

HONDA

The Power of Dreams

Environmental Annual Report

Honda 環境年次レポート

2009



Hondaの環境情報公開について

Hondaでは、環境に関する情報を『CSRレポート』や『Honda環境年次レポート』、環境に関するウェブサイト(<http://www.honda.co.jp/environment>)で公開しております。『CSRレポート』のなかでは、Hondaの環境に関する情報の概要をわかりやすく公開し、『Honda環境年次レポート』では、Hondaの環境に関する基本姿勢・将来への方向性ととも、環境に関する年度実績を中心とした情報を、より詳細に記載しています。ウェブサイトでは、それら概要から詳細までの情報を網羅するとともに、Hondaの環境に関する歴史といった情報まで包含して紹介しています。

2009年度版より、『Honda環境年次レポート』は、『Honda環境年次レポート2009』と『Honda環境年次レポート2009 データ・事例集』(以下、『データ・事例集』と省略)の2部構成とし、ウェブサイトで開催しております。なお、『Honda環境年次レポート2009』は印刷冊子もご用意しております。

印刷冊子は今までよりも環境への取り組みに対するPDCA(Plan, Do, Check, Act)の一環としての役割を強めた構成となっており、『データ・事例集』は、印刷冊子内の情報を補完する内容、各領域の具体的な取り組みの紹介および各種製品や各事業所の詳細な環境負荷物質排出データ等が含まれます。なお、『Honda環境年次レポート』は、Honda独自のガイドラインに基づいてまとめています。

幅広い情報公開をすることで、Hondaは皆様とのコミュニケーションを円滑に図り、忌憚のないご意見をいただくことで、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。



Global Operation and Marketplace

世界6極体制で事業を展開

Hondaは「需要のあるところで生産する」との考えのもと、世界6極体制で生産活動を行っています。2008年度は約2,300万台の製品を販売し、お客様のもとにお届けしました。事業活動によって与える環境への影響を配慮し、Hondaはグローバ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CO₂低減目標を発表し(P.12)、これまで以上に気候変動問題に対する積極的な姿勢を打ち出しました。Hondaはグローバル企業として、“最もCO₂排出の少ない企業活動を通じて、最もCO₂排出の少ない製品をお客様にお届けし続ける”という夢をめざし、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。



グローバル各地域の製品販売台数(2008年度)

本レポートの構成

『Honda環境年次レポート』は、グローバルと日本国内の2部構成となっています。「グローバルでの取り組み」と「日本国内での取り組み」というそれぞれの視点から、グローバルに展開するHondaの取り組みを理解していただけるよう、わかりやすい記載に努めています。

CONTENTS

2-21
GLOBAL

グローバルでの取り組み

Hondaの環境情報公開について	2
社長緒言	4
Hondaフィロソフィーと企業ビジョン	6
Honda環境宣言	7
グローバルの環境 マネジメント方針	企業活動に関する環境影響の把握と取り組み方針/ Hondaとしての環境認識 8
グローバルの環境 マネジメント体制	組織体制/各事業所の環境マネジメント/ 環境リスクマネジメント 10
2010年CO ₂ 低減目標と進捗	12
グローバルの環境負荷実績	14
商品開発領域/企業活動領域	16
先進的取り組み/商品開発領域のグローバルトピックス/企業活動領域のグローバルトピックス	

22-57
JAPAN

日本国内での取り組み

日本国内の 環境マネジメント	組織体制/環境監査/環境リスクマネジメント/ 環境会計/環境教育 22
2010年の国内目標と進捗	26
2008年度の目標・実績と2009年度目標	28
日本国内の環境負荷実績	30
商品開発領域	32
四輪車	燃費の向上/排出ガスのクリーン化/代替エネルギー/3R設計
二輪車	燃費の向上/排出ガスのクリーン化
汎用製品	燃費の向上
その他の取り組み	代替エネルギー
購買領域	購買領域の環境マネジメント/ お取引先の環境負荷削減/化学物質管理 38
生産領域	マテリアルフロー/温室効果ガスの削減(省エネルギー)/ 資源の有効活用(省資源)/有害化学物質の削減 40
輸送領域	輸送効率の向上/包装資材の削減 44
販売領域	販売会社のCO ₂ 削減/販売会社の取り組み紹介 46
製品の資源循環・ 3R領域	開発段階での取り組み/使用段階での取り組み/ 廃棄段階での取り組み 48
オフィス領域	Honda単独での活動/Hondaグループでの活動/ Honda単独とグループのISO14001認証取得 52
主な国内連結 グループ会社の活動	(株)本田技研研究所の取り組み/ ホンダエンジニアリング(株)の取り組み/ (株)ホンダアクセスの取り組み 54

58-67
INFORMATION

関連情報

環境に関わる社会活動	58
本レポートの対象	62
Hondaの環境取り組みの歴史	64
本報告書に対する第三者意見	65
会社概要・財務データ	66

本レポートの対象

対象期間
2008年度(2008年4月~2009年3月) 一部、2009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
2008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 (株)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150社を対象としています。

グローバル環境情報については、本田技研工業(株)を含む国内外の計325社を対象としています。なお、詳細についてはP.62~63をご覧ください。

社長緒言

環境・エネルギー技術で時代に先駆け 「存在を期待される企業」をめざす

Hondaの方向性、時代認識は変わらない

昨年度は、原油・原材料価格の高騰に始まり、その後の米国の金融危機に端を発した急激な経済の悪化が、全世界のビジネス環境に未曾有の影響を及ぼしています。

一方、環境問題への対応も予断を許さない状況にあり、本年にはポスト京都議定書に関する国際会議で、大幅なCO₂削減の必要性が議論される事になると考えています。この厳しい経済状況、環境問題の中で二輪・四輪・汎用製品と幅広い製品とグローバルな事業基盤を持つHondaは全世界で2,300万台を超える製品をお客様にお届けすることができ、社会基盤の一翼を担うモビリティの果たすべき役割を再認識した1年でもありました。

Hondaでは、昨年4月から第10次3年中期計画がスタートしました。この中でHondaは、「環境・エネルギー技術のトップランナーの実現」に焦点を絞り、「環境性能に優れた競争力の高い商品の確実な普及」、「将来の発展を支える技術の仕込み」を強力に推し進めることとしました。

この激動の時代にあっても、環境・エネルギー対応に軸足を置き、お客様や社会に喜ばれる商品、技術、企業活動に全精力を傾けるというHondaの方向性は変わりません。

Hondaの原点

このめまぐるしく変化する時代にお客様は新しい価値の提案を待ち望み、期待しています。

自転車の補助エンジンから始まったHondaの歩みは、お客様の望んでいる性能の優れた商品を世に先んじて提案し、お求めやすい価格で具現化することで社会に喜んでもらい・楽しんでもらう事があったと思っており、この原点は今でも脈々と受け継がれています。



現在地球が直面している最も重大な環境問題は、気候変動という国境を越えたグローバルな問題であり、生態系に対しても大きな影響を与えると認識しています。

この重大な問題に対しHondaは地球環境保全に向け、CO₂排出の少ない製品をグローバルに普及拡大する事で社会の持続的な発展と調和に貢献していきたいと考えています。

新しい時代に向け、経営資源を集中して

モビリティのこれから先は、より地球環境との調和を図った省資源・省エネルギー製品となると考えています。モビリティの次の100年を考えると社会の求める新しい価値観のもと先進の環境技術を磨き、それを独創的で魅力的な商品へ繋げる技術力をさらに強めることが必要です。これまでの経験を超える厳しい現実が待ち構えていると認識しています。しかし、Hondaは、これまで、何度となくこうした逆境を乗り越えてきたことも事実であります。

このような激動の時代だからこそ、目先の対応だけに追われるのではなく、経営資源を有効に活用し、長期的視点で、やるべきものは手綱を緩めることなく確実に進め、これまで以上に低燃費・省資源商品の開発に経営資源を集中し、お客様の笑顔を増やしていきます。

「存在を期待される企業」をめざして

時代の鍵になる技術が、「ハイブリッドモデルを含む電動化の技術」と「二輪車やスモールカー」の進化であり、技術・商品開発を、この2つの領域に大きく絞り込むことによって、将来へのブレークスルーに繋げていきたいと考えています。

Hondaは、インサイトに独創のハイブリッドシステムであるIMAを熟成させ、実燃費を向上させる燃費支援システムを搭載し発売しました。燃費性能だけでなく、多くのお客様の手に届く価格設定や、訴求展開なども含め、まさにHondaの考えを総合力で具現化した商品であると考えています。

また、新興国市場向けの新たなスモールカーの開発など、小型車領域での商品競争力の強化を図るとともに、電動二輪や、新型コージェネレーションユニットなど、二輪・汎用についても、環境性能の飛躍的な向上を目指し、CO₂の排出量低減に企業の総力を挙げて取り組んでいきます。

すべての企業活動において先進創造を実現することで、“最もCO₂排出の少ない企業活動を通じて、最もCO₂排出の少ない製品をお客様にお届けし続ける”という夢を目指し、お客様や社会から喜ばれ、「存在を期待される企業」をめざしていきます。

年次レポート2009の発行にあたり

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。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。

代表取締役社長

(Honda世界環境会議議長)

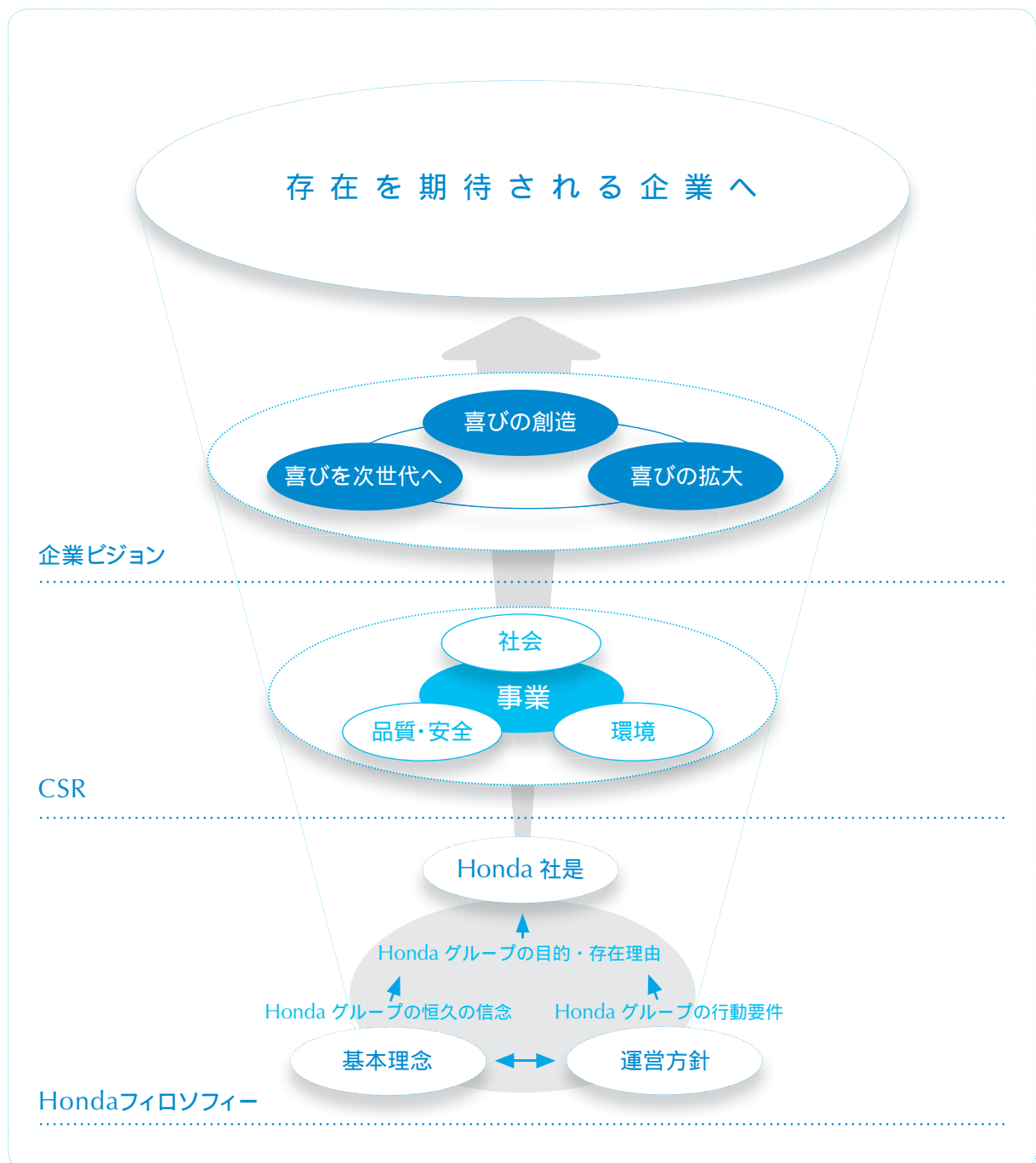
伊東 孝紳

Hondaフィロソフィーと企業ビジョン

Hondaは、「存在を期待される企業をめざす」という目標、およびその方向性として「喜びの創造」、「喜びの拡大」、「喜びを次世代へ」という考えを企業ビジョンとして定めています。Hondaの環境活動は、「人間尊重」と「三つの喜び（買う喜び、売る喜び、創る喜び）」というHondaフィロソフィーの基本理念とこの企業ビジョンの実践にほかなりません。

「喜びの創造」は、夢を描き、自由な発想で時代に先駆けて新しい価値を創造することであり、「喜びの拡大」は、より多くの人々とともに夢を実現し、地域社会に貢献していくこと。「喜びを次世代へ」は、人々の安全を限りなく向上させ環境・資源に対する負荷をミニマムにしていくという考えです。

Hondaはこれらを実践し、「三つの喜び」を高め、世界中に広げ、次世代へ繋げていくことにより、地球環境に対しての取り組みを加速させています。さらに、地域の方々や、世界中のお客様との積極的なコミュニケーションを図ることで、喜びをわかちあい、より多くの方々から存在を期待される企業になることをめざしています。



詳しくは、Honda®CSRレポート2009をご覧ください。

Honda環境宣言

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ています。ここでの研究をベースに、1972年「子どもたちに青空を」を合言葉に、CVCCエンジンを開発。当時達成不可能と言われた米国のマスキー法に世界で初めて適合させました。その後も、「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に積極的に取り組んできました。

1992年には環境課題への考え方を明文化した「Honda環境宣言」を制定し、以来、この宣言のもと、環境保全を企業の重要テーマとして、環境活動を行ってきました。1999年には、すべての製品分野に、排出ガスのクリーン化と燃費向上の達成年限を2005年に定めた数値目標を設定し、すべての目標を達成しました。2006年には自動車業界で初めて、2010年度までのCO₂低減自主目標を発表しています。

H o n d a 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。

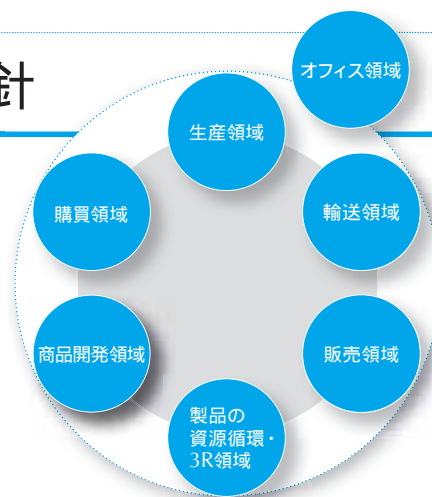


1992年6月制定・発表

グローバルの環境マネジメント方針

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。

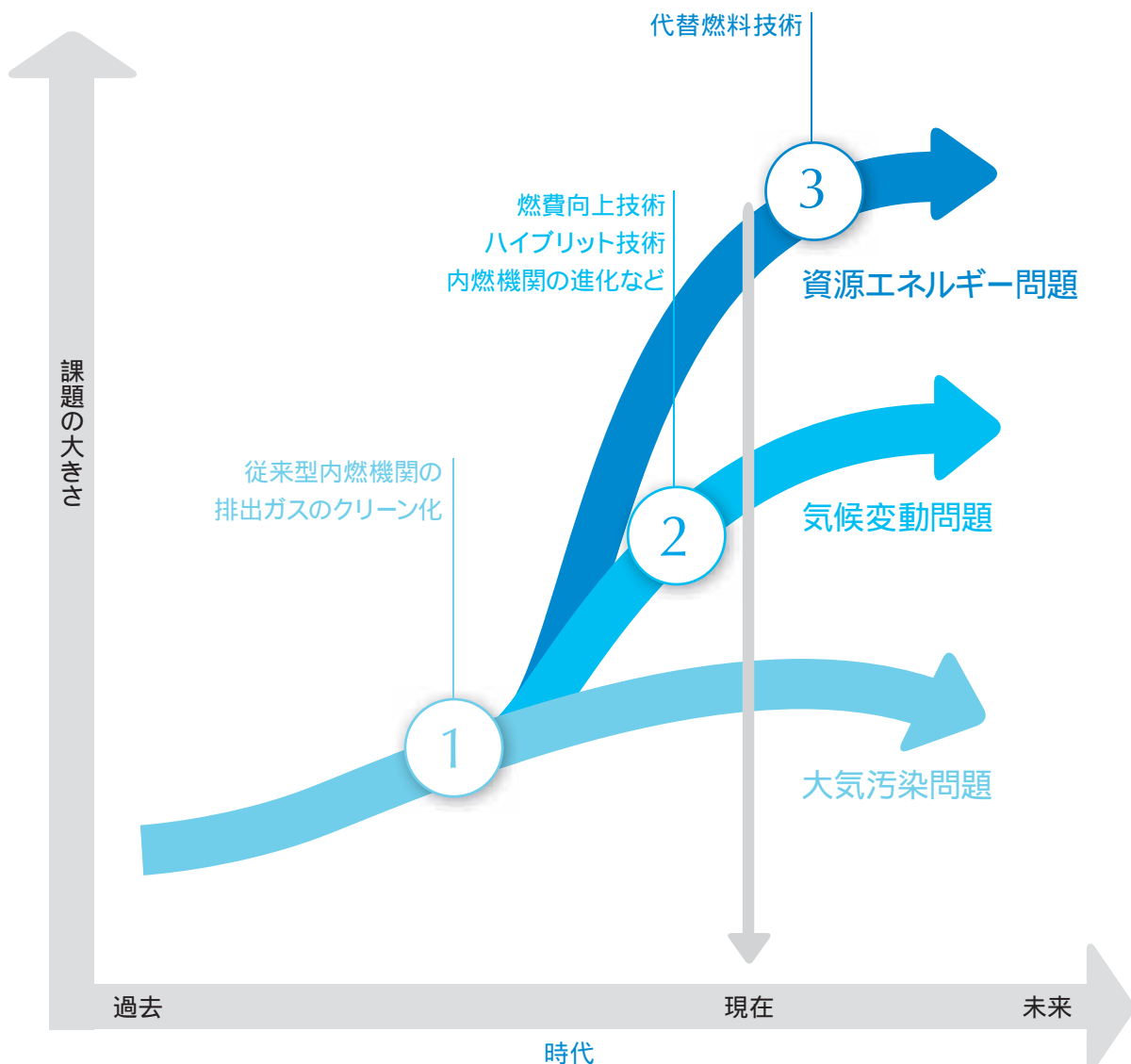


領域	排出される環境負荷要素	環境への影響	主要取り組み
商品開発	CO ₂ 排出ガス 音	地球規模的な環境課題 地球温暖化 オゾン層破壊 資源枯渇	<ul style="list-style-type: none"> 排出ガスのクリーン化 燃費の向上 騒音の低減 リサイクル性の向上
購買	CO ₂ 廃棄物		<ul style="list-style-type: none"> グリーン購買の推進
生産	排水 排出ガス 音 化学物質	大気汚染	<ul style="list-style-type: none"> グリーンファクトリーの推進
輸送	CO ₂ 廃棄物		<ul style="list-style-type: 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) 水質汚濁
製品の資源循環・3R	CO ₂ 使用済み製品	<ul style="list-style-type: none"> 土壌汚染 騒音 	<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	地域的な環境課題	<ul style="list-style-type: none"> グリーンオフィスの推進

Hondaの環境問題への認識

下の図はHondaの環境問題に関する認識をイメージ化したものです。Hondaは、以前より「大気汚染問題」を認識し、世界一厳しいといわれた排出ガス規制である1970年の米国マスキー法をクリアしたCVCCエンジン(1972年発表)に始まる燃焼技術や、その後の触媒技術を次々に開発してきました。自動車から排出される排気ガスのレベルは、米国マスキー法以前に比べ、約40年間で1/1000にまで低減することができました。今後は排気ガス性能の優れた車両の普及拡大により、大気汚染問題は減少していくものと考えています。

Hondaは、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ないと考え、地球規模で進行している「気候変動問題」と「資源エネルギー問題」を、全社を挙げ取り組まなければならない最重要課題と認識しています。「気候変動問題」は、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、ハイブリッド技術に代表される燃費向上技術によるCO₂の排出削減、事業活動におけるCO₂排出削減により対応していきます。将来枯渇が懸念されている「資源エネルギー問題」についても、「FCXクラリティ」に代表される燃料電池技術、太陽電池事業への参入、バイオ燃料の研究や省資源化技術など、社会の持続的な発展をめざして、技術による問題の解決に向け対応していきます。そしてHondaは、「最もCO₂排出の少ない企業活動を通じて、最もCO₂排出の少ない製品をお客様にお届けし続ける」ことをめざしています。



グローバルの環境マネジメント体制

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。

組織体制

Hondaは1991年12月、環境対応で中心的な役割を果たす組織として、「環境会議（現在の日本環境会議）」を日本に設置し、その後は北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国へと拡大してきました。また、1995年3月には、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。

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^{*3}サイクルにもとづき、日本、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国の各地域において、継続的な環境保全活動を推進しています。世界にまたがる横断的のテーマについては、代表取締役社長が環境に関する最高責任者として議長を務める「世界環境会議」へ報告し、中期方針に反映しています。

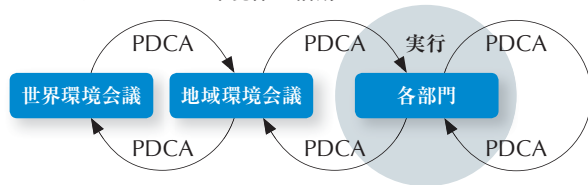
Hondaの環境保全活動は、計画や実行を専任スタッフが行うのではなく、各部門の従業員一人ひとりが主体となって取り組んでいるのが特徴です。これは、「Hondaの従業員全員が自分たちの仕事として積極的に環境課題に取り組んでいく」という考え方にもとづくものです。

^{*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開催しました。

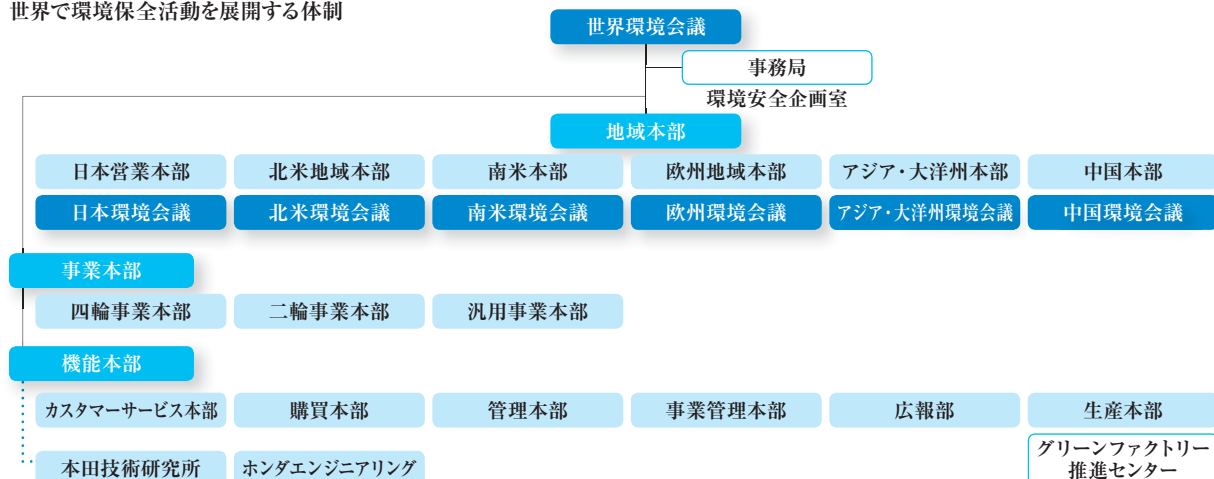
^{*2} 生産領域の環境対応を総括し、環境への取り組みの全所的運営・調整などを担当。環境マネジメントシステム運用の進捗状況などを全社的視野で確認する「相互訪問環境監査」事務局も担っています。

^{*3} Plan, Do, Check, Actの頭文字

PDCAサイクルによる環境保全活動



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。

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160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、以下の「ISO取得状況全領域での認証取得一覧表」にて確認ください。

詳しくは「データ・事例集」P.39をご覧ください。
【URL】<http://www.honda.co.jp/environmental-report/>

2008年度現在の生産事業所 ISO14001・EMAS取得状況



環境リスクマネジメント

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。

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。

2010年CO₂低減目標と進捗

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は、地球規模で進行しているため、特定の地域だけの対応では解決することができません。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。一方、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。人々の生活をより豊かにするためには、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排出の少ない企業活動を通じて、最もCO₂排出の少ない製品をお客様にお届けし続ける」という夢をめざしていきます。

目標策定にあたっての考え方

Honda LCAデータシステムの活用

Hondaは、2002年3月に「Honda LCA(ライフサイクルアセスメント)データシステム」を構築しました。これは、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するもので、この試算をもとに、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で製品ライフサイクルを把握

2006年度から、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「機種LCAシステム」を運用しています。右のグラフに2008年度の四輪車、二輪車の発売機種の機種LCAデータを示しています。グラフから、CO₂排出量は、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。

「Honda LCAデータシステム」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。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。

製品・生産の効率向上

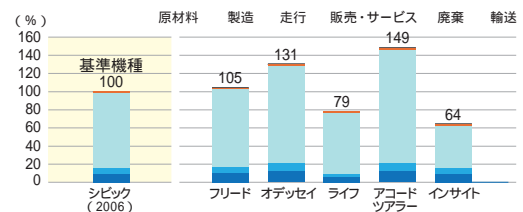
気候変動問題への対応のために、Hondaは業界に先駆けて、全世界で展開するCO₂低減目標を策定し、達成に向けて取り組んでいます。

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、「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。

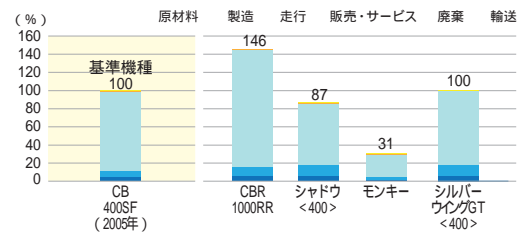
「製品を生産する過程」においても、全世界でCO₂の排出量低減に努め、生産効率を向上させていきます。そのために「1台の製品を生産するにあたって排出されるCO₂排出量を全世界平均として低減する目標」を2006年から設定して、排出低減に取り組んでいます。

2008年度の主要な新型四輪車の機種LCA結果(日本国内モデル)



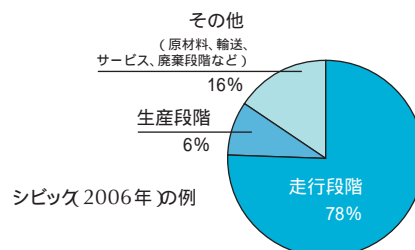
注)生涯走行距離は10万kmを想定しています。

2008年度の主要な新型二輪車の機種LCA結果(日本国内モデル)



注)生涯走行距離は5万kmを想定しています。

ライフサイクルでみた四輪車の生涯CO₂排出量 (Honda LCAデータシステムによる試算)



全世界で展開するCO₂低減目標(対2000年実績)



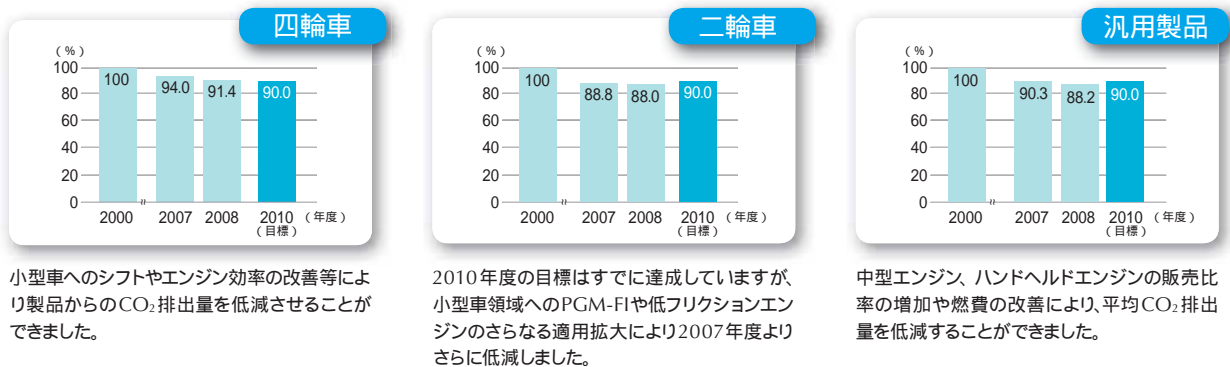
集計対象範囲

- <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76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。

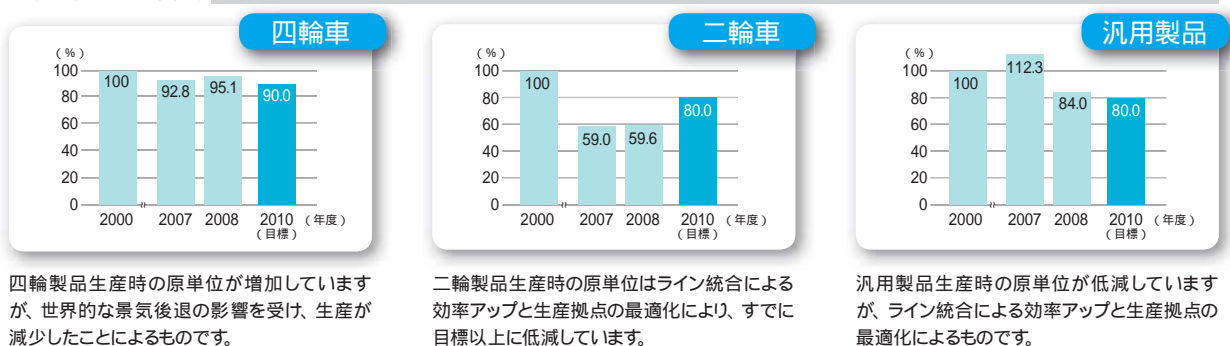
Vietnam Auto Parts Co.Ltd., Honda Manufacturing of Indiana LLCを追加しました。

2008年度の実績(進捗状況)

製品のCO₂低減



生産時のCO₂低減



グローバルの環境負荷実績



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」を推進しています。また、生産領域のみならず非生産領域においても、省エネルギーや廃棄物削減などの取り組みを世界の事業所で展開していきます。

エネルギー消費量(2008年度)

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社及び関連会社: **324社**

生産系会社: **100社**

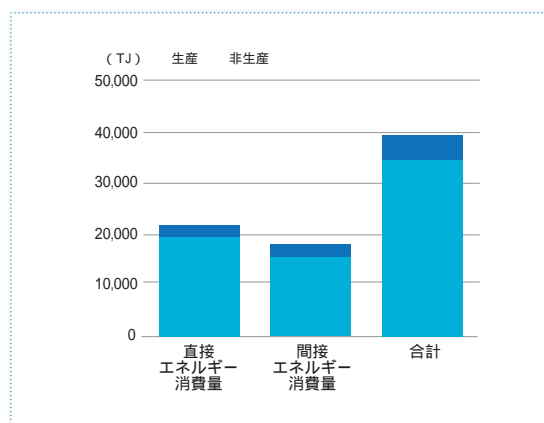
非生産系会社: **224社**

直接エネルギー消費量

対象範囲内から供給されたエネルギー消費量。
主に化石エネルギーの燃焼が中心。

間接エネルギー消費量

対象範囲内の事業の結果だが、対象範囲外から供給される中間エネルギー消費量。
主に購入電力が中心。



購入電力は、全世界共通で[3.6GJ/MWh]でジュールへ変換。固定源からのエネルギー消費量を中心に算出。

CO₂排出量(2008年度)

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社及び関連会社: **324社**

生産系会社: **100社**

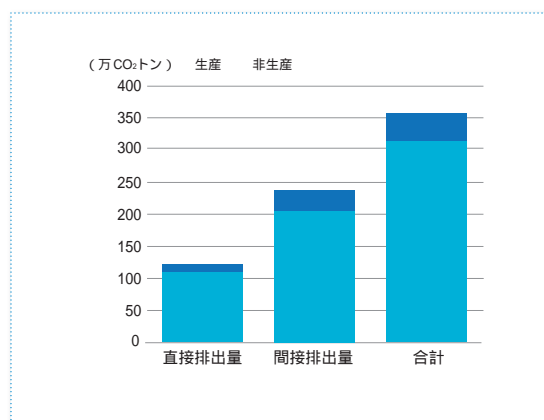
非生産系会社: **224社**

直接排出量

対象範囲内から供給されたエネルギー消費によって生じるCO₂排出量。
主に、各種化石エネルギーの燃料からのCO₂排出量が中心。

間接排出量

対象範囲内の事業の結果だが、対象範囲外から供給される中間エネルギー消費によって生じるCO₂排出量。
主に、購入電力からのCO₂排出量が中心。



購入電力からのCO₂排出量は、「CO₂ EMISSION FROM FUEL COMBUSTION」(2008 EDITION, IEA STATISTICS)を元に、国別換算係数を用いて算出。固定源からのエネルギー起源CO₂を中心に算出。

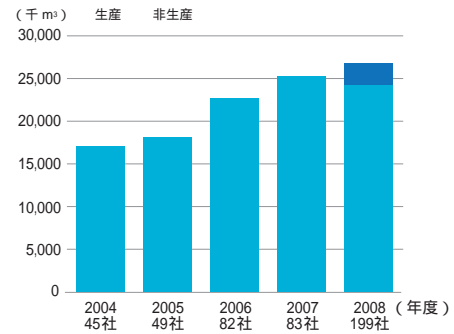
水資源使用量

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社及び関連会社: 198社

生産系会社: 97社

非生産系会社: 101社



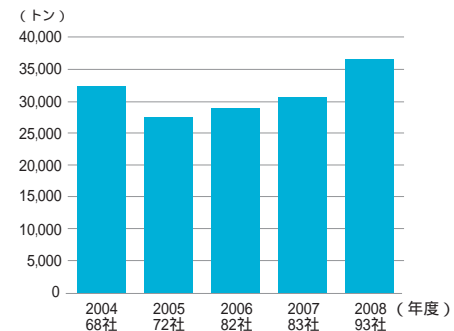
2008年度から、非生産系会社も追加。

廃棄物社外埋立量

【対象範囲】

本田技研工業(株)と

生産系連結子会社及び関連会社: 92社



海外廃棄物社外埋立量には、一部にその他の社外処理を含む。
国内は、最終処分量を計上。

参考 生産領域の各地域環境データ(2008年度)

項目	地域	北米	南米	欧州	アジア・大洋州	中国
	集計対象の関連会社数	9	2	8	23	10
エネルギー	電気 (MWh)	1,072,016	220,831	160,693	457,855	457,414
	天然ガス (GJ)	4,984,335	193,399	824,350	578,252	509,939
	石油ガス (GJ)	65,958	231,396	0	943,388	425,783
	石油系燃料油 他 (GJ)	344,151	129,262	1,214	2,352,826	392,806
廃棄物	社外埋立量 (トン)	11,532	1,865	1,185	674	21,190
	リサイクル量 (トン)	197,767	48,032	36,956	152,013	78,060
水資源	水道水 (千 m³)	1,794	136	662	3,412	2,722
	地下水 (千 m³)	1,837	995	0	2,806	64
	雨水 (千 m³)	191	0	1	3	0

日本国内の環境負荷実績の詳細は、P.30参照

商品開発領域 / 企業活動領域



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。さらに、Hondaはグローバルに展開する各地域においても、環境負荷低減に努めています。地域の人々と共有する喜びを次世代につなげていくために、今後も積極的に環境保全活動に取り組んでいきます。

先進的取り組み

四輪車の取り組み

Hondaハイブリッドシステム「IMA」の進化

ハイブリッド専用モデルの新型「インサイト」には新開発の1.3Lのi-VTECエンジンにIMA(インテグレートッド・モーター・アシスト)を組み合わせた「Hondaハイブリッドシステム」が搭載されています。このシステムは、エンジンを主動力にモーターを補助動力として使うエンジン主体のシンプルな構造で、モーターやバッテリーが小型で済むのが特徴です。主動力である1.3Lエンジンは低燃費と力強いトルク特性とともに、減速時などに全気筒のバルブを休止するVCM(バリアブル・シリンダー・マネージメント)、シリンダー側壁をなめらかに仕上げるプラトーホーニング加工、低フリクションピストンリングなどの採用によって、従来のIMA用エンジンに比べてエンジン単体燃費をさらに向上させました。補助動力となるIMAには新設計の薄型DCブラシレスモーターをエンジンとトランスミッションの間に搭載。モーターのステーター(固定子)の平角断面巻線の巻数増加、コイルの高密度化、電磁部幅の薄型化によって、従来より約22%の薄型化、15%の軽量化を実現しました。

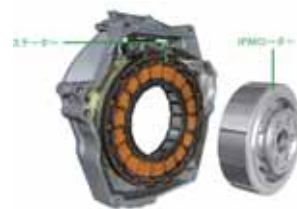
モーターアシスト機構を作動させる電気エネルギー用の電池にはNi-MH(ニッケル水素)バッテリーを採用。モジュールあたりの出力と耐久性を30%向上させて、バッテリーの本数を従来の11本から7本へ削減しました。モーターの出力と容量を両立させながら、バッテリーボックスとして従来比で約31%の小型化、約35%の軽量化しています。

シンプルかつ小型・軽量化されたハイブリッドシステムとコンパクトな車体で1190kgにまで軽量化した新型インサイトは低価格化も実現しました。国土交通省審査値の燃費もJC08モードで26.0km/L、10・15モードでは30km/Lの低燃費を実現、EPA(米国環境保護庁)審査値の燃費ではCity(市街地)40MPG、Highway(高速路)43MPGとなっています。

G,Lグレード



Hondaハイブリッドシステム
(1.3L i-VTECエンジン + IMA)



ステーター/IPMモーター



バッテリーボックス&モジュール

エコロジカル・ドライブ・アシスト・システム

日常の運転による燃費は、季節や道路の状態といった走行条件、および運転の仕方大きく変わります。そこで、走行条件に左右されにくく、運転操作の影響を低くする、「エコロジカル・ドライブ・アシスト・システム（実用燃費向上支援システム）」を新開発し、インサイトに標準装備しました。同システムはクルマが自動的にエンジン・モーター・CVT・および空調システムの制御をし、燃費優先モードに切り替える「ECONモード」、アクセル・ブレーキ操作のエコ運転度合いに応じて速度計の背景色を3段階に変化させることで燃費走行状況を視覚的に知らせる「コーチング機能」、エコドライブ度を採点しリーフ（葉）の数で表示する「ティーチング機能」という3つの機能で構成されています。

FCXクラリティの高出力・コンパクトなV Flow FCスタック

新型燃料電池車「FCXクラリティ」は2008年8月に米国で納車されたのを皮切りに、同年11月には国内でリース販売を開始しました。「FCXクラリティ」は性能が大幅に向上した「V Flow FCスタック」を搭載し、走行中にCO₂を全く排出しない究極のクリーン車です。Honda独自の「V Flow FCスタック」は水素と酸素を横方向へ流す従来のセル構造から縦方向へ流す構造を採用し、重力を利用してよりスムーズに生成水を排出。これにより、生成水が発電面にとどまるのを防ぎ、つねに安定した発電を持続させます。流れをよくしたことで流路も薄型化。そのうえで、水素・空気の流路をWave型（波型形状）にした「Wave流路セパレーター」を採用し、水素・空気と冷媒を発電面に均等かつ合理的に供給し、直線流路と比較し、約10%高い発電性能を実現し、スタックの重量を約30%低減しています。これらの革新的な構造により、「V Flow FCスタック」は従来比で容積出力密度を50%、重量出力密度を67%向上、高い発電性能と軽量・コンパクト化を実現しました。

2008年度にはアメリカで6台、日本で2台の社外リース販売が開始されました。

社外納車ベースの台数



Ecological Drive Assist System



V Flow FCスタック



二輪車の取り組み

電動二輪車

Hondaはかねてより二輪車における次世代の動力源を検討してきました。1994年に電動モーターを使用したスクーター「CUV ES」を開発し、官公庁向けにリース販売をしてきましたが、2004年にはより気軽に使用できる都市型電動コミューターの「原付電動二輪車」を、市販化に近づけたモデルとして開発しました。現在、バッテリーで走行する、走行時にCO₂を一切出さない「電動二輪車」の開発を進めており、2010年を目処に投入する予定です。

原付電動二輪車(2004年度発表)



世界初のフレキシブル・フューエル技術

サトウキビを燃料としたバイオエタノールが普及するブラジルに向けて、ガソリンとバイオエタノールの自由な選択が可能なフレキシブル・フューエル技術を搭載した二輪車「CG150 TITAN MIX」を2009年3月に発売しました。このモデルにおいては、二輪車では世界初のフレキシブル・フューエル技術であるMix Fuel Injectionシステムを開発し、重量増・価格増を最小限に抑えて採用する事に成功しました。

この技術の主な特徴は、エタノール燃料に対する耐久性を持たせた独自の燃料供給システムと、排気ガスの状態を検知できる既存の酸素センサーの信号を用いて燃料中のエタノールとガソリンの割合を推定・学習し、どのような混合割合でも最適な燃料噴射ができる独自のPGM-FIを採用した燃料噴射制御です。また、使用している燃料中のエタノール濃度に応じて点灯するアルコールインジケータを装備することにより、始動に適した燃料の混合が可能になり低温条件下での利便性が向上しました。

これら技術の採用により、どちらの燃料でも走行が可能になり、燃料の混合状態によらずブラジルの新排気ガス規制PROMOT3（欧州 EURO-3 相当）を満たした上で、環境負荷の低減と同時にCO₂排出削減に貢献できます。さらには、燃料はエタノールとガソリンの選択が自由になり、エタノール燃料の安いブラジルでは、お客様の燃料費負担の軽減にも貢献できます。

全世界E10燃料対応完了

Hondaの二輪車は1990年代半ばには一部の国向けにE10（エタノール混合率10%）燃料への対応に着手していましたが、近年の各国のE10燃料導入拡大に合わせ、2000年より全世界を対象としたE10燃料対応車の開発と生産に取り組んできました。

その結果、2008年末までに全世界・全拠点のHondaの二輪車についてE10燃料対応が可能となりました。

開発及び生産対象：エンジン、ゴム・樹脂材料、燃料タンク塗料

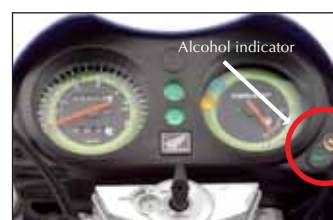
汎用製品の取り組み

「家庭用小型コージェネレーションユニット」

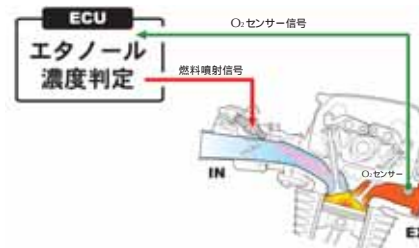
米国ではアメリカン・ホンダモーターが2008年11月、「家庭用小型コージェネレーション（熱電併給）ユニット・デラックス」を発表しました。新型ユニットは、停電時にも自動的にバックアップ電源として最大1.8kWを出力することができます。また、高い静粛性の実現と同時に、高いエネルギー利用効率を実現いたしました。米国クライメート・エナジー社の暖房ユニットと組み合わせた「freewatt（フリーワット）」システムでは、従来の暖房システムと比較して光熱費は平均的に約30%を節約、CO₂排出量も約30%の低減が見込まれます。



CG150 TITAN MIX ESD
(Brazil model)



メーターパネル



Mix Fuel Injectionシステム作動概念図

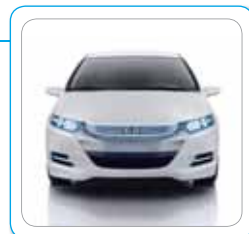


コージェネDLX

[TOPICS 01]

インサイトを日米欧で発売

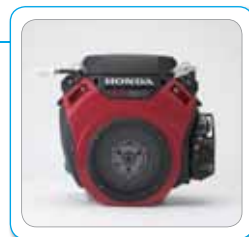
環境・省エネへのニーズの高まりを受け、Hondaは、燃費性能に優れたハイブリッドを世界中のより多くのお客様に提供できるよう、高い燃費性能はもちろんのこと、日常での使いやすさ、十分な走行性能を低価格で実現することを目指しました。2009年2月には日本、2009年3月には米国・欧州でハイブリッド専用モデルの新型「インサイト」を発売しました。この新型「インサイト」は、エンジンを主導力にモーターを補助動力として使うシンプルな構造のハイブリッドシステムで軽量・小型化を実現しました。従来リアシート後ろに配置していた制御装置やバッテリーを収めたIPU（インテリジェントパワーユニット）を荷室下に配置し、大容量ラゲッジルームを確保しています。



[TOPICS 02]

燃費と排ガス性能が向上した汎用エンジンGX690・GXV690

米国市場向けの作業機の搭載エンジンとして、環境性能と高出力を両立したコンパクトな汎用エンジン「GX690」「GXV690」を開発しました。同機はV型2気筒に、OHVユニプロックシリンダーを採用してシリンダーヘッド廻りの冷却性能を向上させ、デジタル点火時期制御により空冷汎用エンジンながら高圧縮比9.3を実現。さらに放射バルブで吸気ポートの流路抵抗を低減、燃焼室をコンパクトにして燃焼改善し、同排気量トップクラスの16.6kWの高出力を達成しました。前モデル比で燃費を10%低減し、キャタライザー（触媒装置）をなしてEPA（米国環境保護庁）のPhase3の排気ガス規制に適合しました。高効率クーリングファン、3チャンパーコンパクトマフラーを採用し、騒音値も1.5dB低減（従来機種GX670/GXV670比）しています。



[TOPICS 03]

独バイラント社と家庭用小型コージェネレーションシステムを共同開発

Hondaはドイツの暖房・給湯器専門メーカーであるバイラント社（本社：レムシャイド市）と、欧州市場向けに家庭用小型コージェネレーションシステムの共同開発を行うことに基本合意しました。同システムは、Hondaが「小型コージェネレーションユニット」を、バイラント社が「暖房・給湯ユニット」を開発、両ユニットを合わせたもので、一世帯あたりのCO₂排出量の大幅な削減が可能になっています。政府主導でコージェネレーションの普及を促進しているドイツでは、家庭用小型コージェネレーションシステムの大幅な普及が期待されています。ドイツでは、同システムによる発電量を、2008年2月末の12%から2020年までに25%への向上を目指しています。



[TOPICS 04]

ASEANにおける二輪車PGM-FI搭載の進化

タイの二輪車販売合弁会社であるエー・ピー・ホンダカンパニー・リミテッドは2008年3月、燃料の噴射を状況に合わせて電子制御し、燃費向上と出力向上を両立したPGM-FI（電子制御燃料噴射装置）を2009年末までにタイの全二輪車に搭載することを発表しています。タイでは2003年8月よりPGM-FI搭載モデルを販売してきましたが、全車種に搭載することで環境負荷低減への取り組みをさらに加速させていきます。2008年度はこのPGM-FIを採用し、燃費向上と出力向上を両立した新エンジン搭載モデルとして、新たにカブタイプの「CZ-i」、タイで初めてAT車にPGM-FIを搭載した「Click-i」、スクーター「Air Blade-i」、カブタイプの「Wave 110i」を市場に投入しました。今後は、アジア各国で順次発売していきます。



企業活動領域のグローバルトピックス

【生産】北米のグリーンファクトリーの取り組み

北米では2008年度において、新たに2ヶ所の環境配慮型新工場を稼働しました。米国インディアナ州にあるホンダ・マニファクチュアリング・オブ・インディアナ(HMIN)は、北米で7番目の四輪車工場として2008年10月シビックセダンの量産を開始。廃棄物埋め立てゼロ、水性塗装化などによって環境負荷低減を実現しています。

カナダのオンタリオ州アリストンにあるホンダ・オブ・カナダ・マニファクチュアリング(HCM)では、2008年9月にシビック向けの新たなエンジン工場の稼働を開始しました。原料のアルミニウムは、Hondaのエンジン工場では初めて100%リサイクル材を使用。北米では初めて溶解アルミを直接納入する方式を採用し、大幅なCO₂削減を達成しました。高効率の熱処理炉の導入、廃棄物埋め立てゼロ化などにより、同規模の工場と比べエネルギー効率が30%向上、CO₂排出量も15%削減しています。



【輸送】北米、鉄道利用とトラック輸送改善で輸送効率向上

アメリカン・ホンダモーター(AH)は国内輸送の81%を鉄道で行っており、米国の自動車メーカーで最も高い鉄道使用率を達成しています。鉄道輸送をさらに推進するため、ホンダ・オブ・アメリカ・マニファクチュアリング(HAM)のオハイオ州メアリスビルと、同社のイーストリバティの両四輪車工場の鉄道インフラを整備しました。新型コンテナ導入、線路の改良などにより、年間24.7トンのCO₂削減が見込まれます。

トラック輸送については、環境保護庁(EPA)が推進する「スマートウェイ(Smartway)」輸送プログラムで認定されたトラックを利用しています。2009会計年度ではトラック輸送されたHondaとAcuraのうち61%がスマートウェイ認定のものでした。さらに、AHは2009年3月自動車業界で初めてディーゼルハイブリッド仕様のトラックをHondaとAcuraの輸送用に導入しています。



【生産】ホンダ・オートモバイス・ド・ブラジルのグリーンファクトリー施策の推進

南米地域の主要な四輪車生産拠点であるホンダ・オートモバイス・ド・ブラジル(HAB)は南米のグリーンファクトリーのひとつとして、グリーンファクトリー推進のためのさまざまな施策を推進しています。2008年度は工場内のさまざまな工程で使用される圧縮エアを作る高効率コンプレッサーシステムの導入、自然光による採光・人感センサーの設置による照明の高効率化などのCO₂削減施策を実施しました。ソフト領域では、従業員への環境新聞発行、環境ビデオ試写会、環境活動報告会を行いました。地域社会に対しても各種のイベントを行い、Hondaの活動をPRするとともに、楽しみながら子供から大人まで環境問題を意識してもらえよう活動をしています。



【生産】スペイン、モンテッサ・ホンダの塗装技術導入によるVOC削減

スペインのバルセロナで二輪車の生産・販売をするモンテッサ・ホンダ(MHSA)は、2007年から2008年にかけてVOC排出量を削減するための新しい塗装技術を導入しました。2005年にフレームとフォーク部分に初めて導入した水性塗料を、プラスチック部品や燃料タンクへと採用を広げました。これにより有害物質を外部に排出することなく、1999年に策定されたEUの指令におけるVOC排出量の規制値をクリア、VOC排出量の70%以上の削減を達成しています。MHSAは同技術を導入したHonda初の二輪車工場となりました。



【輸送・資源循環3R】ベルギー、バンパー包装用の保護プラスチック材リサイクル

四輪部品の生産をするホンダ・ベルギー・ファクトリーN.V.では、これまで回収後に焼却処分していたバンパー梱包用保護プラスチック材のマテリアルリサイクル化を達成しました。保護プラスチック材は梱包機でまとめられ、資源再生業者に運び、プラスチック片にリサイクルします。これは、同工場における新たなリサイクル循環活動によるもので、同活動により焼却処分の中止、廃棄物47トンのマテリアルリサイクル、1トン当たり250ユーロの節約を達成するとともに、バンパー梱包作業の安全性を飛躍的に向上させることができるようになりました。



【生産】アジア・大洋州地域のグリーンファクトリーの取り組み

ホンダオートモビルタイランド(HATC)は2008年10月に第二工場を稼働し、アコードの生産を開始しました。この工場は、アジア・大洋州地域ではホンダ初となる水性塗料を採用することでVOC(揮発性有機化合物)排出量原単位は、当初目標である27g/m²を達成。高効率なベル型塗装機を導入して塗着効率と塗料の使用効率を向上したほか、各塗装装置にはリサイクル空調設備を導入しています。さらに「水のフル循環システム」による工場用水の外部排出ゼロ化、太陽光発電システム導入などにより、生産時のCO₂排出量を2005年比で1台当たり10%低減を目指しています。



ホンダベトナム(HVN)はハノイ郊外ビン・フック省に2008年8月、主にスクータータイプと125ccのカブタイプを生産する二輪車第二工場を稼働開始しました。「人と地球に優しい工場」を目指し、環境負荷の低減や職場環境の改善を推進しています。

【輸送】中国、広州で完成車の海上輸送を開始

広州Hondaは、トラックによる完成車輸送が一般的だった時代から工場隣接地に出荷場を設けて鉄道輸送を導入、高効率で環境負荷の少ない手段で輸送をしてきましたが、さらに2009年からは船を利用した輸送を開始しました。広州から東北部の3省に向けて、週に1回専用船で輸送し、港から販売店へはトラックで輸送することで、環境にやさしいばかりでなく、二次輸送距離も短縮でき、輸送品質も向上することで、お客様満足度の向上に貢献していきます。



【販売】中国、東風Hondaのグリーンディーラー第1号誕生

東風Hondaグリーンディーラー制度の第1号店が、2008年12月に北京で誕生しました。グリーンディーラー制度は法令遵守、汚染予防を基本に、環境教育、廃棄物・排気・汚水・騒音管理、省エネの各項目を中心に各販売店の環境管理レベルを上げ、人々の健康と地球環境の保護に貢献することを目的としています。北京のグリーンディーラー第1号店は、あわせてISO14001の認証も取得しました。



【受賞】中国で環境に関する賞を受賞

東風Hondaは、2008年7月、中国環境保護省から「第2回国家環境友好工程」の表彰を受けました。これは、東風Hondaの12万台への能力拡張プロジェクトに対して、科学的な見地から環境負荷低減が認められたもので、国家プロジェクト以外の民間企業として、また製造業および自動車業界としての初めての受賞となります。12月には、中華環境保護基金が主催する環境保全領域の最高賞である第5回中華宝鋼環境賞で「企業環境保護優秀賞」を湖北省で初めて受賞しました。また広州Hondaも、2009年3月、広州市より「広州市環境友好企業」の称号を得ています。



日本国内での取り組み

Hondaは、日本では5カ所の製作所で生産活動を行っており、2008年度は約600万台以上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低減目標と合わせて、2007年に、2010年国内事業活動における環境負荷低減目標を設定し、その達成に向けて取り組みを加速しています。



日本の環境マネジメント体制

組織体制

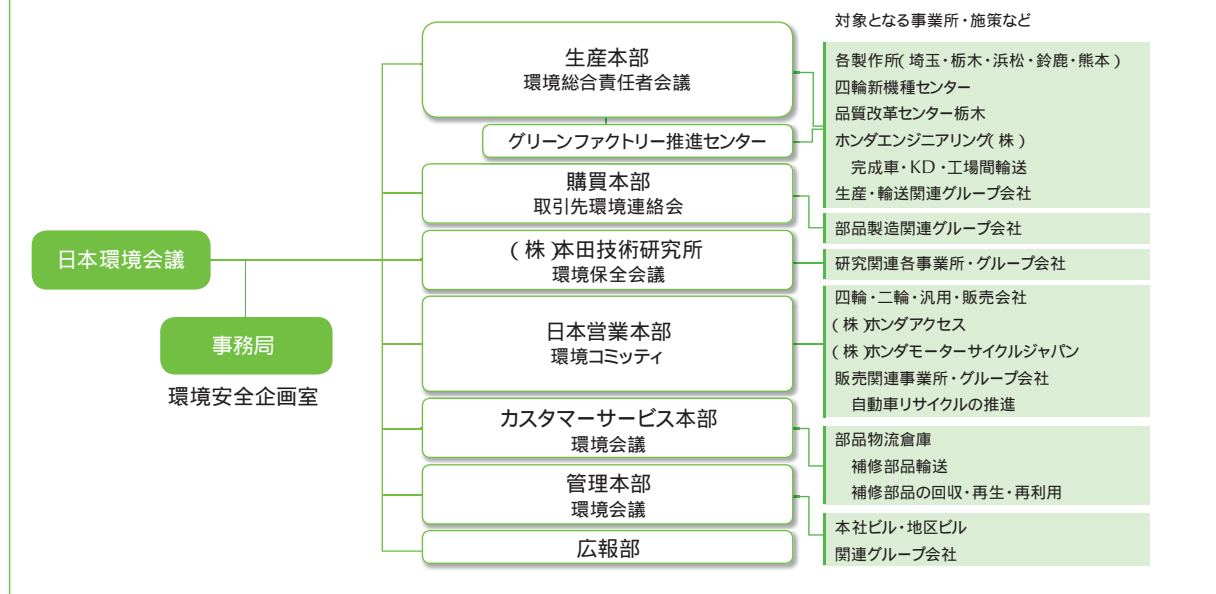
国内での環境保全活動の実行レベルを高め、先進性を維持することを目的に、Hondaは1991年12月に「日本環境会議」を設置しました。各部門に関連する事業所・輸送領域・グループ会社の環境負荷削減および製品・部品リサイクルなどの推進を図るため、各部門においても会議体や連絡会を設けています。同会議には、生産・購買・日本営業・カスタマーサービス・管理・本田技術研究所の役員・責任者が参加し、運営されています。

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、各部門が定めた目標に対する進捗を確認するのが「日本環境会議」の役割です。全部門に関わる横断的課題に対しての対応施策の提案を行い、日本

における環境取り組みの継続的な維持・改善を図っています。各部門(本部)は、「日本環境会議」で決定された中期環境方針・目標にもとづいて部門ごとの目標を定めます。各部門では、関連する事業所・グループ会社を含めて、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について、PDCAサイクルを回しています。

2005年度から、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を強化しています。2007年度は、日本営業本部に「環境コミッティ」を設け、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。

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。

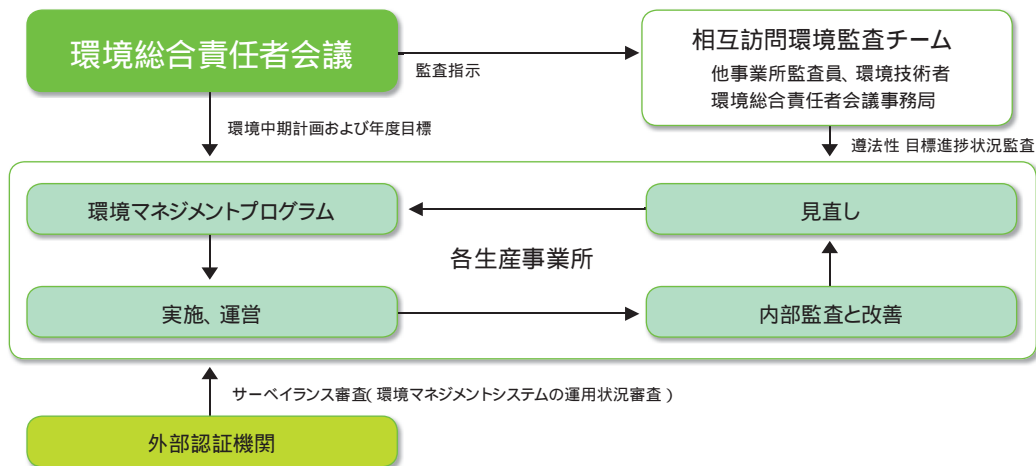
2008年度は、各事業所で内部監査、審査登録機関の更新審査とサーベイランスを実施。内部監査では、6件の不適合と、1件の重大な指摘事項、239件の軽微な指摘事項と

166件の観察事項がありました。外部監査では、6件の不適合、4件の軽微な指摘事項と42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。

環境総合責任者会議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」で、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。2008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所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。2008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。

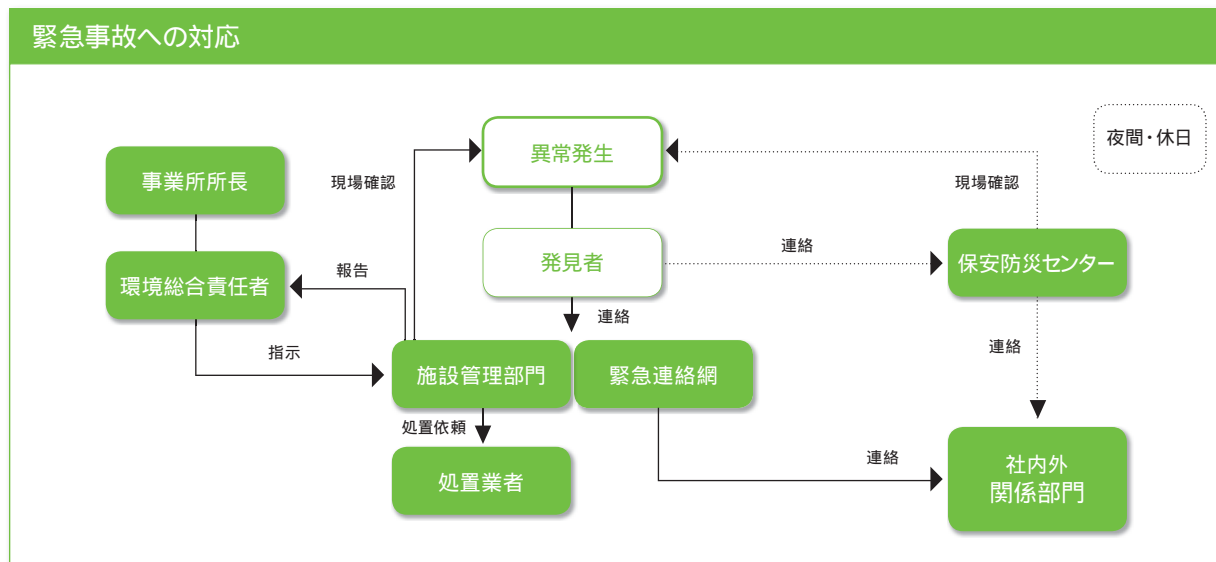
2008年度のリコールの概要

通称名	フィット
型式	DBA-GE8、DBA-GE9
対象台数	21,177台(平成19年10月9日～平成20年6月13日の間に制作された車台)
不具合部位	排気管の触媒コンバータの劣化を検知するエンジン制御コンピュータプログラムが不適切なため、劣化検知中に触媒コンバータの酸素濃度が過剰になることがある。そのため、排出ガス中の窒素酸化物が増加し、排出ガス値が保安基準を超えるおそれがある。
改善処置の内容	全車両、エンジン制御コンピュータのプログラムを修正する。
自動車使用者および自動車分解整備事業者に周知させるための措置	<ul style="list-style-type: none"> ・使用者：ダイレクトメールで通知した。 ・自動車分解整備事業者：日整連発行の機関紙に掲載した。 ・改善実施済車には、運転者席側ドア開口部のドアストライカー付近にNo.2151のステッカーを貼付する。

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を実施し、処置手順の習熟と改善を行っています。2008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。



法令の遵守

2008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、新工場建設や製品による騒音などに関する苦情、要望が4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。

「わたしたちの行動指針」

【URL】<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から、グリーンファクトリーの活動を積極的に展開し、継続的に環境課題に取り組んできました。

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、観測井戸の増設を行い、地下水のモニタリングを強化しています。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がないことを確認しています。

詳しくは『データ・事例集』P.41をご覧ください。

【URL】<http://www.honda.co.jp/environmental-report/>

環境会計

Hondaは、「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の社会への情報開示を目的に、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。

2008年度の環境保全コストは、下表に示すとおりです。前年度に比べて、公害防止コストの投資額が増加していますが、鈴鹿製作所の塗装ラインの水性塗料化への投資が主要因です。

2008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	6,637	2,157	生産領域 ● CO ₂ 排出量 49.4万CO ₂ トン 目標に対して 6.7万CO ₂ トン削減 ● VOC排出原単位 33.0g/m ² 目標に対して 0.4g/m ² 低減
	● 地球環境保全コスト	2,225	513	
	● 資源循環コスト	106	1,285	
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	938	1,238	
管理活動コスト	● 社員への環境教育等 ● 環境マネジメントシステムの構築、運用、認証取得 ● 環境負荷の監視・測定 ● 環境保全対策組織	0	1,164	
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	19,697	174,511	
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	218	
環境損傷対応コスト	● 土壌汚染の修復等	0	5	

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：2008年4月1日 終了：2009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

環境マネジメントと入社時研修

Hondaの各事業所では、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を実施しています。

また、Honda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の推進をめざし、入社時研修の中にも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ねらいです。研修は「Hondaの環境への取り組み」と題されたもので、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ます。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進しています。

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テーマも多く取り上げられています。優秀な内容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はこうした取り組みを通じて、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。

2010年度国内目標と進捗



国内の事業活動において、環境負荷低減への取り組みを強化するため、2010年度の環境負荷低減目標を定めました。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し、さらなる環境負荷低減に努めます。

2007年に新たな低減目標を設定

1960年代から環境問題に取り組む

1960年代から公害問題の解決に取り組むなど、Hondaは早くから環境課題に積極的に対応してきました。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。1999年には、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。2006年には自動車業界で初めて、2010年度までのCO₂低減自主目標を発表。2007年6月には、新たに国内事業活動における2010年度の環境負荷低減目標を公表しました。環境のトップランナーとして、Hondaは自主的により高い目標を設定し、取り組みを強化しています。

2010年度環境負荷低減目標

2007年度に設定した「国内事業活動における2010年度環境負荷低減目標」では、物流CO₂の低減、環境負荷物質排出の低減、資源循環といったより幅広い事業活動領域において、8項目の環境負荷削減目標を自主的に定めました。CO₂排出量、VOC_x揮発性有機化合物排出量、廃棄物埋立処分量、廃棄物等発生量、水資源使用量、包装資源使

用量、ASRリサイクル率、リサイクル実効率の8項目について、それぞれ目標値を設定しました(下表参照)。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と合わせ、2010年度の低減目標を達成すべく、国内での環境取り組みを加速していきます。

環境側面	対象	項目	目標		
エネルギー・温暖化	生産	CO ₂ 排出量	30%低減(1990年度比) ²	エネルギー消費原単位	
	物流 ³	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 _x 排出量 ⁴	35%低減(2000年度比)	四輪ポディ塗装面積当たり	
資源循環	事業活動全体 ⁵	廃棄物埋立処分量	全事業所でゼロ化		
		生産 ¹	廃棄物等発生量	10%低減(2000年度比)	売上高当たり
	物流 ⁶	水資源使用量	30%低減(2000年度比)	売上高当たり	
		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 ⁷	
		二輪車	リサイクル実効率	95%以上(2015年度までに) ⁸	

1 本田技研工業(株)の全5製作所

2 1998年に発表した生産領域における目標

3 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)

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

5 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)

6 KD部品輸送、補修部品輸送、二輪完成車輸出

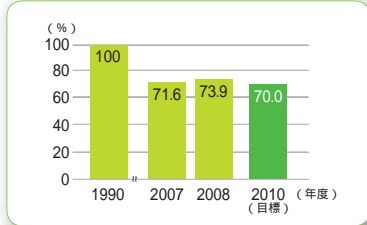
7 車両全体としてのリサイクル実効率95%相当

8 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

2008年度の実績(進捗状況)

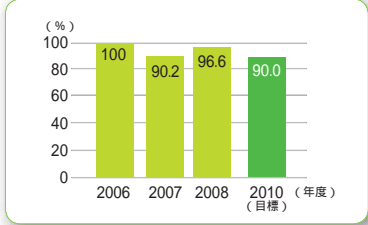
生産時のCO₂排出量

(エネルギー消費原単位)



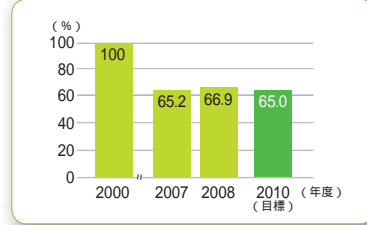
物流時のCO₂排出量

(売上高当たり)

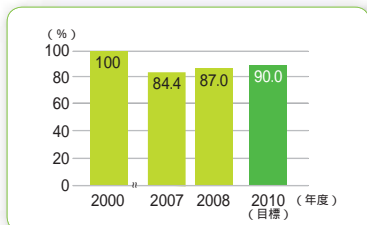


生産時のVOC排出量

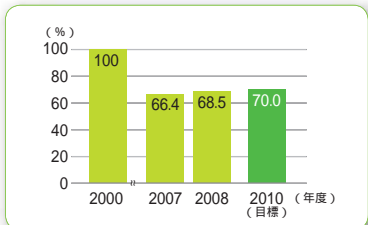
(四輪ボディ塗装面積当たり)



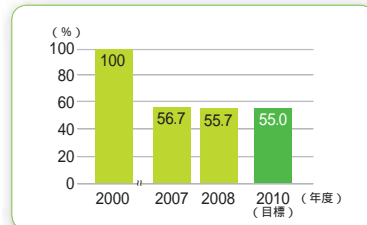
生産時の廃棄物等発生量



生産時の水資源使用量



物流時の包装資材使用量

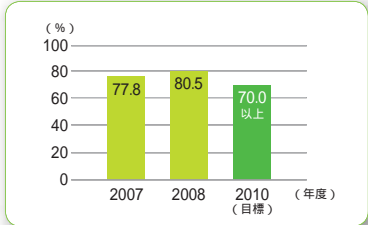


廃棄物埋立処分量

全事業所
(48/48社)
でゼロ化達成済み

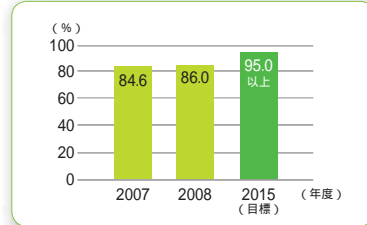
ASRリサイクル率

(四輪車)



リサイクル実効率

(二輪車)



生産時の廃棄物等発生量、物流時の包装資材使用量は2007年度の数値を修正しました。
生産時のVOC排出量と生産時の水資源使用量の2008年度の数値を修正しました。

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、コジエネ設備運転効率向上、ロボット待機電力削減など	P.40
		販売店環境家計簿によるCO ₂ 把握と削減	P.46
		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.44
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.41	
環境負荷物質	VOC	塗装ラインの水性化、徹底した効率化、ロス低減などVOC削減施策の展開	P.43
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.38、P.42
		リターナブル容器導入、簡易包装化などによる包装資材削減	P.45
		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.48
水資源	鍛造冷却水のリサイクル、雨水活用等	P.42	

寄居新工場について

資源・エネルギー効率を高め、四輪車1台を生産する際に発生するCO₂排出量を大幅に削減する「資源・エネルギー循環型のグリーンファクトリー」として2010年の稼働開始を目指していましたが、稼働開始時期を1年以上延期することになりました。

2008年度の目標・実績と2009年度目標

取り組み方針		施策	2008年度目標
商品開発領域	四輪車	排出ガスのクリーン化 燃費の向上 代替エネルギー製品の開発	低排出ガス車の拡大 新技術投入による効率向上
		二輪車	FI技術の適用拡大 新技術投入による効率向上
	汎用製品		排出ガスのクリーン化 燃費の向上 代替エネルギー製品の開発
		購買領域	グリーン購買の推進
お取引先の製造時環境負荷管理 ²	排出ガス性能の向上継続展開 スクーター以外への適用拡大 今後、順次拡大		
お取引先への環境マネジメントシステム導入	さらなる燃費の向上 今後、順次拡大		
生産領域	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: 27.0%低減(1990年度比) CO ₂ 排出量: 49.4万CO ₂ トン
		廃棄物埋立処分「ゼロ化」 廃棄物(副産物)の削減 VOCの排出低減	(埋立処分ゼロ継続) 廃棄物の発生抑制 VOC排出原単位(四輪) 33.0g/m ²
輸送領域	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 輸送効率の向上	主要3社との環境マネジメント共同展開を引き続き継続 CO ₂ 排出量: 原単位90.29g-CO ₂ /トンキロ(四輪完成車輸送)
		ノックダウン部品包装資材使用量の削減	ノックダウン部品包装資材原単位43%削減(2000年度比)
販売領域	グリーンディーラーの推進	販売会社への環境マネジメントの導入	四輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位: 1%削減(2007年度比)
		販売会社への環境保全活動推進	二輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位: 1%削減(2007年度比) 汎用販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位: 1%削減(2007年度比)
資源循環・3R領域	四輪車	リサイクル性の向上	全ての新型車・フルモデルチェンジ車で90%以上 全ての新型車・フルモデルチェンジ車でASR中塩素濃度1%レベル以下
		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	リサイクルシステムの継続的な安定稼働
	二輪車	リサイクル性の向上	リサイクル可能率向上
		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	リサイクル率向上のための廃プラスチックマテリアル・リサイクル一部導入、エンジン回収の一部導入
汎用製品	リサイクル性の向上 部品回収・再利用の拡大	リサイクル可能率向上 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) ⁴	
オフィス領域	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	国内グループ会社17社28事業所でのCO ₂ 排出量: 38,188CO ₂ トン ⁵ 国内グループ会社17社28事業所での廃棄物発生量: 1,894トン ⁵
主な国内連結グループ会社	本田技術研究所	グリーンラボの推進	CO ₂ 排出量: 162,000CO ₂ トン CO ₂ 排出量原単位: 12%低減(2000年度比) 廃棄物(副産物)発生量原単位: 31%低減(2000年度比) 廃棄物(副産物)発生量: 0.69万トン
		ホンダエンジニアリング	省エネパトロールで省エネ診断を行い、部分停電などで全社活動を推進 廃油の減量化、プレス材料歩留り向上等を推進
	ホンダアクセス	用品物流・オフィスのグリーン化	老朽空調機の高効率化への更新とオフィス空調の適切な温度管理 リターナブルケースの使用による物流、廃梱包材の削減 用品包装の簡易包装化による重量、容量の削減

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 CO₂排出量およびVOC排出原単位の2009年度の目標は2008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 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

⁵ 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)ヒビリティランド、(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)ジャパンテック(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)カイビーテック、中央航業(株)サーキットサービスクリエイト(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17社28事業所を対象としています。オフィス領域2008年度目標の対象範囲も16社27事業所から17社28事業所に訂正しました。

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。

○:目標達成、△:達成度95%以上100%未満、×:達成度95%未満

2008年度実績	達成度合	2009年度目標	参照ページ
8機種12型式が新たに取得	○	「低排出ガス車」 ¹ 「低排出ガス車」認定 ¹ の拡大	P.34
企業平均燃費25.4%向上(2000年度比)	○	さらなる燃費の向上	P.33
新型燃料電池車FCXクラリティのリース販売開始	○	今後順次拡大	P.35
スクーターへのFI適用完了	○	FI適用拡大	P.36
VTRへのPGM-FI適用	○	低フリクションエンジン投入拡大	P.36
単体エンジンのCARB Tier3規制対応を継続	○	今後、順次拡大	—
新型除雪機構、エンジン回転数制御などによる燃費の向上	○	さらなる燃費の向上	P.37
コージェネレーションユニットの販売拡大	○	今後順次拡大	P.37
一部部品においては既にハンダ鉛フリー化を完了	○	Honda化学物質ガイドラインに基づく切替推進	P.39
2000年度比で原単位6.4%低減	○	お取引先CO ₂ 排出量の低減(原単位)	P.39
お取引先埋立ゼロ化の継続	○	お取引先埋立ゼロ化の継続	
お取引先廃棄物等発生量(原単位)1.5%低減(2007年度比)	○	お取引先廃棄物等発生量(原単位)低減	
お取引先水資源使用量原単位6.4%増加(2007年度比)	×	お取引先水資源使用量(原単位)低減	
管理対象全社において認証取得完了	○	項目削除(所期目標達成のため)	
エネルギー消費原単位:26.1%低減(1990年度比)	△	エネルギー消費原単位:28.5%低減(1990年度比)	P.41, 42
CO ₂ 排出量:42.7万CO ₂ トン	○	CO ₂ 排出量:43.8万CO ₂ トン	
(埋立処分ゼロ継続)	○	(埋立処分ゼロ継続)	P.42
発生端材2次活用拡大	△	発生端材の2次活用拡大	P.42
VOC排出原単位(四輪)32.6g/m ²	○	VOC排出原単位(四輪)32.7g/m ²	P.43
引き続き継続し、所期目標達成	○	項目削除(所期目標達成のため)	P.44
CO ₂ 排出量:原単位87.61g-CO ₂ /トンキロ(四輪完成車輸送)	○	CO ₂ 排出量:原単位89.37g-CO ₂ /トンキロ(四輪完成車輸送)	P.44
ノックダウン部品包装資材原単位44.5%削減(2000年度比)	○	ノックダウン部品:包装資材原単位44%削減(2000年度比)	P.45
四輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位:15.9%削減(2007年度比)	○	四輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位:1%削減(2008年度比)	P.46
二輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位:1.1%削減(2007年度比)	○	二輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位:1%削減(2008年度比)	P.46
汎用販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位:4.2%削減(2007年度比)	○	汎用販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位前年維持(2008年度比)	P.46
全ての新型車・フルモデルチェンジ車で90%以上	○	全ての新型車・フルモデルチェンジ車で90%以上	P.49, 50
全ての新型車・フルモデルチェンジ車・マイナーモデルチェンジ車でASR中塩素濃度1%レベル以下	○	全ての新型車・フルモデルチェンジ車でASR中塩素濃度1%レベル以下	
リサイクルシステムの安定稼働を継続	○	リサイクルシステムの継続的な安定稼働 使用済み自動車からの資源リサイクルの取組み	P.50, 51
全モデル95%以上を維持		全モデル95%以上を維持	P.51
一部施設にて廃プラスチック・リサイクルの導入、エンジン回収・アルミ再資源化開始	○	セーフティネットとしての安定稼働	P.51
リサイクル可能率95%以上を継続	○	リサイクル可能率向上	—
再利用部品の機種拡大検討終了	○	再利用対象部品の拡充と回収の拡充	P.49, 50
国内グループ会社17社28事業所でのCO ₂ 排出量:35,585CO ₂ トン ⁵	○	国内グループ会社17社全事業所でのCO ₂ 排出量2008年度比1%削減 ⁵	P.52, 53
国内グループ会社17社28事業所での廃棄物発生量:1,798トン ⁵	○	国内グループ会社17社全事業所での廃棄物排出量:2008年度比1%削減 ⁵	
CO ₂ 排出量:158,000CO ₂ トン	○	CO ₂ 排出量:162,000CO ₂ トン	P.55
CO ₂ 排出量原単位:10%低減(2000年度比)	×	CO ₂ 排出量原単位:6%低減(2000年度比)	
廃棄物(副産物)発生量原単位:23%低減(2000年度比)	×	廃棄物(副産物)発生量原単位:30%低減(2000年度比)	
廃棄物(副産物)発生量:0.72万トン	△	廃棄物(副産物)発生量:0.66万トン	
CO ₂ 排出量:21,989CO ₂ トン	○	CO ₂ 排出量:21,210CO ₂ トン	P.56
CO ₂ 排出量原単位:12.6%低減(2000年度比)	○	CO ₂ 排出量原単位:11.2%低減(2000年度比)	
廃棄物発生量原単位:8.1%低減(2006年度比)	○	廃棄物発生量原単位:3%削減(2006年度比)	
廃棄物発生量:1,882トン	○	廃棄物発生量:1,984トン	
CO ₂ 排出量:1,385CO ₂ トン	○	CO ₂ 排出量:1,596CO ₂ トン	P.57
CO ₂ 排出量原単位:16%低減(2000年度比)	○	CO ₂ 排出量原単位:9%低減(2000年度比)	
廃棄物発生量原単位:27%低減(2000年度比)	○	廃棄物発生量原単位:25%低減(2000年度比)	
廃棄物発生量:247トン	○	廃棄物発生量:257トン	
包装資材使用量原単位:62.5%低減(2000年度比)	×	包装資材使用量原単位:64.9%低減(2000年度比)	
包装資材使用量:978トン	○	包装資材使用量:888トン	

日本国内の環境負荷実績



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」を推進しています。また、生産領域のみならず非生産領域においても、グリーンロジスティクス・グリーンディーラー・グリーンオフィスなどを推進し、省エネルギーや廃棄物削減などの取り組みを各事業所で展開しています。

エネルギー消費量(2008年度)

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社及び関連会社: 149社

生産系会社: 48社

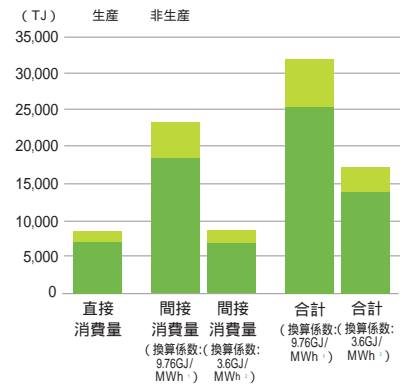
非生産系会社: 101社

直接エネルギー消費

対象範囲内から供給されたエネルギー消費量。
主に化石エネルギーの燃焼が中心

間接エネルギー消費

対象範囲内の事業の結果だが、対象範囲外から供給される中間エネルギー消費量。
主に購入電力が中心。



固定源からのエネルギー消費量を中心に算出。

<購入電力に関して>

- 1 9.76[GJ/MWh]は、改正省エネルギー法によるエネルギー換算係数を参考。
- 2 3.6[GJ/MWh]は、電力使用時点でのエネルギー換算係数。

温室効果ガス排出量(2008年度)

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社及び関連会社: 149社

生産系会社: 48社

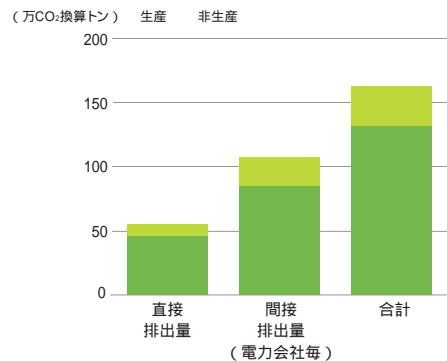
非生産系会社: 101社

直接排出量

対象範囲内から供給されたエネルギー消費によって生じるCO₂排出量と対象範囲内から排出される其他温室効果ガス排出量。
主に、各種化石エネルギーの燃焼からのCO₂排出量が中心。

間接排出量

対象範囲事業社の事業の結果だが、対象範囲外から排出される温室効果ガス排出量。



主に、購入電力からのCO₂排出量が中心。

購入電力からのCO₂排出量は、電力会社毎の最新の係数をもとに算出。

温室効果ガスは、CO₂に換算して計上。

固定源からのエネルギー起源CO₂を中心に算出。

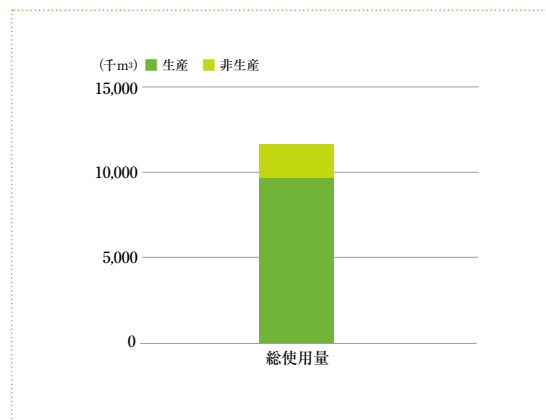
水資源使用量 (2008年度)

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社及び関連会社: **91社**

生産系会社: **45社**

非生産系会社: **46社**



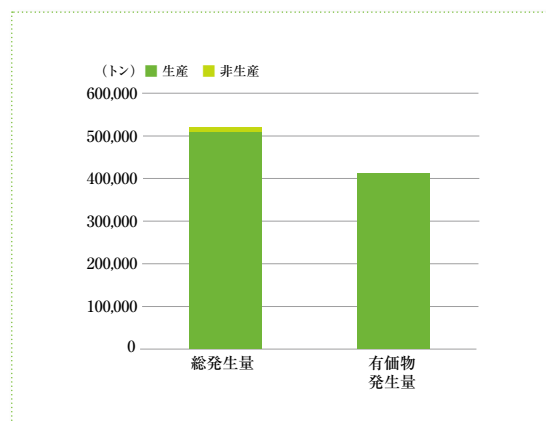
廃棄物 (2008年度)

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社及び関連会社: **95社**

生産系会社: **48社**

非生産系会社: **47社**



その他排出物 (2008年度)

【VOC^{*1}の対象範囲】

本田技研工業(株)と

生産系連結子会社及び関連会社: **38社**

【PRTR^{*2}の対象範囲】

本田技研工業(株)と

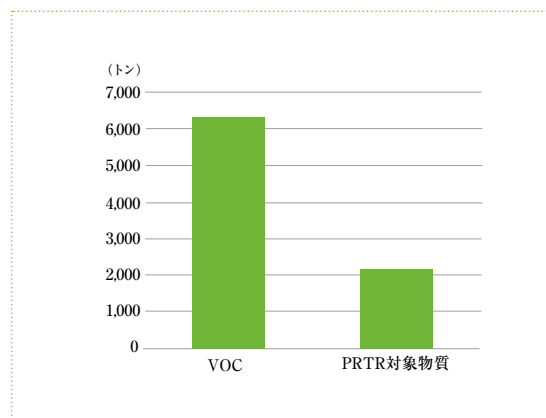
生産系連結子会社及び関連会社: **32社**

※1 VOC

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

※2 PRTR

PRTR(Pollutant Release and Transfer Resister)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」の対象物質



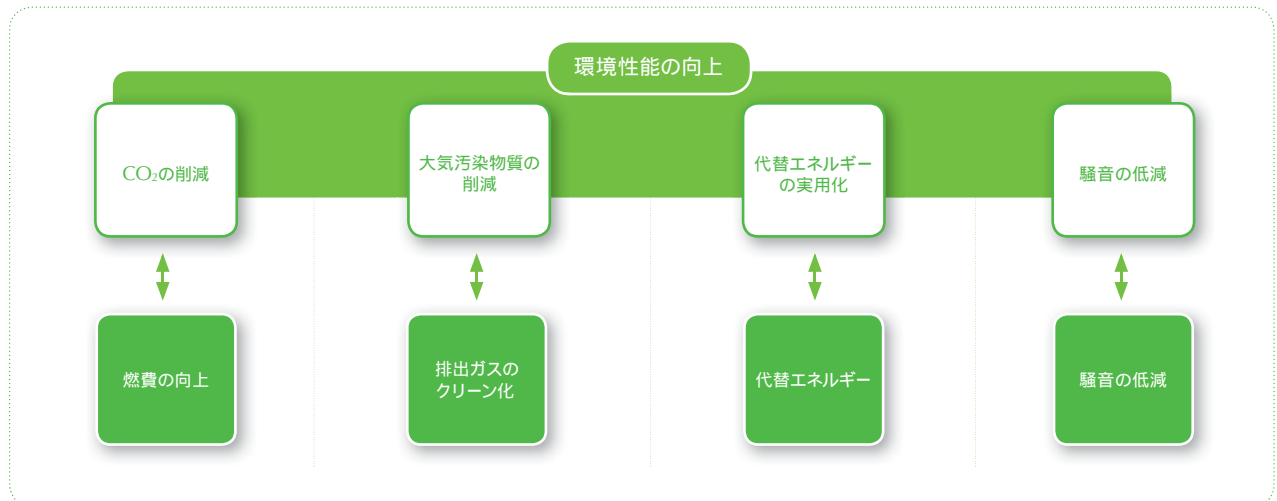
次世代のために技術の進化を目指して

商品開発領域

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



年次目標と実績

2008年度の主な目標

2008年度の主な実績

車種	2008年度の主な目標	2008年度の主な実績
四輪車	「低排出ガス車」認定拡大 さらなる燃費の向上 今後順次拡大	8機種12型式が新たに取得 平均燃費25.4%向上(2000年度比) 新型燃料電池車FCXクラリティのリース販売開始
二輪車	排出ガス性能の向上継続展開 スクーター以外への適用拡大	スクーターへのFI適用完了 VTRへのPGM-FI適用
汎用製品	今後順次拡大 さらなる燃費の向上 今後順次拡大	単体エンジンのCARB Tier 規制対応を継続 新除雪機構、エンジン回転数制御などによる燃費の向上 コージェネレーションユニットの販売拡大

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

日本国内での取り組み

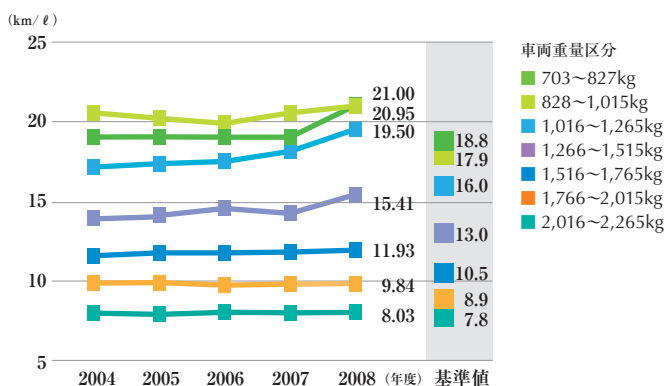
商品開発領域

四輪車の取り組み

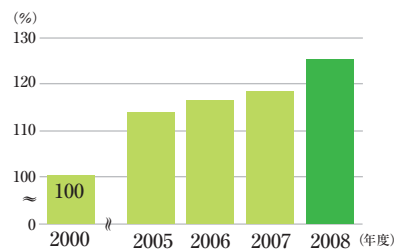
燃費の向上

気候変動の原因とされるCO₂の削減に向けて、Hondaはさまざまな燃費向上技術を導入しています。2008年度には新型ハイブリッド車インサイトを発売するなど、燃費を更に向上した車種を投入した結果、平成22年度燃費基準値が設定されている全てのカテゴリ(全7区分)で更なる燃費の向上を達成しました。2008年度の平均燃費は、約25.4%の向上(2000年度比)となりました。

平成22年度燃費目標基準区分別
平均燃費の推移



平均燃費の向上率* (2000年度を100とした場合)



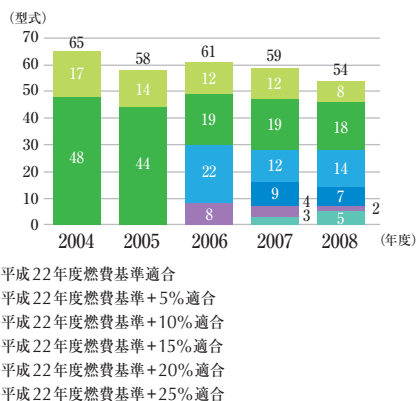
※日本における平均燃費

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拡大を図っています。2008年度発売機種においては、「平成22年度燃費基準」に8機種13型式が新たに基準適合し、合計20機種54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5機種5型式、「平成22年度燃費基準+10%達成車」の4機種4型式、「平成22年度燃費基準+15%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3機種3型式がそれぞれ新たに取得しました。2008年度の「平成22年度燃費基準」適合機種の出荷台数は535,701台*で、国内総出荷台数の約93%*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(2010年2月24日訂正)

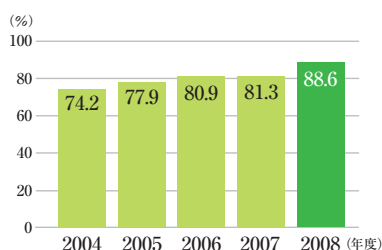
平成22年度燃費基準適合型式の推移



エコドライブ支援装置の装備実績

Hondaは、お客様が実際に運転する時の燃費情報を提供する燃費計をはじめ、燃費向上のためにエアコン等を最適に制御するE-conボタン等の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。本年度は、更なるエコドライブ支援装置の装備拡大を図り、2008年度の国内乗用車における装着率は前年度より7.3%増加の88.6%となりました。

エコドライブ支援装置の装備率の推移



排出ガスのクリーン化

炭化水素と窒素酸化物の総排出量の推移 / 平成17年規制適合車形式数

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、排出ガス中に含まれる一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NOx)の低減に取り組んできました。2008年度は、HC総排出量を88.1%、NOx総排出量を84.0%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。2008年度発売機種においては、「低排出ガス車」の認定を8機種11型式、「低排出ガス車」の認定を1機種1型式で新たに取得し、「低排出ガス車」と「低排出ガス車」の認定機種をあわせて計25機種57型式となりました。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。

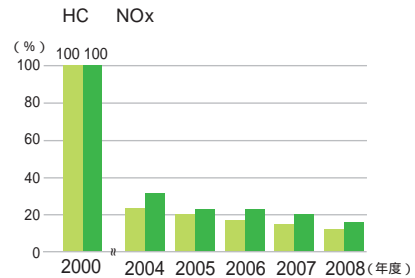
「低排出ガス車」認定車機種と販売実績

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。2008年度は、アコード、アコードツアラー、ライフ、オデッセイ、フリード、インサイトの6機種で「低排出ガス車」認定を取得しました。2008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550,395台で、国内総販売台数の94.9%(乗用車販売台数の94.6%)に達しました。

2008年度に販売された「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) 6機種	
	アコード
	アコードツアラー
	ライフ
	オデッセイ
	フリード
	インサイト

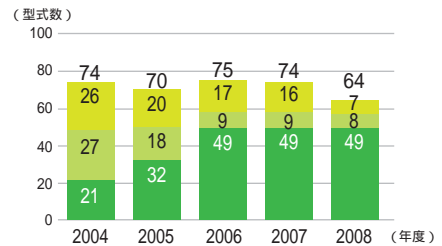
HC、NOx総排出量 の推移(2000年度:100)



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

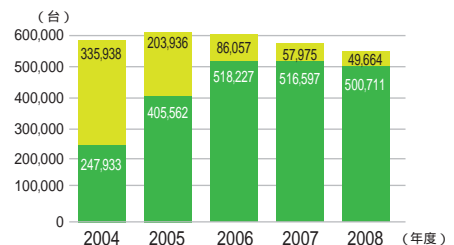
排出ガス規制適合車及び低排出ガス車型式数

平成17年排出ガス規制適合車
低排出ガス車(平成17年排出ガス基準50%低減レベル)
低排出ガス車(平成17年排出ガス基準75%低減レベル)



販売実績の推移

低排出ガス車(平成17年排出ガス基準50%低減レベル)
低排出ガス車(平成17年排出ガス基準75%低減レベル)



注 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。

代替エネルギー

新型燃料電池車「FCXクラリティ」は、日本国内では2008年11月からリース販売が開始されました。販売計画台数は、日米合わせて3年間で200台程度を予定しており、2009年3月末の時点では、日本国内で2台の社外リースを行っています。さらに「FCXクラリティ」は2008年7月に北海道で開催された洞爺湖サミットの「環境ショーケース」に提供されるなど、さまざまな環境活動に利用されています。環境省へリース販売を行った車輛は、燃料電池車普及事業の一環として各地の小学校をまわり、将来のモビリティの可能性についての啓発活動に活用するなど大きな役割を担っています。Honda青山ビルにあるHondaウエルカムプラザ青山では「燃料電池自動車教室」を開催することで、未来を担う子供たちにむけて将来のモビリティへの可能性の理解を深めてもらっています。



FCX クラリティ

3R設計

インサイトのリデュース設計

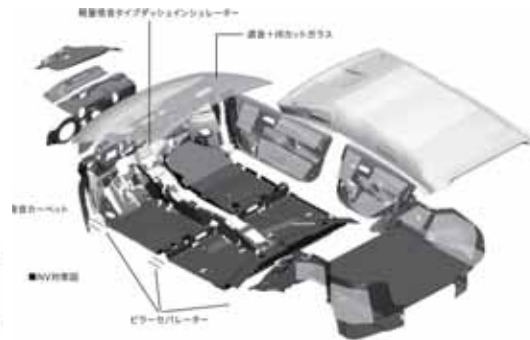
Hondaではボディ骨格やエンジン、ミッションなど金属部品の小型化・軽量化に取り組んでいます。非金属部品についても材料や素材構成の工夫によって軽量化しています。

新型インサイトは、高張力鋼板（ハイテン材）をボディの重量比で52%に使用し、軽量化と高剛性化をより高いレベルで実現しました。また、重量がある遮音タイプではなく、軽い高吸音タイプの防音材をルーフ、カーペット、ダッシュボードインシュレーターに採用し、高い静粛性と軽量化を図りました。



インサイトの使用鋼板

高張力鋼板の適用率52%
 ■ 590MPa級高張力鋼板
 ■ 440MPa級高張力鋼板



インサイトの使用防音材

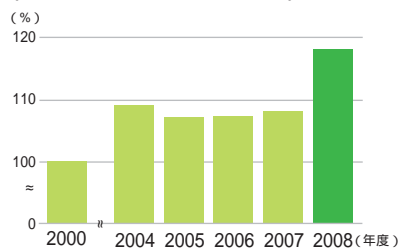
二輪車の取り組み

燃費の向上

2008年度は国内生産車の大半を燃費向上効果のあるPGM-FI（電子制御燃料噴射装置、Programmed Fuel Injection）化にしたことにより平均燃費を向上させました。国内向けスクーターでは全車種でPGM-FI化を達成しました。PGM-FIは、さまざまな走行条件に応じてコンピューター制御で最適な量のガソリンを送り込むため、機械式燃料供給装置であるキャブレターと比べて燃費を7~11%改善できます。

同時に、エンジンフリクション低減技術の搭載も拡大しており、モンキーではクランクシャフトに対してシリンダーをオフセット配置したオフセットシリンダーや、ローラーロッカーアームを採用し、エンジン内部のフリクションを低減させています。

国内二輪平均燃費向上率
(2000年度を100とした場合)



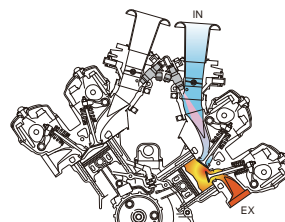
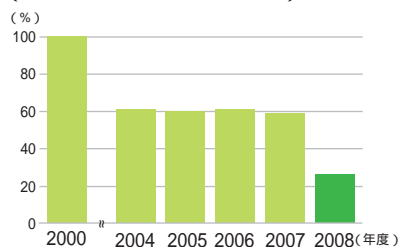
排出ガスのクリーン化

PGM-FIは緻密な燃料調節とあいまって、排出ガスの浄化を同時に促進します。2008年度は50ccのモンキー、400ccのシャドウクラシックとカスタム、400ccスクーターのシルバーウイングGTのフルモデルチェンジ、大型スポーツモデルのCBR1000RRに世界初のスポーツモデル用電子制御式“コンバインドABS”を搭載したモデルを追加するなど、多くの最新モデルを発表しました。これらのモデル全てでPGM-FIを採用するとともに、エキゾースト（排気）パイプやマフラー（消音装置）に触媒装置（カタライザー）を装備することで、排出ガスのクリーン化を図り、平成19年国内二輪車排出ガス規制に適合させています。

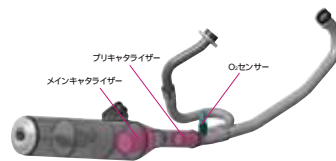
2009年3月に販売されたロードスポーツモデルの新型VTRは、V型2気筒の250ccエンジンにPGM-FIを新たに搭載したことで、環境性能が高められています。排気系には、2つの触媒装置を配置するとともに、排出ガス中の酸素濃度を検知して燃料噴射量を調整するO₂センサーの採用などで、排出ガスは一酸化炭素（CO）、炭化水素（HC）、窒素酸化物（NO_x）の3成分とも旧モデルの5分の1以下を達成しました。

Honda社内データ（国内2次規制モード）

国内二輪平均HC+NO_x低減率
(2000年度を100とした場合)



吸・排気ポート断面形状（新型VTR）



カタライザー & O₂ センサー配置図
(新型VTR)



VTR

汎用製品の取り組み

燃費の向上

2008年12月に発売された除雪作業を簡単な操作で行える小型・軽量タイプのブレード除雪機「ユキオスSB800」は、扱いやすく安定した出力を発揮するHonda汎用エンジンGXV50(空冷4ストローク単気筒OHV)を搭載し、1Lのガソリン満タン時で約750m²¹、駐車場換算では約50台分²の除雪が可能という、従来機の燃料消費率を大幅に低減し、優れた燃費性能を実現しました。スロットルレバーから手を放すとエンジン回転数が自動的に下がるため、アイドリング時の無駄な燃料消費を抑え、低燃費を実現しています。

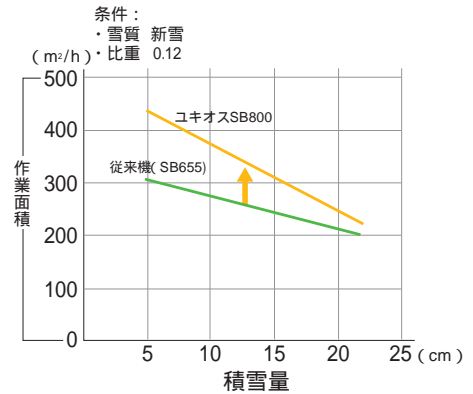
また、2009年3月に発売された家庭用カセットガス燃料で動くガスパワー耕うん機「ピアンタFV200」は作業時間あたりのCO₂排出量を同排気量のガソリンエンジンに対し約10%低減しました。ユキオス同様スロットルレバーから手を放すとエンジン回転数が自動的に下がることも低燃費につながっています。なお、カセットボンベに混入されているブタンガスは、従来のガソリンに比べ燃焼によるCO₂排出量が少ないガス燃料となっています。



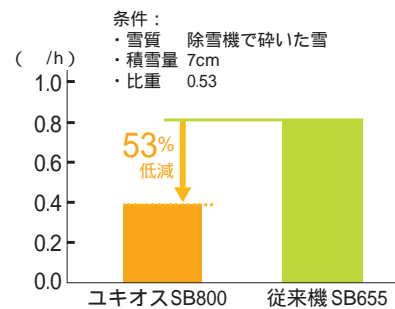
ユキオスSB800

- 1 Honda調べ。実作業時における平均燃費より算出
- 2 Honda調べ。新雪、降雪量20cm時における舗装路面での作業
駐車場一台分の面積 2.5m×6m=15m²

ユキオスSB800
作業能率 (Honda調べ)



ユキオスSB800
時間あたりの燃料消費率比較



その他の取り組み

代替エネルギー

Hondaは、食用として供さない植物の茎や葉など、セルロース類を原料としたバイオエタノールの製造技術確立と実用化に向けても取り組んでいます。千葉県木更津市のかずさアカデミアパーク 内に(株)本田技術研究所基礎技術研究センターかずさ分室の建設を予定しており、5,000m²ほどの敷地に実験棟を建設し研究を行っていきます。

将来の実用化に向け、精度の高い評価を可能とするための実験が必要となり、新たな施設の建設を決定したものです。

研究、学術、生産、リゾートの各機能の集積をはかる研究開発地区

環境に配慮した資材・部品の調達をめざして

購買領域

1台の車は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。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欠かせません。Honda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」を策定しています。お取引先にもISO14001の導入を推進し、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。



日本国内での取り組み

購買領域

購買領域の主な取り組み



本領域の具体的な取組事例を『データ・事例集』で紹介しています。下記、URLをご覧ください。
【URL】<http://www.honda.co.jp/environmental-report/>

年次目標と実績

2008年度の主な目標

- ハンダ鉛の削減を推進
- お取引先CO₂排出量の低減
- お取引先埋立ゼロ化の継続
- お取引先廃棄物発生量原単位1.1%低減
- お取引先水使用量原単位低減
- ISO14001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

対象お取引先32社

2008年度の主な実績

- 一部部品においては既にハンダ鉛フリー化を完了
- お取引先CO₂排出量原単位6.4%低減(2007年度比)
- お取引先埋立ゼロ化の継続
- お取引先廃棄物発生量原単位1.5%低減(2007年度比)
- お取引先水使用量原単位6.4%増加(2007年度比)
- 管理対象全社において認証取得完了

対象お取引先32社

購買領域の環境マネジメント

グリーン購買ガイドライン

Hondaでは独自に「Honda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。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(右表参照)。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。

Hondaグリーン購買ガイドライン骨子			
	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

お取引先へのISO14001導入推進

ISO14001未取得お取引先に対し、代替認証制度を含む取得を推進したところ、2008年度に、管理対象全社においてISO14001または代替認証制度の認証取得が完了しました。

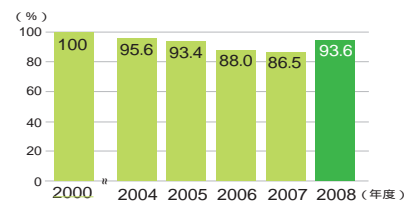
お取引先の環境負荷削減

対象お取引先32社

CO₂

お取引先のCO₂排出量低減を目標に、対象となるお取引先32社でさまざまな削減施策を実施したところ、2008年度は2000年度比で原単位6.4%低減という結果となりました。2008年度は年度後半より世界的な経済減退の影響により稼働率が低下するなか、お取引先32社の全生産事業所において、不稼働時に運転している設備の洗い出しを行うなど、電力使用量削減に向けて徹底した取り組みを実施しています。

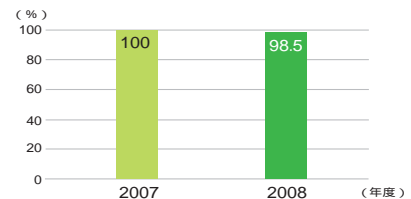
CO₂排出量原単位



廃棄物

2008年度のお取引先の廃棄物などの発生量は、原単位で2007年度比1.1%低減という目標に対し、1.5%の低減を達成しました。これは、お取引先での材料歩留まり向上などの施策を実施したことによります。また、お取引先の廃棄物埋立処分量も継続してゼロ化を達成しています。

廃棄物発生量原単位



水

2008年度は、CO₂排出原単位と同様、不稼働時の水使用の徹底削減に取り組んでいきました。この結果、お取引先の水資源使用量は、総使用量では2007年度比で10.4%の削減を達成しましたが、原単位では6.4%の増加となりました。

水使用量原単位



Hondaの生産部門と連携し、不稼働時の水使用の徹底削減等の社内施策をお取引先に水平展開することに取り組んでいきます。

化学物質管理

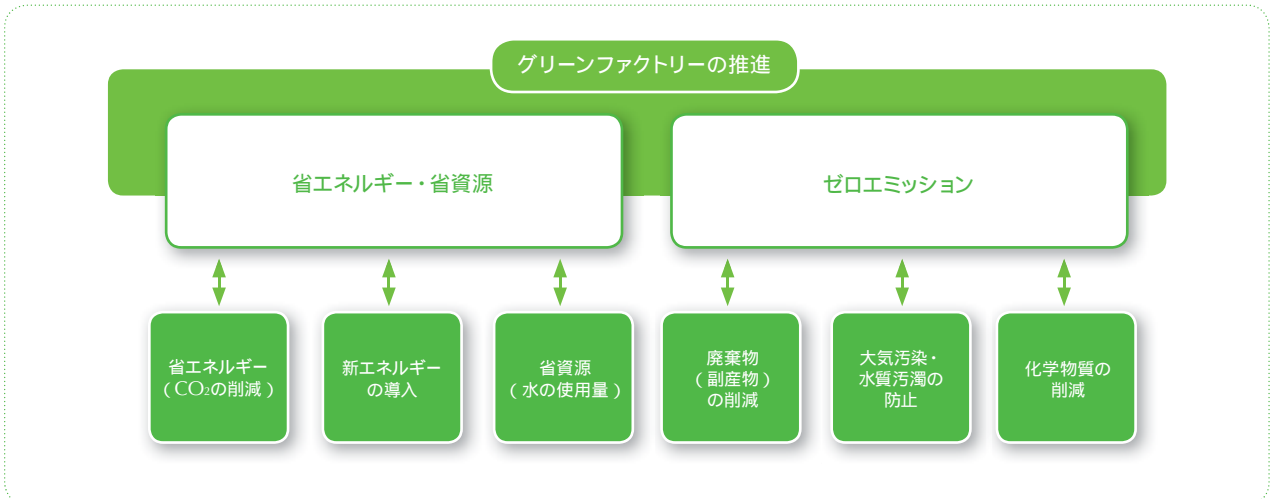
Hondaは、環境に悪影響を及ぼすとされる重金属4物質(鉛、水銀、六価クロム、カドミウム)を二輪・四輪の国内生産モデルおよび汎用製品について、全モデルで削減する取り組みを進めています。2008年度はハンダ鉛削減推進のためHonda化学物質ガイドラインの分類を細分化するとともに、一部部品においてハンダ鉛フリー化を完了しました。

生産領域

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



本領域の具体的取組事例を『データ・事例集』で紹介しています。下記、URLをご覧ください。
【URL】<http://www.honda.co.jp/environmental-report/>

年次目標と実績

2008年度の主な目標

エネルギー消費原単位: 27.0%低減 (1990年度比)
CO₂排出量: 49.4万CO₂トン
廃棄物の発生抑制
VOC排出量原単位 (四輪) 33.0g/m²

2008年度の主な実績

エネルギー消費原単位: 26.1%低減 (1990年度比)
CO₂排出量: 42.7万CO₂トン
発生端材2次活用拡大
VOC排出量原単位 (四輪): 32.6g/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。

日本国内の生産領域における2008年度のマテリアル・フロー



温室効果ガスの削減(省エネルギー)

省エネルギーの主な取り組み

2008年度の生産領域におけるエネルギー使用にともなうCO₂排出量は、目標の49.4万CO₂トンに対して42.7万CO₂トンと13.6%の減少となりました。前年度47.9万CO₂トンに比べ、10.9%減となりました。これは、コンプレッサーの効率アップ、エネルギーの見える化展開によるロス削減、屋上緑化による空調エネルギー削減などの省エネルギー施策の実施と世界的な景気後退の影響を受け、生産が減少したためです。エネルギー消費原単位は、目標の1990年度比27.0%低減に対して26.1%低減となりました。今後、更なる省エネルギー展開やエネルギーを効率的に管理することにより、CO₂排出量の削減に努めます。

温室効果ガスの排出状況

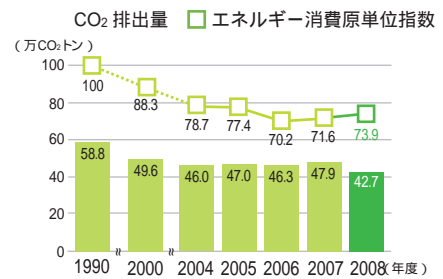
2008年度の生産領域における温室効果ガス排出量は、CO₂換算で42.9万CO₂トンとなり、前年度比11.1%の減少となりました。42.9万CO₂トンの内訳は、エネルギー起源CO₂排出量と非エネルギー起源CO₂排出量42.7万CO₂トン、CO₂以外の温室効果ガス排出量が0.2万CO₂トンでした。

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。

新エネルギーの導入

栃木製作所に12kWの太陽光発電を設置しました。その結果、2008年度の生産領域における太陽光発電・天然ガスコージェネレーションなどの新エネルギーによる発電量は66.6百万kWhとなりました。生産減少により、発電量は減少しましたが、利用率は前年と同等で、電力使用量の約9%が新エネルギーとなっています。

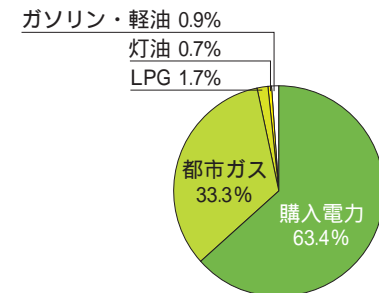
CO₂排出量とエネルギー消費原単位指数



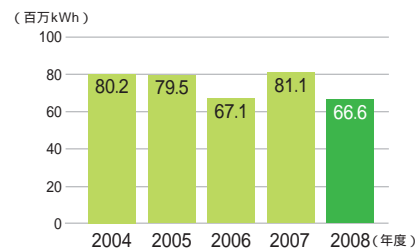
CO₂換算係数は以下を用いました

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

エネルギーの使用割合 (CO₂換算による)



新エネルギー発電量



資源の有効活用(省資源)

水の使用量削減

生産領域における2008年度の水の使用量は、404万1,000m³で、2000年比23.3%の削減となりました。使用量原単位では基準年比25.0%減でした。また、雨水の使用は7万6,000m³と活用に努めています。

廃棄物の削減

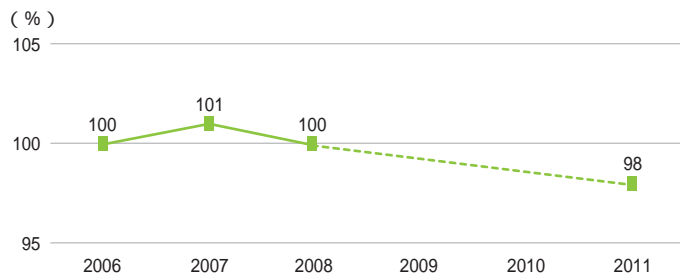
これまでの生産領域における廃棄物の直接社外埋立処分ゼロを継続する一方、廃棄物の焼却量削減、リサイクルの向上に取り組んできました。2008年度の廃棄物発生量は2万7700トンで2000年比33%削減となりました。廃棄物発生量原単位では、2000年比35%の削減でした。

浜松製作所から熊本製作所への二輪車生産移管に伴い廃棄物が一時的に発生し、原単位が昨年より悪化しています。これからは、原材料の歩留り向上・生産時の不良ロス削減に加え、発生端材の二次活用拡大に取り組んでいきます。

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2011年度目標(2006年度比2%削減)を届け出ています。2008年度は原単位で2007年度比約1%の削減となりました。これは、歩留り向上などを中心とした削減対策によるものです。

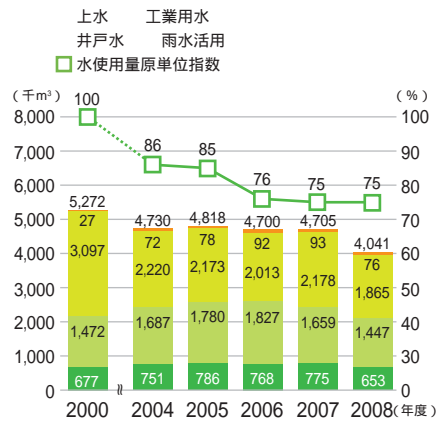
2006年度を100とした指数



PCB機器等の保管・処分状況

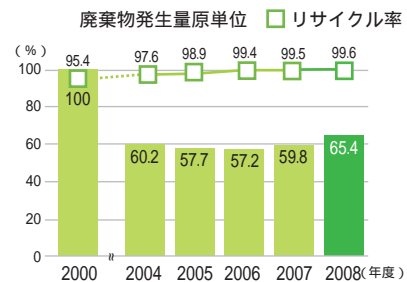
保管しているPCB油入トランスやコンデンサーに関しては、2008年度新規に廃棄物での保管となった低濃度PCBの30台を追加し対象外の1台を除いた結果、2008年度に724台を届け出ています。早期処理については日本環境安全事業(株)と契約を締結完了しています。保管は、外部への流出防止など国の保管基準を遵守して、引き続き適切に管理し、早期適正処理をめざし、取り組んでいます。

水の使用量と水使用量原単位指数



注 水使用原単位は2000年度を100とした指数で表示しています。

廃棄物発生量原単位指数とリサイクル率



注 廃棄物発生量原単位は2000年度を100とした指数で表示しています。

生産活動に伴う廃棄物(副産物)の内訳

(単位:千トン)

種類	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度
社外中間処理量	0.02	0.12	0.22	0.15
社内焼却量	2.11	1.35	1.03	0.67
社内濃縮量	6.91	6.27	8.09	7.43
リサイクル量	189.40	206.35	217.65	187.47
副産物総量	198.44	214.09	226.98	195.71

燃え殻を除く

注 2007年度の数値を修正いたしました。

有害化学物質の削減

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。2008年度における平均VOC排出原単位は32.6g/m²で、目標に対しては0.4g/m²削減しましたが、2007年度比0.5g/m²増加となりました。これは、塗装品質向上によるもので、今後は更なる洗浄シンナー回収率向上や徹底したムダ・ロスの削減、ロボットによる高効率塗装の導入などを積極的に行い、VOC排出量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。

PRTR 対象物質の排出状況

PRTR法対象物質についての2008年度の排出量は、大気・水域への排出量は約1,429トンで2001年度比約48%の削減、原単位は2001年度比44%低減となりました。これは、環境負荷の低い材料への切り替え推進をした結果です。今後も更なる低減に向けて取り組んでいきます。

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」

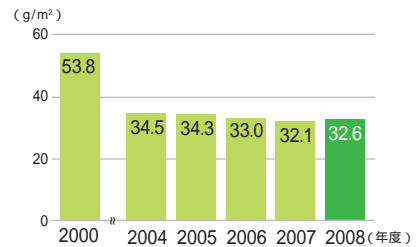
大気汚染・水質汚濁の防止

大気や水質の管理において、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、監視を継続しています。

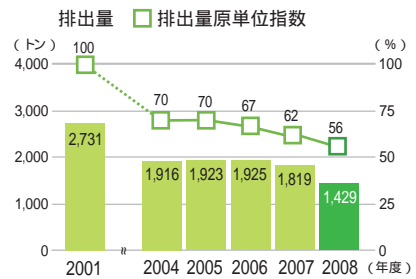
測定実績は『データ・事例集』のP.73をご覧ください。

【URL】<http://www.honda.co.jp/environmental-report/>

VOC排出原単位の推移

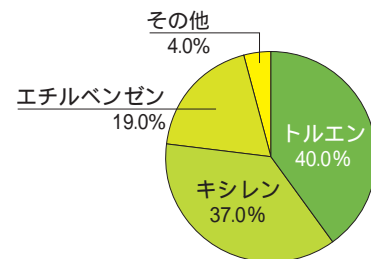


PRTR対策物質排出量と排出量原単位指数の推移



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



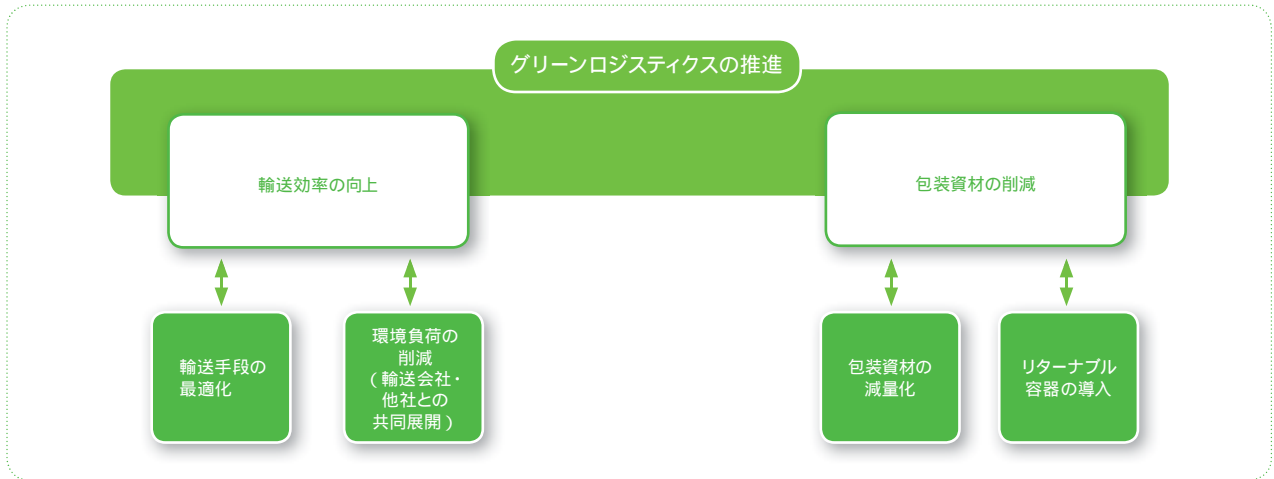
高効率で環境に配慮した輸送をめざして

輸送領域

Honda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。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も展開しています。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



年次目標と実績

2008年度の主な目標

主要3社との環境マネジメント共同展開を引き続き継続
CO₂排出量：原単位90.29g-CO₂/トナロ(四輪完成車輸送)
ノックダウン部品包装資材原単位43%削減(2000年度比)

2008年度の主な実績

引き続き継続し、所期目標達成
CO₂排出量：原単位87.61g-CO₂/トナロ(四輪完成車輸送)
ノックダウン部品包装資材原単位44.5%削減(2000年度比)

輸送効率の向上

2008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74,893CO₂トンとなりました。

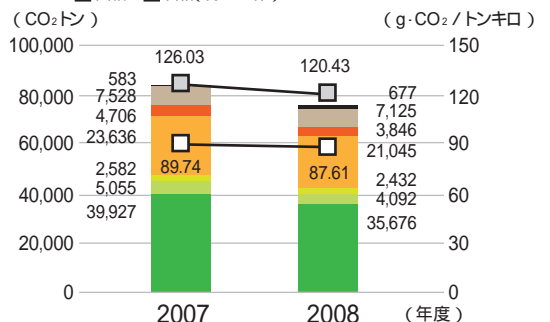
2006年4月「改正省エネ法」が施行され、運輸部門においては、貨物量(トン)と輸送距離(キロ)を乗じた値が年間3,000万トンキロ以上となる企業が「荷主」として省エネ取り組みが義務化され、運送会社だけでなく、運送を依頼した企業にエネルギー消費量の削減努力をすることが義務付けられました。Hondaでは、改正省エネ法における荷主責任範囲として、完成車(機)輸送、工場間部品輸送、補修部品輸送などにおいて、売上高あたりのCO₂排出量を2006年度比で10%削減することを「2010年度環境負荷低減目標」(P.26)で定めています。

改正省エネ法に基づくCO₂排出量(単位:CO₂トン)

四輪 二輪 汎用 補修部品
ノックダウン(KD)部品 工場間 その他

改正省エネ法に基づくCO₂排出量原単位
(単位:g-CO₂/トンキロ)

□四輪 □合計(荷主全体)



その他の内訳：営業、総務、広報など

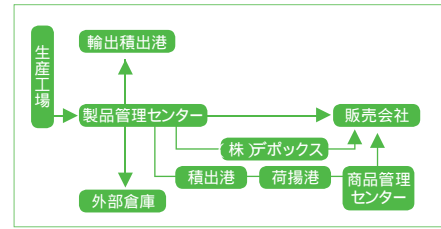
四輪・二輪・汎用・補修部品の輸送における取り組み

四輪完成車輸送では、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、アイドリングストップに代表されるエコドライブ実践によって平均燃費率の向上に取り組み、燃費を3%向上させました。輸送車両のCO₂排出量も687CO₂トン削減を達成。今後は、船輸送によるモーダルシフトへの拡大を図っていきます。

二輪完成車輸送は、委託輸送会社における省エネルギー活動として、2007年に引き続き、鉄道輸送によるモーダルシフトをより充実させてきました。熊本製作所から関東地区への輸送をJR熊本駅からの発送を定期便化することで定着を図っています。2008年11月からは、従来は名古屋港から全国へ輸送していた中国からの輸入車を、大市場により近くにある東京港と神戸港に輸入港を切り替えました。国内陸送距離を短縮することでおよそ7%CO₂削減につながりました。

補修部品輸送については、2007年6月に稼働開始した鈴鹿物流センターを中心に物流の集約を進めてきました。2008年9月には集約作業の完了と同時に輸送ルートの効率化を目指したチャーター便による全国出荷（一部地域を除く）を達成しています。チャーター便の積載率向上や配送ルートの見直しなどの結果、2006年度に比べ約21.1%という大幅なCO₂排出量削減を達成できました。集約にともなって増加した拠点間横持ち輸送においては、モーダルシフトの拡大に努め、狭山地区と鈴鹿地区間におけるJRコンテナ輸送を開始しました。現在は、開始時の4コンテナから3倍の12コンテナに拡大しています。輸送CO₂削減効果が大きいモーダルシフトに、今後も積極的に取り組んでいきます。

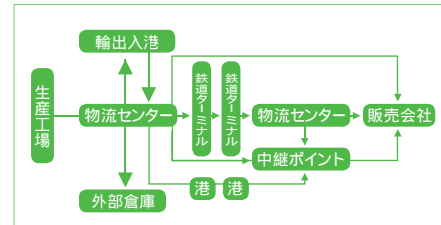
CO₂排出量の計算範囲(四輪完成車輸送の場合)



四輪完成車輸送におけるCO₂削減効果(2008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	687CO ₂ トン

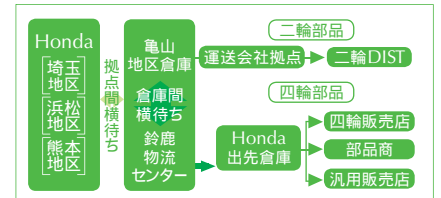
CO₂排出量の計算範囲(二輪完成車輸送の場合)



二輪完成車輸送におけるCO₂削減効果(2008年度)

項目	開始時期	削減効果
中国輸入二輪車揚港変更(首都圏、阪神より消費地に近い)港へ変更	2008年度	99CO ₂ トン

CO₂排出量の計算範囲(補修部品輸送の場合)



包装資材の削減

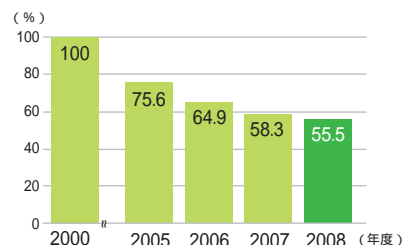
ノックダウン(KD)部品¹における取り組み

2008年度は、外装リターンナブルケースの導入をさらに加速すべく展開してきました。この結果、アメリカのアラバマ工場や中国の武漢工場へ適用を拡大することができました。台湾向けフィット、ブラジル向けジャズなどの内装リターン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8.0%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ンナブル化の拡大を図っていきます。

KD部品における外装リターンナブルケースの使用率

地域	使用率		
	2006年度	2007年度	2008年度
北米向け	69.7%	82.1%	84.1%
南米向け	14.0%	41.7%	44.0%
欧州向け	69.7%	67.8%	74.5%
アジア・大洋州向け	51.7%	57.5%	67.0%
中国向け	1.9%	24.9%	43.3%
合計	49.6%	60.2%	68.2%

包装資材使用量原単位指数推移(KD部品)



¹ 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

KD部品における包装資材使用量の削減²

項目	削減量
スチール材の使用量削減	1,763トン
ダンボール材の使用量削減	72トン

² 使い捨て包装資材からリターンナブル包装資材への代替による

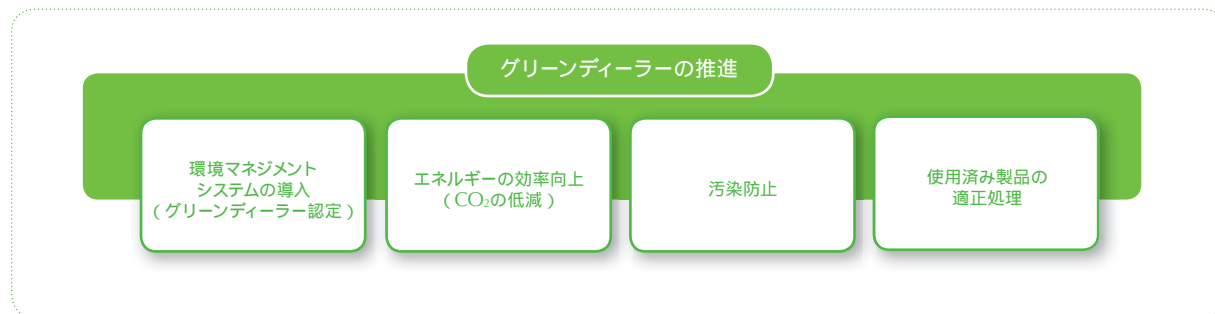
お客様や地域に喜ばれ信頼されるために

販売領域

Honda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実施しています。より多くの拠点で販売会社の環境保全活動を着実に展開し、継続的な取り組みをすること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



年次目標と実績

本領域の具体的取組事例を『データ・事例集』で紹介しています。下記、URLをご覧ください。
【URL】<http://www.honda.co.jp/environmental-report/>

2008年度の主な目標

2008年度の主な実績

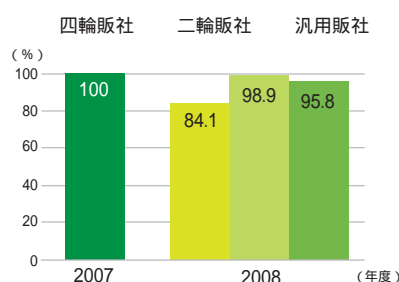
車種	2008年度の主な目標	2008年度の主な実績
四輪車	四輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位: 1%削減(2007年度比)	四輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位: 15.9%削減(2007年度比)
二輪車	二輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位: 1%削減(2007年度比)	二輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位: 1.1%削減(2007年度比)
汎用製品	汎用販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位: 1%削減(2007年度比)	汎用販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位: 4.2%削減(2007年度比)

販売会社のCO₂削減

Hondaの販売店ではCO₂排出量を原単位で管理しています。2008年度、四輪販売店(連結会社)のCO₂排出量原単位は、前年比15.9%削減を達成。二輪販売店(連結会社)のCO₂排出量原単位は1.1%、汎用販売店(連結会社)は前年度比4.2%削減となりました。

グリーンディーラー活動の一環として、各販売店では、電気、水、ガソリンなどエネルギー使用量を入力するとCO₂排出量と金額に換算される「Honda環境家計簿」を活用しています。CO₂排出量を把握・管理することで、環境負荷を低減するとともにコスト削減に結び付けています。

販売会社のCO₂排出量原単位推移



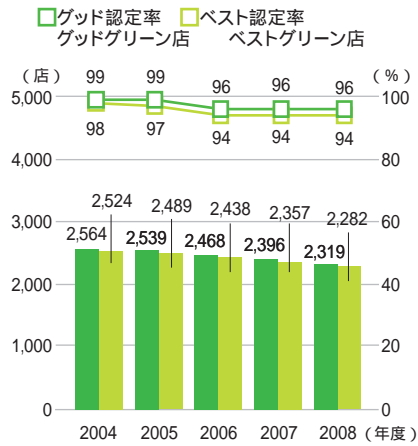
四輪販売会社の取り組み

Hondaは2000年度から全国のHonda四輪車販売会社を対象にグリーンディーラー認定制度を導入しています。これは、環境マネジメントシステムに関する国際規格ISO14001のノウハウを取り入れ、四輪車販売会社の環境実態に合った内容に絞って独自に構築した認定制度です。2009年3月末までに、2,282拠点が「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「エネルギー効率向上」、「地域社会への貢献」、「環境保全の向上」を展開しており、なかでも「エネルギー効率向上」の取り組みでは、省エネルギー活動・エコドライブなどを推進しています。

グリーンディーラー認定店では、お客様向けの安全運転講習会のカリキュラムに、ゆるやかなアクセル操作やスピードを控えた定速走行といったエコドライブの項目を取り入れています。2008年度には全国で22,198人がエコドライブを取り入れた安全運転講習会に参加しました。

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



第1ステップでは、法規対応・環境美化に関する評価項目をクリアした販売店を「グッドグリーン店」に、環境・効率改善項目が追加される第2ステップをクリアすると「ベストグリーン店」に認定されます。

二輪販売会社の取り組み

Hondaの国内二輪総合会社(株)ホンダモーターサイクルジャパンは、2008年度、電気とガソリン使用量、廃棄物発生量の削減を推進しました。電気はサーバー仮想化によるサーバー台数半減と不要照明の削減、ガソリンは自己評価表に基づいたエコドライブ推進によって、2007年度比で8.5%のエネルギー削減を達成。廃棄物の発生削減対策としてエコバッグ利用促進によるレジ袋削減を行いました。より効果の高い有償売却も視野に入れています。

二輪販売店(連結会社)では、スポーツモデルを中心に販売するDREAM店のネットワーク構築に合わせ、2002年からグリーンディーラーを展開しています。2008年度は新たに8拠点を新店し、合計で108拠点となりました。DREAM店における環境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」も継続して充実を図りました。

2008年度は、販売会社ごとの環境推進責任者を中心に7拠点で環境マネジメントシステムを構築しました。半数の拠点で、デマンド管理導入、全員参加の環境活動、環境フェスタ出展など拠点の事情に則した活動を行いました。



京都環境フェスタ出展
ドリーム京都伏見



ドリーム仙台東
管理ディスプレイ

詳細は製品の資源循環・3R領域のP.51へ

汎用製品販売会社の取り組み

環境負荷低減活動の推進

汎用販売店では2002年にグリーンディーラー認定制度を開始しています。2008年度は、これまでに引き続き、グリーンディーラー2社(6拠点)およびベスト特約店(227店)、ネットワークサービス店(143店)に対して環境意識の啓発に取り組みました。

率先して資源循環型社会の実現をめざして

製品の資源循環・3R領域

Hondaは「自動車リサイクル法」以前から国内メーカーとして初めて再生部品の販売、オイルフィルターや修理交換バンパーの回収・リサイクルに着手するなど、製品の資源循環・3Rに配慮した取り組みを進めてきました。現在も使用済みの部品や製品を効率よく安全に解体するための機器を開発し、適正処理の徹底とマテリアルリサイクルの推進を図り、リユース・リサイクルにつなぐネットワークづくりに積極的に取り組んでいます。

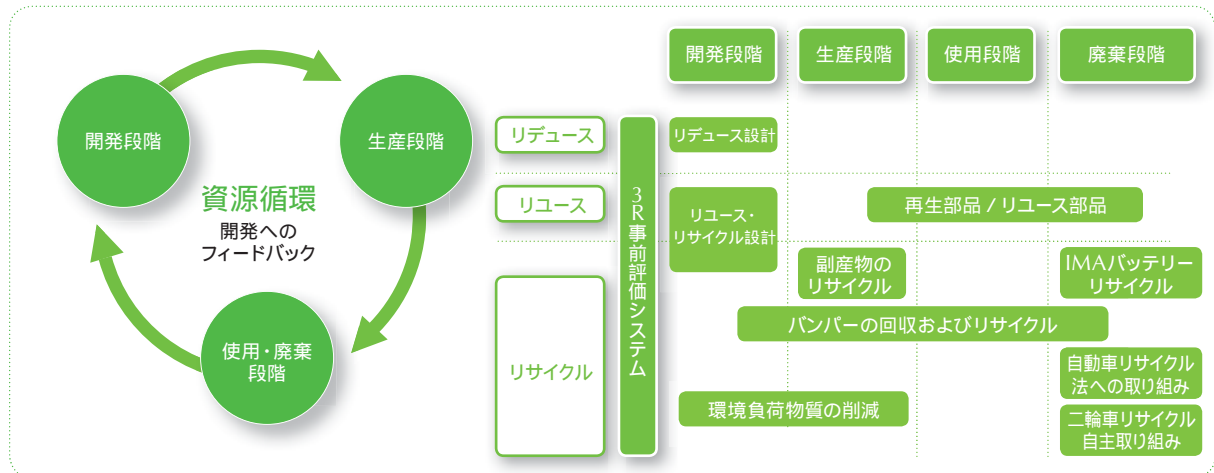


3R: リデュース(資源節約、廃棄物削減) リユース(再使用) リサイクル(再資源化)

Hondaの製品資源循環・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

製品の資源循環・3Rの主な取り組み



副産物のリサイクルについては「生産領域」(P.42)の活動実績をご覧ください。

年次目標と実績

2008年度の主な目標
{リサイクル可能率の向上}

2008年度の主な実績
{リサイクル可能率の向上}

製品種別	2008年度の主な目標 {リサイクル可能率の向上}	2008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	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	リサイクル可能率95%以上を達成
汎用製品	リサイクル可能率の向上	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

開発段階での取り組み

3R事前評価システム

Hondaは資源を有効に活用するために、小型・軽量化で材料を減らし、長寿命な部品をつくり、リユースしやすい構造を考えたり、リサイクルしやすい材料を使うなど、開発段階から「3R」に配慮した設計を行い、素材を適正に再利用できる製品づくりに取り組んでいます。同時に、環境に悪影響を及ぼす環境負荷物質の削減も進めています。二輪車は1992年から、四輪車は2001年から新規開発する機種ごとに3R事前評価システムにもとづいて3R性評価をし、その向上に努めています。

リデュース設計

製品に使用する材料資源を削減するリデュース設計については、部品の小型・軽量化、部品の長寿命化を進めています。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・軽量化に取り組むほか、非金属部品も材料や素材構成の工夫によって軽量化しています。二輪車では大型スポーツモデルのCBR1000RRで、各パーツ類の徹底的な軽量化を図るなどリデュース技術を展開し、約200kgある車体重量の約7kgの軽量化を達成しました。

リユース・リサイクル設計

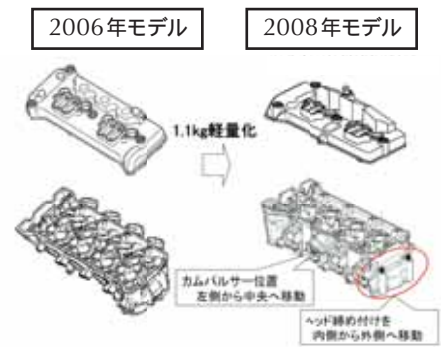
解体しやすくリサイクル性に配慮した構造設計、リサイクルしやすい材料や再生樹脂の使用、樹脂・ゴム部品への材質表示などの取り組みにより、リユース・リサイクル設計を進めています。

四輪車では、リサイクル性向上に努めた結果、2008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、(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が90%以上となっています。また、アコードシリーズではスプラッシュシールドに再生樹脂を、インサイトではバッテリーボックスと吸音材に再生材を使用しています。

二輪車では、リサイクル可能率95%以上の製品設計をめざし、リサイクルに関するデータ収集・集計システムを最新ITで運用しています。小さな樹脂部品にも可能な限り材料名を表記し、マフラーにはカタライザー（触媒装置）が内蔵されていることが判別できるようマーキングを開始しました。再生樹脂の利用も拡大しており、スクーターでは約15%以上の樹脂部品に再生樹脂を使用しています。汎用製品においても、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ています。

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

シリンダーヘッドとヘッドカバーの軽量化
(CBR 1000RR)



使用段階での取り組み

補修部品回収と再生・再利用の拡大

Honda Recycle Partsの展開

Hondaでは1998年から四輪ディーラーで販売している、ドライブシャフト、パワーステアリングギヤボックスやトルクコンバーターなど高機能部品を再生して「再生部品(リマン部品)」として販売しているほか、2001年7月からは「中古部品」と新車からの「取り外し部品」からなる「リユース部品」を加えた商品群を「Honda Recycle Parts」として販売しています。近年、再生部品の適用車種の保有台数減少に加え、機能部品の性能と耐久性が向上しているために補修部品の交換は減少しています。このような変化に対応して再生部品の機種を追加し、再生部品用に回収した部品は再利用とマテリアルリサイクルにより、2008年度は再利用率99%を確保しました。

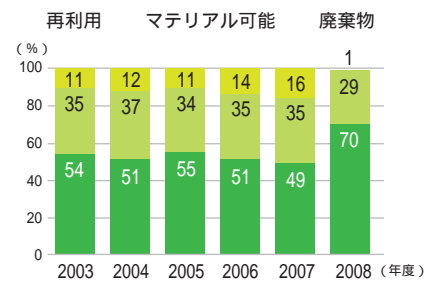
2001年7月から関東地区で、2002年1月からは全国で、既存の純正部品流通チャネルを活用し、リユース部品も純正部品と同様に注文できるようにしました。2008年度もリユース部品を充実させるため、お客様の利便性を優先し、社外の流通経路も考慮に入れたビジネス形態を検討しました。リユース部品販売ネットワーク事業者や優良解体業者と協力した販売システムの構築を検討中です。

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

再生部品例



再生部品用に回収した部品の再利用率



廃棄段階での取り組み

四輪車の取り組み

自動車リサイクル法の取り組み

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。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じ、環境の保全と資源の有効利用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「シュレッダーダスト(ASR)」の3品目を引き取り、処理をする責任があります。Hondaのリサイクル料金は、負担していただく料金をできるだけ低くすること、適正処理・再資源化時の費用を適正にするための観点から設定しています。

「3品目の具体的な取り組み」

【URL】http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_02.html

「リサイクル料金」について

【URL】http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_03.html

2008年度の再資源化等の概要

フロン	総回収量	98,518.3kg / 321,106台
	回収処理	37,586個 / 18,817台
	作動処理	339,162個 / 147,312台
エアバッグインフレーター	再資源化率	94.5%(基準85%以上)
	引取量	66,941トン / 358,212台
シュレッダーダスト	委託全部利用取引ASR相当量	6,112トン / 33,171台
	再資源化率	80.5%
	引取量	66,941トン / 358,212台

払い渡しを受けた預託金の総額	3,525,255,925円
再資源化等に要した費用の総額	3,497,513,371円

※2008年度の再資源化等の状況について
【URL】http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_06_2008.html

自動車リサイクル法の2008年度対応実績

2008年度、Hondaとしての自動車リサイクル法に基づく3品目の処理状況としては、使用済み自動車処理の最終工程であるASRの引き取り台数は約39万台(前年比+4.2%)でした。フロン類は約32万台(前年比+10.8%)、エアバッグ類の装着率については前年度同様に上昇し、約17万台(前年比+43.2%)となりました。

3品目(フロン類、エアバッグ類、ASR)についての払い渡しを受けた預託金の総額は3,525,255,925円で、社内で要した費用を含めたりサイクル費用の総額は3,497,513,371円となり、合計の収支は27,742,554円のプラスとなりました。

使用済み自動車からの資源リサイクルの取り組み

2007年度より、経済性を踏まえ、使用済み自動車から効率的にバンパーを回収し、再生樹脂ポリプロピレン(PP)に資源リサイクルする取り組み実験をはじめました。2008年度は、(株)ホンダレーディングと共同で地域を拡大して、継続展開しました。2008年度の実績として、約3万本のバンパーを回収し、再生樹脂ポリプロピレン(PP)約62トンを得ることができました。

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、会宝産業(株)、ハリタ金属(株)、正和化学工業(株)

使用済み自動車からの資源リサイクルの取り組み「バンパーリサイクル」



使用済みバンパー



破碎後のバンパー



再生樹脂ペレット

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、以来順調に稼働しています。この取り組みは、使用済み二輪車処理のセーフティネットとして、関係販売会社などの協力を得て、二輪車業界各社が自主的な取り組みとして世界に先駆けて作ったリサイクルのしくみです。使用后、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・処理を行います。2008年度は、リサイクル率向上に向けて、一部樹脂マテリアルリサイクル・ルートと一部エンジン由来アルミ循環ルートを構築しました。樹脂マテリアルリサイクルを拡大すべく実証実験も行いました。

「二輪車リサイクル自主取り組み」

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

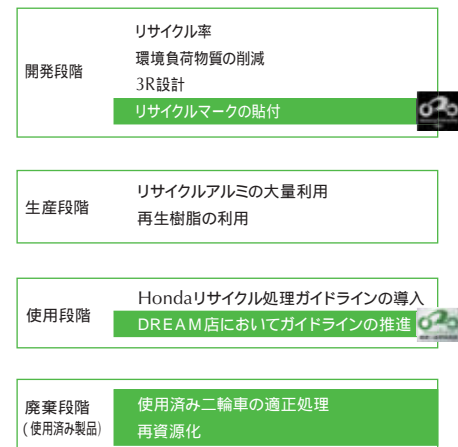
2008年度の自主取り組み実績

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、廃棄時のリサイクル費用徴収のないリサイクルマーク付きとなっています。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2008年度は1,930台で、全引取台数に占める割合は77.3%となりました。廃棄二輪車取扱店からの引取台数のうち66.6%がDREAM店からのものでした。Honda製品のリサイクル率は、処理・再資源化施設14カ所における資源の種類ごとの処理実績から算出すると、スクーター系(三輪車、ビジネスを含む)は85.8%、モーターサイクル系は86.5%となり、加重平均すると86.0%でした。

解体の様子



Hondaの二輪車リサイクルの概要



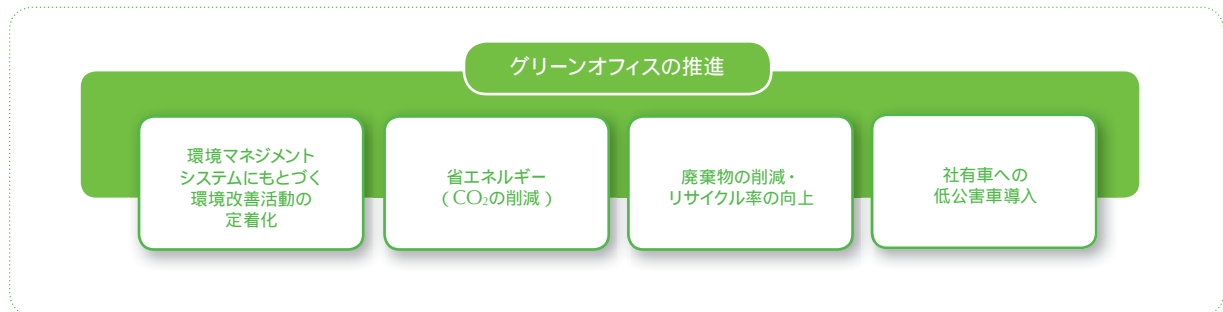
身のまわりや日々の業務でも環境配慮を徹底

オフィス領域

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。日常の業務や営業活動などを通じた取り組みが、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。



オフィス領域の主な取り組み



年次目標と実績

2008年度の主な目標

国内グループ会社17社28事業所でのCO₂排出量:
38,188CO₂トン
国内グループ会社17社28事業所での廃棄物発生量:
1,894トン

2008年度の主な実績

国内グループ会社17社28事業所でのCO₂排出量:
35,585CO₂トン
国内グループ会社17社28事業所での廃棄物発生量:
1,798トン

Honda単独での活動

CO₂排出量 / 廃棄物

2008年度は原点に戻り、身近な省エネ施策に取り組みました。その結果、Honda単独の9オフィスビル¹でのCO₂排出量は12,218CO₂トンで、目標の12,992CO₂トンに対して774CO₂トンを削減、目標達成度は106.0%でした。前年度比では913CO₂トン、7.0%の削減となりました。主な取り組みとして、青山ビルをモデル事業所とした「環境マナー施策(身の回りの省エネ活動)」を各Hondaオフィスビルへ水平展開を新たに実施したほか、クールビズやウォームビズの実施、空調機の省エネ型への更新なども継続して行いました。

2009年度は、2008年度実績からさらに1%削減の12,096CO₂トンを目指します。

オフィスビルの目標と実績

項目	2008年度 目標	2008年度 実績	2009年度 目標
CO ₂ 排出量 (CO ₂ トン)	12,992	12,218 (達成度合106.0%)	12,096
廃棄物発生量 (トン)	505	487 (達成度合103.6%)	482

¹ 青山ビル、和光ビル、白子ビル、八重洲ビル、札幌ビル、仙台ビル、名古屋ビル、大阪ビル、福岡ビルの9オフィスビル

廃棄物発生量については、2008年度は総量削減とリサイクル率の向上に取り組みました。その結果、Honda単独の9オフィスビルでの廃棄物発生量は487トンで、目標の505トンに対し18トンを削減、目標達成度は103.6%でした。前年度比では25トン、4.9%の削減となりました。

主な取り組みとして、新たにコピー紙使用量削減を推進したほか、各事業所の手元分別対策の徹底、RPF(固形燃料)化導入によるリサイクル率アップなどの施策を継続して行いました。

2009年度は、2008年度実績からさらに1%削減の482トンを目指します。

Hondaグループでの活動

CO₂排出量 / 廃棄物

国内グループ17社28事業所²のオフィス領域においても原点に戻り、身近な省エネ施策について取り組みました。その結果、2008年度のCO₂排出量は35,585CO₂トンで、目標の38,188CO₂トンに対し2,603CO₂トンを削減、目標達成度は106.8%でした。前年度比では2,937CO₂トン、7.6%の削減となりました。

また、廃棄物発生量は1,798トンで、目標の1,894トンに対し96トンを削減、目標達成度は105.1%でした。前年度比では113トン、5.9%の削減となりました。コピー紙使用量削減を推進したほか、各事業所の手元分別対策の徹底、RPF(固形燃料)化導入などによるリサイクル率アップ、グループ内紙資源のフル循環システムの導入検討開始などを行いました。

特例子会社 ホンダ太陽(株)の取り組み

自動車部品の製造を行っているHondaの特例子会社ホンダ太陽(株)では、「環境とは広義の意味で「人間が生活する上で、取り巻く全ての負荷」である」との概念のもと、障がいのある人達にとっての環境負荷低減そのものがユニバーサルデザインに繋がるとの考え方から、積極的に環境改善活動に取り組んでいます。2008年度は、待機電力の削減や蛍光管の間引きなどの省エネ活動、廃金属の細分化分別と有価取引による廃棄物削減など、障がい者と健常者がともに協力し合いながら環境負荷削減活動を展開しました。

グループ全体の目標

項目	2008年度 目標	2008年度 実績	2009年度 目標
CO ₂ 排出量 (CO ₂ トン)	38,188	35,585 (達成度106.8%)	35,229
廃棄物発生量 (トン)	1,894	1,798 (達成度105.1%)	1,780

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)ホンダトレーディング、(株)ジャパンテック、(株)ホンダファイナンス、(株)レイボ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17社28事業所を対象としています。

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は、『データ・事例集』P.12をご覧ください。

【URL】<http://www.honda.co.jp/environmental-report/>

Honda単独とグループのISO14001認証取得

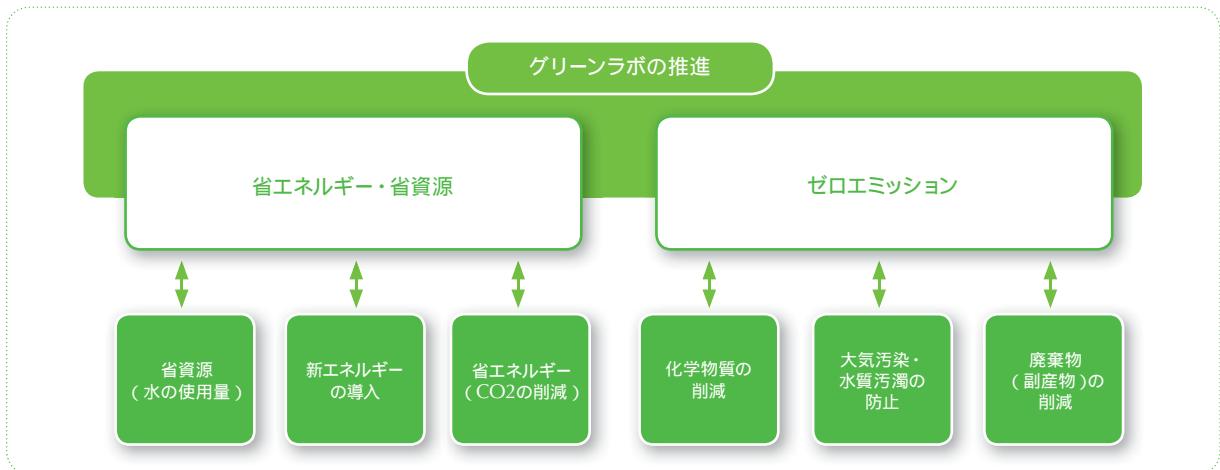
青山ビルが1999年にISO14001の認証を取得して以来、オフィス領域に環境マネジメントシステムを導入し、オフィス活動における環境負荷削減に取り組んできました。2008年11月には、白子ビルにおけるISO14001がHonda本社として拡大認証し登録されました。2009年度は、Hondaの地区ビル(札幌ビル、仙台ビル、八重洲ビル、名古屋ビル、大阪ビル、福岡ビル)について、多数サイト認証方式でISO14001の認証を取得する予定です。

国内グループ全体では2008年度末時点で、ISO14001の認証登録事業所が前年度より2事業所増えた9事業所となり、着実にISO14001の認証登録を拡大しました。

主な国内連結グループ会社の活動

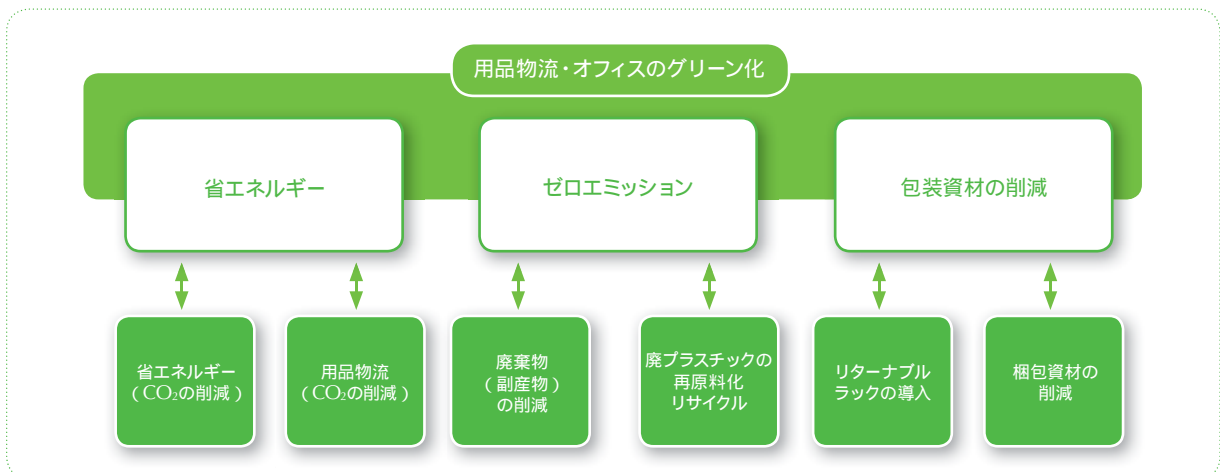
各連結グループ会社においてもHondaの基本理念を共有し、それぞれの事業活動にともなう環境負荷削減への責務を自覚し、それぞれの環境課題に対して自主自立で高い目標を掲げて積極的に環境保全活動に取り組んでいます。ここでは、Hondaの研究開発機関である(株)本田技術研究所、Hondaの生産技術部門を担うホンダエンジニアリング(株)、Honda純正用品の研究・開発・販売を担う(株)ホンダアクセスの活動を報告します。

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



本領域の具体的取組事例を『データ・事例集』で紹介しています。下記、URLをご覧ください。
【URL】<http://www.honda.co.jp/environmental-report/>

ホンダアクセスの主な取り組み



(株)本田技術研究所の取り組み

年次目標と実績

2008年度の主な目標

CO₂排出量原単位: 12%低減(2000年度比)
 CO₂排出量: 162,000CO₂トン
 廃棄物(副産物)発生量原単位: 31%低減(2000年度比)
 廃棄物(副産物)発生量: 0.69万トン

2008年度の主な実績

CO₂排出量原単位: 10%低減(2000年度比)
 CO₂排出量: 158,000CO₂トン
 廃棄物(副産物)発生量原単位: 23%低減(2000年度比)
 廃棄物(副産物)発生量: 0.72万トン

Honda製品の研究・開発を担う(株)本田技術研究所では、「環境・エネルギー技術のトップランナーとして、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。

省エネルギー

(株)本田技術研究所では2010年のCO₂排出量を原単位で2000年度比15%低減とするという目標を設定しています。この目標に向けて、2008年度はCO₂排出量を16.2万CO₂トン、CO₂排出量原単位を2000年度比12%低減という目標をたてて省エネルギー活動に取り組みました。その結果、2008年度の実績は、CO₂排出量原単位10%低減、CO₂排出量は15.8万CO₂トンとなり、総量で目標を達成しました。

2008年度はコージェネレーションの稼働を開始(四輪R&Dセンター)したほか、空調機の更新、照明のHF蛍光灯化および人感センサー化、エネルギー監視システムの構築による空調設備などの運転方法見直し、またサーバールームの外気導入による空調負荷削減に取り組みました。

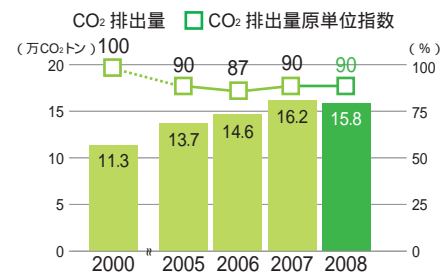
四輪R&Dセンターでは、世界最大級の12,000kWのNAS電池、コージェネレーション、太陽光発電などを制御するマイクログリッドシステムを確立し、新エネルギーの最適運用を図っています。

鷹栖ブルーピンググラウンド管理棟では、地中熱利用空調、フリークーリング、氷蓄熱、外気冷房など新技術を採用し、北海道の気候を活かした環境負荷低減に取り組んでいます。

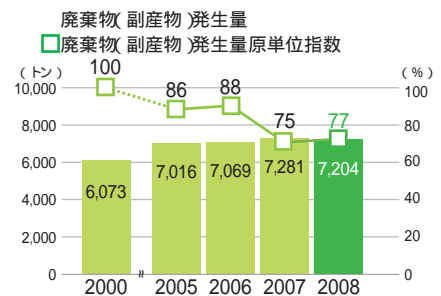
ゼロエミッション

ゼロエミッションについては、2010年までに廃棄物(副産物)発生原単位を2000年度比40%にするという目標のもと、2008年度の廃棄物(副産物)発生量は0.69万トンを目標に省資源活動に取り組みました。2008年度は、廃棄物(副産物)の分別強化による再資源化の更なる推進(廃プラスチックの偽木化など)をしたほか、テスト使用後の残燃料をVOC発電機により所内電力として活用するリサイクルを継続しました。さらに、収集運搬業者や中間最終処分場への現地確認による廃棄物(副産物)の更なる適正化処理に向けた活動を行いました。

CO₂排出量とCO₂排出量原単位指数
(2000年度を100とした指数)



廃棄物(副産物)発生量と廃棄物(副産物)発生量原単位指数(2000年度を100とした指数)



ホンダエンジニアリング(株)の取り組み

年次目標と実績

2008年度の主な目標

CO₂排出量原単位: 10.2%低減(2000年度比)
 CO₂排出量: 25,274CO₂トン
 廃棄物発生量: 1,907トン
 廃棄物リサイクル率: 99.0%

2008年度の主な実績

CO₂排出量原単位: 12.6%低減(2000年度比)
 CO₂排出量: 21,989CO₂トン
 廃棄物発生量: 1,882トン
 廃棄物リサイクル率: 99.3%

Hondaの生産技術部門を担うホンダエンジニアリング(株)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。

省エネルギー

2008年度のCO₂排出量原単位は、2000年度比10.2%低減という目標に対して、実績は12.6%低減となり、目標を達成しました。CO₂排出量は21,989CO₂トンとなり、こちらも目標を達成しました。2008年度は、空調用冷温水の密閉サイクル化、太陽電池の事務棟への設置、特高効率トランスの切り替えを新たに実施しました。ほかにも、工場エア一圧低減、全従業員の環境省エネ教育、省エネ手法の実践教育、地球環境破壊の見える化などは継続して行いました。

また、ISO14001の全社的省エネ活動として、27テーマにのぼる各部門における省エネ実行計画活動を実施しました。

ゼロミッション

2008年度の廃棄物リサイクル率は、目標の99.0%に対して、実績は99.3%となり、目標を達成しました。廃棄物発生量は、1,882トンとなり、こちらも目標を達成しました。

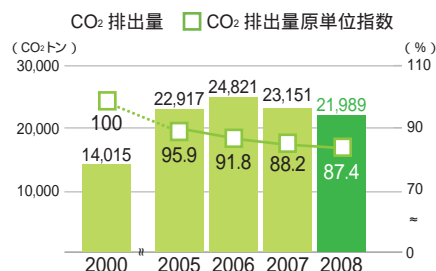
ホンダエンジニアリングの廃棄物は、廃油、鉄屑類が発生量の半分以上を占めていますが、これらは排出抑制が困難なため、有償化率の向上を強力に展開してきました。さらに、排出抑制の施策として、通い箱化や貴金属類の再生化、切削廃液の削減、ウレタンスプレー表皮の削減を進めるなど、地道な活動を継続して実施してきました。

ゼロエミッションに関しても、ISO14001による全社的3R活動として、34テーマに上る各部門におけるリサイクルの実行計画活動を実施しました。

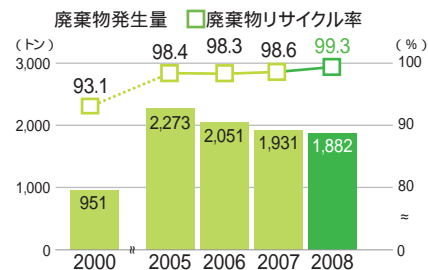
化学物質の削減

化学物質の排出量削減や、取り扱いや届出管理の効率化をねらい、「化学物質管理システム」を立ち上げ、全部門での使用を開始しました。この「化学物質管理システム」は、基本仕様としてホンダエンジニアリング特有の化学物質関連法規や保管管理を取り入れています。データベースは研究開発を含むホンダエンジニアリングの使用化学物質で構築しました。このシステムの導入により、今後は化学物質のリスクアセスメントに貢献できると考えています。

CO₂排出量とCO₂排出量原単位指数
 (2000年度を100とした指数)



廃棄物発生量と廃棄物リサイクル率



(株)ホンダアクセスの取り組み

年次目標と実績

2008年度の主な目標

CO₂排出量原単位: 8%低減(2000年度比)
 CO₂排出量: 1,613CO₂トン
 廃棄物排出量原単位: 21%低減(2000年度比)
 包装資材使用量原単位: 64.7%低減(2000年度比)

2008年度の主な実績

CO₂排出量原単位: 16%低減(2000年度比)
 CO₂排出量: 1,385CO₂トン
 廃棄物排出量原単位: 27%低減(2000年度比)
 包装資材使用量原単位: 62.5%低減(2000年度比)

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R&Dセンター(栃木)の実績として報告しているため、ここでは、物流拠点である日高事業所およびオフィスである新座本社のついて報告します。

省エネルギー

2008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排出量原単位は、2000年度比8%低減という目標に対して、実績は、16%低減となり目標を達成しました。CO₂排出量は、目標の1,613トンに対し、1,385トンとなり、こちらも目標を達成しました。

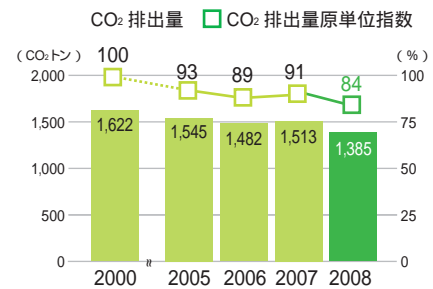
これはクールビズ・ウォームビズによる室内温度適正管理と、食堂空調機の高効率化の更新を継続して実施したことによる冷暖房エネルギー削減効果によるものです。

ゼロエミッション

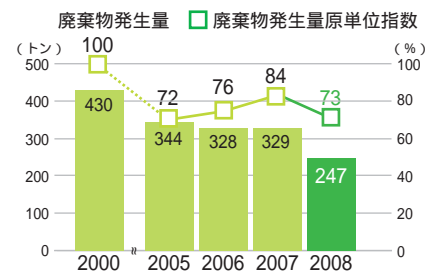
2008年度の廃棄物発生量は2000年度比43%減の247トンとなり、目標を達成しました。これは、納品用の廃ダンボールを発送用品ダンボールとして再利用、輸入部品の梱包の材料の軽量化・簡素化を図るなどの取り組みによるものです。梱包資材については、包装資材使用量原単位は2000年度比64.7%低減という目標に対し、62.5%にとどまりました。原因は、用品の大型化と下期に新車発売が重なり一時的に在庫量が増加した為です。

ホンダアクセスは、省資源のために包装材の使用量削減に取り組んできました。2008年度も、フロアマット外装箱のサイズダウンによる減量化、外装箱と個装箱を外装箱とポリ袋にするなど個別包装箱の削減、ドアバイザーの個装箱改善、テールゲートスポイラー個装箱の形状変更による減量化などの施策を継続して行ってきました。さらに、販売店への電子配信による紙削減対策も継続し、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、紙資料から迅速・的確な電子配信へと変更しました。その結果、説明書に使用していた紙を3,760万枚削減することができました。

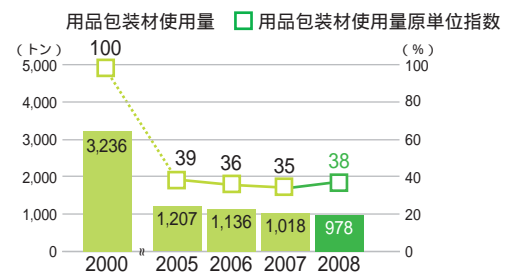
CO₂排出量とCO₂排出量原単位指数



廃棄物発生量と廃棄物発生量原単位指数



用品包装材使用量と用品包装材使用量原単位指数



環境に関わる社会活動

Hondaは社会活動の領域においても、地球的視野に立った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た取り組みを推進しています。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。

これらのさまざまな社会活動情報は、ウェブサイトや冊子など各種媒体やイベントを通じて、幅広く発信しています。



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

グローバルトピックス

●「アラバマに捨てていかないで」クリーンアップキャンペーン

ホンダ・マニュファクチャリング・オブ・アラバマ(HMA)は、「お客様が望む製品以上のもので提供することに責務を感じ、環境に対してより積極的に活動することが重要」との考えのもと、アラバマ州のPALS (ゴミだらけの州と闘う会)をサポートしています。2008年度は、5月に初のイベントとして、「アラバマに捨てていかないで」クリーンアップキャンペーンを行い、製作所周辺の清掃を行いました。PALSおよびアラバマ州運輸部門と協力して行われたイベントにHonda従業員とその家族70名が参加し、約1.7トンのゴミを回収しました。HMAは、今後もアラバマ州を美しく保つための協力を続け、このキャンペーンを継続して行う予定です。



環境コミュニケーション

Honda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方々とのコミュニケーション活動を展開しています。各種媒体やインターネットなどを通じて、環境情報を幅広く社会に向けて発信しているほか、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は、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もらえるよう、Honda燃料電池自動車教室を開催しています。2008年度はウエルカムプラザ青山で7回開催し、約62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による講義、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もらいました。



●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は、今では全国のHondaの事業所周辺地域に広がっています。2008年度は、計314回開催し、約15,500人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。

2008年度「環境わごん」開催実績と参加人数

開催地域	開催実績	参加人数(延べ)
関東地区	79回	3,748名
鈴鹿地区	94回	3,251名
浜松地区	71回	4,952名
熊本地区	31回	1,248名
栃木地区	39回	2,641名
計	314回	15,840名

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。2008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。地域懇談会は約141名の地域の皆様にご参加いただきました。

環境情報発信

2008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。

冊子紹介



[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/>



[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/>



[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/>

ウェブサイト紹介

[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/>

[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/>

地域共生活動の実績と環境関連フェアなどへの協力・支援活動実績は『データ・事例集』P.75をご覧ください。

【URL】<http://www.honda.co.jp/environment/publications/index.html>

地球環境保全の取り組み「生態系保全への配慮」

Hondaは1970年代より「ふるさとの森」に代表される植林活動を開始し、現在は事業活動をする各地域で地球環境保全の取り組みを展開しています。

スプリングクリーク保全活動

オンタリオ州アリストンにあるホンダ・オブ・カナダ・マニファクチャリング(HCM)の敷地内を流れるスプリングクリーク流域は、カワマスなど環境に敏感な川魚や希少な鳥など多様な生物が生息しています。HCMは、これらの生息環境を守るための環境保全活動を2000年から実施。毎年5月の第1土曜日、従業員やその家族など約100名がボランティアとして、小川の清掃活動、数千本にのぼる高低木の植樹、ルリツグミの巣箱の設置などに取り組んでいます。



ビッグ・ダービー・クリーク保全活動

アメリカ・オハイオ州で、Hondaは自然保護団体ザ・ネイチャー・コンサーバンシーと協力し、ホンダ・オブ・アメリカ・マニファクチュアリング(HAM)の四輪車・二輪車の生産拠点に隣接するビッグ・ダービー・クリークの保全活動を行っています。Hondaは「ビッグ・ダービー・クリーク環境保護地区」設立のための用地取得に協力したほか、メアリズビル四輪車工場付近で従業員による茂り過ぎたスイカズラの撤去作業にも協力しています。

国内「水源の森」保全活動

Hondaは本社、和光のほか、埼玉、鈴鹿、浜松、熊本、栃木の5つの製作所など全国の事業所で、地域の「水源の森」を守り、育てる活動を行っています。従業員・OBとその家族がボランティアとして、植林や、不要な樹木を切り除く除伐、主な木の生育を助けたり、採光をよくしたりするために木を伐採する間伐作業などに参加し、森林保全活動を積極的に行っています。



2008年度「水源の森」保全活動ボランティア参加状況

事業所	開催回数	分類	作業	参加人員	支援団体
本社	2回	山梨県小菅村	植林、下草刈り	59名	(財)オイスカ
和光	1回	埼玉県寄居町	植林	35名	(財)オイスカ
埼玉製作所	2回	群馬県みなかみ町	除伐	88名	NPO CCC自然・文化創造工場
	4回	群馬県富士見村	除伐	126名	
鈴鹿製作所	2回	三重県亀山市	除伐	89名	NPO 森林の風
浜松製作所	2回	静岡県浜松市	植林	137名	静岡県
熊本製作所	3回	熊本県大津町	下草刈り	222名	菊池森林組合
	1回	熊本県阿蘇市	植林	47名	
栃木製作所	2回	栃木県足尾町	下草刈り	91名	NPO CCC自然・文化創造工場
合計	19回			894名	

「ふるさとの森」づくり

全国にあるHondaの各事業所の周囲に、その地に適した土地固有の樹木を自然のままに育てる「ふるさとの森づくり」と名づけた緑化計画を1976年から進めています。本来の自然を回復させ、維持するという生態系のしくみに基づいた緑化活動で、地域社会とHondaの敷地の境界には、結びつきを遮断してしまうようなコンクリートの壁は作らないという、本田宗一郎の「グリーンベルト構想」に基づく活動です。今では「ふるさとの森づくり」の手法を社外にも広く紹介しています。



マレーシアの「ライノ・レスキュー」プロジェクト

ホンダマレーシアは世界自然保護基金(WWF)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として、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。ホンダマレーシアはWWFへの資金援助とともに、広告や学校での講演会、ショールームでの展示などの活動に協力しています。



その他の活動

新テストコース計画に係る猛禽類及び里山環境保全対策検討委員会

栃木県さくら市に建設中の株 本田技術研究所の新テストコースの周辺地域で生息する動植物に関し、環境保全策を行政やHondaに提言するため2007年3月「本田技研工業 株 新テストコース計画に係る猛禽類及び里山環境保全策検討委員会」を設立。NGO、学識経験者との対話を継続しています。新研究所は、2007年11月に建設に着手、2009年から一部を稼働していきます。

環境省の「モニタリングサイト1000(里地調査)」への協力

環境省は里地・里山の環境保全のために全国1,000カ所で自然環境の情報収集をする「モニタリングサイト1000(里地調査)(正式名:重要生態系監視地域モニタリング推進事業)」を実施していますが、2008年度、子どもたちの自然体験の場である「ハローウッズ」が、ボランティアで調査をする一般サイトとして選ばれました。9項目にわたる調査項目のうち、植物相、鳥類、中・大型哺乳類、カエル類、チョウ類、ホタル類の6項目が登録され、定点観測地区として栃木県芳賀郡茂木町の調査報告をしていきます。



2009年2月~4月にはカエル類の調査として、森林性のカエル2種の卵塊を調べました。また、ツインリンクもてぎにおける環境モニタリング調査(アセスメント)も実施し、広大な敷地内に栃木県または国で種の存続が危うい生物や希少植物も見つかри、ハローウッズが移植・保護活動を行いました。さらに、CO₂を吸収し続ける「元気な森」づくりのために伐採と定期的な草刈り、萌芽した枝の間引き作業も行っています。

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。

株式会社コタカ技研
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

テイ・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
株式会社ベストックスキョーエイ
金田工業株式会社
株式会社丸順
株式会社増田製作所

生産領域

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

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、ノックダウンKD部品 輸出资材も対象としています。

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

主な国内連結グループ会社

主な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。

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

販売領域

販売領域の実績は、本田技研工業株式会社と以下に示す71社の国内連結グループ会社を対象としています。

株式会社ホンダワコード
株式会社ホンダカーズ東京東
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愛知東

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
株式会社ホンダクリオ滋賀
株式会社ホンダヘルノ石川

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サービス岡山
株式会社ホンダカーズ福岡ボディサービス
株式会社ホンダボディサービス神奈川

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と以下に示す16社(1学校法人含む)の国内連結グループ会社を対象としています。

株式会社株式会社モビリティランド
ホンダ開発株式会社
ホンダ太陽株式会社
株式会社ホンダコムテック
学校法人ホンダ学園
本田航空株式会社

株式会社ホンダトレーディング
株式会社ジャパンテック
株式会社ホンダファイナンス
株式会社レインボーモータースクール
希望の里ホンダ株式会社

ホンダオールアンドデー太陽株式会社
株式会社ケイピーテック
中央航業株式会社
サーキットサービスクリエイティブ株式会社
株式会社日本レースプロモーション

国内連結グループ会社の環境負荷情報

購買領域・生産領域・輸送領域・販売領域・オフィス領域・主な国内連結グループ会社の上に表示した対象会社以外には、以下の会社を含みます。以下の会社を含めて、国内では、計150社(本田技研工業株式会社を含む)を対象としております。

株式会社メッツ 株式会社ワイジーテック	株式会社ウエムラテック 株式会社ゴウシテック	株式会社エムピーエイ 株式会社スミレックス	株式会社ヒロセ精工 ワイ・ディ・エム株式会社
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 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	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 モビリティ文化出版株式会社	

グローバルの環境負荷情報

国内連結グループ会社の環境負荷実績に加え、以下の会社が対象となっております。以下の会社を含め、国内では、計325社(本田技研工業株式会社を含む)を対象としております。

生産系会社

北米(9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 Manufacturing of Indiana 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(23社)

Honda Automobile(Thailand) Co., Ltd(タイ)
Thai Honda Mfg. Co., Ltd(タイ)
Asian Autoparts Co., Ltd(タイ)
Honda Cars Phillipines, 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 Motor 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)
Vietnam 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(広州)有限公司(中国)
嘉陵-本田発動機有限公司(中国)
福建閩東本田発電機組有限公司(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)

非生産系会社

北米(31社)

American Honda Motor Co., Inc.
Honda R&D Americas, Inc.
American Honda Finance Corp.
Honda Canada Finance, Inc.
その他27社

南米(11社)

Honda South America Ltda.
Honda Del Peru S.A.
Honda Motor De Chile S.A.
Honda Access Do Brasil Ltda.
Banco Honda S.A.
その他6社

欧州(49社)

Honda Motor Europe Ltd.
Honda Motor Europe (North) G.M.B.H.
Honda Motor Europe (South) S.A.
Honda R&D Europe (U.K.) Ltd.
Honda R&D Europe (Deutschland) G.M.B.H.
Honda Bank G.M.B.H.
Honda Gulf Fze
Honda Logistics Centre (U.K.) Ltd.
Honda South Africa Pty Ltd.
その他40社

アジア・大洋州(25社)

Asian Honda Motor Co., Ltd.
A.P. Honda Co., Ltd.
Honda Australia Pty., Ltd.
Honda Motor India Private Limited
Honda New Zealand Limited
Honda Taiwan Co., Ltd.
Honda Leasing (Thailand) Co., Ltd.
その他18社

中国(7社)

Honda Motor(China) Investment Co., Ltd
Honda Motor(China) Co., Ltd.
Honda Access China Corp.
Honda Engineering China Co., Ltd
その他3社

Hondaの環境取り組みの歴史

年度	製品開発	企業活動
2008	新型ハイブリッドカー「インサイト」発売 新型燃料電池車「FCXクラリティ」 日米でリース販売開始 	GSユアサとハイブリッド車用リチウムイオン電池の新会社設立 に向け合弁契約を締結
2007	「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 	国内事業活動における 2010年度環境負荷低減目標を公表
2006	ブラジル向け「フレキシブル・フェーエル・ピークル (FFV)」 を開発	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「CO ₂ 排出量低減目標」設定
2005	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	
2004	「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FIを搭載した「DioZ4」発表	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
2003	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	 薄膜太陽電池を設置した 浜松製作所細江工場
2002	「FCX」日米でリース販売開始 次世代型薄膜太陽電池開発 	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
2001	「シビックハイブリッド」発表 i-DSIエンジン発表(燃費23km/) 	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
2000	50cc水冷4ストロークエンジン発表 FCX DOHC i-VTECエンジン搭載「ストリーム」発表	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
1999	「アコード」カリフォルニアSULEV基準を初めてクリア 電気自動車「EV-PLUS」発表、カリフォルニア州ULEV発表(「アコード」) 当時のガソリン車燃費世界一(35km/)達成 天然ガス車「シビックGX」発表	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
1998	船外機BFシリーズ、米国EPA排出ガス基準、(社)日本艇工 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)	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
1997	ZLEV技術発表 EV-PLUS カリフォルニア州ULEV発表(「アコード」)発表	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
1995	カリフォルニア州LEV発表(「シビック」)	
1994	船外機(BF6/8/40)が欧州ボーデン湖規制をクリア	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
1992		Honda環境宣言 制定
1991		環境会議設置
1988	「VTEC」エンジン発表	
1978		焼却に伴う蒸気の熱利用開始
1976		「ふるさとの森づくり」開始
1973	CVCCエンジンを「シビック」に搭載	
1972	CVCC技術の全容を 正式に発表	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)
1971	CVCCエンジンシステム発表	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)
1970		公害本部設置
1966		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



本報告書に対する第三者意見

後藤敏彦 環境監査研究会代表幹事

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、NSC代表幹事、JCSD共同議長、拓殖大学客員教授(非常勤)、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。

あのゼネラル・モーターズがチャプター・イレブンを申請しました。政府が丸抱えのようにして再建に取り組むようですが、米国型資本主義が変容をせざるをえなくなったことを象徴していると思われます。また、再建のキーは環境ということがいわれていますが、このことは環境対応が制約条件ではなく戦略ターゲットであることを如実に意味しています。

幸いにHondaの2008年からの第10次3年中期計画の中核的コンセプトは環境であり、当報告書で紹介されていますようにインサイト等で着々と具現化されています。しかし、この21世紀は、資本主義の変容、気候変動、資源枯渇等への対応、特に米国での1859年のドレーク油田の発見から始まった石油文明が今世紀中には終焉は確実、等々、文明的な大変革期です。こうした状況の中で持続的な存続、発展は単に科学技術だけの問題でないことを考えると、今できることだけではなく歴史的背景も考え合わせての超長期のビジョン、長期目標からのバックカスティングは待ったなしと考えます。社長の「モビリティの次の100年」という言葉や、全体的な環境認識はすばらしいと思いますので、具体化を期待したい。

グローバルでの取り組みを前面に押し出して2年目ですが、データ集も含めまだ内容が少ないように感じました。世界環境会議等も開催されているのでコンテンツは充分あるのではないかと考えます。トピックスだけでなく、海外工場での取り組み等の記載も期待したいところです。開発についてはグローバル、国内を分けない編集も一案と思います。

国内取り組みに関しては、商品開発・生産等の領域を中心に情報がたいへん充実しておりすばらしいと思います。ただ、販売領域の情報が少ないと感じました。グリーン・ディーラー活動の内容等々、もう少し情報が欲しいところです。

報告書の対象範囲は明確にされていますが、必ずしもグループ全体ではなく項目により範囲に違いがあります。全体

把握はグローバル企業では容易ならざることには重々承知しており、CO₂、廃棄物、水に関してはほぼ100%把握されているのは高く評価できます。しかし、ことカーボンに関しては最大範囲で正確に把握するシステム構築はいずれ必須となります。カーボン・ディスクロージャーに関しては世界的にさまざまな動きがありますが、いかようにも対処できるようにしておかれることが重要と思います。

各種ガイドラインは使用せず独自編集しておられるのはポリシーなのでその評価は読者次第です。ただ、多くの環境報告書で記載されている、物質循環について総量でのOutput Input情報が欲しいところです。Output Input把握は、国内はあるもののグローバルでの把握は見えませんが、生物多様性にも関連して前向きに検討されることをお勧めしたい。生物多様性に関しては生態系保全などふれられていますが、製造業の場合は如何に大きな割合で資源を循環活用するか、自然からの採取を如何に減らすか、は重要なポイントと考えます。水の循環使用等3Rを進められておりさまざまな取り組みはされていますが、勿体ないことに生物多様性と言う切り口で認識して実行しておられるのがよく見えません。そのためにも循環使用も含めた全体でのOutput Input把握が必要と考えます。

最後に、昨年指摘させていただいたことについて対処していただけていることが読み取れます。しかし、いくつかについて更なる改善等も期待したい。

例えば、専門・業界・社内用語が多用されており、分かりづらいついて解説が少ないので増やすことで対応可能と考えます。また、昨年は掲載されていた主な情報公開全体図がなくなりましたが、ウェブに掲載することで見える化を確保されたら良いと思います。

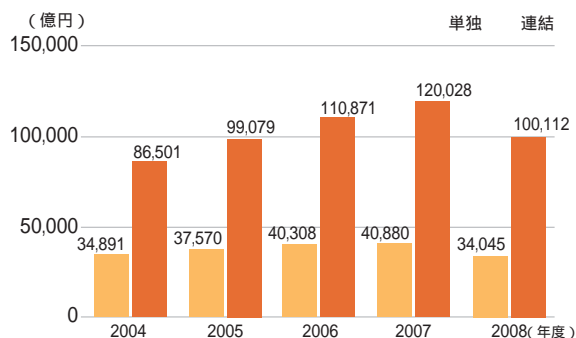
後藤敏彦

会社概要・財務データ

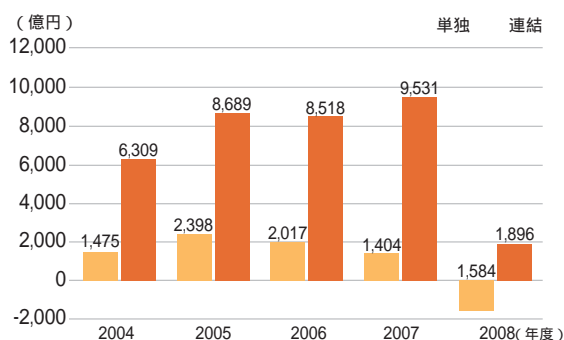
社名 本田技研工業株式会社
 本社所在地 東京都港区南青山2-1-1
 設立 1948年(昭和23年)9月24日
 代表者 取締役社長 伊東 孝紳
 資本金 860億6,700万円(2009年3月31日現在)
 売上高 連結:10兆112億円
 (2008年度実績) 単独:3兆4,045億円

従業員総数 連結: 181,876人(2009年3月31日現在)
 単独: 26,471人(2009年3月31日現在)
 連結子会社 396社(2009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

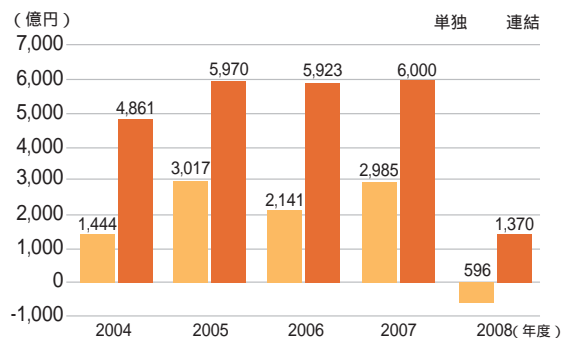
売上高



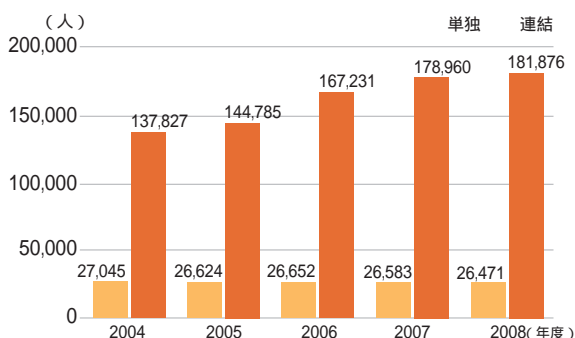
営業利益



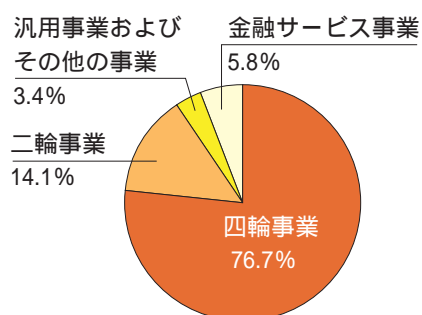
当期純利益



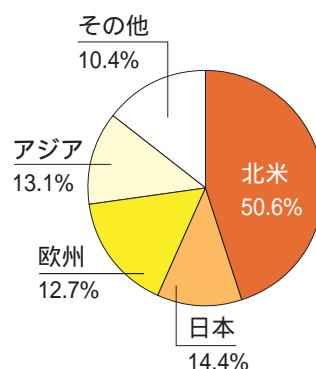
従業員数



事業別売上高割合(連結:2008年度)



仕向地別売上高割合(連結:2008年度)



各領域責任者

営業領域	四輪.....	守屋 富志広
	関口 直行
	二輪.....	永田 実
	汎用.....	田中 一郎
	サービス・部品.....	新井 康司
購買領域	リサイクル推進室.....	小林 秀明
	関 幸浩
事業所領域 事業所環境総合責任者		
	埼玉製作所.....	小野 重雄
	栃木製作所.....	青波 宏一
	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.....	太田 孝一
	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R&Dセンター(和光) /	
	基礎技術研究センター /	
	航空機エンジンR&Dセンター.....	青山 章
	二輪R&Dセンター / 汎用R&Dセンター.....	中村 文彦
	四輪R&Dセンター(栃木).....	築田 准
	四輪R&Dセンター(鷹栖ブルーピンググラウンド).....	河合 浩二
	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) 2009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。

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のウェブサイトでもご覧になれます。また、PDF形式のファイルで本レポートの他にも『データ・事例集』を公開しております。下記、URLにてダウンロード可能となっておりますので、是非ご覧下さい。

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

なお、本レポートの更新情報は上記のウェブサイトを確認できます。

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。

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2009年6月

ⓍⓀⓁ 100000907