

HONDA

The Power of Dreams



Environmental Annual Report

Honda

環境年次レポート

2010



Hondaの環境情報公開について

Hondaは、環境に関わる主な企業情報として、『Honda環境年次レポート』を発行しています。『Honda環境年次レポート』では、Hondaの環境に関する姿勢・将来への方向性とともに、Hondaの企業活動をライフサイクル観点で捉え、各領域での環境に関する年度実績と目標への進捗状況を中心に毎年報告しています。Hondaの環境への取り組みをご理解いただくため、「Honda環境ウェブ」(<http://www.honda.co.jp/environment>)にて、各領域の年度実績のさらなる詳細情報(事業所環境負荷データなど)やHondaの環境に関する歴史といった情報までを網羅的に紹介しています。

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。

年次取り組み中心の情報



本誌



取り組み事例集と補足情報

Honda環境年次レポート

『Honda環境年次レポート』は、2つに分冊しています。分冊版である「取り組み事例集と補足情報」は、本誌で紹介した各領域の結果につながる具体的な取り組み紹介を中心とし、「Honda環境ウェブ」で公開しています。

網羅的な環境情報



WEB

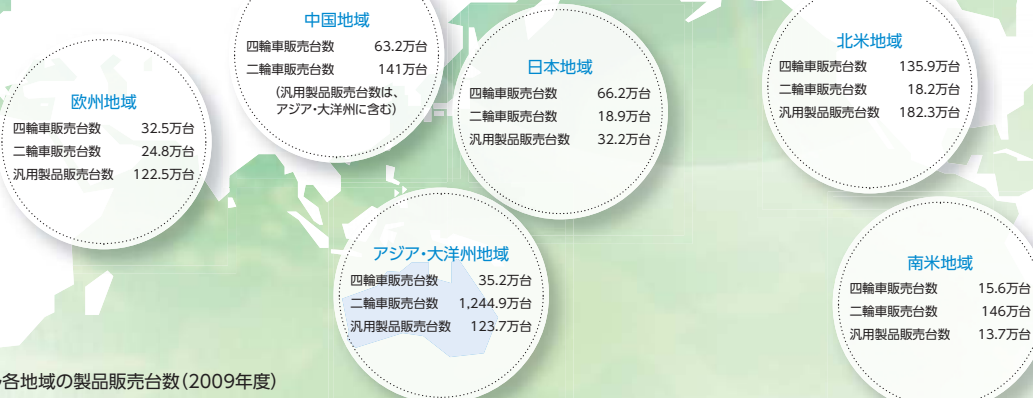
Honda環境ウェブ

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

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極体制で企業活動を行っています。2009年度は約2,400万台の製品を販売し、お客様のもとにお届けしました。企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”ため、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(2009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—25
GLOBAL
グローバルでの取り組み

26—63
JAPAN
日本国内での取り組み

64—71
INFORMATION
関連情報

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21世紀の方向性	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の環境問題への認識	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	
各地域のグローバルトピックス		20
	北米/南米/欧州/アジア・大洋州/中国/日本	
日本の環境 マネジメント体制	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	26
2010年度国内目標と進捗		30
2009年度の目標・実績と2010年度目標		32
日本国内の環境負荷実績		34
商品開発領域		36
四輪車の取り組み	燃費の向上/排出ガスのクリーン化/代替エネルギー	
二輪車の取り組み	燃費の向上/排出ガスのクリーン化	
汎用製品の取り組み	代替エネルギー	
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/お取引先の省エネルギー・省資源/ お取引先のゼロエミッション	42
生産領域	日本国内の生産領域における2009年度のマテリアル・フロー/ 省エネルギー・省資源/ゼロエミッション	44
輸送領域	輸送効率の向上/包装資材の削減	48
販売領域	販売会社のCO ₂ 削減/四輪販売会社の取り組み/ 二輪販売会社の取り組み/汎用販売会社の取り組み	52
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	54
オフィス領域	Honda単独での活動/Hondaグループの活動/ Honda単独のISO14001認証取得	58
主な国内連結 グループ会社の活動	(株)本田技術研究所での取り組み 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	60
生物多様性への取り組み		64
環境に関わる社会活動		66
Hondaの環境取り組みの歴史		68
本報告書に対する第三者意見		69
会社概要・財務データ		70

本レポートの対象

●報告対象期間

2009年度(2009年4月~2010年3月)の活動を中心に報告。
※一部、2010年度の記載や以前からの取り組みの記載を含みます。

●対象組織

本田技研工業株式会社および国内、海外のグループ会社(連結子会社・関連会社500社*)を対象として報告しています。報告書内の各種実績データに関しては、その報告対象範囲を個々のグラフや図表に付記しています。

なお、主要な対象会社の詳細については、2010年6月末発行の有価証券報告書をご覧ください。

日本国内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の取り組みについて、詳細な実績を報告しています。

- (株)本田技術研究所 ■ ホンダエンジニアリング(株)
- (株)ホンダモーターサイクルジャパン ■(株)ホンダアクセス

*対象組織には、2009年度中に合併等により変動した社数も含まれます。

Hondaらしい先進創造で 「存在を期待される企業」をめざす —世界の人々の期待を上回る新しい価値の提案—

Hondaの変革

社会情勢が激変するなか、Hondaは2009年度も全世界で2,400万台を超える製品をお客様にお届けすることができました。モビリティメーカーとして多くのお客様に支持していただいたことは、大変喜ばしいことであると同時に、Hondaに対するお客様の期待の大きさや、社会における役割の重大さを認識しております。

さて、気候変動問題においては、2009年12月にコペンハーゲンで行われたCOP15で目標の合意は得られなかったものの、温室効果ガス削減の必要性については議論するまでもありません。将来を見据えると「低炭素社会」の実現は不可避であり、限りある地球のエネルギー資源をいかに大切に使うかが、何よりも重要となっております。この「温室効果ガスの削減」という大きな課題に対し、Hondaは経営資源を集中し、「低炭素社会」の実現に向けて大きく経営の舵を切ります。



次の100年に向けて

今後100年のモビリティのあるべき姿を考えれば、化石燃料からの脱却を加速させ、温室効果ガスを全く出さない技術の早期実現が不可欠だと考えます。なぜならば、世界全体で見ると、人口は今後さらに増大し、モビリティへの需要も益々拡大すると考えられるからです。

Hondaは、「持続可能なモビリティ社会」を実現するために、「自らが創り出したエネルギーで、モビリティを動かす」という将来像を描いています。しかし、それはたやすく達成できることではありません。この夢の実現は、私達が今まで経験したこともないほど高いハードルです。Hondaは、このハードルを越え、夢を実現させるために、経営の効率を向上し、環境対応をさらに加速させていきます。

Hondaの挑戦

Hondaは、社会に環境負荷の少ない製品を普及させ、お客様に支持していただくことで、環境負荷の削減に繋がっていくことが理想的だと考えています。そのためには、圧倒的に低炭素（低燃費）な魅力ある製品を、いち早く、そして低価格で具現化し、世界のお客様にお届けすることで、温室効果ガスの排出削減に貢献していきたいと考えております。

2009年度、二輪車ではコンピュータ制御の燃料噴射装置やアイドルストップ機構を搭載することで飛躍的に燃費を向上させた、低価格な125ccスクーター「PCX」を世界で発売しました。また、四輪車では、燃費に優れ、軽量・小型なハイブリッドシステム「Honda IMA」を搭載したハイブリッド車「インサイト」の発売に続き、ニューコンパクトカー「CR-Z」にもIMAシステムを搭載。世界初の6速MTを設定するなど低燃費と操縦楽しさの両立を提案し、ハイブリッドカーの世界を広げてきました。

一方、エネルギーを創り出す技術としては、エネルギーを無駄なく利用する家庭用コージェネレーションシステムや、自然エネルギーを利用する太陽光発電システムも独自で開発、販売しています。

そして、「持続可能なモビリティ社会」の実現に向けて、Hondaは、今年度中にスクータータイプの電動二輪車「EV-neo」のリース販売を開始いたします。また、ガソリンに代わる燃料としては、究極のクリーンカー燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」の普及に向け、2001年より水素ステーションの開発も進めています。2010年1月には、Hondaの太陽電池で発電した電気によって水から水素を製造する

「次世代ソーラー水素ステーション」の実証実験を開始しました。このステーションは、Hondaの独自技術であるソーラーパネルと水素製造、貯蔵時に消費していた電力を大幅に削減した新しい水素製造システムを組み合わせることにより、家庭用水素供給装置としての可能性を広げました。

また、液体燃料は、そのエネルギー密度の高さ、取り扱いの容易さから、今後も残っていくと思われれます。そこで、Hondaは環境負荷の少ない、バイオエタノール燃料の研究も推進、非可食部分である植物の茎や葉など、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、研究を重ねています。

地球の限りあるエネルギー資源を大切に使い、脱化石燃料をめざして、Hondaはエネルギーを使うだけでなく、創り出す技術まで総合的に取り組み、「低炭素社会」の実現に向けて果敢に挑戦を続けています。

新しい時代に向けて

激変の時代は、「新たな価値」を生み出すチャンスでもあります。このチャンスを活かすためには、対応のスピードと新しい価値を創造する発想力が、Hondaの変革の柱となります。Hondaは、今までもさまざまな試練に対し、技術で乗り越えてきました。そして、創業以来、お客様の喜びを世界に広げることをめざして、さまざまな国で企業活動を展開して参りました。これからもHondaは、地球的視野に立ち、「世界の人々の期待を上回る新しい価値の提案」を行うことで「存在を期待される企業」をめざし、この緒言に決意を述べさせていただきます。

『Honda環境年次レポート2010』発行にあたり

『Honda環境年次レポート』は、グローバルに展開するHondaの環境取り組みの実績を年度ごとにご報告しています。2009年度版からは、各領域で実施している先進的な取り組みの事例を「取り組み事例集と補足情報」としてウェブサイトに掲載しています。是非ご一読いただき、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。

2010年6月

代表取締役社長／
Honda世界環境会議議長

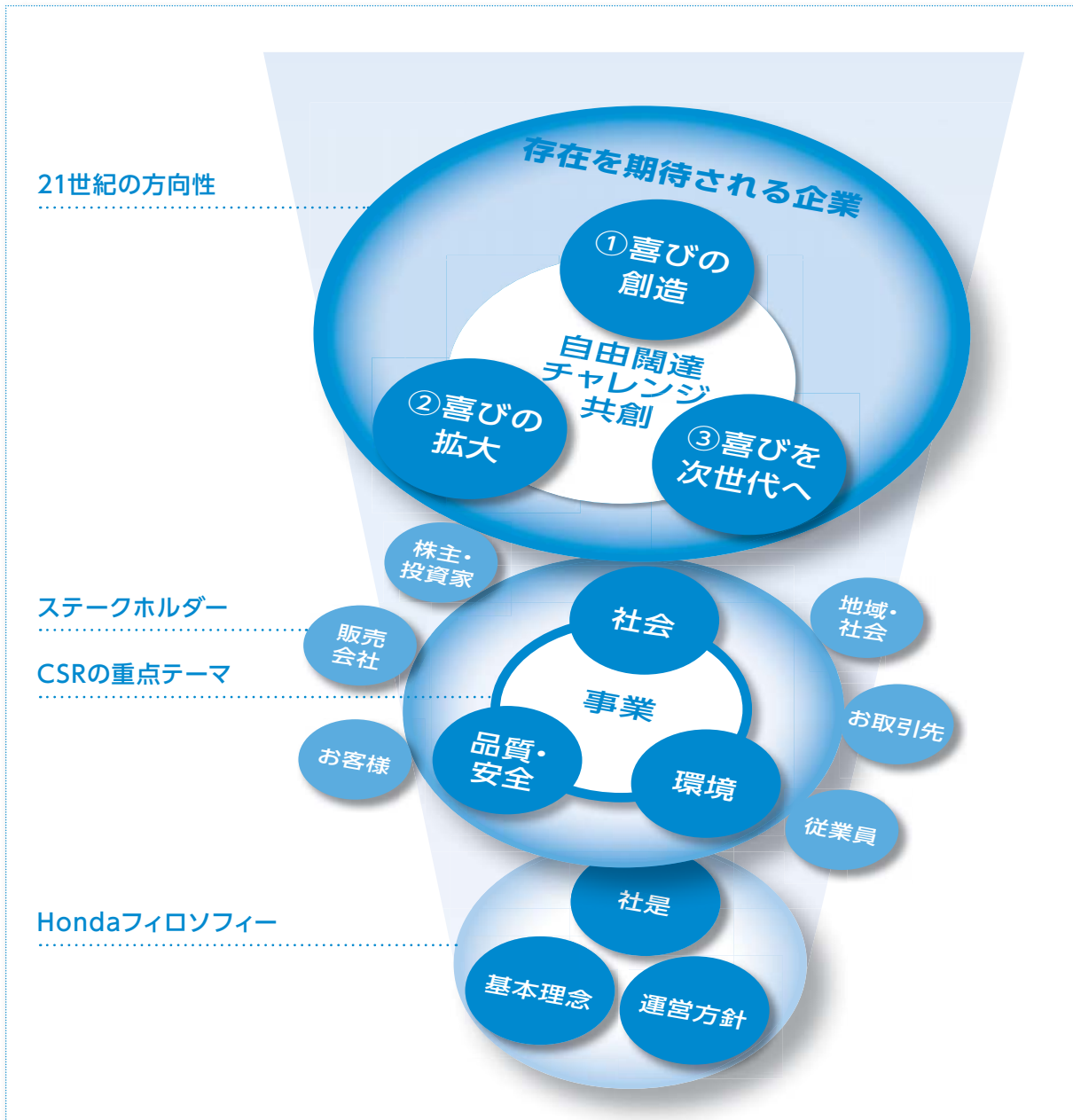
伊東 寿紳

Hondaフィロソフィーと21世紀の方向性

Hondaフィロソフィーは、「人間尊重」と「三つの喜び」の“基本理念”、“社是”、“運営方針”から成り立ち、Hondaグループすべての企業と、そこで働く従業員一人ひとりの価値観として共有され、行動や判断の基準となっています。Hondaは、すべての企業活動の基礎としてHondaフィロソフィーの価値観を実践しています。

1998年、Hondaは21世紀の方向性を定めました。この中でHondaは「世界の人々と喜びを分かち合うことで『存在を期待される企業』をめざします」とし、そのために“喜びの創造”、“喜びの拡大”、“喜びを次世代へ”の実現と、企業文化として“自由闊達・チャレンジ・共創”の醸成をめざし、企業活動を進めることにしました。「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し、基本理念である「三つの喜び」を高めていくこと、「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、基本理念の「三つの喜び」を世界中に広げていくこと。「喜びを次世代へ」は、社会の持続的発展に向け、最高水準の環境・安全性能を実現し、基本理念の「三つの喜び」を次世代へ繋げていくという考えです。

Hondaはこれらを着実に実践し、ステークホルダーの皆様とのコミュニケーションを図りながら、社会的責任を果たしていくことで、持続可能な社会づくりに貢献していきます。



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、全世界で展開する2010年CO₂低減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



企業活動に関する環境影響の把握と取り組み方針

Hondaは、すべての企業活動と商品の使用にともな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。

Hondaの企業活動		環境への影響	Hondaの対応
Hondaの企業活動におけるライフサイクル	排出される環境負荷要素		主要取り組み
商品開発領域	温室効果ガス 排出ガス 音	地球規模的な環境課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 燃費の向上 ● 排出ガスのクリーン化 ● 代替エネルギー製品の開発 ● 3R設計の推進 ● 騒音の低減
購買領域	温室効果ガス 廃棄物 排水 排出ガス 音		
生産領域	温室効果ガス 排出ガス 音 化学物質	大気汚染	<ul style="list-style-type: none"> ● グリーン購買の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・環境マネジメント ・お取引先の省エネルギー・省資源 ・お取引先のゼロエミッション* ● グリーンファクトリーの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・環境マネジメント ・省エネルギー・省資源 ・ゼロエミッション*
輸送領域	温室効果ガス 廃棄物		
販売領域	温室効果ガス 交換部品 フロン 廃棄物	水質汚濁	<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) <ul style="list-style-type: none"> ・環境マネジメント ・エネルギー効率の向上 ・環境保全の向上 ・地域社会への貢献 ● 部品回収、再利用の拡大 ● 使用済み製品の適正処理 ● リサイクルに向けた技術支援
製品の資源循環 3R領域	温室効果ガス 使用済み製品 (化学物質)	土壌汚染	
オフィス領域	温室効果ガス 廃棄物	騒音	<ul style="list-style-type: none"> ● グリーンオフィスの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・環境マネジメント ・省エネルギー ・資源の有効活用 ・地域社会への環境貢献
		地域的な環境課題	

※「ゼロエミッション」とは、廃棄物や環境負荷物質を限りなくゼロに近づけることを示します。

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。

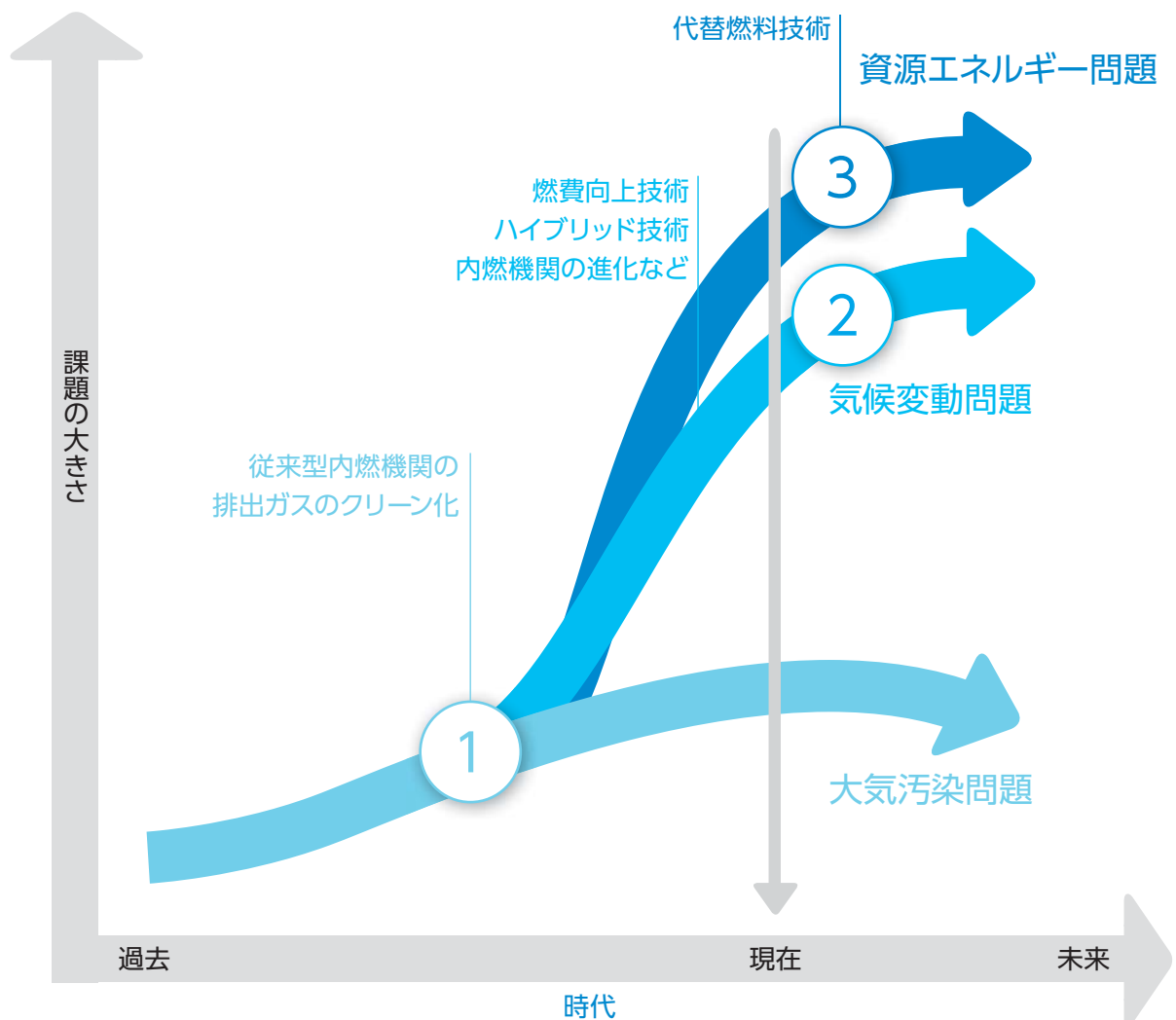
Hondaは、以前より「①大気汚染問題」を認識し、世界一厳しいといわれた排出ガス規制である1970年の米国マスキー法をクリアしたCVCCエンジン(1972年発表)に始まる燃焼技術や、その後の触媒技術を次々に開発してきました。自動車から排出される排気ガスのレベルは、米国マスキー法以前に比べ、約40年間で1,000分の1にまで低減することができました。今後は排気ガス浄化性能の一段の向上と排気ガス性能の優れた車両の普及拡大により、大気汚染問題は減少していくものと考えています。

Hondaは、世界の人々がより豊かで楽しい生活をおくるためにはモビリティの普及は欠かすことのできない要素と考え、地球規模で進行している「②気候変動問題」と「モビリティ需要の拡大」という、相反する課題を全社を挙げて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。

「②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、エンジン・車体技術によるさらなる低燃費化や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、事業活動のさらなる高効率化による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「③資源エネルギー問題」に関しては、「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リサイクル性の向上・省資源化技術など、エネルギーを使うばかりでなく、作り出す技術にも取り組み、社会の持続的な発展をめざし、技術による問題の解決を推進しています。

そしてHondaは、世界の人々の期待を上回る価値を提案し「存在を期待される企業」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

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。

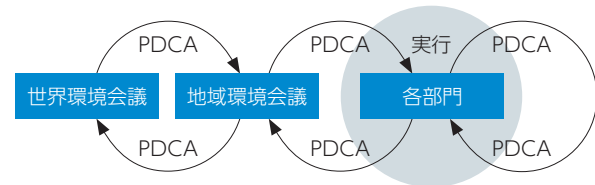
Hondaの環境保全活動は、計画や実行を専任スタッフが行うのではなく、各部門の従業員一人ひとりが主体となって取り組んでいるのが特徴です。これは、「Hondaの従業員全員が自分たちの仕事として積極的に環境課題に取り組んでいく」という考え方にもとづくものです。

※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。

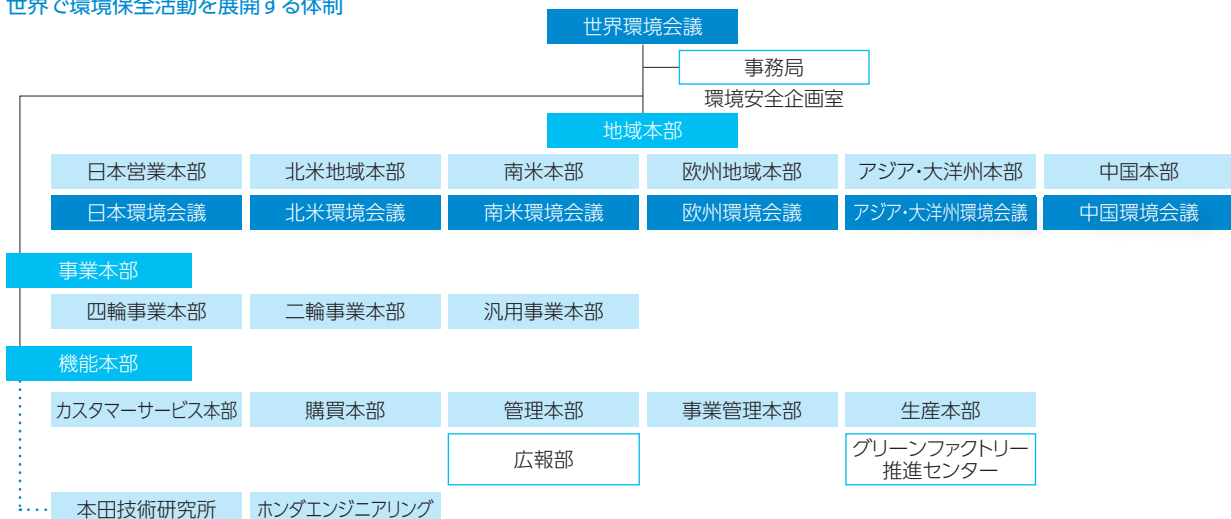
※2 生産領域の環境対応を総括し、環境への取り組みの全所的運営・調整などを担当。環境マネジメントシステム運用の進捗状況などを全社的視野で確認する「相互訪問環境監査」事務局も担っています。

※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回り、環境負荷物質の管理を徹底するために、環境マネジメントシステムの導入を進めています。これまで生産部門を中心に、環境マネジメントの国際規格ISO14001の認証取得を積極的に進めてきました。

日本では、1997年度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。

現在Hondaは国内外合わせて159社の連結子会社・関連会社でISO14001認証を取得しています。詳細につきましては、以下の「ISO/EMAS取得状況全領域での認証取得一覧表」にてご確認ください。

※詳しくは「Honda環境ウエブ」をご覧ください。

【URL】 <http://www.honda.co.jp/environment/activities/data/iso/>

ISO14001取得状況(2010年3月末現在)



※対象は、本田技研工業(株)を含む連結子会社・関連会社

環境リスクマネジメント

法令の遵守

Honda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」「法令にもとづく測定・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、相反する課題の解決に向けて、Hondaは技術で対応していきます。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”こと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・物流など各部門が目標を定め、削減活動を効果的に展開しています。

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2009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83%、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

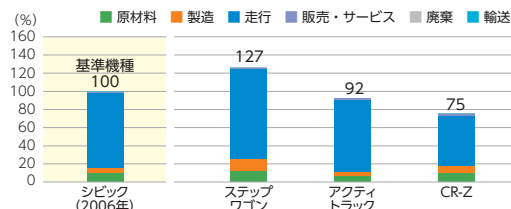
気候変動問題への対応のために、Hondaは業界に先駆けて、全世界で展開するCO₂低減目標を策定し、達成に向けて取り組んでいます。

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。

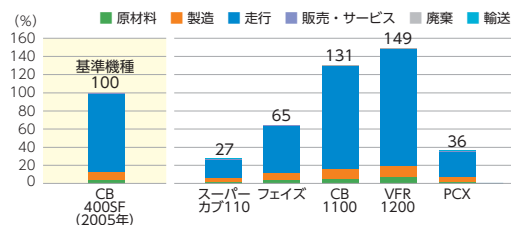
「製品を生産する過程」においても、全世界でCO₂の排出量低減に努め、生産効率を向上させていきます。そのために「1台の製品を生産するにあたって排出されるCO₂排出量を全世界平均として低減する目標」を2006年から設定して、排出低減に取り組んでいます。

主要な新型四輪車の機種LCA結果(日本国内モデル)



※生涯走行距離は10万kmを想定しています。

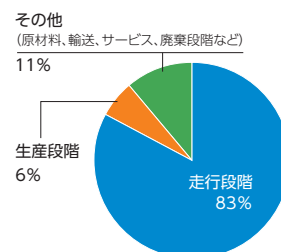
主要な新型二輪車の機種LCA結果(日本国内モデル)



注1 生涯走行距離は5万kmを想定しています。

注2 その他発売新機種の機種LCA結果は、取り組み事例集と補足情報を御覧ください。

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)



基準機種の例

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。

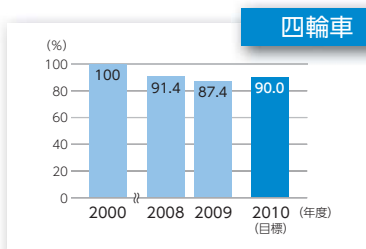
【製品:二輪車】 日本、北米、欧州、タイ、インド、中国、インドネシア、ベトナム、ブラジル、フィリピン、マレーシア、パキスタンの各地域および国を対象とし、全世界の販売台数の約90%以上を網羅する。

【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)。

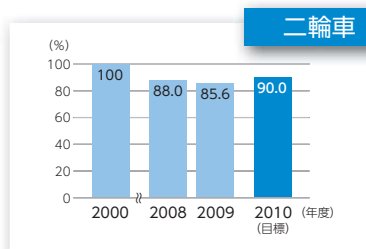
【生産時】 本田技研工業(株)を含む国内外の完成車組立会社および主要部品会社の計76社を対象とし、Hondaグループの連結子会社、関連会社と主要関係会社における完成車組立会社のほぼ100%を網羅する。

2009年度の実績 (進捗状況)

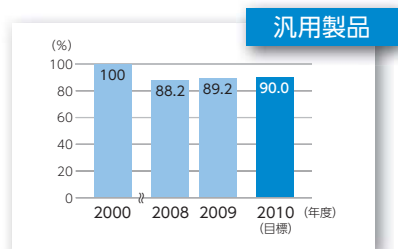
製品のCO₂低減



主に先進国を中心に、CO₂削減を目的とした買換え促進施策などにより燃費の良い製品(小型車やハイブリッド車)の販売が大幅に増加し、目標値を上回る低減となりました。

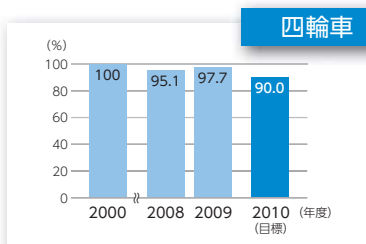


2009年度の販売台数はほぼ昨年並みでしたが、PGM-FIや低フリクションエンジンを適用する小型車領域の販売は拡大し、CO₂平均排出量はさらに低下しました。

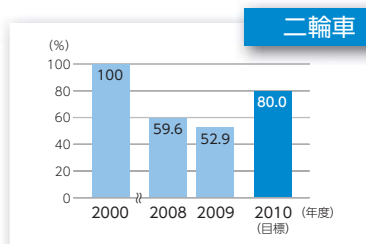


大型エンジンの販売台数が増加し、相対的に排出量原単位の少ない中型エンジン、ハンドヘルドエンジンおよび、家庭用小型コージェネレーションユニットの比率が減少したため汎用製品台当りCO₂平均排出量は2008年度に比べ増加しました。

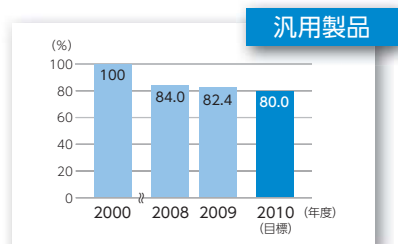
生産時のCO₂低減



原単位の増加は、生産が減少したことによるものですが、非生産時のエネルギー削減施策などにより、2008年度比2.6%の増加に留めることができました。



生産拠点の集約化、非生産時のエネルギー削減施策などにより、原単位は2008年度比6.7%の低減となりました。



生産拠点の集約化、非生産時のエネルギー削減施策などにより、原単位は2008年度比1.6%の低減となりました。

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全世界の事業所で展開していきます。

エネルギー消費量(2009年度)

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社および関連会社の計**501社**

生産系会社：**197社**

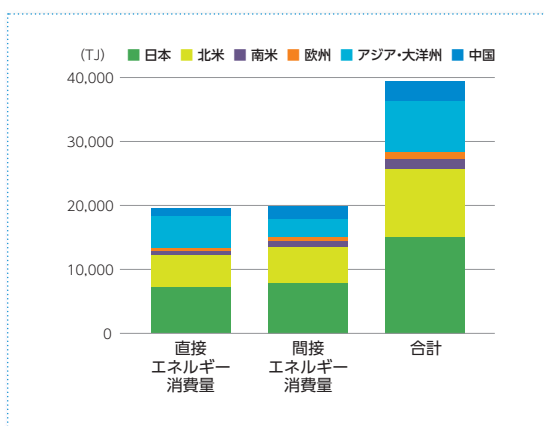
非生産系会社：**304社**

※直接エネルギー消費量

燃料の燃焼などによるエネルギー消費量

※間接エネルギー消費量

購入電力などの外部から供給されたエネルギーの消費量



※購入電力は、全世界共通で3.6[GJ/MWh]でジュールへ変換。
 ※主に固定源からのエネルギー消費量を算出。
 ※単位のTJ(テラジュール)とは、エネルギーの単位で、テラは10の12乗。

温室効果ガス排出量(2009年度)

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社および関連会社の計**501社**

生産系会社：**197社**

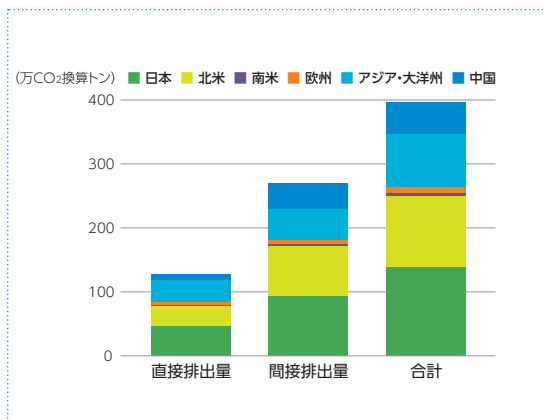
非生産系会社：**304社**

※直接排出量(スコープ1)

燃料の燃焼などによる温室効果ガスの直接排出量。
 日本国外の燃料燃焼時の温室効果ガス排出係数は、主にWRI/WBCSD(2004)“The Greenhouse Gas Protocol (Revised Edition)”またはIPCC(2006)“Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories”を参照。日本国内は、主に経済産業省・環境省(2004)“温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver.2.4I”を参照。

※間接排出量(スコープ2)

他者から供給された電気等の使用による温室効果ガスの間接排出量(主に購入電力を供給する発電所で排出した温室効果ガスで、一部供給された蒸気等の供給源からの温室効果ガスも含む)。
 電力CO₂係数については、現地の法規等に基づいた最新係数またはIEA(2009)“Emissions from Fuel Combustion (2009 Edition)”を利用。



※温室効果ガス算出方法は、主にWRI/WBCSD(2004)“The Greenhouse Gas Protocol(Revised Edition)”を参照
 ※主に固定排出源からの温室効果ガス排出量を算出。

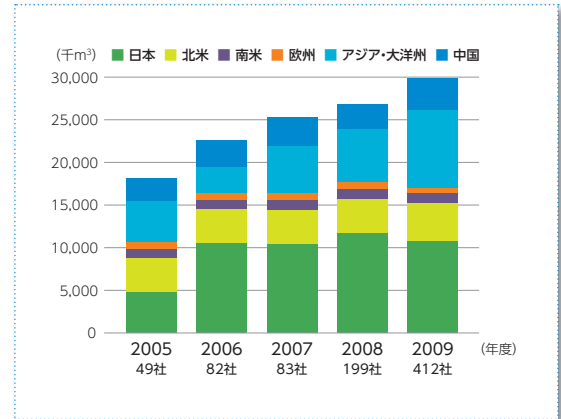
水資源使用量

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社および関連会社の計412社

生産系会社：135社

非生産系会社：277社



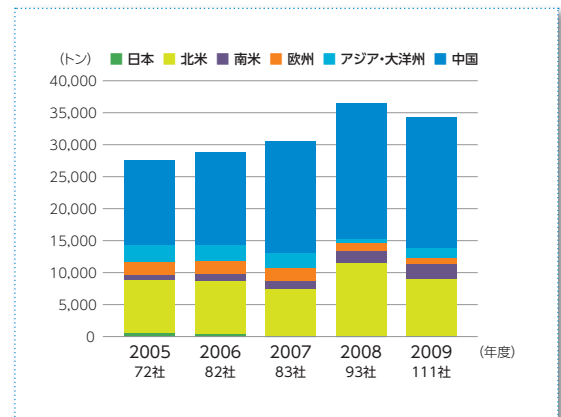
※2008年度より、非生産系会社を追加。

廃棄物社外埋立量

【対象範囲】

本田技研工業(株)と

生産系連結子会社および関連会社の計111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。
 ※日本国内は、社外直接埋立量を計上。

生産系会社の各地域環境データ(2009年度)

項目	地域	北米	南米	欧州	アジア・大洋州	中国	日本
エネルギー	電気 (MWh)	1,387,570	265,807	120,310	776,723	526,173	1,589,321
	天然ガス (GJ)	3,833,362	143,442	472,247	759,180	544,783	3,602,467
	石油ガス (GJ)	98,871	238,231	0	1,179,556	457,888	1,036,234
	石油系燃料油 他 (GJ)	240,427	138,430	3,228	2,512,525	168,699	1,124,973
廃棄物	社外埋立量 (トン)	6,987	2,298	525	792	20,613	6
	リサイクル量 (トン)	191,025	47,959	21,069	110,568	101,083	393,657
水資源	水道水 (千m³)	2,031	129	410	4,872	3,543	4,074
	地下水 (千m³)	1,692	1,128	71	3,907	64	4,084
	雨水 (千m³)	14	0	3	8	0	65

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の実現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

「CR-Z」のHondaハイブリッドシステム「IMA」

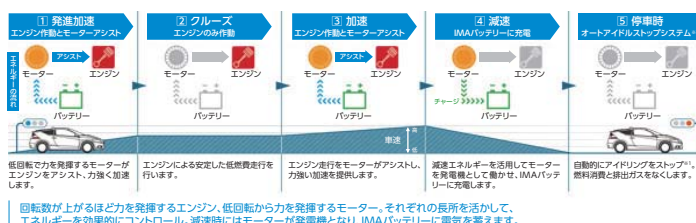
2010年2月に日本で発売したハイブリッド専用モデル「CR-Z」には、新開発の1.5リッターのi-VTECエンジンに、低速域から強力にアシストするIMA（インテグレートド・モーター・アシスト）を組み合わせた「Hondaハイブリッドシステム」が搭載されており、Hondaハイブリッドシステムにより、低燃費と排出ガスのクリーン化を高水準で実現し、軽量ボディと合わせ、2.0リッターガソリンエンジン車クラスの力強い加速性能を両立しています。

「CR-Z」に搭載される1.5リッター直列4気筒i-VTECエンジンは、1気筒あたり4バルブ方式・1バルブ休止VTEC機構を採用し、高出力かつ高回転域までストレスなく吹き上がる爽快な加速感を実現しました。低燃費化と排出ガスクリーン化を可能にするために、低回転時には1バルブ休止VTEC機構によるスワール効果がシリンダー内の混合気分布の最適化させ、EGR（排気ガス再循環）の量を増加させても安定した燃焼を実現しています。

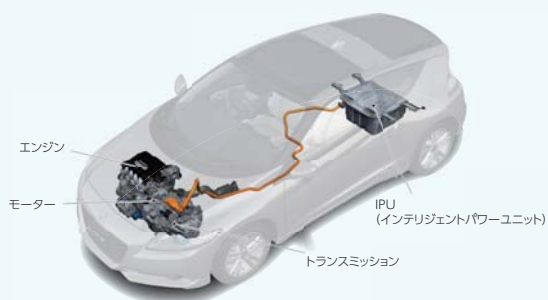
フリクション低減技術としては、ピストンスカートの表面コーティングにドット状のパターンを施したピストンパターンコーティングや、オイル保持性を向上させるためにシリンダー内面を滑らかにするプラトーホーニングを採用しました。さらに、細幅カムシャフト駆動チェーンや補機ベルト駆動システムオートテンショナー化など、エンジン全体にフリクション低減を追求しました。

また、燃焼ガスを集合させるエキゾーストマニホールドとシリンダーヘッドを一体構造とするとともに、高耐熱キャタライザー（触媒装置）の直下レイアウトを採用し、燃焼ガスの熱損失を低減させ、キャタライザーの早期活性化を実現することでコールドスタート時の排出ガス浄化性能を高めています。

システム作動とモーターアシスト



Hondaハイブリッドシステム
(1.5L i-VTECエンジン + IMA)



Hondaハイブリッドシステム イメージ図

「CR-Z」のHondaハイブリッドシステムに組み合わせるトランスミッションは、変速ショックのないスムーズな走りや、エンジンの最適燃費領域の有効利用による低燃費化の実現を目的としたCVT(無段変速オートマチック)を設定している一方、モーターアシストによる低速域からトルクフルなパワーユニットの性能を、ドライバーの意のままに使いきれるように、ハイブリッド車としては世界で初めて、6速MTも採用しました(Honda調べ)。

「CR-Z」の燃費・環境性能は、国土交通省審査の燃費値JC08モードでは6速MT:20.6km/L、CVT:22.8km/L、10・15モードでは6MT:22.5km/L、CVT:25.0km/Lの低燃費を実現し、それぞれ「平成22年度燃費基準+25%」を達成するとともに、2015年度燃費基準^{*}を達成しております。また、「平成17年排出ガス基準75%低減レベル」認定も取得しています。

^{*}省エネ法に基づき定められている新しい燃費基準。

「CR-Z」の走行性能と燃費性能をさらに引き上げる空力性能

高速走行時の走行安定性や燃費性能、静粛性などさまざまな性能に関わる空力性能を追求しました。低全高のボディは、キャビン後部を大きく絞り込み、テールゲートの傾斜を強めたエアロフォルムとしました。そのうえで、フロントウィンドウとの段差を最小化した新構造のフロントピラーをはじめとしたフラッシュサーフェス化^{*1}を徹底しました。ボディ下面には、エンジンアンダーカバーをはじめとする整流処理により、フラットなアンダーフロアを実現しました。さらに、ステア、ドアミラー、ホイールアーチ後方形状など空気に優れた形状を追求しました。これにより、空気に不利な短い全長、ワイドな全幅ながら、「インサイト^{*2}」同等の空力性能(CDA値=CD値×前面投影面積)を達成しています。

^{*1} 段差などをなくし、ボディ表面を滑らかにすること。

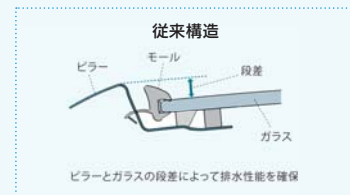
^{*2} 2009年モデル

家庭用次世代ソーラー水素ステーションの実証試験開始

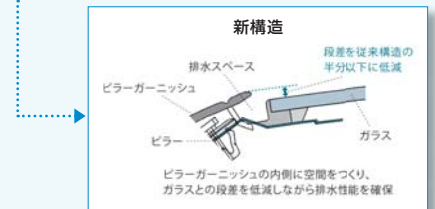
ホンダR&Dアメリカズ(所在地:米国 カリフォルニア州)は、燃料電池電気自動車への水素供給装置として、次世代ソーラー水素ステーションの実証実験を、ホンダR&Dアメリカズ ロサンゼルスセンターで開始しました。2001年から稼働してきた従来のソーラー水素ステーションは、高圧水素の製造のために、水電解装置および水素圧縮コンプレッサーが必要であったことに対し、次世代ソーラー水素ステーションは、Hondaの独自技術である高圧水電解システムにより水素の製造と圧縮を一体化することで、コンプレッサーが不要となり、小型・低騒音・低コスト化を実現し、家庭用水素供給装置としての可能性を広げました。また、従来に比べ水素製造システム効率も25%^{*}向上しております。これにより、8時間で約0.5kgの水素が供給され、燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」が30マイル(約50km)走行できます。なお、太陽電池は、従来と同様(株)ホンダソルテック製のCIGS薄膜太陽電池モジュールを使用しています。

Hondaは、燃料電池を将来の究極のグリーンパワーととらえており、今回の次世代ソーラー水素ステーションの稼働により、水素の製造から、貯蔵、供給までのプロセスにおいてもCO₂排出ゼロの実現に必要な技術開発に取り組んでいます。

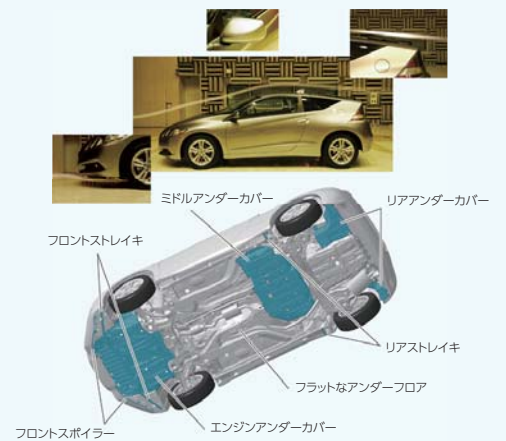
^{*}シミュレーションによる計算値



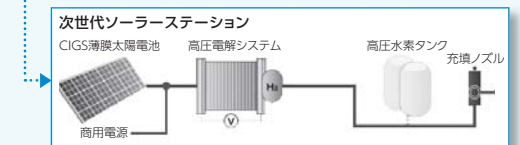
ピラーとガラスの段差によって排水性能を確保



フロントピラー構造説明図



「CR-Z」ボディ下面空力処理



ソーラー水素ステーションのシステム構成比較

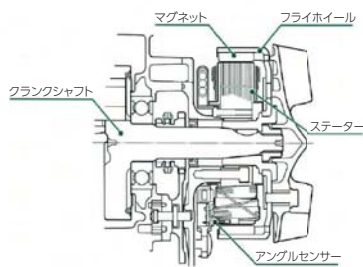


ソーラー水素ステーション



アイドリングストップ・システムを標準装備した「PCX」

ブラシレス ACGスターター構造



ACGスターターによって
静かなエンジンスタートを実現



パラジウム主体触媒を採用した
「スーパーカブ110プロ」

二輪車の取り組み

アイドリングストップ機構搭載の二輪車グローバルモデル「PCX」

Hondaは、先進的なデザイン的車体にアイドリングストップ・システムを採用し、環境性能にも優れた新開発125ccエンジン搭載の新型スクーター「PCX」を2010年3月に日本で販売開始、ASEAN諸国、ヨーロッパ、アメリカでも展開していきます。PCXは経済性と利便性の良さから世界中で支持を集める125ccの二輪車市場における多様なニーズに応えるため、「高い動力性能と環境性能の両立」などをキーワードに、次世代125ccスクーターとして開発されました。

燃費向上を目的に低フリクション技術を採用した新開発の水冷・4ストローク・単気筒エンジンは、セルモーターとACG（交流発電機）を一体化したACGスターターを装備することで静粛な始動を実現。これにより、信号待ちや渋滞などでの一時停止時にエンジンを自動停止、発進時はスロットルを操作するだけでエンジンをスムーズに再始動するアイドリングストップ・システムを標準装備で搭載しました。

アイドリングストップ・システムによりアイドリング時の無駄な燃料消費を約7%低減。コンピュータ制御で最適な燃料を供給するPGM-FI（電子制御燃料噴射装置）の採用とあいまって、45.9km/L（タイ6次規制モード社内試験値）の低燃費を達成しています。また、PGM-FIとマフラー内に装備したキャタライザー（触媒装置）の採用によって各国の排出ガス規制に適合させ、高い環境性能を発揮しています。

貴金属コストを大幅に低減した排出ガスグリーン化技術

二輪車においても、排出ガスのグリーン化を重要な課題と考え、排出ガス中に含まれる一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物を浄化するため、排気ガス浄化触媒を採用してきました。しかし従来の触媒は白金やロジウムといった高価な貴金属を多用していたため、大幅なコスト増となっていました。ところが、最新二輪車においてはPGM-FIの採用により緻密な燃料制御が可能となり、より安価な貴金属であるパラジウムを採用することができるようになりました。それによって、白金、ロジウムの使用量を削減し、従来よりもコストを30%低減した触媒を搭載した二輪車を2009年から販売開始しています。

2012年には、内部構造の改良によって、さらに20%のコスト削減を達成した触媒を搭載した二輪車の販売を予定しているなど、コスト増を最小限に抑えた環境対策技術の開発を継続して行い、二輪車の排ガスグリーン化を拡大しています。

汎用製品の取り組み

PGM-FIとリーンバーン制御で船外機の燃費向上

Hondaが日本で2009年5月から販売した60馬力の船外機「BF60」は、クラストップレベルの加速性能と低燃費を実現したモデルです。

燃費性能は、Honda独自の電子制御技術であるPGM-FI(電子制御燃料噴射システム)と、クルージング時にガソリンを過不足なく燃焼させる空気と燃料の比率「理論空燃比」よりも少ない燃料比で燃焼するリーンバーン(希薄燃焼)制御で低燃費化を達成。このリーンバーン制御による低燃費な「ECOmoモード」で航行することで、さらに燃費をよくすることができます。さらにHonda独自の空燃比連動点火時期制御「BLAST」が点火時期をコンピューターで最適制御し、加速性能も向上しています。

新設計の直列3気筒エンジンのコンパクト化に加え、アルミ製マウントフレーム、樹脂製オイルストレーナーなど軽量素材を使うことで軽量化も実現。樹脂製インレットマニホールドや大容量アイドルチャンバーの採用で騒音を低減したほか、米国環境保護庁やカリフォルニア大気資源局(CARB)の排出ガス規制への適合、国内自主規制値を大幅に下回る高い環境性能を実現しました。Honda独自基準によるリサイクル可能率も97%となっています。

エコスロットル搭載で低燃費なハンディタイプ発電機「EU26i」

Hondaは正弦波インバーター搭載の発電機シリーズの新型ハンディタイプモデル「EU26i」を2009年7月から日本で販売しました。良質で安定した電気供給とともに、「エコスロットル」装備で低燃費化も実現しています。

「EU26i」は発電機で発電した電気をいったん直流にし、電子制御ユニットで正弦波の交流に変換するインバーター方式により、良質で安定した正弦波の電源が得られるため、パソコンなどの精密機器にも利用できます。経済性にも優れ、使用負荷に連動してエンジン回転数を自動調整する「エコスロットル」を装備しているため、必要な燃料だけをるように自動制御。低負荷時はエンジン回転数が低くなり、運転音も静かになり、燃料消費量も少なくなります。「EU26i」は最大約7.7時間の長時間連続使用が可能です。さらに、吸気レゾネーターや吸音材、インバーターユニットやマフラーの配置などにより低騒音化も実現。国土交通省指定の低騒音基準の「超低騒音型建設機械」の型式指定を取得しています。

新型VツインエンジンをGXシリーズ、GXVシリーズで販売

Hondaは建設用機械などのパワーユニットとして販売されている大型汎用エンジン、GXエンジンシリーズの技術をもとに、環境性能の高い新型Vツインエンジンを開発。2009年9月から北米でGXシリーズ(GX690、GX660、GX630)とGXVシリーズ(GXV690、GXV660、GXV630)の6モデルの販売しました。

新型Vツインエンジンは空冷エンジンながら高効率な冷却構造で、Honda独自の燃焼改善、フリクション低減技術により、出力を向上させながら、低燃費と低排出ガスエミッションも達成。触媒を使うことなく、米国で一番厳しいカリフォルニア大気資源局(CARB)の排出ガス規制であるTier 3をクリアしています。冷却のファン音や排気音などエンジン音も低減しました。



動力性能と低燃費を両立した「BF60」



エコスロットルを搭載する「EU26i」



Vツインエンジン「GXV690」

北米

グローバルでの取り組み

各地域のグローバルトピックス



2009年の
ワールド・グリーンカー・オブ・ザ・イヤーを受賞

【商品開発】

「FCXクラリティ」がワールド・グリーンカー・オブ・ザ・イヤー受賞

2009年のニューヨーク国際自動車ショーにおいて、「FCXクラリティ」がワールド・グリーンカー・オブ・ザ・イヤー(World Green Car)を受賞しました。これは、ワールド・カー・オブ・ザ・イヤー(WCOTY)の一部門として環境面で画期的なモデルに与えられる賞です。排ガス性能、燃費、先進のパワープラント技術、自動車の環境負荷に対する配慮などが評価され、世界25カ国59名の審査員によってエントリーした22車種から選出されました。

燃料電池電気自動車専用として設計された「FCXクラリティ」は走行中にCO₂を全く排出しないクリーン性能だけでなく、車に新しい価値と魅力を提供していることでも評価されています。2008年から日米でリース販売を開始しています。

【生産】

北米生産拠点の廃棄物削減施策

北米の自動車工場ですべて廃棄物埋立処分ゼロ化を達成したのは、2001年稼働のHondaのアラバマ四輪車工場でした。Hondaは、以後も廃棄物埋立処分ゼロ化を進め、2010年度は北米に14ある生産拠点のうち7拠点でゼロ化を達成、2011年度中までに全拠点で埋立処分1%未満をめざしています。2009年には、ホンダ・オブ・マニュファクチャリング(HAM)でブレーキのプレス加工で発生する鉄くずを削減して歩留まり向上に努めたほか、スクラップの一部をブレーキコンポーネントやドライブトレインに再利用する取り組みも始めました。

さらにHAMは、オハイオ州のメアリズビルとイーストリパティの四輪車工場、アンナのエンジン工場において年間500トン超におよぶ食堂廃棄物削減のため、リユース食器への切り替えと、有機性廃棄物のコンポスト化を実施しました。これらの取り組みにより、北米の全工場ですべて2001年比で86%を超える埋立処分量の削減を達成しています。



リユース食器に変更

【生産】

オハイオの工場が環境パフォーマンスで評価

オハイオ州にあるHondaの4工場(メアリズビル四輪車工場、イーストリパティ四輪車工場、アンナエンジン工場、ホンダ・トランスミッション・マニュファクチャリングのラッセルズポイント トランスミッション工場)は、環境分野における達成度に対し、2009年に米国環境保護庁(EPA)のオハイオ支局から表彰されました。環境パフォーマンスデータの詳細な記録と具体的な環境目標を設定していることが高評価を得ました。2009年10月には、ラッセルズポイントのトランスミッション工場のリサイクル専用施設、イーストリパティ四輪車工場の需給計測やリサイクル活動、メアリズビル四輪車工場のエネルギーとエア使用量削減の取り組みなどをEPA監査員が視察しました。メアリズビルとイーストリパティの四輪車工場は2008年にEPAの環境ラベリング制度「エネルギースター」の認定も受けています。



メアリズビル四輪車工場の塗装ラインでは
化学物質の少ない水性コーティング剤を利用

【オフィス】

環境性能評価LEED認証を新たに2施設が取得

北米地域ではすでにHondaの6つのオフィスビルが建物環境性能評価システムであるLEED認証を取得していますが、2010年度はさらに認証施設が2つ増えました。デラウェア州ウィルミントンのホンダ・ファイナンシャル・サービスが商業ビルのインテリアを対象としたLEED-CIを、フロリダ州グラントバルカリアのホンダR&Dアメリカズの新しい船外機研究施設がLEEDゴールド認証を取得しました。

アメリカン・ホンダモーター本社はさらなるCO₂削減をめざし、さまざまな施策を進めています。プリンター603台、ファックス機204台、コピー機122台を多機能省エネ型に入れ替え、エネルギー消費量を41%削減。7,000超のパソコンのスリープモードやシャットダウンの設定で年間140万kWhの電力を削減しています。さらにサーバの仮想化によって、年間845,000kWhの電力消費量削減を見込んでいます。



LEEDゴールド認証を取得したフロリダ州の
船外機研究施設

南米

【商品開発】

フレキシブル・フューエル車市場が拡大するブラジルで四輪、二輪を販売

2009年7月、Hondaのブラジルにおける四輪の生産と販売の拠点であるホンダ・オートモバイス・ド・ブラジル(HAB)は「シティFFV(フレキシブル・フューエル・ビークル)」の生産・販売を開始しました。タイなどで販売されている3代目シティをベースに、フレックスフューエル対応を施すなどブラジル仕様になっています。

ブラジルでは、2003年にガソリンとエタノールの混合燃料で走る「FFV」が投入されて以来、「FFV」は市場の約9割を占めるまでに普及。HABは2006年にエタノール100%燃料に対応した「シビックFFV」「フィットFFV」の生産・販売を開始し、2008年にはHonda車のブラジルでのFFV比率は76%になりました。

二輪においても2009年3月にモトホンダ・ダ・アマゾニア(HDA)がフレキシブル・フューエル技術を搭載した世界初の二輪車「CG150 TITAN MIX」を発売、9月にはフレキシブル・フューエル技術搭載二輪車第2弾となる「NXR150 MIX」を発売しました。



ブラジルで2009年に発売された「シティFFV」



「NXR150 MIX」

【生産】

ホンダ・オートモバイス・ド・ブラジル(HAB)のVOCとCO₂削減施策

ホンダ・オートモバイス・ド・ブラジル(HAB)は、大気への有害化学物質低減施策の一環として生産領域におけるVOC(揮発性有機化合物)低減を進めるとともに、CO₂削減対策にも取り組んでいます。

HABは2009年にサンパウロのスマレー市にある四輪車工場、プラスチックパーツのコーティング工程に2,500万USドルを投じて最新設備を導入し、VOCを30%削減しました。さらに同工場において、シャシーやプラスチックの塗装のための洗浄剤や溶剤の収集システムも開発。それまで塗装ブースに廃棄されていたすべての溶剤がリサイクルされるようになり、その結果VOC排出を削減することができました。そのほかにも省エネ施策として、工場の屋根を半透明の材質に変更。室内照度が明るくなったことで、日中の照明に使う電力を節約でき、CO₂が削減できました。



ホンダ・オートモバイス・ド・ブラジル(HAB)

【生産】

モトホンダ・ダ・アマゾニア(HDA)による広大な緑地管理

アマゾナス州マナウス市にある二輪車の生産、販売拠点のモトホンダ・ダ・アマゾニア(HDA)はさまざまな環境施策を実施していますが、非常に広大な緑地を所有、管理していることが特長となっています。910haの緑地は580haの保護エリアと330haの栽培エリアがあり、絶滅危惧種のマホガニー、ローズウッドなど2万6,000本を植林し、アセロラ、レモンなどの果物も栽培。市内にあるミンドウ川周辺の緑地は動植物の生息する自然保護区としています。

ほかにも、太陽光発電システムの設置、塗装工程のロボット導入でVOC削減、排水の灌漑利用などにも取り組んでいます。鋳造用原料のリサイクルや梱包方法の変更などで、廃棄物も2009年は2003年比で23%削減しました。



処理後の水を緑地の灌漑に再利用

欧州

グローバルでの取り組み

各地域のグローバルトピックス



グローブ卿燃料電池シンポジウムで
グローブ賞受賞

【商品開発】

「FCXクラリティ」の燃料電池技術でグローブ賞受賞

Hondaは、燃料電池の発明者であるグローブ卿にちなんでヨーロッパで最も権威のある国際学会のひとつである「第11回グローブ卿燃料電池シンポジウム (Grove Fuel Cell Symposium)」において、燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」の功績が認められ、2009年にグローブ賞 (Grove Medal) を受賞しました。

グローブ賞は、燃料電池開発における技術革新と燃料電池業界における重要性、実現された技術や開発の進歩、ならびに燃料電池に関する継続的な取り組みも考慮されて選出される権威ある賞です。今回の受賞は、Hondaが長年にわたり燃料電池の研究・開発に取り組み、「FCXクラリティ」では技術的な先進性だけでなく、人々の心を捉えるスタイリングをも実現している点や、自動化ラインでの生産へ移行している点などが主な受賞理由で、グローブ卿燃料電池シンポジウム運営委員会の全会一致で決定されました。



高効率の給湯ボイラーを導入

【生産】

ホンダ・イタリア・インダストリアーレのボイラー更新による効率化

イタリアでHondaの二輪車・汎用製品の生産・販売を行っているホンダ・イタリア・インダストリアーレは、アテッサにある工場で、2009年11月に最新の温水システムを導入しました。従来の自然循環ボイラーを高効率な空気吹込み式高圧ボイラーに替えたことで、2009年から2010年にかけての冬期、暖房システムの給湯用ガス消費量の5%低減を実現しました。ガス消費量の低減と高効率の熱利用が可能になったことで、施設全体で10%の効率化を達成、全体のCO₂排出量削減にも貢献しています。



品質・環境・労働を
統合マネジメントシステムとして構築

【生産】

ホンダ・フランス・マニュファクチュアリングの統合マネジメントシステム

フランスのオルシャンで芝刈機・発電機の製造をするホンダ・フランス・マニュファクチュアリングは、品質管理、環境、従業員の労働安全衛生の3つのマネジメントシステムをひとつの管理体制として統合して、運用しています。2009年10月には、品質マネジメントシステムのISO9001、環境マネジメントシステムのISO14001、労働安全衛生マネジメントシステムのOHSAS18001の新規格への移行にともない新たに認証を受けました。

ISO14001より一歩踏み込んだEUの環境管理制度EMAS (イーマス) の基準は、新しい統合マネジメントシステムによってカバーされています。

【製品の資源循環・3R】

ホンダターキー・エー・エスが使用済み電池の高い回収率で表彰



HTRがベストリサイクル会社として表彰

トルコでHondaの四輪車の製造・販売、二輪車の販売を行う、コジャエリ州ゲブゼ市にあるホンダターキー・エー・エス (HTR) は、2009年5月、トルコの廃電池再利用産業協会 (AKÜDER) から、2008年の使用済み電池の高回収率によって、ベストリサイクル会社として表彰されました。

トルコの廃電池規制法では、事業者は特定量の電池を回収し、再資源化しなければならず、その量は前年の電池の輸入量で決まります。規定では車のバッテリーは含まれませんが、交換用に輸入されたバッテリーは対象となります。2007年、HTRは4,650kgのバッテリーを輸入しており、トルコ全土からバッテリー回収サービスを実施しています。2008年には26,721kgを回収し、2007年の輸入量を基準としたバッテリーのリサイクル率が573.66%となったことからHTRが評価されました。

アジア・大洋州

【商品開発】

新型スクーター「PCX」、2010年にタイからグローバル市場に輸出開始

タイホンダマニュファクチャリングカンパニー・リミテッド(タイホンダ)は、2009年11月よりタイで125ccの新型スクーター「PCX」を販売、2010年にはアセアン地域に加え、日本、欧州、アメリカなどにも輸出していきます。

「PCX」は、アイドリングストップ・システムや低フリクション技術を採用するなど環境性能に優れたスクーターです。グローバル市場を視野に入れ、先進的なデザインの車体に、使いやすさを兼ね備えたモデルで、フレーム、エンジンなどの主要部品の基本設計を世界共通とすることで、生産効率の大幅な向上を図っています。

「PCX」の生産拠点となるタイホンダは1967年に二輪車の生産を開始。タイ市場向けに加え、アセアン地域を中心に二輪車の完成車・部品の供給を行っています。タイホンダが40年以上にわたって培ってきた優れたコスト競争力・品質・供給体制を活用し、グローバル市場に向けて「PCX」を供給していきます。



タイ仕様のPCX

【商品開発】

インド向け1.2L i-VTECエンジン搭載の小型車「ジャズ」発売

インドのHonda現地法人、ホンダシェルカーズインディア・リミテッド(HSCI)は、2009年6月にHondaのインド市場投入車としてはもっとも小型なモデルとなる「ジャズ」(日本名:フィット)を販売開始。競争が激化している排気量1.2リッター以下の小型車マーケットへ参入しました。インドでは、2006年3月の小型車優遇税制導入以降1.2リッター以下の小型車マーケットが急伸しており、HSCIはインド市場向けに1.2リッター i-VTECエンジンを新開発し、「ジャズ」に搭載しました。安全性・機能性に優れ、低燃費で先進スタイルを併せ持つ「ジャズ」の投入で、小型車の新しい価値を提供していきます。「ジャズ」は、2001年に日本で発売以来、世界約130カ国で累計280万台以上を販売しています。



インド市場向けに仕様変更した「ジャズ」

【生産】

ホンダカーズフィリピンのサンタロサ工場で太陽電池式の照明を導入

Hondaのフィリピンでの四輪車の生産・販売拠点であるホンダカーズフィリピン(HCPI)は、2009年6月、ラグーナ州にあるサンタロサ工場で太陽電池システムの稼働を開始しました。この太陽光発電システムは、40の太陽光パネルユニットから成り、工場周辺にある20個の照明設備に利用されています。フィリピンのような日射量の多い国では発電量が多くなるため、太陽光発電の導入が有効で、CO₂排出量の削減にもつながります。HCPIは、太陽光発電の照明への利用により、年間約5万8,000kWhの電力を代替できると見込んでいます。



太陽光発電システムを導入した
ホンダカーズフィリピン

中国

グローバルでの取り組み

各地域のグローバルトピックス



東風ホンダが総合事務棟に設置したソーラー

【生産】

東風ホンダ、ホンダソルテックの薄膜太陽電池を設置

Hondaの中国における四輪車生産販売合弁会社である東風本田汽車有限公司(東風ホンダ)は、2010年2月から太陽光発電システムの稼働を開始しました。(株)ホンダソルテック製の薄型太陽電池モジュールは東風ホンダの総合事務棟の屋根に設置され、年間発電量約10万kWh、年間約100tのCO₂削減量が見込んでいます(東風ホンダ調べ)。太陽光で発電された電力は総合事務棟の照明や空調の一部に使用され、これは総合事務棟で使用する年間電力使用量の約4%に相当します。

中国市場の需要に対応するため、2012年後半の稼働を計画している第二工場でも、Hondaの生産工場として初めて作業工程の一部電力を太陽光発電でまかなう予定で、年間約500トンのCO₂削減を見込んでいます。このほかにも東風ホンダでは自然光や廃熱などを利用し、さらなるCO₂削減をめざしていきます。

【生産】

嘉陵本田発動機有限公司がISO9001/14001の規格改定認証を取得



改定された規格のISO認証も取得

中国で汎用エンジン、芝刈機、ポンプの製造をする嘉陵本田発動機有限公司(嘉陵本田)は、2009年10月、中国品質認証センター(CQC)が発行する品質マネジメントシステム(QMS)ISO9001(2008年版)、および環境マネジメントシステム(EMS)ISO14001(2004年版)の規格改定認証を取得しました。

嘉陵本田は2009年9月、ISO9001とISO14001の再認証審査のために、重慶の中国検験認証集団(CCIC)とCQCによる書類審査と現場監査を受けました。その結果、嘉陵本田が運用するQMSとEMSが、ISO規格および該当する法規制などの審査基準を満たしていることが再認証されました。嘉陵本田は、QMSとEMSの運用を通して従業員の品質管理、環境管理に対する意識を向上するとともに、生産・サービス・管理などの業務水準を高め、同社の経営目標の実現と発展戦略展開の基礎をつくり上げています。

【環境に関わる社会活動】

内モンゴル自治区で地元小学生と植林活動を2008年から展開



内モンゴルで地元の小学生と植林活動

2009年7月、Hondaの中国現地法人14社が集まり、2年目となる「内蒙古植林活動」を実施しました。これは2008年から中国現地法人14社が共同で開始した地域の環境活動で、14社の従業員代表と現地の小学生40名が内モンゴル自治区にある興和(きょうわ)県友誼ダムで植林を行いました。同時に専門家による環境保全や植林の重要性についての講演も開催、小学生がカードに描いた「緑の未来」をそれぞれの苗木にかけました。

専門家の講演内容によると、現在中国の森林率は18.21%(世界平均29.6%)で世界130位、国民一人当たりの森林面積は0.132haで世界134位。内蒙古興和県の自然環境はさらに厳しく、土壌流失面積は総面積の81.5%で、毎年約543万tの土壌が流失しています。こうした状況から、Hondaの現地法人14社が連携し、地域とともに植林を開始、「緑の未来」へ向けた環境活動を進めています。

日本

【購買】

リチウムイオン電池のブルーエナジー長田野工場建設を開始

ハイブリッド車用リチウムイオン電池の製造・販売、および研究開発を行う(株)ブルーエナジーは、2009年4月、京都府福知山市にあるGSユアサ長野田事業所内に長田野工場の建設を開始しました。(株)ブルーエナジーは、ハイブリッド車を中心とした高性能リチウムイオン電池の製造・販売、および研究開発を行うことを目的に2009年4月に設立された、本田技研工業(株)と(株)ジーエス・ユアサパワーサプライ(鉛蓄電池分野で国内トップの(株)ジーエス・ユアサ コーポレーションの子会社)による共同出資会社です。高まるハイブリッド車の需要に応えるべく、さらなる高性能、高品質、高信頼のハイブリッド車用リチウムイオン電池を開発、製造・販売していきます。新工場の稼働開始は、2010年秋ごろを予定しています。



ブルーエナジー長田野工場の完成予想図

【商品開発】

インターナビ、エコグランプリが自動車通信技術、IT活用分野で表彰

2009年10月、第1回ATTTアワード(自動車通信技術賞)において、Hondaの交通情報サービス「インターナビ」が最優秀賞に選ばれました。同賞は、自動車分野と通信分野を融合する技術革新で開発された商品やサービスを表彰するもので、国内外におけるテレマティクス/ITSの発展に大きな影響を与えたことが評価。また、同アワードの先進安全・環境技術部門でも「インターナビ防災情報/インターナビ・エコロジー」が優秀賞を受賞しました。

さらに同月、エコドライブのランキングをウェブサイトで表示する「エコグランプリ」もITpro EXPO 2009において、「グリーンITユーザーアワード」のアイデア賞を受賞。ITを活用することでビジネス成長と環境負荷削減を実現した企業を表彰する同アワードにおいて、楽しみながらエコドライブがスキルアップできる仕組みを考案した企画力が評価されました。 [□□ 取り組み事例集と補足情報参照](#)



「エコグランプリ都道府県ランキング」画面

【その他環境トピックス】

阪神甲子園球場にホンダソルテックの薄膜太陽電池が稼働

Hondaの子会社で、太陽電池の製造・販売を手がける(株)ホンダソルテックは、2010年3月から阪神甲子園球場で同社の薄膜太陽電池の稼働を開始しました。これは、同球場の全面リニューアルにともない、「銀傘」と呼ばれる球場名物の内野席屋根に約1,600枚の太陽光パネルを設置したものです。推定年間発電量は年間約19.3万kWh((株)ホンダソルテック調べ)で、システム導入によるCO₂排出削減効果は年間約133t(阪神電気鉄道(株)調べ)と見込んでいます。一塁側と三塁側の内野席通路には、発電量を表示するモニターが設置され、来場者にも発電量が一目でわかるような工夫がされています。

Hondaが独自開発した薄膜太陽電池は、銅-インジウム-ガリウム-セレン(CIGS)の化合物を素材とした薄膜で形成されており、製造時から環境に優しい太陽電池です。環境意識の高まりにともない、薄膜太陽電池の需要は着実に増しており、2007年から販売している一般住宅用商品に加え、今回の阪神甲子園球場に設置したような公共・産業用商品も2008年から販売しています。



Hondaの薄膜太陽電池を設置した阪神甲子園球場

日本国内での取り組み



Hondalは、日本では5ヵ所の製作所で生産活動を行っており、2009年度は約580万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CO₂低減目標と合わせて、2010年国内事業活動における環境負荷低減目標を2007年に設定し、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

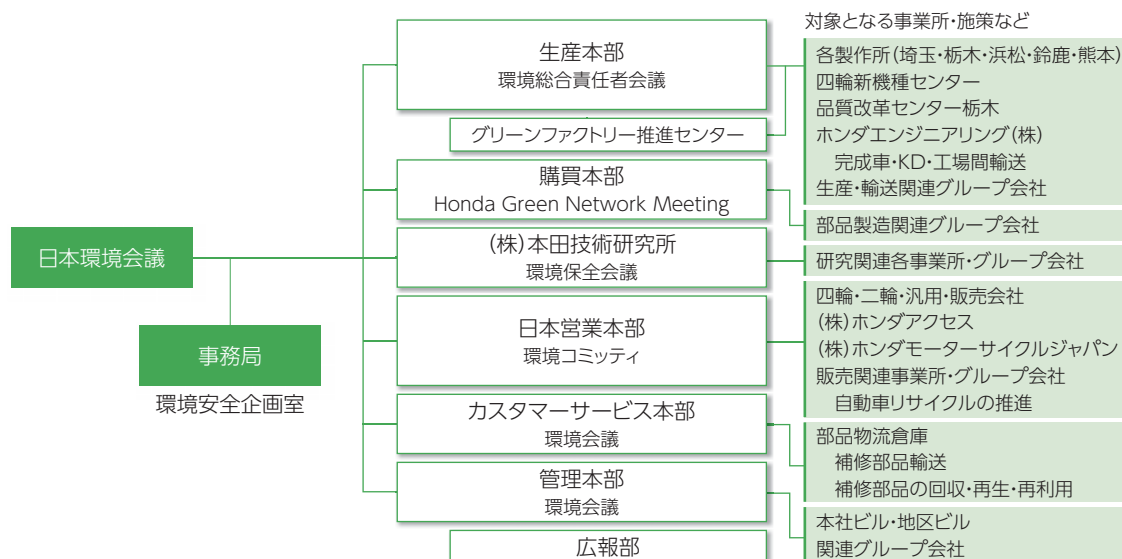
国内での環境保全活動の実行レベルを高め、先進性を維持することを目的に、Hondaは1991年12月に「日本環境会議」を設置しました。各部門に関連する事業所・輸送領域・グループ会社の環境負荷削減および製品・部品リサイクルなどの推進を図るため、各部門においても会議体や連絡会を設けています。同会議には、生産・購買・日本営業・カスタマーサービス・管理・本田技術研究所の役員や責任者が参加し、運営されています。

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する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。

日本国内での環境保全活動を展開する体制



環境監査

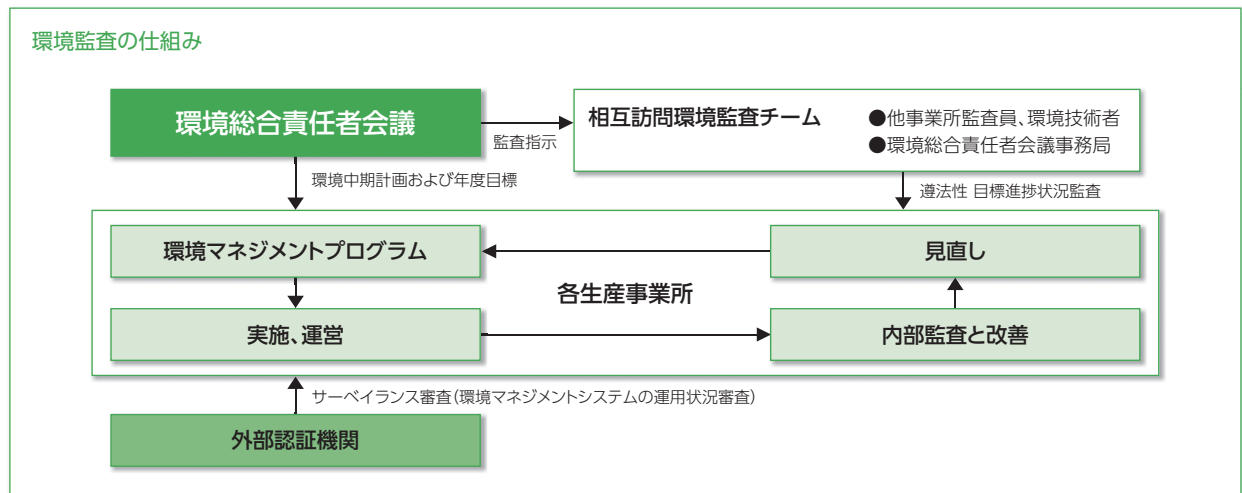
国内事業所における環境保全活動は、環境総合責任者会議において決定される環境中期計画と、年度目標をもとにした環境マネジメントプログラムに沿って進められています。それらの活動に対し環境マネジメントシステムが適切に運用され、継続的に改善が図られているかを確認するため、各事業所では、内部環境監査ならびに外部認証機関によるサーベイランスを実施しています。

2009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、2件の重大な指摘事項、109件の軽微な指摘事項と155件の観察事項

がありました。外部監査では、3件の不適合、24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。2009年度は、6月～9月にかけて相互訪問監査を実施しました。

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



環境リスクマネジメント

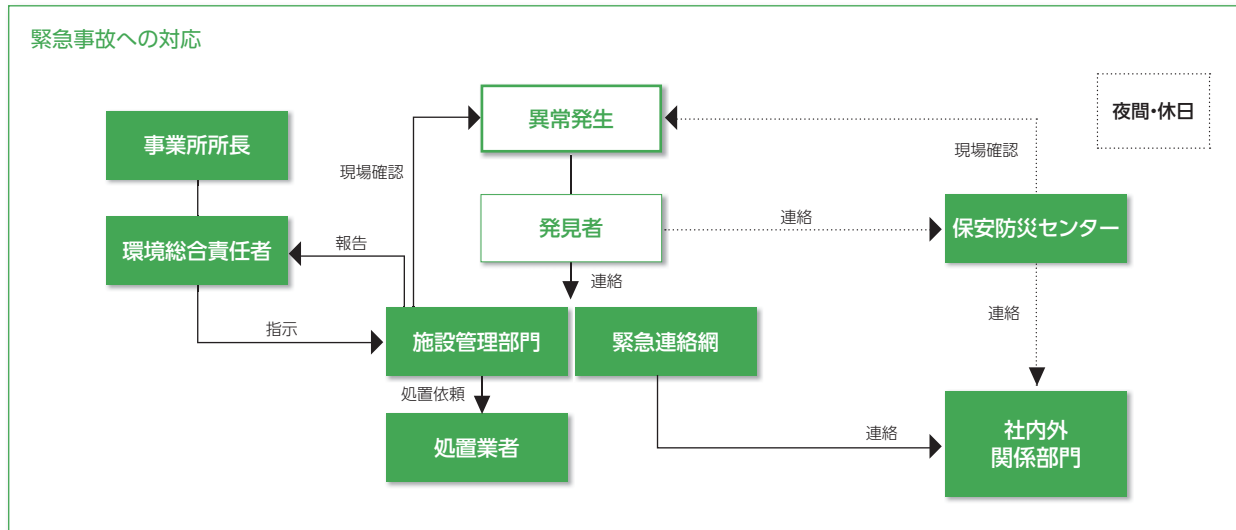
製品リコールへの対応

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。2009年度、環境に関わる製品リコールはありませんでした。

緊急事故への対応

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に行い、処置手順の習熟と改善を行っています。2009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

2009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、製品による騒音などに関する苦情、要望が3件寄せられました。これらの苦情、要望に対しては、お取引先、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。

※詳しくは、「Honda環境ウェブ」をご覧ください。

[URL] <http://www.honda.co.jp/environment/activities/data/index.html?id=4-2>

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。2009年度の環境保全コストは、下表に示すとおりです。

2009年度・環境保全コストおよびその効果

分類	主な取り組みの内容	投資額 (百万円)	費用額 (百万円)	効果	
事業エリア内 コスト	公害防止コスト	●大気汚染防止、水質汚濁防止、土壌汚染防止等	8,003	2,271	生産領域 CO ₂ 排出量 43.8万CO ₂ トンの 目標に対して 8.2万CO ₂ トン削減
	地球環境保全コスト	●温暖化防止、オゾン層破壊防止、その他の環境保全	591	459	
	資源循環コスト	●廃棄物の処理・処分・減量化・削減・リサイクル等	30	1,046	
上下流コスト	●グリーン購入(差額) ●生産・販売した製品等のリサイクル・回収・再商品化・適正処理 ●業界団体等への負担金	1,036	791		
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	1,287		
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	10,265	164,946		
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	164		
環境損傷対応コスト	●土壌汚染の修復等	0	11		

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：2009年4月1日 終了：2010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

環境マネジメントにもとづいた研修と入社時研修

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なか、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。

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、全世界で展開する2010年CO₂低減目標を発表。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（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、包装資材使用量、

ASR（シュレッターダスト）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低減目標などと合わせ、2010年度の環境負荷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 ^{※1}	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 ^{※4} 排出量	35%低減(2000年度比)	四輪ボディ塗装面積当たり	
資源循環	事業活動全体 ^{※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	
		水資源使用量	30%低減(2000年度比)	売上高当たり	
	物流 ^{※6}	包装資材使用量	45%低減(2000年度比)	売上高当たり	
	自動車	四輪車	ASRリサイクル率	70%以上 ^{※7}	
	リサイクル	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製作所と四輪新機種センター

※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(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(ロックダウン)部品輸送、補修部品輸送、二輪完成車輸出

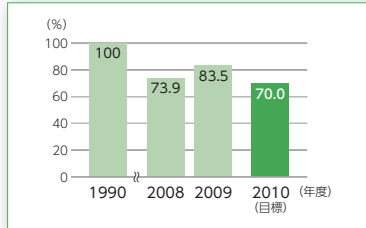
※7 車両全体としてのリサイクル実効率95%相当

※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

2009年度の実績(進捗状況)

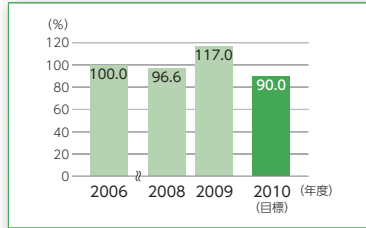
生産時のCO₂排出量

(エネルギー消費原単位)



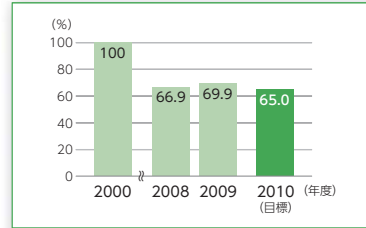
物流時のCO₂排出量

(売上高当たり)

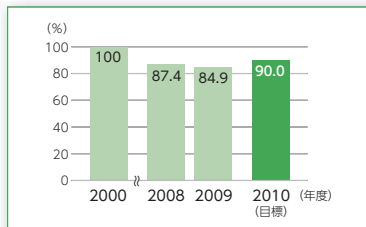


生産時のVOC排出量

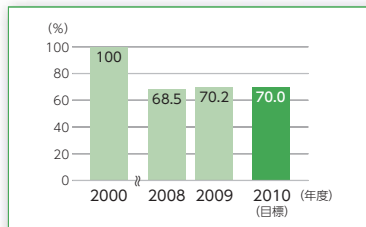
(四輪ボディ塗装面積当たり)



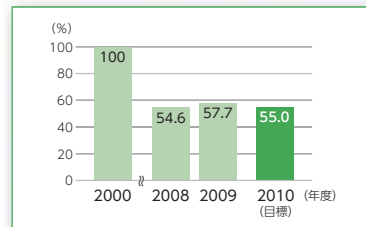
生産時の廃棄物等発生量



生産時の水資源使用量



物流時の包装資材使用量

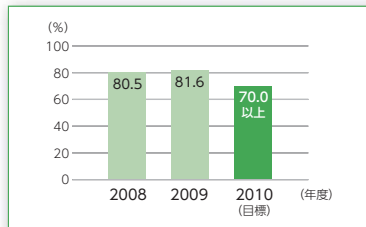


廃棄物埋立処分量

全事業所
(48/48社)
でゼロ化達成済み

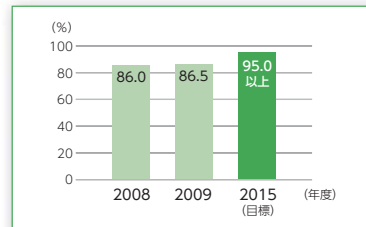
ASRリサイクル率

(四輪車)



リサイクル実効率

(二輪車)



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、コージェネ設備運転効率向上、ロボット待機電力削減など	P.45
		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.49、50
	販売店環境家計簿によるCO ₂ 把握と削減	P.52	
	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.45
環境負荷物質	VOC	塗装ラインの水溶性化、徹底した効率化、ロス低減などVOC削減施策の展開	P.46
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.43、46
		リターンブル容器導入、簡易包装化などによる包装資材削減	P.51
		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.55
	水資源	鍛造冷却水のリサイクル、雨水活用など	P.45

※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年の稼働開始をめざしていましたが、稼働開始時期を延期することになりました。

2009年度の目標・実績と2010年度目標

領域		方針		2009年度目標		
購買領域	グリーン購買の推進	お取引先 ^{※1} の省エネルギー・省資源		お取引先 ^{※1} CO ₂ 排出量(原単位)低減		
		お取引先 ^{※1} のゼロエミッション ^{※2}		お取引先 ^{※1} 水資源使用量(原単位)低減		
生産領域	グリーンファクトリーの推進	省エネルギー・省資源		お取引先 ^{※1} 埋立ゼロ化の継続		
		ゼロエミッション ^{※2}		お取引先 ^{※1} 廃棄物等発生量(原単位)低減		
輸送領域	グリーンロジスティクスの推進	輸送効率の向上		Honda化学物質ガイドライン ^{※3} にもとづく切替推進		
		包装資材の削減		エネルギー消費原単位：28.5%低減(1990年度比)		
販売領域	四輪車	グリーンディーラーの推進	エネルギー効率の向上	CO ₂ 排出量：43.8万CO ₂ トン		
	二輪車	グリーンディーラーの推進	エネルギー効率の向上	廃棄物埋立処分ゼロ継続		
	汎用製品	グリーンディーラーの推進	エネルギー効率の向上	発生端材2次活用拡大		
資源循環・3R領域	四輪車	使用済み自動車の適正処理		VOC排出原単位(四輪)：32.7g/m ²		
	二輪車	使用済み二輪車の適正処理		CO ₂ 排出量：原単位89.37g-CO ₂ /トンキロ(四輪車完成車輸送)		
		部品回収・再利用の拡大		—		
オフィス領域	グリーンオフィスの推進	省エネルギー		—		
		資源の有効活用		ノックダウン部品：包装資材原単位44%削減(2000年度比)		
		地域社会への環境貢献		四輪販売店(連結+関連会社)CO ₂ 排出量原単位：1%削減(2008年度比)		
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	省エネルギー・省資源		二輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位：1%削減(2007年度比)	
			ゼロエミッション ^{※2}		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)	
	ホンダエンジニアリング	グリーンファクトリーの推進	省エネルギー・省資源		リサイクルシステムの継続的な安定稼働	
			ゼロエミッション ^{※2}		使用済み自動車からの資源リサイクルの取り組み	
	ホンダアクセス	オフィスのグリーン化	省エネルギー		セーフティネットとしての安定稼働	
			資源の有効活用		再利用部品の拡充と回収の拡充	
	用品物流のグリーン化	包装資材の削減		国内グループ会社16社全事業所でのCO ₂ 排出量：2008年度比1%削減 ^{※4}		

※1 対象お取引先：32社

※2 「ゼロエミッション」とは、廃棄物や環境負荷物質を限りなくゼロに近づけることを示します。

※3 Honda化学物質ガイドラインは廃止し、Honda製品化学物質管理基準書を新たに発行しました。

※4 2009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)ジャパンテクノ、(株)ホンダファイナンス、(株)レインボーモーターズスクール、希望の里ホンダ(株)、ホンダアールアンドデー太陽(株)、(株)ケイピーテック、サーキットサービスクリエイツ(株)、(株)日本レースプロモーションの国内連結グループ会社14社、学校法人1校を含む合計16社全事業所を対象としています。(2008年度中に中央航空(株)は会社清算しました。)

注) 商品開発領域の年度実績概要は、P.36に記載しています。

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

2009年度実績	達成度	2010年度目標	参照ページ
CO ₂ 排出量原単位：7.8%低減(2000年度比)	○	お取引先 ^{※1} CO ₂ 排出量(原単位)低減	
水資源使用量原単位：7.8%増加(2008年度比)	×	お取引先 ^{※1} 水資源使用量(原単位)低減	
(お取引先 ^{※1} 埋立ゼロの継続)	○	お取引先 ^{※1} 埋立ゼロ化の継続	P.43
廃棄物等発生量原単位：2.5%低減(2008年度比)	○	お取引先 ^{※1} 廃棄物等発生量(原単位)低減	
Honda製品化学物質管理基準書の発行	—	Honda製品化学物質管理基準書にもとづく化学物質管理の推進	
エネルギー消費原単位：16.5%低減(1990年度比)	×	エネルギー消費原単位：30%低減(1990年度比)	P.45
CO ₂ 排出量：36.7万CO ₂ トン	○	CO ₂ 排出量：40.0万CO ₂ トン	
(埋立処分ゼロ継続達成)	○	埋立処分ゼロ継続	
発生端材2次活用適用機種拡大	○	発生端材2次活用拡大	P.46
VOC排出原単位(四輪)：33.5g/m ²	△	VOC排出原単位(四輪)：30.7g/m ²	
CO ₂ 排出量原単位：80.56g-CO ₂ /トンキロ(四輪車完成車輸送)	○	CO ₂ 排出量：原単位82.89g-CO ₂ /トンキロ(四輪車完成車輸送)	P.49
—	—	CO ₂ 排出量原単位：2006年度比14%低減(補修部品輸送)	P.50
—	—	倉庫からのCO ₂ 排出量原単位：2007年度比30%低減	
包装資材原単位(ノックダウン部品)：49.5%削減(2000年度比)	○	ノックダウン部品：包装資材原単位45%削減(2000年度比)	P.51
四輪販売店(連結+関連会社)CO ₂ 排出量原単位：0.6%削減(2008年度比)	△	四輪販売店(連結+関連会社)CO ₂ 排出量原単位：前年度比1%削減	
二輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位：6.4%削減(2007年度比)	○	二輪販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位：前年度比1%削減	P.53
汎用販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位：4.4%増加(2008年度比)	×	汎用販売店(連結会社)CO ₂ 排出量原単位：前年度比1%削減	
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	P.55
1.8万本のバンパー回収により、樹脂(ポリプロピレン)38トン再生	○	使用済み自動車からの資源リサイクルの取り組み	
セーフティネットとして安定的に稼働	○	セーフティネットとしての安定稼働の継続	P.57
パワーステアリングのギアボックスとポンプの機種追加決定	△	再利用部品の拡充と回収の拡充	
国内グループ会社16社全事業所でのCO ₂ 排出量：7.9%削減(2008年度比)	○	国内グループ会社16社全事業所でのCO ₂ 排出量：2009年度比1%削減	P.58、59
国内グループ会社16社全事業所での廃棄物等排出量：1.1%増加(2008年度比)	×	国内グループ会社16社全事業所での廃棄物等排出量：2009年度比1%削減	P.59
—	—	地域住民、自治体と一体となった近隣清掃活動を1回/年以上事業所単位で参加	—
CO ₂ 排出量：15.0万CO ₂ トン	○	CO ₂ 排出量：15万CO ₂ トン	
CO ₂ 排出量原単位：3%増加(2000年度比)	×		P.61
廃棄物(副産物)発生量：0.59万トン	○	廃棄物(副産物)発生量：0.58万トン	
廃棄物(副産物)発生量原単位：25%低減(2000年度比)	×		
CO ₂ 排出量：19,547CO ₂ トン	○	CO ₂ 排出量：20,638CO ₂ トン	
CO ₂ 排出量原単位：17.4%低減(2000年度比)	○	CO ₂ 排出量原単位：12%低減(2000年度比)	P.62
廃棄物等発生量原単位：20%削減(2006年度比)	○	廃棄物等発生量原単位：4%削減(2006年度比)	
廃棄物等発生量：1,880トン	○	廃棄物等発生量：1,969トン	
CO ₂ 排出量原単位：28%低減(2000年度比)	○	CO ₂ 排出量原単位：10%低減(2000年度比)	
CO ₂ 排出量：1,232CO ₂ トン	○		
廃棄物等発生量原単位：40%低減(2000年度比)	○	廃棄物等発生量原単位：30%低減(2000年度比)	P.63
廃棄物等発生量：219トン	○		
包装資材使用量原単位：66.8%低減(2000年度比)	○	包装資材使用量原単位：65.1%低減(2000年度比)	
包装資材使用量：988トン	×		

●継続項目●

- ・四輪車のリサイクル可能率：すべての新型車・フルモデルチェンジ車で90%以上
- ・二輪車のリサイクル可能率：95%以上
- ・汎用製品のリサイクル可能率：95%以上

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環境負荷削減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(2009年度)

【対象範囲】

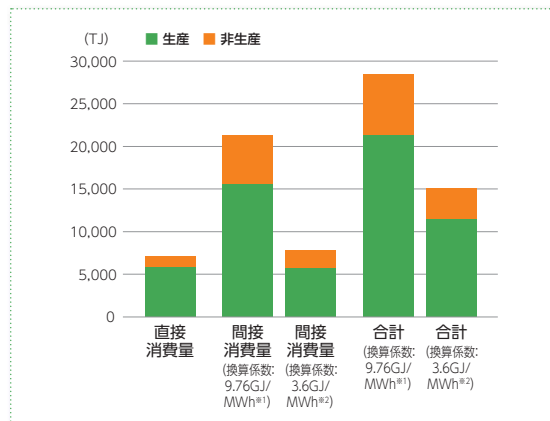
本田技研工業(株)と連結子会社および関連会社の計163社

生産系会社：47社

非生産系会社：116社

※直接エネルギー消費
燃料の燃焼などによるエネルギー消費量

※間接エネルギー消費
購入電力などの外部から供給されたエネルギーの消費量



※主に固定源からのエネルギー消費量を算出。
 ※単位のTJ(テラジュール)とは、エネルギーの単位で、テラは10の12乗。
 <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(2009年度)

【対象範囲】

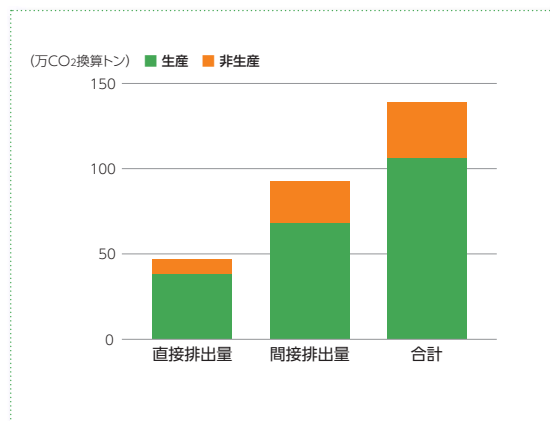
本田技研工業(株)と連結子会社および関連会社の計163社

生産系会社：47社

非生産系会社：116社

※直接排出量(スコープ1)
燃料の燃焼などによる温室効果ガスの直接排出量

※間接排出量(スコープ2)
他者から供給された電気等の使用による温室効果ガスの間接排出量(主に購入電力を供給する発電所で排出した温室効果ガスで、一部供給された蒸気等の供給源からの温室効果ガスも含む)



※温室効果ガス算出方法及び各種温室効果ガス排出係数は、主に経済産業省・環境省(2004)「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver.2.4」を参照
 ※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。
 ※主に固定排出源からの温室効果ガス排出量を算出。

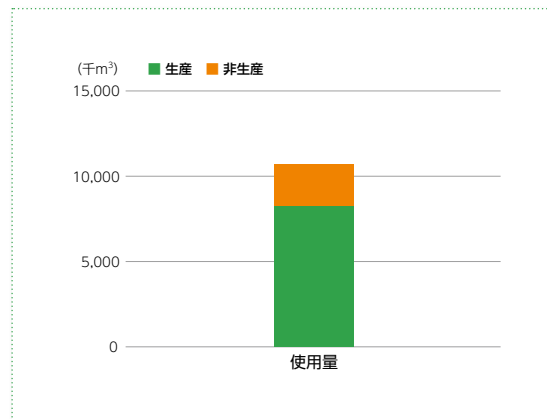
水資源使用量(2009年度)

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社および関連会社の計154社

生産系会社：46社

非生産系会社：108社



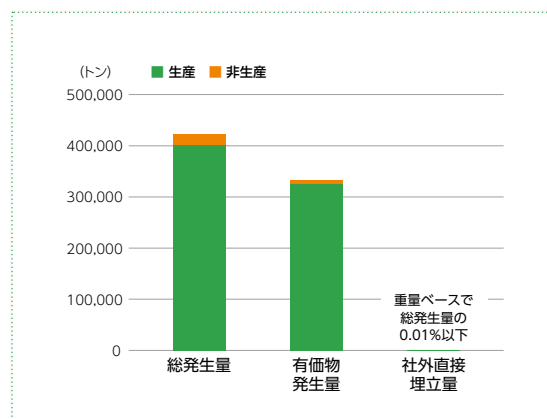
廃棄物(2009年度)

【対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社および関連会社の計148社

生産系会社：46社

非生産系会社：102社



その他排出物(2009年度)

【VOC※1の対象範囲】

本田技研工業(株)と連結子会社および関連会社の計45社

【PRTR※2の対象範囲】

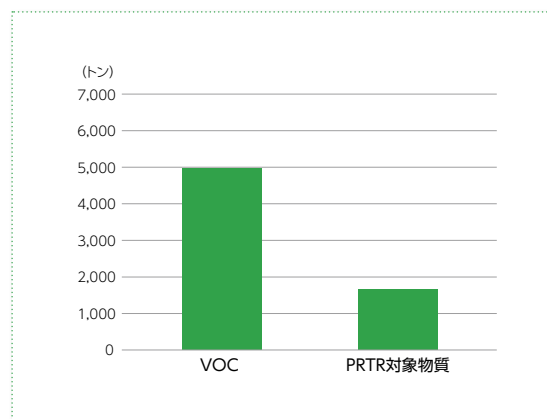
本田技研工業(株)と連結子会社および関連会社の計49社

※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 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」の対象物質

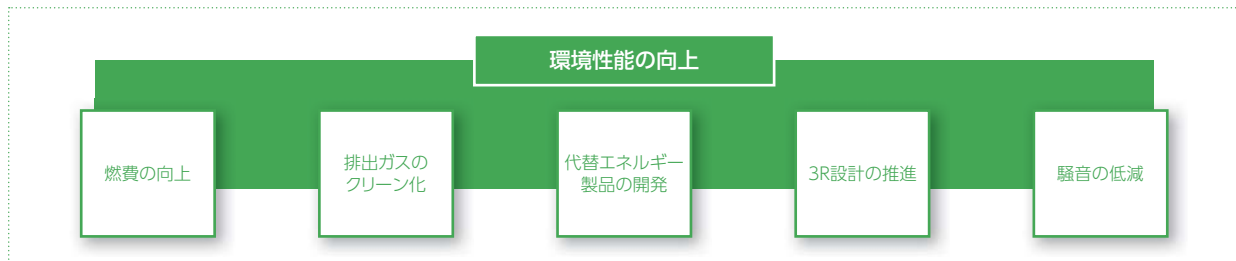


商品開発領域

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



※3R設計の推進の年度実績はP.55に記載しています。

年次目標と実績

2009年度の主な目標

2009年度の主な実績

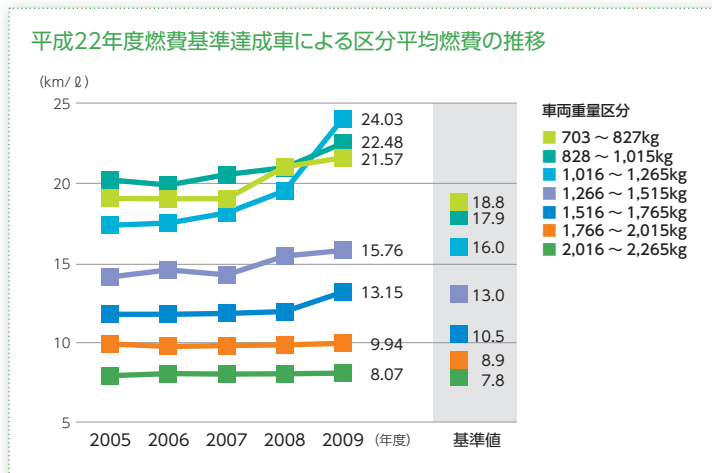
車種	2009年度の主な目標	2009年度の主な実績
四輪車	<ul style="list-style-type: none"> ●「★★★低排出ガス車」、「★★★★低排出ガス車」認定拡大 ●さらなる燃費の向上 ●今後順次拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ●3機種5型式が新たに取得 ●平均燃費38.5%向上(2000年度比) ●燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」のリース拡大
二輪車	<ul style="list-style-type: none"> ●FI(燃料噴射装置)適用拡大 ●低フリクションエンジン投入拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ●国内平均HC+NOx排出量約5分の1に低下(2000年度比) ●平均燃費20%向上(2000年度比)
汎用製品	<ul style="list-style-type: none"> ●今後順次拡大 ●さらなる燃費の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●「エコスロットル」等の燃費向上技術の拡大適用 ●ガスパワー商品の販売拡大

※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

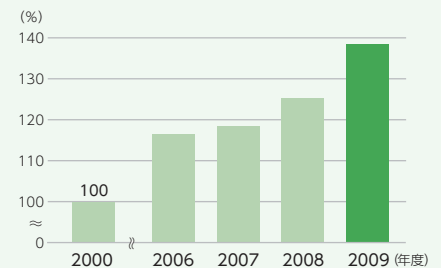
四輪車の取り組み

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。2009年度には新型ハイブリッド車「CR-Z」の発売だけでなく、日本国内での減税措置への対応のために、「フィット」、「ライフ」、「ストリーム」の燃費をさらに向上して投入した結果、平成22年度燃費基準値が設定されているすべてのカテゴリー（全7区分）でさらなる燃費の向上を達成しました。2009年度の平均燃費は、約38.5%向上（2000年度比）となりました。



平均燃費の向上率* (2000年度を100とした場合)



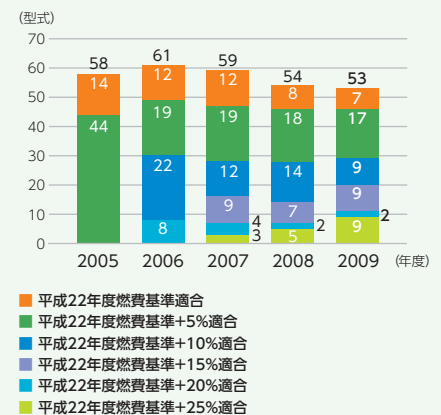
*日本における平均燃費

平成22年度燃費基準に対する適合型式数と出荷実績

Hondaでは、改正省エネ法による平成22年度燃費基準を上回る機種種の拡大を図っています。2009年度の発売機種においては、「平成22年度燃費基準」に8機種12型式が新たに基準適合し、合計25機種53型式が適合となりました。そのうち、「平成22年度燃費基準+5%達成車」の認定を1機種2型式、「平成22年度燃費基準+15%達成車」の認定を3機種4型式、「平成22年度燃費基準+20%達成車」の認定を2機種2型式、「平成22年度燃費基準+25%達成車」の認定を4機種4型式がそれぞれ新たに取得しました。2009年度の「平成22年度燃費基準」適合機種の出荷台数は654,126台で、国内総出荷台数の約96.8%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

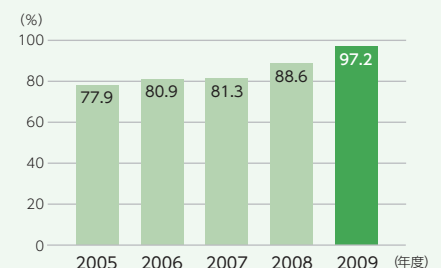
平成22年度燃費基準適合型式の推移



エコドライブ支援装置の装備実績

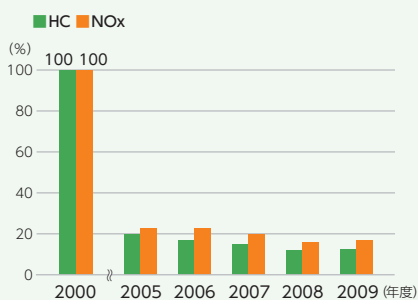
Hondaは、お客様が実際に運転する時の燃費情報を提供する燃費計をはじめ、燃費向上のためにエアコンなどを最適に制御する「E-conボタン」などのエコドライブ支援装置を多くの機種に標準装備しています。本年度は、新型「ステップワゴン」にハイブリッド車以外ではじめて「エコアシスト」を標準装備するなどさらなるエコドライブ支援装置の装備拡大を図り、2009年度の国内乗用車における装着率は前年度より8.6%増加の97.2%となりました。

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

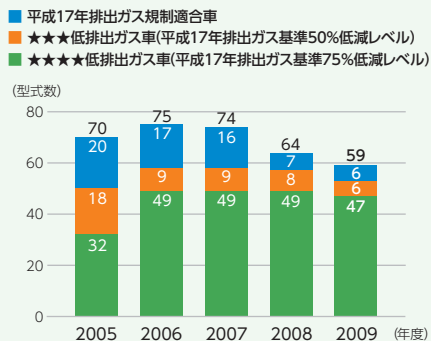
HC、NOx総排出量の推移 (2000年度:100)



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および低排出ガス車型式数



注)2009年度の軽貨物平成19年排出ガス規制適合車2型式を除く

販売実績の推移



炭化水素と窒素酸化物の総排出量推移

平成17年排出ガス規制適合車形式数

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。2009年度は、HC総排出量を87.4%、NOx総排出量を83.0%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が平成17年排出ガス規制に適合しています。2009年度の発売機種においては、「★★★★低排出ガス車」の認定を3機種5型式で新たに取得し、「★★★★低排出ガス車」と「★★★★★低排出ガス車」の認定機種は合わせて計24機種53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。2009年度は、「ステップワゴン」、「ステップワゴンスパード」、「CR-Z」の3機種で「★★★★★低排出ガス車」認定を取得しました。2009年度の「低排出ガス車」認定対応機種の販売台数は629,878台で、国内総販売台数の95.1%(乗用車販売台数の97.1%)に達しました。

2009年度に販売された「低排出ガス車」認定(平成17年排出ガス規制)取得機種

★★★★★低排出ガス車 (75%低減レベル) : 3機種	ステップワゴン
	ステップワゴンスパード
	CR-Z

代替エネルギー

新型燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」を民間企業2社に納車

Hondaは2009年9月、新型燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」を出光興産(株)、岩谷産業(株)の2社に納車しました。

「FCXクラリティ」は2008年11月に国内でのリース販売を開始して以来、内閣府や環境省、帝都自動車(株)にリース販売されてきました。出光興産(株)、岩谷産業(株)は、燃料電池電気自動車や水素ステーションの実証研究を行なうJHFCプロジェクトの参加企業で、「FCXクラリティ」のリース契約は、2004年からリース購入していた「FCX」が更新時期を迎えたのにもなうものです。この間、「FCX」での総走行距離数は5万kmに達し、1回の充填で400km以上走行が可能であることが確認されています。

燃料電池電気自動車専用モデルとして設計された「FCXクラリティ」は、Honda独自開発の燃料電池スタック[V Flow FCスタック]を核に、燃料電池電気自動車だからこそできるデザイン、パッケージ、そして異次元のドライブフィールを実現しています。走行中にCO₂を全く排出しないクリーン性能だけでなく、クルマとしての新しい価値と魅力を提供しています。

なお、「FCXクラリティ」は、2009年9月17日～19日に栃木県のツインリンクもてぎで開催された「2009 IRL インディカー・シリーズ第16戦 ブリヂストン インディジャパン 300マイル(INDY JAPAN)」において、前年に続きオフィシャルカーに採用されました。



出光興産株式会社 石崎 秀樹 水新視事業推進室 室長(左)、Honda法人営業部 法人販売課 課長 吉川一幸(右)

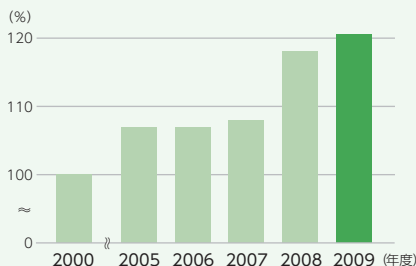


岩谷産業株式会社 建元章 水素エネルギー部長 上級理事(左)、Honda法人営業部部长 久慈英樹(右)

二輪車の取り組み

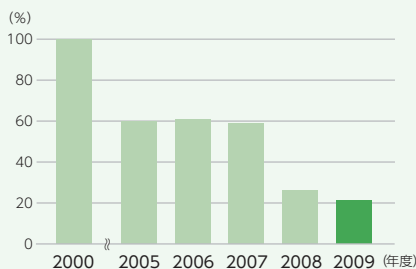
燃費の向上

国内二輪平均燃費向上率
(2000年度を100とした場合)



2009年6月に販売された「スーパーカブ110」

国内二輪平均HC+NOx低減率
(2000年度を100とした場合)



2009年7月に販売された「フェイス」

2009年度は、燃費性能の優れた「スーパーカブ110」とより積載性に優れた「スーパーカブ110プロ」の発売に加え、販売車のほとんどがPGM-FI(電子制御燃料噴射装置)搭載車になったことにより、平均燃費を昨年度より向上させることができました。

「スーパーカブ110」の燃費向上技術

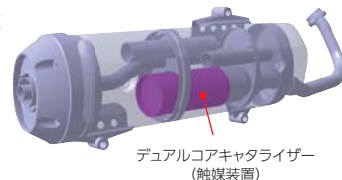
2008年に50周年を迎えたHonda二輪の代表格スーパーカブシリーズは、2009年にニューモデル「スーパーカブ110」を販売しました。出力特性と燃費のバランスから排気量を110ccにアップしたエンジンを新開発、エンジンに燃料の噴射量とタイミングを最適に制御するPGM-FIを採用したことにより、社内試験値で燃費を5.8%向上させました。エンジン自体もさらなる進化をめざして内部構造を細部まで見直し、エンジン内各部の摩擦を低減させるさまざまな低フリクション技術を採用しました。クランクシャフトに対してシリンダーをオフセット配置することでピストンとシリンダーの間にかかる抵抗を軽減し、シリンダー内で発生する燃焼圧力を効率良くクランクに伝える「オフセットシリンダー」。さらに、カムとロッカーアーム間の摺動抵抗を軽減するためにロッカーアームの摺動面をローラー化した「ローラーロッカーアーム」を採用。そのほか、ピストンの摺動面の溝を大きくしてオイルの保持力を上げて抵抗を下げたほか、110ccでありながら90cc以下のピストン重量にすることで慣性力抵抗を低減させました。Hondaが蓄積してきたこれらの燃費向上技術を「スーパーカブ110」のエンジンに採用することで、排気量をアップさせながら常用回転域でのフリクションレベルを「スーパーカブ90」に対して約10%低減することができました。

排出ガスのクリーン化

2009年度は販売ラインナップのすべての機種で触媒装置を装着するとともに、PGM-FI搭載機種を増やすことにより、一段と排出ガスのクリーン化を図りました。その結果、国内二輪の平均HC(炭化水素)+NOx(窒素酸化物)は2000年度比で約5分の1まで低下しました。

新発売の大型スクーター「フェイス」も規制値の2分の1以下を達成

2009年7月に発売された250ccの新型軽二輪スクーター「フェイス」ではPGM-FIを採用するとともに、マフラー内には高効率のデュアルコアキャタライザー(触媒装置)と、精密な空燃比制御に貢献し浄化効果を高めるO₂センサーを装着。これらにより、平成18年国内二輪排出ガス規制に適合するとともに、社内試験値で排出ガスの一酸化炭素(CO)、HC、NOxの3成分とも規制値の2分の1以下のレベルを達成しています。



デュアルコアキャタライザー
(触媒装置)

汎用製品の取り組み

代替エネルギー

1万台販売の耕うん機「ピアンタ」に続いてガスパワー商品を展開

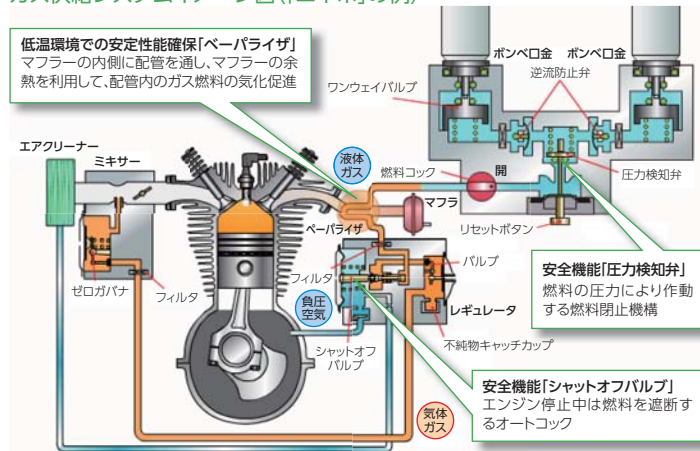
Hondaが2009年3月から販売したガスパワー耕うん機「ピアンタ FV200」は、発売後1年弱で累計販売台数1万台を達成しました。持ち運びや給油に専用携行缶が必要なガソリンに比べ、燃料に家庭用カセットボンベを使用する手軽さと移動・収納の簡単さが支持されました。同排気量のガソリンエンジンに対し作業時間あたりのCO₂排出量を約10%低減と環境性能にも優れています。

ガスパワー商品の第2弾として、出力900VAの小型発電機「エネポ EU9iGB」を2010年5月から販売しました。「エネポ」はインバーター方式で良質で安定した電気が供給されるため、パソコンなどの精密機器や調理機器にも対応。カセットボンベ2本の装てんで約1.1時間から約2.2時間の連続運転が可能です。「ピアンタ」同様、同出力のガソリン発電機に比べCO₂排出量を約10%低減しています。



カセットボンベを燃料とするガスパワー発電機
「エネポ EU9iGB」

ガス供給システムイメージ図（「エネポ」の例）



その他の取り組み

代替エネルギー

バイオエタノール製造技術確立に向け、かずさ分室実験棟を建設

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の確立に向けて取り組んでいます。千葉県木更津市のかずさアカデミアパーク*内に、新たな研究施設として(株)本田技術研究所基礎技術研究センターかずさ分室を建設し、2010年4月から稼働を開始しています。将来の実用化に向け、大規模な実験装置を用いたより精度の高い研究を行っていきます。

*研究、学術、生産、リゾートの各機能の集積を図る研究開発地区



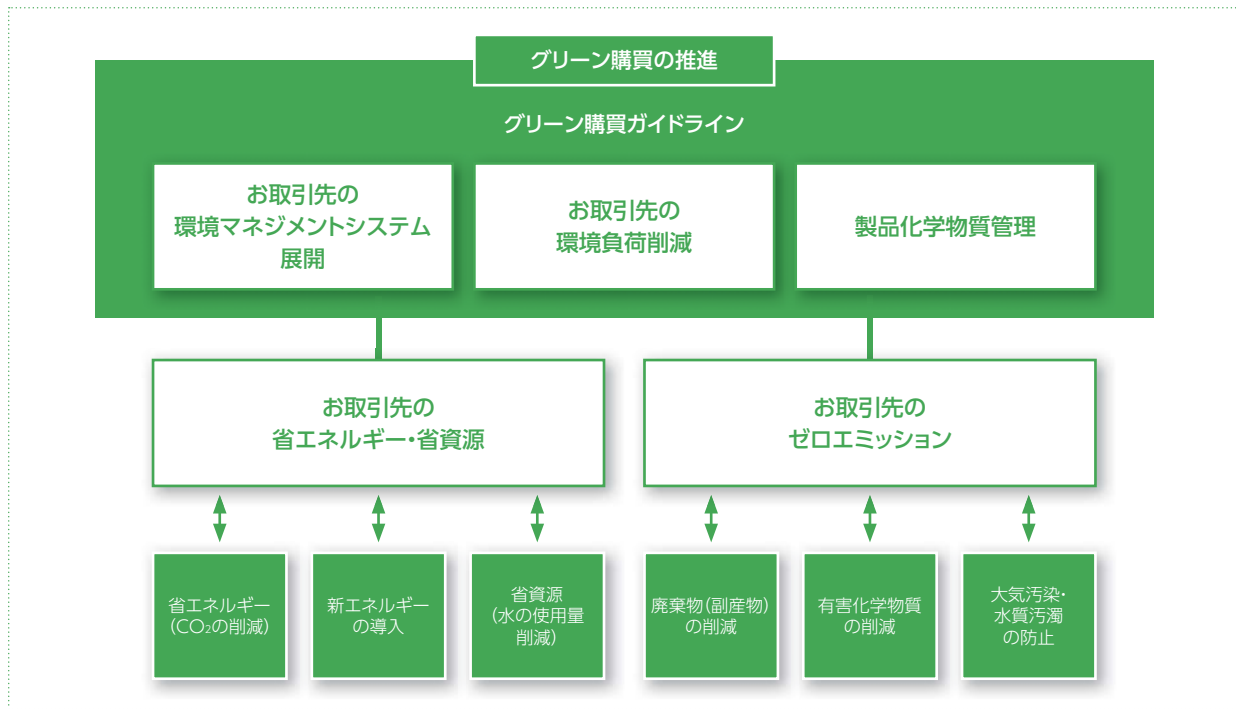
かずさ分室全景
(敷地面積：5,000m²、延床面積：1,249m²)

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、自らの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、グリーン購買活動を積極的に展開しています。



購買領域の主な取り組み



年次目標と実績

2009年度の主な目標

- お取引先CO₂排出量(原単位)低減
- お取引先水資源使用量(原単位)低減
- 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)低減

2009年度の主な実績

- CO₂排出量原単位：7.8%低減(2000年度比)
- 水資源使用量原単位：7.8%増加(2008年度比)
- (お取引先埋立ゼロ継続)
- 廃棄物等発生量原単位：2.5%低減(2008年度比)

※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。現在、部品ライフサイクルでのさらなる環境負荷低減へ向けた体制・手法の検討を進めています。

製品化学物質管理

従来、化学物質ガイドラインにて、自主的な管理を行ってきましたが、拡大する化学物質規制に対応するために、このガイドラインを廃止し、Honda製品化学物質管理基準書を新設しました。

二輪、四輪、汎用のすべてのお取引先に説明して運用を開始しました。

お取引先の省エネルギー・省資源

CO₂・水使用量

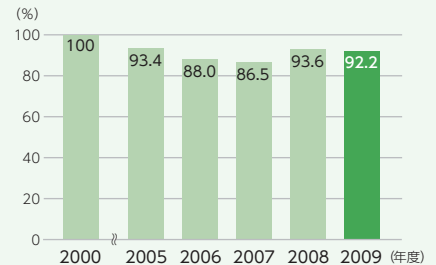
世界的な経済後退の影響により稼働率が低下するなか、不稼働時に運転している設備の洗い出しによる電力・水使用量の徹底削減、Honda社内の環境負荷低減施策のお取引先への水平展開に取り組んでいます。

そのためのお取引先との施策共有の場として、Honda社内での生産現場での情報交換会を定期的を実施しています。

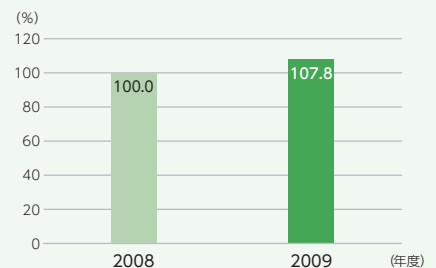
[□□ 取り組み事例集と補足情報参照](#)

対象お取引先32社の2009年度CO₂排出量原単位は7.8%減(2000年度比)、水使用量は7.8%増(2008年度比)という結果になりました。お取引先とのHonda社内での施策の共有・水平展開を継続し、さらなる改善に取り組んでいきます。

CO₂排出量原単位



水使用量原単位

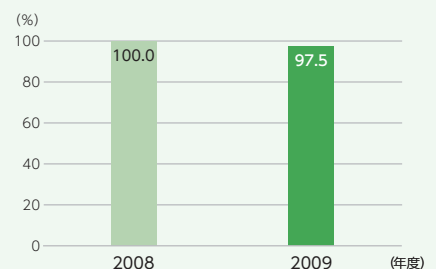


お取引先のゼロエミッション

廃棄物等

お取引先において材料歩留まり向上取り組みを継続した結果、対象お取引先32社の2009年度廃棄物等発生量の原単位は2.5%減(2008年度比)となりました。

廃棄物等発生量原単位

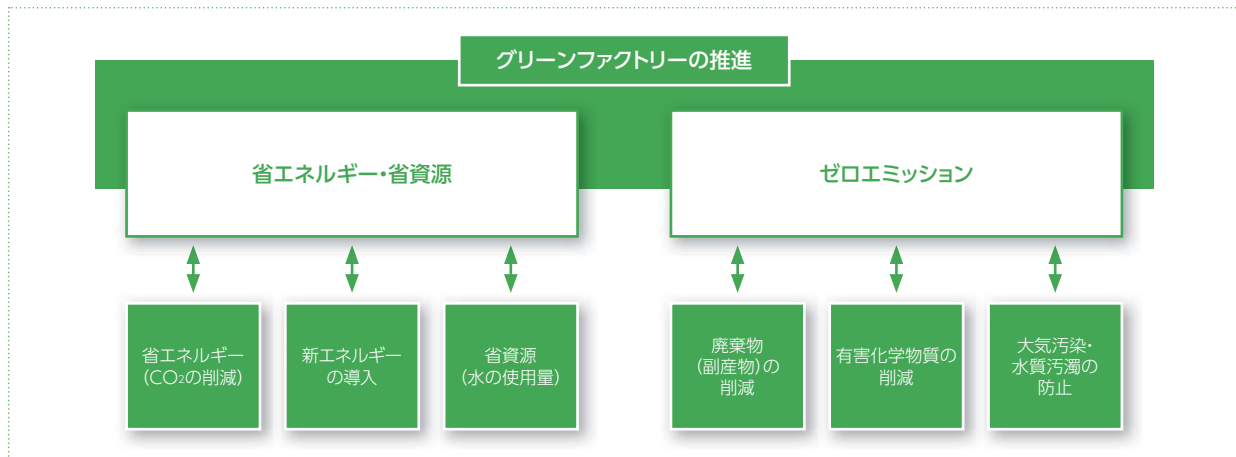


生産領域

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最小にするように努めています。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」を推進しています。



生産領域の主な取り組み



年次目標と実績

2009年度の主な目標

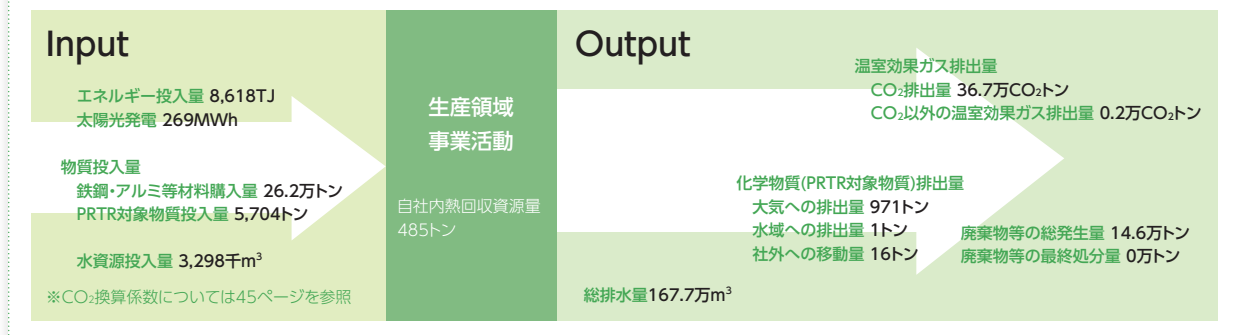
- エネルギー消費原単位：28.5%低減(1990年度比)
- CO₂排出量*：43.8万CO₂トン
- 廃棄物埋立処分ゼロ継続
- 発生端材2次活用拡大
- VOC排出原単位(四輪)：32.7g/m²

2009年度の主な実績

- エネルギー消費原単位：16.5%低減(1990年度比)
- CO₂排出量*：36.7万CO₂トン
- 埋立処分ゼロ継続達成
- 発生端材2次活用適用機種拡大
- VOC排出原単位(四輪)：33.5g/m²

注)生産領域における報告は、埼玉、栃木、浜松、鈴鹿、熊本、四輪新機種センターの国内6事業所を対象としました。
*エネルギー起源のCO₂排出量

日本国内の生産領域における2009年度のマテリアル・フロー



省エネルギー・省資源

省エネルギー（温室効果ガス削減）への主な取り組み

2009年度の生産領域におけるエネルギー起源のCO₂排出量は36.7万CO₂トンとなり、前年度比14.1%減、目標値に対して16.2%減少となりました。エネルギー消費原単位は目標値に対して12.0%の増加となりました。これは、生産減少によるもので、生産集約や非生産時のエネルギー削減施策などを実施し、2008年度比9.6%の増加に留めました。

CO₂以外の温室効果ガス排出量は0.2万CO₂トンで、温室効果ガス排出総量は36.9万トンでした。

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。

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

新エネルギーの導入

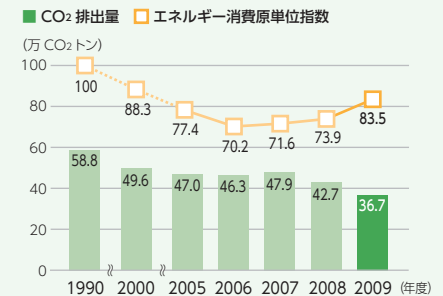
2009年度の生産領域における太陽光発電・天然ガスコージェネレーションなどの新エネルギーによる発電量は47.3百万kWhとなりました。電力使用量の7.1%が新エネルギーとなっています。

水の使用量削減(省資源)への主な取り組み

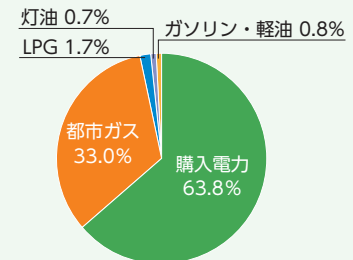
生産領域における2009年度の水の使用量は3,298千m³で、2000年度比37.4%の削減となりました。使用量原単位では、2000年度比20%減でした。

各生産事業所においては、生産工程でのリサイクル水活用などのほか、節水コマやオートストップ蛇口の採用による飲料用水の削減、フレックス職場の合理化稼働による空調用水の削減など、地道な取り組みを積み重ねて使用量削減を展開しています。

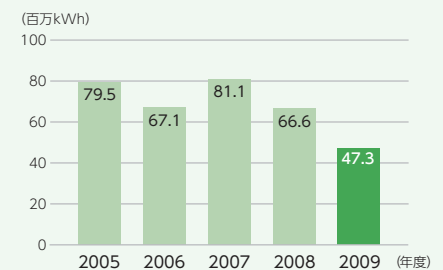
CO₂排出量とエネルギー消費原単位指数



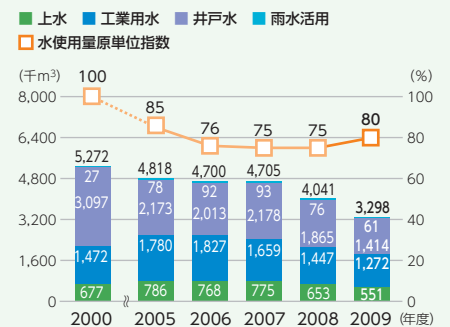
エネルギーの使用割合 (CO₂換算による)



新エネルギー発電量



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。

生産活動ともなう廃棄物(副産物)の内訳 (単位:千トン)

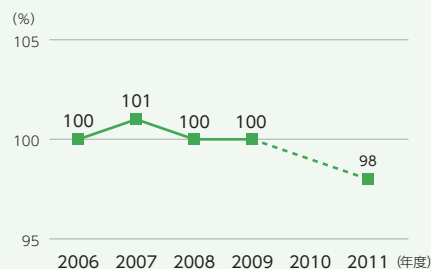
種類	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
社外中間処理量	0.12	0.22	0.15	0.08
社内焼却量	1.35	1.03	0.67	0.49
社内濃縮量	6.27	8.09	7.43	6.79
リサイクル量	206.35	217.65	187.47	145.34
副産物総量	214.09	226.98	195.71	152.70

注)燃え殻を除く

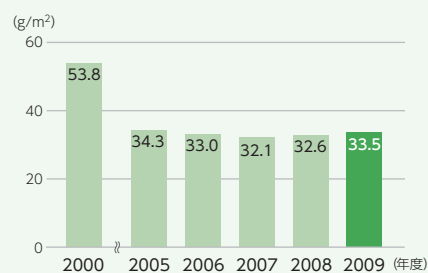
$$\text{リサイクル率} = \frac{\text{副産物総量} - \text{社内濃縮量} - \text{社内焼却量}}{\text{副産物総量} - \text{社内濃縮量}}$$

リサイクル率はほぼ100%に達しており、この水準を継続して維持しています。

副産物発生量原単位



VOC排出原単位の推移 (四輪塗装面積あたり)



ゼロエミッション

廃棄物の削減

生産領域における昨年度の廃棄物発生量は22.4千トンで、2000年度比45.7%削減となりました。廃棄物発生量原単位では2000年度比30%の削減に留まりました。

今後も引き続き、発生した廃棄物の処理について適正な処理を行い、直接埋立処分ゼロを継続していきます。

副産物(金属くずと鋳物廃砂)の発生抑制の取り組み

「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(対象は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)を届け出しています。

2009年度の原単位は、生産変動の影響を受けたものの、二次材活用の拡大などにより昨年と同等レベルに留めました。

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となっています。2009年度の平均VOC排出量原単位は原単位で33.5g/m²となり、これは主に塗装品質向上によるものです。水性塗料の導入やVOC処理施設などにより、2008年度比で0.9g/m²の微増に留めました。今後もさらにVOCの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2009年度の大気・水域への排出量は972トンで、2001年度比で64%削減、原単位は、2001年度比で51%の低減となりました。これらは、環境負荷の低い材料へ切り替えをした結果です。今後もさらなる環境負荷低減に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および管理の改善の促進に関する法律」

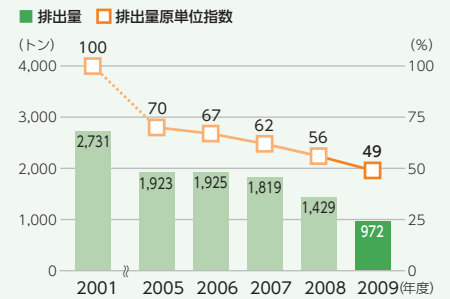
●PCB機器等の保管・処分状況

保管している740台のPCB油入トランスやコンデンサーの処理に関しては、既に日本環境安全事業(株)と契約を完了しています。保管は外部への流出防止など国の保管基準を遵守しており、引き続き適切に管理を継続し、情報収集に努め、早期の適正処理をめざし取り組んでいきます。

大気汚染・水質汚濁の防止

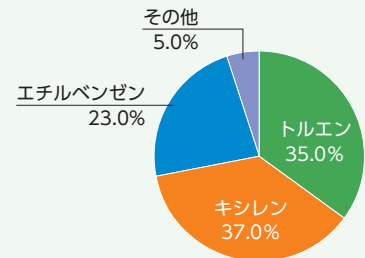
各生産事業所では、大気や水質の管理において燃焼装置の排出ガスや工場排水に関して法規制値よりも厳しい自主管理目標値を設定し、定期的に測定と監視を継続しています。

PRTR対象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

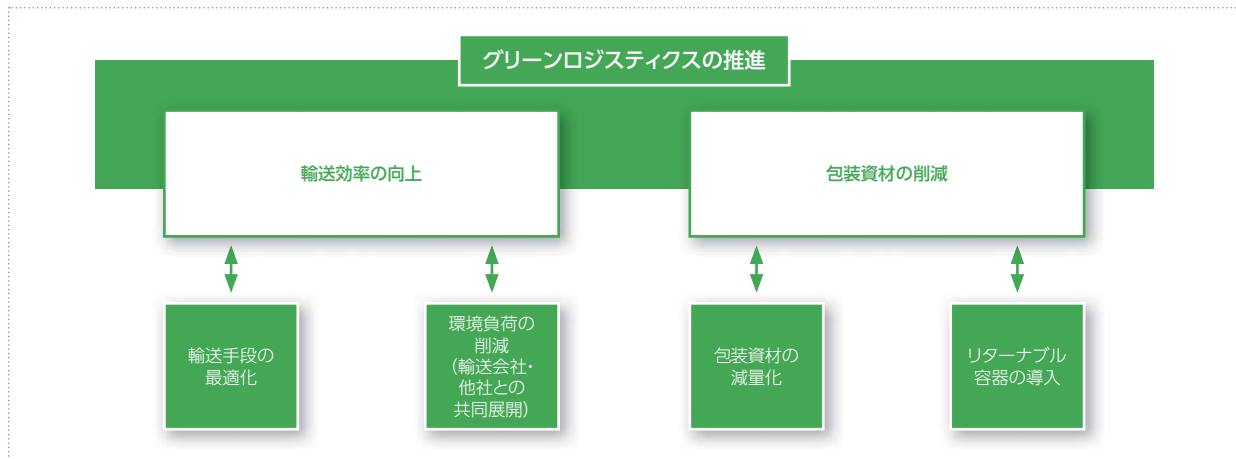


輸送領域

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などにより、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

2009年度の主な目標

- CO₂排出量：原単位89.37g-CO₂/トンキロ(四輪車完成車輸送)
- ノックダウン部品：包装資材原単位44%削減(2000年度比)

2009年度の主な実績

- CO₂排出量原単位：80.56g-CO₂/トンキロ(四輪車完成車輸送)
- 包装資材原単位(ノックダウン部品)：49.5%削減(2000年度比)

輸送効率の向上

2009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72,449CO₂トンとなりました。

2006年4月に「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(トンキロ)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を推進することが義務化され、運送会社だけでなく、運送を依頼した企業に物流時のエネルギー消費量の削減努力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.30)で定めています。

四輪完成車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エコドライブ実践や、トレーラーの新規車両への切り替えによって平均燃費の向上に引き続き取り組んでいます。また、従来から推進してきた500km以上の輸送や一部地域(新潟、千葉など)向けの輸送を陸上輸送から船輸送へのモデルシフトに加え、2010年度には関東圏と関西圏間の500km以下の輸送をキャリアカーによる陸上輸送から船輸送に切り替え、さらなるモデルシフトの拡大(下図参照)を行っていきます。

鈴鹿、埼玉製作所からの完成車輸送状況

各製作所を中心とした半径300kmの円の外側が船輸送地区、内側がトラック輸送地区。2010年5月より船輸送の対応範囲を、従来の半径500kmから300kmに拡大。

トラック輸送

製作所から300km以内の地域

基本的に工場からトラックで直接販売店へ運び込みます。近隣の地域なら、最短で出発の翌日には店頭に着着できます。スピーディーに、かつ小回りの利く配送を可能にするのが、トラック輸送の長所です。



船輸送

製作所から300km以上を中心とした地域

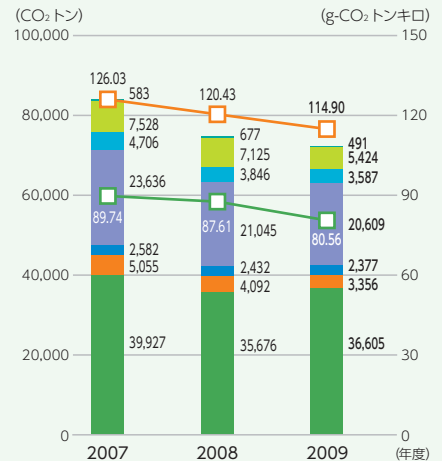
工場からトラックで港へ輸送船で全国10カ所へ。各地の港から最寄りの販売店までトラックで輸送します。一度に大量のクルマを運べるため、輸送一台あたりのCO₂排出量を削減できます。

改正省エネ法にもとづく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*

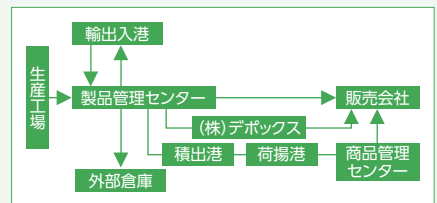
改正省エネ法にもとづくCO₂排出量原単位(単位:g-CO₂/トンキロ)

□ 四輪 □ 合計(荷主全体)



※その他の内訳: 営業、総務、広報など

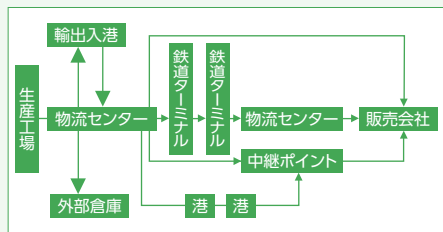
CO₂排出量の計算範囲(四輪完成車輸送の場合)



四輪完成車輸送におけるCO₂削減効果(2009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	344 CO ₂ トン

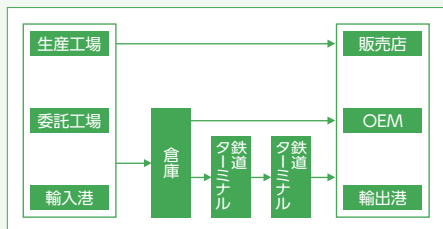
CO₂排出量の計算範囲(二輪完成車輸送の場合)



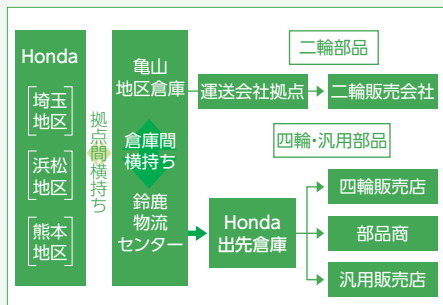
二輪完成車輸送におけるCO₂削減効果
(2009年度)

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	349 CO ₂ トン

CO₂排出量の計算範囲(汎用製品輸送の場合)



CO₂排出量の計算範囲(補修部品輸送の場合)



二輪完成車輸送における取り組み

二輪完成車輸送は、委託輸送会社におけるエコドライブの実践などを継続的に進めました。また、2008年11月から開始した、中国からの輸入車を関東圏・関西圏の大市場により近い東京港と神戸港の2港に輸入港を切り替えたことで、従来の名古屋港のみを使った輸入よりも陸上輸送距離を短縮することができ、年間約10%のCO₂削減につながりました。

補修部品輸送における取り組み

2007年6月から稼働している鈴鹿物流センターを中心に、補修部品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「輸送効率の向上」をめざしたチャーター便^{*}による全国出荷(一部地域を除く)を開始しています。

集約に伴い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、開始時の1編成4コンテナから、現在は4倍以上の1編成18コンテナを利用した輸送に拡大しています。輸送CO₂削減効果の高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。

また、2009年11月から、遠隔地(鹿児島、宮崎、青森)のHonda出先倉庫への輸送回数削減(一便化)や、お取引先からの直接搬入の推進による拠点間横持ち輸送の削減、借用倉庫の削減による倉庫間横持ち輸送の削減を推進しています。

^{*}チャーター便とは、積載している荷物がHonda又はHondaグループの荷物のみで、輸送が行われること。一般的にチャーター便の場合、輸送効率向上をめざした施策を立てやすいのが特長。

倉庫における省エネルギーの取り組み

倉庫における空調、給排気の最適化や、鈴鹿物流センターでの部品棚通路への人感センサーの設置による照明の管理など、さまざまな省エネ施策を実施しています。また、在庫量を削減したり、保管方法改善を行うことで借用倉庫の削減を推進し、倉庫トータルでの省エネルギーを進め、輸送効率全体の向上に努めています。

包装資材の削減

ノックダウン(KD^{*1})部品の梱包における取り組み

ノックダウン(KD)部品の輸送に使用する包装資材量が非常に大きい
ため、KD部品輸送への外装リターナブルケースの導入拡大を重点的に
展開してきました。

2009年度は、欧州・南米地域で生産を開始した「ジャズ」(日本名：
「フィット」)向けKD部品すべてにリターナブルケースを使用し、インド
ネシアで生産している「フリード」でもリターナブルケース適用率をさら
に向上させることによって、KD部品に使用される包装資材の削減を進
めることができました。

今後も、使い捨て包装資材のリターナブル化の拡大を進めていきます。

KD部品における外装リターナブルケースの使用率

地域	使用率		
	2007年度	2008年度	2009年度
北米向け	82.1%	84.1%	87.1%
南米向け	41.7%	44.0%	60.6%
欧州向け	67.8%	74.5%	92.5%
アジア・大洋州向け	57.5%	67.0%	71.6%
中国向け	24.9%	43.3%	42.8%
合計	60.2%	68.2%	73.4%

補修部品の梱包における取り組み

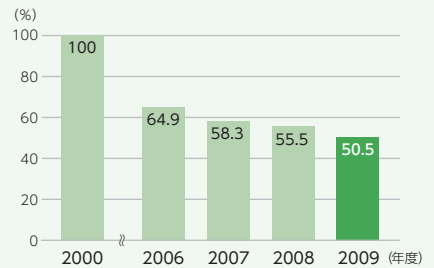
2009年度の包装資材使用量は14,121トンと、2008年度に比べて
3,948トン(約21.8%)削減することができました。

昨年同様、チャーター便に合わせて導入した輸送用リターナブル容器
の使用による包装簡素化が大きく貢献しました。

また、小物部品を中心に従来からの輸送(搬入・出荷)用はもとより、庫
内オペレーションおよび保管用としても使用している段ボール箱の使用
量を減らすべく導入した庫内リターナブル容器の適用拡大も徐々に効
果を上げてきており、今後は、さらなる拡大に向けて進めていきます。

一方、大物部品では代表的なバンパー専用の包装仕様を開発し、包装
簡素化を図ることができました。

包装資材使用量原単位指数の推移(KD^{*1}部品)



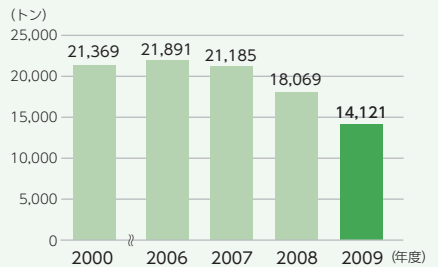
^{*1} ノックダウン(KD)部品：部品セットのまま海外へ輸出し、
現地で組み立てて完成させる方式で用いられる部品

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	1,946トン
ダンボール材の使用量削減	313トン

^{*2} 使い捨て包装資材からリターナブル包装資材への代替
による

補修部品の包装資材使用量推移

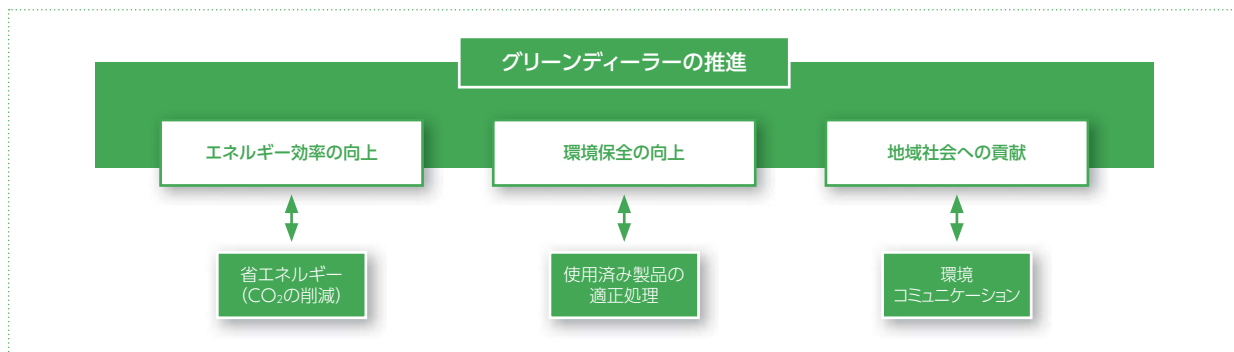


販売領域

Hondaは、販売・サービス領域の環境活動をより積極的に展開していくために、グリーンディーラーの取り組みとして、販売会社の環境保全活動を継続的に展開し、時代のニーズ合わせた具体的な施策を実践することで、お客様と地域に喜ばれる「環境対応における先進ディーラー」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

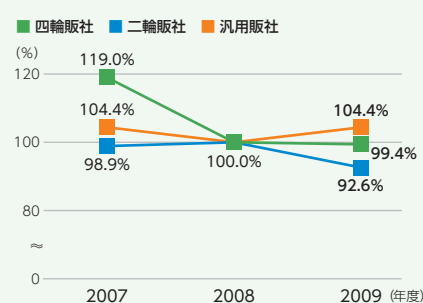
2009年度の主な目標

2009年度の主な実績

車種	2009年度の主な目標	2009年度の主な実績
四輪車	四輪販売店(連結+関連会社) CO ₂ 排出量原単位: 1%削減(2008年度比)	四輪販売店(連結+関連会社) CO ₂ 排出量原単位: 0.6%削減(2008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: 6.4%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: 前年維持(2008年度比)	汎用販売店(連結会社) CO ₂ 排出量原単位: 4.4%増加(2008年度比)

販売会社のCO₂削減

販売会社のCO₂排出量原単位推移



※二輪販売社の2008年度の値を訂正しました。

Hondaの販売店ではCO₂排出量を原単位で管理しています。2009年度、四輪販売店(連結+関連会社)のCO₂排出量原単位は、前年度比0.6%削減しましたが、目標達成には至りませんでした。CO₂総排出量は減少したものの、原単位分母のサービス来場台数が伸びなかったことが主な要因となっています。二輪販売店(連結会社)のCO₂排出量原単位は前年度比7.4%削減、汎用販売店(連結会社)は前年度比4.4%増加となりました。

グリーンディーラー活動の一環として、各販売店で「環境マナー施策(身の回りの省エネ活動)」をスタートしました。例えば、個人レベルのエコドライブの実践など、自ら進んで環境負荷を減らす行動ができるようにする仕組みを導入し、全員参加をめざして推進を強化しています。

四輪販売会社の取り組み

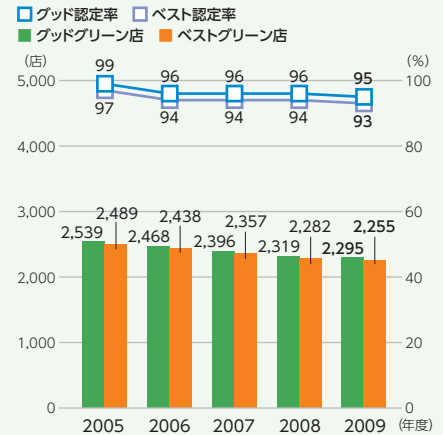
Hondaは「グリーンディーラー認定制度」を導入した2000年から、同制度を活用して、商品の販売段階における環境への取り組みの向上に努めてきました。2010年3月末までに2,255拠点が「ベストグリーン店」の認定を受けています*。

「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低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。2009年度は、全国で23,183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。

2010年2月からは「環境マナー施策(身の回りの省エネ活動)」を全販売会社で開始しました。社員一人ひとりの環境意識を高めることで、さらなるCO₂の削減に向けて取り組んでいます。

*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



注)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の国内二輪総合販売会社(株)ホンダモーターサイクルジャパンは、2009年度、CO₂排出量を2008年度比で10.7%削減しました。施策として、サーバ仮想化による不要電力の低減などで電気やガソリンの使用量を削減。各拠点の環境活動や環境情報を社内メールで共有化したほか、2009年11月からは「環境マナー施策(身の回りの省エネ活動)」を始めました。

スポーツモデルを中心に販売ネットワークを構築しているドリーム店は、2009年度新たに1拠点増え、109拠点となりました。ドリーム店の環境3要件である「環境関連法規の完全遵守」「環境保全推進」「二輪車リサイクル推進」を継続しています。二輪車リサイクル取扱店のドリーム店比率は51%と二輪車リサイクル推進に大きく貢献しています。

連結会社の二輪販売店は、2009年度環境推進責任者を中心に7法人で、デマンド管理導入、全員参加の環境活動、京都環境フェスタ出展、ドリーム社長会での環境ツーリングなど拠点ごとの状況に応じた活動を行いました。



京都環境フェスタ



ドリーム近畿ブロック社長会研修ツーリング

汎用製品販売会社の取り組み

2009年度も引き続きグリーンディーラー2社(5拠点)に対して環境意識の啓発を行いました。クールビズやウォームビズなどでCO₂排出の低減に取り組んでいます。

また、上記拠点以外の販売店に対しても意識啓発の取り組みとして、毎月発送する請求書に環境に関する情報を同封しています。Hondaの環境への取り組みとその取り組みに関連する環境用語を紹介することで、環境への関心をさらに高めていただこうと努めています。

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*1に着手するなど、製品の資源循環・3R*2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。

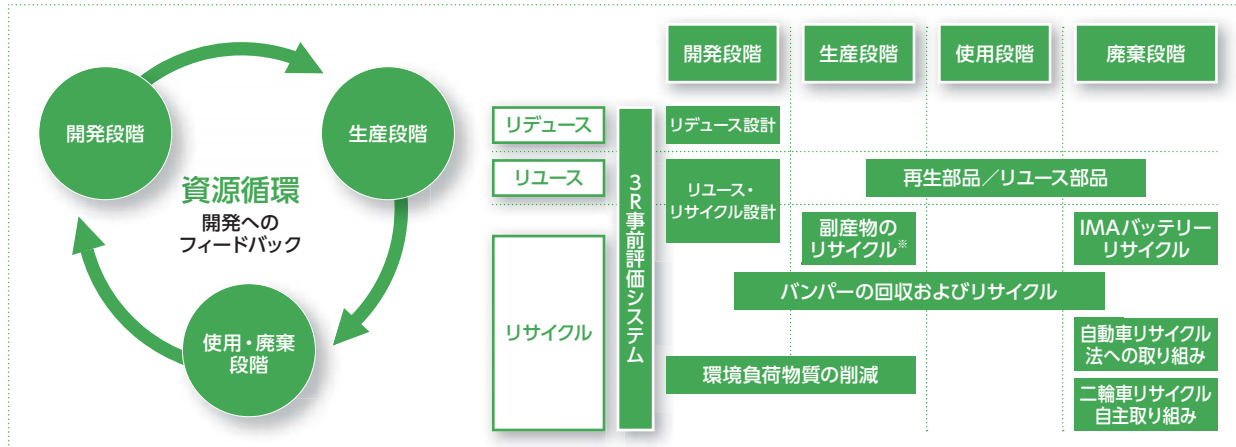


*1 オイルフィルターや修理交換バンパーの回収リサイクルについては、継続して取り組みを進めています。
*2 3R:リデュース(資源節約、廃棄物削減) リユース(再利用) リサイクル(再資源化)

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.46)の活動実績をご覧ください。

年次目標と実績

2009年度の主な目標 ＜リサイクル可能率*の向上＞

車種	目標
四輪車	<ul style="list-style-type: none"> ●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り組み
二輪車	<ul style="list-style-type: none"> ●セーフティネットとしての安定稼働
補修部品	<ul style="list-style-type: none"> ●再利用対象部品の拡充と回収の拡充

2009年度の主な実績 ＜リサイクル可能率*の向上＞

<ul style="list-style-type: none"> ●リサイクルシステムの安定稼働を継続 ●1.8万本のバンパー回収により樹脂(ポリプロピレン)38トン再生
<ul style="list-style-type: none"> ●セーフティネットとして安定的に稼働
<ul style="list-style-type: none"> ●パワーステアリングのギアボックスとポンプの機種追加決定

* (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3R促進のため、小型・軽量化、長寿命化、部品共用化、液類の抜き取り易さ向上、メンテナンス性向上、再生材の使用、環境負荷物質使用削減、樹脂・ゴム材質表示など、開発段階からさまざまな取り組みを行っています。これら開発段階の取り組みを評価するため、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性を評価し、その向上に努めています。

リデュース設計

Hondaではボディ骨格、エンジン、ミッションからネジに至るすべての部品で、構造や材料の工夫によって小型化、計量化を図っています。

「CR-Z」では、ボディ各部に効果的にハイテン材（高張力鋼板）を配置しました。特にフロントピラー、インナ、ロア、サイドシル、ミドルフロアクロスメンバーには、ハイテン材のなかでもより強度の高い780MPa級以上のハイテン材を採用し軽量化を図っています。

また、「VFR1200F」では、軽量化によるリデュース技術として、「CBR600RR」、「CBR1000RR」にて約20%軽量化効果が得られた、薄肉中空アルミダイキャストフレームを採用しました。

リユース・リサイクル設計

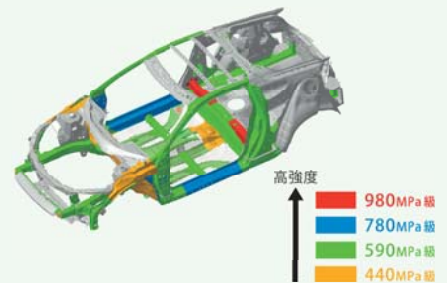
リサイクル性やメンテナンス性に配慮した構造設計、リサイクルしやすい材料や再生樹脂の使用、樹脂・ゴム部品への材質表示などの取り組みにより、リユース・リサイクル性の向上を進めています。

四輪車では、リサイクル性向上に努めた結果、2009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、「ステップワゴン」ではスプラッシュシールドに、「CR-Z」ではエアコンダクトと吸音材にそれぞれ再生樹脂を使用しています。

二輪車では、マフラーにはキャタライザー（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実施しています。「フェイス」にもインナーカバーなどに樹脂再生材を使用しています。

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継続しています。



ハイテン材（高張力鋼板）配置図



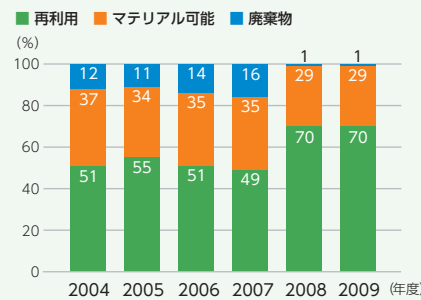
「VFR1200F」の薄肉中空アルミダイキャストフレーム

再生部品例



再生部品(トルコン、パワステポンプ、パワステギア)

再生部品用に回収した部品の再利用率



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

1998年からトルクコンバーターなどの高機能部品を「再生部品」として販売開始し、2001年7月からは「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て、機能部品については性能だけでなく耐久性も向上しているため、補修部品の交換は減少していますが、このような環境の変化に対応して、さらにお客様の満足を得られるように再生部品の機種追加を検討しました。

再生部品用に回収した部品の再利用状況は、左のグラフの通りです。部品再利用とマテリアルリサイクルを行うことにより、再利用率99%を確保しました。

また、2001年7月より関東地区で、2002年1月より全国で、既存の純正部品流通チャネルを活用し、リユース部品も純正部品と同様に注文できるようにしました。2009年度も引き続き、リユース部品の商品の充実化を図るため、社外の流通経路を考慮に入れるなど、お客様の利便性を優先したビジネス形態を検討しました。リユース部品の販売方法については、リユース部品販売ネットワーク事業者や優良解体業者と協力した販売システムの構築を検討しています。

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「シュレツダーダスト(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。

なお、詳細については、下記の関連情報をご覧ください。

「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_04.html

2009年度 再資源化等の概要

フロン類	総回収量	115,842.2kg/378,465台
エアバッグ類	回収処理	48,241個/21,961台
	作動処理	482,672個/196,007台
	再資源化率	94.2%(基準85%以上)
シュレツダーダスト(ASR)	引取量	78,516トン/414,556台
	委託全部利用取引ASR相当量	6,072トン/31,718台
	再資源化率	81.6%
	払い渡しを受けた預託金の総額	4,224,130,811円
再資源化等に要した費用の総額	4,069,442,244円	

「2009年度 再資源化等の状況」について

【URL】http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_06_2009.html

自動車リサイクル法の当該年度の対応実績

2009年度、Hondaとしての自動車リサイクル法にもとづく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の引取台数は約45万台(前年比+14.0%)でした。フロン類は約38万台(前年比+17.9%)、エアバッグ類の引取台数は約22万台(前年比+31.2%)となりました。

3品目(フロン類、エアバッグ類、ASR)の払い渡しを受けた預託金の総額は4,224,130,811円、社内で要した費用を含めたリサイクル費用の総額は4,069,442,244円となりました。

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(株)ホンダトレーディングと共同で始めました。2009年度の実績として、約1.8万本のバンパーを回収し、再生樹脂ポリプロピレン(PP)約38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)

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、以来順調に実施しています。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仕組みです。使用後、廃棄となった二輪車を二輪販売会社や指定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年度に構築した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、継続的に検証しながら運営しています。

2009年度は、移転したリサイクル施設において、改めてリサイクル実証実験を行いました。Hondaは、二輪車リサイクルで運営面・排出面で積極的に関与しています。

2009年度の自主取り組み実績

現在Hondaの国内販売車両はすべて、リサイクル費用を内部化して販売しており、廃棄時にリサイクル費用を徴収し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廃棄二輪車のうちHonda製品は2009年度1,962台で、全引取台数に占める割合は66.8%です。廃棄二輪車取扱店からの引取台数のうち52%がドリーム店からのもので、二輪車リサイクルにドリーム店は大きく貢献しています。

Honda製品のリサイクル率は、再資源化施設14ヵ所における資源の種類ごとの処理実績から算出すると、スクーター系(三輪、ビジネスを含む)は85.9%、モーターサイクル系87.1%となり、加重平均すると86.5%でした。

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



破砕後のバンパー



再生樹脂ペレット

Hondaの二輪車リサイクルの概要

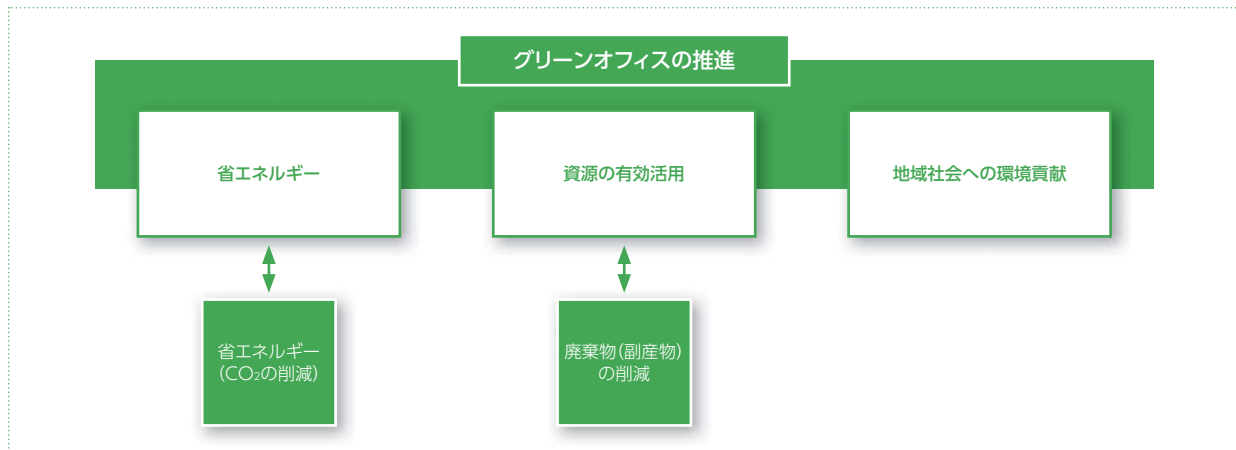
開発段階	<ul style="list-style-type: none"> ●リサイクル率 ●環境負荷物質の削減 ●3R設計 ●リサイクルマークの貼付 	
生産段階	<ul style="list-style-type: none"> ●リサイクルアルミの大量利用 ●再生樹脂の利用 	
使用段階	<ul style="list-style-type: none"> ●Hondaリサイクル処理ガイドラインの導入 ●ドリーム店においてガイドラインの推進 	
廃棄段階 (使用済み製品)	<ul style="list-style-type: none"> ●使用済み二輪車の適正処理 ●再資源化 	

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

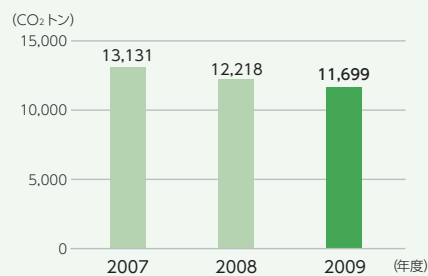
2009年度の主な目標

- 国内グループ会社16社全事業所でのCO₂排出量：2008年度比1%削減
- 国内グループ会社16社全事業所での廃棄物等発生量：2008年度比1%削減

2009年度の主な実績

- 国内グループ会社16社全事業所でのCO₂排出量：7.9%削減(2008年度比)
- 国内グループ会社16社全事業所での廃棄物等発生量：1.1%増加(2008年度比)

9オフィスビル*のCO₂排出量



*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

Honda単独での活動

省エネルギー

青山ビルや和光ビルなどHonda単独の9オフィスビルにおける2009年度のCO₂排出量は11,699CO₂トンで、目標の12,096CO₂トンよりも397CO₂トン少ない排出量となりました。

2009年度は、環境意識のさらなる向上のために、「環境マナー施策(身の回りの省エネ活動)」の管理項目(21項目)を定めました。さらに各項目を確実に実行するために、半期に一度、自己診断チェックを行い、定着率の検証を実施。その結果、平均定着率は80%となり、目標の70%を上回る実績をあげることができました。

今後は、効率的な業務の進め方も含め検討して推進していくとともに、「環境マナー施策(身の回りの省エネ活動)」の管理項目で定着率が低かった項目の改善にも取り組み、すべての項目で定着率100%をめざします。

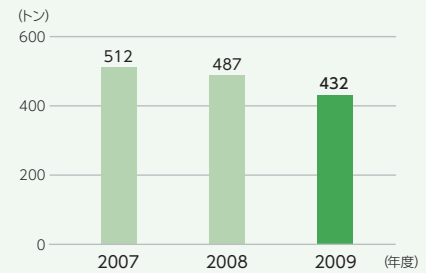
資源の有効活用

2009年度のHonda単独の9オフィスビルからの廃棄物等発生量は432トンで、目標の482トンよりも50トン少ない発生量となりました。

これは、各事業所で廃棄物の分別を徹底し、オフィスから出る産業廃棄物のリサイクルに力を入れたことによるものです。具体的には、プラスチック類や紙類を原料として固形燃料にするRPF(Refuse Paper & Plastic Fuel)^{*}化を進めました。これまで焼却されていた廃棄物を固形燃料化し、化石燃料の代わりに使用することでCO₂排出量を削減にも貢献。さらにタバコの吸殻もRPF化し、リサイクル量の拡大につなげました。

^{*}マテリアルリサイクルが困難な古紙および廃プラスチック類を主原料とした固形燃料。

9オフィスビル^{*}の廃棄物等発生量



^{*}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

Hondaグループでの活動

CO₂排出量/廃棄物等

管理本部環境会議では、Hondaの国内グループ会社16社全事業所が一丸となって、オフィス領域の各社・各事業所と連動した施策を展開し、PDCAサイクルを回しています。

管理本部は、本社機能を有するオフィス系、サーキットや自動車教習所などのサービス系、アルミ溶湯事業の生産系という3つの異なる業種・領域に分かれており、領域ごとに環境負荷削減に取り組んでいます。3つの領域で共通する取り組みとしては、「環境マナー施策(身の回りの省エネ活動)」を推進し、70%の定着率をめざした取り組みを日々実践しています。また、休日や夜間電力、待機電力の削減項目を洗い出し、各領域で水平展開しています。

生産系の会社では、従来産業廃棄物に分類していた金属くずを有価物として扱うなどの取り組みを実施しています。

グループ^{*1}の目標と実績

項目	2009年度 目標	2009年度 実績	2010年度 目標
CO ₂ 排出量 (CO ₂ トン)	35,229	32,806 (達成度合107.3%)	32,349
廃棄物等発生量 (トン)	1,780	1,818 ^{*2} (達成度合97.9%)	1,762

^{*1} 2009年度は、本田技研工業(株)の9オフィスビル(青山、和光、白子、八重洲、札幌、仙台、名古屋、大阪、福岡)に加えて、(株)モビリティランド、ホンダ開発(株)、ホンダ太陽(株)、(株)ホンダコムテック、学校法人ホンダ学園、本田航空(株)、(株)ホンダレーディング、(株)ジャパンテクノ、(株)ホンダファイナンス、(株)レインボーモーターズスクール、希望の里ホンダ(株)、ホンダアールアンドデー太陽(株)、(株)ケイビーテック、サーキットサービスクリエイティブ(株)、(株)日本レースプロモーションの国内連結グループ会社14社、学校法人1校を含む合計16社全事業所を対象としています。(2008年度中に中央航空(株)は会社清算しました。)

^{*2} 廃棄物等発生量が目標未達となったのは、鈴鹿サーキットでF1が開催されたことにより、予想以上に廃棄物が発生したためです。

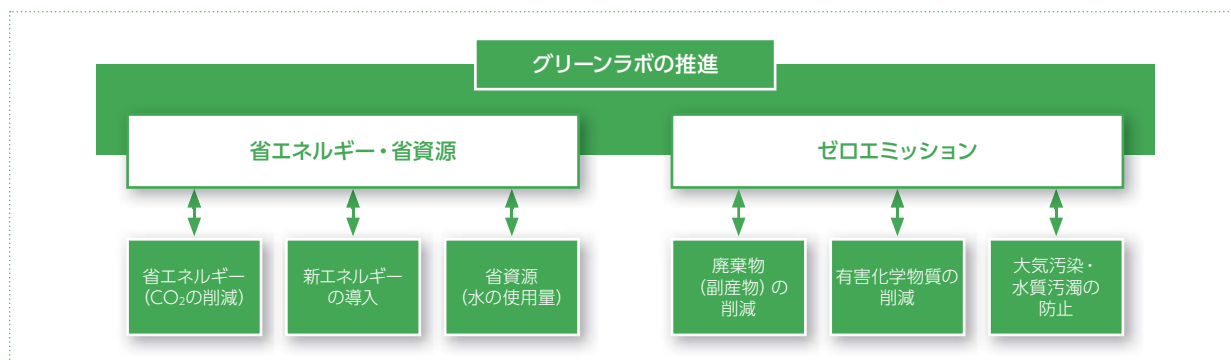
Honda単独のISO14001認証取得

Honda本社ビルは環境マネジメントシステムの国際規格ISO14001の認証取得を進めており、1999年度の青山ビルの取得以降、2005年度は和光ビル、2008年度には白子ビルで取得するなど認証登録を拡大してきました。2009年度は、Hondaの地区ビルとなる6つのビル(札幌、仙台、八重洲、名古屋、大阪、福岡の各ビル)で認証を取得。各ビルが認証を取得し、Hondaのオフィスビル全体で環境マネジメントシステム(EMS)を構築することで足並みを揃えて、環境保全への取り組みを進めていきます。

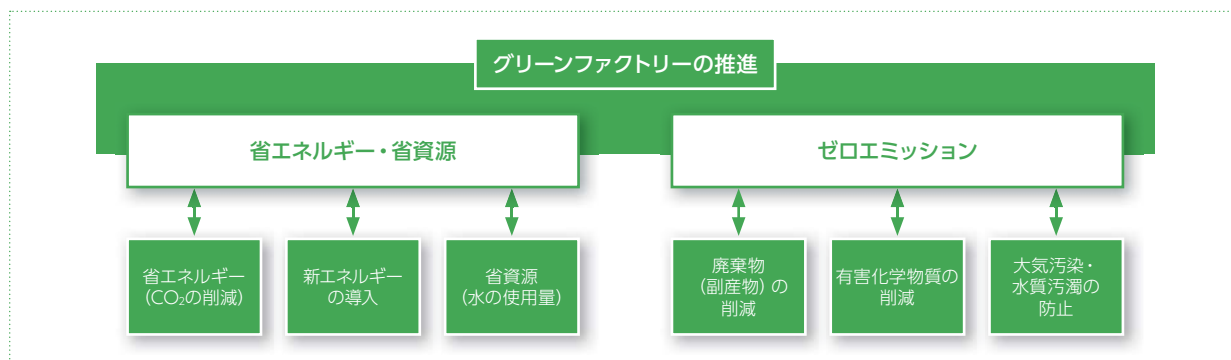
主な国内連結グループ会社の活動

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。

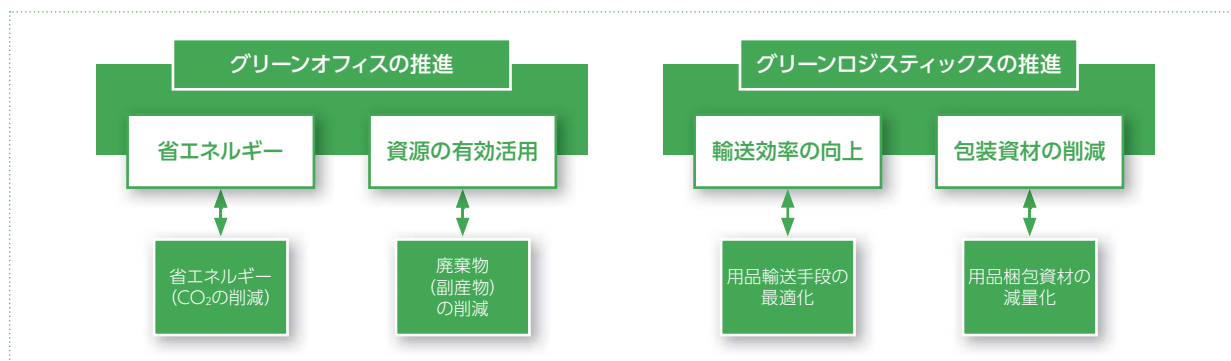
本田技術研究所の主な取り組み



ホンダエンジニアリングの主な取り組み



ホンダアクセスの主な取り組み



(株) 本田技術研究所の取り組み

年次目標と実績

2009年度の主な目標

- CO₂排出量：16.2万CO₂トン
- CO₂排出量原単位：6%低減(2000年度比)
- 廃棄物(副産物)発生量：0.66万トン
- 廃棄物(副産物)発生量原単位：30%低減(2000年度比)

2009年度の主な実績

- CO₂排出量：15.0万CO₂トン
- CO₂排出量原単位：3%増加(2000年度比)
- 廃棄物(副産物)発生量：0.59万トン
- 廃棄物(副産物)発生量原単位：25%低減(2000年度比)

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」を生み出すとともに、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・省資源

(株)本田技術研究所は昨今の経済情勢の変化に大きく左右されやすいCO₂原単位での管理からCO₂総排出量の管理に変更しました。それにより、2010年度のCO₂排出量目標を2007年度比10%減という目標に設定しなおしました。

2009年度はCO₂排出量を16.2万CO₂トンという目標で省エネルギー活動に取り組みました。その結果2009年度の実績はCO₂排出量15.0万CO₂トンとなり、目標を達成しました。

2009年度はコージェネレーションの稼働率の向上(四輪R&Dセンター)を中心に、エネルギー監視システムの構築による空調設備、照明設備などの運転見直しを行いました。運転見直しは研究開発現場の設備にも目を向けて大幅な改善が図られています。

鷹栖ブルービ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、外気冷房などの新技术を採用し、北海道の気候を生かした環境負荷低減に取り組んでいます。 [□□ 取り組み事例集と補足情報参照](#)

ゼロエミッション

廃棄物(副産物)削減

ゼロエミッションについては原単位目標を見直し、2010年度の廃棄物(副産物)発生量目標を2007年度比20%減という目標に見直しました。

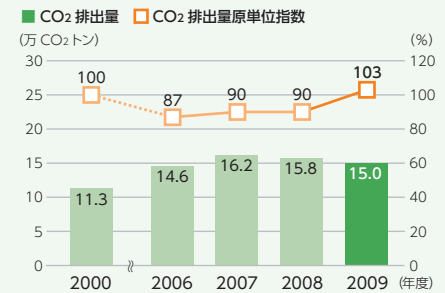
2009年度は廃棄物(副産物)発生量を0.66万トンという目標として省資源活動に取り組みました。

その結果2009年度の実績は発生量で0.59万トンとなり、目標を達成しました。

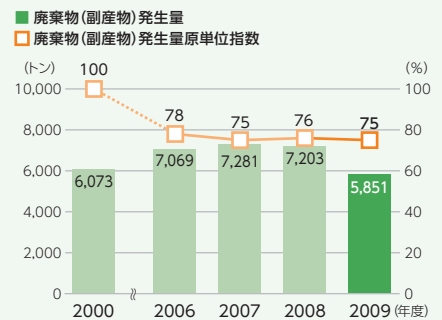
2009年度はテスト車の削減などの源流での削減に加えて、分別強化による再資源化のさらなる推進をしたほか、テスト使用後の残燃料をVOC発電機により所内電力として活用するリサイクルを継続するとともに、実施事業所の拡大展開を行いました。

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等のさらなる適正化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

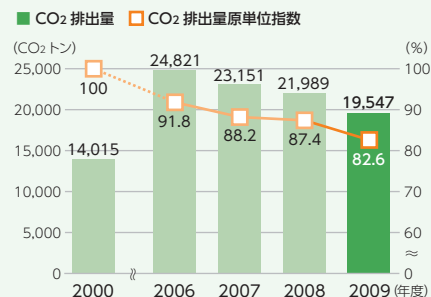
2009年度の主な目標

- CO₂排出量：21,210CO₂トン
- CO₂排出量原単位：11.2%低減(2000年度比)
- 廃棄物等発生量原単位：3%削減(2006年度比)
- 廃棄物等発生量：1,984トン

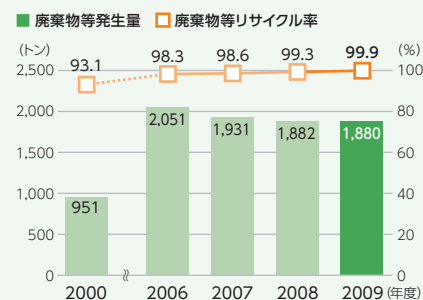
2009年度の主な実績

- CO₂排出量：19,547CO₂トン
- CO₂排出量原単位：17.4%低減(2000年度比)
- 廃棄物等発生量原単位：20%削減(2006年度比)
- 廃棄物等発生量：1,880トン

CO₂排出量とCO₂排出量原単位指数
(2000年度を100とした指数)



廃棄物等発生量と廃棄物等リサイクル率



Hondaの生産技術を担うホンダエンジニアリング(株)は、「世界でも環境負荷の少ない工場実現」をめざし、生産システムの研究・開発、事業所内の環境改善に努めています。

省エネルギー・省資源

2009年度のCO₂排出量原単位は、2000年度比11.2%低減という目標に対して、実績は17.4%低減となり、目標を達成しました。CO₂排出量は、19,547トンなり、こちらも目標を達成しました。2009年度は、クリーンルーム空調を含む工場内部分停電、省エネパトロール、自動販売機や蛍光灯の間引きを実施しました。

また、全従業員による身の回りの省エネ施策の実施と、ISO14001の全社的省エネ活動として、39テーマに上る各部門における省エネ実行計画活動を実施しました。

排水再利用の施策として、生活系排水処理水を工業系用水として使用しています。2009年度は、再利用量を増加するため、Ro設備*の稼働率を向上させました。

*逆浸透膜(Ro膜)による水の過設備

ゼロエミッション

廃棄物(副産物)削減

2009年度の廃棄物等リサイクル率は、目標の99.5%に対して、実績は99.9%となり、目標を達成しました。廃棄物等発生量は、1,880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の中で、多くを占める含油廃液の削減に力を入れました。廃油の削減は、実行部門と施設管理部門が共同し、廃油濃縮装置を稼働させる方法を採用しました。リサイクル率向上の施策は、特別管理廃棄物のリサイクル化を展開しました。

ゼロエミッションに関しても、ISO14001による全社3R活動として、32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。

有害化学物質の削減

有害化学物質の排出量削減や取り扱いと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、定着化を図っていきました。ISO14001によるPRTR物質とVOCの排出削減活動として、11テーマの各部門の実行計画活動を実施しました。

(株)ホンダアクセスの取り組み

年次目標と実績

2009年度の主な目標

- CO₂排出量原単位：9%低減(2000年度比)
- CO₂排出量：1,596CO₂トン
- 廃棄物等発生量原単位：25%低減(2000年度比)
- 廃棄物等発生量：257トン
- 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：888トン

2009年度の主な実績

- CO₂排出量原単位：28%低減(2000年度比)
- CO₂排出量：1,232CO₂トン
- 廃棄物等発生量原単位：40%低減(2000年度比)
- 廃棄物等発生量：219トン
- 包装資材使用量原単位：66.8%低減(2000年度比)
- 包装資材使用量：988トン

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について報告します。

省エネルギー

2009年度(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9%低減という目標に対して、実績は、28%低減となり目標を達成しました。CO₂排出量は、目標の1,596トンに対して1,232トンとなり、こちらも目標を達成しました。これは新座本社において大規模改修工事を実施し、空調機器、照明器具の高効率化更新により大幅なCO₂削減を達成したためです。

資源の有効活用

2009年度の廃棄物等発生量原単位は2000年度比25%低減という目標に対し、40%低減となり目標を達成しました。これは、輸入アルミホイールの工場納品直送化、納入部品の梱包材料の軽量化・簡素化を図るなどの取り組みによるものです。

包装資材の削減

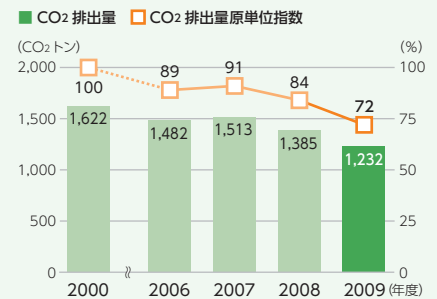
用品包装資材使用量原単位は2000年度比64.9%低減という目標に対し、66.8%となり目標を達成しました。しかし、用品包装資材使用量は、目標の888トンに対して988トンと増加し、目標を達成することができませんでした。これは、登録台数が目標設定時よりも増加したため、用品販売量が増加し、用品包装資材使用量も増加したからです。

削減施策は、売れ筋商品の小型化・軽量化に合わせて、包装資材も減容・減量化を実施しました。とくに、高頻度装備品であるフロアカーペットマットの箱型を見直し、用品包装資材の使用量を大幅に削減しました。

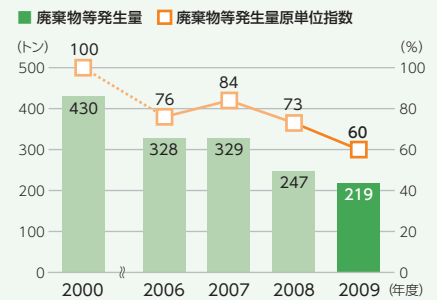
輸送効率の向上

独自輸送による用品専用輸送化をスタートさせ、配送車両の小型化拡大展開、各地域で強みを持った輸送会社による最適ルート化の実施により輸送効率を向上させました。

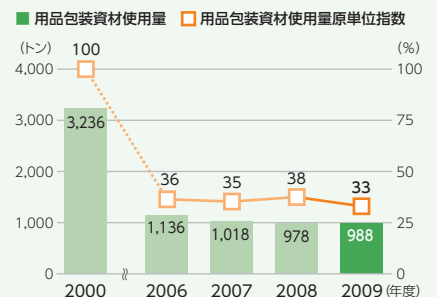
CO₂排出量とCO₂排出量原単位指数



廃棄物等発生量と廃棄物等発生量原単位指数

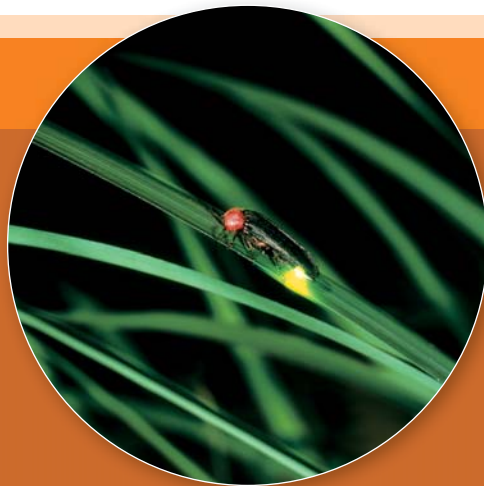


用品包装資材使用量と用品包装資材使用量原単位指数



生物多様性への取り組み

Hondaは1964年から工場での植林活動を始め、1966年には工場用水の循環利用を行い、1976年になると「ふるさとの森づくり」の緑化計画に取り組むなど早い時期から環境保全と地域共生活動を行ってきました。それらの考えは、1992年制定の「Honda環境宣言」へ受け継がれ、その中で謳われている“地球環境の保全”の一環として、Hondaは製品の研究開発から生産、購買、輸送、販売、廃棄、オフィス業務に至るすべての企業活動を通して、生物多様性の保全に配慮しています。



カナダの環境NPOアースレンジャーズを長期支援

ホンダカナダ(HCI)とその助成財団であるホンダカナダ財団は、地域貢献のためのさまざまな助成活動を行っています。その一環として、HCIは2004年から子ども達に地球環境保全の大切さを伝えているオンタリオ州のNPO、アースレンジャーズの活動をアウトリーチ活動の助成やハイブリッド車をリースなどにより支援しています。

2010年にホンダカナダ財団はアースレンジャーズと3年間のスポンサー契約を結び、アースレンジャーズがカナダ自然保護協会(NCC)と進める絶滅危惧種保護を目的に4月に開始した環境キャンペーン「ブリング・バック・ザ・ワイルド」を支援しています。これは、オンライン上でレンジャーとして参加する子ども達のアバターに寄付金を集め、子ども達は寄付額に応じてアバターアイテムがもらえるなど楽しみながら生態系や絶滅の危機にある動物について学べる仕組みです。集まった資金はカナダの動物保護や教育プログラムに活用されます。

現在カナダでは400種以上動物が絶滅の危機に直面しています。子ども達による環境アクションが、将来にわたった生態系の保護につながっていきます。



生物多様性保全に関する各種取り組み

スプリングクリーク保全活動

オンタリオ州アリントンにあるホンダ・オブ・カナダ・マニュファクチャリング(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・マニュファクチュアリング(HAM)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(青山、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。従業員や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、採光を良く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。

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

2009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
和光	2	埼玉県寄居町	植林、下草刈り	103	(財)オイスカ
埼玉製作所	6	群馬県みなかみ町	除伐、下草刈り	34	NPOCCC自然・文化創造工場
		群馬県富士見町	植林、下草刈り、除伐	125	
		山梨県小菅村	植林、下草刈り	67	
鈴鹿製作所	2	三重県亀山市	植林、除伐	50	NPO森林の風
浜松製作所	2	静岡県浜松市	除伐	41	静岡県
熊本製作所	3	熊本県大津町	植林、下草刈り	153	菊池森林組合
栃木製作所	2	栃木県足尾町	植林、下草刈り	57	NPOCCC自然・文化創造工場
合計	17			630	



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対策検討委員会」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ます。

<http://www.shntc-kento.jp/index.html>

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か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。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行う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、2009年2月より定点観測を行い、ツインリンクもてぎとして調査報告を行っています。

2010年3月で2009年度1年分の調査が無事終了し、データを提出することができました。

【カエル類】産卵期の卵塊数のカウントを行いました。

【ホタル類】出現したホタルを種別にカウントしました。

【植物相】月1回の調査を年12回行い、全国ランクでの絶滅危惧種に指定されているラン類や、里山環境に生息域を依存するカタクリなども数多く確認されました。

【チョウ類】飛翔時期に週2回の調査を行い、本来はいないとされるツマグロヒョウモン・クロコマチョウが確認されました。これは気候変化の影響と考えられています。

【鳥類】春と秋に調査を行い、生態系の上位種であるトビ、ノスリ、チュウヒなどの猛禽類をはじめとし、キツツキ類も多く確認されました。

【中・大型哺乳類】センサーカメラを用いた調査で、多数の哺乳類が撮影されました。

現在、全国で行われたモニタリングのデータも集計されている最中です。今後その結果が公開されると、ハローウッズの自然環境が全国と比較できるようになります。

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り、ハローウッズが移植・保護活動を行っています。

さらに、CO₂を吸収し続ける“元気で持続可能な森”づくりのために伐採と定期的な下草刈り、萌芽した枝の間引き作業も行っています。

*ハローウッズとは、ツインリンクもてぎ(栃木県茂木町)にある豊かな自然に囲まれた自然体験施設です。



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。



ビーチクリーン

Hondaビーチクリーン活動は「素足で歩ける砂浜を次世代に残したい」という従業員の思いから独自開発された、軽量コンパクト、シンプル構造、簡単操作の「牽引式ビーチクリーナー」とATV(全地形走行車)を使い、Hondaグループの従業員とOBが地域社会と協力して砂浜を清掃する活動です。2006年にスタートし、これまでに全国100ヵ所以上の砂浜を清掃しました。



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、企業活動に関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

出前型環境学習プログラム「環境わごん」

「環境わごん」は、自然の素材に直接触れながら何かを作ることを通して、さまざまな自然の不思議を発見する「気づき」のプログラムです。Hondaのワゴン車に、海や山など自然のフィールドから持ってきた素材を積み込み、子ども達のいる学校や公民館などの公共施設に出かけて行く「出前型の環境学習プログラム」です。HondaのOBが、自然の仕組みや環境保全の大切さをレクチャーし、木や石を使ったクラフトなども交えて、子ども達が自然や環境について、自ら気づいたり考えたりするお手伝いをしています。

2000年に埼玉地区から始まった「環境わごん」は、好評に応じてその活動を広げ、現在はHonda事業所のある地域(埼玉・鈴鹿・浜松・熊本・栃木)を中心に開催しています。



2009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)
埼玉地区	72回	3,257名
鈴鹿地区	74回	2,529名
浜松地区	49回	3,628名
熊本地区	17回	540名
栃木地区	31回	1,825名
計	243回	11,779名

Honda燃料電池電気自動車教室

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燃料電池電気自動車教室を開催しています。2009年度はウエルカムプラザ青山で10回開催し、約93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クラリティ」の試乗体験を通して、燃料電池電気自動車の良さを実感してもらいました。

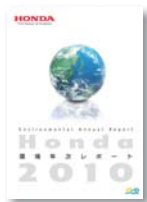


地域環境コミュニケーションの推進

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、企業活動に関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。

環境情報発信

冊子紹介



Honda環境年次レポート

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

Honda環境ウェブ「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/>

Hondaの環境取り組みの歴史

年	製品開発	企業活動
2010	新型ハイブリッドカー「CR-Z」を発売	家庭用次世代ソーラー水素ステーションの実証実験開始
2009	新型スクーター「PCX」をグローバル戦略機種としてタイで発売開始 新型ハイブリッドカー「インサイト」発売	阪神甲子園球場にホンダソルテックの薄膜太陽電池を設置
2008	新型燃料電池電気自動車「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・ビークル（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CO ₂ 排出量低減目標を設定
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 燃料電池電気自動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F1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 燃料電池電気自動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/ℓ）	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	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	50cc水冷4ストロークエンジン発表 パーソナルハイブリッドカー初代「インサイト」が当時燃費世界一（35km/ℓ）達成	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)日本舟艇工業会の自主規制値をクリア 「VFR800F」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 カリフォルニア州ULEV発表（「アコード」）発表 天然ガス車「シビックGX」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
1996	電気自動車「EV-PLUS」発表	
1995	カリフォルニア州LEV発売（「シビック」）	
1994		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	船外機BF8Bが欧州ポーデン湖規制ステージ1をクリア	Honda環境宣言 制定
1991		環境会議設置
1988	「VTEC」エンジン発表	
1978		焼却にともな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）のキューポ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



CR-Z



FCX



VTECエンジンを搭載したシビック。3ドア、SiR II



シビック CVCC

関連情報

ホンダの環境取り組みの歴史

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会長、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。

昨年のラクイラサミットでは2050年ターゲットとして、CO₂全世界半減、先進国80%以上、気温上昇2℃以下を宣言し、失敗に終わったといわれるCOP15でも2℃ターゲットなどがコペンハーゲン合意としてtake noteされています。全世界で6極体制をとって活動されている貴社の場合は、各国政府の動向もさることながらこうした合意を先取りし、それを上回るビジョン・戦略を立てられることが必要と考えます。新しいモビリティ社会の提案が、冊子上ではよく見えません。技術的な取り組みがすばらしいだけに、どのような社会にどんな価値を提供していくかバックキャスト的に見せていただきたいものです。また、技術は要素技術だけでなく社会技術がありますので、その開発にも貢献を期待したい。さらに、科学技術の推進は基盤にしっかりとした歴史・社会認識が必要です。言い換えれば科学技術倫理の必要性で、能力が高い企業であるからこそ明確に掲げられることを検討すべきと考えます。いずれにせよ社長が、「激変の時代は、新たな価値を生み出すチャンスでもあります」との認識を示されておられることに大きく期待します。

ISO26000が本年末には発行されることがほぼ確定しました。サプライチェーンの重視や、環境でも生物多様性など関係が深い規格です。途上国も含め6つのセクターからの多様なメンバーで策定されたもので、ISOの第三世代規格といわれるように新しいコンセプトであり今後の企業経営にボディーブローのように効いてくるものと考えます。その意味で、以前にコメントさせていただいたHonda環境宣言が循環社会構築やISO26000などと調和しているのか少し気になるところです。また、大量の資源を使用する企業として生態系サービスから多大の恩恵をうけておられます。ところが、環境マネジメント方針の中で環境への影響として生物多様性を挙げておられますが、「排出される環境負荷要素」と「主要取り組み」と生物多様性のリンクがよく見えません。例えば、商品開発領域で生態系サービスをどう考えるかなどで

す。かろうじて、「3R設計の推進」が直接的に該当しそうですが、具体的な取り組みでも生態系サービスとのつながりに関する記述もありません。本業での生物多様性への取り組みの見える化を期待したい。

グローバルな取り組みの記載の充実が図られていますが、ジャパンでの取り組み記載に比較するとまだまだ少ないです。ただし、このままさらなる充実を図りつつグローバル版とするか、6極毎に別のものを発行するかなどは検討の必要があります。例えば、中国は環境報告書の法制化を検討していますので、中国に特化した中国語の環境報告書が必要になってくるかもしれません。

以前に指摘させていただきましたウェブサイトとの併用は格段に進められており敬意を表します。ただし、どのように併用するかは永遠の課題でもあり常に創意工夫を期待します。

また、専門用語・業界用語の多用は報告書の評判を落としますので、できるだけ使わないことと、使う場合には解説するよう継続して配慮されることを重ねて提言します。筆者が関わっている環境報告書の読者調査では、分かり易さは信頼性を増すものとして捉えられております。また同調査では、現在の報告書の問題点として、「各社の内容や書式が異なり比較ができない」が最も多く、次いで「数値データを示されても評価ができない」、「良いことばかりが書かれていて客観的でない」が挙げられていますので、マイナス情報の掲載も含め、参考としていただきたい。

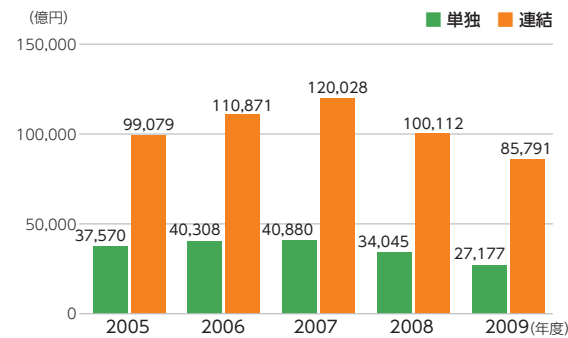
後藤敏彦

会社概要・財務データ

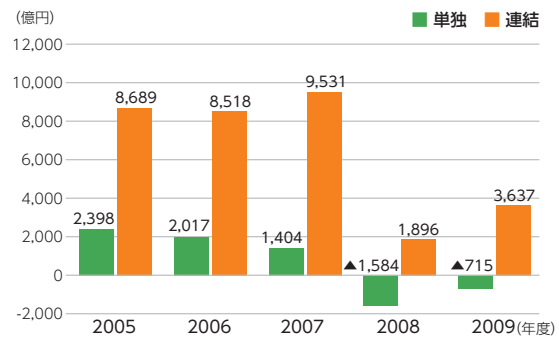
社名 本田技研工業株式会社
本社所在地 東京都港区南青山2-1-1
設立 1948年(昭和23年)9月24日
代表者 取締役社長 伊東 孝紳
資本金 860億6,700万円(2010年3月31日現在)
売上高 連結：8兆5,791億円
 (2009年度実績) 単独：2兆7,177億円

従業員総数 連結：176,815人(2010年3月31日現在)
 単独：26,121人(2010年3月31日現在)
連結子会社 390社(2010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

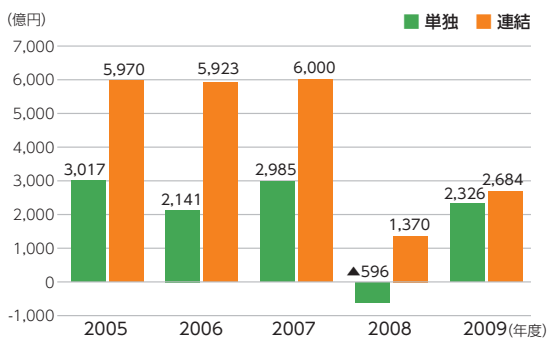
売上高



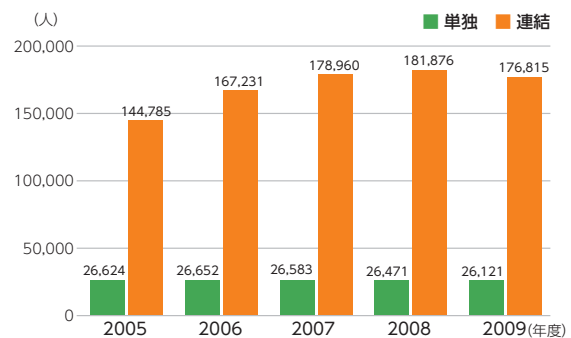
営業利益



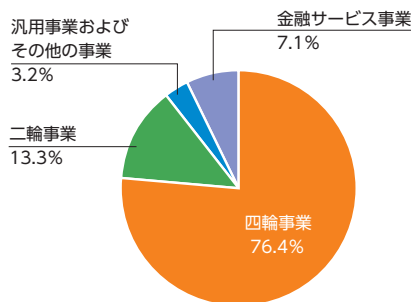
当期純利益



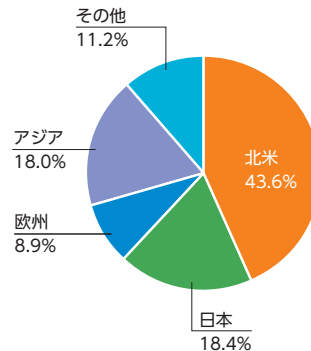
従業員数



事業別売上高割合(連結：2009年度)



仕向地別売上高割合(連結：2009年度)



各領域責任者

営業領域	四輪.....	芝 利弘	本社.....	永田 春記	
		関口 直行		(株)本田技術研究所	
	二輪.....	井内 正晴		四輪R&Dセンター(和光)／	
	汎用.....	大西 芳弘		基礎技術研究センター／	
	サービス・部品.....	貝原 典也		航空機エンジンR&Dセンター.....	青山 章
購買領域	リサイクル推進室.....	小林 秀明	二輪R&Dセンター／汎用R&Dセンター...	中村 文彦	
	横山 修	四輪R&Dセンター(栃木).....	築田 准	
事業所領域	事業所環境総合責任者		鷹栖ブルービンググラウンド.....	河合 浩二	
	埼玉製作所.....	小野 重雄	ホンダエンジニアリング(株).....	桜井 倍博	
	栃木製作所.....	青波 宏一	製品およびKD部品.....	中井 俊英	
	浜松製作所.....	松村 正道			
	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.....	苅谷 幸広			
		物流領域			
		管理領域	総務.....	永田 春記	
			人事.....	筒井 哲也	
			広報.....	長井 昌也	
		事務局	環境安全企画室.....	篠原 道雄	

注)2010年6月1日現在

その他の主な情報公開について

Hondaでは、環境に関する情報以外にも、企業情報をウェブサイトや報告書にて公開しております。

Hondaのさまざまな取り組みを皆様にご理解・ご意見をさせていただき、皆様とのコミュニケーションを促進したいと考えております。Hondaは、皆様とのコミュニケーションを通じて、それぞれの活動のさらなる向上に努めていきます。

- CSR情報..... Hondaの企業の社会的責任(CSR)の考え方と、「品質・安全」、「環境」、「社会」への取り組みを公開しています。
 CSRウェブサイト：<http://www.honda.co.jp/csr/>
 CSRレポート：<http://www.honda.co.jp/csr/report/index.html>
- 投資家情報..... Hondaの業績を中心とした情報を公開しています。
 投資家情報：<http://www.honda.co.jp/investors/>
 アニュアルレポート：<http://www.honda.co.jp/investors/annualreport/>
- 社会活動情報..... Hondaの社会活動の考え方と主な取り組みを公開しています。
 社会活動ウェブサイト：<http://www.honda.co.jp/philanthropy/report/>
- 安全に関する情報... Hondaの安全に関する取り組みを製品開発と交通安全普及活動という2つの観点から公開しています。
 安全ウェブサイト：<http://www.honda.co.jp/safety/>
 安全運転普及活動ウェブサイト：<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>
 安全運転普及活動報告書：<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/action>

Honda Eco Markについて



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

お問い合わせ

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

本レポートは「Honda環境ウェブ」でもご覧いただけます。また、PDF形式のファイルで本レポートの他にも「取り組み事例と補足情報」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でご確認ください。

HONDA

The Power of Dreams



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2010年6月

本冊子は、不要となったHondaの日カATALOG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。

Ⓔ Ⓚ Ⓑ 70001007