



Honda Environmental Annual Report

Honda環境年次レポート  
2007



Commitment to the future

## Hondaの環境情報公開について

Hondaでは、『環境サイト』(<http://www.honda.co.jp/environment/>)や『Honda環境年次レポート』を通じて環境情報の公開を行っています。

『Honda環境年次レポート』では「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、紹介しています。

Hondaでは、本レポートを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、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図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。

なお、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。



### 本レポートの対象

**対象期間** 2006年度(2006年4月～2007年3月)  
※一部、2007年度の記載を含みます。

**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** 2006年度の環境保全活動実績については、本田技研工業(株)を中心に主に以下の国内の主要な連結グループ会社を対象としています。

- (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
- (株)ホンダアクセス

国内連結グループ会社の環境負荷については、本田技研工業(株)をはじめとする国内連結グループ会社の計54社を対象としています。

グローバル環境情報(生産領域)については、本田技研工業(株)を含む国内外の完成車組立会社及び主要部品会社の計82社を対象としています。なお、詳細についてはP.88をご覧ください。

# CONTENTS

2 Hondaの環境情報公開について

## 4 緒言

4 「存在を期待される企業」を目指して  
6 最も環境負荷の小さい工場で、最も環境性能の優れた製品を生み出す  
～『環境年次レポート2007』の発行にあたって～

## 8 基本理念

8 Honda環境宣言  
9 企業活動に関する環境影響の把握と取り組み方針

## 10 2010年CO<sub>2</sub>低減目標の進捗について

## 12 Hondaの先進環境取り組み

## 16 2010年度国内目標について

## 18 中期及び年次目標・実績

## 20 環境マネジメント

20 全体方針 / 体制  
21 役割  
22 各事業所の環境マネジメント / 環境監査  
23 環境リスクマネジメント  
24 LCAの推進  
25 環境会計 / 環境教育

## 26 2006年度の環境保全活動実績

26 商品開発領域  
27 四輪車 排出ガスのクリーン化  
29 燃費の向上  
31 代替エネルギー / 騒音の低減 / 車室内VOCの低減  
32 二輪車 排出ガスのクリーン化  
33 燃費の向上 / 騒音の低減  
34 汎用製品 排出ガスのクリーン化  
35 燃費の向上 / 代替エネルギー / 騒音の低減  
36 購買領域  
37 グリーン購買の推進  
38 生産領域  
39 グリーンファクトリーの推進  
42 輸送領域  
43 グリーンロジスティクスの推進  
45 販売領域  
46 グリーンディーラーの推進  
46 四輪車販売会社の取り組み  
47 二輪車・汎用製品販売会社への取り組み拡大  
48 製品の資源循環・3R領域  
49 開発段階 四輪車の取り組み  
50 二輪車の取り組み / 汎用製品の取り組み  
51 使用段階 補修部品回収及び再生・再利用の拡大  
53 廃棄段階 四輪車の取り組み  
55 二輪車の取り組み  
56 オフィス領域  
57 グリーンオフィスの推進  
58 国内連結グループ会社の活動  
59 (株)本田技術研究所 / ホンダエンジニアリング(株) / (株)ホンダアクセス  
62 国内連結グループ会社の環境負荷について

## 63 社会活動

64 環境を守る活動  
65 低公害車フェア等への協力・支援活動  
66 NGO、環境関連基金等への支援 / 環境関連の受賞  
環境コミュニケーション

## 68 グローバル環境情報

69 製品領域  
71 生産領域  
72 海外での取り組み

## 75 関連データ

76 製品環境データ  
78 各事業所データ  
87 2006年度「使用済み自動車再資源化等の状況」  
88 本レポートの対象

## 89 第三者による報告書評価

90 会社概要・財務データ

## 環境シンボルマークについて



このシンボルマークは、緑の美しい大地にそよぐ風、生命を育む青く澄み切った水、永遠に輝く太陽をイメージしており、Hondaが地球環境保全へ積極的に取り組んでいることを宣言した世界統一の環境マークです。

# 「存在を期待される企業」を目指して

## 現場・源流の強化

Honda のグローバルビジネスは皆様のご支援のおかげで、引き続き順調な推移を続けています。

2006 年度も、二輪・四輪・汎用のすべての事業領域において販売台数で過去最高を更新し、年間 2,200 万台を超えるエンジンを世界中のお客様に提供しました。

Honda は、これからもお客様の喜びを創造し続けていくために、「現場・源流強化」を世界中のすべての事業領域において加速していきます。具体的には、中長期を視野に入れた「先進のものづくり体制構築」「海外成長基盤の強化」そして「環境負荷低減への取り組み強化」の 3 つの施策を強い意志を持って進めております。

## 地球環境問題への認識

先日、ドイツのハイリゲンダムで行われた主要国首脳会議でも地球温暖化対策について協議され、新たな国際的枠組み作りの必要性が合意されたことは記憶に新しいことです。こうした地球環境課題に対する社会的な要請は、国や地域を越え全世界レベルでますます高まりを見せています。

特にこの地球温暖化に深く関わりとされる CO<sub>2</sub> の排出低減は、地域を越えてグローバルに真正面から真摯に取り組むべき、最も優先度の高いテーマであ

ると認識しています。

グローバルに企業活動を行う Honda にとっても、地球環境に対して果たすべき役割と責任はますます重要なものになっており、この人類共通の地球環境問題への対応を経営の根幹に据えて今後も取り組んでまいります。

## 環境トップランナーとして

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 年に環境対応への考え方を明文化した「Honda 環境宣言」を行動指針として定め、環境活動を行ってまいりました。

一昨年には、環境に関する 2005 年自主達成目標を全て達成し、昨年は全世界の製品及び生産活動における CO<sub>2</sub> 排出低減の目標を定め、世界に先駆け「CO<sub>2</sub> 排出量を低減する」目標を公表しました。これは、2010 年までに 2000 年比で全世界の Honda 製品及び生産活動における CO<sub>2</sub> を 10% 以上低減するという厳しい数値目標です。

この公表に加えて、先日さらに、日本国内における 2010 年環境負荷低減数値目標を新たに設定し、公表しました。

これらは、Honda がこれまで取り組んできた環境対応をさらに進化させ、環境トップランナーとして時代に先駆けていくという意志を表明したものです。

## 終わりの無いチャレンジ

Hondaには、やる以上は先頭を走り続け、世界中のお客様や社会に「存在を期待される企業」であり続けたいというこだわりがあります。

これまでも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、Hondaらしい独創とアイデアをもって課題に対峙し、他に先駆け解決を図ってまいりました。

私たちが掲げた目標は、それほどたやすく達成できるものではありません。しかしHondaは、そのために必要な環境対応への高い「志」を持っています。その「志」と世界中のどのメーカーにも負けないという強い想いを原動力として、人間の基本的喜びであるモビリティを永続的にお客様に提供していくため、これからも終わりのないチャレンジを続けてまいります。

福井 威夫



代表取締役社長 福井 威夫

# 最も環境負荷の小さい工場で、 最も環境性能の優れた製品を生み出す

『環境年次レポート2007』の発行にあたって

## Hondaの環境課題への対応

20世紀はモビリティの利便性を重視した時代でしたが、将来にわたってモビリティの価値、利便性を人間が享受できるようにするために、21世紀は環境への対応をより重視していかなければならない時代です。

Hondaはこれまでも、環境問題への対応を経営の最重要課題のひとつとして、「喜びを次世代へ」というビジョンのもと、環境負荷低減に向けて積極的に取り組んできました。特に「温暖化」という地球レベルの問題である環境問題に対応するために、全世界の事業所が一丸となって取り組んでいくことを、さらに加速させることが重要であると考えています。

こうした考えのもと、Hondaは「最も環境負荷の小さい工場で、最も環境性能の優れた製品を生み出す企業」を目指して、全世界の製品及び生産活動におけるCO<sub>2</sub>低減目標を定めました。

Hondaの四輪車から排出されるCO<sub>2</sub>の全世界平均値は、2000年から2006年までの6年間で、約6%の低減を図りました。四輪車1台を生産する時に排出されるCO<sub>2</sub>の全世界平均値についても、同じ6年間で約10%の低減を図りました。今後、四輪車においては、製品で約4%以上の低減に努め、2010年には2000年の実績に対して10%の低減を目指して推進しております。二輪車、汎用製品についても同様に10%の低減を、また二輪車、汎用製品の生産に関しては20%の低減を目指して推進しております。この低減目標の公表は、業界初の試みです。

## 環境負荷低減への取り組み強化

Hondaは、「環境負荷低減への取り組み強化」について、着実に進めます。

### 全世界で展開する2010年CO<sub>2</sub>低減目標

上に掲げた全世界におけるCO<sub>2</sub>の低減に向けては、エンジン技術の革新と製品を生産にあたってのエネルギー低減の両面で取り組みを加速し、今後も環境トップランナーとして走り続けていきます。

- 進化型の「VTECエンジン」や「可変シリンダーシステム」、二輪車向けの「超低フリクションエンジン」などの新技術を投入して、さらなる燃費向上を図っていきます。
- 世界各地で好評を得ている「シビックハイブリッド」よりも、さらにお求めやすい価格の「新型ハイブリッド専用車」を2009年に発売します。
- ガソリン車と同等のNO<sub>x</sub>排出レベルが求められる米国の排出ガス規制「Tier II Bin 5」をクリアする「スーパークリーン・ディーゼル」を、米国市場に投入します。また日本市場での投入も検討していきます。また、将来を見据えた施策として、以下の施策にも取り組んでおります。
- 「FCXコンセプト」をベースとした新型燃料電池車を、2008年に日本とアメリカでリース販売します。
- ソーラーエネルギーシステムは、2006年12月に（株）ホンダソルテックを設立し、2007年秋に量産を開始、本格的に販売します。地球環境に優しい持続可能なエネルギーシステムの製造、販売を通じて地球温暖化防止に寄与していきます。
- 家庭用小型コージェネレーションユニットは、2003年の発売以来、国内約5万世帯で活用されています。本年3月より米国での販売も開始しました。



## 日本国内における2010年度環境負荷削減目標

また、今年度は、日本国内の事業活動における2010年度の環境負荷低減目標を新たに定めました。

その概要は以下の通りです。

- エネルギー・温暖化対策
  - 物流CO<sub>2</sub>低減目標
- 環境負荷物質排出低減
  - 四輪生産工場における塗装VOC低減目標
- 資源循環
  - 事業活動全体での廃棄物の埋立処分量ゼロ化目標
  - 生産工場(本田技研工業(株))での廃棄物等発生量/水資源使用量低減目標
  - 包装資材使用量の低減目標
  - 使用済み自動車のリサイクル率向上目標(四輪車・二輪車)

Hondaは常に環境への取り組みを先進的に進める企業でありたいと思っており、モビリティのリーディングカンパニーとして、これらの取り組みをさらに積極的に進めていきます。これは長い道のりとなるでしょう。しかし、行き先は明確です。私たちはその行き先に向かって、一步一步着実に歩んでいきます。

## 環境年次レポート2007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、毎年、皆様にご報告しているものです。

本年度は、『2010年全世界CO<sub>2</sub>低減目標』に対する進捗をご報告するとともに、より多くの方々にHondaの取り組みについてご理解いただけるよう、次世代技術の紹介コーナーや、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。

加藤 正彰



環境担当役員 代表取締役専務取締役 加藤 正彰

# Honda環境宣言

Hondaは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」

という行動要件を基盤とした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。

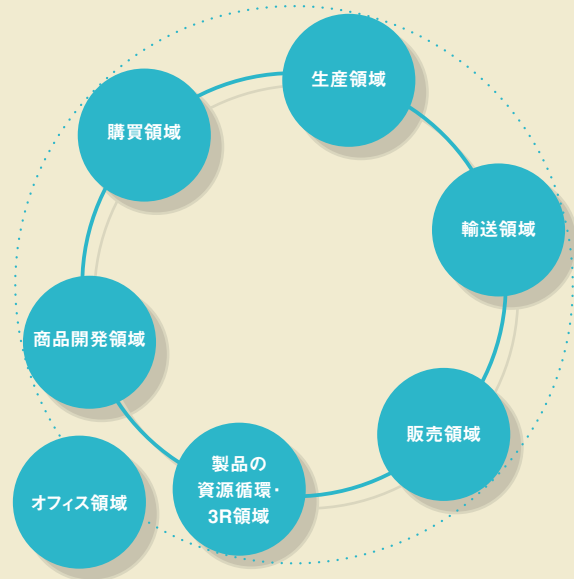
1992年6月制定・発表





# 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。そのためにはまず、企業活動及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。



領域	排出される環境負荷物質	環境への影響	主要取り組み
商品開発	CO2 排出ガス 音	<b>地球規模的な環境課題</b>  地球温暖化 オゾン層破壊 資源枯渇  大気汚染  廃棄物  水質汚濁 土壌汚染  騒音  <b>地域的な環境課題</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●排出ガスのクリーン化</li> <li>●燃費の向上</li> <li>●騒音の低減</li> <li>●リサイクル性の向上</li> </ul>
購買	CO2 廃棄物		●グリーン購買の推進
生産	排水 排出ガス 音 化学物質		●グリーンファクトリーの推進
輸送	CO2 廃棄物		●グリーンロジスティクスの推進
販売	交換部品 フロン 廃棄物		●グリーンディーラーの推進 (四輪車、二輪車、汎用製品)
製品の資源循環・3R	使用済み製品		<ul style="list-style-type: none"> <li>●部品回収・再利用の拡大</li> <li>●使用済み製品の適正処理・リサイクルへ向けた技術支援</li> </ul>
オフィス	CO2 廃棄物		●グリーンオフィスの推進

# 地球規模の気候変動問題への対応

2005年目標を達成したHondaは、取り組むべき次なる課題へ目を向けました。

### 気候変動問題

現在、地球規模で進行する気候変動問題は、特定の地域だけの対応では解決できない課題です。

したがって、その解決に向けては、全世界で一丸となり対応する必要があります。

### モビリティ需要の拡大

モビリティの現状を見ると、依然として先進国と開発途上国の間で、移動の質に格差があります。

人々の生活がより豊かになるためには、移動の質の向上は欠かすことができません。

したがって、これからも自動車をはじめとするモビリティ需要は、拡大することが予測されています。

この「気候変動問題」と「モビリティ需要の拡大」という、相反する課題に対し、Hondaは技術開発で解決に向け対応を図ります。そして「最もCO<sub>2</sub>排出の少ない工場で、最もCO<sub>2</sub>排出の少ない製品を生み出す企業」を目指していきます。

### 製品の効率向上：平均燃費を全世界で向上

今後、2020年頃までは、モビリティの動力は内燃機関が主流であると考えられ、その「効率向上」、すなわち「燃費の向上」が重要と考えています。

製品の燃費に関しては、これまで四輪車の場合、米国や欧州に見られるように地域ごとに企業平均燃費（CAFE）の向上が求められてきました。前述したように、気候変動は全世界一丸となった取り組みが重要との認識から、今回、Hondaは従来の「企業平均燃費を地域ごとに向上する」という考え方を発展させ、「地域ごと」から「全世界」、重量や車種といった「カテゴリー区分」から「全製品」へ対象範囲を広げた「製品群ごとの企業平均燃費を全世界で向上する目標」を設定することとしました。

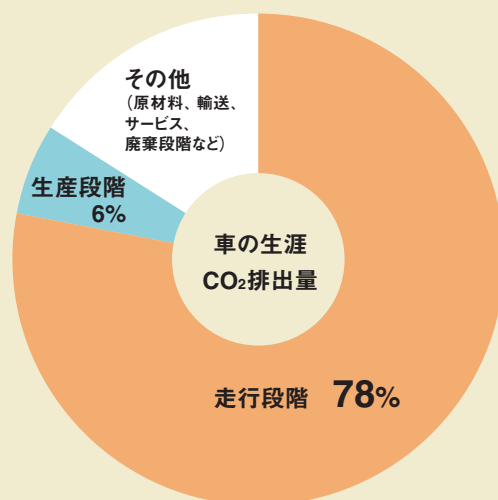
### 生産の効率向上：1台の製品を生産するにあたって排出されるCO<sub>2</sub>を全世界で低減

「製品を生産する過程」においても、全世界でその効率を向上させていきます。そのために「1台の製品を生産するにあたって排出されるCO<sub>2</sub>排出量を全世界平均として低減する目標」を設定することとしました。

### 製品と生産活動における目標設定で製品ライフサイクルの大半を網羅

Honda LCAシステムによる試算では、平均的なHonda車の製品ライフサイクルにおけるCO<sub>2</sub>排出量は、お客様による走行からの排出が約78%、生産段階からの排出が約6%となっています。

そこで、Hondaは「製品と生産活動における全世界目標」を設定することにより、製品の生涯CO<sub>2</sub>排出量の8割以上を網羅できると考えました。



ライフサイクルで見たCO<sub>2</sub>排出量 (Honda LCAシステムによる試算)

# 全世界で展開する2010年CO<sub>2</sub>低減目標 (対2000年実績)

四輪車



二輪車



汎用製品



## 製品のCO<sub>2</sub>低減目標

Hondaの製品から排出されるCO<sub>2</sub>の全世界平均値

10%低減  
g/km当たり

10%低減  
g/km当たり

10%低減  
kg/1時間当たり

## 生産時のCO<sub>2</sub>低減目標

生産時に排出されるCO<sub>2</sub>の1台当たり全世界平均値

10%低減  
生産1台当たり

20%低減  
生産1台当たり

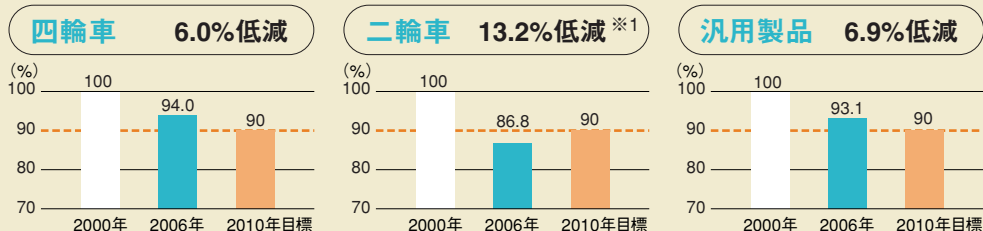
20%低減  
生産1台当たり

### ●集計対象範囲

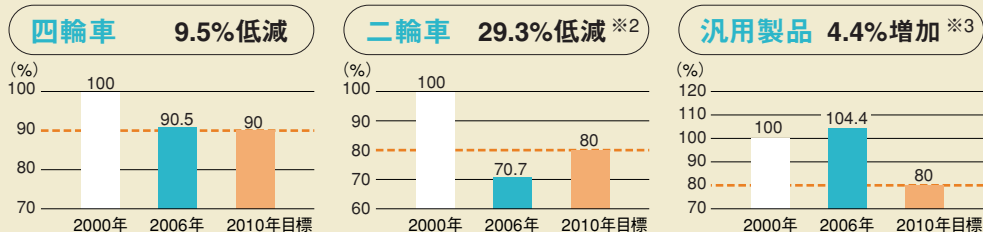
- <製品：四輪車> 日本、北米、欧州、アジア・大洋州、中国、中南米の各地域を対象とし、Hondaの全世界の販売台数の約90%以上を網羅する。
- <製品：二輪車> 日本、北米、欧州、タイ、インド、中国、インドネシア、ベトナム、ブラジル、フィリピン、マレーシア、パキスタンの各地域及び国を対象とし、全世界の販売台数の約90%以上を網羅する。
- <製品：汎用> 全世界を対象とし、全世界の販売台数のすべてを網羅する（船外機を除く）
- <生産時> 本田技研工業（株）を含む国内外の完成車組立会社及び主要部品会社の計73\*社を対象とし、Hondaグループの連結子会社、関連会社と主要関係会社における完成車組立会社のほぼ100%を網羅する。（P.88「グローバル環境情報（生産領域）」の対象企業参照）  
※Honda Precision Parts of Georgia, LLCを追加しました。

## 2006年度の実績（進捗状況）

### 製品のCO<sub>2</sub>低減



### 生産時のCO<sub>2</sub>低減



※1 すでに2000年比13.2%低減しており、今後は10%低減目標を維持し、2010年に向けさらなる低減につとめます。  
 ※2 すでに目標以上に低減していますが、今後はCO<sub>2</sub>排出係数の大きな地域での生産増が見込まれます。低減目標を維持し、2010年に向け、さらなる低減に努めます。  
 ※3 汎用製品生産時の原単位が増加していますが、製品の付加価値化、大型化によるものです。

## CO<sub>2</sub>低減目標実現へ向けた取り組み

Hondaは、今後、「2010年CO<sub>2</sub>低減目標」を実現する戦略として、以下の取り組みを進めていきます。

- ハイブリッド四輪車 → P.12
- ディーゼル四輪車 → P.12
- ガソリン四輪車 → P.12
- 生産領域での取り組み → P.13
- 太陽電池の事業化 → P.13

## Hondaの先進環境取り組み

Hondaは、お客様と喜びを共有していくため、常にさまざま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2006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。

## 2010年目標に向けた取り組み

### ハイブリッド四輪車

#### ハイブリッドの世界展開を加速、ハイブリッド専用車も現在開発中

Hondaは、1999年にアメリカで初のハイブリッド車「インサイト」を発売して以来、「シビックハイブリッド」、「アコードハイブリッド」、さらに2005年には「3ステージ-VTEC+IMA」搭載の「シビックハイブリッド」を発売しました。現在、「シビックハイブリッド」は日本、北米、欧州で好

評を得ています。中国での発売も予定され、世界各地域への適用拡大を図ります。さらに、Hondaは、今後、より一層の燃費向上と、さらにお求めやすい価格の「新型ハイブリッド専用車」を開発し、2009年に発売する予定です。



シビックハイブリッド MXB

海外におけるハイブリッド車の展開 → P.70

### ディーゼル四輪車

#### クリーン性能をさらに高めた新世代ディーゼルエンジンの開発

ディーゼルエンジンは、原理的に熱効率を高められることから燃費の向上に効果的な技術です。特に欧州においてはCO<sub>2</sub>の排出削減のためのキーテクノロジーとして注目されています。Hondaでは、2003年、欧州において自社製2.2ℓ 4気筒「i-CTDi」ディーゼルエンジン搭載のアコードを発売以来、FR-V（日本名：エディックス）、CR-V、シビックにも搭載しています。CR-VにはDPF（ディーゼルパティキュレートフィルター）搭載車も発売しました。Hondaでは、クリーン性能をさらに高めた4気筒の新世代ディーゼル

エンジンを開発、今後2年以内に北米で搭載車を発売する予定です、日本での発売も検討していきます。この新世代ディーゼルエンジンは、排出ガス中のNO<sub>x</sub>（窒素酸化物）を吸着してアンモニアに転化する層と、触媒内で転化したアンモニアを吸着して排出ガス中のNO<sub>x</sub>を窒素（N<sub>2</sub>）に浄化する層の2層構造を持つ世界初の画期的システムを採用し、ガソリン車と同等のNO<sub>x</sub>排出レベルが要求される米国の排出ガス規制「Tier II Bin 5」排出ガスレベル（社内値）を達成しています。また、ディーゼルエンジンは、その技術特



新開発触媒を採用したHonda新世代ディーゼルシステム

性上、大型車での燃費向上に有効であると考えており、V型6気筒のクリーンなディーゼルエンジンの開発も併せて進めています。

海外におけるディーゼル車の展開

→ P.69

### ガソリン四輪車

#### 進化型エンジンによる燃費性能の向上

Hondaは、VTEC（可変バルブタイミング・リフト機構）を進化させ、バルブのリフト量と開角を連続可変制御し、その上でVTC（連続可変バルブタイミング・コントロール機構）による位相の連続可変制御を組み合わせることで、高出力化と低



進化型VTECエンジン

燃費・低エミッションを高い次元で両立する「進化型VTECエンジン」を開発しました。2009年に量産車に搭載して販売を開始する予定です。吸気バルブの連続可変制御により、運転状況にあわせたリフト量と位相の最適制御が可能となり、吸気の充填効率が向上し、回転域全域での大幅なトルク向上を実現しました。また、中低負荷領域では、バルブを早く閉じることでポンピングロスを低減して燃費を向上しています。

世界トップレベルの動的性能を実現しながら、燃費を約13%向上。排出ガス性能は、LEV2-ULEVや「平成17年排出ガス基準75%低減レベル（★★★★低

排出ガス車）」のクリーン性能を実現（社内測定値）しています。また、2003年にインスパイアから投入した気筒休止機構を持つ「VCM」（可変シリンダーシステム）については、高負荷領域に気筒休止を拡大することで通常V6エンジンに対して燃費を約11%向上させていきます。Hondaでは、これらの先進技術を市販車に投入し、今後、四輪車用エンジンの核として展開を図ることで燃費性能を向上させていきます。

日本国内における低燃費ガソリン車の展開

→ P.29

海外における低燃費ガソリン車の展開

→ P.69



生産領域での取り組み

「最も環境負荷の小さい工場」を目指して全世界事業所一丸で

Hondaは、「最も環境性能の優れた製品を生み出す企業」を目指して取り組みを進めてきました。さらに地球温暖化防止に向けてのCO<sub>2</sub>排出抑制を主眼におき、生産領域での環境取り組みを加速していきます。すでに埼玉、鈴鹿両製作所に2基ずつ設置されている天然ガスコージェネレーションシステムに加え、2006年7月に熊本製作所に導入したコージェネレーションシステムは、従来より約10%高い44%の発電効率を誇ります。また、このシステムではエンジン本体の高温水と排出ガスを蒸気・高温水として取り出して、二輪車の塗装設備に活用し、2006年度には1,039CO<sub>2</sub>トンの排出削減を実現しました。



天然ガスコージェネレーションシステム (熊本製作所)

また、栃木製作所における灯油や液化石油ガス(LPG)から天然ガスへの切替が完了し、2006年度として1,870トンのCO<sub>2</sub>排出削減を実現しました。これで全製作所での天然ガスへの燃料転換が完了しました。今後、二輪車生産工程の浜松製作所から熊本製作所への移管集約をはじめとして生産効率を向上します。

なお2010年稼働を目指す埼玉県寄居町と小川町の新四輪車工場は、資源・エネルギー効率を世界トップレベルに高め、クルマ1台の生産時のCO<sub>2</sub>排出量を、2000年比で20%低減する「資源・エネルギー循環型のグリーンファクトリー」を目指します。また、海外の生産事業所においても、2006年9月に稼働開始した広州ホンダ(中



広州ホンダ 増城工場



水性塗装ライン

国)の第二工場(増城工場)では、自動車業界としては世界で初めて「水のフル循環システム」を構築し、工場用水の外部排出ゼロを実現、年間17万トンの節水効果が見込まれます。

さらに2008年秋に稼働を開始する米国の新完成車工場は、高効率生産ラインをもち、廃棄物埋立ゼロ、VOC排出を最小化した水性塗装化など、Hondaの四輪車工場の中でも、最も環境負荷の小さい最新鋭の工場とする計画です。

Hondaは、今後も全世界の生産事業所が一丸となって「最も環境負荷の小さい工場」の実現へ向けて、環境効率の向上に取り組み続けていきます。

国内におけるグリーンファクトリーの推進 → P.38 海外におけるグリーンファクトリーの推進 → P.71~74

太陽電池の事業化

次世代型薄膜太陽電池の量産化を目指して

Hondaは、CO<sub>2</sub>排出ゼロでエネルギーを生み出す装置として、独自開発の非シリコン系次世代型薄膜太陽電池パネルを、2006年度は鈴鹿製作所と栃木製作所に設置、合計で国内14事業所、海外3事業所に設置拡大しており、「最も環境負荷の小さい工場から、最も環境性能の優れた製品を生み出す企業」を目指しています。

2006年12月、自社開発の次世代型太陽電池の製造・販売を行う子会社、(株)ホンダソルテックを設立、太陽電池事業に本格的に参入しました。同社は、2007年6月よりホンダエンジニアリング(株)

製の銅-インジウム-ガリウム-セレン(CIGS)薄膜化合物型太陽電池の地域限定販売を開始しました。

また、熊本製作所内に年産27.5MW(メガワット)の太陽電池を量産する新工場を設け、2007年秋より生産を開始します。量産する次世代型薄膜太陽電池は、素材にCIGS化合物薄膜を使用することによって、太陽電池を製造する過程で必要とされる消費エネルギーを、従来の結晶シリコン系太陽電池と比較して約半分に抑え、製造時においてもCO<sub>2</sub>排出の少ない環境にやさしい太陽電池です。同時に、薄膜電池としては最高レベルの光電



(株)ホンダソルテック

変換効率を実現しています。2007年秋以降、(株)ホンダソルテックの熊本新工場で量産する太陽電池を全国規模で販売する予定です。

太陽電池事業の展開 → P.62

## 将来に向けた先進取り組み

### 燃料電池車

#### 次世代燃料電池車「FCX コンセプト」

Hondaは、広々とした室内空間と未来的なスタイリングを実現するとともに、環境性能や動力性能を大幅に向上させた次世代の燃料電池車「FCX コンセプト」をベースとした新型燃料電池車を、2008年に日米で限定販売を開始する予定です。「FCX コンセプト」では、環境性能に加え走行性能の大幅な向上を目標として、小型高効率燃料電池スタックをセントラートンネル内に配置する「Vフロー FCプラットフォーム」を採用。これにより、従来の燃料電池車では難しかった低全高で流麗なセダンフォルムを実現しています。新開発の燃料電池スタックは、水素や生成された水を垂直に流す方式を採用、燃料電池スタックの高効率化の鍵となる生

成水の排出性を、重力を利用して大幅に向上させ、さまざまな状況での安定した発電と、小型・高出力化を実現しました。さらに、低温での始動性も大幅に向上し、従来より10℃低いマイナス30℃での始動を可能としています。「FCX コンセプト」は、パワープラント主要部品の小型軽量化・高効率化により、現行FCXに比べ、航続距離を約30%向上しました。走行エネルギー効率率は約60%と、ガソリンエンジンの約3倍、ハイブリッド車の約2倍という高いレベルであり、現行FCXからは



次世代燃料電池車「FCX コンセプト」

約10%向上しています。また、シート表皮やドアライニングなどには、植物を原料とした耐久性、耐光性に優れたHondaバイオファブリックを採用しています。

#### 国内外における燃料電池車の展開

→ P.31 → P.70

### 家庭用水素供給システムと太陽電池式「水素ステーション」

#### 進化型モデルの実証実験稼動

Hondaが2003年に実験稼動した家庭用水素供給システム「Home Energy Station」は現在、第三世代を迎え、第二世代に比べて約30%小型化したにも関わらず、電力は25%アップし、起動時間も速くなりました。さらに、新しく高性能な天然ガス改質装置が備わって、水素の貯蔵能力及び生産能力が約50%向上しました。Home Energy Stationは家庭には天然ガスを原料に電気と熱を、車両には水素燃料を供給することによって総合的効率を向上させます。

もう一つの取り組みは、Hondaの革新的なソーラーパネル技術を使用して水素を生産する「水素ステーション」です。使用するソーラーパネルは、独自開発したCIGS（銅-インジウム-ガリウム-セレン）の薄膜化合物からできており、発電した電気は、高分子電解質膜（PEM）タイプの電解槽に送り、そこで水素を生成し、

圧縮して貯蔵し、燃料電池車に供給します。システム効率率は52～54%以上の高効率を誇ります。また、このパネル製造に使用するエネルギーは、従来のシリコン型ソーラーパネル製造に必要なエネルギーの半分にまで削減しています。

#### 海外における「Home Energy Station」の展開

→ P.70



「Home Energy Station」と燃料電池車



水素ステーション

### 二輪車

#### FI適用の拡大、可変シリンダーシステム技術の開発で燃費性能をさらに向上

Hondaでは、スクーターや小型・大型モーターサイクルなどの二輪車エンジンの4ストローク化やFI（電子制御燃料噴射）化などに取り組んできました。

FIは、これまで中・大型二輪車での採用が先行していましたが、2004年には世界で初めて50ccスクーターに採用。さらに、世界的に生産台数の多い100～125ccクラスの二輪車では、空冷エンジンへの対応、構造の見直し、部品の現地調達促進などによるFIシステムのコスト低減を達成。2006年にはインド初のFI搭載

モーターサイクル「グラマーFI」を、中国では中国初のFI搭載スクーター「SCR110」（中国名：佳御）を発表。今後採用機種をさらに拡大し、2010年末までには全世界で発売する大半の二輪車に搭載する予定です。

また、大型二輪車向けには、四輪車の可変シリンダーシステム技術を応用し、ハイパーVTECと融合させた二輪車用可変シリンダーシステムを新たに開発中です。この次世代エンジンでは、状況に応じ気筒数とバルブの駆動を自在に制

御し、燃費性能と走行性能を高次元で両立させています。これにより大型二輪車では2005年比で約30%<sup>\*</sup>の燃費向上を目指します。<sup>\*</sup>通常エンジン比



SCR110 (中国名：佳御)

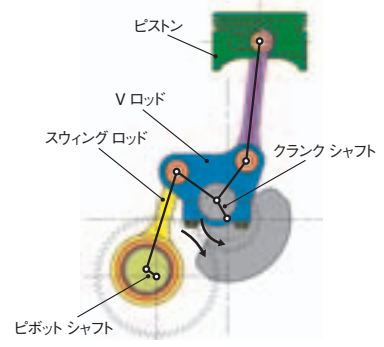


汎用製品

次世代型汎用エンジンの開発

小型汎用ガソリンエンジンは、空冷であること、中高負荷での連続運転が多いことなどの理由から、単純に圧縮比の増加を行うとノッキングの発生を招くため、効率向上には限界があるとされています。そこで、Hondaは熱効率向上を目的として、独自の複リンク機構を用いた高膨張比エンジンの開発に取り組んでいます。通常のクランク機構のコンロッド及びクランクピンの間に四節リンクを構成すること

により、膨張行程長を圧縮行程長よりも長くすることが可能な高膨張比サイクル（アトキンソン・サイクル）を実現しました。実験室の運転では、通常エンジンに対し約20%の燃費向上を達成しています。なお、この研究成果は、2006年11月に米国のサンアントニオで開催された「SETC2006（第12回小型エンジン技術国際会議）」において発表され、高い注目を浴びました。



複リンク機構を用いたピストン・クランク機構

バイオエタノール生成技術

セルロース系バイオマスからのエタノール製造新技術を共同開発

(財)地球環境産業技術研究機構(RITE)と(株)本田技術研究所(以下Honda)は、植物由来の再生可能資源であるソフトバイオマス<sup>\*1</sup>からエタノールを製造する技術に関する共同研究の成果を発表しました。

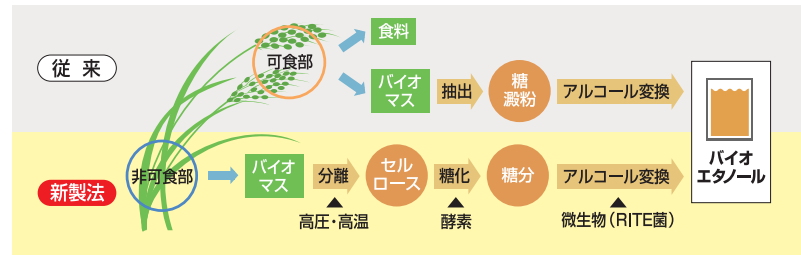
バイオマスは、基になる植物そのものが大気中のCO<sub>2</sub>を吸収し光合成により生成されたものであり、バイオマスから造られるエタノールは、燃焼させても大気中のCO<sub>2</sub>総量に影響を与えないため、カーボンニュートラルな燃料として、地球温暖化対策に有効なエネルギー源として注目されています。

しかし、現在のバイオエタノール製造は、サトウキビやとうもろこしの糖質や澱粉質など食用と同じ部分を原料としているため、供給可能量に限りがあります。今回の共同研究では、これまで困難とされてきた、稲藁など、食用に供さない植物の茎や

葉といった、ソフトバイオマスに含まれるセルロース類<sup>\*2</sup>からアルコール燃料を製造する技術の基盤を確立し、実用化へ大きなステップを踏み出しました。

今回、RITEが開発した糖をアルコールに変換する微生物であるRITE菌を使い、Hondaのエンジニアリング技術を活用し、醗酵阻害物質による悪影響を大幅に減少させるRITE-Hondaプロセスの開発に成功、従来のセルロース系バイオエタノール製造プロセスと比較してアルコール変換の効率を飛躍的に向上させることが

精製プロセス



可能となりました。

Hondaは、新しいバイオアルコール製造システムの社会適合性や経済性を検証し、将来の量産技術の確立に向けて、2007年、和光の基礎技術研究センター内に、実証用実験プラントを設けます。

※1 生物由来の再生可能な有機物資源で、化石資源を除いたもの。狭義には家畜糞尿や廃木材や、食用部分を取り除いた後の植物の残渣などを指すこともある。

※2 植物の繊維質の主成分。天然の植物質の2/3を占めるが、これまでの技術ではアルコール製造の原料とすることが難しかった。

## 2010年度国内目標について

# さらなる環境負荷低減をめざして

Hondaは、かつて公害問題が深刻化した1960年代から積極的に環境課題の解決に取り組んできました。四輪車に進出したばかりの1966年には、大気汚染対策研究室をスタートさせており、この研究をベースに1972年には「子供たちに青空を」を合言葉に、CVCCエンジンを開発、当時不可能と言われていた米国マスキー法に世界で初めて適合しました。その後もHondaは、「技術で生じた問題は、技術で解決する」との精神で環境課題の解決に積極的に挑戦し続けています。

1990年代には段階的に組織体制を整備し、1992年、環境対応への考え方を明文化した「Honda環境宣言」を制定、以来、この宣言を行動の指針として環境保全活動の充実を図ってきました。

そして1999年には、以下に示す製品の排出ガスのクリーン化と燃費向上などを柱とする具体的な達成目標を定め、2005年末の達成を目指して取り組み、計画を達成しました。

### 2005年末までの製品及び生産活動における具体的な主な達成目標

四輪車	排出ガス(HC、NOx)	新車の総排出量を約75%削減(1995年比) <sup>※1</sup>	2003年度 達成
	燃費	平均燃費を約25%向上(1995年比) <sup>※1</sup>	2001年度 達成
二輪車	排出ガス(HC)	新車の総排出量を約1/3に削減(1995年比) <sup>※2</sup>	2000年度 達成
	燃費	平均燃費約30%向上(1995年比) <sup>※2</sup>	2003年度 達成
汎用製品	排出ガス(HC、NOx)	平均排出量を約30%削減(1995年比) <sup>※3</sup>	2001年度 達成
	燃費	平均燃費を約30%向上(1995年比) <sup>※3</sup>	2005年度 達成
生産	省エネルギー	エネルギー消費原単位を15%低減(1990年比) <sup>※4</sup>	2001年度 達成
	廃棄物	廃棄物埋立処分「ゼロ化」達成 <sup>※4</sup>	2000年度 達成

※1 日本における目標 ※2 日本、米国、欧州、タイにおける目標 ※3 全世界における目標

※4 1998年に発表された日本における2001年までの達成目標。なお、2010年までにエネルギー消費原単位を30%低減(1990年比)目標については推進中。

### グローバルな課題CO<sub>2</sub>を全世界で

Hondaは「環境トップランナー」としてグローバルな課題であるCO<sub>2</sub>排出について、地域ごとから全世界へ対象範囲を拡げ、

製品及び生産活動における低減目標を定め、全世界で一丸となった取り組みを展開中です。

### 国内の環境重要課題を網羅して

さらに、Hondaは地域の事業活動における環境負荷の低減も企業活動における重要課題ととらえ、今回、2010年に向けて新たに国内における環境負荷低減目標を設定しました。新たに、物流CO<sub>2</sub>削減・環境負荷物質・資源循環の環境側面における、国内の2010年度環境負荷削減目標(8項目)を自主的に決めました。

さらに、2006年5月に発表した、全世界の製品及び生産活動におけるCO<sub>2</sub>排出低減の目標などをあわせ、2010年環境負荷低減目標(次頁参照)として整理し、国内事業活動の環境負荷低減取り組みを加速していくこととしました。

# 2010年度 環境負荷低減目標

国内の環境重要課題を網羅して

環境側面	対象	項目	目標		対象地域
エネルギー・温暖化	製品	四輪車	10%低減(2000年度比) <sup>※1</sup>	g/km当り	全世界 ※全世界目標は2006年に公表 ← P.10-11
		二輪車	10%低減(2000年度比) <sup>※1</sup>	g/km当り	
		汎用製品	10%低減(2000年度比) <sup>※1</sup>	kg/1時間当り	
	生産	四輪車	10%低減(2000年度比) <sup>※1</sup>	生産台当り	
		二輪車	20%低減(2000年度比) <sup>※1</sup>	生産台当り	
		汎用製品	20%低減(2000年度比) <sup>※1</sup>	生産台当り	
		国内 <sup>※2</sup>	CO <sub>2</sub> 排出量	30%低減(1990年度比) <sup>※3</sup>	エネルギー消費原単位
	物流 <sup>※4</sup>	CO <sub>2</sub> 排出量	10%低減(2006年度比)	売上高当り	<b>新たな目標</b>
環境負荷物質	生産	VOC <sup>※5</sup> 排出量	35%低減(2000年度比)	四輪ボディ塗装面積当り	日本国内 ※日本国内は2007年6月に公表した新たな目標
資源循環	事業活動全体 <sup>※6</sup>	廃棄物埋立処分量	全事業所でゼロ化		
	生産 <sup>※2</sup>	廃棄物等発生量	10%低減(2000年度比)	売上高当り	
		水資源使用量	30%低減(2000年度比)	売上高当り	
	物流 <sup>※7</sup>	包装資材使用量	45%低減(2000年度比)	売上高当り	
自動車リサイクル	四輪車	ASRリサイクル率	70%以上 <sup>※8</sup>		
	二輪車	リサイクル実効率	95%以上(2015年までに) <sup>※9</sup>		

※1 2006年公表の「2010年CO<sub>2</sub>低減目標」。詳細はP.10-11をご参照ください。

※2 本田技研工業(株)の全5製作所

※3 1998年に発表した生産領域における目標

※4 改正省エネ法における本田技研工業(株)の荷主責任範囲(完成車(機)輸送、工場間部品輸送、補修部品輸送(他))

※5 VOC(揮発性有機化合物):主に塗料やシンナー中に含まれる有機溶剤に由来する光化学オキシダントの原因となる化学物質

※6 生産、研究開発など主要連結対象48社(学校法人含む・本田技研工業(株)含む)

※7 KD部品輸送、補修部品輸送、二輪完成車輸送

※8 車両全体としてのリサイクル実効率95%相当

※9 旧通商産業省「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」によるリサイクル率の数値目標

## 目標達成へ向けた取り組み

項目	施策	
エネルギー・温暖化	燃料転換	全生産事業所での燃料転換(天然ガス切替)完了(2006年度)
	省エネ活動	生産事業所での高効率機器(ボイラー・冷凍機・コンプレッサー等)導入、エア圧力低減・漏れ削減、塗装ブース温度最適制御化、コジェネ設備運転効率向上、ロボット待機電力削減など
		販売店環境家計簿によるCO <sub>2</sub> 把握と削減
		モーダルシフトの推進・輸送距離の短縮、燃費の向上などによる物流CO <sub>2</sub> 削減取り組み
新エネ・自然エネルギー利用など	Honda製ソーラー発電の積極的導入	
環境負荷物質	VOC	塗装ラインの水溶性化、徹底した効率化、ロス低減などVOC削減施策の展開
資源循環	廃棄物等	生産連結(製作所十サプライヤー32社)での「社外直接埋立ゼロ化」達成(2007年度)
		リターナブル容器導入、簡易包装化などによる包装資材削減
		認定リサイクル施設の活用強化、全部再資源化の拡大など
	水資源	鍛造冷却水のリサイクル、雨水活用等
新規建設事業所における環境配慮	寄居新工場 ※2010年稼働予定	資源・エネルギー効率を世界トップレベルに高め、自動車1台を生産する時のCO <sub>2</sub> 排出量を、2000年比で20%低減する「資源・エネルギー循環型のグリーンファクトリー」

# 2006年度取り組み実績と2007年度計画

取り組み方針		施策		2006年度目標
商品開発	排出ガスのクリーン化	四輪車	低排出ガス車の拡大	「低排出ガス車」、「低排出ガス車」認定 <sup>1</sup> の拡大
		二輪車	FI技術の適用拡大	今後、順次拡大
		汎用製品	規制の先取り対応	規制の先取り対応
	燃費の向上	新技術投入による効率向上	四輪車	「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
			二輪車	さらなる燃費向上
			汎用製品	さらなる燃費向上
代替エネルギー製品の開発	四輪車		今後、順次拡大	
	汎用製品			
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
		お取引先の製造時環境負荷管理		お取引先CO <sub>2</sub> 排出量の低減 お取引先埋立処分量の削減
		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
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24.0%低減 CO <sub>2</sub> 排出量50.0万CO <sub>2</sub> トン
		廃棄物埋立処分「ゼロ化」		(埋立処分ゼロ継続)
		廃棄物(副産物)の削減		廃棄物リサイクル率99.0% 廃棄物社内焼却量89.0%削減(1998年度比)
		VOCの排出量低減		VOC排出原単位(四輪):34.8g/m <sup>2</sup>
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		主要4社との環境マネジメントの共同展開継続
		輸送効率の向上		CO <sub>2</sub> 排出量:110,650CO <sub>2</sub> トン(四輪完成車輸送)
販売	グリーンディーラーの推進	四輪車	販売会社への環境マネジメントの導入	エコドライブの普及促進
		二輪車	販売会社への環境マネジメントの導入	DREAM店の拡大
		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(環境意識の向上)
資源循環・3R	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 PVC <sup>4</sup> 量の削減
			二輪車	リサイクル可能率の向上
			汎用製品	リサイクル可能率の向上
	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		再利用対象部品の拡充と回収の拡充
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	四輪車	リサイクルシステムの安定稼働の維持	
		二輪車		
オフィス	グリーンオフィスの推進	オフィス領域で連携した環境負荷共通管理の推進		4オフィスビルでのCO <sub>2</sub> 排出量11,326CO <sub>2</sub> トン 4オフィスビルでの廃棄物発生量512トン

- 1 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 エネルギー消費原単位、CO<sub>2</sub>排出量及びVOC排出量の2007年度目標は、2006年度実績に対して増加しますが、これは生産背景や新規業務取り入れによるものです。
- 3 廃棄物リサイクル率、廃棄物社内焼却量削減率の2007年度目標は、2006年度実績に対して下がりますが、これは生産背景や新規業務取り入れによるものです。

## 2005年度までに完了(達成)した取り組み

すで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。

四輪車	特定フロン(CFC12)の代替フロン(HFC134a)への切替え	完了時期	1994年末
	アジ化ナトリウム <sup>1</sup> の使用中止(国内量販車)		1998年末
	ワイヤーハーネス <sup>2</sup> 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 <sup>3</sup>		2002年末
	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)		2004年5月
	国内全生産モデルの水銀使用、一部を除き全廃 <sup>4</sup>		2001年以前に達成
	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」認定を取得 <sup>5</sup>		2005年度
	2005年までに、新車のHC、NO <sub>x</sub> の総排出量を約75%削減(1995年比) <sup>3</sup>		2003年度
	2005年までに、平成22年度燃費基準値を全ての重量カテゴリで達成 <sup>3</sup>		2004年度
	2005年までに、平均燃費を約25%向上(1995年比) <sup>3</sup>		2001年度
	2005年12月末までにカドミウムを全廃		2005年12月
	2000年以降、リサイクル可能率90%以上		2000年度
二輪車	ワイヤーハーネスの電線被覆に含まれる鉛のゼロ化		
	国内全生産モデルの鉛使用量、60g以下に削減(自工会目標)		
	国内全生産モデルの水銀使用、一部を除き全廃 <sup>4</sup>		
	2005年までに、新車のHCの総排出量を約1/3に削減(1995年比) <sup>6</sup>		
	2005年までに、平均燃費約30%向上(1995年比) <sup>6</sup>		
	2005年12月末までにカドミウム全廃		
	リサイクル可能率90%以上		
汎用製品	ワイヤーハーネスの電線被覆に含まれる鉛のゼロ化		
	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		
	国内全生産モデルのカドミウム使用、全廃		
	2005年までに、HC、NO <sub>x</sub> の平均排出量を約30%削減(1995年比) <sup>7</sup>		
	2005年までに、平均燃費を約30%向上(1995年比) <sup>7</sup>		
生産領域	2001年までに、エネルギー消費原単位15%低減(1990年比)		
	2001年までに、廃棄物埋立処分「ゼロ化」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 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



2006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、2007年度はさらなる環境負荷削減に取り組みます。

2006年度実績	達成 度合	2007年度目標	参照ページ
平成17年規制に全車適合 「低排出ガス車」、「低排出ガス車」認定を7機種15型式追加(計26機種58型式)	○	「低排出ガス車」、「低排出ガス車」認定 <sup>1</sup> の拡大	▶ P.27
全世界で8機種のFIモデルを投入	○	国内向けスクーターの全機種にFI適用	▶ P.32
2006年度発売全機種で規制の先取り	○	今後、順次拡大	▶ P.34
平成22年度燃費基準値をすべての重量カテゴリー(全7区分)で達成	○	さらなる燃費の向上	▶ P.29
FI化機種で燃費向上	○	燃費向上継続展開	▶ P.33
発電機EU55isで従来機種比20%向上	○	さらなる燃費の向上	▶ P.35
燃料電池車のリース販売拡大	○	今後、順次拡大	▶ P.31
コーゼネレーションユニットMCHP1.0モデルチェンジ(発電効率22.5%)	○		▶ P.35
六価クロム:ほぼ切替完了 Hondaが指定する鉛及び鉛化合物:鉛添加量0.35wt%以下の快削鋼に含まれる鉛の切替ほぼ完了	○	Honda化学物質ガイドライン切替推進	▶ P.37
CO <sub>2</sub> 排出量(原単位)12%低減(2000年度比)	○	お取引先CO <sub>2</sub> 排出量の低減	▶ P.37
埋立処分量97%の削減(2000年度比)	○	お取引先埋立処分量の削減	▶ P.37
403社取得(98%)	△	全お取引先のISO14001取得推進	▶ P.37
エネルギー消費原単位:29.8%低減(1990年度比)	○	エネルギー消費原単位:25.5%低減 <sup>2</sup>	▶ P.39
CO <sub>2</sub> 排出量:46.3万CO <sub>2</sub> トン	○	CO <sub>2</sub> 排出量:49万CO <sub>2</sub> トン <sup>2</sup>	▶ P.39
(埋立処分ゼロ継続)	○	(埋立処分ゼロ継続)	▶ P.39
廃棄物リサイクル率:99.4%	○	廃棄物リサイクル率:99.0%以上 <sup>3</sup>	▶ P.40
廃棄物社内焼却量:90.9%削減(1998年度比)	○	廃棄物社内焼却量:90%以上削減 <sup>3</sup> (1998年度比)	▶ P.40
VOC排出原単位(四輪):33.0g/m <sup>2</sup>	○	VOC排出原単位(四輪):34.0g/m <sup>2</sup> <sup>2</sup>	▶ P.41
主要4社との環境マネジメントの共同展開継続	○	主要3社との環境マネジメントの共同展開継続	▶ P.43
CO <sub>2</sub> 排出量:104,769CO <sub>2</sub> トン(四輪完成車輸送)	○	CO <sub>2</sub> 排出量101,382CO <sub>2</sub> トン(四輪完成車輸送)	▶ P.43
エコドライブリーフレット50万部配布によるエコドライブ訴求活動の実施	○	エコドライブの普及・拡大	▶ P.46
環境に配慮したDREAM店21拠点を(計87拠点)出店	○	DREAM店のさらなる拡大	▶ P.47
汎用グリーンディーラーの環境意識の向上のため、廃棄物の適正処理とオイル吸着シートの提供を実施	○	連結販売会社の環境取り組み強化	▶ P.47
新型車・フルモデルチェンジ車で90%以上	○	全ての新型車・フルモデルチェンジ車で90%以上	▶ P.49
新型車・フルモデルチェンジ車でASR中塩素濃度1%レベル以下	○	全ての新型車・フルモデルチェンジ車でASR中塩素濃度1%レベル以下	▶ P.49
新型車・モデルチェンジ車で95%以上	○	リサイクル可能率95%以上	▶ P.50
新型・モデルチェンジ機種で96.5%	○	リサイクル可能率の向上	▶ P.50
再利用対象部品の拡充と回収の拡充実施	△	再利用部品の機種拡大	▶ P.51
リサイクルシステムの安定稼働の維持	○	リサイクルシステムの安定稼働の維持	▶ P.53
	△	リサイクルに向け、使用プラスチック材質情報提供を拡大	▶ P.55
CO <sub>2</sub> 排出量11,839CO <sub>2</sub> トン <sup>5</sup>	△	9オフィスビルでCO <sub>2</sub> 排出量12,913トン <sup>6</sup>	▶ P.57
廃棄物発生量291トン <sup>5</sup>	○	9オフィスビルで廃棄物発生量502トン <sup>6</sup>	▶ P.57

4 ポリ塩化ビニル  
5 青山、和光、白子、八重洲4オフィスビル合計  
6 青山、和光、白子、八重洲、札幌、仙台、名古屋、大阪、福岡9オフィスビル合計

## これまでに発表した達成目標と進捗状況

### 生産領域での省エネルギー(1998年発表)

具体的な達成目標	2006年度の進捗状況	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)	29.8%低減	▶ P.39

### 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	2006年度の進捗状況	参照ページ
四輪車	六価クロム: 2005年12月末までに全廃	軽自動車・特装車両の一部を除き、ほぼ全廃 ▶ P.49
二輪車	六価クロム: 2005年12月末までに全廃	[達成済み] ▶ P.50
汎用製品	六価クロム: 2006年12月末までに全廃	船外機の防錆処理等、一部を残してほぼ全廃 ▶ P.50

S2000の一部の部品を除く。

完了時期	内容
1998年末	1 アジ化ナトリウム:化学記号はNaN <sub>3</sub> 。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。
2005年1月	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ックに配線し、クルマに取り付けやすくしたものの。
2001年以前に達成	3 日本における目標
2000年度	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
2003年度	5 2001年に発表した当時は「2005年までに、ほとんどの乗用車で国土交通省「超・低排出ガス」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年排出ガス規制値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年排出ガス規制値に対応した「低排出ガス車」、「低排出ガス車」認定取得を推進しています。
2005年12月	6 日本、米国、欧州、タイにおける目標
1999年度	7 全世界における目標
1998年末	
-	
-	
-	
2001年度	
2005年度	
2002年3月	
2000年7月達成	

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

## 環境マネジメント

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。

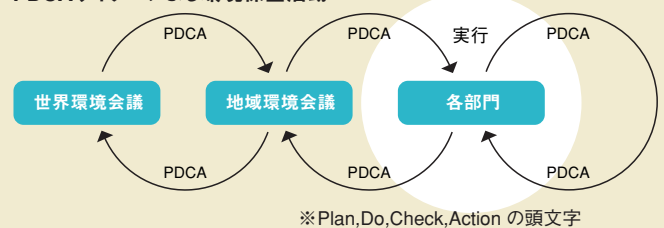
## 全体方針

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<sup>※</sup>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



## 体制

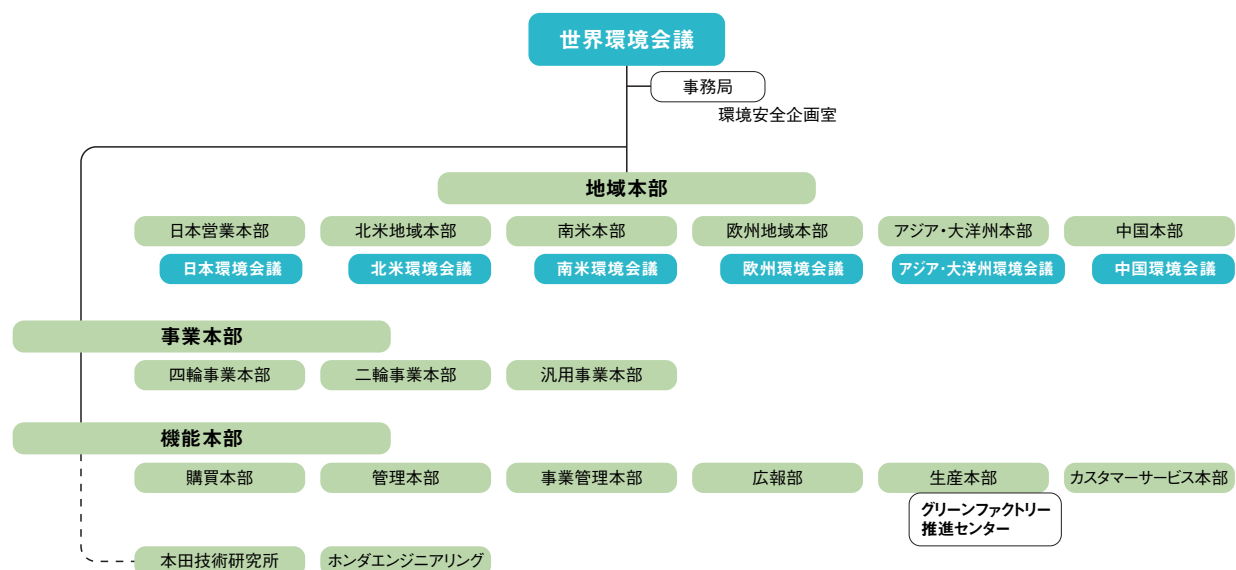
Hondaは1991年12月、環境対応で中心的な役割を果たす組織として、環境会議（現在の日本環境会議）を日本に設置し、その後は北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国へと拡大してきました。また、1995年3月には世界環境会議を設置し、全世界的な取り組み計画の策定と推進を行っています。さらに、1997年にはグリーンファクトリープロジェクト<sup>※1</sup>、2000年にはLCAプロジェクトを設置するなど、横断的テーマを効率良く推進するための体制も整えています。なお、グリーンファクトリープロジェクトについては、生産領域の環境取り

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<sup>※2</sup>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ました。

※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、及び販売店における環境取り組みの推進など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

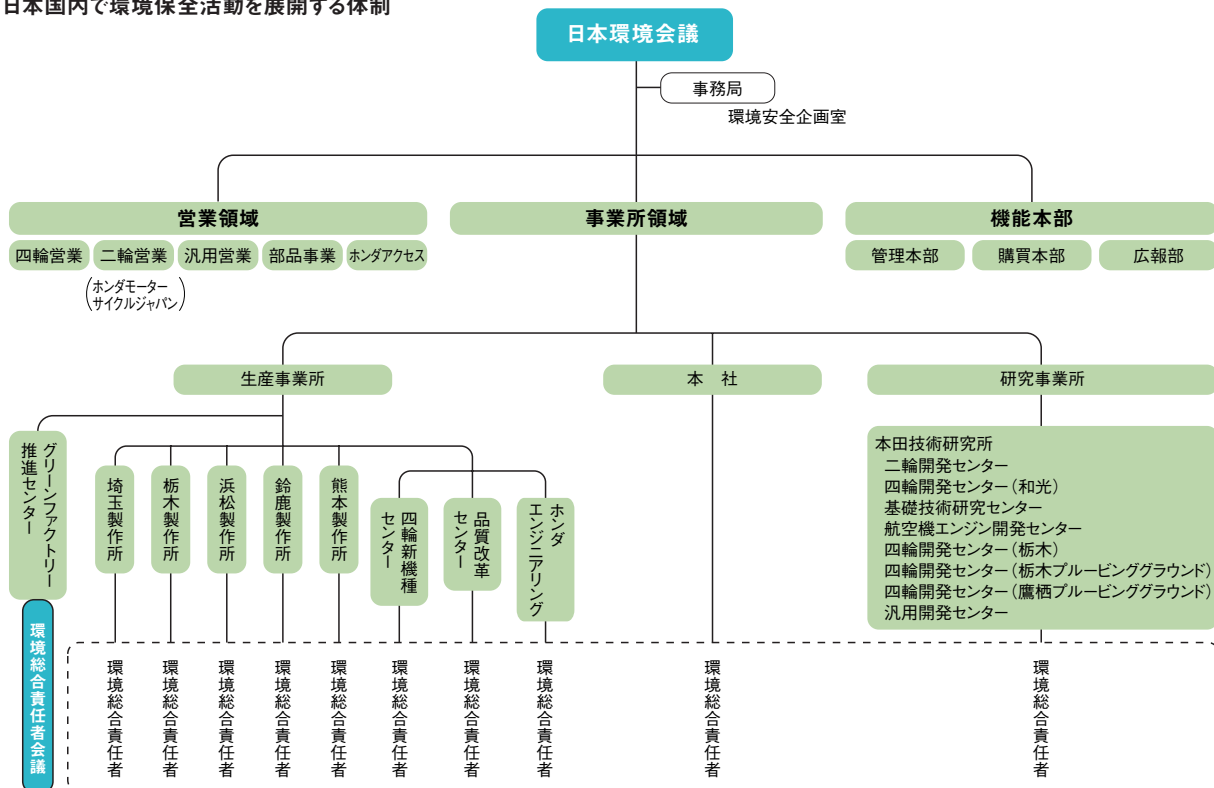
所における環境課題への対応を役割としています。また、環境総合責任者<sup>\*</sup>は、環境総合責任者会議を通じて事業所領域における施策の立案、実行などを行います。なお、生産事業所への全所方針や企画推進等をグリーンファクトリー推進センターが担当しています。

<sup>\*</sup>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

管理本部では、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からなります。広報部では、環境情報を社会に発信しています。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。また、お取引先（連結対象会社）における事業所の環境負荷削減に、協力体制のもと取り組んでいます。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回り、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、全国各地区のオフィスビルは2001年、本社和光ビルは2005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の認証取得状況は右図のようになり、2006年度末で合計56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5事業所となっています。2006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。

### 2006年度にISO14001の認証を取得した事業所

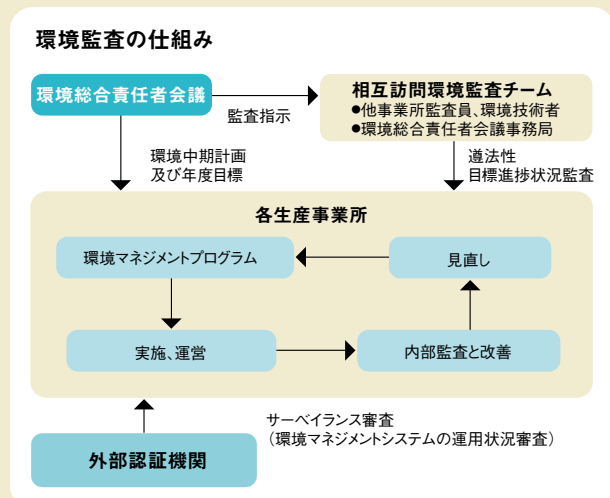
事業所名	地域	事業内容	認証登録日	
新大洲本田摩托有限公司	天津工場	中国	二輪車の製造	2006. 4
	上海工場	中国	二輪車の製造	2006. 4
東風本田汽車零部件有限公司	中国	四輪車部品の製造	2006. 6	
本田汽車 (中国) 有限公司	中国	四輪車の製造	2006.11	
東風本田汽車有限公司	中国	四輪車の製造	2006.12	
嘉陵本田発動機有限公司	中国	汎用製品の製造	2006.12	

### 2006年度末現在のISO14001・EMAS取得状況



## 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。

2006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77件の指摘やアドバイス事項と195件の観察事項、外部審査では21件の軽微な指摘事項と122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、適法性及び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。2006年度は、6月～9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。

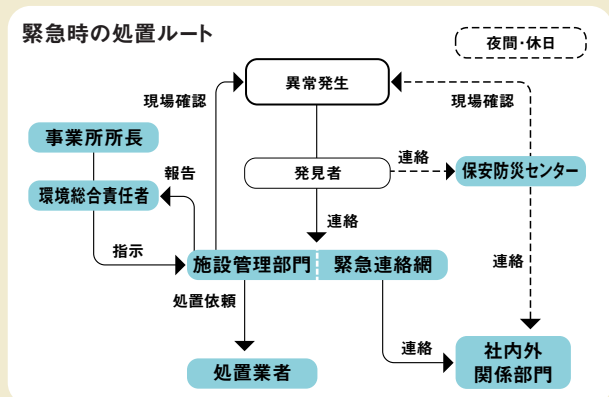
## 環境リスクマネジメント

### 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。2006年度中に、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。2006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、「Honda環境宣言」のもと、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を導入し、継続的な環境改善活動を推進するとともに、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2003年4月に制定した「わたしたちの行動指針」において、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います。

2006年度は、アスベスト（石綿）による被害の防止に関する

各種法令（石綿予防規則、廃棄物処理法、大気汚染防止法、建築基準法等）の改正、整備が行われました。Hondaは、昨年度末に成立・施行された石綿新法（石綿による健康被害の救済に関する法律）に基づく一般抛出金の納付等の負担はもちろん、石綿関連各種法令を遵守するとともに、石綿被害の予防と対策に取り組んでいきます。

2006年度は、環境に関わる訴訟はありませんでした。日常管理の中では、販売会社周辺の交通環境等に関する苦情、要望が12件寄せられました。これらの苦情、要望に対しては、取引先、関係者などへの注意の再徹底を図っています。また、鈴鹿製作所において、給水管工事の手違いにより、給水管を破損し、周辺地域の水道に濁水が発生する事故がありました。本件事故に関しては、早急に対応し、鈴鹿市水道局と協議のうえ、必要な措置を行いました。

今後、工事を実施する際の管理体制の強化、水道管バルブの設置場所見直しなどを行い、再発防止に努めていきます。一昨年度より、四輪開発センター（栃木）周辺の交通環境対策として宇都宮東部地域渋滞対策連絡会議のご指導のもとに試行している渋滞緩和対策は、着実に成果を上げており、今年度が実験最終年度となります。その他にも、埼玉製作所での歩道橋設置やトラック待機場設置等、事業所周辺の交通環境改善、法令違反防止のための取り組みを一層進めていきます。

<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きます。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。

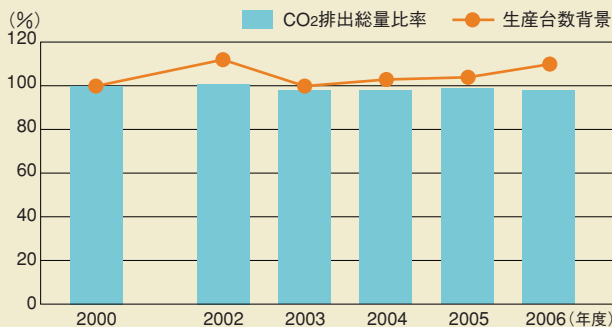
## LCA (ライフサイクルアセスメント) の推進

### Honda LCA

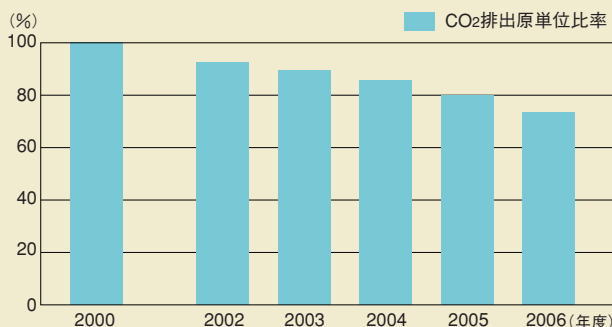
Hondaでは、2002年3月に構築した「Honda LCAデータシステム」により、国内各部門で積上げた2000年度事業活動におけるCO<sub>2</sub>排出総量をベースに、各部門の年間CO<sub>2</sub>排出量削減目標を定め、環境負荷削減活動の定量的なPDCA展開を進めています。

2006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CO<sub>2</sub>排出量を確認しました。その結果2006年度実績は2005年度と比較して、CO<sub>2</sub>排出総量は約1%の減少、生産台数は約5%の増加となりました。一方、売上あたりのCO<sub>2</sub>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。

#### ●Hondaの事業活動におけるCO<sub>2</sub>排出総量の推移



#### ●Hondaの事業活動におけるCO<sub>2</sub>排出原単位の推移



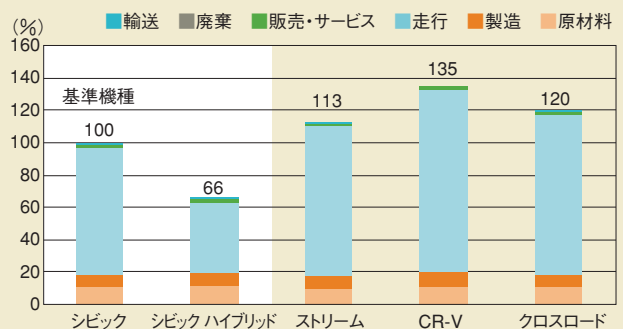
注1) CO<sub>2</sub>排出総量は、Honda独自の計算手法によって算出しています。  
 注2) 原単位は売上あたりのCO<sub>2</sub>排出原単位 (CO<sub>2</sub>トン/億円) を用いています。  
 注3) 2000年度を100とした指数で表示しています。

### 機種 LCA

Hondaでは、2006年度に新たな機種LCAシステムを稼働させ、運用を開始しました。これは新車1台の素材から廃棄に至るライフサイクルでのCO<sub>2</sub>排出量を示すものです。下図にこの1年間の四輪車、二輪車の主要発売機種データのデータを示しています。図からは、CO<sub>2</sub>排出量については、製品使用時（燃費）の影響が大きいことがわかります。

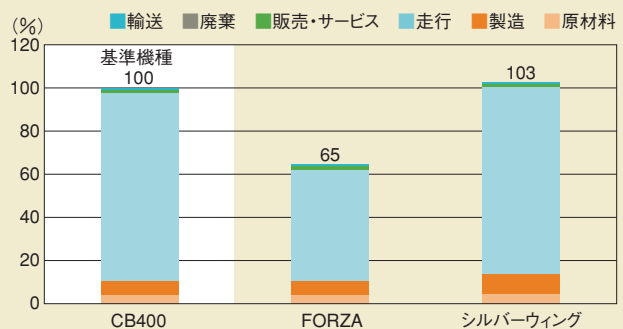
本システムを活用し、燃費以外も含めたCO<sub>2</sub>の総量を確認し、さらなるCO<sub>2</sub>低減の取り組みにつなげています。

#### ●2006年度の主要な新型四輪車のLCA結果



注1) CO<sub>2</sub>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) Hondaの主要機種のシビック、シビックハイブリッドを基準機種とし、シビックを100とした指数で表示しています。  
 注3) 生涯走行距離は10万kmを想定しています。

#### ●2006年度の主要な新型二輪車のLCA結果



注1) CO<sub>2</sub>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) Hondaの主要機種のCB400を基準機種とし、CB400を100とした指数で表示しています。  
 注3) 生涯走行距離は5万kmを想定しています。



## 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

2006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、環境保全に資する事業エリア内コスト、研究開発コストが増加しています。

### 2006年度・環境保全コスト及びその効果

(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	1,520	2,111	●生産領域 ・CO <sub>2</sub> 排出量46.3万トン 目標に対して3.7万トン削減 ⇒P39参照
	地球環境保全コスト	2,198	375	
	資源循環コスト	835	1,245	
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	2	1,033	・社内焼却量0.1万トン 前年度比0.07万トン削減 ⇒P40参照
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	0	1,089	・VOC排出原単位33.0g/m <sup>2</sup> 目標に対して1.8g/m <sup>2</sup> 低減 ⇒P41参照
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	25,190	140,950	
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	678	
環境損傷コスト	・土壌汚染の修復等	0	3.9	

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:2006年4月1日 終了:2007年3月31日

- 公表した数値には、推計により把握した部分で集計しています。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。
- 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。
- キャッシュフローをベースとし、減価償却費を除いた金額です。
- 効果については、本レポートで公表している毎年度の具体的な取り組み実績をご参照ください。

## 環境教育

### 新入社員教育

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、入社時研修カリキュラムの中に環境教育を織り込んでいます。内容は「Hondaの環境安全の取り組み」という環境への認識と理解を深めるためのもので、モビリティの製造業としての環境負荷責任の重大性を認識してもらいます。

入社時研修後に行う工場実習では、受け入れ事業所が環境に関する考え方や取り組み内容の説明を行い、生産業務を体験する中で製造工程における環境への取り組みの理解を促しています。

また、従業員向けの情報提供として、社内イントラネットにより「環境の取り組み内容」「製品の環境仕様の紹介」「法規

情報」などを掲載しています。

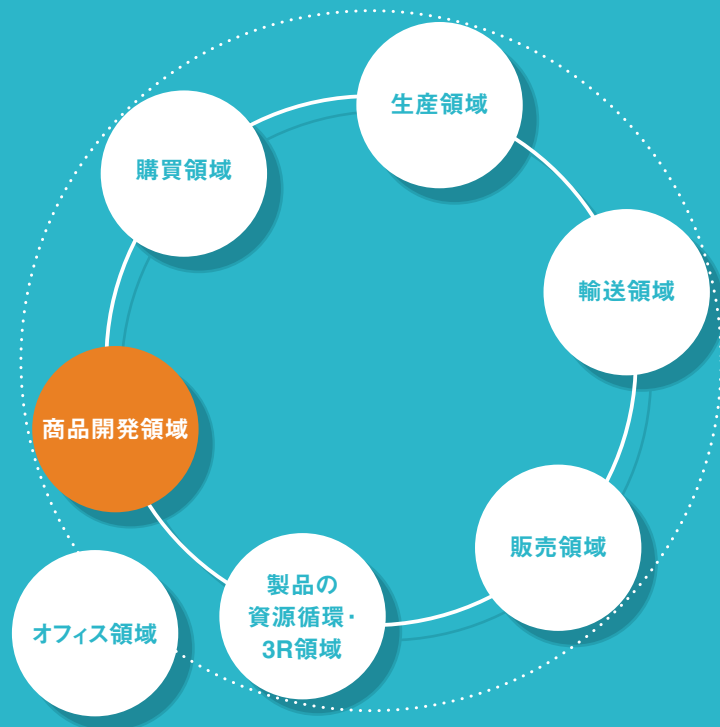
Hondaの小集団活動である“NHサークル”では、身近な環境問題や省エネ・省資源・リサイクルなど環境に関する内容の発表もあり、優秀なテーマについては好事例として全社に紹介されています。

環境問題が顕在化し、世界的な対応が求められる中、日々の業務や日常生活の中で、各人が自主的に環境に配慮した行動をとることを促しています。

### 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。

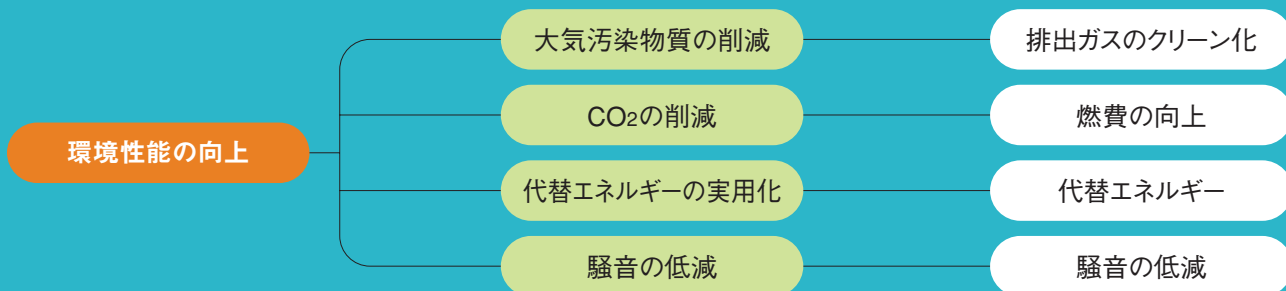
# 商品開発領域



## 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。Hondaは、排出ガスのクリーン化、燃費の向上（CO<sub>2</sub>の低減）、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





## 商品開発領域

# 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。



緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

年次目標と実績

### 2006年度の主な目標

- 「★★★★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

### 2006年度の主な実績

- 平成17年規制に全車適合 「★★★★低排出ガス車」、 「★★★★★低排出ガス車」認定を7機種15型式追加（計26機種58型式）
- 平成22年度燃費基準値をすべての重量カテゴリー（全7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

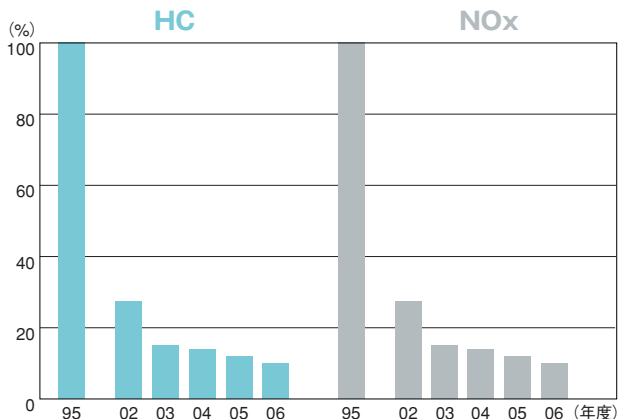
## 排出ガスのクリーン化

Hondaは、ガソリン車からの排出ガスのクリーン化を重要な課題であると考え、排出ガス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きました。2006年度は、HC、NOx総排出量を89.9%削減（1995年比）しました。

また、2003年度よりすべての発売機種において平成17年排出ガス規制に全機種で先行適合を完了しています。2006年度発売機種においては、全機種が平成17年規制に適合、「★★★★★低排出ガス車」の認定を7機種15型式が新たに取得し、「★★★★低排出ガス車」、「★★★★★低排出ガス車」の認定機種は計26機種58型式となりました。

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

### ● HC、NOx総排出量\*の推移（1995年度：100）

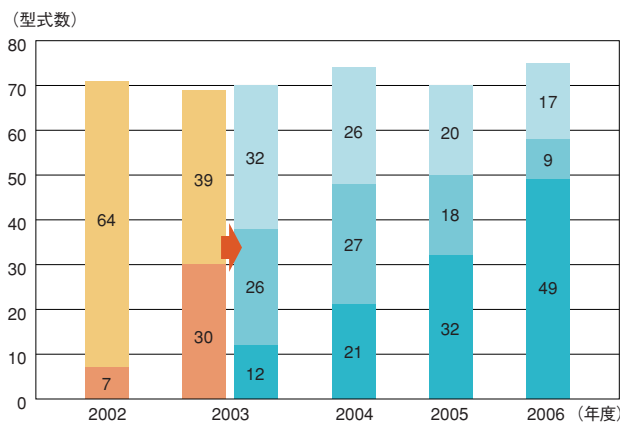


注) 平成17年排出ガス規制値に対応した低排出ガス車の認定制度が新たに導入された2003年度は、平成12年排出ガス規制以前の対象型式については10・15モードで、平成17年排出ガス規制の対象型式については平成17年規制新試験モードで、HC、NOxの総排出量を集計・合算しています。なお、平成17年排出ガス規制の対象型式では総HC排出量をNMHC（非メタン系炭化水素）で集計しています。

※日本における総排出量（貨物・軽貨物を除く）

### ● 排出ガス規制適合車及び低排出ガス車型式数

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

※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ます。  
 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」

「低排出ガス車」認定車の機種と販売実績

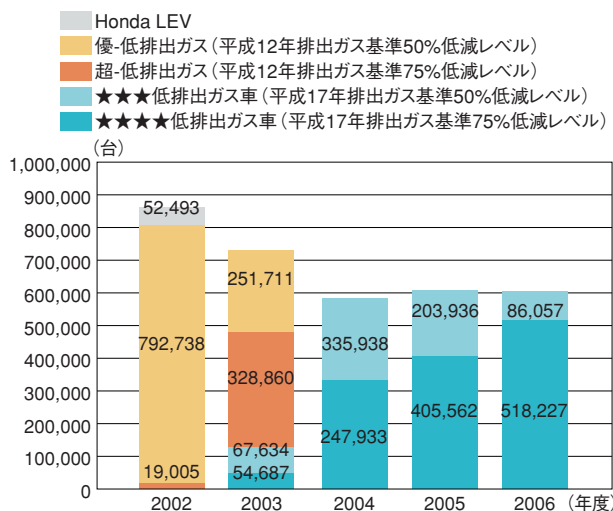
Hondaでは、国土交通省平成17年規制に対応した「低排出ガス車」認定機種を拡大しています。2006年度は、発売した8機種のうちシビック2.0GL、ストリーム、パートナー（4WD）、CR-V、エディックス24S、エリシオンプレステージ、クロスロードの7機種についてすべての型式で「★★★★低排出ガス車」認定を取得しました。また、2006年度の国土交通省平成17

●2006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）：7機種	シビック（追加された2.0ℓ）
	ストリーム
	パートナー（追加された4WD車）
	CR-V
	エディックス（追加された2.4ℓ）
	エリシオンプレステージ
	クロスロード

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604,284台で、国内総販売台数の87.4%（乗用車販売台数の86.4%）に達しました。

●販売実績の推移



注) 2004年度より平成17年規制に対応した「低排出ガス車」認定対応機種の販売実績のみを記載しています。

事例紹介

主要機種における排出ガス性能の向上

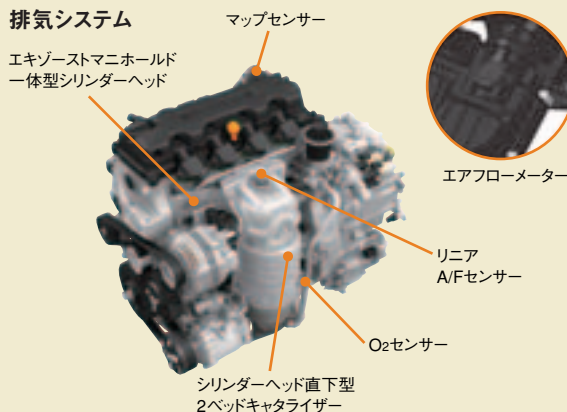
●クロスロード

2007年2月発売の新型クロスロードでは、2.0ℓ i-VTECエンジン及び、1.8ℓ i-VTECエンジンを搭載し、全タイプで国土交通省「★★★★低排出ガス車」認定を取得しました。主な排出ガスのクリーン化技術としては、エアフロメーターを採用し、リニアA/FセンサーとO<sub>2</sub>センサーによ

る空燃比制御の高精度化によって、燃焼ガスそのものをクリーン化しています。また、エキゾーストマニホールド一体構造及びシリンダーヘッド直下型2ベッドキャタライザーを採用し、燃焼ガスの熱損失を大幅に低減することでキャタライザーの早期活性化を可能としています。その結果、コールドスタート直後から浄化性能を最大限に発揮、極めて優れたクリーン性能を実現しています。



クロスロード 2.0X





# 燃費の向上

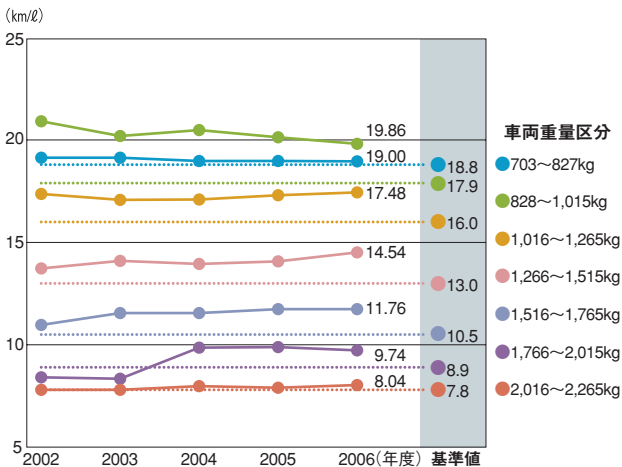
地球温暖化の原因となるCO<sub>2</sub>の削減に向けて、Hondaではさまざまな燃費向上技術を導入しています。その結果、2006年度に発売したシビック2.0GL、ストリーム、パートナー（4WD）、CR-V、エリシオンプレステージ<sup>※</sup>、クロスロードで平成22年度燃費基準値を達成しました。

※一部の型式を除く。

## 車両重量区別平均燃費

平成22年度燃費基準値をすべての重量カテゴリー（全7区分）で達成しました。2006年度の推進状況は以下のとおりです。

### ●平成22年度燃費基準達成車による区分平均燃費の推移



## 平均燃費

2006年度の平均燃費は約34.5%の向上（1995年度比）となりました。

### ●平均燃費<sup>※</sup>の向上率（1995年度を100とした場合）



※日本における平均燃費

## 平成22年度燃費基準に対する適合型式数と出荷実績<sup>※</sup>

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拡大を図っています。2006年度発売機種においては、「平成22年度燃費基準」に6機種13型式が新たに基準適合し、計28機種61型式が適合となりました。そのうち、「平

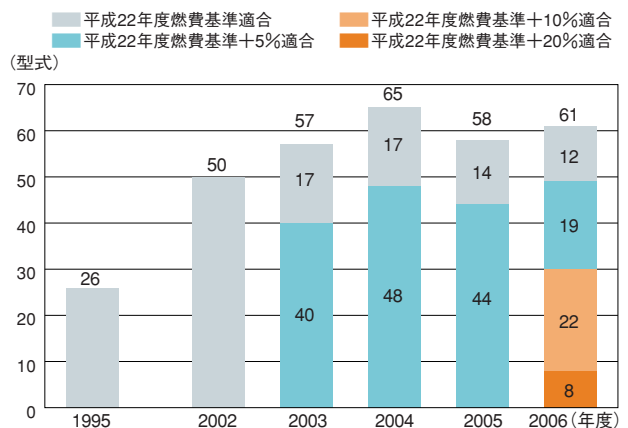
成22年度燃費基準+5%達成車」の認定を3機種4型式が新たに取得し、計8機種19型式、「平成22年度燃費基準+10%達成車」の認定を12機種22型式が取得し、「平成22年度燃費基準+20%達成車」の認定を5機種8型式が取得しました。2006年度の「平成22年度燃費基準」適合機種の出荷台数は、636,937台で国内総出荷台数の約90%に達しました。

※国土交通省、経済産業省へ届け出ている出荷実績

### ●2006年度に発売された新型車・モデルチェンジ車の平成22年度燃費基準適合機種

平成22年度燃費基準+10%達成車 :4機種	ストリームの一部 (FF車)
	パートナー (追加された4WD車)
	CR-V
平成22年度燃費基準+5%達成車 :2機種	クロスロードの一部 (2.0 l の4WD車)
	ストリームの一部 (1.8 l の4WD車)
平成22年度燃費基準達成車 :4機種	シビック (追加された2.0 l)
	ストリームの一部 (2.0 l の4WD車)
	エリシオンプレステージ (FF車を除く)
	クロスロードの一部 (1.8 l の4WD車)

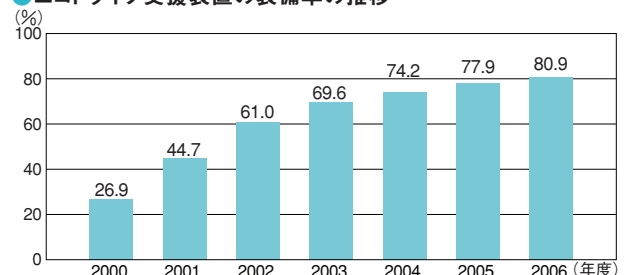
### ●平成22年度燃費基準適合型式数の推移



## 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。2007年3月時点で支援装置は20機種に設定されており、国内販売台数比率は約80.9%となっております。

### ●エコドライブ支援装置の装備率の推移



事例紹介

主要機種における燃費性能の向上

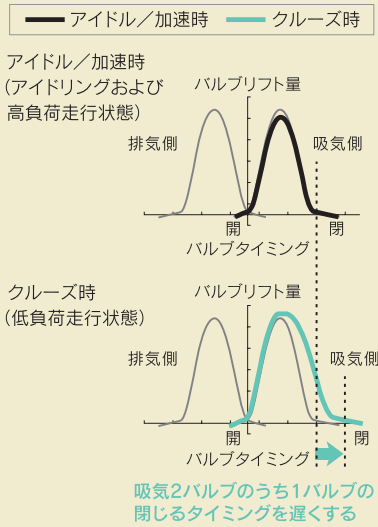
●ストリーム

5ナンバーミニバンとして2000年に発売したストリームをフルモデルチェンジし、7月に発売した2代目となる新型ストリームでは、新たに2.0ℓ i-VTECエンジンを開発し、Honda 独創のVTEC（可変バルブタイミング・リフト機構）を進化させ、低負荷（クルーズ）走行時に吸気側バルブの閉じるタイミングを遅くする、i-VTECシステムを搭載。バルブ制御と同時にDBW（ドライブ・バイ・ワイヤ）によってスロットルバルブを制御し、吸気に伴うポンピングロスを大幅に低減。ピストンオイルジェット採用による高圧縮比化と合

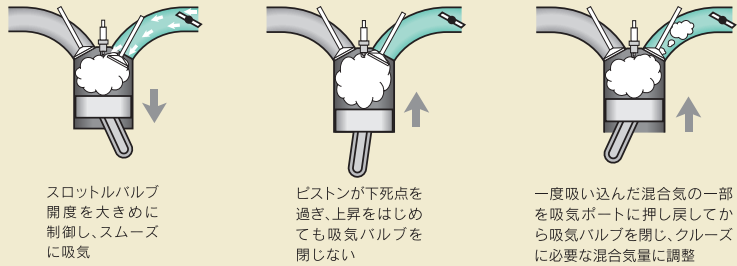
わせ、エネルギー効率を高めることでクルーズ走行時の燃費性能を大幅に向上。またフリクション低減のため、ピストンスカート部に二硫化モリブデンショットを行うとともに、クランクメタル表面にも世界初採用。2.0ℓ i-VTECエンジンでは、発進以外のほぼ全域でのロックアップが可能なトルクコンバーター付CVTとの組合せによって、14.8km/ℓ<sup>※1</sup>の低燃費を達成し、国土交通省「平成22年度燃費基準+10%達成車」<sup>※2</sup>の認定を受けました。

※1 2.0ℓ FF車の10・15モード走行燃費（国土交通省審査値）  
 ※2 2.0ℓ 4WD車は「平成22年度燃費基準達成」

●バルブタイミングイメージ



●クルーズ時の吸気バルブ/スロットルバルブ制御イメージ



●CR-V

2006年10月にフルモデルチェンジし発売したCR-Vでは、空気に優れたスムーズなボディ形状とともにボディ下面の空気の流れも最適化。空力パーツを効果的に配置することで、従来モデルに対し空気抵抗の約10%低減を実現

しました。空力性能を高めることで、優れた高速安定性を発揮しながら燃費にも貢献。12.2km/ℓ<sup>※</sup>の燃費性能を実現しました。

※2.4ℓ FF車の10・15モード走行燃費（国土交通省審査値）

●ボディ下面空力パーツ配置図





## 代替エネルギー

### 燃料電池車

Hondaは2007年3月までに日本国内で延べ11台、アメリカで延べ23台と、日米あわせて延べ34台のリース販売を実施しました。現在Hondaでは、新型燃料電池車の2008年日米での販売に向け開発を進めています。燃料電池車の本格普及に向け、燃料電池車では、低温始動性の向上や航続距離の向上に合わせ、広い室内空間など更なる実用性向上が重要と考えています。Hondaでは、これらを実現するために新たな技術開発を行い、昨年度東京モーターショーにて発表したデザインコンセプトモデル「FCXコンセプト」をベースにしたプロトタイプ車に搭載。本年度06年9月に、実走行段階に入った試乗可能な「FCXコンセプト」を公開、さまざまなイベントで試乗していただくことによって開発レベルの確認をしていただきました。燃料電池車の核技術である燃料電池スタックには、性能に大きく影響する発電時生成水の排出性を向上した、「Vフローセル構造」を採用。生成した水を、重力が作用する垂直方向に排出するという新コンセプトの技術開発によって課題を

解決しています。この新構造によりセルの厚さも低減することが可能となり、スタックの飛躍的な小型／軽量化を達

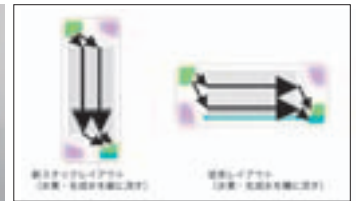


公開走行での「FCX コンセプト」

成し、容積20%削減、重量30%軽減を実現するとともに、低温性能の向上（従来より10℃低い-30℃で始動可能）も実現しています。今後もHondaは燃料電池車の本格普及に向け、さらに走行を重ねるとともに開発を進めていきます。



FCXコンセプト搭載 Honda FCスタック



スタックレイアウト比較

## 騒音の低減

Hondaは加速騒音の低減にも積極的に取り組んでいます。加速騒音の主な音源は、エンジン騒音、吸排気系騒音です。2007年2月発売のクロスロードでは、以下の技術を採用する

ことにより、加速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、低騒音レベル（規制値76dB(A)に対して、73dB(A)）※を実現しています。 ※1.8ℓ-VTEC 5速AT車

### 事例紹介

- 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
  - ・高剛性チェーンケース
  - ・エンジンルーム内吸音材

- 吸気音/吸気放射音低減技術
  - ・大容量/高剛性エアークリーナー
  - ・大容量/高剛性レゾネータチャンバー

- 排気音低減技術
  - ・大容量吸音チャンバー
  - ・大容量サイレンサー

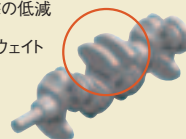


- シリンダーブロック外壁
  - ・曲面化及び最適リップ配置による剛性向上放射音低減



- クランクシャフト
  - ・ピン径/幅、ジャーナル径/幅の最適化
  - ・バランスウェイト最適化によるクランク挙動の安定化と打撃の低減

バランスウェイト



- チェーンケース構造
  - ・曲面構造による剛性向上
  - ・放射音低減

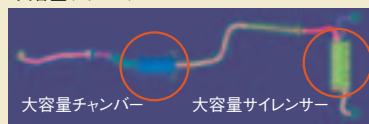
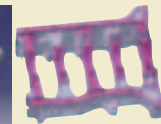


- 吸気システム
  - ・大容量レゾネータチャンバー
  - ・消音性能向上

レゾネータチャンバー



- オールアルミロアブロック構造&ステイフナー一体 アルミオイルパン
  - ・クランク支持剛性・パワープラント剛性向上



大容量チャンバー 大容量サイレンサー

## 車室内VOCの低減

Hondaは従来から車室内VOC<sup>※1</sup>の低減に取り組んできましたが、2006年度に発売した全ての新型車についても、内装部品の素材、加工方法、接着剤の見直しを行いホルムアルデヒド、トルエン等のVOCの揮発量を抑制しました。この結果、

ほぼ全ての車種<sup>※2</sup>でVOCを厚生労働省の定めた「室内濃度指針値」以下とし、車室内の空気質を改善しています。

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

※2 スポーツ/クーペタイプの一部の車種は除く

## 二輪車の取り組み

今年からは新たに目標設定した2010年CO<sub>2</sub>低減に向け、全世界で燃費向上技術の投入や、FI適用の拡大を図っていきます。また排出ガスのクリーン化にも引き続き取り組んでいきます。



年次目標と実績

### 2006年度の主な目標

- FI技術の順次拡大
- さらなる燃費向上

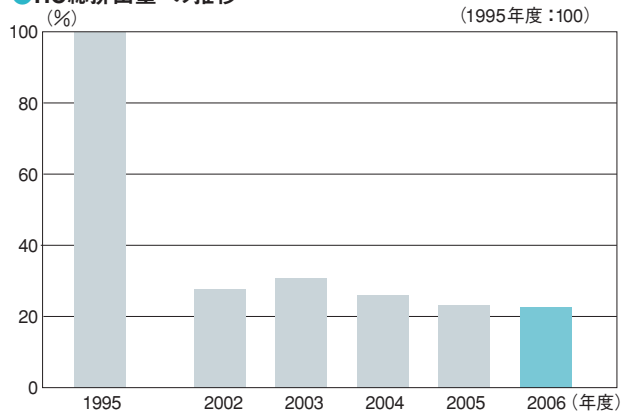
### 2006年度の主な実績

- 全世界で8機種のFIモデル投入
- FI化機種で燃費向上

## 排出ガスのクリーン化

2006年度は、欧州ではEURO-Ⅲ適合モデルの増加により排出ガスレベルが向上し、昨年度よりさらに総排出量を低減しました。これらの施策により1995年のHC総排出量に対し1/4以下の排出レベルとなり、2000年から連続で「1995年に対し約1/3へ低減」目標を継続しています。

### ● HC総排出量<sup>※</sup>の推移



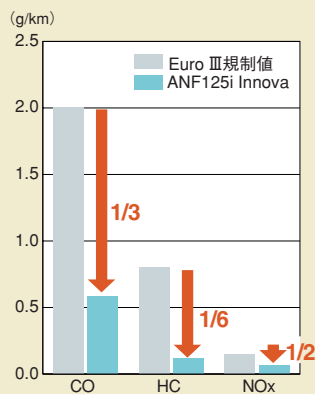
### 事例紹介

#### 主要機種における排出ガス性能の向上

##### ● ANF125i Innova

欧州では2006年モデルとして、Euro排出ガス規制適合のPGM-FIを搭載したANF125i Innovaを新たに発売し、規制値の1/2レベル以下を達成しました。

#### ● ANF125i Innovaにおける排出ガスのクリーン化



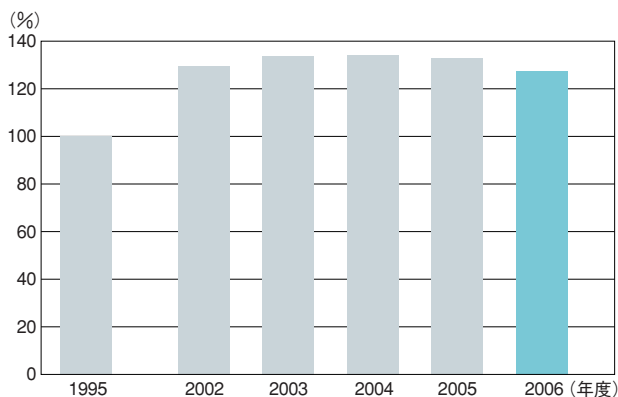
ANF125i Innova



## 燃費の向上

2006年度は、欧州で、EURO-Ⅲ排ガス規制対応に向けFI搭載機種が増えたため、平均燃費が向上しましたが、タイでATモデルが大幅に増加したため4カ国平均では95年比127.6%となり、昨年より5.5ポイント悪化しました。

●平均燃費※の向上率(1995年度：100)



※日本、米国、欧州、タイにおける平均燃費

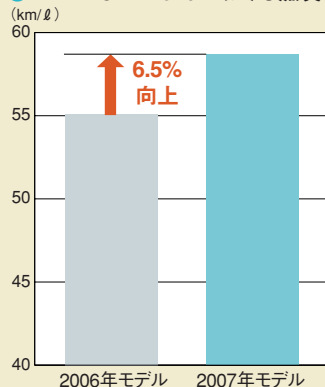
### 事例紹介

#### 主要機種における燃費性能の向上

##### ●ANF125i Innova

欧州2006年モデルANF125i InnovaではPGM-FIを搭載により、2005年モデル比6.5%の燃費向上を達成しました。

#### ●ANF125i Innovaにおける燃費向上



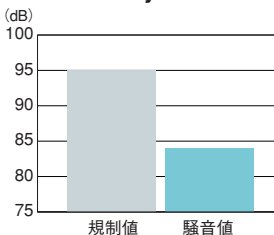
ANF125i Innova

## 騒音の低減

2007年2月発売のCLICK Play (タイ向け) に下記騒音低減技術を採用することにより、規制値を大幅に下回る静粛性を実現しました。タイでは二輪車の交通量が多く、環境に配慮し最新モデルに騒音低減技術を投入しました。

排気音低減は3室構造サイレンサー、吸気音低減は2室構造エアークリーナーの装備によって騒音低減が得られました。

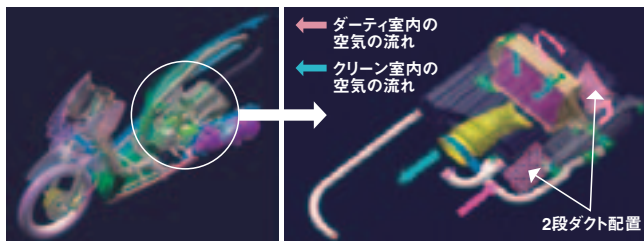
#### ●CLICK Playの静粛性



CLICK Play



排気音低減 3室構造サイレンサー



吸気音低減 2室構造エアークリーナー

# 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。



年次目標と実績

## 2006年度の主な目標

- 規制の先取り対応
- さらなる燃費の向上

## 2006年度の主な実績

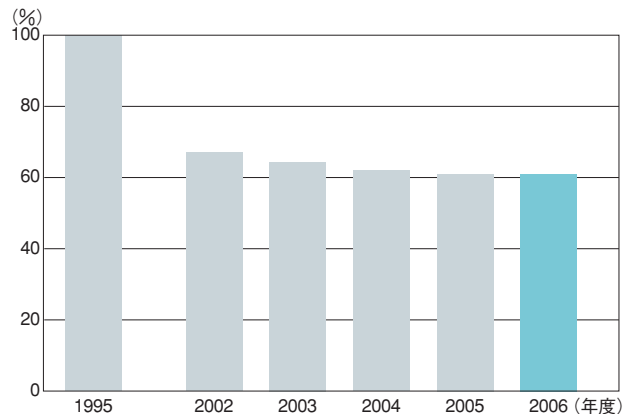
- 2006年度発売全機種で規制の先取り
- 発電機 (EU55is) で従来機種比20%向上\*
- コージェネレーションユニットMCHP 1.0で発電効率22.5%を達成、総合効率も向上

※1/4負荷時 エコスロットル作動

# 排出ガスのクリーン化

2001年度で達成した約30%の削減に対し、2006年度も取り組みを継続し、HC+NOxの平均排出量を約39%削減しました。

● HC+NOx平均排出量\*の削減率 (1995年度:100)



※全世界での平均排出量

## 事例紹介

### 主要機種における排出ガス性能の向上

#### ● 小型耕うん機「パンチ・エックス」

「パンチ・エックス」は、耕うん作業速度の変速（前進2段）や後進への切り替えが簡単に行えるチェンジレバーや、握ると動き、放すと作業が停止するクラッチレバーの採用により扱い易さと操作時の負荷軽減を追求しました。さらに、土を耕す爪の部分を開発のL型とすることにより、硬い土はもとより粘り気のある土でもしっかりと食い込ませる作業を可能とし、低重心に配置した軽量・コンパクト



小型耕うん機「パンチ・エックス」

な4ストロークOHVエンジンとあいまって、取り回し易く、安定した走行・作業性能を実現しています。世界で最も厳しい排出ガス規制である米国環境保護局（EPA）Phase II規制値とカリフォルニア大気資源局（CARB）Tier II規制値をクリアしています。

#### ● BF90/BF75

世界で最も厳しい排出ガス規制である米国カリフォルニア州大気資源局（CARB）の2008年排出ガス規制値を下回ると同時に、米国環境保護局（EPA）2006年規制や国内自主規制値を大幅に下回る高い環境性能を実現しています。

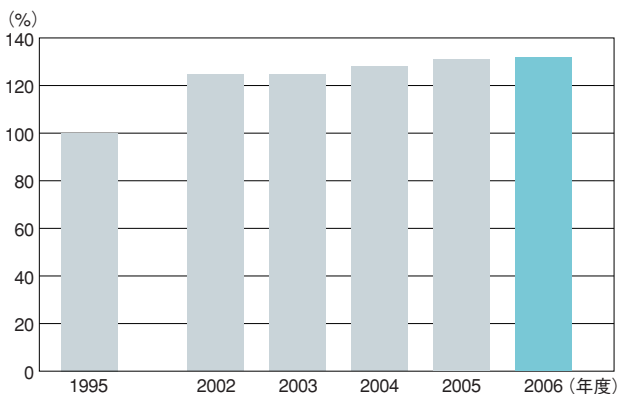


BF90/BF75

## 燃費の向上

汎用製品の2006年度末現在の平均燃費（1995年比）は31.7%向上しました。

●平均燃費<sup>\*</sup>の向上率(1995年度：100)



※全世界での平均燃費

**正弦波インバーター搭載超低騒音発電機「EU55is」**  
「EU55is」は、Honda独創の正弦波インバーター技術の採用により、高品質の電力供給、コンパクト化や低騒音化を実現しました。業務用や非常用として好評を得ている単相100V／

## 代替エネルギー

### 家庭用ガスコージェネレーションユニットMCHP1.0

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小型コージェネレーションユニットはガス会社を通して販売されていますが、2006年10月には発電効率22.5%、総合エネルギー利用効率85.5%に向上させた新モデルを導入しました。Hondaの家庭用小型コージェネレーション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2006年度の販売台数は18,415台でした。2003年3月からの累計販売台数は46,000台に達しました。



MCHP1.0

## 騒音の低減

### 正弦波インバーター搭載超低騒音発電機「EU55is」

エンジン室の二重防音構造に加え、吸気室、エンジン室、排気室の3室分離構造システムによる冷却と遮音性の向上や、吸気から排気までの空気の流れをスムーズにする集中吸排気システムの採用による吸気・排気音の大幅な低減などにより、同出力クラスでトップ水準の低騒音を実現しました。1/2負荷時の音響パワーレベル<sup>※1</sup>の比較において、同出力クラスの水冷エンジン搭載防音型発電機EX5000に対し約3dB (A)、また同出力クラスの開放型インバ

ター搭載モデルEM55isに対し約7.5dB (A)、さらに定格負荷時では約9dB (A) の低減を達成しています。本機種は国土交通省指定の低騒音基準の「超低騒音型建設機械」の型式指定を取得しています。

※1 ISO3744に基づく、機械のもつ音響パワーレベル (LwA)

### BF90／BF75

「BF90／BF75」は、乗用車フィットの1.5ℓ エンジンをベースにVTEC機構、Honda電子制御燃料噴射システム「PGM-FI」やO<sub>2</sub>フィードバックセンサーを用いたリーンバーン制御、ローラーロッカーアームやオフセットシリンダーの採用によりエンジン内部のフリクションの低減、船外機では世界初の空燃比連動点火時期制御「BLAST」などの智能化技術を採用し、軽量コンパクト化とともに優れた動力性能と低燃費を実現しました。最高速及び加速性能の向上を図るとともに従来機に比べ燃費率を20%向上 (EPA EM測定モード燃料消費率) しました。

### HondaとClimate Energy社、米国で家庭用小型コージェネレーション(熱電供給)システムの販売開始

アメリカン・ホンダモーターと、米国クライメイト・エナジー社 (本社：マサチューセッツ、以下C/E社) は、この3月より、共同で家庭用小型コージェネレーションシステム「フリーワット」の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ユニットは、世界最小の天然ガスエンジン「GE160V」と、独創の正弦波インバーターを組み合わせ、家庭用に適した小型・軽量化を実現。「フリーワット」は、このコージェネレーションユニットを、C/E社の暖房ユニットなどと組み合わせた暖房システムです。静粛性に優れながらも、最大3.26kWの熱と1.2kWの電力を創出し、光熱費は約30%節約<sup>\*</sup>、CO<sub>2</sub>排出量も約30%程度の低減効果が期待できます。

※C/E社調べ。従来の暖房システム (80%のエネルギー効率) との比較。



EU55is

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

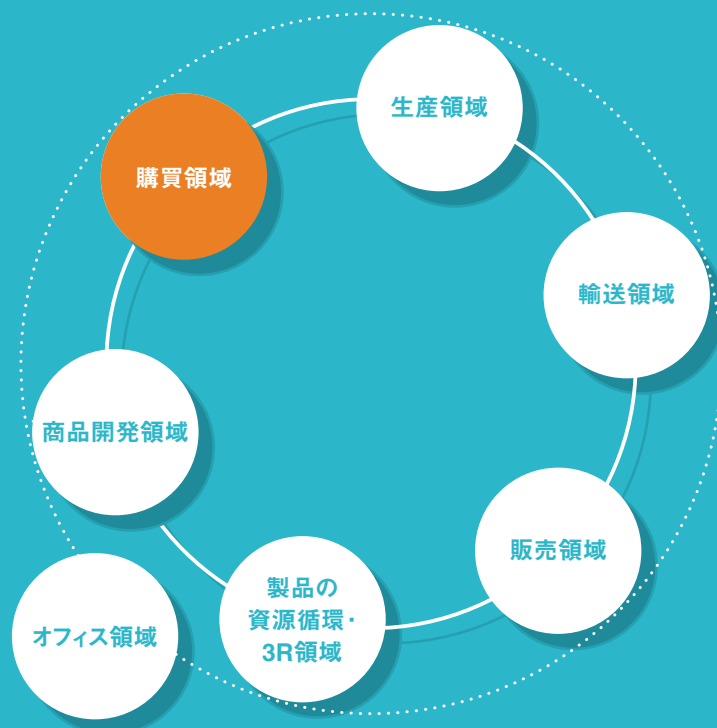
環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

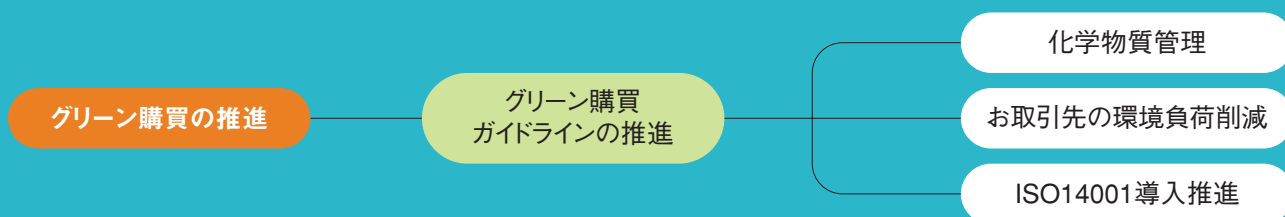
# 購買領域



## 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



# グリーン購買の推進

Hondaは、購買領域ではグリーン購買のガイドラインを定め、お取引先とともに、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。

**2006年度の主な目標**

- Honda化学物質ガイドライン切替え推進
- お取引先CO<sub>2</sub>排出量の低減
- お取引先埋立処分量の削減
- 全お取引先のISO14001取得推進

**2006年度の主な実績**

- 六価クロムは、ほぼ切替完了  
Hondaが指定する鉛及び鉛化合物：鉛添加量0.35wt%以下の快削鋼に含まれる鉛の切替ほぼ完了
- CO<sub>2</sub>排出量（原単位）12%低減\*（2000年度比）
- 埋立処分量97%の削減\*（2000年度比）
- 403社取得（98%）

\*連結グループ会社（証券取引法基準子会社・関連会社）ベース

## グリーン購買ガイドラインの推進

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）目標値と管理項目をお取引先と共有し、2010年度目標達成に向けて取り組んでいます。

### 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4物質（鉛、水銀、六価クロム、カドミウム）を二輪・四輪の国内生産モデル及び汎用製品についても国内生産の全モデルで削減する取り組みを進めており、鉛、水銀、カドミウムは完了し、六価クロムについてもほぼ完了しました。

2006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：鉛添加量0.35wt%以下の快削鋼に含まれる鉛の切替をほぼ完了しました。

### お取引先の部品製造時の環境負荷削減

2006年度は「Honda LCAシステム」を活用し、CO<sub>2</sub>排出量と廃棄物埋立処分量の削減に取り組みました。その結果、お取引先CO<sub>2</sub>排出量は2000年度比で12%の低減効果がありました。また埋立処分量の削減に関しては、2000年度比で97%の削減となりました。いずれも、お取引先とともに取り組んできた成果です。

2007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削減を展開していきます。

### お取引先へのISO14001導入推進

2006年度認証取得を目指したお取引先とともに取り組みを推進しました。その結果、全お取引先の98%に当たる403社が取得を完了しています。

### ● 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	Honda化学物質ガイドライン*指定日程の遵守
		CO <sub>2</sub> 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（埋立量削減）	2007年:埋立処分ゼロ
		ISO14001の取得推進	2005年:国内拠点完了
体質	お取引先環境マネジメントシステム展開		

\*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。

### 事例紹介

#### 補修部品購買領域の取り組み

金型はほとんどが鉄できているため、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CO<sub>2</sub>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部品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。2006年度も引き続き、お取引先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。

- **2006年度の実績** リサイクル金型数 11,899型  
重量換算 概算 1,660トン

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

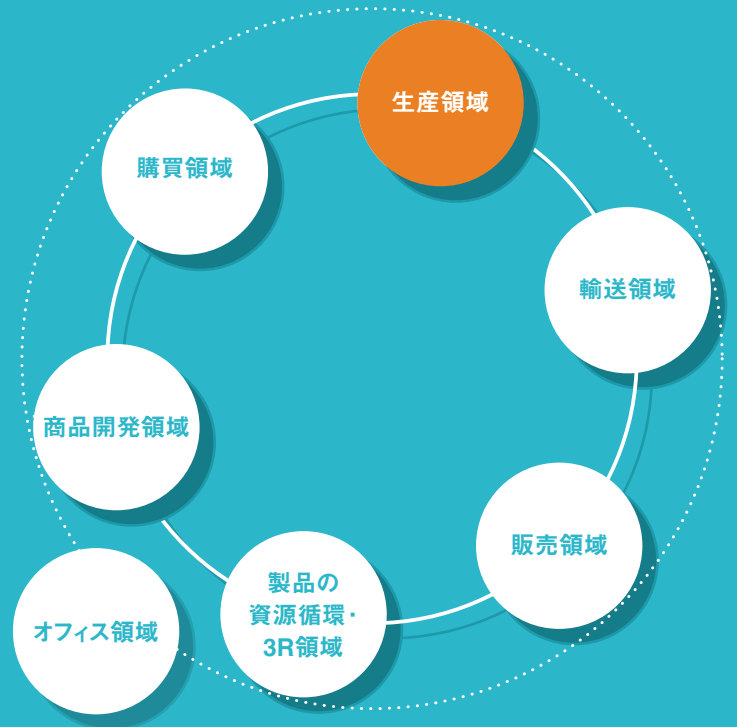
関連データ



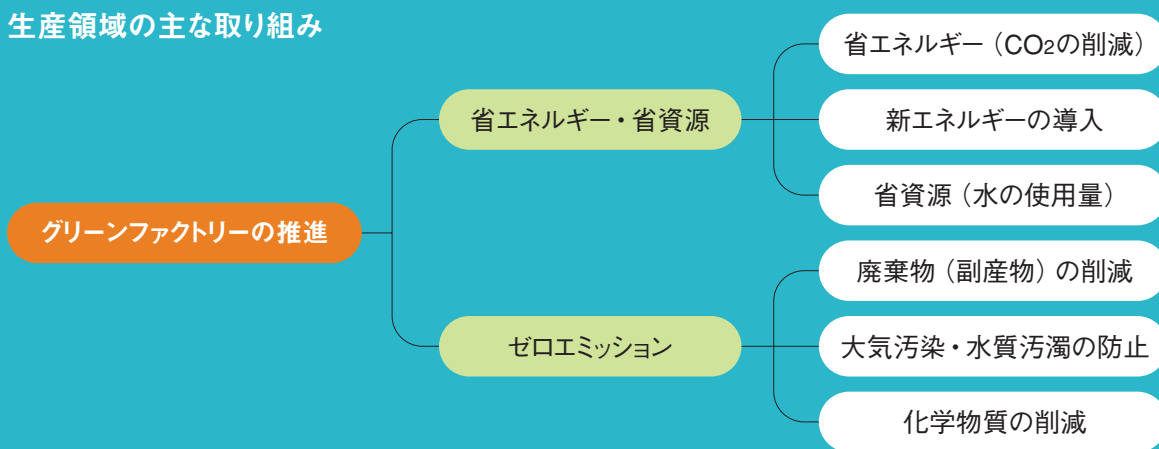
# 生産領域

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、さまざま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。

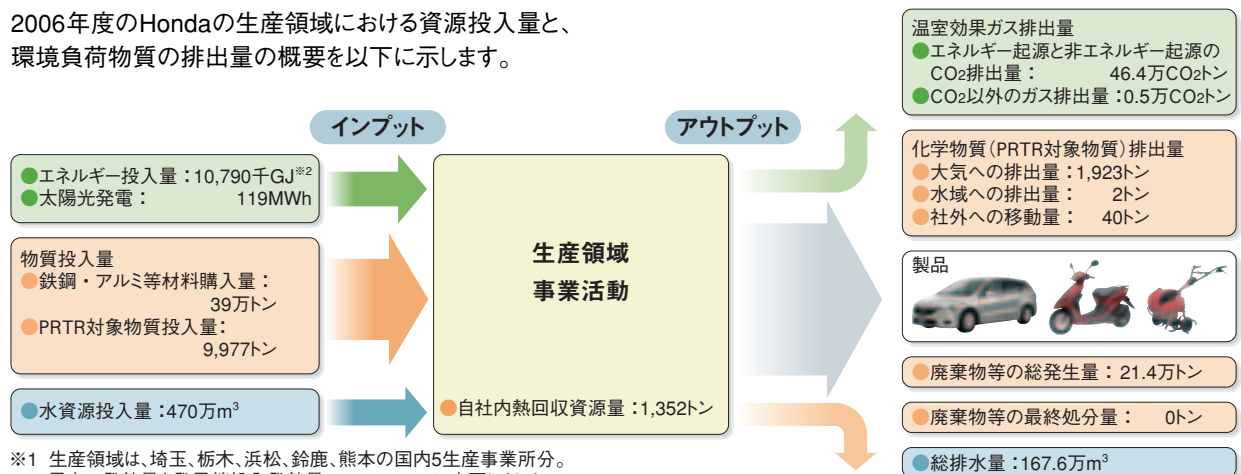


## 生産領域の主な取り組み



## 生産領域<sup>\*1</sup>における2006年度のマテリアルフロー

2006年度のHondaの生産領域における資源投入量と、環境負荷物質の排出量の概要を以下に示します。



※1 生産領域は、埼玉、栃木、浜松、鈴鹿、熊本の国内5生産事業所分。  
 ※2 電力の発熱量を発電端投入発熱量9.76MJ/KWhに変更しました。

# 生産領域

## グリーンファクトリーの推進

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。

と進捗状況 中期達成目標	<b>目標</b>	<b>2006年度の主な実績</b>
	●2010年度までにエネルギー消費原単位：1990年度比30%低減	●エネルギー消費原単位：1990年度比29.8%低減
年次目標と実績	<b>2006年度の主な目標</b>	<b>2006年度の主な実績</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●エネルギー消費原単位：1990年度比24.0%低減</li> <li>●CO<sub>2</sub>排出量：50.0万CO<sub>2</sub>トン</li> <li>●廃棄物リサイクル率：99.0%</li> <li>●廃棄物社内焼却量：1998年度比89.0%削減</li> <li>●VOC排出原単位(四輪)：34.8g/m<sup>2</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●エネルギー消費原単位：1990年度比29.8%低減</li> <li>●CO<sub>2</sub>排出量：46.3万CO<sub>2</sub>トン</li> <li>●廃棄物リサイクル率：99.4%</li> <li>●廃棄物社内焼却量：1998年度比90.9%削減</li> <li>●VOC排出原単位(四輪)：33.0g/m<sup>2</sup></li> </ul>

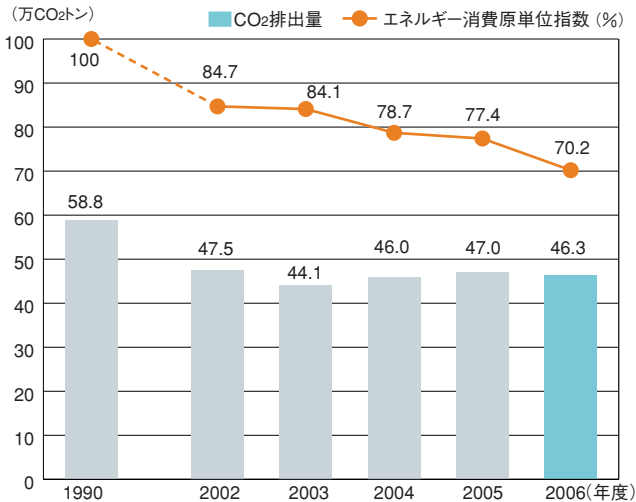
※生産領域における報告は、埼玉、栃木、浜松、鈴鹿、熊本の国内5生産事業所を対象としました。

## 省エネルギー・省資源

### ●中期達成目標と進捗状況

2006年度のエネルギー消費原単位は、目標1990年度比24%低減に対して、実績は29.8%低減し、目標を大きく達成しました。

### ●CO<sub>2</sub>排出量とエネルギー消費原単位指数



注) 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。

### CO<sub>2</sub>換算係数は以下を用いました

電力	0.378 CO <sub>2</sub> トン/MWh
都市ガス(13A 46MJ)	2.330 CO <sub>2</sub> トン/千Nm <sup>3</sup>
都市ガス(13A 45MJ)	2.277 CO <sub>2</sub> トン/千Nm <sup>3</sup>
灯油	2.489 CO <sub>2</sub> トン/kℓ
軽油	2.619 CO <sub>2</sub> トン/kℓ
ガソリン	2.322 CO <sub>2</sub> トン/kℓ
LPG	3.000 CO <sub>2</sub> トン/トン

注) 電力:環境省温室効果ガス排出量算定方法ガイドライン  
燃料:温暖化対策推進法公表制度の算出係数を用いています。

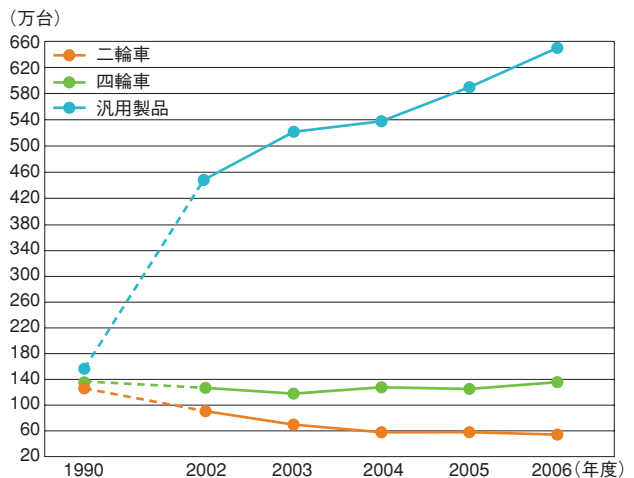
### 省エネルギー

2006年度の生産領域におけるエネルギー使用に伴うCO<sub>2</sub>排出量は、目標50万トンに対して実績は46.3万トンと7.4%減少となりました(1990年度比では21.3%削減)。また前年度(47.0万トン)に比べ、1.5%減となりました。これは、下記の主な省エネルギー施策を実施したことと、天候の影響により空調エネルギーが計画より減少したものです。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

- コージェネレーション導入(熊本製作所)
- 都市ガス導入による削減(栃木製作所へ新規導入により全製作所への導入完了)
- 高効率コンプレッサー導入
- インバーター制御油圧ユニットの導入

#### ●生産台数の変化



注) 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。

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

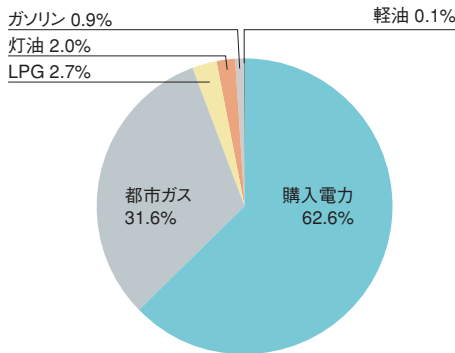
社会活動

グローバル情報

関連データ

## 生産領域

### ●エネルギーの使用割合 (CO<sub>2</sub>換算による)

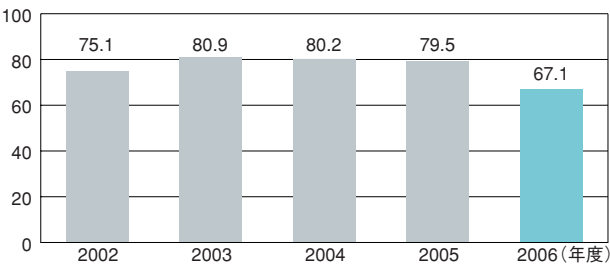


### 新エネルギーの導入

2006年度の生産領域における新エネルギー発電量は、67.1百万kWhとなりました。電力使用量の約8%が新エネルギーとなっています。栃木製作所と鈴鹿製作所に太陽光発電を新設し、熊本製作所にコージェネレーションを新設しました。コージェネレーション施設の運転方法にも、発電と熱利用のバランスを考慮した改善を行っています。今後も、更なる効率アップを図りCO<sub>2</sub>排出量を削減していきます。

### ●新エネルギー発電量

(百万kWh)



注) 新エネルギーの種類は「新エネ法(新エネルギー利用等の促進に関する特別措置法)」で定義されている太陽光発電と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

2006年度の生産領域における温室効果ガス排出量は、CO<sub>2</sub>換算で46.9万CO<sub>2</sub>トンになりました。

## ゼロエミッション

### 廃棄物(副産物)の削減

2006年度も、生産領域における廃棄物の直接社外埋立処分ゼロを継続する一方、廃棄物の焼却量削減、リサイクルの向上に取り組んで来ました。2006年度の廃棄物社内焼却量は、約1.4千トンで、1998年度比約91%削減となりました。

また、アルミ端材等の内部処理を外部リサイクルに切り替えたことにより、リサイクル量が増加し、リサイクル率が向上しました。今後も引き続き、分別の徹底による焼却量の削減、リサイクルの向上に努めるとともに、発生源での発生抑制にも積極的に取り組んでいきます。

四輪車エアコンへの冷媒ガス(HFC)注入工程で、ガス回収装置等の改善を行い、HFCの排出量を減らしました。

### ●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 <sub>2</sub> 排出量	46.4万CO <sub>2</sub> トン
●CO <sub>2</sub> 以外の温室効果ガス排出量	0.5万CO <sub>2</sub> トン

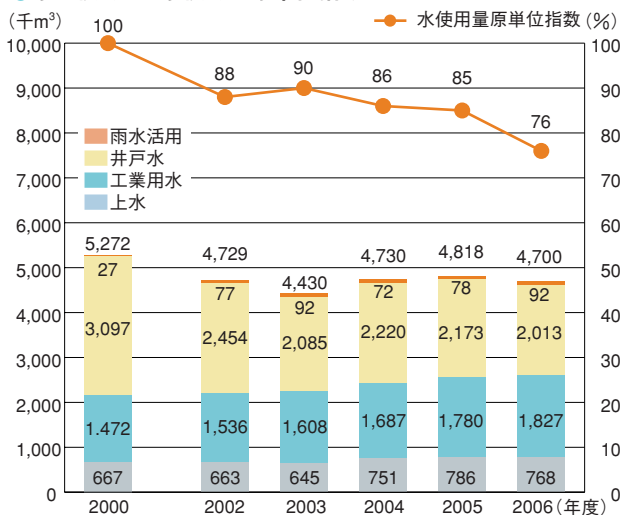
注) 温室効果ガス排出量は環境省の排出量算定方法ガイドラインに基づいて算出しました。なお、温室効果ガスの種類はCO<sub>2</sub>、CH<sub>4</sub>、N<sub>2</sub>O、HFC、PFC、SF<sub>6</sub>としています。

### 省資源(水の使用量削減)

2006年度の(生産領域における)水の使用量は、4,700千m<sup>3</sup>で、2000年比10.8%の削減となりました。使用量原単位では基準年比24%減でした。これらの削減は、下記のような節水対策によるものです。

また、雨水活用は92千m<sup>3</sup>へと増加し、地下水等の使用を減らすこともできました。

### ●水の使用量と水使用量原単位指数



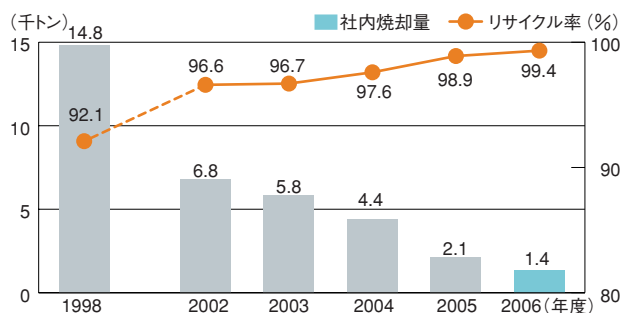
注) 水使用量原単位は2000年度を100とした指数で表示しています。

注) 2005年度の水の使用量算出期間に誤りがあり、データを訂正しています。

### ●2006年度における主な節水対策

- 排水処理後の水リサイクル
- コージェネレーション効率運転による給水削減
- 鍛造工程の冷却水リサイクル

### ●社内焼却量とリサイクル率の推移



●生産活動に伴う廃棄物(副産物)の内訳

(単位:千トン)

種類	2004年度	2005年度	2006年度
社外埋立量	0.00	0.00	0.00
社外中間処理量	0.10	0.02	0.12
社内焼却量	4.38	2.11	1.35
社内濃縮量	6.03	6.91	6.27
リサイクル量	176.91	189.40	206.35
副産物総量	187.42	198.44	214.09

※燃え殻除く

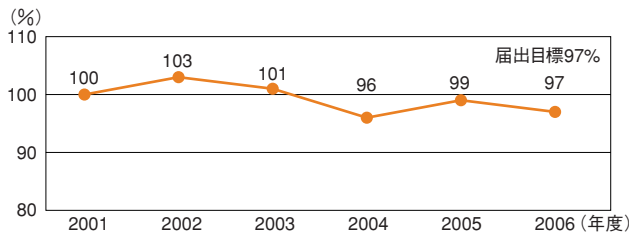
$$\left( \text{リサイクル率} = \frac{\text{副産物総量} - \text{社内濃縮量} - \text{社内焼却量}}{\text{副産物総量} - \text{社内濃縮量}} \times 100 \right)$$

注) 2004、2005年度の廃棄物内訳集計方法を見直し、リサイクル量を訂正しました。

「資源の有効な利用の促進に関する法律」に基づく「副産物(金属くずと鋳物廃砂)の発生抑制の取り組み」は、原単位で当初の目標である2001年比3%削減(前年度比2%削減)を達成しました。これは、生産工程の歩留まり向上などの施策によるものです。今後もさらなる歩留まり向上など、削減対策に努めます。なお、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/>  
(計画に基づく届出内容)

●副産物発生量原単位指数(2001年度を100とした指数)



注) リサイクル処理フローの一部見直しにより、過去に遡りデータを変更しています。

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、巻末の各事業所データをご覧ください)。

化学物質の削減

VOC\*(揮発性有機化合物)の排出状況

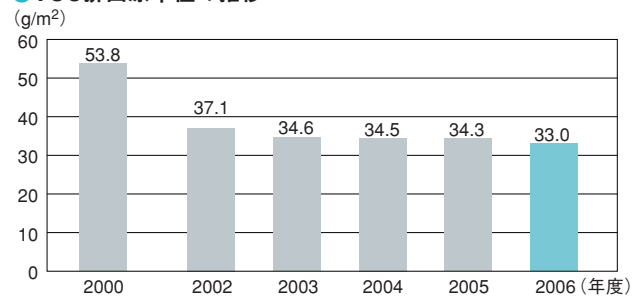
VOCの排出は、主に塗装工程で使用する塗料中の溶剤成分が要因になっています。2006年度における平均VOC排出原単位は33.0g/m<sup>2</sup>で前年に対して1.3g/m<sup>2</sup>削減、目標に対しては1.8g/m<sup>2</sup>削減することができました。削減に対する主な取り組み内容は以下の通りです。

今後は水性塗料の適用拡大、高効率塗装ライン構築等を実施し、2010年目標達成に向けVOC排出量の削減に努めていきます。

●2006年度における主なVOC削減対策

- 徹底したムダ・ロス削減(洗浄シンナー回収率向上等)
- ロボット及び静電塗装機導入等による塗装効率向上
- 水性塗装の継続推進

●VOC排出原単位の推移



※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。

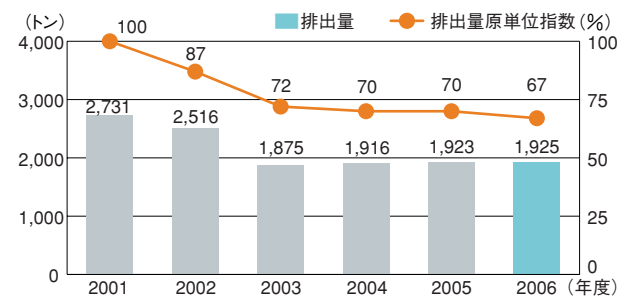
PRTR\*対象物質の排出状況

PRTR法対象物質についての2006年度の排出量は下記の通りです。2006年度の大気・水域への排出量は約1,925トンで、2001年度比約30%の削減、原単位は2001年度比33%の低減となりました。

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)。

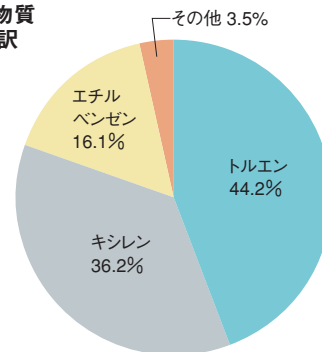
※PRTR(Pollutant Release and Transfer Register)制度:「特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律」

●PRTR対象物質排出量と排出量原単位指数



注) 1. 排出量原単位は2001年度を100とした指数で表示しています。

●PRTR対象物質排出量の内訳



PCB機器等の保管・処分状況届出

保管しているPCB油入トランスやコンデンサーに関して739台を2006年度に届け出ました。早期処理については日本環境安全事業(株)と契約を締結完了しています。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、早期適正処理を目指し、取り組みを行っています。

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

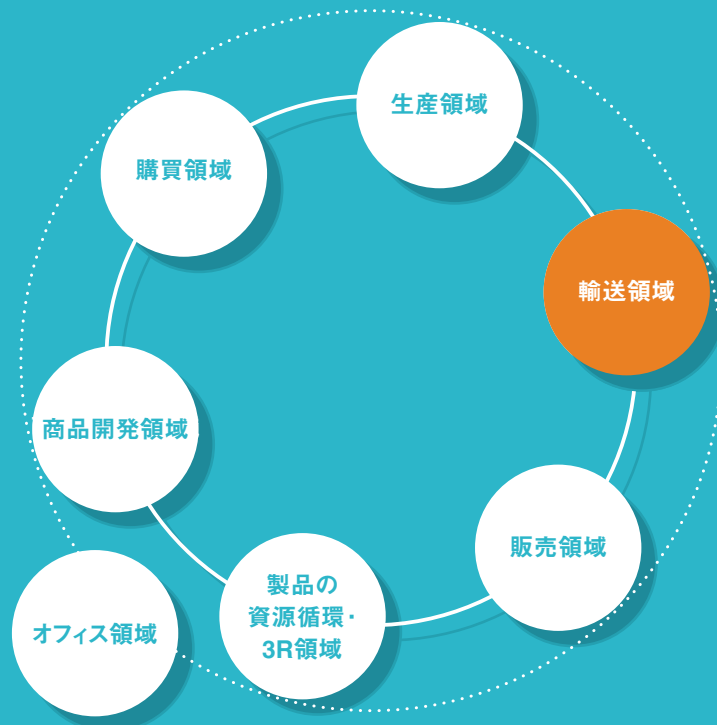
環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

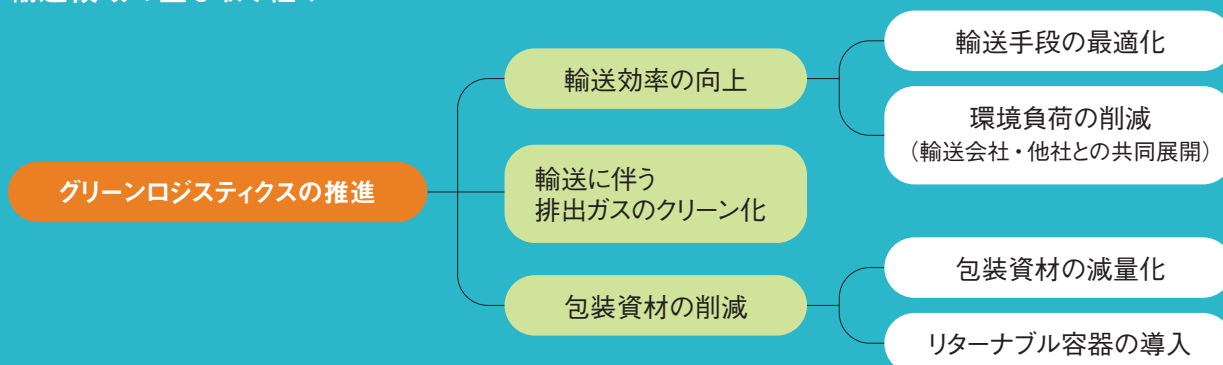
# 輸送領域



## 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

## グリーンロジスティクスの推進

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CO<sub>2</sub>排出量の削減を図っています。また包装資材使用量を削減するために包装資材の軽量化やリターナブル包装資材を積極的に導入しています。

年次目標と実績

### 2006年度の主な目標

- 主要4社との環境マネジメント共同展開継続
- 輸送効率の向上  
CO<sub>2</sub>排出量：110,650 CO<sub>2</sub>トン  
(四輪完成車輸送)

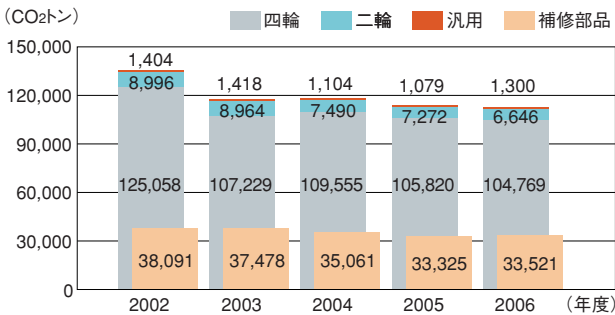
### 2006年度の主な実績

- 主要4社との環境マネジメント共同展開継続
- 輸送効率の向上  
CO<sub>2</sub>排出量：104,769 CO<sub>2</sub>トン  
(四輪完成車輸送)

## 輸送効率の向上

2006年度の四輪車、二輪車、汎用製品、補修部品の輸送時におけるCO<sub>2</sub>排出総量は146,236CO<sub>2</sub>トンとなりました。

### ● 輸送におけるCO<sub>2</sub>排出量の推移

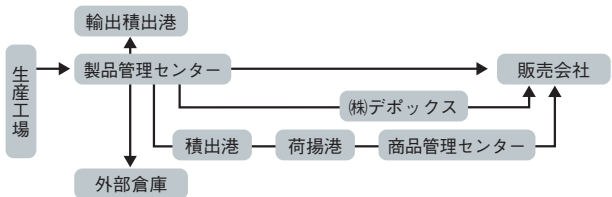


※上記数値は、Honda独自の算出方法による。  
今後、改正省エネ法に基づく算出方法に切り替える予定。

### 四輪完成車輸送における取り組み

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、デジタルタコグラフ導入による平均燃費率の向上などに取り組み、燃費を1.5%向上させました。輸送車両のCO<sub>2</sub>排出量を、2006年度は1,309CO<sub>2</sub>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。

### ● CO<sub>2</sub>排出量の計算範囲（四輪完成車輸送の場合）



### ● 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CO<sub>2</sub>削減効果（2006年度）

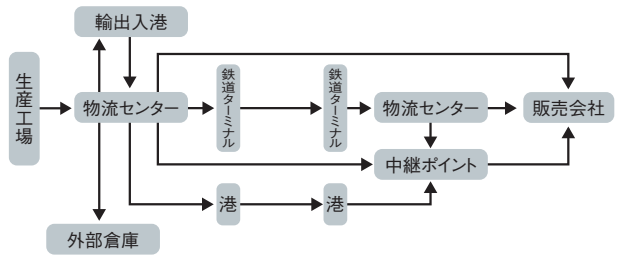
項目	開始時期	削減効果 (CO <sub>2</sub> トン)
省エネルギー運転活動及びデジタルタコグラフの導入	2004年度	1,309
鈴鹿→敦賀港→新潟港間モーダルシフト導入	2005年度	402
<b>削減効果合計</b>		<b>1,711</b>

### 二輪完成車輸送における取り組み

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、海上輸送へのモーダルシフトを拡大しました。2006年度は熊本→関東間で一部残っていたトラック輸送をフェリーによる大分港→横須賀港間の海上輸送に切り替えました。

項目	開始時期	削減効果 (CO <sub>2</sub> トン)
熊本→大分港→横須賀港間 トラック⇒フェリー輸送モーダルシフト	2006年度(新規)	114

### ● CO<sub>2</sub>排出量の計算範囲（二輪完成車輸送の場合）



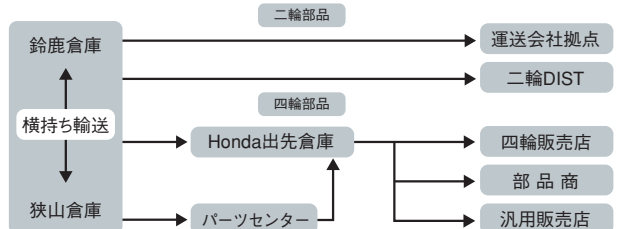
### 補修部品輸送における取り組み

2006年度における補修部品の輸送CO<sub>2</sub>の削減実績は、以下の結果となりました。

項目	開始時期	削減効果 (CO <sub>2</sub> トン)
モーダルシフト、拠点集約による輸送エネルギーの削減	モーダルシフトは2004年度より開始 拠点集約は4月及び8月実施	154
拠点集約及び拠点運営での固定エネルギー削減	拠点集約は4月及び8月実施	312

輸送領域の効果は、北海道方面への貨車輸送と航空輸送を廃止し、新潟港から小樽港への船舶輸送へのモーダルシフトした結果です。また、同時に鈴鹿と狭山の2拠点分の物量を新潟で合流させ、効果向上に努めました。今後は鈴鹿一拠点到集約を行います。効果の検証も含め、継続的な取り組みを進めていきます。

### ● CO<sub>2</sub>排出量の計算範囲（補修部品輸送の場合）



緒言  
基本理念  
目標と進捗  
環境マネジメント  
環境保全活動実績  
社会活動  
グローバル情報  
関連データ

## 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（8都県市）ディーゼル車規制条例に対応するため、黒煙除去装置（DPF）の装着及

び低排出ガス車両の導入を継続実施しました。2006年は、PM（粒子状物質）排出量を約9.3トン削減しました。

## 包装資材の削減

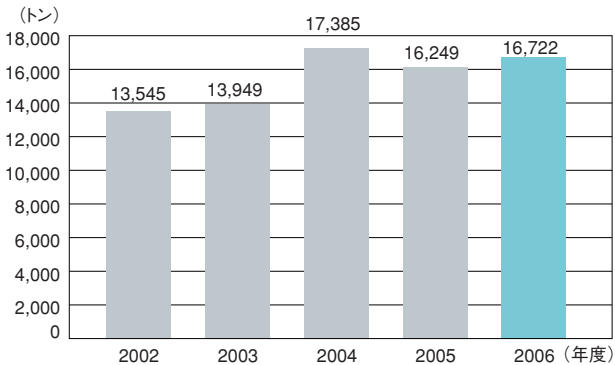
### 補修部品における取り組み

#### ●補修部品の包装資材削減量

2006年度における補修部品の包装資材の使用量削減実績は、1,346トン/年となりました。

削減量に対する主な施策はメタルクレートとPPボックスのリターナブル化の拡大（削減量の44.6%を占める）です。また、庫内容器のリターナブル化も 9.4トンの包装資材削減をもたらしています。今後も総量抑制に向けて、更なる循環型容器の適用拡大と簡易包装の拡大を図り、包装資材の削減に努めます。

#### ●補修部品の包装資材使用量推移



### ノックダウン（KD）部品<sup>※</sup>における取り組み

#### ●使い捨て包装資材をリターナブル包装資材へ代替することによる、包装資材使用量の削減

2006年度は、外装リターナブルケースの導入を加速させ、KD供給全拠点への導入を計画し、展開しました。この結果、中国・ブラジル・パキスタンへの新規導入を開始し、更にインドへの導入準備が整いました。

取引先からの部品搬入に内装リターナブル容器を活用することにより、ダンボール容器の削減を図るとともに、詰め替えとそれに伴い発生する廃材の削減を可能とする企画に着手しました（2007年度の導入を予定）。今後も使い捨て包装資材のリターナブル化の拡大を図っていきます。

※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

#### ●外装リターナブルケースの使用率

地域	使用率
北米	69.7%
南米	14.0% <sup>※</sup>
欧州	69.7%
アジア・大洋州	51.7%
中国	1.9% <sup>※</sup>
合計	49.6%

※2006年度より新規導入開始

#### ●包装資材使用量の削減

使い捨て包装資材からリターナブル包装資材への代替による。

項目	削減量
スチール材の使用量削減	8,554トン
ダンボール材の使用量削減	387トン

### 二輪完成車輸出入

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。

#### ●二輪完成車輸出入における資材の削減量

項目	削減量
スチール材の使用量削減	1,181トン
ダンボール材の使用量削減	852トン

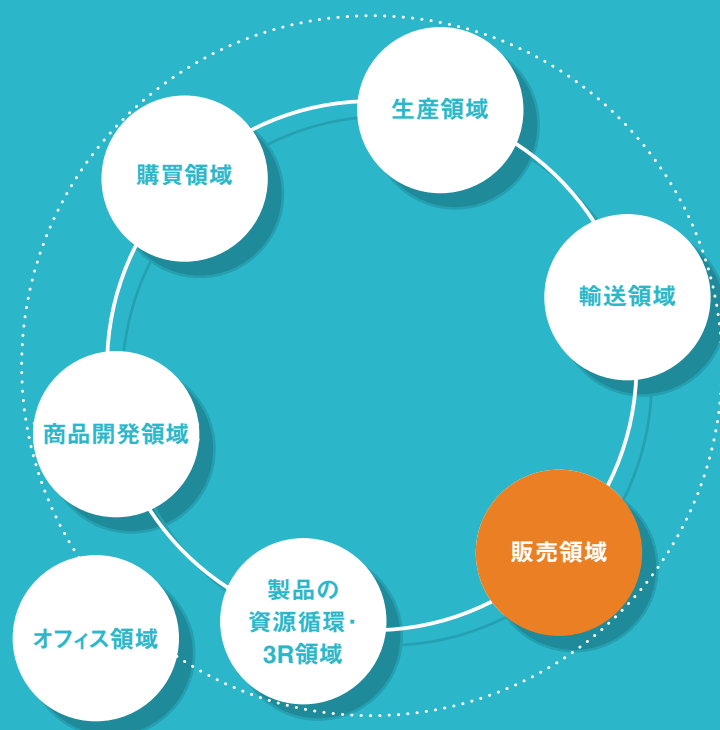
### 汎用製品の輸送

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の使用量削減を継続しています。

#### ●汎用製品輸送における資材の削減量

項目	削減量
スチール材の使用量削減	47トン
ダンボール材の使用量削減	16トン

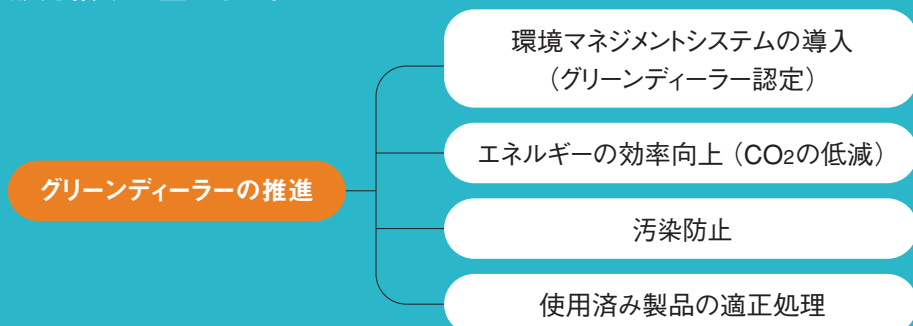
# 販売領域



## 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図りながら、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

# グリーンディーラーの推進

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。

年次目標と実績

### 2006年度の主な目標

- 四輪車：エコドライブの普及促進
- 二輪車：DREAM店の拡大
- 汎用製品：汎用グリーンディーラーの拡大（特約店の環境意識の向上）

### 2006年度の主な実績

- 四輪車：エコドライブリーフレット50万部配布によるエコドライブ訴求活動の実施
- 二輪車：環境に配慮したDREAM店21拠点（計87拠点）出店
- 汎用製品：グリーンディーラーの環境意識の向上のため、廃棄物の適正処理とオイル吸着シートの提供を実施

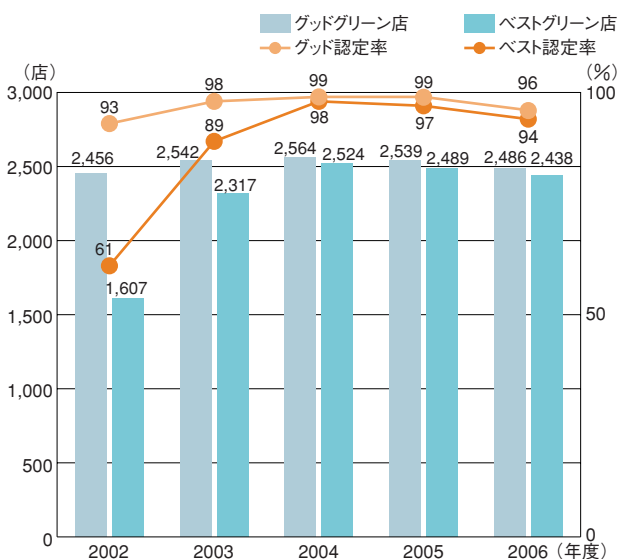
## 四輪車販売会社の取り組み

### 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。2007年3月末までに2,438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CO<sub>2</sub>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段階方式で行われています。  
なお、認定数及び認定率は四輪販売会社の統合、閉鎖、新規拠点オープン等により変動があります。

### ●グリーンディーラー認定店数推移



### 自動車リサイクル法への対応

Hondaは、自動車リサイクル法へ向けた確実な対応として、これまで四輪販売会社等への理解活動を積極的に行ってきました。自動車リサイクル法が本格施行されて3年目となった2006年度は、国内自動車リサイクル法及びそれに関連する関連組織活動との連携強化を図り、この領域においても「存在を期待される企業」としての活動を積極的に展開してきました。

### 事例紹介

#### 販売店における環境コミュニケーション

Hondaは四輪販売会社とお客様との環境コミュニケーションを促進するツールとして、2006年度はエコドライブ（省エネ運転）普及促進リーフレット「エコドライブのコツ」を全国約2400の拠点に約50万部を配布。販売会社を通じて、お客様のエコドライブの実践に役立つツールとして活用してきました。また、四輪販売会社ではリーフレットをお渡しするだけでなく、お客様の来店機会を通じて環境コミュニケーション活動を実践しております。その一例として、エコドライブを積極的に展開しているベストグリーンディーラー認定店では、来店されたお客様にリーフレットをお渡しするとともに、「タイヤ空気圧調整」を積極的に行うことで、お客様に喜んでいただく『環境コミュニケーション活動』を実施しています。



タイヤ空気圧調整

## 二輪車・汎用製品販売会社への取り組み拡大

### 二輪車販売会社の取り組み

#### ●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2006年度に社内組織を立ち上げ、全社的な環境マネジメントシステムを構築しました。2007年度は廃棄物発生量及びCO<sub>2</sub>排出量削減のため、各サイト毎の環境マネジメントプログラムに基づき活動していきます。小売領域であるDREAM店についても、環境マネジメントシステム構築に向けた活動を行っていきます。

#### ●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おり、2006年度は新たに21拠点の出店を行い、計87拠点のネットワーク構築を完了しました。

2006年度は、DREAM店の環境3要件（「環境関連法規の

完全遵守」「環境保全推進」「二輪車リサイクル推進」）を推進しており、その中で二輪車リサイクル推進については、DREAM店52拠点から638台の廃棄二輪車を二輪車リサイクルシステムで再資源化することができました。

2007年度は、環境マネジメントシステムを構築し、廃棄物排出量とCO<sub>2</sub>排出量の削減に向け、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させていきます。

### 汎用製品販売会社の取り組み

2006年度は環境意識の向上をテーマに掲げ取り組みました。グリーンディーラー2社(6拠点)及び特約店(131店)、ネットワークサービス店(48店)に対し環境意識の向上のため、廃棄物の適正処理パンフレットとオイル吸着シートを配布しました。2007年度は、グリーンディーラー2社(6拠点)で環境負荷低減活動を推進し、取引店への啓蒙活動を中心に継続して推進していきます。

### 事例紹介

#### 環境家計簿の活用

Hondaでは、グリーンディーラー活動を通して販売領域での環境負荷低減に向けた取り組みと推進を行っています。そのひとつである「Honda環境家計簿」では、各四輪販売拠点が電気、水、ガソリン等の使用データの入力を行い、自ら把握・管理を行うことで、環境負荷を低減すると同時に、コスト削減にも結び付けています。環境家計簿はHondaが独自に開発したシステムで、販売会社で使用したエネルギーや廃棄物の数量を入力することでCO<sub>2</sub>排出量などの環境負荷物質に換算し、データとして管理できるようにしました。CO<sub>2</sub>の排出量をデータ化することによりコストに対する意識の高揚や環境に対する配慮を図っています。

また、二輪車及び汎用製品販売会社においても、「環境家計簿」の帳票を活用して、環境負荷低減活動を行っています。

The screenshot shows a web-based interface titled 'EQA DATA SYSTEM'. It features a navigation menu at the top and a main data table. The table has multiple columns, likely representing different data points such as energy consumption, water usage, and CO<sub>2</sub> emissions. The interface is designed for data entry and monitoring across various sales points.

「環境家計簿」のモニター画面

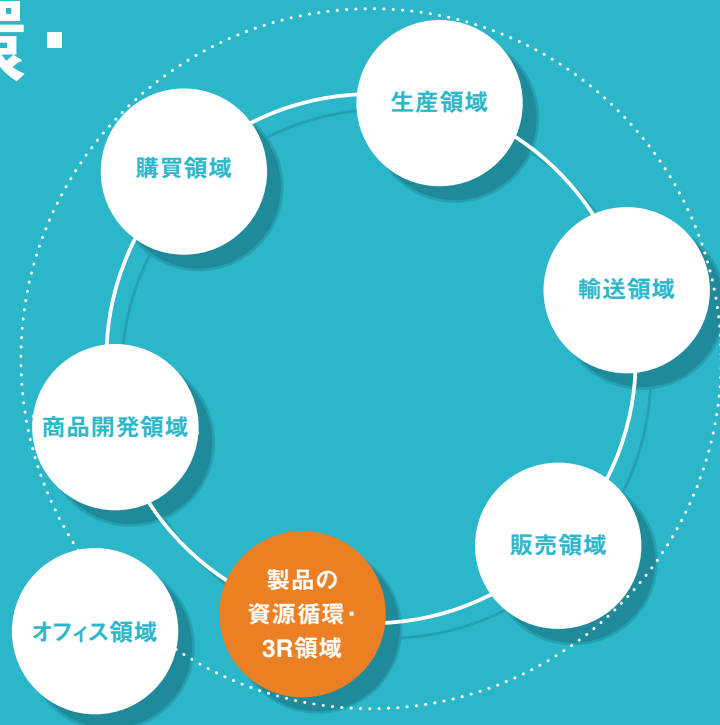


# 製品の資源循環・3R領域

(リデュース・リユース・リサイクル)

日本で発生する使用済み自動車のリサイクルについては、2005年より自動車リサイクル法が施行され、シュレッダーダスト、エアバッグ類、フロン類を、自動車メーカーがリサイクル・適正処理する義務を負うことになりました。

Hondaはこれまでに、製品の資源循環・3R<sup>※</sup>に配慮した取り組みを積極的に進めてきました。1991年に、修理交換された使用済みバンパーの回収・リサイクル開始、1998年にリマニファクチャリング部品の販売開始、2004年にオイルフィルターの回収・リサイクル開始など、国内自動車メーカー初の取り組みを次々に実施してきました。



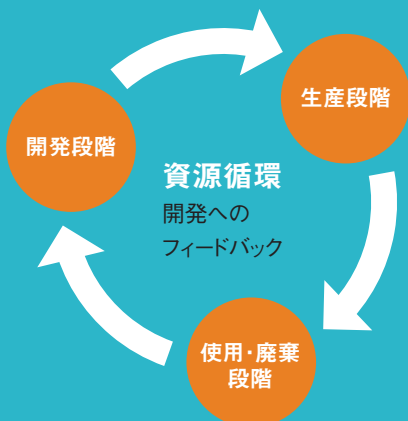
※3R: リデュース (Reduce:資源節約、廃棄物削減)  
リユース (Reuse:再使用)  
リサイクル (Recycle:再資源化)

## Hondaの製品資源循環・3R取り組みポリシー

Hondaは、究極的には『地球から掘る資源の量をゼロにする』ことを目指して、Honda独自の視点で先進的な取り組みを進めています。そのためには、製品の開発、生産、使用、廃棄といったライフサイクル各段階において、リデュース (Reduce: 資源の節約や廃棄物抑制のための、小型・軽量化や長寿命化など)、リユース (Reuse: 部品などの再利用)、リサイクル (Recycle: 材料やエネルギーなどとして再生利用) といった「3R」の対応が重要と考え、以下のポリシーのもと、取り組みを進めています。

- 1 製品本来の基本性能の向上と、3Rに配慮した設計の融合
- 2 経済合理性の高い、実効性のある取り組みを行い、その成果を開発へフィードバック
- 3 リデュース設計を優先し、さらにリユース・リサイクルの際の資源・エネルギー使用量を少なく
- 4 廃車時の環境影響も考慮し、製品に含まれる環境負荷物質をできるだけ少なく
- 5 関係するさまざまな方々との協力・連携

## 製品の資源循環・3Rの主な取り組み



	開発段階	生産段階	使用段階	廃棄段階
リデュース	リデュース設計			
リユース	リユース・リサイクル設計	再生部品/リユース部品		
リサイクル	3R事前評価システム	副産物のリサイクル <sup>※</sup>		IMAバッテリーリサイクル
		バンパーの回収及びリサイクル		
		環境負荷物質の削減		自動車リサイクル法への取り組み 二輪車リサイクル自主取り組み

※副産物のリサイクルについては「生産領域」(P.40)の活動実績をご覧ください。

# 開発段階での取り組み

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。

年次目標と実績	2006年度の主な目標	2006年度の主な実績
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● リサイクル可能率<sup>※1</sup>の向上</li> <li>● PVC<sup>※2</sup>量の削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 四輪車：新型車・フルモデルチェンジ車で90%以上</li> <li>● 二輪車：新型車・モデルチェンジ車で95%以上</li> <li>● 汎用製品：新型・モデルチェンジ機種で95%以上</li> <li>● 四輪車：全ての新型車・フルモデルチェンジ車でASR中塩素濃度1%レベル以下</li> </ul>

※1 (社)日本自動車工業会「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン」による。  
 ※2 ポリ塩化ビニル

## 四輪車の取り組み

### 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。

### リデュース設計

ボディ骨格やエンジン・ミッションなど金属部品の通常の小型化・軽量化の取り組みとともに、非金属部品についても材料や素材構成の工夫も加えて軽量化を行っています。

#### ● 非金属部品の軽量・小型化設計

新型ストリームでは非金属部品で7.8kg以上の軽量化を達成し、廃棄物の発生抑制として使用済み自動車となった際のシュレッダーダスト（ASR<sup>※</sup>）の低減にも努めています。

※ASR:Automotive Shredder Residueの略。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

### リユース・リサイクル設計

Hondaでは、下記のさまざまな取り組みによって、2006年度に発売した全ての新型車・モデルチェンジ車においてリサイクル可能率<sup>※</sup>は90%以上となっています。

※(社)日本自動車工業会「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン」による。

#### ● 樹脂材料の統合化（オレフィン系樹脂化の推進）

2006年度に発売された全ての新型車のほとんどのインテリアやエクス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、可能な限りすべての樹脂・ゴム部品に素材識別記号を表示しています。

#### ● 再生原材料（樹脂）の使用

2006年度の代表例では、新型クロスロードで約7kgの再生樹脂材料を使用しています。

#### ● リサイクル性に配慮した構造設計

2006年度に発売されたすべての新型車について、部品の締結点数削減、クリップ化やハメ込み構造などによる構造合理

化、及び部品統合化によりメンテナンス性を向上するとともに、材料リサイクル性や部品のリユース性の向上も図っています。

### 環境負荷物質の削減

#### ● 重金属4物質の削減

2006年度では新型クロスロードなどで、(社)日本自動車工業会が定める鉛、水銀、六価クロム、カドミウム削減目標<sup>※</sup>を達成しました。

※鉛、水銀で除外規定あり

※(社)日本自動車工業会自主削減目標（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（ディスプレイ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

#### ● 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、2006年時点では28機種中24機種となりました。さらに代替フロンを使用しないエアコンについては2005年度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ため、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。

#### ● PVCの削減

自動車リサイクル法で定められるASRのリサイクルを容易にするために、PVC（ポリ塩化ビニル）の削減を進めています。ボディアダーコートやインテリア、エクステリアの樹脂部品からPVCを廃止することにより、2006年度に発売した全ての新型車でASR中の塩素濃度を1%以下のレベルにまで低減しています。

## 二輪車の取り組み

### 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。

### リデュース設計

#### ●軽量化

Honda独自の溶接可能な中空アルミダイキャスト技術の薄肉軽量化を進化させるとともに、海外生産拠点においてもCB600Fにリサイクル性に優れたアルミ軽量フレームを採用しました。



CB600F

#### ●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2006年度は完成車で約180万台/年に搭載され、着実に定着しています。

### リユース・リサイクル設計

#### ●リサイクル性の向上

2006年度に販売された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95%以上を目指した製品設計を継続して展開していきます。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

すでにスクーターでは約15%以上の樹脂部品で、再生樹脂を使用しています。今後は、モーターサイクルも含め、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。

### 環境負荷物質の削減

#### ●重金属4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きました。4物質のうち、鉛、水銀、カドミウムの3物質ではHondaの自主削減目標を達成しました。六価クロムをわずかに含む部品の代替を国内生産車全てで2006年末で完了しました。

注) 鉛については2005年1月、水銀については2001年以前、カドミウムについては、2006年3月をもって(社)日本自動車工業会の自主削減目標(P.49の※参照)を前倒して達成しました。

## 汎用製品の取り組み

### リユース・リサイクル設計

使用部材の95%以上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、シュレッダ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

2006年度に発売した4機種において、平均リサイクル率は96.5%（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

#### ●重金属4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月末目標に、国内全生産モデルで削減する取り組みを進めてきました。

汎用製品については特に国内規制はありませんが、(社)日本自動車工業会の自主削減目標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物質についてはすでに目標を達成しています。残る六価クロムについても船外機の一部防錆処理等を除き、ほぼ削減目標を達成できました。

# 使用段階での取り組み

Hondaでは、使用済みとなった製品について技術開発・支援を含めたり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。

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

年次目標と実績

## 2006年度の主な目標

- 再利用対象部品の拡充と回収の拡充

## 2006年度の主な実績

- 再利用対象部品の拡充と回収の拡充実施

## 補修部品回収及び再生・再利用の拡大

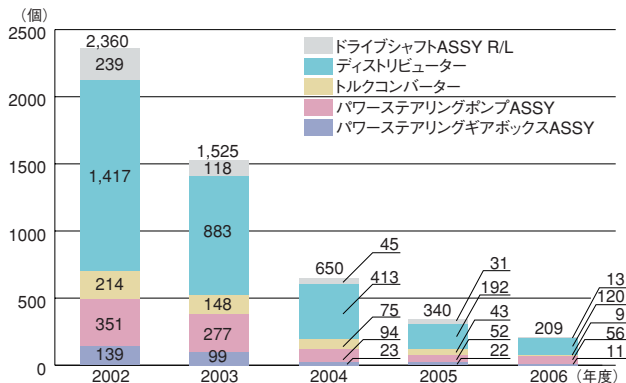
### Honda Recycle Partsの展開

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ています。

#### ● 再生部品のラインアップと販売実績

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。このような環境の変化に対応して、さらにお客様の満足を得られるように対象品目の絞り込みと機種追加を検討した結果、適用機種の拡大ができました。

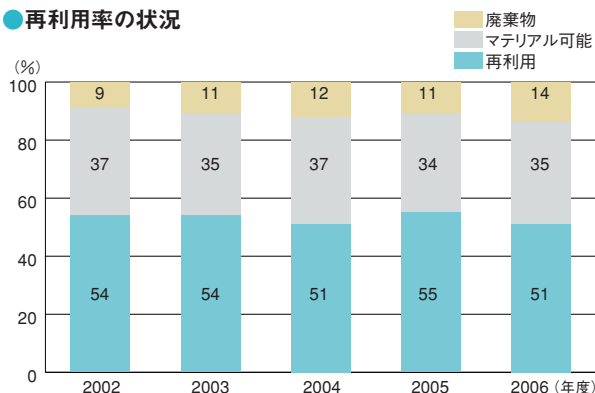
#### ● 販売実績の推移



#### ● 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86%を確保しました。

#### ● 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、リユース部品も純正部品と同様の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。

2007年度も引き続き、商品ラインアップの充実を図るため、社外インフラを取り込むなど利便性を優先したビジネス形態を検討しています。

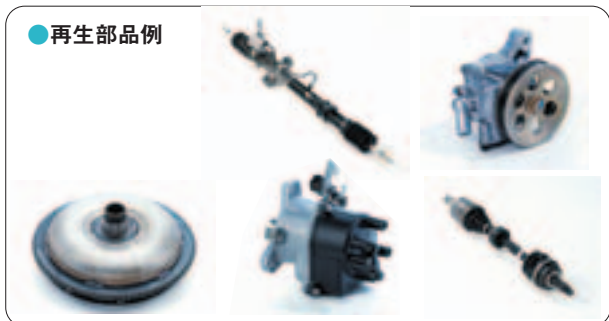
#### ● リユース部品例

中古部品



取り外し部品

#### ● 再生部品例





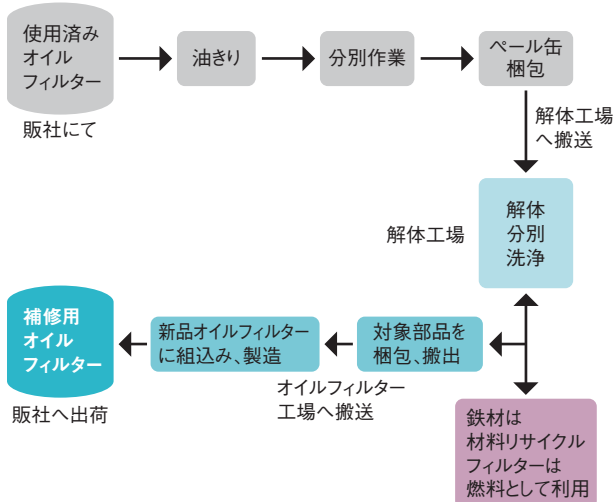
### オイルフィルター・リサイクル

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は量産部品として再利用しています。2004年1月より全国回収をHonda販売店ルートで開始したのに加え、2005年からは一般整備工場等からの回収も開始しました。また回収対象のフィルターを2種類から5種類に拡大し、2006年度は全販売量の約27%を回収できました。今後もさらなる回収量拡大を推進していきます。



分解されリサイクルされる使用済みオイルフィルター

#### ● オイルフィルターリサイクルフロー



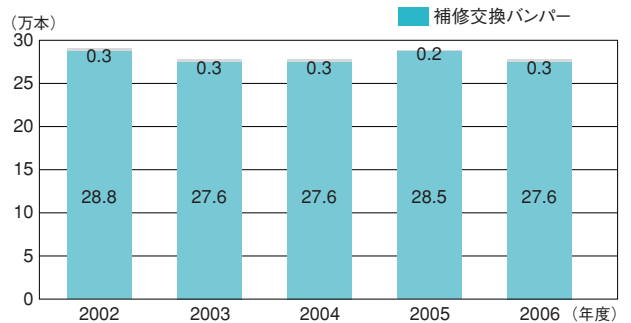
### バンパーの回収及びリサイクル

2006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 279,323本 (948トン) 回収しました。2006年度の再生樹脂の使用実績は 1,479トンでした。

#### ● 2006年度総回収本数/樹脂量: 279,323本/948トン

補修交換バンパー: 276,000本 / 937トン  
 使用済み自動車バンパー: 3,323本 / 11トン

#### ● バンパー回収本数

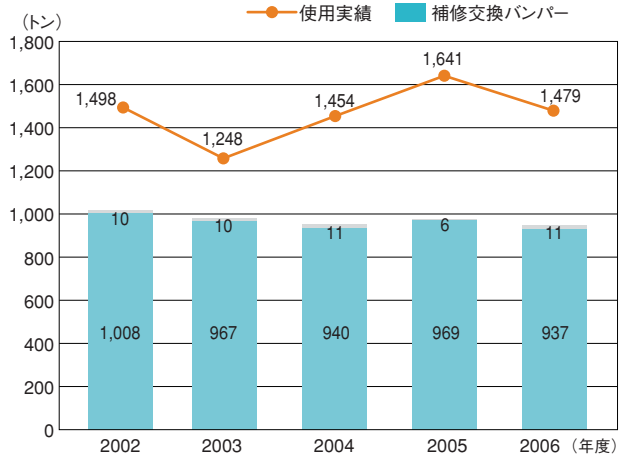


#### ● 再生樹脂使用実績: 1,479トン

#### ● バンパー再生樹脂の再利用先

四輪車: 補修用バンパー、スプラッシュシールド、スプラッシュガードなど  
 二輪車: アンダーカバー

#### ● バンパー回収量と使用実績



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 (322トン) 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本当たりの重量を 3.4kgとして換算しています。



# 廃棄段階での取り組み

Hondaでは、自動車リサイクル法に則り、使用済み自動車の適正かつ円滑なリサイクルシステムの定着・安定稼働に努めています。また、二輪車については、自主取り組みによる適正リサイクル・処理を実施しています。

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

年次目標と実績

## 2006年度の主な目標

- 四輪車・二輪車リサイクルシステムの安定稼働

## 2006年度の主な実績

- 四輪車・二輪車リサイクルシステムの安定稼働の維持

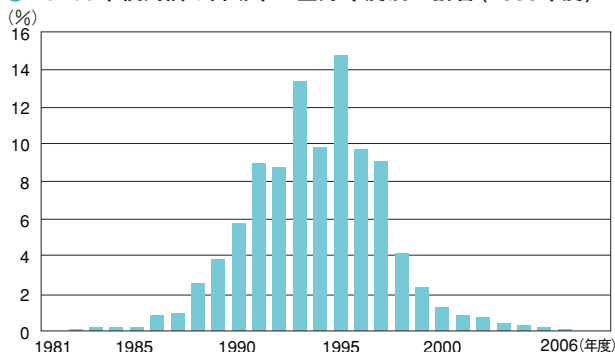
## 四輪車の取り組み

### 自動車リサイクル法の取り組み

2005年1月1日より本格施行された「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）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。自動車メーカーは、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「シュレッターダスト（ASR）」の3品目について、引き取りを行い、処理をする責任があります。Hondaは自動車メーカーとして、開発から廃車処理に至る自動車のライフサイクル全般に対する取り組みを行っています。

リサイクルを推進するためには使用済み自動車の発生台数を正しくつかんでいくことが重要です。その一つとして自動車の使用期間がありますが、2006年度に処理された使用済み自動車の平均使用期間は12.9年でした。リサイクル法施行時から見ていくと、使用期間は長期化する傾向にあります。

### ● Honda車使用済み自動車の登録年度別の割合（2006年度）



### リサイクル料金

Hondaは、お客様に負担していただく料金をでき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ています。2006年度に発売された新型車についても、適正処理を維持しつつリサイクルの効率アップを図ることにより、ご負担いただくリサイクル料金が低くなるように設定しました。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/>

### 3品目の再資源化

#### ● 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、適正に処理するため業界共同で設立した有限責任中間法人自動

車再資源化協力機構（自再協）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。残念ながら、2006年度に回収されたフロンの運搬において自動車メーカーが引き取る前で2件、引き取った後で1件のフロンが漏洩する事故がありました。Hondaはこの事故を厳粛に受け止め、他自動車メーカーとともに再発防止の改善処置を自再協に徹底しさらなる適正処理の推進をしていきます。

#### ● エアバッグ類

安全装備であるエアバッグやプリテンショナーを作動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、インフレーターを車体から取り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、積極的に車上作動に取り組んでいただいた結果、エアバッグ装着台数の約83%が車上で展開処理されました。Hondaはツールや設備の開発を行いながら、事業者の方々との協力しつつ、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、数多く装着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、現在販売している全てのHonda車が、このシステムを装備しています。これからの廃車処理の際には、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。なお、一連の取り組みはフロン類と同様に自再協に委託、協力して進めています。

#### ● シュレッターダスト（ASR）

使用済み自動車が、解体工程を経て破碎工程でシュレッター設備にかけられ、金属類と分離されて残ったものがASRです。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（豊通リサイクル（株）再資源化事業部）を作り活動を展開しています。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。2006年度は再資源化施設での設備停止が一部ありましたが、THチームの適切な対応と施設の早急な復旧作業により順調にASRをリサイクルすることができました。また、ASRリサイクル施設への投入割合を増やしたことで、処理台数の13.3%が全部再資源化\*されたことにより、リサイクル率は68.6%となり計画通り向上が図れました。

\* 廃車の精緻な解体を行い破碎することなく鉄原料として用いるリサイクル方法

### 2006年度の実績

2005年1月1日に施行された自動車リサイクル法は2006年度も順調に経過しました。

2006年度の使用済み自動車は、自動車リサイクル・ルートに、業界全体で357万台が乗りました。

Hondaとして把握している、使用済み自動車処理の最終工程であるASRの引取り台数は約333,246台でした。それらの使用済み自動車の平均寿命は約12～13年であり、Honda車のエアコンの装着率は1989年頃、エアバッグの装着率は1991年頃から急激に増加していることから、現在は変化の過渡期になっています。

従って、今年度は使用済み自動車の増加も含めてエアコン及びエアバッグの装着台数が昨年度より増加しています。

### 2006年度の再資源化等の状況

#### ●フロン類

2006年4月から2007年3月で、249,158台のHondaの使用済み自動車からフロン類77,420kgを引き取りました。

内訳はCFCが35%、HFCは65%でした。昨年度のCFCが47%、HFCは53%に対してCFCとHFCの割合が逆転していますが、これは処理される使用済み自動車の冷媒がCFCからHFCへ代替される時期にあっているためです。

払渡しを受けた預託金は522,179,038円でした。

一方、社内で要した費用を含めた再資源化等費用の総額は547,246,514円で、収支は25,067,476円のマイナスでした。

1台当りに換算すると、約101円のマイナスとなりました。

#### ●エアバッグ類

2006年4月から2007年3月までの使用済み自動車の中で、エアバッグが装備されていた使用済み自動車は77,699台でした。

昨年度より台数が55%増加していますが、これは処理される使用済み自動車がエアバッグ装着率の急増時期（1991年～1993年）に生産されたためです。

うち、車上作動処理は64,170台で車上作動比率は82.6%。

一方、引き取ったインフレータの個数は156,484個で、1台当たり装備個数は2.0個／台でした。

指定引取り場所にて回収したインフレータの個数は23,951個で、再資源化施設へ投入されたインフレータの総重量は16,192kgでした。

うち、再利用できる状態にした量が15,238kgで、再資源化率は94.1%となりました（基準値85%以上）。払渡しを受けた預

託金は139,247,869円で、社内で要した費用を含めた再資源化等費用の総額は167,041,139円でした。

収支は27,793,270円のマイナスでした。1台当りに換算すると、約358円のマイナスとなりました。

#### ●シュレッダーダスト（自動車破碎残渣：ASR）

ASR処理となる引き取った使用済み自動車は333,246台、内ASRとして引き取った車両は289,062台でした。

引き取ったASRの重量は56,945トン、その内43,693トンのリサイクル施設及び全部利用に投入、39,069トンのリサイクルしました。その結果、ASRの再資源化率は68.6%となりました（基準値30%以上）。

HondaはASRのリサイクル率基準値を前倒して達成する取り組みを進めており、ほぼ計画通りのリサイクル率を達成することができました。

払渡しを受けた預託金は1,955,838,038円、社内で要した費用を含めた再資源化等費用の総額は1,915,981,327円であり、収支は39,856,711円のプラスでした。1台当りに換算すると、約120円のプラスとなりました。

#### ●3品目の合計

払渡しを受けた預託金の総額は2,617,264,945円、社内で要した費用を含めたリサイクル費用の総額は2,630,268,980円で、2006年度のフロン類、エアバッグ類、ASRの3品目の合計収支は13,004,035円のマイナスとなりました。

Hondaは、中長期を基準に、3品目の合計で収支のバランスが取れるように、リサイクル料金の設定を行います。従って単年度で見た場合は、プラス／マイナスが発生することは予測しています。法施行以降の収支合計は14,552,071円のマイナスとなっています。

#### ●2006年度の再資源化等の概要

フロン	総回収量	77,420kg / 249,158台
エアバッグ インフレータ	回収処理	156,484個
	作動処理	132,533個 / 77,699台
	再資源化率	94.1% (基準85%以上)
シュレッダー ダスト	引取量	56,945トン / 289,062台
	委託全部利用取引ASR相当量	7,618トン / 44,184台
	再資源化率	68.6%

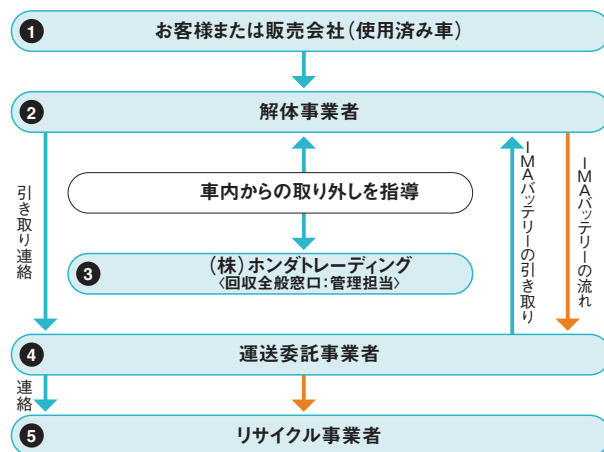
払渡しを受けた預託金の総額	2,617,264,945円
再資源化等に要した費用の総額	2,630,268,980円

※詳細はP.87参照

### ハイブリッド車バッテリーの自主回収システム

Hondaのハイブリッド車に搭載の「IMAバッテリー」は、リサイクル可能なNiMH（ニッケル水素）電池を使っています。Hondaでは「IMAバッテリー」を右図のような独自の自主回収システムにより全数適正な処理を実施しています。回収された「IMAバッテリー」には、希少金属も使われており、ステンレス鋼や電池材料などに再生され有効活用されます。1999年より開始されたこの取り組みで、2006年度には450台の「IMAバッテリー」を回収しました。

#### ●ハイブリッド車用IMAバッテリー回収の流れ



## 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及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、2年半が経過し、順調に稼働しています。「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、輸入事業者が関係販売店などの協力を得て、二輪車業界各社の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、今後、リサイクル費用の削減に向け努力するとともに、取り組みをさらに強化し、国内での適正リサイクルを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。

なお、「二輪車リサイクル自主取り組み」の詳細については下記のホームページをご覧ください。

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



シュレッダー投入の様相

### 2006年度の自主取り組み実績

#### ●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2,440台となり、全引取り台数に占めるHonda製品の割

合は61.3%となりました。(二輪車リサイクルでの廃棄二輪車取扱店取扱い量のなかで、DREAM店は52%でした。)

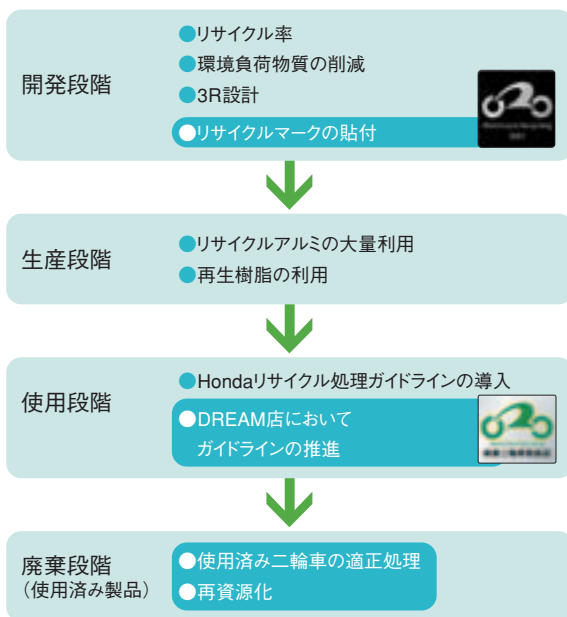
#### ●再資源化率

処理・再資源化施設14ヵ所についてカテゴリごと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83.9%、モーターサイクル系のリサイクル率は85.1%となり、加重平均すると84.4%でした。

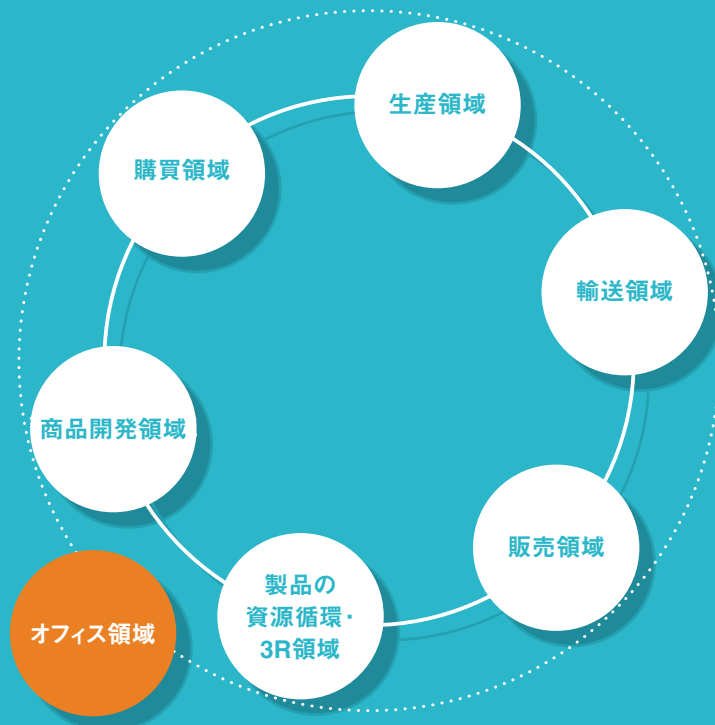
#### ●リサイクルマークの貼付

全ての国内販売車両はリサイクルマーク付きとなっています。

#### ●Hondaの二輪車リサイクルの概要



# 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及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

#### グリーンオフィスの推進

環境マネジメントシステムに基づく  
環境改善活動の定着化

省エネルギー（CO<sub>2</sub>の削減）

廃棄物の削減・リサイクル率の向上

社有車への低公害車導入



# オフィス領域

## グリーンオフィスの推進

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、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。

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

年次実績

### 2006年度の主な目標

- 4オフィスビルでのCO<sub>2</sub>排出量:11,326CO<sub>2</sub>トン
- 4オフィスビルでの廃棄物発生量:512トン

### 2006年度の主な実績

- 4オフィスビルでのCO<sub>2</sub>排出量:11,839CO<sub>2</sub>トン
- 4オフィスビルでの廃棄物発生量:291トン

## 連携した環境負荷共通管理の推進

本社青山ビルが1999年11月にISO14001認証を取得して以来、オフィス活動における環境負荷の削減に取り組んできました。2004年8月に移動した和光ビルは全員で環境活動を実践して、2005年11月にISO14001の認証を短期間で取得しました。2006年度は青山ビル、和光ビル、白子ビル、八重洲ビルの4オフィスビルでエネルギーの使用削減、廃棄物の発生量削減に取り組む、CO<sub>2</sub>は目標に対して513トンの超過、廃棄物は221トンの削減ができました。

2007年度はHonda単独の9オフィスビル(青山ビル、和光ビル、白子ビル、八重洲ビル、札幌ビル、仙台ビル、名古屋ビル、大阪ビル、福岡ビル)に拡大してさらなる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目指して環境改善活動を実施していきます。

球環境保全や地域との共生を重要なファクターと位置づけ、21世紀の先進グリーンオフィスを目指します。また、学校法人ホンダ学園(ホンダテクニカルカレッジ)のグループ参画により、生徒への環境意識高揚を図る目的で、今年度より履修項目の一環として初めて授業に取り込み、将来の人材育成に対して展開していきます。関東校と関西校をあわせて環境授業を受けるのは、全員で1,460名になります。



ホンダテクニカルカレッジ

### ● オフィスビルの目標と実績

	2006年度目標 <sup>*1</sup>	2006年度実績 <sup>*1</sup>	2007年度目標 <sup>*2</sup>
CO <sub>2</sub> 排出量(CO <sub>2</sub> トン)	11,326	11,839(達成度合 95.6%)	12,913
廃棄物発生量(トン)	512	291(達成度合175.9%)	502

※1 青山、和光、白子、八重洲4オフィスビル合計

※2 2007年度は従来の青山、和光、白子、八重洲に加えて、札幌、仙台、名古屋、大阪、福岡を加えた9オフィスビルを対象を拡大します。

### ● グループ全体の目標

	2007年度目標
CO <sub>2</sub> 排出量(CO <sub>2</sub> トン)	38,047
廃棄物発生量(トン)	2,551

※2007年度は本田技研工業(株)の9オフィスビル(青山、和光、白子、八重洲、札幌、仙台、名古屋、大阪、福岡)に加えて、(株)モビリティランド、ホンダ開発(株)、ホンダ太陽(株)、(株)ホンダコムテック、学校法人ホンダ学園、本田航空(株)、(株)ホンダトレーディング、(株)ホンダファイナンス、(株)レインボーモーターズ、希望の里ホンダ(株)、ホンダアールアンドデー太陽(株)、(株)ケイピーテック、中央航空(株)、サーキットサービスクリエイツ(株)、(株)日本レースプロモーションの国内連結グループ会社14社、学校法人1校を含む合計16社25事業所を対象としています。

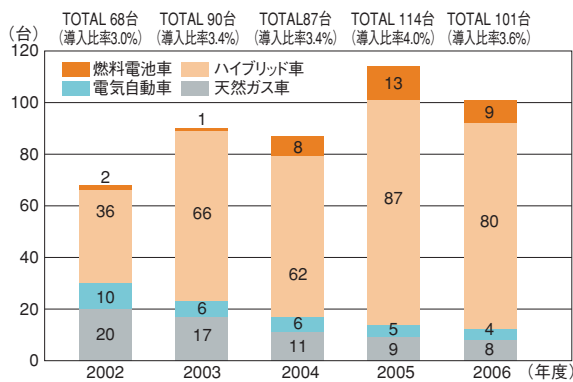
## オフィス領域におけるHondaグループの活動強化

昨今の企業の社会的責任が高まっている中で、2007年度は本田技研工業(株)を含む国内グループ16社25事業所<sup>\*</sup>で環境負荷の削減に向かって活動を本格的に展開いたします。地

## 主要事業所における有車への低公害車/低排出ガス自動車の導入状況

### ● 政府指定低公害車の導入台数

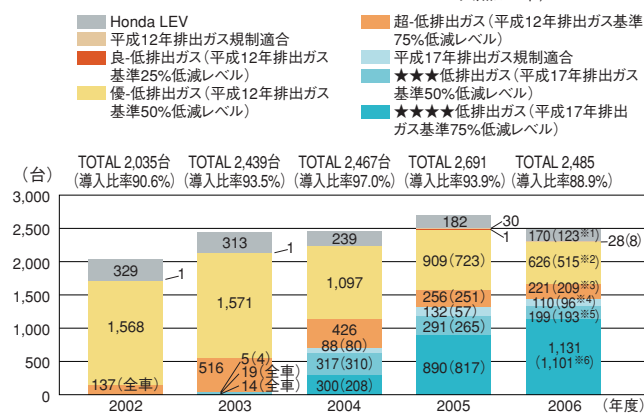
(ガソリン車以外の政府グリーン調達対象車両、ガソリン車については※1~6)



注:1 導入比率は全社有車数を02年度2,247台、03年度2,609台、04年度2,543台、05年度2,865台、06年度2,796台として算出

注:2 ( )内は、政府グリーン調達対象車両

### ● 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)



※1 うち4台が平成22年度燃費基準+5%達成

※2 うち15台が平成22年度燃費基準+5%達成、1台が平成22年度燃費基準+10%達成、2台が平成22年度燃費基準+20%達成

※3 うち10台が平成22年度燃費基準+5%達成、2台が平成22年度燃費基準+10%達成

※4 うち58台が平成22年度燃費基準+5%達成

※5 うち127台が平成22年度燃費基準+5%達成、3台が平成22年度燃費基準+10%達成

※6 うち725台が平成22年度燃費基準+5%達成、176台が平成22年度燃費基準+10%達成、69台が平成22年度燃費基準+20%達成

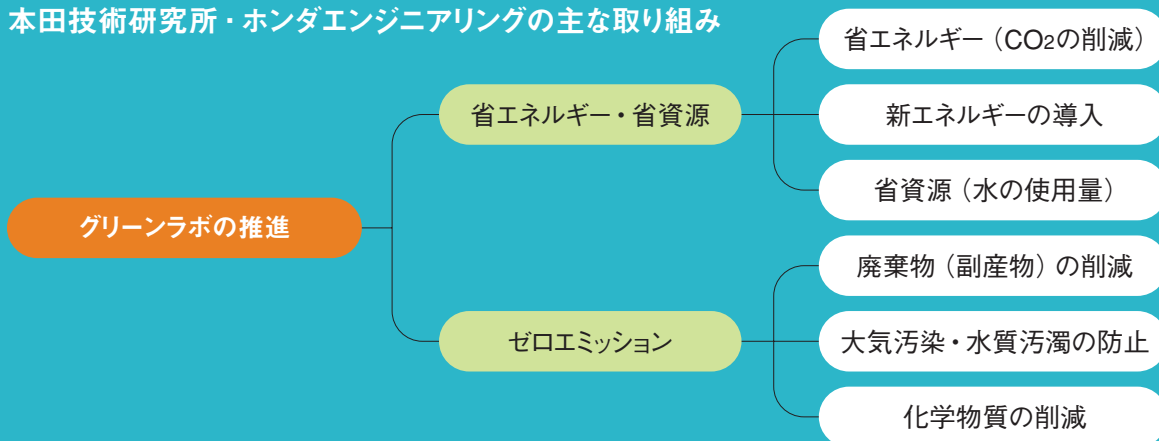


# 国内連結グループ会社の活動

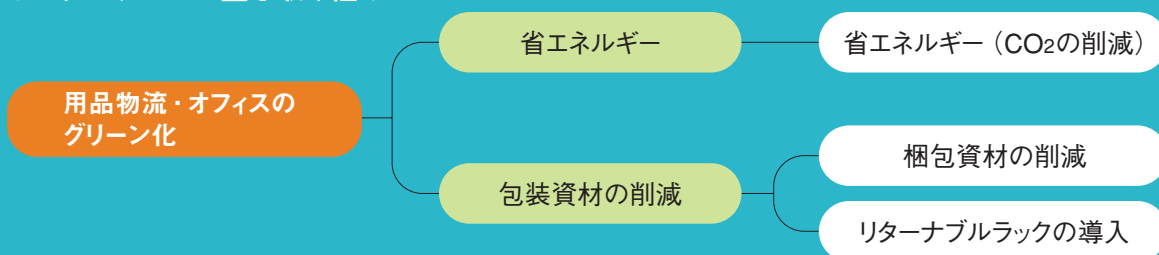
## 連結グループ会社で理念を共有しながら自主自立の活動を

Hondaでは、各連結グループ会社は基本理念を共有し、それぞれの事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、それぞれの環境課題に対して自主自立で高い目標を掲げて積極的に環境保全活動に取り組んでいます。ここでは特に、Hondaの研究開発機関である(株)本田技術研究所、Hondaの生産技術部門を担うホンダエンジニアリング(株)、Honda純正用品の研究・開発・販売を担う(株)ホンダアクセスの活動を報告するとともに国内連結グループ会社の環境負荷実績を報告します。

### 本田技術研究所・ホンダエンジニアリングの主な取り組み



### ホンダアクセスの主な取り組み



# (株)本田技術研究所の取り組み

Honda製品の研究・開発を担う本田技術研究所では、「世界でもっとも環境性能の優れた製品」の研究・開発に加えて、研究・開発施設内の環境保全活動に取り組んでいます。

年次目標と実績

## 2006年度の主な目標

- CO<sub>2</sub>排出量原単位：3.2%低減（2004年度比）
- CO<sub>2</sub>排出量：14.4万CO<sub>2</sub>トン
- 廃棄物発生量原単位：9%低減（2004年度比）

## 2006年度の主な実績

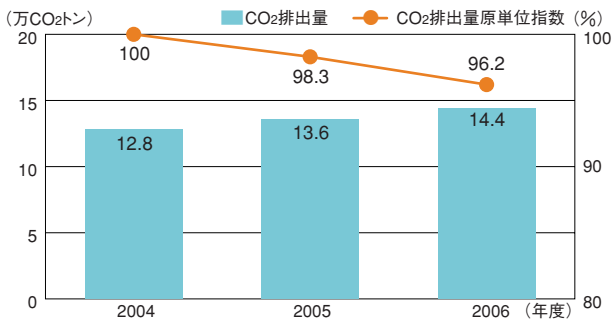
- CO<sub>2</sub>排出量原単位：3.8%低減（2004年度比）
- CO<sub>2</sub>排出量：14.4万CO<sub>2</sub>トン
- 廃棄物発生量原単位：13%低減（2004年度比）

## 環境負荷削減の実績

### 省エネルギー

2006年度の(株)本田技術研究所におけるCO<sub>2</sub>排出量原単位は、目標2004年度比3.2%低減に対して、実績は3.8%低減し、目標を達成しました。CO<sub>2</sub>排出量は14.4万CO<sub>2</sub>トンとなり、こちらも目標を達成しました。また、新エネルギー導入量は、四輪開発センター（栃木）におけるコージェネレーション、太陽光発電、NAS電池システムの導入により3,433kWとなりました。

#### ● CO<sub>2</sub>排出量とCO<sub>2</sub>排出量原単位指数（2004年度を100とした指数）

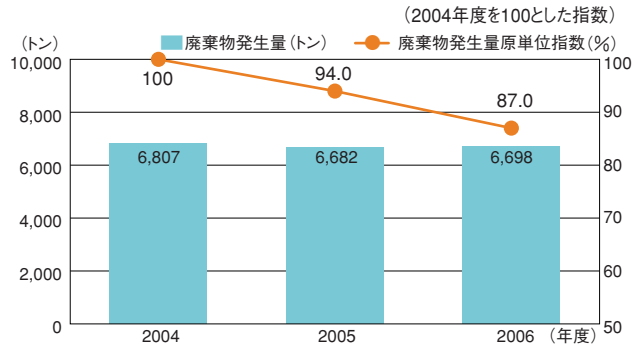


### ゼロエミッション

#### ● 廃棄物（副産物）の削減

2006年度の(株)本田技術研究所における廃棄物発生量は6,698トンとなり、また廃棄物発生原単位は、目標2004年度比9%低減に対して、実績は13%低減し、目標を達成しました。

#### ● 廃棄物発生量と廃棄物発生量原単位指数



### 事例紹介

#### ● 世界最大規模のNAS電池導入

（四輪開発センター栃木）

四輪開発センター（栃木）では、余剰電力の有効活用として、世界最大規模の12,000kWのNAS電池システムを2007年夏稼働へ向けて準備をすすめています。NAS電池は鉛蓄電池の約3倍という高いエネルギー密度が特徴で、割安で環



四輪開発センター（栃木）に建設中のNAS電池システム

境負荷の低い夜間電力利用による、電力平準化によるコスト削減と環境負荷低減ならびに無停電機能を併せもっています。このNAS電池システムの導入によって、9,000kWのピークカットと年間1,850CO<sub>2</sub>トンの削減効果を見込んでいます。

#### ● 自然エネルギーの有効活用

（四輪開発センター鷹栖ブルーピンググラウンド）

四輪開発センター（鷹栖ブルーピンググラウンド）では、地域特性に適した自然エネルギーの有効活用に取り組んでいます。冬期の降雪を保存し、雪蓄熱として冷温水エネルギー源として活用し、さらに、これまで海外で実施していた夏期の除雪機開発テストに活用しています。



四輪開発センター（鷹栖ブルーピンググラウンド）の降雪保存

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

# ホンダエンジニアリング(株)の取り組み

Hondaの生産技術部門を担うホンダエンジニアリング(株)では、「世界でもっとも環境負荷の少ない工場」を目指して生産設備の研究・開発及び施設内の環境保全活動に取り組んでいます。

年次目標と実績

## 2006年度の主な目標

- CO<sub>2</sub>排出量原単位：6%低減（2000年度比）
- CO<sub>2</sub>排出量：25,399CO<sub>2</sub>トン
- 廃棄物発生量：2,041トン
- 廃棄物リサイクル率：98.5%
- 廃棄物社外焼却量：72.1トン

## 2006年度の主な実績

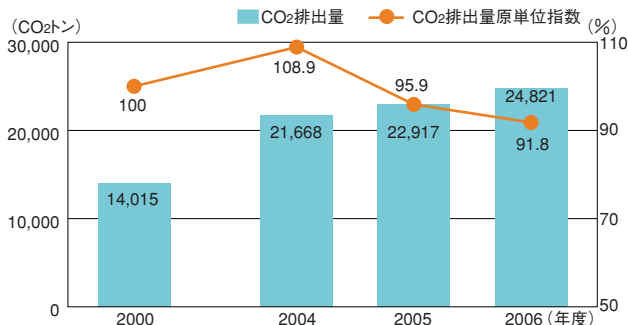
- CO<sub>2</sub>排出量原単位：8.2%低減（2000年度比）
- CO<sub>2</sub>排出量：24,821CO<sub>2</sub>トン
- 廃棄物発生量：2,051トン
- 廃棄物リサイクル率：98.3%
- 廃棄物社外焼却量：34.1トン

## 環境負荷削減の実績

### 省エネルギー

2006年度のホンダエンジニアリング(株)におけるCO<sub>2</sub>排出量原単位は、目標2000年度比6%低減に対して、実績は8.2%低減し、目標を達成しました。またCO<sub>2</sub>排出量は24,821CO<sub>2</sub>トンとなり、こちらも目標を達成しました。

● CO<sub>2</sub>排出量とCO<sub>2</sub>排出量原単位指数（2000年度を100とした指数）

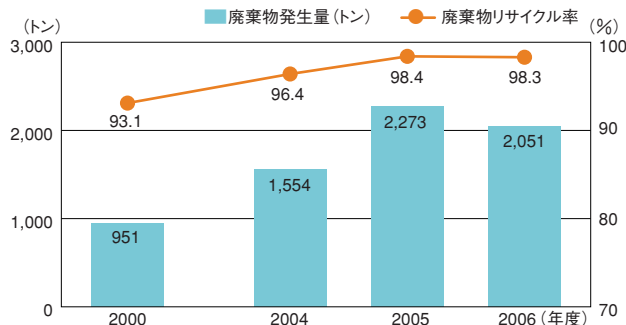


### ゼロエミッション

#### ● 廃棄物（副産物）の削減

2006年度のホンダエンジニアリング(株)における廃棄物リサイクル率は、目標98.5%に対して、実績は98.3%となり、目標を達成できませんでした。また廃棄物発生量は2,051トンとなりました。今後は、社内分別回収の徹底によりリサイクル率の向上につとめます。

● 廃棄物発生量と廃棄物リサイクル率



### 事例紹介

#### ● 水資源の有効利用を推進

ホンダエンジニアリング(株)では、水資源の有効活用を積極的に推進しています。工程排水（工業廃水）処理設備として、生活系（一般排水）だけでなく、工程より発生した廃水も生物処理による排水処理を実施しています。特に生産技術開発では多種多様な物質を含む廃水の処理が必要とされるため、処理設備は多種の吸着塔と膜分離循環型脱窒素活性汚泥処理及びハイブリッドシステムを採用しました。また、生活系の排水の再利用量を順次、拡大しています。



# (株)ホンダアクセスの取り組み

Honda純正用品の研究・開発・販売を担う(株)ホンダアクセスでは、「人と地球に優しい」用品の研究・開発・販売に加えて、各事業所(新座本社、栃木研究所、日高事業所)において環境保全活動に取り組んでいます。\*

※ホンダアクセス栃木研究所については本田技術研究所 四輪開発センター(栃木)の実績で報告されているため、ここでは物流拠点及びオフィスである新座本社と日高事業所の活動について報告します。

年次目標と実績

## 2006年度の主な目標

- CO<sub>2</sub>排出量:1,556CO<sub>2</sub>トン(2000年度比7%低減)
- 包装資材使用量原単位:1.65kg/台(2000年度比63%低減)

## 2006年度の主な実績

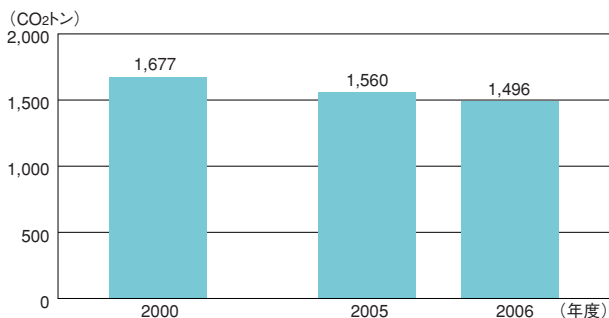
- CO<sub>2</sub>排出量:1,496CO<sub>2</sub>トン(2000年度比10%低減)
- 包装資材使用量原単位:1.64kg/台(2000年度比63%低減)

## 環境負荷削減の実績

### 省エネルギー

2006年度の(株)ホンダアクセスの新座本社と日高事業所におけるCO<sub>2</sub>排出量は、目標1,556CO<sub>2</sub>トン(2000年度比7%低減)に対して、実績は1,496CO<sub>2</sub>トン(2000年度比10%低減)となり目標を達成しました。これはクールビズ・ウォームビズの室温適正管理による省エネ対策や空調設備の高効率運転実施によるものです。今後もさらなる省エネルギー展開により、CO<sub>2</sub>排出の削減に努めます。

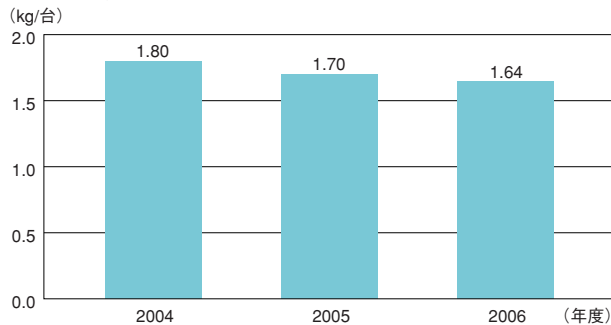
### ●CO<sub>2</sub>排出量



### 用品包装材使用量の削減

(株)ホンダアクセスは、包装の簡易化、包装材の仕様変更、包装箱の共用化により包装材の使用量削減を推進しています。2006年度の(株)ホンダアクセスにおける用品包装材使用量原単位は1.64kg/台となり、2000年度比63%低減を実現しました。

### ●用品包装材使用量原単位



### 包装材使用量の削減の主な取り組み

- ダンボール包材、ラミネート包材をポリ袋包装へ切り替え
- 過剰包装(隙間パッド等)の廃止
- 包装箱の共用化によるサイズ統合

### 事例紹介

#### ●輸送梱包材のリターナブル化

(株)ホンダアクセス日高事業所では、従来輸送時に使用する木製パレットを鉄製リターナブルラックに切り替え、循環利用することで、木材廃棄物の削減につとめています。



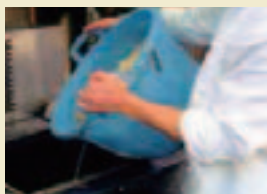
従来:  
木製パレットを用いた輸送



切り替え後:  
リターナブルラックによる輸送

#### ●生ごみ循環リサイクル

(株)ホンダアクセス新座本社及び日高事業所では、食堂施設にて発生する残飯をすべて生ゴミ処理設備により社内処理を実施しています。残飯はコンポストとして減量化され、肥料となることで、循環型リサイクルを実現しています。



残飯の投入



生ゴミ処理設備によるコンポスト化

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

# 国内連結グループ会社の環境負荷について

Hondaでは、各連結グループ会社は基本理念を共有し、それぞれの事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、それぞれの環境課題に対して自主自立で高い目標を掲げて積極的に環境保全活動に取り組んでいます。

ここでは国内連結グループ会社の環境負荷実績を報告します。

## 〈集計対象範囲について〉

国内連結グループ会社の環境負荷の実績は、以下に示す国内連結グループ会社計54社を集計対象としています。その詳細についてはP.88をご参照ください。

- 主要な連結グループ会社：4社  
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)ホンダアクセス
- 購買領域の国内連結グループ会社：32社
- その他領域の国内連結グループ会社：18社

注1) 水使用量については、国内連結グループ会社計44社を集計対象としています。

注2) PRTR対象物質については、主要な連結グループ会社3社を集計対象としています。

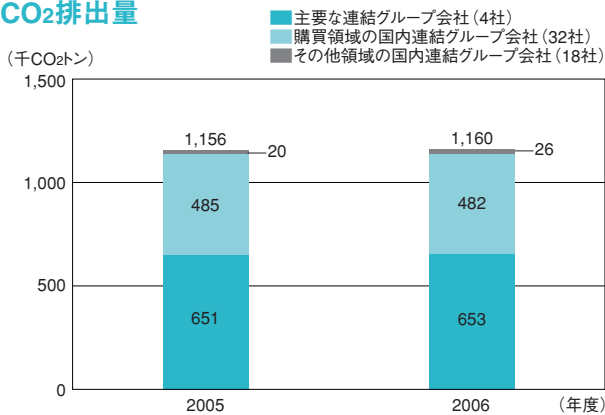
注3) その他領域に学校法人ホンダ学園を含みます。

注4) 主要な連結グループ会社の事業所内にその他領域の事業所が存在する場合、主要な連結グループ会社の環境負荷として集計しています。

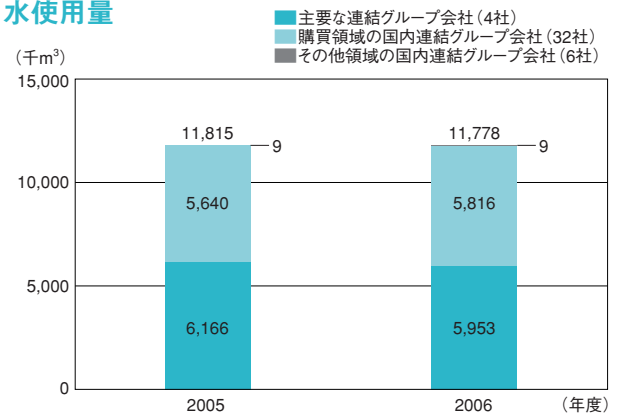
注5) 今後、上記の集計対象に含まれない国内連結グループ会社についても、順次、集計を進めます。

## 環境負荷実績について

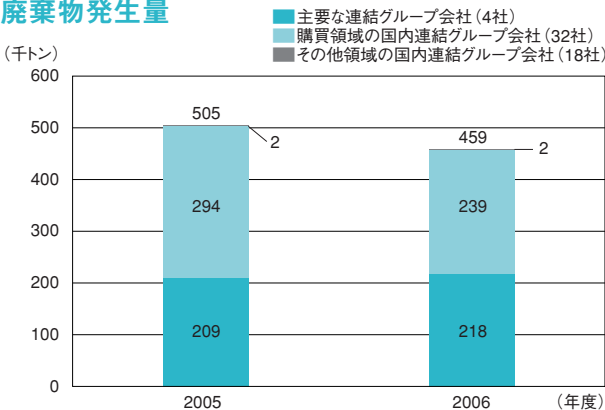
### CO<sub>2</sub>排出量



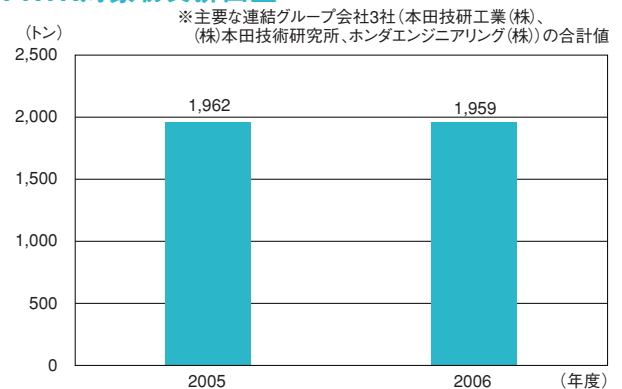
### 水使用量



### 廃棄物発生量

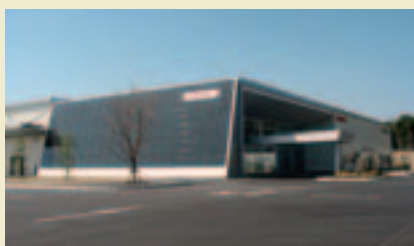


### PRTR対象物質排出量



### 事例紹介

#### 株式会社ホンダソルテック 太陽電池の生産・販売開始に向けて



(株)ホンダソルテック生産工場(熊本)

2007年秋より太陽電池の本格生産・販売を行う(株)ホンダソルテックの生産工場は、建屋の設計段階から環境配慮の取り組みを実践しています。モジュール生産時も、環境法規基準に対してより高いレベルに自主基準を設定する等、積極的に環境対応生産工場として取り組んでいきます。

#### ● 環境配慮の取り組み例

##### 生産工場の建設段階

- 場外残土処分を極力少なくなした造成計画
- 産廃土の出ない杭工法・環境配慮建材・再生材の採用
- 建物外皮の高断熱化
- 産業廃棄物発生の低減

##### モジュール生産段階

- Honda初の高度な工場排水処理施設の確立
- 工場排水を再利用し、水の使用量削減
- セレンを含んだ特別管理廃棄物の埋立ゼロ化



# 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。

Hondaは、地球的視野に立った環境保護活動や、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、さまざまな社会活動情報を幅広く発信しています。

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

## 環境を守る活動

### 国内「水源の森」保全活動

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、その地域の水源の森の保全活動を支援し、従業員・OBなど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域、水上奈良俣ダムの上流で、NPO CCC自然・文化創造工場 関東事業部が行っている自然保護と環境回復の植林活動、“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。
- 熊本製作所では、阿蘇山の外輪山に位置する大津町と協力し、菊池森林組合の指導のもと、菊池川源流域の約3ヘクタールの町有林で、荒廃した自然を保全し、以前のような豊かな水源涵養林へと戻すための森林保全活動を行っています。
- 浜松製作所では、天竜川の源流域でNPOプレンティアの森に支援する形で、水窪町にある山林で森林保全活動を行っています。
- 本社地区では、多摩川の源流域で(財)オイスカに支援する形で、小菅村の村有林で森林保全活動を行っています。
- 鈴鹿製作所では、鈴鹿川の源流域でNPO森林の風に支援する形で、亀山市にある山林で、間伐<sup>※2</sup>を主体とした森林保全活動を行っています。
- 栃木地区では、渡良瀬川の源流域にある足尾町の国有林の森林保全活動を実施しています。



熊本県大津町の植林作業

### ●2006年度「水源の森」保全活動ボランティア参加状況

事業所	開催回数	作業	参加人員
本社	2回	植林	72名
埼玉製作所	3回	下草刈り 除伐 <sup>※1</sup> 植林	114名
鈴鹿製作所	2回	間伐 <sup>※2</sup>	62名
浜松製作所	2回	植林	41名
熊本製作所	3回	植林 下草刈り	109名
栃木製作所	2回	植林 下草刈り	81名
合計	14回		479名 (延べ)



※1 除伐：幼齢林の手入れとして、不要な樹木を切り除くこと。

※2 間伐：主な木の生育を助けたり、採光をよくしたりするために、適当な間隔で木を伐採すること。

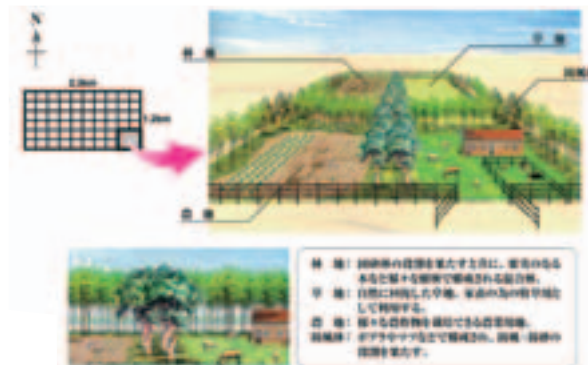
### 中国砂漠植林「喜びの森」計画

急激に砂漠化が進む中国・内蒙古自治区において、NPO・砂漠植林ボランティア協会が主催する砂漠緑化活動「喜びの森」計画を支援。2000年のスタート時より、事業計画への参画や、資金援助、砂漠植林ボランティアツアーを開催しています。2006年度は、5月と9月にボランティアツアーを実施し、多くの従業員やOBとその家族が参加しました。現在では、順調に緑を取り戻しつつあり、現地を視察された中国政府関係者、現地住民の方々による緑化活動も各地で始まるなど、緑化活動の輪が広がりをを見せています。



中国内蒙古自治区での植林作業

### ●「喜びの森」モデル森林農場の将来イメージ図



### 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。2006年度はHondaの事業所(東京、埼玉、鈴鹿、浜松、熊本、栃木)の周辺地域でのべ218回開催し、合わせて約1万4千名の子供達に体験をしてもらいました。間伐材など自然の素材を使ったプログラムは、子供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供達から、また体験したいとの声をいただきました。今後も小学校を中心に、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。

### ●2006年度「環境わごん」開催実績と参加人数

開催地域	開催実績	参加人数(延べ)
関東地区	52回	4,317名
鈴鹿地区	59回	2,932名
浜松地区	56回	4,421名
熊本地区	19回	778名
栃木地区	32回	1,535名
計	218回	13,983名



環境わごんの模様

### ビーチクリーン活動

Hondaは社会活動の一環として、独自開発した「牽引式ビーチクリーナー」を使用した、ビーチクリーン活動を実施しています。活動は、Hondaの従業員とOBのボランティアで構成されたビーチクリーンキャラバン隊と、地域の自治体とが協働で行います。このクリーナーは、熊手とフルイを応用したシンプルな構

造で、砂の表面を跳ね上げることで、砂地に入り込んだゴミの回収も可能となり、効率の高いクリーン活動が可能です。また、軽量コンパクトな設計で、生態系にもやさしいシステムとなっています。

2006年度は、全国19ヶ所で開催、のべ539人の従業員やOBが参加し、約3,000袋\*のゴミを回収しました。

07年度は、自治体からの要請に応え、安全管理や稼動環境の面で調整のとれた自治体に対しては、ビーチクリーナーの貸し出しも開始しました。



ビーチクリーナーでの砂浜のゴミ回収

\*45ℓゴミ袋換算。流木・タイヤを除く

## 低公害車フェア等への協力・支援活動

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。2006年度は、合計で23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/2007/data/>



エコカーワールド2006

## NGO、環境関連基金等への支援

2006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9件の支援・協賛を行いました。社会活動の支援・協賛実績一覧は右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/2007/data/>

## 環境関連の受賞

受賞名	主催	受賞者	受賞年月
栃木県「公害優良企業」表彰	栃木県	本田技研工業(株) 栃木製作所	2006.9
使用済みオイルフィルターリサイクル事業 「資源循環技術・システム表彰」を受賞	(財)クリーン・ジャパン・センター	(株)ミツギ産業 本田技研工業(株)	2006.10
シビックハイブリッド 平成18年度「省エネ大賞」の「資源エネルギー庁長官賞」を受賞 「Honda環境年次レポート2006」	経済産業省	本田技研工業(株)	2007.1
「第10回環境報告書賞」の「最優秀賞」を受賞	東洋経済新報社	本田技研工業(株)	2007.5

## 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の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、さまざまな環境情報を幅広く社会に向けて発信しています。

### 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。

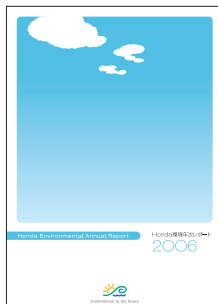
### 媒体・イベント等を通じた環境情報発信

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Honda環境年次レポート(環境年次報告書)</li> <li>•その他環境関連冊子の発行</li> </ul>
インターネット	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Hondaホームページ</li> <li>http://www.honda.co.jp/environment/ (上記冊子類を含めた各種環境情報公開)</li> </ul>
施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>•FAN FUN LAB</li> <li>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)</li> <li>•HELLO WOODS'</li> <li>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)</li> </ul>
イベント	<ul style="list-style-type: none"> <li>•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)</li> <li>•環境展の開催</li> <li>•新型車/新技術発表会</li> </ul>
広告	<ul style="list-style-type: none"> <li>•企業広告</li> <li>•商品広告/商品カタログ</li> </ul>

### ●Honda環境年次レポート2006受賞

『Honda環境年次レポート2006』が、東洋経済新報社が主催する「第10回環境報告書賞」の「最優秀賞」を受賞しました。この賞は、環境報告書の普及と内容の向上のため、1998年にグリーンリポーティングフォーラムと東洋経済新報社が創設した賞です。受賞理由としては、多様な事業領域について目標・実績が明確に示されていた点、及び世界各地に製造販売の拠点を持つ企業としてグローバル情報を十分に開示した点が高く評価されました。

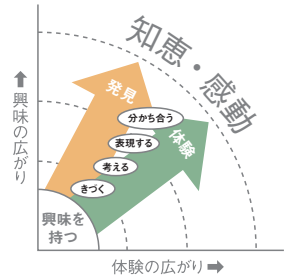


### 環境教育支援活動

#### ●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たちを中心に、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、自然の不思議さや英知に気づくこと、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。ハローウッズは、落葉広葉樹が広がる広大な八溝山塊の森に属しています。この森に生きる植物、虫、動物などの生態行動や森での遊びを通して自然に興味を持ち、その中でさまざまな発見が生まれ、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。



里山を教材・教室として、まず自然に興味を持ってもらい、気づき・発見し考えること。この体験が知恵や感動につながると考えています。



#### ●来場者数(概数)の推移

2003年度	2004年度	2005年度	2006年度
49,000名	65,000名	77,000名	86,000名

#### ●ファンファンラボ

「ツインリンクもてぎ」で展開している「FAN FUN LAB」(ファンファンラボ)では、学校団体向けの学習プログラム“新エネルギー教室”やイベント開催時のワークショップなどで、実際のHonda FCX(水素燃料電池車)を用いた学習活動を行っています。この学習プログラムでは、地球温暖化となるCO2の問題や次世代の環境を考えたエネルギーは何かを、感じて・考える場の提供を目指して運営しています。



新エネルギー教室受講者数	886名(2006年度)
--------------	--------------



## 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。2006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49件、参加人数は約20万人となりました。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。

W <http://www.honda.co.jp/environmental-report/2007/>

## 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。2006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。

### 事例紹介

#### ●(株)ホンダトレーディングが全Hondaグループに展開する資源の循環モデルについて

Hondaの連結グループ会社である(株)ホンダトレーディングは、循環型社会を実現する環境ビジネスの確立を目指し、さまざまな環境関連分野において先進性のあるビジネスに取り組んでいます。その一環として、Hondaグループ内で発生するさまざまな紙類・木質類を回収・再生し、社内外でふたたび循環活用するモデルの構築を進めています。

2007年3月には、品質改革センター栃木で、駐車場増設に伴う緑地伐採で発生した伐採木を製紙原料として再利用し、約15トンの印刷用紙を制作しました。この印刷用紙は、Hondaグループ内で発行する印刷物での活用を進めています。また、2007年4月には、Hondaが発行する外部販促冊子のうちモデルチェンジ等で不要となった旧カタログ類を製紙原料として回収・再生し、Honda社内で使用する約35トンの再

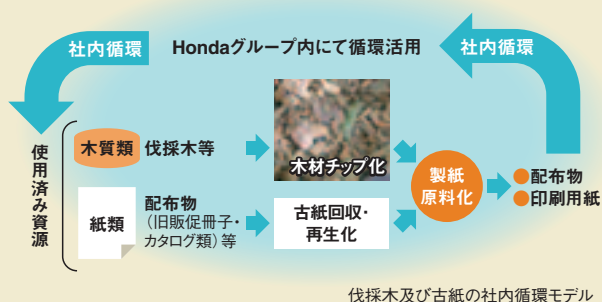
生紙を制作しました。『環境年次レポート2007』もこの再生紙を活用しています。

(株)ホンダトレーディングは、今後、Hondaグループ内で発生する使用済みコピー用紙、各事業所や所有地の伐採木等のほか各事業所内で発生する紙類・木質類等を回収・再生する社内循環モデルを推進していく予定です。

#### ●埼玉製作所の正門リニューアルで道路混雑解消

埼玉製作所の正門周辺は、これまで横断歩道とトラックが出入りする門が近いことから、歩行者の横断とトラックが出入りする台数が増加したときなどに、道路が混雑することがありました。そこで、Hondaは、歩行者が安全に道路を横断できるように狭山市と協議の上、歩道橋を設置しました。今後歩道橋は狭山市に寄贈する予定です。

また、トラックが出入りする位置を横断歩道から15mほど離すことで、トラックの出入りをスムーズにして、道路の混雑緩和と歩行者の保護に繋がりました。



2007年5月に開通した歩道橋

## 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低減を促進することを目的に、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。2005年度より、各事業領域毎のテーマ報告会を毎年開催し、Hondaグリーン大会を3年に1度開催することとしました。

2006年度は、昨年度同様、2007年度の本大会へ向けて各領域ごとに報告会を開催するとともに、優秀事例の水平展

開を図りました。

また、2007年度開催予定のHondaグリーン大会では、グループ企業全社に参加対象を広げ、各事業領域の優秀事例発表に加え、3年間の取り組み成果と今後の方針を共有することにより、Hondaグループ全体での環境保全活動をさらに強化していきます。



グリーン大会の様相



# グローバル環境情報

Hondaは世界の各地域において、最も環境負荷の小さい工場から、最も環境性能の優れた製品を生み出すことを使命と考えています。ここでは、世界の各地域における四輪車の環境性能、生産領域の環境負荷物質の集計など、海外での取り組み事例を紹介します。

---

製品領域	.....P.69
生産領域	.....P.71
海外での取り組み	.....P.72

# グローバル環境情報 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低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。

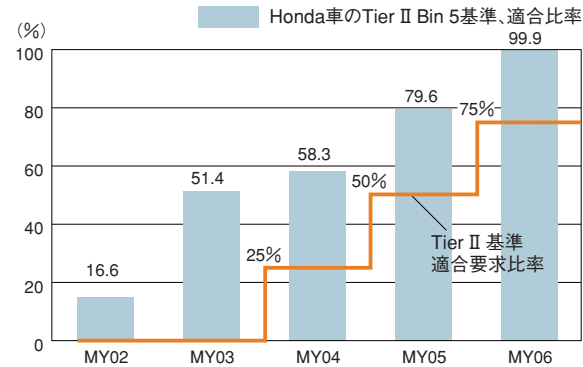
1. 排出ガス低減・燃費性能のさらなる向上
2. ハイブリッド車の進化
3. 代替エネルギー車の普及

## 環境負荷低減に向けて

### ●北米地域 (米国)

Hondaは、米国における企業平均燃費において自動車業界をリードし続けています。また排出ガスのクリーン化においても、Honda/Acura両ブランドの全車が米国EPAの厳しい排出ガス基準を達成しています。(Tier II Bin 5)

### ●HondaのTier II Bin 5基準に対する早期対応



シビック Coupe (米国)

### ●欧州地域

欧州では、2001年モデルのシビック (一部仕向地) 以降、各モデルの全面改良のタイミングでEURO IV規制に適合することにより、排ガス低減を推進してきました。また、既存モデルの低燃費化に加え、ハイブリッド車、ディーゼル車の市場投入により、製品からのCO<sub>2</sub>排出量の低減を着実に進めています。特にディーゼル車においては、自社製2.2ℓエンジンを搭載したアコードを2003年12月に発売して以来、FR-V (日本名エディックス) に加えて、2006年1月からは新型シビックを販売開始しました。さらに2007年1月より販売開始した新型CR-VにはDPFを搭載し、燃費向上とともに排出ガスのさらなるクリーン化に努めています。



CR-V (欧州)

### ●アジア・大洋州地域

タイにおいてHondaは、将来導入されるEURO IVレベルの規制を前倒して達成したJazz (日本名フィット) に引き続き、2005年発売の新型シビック、2006年発売の新型CR-VにおいてもEURO IVレベル対応商品として現地生産しており、Jazz以降、全ての発売機種について同レベルに対応しています。



シビック (タイ)

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

## ●中国地域

中国においてHondaは、規制に先んじて全ての販売機種に対し、欧州の排ガス基準であるEURO IVレベル対応商品としています。また、燃費性能でクラストップレベルであるCity(日本名フィット アリア)やシビックに加えて、2007年7月に、さらに燃費性能に優れたシビックハイブリッドを発売開始予定です。



City(中国)

## ハイブリッド車の進化

Hondaは1999年11月に、「HondaIMA(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、2005年11月より新Hondaハイブリッドシステム「3ステージ-VTEC+IMA」搭

載の「シビックハイブリッド」を発売しました。Hondaは、今後、世界の主要市場での販売を見据えて、より一層の燃費向上と、さらに低価格を実現したファミリーユースに適した新型のハイブリッド専用車を開発し、よりお求めやすい価格で、世界のより多くのお客様へハイブリッドをお届けし、CO<sub>2</sub>の低減に貢献していきます。

## 代替エネルギー車の普及

### ●北米地域(米国)

北米においてHondaは、燃料電池車「FCX」を延べ23台(日米で合わせて延べ34台)リース販売し、2005年に世界で初めて個人ユーザーへ販売しました。さらに2007年には米国人女優のクオリアンカ・キルヒャーさんに納車しました。また、カリフォルニア州トーランスでは、天然ガスから水素を製造し、燃料電池車に水素を供給するとともに、家庭に熱と電力を供給するHome Energy Stationなどの水素ステーションの実証試験を続けています。



クオリアンカ・キルヒャーさんとHonda燃料電池車「FCX」

また、天然ガス車「シビックGX」は、1998年の第一世代より、2001年モデルの第二世代を経て、パワーと高速道路燃費を大幅に向上した第三世代に至っています。また車両の進化に合わせ、安価な家庭用天然ガス車両燃料補給装置の普及拡大も行い、代替エネルギーの普及促進のための先駆的役割を担っています。



シビックGX(米国)

### ●南米地域(ブラジル)

サトウキビを原料としたエタノール燃料が普及している南米ブラジルでは、Hondaは80年代半ばから二輪で、そして四輪でも、エタノール混入ガソリンへの対応をしてきました。現在ではエタノール混入率が上がり、E100と呼ばれる100%エタノールも販売されており、Hondaは、どのようなエタノール混合率でも走行可能なフレキシブル・フューエル車を2006年11月にシビック、12月にはフィットに投入しました。



フィット FFV(ブラジル)

### ●その他の製品展開

一般家庭用小型コージェネレーションユニットは、日本国内で2003年3月の発売開始以来各ガス会社を通じて累計販売が4万5千台に達しています。北米においてHondaは、2007年3月より、クライメート・エナジー社と共同で家庭用小型コージェネレーションシステム「フリーワット」の販売を開始しました。寒冷地である米国北東部から販売を始め、将来的には米国の他寒冷地域での販売も視野に入れていきます。

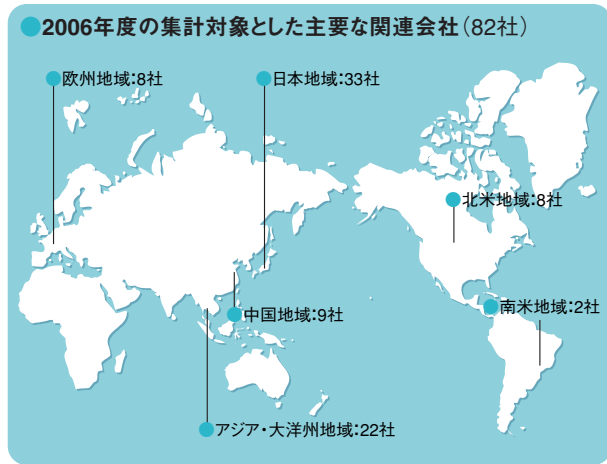


C/E社製「Freewatt」(右がHondaコージェネレーションユニット)

# グローバル環境情報

## 生産領域

Honda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。2006年度は、本田技研工業(株)を含む国内外の完成車組立関連会社及び主要部品関連会社についてCO<sub>2</sub>排出量、廃棄物社外埋立量、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、2006年度の集計対象は計82社で、Honda連結子会社、関連会社と主要関係会社における完成車組立会社をほぼ100%網羅しています。その詳細についてはP.88をご参照ください。

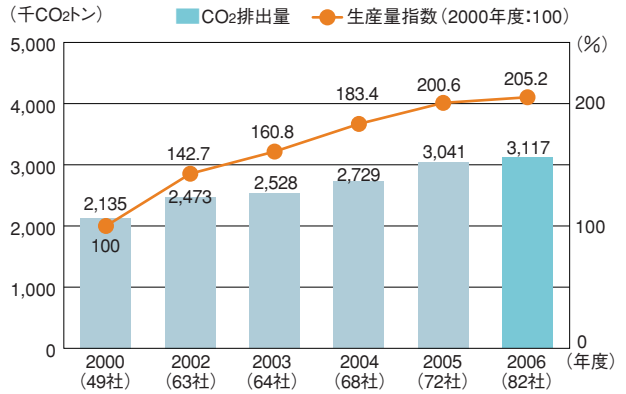


注1) ( )内は集計対象の関連会社数  
 注2) 海外のCO<sub>2</sub>排出量は、エネルギーの使用量より、各地域の電力係数を使用して算出。日本の電力係数については、日本環境省発行の「事業者からの温室効果ガス算定ガイドライン(ver1.6)」の係数を使用して算出。その他の係数についてはP.39の生産領域の換算係数を使用して算出。  
 注3) 廃棄物社外埋立量には、一部にその他の社外処理を含む。  
 注4) 生産量指数は、対象事業所の二輪車、四輪車、汎用製品の生産台数を合計し、指数化したもの。

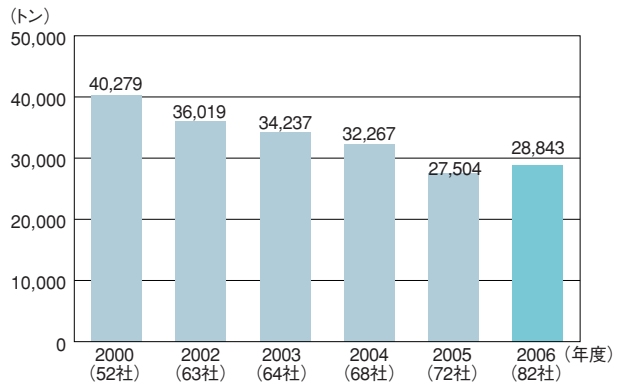
### ●各地域の環境データ(生産領域)

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(社)		33	8	2	8	22	9
エネルギー	電気(MWh)	1,640,964	1,125,753	145,214	155,744	380,587	330,880
	天然ガス(GJ)	3,749,523	5,671,260	110,541	781,334	442,219	112,678
	石油ガス(GJ)	1,266,746	23,777	110,500	0	822,465	520,158
	石油系燃料油 他(GJ)	1,256,349	322,822	1,211,853	704	2,429,919	228,843
廃棄物	社外埋立量(トン)	399	8,267	1,007	2,094	2,456	14,619
	リサイクル量(トン)	199,500	173,150	32,936	32,249	131,569	64,849
水資源	水道水(千m <sup>3</sup> )	5,762	1,919	1	755	2,702	2,955
	地下水(千m <sup>3</sup> )	4,654	1,908	1,069	92	269	304
	雨水(千m <sup>3</sup> )	92	147	0	0.1	5	0

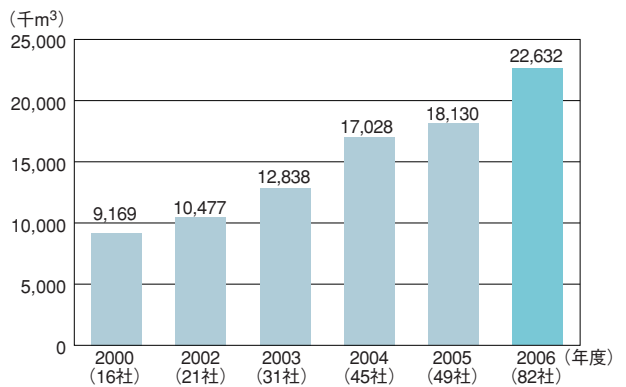
### ●CO<sub>2</sub>排出量



### ●廃棄物社外埋立量



### ●水資源使用量



緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ



# グローバル環境情報

## 海外での取り組み

### 北米地域

#### 触媒コンバーターのリサイクル (米国)

Hondaは米国で、触媒コンバーターのリサイクルを行っています。触媒コンバーターは、セラミック製の蜂の巣状のキャニスターの表面にプラチナ・パラジウム・ロジウムなどの貴金属をコーティングして作られています。使用済み自動車や、サービス活動を通してHondaの販売店が回収した触媒コンバーターは、リサイクル処理施設に搬送され、回収した貴金属類は触媒コンバーター製造会社に回され、セラミック部分は適切にリサイクルされます。このリサイクルシステムによって、埋立処分されるものは一切なく、すべてがリサイクルされることになります。



回収された触媒コンバーター

#### 二輪車等リターナブル梱包システムの拡大 (米国)

Hondaは米国において、完成二輪車等の輸送に、繰り返し使用可能なリターナブル梱包システムの導入を推進しています。2002年、二輪車、ATV (All Terrain Vehicle: 不整地走行用車)、パーソナルウオータークラフトのリターナブル梱包を開始しましたが、2006年には、アラスカ、ハワイを含む全州向けで100%リターナブル梱包に切り替えました。Hondaでは、これまで二輪車完成車の梱包に木製枠を使用していましたが、今回の100%スチール製で、しかも工場—販売店間で相互に返却可能な2ウェイ式のパレットを導入することによって、7,983トンの梱包材の削減を図ることができました。

#### ●リターナブル梱包の導入状況

		～2004年	2005年	2006年
米国内向け	木製クレートケース	50%		
	スチールケース	40%	50%	
	リターナブルスチールケース	10%	50%	100%
輸出向け	木製クレートケース	50%		
	スチールケース	50%	100%	

#### 北米における四輪輸送の鉄道利用 (北米)

Hondaは、北米において、Honda・Acuraブランド車の輸送に鉄道を利用しています。鉄道輸送は、トラックに比べ投入エネルギーが1/3程度で済むことからCO<sub>2</sub>排出を削減でき、しかも大量の車両を輸送できることから効率的な輸送が可能です。現在ではHonda車の米国内輸送の約80%が鉄道輸送で行われています。



完成車の鉄道車両への搬入

#### 省エネ・省資源の取り組み (北米)

エネルギーの消費を減らすには、浪費をやめることも効果的です。北米の生産事業所では、無駄を排除し、エネルギーの有効活用に注力しています。

Honda of Canada Mfg. の自動車工場では、生産活動が行われていないときには、設備を停止することが習慣となりました。休憩時には、各部門が設備や照明のスイッチを切ることを徹底しています。また、圧縮空気圧を稼働休止時に下げることで、1,000馬力のコンプレッサーの稼働を止めることができました。

同様に、Honda of South Carolina Mfg., Inc. の工場では、チェックリストを作って、節電活動を実施し、電力使用量を3%減らすことができました。

Honda Mfg., of Alabama L. L. C. の自動車工場第2ライン塗装部門では、徹底した分析を行い、生産に影響を与えず、エネルギー消費とコスト削減を実現する改善手段を探し出しました。不必要な照明を切る、生産休止時のオープンの温度を下げる、設備の稼働を止める等の対策を行った結果、昨年は生産量が約10%増加したにも関わらず、約75万ドルの費用を削減することができました。



## 欧州地域

### EU環境管理監査 (EMAS) の認証取得 (トルコ)

Honda Turkey (HTR)が事業展開するトルコはEUメンバーではありませんが、HTRは環境への意識高揚のため自主的に環境管理・監査スキーム (EMAS) 目標を掲げました。同時に、エネルギー管理、ゴミ減量化活動、排出ガス規制、その他の環境活動と同じように、環境活動が審査されるものとして、環境報告書を作成、発行しました。HTRは、認証機関AIB-VIN-COTTE Internationalによる2月18～22日の監査後、EMAS認証を取得することができました。

注) 監査は正式なものです。EMAS指令はEU指令であり、EUメンバーでないトルコにはまだ発行されていないため、HTRのEMAS認証は登録されていません。



EMAS認証

### リターナブル容器の導入による資源削減 (ベルギー)

Honda Belgium N.V.では、製品梱包材の使用量を抑制し、リサイクル可能な梱包材を使用するとともに、再利用可能なリターナブル容器の導入を進めています。

日本製バンパーは段ボール製の箱に梱包され、ほとんどが木製パレットに乗せて配送されますが、これらの梱包材は一度しか使用されないため、段ボールと木の使用は高価になります。同社では、従来の段ボール製の箱 (1箱当たり梱包バンパー数30本) をスチール製のリターナブル容器 (1箱当たり梱包バンパー数45本) に変更することによって、リターナブル容器に必要なダンボールを2層に減少させ、ダンボール使用総量を約3分の1にすることができました。

● 従来



● 新規



### 繰り返し利用可能な梱包方式の導入 (イタリア)

Honda Italia Industriale S.p.A. (HIA)は、梱包廃棄物の抑制について、Honda Europe Power Equipment SA (HEPE) (フランス) と密接に協力し、エンジン部品用に繰り返し利用することのできる梱包方法を導入しました。

2006年10月まで、HEPEが自社製品に組み込むために受領するエンジン部品は、パレットに乗せた嵩ばる段ボール箱で梱包されていましたが、現在HIAのエンジン部品は、丈夫なスチールとプラスチックで梱包されて提供されています。この梱包にはHIAに引き渡す新しいエンジンを詰めて、すべてHIAに戻されます。

これによってHEPEは、現場で発生する廃棄物総量を23%抑制することができ、HIAは、コストを削減できたばかりでなく、廃棄物としての段ボールを約75トン/年、木材を約30トン/年の割合で減らすことができました。

● 従来



● 新規



### バンパー塗装ラインの水の消費量削減 (ベルギー)

Honda Belgium N.V.では、塗装工場にある空気加湿設備用の上水を逆浸透水処理装置で賄っていますが、この逆浸透水処理装置に残った水を回収して、蒸発によって塗装キャビン内の水の消失をカバーしています。

逆浸透水処理装置の残水は十分な量があり、スプレーブースの水タンクの水量レベルを維持するに十分あり、残水はリザーバに集め、自動調節装置で必要に応じてスプレーブースの水タンクに自動的に汲み出されています。これによって、純水道水の消費を抑えることができます。

## アジア・大洋州及び中国地域

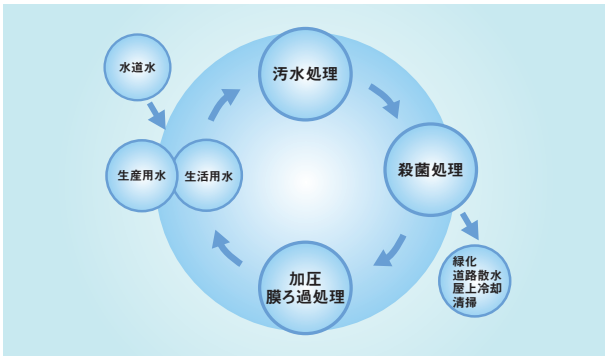
### 最新グリーンファクトリーが稼動 (中国)

武漢市にある東風ホンダ新工場、増城市にある広州ホンダ第二工場の両工場がそれぞれ2006年2月、9月に稼動開始しました。

両工場は、既存工場で培われた生産ノウハウとHondaの生産体質改革のコンセプト、地球環境や作業環境に配慮した「グリーンファクトリー」のコンセプトを融合して、新たにレイアウトした高品質、高効率なHondaの世界最先端の生産ラインを実現しました。

塗装工程の中塗り及び上塗り（ベースコート）で水性塗料を採用したこと、ロボット採用による塗着効率の向上により、VOC（揮発性化合物質）排出量を20g/m<sup>2</sup>と世界最少レベルに低減。生産工程の効率化による電力、ガス、水使用量低減などを達成しました。作業環境においても、大幅な騒音低減と省電力を実現した新搬送システムや、人による重量作業を軽減するアシスト機などを広く導入しています。

また、広州ホンダ第二工場では、自動車業界としては世界で初めて、「水のフル循環システム」の構築により、工場用水の外部排出をゼロにし、この循環システムによる節水効果は年間17万トンとなっています。



水のフル循環システム



水性塗装ライン

### 製品の環境負荷物質の現状把握 (パキスタン)

Atlas Honda Ltd.(AHL) は、昨年、パキスタンにおける全二輪メーカーの工場の中で初めて、溶接、塗装、車体組立、エンジン組立を同期生産する新工場を稼動しましたが、自動車産業が与える地球環境への影響とHondaが取り組む環境保全活動をより効果的に推進し、チャレンジを続けています。CO<sub>2</sub>(エネルギー)削減取り組みとして、サスペンションダンパーケース加工において、従来はディーゼルエンジン（自家発電機）による設備稼動（2台）によって生産活動を実施していましたが、新工場建設への環境保全施策としてこれを電気供給へ切り替える事でCO<sub>2</sub>削減への効果を生むことができました。また、まず自分たちが作る製品（二輪車）の環境負荷への現状把握を図るために、主力生産モデルCD70の有害物質含有量の測定に取り組みました。



環境負荷物質の含有量を測定するAHLのスタッフ



# 関連データ

---

製品環境データ .....	P.76
各事業所データ .....	P.78
2006年度「使用済み自動車再資源化等の状況」 .....	P.87
本レポートの対象 .....	P.88

---

# 製品環境データ

※2006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/2007/data/>

## 四輪車 2006年度 新型車・モデルチェンジ車の環境データ(代表機種)

機種名	シビック	ストリーム	パートナー	CR-V	エディックス	エリオンPlusステージ	クロスロード	シビック
代表記載タイプ	2.0GL	X	EL	ZX	24S	SG	20X	TYPE R
発売日	2006.4.7	2006.7.14	2006.7.25	2006.10.13	2006.11.30	2006.12.21	2007.2.23	2007.3.30
型式	DBA-FD2	DBA-RN6	DBE-GJ4	DBA-RE4	DBA-BE8	DBA-RR5	DBA-RT3	ABA-FD2
エンジン(原動機)型式	K20A	R18A	L15A	K24A	K24A	J35A	R20A	K20A
エンジン総排気量 (cm <sup>3</sup> )	1,998	1,799	1,496	2,354	2,354	3,471	1,997	1,998
駆動装置	駆動方式 <sup>※1</sup>	FF	FF	4WD	4WD	FF	FF	FF
	変速機	電子制御5速 オートマチック	電子制御5速 オートマチック	電子制御5速 オートマチック	電子制御5速 オートマチック	電子制御5速 オートマチック	電子制御5速 オートマチック	電子制御5速 オートマチック
車両重量 (kg)	1,280~1,300	1,350~1,380	1,220	1,530~1,580	1,480, 1,490	1,920~1,980	1,430~1,460	1,250
排出ガス	平成17年排出ガス規制適合 <sup>※2</sup>	○	○	○	○	○	○	○
	国土交通省「低排出ガス車認定制度」認定レベル <sup>※3</sup>	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★	★★★★
10・15+11モード	CO	0.40	0.40	0.50	0.40	0.50	0.40	0.60
	国土交通省届出値 (g/km) NMHC	0.013	0.013	0.013	0.013	0.013	0.013	0.04
	NOx	0.013	0.013	0.013	0.013	0.013	0.013	0.04
燃料消費率	10・15モード燃費 (km/ℓ)	13.6	14.8	15.4	11.6	12.0	8.5	13.8
	CO <sub>2</sub> 排出量 (g/km)	170.7	156.9	150.8	200.1	193.5	273.1	168.2
	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	—	○	○	○	—	—	○
	平成22年度燃費基準値+10%達成	—	○	○	○	—	—	—
	平成22年度燃費基準値+20%達成	—	—	—	—	—	—	—
燃費計 <sup>※4</sup> 装着状況	—	標準装備	標準装備	標準装備	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	京阪神七府県市	○	○	○	○	○	○	—
グリーン購入法適合機種	○	○	○	○	—	—	○	—
グリーン税制対象機種	—	○	○	○	—	—	—	—
騒音(国交省審査値)	近接dB(A)/原動機回転速度(rpm)	83/4,500	85/4,725	82/4,125	83/4,350	87/4,275	81/4,650	85/4,650
	加速dB(A)	74	73	75	74	75	75	74
	定常dB(A)(車両速度km/h)	69(50)	70(50)	69(50)	70(50)	70(50)	70(50)	70(50)
車室内VOC[自工会目標(厚生労働省室内濃度指針値以下)]	○	○	○	○	○	○	○	○
エアコン	代替フロン134a:使用量(g)	500	500	500	490	500	750	500
環境負荷物質削減	鉛 <sup>※5</sup> [自工会目標(96年使用量の1/10)]	○	○	○	○	○	○	○
	水銀 <sup>※6</sup> [自工会目標(05年1月以降使用禁止)]	○	○	○	○	○	○	○
	六価クロム[自工会目標(08年1月以降使用禁止)]	極微量使用	極微量使用	極微量使用	極微量使用	極微量使用	極微量使用	○
	カドミウム[自工会目標(07年1月以降使用禁止)]	○	○	○	○	○	○	○
リサイクル	リサイクル可能率 <sup>※7</sup>	車全体で90%以上	車全体で90%以上	車全体で90%以上	車全体で90%以上	車全体で90%以上	車全体で90%以上	車全体で90%以上

※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年排出ガス基準に対し50%低減レベル」認定車、「★★★★」…「平成17年排出ガス基準に対し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:鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外)

※6:ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)  
 ※7:「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。  
 注)燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

### 国内自動車排出ガス規制値 (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	

### 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~
平成22年度燃費目標基準値	21.2	18.8	17.9	16.0	13.0	10.5	8.9	7.8	6.4
平成22年度燃費目標基準+5%値	22.3	19.7	18.8	16.8	13.7	11.0	9.3	8.2	6.7
平成22年度燃費目標基準+10%値	23.3	20.7	19.7	17.6	14.3	11.6	9.8	8.6	7.0
平成22年度燃費目標基準+20%値	25.4	22.6	21.5	19.2	15.6	12.6	10.7	9.4	7.7

※燃費基準値は10・15モード燃費(km/ℓ)  
 ※ガソリン貨物車の平成22年度燃費目標基準は以下の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/2007/data000057.html>

### 国土交通省低排出ガス車認定基準 (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

### 国内自動車騒音規制値

項目	乗用車	軽貨物車/軽量貨物車
近接排気 基準値 dB(A)	96	97
加速走行 基準値 dB(A)	76	76
定常走行 基準値 dB(A)	72	74



**二輪車** (2006年度は、二輪車の新型車・モデルチェンジ車はありませんでした。)

**汎用製品** 2006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		船外機		家庭用コージェネ	発電機	耕うん機	
発売日		2006.11.1		2006.9.25	2006.12.1	2007.1.30	
機種名		BF90D	BF75D	家庭用小型コージェネ レーションユニット	EU55is	パンチ・エックス F402	
型式及びタイプ		BBCJ	BBAJ	UCEJ	EASJ	FAPJ	
						J	JA
エンジン型式及び形式		BEB CJ	BEB AJ	GE160V エンジン型式:GEACM	GX390K1 エンジン型式:GCAA	GX120K1 エンジン型式:GC01	
		4ストローク直列4気筒 縦形		4ストローク水冷 単気筒OHV	空冷4ストローク 単気筒OHV	空冷4ストローク単気筒 OHV	
総排気量 (cm <sup>3</sup> )		1,496	1,496	163	389	118	118
重量 (kg)		166	165	82	128.5	47	45
連続運転可能時間 (hr)		—	—	—	10.3 <sup>※3</sup> ~4.3	約2時間	約2時間
燃費	燃料消費率 [g/kWh]	350	340	0.42m <sup>3</sup> /Nh [都市ガス12A] 0.39m <sup>3</sup> /Nh [都市ガス13A] 0.17m <sup>3</sup> /Nh [LPGい号プロパン]	—	—	—
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 <sup>※1</sup>	—	—	—	○	○
		CARB Tier III汎用エンジン排出ガス規制への適合 <sup>※1</sup>	—	—	—	○	○
		日本陸用内燃機関協会自主規制への適合	—	—	—	○	○
騒音	EU騒音保証値L <sub>WA</sub> (dB (A))	—	—	—	89	—	—
	耳元騒音L <sub>PA</sub> (dB (A))	85/80 <sup>※2</sup>	82/75 <sup>※2</sup>	—	75	83	

※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 ティラー/リモコン:ティラーは船外機のグリップハンドル付近騒音値、リモコンは船室内からリモコンで操作した場合の騒音値。

※3 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		ハンドヘルド50cc以上	定置225~1000cc
該当機種		F402 (GX120)	EU55is (GX390)
EPA規制 (Phase II) (g/kW-hr)	CO (耐久劣化込み)	603	610
	HC+NOx (耐久劣化込み)	72	12.1

項目		80~225cc水平	225cc以上
該当機種		F402(GX120)	EU55is (GX390)
CARB規制 (Tier III) (g/kW-hr)	CO (耐久劣化込み)	549	410
	HC+NOx (耐久劣化込み)	10.0	9

項目		携帯機器用エンジン	非携帯機器用エンジン
該当機種		50cc以上 F402 (GX120)	225cc以上 EU55is (GX390)
日本陸用内燃機関協会自主規制 (g/kW-hr)	2003年1次規制値 (新エンジン規制)	CO 603	519
		HC+NOx 166	13.4
	2008年2次規制値 (インユース規制) <sup>※1</sup>	CO (耐久劣化込み) 603 <sup>※2</sup>	610
		HC+NOx (耐久劣化込み) 72 <sup>※2</sup>	12.1

※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 2011年からの適用。

# 各事業所データ

## 水質・大気・PRTR

### 本田技研工業株式会社

#### 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(2007年3月末現在):5,251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	7.0(6.6)	6.8
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	600	360	320(180)	222
浮遊物質(SS)	mg/l	600	360	50(16)	26.1
油分含有量	mg/l	30	18	9.7(2.0未満)	4.7
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	2	2	0.6(0.2)	0.3
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	2.0(1.2)	1.7
全クロム	mg/l	2	1.2	0.05未満	0.05未満
フッ素含有量	mg/l	8	5	3.1(1.9)	2.4
大腸菌群数	個/cm <sup>3</sup>	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	240	150	23(14)	20.8
燐含有量	mg/l	32	20	15(6.7)	11.7
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)	0.003未満
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.3	0.05未満	0.05未満

(記載事項補足説明) 2006年4月~2007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

#### 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 <sup>3</sup>	0.05	0.025	0.002	0.002
		0.10	0.05	0.003未満	0.003未満
		0.20	0.10	0.004(0.002未満)	0.002未満
窒素酸化物	ppm	0.25	0.125	0.002(0.002)	0.002
		70	10	10未満	10未満
		150	75	62(27)	48.5
		180	90	76(27)	60.2
塩化水素	mg/Nm <sup>3</sup>	230	115	110(38)	60.2
		250	125	120(120)	120
硫酸酸化物	Nm <sup>3</sup> /h	500	200	95(5.1)	49.6
ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm <sup>3</sup>	7.01	3.15	0.561(0.15)	0.36
		2.5	0.1	0.03	0.03

#### 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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
亜鉛の水溶性化合物	30,779	0	0	308	4,925	0	0	25,546
ビスフェノールA型エポキシ樹脂	56,067	0	0	0	2,510	0	489	53,068
エチルベンゼン	438,831	187,087	0	0	0	165,592	24,412	61,740
エチレンジクロール	1,861,200	0	0	0	0	0	0	1,861,200
キシレン	1,028,194	295,352	0	0	0	388,658	62,071	282,113
1,3,5-トリメチルベンゼン	37,148	32,725	0	0	0	0	4,423	0
トルエン	1,213,608	553,949	0	0	0	23,386	115,662	520,611
ニッケル化合物	5,490	0	0	1,263	933	0	0	3,294
フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	2,415	0	0	0	136	0	23	2,256
フッ化水素及びその水溶性塩	1,593	0	0	159	1,430	4	0	0
ベンゼン	26,730	38	0	0	0	0	1,671	25,021
ポリ(オキシエチレン)アルキルエーテル	1,325	0	0	133	954	0	238	0
マンガン及びその化合物	14,744	0	0	737	5,898	0	0	8,109
合計	4,718,124	1,069,151	0	2,600	16,786	577,640	208,989	2,842,958
ダイオキシン類(単位:mg-TEQ)	—	0.32	0	0	167.38	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(2007年3月末現在):1,302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	8.3(7.3)	7.7
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	10(0.5未満)	3.2
浮遊物質量(SS)	mg/l	50	25	4.8(0.1未満)	1.6
油分含有量	mg/l	5	2.5	1.8(0.5未満)	0.6
フェノール類	mg/l	1	0.5	0.1未満(0.05未満)	0.05未満
銅及びその化合物	mg/l	3	1.5	0.7(0.05未満)	0.1
亜鉛及びその化合物	mg/l	2	1	0.25(0.1未満)	0.10
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.9(0.06)	0.38
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.3(0.02未満)	0.11
全クロム	mg/l	2	1	0.1未満(0.02未満)	0.02未満
フッ素含有量	mg/l	8	4	0.2未満(0.2未満)	0.2未満
大腸菌群数	個/cm <sup>3</sup>	3000	1500	280(0)	15
窒素含有量	mg/l	120	60	15(6.3)	12
燐含有量	mg/l	16	8	0.64(0.1未満)	0.18
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01未満(0.005未満)	0.005未満
シアン化合物	mg/l	1	0.5	0.1未満(0.05未満)	0.05未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.2	0.1	0.1未満(0.005未満)	0.005未満
六価クロム化合物	mg/l	0.1	0.05	0.05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 <sup>3</sup>	0.1	0.05	0.006未満(0.001未満)	0.003未満
窒素酸化物	ppm	180	90	38(16)	32.1
硫黄酸化物	K値	8	4	0.046未満(0.003未満)	0.009未満

#### PRTR対象物質

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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
亜鉛の水溶性化合物	8,384	0	18	0	8,366	0	0	0
モリブデン及びその化合物	1,005	0	0	0	1,005	0	0	0
合計	9,389	0	18	0	9,371	0	0	0

(単位: kg)

### 浜松製作所

- 所在地(住所):静岡県浜松市中区葵東1-13-1
- 従業員数(2007年3月末現在):3,369人(細江工場含む)
- 設立年:1954年
- 水の放流先:下水道(生活・工業排水)・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	5.0~9.0	5.0~9.0	7.7(7.2)	7.5
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	600	300	109(28.8)	67.0
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	下水道放流のため対象外			
浮遊物質量(SS)	mg/l	600	300	188(69.6)	116
油分含有量	mg/l	35	17.5	13(2.5未満)	1.7
フェノール類	mg/l	5	2.5	0.2未満	0.2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	2	1	0.5(0.19)	0.33
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.7(0.3)	0.50
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.2(0.1未満)	0.1
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	1.8(0.1)	1
大腸菌群数	個/cm <sup>3</sup>	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	240	120	19.4(12.3)	15.9
燐含有量	mg/l	32	16	7.06(1.58)	4.32
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	0.03(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 <sup>3</sup>	0.20	0.1	0.02未満	0.02未満		
				0.25	0.13	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	74(24)	49.5		
				180	90	62(10)	32.6
				250	125	100(89)	94.5
塩化水素	mg/Nm <sup>3</sup>	700	350	93未満(87未満)	90未満		
				80	40	1.42(0.71未満)	1.1未満
硫黄酸化物	Nm <sup>3</sup> /h	2.22	1.11	0.07未満(0.06未満)	0.065未満		
ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm <sup>3</sup>	5	2.5	1.6	1.6		
				10	5	0.038(0.013)	0.0255

#### PRTR対象物質

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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	44,393	3,839	0	0	145	1,385	30	38,994
エチレンジクロール	227,576	0	0	0	0	0	0	227,576
キシレン	241,029	51,161	0	0	269	1,036	2,233	186,330
1,3,5-トリメチルベンゼン	2,096	1,973	0	0	81	40	2	0
トルエン	439,864	18,270	0	0	0	628	582	420,384
ベンゼン	11,821	47	0	0	0	60	0	11,714
合計	966,779	75,290	0	0	495	3,149	2,847	884,998
ダイオキシン類(単位:mg-TEQ)	-	19.90	0	0.42	94.60	0	0	0

(単位: kg)

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。

関連データ

浜松製作所 細江工場

- 所在地(住所):静岡県浜松市北区細江町気賀5794-1
- 従業員数:(浜松製作所に含まれる)
- 設立年:2001年
- 水の放流先:浜名湖(雨水のみ)
- 主要製品:船外機

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 <sup>3</sup>	0.10	0.05	0.01未満	0.01未満
窒素酸化物	ppm	150	75	69	55

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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	5,069	20	0	0	0	439	0	4,610
キシレン	25,246	101	0	0	0	2,194	0	22,951
トルエン	38,552	154	0	0	0	3,217	0	35,181
ベンゼン	1,698	7	0	0	0	146	0	1,545
合計	70,565	282	0	0	0	5,996	0	64,287

鈴鹿製作所

- 所在地(住所):三重県鈴鹿市平田町1907
- 従業員数(2007年3月末現在):7,021人
- 設立年:1960年
- 水の放流先:鈴鹿川
- 主要製品:シビック・フィット・エアウェイブ等
- 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	7.6(6.8)	7.3
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	44(3)	15
化学的酸素要求量(COD負荷量)	kg/日	192.5	173.2	159(111.4)	130.6
浮遊物質(SS)	mg/l	最大90平均70	最大81平均63	17(4)	10.8
油分含有量	mg/l	1	0.9	0.5(0.5未満)	0.5未満
フェノール類	mg/l	1	0.9	0.1未満	0.1未満
銅及びその化合物	mg/l	1	0.9	0.02(0.01未満)	0.01
亜鉛及びその化合物	mg/l	2	1	0.21(0.09)	0.14
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.71(0.07)	0.41
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.46(0.08)	0.29
全クロム	mg/l	2	1	0.2未満	0.2未満
フッ素含有量	mg/l	8	4	2.80(1.20)	1.82
大腸菌群数	個/cm <sup>3</sup>	3,000	1,500	160(10未満)	29.7
窒素含有量	kg/日	214.7	193.2	15.0(6.9)	10.5
磷含有量	kg/日	21.2	19.0	7.3(1.0)	3.05
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	0.06(0.05未満)	0.05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

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 <sup>3</sup>	0.20	0.100	0.0850(0.0002)	0.012
窒素酸化物	ppm	70	35	20.5(5.0)	10.5
		130	65	55.3(1.0)	20.9
		150	75	44.5(12.4)	19.6
		180	90	56.8(0.9)	23.1
		200	100	34.0(27.5)	30.8
230	115	64.3(1.0)	23.4		
硫黄酸化物	K値	14.5	7.25	0.99(0.0004)	0.03
ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm <sup>3</sup>	5	2.5	1.9	1.9

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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
亜鉛の水溶性化合物	28,995	0	115	0	5,829	0	0	23,051
ビスフェノールA型エポキシ樹脂	51,849	0	0	0	214	0	0	51,635
エチルベンゼン	275,343	108,362	0	0	0	94,386	8,579	64,016
エチレンジクロール	1,595,260	0	0	0	0	0	0	1,595,260
キシレン	926,624	223,459	0	0	0	350,859	20,933	331,373
1,3,5-トリメチルベンゼン	63,755	30,116	0	0	0	28,978	4,661	0
トルエン	785,052	255,483	0	0	0	21,664	15,093	492,812
ニッケル化合物	4,132	0	206	0	1,440	0	0	2,486
フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	9,653	0	0	0	97	0	0	9,556
フッ化水素及びその水溶性塩	1,974	34	274	0	1,666	0	0	0
ベンゼン	21,226	53	0	0	0	0	0	21,173
ポリ(オキシエチレン)エーテル	1,371	0	548	0	274	0	549	0
マンガン及びその化合物	8,721	0	871	0	1,307	0	0	6,543
合計	3,773,955	617,507	2,014	0	10,827	495,887	49,815	2,597,905
ダイオキシン類(単位mg-TEQ)	—	129.00	0	0	25.00	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(2007年3月末現在):2,921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	8.0(7.3)	7.6
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	最大10,平均7	3.5	3.1(1.5)	2.3
浮遊物質量(ss)	mg/l	最大15,平均10	5	4(1)	3.5
油分含有量	mg/l	最大1.5,平均1	0.5	0.5未満	0.5未満
フェノール類	mg/l	最大0.075,平均0.05	0.025	0.025未満	0.025未満
銅及びその化合物	mg/l	最大0.45,平均0.3	0.15	0.05未満	0.05未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	最大2,平均1.5	0.75	0.15(0.1)	0.13
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	最大4.5,平均3	1.5	0.16(0.05未満)	0.08
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
全クロム	mg/l	最大0.15,平均0.1	0.05	0.02未満	0.02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 <sup>3</sup>	3,000	1,500	220	220
窒素含有量	mg/l	最大120,平均60	30	10(1.6)	4.9
燐含有量	mg/l	8	4	1.8(0.43)	1.12
カドミウム及びその化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
シアン化合物	mg/l	0.1	0.05	0.05未満	0.05未満
鉛及びその化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
六価クロム化合物	mg/l	最大0.075,平均0.05	0.04	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 <sup>3</sup>	0.1	0.05	0.02(0.001未満)	0.003
窒素酸化物	ppm	150	75	65(12)	32
		180	90	32(6)	17
		230	115	43(5)	12

PRTR対象物質

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	公共用水域排出	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	1,985	40	0	0	0	0	0	1,945
エチルベンゼン	16,666	10,952	0	0	0	588	245	4,881
エチレングリコール	92,991	0	0	0	0	0	0	92,991
キシレン	248,110	126,583	0	0	0	81,810	8,644	31,073
トルエン	78,479	23,481	0	0	0	17,892	704	36,402
合計	438,231	161,056	0	0	0	100,290	9,593	167,292

(単位: kg)

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
- 主要業務: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(2007年3月末現在):838人
- 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	8.3(6.2)	7.1
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	7.9(0.1未満)	1.2
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	12.5	9.2(1.8)	4.8
浮遊物質量(SS)	mg/l	50	25	4.5(1.0未満)	0.8
油分含有量	mg/l	5	2.5	1.6(0.5未満)	0.6
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	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
亜鉛及びその化合物	mg/l	2	1	0.2(0.1未満)	0.1未満
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.3(0.1未満)	0.25
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	0.5(0.4)	0.5
大腸菌群数	個/cm <sup>3</sup>	3,000	1,500	7(0)	0.8
窒素含有量	mg/l	20	14	18.8(2.5)	9.2
燐含有量	mg/l	2	1	0.1未満	0.1未満
カドミウム及びその化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
シアン化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
鉛及びその化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
六価クロム化合物	mg/l	検出されないこと	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 <sup>3</sup>	0.1	0.05	0.002未満	0.001未満
		0.2	0.1	0.004未満	0.003未満
窒素酸化物	ppm	150	75	46	27.9
		230	115	70	33.3
硫酸酸化物	K値	7	3.5	0.018未満	0.0065未満

PRTR対象物質

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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
キシレン	1,720	263	0	0	79	0	127	1,251
トルエン	2,999	456	0	0	138	0	219	2,186
合計	4,719	719	0	0	217	0	346	3,437

(単位: kg)

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
- 主要業務:品質に関わる市場問題への対応
- 従業員数(2007年3月末現在):522人
- 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	7.9(7.0)	7.3
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	1.6(0.5未満)	1.3
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	12.5	6.7(2.9)	4.6
浮遊物質(SS)	mg/l	50	25	3.8(0.5未満)	1.3
油分含有量	mg/l	5	2.5	0.3(0)	0.2
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	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
亜鉛及びその化合物	mg/l	2	1	0.11(0.05)	0.1
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.12(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	0.02(0.01未満)	0.01未満
全クロム	mg/l	2	1	0.02未満	0.02未満
フッ素含有量	mg/l	8	4	0.02未満	0.02未満
大腸菌群数	個/cm <sup>3</sup>	3,000	1,500	6(0)	0.5
窒素含有量	mg/l	20	14	9(8.8)	8.9
燐含有量	mg/l	2	1	0.33(0.05未満)	0.09
カドミウム及びその化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
シアン化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
鉛及びその化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
六価クロム化合物	mg/l	検出されないこと	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 <sup>3</sup>	0.3	0.15	0.005未満	0.005未満
窒素酸化物	ppm	180	90	34.0	28.3
硫黄酸化物	K値	7	3.5	0.1未満	0.1未満

PRTR対象物質

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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	1,445	293	0	0	0	0	842	310
キシレン	7,639	1,553	0	0	0	0	4,430	1,656
トルエン	14,434	2,957	0	0	0	0	8,242	3,235
合計	23,518	4,803	0	0	0	0	13,514	5,201

(単位: kg)

株式会社本田技術研究所

四輪開発センター(和光)  
基礎技術研究センター  
航空機エンジン開発センター

- 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
- 主要業務: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	8.8(7.4)	8.3
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	600	300	130(27)	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	170(22)	100
油分含有量	mg/l	30	15	4.5(2未満)	2.7
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	10	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 <sup>3</sup>	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	240	120	51(14)	31
燐含有量	mg/l	32	16	3(0.1未満)	2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	0.01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 <sup>3</sup>	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
窒素酸化物	ppm	150	75	53(18)	32
硫黄酸化物	K値	9	4.5	0.2未満	0.2未満

PRTR対象物質

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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	1,222	154	0	0	48	0	1,020	0
キシレン	6,584	763	0	0	236	0	5,585	0
トルエン	10,896	851	0	0	460	0	9,585	0
合計	18,702	1,768	0	0	744	0	16,190	0

(単位: kg)

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。

## 二輪開発センター 汎用開発センター

- 所在地(住所):埼玉県朝霞市泉水3-15-1
- 主要業務:二輪オートバイ、汎用製品の研究開発
- 設立年:1973年
- 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	8.9(7.2)	8.7
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	600	300	440(17)	147
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	450(32)	169
油分含有量	mg/l	30	15	26(1)	7
フェノール類	mg/l	5	2.5	0.46(0.1)	0.26
銅及びその化合物	mg/l	3	1.5	0.03(0.01)	0.025
亜鉛及びその化合物	mg/l	5	2.5	0.26(0.06)	0.15
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.29(0.08)	0.18
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.04(不検出)	0.016
全クロム	mg/l	2	1	不検出	不検出
フッ素含有量	mg/l	8	4	0.16(不検出)	不検出
大腸菌群数	個/cm <sup>3</sup>	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	240	120	228(6)	80.1
燐含有量	mg/l	32	16	16.9(0.8)	6
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	不検出	不検出
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	0.05未満	0.05未満
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.25	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 <sup>3</sup>	0.1	0.05	0.0056未満(0.0047未満)	0.0052未満
窒素酸化物	ppm	150	75	52(24)	32
硫黄酸化物	K値	9	4.5	0.0031未満(0.0007未満)	0.0024

### 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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	12,491	65	0	0	246	0	12,180	0
キシレン	60,191	128	0	0	1,231	0	58,832	0
トルエン	112,471	369	0	0	4,570	0	107,532	0
ベンゼン	3,990	1	0	0	82	0	3,907	0
合計	189,143	563	0	0	6,129	0	182,451	0

## 四輪開発センター(栃木)

- 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
- 主要業務: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	7.7(7.2)	7.3
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	1.7(0.2)	0.8
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	12.5	8.0(3.3)	7.0
浮遊物質(SS)	mg/l	50	25	3.6(0)	1.3
油分含有量	mg/l	5	2.5	1.2(0)	0.2
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	3	1.5	0.05未満	0.05未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	2	1	0.1(0.09)	0.1
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	0.02未満	0.02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 <sup>3</sup>	3,000	1,500	36(0)	2.8
窒素含有量	mg/l	20	10	21(9.8)	15.0
燐含有量	mg/l	2	1	0.56(0.3)	0.4
カドミウム及びその化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
シアン化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
鉛及びその化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
六価クロム化合物	mg/l	検出されないこと	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 <sup>3</sup>	0.3	0.15	0.002未満	0.002未満
窒素酸化物	ppm	180	90	64.5(34)	47.1
硫黄酸化物	K値	7	3.5	0.19未満	0.19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	50,357	857	0	0	0	0	49,500	0
キシレン	491,582	9,864	0	0	494	0	481,224	0
トルエン	793,744	14,047	0	0	27	0	779,671	0
合計	1,335,683	24,768	0	0	521	0	1,310,395	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。

**四輪開発センター  
(栃木ブルービンググラウンド)**

- 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
- 主要業務: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:四輪開発センターの排水処理場經由芳賀工業団地処理センター經由野元川(生活・工業排水)

**水質** (水質については四輪開発センター(栃木)の排水処理場で処理されるため、四輪開発センター(栃木)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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	11,613	1	0	0	2	0	11,610	0
キシレン	53,324	3	0	0	8	0	53,313	0
1,3,5-トリメチルベンゼン	7,756	0	0	0	5	0	7,751	0
トルエン	128,730	29	0	0	1	0	128,700	0
ベンゼン	4,821	4	0	0	0	0	4,817	0
合計	206,244	37	0	0	16	0	206,191	0

**四輪開発センター  
(鷹栖ブルービンググラウンド)**

- 所在地(住所):北海道上川郡鷹栖町21線10号
- 設立年:1996年
- 主要業務: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:シュマム川

**水質**

**大気** (特定施設はありません)

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	6.7	6.7
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	160	80	24	24
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	160	80	45	45
浮遊物質(SS)	mg/l	200	100	45	45
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	0.5未満	0.5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	2	1	0.08	0.08
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	0.48	0.48
大腸菌群数	個/cm <sup>3</sup>	3,000	1,500	5	5
窒素含有量	mg/l	120	60	1.6	1.6
磷含有量	mg/l	16	8	0.09	0.09
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

**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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
キシレン	16,946	1	0	0	0	0	16,945	0
トルエン	33,018	6	0	0	0	0	33,012	0
ベンゼン	1,392	1	0	0	0	0	1,391	0
合計	51,356	8	0	0	0	0	51,348	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。



# ホンダエンジニアリング株式会社

- 所在地(住所): 栃木県芳賀郡芳賀町芳賀台6-1
- 設立年: 1990年
- 主要業務: 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	8.1(7.1)	7.5
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	17.5	3.1(0.5未満)	0.8
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	17.5	5.2(1.7)	2.9
浮遊物質(SS)	mg/l	50	35	2.8未満(1未満)	1.2
油分含有量	mg/l	5.0	3.5	1.0未満	1.0未満
フェノール類	mg/l	1	0.7	0.05(0.05未満)	0.05
銅及びその化合物	mg/l	3	2.1	0.05未満	0.05未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	2	1.4	0.05未満	0.05未満
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	2.1	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	2.1	0.02(0.01)	0.015
全クロム	mg/l	2	1.4	0.02未満	0.02未満
フッ素含有量	mg/l	8	5.6	0.3(0.3未満)	0.3
大腸菌群数	個/cm <sup>3</sup>	3,000	2100	0	0
窒素含有量	mg/l	20	14	8.8(2.2)	4.17
磷含有量	mg/l	2	1.4	0.95(0.1)	0.43
カドミウム及びその化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
シアン化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
鉛及びその化合物	mg/l	検出されないこと	不検出	不検出	不検出
六価クロム化合物	mg/l	検出されないこと	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 <sup>3</sup>	0.2	0.1	0.005未満	0.005未満
窒素酸化物	ppm	180	90	8.7	8.7
塩化水素	mg/Nm <sup>3</sup>	40	20	2.8未満	2.8未満
硫酸酸化物	Nm <sup>3</sup> /h	1.51	0.755	0.01未満	0.01未満

## PRTR対象物質

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	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
キシレン	1,085	397	0	0	283	0	405	0
ニッケル化合物	817	0	0	0	813	0	0	4
合計	1,902	397	0	0	1,096	0	405	4

(単位: kg)

## 2006年度 本田技研工業(株) PRTR対象物質<sup>※1</sup>(生産領域)

政令 番号	CAS番号	物質名	取扱量	大気排出	公共用水域排出	排出量計	下水道	社外 産業物処理 <sup>※3</sup>	移動量計	リサイクル <sup>※4</sup>	除去処理量	消費量 (製品移行量)
1	—	亜鉛の水溶性化合物	68,158	0	133	133	308	19,120	19,428	0	0	48,597
30	25068-38-6	ビスフェノールA型エポキシ樹脂	109,901	40	0	40	0	2,724	2,724	0	489	106,648
40	100-41-4	エチルベンゼン	780,302	310,260	0	310,260	0	145	145	262,390	33,266	174,241
43	107-21-1	エチレンジクロール	3,777,027	0	0	0	0	0	0	0	0	3,777,027
63	1330-20-7	キシレン	2,469,203	696,656	0	696,656	0	269	269	824,557	93,881	853,840
224	108-67-8	1,3,5-トリメチルベンゼン	102,999	64,814	0	64,814	0	81	81	29,018	9,086	0
227	108-88-3	トルエン	2,555,555	851,337	0	851,337	0	0	0	66,787	132,041	1,505,390
232	—	ニッケル化合物	9,622	0	206	206	1,263	2,373	3,636	0	0	5,780
272	117-81-7	フタル酸ビス(2-エチルヘキシル)	12,068	0	0	0	0	233	233	0	23	11,812
283	—	フッ化水素及びその水溶性塩	3,567	34	274	308	159	3,096	3,255	4	0	0
299	71-43-2	ベンゼン	61,475	145	0	145	0	0	0	206	1,671	59,453
307	—	ポリ(オキシエチレン)エーテル	2,696	0	548	548	133	1,228	1,361	0	787	0
311	—	マンガン及びその化合物	23,465	0	871	871	737	7,205	7,942	0	0	14,652
346	—	モリブデン及びその化合物	1,005	0	0	0	0	1,005	1,005	0	0	0
		合計	9,977,043	1,923,286	2,032	1,925,318	2,600	37,479	40,079	1,182,962	271,244	6,557,440
179	—	ダイオキシン類(単位:mg-TEQ)	—	149.22	0.00	149.22	0.42	286.98	287.40	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「—」は反応生成物質のため既当しませんが

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。

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

地下水

2006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	熊本製作所	四輪新機種センター
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	0.001未満	0.001未満
全シアン	検出されないこと	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出
有機リン	検出されないこと	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出
鉛	0.01mg/l以下	0.002	0.001未満	0.005未満	0.005未満	0.001未満	0.005未満
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	0.04未満	0.005未満
ヒ素	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.005未満	0.005未満	0.001	0.001未満
総水銀	0.005mg/l以下	0.0007未満	0.0005未満	0.0005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	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出
PCB	検出されないこと	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出
ジクロロメタン	0.02mg/l以下	0.0005未満	0.002未満	0.006	0.002未満	0.002未満	0.002未満
四塩化炭素	0.002mg/l以下	0.0005未満	0.0002未満	0.0002未満	0.0005未満	0.0002未満	0.0002未満
1,2-ジクロロエタン	0.004mg/l以下	0.0005未満	0.0004未満	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	0.0005未満	0.002未満	0.002	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	0.0005未満	0.004未満	0.004未満	0.004未満	不検出	0.004未満
1,1,1-トリクロロエタン	1.0mg/l以下	0.0005未満	0.0005未満	0.0006	0.001未満	0.0005未満	0.0005未満
1,1,2-トリクロロエタン	0.006mg/l以下	0.0005未満	0.0006未満	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	0.005未満	0.008	0.011	0.002未満	0.002未満	0.001未満
テトラクロロエチレン	0.01mg/l以下	0.0005未満	0.0072	0.0025	0.0005未満	0.0005未満	0.0005未満
1,3-ジクロロプロペン	0.002mg/l以下	0.001未満	0.0002未満	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	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	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	0.002未満	0.002未満
ベンゼン	0.01mg/l以下	0.0005未満	0.001未満	0.001未満	0.001未満	0.001未満	0.001未満
セレン	0.01mg/l以下	0.005未満	0.001未満	0.002未満	0.001未満	0.001未満	0.001未満
フッ素	0.8mg/l以下	0.22	0.2未満	0.08未満	0.1未満	0.08未満	0.2未満
ホウ素	1.0mg/l以下	0.2未満	0.1未満	0.06	0.08未満	0.01未満	0.1未満

測定項目	法基準値	事業所				
		品質改革センター-栃木	四輪開発センター(和光)ほか	二輪開発センター(ほか)	四輪開発センター(栃木)	ホンダエンジニアリング
カドミウム	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.01未満	0.001未満	0.001未満
全シアン	検出されないこと	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出
有機リン	検出されないこと	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出
鉛	0.01mg/l以下	0.002	0.001未満	0.01未満	0.001未満	0.001未満
六価クロム	0.05mg/l以下	0.005未満	0.005未満	0.05未満	0.005未満	0.005未満
ヒ素	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.01未満	0.001未満	0.001未満
総水銀	0.005mg/l以下	0.0005未満	0.0005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	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出
PCB	検出されないこと	不検出	不検出	不検出	不検出	不検出
ジクロロメタン	0.02mg/l以下	0.002未満	0.002未満	0.02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	0.002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	0.004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	0.02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	0.04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	0.001未満	0.0005未満	1未満	0.001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	0.006未満	0.0006未満	0.0006未満
トリクロロエチレン	0.03mg/l以下	0.001未満	0.002未満	0.03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	0.0005未満	0.0005未満	0.01未満	0.0005未満	0.005未満
1,3-ジクロロプロペン	0.002mg/l以下	0.0002未満	0.0002未満	0.002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	0.006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	0.003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	0.02未満	0.002未満	0.002未満
ベンゼン	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.01未満	0.001未満	0.001未満
セレン	0.01mg/l以下	0.001未満	0.001未満	0.01未満	0.001未満	0.001未満
フッ素	0.8mg/l以下	0.2未満	0.1未満	0.8未満	0.2未満	0.2未満
ホウ素	1.0mg/l以下	0.14	0.1未満	1未満	0.1未満	0.1未満

注)「-」は測定値なし。  
 ●本表は、測定会社による計量証明書上の測定値を、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

## 2006年度「使用済み自動車再資源化等の状況」

●開始した年月日:2006年4月1日 ●終了した年月日:2007年3月31日

項目			実績
フロン類	引取量	CFC引取重量	27,030.6 (kg)
		HFC引取重量	50,389.6 (kg)
		合計引取重量	77,420.2 (kg)
	引取台数	CFCの引取台数	97,075 (台)
		HFCの引取台数	152,083 (台)
		合計引取台数	249,158 (台)
費用	払渡しを受けた再資源化等預託金の額	522,179,038(円)	
	再資源化等に要した費用の総額	547,246,514(円)	
ガス発生器(エアバッグ類)	引取量	回収個数	23,951 (個)
		作動個数	132,533 (個)
		合計引取個数	156,484 (個)
	引取台数	回収台数	13,379 (台)
		作動台数	64,170 (台)
		一部回収/一部作動台数	150 (台)
		合計引取台数	77,699 (台)
	再資源化量	引き取ったガス発生器の総重量	16,191.9 (kg)
		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	15,237.9 (kg)
	再資源化率	ガス発生器の再資源化率	94.1%
費用	払渡しを受けた再資源化等預託金の額	139,247,869(円)	
	再資源化等に要した費用の総額	167,041,139(円)	
自動車破砕残渣(ASR)	引取量	引取重量合計	56,944.7(t)
		引取台数	289,062 (台)
	再資源化量	リサイクル施設投入ASR重量	44,184 (台)
		リサイクル施設排出残渣重量	36,075.6 (t)
		委託全部利用投入ASR相当重量	4,282.2 (t)
		委託全部利用投入ASR相当重量	7,617.5 (t)
		委託全部利用排出残渣重量	343 (t)
		減量されたASR重量	0 (t)
	再資源化率	自動車破砕残渣の再資源化率	68.6%
	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	1,955,838,038(円)	
	再資源化等に要した費用の総額	1,915,981,327(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  
 明海リサイクルセンター株式会社  
 エコシステム岡山株式会社  
 エコシステム小坂株式会社  
 株式会社エコバレー歌志内  
 小名浜製錬株式会社 小名浜製錬所  
 オリックス資源循環株式会社  
 株式会社カネムラエコワークス  
 株式会社カムテックス  
 北九州エコエナジー株式会社

共英製鋼株式会社  
 株式会社クリーンステージ  
 株式会社佐野マルカ  
 株式会社GE  
 シモダ産業株式会社 荒浜工場  
 新日本製鉄株式会社 名古屋製鉄所  
 株式会社住金リサイクル  
 株式会社青南商事  
 大栄環境株式会社 三木事業所  
 拓南商事株式会社

東北東京製鋼株式会社  
 豊田メタル株式会社  
 日鉱三日市リサイクル株式会社  
 広島ガステクノ株式会社  
 株式会社マテック ASR再資源化工場  
 三重中央開発株式会社 三重事業所  
 水島エコワークス株式会社  
 三菱マテリアル株式会社 直島製錬所  
 宮崎県環境整備公社  
 (五十音順)

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

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

緒言

基本理念

目標と進捗

環境マネジメント

環境保全活動実績

社会活動

グローバル情報

関連データ

# 本レポートの対象

## 購買領域

購買領域の主な実績は以下に示す32社の国内連結グループ会社を対象としています。

株式会社ユタカ技研 浅間技研工業株式会社 本田金属技術株式会社 株式会社ホンダロック 八千代工業株式会社 株式会社エム・エス・ディ 株式会社ショーワ	株式会社ケーヒン ティ・エステック株式会社 株式会社エフ・シー・シー 日信工業株式会社 武蔵精密工業株式会社 株式会社エフテック 柳河精機株式会社	株式会社エイチワン 株式会社山田製作所 株式会社アイキテック 高尾金属工業株式会社 田中精密工業株式会社 株式会社都筑製作所 株式会社アツミテック	新日工業株式会社 九州柳河精機株式会社 菊池プレス工業株式会社 合志技研工業株式会社 株式会社スチールセンター 日本プラスト株式会社 株式会社ホンダエレシス	株式会社ベストテックスキョーエイ 金田工業株式会社 株式会社丸順 株式会社増田製作所
--	---	---	--	---

## 生産領域

生産領域の実績は本田技研工業株式会社の以下の国内5生産事業所を対象としています。

本田技研工業株式会社  
埼玉製作所  
栃木製作所  
浜松製作所(細江工場を含む)  
鈴鹿製作所  
熊本製作所

## 輸送領域

輸送領域の実績は本田技研工業株式会社が生産する、四輪車、二輪車、汎用製品、補修部品の国内輸送を対象としています。

なお、包装資材についてはリターナブル資材を含めた、二輪完成車及びノックダウン(KD)部品<sup>※</sup>輸出资材を対象としています。

※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。

## オフィス領域

オフィス領域の実績は本田技研工業株式会社の以下の国内4オフィスビルを対象としています。

本田技研工業株式会社  
和光ビル  
青山ビル  
白子ビル  
八重洲ビル

## 国内連結グループ会社の活動

国内連結グループ会社の取り組みについては、主要な連結グループ会社3社を対象としています。

国内連結グループ会社の環境負荷については、以下に示す本田技研工業(株)を含む国内連結グループ会社計54社を対象としています。

<b>●主要な連結グループ会社</b> (4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 株式会社ホンダアクセス	株式会社ケーヒン ティ・エステック株式会社 株式会社エフ・シー・シー 日信工業株式会社 武蔵精密工業株式会社 株式会社エフテック 柳河精機株式会社 株式会社エイチワン 株式会社山田製作所 株式会社アイキテック 高尾金属工業株式会社 田中精密工業株式会社 株式会社都筑製作所 株式会社アツミテック 新日工業株式会社	九州柳河精機株式会社 菊池プレス工業株式会社 合志技研工業株式会社 株式会社スチールセンター 日本プラスト株式会社 株式会社ホンダエレシス 株式会社ベストテックスキョーエイ 金田工業株式会社 株式会社丸順 株式会社増田製作所	<b>●その他領域の国内連結グループ会社</b> (18社) 希望の里ホンダ株式会社 ホンダ太陽株式会社 水谷精器工業株式会社 株式会社ホンダファイナンス 株式会社ホンダ・レーシング 株式会社ホンダトレーディング 株式会社モビリティランド 株式会社レインボー・モーター・スクール アクト マリタイム株式会社 本田航空株式会社 中央航業株式会社 ホンダ特装株式会社 株式会社ホンダコムテック サーキットサービスクリエイツ株式会社 株式会社 ケイピーテック ホンダ開発株式会社 モビリティ文化出版株式会社 学校法人ホンダ学園
---	--	---	--

注1)水使用量については、国内連結グループ会社計44社を集計対象としています。  
注2)PRTRIについては、主要な連結グループ会社3社を集計対象としています。

## グローバル環境情報(生産領域)

グローバル環境データは以下に示す本田技研工業(株)を含む国内外の完成車組立会社及び主要部品会社の計82社(2010年CO<sub>2</sub>低減目標における生産時の低減目標の対象は、計73社)を対象としています。

<b>●日本</b> (33社) 本田技研工業株式会社 株式会社ユタカ技研 浅間技研工業株式会社 本田金属技術株式会社 株式会社ホンダロック 八千代工業株式会社 株式会社エム・エス・ディ 株式会社ショーワ 株式会社ケーヒン ティ・エステック株式会社 株式会社エフ・シー・シー 日信工業株式会社 武蔵精密工業株式会社 株式会社エフテック 柳河精機株式会社 株式会社エイチワン 株式会社山田製作所 株式会社アイキテック 高尾金属工業株式会社 田中精密工業株式会社 株式会社都筑製作所 株式会社アツミテック 新日工業株式会社 九州柳河精機株式会社 菊池プレス工業株式会社 合志技研工業株式会社 株式会社スチールセンター 日本プラスト株式会社 株式会社ホンダエレシス 株式会社ベストテックスキョーエイ 金田工業株式会社 株式会社丸順 株式会社増田製作所	<b>●北米</b> (8社) 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, LLC (米国) Honda Precision Parts of Georgia, LLC (米国) Honda Canada Inc. (カナダ) Honda de Mexico, S.A. de C.V. (メキシコ)	<b>●南米</b> (2社) Moto Honda da Amazonia Ltda. (ブラジル) Honda Automoveis do Brasil Ltda. (ブラジル)	<b>●欧州</b> (8社) Honda of the U.K. Mfg., Ltd. (英国) Honda Belgium N.V. (ベルギー) Honda Europe N.V. (ベルギー) Honda Italia Industriale S.p.A. (イタリア) CIAP S.p.A. (イタリア) Montesa Honda S.A. (スペイン) Honda Turkiye A.S. (トルコ) Honda Europe Power Equipment S.A. (フランス)	<b>●アジア/大洋州</b> (22社) Honda Automobile(Thailand) Co., Ltd. (タイ) Thai Honda Mfg. Co., Ltd. (タイ) Asian Autoparts Co., Ltd. (タイ) Honda Cars Philippines, Inc. (フィリピン) Honda Philippines, Inc. (フィリピン) Honda Parts Mfg. Co. (フィリピン) Honda Taiwan Co., Ltd. (台湾) Honda Siel Cars India Ltd. (インド) Honda Motorcycle and Scooter India(Private)Ltd. (インド)	Hero Honda Motors Ltd. (インド) Honda Siel Power Products Ltd. (インド) P.T. Honda Prospect Motor (インドネシア) P.T. Honda Precision Parts Mfg. (インドネシア) P.T. Astra Honda Motor (インドネシア) Honda Atlas Cars (Pakistan) Ltd. (パキスタン) Atlas Honda Ltd. (パキスタン) Honda Vietnam Co., Ltd. (ベトナム) Machino Auto-Parts Co.,Ltd (ベトナム) Honda Autoparts Mfg., SDN. BHD. (マレーシア) Honda Malaysia Sdn. Bhd. (マレーシア) Armstrong Auto Parts SDN. BHD. (マレーシア) HICOM-Honda Mfg. Malaysia SDN. BHD. (マレーシア)	<b>●中国</b> (9社) 本田汽車(中国)有限公司(中国) 東風本田汽車零部件有限公司(中国) 東風本田發動機有限公司(中国) 東風本田汽車有限公司(中国) 廣州本田汽車有限公司(中国) 五羊-本田摩托(廣州)有限公司(中国) 嘉陵-本田發動機有限公司(中国) 福建閩東本田發電機組有限公司(中国) 新大洲本田摩托有限公司(中国)
---	--	---	--	---	--	---



## 第三者による報告書評価

# Honda環境年次レポート 2007を読んで

神戸大学大学院 経営学研究科  
國部 克彦 教授

こくぶ かつひこ

大阪市立大学大学院経営学研究科修了。博士(経営学)、2001年より現職。2003年研究成果活用企業「環境管理会計研究所」創立。経済産業省「マテリアルフローコスト会計開発普及事業委員会」委員長、環境省「環境報告ガイドライン検討委員会」委員等を歴任。著書に「環境経営・会計」(有斐閣)などがある。



### ● 専門家向けの充実した報告書

Hondaの「環境年次レポート」は、環境問題の専門家を対象とした読み応えのある報告書の編集方針に大きな特徴があります。過度な「わかりやすさ」を追求して、かえって説明が不足してしまう報告書が少なくない中で、Hondaの骨太の報告書は高く評価できます。内容的にも、7つの領域別の環境保全活動を目標と実績を対比させて説明されており、読みこめば読み込むほど、理解しやすい構成になっています。

### ● 2010年の環境負荷削減目標

Hondaは昨年度に業界初の試みとして、全世界における製品及び生産活動におけるCO<sub>2</sub>排出量の低減目標を公表しました。今年度はその進捗状況を報告するとともに、日本国内における2010年の環境負荷削減目標を設定し、その実現へ向けて努力することを宣言している点は、環境保全活動の一層の進展として特筆に値します。これらの目標は製品と生産の両方の領域で設定されていることが大変重要で、これは製品使用時の環境負荷が大きい自動車産業の課題を十分に反映していると思えます。

### ● グローバルとグループ企業の情報開示

Hondaの報告書は日本国内の情報を中心にまとめられているものですが、グローバル環境情報についてもかなりページを割いて報告しています。また、国内グループ連結会社の取り組みについても今年から個別企業の取り組みが開示されるようになりました。環境情報開示の範囲の拡張をして、国内関係会社及び海外情報を充実させることは今後ますます重要になると思われます。

Hondaでは北米版の環境報告書も作成しており、その意味では本報告書は日本版になります。今後は、グローバル版も発行されれば、グローバル企業にとって環境報告書のひとつのモデルとなるになると思われれます。

### ● 環境保全活動を支えるマネジメントシステムの情報を

Hondaではこのように高い環境目標を設定して、自主自立の精神のもとでその達成へ向けて活動を展開しています。このような活動をグローバルレベルで展開するには、マネジメント手法も高度化することが必要と思われれます。全社目標の各部門目標への落とし込み方、総量ベースと原単位ベースの実績の整合化、環境指標と経済指標の連携方法、社員の環境保全活動への意識づけなど、おそらくHondaならではの取り組みがなされていると思われれますが、このあたりの説明を一層充実させれば、高い目標とマネジメントの整合性がより明確になると思われれます。

### ● 利用者(顧客)を巻き込んだ環境保全活動を

自動車は製品使用時の環境負荷が高く、使用時の環境負荷を低減させるためには、利用者(顧客)の協力が不可欠となります。今後は、利用者への啓蒙活動を一層進めることが必要に思われれます。そのためには、ステイクホルダーダイアログなどの双方向のコミュニケーションを実施し、Hondaの環境対応を進化させると同時に、顧客を巻き込んだ環境保全活動を実施することが、地球環境保全のためには重要と考えます。Hondaが世界の環境保全を強力に牽引し、今後とも一層発展されることを期待しています。

國部 克彦

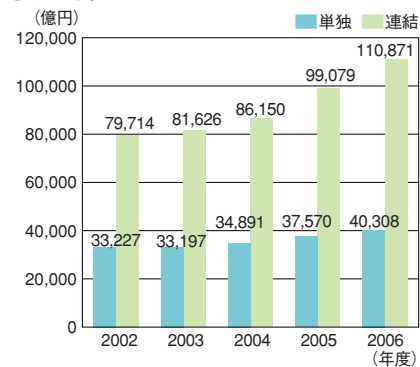


# 会社概要・財務データ

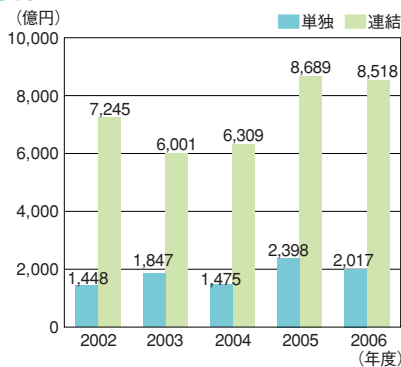
W <http://www.honda.co.jp/guide/corporate-profile>

<b>社名</b>	本田技研工業株式会社	<b>連結子会社</b>	405社(2007年3月31日現在)
<b>本社所在地</b>	東京都港区南青山2-1-1	<b>主要製品</b>	四輪事業 普通自動車、小型自動車、軽自動車
<b>設立</b>	1948年(昭和23年)9月24日		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
<b>代表者</b>	取締役社長 福井威夫		汎用事業 農機具、発電機、汎用エンジン、 芝刈機、船外機
<b>資本金</b>	860億円(2007年3月31日現在)		
<b>売上高</b>	連結:11兆871億円 (2006年度実績) 単独:4兆308億円		
<b>従業員総数</b>	連結:167,231人(2007年3月31日現在) 単独:26,652人(2007年3月31日現在)		

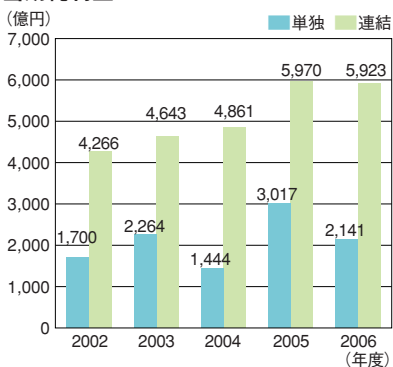
## ●売上高



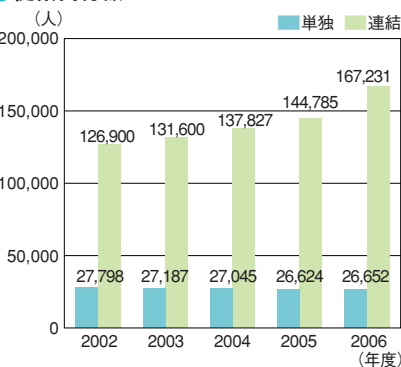
## ●営業利益



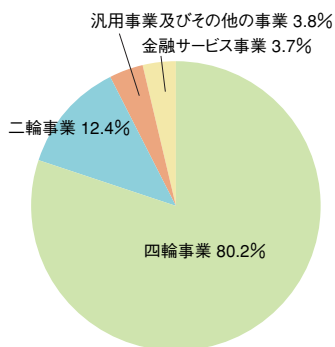
## ●当期純利益



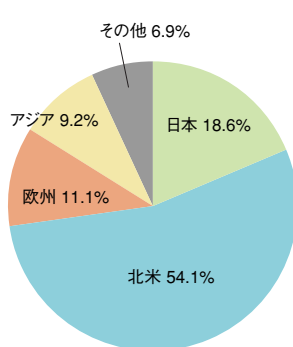
## ●従業員総数



## ●事業別売上高割合 (連結:2006年度)

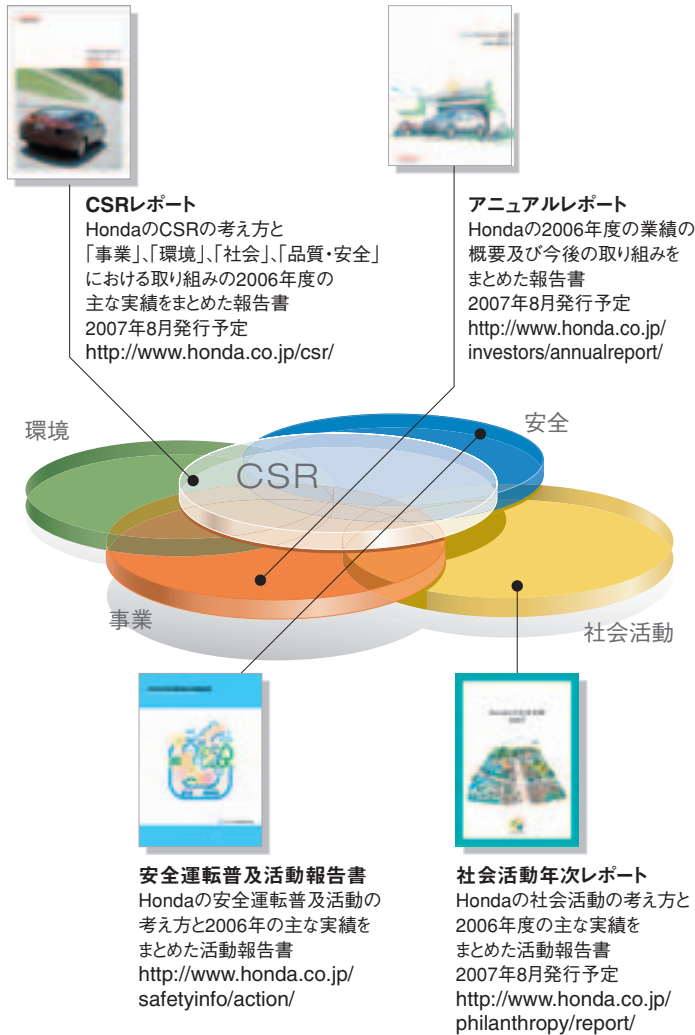


## ●仕向地別売上高割合 (連結:2006年度)



## その他の主な情報公開について

Hondaでは、『環境年次レポート』以外に年次の主な実績報告として、下に示す冊子を発行し、インターネットを通じて公開しています。



Hondaはこれらの報告書やレポートを通じて、年次の取り組み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図る媒体として活用し、Hondaの各領域での活動をさらに向上させていきたいと考えています。

なお、Hondaの主な開示情報は下に示すWebで公開しています。

### Hondaの主な情報開示サイト

#### 【会社情報】

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

#### 【CSR】

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

#### 【投資家情報】

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

#### 【環境】

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

#### 【社会活動】

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

#### 【安全】

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

#### 【安全運転普及活動】

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

## ●各領域責任者

営業領域	四輪営業	増田 耕司
		栗原 穰
	二輪営業	永田 実
	汎用営業	久慈 英樹
	部品事業	山口 康二
購買領域	リサイクル推進室	山下 行秀
	四輪購買	茂郷 敏幸

## 事業所領域 事業所環境総合責任者

埼玉製作所	下大沢 誠
栃木製作所	谷中 弘
浜松製作所	大西 唯之
鈴鹿製作所	味岡 正臣
熊本製作所	四本 誠一
四輪新機種センター	堀内 真
品質改革センター栃木	刈谷 幸広
本 社	永田 春記

## (株)本田技術研究所

四輪開発センター(和光)/基礎技術研究センター/	
航空機エンジン開発センター	河島 隆之
二輪開発センター/汎用開発センター	福田 力
四輪開発センター(栃木)/	
四輪開発センター(栃木ブルーピンググラウンド)/	
四輪開発センター(鷹栖ブルーピンググラウンド)	
	澤田 知之
ホンダエンジニアリング(株)	桜井 倍博

物流領域	製品及びKD部品	新井 智則
管理領域	総務	永田 春記
	人事	吉田 正弘
	広報	大島 裕志
事務局	環境安全企画室	水戸部 啓一

注) 2007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いません。

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います。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います。

## ●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いただけます。

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/2007/>

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、HELLO WOODS<sup>®</sup>、、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、不要となったHondaの旧カタログ等を製紙原料として配合したHonda独自の循環型再生紙(古紙配合率70%)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2007年6月



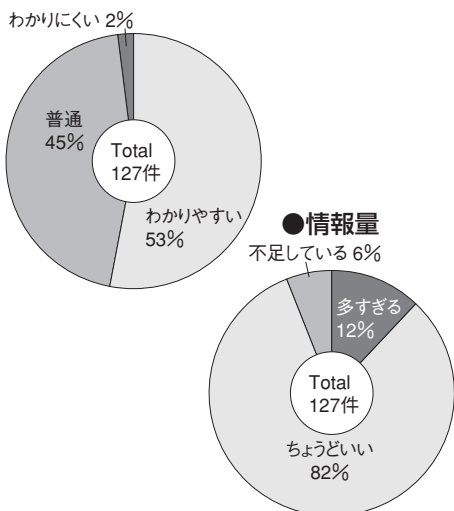
# Honda環境年次レポート2006 アンケート・インタビュー結果

アンケート期間:  
2006年6月～2007年5月 合計127件

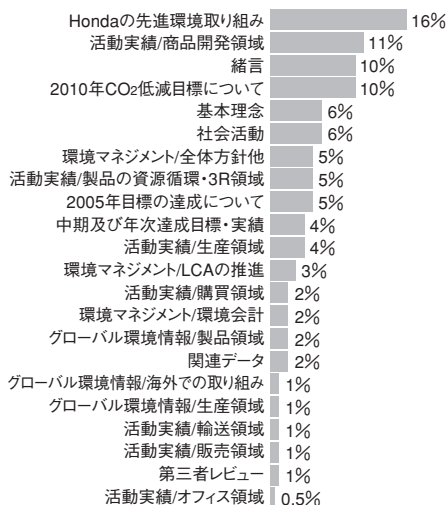
インタビュー期間:  
2007年1月～3月 合計3件

## ●アンケートの主な集計結果

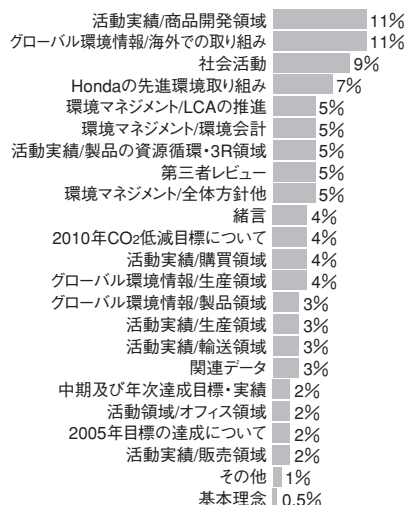
### ●わかりやすさ



### ●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

- 連結での環境取り組みの開示を期待している。  
→「国内連結グループ会社の環境負荷について」(P.58～62)に各連結グループ会社の環境活動や環境負荷実績を掲載しております。今後もHondaの基本理念を共有し環境負荷削減の取り組みを推進して参ります。
- 全世界でのCO<sub>2</sub>低減数値目標を公表される等、責任感のある環境活動を推進しており、その成果報告を期待している。  
→「2010年CO<sub>2</sub>低減目標の進捗について」(P.10～11)に、2006年度の

進捗を掲載しております。また、今年は新たな目標として「2010年度国内目標」を定めました(P.16～17)。目標の達成に向けて、全社一丸となって取り組み、進捗は環境年次レポートで報告いたします。

### ●Hondaの環境活動に関するご意見

- 社内外に対しての、環境コミュニケーション活動を期待
- Hondaが行っている環境取り組みを、より強く社外に向けて発信することを期待
- 今後もさらに環境取り組み施策を強化されることを期待

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2007」は、2006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>