

# 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2010

## 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、2009年度(2009年4月1日から2010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. 次世代自動車・二輪車の開発
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. 省エネルギー及びCO<sub>2</sub>削減の推進
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2009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

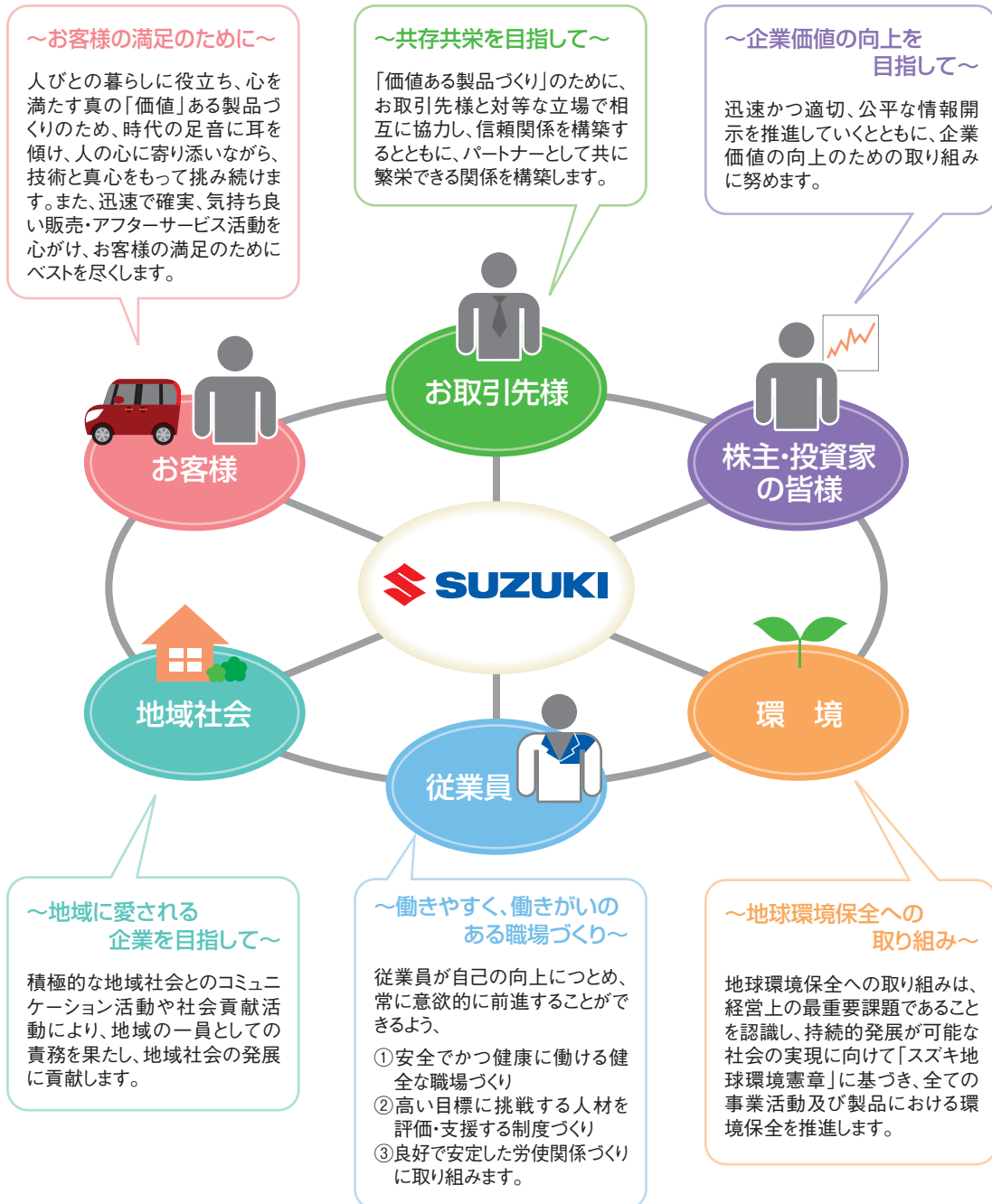
### スズキ行動憲章

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、取締役の数を少なくするとともに、専務役員・常務役員制度を導入しています。取締役会長(社長を兼任)以外の取締役全員が、業務執行の中心となる専務役員を兼務し、本部・その他機能別組織の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おります。さらに、取締役会の意思決定を、たて割りの弊害なく全社に素早く推進させるために、部門横断的な課題の抽出・対応の促進を行う部門を設置しております。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年としております。

#### 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。

なお、社外監査役のうち、1名を東京証券取引所の定めに基づく独立役員として、同取引所に届け出ています。

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。

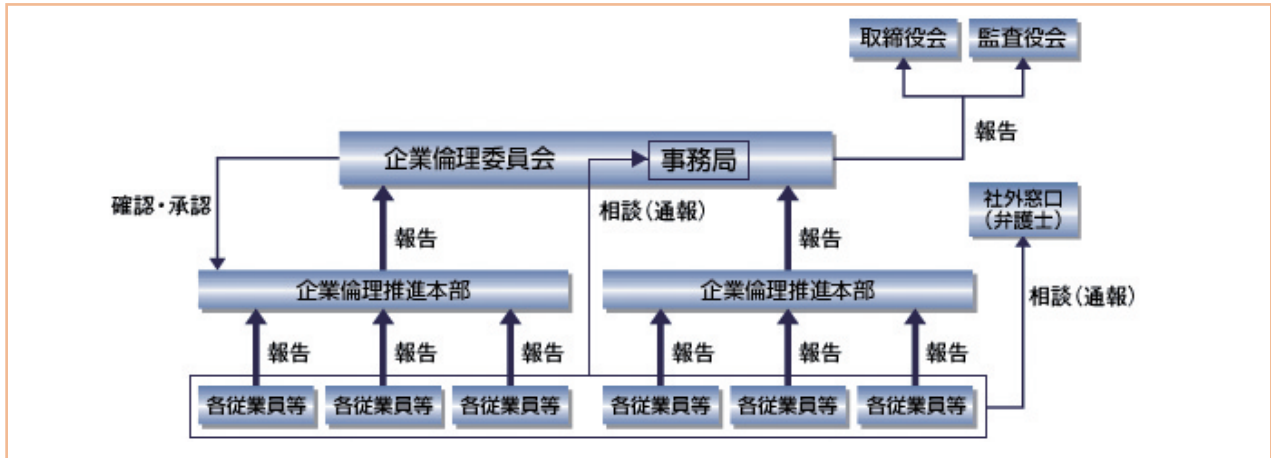
#### ③コンプライアンス(企業倫理)体制について

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。

企業倫理体制組織図



従業員等相談窓口制度

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

相談の対象は、法令違反やそのおそれがあるものはもとより、

それに限らず、各種業務事項に対する疑問、悩み事、業務改善に関する事項等、より広い範囲の相談も受け付けています。

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

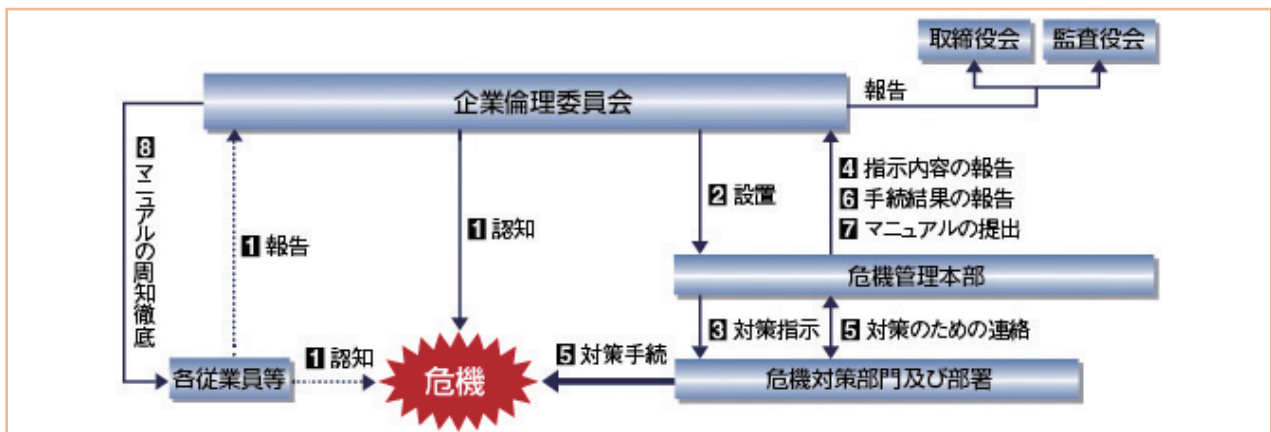
02 危機管理体制

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

「企業倫理委員会」が、会社の経営または業務に緊急かつ重大な影響を与えられとされるリスクを認知したときは、「危

機管理手続」に基づき、直ちに当該危機への対策に当る組織として、「危機管理本部」を設置します。設置された「危機管理本部」は、直に対策方針を審議・決定し、必要な部門及び部署に指示を与え、連絡を取り合って解決を図る体制をとっています。

危機管理手続組織図





### 03 個人情報保護への取り組み

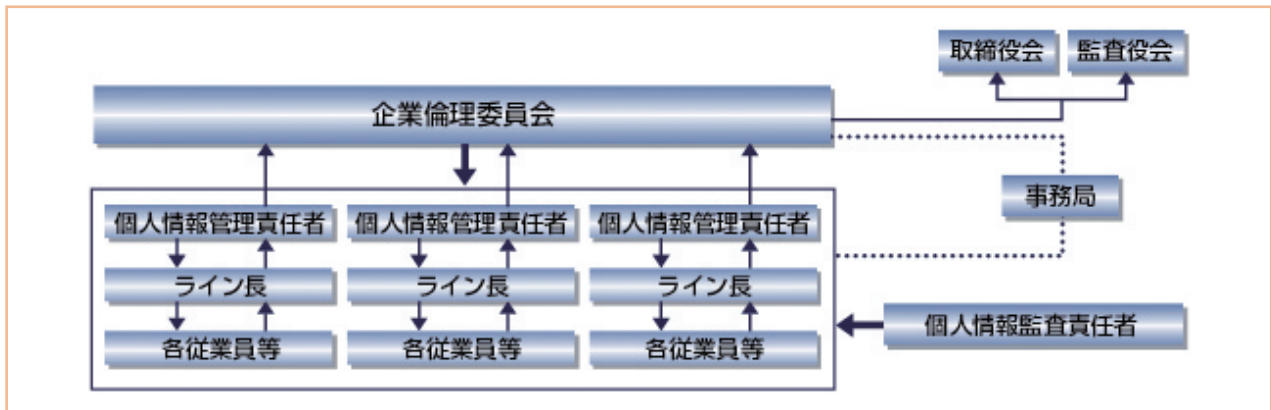
スズキが取り扱っているあらゆる個人に関する情報(お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、従業員等に関する情報)は、それぞれの個人からお預かりしている重要かつ貴重な財産であり、これを慎重かつ適切に取り扱うことは法律上の義務であると同時に、スズキの社会的責務であるという深い認識のもと、スズキでも2005年4月、個人情報を適正に取り扱うための基本事項を定める「スズキ個人情報保護規程」を策定しました。

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

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

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

#### 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](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 》	38
《 環境に配慮した物流活動 》	44
《 環境に配慮した市場活動 》	47
《 環境に配慮したオフィス活動 》	51
《 環境教育及び情報公開 》	53
《 環境に関する資料集 》	55

## 環境に配慮した企業経営

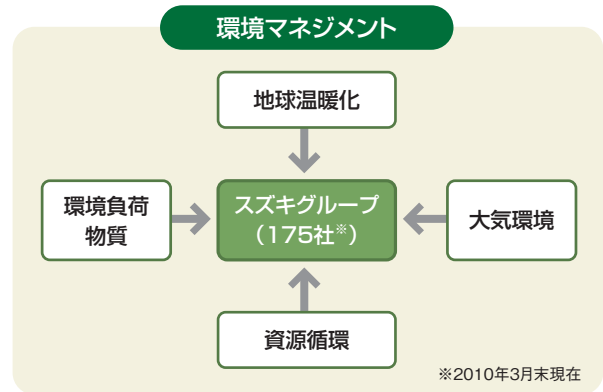
事業活動を営む上で環境に配慮した取り組みを行うことは企業経営における最重要課題のひとつであり、スズキはグループ会社を通してグローバルな取り組みを進めています。

### 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づけます。

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。

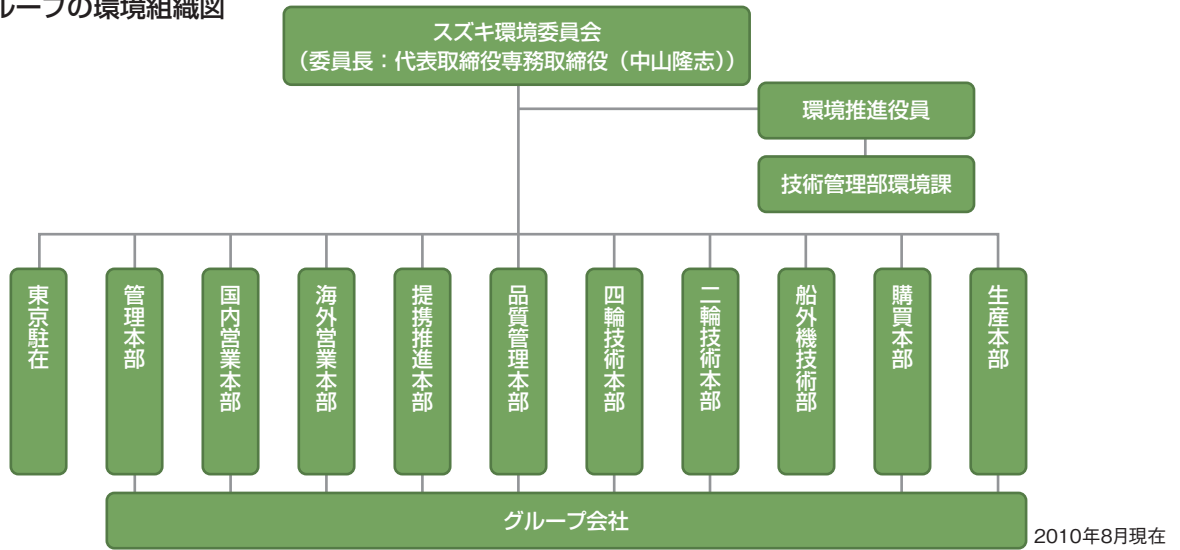
02 環境組織の活動推進

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。

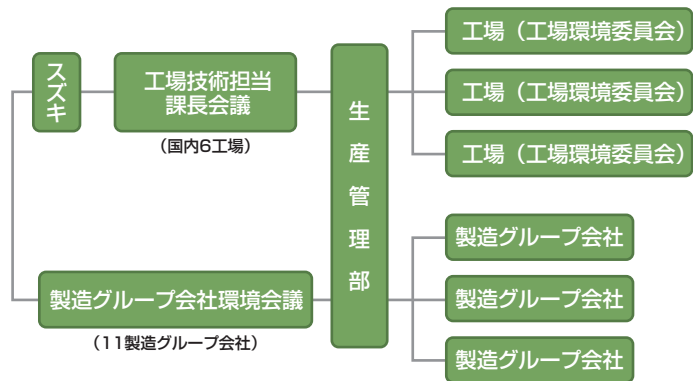
スズキ環境委員会は年2回開催され、環境方針や中長期環境目標の策定、既存課題の進捗確認、緊急課題への対応方針の決定などを行っています。

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。また、製造グループ会社環境会議も2ヶ月に1度行っており、スズキグループ会社が連携して環境対応を進めています。

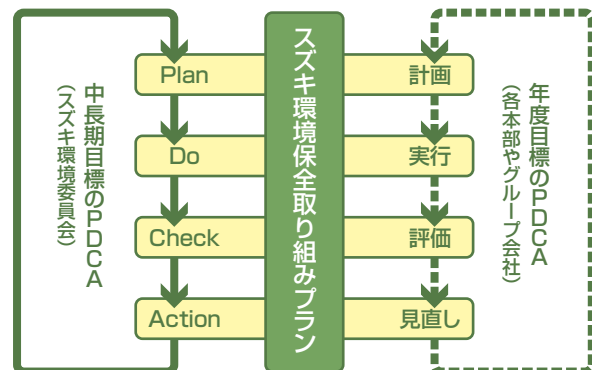


スズキ環境保全取り組みプラン

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

			2009年度		2010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 システムの 導入	引続き海外製造会社で ISO14001認証取得を推進 する。	海外製造会社でISO14001認証 取得はありませんでした。	スズキ環境マネジメントの推進
環境に 配慮した 製品開発	地球 温暖化	燃費向上	【四輪車】 ・エコカー減税対象車の拡大。 ・2015年燃費基準を見据えた燃 費向上の推進	エコカー減税対象車は、341,192台 (四輪車の55.9%)としました。 ワゴンR、ラパン、アルトの一部機種 で2015年燃費基準を達成しまし た。2009年度国内販売車の平均 燃費を、19.4km/Lから20.8km/ Lに向上させました。	2010年度燃費基準のクレジットに よる達成
			【二輪車】 さらなる燃費の向上の推進	グラディウス400において、ベース 機種に対して約8%向上を達成	フリクション低減および燃料／点 火制御最適化による、さらなる燃費 向上の推進
			【船外機】 新エンジン設計により、従来機種 比10%燃費向上の推進	新型DF60の開発により、従来機 種比29%の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
		次世代 自動車の 開発	次世代自動車の開発推進	スイフト レンジ・エクステンダーを開 発しました。(2010年5月型式認証 取得)	次世代自動車の開発推進
	大気 環境	排出ガス 規制	【四輪車】 新長期規制4☆認定車の 普及拡大JC08・OBD※ <sup>1</sup> Ⅱの 早期対応を推進	新長期4☆認定車両を405,572台 (四輪車の66.5%)としました。また 昨年に比較して9.6%普及拡大しま した。	低排出ガス認定車両の普及拡大 軽ターボ車の4☆認定車を導入
			【二輪車】 新型車で欧州規制に対応および 国内2006／7年(平成18／19 年)規制に対応	グラディウス400において国内平成 19年規制に対応 (※欧州は商品計画変更により新 規対応機種無)	アジア各国(タイ、中国、インド)にお ける排ガス規制対応機種の拡大
【船外機】 各国排ガス規制対応の推進。中 でもEPA※ <sup>2</sup> 2次規制の最終対応年 2013年に向かって順次対応			EPA2次規制(排ガス、エバポ)に対 応した。	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	

※1 OBD : On-Board Diagnostic system (車載式故障診断装置)  
 ※2 EPA : 米国環境保護庁

			2009年度		2010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)	インド国内生産車で環境負荷 4物質を削減した。	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)
		車室内VOC※3 (揮発性有機化合 物)の低減	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	キザシ、新型アルトで達成した。	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	本登録及び高懸念物質への 対応推進	高懸念物質のデータ を収集した。	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	工場のCO2削減活動の推進	国内自社生産工場のCO2 排出量を前年比20%(59千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	埋立廃棄物 ゼロレベルの 継続	埋立廃棄物 ゼロレベルを 継続して達成した	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 <sup>2</sup> )の達成	VOC排出量は51.1g/m <sup>2</sup> と なった (前年より10.9g/m <sup>2</sup> 削減)	2010年度目標 (排出量52.8g/m <sup>2</sup> )の達成
		PRTR※4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77%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	梱包資材の使用量削減	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248t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29t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	回収量が昨年度より、 33%増加した	回収量の増大
		日本自動車 リサイクル法対応	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	ASR※5の再資源化率79.4% を達成。 (2008年度より2015年法定 再資源化率70%を達成中)	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	海外自動車リサイクル法への 対応推進	欧州では27ヶ国中25ヶ国で ELV※6回収ネットワーク構築 完了。残る2ヶ国は、国内の ELV処理インフラ事情に 合わせた対応を推進中。	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	リサイクル自主取り組みの 推進	2009年度に行われたスズキ のリサイクル処理台数は441 台となり、前年度比112.5%と なった。	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3R推進	オフィスの3R推進	紙の使用量を前年比60%削 減した。紙類を849tリサイ クルした。	オフィスの3R推進
		地球 温暖化	CO2排出量の削減	省エネ改善活動の推進	2009年度の従業員一人当 りのCO2排出量を前年比2.7% 削減した。
	社有車における 低公害車の導入推進		低公害車比率85%に向けて 取り組む	低公害車の比率は82%に なった。	低公害車比率85%に向けて 取り組む

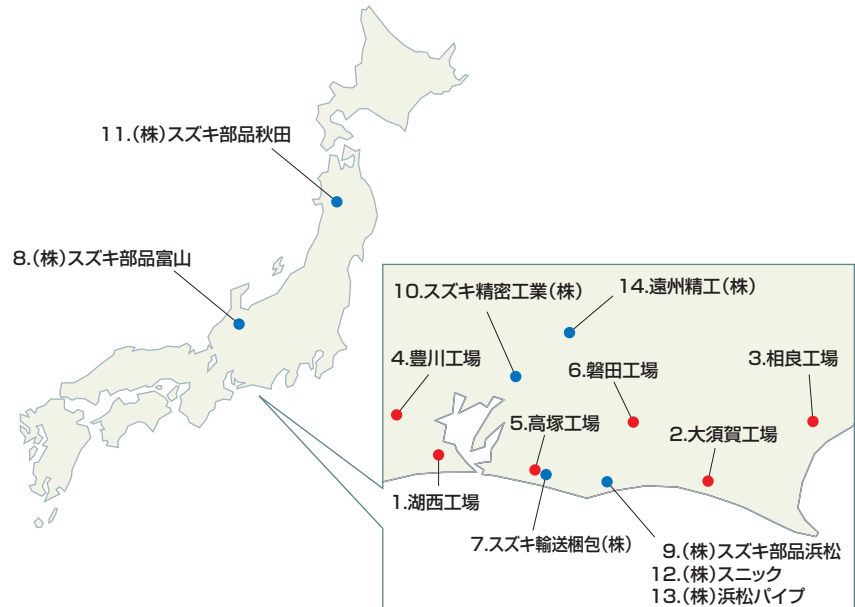
※3 VOC : Volatile Organic Compounds (揮発性有機化合物)  
 ※4 PRTR : Pollutant Release and Transfer Register (環境汚染物質排出移動登録)  
 ※5 ASR : Automobile Shredder Residue (自動車破砕残さ)  
 ※6 ELV : End of Life Vehicles (使用済み自動車)

## 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。



#### <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

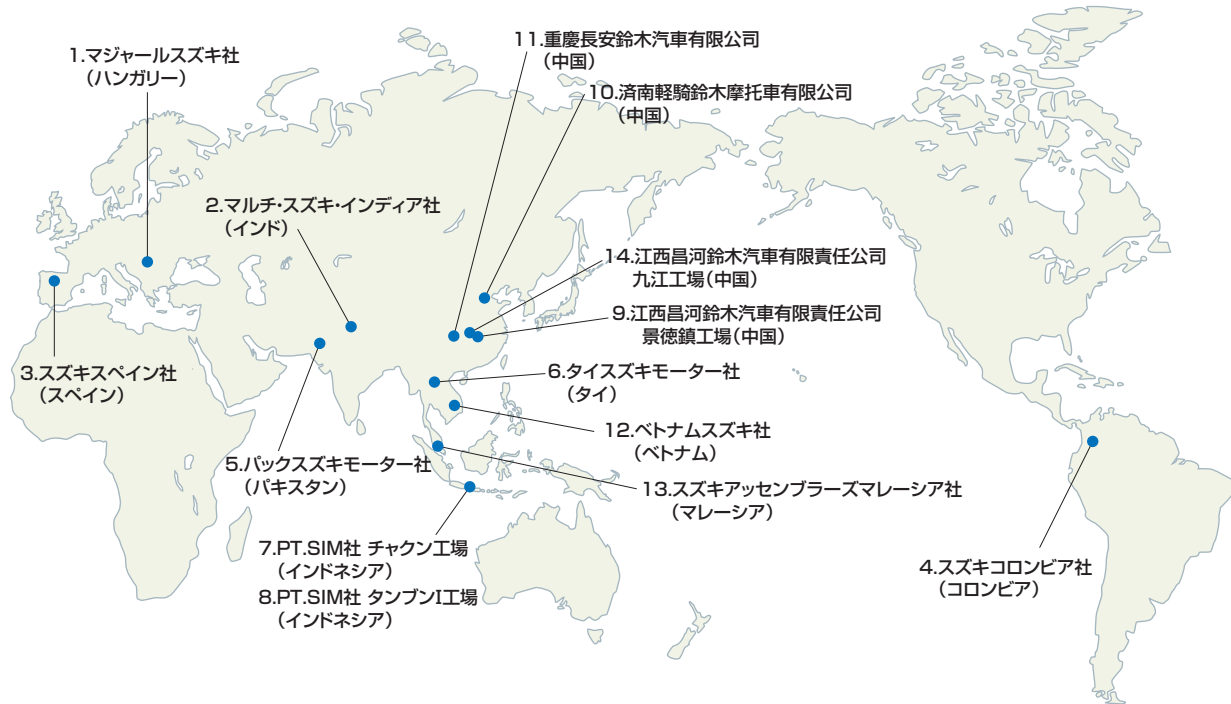
名称	取得時期
7 スズキ輸送梱包(株)	2005年1月

##### ● 製造会社

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

●海外

海外製造事業所については、1998年4月、マジャールスズキ社がグループの中で初めて認証取得しました。2009年3月末現在では、14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

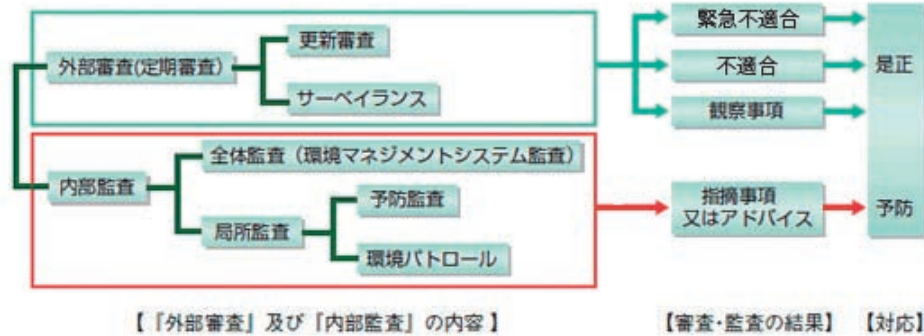
名称	取得時期
9 江西昌河鈴木汽車有限責任公司 景德鎮工場(中国)	2003年12月
10 濟南輕騎鈴木摩托車有限公司(中国)	2004年8月
11 重慶長安鈴木汽車有限公司(中国)	2004年11月
12 ベトナムスズキ社(ベトナム)	2005年3月
13 スズキアッセンブラーズマレーシア社(マレーシア)	2006年10月
14 江西昌河鈴木汽車有限責任公司 九江工場(中国)	2006年12月



## 環境監査

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

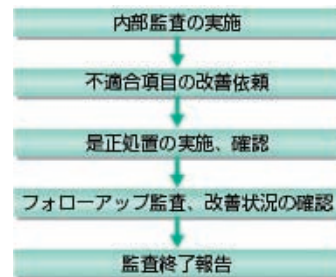
環境マネジメントシステムが確実に実施されているか否かの確認とそのシステムの有効性及び妥当性を確認するため、第三者機関から文書及び現場における審査を受けています。2009年度は1工場の更新審査と5工場のサーベイランスを受け、ISO14001の要求事項に対する「不適合」※1は6工場で7件ありました。直ちに原因究明及び是正処置を行ない、再発防止に努めています。また、「観察事項」※2は全工場で22件あり、継続的な改善を実施していきます。

※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。2009年度には指摘事項14件、アドバイス56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。

2009年度には指摘事項が5件、アドバイスが15件あり、すべて改善しました。

##### ●環境パトロール

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

## 03 緊急時対応の整備

### 緊急時の訓練

各工場・職場では、環境事故が発生する恐れのある場所・作業を想定して、従業員、納入業者の関係者による緊急時の訓練を行っています。2009年度は全国内工場で延べ133回(うち夜間を想定したもの17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

- 高塚工場にて「最終放流口での地下水による砒素の排水基準値オーバー」等がありました。これは、汲み上げている地下水に含まれる自然由来の砒素が原因であり、地下水の汲み上げ量の調整により排水基準値を遵守しました。
- 磐田工場で臭気に関する苦情があり、排気フィルターチャンバーと消臭システムの追加導入等を実施しました。
- 2009年度に行った石綿に関する調査で、海外より輸入し国内販売した四輪バギー車(LT80)とその補修部品(ガスケット)、及び一旦日本に輸入し、その後海外代理店に輸出した二輪車用補修部品に石綿が含まれている事がわかりました。今後は、再びこのようなことが起こらないよう社内関連部門に対し、改めて関係法規及び適正な手続きを周知徹底し、再発防止に万全の対策を講じて参ります。

05 環境会計

環境保全コスト

(単位:億円)

分類	内容		推移		2010年3月期		
			2008年3月期	2009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	4.4	10.0	0.3	4.2	4.5
	環境保全	地球温暖化防止、オゾン層保護など	3.4	5.3	0.1	4.5	4.6
	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	9.9	14.5	0.6	7.2	7.8
	計		17.7	29.8	1.0	15.9	16.9
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	—	0.1	0.1
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		4.3	4.2	—	3.2	3.2
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		382.0	468.0	5.0	402.8	407.8
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		2.7	2.6	—	2.0	2.0
環境損傷コスト	土壌・自然修復など		0.1	0.1	—	0.2	0.2
合計			407.1	505.0	6.0	424.2	430.2

環境保全効果

(単位:億円)

項目		2008年3月期	2009年3月期	2010年3月期
経済効果	エネルギー費削減	1.1	1.3	1.8
	廃棄物処理費削減	0.04	0.2	0.2
	省資源(リサイクル・有価物売却を含む)	72.9	63.8	32.1
	合計	74.0	65.3	34.1

(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CO<sub>2</sub>排出量の削減のため、燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組んでいます。

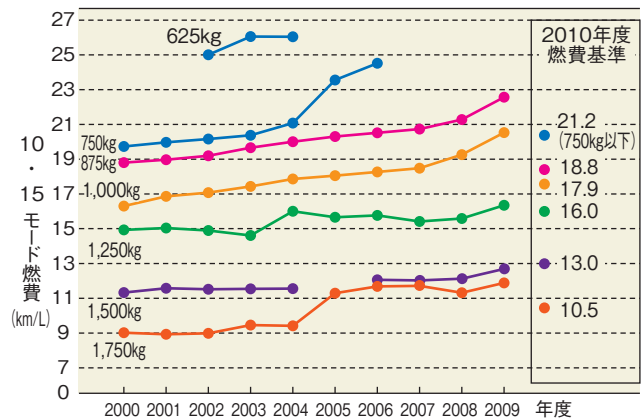
#### ■燃費の向上

##### (1)重量区別平均燃費

2009年度は、すべての重量別区分で燃費を向上させ、乗用車2010年度(平成22年度)燃費基準の5重量区分中、1500kgの重量区分以外の4区分を達成す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、燃費の良い軽量な車(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)



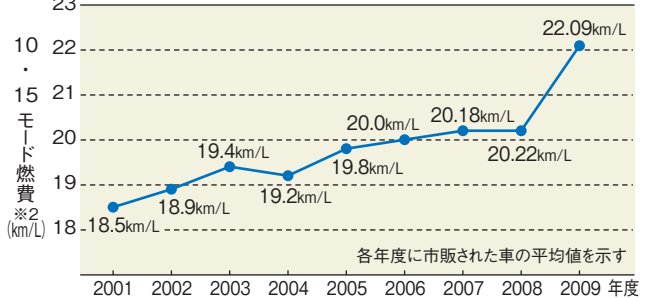
##### (2)代表機種の燃費

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。2009年度のワゴンR 2WD-CVT・AT車の平均燃費は、前年度に比較して約9%向上しました。

※1 全高1,550mm以上のハイト型2BOX軽自動車クラス(2009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)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 代表機種の燃費推移  
(ワゴンR 2WD-CVT・AT車の平均燃費推移)



##### (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2009年度発売機種において、2010年3月末時点で、17機種34型式を「2010年度燃費基準」に適合させています。

適合機種の2009年度出荷台数は457,045台で、国内総出荷台数の74.9%に達しました。また、エコカー減税対象車の2009年度出荷台数は、341,192台となりました。

2009年度の「2010年度燃費基準」適合機種

「燃費基準達成車」	11機種	19型式
「燃費基準+5%達成車」	9機種	12型式
「燃費基準+10%達成車」	5機種	8型式
「燃費基準+15%達成車」	9機種	10型式
「燃費基準+20%達成車」	5機種	6型式
「燃費基準+25%達成車」	5機種	5型式

##### (4)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。

(ワゴンR、ラパン、アルトの一部機種で2015年燃費基準を達成しました。)

主な燃費改善技術

エンジン効率の向上

- 燃焼改善
- フリクション低減
- 補機部品の効率向上



空気抵抗の低減

- ボディ形状最適化 (数値シミュレーション)
- ボディ後端形状の改良、エアダムの改良 (風洞実験)

車体の軽量化

- 高張力鋼板の採用
- テーラードブランクの採用

その他

- 副変速機構付CVTの搭載
- エコドライブ支援装置の搭載

燃費改善技術

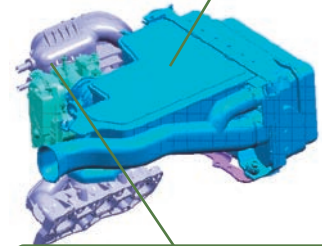
(1) エンジン効率の向上

新型アルトのエンジンには、ガソリンの燃費効率を高め、低燃費に貢献するVVT(可変バルブタイミング)機構を搭載しています。VVT機構は、バルブの開閉タイミングを変化させて、エンジンを効率よく稼働させます。またインテークマニホールドやエアクリーナーを変更し、通気抵抗を低減しました。

VVT機構



エアクリーナー変更



インテークマニホールド変更

トピックス

TOPICS

アイドリングストップシステムを新採用

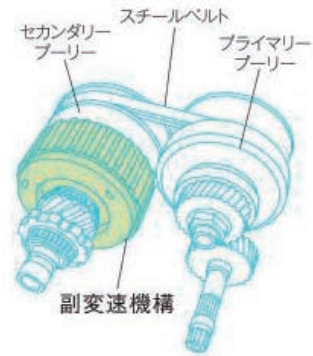
2010年8月に販売開始したワゴンR FXに「アイドリングストップシステム」を採用しました。(一部を除く)信号待ち等の停車時、エンジンが自動でストップし、不必要な燃料の消費を回避します。軽ハイトワゴンクラスでトップクラスの25.0km/Lの低燃費を実現し、快適なエコドライブに貢献します。



アイドリングストップランプ

**(2) 副変速機構付CVT(自動無段変速機)の搭載**

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で、これまでワゴンRなどの軽自動車で採用してきたCVTと比較して、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、更に高い速度までエンジン回転を抑える走行が出来るなど、これまでのCVTの利点を伸ばして、高い燃費性能を達成しました。



**(3) 車体の軽量化**

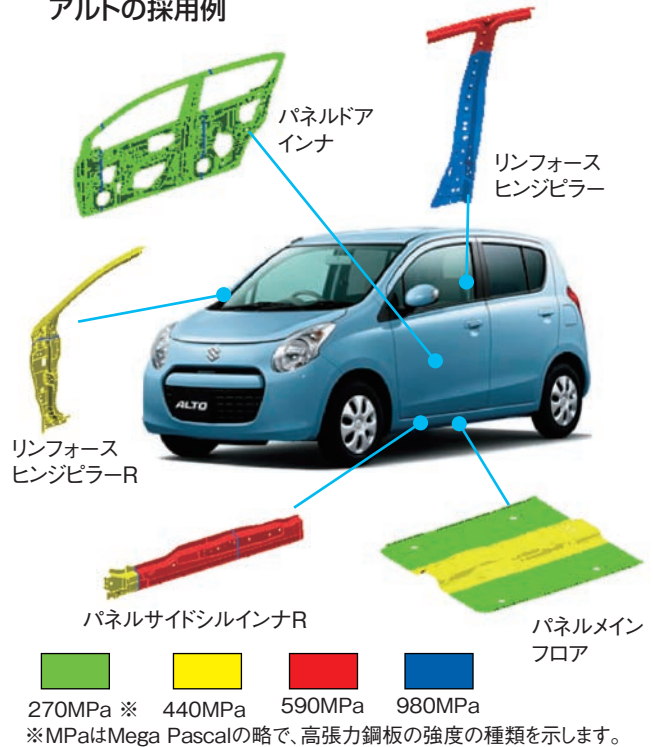
**● テーラードブランクの採用**

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**

スズキは、車体に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、かつ強度を上げています。2003年以降に販売開始したワゴンRのセンターピラー部にはTS:980MPa、また、2008年以降に販売開始したワゴン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。

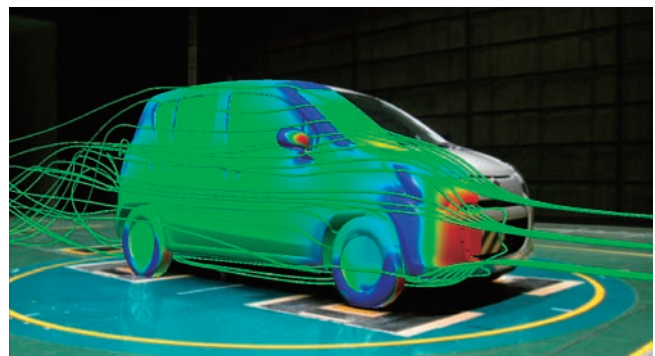
**アルトの採用例**



**(4) 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・デザイン段階で燃費性能、走行安定性、静粛性等に関わる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。

新型アルトでは、ボディ後端部の形状の工夫、エアダムスカート装着により、空気抵抗低減を行いました。



(5) エコドライブ支援装置の搭載

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。2009年度においては、16機種中11機種に装着されています。

【新型アルト】



【エスクード】



トピックス

TOPICS

エコドライブインジケータを新採用

2010年8月に販売開始したワゴンR、ラパン、パレット、及び9月に販売開始したスイフトにエコドライブインジケータを新採用しました。瞬間燃費やアクセルの踏み具合を通じて燃費効率が良い運転状態になると、メーターパネル内のエコドライブインジケータが点灯します。ドライバーはエコドライブをひと目で確認でき、燃費の向上をアシストします。



エコドライブインジケータ

## 二輪車

スズキは地球温暖化の原因とされるCO<sub>2</sub>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※<sup>1</sup>（電子制御燃料噴射装置）の採用を進めてきました。

国内、欧州向けの全ての機種でFI化を完了し、アセアン向け機種においても順次、対応機種を拡大中です。

※<sup>1</sup> FI : Fuel Injection

### ■製品事例の紹介

2009年12月に発売（国内向け）したグラディウス400では、微粒化インジェクタを搭載したFIシステムを始め、イリジウムプラグ、点火コイル容量アップ、点火制御最適化等を採用し、ベース車両（SV400）に対して約8%※<sup>2</sup>の向上を達成しました。

※<sup>2</sup> 定地燃費（60km/h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。



## 船外機

スズキは地球温暖化の原因とされるCO<sub>2</sub>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。

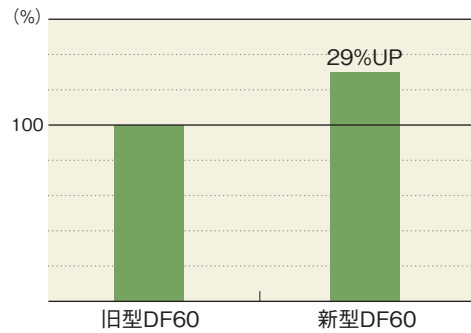
2009年11月に生産を開始した、新型「DF60」は、各シリンダーへ最適な燃料供給を行うEPI（電子制御燃料噴射装置）や、「DF70/80/90」で定評のあるリーンバーン（希薄燃焼）制御の採用により低燃費を実現しました。

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DF60は他メーカーの同クラス※<sup>1</sup>機種に比べて、クラス最小・最軽量※<sup>2</sup>を実現しました。

※<sup>1</sup> 44.1kW(60ps)クラス ※<sup>2</sup> 2009年11月現在



燃費の向上率  
（従来機種を100とした場合）





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

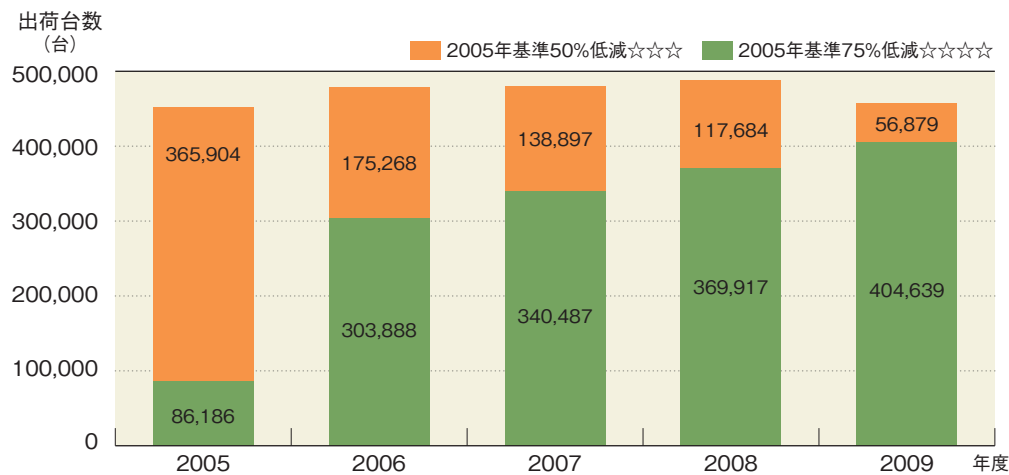
スズキは、すべての新型車を2005年(平成17年)排出ガス規制(新長期規制)に適合させています。2009年度発売車において「☆☆☆☆低排出ガス車」の認定機種を、2010年3月末時点で、計11機種19型式に拡大させました。

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

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

■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。

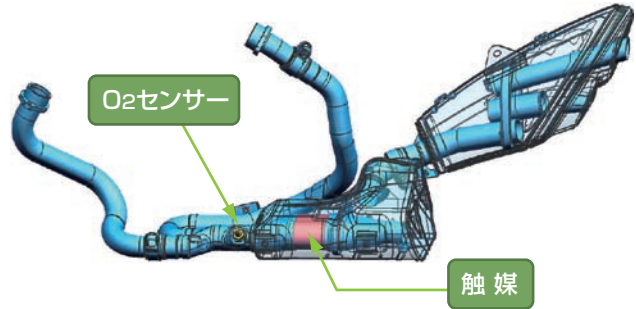
## 二輪車

### ■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。また、インド、中国、タイ等、アジア各国の排ガス規制にも逐次対応を進めています。

### ■製品事例の紹介

2009年12月に販売開始したグラディウス400では、燃料供給装置を従来のキャブレターから微粒化インジェクタを搭載したFIシステムへ変更し、排出ガス中の酸素濃度を検知するO<sub>2</sub>センサーと組み合わせることによって、マフラー内に装備した触媒の性能を高め、排出ガス低減を実現しました。これらにより、2007年（平成19年）国内排出ガス基準に適合させています。



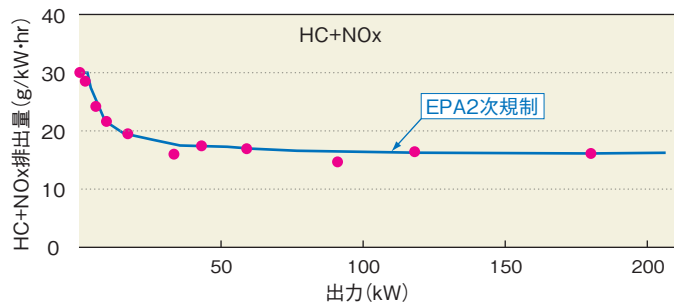
### ■将来の技術

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。

## 船外機

スズキの船外機は、米国カリフォルニア州大気資源局（CARB）の2008年排出ガス規制値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2010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。

EPA2次規制とスズキモデルの排ガス値



## トピックス

### TOPICS

### 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	かつ ☆☆☆☆低排出ガス車	2005年（平成17年）排出ガス基準75%低減 重量税・取得税75%減税
2010年燃費基準+15%達成	かつ ☆☆☆☆低排出ガス車	2005年（平成17年）排出ガス基準75%低減 重量税・取得税50%減税

エコカー減税対象車の例 詳細はHP [http://www.suzuki.co.jp/car/ecocar\\_info/](http://www.suzuki.co.jp/car/ecocar_info/) をご参照ください。



03 次世代自動車・二輪車の開発

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、グランドビターラ、SX4、ジムニーをブラジルで販売しています。

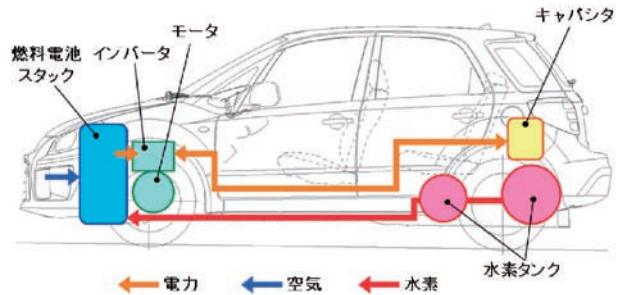


グランドビターラ

■燃料電池自動車

スズキは、次世代クリーンエネルギーとして有望な水素を使用する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、新たに小型車の燃料電池車「SX4-FCV」の大臣認定を取得し、7月には北海道洞爺湖サミット、2009年11月には第41回東京モーターショーに出展しました。2010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)



二輪車

■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、さらにスズキはクリーンエネルギー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。

「バーグマン・フューエルセル・スクータ」は、二輪車として初めて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ました。同時に小型・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を向上させ、水素タンクを車体フレーム内へ配置することで安全性を高めました。

2010年2月、スズキは英国インテリジェント・エナジー社と協力し、英国ラフバラ大学の構内において、「バーグマン・フューエルセル・スクータ」を使用した実証試験を開始しました。この実証試験を通して、燃料電池二輪車の実用化に向け、各種データを収集しています。

また、この電動システムの展開として、燃料電池二輪車の他に電動二輪車の開発も進めています。



実証試験式典(ラフバラ大学サーデニス会館)



水素充てん風景

トピックス

TOPICS

●スウィフト レンジ・エクステンダー※の開発

2009年の第41回東京モーターショーにおいて、スウィフト レンジ・エクステンダーを発表、そして、2010年5月に、型式指定を取得しました。

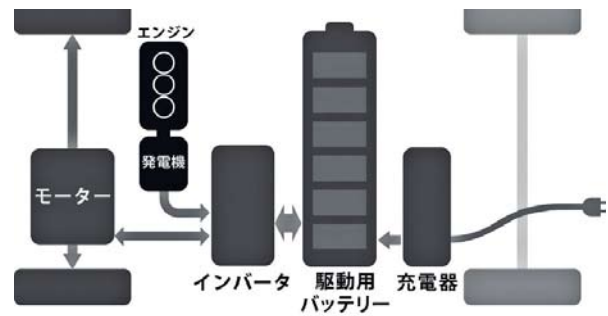
スウィフト レンジ・エクステンダーは、電気自動車をベースに発電用のエンジンを搭載した小型乗用車です。バッテリーの電力で約15km走行することが出来、バッテリー残量が少なくなると、車両に搭載する発電用の小型エンジンで発電して走行出来ます。

今後は2010年秋頃から、全国の代理店での実証実験、浜松市との共同実験を行ない、走行データを蓄積していくと共に本格量産化に向けて開発を進めていきます。



スウィフト レンジ・エクステンダー

スウィフト レンジ・エクステンダーの概念図



※レンジ・エクステンダー:航続距離延長装置

04 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

リデュース

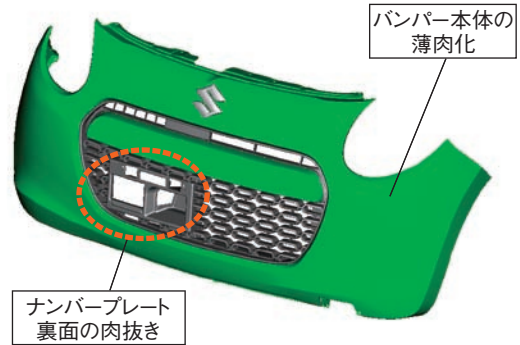
”3R”で最初に推進すべき項目は、リデュース(排出量削減)です。

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

例えば、アルトのフロントバンパーでは、バンパー本体の薄肉化やナンバープレート裏面の肉抜きを実施しています。

※3R：リデュース・リユース・リサイクル

リデュースの取り組み  
(例:アルト フロントバンパー)



リサイクル

①リサイクル設計(四輪)

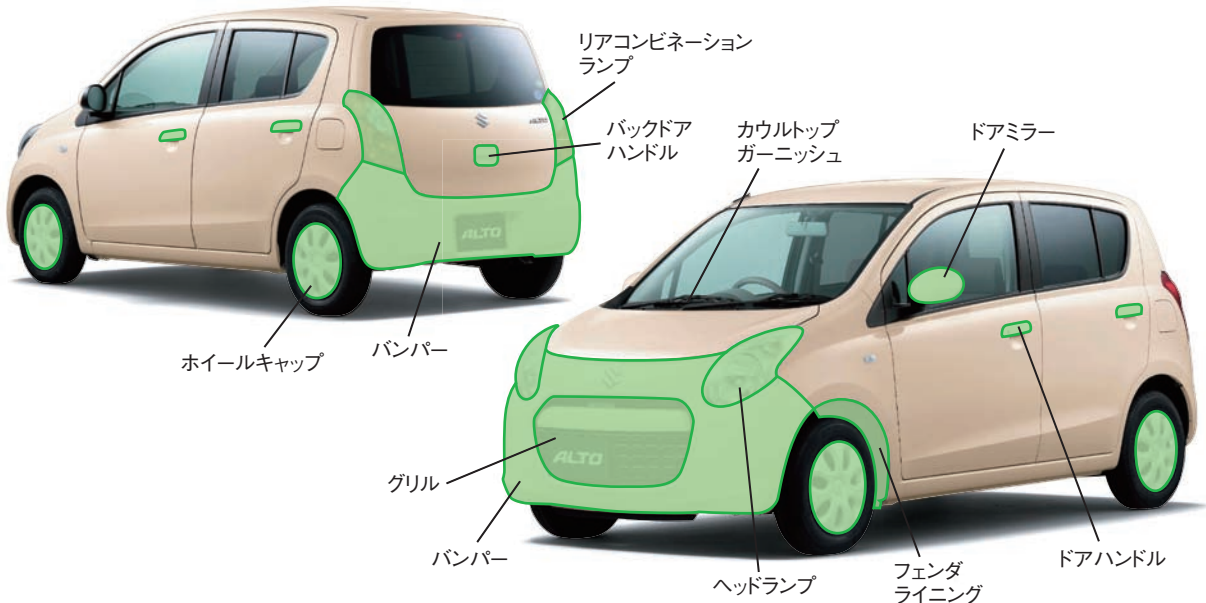
リサイクルのことまで配慮したクルマ作り(リサイクル設計)は、自動車の設計を行う上で大切な取り組みです。スズキは、樹脂製の外装部品や内装部品にリサイクルしやすい材料を使用することで、環境に配慮したクルマ作りに日々取り組んでいます。

リサイクルしやすい樹脂材料の使用

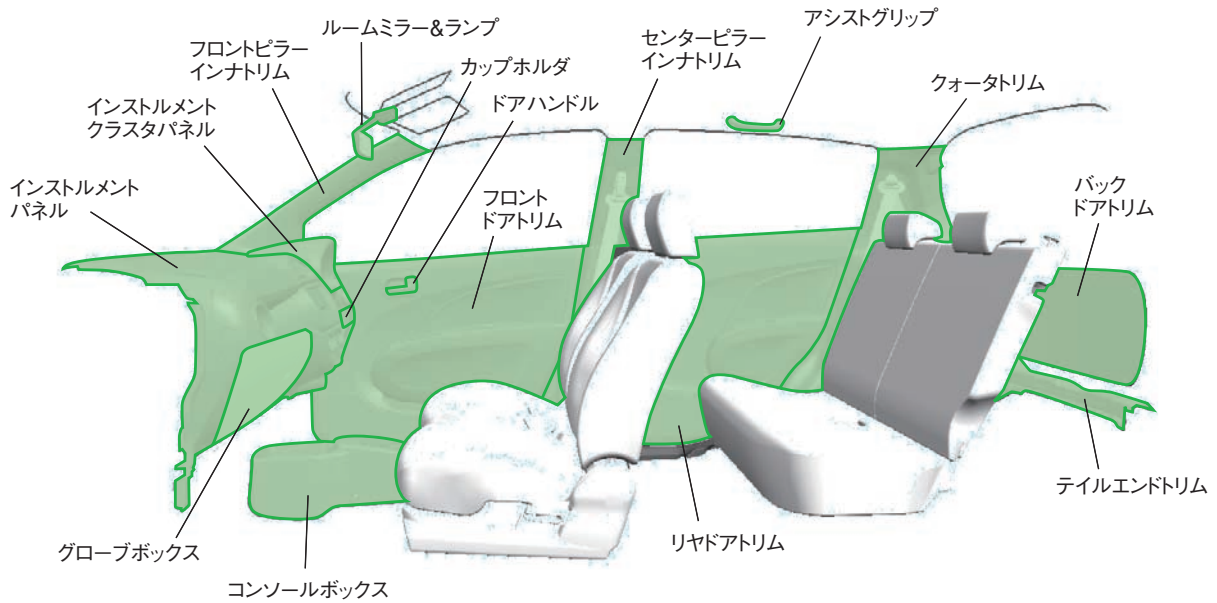
プラスチックを大きく分けると「熱硬化性樹脂※1」と「熱可塑性樹脂※2」の2種類に分けられます。

スズキでは、ほとんどの樹脂部品に「熱可塑性樹脂」を使用して、環境に配慮したクルマ作りに取り組んでいます。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:アルト外装)



主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例:アルト内装)



部品名

ルームミラー&ランプ	ハウジング
	ステイ
	レンズ
センターピラーインナトリム	アッパ
	ロア
アシストグリップ	
クォータトリム	インナ
	アッパ
グローブボックス	ボックス
	リッド
コンソールボックス	
カップホルダ	リッド
	トレイ

ドアトリム	フロント	ボード
		アームレスト
		ボード
		アームレスト
リア	バック	表皮
		ベース
テイルエンドトリム		

※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・溶融しない材料です。例えれば、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材料です。溶融・固化を繰り返すことで再利用が可能です。例えれば、チョコレートや鉛に似ています。

## ②リサイクル設計(二輪)

### ●材料着色樹脂およびリサイクル材の使用

リサイクル時に素材と塗装を分離する必要がないPP材料着色樹脂の採用増により、リサイクルを容易にしています。また、バッテリーリッドなど、PP材料着色樹脂の一部ではリサイクル材を採用しています。

SFV400／650ではフレームカバー、ヘッドランプカバー、ラジエーターシュラウドなど、PP材料着色樹脂部品採用面積をSV650比で約25%増やしています。

GSF650Sではカウリングサイドやカウリングインナー、メーターパネルや小物入れなど、塗装部品面積を削減し、PP材料着色樹脂採用面積を従来機種比で約20%増やしています。

### ●解体の容易化

SFV400／650、GSF650Sでは外観機装部品の取付けに、クリップを積極的に採用し、特殊な工具を使用せず容易に外装部品を分解することを可能にしています。



SFV400／650



GSF650S

05 環境負荷物質の管理・削減

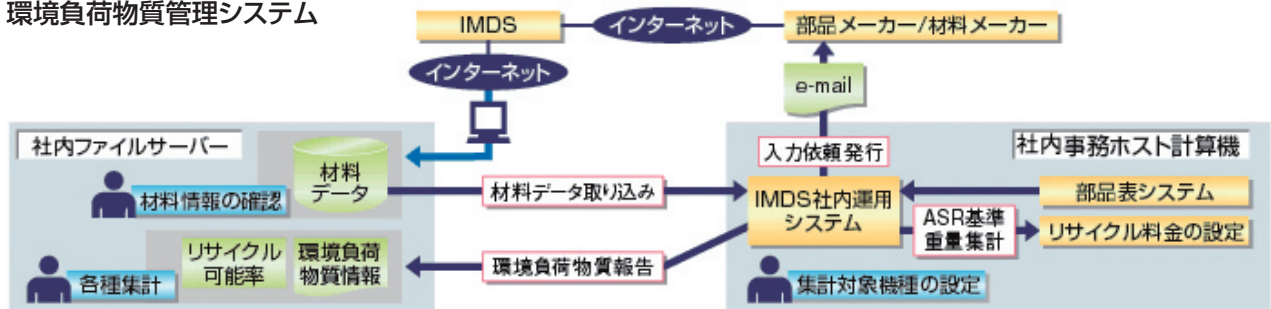
環境負荷物質の管理

自動車業界向けの材料データ収集システムであるIMDS<sup>※1</sup>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、欧州化学物質管理規則(REACH<sup>※2</sup>)における高懸念物質(SVHC<sup>※3</sup>)の管理が可能になりました。

そして、2009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。

※1 International Material Data System  
 ※2 REACH : Registration Evaluation Authorization and Restriction of Chemicals  
 ※3 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、四輪車及び二輪車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。

2009年度は、さらなる環境負荷物質の削減を進める目的で開発を進めていた新しいノンクロム防錆処理技術の実用化に成功し、ワゴンR・アルト・パレット等の一部部品に採用しました。

また、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おり、2009年度は インド・台湾等アジア地域における六価クロム削減を実施しました。



亜鉛めっきにノンクロム処理を施したボルト

(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』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ー、部品メーカー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先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、更にお取引先様との連携を深めながら着実な対応を進めていきます。

## 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、国内で販売する全ての新型車について、自動車業界の自主取組み※の目標値である厚生労働省のVOC室内濃度指針値以下を達成しています。国内で発売する機種は、今後も全て達成していきます。

### 2009年度VOC室内濃度指針値以下を達成した機種の例



新型アルト



パレットSW



キザシ

※(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に対して、厚生労働省指定13物質の車室内濃度を、全て指針値以下とする自主取組みを進めています。

## フロンの削減(エアコンの省冷媒化、代替冷媒)

### ●エアコンの省冷媒化

地球温暖化の一因となるエアコン冷媒(HFC-134a)使用量削減のため、エアコンシステム省冷媒化の最適設計を行い、「熱交換器の小型化」や「サブクールシステム」の導入を進めています。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、現行エアコン冷媒(HFC-134a)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

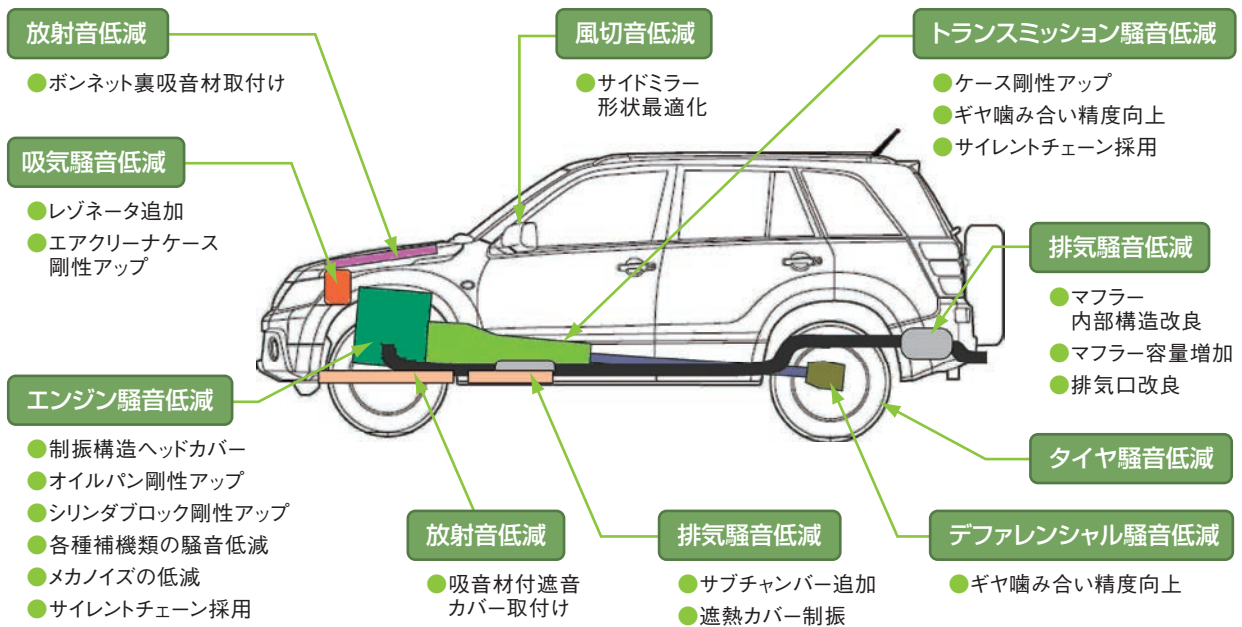
①車外騒音

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。

新型アルトの静粛性対策事例

- ・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
- ・エンジンルーム内の吸音処理
- ・液封エンジンマウントの採用
- ・フェンダー内への遮音カバー装着
- ・リヤサスペンションの取り付けブラケットの剛性アップ
- ・ドアミラー形状の最適化

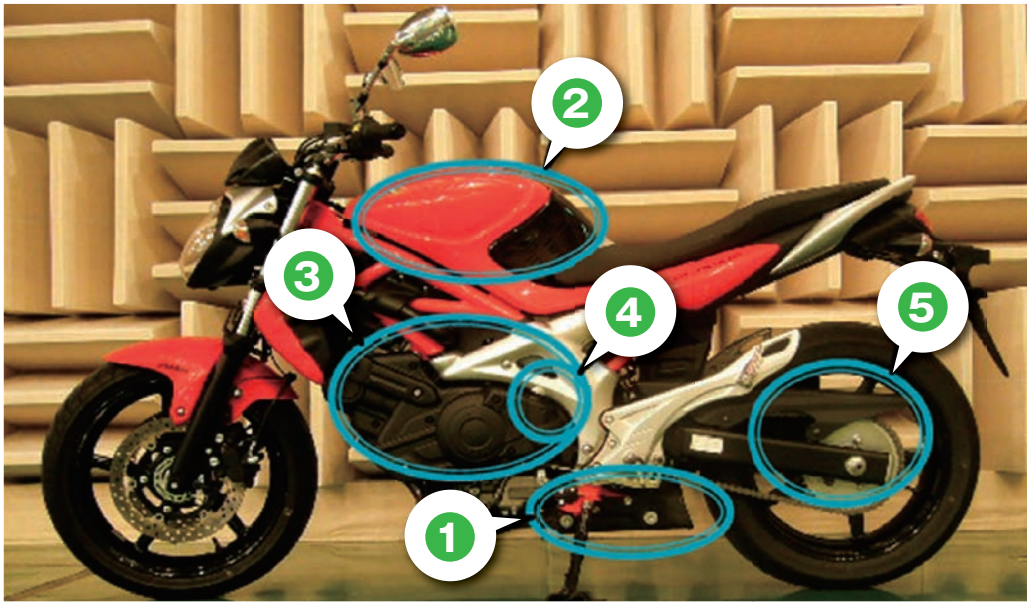
## 二輪車

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、グラディウス400における実施例を紹介します。

グラディウス400では、世界で最も厳しいとされる日本の騒音規制に適合させるために、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しています。



① 排気音を低減するマフラーにおいては、エンジン下部に消音性能を有するチャンバーを配置し、そこに小型サイレンサーを連結し、スタイリッシュなデザインと騒音低減を両立させています。



② エアクリーナーは樹脂製で最適な剛性を有した構造とし、消音性能を向上させています。また、エアクリーナ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、騒音低減と重量軽減を両立させています。



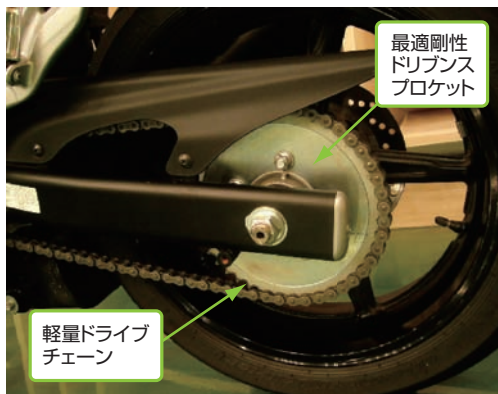
- ③ エンジン騒音低減のために、エンジン側面に樹脂製エンジンカバーを設置し内側に吸音材を張り付けることで、防音性能を向上させています。



- ④ ドライブsproケットにゴムダンパーを設置することで、ドライブチェーンの噛みこみ音を低減し、ドライブチェーンの騒音を低減しています。



- ⑤ 軽量ドライブチェーンの採用で、チェーンの噛み込み音を低減し、また、ドリブンスproケットの肉厚と構造の最適化により共振音の低減を図っています。



### ● 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。

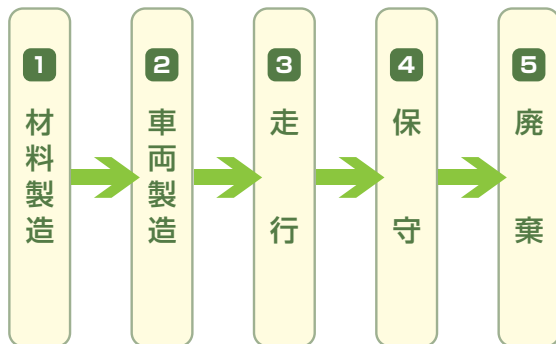
また、精度の高い実験を行うための設備導入を行い、より効率的な開発を進めていきます。

※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。

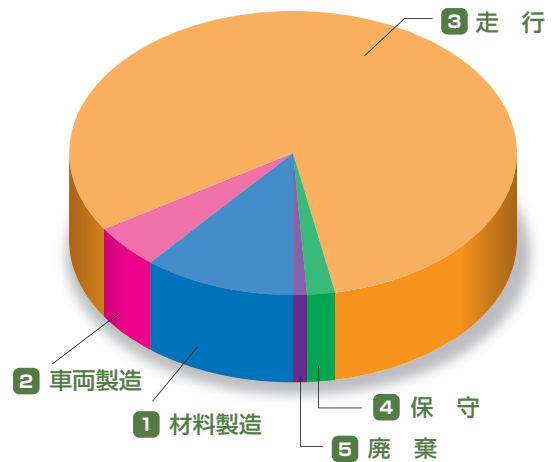
07 LCA (Life Cycle Assessment : ライフ・サイクル・アセスメント)

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。09年度は、新型アルト、キザシなど複数の車種のLCA評価を行いました。以下のグラフは、新型アルトの生涯におけるCO2排出割合を示したもので、走行段階で発生するCO2が生涯に発生するCO2の約80%を占めています。

スズキのLCA評価ステージ



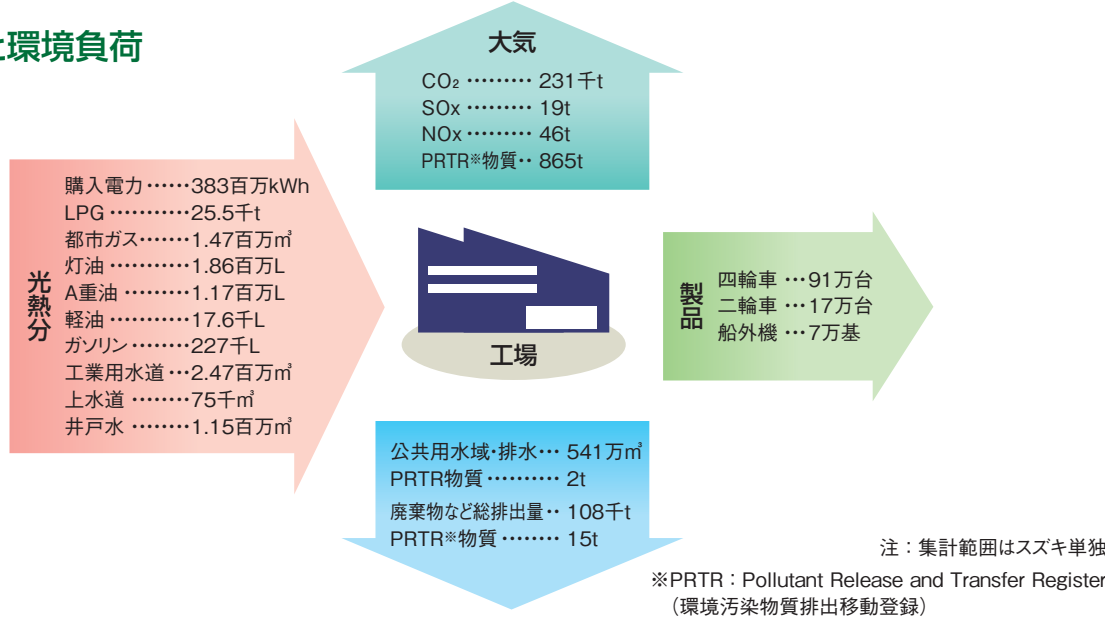
新型アルトの生涯における各ステージのCO2排出割合



## 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・CO<sub>2</sub>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

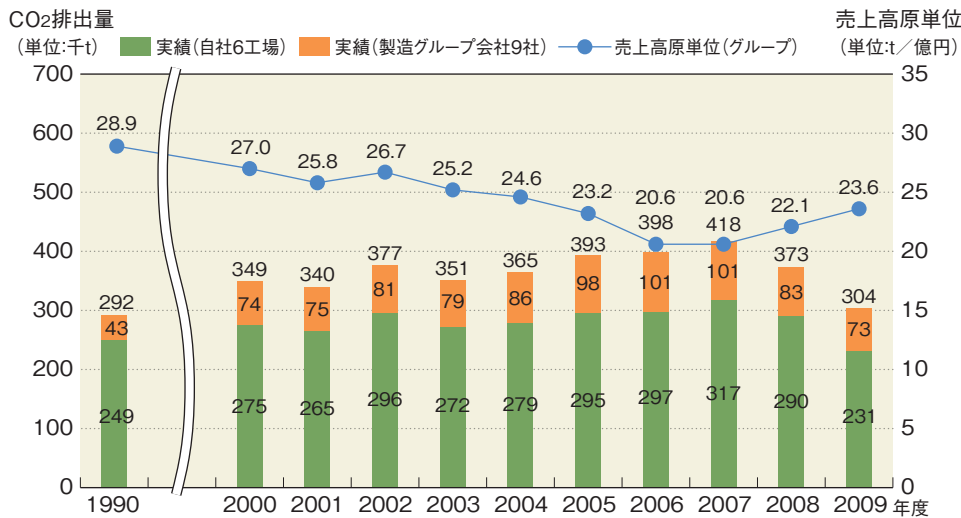


## 01 地球温暖化対策

### スズキ自社工場、製造グループ会社のCO<sub>2</sub>削減

2009年度の国内生産工場に於ける、エネルギー起源のCO<sub>2</sub>総排出量は304千t(前年比18.5%減)、売上高当たりの数値換算では、1990年比18.3%減(前年比では6.8%増)となりました。生産工場において休日設備の電源オフや塗装ブースの時間差立ち上げなどの省エネ改善に取り組みました。今後更に、二酸化炭素排出量の少ない燃料への転換、自然エネルギーの利用などを計画しています。なお、海外生産工場のCO<sub>2</sub>排出量も集計を始めており、2009年度海外生産工場(19社)におけるエネルギー起源のCO<sub>2</sub>総排出量は445千tでした。

国内生産工場のCO<sub>2</sub>排出量の推移



※ CO<sub>2</sub>換算係数:(社)日本自動車工業会より

工場別CO<sub>2</sub>排出量

工場	CO <sub>2</sub> 排出量 (千t)
高塚工場	6.6
磐田工場	38.5
湖西工場	84.2
豊川工場	6.9
大須賀工場	38.6
相良工場	56.2

## 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CO<sub>2</sub>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 <sub>2</sub> 削減量(年間)	1,257t	3,413t※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・CO<sub>2</sub>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	420t	565t
設備運転条件適合、最適化	339t	796t
高効率機器への転換(インバータ化等)	498t	1,628t
設備の集約、小型化	—	181t

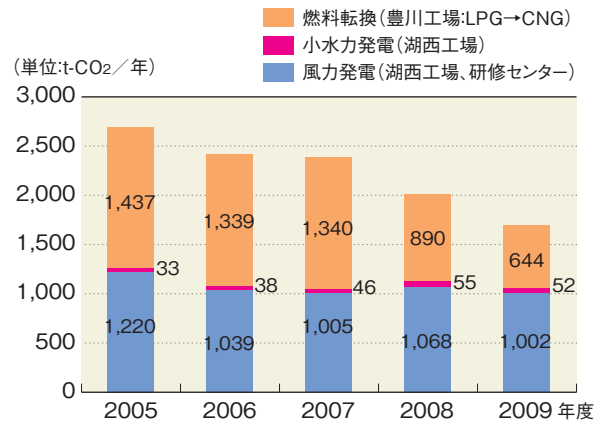
## 代替エネルギーの推進

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)	1,536,297
小水力発電(湖西工場)	79,341

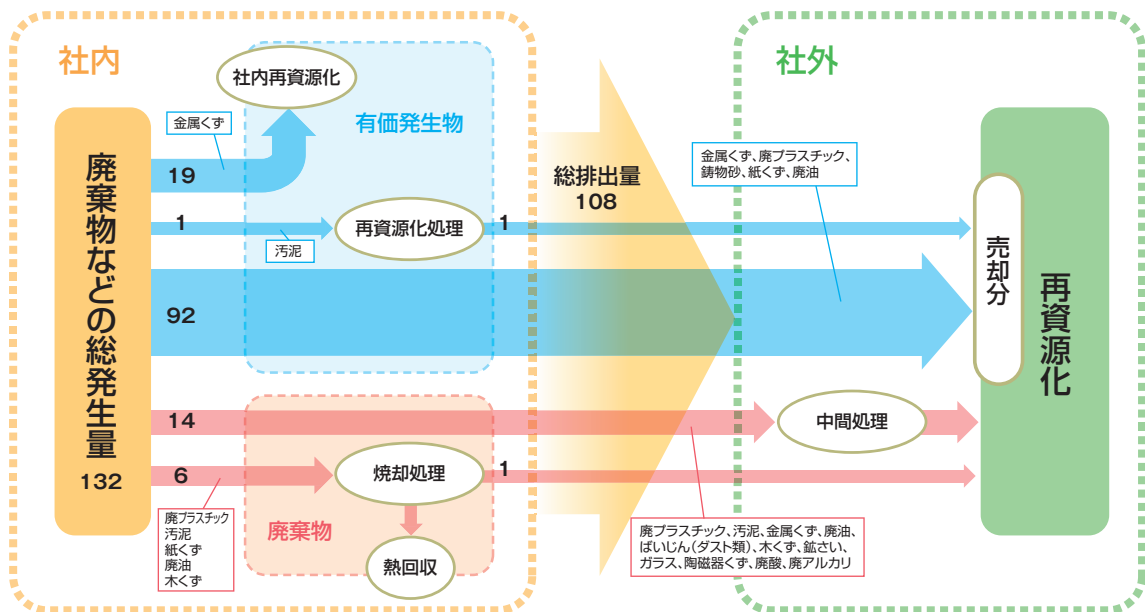
## 代替エネルギーCO<sub>2</sub>削減量



## 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<sup>※1</sup>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、2009年度ゼロレベル化<sup>※2</sup>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。海外製造グループ会社については、廃棄物など総排出量及び埋立量の集計を進めています。

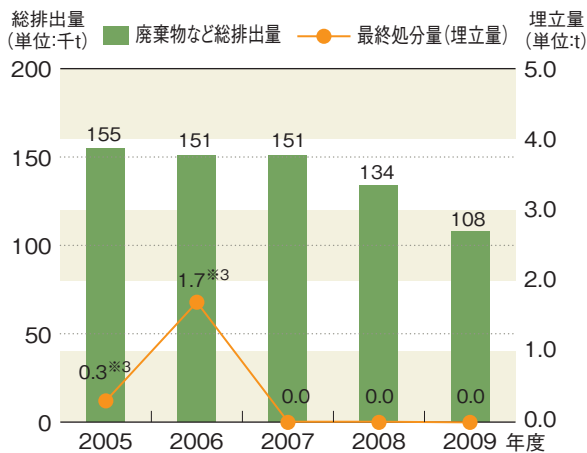
※1 スズキのゼロレベル化定義

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

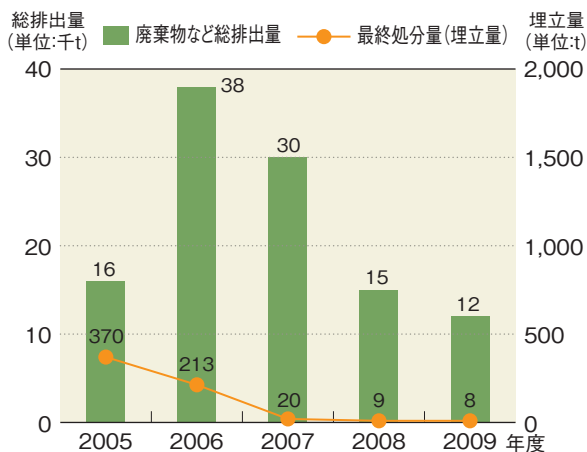
埋立廃棄物が2002年度(1,370t)の1%未満であること。(国内製造グループ会社で2002年基準としているのは、取組みスタート年を示しています)

### 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、埋立て処分としました。

### 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、非生産部門からの排出物を全て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。

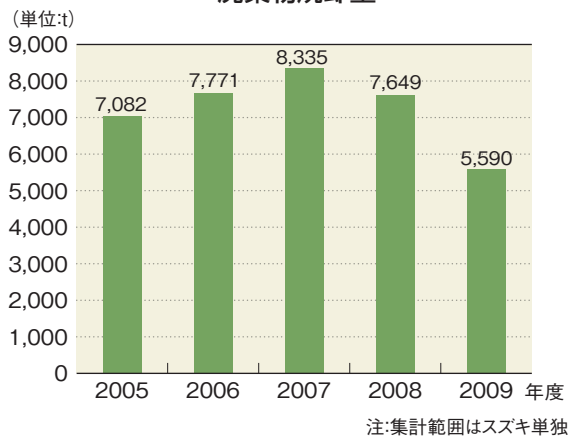
## 廃棄物焼却量削減

廃棄物焼却量は、2000年に対して31.0%の削減(前年比:26.9%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、2009年度の測定結果は0.150ng-TEQ/Nm<sup>3</sup>であり、規制値の5ng-TEQ/Nm<sup>3</sup>を大きく下回りました。

### 廃棄物焼却量



注:集計範囲はスズキ単独

## 省資源

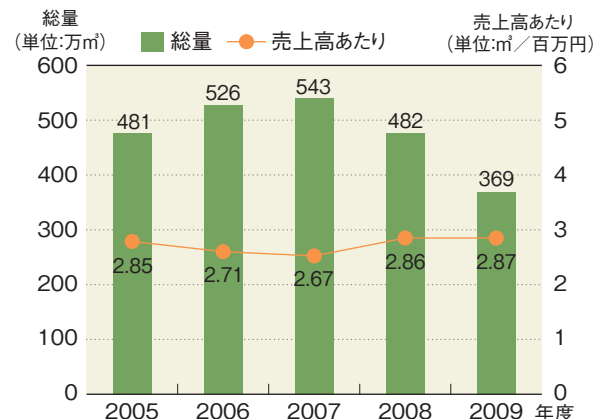
### 水の使用量削減

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23%削減しました。

### 水使用量



注:集計範囲はスズキ単独



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。

●汚水の流出防止活動

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

万が一、水質に異常が発生した場合は、関連部門に連絡し、直ちに適切な対応がとれる体制が構築されています。2009年1月に発生した高塚工場 工程水の漏洩では、工場部門・生産技術部門・技術部門が連携し、直ちに漏洩箇所の特定および地下水水質の測定を実施しました。その後、継続して、地下水水質の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。



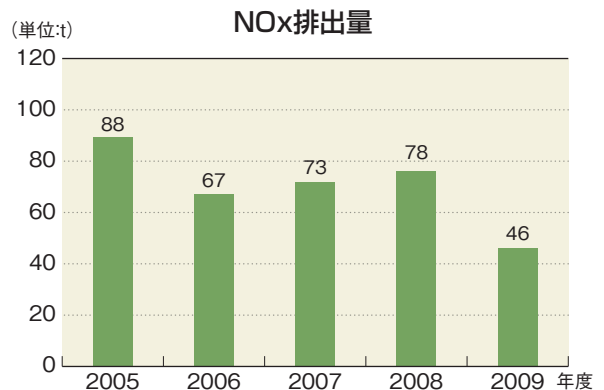
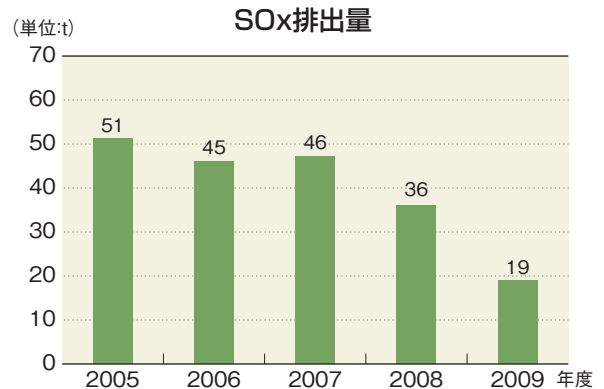
分析作業風景

●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

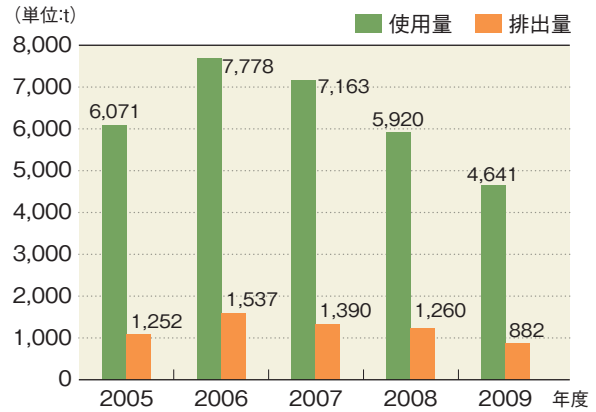
PCB(ポリ塩化ビフェニル)を含むトランス、コンデンサ、安定器については、5工場で計1,524台あります。2001年7月に施行された「PCB廃棄物の適正な処理の促進に関する特別措置法」に基づき、PCBの保管状況等の届出をしました。

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、2009年度の年間排出量は、前年比30%減の882t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、2009年度の四輪車ボディ、バンパー塗装及び二輪車塗装からの排出量は51.1g/m<sup>2</sup>、前年より10.9g/m<sup>2</sup>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、従来の四輪車ボディ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めます。



国内工場では、大須賀工場のブレーキドラム塗装工程の一部で溶剤を使用しない水性塗料を使用し、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ある場合は、その含有化学物質の有害性、使用量、使用方法及び保管方法等について、環境管理部門が審議して調達可否を決定します。この際に得られた物質のデータはPRTRのデータとして管理し、その後の使用量削減に向けての取り組み対象とします。また、原材料のMSDS※は、最新情報を維持するよう管理しています。

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

## 05 リデュースの推進

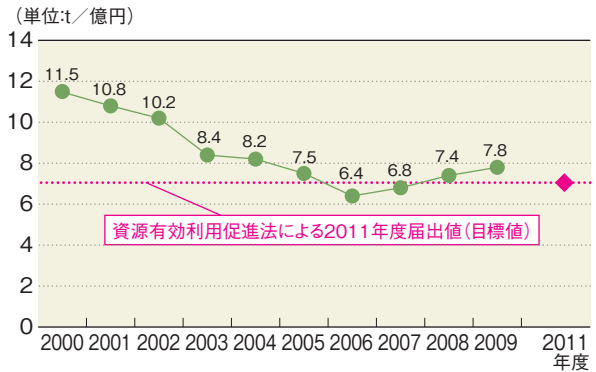
3Rで最初にすべき項目は、リデュース(排出量削減)です。

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、2009年度の売上高あたりの副産物発生量は7.8t/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。

売上高当たりの副産物発生量



## 06 グリーン調達への推進

スズキは、環境負荷の少ない部品・材料等を、環境保全活動に意欲的な取り組みを実践しているお取引先様から調達することを方針とする「スズキグリーン調達ガイドライン」を制定しています。

「スズキグリーン調達ガイドライン」の取組みに賛同していただけるお取引先様より「スズキグリーン調達推進同意書」をご提出いただいております。その「同意書」をご提出いただいたお取引先様とのお取引を優先させる、という形でグリーン調達を推進いたしております。

また、「スズキグリーン調達ガイドライン」に記載されておりました、「スズキ管理化学物質リスト」を2008年10月のガイドライン改訂時に廃止し、世界の自動車業界標準であるGADSL※にリンクさせ、タイムリーな対応を可能とするとともに、お取引先様の管理負担軽減を図ることを可能としました。

さらに、「欧州ELV指令」や「欧州化学物質管理法規(REACH)」といった環境関連法規につきましても、お取引先様とともにその遵守に努めています。

スズキは、今後も継続してグリーン調達を推進していくことにより、お取引先様とともに、更なる地球環境保全に向けた取り組みを実施してまいります。

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

## 環境に配慮した物流活動

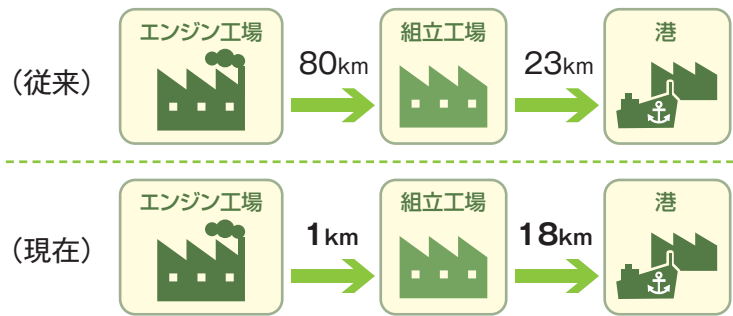
消費者の皆様とスズキをつなぐ物流活動は、環境に関して取り組むべき重要な課題です。スズキはエネルギーの効率的利用や3Rの推進等の改善を通して環境負荷低減に取り組んでいます。

### 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)

現在、四輪エンジンは相良工場で生産し湖西工場へ運搬していますが、一部モデルを湖西から相良へ移管し、エンジン輸送の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。

CO<sub>2</sub>の排出量削減と経済性を考慮し、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、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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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

2008年12月 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CO<sub>2</sub>排出の少ない輸送を開始しました。2010年も車両の鉄道輸送を継続中で、2009年より輸送台数を30%以上向上させることで、CO<sub>2</sub>削減に取り組んでいます。

## 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。

2009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104tのダンボールを削減しました。入荷用リターナブル容器の使用率は入荷用容器全体の51%で、約144t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

#### ●梱包資材のリターナブル化の推進

梱包・包装資材の使用量削減のため、現地で廃棄されていたスチールケースから繰り返し使用できるリターナブルラックへの変更に取り組んでいます。

2009年度には、新たにパキスタン(2輪)向けに送付を開始し、すでに実施しているハンガリー、インド、インドネシア、台湾(台鈴工業)、パキスタン(4輪)、アメリカ(SMAC)、中国(長安鈴木)の分を含め、全送付量の約62%をリターナブルラックを使用して送付しました。

また、2009年度から新たな取り組みとして、ハンガリー向けに送付しているトランスミッションの梱包資材をダンボールから繰り返し使用できる樹脂製のトレイに変更しました。



### リサイクル

#### ダンボールの再利用

スズキは工場で発生する廃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、2009年度は約29t/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CO<sub>2</sub>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、工場間のトラック輸送効率の向上に取り組みました。

2008年度は湖西工場生産のバンパーの荷姿変更を実施しましたが、2009年度には相良工場生産のバンパーにも拡大しました。この結果、2009年度の月当たりの平均トラック便数は、2008年度の351便から117便となり、234便相当を削減することができました。

## 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、「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。

2009年度、国内では全国の販売代理店54社・非製造会社5社 合計59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等により、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。

#### トピックス

#### TOPICS

#### 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

スズキグループの国内代理店及び国内非製造会社は、様々な環境保全活動に参加、実施しています。地域の清掃活動や環境イベントへの参加等を通じて地域に愛される企業を目指して取り組んでいます。



(株)スズキ自販島根〔2009年5月1日〕  
宍道湖クリーンアップ作戦の実施  
(地域清掃活動の実施)

<http://sj-shimane.jp>



(消灯前)



(消灯後)

(株)スズキ自販栃木〔2009年6月21日、7月7日〕  
ライトダウンキャンペーンへの参加  
(地球温暖化対策への取り組み)

<http://sj-tochigi.jp>



(株)スズキ自販埼玉〔2010年3月〕  
さいたま商工会議所環境維新応援隊への参加  
(地球温暖化対策への取り組み)

<http://sj-saitama.jp>



スズキ輸送梱包(株)〔2009年9月19日〕  
第11回クリーンキャンペーン(磐田地区)の実施  
(地域清掃活動の実施)

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

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

自動車リサイクル法の取り組み

スズキは、「使用済み自動車の再資源化等に関する法律」(自動車リサイクル法)のもと、特定再資源化等物品の①ASR(Automobile Shredder Residue:自動車破碎残さ)・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、2009年度(2009年4月～2010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(2010年6月1日現在)と「ART(Automobile shredder residue Recycling promotion Team:自動車破碎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。

2009年度のASR再資源化率は79.4%と、2015年度法定基準値(70%以上)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。

2009年度のエアバッグ再資源化率は93.9%と法定基準

値(85%以上)を達成し、フロン類は82,308kg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造り、省資源化と資源の有効利用、廃棄物の削減、リサイクル費用の低減、安定的なリサイクル体制の構築に向け、継続して取り組んでいきます。

2009年度再資源化等の実績

〈三品目再資源化等実績の概要〉

ASR	引取り重量／引取り台数	41,573トン/361,722台
	再資源化重量	33,015トン
	再資源化率	79.4%
エアバッグ類	引取り重量／引取り台数	13,599kg/53,445台
	再資源化重量	12,775kg
	再資源化率	93.9%
フロン類	フロン類引取り重量／引取り台数	82,307kg/280,690台

〈収支〉

(単位:円)

払渡しを受けた預託金の総額	2,109,137,642
再資源化に要した費用の総額	2,106,483,195
収 支	2,654,447

なお、2009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適正処理・再資源化に取り組んでいます。

廃棄二輪車は、「廃棄二輪車取扱店」や「指定引取窓口」で引取り、「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。

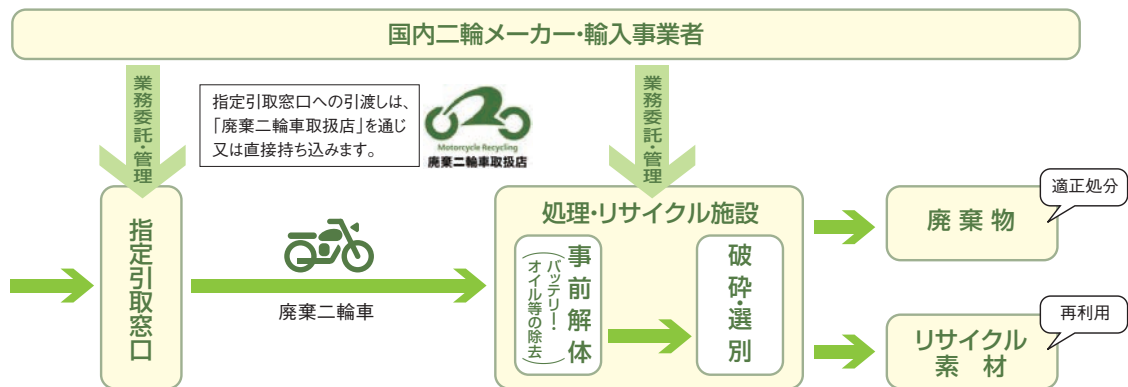
二輪車リサイクルシステムの進捗状況について(2010.8.24)  
<http://www2.suzuki.co.jp/motor/recycle/progress/2010.html>

「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/index.html>

「指定引取窓口」検索<公益財団法人 自動車リサイクル促進センターHP  
<http://www.jarc.or.jp/motorcycle/service/>

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>

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



## 特機

### 「FRP※船リサイクルシステム自主取り組み」について

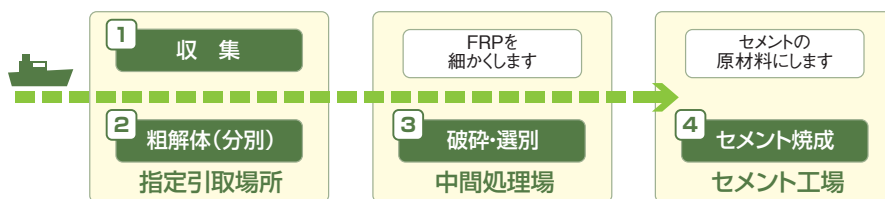
※FRP(ガラス繊維強化プラスチック)

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](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/自動車輸入業者は、ELV回収ネットワークを構築することが求められました。スズキは、国毎の事情に合わせた廃車回収ネットワーク作りを行っています。

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、2009年度までに、欧州で販売する全ての車について、RRR指令の認可を取得しました。

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

リサイクル

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、バッテリートレー、エンジンアンダーカバー、フットレストなどの自動車部品にリサイクルしています。

リサイクル材を使用した部品の例



エンジンアンダーカバー



フットレスト

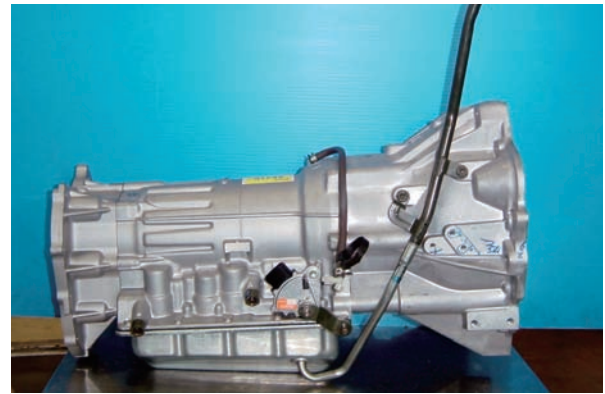
リユース

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のリビルト部品の取り扱いを行っています。

2009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42.3%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・生産や販売だけでなく、自らが働くオフィスにおいても、省エネルギーやCO<sub>2</sub>削減の推進、紙使用量の削減、そしてマテリアルリサイクルなど、積極的に環境に配慮した活動を行っています。

### 01 省エネルギー及びCO<sub>2</sub>削減の推進

オフィスの省エネルギー及びCO<sub>2</sub>削減を社員が一丸となって推進できるように、社員の行動基準、及び行動基準毎の進捗状況を社内ホームページに掲載しました。それらの省エネ及びCO<sub>2</sub>削減活動の結果、2009年度の従業員一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量は、対前年比で2.7%削減することができました。以下に具体的な活動について紹介します。

#### 社員の行動基準

電力量の省エネだけでなく多方面に渡った行動基準（「内なるコストダウン」活動 行動基準）を定め、社員一人一人の省エネルギー及びCO<sub>2</sub>削減を推進しています。

##### 【「内なるコストダウン」活動 行動基準(抜粋)】

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

#### 行動基準毎の進捗状況の可視化

社員一人一人が省エネ活動の効果を確認できるように、主な事業所及び建物毎の電力使用量の推移や前年比、その他行動基準に則した進捗状況をホームページに掲載しました。

#### エコドライブ教育の実施

以前は、環境教育時の一項目として、エコドライブ教育を行っていましたが、09年度よりエコドライブに的を絞ったエコドライブ講習会を開催しました。現在、830人が受講し、効果として業務用連絡車の燃費が0.8km/l向上しました。

02 3R (リデュース・リユース・リサイクル) の推進

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。

リデュース

紙の使用量削減

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

これらの活動により、昨年に比べ、60%の大幅削減に成功しました。

リサイクル

紙類のマテリアルリサイクル推進

スズキ本社では、発生した紙類の廃棄物は焼却しサーマルリサイクル(熱エネルギーとして再利用)していましたが、2005年7月以降「事務書類」、「新聞・雑誌類」、「ダンボール」の分別回収を徹底することでマテリアルリサイクルへと変更しました。2009年度は849tの紙類をマテリアル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 燃え殻	→	溶融 分級	→	破砕 焼成	→	路盤材として利用 セメント原材料として利用
事務書類	→				収集運搬業者	→	圧縮等	→	溶解	→	再生紙にリサイクル
ダンボール											ダンボールにリサイクル
新聞・雑誌・カタログ											再生紙にリサイクル
一部の紙くず											焼却灰を埋立
							焼却		埋立		

## 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

#### 日本での環境教育の取り組み

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。2009年度はスズキグループ全体で18,000人の研修を実施しました。特に工場では、環境事故などを未然に防ぐために、各工場独自に環境上重要な工程の作業員への教育を中心に、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148名、エネルギー管理士39名、環境内部監査員511名を育成しました。

#### ●海外研修生

2009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132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の取り組み

##### <マルチ・スズキ・インド社(インド)>

階層別教育として、新入社員、従業員、販売店の課長、仕入先に対して「EMS(環境マネジメントシステム)」、「ISO14001」、「環境関連法規」等の教育を実施し、合計5,840名が受講しました。



##### <重慶長安鈴木汽車有限公司(中国)>

新入社員向け環境教育を32回実施、環境関連法規などを中心に環境保護への意識の向上を目的に延べ900人が受講しました。

また、組長、班長向けには省エネルギー教育や廃水処理作業員向けの教育、環境安全担当者向けには「ISO14001」、「環境関連法規」「リスク管理」など環境基準・体系に関する教育を行い、環境保全を推進しています。



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実施してご意見を承り、改善活動につなげています。2009年度は地域交流会を6工場で6回開催しました。また、工場見学については6工場で306回実施しました。



工場地域交流会

●環境イベントへの参加

2009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
人とくまのテクノロジー展 (燃料電池自動車 SX4-FCV展示)	2009年5月18日～22日	パシフィコ横浜	(社)自動車技術会
エコカーワールド2009 (燃料電池自動車 SX4-FCV展示)	2009年6月6日～7日	横浜赤レンガ倉庫	環境省、横浜市他
第72回JAEF研修会 (水素・燃料電池 実証研究及び燃料電池自動車 SX4-FCV試乗会)	2009年8月7日	JHFC大黒パーク	JHFC(水素・燃料電池実証プロジェクト) (財)日本自動車教育振興財団
第7回しずおか環境・森林フェア (燃料電池セニアカーMIO 展示)	2009年10月23日～25日	ツインメッセ静岡	静岡県他
エコ・エネルギースクール (燃料電池自動車FCV 講義・燃料電池自動車 SX4-FCV試乗)	2009年11月9日～ 2010年2月19日	浜松学芸高等学校他 静岡県内高校	静岡県県民部環境局 静岡県地球温暖化防止活動センター
しずおか新エネルギー推進セミナー (燃料電池セニアカー 講演・展示)	2009年11月23日	ツインメッセ静岡	静岡県県民部環境局
エコカーいろいろ大集合inおおさか (燃料電池セニアカーMIO 展示)	2009年12月9日～10日	インテックス大阪3号館	大阪モーターショー実行委員会 (第6回大阪モーターショーと併催)
FC FESTA 大阪 (燃料電池自動車 SX4-FCV展示)	2009年12月4日～7日	グランキューブ大阪	省エネルギー庁他
静岡県交通安全フェア (燃料電池自動車 SX4-FCV展示、燃料電池セニアカー MIO展示)	2010年1月22日～23日	ツインメッセ静岡	静岡県他
英国燃料電池二輪車実証試験 開始セレモニー (Burgman Fuel Cell Scooter 展示・試乗)	2010年2月3日	ロンドンシティホール	英国CENEX
第26回大阪モーターサイクルショー (Burgman Fuel Cell Scooter 展示)	2010年3月20日～22日	インテックス大阪2号館	近畿二輪車協会
第37回東京モーターサイクルショー (Burgman Fuel Cell Scooter 展示)	2010年3月26日～28日	東京ビックサイト	東京モーターサイクルショー協会

# 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	56
四輪車	56
二輪車・特機（船外機）	59
工場・会社別環境データ	60
スズキ国内工場	61
国内製造グループ会社	67
環境取り組みの歴史	71

2009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		アルト										
発売開始時期		2009年12月16日										
車両型式		DBA-HA25S										
エンジン	型式	K6A										
	総排気量(L)	0.658										
	種類	直列3気筒DOHC12V										
	最高出力(ネット) (kW(PS)/rpm)	40(54)/6,500										
	最大トルク (N・m(kg・m)/rpm)	63(6.4)/3,500										
駆動装置	駆動方式	2WD		4WD		2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	
	変速機	5MT 5MT(ABS)	4AT 4AT(ABS)	5MT(ABS)	4AT(ABS)	4AT 4AT(ABS)	4AT 4AT(ABS)	CVT(ABS)	CVT(ABS)	CVT(ABS)	CVT(ABS)	
車両重量(kg)		710 (720)	730 (740)	770	790	730 (740)	780 (790)	760	810	760	810	
燃料消費率	10・15 モード	燃費 (km/l)	24.0	22.5	23.0	22.0	22.5	22.0	24.5	23.5	24.5	23.5
		CO <sub>2</sub> 排出量 (g/km)	97	103	101	106	103	106	95	99	95	99
	JC08 モード	燃費 (km/l)	22.6	21.8	21.0	20.0	21.8	20.0	22.6	21.8	22.6	21.8
		CO <sub>2</sub> 排出量 (g/km)	103	106	111	116	106	116	103	106	103	106
	参考		2010年 燃費基準 +25% 達成車	2010年 燃費基準 +15% 達成車	2010年 燃費基準 +20% 達成車	2010年 燃費基準 +15% 達成車	2010年 燃費基準 +15% 達成車	2010年 燃費基準 +15% 達成車	2010年 燃費基準 +25% 達成車	2010年 燃費基準 +25% 達成車	2010年 燃費基準 +25% 達成車	2010年 燃費基準 +25% 達成車
	排出ガス	適合規制・認定レベル		SU-LEV								
試験モード		JC08H+JC08Cモード										
規制値・ 認定値等 (g/km)		CO	1.15									
		NMHC	0.013									
参考		八都府県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		適合規制レベル 平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値76dB(A)										
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 320g										
仕様		F					G			X		

※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		アルトバン			
発売開始時期		2009年12月16日			
車両型式		HBD-HA25V			
エンジン	型式	K6A			
	総排気量(L)	0.658			
	種類	直列3気筒DOHC12V			
	最高出力(ネット) (kW(PS)/rpm)	40(54)/6,500			
	最大トルク (N・m(kg・m)/rpm)	63(6.4)/3,500			
駆動装置	駆動方式	2WD		4WD	
	変速機	5MT	4AT	4AT	
車両重量(kg)		710	730	780	
燃料消費率	10・15モード	燃費(km/l)	24.0	22.5	22.0
		CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	97	103	106
	JC08モード	燃費(km/l)	22.6	21.8	20.0
		CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	103	106	116
	参考	2010年燃費基準+25%達成車		2010年燃費基準+25%達成車	2010年燃費基準+25%達成車
排出ガス	適合規制・認定レベル		SU-LEV		
	試験モード		JC08H+JC08Cモード		
	規制値・認定値等 (g/km)	CO	1.4		
		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	適合規制レベル	平成11年規制に適合 加速走行騒音規制値76dB(A)			
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 320g			
仕様		VP			

※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。

車名		パレット				パレットSW				
発売開始時期		2009年9月17日								
車両型式		DBA-MK21S				DBA-MK21S		CBA-MK21S		
エンジン	型式	K6A								
	総排気量(L)	0.658								
	種類	直列3気筒DOHC12バルブVVT						直列3気筒DOHC12バルブインタークーラーターボ		
	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	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD	
	変速機	CVT				CVT				
車両重量(kg)		920	970	930	980	930	980	960	1,010	
燃料消費率	10・15モード	燃費(km/l)	21.5	21.0	21.5	21.0	21.5	21.0	20.0	19.0
		CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	108	111	108	111	108	111	116	122
	JC08モード	燃費(km/l)	19.6	18.8	19.6	18.2	19.6	18.2	-	-
		CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	118	123	118	128	118	128	-	-
	参考	2010年燃費基準+20%達成車	2010年燃費基準+15%達成車	2010年燃費基準+20%達成車	2010年燃費基準+15%達成車	2010年燃費基準+20%達成車	2010年燃費基準+15%達成車	2010年燃費基準+10%達成車	2010年燃費基準+5%達成車	2010年燃費基準
排出ガス	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						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	適合規制レベル	平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値76dB(A)								
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 320g								
仕様		L		X		XS		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		SX4		SX4セダン	
発売開始時期		2009年5月20日			
車両型式		DBA-YA11S	DBA-YB11S	DBA-YC11S	
エンジン	型式	M15A			
	総排気量(L)	1.49			
	種類	直列4気筒DOHC16バルブVVT			
	最高出力(ネット) (kW(PS)/rpm)	82(111)/6,000			
	最大トルク (N・m(kg・m)/rpm)	145(14.8)4,400			
駆動装置	駆動方式	2WD	4WD	2WD	
	変速機	4AT			
車両重量(kg)		1,190	1,250	1,180	
燃料消費率	10・15モード	燃費(km/l)	16.4	15.6	16.4
		CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	142	149	142
	参考	2010年燃費基準達成車		2010年燃費基準達成車	
排出ガス	適合規制・認定レベル		SU-LEV		
	試験モード		10・15+JC08C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	適合規制レベル		平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値76dB(A)		
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 430g			
仕様		1.5G/1.5XG		1.5G	

※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。

車名		キザシ		
発売開始時期		2009年10月21日		
車両型式		CBA-RE91S	CBA-RF91S	
エンジン	型式	J24B型		
	総排気量(L)	2.393		
	種類	直列4気筒DOHC16バルブVVT		
	最高出力(ネット) (kW(PS)/rpm)	138(188)/6,500		
	最大トルク (N・m(kg・m)/rpm)	230(23.5)4,000		
駆動装置	駆動方式	2WD	4WD	
	変速機	CVT		
車両重量(kg)		1,490	1,560	
燃料消費率	10・15モード	燃費(km/l)	12.6	11.4
		CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	184	204
	参考	2010年燃費基準+5%達成車		
排出ガス	適合規制・認定レベル		U-LEV	
	試験モード		10・15+JC08C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	適合規制レベル		平成10年規制に適合 加速走行騒音規制値76dB(A)	
エアコン冷媒使用量		代替フロン HFC134a 530g		
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。

## 二輪車

車名		ブルバード400	グラディウス400ABS	アドレスV125
発売開始時期		2010年2月26日	2009年12月4日	2009年12月22日
車両型式		EBL-VK57A	EBL-VK58A	EBJ-CF4EA
エンジン	型式	K509	K510	F468
	総排気量 (cm <sup>3</sup> )	399	399	124
種類		水冷・4サイクル・V型2気筒・SOHC・4バルブ	水冷・4サイクル・90°Vツイン・DOHC・4バルブ	空冷・4サイクル・単気筒・SOHC
変速機		5段リターン式	6段リターン式	Vベルト無段変速
車両重量 (kg)		267	206	97
燃料消費率	60km/h定地走行燃費 (km/L)	33.0	40.0	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	適合規制レベル	平成13年規制に適合 加速走行騒音規制値:73dB (A)	平成13年規制に適合 加速走行騒音規制値:73dB (A)	平成13年規制に適合 加速走行騒音規制値:71dB (A)

※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	DF9.9E / 8E	DF9.9 / 8
発売開始時期	2009年5月28日	
型式	-	
重量 (kg)	L:45.5	S:39.5 L:42
トランザム高 (mm)	S:422 L:549	
最大出力 (kW(PS)/rpm)	DF9.9:7.3(9.9)/5,700	DF8:5.9(8)/5,200
全開使用回転範囲 (rpm)	DF9.9:5,200~6,200	DF8:4,700~5,700
エンジンタイプ	SOHC4バルブ	
総排気量 (cm <sup>3</sup> )	208	
オルタネーター出力	12V10A	12V6A (オプション)
チルト&トリム方式	マニュアル	

※重量は、アルミプロペラの数値です。  
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。

機種名	DF60T / 60TH
発売開始時期	2009年12月1日
型式	06002F
重量 (kg)	L:106/111 X:109/114
トランザム高 (mm)	L:524 X:651
最大出力 (kW(PS)/rpm)	44.1 (60)/5800
全開使用回転範囲 (rpm)	5300~6300
エンジンタイプ	DOHC12バルブ
総排気量 (cm <sup>3</sup> )	941
オルタネーター出力	12V19A
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	21海洋第0001号

※THはティラーハンドルモデルです。  
※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)】

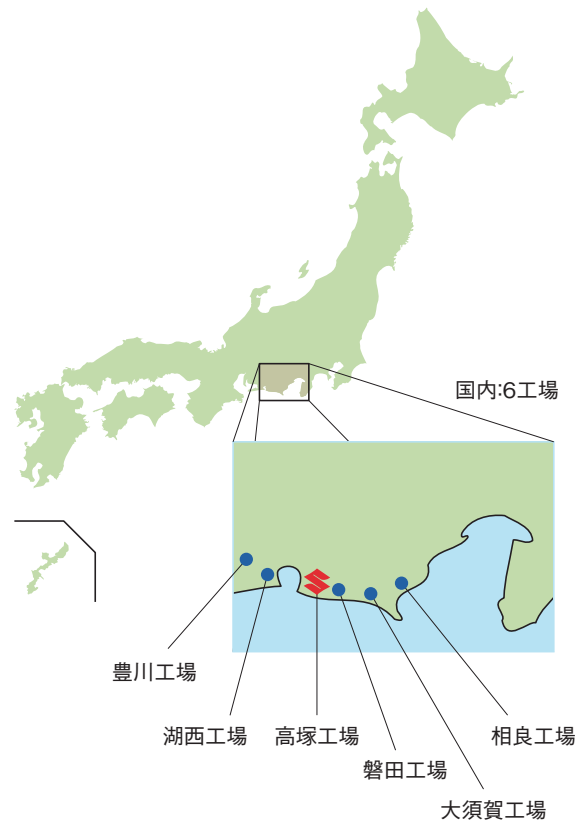
- pH:水素イオン濃度(なし)、
- BOD:生物化学的酸素要求量(mg/L)、
- SS:浮遊物質量(mg/L)、その他項目(mg/L)

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/Nm<sup>3</sup>)、
- 塩素・塩化水素・ふっ素・ふっ化水素(mg/Nm<sup>3</sup>)、
- ダイオキシン類: ng-TEQ/Nm<sup>3</sup>

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】 1,096,000m<sup>2</sup>
- 【建物面積】 461,000m<sup>2</sup>
- 【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	1.4~2.3	2.0
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	1.5~3.2	2.6
全リン	2	0.43~0.57	0.53
亜鉛	1	0.10~0.15	0.13

#### <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	—	81~110	93
	焼却炉	200	83~97	88
	電着乾燥炉	230	72~72	72
	冷温水機1	150	53~56	54
	冷温水機2	150	61~63	62
	冷温水機3	150	87~100	95
	水管ボイラー	150	82~91	87
SOx (K値)	小型ボイラー	—	0.09未満	0.09未満
	焼却炉	7	0.40~0.56	0.47
	電着乾燥炉	7	0.04未満	0.04未満
ばいじん	小型ボイラー	—	0.01未満	0.01未満
	焼却炉	0.15	0.01未満	0.01未満
	電着乾燥炉	0.2	0.02未満	0.02未満
	冷温水機1	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機2	0.1	0.01未満	0.01未満
	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	13~63	42
ダイオキシン	焼却炉	5	0.15	0.15
CO	焼却炉	100	10	10

#### <PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

化学物質番号	物質名	取扱量※	大気への排出	河川への排出	土壌	埋立	下水道	廃棄物への移動	リサイクルの移動量	分解・除去量	製品への移動量
1	亜鉛の水溶性化合物	44,000	0	350	0	0	0	0	13,000	0	31,000
30	4,4-イソプロピリデンフェノール	42,000	0	0	0	0	0	0	4,100	0	38,000
40	エチルベンゼン	230,000	130,000	0	0	0	0	0	65,000	9,000	23,000
43	エチレングリコール	980,000	0	0	0	0	0	0	0	0	980,000
63	キシレン	480,000	200,000	0	0	0	0	0	96,000	87,000	97,000
176	有機スズ化合物	6,700	0	0	0	0	0	0	340	0	6,400
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	74,000	40,000	0	0	0	0	0	20,000	14,000	0
227	トルエン	560,000	200,000	0	0	0	0	0	93,000	110,000	160,000
232	ニッケル化合物	6,500	0	110	0	0	0	0	4,400	0	2,000
272	フタル酸ビス	38,000	0	0	0	0	0	0	1,100	0	37,000
283	フッ素	5,100	0	530	0	0	0	0	2,700	1,900	0
299	ベンゼン	16,000	180	0	0	0	0	0	0	5,000	11,000
307	ポリ(オキシチレン)	2,500	0	190	0	0	0	0	0	2,300	0

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

●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】 298,000m<sup>2</sup>
- 【建物面積】 163,000m<sup>2</sup>
- 【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	7.5~7.9	7.7
BOD	15/20	1.0~2.7	1.7
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	0.005未満	0.005未満
クロム	2	0.05未満	0.05未満
全窒素	60/120	7.6~13.7	10.0
全リン	8/16	3.3~5.6	4.3
亜鉛	1	0.05~0.09	0.06

<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	61~71	66
	ボイラー3	150	87~120	104
	温水ボイラー	150	100~110	105
	冷温水機	150	52~120	84
SOx (K値)	ボイラー3	17.5	1.89~3.41	2.65
ばいじん	ボイラー1	0.1	0.01未満	0.01未満
	ボイラー3	0.25	0.01未満	0.01未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

化学物質番号	物質名	取扱量※	大気への排出	河川への排出	土壌	埋立	下水道	廃棄物への移動	リサイクルの移動量	分解・除去量	製品への移動量
1	亜鉛の水溶性化合物	11,000	0	100	0	0	0	5,900	0	0	5,500
30	4,4-イソプロピリデンフェノール	8,500	0.02	0	0	0	0	1,100	0.01	0	7,400
40	エチルベンゼン	55,000	27,000	0	0	0	0	0	14,000	3,700	11,000
43	エチレングリコール	640,000	8.4	0	0	0	0	0	5.0	2.5	640,000
63	キシレン	200,000	85,000	0	0	0	0	0	41,000	27,000	47,000
176	有機スズ化合物	1,800	0	0	0	0	0	91	0	0	1,700
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	28,000	16,000	0	0	0	0	0	7,600	4,900	0
227	トルエン	240,000	81,000	0	0	0	0	17	38,000	39,000	79,000
232	ニッケル化合物	1,200	0	10	0	0	0	590	0	0	650
272	フタル酸ビス	100,000	0	0	0	0	0	3,000	0	0.01	98,000
299	ベンゼン	7,000	24	0	0	0	0	0	0	1,900	5,100
311	マンガン	2,200	0	130	0	0	0	750	0	0	1,300

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

●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】 1,963,000m<sup>2</sup>
- 【建物面積】 251,000m<sup>2</sup>
- 【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	7.0~7.7	7.4
BOD	20/30	1.0~6.1	3.4
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	0.10未満	0.10未満
全窒素	60/120	9.79~15.9	11.9
全リン	8/16	1.00~3.86	1.90
亜鉛	1	0.08~0.17	0.12

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	熱処理炉	180	38~44	41
	乾式集塵機	180	5未満	5未満
	アルミ溶解炉	180	25~80	42
	電着乾燥炉	230	23~36	30
	冷温水機1	150	68~98	83
	冷温水機2	150	70~96	83
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
	電着乾燥炉	0.2	0.04未満	0.04未満
	冷温水機1	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機2	0.1	0.01未満	0.01未満
塩素	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	—	—
	アルミ切粉前処理	1	0.010	0.010

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

化学物質番号	物質名	取扱量※	大気への排出	河川への排出	土壌	埋立	下水道	廃棄物への移動	リサイクルの移動量	分解・除去量	製品への移動量
1	亜鉛の水溶性化合物	4,300	0	26	0	0	0	1,200	46	0	3,000
30	4,4-イソプロピルピリデンフェノール	4,500	12	0	0	0	0	170	7.1	3.6	4,300
40	エチルベンゼン	13,000	5,700	0	0	0	0	0	2,700	1,200	3,700
43	エチレングリコール	98,000	0	0	0	0	0	0	0	0	98,000
63	キシレン	40,000	8,300	0	0	0	0	0	3,900	12,000	16,000
176	有機スズ化合物	1,900	0	0	0	0	0	97	0	0	1,800
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	7,000	4,100	0	0	0	0	0	1,900	1,000	0
227	トルエン	64,000	8,100	0	0	0	0	12	3,700	26,000	26,000
299	ベンゼン	2,600	20	0	0	0	0	0	0	870	1,700

※ 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。

●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】 182,000m<sup>2</sup> (本社の面積含む)
- 【建物面積】 139,000m<sup>2</sup> (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	7.1~7.6	7.4
BOD	20/30	1.0未満~6.6	2.4
SS	30/40	5.0未満~9.5	6.6
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	0.4	0.05未満	0.05未満
全窒素	60/120	3.9~16	7.6
全リン	8/16	0.21~0.57	0.42
亜鉛	1	0.05未満~0.05	0.05

<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	—	81~130	98
	LPG焚き空調機	150	63~82	73
SOx (K値)	小型ボイラー	7	0.69~2.08	1.23
ばいじん	小型ボイラー	—	0.01未満~0.02	0.02

<PRTR対象物質 (PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

化学物質番号	物質名	取扱量※	大気への排出	河川への排出	土壌	埋立	下水道	廃棄物への移動	リサイクルの移動量	分解・除去量	製品への移動量
40	エチルベンゼン	15,000	7.1	0	0	0	0	0	0	15,000	0.62
63	キシレン	100,000	30	0	0	0	0	0	0	100,000	2.6
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	11,000	0.14	0	0	0	0	0	0	11,000	0
227	トルエン	190,000	360	0	0	0	0	0.01	0	190,000	50.0
283	フッ素	5,200	0	480	0	0	0	0	0	4,700	0
299	ベンゼン	9,600	3.3	0	0	0	0	24	0	9,600	0.29

※ 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】 187,000m<sup>2</sup>  
 【建物面積】 78,000m<sup>2</sup>  
 【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	6.5~7.4	6.9
BOD	25	2.2~4.1	3.3
SS	30	5.0未満	5.0未満
油分	5	2.5未満~3.5未満	2.5未満
鉛	0.1	0.005未満~0.027	0.007
クロム	0.5	0.1未満	0.1未満
COD(総量)	27.51	4.9~12.8	8.7
全窒素(総量)	19.24	5.2~11.9	7.1
全リン(総量)	2.55	0.2~1.4	0.68
亜鉛	2	0.05未満~0.20	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	—	58~71	67
	吸収式冷温水器	150	53~68	62
ばいじん	小型ボイラー	—	0.01未満	0.01未満
	吸収式冷温水器	0.2	0.01未満	0.01未満
	乾燥炉1	0.4	0.01未満	0.01未満
	乾燥炉2	0.4	0.01未満	0.01未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

化学物質番号	物質名	取扱量※	大気への排出	河川への排出	土壌	埋立	下水道	廃棄物への移動	リサイクルの移動量	分解・除去量	製品への移動量
40	エチルベンゼン	9,600	5,800	0	0	0	0	0.04	2,800	640	410
43	エチレングリコール	91,000	0	0	0	0	0	0	0	0	91,000
63	キシレン	17,000	7,000	0	0	0	0	0.13	3,400	4,700	1,700
69	六価クロム	740	0	0.74	0	0	0	5.2	0	0	730
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	1,700	720	0	0	0	0	0	340	610	0
227	トルエン	75,000	44,000	0	0	0	0	0.12	21,000	7,400	2,900
299	ベンゼン	600	2.4	0	0	0	0	0	0	400	190

※ 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】 151,000m<sup>2</sup>  
 【建物面積】 55,000m<sup>2</sup>  
 【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	7.6~7.9	7.7
BOD	20/30	1.0未満~4.5	1.9
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	3.5~4.0	3.7
全リン	8/16	0.10~0.29	0.20
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	0.01未満
	アルミ溶解保持炉	0.2	0.01未満	0.01未満
塩素	アルミ溶解炉	10	1未満~1	1未満
	アルミ溶解保持炉	10	1未満	1未満
塩化水素	アルミ溶解炉	20	5未満	5未満
	アルミ溶解保持炉	20	5未満	5未満
フッ素・フッ化水素	アルミ溶解炉	1	0.3未満	0.3未満
	アルミ溶解保持炉	1	0.3未満	0.3未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位: kg/年

化学物質番号	物質名	取扱量※	大気への排出	河川への排出	土壌	埋立	下水道	廃棄物への移動	リサイクルの移動量	分解・除去量	製品への移動量
63	キシレン	1,500	640	0	0	0	0	18	330	500	0
227	トルエン	1,200	380	0	0	0	0	110	78	600	0
311	マンガン	48,000	0	0	0	0	0	950	0	0	47,000
346	モリブデン及びその化合物	1,200	0	0	0	0	0	25	0	0	1,200

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

## 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)】 64,525m<sup>2</sup>

【従業員数】 338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:76,588m<sup>3</sup>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	7.0~7.7	7.4
BOD	20/25	0.5~4.4	1.1
SS	40/50	1.0~14	2.7
油分	5	0.5~1.2	0.8
全窒素	60/120	0.4~12	4.3
亜鉛	2	0.05~0.18	0.06

#### <大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	アルミ溶解炉	15	1未満~2	1.5
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	0.9未満~2.1	1.5
フッ素・フッ化水素	アルミ溶解炉	3	0.8未満	0.8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	95	95	0	0	0	0	0	0	0	0
253	ヒドラジン	23	0	0	0	0	0	23	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)】 82,350m<sup>2</sup>(38,000m<sup>2</sup>)

【従業員数】 505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:79,195m<sup>3</sup>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.6	6.8~7.9	7.2
BOD	15	2.3~9.9	6.7
SS	20	1.3~2.5	2.0
油分	5	0.5~3.0	1.4
全窒素	60/120	6.1~29.3	22
全リン	8/16	0.06~0.14	0.10
亜鉛	1	0.06~0.52	0.13

#### <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	49.0
	焼鈍炉	180	49~50	49.5
	冷温水発生器	150	40~58	49.0
SOx (K値)	連続浸炭炉	17.5	0.08~0.09	0.085
	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	1,300	0	0	0	0	0	0	1,200	0	100
16	2-アミノエタノール	17	0	0	0	0	0	17	0	0	0
40	エチルベンゼン	3.8	3.8	0	0	0	0	0	0	0	0
63	キシレン	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0
227	トルエン	64	64	0	0	0	0	0	0	0	0
232	ニッケル化合物	8.6	0	0	0	0	0	0	7.5	0	1.1
270	フタル酸ジ-n-ブチル	2.2	0	0	0	0	0	0.1	0	0	2.1
304	ホウ酸及びその化合物	150	0	0	0	0	0	140	6.3	0	1.0
309	ポリ(オキシチレン)= ノニフェニルエーテル	30	0	0	0	0	0	27.5	0	0	2.8
311	マンガン及びその化合物	910	0	0	0	0	0	0	800	0	110

※ 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)】 199,504m<sup>2</sup>(25,394m<sup>2</sup>)

【従業員数】 404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:55,552m<sup>3</sup>

項目	規制値	実績	平均
pH	6.0~8.5	6.9~7.4	7.2
BOD	20	1.0~9.3	4.2
SS	30	2.8~16	7.8
油分	4	0.5~2.1	1.2
全窒素(総量)	39.5	0.8~4.5	2.1
全リン(総量)	4	0.1~0.63	0.2
亜鉛	2	0.04~0.18	0.08

<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	38~93	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	1,900	0	0	0	0	0	1,900	0	0	0
40	エチルベンゼン	28	28	0	0	0	0	0	0	0	0
63	キシレン	3,900	240	0	0	0	0	0	0	3,700	0
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	2,500	15	0	0	0	0	0	0	2,500	0
227	トルエン	120	120	0	0	0	0	0	0	0	0
299	ベンゼン	7	7	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	54	0	0	0	0	0	54	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)】 2,307m<sup>2</sup>

【従業員数】 222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:36,326m<sup>3</sup>

項目	規制値	実績	平均
pH	6.5~8.2	7.0~7.6	7.3
BOD	10	1.9~9.9	6.0
COD	35	7.5~31.0	14.9
SS	15	2.0~2.0	2.0
油分	3	0.5~2.1	1.2
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	1,200	910	0	0	0	0	310	0	0	0
227	トルエン	990	550	0	0	0	0	440	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)】 21,000m<sup>2</sup>

【従業員数】 421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:9,341m<sup>3</sup>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8~8.5	7.1~7.6	7.4
BOD	20	1.0~4.5	2.2
SS	40	2.0~5.8	2.8
油分	5	0.5~1.8	0.9
亜鉛	2	0.08~0.32	0.19

<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	2,100	830	0	0	0	0	0	0	0	1,200
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	92,000	2,000	0	0	0	0	0	0	0	90,000
338	トリレンジイソシアネート	46,000	0	0	0	0	0	6,000	0	0	40,000

※ 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)】 36,000m<sup>2</sup>

【従業員数】 202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	420	0	16,000
231	ニッケル	6,300	63	0	0	0	0	0	160	0	6,100
311	マンガン及びその化合物	2,000	20	0	0	0	0	0	49	0	1,900

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

●(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)】 75,000m<sup>2</sup>

【従業員数】 315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:252,629m<sup>3</sup>

項目	規制値	実績	平均
pH	6~8	6.9~7.7	7.3
BOD	15	1.1~10.8	9.4
SS	15	1.4~8.6	3.7
油分	5	0.5~0.8	0.6
鉛	0.08	0.005未満~0.001	0.005未満
クロム	2	0.1未満	0.1未満
全窒素	60/120	0.4~11.1	3.6
全リン	8/16	0.1~1.5	0.5
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	75~100	96
SOx (K値)	ボイラー	17.5	0.02~0.23	0.12
ばいじん	ボイラー	0.3	0.0001~0.0008	0.0005

<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	1,200	1,200	0	0	0	0	0	0	0	0
63	キシレン	3,800	3,800	0	0	0	0	0	0	0	0
227	トルエン	4,200	4,200	0	0	0	0	0	0	0	0
232	ニッケル化合物	4,200	0	160	0	0	0	470	410	0	3,100

※ 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)】 21,000m<sup>2</sup>(6,000m<sup>2</sup>)

【従業員数】 185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	4,000	4,000	0	0	0	0	0	0	0	0
227	トルエン	8,800	8,800	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
	12月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を発売
1993年	3月	「環境保全取り組みプラン」を策定
	5月	環境保安係と廃棄物対策グループを統合し、環境産廃グループとして再編、強化
	12月	カーエアコン冷媒の代替フロン化を完了
1994年	6月	販売店で発生する使用済みバンパーの回収、リサイクルを開始
	8月	塗装排水汚泥の再利用設備を設置し、アスファルトシートへの再利用を開始 鋳造工場の鋳物廃砂のセメント原料への再利用を開始
1995年	1月	廃棄物焼却炉を更新し、廃棄物の減量化と廃熱利用(蒸気)を拡大
	8月	省エネルギーを推進するため湖西工場にコージェネレーション設備を導入
1996年	4月	電動アシスト自転車「LOVE(ラブ)」を発売
	5月	「環境保全取り組みプラン(フォローアップ版)」を策定
	12月	相良工場にコージェネレーション設備を導入
1997年	3月	ワゴンR天然ガス自動車を開発
	5月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を大幅に改良して発売
	10月	4ストローク船外機がシカゴボートショーで技術革新賞を受賞
	12月	「車の解体マニュアル」を発行し、代理店に配付
1998年	2月	大須賀工場にコージェネレーション設備を導入 「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ自主行動計画」を策定
	4月	ハンガリーの生産工場のマジャールスズキ社でISO14001の認証を取得
	7月	湖西工場でISO14001の認証を取得
	10月	新型軽自動車で10・15モード燃費29.0km/ℓを達成したリーンバンエンジン搭載車を発売 スズキ4ストローク船外機が2年連続で技術革新賞を受賞
	12月	環境に配慮したパイプ曲げ加工技術を開発
	3月	二輪車用の新触媒を開発(スクーター「レッツII」に搭載)
1999年	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」を新発表 省資源に優れた新発想のスクーター「チョイノリ」を新発表
	3月	磐田工場でISO14001の認証を取得 本社工場でISO14001の認証を取得 風力発電設備を引佐研修センターに設置
	7月	IMDS(International Material Data System)に加入
	9月	グリーン調達ガイドラインを発行 「超・低排出ガス」認定車を発売
	10月	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
2009年	4月	「低価格・低環境負荷を実現した高速めっきシステムの開発と実用化」により「市村産業賞 貢献賞」を受賞
	9月	インドのマルチ・スズキ・インディア社がトレーラー輸送から2段式貨物列車輸送に変更し、CO2排出量削減に貢献したことからゴールデンピーコックエコ革新賞を受賞
	10月	プラグインハイブリッド四輪車「スイフト レンジ・エクステンダー」、燃料電池スクータ「バーガマン・フューエル・セル・スクータ」を開発し、東京モーターショーへ参考出品



# 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 》	74
《 お取引先様とともに 》	83
《 スズキの財団活動など 》	84
《 従業員とともに 》	88
《 株主・投資家の皆様とともに 》	94
《 地域社会とともに 》	99
《 会社概要 》	119

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

### 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、2009年には12万4千件を超えるまでになりました。この傾向は今後も続くことが予想されます。

「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、これら多くのお客様に対応するため、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、多様なメディア環境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います。そして、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に、迅速・的確な回答のための資料整備や、応対技術のレベルアップにも努め、さらに、製品のご購入や整備など、直接の対応が必要なご用件には、全国のスズキネットワークと連携して、適切にサポートを実施しています。

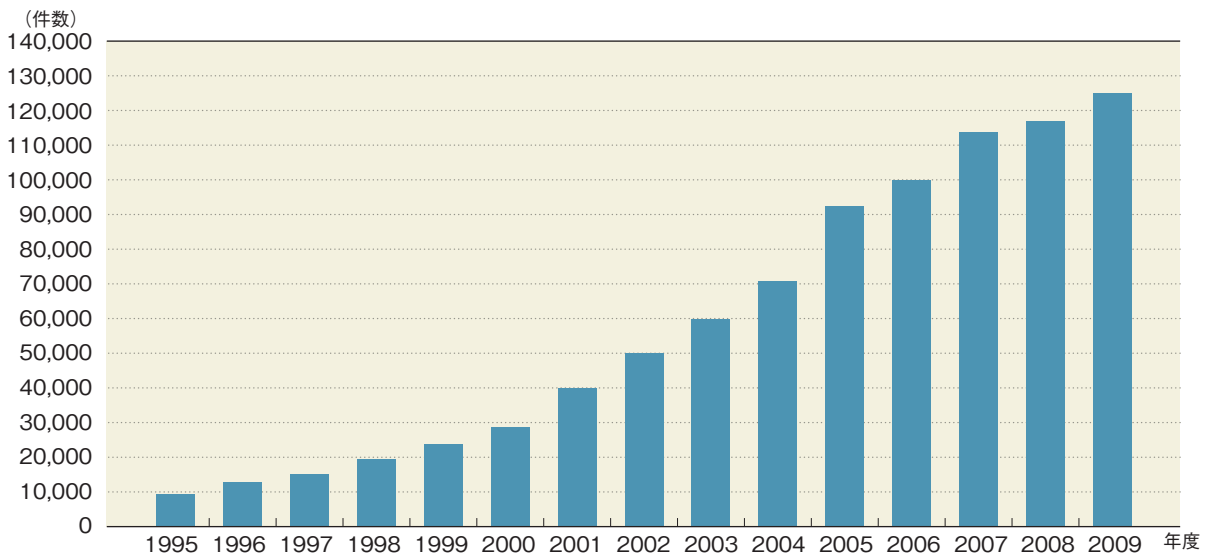
また、“お客様からの貴重な声”は、情報を一元管理するシステムを導入して効率的に管理し、個人情報の保護に配慮した上で社内イントラネットに掲載するほか、情報の重要度に応

じて即時に社内展開する体制作りも行い、各部門の担当者に“お客様からの貴重な声”を直接お届けすることで、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。

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



お客様相談室受付件数の推移



## 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、2008年から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、気付き、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ファンネット推進委員が「お客様との絆づくりに対する思い」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で速度の調整が可能で、時速1～6kmで速度の調整が可能なタイプもあります。(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あり重量も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マークを製品表示しています。

TOPICS



目的付記型JISマーク

### ●安全運転講習会“誤使用事故防止に向けて”

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

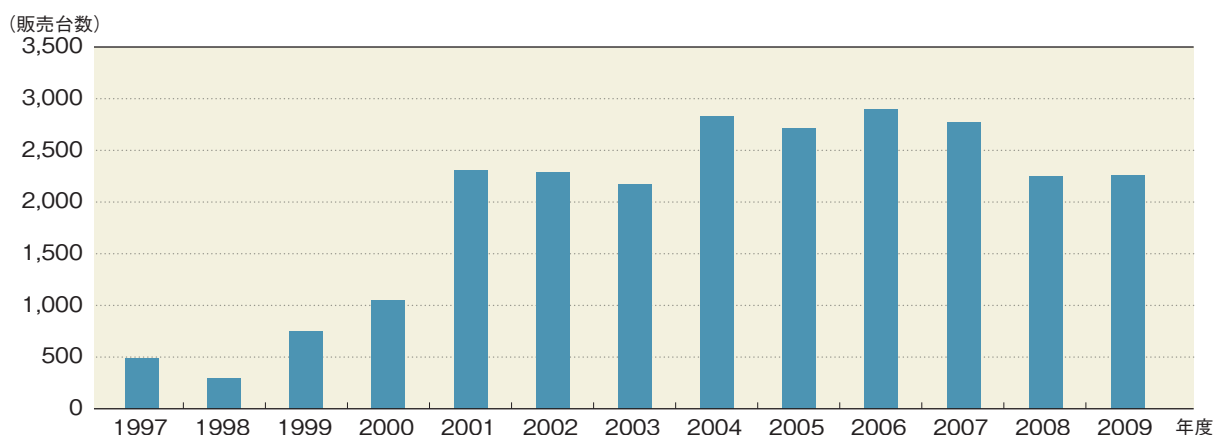
電動車いす安全指導表彰制度とは、電動車いすの安全利用方法等について、交通安全教育、広報啓発活動を促進し、電動車いすが関係する交通事故を防止するための活動を積極的に実施している電動車いす関係者を警察庁交通局が表彰する制度です。スズキは、電動車いす安全普及協会（電安協）の事務局として、電動車いす安全指導表彰制度を積極的に推進しています。

## 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6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。スズキはワゴンRと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。

# TECT

軽量衝撃吸収ボディー【テクト】  
TECT-Total Effective Central Technology

64km/hオフセット前面衝突に対応

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<sup>®</sup> (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ー、歩行者傷害軽減ボディー、SRSエアバッグ、頭部衝撃軽減インテリア等)、地域、社会の一員として交通安全活動、安全運転励行の普及活動等へ積極的に取り組んでいます。

※ESPはDaimler AGの登録商標です。



エアバッグ膨張イメージ写真



ニーエアバッグ

## 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・四輪車併せて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、(財)全日本交通安全協会主催の二輪車安全運転特別指導員養成講習会や、中央研修会に、専門員を派遣し普及推進に協力しています。

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1250シリーズ、グラディウス400、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2009年中に全国で60回開催し、約2,000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100回、3,500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」。2009年の入場者数は3万2千人を超えました。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。



また、今年は新しい試みとして、バイクのふるさと来場者向けに、スズキ歴史館の特別開館も行いました。

## 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、毎年定期的に行っています。

2009年度は既に入社、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買します。このことは単にスズキにとってメリットがあるだけでなく、パートナーとなっていただくお取引先様にとっても「量」を背景とした安定取引や、技術的な蓄積などの様々なメリットが生じ、これらを共有することで、さらなる信頼関係の構築に繋がります。

### 03 事業継続計画の取り組み

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



## スズキの財団活動など

### 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

今日、小型自動車産業は、エネルギー問題が再度深刻化する中で、省エネルギー自動車に対する要請など、時代の期待に答えるべく、大きな飛躍の時期を迎えようとしています。我々はこのような状況の中で、小型自動車産業が国民のニーズに機敏に対応すべく、さらに一層の努力を続けなければならない必要があると考えております。そのためには関連機械工業のより一層の高度な発展と、優秀な技術者の確保が何よりも大切であり

ますので、小型自動車に関連した機械工業の技術開発に関する援助・助成と、これらの分野に携わろうと意欲を燃やす若い人々に対する奨励援助を行うため、当財団は、経済産業省ならびに各方面のご指導とご協力により設立され、活動を続けております。(スズキ財団は、1980年にスズキ株の創立60周年の記念事業として、関連企業とともに基金を寄託した特定公益増進法人です。)

### 財団の活動

#### ① 基礎的・独創的研究に対する助成

環境や情報、制御、材料、医療関連などの技術に関する基礎的・独創的研究に対し、社会発展の基礎を築く研究に助成を行います。これまでに全国の大学・高専・研究機関の研究者758人に、10億5,269万円(2010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、早急に取り組みなければならない課題に対し、研究者が知恵を集結し解決を目指す研究テーマに助成を行います。平成15年度より助成を開始し、これまでに「軽・小型車用排気ガス浄化システムの開発」等の10件の研究に対し、7,823万円(2010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・独創的研究成果の更なる充実・発展を目的として、国内外で行われるシンポジウム・会議等の開催、或は海外で開催されるシンポジウム・会議への出席等にかかる経費の一部を助成しています。これまでに301件、1億1,434万円(2010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**

静岡大学とハンガリーのブダペスト経済工科大学の2大学間研究者交流協定に基づき、2大学とスズキ財団がタイアップして、平成11年度から行っている事業です。これまでにブダペスト経済工科大学から8人の研究者が研究留学を行いました。その中には国際共同研究開発として進められたものもあります。

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

**⑥助成件数と助成金額**

- ・2009年度助成件数：62件  
(2010年4月1日までの累計：1,077件)
- ・2009年度助成金額：6,095万円  
(2010年4月1日までの累計：12億6277万円)

**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：15億5,558万円
- ・奨学援助総額(2010年4月1日までの累計)：1億638万円
- ・奨学金給付(2009年度)：64件(1,938万円)



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「学ぶ歓び」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、永續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ることができ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画しています。

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



04 大学でスズキ寄附講座・冠講座を開講

地元の学生にスズキのものづくりを紹介

地元の大学へ、スズキから講師を派遣し、人材の育成および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(排気ガス処理のための触媒技術や燃費向上によるCO2排出低減)

・講師：

スズキから大学に従業員を教授、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
- : 2005~2009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。

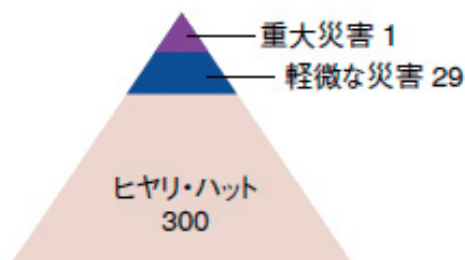
「1件の重大災害が発生した場合、その背景には29件の軽微な災害、さらにその背後には300件のヒヤリ・ハット※1がある」※2といわれており、災害を未然に防ぐためには、ヒヤリ・ハットを根絶する取り組みを行う必要があります。

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ればケガをしたかもしれない失敗、換言すれば、「ヒヤリ」とした、「ハッ」とした経験を言います。

※2 ハイブリッドの法則

#### ハイブリッドの法則(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や講習会を利用した従業員へのメンタルヘルス等の健康情報提供
- ・各職場のケア促進を図るため、主に管理職を対象に産業医によるメンタルヘルスラインケア講習会を開催
- ・従業員が気軽に相談できるよう、社内医務室に精神科医による「心の相談室」を開設

#### 交通安全

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

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



## 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。

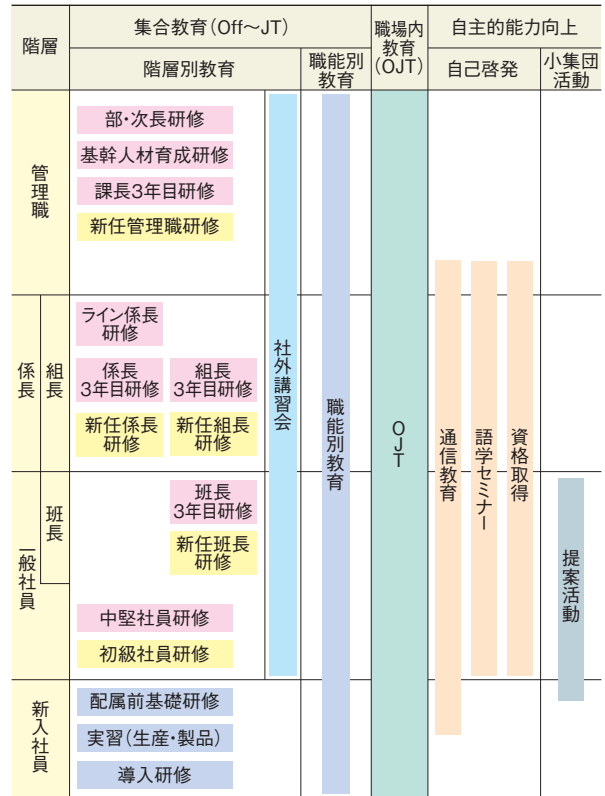
※階層別教育とは、社内職位に応じて組織横断的に実施される研修で、具体的には部・次長研修、課長研修、係長研修、組長研修、班長研修等をいいます。

研修受講人数(スズキグループ全体)

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
2009年度	18,000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 that 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138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、138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、138社約5万人の従業員が、創造性豊かに活き活きとして働く闊達な職場風土と安定した労使関係が構築できるよう、取り組んでいます。

## 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6年目を迎えました。2010年6月末現在で、重度の知的障害者を含めた障害者数は60名となり、指導者と一体となってスズキ本社内事務所、従業員寮、関連施設の清掃業務、社内書類の集配業務に携わっています。

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

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

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

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

## 【株式会社 スズキ・サポートの概要】

- |        |                                     |
|--------|-------------------------------------|
| 1.社名   | 株式会社スズキ・サポート                        |
| 2.資本金  | 1千万円                                |
| 3.出資者  | スズキ株式会社                             |
| 4.所在地  | 静岡県浜松市南区高塚町300                      |
| 5.設立   | 2005年2月                             |
| 6.事業内容 | 清掃業務等                               |
| 7.代表者  | 代表取締役 内田 博康(スズキ(株)常務役員<br>管理本部副本部長) |
| 8.従業員数 | 71名(うち障害者60名)                       |



# 株主・投資家の皆様とともに

## 01 企業価値の向上

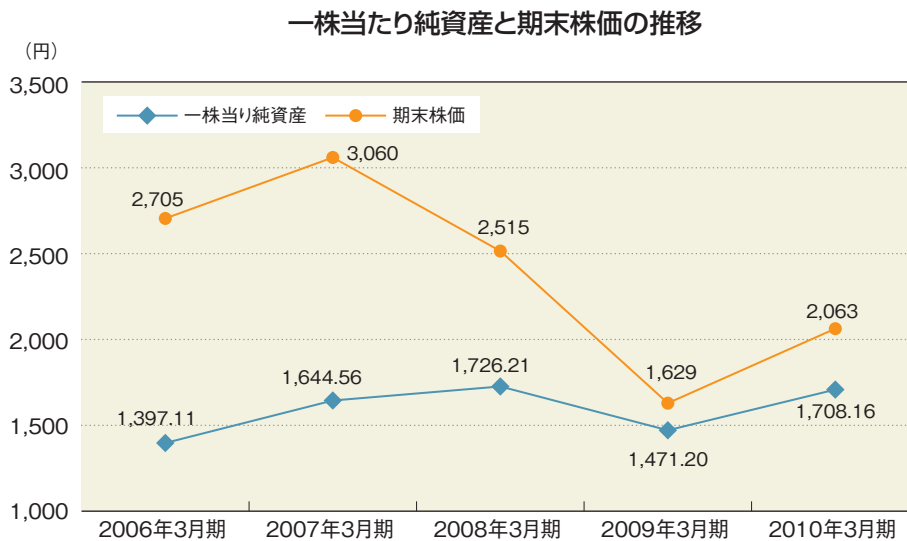
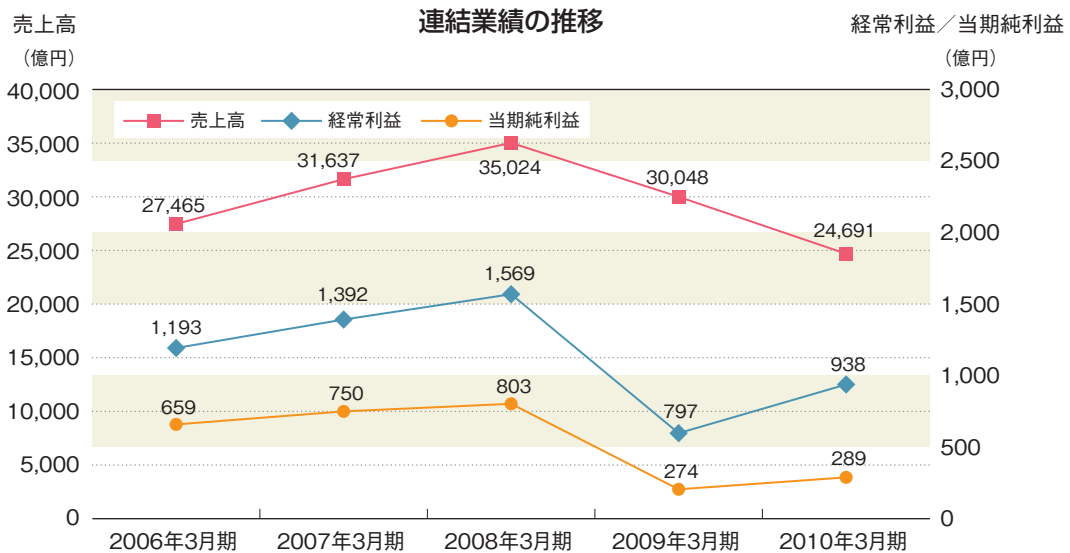
スズキでは、これまで、株主・投資家の皆様の支持と信頼に応えるため、企業価値の向上に努めてまいりました。

しかしながら、世界的な金融危機の影響により、自動車販売は一部の地域を除き世界各地で落込み、当期の当社グループの売上高は、ピークの2008年3月期に対し30%減少するなど厳しい状況が続いています。

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」、「売上高30%減の現実を直視し、全て

をやり直そう!」をスローガンに、全社一丸となって取組んでまいります。

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。



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おります。

前期後半より経営環境は一変し、売上高の大幅な落込み状況が続いていますが、あらゆる経費の徹底した削減等により利益を計上することができました。

経営環境は引続き厳しい見通しではありますが、株主の皆様の日頃のご支援に感謝の意を表するため、期末配当は1株

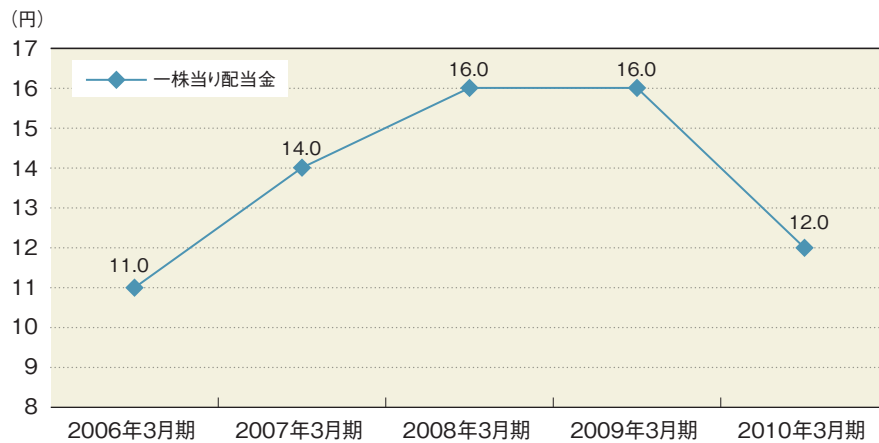
につき7円とさせていただきます。これにより、中間配当金(1株につき5円)を含めました当期の年間配当金は、1株につき12円となります。

次期の配当金につきましても、当期と同額の1株につき12円(うち、中間配当金6円)とさせていただきます予定であります。

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

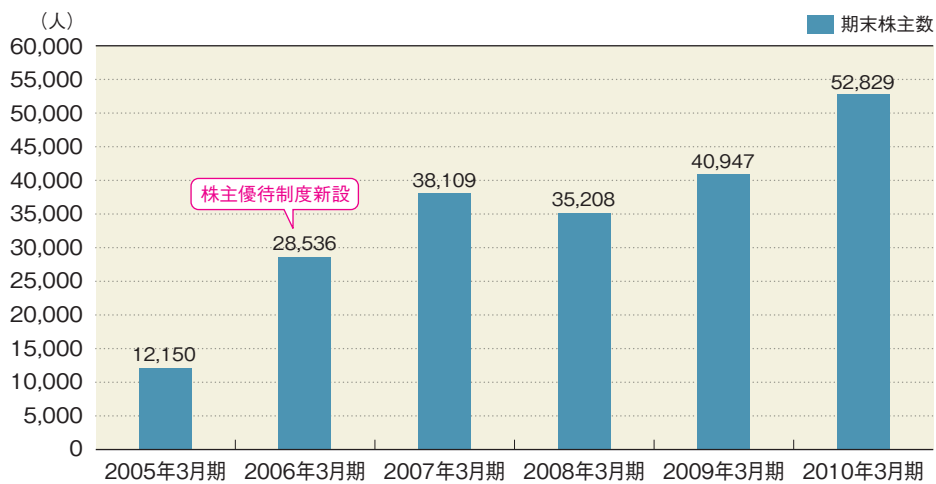
当社では、株主の皆様の日頃のご支援に感謝するとともに、当社製品の一層のご愛用を願いまして、株主優待制度を実施しております。

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

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

なお、株主数の推移については、次の通りです。

期末株主数の推移



●対象株主

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

●優待内容

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



岩塩とハンガリー蜂蜜セット



## 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。

The screenshot shows the Suzuki IR website interface. At the top, there is a navigation bar with the Suzuki logo and 'SUZUKI :: IR情報'. Below this are several menu items: 'IR情報トップ', 'IRニュース', 'IRライブラリー', '株式・格付・社債情報', '財務ハイライト', 'IRカレンダー', and 'よくある質問'. The main content area features a large aerial photograph of a Suzuki factory. Below the photo, there are several sections: 'トップメッセージ' with a photo of a representative and a message; 'IRライブラリー' listing documents like '事業報告書' and 'Annual Report'; '株式・格付・社債情報' listing '株価情報' and '株主総会招集'; '財務ハイライト' with '売上高推移'; 'IRカレンダー' with 'IRに関する年間スケジュール'; '電子公告' with 'スズキからの重要なお知らせ'; and 'よくある質問' with 'お客様からのお問合せの中で比較的多いお問合せと回答'. On the right side, there is an 'IRニュース' section with news items dated 2009年8月3日, 2009年6月29日, and 2009年6月29日. At the bottom, there is a '株価情報' section with a '株価表示' button. The footer contains copyright information and a disclaimer.

\*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、東京支店広報課、広報部広報課及び財務部企画IR課に担当部署を設置しております。

## (4)個人向けのIRイベントの実施

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、よりスズキの事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年度から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いています。



##### ●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。



下川コース(北海道)

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。持続可能な地域を未来へ引き継ぐために、「下川町環境モデル都市宣言」を策定し、循環型森林経営・バイオマスタウン構想の推進・地域材を活用した環境重視型モデル住宅など環境に配慮した地域づくりを推進しています。

#### 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。2009年度は14回の清掃活動にのべ678人が参加し、およそ軽トラック9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、2010年3月現在62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発足当時から参加・協力しており、2009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7回のイベントに延べ25家族94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汽水湖「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、環境保全活動に協力していきます。

### ●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。



### ●浜名湖エコワークショップ

エコ活動の現場をめぐる探訪ツアー ～ 浜名湖東岸地域

浜名湖地域の環境の保全・活動に取り組む団体の活動現場を探訪して情報交換を行いました。



## (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

### ハイチ、チリ、中国で起きた大規模地震被災地への支援

2010年には、海外で立て続けに3件の大きな地震がありました。1月12日のハイチ、2月27日のチリ、4月14日の中国西部の青海省。これらの大規模地震により被害を受けた被災者への支援として、下記の通り義援金を寄附しました。

#### 支援内容

	支援内容
ハイチ地震	日本赤十字社を通して義援金100万円
チリ地震	日本赤十字社を通して義援金50万円
中国西部・青海省の玉樹チベット族自治州玉樹県地震	日本赤十字社を通して義援金100万円

## 03 スポーツ振興・教育支援活動（主旨賛同支援型）

1962年創部のスズキ陸上競技部は、2010年4月から新たなクラブ組織「スズキ浜松アスリートクラブ」として活動を開始しました。活動内容はこれまで通り、オリンピック、世界陸上競技選手権大会などの国際大会で活躍する選手の育成・輩出することを目指していきます。また、陸上競技の普及・発展並びに競技力向上のため、陸上競技を通じて地域スポーツ振興にも取り組んでまいります。

### 第16回 アジア競技大会「日本代表」選手決定

2010年11月に中国・広州で開催される「第16回アジア競技大会」の日本代表選手にスズキ浜松アスリートクラブの選手3名が日本代表選手に決定しました。



アジア競技会に向けて地元記者を前に決意表明した代表選手3名  
左から武田毅選手(3000m障害)、村上幸史選手(やり投げ)、海老原有希選手(やり投げ)

## スズキ浜松アスリートクラブが特別講習会

11月のアジア競技会代表選手3名を含むスズキ浜松アスリートクラブの選手7名が、合宿先の北海道函館市で地元の中高生50人を対象に特別講習会を実施しました。講習会では運動の基礎となる歩きの基本動作から短距離、やり投げ、砲丸投げ、ハンマー投げ、走り幅跳び、長距離と各競技の専門的なアドバイスを実施しました。



村上選手からの指導



海老原選手からの指導



2010年日本選手権3段跳び優勝の鈴木選手と  
パラリンピック日本代表の山本選手からの指導

## 春野町で陸上教室を開催

スズキ浜松アスリートクラブは、2007年から春野町（現：静岡県浜松市天竜区）からの要請を受け、春野地域住民を対象とした陸上教室に毎年指導者を派遣し、運営に協力しています。受講生は、専門で陸上を行っている方ばかりではないため、基礎的な動き作りを中心としながら、毎年少しずつ指導レベルを上げて陸上競技の普及活動を行っています。今年の陸上教室は、グランド環境が非常に良い春野高校を会場とし、例年の参加者を大きく上回る約100人の受講生が参加するなど、陸上を楽しみながら学んでいただきました。



04 地域のために

スズキ歴史館

2009年4月から一般公開を開始したスズキ歴史館は、おかげさまで開館2年目を無事に迎えることができました。開館当初は休館日としていた土・日・祝日もお客様のご要望を受けて開館日とするなど、ご家族でのお出かけにも利用しやすくなりました。さらに、本年4月からは、スズキの育った「遠州地方」について、地元の特産品や文化、主な施設など、スズキのことだけではなく様々な情報を紹介する「遠州コーナー」を新設し、より多くのお客様がお楽しみいただける施設となるよう改修を行いました。昨年一年間での入場者数は5万人を越え、大変ご好評をいただいております。今後は、夏休みの子供向けイベントを企画したり、展示物の入れ替えを行うなど“また行ってみたいくなる施設”となるよう工夫をするとともに、地域の皆様から喜ばれる施設となるよう更なる努力を続けてまいります。



新設した遠州コーナー



遠州の偉人紹介



浜松まつりの紹介

## サンタクロースがスズキ歴史館に来館

世界各国を訪問して子供たちに夢を与えるフィンランドの親善大使「公認サンタクロース※」がスズキ歴史館を訪れ、歴史館の見学をしていた地元の保育園児にプレゼントを渡すサプライズイベントをフィンランド航空と協力して行いました。園児たちは突然現れたサンタクロースに驚きながらも、本物のサンタクロースからのプレゼントに歓声が上がリ、プレゼントのお礼として、園児から歌の合唱でお返しをするなど楽しいひと時を過ごしていただきました。

※フィンランド通商産業省の協力およびフィンランドを代表する約70の企業・団体からの出資により設立された「フィンランド・サンタクロース・ファンデーション」が公認したサンタクロースで、フィンランド航空の協力により、毎年クリスマスシーズンに世界各国を訪問している。



本物のサンタクロースから、園児一人一人にプレゼントが手渡されました。

## トピックス

## TOPICS

### 夏休み体験学習を開催

夏休み最終週の土曜日に、子供向けの学習イベント「スズキ歴史館夏休み体験学習2010」を開催しました。イベント当日は、地元の子供たちを中心に約600人の子供たちが集まり、いろいろなイベントを楽しんでいただきました。実施した主なイベントは、手作りの木製織機によるコースターの手織り体験や、実際のオートバイエンジンをを使った分解・組み立て体験など、スズキの“歴史”や“ものづくり”にちなんだイベントを実施し、学校とは違ったかたちで楽しみながら学んでいただきました。



木製織機による手織り体験



オートバイエンジンの分解・組み立て体験





## 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

#### ●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延べ12,000人を受け入れています。

見学では映像資料の「ようこそ湖西工場へ、スズキの車が出来るまで」を使い流れ作業の仕組を分かりやすく紹介しています。又、風力発電設備等を見学し、環境へ配慮した車造りを紹介しています。



#### ●地元自治会の交流会

地元自治会の方々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なって、年4回、延べ150人が周辺道路の清掃活動を行っています。

又、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。



### ●湖西工場関係輸送業者への協力依頼

湖西工場へ出入りする輸送業者の方々に、湖西工場の環境方針や環境保全活動に理解をもとめ、併せて「道路へのポイ捨て禁止」、「アイドリングストップ運動の推進」、「中央幹線道路の利用促進」等の協力をお願いしております。



### ●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において、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。

毎年延べ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、労働組合湖西支部から延べ150人が参加し、太平洋の浜辺(白須賀海岸)を清掃しています。



## 磐田工場での取り組み

### ●工場周辺の清掃活動

毎月1回、工場周辺の清掃活動の一環として、従業員による「クリーン作戦」を実施しています。



### ●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。



### ●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、スニッケ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。



### ●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。

2009年度は2010年3月に実施し、地元の代表者、市議会議員、牧之原市担当者など17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。

2009年度は10月に実施し、絶好の釣り日和のなか、鯉やヘラブナが釣り上げられていました。



### ●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、交流会を行い、意見交換や工場を見学をして頂きました。



### ●工場周辺の清掃活動

従業員ボランティアによる毎月1回工場周辺のゴミ拾いを行う「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。



### ●工場西側の騒音監視活動

管理職と環境事務局が年4回、工場西側の騒音の確認を行う「早朝・夜間パトロール」を行っています。6:00と22:00の静かな時間帯に工場から出る音を確認し、西側近隣にお住まいの方々の良好な生活環境の維持を図っています。



### ●佐鳴湖の浄化活動

高塚工場のめっき処理工程で使用していた硝酸は、排水処理を行なって河川に放流しておりましたが微量の窒素を含んでいるため、佐鳴湖の富栄養化につながっているとされていました。

処理方法を専門業者による引取りリサイクルに変更することで、窒素含有量を88%削減できました。その結果、水質が改善され、排水路には清流域に住む魚(アユ、ハヤ、チチブ等)が泳ぐ程となり、佐鳴湖の水質改善につながっています。



水質が改善された排水路にアユが住みつきました

## 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て、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。



### ●地域交流会

実施時期 3月

実施内容 工場に隣接する2町内会の代表者を工場へ招き、交流会を開催しました。

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



### ●交通安全街頭指導への参加

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を目的として、工場周辺の清掃活動を実施しています。

2009年度同様、本年度も月1回実施します。

地元自治会役員の皆様からも、「きれいになった」とのお話をいただいております。一層の美化を目指し、活動して行きます。



### ●地元の皆様との交流活動

毎年、地元自治会役員の皆様との懇談会(工場見学)を開催し、コミュニケーションの向上を図っています。

本年も、3月に実施し、貴重なご意見をお伺いしました。

### ●地元神社大祭終了後の清掃活動に対し感謝状が授与されました

地元、三熊野神社大祭終了後、神社周辺の清掃活動を実施しています。この活動により、本年4月に、横須賀地区祭典総代会様、掛川観光協会大須賀支部様、遠州横須賀倶楽部様より、市営ギャラリー「プラザ大須賀」に「掛川南部観光案内処」が開設された際のオープン記念式典において、感謝状が授与されました。

今後共、地域住民の皆様にも親しまれ愛される工場を目指して活動して行きます。

## 開発部横浜研究室での取り組み

本年度も、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、講演活動を行いました。

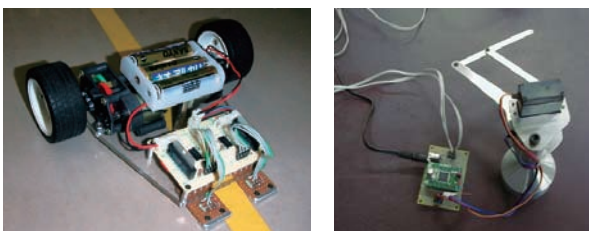


<木工室で授業を行いました>

2009年度は、小・中学校の計3校、70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LED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。



<講演に持参するロボットの実物サンプル>

## 二輪技術センター(竜洋)コースでの取り組み

### ●スポーツ競技大会への二輪技術センター(竜洋)コースの開放

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

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





06 海外での取り組み

インド

■サステナビリティ・レポート

MSIL (マルチ・スズキ・インディア社)は、グローバル・レポートング・イニシアティブ (GRI)のG3ガイドラインに従って、同社初のサステナビリティ・レポートを発行しました。このレポートは、外部の保証機関によって検証され、GRIのG3ガイドラインのレベルA+に適合しています。



■サステナビリティ・アワード

MSILは、持続可能な開発のための研究教育拠点CII-ITCにより制定された「Certificate for Strong Commitment to Sustainability (サステナビリティへの多大な貢献を行ったことの証明書)」を授与されました。(写真右:インド環境相 Jairam Ramesh氏、左: I V Rao氏 (MSIL ( MEO))



■交通安全における先導的取り組み

交通安全は、マルチ・スズキ・インディア社 (MSIL)のCSRプログラムの中で最も重要な活動として取り組んでいます。2009年度、同社は、運転教習・研究機関IDTR (Institute of Driving Training and Research)の2つの新拠点と、マルチ・ドライビングスクール (MDS)を32校増設しました。この新たなIDTRとMDSの増設によって、MSILは、全国で4つのIDTR運営拠点と、83校のMDSを有することになりました。IDTRとMDSによるMSILの先導的取り組みは、州政府とディーラーそれぞれとの提携によって運営されています。また、運転教習に関するこの取り組みをインド各地で展開し、MSILは、2000年に最初のIDTRの運用を開始して以来、延べ67万人に安全運転教習を行っています。MSILは、2008年度から、交通安全啓蒙活動 (National Road Safety Mission)プログラムを開始し、3年間で50万人に安全運転教習を行うことを目標に掲げ、活動しています。2009年度の教習受講者数は13万7,000人に達しています。2009年度、MSILは、学校に通う子供たちの交通安全意識向上のための新規プログラムを開始し、約6,000人の生徒たちに交通安全への関心を高める機会を提供しました。また、実際のドライバーを対象とした交通安全意識に関する短期プログラムを、以前はデリーでのみ実施していましたが、MDSを通じて全国的に展開しました。MSILのもう一つの先導的な取り組みとして、「マルチスズキトラフィックビート」があります。これは、安全運転と車のメンテナンスに関する情報を、ラジオで自動車通勤者向けに提供するものです。ラッシュ時には、様々な市街ルートの道路情報も提供され、時間のかからない別のルートを知ることができます。「マルチスズキトラフィックビート」は、インド国内の17都市で毎日放送されています。



■職業訓練

2009年度、MSILは、ハリヤナ州グルガオンに、女性を対象とした新規の産業訓練所 (ITI)を導入しました。同社はこのITIを、「Centre of Excellence for Apparels (装飾品の研究教育拠点)」へと発展させる予定です。MSILは、2006年、ハリヤナ州への4つの国営ITIの導入に伴い、サプライヤ2社と共同でITI発展計画を始動しました。グルガオンのITIには、授業のカリキュラム以外に読書の習慣を身につけるための場として、中央図書館が設置されました。また、コンピュータ室も新しく設置されました。ITIの生徒は、安全、5S、改善、品質、運転技術などを主題とした教育を、MSILの熟練者から受けています。生徒と教職員は、現場の雰囲気に触れるため、MSILの施設見学をしています。MSILは、車両のブレーキシステムや燃料噴射システムなどの複雑な技術的知識を教えるため、視聴覚教材をITIに導入しました。2009年度、MSILは、関連するテーマについて、ITIの教員には延べ1,326時間、生徒には延べ69,910時間の教育を行いました。ハリヤナ州に導入したITI発展計画とは別に、MSILはさらに、自動車業界への技術支援をインド全国の私営・公共ITIに展開し、これによって生徒が自動車分野に就業するためのサポートを行い、ディーラーの車両修理工場が求める技術力のある人材を育成しています。MSILは、19拠点のITIに支援を行い、エンジンやトランスミッションなどの自動車部品を教育のために寄付しています。約400人の生徒がITIを卒業し、MSILのディーラーの車両修理工場に就職しています。



■従業員ボランティアプログラム (e-パリバルタン)

本プログラムでは、MSILの従業員が日曜や祝日等の休日を利用して貧しい人々のためのボランティア活動を行っています。この活動では、ボランティア施設で恵まれない子供たちの面倒を見たり、老人ホームでお年寄りと時間を過ごしたり、誕生日やお祭り、国家的なイベントを祝ったりします。

デリー、グルガオン、マネサールにあるボランティア施設の数には、2009年度に設立された新しい施設を加えると、合計19施設になりました。従業員は延べ4,000時間以上のボランティア活動を行い、1,200人以上の恵まれない子供たちやお年寄りのために奉仕しました。

また従業員は、1週間にわたる「図書寄付運動」の一環として、1,000冊を超す書籍(新品・中古品)を寄付しました。これらの書籍は、様々なボランティア施設に配付されました。



■地域社会発展のための先導的取り組み

MSILは、支援先として、マネサール工場周辺の4つの村を選定し、専任のチームが地域社会と連携して、教育、雇用訓練、健康管理、基礎的なインフラ整備などの分野を向上させる活動に取り組んでいます。

●教育

2009年度、恵まれない子供たちのための夜間補習クラスを開講しました。支援先の村の貧しい家庭の子供たち75人が、このクラスに参加しました。この結果、生徒たちの最終試験の平均得点率は、73%から85%に上がりました。MSILは子供たちのために、演劇、美術／工芸、作文、歌唱などの潜在的な才能を伸ばす機会を提供しています。

●雇用訓練

MSILは、支援先の村の失業中の若者に対して、就職に必要な能力を高める訓練を行いました。直近2年間で、失業中の若者97人が、安全運転技術の教習を受けました。支援先の村の失業中の若者は、運転教習の他に、グルガオンの産業訓練所(ITI)で電子や電気、自動車に関する職業研修も受講しました。このプログラムにはこれまでに、貧しい家庭出身の43人の生徒が登録しています。



●健康管理

女性、子供、高齢者への治療・予防医療サービスを提供するため、MSILは、支援先の村において定期的に医療キャンプを行っています。学校に通う子供たち向けには、健康意識向上と予防接種を目的とした特別キャンプを行っています。支援先の村では、9,200人を超す人々がこれらのキャンプを利用しました。



●インフラ整備

2009年度は、生徒たちの学習や活動に適した環境を整えることを目的に、マネサールのダーナ村の国営学校を改修し、近代的なトイレや安全な飲料水システム、外溝、校庭、ぶらんこなどの基本的な設備が設置しました。

■環境分野における先導的取り組み

MSILは、環境規制の順守や省エネルギー化を継続的に推し進め、さらなる環境保護活動の向上を図ってきました。2009年度は、M/s AVベルギーによる監査が行われ、ISO 14001認証継続の承認を監査員から受けました。

この年、環境保全と省エネに関して実施した主な活動は、以下の通りです。

●マネサール工場の固定発電や工程に用いるガスとして、環境に優しい天然ガスの利用を開始しました。

●マネサール工場において、地下水の代わりに運河の水の利用を開始しました。

●照明については、CFL(電球型蛍光灯)／HPSV(高圧ナトリウム)ランプの代わりに、エネルギー効率の高いLEDライトを導入しました。

●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。中西眞三社長は、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強く呼びかけました。2009年度、MSILは、マネサールとグルガオンの工場の周りに1万4,000本の植樹を行いました。



■子供たちのための公園

MSILは、ニューデリーのインド門の近くにある「子供たちのための公園(Children's Park)」の維持管理を2000年から行っています。10エーカー以上の敷地を有するこの公園は、清潔で緑のある安全な遊び場であり、子供たちはここで共に楽しく遊び、学び、成長することができます。この施設には、ブランコや図書館、科学館なども設置されています。

この公園は、子供たちのリクリエーション活動場所として人気があります。2009年度には、1万5,000人を超す子供たちがこの公園を訪れました。子供の日には大きなイベントが開催され、ダンスコンテストや絵画展、歌唱コンテストには、47校以上からの参加がありました。



インドネシア

スズキ・インドモービル・セールス社(SIS)は、中部ジャワ州にあるプランバナ南寺院群のSDN Kebon Dalam Lor小学校に、図書館施設を寄付しました。



SISは、ジャカルタ東部のチェゲル-チパウンにあるイスラム教師協会「TSAQOFAH ISLAMIYYAH」に対して、3,000万ルピアに相当する校舎修繕および学校施設の寄付を行いました。



西スマトラ州バリアマン地区と西ジャワ州タシクマラヤ地区の地震被災者を支援するため、スズキ・インドモービル・モーター社(SIM)とSISは、そのディーラーや従業員と共に、総額5億ルピアの寄付を行いました。具体的には、この2地区における教育施設への寄付、校舎の修繕、イスラム教師協会への寄付に加え、救急車3台(APVベース)を寄付しました。



SISは、バリ島クタビーチの救命活動を支援するため、1,000万ルピアのビーチ用安全設備を寄付しました。



## パキスタン

### 1.生産活動

#### ■環境に優しい製品の開発

パックスズキ社は、環境責任を受け入れ、クリーン燃料であるCNG(圧縮天然ガス)で走行する車両を提供しています。

また、パックスズキ社は、「スズキ地球環境憲章」に賛同し、国内市場における天然ガス燃料車の利用を推進しています。これらの車両は、クリーンエネルギー車や環境配慮製品といわれ、地球温暖化の防止に効果があります。



#### ■環境に優しい物流

パックスズキ社は、SMC方針の実現に向け、現地ベンダーからの部品の受け入れの際に通い箱の使用を増加しました。



### 2.教育支援活動

#### ■工科大学の学生を対象としたインターンシップ制度

PSMC(パックスズキ社)は、NED工科大学 自動車・船舶工学部の学生を対象に、以下のインターンシップ・プログラムを実施しました。

- 1) 2009年12月：19日間のインターンシップ・プログラム(受講生3名)
- 2) 2009年 6月：25日間のインターンシップ・プログラム(受講生5名)

受講生は、自動車の製造および組立工程について学習しました。

#### ■教育／見学

様々な大学や教育機関の学生を対象に、6回の工場見学を実施しました。

- 1) NED大学(機械・工業・冶金工学部の学生)
- 2) PAF KIET大学(総合経営学部の学生)
- 3) PAF空軍大学(工学部の学生)
- 4) カラチ日本人学校



## 中国

### 中国地震災害献金

期 日	献 金 側	罹災地区	献金受領側	金 額	写 真
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	100万円	
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	191,190.1円	
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円を 寄付	
2010年 4月14日	重慶長安鈴木汽車有限公司 (長安集団*を通して)	青海玉树 地震災害地区	中国赤十字本社	100万円	
	重慶長安鈴木汽車有限公司 共産党員会		中国赤十字本社	10,410円	

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

### 公益活動

期 日	献 金 側	活動場所	活動内容	写 真
2005 -2009年	重慶長安鈴木汽車有限公司 営業ブロック	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円を寄付	
2010年 3月12日	重慶長安鈴木汽車有限公司	巴南区獅子山 記念森基地	植林活動	
2010年 5月27日	重慶長安鈴木汽車有限公司	巴南区接龍鎮南沱 小学校	貧窮地域の小学校に 「文房具等」を寄付	

## ハンガリー

マジャールスズキ社(MSC)の累計生産100万台目にあたる車両(スイフト)が、技術的に卓越した車両構造物として、公共の科学技術センター「パレス・オブ・ワンダース」に展示されました。



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、ハンガリー国内の約30の教育機関、職業訓練機関、専門学校、大学に対して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、自動車産業に関係する多くの教育機関も恩恵を受けています。

スズキ幼稚園 -- MSCの従業員の子供のための幼稚園をエステルゴム市と共同で運営しています。

MSCは、エステルゴム・ボートクラブ、エステルゴム・ナイト・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、エステルゴム飛行クラブなどの、コマロム／エステルゴム郡のスポーツ活動を支援しています。



ハンガリーとスロバキアの混合チームによる水泳大会が、エステルゴムとシュトロボ(スロバキア)の国境で開催され、MSCはこれを支援しました。



MSCは、青少年へのサッカー普及と、彼らが健康で活動的なライフスタイルを持つことを狙いとして、第3回PUSKASスズキカップに協賛しました。



エステルゴムのサマーミュージックフェスティバルやサマーシアターなどの文化交流に、毎年財政的な支援を行っています。



日本・ハンガリー合同の音楽イベントとして、ハンガリー音楽アカデミーの優秀な卒業予定者によって同アカデミーで毎年開催される「スプリング・ボイス」コンサートに、MSCは貢献しました。

一般の人々の安全な環境を推進するため、警察の緊急部隊や消防隊、赤十字、全国救急サービス、民間警備・救急隊によって「国民の保安と安全の日」がエステルゴム市で開催され、MSCは車両の一時貸与などの協力を行いました。

中小規模の起業家やサプライヤ、ビジネスパートナー、自動車業界の関係者とのディスカッションや討論会を通じ、情報の提供や経験の交流を行っています。

地元や地域の小中学生の教育の一環として、工場見学を受け入れています。

MSCの従業員は、年2回、ハンガリー赤十字が開催する献血に協力しています。

2010年春、コマロム／エステルゴム郡で大洪水が発生した際、MSCはエステルゴム救急隊の救助活動を支援するため、4輪駆動のSX4を一時提供しました。

## 海外生産会社の人材育成支援

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

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

### 海外研修生受入会社(2009年度)

国名	会社名	
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
		済南輕騎鈴木摩托車有限公司
		常州豪爵鈴木摩托車有限公司
		大長江集团有限公司

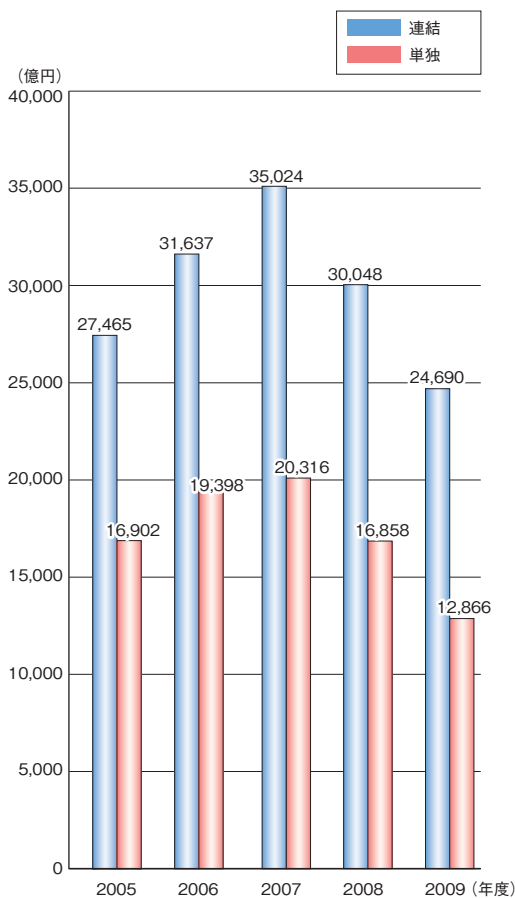
国名	会社名	
アジア	インド	マルチ・スズキ・インディア社
		スズキパワートレインインディア社
	パキスタン	パックスズキモーター社

- 09年度の海外研修生の受け入れ人数：132人
- 受け入れを始めたときからの累計人数：21,789人（1983年～2009年まで）

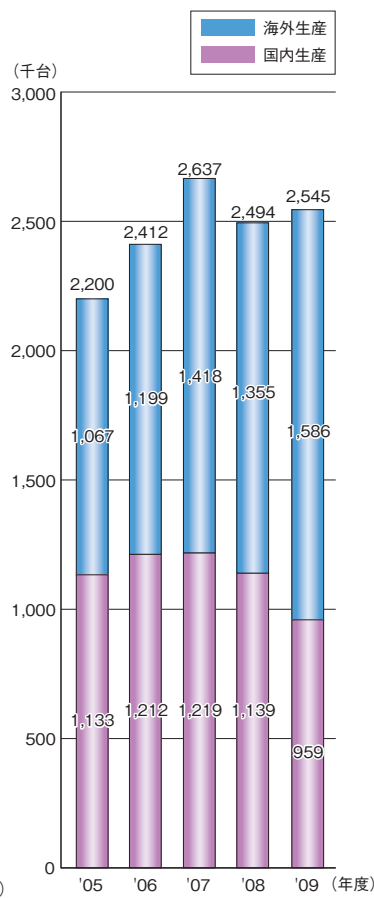
## 会社概要

社名	<b>スズキ株式会社</b>
設立	1920年(大正9年)3月
資本金	1,348億311万円 (2010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	14,504人 (2010年3月31日現在)

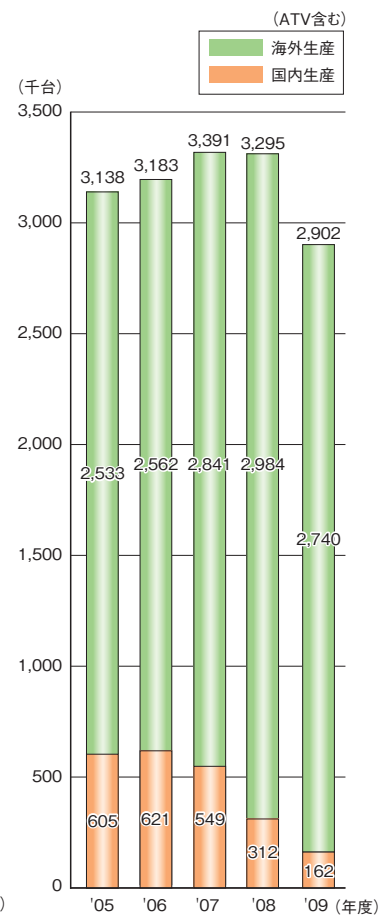
### ◆売上高推移



### ◆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。