



Honda環境年次レポート
2005

Honda Environmental Annual Report



Commitment to the future

Hondaの環境情報公開について

Hondaでは、これまで環境情報の主な公開手段として、『Honda環境年次レポート』と『Honda ECOLOGY』の二種類の冊子を発行し、インターネットを通じての公開も行ってきました。このように冊子を分けて環境情報公開を行った背景として、以下の2つの考え方をより確実に実現するためでありました。

- 「1年間の実績」と「過去の実績やこれからの取り組み」を明確に区別し、1年間の環境取り組みの進捗状況を正確にお伝えすることが重要である。
※Hondaでは、『Honda環境年次レポート』を1年間の環境取り組みに関するPDCA (Plan, Do, Check, Action) の一環として位置づけています。
- 1年間の実績を皆様に評価していただくためには、基礎情報として、Hondaの過去から現在、未来に至る環境取り組みの全体像をお伝えすることが重要である。

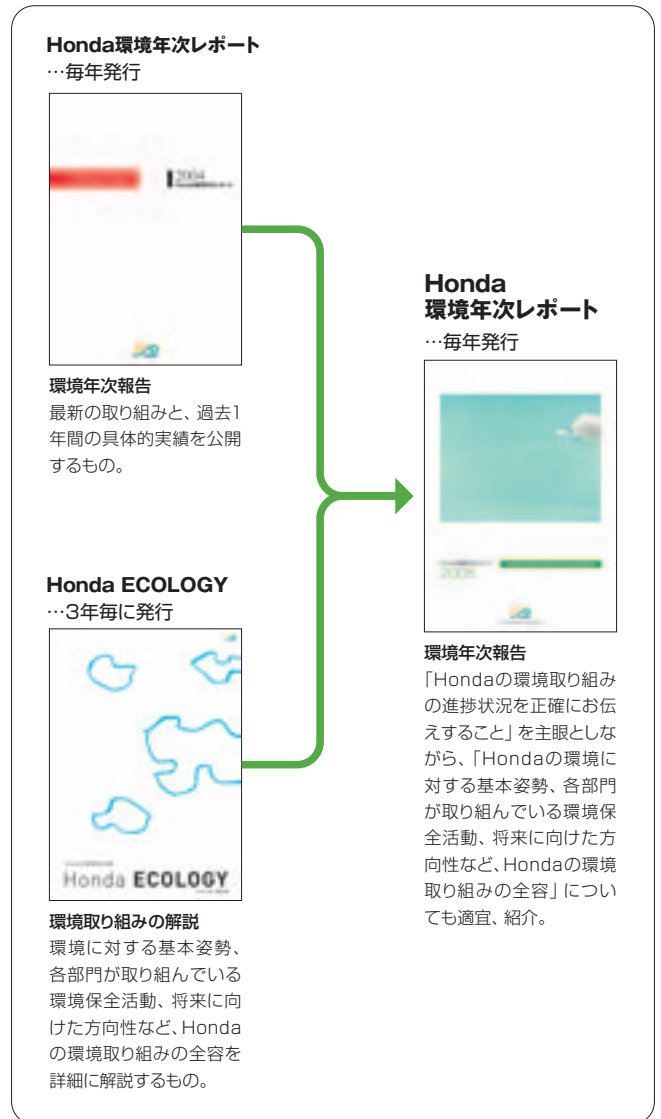
しかしながら、二分冊による読者の皆様への負担や専門的記載の増大によるレポートの難解さを考慮し、今回から『Honda環境年次レポート』と『Honda ECOLOGY』を『Honda環境年次レポート』に統合することとしました。

今後はレポートにおいて「Hondaの環境取り組みの進捗状況を正確にお伝えすること」を主眼としながら、「Hondaの環境に対する基本姿勢、各部門が取り組んでいる環境保全活動、将来に向けた方向性など、Hondaの環境取り組みの全容の解説」についてもレポートで適宜、紹介していきたいと考えています。

本レポートを通じて、Hondaの環境取り組みの実績を皆様に評価していただくとともに、皆様とのコミュニケーションをはかる媒体として活用し、Hondaの環境活動をさらに向上させていきたいと考えています。

また、Hondaの環境取り組みの全容はWebでも公開しています。

 <http://www.honda.co.jp/environment>



注) 本レポートは、Honda独自のガイドラインに基づいてまとめています。

表紙の絵

「space」阪本トクロー

本レポートの対象

対象期間 2004年度(2004年4月～2005年3月)
対象地域 国内を中心に、一部海外を対象としています。
対象組織 本田技研工業(株)、
 (株)本田技術研究所、
 ホンダエンジニアリング(株)、
 (株)ホンダモーターサイクルジャパン 及び、
 下記の生産会社、現地法人を対象としています。

北米

Honda of America Mfg., Inc. (米国)
 Honda Transmission Mfg. of America, Inc. (米国)
 Honda Power Equipment Mfg., Inc. (米国)
 Honda of South Carolina Mfg., Inc. (米国)
 Honda Mfg. of Alabama L.L.C. (米国)
 Honda Canada Inc. (カナダ)
 Honda de Mexico, S.A. de C.V. (メキシコ合衆国)

南米

Moto Honda da Amazonia Ltda. (ブラジル連邦共和国)
 Honda Automoveis do Brasil Ltda. (ブラジル連邦共和国)

欧州

Honda of the U.K. Mfg., Ltd. (英国)
 Honda Europe N.V. (ベルギー王国)
 Honda Belgium N.V. (ベルギー王国)
 Honda Italia Industriale S.p.A. (ATESSA) (イタリア共和国)
 CIAP S.p.A. (イタリア共和国)
 Montesa Honda S.A. (スペイン)
 Honda Turkiye A.S. (トルコ共和国)
 Honda Europe Power Equipment S.A. (フランス共和国)

アジア／大洋州

Honda Automobile (Thailand) Co., Ltd. (タイ王国)
 Thai Honda Mfg. Co., Ltd. (タイ王国)
 Asian Autoparts Co., Ltd. (タイ王国)
 Honda Cars Philippines, Inc. (フィリピン共和国)
 Honda Philippines, Inc. (フィリピン共和国)
 Honda Parts Mfg. Co. (フィリピン共和国)
 Honda Taiwan Co., Ltd. (台湾)
 Honda Siel Cars India Ltd. (インド)
 Honda Motorcycle and Scooter India (Private) Ltd. (インド)
 Honda Siel Power Products Ltd. (インド)
 P.T. Honda Prospect Motor (インドネシア共和国)
 P.T. Honda Precision Parts Mfg. (インドネシア共和国)
 P.T. Astra Honda Motor (インドネシア共和国)
 Honda Atlas Cars (Pakistan) Ltd. (パキスタン・イスラム共和国)
 Honda Vietnam Co., Ltd. (ベトナム社会主義共和国)
 Honda Autoparts Mfg., SDN. BHD. (マレーシア)
 Honda Malaysia Sdn. Bhd. (マレーシア)

中国

東風本田汽車零部件有限公司(中華人民共和国)
 東風本田發動機有限公司(中華人民共和国)
 東風本田汽車有限公司(中華人民共和国)
 広州本田汽車有限公司(中華人民共和国)
 五羊本田摩托(広州)有限公司(中華人民共和国)
 嘉陵本田發動機有限公司(中華人民共和国)
 福建閩東本田發電機組有限公司(中華人民共和国)
 新大洲本田摩托有限公司(中華人民共和国)

注) 海外の生産会社、現地法人については、主に巻末のグローバル環境データ(生産領域)および海外の取り組みページで取り扱っております。

CONTENTS

2	Hondaの環境情報公開について	
4	トップメッセージ	
4	「存在を期待される企業」を目指して	
6	環境先進企業に向けて—『環境年次レポート2005』の発行にあたって	
8	Hondaの先進環境取り組み	
12	基本理念	
12	Honda環境宣言	
13	企業活動に関する環境影響の把握と取り組み方針	
14	中期および年次達成目標・実績	
14	具体的な達成目標と達成状況	
15	2004年度実績と2005年度計画	
16	環境マネジメント	
16	全体方針 / 体制	
17	役割	
18	各事業所の環境マネジメント / 環境監査	
19	環境会計 / 環境教育	
20	LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進	
21	環境リスクマネジメント	
22	2004年度の環境保全活動実績	
22	商品開発領域	
23	四輪車	排出ガスのクリーン化
25		燃費の向上
27		代替エネルギー / 騒音の低減
28	二輪車	排出ガスのクリーン化
29		燃費の向上 / 騒音の低減
30	汎用製品	排出ガスのクリーン化
31		燃費の向上 / 代替エネルギー / 騒音の低減
32	購買領域	
33	グリーン購買の推進	
34	生産領域	
35	グリーンファクトリーの推進	
38	輸送領域	
39	グリーンロジスティクスの推進	
40	製品別包装資材の削減	
41	販売領域	
42	グリーンディーラーの推進(四輪車)	
43	二輪車 / 汎用製品への取り組み拡大	
44	廃棄・リサイクル(3R)領域	
45	四輪車	3R設計 / 環境負荷物質の削減
46	二輪車	3R設計 / 環境負荷物質の削減
47	汎用製品	リサイクル設計 / 環境負荷物質の削減
48	補修用部品	補修用部品回収および再生・再利用の拡大
50	使用済み製品	四輪車 自動車リサイクル法について
51		2004年度取り組み実績
52		二輪車 二輪車リサイクル自主取り組み
53	オフィス領域	
54	グリーンオフィスの推進	
55	社会活動	
56	グリーン・ルネッサンス活動	
57	低公害車フェア等への協力・講演 / 地域との共生活動 / NGO、環境関連連基金への支援 / その他の活動実績	
58	環境コミュニケーション	
59	環境関連の受賞	
60	関連データ	
60	製品環境データ	
62	各事業所データ	
72	グローバル環境データ	
74	海外での取り組み	
76	会社概要 / 財務データ	

「存在を期待される企業」 を目指して



取締役社長

福井 威夫

飛躍するHondaのビジネス

Hondaのビジネスは皆様のご支援のおかげで大変順調に推移しています。

2004年度のHondaは、二輪・四輪・汎用のすべての事業において販売台数で過去最高を更新し、年間およそ2,000万台のエンジンを世界中のお客様に提供しました。売上高も5期連続で過去最高を更新中です。

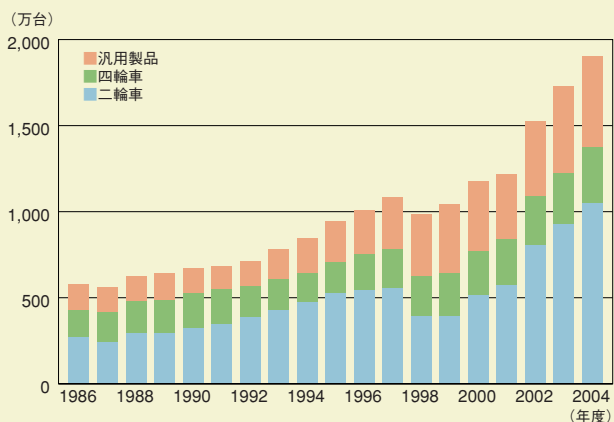
また、未来に向けてASIMOに代表されるロボット技術の研究や航空機の開発など、新たなビジネス分野への挑戦も続けています。

一人ひとりの「志」「技」「質」を高め、「喜びの創造」で世界一に

Hondaは今後、お客様の喜びや感動を生み出す創造領域において、Hondaらしさをさらに強め「喜びの創造」で世界一になることを目指していきます。

すなわち、あらゆる事業活動領域において、世界をリードできるHondaらしい「先進創造」に一層磨きをかけ、

二輪車・四輪車・汎用製品 全世界販売台数



世界中に喜びを拡大し、その喜びを次世代につなげていきます。

この展開にあたっては、現場・源流をより強化していく必要があります。現場・源流を突き詰めれば、一人ひとりが自ら判断し、行動することが何より重要です。一人ひとりの前向きな「志」、創意工夫を積み重ねた得意「技」、仕事の「質」を高めていくことが、先進創造を生み出す力になると考えます。

Hondaの視点…地球市民としての自覚

ビジネスを拡大していこうとするHondaにとって、環境問題は今後さらに密接な課題になっていくことを私は深く認識しています。逆の言い方をすれば、環境問題に対して責務を果たさなければビジネスの拡大はできないという強い意志を持っています。

特に地球環境問題は、自分だけ良ければいいという個人主義を超えて地球全体での最適解は何かを考え、行動をとらなければ実質の改善にはつながりません。

私たちHondaは影響をこうむるであろう当事者としての視点、「地球市民」の自覚を持ち、自ら高い目標を掲げ、志高く課題解決に向けて取り組んでいきます。

存在を期待される企業に

Hondaは常に先進的であり続けたい。それがHondaのアイデンティティであると考えているからです。これからもHondaは、時代とともに変化する様々な社会的課題を的確に捉え、先進創造をもって課題に対峙していきます。そして、Hondaがあって良かった、と言ってもらえるような喜びや感動をたくさん創り、世界中の人々から存在を期待される企業を目指していきます。

環境先進企業に向けて

『環境年次レポート2005』の発行にあたって

環境問題の広がり

1990年代から世界中で議論が高まってきた地球温暖化について、2005年4月、日本の政府は『京都議定書目標達成計画』を策定しました。今後は目標達成に向けた様々な取り組みが加速されていきます。

進展国においては、健康影響や廃棄物問題などさまざまな環境課題が顕在化しています。

全世界で事業活動を行っているHondaにとって、環境対応は責務として欠かすことのできない重要な課題だと考えています。

Hondaの環境への取り組み

Hondaは、早くから時代ごとの環境課題に積極的に取り組んできました。1992年には環境対応への考え方を明文化した『Honda環境宣言』を定め、その考えに則り、環境課題の解決に向けて取り組んでいます。

Hondaは常に環境取り組みを先進的に進める企業でありたいと思っています。具体的には、以下の行動要件を実行することが環境先進企業であると考えています。

- 高い目標設定と早期達成
- 全事業領域において、抜けもれのない取り組みを行う
- 全地域で自主自立の取り組みを行う
- 取り組みの計画や実績を社会に正しく伝える

この具体的な活動のひとつとして、1999年Hondaは、製品の排出ガスのクリーン化と燃費向上について達成年限を定めた数値目標を公表し、毎年その進捗を報告してきました。その目標は本年度ですべて達成の予定です。

製品分野の主な取り組みですが、しばらく続くであろう化石エネルギー社会に備え、四輪車においてはクリーンディーゼルエンジンを搭載したアコードを欧州地域で、またV6気筒休止システムを採用したアコードハイブリッドを北米地域で販売開始しました。二輪車では、燃料噴射装置の小型車への拡大、汎用製品では、世界初となる回転数電子制御技術を採用した次世代汎用エンジンの販売や、家庭用小型コージェネレーションシステムの海外事業を開始します。また、次世代エネルギーを見すえた燃料電池車の納入実績は、全世界で19台となりました。燃料電池本体についても、より高性能化を目指し自社開発を進めています。

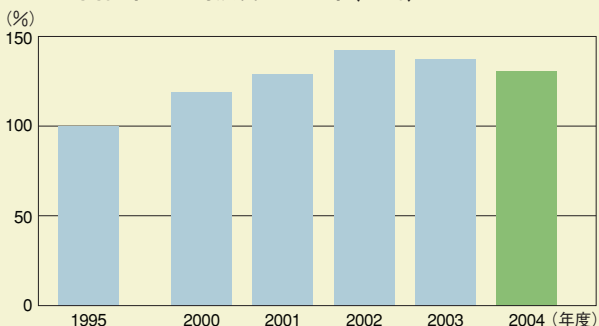
これからの挑戦

Hondaはモビリティを提供する企業として、今後も先の行動要件を着実に実践していきます。

特にCO₂の排出抑制については、ひとつのことをクリアすれば解決する課題ではありません。Hondaは関わっているすべての局面で徹底的に取り組むたいと考えます。すなわち、製品の生産時、輸送時、走行時などに排出されるCO₂をすべて減らしていくということです。Hondaは、世界で最も環境負荷の小さい生産システムから、最も環境性能の優れた製品を生み出す会社でありたいと思っています。また、各地域の環境問題については、それぞれの社会が求める以上の取り組みを行っていきます。

難しいと言われていることでも、人間の知恵で何とか実現できると私は信じています。Hondaは「先進創造」を軸に、環境負荷削減に向け挑戦を続けていきます。

Honda四輪車の平均燃費の向上率(国内)



燃料電池車「FCX」

環境年次レポート2005の発行について

本レポートは、Hondaの環境取り組みの実績を年度ごとにまとめ、皆様にご報告しています。

本年度から、より多くの方々にHondaの取り組みについてご興味を持っていただけるよう、次世代技術の紹介コーナーの新設や、わかりやすい記載に努めました。

皆様におかれましては、ぜひご一読いただき、忌憚のないご意見、ご評価をお寄せいただければ幸いです。

環境担当役員 専務取締役

萩野道義



Hondaでは、お客様と喜びを共有していくため、常に様々な環境技術の研究開発と、その早期導入に取り組んでいます。ここでは2004年度に商品に採用した技術や、継続的に研究を進めている技術、導入事例、さらに事業領域での先進取り組みを紹介します。

燃料電池車「FCX」

次世代燃料電池「Honda FC STACK」を搭載した「FCX」の販売開始

Hondaは、2003年9月、従来のフッ素系電解膜では難しかった氷点下20℃での始動や大幅な小型化と高出力を実現した次世代燃料電池スタック「Honda FC STACK」を開発しました。

「Honda FC STACK」は、同年国土交通省認定を取得、北海道における氷点下での始動実験や低温化の公道走行テストを実施しました。



ニューヨーク州知事 バタキ氏とアメリカン・ホンダモーター社長 近藤広一

また、2004年4月には、水素燃料供給とコージェネレーション機能を併せ持ったホーム・エネルギー・ステーション（HES）を水素供給に使用して、米国・カリフォルニア州での公道テストを実施。7月には、米国環境保護庁（EPA）とカリフォルニア大気資源局（CARB）の認定を取得、パラードスタック搭載「FCX」と比較し、燃費で水素1kgあたり48マ

イルから57マイル、航続距離も160マイルから190マイルへと2割近く向上しています。

この「Honda FC STACK」搭載の「FCX」は米国北東部での販売を開始し、12月に冬季に氷点下となるニューヨーク州と2005年1月に北海道庁に計3



「Honda FC STACK」を搭載した「FCX」

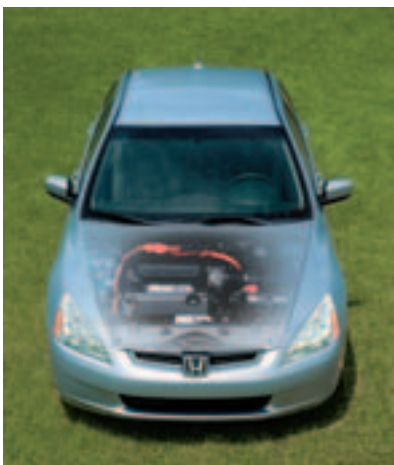
台の「FCX」をリース販売しました。

一方、2004年4月より屋久島での循環型社会システムのモデル構築を目指し、エネルギー自立システムの実証実験を行う「屋久島ゼロエミッションプロジェクト」に参画、屋久島での公道走行テストを実施しました。

Hondaでは、「Honda FC STACK」と第二世代モデル「HES II」（次ページ）の実験稼働をはじめ寒冷地での車両と水素供給システムのテストを通じて、将来の燃料電池普及時代に備えたより統合的な研究を進めています。

ハイブリッド車

米国で小型車につづき「アコードハイブリッド」投入



2005年モデル「アコード ハイブリッド」
（ボンネット透視図）

Hondaは1999年12月にアメリカで初のハイブリッド車「インサイト」を、2002年にはアメリカの小型車のベストセラーである「シビック」にハイブリッド技術を採用してきました。そして2004年12月、ハイブリッドモデルの3機種目となる「アコードハイブリッド」を発売しました。

「アコードハイブリッド」は、可変シリンダーシステム採用のV6エンジン（i-VTEC）とハイブリッドシステムIMA（Integrated Motor Assist）を組み合わせ、市街地モード29mpg*、高速道路モード37mpg*と、シビックと同等のV6エンジンとして世界最高の燃費とともに、最高出力255

馬力の高出力や、実用域での高トルク特性を有し、追い越し時の高い加速性能とクルーズ時の快適性を実現しています。アコードV6セダンと比較すると、燃費は市街地モードで38%、高速道路モードで23%、最高出力は15馬力向上しています。

なお、ハイブリッドシリーズとしてアコードより先行投入してきた「インサイト」も、10・15モード燃費で、これまでの35.0km/ℓから36.0km/ℓという世界最高水準の低燃費を達成しています。

※米国環境保護庁認定値

水素供給システム

家庭用水素供給システムのさらなる進化 ～第二世代モデルの実験開始～

Hondaは水素燃料供給とコージェネレーション機能を合わせ持ったホーム・エネルギー・ステーション (HES) の第二世代モデル「HES II」の実験稼働を米国プラグパワー社と共同で開始しました。また、米国北東部において、氷点下での始動を可能にした「Honda FC STACK」を搭載した「FCX」の公道走行テストも9月より開始しており、寒冷地での車両

と水素供給システムのテストを通じて、将来の燃料電池普及時代に備えたより統合的な研究を進めています。

「HES II」は、天然ガスの改質や加圧装置を小型化し1台のコンポーネントとしたことで、全体の容積を「HES」の約半分以下に小型化しています。「HES II」は、プラグパワー社本社（ニューヨーク州Latham）の敷地内に設置されています。



「HES II」と「FCX」

次世代二輪車

燃料電池のさらなる可能性を求めて 「Honda FC STACK」を搭載した燃料電池二輪車を開発

Hondaは、四輪車で展開している燃料電池システム「Honda FC STACK」の技術を応用し、二輪車専用に軽量・コンパクトなサイズに設計した「Honda FC STACK」を搭載した燃料電池二輪車を開発しました。

今回のモデルは、125ccスクーターをベースとし、EV駆動部を後輪スイングア

ームに集中配置して車体スペースを確保しています。そして、車体中央部に氷点下での始動を可能とした高効率な次世代型燃料電池「Honda FC STACK」を配置し、周囲に効率良く補器類を配置することで、同クラスのエンジンスクーターと同等の車体サイズを実現しています。



燃料電池二輪車

さらなる環境性能を追求 ～原付ハイブリッド二輪車を開発～

Hondaは排出ガスの低減と大幅な燃費の向上を目的とし、電動モーターとエンジンを併用しながらも、収納スペースを確保したハイブリッドシステム搭載の50ccスクーターを、より市販化に近づけたモデルとして開発しました。

今回のモデルは、排気量50ccで、アイドルストップ機構搭載のスターターACG（交流発電機）や電子制御燃料噴射システム（PGM-FI）、電子制御ベルトコンバ

ーターなど、Hondaの既存環境技術に加え、後輪直接駆動式モーターを採用したシリーズ・パラレル式ハイブリッドシステム搭載のスクーターです。また、二次電池としてニッケル水素電池をフロントカウル内に収納、ユーティリティスペースを確保しています。

原付「DioZ4」に対して、燃費は30km/h定地燃費で1.6倍以上、CO₂排出量で37%以上の削減を目指しています。



原付ハイブリッド二輪車

都市型電動コミューター ～原付電動二輪車を開発～

Hondaは環境に優しい都市型電動コミューター「原付電動二輪車」を、より市販化に近づけたモデルとして開発しました。この「原付電動二輪車」は、車体のコンパクト化と軽量化を実現、電源に360Whで軽量のニッケル水素電池をアルミフレームに内蔵することで、放熱

性能と電池寿命の向上を図っています。また、リア・スイングアーム内に走行モーターと充電・放電・走行機能の集中制御を行うコントローラーを一体化したモジュール構造を採用。登坂力を12度とするなど、走行面でもガソリン車と同等の性能を実現しました。



原付電動二輪車

※上記の次世代二輪車3モデルは2004年8月に発表されました。

代替エネルギー

天然ガス車の普及を目指して～家庭用天然ガス充填装置の販売を開始(北米地域)～

Hondaはカナダ・トロントに本拠を置く天然ガス充填装置メーカー「FuelMaker」と共同して天然ガス車「Civic GX」と、一般家庭への天然ガス充填装置「Phil」の販売を2005年春にカリフォルニア州で開始します。

「Civic GX」は、すでに米国では1998年より法人向けを中心に販売を開始、環境保護庁(EPA)より、「最もクリーン

なエンジンの車両」と評価されており、今回の「Phil」システムのリース販売により、燃料充填が一般家庭のガレージで可能となり、8時間で「Civic GX」が約100マイル(160km)走行するに十分な天然ガスを充填できます。

「Phil」はカリフォルニア州のHonda公認Civic GXディーラー17店でリースでの購入が可能となります。



「Civic GX」と「Phil」システム

次世代汎用エンジン「iGX440」

世界初の回転数電子制御技術で世界最高水準の環境性能を

Hondaは、単気筒汎用エンジンとして世界初*となる回転数電子制御技術を採用した次世代汎用エンジン「iGX440」(最大出力15馬力、排気量438cm³)を新開発、2005年7月より販売開始。「iGX440」は、バッテリー不要の回転数電子制御技術「新電子ガバナ」を採用、ECU(電子制御ユニット)が常にスロットル開度と回転数を監視、エンジンへの負

荷が変化した場合でもスロットルを電子制御し、設定された回転数を安定保持するシステムです。さらに、自動燃料コック、オートチョークの採用などにより、コックの開閉作業やチョークの調整作業を不要とし、使い勝手を大幅に向上しています。また、「iGX440」はEPA(米国環境保護庁)、CARB(カリフォルニア大気資源局)の規制値を約30%下回るエミッシ



次世代汎用エンジン「iGX440」

ョンレベルを実現し、世界最高水準の環境性能を有しています。

※Honda調べ

家庭用小型コージェネレーションユニット「ECOWILL」

コージェネレーションシステムを世界の家庭で

世界最小の天然ガスエンジン「GE160V」と、Honda独創の正弦波インバーター技術を採用した小型軽量のHonda家庭用小型コージェネレーションユニット「ECOWILL(エコウィル)」は、米国のClimate Energy社(本社:マサチューセッツ州ボストン)と、家庭用小型コージェネレーション(熱電供給)ユニットを組み合わせたシステムの事業化に向け、基本合意に達しました。Hondaは、今回の事業化により、家庭用小型コージェネレーションシステムの海外事業を2005年後半よりスタートさせます。

「ECOWILL」は、熱出力約3kW(熱回収率65%)で、電気エネルギーは一般家庭に適した約1kW(発電効率約20%)、エネルギー総合利用効率85%とし、家庭での1次エネルギー消費量を抑えると同時に、CO₂排出量も約30%低減効果が期待できます。

また「ECOWILL」は、ドイツ省エネルギー・環境保全ガス工業会(ASUE)の「2004年ガス産業革新賞(企画・研究開発部門)」を受賞するなど、海外においても世界で初めて一般家庭向けに実用化されたことが評価されています。



家庭用小型コージェネレーションユニット「ECOWILL」

環境負荷物質の削減

2005年末までに環境負荷物質を国内生産モデルで削減

Hondaは、環境に悪影響を及ぼすとされる重金属四物質（鉛、水銀、カドミウム、六価クロム）の環境負荷物質を2005年末までに四輪・二輪の国内生産モデルで削減します。

環境負荷物質は、日本自動車工業会（自工会）で自主削減目標が定められていますが、環境負荷物質のうち、鉛、水銀の2物質では四輪・二輪の全モデルで既に目標を達成しています。残りの2物質についてはカドミウムを2005年末

までに全廃、六価クロムは一部を除き2005年末までに削減し、4物質全ての目標を前倒しで達成します。

汎用製品については特に国内規制はありませんが、自工会の自主削減目標に準じた取り組みを自主的に進めており、国内生産の全モデルについて、鉛、水銀、カドミウムの3物質についてはすでに目標を達成、残る六価クロムについても半減を達成しており、2006年末までの全廃を目指して取り組みを進めています。



従来（旧）の六価クロム含有ボルト



新しい六価クロムフリーボルト

先進オフィス「Honda 和光ビル」

ライフサイクルCO₂削減を目指して

和光工場跡地に建設を進めてきたHonda和光ビルが2004年8月に開所しました。和光ビルは地上6階建て、総床面積は52,183.5m²となっています。環境面において、自然光、太陽光発電などの自然エネルギー等を積極的に活用し、外気冷房、雨水や中水、食堂排水の再利用などにより、消費エネルギーの抑制、省資源、リサイクルに努めています。さらに建物本体も、地下階の排除、工事残土の敷地内再利用などの考え方を取り入れることで、建築工事から運用、廃棄に至るLCCO₂*（ライフサイクルCO₂）において排出されるCO₂の大幅な削減を見込んでいます。

延べ面積あたりのCO₂排出量は基準モデル建築比44.6%削減、一次エネルギー消費量の比較は基準モデル建築比49.1%削減を見込んでいます。

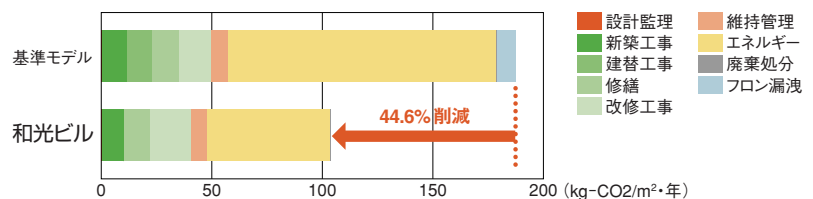


ホンダエンジニアリング製の太陽光発電パネルが設置された屋根



Honda和光ビルの外観

延べ面積あたりのCO₂排出量（LCCO₂）の比較



	延べ面積 (m ²)	CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /m ² ・年)								
		設計監理	新築工事	建替工事	修繕	改修工事	維持管理	エネルギー	廃棄処分	フロン漏洩
和光ビル	52,138.5	0.3	9.8	0.0	11.9	18.3	7.4	55.7	0.2	0.2
基準モデル	52,138.5	0.4	11.3	11.3	11.9	14.9	7.4	121.2	0.6	8.4

*LCCO₂とは、建物の計画～廃棄までに排出されるCO₂の量で、省エネルギーの指針として使われており、比較基準は1990年の一般的な建物としています。

Honda環境宣言

Hondaは「子どもたちに青空を」を合言葉に、早くから時代ごとに環境取り組みを展開してきました。1990年代には段階的に組織体制を整備し、環境課題への考え方を明文化した「Honda 環境宣言」を制定。以来、この宣言のもと、環境保全を企業の重要テーマの一つとして位置づけ、活動の充実を図ってきました。

将来に向けてHondaは、「自由闊達・チャレンジ・共創」という企業風土を基盤とした2010年ビジョンを策定しました。その中の「喜びを次世代へ」の考えのもと、すべての企業活動において独自の高い環境改善目標を掲げ、かつ、その早期実現に向けて取り組みを強化していきます。これらの活動を通してHondaは、人々と喜びをわかち合える「存在を期待される企業」になることを目指します。

Honda環境宣言

地球環境の保全を重要課題とする社会の責任ある一員として、
Hondaは、すべての企業活動を通じて、
人の健康の維持と地球環境の保全に積極的に寄与し、
その行動において先進性を維持することを目標として、
その達成に努めます。

以下に、私たちの日々の活動にあたって従うべきガイドラインを示します。

- 1 私たちは、商品の研究、開発、生産、販売、サービス、廃棄というライフサイクルの各段階において、
材料のリサイクルと、資源、エネルギーの節約に努めます。
- 2 私たちは、商品のライフサイクルの各段階で発生する廃棄物、
汚染物質の最少化と適切な処理に努めます。
- 3 私たちは、企業の一員として、また社会の一員として、
人の健康の維持と地球環境の保全に努力することが重要であると認識し、
積極的に行動することに努めます。
- 4 私たちは、事業所の活動が、それぞれの地域の人たちの健康と環境や
社会に対し及ぼす影響について認識し、
社会から高い評価をいただけるように努めます。

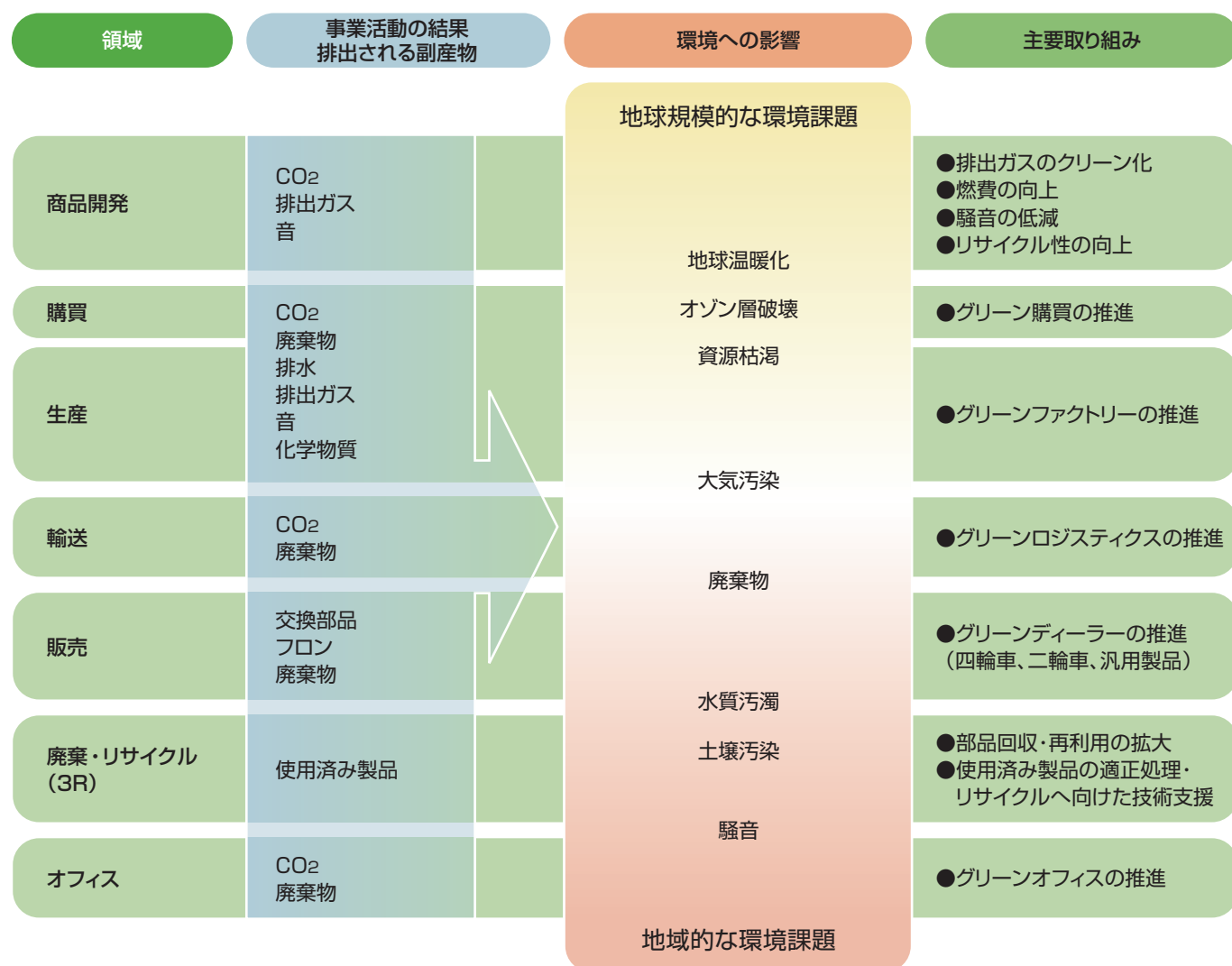
1992年6月制定・発表



企業活動に関する環境影響の把握と取り組み方針

Hondaは、すべての企業活動及び商品の使用に伴う環境負荷削減への責務を自覚し、環境保全活動に取り組んでいます。その為にはまず、企業活動および商品の使用が地球環境に及ぼす影響を考慮し、各テーマごとに対策の方向性と目標を設定して取り組みを進める必要があります。こうした認識から、

Hondaではライフサイクルアセスメント（LCA）の考え方に基づき、現段階で認識可能な環境影響を整理し、分析した上で、それぞれの課題解決に向けて、各領域ごとに具体的な取り組み方針を定めています。



具体的な達成目標と達成状況

Hondaでは、環境保全活動をより効果的に推進し、着実に成果を上げていくために、独自の目標を設定し、取り組みを展開しています。目標値と達成状況は下記の通りです。推進状況は「2004年度の環境保全活動実績」に掲載しています。

排出ガスのクリーン化の2005年目標 (2001年発表)

具体的な達成目標	2004年度推進状況	参照ページ
四輪車 2005年までに、ほとんどの乗用車で国土交通省「★★★低排出ガス車」、「★★★★低排出ガス車」認定 ^{*1} を取得 ^{*2}	04年度は21機種48型式で取得 販売台数割合 ^{*3} :80.5%	▶ P.23

^{*1} 2001年度に発表した当時は「2005年までに、ほとんどの乗用車で国土交通省「超一低排出ガス車」認定を取得」としておりましたが、2003年10月より新たな平成17年排出ガス規制に対応した低排出ガス車の認定制度が導入されたため、より厳しい平成17年排出ガス規制に対応した「★★★★低排出ガス車」、「★★★★低排出ガス車」認定取得を推進しています。

^{*2} 日本における目標

^{*3} 今年度より進捗を販売台数割合で示しています。

注) ★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し50%低減レベル車
★★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し75%低減レベル車

排出ガスのクリーン化と燃費向上の2005年目標 (1999年発表)

具体的な達成目標	2004年度推進状況	参照ページ
四輪車	2005年までに、新車のHC、NOxの総排出量を約75%削減 (1995年比) [*]	HC:86.0%削減 NOx:86.0%削減 [達成] ▶ P.23
	2005年までに、平成22年度燃費基準値をすべての重量カテゴリーで達成 [*]	全7カテゴリーで達成 [達成] ▶ P.25
	2005年までに、平均燃費を約25%向上 (1995年比) [*]	約30.9%向上 [達成] ▶ P.25
二輪車	2005年までに、新車のHC総排出量を約1/3に削減 (1995年比)	約74%削減 (約26%に削減) [達成] ▶ P.28
	2005年までに、平均燃費を約30%向上 (1995年比)	約34.2%向上 [達成] ▶ P.29
汎用製品	2005年までに、HC、NOx平均排出量を約30%削減 (1995年比)	約38%削減 [達成] ▶ P.30
	2005年までに、平均燃費を約30%向上 (1995年比)	約28%向上 ▶ P.31

^{*}日本における目標

生産領域での省エネルギー・廃棄物削減 (1998年発表)

具体的な達成目標	2004年度推進状況	参照ページ
2010年までに、エネルギー消費原単位30%低減 (1990年比)	23.6%低減	▶ P.35
2001年までに、廃棄物埋立て処分「ゼロ化」達成	[達成済み]	▶ P.36

新型車のリサイクル可能率 (1998年発表)

具体的な達成目標	2004年度推進状況	参照ページ
四輪車 2000年以降、90%以上	[達成済み]	▶ P.45
二輪車 90%以上	[達成済み]	▶ P.46

国内全生産モデルの環境負荷物質の削減 (2005年発表)

具体的な達成目標	参照ページ
四輪車	六価クロム 2005年12月末までに全廃 [*] ▶ P.45
	カドミウム 2005年12月末までに全廃 ▶ P.45
二輪車	六価クロム 2005年12月末までに全廃 ▶ P.47
	カドミウム 2005年12月末までに全廃 ▶ P.47
汎用製品 六価クロム 2006年12月末までに全廃 ▶ P.47	

^{*} S2000の一部の部品を除く。

既に完了した取り組み

既に完了しているため、今年度レポートで紹介していない取り組みには、以下のものがあります。	完了時期	
四輪車 特定フロン(CFC12)の代替フロン(HFC134a)への切り替え	1994年末	^{*1} アジ化ナトリウム:化学記号はNaN ₃ 。自動車用エアバッグのガス発生剤の主原料として使われたが、廃車時に未作動のエアバッグがプレス機にかけられ、破碎される際などに大気中に拡散し、作業者の健康を害する危険性が指摘されている。 ^{*2} ワイヤハーネス:クルマには、約1,000本ともいわれるワイヤー(電線)の配線網がはりめぐらされている。ワイヤーハーネスは、これらのワイヤーを結ぶターミナルやコネクタなどをシステムチェックに配線し、クルマに取り付けやすくなったもの。 ^{*3} 日本における目標 ^{*4} ディスチャージヘッドライトやナビゲーションの液晶パネル等に極微量に含有
アジ化ナトリウム ^{*1} の使用中止(国内量販車)	1998年末	
ワイヤーハーネス ^{*2} の電線被覆に含まれる鉛のゼロ化	1998年末	
2002年までに、平成12年排出ガス規制値を50%以上下回るクリーン性能を全車達成 ^{*3}	2002年末	
二輪車 ワイヤハーネスの電線被覆に含まれる鉛のゼロ化	2004年5月	
国内全生産モデルの鉛使用量、1/10以下に削減(自工会目標)	2005年1月	
国内全生産モデルの水銀使用、一部を除き全廃 ^{*4}	2001年以前に達成	
国内全生産モデルの鉛使用、削減(自工会目標に準ずる)	—	
汎用製品 ワイヤハーネスの電線被覆に含まれる鉛のゼロ化	1998年末	
国内全生産モデルの鉛使用、削減(自工会目標に準ずる)	—	
国内全生産モデルの水銀使用なし	—	
生産領域 国内全生産モデルのカドミウム使用、全廃	—	
2001年までに、エネルギー消費原単位15%削減 (1990年比)	2002年3月	

2004年度実績と 2005年度計画

2004年度も前年度に引き続き、製品のライフサイクルの各領域において、高い目標に取り組みました。条件の変化などで目標を達成できなかった場合には、その結果を十分に分析し、2005年度はさらなる環境負荷削減に取り組みます。

取り組み方針	施策		2004年度目標	2004年度実績	達成	2005年度目標	参照ページ
商品開発 排出ガスのクリーン化	四輪車	「★★★低排出ガス車」 「★★★★低排出ガス車」拡大	「★★★低排出ガス車」 「★★★★低排出ガス車」 拡大	「★★★低排出ガス車」 「★★★★低排出ガス車」 3機種追加(計21機種)	◎	「★★★低排出ガス車」 「★★★★低排出ガス車」 拡大	▶ P.23
	二輪車	4ストローク化 ^{*1}	順次拡大	04年度発売全7機種で対応 4ストローク比率97.2%	◎	新型車の4ストローク化継続維持、 FI技術の適用拡大	▶ P.28
	汎用製品	規制の先取り対応		04年度発売 全9機種で対応	◎	今後、順次拡大	▶ P.30
	代替エネルギー製品の開発			燃料電池車の リース販売拡大	◎		▶ P.27
			家庭用コージェネレーション システム販売拡大	◎		▶ P.31	
燃費の向上	新技術投入による効率向上	四輪車	区分別平均燃費向上	7区分で平成22年度 燃費基準値クリア	◎	さらなる燃費向上	▶ P.25
		二輪車	新型車燃費向上	04年度国内販売全機種の 平均燃費34.2%向上	◎		▶ P.29
		汎用製品	さらなる燃費の向上	発電機EM45is:従来機種比 30%向上	◎		▶ P.31
購買 グリーン購買の推進	お取引先における製品(部品・資材)中の 化学物質含有量削減		Honda化学物質ガイド ライン切替え推進	鉛及び鉛化合物の切り替え完了 六価クロムは切り替え推進中	△	Honda化学物質ガイド ライン切替え推進	▶ P.33
	お取引先の製造時環境負荷管理		お取引先CO ₂ 排出量の 削減	2000年度比原単位ベース 4.4%の削減(関連会社ベース)	◎	お取引先CO ₂ 排出量の 削減	▶ P.33
			お取引先埋立処分量の 削減	2000年度比79%の削減実施 (関連会社ベース)	◎	お取引先埋立処分量の 削減	▶ P.33
	お取引先への環境マネジメントシステムの 導入		全お取引先の ISO14001取得推進	355社取得(80%)	◎	全お取引先の ISO14001取得推進	▶ P.33
生産 グリーンファクトリー の推進	エネルギー効率向上		エネルギー消費原単位 21.8%低減	エネルギー消費原単位 23.6%低減	◎	23.1%低減 ^{*2}	▶ P.35
	廃棄物埋立処分「ゼロ化」		(埋立処分ゼロ継続)	(埋立処分ゼロ継続)	◎	(埋立処分ゼロ継続)	▶ P.36
	廃棄物(副産物)の削減		リサイクル率97%	リサイクル率97.6%	◎	リサイクル率98%	▶ P.36
			社内焼却量 1998年度比65%削減	社内焼却量 1998年度比70%削減	◎	社内焼却量 1998年度比85%削減	▶ P.36
	VOCの排出量低減		VOC排出量 四輪:33.0g/m ²	VOC排出量 四輪:32.8g/m ²	◎	VOC排出量 四輪:32.5g/m ²	▶ P.37
輸送 グリーンロジスティクス の推進	物流会社への環境マネジメントシステムの 導入		環境マネジメントの主要 4社の共同展開	主要輸送会社との環境情報 交換会の定期開催	◎	環境マネジメントの主要 4社の共同展開継続	▶ P.39
	輸送効率の向上		CO ₂ 排出量114,900 CO ₂ トン(四輪完成車輸送)	CO ₂ 排出量109,555 CO ₂ トン(四輪完成車輸送)	◎	CO ₂ 排出量115,332 CO ₂ トン ^{*3} (四輪完成車輸送)	▶ P.39
販売 グリーンディーラー・ グリーンディストの推進	四輪車	販売会社への環境マネジメント の導入	ベストグリーン店 認定店の拡大	ベストグリーン店認定店 2,524店	◎	ベストグリーン店 認定店のさらなる拡大	▶ P.42
	二輪車	ディストリビュータ及び販売会社 への環境マネジメントの導入	DREAM店の拡大	環境に配慮した DREAM店30拠点出店	◎	DREAM店の拡大	▶ P.43
	汎用製品	販売会社への環境保全活動推進	汎用グリーンディーラー の拡大	1社3拠点認定取得	◎	汎用グリーンディーラー の拡大	▶ P.43
リサイクル リサイクル性の向上	可能率向上	四輪車	リサイクル可能率の向上	04年度新型車・モデルチェンジ 車のリサイクル可能率90%以上	◎	リサイクル可能率の向上	▶ P.45
		二輪車		04年度新型車・モデルチェンジ 車のリサイクル可能率95%以上	◎		▶ P.46
		汎用製品					▶ P.47
	部品回収・再利用の拡大	再生部品とリユースビジネスを併せた展開	リユース部品の適用機種 (世代交代)の拡大	適用機種を13機種に拡大	◎	再生部品の拡充、リユース 部品の適用機種の拡大	▶ P.48
使用済み自動車の適正 処理・リサイクルに向けた 技術支援	使用済み自動車の適正処理・リサイクルに 向けた技術開発	リサイクルシステムの 構築推進	四輪車・二輪車リサイクル システムの始動	◎	四輪車・二輪車リサイクル システムの定着化	▶ P.50	
オフィス グリーンオフィスの推進	オフィスへの環境マネジメントシステムの 導入		本来業務領域の 取り組み ^{*4} の本格実施	各部室にて推進中	◎	オフィス領域で連携した 環境負荷削減を推進	▶ P.54

※1 4ストローク化については一部特殊車両を除き対応を完了したため、今後はFI搭載機種の拡充をはじめとするさらなる新技術の開発と量販機種への適応拡大を推進します。

※2 エネルギー消費原単位の2005年度目標は、2004年度実績に比べて増加していますが、これは生産背景や新規業務取り入れによるものです。

※3 CO₂排出量の2005年度目標は、2004年度に比べて増加していますが、これは計画出荷台数の増加が見込まれるためです。

ただし、この目標値には輸送効率向上施策による削減効果(見直し)を反映しています。

※4 青山ビルEMS (Environmental Management System) では、日々の業務の中に環境的な観点を導入し、環境配慮を前提とした業務展開を行うことを、「本来業務領域の取り組み」と呼んでいます。

注) ★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し50%低減レベル車
★★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し75%低減レベル車

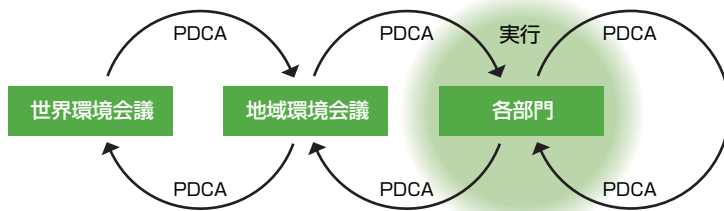
Hondaでは、環境保全活動の方向性を定めた「Honda環境宣言」を具現化していくために、環境組織の整備・拡大を図ってきました。環境保全活動を円滑に進めるために、以下のような環境マネジメント体制を構築しています。

全体方針

Hondaにおける環境取り組み計画は、経営会議で定められた中期方針に基づいて各実行部門により策定し、それぞれの環境会議において審議・承認されます。その後、各実行部門が計画に沿って取り組みを推進し、その実績は環境会議にて審議・評価されます。その結果を次の目標・計画に反映するというPDCA*サイクルに基づき、世界の各地域(日本、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国)において継続的な環境保全活動を推進しています。

また、世界にまたがる横断的なテーマについては、世界環境会議へ報告し、中期方針に反映しています。Hondaの環境保全活動の特徴は、計画や実行を専任スタッフが行うのではなく、各部門の社員一人ひとりが主体となって取り組んでいる点にあります。これは、「Hondaの社員全員が自分たちの仕事として積極的に環境課題に取り組んでいく」という考え方に基づくものです。

PDCAサイクルによる環境保全活動



*Plan,Do,Check,Action の頭文字

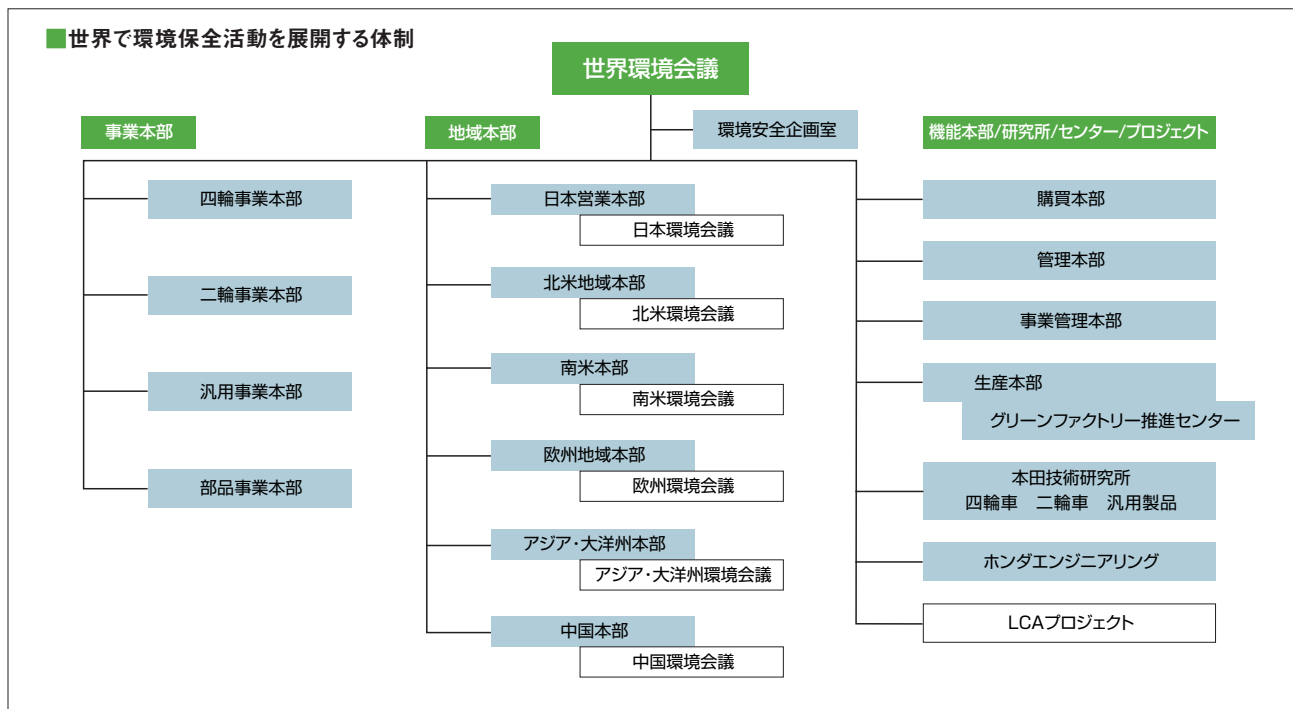
体制

Hondaは1991年12月、環境対応で中心的な役割を果たす組織として、環境会議(現在の日本環境会議)を日本に設置し、その後は北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国へと拡大してきました。また、1995年3月には世界環境会議を設置し、全世界的な取り組み計画の策定と推進を行っています。さらに、1997年にはグリーンファクトリープロジェクト*¹、2000年にはLCAプロジェクトを設置するなど、横断的なテーマを効率良く推進するための体制も整えています。なお、グリーンファクトリープロジェクトについては、生産領域の環境取り組みを加速させるため、2004年にグリーンファクトリー推進センター*²として組織定着し、「グリーンファクトリー計画」を推進しています。

*¹ 循環型社会における新しい工場を目指す「グリーンファクトリー計画」を推進する組織で、省エネルギーや廃棄物削減等の取り組みを国内のみならず、世界の工場へも展開していた。

*² 生産領域の環境対応を総括し、事業所環境取り組みへの全所的運営・調整等を行っています。また、事業所の環境マネジメントシステム運用の進捗状況等を全社的視野で確認する「相互訪問環境監査」事務局を担っています。

世界で環境保全活動を展開する体制



役割

■世界環境会議

世界環境会議は、中期経営方針に基づき、世界レベルでの環境保全活動の計画を審議、決定する場です。ここで、取り組み方針の決定と実行展開の年次レビューなどを行っています。

■日本環境会議

日本環境会議は、国内での環境保全活動の実行レベルを高めることを目的とし、各部門のPDCAの年次レビューと全体として整合性のとれた目標の設定、各部門の状況分析に基づく新たな方針の設定などを行うことで、製品のライフサイクル全体での、環境保全の取り組みの継続的な維持・改善を図っています。

●営業領域

四輪、二輪、汎用、部品の営業領域を中心として構成され、低公害車等の環境適合商品の普及や使用済み製品の処理の適正化、部品のリサイクルなど市場での課題への対応を役割としています。

●事業所領域

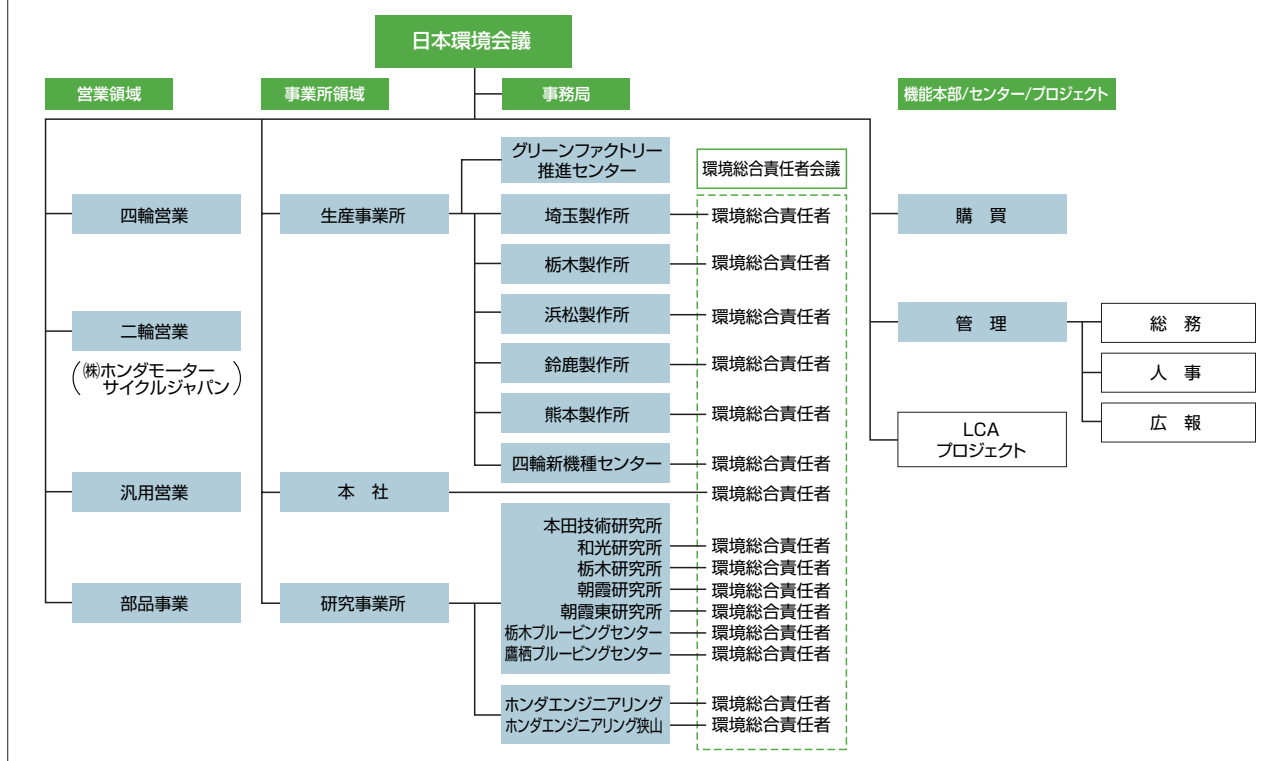
各事業所ごとに組織化された実行部門から構成され、事業所における環境課題への対応を役割としています。また、環境総合責任者^{*}は、環境総合責任者会議を通じて事業所領域における施策の立案、実行などを行います。なお、生産事業所への全所方針や企画推進等をグリーンファクトリー推進センターが担当しています。

※事業所の環境対応を総括し、事業所環境組織の運営に当たる。また、事業所の環境マネジメントシステムにおける管理責任者を担っています。

●機能本部/センター/プロジェクト

管理本部では、広報、環境教育及び社会活動全般に対する環境対応を役割としています。低公害車の社内への率先導入などを推進する総務部門、従業員への環境教育を推進する人事部門、環境情報を社会に発信する広報部門からなります。購買本部ではグリーン購買を推進し、より環境負荷の少ない資材・部品を調達する割合を増やしています。その他に横断的なテーマを推進するプロジェクトやセンターがあります。

■日本国内で環境保全活動を展開する体制



各事業所の環境マネジメント (ISO14001・EMAS)

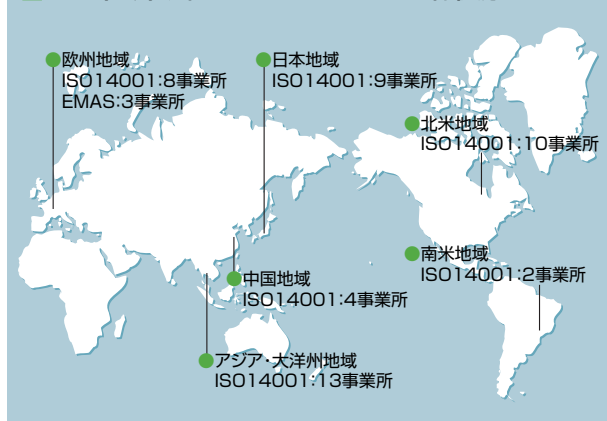
Honda全体での環境マネジメント体制を構築すると同時に、各事業所においても、環境対応のレベルアップを継続して図り、環境負荷物質の管理を徹底するために、環境マネジメントシステムの導入を進めています。これまで生産部門を中心に、環境マネジメントの国際規格ISO14001の認証取得を積極的に進めてきました。

日本では、1997年度中に生産関連全事業所での取得を完了しています。また、グリーンオフィスの推進の一環として、本社青山ビルは1999年に、全国各地区のオフィスビル（6カ所）においても2001年に認証を取得しています。さらに、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国の主要生産拠点においても認証取得を進めています。欧州においては、EU環境管理監査制度（EMAS）の認証取得を推進しています。

HondaにおけるISO14001の認証取得状況は下図のようになっており、2004年度末で合計46事業所となりました。また、欧州におけるEMASの認証取得状況は合計3事業所となっています。2004年度における、ISO14001及びEMASの認証取得事業所は右上の表の通りです。

今後も、ISO14001（欧州においてはEMAS）の環境マネジメントシステム構築及び認証の取得を推進していきます。また、既に環境マネジメントシステム認証を取得している事業所においても、認証の継続を図っていきます。これらの取り組みにより、それぞれの事業所においてもPDCAサイクルを回し、環境負荷削減の継続的なレベルアップを図っていきます。

■ 2004年度末現在のISO14001・EMAS取得状況



2004年度にISO14001の認証を取得した事業所

事業所名	所在地	事業内容	認証登録日
Honda Automoveis do Brasil Ltda.	ブラジル	四輪車	2005.3
P.T.Honda Prospect Motor	インドネシア	四輪車部品	2005.1

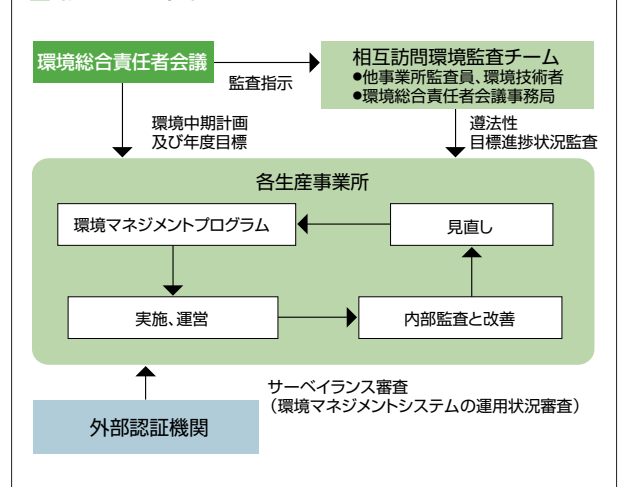
環境監査

国内事業所における環境保全活動は、環境総合責任者会議において決定される環境中期計画と、年度目標をもとにした環境マネジメントプログラムに沿って進められています。それらの活動に対し、環境マネジメントシステムが適切に運用され、継続的に改善が図られているかを確認するため、各事業所では、内部環境監査並びに外部認証機関によるサーベイランス審査が行われています。

2004年度には、各事業所で内部監査及び審査登録機関の更新審査及びサーベイランスを実施し、内部監査では4件の不適合、442件の指摘やアドバイス事項、外部審査では2件の軽微な指摘事項と55件の観察事項がありました。指摘事項に対しては、迅速な対応を図っています。また、環境総合責任者会議により指示を受けた他事業所の技術者や監査員が監査を行う「相互訪問環境監査」*により、遵法性や全社方針に基づいた事業所目標の進捗状況の確認も行っています。2004年度は、6月～8月にかけて相互訪問監査を実施しました。

*相互訪問環境監査は生産事業所間で実施されており、その他の事業所では他事業間または他部門間で相互監査を実施しています。

環境監査の仕組み



環境会計

Hondaでは、下記の目的のもと、環境保全活動にかかわるコストの集計に取り組んでいます。

- 「環境対応」に関する経営判断のツールとしての活用
- 企業評価指標として、社会への情報開示

2004年度の環境保全コストは、下表に示す通りです。前年度に比べて、生産領域での塗装ラインの水溶性に伴う公害防止コスト、自動車リサイクル法への対応で上下流コストが増加しています。

2004年度環境保全コストおよびその効果

(単位:百万円)

分類	主な取り組みの内容	投資額	費用額	効果
事業エリア内コスト	公害防止コスト	1,037	2,055	■ 生産領域 ・CO ₂ 排出量 46.8万トン 目標に対して1.3万トン削減→p.35参照 ・社内焼却量 0.44万トン 前年度比0.14万トン削減→p.36参照 ・VOC排出量 32.8g/m ² 目標に対して0.2g/m ² 削減→p.37参照
	地球環境保全コスト	692	343	
	資源循環コスト	266	1,238	
上下流コスト	・グリーン購入(差額) ・生産・販売した製品等のリサイクル・回収・再商品化・適正処理 ・業界団体等への負担金	0	2,427	
管理活動コスト	・社員への環境教育等 ・環境マネジメントシステムの構築、運用、認証取得 ・環境負荷の監視・測定 ・環境保全対策組織	13	1,087	
研究開発コスト	・環境保全に資する製品等の研究開発 ・製品等のライフサイクルにおける環境負荷抑制のための研究開発・企画設計	7,700	129,420	
社会活動コスト	・自然保護・緑化・美化・景観保持等の環境改善対策 ・地域住民への支援・情報提供等 ・環境保全を行う団体等に対する寄付・支援 ・環境情報の公表	0	499	
環境損傷コスト	・土壌汚染の修復等	0	0.7	

1) 今回の集計範囲は、以下の通りです。

- 集計対象とする会社
本田技研工業株式会社、株式会社本田技術研究所
ホンダエンジニアリング株式会社
- 集計対象とする会社領域
製品のライフサイクル全領域
- 集計対象期間
開始:2004年4月1日 終了:2005年3月31日

2) 公表した数値には、推計により把握した部分、差額集計が困難なために全額集計とした部分を含みます。

3) 集計表の作成に当たっては、環境省より公表されているガイドライン・ガイドブックなどの環境会計に関する資料を参考としました。

4) 本レポートでは、毎年度の具体的な取り組み実績を公表しています。環境保全コストの集計は、キャッシュフローベースとし、減価償却費を除いた金額としています。

環境教育

●階層別教育

Hondaでは、従業員それぞれが自分の立場を認識し、各々の業務の中で環境への取り組みを推進することを目指し、研修カリキュラムの中に環境教育を織り込んでいます。

入社時には、「Hondaの環境への取り組みの基本姿勢」について理解を深めるための研修を行っています。入社直後に行う工場実習は、実際に自動車や二輪車の生産業務を体験することで、製造工程における環境への取り組みを自ら体感するプログラムとなっています。また、入社時以降も、各々が業務の中で環境という視点を持って行動することを目的に、必要なタイミングで研修を行い、従業員への情報提供を図っています。

Hondaでは各職場単位のグループによる自主的な活動の一環として省エネ・省資源やリサイクルをテーマにし

た取り組みを活発に行っています。優秀テーマは好事例として取り上げ、NHサークル発表会(世界中のHonda従業員代表が集まるグループ発表会)やHondaグリーン大会で報告発表を行うとともに、他の事業所においても水平展開を進めています。

環境問題が顕在化し、世界的な対応が求められる中で、入社時から環境に対する意識づけをし、各人が自主的に、通常業務や日常生活の中で、意識する事なく環境に配慮した行動をとる事を促しています。

●環境マネジメントに基づいた環境教育

各事業所では、環境マネジメントシステムのもと、教育・訓練の実行計画を立て、一般従業員教育、特定作業従事者教育、内部環境監査員教育などを定期的実施しています。

LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進

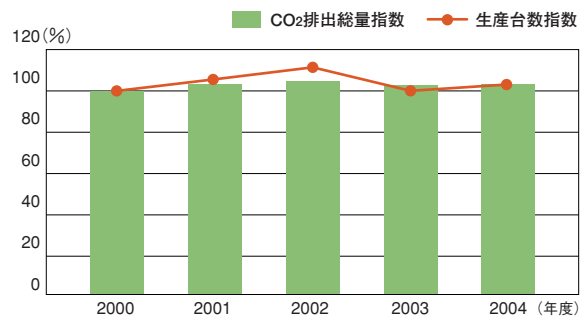
Hondaでは、2002年3月に構築した「Honda LCAデータシステム」により、国内各部門の従来方式で積上げた2000年度事業活動におけるCO₂排出総量をベースに、各部門の年間CO₂排出量削減目標を定め、環境負荷削減活動の定量的なPDCA展開を進めています。

2004年度も、国内各部門（製造、購買、販売・サービス、物流部門）で「Honda LCAデータシステム」を用いデータ収集、計算を行い事業活動におけるCO₂排出量を確認しました。その結果、2000年度を100としたときの2004年度実績は、2003年度と比較して、生産台数が約3%増加していますが、CO₂排出総量は、各部門の環境負荷低減活動の努力により、約1%削減することができました。

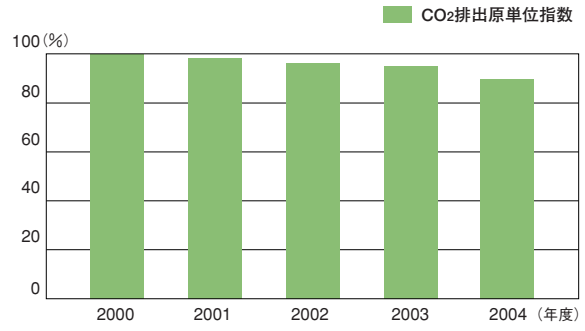
これは、各部門の体質が確実に改善されている結果です。一方、売上あたりのCO₂排出原単位を比較してみると、2000年度より毎年着実に改善出来ていることが判りました。

今後も、システムのデータ精度向上とデータ収集の効率アップをはかり、確実な環境負荷低減に努めていきます。2005年度は、海外地域の環境負荷の定量把握と低減活動の運用に向けて、システム運用範囲を広げていきます。また、製品LCAをより効率よく活用するために「機種データシステム」のレベルアップを図り、量産機種、開発機種へ幅広く運用することを目指します。

■ Hondaの事業活動におけるCO₂排出総量の推移



■ Hondaの事業活動におけるCO₂排出原単位の推移



注1) CO₂排出総量は、Honda独自の計算手法によって算出しています。
注2) 原単位は売上あたりのCO₂排出原単位(トン-CO₂/億円)を用いています。

注3) 2000年度を100とした指数で表示しています。

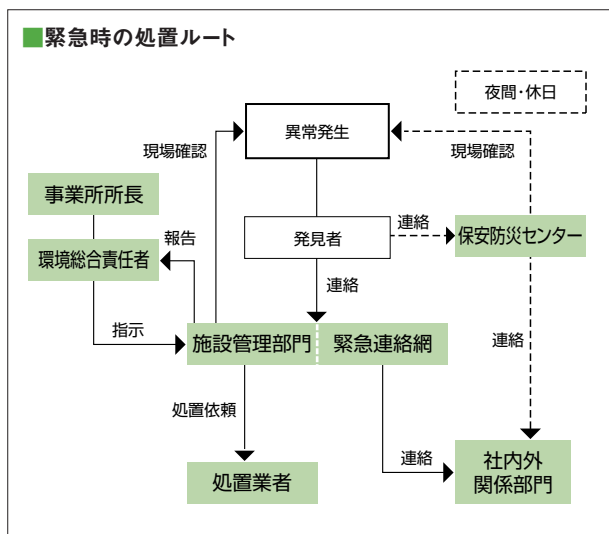
環境リスクマネジメント

●製品リコールへの対応

製品のリコールに関しては、弊社品質委員会規程に従って対応しています。2004年度中には、環境にかかわる製品リコールはありませんでした。

●緊急事故への対応

環境汚染を引き起こす恐れのある事故や緊急事態に関しては、事業所及びそれぞれの部門において処置手順を明確にして、汚染の防止や緩和に努めています。日常の活動としては、緊急事態に備えた訓練を定期的に行い、処置手順の習熟、改善を行っています。2004年度は、環境にかかわる緊急事故の発生はありませんでした。



●法令の遵守

Hondaでは、事業所及びそれぞれの部門において環境マネジメントシステムのもと、継続的な環境改善活動を推進すると共に、各環境側面に関して国や地域の規制値よりも厳しい自主基準値を設け、その遵守に努めています。また、コーポレート・ガバナンス体制整備の一環として、「わたしたちの行動指針」を2003年4月に制定しました。その中で、コンプライアンス(法令遵守)については「法

律遵守」、「社内規則の遵守」、「社会規範の遵守」を、環境保全については「廃棄物・汚染物質の適切な処理」、「資源の効率的利用と再資源化」、「法令に基づく測定・記録・報告」を行動指針として共有しています。同時に、コンプライアンスの推進を担当する取締役としてコンプライアンス・オフィサーを定めたほか、それぞれの組織が担当取締役の主導のもと、体系的にコンプライアンスやリスク管理の強化に取り組んでおります。

なお、2004年度は、環境にかかわる訴訟はありませんでした。

その他、日常管理の中で埼玉製作所で電話による苦情が5件寄せられました。主に事業所周辺の搬入出車両の渋滞、駐車、騒音に対する交通環境改善要請と事業所外植栽に関わる施設環境の改善要望でした。これらに対しては、迅速な対応を行うとともに関係者などへの注意の再徹底を図りました。同時に要望をお寄せいただいた方並びに関係行政機関へ速やかに状況及び対応をご報告しました。

<http://www.honda.co.jp/conductguideline/>

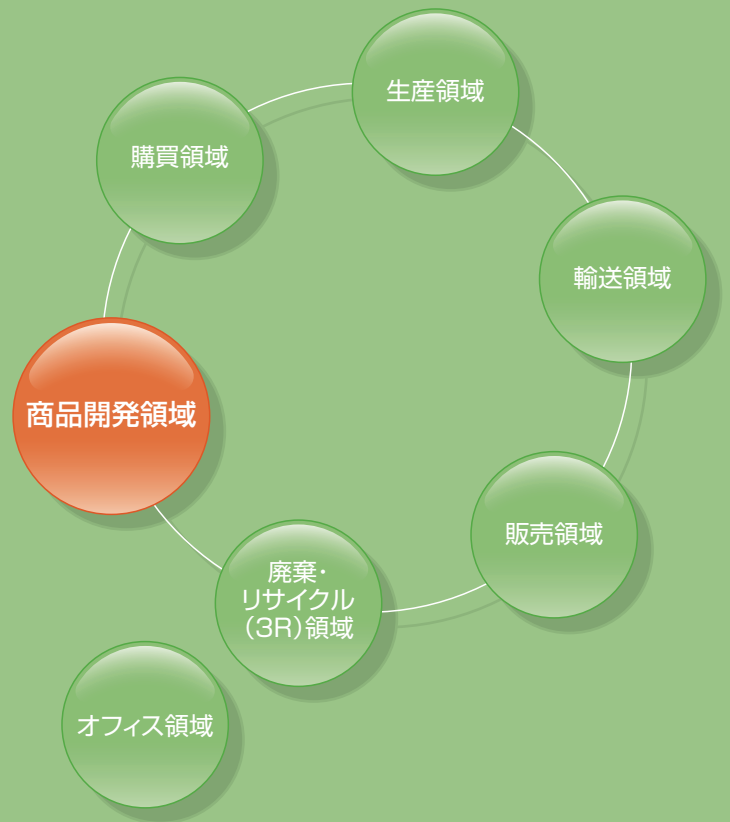
●その他の課題への取り組み

Hondaは、各生産事業所において「地域との共生」を図ることが重要であるとの考えに基づき、グリーンファクトリーの活動を積極的に展開し、継続的に環境課題に取り組んできました。今後も、地域社会から信頼される企業を目指しています。

なお、土壌・地下水については、かねてより実施している敷地内観測井戸によるモニタリングに加え、さらに観測井戸の増設を行い、地下水のモニタリング強化を行っています。また、過去に使用経歴のあった有害物質の敷地外への流出はないことを確認しています。

今後とも、地下水についてモニタリングを継続して実施し、その結果については環境年次レポートや弊社ホームページを通じて自主的に公表していきます。

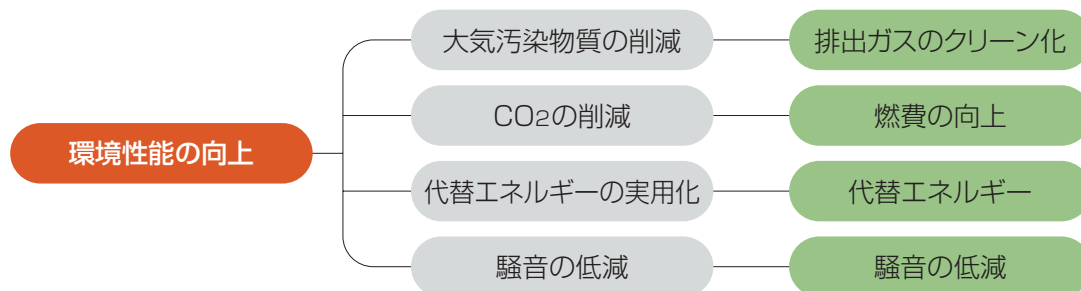
商品開発領域



次世代への高い目標を掲げ、技術の進化を続けて

Hondaは、商品のライフサイクルにおいて環境負荷の削減効果が最も高い使用段階における環境対応を積極的に推進しています。1999年には、四輪車、二輪車、汎用製品それぞれにおける「排出ガスクリーン化と燃費向上の2005年目標」を発表し、その達成に向けて取り組みを進めています。Hondaは、排出ガスのクリーン化、燃費の向上（CO₂の削減）、代替エネルギーの実用化といった一つひとつのテーマに厳しい自主目標を掲げて技術を進化させ、人と地球、商品のより良い関係をつくることに取り組んでいます。

商品開発領域の主な取り組み





四輪車の取り組み

四輪車においては、排出ガスのクリーン化や燃費の向上に取り組むほか、代替エネルギーを使用した製品の開発に力を注いでいます。

2004年度 主な目標

- 「★★★★低排出ガス車」、
「★★★★★低排出ガス車」認定*の拡大
- 「平成22年度燃費基準」に定められた
車両重量区分別平均燃費の向上

2004年度 主な実績

- 平成17年規制を全車適合
「★★★★低排出ガス車」、「★★★★★低排出ガス車」
認定を3機種10型式追加(計21機種48型式)
- 平成22年度燃費基準を全区分で達成

*国土交通省が低排出ガス車の普及を加速させるために設けた認定制度で、平成17年排出ガス規制よりさらにHC、NOxの排出量を低減した車を2区分に分けて認定している。
★★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し50%低減レベル車、★★★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し75%低減レベル車

排出ガスのクリーン化

2005年目標に対する推進状況

Hondaは、ガソリン車から排出されるガスのクリーン化を重要な課題であると考え、排出ガス中に含まれる一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NOx)の低減に取り組んでいます。

目標

- 2005年までに、新車のHC、NOxの総排出量を約75%削減(1995年比)*1
- 2005年までに、ほとんどの乗用車で「★★★★低排出ガス車」、「★★★★★低排出ガス車」認定を取得

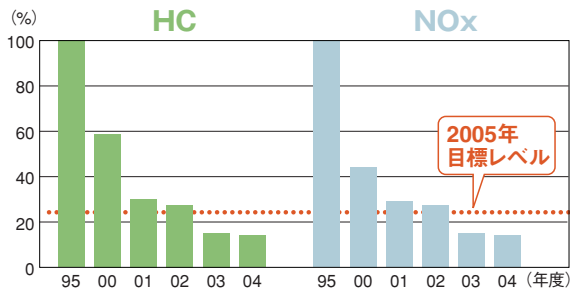
推進状況

総排出量の75%削減(1995年比)を2003年度より継続達成しています。

- 総HC排出量…約86.0%削減(1995年比)*2
- 総NOx排出量…約86.0%削減(1995年比)*2

*1 日本における目標 *2 日本における実績(貨物を除く)

■ HC、NOx総排出量の推移(1995年度:100)



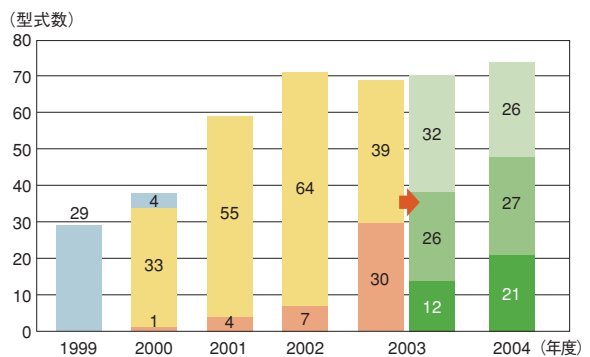
注)平成17年排出ガス規制値に対応した低排出ガス車の認定制度が新たに導入された2003年度は、平成12年排出ガス規制以前の対象型式については10・15モードで、平成17年排出ガス規制の対象型式については平成17年規制新試験モードで、HC、NOxの総排出量を集計・合算しています。なお、平成17年排出ガス規制の対象型式では総HC排出量をNMHC(非メタン系炭化水素)で集計しています。

Hondaは2003年度より平成17年排出ガス規制に全機種で先行適応を完了し、「★★★★低排出ガス車」、「★★★★★低排出ガス車」認定取得を推進しています。

- 2005年3月時点で「★★★★低排出ガス車」認定を13機種27型式、「★★★★★低排出ガス車」認定を11機種21型式に拡大しました。

■ 当該年度末におけるHonda LEV・「優」・「超」・平成17年排出ガス規制適合型式数(軽貨物を除く)

- Honda LEV*1
- 優-低排出ガス(平成12年排出ガス基準50%低減レベル)*2
- 超-低排出ガス(平成12年排出ガス基準75%低減レベル)*2
- 平成17年排出ガス規制適合
- ★★★★★低排出ガス車(平成17年排出ガス基準50%低減レベル)
- ★★★★★★低排出ガス車(平成17年排出ガス基準75%低減レベル)



注)2003年10月1日より平成17年排出ガス規制の認定制度が導入されたため、2003年度は平成12年排出ガス規制と平成17年排出ガス規制の認定型式数を併記

- *1 1996年当時、Hondaが開発した独自基準によるLEV(Low Emission Vehicle)仕様エンジン搭載車の総称。
- *2 国土交通省が低排出ガス車の普及を加速させるために設けた認定制度で、平成12年排出ガス規制値よりさらにHC、NOxの排出量を低減した車を3区分に分けて認定している。
排出ガス規制値に対して
75%低減レベル…「超-低排出ガス」
50%低減レベル…「優-低排出ガス」
25%低減レベル…「良-低排出ガス」

注)★★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し50%低減レベル車
★★★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し75%低減レベル車



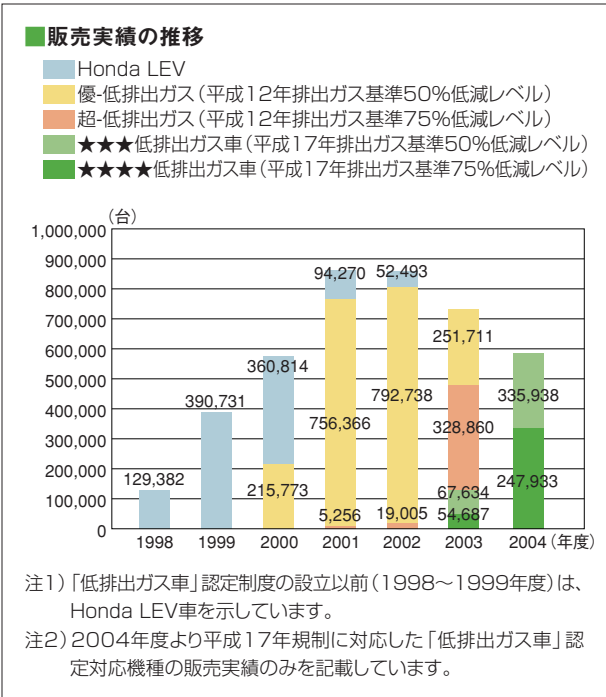
1 Honda LEV適合車及び国土交通省「低排出ガス車」認定車の機種/販売実績

Hondaでは、国土交通省平成17年規制に対応した「低排出ガス車」認定対応機種を拡大しています。2004年度は、発売した3機種のうちエリシオン、レジェンドについてはすべての型式で、エディックスについては一部の型式で「★★★★低排出ガス車」認定をしました。また、エディックスの一部の型式で「★★★低排出ガス車」認定を取得しました。

2004年度の国土交通省平成17年規制に対応した「低排出ガス車」認定対応機種の販売台数は583,871台で、国内総販売台数の81.4%（乗用車販売台数の80.5%）に達しました。

2004年度に発売された「低排出ガス車」(平成17年度排出ガス規制)認定取得機種

★★★★低排出ガス車 (75%低減レベル):3機種	★★★低排出ガス車 (50%低減レベル):1機種
エリシオン	エディックス (FFの17X)
エディックス (FFの20X)	
レジェンド	



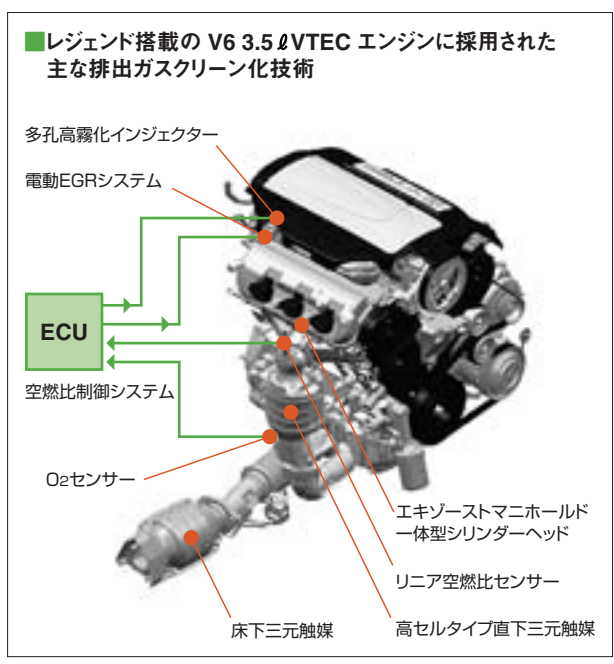
注) ★★★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し50%低減レベル車
★★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し75%低減レベル車

2 主要機種における排出ガス性能の向上

●レジェンド

2004年10月発売のレジェンドでは、最上級セダンとしてV6 3.5ℓでゆとりの300馬力を発生する高出力を達成しながらも、国土交通省「★★★★低排出ガス車」認定を取得しました。

多孔高霧化インジェクターや電動EGRシステムによる高効率な燃焼により燃焼ガスそのものをクリーン化。また、エキゾーストマニホールド一体型シリンダーヘッドやシリンダーヘッド直下型キャタライザーの採用などによって燃焼ガスの熱損失を低減しキャタライザーを早期活性化させるとともに、高精度な空燃比制御によりコールドスタート直後からキャタライザーの浄化性能を最大限に発揮させ、極めて優れたクリーン性能を実現しています。



燃費の向上

2005年目標に対する推進状況

地球温暖化の原因となるCO₂の削減に向けて、Hondaでは様々な燃費向上技術を導入しています。その結果2004年度に発売したエリシオン、エディックス*で平成22年度燃費基準値を達成しました。

*一部の型式を除く

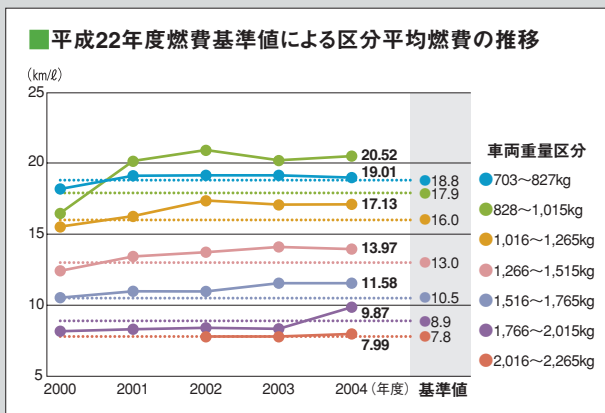
目標

- 2005年までに、平成22年度燃費基準値をすべての重量カテゴリーで達成
- 2005年までに、平均燃費を約25%向上(1995年比)*

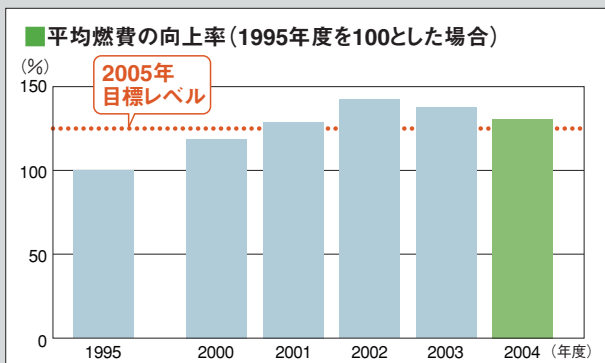
*日本における平均燃費(ガソリン乗用車)

推進状況

- 平成22年度燃費基準値をすべての重量カテゴリーで達成しました。2004年度の推進状況は以下のとおりになりました。



- 2004年度の平均燃費は約30.9%の向上(1995年度比)となり、2001年以降、2005年目標の平均燃費約25%向上を継続達成しています。



1 平成22年度燃費基準に対する適合型式数/出荷実績*

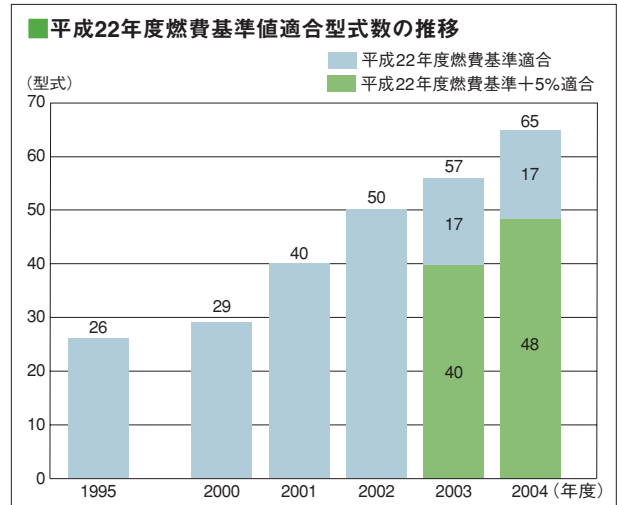
Hondaでは、改正省エネ法による平成22年度燃費基準を上回る機種の拡大を図っています。2004年度発売車種においては、「平成22年度燃費基準」に2機種8型式が新たに基準に適合し、計27機種65型式が適合となりました。また、「平成22年度燃費基準+5%達成車」の認定を2機種4型式で新たに取得し、計21機種48型式となりました。

2004年度の「平成22年度燃費基準」適合車種の出荷台数は、669,691台で国内総出荷台数の約90%に達しました。

*国土交通省、経済産業省へ届け出ている出荷実績

機種名	適合タイプ
◎エリシオン	全タイプ
○エディックス	排気量2.0L4WDを除く全タイプ

◎は適合タイプのすべてにおいて平成22年度燃費目標基準+5%に適合
○は適合タイプの一部において平成22年度燃費目標基準+5%に適合



2 エコドライブ支援装置の装備実績

Hondaは燃費計をはじめとするエコドライブ支援装置を多くの機種に標準装備しています。2005年3月時点で燃費計は18機種に設定されており、国内販売台数比率は約60.4%となっています。なお、定速走行時や減速運転時に経済運転をしていることをお知らせする「ECOランプ」表示灯は、6機種(燃費計装着3機種を含む)に装備されています。燃費計と「ECOランプ」表示灯をあわせたエコドライブ支援装置は、2004年度国内販売台数比率の約72.7%に装着されています。

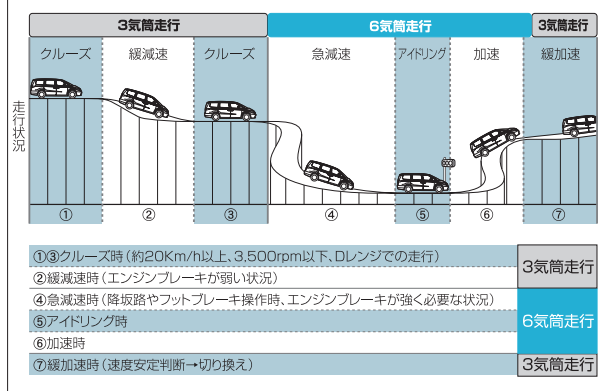


3 主要機種における燃費性能

● エリシオン

2004年5月に発売したエリシオンは、全タイプで国土交通省「平成22年度燃費基準+5%達成車」の認定を受けました。6気筒3.0ℓにおいては走行状況に応じて6気筒燃焼と3気筒燃焼を切り替えられる「可変シリンダーシステム」を備えたi-VTECエンジンと「DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)」による緻密なスロットル制御などでクラストップ^{*1}の高出力・高トルクと低燃費9.8km/ℓ^{*2}を達成しました。また4気筒2.4ℓにおいてはi-VTECエンジンにより低回転時に吸気2バルブの一方を休止する機構に加え、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御する「VTC(可変バルブタイミング・コントロール機構)」を組み合わせ10.2km/ℓ^{*2}を達成しました。

「可変シリンダーシステム」作動イメージ



*1 3.0ℓクラスミニバン
 *2 10・15モード走行燃料消費率(国土交通省審査値)

● インサイト

Hondaは高い燃費性能と走る楽しさを両立させたハイブリッドカー「インサイト」に空力向上アンダーカバーを装着するとともに、IMAシステムの改良を行い、燃費をこ

れまでの35.0km/ℓ^{*}から36.0km/ℓに向上させ、世界最高水準の燃費性能を達成しました。

*10・15モード:5速MT車



インサイト

● レジェンド

燃費の向上に軽量化は有効な手法です。2004年10月に発売したレジェンドは徹底した軽量化により151kgの低減^{*}を達成しました。これに加え、VTEC機構による高

効率な燃焼技術と空力性能の向上などにより、高出力かつSH-AWDの採用による高い運動性能を実現しながら8.6km/ℓの燃費性能を実現しました。

*従来技術、従来素材比

- 薄肉フェーエルファイラーパイプ
- アルミトランクリッド(高速ブロー成形)
- 高周波焼き入れ処理 センターピラー
- アルミ ボンネットフード
- アルミ フロントフェンダー(高速ブロー成形)
- アルミダイキャスト 2ピース・インターマニホールド
- マグネシウム シリンダーヘッドカバー
- アルミ フロントサブフレーム
- アルミ マウントカラー
- アルミ ブラケット類
- アルミリアバンパービーム
- アルミ鍛造 フロントロアアーム(ピーリングレス)
- アルミ鍛造 フロントナックル
- アルミ鍛造 フロントアッパーアーム
- アルミ フロントブレーキキャリパー
- マグネシウム フロントシートバックフレーム
- 軽量吸音フロアマット
- CFRP プロペラシャフト
- アルミリアサブフレーム
- アルミリアバンパービーム
- アルミ鍛造 リアロアアームB
- アルミ押出し リアロアアームA
- アルミ鍛造 リアコントロールアーム
- アルミ鍛造 リアナックル
- アルミ鍛造 リアアッパーアーム
- アルミリアブレーキキャリパー

代替エネルギー

●燃料電池車

Hondalは2002年12月の「FCX」の日米同日納車以来、2005年3月までに日本国内で6台、アメリカで13台と、日米あわせて計19台のリース販売を実施しました。2004年度は、世界で初めて氷点下での始動を可能にした燃料電池自動車「FCX」を2005年1月に北海道庁舎にリース販売として納車しました。寒冷地での燃料電池車の販売は2004年12月のニューヨーク州に続き、日本では今回が初となります。

また、屋久島では循環型社会システムのモデル構築を目指し、エネルギー自立システムの実証実験を行う「屋久島ゼロエミッションプロジェクト」に参画し2004年4月下旬より公道走行テストを開始しました。

一方、水素燃料供給とコージェネレーション機能を合わせ持ったホーム・エネルギー・ステーションの第二世代モデル「HESII」の実験稼動を米国プラグパワー社（ニューヨーク州）と共同で開始。寒冷地での車両と水素供給システムのテストを通じて、将来の燃料電池普及時代に備えたより統合的な研究を進めています。

今後もHondaはより多くの地域での燃料電池車の本格的普及に向けて開発を進めています。



北海道庁での「FCX」納車式典

●天然ガス自動車

石油よりも埋蔵量が豊富で、排出ガスが極めてクリーンな天然ガスを燃料とする天然ガス自動車（NGV：Natural Gas Vehicle）「シビックGX」の2004年度の販売台数は81台でした。



シビックGX

騒音の低減

Hondalは車外騒音の低減にも積極的に取り組んでいます。車外騒音の主な音源はエンジン騒音、吸排気系騒音です。2004年10月発売の新型レジェンドでは、エンジンの出力を高めながら、以下の技術を採用する事により、車外騒音の音源となるエンジン騒音と吸排気騒音を効果的に抑えて、従来同等の騒音レベル（規制値76dB(A)に対して74dB(A))を実現しています。

エンジン騒音低減技術

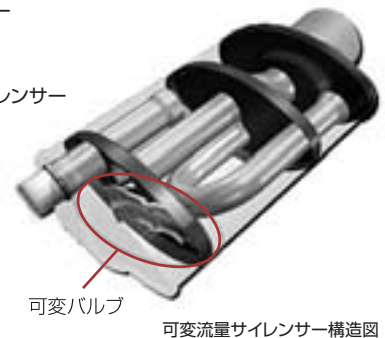
- 高剛性シリンダーブロック
- 高剛性クランクシャフト
- エンジンルーム内吸音材
- エンジンデザインカバー（遮音構造）
- エンジンアンダーカバー吸音タイプ

吸気音低減技術

- 大容量エアクリーナー
- 吸音材付エアクリーナー
- 大容量レゾチャンバー

排気音低減技術

- 可変流量ツインサイレンサー



可変流量サイレンサー構造図



二輪車の取り組み

排出ガスのクリーン化と燃費向上に向けて4ストロークエンジンの採用を完了^{*}し、FI(電子制御燃料噴射装置)搭載小型機種の拡充などさらなる新技術の開発と量販機種への適用拡大に取り組んでいます。

^{*}一部特殊車両を除く

2004年度 主な目標

- 4ストローク化
- 新型車の燃費向上

2004年度 主な実績

- 2004年度発売全機種(4ストローク化率97.2%)^{*}
- 2004年度国内販売全機種の平均燃費向上率34.2%^{*}

^{*}日本国内の実績

排出ガスのクリーン化

2005年目標に対する推進状況

目標

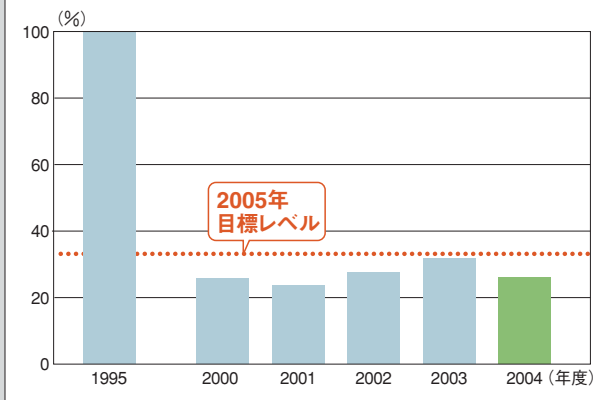
- 2005年までに、新車のHCの総排出量^{*}を約1/3に削減(1995年比)

^{*}日本、米国、欧州、タイにおけるHC排出総量

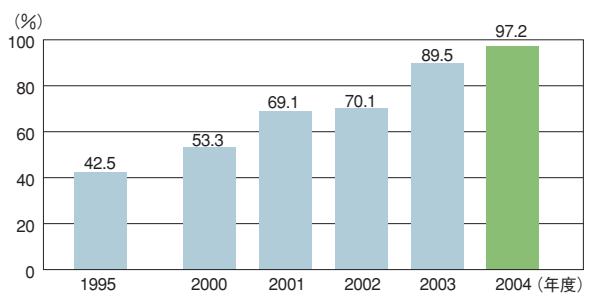
推進状況

● 昨年度は販売台数の大幅な増加により新車からのHC総排出量3.3ポイント増加となりましたが、2004年度はさらなる技術開発・適用を進め、2003年比4.9ポイントの削減を行いました。これにより1995年の総排出量に対し約1/4の排出レベルとなり、2000年に達成しました「1995年に対し約1/3へ削減」を引き続き維持しています。国内においては、4ストロークエンジンの採用を完了しFI(電子制御燃料噴射装置)搭載小型機種の拡充を始めとする、さらなる新技術の開発と量販機種への適用拡大の結果、日本におけるHC総排出量は1995年に比べ、約13.3%となり、昨年より約2.9ポイント減少しました。

2005年目標に対するHC総排出量の推移(1995年度:100)



4ストローク車の割合(国内)



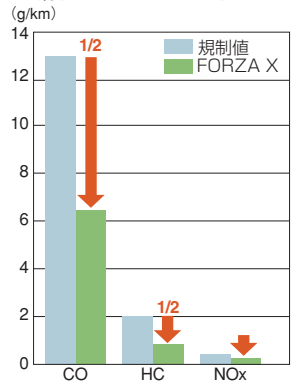
主要機種における排出ガス性能の向上

排出ガスのクリーン化は国内のみならず全世界で展開しています。2004年度も4ストロークエンジンのさらなる排出ガスの清浄化に向けてFI技術の小型機種への展開を進めてきました。

欧州では初となるFI搭載50ccモペッドZoomerを発売し、CO、HC+NOxともにEuro II規制値の1/2レベルを達成しました。

また国内では従来の大型・小型機種に加え中型クラスへのFI展開を図り、2004年4月発売のFORZA X(250cc)、同7月発売のFORZA Zとともに国内排出ガス規制に対し、CO、HCで1/2の排出ガスレベルを達成しています。

FORZA Xにおける排出ガスのクリーン化



FORZA X

燃費の向上

2005年目標に対する推進状況

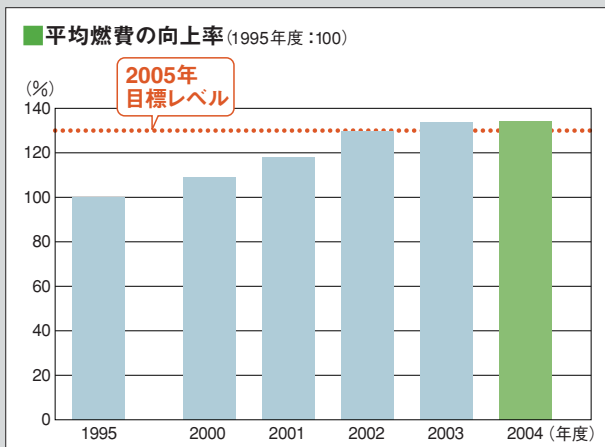
目標

- 2005年までに、平均燃費[※]約30%向上（1995年比）

※日本、米国、欧州、タイの総量平均

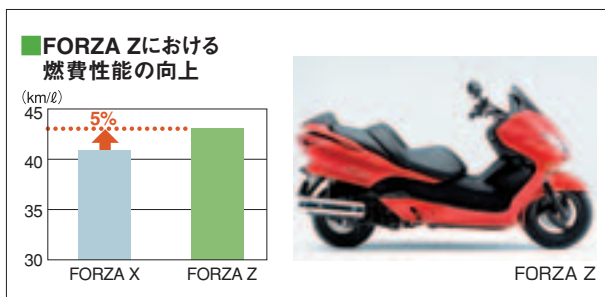
推進状況

● 国内だけでなく、海外においても4ストロークエンジン搭載車の拡大を図ってきました。さらに国内外にてFI搭載機種[※]の拡充をはじめとする燃費向上技術の開発・適用を進めました。その結果、2004年度は2003年に達成した平均燃費95年比30%向上をさらに推し進め、34.2%（1995年比）の燃費向上を達成しました



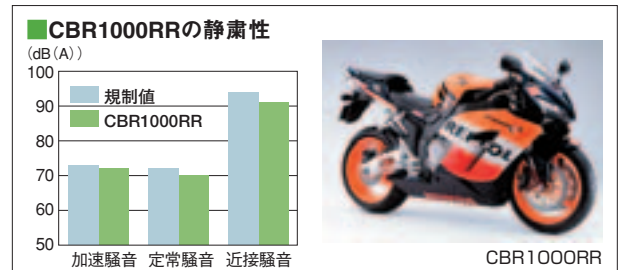
主要機種における燃費性能の向上

2004年度も4ストロークエンジンのさらなる燃費向上に向けてFI技術の展開を進めてきました。2004年7月に日本国内向け発売したFORZA ZはPGM-FIシステムに加え、250ccスクーターでは世界初となる電子制御式ベルトコンバーターHondaSマチックを搭載し、ベース機種に対し燃費が5%向上しています。（60km/h定地）



騒音の低減

2004年4月発売のCBR1000RR国内向けに下記騒音低減技術を採用することにより、国内3次騒音規制を下回る静粛性を実現しました。



● 排気音

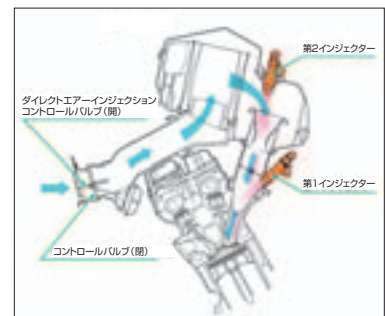
運転状況により排気管断面積を制御する可変排気システムをエキゾーストパイプ集合部に装備し、出力特性の向上と排気音低減による優れた静粛性を両立しました。



可変排気システム

● 吸気音

吸気開口部を制御する可変吸気システムをダクト前部に装備、出力特性の向上と吸気音低減による優れた静粛性を両立しました。



可変吸気システム

● エンジン音

微量有害物質削減の一環として材質を変更した吸音材をカウル内に装着し、40%の軽量化と優れた吸音率でさらに静粛性を向上しました。

● 駆動系

タイヤの内部構造変更（補強材の材質・剛性コントロール）により快適性とグリップ力・軽量化と静粛性を高次元で両立させました。



汎用製品の取り組み

汎用製品分野では、各国の規制を先取りし、排出ガスのクリーン化、燃費の向上に取り組んでいます。

**2004年度
主な目標**

- 排出ガス規制の先取り対応
- さらなる燃費の向上

**2004年度
主な実績**

- 2004年度発売全機種で規制の先取り
- 発電機EM45is: 従来種比30%以上向上

排出ガスのクリーン化

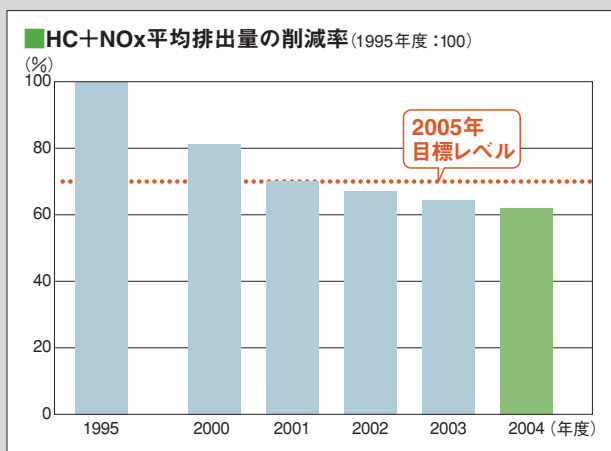
2005年目標に対する推進状況

目標

- 2005年までに、HC、NOxの平均排出量を約30%削減* (1995年比)
- ※全世界の平均排出量

推進状況

- 2001年度で達成した約30%の削減に対し、2004年度も取り組みを継続し、HC+NOxの平均排出量を約38%削減しました。



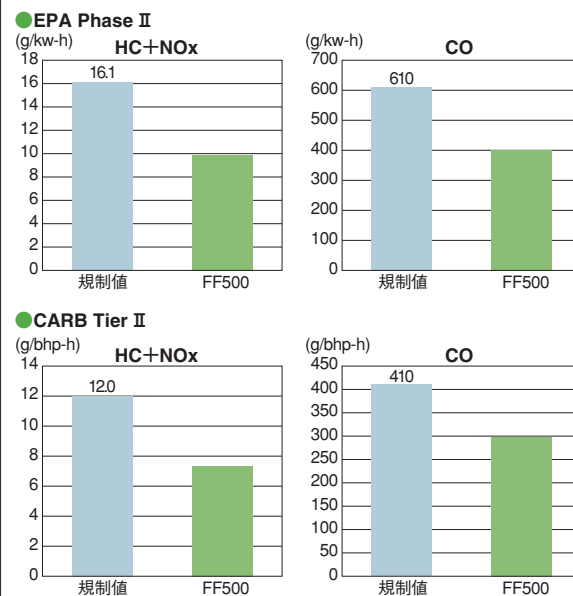
主要機種における排出ガス性能の向上

2004年9月発売の小型耕うん機「サ・ラ・ダ」FF500は、Honda e-SPEC*エンジン「GCV160」を搭載し、世界で最も厳しい排出ガス規制である米国環境保護庁 (EPA) Phase II規制値とカリフォルニア州大気資源局 (CARB) Tier II規制値をクリアしています。



「サ・ラ・ダ」FF500

「サ・ラ・ダ」FF500における排出ガスのクリーン化



*e-SPECは、Hondaが「豊かな自然を次の世代に」という願いを込めた汎用製品環境対応技術の証です。

燃費の向上

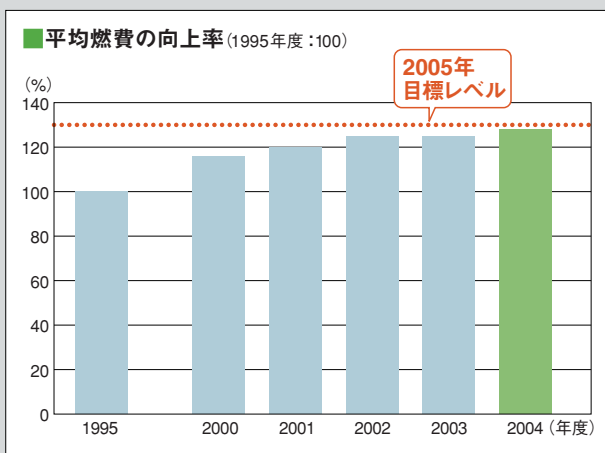
2005年目標に対する推進状況

目標

- 2005年までに、平均燃費を約30%向上（1995年比）

推進状況

- 2004年度末現在で平均燃費は約28%向上しました。

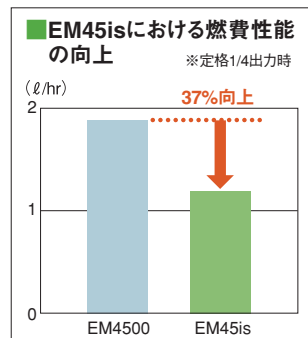


燃費向上の取り組み

2004年7月発売の100V・200Vの同時出力が可能な発電機「EM45is/EB45i, EM55is/EB55i」は、Honda独自の高効率インバーターと、電力負荷に応じエンジン回転を自動制御する「エコスロットル」の搭載により、従来機^{*}に対し、30%以上燃費を向上（定格1/4出力時）しました。



EM45is



※EMシリーズに対しては、EM4500、
EBシリーズに対しては、EB6500SX (US仕様)

代替エネルギー

Hondaでは一般家庭のエネルギー使用量を削減するために、独自開発した家庭用ガスコージェネレーションユニットを、2003年3月よりガス会社を通して販売を開始しました。Hondaの家庭用小型コージェネレーション（熱電併給）ユニットを採用したコージェネレーションシステム「ECOWILL（エコウィル）」の2004年度の販売台数は9,167台でした。



ECOWILL (エコウィル)

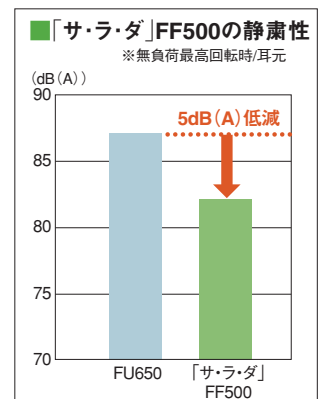
騒音の低減

2004年度発売の主な汎用製品において騒音低減を可能にした技術は、以下の通りです。

●「サ・ラ・ダ」FF500

エンジンのメカノイズの低減などにより、同出力帯の耕うん機^{*}に対して5dB (A)の騒音低減を実現しました。騒音値は82dB (A)と欧州騒音規制2006年ステージ2の規制をクリアするレベルとなっています。

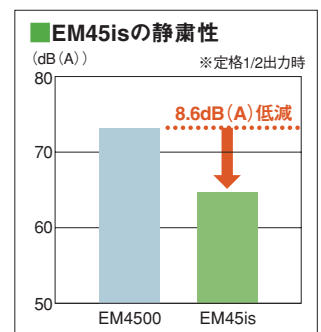
※FU650



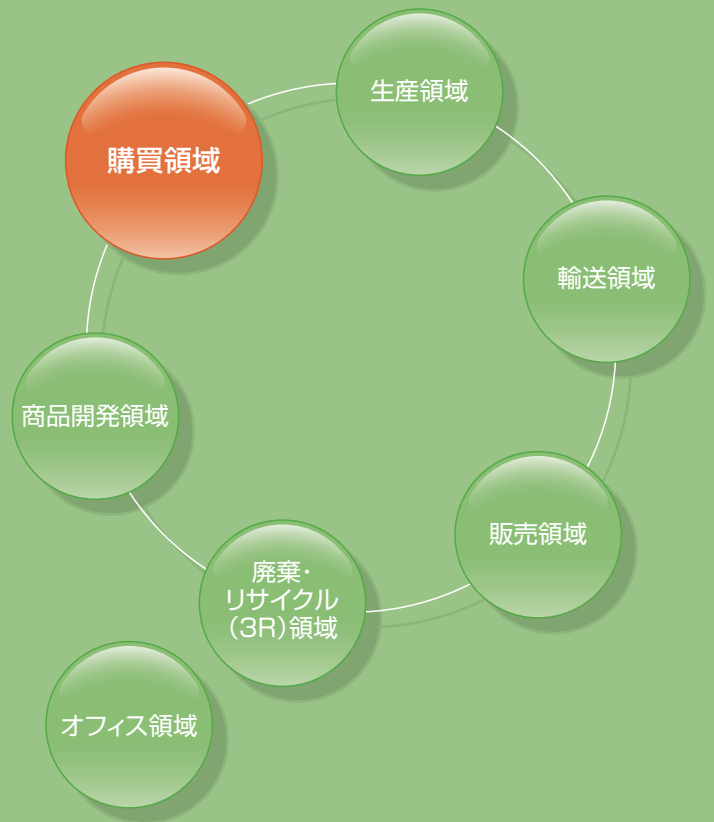
●EM45is/EB45i, EM55is/EB55i

開放型デザインでありながら、エンジンメカノイズや吸排気音を低減するため、空気の流れをスムーズにするとともに、吸排気音を大幅に低減する「防音シールド&吸気・排風チャンバーシステム」を採用しました。さらに「エコスロットル」の効果とあわせて、従来機^{*}に対し、騒音を約9dB (A)低減（定格1/2出力時）しています。

※EMシリーズに対しては、EM4500、
EBシリーズに対しては、EB6500SX (US仕様)



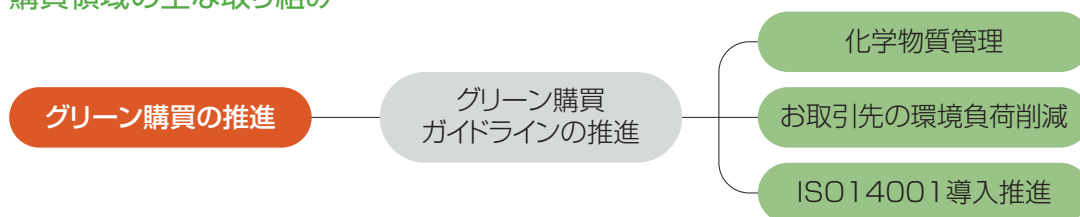
購買領域



環境に配慮した資材・部品の調達を目指して

1台のクルマは、2~3万点もの部品で構成され、自動車会社はその多くをお取引先企業から購入しています。したがって、製品のライフサイクル全体での環境負荷削減には、お取引先との協力が重要です。Hondaでは、自ら環境負荷の削減に取り組むとともに、環境に配慮した資材や部品の調達を目指して、「Hondaグリーン購買ガイドライン」を策定し、お取引先にもISO14001の導入をお願いするなど、強い連携のもとにグリーン購買活動を積極的に展開しています。

購買領域の主な取り組み



Hondaは、購買領域ではグリーン購買のガイドラインを定め、より環境負荷の少ない資材・部品を調達する割合を増やしています。

2004年度
主な目標

- Honda化学物質ガイドライン切替え推進
- お取引先CO₂排出量の削減
- お取引先埋立て処分量の削減
- 全お取引先のISO14001取得推進

2004年度
主な実績

- 鉛及び鉛化合物の切替え完了。六価クロム（黒色、緑色のクロメート以外）は切替え推進中
- CO₂排出量2000年度比原単位ベース4.4%の削減*
- 埋立て処分量2000年度対比79%の削減*
- 355社取得(80%)

※関係会社(証券取引法基準子会社・関連会社)ベース

グリーン購買の推進

1 グリーン購買ガイドライン

環境に配慮した資材・部品の積極的な調達を目指して2001年度に「Hondaグリーン購買ガイドライン」を策定しました。(下表ガイドライン骨子参照)

お取引先と共に2010年までに達成する管理項目と目標値についての取り組みを開始しました。

●化学物質管理

Hondaは、環境に悪影響を及ぼすとされる重金属四物質（鉛、水銀、六価クロム、カドミウム）を2006年12月末までに四輪・二輪・汎用製品で国内全生産モデルで削減する取り組みを進めています。2004年度の主な取り組みとして、Honda化学物質ガイドラインの鉛及び鉛化合物の切り替えを完了しました。六価クロム（黒色・緑色のクロメート以外）については当初予定していた切り替えに至りませんでした。四輪・二輪については2005年12月末、汎用製品は2006年12月末までに、六価クロムを全廃*します。

※S2000の一部の部品を除く

●お取引先の部品製造時の環境負荷削減

2004年度は「Honda LCAシステム」を活用し、CO₂排出量と廃棄物埋立て処分量の削減に取り組みました。その結果、お取引先CO₂排出量は、2000年度対比原単位ベース4.4%の削減効果がありました。また埋立て処分量の削減に関しては、2000年度対比で79%の削減効果がありました。いずれも、お取引先と共に取り組んできた成果です。

2005年度も引き続き、グリーン購買ガイドラインに沿って、化学物質管理と環境負荷物質削減を展開していきます。

●お取引先へのISO14001導入推進

2004年度は、国内すべてのお取引先の認証取得を目標として推進しました。その結果、全お取引先の80%に当たる355社が取得を完了しています。

2 補修部品購買領域の取り組み

●使用済み金型のリサイクル促進

金型はほとんどが鉄できています。現状でもその使命が終わるとリサイクルされています。リサイクルすることによるCO₂発生量の削減効果は、鉄鉱石から作る場合に比べ約1/4になるとされています。積極的にリサイクルすることが求められますが、一つの金型から製造される部品がいくつもの補修パーツに使用されているため、廃棄の時期の決定が難しく、保管されていた金型が多数ありました。2002年度から、お取引先メーカーに対して部品情報や金型の廃棄可否判断基準を提示し、これらの情報に基づき、廃棄作業を標準化し、金型リサイクルを積極的に推進しています。2004年度も引き続き、お取引先メーカーと共同で不要になった金型の積極的なリサイクルを行いました。

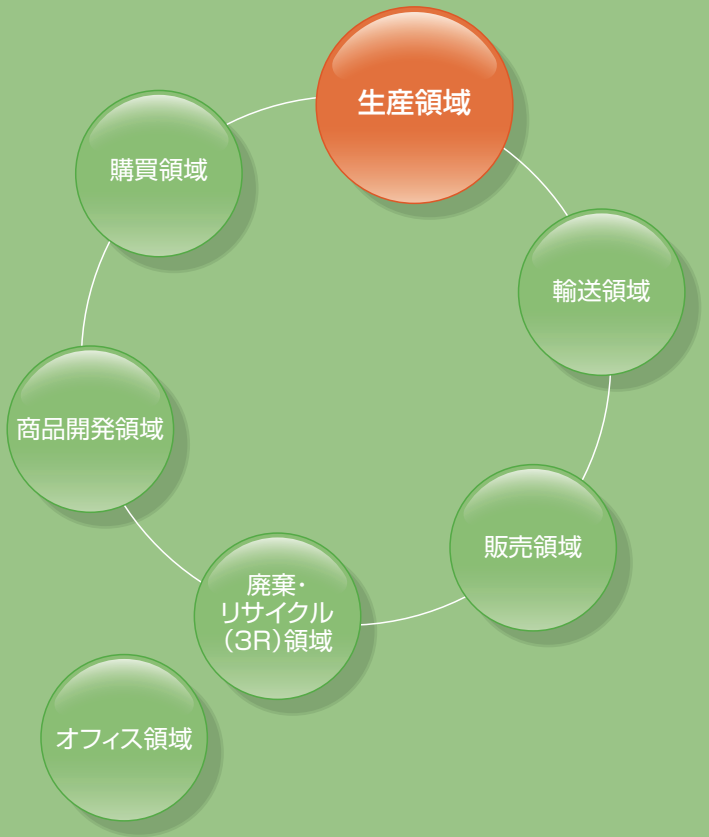
2004年度の実績	廃却金型数	54,500型
	重量換算	7,500トン

■Hondaグリーン購買ガイドライン骨子

Honda グリーン購買		分類	管理項目	目標
製品	製品含有率(購入部品の) 化学物質管理	製品(部品資材)への含有量	製品(部品資材)への含有量	Honda化学物質ガイドライン* 指定日程の遵守
			CO ₂ 排出量	2010年:2000年比-6%
製造	お取引先 環境負荷管理	廃棄物量(埋立て量削減)	CO ₂ 排出量	2010年:2000年比-6%
			廃棄物量(埋立て量削減)	2007年:埋立て処分ゼロ
体質	お取引先 環境マネジメントシステム展開	ISO14001の取得推進	ISO14001の取得推進	2005年:国内拠点完了 2008年:海外拠点完了

※Honda化学物質ガイドライン:環境負荷物質として欧州規制対象物質(鉛、水銀、六価クロム、カドミウム)及びHondaとして自主的に設定した化学物質を規定し、それらの削減・廃止・代替化などの日程を提示したものの。

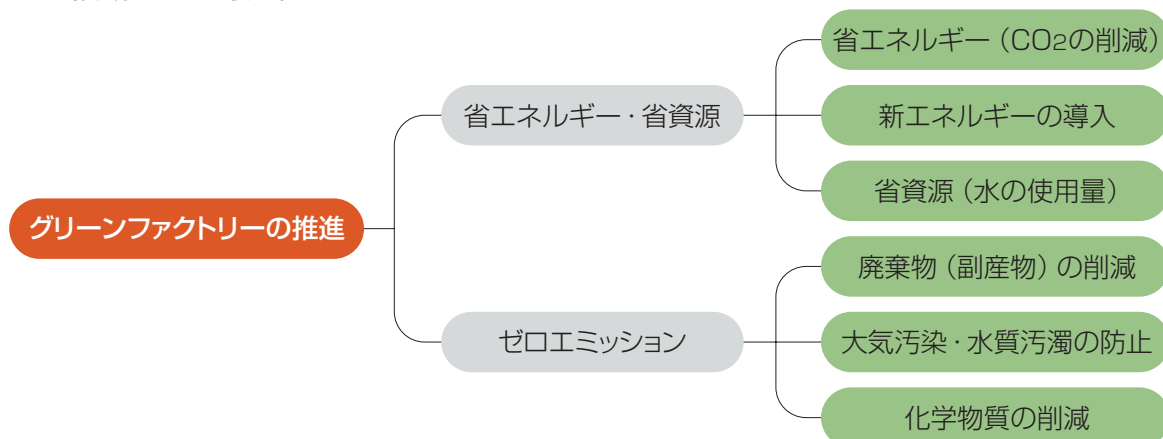
生産領域



人にやさしく、地球にやさしく、地域が誇れる工場へ、 環境負荷を限りなくゼロに

資源やエネルギーを結集し、様々な工程を経て商品を生み出す生産活動。そのあらゆる側面で、地球環境への影響をミニマムに。そして、働く環境のさらなる改善や地域社会との共生に向けた取り組みを行い、地域が誇れる工場のあるべき姿を目指し、Hondaは、「グリーンファクトリー計画」を世界で推進しています。

生産領域の主な取り組み



生産領域では、グリーンファクトリーの推進のためエネルギー・資源の使用量削減やゼロエミッション化を進めています。

2004年度
主な目標

- エネルギー消費原単位：1990年度比21.8%低減
- CO₂排出量：48.1万CO₂トン
- 廃棄物リサイクル率：97%
- 廃棄物社内焼却量：1998年度比65%削減
- VOC排出量（四輪）：33.0g/m²

2004年度
主な実績

- エネルギー消費原単位：1990年度比23.6%低減
- CO₂排出量：46.8万CO₂トン
- 廃棄物リサイクル率：97.6%
- 廃棄物社内焼却量：1998年度比70%削減
- VOC排出量（四輪）：32.8g/m²

※生産領域における報告は、埼玉、栃木、浜松、鈴鹿、熊本の国内5生産事業所と四輪新機種センターを対象としました。

グリーンファクトリーの推進

1 省エネルギー・省資源

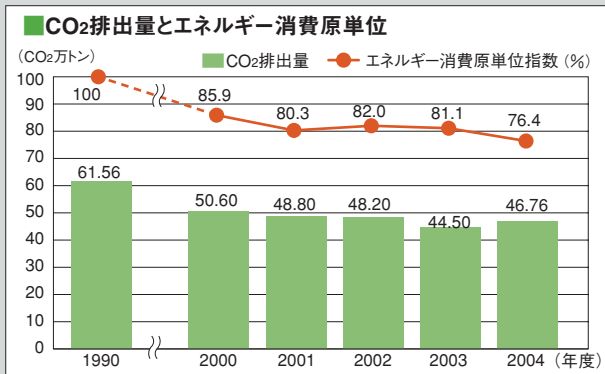
省エネルギーの2010年度目標に対する達成状況

目標

- 2010年度までにエネルギー消費原単位1990年度比30%低減

推進状況

- 2004年度のエネルギー消費原単位は、目標1990年度比21.8%低減に対して、実績は23.6%低減し目標を達成しました。



注) 本年度よりエネルギー消費原単位は1990年度を100とした指数で表示しています。
なお、2002年度の原単位表記に誤りがありましたので訂正しました。

●省エネルギー

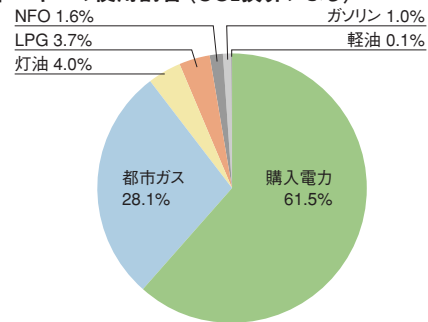
2004年度の生産領域におけるエネルギー使用に伴うCO₂排出量は、前年度(44.5万トン)に比べ5.1%増の46.76万トン(1990年度比24.0%削減)となりました。目標の48.1万トンに対しては2.8%削減となりました。これは、主に生産増や天候の影響と右上の省エネルギー施策展開によるものです。

今後の取り組みとして、さらなる省エネルギー展開や新エネルギーの導入を行い、LCA活動を通してエネルギーを効率的に管理し、その削減に努めます。

省エネルギーの主な取り組み

- ライン工程集約による削減
- コジェネ設備運転効率向上による削減
- ロボット待機電力削減
- 高効率冷凍機導入による削減
- エア圧力低減
- 合金炉省エネバーナー変更
- 冷凍機燃料転換(灯油→LNG)
- 高効率ボイラーの導入

■エネルギーの使用割合 (CO₂換算による)

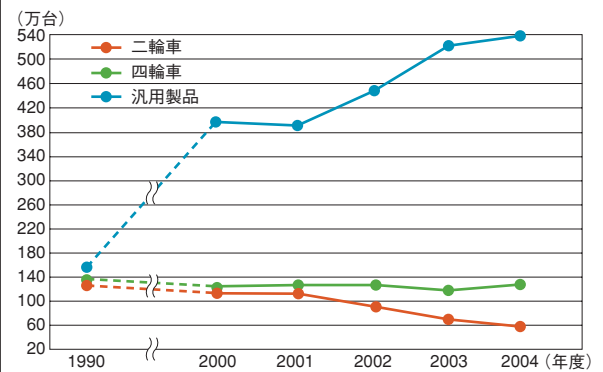


CO₂換算係数[※]は以下を用いました

電力	0.404 CO ₂ トン/MWh
都市ガス	2.015 CO ₂ トン/千Nm ³
灯油	2.532 CO ₂ トン/kℓ
ガソリン	2.246 CO ₂ トン/kℓ
軽油	2.576 CO ₂ トン/kℓ
LPG	3.031 CO ₂ トン/トン
NFO	2.716 CO ₂ トン/kℓ

※CO₂換算係数は1990年度からの固定係数を用いています。

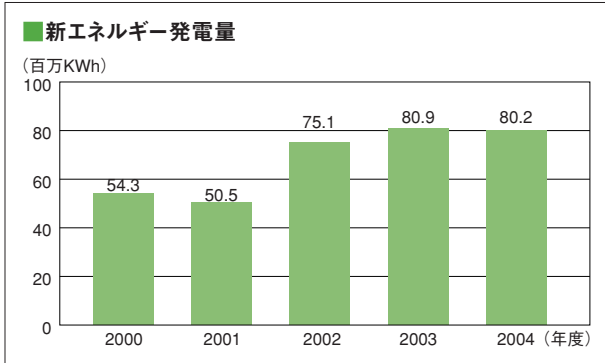
■生産台数の変化



※1999年度より汎用製品に含めていたバギーを二輪車に含めています。

●新エネルギーの導入

2004年度の生産領域における新エネルギー発電量は、80.2百万KWhとなりました。電力使用量の約10%が新エネルギーとなっています。



注) 新エネルギーの種類は「新エネ法」で定義されている、
 発電分野：太陽光発電
 新利用形態：天然ガスコージェネレーションを対象としています。

●温室効果ガスの排出状況

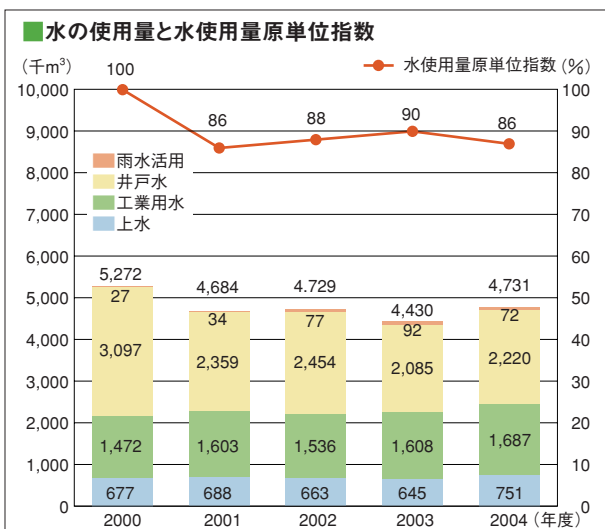
2004年度の生産領域における温室効果ガス排出量は、CO₂換算で47.7万トンになりました。

温室効果ガス排出量	
●エネルギー起源と廃棄物焼却等のCO ₂ 排出量	47.1万トン-CO ₂
●CO ₂ 以外の温室効果ガス排出量	0.6万トン-CO ₂

注) 温室効果ガス排出量は環境省の温室効果ガス排出量算定方法ガイドラインに基づいて算出しました。なお、温室効果ガスの種類はCO₂、CH₄、N₂O、HFC、PFC、SF₆としています。

●省資源(水の使用量)

2004年度の国内生産事業所における水の使用量の合計は4,731千m³となり、2000年に比べ10%の削減となりました。これらの節水効果は、以下の取り組みによるものです。



注) 本年度より水使用量原単位は2000年度を100とした指数で表示しています。

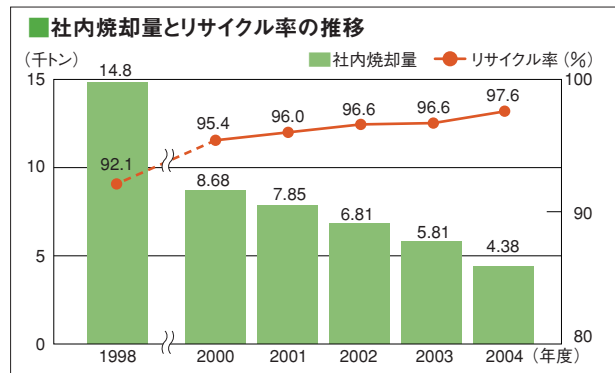
2004年度における主な節水対策

- クーリングタワーブロー水回収
- 鍛造工程の冷却水リサイクル装置本格稼働
- 雨水活用の拡大

2 ゼロエミッション

●廃棄物(副産物)の削減

2004年度も引き続き、国内全生産事業所における廃棄物の社外埋立て処分ゼロ化を継続しました。また、副産物総量、焼却量の削減にも取り組んでいます。2004年度の焼却量は約4.4千トンで、目標の1998年度比65%削減に対し、実績は70%削減となりました。今後も引き続き、分別の徹底による焼却量の削減をさらに推進すると共に、特に発生源での対策を推進し、副産物総量の削減に積極的に取り組んでいきます。



$$\left(\begin{aligned} \text{リサイクル率} &= \frac{\text{副産物総量} - \text{焼却量}}{\text{副産物総量}} \times 100 \\ \text{副産物総量} &= \text{廃棄物総量} - \text{社内濃縮液量} \end{aligned} \right)$$

生産活動に伴う廃棄物(副産物)の内訳

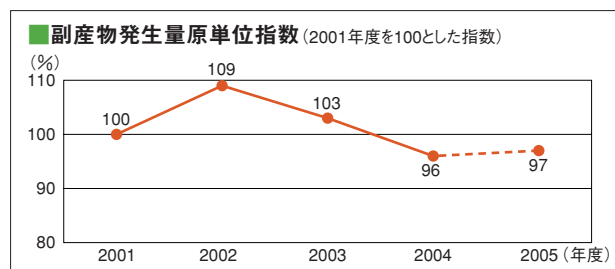
(単位: 千トン)

種類	1990年度	2003年度	2004年度
社外埋立	18.1	0.00	0.00
社外中間処理	8.2	0.11	0.10
社内焼却	17.0	5.81	4.38
社内濃縮	0.0	4.37	6.03
リサイクル	139.6	170.58	177.97
副産物総量	182.9	179.47	188.48

※燃え殻除く

「資源の有効な利用の促進に関する法律」に基づく「副産物の発生抑制に関する計画書」は2005年度目標をグラフのように設定しています。前年度と比較すると、発生量では2001年度に比べ4%削減の削減となりました。届出の内容は下記Webよりご覧ください。

<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2002/index.html> (計画に基づく届出内容)



●大気汚染・水質汚濁の防止

大気や水質の管理においては、燃焼装置の排出ガスや工場排水に法規制値より厳しい自主管理目標値を設定し、監視しています（測定実績は各事業所データをご覧ください）。

●VOC^{*}（揮発性有機化合物）

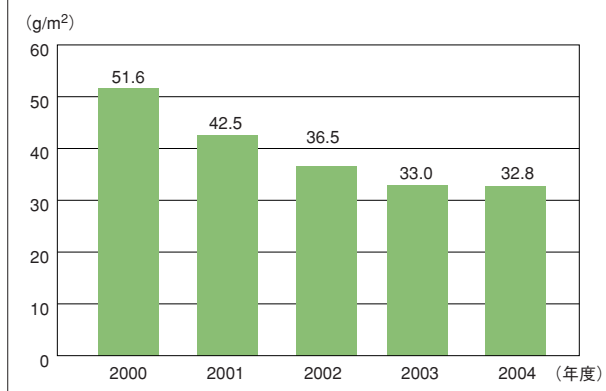
VOCの排出は、主に四輪車体用塗料中の溶剤成分が要因になっています。2004年度は埼玉製作所、鈴鹿製作所、栃木製作所のVOC排出量の実績を把握しました。2004年度において平均VOC排出量は32.8g/m²で、前年度比で約1%削減しました。この削減効果は、以下のような取り組みによるものです。

2004年度における主なVOC削減対策

- 徹底したムダ・ロス削減（洗浄シンナー回収向上等）
- 塗着効率の向上
- 水性塗料の導入（埼玉製作所レジェンド用塗装）
- ラインの統合（栃木製作所生産機種を鈴鹿製作所へ移管）

今後も水性塗料の適用拡大など、さらなるVOC排出量の削減に努めていきます。

■VOC排出量の推移



※VOC（揮発性有機化合物）：塗料や接着剤などに含まれる有機溶剤が主たるもので、長期毒性を持つほか成層圏におけるオゾン層の破壊、対流圏における光化学スモッグなどの原因となり、世界各国で規制の対象となっています。

●化学物質の排出状況（PRTR^{*}）

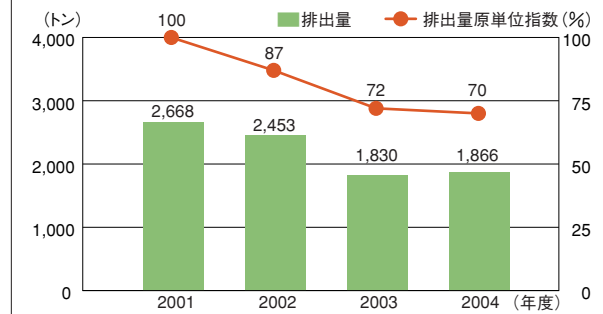
PRTR法対象物質についての2004年度の排出量は下記の通りです。

大気・水域への排出量は約1,866トンで、2001年度比約36%の削減となりました。PRTR排出量原単位指数は2001年度比約30%の低減しました。今後も、VOC削減対策等と連動して削減に努めていきます（生産領域及び各事業所の排出状況は巻末の関連データをご覧ください）。

※PRTR（Pollutant Release and Transfer Register）制度：

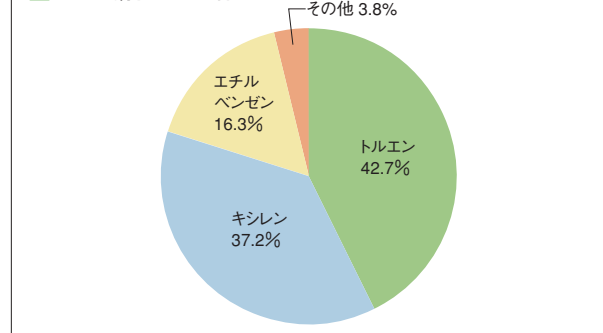
「特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律」

■PRTR排出量と排出量原単位指数



注）本年度よりPRTR排出量原単位は2000年度を100とした指数で表示しています。

■PRTR排出量の内訳

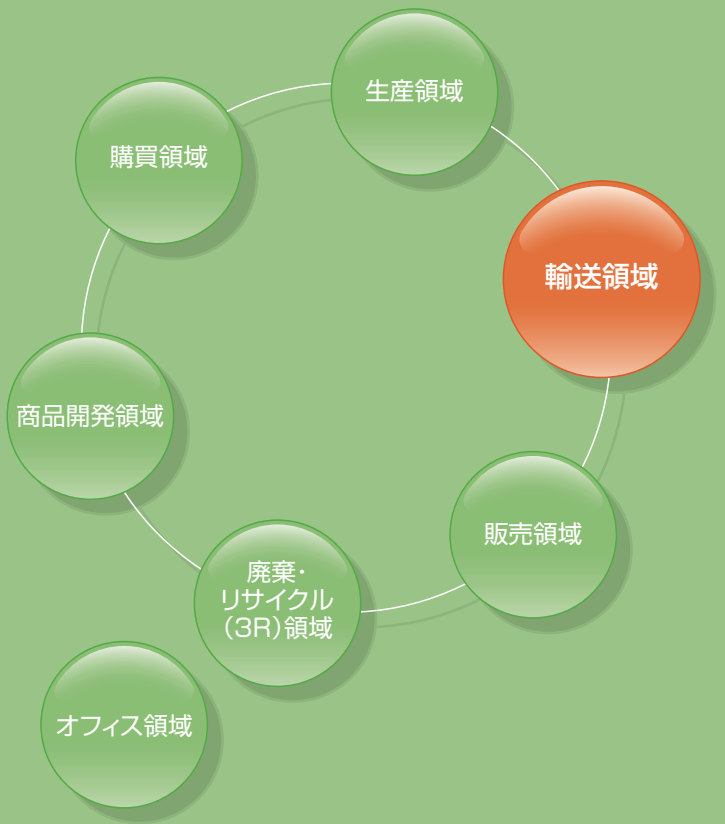


●PCB機器等の保管・処分状況届出

2004年度保管しているPCB油入トランスやコンデンサーは、739台を届出しました。

保管は、外部への流出防止など国の保管基準を遵守して、引き続き適切に管理しています。

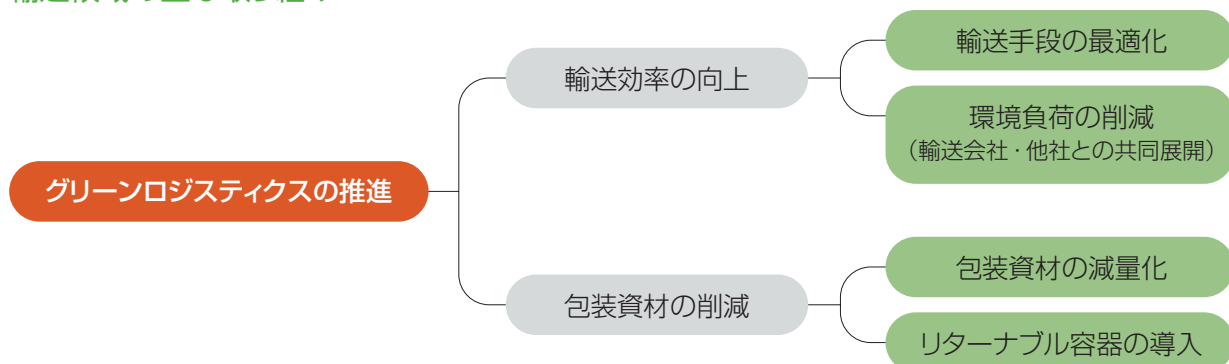
輸送領域



高効率で環境に配慮した輸送を目指して

Hondaでは、船・鉄道輸送（モーダルシフト）の拡大や、他社との共同輸送の拡大で、輸送の高効率化を図っています。また、輸送会社との環境マネジメントシステムの共同展開や、グリーンロジスティクスに向けた様々な取り組みを展開しています。さらに、包装の簡易化、資材の見直し、仕様の変更、リターナブル容器の拡大により、包装資材の削減を進めています。

輸送領域の主な取り組み



輸送領域では、省エネルギー運転やモーダルシフト拡大によりCO₂排出量の削減を図っています。また包装資材を削減する為、資材レス包装化やリターナブル包装資材を積極的に導入しています。

**2004年度
主な目標**

- 主要4社との環境マネジメント共同展開
- 輸送効率の向上：
CO₂排出量 114,900 CO₂トン
(四輪完成車輸送)

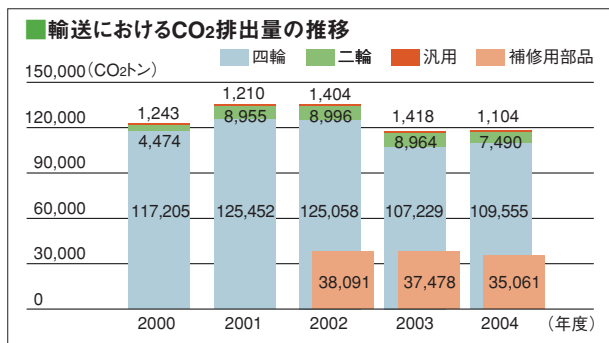
**2004年度
主な実績**

- 主要輸送会社との環境情報交換会の定期開催化
- 輸送効率の向上：
CO₂排出量 109,555 CO₂トン
(四輪完成車輸送)

グリーンロジスティクスの推進

1 輸送効率の向上

2004年度の上四輪車、二輪車、汎用製品、補修用部品の輸送時におけるCO₂排出総量は153,210CO₂トンとなりました。



**● 四輪完成車におけるCO₂排出量：
109,555 CO₂トン**

四輪完成車輸送に関しては、輸送会社における省エネルギー運転活動や、デジタコ導入による平均燃費率の向上などに取り組み、燃費を3%向上させました。輸送車両のCO₂排出量を、2004年度は2,723 CO₂トン削減しました。今後は、船輸送（モーダルシフト）の拡大を図り、さらなる排出量削減に取り組んでいきます。2004年度の主な取り組み内容は以下の通りです。



デジタコ車載機器



帰庫後の分析

**輸送効率向上の取り組みにより総量増加を
輸送量の増加以下としたCO₂削減効果 (2004年度)**

項目	対象	開始時期	削減効果 (CO ₂ トン)
省エネルギー運転活動 及びデジタコの導入	四輪車	2004年4月	2,723
削減効果合計			2,723

**● 二輪完成車におけるCO₂排出量：
7,490 CO₂トン**

二輪完成車輸送に関しては、輸送会社における省エネルギー活動として、鉄道輸送へのモーダルシフトを拡大しました。大小2種類のJR貨物コンテナを活用し長距離（熊本→関東・札幌および浜松→札幌）輸送に加え、今年度は熊本-浜松間の輸送へ拡大しました。このモーダルシフト適用によって当該区間のCO₂排出量を81%削減し、国内輸送全体で13%削減しました。

● モーダルシフト事例

(二輪完成車輸送の場合)



**● 補修用部品輸送におけるCO₂排出量：
35,061 CO₂トン**

補修用部品輸送に関しては、63 CO₂トンの削減を目標に取り組んだ結果、実績値で336 CO₂トンの削減効果が得られました。効果の理由として、二輪拠点の廃止、拠点から販売店への輸送ルート見直し、及びモーダルシフト拡大を実施した結果です。

2 輸送に伴う排出ガスのクリーン化

関連輸送会社において、1都3県の環境確保条例に対応するため、黒煙除去装置 (DPF) の装置及び低排出ガス車両の導入を継続実施しました。2004年は、PM排出量を約21.1トン削減しました。

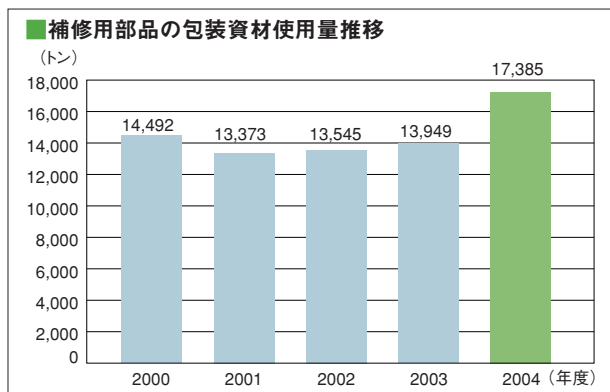
製品別包装資材の削減

1 補修用部品における取り組み

●補修用部品の包装資材使用量及び削減量

2004年度の包装資材は下記減量化により3111トンの削減効果が得られましたが、リターナブル容器使用量の低下、リコール部品の増加、売上の増加等により総排出量は昨年より増加して17,385トンでした。

今後はバンパーの包装改善による包装材の使用量削減、包材の材質変更による使用量の削減と庫内集約箱のリターナブル容器化の導入検討も含め、展開する予定です。



●包装資材削減の取り組み

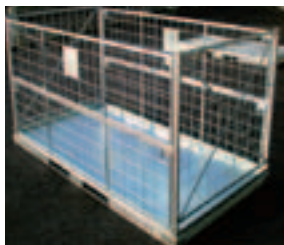
包装資材の減量化

- ダンボール使用量の削減 (ダンボール箱のエアークャップ化)
- 板段ボールの使用廃止 (海外出荷メタルクレートに代えてリターナブル容器導入)
- 生分解プラスチックバンドの使用

包装資材減量化の具体例



取り組み前 (メタルクレート)



取り組み後 (リターナブル容器)

2 ノックダウン(KD)部品※における取り組み

●新型リターナブル容器の開発および導入

2004年度のダンボール材の使用削減量は22.7トンにとどまりましたが、今後はカナダ、北米、中国輸出向けに開発した2種類のリターナブル容器の利用拡大により包装資材の削減に取り組みます。

また、これまで発泡スチロールを使用していた北米向けのリアデフ輸送にリターナブル容器を導入し、発泡材の年間使用数の削減に努めました。

※部品セットのまま海外へ輸出し、現地で組み立てて完成させる方式で用いられる部品



カナダ、北米、中国向けリターナブル容器



北米向けリターナブル容器 (リアデフ輸送用)

ノックダウン部品における資材の削減量 (2004年度)

項目	削減量
ダンボール材の使用量削減	22.7トン
発泡スチロールの使用量削減	7.8トン

3 二輪車の完成車輸出入

中国からのスクーター輸入では、引き続きリターナブル・パレットを使用し、物流廃棄物ゼロの運用を継続しています。輸出向け包装資材については、ダンボールレス化や、リターナブルスチールケース化で使用資材削減を継続しています。

二輪車の完成車輸出における資材の削減量 (2004年度)

項目	削減量
スチール材の使用量削減	503.8トン
ダンボール材の使用量削減	7.2トン

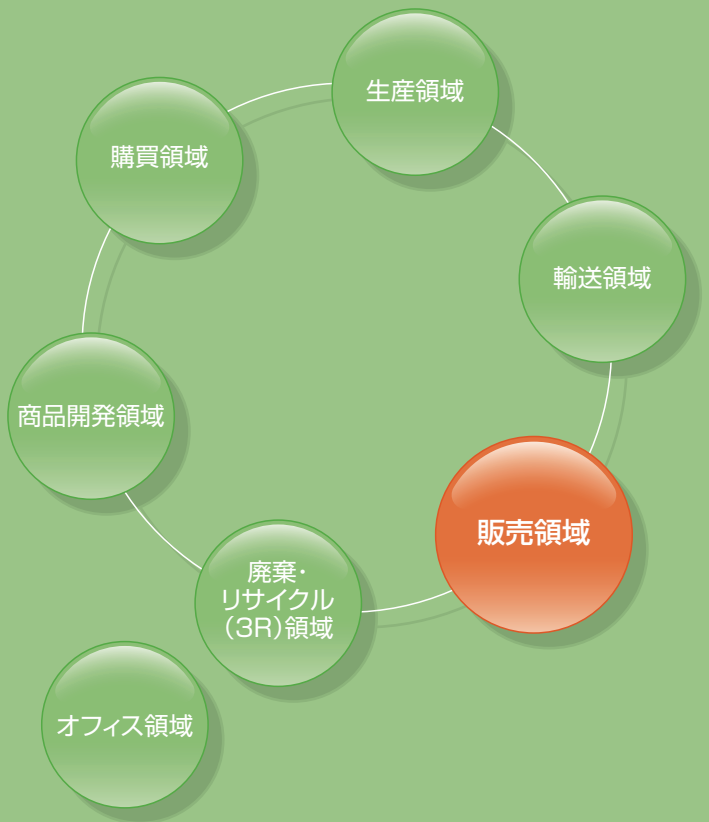
4 汎用製品の輸送

中大型船外機の国内輸送包装はリターナブル・スチールケースを使用して、スチール材とダンボール材を削減しています。

汎用製品輸送における資材の削減量 (2004年度)

項目	削減量
スチール材の使用量削減	8トン
ダンボール材の使用量削減	4トン

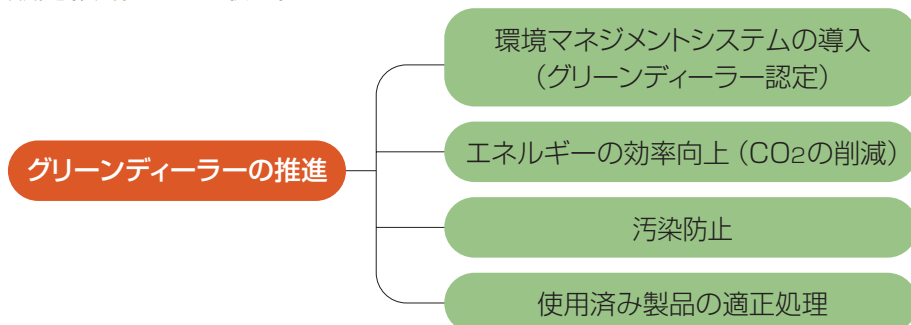
販売領域



目指すは、お客様や地域に喜ばれ、信頼される先進ディーラー

Hondaでは、販売・サービス領域の環境活動をより高度化していくために、独自の環境マネジメントシステム、グリーンディーラー認定制度を展開しています。販売会社の環境保全活動を着実にし、継続的な取り組みでレベルアップをはかりながら、お客様と地域に喜ばれる先進ディーラーを目指しています。

販売領域の主な取り組み



販売領域の四輪販売会社では、Honda独自の環境マネジメントシステムを導入し、使用済み製品の適正処理をはじめとした、環境効率向上に向けた取り組みを実施しています。

2004年度
主な目標

- ベストグリーン認定店のさらなる拡大
- DREAM店の拡大
- 汎用グリーンディーラーの拡大

2004年度
主な実績

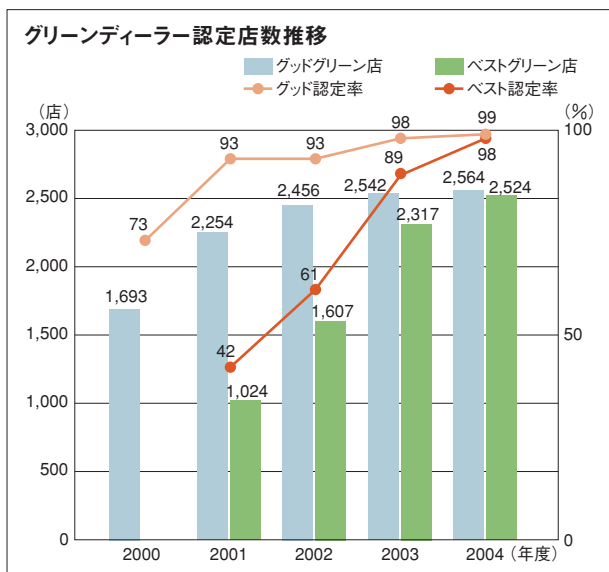
- ベストグリーン認定店2,524店
- 環境に配慮したDREAM店30拠点 (計47拠点) 出店
- 1社3拠点認定取得

グリーンディーラーの推進(四輪車)

1 環境マネジメントシステムの導入

Hondaは、四輪販売会社への環境マネジメントシステムとしてグリーンディーラー認定制度*を導入し、拠点単位による認定を推進しています。2004年3月末までに2,524拠点が第2ステップである「ベストグリーン店」の認定を受けています。ベストグリーン店では、環境対応への取り組みとして「エネルギー効率向上」「地域社会への貢献」「環境保全の向上」を展開しています。中でも「エネルギー効率向上」については、省エネ活動・エコドライブなどによるCO₂排出量の削減を推進しています。

*ISO14001の認定取得などを通じて得られたノウハウをもとに、Hondaが構築した独自の環境マネジメントシステムによる認定制度。認定は、法対応と環境美化などをテーマにした「グッドグリーン店」と環境効率改善等をテーマにした「ベストグリーン店」の2段階方式で行われる。



2 自動車リサイクル法への対応

Hondaは、2005年1月から本格施行された「自動車リサイクル法」を遵守するために、四輪販売会社等への理解活動を積極的に行いました。

● 販社向け勉強会の開催

Hondaは、全国四輪販売会社向けに国内約50会場で地区別販社勉強会を開催しました。勉強会には販売関連部門(営業・サービス・経理)から延べ約5,700人が参加し、「自動車リサイクル法」とその対応への理解を深めました。



販社勉強会

● 販社向けツール類の作成

Hondaは、四輪販売会社向けに「リサイクル ナビ」を発行し、自動車リサイクル法についての最新の情報や行政機関、業界団体の開催する自動車リサイクル法に関する説明会の案内、そして関係機関や業界の動向を紹介しました。また営業・サービス・経理の各部門ごとのマニュアル類、お客様対応用研修ビデオ・DVDや下敷き等のツールを作成しました。



リサイクル ナビ

● 販社オンラインシステムの構築

Hondaは、自動車リサイクル料金の照会及び預託業務をスムーズに行っていく為に、販社オンラインシステム「e-Dealer」に自動車リサイクル法対応機能を織り込みました。Hondaのすべての販社において、新車販売、車検、下取・買取、中古車販売、引取の各段階でリサイクル料金照会から見積書・販売契約書・引取時廃棄依頼書及びリサイクル券の発行などをオンラインでスムーズに行うことが出来ます。

● ユーザー理解活動

Hondaは、自動車リサイクル法をご理解いただくためにリーフレットを作成し、お客様へ配布しました。併せてHonda内各事業所および関連会社への配布も行い、幅広くPRしました。



リーフレット

3 その他の取り組み

環境マネジメントシステムに基づき、販売会社での環境改善活動を推進するため、以下の取り組みを実施しました。四輪販売会社においては、グリーンディーラー活動における情報の共有化と水平展開を目的に「グリーンディーラー大会」を開催し、全国販売会社代表6社による電力使用量・廃棄物発生量の削減事例を発表するなど、活動の推進を図っています。(2004年9月)

● GD Press (販売会社向け環境情報紙) 発行
環境活動の事例や環境情報を発信。全販売会社へ配布しています。

● Hondaグリーン大会 (P59参照) への参加
(ホンダベルノ山口)



GD Press (販売会社向け環境情報紙)



グリーンディーラー大会 (第3回)

二輪車/汎用製品への取り組み拡大

1 二輪車

● 卸領域

Honda国内二輪総合会社「(株)ホンダ・モーターサイクル・ジャパン」は本年度、全社的に「ペーパーレス50」活動に取り組みました。全支店、事業所が作成、受発信する文書/情報類をすべて棚卸後、文書/情報の削減/統合化、情報発信・収集方法のルール化などITを活用した改善策を源流に遡って実施することで、ペーパーレス50%と情報の一元管理を達成しました。また「大阪支店ISO14001」に基づく環境マネジメント活動について本年度は、ISO14001取得から4年目をむかえ、環境負荷削減目標を前年実績からさらに5%削減とし、廃棄物の領域で38%削減の実績を挙げました。

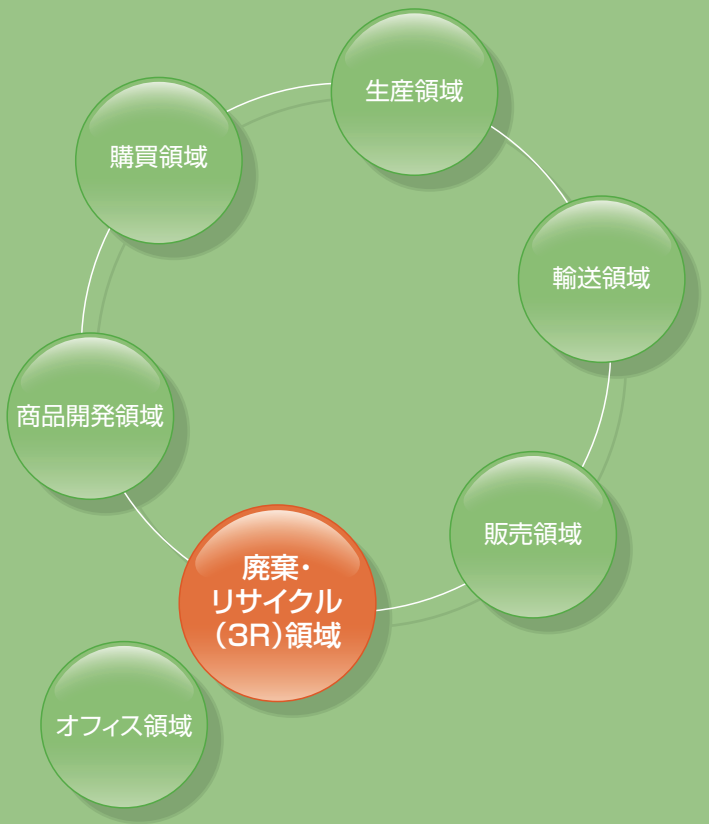
● 小売領域

2002年3月よりスポーツ販売ネットワーク「DREAM」店の展開にあわせ、グリーンディーラー展開を開始しています。2004年度はDREAM店の環境要件である「環境関連法規の完全遵守」「環境保全推進」に「二輪車のリサイクル推進」を追加し、新たに30拠点(計47拠点)の出店およびネットワークを構築することができました。2005年度も、お客様にさらに満足いただけるようネットワークの拡大を加速し、グリーンディーラーを「DREAMネットワーク」と連動させて推進していきます。

2 汎用製品

2004年度も前年度に引き続き環境負荷の削減をテーマに掲げ、「業界No.1のグリーンディーラーの展開」「産業廃棄物処理マニフェスト発行の推進」「梱包材リサイクルの推進」を行いました。その結果、今年度は1社3拠点がグリーンディーラーの認定を取得しました。また、今年度は「梱包材リサイクルの推進」として、汎用営業所を含めた汎用特約店において使用される梱包材について削減とリサイクルによる効果を把握・検証しました。今後も引き続き「グリーンディーラー認定店の拡大」を目指し、汎用特約店26店を中心としたグリーンディーラー推進を目標として展開していきます。

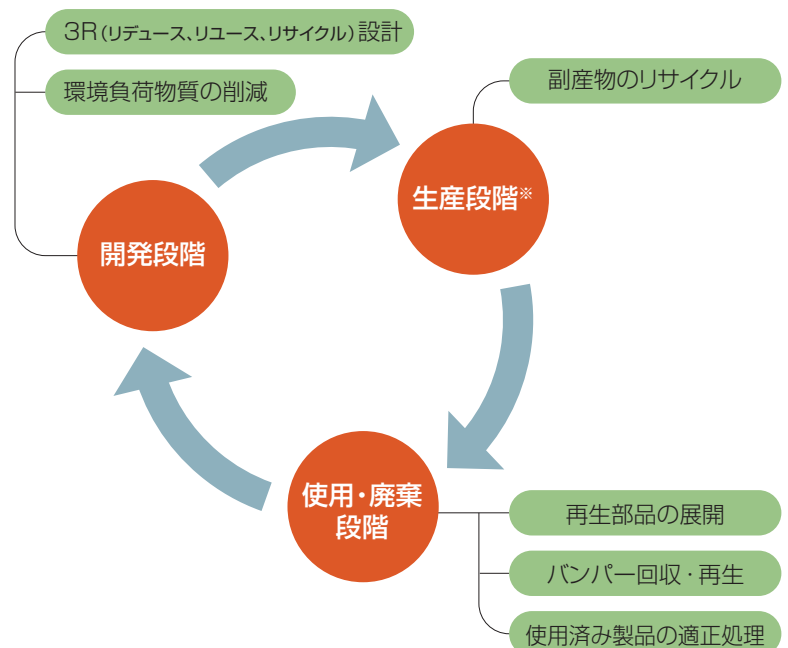
廃棄・リサイクル (3R)領域



ゆりかごから、また、ゆりかごへ。リサイクルの可能性、掘り下げて

今まで、日本で発生する使用済み自動車は年間約500万台で、そのうち約400万台が国内で処理されているといわれ、重量ベースで81～83%がリサイクルされています。近年、残る17～19%のシュレッダーダスト（破碎残さ）について、埋立処分場のひっ迫や循環型社会への転換に対する要求などから、対策を求める声が高まっています。その解決に向けて2005年1月から「自動車リサイクル法」が、また二輪車についても2004年10月から「二輪車リサイクル自主取り組み」がスタートしました。Hondaでは、環境負荷物質の極小化や、埋立て量のミニマム化、資源の再利用に向けて、商品の開発、生産、使用、廃棄の各段階で積極的な取り組みを続けています。

廃棄・リサイクル(3R)領域の主な取り組み



※生産段階の取り組みについては「生産領域」の活動実績をご参照ください。

Hondaでは製品のリサイクル性への配慮を徹底しています。3R(リデュース、リユース、リサイクル)の観点で、製品の開発段階から厳しく評価し、素材、構造を選定しています。

2004年度
主な目標

- 四輪車、二輪車、汎用製品：
リサイクル可能率の向上

2004年度
主な実績

- 四輪車：04年度新型車・モデルチェンジ車のリサイクル可能率90%以上
- 二輪車：04年度新型車・モデルチェンジ車のリサイクル可能率95%以上
- 汎用製品：04年度発売全9機種のリサイクル可能率95%以上

四輪車の取り組み

3R設計

1 3R評価システム

2001年度から3R事前評価システムを用いて、新規開発する機種ごとにチェックを実施し、その向上を図っています。

2 リデュース設計(廃棄物の発生抑制)

2004年10月に発売したレジェンドにおいては、以下のリデュース設計を実施しています。

●小型化・軽量化した部品・部材

- 小型VSAモジュレーター
- マグネシウムシートバックフレーム
- アルミフロント、リア・サブフレーム
- アルミフードコンプレッション
- アルミトランクリッド
- アルミフロント/リアブレーキ・キャリパー
- CFRP(炭素繊維強化プラスチック)プロペラシャフト
- アルミナックル、サスペンション・アーム

また、2004年度に発売した新型車・モデルチェンジ車について、長寿命化したエンジンオイル、ロングライフクーラント等を適用しています。

●長寿命化したオイル等

	交換時期
●エンジンオイル	1万km→1.5万km
●ロングライフクーラント(エンジン冷却液)	3年→11年
●オイルフィルター	2万km→3万km
●ミッションオイル	4万km→8万km

3 リサイクル設計

2004年度に発売した新型車・モデルチェンジ車において、以下の様々な取り組みにより、リサイクル可能率は90%となっています。

●易解体性設計(レジェンドの例)

解体性を向上させた例	●フロントインナーフェンダー ●フロントバンパーロアグリル
部品統合化の例	●フロントブレーキパッド ●ドライブシャフトブーツ

●樹脂材料の統合化(オレフィン系樹脂化の推進)

2004年度に発売された新型車・モデルチェンジ車のすべての車種で、インテリアの射出成形部品にリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂材を使用しています。また表示可能なすべての樹脂部品に素材識別記号を表示しています。

オレフィン系樹脂材を使用した部品の例

- エアクリナーケース
- エアコンユニット
- バンパーフェイス
- ピラーガーニッシュ
- ドアライニング
- インナーフェンダー
- インストルメントパネル
- その他

●再生原材料(樹脂)の使用

2004年度の実績として、レジェンドでは14.1kgの再生樹脂材料を使用できるようにしています。今後も、さらに再生原材料の使用比率の拡大を図っていきます。

環境負荷物質の削減

Hondaは、環境に悪影響を及ぼすとされる重金属四物質(鉛、水銀、六価クロム、カドミウム)を2005年12月末までに国内全生産モデルで削減する取り組みを進めています。4物質のうち、鉛、水銀の2物質では全モデルで既に自工会自主削減目標^{*1}を前倒しで達成しました。残りの2物質については2005年12月末までに全廃^{*2}を目指して取り組みを進めています。

※1 自工会自主削減目標(新型車より)

削減物質	目標(実施)時期	削減内容
鉛	2006年1月以降	1996年比 1台当たりの使用量【四輪】10分の1以下 【二輪】60g以下
水銀	2005年1月以降	一部(ディスチャージヘッドライトやナビゲーションの液晶パネル等に極微量に含有)を除き使用禁止
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

※2 六価クロムについて、S2000の一部の部品を除く

二輪車の取り組み 3R設計

1 鉛の削減

Hondaでは、ホイールバルンサーについて防食性を考慮した上で鉛から鉄への代替を完了しました。またモーターのカーボンブラシから鉛を廃止しました。

2 その他の環境負荷物質の削減

Hondaの化学物質ガイドラインに基づいて環境負荷物質からの代替を進めています。特に新型レジェンドについては、防錆処理皮膜の脱六価クロム化を進め、対象部品点数ベースでほぼ半減を達成しました。

また、電気・電子部品(ICチップ等)で微量に含有しているカドミウムについても削減を進めています。

さらにインテリア、エクステリアの樹脂部品からPVC(ポリ塩化ビニール)を



脱六価クロム化部品

積極的に減らし、リサイクルしやすい材料選定を行っています。特にインテリアのインジェクション成型部品のほとんどにリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂材を使用し、レジェンドでは、インストルメントパネルやドアライニング上部の表皮成形にウレタンスプレー製法を採用し、またアンダーコートにアクリル・ウレタン樹脂を採用するなど、PVCの使用量を従来モデルの1/5にまで削減しています。

3 代替フロン(HFC134a)の削減

HFC134a使用量を1995年比で約10%以上削減したエアコンの適用を拡大し、2004年時点では27機種中21機種となりました。代替フロンを使用しないエアコンについては昨年に引続き以下の取り組みを推進中です。

- 業界の動向及び技術レベルを把握する為、情報収集を行っています。
- 実車搭載の実用化へ向け検討中です。

4 車室内VOCの低減

Hondaは、従来から車室内の臭いや健康への影響の低減に向け、VOCの発生が少ない素材の選定をしてきました。今年度発売の新型車・モデルチェンジ車から、厚生労働省の室内濃度に対する指針値指定13物質に対し、指針値を満足させる取り組みを進めていく予定です。

1 3R評価システム

1992年から新規開発機種ごとに3R事前評価システムに基づいてチェックを実施し、その向上を図っています。

2 リデュース設計(廃棄物の発生抑制)

●軽量化

軽量化によるリデュース技術として、リサイクル性に優れた溶接可能アルミダイキャストフレームの適用を推進しています。2004年度に発売したCBR1000RRのヘッドパイプにGDC(重力铸造)で作られた薄肉中空構造部材を採用することで、さらなる軽量化を図っています。



●長寿命化

Honda独自のパンク対策技術であるタフアップチューブは2004年12月に完成車で420万台まで拡大し、着実に定着しています。

3 リサイクル設計

●リサイクル性の向上

2004年度に発売された新型・モデルチェンジ車において、使用部材の95%以上がリサイクル可能となっています。また、リサイクル可能率をさらに高めるために最新のIT技術を利用し、リサイクルに関するデータ収集・集計システムの運用を開始しました。これにより、今後もリサイクル可能率を95%を目指した製品設計を展開していきます。また、Hondaでは可能な限り小さな樹脂部品にまで材料名表記を行っています。

●再生樹脂の使用

フェンダーやアンダーカバー等への再生樹脂の採用に努めています。2004年度発売のスクーターでは、約15%の樹脂部品で再生樹脂を使用しています。

汎用製品の取り組み リサイクル設計

環境負荷物質の削減

Hondaは、環境に悪影響を及ぼすとされる重金属四物質（鉛、水銀、六価クロム、カドミウム）を2005年12月末までに国内全生産モデルで削減する取り組みを進めています。4物質のうち、鉛、水銀の2物質では全モデルで既に自工会の自主削減目標を前倒しで達成しました。残りの2物質については2005年12月末までに全廃を目指して取り組みを進めています。

1 鉛の削減

- 2003年から進めてきた脱鉛化ホイールバルンサーについて、キャスト（鋳造）ホイールとスポークホイールについても順次新機種から適用を進め、2004年度に全機種適用しました。
- 2005年1月をもって自工会の自主削減目標（P.45の※2参照）を達成しました。

2 その他の環境負荷物質の削減

Hondaの化学物質ガイドラインに基づいて代替を展開しています。2002年12月より開始した、六価クロムをわずかに含む部品の代替が約60%達成出来ました。

2004年度までに使用部材の95%をリサイクル可能とすることを目標に掲げ、熱回収エネルギー利用も考慮しシュレッターダスト減量化に積極的に取り組みました。

●リサイクル性の向上

2004年度に発売した9機種において平均リサイクル率は99.4%（熱回収エネルギーを含めたHonda独自の算出基準による）となりました。

環境負荷物質の削減

Hondaは、環境に悪影響を及ぼすとされる重金属四物質（鉛、水銀、六価クロム、カドミウム）を2006年12月末までに国内全生産モデルで削減する取り組みを進めています。汎用製品については特に国内規制はありませんが、自工会の自主削減目標（P.45の※2参照）に準じた取り組みを自主的に進めています。国内生産の全モデルについて、鉛、水銀、カドミウムの3物質については既に目標を達成しています。残る六価クロムについても半減を達成しており、2006年12月末までの全廃を目指して取り組みを進めています。

補修用部品

Hondaでは、使用済みとなった製品について技術開発・支援を含めたリサイクルシステムの構築を進めています。また、使用済みバンパーをはじめとする部品回収及び再生・再利用の拡大、リサイクル実効率向上に向けた取り組みを行っています。

2004年度 主な目標

●リユース部品の適用機種(世代交代)の拡大

2004年度 主な実績

●適用機種を6機種から13機種に拡大

補修用部品回収および再生・再利用の拡大

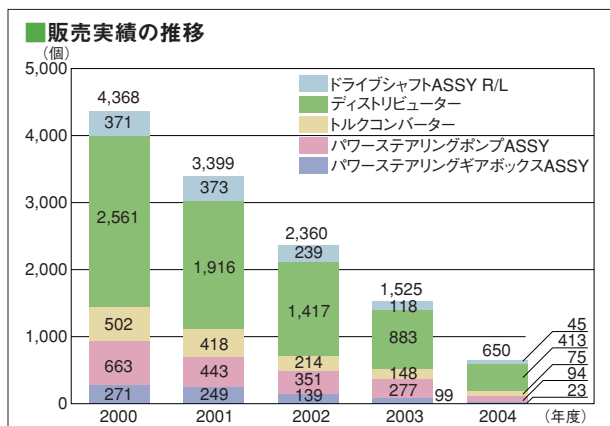
1 Honda Recycle Partsの展開

1998年からトルクコンバーターなどの高機能部品を再生販売している「再生部品」に「リユース部品」を加え「Honda Recycle Parts」として2001年7月から販売を開始しました。

●再生部品

(1) ラインナップの拡充および販売実績

近年、再生部品の適用車種の保有台数減少に加えて、機能部品の性能だけでなく耐久性も向上し、補修部品交換は減少しています。こうした環境変化に伴い、開発対象部品の見直しを行っています。



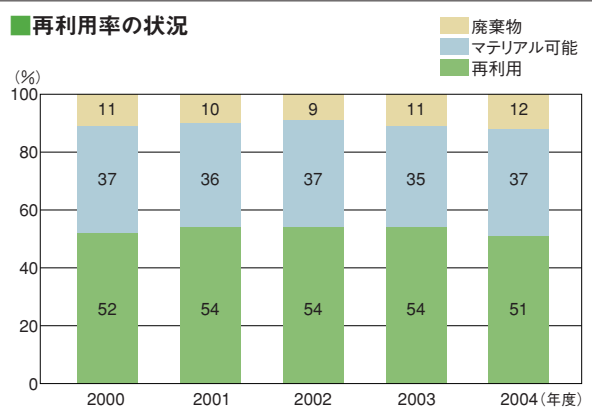
(2) 再利用率の状況

再生部品用に回収した部品の再利用状況は右上のグラフの通りです。部品再利用とマテリアルリサイクルを行うことにより再利用率88%を確保しました。

再生部品



■再利用率の状況



●リユース部品

2001年7月より関東地区で、2002年1月より全国で、既存の純正部品流通チャンネルを活用し、リユース部品と純正部品の同時注文を可能としています。これにより販売先の利便性を確保しています。

「リユース部品」は二世世代前の使用済み車両より検査選別された「中古部品(16品目)」とオプション装着時に取り外した「取り外し部品(9品目)」で構成されています。2004年度は適用機種(世代交代)を当初の6機種から13機種に拡大しました。

リユース部品



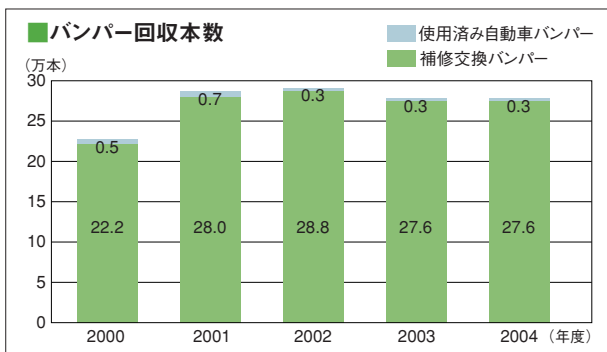
2 バンパーの回収及びリサイクル

2004年度も、Hondaの系列四輪販売会社及び一般整備工場において、修理交換後の廃バンパーを276,248本(940トン)回収しました。2004年度の再生樹脂の使用実績は1,454トンでした。

※2005年度使用量拡大に向け、補修バンパーへの再生材適用拡大の取り組みに着手します。

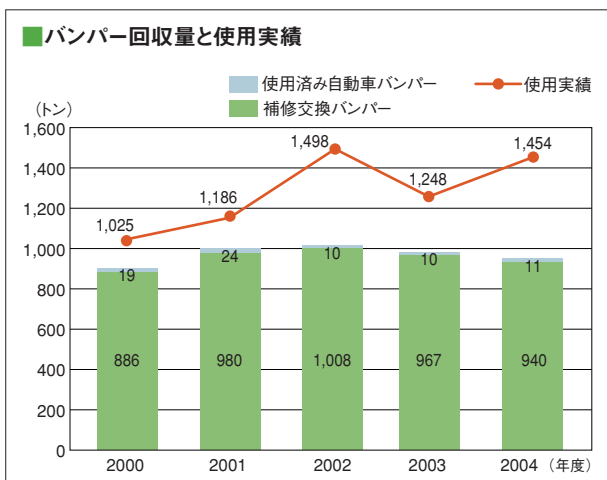
●2004年度総回収本数/樹脂量： 279,428本/951トン

補修交換バンパー： 276,248本/940トン
使用済み自動車バンパー： 3,180本/11トン



●再生樹脂使用実績：1,454トン

バンパー再生樹脂の再利用先
四輪車：スプラッシュシールド、スプラッシュガード
補修用バンパー など
二輪車：アンダーカバー



注1) 回収量より使用実績が多いのは、前述の廃バンパー以外に生産工程での不良品の回収や前年からの在庫分が入っているためです。

注2) バンパー回収量については、2003年度からバンパー1本当りの重量を3.4kgとして換算しています。

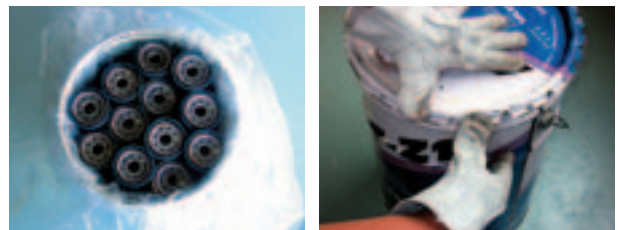
3 オイルフィルターの回収及びリサイクル

使用済みオイルフィルターを回収・解体し、金属や燃料として再資源化するだけでなく、構成部品の一部について量産部品として再利用しています。2004年1月より回収を開始し、2004年度にはHonda販売店ルートで全販売量の16%まで回収しました。2005年度はHonda販売店ルートに加えて、一般整備工場ルートでも回収を開始し、回収量の拡大を図る予定です。

金属として資源化 燃料、熱源として再利用 再生部品として再利用



分解されリサイクルされる使用済みオイルフィルター



パール缶に使用済みオイルフィルターを入れた状態で回収

使用済み製品

2004年度
主な目標

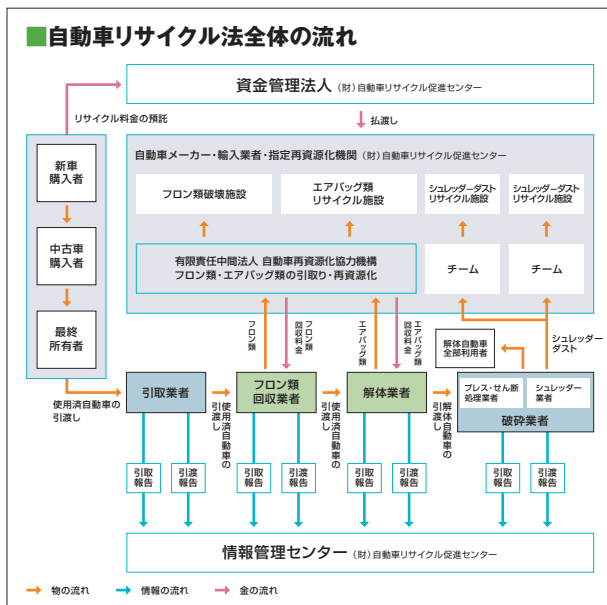
●リサイクルシステムの構築推進

2004年度
主な実績

●四輪車・二輪車リサイクルシステムの始動

四輪車の取り組み 自動車リサイクル法について

2005年1月1日より「使用済み自動車の再資源化等に関する法律」(自動車リサイクル法)が本格施行されました。この法律は、使用済み自動車(廃車)のリサイクルを適正かつ円滑に実施するための措置を講ずることで、環境の保全と資源の有効利用を図ることを目的としています。エアコンの冷媒として使われ、大気放出されるとオゾン層破壊や地球温暖化に影響するフロン類、爆発性がある処理の難しいエアバッグ類、使用済み自動車から有用資源を回収した後に残るシュレッダーダストの3品目について、自動車メーカーは引き取りを行い、処理をする責任があります。自動車リサイクル法は下図のように多くの関係事業者が関わりますが、Hondaは自動車メーカーとして主体的な役割を果たしていくよう取り組んでいきます。また、将来にわたって自動車リサイクルによる環境の保全が維持されるよう、2015年リサイクル実効率95%に向けた取り組みを行うためのリサイクルシステムの定着や、リサイクル設計の一層の推進展開等、自動車の開発から廃車処理に至るライフサイクル全般に対する取り組みを行っていきます。



1 リサイクル料金

Hondaは、お客様に負担して頂く料金を出来るだけ低くすることと、適正処理・再資源化時の費用を適正にするという観点で、リサイクル料金を設定しました。リサイクル料金に関してはHondaのホームページに掲載しています。

<http://www.honda.co.jp/auto-recycle/>

2 3品目の取り組み

●フロン類

カーエアコンに充填されているフロン類は大気に放出することなく、適正に処理するシステムを構築し、中間法人自動車再資源化協力機構に「回収～運搬～破壊処理」の一連の業務を委託して進めています。また、フロン充填量の削減や、フロンを使わないエアコンの開発など積極的な展開を図っていきます。

●エアバッグ類

安全装備であるエアバッグを展開させるためのインフレーター(ガス発生装置)を適正にリサイクルすることが必要です。リサイクルの手法としては、インフレータを車体から取外して指定した施設でリサイクルする方法と、使用済み自動車に装着されたまま車上で展開してリサイクルする2つの方法があります。どちらの方法で実施するかは、解体事業者にお任せすることになりますが、Hondaはツールや設備の開発を行いながら、事業者の方々と協力しつつ、車上展開によるリサイクルを推奨していきたいと考えています。また、車上展開する際に、数多く装備されているエアバッグを1つずつ展開するのではなく、1回で同時に展開できるシステムを1998年モデルより適用し、現在ほとんどのHonda車が、このシステムを装備しています。

これにより、解体事業者の処理作業の手間が大きく削減できるようになります。これら一連の取り組みを自動車再資源化協力機構に委託、協力して進めています。

●シュレッダーダスト (ASR)

使用済み自動車が、解体工程を経て破砕工程でシュレッダー設備にかけられ、金属類と分離されて残ったものがASRです。今後はこのASRを自動車メーカーが引き取ってリサイクルしていきます。ASRリサイクルを効率的、確実に進めて行くためHondaはトヨタ自動車(株)、ダイハツ工業(株)、日野自動車(株)と共同で、THチームを作り活動を展開しています。実務は豊通リサイクル(株)ASR再資源化事業部に委託して進めています。積極的に取り組むため2004年12月に同社に3%の資本出資を行いました。

ASRのリサイクル率は段階的な向上が法律で設定されており(2005年30%、2010年50%、2015年70%)これらを遵守し、早期展開を図ります。新型車においては、ASRの発生量を減らすように軽量化を図り、燃焼時に有害物質を出さないような材料開発を積極的に進めていきます。

2004年度取り組み実績

Hondaは2004年12月までに自動車リサイクル法に対する全ての準備を整え、2005年1月1日から本格施行された自動車リサイクル法に関わる業務を開始しました。預託いただいたリサイクル料金によりフロン、エアバッグ、シュレッダーダストの適正な処理およびリサイクルを行っています。

Hondaは3品目の処理がスムーズに行われるよう、関連事業者への情報提供や処理状況のモニタリング等を行っています。

1 3品目の実績

立ち上がりにおいて、昨年度末までに廃車になった自動車リサイクル法対象外の使用済み自動車との混在による混乱もありましたが、関係事業者の方々のご努力により3月度には順調な処理が出来るようになりました。

●フロン類

1月から3月で、15,166台の使用済み自動車からフロン類5,304kgを回収しました。フロン類にはCFCとHFCがあり、90年代前半までのカーエアコンに使用されていたCFCが54%ありました。

フロン類は一旦ボンベに回収された後、破壊施設に運ば

れるため所定の量が貯まるまでの期間、解体業者に保管される期間があり、1月度の処理量が小さくなっています。

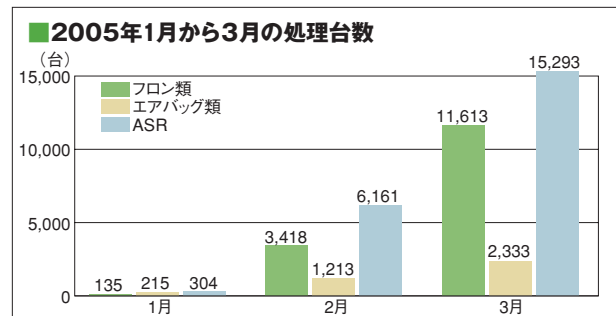
●エアバッグ類

1月から3月までの使用済み自動車の中で、エアバッグの装備されていた使用済み自動車が3,761台あり、85.4%が作動処理されました。また、550台からインフレーターを回収し、リサイクル率は94.5%でした。

●シュレッダーダスト (ASR)

破砕処理は使用済み自動車の最終処理工程に位置するため、使用済み自動車の引き取りからシュレッダーダストの処理までに期間を要します。したがって1月度は自動車リサイクル法対象の車台がほとんど発生しませんでした。2～3月と引き取り台数が増え、自動車リサイクル法28条(シュレッダーダストの処理)および31条(全部再資源化)に該当した使用済み自動車は21,758台でした。28条、31条の両者を合わせたシュレッダーダストのリサイクル率は53.2%でした。

シュレッダーダストはエネルギー資源として利用されたのち、残渣として発生するスラグは路盤材などに有効活用されています。



2 再資源化状況 (2005年1月～3月期)

2004年度の特定再資源化等物品の再資源化等の状況を、自動車リサイクル法第27条第2項、及び省令第29条に基づいて以下のように公表しました。

■2004年度(2005年1月～3月期)再資源化等の概要

フロン	総回収量	5,304kg	15,166台
	回収量	943個	3,761台
エアバッグ インフレーター	作動処理	6,662個	
	リサイクル率	94.5%	(基準85%以上)
シュレッダー ダスト	引き取り量	3,337.9トン	19,980台
	全部再資源化による発生抑制量	311.4トン	1,778台
	リサイクル率	53.2%	
払渡しを受けた預託金の総額		164,675,000円	
リサイクル費用の総額		169,165,157円	

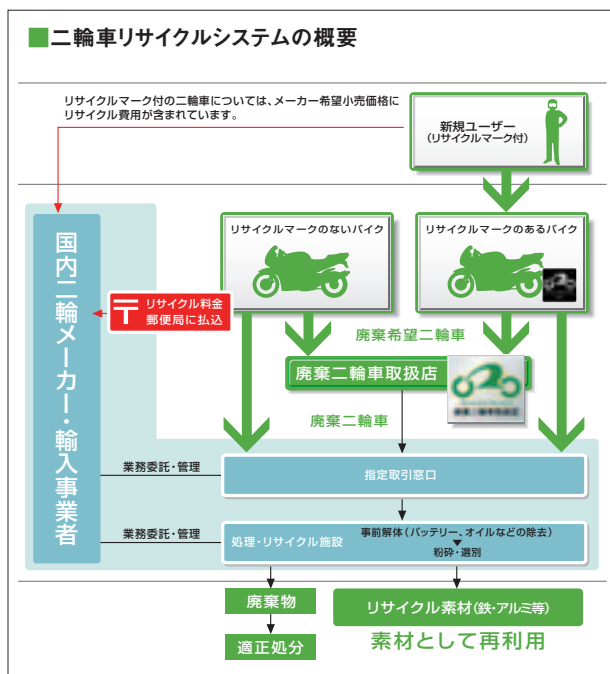
※詳細は巻末関連データ参照

二輪車の取り組み 二輪車リサイクル自主取り組み

Hondaは、国内二輪車メーカーおよび参加二輪車輸入事業者と協力して、「二輪車リサイクル自主取り組み」を2004年10月1日から開始しました。

「二輪車リサイクル自主取り組み」は、二輪車の安定的なリサイクルの実施に向け、メーカー、輸入事業者としての社会的責任を果たすために、関係販売店などの協力を得て、二輪車業界各社が自主的な取り組みとして世界に先駆けて開始しました。

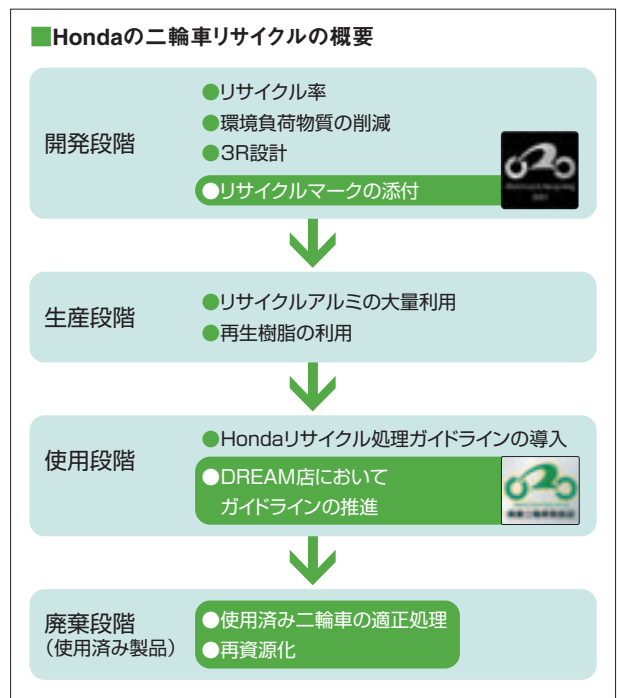
この仕組みでは、廃棄希望二輪車を二輪車販売店や所定の引取窓口において引取り、これらをリサイクル施設において適正にリサイクル・処理を行うものです。



Hondaは、製品開発の段階から製造、販売、廃棄の各段階での最適を目指し、二輪車リサイクルに自主的に取り組んできました。これまで開発段階では3R（リデュース、リユース、リサイクル）設計や環境負荷物質の削減に、生産段階ではリサイクルアルミや再生樹脂利用を、販売段階ではDREAM店の拡大など開発から廃棄にいたるすべての段階で一貫したリサイクルの取り組みを推進してきました。

そして、2004年10月から開始した「二輪車リサイクル自主取り組み」によって、製品へのリサイクルマークの貼付、使用済み二輪車の収集・運搬、適正処理、再資源化が促進されることで、Hondaは開発から使用済み二輪車の処理までを一貫して取り組むことができるようになりました。今後、Hondaはメーカーとしての努力により、リサイクル費用の削減に向け努力していく考えです。

Hondaは、こうした取り組みをさらに強化し、国内で実証することにより、海外展開のモデルケースとしていきたいと考えています。



●引取り台数

指定引取窓口で引取られた使用済み二輪車のうちHonda製品は396台となり、全引取り台数に占めるHonda製品の割合は51.8%となりました。

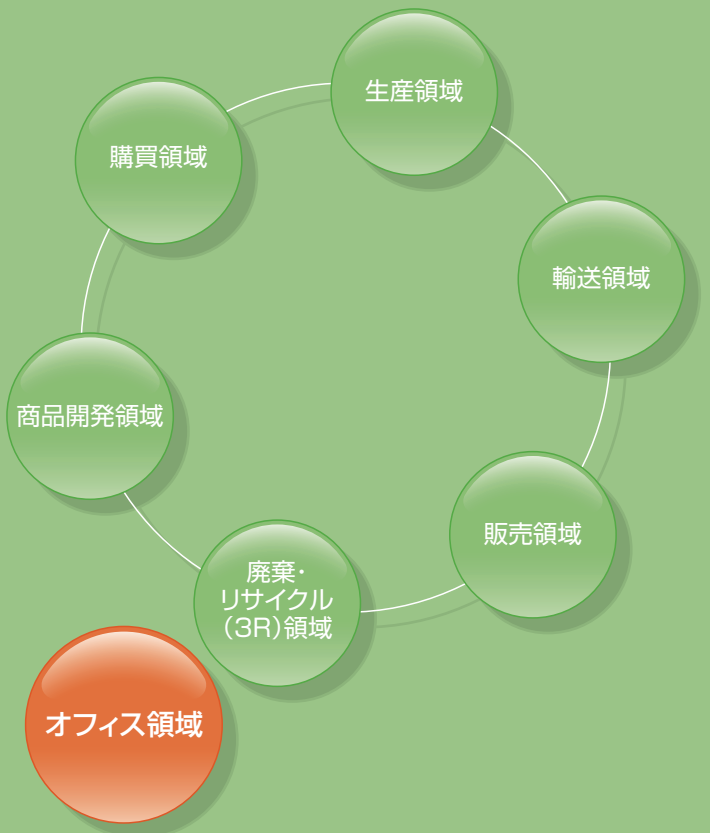
●再資源化割合

処理・再資源化施設14ヶ所にてカテゴリー毎の処理実績に基づき算出すると、Hondaのスクーター系（三輪車、ビジネスを含む）のリサイクル率は84.2%、モーターサイクル系のリサイクル率は85.9%となり、加重平均すると85.1%でした。

●リサイクルマークの貼付

2005年3月末現在で市場に投入したリサイクルマーク貼付の新型車種は28モデル（60タイプ）でした。Hondaは、2005年9月末までに全新型車にリサイクルマーク貼付を完了する計画で取り組みを進めています。

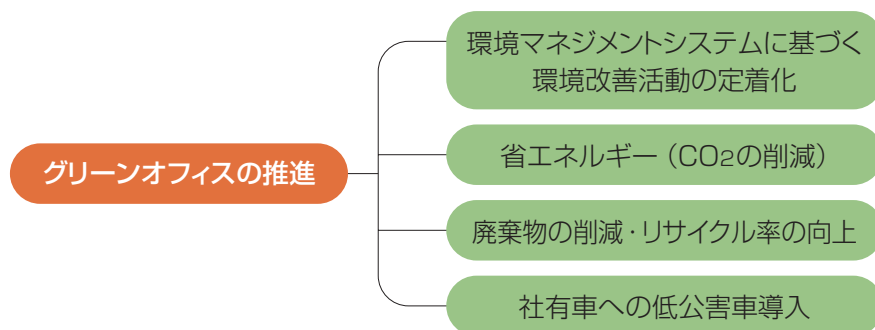
オフィス領域



身のまわり、日々の業務でも環境への配慮を徹底して

Hondaでは、オフィスにおいても、環境保全へ配慮した取り組みを徹底しています。また、こうした取り組みが、日常の業務や営業活動などを通じて、お客様やお取引先、各事業所に対しての働きかけとなり、間接的に環境に好影響をおよぼしていくことを理想としています。

オフィス領域の主な取り組み



Hondaはオフィス領域においても積極的に環境活動に取り組んでいます。オフィス領域の連携した環境負荷削減を推進するとともに、あらゆる事業活動において環境に配慮し地球環境を保全するグリーンオフィスをめざし環境改善活動を実施していきます。

2004年度
主な目標

● 本来業務領域の取り組みの定着化

2004年度
主な実績

- 各部室にて推進中
- 4オフィスビルのCO₂排出量 14,276トン、廃棄物302トン

グリーンオフィスの推進

本社では、1999年11月にISO14001認証を取得し、オフィス活動における環境負荷削減に取り組んできました。この活動は従業員のマナーとして定着し、青山ビルでの直接的な環境負荷は一定レベルまで削減されました。さらに青山ビル内で展開されている日々の業務の中に環境的な視点を取り込むことを目指した新たな取り組み（本来業務領域の取り組み）を推進しました。これは、ビル内で展開されている業務特性を考慮すると、業務を通じてビル外で生じる間接的な環境影響が非常に大きいという認識に基づくものです。

さらにオフィス領域では和光ビルの開所を期に、青山ビル、和光ビル、八重洲ビル、白子ビルにて連携した環境負荷削減の取り組みを推進強化することとしました。2004年度の4オフィスビルにおけるエネルギー使用に伴うCO₂排出量は、14,276トンとなりました。また、廃棄物の発生量は302トンとなりました。

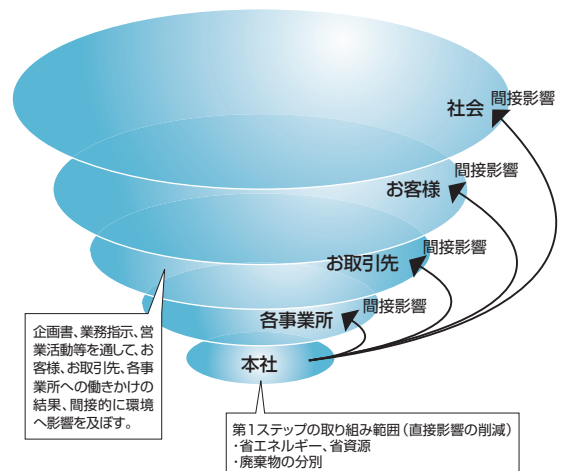
2005年度は4オフィスビルでCO₂排出量を2.7%、廃棄物の発生量で22.4%の削減を目指して、オフィス領域の連携した環境負荷削減を推進するとともに、あらゆる

る事業活動において環境に配慮し地球環境を保全するグリーンオフィスを目指し環境改善活動を実施していきます。

オフィスビル（青山、和光、白子、八重洲）の実績と目標

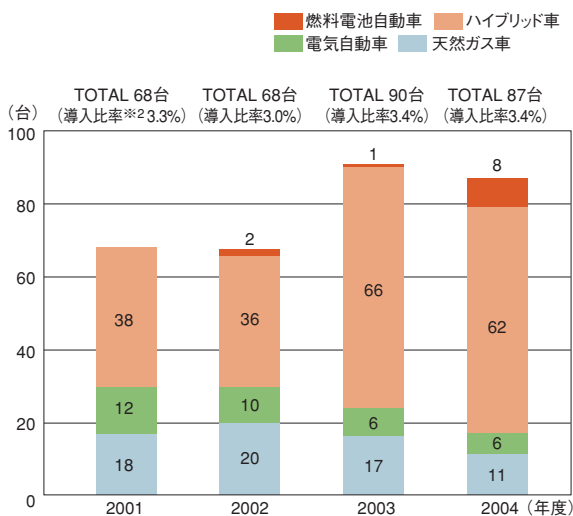
	2004年度実績	2005年度目標
CO ₂ 排出量	14,276トン	13,894トン (2.7%削減)
廃棄物	302トン	234トン (22.4%削減)

■ オフィスビルISO14001の次へのステップ



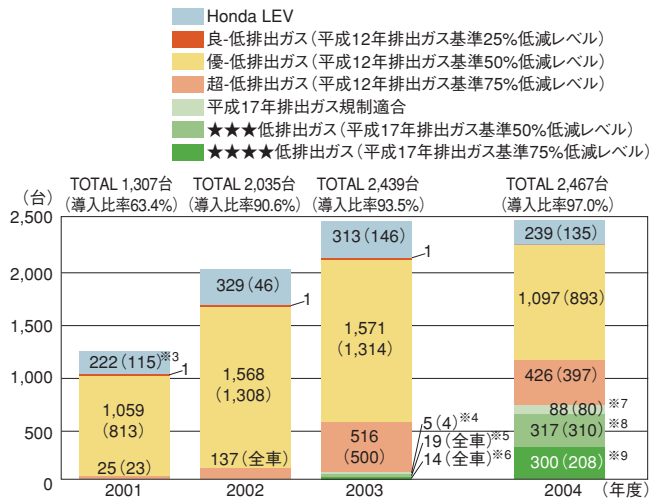
関連データ 主要事業所における社有車への低公害車/低排出ガス自動車の導入状況

■ 政府指定低公害車^{※1}の導入台数



※1 ガソリン車以外の政府グリーン調達対象車両、ガソリン車については※4~7
 ※2 導入比率は全社有車数を01年度2,063台、02年度2,247台、03年度2,609台、04年度2,543台として算出
 ※3 ()は、平成22年度燃費基準を達成の台数
 ※4 2台が平成22年度燃費基準+5%達成

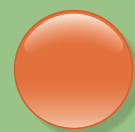
■ 低排出ガス自動車・低燃費自動車の導入台数 (ガソリン車・ハイブリッド車・天然ガス車)



※5 全車が平成22年度燃費基準+5%達成
 ※6 全車が平成22年度燃費基準+5%達成
 ※7 37台が平成22年度燃費基準+5%達成
 ※8 189台が平成22年度燃費基準+5%達成
 ※9 161台が平成22年度燃費基準+5%達成

注) ★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し50%低減レベル車
 ★★★★低排出ガス車…平成17年排出ガス基準に対し75%低減レベル車

社会活動



社会活動を通して、喜びの輪を広げ、次世代につなげる

Hondaは、社会活動の領域においても、環境保全活動に積極的に取り組み、各事業所では地域との共生を目指しています。また、世界の地域に深く根づいて人々と喜びを共有し、喜びを次世代につなげていくために、社会の責任ある一員として、つねに時代の要請に先駆けた活動を展開しています。



「グリーン・ルネッサンス事務局」による地球的視野に立った自然保護活動や、各事業所による地域との共生を目指した取り組みを推進しています。また、インターネットや冊子など各種媒体やイベントを通じて、様々な環境情報を幅広く社会に向けて発信しています。

グリーン・ルネッサンス活動

<http://www.honda.co.jp/philanthropy/green.html>

1 国内植林活動支援実績

Hondaは、「水源の森」を守り育てる活動を支援しています。現在、事業所のある地域において森林整備事業を支援し、従業員がボランティアとして作業に参加しています。

- 埼玉製作所では利根川の水源、水上奈良俣ダムの上流で、CCC自然・文化創造会議/工場 関東事業部が行っている自然保護と回復の植林活動、“ボランティアによる「水源の森」(利根川) 整備事業” に支援・参加しています。2004年度は6月に除伐*作業を実施し、従業員・OBなどがボランティアとして参加しました。
- 熊本製作所では、白川の水源域で(財)阿蘇グリーンストックに支援する形で、阿蘇町にある山林で植林活動を開始しました。2004年度は、4月の植林作業及び9月の下草刈り作業を実施し、従業員・OBなどがボランティアとして参加しました。
- 浜松製作所では、天竜川の水源域でNPOボランティアの森に支援する形で、水窪町にある山林で植林活動を開始しました。2004年度は、5月および11月に植林作業を実施し、従業員・OBなどがボランティアとして参加しました。
- 本社地区では、2005年3月に、多摩川の水源域にある小菅村の村有林の森林保全活動を開始することを決めました。2005年度から従業員ボランティアによる植林活動をスタートします。

*除伐:育成しようとする樹木以外の木を切り除くこと



国内植林(静岡県水窪町)の植林作業

2 中国砂漠植林「喜びの森」計画

急激に砂漠化が進む中国内蒙古自治区での砂漠緑化活動「喜びの森」計画は、2000年から始まりました。Hondaはスタート時より、主催団体のNPO・砂漠植林ボランティア協会に対し、資金援助とボランティア参加すると同時に、事業計画にも参画しています。

2004年度は、5月と9月に植林協力ボランティアツアーを実施し、従業員・OBなどが多数参加しました。現地は順調に緑を取り戻しつつあります。

また、2005年2月～3月には本社青山ビル1F Honda ウェルカムプラザ、和光ビルや各製作所において「喜びの森」計画の写真展を開催し、植林前の全くの砂漠の大地から徐々に緑を取り戻しつつある現地の状態、ツアー時の植林作業の様子などを紹介しました。今後もツアーおよび写真展を従業員の啓発活動の一環として継続して実施する予定です。



現地での植林作業

3 環境わごん

「環境わごん」はHonda OBの協力のもと、Hondaのワゴン車に海や山の自然の素材を積込んで学校などに出かけて行く、出前型の環境学習プログラムです。2004年度はHondaの事業所（東京、埼玉、鈴鹿、浜松、熊本、栃木）の周辺地域で開催し、合わせて約1万9千名の方々に体験をしていただきました。間伐材など自然の素材を使ったプログラムは、子ども達への自然に対する“気づき”を啓発する活動として、実際に体験された先生方や子どもたちから、また体験してみたいとの声をいただきました。今後も学校を中心に、Hondaの事業所のある地域を拠点として活動を展開していきます。



環境わごんの活動

●「環境わごん」開催実績と参加人数

開催場所	開催実績	参加人数(延べ)
埼玉地区	116回	10,719名
鈴鹿地区	64回	3,855名
浜松地区	54回	4,680名
熊本地区	4回	265名
栃木地区	1回	59名

低公害車フェア等への協力・講演(外部講演)

政府、自治体などが主催し、全国各地で開催されている環境関連イベントに低公害車の出品、講演会への協力などを行っています。2004年度は、合計で33件の環境関連イベントに出品、協力しました。

低公害車フェア等への協力実績一覧は下記インターネットアドレスをご覧ください。

<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2005/index.html>



環境関連イベント

地域との共生活動

各事業所では、地域との共生を目指して、環境展などの開催、クリーン作戦の実施、地域環境イベントへの参加などに積極的に取り組んでいます。2004年度は、昨年度に引き続き「地域社会とより融合した共生活動」、「従業員の環境モラルのさらなるアップ」を目標に活動し、参加イベント数は合計で50件、参加人数は約20万人となりました。各事業所の持ち味を發揮した企画により、地域からの出展者数・参加人数もますます増加し、活動の定着化が進んできました。

地域との共生活動実績一覧は下記インターネットアドレスをご覧ください。

<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2005/index.html>

NGO、環境関連基金への支援

2004年度は、環境対応に関する社会活動に対して、社会活動推進室から合計4件の支援・協賛を行いました。社会活動の支援・協賛実績一覧は下記インターネットアドレスをご覧ください。

<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2005/index.html>

その他の活動実績

Hondaでは環境にかかわる社会活動のほかにも、様々な社会活動を展開しております。詳しい内容につきましては、下記インターネットアドレスをご覧ください。

なお、今年度はHonda社会活動年次レポートを発行する予定です。



<http://www.honda.co.jp/philanthropy/>

環境コミュニケーション

Hondaでは、環境マネジメントの一環としてお客様、事業所周辺地域の皆様など、企業活動にかかわる多くの方々とコミュニケーション活動を展開しています。

また、各種媒体やインターネットなどを通じて、様々な環境情報を幅広く社会に向けて発信しています。

1 コミュニケーション窓口の設置

Hondaでは、環境マネジメントシステムのもと、地域住民の皆様とのコミュニケーション窓口を設け、ご意見、ご要望に対応しています。

2 媒体・イベント等を通じた環境情報発信

Hondaでは、企業活動にかかわる環境情報を、以下のような方法により公開しています。

冊子	・Honda環境年次レポート(環境年次報告書) ・その他環境関連冊子の発行
インターネット	・Hondaホームページ http://www.honda.co.jp/environment/ (上記冊子類を含めた各種環境情報公開)
施設	・FAN FUN LAB http://www.honda.co.jp/fanfunlab/ (ツインリンクもてぎ施設内での環境関連展示) ・HELLO WOODS http://www.honda.co.jp/hellowoods/ (ツインリンクもてぎ内の自然を活かした、遊びを通して自然を体感できるフィールド)
イベント	・低公害車フェア等への協力 (各省庁・自治体、法人等の主催するイベント等への積極的な参加) ・環境展の開催 ・新型車／新技術発表会
広告	・企業広告(e-TECH) ・商品広告／商品カタログ

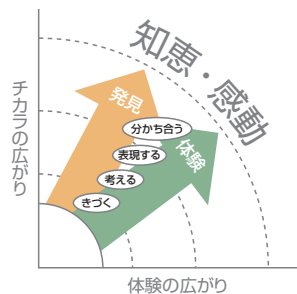


環境への取り組みホームページ

3 環境教育支援活動

●ハローウッズ

Hondaは栃木県茂木町に、森の発見・体験ミュージアム「ハローウッズ」を展開し、『元気な子どもたちへの元気な森＝遊びと学びの場づくり』をテーマに、活動しています。次世代を担う子ども達を中心に、身近な自然である里山を教材・教室として、思いっきり遊び、自然の不思議さや叡智に気づくこと、そして持続する地球のために何をなすべきかを、一人ひとりが考えるきっかけの場としています。



活動フィールド

ハローウッズは、落葉広葉樹が広がる42haの森で、ウッドチップ(砕いた間伐材)を敷いた総延長約3キロの遊歩道が整備されています。そして、遊びを通して自然に興味を持ち、その中で様々な発見が生まれ、体験を重ねることで知恵や感動につながります。この遊びと学びのサポート役として、キャスト(森の語り部)が常駐しています。

プログラム構成

- ①自然に対する興味を引き出す「森あそび体験」
- ②一人ひとりの自由な発想で自らの想いをカタチにする「ものづくり体験」
- ③日常と異なる環境の中で自分発見につながる「野外生活体験」
- ④森の可能性を考える「森づくり体験」
- ⑤里山の恵みの豊かさに気づき、料理する工夫や知恵を知ってもらう「食体験」、など。

私たちHondaが大切にしているのは、1人ひとりの持つ可能性です。その可能性を引き出すための場や機会づくりを今後とも模索していきます。



キャストウォーク(森あそび体験)

4 Hondaグリーン大会

Hondaグリーン大会は、各事業所における環境保全活動の優秀事例を発表し、水平展開を図ることでHondaグループ全体の環境負荷を低減することを目的に、1999年より継続して開催している環境ビッグイベントです。Hondaでは、各生産事業所、研究所だけでなく、お取引先を含めた協力により環境活動を進めていくことが大切であると考え、幅広く参加を呼びかけています。

2004年度は、「第6回Hondaグリーン大会」を栃木製作所で開催しました。

国内各事業所における選抜大会で選ばれた16チームに加え、2004年8月に開所したHonda和光ビルの活動が特別事例として報告されました。

Hondaでは、これからもグリーン大会への参加対象者の拡大と共に、環境保全活動の推進を行っていきます。



第6回Hondaグリーン大会

5 地域環境コミュニケーションの推進

Hondaは、生産事業所において環境リスクの低減対策をはじめとする環境保全対策について、地域住民の皆様との相互理解と信頼関係を深める地域環境コミュニケーション（リスクコミュニケーション、工場見学会、地域懇談会など）を実施しています。2004年度は、各生産事業所において工場見学会や地域懇談会等を開催しました。今後も各生産事業所において、地域住民の皆様とのコミュニケーションを推進します。

発表者(部門)	
合志技研工業(株)	部品事業本部
(株)都筑製作所	栃木製作所
(株)ヒラタ	埼玉製作所
(株)ホンダアクセス	浜松製作所
(株)ホンダ・エクスプレス	鈴鹿製作所
(株)ホンダエレシス	熊本製作所
(株)ホンダ四輪販売山口	特別事例紹介 総務・法規部
(株)ホンダパーツ西南	
(株)本田技術研究所	
ホンダエンジニアリング(株)	

環境関連の受賞

受賞名	主催	受賞者	受賞年月
「気筒休止エンジン対応ハイブリッドNV制御技術の開発」が「第54回 自動車技術会賞」の「技術開発賞」を受賞	(社)自動車技術会	(株)本田技術研究所	2004.5
埼玉製作所が「第5回 さいたま環境賞」を受賞	埼玉県 彩の国さいたま環境推進協議会 (株)テレビ埼玉	本田技研工業(株)埼玉製作所	2004.6
Honda家庭用小型コージェネレーションユニット採用のシステム「ECOWILL(エコウィル)」が社団法人日本ガス協会の「平成16年度 技術大賞」を受賞	(社)日本ガス協会	本田技研工業(株)	2004.6
「スマート・Dio Z4」が「平成16年度省エネ大賞」の「資源エネルギー庁長官賞」を受賞	(財)省エネルギーセンター	本田技研工業(株)	2005.2
Honda家庭用小型コージェネレーションユニット採用のシステム「ECOWILL(エコウィル)」が「平成16年度(第31回)岩谷直治記念賞」を受賞	(財)岩谷直治記念財団	本田技研工業(株)	2005.3
Honda家庭用小型コージェネレーションユニット採用のシステム「ECOWILL(エコウィル)」が「第1回 愛知環境賞・優秀賞」を受賞	愛知県	本田技研工業(株)	2005.3

※2004年度に発売された新型製品・モデルチェンジ製品のうち、販売台数の多い代表機種のみを記載しています。
全型式のデータは、下記インターネットよりご覧ください。

<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2005/index.html>

四輪車 2004年度 新型車・モデルチェンジ車の環境データ(代表機種)

車種名		エリシオン	エディックス	レジェンド
代表記載タイプ		G	17X	—
発売日		2004.5.13	2004.7.8	2004.10.7
型式		DBA-RR1	CBA-BE1	DBA-KB1
エンジン(原動機)型式		K24A	D17A	J35A
エンジン総排気量 (cm ³)		2354	1668	3.471
駆動装置	駆動方式 ^{*1}	FF	FF	4WD
	変速機	電子制御5速オートマチック	電子制御4速オートマチック	電子制御5速オートマチック (Sマチック)
車両重量 (kg)		1780~1910	1360~1380	1760
排出ガス	平成17年排出ガス規制適合 ^{*2}	○	○	○
	国土交通省「低排出ガス車認定制度」認定レベル ^{*3}	★★★★	★★★	★★★★
10・15+11モード	CO	0.40	0.60	0.50
	国土交通省届出値 (g/km) NMHC	0.013	0.025	0.013
	NOx	0.013	0.025	0.013
燃料消費率	10・15モード燃費 (km/ℓ)	10.2	13.8	8.6 ^{*7}
	CO ₂ 排出量 (g/km)	227.6	168.2	270.0
	平成22年度燃費基準値達成	○	○	—
	平成22年度燃費基準値+5%達成	○	○	—
燃費計 ^{*4} 装着状況		— ^{*5}	標準装備	標準装備
地方自治体指定	八都府市	○	○	○
低公害車への指定状況	京阪神六府県市	○	○	○
グリーン税制対象車種		○	○	—
騒音 (国交省審査値)	近接dB (A)/原動機回転速度 (rpm)	80/4000	87/4725	77/4650
	加速dB (A)	74	74	74
	定常dB (A), 50km/h	69 (50)	70 (50)	69 (50)
エアコン	代替フロン134a:使用量 (g)	750	580	500
鉛使用量	自工会2005年目標 (96年時の1/3) 達成	○	○	○
	自工会2006年目標 (96年時の1/10) 達成	○	○	○
水銀使用量	一部を除き全廃 ^{*6}	一部を除き全廃 ^{*6}	一部を除き全廃 ^{*6}	
六価クロム使用量	極微量	極微量	極微量	
カドミウム使用量	極微量	極微量	極微量	

※1 「FF」…前輪駆動車、「4WD」…四輪駆動車
 ※2 乗用車、軽量車における新長期排出ガス規制に対する適合
 ※3 「★★★★」…「平成17年排出ガス基準50%低減レベル」認定車、「★★★★」…「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定車
 ※4 瞬時燃費計、平均燃費計、ECOランプなどのエコドライブ支援装置
 ※5 V6エンジンには標準装備
 ※6 ディスチャージヘッドライトやナビゲーションの液晶パネル等に極微量に含有
 ※7 レザーインテリア単独装着車、アドバンスパッケージ単独装着車、レザーインテリアおよびアドバンスパッケージ装着車(油圧式/パワーステアリング装備車)

国内自動車排出ガス規制値:新試験モード(g/km)

項目	乗用車、軽量車	
	平成17年排出ガス規制値	
CO(一酸化炭素)	1.15	
NMHC(非メタン炭化水素)	0.05	
NOx(窒素酸化物)	0.05	

国土交通省低排出ガス車認定基準:新試験モード(g/km)

項目	乗用車、軽量車	
	平成17年排出ガス基準 50%低減レベル(★★★)	平成17年排出ガス基準 75%低減レベル(★★★★)
CO(一酸化炭素)	1.15	1.15
NMHC(非メタン炭化水素)	0.025	0.013
NOx(窒素酸化物)	0.025	0.013

平成22年度燃費基準値(ガソリン乗用車)

車両重量/ 課税重量(kg)	~702	703~ 827	828~ 1,015	1,016~ 1,265	1,266~ 1,515	1,516~ 1,765	1,766~ 2,015	2,016~ 2,265	2,266~
10・15モード 燃費(km/ℓ)	21.2	18.8	17.9	16.0	13.0	10.5	8.9	7.8	6.4

平成22年度燃費基準+5%値(ガソリン乗用車)

車両重量/ 課税重量(kg)	~702	703~ 827	828~ 1,015	1,016~ 1,265	1,266~ 1,515	1,516~ 1,765	1,766~ 2,015	2,016~ 2,265	2,266~
10・15モード 燃費(km/ℓ)	22.3	19.7	18.8	16.8	13.7	11.0	9.3	8.2	6.7

国内乗用車騒音規制値(1999年10月1日以降)

近接排気 基準値 dB (A)	96
加速走行 基準値 dB (A)	76
定常走行 基準値 dB (A)	72

二輪車 2004年度 新型車・モデルチェンジ車の環境データ(代表機種)

車名	PS250	Dio Cesta	CBR600RR	XR50・Motard	XR100・Motard	XR230	XR400・Motard
発売時期	2004.6.30	2004.7.2	2005.1.27	2005.2.25	2005.2.25	2005.3.25	2005.3.29
型式	BA-MF09	BA-AF62	BC-PC37	BA-AD14	BC-HD13	BA-MD36	BC-ND08
エンジン型式・種類	MF04E 水冷4ストローク	AF61E 空冷4ストローク	PC37E 水冷4ストローク	AC16E 空冷4ストローク	HC07E 空冷4ストローク	MD33E 空冷4ストローク	NC38E 空冷4ストローク
総排気量 (cm ³)	249	49	599	49	99	223	397
トランスミッション	常時噛合い式	-	6段リターン	5段リターン	5段リターン	6段リターン	5段リターン
	無段変速式	無段変速式 (Vマチック)	無段変速式 (Vマチック)	-	-	-	-
車両重量 (kg)	171	81	194	83	86	120	145
排ガス濃度 (国交省審査値)	CO (g/km)	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5
	HC (g/km)	1.60	1.60	1.60	1.60	1.60	1.40
	NOx (g/km)	0.24	0.26	0.24	0.24	0.24	0.24
燃費	60km定地走行テスト値	37.2	-	29.0	-	53.2	40.0
	30km定地走行テスト値	-	65.0	-	86.0	-	-
騒音 (国交省審査値)	近接排気 基準値/届出値 dB (A)	94/85 (3500rpm)	84/81 (4000rpm)	94/89 (5750rpm)	84/79 (4000rpm)	90/80 (4000rpm)	94/81 (3750rpm)
	加速走行 基準値/届出値 dB (A)	73/72	71/70	73/72	71/69	71/70	73/72
	定常走行 基準値/届出値 dB (A)	71/69 (40km/h)	65/63 (18km/h)	72/69 (50km/h)	65/63 (25km/h)	68/67 (40km/h)	71/68 (40km/h)

注) 主要諸元値は、道路運送車両法による型式指定申請書数値

国内二輪車排出ガス規制値

項目	規制値	
	4ストローク	2ストローク
CO (一酸化炭素) g/km	13.00	8.00
HC (炭化水素) g/km	2.00	3.00
NOx (窒素酸化物) g/km	0.30	0.10

国内二輪車騒音規制値(2001年10月1日以降)

項目	第一種原動機付自転車 (50cc以下)	第二種原動機付自転車 (50cc超 125cc以下)	軽二輪車 (125cc超 250cc以下)	小型二輪車 (250cc超)
	近接排気 基準値 dB (A)	84	90	94
加速走行 基準値 dB (A)	71	71	73	73
定常走行 基準値 dB (A)	65	68	71	72

汎用製品 2004年度 新型機種・モデルチェンジ機種の環境データ(代表機種)

カテゴリー	小型発電機		除雪機	小型耕うん機	歩行型芝刈機
発売日	2004.7.1		2004.9.1	2004.9.1	2005.2.17
機種名	EM45is/EB45i	EM55is/EB55i	スノーラ HSS970i/HSS970iH	「サ・ラ・ダ」 FF500/FF500H	HRX537
型式	EAJJ/EALJ	EAHJ/EAKJ	EAGJ	FANJ	MAGA
エンジン型式・種類	GX340	GX390	GXV340	GCV160	GCV190
総排気量 (cm ³)	空冷4ストローク単気筒OHV		空冷4ストロークOHV	空冷4ストローク 単気筒バーチカルOHC	空冷4ストローク 単気筒OHC
重量 (kg)	337	389	337	160	187
連続運転可能時間 (hr)	EM45is:95 EB45i:90	EM55is:95 EB55i:90	163	乾燥重量:74 装備重量:78	乾燥重量:42.1 装備重量:43.6
	12 ^{*2} ~5.2 (1/4負荷~定格負荷)	10.2 ^{*2} ~4.2 (1/4負荷~定格負荷)	-	-	-
燃費 燃料消費率 [g/kWh]	390	390	313	313	313
排出ガス	単体エンジン				
	EPA Phase II 汎用エンジン排出ガス規制への適合 ^{*1}	○	○	○	○
	CARB Tier II 汎用エンジン排出ガス規制への適合 ^{*1}	○	○	○	○
騒音	EU騒音保証値L _{WA} (dB (A))	96	97	99	93
	耳元騒音L _{PA} (dB (A))	81	82	82	79

*1 同一機種において、アメリカの排出ガス認可を取得していますが、国内出荷分については記載の排出ガス値を保証するものではありません。

*2 エコスロットル作動時

汎用エンジンの排出ガス規制値

項目	定置100~225cc	定置225~1000cc	ハンドヘルド50cc以上
該当機種	「サ・ラ・ダ」FF500/FF500H, HRX537	スノーラ HSS970i/HSS970iH	EM45is/EM55is, EB45i/EB55i
EPA規制 (Phase-2) (g/kWh-hr)	CO (耐久劣化込み)	610	610
	HC	16.1	(12.1) ^{*1}
	NOx (耐久劣化込み)		72

*1 除雪機はCOの規制値のみで、HC、NOxの規制値はありません。

項目	65~225cc水平型	225cc以上
該当機種	「サ・ラ・ダ」FF500/FF500H, HRX537	EM45is/EM55is, EB45i/EB55i, スノーラ HSS970i/HSS970iH
CARB規制 (Tier2) (g/bhp-hr)	CO (耐久劣化込み)	410
	HC	12
	NOx (耐久劣化込み)	(9) ^{*1}

*1 除雪機はCOの規制値のみで、HC、NOxの規制値はありません。

日本陸用内燃機協会自主規制 (g/kWh-hr)	非携帯機器用エンジン		携帯機器用エンジン
	100cc~225cc	225cc以上	50cc以上
該当機種	「サ・ラ・ダ」FF500/FF500H, HRX537	スノーラ HSS970i/HSS970iH	EM45is/EM55is, EB45i/EB55i
2003年 1次規制値 (新エンジン規制)	CO	519	(519) ^{*2}
	HC	16.1	(13.4) ^{*2}
	NOx		166
2008年 2次規制値 (インユース規制) ^{*1}	CO (耐久劣化込み)	610	(610) ^{*2}
	HC (耐久劣化込み)	16.1	(12.1) ^{*2}
	NOx		72

*1 規定の累積運転時間内においてクリアしなければならない規制値。

*2 除雪機は自主規制の適用対象外です。

水質・大気・PRTR

(記載事項補足説明) 2004年4月~2005年3月を対象とした測定データをもとに作成

- 水質** ・水質汚濁防止法、地方自治体条例により測定を義務づけられた項目を記載
・記載項目は月度データの統計処理の値。その他記載のない物質についても随時測定を行い規制値以下を確認しています
- 大気** ・大気汚染防止法、地方自治体条例により測定を義務づけられた項目を記載
・設備対象は、ボイラー、乾燥炉、焼却炉、その他

本田技研工業(株)

- 埼玉製作所**
- 所在地(住所):埼玉県狭山市新狭山1-10-1
 - 従業員数(2005年3月末現在):5,522人
 - 設立年:1964年
 - 水の放流先:下水道(生活・工業排水)・入間川(間接冷却水)
 - 主要製品:レジェンド、オデッセイ、アコード等
 - ISO14001取得年月:1998年1月

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5~9	5~9	7.3(6.5)	6.9
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	600	360	300(120)	205
浮遊物質(ss)	mg/l	600	360	64(18)	30.8
油分含有量	mg/l	30	18	14(4.4)	7.6
フェノール類	mg/l	5	3	0.1未満	0.1未満
銅及びその化合物	mg/l	3	2	0.1未満	0.1未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	5	3	0.5(0.2)	0.33
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	6	0.5未満	0.5未満
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	6	2.1(0.9)	1.5
全クロム	mg/l	2	1.2	0.5未満	0.5未満
フッ素含有量	mg/l	8	5	2.8(1.4)	2.03
大腸菌群数	個/cm ³	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	下水道放流のため対象外			
燐含有量	mg/l	下水道放流のため対象外			
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.06	0.01未満	0.01未満
シアン化合物	mg/l	1	0.6	0.1未満	0.1未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.06	0.009(0.001未満)	0.002
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.3	0.05未満	0.05未満

※生活・工業排水(下水道)

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.20	0.10	0.005(0.002未満)	0.0006
		0.25	0.125	0.001(0.005未満)	0.0005
窒素酸化物	ppm	70	10	8.7(7.4未満)	4.08
		130	65	65(64)	64.5
		150	75	63(38)	52.7
		180	90	22(15)	18.5
		230	115	110(23)	55.2
250	125	100(97)	98.5		
塩化水素	mg/Nm ³	500	200	25(2.8未満)	12.5
硫酸酸化物	Nm ³ /h	7.78	3.89	0.643(0.14)	0.39
ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm ³	2.5	0.1	0.06	0.06

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
亜鉛の水溶性化合物	28,869	0	0	289	4,619	0	0	23,961
ビスフェノールA型エポキシ樹脂	53,658	0	0	0	1,695	0	1,142	50,821
エチルベンゼン	462,627	186,640	0	0	0	176,824	24,449	74,714
エチレンジクロール	1,845,558	0	0	0	0	0	0	1,845,558
キシレン	1,092,989	293,538	0	0	0	393,657	63,260	342,534
トリクロロフルオロメタン	1,100	0	0	0	1,100	0	0	0
1,3,5-トリメチルベンゼン	40,411	35,757	0	0	0	0	4,654	0
トルエン	1,302,827	527,910	0	0	0	23,547	111,005	640,365
ニッケル化合物	5,748	0	0	1,322	977	0	0	3,449
フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	35,100	0	0	0	777	0	80	34,243
ベンゼン	31,851	45	0	0	0	0	1,803	30,003
ポリ(オキシエチレン)＝アルキルエーテル	1,247	0	0	125	561	0	561	0
ホルムアルデヒド	—	2,228	0	0	0	0	0	0
マンガン及びその化合物	11,660	0	0	583	4,664	0	0	6,413
合計	4,913,645	1,046,118	0	2,319	14,393	594,028	206,954	3,052,061
ダイオキシン類(単位mg-TEQ)	—	2.06	0	0	733.26	0	0	0

注) 水質、大気については法令により測定を義務づけられた項目を記載しています。

栃木製作所

- 所在地(住所):栃木県真岡市松山町19
- 従業員数(2005年3月末現在):1,545人
- 設立年:1970年
- 水の放流先:五行川經由小貝川
- 主要製品:エンジン部品、足回り部品
- ISO14001取得年月:1997年9月

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.8~8.6	5.8~8.6	7.5(7.0)	7.3
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	9.9(4.5)	7.0
浮遊物質(ss)	mg/l	50	25	14.5(1.3)	5.0
油分含有量	mg/l	5	2.5	3.5(0.5未満)	0.9
フェノール類	mg/l	1	0.5	0.1未満	0.1未満
銅及びその化合物	mg/l	3	1.5	0.1未満	0.1未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	5	2.5	1.7(0.1未満)	0.66
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	2.2(0.1未満)	0.30
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.03(0.02)	0.025
全クロム	mg/l	2	1	0.01未満	0.01未満
フッ素含有量	mg/l	8	4	0.1(0.01未満)	0.05
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	1,500	11(0)	2.2
窒素含有量	mg/l	120	60	12(11)	11.5
燐含有量	mg/l	16	8	0.09(0.01未満)	0.05
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
シアン化合物	mg/l	1	0.5	0.1未満	0.1未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.2	0.1	0.01未満	0.01未満
六価クロム化合物	mg/l	0.1	0.05	0.05未満	0.05未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.3	0.15	0.06未満(0.001未満)	0.006未満
窒素酸化物	ppm	180	135	96(37)	92
硫黄酸化物	K値	8	4	0.46未満(0.005未満)	0.36未満

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
亜鉛の水溶性化合物	10,020	0	20	0	10,000	0	0	0
合計	10,020	0	20	0	10,000	0	0	0

浜松製作所

- 所在地(住所):静岡県浜松市葵東1-13-1
- 従業員数(2005年3月末現在):4,107人
- 設立年:1954年
- 水の放流先:伊左地川、段子川(雨水のみ)
- 主要製品:二輪車、四輪車オートマチックトランスミッション等
- ISO14001取得年月:1998年3月

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.7~8.7	5.7~8.7	7.8(7.1)	7.4
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	300	150	149(26.7)	64.7
浮遊物質(ss)	mg/l	300	150	198(19.5)	92.5
油分含有量	mg/l	35	17.5	11.7(2.5未満)	4.1
フェノール類	mg/l	5	2.5	0.03未満	0.03未満
銅及びその化合物	mg/l	3	1.5	0.1未満	0.1未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	5	2.5	0.23(0.10)	0.19
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.4(0.2)	0.30
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.1未満	0.1未満
全クロム	mg/l	2	1	0.05未満	0.05未満
フッ素含有量	mg/l	15	7.5	0.7(0.5)	0.6
大腸菌群数	個/cm ³	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	下水道放流のため対象外			
燐含有量	mg/l	下水道放流のため対象外			
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
シアン化合物	mg/l	1	0.5	0.01未満	0.01未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.02(0.01未満)	0.01
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.25	0.05未満	0.05未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.10	0.05	0.02未満	0.02未満
		0.20	0.10	0.01(0.02未満)	0.02未満
		0.30	0.15	0.02未満	0.02未満
窒素酸化物	ppm	150	75	68(19)	51.3
		180	90	52(10)	33.9
		250	125	89(64)	76.50
塩化水素	mg/Nm ³	700	350	85(79)	82
		80	40	2.5未満	2.5未満
硫黄酸化物	Nm ³ /h	2.32	1.21	0.1(0.05未満)	0.075
ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm ³	5	2.5	0.31	0.31
		10	5	0	0

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	15,531	3,009	0	0	1,203	687	0	10,632
エチレングリコール	209,628	0	0	0	0	0	0	209,628
キシレン	118,335	37,020	0	0	14,959	3,434	0	62,922
1,3,5-トリメチルベンゼン	2,301	1,636	0	0	665	0	0	0
トルエン	125,138	10,652	0	0	4,138	5,036	0	105,312
ニッケル	2,482	0	0	0	0	0	0	2,482
ベンゼン	3,582	14	0	0	0	266	0	3,302
合計	476,997	52,331	0	0	20,965	9,423	0	394,278
ダイオキシン類(単位mg-TEQ)	—	13.00	0	0.59	85.00	0	0	0

注) 水質、大気については法令により測定を義務づけられた項目を記載しています。

浜松製作所 細江工場

- 所在地(住所):静岡県引佐郡細江町気賀字大坪5794-1
- 設立年:2001年
- 主要製品:船外機

- 従業員数:(浜松製作所に含まれる)
- 水の放流先:浜名湖(雨水のみ)

水質 (特定施設はありません)

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.10	0.05	0.02未満	0.02未満
窒素酸化物	ppm	150	75	67	53

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	4,558	18	0	0	0	117	0	4,423
キシレン	22,795	91	0	0	0	587	0	22,117
トルエン	33,433	134	0	0	0	861	0	32,438
ベンゼン	1,483	6	0	0	0	3	0	1,474
合計	62,269	249	0	0	0	1,568	0	60,452

鈴鹿製作所

- 所在地(住所):三重県鈴鹿市平田町1907
- 設立年:1960年
- 主要製品:シビック・フィット・エアウェイブ等

- 従業員数(2005年3月末現在):7,092人
- 水の放流先:鈴鹿川
- ISO14001取得年月:1998年2月

水質

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.8~8.6	5.8~8.6	7.1(6.6)	6.9
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	最大65平均50	最大58平均45	38(3)	14.7
化学的酸素要求量(COD負荷量)	kg/日	192.5	173.2	169.0(80.4)	137.7
浮遊物質(ss)	mg/l	最大90平均70	最大81平均63	25(3)	10.3
油分含有量	mg/l	1	0.9	0.7(不検出)	0.2
フェノール類	mg/l	1	0.9	不検出	不検出
銅及びその化合物	mg/l	1	0.9	0.02(不検出)	0.006
亜鉛及びその化合物	mg/l	5	2.5	0.35(0.04)	0.10
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	1.75(0.01)	0.54
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.5(不検出)	0.278
全クロム	mg/l	2	1	不検出	不検出
フッ素含有量	mg/l	8	4	2.8(1.1)	1.9
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	1,500	不検出	不検出
窒素含有量	kg/日	214.7	193.2	29.3(12.9)	25.3
磷含有量	kg/日	21.2	19.0	4.1(1.2)	2.1
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.008(不検出)	0.001
シアン化合物	mg/l	1	0.5	不検出	不検出
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	不検出	不検出
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.25	不検出	不検出

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.05	0.025	0.01未満	0.01未満
		0.10	0.050	0.01未満	0.01未満
		0.20	0.100	0.02(0.01未満)	0.01未満
		0.50	0.250	0.02(0.01未満)	0.01未満
窒素酸化物	ppm	70	35	24.3(22.6)	23.5
		130	65	1.0(1.0)	1.0
		150	75	66.8(20.4)	33.7
		180	90	74.7(2.0)	28.6
		200	100	30.7(19.8)	25.3
		230	115	41.9(0.5)	21.6
塩化水素	mg/Nm ³	700	350	29(8)	18.5
硫酸酸化物	K値	14.5	7.25	1未満	1未満
ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm ³	0.1	0.1	0.057(0.021)	0.039

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
亜鉛の水溶性化合物	32,187	0	128	0	6,388	0	0	25,671
ビスフェノールA型エポキシ樹脂	55,635	0	0	0	302	0	1	55,332
エチルベンゼン	265,453	100,677	0	0	0	94,996	7,670	62,110
エチレンジグリコール	1,302,947	0	0	0	0	0	0	1,302,947
キシレン	946,135	242,997	0	0	0	354,803	22,022	326,313
1,3,5-トリメチルベンゼン	63,535	30,749	0	0	0	28,598	4,178	10
トルエン	742,548	231,064	0	0	0	18,773	25,169	467,542
ニッケル化合物	4,719	0	229	0	1,608	0	0	2,882
フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	14,216	0	0	0	145	0	0	14,071
フッ化水素及びその水溶性塩	1,900	0	0	0	0	0	1,900	0
ベンゼン	20,698	52	0	0	0	0	0	20,646
ポリ(オキシエチレン)＝アルキルエーテル	3,426	0	0	0	0	0	3,426	0
マンガン及びその化合物	9,932	0	974	0	1,467	0	0	7,491
合計	3,463,331	605,539	1,331	0	9,910	497,170	64,366	2,285,015
ダイオキシン類(単位mg-TEQ)	—	19.00	0	0	642.00	0	0	0

注) 水質、大気については法令により測定を義務づけられた項目を記載しています。

熊本製作所

- 所在地(住所):熊本県菊池郡大津町大字平川1500
- 設立年:1976年
- 主要製品:小型オートバイ、軽自動車用エンジン、汎用エンジン、乗用車用トランスミッション等

- 従業員数(2005年3月末現在):3,406人
- 水の放流先:日向川經由合志川經由菊池川
- ISO14001取得年月:1997年11月

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.8~8.6	6.5~7.9	7.9(7.1)	7.6
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	7	3.5	3.2(0.5未満)	1.2
浮遊物質量(ss)	mg/l	10	5	3.3(1.0)	2.1
油分含有量	mg/l	1	0.5	0.7(0.5未満)	0.5未満
フェノール類	mg/l	0.05	0.025	0.025未満	0.025未満
銅及びその化合物	mg/l	0.3	0.15	0.05未満	0.02未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	1.5	0.75	0.11(0.06)	0.09
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.09(0.05未満)	0.07
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	検出されないこと	検出限界以下	不検出	不検出
全クロム	mg/l	0.1	0.05	0.02未満	0.02未満
フッ素含有量	mg/l	8	4	0.09(0.09)	0.09
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	1,500	180(180)	180
窒素含有量	mg/l	60	30	45(29)	40
燐含有量	mg/l	8	4	2(1)	1.3
カドミウム及びその化合物	mg/l	検出されないこと	検出限界以下	不検出	不検出
シアン化合物	mg/l	0.1	0.05	0.1未満	0.1未満
鉛及びその化合物	mg/l	検出されないこと	検出限界以下	不検出	不検出
六価クロム化合物	mg/l	0.05	0.025	0.04未満	0.04未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.05	0.025	0.008(0.001未満)	0.001未満
		0.1	0.05	0.004(0.001未満)	0.001未満
窒素酸化物	ppm	150	75	18.4(5.0未満)	12.3
		180	90	27.5(2.0未満)	15.8
		230	115	4.7(3.0未満)	2.2

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
ビスフェノールA型エポキシ樹脂	1,710	34	0	0	0	0	0	1,676
エチルベンゼン	19,292	13,347	0	0	0	527	84	5,334
エチレングリコール	59,608	0	0	0	0	0	0	59,608
キシレン	231,737	121,370	0	0	0	69,125	7,893	33,349
トルエン	79,444	25,667	0	0	0	13,621	242	39,914
合計	391,791	160,418	0	0	0	83,273	8,219	139,881

四輪新機種センター

- 所在地(住所):栃木県塩谷郡高根沢町大字上高根沢2900
- 設立年:1995年
- 主要製品:燃料電池車の製造及び四輪車の製造技術サポート

- 従業員数(2005年3月末現在):481名
- 水の放流先:芳賀工業団地処理センター經由野元川

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.8~8.6	5.8~8.6	7.8(6.9)	7.3
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	3.9(0.1未満)	1.2
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	12.5	9.3(1.8)	4.7
浮遊物質量(ss)	mg/l	50	25	5.2(1.0未満)	1.2
油分含有量	mg/l	5	2.5	0.5(0.5未満)	0.5未満
フェノール類	mg/l	1	0.5	0.1未満	0.1未満
銅及びその化合物	mg/l	3	検出限界以下	0.1未満	0.1未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	5	2.5	0.1未満	0.1未満
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.2(0.1未満)	0.15
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.1未満	0.1
全クロム	mg/l	2	1	0.1未満	0.1未満
フッ素含有量	mg/l	8	4	3(2.4)	2.7
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	1,500未満	70(0)	3.2
窒素含有量	mg/l	20未満	14未満	11.3(8.1)	10
燐含有量	mg/l	2未満	1未満	0.2(0.1未満)	0.2
カドミウム及びその化合物	mg/l	不検出	不検出	0.005未満	0.005未満
シアン化合物	mg/l	不検出	不検出	0.005未満	0.005未満
鉛及びその化合物	mg/l	不検出	不検出	0.01未満	0.01未満
六価クロム化合物	mg/l	不検出	不検出	0.002未満	0.002未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.2	0.16	0.002以下	0.002以下
		0.3	0.24	0.002	0.002
窒素酸化物	ppm	180	126	110	100.0
		230	115	75未満	42.0
硫酸酸化物	K値	7	5.6	0.0	0.0
		7	5.6	0.02未満	0.02未満

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
エチレングリコール	4,475	0	0	0	0	0	0	4,475
キシレン	8,165	323	0	0	55	0	84	7,703
トルエン	11,155	1,082	0	0	123	787	193	8,970
合計	23,795	1,405	0	0	178	787	277	21,148

注) 水質、大気については法令により測定を義務づけられた項目を記載しています。

品質改革センター 栃木

●所在地(住所):栃木県芳賀郡芳賀町芳賀台52-1

●設立年:2003年4月

●主要製品:品質に関わる市場問題への対応

●従業員数(2005年3月末現在):443人

●水の放流先:芳賀工業団地処理センター経由野元川

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.8~8.6	5.8~8.6	7.8(6.9)	7.6
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	3.9(0.1未満)	0.8
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	12.5	9.3(1.8)	3.2
浮遊物質(ss)	mg/l	50	25	5.2(1.0未満)	1.9
油分含有量	mg/l	5	2.5	1.4(0.5未満)	0.3
フェノール類	mg/l	1	0.5	0.05未満	0.05未満
銅及びその化合物	mg/l	不検出	不検出	不検出	不検出
亜鉛及びその化合物	mg/l	5	2.5	0.07(0.06未満)	0.065
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.05未満	0.05未満
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.01未満	0.01未満
全クロム	mg/l	2	1	0.1未満	0.1未満
フッ素含有量	mg/l	8	6.5	0.2(0.01未満)	0.01未満
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	1,500	15(0)	0.63
窒素含有量	mg/l	20	10	1.7(0.9)	1.3
燐含有量	mg/l	2	1	0.05未満	0.05未満
カドミウム及びその化合物	mg/l	不検出	不検出	不検出	不検出
シアン化合物	mg/l	不検出	不検出	不検出	不検出
鉛及びその化合物	mg/l	不検出	不検出	不検出	不検出
六価クロム化合物	mg/l	不検出	不検出	不検出	不検出

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.3	0.15	0.005以下	0.005以下
窒素酸化物	ppm	180	90	68.0	62.0
硫黄酸化物	K値	7	3.5	0.1未満	0.1未満

PRTR対象物質

(単位:kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	1,026	245	0	0	0	0	378	403
キシレン	5,280	1,019	0	0	0	0	1,888	2,373
トルエン	10,331	2,371	0	0	0	0	4,371	3,589
ベンゼン	323	78	0	0	0	0	115	130
合計	16,960	3,713	0	0	0	0	6,752	6,495

注) 水質、大気については法令により測定を義務づけられた項目を記載しています。

地下水

2004年度各事業所地下水測定結果

測定項目	法基準値	事業所			
		埼玉製作所	栃木製作所	浜松製作所	鈴鹿製作所
六価クロム	0.05mg/l以下	0.005未満	0.005未満	0.02未満	0.04未満
鉛	0.01mg/l以下	0.001	0.005未満	0.005未満	0.005未満
カドミウム	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.001未満	0.001未満
総水銀	0.0005mg/l以下	0.00005未満	0.0005未満	0.0005未満	0.0005未満
アルキル水銀	検出されないこと	0.00005未満	0.0005未満	0.0005未満	不検出
全シアン	検出されないこと	0.01未満	0.1未満	0.1未満	不検出
PCB	検出されないこと	0.00005未満	0.0005未満	0.0005未満	不検出
セレン	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.002未満	0.001未満
フッ素	0.8mg/l以下	0.47	0.2未満	0.08未満	0.1未満
ホウ素	1.0mg/l以下	0.1未満	0.1未満	0.05未満	0.03
ヒ素	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.001未満	0.005未満
ベンゼン	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.001未満	0.001未満
ジクロロメタン	0.02mg/l以下	0.002未満	0.002未満	0.002未満	0.002未満
四塩化炭素	0.002mg/l以下	0.0002未満	0.0002未満	0.0002未満	0.0005未満
1,2-ジクロロエタン	0.004mg/l以下	0.0004未満	0.0004未満	0.0004未満	0.0004未満
1,1-ジクロロエチレン	0.02mg/l以下	0.002未満	0.002	0.002未満	0.002未満
cis-1,2-ジクロロエチレン	0.04mg/l以下	0.004未満	0.004未満	0.004未満	0.004未満
1,1,1-トリクロロエタン	1.0mg/l以下	0.002未満	0.0005未満	0.0005未満	0.001未満
1,1,2-トリクロロエタン	0.006mg/l以下	0.0006未満	0.0006未満	0.0006未満	0.0006未満
トリクロロエチレン	0.03mg/l以下	0.003未満	0.029*	0.004	0.002未満
テトラクロロエチレン	0.01mg/l以下	0.003	0.0296*	0.0027	0.0005未満
1,3-ジクロロプロパン	0.02mg/l以下	0.0002未満	0.0002未満	0.0002未満	0.0002未満
チラウム	0.006mg/l以下	0.0006未満	0.0006未満	0.0006未満	0.0006未満
シマジン	0.003mg/l以下	0.0003未満	0.0003未満	0.0003未満	0.0003未満
チオベンカルブ	0.02mg/l以下	0.002未満	0.002未満	0.002未満	0.002未満
有機リン	検出されないこと	0.1未満	0.1未満	—	不検出

測定項目	法基準値	事業所		
		熊本製作所	四輪新機種センター	品質改革センター栃木
六価クロム	0.05mg/l以下	0.005未満	0.005未満	0.005未満
鉛	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.004~0.001未満
カドミウム	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.001未満
総水銀	0.0005mg/l以下	0.00005未満	0.001未満	0.00005未満
アルキル水銀	検出されないこと	0.0005未満	0.0005未満	0.00005未満
全シアン	検出されないこと	0.01未満	0.1未満	0.05未満
PCB	検出されないこと	0.0005未満	0.0005未満	0.00005未満
セレン	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.001未満
フッ素	0.8mg/l以下	0.08未満	0.2未満	0.2未満
ホウ素	1.0mg/l以下	0.1未満	0.1未満	0.1未満
ヒ素	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.001未満
ベンゼン	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.001未満
ジクロロメタン	0.02mg/l以下	0.002未満	0.002未満	0.002未満
四塩化炭素	0.002mg/l以下	0.0002未満	0.0002未満	0.0002未満
1,2-ジクロロエタン	0.004mg/l以下	0.0004未満	0.0004未満	0.0004未満
1,1-ジクロロエチレン	0.02mg/l以下	0.002未満	0.002未満	0.002未満
cis-1,2-ジクロロエチレン	0.04mg/l以下	0.004未満	0.004未満	0.004未満
1,1,1-トリクロロエタン	1.0mg/l以下	0.003未満	0.0005未満	0.001未満
1,1,2-トリクロロエタン	0.006mg/l以下	0.0006未満	0.0006未満	0.0006未満
トリクロロエチレン	0.03mg/l以下	0.003未満	0.001未満	0.001未満
テトラクロロエチレン	0.01mg/l以下	0.001未満	0.0005未満	0.0005未満
1,3-ジクロロプロパン	0.02mg/l以下	0.0002未満	0.0002未満	0.0002未満
チラウム	0.006mg/l以下	0.0006未満	0.0006未満	0.0006未満
シマジン	0.003mg/l以下	0.0003未満	0.0003未満	0.0003未満
チオベンカルブ	0.02mg/l以下	0.002未満	0.002未満	0.002未満
有機リン	検出されないこと	0.1未満	0.1未満	対象外

●本表は、測定会社による計量証明書の測定値を、そのまま記載しています。
 〈凡例〉
 「○未満」：測定機器の検出限界の数値であり、検出されなかったことを示す

※栃木製作所では、テトラクロロエチレンについて法基準値(0.01mg/l以下)を超過した値が、トリクロロエチレンについて法基準値(0.03mg/l以下)に近い値が測定されています。栃木製作所では過去から現在において、これら二物質の使用経歴はありません。なお、栃木製作所が所在する真岡市松山町地区では、テトラクロロエチレンとトリクロロエチレンを含む有機塩素系化合物による地下水汚染が確認されています。汚染地域については、栃木県及び真岡市がモニタリング調査を実施しており(栃木県と真岡市による調査結果については<http://www.city.moka.tochigi.jp/densi/mizukankyou.htm>をご参照ください)、栃木製作所においても継続して測定を実施し監視していきます。

注) 水質、大気については法令により測定を義務づけられた項目を記載しています。

(株)本田技術研究所

和光研究所/
和光基礎技術研究センター/
和光西研究所

- 所在地(住所): 埼玉県和光市中央1-4-1
- 設立年: 1960年 本田技研工業(株)より分離
- 主要製品: 四輪車のデザイン研究、各種基礎研究開発、航空エンジン開発

- 水の放流先: 荒川右岸流域下水道
新河岸川処理センター(下水道)

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.0~9.0	5.0~9.0	8.6(7.3)	8.0
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	600	300	310(5.8)	77
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	下水道放流のため対象外			
浮遊物質(ss)	mg/l	600	300	260(10)	76
油分含有量	mg/l	30	15	12(2)	3.4
フェノール類	mg/l	5	2.5	0.5未満	0.5未満
銅及びその化合物	mg/l	3	1.5	0.1未満	0.1未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	5	2.5	0.5未満	0.5未満
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	5	2.5	1未満	1未満
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	1未満	1未満
全クロム	mg/l	2	1	0.1未満	0.1未満
フッ素含有量	mg/l	8	4	1未満	1未満
大腸菌群数	個/cm ³	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	240	120	72(4.2)	25
燐含有量	mg/l	32	16	5.9(0.3)	2.5
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
シアン化合物	mg/l	1	0.5	0.1未満	0.1未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.25	0.05未満	0.05未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
窒素酸化物	ppm	150	75	70(19)	32
硫黄酸化物	K値	9	4.5	0.3(0.1)	0.2

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	1,158	249	0	0	33	0	876	0
キシレン	6,388	882	0	0	125	0	5,381	0
トルエン	9,925	933	0	0	159	0	8,833	0
合計	17,471	2,064	0	0	317	0	15,090	0

朝霞研究所/朝霞東研究所

- 所在地(住所): 埼玉県朝霞市泉水3-15-1
- 設立年: 1973年

- 主要製品: 二輪オートバイ、汎用製品の研究開発
- 水の放流先: 荒川右岸流域下水道新河岸川処理センター(下水道)

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.0~9.0	5.8~8.6	9.5*(7.0)	8.0
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	600	420	370(1.6)	164.9
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	下水道放流のため対象外			
浮遊物質(ss)	mg/l	600	420	560(3.6)	208.4
油分含有量	mg/l	30	21	20.5(1未満)	9.0
フェノール類	mg/l	5	3.5	0.32(不検出)	0.2
銅及びその化合物	mg/l	3	2.1	0.04(不検出)	0.02
亜鉛及びその化合物	mg/l	5	3.5	0.34(0.04)	0.15
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	7	0.34(0.05)	0.18
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	7	0.02(0.01)	0.02
全クロム	mg/l	2	1.4	0.1未満	0.1未満
フッ素含有量	mg/l	8	5.6	0.1未満	0.1未満
大腸菌群数	個/cm ³	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	240	168	104(25.2)	62.0
燐含有量	mg/l	32	22.4	9.5(0.5)	5.5
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.07	0.005未満	0.005未満
シアン化合物	mg/l	1	0.7	0.1未満	0.1未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.07	0.05未満	0.05未満
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.35	0.02未満	0.02未満

※事業所内工事実施時に基準値を超過した値が測定されたため、直ちに中和し、pHを下げて放流しました。

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.1	0.07	0.0059未満(0.0059未満)	0.0059未満
窒素酸化物	ppm	150	105	40	40
硫黄酸化物	K値	9	6.3	0.098未満(0.0046未満)	0.0763

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	12,437	33	0	0	179	0	12,225	0
キシレン	60,244	69	0	0	807	0	59,368	0
トルエン	108,374	179	0	0	2,697	0	105,498	0
ベンゼン	3,997	1	0	0	0	0	3,996	0
合計	185,052	282	0	0	3,683	0	181,087	0

(注) 水質、大気については法令により測定を義務づけられた項目を記載しています。

栃木研究所

- 所在地(住所):栃木県芳賀郡芳賀町下高根沢4630番地
- 設立年:1982年 和光研究所栃木研究室
- 主要製品:四輪車の総合的な研究
(エンジン、ボディ及びシャーシの設計、試作及びテスト)

●水の放流先:芳賀工業団地処理センター経由野元川(生活・工業排水)

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.8~8.6	5.8~8.6	7.5(7)	6.45
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	17.5	2.1(0.1)	0.88
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	17.5	8.6(4.7)	6.55
浮遊物質量(ss)	mg/l	50	35	2.4(0)	0.77
油分含有量	mg/l	5	3.5	0.8(0)	0.1
フェノール類	mg/l	1	0.7	0.01未満	0.01未満
銅及びその化合物	mg/l	3	2.1	0.02未満	0.02未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	5	3.5	0.21(0.13)	0.17
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	2.1	0.02未満	0.02未満
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	2.1	0.005未満	0.005未満
全クロム	mg/l	2	1.4	0.22	0.22
フッ素含有量	mg/l	8	5.6	0.1未満	0.1未満
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	2,100	29(0)	10.67
窒素含有量	mg/l	20	—	20(12)	15.08
リン含有量	mg/l	2	1.4	0.32(0.09)	0.15
カドミウム及びその化合物	mg/l	検出されないこと	検出限界以下	0.005未満	0.005未満
シアン化合物	mg/l	検出されないこと	検出限界以下	0.1未満	0.1未満
鉛及びその化合物	mg/l	検出されないこと	検出限界以下	0.05未満	0.05未満
六価クロム化合物	mg/l	検出されないこと	検出限界以下	0.02未満	0.02未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.15	0.105	0.006未満(0.005)	0.005
		0.3	0.21	0.002(0.001未満)	0.001
		0.5	0.35	0.005未満(0.003未満)	0.004
窒素酸化物	ppm	150	105	67(38)	54.8
		180	126	73(46)	60.5
		250	175	100(41)	74
塩化水素	mg/Nm ³	700	490	73未満(55未満)	64
硫黄酸化物	K値	7	4.9	0.24未満(0.009)	0.091
ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm ³	10	0.1	0.041	0.041

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	50,110	890	0	0	60	0	49,160	0
エチレンジクロール	2,172	43	0	0	28	0	2,101	0
キシレン	407,392	7,100	0	0	610	0	399,682	0
ジクロロメタン	1,350	11	0	0	0	0	1,339	0
トルエン	857,230	15,000	0	0	1,200	0	841,030	0
合計	1,318,254	23,044	0	0	1,898	0	1,293,312	0
ダイオキシン類(単位:mg-TEQ)	0	1.38	0.01	0	190.91	0	0	0

栃木ブルーピングセンター

- 所在地(住所):栃木県芳賀郡芳賀町下高根沢4627番地
- 設立年:1979年
- 主要製品:二輪車、四輪車、汎用製品の総合的な研究開発(テストコース)

●水の放流先:栃木研究所の排水処理場経由
芳賀工業団地処理センター経由野元川(生活・工業排水)

水質

(水質については栃木研究所の排水処理場で処理される為、栃木研究所の実績に含まれます)

大気

(特定施設はありません)

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	12,889	1	0	0	25	0	12,863	0
キシレン	59,145	4	0	0	115	0	59,026	0
1,3,5-トリメチルベンゼン	4,263	0	0	0	18	0	4,245	0
トルエン	145,424	32	0	0	180	0	145,212	0
ベンゼン	5,256	4	0	0	13	0	5,239	0
合計	226,977	41	0	0	351	0	226,585	0

注) 水質、大気については法令により測定を義務づけられた項目を記載しています。

鷹栖ブルーピングセンター

- 所在地(住所):北海道上川郡鷹栖町21線10号
- 設立年:1996年
- 主要製品:二輪車、四輪車、汎用製品の統合的な研究開発(テストコース)

●水の放流先:シユマム川

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.8~8.6	5.8~8.6	7.1	7.1
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	160	80	2.0未満	2.0未満
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	160	80	4.1	4.1
浮遊物質量(ss)	mg/l	200	100	8.2	8.2
油分含有量	mg/l	5	2.5	2.0未満	2.0未満
フェノール類	mg/l	3	1.5	0.2未満	0.2未満
銅及びその化合物	mg/l	3	1.5	0.05未満	0.05未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	5	2.5	0.05未満	0.05未満
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.1未満	0.1未満
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.1未満	0.1未満
全クロム	mg/l	2	1	0.05未満	0.05未満
フッ素含有量	mg/l	8	4	0.2未満	0.2未満
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	1,500	0	0
窒素含有量	mg/l	120	60	0.2未満	0.2未満
リン含有量	mg/l	16	8	0.05未満	0.05未満
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
シアン化合物	mg/l	1	0.5	0.1未満	0.1未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.02未満	0.02未満
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.25	0.05未満	0.05未満

大気

(特定施設はありません)

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
キシレン	15,473	1	0	0	0	0	15,472	0
トルエン	28,534	5	0	0	0	0	28,529	0
ベンゼン	1,118	1	0	0	0	0	1,117	0
合計	45,125	7	0	0	0	0	45,118	0

ホンダエンジニアリング(株)

- 所在地(住所):栃木県芳賀郡芳賀町芳賀台6番地1
- 設立年:1990年
- 主要製品:一般機械器具製造業(工作機械、金型、機能部品の開発・設計・製造)

●水の放流先:芳賀工業団地処理センター経由野元川(生活・工業排水)

●ISO14001取得年月:1997年7月

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.6~8.6	5.6~8.6	7.7(7.2)	7.4
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	8.1(0.5未満)	3.2
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	12.5	9.1(3)	5.9
浮遊物質量(ss)	mg/l	50	25	6.8未満(1未満)	2.6
フェノール類	mg/l	5未満	5未満	0.05未満	0.05未満
銅及びその化合物	mg/l	3未満	3未満	0.05未満	0.05未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	5未満	5未満	0.31(0.12)	0.21
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10未満	10未満	0.05未満	0.05未満
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10未満	10未満	0.01未満	0.01未満
全クロム	mg/l	2未満	2未満	0.02未満	0.02未満
フッ素含有量	mg/l	15未満	15未満	0.2	0.2
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	1,500	170(0)	14
窒素含有量	mg/l	20	10	8.6(6.7)	6.1
リン含有量	mg/l	2	1	1.8(0.3)	0.7
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1未満	0.1未満	0.005未満	0.005未満
シアン化合物	mg/l	1未満	1未満	0.05未満	0.05未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1未満	0.1未満	0.01未満	0.01未満
六価クロム化合物	mg/l	0.5未満	0.5未満	0.02未満	0.02未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.3	0.15	0.005未満	0.005未満
窒素酸化物	ppm	180	90	7.6(5.0未満)	6.3未満
塩化水素	mg/Nm ³	40	20	5.2(2.9)	4.1
硫酸酸化物	Nm ³ /h	1.77	0.885	0.011未満	0.011未満

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域	下水道	社外廃棄物処理			
エチレンジオール	2,970	152	0	0	340	0	0	2,478
ニッケル化合物	740	0	0	0	140	600	0	0
モリブデン及びその化合物	1,774	610	0	0	958	0	0	206
合計	5,484	762	0	0	1,438	600	0	2,684

ホンダエンジニアリング(株)狭山

水質 (生活・工業排水は埼玉製作所で廃水処理後、下水放流のためありません)

大気 (特定施設はありません)

PRTR対象物質 (届出対象物質はありません)

●所在地(住所):埼玉県狭山市新狭山1-10-1

●設立年:1974年

●主要製品:生産技術開発、生産設備製造

●水の放流先:埼玉製作所の排水処理施設経由下水道(生活・工業排水)

●ISO14001取得年月:1997年9月

注)水質、大気については法令により測定を義務づけられた項目を記載しています。

■2004年度 本田技研工業(株) PRTR対象物質^{※1}(生産領域)

■ 特定第一種指定化学物質 ■ PRTR法に基づく届出量

【単位:kg(ダイオキシン類はmg-TEQ)】

政令 番号	CAS番号	物質名	取扱量	排出量計			下水道	社外 廃棄物処理 ^{※3}	移動量計	リサイクル ^{※4}	除去処理量	消費量 (製品移行量)
				大気排出	公共用水域排出	排出量計						
1	—	亜鉛の水溶性化合物	71,076	0	148	148	289	21,007	21,296	0	0	49,632
30	25068-38-6	ビスフェノールA型エポキシ樹脂	111,003	34	0	34	0	1,997	1,997	0	1,143	107,829
40	100-41-4	エチルベンゼン	767,461	303,691	0	303,691	0	1,203	1,203	273,151	32,203	157,213
43	107-21-1	エチレングリコール	3,422,216	0	0	0	0	0	0	0	0	3,422,216
63	1330-20-7	キシレン	2,420,156	695,339	0	695,339	0	15,014	15,014	821,606	93,259	794,938
217	75-69-4	トリクロロフルオロメタン	1,100	0	0	0	0	1,100	1,100	0	0	0
224	108-67-8	1,3,5-トリメチルベンゼン	106,247	68,142	0	68,142	0	665	665	28,598	8,832	10
227	108-88-3	トルエン	2,294,545	796,509	0	796,509	0	4,261	4,261	62,625	136,609	1,294,541
231	7440-02	ニッケル	2,482	0	0	0	0	0	0	0	0	2,482
232	—	ニッケル化合物	10,467	0	229	229	1,322	2,585	3,907	0	0	6,331
272	117-81-7	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	49,316	0	0	0	0	922	922	0	80	48,314
283	—	フッ化水素及びその水溶性塩	1,900	0	0	0	0	0	0	0	1,900	0
299	71-43-2	ベンゼン	57,614	117	0	117	0	0	0	269	1,803	55,425
307	—	ポリ(オキシエチレン)＝アルキルエーテル	4,673	0	0	0	125	561	686	0	3,987	0
310	50-00-0	ホルムアルデヒド	—	2,228	0	2,228	0	0	0	0	0	0
311	—	マンガン及びその化合物	21,592	0	974	974	583	6,131	6,714	0	0	13,904
		合計	9,341,848	1,866,060	1,351	1,867,411	2,319	55,446	57,765	1,186,249	279,816	5,952,835
179	—	ダイオキシン類(単位:mg-TEQ)	—	34.06	0.00	34.06	0.59	1,460.26	1,460.85	0.00	0.00	0.00

※1 特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律(化学物質管理促進法)の第1種指定化学物質354物質を対象に調査、取扱量1,000kg以上の物質

※2 化学物質管理促進法の第1種指定化学物質の番号

※3 費用を支払いリサイクルしている量

※4 リサイクル業者へ売却している量

※5 取扱量の「—」は反応生成物質の為、該当しません

※6 埼玉、栃木、浜松、鈴鹿、熊本の5生産事業所と四輪新機種センターの各量合計

■2004年度「使用済み自動車再資源化等の状況」

●開始した年月日:2005年1月1日 ●終了した年月日:2005年3月31日

項目		公表データ		
フロン	再資源化量	CFC引取量	2,838.5kg	
		HFC引取量	2,465.6kg	
		合計引取量	5,304.1kg	
		CFCの引取台数	8,571台	
		HFCの引取台数	6,595台	
		合計引取台数	15,166台	
	費用	払渡しを受けた再資源化等預託金の額	31,696,940円	
		再資源化等に要した費用の総額	34,947,806円	
ガス発生器 (エアバッグ)	再資源化量	回収個数	943個	
		作動個数	6,662個	
		合計個数	7,605個	
		回収台数	548台	
		作動台数	3,211台	
		一部回収/一部作動台数	2台	
		合計台数	3,761台	
		引き取ったガス発生器の総重量	44.0kg	
		引き取ったガス発生器で再利用できる状態にした総重量	41.6kg	
		再資源化率	ガス発生器の再資源化率	94.5%
	費用	払渡しを受けた再資源化等預託金の額	6,652,340円	
		再資源化等に要した費用の総額	11,651,119円	
自動車破砕 残渣(ASR)	再資源化量	引取ASR重量	3,337.9トン	
		引取使用済み自動車台数	19,980台	
		委託全部利用投入解体自動車台数	1,778台	
		リサイクル施設ASR投入重量	1,903.3トン	
		リサイクル施設ASR排出残渣重量	216.0トン	
		委託全部利用投入ASR相当重量	311.4トン	
		委託全部利用排出残渣重量	2.5トン	
		減量されたASR量	101.9トン	
		再資源化率	自動車破砕残渣の再資源化率	53.2%
		施設	基準適合施設名称	※下記参照
	費用	払渡しを受けた再資源化等預託金の額	126,325,720円	
		再資源化等に要した費用の総額	122,566,232円	

※基準適合施設名(自動車破砕残渣処理基準適合施設)

青森リニューアブル・エナジー・リサイクリング株式会社	三重中央開発株式会社
東北東京鉄鋼株式会社	株式会社GE
小坂製錬株式会社	株式会社クリーンステージ
小名浜製錬株式会社	大栄環境株式会社
株式会社ヤマナカ	同和鉱業株式会社
シモダ産業株式会社	水島エコワークス株式会社
日鉱三日市リサイクル株式会社	共英リサイクル株式会社
株式会社佐野マルカ	三菱マテリアル株式会社
豊田メタル株式会社	株式会社カネムラエコワークス
明海リサイクルセンター 株式会社	拓南商事株式会社

基準適合内容については、豊通リサイクルASR再資源化事業部のホームページをご参照願います。

W <http://www.toyotsurecycle.co.jp/ASR/index.asp>

Hondaは世界の各地域において、最も効率の高い生産システムから、最も環境性能の高い製品を生み出すことを使命と考えています。

本パートでは、世界の各地域における四輪車の環境性能、生産領域のCO₂排出量など、海外での取り組み事例を紹介します。

製品領域

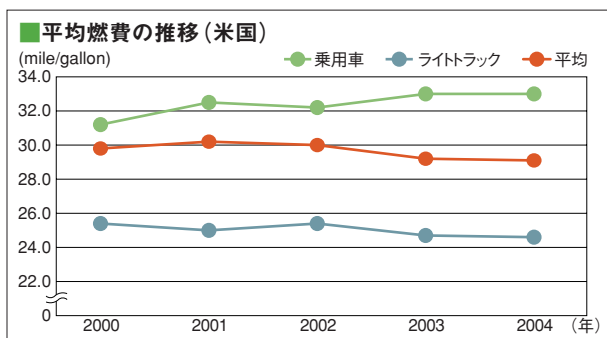
Hondaは世界各国で進められている製品の排出ガス削減や燃費向上について、独自の技術により法定基準を上回る環境性能の製品を提供しています。人びとの移動ニーズと製品の環境負荷低減を両立させ、持続可能なモビリティ社会に貢献していきます。製品領域においては、以下の3つのアプローチを取り組みの柱としています。

- ①内燃機関の排出ガス・燃費性能のさらなる向上
- ②ハイブリッド車の進化
- ③代替エネルギー車の普及

1 排出ガス・燃費性能のさらなる向上

●北米地域(米国)

米国においてHondaは、主要な自動車メーカーの中で企業平均燃費(CAFE)がもっとも高く、排出ガスのクリーン化においても、常に規制を上回る低排出ガス車を米国市場に提供し、ガソリン車初の低公害車(LEV)、超低公害車(ULEV)、および極超低公害車(SULEV)を提供してきました。現在、Honda/Acuraの両ブランド車両の60%以上が、Tier II/bin 5排出ガスレベル(NOx: 0.07g/mile)を達成あるいは同レベルを上回っています。これらの優れた燃費性能と排出ガスのクリーン化によって、2004年12月に「Union of Concerned Scientists(UCS)」の「2004 Greenest Automaker」を受賞しました。



●欧州地域

欧州においてHondaは、CO₂削減取り組みとして低燃費モデル、ハイブリッド車、クリーンディーゼル車の開発と市場投入により業界自主規制の平均燃費(CO₂排出量)140g/kmの2009年達成に向け着実に推進しています。

●アジア・大洋州地域

タイにおいては、将来導入されるEURO IVレベルの規制を大幅に前倒しして達成した「Jazz」を現地生産し、2004年1~12月において、EURO IVレベル車の販売比率は40%となりました。

●中国地域

中国においては、2005年11月より北京市で順次施行されるEURO III基準に対し、Hondaは市販するすべての機種で既に対応済みです。

2 ハイブリッド車の進化

Hondaは1999年11月に、「Honda IMA(Integrated Motor Assist)システム」を搭載し、量産ガソリン車として世界最高水準の燃費*を実現したハイブリッドカー「インサイト」を発売して以来、2001年12月に「シビック ハイブリッド」、さらに2004年12月にはV6エンジンに可変シリンダーシステムを採用した「アコード ハイブリッド」の販売を北米で開始しています。ハイブリッド車の生産は、日本の鈴鹿製作所、埼玉製作所が担当しており、Hondaの最量販モデルである「シビック ハイブリッド」は、北米、欧州、日本、アジア・大洋州地域の19ヶ国で販売しています。なお、2005年4月時点でハイブリッド車の世界販売台数が、10万台(主要地域:米国約89,000台、日本約5,900台、欧州約3,800台、カナダ約1,500台)となりました。

*10・15モード:5速MT車

1999年発表当時35km/ℓ → 現行モデル36km/ℓ

3 代替エネルギー車の普及

Hondaは代替エネルギー車の普及展開として、燃料電池車「FCX」を日米で計19台をリース販売しました。北米では、天然ガス車「シビックGX」の拡販に努めています。また、代替エネルギーの供給施設についても、水素ステーションの開発や、燃料補給機会の拡大を目的とした安価な家庭用天然ガス車両燃料補給装置の普及など、代替エネルギー車の普及促進のため先駆的役割を担っています。

生産領域

Hondalは、生産領域において循環型社会における新しい工場を目指す「グリーンファクトリー計画」を推進しており、省エネルギーや廃棄物削減等の取り組みを国内のみならず、世界の事業所へも展開しています。

2004年度は、本田技研工業(株)および主要な関連会社についてCO₂排出量、廃棄物社外埋立て量、水資源使用量を把握しました。その環境負荷の集計は右のグラフの通りです。

なお、2004年度の集計対象は、43社(出資比率50%以上の関連会社と本田技研工業)としています。その詳細についてはP.3をご参照ください。

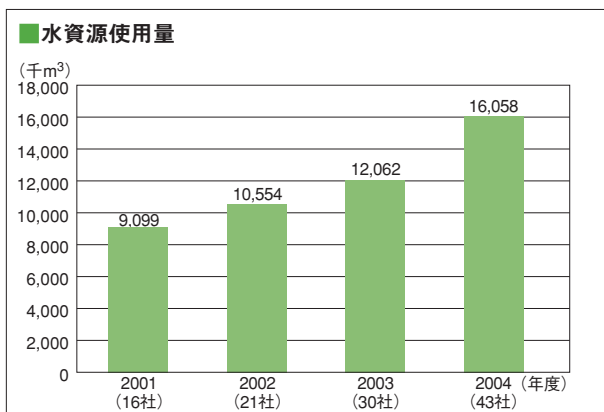
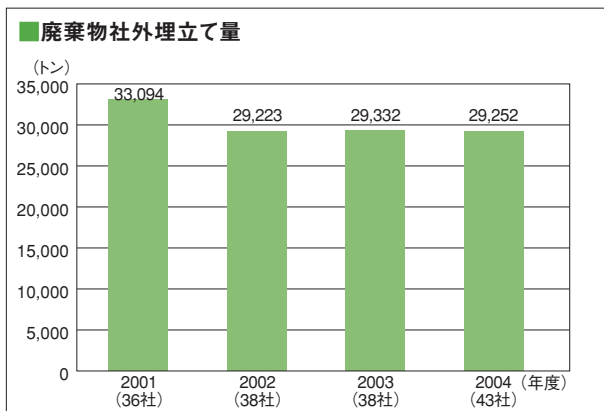
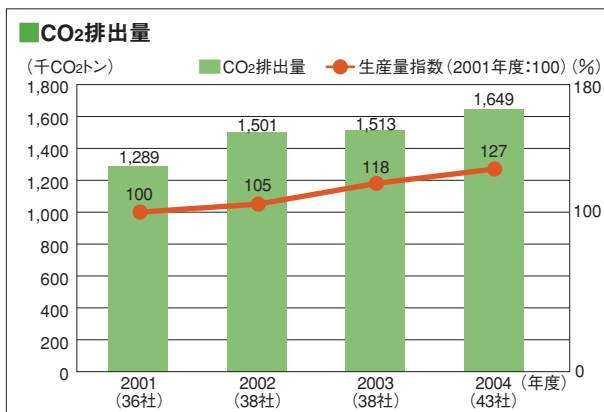


注1) ()内は集計対象の関連会社数

注2) 海外のCO₂排出量は、エネルギーの使用量より、日本環境省発行の「事業者からの温室効果ガス算定ガイドライン(ver1.5)」の係数を使用して算出。

注3) 廃棄物社外埋立て量には、一部にその他の社外処理を含む。

注4) 生産量指数は、対象事業所の二輪車、四輪車、汎用製品の生産台数を合計し、指数化したもの。



各地域の環境データ(生産領域)

項目	地域	日本	北米	南米	欧州	アジア・大洋州	中国
集計対象の関連会社数		1	7	2	8	17	8
エネルギー	電気(MWh)	711,771	1,053,322	109,887	163,326	226,181	232,279
	天然ガス(GJ)	2,680,061	5,803,348	79,216	826,119	173,557	36,582
	石油ガス(GJ)	286,486	43,256	99,666	16,161	511,919	311,693
	石油系燃料油 他(GJ)	460,622	22,980	214,586	12,781	1,057,819	384,235
廃棄物	社外埋立て量(トン)	0	10,819	1,009	2,765	2,137	12,522
	リサイクル量(トン)	177,970	303,624	26,987	31,767	781,031	40,447
水資源	水道水(千m ³)	1,755	1,929	0.9	743	2,028	2,074
	地下水(千m ³)	2,810	1,805	1,130	0	1,324	370
	雨水(千m ³)	72	12	0	0	6	0

注) 本年度より、各事業所の環境データを集約し、各地域の集計値を表示しています。

北米地域

●貯水池による雨水再利用施設の導入(米国)

Honda of America Mfg., Inc. (HAM) のメアリスビル四輪工場 (MAP) は、製造工程に供給する年間約19万トンの地下水の代替給水として、雨水を貯水する約28,000m²の貯水池を設置しました。2004年12月から運用を開始し、夏季用(容量約7万6千トン)と冬季用(容量約7,600トン)の2つの貯水池を活用することで供給を最適化しています。この貯水池により地下水の使用を年間約15万トン削減出来ると見込んでいます。MAPの雨水再利用施設によって2005年1月に「Ohio Water Environmental Association」から「Karl G. Voelkel Award」を受賞しました。

またMAPでは、2006年半ばまでに水性塗装施設を導入し、排出ガスを41%削減するとともに、高効率オープン、エア・リサイクル・システム、可変空調モーターなどの導入により、エネルギー使用量を34%低減する見込みです。



MAPに隣接して設置された貯水池

●スチームボイラーの撤廃(米国)

Honda of America Mfg., Inc. (HAM) のイーストリバティ四輪工場 (ELP) は、2004年12月にスチームボイラーを撤廃しました。

ELPのスチームボイラーシステムは、ELPが1989年に開設された当初から導入されていた設備で、8つの主要工程に主に伝熱と給湿の用途で蒸気を供給していました。ELPでは省エネルギー取り組み展開として、施設管理、

ボディ塗装工程、バンパー塗装工程、組み立て工程の主要4部門が協同でスチームボイラーシステムの代替手段を検討し、以下の3つの新技术を導入しました。

- ①熱交換器をガスヒーターに切り替え
 - ②蒸気熱を利用していたバンパー塗装工程で廃熱回収と熱再利用システムを導入
 - ③スチーム給湿器を冷却ミスト噴霧装置に切り替え
- こうした、より効率的なシステムへの転換はエネルギー消費の削減効果のみならず、安全な職場環境の実現にも寄与しました。



スチームボイラーの撤廃に取り組んだプロジェクトメンバー



ボイラー室

欧州地域

●Honda Belgium N.V. の環境取り組み (ベルギー)

Honda Belgium N.V.(BH)では以下の環境取り組み活動を展開し、「Flemish Environmental Charter award」を受賞しました。

- ①活性炭フィルターを使用し、排水の汚染物質を削減
- ②廃棄物集積所に雨避けを設置し、降雨による不慮の汚水溶出・流出を回避
- ③事業所内の資材運搬用の自動開閉ゲートの開閉高速化によって施設内の断熱・保温を向上
- ④廃棄物の分別による埋立て処理の削減



活性炭フィルター



雨避けを設置した廃棄物集積所

●Honda Europe N.V. のEMAS取得 (ベルギー)

Honda Europe N.V.(HE)は、環境マネジメントシステムEMASの審査を終え、認証取得の手続き中です。HEのEMAS取得をもって、欧州地域内のHondaの物流拠点はすべてEMASの取得を完了します。

なお、HEはMontesa Honda S.A.に二輪完成車の輸送に無包装輸送を導入し、その他の製品や欧州全域の販路に水平展開中です。

●施設拡張にともなう運搬効率の向上 (フランス)

Honda Europe Power Equipment (HEPE) は、事業所施設の拡張を機に作業工程を見直し、独自の動線設計により所内の運搬効率を大幅に改善しました。また、従来のリサイクル性を損なわない段ボールの減容設備導入によってリサイクル性と運搬効率の向上を両立させました。



段ボールの減容設備

アジア・大洋州および中国地域

●ATミッションの再生利用展開 (中国)

アジア・大洋州および中国地域では、ATミッションの再生利用を展開しています。

このATミッションの再生利用は東風本田発動機有限公司 (DHEC) を活動基点として、2003年12月、生産拠点と販売拠点が連携してアジア・大洋州および中国地域の広域にわたって展開中で、今後も拡大が期待されています。



ATミッションの再生作業

会社概要・財務データ

<http://www.honda.co.jp/guide/summary>

社名 本田技研工業株式会社

本社所在地 東京都港区南青山2-1-1

設立 1948年(昭和23年)9月24日

代表者 取締役社長 福井威夫

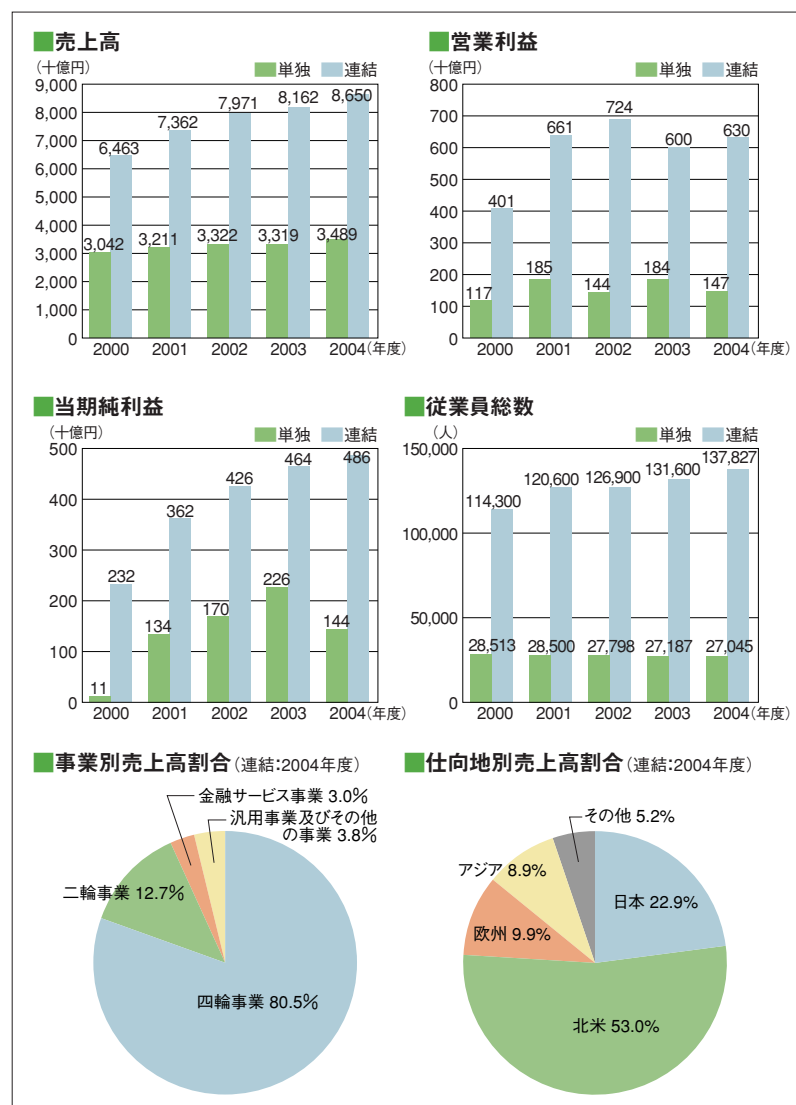
資本金 860億6千7百万円(2005年3月31日現在)

売上高 連結:8兆6,501億5百万円
(2004年度実績) 単独:3兆4,891億6百万円

従業員総数 連結:137,827人(2005年3月31日現在)
単独:27,045人(2005年3月31日現在)

連結子会社 319社(2005年3月31日現在)

主要製品 四輪事業 普通自動車、小型自動車、軽自動車
二輪事業 原動機付自転車、軽二輪自動車、小型二輪自動車、
バギー、パーソナルウォータークラフト
汎用事業 農機具、発電機、汎用エンジン、芝刈機、船外機



■各領域責任者

営業領域	四輪営業	神子柴 寿昭
		栗原 稜
	二輪営業	山口 功
	汎用営業	久慈 英樹
	部品事業	杉山 寿夫
	リサイクル推進室	岡本 統実
購買領域	四輪購買	茂藤 敏幸

事業所領域 事業所環境総合責任者

埼玉製作所	小高 光一
栃木製作所	谷中 弘
浜松製作所	大西 唯之
鈴鹿製作所	荒川 幸作
熊本製作所	丹野 裕士
四輪新機種センター	本告 次男
本 社	岡部 信孝
(株)本田技術研究所	
和光研究所/和光基礎技術研究センター/和光西研究所	遠藤 新一
朝霞研究所/朝霞東研究所	中桐 豊
栃木研究所	太田 丸郎
栃木ブルーピングセンター/鷹栖ブルーピングセンター	本橋 宏巳
ホンダエンジニアリング(株)	
ホンダエンジニアリング	田村 顕典
ホンダエンジニアリング狭山	佐藤 健蔵

物流領域	製品及びKD部品	新井 智則
管理領域	総務	岡部 信孝
	人事	上村 昇
	広報	大島 裕志
事務局	環境安全企画室	水戸部 啓一

注) 2005年6月1日現在

■第三者認証について

以下の理由により第三者認証の取得はしておりません。

1. 第三者認証に関するガイドラインが制定されていない。
2. 認証機関の資格要件が不明確。

現在、Hondaとして上項の進展に関心をはらいつつ、第三者認証の内容、導入時期などについて、検討を継続しています。

なお当レポートの実績については、各実行部門が取りまとめを行い、日本環境会議の体制の中で承認を得ております。また、各生産事業所に関するデータは、専門家による各事業所間相互訪問環境監査及びISO 14001のサーベイランスで確認を受けております。

■お問い合わせ先

●内容に対するお問い合わせ先

環境安全企画室 **Tel.03-5412-1155**
Fax.03-5412-1154

●本レポートのお申し込み先

お客様相談センター **Tel.0120-112010**
(受付時間: 9時~12時/13時~17時)

本レポートはHondaのホームページでもご覧になれます。

また、PDF形式のファイルでダウンロードが可能となっています。

<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2005/>

なお、本レポートの更新情報は上記ホームページで確認できます。

、、FAN FUN LAB、VTEC、Honda LEV、FCX、PGM-FI、スノーラ、HELLO WOODS'、、環境わごん、i-VTEC、i-DSI、Honda FC STACKは本田技研工業株式会社の登録商標です。

HONDA



本冊子は、古紙配合率100%の再生紙を使用しています。インキは植物油100%の「大豆油インキ」(VOC成分ゼロ)を使用し印刷は印刷工程で有害廃液を出さない「水なし印刷」で行っています。

本田技研工業株式会社
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1
発行2005年6月

ⓂⓇⓈ 25000506

Honda環境年次レポート2004 アンケート・インタビュー結果

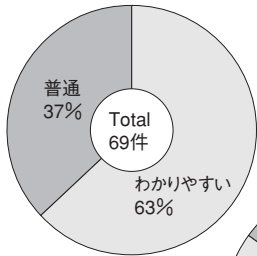
アンケート期間:
2004年6月～2005年4月 合計69件

インタビュー期間:
2004年11月～12月 合計2名*

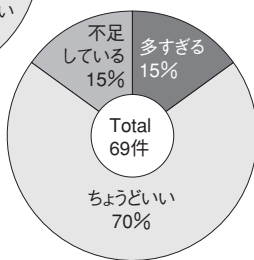
※Honda環境年次レポート2004のアンケートにご回答いただいた方の中から2名の方へ、Hondaの環境取り組み及びHonda環境年次レポート2004についてご意見を直接うかがいました。

■アンケートの主な集計結果

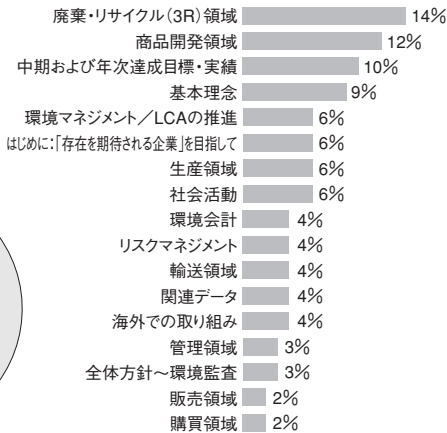
■わかりやすさ



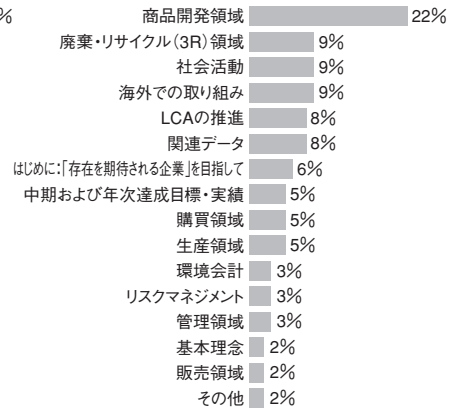
■情報量



■関心を持ったパート



■充実を望むパート



■主なご意見・ご要望とHondaからの回答

■環境年次レポートへのご意見

・「環境年次レポート」と「ECOLOGY」の分冊は不便であり、合冊を検討してほしい。
→二分冊による読者の皆様への負担や専門的記載の増大によるレポートの難解さを考慮し、今回から「Honda環境年次レポート」と「Honda ECOLOGY」を「Honda環境年次レポート」に統合することとしました。今後はレポートにおいて「Hondaの環境取り組みの進捗状況を正確にお伝えすること」を主眼としながら、「Hondaの環境に対する基本姿勢、各部門が取り組んでいる環境保全活動、将来に向けた方向性な

ど、Hondaの環境取り組みの全容の解説」についてもレポートで適宜、紹介していきます。なお、昨年にひきつづき専門的で難解な用語については出来るかぎり解説・注釈などを設け、わかりやすい表現となるよう心がけました。

・先進的な研究、技術、取り組みについての情報を充実してほしい。
→「Hondaの先進環境取り組み」として、商品に採用した技術や、継続的に研究を進めている技術、導入事例、さらに事業領域での先進取り組みを紹介するページを設けました。

■Hondaの環境活動に関するご意見

・LCAの積極的な活用を期待
・商品開発領域におけるさまざまな環境先進取り組みに期待
・購買および販売領域においてお取引先や販売会社と環境活動での連携強化を期待
・ステークホルダーとの環境コミュニケーション推進を期待
・Honda独自の環境活動をより積極的に発信することを期待

皆様からいただきました貴重なご意見を、今後の環境活動とHonda環境年次レポートをはじめとする環境情報公開への参考とさせていただきたいと考えております。ご協力いただきまして、誠にありがとうございました。

■読者の皆様のご意見・ご感想をお寄せください。

「Honda環境年次レポート2005」は、2004年度における弊社の環境への取り組み実績を、製品のライフサイクルの観点からまとめ、ご紹介しております。客観的なご評価をいただけるよう、具体的な数値データを中心に、できるだけ簡素にわかりやすく取り組み内容をご提示することを心がけました。

Hondaでは、今後も、皆様の貴重なご意見、ご感想、アドバイスをいただきながら内容を充実させていただきたいと考えております。つきましては、誠に恐れ入りますが、裏面のアンケートにご記入の上、お送りいただければ幸いです。

FAX 03-5412-1154

インターネットでもアンケートにご回答いただけます。

アドレス: <http://www.honda.co.jp/environmental-report/enq.html>