

Honda環境年次レポート

2008

Honda Environmental Annual Report



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、環境情報を公開しています。

『Honda環境年次レポート』では「Hondaの環境への取り組みの進捗状況を正確にお伝えすること」を主眼としつつ、「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、環境への取り組みの全容」についても適宜、紹介しています。Hondaでは、本レポートを1年間の環境への取り組みに関するPDCA (Plan, Do, Check, Act)の一環として位置づけ、Hondaの環境への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、環境保全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もとづいてまとめています。

さらに『Honda環境年次レポートWeb版』では、環境データ集を掲載し、冊子に掲載していない詳細データも報告しています。



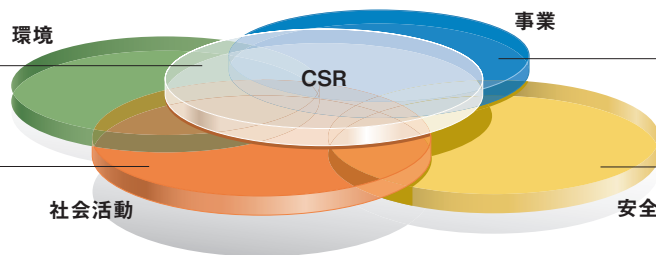
その他の主な情報公開について

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。



CSRレポート
Hondaの企業の社会的責任 (CSR) の考え方と、2007年度の「品質・安全」、「環境」、「ステークホルダー」、「社会」への取り組みをまとめた報告書。
2008年7月発行予定
URL <http://www.honda.co.jp/csr/>

アニュアルレポート
Hondaの2007年度の業績の概要をまとめた報告書。
2008年夏 発行予定
URL <http://www.honda.co.jp/investors/annualreport/>



社会活動年次レポート
Hondaの社会活動の考え方と2007年度の主な実績をまとめた活動報告書。
2008年7月発行予定
URL <http://www.honda.co.jp/philanthropy/report/>

安全運転普及活動報告書
Hondaの安全運転普及活動の考え方と2007年の主な実績をまとめた活動報告書。
URL <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/action/>



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の主な開示情報は右記ホームページで公開しています。

Hondaの主な情報開示ホームページ

- 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/>

Contents

- 2 Hondaの環境情報公開について
- 4 **緒言** 社長緒言／環境担当役員緒言
- 8 **基本理念** Honda環境宣言／企業活動に関する環境影響の把握と取り組み方針

10 グローバル視点での取り組み

12 2010年CO₂低減目標と進捗

- 14 **環境マネジメント** 全体方針／体制／各事業所の環境マネジメント／環境リスクマネジメント／LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進
- 17 **商品開発領域**
 - 18 四輪車 2007年度の先進的取り組み／2007年度の各地域での取り組み
 - 21 二輪車 2007年度の各地域での取り組み
 - 22 汎用製品 排出ガスのクリーン化／燃費の向上／代替エネルギー／騒音の低減
- 24 **事業領域** 生産領域における実績／2007年度の各地域での取り組み
グローバルでの社会活動／環境関連の受賞

28 日本国内での取り組み

30 2010年度国内目標と進捗

32 2007年度の目標・実績と2008年度目標

- 34 **環境マネジメント** 体制／役割／環境監査／環境リスクマネジメント／環境会計／環境教育
- 38 **商品開発領域**
 - 39 四輪車 排出ガスのクリーン化／燃費の向上／代替エネルギー／騒音の低減／車室内VOCの低減
 - 44 二輪車 排出ガスのクリーン化／燃費の向上
 - 46 汎用製品 代替エネルギー／騒音の低減
- 47 **購買領域** グリーン購買ガイドラインの推進／補修部品購買領域の取り組み
- 49 **生産領域** 省エネルギー・省資源／ゼロエミッション
- 54 **輸送領域** 輸送効率の向上／輸送に伴う排出ガスのクリーン化／包装資材の削減
- 58 **販売領域** 四輪販売会社の取り組み／二輪販売会社の取り組み／汎用製品販売会社の取り組み
- 62 **製品の資源循環・3R領域**
 - 63 開発段階 四輪車の取り組み／二輪車の取り組み／汎用製品の取り組み
 - 65 使用段階 補修部品回収と再生・再利用の拡大
 - 67 廃棄段階 四輪車の取り組み／二輪車の取り組み
- 69 **オフィス領域** 連携した環境負荷共通管理の推進
- 71 **国内連結グループ会社の活動**
 - 72 (株)本田技術研究所の取り組み
 - 73 ホンダエンジニアリング(株)の取り組み
 - 74 (株)ホンダアクセスの取り組み
 - 75 国内連結グループ会社の環境負荷について
- 76 **社会活動** 環境を守る活動／NGO、環境関連基金などへの支援／環境コミュニケーション／環境関連の受賞

82 関連データ

- 83 製品環境データ
- 85 各事業所データ

- 94 本レポートの対象
- 96 Hondaの環境取り組みの歴史
- 97 第三者による報告書評価
- 98 会社概要・財務データ

本レポートの対象

対象期間

2007年度(2007年4月～2008年3月)

※一部、2008年度の記載を含みます。

対象地域

国内を中心に、主要な海外地域を対象としています。

対象組織

2007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149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および主要部品会社の計83社を対象としています。なお、詳細についてはP.94をご覧ください。

社長緒言

環境で先駆け 「存在を期待される企業」をめざす

地球的視野に立って

環境・エネルギー問題を中心にした社会情勢の著しい変化の中で、二輪・四輪・汎用製品を提供しているHondaは、2007年度も全世界で2,400万台を超える製品をお客様にお届けし、成長することができました。これもHondaに対するお客様の期待の表れと受けとめ、現状に甘んじることなく、一層厳しさを増す社会の要望を的確に捉えて事業運営にあたるのが企業の責任と考えています。

Hondaは2007年度を最終年とする3年間の中期計画において、お客様の喜びを創造し続けていくために、「現場・源流の強化」を推進してきました。その具体的施策として「先進ものづくり体制の構築」「海外成長基盤の強化」「環境負荷低減への取り組み強化」に取り組んだ成果が現在、着実に実りつつあります。これからの3年間は、これらをしっかりと収穫するとともに地球的視野に立ち、永続的に社会が発展し、Hondaも成長していく力を持ち続けるために必要な体制を確立して、いち早く環境・エネルギー問題へ対応していくことがHondaの存在価値だと考えています。



最重要課題としての 環境・エネルギー問題への認識

環境問題が年々深刻さを増し、昨年のハイリゲンダム、今年の洞爺湖サミットと世界の首脳会議の場での最重要課題となっており、地球規模での対応が討議されているところです。一方、原油価格高騰をはじめとするエネルギー問題も、先行きの見えない厳しい状況にあります。

今の環境問題は、以前我々が経験した排出ガスなどの地域的な環境問題と異なり、地球全体の気候変動という、国境や法規制を超えて世界が直面している、過去に経験したことのない大きな問題です。

グローバルに事業を展開するモビリティメーカーであるHondaにとって、これら環境問題とエネルギー問題は事業活動と切っても切り離せないものです。したがって、これらの問題にいち早くHondaが対応していくことが、グローバルに企業を運営していく上で、一番重要な責任であると認識しております。

環境・エネルギー技術のトップランナーとして

Hondaの将来を見据えた革新的技術へのチャレンジとして、走行中にCO₂をまったく排出せず、化石燃料を使わない燃料電池車の開発に取り組んでいます。Hondaはその普及に向け、着実に取り組みを進めており、新型燃料電池車「FCXクラリティ」のリース販売を2008年から開始します。

また、2007年から薄膜太陽電池の製造・販売を開始し

たほか、世界で初めて作物の非可食部分からつくるバイオエタノールも量産化技術の確立をめざすなど、クリーンエネルギー創造のための技術開発にも注力しています。

このような革新的な技術チャレンジのみならず、Hondaは2006年に世界に先駆けて公表した全世界の製品および生産活動における「2010年CO₂排出量低減目標」必達に向けて前進し、環境・エネルギー技術のトップランナーとして走り続けたいと考えております。

社会の永続的な進化と調和のために

Hondaは、環境・エネルギー問題に対応するとともに、世界中の人々が豊かになり永続的に繁栄することを両立させなければならないと考えています。そのためには、これらの課題に技術でチャレンジし、クリアしていくことが非常に大切です。この両立は、たやすくできるものではありません。

しかしながら、これまでもHondaは多くの課題に対し、独創とアイデアをもってチャレンジしてまいりました。

人間の基本的な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に、Hondaならではの「先進創造」を際立たせ、世界中のお客様や社会から「存在を期待される企業」をめざしてまいります。

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企業」をめざして

「環境年次レポート2008」の発行にあたって

厳しさを増す環境課題へのHondaの対応

自動車業界の環境問題への取り組みは、自動車の排出ガス規制に端を発していますが、当時と今の問題は本質的に異なります。当時は、排出ガスという人体に影響があり地域性のあるものが問題になっていたのに対し、現在の環境問題は人体には直接影響を与えませんが、温暖化を招き、地球上の生態系のバランスを崩すことにつながるCO₂が問題となっています。しかも、地域性のない、地球全体の問題であることが大きな違いです。

これは、産業革命以来の人類の生活様式の変化によってもたらされた問題であり、この問題を解決するには、技術開発しかありません。Hondaは、古くは低燃費・低排出ガスの「CVCCエンジン」をはじめとして、環境技術にいち早く取り組み、他社をリードしてきたと自負しています。

当時のチャレンジに比べると、これからの環境・エネルギー問題への対応は、さらに厳しく、かつ高度な技術が要求されるようになることは間違いありません。かつてない独創的な発想と先進的な技術が、二輪・四輪・汎用製品、そしてそれらの開発・生産に伴うエネルギー使用といったHondaの事業活動全般にわたって要求されることになるでしょう。この難関をクリアしていくために、Hondaは将来のための技術の仕込みをさらに加速していきます。

製品と事業活動の両面で取り組みを強化

Hondaは「製品の環境負荷低減」と「生産・事業活動での環境負荷低減」の両面でさらに取り組みを強化し、自主目標の必達に向け着実に進めていきます。

環境性能に優れた製品の開発・市場投入

ハイブリッド車やエンジン技術の革新による低燃費・低排出ガス製品の市場投入と、クリーンエネルギー技術へのチャレンジを推し進めていきます。

- ハイブリッド車については、現在のシビック ハイブリッドに加え、2009年に新型のハイブリッド専用車を投入します。
- 2007年11月、新型の燃料電池車「FCXクラリティ」を発表。米国では2008年夏から、日本では2008年秋にリース販売を開始します。究極のクリーン性能だけでなく、燃料電池だからこそ実現できる未来的なデザインや走る喜びなど、次世代のクルマとしての新しい価値と魅力を提案していきます。
- 燃料電池車への水素燃料供給と、コージェネレーション機能を合わせ持つ「ホーム・エネルギー・ステーション」の第4世代モデルの実験稼働を米国で開始しました。
- ソーラーエネルギーシステムでは、2007年10月、(株)ホンダソルテックの新工場が稼働開始。2008年から一般家庭9,000軒分の使用電力に相当する27.5メガワットの年間生産規模で薄膜太陽電池を製造・販売していきます。

環境性能に優れた製品の開発・生産体制の強化

環境トップランナーとしての長期的な技術優位性を確保するため、環境性能に優れた製品を生み出すための体制の強化と、開発・生産活動に伴う環境負荷低減を図っています。

- 2007年秋、寄居新工場の建設に着手しました。この寄

居工場は、生産時のエネルギー使用量を、最適に制御する最新鋭のシステム導入やエネルギーの再利用などにより、現在の工場に比べ生産時のエネルギー使用量を30%以上削減できる地球環境にやさしい先進の工場です。

- 2009年稼働予定の小川新エンジン工場は次世代の高性能エンジンの生産を担い、生産工程の異なるエンジンをフレキシブルに生産していく計画です。両工場で確立した生産体制は、世界の拠点へと順次展開していきます。
- 海外でも、タイで「グリーンファクトリー」をコンセプトにした四輪車第二工場の建設を進めています。
- 研究開発拠点としては、高速走行から市街地での走行まで再現できるテストコースを完備したさくら新研究所の建設を進めています。ここでは「環境」「安全」を核とした先進技術の開発を進め、走る喜びを追求し、次世代のクルマ開発を強化していきます。また研究所自体も、環境に配慮した先進的施設として計画されています。2009年に一部稼働し、2010年に本格稼働する予定です。

これらの取り組みを確実に推進し、2010年環境負荷低減目標を達成するとともに、Hondaはこれからも環境のトップランナーを走り続けていきます。

環境年次レポート2008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。本年度から、「グローバル視点での取り組み」と「日本国内での取り組み」という構成に変えて、グローバルに展開するHondaの取り組みをご理解いただけるよう、わかりやすい

記載に努めました。

世の中の価値観は急激に変化し、人々の環境問題に対する意識も以前とは比較にならないほど高まっています。世界中のお客様に、便利で楽しいモビリティを将来にわたってお使いいただくためにも、Hondaが果たすべき役割は大きいと考え、その決意のほどを紙面に集約しました。

ぜひご一読いただき、皆様からの忌憚のないご意見、ご評価をお寄せいただければ幸いです。

環境担当役員 専務取締役

加藤 正彰



Honda環境宣言

Hondaは早くから、時代に応じた環境への取り組みを展開してきました。1990年代には段階的に環境保全に取り組むための組織体制を整備し、1992年に環境課題への考え方を明文化した「Honda環境宣言」を制定しました。

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、環境保全活動の充実を図ってきました。

Hondaは、将来に向けて、「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。その中にある「喜びを次世代へ」という考えにもとづき、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、その早期実現に向けて取り組みを強化していきます。

環境を保全する活動を通してHondaは、お客様や社会に「存在を期待される企業」になることをめざします。

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。

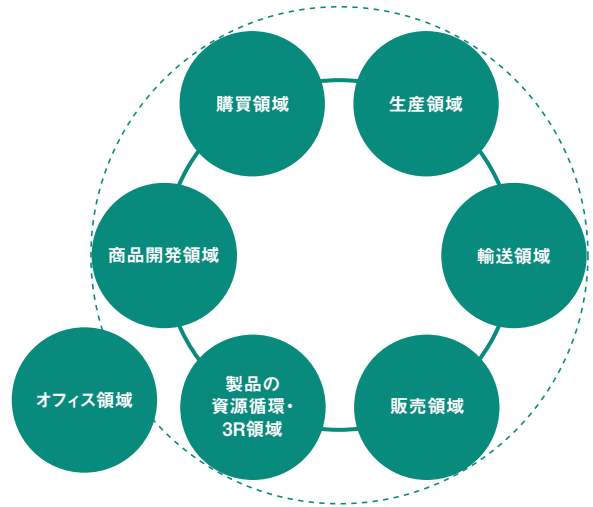
1992年6月制定・発表



企業活動に関する環境影響の把握と取り組み方針

Hondaは、すべての企業活動と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、企業活動や商品の使用が地球環境に及ぼす影響を考慮し、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、製品の一生にわたる環境負荷を評価するライフサイクルアセスメント(LCA)の考え方にもとづき、現段階で認識可能な環境影響を整理し、分析した上で、それぞれの課題に向けて、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要素	環境への影響	主要取り組み
商品開発	CO ₂ 排出ガス 音	地球規模的な環境課題 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 地域的な環境課題	<ul style="list-style-type: none"> 排出ガスのクリーン化 燃費の向上 騒音の低減 リサイクル性の向上
購買	CO ₂ 廃棄物		<ul style="list-style-type: none"> グリーン購買の推進
生産	排水 排出ガス 音 化学物質		<ul style="list-style-type: none"> グリーンファクトリーの推進
輸送	CO ₂ 廃棄物		<ul style="list-style-type: none"> グリーンロジスティクスの推進
販売	CO ₂ 交換部品 フロン 廃棄物		<ul style="list-style-type: none"> 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	CO ₂ 使用済み製品		<ul style="list-style-type: none"> 部品回収・再利用の拡大 使用済み製品の適正処理・リサイクルへ向けた技術支援
オフィス	CO ₂ 廃棄物		<ul style="list-style-type: none"> グリーンオフィスの推進

グローバル視点での取り組み

12 2010年CO₂低減目標と進捗

14 環境マネジメント

17 商品開発領域

18 四輪車の取り組み

21 二輪車の取り組み

22 汎用製品の取り組み

24 事業領域

25 生産活動における実績

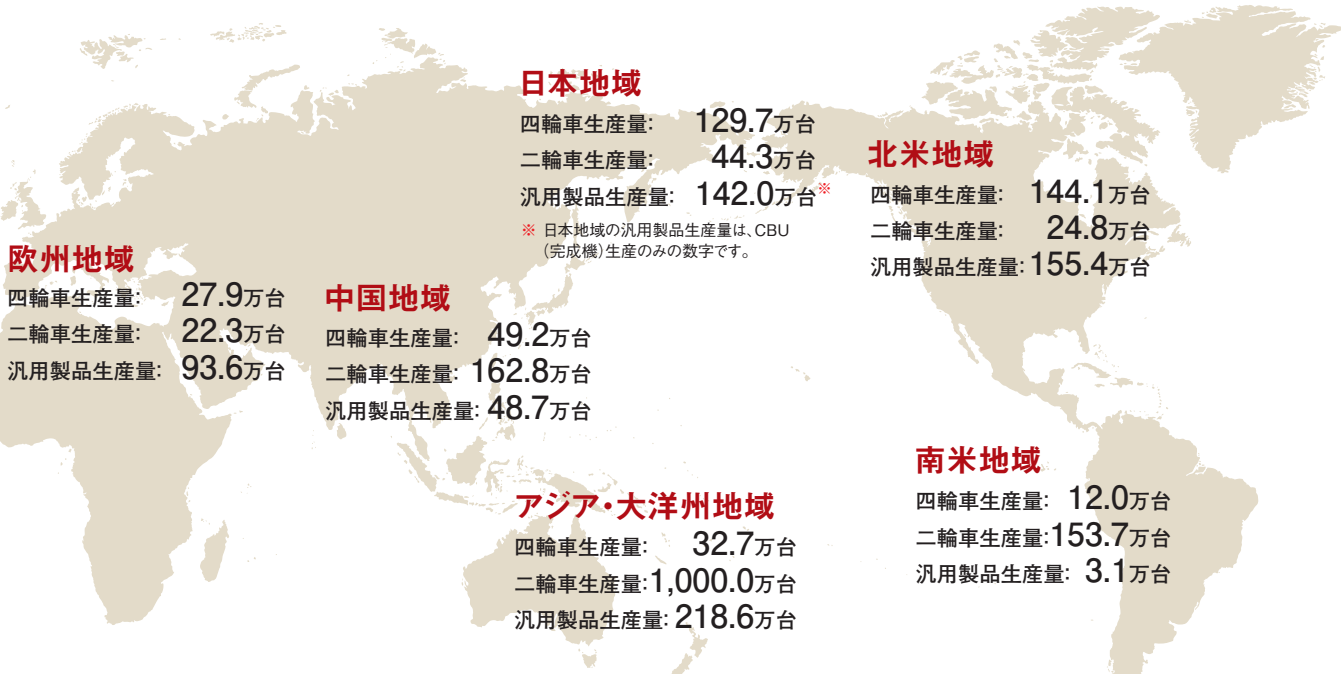
26 2007年度の各地域での取り組み

27 グローバルでの社会活動

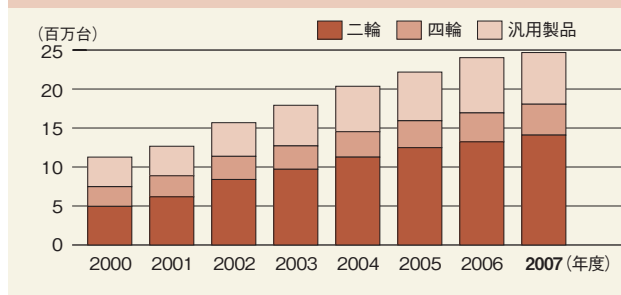
世界6極体制で事業を展開

Hondaは、グローバル企業として「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」をめざし、全世界で一丸となって、環境負荷低減に向けた取り組みを加速していきます。

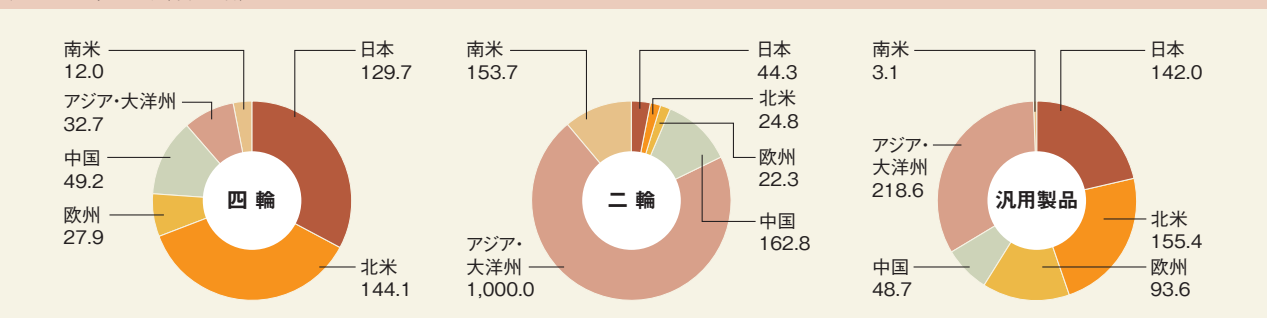
グローバルHonda各地域の製品生産台数



製品別生産台数の推移



製品別生産地域 (単位:万台)



Hondaは「需要のあるところで生産する」との考えのもと、世界各国で、生産活動を行っています。2007年度は約2,400万台の製品を生産し、お客様のもとにお届けしました。

この事業活動の中で与える環境への影響を配慮し、Hondaは世界レベルで環境負荷低減に向けた取り組みを進めています。

2006年には、自動車業界初の試みとして、全世界で展開する2010年度までのCO₂排出低減自主目標を発表(P.13)。これまで以上に気候変動に対する積極的な姿勢を打ち出しました。

このように、全世界のHondaが一丸となって取り組むことがグローバル企業としての責任と考え、今後も世界をリードする取り組みを続けていきます。

2010年CO₂低減目標と進捗

気候変動問題への対応のために、Hondaは業界に先駆けて、全世界で展開するCO₂低減目標を策定し、達成に向けて取り組んでいます。

地球規模の気候変動問題への対応

気候変動問題

二酸化炭素(CO₂)やフロンなどの温室効果ガスの急激な濃度上昇が原因とされる「気候変動問題」。地球規模で進行するこの問題は、特定の地域だけの対応では解決することができません。

したがって、その解決には、全世界が一丸となって対応していく必要があります。

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、普及状況に差があります。人々の生活がより豊かになるためには、モビリティの普及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は技術で解決に向け対応していきます。
そして「最もCO₂排出の少ない工場で、最もCO₂排出の少ない製品を生み出す企業」をめざしていきます。

製品の効率向上

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

今後、2020年頃までは、モビリティの動力は、機械内部で燃料を燃焼させて動力を取り出す内燃機関が主流であると予測され、その「効率向上」、すなわち「燃費の向上」が重要な課題であると考えています。

これまで燃費に関しては、四輪車の場合、米国や欧州の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。しかし、Hondaは、気候変動問題は全世界的な対応が重要との認識から、2006年から従来の考え方を発展させ、「地域ごと」から「全世界」へ、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、「製品群ごとの企業平均燃費を全世界で向上する目標」を設定して、目標達成に取り組んでいます。

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CO₂を全世界で低減

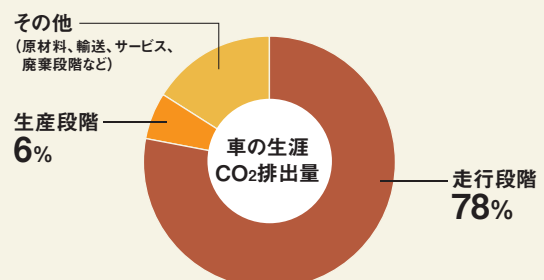
「製品を生産する過程」においても、全世界でCO₂の排出量低減に努め、生産効率を向上させていきます。そのために「1台の製品を生産するにあたって排出されるCO₂排出量を全世界平均として低減する目標」を2006年から設定して、排出低減に取り組んでいます。

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

全事業領域の環境負荷を定量的に把握する「Honda LCAデータシステム」(P.16参照)による試算では、平均的なHonda車の生産から廃棄段階に至るCO₂排出量は、お客様による走行時の排出が約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」を設定することで、製品ライフサイクルにおけるCO₂排出量の8割以上を網羅できると考えています。

ライフサイクルで見たCO₂排出量 (Honda LCAデータシステムによる試算)



(シビックの例)

全世界で展開するCO₂低減(対2000年実績)



●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および国を対象とし、全世界の販売台数の約90%以上を網羅する。

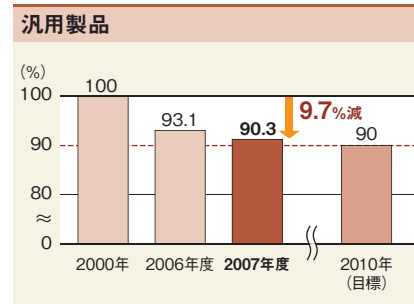
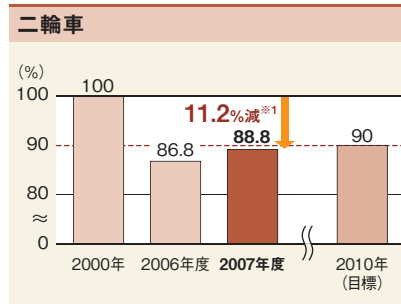
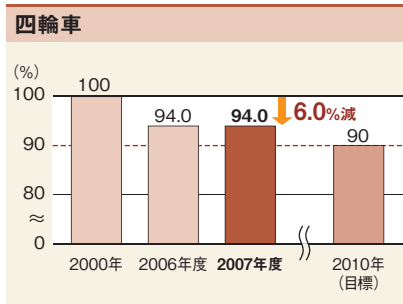
<製品:汎用> 全世界を対象とし、全世界の販売台数のすべてを網羅する(船外機を除く)。

<生産時> 本田技研工業(株)を含む国内外の完成車組立会社および主要部品会社の計74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.95「グローバル環境情報(生産領域)」の対象企業参照)

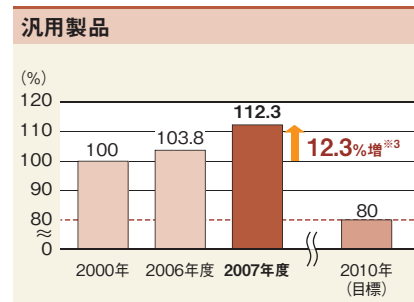
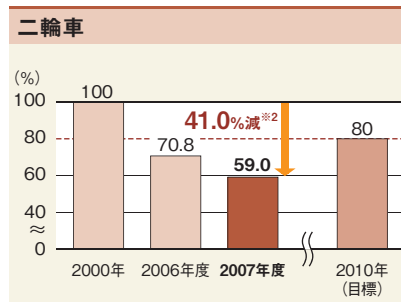
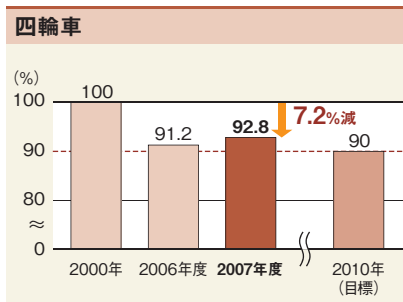
^{*} 本田自動車部品製造有限公司を追加しました。

2007年度の実績(進捗状況)

製品のCO₂低減



生産時のCO₂低減^注



^{*1} すでに2000年比11.2%低減しており、2010年に向けさらなる低減に努めます。

^{*2} すでに目標以上に低減していますが、今後はCO₂排出係数の大きな地域での生産増が見込まれます。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、製品の高付加価値化、生産変動によるものです。

注)2008年8月5日(火)訂正

CO₂低減目標実現へ向けた取り組み

Hondaは、今後、「2010年CO₂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。

ガソリン四輪車 → P.19
ハイブリッド四輪車 → P.19

ディーゼル四輪車 → P.19
生産領域での取り組み → P.25、49

太陽電池の事業化 → P.46

環境マネジメント

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。

全体方針

Hondaの環境への取り組み計画は、経営会議で定められた中期方針にもとづいて各実行部門が策定し、それぞれの部門に設置された「環境会議」で審議・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、実績を環境会議で審議・評価、その結果を次の目標・計画に反映します。こうしたPDCA※サイクルにもとづき、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。

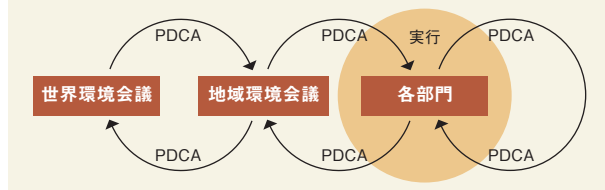
また、世界にまたがる横断的テーマについては、「世界環境会議」へ報告し、中期方針に反映しています。

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、各部門の従業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の従業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」という考え方にもとづくものです。

※ PDCA: Plan、Do、Check、Actの頭文字。

PDCAサイクルによる環境保全活動



体制

世界環境会議

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、中期経営方針にもとづいて世界レベルでの環境保全活動の計画を審議、決定する「世界環境会議」を設置しました。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。

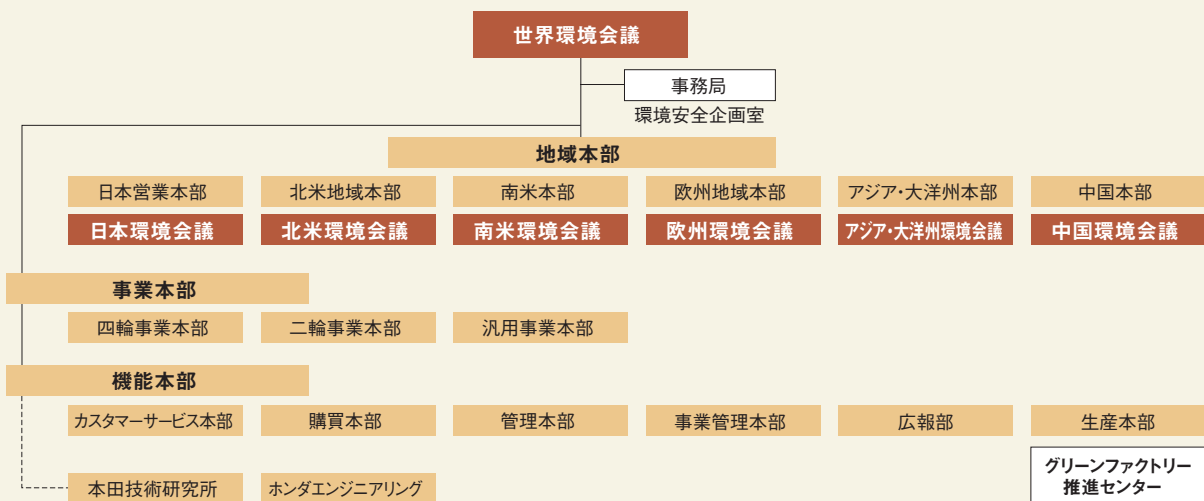
さらに、1997年にはグリーンファクトリープロジェクト※1、

2000年にはLCAプロジェクトを設置するなど、横断的なテーマを効率よく推進していく体制も整えました。なお、グリーンファクトリープロジェクトは、2004年にグリーンファクトリー推進センター※2として組織定着し、循環型社会における新しい工場をめざす「グリーンファクトリー計画」を推進しています。

※1 「グリーンファクトリー計画」の推進のほか、省エネルギーや廃棄物削減などの取り組みを国内外の工場で展開しました。

※2 生産領域の環境対応を総括し、環境への取り組みの全所的運営・調整などを担当。環境マネジメントシステム運用の進捗状況などを全社的視野で確認する「相互訪問環境監査」事務局も担っています。

世界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

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

日本では、1997年度まで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年度に、本社和光ビルは2005年度に認証を取得しています。さらに、海外の主要生産拠点においても認証取得を進めています。また、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。

2007年度は、Hondaの生産部門において新たに3事業所でISO14001認証を、2事業所でEMAS認証を取得しました(右上表参照)。その結果、ISO14001認証取得状況は右図のようになっており、2007年度末合計58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7事業所となっています。

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と認証の取得を推進していきます。また、すで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って、それぞれの事業所において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。

また、生産部門以外でもISO14001認証を取得しており、

国内外合わせて150^{注)}社の子会社・関連会社で取得しています。詳細につきましては、ホームページにてご確認ください。

 <http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/management/management02/>

2007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	承認登録日
Honda Malaysia Sdn.Bhd.	マレーシア	四輪車の製造	2007年4月
広州本田汽車有限公司 増城工場	中国	四輪車の製造	2008年1月
Honda Philippines Inc.	フィリピン	二輪車の製造	2008年3月

2007年度にEMASの認証を取得した事業所

事業所名	地域	事業内容	承認登録日
Honda Italia Industriale S.p.A.	イタリア	二輪車の製造	2007年10月
Montesa Honda S.A.	スペイン	二輪車の製造	2008年3月

2007年度現在の生産事業所 ISO14001・EMAS取得状況



注) 2008年12月25日(木)訂正

事例紹介

欧州化学物質法規REACH お取引先向け説明会を実施

Hondaは、2007年6月に施行され、2008年6月から予備登録が必要な欧州化学物質法規REACHについて、お取引先向けに合同説明会を開始しています。

グローバルで事業活動を展開しているHondaとしては、グローバルなサプライチェーンへの対応として、欧州地域のみならず、欧州に部品・製品を供給する各地域においても、説明会を実施し、お取引先と協力した確実な対応を図っていきます。



お取引先向けREACH説明会

環境リスクマネジメント

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、事業所およびそれぞれの部門において処置手順を明確にして、汚染の防止に努めています。

法令の遵守

Hondaでは、「Honda環境宣言」のもと、事業所およ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、2003年4月に制定した「わたしたちの行動指針」の中で、コンプライアンス（法令遵守）については「法律遵守」「社内規則の遵守」「社会規範の遵守」を、環境保全については「廃棄物・汚染物質の適切な処理」「資源の効率的利用と再資源化」「法令に基づく測定・記録・報告」を行動指針として国内外グループ全体で共有しています。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、各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。

LCA（ライフサイクルアセスメント）の推進

Honda LCAデータシステム

Hondaでは、2002年3月に構築した「Honda LCAデータシステム」によって、生産から廃棄段階のライフサイクル全体における環境負荷を定量的に把握し、着実な環境負荷低減活動につなげています。

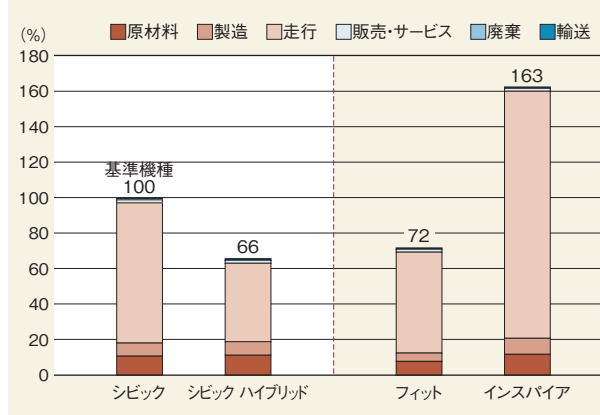
主要な管理項目の一つとして、企業活動の全領域におけるCO₂排出総量を定量的に把握するとともに、生産・購買・販売・オフィス・物流など各部門が抑制目標を定め、効果的な抑制活動を展開しています。

機種LCA

Hondaでは、2006年度より新たな機種LCAシステムを稼働させ運用を開始しています。

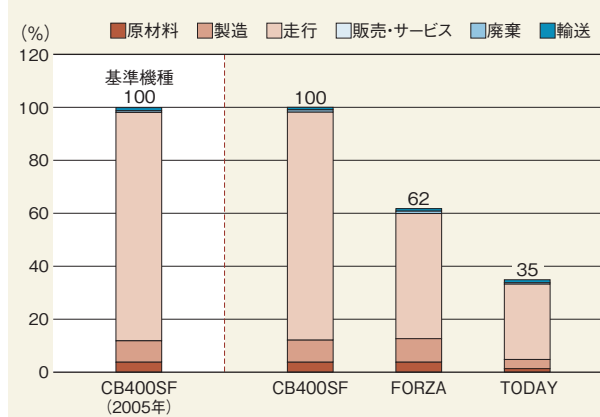
これは、新車1台の素材から廃棄に至るライフサイクルでのCO₂排出量を示すものです。右グラフにこの1年間の四輪車、二輪車の主要発売機種のデータを示しています。グラフからは、CO₂排出量については、製品使用時（燃費）の影響が大きいことがわかります。本システムを活用し、燃費以外も含めたCO₂の総量を確認し、さらなるCO₂低減の取り組みにつなげています。

2007年度の主要な新型四輪車のLCA結果（日本国内モデル）



注1) CO₂排出総量は、Honda独自の計算手法によって算出しています。
注2) 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。

2007年度の主要な新型二輪車のLCA結果（日本国内モデル）



注1) CO₂排出総量は、Honda独自の計算手法によって算出しています。
注2) Hondaの主要機種のCB400SF (2005年発売)を基準機種としCB400SF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。



2007年度の環境保全活動

商品開発領域

持続可能なモビリティ社会に向けて

Hondaは、お客様とモビリティの喜びを共有していくために、常にさまざまな環境・エネルギー技術の研究開発とその早期導入に取り組んでいます。人々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。

商品開発領域

四輪車の取り組み

燃料電池車やハイブリッド四輪車など、
先進的な環境・エネルギー技術に取り組んでいます。

2007年度の先進的取り組み

燃料電池車

新型燃料電池車を 米国モーターショーで発表

「FCXクラリティ」は優れた燃費性能と小型・軽量化を実現した新型燃料電池車です。Honda独創の、燃料電池のセルを積層した「V Flow FCスタック」は、重力を利用して、精製された水を排出しやすくする「V Flow（バーチカル・ガス・フロー）セル構造」を採用して、燃料電池の高性能化やスタックの軽量・小型化を実現。さらに、水素や空気の流れる流路をWave型（波形形状）にした「Wave流路セパレーター」により、直線流路に比べて水素や空気の拡散性を向上させることができ、従来よりも発電性能を約10%向上させました。これらの結果、100kWの高出力を実現すると同時に、容積出力密度は50%、重量出力密度は67%向上。これまでのFCXと比較すると、燃費性能で20%、航続距離で30%の向上となります※。

さらに、インテリア表皮には世界初となる植物由来の新素材「Hondaバイオフィブリック」を使用するとともに、電力消費量を抑えることのできる冷暖房機能を備えた温度調節機構付シートを採用しています。

この「FCXクラリティ」は2007年11月のロサンゼルスオートショーで発表し、米国では2008年7月から個人のお客様などを対象にリース販売を開始する予定です。

※ Honda測定値。



新型燃料電池車「FCXクラリティ」

ホーム・エネルギー・ステーションと太陽電池式水素ステーション 家庭での実用に向け第4世代モデル実験開始

Hondaは、燃料電池車へ水素燃料を供給する水素ステーションの研究・実験に取り組んでいます。

2003年度から実験稼働している家庭用水素供給システム「ホーム・エネルギー・ステーション」は、天然ガスから水素を精製し供給するとともに、燃料電池を発電源とするコージェネレーション機能を合わせ持ち、家庭用の熱や電力も供給します。

2007年からは、第4世代モデル「ホーム・エネルギー・ステーションⅣ」の実験を、米国カリフォルニア州トランスで開始しました。一般家庭でのより現実的な使用を想定して「高効率化」「小型化」をさらに重視。従来、別のシステムであった水素精製装置と家庭用発電を行う燃料電池を統合し、水素精製と発電を切り替えるシステムを採用することなどによって、第1世代に比べて約70%小型化することができました。

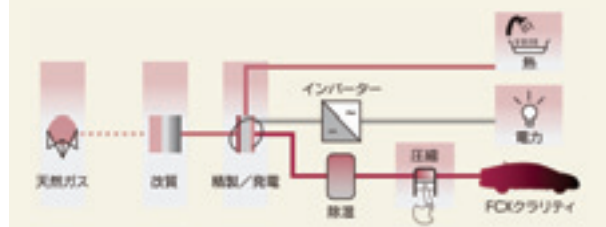
この「ホーム・エネルギー・ステーションⅣ」に加え、「FCXクラリティ」を利用した場合、ガソリン車と商用電力を使用している一般家庭と比較すると、CO₂の排出量は約30%、ランニングコストは約50%低減することが可能です。

そのほか、米国・ロサンゼルスでは、太陽光エネルギーによって発電した電気を使い、水から水素を発生させる太陽電池式水分解型水素ステーションの研究も進めています。



ホーム・エネルギー・ステーションⅣ

ホーム・エネルギー・ステーションⅣ構成概念図



ガソリン四輪車 進化型可変シリンダーシステムで燃費向上

2008年1月開催の2008年北米国際自動車ショーで、燃費性能を向上させた次期「パイロット」のプロトタイプモデルを発表し、5月から販売しています。

この2代目となる「パイロット」に搭載した新開発のV型6気筒エンジンは、初代モデルの6気筒と3気筒のモードに新たに4気筒モードを加えた3つのモードで燃焼気筒数を切り替え、高い走行性能と環境性能を両立する進化型可変シリンダーシステム(VCM:Variable Cylinder Management)を採用しています。走行状況に合わせて燃焼する気筒数を3段階で切り替えることによって、走行性能と燃費性能を大幅に進化させました。



パイロット

ハイブリッド四輪車 新型専用車・スポーツタイプを開発

Hondaは、1999年度に米国で初のハイブリッド四輪車「インサイト」を発売。2005年度には「3ステージi-VTEC+IMA(インテグレートッド・モーター・アシスト)」搭載の「シビック ハイブリッド」を発売し、日本、北米、欧州などで好評を得ています。

さらに、Hondaは、新開発の軽量・小型IMAを搭載して一層の燃費向上を実現した「新型ハイブリッド専用車」を開発し、2009年初めに日米欧で発売する予定です。また、2007年10月～11月に開催された東京モーターショーで出展した、

コンセプトカー「CR-Z」をベースとした「スポーツ ハイブリッド」についても販売していきます。これら商品ラインナップに追加して、「フィットハイブリッド」を含めた4モデルで、販売台数が50万台程度になるものと予想しています。



CR-Z

ディーゼル四輪車 欧州排出ガス規制適合車を販売予定

ディーゼルエンジンは、特に欧州においてCO₂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年度に優れたクリーン性能を持つ2.2ℓ 4気筒「i-CTDi」ディーゼルエンジンを完成。欧州においてアコードなどに搭載し、高い評価を受けています。

世界各国の厳しい排出ガス基準をクリアするために、「i-CTDi」エンジンのクリーン性能をさらに高めたものが「i-DTEC」エンジンです。2008年6月から欧州域内で販売予定の新型「アコード」「アコードツアラー」に搭載された新開発の2.2ℓ「i-DTEC」エンジンは、2009年施行予定の欧州排出ガス規制(Euro5)レベルを達成しています。2009年度には、北米、続いて日本での販売を予定しています。



欧州アコード



欧州アコードツアラー

2007年度の各地域での取り組み

北米地域～最も環境に優しいクルマに選出

2008年2月、米国エネルギー効率経済協議会(ACEEE)が選ぶ「Greenest Vehicles of 2008(環境に優しいクルマ)」が発表されました。これは、北米で販売されている乗用車の中から、燃費に加え、排出ガスのクリーン度、製造時の環境負荷などを考慮してランクづけするものです。

Hondaの乗用車では、天然ガス自動車「シビック GX」が2年連続で1位となったほか、「シビック ハイブリッド」が3位、「シ

ビック 1.8ℓ」「フィット 1.5ℓ」がそれぞれ11、12位にランクされました。Hondaは、8年連続で1位となりました。



シビック GX

欧州地域～排出ガスのさらなるクリーン化

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、欧州排出ガス規制Euro4の基準に適合することによって、排出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CO₂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2004年1月に発売して以来、「FR-V」(日本名エディックス)などに加えて、2006年1月からは新型「シビック」の販売を開始しました。

さらに2007年1月より販売開始した新型「CR-V」にはDPF(ディーゼル微粒子除去装置)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。

「シビック ハイブリッド」の販売台数は、2007年度に前年比で3倍以上に増加しました。



CR-V(欧州仕様)

アジア・大洋州地域～エタノール混合燃料に対応

ホンダオートモービルタイランドでは、エタノールを20%混合した燃料「E20」にいち早く対応するエンジンを搭載した新型アコードを、2007年12月から発売を開始しました。

その後、生産されるすべてのモデルは、「E20」燃料に対応しており、「ジャズ」(日本名フィット)は、2008年5月に発売した新型モデルから対応しています。現在タイ向けに販売されている、ホンダオートモービルタイランドで生産されたすべてのモデルは「E20」燃料対応となっており、高性能かつ低燃費、欧州排出ガス規制Euro4に適合した商品です。

タイ政府は、1月から「E20」燃料対応の乗用車の物品税を5%低減したため、各モデルの小売価格が引き下げられ、よりお客様にお求めやすい商品となりました。



タイE20対応車

中国地域～低燃費・低排出ガス車の普及拡大

2007年11月、中国において「シビック ハイブリッド」の販売を開始しました。中国では、2006年8月から、清華大学との産学協同による燃費に関する研究の一環として、北京の市街地で燃費テストを実施してきました。2007年12月には、これまでの燃費テストの成果についての発表会を開催し、IMAシステムの優れた燃費性能を紹介しました。

オリンピックを控えた北京市では、2008年3月に、中国全土に先立って、欧州排出ガス規制Euro4相当の国家標準第IV段階規制(国IV)が導入され、今後は、規制への対応が望まれています。Hondaは、他社に先駆け、すでに中国で販売している全モデルについて、国IV対応商品としています。



シビック ハイブリッド

南米地域～フレキシブル・フューエル車の普及拡大

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ブラジルにおいて、Hondaは80年代半ばから、エタノール混入ガソリンへの対応をしてきました。さらに現在、ブラジルでは、E100と呼ばれる100%エタノールがガソリン同様に一般のガソリンスタンドで販売されています。

Hondaは、エタノール混合率にかかわらず走行可能なフレキシブル・フューエル車(FFV)として2006年度に「シビック」と「フィット」を投入しました。2007年度のFFV販売比率は、「シビック」で72%、「フィット」についても41%まで高まって



シビックFFV

事例紹介

非可食部からつくるRITE-Hondaバイオエタノール製造技術が実用検証段階へ

(株)本田技術研究所(以下Honda)は、(財)地球環境産業技術研究機構(RITE)と共同で植物由来の再生可能資源であるソフトバイオマス*からエタノールを製造する技術の検証として、2009年秋を目標に開発用プラントを設置し、より実用化に向けた開発段階へと移行します。

Hondaは、この開発用プラントにより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、全世界に適合するバイオエタノール量産技術の確立とそれに伴うCO₂削減に貢献していきます。

* 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。

商品開発領域

二輪車の取り組み

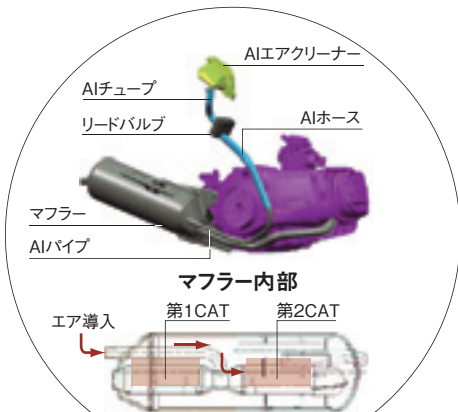
2010年CO₂低減に向け、全世界で燃費向上技術の投入や、FI適用の拡大を図っていきます。
また排出ガスのクリーン化にも引き続き取り組んでいきます。

2007年度の各地域での取り組み

中国の排出ガス基準に適合

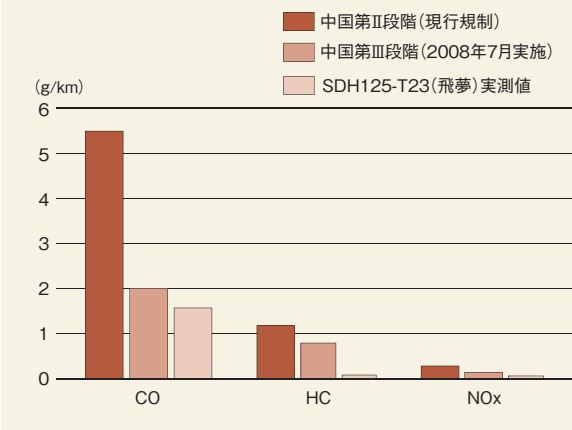
2007年7月発売の「SDH125-T23」(飛夢)は、燃料供給系にキャブレターを採用しながら、2008年7月から実施される、中国第Ⅲ段階規制の排出ガス基準に適合させた中国向けスクーターです。

主な排出ガスのクリーン化技術としては、排気系に2つの触媒を直列に配置し、触媒と触媒の間に二次空気を導入することによって、上流側の第1CAT(触媒)では窒素酸化物(NO_x)を還元、下流側の第2CAT(触媒)では一酸化炭素(CO)と炭化水素(HC)を酸化させることで、NO_x、CO、HCの排出量を削減しています。また、点火時期の最適化やキャブレター構成要素の見直しなどにより、始動時の触媒の早期活性化や、エミッション耐久性能を向上させています。その結果、極めて優れたクリーン性能を実現しています。



SDH125-T23(飛夢)

SDH 125-T23 排出ガスレベル



北米地域でクリーンな排出ガスのパーソナルウォータークラフトを販売

パーソナルウォータークラフト、AquaTrax F-15Xは、クリーンな排出ガスの4ストロークエンジンで、従来の2ストロークのエンジンと比べて低燃費でありながら、排出ガスは87%クリーン化され、カリフォルニア大気資源局の3つ星認証を取得しています。1つ星のエンジンと比べて、65%もクリーンな排出ガスとなっています。



AquaTrax F-15X

商品開発領域

汎用製品の取り組み

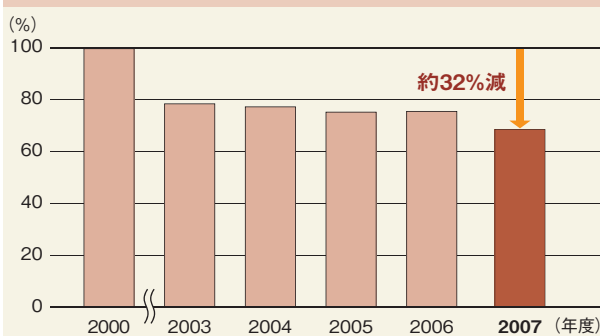
さらなる燃費向上に加え、排出ガスのクリーン化や騒音低減など、世界各国の厳しい規制を先取りし、大幅にクリアしています。

排出ガスのクリーン化

排出ガス中に含まれる炭化水素（HC）、窒素酸化物（NOx）の低減の取り組みを継続しており、2007年度は、約32%低減することができました（2000年度比）。

今後もさらなる低減に向けて、取り組みを進めていきます。

HC+NOx平均排出量※の低減率（2000年度を100とした場合）



※ 全世界での平均排出量

世界で最も厳しい排出ガス規制をクリア

中型出力の4ストローク船外機「BF50(50馬力)／BF40(40馬力)」をモデルチェンジし、2008年3月から販売を開始しました。

排出ガスのクリーン化の取り組みとしては、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年排出ガス規制値や欧州レクリエーション船舶指令（RCD）排出ガス規制値を下回る環境性能を実現しました。同時に、米国環境保護庁（EPA）2006年規制値や国内自主規制値も大幅に下回っています。



中型4ストローク船外機「BF50」

クリーン性能をさらに向上した汎用エンジン

2007年モデルのGC、GX系の単体エンジンについては、エンジンオイル消費量の低減のために、ピストンリングの薄肉化などを行いました。その結果、2006年モデルに対して、大気汚染の要因となる炭化水素（HC）+窒素酸化物（NOx）を20%低減し、世界で最も厳しいCARB Tier3の規制に適合しています。

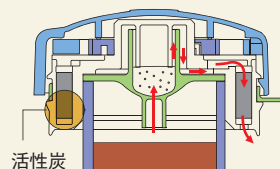
主に芝刈機に搭載されるGCV160では、さらにフッ素コートタンク、フッ素チューブ、活性炭入りタンクキャップを採用し、1日当たりのHC蒸散量を2006年モデルに対し、58%低減しました。



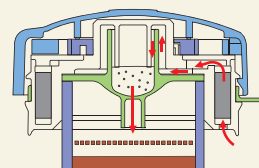
単体エンジン「GCV160」

新開発の燃料キャップ

チャージ状態の流れ



パージ状態の流れ



燃費の向上

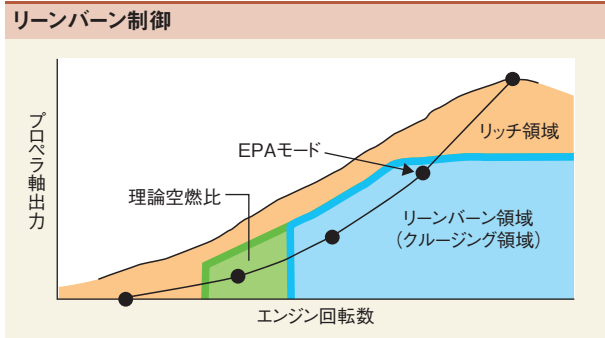
大幅な燃費向上を実現する新型船外機

新型「BF50/BF40」は、電子制御燃料噴射システム（PGM-FI）とクルージング時（エンジン回転数：約3,000回転～4,500回転を維持した航行状態）におけるリーンバーン（希薄

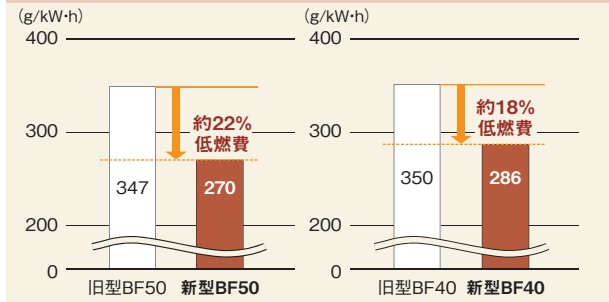
燃焼）制御によって、クルージング領域における燃費^{※1}を従来モデルに対し約22%（BF40は約18%）向上しました^{※2}。

※1 EPAエミッション測定モードにおける、定格回転数の80%、定格出力の57%時の燃料消費率（Honda調べ）

※2 旧型BF50比 Honda調べ



燃料消費率の比較



代替エネルギー

米国での家庭用小型コージェネレーションシステムの販売

アメリカン・ホンダモーターと米国クライメート・エナジー社（本社：マサチューセッツ、以下C/E社）は、2007年3月から、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」の販売をマサチューセッツ州で開始しました。順次ロードアイランド州、ニューヨーク州にも販路を拡大しています。

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、独自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・軽量化を実現しています。「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、最大3.26kWの熱と1.2kWの電力を創出し、光熱費は約30%節約、CO₂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

騒音の低減

新設計により騒音レベルを低減

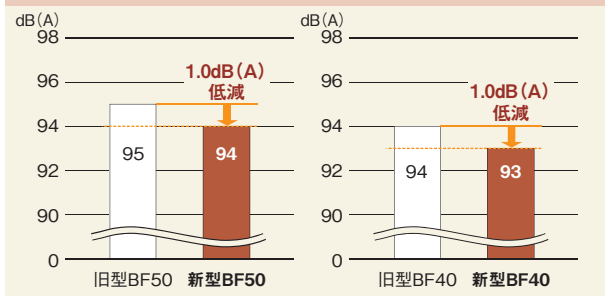
新型「BF50/BF40」は、エクステンションケース内上部のリブ形状の最適化による剛性アップや、エキゾーストパイプの延長により騒音レベルを従来機[※]に対し1.0dB低減しました。

※ 旧型BF50比 Honda調べ

性能を維持しながら低騒音を実現

使いやすさや環境性能で定評のあるHRGシリーズをモデルチェンジし、2008年2月から販売を開始しました。新型のHRG415C3/HRG465C3は、新開発の刈取ブレードなどの採用で、刈取性能を維持しながらEU騒音規制値を2dB(A)下回る94dB(A)の騒音保証値を実現しています。

騒音レベルの新旧比較



歩行型芝刈機「HRG465C3」



2007年度の環境保全活動

事業領域

世界の各地域の人々と喜びを共有するために

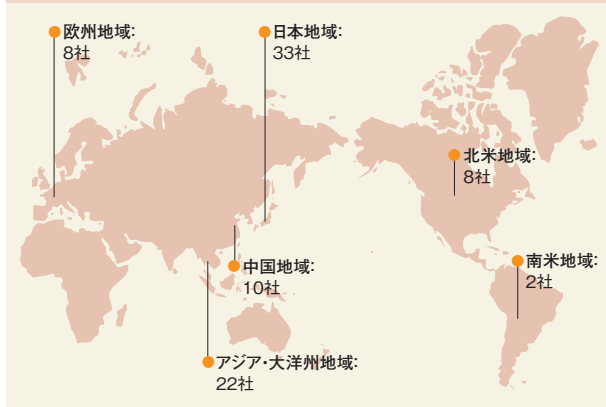
Hondaは、各地域において、環境負荷低減への取り組みをグローバルに展開しています。その地域の人々と喜びを共有し、喜びを次世代につなげていくために、今後も環境トップランナーとして、取り組みを加速していきます。

生産活動における実績

Hondaは、生産領域において地域が誇れる工場のあるべき姿をめざす「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など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。

2007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および主要部品関連会社についてCO₂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、2007年度の集計対象は計83社で、Honda連結子会社、関連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.94をご参照ください。

2007年度の集計対象とした主要な関連会社 (83社)



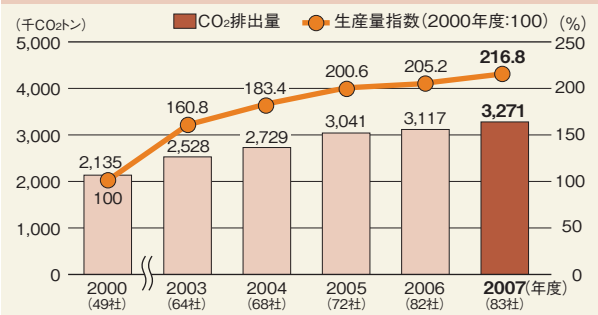
注1) ()内は集計対象の関連会社数。

注2) 海外のCO₂排出量は、エネルギーの使用量より、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、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.50の生産領域の換算係数を使用して算出。

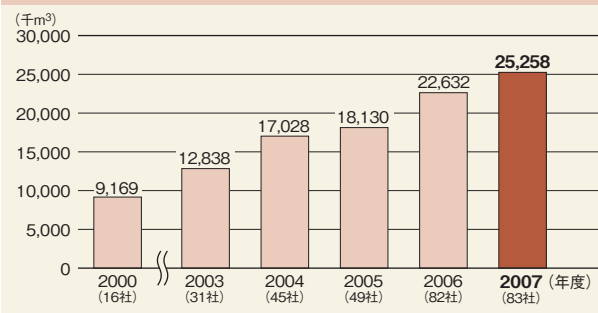
注3) 廃棄物社外埋立量には、一部にその他の社外処理を含む。

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。

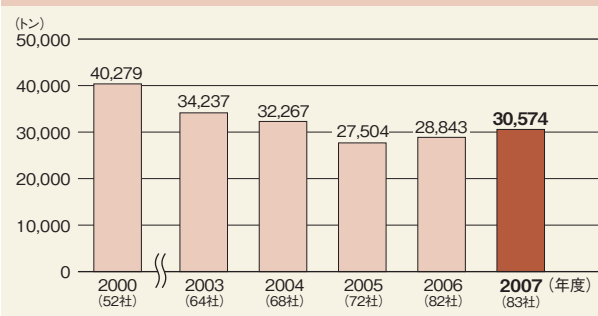
CO₂排出量



水資源使用量



廃棄物社外埋立量



各地域の環境データ

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	10
エネルギー	電気(MWh)	1,521,442	1,141,898	182,836	181,619	430,531	417,450
	天然ガス(GJ)	3,704,818	5,682,028	169,683	1,002,724	563,238	447,075
	石油ガス(GJ)	963,353	32,558	163,170	0	766,391	447,916
	石油系燃料油 他(GJ)	995,973	356,038	146,804	527	2,407,943	373,060
廃棄物	社外埋立量(トン)	0	7,409	1,236	2,075	2,266	17,588
	リサイクル量(トン)	217,646	193,525	40,956	41,435	126,563	73,776
水資源	水道水(千m ³)	6,152	1,875	101	822	2,882	3,135
	地下水(千m ³)	4,101	1,944	1,084	0	2,699	196
	雨水(千m ³)	94	170	0	0.1	3	0

2007年度の各地域での取り組み

北米地域～塗装技術の進化

ホンダオブアメリカマニュファクチャリングでは、オハイオ州立大学と共同で、新しい“知能型”塗装ブースを開発しました。予測制御を用いて最適な温度・湿度に自動コントロールすることで、エネルギー消費を25%削減することができます。

まず2006年にメアリズビル二輪工場にパイロット導入し、メアリズビル四輪工場に2007年11月より導入を開始しました。ほかの北米生産拠点にも展開する計画です。現在、特許申請中で、全世界のHondaの事業所も関心を寄せています。



メアリズビル四輪工場

北米地域～部品輸送における環境負荷の低減

北米での生産用部品の輸送に、ハブアンドスポークシステムを導入しました。既存のオハイオ、新設のテネシー、カナダ・オンタリオの計3つのハブを使います。北米の生産拠点では、以前はそれぞれの出荷システムを使っていましたが、一つの新しいシステムに統合しました。このことで、トラック輸送を減らすことができ、4,900トン以上のCO₂を削減することができました。このシステムは、今年秋から生産を開始するインディアナの拠点においても、適用を検討しています。

欧州地域～100%グリーン電力の新倉庫

ホンダ・ベルギーでは、アールストにある新しい物流倉庫で、電力を100%グリーン電力で賄えるようになりました。7,000m²のソーラーパネルを倉庫の屋根に張り、880kWの発電により、ほぼすべての電力需要を満たすことができます。余った電力は、電力会社に売電し、天候不順などで一時的に不足する場合は、アルプスの水力発電電力を



新倉庫のソーラーパネル

購入することになっています。このほかにも環境負荷を最小にするようにしており、排水の管理を厳格にし、また雨水をトイレなどの用途に活用しています。

欧州地域～圧縮空気の効率化で電力削減

ホンダ・イタリア・インダストリアルでは、電力の20%は、圧縮空気の製造に消費されていました。2007年10月からは、高圧を必要とするダイキャスト工程と、その他の低圧でも稼働できる工程に回路を分けました。コントローラー付きのコンプレッサーで、必要な時に圧縮空気を製造します。

このことにより、時間帯による需要の変動にも対応でき、圧

縮空気製造に関わるエネルギー利用を20%削減することができました。

アジア・大洋州地域～インドでのVOC削減

著しい発展を遂げているインドにおいて、自動車の生産・販売をしているホンダシェルカースは、2007年12月に生産能力を年間5万台から10万台に拡大すると同時に、数々の環境改善施策を導入しました。

その一つがVOC削減施策であり、ボディ上塗り塗装工程にロボット12機を導入し、VOC排出量を35%削減。またバンパー塗装工程においては、静電塗装ハンドガンを導入しVOC排出量を30%削減し、大きな成果を上げることができました。



ボディ上塗り塗装ロボット



バンパーの静電塗装ハンドガン

アジア・大洋州地域～タイの環境配慮型工場

ホンダオートモービルタイランドは、アジア・大洋州地域のハブ拠点として、世界に誇れるモデル工場をめざしています。

塗装工場では、従来の静電霧化エアードライヤーから、高効率なメタベルロボットをベースコート工程に導入することで、VOC排出量と塗装工程における廃棄物発生量を約50%低減。また塗着効率を約2倍上げることで、塗料使用量の低減を図ることができました。

また、現在建設中のホンダオートモービルタイランド第二工場では、より高い生産効率のライン、従業員が働きやすい環境づくりと、地域の環境保全や水の循環システム、廃棄物管理に取り組むとともに、CO₂排出量についても目標数値を設定し、太陽光や循環水を利用することで限りある資源の保全に努め、事業展開していきます。

中国地域 ～モーダルシフトによるCO₂排出量削減

中国では、完成車輸送においてモーダルシフトを行うことで、高効率で環境に配慮した輸送を実現すべく積極的に推進しています。

武漢市にある東風ホンダでは、鉄道輸送は武漢から北京、広州、ウルムチ方面へ、船輸送は長江(揚子江)を利用して重



鉄道による完成車輸送

慶、上海方面へ輸送しCO₂排出量の削減を図っています。

また広州市にある広州ホンダでも、2003年の年末から、業界初の鉄道輸送を開始しました。広州から上海・北京へ、さらに遠方地域へのダイレクト輸送の便数を増やすとともに、対象地域を年ごとに、拡大しています。

南米地域～ブラジルでの中子砂リサイクル

モトホンダ ダ アマゾンでは、鑄造工程で一度使用された中子砂をセメントにして再利用していましたが、2007年8月から、同じマナウスにあるAmazon Sand社により、鑄造工程で一度使用した中子砂を再び鑄造工程で使用できるようにしました。

これにより、中子砂の新規購入量が大幅に削減されました。



鑄造工程で使用された中子砂



リサイクル作業

南米地域～ブラジルでの梱包資材削減

モトホンダ ダ アマゾニアは、ブラジルで部品の輸送に使用していた梱包プラスチックフィルムを、2007年8月から繰り返し使用可能なプラスチックバスケットに切り替えて、梱包資材の削減を行っています。2007年度は、長さ9,533kmの梱包プラスチックフィルムを削減することができました。

また、二輪車の梱包を金属ケースから専用リターンブルケースに変更しました。リターンブルケースは二輪車運送専用のため、省スペースで効率良く運送できる設計になっています。また、ケースには二輪車を固定する金具がすべて備わっているため、追加の梱包資材が必要なく、梱包資材を削減することができました。



従来の部品梱包プラスチックフィルム



プラスチックフィルムを廃止した梱包状態

グローバルでの社会活動

生物の生息環境を守る 「スプリングクリーク保全活動」

ホンダカナダ

ホンダカナダの生産工場敷地内を流れるスプリングクリーク周辺地域には、カワマスなど環境に敏感な川魚や個体数が減少している希少な鳥など、さまざまな生物が生息しています。

ホンダカナダは、こうした生物の生息環境を守るためにスプリングクリーク周辺の自然保護が大切であると考え、2000年から環境保全活動を開始しました。毎年5月の第一土曜日に、従業員やその家族などおよそ100名がボランティアとして活動に参加。小川周辺の清掃活動に加え、多種多様な生物の生息環境を築くため、数千本にのぼる高低木の植樹や、ルリツグミの巣箱の設置などスプリングクリークの環境保全に積極的に取り組んでいます。



スプリングクリーク保全活動

絶滅危惧種を保護する 「ライノ・レスキュー」プロジェクト

ホンダマレーシア

ホンダマレーシアはWWF(世界自然保護基金)マレーシアと協働で、絶滅の危機に瀕しているマレーシアのスマトラサイを研究・保護するために、「ライノ・レスキュー」プロジェクトを2006年から始めました。

2011年までの5年間のプロジェクトで、スマトラサイの生息地保全のための技術研究やフィールドワークが行われています。ホンダマレーシアではWWFに資金援助するとともに、広告や学校での講演会、ショールームでの展示など、さまざまな分野での活動に協力し、多くの人々に自然保護の大切さを伝えています。



「ライノ・レスキュー」プロジェクトポスター

環境関連の受賞

各地でさまざまな賞を受賞しています。詳細は下記のホームページをご覧ください。

URL <http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/overseas/overseas12/>

日本国内での取り組み

- 30** 2010年度国内目標と進捗
- 32** 2007年度の目標・実績と2008年度目標
- 34** 環境マネジメント
- 38** 商品開発領域
 - 39 四輪車の取り組み
 - 44 二輪車の取り組み
 - 46 汎用製品の取り組み
- 47** 購買領域
 - 48 グリーン購買の推進
- 49** 生産領域
 - 50 グリーンファクトリーの推進
- 54** 輸送領域
 - 55 グリーンロジスティクスの推進
- 58** 販売領域
 - 59 グリーンディーラーの推進
- 62** 製品の資源循環・3R領域
 - 63 開発段階での取り組み
 - 65 使用段階での取り組み
 - 67 廃棄段階での取り組み
- 69** オフィス領域
 - 70 グリーンオフィスの推進
- 71** 国内連結グループ会社の活動
 - 72 (株)本田技術研究所の取り組み
 - 73 ホンダエンジニアリング(株)の取り組み
 - 74 (株)ホンダアクセスの取り組み
 - 75 国内連結グループ会社の環境負荷について
- 76** 社会活動

日本における生産活動

Hondaが全世界で環境保全活動を進めていくために、
先進の環境技術と商品を日本がイニシアチブを取って加速させていきます。

国内の生産拠点と生産品目

熊本製作所

二輪車(小型)、汎用製品の製造、軽四輪車用エンジン、汎用エンジンの製造

鈴鹿製作所

四輪車および四輪車用エンジンの製造

栃木製作所

四輪車用エンジン部品および四輪車部品の製造

埼玉製作所

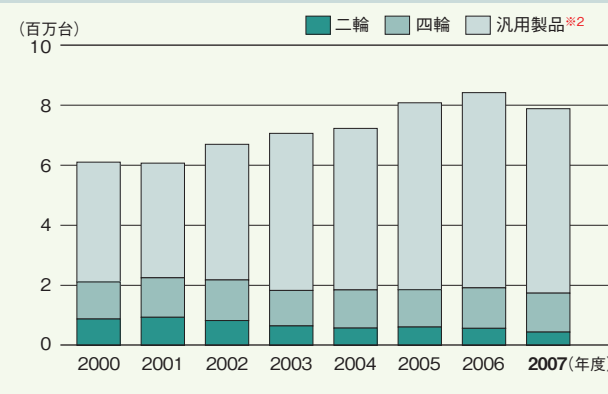
四輪車および四輪車用エンジンの製造

浜松製作所

四輪車用ATトランスミッション、二輪車(中/大型)^{※1}、汎用製品(船外機)の製造

※1 浜松製作所における二輪車の製造は、2008年4月から熊本製作所に移管を開始しています。

製品別生産台数の推移



※2 汎用製品の生産台数には、完成機以外も含まれます。

Hondaは、日本では5ヵ所の製作所で生産活動を行っており、2007年度は788万台の製品を生産しました。

その中で与える環境への影響を配慮し、2006年に発表した全世界で展開する2010年度までのCO₂低減目標(P.13)と合わせて、2007年には、2010年国内事業活動における環境負荷低減目標を設定し、公表しました(P.30)。

全世界でHondaが環境保全活動を進めていくために、日本がイニシアチブを取って、より一層の環境取り組みを今後さらに加速していきます。

熊本製作所敷地内に建設を進めてきた新二輪車工場が

完成し、2008年4月14日から生産を開始しました。この工場は、「光・風・水」をキーワードとし、「人と地球に優しい工場」をコンセプトに、Hondaの最新鋭の高効率生産技術を採用し、世界の二輪車生産のマザー工場としての役割を担っています。また、阿蘇山の麓に位置する工場として自然環境への影響の低減や職場環境のさらなる改善を進め、ソーラーシステムの導入や自然光の採用などさまざまな取り組みを実施し、既存工場と比較しCO₂排出量を20%削減した「グリーンファクトリー」となっています。

2010年度国内目標と進捗

さらなる環境負荷低減をめざして、Hondaは2007年6月、新たな環境負荷低減目標を公表しました。

さらなる環境負荷低減をめざして

Hondaは、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。四輪車に事業を拡大したばかりの1966年には、大気汚染対策研究室を設置しました。ここでの研究をベースに、1972年に「子どもたちに青空を」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ました。これらの目標に対して2005年度末の達成をめざして取り組み、すべての目標を達成しました。

そして現在、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CO₂排出について、地域ごとから全世界へ対象範囲を広げて製品およ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。

国内の最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捉えています。2007年度には、2010年度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。

具体的には、物流におけるCO₂排出量の削減、環境負荷物質の低減、事業活動における資源循環の推進についての、

国内での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および生産活動におけるCO₂排出低減の目標などを合わせ、2010年度環境負荷低減目標(下表参照)として整理し、国内事業活動の環境負荷低減を加速していきます。

2010年度 環境負荷低減目標

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) ^{※1}	g/km当たり	全世界 (全世界目標は 2006年に公表) → P.12-13
		二輪車	10%低減(2000年度比) ^{※1}	g/km当たり	
		汎用製品	10%低減(2000年度比) ^{※1}	kg/1時間当たり	
	生産	四輪車	10%低減(2000年度比) ^{※1}	生産台当たり	
		二輪車	20%低減(2000年度比) ^{※1}	生産台当たり	
		汎用製品	20%低減(2000年度比) ^{※1}	生産台当たり	
	国内 ^{※2}	CO ₂ 排出量	30%低減(1990年度比) ^{※3}	エネルギー消費原単位	日本国内 (1998年発表)
	物流 ^{※4}	CO ₂ 排出量	10%低減(2006年度比)	売上高当たり	
環境負荷物質	生産	VOC ^{※5} 排出量	35%低減(2000年度比)	四輪ボディ塗装面積当たり	
資源循環	事業活動全体 ^{※6}		廃棄物等立処分量		全事業所でゼロ化
	生産 ^{※2}	廃棄物等発生量		10%低減(2000年度比)	売上高当たり
		水資源使用量		30%低減(2000年度比)	売上高当たり
	物流 ^{※7}	包装資材使用量		45%低減(2000年度比)	売上高当たり
	自動車 リサイクル	四輪車	ASRリサイクル率	70%以上 ^{※8}	
二輪車		リサイクル実効率	95%以上(2015年度までに) ^{※9}		

※1 2006年公表の「2010年CO₂低減目標」。詳細はP.12-13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)

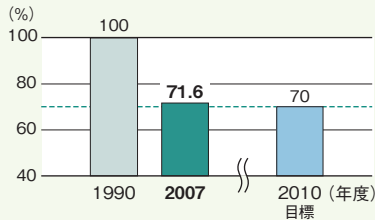
※7 KD部品輸送、補修部品輸送、二輪完成車輸出

※8 車両全体としてのリサイクル実効率95%相当

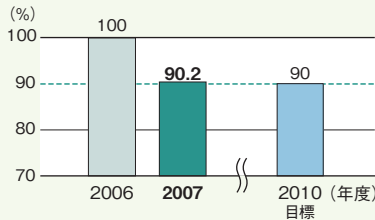
※9 旧通商産業省「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」によるリサイクル率の数値目標

2007年度の実績(進捗状況)

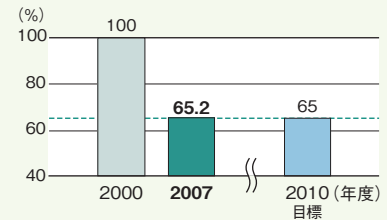
生産時のCO₂排出量
(エネルギー消費原単位)



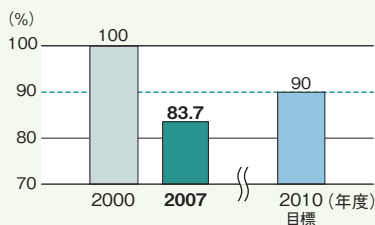
物流時のCO₂排出量
(売上高当たり)



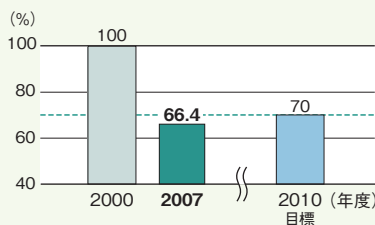
生産時のVOC排出量
(四輪ボディ塗装面積当たり)



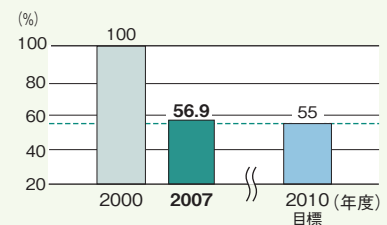
生産時の廃棄物等発生量
(売上高当たり)



生産時の水資源使用量
(売上高当たり)



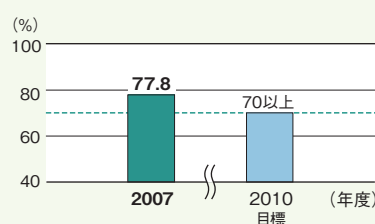
物流時の包装資材使用量
(売上高当たり)



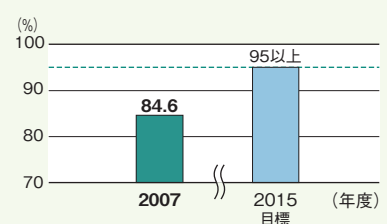
廃棄物埋立処分量
(事業活動全体)

全事業所(48/48社)でゼロ化
達成済み

ASRリサイクル率(四輪車)



リサイクル実効率(二輪車)



目標達成に向けた取り組み

項目	施策	参照ページ	
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	P.49
		販売店環境家計簿によるCO ₂ 把握と削減	P.58
		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 ₂ 削減取り組み	P.54
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	P.49	
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	P.52
資源循環	廃棄物等	生産連結(製作所+サプライヤー32社)での「社外直接埋立ゼロ化」達成(2007年度)	P.48、51
		リターンブル容器導入、簡易包装化などによる包装資材削減	P.54
		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	P.62
水資源	鍛造冷却水のリサイクル、雨水活用等	P.49	
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 ₂ 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」	P.53

2007年度の目標・実績と2008年度目標

製品のライフサイクルの各領域において高い目標を設定し、その達成に向けてさまざまな活動を展開。
次なる目標に向けて、さらなる環境負荷低減に努めます。

取り組み方針		施策		2007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 ^{*1} の拡大
		二輪車	FI技術の適用拡大	国内向けスクーターの全機種にFI適用
		汎用製品	規制の先取り対応	今後、順次拡大
	燃費の向上	新技術投入による効率向上	四輪車	さらなる燃費の向上
			二輪車	燃費向上継続展開
			汎用製品	さらなる燃費の向上
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にもとづく切替推進
		お取引先の製造時環境負荷管理 ^{*2}		お取引先CO ₂ 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:25.5%低減(1990年度比) CO ₂ 排出量:49.0万CO ₂ トン
		廃棄物埋立て処分「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%以上 廃棄物社内焼却量:90.0%以上削減(1998年度比)
		VOCの排出量低減		VOC排出原単位(四輪):34.0g/m ²
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3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 ₂ 排出量:40,847CO ₂ トン(四輪完成車輸送) ^{*4}
		ノックダウン部品包装資材使用量の削減		—
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・拡大
		二輪車	販売会社への環境マネジメントの導入	DREAM店のさらなる拡大
		汎用製品	販売会社への環境保全活動推進	連結販売会社の環境取り組み強化
資源循環・3R	リサイクル性の向上	可能率向上	四輪車	すべての新型車・フルモデルチェンジ車で90%以上
			二輪車	すべての新型車・フルモデルチェンジ車でASR中塩素濃度1%レベル以下
			汎用製品	リサイクル可能率95%以上
	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	再利用部品の機種拡大
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	リサイクルシステムの安定稼働の維持 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
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		9オフィスビルでのCO ₂ 排出量:12,913CO ₂ トン ^{*6}
				9オフィスビルでの廃棄物発生量:502トン ^{*6}

これまでに発表した達成目標と進捗状況

具体的な達成目標		2007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	達成済み	P.63
二輪車	六価クロム:2005年12月末までに全廃	達成済み	P.64
汎用製品	六価クロム:2006年12月末までに全廃	達成済み	P.64

2006年度までに達成した目標については、下記のホームページをご覧ください。

<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/target/target10/>

2007年度実績	達成度	2008年度目標	参照ページ
2機種5型式が新たに取得	○	「★★★低排出ガス車」、「★★★★低排出ガス車」認定 ^{*1} の拡大	P.39、40
国内向けスクーターほぼすべての機種にFI適用	○	排出ガス性能の向上継続展開	P.44
単体エンジンのCARB TierIII 規制を先取り対応	○	今後、順次拡大	P.46
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.41
FI化、低フリクション化機種で燃費向上	○	スクーター以外への適用拡大	P.45
船外機のリーンバーン制御による燃費の向上	○	さらなる燃費の向上	P.46
燃料電池車のリース販売拡大	○	今後、順次拡大	P.43
「エコウィル」の販売拡大	○	今後、順次拡大	P.46
ベアリングシェルとブッシュの鉛:ほぼ切替完了	○	ハンダ鉛の削減を推進	P.48
CO ₂ 排出量(原単位)13.5%低減(2000年度比) ^(注)	○	お取引先CO ₂ 排出量の低減(原単位) お取引先特定荷主のCO ₂ 排出量(原単位)1.0%低減(2007年度比)	P.48 —
お取引先埋立処分ゼロ継続	○	お取引先埋立ゼロ化の継続	P.48
—	—	お取引先廃棄物等発生量(原単位)1.1%低減(2007年度比)	—
—	—	お取引先水資源使用量(原単位)低減	—
ISO14001取得407社(99%)	△	未取得お取引先に対しての代替認証制度を含めた取得推進	P.48
エネルギー消費原単位:28.4%低減(1990年度比)	○	エネルギー消費原単位:27.0%低減(1990年度比) ^{*3}	P.50
CO ₂ 排出量:47.9万CO ₂ トン	○	CO ₂ 排出量:49.4万CO ₂ トン ^{*3}	P.50
(埋立処分ゼロ継続)	○	(埋立処分ゼロ継続)	P.51
廃棄物リサイクル率:99.5%	○	廃棄物の発生抑制	P.51
廃棄物社内焼却量:93.1%削減(1998年度比)	○		P.51
VOC排出原単位(四輪):32.1g/m ²	○	VOC排出原単位(四輪):33.0g/m ² ^{*3}	P.52
主要3社との環境マネジメントの共同展開継続	○	引き続き継続展開	P.55
CO ₂ 排出量:39,927CO ₂ トン(四輪完成車輸送)	○	CO ₂ 排出量:原単位90.29g/CO ₂ トンキロ(荷主責任範囲)	P.55
—	—	ノックダウン部品 43%削減(2000年度比)	P.57
エコドライブを取り入れた安全運転講習会の実施	○	四輪販売店(連結会社) CO ₂ 排出量原単位:1%削減(2007年度比)	P.59、60
環境に配慮したDREAM店13拠点(計100拠点)出店	○	二輪販売店(連結会社) CO ₂ 排出量原単位:1%削減(2007年度比)	P.61
汎用販社の環境家計簿データ把握とCO ₂ の削減	○	汎用販売店(連結会社) CO ₂ 排出量原単位:1%削減(2007年度比)	P.61
すべての新型車・フルモデルチェンジ車で90%以上	○	すべての新型車・フルモデルチェンジ車で90%以上	P.63
すべての新型車・フルモデルチェンジ車でASR中塩素濃度1%レベル以下	○	すべての新型車・フルモデルチェンジ車でASR中塩素濃度1%レベル以下	P.63
リサイクル可能率95%以上を達成	○	リサイクル可能率の向上	P.64
リサイクル可能率95%以上を達成	○	リサイクル可能率の向上	P.64
トルクコンバーターのリマン ^{*5} 8機種追加	○	再利用部品の機種拡大(パワーステアリングのリマン6機種追加検討)	P.65
リサイクルシステムの安定稼働の継続	○	リサイクルシステムの継続的な安定稼働	P.67
使用プラスチック材質情報の提供と 廃プラスチック材料リサイクルのテストを実施	○	リサイクル率向上のための廃プラスチック材料・リサイクル一部導入、 エンジン回収の一部導入	P.68
9オフィスビルでのCO ₂ 排出量:13,131CO ₂ トン ^{*6}	△	国内グループ会社16社27事業所でのCO ₂ 排出量:38,188CO ₂ トン ^{*7}	P.70
9オフィスビルでの廃棄物発生量:512トン ^{*6}	△	国内グループ会社16社27事業所での廃棄物発生量:1,894トン ^{*7}	P.70

^{*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} 対象お取引先:32社

^{*3} エネルギー消費原単位、CO₂排出量およびVOC排出原単位の2008年度の目標は2007年度実績に対して増加していますが、これは生産背景や新規業務取り入れによるものです。

^{*4} 改正省エネ法計算方法反映により数値修正

^{*5} リマン: リ・マニュファクチャリング。使用された部品を分解・再組み立てした部品

^{*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

^{*7} 2008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スクール、希望の里ホンダ(株)、ホンダアールアンドデー太陽(株)、(株)ケイビーテック、中央航業(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15社、学校法人1校を含む合計16社27事業所を対象としています。

注)2008年8月5日(火)訂正

環境マネジメント

日本国内での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。

体制

Hondaは、1991年12月から国内での環境保全活動の実行レベルを高め、先進性を維持することを目的に、日本環境会議を設置しています。

生産・購買・日本営業・カスタマーサービス・管理・本田技術研究所の役員・責任者が参加し、開催しています。

また、各部門に関連する事業所・輸送領域・グループ会社

の環境負荷削減および製品・部品リサイクルなどの推進を図るため、それぞれの部門に会議体や連絡会を設置しています。

2007年度は、日本営業本部に「環境コミッティ」を新たに設け、全国の四輪販売会社をはじめとした多くの事業所・グループ会社からなる販売領域での環境負荷低減活動を加速させました。

役割

日本環境会議

環境に関する社会動向などの状況分析にもとづき、中期環境方針・目標を提案し、提案に沿って各部門が定めた目標に対する進捗を確認しています。

また全部門に関わる横断的課題に対しての対応施策の提案等を行い、日本における環境取り組みの継続的な維持・改善を図り、その実行レベルを高めています。

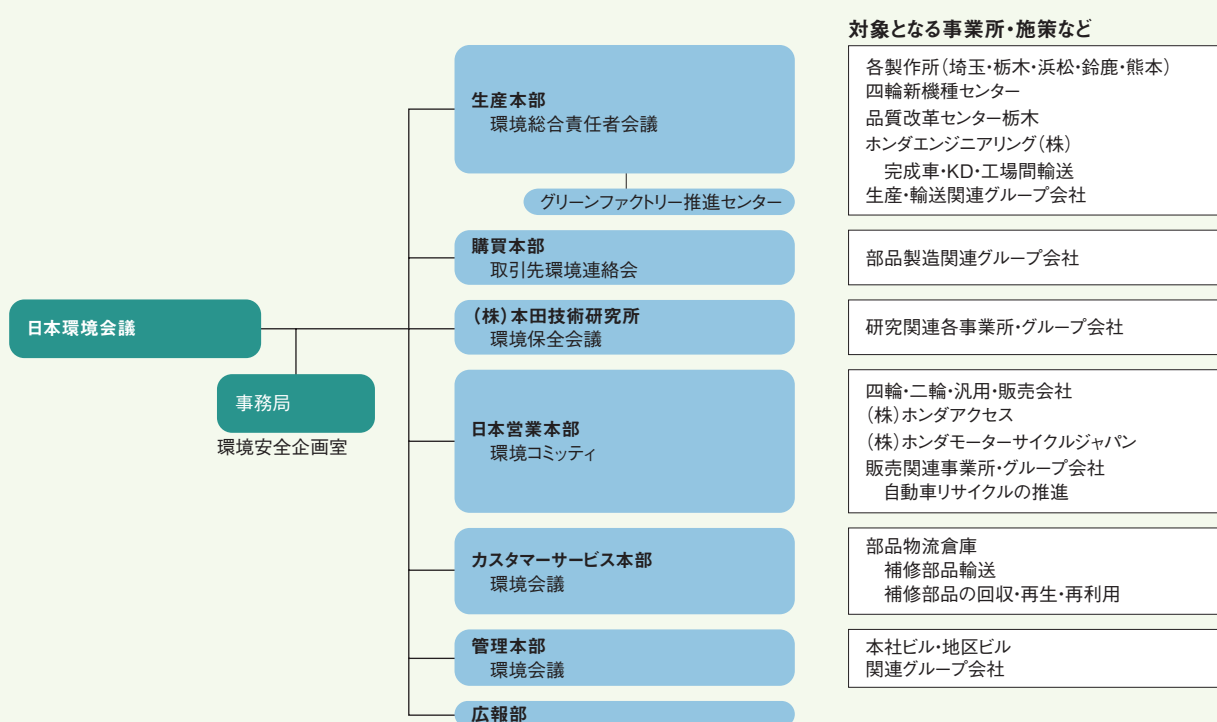
2005年度からは、国内の財務連結対象会社を含む連結グループでの取り組み強化を推進しています。

各部門(本部)

各部門(本部)は、日本環境会議にて決定された中期環境方針・目標にもとづき、目標を定めています。

それぞれの部門単位で、関連する事業所・グループ会社や輸送に関する環境負荷低減、および環境関連の事業や施策などについて、PDCAサイクルを回しています。

日本国内で環境保全活動を展開する体制



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、内部環境監査ならびに外部認証機関によるサーベイランスを実施しています。

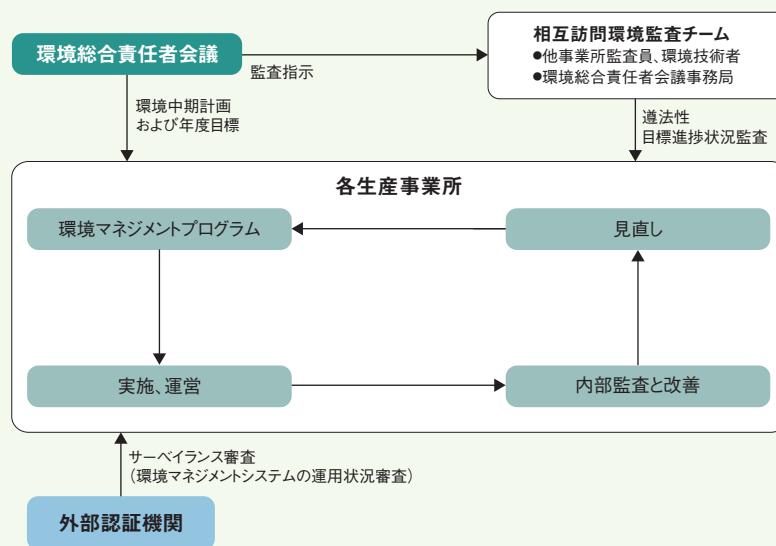
2007年度には、各事業所で内部監査、審査登録機関の更新審査とサーベイランスを実施。内部監査では、3件の不適合と、5件の重大な指摘事項、205件の軽微な指摘事項と

198件の観察事項がありました。外部監査では、1件の不適合、13件の軽微な指摘事項と17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」※によって、遵法性や全社方針にもとづいた事業所目標の進捗状況の確認も行っています。2007年度は、7月～9月にかけて相互訪問監査を実施しました。

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

環境監査の仕組み



環境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、品質委員会規程に従って対応しています。

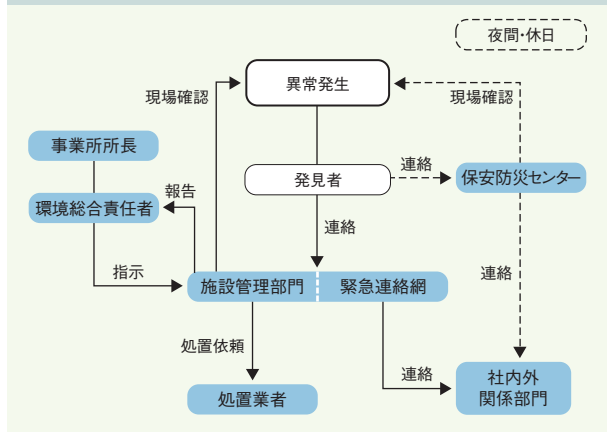
2007年度中に、環境に関わる製品リコールを国土交通省に1件届け出ました。詳細は以下の通りです。

2007年度のリコールの概要		
通称名	VAMOS	VAMOS Hobio
型式	LA-HM1, LA-HM2, ABA-HM1, ABA-HM2	LA-HM3, LA-HM4, ABA-HM3, ABA-HM4
対象台数	61,368台(平成13年8月22日～平成19年1月17日の間に製作された車台)	
不具合部位	ターボチャージャー付車両において、エキゾーストマニホールドの材質が不適切なため、登坂路を頻繁に走行すると熱による膨張・収縮で亀裂が生じ、排出ガスが漏れるものがある。	
改善処置の内容	エキゾーストマニホールド一式を対策品と交換する。	
自動車利用者および自動車分解整備事業者への周知するための措置	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者:ダイレクトメールで通知しました。 ●自動車分解整備事業者:日整連発行の機関誌に掲載しました。 ●改善実施済車には、運転席ドア開口部のドアストライカー付近にNo.1915のステッカーを貼付します。 	

緊急事故への対応

万一、環境汚染を引き起こす恐れのある事故や緊急事態が発生した場合に備え、事業所および各部門では、日頃から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。日本国内では、緊急事態に備えた訓練を定期的実施し、処置手順の習熟と改善を行っています。2007年度は環境に関わる緊急事故の発生はありませんでした。

緊急時の処置ルート



法令の遵守

2007年度、環境に関わる法令違反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などに関する苦情、要望が7件寄せられました。これらの苦情、要望に対しては、取引先、関係者などへの対応の再徹底を図っています。

熊本製作所において、二輪新工場建設工事の地盤改良材に使用したセメントに基準値を超えるクロムを含んでいたことがわかりました。工事業者からの第一報後、使用場所が特定された段階で、熊本県、大津町に第一報を報告。特定された場所を調査した結果、3カ所から基準値を上回るクロムが検出されました。施工状況などを踏まえると、直接的な環境影響は考え難い状況ではありましたが、将来にわたる影響を最小化するため、当該箇所について、土壌の除去を行っています。

また、Honda循環紙の古紙配合率偽装表記において、昨年レポートで使用した、古カタログを活用したHonda独自の循環型再生紙は、メーカーからの報告により、配合率が偽装表記であることがわかりました。正しい古紙配合率は、15%でした。皆様におわびするとともに、今後とも、環境に配慮した紙の利用を心がけてまいります。

<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もとづき、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まいりました。今後も、地域社会から信頼される企業をめざしていきます。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を通じて自主的に公表していきます。詳細はP.93をご覧ください。

環境会計

Hondaでは、下記の目的のもと、環境保全活動に関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

2007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、公害防止に資する事業エリア内コスト、上下流コスト、研究開発コストが増加しています。

2007年度・環境保全コストおよびその効果					
分類		主な取り組みの内容	投資額 (百万円)	費用額 (百万円)	効果
事業エリア内 コスト	公害防止コスト	●大気汚染防止、水質汚濁防止、土壌汚染防止等	2,133	2,342	生産領域 ●CO ₂ 排出量47.9万CO ₂ トン 目標に対して1.1万CO ₂ トン削減 → P.50 ●社内焼却量0.1万トン 前年度比0.04万トン削減 → P.51 ●VOC排出原単位32.1g/m ² 目標に対して1.9g/m ² 低減 → P.52
	地球環境保全コスト	●温暖化防止、オゾン層破壊防止、その他の環境保全	3,310	583	
	資源循環コスト	●廃棄物の処理・処分・減量化・削減・リサイクル等	44	1,535	
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	1,184	1,024		
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	11	1,202		
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	16,100	159,700		
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	807		
環境損傷対応コスト	●土壌汚染の修復等	0	2		

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:2007年4月1日 終了:2008年3月31日

2) 公表した数値には、推計により把握した部分で集計しています。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。

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

4) 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。

5) 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

入社時研修

Hondaでは、従業員が自分の立場を認識し、個々の業務の中で環境への取り組みを推進することをめざし、入社時研修の中に環境教育を織り込んでいます。企業の社会的責任として地球環境保全に携わる意義を理解し、一人ひとりが環境を意識した仕事を展開していくことにつなげるのが狙いです。

「Hondaの環境への取り組み」と題して、環境への認識と理解を深める内容となっており、モビリティの製造業が担う環境負荷責任の重大性を認識してもらいます。

入社時研修後に製作所実習を行う場合は、受け入れ事業所が環境に関する考え方や取り組み内容を説明しています。また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に対する理解を促しています。

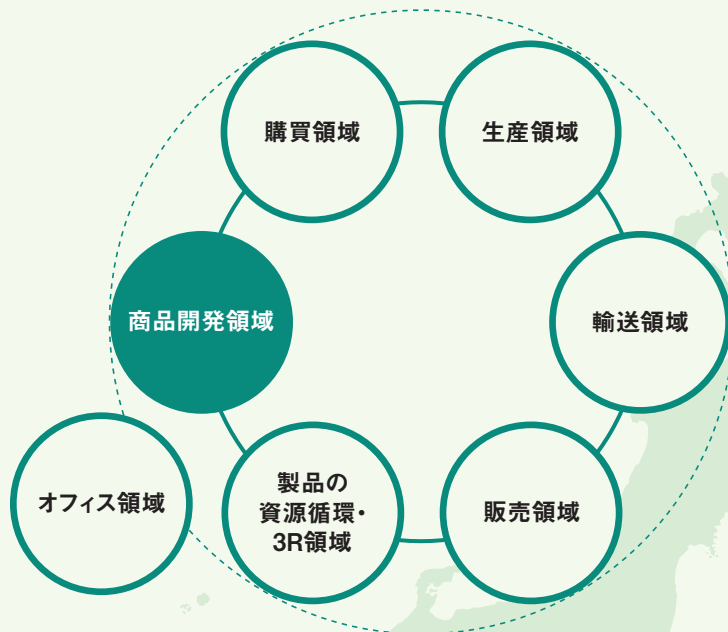
小集団活動

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行っています。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、Hondaではこうした取り組みを通じ、各従業員が日々の業務や生活の中で、自主的かつ積極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もとづいた環境教育

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。



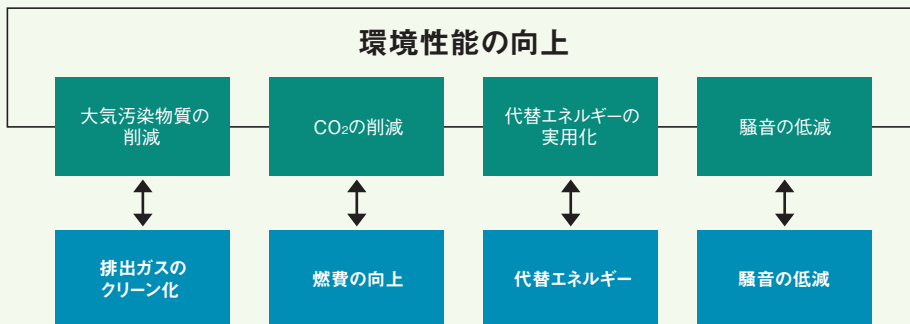
2007年度の環境保全活動実績

商品開発領域

次世代のために技術の進化をめざして

Hondaは、商品のライフサイクルにおいて環境負荷の低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（CO₂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

燃費の向上や排ガスのクリーン化に取り組むほか、代替エネルギーを使用した時代を先駆ける製品の開発に注力しています。



年次目標と実績

2007年度の主な目標

- 「★★★★低排出ガス車」、 「★★★★★低排出ガス車」認定※の拡大
- さらなる燃費の向上
- 代替エネルギー車の開発

2007年度の主な実績

- **2機種5型式**が新たに取得
- 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
- 燃料電池車の **リース販売拡大**

※ 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ます。
★★★★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

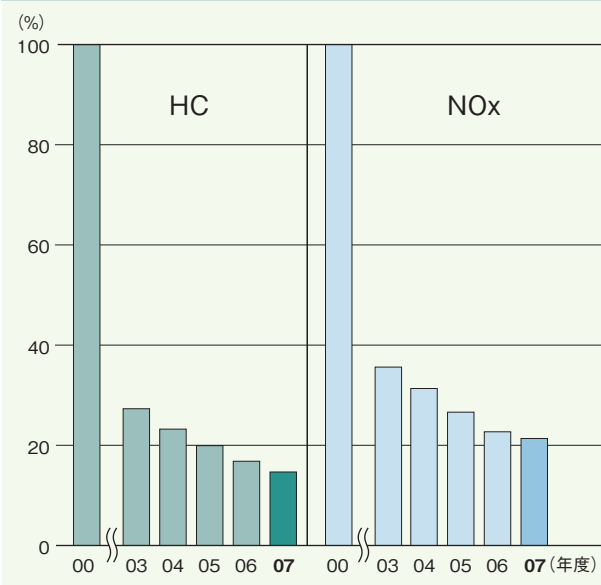
Hondaは、ガソリン車からの排出ガスのクリーン化を重要な課題であると考え、排出ガスに含まれる一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NOx)の低減に取り組んできました。2007年度は、HC総排出量を83.8%、NOx総排出量を78.2%削減(2000年度比)しました。

また、2003年度から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適合を完了しています。

2007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2機種5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。

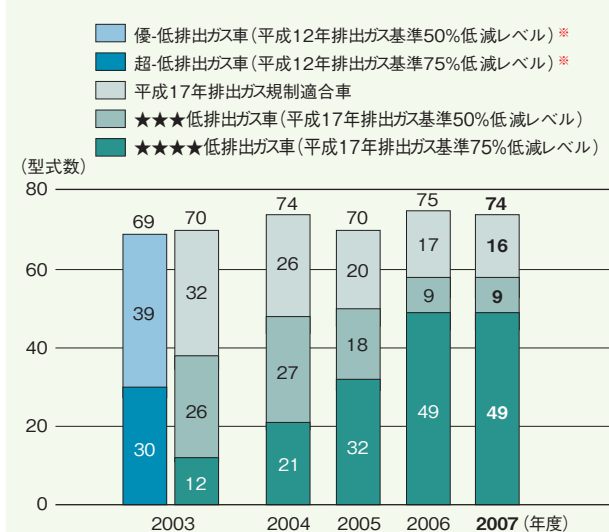
HC、NOx総排出量※の推移(2000年度を100とした場合)



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および低排出ガス車型式数



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。

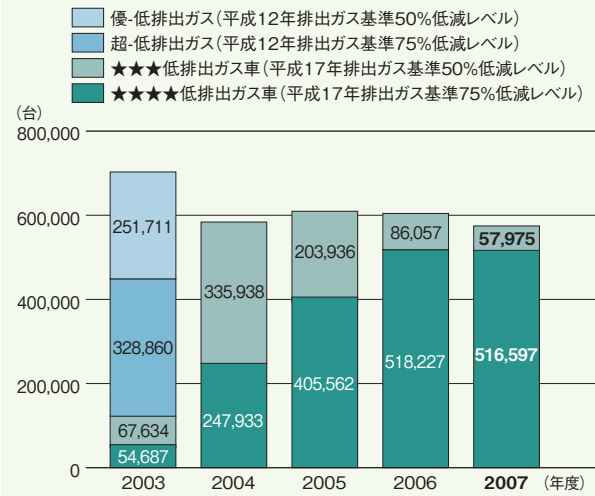
2007年度は、発売したフィットとインスパイアの2機種についてすべての型式で「★★★★低排出ガス車」認定を取得しました。

また、2005年度の国土交通省平成17年規制に対応した「低排出ガス車」認定対応機種の販売台数は574,572台で、国内総販売台数の89.8%（乗用車販売台数の89.1%）に達しました。

2007年度に発売された「低排出ガス車」認定（平成17年排ガス規制）取得機種

★★★★低排出ガス車 (75%低減レベル):2機種	フィット
	インスパイア

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

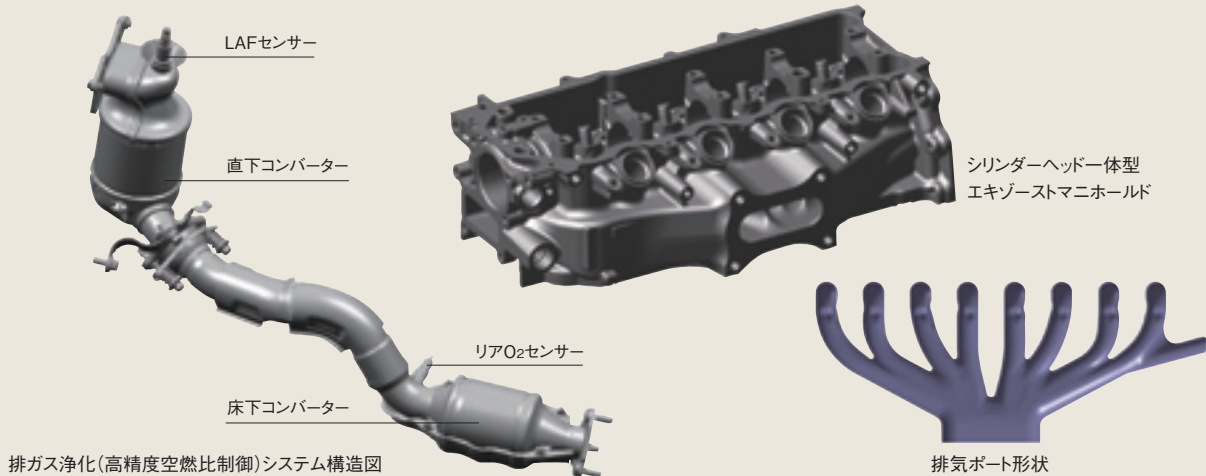
フィット

2007年10月に2代目となる「フィット」をフルモデルチェンジし、発売しました。新型「フィット」では、1.3*l* i-VTECエンジンと1.5*l* 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。「フィット」は2001年に日本で発売してから、現在では115ヵ国で販売。累計販売台数は200万台に達します。

新型「フィット」では、世界的に供給量の限られる貴金属の

使用量の削減と、さらに高い排出ガス浄化性能の両立をめざしました。

新たにシリンダーヘッド一体型エキゾーストマニホールドと高耐熱触媒コンバーターを開発。排気ポートをアルミとすることで、エンジン始動直後の触媒の早期活性化を実現し、触媒として使用する貴金属量を削減しました。また、エアフローセンサーの採用とともに、空燃比制御として従来の2つのO₂センサーから、リアA/FセンサーとO₂センサーに変更。高精度な空燃比制御が可能になり、高いクリーン性能を実現しています。



燃費の向上

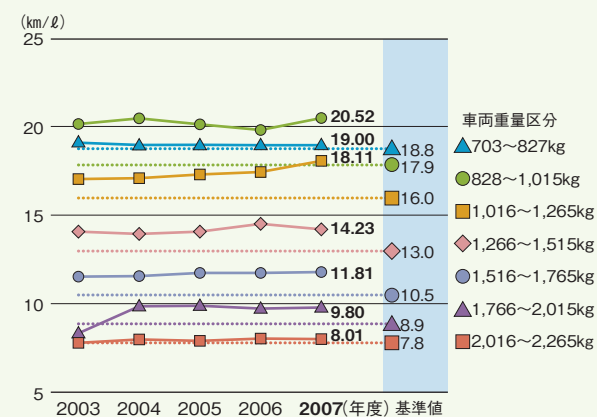
気候変動の原因とされるCO₂の削減に向けて、Hondaではさまざまな燃費向上技術を導入しています。

その結果、2007年度に発売したフィットで平成22年度燃費基準値+25%を達成しました。

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。2007年度の推進状況は以下の通りです。

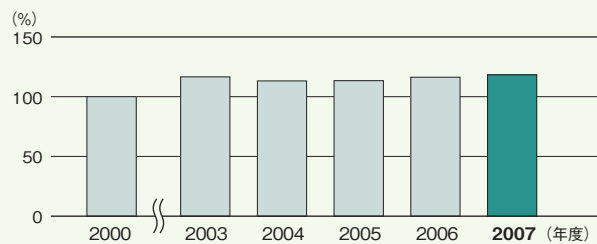
平成22年度燃費基準達成車による区分平均燃費の推移



平均燃費

2007年度の平均燃費は約18.4%の向上(2000年度比)となりました。

平均燃費[※]の向上率(2000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[※]

Hondaでは、改正省エネ法による平成22年度燃費基準を上回る機種の拡大を図っています。

2007年度発売機種においては、「平成22年度燃費基準」に1機種4型式が新たに基準適合し、計26機種59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1機種1型式、「平成22年度燃費基準+

20%達成車」の認定を1機種1型式、「平成22年度燃費基準+25%達成車」の認定を1機種1型式がそれぞれ新たに取得しました。2007年度の「平成22年度燃費基準」適合機種の出荷台数は537,918台で、国内総出荷台数の約90%に達しました。

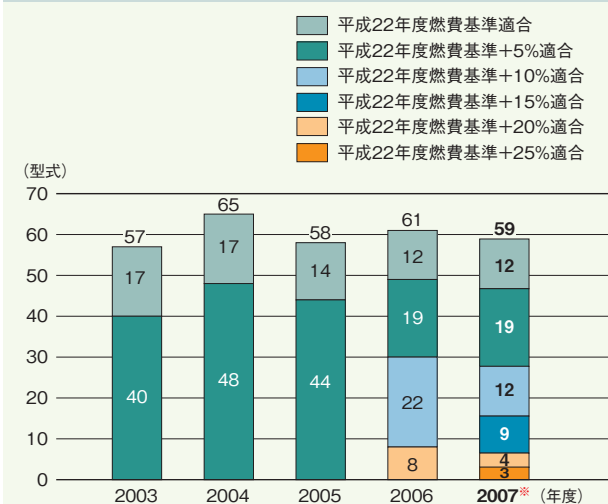
※ 国土交通省、経済産業省に届け出ている出荷台数

2007年度に発表された新型車・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+25%達成車: 1機種	フィット(1.3ℓのFF車)
平成22年度燃費基準+20%達成車: 1機種	フィット(1.5ℓのFF車)の一部
平成22年度燃費基準+15%達成車: 1機種	フィット(1.5ℓのFF車)の一部
平成22年度燃費基準+5%達成車: 1機種	フィット(1.3ℓの4WD車)と フィット(1.5ℓのFF車)の一部
平成22年度燃費基準達成車: 1機種	フィット(1.5ℓの4WD車)

注)平成20年4月現在の燃費基準達成レベルによる。

平成22年度燃費基準適合型式の推移

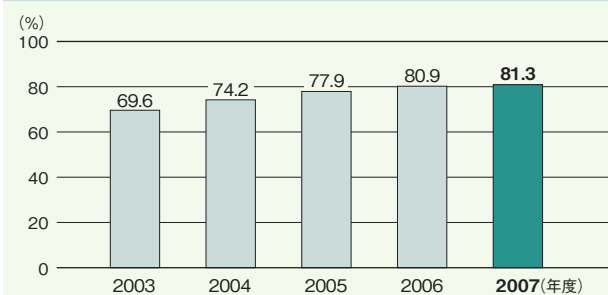


※ 2007年度については、平成20年4月現在の新しい燃費基準達成レベルで表示しています。

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。2008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81.3%となっています。

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

フィット

2007年10月発売の新型「フィット」では、新開発の1.3ℓ i-VTECエンジンと、新設計のトルクコンバーター付きCVTとの組み合わせによって、1.3ℓクラストップの24.0km/ℓ※の低燃費を達成。国土交通省「平成22年度燃費基準+25%達成車」の認定を受けました。

高出力と燃費を両立させるために、4バルブ VTECエンジンを採用。1バルブ休止による燃焼の改善や、低フリクション技術の投入をはじめ、燃費性能の向上を追求しました。ピストンには、スカート形状を最適化するとともに、世界初となる二硫化モリブデンのパターンピストンコーティングを採用。クランクメタル

は二硫化モリブデンショット処理をし、カムチェーンの細幅化、補機ベルトオートテンショナーの採用など、フリクションを低減させる技術を投入しました。

新たに開発したトルクコンバーター採用のCVTでは、発進の駆動力を高めながらも広域ロックアップクラッチによって燃費性能との両立を図っています。

また、新開発のクリープ制御を採用。停止中と低速走行、坂道（傾斜センサー新採用）でクリープ力を最適制御し、ブレーキを踏んでの停車中はクリープ力をオフにすることで燃料消費を抑えています。

※ タイプG FF車 メーカーオプション非装着車



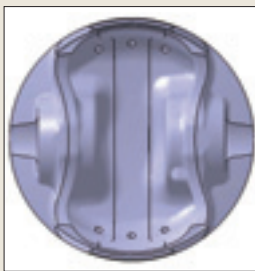
1.3ℓ i-VTECエンジン



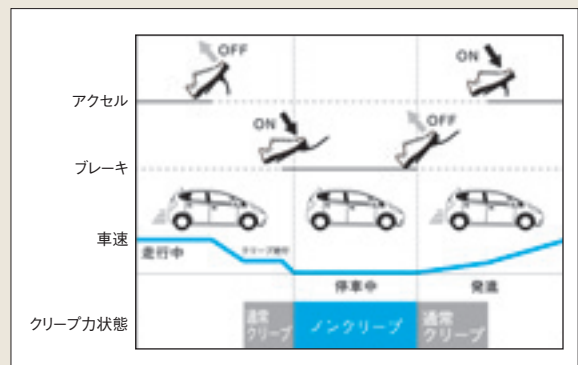
補機ベルト駆動システム構造図



トルクコンバーター付きCVT構造図



パターンピストンコーティング図



クリープ力切り換え作動イメージ図

代替エネルギー

燃料電池車

Hondaは2008年3月までに日本国内で延べ11台、米国で延べ24台と、合わせて延べ35台のリース販売を実施しました。

2007年度はリース販売モデルである新型燃料電池車「FCXクラリティ」の開発を進め、米国(7月)に続き、国内においても2008年秋にリース販売を開始します。また、2008年7月の北海道洞爺湖サミットに、この「FCXクラリティ」を提供します。



2008年4月 INDY JAPANでオフィシャルカーとして走行した「FCXクラリティ」

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10月発売の新型フィットでは、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、71dB(A))*を実現しています。

* 1.3ℓ i-VTEC FF/CVT車

事例紹介

主な騒音低減技術

エンジン騒音低減技術

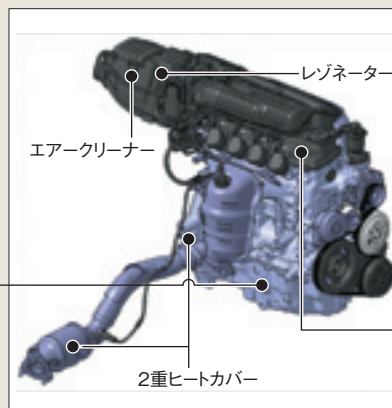
- 高剛性シリンダーブロック
- 高剛性クランクシャフト
- 高剛性チェーンケース
- スティフナー一体アルミオイルパン
- 樹脂製エンジンヘッドカバー

スティフナー一体アルミオイルパン
曲面構造による膜面剛性向上と
リブ最適化により放射音を低減



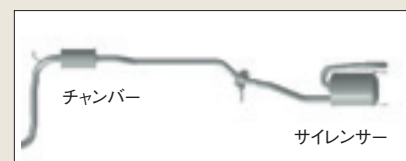
吸気音/吸気放射音低減技術

- 高剛性エアークリーナー
- 高剛性レゾネータチャンバー



排気音/排気放射音低減技術

- 吸音チャンバー
- ロングテールパイプサイレンサー
- コンバーター2重ヒートカバー



樹脂製エンジンヘッドカバー
剛性最適化により高周波放射音を低減

車室内VOCの低減

2007年10月にリアルオープンスポーツカー「S2000」のマイナーモデルチェンジをし、車室内VOC*を低減しました。

これによってHondaは、国内で販売するすべての四輪車で、厚生労働省が定めた室内VOC濃度に関する指針値を達

成しました。商用車を含むすべての四輪車で指針値を達成するのは、自動車業界で初となります。

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

商品開発領域

二輪車の取り組み

PGM-FI(電子制御燃料噴射システム)の適用を拡大し、燃費と環境性能の向上を図っています。



年次目標と実績

2007年度の主な目標

- 国内向けスクーターの全機種にFI適用
- 燃費向上継続展開

2007年度の主な実績

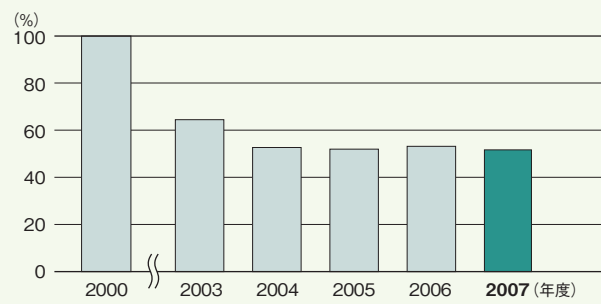
- 国内向けスクーター**ほぼすべての機種**にFI適用
- FI化、低フリクション化機種で**燃費向上**

排出ガスのクリーン化

国内向けスクーターについては、2007年度末までにほぼすべての機種のFI(燃料噴射装置)化を達成しました。

2007年度は新型モデルを数多く発表しましたが、これらのモデルではPGM-FI(電子制御燃料噴射システム)や触媒の採用などにより排出ガスのクリーン化を図りました。

国内二輪平均HC低減率(2000年度を100とした場合)



事例紹介

主要機種における排出ガス性能の向上

新型CB400SF

新型CB400SFでは、国内排ガス平成19年規制認可取得にあたり、PGM-FIと触媒の採用により、社内排出ガス試験では3成分(CO/HC/NOx)とも規制値の1/2以下というクリーンなレベルで対応しています。



CB400SF

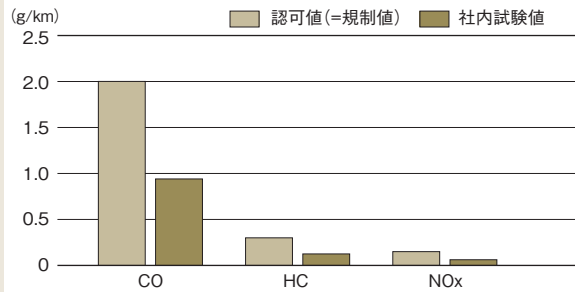


エンジン



PMG-FIの
スロットルボディ

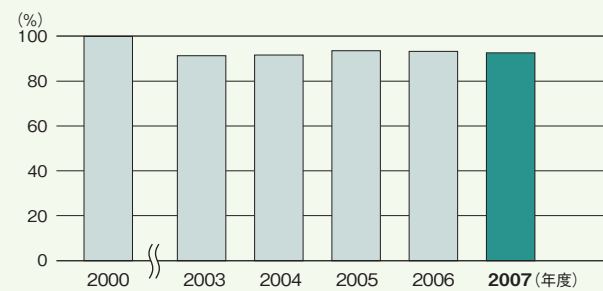
CB400SFの排出ガス性能



燃費の向上

2007年度は新型モデルを数多く発表しましたが、これらのモデルではエンジンフリクション低減技術やPGM-FIの採用などにより、燃費を向上させてCO₂低減を図りました。

国内二輪平均CO₂低減率(2000年度を100とした場合)



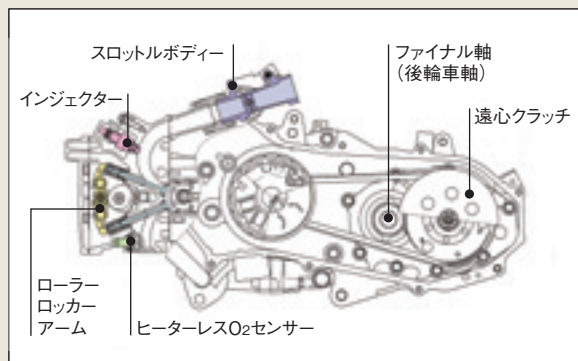
事例紹介

主要機種における燃費性能の向上

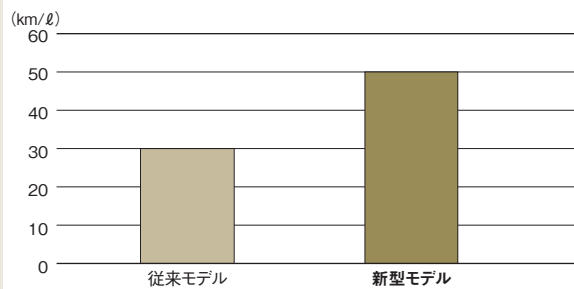
新型「ジャイロX/キャンピー」

新型「ジャイロX/キャンピー」では、従来の2ストロークエンジンに替えて新開発4ストロークエンジンを採用しました。

このエンジンではローラーロッカーアームの採用によるフリクション低減や、PGM-FI/三元触媒の採用により燃費向上と排出ガスのクリーン化を図っています。特に新型「ジャイロX」の燃費は、従来モデルに対し約70%の向上を実現しました。



燃費性能の従来モデルとの比較
ジャイロX ECE40モード燃費(社内試験値)



新型ジャイロX



新型ジャイロキャンピー

商品開発領域

汎用製品の取り組み

規制の先取り対応や燃費の向上など、製品の環境性能を高めるとともに、代替エネルギーの開発にも取り組んでいます。



年次目標と実績

2007年度の主な目標

- 規制の先取り対応
- さらなる燃費の向上
- 代替エネルギーの開発

2007年度の主な実績

- 単体エンジンのCARB TierIII **規制を先取り対応**
- 船外機のリーンバーン制御による**燃費の向上**
- 「エコウィル」の**販売拡大**

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の普及拡大

Hondaは、一般家庭のエネルギー使用量を削減するために独自開発した家庭用小型コージェネレーションユニットを、ガス会社を通して販売しています。

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投入しました。Hondaの家庭用小型コージェネレーションユニット



家庭用ガスコージェネレーションユニット「MCHP1.0」

を採用したコージェネレーションシステム「エコウィル」の2007年度の販売台数は19,442台でした。日本国内での2003年3月からの累計販売台数は66,264台に達しました。

太陽電池の製造・販売を本格化

ホンダエンジニアリング(株)では、非シリコン系の薄膜太陽電池であるCIGS※太陽電池の開発を行い、2007年10月より

(株)ホンダソルテックにて量産を開始しました。このCIGS太陽電池は、発電層厚が多結晶シリコンと比べ約1/80の2.4μmであり、また、プロセス工数が少ないことから、エネルギーペイバックタイム(製造時に必要なエネルギーを回収する期間)が多結晶Siに比べて約2/3の0.9年と短い年数を達成しました。

CIGS太陽電池の開発において最も大きな課題は発電層の面内均質性です。多結晶シリコンの場合はセルサイズ最大15cm角程度であるのに対し、Hondaにおいては73×92cm角の基板の生産が可能ですが、この実現のために、500℃を超える高温処理時の面内温度分布対策や、自動車の塗装技術を応用したドーピング技術など独自の技術を活用し、薄膜系太陽電池でトップレベルの効率11.15%を達成しました。(株)ホンダソルテックを通じて全国での販売を開始しています。



製造中のCIGS太陽電池

※ CIGS: 銅-インジウム-ガリウム-セレン

騒音の低減

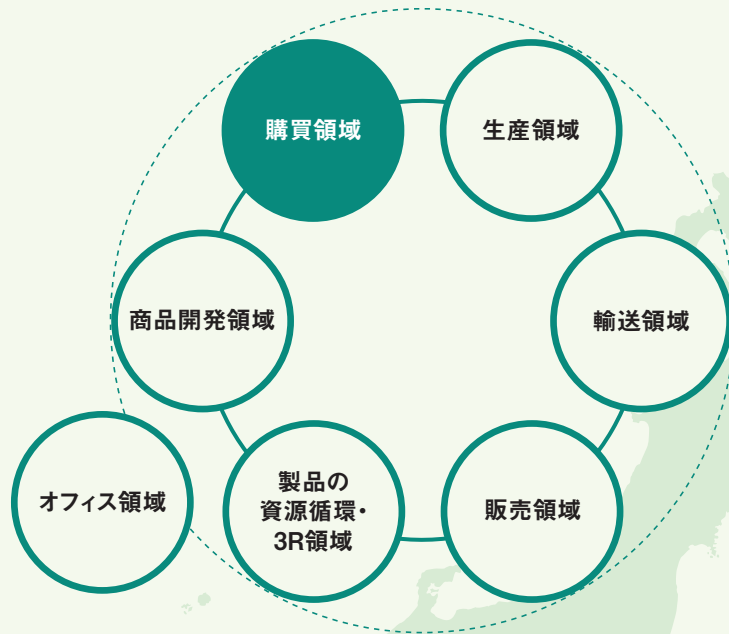
低騒音を実現する海外製品を国内で販売

Hondaは、フランスの汎用製品生産拠点であるホンダヨーロッパパワーイクイップメント(現ホンダフランスマニファクチャリング)より新型芝刈機「HRG415C3」(刈幅410mm)と「HRG465C3」(刈幅460mm)を輸入し、2008年2月から日本国内で販売を開始しました。

両製品は、新開発の刈取ブレードなどを採用することで、刈取性能を維持しながら、EU騒音規制値を2dB(A)下回る94dB(A)の騒音保証値を実現しています。

歩行型芝刈機「HRG415C3」





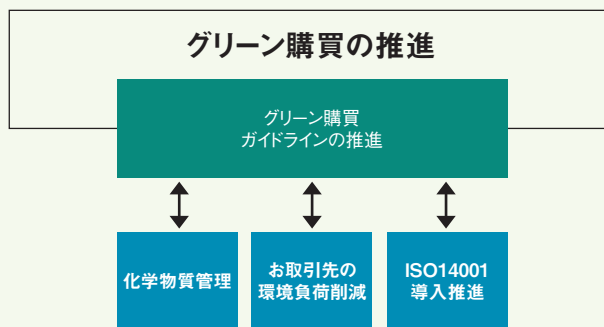
2007年度の環境保全活動実績

購買領域

環境に配慮した資材・部品の調達をめざして

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低減には、お取引先との協力が重要です。Hondaでは、自ら環境負荷の低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めざして、「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



購買領域

グリーン購買の推進

グリーン購買ガイドラインを定め、お取引先とともに環境負荷の少ない資材・部品の調達を進めています。

年次目標と実績

2007年度の主な目標

- Honda化学物質ガイドラインにもとづく切替推進
- お取引先CO₂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

2007年度の主な実績

- ベアリングシェルとブッシュの鉛はほぼ**切替完了**
- CO₂排出量(原単位) **13.5%**低減(2000年度比)^{注)}
- お取引先埋立処分 **ゼロ継続**
- ISO14001取得 **407社(99%)**

グリーン購買ガイドラインの推進

環境に配慮した資材や部品の積極的な調達をめざして、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年度までの目標達成に向けて取り組んでいます。

	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
製造	お取引先 環境負荷管理	CO ₂ 排出	2010年度:2000年度比-6%
		廃棄物量(埋立量削減)	2007年度:埋立処分ゼロ
体質	お取引先 環境マネジメントシステム展開	ISO14001の取得推進	2005年度:国内拠点完了

* Honda化学物質ガイドライン: 環境負荷物質として欧州規制対象物質(鉛、水銀、六価クロム、カドミウム)および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

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および汎用製品について、全モデルで削減する取り組みを進めています。

2007年度は、ベアリングシェルとブッシュに含まれる鉛および鉛化合物に対して、四輪は一部機種を除き切替を完了しました。

お取引先の部品製造時の環境負荷削減

2007年度は、「Honda LCAデータシステム」を活用し、CO₂排出量と廃棄物埋立処分量の削減に取り組まれました。

結果、お取引先CO₂排出量は2000年度比で13.5%の低減となり、また、埋立処分量ゼロとなり目標を達成しました。いずれも、お取引先とともに取り組んできた成果です。

2008年度も引き続き、グリーン購買ガイドラインに沿って、化学物質管理および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

2007年度の認証取得をめざ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99%にあたる407社が取得を完了しました。未取得お取引先に対しては、代替認証制度を含む取得推進を行ってまいります。

補修部品購買領域の取り組み

使用済み金型のリサイクル促進

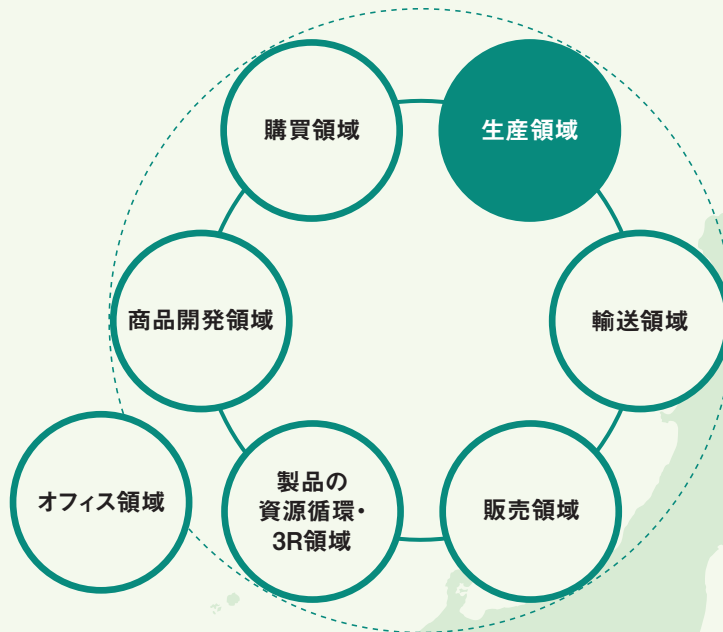
部品などの製造に使われる鉄製の金型は、役目を終えるとリサイクルしていますが、一つの金型から多数の補修部品を製造するため、廃棄の時期の決定が困難でした。

そこで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、これらの情報にもとづき、廃棄作業を標準化することで、金型リサイクルを積極的に推進しています。

2007年度の実績

- リサイクル金型数: 10,119型
- 重量換算 概算: 1,410トン

注)2008年8月5日(火)訂正



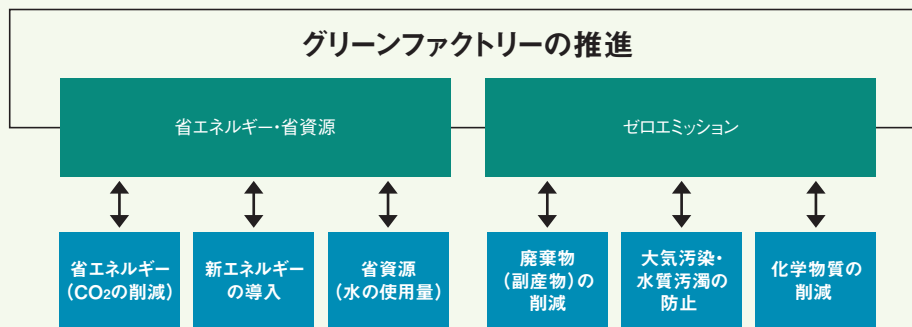
2007年度の環境保全活動実績

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

資源やエネルギーを投入し、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、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めざし、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

グリーンファクトリーの推進

エネルギー・資源の使用量削減や、
廃棄物の社外埋立量をゼロにするゼロエミッションを推進しています。

年次目標と実績

2007年度の主な目標

- エネルギー消費原単位: 25.5%低減(1990年度比)
- CO₂排出量: 49.0万CO₂トン
- 廃棄物リサイクル率: 99.0%以上
- 廃棄物社内焼却量: 90%以上削減(1998年度比)
- VOC排出原単位(四輪): 34.0g/m²

2007年度の主な実績

- エネルギー消費原単位: **28.4%**低減(1990年度比)
- CO₂排出量: **47.9万**CO₂トン
- 廃棄物リサイクル率: **99.5%**
- 廃棄物社内焼却量: **93.1%**削減(1998年度比)
- VOC排出原単位(四輪): **32.1**g/m²

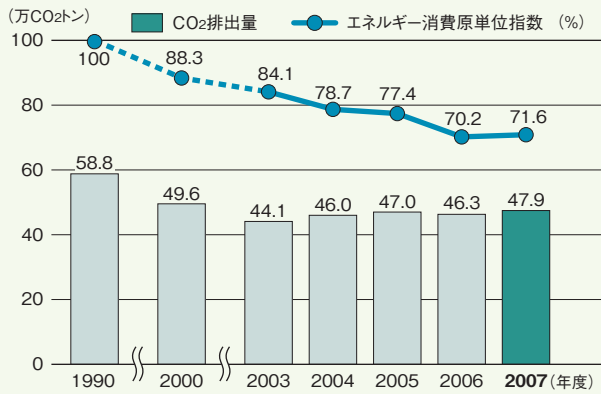
注)生産領域における報告は、埼玉、栃木、浜松、鈴鹿、熊本の国内5生産事業所を対象としました。

省エネルギー・省資源

中期達成目標と進捗状況

2007年度のエネルギー消費原単位は、目標1990年度比25.5%低減に対して、実績は28.4%低減し、目標を達成しました。

CO₂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。

CO₂換算係数は以下を用いました

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

省エネルギーの主な取り組み

2007年度の生産領域におけるエネルギー使用に伴うCO₂排出量は、目標49.0万CO₂トンに対して実績は47.9万CO₂トンと2.2%減少となりました(1990年度比では18.5%削減)。

また前年度(46.3万CO₂トン)に比べ、3.5%増となりました。これは、下記の省エネルギー施策などを実施しましたが、生産増や天候の影響により増加したものです。

今後、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、CO₂排出量の削減に努めます。

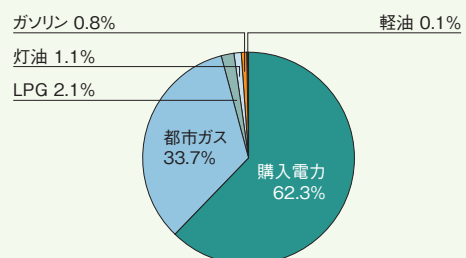
省エネルギーの主な取り組み

- 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

今後の省エネルギー展開

- エネルギーの見える化展開によるロス削減

エネルギーの使用割合 (CO₂換算による)

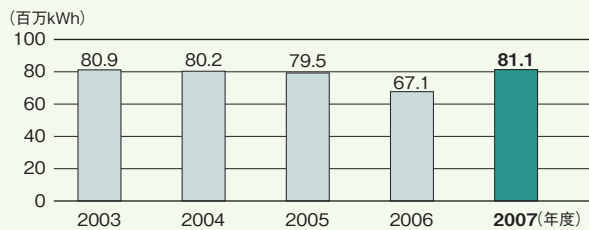


新エネルギーの導入

2007年度の生産領域における新エネルギー（太陽光発電・天然ガスコージェネレーション）発電量は、81.1百万kWhとなりました。電力使用量の約9%が新エネルギーとなっています。昨年より発電量が増えたのは、2006年7月に導入した熊本製作所コージェネレーションの稼働と、新工場への太陽光発電設置が主な理由です。

今後も、さらなる効率アップを図り、CO₂排出量を削減していきます。

新エネルギー発電量



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

2007年度の生産領域における温室効果ガス排出量は、CO₂換算で48.3万CO₂トンとなり、CO₂排出量の増加のために前年度比3.0%の増加となりました。

CO₂以外の温室効果ガスの削減施策としては、四輪車エアコンへの冷媒ガス(HFC)注入工程で、ガス回収装置などの改善を行い、HFCの排出量を0.3万トン減らしました。

温室効果ガス排出量

- エネルギー起源と廃棄物焼却等のCO₂排出量: 48.0万CO₂トン
- CO₂以外の温室効果ガス排出量: 0.3万CO₂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もとづいて算出しました。なお、温室効果ガスの種類はCO₂、CH₄、N₂O、HFC、PFC、SF₆としています。

ゼロエミッション

廃棄物(副産物)の削減

2007年度も、生産領域における廃棄物の直接社外処理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きました。2007年度の廃棄物社内焼却量は、約1.0千トンで、1998年度比約93%削減となりました。

今後も引き続き、分別の徹底による焼却量の削減、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。

省資源(水の使用量削減)

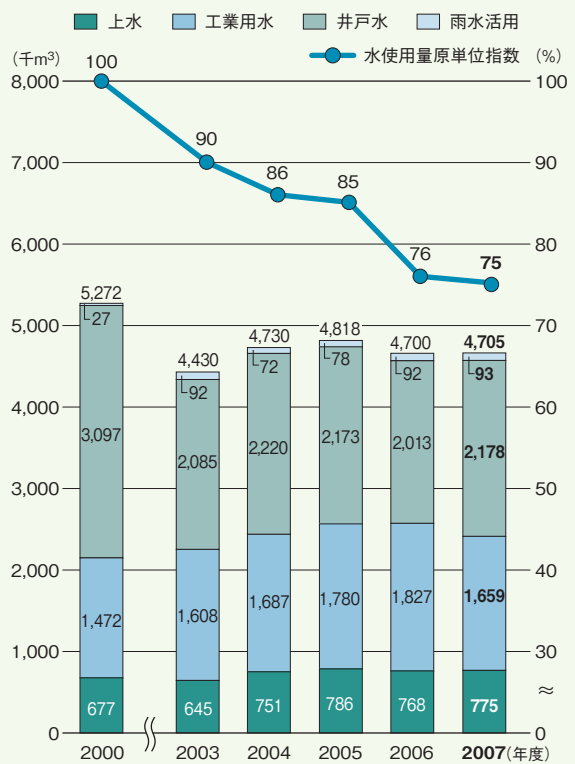
2007年度の生産領域における水の使用量は、4,705千m³で、2000年比10.8%の削減となりました。使用量原単位では基準年比25%減でした。これらの削減は、下記のような節水対策によるものです。

また、雨水活用は93千m³と若干の増加となりました。

2007年度における主な節水対策

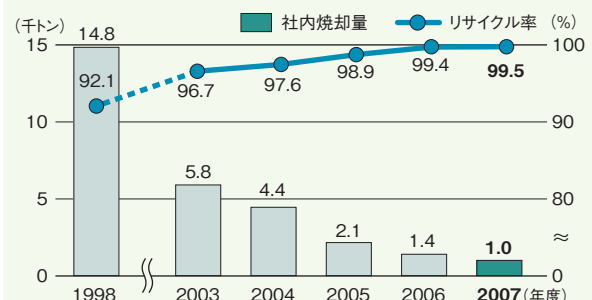
- 排水処理後の水リサイクル
- コージェネレーション効率運転による給水削減
- 鍛造工程の冷却水リサイクル

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。

社内焼却量とリサイクル率の推移



種類	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度
社外埋立量	0.00	0.00	0.00	0.00
社外中間処理量	0.10	0.02	0.12	0.22
社内焼却量	4.38	2.11	1.35	1.03
社内濃縮量	6.03	6.91	6.27	4.88
リサイクル量	176.91	189.40	206.35	217.65
副産物総量	187.42	198.44	214.09	223.77

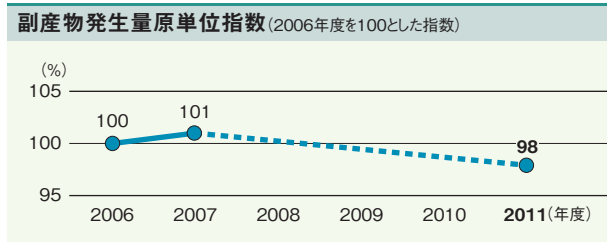
注) 燃え殻除く

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

副産物発生量原単位指数

「資源の有効な利用の促進に関する法律」にもとづく「副産物(金属くずと鋳物廃砂)の発生抑制の取り組み」について、2007年度に新たに2011年度目標(2006年度比2%削減)を届け出ました。

2007年度は原単位で2006年度比1%の増加となりました。これは機種変化や業容拡大によるものです。今後は歩留まり向上など、削減対策に努めます。



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関して、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。2007年度における平均VOC排出原単位は32.1g/m²で前年に対して0.9g/m²削減、目標に対しては1.9g/m²削減することができました。

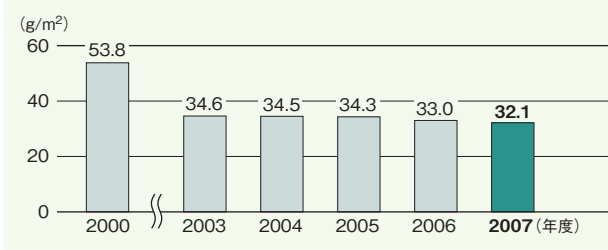
今後も水性塗料の適用拡大、高効率塗装ライン構築など、VOC排出量の削減に努めていきます。

* 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。

2007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など)
- ロボットおよび静電塗装機導入など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



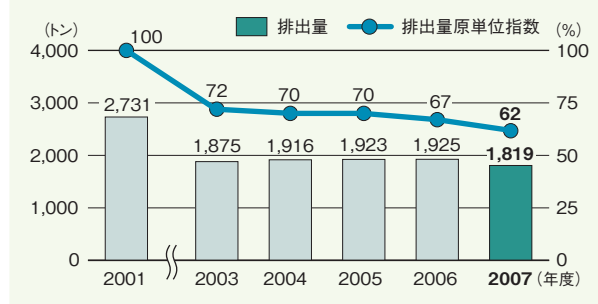
PRTR**対象物質の排出状況

PRTR法対象物質についての2007年度の排出量は下記の通りです。2007年度の大気・水域への排出量は約1,819トンで、2001年度比約33%の削減、原単位は2001年度比38%の低減となりました。

今後も、VOC削減対策などと連動して削減に努めていきます(生産領域、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)。

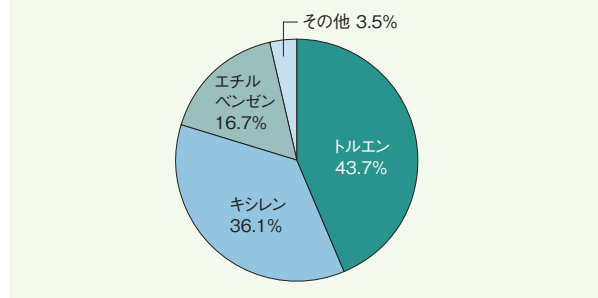
** PRTR(Pollutant Release and Transfer Register)制度:「特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律」

PRTR対策物質排出量と排出量原単位指数



注) 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は、昨年より対象外の44台を除き、2007年度に695台を届け出ました。

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、早期適正処理をめざし、取り組んでいます。

事例紹介

環境にやさしい先進的な2工場を建設

Hondaは、環境面で世界に先駆ける技術と商品を日本で熟成させ、モノづくりの体制の進化と合わせて、日本から世界へ広げていくことを目標に、生産改革に取り組んでいます。その中心的役割を担うのが、2009年稼働予定の小川エンジン工場(埼玉県小川町)と、2010年稼働予定の寄居四輪車工場(埼玉県寄居町)です。小川エンジン工場は、高度な生産技術が必要とする次世代の環境性能に優れたエンジンの生産を担い、寄

居工場は、環境トップランナーとしてエネルギー効率を追求すると同時に、新しい価値を生み出す次世代工場をめざします。

両工場とも、「人に優しい、高品質で高効率な生産・物流システムを駆使した、資源・エネルギー循環型グリーンファクトリー」をコンセプトに、最適に制御する最新鋭システムの導入やエネルギーの再利用などを通じて、生産時のエネルギー使用量削減を追求していく計画です。



小川エンジン工場(完成予想図)



寄居四輪車工場(完成予想図)

日本国内の生産領域における2007年度のマテリアルフロー

INPUT

エネルギー投入量: 11,204千GJ
太陽光発電: 160MWh

物質投入量
鉄鋼・アルミ等材料購入量: 39.8万トン
PRTR対象物質投入量: 9,181トン

水資源投入量: 471万m³

生産領域 事業活動

自社内熱回収資源量:
1,027トン

OUTPUT

温室効果ガス排出量
エネルギー起源と非エネルギー起源の
CO₂排出量: 48.0万CO₂トン
CO₂以外のガス排出量: 0.3万CO₂トン

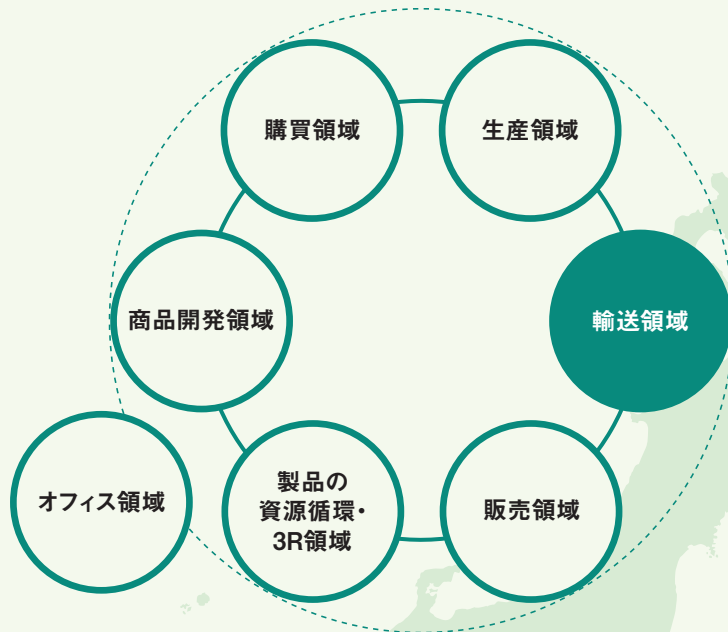
化学物質 (PRTR対象物質) 排出量
大気への排出量: 1,818トン
水域への排出量: 1トン
社外への移動量: 42トン

製品
四輪車 二輪車 汎用製品


廃棄物等の総発生量: 22.4万トン

廃棄物等の最終処分量: 0トン

総排水量: 229.5万m³



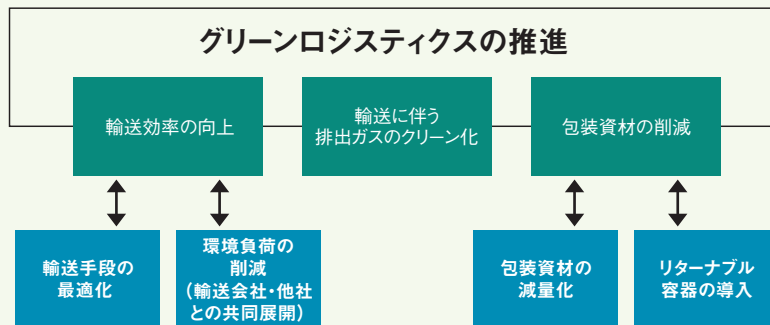
2007年度の環境保全活動実績

輸 送 領 域

高効率で環境に配慮した輸送をめざして

Hondaでは、船・鉄道輸送への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さまざま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

省エネルギー運転やモーダルシフト拡大によりCO₂排出量の削減を図っています。
また包装資材使用量を削減するために包装資材の軽量化やリターン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

2007年度の主な目標

- 主要3社との環境マネジメントの共同展開継続
- CO₂排出量: 40,847CO₂トン* (四輪完成車輸送)

2007年度の主な実績

- 主要3社との環境マネジメントの**共同展開継続**
- CO₂排出量: **39,927**CO₂トン* (四輪完成車輸送)

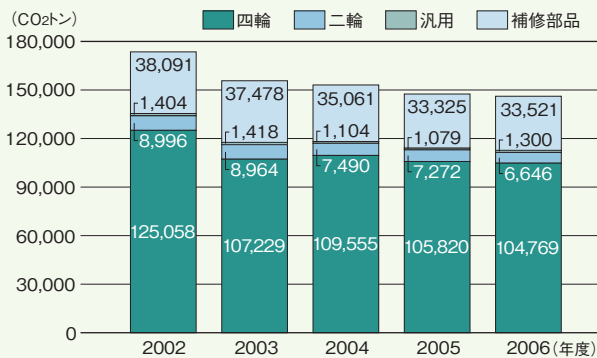
* 改正省エネ法計算方法反映により数値を修正しました。

輸送効率の向上

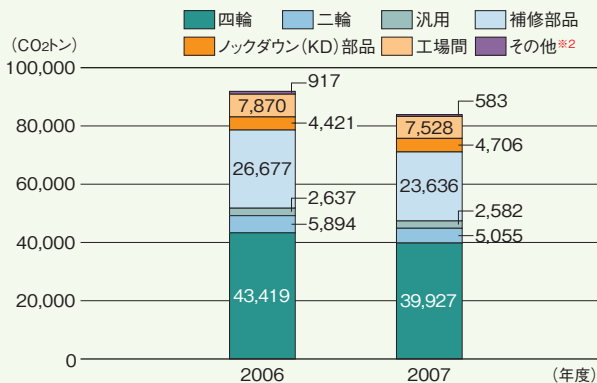
2007年度、四輪車、二輪車、汎用製品、補修部品の輸送時におけるCO₂排出総量は84,017CO₂トンとなりました。

輸送におけるCO₂排出量の推移

Honda独自の算出方法*1



改正省エネ法に基づく算出方法*1



*1 上記2002年度～2006年度の数値は、従来のHonda独自の算出方法による。
2006年度以降は、改正省エネ法にもとづく算出方法による

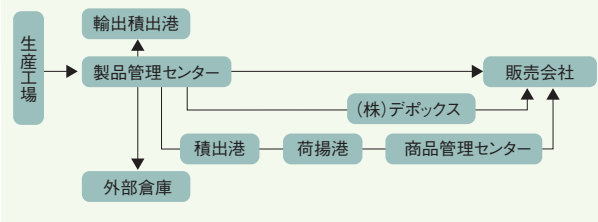
*2 その他の内訳: 営業、総務、広報など

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、委託輸送会社における省エネルギー運転活動や、トレーラーの新規車両への切り換えによる平均燃費率の向上などに取り組み、燃費を2.0%向上させました。輸送車両のCO₂排出量を、2007年度は1,234CO₂トン削減しました。

今後は、船輸送へのモーダルシフトの一層の拡大を図り、さらなる排出量削減に取り組んでいきます。

CO₂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CO₂削減効果(2007年度)

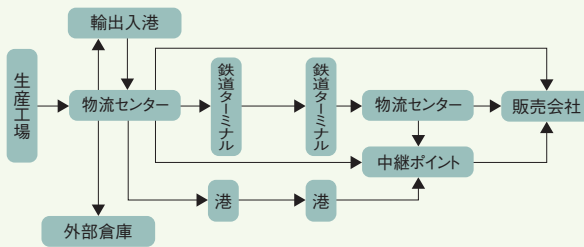
項目	開始時期	削減効果
省エネルギー運転活動およびトレーラーの新規車両への切り換え	2004年度	886CO ₂ トン
鈴鹿→敦賀港→新潟港間モーダルシフト導入	2005年度	301CO ₂ トン
鈴鹿→関東向け一部モーダルシフト拡大	2007年度	47CO ₂ トン
削減効果合計		1,234CO ₂ トン

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、委託輸送会社における省エネルギー活動として、鉄道輸送へのモーダルシフトを拡大しました。2007年度は熊本→関東間で博多発を熊本発に一部変更し、4CO₂トン削減しました。

今後は、鉄道輸送へのモーダルシフトの一層の拡大を図り、さらなる排出量削減に取り組んでいきます。

CO₂排出量の計算範囲(二輪完成車輸送の場合)



二輪完成車輸送におけるCO₂削減効果

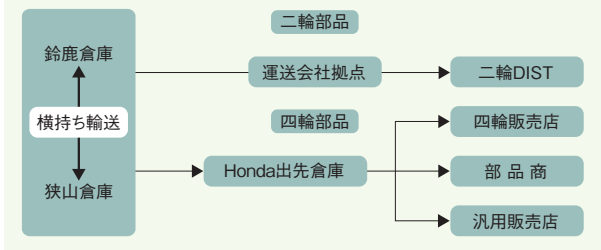
項目	開始時期	削減効果
熊本→大分港→横須賀港間トラック⇒フェリー輸送モーダルシフト	2006年度	242CO ₂ トン
関東向け鉄道輸送の博多発から熊本発への変更	2007年度(新規)	4CO ₂ トン

補修部品輸送における取り組み

2007年度は、補修部品の物流改革の一環として、「鈴鹿地区への部品集約」とそれに伴う「鈴鹿地区からのチャーター便による出荷の一本化(従来の狭山地区と鈴鹿地区からの路線便での出荷に比べ、トータル輸送距離の大幅な削減可能)」を進めて参りました。その移行過程において、「狭山地区と鈴鹿地区からの路線便」と、2007年8月より鈴鹿地区に導入を開始した「チャーター便」との混在があったものの、「ホンダ出先倉庫の統廃合(75拠点から72拠点)」などの効果により、補修部品輸送におけるCO₂排出量が前年比88.6%と減少しました。

なお、2008年2月より鈴鹿地区から出荷は「チャーター便」に一本化されており、狭山地区の路線便による出荷も2008年度上期の鈴鹿地区への部品集約完了に伴い、鈴鹿地区からのチャーター便に一本化されます。これにより2008年度にはさらにCO₂排出量の削減を図れると考えています。

CO₂排出量の計算範囲(補修部品輸送の場合)



輸送に伴う排出ガスのクリーン化

委託輸送会社において、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、ディーゼル微粒子除去装置(DPF)の装着および酸化触媒対応などによって、規制対象

車両すべての対策が完了しました。

2007年は、PM(粒子状物質)排出量を約50.6トン削減しました。

事例紹介

鈴鹿物流センター 稼働開始

四輪・汎用製品の補修用部品を扱う「鈴鹿物流センター」の稼働を6月より開始しました。この物流センターは、狭山地区と鈴鹿地区に点在する複数の倉庫を、集約・一元管理することにより、部品物流の効率化と、お客様満足のさらなる向上を狙いとしています。

輸送の無駄を省いた効率的な物流によるトラック走行距離の削減と、リターナブル容器の活用や簡易包装化により、環境負荷の低減に寄与します。

また、環境に配慮した「エコアイス」※の採用により、環境負荷の低減と、エネルギーコストの削減も実現しています。



鈴鹿物流センター

※ 割安な夜間電力を利用して、夏は氷、冬は温水を蓄え、昼間の冷暖房に利用する蓄熱式空調システムで、導入によりランニングコストの削減はもちろん、設備容量の縮小、基本料金の軽減を実現します。

包装資材の削減

補修部品における取り組み

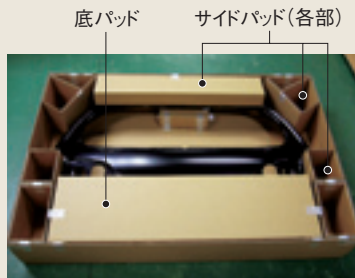
2007年度の包装資材排出量は24,591トンと、2006年度と比べて約1,042トン(約4%)を削減することができました。これはチャーター便に合わせて導入した、「リターナブル容器」の使用による部品の包装簡素化が大きく貢献した結果です。

今後は、輸出にもリターナブル容器の積極的な導入を図り、さらに包装資材の排出量削減を進めていきます。

事例紹介

補修部品における包装資材減量化の具体例

旧仕様

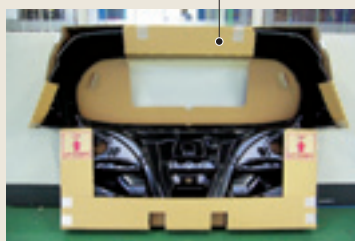


スキン面にスキンパッド

新仕様(一体組み包装)

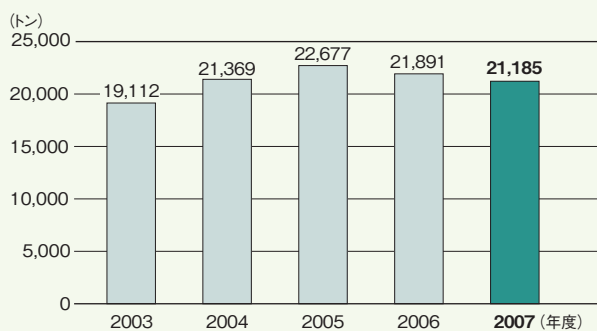


外装:Wフルート



各部パッドレス バックレス PPバンドレス

補修部品の包装資材使用量推移^{注)}



注)使用総量から、再使用できる金属類を除いた数値に見直しました。
注)2008年8月5日(火)訂正

ノックダウン(KD)部品[※]における取り組み

2007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、インド、マレーシア、ブラジルへの新規導入を開始し、さらに中国へ適用拡大を進めました。

また、イギリスと台湾向け内装リターナブル容器の拡大を中心に、適用率を上げることにより(前年度比16%アップ)ダンボール容器を削減してきました。

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。

※ノックダウン(KD)部品: 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	
	2006年	2007年
北米	69.7%	82.1%
南米	14.0%	41.7%
欧州	69.7%	67.8%
アジア・大洋州	51.7%	57.5%
中国	1.9%	24.9%
合計	49.6%	60.2%

KD部品における包装資材使用量の削減[※]

項目	削減量
スチール材の使用量削減	2,990トン
ダンボール材の使用量削減	259トン

※ 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

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。

一方、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・スチールケース化の適用機種拡大を進めることにより、使用量の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

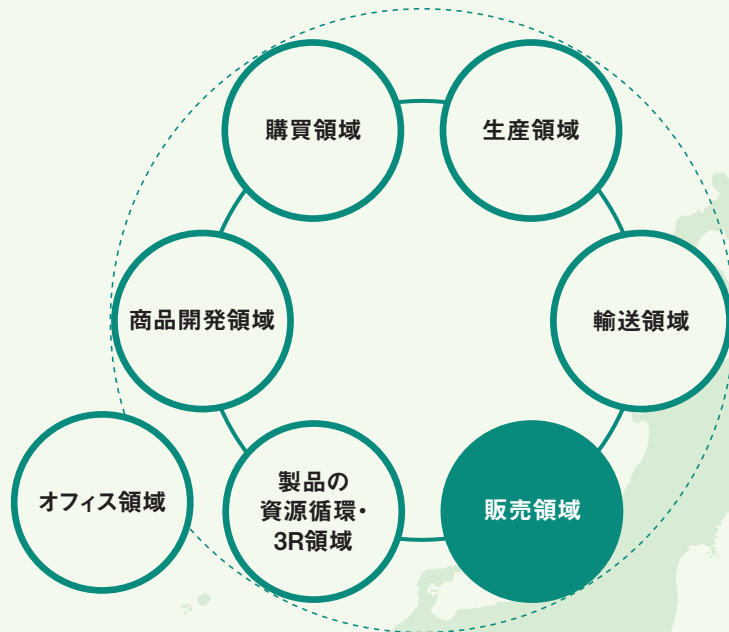
項目	削減量
スチール材の使用量削減	1,869トン
ダンボール材の使用量削減	1,228トン

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することで、スチール材とダンボール材の使用量削減に継続して取り組んでいます。

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	30トン
ダンボール材の使用量削減	1トン



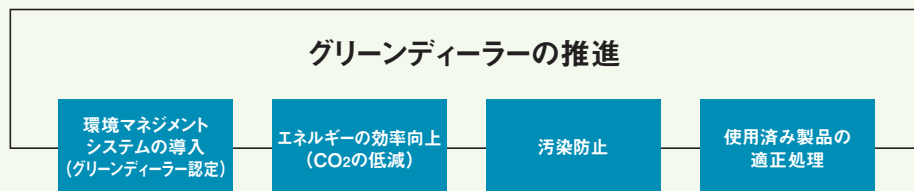
2007年度の環境保全活動実績

販売領域

お客様や地域に喜ばれ信頼されるために

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めざしています。

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

Honda独自の環境マネジメントシステムを導入するとともに、お客様との環境コミュニケーションにも取り組んでいます。

年次目標と実績

2007年度の主な目標

- 四輪車: エコドライブの普及・拡大
- 二輪車: DREAM店のさらなる拡大
- 汎用製品: 連結販売会社の環境取り組み強化

2007年度の主な実績

- 四輪車: **エコドライブ**を取り入れた安全運転講習会の実施
- 二輪車: 環境に配慮したDREAM店**13**拠点(計100拠点)出店
- 汎用製品: 汎用販社の**環境家計簿**データ把握と**CO₂の削減**

四輪販売会社の取り組み

環境マネジメントシステムの導入

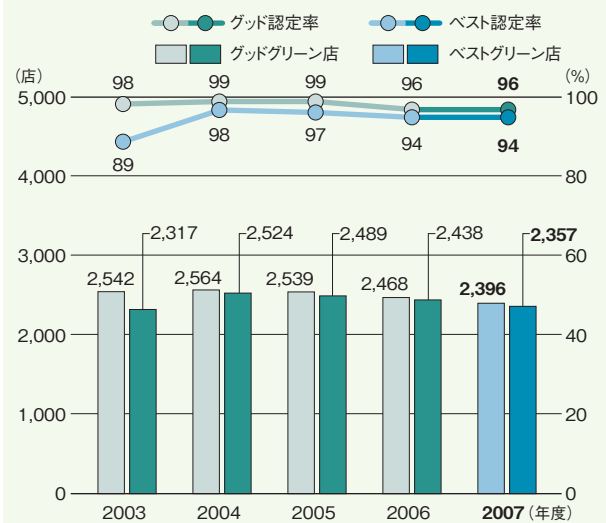
Hondaは、四輪販売会社への環境マネジメントシステムとして2000年度からグリーンディーラー認定制度[※]を導入し、拠点単位による認定を推進しています。

2008年3月末までに2,357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。なかでも「エネルギー効率向上」については、省エネルギー活動・エコドライブなどによるCO₂排出量の削減を推進しています。

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

注) 認定数および認定率は四輪販売会社の統合、閉鎖、新規拠点オープンなど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



事例紹介

エコドライブをテーマに安全運転講習会を開催

Hondaでは、四輪販売会社で行っている安全運転普及活動に、環境にやさしくお財布にやさしいエコドライブの方法をお客様に紹介し、お客様に喜んでいただくことで、環境コミュニケーション活動の強化を図りました。

その一例として、ベストグリーンディーラー認定店では、お客様を対象とした安全運転講習会のカリキュラムにエコドライブの項目を

取り入れました。エコドライブとは、車を発進する時にゆるやかなアクセル操作をするふんわりアクセル「eスタート」や、スピードを控えた定速走行などのことであり、燃費の向上だけでなく、余裕を持った運転ができることから、安全運転につながることを説明しました。

2007年度には、四輪販売会社でエコドライブを取り入れた安全運転講習会を3,865回開催し、参加人数は19,424名になりました。

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コミュニケーション活動を推進しており、地域の環境フェアへの参加や、小・中学生の社会見学の受け入れなどを行っています。

その一例として、ベストグリーンディーラーを取得しているHonda Cars京都では、地域の小学校と連携して小学生の社会見学を積極的に受け入れました。

社会見学で来店した小学生に対して、ショールームや整備工場などで四輪販売会社の仕事を紹介するとともに、Hondaが発行した冊子「夢のボタン」を活用してHondaの環境への取り組みをわかりやすく説明しました。

また、京都市内などの企業・NPO、京（みやこ）エコロジーセンター、京都市などとともに、「京（みやこ）のアジェンダ21フォーラム・京都環境コミュニティ活動プロジェクトチーム」に参画して、地域で環境問題を解決するための仕組みづくりをめざした



社会見学の受け入れの様子

活動を展開しています。その一環として、2008年2月に各参加企業と共同で、地域の小学校に出向いて環境学習講座を行いました。

京都市立朱雀第四小学校6年生の児童48名に対して、地球温暖化問題について説明するとともに、エコドライブの推進といったCO₂削減の取り組みの具体例を、各参加企業などが、工夫を凝らしてわかりやすく説明しました。

Honda Cars京都からは、Hondaとして取り組みに力を入れている「燃費」をテーマに講座を行い、「フィット」や「シビック ハイブリッド」などをはじめ、2008年度に北米から販売がスタートする新型燃料電池自動車「FCXクラリティ」について講義しました。

この環境学習講座は、児童たちが、環境問題について考える良いきっかけづくりとなり、地元のメディアにも大きく取り上げられました。



環境学習講座の様子

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を推進しています。その一つである「Honda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CO₂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ています。

各四輪販売拠点では、電気、水、ガソリンなどの使用量をデータ入力し、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。

また、二輪販売会社や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、環境負荷低減を図っています。



「環境家計簿」のモニター画面

二輪販売会社の取り組み

卸領域

Hondaの国内二輪総合会社である(株)ホンダモーターサイクルジャパンは、2007年度に環境宣言を改訂し、拠点・サイトごとに環境マネジメントプログラムを作成しました。

2008年度は温室効果ガスの排出量削減のため、電気とガソリン使用量の削減を中心としたパフォーマンス向上策と、廃棄物発生量の削減施策を推進します。

小売り領域

Hondaは、2002年3月よりスポーツモデルを中心に販売しているDREAM店のネットワーク構築に合わせ、グリーンディーラーを展開しています。2007年度は、新たに13拠点を新店し、計100拠点のネットワークとしました。

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」)については、2007年度も継続して、充実を図ってきました。特に、二輪車リサイクルについては、DREAM店61拠点から927台の廃棄二輪車を、「二輪車リサイクルシステム」によって、再資源化することができました。

また、2007年度は、販売会社ごとの環境推進責任者を中心に、環境マネジメントシステム構築を準備しました。2008年

度は、7拠点からスタートします。その結果をDREAM店ネットワークに展開し、二輪車販売店の“トップランナー”として環境への取り組みを加速させていきます。

事例紹介

遮熱フィルムによる環境改善

2007年度(株)ホンダモーターサイクルジャパン九州センターにおいて、職場環境改善とCO₂削減のために、遮熱フィルムを窓に貼り付けました。それによって、ブラインドを下げなくても事務所内の機密が保たれるとともに、蛍光灯やエアコンをフル稼働する必要がなくなり、電気使用量を削減することができました。



フィルム加工前



フィルム加工後

汎用製品販売会社の取り組み

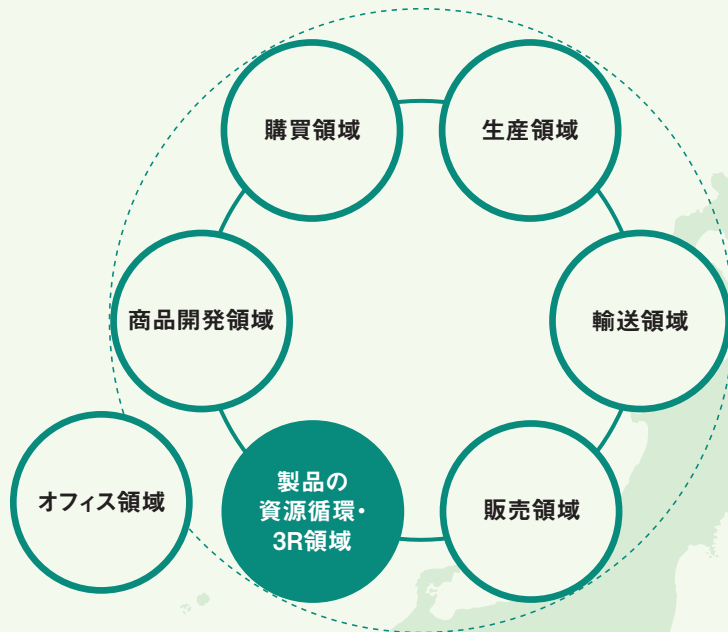
環境負荷低減活動の推進

2007年度は、引き続き、環境意識の向上をテーマに取り組みました。グリーンディーラーのグリーン大会に参加するとともに、グリーンディーラー2社(6拠点)およびベスト特約店(213店)、ネットワークサービス店(131店)に対し、「Honda環境年次レポート2007」と植物の寄せ植えを配布しました。

2008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、ベスト特約店、サービスネットワーク店に対しては啓発活動を中心に推進していきます。



汎用グリーンディーラー店



2007年度の環境保全活動実績

製品のリソース循環・3R領域 (リデュース・リユース・リサイクル)

率先して資源循環型社会の実現をめざして

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、製品のリソース循環・3R※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の製品リソース循環・3R取り組みポリシー

- 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

製品のリソース循環・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		副産物のリサイクル*		IMAバッテリーリサイクル
		バンパーの回収およびリサイクル		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
		環境負荷物質の削減		

※ 副産物のリサイクルについては「生産領域」(P.49)の活動実績をご覧ください。

製品の資源循環・3R領域

開発段階での取り組み

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

2007年度の主な目標

- リサイクル可能率^{*}の向上
 - 四輪車: すべての新型車・フルモデルチェンジ車で90%以上
すべての新型車・フルモデルチェンジ車でASR中塩素濃度1%レベル以下
 - 二輪車: リサイクル可能率95%以上
 - 汎用製品: リサイクル可能率の向上

2007年度の主な実績

- リサイクル可能率^{*}の向上
 - 四輪車: すべての新型車・フルモデルチェンジ車で**90%以上**、
すべての新型車・フルモデルチェンジ車でASR中塩素濃度**1%レベル以下**を達成
 - 二輪車: リサイクル可能率**95%以上**を達成
 - 汎用製品: リサイクル可能率**95%以上**を達成

^{*} (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

四輪車の取り組み

3R評価システム

3R事前評価システムにより、新規開発する機種ごとに3R性評価を実施し、その向上に努めています。

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小型化・軽量化に取り組んでいます。非金属部品についても、材料や素材構成の工夫によって軽量化しています。

新型インスパイアでは、高張力鋼板を随所に使用して軽量化を図っています。P.64の事例紹介を合わせてご覧ください。

リユース・リサイクル設計

2007年度に発売したすべての新型車・モデルチェンジ車において、下記の取り組みによるリサイクル性の向上に努めています。その結果、(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」によるリサイクル可能率は90%以上となっています。

リユース・リサイクル設計

リサイクルしやすい材料や再生樹脂の使用	インテリアやエクステリアの多くの樹脂部品にポリプロピレン、ポリエチレンなどのリサイクル容易な熱可塑性プラスチックを使用しています。また吸音材、スプラッシュシールド等には再生樹脂を使用しています。
樹脂・ゴム部品への材質表示	可能な限りすべての樹脂・ゴム部品にISO規格に定められた素材識別記号を表示しています。
リサイクル性に配慮した構造設計	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、および部品統合化によって、メンテナンス性を向上しています。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

2007年度は、新型フィットなどすべての新型車に加えて、マイナーモデルチェンジの機種でも(社)日本自動車工業会が定める削減目標^{*}を達成しました。

^{*} (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(ディスチャージヘッドライトやナビゲーションの液晶パネルなどに極微量に含有)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

注)鉛、水銀で除外規定あり。

代替フロン(HFC134a)の削減

HFC134a使用量を1995年度比で10%以上削減したエアコンの適用を拡大し、2007年度は、24機種中22機種となりました。代替フロンを使用しないエアコンについては、実車搭載に向けた実用化を検討中で、引き続き、業界の動向や技術レベルの情報収集を進めています。

PVCの削減

自動車リサイクル法で定められるASR(自動車シュレッダーダスト)のリサイクルを容易にするため、PVC(ポリ塩化ビニル)の使用量を低減しています。インテリアやエクステリアにPVCを含まない部材を適用することで、2007年度に発売したすべての新型車において、ASR中の塩素濃度を1%以下のレベルに低減しています。

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もと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

CBR600RRでは軽量化によるリデュース技術として、リサイクル性に優れた薄肉中空アルミダイキャストフレームを採用（前モデル比17%軽量化）しました。



CBR600RR



前モデルキャストフレーム



現行モデルキャストフレーム

リユース・リサイクル設計

リサイクル性の向上

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・集計システムを運用し

ています。これにより、今後もリサイクル可能率95%以上をめざ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。

今後も、モーターサイクルも含め、フェンダーやアンダーカバーなどへ再生樹脂の採用拡大に努めていきます。

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4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。2006年度末に達成し、2007年度生産車についても、引き続き自主目標を達成しています。

さらに、2010年から欧州でタイヤへの使用が禁止される多環芳香族炭化水素の削減を開始しました。

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、シュレツダーダスト減量化に積極的に取り組みました。

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4物質

（鉛、水銀、六価クロム、カドミウム）を2006年12月末目標に、国内生産の全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、Hondaでは、(社)日本自動車工業会の自主削減目標に準じた取り組みの結果、鉛、水銀、カドミウムの3物質については、国内生産の全モデルですでに目標を達成。船外機の一部防錆処理剤などに含まれていた六価クロムも、2008年3月に代替を完了しました。

事例紹介

インスパイアにおけるリデュース設計

2007年12月に「インスパイア」をフルモデルチェンジし、発売しました。

骨格主要部材の約48%に軽量で強度の高いハイテン材（高張力鋼板）を採用し、ねじり剛性を約20%*向上させながら大幅な軽量化を達成しました。

また、ボディ下面へ効果的に配置した空力パーツや徹底したフラッシュサーフェス化などにより、優れた空力性能を実現。軽量かつ高剛性、さらには空力をも徹底追求した、高効率なボディ設計です。



ハイテン材配置図

* 従来モデル比 Honda測定値

製品の資源循環・3R領域

使用段階での取り組み

使用済みとなった製品・部品を再生・再利用するシステムの構築を進めるとともに、再資源化に取り組んでいます。

年次目標と実績

2007年度の主な目標

- 再利用部品の機種拡大

2007年度の主な実績

- トルクコンバーターのリマン[※]部品 **8機種**追加

※ リマン: リ・マニュファクチャリング。使用された部品を分解・再組み立てした部品

補修部品回収と再生・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。

補修部品の販売実績

近年、再生部品の適用車種の保有台数減少に加えて、機能部品については性能だけでなく耐久性も向上しているため、補修部品の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機種追加を検討しました。

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84%を確保しました。

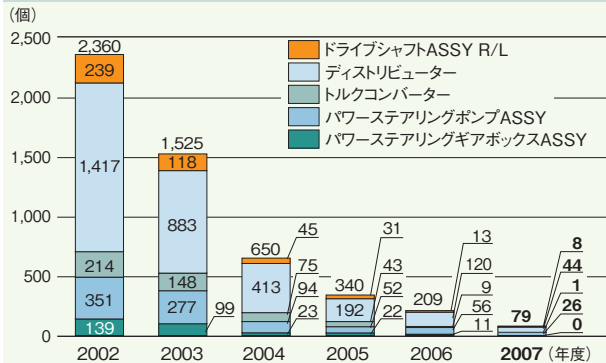
リユース部品

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ネルを活用し、リユース部品も純正部品と同様に注文できるようにしています。

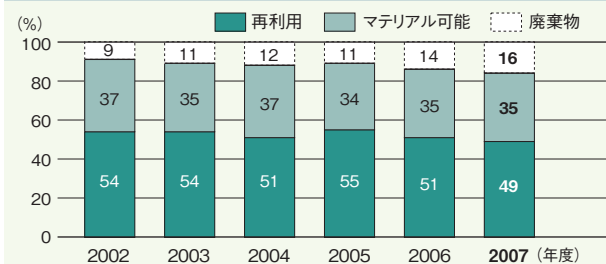
2007年度も引き続き、リユース部品の商品の充実化を図るため、社外の流通経路も考慮に入れるなど、お客様の利便性を優先したビジネス形態を検討しました。

リユース部品の販売方法については、リユース部品販売ネットワーク事業者や優良解体業者と協力した販売システムの構築を検討中です。

補修部品の販売実績の推移



再生部品用に回収した部品の再利用率



再生部品例



リユース部品例



オイルフィルター・リサイクル

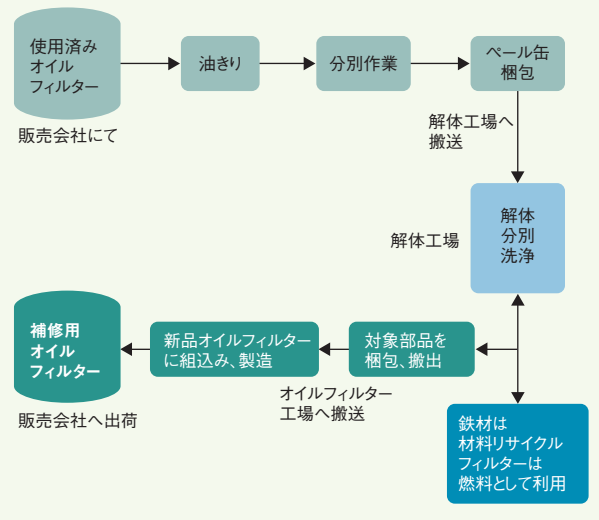
2004年1月から使用済みオイルフィルターを回収・解体し、金属や燃料として再資源化するだけでなく、構成部品の一部については補修用量産部品として再利用し、回収品の100%リサイクルを継続しています。

全国のHonda販売会社ルートでの回収に加え、2005年度からは一般整備工場などからの回収も開始しています。また回収対象フィルターも当初の2種類から6種類に拡大する予定で、前年度販売量の30%回収を目標に推進していきます。



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



バンパーの回収とリサイクル

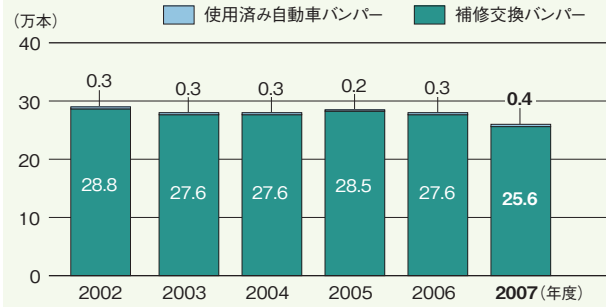
2007年度も継続して、Hondaの系列四輪販売会社および一般整備工場において、修理交換後の廃バンパーを260,090本(886トン)を回収しました。

廃バンパーを再資源化した再生樹脂の使用実績は1,378トンでした。

2007年度総回収本数／樹脂量: 260,090本／886トン

- 補修交換バンパー: 256,000本／872トン
- 使用済み自動車バンパー: 4,090本／14トン

バンパー回収本数

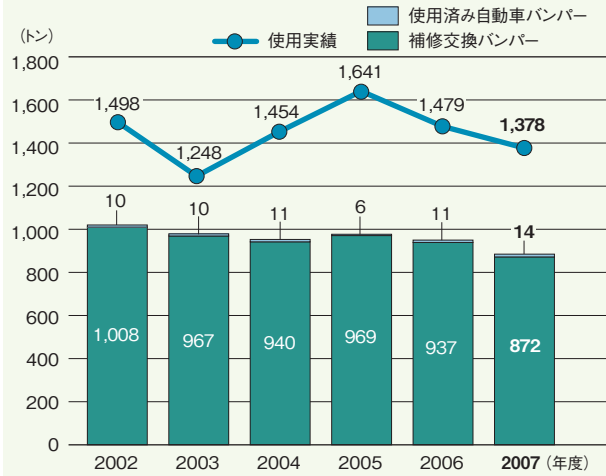


2007年度再生樹脂使用実績:1,378トン

●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(248トン)が入っているためです。

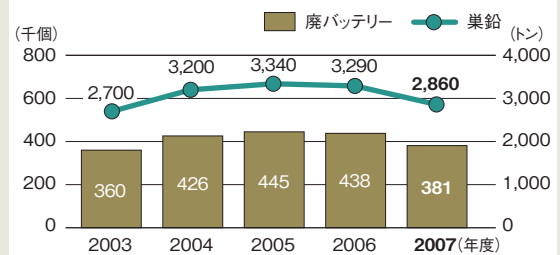
注2) バンパー回収量については、2003年度からバンパー1本当たりの重量を3.4kgとして換算しています。

事例紹介

廃バッテリーの回収システム

1997年度からHonda四輪販売会社では、バッテリー販売時にお客様から下取った廃バッテリーを全国72営業拠点のHonda部品販売会社に集約し、連携回収事業者と協力して自主回収を展開しています。

廃バッテリー回収個数と集鉛回収量



注) 集鉛量は、廃バッテリー1個当たり10kg×75%で換算。

製品の資源循環・3R領域

廃棄段階での取り組み

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。

年次目標と実績

2007年度の主な目標

- 四輪車: リサイクルシステムの安定稼働の維持
- 二輪車: 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

2007年度の主な実績

- 四輪車: リサイクルシステムの**安定稼働の継続**
- 二輪車: 使用プラスチック材質情報の提供と廃プラスチックマテリアルリサイクルのテストを実施

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」、爆発性がある処理が難しい「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。

なお、「3品目の具体的な取り組み」の詳細については下記のホームページをご覧ください。

[URL http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_02.html](http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_02.html)

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。

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。

[URL http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_04.html](http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_04.html)

自動車リサイクル法への2007年度の対応実績

2007年度、Hondaとしての使用済み自動車処理の最終工程であるASRの引取台数は約38万台(前年比+13%)でした。3品目別の処理状況としては、フロン類・ASRは使用済み自動車台数とほぼ同じ傾向で推移、エアバッグ類については装着率が前年度に比べさらに上昇、前年比で+49%となりました。

3品目の合計

払い渡しを受けた預託金の総額は3,106,007,127円、社内で要した費用を含めたリサイクル費用の総額は3,072,849,452円で、2007年度のフロン類、エアバッグ類、ASRの3品目の合計収支は33,157,675円のプラスとなりました。

2007年度の再資源化等の概要

フロン	総回収量	88,039.9kg/289,752台
	回収処理	245,819個
エアバッグインフレーター	作動処理	217,668個/116,055台
	再資源化率	94.1%(基準85%以上)
シュレッターダスト	引取量	65,973トン/335,597台
	委託全部利用取引ASR相当量	6,960トン/39,909台
	再資源化率	77.8%

払い渡しを受けた預託金の総額	3,106,007,127円
再資源化等に要した費用の総額	3,072,849,452円

2007年度の再資源化等の状況についての詳細は下記のホームページをご覧ください。

[URL http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_06_2007.html](http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_06_2007.html)

使用済み自動車からの資源リサイクルの取り組み

使用済み自動車から解体事業者がバンパーを回収し、再生事業者が再生樹脂にリサイクルし資源として再度活用するという、経済的に成立させることを目標に取り組み実験を開始しました。

この実験の結果をもとに、より良いシステムとなるように検討し、2008年度には地域を拡大して展開できるように計画しています。

2007年度の実験では、4ヵ月間の稼働で約8,200本のバンパーを使用済み自動車から回収し、再生樹脂として15トンのポリプロピレンを得ております。

協力事業者 (株)パーツライン、(有)オートリサイクルナカシマ福岡、西日本オートリサイクル(株)、(株)ニシキ

全部再資源化^{※1}の拡大

Hondaは、ASRのリサイクル率が高く、処理費用の低減を図れる全部再資源化の拡大を図るために、THチーム^{※2}と協賛して、部品取り外し要領、方法を、約100社の解体事業者を迎えて、2007年度は3会場で講習会を開催しました。

- 第1回 (株)エコアール
- 第2回 (協)三重オートリサイクルセンター
- 第3回 豊田メタル(株)

講習会では、使用済み自動車の精緻な解体方法、実作業デモの実施や、安全に作業をするためのグッズや解体用ツールの紹介、銅含有部品イラスト入りの資料などを提供し、全部再資源化への理解を得られました。



講習会の様子

※1 全部再資源化:解体自動車を破砕処理せずに鉄鋼の原料などとしてすべて電炉・転炉などに投入し再資源化する方法

※2 トヨタ自動車、ダイハツ工業、日野自動車と共同で「THチーム」をつくり、ASRのリサイクルに積極的に取り組んでいます。

二輪車の取り組み

二輪車リサイクル自主取り組み

Hondaは、国内二輪車メーカーおよび参加二輪車輸入事業者と協力して、「二輪車リサイクル自主取り組み」を2004年10月1日に開始しました。スタートから3年半が経過し、順調に稼働しています。

この取り組みは、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会社などの協力を得て、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始めたものです。使用後、廃棄を希望する二輪車を二輪販売会社や所定の引取窓口で引き取り、リサイクル施設で適正にリサイクル・処



解体の様子

理を行う仕組みです。

2007年度は、リサイクル率向上に向けて、樹脂マテリアルリサイクルの実証実験を行いました。

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/>

2007年度の自主取り組み実績

引取台数

指定引取窓口で引き取られた使用済み二輪車のうち、Honda製品は2007年度2,115台で、全引取台数に占めるHonda製品の割合は63.8%となりました。なお、廃棄二輪車取扱店からの引取台数のうち、65.4%がDREAM店からのものでした。

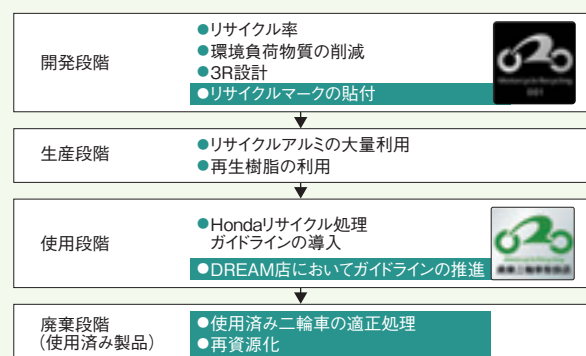
再資源化率

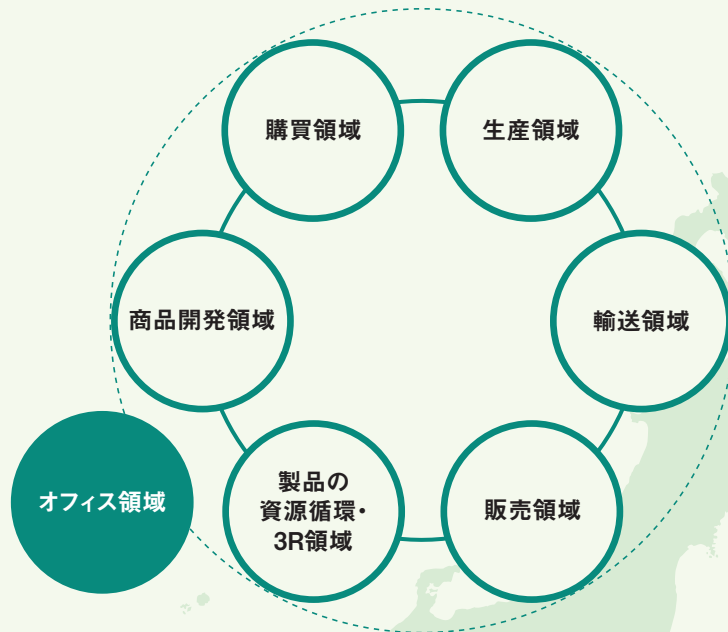
Honda製品のリサイクル率は、処理・再資源化施設14ヵ所における資源の種類ごとの処理実績にもとづいて算出すると、スクーター系(三輪車、ビジネスを含む)は84.1%、モーターサイクル系は85.7%となり、加重平均すると84.6%でした。

リサイクルマーク貼付

すべての国内販売車両は、リサイクル費用を含んだ形で販売しており、廃棄時の費用徴収のない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





2007年度の環境保全活動実績

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もとづく環境改善活動の定着化

省エネルギー
(CO₂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

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めざし、環境改善活動を実施していきます。

年次目標と実績

2007年度の主な目標

- 9オフィスビルでのCO₂排出量: 12,913CO₂トン[※]
- 9オフィスビルでの廃棄物発生量: 502トン[※]

※ 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

2007年度の主な実績

- 9オフィスビルでのCO₂排出量: **13,131**CO₂トン[※]
- 9オフィスビルでの廃棄物発生量: **512**トン[※]

連携した環境負荷共通管理の推進

2007年度は、Honda単独の9オフィスビル^{※1}で、CO₂排出量と廃棄物発生量の現状把握と削減に取り組みました。2008年度は、Honda本社として、青山ビル、和光ビルのISO14001の更新審査と同時に、白子ビルでも認証取得を拡大して、本社における環境負荷削減を一層推進していきます。

また、Honda地区ビル(札幌ビル、仙台ビル、八重洲ビル、名古屋ビル、大阪ビル、福岡ビル)は、CO₂排出量と廃棄物発生量の現状把握と削減策定計画が完了し、2009年度にはISO14001認証取得を計画しています。2008年度は、環境改善活動のシステム化を推進するとともに、水の使用量の現状把握を開始します。

事業所を目標にグループ全体で認証を拡大して、地球環境保全や地域との共生をさらに推進していきます。

グループ全体の目標

	2007年度目標	2007年度実績	2008年度目標 ^{※2}
CO ₂ 排出量(CO ₂ トン)	38,047	38,522(達成度合98.8%)	38,188
廃棄物発生量(トン)	2,551	1,911(達成度合133.5%)	1,894

※2 2008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スクール、希望の里ホンダ(株)、ホンダアールアンドデー太陽(株)、(株)ケイビーテック、中央航業(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15社、学校法人1校を含む合計16社27事業所を対象としています。

※3 環境保全活動優秀事例発表会

URL 主要事業所における社有車への低公害車/低排出ガス自動車の導入状況
<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/>

オフィスビルの目標と実績

	2007年度目標	2007年度実績 ^{※1}	2008年度目標
CO ₂ 排出量(CO ₂ トン)	12,913	13,131 (達成度合98.4%)	12,992
廃棄物発生量(トン)	502	512 (達成度合98.1%)	505

※1 2007年度からは青山ビル、和光ビル、白子ビル、八重洲ビルに加えて、札幌ビル、仙台ビル、名古屋ビル、大阪ビル、福岡ビルを加えた9オフィスビルを対象を拡大しました。

オフィス領域におけるHondaグループの活動強化

2007年度は、国内グループ16社27事業所^{※2}で、環境負荷削減に向けた活動を本格化させました。その一つとして、7月には、うち21事業所によるグリーン大会^{※3}を開催。各事業所の環境改善活動のテーマ発表を行い、テーマ内容の共有によって、環境に対する意識の向上と環境活動のレベルアップを図りました。

国内グループでは、2007年度末時点で、7事業所がISO14001の認証を取得しています。2009年度末には、14

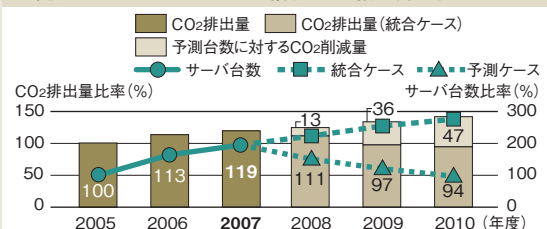
事例紹介

業界に先駆けたグリーンITへの取り組み

Hondaは事業拡大に伴い年々増加するコンピュータ資源そのものを統合化・制御するなど、ITの省電力化の取り組みを強化します。

先進技術の活用で大幅な効率化を行い、2010年度までに現行比約20%のCO₂削減をめざします。

和光システムセンターのCO₂排出量の削減予測



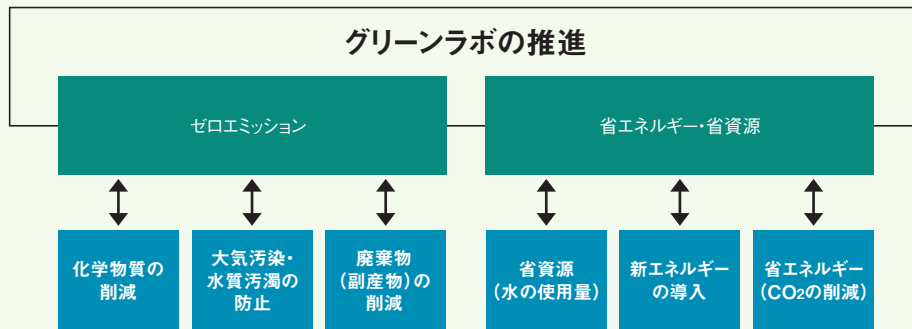
2007年度の環境保全活動実績

国内連結グループ会社の活動

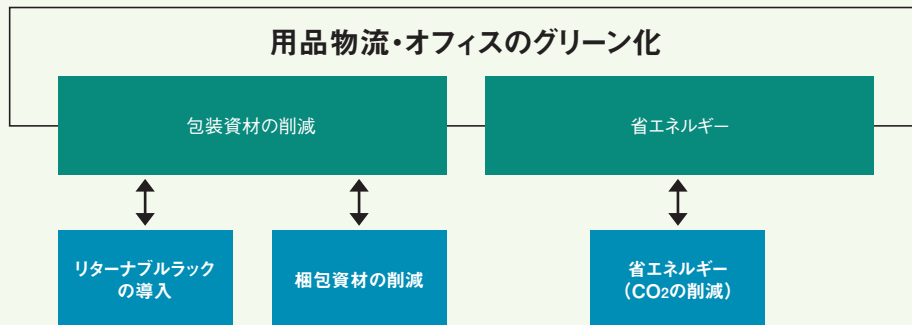
グループで理念を共有しながら自主自立の活動を

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およ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



国内連結グループ会社の活動

(株) 本田技術研究所の取り組み

Honda製品の研究・開発を担う(株)本田技術研究所では、「世界で最も環境性能の優れた製品」の研究・開発に加え、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

2007年度の主な目標

- CO₂排出量原単位: 3.5%低減(2004年度比)
- CO₂排出量: 15.9万CO₂トン
- 廃棄物発生量原単位: 12%低減(2004年度比)

2007年度の主な実績

- CO₂排出量原単位: **3.5%**低減(2004年度比)
- CO₂排出量: **16.0万**CO₂トン^{注)}
- 廃棄物発生量原単位: **10%**低減(2004年度比)^{注)}

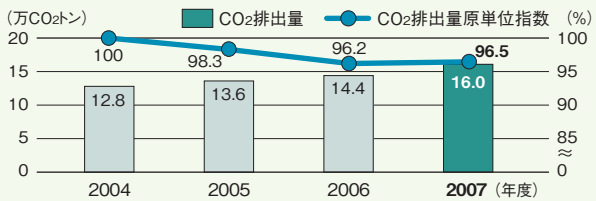
環境負荷削減の実績

省エネルギー^{注)}

2007年度のCO₂排出量原単位を2004年度比3.5%低減という目標を立てて省エネルギー活動に取り組み、目標を達成しました。CO₂排出量は16.0万CO₂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)のコージェネレーションシステムNo.2、NAS電池システムNo.2の追加導入によって、既設のコージェネレーションシステムNo.1、太陽光発電、NAS電池No.1と合わせ22,165kWとなりました。

CO₂排出量とCO₂排出量原単位指数(2004年度を100とした指数)

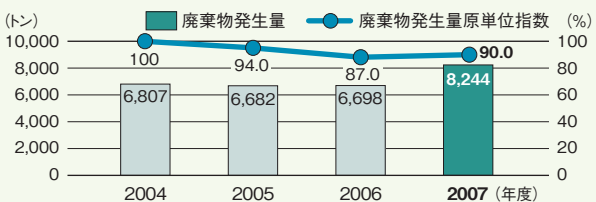


注)2008年8月5日(火)訂正

ゼロエミッション^{注)}

2007年度の廃棄物発生量は、2006年度より1,546トン多い8,244トンとなりましたが、廃棄物発生原単位は、2004年度比10%低減という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(2004年度を100とした指数)

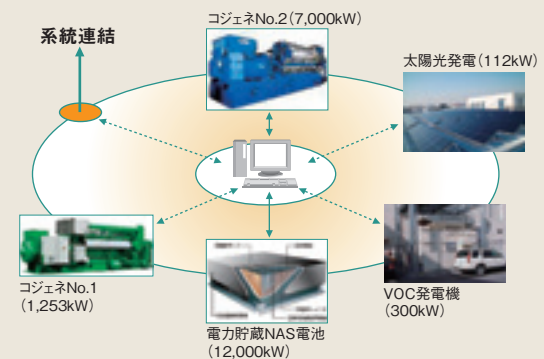


事例紹介

世界最大規模のNAS電池導入 四輪開発センター栃木

2007年4月から世界最大12,000kWのNAS電池システムNo.2の運用を開始しました。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、昼間はNAS電池、夜間は電力を利用する電力準化で、環境負荷低減が図れます。また、夏場の電力逼迫時にもNAS電池の利用によって地域電力供給網に支障なく安定操業が可能になります。

NAS電池No.2の運用は、不安定な太陽光発電などの自然エネルギーと系統連結して、変動分を供給する2次電池として作用させるとともに、コージェネレーションシステムNo.2(7,000kW)の導入によってオンサイトの小規模電力供給システムを構成しました。また、それらを需要状況に合わせて制御し、送電網との系統連係による安定した電力供給とさらなる環境負荷低減のためマイクログリッド制御へと運用発展させます。



注)2008年8月5日(火)訂正

国内連結グループ会社の活動

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、「世界で最も環境負荷の少ない工場」のための生産設備の研究・開発とともに施設内での環境負荷低減に努めています。

年次目標と実績

2007年度の主な目標

- CO₂排出量原単位: 7%低減(2000年度比)
- CO₂排出量: 25,086CO₂トン
- 廃棄物発生量: 2,031トン
- 廃棄物リサイクル率: 99%
- 廃棄物社外焼却量: 31トン

2007年度の主な実績

- CO₂排出量原単位: **11.8%**低減(2000年度比)
- CO₂排出量: **23,151**CO₂トン
- 廃棄物発生量: **1,931**トン
- 廃棄物リサイクル率: **98.6%**
- 廃棄物社外焼却量: **27.2**トン

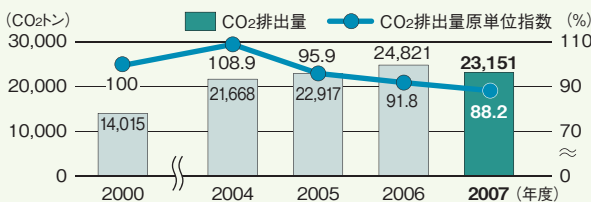
環境負荷削減の実績

省エネルギー

2007年度のCO₂排出量原単位は、目標2000年度比7%低減に対して、実績は11.8%低減し、目標を達成しました。

またCO₂排出量は23,151CO₂トンとなり、こちらも目標を達成しました。

CO₂排出量とCO₂排出量原単位指数(2000年度を100とした指数)

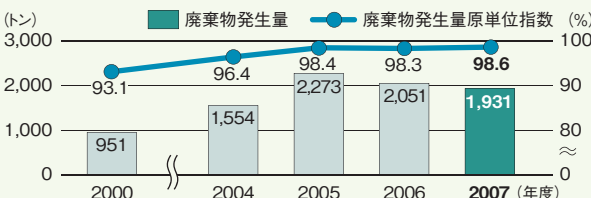


ゼロエミッション

2007年度の廃棄物リサイクル率は、目標99%に対して、実績は98.6%となり、目標を達成できませんでした。研究テーマからの排出増が理由です。

廃棄物発生量は1,931トンとなりました。今後は、残りの特別管理産業廃棄物の3R処理を推進することで、リサイクル率の向上に努めます。

廃棄物発生量と廃棄物リサイクル率



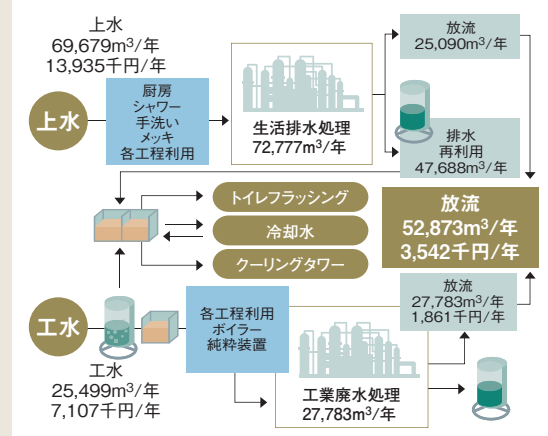
事例紹介

水資源の有効利用を促進

ホンダエンジニアリング(株)は、水資源の有効活用を積極的に推進しています。自然豊かな野元川が同社の排水の最終放流先であるため、当初から高度排水処理を採用してきました。

生産技術の研究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ます。処理設備として多種の吸着塔と膜分離循環型脱窒素活性汚泥処理およびそのハイブリッドシステムを採用しています。2007年度は、排水をトイレのフラッシング水や工場内の冷却水として利用するといった改造を加えて、47,688m³に再利用を拡大、排水を51%削減しました。

排水再利用フロー図



国内連結グループ会社の活動

(株)ホンダアクセスの取り組み

Honda純正用品の研究・開発を担う(株)ホンダアクセスでは、「人と地球に優しい」用品の研究・開発と、各事業所※での環境保全に取り組んでいます。

※(株)ホンダアクセスの事業所は、新座本社、栃木研究所、日高事業所の3拠点ですが、栃木研究所については(株)本田技術研究所 四輪開発センター(栃木)の実績として報告しているため、ここでは物流拠点およ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

2007年度の主な目標

- CO₂排出量: 1,528CO₂トン(2000年度比8%低減)
- 包装資材使用量: 1.60kg(2000年度比64%低減)

2007年度の主な実績

- CO₂排出量: **1,513**CO₂トン(2000年度比9%低減)
- 包装資材使用量: **1.59**kg(2000年度比65%低減)

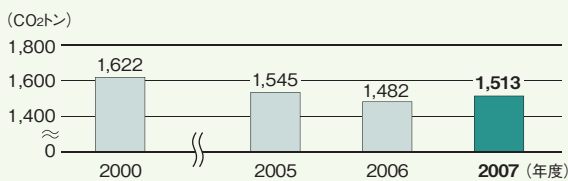
環境負荷削減の実績

省エネルギー

2007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CO₂排出量は、目標1,528CO₂トン(2000年度比8%低減)に対して、実績は1,513CO₂トン(2000年度比9%低減)となり目標を達成しました。

これはクールビズ・ウォームビズによる室内温度適正管理と、空調機を更新して空調設備の高効率化を図ったことによる冷暖房エネルギー削減によるものです。

CO₂排出量



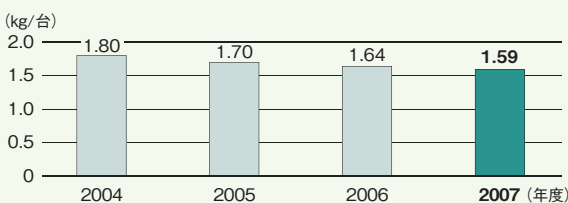
注)換算係数の変更により、数値を見直し、変更しました。

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って、包装材の使用量削減を推進しています。

2007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1.59kg/台となり、2000年度比65%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

- フロアーマット外装箱のサイズダウンによる減量化
- 個別包装箱の削減
 - 外装箱+個装箱→外装箱+ポリ袋
 - ドアバイザー個装箱改善(全機種対応)
- テールゲートスボイラー個装箱の形状変更による減量化(エリシオン・オデッセイ・ライフほか)

事例紹介

販売店への用品整備情報の電子配信を実施(国内、欧州)

自動車の整備やサービスに関する業務に必要な最新情報を、今までの紙資料から、迅速、的確な電子配信による提供へ変更しました。

その結果、取り付け説明書を、2005年度比65%(4,730万枚)削減することができました。

廃プラスチックの再原料化リサイクル

(株)ホンダアクセス日高事業所では、企業活動で発生する樹脂製廃棄物のうち、ポリカーボネート・ポリプロピレンを分別回収し、樹脂ペレット材料として社外処理を行うことで、原料へとリサイクルし、樹脂製廃棄物の削減に努めています。

プラスチックの再原料化リサイクルイメージ



国内連結グループ会社の活動

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およ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。

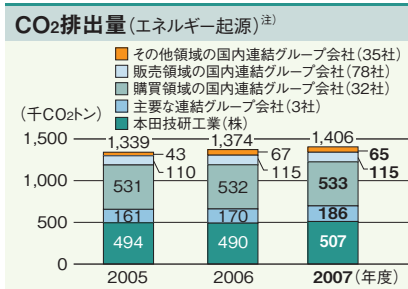
集計対象範囲について

国内連結グループ会社の環境負荷の実績は、以下に示す計149社を集計対象としています。その詳細についてはP.94をご参照ください。

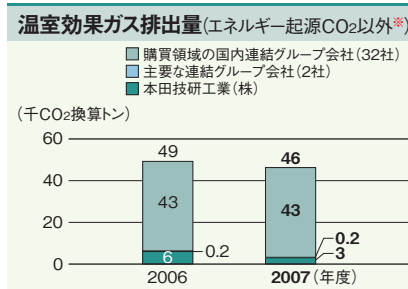
- 本田技研工業(株)
- 主要な連結グループ会社:3社
(株)本田技術研究所、ホンダエンジニアリング(株)、(株)ホンダアクセス
- 購買領域の国内連結グループ会社:32社
- 販売領域の国内連結グループ会社:78社
- その他の国内連結グループ会社:35社

データについて

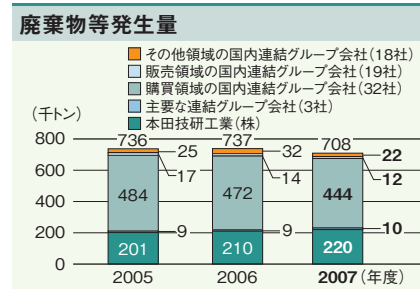
今年度より新たに集計対象とした会社のうち、2006年度以前のデータをさかのぼれないところについては、さかのぼれる最も古いデータを使用しています。



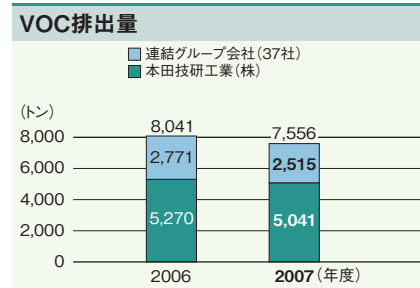
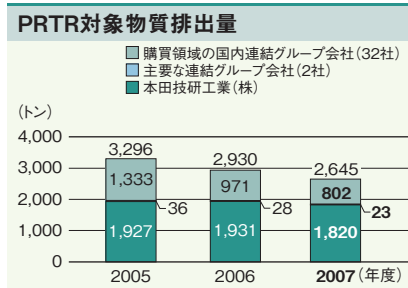
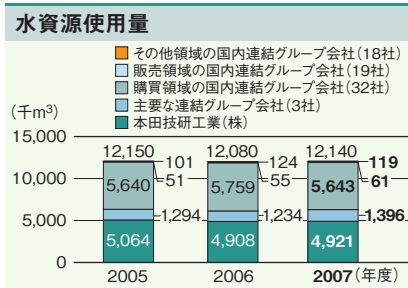
注)2008年8月5日(火)訂正



※ 非エネルギー起源CO₂、メタン、N₂O、HFC、PFC、SF₆



注)2008年8月5日(火)訂正



事例紹介

Hondaグリーン大会

各事業所における環境保全活動の優秀事例を発表し、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、Hondaグリーン大会を1999年度から継続して開催。2005年度から、各事業領域のテーマ報告会を毎年開催し、Hondaグリーン大会は3年に1度開催することとしました。

2007年度は大会開催年であり、グループ企業約100社が参加しました。国内の各事業領域に選抜された優秀賞



11テーマの事例発表、奨励賞21テーマの展示を行いました。また、2005年度からの3年間の活動成果と、今後の取り組みの方向性を共有しました。

次回の2010年度の大会からは、参加対象を海外生産事業所へ広げる予定です。

詳細は下記のホームページをご覧ください。

[URL http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/](http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/)

Hondaグリーン大会2007 優秀賞受賞部門

- ・希望の里ホンダ(株)
- ・(株)本田技術研究所
- ・(株)ユタカ技研
- ・(株)都筑製作所
- ・四輪開発センター(鷹栖)
- ・(株)ホンダエンジニアリング
- ・(株)ホンダカース京都
- ・鈴鹿製作所 施設管理ブロック
- ・車体金型製造技術部
- ・(株)ホンダアクセス
- ・(株)ケーヒン
- ・カスタマーサービス本部
- ・海外カスタマーサービス部
- ・日本梱包運輸倉庫(株)
- ・鈴鹿物流センター



2007年度の環境保全活動

社会活動

社会活動を通して、喜びの輪を次世代に

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めざしています。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、常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めざ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、植林や除伐※1に参加しています。

活動状況は、下表の通りです。

保全活動ボランティア参加状況					
事業所	開催回数	場所	作業	参加人員	支援団体
本社	2回	山梨県小菅村	植林	55名	(財)オイスカ
和光	2回	埼玉県寄居町	植林 下草刈り	58名	(財)オイスカ
埼玉製作所	3回	群馬県みなかみ町 群馬県富士見村	下草刈り 除伐※1 植林	160名	NPO CCC 自然・文化創造工場
鈴鹿製作所	2回	三重県亀山市	間伐※2	98名	NPO森林の風
浜松製作所	1回	静岡県浜松市	植林	25名	NPO ボランティアの森
熊本製作所	3回	熊本県大津町	植林 下草刈り	169名	菊池森林組合
栃木製作所	2回	栃木県足尾町	植林 下草刈り	91名	NPO CCC 自然・文化創造工場
合計	15回			656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、採光を良くしたりするために、適当な間隔で木を伐採すること



植林作業

活動場所



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と協働で、砂漠緑化活動「喜びの森」計画を展開しています。2000年度のスタート時より、事業計画への参画や資金援助とともに、従業員やHonda OBを対象

に「砂漠植林ボランティアツアー」を開催してきました。2007年度は、5月と9月にツアーを実施し、106名の従業員やOBとその家族が参加しました。



これまでに延べ435名の参加者があったボランティアツアーは、2007年度で終了しました。「喜びの森」の緑化が順調に進んだことと、2007年に中国政府による地元住民への分割譲渡が終了し、今後は住民自らが森を自主管理していくことになったためです。

Hondaは、今後も資金援助による「喜びの森」支援を継続していきます。

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が可能となり、効率の高いクリーン活動が可能です。

2007年度は全国19カ所でキャラバン隊の清掃活動を実施。事業所やグループ会社との協働作業も行い、延べ1,060名のHondaグループ従業員やOBとその家族がボランティアとして参加しました。回収したゴミは45ℓのゴミ袋に換算すると約5,800袋※にも及びました。

また、自治体からの要請に応じてビーチクリーナーの機材を、安全管理や稼働環境の面で調整のとれた自治体9カ所に貸出し、活用していただきました。

※ 流木・タイヤなど大きな物を除く



ビーチクリーナーでの砂浜のゴミ回収

NGO、環境関連基金などへの支援

2007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11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、右記のホームページを

ご覧ください。

<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/data/philanthropy03/>

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。

環境教育支援活動

Honda燃料電池自動車教室

Hondaでは、未来を担う子どもたちに、将来の技術の可能性や自動車の楽しさに夢や関心を抱いていただけるよう、Honda燃料電池自動車教室を開催しています。2007年度はウエルカムプラザ青山で10回、名古屋・福岡で各1回開催し、約80組の親子が参加しました。教室では、紙芝居風アニメーションを使っの講義や、実際に水素を作り水素と酸素の反応で電気を発生させてモーターを動かす実験、FCXの試乗体験を通して、燃料電池車の良さを実感していただきました。



出前型環境学習プログラム「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み込んで学校などに出かけていく、出前型の環境学習プログラムです。2000年4月に関東地区からスタートしたこの活動を、今では全国のHondaの事業所周辺地域で行っています。

2007年度は、計246回開催し、約1万4千名の子どもたちが参加しました。間伐材や草花などを使ったモノづくりを通じ、自然に対する“気づき”を啓発する活動として、先生方からも好評を得て、継続実施する学校



が多いのが特徴です。

今後も事業所のある地域を拠点として、小学校を中心に活動を続けていきます。

「環境わごん」開催実績と参加人数(2007年度)

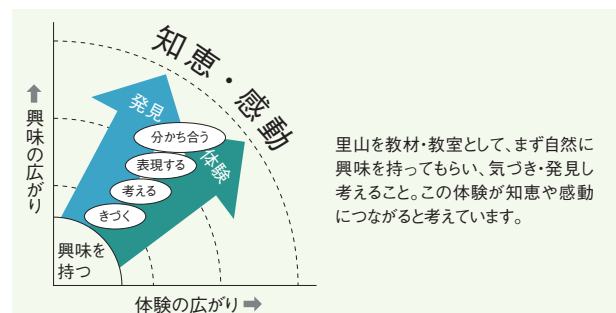
開催地域	開催実績	参加人数(延べ)
関東地区	49回	3,767名
鈴鹿地区	73回	3,310名
浜松地区	59回	4,333名
熊本地区	28回	984名
栃木地区	37回	1,789名
合計	246回	14,183名

ハローウッズ

Hondaは、栃木県茂木町に、森の自然体験ミュージアム「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。

URL <http://www.honda.co.jp/hellowoods/>



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

2004年度	2005年度	2006年度	2007年度
65,000名	77,000名	86,000名	100,000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、環境に対するHondaの取り組みを体験型展示・パネル・映像で紹介しています。未来を担う子どもたちが環境についての正しい知識を学び、一人ひとりのできることへの理解を深める場の提供をめざし運営しています。

学校団体向けのプログラム「新エネルギー教室」ではHonda FCX(水素燃料電池車)を用いた学習活動を行っています。このクルマの仕組みをわかりやすく解説し、地球温暖化の問題や次世代エネルギーの必要性を伝えていきます。

2007年度の新エネルギー教室受講者数は942名でした。

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



地域との共生をめざした活動を展開

各事業所では、地域との共生をめざして、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。

2007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79件、参加人数は約13万人となりました。

地域との共生活動実績一覧は下記のホームページをご覧ください。

 <http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/data/philanthropy02/>

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。

2007年度は、各生産事業所において工場見学会や地域懇談会などを開催しました。地域懇談会は約150名の地域の皆様にご参加をいただきました。

今後も各生産事業所において、地域の皆様とのコミュニケーションを推進します。



埼玉製作所主催の地域環境コミュニケーション

低公害車フェアなどへの協力・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。2007年度は、合計で22件の環境関連イベントに出品しました。

低公害車フェアなどへの協力実績一覧は、下記のホームページをご覧ください。

 <http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/data/philanthropy01/>



エコカーワールド2007

冊子・インターネットでの環境情報発信

2007年度は、企業活動に関わる環境情報を、以下のような方法を通じて公開・発信しました。

冊子

● Honda環境年次レポート(環境年次報告書)

環境取り組みの進捗状況をお伝えすることを主眼としながら、「基本姿勢」、「各部門の環境保全活動」、「将来に向けた方向性」など、Hondaの環境取り組みの全容について解説しています。

[URL http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/](http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/)

● e-dream

販売店とお客様とのコミュニケーションに活用いただくことを目的とした、四輪、二輪、汎用製品部門に共通の環境情報誌です。Hondaの環境ビジョンや主要な取り組みなどを紹介しています。



[URL http://www.honda.co.jp/e-dream/](http://www.honda.co.jp/e-dream/)

● エコドライブの「コツ」

Honda車で、さらに燃費良くドライブを楽しんでいただくために、エコドライブ(省エネ運転)の「コツ」をリーフレットにまとめ、販売店やイベントで配布しています。

[URL http://www.honda.co.jp/eco-drive/](http://www.honda.co.jp/eco-drive/)



● Honda環境ラボ

中学生以上の方々を対象に、Hondaの環境取り組みを紹介する冊子として、2007年に発行。Hondaの事業所や、イベントなどで配布しています。



インターネット

● 「環境への取り組み」

冊子類を含め、製品の環境仕様情報や、環境に関するニュース、Hondaが取り組んできた環境の歴史など、さまざまな環境情報を公開しています。

[URL http://www.honda.co.jp/environment/](http://www.honda.co.jp/environment/)



● Honda環境ラボKids

小学生を対象に、地球環境問題とHondaの取り組み、そして家庭でできるエコライフ事例を紹介しています。

[URL http://www.honda.co.jp/ecolabo-kids/](http://www.honda.co.jp/ecolabo-kids/)



媒体・イベントなどを通じた環境情報発信

Hondaでは、企業活動に関わる環境情報を、以下のような方法を通じて公開しています。

イベント

● 環境イベントへの協力(各省庁・自治体、法人などの主催するイベントなどへの積極的な参加)

[URL http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/data/philanthropy01/](http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/data/philanthropy01/)

● Honda事業所での環境展の開催

[URL http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/data/philanthropy02/](http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/data/philanthropy02/)

● 新型車/新技術発表会

広告

● 企業広告

● 商品広告/商品カタログ

[URL http://www.honda.co.jp/cmdata/](http://www.honda.co.jp/cmdata/)

環境関連の受賞

受賞名	主催	受賞者	受賞年月
「電磁式自在バルブタイミング機構を備えたガソリン圧縮着火エンジンの研究～“気筒間EGR過給システム”による高負荷運転範囲拡大～」が、「第57回 自動車技術会賞」「論文賞」を受賞	社団法人自動車技術会	(株)本田技術研究所	2007年 5月
「低燃費・低エミッション新型1.8L吸気遅閉じ可変動弁機構エンジンの開発」が、「第57回 自動車技術会賞」「技術開発賞」を受賞	社団法人自動車技術会	(株)本田技術研究所	2007年 5月
SETC2007(第13回小型エンジン技術国際会議) 「高膨張比汎用エンジンの研究」が優秀論文賞・優秀講演賞 受賞	社団法人自動車技術会・ SAE International 共催	(株)本田技術研究所	2007年10月
SETC2007(第13回小型エンジン技術国際会議) 「低環境負荷4スト用エンジンオイルに関する研究」が優秀論文賞 受賞	社団法人自動車技術会・ SAE International 共催	(株)本田技術研究所	2007年10月
SETC2007(第13回小型エンジン技術国際会議) 「i-GXエンジンの燃費向上に関する研究」が優秀講演賞 受賞	社団法人自動車技術会・ SAE International 共催	(株)本田技術研究所	2007年10月
「Honda環境年次レポート2007」東洋経済 環境報告書賞 優秀賞 受賞	東洋経済新報社	本田技研工業(株)	2008年 5月

事例紹介

「Honda環境年次レポート2007」受賞

「Honda環境年次レポート2007」が、(株)東洋経済新報社が主催する「第11回環境報告書賞」の「優秀賞」を受賞しました。昨年の「最優秀賞」に続き、2年連続での受賞となります。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、環境に取り組むべき領域を7つ(商品開

発、購買、生産、輸送、販売、製品の資源循環・3R、オフィス領域)に区分して明快に情報開示した点、製品におけるCO₂の削減目標を掲げるなど積極的な環境保全への姿勢を示した点、環境問題のグローバルな面を意識した点が高く評価されました。





2007年度の環境保全活動実績

関連データ

関連データ

製品環境データ

四輪車 2007年度 新型車・モデルチェンジ車の環境データ

機種名		フィット						インスパイア	
代表記載タイプ		RS		L		G		35TL/35iL	
発売日		07.10.26						07.12.21	
型式		DBA-GE8		DBA-GE9		DBA-GE7		DBA-CP3	
エンジン(原動機)型式		L15A		L13A		L13A		J35A	
エンジン総排気量 (cm ³)		1496		1339		1339		3471	
駆動装置	駆動方式 ^{*1}	FF		4WD		FF		4WD	
	変速機	5速 マニュアル	無段変速 オートマチック (7スピードモード付) +ノボルシフト	電子制御5速 オートマチック +ノボルシフト	無段変速 オートマチック	電子制御5速 オートマチック	無段変速 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 (ロックアップ機構付)
車両重量 (kg)		1,050~1,080	1,080~1,100	1,160, 1,170	1,030~1,080	1,140~1,170	1,010~1,070	1,140~1,160	1,600~1,620
排出ガス	平成17年排出ガス規制適合 ^{*2}	○						○	
	国土交通省「低排出ガス車認定制度」認定レベル ^{*3}	★★★★						★★★★	
10・15+11 モード	国土交通省届出値 (g/km)	CO	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.40
		NMHC	0.013	0.013	0.013	0.013	0.013	0.013	0.013
		NOx	0.013	0.013	0.013	0.013	0.013	0.013	0.013
燃料消費率	10・15モード燃費 (km/ℓ)	17.2	19.6	18.8	16.2	21.5	17.0	24.0	21.5
	CO ₂ 排出量 (g/km)	135.0	118.5	123.5	143.3	108.0	136.6	96.7	108.0
	平成22年度燃費基準値達成	○	○	○	○	○	○	○	○
	平成22年度燃費基準値+5%達成	○	○	○	○	○	○	○	○
	平成22年度燃費基準値+10%達成	○	○	○	○	○	○	○	○
	平成22年度燃費基準値+15%達成	○	○	○	○	○	○	○	○
	平成22年度燃費基準値+20%達成	○	○	○	○	○	○	○	○
	平成22年度燃費基準値+25%達成	○	○	○	○	○	○	○	○
燃費計 ^{*4} 装着状況	標準装備	標準装備	標準装備	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	八都府県市	○	○	○	○	○	○	○	
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車種		○	○	○	○	○	○	○	
グリーン税制対象車種		○	○	○	○	○	○	○	
騒音 (国土交通省 審査値)	近接dB(A)/原動機回転速度 (rpm)	86/4,800	79/4,000	87/4,950	80/4,000	85/4,500	80/4,000	85/4,500	81/4,650
	加速dB(A)	72	72	73	71	72	71	72	73
	定常dB(A), 50km/h	69(50)	69(50)	69(50)	68(50)	69(50)	68(50)	69(50)	69(50)
エアコン	代替フロン134a使用量 (g)	420						450	
環境負荷 物質削減	鉛 ^{*5} [自工会目標 (1996年使用量の1/10)]	○						○	
	水銀 ^{*6} [自工会目標 (2005年1月以降使用禁止)]	○						○	
	六価クロム [自工会目標 (2008年1月以降使用禁止)]	○						○	
	カドミウム [自工会目標 (2007年1月以降使用禁止)]	○						○	
リサイクル	リサイクル可能率 ^{*7}	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 ナビゲーションなど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 (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
- 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、車向、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年度燃費基準+15%値	24.4	21.6	20.6	18.4	15.0	12.1	10.2	9.0	7.4
平成22年度燃費基準+20%値	25.4	22.6	21.5	19.2	15.6	12.6	10.7	9.4	7.7
平成22年度燃費基準+25%値	26.5	23.5	22.4	20.0	16.3	13.1	11.1	9.8	8.0

注1) 燃費基準値は10・15モード燃費 (km/ℓ)。
注2) ガソリン貨物車の平成22年度燃費基準は下記のホームページをご覧ください。
<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/data/regulation/>

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

2007年度に発売された新型商品、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、下記のホームページからご覧ください。

URL <http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/data/>

二輪車 2007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		Today	Dio	Zoomer	CB400 SUPER FOUR
発売日		07.08.31	07.10.30	07.10.5	07.12.25
型式		JBH-AF67	JBH-AF68	JBH-AF58	EBL-NC42
エンジン型式・種類		AF67E 空冷4ストローク OHC単気筒	AF67E 空冷4ストローク OHC単気筒	AF69E 水冷4ストローク 単気筒	NC42E 水冷4ストローク DOHC4バルブ4気筒
総排気量 (cm ³)		49	49	49	399
トランスミッション		無段変速式(Vマチック)	無段変速式(Vマチック)	無段変速式(Vマチック)	常時噛合式6段リターン
車両重量 (kg)		79	81	87	304
排ガス(国交省審査値)	CO(g/km)	2.0	2.0	2.0	2.0
	HC(g/km)	0.50	0.50	0.50	0.30
	Nox(g/km)	0.15	0.15	0.15	0.15
燃費	60km定地走行テスト値	—	—	—	31.0
	30km定地走行テスト値	73.0(国土交通省届出値)	73.0	75.0	—
騒音(国交省審査値)	近接排気 基準値/届出値 dB(A)	84/81(4125rpm)	84/81(4125rpm)	84/82(4250rpm)	94/86(5250rpm)
	加速走行 基準値/届出値 dB(A)	71/70	71/70	71/70	73/72
	定常走行 基準値/届出値 dB(A)	65/64(19km/h)	65/64(19km/h)	65/64(21km/h)	72/68(50km/h)

注) 主要諸元値は、道路運送車両法による型式指定申請書数値。

国内二輪車排出ガス規制値 (g/km)

項目	第一種原動機付 自転車 (50cc以下)	第二種原動機付 自転車 (50cc超 125cc以下)	軽自動車 (125cc超 250cc以下)	小型自動車 (250cc超)
CO(一酸化炭素)	2.0	2.0	2.0	2.0
HC(炭化水素)	0.50	0.50	0.30	0.30
NOx(窒素酸化物)	0.15	0.15	0.15	0.15

国内二輪車騒音規制値(平成13年10月1日以降)

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

汎用製品 2007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		汎用管理機		一輪管理機		芝刈機		耕運機		船外機			
発売日		07.7.12		08.2.26		08.2.4		08.2.19		08.3.6			
機種名		F530	F730	FR316	FR716	HRG415C3	HRG465C3	FU655L	FU755L	BF50D	BF40D		
型式/タイプ		FATJ L LB JA	FAVJ L LB	FBAJ	FBBJ	SDJE	SDJE	FAWJ	FAYJ	BBEJ	BBDJ		
エンジン型式・種類		GX160 GX200		GX120K1	GX200	GCV135E		GX160K1	GX200	BEBEJ	BEBDJ		
総排気量 (cm ³)		163	196	118	196	135	135	163	196	808			
重量(kg)		62	67	60	92	95	52	52	32	33	93	100	
連続運転可能時間(hr)		—	—	—	—	—	1.5	1.5	—	—	—	—	
燃費	燃料消費率(g/kWh)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	340	360
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*	○	○	○	○	○	○	○	○	—	—	
		CARB Tier II 汎用エンジン排出ガス規制への適合*	○	○	○	○	○	○	○	○	—	—	
		日本陸内燃機関協会自主規制への適合	○	○	○	○	○	○	○	○	—	—	
騒音	EU騒音保証値L _{WA}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	通過騒音70dB	通過騒音70dB
	耳元騒音L _{PA}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ロングテラー ハンドル86dB	ロングテラー ハンドル85dB

* 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。

汎用エンジンの排出ガス規制値

項目		ノンハンドヘルド100~225cc			
該当機種		F530(GX160)、F730(GX200)、FR316(GX120)、FR716(GX200)、HRG415C3(GCV135)、HRG465C3(GCV135)、FU655L(GX160)、FU755L(GX200)			
EPA規制(Phase-II)(g/kW-hr)	CO(耐久劣化込み)	610			
	HC+NOx(耐久劣化込み)	16.1			
項目		80~225ccホリゾンタル		80~225ccバーチカル	
該当機種		F530(GX160)、F730(GX200)、FR316(GX120)、FR716(GX200)、FU655L(GX160)、FU755L(GX200)		HRG415C3(GCV135)、HRG465C3(GCV135)	
CARB規制(Tier III)(g/kW-hr)	CO(耐久劣化込み)	549		549	
	HC+NOx(耐久劣化込み)	10		10	
項目		非携帯機器用エンジン100~225cc			
該当機種		F530(GX160)、F730(GX200)、FR316(GX120)、FR716(GX200)、HRG415C3(GCV135)、HRG465C3(GCV135)、FU655L(GX160)、FU755L(GX200)			
日本陸内燃機関協会 自主規制(g/kW-hr)	2003年1次規制値 (新エンジン規制)	CO	519		
		HC+NOx	16.1		
	2008年2次規制値 (インユース規制)*1	CO(耐久劣化込み)	610*2		
		HC+NOx(耐久劣化込み)	16.1*2		

*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 2008年からの適用。

関連データ

各事業所データ

水質・大気・PRTR

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

(記載事項補足説明)2007年4月～2008年3月を対象とした測定データをもとに作成

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(2008年3月末現在)：5,334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、CRV、アコード等
- ISO14001取得年月：1998年1月

水質

●生活・工業排水(下水道放流)

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)	7.0
生物学的酸素要求量(BOD)	mg/l	600	360	300(120)	208
浮遊物質(SS)	mg/l	600	360	44(13)	23.9
油分含有量	mg/l	30	18	12(2.0)	6.0
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	1.0(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	2.3(0.5未満)	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	3.2(2.1)	2.7
大腸菌群数	個/cm ³	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	240	150	25(19)	21.3
磷含有量	mg/l	32	20	19(1.0)	10.3
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.06	0.01未満	0.01未満
シアン化合物	mg/l	1	0.6	0.1未満	0.1未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.06	0.009(0.001未満)	0.002
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.3	0.05未満	0.05未満

●間接冷却水(河川放流)

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(6.8)	7.2
生物学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	15	1.2(0.5未満)	0.9
化学的酸素要求量	mg/l	30	18	3.6(1.0)	2.2
浮遊物質	mg/l	60	36	17(5未満)	5未満
ノルマルヘキサン抽出物質含有量	mg/l	5	3	2.0未満	2.0未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.06	0.03(0.001未満)	0.002

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.05	0.025	0.002未満	0.002未満
		0.10	0.05	0.003未満	0.003未満
		0.20	0.10	0.003(0.002未満)	0.002未満
		0.25	0.125	0.006(0.004)	0.005
窒素酸化物	ppm	70	10	8.3(4)	5.65
		150	75	57(21)	40.5
		180	90	73(51)	64.3
		230	115	110(29)	51.6
250	125	100(100)	100		
塩化水素	mg/Nm ³	500	200	140(3.5未満)	70.9
硫黄酸化物	Nm ³ /h	7.01	4.58	0.594(0.76)	0.68
ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm ³	2.5	0.1	0.015	0.015

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	30,555	0	0	306	4,889	0	0	25,360
ビスフェノールA型エポキシ樹脂	34,312	0	0	0	2,717	0	244	31,351
エチルベンゼン	395,235	179,077	0	0	0	136,960	25,857	53,341
エチレングリコール	1,926,540	0	0	0	0	0	0	1,926,540
キシレン	943,163	297,423	0	0	0	327,823	71,224	246,693
1,3,5-トリメチルベンゼン	45,666	31,731	0	0	0	0	4,496	9,439
トルエン	1,166,675	509,899	0	0	0	19,828	138,583	498,365
ニッケル化合物	5,729	0	0	1,318	974	0	0	3,437
ベンゼン	27,615	6	0	0	0	0	2,315	25,294
ポリ(オキシエチレン)＝アルキルエーテル (アルキル基の炭素数が12から15までのもの及びその混合物に限る。)	1,700	0	0	170	1,224	0	306	0
ホルムアルデヒド	1,963	1,963	0	0	0	0	0	0
マンガン及びその化合物	14,471	0	0	724	5,788	0	0	7,959
合計	4,593,624	1,020,099	0	2,518	15,592	484,611	243,025	2,827,779
ダイオキシン類(単位:mg-TEQ)	-	0.02	0	0	100.85	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(2008年3月末現在)：1,331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	8.2(7.2)	7.6
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	6.5(0.5未満)	2.63
浮遊物質量(SS)	mg/l	50	25	7.8(0.5未満)	1.65
油分含有量	mg/l	5	2.5	1.6(0.1未満)	0.64未満
フェノール類	mg/l	1	0.5	0.1未満(0.005未満)	0.0075未満
銅及びその化合物	mg/l	3	1.5	0.1(0.05未満)	0.075未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	2	1	0.77(0.06未満)	0.17未満
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.6(0.06未満)	0.21未満
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.2(0.02未満)	0.088未満
全クロム	mg/l	2	1	0.1未満(0.02未満)	0.06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 ³	3,000	1,500	0(0)	0
窒素含有量	mg/l	120	60	13(9.6)	11.5
燐含有量	mg/l	16	8	0.17(0.05未満)	0.11未満
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01未満(0.005未満)	0.0075未満
シアン化合物	mg/l	1	0.5	0.1未満(0.05未満)	0.09未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.2	0.1	0.01未満(0.01未満)	0.01未満
六価クロム化合物	mg/l	0.1	0.05	0.05未満(0.02未満)	0.035未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.1	0.05	0.006未満(0.001未満)	0.0024未満
窒素酸化物	ppm	180	90	63(17)	36.1
硫黄酸化物	K値	8	4	0.1未満(0.005未満)	0.041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			
亜鉛の水溶性化合物	8,629	0	17	0	8,612	0	0	0
モリブデン及びその化合物	1,718	0	0	0	1,718	0	0	0
合計	10,347	0	17	0	10,330	0	0	0

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(2008年3月末現在)：3,295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	7.9(7.4)	7.6
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	600	300	62.7(28.9)	43.9
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	下水道放流のため対象外			
浮遊物質量(SS)	mg/l	600	300	105(48.5)	80.0
油分含有量	mg/l	35	17.5	4.7(1.0未満)	1.2
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	0.68(0.09)	0.35
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.3(0.2)	0.25
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.2(0.2)	0.2
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	2.1(0.2)	1.15
大腸菌群数	個/cm ³	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	240	120	34.8(13.5)	24.2
燐含有量	mg/l	32	16	3.19(2.03)	2.6
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
シアン化合物	mg/l	1	0.5	0.01未満	0.01未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.02(0.01未満)	0.003
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.25	0.05未満	0.05未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.20	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	86(19)	44.8
		180	90	55(17)	36.1
		250	125	120(110)	115.0
塩化水素	mg/Nm ³	700	350	83未満(78未満)	80.5未満
		80	40	3.1(0.8未満)	1.1未満
硫黄酸化物	Nm ³ /h	2.22	1.11	0.07未満(0.05未満)	0.06未満
ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm ³	5	2.5	0.11	0.11
		10	5	0.0054(0.003)	0.0042

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	11,188	3,706	0	0	421	2,527	15	4,519
エチレンジクロール	176,274	0	0	0	0	0	0	176,274
キシレン	70,840	40,736	0	0	788	5,800	2,133	21,383
1,3,5-トリメチルベンゼン	3,723	583	0	0	240	1,358	0	1,542
トルエン	66,974	14,338	0	0	0	2,115	532	49,989
ニッケル化合物	971	0	0	2	960	0	0	9
ベンゼン	1,948	1	0	0	0	156	0	1,791
合計	331,918	59,364	0	2	2,409	11,956	2,680	255,507
ダイオキシン類(単位:mg-TEQ)	-	27.65	0	0.35	48.45	0	0	0

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

浜松製作所 細江工場

- 所在地(住所)：静岡県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 ³	0.10	0.05	0.02未満	0.02未満
窒素酸化物	ppm	150	75	63	53

PRTR対象物質

(単位: kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	2,483	0	0	0	0	142	0	2,341
キシレン	11,588	1	0	0	0	661	0	10,926
トルエン	18,210	3	0	0	0	1,038	0	17,169
ベンゼン	1,345	1	0	0	0	77	0	1,267
合計	33,626	5	0	0	0	1,918	0	31,703

鈴鹿製作所

- 所在地(住所)：三重県鈴鹿市平田町1907
- 従業員数(2008年3月末現在)：6,981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

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.8~8.6	5.8~8.6	7.8(6.1)	6.9
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	最大65平均50	最大58平均45	35(1)	13
化学的酸素要求量(COD)	kg/日	192.5	173.2	166.0(93.9)	135.1
浮遊物質(SS)	mg/l	最大90平均70	最大81平均63	31(4)	13
油分含有量	mg/l	1	0.9	0.7(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	0.10(0.01未満)	0.03
亜鉛及びその化合物	mg/l	2	1	0.31(0.03)	0.13
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	2.3(0.06)	1.0
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.94(0.09)	0.55
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	2.2(0.50)	1.4
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	1,500	2300(10未満)	145
窒素含有量	kg/日	214.7	193.2	53.9(19.5)	34.5
燐含有量	kg/日	21.2	19.0	6.2(1.0)	3.4
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01(0.01未満)	0.01未満
シアン化合物	mg/l	1	0.5	0.09(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

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.20	0.100	0.005	0.035
窒素酸化物	ppm	70	35	17.4	15.0
		130	65	37.2	15.7
		150	75	48.6	18.9
		180	90	66.2	30.1
		200	100	37.4	37.4
230	115	61.7	22.8		
硫黄酸化物	K値	14.5	7.25	1未満	1未満
ダイオキシン類	ng-TEQ/Nm ³	5	2.5	0.44	-

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	29,306	0	117	0	5,806	0	0	23,383
ビスフェノールA型エポキシ樹脂	63,353	0	0	0	286	0	0	63,067
エチルベンゼン	276,395	108,907	0	0	0	92,843	9,238	65,407
エチレングリコール	1,644,767	0	0	0	0	0	0	1,644,767
キシレン	913,664	212,942	0	0	0	346,903	21,755	332,064
1,3,5-トリメチルベンゼン	61,825	28,213	0	0	0	28,723	4,889	0
トルエン	792,217	251,595	0	0	0	21,124	17,342	502,156
ニッケル化合物	4,162	0	208	0	1,454	0	0	2,500
ふっ化水素及びその水溶性塩	2,119	39	150	0	1,930	0	0	0
ベンゼン	21,699	54	0	0	0	0	0	21,645
マンガン及びその化合物	8,759	0	875	0	1,313	0	0	6,571
合計	3,818,266	601,750	1,350	0	10,789	489,593	53,224	2,661,560
ダイオキシン類(単位:mg-TEQ)	-	27.41	0	0	16.98	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(2008年3月末現在)：3,032人
- 水の放流先：日向川經由合志川經由菊池川
- ISO14001取得年月：1997年11月

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.8~8.6	6.5~7.9	7.9(7.4)	7.7
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	最大10,平均7	3.5	3.7(0.5)	1.7
浮遊物質(SS)	mg/l	最大15,平均10	5	5(1)	2.0
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	0.19(0.06)	0.11
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	最大4.5,平均3	1.5	0.07(0.05)	0.06
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 ³	3,000	1,500	96	96
窒素含有量	mg/l	最大120,平均60	30	19.0(3.6)	9.8
燐含有量	mg/l	8	4	2.4(0.32)	0.97
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	0.02未満	0.02未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.05	0.025	0.002(0.001未満)	0.0015
		0.1	0.05	0.005(0.001未満)	0.003
窒素酸化物	ppm	150	75	47(5)	23
		180	90	21(12)	17
		230	115	6(5)	5.1
		600	300	75(67)	71

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			
4,4'-イソプロピルジフェニルメタン-1,1'-ジプロ-2,3-エポキシプロピル重縮合物(液状のものに限り)ビスフェノールA型エポキシ樹脂	1,441	29	0	0	0	0	0	1,412
エチルベンゼン	20,138	12,979	0	0	0	725	230	6,204
エチレンジクロール	67,423	0	0	0	0	0	0	67,423
キシレン	221,826	104,915	0	0	0	75,359	6,341	35,211
トルエン	81,773	18,987	0	0	0	17,627	430	44,729
ベンゼン	1,092	0	0	0	0	0	0	1,092
合計	393,693	136,910	0	0	0	93,711	7,001	156,071

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：燃料電池車の製造および四輪車の製造技術サポート

- 従業員数(2008年3月末現在)：487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	8.0(6.8)	7.4
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	2.7(1.0未満)	1.8
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	12.5	8.8(1.7)	5.7
浮遊物質(SS)	mg/l	50	25	8.8(1.0未満)	5.0
油分含有量	mg/l	5	2.5	1.0(0.5未満)	0.7
フェノール類	mg/l	1	0.5	0.1未満	0.1未満
銅及びその化合物	mg/l	3	1.5	0.1未満	0.1未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	2	1	0.2(0.1未満)	0.1
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.2(0.1)	0.2
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.2(0.1)	0.2
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(0.2未満)	0.3
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	1,500	0.0	0.0
窒素含有量	mg/l	20	14	18.7(5.1)	13.9
燐含有量	mg/l	2	1	0.4(0.1未満)	0.2
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 ³	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	57	35.7
		230	115	82	50.0
硫黄酸化物	K値	7	3.5	0.018未満	0.0065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	2,126	388	0	0	121	0	191	1,426
トルエン	3,525	564	0	0	172	0	273	2,516
合計	5,651	952	0	0	293	0	464	3,942

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(2008年3月末現在)：683人
- 水の放流先：芳賀工業団地排水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	7.7(6.7)	7.4
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	22(0.5未満)	0.7
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	12.5	5.9(2.5)	4.0
浮遊物質(SS)	mg/l	50	25	1.6(0.5未満)	0.7
油分含有量	mg/l	5	2.5	0.6(0.1)	0.3
フェノール類	mg/l	1	0.5	0.05未満	0.05未満
銅及びその化合物	mg/l	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(0.06)	0.07
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.06(0.05未満)	0.04
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.01	0.01
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(0.2未満)	0.2
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	1,500	0.0	0.0
窒素含有量	mg/l	20	14	4.8(3.6)	4.2
燐含有量	mg/l	2	1	0.16(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 ³	0.3	0.15	0.005未満	0.005未満
窒素酸化物	ppm	180	90	34(20)	26.8
硫黄酸化物	K値	7	3.5	0.1未満	0.1未満

PRTR対象物質

(単位：kg)

物質名	取扱量	排出量		移動量		リサイクル	除去処理量	消費量 (製品移行量)
		大気排出	公共用水域排出	下水道	社外廃棄物処理			
エチルベンゼン	2,341	0	0	0	0	0	2,341	0
キシレン	10,672	1	0	0	0	0	10,671	0
トルエン	19,505	1	0	0	0	0	19,504	0
ベンゼン	955	4	0	0	0	0	951	0
合計	33,473	6	0	0	0	0	33,467	0

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(7.2)	8.1
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	600	300	120(6.4)	63
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	230(18)	100
油分含有量	mg/l	30	15	6.9(2未満)	3.0
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	2	1	0.3(0.2)	0.25
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 ³	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	240	120	61(7)	29
燐含有量	mg/l	32	16	2(0.1未満)	1.5
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
シアン化合物	mg/l	1	0.5	0.1未満	0.1未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.25	0.05未満	0.05未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
窒素酸化物	ppm	150	75	44(17)	25
硫黄酸化物	K値	9	4.5	0.2未満	0.2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			
エチルベンゼン	1,200	140	0	0	25	0	1,035	0
キシレン	6,040	732	0	0	126	0	5,182	0
トルエン	10,276	838	0	0	157	0	9,281	0
合計	17,516	1,710	0	0	308	0	15,498	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。

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
- 設立年：1973年
- 主要業務：二輪オートバイ、汎用製品の研究開発
- 水の放流先：荒川右岸流域下水道新河岸川処理センター(下水道)

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.0~9.0	5.0~9.0	8.9(6.6)	8.1
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	600	300	360(19)	63
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	590(14)	100
油分含有量	mg/l	30	15	16(2未満)	3.0
フェノール類	mg/l	5	2.5	0.37(0.05)	0.5未満
銅及びその化合物	mg/l	3	1.5	0.03(0.01)	0.1未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	2	1	0.12(0.03)	0.25
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.21(0.03)	1未満
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.09(不検出)	1未満
全クロム	mg/l	2	1	不検出	0.1未満
フッ素含有量	mg/l	8	4	0.16(不検出)	0.1
大腸菌群数	個/cm ³	下水道放流のため対象外			
窒素含有量	mg/l	240	120	173(14.9)	29
磷含有量	mg/l	32	16	11.6(0.83)	1.5
ガドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	不検出	0.01未満
シアン化合物	mg/l	1	0.5	不検出	0.1未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	不検出	0.01未満
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.25	不検出	0.05未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.1	0.05	0.006(0.0049)	0.0053
窒素酸化物	ppm	150	75	41(23)	28.4
硫黄酸化物	K値	9	4.5	0.003(0.001)	0.0026

*社内基準法×0.5HGA

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	13,982	136	0	0	283	0	13,563	0
キシレン	67,748	256	0	0	1,413	0	66,079	0
トルエン	122,127	810	0	0	4,190	0	117,127	0
合計	203,857	1,202	0	0	5,886	0	196,769	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、ボディおよびシャーシの設計、試作およびテスト)
- 水の放流先：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

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(7.0)	7.3
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	12.5	3.0(0.2)	1.2
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	12.5	13.0(3.7)	7.3
浮遊物質(SS)	mg/l	50	25	15.0(0)	2.6
油分含有量	mg/l	5	2.5	0.9(0)	0.4
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	0.1未満	0.1未満
亜鉛及びその化合物	mg/l	2	1	0.1未満	0.1未満
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	1.5	0.05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 ³	3,000	1,500	0(0)	0.00
窒素含有量	mg/l	20	10	16.0(9.5)	13.0
磷含有量	mg/l	2	1	0.6(0.1)	0.26
ガドミウム及びその化合物	mg/l	検出されないと	不検出	不検出	不検出
シアン化合物	mg/l	検出されないと	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 ³	0.3	0.15	0.001未満	0.001未満
窒素酸化物	ppm	180	90	65(41)	48.3
硫黄酸化物	K値	7	3.5	0.27(0.04)	0.093

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			
トルエン	779,375	13,550	0	0	340	0	765,485	0
キシレン	330,074	5,636	0	0	190	0	324,248	0
エチルベンゼン	49,064	811	0	0	27	0	48,226	0
1,3,5-トリメチルベンゼン	11,685	159	0	0	0	0	11,526	0
ベンゼン	5,458	75	0	0	0	0	5,383	0
合計	1,175,656	20,231	0	0	557	0	1,154,868	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 (栃木ブルーピンググラウンド)

- 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の排水処理場で処理されるため、四輪開発センター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	12,579	1	0	0	0	0	12,578	0
キシレン	57,827	4	0	0	0	0	57,823	0
1,3,5-トリメチルベンゼン	3,663	0	0	0	0	0	3,663	0
トルエン	135,616	31	0	0	0	0	135,585	0
ベンゼン	5,281	4	0	0	0	0	5,277	0
合計	214,966	40	0	0	0	0	214,926	0

四輪開発センター (鷹栖ブルーピンググラウンド)

- 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、汎用製品の総合的な研究開発(テストコース)
- 水の放流先：シユム川

水質

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
水素イオン濃度	pH	5.8~8.6	5.8~8.6	6.5	6.5
生物学的酸素要求量(BOD)	mg/l	160	80	18	18
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	160	80	18	18
浮遊物質(SS)	mg/l	200	100	37	37
油分含有量	mg/l	5	2.5	4.1	4.1
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	0.05未満	0.05未満
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	10	5	0.16	0.16
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	0.5	0.5
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	1,500	56	56
窒素含有量	mg/l	120	60	1.4	1.4
燐含有量	mg/l	16	8	0.3	0.3
カドミウム及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.01未満	0.01未満
シアン化合物	mg/l	1	0.5	0.1未満	0.1未満
鉛及びその化合物	mg/l	0.1	0.05	0.02未満	0.02未満
六価クロム化合物	mg/l	0.5	0.25	0.05未満	0.05未満

大気

項目	単位	規制値 (協定値含む)	自主管理 目標値	測定実績	
				最大(最小)	平均値
ばいじん	g/Nm ³	0.3	0.15	0.01未満	0.01未満
窒素酸化物	ppm	180	90	62	62
硫黄酸化物	K値	7	3.5	0未満	0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	18,783	1	0	0	0	0	18,782	0
トルエン	34,893	7	0	0	0	0	34,887	0
ベンゼン	1,491	1	0	0	0	0	1,490	0
合計	55,167	8	0	0	0	0	55,159	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經由野元川(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	5.8~8.6	5.8~8.6	8.3(7.2)	7.6
生物化学的酸素要求量(BOD)	mg/l	25	17.5	12(0.5未満)	1.3
化学的酸素要求量(COD)	mg/l	25	17.5	12(1.9)	3.4
浮遊物質(SS)	mg/l	50	35	2.8(1未満)	1.2
油分含有量	mg/l	5.0	3.5	1.0未満	1
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	0.22(0.05未満)	0.8
鉄及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	2.1	0.08(0.05未満)	0.05
マンガン及びその化合物(溶解性)	mg/l	3	2.1	0.03(0.01)	0.01
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(0.2未満)	0.225
大腸菌群数	個/cm ³	3,000	2,100	2(0)	0.125
窒素含有量	mg/l	20	14	7.3(0.91)	2.8
磷含有量	mg/l	2	1.4	0.86(0.05)	0.21
ガ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 ³	0.2	0.1	0.005未満	0.005未満
窒素酸化物	ppm	180	90	78(5未満)	33.3
塩化水素	mg/Nm ³	40	20	4.8(2.7未満)	3.8
硫黄酸化物	Nm ³ /h	1.51	0.755	0.2未満(0.003未満)	0.04

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			
トルエン	1,070	75	0	0	39	0	945	11
ニッケル化合物	669	0	0	0	653	0	0	16
合計	1,739	75	0	0	692	0	945	27

(単位：kg)

2007年度 本田技研工業(株)PRTR対象物質※1(生産領域)

政令 番号	CAS番号	物質名	取扱量	排出量		排出量計	移動量		リサイクル※4	除去処理量	消費量 (製品移行量)	
				大気排出	公共用水域排出		下水道	社外 廃棄物処理※3				
1	—	亜鉛の水溶性化合物	68,490	0	134	134	19,307	19,613	0	0	48,743	
30	25068-38-6	ビスフェノールA型エポキシ樹脂	99,106	29	0	29	3,003	3,003	0	244	95,830	
40	100-41-4	エチルベンゼン	705,439	304,669	0	304,669	421	421	233,197	35,340	131,812	
43	107-21-1	エチレンジグリコール	3,815,004	0	0	0	0	0	0	0	3,815,004	
63	1330-20-7	キシレン	2,161,081	656,017	0	656,017	788	788	756,546	101,453	646,277	
224	108-67-8	1,3,5-トリメチルベンゼン	111,214	60,527	0	60,527	240	240	30,081	9,385	10,981	
227	108-88-3	トルエン	2,125,849	794,822	0	794,822	0	0	61,732	156,887	1,112,408	
232	—	ニッケル化合物	10,862	0	208	208	1,320	3,388	4,708	0	0	5,946
283	—	ふっ化水素及びその水溶性塩	2,119	39	150	189	0	1,930	1,930	0	0	0
299	71-43-2	ベンゼン	53,699	62	0	62	0	0	233	2,315	51,089	
307	—	ポリ(オキシエチレン)＝アルキルエーテル	1,700	0	0	0	170	1,224	1,394	0	306	0
310	50-00-0	ホルムアルデヒド	1,963	1,963	0	1,963	0	0	0	0	0	
311	—	マンガン及びその化合物	23,230	0	875	875	724	7,101	7,825	0	0	14,530
346	—	モリブデン及びその化合物	1,718	0	0	0	0	1,718	1,718	0	0	0
合計			9,181,474	1,818,128	1,367	1,819,495	2,520	39,120	41,640	1,081,789	305,930	5,932,620
179	—	ダイオキシン類(単位:mg-TEQ)	—	55.08	0	55.08	0.35	166.28	166.63	0	0	0

※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
 注) 取扱量の「—」は反応生成物質のため該当しません。

地下水

2007年度各事業所地下水測定結果

測定項目	法基準値	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	0.001	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	0.0005mg/ℓ以下	0.0001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	0.002未満	0.002未満	0.002未満	0.002未満	0.002未満	0.002未満
四塩化炭素	0.002mg/ℓ以下	0.0002未満	0.0002未満	0.0002未満	0.0005未満	0.0002未満	0.0002未満
1,2-ジクロロエタン	0.004mg/ℓ以下	0.0004未満	0.0004未満	0.0004未満	0.0004未満	0.0004未満	0.0004未満
1,1-ジクロロエチレン	0.02mg/ℓ以下	0.002未満	0.002未満	0.002	0.002未満	0.002未満	0.002未満
cis-1,2-ジクロロエチレン	0.04mg/ℓ以下	0.004未満	0.004未満	0.004未満	0.004未満	0.004未満	0.004未満
1,1,1-トリクロロエタン	1.0mg/ℓ以下	0.001未満	0.0005未満	0.0005未満	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	0.0006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	0.001未満	0.002	0.009	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	0.001未満	0.0041	0.0021	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	0.0002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	0.001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	0.001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	0.16	0.2未満	0.08未満	0.1未満	0.1	0.2未満
ホウ素	1.0mg/ℓ以下	0.1未満	0.1未満	0.05未満	0.02	0.01	0.1未満

測定項目	法基準値	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	0.001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
有機リン	検出されないこと	不検出	不検出	0.01未満	不検出	不検出
鉛	0.01mg/ℓ以下	0.002	0.001未満	0.005未満	0.001未満	0.007
六価クロム	0.05mg/ℓ以下	0.005未満	0.005未満	0.005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	0.006	0.001未満	0.002
総水銀	0.0005mg/ℓ以下	0.0005未満	0.00005未満	0.0005未満	0.0005未満	0.0005未満
アルキル水銀	検出されないこと	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	0.001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	0.0001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	0.0001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	0.001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	0.001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	0.005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	0.0001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	0.001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	0.0005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	0.0002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	0.0002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	0.0002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	0.0002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	0.001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	0.002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	0.1	0.2未満	0.2未満
ホウ素	1.0mg/ℓ以下	0.14	0.1未満	0.03	0.1未満	0.1未満

●本表は、測定会社による計量証明書の測定値を、そのまま記載しています。

(凡例)

・「〇〇未満」：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

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ス

株式会社ベステックスヨーエイ
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。

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、二輪完成車およびノックダウン(KD)部品*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9オフィスビルを対象としています。

和光ビル
青山ビル
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

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式会社を含む国内連結グループ会社計149社を対象としています。

■ 主要な連結グループ会社 (3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

■ 購買領域 (32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ス

株式会社ベステックスヨーエイ
金田工業株式会社
株式会社丸順
株式会社増田製作所

■ 販売領域 (78社)

株式会社ホンダワコード
株式会社ホンダプリモ東京東
株式会社ホンダプリモ横浜
株式会社ホンダプリモ信州
株式会社ホンダワールド福井
株式会社ホンダ販売名西
株式会社ホンダ四輪広島
株式会社ホンダプリモ東山口
株式会社ホンダオート新潟
株式会社ホンダプリモ愛知東
株式会社ホンダカーズ札幌
株式会社ホンダカーズ宮城中央
株式会社ホンダカーズ山形
株式会社ホンダカーズ福島
株式会社ホンダカーズ群馬中央
株式会社ホンダカーズ栃木
株式会社ホンダカーズ茨城
株式会社ホンダカーズ千葉中央
株式会社ホンダカーズ京葉
株式会社ホンダカーズ埼玉
株式会社ホンダカーズ埼玉東
株式会社ホンダカーズ東京中央
株式会社ホンダカーズ横浜
株式会社ホンダカーズ山梨
株式会社ホンダカーズ静岡西
株式会社ホンダカーズ愛知

株式会社ホンダカーズ三重中央
株式会社ホンダカーズ京都
株式会社ホンダカーズ大阪
株式会社ホンダカーズ神戸
株式会社ホンダカーズ兵庫
株式会社ホンダカーズ広島
株式会社ホンダカーズ愛媛
株式会社ホンダカーズ大分北
株式会社ホンダカーズ熊本
株式会社ホンダカーズ福岡
株式会社ホンダカーズ肥後
株式会社ホンダ販売旭川
株式会社ホンダ四輪販売北・東北
株式会社ホンダ四輪販売南近畿
株式会社ホンダ四輪販売岡山
株式会社ホンダ四輪販売四国
株式会社ホンダ四輪販売大分
株式会社ホンダ四輪販売長崎
株式会社ホンダ四輪販売南九州
沖縄ホンダ株式会社
株式会社ホンダ四輪販売北陸
株式会社ホンダ四輪販売山口
株式会社ホンダ四輪販売新潟
ホンダ自動車販売株式会社(静岡)
株式会社ホンダエクスプレス販売
株式会社ホンダクリオ滋賀

株式会社ホンダベルノ石川
株式会社ホンダ泉州販売
株式会社ホンダカーズ博多
南ホンダ自動車株式会社
株式会社ホンダプリモコスモ大阪
株式会社ホンダ北徳島
株式会社ホンダカーズ静岡
株式会社ホンダドリーム関東
株式会社ホンダドリーム東京
株式会社ホンダドリーム中部
株式会社ホンダドリーム東北
株式会社ホンダドリーム近畿
株式会社ホンダドリーム九州
株式会社ホンダドリーム中四国
オールホンダ販売株式会社
北海道ホンダ販売株式会社
株式会社ホンダモーターサイクルジャパン
株式会社ホンダユーテック
株式会社ホンダコンサルティング
株式会社デボックス・エクスプレス
株式会社デボックス
株式会社デボックス関西
株式会社ホンダボディーサービス岡山
株式会社ホンダカーズ福岡ボディーサービス
株式会社ホンダボディーサービス神奈川
株式会社ホンダボディーサービス栃木

■ その他の領域 (35社)

水谷精器工業株式会社
株式会社ホンダロジスティクス
株式会社ベストロジ熊本
株式会社ピーエスジー
株式会社ホンダタクシー
株式会社ベストロジ栃木
株式会社ベストロジ三重
株式会社ベストロジ埼玉
株式会社ベストロジ静岡
株式会社ベスト・エクスプレス
株式会社コムルス
株式会社ホンダ・レーシング

株式会社ホンダ・リサーチ・インスティテュート・ジャパン
株式会社ホンダソルテック
ホンダアールアンドデー太陽株式会社
希望の里ホンダ株式会社
ホンダ太陽株式会社
ホンダ開発株式会社
株式会社日本レースプロモーション
株式会社ホンダファイナンス
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
本田航空株式会社

中央航業株式会社
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ト株式会社
学校法人 ホンダ学園
株式会社アリス三洋
株式会社MAP
株式会社MAP狭山
アクト マリタイム株式会社
ホンダ特装株式会社
株式会社ケイビーテック
モビリティ文化出版株式会社

グローバル環境情報

グローバル環境データは、以下に示す本田技研工業株式会社を含む国内外の完成車組立会社および主要部品会社の計83社(2010年CO₂低減目標における生産時の低減目標の対象は、計74社)を対象としています。

■ 日本 (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ス
株式会社ベストテックスケーイー
金田工業株式会社
株式会社丸順
株式会社増田製作所

■ 北米 (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)

■ 南米 (2社)

Moto Honda da Amazonia Ltda. (ブラジル)
Honda Automoveis do Brasil Ltda. (ブラジル)

■ 欧州 (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)

■ アジア／大洋州 (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)

■ 中国 (10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)
東風本田発動機有限公司(中国)
東風本田汽車有限公司(中国)
広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-本田発動機有限公司(中国)
福建閩東本田発動機組有限公司(中国)
新大洲本田摩托有限公司(中国)
本田汽車零部件製造有限公司(中国)

Hondaの環境取り組みの歴史

	製品開発	企業活動
2007	<p>「FCXクラリティ」発表 新型ディーゼルエンジン i-DTEC発表 次世代型薄膜太陽電池販売開始</p>  <p>FCXクラリティ</p>	<p>国内事業活動における 2010年度環境負荷低減目標を公表</p>
2006	<p>ブラジル向け「フレキシブル・フェーエル・ビークル (FFV)」を開発</p>	<p>ホンダソルテック設立 セルロース類からのエタノール製造新技術をRITEと共同開発 全世界の製品および生産活動における2010年度 「CO₂排出量低減目標」設定</p>
2005	<p>新ハイブリッドシステム搭載「シビックハイブリッド」発表 燃料電池車を世界で初めて個人客にリース販売 次世代汎用エンジン「iGX440」発表</p>	
2004	<p>「アコードハイブリッド」発表(北米にて販売) 世界で初めて50cc車にFを搭載した「DioZ4」発表</p>	<p>二輪車リサイクル自主取り組み開始 トヨタ自動車とASR適正処理再資源化事業で提携</p>
2003	<p>Honda FCスタックを新開発 4ストローク50ccスクーター用電子制御燃料噴射装置を 世界で初めて開発 「ホームエネルギーステーション」の実験稼働開始 「可変シリンダーシステム」搭載「インスパイア」発表 燃料電池車を世界で初めて民間企業にリース販売 ディーゼルエンジン i-CTDi発表 家庭用コージェネレーションユニット発売</p>	 <p>薄膜太陽電池を設置した 浜松製作所細江工場</p>
2002	<p>「FCX」日米でリース販売開始 次世代型薄膜太陽電池開発</p>	<p>シンガポールで新地域交通システムICVS運用開始 化学物質ガイドライン策定</p>
2001	<p>「シビックハイブリッド」発表 i-DSIエンジン発表(燃費23km/ℓ)</p>  <p>FCX</p>	<p>グリーン購買ガイドライン策定 エネルギー効率を飛躍的に高めた浜松製作所細江工場稼働</p>
2000	<p>50cc水冷4ストロークエンジン発表 DOHC i-VTECエンジン搭載「ストリーム」発表</p>	<p>グリーンディーラー認定制度 開始 国内全製作所での社外埋立廃棄物ゼロ化</p>
1999	<p>「アコード」カリフォルニアSULEV基準を初めてクリア ハイブリッド車「インサイト」発表 当時のガソリン車燃費世界一(35km/ℓ)達成 天然ガス車「シビックGX」発表</p>	<p>第1回 Hondaグリーン大会開催 二輪車、四輪車、汎用製品における燃費と排出ガス・クリーン化の 2005年目標を発表</p>
1998	<p>船外機BFシリーズ、米国EPA排出ガス基準、 (社)日本舟艇工業会の自主規制値をクリア 「VFR800FI」発表(Honda二輪初の三元触媒でEuro1適合)</p>	<p>国内全製作所でISO14001認証を取得 グリーンディーラープロジェクト発足</p>
1997	<p>ZLEV技術発表 EV-PLUS発表 カリフォルニア州ULEV発表(「アコード」)</p>	<p>グリーンファクトリープロジェクト発足 ニューリサイクルプロジェクト発足 Honda Belgiumにて、ISO14001認証を取得、 以降各国で取得推進</p>
1995	<p>カリフォルニア州LEV発売(「シビック」)</p>	
1994	<p>船外機(BF6/8/40)が欧州ボーデン湖規制をクリア</p>	<p>製造工程中の特定フロン(1.1.1-トリクロロエタン) 使用工程全廃</p>
1992		<p>Honda環境宣言 制定</p>
1991		<p>環境会議設置</p>
1989	<p>「VTEC」エンジン発表</p>	
1978	 <p>「VTEC」エンジンを搭載した シビック・3ドア SIRII</p>	<p>焼却に伴う蒸気の熱利用開始</p>
1976		<p>「ふるさとの森づくり」開始</p>
1973	<p>CVCCエンジンを「シビック」に搭載</p>	
1972	 <p>シビック CVCC</p>	<p>狭山製作所(現埼玉製作所)のキューボラに 電気集塵装置を装着(日本初)</p>
1971	<p>CVCCエンジンシステム発表</p>	<p>浜松製作所に活性汚泥法採用総合排水処理設備 設置(日本初)</p>
1970		<p>公害本部設置</p>
1966		<p>本田技術研究所内に「AP研」を設置 工業用水の循環利用開始</p>

第三者による報告書評価



環境監査研究会 代表幹事

後藤 敏彦 氏

NPO法人社会的責任投資フォーラム・サステナビリティ日本フォーラム代表理事、サステナビリティ・コミュニケーション・ネットワーク(NSC)代表幹事、持続可能な発展のための日本評議会(JCSD)共同議長、東京経済大学非常勤講師、環境経営学会など複数学会の理事、政府の環境系各種委員会委員、複数企業の環境諮問委員、各種環境・CSR表彰制度審査員なども務める。

Hondaの環境年次レポートはCSRレポートやアニュアルレポートなどさまざまな情報提供の一環として位置づけられています。ステークホルダーが必要とする情報が膨大になってきている中で多様な情報冊子類には敬意を表します。相互の関連性、目次一覧表などをウェブ上で丁寧に解説するとともに全体が生きてくると思います。

CSRレポートはGRIガイドラインを参考にはおられますが、環境年次レポートは独自のガイドラインに基づきまとめておられます。網羅性よりもマテリアリティ(重要性)が重視される昨今、どのようなコンセプトで独自ガイドラインを策定したかの説明もあるとよいでしょう。それが、何をマテリアルと考えているかの説明になると考えます。また、2008年版の特徴としてグローバル視点を前面に出しておられますが、業容から考えて極めて適切な編集方針と思います。

経営者の緒言では環境・エネルギー問題に高い見識を示され、イノベーションへの取組も明言されていますし、本文中にはさまざまな技術開発や先進的取組も紹介されています。しかしながら、世界は昨年のバリ会議で気候変動対応としてGHG総量規制の方向を打ち出しました。私は産業革命に次ぐサステナビリティ革命に突入したと理解しています。絶好のビジネスチャンスとして、2050年に全世界でGHG半減を見据えたHondaの超長期ビジョン、それからバックキャストした2020年代の長期計画、2013年以降の中期計画がほしいところです。2050年は遠いようですが今年の大卒新入社員の将来的な定年(65才)の年で、そんな先ではありま

せん。1992年策定の環境宣言の見直しも要検討事項かもしれせん。

環境マネジメントシステム(EMS)の全世界展開を進めてこられたので、グローバルなデータ把握の精度が上がることと思います。フォアキャストとしての3ヵ年計画だけでなく、上述しました中長期計画にも役立つ戦略的EMSへのレベルアップも期待します。

取り組みの中では生物多様性についての情報がよくみえません。2010年には生物多様性条約締結国会議(COP10)が名古屋で開催され、民間の取り組みが主要テーマのひとつといわれています。見える化を図って頂きたいと思えます。また、販売店でもさまざまな取り組みをされていますが、数値化等により具体的な見える化とレベルアップを期待したい。

報告書は現行の読者層を考慮し冊子形式を取っておられるのは妥当と考えますが、情報量の膨大さに対応するため今後はウェブとの併用はもっと推進されてもよいと思えます。

最後に、数年前に欧州の某経済人から次の話を聞きました。「Honda以外の日本の自動車企業の人々と話していた時に、Hondaは日本企業ではないと言っていた」。これは横並び型ではないという意味で、ほめ言葉でした。日本企業としてユニークなHondaであり続けて頂きたいと願っています。

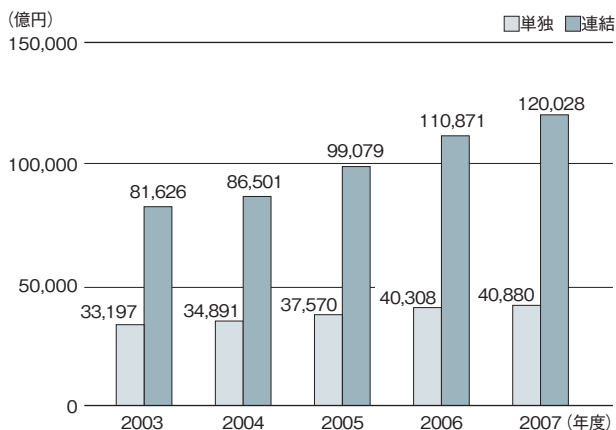
後藤 敏彦

会社概要・財務データ

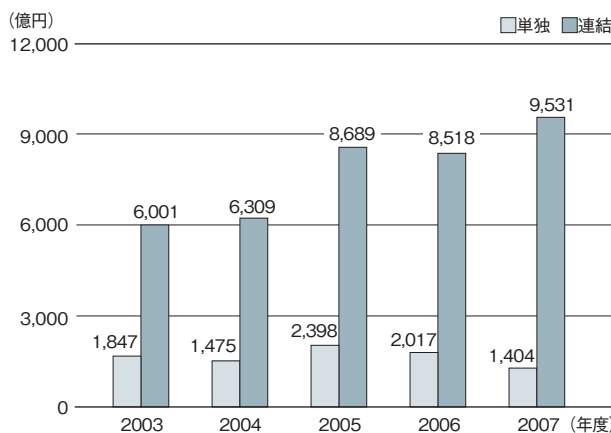
社名 本田技研工業株式会社
本社所在地 東京都港区南青山2-1-1
設立 1948年(昭和23年)9月24日
代表者 取締役社長 福井威夫
資本金 860億6千7百万円(2008年3月31日現在)
売上高 連結:12兆28億円
 (2007年度実績) 単独: 4兆880億円

従業員総数 連結:178,960人(2008年3月31日現在)
 単独: 26,583人(2008年3月31日現在)
連結子会社 397社(2008年3月31日現在)
主要製品 四輪事業:普通自動車、小型自動車、軽自動車
 二輪事業:原動機付自転車、軽二輪自動車、
 小型二輪自動車、バギー、
 パーソナルウォータークラフト
 汎用事業:農機具、発電機、汎用エンジン、
 芝刈機、船外機

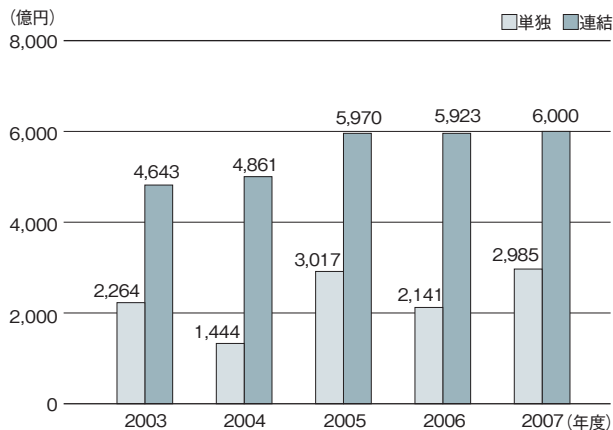
売上高



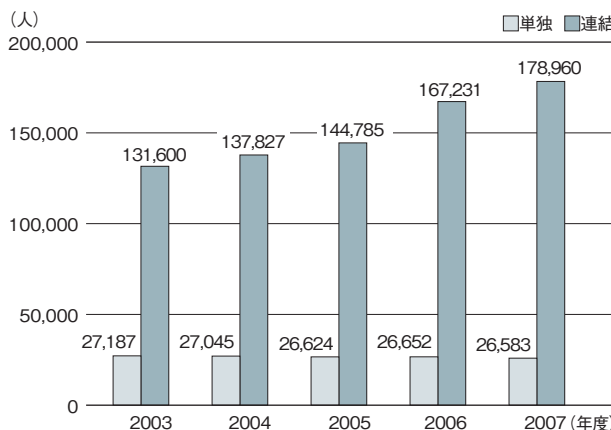
営業利益



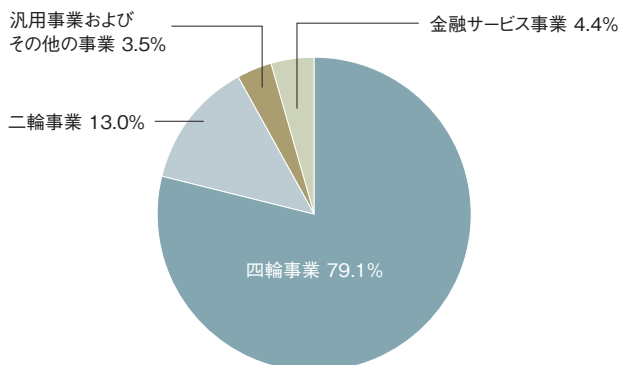
当期純利益



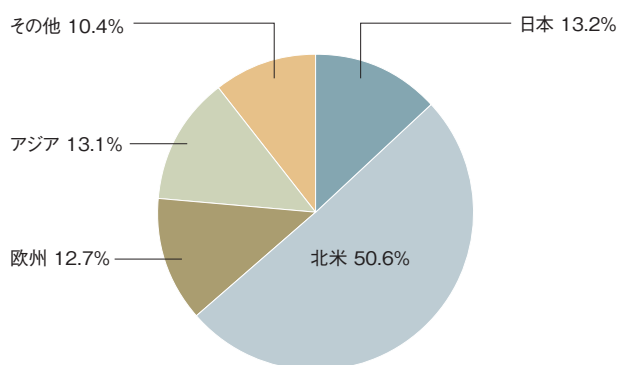
従業員総数



事業別売上高割合 (連結:2007年度)



仕向地別売上高割合 (連結:2007年度)



各領域責任者

営業領域	四輪営業	関口 直行
		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
	リサイクル推進室	小林 秀明
購買領域	四輪購買	関 幸浩

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	芦川 正幸
浜松製作所	大西 唯之
鈴鹿製作所	味岡 正臣
熊本製作所	桶谷 真二
四輪新機種センター	堀内 真
品質改革センター-栃木	荻谷 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	青山 章
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	中井 俊英
管理領域	総務	永田 春記
	人事	小沼 信哉
	広報	和田 康裕
事務局	環境安全企画室	篠原 道雄

注) 2008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およびISO14001のサーベイランスで確認を受けています。

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。

お問い合わせ

- 内容に対するお問い合わせ先
環境安全企画室
Tel.03-5412-1155 / Fax.03-5412-1154
- 本レポートのお申し込み先
お客様相談センター Tel.0120-112010
(受付時間:9時~12時/13時~17時)

本レポートはHondaのホームページでもご覧になれます。
また、PDF形式のファイルでダウンロードが可能となっています。

<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2008/>

なお、本レポートの更新情報は上記のホームページで確認できます。

HONDA

The Power of Dreams



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独自の循環紙を使用しています。インキは植物油100%の「大豆油インキ」(VOC成分ゼロ)を使用し、印刷は印刷工程で有害廃液を出さない「水なし印刷」で行っています。

本田技研工業株式会社

〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

発行2008年6月

©(K)® 150000807