゴンR」を開発コンセプトに、経済性や使い勝手といった軽自動車に求められる基本性能や、室内の快適性や乗降性を向上させながら、より多くの人に愛されるスタイリッシュなデザインを採用しました。

※1 スズキ調べ



ワゴンR

ワゴンR スティングレー

●エコカー減税、エコカー補助金

一定の環境性能を満足している新車購入者に対して、(1)エコカー減税と(2)エコカー補助金が適用されるようになりました。

エコカー減税、エコカー補助金対象車の例 詳細はHP http://www.suzuki.co.jp/car/ecocar_info/ をご参照ください。



アルト

ワゴンR

MRワゴン

スイフト

スプラッシュ

(1)エコカー減税(環境対応車普及促進税制)

2009年4月1日から2012年度(平成24年)まで、一定以上の「燃費基準」と「排出ガス基準」を満たす低公害車を新車として購入する場合、自動車重量税や取得税が減免されます。

対象車	減免内容
2010年燃費基準+25%達成車かつ ☆☆☆☆低排出ガス車	重量税・ 取得税
2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	75%減税
2010年燃費基準+15%以上の達成車かつ ☆☆☆☆低排出ガス車	重量税・ 取得税
2005年(平成17年)排出ガス基準75%低減	50%減税

(2)エコカー補助金(環境対応車普及促進対策費補助金)

2009年6月から、一定の基準を満たし新車を購入する際の補助金制度が始まりました。

対象となる条件	補助金
車齢13年超車を廃車、2010年度燃費基準達成車を購入	登録車 25万円 軽自動車 12.5万円
上記以外で、2010年燃費基準+15%以上の達成車かつ ☆☆☆☆低排出ガス車を購入	登録車 10万円 軽自動車 5万円

03 次世代燃料自動車の開発

四輪車

■アルコール燃料対応車

バイオエタノールを25%混合した燃料(E25)で走行するバイオエタノール車を開発し、2008年10月よりグランドビターラ、11月よりジムニーをブラジルで販売開始しました。



グランドビターラ

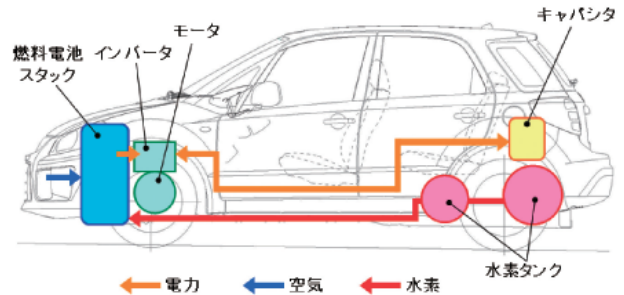
■燃料電池自動車

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、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。また、2008年6月には新たに小型車の燃料電池車「SX4-FCV」の大臣認定を取得し、7月の北海道洞爺湖サミットに出展しました。

2009年3月末現在、経済産業省が推進する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、燃料電池自動車の性能及び信頼性の向上に努めると共に、コストの低減を図り、実用化に向けて開発を進めていきます。

燃料電池車の仕組み(SX4-FCV)



※2001年からGM(ゼネラルモーターズ株式会社)と共同で燃料電池自動車の開発を行っていましたが、2008年11月、GMは保有するスズキ株を売却しました。しかし業務提携については引き続き継続していくことで合意しています。

トピックス

TOPICS

●燃料電池二輪車

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

2007年の第40回東京モーターショーにおいて、初めてオンロードタイプの燃料電池二輪車「クロスケージ」を発表、そして2009年、実用性を更に向上したスクータータイプの「バグマン燃料電池二輪車」を第41回東京モーターショーに発表しました。

「バグマン燃料電池二輪車」は、小型・軽量でシンプルな空冷式燃料電池システムの採用により、レイアウトの自由度が向上し、水素タンクを車体フレーム内へ配置することが可能となり安全性が向上しました。同時に二輪車としては初めて70MPa水素タンクを登載し一充填当り350kmの航続距離を実現しています。

今後、公道での実証試験を通して、燃料電池車の実用化を進めていきます。また、この電動システムの応用として、燃料電池車のみでなく、電動二輪車やハイブリッド二輪車の開発も進めています。



バグマン燃料電池二輪車



バグマン システム図

04 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

リデュース

”3R※”で最初に推進すべき項目は、リデュース(排出量削減)です。

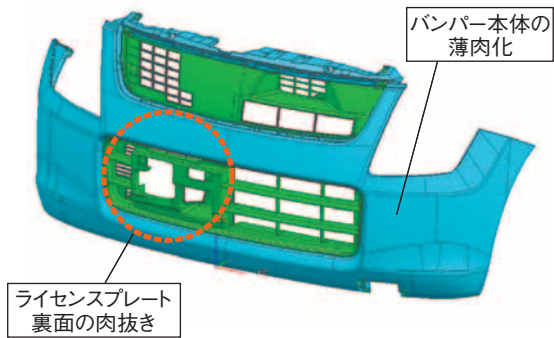
このため、スズキは少少軽短美の方針の下、徹底した使用材料低減・軽量化に取り組みリデュース(排出量削減)を推進しています。

※3R：リデュース・リユース・リサイクル

①リデュースの取り組み(四輪)

ワゴンR フロントバンパー

フロントバンパーでは、バンパー本体の薄肉化やライセンスプレート裏面の肉抜きを実施しています。



②リデュースの取り組み(二輪)

GSX-R1000

軽量・コンパクト設計を行い、従来車と比較して7.2%(スズキ比)の軽量化を実現しました。

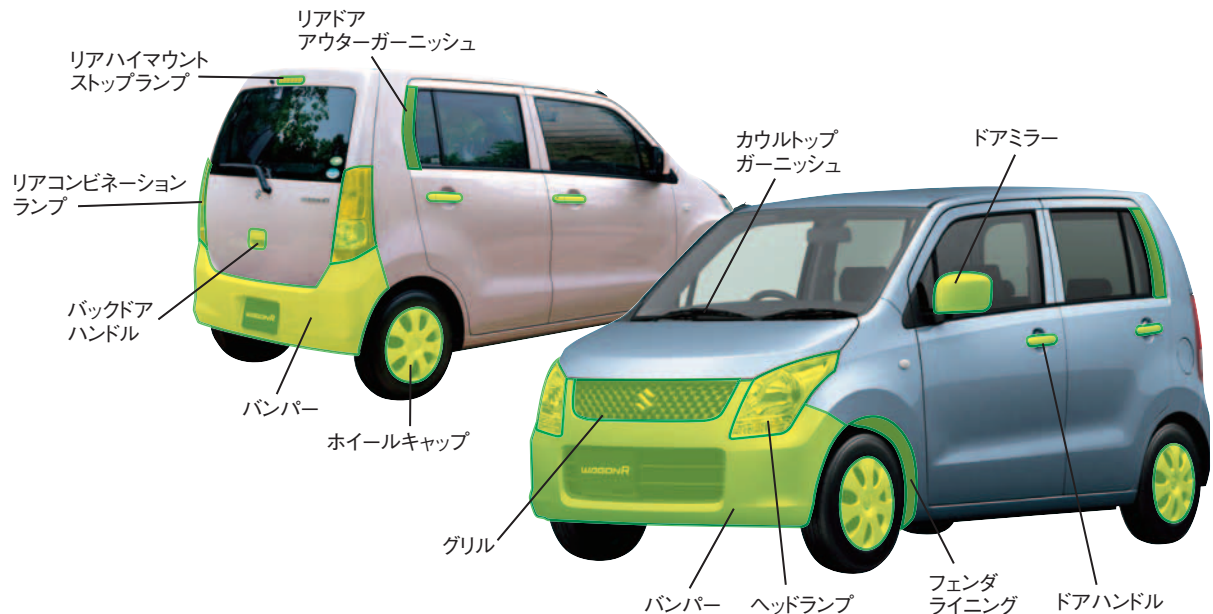


リサイクル

①リサイクル設計(四輪)

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

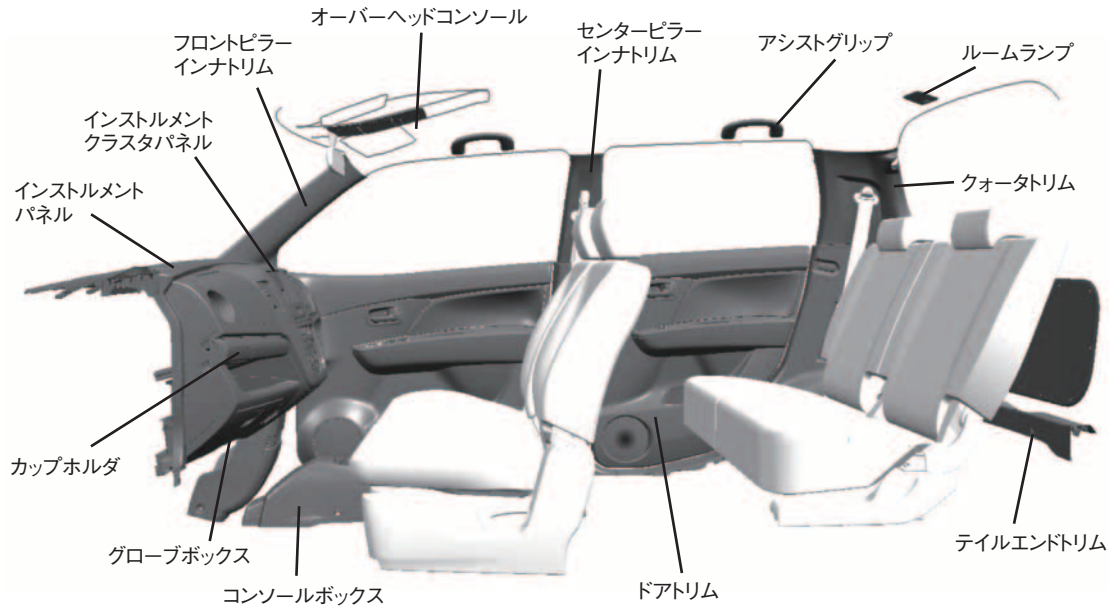
主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:ワゴンR外装)



●リサイクルしやすい樹脂材料の使用

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

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:ワゴンR内装)



部品名

オーバーヘッドコンソール		インストルメントクラスタパネル		
ルームランプ	レンズ	インストルメントパネル		
	ハウジング	フロントピラーインナトリム		
センターピラーインナトリム	アッパ	ドアハンドル		
	ロア	ドアトリム	フロント	ボード
アシストグリップ	クォータトリム		リヤ	アームレスト
			バック	表皮
グローブボックス	ボックス			ベース
コンソールボックス	リッド	テイルエンドトリム		
カップホルダ	リッド			
	トレイ			

※1 熱硬化性樹脂
熱と圧力によって硬化した後は、再加熱しても軟化・溶融しない樹脂です。例えば、ビスケットや陶器に似ています。

※2 熱可塑性樹脂
成形後でも、再加熱により軟化・溶融し、冷却すると固化する樹脂です。溶融・固化を繰り返すことで再利用が可能です。例えば、チョコレートや鉛に似ています。

②リサイクル設計(二輪 例:スカイドライブ)

●リサイクル材の使用

バッテリーリッド、タンクカバーにリサイクル材を採用しています。

●材料着色樹脂の使用

ハンドルカバーリヤ、レッグカバー、フートボード、フレームカバーフロント、リヤフェンダー、他に材料着色樹脂を使用することによって、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。



使用済み自動車の ガラスリサイクルへの取り組み

現在、使用済み自動車のガラスは、ほとんどがASRとして処理されています。そこでスズキでは、資源を有効利用しASR発生量を削減するため、使用済み自動車のガラスリサイクルに取り組んでいます。2008年度も引き続き、自動車メーカー8社※¹、ガラスメーカー2社と共同で、取り組みを進めました。スズキでは、特にガラス回収装置の開発に力を入れ、難問であったリヤガラス回収装置を開発し、自動車の全てのガラスを回収可能としました。今後も引き続き、この取り組みを続けていきます。

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



ドアガラス回収器



サイドガラス回収器



リヤガラス回収装置

自動車リサイクル促進工具の開発

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



ハーネスカッター

05 環境負荷物質の管理・削減

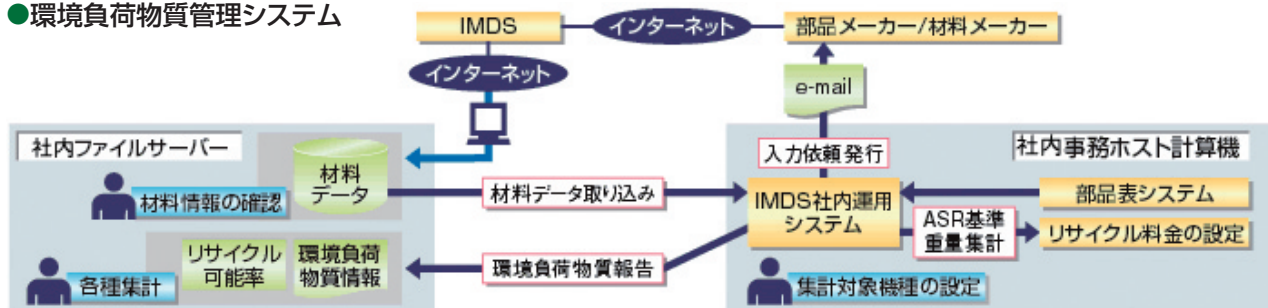
環境負荷物質の管理

自動車業界向けの材料データ収集システムであるIMDS(International Material Data System)を2003年より導入し、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。このシステムによって、欧州ELV指令の対象となる重金属4物質(鉛・水銀・六価クロム・カドミウム)だけでなく、REACH規則(Registration Evaluation Authorisation and Restriction of Chemicals)における高懸念物質(SVHC※)の管理が可能になりました。

そして、2008年には四輪車、二輪車合わせて14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。

※SVHC : Substance of Very High Concern

●環境負荷物質管理システム



環境負荷物質の削減

スズキは、(社)日本自動車工業会の削減目標や欧州ELV指令厳守はもとより、その他の事業地域においても、環境負荷物質である重金属4物質を、四輪及び二輪の全モデルで削減する取り組みを積極的に進めています。

2008年度は、インドで生産するアルトにおいても、重金属4物質の管理削減を実施して欧州ELV指令に適合させ、使用済み自動車として廃棄される場合でも環境負荷を低減できる商品としました。

更に、2007年6月から欧州で施行された化学物質に関するREACH規則など、環境負荷物質に関する各国の規制が強化されていく中で、スズキはグローバルな事業地域において、環境負荷物質削減に取り組んでいます。

●(社)日本自動車工業会の削減目標(新型車)

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



鉛フリーはんだ付け技術開発

車載電子コントロールユニット(ECU)に使用される『鉛入りはんだ(錫6:鉛4)』を『鉛成分が無いはんだ(鉛フリーはんだ)』に置き換える技術開発を進めています。

2004年から一部車種のEPI(エンジン制御)コントローラ等に採用したのを手始めに、順次鉛フリーはんだの採用を進めています。

欧州化学物質管理規則(REACH)への対応

2007年6月、欧州で化学物質の危険から人や環境を守ることを目的とした化学物質管理規則(REACH)が発効されました。REACHでは、企業に製造・輸入する化学物質の把握、評価、登録、届出、そしてお客様への情報開示が求められています。REACH対応のためには、サプライチェーンの連携が不可欠であり、業界内の混乱を避けるため、欧州、米国、韓国、日本の自動車メーカ、部品メーカが連携してタスクフォースを結成し対応方針を打出しています。

スズキでは、タスクフォースの動きに合わせてともに、欧州現地工場、現地代理店そしてお取引様と連携を取りながらREACH対応を進め、2008年12月までに必要であった予備登録を完了しました。今後、登録のために必要となるサプライチェーン間の情報伝達や高懸念物質(SVHC)の届出、認可・制限物質への対応のために、更にお取引様との連携を深めながら着実な対応を進めていきます。

● 欧州でREACHに関するお取引様説明会を開催

(ハンガリー:マジャールスズキ)

欧州化学物質管理規則(REACH)への対応を確実に進めるために、お取引様に複雑な法規を正しく理解していただくことが重要でした。そこで、2008年3月に欧州現地工場のマジャールスズキ(ハンガリー)では、お取引様に対しREACH規制に関する説明会を開催し、REACHコンプライアンスのための対応を着実に進めました。



マジャールスズキ社

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

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

VOC室内濃度指針値以下を達成した機種の例



新型ラパン



新型ワゴンR



新型ワゴンR スティングレー

※(社)日本自動車工業会では、2007年4月以降発売の新型乗用車及び、2008年4月以降発売の新型商用車は、「厚生労働省が定めた13物質」について室内濃度指針値以下とする自主取り組みを進めています。

フロン削減(エアコンの省冷媒化、代替冷媒)

● エアコンの省冷媒化

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

● 代替冷媒

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

06 騒音の低減

四輪車

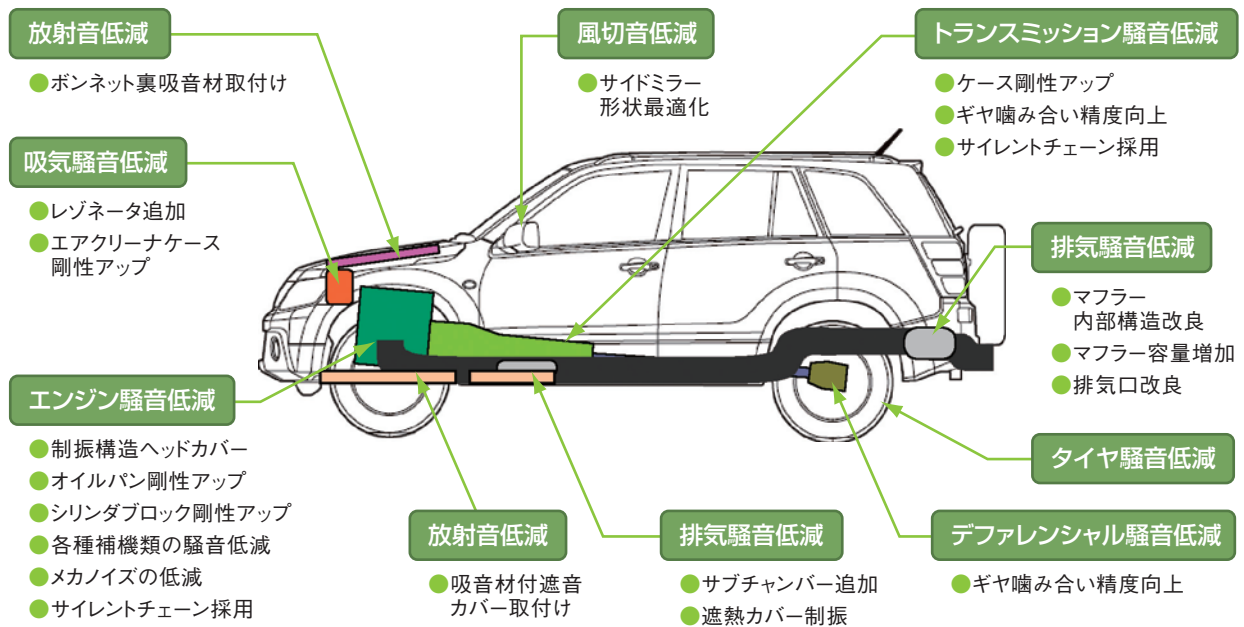
①車外騒音

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

これによりスズキが生産し国内で販売する全ての四輪車で、国内の車外騒音規制への適合を完了させています。

また、2008年12月に新たに施行されました交換マフラーの加速騒音規制に対しても、スズキで販売するオプションマフラーへの規制適合を完了させています。

●主な騒音対策項目



②車室内騒音

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

●新型ワゴンRの静粛性対策事例

- ・吸音タイプの成型天井を採用
- ・ダッシュサイレンサー大型化
- ・ダッシュサイドパネル内への吸音材装着
- ・液封エンジンマウントの採用
- ・フロントドア ウエザ ストリップの2重シール化
- ・ドアミラー形状の最適化

二輪車

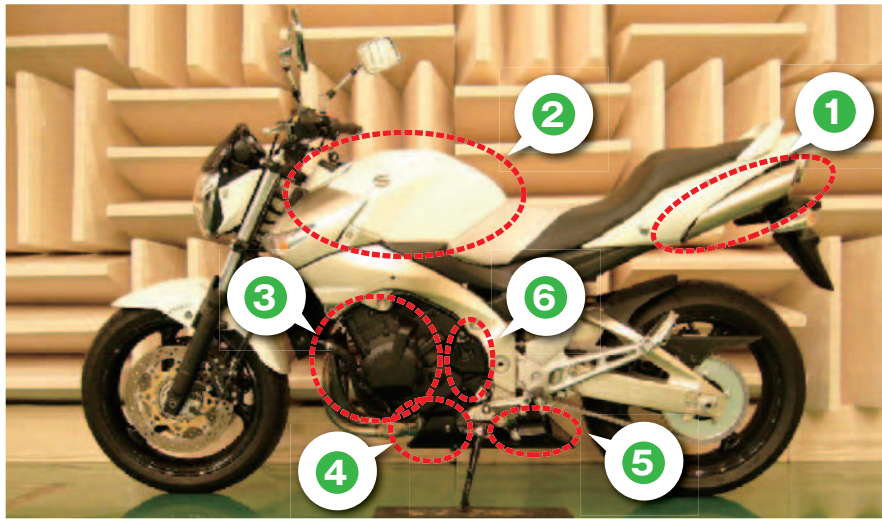
●製品全体の取り組み

環境問題のひとつである道路交通騒音低減のため、二輪車の騒音低減に取り組んでいます。国内ではすべての機種において、2001年(平成13年)規制へ適合を完了させています。

●製品事例の紹介

騒音低減の取り組みとして、GSR400における実施例を紹介します。

GSR400では、最も厳しいとされる国内騒音規制を満足するために、消音性の高い構造を多く採用するとともに、重量の増加を最小限に留めるように設計されています。



① 排気音を低減するマフラーにおいては、消音性の高い3室反転構造を採用しています。

② エアクリーターをリブ補強した樹脂製とし、PP材料に添加材を付加することにより、消音性能を向上しています。また、クリーターを包み込むガソリタンク内側に軽量の吸音材を設置し、消音性能と重量軽減を両立しています。

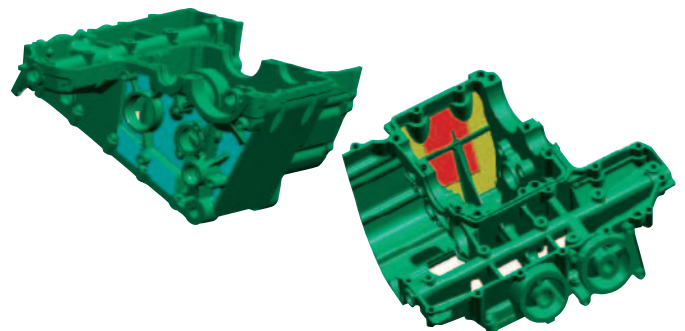


ガソリタンク内側の吸音材
(銀色のシートが吸音材)

③ エンジン騒音低減のために、エンジン側面に樹脂製エンジンカバーを設置し内側に吸音材を張り付けることで、防音性能を向上しています。



④ また、ミッションギヤ軸の加工精度を向上させ、軸の振れ誤差を従来の1/2に減らし、ミッションギヤを滑らかに噛み合わせることにより、ギヤノイズを低減するとともに、ミッションギヤを支えるエンジンケースの肉厚を部分的に変更し、ケース剛性を高め、エンジン騒音の低減を図っています。下図の3種類の色の部分をそれぞれ異なる板厚に設定し、最適化を図っています。



- ⑤そして、エンジン下部にロアカバーを設置し、その内側に吸音材を設けることで、エンジン騒音を低減しています。



- ⑥スプロケットカバーの後ろ面に吸音材を貼り付けフレームとの隙間を埋めることにより、ドライブチェーンの騒音を防音しています。



●将来の技術

CAE※による消音構造の最適化、軽量で高い消音性能の吸音材や制振材の効果的な配置など、より軽量で効果の高い騒音対策技術を開発中です。

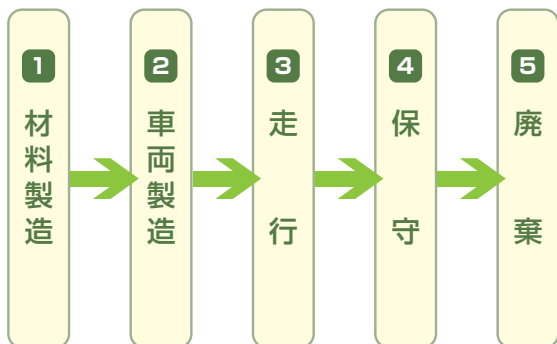
また、精度の高い実験を行うための設備導入を行い、より効率的な開発を進めていきます。

※CAE：Computer Aided Engineering
コンピュータ技術を活用して製品の設計、製造や工程設計の事前検討の支援を行うこと。

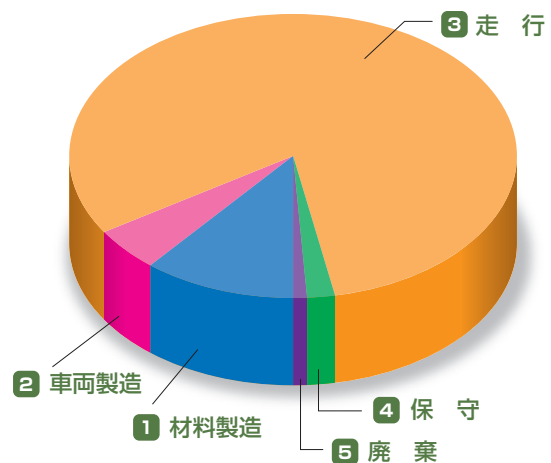
07 LCA (Life Cycle Assessment: ライフ・サイクル・アセスメント)

スズキは材料製造から廃棄されるまでのスズキ製品の生涯における環境負荷を評価するために、LCAを導入しています。08年度は、ワゴンR、スイフトなど複数の車種のLCA評価を行いました。以下のグラフは、ワゴンRの生涯におけるCO2排出割合を示したもので、走行段階で発生するCO2が生産に発生するCO2の約80%を占めています。

●スズキのLCA評価ステージ



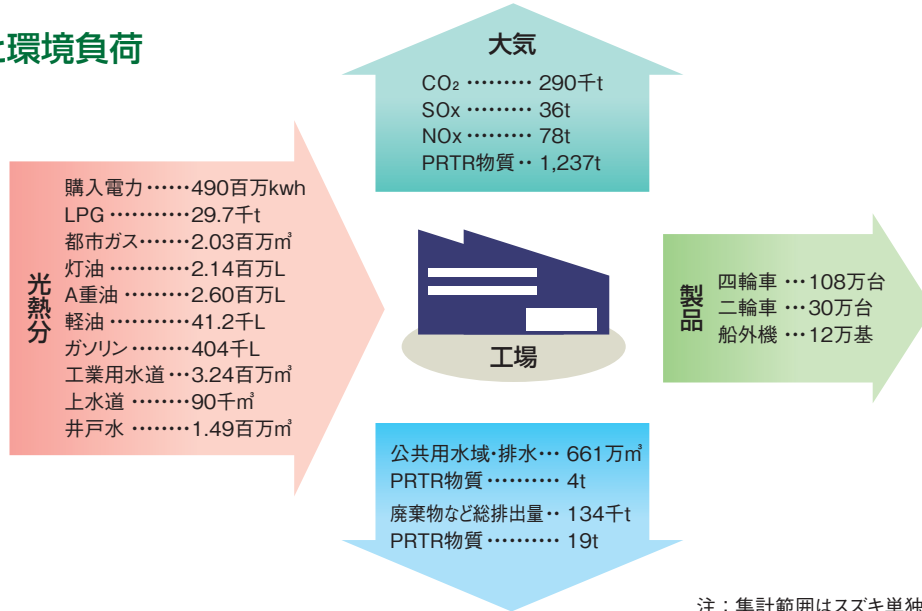
●ワゴンRの生涯における各ステージのCO2排出割合



環境に配慮した生産活動

環境保全への取組みは、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、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っています。生産活動に於ける環境対策の具体的事例とその効果について紹介します。

生産活動と環境負荷

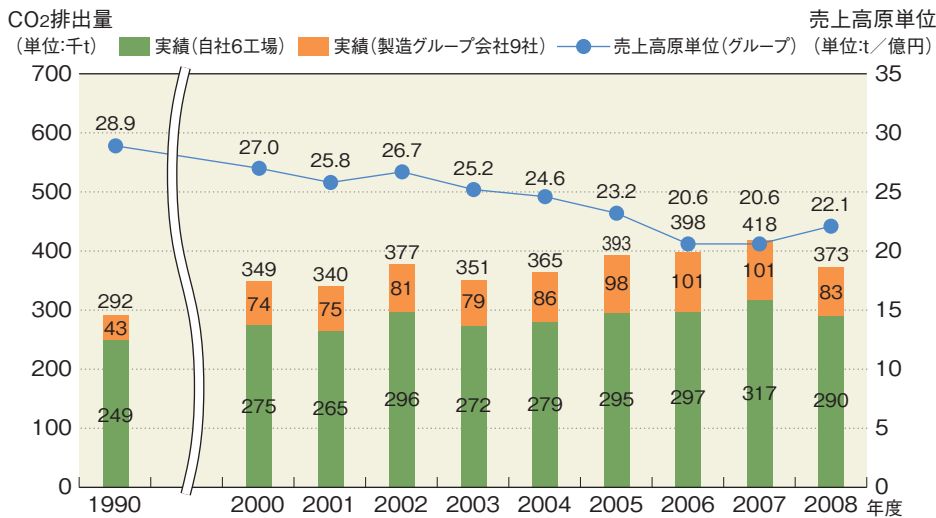


01 地球温暖化対策

スズキ自社工場、製造グループ会社のCO₂削減

2008年度の生産工場に於ける、エネルギー起源のCO₂総排出量は373千t(前年比10.8%減)、売上高当たりの数値換算では、1990年比23.5%減(前年比では7.3%増)となりました。生産工場に於いては、蒸気圧力の低減や電着塗装循環ポンプの間欠運転など、省エネ活動は着実に成果を上げています。今後は更なる改善活動と共に自然エネルギーの利用拡大などに向け、積極的に取り組んでいきます。

CO₂排出量の推移



工場別CO₂排出量

工場	CO ₂ 排出量 (千t)
高塚工場	11.9
磐田工場	48.5
湖西工場	98.3
豊川工場	10.0
大須賀工場	49.6
相良工場	71.5

※ CO₂換算係数:(社)日本自動車工業会より
 注)CO₂算定に当り、本年より(社)日本自動車工業会の最新係数を用いた関係で、過去に遡り修正をしています。

工場の省エネ活動

生産工場での省エネ活動は、国内のみならず海外に於いても地道な改善活動を展開し、一定の成果を上げています。国内6工場及び海外工場での具体的な取組みとCO₂削減効果を以下に示します。

国内、海外共に設備運転条件の見直し、高効率機器への転換等が対策として有効でした。

	国内6工場	海外工場※1
CO ₂ 削減量(年間)	1,560t	2,260t※2

※1 インドマルチ社(グルガオン、マネサル工場)

※2 自家発電を行っている関係で、電力・CO₂換算係数は、日本国内換算係数と比較して2~2.5倍程大きな値となっています。

【国内、海外工場の省エネ対策】

主な対策項目	国内工場削減量	海外工場削減量※1
ライン停止時のエネルギー供給停止	527t	895t
設備運転条件適合、最適化	341t	888t
高効率機器への転換(インバータ化等)	63t	293t
設備の集約、小型化	—	86t

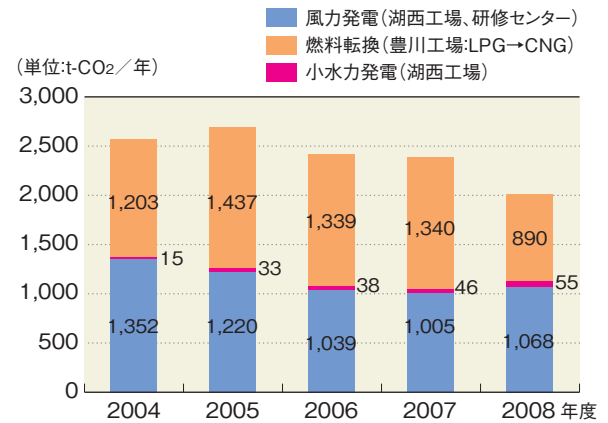
代替エネルギーの推進

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

【代替エネルギー発電量】

	発電量(kWh)
風力発電(湖西工場・研修センター)	1,638,022
小水力発電(湖西工場)	84,215

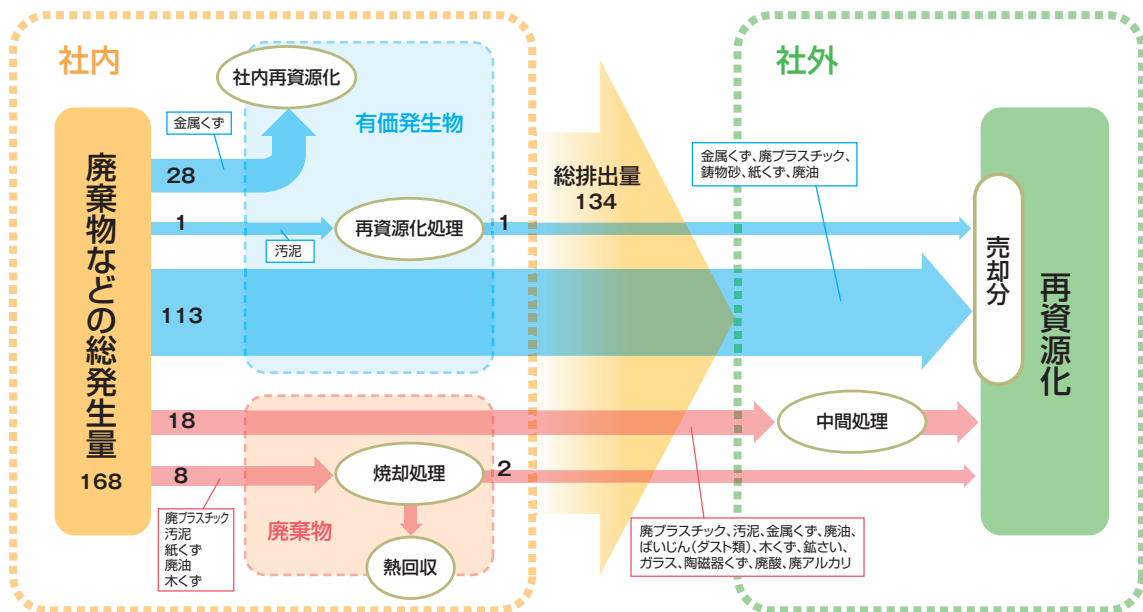
【代替エネルギーCO₂削減量】



02

資源の有効活用

廃棄物など※の流れ(単位:千t/年)



※廃棄物など：廃棄物と有価発生物を合わせたものをいう。
注:集計範囲はスズキ単独

廃棄物削減

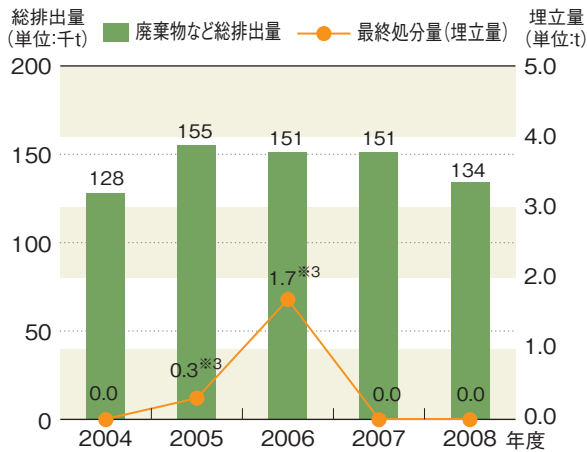
国内自社6工場では廃棄物削減、リサイクル促進により、2001年8月に埋立廃棄物のゼロレベル化^{※1}を達成し、以降は埋立廃棄物のゼロレベル化を継続中です。

国内製造グループ会社につきましても、埋立廃棄物の集計を始めた2002年度(1,370t)の1%未満となり、2008年度ゼロレベル化^{※2}を達成しました。

今後の目標は、埋立廃棄物のゼロレベル化を継続すると共に、更なる削減を進めます。

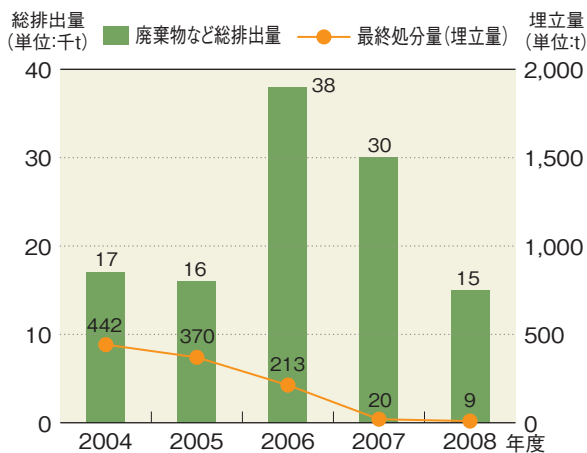
- ※1 スズキのゼロレベル化定義
埋立廃棄物が1990年度(24,675t)の1%未満であること。
- ※2 国内製造グループ会社のゼロレベル化定義
埋立廃棄物が2002年度(1,370t)の1%未満であること。(国内製造グループ会社で2002年基準としているのは、取組みスタート年を示しています)

国内自社6工場の廃棄物など総排出量と埋立量



※3 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、埋立て処分しました。

国内製造グループ会社(9社)の廃棄物など総排出量と埋立量



注) 国内自社6工場及び製造グループ会社の総排出量には一部非生産部門からの排出物も含まれています。将来的には、生産、非生産全てを含めた総排出量という形に変更して行きます
注) 排出量とは発生した廃棄物など総発生量の内、会社敷地外に出ていく廃棄物・有価発生物をいう。

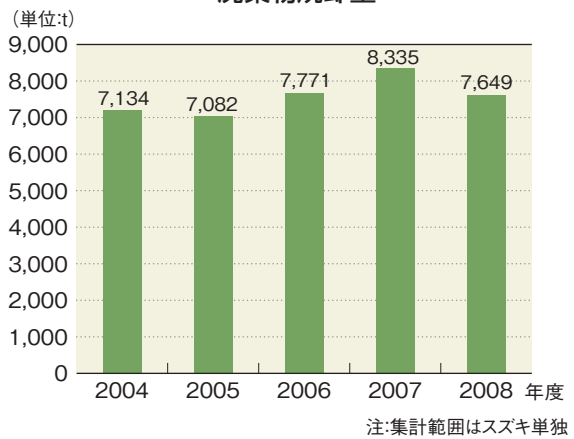
廃棄物焼却量削減

廃棄物焼却量は、2000年に対して5.57%の削減(前年比:8.23%減)を行いました。

焼却可能な廃棄物は、湖西工場に設置しているダイオキシン対応の焼却炉で一括処理し、廃棄物の減量化と熱エネルギーの有効利用を行っています。

また、焼却管理にO₂制御を採用することでダイオキシン排出量を抑制しています。この結果、2008年度の測定結果は0.012ng-TEQ/Nm³であり、規制値の5ng-TEQ/Nm³を大きく下回りました。

廃棄物焼却量



省資源

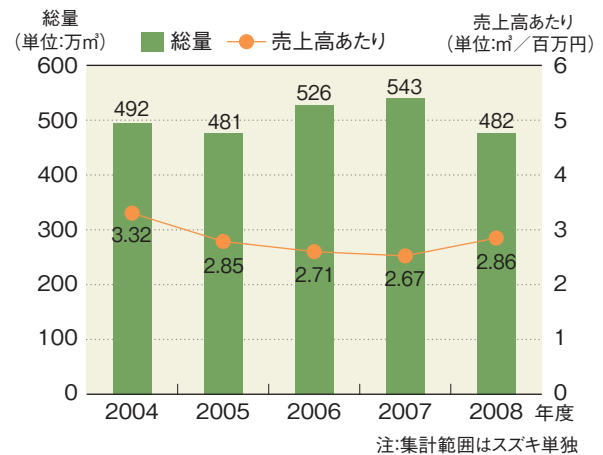
●水の使用量削減

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。

これら取り組みの推進によって、水の使用量を総量で前年度比11%削減しました。

水使用量



03 環境リスクの低減

●土壌・地下水に関する取り組み

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。

2008年9月、高塚工場西境界(観測井戸)での定期測定に於いて、ふっ素濃度が地下水環境基準を超過。また、2009年1月、高塚工場北西境界(観測井戸)の定期測定にて、ほう素濃度の地下水環境基準超過が判明しました。浜松市による工場周辺の井戸水調査では、全ての井戸で基準以内であることが確認されましたが、双方に対して、以下の対応を行いました。

(ふっ素)

特定される汚染原因がないことから、以後月1回の測定による経過観察を行っています。

(ほう素)

めっき工程のほう素を含む廃液が、受槽から漏れた事が原因と考えられるため、直ちに受槽を修理し、再発防止のため、受槽を二重化しました。

●汚水の流出防止活動

スズキは、社内の分析部門において、工場排水・地下水・工程水の測定を定期的実施し、汚水が流出ないように水質管理および維持に努めています。

万が一、水質に異常が発生した場合は、関係部門に連絡し、適切な対応がとれる体制が構築されています。

(事例)

2009年1月高塚工場にて、工程水の漏洩による地下水汚染を発生させてしまいました。現在は、汚染された地下水の拡散を防止すると共に、定期的な監視を行っています。

また、高塚工場では、工場排水中の窒素含有量削減(削減率88%)や、佐鳴湖の水質浄化への協力など、積極的な地域貢献を行っています。



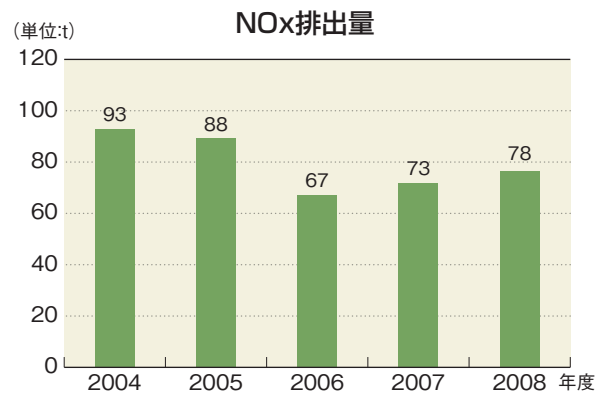
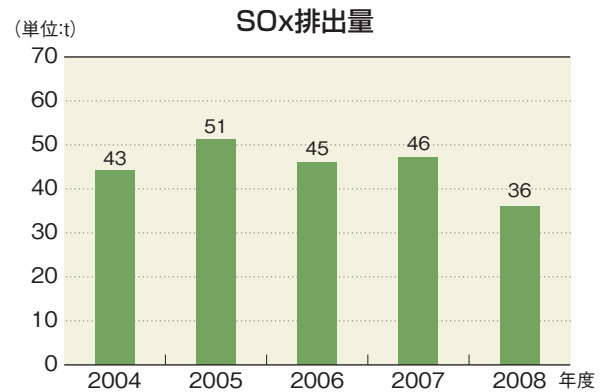
分析作業風景

●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。CSRの基本となる法令遵守は最低限の責任であり、地域から信頼される工場を目指して、今後も発生源対策や防音、脱臭などの対策を進めていきます。

●SOx・NOx排出量の管理(国内自社6工場)

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



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

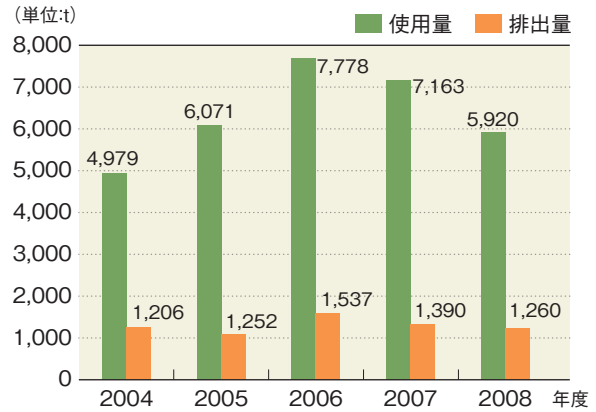
PCB(ポリ塩化ビフェニル)を含むトランス、コンデンサ、安定器については、5工場で計1,428台を管理しています。このうち、2工場で9台使用し、残り1,419台を施錠して保管しています。また、2001年7月に施行された「PCB廃棄物の適正な処理の促進に関する特別措置法」に基づき、PCBの保管状況等の届出をしました。

04 環境負荷物質の管理と低減

●PRTR(環境汚染物質排出移動登録)対象物質

環境負荷低減のため、PRTR対象物質の排出量削減に取り組んでいます。塗料及び洗浄シンナー中のPRTR物質の削減などを実施し、2008年度の年間排出量は、前年比9.4%減の1,260tでした。

PRTR対象物質の使用量と排出量



●VOC(揮発性有機化合物)

VOCは主に塗装工程で使用する溶剤です。スズキは塗装工程で使用するVOC排出量の削減に取り組んでおり、2008年度の四輪ボディー、バンパー塗装及び二輪車塗装からの排出量は62.0g/m²、前年より3.4g/m²削減しました。

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車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。



国内工場では、大須賀工場のプレーキドラム塗装工程の一部で水性塗料を使用しています。

相良四輪組立工場では、2009年4月より水性塗料の使用を開始しました。

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。

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

※MSDS(化学物質安全データシート: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。

05 リデュースの推進

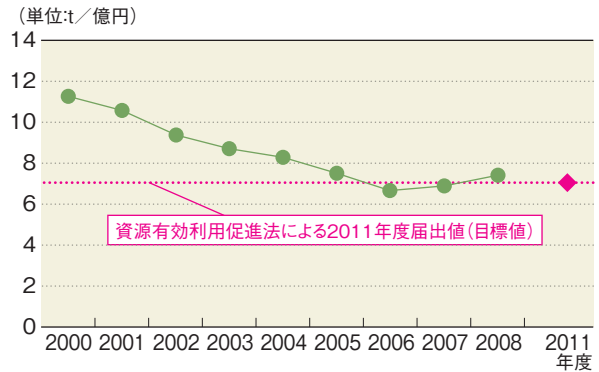
3Rで最初にすべき項目は、リデュース(排出量削減)です。

このため、スズキは小少軽短美の方針の下、材料使用量低減に取り組み、リデュース(排出量削減)を推進しています。

●資源有効利用促進法への取り組み

2001年4月に施行された資源有効利用促進法に基づいて「副産物の発生抑制等に関する計画書」の作成と実績の報告を実施しています。これは金属くず、鋳物廃砂の発生を抑制する目的で行っており、2008年度の出荷額あたりの副産物発生量は7.4t/億円となりました。2011年度目標値は、7.3t/億円としています。

出荷額当たりの副産物発生量



06 グリーン調達への推進

2008年10月1日に「スズキグリーン調達ガイドライン」を改訂しました。

今回の改訂により、スズキの要管理化学物質の対象を、自動車業界における世界的な統一申告物質リスト(GADSL※)と同一化することにしました。

従来の管理が必要な管理対象物質リストは、ガイドライン改訂までの間固定化されていましたが、WEB上でGADSLにリンクすることにより、GADSLの改訂に合わせてスズキの要管理対象物質として取り込むことができるようになりました。

また、欧州化学物質管理法規(REACH)などをグリーン調達に必要な対象法規に加えました。

さらに、REACH対応が必要なお取引様には、個別にREACH規制説明、対応方法の打合せを行い、一緒になって法規の遵守に取り組むことにより、一層のグリーン調達の推進を図っています。

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

※GADSL: Global Automobile Declaration Substance List (業界共通の管理リスト)



グリーン調達に関する説明会

環境に配慮した物流活動

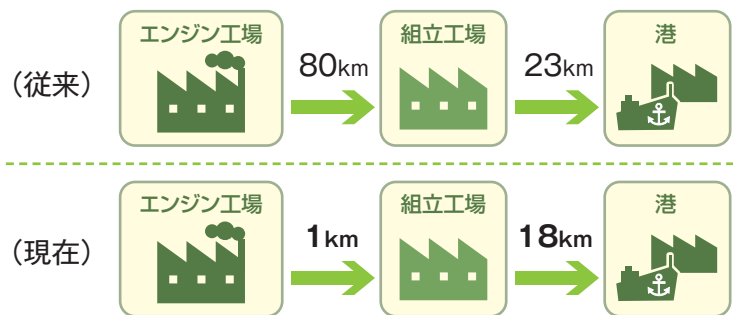
消費者の皆様とスズキをつなぐ物流活動は、環境に関して取り組むべき重要な課題です。スズキはエネルギーの効率的利用や3Rの推進等の改善を通して環境負荷低減に取り組んでいます。

01 輸送の効率化・省エネルギー化

スズキでは、2006年4月改正省エネ法施行を機に、社内体制の再整備をこれまで進めてまいりました。輸送の効率化、省エネルギー化をさらに推進しています。

輸送距離の短縮(四輪エンジン・四輪車輸出)

2008年度には、相良エンジン工場に隣接した組立工場を新設、また生産車輛を御前崎港に出荷港を変更することで、従来の輸送距離と比較して大幅に輸送距離を短縮しました。



輸送の効率化(二輪車)

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



スズキ(株)大阪配車センター(二輪)

輸送距離の短縮(工場への納入部品)

部品を輸入する際、港から倉庫を経由して工場へ納入していましたが、倉庫を順次廃止して工場で保管することにより部品の横持ち※運搬を廃止しています。

また、タイヤの納入についても一部の弊社工場ではタイヤメーカーの工場から直接納入し横持ち運搬を廃止しています。

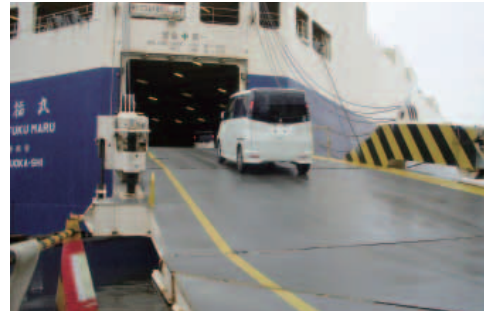
※横持ち:生産用部品を生産と関係のない倉庫に一時保管してから生産工場へ納入する運搬のこと。

モーダルシフト(四輪車海上輸送の推進)

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

東北以北、中国、四国以西については、海上輸送を推奨しており、CO₂の排出量削減と経済性を考慮し、現在1/3を超える輸送を海上輸送が占めています。

海上輸送によるCO₂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。



エコドライブなどの推進

トラック輸送においてエコドライブ推進活動に取り組み、合わせてエコドライブ機器装着車や、アイドリングストップ機器装着車の増車などにより、燃費が向上しています。

スズキ各製品の輸送依頼を受けて販売代理店・販売店様に輸送をしているグループ会社のスズキ輸送梱包(株)では、エコドライブや安全運転の乗務員教育を随時実施して安全の確保と環境保全に努めています。



(開催) スズキ輸送梱包(株)

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

トピックス

TOPICS

海外工場における物流に関する取り組み

●マルチ・スズキ・インドア社の取り組み

車両の輸送方法を従来のトレーラーによる輸送から、専用の2段式貨物列車によるCO₂排出の少ない輸送に切替え、2009年7月にゴールデンピーコック(Golden-Peacock)エコ革新賞を受賞しました。

●タイスズキモーター社の取り組み

工場構内でのエンジン搬送トラックに、従来は廃油として売却処分していた完成検査後の実車から回収したガソリンを使用しています。

02 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

リユース

●リターナブル容器の利用

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

2008年度の状況として出荷用リターナブル容器の使用率は出荷用容器全体の22%で、約121t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51%で、約148tのダンボールを削減しました。



出荷用リターナブル容器



入荷用リターナブル容器

●外装箱のリターナブルラック化の推進

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

2008年度は新たにマレーシア、台湾(台鈴工業)に送付を開始しました。既にリターナブルラックを導入している仕向地(ハンガリー、インド、インドネシア、台湾(台湾太子)、パキスタン、アメリカ(SMAC)、中国(長安鈴木)、カナダ(CAMI)を含め、全送付スチールケースの約57%をリターナブルラックにて送付しました。

また、台湾からの輸入二輪車にも2006年よりリターナブルラックを導入しています。現在、中国からの輸入二輪車にもリターナブルラックの導入を検討しています。



リサイクル

●ダンボールの再利用

スズキは工場が発生する廃ダンボールを部品の破損を防ぐための緩衝材に再利用しています。2003年に緩衝材製造機を導入した後、廃ダンボールの再利用を図り、2008年度は約26t/年を再利用しました。



廃ダンボールを再利用した緩衝剤

03 低公害輸送の推進

工場内の物流

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



AGV

補修用バンパーの輸送効率の向上

補修用バンパーの梱包荷姿をダンボールから空気封入資材に変更することで、梱包材の重量を半減し、また部品荷姿の体積は平均約75%に低減できました。

さらに運搬パレットの高さを低くすることで、トラック荷台に2段積みが可能となりました。これにより月当たり大型トラック145台相当の輸送効率の向上を実現しました。



環境に配慮した市場活動

消費者の皆様にご利用していただいた後、環境に配慮した適切な処理が行なわれるよう各取り組みを行っています。また、スズキグループ代理店及び非製造会社の環境管理に努め、環境保全を推進しています。

01 スズキグループ代理店及び非製造会社の環境管理の推進

スズキは環境保全に配慮した事業活動をグループ会社にも展開するため、2007年12月に改訂した「スズキ環境保全取り組みプラン」に基づき、グループ全体での環境管理に努め、環境保全を推進しています。

2008年度は、国内では全国の販売代理店59社・非製造会社3社 合計62社が、省エネルギーへの取り組みとエネルギー使用量・廃棄物排出量の削減、リサイクル法への対応の継続を実施し、環境保全活動に取り組んでいます。

海外では、代理店など21社のグループ会社に対して、環境情報調査を実施しており、管理体制の見直しを図り、今後は国内同様の環境保全取り組みの展開を進めていく予定です。

02 使用済みの製品の適正処理

日本でのリサイクルへの取り組み

四輪車

●2008年度の自動車リサイクル実施状況

スズキは、「使用済み自動車の再資源化などに関する法律」(自動車リサイクル法)のもと、特定再資源化等物品の①ASR (Automobile Shredder Residue:自動車破砕残さ)・②エアバッグ類・③フロン類、の引き取り及び再資源化等に取り組んでおり、2008年度(2008年4月～2009年3月)は次のように実施しました。

①ASRの引き取りと再資源化

ASRの引き取りと再資源化は、日産自動車、マツダ、三菱自動車などの自動車メーカー等13社(2009年10月1日現在)と「ART(Automobile shredder residue Recycling promotion Team:自動車破砕残さリサイクル促進チーム)」を結成し、法規要件の遵守、適正処理、再資源化率の向上、処理費用の低減を目標に、全国のリサイクル事業者と連携しながら取り組んでいます。

2008年度のASR再資源化率は75.3%と、2015年度法定基準値を前倒しで達成しました。

②エアバッグ類・フロン類の引き取りと再資源化など

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

2008年度のエアバッグ再資源化率は94.3%と法定基準値を達成し、フロン類は73,324Kgを引き取り破壊しました。

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

●2008年度再資源化等の実績

〈三品目再資源化等実績の概要〉

ASR	引取量／引取台数	37,894トン/339,627台
	再資源化量	31,860トン
	再資源化率	75.3%
エアバッグ類	引取重量／引取台数	9,919kg/37,190台
	再資源化重量	9,351kg
	再資源化率	94.3%
フロン類	引取重量／引取台数	73,324kg/249,113台

〈収支〉

(単位:円)

払い渡しを受けた預託金の総額	1,861,141,075
再資源化等に要した費用の総額	※1,931,656,465
収 支	△70,515,390

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

なお、2008年度の再資源化実績に関する詳細は、スズキホームページ(<http://www.suzuki.co.jp/about/csr/recycle/report/index.html>)をご覧ください。

二輪車

●「二輪車リサイクル自主取り組み」について

スズキは、他の国内二輪メーカー3社及び輸入事業者12社とともに、2004年10月スタートした二輪車リサイクルシステムを構築して、ユーザーが廃棄を希望する二輪車の処理・リサイクルを自主的に取り組み、運用、順調に稼働しています。

廃棄二輪車は、「指定引取窓口」で引き取られ、「処理・リサイクル施設」にて解体・破碎・選別、可能なものはリサイクル素材として再利用され、廃棄物については適正処分されます。

詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

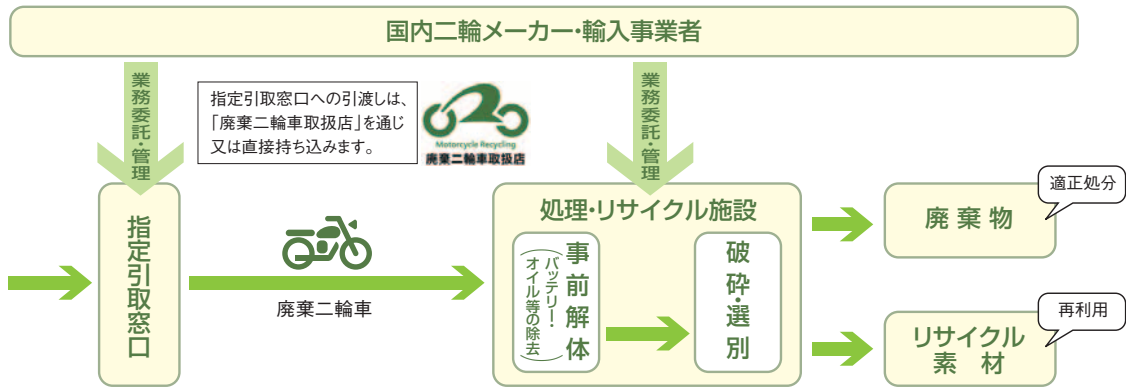
二輪車リサイクルシステムの進捗状況について(2009.7.28)
<http://www2.suzuki.co.jp/motor/recycle/progress/2009.html>

「廃棄二輪車取扱店」検索<(社)全国軽自動車協会連合会HP
<http://www.zenkeijikyo.or.jp/nirin/meibo/>

「指定引取窓口」検索<(財)自動車リサイクル促進センターHP
<http://www.jarc.or.jp/motorcycle/reception/>

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

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



特機

●「FRP[※]船リサイクルシステム自主取り組み」について

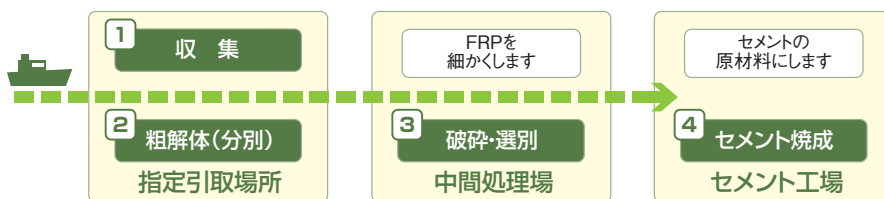
※FRP(ガラス繊維強化プラスチック)

スズキは、(社)日本舟艇工業会が取り組む「FRP船リサイクルシステム」に参画しています。

このシステムは、「廃FRP船」を粗解体・破碎・選別等をして最終的にセメント焼成することによりリサイクルを行うものです。

従来は製品特性のため適正処理が困難でしたが、国土交通省の調査研究を踏まえ、「FRP船リサイクルシステム」を構築、ユーザーの廃船処理をしやすいとする観点から不法投棄の防止に寄与しています。

「FRP船リサイクルシステム」は稼働3年目となる2007年度から全国展開を開始しています。



FRP船リサイクルシステムマーク

詳細は下記の各ホームページをご覧ください。

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

(社)日本舟艇工業会(FRP船リサイクルシステムのご案内) <http://www.marine-jbia.or.jp/recycle/index.html>

海外でのリサイクルへの取り組み

欧州では、2000年に「使用済み自動車に関する指令(ELV指令:2000/53/EC)」が施行され、自動車メーカーにより廃車を回収・処理するシステムを整えることが求められました。スズキは、国毎の事情に合わせた最適な回収処理を行うために、お客様から適切な距離にスズキ指定引取場所が存在するようにネットワークを作り対応しています。

更に、2005年に発効された「リサイクル可能率等による車

両認証に関する指令(RRR指令:2005/64/EC)」において、材料データ収集や環境負荷物質確認などのシステムや体制について、権限のある機関の監査を受け2008年8月に適合証明(COCom)を取得しています。

中国でも自動車リサイクル法が検討されており、現地法人と連携を取りながら、法規動向を把握するとともに、法規に適合するための体制を検討しています。

03 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

日本でのリサイクルへの取り組み

●バンパーリサイクル

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

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

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



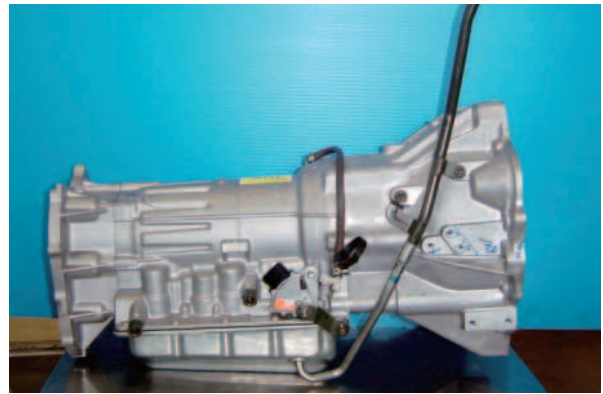
エンジンアンダーカバー

●リビルト部品(再生部品)※

資源の有効利用とお客様の経済的負担軽減のため、オートマチックトランスミッションやパワーステアリング等のリビルト部品の取り扱いを行っています。

2008年度のリビルト部品の販売比率は、対象部品の販売個数の47%になりました。

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



オートマチックトランスミッション

環境に配慮したオフィス活動

製品開発や販売だけでなく、自らが働くオフィスなど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年度からは「チームマイナス6%」に参加、省エネルギーとCO₂削減活動に取り組んでいます。

01 省エネルギーの推進

省エネ月間の取り組み

スズキでは、オフィスの省エネ活動に積極的に取り組んでおり、パソコン機器の省エネ使用などを全社的に展開しています。2009年2月の省エネ月間では、本社や工場のオフィス部門等において省エネアイデアを募集し、753件のアイデアが提案されました。効果のある提案については、横展開を図って省エネに取り組んでいます。それらの省エネ活動の結果、2008年度の従業員一人当たりのCO₂排出量は、対前年比で6.5%削減することが出来ました。

「チーム・マイナス6%」への参加

スズキは、2005年8月に、環境省の提唱で始まった国民運動「チーム・マイナス6%」へ参加しました。チーム・マイナス6%では、CO₂削減のために、【具体的な6つの行動】が提案されており、スズキもこれを基本にして取り組んでいます。

【具体的な6つの行動】

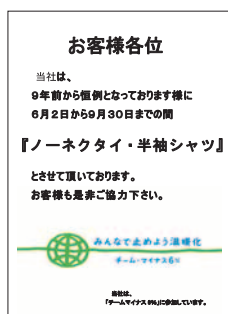
- ①冷房は28℃に、暖房は20℃に設定しよう!
- ②蛇口はこまめに閉めよう!
- ③エコドライブをしよう!
- ④エコ製品を選んで買おう!
- ⑤過剰包装を断ろう!
- ⑥コンセントからこまめに抜こう!

ここでは、「具体的な6つの行動」のうちの2項目について、スズキでの取り組みを紹介します。

①冷房は28℃に、暖房は20℃に設定しよう!

2000年度から、夏期のクールビズ「ノーネクタイ・半袖シャツ」運動を実施しています。毎年6月～9月までの3ヶ月間、スズキの従業員は、ノーネクタイ・半袖シャツで仕事をしています。

またこの期間中、スズキの全事業所では、事業所の出入口・食堂など社外よりご来訪された方の目にも止まりやすい場所に、「ノーネクタイ・半袖シャツ実施中」のポスターを掲示し、お客様やお取引先様に対しても、ノーネクタイ・半袖シャツでのご来訪を推奨しています。

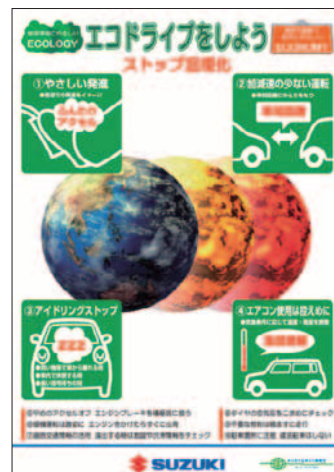


社内に掲示した「ノーネクタイ・半袖シャツ」ポスター

③エコドライブをしよう!

スズキでは、2002年度から「アイドリングストップ運動」を開始し、

- 「アイドリングストップ」ポスターの掲示
- 社用車への「エコドライブ」ステッカー貼付け
- 社用車運行日誌に「アイドリングストップ」時間の記入を実施などで、全従業員に意識付けし、省エネルギーとCO₂削減に努めてきましたが、この運動を拡大し、「アイドリングストップ」を含めた10の推奨項目から成る「エコドライブ推進運動」に発展させました。



「エコドライブ」のステッカー



社内に掲示した「エコドライブをしよう」のポスター

2008年度では、

- (1)「エコドライブ」について従業員の啓発教育
 - 新入社員に対し「エコドライブ教育」を実施
 - 「エコドライブをしよう」ポスターの掲示
 - 社用車へ「エコドライブ」ステッカーを貼付け
 - 社内報、社内ホームページに、「エコドライブ」推奨記事を掲載
 - (2)「エコドライブ」教育環境の整備
 - エコドライブ教材 (DVD) の社内貸出し
 - 地球温暖化防止活動推進センター主催の講習会に、社内エコドライブ指導員が参加し、社内講習会が実施出来る体制作り
- などを実施し、さらなる省エネルギーとCO₂削減に取り組んでいます。

「CO₂削減／ライトダウンキャンペーン」への参加

2008年、環境省主催の「CO₂削減／ライトダウンキャンペーン」に参加し、スズキは6/21「ブラックイルミネーション」、7/7「セタライトダウン」において、本社や工場、代理店の「S看板、サインポール照明」を消灯しました。

また、2009年1月からは、ライトダウンキャンペーンだけでなく、工場社名看板の照明を消灯するなどのCO₂削減活動も開始しました。



(消灯前)



(消灯後)

(写真) (株)スズキ自販栃木 <http://www.sj-tochigi.co.jp>

02

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

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

紙の使用量削減(リデュース)

スズキでは、紙の使用量を削減するために、本社や工場等のオフィス部門で提案活動を実施し、効果のある取り組みについて横展開を図りました。具体的には、帳票電子化や裏紙利用を徹底し、昨年よりも紙の使用量を19%削減しました。

紙類のマテリアルリサイクル推進

スズキ本社では、発生した紙類の廃棄物は焼却しサーマルリサイクルしていましたが、2005年7月以降「事務書類」、「新聞・雑誌類」、「ダンボール」の分別回収を徹底することでマテリアルリサイクルへと変更しました。2008年度は85tの紙類をリサイクルしました。

●紙類分別回収後の処理フロー図

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

環境教育及び情報公開

環境教育を通じて、従業員一人ひとりが地球環境問題への関心を高めるとともに、環境保全活動の重要性を理解し、環境を考慮した事業活動を行うように取り組んでいます。

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

01 従業員の環境教育・啓発

スズキでは、従業員一人ひとりの業務内容や立場に合わせた階層別教育を実施するとともに、環境取り組み推進に必要な有資格者の育成を行っています。また、環境保全活動をグローバルに展開するため、海外研修生を受け入れて、環境教育を行っています。

●階層別教育

従業員育成プログラムの一環として、新入社員教育にスズキの環境理念や環境方針、環境課題、エコドライブ推進などの基本的な環境教育を取り入れており、新入社員の環境への意識改革を行っています。また、業務に合わせた職能別環境教育、管理者等への環境内部監査員教育なども行っています。特に工場では、環境事故などを未然に防ぐために、環境上重要な工程の作業員への教育を中心に、工場新入社員への導入教育、役職者教育、そして工場全体教育などを計350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んでおり、公害防止管理者194名、エネルギー管理士26名、環境内部監査員677名を育成しました。

●海外研修生

2008年度、工場管理、生産技術、設計担当者及び責任者を対象に、海外研修生を345名受け入れ、「環境方針」「廃棄物の分別」「省エネ対策」等の環境教育を実施して、環境保全活動の海外への展開を図っています。

海外工場での環境教育取り組み (タイ:タイスズキモーター社)

環境法規などに対するコンプライアンスを確実にするために、35名で構成された環境教育委員会を組織しました。当委員会では、国の環境庁や県の環境局による環境汚染に対する「国策説明」「活動要請」の外部講習を受講し、従業員向けに内部講習を行っています。

今年は新人への環境教育も計画しています。

02 環境情報の公開

●地域交流会

地域住民の方々との交流会を定期的の実施してご意見を承り、改善活動につなげています。2008年度は地域交流会を6工場で12回(夏まつり又は秋まつりの開催を含む)開催しました。また、工場見学については6工場で894回実施しました。



工場地域交流会

トピックス

TOPICS

●スズキ夏まつり

2008年度夏まつり(本社)では、スズキの環境取り組みや家庭で出来るCO2削減事例 そしてエコドライブについて、地域周辺の皆様にご紹介するとともに、小さなお子様にはCO2削減をテーマとした環境紙芝居を行い、楽しみながら交流を深めました。



●環境イベントへの参加

2008年度は以下の環境イベントに参加しました。

行事名	開催日	場所	主催・共催
エコカーワールド2008 神戸	2008年5月17日～18日	神戸メリケンパーク	環境省、神戸市他
エコカーワールド2008 横浜	2008年6月7日～8日	横浜赤レンガ倉庫	環境省、横浜市他
北海道洞爺湖サミット 国際メディアセンター「環境ショーケース」出展	2008年7月5日～10日	北海道虻田郡留寿都村	経済産業省・環境省他、JHFC(水素・燃料電池実証プロジェクト)
第24回奈良モーターフェア「エコなクルマ大集合」	2008年10月4日～5日	奈良競輪場 駐車場	奈良自動車販売店協会 奈良テレビ放送
2008SUPER GT第9戦コラボ試乗会	2008年11月8日～9日	富士スピードウェイ	JHFC (水素・燃料電池実証プロジェクト)
第6回しずおか環境・森林フェア	2008年11月14日～16日	ツインメッセ静岡	静岡県他
エコ・エネルギースクール	2008年12月5日～ 2009年1月30日	浜松城北工業高校他 静岡県内高校	静岡県、静岡県地球温暖化防止活動センター



北海道洞爺湖サミット



第24回奈良モーターフェア



第6回しずおか環境・森林フェア

環境に関する資料集

[環境データ集]



新製品の主要環境データ	53
四輪車	53
二輪車・特機（船外機）	55
工場・会社別環境データ	56
スズキ国内工場	57
国内製造グループ会社	63
環境取り組みの歴史	67

2008年度に発売となった新製品の主要環境データを紹介します。

新製品の主要環境データは、スズキのホームページにも掲載しています。 <http://www.suzuki.co.jp>

また四輪車・二輪車につきましては、車種別環境情報として下記ホームページにも掲載しています。

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

四輪車のグリーン購入法適合車種は下記ホームページをご参照ください。

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

四輪車

車名		ワゴンR	ワゴンR スティングレー	
発売開始時期		2008.9.25		
車両型式		DBA-MH23S	CBA-MH23S	
エンジン	型式	K6A		
	総排気量(L)	0.658		
	種類	直列3気筒DOHC12バルブVVT	直列3気筒DOHC12バルブ インタークーラーターボ	
	最高出力(ネット)(KW(PS)/rpm)	40(54)/6,500	47(64)/6,000	
最大トルク(N・m(kg・m)/rpm)		63(6.4)/3,500	95(9.7)/3,000	
駆動装置	駆動方式	2WD		
	変速機	CVT		
車両重量(kg)		850	880	
燃料消費率	10・15モード燃費(km/l)	23.0	21.5	
	CO ₂ 排出量(g/km)	101	108	
	参考	2010年燃費基準+25%達成車	2010年燃費基準+20%達成車	
排出ガス	JC08モード燃費(km/l)	22.2	—	
	適合規制・認定レベル	SU-LEV	U-LEV	
	試験モード	JC08H+JC08Cモード	10・15+11モード	
	規制値・認定値等 (g/km)	CO	1.15	
		NMHC	0.013	0.025
NOx		0.013	0.025	
参考	八都府市低公害車指定制度および 京阪神七府県市指定低排出ガス車(LEV-7)の基準に適合			
騒音	適合規制	平成10年規制に適合		
	加速騒音規制値(dB(A))	76		
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 320g		
仕様		FXリミテッド	TS	

※燃料消費率は定められた試験条件での数値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。
 なお、JC08モード走行は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるように新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。

四輪車

車名		スブラッシュ		
発売開始時期		2008.10.21		
車両型式		DBA-XB32S		
エンジン	型式	K12B		
	総排気量(L)	1,242		
	種類	直列4気筒DOHC16バルブVVT		
	最高出力(ネット)(KW(PS)/rpm)	65(88)/5,600		
	最大トルク(N・m(kg・m)/rpm)	117(11.9)/4,400		
駆動装置	駆動方式	2WD		
	変速機	CVT		
車両重量(kg)		1,050		
燃料消費率	10・15モード燃費(km/l)	18.6		
	CO ₂ 排出量(g/km)	125		
	参考	2010年燃費基準+15%達成車		
排出ガス	JCO8モード燃費(km/l)	-		
	適合規制・認定レベル	SU-LEV		
	試験モード	-		
	規制値・認定値等(g/km)	CO	1.15	
		NMHC	0.013	
NOx		0.013		
参考	八都府市低公害車指定制度および 京阪神七府県市指定低排出ガス車(LEV-7)の基準に適合			
騒音	適合規制	平成10年規制に適合		
	加速騒音規制値(dB(A))	76		
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 370g		
仕様		-		

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

四輪車

車名		エスクード		
発売開始時期		2008.6.26		
車両型式		CBA-TDA4W		
エンジン	型式	J24B		
	総排気量(L)	2,393		
	種類	直列4気筒DOHC16バルブ		
	最高出力(ネット)(KW(PS)/rpm)	122(166)/6,000		
	最大トルク(N・m(kg・m)/rpm)	225(22.9)/4,000		
駆動装置	駆動方式	4WD		
	変速機	5MT	4AT	
車両重量(kg)		1,600	1,620	
燃料消費率	10・15モード燃費(km/l)	11.0	10.6	
	CO ₂ 排出量(g/km)	211	219	
	参考	2010年燃費基準適合車		
排出ガス	JCO8モード燃費(km/l)	-		
	適合規制・認定レベル	U-LEV		
	試験モード	10・15+JCO8Cモード		
	規制値・認定値等(g/km)	CO	1.15	
		NMHC	0.025	
NOx		0.025		
参考	八都府市低公害車指定制度および 京阪神七府県市指定低排出ガス車(LEV-7)の基準に適合			
騒音	適合規制	平成10年規制に適合		
	加速騒音規制値(dB(A))	76		
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 530g		
仕様		2.4XG		

※燃料消費率は定められた試験条件での数値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。
なお、JC08モード走行は10・15モード走行に比べ、より実際の走行に近くなるように新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。

二輪車

車名	スカイウィップ650LX	GSR400ABS	アドレスV125G・ アドレスV125Gリミテッド	グラストラッカー ビッグボーイ
発売開始時期	2008.11.28	2009.3.9	2008.12.8	2008.9.22
車両型式	EBL-CP52A	EBL-GK7EA	EBJ-CF4EA	JBK-NJ4DA
エンジン	型式	P506	K719	F468
	総排気量(cm ³)	638	398	124
エンジン	種類	水冷・4サイクル・ 直列2気筒・ DOHC・4バルブ	水冷・4サイクル・ 直列4気筒・ DOHC・4バルブ	空冷・4サイクル・ 単気筒・SOHC
	変速機	CVT(ベルト式無段変速)	6段リターン式	Vベルト無段変速
車両重量(kg)	277	215	98(100※リミテッド)	139
燃料消費率	60km/h定地走行燃費 (km/L)	27.0	32.0	52.0
	適合規制レベル	平成19年規制に適合	平成19年規制に適合	平成19年規制に適合
排出ガス	二輪車モード 規制値(g/km)	CO	2.0	2.0
		HC	0.3	0.3
		NOx	0.15	0.15
騒音	適合規制	平成13年規制に適合	平成13年規制に適合	平成13年規制に適合
	加速騒音規制値(dB(A))	73	73	71

※定地走行燃費は、定められた試験条件のもとでの値です。従って、走行時の気象、道路、車両、運転、整備などの諸条件により異なります。

特機(船外機)

機種名	DF90T / 80T / 70T
発売開始時期	2008.8.7
型式	09002F / 08001F / 07002F
重量(kg)	L:160 X:164
トランザム高(mm)	L:510 X:637
最大出力(KW(PS)/rpm)	66.2(90)/5,800・58.8(80)/5,500・51.5(70)/5,500
全開使用回転範囲(rpm)	DF90:5,300~6,300 DF80,70:5,000~6,000
エンジンタイプ	DOHC 16バルブ
総排気量(cm ³)	1,502
オルタネーター出力	12V 27A
チルト&トリム方式	P.T.T
環境保全型ガソリン船外機関 認書交付番号	DF90:20海洋第0006号・DF80:20海洋第0005号・DF70:20海洋第0004号

※燃料供給方式:EPI(電子制御燃料噴射装置)

重量は、アルミプロペラ付の数値です。

エンジン表示は「PS/rpm」から「KW/rpm」へ替わりました。()内は旧単位での参考値です。

国内6工場と9製造グループ会社*の工場・会社別環境データを紹介します。各工場などは法令・条例・協定による環境規制を受けており、それぞれの最も厳しい数値を基準に環境負荷低減を進めています。

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

※9製造グループ会社の内、(株)エステックには対象設備がありません。

<凡例>

①水質【記号と名称(単位)】

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

②大気【記号と名称(単位)】

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

③規制値には、水質汚濁防止法、大気汚染防止法、県条例、公害防止協定のうち、最も厳しい値(一印は規制値なし)

④燃料に硫黄を含まないLPGを使用している設備は、SOx測定なし



スズキ国内工場

●湖西工場



- 【業務内容】 軽・小型乗用車の完成車組立など
- 【敷地面積】 1,096,000m²
- 【建物面積】 461,000m²
- 【従業員数】 2,309人
- 【所在地】 静岡県湖西市白須賀4520

<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	7.7~8.1	7.9
BOD	15	1.1~3.2	2.2
SS	15	5.0未満	5.0未満
油分	2	1.0未満	1.0未満
鉛	0.1	0.01未満	0.01未満
クロム	0.4	0.05未満	0.05未満
全窒素	12	1.8~2.8	2.3
全リン	2	0.08~0.45	0.23
亜鉛	1	0.05未満~0.19	0.11

<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	70~120	94
	焼却炉	200	96~110	102
	電着乾燥炉	230	59~75	67
	冷温水機1	150	48~60	55
	冷温水機2	150	57~58	58
	冷温水機3	150	81~100	91
	水管ボイラー	150	70~120	94
SOx (K値)	小型ボイラー	7	0.09未満	0.09未満
	焼却炉	7	0.47~0.80	0.64
	電着乾燥炉	7	0.04未満	0.04未満
ばいじん	小型ボイラー	0.1	0.01未満~0.01	0.01
	焼却炉	0.15	0.01未満~0.02	0.01
	電着乾燥炉	0.2	0.01未満	0.01未満
	冷温水機1	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機2	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機3	0.1	0.01未満	0.01未満
	水管ボイラー	0.1	0.01未満	0.01未満
塩化水素	焼却炉	150	6~28	15
ダイオキシン	焼却炉	5	0.012	0.012
CO	焼却炉	100	7	7

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年 (ダイオキシンはmg-TEQ/年)

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	分解・除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	50,000	0	870	0	0	0	0	14,000	0	35,000
30	4,4'-イソプロピル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)	37,000	0	0	0	0	0	0	5,500	0	31,000
40	エチルベンゼン	300,000	170,000	0	0	0	0	0	85,000	12,000	26,000
43	エチレングリコール	1,200,000	0	0	0	0	0	0	0	0	1,200,000
63	キシレン	610,000	260,000	0	0	0	0	0	130,000	110,000	120,000
176	ジブチルスズオキシド	18,000	0	0	0	0	0	0	920	0	17,000
179	ダイオキシン類	120	1.1	0.044	0	0	0	120	0	0	0
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	94,000	51,000	0	0	0	0	0	25,000	18,000	0
227	トルエン	630,000	210,000	0	0	0	0	0	99,000	130,000	190,000
231	ニッケル	7,400	0	370	0	0	0	0	4,800	0	2,200
272	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	64,000	2,100	0	0	0	0	0	1,900	0.06	61,000
283	フッ化水素及びその水溶性塩	5,800	0	650	0	0	0	0	3,500	1,700	0
299	ベンゼン	22,000	240	0	0	0	0	0	0	6,100	15,000
307	ポリ(オキシチレン)=アルキルエーテル	10,000	0	770	0	0	0	0	0	9,400	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、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●磐田工場



- 【業務内容】 軽・小型乗用車の完成車組立など
- 【敷地面積】 298,000m²
- 【建物面積】 163,000m²
- 【従業員数】 1,532人
- 【所在地】 静岡県磐田市岩井2500

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.7~7.9	7.8
BOD	15/20	1.0未満~2.1	1.4
SS	30/40	5.0未満	5.0未満
油分	3	1.0未満	1.0未満
鉛	0.1	0.01未満	0.01未満
クロム	2	0.05未満	0.05未満
全窒素	60/120	5.8~14.2	10.6
全リン	8/16	0.5~4.3	1.4
亜鉛	1	0.05未満~0.15	0.09

<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	49~100	75
	ボイラー3	150	110	110
	小型ボイラー	—	130	130
	温水ボイラー	150	100	100
	冷温水機	150	92~99	96
SOx (K値)	ボイラー3	17.5	2.73~3.51	3.12
	小型ボイラー	17.5	0.35~0.62	0.58
ばいじん	ボイラー1	0.1	—	—
	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	0.01未満	0.01未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	分解・除去	製品	
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物				
1	亜鉛の水溶性化合物	14,000	0	120	0	0	0	0	7,300	0	0	6,700
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)	9,100	0.02	0	0	0	0	0	1,600	0	0	7,400
40	エチルベンゼン	140,000	83,000	0	0	0	0	0	41,000	5,300	14,000	
43	エチレングリコール	890,000	1,300	0	0	0	0	0	780	390	890,000	
63	キシレン	270,000	110,000	0	0	0	0	0	56,000	36,000	67,000	
176	ジブチルスズオキサイド	3,000	0	0	0	0	0	150	0	0	2,900	
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	46,000	27,000	0	0	0	0	0	13,000	6,400	0	
227	トルエン	290,000	94,000	0	0	0	0	0	21	44,000	110,000	
231	ニッケル	1,500	0	13	0	0	0	0	710	0	0	810
272	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	82,000	16,000	0	0	0	0	0	1,900	0	0	63,000
299	ベンゼン	11,000	39	0	0	0	0	0	0	2,400	8,400	

※ 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、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●相良工場



- 【業務内容】 小型車および四輪車エンジンの組立
エンジン主要部品の鋳造及び機械加工など
- 【敷地面積】 1,963,000m²
- 【建物面積】 251,000m²
- 【従業員数】 1,778人
- 【所在地】 静岡県牧之原市白井1111

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.4~7.8	7.7
BOD	20/30	1.0~12	4.6
SS	30/40	5.0未満	5.0未満
油分	5	1.0未満	1.0未満
鉛	0.1	0.01未満	0.01未満
クロム	0.4	0.05未満	0.05未満
全窒素	60/120	4.1~7.9	5.2
全リン	8/16	0.13~0.34	0.24
亜鉛	1	0.09~0.29	0.21

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	熱処理炉	180	41~46	44
	乾式集塵機	180	5未満	5未満
	アルミ溶解炉	180	31~45	37
ばいじん	熱処理炉	0.2	0.01未満	0.01未満
	乾式集塵機	0.2	0.01未満	0.01未満
	アルミ溶解炉	0.2	0.01未満	0.01未満
塩素	乾式集塵機	10	1未満	1未満
塩化水素	乾式集塵機	20	5未満	5未満
ダイオキシン	乾式集塵機	1	0.00000009	0.00000009
	アルミ切粉前処理	1	0.00000015	0.00000015

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	分解・除去	製品	
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物				
1	亜鉛の水溶性化合物	4,500	0	27	0	0	0	0	1,300	22	0	3,100
30	4,4'-イン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)	4,200	82	0	0	0	0	0	340	50	25	3,700
40	エチルベンゼン	35,000	19,000	0	0	0	0	0	0	9,700	2,700	3,300
63	キシレン	69,000	29,000	0	0	0	0	0	0	14,000	11,000	15,000
176	ジブチルスズオキサイド	2,400	0	0	0	0	0	0	120	0	0	2,300
179	ダイオキシン類	1.9	0.000012	0	0	0	0	0	1.9	0	0	0
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	14,000	9,100	0	0	0	0	0	0	4,400	390	0
227	トルエン	69,000	20,000	0	0	0	0	0	17	9,800	16,000	24,000
299	ベンゼン	2,800	43	0	0	0	0	0	0	0	870	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、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●高塚工場



- 【業務内容】 二輪車エンジンの組立、機械加工など
- 【敷地面積】 182,000m² (本社の面積含む)
- 【建物面積】 139,000m² (本社の面積含む)
- 【従業員数】 622人 (本社人員含まず)
- 【所在地】 静岡県浜松市南区高塚町300

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.3~7.8	7.5
BOD	20/30	1.0未満~1.1	1.0
SS	30/40	5.0未満~5.8	5.3
油分	5	2.5未満	2.5未満
鉛	0.1	0.01未満	0.01未満
クロム	0.1	0.05未満	0.05未満
全窒素	60/120	3.9~35	20
全リン	8/16	0.12~0.21	0.15
亜鉛	1	0.05未満~0.09	0.06

<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	77~100	89
	LPG焚き空調機	150	60~87	74
SOx (K値)	小型ボイラー	7	1.35~2.44	1.97
	LPG焚き空調機	7	0.06	0.06
ばいじん	小型ボイラー	180	10~30	20

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	分解・除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
40	エチルベンゼン	14,000	3.7	0	0	0	0	0	0	14,000	1.8
63	キシレン	67,000	25	0	0	0	0	0	0	67,000	8.4
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	1,900	0.13	0	0	0	0	0	0	1,900	0
227	トルエン	130,000	580	0	0	0	0	0.01	0	128,000	13
231	ニッケル	3,000	0	0	0	0	0	0	2,100	0	880
283	フッ化水素及びその水溶性塩	9,100	0	830	0	0	0	0	0	8,300	0
299	ベンゼン	7,500	5.3	0	0	0	0	0	0	7,500	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、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●豊川工場



- 【業務内容】 二輪車・船外機の完成車組立など
- 【敷地面積】 187,000m²
- 【建物面積】 78,000m²
- 【従業員数】 792人
- 【所在地】 愛知県豊川市白鳥町兔足1-2

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.0~7.2	7.1
BOD	25	1.0未満~1.5	1.2
SS	30	5.0未満	5.0未満
油分	5	2.5未満	2.5未満
鉛	0.1	0.005未満~0.02	0.0061
クロム	0.5	0.05未満	0.05未満
COD(総量)	27.51	0.09~12.5	3.50
全窒素(総量)	19.24	0.01~5.45	1.63
全リン(総量)	2.55	0.02~1.11	0.36
亜鉛	2	0.05未満~0.16	0.09

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー1	—	60~74	67
	吸収式冷温水機1	150	58~65	62
	乾燥炉1	—	—	—
	乾燥炉2	—	—	—
ばいじん	ボイラー1	—	—	—
	吸収式冷温水機2	0.2	—	—
	乾燥炉1	0.4	0.01	0.01
	乾燥炉2	0.4	0.01	0.01

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	分解・除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
40	エチルベンゼン	20,000	12,000	0	0	0	0	0	6,000	760	1,300
43	エチレンジクロール	180,000	0	0	0	0	0	0	0	0	180,000
63	キシレン	30,000	15,000	0	0	0	0	0.2	7,200	1,800	6,300
69	六価クロム	1,000	0	1.0	0	0	0	7.2	0	0.02	1,000
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	2,700	1,700	0	0	0	0	0	840	78	0
227	トルエン	160,000	100,000	0	0	0	0	0.34	48,000	2,100	9,900
299	ベンゼン	940	7.8	0	0	0	0	0	0	140	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、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

●大須賀工場



【業務内容】 鋳造部品の製造など
 【敷地面積】 151,000m²
 【建物面積】 55,000m²
 【従業員数】 485人
 【所在地】 静岡県掛川市西大淵6333

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.5~7.8	7.6
BOD	10/15	1.1~3.5	2.5
SS	30/40	5.0未満~7.0	5.5
油分	2	1.0未満	1.0未満
鉛	1	0.01未満	0.01未満
クロム	2	0.05未満	0.05未満
全窒素	60/120	4.1~7.9	5.2
全リン	8/16	0.13~0.34	0.24
亜鉛	1	0.05未満~0.07	0.06

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
ばいじん	鋳鉄溶解炉	0.1	0.01未満	0.01未満
	アルミ溶解炉	0.2	0.01未満~0.02	0.01
	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	4~5	5
塩化水素	アルミ溶解炉	20	5未満	5未満
	アルミ溶解保持炉	20	5未満	5未満
フッ素・フッ化水素	アルミ溶解炉	1	0.3未満	0.3未満
	アルミ溶解保持炉	1	0.3未満	0.3未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	分解・除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
40	エチルベンゼン	1,800	930	0	0	0	0	54	450	390	0
63	キシレン	5,800	2,700	0	0	0	0	82	1,400	1,600	0
227	トルエン	4,700	1,800	0	0	0	0	350	580	1,900	0
311	マンガン及びその化合物	180,000	0	0	0	0	0	3,600	0	0	180,000
346	モリブデン	2,800	0	0	0	0	0	56	0	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、分解・除去、製品)の合計とずれる場合があります。

国内製造グループ会社

●(株)スズキ部品浜松

【業務内容】 自動車部品切削加工、
ダイカスト鑄造と切削加工
【敷地面積(建物面積)】 64,525m²

【従業員数】 439人
【所在地】 静岡県磐田市南平松7-3

<水質関係(排水口)> 年間排水量:123,821m³

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.8~7.7	7.2
BOD	20	0.5~2.8	1.0
SS	40	1.0~7.0	3.0
油分	5	0.5~1.9	0.9
全窒素	60	1.4~10.0	5.2
亜鉛	3	0.05~0.16	0.1

<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	15	1未満	1未満
ばいじん	アルミ溶解炉	0.075	0.02未満	0.02未満
塩素	アルミ溶解炉	30	0.9未満	0.9未満
塩化水素	アルミ溶解炉	80	1.2~3.8	2.5
フッ素・フッ化水素	アルミ溶解炉	3	0.7未満	0.7未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	消却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
227	トルエン	210	210	0	0	0	0	0	0	0	0
253	ヒドラジン	20	0	0	0	0	0	20	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)

【業務内容】 自動車部品の鑄造、
熱処理及び歯切加工
【敷地面積(建物面積)】 82,350m²(38,000m²)

【従業員数】 544人
【所在地】 静岡県浜松市北区引佐町井伊谷500

<水質関係(排水口)> 年間排水量:86,488m³

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.6~7.4	7.1
BOD	15	2.4~12	6.7
SS	20	2~4.5	2.1
油分	5	0.7~3.0	1.8
全窒素	60/120	16~28	20.7
全リン	8/16	0.04~0.10	0.08
亜鉛	1	0.05~0.20	0.10

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	連続浸炭炉	180	48~50	48.9
	焼鈍炉	180	48~50	48.6
	冷温水発生器	150	39~52	51.3
SOx (K値)	連続浸炭炉	17.5	0.08~0.09	0.086
	焼鈍炉	17.5	0.08	0.08
	冷温水発生器	17.5	0.07~0.16	0.115
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	消却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	1,200	0	0	0	0	0	0	1,000	0	170
16	2-アミノエタノール	21	0	0	0	0	0	21	0	0	0
40	エチルベンゼン	8.4	8.4	0	0	0	0	0	0	0	0
63	キシレン	50	50	0	0	0	0	0	0	0	0
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	32	32	0	0	0	0	0	0	0	0
227	トルエン	120	120	0	0	0	0	0	0	0	0
232	ニッケル化合物	8.5	0	0	0	0	0	0	7.4	0	1.1
270	フタル酸ジ-n-ブチル	1.1	0	0	0	0	0	0	0	0	1.1
304	ホウ酸及びその化合物	140	0	0	0	0	0	140	1.6	0	120
309	ポリ(オキシチレン)= ノニフェニルエーテル	33	0	0	0	0	0	29	0	0	4.3
311	マンガン及びその化合物	1,000	0	0	0	0	0	0	880	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)スズキ部品秋田

【業務内容】 自動車部品の鋳造及び切削加工
 【敷地面積(建物面積)】 199,504m²(25,394m²)

【従業員数】 396人
 【所在地】 秋田県南秋田郡井川町浜井川
 字家の東192-1

<水質関係(排水口)> 年間排水量:55,552m³

項目	規制値	実績	平均
pH	6.0~8.5	7.0~7.4	7.3
BOD	20	1.0~9.6	6.0
SS	30	4.9~14	9.4
油分	4	0.5~1.7	0.8
全窒素(総量)	39.5	1.1~8.6	4.0
全リン(総量)	4	0.14~0.69	0.29
亜鉛	2	0.06~0.40	0.24

<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	47~84	66
SOx(K値)	小型ボイラー	0.26	0.01未満	0.01未満
ばいじん	小型ボイラー	0.3	0.01未満	0.01未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	消却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	2,400	0	0	0	0	0	1,500	0	0	970
40	エチルベンゼン	30	30	0	0	0	0	0	0	0	0
63	キシレン	4,500	280	0	0	0	0	0	0	4,300	0
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	2,900	18	0	0	0	0	0	0	2,900	0
227	トルエン	160	160	0	0	0	0	0	0	0	0
299	ベンゼン	7.8	7.8	0	0	0	0	0	0	0	0
309	ポリ(オキシチレン)= ノニフェニルエーテル	90	0	0	0	0	0	90	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)

【業務内容】 自動車部品の切削加工
 【敷地面積(建物面積)】 2,307m²

【従業員数】 281人
 【所在地】 静岡県浜松市天竜区山東1246-1

<水質関係(排水口)> 年間排水量:36,326m³

項目	規制値	実績	平均
pH	6.5~8.2	7.3~7.5	7.4
BOD	10	1.0~8.6	4.6
COD	35	6.6~24	15.3
SS	15	2.0~9.7	2.6
油分	3	0.5~1.9	1.1
クロム	2	0.05未満	0.05未満

<大気関係(排気口)>

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

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	消却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
63	キシレン	2,500	2,000	0	0	0	0	450	0	0	0
227	トルエン	1,700	970	0	0	0	0	690	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)

【業務内容】 自動車内装部品の製造
 【敷地面積(建物面積)】 21,000m²

【従業員数】 450人
 【所在地】 静岡県磐田市東平松1403

<水質関係(排水口)> 年間排水量:12,196m³

項目	規制値	実績	平均
pH	6.0~8.5	7.0~7.4	7.4
BOD	20	1.0~4.9	3.0
SS	40	2.0~8.4	3.6
油分	5	0.7~2.2	1.0
亜鉛	2	0.07~0.10	0.08

<大気関係(排気口)>

対象設備がありません。

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	消却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
43	エチレングリコール	15,000	5,900	0	0	0	0	0	0	0	9,100
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	130,000	3,000	0	0	0	0	0	0	0	130,000
338	トリレンジイソシアネート	920,000	0	0	0	0	0	1,800	0	0	920,000

※ 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。

●(株)浜松パイプ

【業務内容】 自動車用パイプ部品の製造
 【敷地面積(建物面積)】 36,000m²

【従業員数】 164人
 【所在地】 静岡県磐田市南平松6-2

<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	消却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
68	クロム及び3価クロム化合物	17,000	170	0	0	0	0	0	430	0	0
231	ニッケル	6,700	67	0	0	0	0	0	170	0	0
311	マンガン及びその化合物	1,900	20	0	0	0	0	0	49	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)スズキ部品富山

【業務内容】 自動車部品の加工
 【敷地面積(建物面積)】 75,000m²

【従業員数】 354人
 【所在地】 富山県小矢部市水島3200

<水質関係(排水口)> 年間排水量:295,734m³

項目	規制値	実績	平均
pH	6~8	6.7~7.7	7.2
BOD	15	1.7~12.1	6.4
SS	15	1.0~10.4	4.4
油分	5	0.5~1.0	0.7
鉛	0.08	0.005未満~0.047	0.0087
クロム	2	0.02未満	0.02未満
全窒素	60/120	0.7~7.0	3.8
全リン	8/16	0.18~1.3	0.71
亜鉛	2	0.2未満	0.2未満

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー	150	91~110	98
SOx (K値)	ボイラー	3.8	0.031~0.10	0.05
ばいじん	ボイラー	0.3	0.0001~0.002	0.0006

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	消却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
40	エチルベンゼン	1,300	1,300	0	0	0	0	0	0	0	0
63	キシレン	4,400	4,400	0	0	0	0	0	0	0	0
227	トルエン	4,700	4,700	0	0	0	0	0	0	0	0
232	ニッケル化合物	5,640	0	80	0	0	0	3,550	270	0	1,740

※ 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

【業務内容】 自動車内装部品の製造
 【敷地面積(建物面積)】 21,000m²(6,000m²)

【従業員数】 110人
 【所在地】 静岡県浜松市浜北区平口5158-1

<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	消却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
63	キシレン	5,700	5,700	0	0	0	0	0	0	0	0
227	トルエン	12,000	12,000	0	0	0	0	0	0	0	0

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

スズキの環境への取り組みと主な出来事を年表にしました。

環境対策の歩み

1970年	3月	大阪万国博覧会会場で、キャリイバン電気自動車10台が使用される
1971年	7月	生産工程の環境対策部門として生産技術部設備課に環境保安係を設置
1977年	4月	スズキグループ安全衛生公害問題研究協議会を発足
1978年	12月	キャリイバン電気自動車を開発
1981年	12月	(財)機械工業振興助成財団(現:スズキ財団)主催の省エネルギーシンポジウムを開催
1989年	8月	製品も含め環境問題への全社的取り組みを強化するため、環境問題審議会を設置
1990年	3月	全国の代理店に回収機を配備し、カーエアコン冷媒の特定フロンの回収、再利用を開始
1991年	12月	発泡用特定フロン(シート等のウレタンフォーム材に使用)の使用を全廃
1992年	1月	樹脂製部品への材料名の表示を開始
		無段変速装置SCVTを開発(カルタスコンバーチブルに搭載)
	10月	天然ガススクーターを開発
	11月	廃棄物の減量化と再利用を推進するため、生産技術開発部に廃棄物対策グループを設置
1993年	12月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を発売
	3月	「環境保全取り組みプラン」を策定
	5月	環境保安係と廃棄物対策グループを統合し、環境産廃グループとして再編、強化
1994年	12月	カーエアコン冷媒の代替フロン化を完了
	6月	販売店で発生する使用済みバンパーの回収、リサイクルを開始
	8月	塗装排水汚泥の再利用設備を設置し、アスファルトシートへの再利用を開始 鋳造工場の鋳物廃砂のセメント原料への再利用を開始
1995年	1月	廃棄物焼却炉を更新し、廃棄物の減量化と廃熱利用(蒸気)を拡大
	8月	省エネルギーを推進するため湖西工場にコージェネレーション設備を導入
1996年	4月	電動アシスト自転車「LOVE」を発売
	5月	「環境保全取り組みプラン(フォローアップ版)」を策定
	12月	相良工場にコージェネレーション設備を導入
1997年	3月	ワゴンR天然ガス自動車を開発
	5月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を大幅に改良して発売
	10月	4ストローク船外機がシカゴボートショーで技術革新賞を受賞
	12月	「車の解体マニュアル」を発行し、代理店に配付
1998年	2月	大須賀工場にコージェネレーション設備を導入
		「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ自主行動計画」を策定
	4月	ハンガリーの生産工場のマジャールスズキ社でISO14001の認証を取得
	7月	湖西工場でISO14001の認証を取得
	10月	新型軽自動車で10・15モード燃費29.0km/ℓを達成したリーンバンエンジン搭載車を発売
		スズキ4ストローク船外機が2年連続で技術革新賞を受賞
12月	環境に配慮したパイプ曲げ加工技術を開発	
1999年	3月	二輪車用の新触媒を開発(スクーター「Let's!!」に搭載)
	5月	低燃費車アルト「Scリーンバン」CVTを新発売
	6月	「ワゴンR 天然ガス(CNG)自動車」を新発売
	8月	エブリイ電気自動車の新モデルを発売
	9月	大須賀工場、相良工場でISO14001の認証を取得
	10月	アルトのアイドリング・ストップシステム採用車を発売
「スズキPu-3 コミュータ」が東京モーターショー「ザ ベスト コンセプトカー」特別賞を受賞		
電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」シリーズをフルモデルチェンジし発売		

1999年	11月	インドのマルチ・ウドヨグ社(現:マルチ・スズキ・インディア社)でISO14001の認証を取得 有機溶剤を使用せずに超音波で洗浄する、環境に配慮した超音波卓上洗浄機「SUC-300H-600H」を新発売
	12月	「エブリイ天然ガス(CNG)自動車」を新発売
2000年	1月	小型のバンパー破砕機を自社開発
	2月	スペインのスズキスペイン社でISO14001の認証を取得
	6月	カナダのカミ・オートモティブ社でISO14001の認証を取得
	7月	環境に配慮した電動車「セニアカー」の輸送用パッケージが、日本パッケージングコンテストで「ロジスティクス賞」を受賞
	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	環境に配慮した電動車「セニアカー」の輸送用パッケージが、世界パッケージングコンテストで「ワールドスター賞」を受賞
	12月	豊川工場でISO14001の認証を取得
2001年	1月	国内の二・四輪工場の塗装工程での鉛使用を全廃
	3月	バンパー破砕機の設置を全国に拡大
	4月	技術、製品、製造、流通等の環境問題を担当する環境企画グループを新設 環境問題への取り組みを強化するため、これまでの環境問題審議会に替わり環境委員会を設置
	8月	埋立廃棄物を大幅に削減し、ゼロレベル化目標を達成
	10月	GMと燃料電池技術分野で相互協力
2002年	1月	電気自動車のコンセプトカー「Covie」がデトロイトモーターショーにおいて、米オートモティブ・ニュース誌の「コンセプトカー最優秀環境賞」受賞
	3月	アイドリングストップ運動開始
	7月	軽四輪車用エンジンで初めて、低燃費と高出力を両立した直噴ターボエンジンを実用化
2003年	1月	軽乗用車で初となるハイブリッド自動車「ツイン」を新発売 省資源に優れた新発想のスクーター「チョイノリ」を新発表
	3月	磐田工場でISO14001の認証を取得 本社工場でISO14001の認証を取得 風力発電設備を引佐研修センターに設置
	7月	IMDS(International Material Data System)に加入
	9月	グリーン調達ガイドラインを発行 「超・低排出ガス」認定車を発売
	10月	自再協、ART を他社メーカーと共同で設立
2004年	2月	風力発電装置を湖西工場に設置(2基)
	7月	二輪車リサイクル料金を発表 使用済み自動車(四輪車)リサイクル料金を発表
	8月	日本国内で初めて燃料電池車用700気圧圧縮水素貯蔵システムの認可を取得 カーシェアリング(車両共同利用)システムに対応した「MRワゴン カーシェアリング専用車」を発売
	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
2005年	8月	「チームマイナス6%」に参加
	10月	舟艇工業会による「FRP 船リサイクルシステム」への参画とリサイクル料金の発表
2006年	9月	燃料電池を搭載した電動車いす「MIO(ミオ)」を開発し、国際福祉機器展に参考出品
2007年	10月	燃料電池二輪車「クロスゲージ」を開発し、東京モーターショーへ参考出品
	11月	スズキ環境管理規程の制定
2008年	4月	スズキの「歴史」と「ものづくり」を紹介する「スズキ歴史館」が開館
	6月	新開発の燃料電池車「SX4-FCV」の大臣認定を取得
	7月	北海道洞爺湖サミット 国際メディアセンター「環境ショーケース」に「SX4-FCV」を出展

社会への責任

〔スズキと暮らす、すべての人のために〕



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

《 お客様とともに 》	70
《 お取引先様とともに 》	78
《 スズキの財団活動など 》	79
《 従業員とともに 》	82
《 株主・投資家の皆様とともに 》	87
《 地域社会とともに 》	92
《 会社概要 》	111

お客様とともに

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

01 お客様相談室

お客様相談室に寄せられるお客様の声は、1995年の開設以来増え続け、当初の年間9千件が、2000年に2万8千件、2003年に6万件、2005年に9万2千件と急速に増加し、2008年には11万7千件となりました。これらのお客様からのご要望に応えるため、一般加入電話・携帯電話からのフリーダイヤル受付や、インターネットからの問合せなど、多様なメディアへの対応を整備するとともに、休日受付の実施など、利用しやすいお客様相談室を目指してアクセスの利便性を図ってまいりました。

また、アクセスしていただいたお客様にご満足いただける対応のため、情報を一元管理するシステムを導入して効率化したほか、迅速・確かな回答のための資料整備や、対応技術のレベルアップにも努めています。

なお、製品のご購入や整備など、直接の対応が必要なご用件に対しては、お客様相談室が全国のスズキ・ネットワークと連携して、適切なサポートを実施しています。

さらに、システムに集められた膨大な情報は“お客様からの貴重な声”との考えから、個人情報の保護に配慮した上で社内イントラネットに掲載し、各部門の担当者が確認できるシステムと

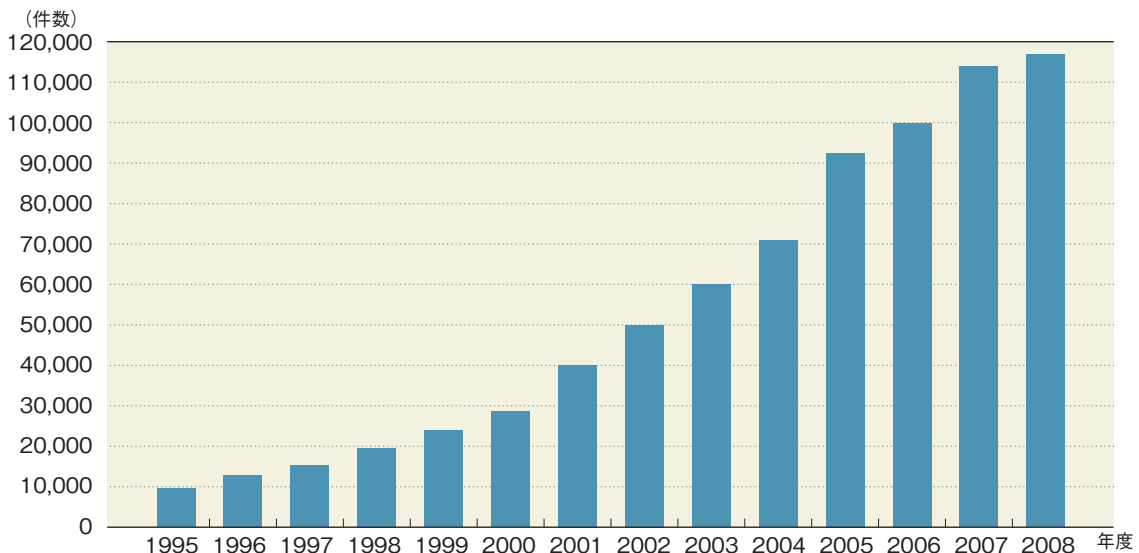
して、商品開発、製造、品質、販売及びアフターサービス等の改善や向上につなげています。

「お客様相談室は、お客様と直接つながる窓口」との立場から、情報の重要度に応じて即時に社内展開する体制作りも行っていきます。

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



お客様相談室受付件数の推移



02 CS (Customer Satisfaction) 活動

ファンネット宣言のスタート

一人でも多くのお客様にスズキのファンになっていただく為に、国内四輪代理店では、昨年ファンネット宣言を立ち上げました。これは、常にお客様と接して仕事をしている代理店スタッフがお客様の為に何をすべきかを自ら考え、気づき、行動に移す活動のことで、各拠点では選抜された推進委員が中心となり、定期的にファンネットミーティングを開催しています。

具体的活動の例を挙げると、ハード面においてはお客様によりわかりやすく商品を知っていただくために「大型モニターシステム」を使っ

て始まり、各種イベントなど、常にお客様の立場に立った対応の向上に努めています。システム面では「顧客情報システム」を活用し、アフターサービスでもご満足頂き、お客様とより強い絆をつくれるよう取り組んでいます。

また、お客様に対して私たちが行うこと、つまり行動理念をショールームのお客様から見えるところに貼り出しています。この行動理念は全国の推進委員が「お客様との絆作りに対する想い」というテーマで意見を出し合い、それを基に作成したものです。



「スズキ販売店経営研修生制度」

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生制度」は、スズキ販売店様の後継者の方にスズキ代理店(スズキ販売会社)の従業員として一定期間従事していただくことで、営業・整備に関する知識、技術の研鑽と各種資格取得を支援するもので、スズキグループの信頼関係とおお客様の信頼にお応えできる質の高いサービスの確立に貢献しています。



03 電動車両

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

電動車いす※1

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

●車種

「セニアカー」、「モーターチェア」、「カインドチェア」の3タイプです。

セニアカー

自採用ハンドル形の電動車いすで、1985年に販売開始しました。高齢者等が気軽に外出できるように作られた車いすで、時速2～6kmで走行できます。最高速度が時速1～6kmのタイプもあります。(タウンカート)



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し、東海道・山陽新幹線N700系で東京～博多間乗車可能です。(一定条件の事前の手続きが必要です。)



モーターチェア

自採用標準形の電動車いすで、1974年に販売開始しました。この車いすは比較的障害が重い身体障害者用として開発したもので、方向や速度を操作レバー(ジョイスティック)で操作し、後二輪直接駆動方式によりその場旋回を可能にしています。屋内外で利用でき、利用者の行動範囲を広げます。



カインドチェア

自採用簡易形の電動車いすで、2001年に販売開始しました。一般の手動車いすに電動ユニットを取り付けた車で重量も28kg(バッテリー除く)と軽く、折りたたむことで小型乗用車に積載※2することもできます。また、このカインドチェアに搭載する電動ユニットも単体で提供しており、市販の手動車いすにこのユニットを取り付けることで電動車いすとして使用※3することができます。



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

トピックス

2008年5月から第三者認証によるJISマーク表示制度が始まりました。以前から電動車いすのJISは存在し、スズキではそれに準じた製品開発を行ってきましたが、2009年1月にこの認証を受け、以降目的付記型JISマークを表示しています。

TOPICS



目的付記型JISマーク

●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「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。



●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。

トピックス

●県と共同で燃料電池セニアカーの実証試験を実施

「国際福祉機器展」に2006年と2007年に参考出品した燃料電池セニアカー「MIO」を改良し、2008年11月28日から1年間静岡県ヘリスして、浜名湖ガーデンパークにおいて県と共同で実証試験を実施しています。

燃料電池セニアカー「MIO」は、市販のハンドル型電動車いす「スズキ セニアカー」のバッテリーを“ダイレクトメタノール型燃料電池”に置き換えたセニアカーで、使い勝手の良い液体燃料であるメタノールを使用し、市販セニアカーのほぼ倍の60kmという長距離走行を可能にしています。

本試験においては、燃料電池セニアカー「MIO」に加え、既販のセニアカー「ET4D」を同時に運行させることで、燃料電池セニアカーの長短所を評価し、高齢者用の福祉車両としての実用化に向けた開発を行っています。

TOPICS

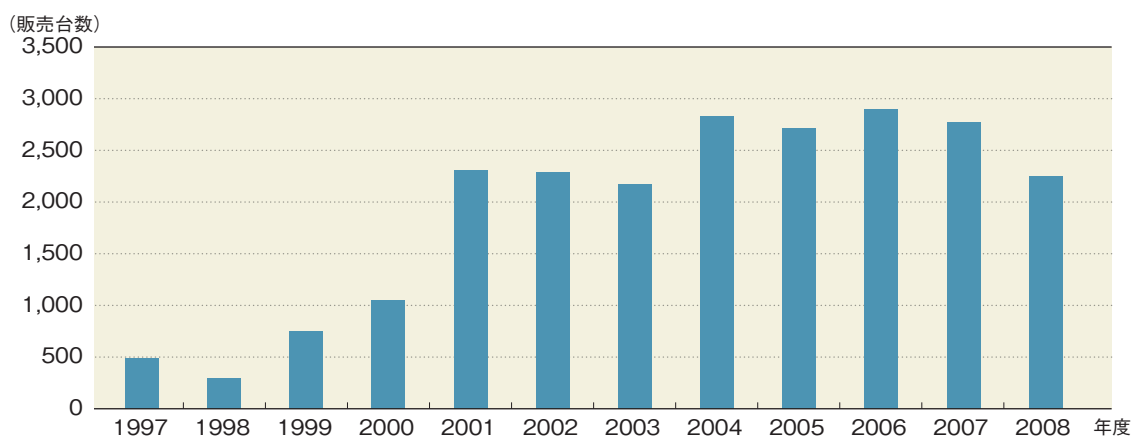


04 福祉車両 (ウィズシリーズ)

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

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

ウィズシリーズ販売台数



車いす移動車

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



昇降シート車

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



05 安全への取り組み

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

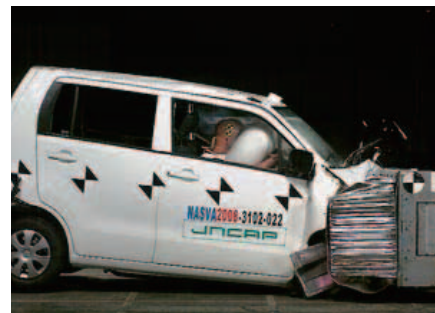
スズキでは、事故をおこさないためのアクティブセーフティ技術（ABS（アンチロックブレーキシステム）、ESP[®]（エレクトロ

ニックスタビリティプログラム）、ブレーキアシスト等）、万一事故が発生した場合の被害を最小限にするためのパッシブセーフティ技術（TECT—軽量衝撃吸収ボディ、歩行者傷害軽減ボディ、SRSエアバッグ、頭部衝撃軽減インテリア等）、地域、社会の一員として交通安全活動、安全運転励行の普及活動等へ積極的に取り組んでいます。

※ESPはDaimler AGの登録商標です。



Photo:TS エアバッグ膨張時イメージ写真



オフセット前面衝突試験
出展:独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)

トピックス

TOPICS

スズキ「ワゴンR」は、自動車の安全性能を比較評価する平成20年度自動車アセスメント（JNCAP^{※1}）の乗員保護性能試験において、対象となる新型軽自動車の中で最高評価（運転席5☆、助手席6☆）を獲得しました。

スズキ「ワゴンR」は、「個性的で存在感あふれるスタイリング」「乗り降りや運転のしやすさ」「室内空間の広さ」といった優れたパッケージングにより、年齢、性別を問わない幅広い層のユーザーから好評を得ており、6年連続で国内軽自動車車名別新車新規届出台数第1位^{※2}を達成した軽自動車です。

※1 Japan New Car Assessment Program
※2 社団法人 全国軽自動車協会連合会資料よりスズキ調べ

●自動車アセスメント(JNCAP)概要

自動車アセスメントは、独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA^{※3}）が市販車の安全性能評価試験を行い、自動車ユーザーの安全な車選びをしやすい環境を整えるとともに、自動車メーカーのより安全な自動車の開発を促進することによって、安全な自動車の普及を促進しようとするものです。

※3 National Agency for Automotive Safety and Victim's Aid

先進安全技術の大規模実証実験「ITS-Safety2010」に参加

スズキは、2009年1月12日より東京都の臨海副都心にて官民合同組織（ITS推進協議会）主導で順次実施されている先進安全技術を搭載した車両の大規模実証実験「ITS-Safety2010」に、二・四輪併せて3台の車両で参加しています。この実験には、主に3つの取り組み項目があります。①電波を用いた車車間通信によって車両相互に情報交換をすることで、他車との衝突の可能性を運転者に一早く注意喚起するシステムの実証。②光ビーコンによる路車間通信によって信号などの見落としを抑止し、見通しの悪い交差点での注意すべき車両を事前に把握できるシステムの実証。③路側センサーからの情報を電波による路車間通信で受けることにより、高速道路などの渋滞時の末尾車両を事前に察知して追突事故などを未然に防ぐシステムの実証。

スズキはこれらの実証実験の結果などを通して、これからの交通社会に求められる安全技術の研究を引き続き行っていきます。



スイフト ASV-4



ワゴンR ASV-4



スカイウェイブ250 ASV-4



ナビ表示画面

06 二輪車における取り組み

二輪車業界団体との協力による安全と防犯への取り組み

(社)全国二輪車安全普及協会に参画し、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して安全運転指導員を派遣し、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、二輪車の盗難抑止を目的に実施しているグッドライダー防犯登録の普及促進にも協力しています。毎年行われる(財)全日本交通安全協会主催の「二輪車安全運転全国大会」には競技用車両の提供や審判員の派遣等の協力をしています。

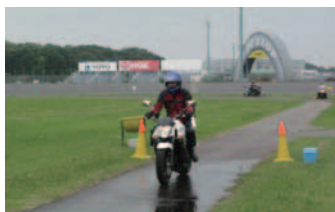
(社)日本自動車工業会と協力して、二輪車駐の駐車場整備促進等の利用環境の改善活動や、交通事故防止のためのキャンペーン活動等を行っています。

ABS体験試乗会

スズキは大型車を中心に安定したブレーキ性能を引き出すための補助装置であるABSを装着した二輪車の拡充を図っています。これまでにABSを装着したGSR400、バンディット1250S、スカイウェイブ400・650等を商品化しました。

スズキはABS体験試乗会を2008年中に全国で21回開催し、約500名のお客様に体験していただきました。

先進のブレーキシステムを体験していただけるABS試乗会を今年も全国で50回、1,500名以上を目標に開催し、二輪車ABSの普及促進を図ってまいります。



スズキセーフティスクールの開催

2008年より一般のスズキ二輪車ユーザーを対象に、竜洋コース内二輪教習所にて、楽しく安全運転を学べる「スズキセーフティスクール」を開催しています。対象はちょっと運転に自信の無いビギナーや久々にバイクに乗るリターンライダーから、運転には自信があるが、再度、基本や新交通ルール、マナーを学びたいというベテランライダーまで幅広く受け入れています。

「走る、曲がる、止まる」といった基本カリキュラムから、「危険予測」「ABS体験走行」まで、セットで楽しみながら体験できる講習会として、年間4回実施しています。



「バイクのふるさと浜松」への協力

国内オートバイ産業発祥の地である浜松から、全国へその情報や文化、魅力の発信を行う「バイクのふるさと浜松」。2007年には入場者3万人を超える一大イベントとなりました。スズキはこのイベントに協力することで、二輪車に憧れ、ものづくりを担う次世代の人材の育成や、産業観光・ツーリング企画を通じた二輪車愛好家の集う街づくりに貢献しています。



市販車展示「タッチ&トライ」 モーターショーのコンセプトモデル展示
浜松市内～イベント会場をパレードし交通安全運転をアピールします

社内安全運転講習会

二輪車を製造、販売しているメーカーとして、新入社員や二輪通勤者、関連会社、代理店の従業員等を対象に二輪車安全運転講習会を、毎年定期的に開催しています。

2008年度は既に大卒、高卒新入社員、二輪通勤者、代理店社員等を対象に20回の講習会を実施しました。

今後も継続的に開催することにより、安全運転意識と基本操作の向上、交通ルールの遵守、マナーの向上を目的に、二輪車メーカーの社員として他のライダーの模範となるよう教育、指導していきます。



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オフロードユーザーを対象に、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級ライダー及び全日本レディスV8チャンピオンライダー鈴木沙耶を招いて、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。



お取引先様とともに

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

01 継続的な取引

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

02 グローバル購買活動

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

03 事業継続計画の取り組み

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



スズキの財団活動など

01 財団法人スズキ財団

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

理念

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

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

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

財団の活動

①基礎的・独創的研究に対する助成

環境・資源エネルギー技術や安全・福祉技術、材料・科学技術に関する基礎的・独創的研究に対し、社会発展の基礎を築く研究に助成を行います。これまでに全国の大学・高専・研究機関の研究者725人に、10億1,269万円（2009年4月1日現在）の研究助成を行い、科学技術の基礎研究発展に貢献しています。



②課題提案型研究に対する助成

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

平成15年度より助成を開始し、これまでに「軽・小型車用排気ガス浄化システムの開発」等の9件の研究に対し、6,509万円（2009年4月1日現在）の助成を行っています。

③研究成果普及助成及び研究者海外研修助成

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

これまでに274件、1億752万円（2009年4月1日現在）の助成を行っています。

④海外からの研究留学生に対する助成

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

これまでに、ブダペスト工科経済大学から7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。

⑤インターアカデミアへの支援

ヨーロッパの8大学と静岡大学が自然科学分野での研究交流を行い、研究成果をお互いの国で活用することを目的とした国際会議（インターアカデミア）を行っています。スズキ財団はそうした活動にも積極的な支援をしています。

⑥助成件数と助成金額

・2008年助成件数：64件

2009年4月1日までの累計：1,015件

・2008年助成金額：6,231万円

2009年4月1日までの累計：12億182万円

⑦公益信託進化学振興木村資生(もとお)基金への支援

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

02 財団法人スズキ教育文化財団

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

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

・総資産：14億9,547万円

・奨学援助総額(2009年4月1日までの累計)：8,700万円

・奨学金給付(2008年度)：63件(1,980万円)



奨学生認定証の授与式

03 日系人学校「ムンド・デ・アレグリア学校」に経営支援

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

同校は、2003年2月に個人資金により開設されましたが、学校運営を個人で行うのは限界があり、永続できるようスズキが支援することを決め、地元浜松の産業界に呼びかけました。支援の輪は約60社に及びました。2005年8月には、全国で初めての南米系外国人の学校法人となり、県と市からの助成金を受けられるようになりました。地道な活動が少しずつ評価され、支援者、協力者が増えてきています。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

参加しています。

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



04 大学でスズキ寄附講座・冠講座を開講

地元の学生にスズキのものづくりを紹介

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

●寄附講座

スズキは、静岡大学(工学部)において2003年度から、研究者育成及び学術振興・社会貢献等を目的として、エンジン環境工学についての寄附講座を開講しています。



・現在の主な研究テーマ：

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

・講師：

スズキから大学に従業員を教授、助教授(現在は准教授)として派遣

・期間：

2003年4月から2012年3月までの9年間

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

●冠講座

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

・テーマ	：2001年度	軽自動車産業論
	：2002年度	スズキのやり方
	：2003年度	スズキの挑戦
	：2004年度	グローバル企業を目指して
	：2005～2008年度	グローバル企業を目指して ～厳しい企業競争を勝ち抜くためのスズキの取り組み～

・講師：テーマに応じ、各職場から大学に派遣

・講義回数：1回90分授業を毎年13～14回で1講座として
います

従業員とともに

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

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

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

01 安全・衛生及び交通安全に対する取り組み

安全・衛生

スズキでは、安全基本理念を掲げて安全衛生管理活動を推進しています。

安全基本理念

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

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

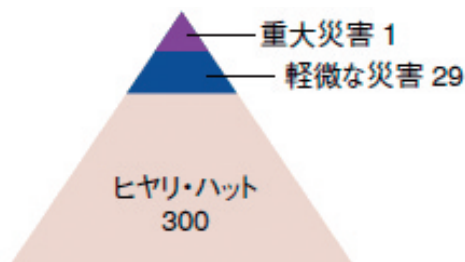
「1件の重大災害が発生した場合、その背景には29件の軽微な災害、さらにその背後には300件のヒヤリ・ハット※1がある」※2といわれており、災害を未然に防ぐためには、ヒヤリ・ハットを根絶する取り組みを行う必要があります。

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

※1 ヒヤリ・ハットとは、作業中に一歩間違えばケガをしたかもしれない失敗、換言すれば、「ヒヤリ」とした、「ハッ」とした経験を言います。

※2 ハインリッヒの法則

●ハインリッヒの法則(1:29:300)



健康管理

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

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

- ・従業員が有効なセルフケアを行えるよう、社内イントラネットを利用した従業員へのメンタルヘルス等の健康情報提供
- ・各職場のケア促進を図るため、主に管理職を対象に産業医によるメンタルヘルスクーリング講習会を開催
- ・従業員が気軽に相談できるよう、社内医務室に精神科医による「心の相談室」を開設

交通安全

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

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

02 キャリアアップのための取り組み

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

目標チャレンジ制度

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

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

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

自己申告制度

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

03 安心して働ける快適な職場環境づくり

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

育児短時間勤務制度

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

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

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

育児・介護休職制度

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

再雇用制度

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

また、複数の人員で業務を分担する「ワークシェアリング」の取り組みとして2009年6月より再雇用者の短時間勤務制度を導入しました。

従業員等相談窓口制度

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

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

04 社内教育システム

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

●集合教育(Off the Job Training 略してOff-JT)

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

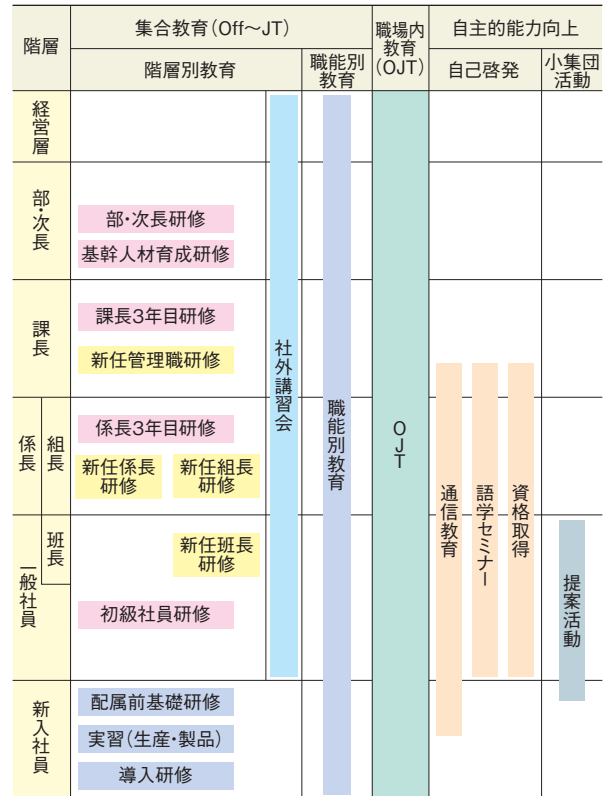
※階層別教育とは、社内職位に応じて組織横断的に実施される研修で、具体的には部・次長研修、課長研修、係長研修、組長研修、班長研修等をいいます。

研修受講人数(スズキグループ全体)

2001年度	13,430人
2002年度	13,932人
2003年度	17,699人
2004年度	14,430人
2005年度	14,518人
2006年度	15,470人
2007年度	18,600人
2008年度	19,000人



●スズキ社内教育体系図



●職場内教育(On the Job Training 略してOJT)

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

●自主的能力向上

自己啓発

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

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

小集団活動

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

05 労使関係

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

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

●従業員とのコミュニケーション

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

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

●スズキグループの安定した労使関係構築のために

スズキには、国内外139社のグループ企業(製造会社・非製造会社・販売会社)があります。スズキは、139の企業がそれぞれの国・それぞれの地域で、そこに住む人々・社会・お客様から、信頼される企業であり続けたいと考えています。

スズキは、海外企業の労働組合役員と人事労務担当者をスズキに受け入れ、労使間の信頼関係とコミュニケーションの重要性、公平・公正・透明な人事制度の必要性等について研修をしています。また、スズキは、スズキ労働組合と共に、国内外のグループ企業とのグローバルな人材交流を進めることにより、139社約5万人の従業員が、創造性豊かに生き生きとして働く闊達な職場風土と安定した労使関係が構築できるよう、取り組んでいます。

06 特例子会社「スズキ・サポート」の事業展開

2005年2月に設立した特例子会社「スズキ・サポート」は、事業をスタートして5年目を迎えました。2009年8月末現在で、重度の知的障害者を含めた障害者数は59名となり、指導者と一体となってスズキ本社内事務所、従業員寮、関連施設の清掃業務、社内書類の集配業務に携わっています。

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

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

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

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

【株式会社 スズキ・サポートの概要】

- | | |
|--------|-------------------------------------|
| 1.社名 | 株式会社スズキ・サポート |
| 2.資本金 | 1千万円 |
| 3.出資者 | スズキ株式会社 |
| 4.所在地 | 静岡県浜松市南区高塚町300 |
| 5.設立 | 2005年2月 |
| 6.事業内容 | 清掃業務等 |
| 7.代表者 | 代表取締役 彌吉 正文(スズキ(株)常務役員
管理本部副本部長) |
| 8.従業員数 | 69名(うち障害者59名) |

株主・投資家の皆様とともに

01 企業価値の向上

スズキでは、これまで、株主・投資家の皆様の支持と信頼に応えるため、企業価値の向上に努めてまいりました。

しかしながら、世界的な金融危機の影響により、自動車販売は世界各地で落ち込み、当社グループの2010年3月期の売上見通しは、2008年3月期に対し、30%以上減少する見通しとなるなど、かつてない危機を迎えています。

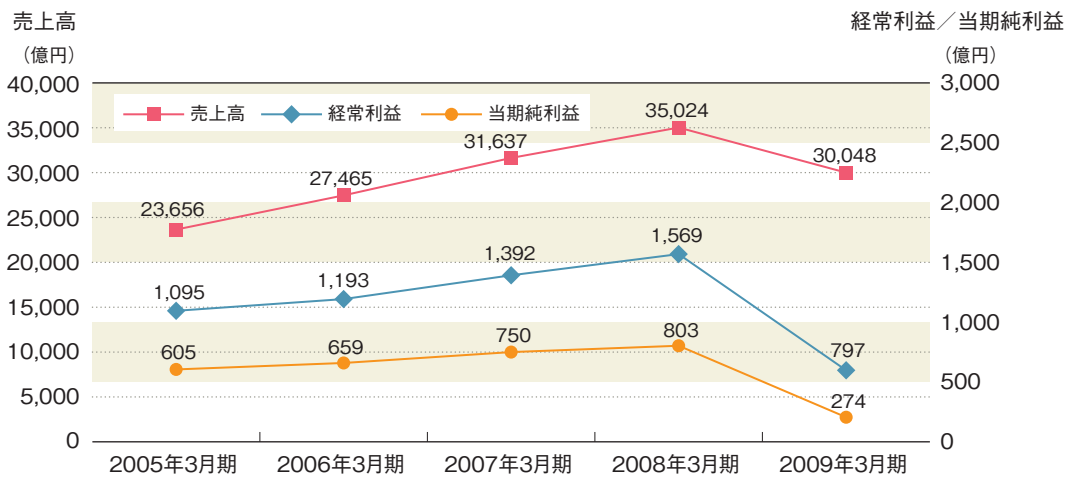
当社グループは、この危機を乗り越えるために、「知恵を出し、難局を乗り切ろう」をスローガンに、全社一丸となって取り組んでまいります。

具体的な取組みとしては、売上高が大幅に減少する現実を

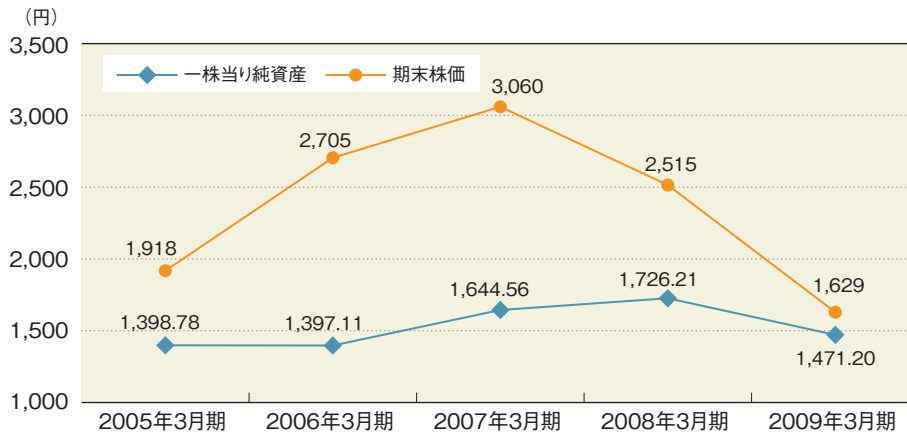
直視し、「1部品1g軽減・1円コスト低減活動」などによる原価低減、「内なるコストダウン活動」による固定費の圧縮、さらには組織・体制の見直しを図ることで、売上高が減少しても利益の出る体制作りを進めてまいります。

なお、当社グループの中期的な経営戦略としていました「スズキ中期3ヵ年計画(2008年4月～2011年3月)」につきましては、経営環境の大幅な変化により、見直すことといたしました。新たな計画につきましては、外部環境を踏まえた上で適切な時期に公表する予定です。

連結業績の推移



一株当たり純資産と期末株価の推移



02 株主・投資家の皆様のために

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

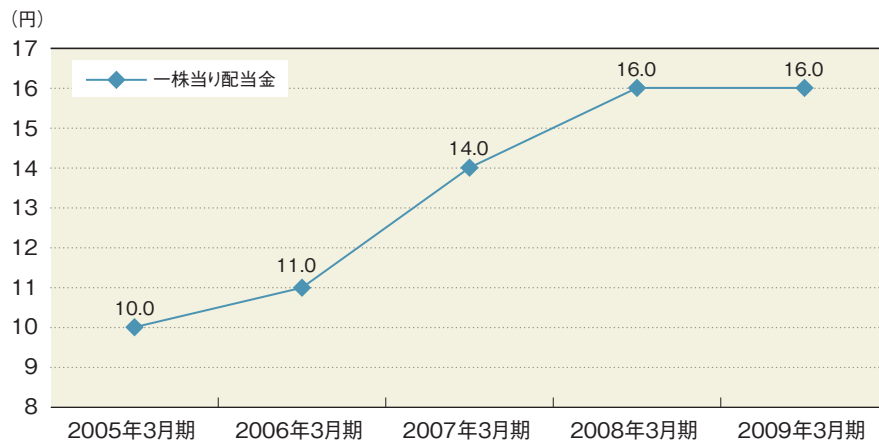
当社グループの業績は、発展途上国を中心とした海外生産工場への依存度が高く、為替変動にも左右されやすい構造にあります。これからも当社グループが、安定的に成長していくためには、当社の体力をより強化し、不測の事態に備えることが重要です。

2009年3月期は、年度後半、経営環境が一変し非常に厳しい状況となりましたが、通期では黒字を計上することが出来ましたので、年間配当金につきましては、前事業年度と同額の普通配当16円(うち、中間配当金8円)とさせていただきます。

今後につきましても、このような考え方から、事業年度の業績を勘案して決定してまいります。

なお、当社は、中間配当をすることができる旨を定款に定めております。

一株当たり配当金の推移



03 株主優待制度

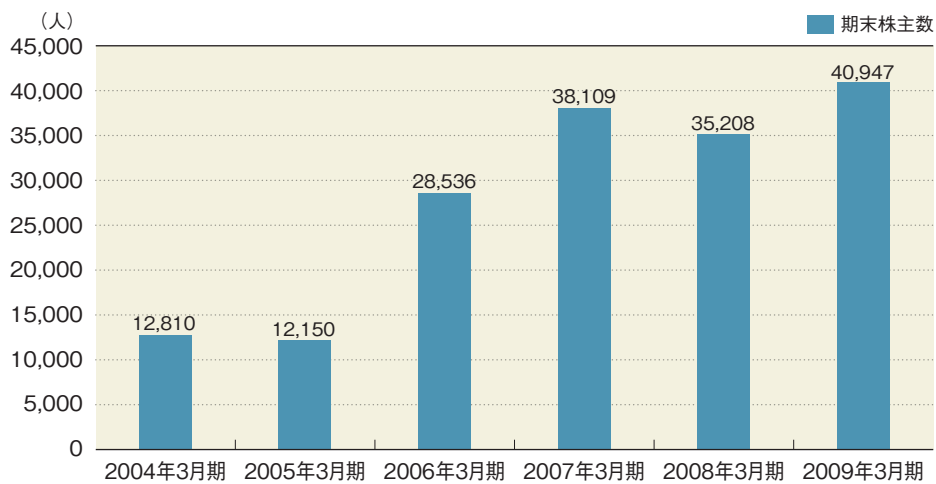
当社では、株主の皆様の日頃のご支援に感謝するとともに、当社製品の一層のご愛用を願ひまして、株主優待制度を実施しております。

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

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

なお、株主数の推移については、次の通りです。

期末株主数の推移



●対象株主

毎年3月31日現在で1単元(100株)以上保有の株主様

●優待内容

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



ハンガリーアカシアはちみつと岩塩の詰め合わせ

04 IR*に関する取り組み

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

(1) IR情報のホームページ掲載

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

*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。

(2)アナリスト、機関投資家向けに定期的説明会を開催

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

その他にも、インベスターズ・カンファレンス等の説明会の実施、アナリストの要請による個別ミーティングの開催、新車発表会へのアナリストの招請、アナリスト向け工場見学会等も随時、実施しております。

(3)IRに関する部署の設置

IR に関しては、東京支店東京広報課、広報部本社広報課及び経営企画部に担当部署を設置しております。

(4)個人向けのIRイベントの実施

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

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



スズキ歴史館外観



地域社会とともに

01 環境美化への取り組み

森林保全活動

スズキの森(浜松市)

スズキは、林野庁天竜森林管理署と「ボランティアの森」協定を結び、2006年より浜松市北区引佐町の「スズキの森」での森林保全活動をスタートしました。

2008年度は従業員やその家族による植林や下草刈りの作業だけでなく、春には子供向けのシイタケの菌打ち体験、秋には収穫イベントを実施して、参加者の皆さんに楽しんでいただきました。



下川コース(北海道下川町)

スズキのテストコースがある下川町は、北海道の北部に位置し総面積の約90%が森林です。林業と農業を基幹産業としていることから、森林・農業をどのように活性化させるか、その貴重な資源を未来に引き継ぐため、いかに活用するかを第一に適正な森林管理を進め2003年に北海道で初めて、FSC森林グループ認証を取得しました。

スズキ下川コース内の約287haの森林も、2006年から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て、下川町が取得したFSC森林グループ認証に登録されました。今後も引き続きスズキは、自然との共存を考慮した企業活動を行っていきます。

また、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)とともに約4.3ha(樹木3,200本)を管理・運用しています。

下川町は2008年7月、低炭素社会への転換を進めるため、先駆的な取り組みにチャレンジする都市「環境モデル都市」に、横浜市・富山市などとともに認定されました



下川コース(北海道)

佐鳴湖浄化のためのボランティア活動への参加

スズキは、佐鳴湖の水質や水環境の向上を目指す浜松市主催のボランティア団体「佐鳴湖ネットワーク会議」に参加しています。2008年度は、従業員とその家族が佐鳴湖と流域河川の水質調査やクリーン作戦などのイベントに参加しました。

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、「浜西市道路・河川里親制度」※に参加しています。2004年9月に高塚地下道及びその周辺道路の「里親」となって以来、毎月1～2回当該地下道及び周辺道路の清掃活動を行っています。2008年度は20回の清掃活動にのべ1,156人が参加し、およそ軽トラック15台分の可燃・不燃ゴミや廃品等を回収しました。 ※里親を希望する団体が自ら区域及び活動内容を定めて市長に申し出て、道路内の清掃等を行う制度



はまなご環境ネットワークへの参加・協力

はまなご環境ネットワークは、浜名湖流域の住民や環境保全団体・企業など浜名湖に関心や関連のある各種団体・企業が連携した環境保全活動を行うことを目的として2007年に発足、2009年3月現在58団体が参加・協力している浜名湖の環境保全に関わる最も大きな「集まりの場」です。

当社も社員のボランティア活動のひとつとして、2008年度は次代を担う子供たち対象の参加体験型環境学習「浜名湖エコキッズ体験塾」や浜名湖を見直すための啓発活動を目的とした「浜名湖エコワークショップ」など全8回のイベントに延べ149名が参加し、浜名湖の歴史・自然環境・生活文化や環境保全活動について学びました。

今後も引き続き、地域の貴重な財産である浜名湖の現状を座学や現場での体験を通して再認識を図り、環境保全活動を推進していきます。

浜名湖エコキッズ体験塾

「海のゆりかご」とも呼ばれるアマモ場観察

東京と大阪間の太平洋岸で唯一浜名湖だけに残っている貴重な水域、浜名湖や遠州灘の豊かな海の恵みを支えています。



(株)スズキビジネス環境美事業部での取り組み

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

02 被災地への支援

ミャンマーのサイクロンおよび中国四川省の大規模地震に対する被災地支援について

2008年5月2日に上陸した大型サイクロンにより被害を受けたミャンマー連邦、および5月12日の四川省を震源とする大規模地震により被害を受けた中華人民共和国に対する救援活動として、以下の通り支援を致しました。

●支援内容

	支援内容
ミャンマー連邦への支援	日本赤十字社を通して義援金1,000万円
中華人民共和国への支援	日本赤十字社を通して義援金1,000万円

03 スポーツ振興・教育支援活動（主旨賛同支援型）

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

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



スズキワールドカップエアロビック世界選手権大会の冠スポンサー

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



地元の小学校で職業講話を開講

地元の小学校において2種類の講話を行いました。1回目の講話では、四輪デザイン部のモデラーが、デザイン開発には欠かせない「クレイモデル」の実物を使って、クルマづくりについての講話を行いました。2回目の講話では、陸上部コーチが現役選手とともに、長距離走の走り方や駅伝チームの実際のトレーニングの仕方など、トップアスリートの技術を伝えました。



クルマづくりについての講話



長距離走の実技指導

中学校で職業講話を開講

地元の中学校からの依頼を受け、中学生への職業講話を行いました。これは地元の各企業から講師を集め、それぞれの仕事について、社会での経験を中学生に伝えるというものです。これに地元出身の四輪デザイン部モデラーが出向き、クルマのモデル開発について講話を行いました。クルマをデザインする仕事というものが普段なかなか一般の方の目にふれることがないこともあり、講話を聞いた中学生には非常に興味深く聞いていただきました。



04 地域のために

スズキ歴史館が開館

スズキ歴史館は時代とともに歩んできた創業以来の多くの製品と現代のクルマづくりの様子を多彩な構成で展示し、子供から大人まで、浜松の歴史と併せて楽しめる施設となっています。3階では創業当時の多くの製品を展示するとともに、当時の再現映像や代表的な製品の開発ストーリーなどを併せて紹介することにより、スズキの歴史を分かりやすく紹介しています。2階ではクルマのできるまでを紹介しています。企画・デザイン・設計・生産と、現在のスズキのクルマができるまでを分かりやすく紹介しています。なかでも生産の紹介では、実際のクルマを使った実物大の生産ラインの紹介もあり、工場見学をしているかのような体験をすることができます。このフロアでは、環境に配慮した生産活動についても多くの紹介があります。1階では現在のスズキ製品の紹介をしていて、展示してある四輪車に実際に乗ってハンドルを握ったり、シートアレンジを体験することもできます。来館者数は、4月の開館から9月までの半年間で、3万人を突破しました。スズキの「これまでの取り組み」と「これからの取り組み」をこのような施設を通じて多くの皆様にご理解いただけるよう工夫するとともに、より気軽にお立ち寄りいただける施設となるよう更なる工夫を重ね、地域の皆様をはじめご来館いただく皆様に気持ちよくご利用いただける施設にしていきたいと考えています。



3階では歴史製品を展示



2階では生産ラインを再現

浜名湖ガーデンパークに車いすを寄贈

スズキは、10月に行った二輪車のイベント「2008スズキミーティングin浜名湖」におけるチャリティーオークションで得た収益金にて自走用の車いす7台を購入し、地元の行楽施設である「浜名湖ガーデンパーク」へ寄贈しました。このイベントは、2000年から始めたもので、今年で8回目を迎えました。これからも地域の皆様に少しでもお役に立てるよう心がけて行きたいと考えています。



05 各工場、事業所等における取り組み

地域に愛される企業を目指して、各工場等においても様々な取り組みをしています。工場秋祭りの開催、工場見学の受入れや工場周辺の清掃活動を行い、地域の方々とのコミュニケーションを大切に考えています。

湖西工場での取り組み

●湖西工場の秋祭り

湖西工場では、地元自治会と一緒に「秋祭り」を開催し、従業員とその家族及び地域住民の方々とのコミュニケーションアップを図っています。イベントとしては、環境施設を見学して頂くエコツアー、各種模擬店、キャラクターショー、舞台からの餅投等を行っています。地域の婦人会の皆様には「手踊り」、白須賀中学生には「音楽演奏会」、その他として産地野菜や名物の販売を御願ひしています。



●小学生の湖西工場見学会

静岡県下の小学校5年生を対象に、社会科校外学習の一環として毎年約10,000人を受け入れています。

見学では流れ作業の仕組みを分かりやすく紹介し、又、風力発電設備等を見学しスズキの環境への取り組みを紹介しています。



●地元自治会の交流会

地元自治会の方にスズキの事業内容を理解していただき、相互のコミュニケーションを深めるため湖西工場交流会を定期的に開催しています。

交流会では、生産ラインの他、焼却施設や風力発電設備等の環境関連施設を巡り、環境に配慮した車造りを紹介しています。



●湖西工場周辺道路の5S活動

環境保全活動の一環として、湖西工場衛生部会員及び構内協力企業の方々と一緒に、年3回、延べ約200人が周辺道路の清掃活動を行っています。

従業員や納入業者には、「ポイ捨て禁止」を呼び掛ける等の環境意識の向上を図っています。



●湖西工場周辺地区の街頭指導

湖西工場交通安全部会が中心となり、従業員の通勤路や工場周辺交差点でシートベルトの着用、交差点における運転マナーの向上や交通事故防止を目的として街頭指導を行っています。年間で述べ約500人の従業員が街頭に出て、安全で安心な街づくりに協力しています。



●浜名湖クリーン作戦&列島クリーンキャンペーンへ参加

湖西市が主催する「浜名湖クリーン作戦」と連合静岡湖西地協がとりまとめる「列島クリーンキャンペーン」へ、湖西労組支部が主体となって湖西工場から延140人が参加し、太平洋の浜辺(白須賀海岸)の清掃活動を行っています。



磐田工場での取り組み

●工場周辺の清掃活動

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



●近隣住民との共同美化活動

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



●森林整備作業への参加

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



●地元の皆様との交流会活動

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



●交通安全立哨指導の実施

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

●その他、グラウンドの貸出や小学生の工場見学受け入れなど

地元自治会へグラウンドの貸し出しをしています。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、地域の学校を中心に工場見学の受け入れを行っています。実際の組立て工程を見学することを通して、仕事の様子や工夫していることについて調べるなど、実践的な学習の機会として活用されています。

相良工場での取り組み

●工場周辺の清掃活動

地域環境維持活動として相良コース、相良納整センター、スズキ輸送梱包、スズキ化成、スニック及び請負企業と合同で年3回、工場周辺の清掃活動を実施しています。

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



●海岸清掃への参加

2008年度は9月に静波海岸の清掃活動(「小さな親切」運動第2回クリーン作戦)に参加しました。

主催: 『「小さな親切」運動静岡県本部 榛原地区企画委員会』
『静波海岸ボランティアの会』



●地元の皆様との交流活動

例年3月にスズキの事業内容や環境への取り組み等に関して、地元の皆様との相互コミュニケーションを図る情報交換会を実施しています。2008年度は'09年3月に実施し、地元の代表者、市議会議員、牧之原担当者など20名の方々にご参加いただきました。



●相良工場調整池での魚釣り大会

相良工場の調整池において、地元の皆様による魚釣り大会が例年実施されています。2008年度は11月に実施し、40cmクラスの大きなヘラブナや、鯉を次々と釣上げていました。



●交通安全街頭指導への参加

従業員通行マナーを立哨によりチェックし、マナー向上に努めています。(週1回)

また、地域との連携として、榛原地区安全管理協会実施の立哨活動に協力しています。(年4~6回)

高塚工場での取り組み

●地元の皆様との交流活動

スズキの事業内容や環境への取り組みについて理解していただくと共に、相互のコミュニケーションアップを目指し、近隣自治会役員の方々をお招きし、交流会を行ない、意見交換や工場の見学等を行いました。



●工場周辺の清掃活動

従業員が毎月1回工場周辺のゴミ拾いを行なう「高塚工場マナーアップ活動」を行なっています。近隣住民の方と挨拶を交わしたりコミュニケーションも図られています。



●交通安全推進活動

交通部会員による、工場周辺の街頭指導を月1回実施しています。車やオートバイ、自転車の運転マナーをチェックし、スズキ周辺の方々の安全確保及び交通事故防止に取り組んでいます。



●秋祭りの開催

高塚工場と本社の施設を会場として恒例の秋祭りを開催しました。好天にも恵まれ地元の方々、従業員やその家族など、大勢の方が来場しました。会場には従業員による様々な模擬店が立ち並び、キャラクターショー、近隣の中学校ブラスバンド演奏、お笑い芸人ライブ、子供ビンゴ大会などが行なわれ大いに盛り上がりました。



豊川工場での取り組み

●工場外周清掃活動

実施時期 5月、9月

実施内容 豊川市清掃の日に合わせ、市の環境活動に協力しています。約40名が参加し、工場外周のゴミ拾いを行っています。



●工場秋祭りの開催

実施時期 10月

実施内容 従業員、家族、地域の方々と親睦を図る為、工場内を会場として秋祭りを開催しました。地元高校ダンス部、地元和太鼓クラブによるステージ、子供に人気のキャラクターショーで盛り上がりました。従業員による模擬店、抽選会、餅投げも大変好評でした。

参加人数 約2,000人



●交通安全街頭指導への参加

実施内容 交通部会員、役職者が「0の日」に工場周辺の交差点で街頭指導を実施しています。従業員の運転をチェックし、指摘事項があれば、従業員へ指導します。

全国交通安全県民運動では、交通安全協会の街頭指導に参加しています。

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、工場周辺の清掃活動を実施しています。

昨年迄は、年2回実施していましたが、本年は、一層の環境美化を目指し、年4回実施予定です。

地元自治会役員様からも道路がきれいになったとのお話がありました。



●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、工場主催の秋祭り実施等、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、本年も地元自治会役員の皆様との懇談会、及び、工場見学を11月に実施予定です。

今後共、地域住民の皆様にも親しまれ愛される工場を目指して活動して行きます。

●交通安全街頭指導への参加

安全運転管理協会加入企業として、全国交通安全運動期間(4月:春の交通安全運動、7月:夏の交通安全県民運動、12月:年末の交通安全県民運動)などに近隣自治会と合同で、従業員の通勤経路となっている道路の交差点で、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。

開発部横浜研究室での取り組み

現在、横浜市都筑区
区政推進課による「つ
づき博士倶楽部講座」
に、スズキ(株)横浜研
究室より技術者を派遣
し、小・中学校の児童・
生徒を対象に、講演活
動を行なっています。

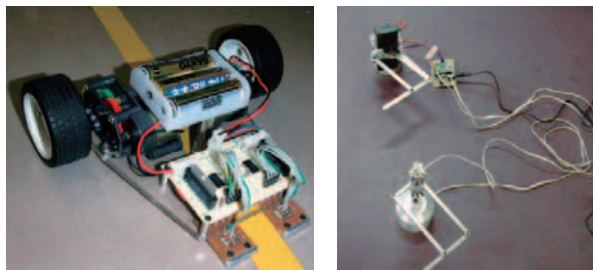


2008年度は、3校57名程の皆さんに「ロボット」をテーマに講演しました。講演はパソコン、プロジェクタ等を使い、「楽しく、分かりやすく」を心掛けと致しまして文章、図、イラスト、グラフ、写真、動画、実物のロボットサンプル、書籍等を使って行ないました。

H8マイコンを使った
マスタ・スレーブ型ロボ
ット、赤外線センサを使
用したライトレース型
ロボット、PICマイコンを
使った表示装置、ラジコ
ン式電動車いすサッカ



ーロボット4台等を持参し、実物のロボットの機能、動作の説明と実演、体験学習を行いました。実際に目の前で動くロボットに触れながら楽しく、熱心に授業を受けて頂きました。



<講演に持参するロボットの実物サンプル>

講演後の質疑応答では、質問だけでなく、ロボットに関する多くの夢や希望、意見が出されました。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っています。

二輪技術センター(竜洋)コースでの取り組み

●スポーツ競技大会への二輪技術センター(竜洋)コースの開放

スズキ二輪技術センター(竜洋)コースを地域のスポーツ団体や学校関係者からの要望により、開放しています。

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



06 海外での取り組み

インド

<p>2008年 ～2009年</p>	<p>■CSRに関するポリシーとガイドライン 2008～2009年にマルチスズキはCSRに関する包括的なポリシーとガイドラインを制定いたしました。そこにはこう書かれています。 「マルチスズキは株主の利益を追求するとともに、関係者の方々との関わりの中で彼らのニーズを知り、商品、サービス、また経営を通じて彼らの継続的發展と幸福を推進します。」</p>
<p>2008年 ～2012年</p>	<p>■交通安全指導 マルチスズキはインドでの交通安全に対する意識を高めることを目的とし、2008年12月24日に交通安全啓蒙活動(National Road Safety Mission)を開始いたしました。活動の主な内容は運転教習、交通安全教育と政府への政策提言です。この活動に伴いマルチスズキは最先端の運転教習インフラを拡大し、2009～2010年より3年間で50万人に安全運転の教育を施すことを決定いたしました。 マルチスズキはインドのデリーで2つの運転教習・研究機関IDTR(Institute of Driving Training and Research)を運営しています。2008-2009年にはウッターカンド州政府ともう1校のIDTRを設立する内容の契約を交わしました。また同年にはハリアナ州にも2つのIDTRの建設を開始いたしました。 マルチスズキは今年新たに22校のマルチ・ドライビングスクールを追加し、その数は2009年3月31日までに50に到達しました。 2008～2009年、マルチスズキは96,000人に安全運転の教習を行いました。2009年3月31日までの合計で50万人以上が安全運転の教習を受けたこととなります。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="683 904 1050 1133">  </div> <div data-bbox="1066 904 1433 1133">  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div data-bbox="724 1137 1011 1196"> <p>マルチ中西社長 交通安全啓蒙活動の開始時</p> </div> <div data-bbox="1107 1137 1394 1196"> <p>マルチ・ドライビングスクールの 運転シミュレーター</p> </div> </div>
<p>2008年 ～2009年</p>	<p>■職業訓練 マルチスズキはハリアナ州にある2つの国営の産業訓練学校を支援しています。マルチスズキは学生の能力を高めるためにこれらの学校の設備と教育レベルの向上に助力しています。 マルチスズキは訓練学校の教員を自社の工場や、類似の訓練学校へ連れて行くことがあります。教員に対し技術向上のための教育を行うためです。マルチスズキの経営幹部も訓練学校の教員たちを案内しました。 訓練学校の生徒は5Sや安全など、日本の工場での優れた安全・衛生に関する慣習を教わっています。また生徒たちは工場での行動や態度についても教育を受けています。2008～2009年、マルチスズキはグルガオン工場を訪れた200人以上の教員と496人の生徒たちを指導し、1,138人の生徒が安全に関する訓練に参加し、320人の生徒がキャリアガイダンスに参加しました。 2008～2009年、マルチスズキは訓練学校の既存の備品を修繕すると共に、新しい机やエンジンのカットモデル、LEDパネルなどの教育器具を導入しました。 またマルチスズキは生徒たちのために緑地や公園を整備し、雨水備蓄設備を設置しました。 マルチスズキの支援により、2008～2009年のグルガオンの訓練学校の卒業率は2005～2006年の68.06%から92.2%に向上しました。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="683 1603 1050 1861">  </div> <div data-bbox="1066 1603 1433 1861">  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div data-bbox="683 1865 1050 1924"> <p>マルチスズキにより改修されたグルガオンの訓練学校の教室</p> </div> <div data-bbox="1082 1865 1417 1895"> <p>グルガオンの訓練学校の生徒たち</p> </div> </div>

2008年
～2009年

■従業員ボランティアプログラム(e-パリアルタン)

2008-2009年、マルチスズキは従業員の時間と技術を社会のために活かすことを奨励するため、従業員ボランティアプログラムを開始しました。従業員たちは自身の好みや都合に合わせてボランティアの内容、場所を選ぶことが出来ます。

このプログラムの特徴は、従業員が休日にのみボランティアを行うことです。彼らは貴重な休日にボランティア活動を行っています。現在約175人の従業員がボランティア活動に登録しています。

従業員は算数・英語やコンピューターの使い方を教えるだけでなく、遊んだり、踊ったり、祝祭日や生徒の誕生日を祝ったりもします。また彼らは老人ホームを訪れて、お年寄りと時間を過ごしたりもします。マルチスズキのボランティアは1,000人以上の子供やお年寄りを支えています。



学校でボランティアをする従業員



生徒にダンスを教える従業員

2008年
～2010年

■地域社会発展のための活動

マルチスズキは、マネサル工場周辺の4つの村の発展を支援しています。健康管理、教育、雇用のための能力開発やインフラの整備が主な活動です。

●地域健康プログラム

政府の健康管理センター(Primary health care centre)と協力し、マルチスズキは子供たちに予防接種、防疫処理、歯科検診を、お年寄りに眼科検診を、女性に産前・産後のケアを行いました。また健康診断キャンプでは無料で薬や眼鏡、健康管理に関する冊子を配布しました。この2年で1万人以上の子供が予防接種を受け、5000人以上が健康診断キャンプの恩恵を受け、700以上の眼鏡がお年寄りに配布されました。

●教育

マルチスズキは自社の生産施設や、ニューデリーのインディアゲート近くの公園に地域の子供たちを招待しています。従業員たちはボランティアプログラムの一環として、休日に子供たちと合唱、演劇、スピーチ、絵画コンクールなどを行います。これは子供たちの隠れた才能を見出すために行っているものです。

●雇用訓練

2008-2009年、マルチスズキは47人の仕事の無い若者に安全運転の教習を行いました。またそのうちの28人は2008-2009年のグルガオンの職業訓練校の電気、自動車のカリキュラムに登録されました。

●ネッタシマカ(デング熱を媒介する蚊)に関する活動

マルチスズキはグルガオンとマネサールのうちデング熱が流行している一部居住地域でのネッタシマカの繁殖を防ぐために消毒の活動を行いました。また、これらの地域の多くの学校でデング熱に関する啓蒙のリーフレットを配布いたしました。



マルチによる健康診断キャンプ

2009年
～2010年

■環境に関する活動

マルチスズキは2009年6月5日から7月4日までを環境月間として活動しました。社長の中西氏は世界環境デーに植樹を行い、従業員に環境保護に努めるよう促しました。マルチスズキは2009～2010年にグルガオンとマネサル工場に1万本の木を植えることを決めました。またマルチスズキは従業員に再生可能なエネルギー源に関する意識を高めてもらうために、太陽光エネルギー製品の展示を行いました。加えて環境月間には従業員の間でカーボンクレジット、カーボンフットプリント(炭素の足跡)や環境にやさしい生活など様々な内容についての情報冊子などが回覧されました。社内での活動に加え、マルチスズキはベンダーに対する教育、周辺の村民やグルガオンの訓練学校の生徒に対する啓蒙活動などを行いました。環境月間にマルチスズキのディーラーはお客様の車のPUC(インドで排出基準に合格した車両に与えられる証明書。公道を走行する際に必要となるケースがある。)に関するチェックを無料で提供するキャンプを開催し、来場した全国のお客様に苗木を配布しました。マルチスズキの多くの従業員が2009年3月28日のアースアワーに参加し、家の電気を消してエネルギーの節約を行いました。



環境デーに植樹を行うマルチ中西社長 マネサルにおける学生たちの環境デー集会

2009年

■子供たちのための公園

マルチスズキはニューデリーのインディアゲートの近くの公園を管理しています。この10エーカー以上に広がる公園は清潔で緑のある安全な遊び場で子供たちに学び・育てもらうために作られました。マルチスズキは子供たちに豊かな経験をさせるために遊び場と遊具を提供しています。

インドネシア

<p>2008年 7月19日 ～8月30日</p>	<p>SIM(スズキ・インドモビル・モーター社)とSIS(スズキ・インドモビル・セールス社)はジャカルタ、ボゴール、デポック、タンゲラン、プカシの500の小・中学校と高校の教員に教育指導を行いました。この指導は上記5都市の多くの学校に対し、10期の間継続して行われてきました。</p>		
<p>2008年 8月29～31日</p>	<p>SISはジャワ中央部のムラピ山に1,000本の植樹を行いました。この緑化活動の後にはジャワ中央部のプランバナン寺院郡で文化的なイベントとしてハヌマーン・オボンという演劇祭を行いました。</p>		
<p>2008年 10月18日 ～11月30日</p>	<p>ポシヤンドゥという既存の政府の健康管理施設(産前・産後の健康管理、女性と子供への情報提供などを行う)を支援するために、SIMとSISは子供の健康な成長に関して、またポシヤンドゥにある情報システムに関して教育を行いました。</p>		
<p>2008年 12月20日～</p>	<p>スシロ・バンバン・ユドヨノ大統領により始められたインドネシア・プランティング計画に参加する形でSIMとSISはジャカルタ、ボゴール、タンゲラン、プカシで1,000本以上の木々を植えました。</p>		
<p>2009年 4月13日～</p>	<p>SIMとSISはジャカルタのアトマジャヤ・カトリック大学の工学部にAPVのエンジンを1基提供しました。これは大学の研究や教育活動に役立ててもらうために行われたものです。</p>		

パキスタン

<p>2008年 1月31日</p>	<p>■塗装課からの汚泥廃棄のための汚泥溜めの建設 重金属化合物を含む塗装課からの汚泥は、以前は会社の土地の外に廃棄されていました。後に一時的な対策として、仮設の汚泥溜めが工場の中に建設されました。昨年、環境保護のための汚泥溜めが「Eastern boundary wall」の近くの工場内にコンクリートで3つ建設されました。それらは環境保護庁(EPA)の法規にも対応しています。</p>		
<p>2008年 5月5日 ～7月11日</p>	<p>■NED大学の自動車工学の学生への教育 PSMC(パックスズキモーター社)は下記のプログラムを行いました。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.12人の教職員に対する実践的製造プロセスの説明 2.120人の学生に対する16日間の詳細な自動車製造に関する工業説明プログラム 3.9人の学生による6週間のエンジン課、プレス課、現調化推進部門におけるインターンシップ 		

バロチスタン震災被害者への支援

<p>2008年 11月14日</p>	<p>パックスズキ社長の永尾氏がクウェッタの州知事事務所にてNawab Zulfqar Ali Magsi知事と会談しました。永尾氏は2,400以上のバロチスタンの震災被害家族のために毛布を寄付しました。</p>	
<p>2008年 11月28日</p>	<p>パックスズキ社長の永尾氏はカラチのEdhi基金の会長Abdul Sattar Edhi氏と会談しました。永尾氏は250以上のバロチスタンの震災被害家族のために救援物資を寄付しました。</p>	

中国

期 日	献 金 側	罹災地区	献金受領側	金 額
2008年5月14日	重慶長安鈴木汽車有限公司 (長安集団※を通して)	四川省汶川 地震災害地区	中国赤十字本社	100万元
2008年5月20日	重慶長安鈴木汽車有限公司 全社員		中国赤十字本社	191190.1元
2008年5月30日	重慶長安鈴木汽車有限公司 共産党員全員	四川省汶川 地震災害地区	中国共産党 中央組織部	55390元
2008-2010年	重慶長安鈴木汽車有限公司 労働組合	崇州地震 災害地区	共産主義青年団 崇州市委員会	24名の児童に1年当り 各600元を寄付
2005-2009年	重慶長安鈴木汽車有限公司 労働組合営業企画部門	巴南区の 貧窮児童	巴南区麻柳小学校 巴南区豊盛小学校	7名の学生に1年当り 各600-800元を寄付

※長安集団は長安鈴木合弁の中国側パートナー(重慶長安汽車股份有限公司、51%出資)の親会社に当ります。正式名称は中国長安汽車集団股份有限公司です。

ハンガリー

2008年	<p>MSC(マジャールスズキ社)は地元のGéza Fejedelem工業学校、エステルゴムBalassa Bálint経済学校、Bottyán János技術学校を含む30のハンガリー国内の教育機関、職業訓練学校、専門学校、大学への各種支援を行っています。GyőrのSzéchenyi István大学、ブダペスト技術経済大学、ブダペスト工科大学、ブダペストのCorvinus大学の物流学部などの高等教育機関の他、多くの教育機関も恩恵を受けています。</p> <p>MSCはエステルゴムボートクラブ、エステルゴム・ナイツ・ラグビーチーム、エステルゴムキックボクシング協会、スズキユースサッカークラブなどKomárom/Esztergom郡のスポーツ活動を支援しています。</p> <p>MSCは中小規模の起業家やサプライヤー、ビジネスパートナー、自動車業界の関係者とのコンファレンスや討論会を通じ産業育成のために情報の開示やコンサルテーションを行っています。</p> <p>MSCはモータリゼーションを拡大するためのボランティア活動や工場見学、コンファレンスを通じての知識の共有を進めています。</p> <p>MSCの従業員はハンガリー赤十字により年2回開催される献血に協力しています。</p>
-------	--

2008年6月	<p>MSCは青少年の元気で健康な生活を促進するためにPuskasスズキカップを開催しました。</p> 
---------	--

2008年7月~8月	MSCはエステルゴムサマーミュージックフェスティバル・サマーシアターなどの文化交流への毎年の財政的な支援を行っています。
------------	--

2008年7月	MSC資材管理部の従業員はスズキ幼稚園(2007年にエステルゴム政府と共同で設立)の園庭清掃や塗装などのボランティア活動を行っています。
---------	--

2008年8月	MSCはエステルゴムとストゥロヴォ(スロバキア)の国境で開催されたハンガリーとスロバキアの混合チームによる水泳大会を支援しました。
---------	---

<p>2008年9月</p>	<p>新たな環境方針と工場の環境目標の一環の「グリーン」戦略の導入として、MSC(マジャールスズキ社)は2008年9月に「スズキ環境デー」を開催しました。 環境に関する情報を発信するブースの開設、環境に配慮した生活の重要性を説いた映画の上映を行い、成功を収めました。また広場に置かれた緑のスプラッシュは環境に優しい性能を持ち合わせており、スズキの環境方針のシンボルとして展示されました。</p>	
<p>2008年10月</p>	<p>MSCはスロバキア、ストウロヴォのサンシャインヘルスケア基金と、ハンガリーの障害のある子供のために全国的に展開されるEAT基金に車両を寄付しました。</p> <p>10月には世界的に有名な日本人指揮者の西本智美氏が日本との文化的つながりを強めるためにハンガリーを訪れました。西本氏はMSCの協力によりブダペスト・ハンガリーステイトオペラハウスでチャイコフスキーとドヴォルザークの演奏を指揮しました。</p>	  
<p>2008年11月</p>	<p>MSCは、エステルゴム中央図書館へ本を寄贈しました。</p>	

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、社内各部門で研修を実施しています。

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

●海外研修生受入会社(2008年度)

国名		会社名
南米	コロンビア	スズキコロンビア社
欧州	ハンガリー	マジャールスズキ社
アジア	中国	重慶長安鈴木汽車有限公司
		江西昌河鈴木汽車有限責任公司
		済南軽騎鈴木摩托車有限公司
		常州豪爵鈴木摩托車有限公司
		鈴木摩托車研究開発有限公司

国名		会社名
	タイ	タイスズキモーター社 スズキモーターR&Dアジア社
	インドネシア	スズキ・インドモビル・モーター社
アジア	インド	マルチ・スズキ・インド社
		スズキモーターサイクルインド社
		スズキパワートレインインド社
	パキスタン	パックスズキモーター社

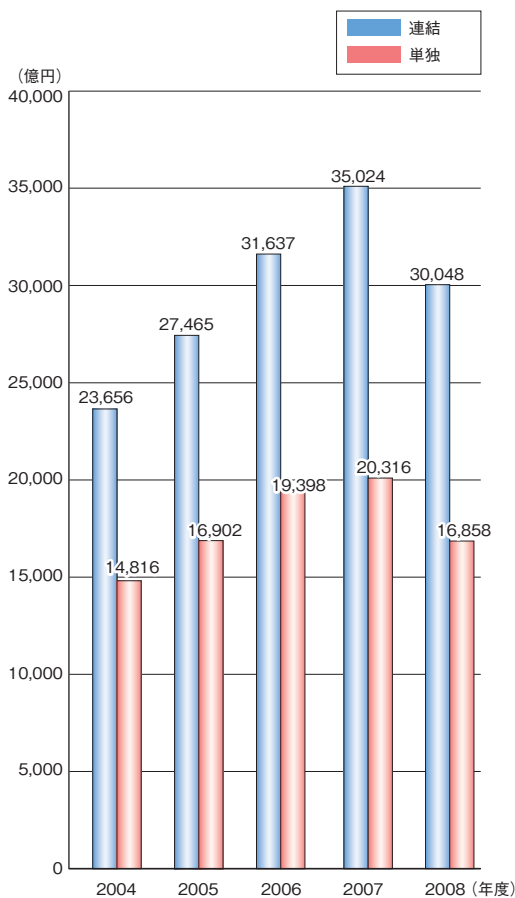
●08年度の海外研修生の受け入れ人数：345人

●受け入れを始めたときからの累計人数：21,657人(1983年～2008年まで)

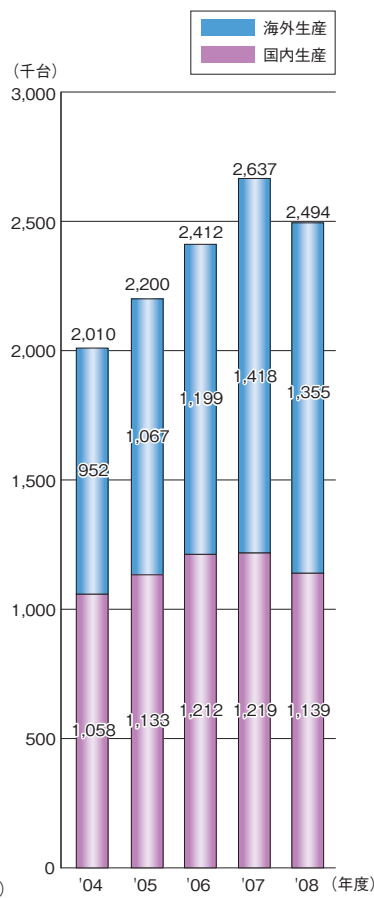
会社概要

社名	スズキ株式会社
設立	1920年(大正9年)3月
資本金	1,202億1,028万円 (2009年3月31日現在)
代表者	取締役会長兼社長 鈴木 修 (Chairman&CEO)
従業員数	14,266人 (2009年3月31日現在)

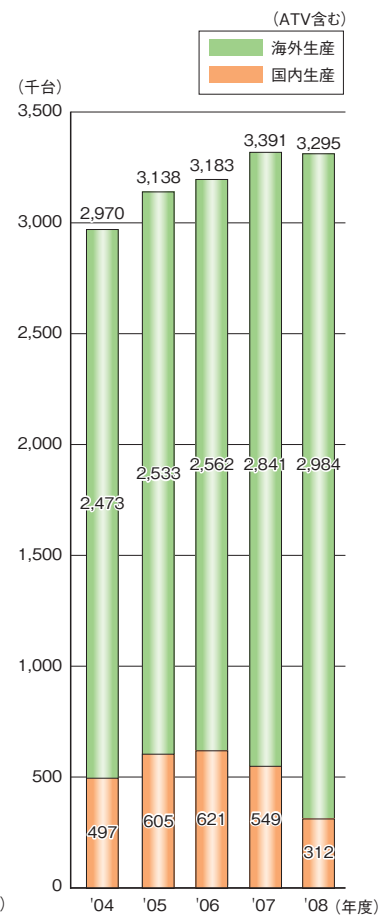
◆売上高推移



◆四輪車生産台数推移



◆二輪車生産台数推移



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