

HONDA
The Power of Dreams

Honda

環境年次レポート

ENVIRONMENTAL
ANNUAL REPORT 2011



BLUE SKIES FOR
OUR CHILDREN

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、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



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



Honda環境ウェブ

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



Honda環境年次レポート編集にあたって

Hondaは、あらゆる環境課題への取り組みを経営の最重要課題のひとつとして早くから認識し、「Honda環境年次レポート」にて一年間の環境取り組み結果を年1回社会に対して報告しています。「Honda環境年次レポート」は、1998年度に第一号を発行し、今回で第14号となります。

2011年現在、Hondaはあらゆる環境問題の中から特に気候変動・エネルギー問題が重要であると考えています(詳細については、P.6を参照)。この課題に対処するため、製品・企業活動それぞれで気候変動問題の原因物質とされる温室効果ガスの低減を目指す中期目標を定めました(P.8参照)。その他の環境課題に対しても中期経営計画より環境施策を策定し、着実な環境取り組みの推進を進めていきます(P.10参照)。

今後は、この取り組みの進捗を中心とした年次取り組み結果を「Honda環境年次レポート」で年一回の報告をしていきます。詳細な情報およびデータなどのその他情報に関しても、「Hondaの環境情報公開について」にも記載したとおり、ウェブサイトにて随時報告をしています。

その他の主な情報公開について

Hondaでは、環境に関わる情報以外にも、企業情報をウェブサイトや報告書にて公開しています。

Hondaのさまざまな取り組みを皆様にご理解・ご意見をいただき、皆様とのコミュニケーションを促進したいと考えています。

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、「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/>



- 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/library/annual_report/



- 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/>



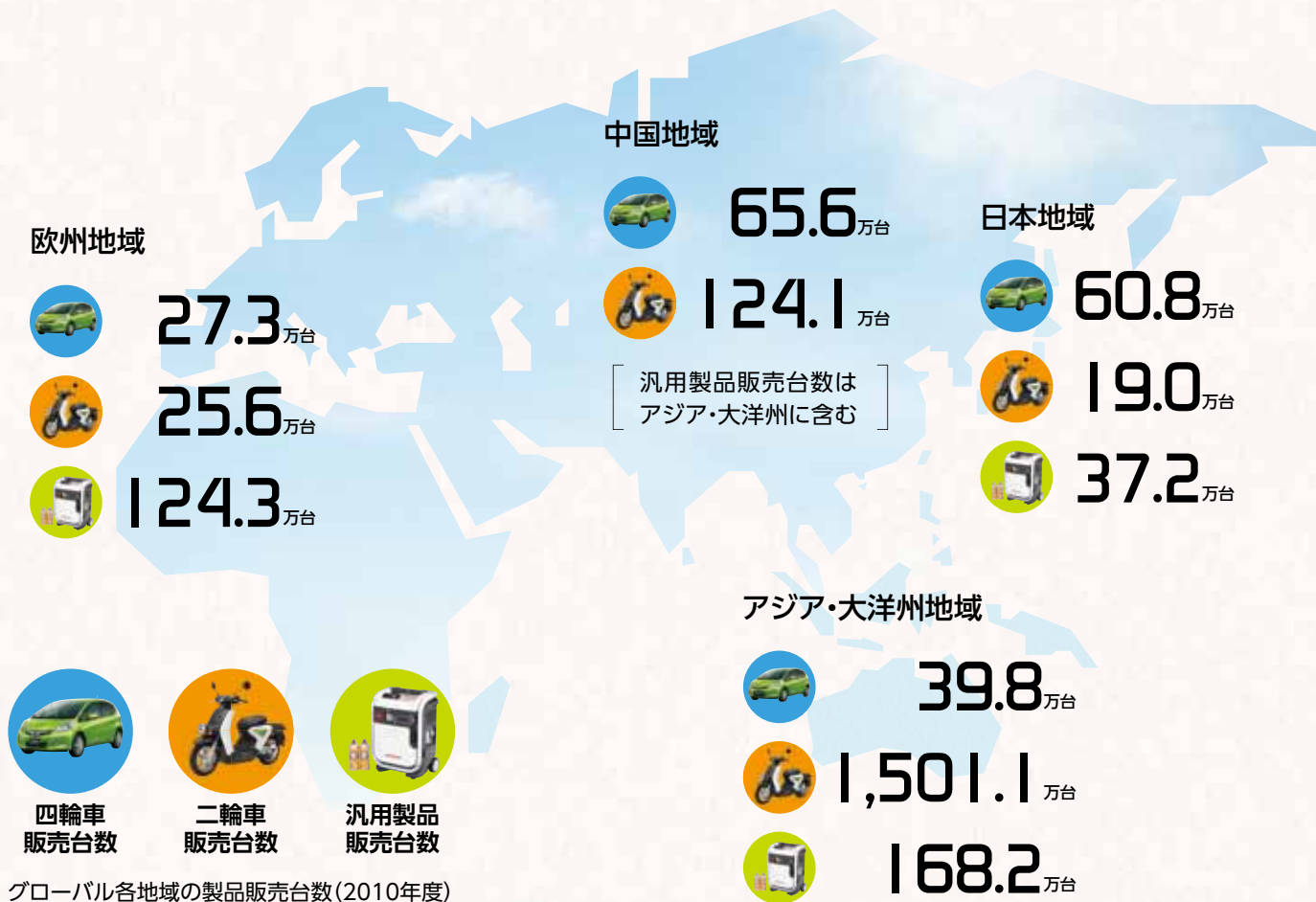
- 安全に関する情報 Hondaの安全に関する取り組みを製品開発と交通安全普及活動という2つの観点から公開しています。
安全ウェブサイト：<http://www.honda.co.jp/safety/>
安全運転普及活動ウェブサイト：<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>
安全運転普及活動報告書：<http://www.honda.co.jp/safetyinfo/report/index.html>



世界6極体制で事業を展開

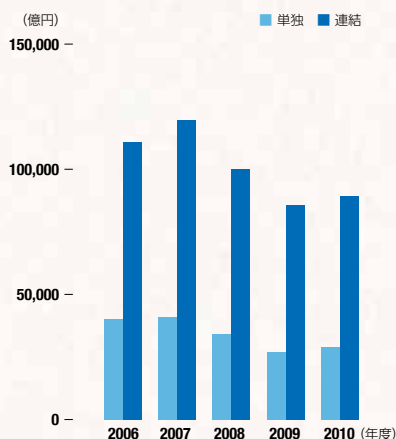
Hondaは「需要のあるところで生産する」との考えのもと、世界6極体制で企業活動を行っています。2010年度は約2,700万台の製品を販売し、お客様のもとにお届けしました。企業活動によって与える環境への影響を配慮し、Hondaはグローバルで環境負荷低減に向けた取り組みを進めています。

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、2011年にはHonda環境ビジョンとして『「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現』を定めました。Hondaは、このビジョンのもと、これまで以上に気候変動・エネルギー問題をはじめとした環境課題への対応を全世界で加速していきます。

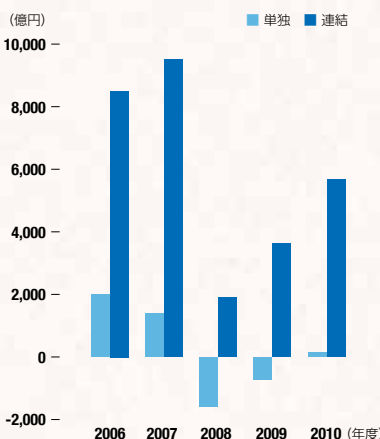


財務データ

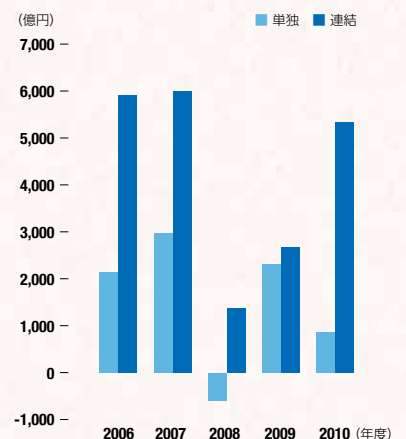
売上高

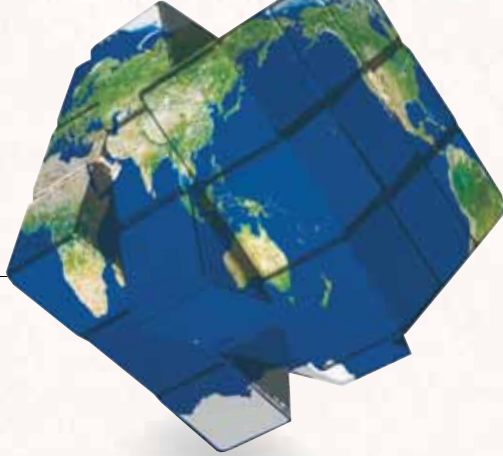


営業利益



当期純利益





北米地域



南米地域



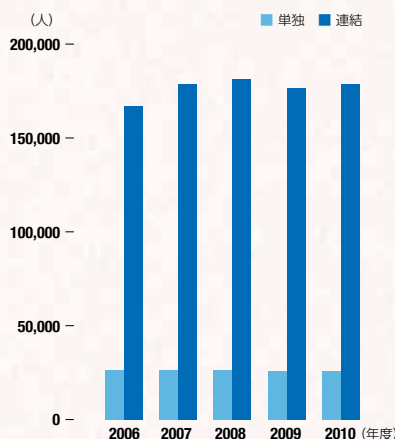
会社概要

| | |
|-------|--|
| 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(2011年3月31日現在) |
| 売上高 | 連結：8兆9,368億円 単独：2兆9,154億円 |
| 従業員総数 | 連結：179,060人(2011年3月31日現在) 単独：25,673人(2011年3月31日現在) |
| 連結子会社 | 383社(2011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、太陽電池 家庭用ガスエンジンコージェネレーションユニット |

※HondaはWBCSD (World Business Council for Sustainable Development)に参加しています。

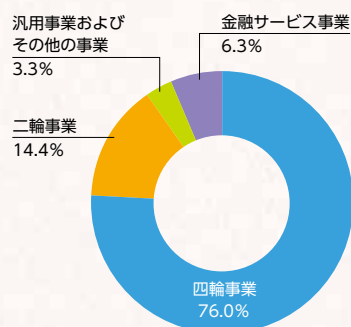


従業員数



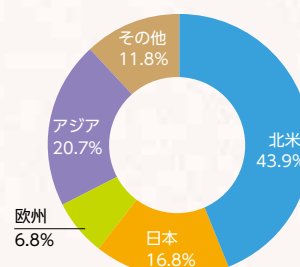
事業別売上高割合

(連結：2010年度)



仕向地別売上高割合

(連結：2010年度)



CONTENTS



02 社長緒言

グローバルでの取り組み

- 04 Honda環境宣言
- 05 Hondaの環境課題への対応
- 07 2010年CO₂低減目標と結果
- 08 Honda環境ビジョン
- 14 グローバルの環境マネジメント
- 18 グローバルHondaグループの環境負荷実績

20 商品開発領域

- 26 各地域のグローバルトピックス
- 32 生物多様性への取り組み



日本国内での取り組み

- 35 日本環境会議議長緒言
- 36 日本における環境課題への対応
- 40 日本の環境マネジメント体制
- 44 日本国内の環境負荷実績
- 46 2010年度の目標・実績と2011年度目標

48 商品開発領域

57 購買領域

60 生産領域

64 輸送領域

68 販売領域

71 製品の資源循環・3R領域

76 オフィス領域

79 主な国内連結グループ会社の活動



●報告対象期間

2010年度(2010年4月1日～2011年3月31日)の活動を中心に報告。

※一部、2011年度の記載や以前からの取り組みの記載を含みます。(前回環境年次レポート発行日：2010年6月23日)

●報告対象組織

本田技研工業(株)と国内外の連結・関連会社474社(連結子会社383社、持分法適用会社91社)を含めたHondaグループ全体を報告対象組織としております。Hondaグループ全体を対象にしている報告は、個々に対象範囲を記載しております。

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

※一部報告の対象組織には、2010年度中に合併等により変動した社数も含みます。

●参考にしたガイドライン

- GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン第3版(G3)」
 - 環境省「環境報告ガイドライン2007年版」
 - 環境省「環境会計ガイドライン2005年版」
- 各種データの算出にあたって参考にしたガイドラインおよび算出根拠は、個々の報告箇所に記載しております。

●データ検証

第三者による検証を実施し、確認を行ったデータについては、**WACO**を付記しています。



関連情報

- 83 環境に関わる社会活動
- 87 Hondaの環境取り組みの歴史
- 88 第三者検証
- C5 GRIガイドライン対照表

社長緒言

世界の人々と喜びを分かち合う事で

—良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする—



「存在を期待される企業」を目指す

このたび東日本大震災により、亡くなられた方々に謹んで哀悼の意を表するとともに、ご冥福をお祈り申し上げます。

また、被災された皆様に対し、謹んでお見舞い申し上げますとともに、一日も早い復旧を衷心よりお祈り申し上げます。

Hondaの変革の方向性

この数年で、地球規模での環境意識の高まりと、世界経済の構造変化により、世界中の四輪車市場で「小型車志向」が一気に進みました。Hondaが次の成長・発展を果たすには、こうした時代の変化に迅速に対応することが必須です。

先進の環境技術を開発・商品化し、新興国市場の事業強化や、小型化への対応をいち早く進めて行く必要があります。厳しい環境にある今こそ、Hondaの基本思想の「お客様視点」に立ち返り、お客様に喜んでいただける商品を提案し続けることが何よりも大切と考えております。以上の認識にもとづき、2010年Hondaの「次の10年の方向性」を定めました。

私が最も大切と考え、従業員に強く訴えたメッセージは、「良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする」ということです。

このメッセージを具現化するために、「環境技術の進化」「生産体制の強化」「新興国事業の強化」という3つの領域を重点施策として積極的に取り組んでいきます。

Hondaの環境認識

Hondaは地球規模の環境課題のひとつである気候変動・エネルギー問題への対応を最重要課題であると位置付けています。特に温室効果ガスの低減はパーソナルモビリティメーカーとして経営資源を集中して行う重要課題として活動してきました。そしてさらに、Hondaが取り組まなければならない環境課題は温室効果ガスだけではなく、さまざまな環境負荷物質や資源、生物多様性などに対するアクションを戦略的に整える必要があると考えています。

Hondaは先進的な環境技術をもってお客様にパーソナルモビリティの喜びと、我々自身が持続可能な社会にどうやって参加し、両立させるかという難しいテーマを率先して推進していくことが、これからの大きな発展につながると考えています。

本年は2020年に向けて全世界で環境・エネルギー技術のトップランナーを目指し、実行していくための大事なスタートの年です。

Hondaの基本理念をベースに2010年に定めた「2020年ビジョン」に加え、新たな指針として「Honda環境ビジョン」と「2020年製品CO₂低減目標」を策定しました。昨今の急激な社会・経済情勢の変化の中、環境課題に対する重要性認識に対し手綱を緩めることなく、むしろさらに引き締め、加速させていきます。

更なるグローバルビジネス拡大に向けて

お客様に求められ喜ばれる新価値商品を素早く低炭素でお届けすること、これこそが「存在を期待される企業」であるとHondaは考えています。

創業以来「需要のあるところで生産する」という基本的な考え方でグローバルに事業展開を積極的に推進してまいりました。環境問題にも地球温暖化のような地球全体に関わる「グローバル課題」と水・土壌問題のような地域やエリア固有の「ローカル課題」の両方があります。Hondaはグローバル企業としてその両方を真摯に捉え、それぞれの国・地域のお客様にHondaの環境活動を理解していただくために『Honda環境年次レポート』も順次各地域版を発行していきます。

Honda環境年次レポート2011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おります。今期は節目に当たる2020年に向けてのHondaの環境に対するビジョン・目標と向こう3年間の中期経営計画より環境施策の具体的な活動計画を掲載いたしました。

また、各領域で実施している先進的な取り組み事例を『取り組み事例集と補足情報』として分冊化しウェブサイトに掲載しております。

本レポートと合わせて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。

2011年6月

代表取締役社長/
Honda世界環境会議議長

伊東 孝紳



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、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。

Honda環境宣言

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

以下に、私たちの日々の活動にあたって従うべきガイドラインを示します。

1

私たちは、商品の研究、開発、生産、販売、サービス、廃棄という
ライフサイクルの各段階において、
材料のリサイクルと、資源、エネルギーの節約に努めます。

2

私たちは、商品のライフサイクルの各段階で発生する廃棄物、
汚染物質の最少化と適切な処理に努めます。

3

私たちは、企業の一員として、また社会の一員として、
人の健康の維持と地球環境の保全に努力することが重要であると認識し、
積極的に行動することに努めます。

4

私たちは、事業所の活動が、それぞれの地域の人たちの健康と環境や
社会に対し及ぼす影響について認識し、
社会から高い評価をいただけるように努めます。

1992年6月制定・発表

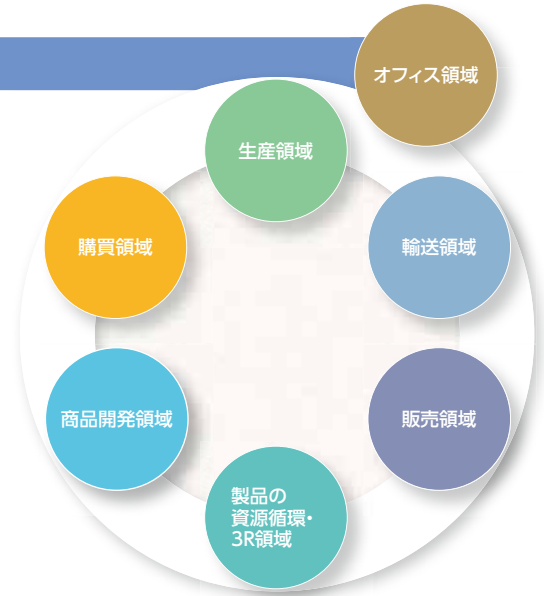


Hondaの環境課題への対応

Hondaの環境課題に対する現状認識

Hondaは1971年に発表したCVCCエンジンに代表されるように、早くから時代ごとの環境課題に積極的な取り組みを展開してきました。地球環境課題への取り組みが世界的に加速した1990年代には、段階的に対応組織、体制を全社的に整備し、環境保全活動への考え方を明文化した「Honda環境宣言」を行動指針として活動の充実をはかってきました。

現在、Hondaは、すべての企業活動と製品の使用にともなう環境負荷低減への責務を自覚し、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、企業活動や製品の使用が地球環境に及ぼす環境負荷要素を整理しています。また、その整理に沿って、各領域ごとに具体的な対応を定めるとともにHonda独自の環境性能基準を定めています。



Hondaの環境課題への対応

| Hondaの企業活動 | | Hondaの対応 | |
|-----------------------|---------------------------------------|--|--|
| Hondaの企業活動におけるライフサイクル | 想定される環境負荷要素 | 主要取り組み | HEPS Honda環境性能基準 |
| 商品開発領域 | 温室効果ガス 排出ガス 原材料 音/振動 化学物質 | <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 | Hi Efficient Products 内燃機関の効率向上技術 Innovative Products 環境革新技術・エネルギー多様化対応技術 Revolutionary Products 再生可能エネルギー対応技術 |
| 購買領域 | 温室効果ガス 原材料 廃棄物 取水 排水 | <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* | |
| 生産領域 | 温室効果ガス 排出ガス 音/振動 化学物質 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 | <ul style="list-style-type: none"> ● グリーンロジスティクスの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・環境マネジメント ・輸送効率の向上 ・包装資材の削減 | |
| 販売領域 | 温室効果ガス 交換部品 フロン 廃棄物 | <ul style="list-style-type: none"> ● グリーンディーラーの推進 (四輪車、二輪車、汎用製品) <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 | |
| 製品の資源循環 3R領域 | 温室効果ガス 使用済み製品 | <ul style="list-style-type: none"> ● 部品回収、再利用の拡大 ● 使用済み製品の適正処理 ● リサイクルに向けた技術支援 | |
| オフィス領域 | 温室効果ガス 廃棄物 | <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 | |

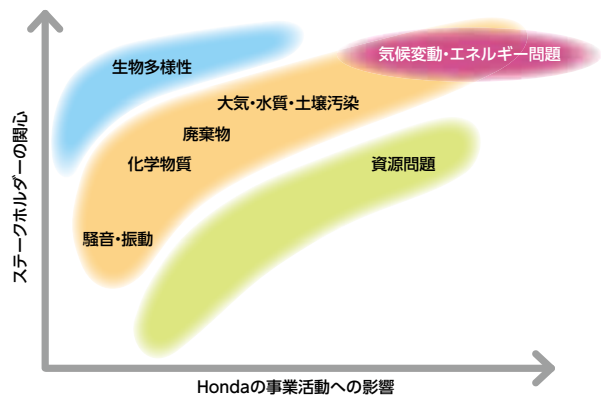
● 社会貢献活動

*「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は、グローバル各地域のマネジメント方針のもと、網羅的に環境課題に対応していますが、重点課題を明確にするため、現時点で認識可能な環境課題の重要性について整理を行っております(右図参照)。現在、全世界の多くのお客様にモビリティを中心とした製品を提供しているHondaとしては、地球規模の大きな環境課題のひとつである「気候変動・エネルギー問題」への対応を最重要課題と位置づけています。また、ライフサイクル観点で気候変動問題の原因物質とされる温室効果ガスの排出量を分析すると、主要な温室効果ガスのひとつであるCO₂(二酸化炭素)の排出量が圧倒的な割合を占めるため、Hondaとしては、CO₂低減目標*を設定し(P.10、12～13参照)、その目標達成に向けて全地域・領域での取り組みを加速しております。

また、その他の環境課題についてもその環境影響を整理

グローバル観点での環境課題に対するHondaの認識



し、分析した上で、それぞれの課題に向けて地域・領域ごとに具体的な取り組み計画を策定しています(P.5参照)。

*各領域で把握可能な温室効果ガスは低減目標の対象物質としています。

気候変動・エネルギー問題に関するHondaのリスクと機会の認識

気候変動・エネルギー問題に伴うリスクと機会については、二輪車、四輪車、汎用製品の各事業本部を中心とした製品観点と、Honda特有の地域本部マネジメント体制に基づく各地域観点とを洗い出しを行い、グローバル観点のリスクと機会を合わせ、世界環境会議(P.14参照)にて取りまとめを行っています。

取りまとめられたリスクと機会は、世界環境会議だけでなく、地域本部(地域環境会議)や事業本部・機能本部のそれぞれのマネジメント、戦略の策定などに活用しています。

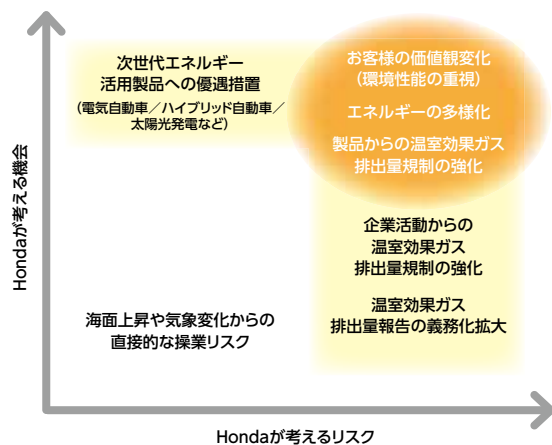
このリスクマネジメントプロセスは、グローバル全社、地域、製品、事業所ごとそれぞれにおいて、年一回をベースに随時行っております。

「気候変動・エネルギー問題」に対するHondaの現状想定可能なリスクと機会を、図のようにグローバルで取りまとめました。このリスクと機会認識のもと、中期経営計画の策定や環境に関する具体的取り組み計画への反映を行っております。

例えば、製品から排出される温室効果ガスに対する規制のリスクを最小化するために、全世界で販売している二輪車、四輪車、汎用製品の9割以上をカバーする2010年CO₂排出量低減目標をすべての製品カテゴリーで達成し(P.7参照)、2020年に向けた新たな製品から排出されるCO₂排出量の低減目標を掲げるなど、製品からのCO₂排出量の低減を積極的に行っております。

お客様の環境意識の高まりによる価値観変化やエネルギーの多様化に対応するためには、太陽電池の日本での販売やソーラー水素ステーションの開発、電動

グローバル観点でHondaが考える気候変動・エネルギー問題に関するリスクと機会



化技術と情報通信技術を活用した将来の低炭素モビリティ社会の実現に向けた効果検証を行う実証実験(P.20参照)を日本・アメリカ・中国で開始するなどの研究開発、製品投入を順次行っております。

企業活動に関わる温室効果ガス排出量規制にも対応するためには、各地域の各領域が協力して、企業活動における温室効果ガス排出量低減を進めており、その結果を本環境年次レポートで年に一回まとめ、社会に対して報告をしています。

これら気候変動に関するリスクと機会認識にもとづいた具体的な取り組み計画については、P.12～13の表の中で詳細を公表しております。

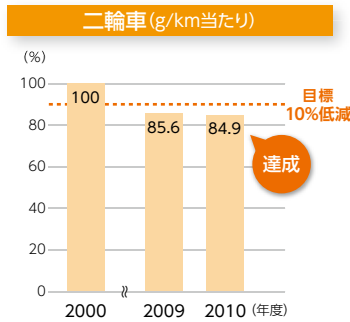


2010年CO₂低減目標と結果

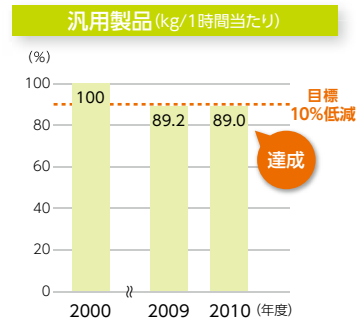
製品のCO₂低減目標と結果



主に先進国で小型車やハイブリッド車などの燃費の良い製品の販売台数が増加したことや、大型車のエンジンの効率向上を進めたことで、目標を上回る低減を達成しました。

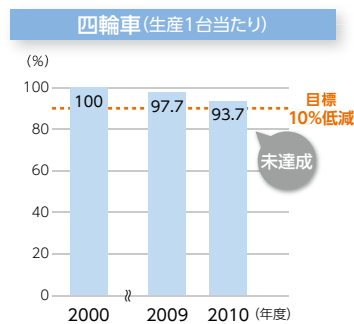


燃費を向上したWave110のタイ・ベトナムでの販売や電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)を搭載した小型車のブラジルでの販売が大幅に増加したことなどにより、目標を大幅に上回る低減を達成しました。

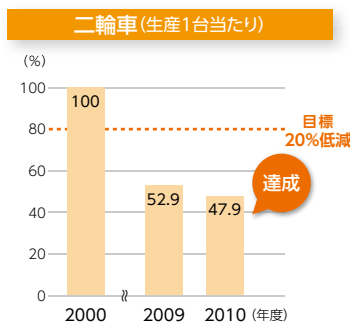


相対的にCO₂排出量原単位の少ない家庭用小型コージェネレーションユニットの販売台数比率が減少したものの、大型エンジンの効率向上を進め、CO₂排出量原単位を更に低減し、目標を上回る低減を達成しました。

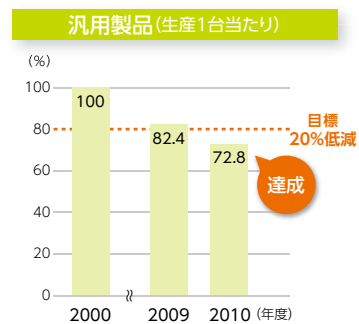
生産時のCO₂低減目標と結果



経済危機によって生産台数や売上高が大幅に減少したことなどにより、目標未達成となりました。しかし、生産設備の高効率化を進めることで、生産1台当たりの原単位は2009年度より4.0%低減できました。



生産拠点の集約化、非生産時のエネルギー低減施策などにより、生産1台当たりの原単位は2009年度より5.0%低減し、目標を上回る低減を達成しました。



非生産時のエネルギー低減施策などにより、生産1台当たりの原単位は2009年度より9.6%低減し、目標を上回る低減を達成しました。

Hondaは、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ないと考えています。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の需要は拡大すると予測し、「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、「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、2006年に全世界で展開するCO₂低減目標を策定しました。これは、業界に先駆けて製品と生産の両方で全世界のエネルギー効率向上を実現するために設定した目標です。

この目標の結果は、2008年の経済危機による生産台数や売上高の大幅な減少、およびそれを受けたCO₂低減施策の遅延を受け、1項目については未達成となりましたが、それ以外の項目については達成することが出来ました。特に、製品群それぞれでエネルギー効率の向

上を進め、それら製品の普及を進めた結果、四輪車、二輪車、汎用製品の目標はすべて達成し、生産時においてもCO₂低減に向けたさまざまな取り組みを全世界で共有化して効率向上の推進などを行い、Hondaの生産時におけるエネルギー効率も向上しました。

また、日本国内の2010年度環境負荷低減目標の結果においても、2008年の経済危機や2011年の東日本大震災の影響により、2項目で目標未達成となったものの、廃棄物や水資源使用量などの6項目については達成し、多くの環境負荷の低減を進めていくことができました(日本国内の2010年度環境負荷低減目標の結果については、P.38を参照)。

今後は、2011年に新たに定めたHonda環境ビジョンのもと、CO₂排出量低減をはじめとしたあらゆる環境負荷の最少化、化石エネルギーや資源使用の最少化を進めていきます。

Honda環境ビジョン

「自由な移動の喜び」と 「豊かで持続可能な社会」の実現

Hondaは昨年、2020年に向けた方向性を「良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする」と定め、社内外に発信しました。「良いもの」とは、お客様が必要なものをHonda独自の技術や知恵・工夫で魅力的な商品として具現化したものです。その「良いもの」を、お待たせすることなく「早く」、そしてお客様に「買って良かった」と喜んでいただける価格でご提供することが、今後のHondaの進むべき道と認識しています。また、「CO₂排出量を大幅に低減しなければ、パーソナルモビリティメーカーとしてのHondaの将来はない」という強い危機感を持っており、「低炭素」にはその想いを込めました。

この方向性にもとづき、Hondaが環境取り組みを進めることで目指す将来像をHonda環境ビジョンとして、『自由な移動の喜び』と『豊かで持続可能な社会』の実現と決めました。

このビジョンには、パーソナルモビリティに関する製品・サービスと暮らし全体を通して、お客様に感動を提供し続けるために、社会の永続的な発展と調和に貢献していきたい、というHondaの強い想いが込められています。このビジョンの実現を目指し、Hondaは以下の項目を念頭に置き、全世界で環境取り組みを積極的に推進していきます。

● Hondaは製品のライフサイクル各段階(製品・企業活動)において

- ・ 地球から新たに採取する化石エネルギー・資源使用の最少化を目指します
- ・ 温室効果ガス低減をはじめとする、あらゆる環境負荷の最少化を目指します

● Honda製品によって、モビリティと暮らし全体で排出する温室効果ガスのゼロ化を目指します

Hondaグローバル環境スローガン

Blue Skies for Our Children

この環境ビジョンの達成に向け、今後さらなる環境取り組みを進めていく意思表示として、グローバル環境スローガン「Blue Skies for Our Children」を制定しました。1970年代、当時最も厳しい排出ガス規制とされた米国マスキー法のクリアにチャレンジしたHondaの技術者は、「子供たちに青空を残したい」という想いのもと、開発に取り組みました。「自由な移動の喜びを次世代(for our children)に伝えていきたい、だからこそ、豊かで持続可能な社会(blue skies)を実現させたい」という、これまでも、これからも変わらないHondaの環境への取り組みに対する想いをこのスローガンに象徴させました。このスローガンを象徴するシンボルとして、右図を

「Hondaグローバル環境シンボル」に決めました。今後、社内外含めた世界各地における環境関連での活動・情報発信(環境コミュニケーション活動)に、このグローバル環境スローガンと環境シンボルを活用していきます。

※ブランドスローガン「The Power of Dreams」に対し、この「Blue Skies for Our Children」は、環境取り組みに特化したスローガンです。

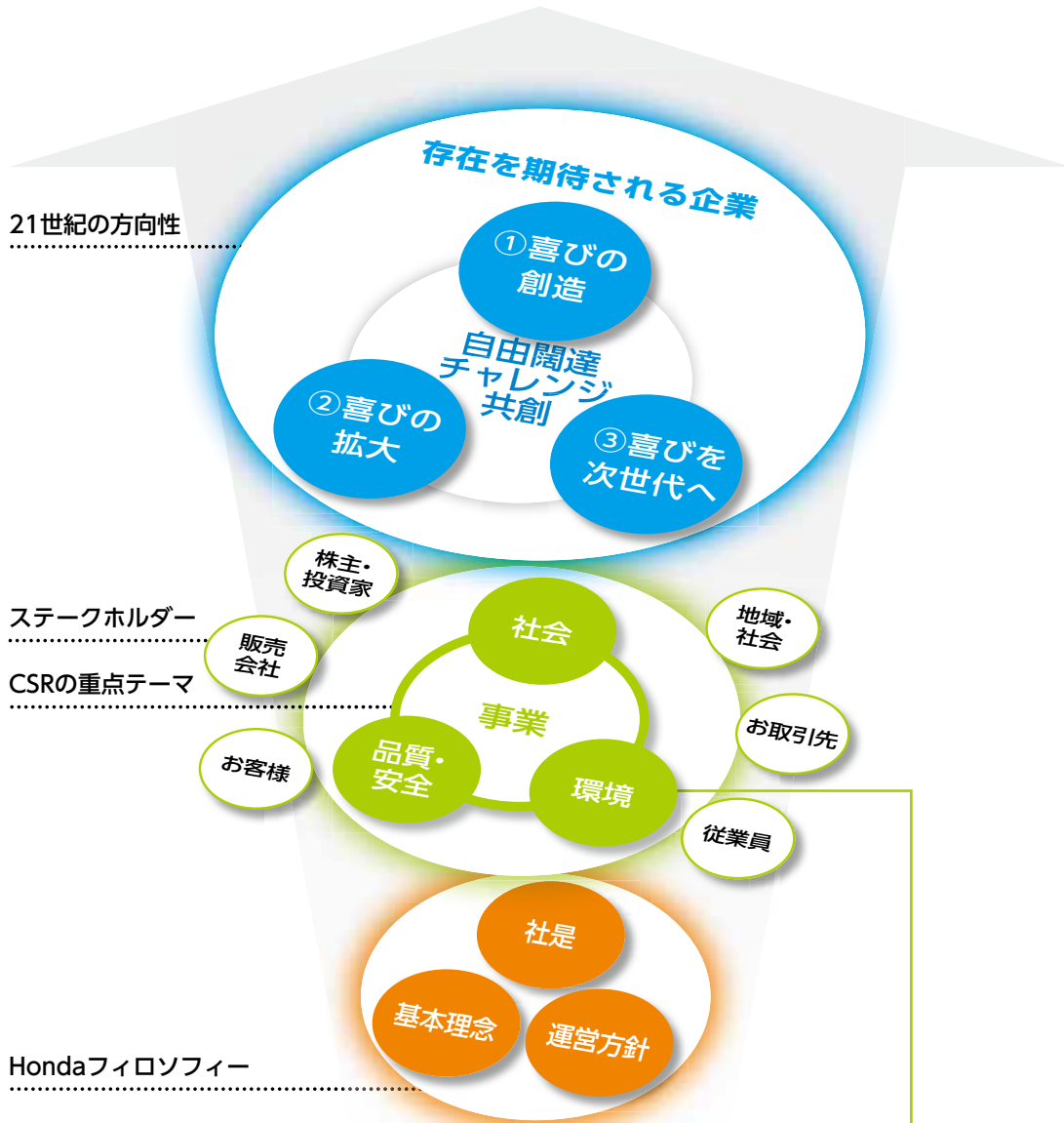


BLUE SKIES FOR
OUR CHILDREN

Hondaの方向性とHonda環境ビジョンの位置づけ

Hondaグローバルブランドスローガン

HONDA
The Power of Dreams



Honda環境ビジョン

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現

Hondaグローバル環境シンボル

丸い地球のモチーフの中に、太陽と青空(きれいな空気)、きれいな水、そして緑豊かな大地といった「豊かで持続可能な社会」の実現のために必要な自然の恵みを表現しました。また、中央の白いラインは、モビリティが自由に移動できる道を、ハートは、Hondaの環境取り組みに対する想いや情熱を表現しています。



BLUE SKIES FOR
OUR CHILDREN

Honda環境ビジョン実現に向けて

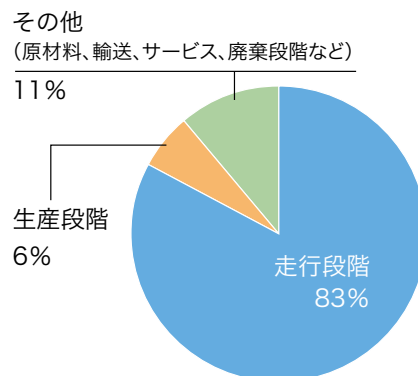
2020年製品CO₂低減目標

Hondaは、製品ライフサイクル全体の環境負荷を低減するため、製品から排出されるCO₂を中心とした環境負荷の重要性を認識し、Honda環境ビジョンの達成に向けて取り組みを推進していきます。

Hondaが最重要課題と考える「気候変動・エネルギー問題」の主要な原因物質であるCO₂排出量を「Honda LCAデータシステム」で試算すると、お客様による走行時の排出が約83%と算出されます。このことから、「気候変動・エネルギー問題」に対応するためには製品から排出されるCO₂排出低減が最も重要だと考え、新たに2020年を目標年とした「2020年製品CO₂低減目標」を策定しました。

2010年度の製品に関するCO₂低減目標のすべてを達成したという現状を踏まえ、Hondaが新たに掲げる「2020年製品CO₂低減目標」では、四輪車、二輪車、汎用製品のそれぞれで使用時のCO₂排出量原単位を2000年比30%低減と設定しました。今後は、2020年に向けた重点取り組み課題に対応することで、さらなる研究開発やエネルギー効率の高い製品の市場投入を進め、目標達成を目指していきます。

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



基準機種種 (ガソリンエンジン搭載車) の例
※生涯走行距離は10万kmを想定しています。

2020年製品CO₂低減目標 (2000年比)



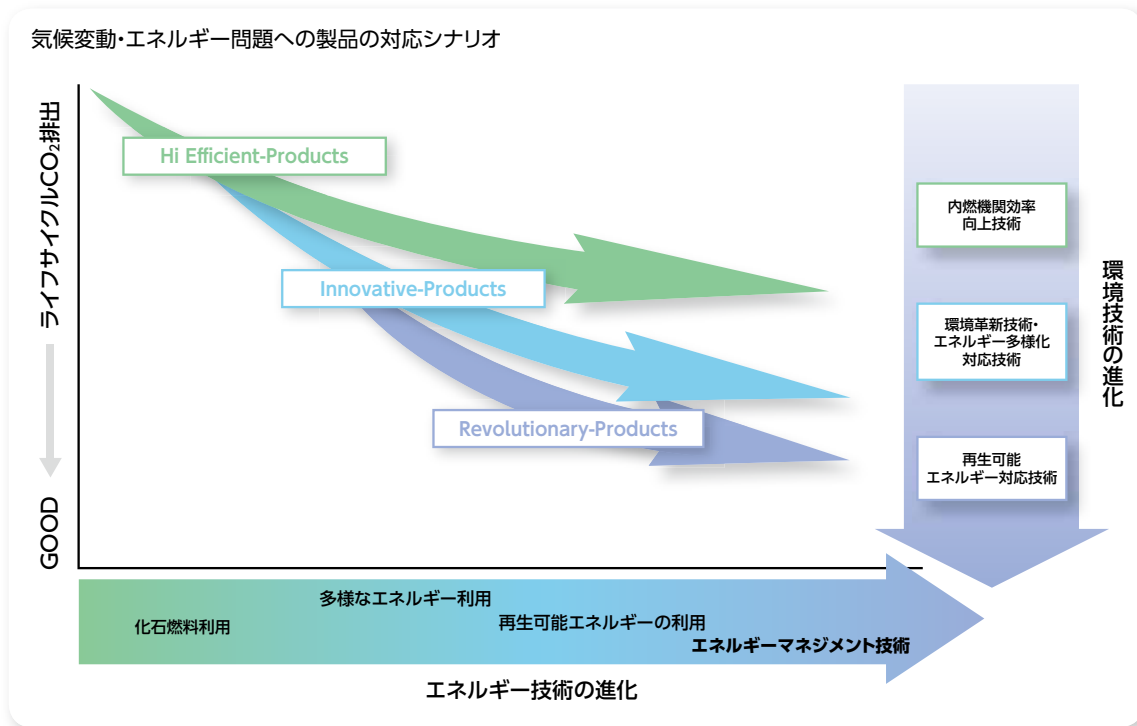
● 集計対象範囲

- 【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。

Honda環境性能基準「HEPS」

Hondaは、「環境技術」と「エネルギー技術」の革新と融合をもとに、Honda環境ビジョンの実現を目指していきます。対応シナリオとしては下図を想定しており、内燃機関の効率向上、環境革新技術・エネルギー多様化への対応、水素・太陽電池等の再生可能エネルギーへの対応に加え、エネルギーマネジメント技術を融合させていくことで、モビリティと暮らし全体で排出する温室効果ガスのゼロ化を目指していきます。

この気候変動・エネルギー問題への製品対応シナリオをベースに、ライフサイクルのCO₂排出量の観点で、内燃機関効率を向上させた商品、環境革新技術やエネルギーの多様化に対応した商品、再生可能エネルギーに対応した商品等を、「Honda環境性能基準 (HEPS: Honda Environmental Performance Standard)」のもとに独自に分類・認定し、さらなるCO₂低減を実現する技術を市場に順次投入し、拡大を図っていきます。



Honda環境ビジョンの将来イメージ例



Hondaスマートコミュニティイメージ

製品に関する中期環境取り組み計画について

Hondaは、CO₂排出量の低減をはじめとする製品に関するあらゆる環境負荷の最少化を目指し、下記の通り、2013年度までの具体的な中期環境取り組み計画を策定しています。Hondaはこの計画に沿って、製品

のエネルギー効率の向上だけでなく、3Rのさらなる進化や製品排出ガスのクリーン化の更なる推進、製品含有化学物質管理の強化を進めていきます。

製品に関する中期環境取り組み計画

| 2020年に向けた取り組みの方向性 | | 中期(2011~13年度)における環境取り組み計画 |
|-------------------|--|---|
| 気候変動エネルギー | 製品ライフサイクル観点CO ₂ 総量の早期安定化と将来の低減を見据えた、グローバルCO ₂ 原単位低減目標の達成 | <p>2020年製品CO₂低減目標の達成に向けた着実な対応</p> <p>四輪：g/km当りCO₂原単位 2020年までに30%低減(2000年比) 二輪：g/km当りCO₂原単位 2020年までに30%低減(2000年比) 汎用：kg/h当りCO₂原単位 2020年までに30%低減(2000年比)</p> <p>業界トップクラス燃費性能の実現と、普及拡大の加速 二輪：通勤用を中心に電子制御燃料噴射装置(PGM-FI)や低フリクションエンジンの拡大など 四輪：2012年から順次、エンジンとトランスミッションのラインアップを刷新など 汎用：iGXエンジンで開発した、新電子ガバナ―(STR-ガバナ―)の適用を拡大</p> <p>次世代に向けた電動化技術の確立と拡大展開 二輪：先進国(日本:リース)と新興国(中国)で地域ニーズに合った電動二輪車を発売 四輪：小型車を中心にIMAを搭載した複数のモデルを日本市場に投入 中型以上のモデル向けのプラグインハイブリッドや、バッテリーEVの開発を進めており、2012年には日本・米国で発売予定、中国では生産を開始する予定 汎用：欧州を中心に、電動芝刈機の改良と機種追加による拡大</p> |
| | モビリティと暮らしでのCO ₂ 排出ゼロ化に向けた商品投入 | <ul style="list-style-type: none"> モジュール変換効率で世界最高レベルの新型薄膜太陽電池の市場導入と、海外を含めた普及拡大 日本、米国、中国の都市における、次世代パーソナルモビリティを用いた実証実験の実施 さいたま市との[E-KIZUNA Project]の共同推進による、家庭生活で排出されるCO₂を2015年までに2000年比半減を目指したHondaスマートホームシステムの実証実験の実施 |
| 資源循環水資源 | 3R(リデュース、リユース、リサイクル)のさらなる進化 | 製品：軽量化、歩留り向上、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などに配慮した3R設計の継続推進 |
| 環境負荷物質 | 製品排出ガスのクリーン化 | 各国排出ガス法規強化に対する、排出ガスグリーン化の着実な推進 |
| | 製品含有化学物質管理の強化 | <ul style="list-style-type: none"> 製品含有化学物質の管理推進と、高懸念物質の代替推進 各国における化学物質法規遵守のための製品化学物質グローバル管理システムの運用 |

企業活動に関する今後の取り組みの方向性

Hondaは、製品ライフサイクル全体の環境負荷を低減するため、製品から排出されるCO₂だけでなく、自らの企業活動によって発生する環境負荷の影響の大きさも認識し、各領域で目標を設定し、取り組みを推進してきました。たとえば、1997年に設置した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として組織定着し、生産領域の全世界の工場であらゆる環境負荷物質の最少化を目指して、現在も活動を続けています。

今後、Honda環境ビジョンの達成に向けては、サプライチェーンも含めた企業活動全体で取り組みを強化

することが重要だと考え、2001年に発行し、2011年に改定されたグリーン購買ガイドライン(P.58を参照)をもとに、温室効果ガス排出量を中心にしたサプライチェーンの環境マネジメントも積極的に推進していきます。

企業活動についても製品と同様に、Honda環境ビジョンの達成に向けた具体的な中期計画を策定しております。この計画に沿って、製品ライフサイクル観点でのCO₂低減取り組みの強化や3R(リデュース、リユース、リサイクル)のさらなる進化、水使用量の最少化などの取り組みを行っていきます。

企業活動に関する中期環境取り組み計画

| 2020年に向けた取り組みの方向性 | | 中期(2011~13年度)における環境取り組み計画 |
|-------------------|------------------------------------|--|
| 気候変動・エネルギー | 製品ライフサイクル観点全体での取り組み強化 | 企業活動(グローバル) 生産台当りCO₂原単位：2013年度までに5%低減^{※1}(2008年度比) 企業活動(日本：Hondaと主なグループ会社^{※2}) 売上高当りCO₂原単位：2013年度までに5%低減(2000年度比) |
| | | 購買領域： ・グリーン購買ガイドラインの改定に基づくサプライチェーンでの温室効果ガス排出量の把握と低減の推進 |
| | | 生産領域： ・2013年生産開始予定の寄居工場における先進環境対応技術の導入と、そのグローバル展開に向けた準備 ・エネルギー使用量のベンチマークを設定し、エネルギー効率の高位平準化 |
| | | 輸送領域： ・モーダルシフト、トラック燃費向上などの推進による、各地域での輸送効率向上 日本(荷主範囲) トンキロ当りCO₂原単位：2013年度までに10%低減(2006年度比) |
| 資源循環・水資源 | 3R(リデュース、リユース、リサイクル)の更なる進化 | 販売・オフィス・研究開発領域： ・環境マナー施策と設備運用改善による、省エネルギー活動の推進 |
| | | 生産領域： ・歩留まり向上による副産物の低減など、資源リデュース取り組みの強化 ・サプライヤーと連動した金属二次材の活用推進強化 ・廃棄物直接埋立ゼロ化(日本、欧州)の継続 (日本：Hondaと主なグループ会社^{※2}) 売上高当り廃棄物等発生量原単位：2013年度までに5%低減(2000年度比) |
| | 水使用量の最少化 | 使用済み製品リサイクル： ・各国での自動車リサイクル法規への着実な対応 ・(日本)リサイクル実効率の維持向上と、資源循環に向けたリサイクルの質向上 (日本)四輪車ASRリサイクル率：70%以上を維持 (日本)二輪車リサイクル実効率：2015年度までに95% |
| 環境負荷物質 | 生産工程でのVOC排出低減 | 生産領域：塗装工程におけるVOC排出量の低減技術進化和、海外や二輪塗装工程への水平展開 ・(日本 生産領域) 四輪車塗装面積当たりVOC排出量原単位：2013年度までに30%低減(2000年度比) |
| 生物多様性 | Honda生物多様性ガイドラインに基づく、地域に根ざした保全取り組み | 企業活動としての取り組み： ・生態系の破壊に繋がる、有害物質、水利用、サプライチェーンへの啓蒙 地域社会との連携…………… ・国内各事業所における生物多様性生態系調査 ・事業所別指針策定、実施要領・ノウハウ構築 ・海外事業所対応の検討 |
| 環境マネジメント | グローバル/各地域環境推進体制の充実と、環境情報開示の強化 | 各地域自主自立の環境推進体制強化と、グローバル連携の強化 |
| | | Honda環境年次レポートのグローバルレポートへの発展と、各地域における環境情報開示の充実 |

※1 二輪・四輪・汎用のそれぞれの低減率をCO₂排出量で加重平均した原単位

※2 本田技研工業(株)と(株)本田技術研究所、ホンダエンジニアリング(株)、(株)ホンダアクセスの範囲

グローバルの環境マネジメント

環境保全活動の方向性を定めた「Honda環境宣言」を具現化していくために、環境組織の整備・拡大を図ってきました。

環境経営推進体制

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、中期経営計画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、全世界で環境への取り組み計画の決定と実行展開の年次レビューを行う体制を整えてきました。

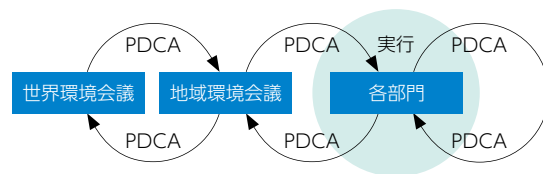
Hondaの環境取り組み計画は、経営会議で定められた中期経営計画にもとづいて各実行部門が策定し、それぞれの部門に設置された「環境会議」で審議・承認されます。その後、各実行部門が計画に沿って取り組みを推進し、実績を「環境会議」で審議・評価、その結果を次の目標・計画に反映します。こうしたPDCA*1サイクルにもとづき、日本、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国の各地域において、継続的な環境保全活動を推進して

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、中期経営計画に反映しています。

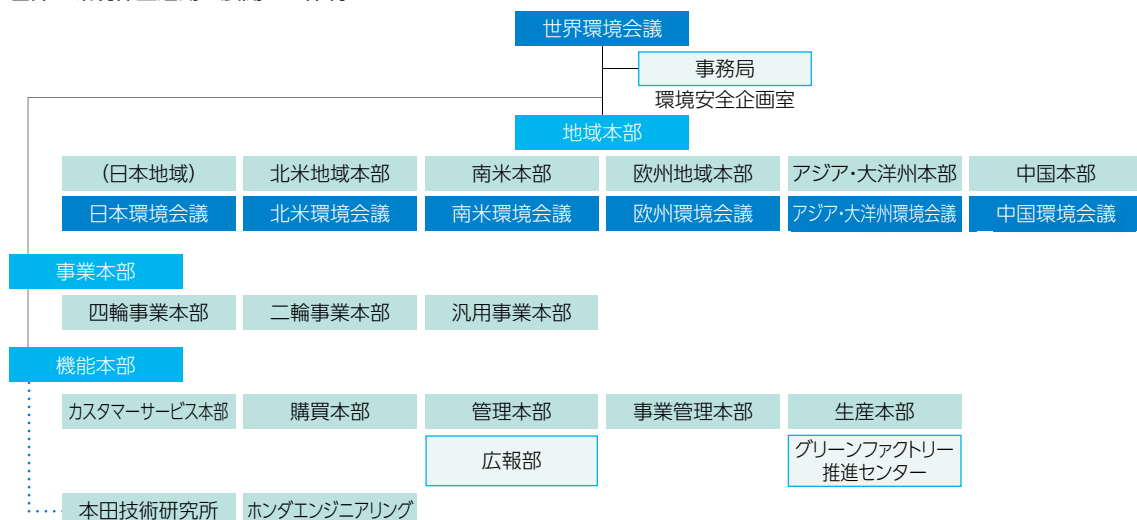
Hondaの環境保全活動は、計画や実行を専任スタッフが行うのではなく、各部門の従業員一人ひとりが主体となって取り組んでいるのが特徴です。これは、「Hondaの従業員全員が自分たちの仕事として積極的に環境課題に取り組んでいく」という考え方にもとづくものです。

*1 Plan, Do, Check, Action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



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」「法令に基づく測定・記録・報

告」を行動指針として国内外グループ全体で共有しています。同時に、コンプライアンスの推進を担当する取締役としてコンプライアンス・オフィサーを定めたほか、各組織が担当取締役の主導のもと、体系的にコンプライアンスやリスク管理の強化に取り組んでいます。

緊急事故への対応

環境汚染を引き起こす恐れのある事故や緊急事態に関しては、事業所およびそれぞれの部門において処置手順を明確にして、汚染の防止に努めています。

各事業所の環境マネジメント

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

日本では、1997年度までに生産関連全事業所での取得を完了しています。また、グリーンオフィスの推進の一環として、本社青山ビルは1999年度に、本社和光ビルは2005年度に認証を取得しています。さらに、海外の主要生産拠点においても認証取得を進めています。また、欧州においては、EU環境管理監査制度（EMAS）の認証取得を推進しています。

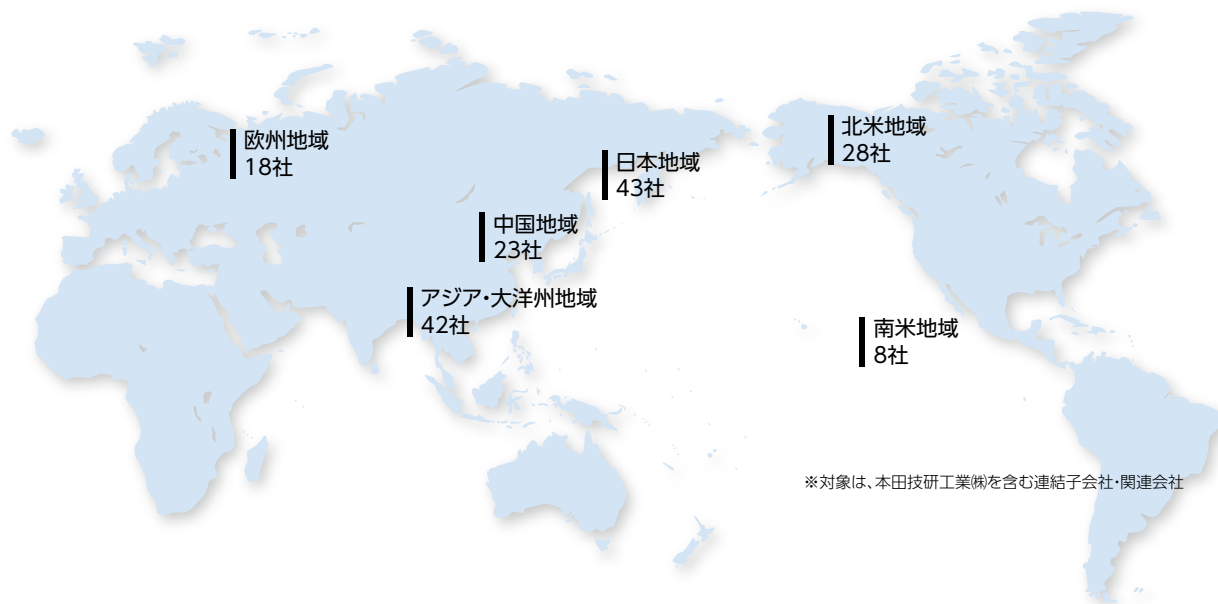
今後も、ISO14001（欧州においてはEMAS）の環境マネジメントシステム構築と認証の取得を推進していきます。また、すでに環境マネジメントシステム認証を取得している事業所においても、認証の継続を図っていきます。これらの取り組みによって、それぞれの事業所においてPDCAサイクルを回し、環境負荷低減の継続的なレベルアップを図っていきます。

現在Hondaは国内外合わせて161社の子会社・関連会社でISO14001を取得しています。詳細につきましては、以下の「ISO取得状況全領域での認証取得一覧表」にて確認ください。

※詳しくは「Honda環境ウェブ」をご覧ください。
【URL】 <http://www.honda.co.jp/environmental-report/>



ISO14001取得状況 全領域での認証取得一覧表(2011年3月末現在)

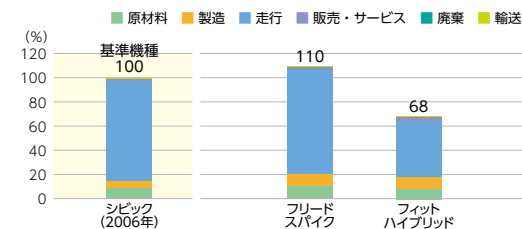


LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進

Hondaは、2002年3月に「Honda LCA(ライフサイクルアセスメント)データシステム」を構築しました。これは、生産から廃棄段階のライフサイクル全体における環境負荷を定量的に把握するもので、この試算をもとに、着実な環境負荷低減活動につなげています。主要な管理項目の一つとして、企業活動の全領域におけるCO₂排出総量を定量的に把握するとともに、生産・購買・販売・オフィス・物流など各部門が抑制目標を定め、低減活動を効果的に展開しています。

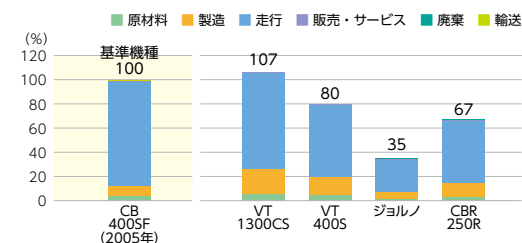
2006年度からは、新車1台の素材から廃棄に至るライフサイクルでのCO₂排出量を示す「機種LCAシステム」も運用しています。右のグラフに2010年度の四輪車、二輪車の発売機種の機種LCAデータを示しています。グラフから、CO₂排出量は、製品使用時(燃費)の影響が大きいことがわかります。本システムを活用し、燃費以外も含めたCO₂の総量を確認し、さらなるCO₂低減の取り組みにつなげています。

2010年度の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。

2010年度の主要な新型二輪車の機種LCA結果
(日本国内モデル)



注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。





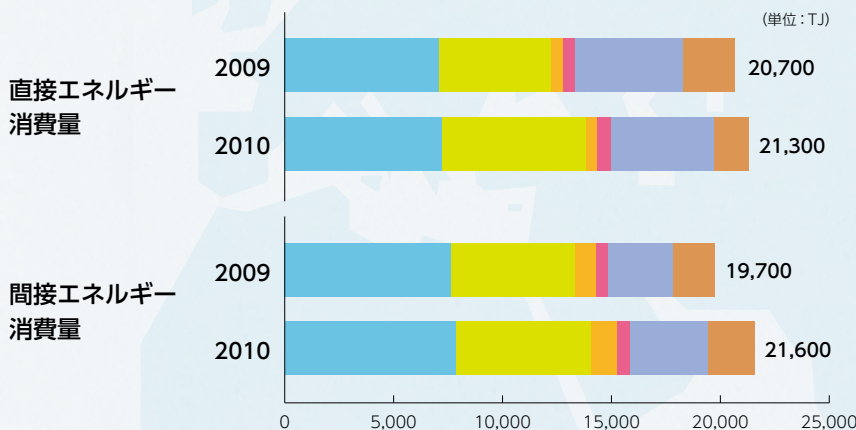
グローバルHondaグループの 環境負荷実績

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。

※東日本大震災の影響で一部日本のデータに推計が含まれています。
 ※把握社数の増加及びデータの精査によって、過去に遡って数値の訂正を行いました。
 ※報告年度内にHondaの連結範囲に新たに含まれた会社および合併・会社清算などにより範囲外となった会社の一部のデータは含まれません。
 ※合計値が3桁以上の場合は、有効数字3桁で表示しています。

1 エネルギー消費量

■ 日本 ■ 北米 ■ 南米 ■ 欧州 ■ アジア・大洋州 ■ 中国



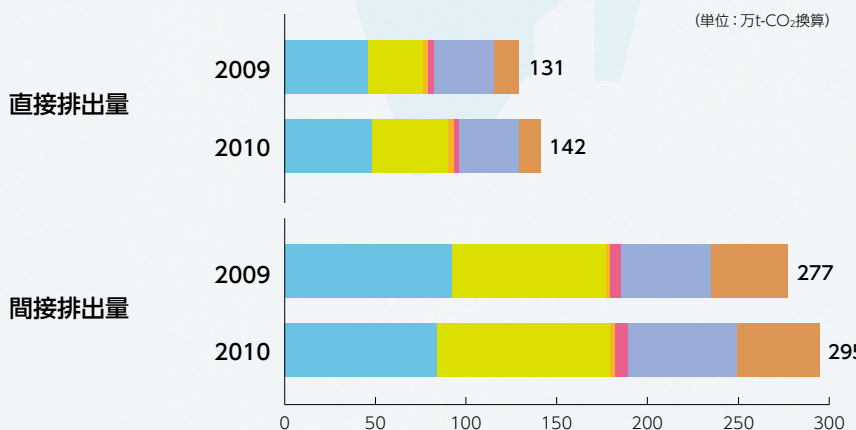
【集計対象範囲】

Hondaグループの
連結会社・関連会社ほぼすべて

※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
 ※単位の特J(テラジュール)とはエネルギーの単位で、テラは10の12乗

2 温室効果ガス排出量

■ 日本 ■ 北米 ■ 南米 ■ 欧州 ■ アジア・大洋州 ■ 中国



【集計対象範囲】

Hondaグループの
連結会社・関連会社ほぼすべて

※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
 ※主に固定源からの温室効果ガス排出量

3 水資源使用量

■日本 ■北米 ■南米 ■欧州 ■アジア・大洋州 ■中国



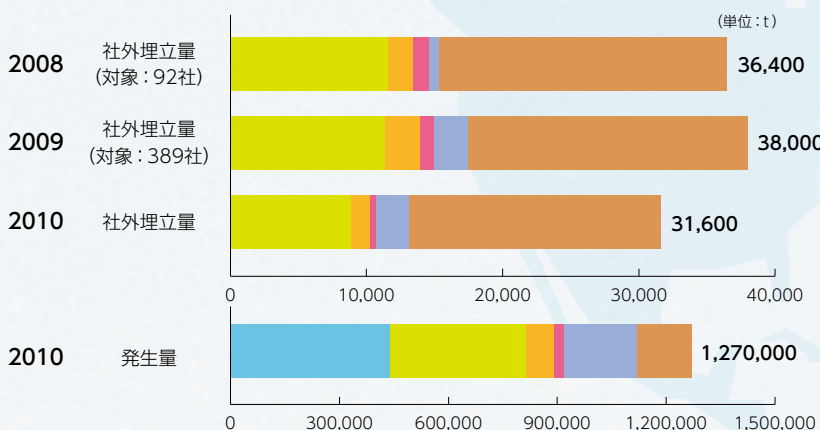
【集計対象範囲(2010年度)】

本田技研工業(株)と連結子会社
および関連会社の計482社

※2008年度実績より、非生産会社を集計
対象に追加

4 廃棄物等発生量／社外埋立量

■日本 ■北米 ■南米 ■欧州 ■アジア・大洋州 ■中国



【集計対象範囲(2010年度)】

〈廃棄物等発生量〉
本田技研工業(株)と連結子会社
および関連会社の計461社

〈廃棄物社外埋立量〉
本田技研工業(株)と連結子会社
および関連会社の計408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

※2010年度実績より海外廃棄物等発生量
を新規に開示

5 生産系会社の各地域環境データ(2010年度)

| 項目 | 地域 | 日本 | 北米 | 南米 | 欧州 | アジア・大洋州 | 中国 |
|-------|----------------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|---------|
| エネルギー | 購入電力 (MWh) | 1,599,841 | 1,544,138 | 325,847 | 148,502 | 952,950 | 584,369 |
| | 天然ガス* (GJ) | 114,503 | 5,200,317 | 164,155 | 573,506 | 1,131,013 | 929,232 |
| | 液化石油ガス (GJ) | 968,213 | 460,955 | 248,776 | 0 | 1,280,640 | 467,940 |
| | 軽油・ディーゼル油 (GJ) | 7,749 | 75,222 | 19,905 | 10,965 | 1,174,972 | 45,798 |
| 廃棄物 | 社外埋立量 (t) | 0 | 6,963 | 1,421 | 191 | 1,910 | 18,552 |
| | リサイクル量 (t) | 432,500 | 317,470 | 62,963 | 24,276 | 160,946 | 121,037 |
| 水資源 | 水道水 (千m³) | 3,724 | 2,678 | 215 | 635 | 5,140 | 3,375 |
| | 地下水 (千m³) | 4,943 | 1,876 | 1,511 | 6 | 4,785 | 0 |
| | 雨水 (千m³) | 60 | 159 | 20 | 1 | 20 | 0 |

※液化天然ガスは含みません



商品開発領域

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

次世代パーソナルモビリティの実証実験を開始

Hondaは、二輪車・四輪車・汎用製品を持つ強みを活かし、既存の商品の低燃費化だけでなく、各モビリティの電動化技術から太陽電池やコージェネレーションなど低炭素エネルギーの供給と、それらをつなぐ情報通信技術まで総合的にCO₂低減に取り組み、「環境・エネルギー技術のトップランナー」を目指しています。

そこでHondaでは、2010年12月に「Honda Electric Mobility Synergy」というコンセプトの実証実験を埼玉県・熊本県と共同で開始しました。この実証実験では、実際の都市で走行中に一切CO₂を排出しないEV(電気自動車)や電動二輪車、電動カートに加え、エンジンと2つの高出力モーターを組み合わせたプラグインハイブリッド車などの次世代パーソナルモビリティを使用し検証を進めています。これら電動化技術に加えホンダソルテック製の太陽光発電モジュールを使用したソーラー充電ステーションによるエネルギー供給や、情報通信技術などを組み合わせた総合的なアプローチを実施し、将来のパーソナルモビリティのあり方やCO₂低減効果などの検証を行っています。また米国においてもトランス市、Google、スタンフォード大学とEVやプラグインハイブリッド車を用いた実証実験を行っています。



実証実験車両とソーラー充電ステーション



Hondaはこれまでで究極の環境技術である燃料電池電気自動車に取り組んできましたが、そこにつなぐモデルとしてプラグインハイブリッド車やEVの開発を進めてまいります。

実証実験で用いるEVは、燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」で培った同軸モーターなどの電動化技術と東芝製のリチウムイオンバッテリーを、「フィット」をベースとした車両に搭載しています。日本における充電時間は200V電源で6時間以下、航続走行距離は160km以上*です。

プラグインハイブリッド車は専用開発した高効率・低燃費な2.0L i-VTECエンジンと2つの高出力モーターを組み合わせ、中型セダンの「インスパイア」をベースとした車両に搭載しました。ブルーエナジー製のリチウムイオンバッテリーを搭載し、「モーター走行」「ハイブリッド走行」「エンジン走行」の3つのモードでの走行が可能で、EV走行では15km*~25km*の航続走行距離を実現しました。

*国土交通省燃費審査のJC08モード走行時

四輪車の取り組み

「フィットハイブリッド」

2010年10月、優れたパッケージングや先進スタイル、低燃費で好評のスマートカー「フィット」に「フィットハイブリッド」を追加しました。1.3L i-VTECエンジンに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独自のハイブリッドシステムを搭載し、高水準の環境性能と軽快で力のある走りを両立しました。

1.3L i-VTECエンジンでは、減速時に全気筒のバルブ作動を休止することでポンピングロスを低減し、電力回生効率を高めるVCM*を採用しています。

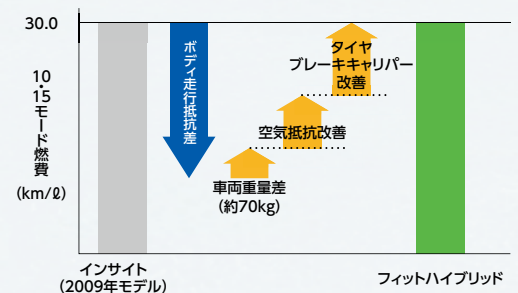
また「フィットハイブリッド」では、「フィット」のすぐれたパッケージをそのままに燃費性能を高めるため、徹底した走行抵抗の低減を目指してボディを専用設計しました。

空気抵抗を低減するために、エンジンアンダーカバー、フロアアンダーカバーを採用すると共に、より転がり抵抗が小さいタイヤを新開発しました。またブレーキが作動しない時の回転抵抗を低減するフロントブレーキキャリパーを採用。これらとIMAの搭載により、「インサイト」同等の燃費性能となる国土交通省審査の10・15モード燃費値で30.0km/ℓを実現し「平成22年度燃費基準+25%」を達成。JC08モードにおいても26.0km/ℓの低燃費を実現し「平成27年度燃費基準」を達成するとともに「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。

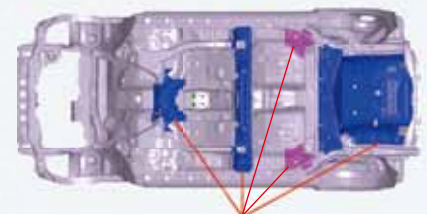
さらに「フィットハイブリッド」の軽量の車体と軽量・コンパクトなIMAとの組合せを活かし、街中で使用頻度の高いアクセルペダル開度でのモーターアシスト量を「インサイト」に対し増加し、力強い発進性能を実現しました。また、低速クルーズ時にモーターのみで走行できる領域を拡大することが可能となり、モーターのみで走行している状態では、マルチインフォメーション・ディスプレイにわかりやすく「EV」と表示されます。



Hondaハイブリッドシステム(1.3L i-VTECエンジン+IMA)



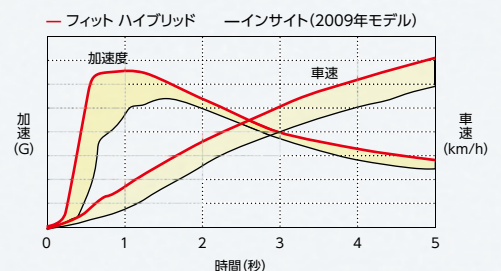
低燃費達成説明図



IMA搭載に対応し、各部を専用設計
ボディ説明図

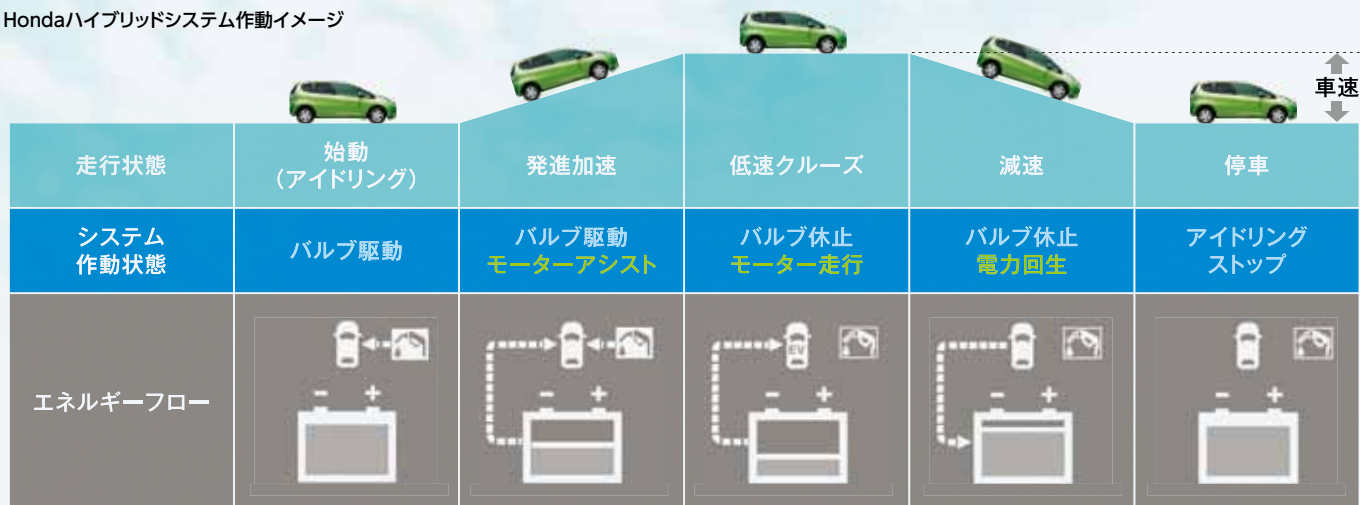


エンジンアンダーカバー フロアアンダーカバー
ボディ下面空力パーツ配置図



アクセルペダル2/8開度時の発進加速比較イメージ

Hondaハイブリッドシステム作動イメージ



更に燃料消費量をより少なくする為に、ECONモード時にアイドリングストップをしやすいようにしています。

※バリアブル・シリンダー・マネジメント

2 二輪車の取り組み

ブラジル フレックス・フューエル技術搭載車 (Biz125)

ブラジルの「Mix Fuel Injection システム」シリーズの「CG150Titan」「CG150Fan」「NXR150Bros」に続く第4弾「Biz125」を発売しました。Honda独自の同システムを搭載しており、バイオエタノールとガソリンをフレキシブルに混ぜて使うことができます。

近年、ブラジルでも環境保全への関心は高まっており、再生可能なバイオエタノールの活用は、政府の燃料輸出戦略とも相まって生産も増加しています。

「Mix Fuel Injection システム」シリーズは「Biz125」の追加により、2011年の全生産量の半分以上を占めるシリーズとなります。他社にないHondaらしい技術は、市場での評価を着実に高めつつ、好調な販売につながっており、現在、Hondaの二輪商品はブラジル市場においてはトップシェアを維持しています。

今後も拡販の継続とともに、社会性、先進性、環境負荷の軽減と同時にCO₂排出低減に貢献するためにも市場をリードしていく企業として、同シリーズをさらに充実させ二輪車の排出ガスのグリーン化に取り組んでいきます。また今後ブラジル以外の地域においてもバイオエタノールの供給環境が整えば、Hondaは「Mix Fuel Injection システム」の適用を拡大していく考えです。



Biz125

Sport Quarter for One World, CBR250R

Hondaは、CBR250Rの開発にあたってエントリーユーザーからベテランまでの幅広いお客様の期待に応えるとともに、世界各国の市場に適合するサイズや嗜好に合うスタイリングなどを反映したグローバルモデルの確立という高い目標を掲げました。

そして開発の指針を“Sport Quarter for One World, CBR250R”とし、VFR1200FやCBR1000RRで採用している、Hondaのフルカウルスポーツモデルの最新デザイン理論「マス集中フォルム」をもとに、ダイナミックかつスポーティーなスタイリングを実現し、所有する喜びと操る楽しさを高い次元で両立しています。これをタイで生産し、世界各国のお客様に提供していきます。

環境面では、新開発の水冷・4ストローク・DOHC・4バルブ・単気筒250ccエンジンを搭載しています。DOHCエンジンを搭載する二輪車では世界初※1となるローラーロッカーアームを採用するとともに、オフセットシリンダーによってフリクションを低減させています。PGM-FI※2(電子制御燃料噴射装置)に加え、O₂センサーの採用やマフラー内に装備したキャタライザー(触媒装置)との相乗効果により、高い環境性能を実現しています。これらの技術を採用することで、各国の排ガス規制に適合させると共に、国内250cc車ではトップクラスの49.2km/ℓ(60km/h定地走行テスト値)と低燃費を実現しています。

※1 Honda調べ(2011年3月時点)

※2 PGM-FI(Programmed Fuel Injection System)は、Hondaの登録商標

3 汎用製品の取り組み

家庭用ガスエンジンコージェネレーションユニットの世界展開

Hondaは2002年に第一世代の家庭用ガスエンジンコージェネレーションユニット「MCHP1.0」※1を完成し、2003年より日本のガス事業者へ供給を開始し事業がスタートしました。給湯ユニットと組み合わせたシステム「エコウィル」としてガス事業者より販売されています。さらにこの家庭用ガスエンジンコージェネレーションユニットは世界各地の生活環境に適応できると考え、グローバルな展開を推進しています。

2006年には第二世代のユニット「MCHP1.0K1」を日本で販売開始し、2007年からはアメリカにおいて暖房ユニットメーカーECR社と共同で開発した家庭用の発電・温風暖房システム「フリーワット」を販売開始しています。

2011年にはさらにコンパクトで高効率な第三世代のユニット「MCHP1.0K2」を日本で発表しました。ドイツでは独パイラント社の暖房・給湯機器などを組み合わせたシステム「エコパワー1.0」がパイラント社より販売されます。

※1 Micro Combined Heat and Power generationを語源にしたHonda ユニットの愛称

Hondaガスエンジンコージェネレーションユニットの変遷



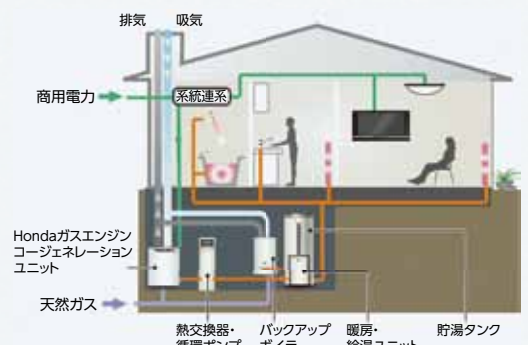
CBR250R

コージェネレーションシステム「エコウィル」日本

左: Hondaガスエンジン
コージェネレーションユニット
右: 給湯ユニット(給湯設備メーカー)



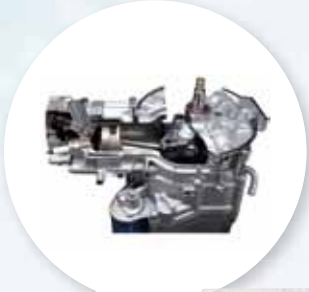
「エコパワー1.0」ドイツ



「エコパワー1.0」ドイツ システムの概要

第三世代ユニット「MCHP1.0K2」の特徴

第三世代となる最新型のユニットは、さまざまな先進技術が搭載されています。



EXlink Extended Expansion Linkage Engine

ガスエンジン

天然ガス(都市ガス)・LP
ガスを燃料に発電機(オルタネーター)を駆動

排気熱交換器

エンジンの燃焼による
熱を温水として回収



MCHP1.0K2の内部構造

正弦波インバーター 搭載発電機

オルタネーター

エンジンの動力を交流電力
に交換(発電)

インバーター

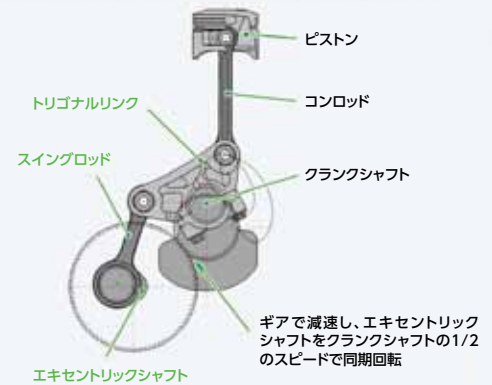
オルタネーターからの電力
を商用電力に系統連系*
するため歪みの少ない波形
に調整

*電力会社から供給される
商用電力に位相を同期させ
ること

燃費性能を飛躍的に高めたコンパクトな高効率エンジン「EXlink」

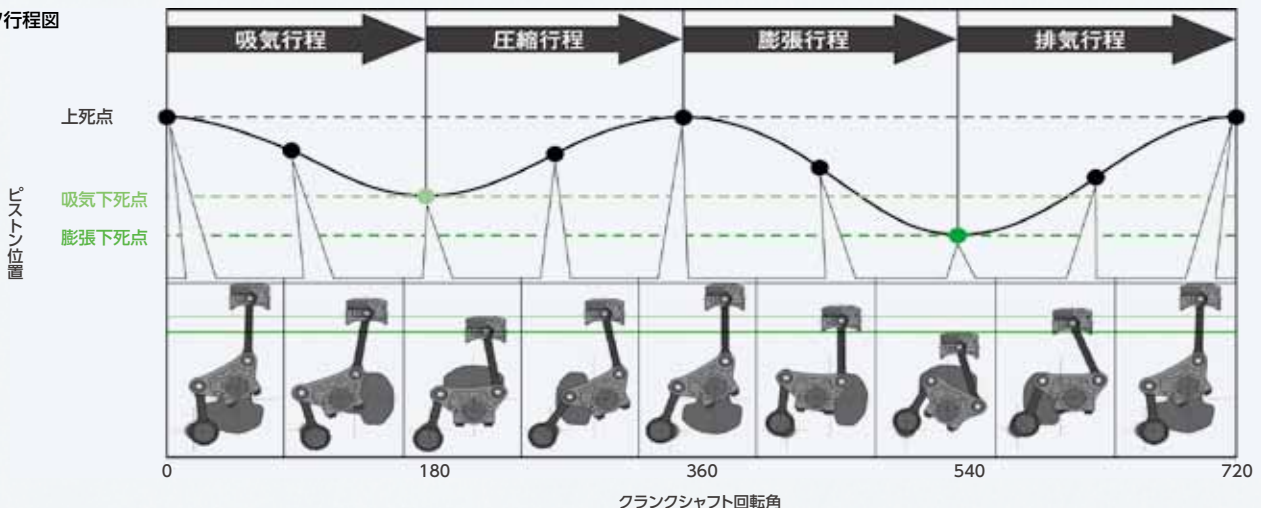
新エンジン「EXlink」※2は、独自の複リンク機構を用いることで吸気行程よりも膨張行程のストローク長が長い、アトキンソンサイクルと呼ばれる高膨張比の熱サイクルをコージェネレーション用エンジンとして世界で初めて実現しました。膨張行程のストローク長が吸気行程の約1.4倍という高膨張比によって熱効率を大幅に向上したことで、従来ユニットに対して約15%の燃費向上を達成しています。

※2 Extended Expansion Linkage Engine を意味する造語でHondaの商標



EXlink機構図

ストローク行程図

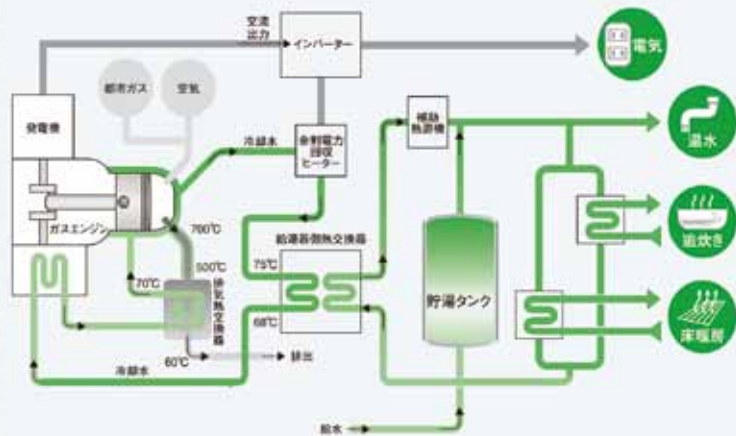


高い熱回収率を実現

新ユニット「MCHP1.0K2」ではエンジンからの発熱や排気熱を回収し、温水をつくり出す高効率な熱交換システムが採用されています。ユニット内部は2分割構造とし放熱を抑制しながら冷却風の流れを最適化しています。排気システムには熱交換器と触媒の一体構造を採用し、冷却水がエンジンや排気システムを冷却しながら熱を回収しています。さらに、冷却循環系において熱交換器をエンジン冷却より上流に配置して排気中の水蒸気も凝縮回収するなど、細部にわたる熱回収を行うとともに、余った発電電力を余剰電力回収ヒーターによって熱に変換します。これらにより熱回収率65.7%※³を達成しています。

※³ Honda家庭用ガスエンジンコージェネレーションユニット(MCHP1.0K2)からの冷却水出湯温度75℃での値

熱交換システムイメージ図



排気熱交換器

高い発電効率を実現

発電効率においてはエンジンから交流電力をつくり出すオルタネーターと電力を調整するインバーター回路を細部にわたって改良しました。その結果、エンジンの効率向上と合わせて発電効率を従来ユニットの22.5%から26.3%※⁴に向上させました。オルタネーターでは、ローターのマグネットとステーターのスロットそれぞれの数や配置の適正化などにより、エネルギーロスとなる磁束密度や渦電流を低減しています。インバーターでは、素子の集積化などにより回路をシンプルにすることで電気抵抗を低減しています。

※⁴ 低位発熱量(LHV)基準

- コア部磁束密度の低減
 - ・ステータ積厚とマグネット長さの適正化
 - ・マグネットオーバーハング量の調整



オルタネーター高効率化



生産

アメリカとカナダの全四輪工場で埋立処分ゼロ化

Hondaは北米地域、米国とカナダにある全ての四輪工場で、廃棄物の埋立処分の実質ゼロ化達成を目指しています。これはスクラップのような鉄くずなどの産業廃棄物から紙くずやカフェテリアから出る一般廃棄物まで広範囲にわたって徹底的な低減策が含まれています。この結果、北米における四輪車生産から発生する廃棄物は2000年度比で93%以上が削減され、北米地域での四輪車、二輪車、汎用製品の生産台当たりで0.77kgの排出に抑えられています。



リユース食器の使用で
廃棄物を減らしている工場もある

商品開発

米国で“最もグリーンな自動車メーカー”に5回連続で選出

Hondaの米国現地法人であるアメリカン・ホンダモーターは2010年10月、UCS (Union of Concerned Scientists)が2年ごとに自動車メーカーの中で最も環境保護に力を入れているメーカーに授与する“Greenest Automaker”を5回連続で受賞しました。UCSは10万人以上の市民と科学者から成る国際的非営利団体で、米国の主要自動車メーカーの大気汚染物質と地球温暖化ガスの排出量の調査結果から、自動車メーカーに“Greenest Automaker”の称号を授与しています。Hondaは2000年のUCSによる2000年の初調査以来、四輪車の排出ガス低減において10年間にわたってリーダーシップを取ってきました。この5回連続の受賞でHondaは、スモッグの原因となる排出ガスや温室効果ガスの排出量が最も少ない四輪車を製造する自動車メーカーと認識されることとなりました。

さらに、ワシントンに本拠をおく非営利組織ACEEE: (American Council for an Energy-Efficient Economy)が選ぶ2011年の最もグリーンな車のランキングにおいて、Hondaの天然ガス自動車「シビックGX」が8年連続で1位に選ばれました。同ランキングのベスト12にはほかに、「シビックハイブリッド」「インサイト」がランクインしました。



5回連続で最もグリーンな自動車メーカーに選出



最もグリーンな車に選ばれたHonda Civic GX

環境に 関わる 社会活動

アラバマ州モービル湾の自然保護活動に参加

2011年1月、アラバマのモービル湾沿いにあるヘレンウッドパークでの生態系回復のためのイベントが開催され、700人のボランティアが集まり、米国アラバマ州リンカーンにある四輪車生産工場ホンダ・マニュファクチャリング・オブ・アラバマ(HMA)からも従業員やその家族が同イベントに参加しました。

このイベントは、Alabama Coastal Foundation、Mobile Baykeeper The Ocean Foundation などの団体がRestore Coastal Alabamaの名の元で共同で行っている自然保護活動の一環で、2010年4月のメキシコ湾原油流出事故でダメージを受けた生息地の回復を目的に、モービル湾周辺に100マイルのカキ礁と1000エーカーの湿地帯を造るプロジェクトを行っています。

この日は、ボランティアたちがたくさんのカキの殻を岸に並べ、人工のカキ礁を造るための一歩を踏み出しました。



ヘレンウッドパークにて
自然保護活動のイベント開催

Topics 南米

生産

工場の水栓に器具取り付けで水使用量半減

ブラジルで四輪車生産を行うホンダオートモベイス・ド・ブラジル (HAB) の環境取り組みチームは、2010年に製作所全体の水使用量33%低減を達成しました。同チームは、自閉式水栓の水の使用量を半分に減らす器具の開発に取り組み、1回の吐水時間が半分になる器具を水栓に設置しました。従来は、8秒間に1ℓの水が出ており、手を洗ったり、ブラシを濡らすのには十分すぎる量でした。そこで、水栓に器具を取り付けることで1回の利用時間を4秒に制限して流水量を500mlとし、水栓からの水使用量を50%低減を達成しました。



器具の設置で1回の利用時間を半分に

生産

新機器高効率照明導入でエネルギー効率化継続

ホンダオートモベイス・ド・ブラジル (HAB) は、新たなエネルギー低減プロジェクトとして、全工場にエアークOMPRESSORの管理システムを導入しました。生産効率を上げるための配管を見直し、新しい機器を導入することで、全てのエネルギー消費と廃棄物低減につながる新工程を構築することができました。さらに、工場の一部の部署で40Wの蛍光灯を消費電力が少なく高効率な25Wの電球に入れ替えました。これらのエネルギー効率化施策により、年間で1,300MWの電力消費を低減、およそ70t-CO₂を低減することができました。



蛍光灯を高効率な25wの電球に入れ替え

資源循環 3R

ホイールキャップのカバーをペットボトルリサイクル原料に変更

ホンダ・オートモベイス・ド・ブラジル (HAB) は、2009年から「シビック」、「フィット」、「シティ」の新車に付けていたホイールキャップを覆うカバーをペットボトルを原料としたカバーに変更しました。それまでは、シール状のフィルムを使っていたため、フィルムを貼るときの台紙、販売店で剥がしたフィルムがゴミとなっており、その量は2009年7～12月で2t以上ありました。ほかにも、粘着部分に汚れや水が付いたり、フィルムの剥がれなどの問題が起きていました。新しく導入したカバーは、接着剤を使わずにホイールキャップにはめ込めるように設計されています。接着剤を使わないことで汚れや剥がれなどの問題も解決、リサイクル可能な材料を使うことにより環境負荷も低減できました。

今後は、ブラジルとアルゼンチンで作られるニューモデルにもこのカバーを採用する予定です。



取り付けも簡単な新しい
ホイールキャップカバー



生産

英国でバイオマス資源化に向けて実証実験進行中

英国で四輪車の生産をするホンダ・オブ・ザ・UK・マニュファクチュアリング (HUM) は、バイオマス資源から電気と熱を得るために原料から作り出す準備を進めています。バイオマス資源の原料として有望視されるのは、英国南部で原料目的に栽培されているイネ科の植物ミスカンガスです。

ホンダトレーディングヨーロッパ (HTE) は、英国西部の3カ所に30haのミスカンガス調査用の農地を確保しました。HTEは4年間バイオマスを研究し、国内外の農家や、ドラックス・パワー社、スコティッシュ・アンド・サザン・エナジー社、RWE社など大手電力会社にも働きかけてきました。2009年にはHUMのエネルギーチームと協力し、Honda のバイオマス発電のコンセプトを構築。2010年の春にウィルシャー州スウィンドンにあるHonda の工場の10haにミスカンガスを植え、有機農法で育てています。ミスカンガスの1haの年間生産量は20odt (Oven Dry Tonnes) で、他のエネルギーを作る作物の2倍以上。ミスカンガスはリグノセルロースの逆重合に使うバイオ燃料原料としても研究されており、実験ではミスカンガス1tで500ℓのバイオディーゼルの製造をしています。



ミスカンガス調査用の農地

生産

英工場、2010年のCIWM環境エクセレンスアワード受賞

ホンダ・オブ・ザ・UK・マニュファクチュアリング (HUM) とパートナーシップを結んでいるヒルズウエイストソリューション社は2010年11月、CIWM (Chartered Institution of Wastes Management) が主催する環境エクセレンスアワードで、持続可能な設備マネジメント業績に与えられる賞 (Sustainable Facilities Management Performance of the Year) を受賞しました。環境エクセレンス賞は、製品開発、設備マネジメント、リサイクルなど、廃棄物と資源の持続可能な管理における全11部門の優秀事例に与えられるもので、2010年で4回目の開催となりました。HUM と ヒルズウエイストソリューション社はスウィンドンの四輪工場での廃棄物埋立処分ゼロ化の目標を2010年9月に達成しました。2社の協力により、リサイクル率95%以上も実現し、5%未満がエネルギー回収されています。そのほか、お取引先と再使用可能な梱包化に努めるなど、車1台から出る廃棄物71kgの埋立処分削減に努めてきました。この受賞は、廃棄物の埋立処分ゼロ化に向けた懸命な努力と、会社が進める環境改善運動の両面が評価されました。



環境エクセレンスアワード授賞式の様子

輸送

トルコ工場、バンパー梱包から出るプラスチックの廃棄物低減

ホンダターキー・イー・エス (HTR) は、改善活動を進めるなかで、バンパーの梱包による大量のプラスチックの廃棄物低減を目指しました。担当チームが掲げる目標は、品質を保ちながら廃棄物を低減し、コストを下げることでした。そこで、ナイロンのカバーの代わりにリユースできるキャンバス地の布でバンパーを覆ったところ、プラスチックのゴミ問題もなくなり、年間21tのプラスチックゴミが低減されました。さらに、包装コストが85%低減、損傷したバンパーからのスクラップが従来の20%未満となりました。加えて、バンパーの梱包に関わる処理時間も1/3に短縮されました。



ナイロンカバーをリユースできる
キャンバス地に変更



販売

タイでグリーン&クリーンディーラー活動を展開

四輪車の生産・販売会社ホンダオートモビル(タイランド)カンパニー・リミテッド(HATC)は、グリーンディーラー活動の一環として、2008年から「グリーン&クリーンディーラー活動」を展開してきました。環境マネジメントシステムに力を入れるディーラーは地域社会にも貢献するという考え方で、研修や環境改善活動を行い、監査後は認定、表彰が行われます。グリーン&クリーンディーラーの認定はステップ方式で行われ、第1ステップでは、ISO14001取得、板金修理工場の水性塗料の導入、5S運動、CSR活動のうちどれかをクリアした販売店を「シルバー」レベルに、この全てをクリアすれば「ゴールド」レベルに認定されます。現在、タイ国内の販売店のうち99%が「ゴールド」ディーラーに認定されており、全ての新規販売店に1年以内の「ゴールド」認定を推奨しています。



ISO14001認証を取得

販売

政府機関向けのエコ&セーフティドライブ講習会開催

ホンダカーズフィリピン(HCPI)は1996年からホンダチャレンジカップを開催し、燃費に対する意識向上を目指してきました。2011年3月には、本田財団を通じて、政府職員に対し初のエコ&セーフティドライブ講習会を実施。運輸通信省、貿易産業省、マニラ首都圏開発局とラグナ湖開発局から代表者が参加しました。

講習会では、運転者と車両性能と燃料の全てが燃費向上と安全運転につながることを伝えました。ドライブ計画を事前に立てて渋滞を避ける、涼しい時間にガソリンを入れる、不要な荷物は積まない、急発進をしない、スムーズなギアチェンジ、タイヤの空気圧の点検など、燃費の良い車をよく管理点検し、良質な燃料を使い、正しい運転をすることによって、燃料を節約できるというエコドライブのポイントを習得してもらいました。

国連環境計画(UNEP)による車両管理に関する手引きも、各官庁では燃料消費量と排出削減量を監視するために役立てています。

燃費コンテストを通じて
ユーザーの環境意識を向上環境に
関わる
社会活動

ホンダカーズフィリピン(HCPI)が継続する自然保護活動

2010年10月に操業20周年を迎えたホンダカーズフィリピン(HCPI)は、ラグーナ州の熱帯雨林20haの保護活動をしている環境NGOのハリボン財団とのパートナーシップを結びました。HCPIは、ハリボン財団が進める2020年までに原生林を使った100万haの熱帯雨林を再生するという環境保護キャンペーン、ROAD(Rainforestation Organizations and Advocates) to 2020を支援しています。原生林の植樹により、生物多様性の保全や森林や生態系の恵みの活用のほか、自然災害リスクの減少と持続可能な生活のための選択肢を増やすことを目指しています。

地球環境の保全を推進するHonda環境宣言にしたがい、HCPIは創業20周年を祝う場で、関連会社、お取引先、販売会社、お客様とともに、10年間で5万本の原生林を植えて行くという環境コミットメントを発表しました。HCPIは環境活動として、植林のほか、毎年1種類の植樹により20種類の固有種が存在する「木の博物館」の管理と維持も行っています。



ラグーナ州の熱帯雨林を守る活動を実施



Topics
中国

購買

東風本田汽車有限公司、グリーン購買活動を加速

四輪車生産販売合弁会社である東風本田汽車有限公司(WDHAC)は、2006年から本格的にグリーン購買活動に取り組んでいます。WDHACグリーン購買管理項目として、3つに分類し展開しています。

- ①体質領域では、お取引先にISO14001取得を奨励し、取得のための説明会や教育・訓練を行っています。
- ②製品領域では製品含有化学物質の削減を先取り展開しています。
- ③お取引先環境負荷低減領域では、対象取引先207社中の91%である189社から賛同をいただき取り組んでおり、事例の水平展開、高位平準化、事業所への訪問等を行うことでお取引先の環境体質を底上げしています。

今後も低炭素化社会の実現に向け、コミュニケーションを活発にし、共創展開していきます。



お取引先を対象に
環境負荷低減の説明会を実施

オフィス

東風本田発動機有限公司、ホンダソルテック製100kWソーラーパネル稼働

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発動機有限公司(DHEC)は、環境模範企業としてのイメージ向上を図るため、太陽光発電システムを導入、2011年2月から稼働しています。

今回導入したのは、ホンダソルテック製の100kWの太陽光発電システムで、年間100MWh以上を発電し、総合管理ビルと製造部の工場の一部に使用します。これにより、年間約102t-CO₂低減効果を見込んでいます。総合管理ビル内ロビーに展示パネルを設置したほか、外部環境測定器、監視システムも設置しました。

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、発電層が髪の毛の1/40、シリコン系太陽電池の1/80と非常に薄く、資源を有効活用しています。さらにシリコン系よりも製造時のエネルギーが1/2と環境に優しい太陽電池となっています。



東風本田発動機有限公司が設置した
ホンダソルテックの薄膜太陽電池

商品開発

新大洲ホンダが上海市節水型企业として表彰

上海市は、2010年5月15～21日の「全国都市節水キャンペーンウィーク」期間に、2009年度の優秀節水管理企業の表彰を行いました。表彰では、市内のHondaの中国における二輪車生産・販売合弁会社である新大洲本田摩托有限公司(新大洲ホンダ)などの企業計36社が、「上海市節水型企业(事業体)」の称号を獲得しました。新大洲ホンダは、節水型企业の確立に尽力すると同時に、節水キャンペーンを強化し、水資源の持続的利用を企業の持続的発展につなげています。そしてここ数年行った水の有効利用への管理で、節水に顕著な成果を上げています。



「上海市節水型企业」として受賞

Topics 日本

商品開発

ホンダソルテック、最大出力130Wと120Wの住宅用太陽電池モジュール、 定格容量5.5kWのパワーコンディショナ発売

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、最大出力130Wと120Wの住宅用太陽電池モジュールと定格容量5.5kWのパワーコンディショナを2010年8月に発売しました。

最大出力130Wの住宅用太陽電池モジュールは、生産技術の進化により発電層の品質を向上させ、国内で市販されているCIGS系太陽電池の変換効率としては最高値の11.6%^{*1}を達成。また、幅広いニーズに応えるため、最大出力120Wの住宅用太陽電池モジュールや定格容量5.5kWの大容量のパワーコンディショナを新たに追加しました。

※1 Honda調べ



最大出力130Wの住宅用太陽電池モジュール

その他

APECで「FCXクラリティ」「次世代ソーラー水素ステーション」を紹介

2010年6月に福井県で開催されたAPEC(アジア太平洋経済協力会議)エネルギー大臣会合において、日本の最先端環境自動車技術の理解を目的に、資源エネルギー庁主催で次世代自動車展示・試乗会が開催されました。イベントには、経済産業省大臣をはじめ、APEC加盟国・地域の担当閣僚・政府高官が参加。展示された各社の次世代自動車に試乗したほか、エンジニアによる技術説明会が行われました。

Hondaは「FCXクラリティ」の展示・試乗に加え、技術展示として2010年1月からカリフォルニアで実験中の「次世代ソーラー水素ステーション」を紹介。参加者の関心は極めて高く、説明を担当した本田技術研究所のエンジニアとの間で、技術的な特徴や普及への道筋など、熱心な質疑応答、意見交換が行われました。技術面に加え、「FCXクラリティ」の自動車としての実用性・完成度についても高く評価され、Hondaの先進環境技術と燃料電池電気自動車の近未来像を理解してもらう機会となりました。

「次世代ソーラー水素ステーション」は、埼玉県と共同で取り組んでいる次世代パーソナルモビリティ実証実験の一環として、埼玉県庁敷地内にも新たに設置する計画です。



日本、タイ、マレーシア、ベトナムの閣僚・高官に「FCXクラリティ」の先進技術を紹介

その他

「Honda環境年次レポート2010」が第14回環境報告書賞の 優秀賞受賞

2010年に発行した「Honda環境年次レポート2010」が、株式会社東洋経済新報社とグリーンレポートフォーラムが共催する「第14回環境報告書賞・サステナビリティ報告書賞」の環境報告書賞部門で、応募92点の中から優秀賞に選出されました。本受賞により、Honda環境年次レポートの環境報告書賞での入賞は、2006年に同賞の最優秀賞を受賞して以来、5年連続となりました。



環境報告書賞部門で優秀賞を受賞

生物多様性への取り組み

Hondaは、1960年代から工場での植林活動や工業用水の循環利用、1976年には「ふるさとの森づくり」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。

Hondaは、生物多様性保全に対し、影響が大きい環境負荷物質の低減と資源の有効活用を中心にガイドラインをまとめました。

Honda生物多様性ガイドライン

【基本的な考え方】

Hondaは、「Honda環境宣言」における“地球環境保全”の重要な取り組み課題として“生物多様性保全”を認識し、企業活動との調和を図って行きます。

重点取り組み領域

1

環境技術の追求

低燃費車、次世代自動車、エネルギー創出等の環境負荷物質低減技術の開発と普及により、生物多様性の保全に貢献します。

2

企業活動での取り組み

効率の追求による環境負荷物質の低減と資源の有効活用を推進します。

3

地域社会との連携

Hondaが「ふるさとの森」、「ハローウッズ」等で培ってきた“生態系を大切にしてきたノウハウ”を活かし、ステークホルダーと連携・協力しながら、地域に根ざした活動を推進します。

4

情報の開示と共有

成果を開示することで、社会と情報の共有を図ります。

2011年5月制定

日本国内での主な取り組み

国内主要事業所における生物多様性に関する調査

鈴鹿製作所では2006年に生物多様性の調査を実施、他の製作所でも順次実施していきます。1997年より栃木県茂木町にオープンした「ツインリンクもてぎ」の「ハローウッズ」では、継続的なモニタリング調査を行うとともに、定期的な植生調査を行いながら「森づくりワークショップ」をお客様と情報を共有しながら行っています。



「ふるさとの森づくり」

全国にあるHondaの各事業所の周囲に、その地に適した土地固有の樹木を自然のままに育てる「ふるさとの森づくり」と名づけた緑化計画を1976年から進めています。本来の自然を回復させ、維持するという生態系のしくみにもとづいた緑化活動で、地域社会とHonda



の敷地の境界には、結びつきを遮断してしまうようなコンクリートの壁は作らないという、本田宗一郎の「グリーンベルト構想」に基づく活動です。現在は、多様な生物と共存できる森づくりを目指し取り組みを継続しています。

「ハローウッズ」の取り組み

栃木県の南東部に位置する、「ツインリンクもてぎ」に、2000年にオープンした「ハローウッズ」は、環境省が行う「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2008年度より実施・協力しています。9項目にわたる調査項目のうち、植物相、鳥類、中・大型哺乳類、カエル類、チョウ類、ホタル類の6項目が登録され、定点観測地区として栃木県芳賀郡茂木町の調査報告をしています。

2010年度の調査では、地球温暖化の影響で北上していると言われている「クロコノマチョウ」と「ツマグロヒョウモン」のチョウ2種が初めて正式に記録されました。

その他の取り組みとして

国内「水源の森」保全活動については、P.83に詳細を報告しております。

新テストコース計画地に係る猛禽類及び里山環境保全策検討委員会についての詳細は右記URLにて報告しています。 URL ▶ <http://www.shntc-kento.jp/>



海外での主な取り組み

カナダの「スプリングクリーク」清掃活動

ホンダカナダの敷地内にある清流「スプリングクリーク」の清掃活動を、2000年から行っています。生態系に害をおよぼす植物の草取り、生物多様性の保護のためにルリツグミの営巣箱をつくったり、何千本という苗木の植林をおこなってきました。いまでは地元のトレッキング案内で紹介されるようになり、小道も整備されるようになりました。



マレーシアの「ライノ・レスキュー」プロジェクト

ホンダマレーシアは世界自然保護基金(WWF)マレーシアと協働で、絶滅の危機に瀕しているマレーシアのスマトラサイを研究・保護するために「ライノ・レスキュー」プロジェクトを2006年から始めました。2011年までの5年間のプロジェクトとして、スマトラサイの生息地保全のための技術研究やフィールドワークが行われています。ホンダマレーシアはWWFへの資金援助とともに、広告や学校での講演会、ショールームでの展示などの活動に協力しています。

その他の取り組みとして

内モンゴル自治区植林活動については、P.85ページ

アラバマ州モービル湾の自然保護活動については、P.26ページに報告しております。



日本国内での取り組み

Hondaは、日本では5ヵ所の製作所で生産活動を行っており、2010年度は約720万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。



日本環境会議議長緒言

2020年環境ビジョン実現に向けて 日本がグローバルをリードしていく —環境トップランナーの実現へ—

第10次中期計画を振り返って

日本環境会議では昨年までの三ヶ年計画で「先を見据えた本質的な取り組みで社会をリードする」を方針として推進してきました。国内で設定した9項目の2010年環境負荷低減目標の結果ですが、CO₂低減目標は、08年の経済危機による生産台数や売上高の減少および、その影響による施策の遅延を受け、生産、物流ともに未達成となりました。

それ以外の環境負荷低減の6項目については達成することができました。^{*} CO₂低減に向けてはさまざまな取り組みを、全部門で共有化して効率向上を進めるなど、経済危機以降には更に施策を追加して推進してきました。具体的には、工場の1日あたりの電力データをもとに、設備の待機電力を攻めどころにし、その1/2化を推進するなど、徹底して無駄を排除した結果、当初見込んでいた生産台数および売上高であれば、目標値を達成できるレベルまでCO₂が低減できました。

※リサイクル実効率は目標年度が2015年なので対象外

日本における現状

地球温暖化防止に向けた国際動向は、現在、京都議定書の2013年以降のルールを決める目的で議論されています。日本と欧州が低減義務を負う現行ルールの延長か、アメリカや中国を含む、新たな枠組みとするか、結論は先送りになりましたが、いずれにしても、日本の企業にとっては、温室効果ガスの低減が継続的な課題となります。

日本政府が公表している目標は、前提条件が付きませんが、2020年に1990年比で25%低減、2050年には80%低減することです。国内では、その目標達成に向けて、環境省案のロードマップが議論されており、全ての領域で、大幅な低減が求められています。

Hondaの取り組みの方向性

2010年度環境負荷低減目標は、企業の責任として管理低減が求められる連結グループの範囲でした。今後は、Hondaが関わる全領域からの温室効果ガス排出を低減する必要があります。特に温室効果ガスの中で最も排出量の多いCO₂については、製品のライフサイクル観点で低減していくために、グリーン購買ガイドラインを改定しました。日本環境会議ではグローバルビジョンにもとづき、第11次中期計画の方針として「環境トップランナーの実現」を推進していきます。2013年に向けての企業活動におけるCO₂原単位目標を業界トップレベルで達成させ、その他の環境負荷低減についても引き続き推進していきます。

2020年に向けて

最後になりますが、2020年環境ビジョンの変革の方向性、「低炭素」を実現するために、製品ライフサイクル観点でCO₂低減の努力を最重要課題として推進していきます。

そして、日本が世界をリードすることにより、海外事業所と協力して環境負荷を低減し、グローバルでの高位平準化を目指していく役割を担っていきます。

今後は、Hondaに関わる全ての皆様と共に、お客様に実感していただけるような環境トップランナーを目指して邁進してまいります。

Honda日本環境会議議長

上野 浩一



日本における環境課題への対応

日本の環境課題に対する現状認識

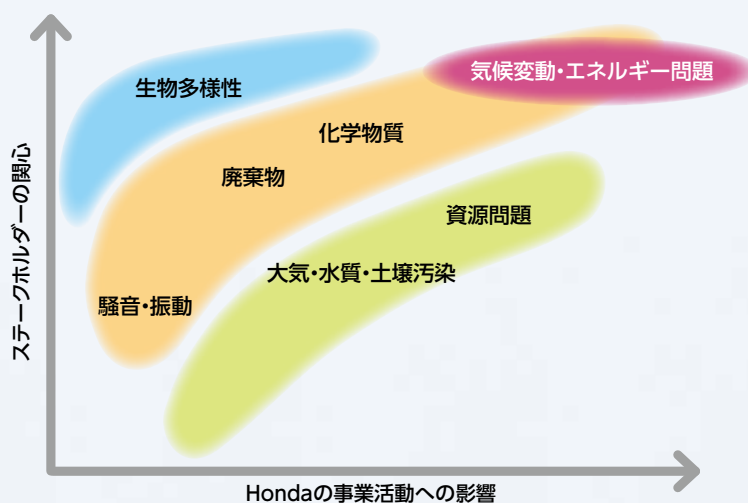
Hondaはグローバル観点の環境マネジメントにもとづき、日本でも製品の一生にわたる環境負荷を評価するライフサイクルアセスメント(LCA)の考え方で企業活動や製品の使用が地球環境に及ぼす影響を整理して、日本の環境取り組みを推進しています。

「気候変動・エネルギー問題」への対応を最重点課題と位置づけたグローバル観点でのHondaの認識にそって、日本でもCO₂低減目標を設定し、その目標達成にむけて全領域で取り組みを進めています。そうした取り組みの結果、日本では、すでに比較的高効率な体質を各領域で達成しています。今後は、グローバルHondaのCO₂低減取り組みの底上げに寄与し、Hondaグループ全体でのCO₂低減取り組みに協力していきます。

また、その他の環境課題についても、日本は率先した取り組みをしています。特に、製品開発を担う研究所のほとんどが日本に位置しているため、全世界の製品含有化学物質の低減に、日本の取り組みは重要な役割を果たしています。

今後もHonda環境ビジョンの実現に向けてグローバルHondaを牽引する役割を担い、あらゆる環境課題に対する取り組みを加速していきます。

日本地域における環境課題に対するHondaの認識



日本における気候変動・エネルギー問題に関するリスクと機会の認識

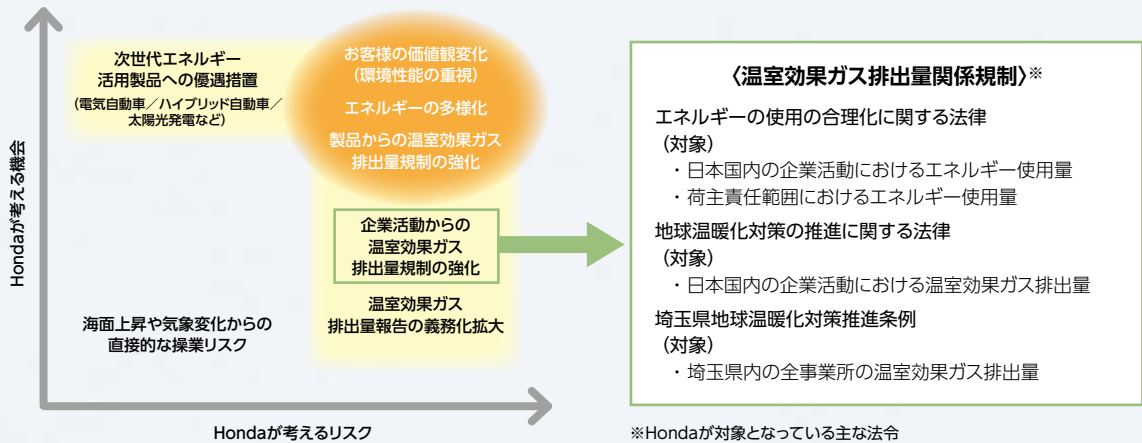
グローバルのリスクマネジメントプロセスにもとづき、日本でもリスクマネジメントを年一回をベースに随時行っております。日本全体のリスクと機会の認識は、日本環境会議にて取りまとめを行い、対応の提案を行っております。日本で収集したリスクや機会がグローバル観点で議論が必要な場合は、世界環境会議への提案等を行っております。その提案が承認された後は、日本の各部門や事業本部・機能本部のそれぞれのマネジメント、戦略の策定、実際の施策などに活用しています。

「気候変動・エネルギー問題」に対する日本での現状想定可能なリスクと機会を、図のようにまとめました。グローバル観点の認識と日本の認識で大きな差はありませんが、日本には気候変動・エネルギー問題に関連する多くの法規が存在します。それら法規の中でも企業活動に関連する法規のリスクが大きいため、具体的な法規をきちんと把握した上で、しっかりと法規に対応できるマネジメントを進めています。たとえば、エネルギーの使用の合理化に関する法律

に対応するためには、全部門が協力して、エネルギー使用量の低減を進めており、その結果を本環境年次レポートで年一回まとめ、社会に対して報告をしています。その他、各自治体の温室効果ガス規制に対しては、対象事業所ごとに報告をしています。

また、製品から排出される温室効果ガスに対するリスクを最小化するための展開、エネルギーの多様化に対応した実証試験などの展開は、研究所の中核が日本に位置するため、率先した取り組みを日本で行っています。

日本におけるリスクと機会の具体例



2010年度日本国内環境負荷低減目標

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、今までの生産時CO₂排出量から、物流CO₂、環境負荷物質、資源循環といったより幅広い事業活動領域においての環境負荷低減目標を自主的に決めました。生産および物流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9項目について、それぞれ目標値を設定しました。2006年に発表した全世界の製品および生産活動におけるCO₂低減目標などとあわせ、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進めてきました。

| 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 リサイクル | 四輪車 二輪車 | ASRリサイクル率 リサイクル実効率 | 70%以上 ^{※7} 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

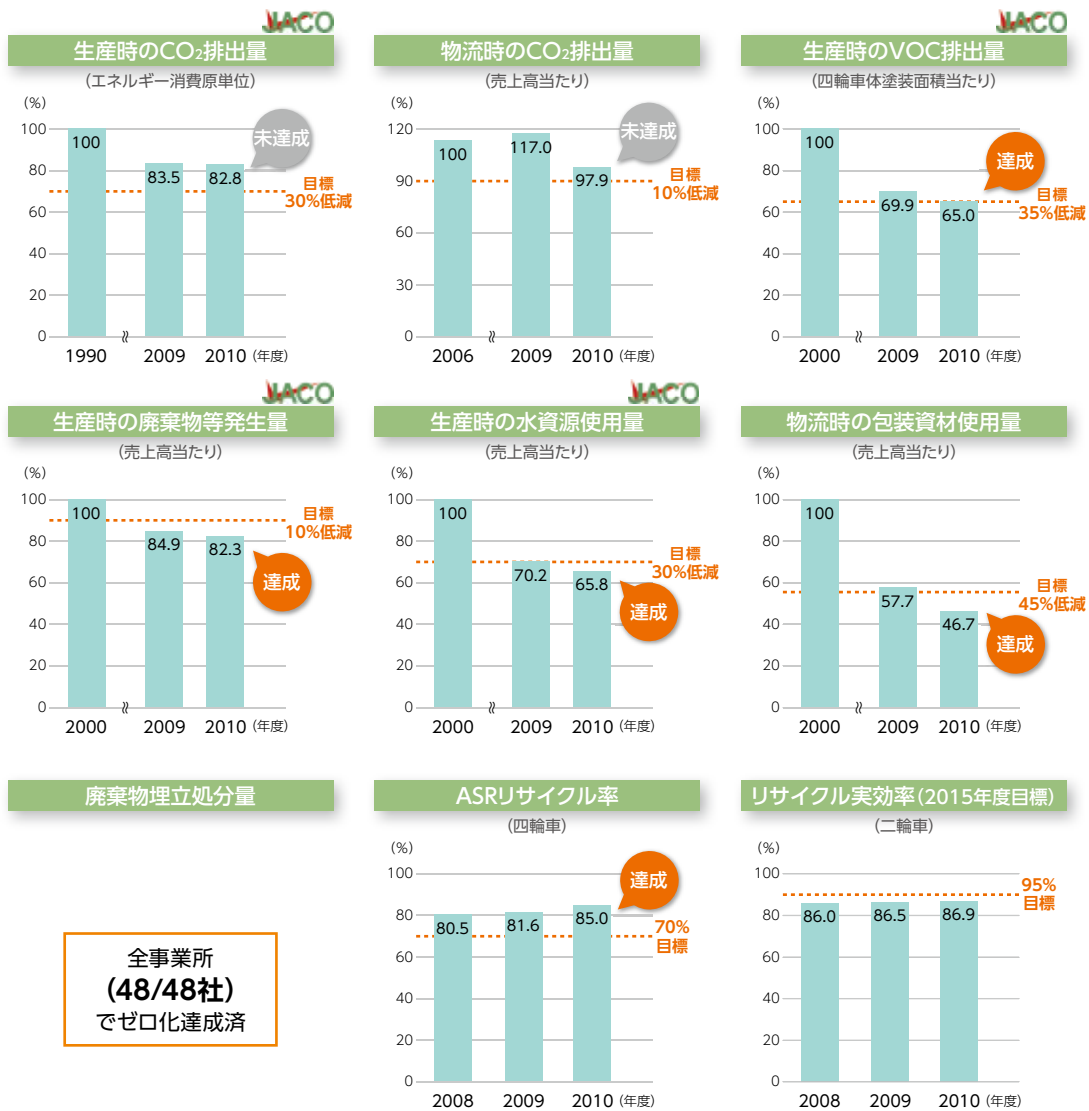
※5 生産、研究開発など主要連結対象48社(学校法人含む・本田技研工業(株)含む)

※6 KD(ノックダウン)部品輸送、補修部品輸送、二輪完成車輸送

※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

2010年度日本国内環境負荷低減目標と結果



2010年度日本国内環境負荷低減目標達成に向けた取り組み

| 項目 | 施策 | |
|--------------|-----------|--|
| エネルギー 温暖化 | 省エネルギー活動 | 非生産時の待機電力を1/2へ低減 高効率機器の導入(照明、コンプレッサー、油圧ユニット等) 空調設備運転方法の更なる見直し 倉庫集約および保管方法の見直し Honda Green Action(環境マナー施策)のグループ全体での展開 サーバー運転改善による台数低減および空調負荷低減 |
| | 輸送効率向上 | モーダルシフトの拡大、輸送距離の短縮 積載率向上および包装仕様低減によるトラック便数低減 |
| | 新エネルギー導入 | ホンダソルテック製太陽電池の導入(2010年度は合計2.4MWを国内各事業所に導入) |
| 環境負荷物質 | VOCの低減 | 塗装ラインの水溶性化 研究開発段階の試作モデルにおける低VOC塗料の採用 |
| 資源循環 | 廃棄物等の低減 | 発生端材二次活用の拡大 洗浄液のリサイクル拡大による廃液低減 生産連結*での「社外直接埋立てゼロ化」の2007年からの継続 リターナブル容器の拡大、エコ包装化などによる包装資材低減 |
| | | IMAバッテリーの自主回収システムでの全数適正処理 |
| | 水資源使用量の低減 | 雨水およびリサイクル水活用の拡大 |

※本田技研工業(株)の全5製作所と連結対象の直接取引先全て

日本における今後の取り組みの方向性

今回新たに定めたHonda環境ビジョン(P.8参照)にもとづき、今後CO₂排出量低減をはじめとする、あらゆる環境負荷の最少化、化石エネルギーや資源使用の最少化を進めていきます。

製品については「2020年製品CO₂低減目標」(P.10参照)にもとづき、日本でも目標達成を目指してグローバルで支援していきます。

今までも、製品ライフサイクル全体の環境負荷を低減するため、自らの企業活動によって発生する環境負荷の影響の大きさも認識し、各部門で目標を設定し、取り組みを推進してきました。今後、Honda環境ビジョンの達成に向けては、サプライチェーンも含めた企業活動全体での取り組みを強化することが重要だと考え、2011年にグリーン購買ガイドラインを改定し、温室効果ガス排出量を中心としたサプライチェーンの環境マネジメントも積極的に推進していきます。

企業活動については、Honda環境ビジョンの実現に向けた具体的な中期計画を作成しております。この計画ではCO₂低減目標を、今までの生産領域のみの設定からHondaと主なグループ会社*へと範囲を拡大して目標達成を目指していきます。また、グローバルに先駆け、CO₂以外(水・廃棄物・VOC・製品リサイクル率)についても日本では企業活動において、低減目標を設定して推進していきます。

日本の企業活動における中期環境取り組み計画

| 2020年に向けた取り組みの方向性 | | 中期(2011~13年度)における環境取り組み計画 |
|-------------------|--|--|
| 気候変動・エネルギー | 製品ライフサイクル観点全体での取り組み強化 | 企業活動(Hondaと主なグループ会社*1) 売上高当りCO₂原単位：2013年度までに5%低減(2000年度比) <ul style="list-style-type: none"> ・2013年生産開始予定の寄居工場における先進環境対応技術の導入と、そのグローバル展開に向けた準備 ・工程毎エネルギー使用量のベンチマーク展開による、エネルギー効率の高位平準化 ・Honda Green Actionと設備運用改善による、省エネルギー活動の推進 ・グリーン購買ガイドラインの改定などによる、サプライチェーンでの温室効果ガス排出量の把握と低減の推進 |
| | | 輸送領域(荷主範囲) トンキロ当りCO₂原単位：2013年度までに10%低減(2006年度比) <ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフト、トラック燃費向上などの推進による、各地域での輸送効率向上 |
| 資源循環・水資源 | 3R(リデュース、リユース、リサイクル)の更なる進化 | 企業活動(Hondaと主なグループ会社*1) 売上高当り廃棄物等発生量原単位：2013年度までに5%低減(2000年度比) <ul style="list-style-type: none"> ・生産における歩留まり向上による副産物の低減など、資源リデュース取り組みの強化 ・サプライヤーと連動した金属二次材の活用推進強化 ・包装資材の低減 |
| | | 企業活動(Hondaと生産系連結会社*2) 廃棄物直接埋立ゼロ化の継続 <ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物適正処理の管理継続 |
| | 使用済み製品リサイクル 四輪車ASRリサイクル率：70%以上を維持 二輪車リサイクル実効率：2015年までに95% <ul style="list-style-type: none"> ・リサイクル実効率の維持向上と、資源循環に向けたリサイクルの質向上 | |
| | 水使用量の最少化 | 企業活動(Hondaと主なグループ会社*1) 売上高当り水使用量原単位：2013年度までに5%低減(2000年度比) <ul style="list-style-type: none"> ・リサイクル水や雨水等の活用 ・節水活動などによる、使用量低減 |
| 環境負荷物質 | 生産工程でのVOC排出低減 | 企業活動(生産領域) 四輪車体塗装面積当りVOC排出量原単位：2013年度までに30%低減(2000年度比) <ul style="list-style-type: none"> ・塗装工程におけるVOC排出量の低減技術進化と、海外や二輪塗装工程への水平展開 |
| 生物多様性 | Honda生物多様性ガイドラインに基づく、地域に根ざした保全取り組み | 企業活動としての取り組み： <ul style="list-style-type: none"> ・生態系の破壊に繋がる、有害物質、水利用、サプライチェーンへの啓蒙 ・国内各事業所における生物多様性生態系調査 ・事業所別指針策定、実施要領・ノウハウ構築 ・海外事業所対応の検討 |

※1 本田技研工業(株)と(株)本田技術研究所、ホンダエンジニアリング(株)、(株)ホンダアクセスの範囲

※2 ※1で示した会社と購買領域連結対象の直接取引先すべて

日本の環境マネジメント体制

1 環境経営推進体制

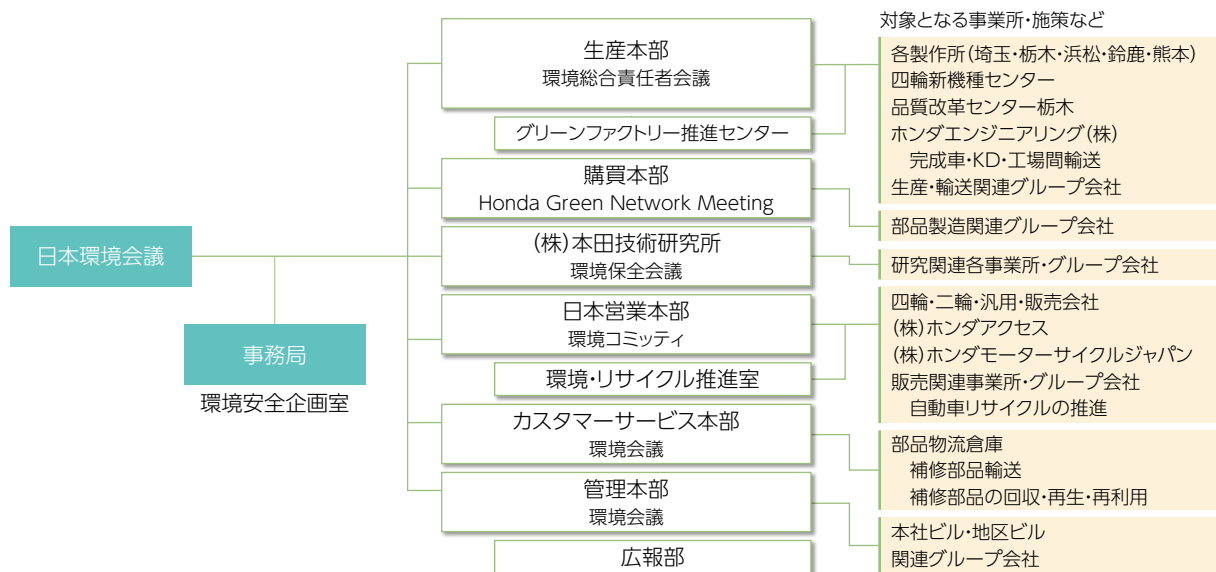
国内での環境保全活動の実行レベルを高め、先進性を維持することを目的に、Hondaは1991年12月に「日本環境会議」を設置しました。各部門に関連する事業所・輸送領域・グループ会社の環境負荷低減および製品・部品リサイクルなどの推進を図るため、各部門においても会議体や連絡会を設けています。同会議には、生産・購買・日本営業・カスタマーサービス・管理・本田技術研究所の役員や責任者が参加し、運営されています。

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しての対応施策の提案を行い、日本における

環境取り組みの継続的な維持・改善を図っています。各部門（本部）は、「日本環境会議」で決定された中期環境取り組み計画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図



2 環境監査

特に環境影響の大きい生産本部は下記内容での取り組みを行っています。

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。

2010年度は、国内生産事業所のうち栃木・埼玉・浜松・鈴鹿・熊本の5製作所のISO14001のシステムを統合した運用を開始しました。

これは、各生産事業所が各々に受けていた環境マネジメントシステムをひとつに統合し、外部認証機関による認証を受けたものです。

これにより、国内5製作所がひとつの環境マネジメントシステムによって運用されるようになり、遵法性・環境施策のPDCA展開・環境方針の一貫性等、推進レベルの継続的向上を狙った管理が今まで以上にできるようになりました。

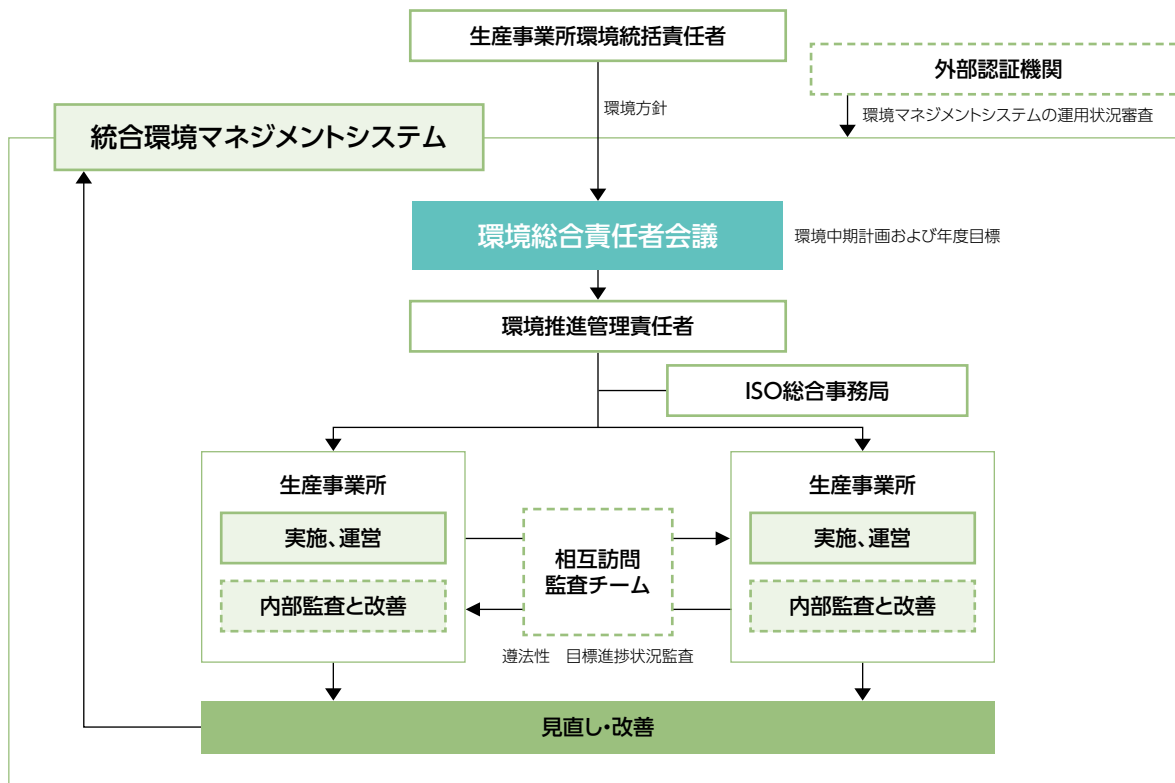
また、この生産事業所環境マネジメントシステムに対し、生産

事業所内部監査、生産事業所相互訪問監査などの内部監査と、審査登録機関の外部監査を実施しています。

昨年度の外部監査においては、17件の観察事項がありまし

た。指摘事項に対しては、迅速な是正対応を図っています。また、内部監査強化の為、内部監査員の育成も行い、昨年度は107名増加しました。

環境マネジメント体制図



3 環境に関する順法状況と汚染防止体制

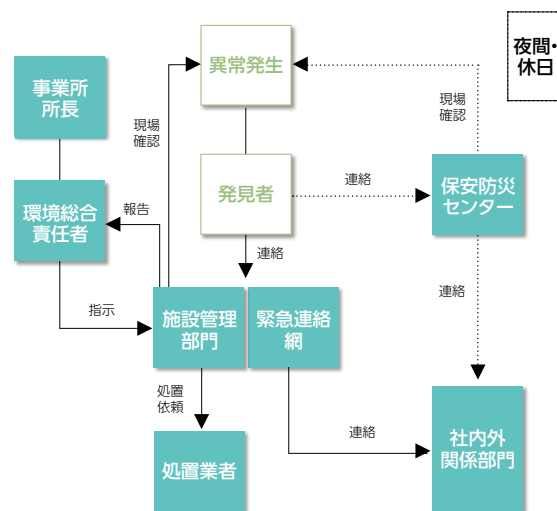
製品リコールへの対応

製品に環境上の不具合が発生する可能性があるかと判断した場合には、法令に基づき適切かつ迅速にリコール等の市場措置を実施しています。2010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。これにより2011年に発生した東日本大震災による環境汚染を未然に防止することが出来ました。

緊急事故への対応



法令の遵守

2010年度、排水規制(BOD)に係わる協定値超過が1件、日常管理の中では、排水処理などを含めた苦情、要望が2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>



4 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に行っています。

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。

Honda Green Action活動

環境取り組みを展開していく上では、社内の従業員一人ひとりの環境意識を高め、自らできることは確実に取り組むことが必要です。2009年に「Honda Green Action」の統一ワードをつくり、従業員個人を対象に活動を開始しました。2010年からはグループ全体に活動の輪を広げています。

まずは無駄な環境負荷低減のために個人レベルでできることを、「環境マナー」として事例を整理しPRしてきました。さらに良い取り組み事例は、工夫したところなどを取材し、社内TVおよび社内イントラネットなどでPRをしています。これらの活動により、従業員一人ひとりが日常行動における環境負荷低域を行うレベルをさらに向上させています。



5 環境会計

Hondaでは、環境経営を実践的に推し進め、自ら掲げたHonda環境ビジョンを達成するために、従来の環境保全活動に関わるコスト集計に加え、2010年度実績からは、環境保全に伴う経済効果、及び環境効率の情報開示を開始します。これらデータは、企業評価指標としての社会への情報開示はもとより、「環境対応」に関する経営判断ツールとして活用してまいります。

2010年度の環境に関わる費用は、将来を見据えた研究開発費、及び環境取り組みのさらなる加速で管理活動コストが増え、前年比105%だったものの、環境に関わる投資については、前年度比34%の減少となりました。

2010年度・環境保全コスト

| 分類 | 主な取り組みの内容 | 2010 | | 2009 | | |
|---------------|---|---|--------------|--------------|--------------|-------|
| | | 投資額 (百万円) | 費用額 (百万円) | 投資額 (百万円) | 費用額 (百万円) | |
| 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 | 1,720 | 2,200 | 8,003 | 2,271 |
| | 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 ※15事業所に約1.9万枚、2.4MWの太陽電池を設置 | 3,698 | 576 | 591 | 459 |
| | 資源循環コスト | ●廃棄物の処理・処分・減量化・低減・リサイクル等 | 87 | 989 | 30 | 1,046 |
| 上下流コスト | ●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 | 119 | 849 | 1,036 | 791 | |
| 管理活動コスト | ●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、社員への環境教育等 ※環境広報活動のための費用 | 170 | 4,306 | 0 | 3,908 | |
| 研究開発コスト | ●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 ※EV(電気自動車)、プラグインハイブリッドを含む先進環境対応車の研究開発 | 7,382 | 173,293 | 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 ※ピーチクリーン活動、「水源の森」保全活動 | 0 | 222 | 0 | 164 | |
| 環境損傷対応コスト | ●土壌汚染の修復等 | 0 | 33 | 0 | 11 | |
| 合計 | | 13,176 | 182,468 | 19,925 | 173,596 | |

- 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)
 (株)本田技術研究所
 ホンダエンジニアリング(株)
 ● 集計対象期間 開始：2010年4月1日
 終了：2011年3月31日
- 2) 公表した数値には一部推計値を含みます。
 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。

物量効果

| | | 2010年度 | 2009年度 | 差異 |
|--------------------------------------|---------------------|---------|---------|---------|
| エネルギー使用量* | TJ | 13,600 | 13,100 | 500 |
| 水使用量 | 1,000m ³ | 4,700 | 4,600 | 100 |
| CO ₂ 排出量 | t-CO ₂ | 561,200 | 628,200 | ▲67,000 |
| 輸送によるCO ₂ 排出量 (荷主責任範囲) | t-CO ₂ | 65,100 | 72,400 | ▲7,300 |
| 廃棄物総排出量 | t | 166,100 | 163,800 | 2,300 |
| ASRリサイクル率 | % | 85.0 | 81.6 | 3.4 |
| VOC排出量 | t | 2,370 | 3,300 | ▲930 |
| PRTR排出量 | t | 880 | 980 | ▲100 |

※改正省エネ法による換算係数を使用

経済効果

●収益・費用低減の実質効果

| 有価物売却益 | | 約29億円 |
|------------------|----------------|-------|
| 省エネルギーによる 費用減 | 設備導入による低減 | 約4億円 |
| | マナー施策含む工夫による低減 | 約1億円 |
| 合計 | | 約34億円 |

●顧客効果

Hondaは、製品の燃費向上を通じて、CO₂排出量低減に努力してまいりました。

四輪車「一台あたりの平均燃費」の低減を通じて得られた日本国内の顧客効果は、2010年度で約85億円、2000年以降の累計効果で、1,536億円になりました。

●顧客効果の算出方法

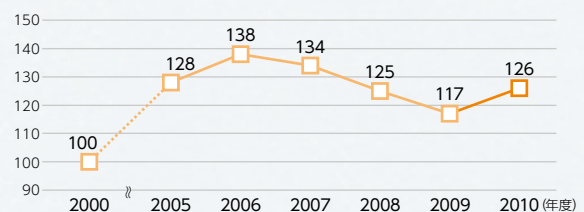
- 年度毎の平均燃費差*1×平均走行距離*2×各年度平均ガソリン単価*3×保有台数*4
 ※1 10-15モード燃費を使用
 ※2 国土交通省「自動車輸送統計」による平均年間走行距離=10,000km
 ※3 財団法人日本エネルギー研究所石油情報センター出典
 ※4 新車販売台数+平均車歴を考慮した累積台数

環境効率

Hondaでは、下記の計算式で環境効率を定義し、自社における環境経営効率を計ることで、より先進的な環境経営を実践しています。2000年度を基準とし、2010年では環境効率は、約26%の向上を果たしました。

★計算式=環境負荷(CO₂排出量)÷事業規模(売上高)

環境効率レート



日本国内の環境負荷実績

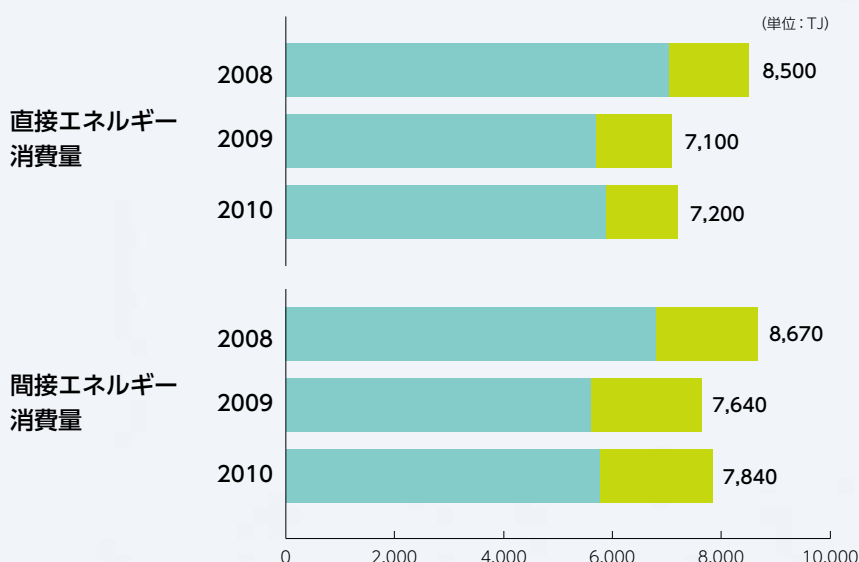
Hondaは、生産領域において地域が誇れる工場のあるべき姿をめざす「グリーンファクトリー計画」を推進しています。また、生産領域のみならず非生産領域においても、グリーンロジスティクス・グリーンディーラー・グリーンオフィスなどを推進し、省エネルギーや廃棄物削減などの環境負荷低減取り組みを各事業所で展開しています。

※東日本大震災の影響で一部日本のデータに推計が含まれています。
 ※把握社数の増加及びデータの精査によって、過去に遡って数値の修正を行いました。
 ※合計値が3桁以上の場合、有効数字3桁で表示しています。

1 エネルギー消費量



■生産 ■非生産



【集計対象範囲】

日本国内のHondaグループの連結会社・関連会社すべて

※購入電力は、日本国内に関しても3.6[GJ/MWh]でジュールへ変換

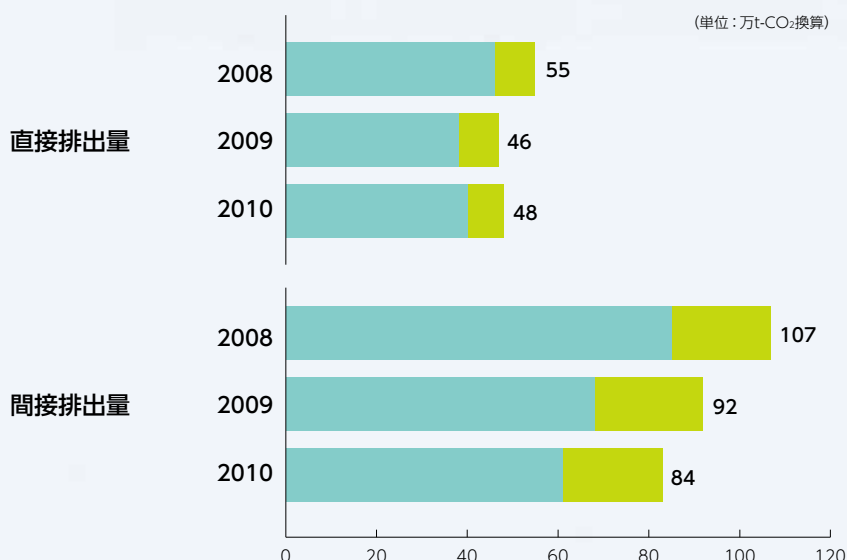
※主に固定源からのエネルギー消費量を算出

※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

2 温室効果ガス排出量



■生産 ■非生産



【集計対象範囲】

Hondaグループの連結会社・関連会社すべて

※温室効果ガス算出方法は、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"とWRI/WBCSD(2004), "The Greenhouse Gas Protocol (Revised Edition)"を参照

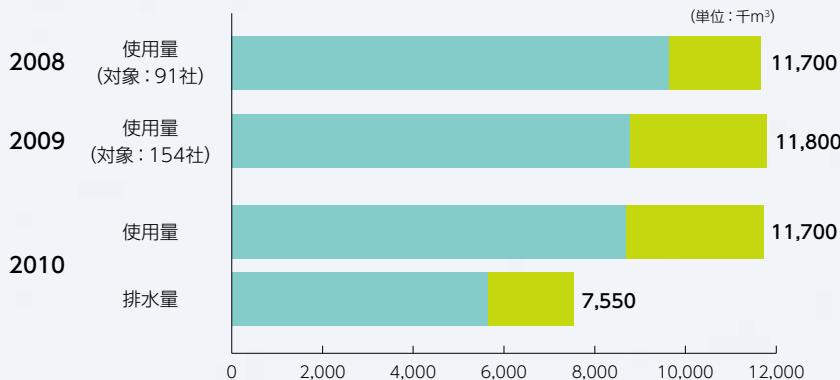
※購入電力からのCO₂排出量は、電力会社ごとの最新の係数をもとに算出

※主に固定排出源からの温室効果ガス排出量を算出

3 水資源使用量／排水量



■生産 ■非生産



【集計対象範囲(2010年度)】

〈水資源使用量〉

本田技研工業(株)と連結子会社および
関連会社の計147社

〈水資源排水量〉

本田技研工業(株)と連結子会社および
関連会社の計135社

※2008年度実績より、非生産会社を集計対象に追加

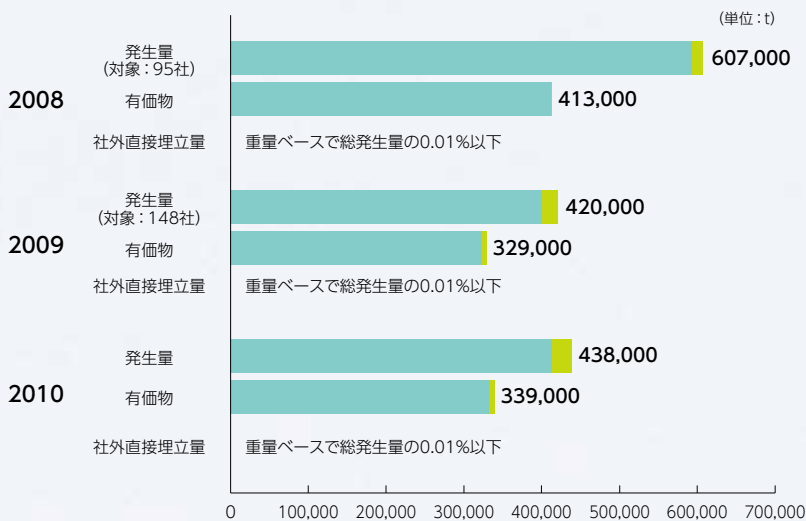
※2010年度実績より、排水量実績を新規に開示

※非生産拠点の排水量は推計値を含む

4 廃棄物等



■生産 ■非生産



【集計対象範囲(2010年度)】

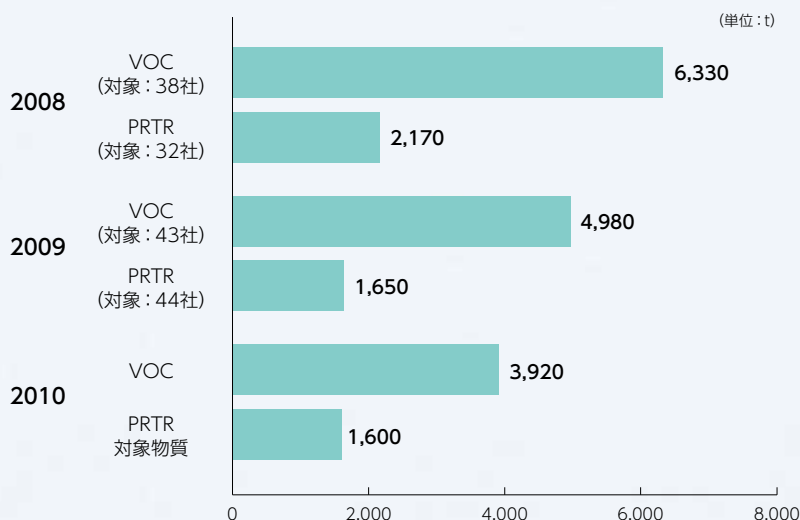
本田技研工業(株)と連結子会社および
関連会社の計145社

※社外直接埋立量の%は重量を基準に計算

5 その他排出物



■生産



【集計対象範囲(2010年度)】

〈VOC排出量〉

本田技研工業(株)と連結子会社および
関連会社のうち生産系会社の計42社

〈PRTR対象物質排出量〉

本田技研工業(株)と連結子会社および
関連会社のうち生産系会社の計42社

※2009年度以前は一部非生産会社を含みますが、
本年度からは影響力の大きい生産会社のみ
絞って報告しています。

2010年度の目標・実績と2011年度目標

| 領域 | 方針 | | 2010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 排出量の低減(原単位) お取引先 ^{*1} 水資源使用量(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} 埋立ゼロ化の継続 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にもとづく化学物質管理の推進 |
| 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 | エネルギー消費原単位：30%低減(1990年度比) CO ₂ 排出量：40.0万t-CO ₂ — |
| | | ゼロエミッション ^{*2} | 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)：30.7g/m ² |
| 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 | CO ₂ 排出量原単位：82.89g-CO ₂ /トンキロ(四輪完成車輸送) CO ₂ 排出量原単位：2006年度比14%低減(補修部品輸送) 倉庫CO ₂ 排出量原単位：2007年度比30%低減(補修部品) |
| | | 包装資材の低減 | ノックダウン部品：包装資材原単位45%低減(2000年度比) — |
| 販売領域 | 四輪車 | グリーンディーラーの推進 | 四輪販売会社(連結+関連会社)CO ₂ 排出量原単位：前年度比1%低減 |
| | 二輪車 | | 二輪販売会社(連結会社)CO ₂ 排出量原単位：前年度比1%低減 |
| | 汎用製品 | | 汎用製品販売会社(連結会社)CO ₂ 排出量原単位：前年度比1%低減 |
| 資源循環・3R領域 | 四輪車 | 使用済み自動車の適正処理 | 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 | 使用済み二輪車の適正処理 | セーフティーネットとしての安定稼働の継続 |
| | 部品 | 部品回収・再利用の拡大 | 再利用部品の拡充と回収の拡充 — |
| オフィス領域 | グリーンオフィスの推進 | 省エネルギー | 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%低減 ^{*3} |
| | | 資源の有効活用 | 国内グループ会社16社全事業所での廃棄物等発生量：2009年度比1%低減 ^{*3} 地域住民、自治体と一体となった近隣清掃活動1回/年以上事業所単位で参加 — |
| 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 | CO ₂ 排出量：15万t-CO ₂ — |
| | | ゼロエミッション ^{*2} | 廃棄物等発生量：0.58万t — |
| 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 | CO ₂ 排出量：20,638t-CO ₂ CO ₂ 排出量原単位：12%低減(2000年度比) |
| | | ゼロエミッション ^{*2} | 廃棄物等発生量原単位：4%低減(2006年度比) 廃棄物等発生量：1,969t |
| ホンダアクセス | オフィスのグリーン化 | 省エネルギー | CO ₂ 排出量原単位：10%低減(2000年度比) |
| | | 資源の有効活用 | 廃棄物等発生量原単位：30%低減(2000年度比) — |
| | 用品物流のグリーン化 | 包装資材の低減 | 包装資材使用量原単位：65.1%低減(2000年度比) |
| | | 輸送効率の向上 | — |

※1 お取引先：連結対象の直接取引先全て(本年度からグループ取引先という表記から変更しました。)

※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 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)ジャパントクノ、(株)ホンダファイナンス、(株)レインボーマーターズスクール、希望の里ホンダ(株)、ホンダアルアンドデー太陽(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年度中に中央航業(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.48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

| 2010年度実績 | 達成度 | 2011年度目標 | 参照ページ |
|---|-----|---|-------|
| CO ₂ 排出量原単位：17.1%低減(2000年度比) | ○ | お取引先 ^{*1} 温室効果ガス排出量原単位の低減 | P.59 |
| 水資源使用量原単位：12.3%低減(2009年度比) | ○ | お取引先 ^{*1} 水資源使用量の把握と水資源使用量原単位の低減 | |
| (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 | |
| 廃棄物等発生量原単位：6.8%低減(2009年度比) | ○ | お取引先 ^{*1} 廃棄物等発生量の把握と廃棄物等発生量原単位の低減 | P.58 |
| (Honda製品化学物質管理基準書にもとづく管理の継続) | ○ | Honda製品化学物質管理基準書にもとづく化学物質管理の継続 | |
| エネルギー消費原単位：17.2%低減(1990年度比) | × | 四輪車生産1台あたりのCO ₂ 排出量原単位：前年度比1%低減 | P.61 |
| CO ₂ 排出量：37.1万t-CO ₂ | ○ | 二輪車生産1台あたりのCO ₂ 排出量原単位：前年度比1%低減 | |
| — | — | 水資源使用量原単位の維持 | P.62 |
| 埋立処分ゼロ継続達成 | ○ | 社外直接埋立量ゼロ継続 | |
| 計画に沿った発生端材2次活用拡大実施 | ○ | 廃棄物等発生量原単位の維持 | |
| VOC排出原単位(四輪)：31.0g/m ² | △ | VOC排出量原単位の維持 | P.65 |
| CO ₂ 排出量原単位：74.20g-CO ₂ /トンキロ(四輪車完成車輸送) | ○ | CO ₂ 排出量原単位：前年度比1%低減(完成車物流とノックダウン物流) | |
| CO ₂ 排出量原単位：2006年度比21%低減(補修部品輸送) | ○ | CO ₂ 排出量原単位：2000年度比53%低減(補修部品輸送) | P.66 |
| 倉庫CO ₂ 排出量原単位：2007年度比38%低減(補修用部品) | ○ | 倉庫CO ₂ 排出量原単位：2000年度比40%低減 | P.67 |
| ノックダウン部品：包装資材原単位54%低減(2000年度比) | ○ | ノックダウン部品：包装資材原単位：前年度比1%低減 | |
| — | — | 補修用部品：[梱包資材の簡易化継続] | P.69 |
| 四輪販売店(連結+関連会社)CO ₂ 排出量原単位：5.7%低減(2009年度比) | ○ | 四輪販売会社CO ₂ 排出量原単位：前年度比1%低減 | |
| 二輪販売会社(連結会社)CO ₂ 排出量原単位：前年度比0.9%低減 | ○ | 二輪販売会社CO ₂ 排出量原単位：前年度比1%低減 | P.70 |
| 汎用製品販売会社(連結会社)CO ₂ 排出量原単位：前年度比6%低減 | ○ | 汎用製品販売会社CO ₂ 排出量原単位：前年度比1%低減 | P.72 |
| 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 | |
| 1.1万本のバンパー回収により、樹脂(ポリプロピレン)24t再生 | ○ | 使用済み自動車からの資源リサイクルの取り組み | P.74 |
| 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 | |
| 市場動向に合わせた対象部品の回収と再利用率の維持継続 | △ | 再生部品の回収と再利用の継続 | P.73 |
| — | — | IMAバッテリーの回収拡大 | |
| 16社全事業所でのCO ₂ 排出量：2009年度比7.9%低減 | ○ | 国内グループ会社16社全事業所でのCO ₂ 排出量：前年度比1%低減 | P.77 |
| 16社全事業所での廃棄物等発生量：2009年度比11.8%低減 | ○ | 国内グループ会社16社全事業所での廃棄物等発生量：前年度比1%低減 | |
| 地域住民、自治体と一体となった近隣清掃活動1回/年以上事業所単位で実施 | ○ | (継続実施) | — |
| — | — | 水資源使用量原単位の維持 | |
| CO ₂ 排出量：15.2万t-CO ₂ | △ | CO ₂ 排出量原単位：2000年度比17%低減 | P.80 |
| — | — | 水資源使用量原単位：2000年度比35%低減 | |
| 廃棄物等発生量：0.61万t | △ | 廃棄物等発生量原単位：2000年度比41%低減 | |
| — | — | PRTR排出量の継続的低減 | P.81 |
| CO ₂ 排出量：18,495t-CO ₂ | ○ | CO ₂ 排出量原単位：2000年度比13%低減 | |
| CO ₂ 排出量原単位：19%低減(2000年度比) | ○ | 水資源使用量原単位：前年度比7%低減 | |
| 廃棄物等発生量原単位：12%低減(2006年度比) | ○ | 廃棄物発生量原単位：2006年度比10%低減 | |
| 廃棄物等発生量：1,795t | ○ | PRTR排出量の低減の継続 | P.82 |
| CO ₂ 排出量原単位：28%低減(2000年度比) | ○ | CO ₂ 排出量原単位：2000年度比18%低減 | |
| 廃棄物発生量原単位：38%低減(2000年度比) | ○ | 廃棄物発生量原単位：2000年度比23%低減 | |
| — | — | 水資源使用量原単位：2008年度比3%低減 | |
| 包装資材使用量原単位：68.4%低減(2000年度比) | ○ | — | — |
| — | — | 輸送CO ₂ 排出量原単位：2008年度比3%低減 | |

●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



日本国内での取り組み

次世代のために技術の進化をめざして

商品開発領域

Hondaは、商品のライフサイクルにおいて環境負荷の低減効果が最も高い使用段階における環境対応を積極的に推進しています。Hondaは、燃費の向上(CO₂の低減)、排出ガスのクリーン化、代替エネルギー製品の開発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と環境技術

| | 四輪車 | 二輪車 | 汎用製品 |
|--------------|---|--|---|
| 燃費の向上 | <ul style="list-style-type: none"> ●ハイブリッド車ラインナップの充実化 | <ul style="list-style-type: none"> ●CBR250R | <ul style="list-style-type: none"> ●iGXシリーズ ●BF115 |
| 排出ガスのクリーン化 | <ul style="list-style-type: none"> ●総排出量の低減 ●低排出ガス車の拡大 | <ul style="list-style-type: none"> ●4ストローク化技術 ●PGM-FI化技術 ●キャタライザー装置技術 | <ul style="list-style-type: none"> ●BF115 ●iGXシリーズ |
| 代替エネルギー製品の開発 | <ul style="list-style-type: none"> ●FCXクラリティ開発とリース販売 ●燃料電池電気車、国内導入推進 | <ul style="list-style-type: none"> ●EV-neoリース販売 | — |
| 3R設計の推進 | リデュース設計/リユース・リサイクル設計の取り組み 化学物質(重金属4物質)削減取り組み | | |
| 騒音の低減 | <ul style="list-style-type: none"> ●エンジン騒音低減技術 ●吸気音、吸気放射音低減技術 ●排気音、排気放射音低減技術 | — | <ul style="list-style-type: none"> ●iGX/GX ●MCHP1.0K2 |



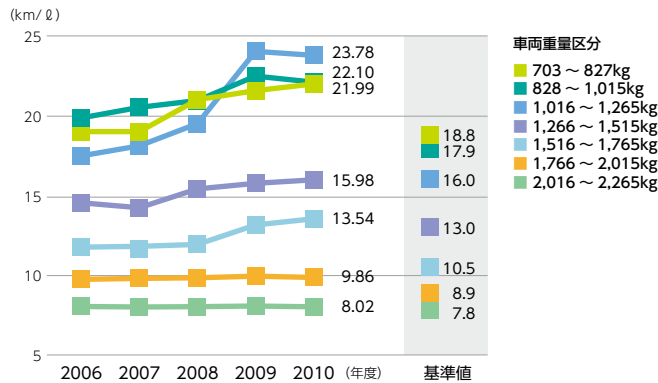
四輪車の取り組み

I 燃費の向上

気候変動の原因とされるCO₂の低減に向けて、Hondaはさまざまな燃費向上技術を導入しています。2010年度には新たにフィットハイブリッドを発売するなどハイブリッド車のラインナップをさらに充実させただけでなく、その他のガソリン車もさらに燃費を向上させた機種を発売しました。2010年度の平均燃費は、約37.6%の向上(2000年度比)となりました。

2010年度の「平成22年度燃費基準+15%」以上の燃費を達成した車両の販売台数は、乗用車全体の年間販売台数の約87.6%となりました。

平成22年度燃費基準達成車による区分平均燃費の推移



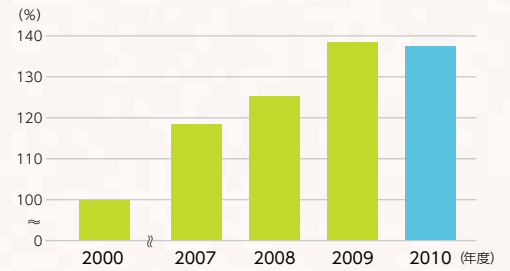
エコドライブ支援装置の装備実績

Hondaは、お客様が実際に車を運転する時、お客様のエコドライブを支援する装置を多くの機種に装備しています。Hondaでは、従来から装備を拡大してきた燃費計などのエコドライブ支援装置のほか、より多面的にお客様の運転状況を解析し、リアルタイムにエコドライブ状況をお知らせしたり、エアコンなどを最適に制御したりすることでお客様の実用燃費の向上をより効果的にサポートするエコアシスト[®]の適用拡大もしています。

2010年度の国内乗用車におけるエコドライブ支援装置の装着率は97%となり、そのなかでもエコアシストの装着率は全体の30%となりました。

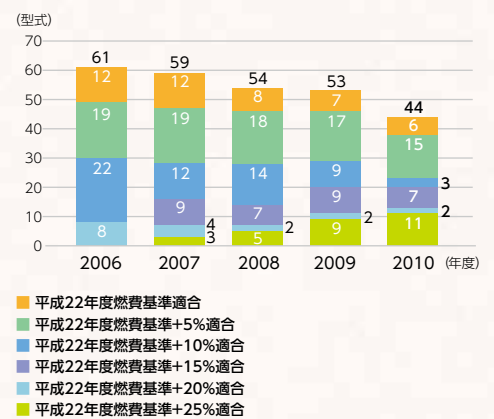
※エコアシストとは、実用燃費を向上させるため、車が自動的にエンジン・モーター・CVT・および空調システムの制御をし、燃費優先モードに切り替える「ECONモード」とアクセル・ブレーキ操作のエコ運転度合いに応じて速度計の背景色などの変化で燃費走行状況を視覚的に知らせる「コーチング機能」またはエコドライブ度を採点して表示する「ティーチング機能」等を搭載したシステムの総称。

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年度燃費基準適合型式の推移

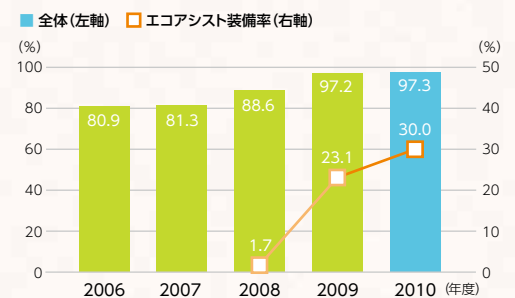


Ecological Drive Assist System



エコアシストの搭載例(インサイト)

エコドライブ支援装置の装備率の推移



「フィット」の燃費向上技術

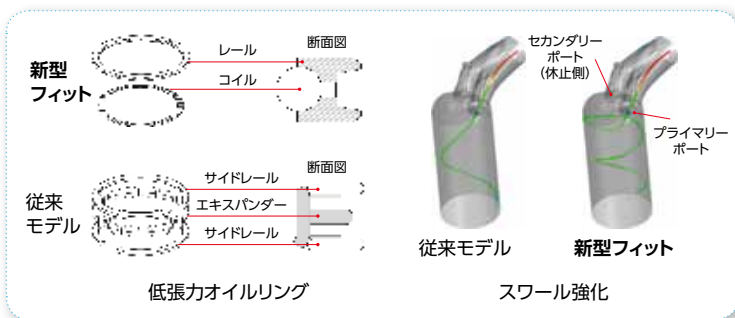
2010年10月に低燃費で好評を頂いていた「フィット」をマイナーモデルチェンジし、1.3ℓのCVT車では国土交通省審査の10・15モード燃費値で24.5km/ℓ*1を実現し、「平成22年度燃費基準+25%」を達成。JC08モードにおいても20.6km/ℓの低燃費を実現し「平成27年度燃費基準」を達成しました。

燃費向上を実現する為に、ピストンパターンコーティング*2のパターン配置を変更しオイル保持性の向上を行ったり、冷却水の流路であるウォータージャケットにスパーサーを追加し、熱間時のピストンクリアランスを最適に確保したり、低張力オイルリングやテフロンコーティングを施したクランクシャフトオイルシールを採用するなどのフリクション低減技術を投入しました。

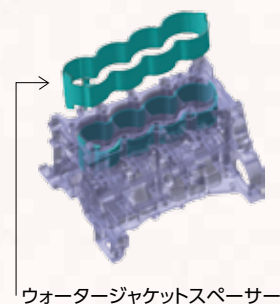
また、さらなる燃費向上を図るために1気筒当たり2つある吸気ポートをそれぞれ異なる形状にしてスワールを強化し、シリンダー内の混合気分布を最適化して燃焼を安定化させ、より多くのEGR(排出ガス再循環)導入を行なっています。

*1 Gグレード

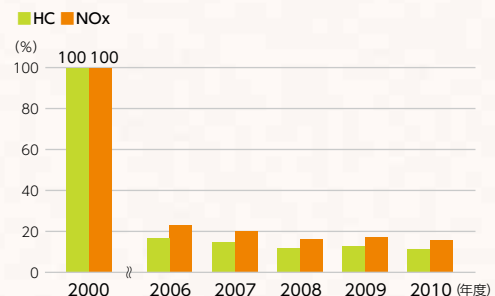
*2 ピストンスカートの表面コーティングにドット状のパターンを施したもの



ピストンパターンコーティング



HC、NOx総排出量の推移(2000年度を100とした場合)



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

※ 日本における総排出量(貨物・軽貨物を除く)

2 排出ガスのクリーン化

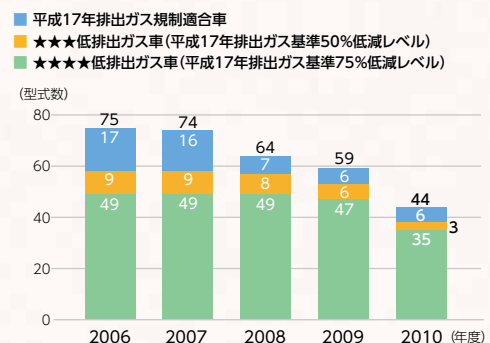
炭化水素と窒素酸化物の総排出量推移

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。2010年度は、HC総排出量を88.5%、NOx総排出量を84.5%低減(2000年度比)しました。

「低排出ガス車」認定車機種数と販売実績

Hondaは、2003年度からすべての発売機種において平成17年排出ガス規制に全機種で適合を完了し、「★★★★低排出ガス車」又は「★★★低排出ガス車」の認定機種をさらに拡大しています。2010年度の「低排出ガス車」認定対応機種の販売台数は559,178台で、国内乗用車販売台数の98.2%に達し、その中でも平成17年排出ガス基準75%低減レベルである「★★★★低排出ガス車」の割合が95.3%に達しました。

排出ガス規制適合車および低排出ガス車型式数



注)軽貨物平成19年排出ガス規制適合車2型式を除く

2010年度に販売された「低排出ガス車」認定
(平成17年排ガス規制)取得機種

| | |
|------------------------------|-------------|
| ★★★★低排出ガス車 (75%低減レベル):2機種 | フィット ハイブリッド |
| | フリード スパイク |

3 代替エネルギー製品の開発

燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」を福岡県庁に納車

2010年10月、Hondaは燃料電池電気自動車の専用モデルとして設計された「FCXクラリティ」を福岡県庁に納車しました。燃料電池電気自動車「FCXクラリティ」の国内における地方自治体への納車は、今回の福岡県庁が初めてとなります。

「FCXクラリティ」は、Hondaが将来の究極のモビリティと考える走行中にCO₂を全く排出しない燃料電池電気自動車で、専用モデルだからこそできる新たなデザイン、パッケージ、ドライブフィールを提供しています。「FCXクラリティ」は2008年より日米でのリース販売を開始。既に国内では内閣府や環境省、帝都自動車交通(株)などへ、米国では個人ユーザーへリース販売も行っています。

Hondaなど13社が燃料電池電気車に関する共同声明を発表、2015年国内導入目指す

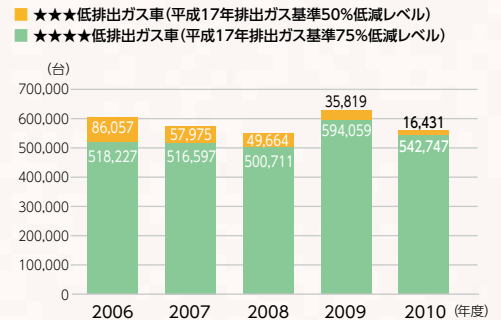
Honda、トヨタ自動車、日産自動車の自動車会社3社と、エネルギー事業者10社は2011年1月、3項目からなる「燃料電池電気自動車の国内市場導入と水素供給インフラ整備に関する共同声明」を発表しました。

声明文では、自動車会社の事業方針、エネルギー事業者の事業方針、双方の協力関係を宣言、自動車会社3社は、2015年に首都圏、中京、関西、福岡の4大都市圏を中心とした国内市場にCO₂を排出しない燃料電池電気車(FCV)の量産車を導入し、一般消費者に販売するために開発を進めていると発表。水素供給業者は、FCV量産車の初期市場創出のため、2015年までに100カ所程度の水素供給インフラの先行整備を目指し、自動車会社と共同でFCVの導入拡大と水素供給インフラ網の整備に取り組むというものです。

2010年6月には政府の「エネルギー基本計画」の見直しが閣議決定され、2015年からのFCV普及を目指す方針が固まりました。この結果、水素の取り扱いなどの主要な規制を2012年度までに見直すことが決まり、FCVの普及への道筋ができました。今回の共同声明は、国の後押しに応じて、FCV事業を各社が開始するという宣言です。今後は、13社を中心に4大都市圏ごとに分科会を設立し、FCV量産時に必要な水素供給インフラの最適配置などを検討していきます。

共同声明を発表したのは以下の13社です。Honda、トヨタ自動車(株)、日産自動車(株)、JX日鉱日石エネルギー(株)、出光興産(株)、岩谷産業(株)、大阪ガス(株)、コスモ石油(株)、西部ガス(株)、昭和シェル石油(株)、大陽日酸西部ガス(株)、東京ガス(株)、東邦ガス(株)。

販売実績の推移



福岡県庁での「FCXクラリティ」納車式



水素供給インフラの先行整備のイメージ図

二輪車の取り組み

1 燃費の向上

2010年度は、国内市場に新規投入した、アイドルリングストップシステムを搭載し環境性能に優れたPCXが多くのお客様に支持していただけたこと、また2009年に燃費性能向上技術を搭載し発売したスーパーカブ110が前年比400%へと大幅に拡販したことなどにより、平均燃費を昨年度より向上させることができました。

CBR250Rの燃費向上技術

Hondaは、市街地の走行から郊外のツーリングまで、幅広い用途で扱いやすい新型の軽二輪ロードスポーツモデル「CBR250R」を発売しました。

エンジンは新開発の水冷・4ストローク・DOHC・4バルブ・単気筒250ccであり、DOHCエンジンを搭載する二輪車では世界初^{*1}となるローラーロッカーアームを採用するとともに、オフセットシリンダーによってフリクションを低減させています。PGM-FI^{*2}（電子制御燃料噴射装置）に加え、O₂センサーの採用やマフラー内に装備したキャタライザー（触媒装置）との相乗効果により、高い環境性能を実現しています。

燃費性能では、国内250cc車ではトップクラスの49.2km/ℓ（60km/h定地走行テスト値）^{*3}を達成しました。

※1、3 Honda調べ（2011年3月時点）

※2 PGM-FI（Programmed Fuel Injection System）は、Hondaの登録商標です。

2 排出ガスのクリーン化

排出ガス成分のうち、HC（炭化水素）とNOx（窒素酸化物）はオゾンなど生成の大気汚染物質として影響があるためHondaはそれらの排出を低減してきました。

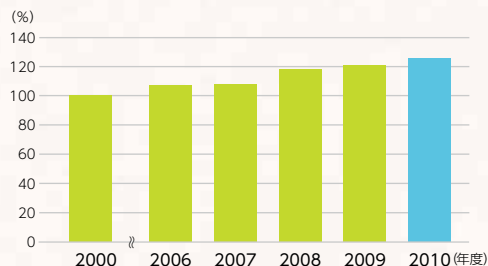
2010年度は全販売モデルが^{*}平成18年、平成19年規制適合になったことにより、さらに排出ガスの低減をはかりました。その結果、国内二輪の平均HC（炭化水素）+NOx（窒素酸化物）は2000年度比で1/5分以下にまで低下しました。

※平成18年（原付一種・軽二輪）、平成19年（原付二種、小型二輪）

この排出ガスグリーン化を達成するために適用した主な対応技術経緯は以下のとおりです。

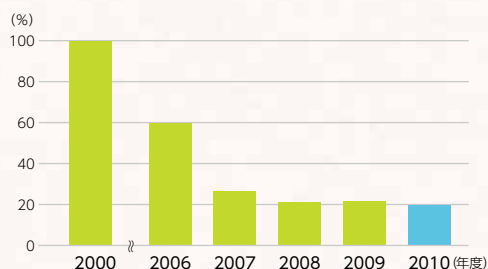
- ・4ストローク化：1997年12月に世界で販売している2ストロークエンジン搭載の二輪車を、4ストロークエンジンへ切り替えていく方針を発表し、国内では2008年からは全てを4ストロークエンジン車としました。
- ・PGM-FI化：2000年から2010年の間の前半は主に大型多気筒車への適用であったが、後半ではPGM-FIシステムの小型低コスト化を図り、50ccクラスまで適用拡大しました。
- ・キャタライザー装着：2000年から2010年の間の後半からは、新規開発した廉価で耐振、耐熱に優れた小型メタルハニカム触媒を適用拡大しました。

国内二輪平均燃費向上率（2000年度を100とした場合）



CBR250R

国内二輪平均HC+NOx低減率（2000年度を100とした場合）



2000年から2010年における排出ガスグリーン化および取り組みまとめ

| 年 | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2010年の姿 | |
|-------------|-------------------|--------------------|------|------|------|------|------|------|---------------------|------|------|------|----------------|--------------------|
| 国内排出ガス規制 | | 一次規制 (原付1種/軽二輪) | | | | | | | 二次規制 (原付2種/小型二輪) | | | | | |
| 排出ガス レベル | HC+NOx (新車平均値) | | | | | | | | | | | | ↑ 100% ↓ 0% | 2000年比 1/5以下を達成 |
| | 4ストローク化 | | | | | | | | | | | | ↑ 100% ↓ 0% | 100% |
| | PGM-FI化 | | | | | | | | | | | | ↑ 100% ↓ 0% | 約90% |
| | キャタライザー 装着 | | | | | | | | | | | | ↑ 100% ↓ 0% | 100% |
| 主な対応技術経緯 | | | | | | | | | | | | | | |

3 代替エネルギー製品の開発

Hondaは2010年12月原付一種*1クラスの電動2輪車「EV-neo」のリース販売を開始しました。

「EV-neo」は「クリーン」「静か」「低速域からの力強さ」といった電動車の特性に加え、新開発の急速充電器との組み合わせで完全放電からでも30分で満充電となるリチウムイオン電池を搭載。また使いやすく頑丈なりやデッキを装備、さらに同じく頑丈で使いやすいフロントバスケットをオプションで用意するなど配達業務などの様々なビジネス領域で幅広く使用できる本格的な電動二輪車です。

また「EV-neo」は走行時にCO₂、CO、HC、NOxを排出しないことはもちろん、石油の産出から走行に至るまでのすべての過程で排出するCO₂の合計でも同クラスのガソリンエンジンスクーターに比べ約60%低減と大幅に低減されます*2。



*1 第一種原動機付自転車、通称「原付」。ガソリンエンジン搭載車では排気量50cc以下、電動車などでは定格出力0.6kw以下の二輪車。

*2 対「トッデイ」比較。ガソリンCO₂排出量係数は環境省「温室効果ガス総排出量算定方法ガイドライン」(2320g/ℓ)、電力CO₂排出量係数はIEA「Energy Balance of OECD countries 2010 Edition」(410g/kWh)による。



EV-neo

4 3R設計の推進

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、液類の抜き取りやすさ向上、メンテナンス性向上、再生材の使用、環境負荷物質使用低減、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

ます。これら開発段階の取り組みを評価するため、二輪車では1992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はボディ骨格、エンジン、ミッションからネジにいたるすべての部品で、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。2011年3月に発売した新型の軽二輪ロードスポーツモデル「CBR250R」では、摩擦損失低減のため、動弁系にDOHCエンジンを搭載した二輪車として世界で初めてローラーロッカーアームを採用し、極めてコンパクトに配置する事でシリンダーヘッドを小型軽量化することに成功しました。

また、クランクシャフトを従来の転がり軸受けから滑り軸受けにすることで、クランクケースの小型・軽量化と高い静粛性を両立しています。

更に、完成車での部品点数を抑え軽量化を図る為、サーモスタットをシリンダーヘッドに内蔵しています。ボトムバイパス通路もエンジン内部に構成し、ホース等の部品点数を低減しながら暖機性の向上に貢献しています。

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。

二輪車でも2010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95%以上となっています。

「EV-neo」では樹脂製部品(フロアステップ、リアフェンダー、リアデッキ等)に再生樹脂材を使用しています。(樹脂材料中の約30%)。



CBR250Rエンジン

再生材を使用している主な外観パーツ



- ①フロントフェンダー
- ②フロントカバー
- ③ハンドルカバーフロント
- ④ハンドルカバーリア
- ⑤センターカバー
- ⑥フロアステップ
- ⑦アンダーカバー
- ⑧フロアサイドカバー
- ⑨リアデッキ
- ⑩リアフェンダー

他：バッテリーボックスカバー

汎用製品の取り組み

1 燃費の向上

汎用エンジン「iGX」シリーズは15%、船外機「BF115」は20%の燃費を向上

Hondaは、独自の回転数電子制御技術を採用した汎用エンジン「iGX」に4モデルを追加しシリーズ化を図るとともに、広範な搭載互換性や耐久信頼性で好評を得ているスタンダード仕様の「GX」シリーズを一部モデルチェンジし、国内での販売を2010年10月より順次開始しています。

新型の「iGX」シリーズ*1は最適な点火時期を実現するデジタル式点火装置(CDI)と高圧縮比の採用や、キャブレターセッティングの最適化による燃焼効率の向上をおこなっています。新GXエンジンの実用燃費は同排気量の従来GXエンジンに対し10%*2向上しています。さらにiGXエンジンは、オートスロットルの採用により、従来の同排気量のGXエンジンに対し15%*3向上しています。

2010年6月にフルモデルチェンジした新型の4ストローク船外機「BF115」(115馬力)は、空燃比をきめ細かく最適に制御できるLAFセンサー*4(リニア空燃比センサー)を持つ電子制御燃料噴射システム「PGM-FI」の採用しました。これによりクルージング時におけるリーンバーン(希薄燃焼)制御が可能となり、従来機に比べ燃費は20%向上し、クルージング領域における燃費は115馬力でクラストップ*5となりました。

※1 iGX240(最大出力5.9kW)、iGX270(最大出力6.3kW)、iGX340(最大出力8.0kW)、iGX390(最大出力8.7kW)の4モデル

※2 GX270/390 EPAモード作業時、3,000rpm運転時。(Honda調べ)

※3 iGX270/390 高圧洗浄機モード運転作業時(2分放水、1分止水)。(Honda調べ)

※4 排出ガス中の酸素濃度と未燃焼ガス濃度からエンジン内の燃焼空燃比を検出する機能で、空燃比をきめ細かく最適に制御できる。

※5 115馬力クラス(Honda調べ)

2 排出ガスのクリーン化

「BF115」、「iGX」シリーズはEPA・CARB規制値をクリア

Hondaは、4ストローク船外機「BF115」(115馬力)をフルモデルチェンジし、2010年6月に販売開始しました。新型「BF115」は空燃比をきめ細かく最適に制御できるLAFセンサーを持つ電子制御燃料噴射システム「PGM-FI」の採用により、クルージング時におけるリーンバーン(希薄燃焼)制御を実現することで、排出ガスも米国カリフォルニア州大気資源局(CARB)の排出ガス規制値*6、日本舟艇工業会が定めるマリンエンジン排出ガス2次規制値をクリアする高い環境性能を実現しています。

2010年10月販売の新型「iGX」シリーズはデジタル式点火装置の採用や高圧縮比化、キャブレターセッティングの最適化により燃焼効率の向上と排出ガスのクリーン化をおこなっています。その結果、世界で最も厳しい排出ガス規制である米国環境保護庁(EPA)Phase III*7規制値を大幅に下回るレベル*8を実現しています。

※6 現行2008年度規制値の最高基準値(三ツ星)

※7 2011年1月施行

※8 GX340/390、iGX340/390で約25%低減。GX240/270、iGX240/270で約30%低減。EPAモード作業時。(Honda調べ)



iGX390



GX390



BF115

3 騒音の取り組み

汎用エンジン「iGX/GX」と家庭用ガスエンジンコージェネレーションユニット「MCHP1.0K2」で騒音低減

2010年10月に販売開始した汎用エンジンの新型「iGX/GX」シリーズでは、ピストンの軽量化により機械的騒音やエンジン振動を低減しています。また、マフラー内部構造の改良による排気騒音の低減が図られています。さらに「iGX」エンジンは、オートスロットル(新電子ガバナー)の採用により、エンジン回転数を制御することで実用上の騒音も軽減しています。

家庭用ガスエンジンコージェネレーションユニット「MCHP1.0K2」は発生する騒音や振動を抑え、静粛性を向上しています。エンジン下部のマウント構造においては、エンジンとフレーム、パネルの共振ポイントをずらすことによりこもり音の低減を図っています。吸排気系においては脈動を抑える大容量サイレンサーにより気流をスムーズにして吸排気音も低減しています。自動車開発における防音技術を活かし、騒音値を家庭用エアコン室外機レベルの43dBを達成しています。始動機構には、Hondaのハイブリッドカーと同じようにオルタネーターにスターター機能を持たせ軽量、コンパクト化を図るとともに騒音や振動が少ないなめらかなエンジン始動を実現しています。

「MCHP1.0K2」騒音低減の構造

●エアクリナー

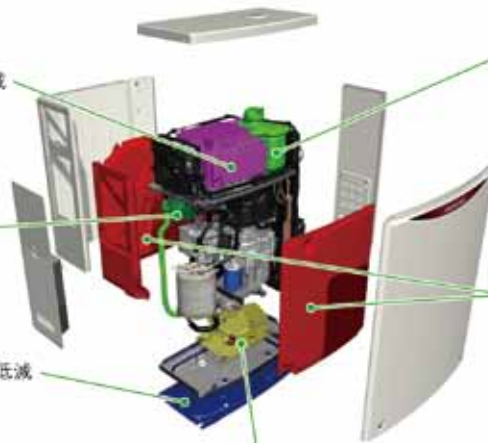
- ・吸気チャンバーでエンジンの吸気脈動を低減
- ・吸気流路をスムーズにして気流音を低減

●マフラー

- ・エンジンの排気脈動を低減

●アンダーフレーム

- ・吸音材を配置することにより透過/放射音を低減



●エキゾーストサイレンサー

- ・排気ガスの流れを整え、出口気流音を低減
- ・気流音低減と凝縮水音緩和を両立

●成形防音インシュレーター

- ・透過/放射音を低減

●エンジンマウント構造

- ・エンジン振動特性とフレームおよびパネルの伝達特性を最適化し、室内こもり音を低減



日本国内での取り組み

環境に配慮した資材・部品の調達を目指して

購買領域

1台の車は2~3万点もの部品で構成され、自動車会社はその多くをお取引先企業から購入しています。製品のライフサイクル全体での環境負荷低減には、お取引先との協力が欠かせません。Hondaは、自ら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目指して「Hondaグリーン購買ガイドライン」を策定し、グリーン購買活動およびサプライチェーン全体の環境負荷低減に積極的に取り組んでいます。



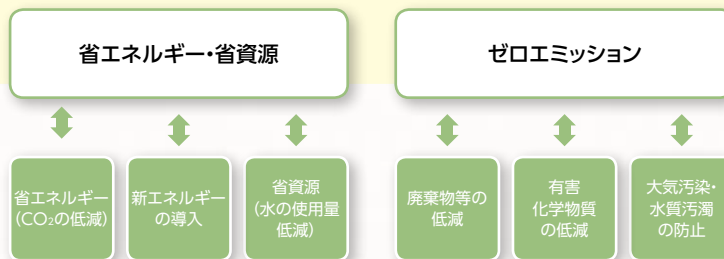
購買領域の主な取り組み

グリーン購買ガイドライン

| | |
|--------|--|
| マネジメント | 製品・企業活動全領域での環境管理体制構築 |
| 企業活動 | 企業活動全領域での環境管理体制構築 (CO ₂ を含む温室効果ガス排出量等) |
| 製品 | 商品燃費改善提案 化学物質管理 |

グループ取引先の主な取り組み

グリーン購買の推進



※グループ取引先：連結対象の直接取引先全て

年次目標と実績

2010年度の主な目標

- お取引先CO₂排出量の低減 (原単位)
- 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
- 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

2010年度の主な実績

- CO₂排出量原単位：17.1%低減 (2009年度比)
- 水資源使用量原単位：12.3%低減 (2009年度比)
- (お取引先埋立ゼロの継続)
- 廃棄物等発生量原単位：6.8%低減 (2009年度比)
- (Honda製品化学物質管理基準書にもとづく管理の継続)

1 購買領域の環境マネジメント

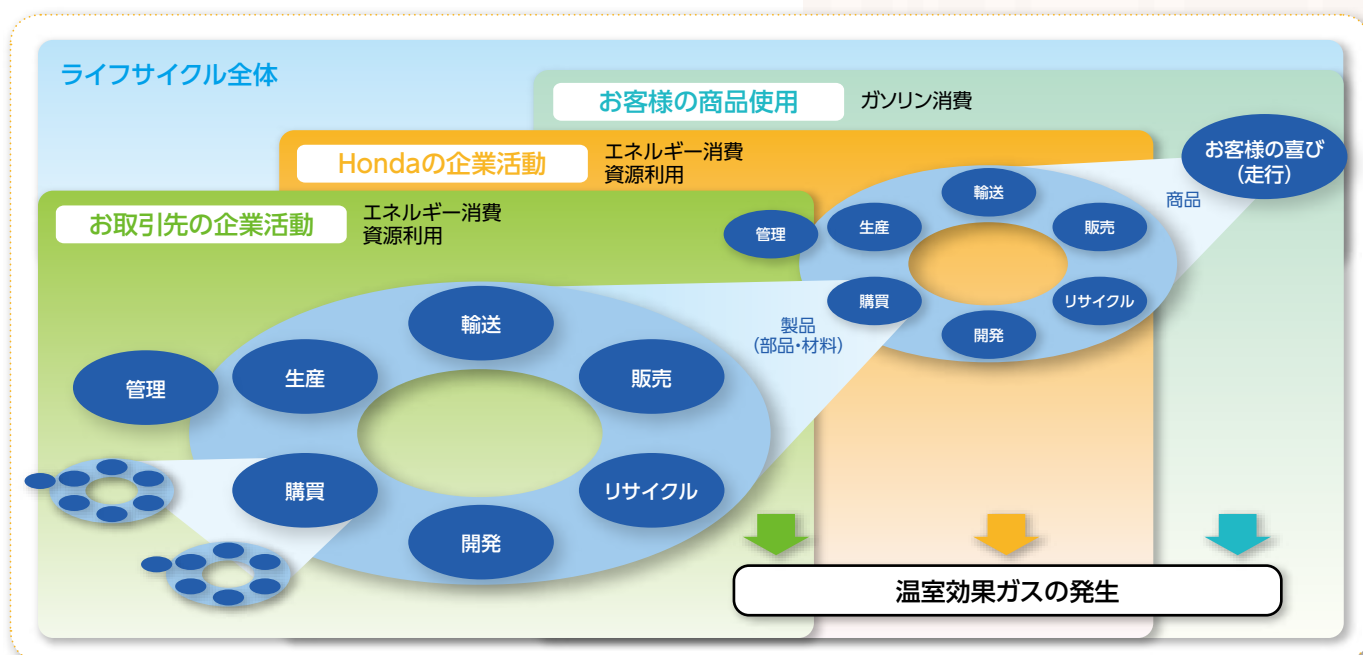
グリーン購買ガイドラインの改定

Hondaは、お取引先企業活動全領域を含めた製品のライフサイクル全体での温室効果ガスを始めとした環境負荷の把握と低減を目指し、購買領域における環境保全活動の指針である「グリーン購買ガイドライン」を改定しました。

今回改定した「グリーン購買ガイドライン」は、Hondaの部品調達グローバルに展開する中で、Honda製品の材料・部品を担っている全世界のお取引先に対応したもので、一次お取引先のみならず、サプライチェーン全体での環境負荷の把握と低減を目指します。本ガイドラインは2011年1月より国内外のお取引先と順次共有し、全世界で「低炭素社会」実現に向けた取り組みを進めていきます。

製品化学物質管理

2009年に制定したHonda製品化学物質管理基準書にもとづき、二輪・四輪・汎用すべてのお取引先とともに、継続してサプライチェーン全体の化学物質の管理を行なっています。



「グリーン購買ガイドライン」改定にともなうガイドライン説明会を実施

本田技研工業(株)購買本部は、購買領域における環境保全活動の指針である「グリーン購買ガイドライン」の2011年1月の改定にともない、2011年5月23日にグリーン購買ガイドライン説明会をHonda青山本社で開催し、全国のお取引先218社の環境担当者が集まりました。サプライチェーン領域の温室効果ガス把握、低減に対するHondaの考え方と、具体的な排出量の算定や低減計画の提出方法について説明しました。

また、Honda Green Network Meetingも同日に開催され、Hondaグループの環境取組、夏季ピーク電力低減について具体的な説明があり、Hondaとお取引先間の共有が図られました。



2 お取引先の省エネルギー・省資源

CO₂・水使用量

Hondaはお取引先と共同で、電力使用量の見える化、不稼動時に運転している設備の洗い出しによるエネルギー・水使用量の徹底低減などに取り組んでおります。

また、Honda Green Network Meetingという情報交換会を年に2回開催し、お取引先・Honda双方の優良施策の共有・水平展開に努めております。

そのため、対象お取引先32社の2010年度CO₂排出量原単位は17.1%減(2000年度比)、水使用量は5.3%減(2008年度比)という結果になりました。お取引先とのHonda社内の施策の共有・水平展開を継続し、さらなる改善に取り組んでいきます。

また、CO₂等の温室効果ガスについては、サプライチェーン全体の把握を開始し、今後は部品ライフサイクルでの低減に努めていきます。

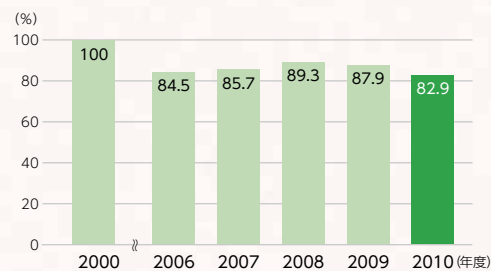
3 お取引先のゼロエミッション

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2010年度廃棄物等発生量の原単位は10%減(2008年度比)となりました。

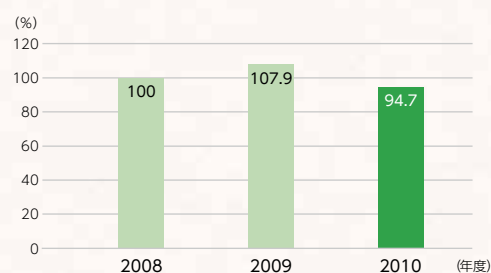
また、お取引先の廃棄物埋立処分量も継続してゼロ化を達成しています。

CO₂排出量原単位



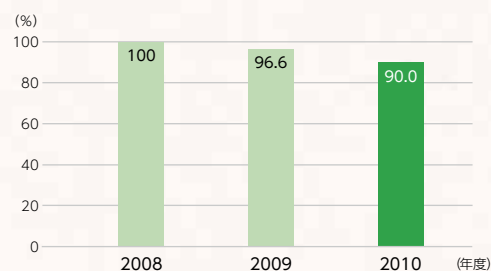
※データの誤計上や計算ミスなどにより過去に遡って数値を訂正しました。

水使用量原単位



※データの誤計上や計算ミスなどにより過去に遡って数値を訂正しました。

廃棄物等発生量原単位



※データの誤計上や計算ミスなどにより過去に遡って数値を訂正しました。

生産領域

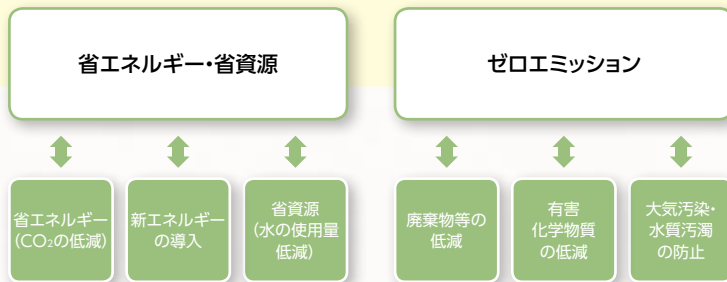


Hondaでは、資源やエネルギーを投入し、さまざまな工程を経て商品を生み出す生産活動を行っています。そのあらゆる側面で、地球環境への影響を最小限にするように努めています。そして、環境のさらなる改善や地域社会との共生に向けた取り組みを積極的に行い、地域が誇れる工場として最も環境負荷の小さい製品を最も環境負荷の小さい工場で作り出す姿を目指し「グリーンファクトリー計画」を継続推進しています。



生産領域の主な取り組み

グリーンファクトリーの推進



年次目標と実績

| 2010年度の主な目標 | 2010年度の主な実績 |
|---|---|
| エネルギー消費原単位：30%低減 (1990年度比) CO ₂ 排出量：40.0万t-CO ₂ 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)：30.7g/m ² | エネルギー消費原単位：17.2%低減 (1990年度比) CO ₂ 排出量：37.1万t-CO ₂ 埋立処分ゼロ継続達成 計画に沿った発生端材2次活用拡大実施 VOC排出原単位(四輪)：31.0g/m ² |

日本国内の生産領域における2010年度のマテリアル・フロー

| Input | 生産領域事業活動 | Output |
|--|----------------|--|
| エネルギー投入量 8,734TJ 太陽光発電 566MWh 物質投入量 鉄鋼・アルミ等材料購入量 27.0万t PRTR対象物質投入量 3,371.3t 水資源投入量 3,315千m ³ | 自社内熱回収資源量 581t | 温室効果ガス排出量 37.3万t-CO ₂ CO ₂ 排出量 37.1万t-CO ₂ CO ₂ 以外の温室効果ガス排出量 0.2万t-CO ₂ 化学物質(PRTR対象物質)排出量 大気への排出量 864.0t 水域への排出量 1.1t 社外への移動量 65.7t 廃棄物 廃棄物等の総発生量 15.2万t 廃棄物等の最終処分量 0.0万t 総排水量 171.4万m ³ |

CO₂換算係数についてはP.61ページを参照

省エネルギー・省資源

省エネルギー（温室効果ガス低減）への主な取り組み

生産領域における2010年度のエネルギー起源CO₂排出量は37.1万t-CO₂となり、目標値40.0万t-CO₂に対して7.3%減となりました。これは、すべての生産事業所において非生産時のエネルギー低減の施策継続と高効率機器（照明、コンプレッサー、油圧ユニットなど）の導入による生産効率向上への取り組みによるものです。

しかしながら世界経済の減速による2009年度以降の生産減少の影響が十分に改善されず、エネルギー消費原単位は1990年度比の目標は達成できませんでした。

今後もさらなる生産効率向上を目指し、生産工程毎のエネルギー使用量の見える化を実施し、効率の良い生産システムの構築と全生産事業所での高位平準化を実現するために取り組んでいきます。

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

新エネルギーの導入

2010年度は埼玉、栃木、浜松、鈴鹿、熊本、四輪新機種センターの全生産事業所に延べ592kWの太陽光発電を設置しました。その結果、生産領域における2010年度の太陽光発電による発電量は566MWhとなり、2009年度比110%増となりました。この発電量は一般家庭1ヵ月の電力使用量で換算すると約1,200世帯分に相当します。

また天然ガスコージェネレーションを含めた新エネルギーによる発電量は50.5百万kWhとなり、電力使用量の7.4%が新エネルギーとなりました。

今後も新エネルギーの導入を行い使用率の向上を進めていきます。

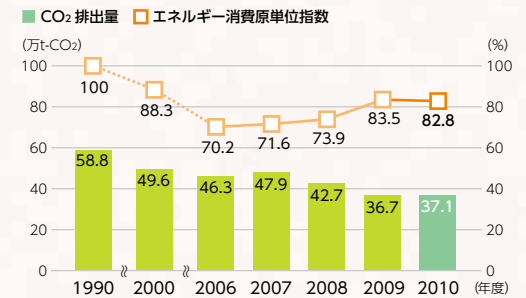
水の使用量低減（省資源）への主な取り組み

生産領域における2010年度の水の使用量は、3,315千m³で、2000年比37.1%の低減となりました。使用量原単位では、昨年と同レベルの基準年比20%減でした。

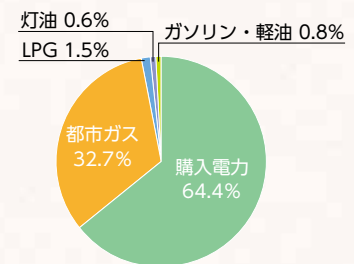
各生産事業所においては、生産工程でのリサイクル水活用拡大や、室温設定適正化による空調用水の低減、節水蛇口の採用など地道な取り組みを積み重ねて使用量低減を展開しています。

CO₂排出量とエネルギー消費原単位指数

JACO



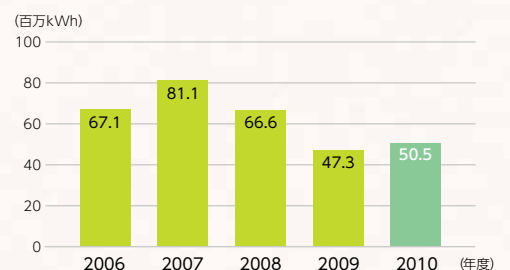
エネルギーの使用割合 (CO₂換算による)



CO₂換算係数は以下を用いました

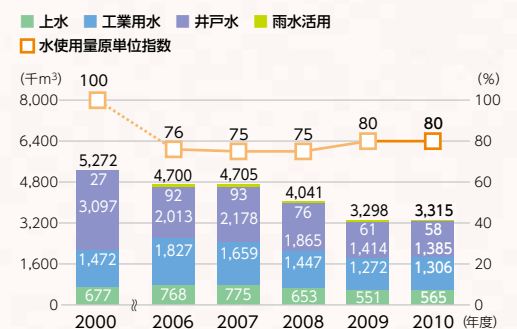
| | |
|-----------------|--|
| 電力 | 0.378t-CO ₂ /MWh |
| 都市ガス (13A 46MJ) | 2.330t-CO ₂ /千Nm ³ |
| 都市ガス (13A 45MJ) | 2.277t-CO ₂ /千Nm ³ |
| 灯油 | 2.489t-CO ₂ /kl |
| 軽油 | 2.619t-CO ₂ /kl |
| ガソリン | 2.322t-CO ₂ /kl |
| LPG | 2,960t-CO ₂ /t |

新エネルギー発電量



水の使用量と水使用量原単位指数

JACO



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。

2 ゼロエミッション

廃棄物の低減

生産領域における昨年度の廃棄物発生量は22.2千tで2000年比46.2%低減となりました。廃棄物発生量原単位では2000年比32%の低減ができています。今後は廃棄物の発生を抑制しつつ発生した廃棄物の処理については適正な処理を行い、直接埋立て処分ゼロを継続していきます。

生産活動にともなう廃棄物等の内訳

(単位：千t)

| 年度 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------|--------|--------|--------|--------|
| 社外中間処理量 | 0.22 | 0.15 | 0.08 | 0.13 |
| 社内焼却量 | 1.03 | 0.67 | 0.49 | 0.58 |
| 社内濃縮量 | 8.09 | 7.43 | 6.79 | 5.43 |
| リサイクル量 | 217.65 | 187.47 | 145.34 | 151.12 |
| 副産物総量 | 226.98 | 195.71 | 152.70 | 157.26 |

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指数

「資源の有効な利用の促進に関する法律」にもとづく「副産物(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%低減)を届け出ています。

2010年度の原単位は、プレス端材の二次材活用拡大や設計段階での歩留まり向上施策等を行った結果、昨年より向上しています。

有害化学物質の低減

■ VOC*1(揮発性有機化合物)の排出状況

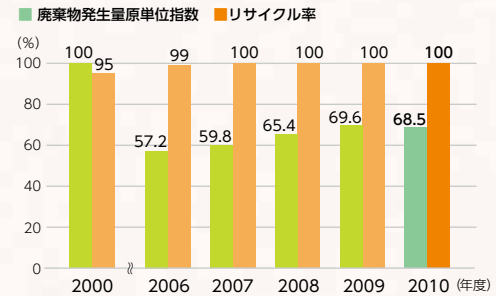
VOCの排出は、主に塗装工場で使用する塗料中の溶剤成分が要因となっています。2010年度の四輪車体塗装におけるVOC排出原単位*2は31.0g/m²となり、2009年度比で2.5g/m²の大幅な低減となりました。これは主に塗料水性化、VOC処理施設の導入等によるものです。

また、二輪塗装やバンパー塗装におけるVOC排出低減として、排出ガス処理装置の導入や塗料の水性化を実施しており、これらのVOCを加えたHonda全体排出原単位でも2000年度比42%低減しました。今後もVOCの排出量低減に努めていきます。

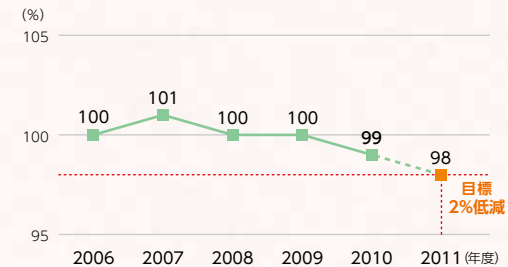
*1 VOC:塗料や接着剤などに含まれる有機溶剤が主たるもので、大気中の光化学反応により、光化学スモッグを引き起こす原因物質の一つとされています。

*2 (社)日本自動車工業会の取り決めによる計算式で算出したものです。

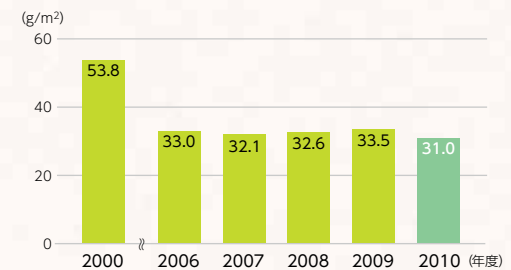
廃棄物発生量原単位指数とリサイクル率



副産物発生量原単位



VOC排出原単位の推移(四輪車体塗装面積あたり)



■ PRTR*対象物質の排出状況

PRTR法対象物質についての2010年度の大気・水質への排出量は864tで、2001年度比68%低減、原単位は、2001年度比で57%の低減となりました。昨年は、法改正による対象物質の増加がありましたが、環境負荷低減策として塗料の水性化および処理装置の導入等により、法改正による増加分123tを上回る232tの低減ができ、トータルで109tの低減となりました。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及び管理の改善の促進に関する法律」

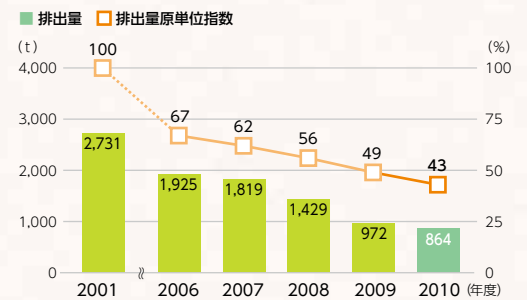
■ PCB機器等の保管・処分状況

2010年度はトランス3台の適正処理を行いました。引き続き保管している772台のPCB油入トランスやコンデンサーは適正処理の推進と年次届出および漏洩防止などの管理を行っています。

大気汚染・水質汚濁の防止

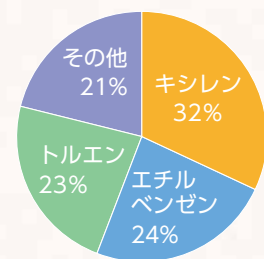
大気や水質の管理において燃焼装置の排出ガスや工場排水に関して法規制値よりも厳しい自主管理値を設定し、定期的に測定と監視を継続しています。

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





日本国内での取り組み

高効率で環境に配慮した輸送をめざして

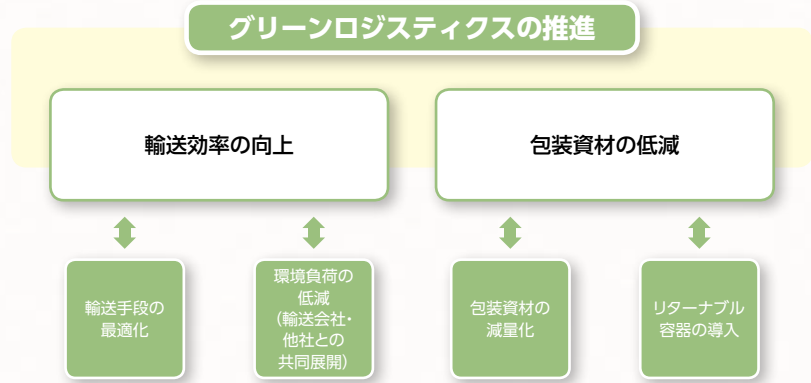
輸送領域

Hondaは、船・鉄道輸送へのモーダルシフトの拡大や、他社との共同輸送の拡大などにより、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、グリーンロジスティクスに向けた取り組みの一環として包装の簡易化、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、包装資材の低減を進めています。



輸送領域の主な取り組み

グリーンロジスティクスの推進



年次目標と実績

2010年度の主な目標

CO₂排出量原単位：
82.89g-CO₂/トンキロ
(四輪車完成車輸送)
CO₂排出量原単位：2006年度比
14%低減(補修部品輸送)
倉庫CO₂排出量原単位：
2007年度比30%低減(補修用部品)
ノックダウン部品：包装資材原単位
45%低減(2000年度比)

2010年度の主な実績

CO₂排出量：原単位
74.20g-CO₂/トンキロ
(四輪車完成車輸送)
CO₂排出量原単位：2006年度比
21%低減(補修部品輸送)
倉庫CO₂排出量原単位：
2007年度比38%低減(補修用部品)
ノックダウン部品：包装資材原単位
54%低減(2000年度比)



I 輸送効率の向上

2010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65,057t-CO₂となりました。

2006年4月に「改正省エネ法」が施行され、物流領域においては、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省エネ取り組みを推進することが義務化され、運輸会社だけでなく、輸送を依頼した荷主企業にも物流時のエネルギー消費量の低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輸送効率の向上に努めています。

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ーダルシフトに加え、2010年度には関東圏と関西圏間の500km以下の輸送を車輛運搬車による陸上輸送から船輸送に更なるモーダルシフトの拡大(下図参照)を行いました。

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

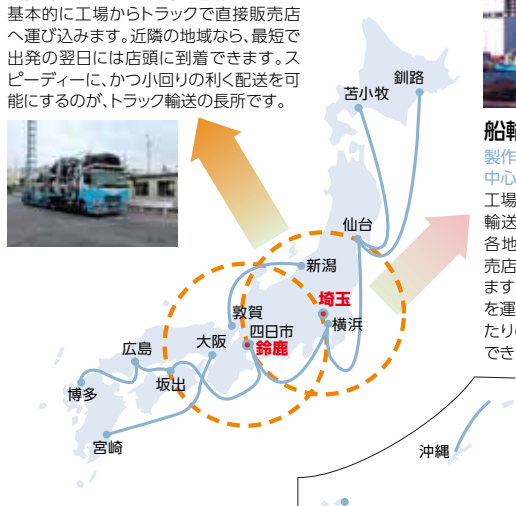
製作所から300km以内の地域

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、最速で出発の翌日には店頭に着きます。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運送船で全国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、輸送一台当たりのCO₂排出量を削減できます。



- 従来、500km以内の輸送費は船よりもトラックの方が低かったのですが、輸送におけるCO₂のさらなる低減を進めるため、今回300km以上500km以内の船輸送もコストアップとならないよう工夫しました。
- 内航船*利用率が、37%から60%になりました。これにより、CO₂排出量がトラック輸送に比べ1/4分である船輸送に切り替えることにより、四輪完成車輸送に伴うCO₂排出量原単位を8%低減することができました。

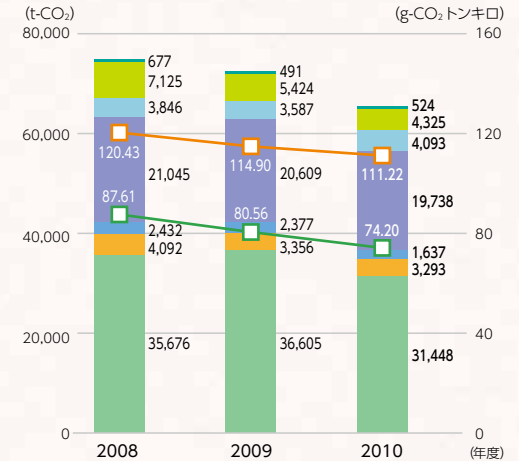
*日本国内を運航する船のこと。国内貨物船。

改正省エネ法にもとづくCO₂排出量(単位:t-CO₂)

■ 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*

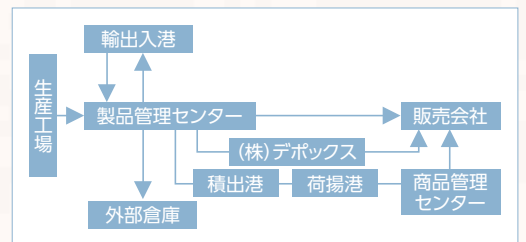
改正省エネ法にもとづくCO₂排出量原単位
(単位:g-CO₂/トンキロ)

■ 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低減効果(2010年度)

| 項目 | 開始時期 | 低減効果 |
|-------------------------------|--------|----------------------|
| 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 | 338t-CO ₂ |

二輪完成車輸送の取り組み

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7%低減効果のCO₂低減につながりました。

補修部品輸送の取り組み

点在していた補修部品の倉庫を2010年10月に鈴鹿物流センターへすべて集約することにより、倉庫間の輸送にかかるCO₂を低減しました。

また倉庫を集約すると同時に国内出荷先への輸送効率の向上をめざし、関東、中部、北信越の輸送エリアを統合し、その輸送ルートを見直しました。その結果、一日当たりのトラック台数を15%低減することができました。

今後もトラックに積み込む輸送用のリターナブル容器の積載効率を高め、さらなる効率向上を目指していきます。

倉庫における省エネルギーの推進

点在していた補修部品の倉庫を鈴鹿物流センターへ集約することにより、倉庫にかかる固定エネルギーのCO₂を低減することができました。

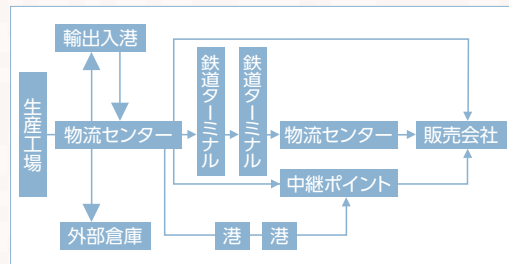
倉庫集約に当たっては、保管効率向上とともに保管方法を根本より見直し保管体積を上げることができました。

また、バンパー包装簡素化など包装仕様を見直し、保管体積の圧縮も同時に展開してきました。

倉庫を集約することにより倉庫トータルの省エネルギーに大きく貢献しました。

地球温暖化対策として、同センターに100kWの太陽光発電システムを導入し、2011年1月から稼働を開始しています。

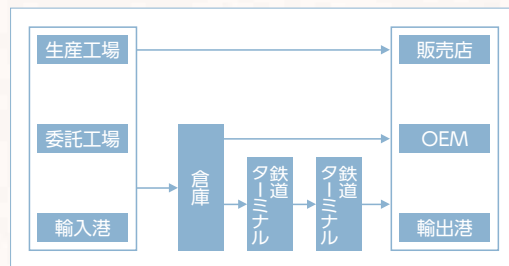
CO₂排出量の計算範囲(二輪完成車輸送の場合)



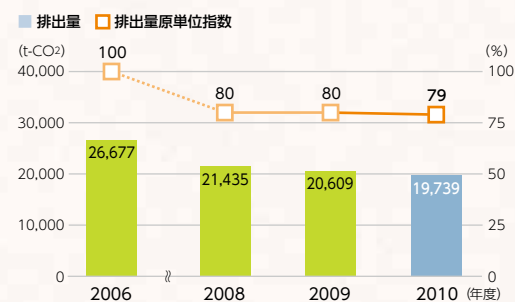
二輪完成車輸送におけるCO₂低減効果(2010年度)

| 項目 | 開始時期 | 低減効果 |
|-------------------------------------|--------|----------------------|
| 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 | 224t-CO ₂ |

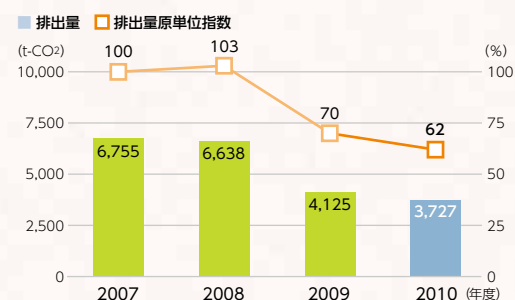
CO₂排出量の計算範囲(汎用製品輸送の場合)



補修部品の輸送CO₂排出量



倉庫のCO₂排出量



2 包装資材の低減

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ンナブルケースの導入拡大を重点的に展開してきました。

2010年度は中国、アジア・大洋州地域で外装ケースのリターンナブル化を推進。特に中国とインドネシアへのATミッション部品供給分ほぼすべてにリターンナブルケースを使用したことで、KD部品に使用される包装資材の低減を進めることができました。

KD部品における外装リターンナブルケースの使用率

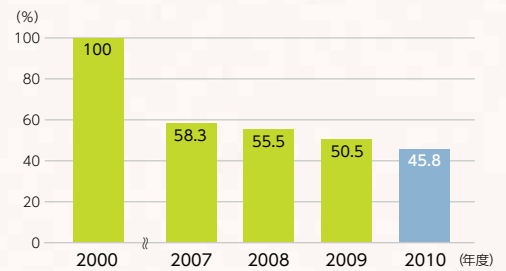
| 地域 | 使用率 | | |
|-----------|--------|--------|--------|
| | 2008年度 | 2009年度 | 2010年度 |
| 北米向け | 84.1% | 87.1% | 89.1% |
| 南米向け | 44.0% | 60.6% | 58.6% |
| 欧州向け | 74.5% | 92.5% | 91.9% |
| アジア・大洋州向け | 67.0% | 71.6% | 76.5% |
| 中国向け | 43.3% | 42.8% | 59.9% |
| 合計 | 68.2% | 73.4% | 78.9% |

補修部品の梱包における取り組み

包装資材の取り組みとしてこれまでも段ボール使用量を低減すべく、リターンナブル容器の導入をはじめ包装の見直しを展開してきました。

さらに2010年度は大物部品の四輪バンパーの包装簡素化および二輪サイドカバー類の集約包装を開発し、包装資材使用量の大幅低減とともに、包装体積の圧縮により倉庫の集約に大きく寄与しました。その結果、2000年度に対し原単位は目標の46%低減を達成しました。

包装資材使用量原単位指数の推移(KD^{※1}部品)



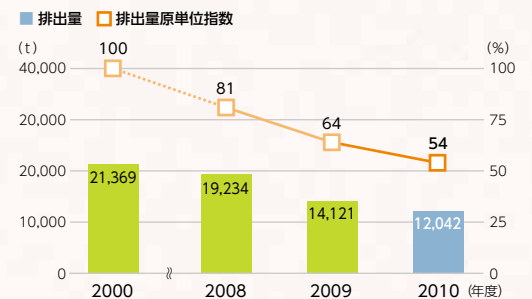
※1 ノックダウン(KD)部品：部品セットのまま海外へ輸出し、現地で組み立てて完成させる方式で用いられる部品

KD部品における包装資材使用量の低減^{※2}

| 項目 | 低減量 |
|--------------|--------|
| スチール材の使用量低減 | 1,696t |
| ダンボール材の使用量低減 | 399t |

※2 使い捨て包装資材からリターンナブル包装資材への代替による

補修部品の包装資材使用量推移





日本国内での取り組み

お客様や地域に喜ばれ信頼されるために

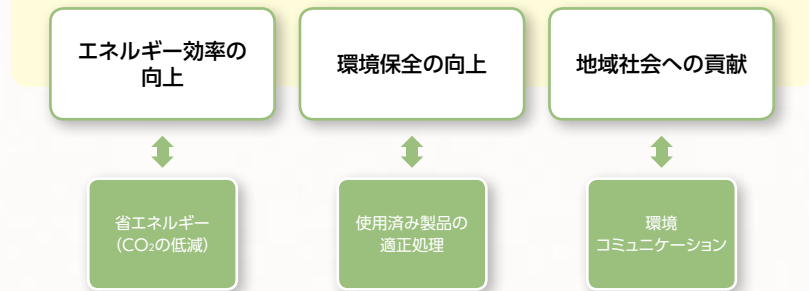
販売領域

Hondaは、販売・サービス領域の環境活動をより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、時代のニーズに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」を目指しています。



販売領域の主な取り組み

グリーンディーラーの推進



年次目標と実績

| | 2010年度の主な目標 | 2010年度の主な実績 |
|------|---|--|
| 四輪車 | 四輪販売会社 (連結+関連会社) CO ₂ 排出量原単位: 前年度比1%低減 | 四輪販売店 (連結+関連会社) CO ₂ 排出量原単位: 5.7%低減 (2009年度比) |
| 二輪車 | 二輪販売会社 (連結会社) CO ₂ 排出量原単位: 前年度比1%低減 | 二輪販売会社 (連結会社) CO ₂ 排出量原単位: 0.9%低減 (2009年度比) |
| 汎用製品 | 汎用製品販売会社 (連結会社) CO ₂ 排出量原単位: 前年度比1%低減 | 汎用製品販売会社 (連結会社) CO ₂ 排出量原単位: 6%低減 (2009年度比) |



1 販売会社のCO₂低減

Hondaの販売店ではCO₂排出量を原単位で管理しています。2010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5.7%低減しました。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0.9%低減、汎用販売店(連結会社)は前年度比6%低減となりました。

グリーンディーラー活動の一環として、各販売店で「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、全員参加を目指して推進を強化しています。

2 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。2011年3月末までに、2,238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、省エネルギー活動や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定速走行といったエコドライブの項目を取り入れています。2010年度は、全国で21,945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の低減に向けて取り組んでいます。

注) 認定数および認定率は、四輪販売会社の統合、閉鎖、新規拠点オープンなどにより変動があります。

3 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、CO₂排出量を2009年度比で32.5%低減しました。

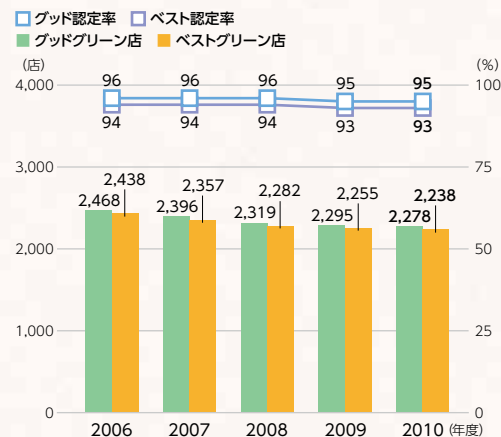
2008年度対比では、40%減となりました。これは拠点統合などによる影響が大きく寄与しました。

設備のみならず、自らの身の回りでの活動も必要と認識し、2009年11月から「環境マナー施策(身の回りの省エネ活動)」を始め、2010年度も継続して展開しています。

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、2010年度108拠点となりました。

連結会社の二輪販売店7法人では、環境推進責任者を中心に、身の回りで

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。



海岸清掃

の省エネ活動「環境マナー施策」の推進を開始しました。

また、Hondaのビーチクリーン活動と連動して、ホンダドリーム中部ブロック会主催一般ユーザー参加の海岸清掃を行いました。来年度も継続して開催する予定です。

ホンダドリーム近畿では、京都環境フェスティバルに3年連続出展しました。「EV-neo」や「CG150」（バイオエタノール燃料混合可能車両）などを展示し、Honda車の環境への取り組みをアピールしました。



京都環境フェスタ

4 汎用製品販売会社の取り組み

グリーンディーラー2社(5拠点)は、引き続き環境意識の啓発に努めるとともに、Hondaとして全社的に取り組んでいます。環境マナー施策(身の回りの環境負荷低減活動)を全拠点にて重点的に取り組み汎用部門として前期よりCO₂の低減できました。

販売店に対しての啓蒙活動の一環として、環境用語の説明とHondaの環境への取り組みを紹介したニュースを昨年に引き続き今年も発行し、毎月請求書への同封を行いました。また、ネットワークサービス店様にて取り組んでいる環境改善の好事例を情報ツールサイト(こまめネット)にて配信し環境活動への意識向上に努めました。



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、廃棄物低減) リユース(再使用) リサイクル(再資源化)

Hondaの製品資源循環・3R取り組みポリシー

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

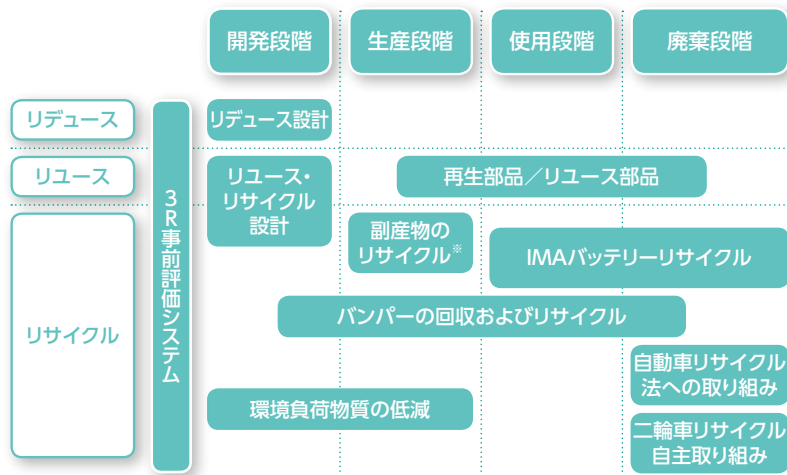
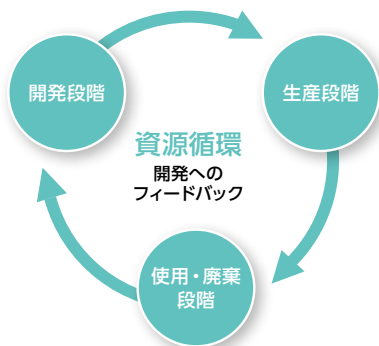
年次目標と実績

| | 2010年度の主な目標 | 2010年度の主な実績 |
|------|--|---|
| 四輪車 | 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 | リサイクルシステムの安定稼働を継続 1.1万本のバンパー回収により、樹脂(ポリプロピレン)24t再生 |
| 二輪車 | セーフティネットとしての安定稼働の継続 | セーフティネットとして安定的に稼働 |
| 補修部品 | 再生利用部品の拡充と回収の拡充 | 市場動向に合わせた対象部品の回収と再利用率の維持継続 |

※副産物のリサイクルについては「生産領域」(P.62)の活動実績をご覧ください。



製品の資源循環・3Rの主な取り組み



I 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、環境負荷物質使用低減、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、軽量化を図っています。

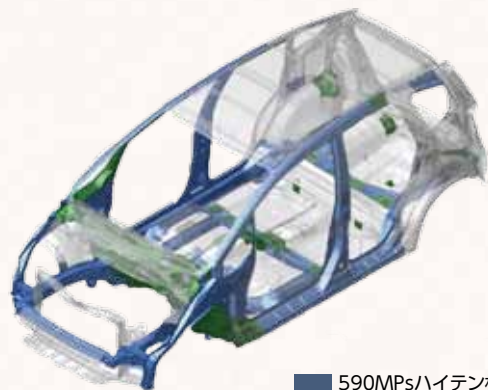
「フィット ハイブリッド」では、ボディ各部に効果的にハイテン材(高張力鋼板)を配置しました。特にフロントサイドフレーム、フロントピラー、センターピラー、サイドシルなどには、ハイテン材のなかでも強度の高い590MPa級ハイテン材を採用し軽量化を図っています。

「CBR250R」では、動弁系にDOHCエンジンを搭載した二輪車として世界で初めてローラーロッカーアームを採用。ローラーロッカーアームを極めてコンパクトに配置、クランクシャフトを従来の転がり軸受けから滑り軸受けにすることで、クランクケースの小型・軽量化に貢献しています。

リユース・リサイクル設計

Hondaは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、「フィット ハイブリッド」では、アンダー



590MPaハイテン材

カバー、スプラッシュシールドなどに再生樹脂を使用しています。

二輪車では、リサイクル可能率95%以上の製品設計をめざし、リサイクルに関するデータ収集・集計システムを運用しています。小さな樹脂部品にも可能な限り材料名を表記しています。「EV-neo」では樹脂製部品(フロアステップ、リアフェンダー、リアデッキ等)に再生樹脂材を使用しています。(樹脂材料中の約30%)。

汎用製品においても、使用部材のリカバリー可能率*を95%以上とすることを継続しています。

*リカバリー可能率とはリサイクル可能率に熱エネルギー回収分を含んだ値。ISO22628 自動車の「リサイクル化能率」等の算出方法に準じます。

2 使用段階での取り組み

Honda Recycle Parts(再生部品)

1998年からパワステポンプなどの高機能部品を回収し、「再生部品」として販売してきました。

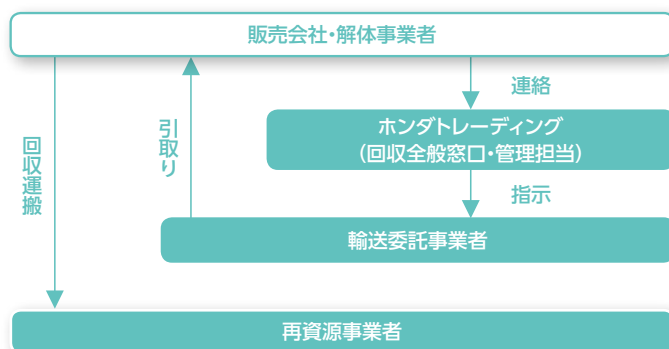
2010年度は市場動向に合わせトルクコンバーターに特化し回収を行い、1,507個を再生しました。回収したトルクコンバーターの再利用状況は部品を洗浄しての再利用と金属材料としてのマテリアルリサイクルを行うことにより、再利用率99%を確保しています。

ハイブリッドバッテリーのリサイクルシステム

Hondaのハイブリッド車に搭載の「IMA(インテグレートッド・モーター・アシスト)バッテリー」はリサイクル可能なNiMH(ニッケル水素)電池を使用しています。Hondaでは「IMAバッテリー」を独自の自主回収システムで、すべて適正に処理をしています。今現在はステンレス材料に再生し、有効活用しています。

1999年より開始した自主回収への取り組みから、2010年度は全国から1,034台分の「IMAバッテリー」を回収しました。その中で使用済みIMAバッテリー回収用の専用容器を販売会社へあらかじめ送付して回収する方式から、交換用のIMAバッテリー送付時の空箱を再利用回収方式へ見直しました。回収作業の効率化と専用容器の送付を廃止することにより、輸送CO₂の低減に寄与しました。

IMAバッテリー回収の流れ

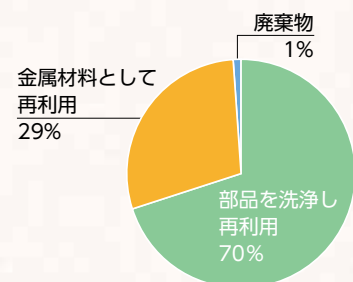


再生部品例



再生部品(トルクコンバーター)

トルクコンバーター1個当たりの再利用率



3 廃棄段階での取り組み

四輪車の取り組み

自動車リサイクル法の取り組み

Hondaは自動車メーカーとして、開発から廃車処理に至る自動車のライフサイクル全般に対する取り組みを行っています。2005年1月1日より本格施行された「使用済み自動車の再資源化等に関する法律」(自動車リサイクル法)は、使用済み自動車(廃車)のリサイクルを適正かつ円滑に実施するための措置を講じ、環境の保全と資源の有効利用を目的としています。自動車メーカーは、エアコンの冷媒として使われ、大気放出されるとオゾン層破壊や地球温暖化に影響する「フロン類」、爆発性がある処理が難しい「エアバッグ類」、使用済み自動車から有用資源を回収した後に残る「シュレッダーダスト(ASR)」の3品目を引取り、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_03.html



自動車リサイクル法の当該年度の対応実績

2010年度、Hondaとしての自動車リサイクル法に基づく3品目の処理状況としては、使用済み自動車処理の最終工程であるASRの引取台数は約46万台(前年比+3.6%)でした。フロン類は約38万台(前年比+1.3%)、エアバッグ類の引取台数は約26万台(前年比+18.4%)となりました。

3品目(フロン類、エアバッグ類、ASR)の払い戻しを受けた預託金の総額は4,467,433,167円、社内で要した費用を含めたリサイクル費用の総額は4,096,947,253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、経済性を踏まえた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。2010年度の実績として、約1.1万本のバンパーを回収し、再生樹脂ポリプロピレン(PP)約24tを得ることができました。

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。使用后、廃棄と

2010年度 再資源化等の概要

| | | |
|----------------|----------------|--------------------|
| フロン類 | 総回収量 | 115,707kg/383,751台 |
| | 回収処理 | 64,908個/27,325台 |
| エアバッグ類 | 作動処理 | 600,703個/230,335台 |
| | 再資源化率 | 94.1%(基準85%以上) |
| シュレッダーダスト(ASR) | 引取量 | 81,435t/433,482台 |
| | 委託全部利用取引ASR相当量 | 5,515t/29,005台 |
| | 再資源化率 | 85.0% |
| 払い渡しを受けた預託金の総額 | | 4,467,433,167円 |
| 再資源化等に要した費用の総額 | | 4,096,947,253円 |

「2010年度 再資源化等の状況」について

【URL】http://www.honda.co.jp/auto-recycle/recycle_06_2010.html



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。

2010年度は2011年10月より実施する廃棄時無料化に向け、全自治体を対象に二輪車リサイクルの認知度調査を実施しました。また廃棄時無料化の説明会を全国8会場で開催し、自治体を通じた住民への広報をお願いしました。

2010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2010年度1,365台で、全引取台数に占める割合は69.4%です。廃棄二輪車取扱店のうちドリーム店からの排出は3割を占めています。

Honda製品のリサイクル率は、再資源化施設14ヶ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86.1%、モーターサイクル系87.8%となり、加重平均すると86.9%でした。



日本国内での取り組み

身のまわりや日々の業務でも環境配慮を徹底

オフィス領域

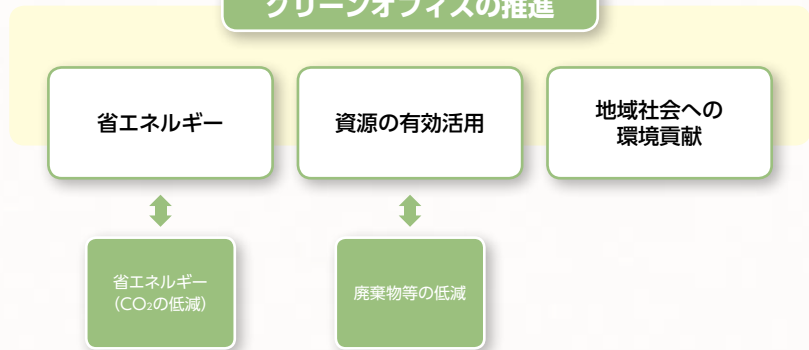
オフィス領域

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低減を推進するとともに、環境に配慮し、地球環境を保全するグリーンオフィスを目指し、環境改善活動を実施していきます。



オフィス領域の主な取り組み

グリーンオフィスの推進



年次目標と実績

2010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：
2009年度比1%低減

国内グループ会社16社
全事業所での廃棄物等発生量：
2009年度比1%低減

地域住民、自治体と一体となった近
隣清掃活動1回/年以上事業所単位
で参加

2010年度の主な実績

16社全事業所でのCO₂排出量：
2009年度比7.9%低減

16社全事業所での廃棄物等発生量：
2009年度比11.8%低減

地域住民、自治体と一体となった近
隣清掃活動1回/年以上事業所単位
で実施

I Hondaオフィス領域での活動

HondaのISO14001認証取得

1999年度青山ビル、2005年度和光ビル、2008年度白子ビルをHonda本社ビル※1として順次ISO14001認証拡大で取得をしてきました。2009年度においては、Honda地区ビル※2として多数サイト認証方式で6つのビルの認証を取得しました。

2011年度はHonda本社ビル、Honda地区ビルの2つの認証登録を1つに統合し、環境マネジメントシステムのスパイラルアップを図り、環境保全への取り組みをさらに強化していきます。

※1 Honda本社ビル：青山ビル、和光ビル、白子ビル

※2 Honda地区ビル：札幌ビル、仙台ビル、八重洲ビル、名古屋ビル、大阪ビル、福岡ビル

省エネルギー

2010年度のHonda単独の9オフィスビルからのCO₂排出量は11,268 t-CO₂で、目標の11,454t-CO₂よりも186t-CO₂少ない発生量となりました。オフィス領域のCO₂排出の大半は電力が占めています。改正省エネ法が施行され、目標がさらに厳しくなる中、2010年の夏季は記録的な猛暑により、空調負荷が高まり上期※計画をオーバーしました。

Honda本社ビルでは上期分をリカバリーするため、ただちに対応策に取り組みました。

具体的にはウォームビズ(冬場室温20度)の徹底、空調のチューニング、昼休みの消灯、執務室の照度の変更などを従業員の協力のもと、きめ細かく展開しました。その結果下期※計画を大幅に上回り、通期でリカバーする事ができました。

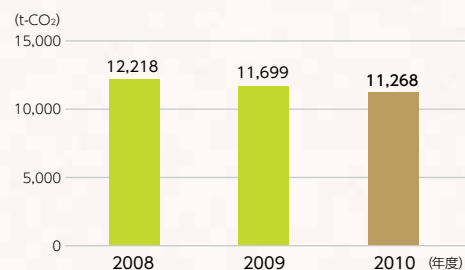
※上期4月～9月 下期10月～3月

資源の有効活用

2010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392tで、目標の428tよりも36t少ない発生量となりました。

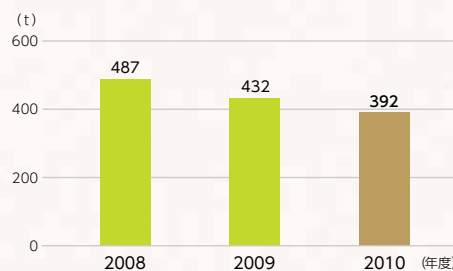
これは各事業所で継続展開している廃棄物の分別を徹底し、オフィスから出る産業廃棄物のリサイクルに力を入れたことによるものです。具体的には、廃プラスチック類や紙類を原料として固形燃料にするRPF化(Refuse Paper & plastic fuel)化を進めてきました。これまで焼却されていた廃棄物を固形燃料化し、化石燃料の代わりに使用することでCO₂排出量を低減にも貢献。さらにタバコの吸殻までもRPF化し、リサイクル量の拡大を前年同様に実施しています。

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

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

地域社会への環境貢献

Honda本社ビルでは定期的下記内容の地域社会への環境貢献活動を実施しています。

近隣清掃活動実績

| | | | |
|-----|------|-----------------|---------------|
| 毎月 | 白子ビル | 近隣の清掃活動 | 自主開催 |
| 毎月 | 青山ビル | 青山通り地域清掃 | 主催 青山二丁目町会 |
| 6月 | 和光ビル | 路上クリーン作戦 | 自主開催 |
| 10月 | 和光ビル | 路上一斉美化清掃活動 | 主催 商工会議所 |
| 10月 | 青山ビル | 青山一丁目クリーンキャンペーン | 主催 港区赤坂地区総合支所 |
| 11月 | 和光ビル | 路上クリーン作戦 | 自主開催 |

2 Hondaグループでの活動

CO₂排出量／廃棄物等発生量

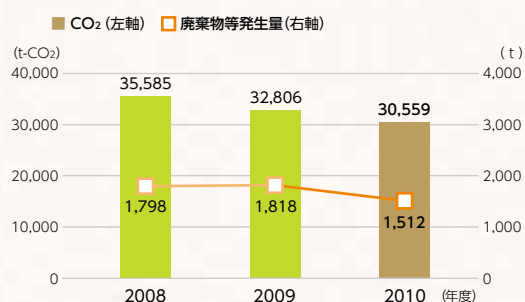
管理本部環境会議ではHondaの国内グループ会社16社全事業所が一丸となってオフィス領域の各社、各事業所と連動した施策を展開しPDCAを展開しています。

管理本部は本社機能を有するオフィス系、サーキット・自動車教習所などのサービス系、アルミ熔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、各領域で環境負荷低減の取り組みを推進しております。

昨年度に引き続き共通する取り組みとしては「環境マナー施策(身の回りの環境負荷低減)」を展開し、その定着率の結果は90%となり、目標70%を上回る実績を上げることができました。

また、固定電力の低減にも引き続き取り組み、休日や夜間電力、待機電力等の低減項目を洗い出し、各領域で水平展開しています。

グループのCO₂排出量と廃棄物等発生量



※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。



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低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。

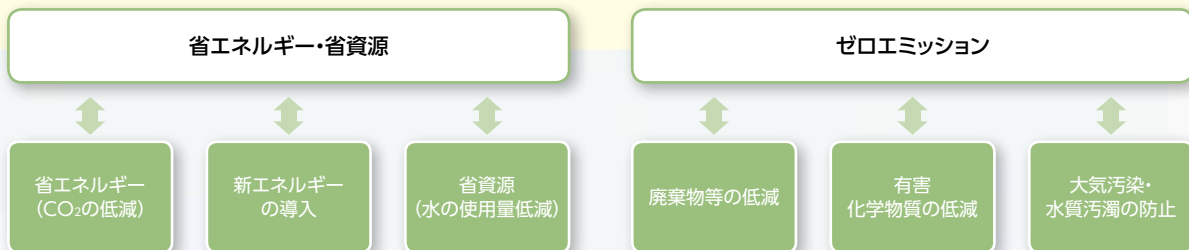
(株)本田技術研究所の主な取り組み

グリーンラボの推進



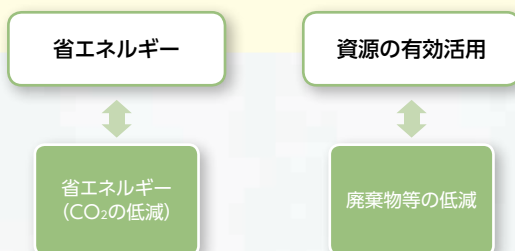
ホンダエンジニアリング(株)の主な取り組み

グリーンファクトリーの推進

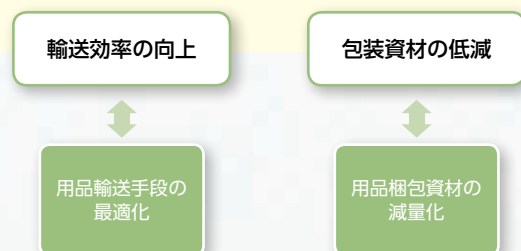


(株)ホンダアクセスの主な取り組み

グリーンオフィスの推進



グリーンロジスティックスの推進



年次目標と実績

2010年度の主な目標

CO₂排出量: 15.0万t-CO₂
 廃棄物等発生量: 0.58万t

2010年度の主な実績

CO₂排出量: 15.2万t-CO₂
 廃棄物等発生量: 0.61万t

1 (株) 本田技術研究所の取り組み

省エネルギー・省資源

(株) 本田技術研究所は、2010年度CO₂排出量の目標を15.0万t-CO₂として省エネルギー活動に取り組みました。2010年度の実績は、CO₂排出量で15.2万t-CO₂となりました。

省エネルギー活動としては、空調運転方法の見直し、設備待機電力低減、照明コンセントの効率的な運用等積極的に取り組みました。

(株) 本田技術研究所は、2010年度太陽光発電設備導入を行いました。研究所全体では、設備容量1.3MW、年間発電予定量1,350MWh/年の太陽光発電設備が1月に導入され、省エネルギーに大きく貢献しています。特に四輪R&Dセンター(栃木)では、設備容量1.2MW、年間発電予定量1,230MWh/年と大規模に導入しました。

2010年度は、水資源使用量を101万m³という目標で省資源活動に取り組みました。2010年度の実績は、水資源使用量で111万m³となりました。水資源使用量低減活動としては、建物新築時、雨水活用を計画し、水槽に貯蔵した雨水をトイレ使用時の洗浄水に活用しています。また、湧水を船外機テスト水槽の補給水に活用したり、水循環による水再使用等積極的に取り組みました。

ゼロエミッション

廃棄物等の低減

2010年度は、廃棄物等発生量を0.58万tという目標で省資源活動に取り組みました。2010年度の実績は、廃棄物等発生量で0.61万tとなりました。

廃棄物等低減活動としては、テスト車輛の低減などの源流での低減に加えて、分別強化による再資源への転用拡大等積極的に取り組みました。さらに収集運搬業者や中間最終処分場の現地確認による廃棄物処理の適正化に向けた活動を行いました。

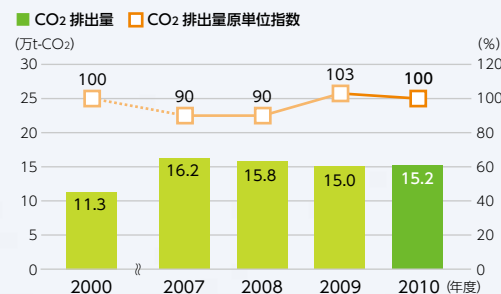
(株) 本田技術研究所は、2008年度より試作車輛に対し、溶剤系塗料から低VOC塗料の実用化に取り組みました。試作車輛塗料については、2008年度に下地処理剤から中間色、上塗りを段階的に低VOC塗料へ切替え、有害化学物質(PRTR)を低減する事が出来ました。また、2010年度は、老朽化した塗装ブースを更新する際、水溶性塗料に対応出来る塗装ブースを導入し、2011年度末から新塗装ブースが稼働予定です。

今後も試作車輛塗料の水溶性化拡大を進めていきます。

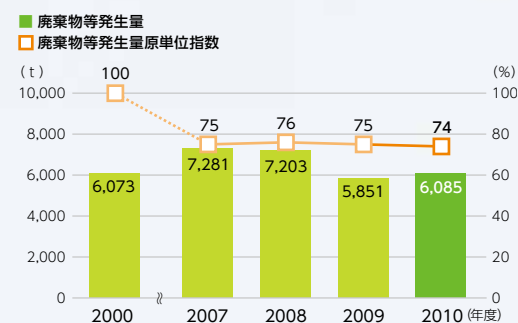


太陽光発電設備

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発生量原単位指数
 (2000年度を100とした指数)



塗装ブース

年次目標と実績

2010年度の主な目標

CO₂排出量: 20,638t-CO₂
 CO₂排出量原単位: 12%低減(2000年度比)
 廃棄物等発生量: 1,969t
 廃棄物等発生量原単位: 4%低減(2006年度比)

2010年度の主な実績

CO₂排出量: 18,495t-CO₂
 CO₂排出量原単位: 19%低減(2000年度比)
 廃棄物等発生量: 1,795t
 廃棄物等発生量原単位: 12%低減(2006年度比)

I ホンダエンジニアリング(株)の取り組み

省エネルギー・省資源

2010年度のCO₂排出量原単位は、2000年度比12%低減という目標に対して、実績は19%低減となりました。CO₂排出量は、目標の20,638t-CO₂に対し、18,495t-CO₂と、こちらも目標を達成しました。

2010年度、CO₂排出量低減を目標として施策を立て、さまざまな省エネ活動を展開し、前倒しで目標を達成しました。

省エネ施策として、クリーンルームの空調に対し、その制御システムを見直しすることで省エネを図りました。また、現場をパトロールして、個々のラインや設備の省エネ指導をしています。また、全社レベルで部門の協力を得て、休日対象に工場の停電を実施し、待機電力などを低減しました。これは、2010年12月に開催されたグリーン大会に省エネテーマで参加し、「休日工場電力低減によるCO₂低減～ムダな電力の気付きと低減～」を発表しました。事業所の省エネ活動で得られた経験と技術を、ホンダグループへの設備、金型、ツールの供給に対し、水平展開を始めています。

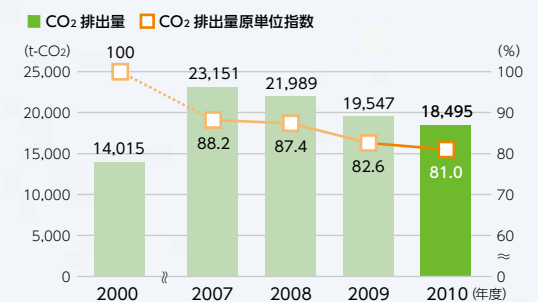
薄膜太陽電池を事務棟と研究開発新棟に設置して、照明などへの電力供給を賅っています。ほかにも新エネルギーとして、地下水熱を利用するシステムを検討しています。さらに、遊休落差を利用して発電を行っている栃木県那須塩原市の水土里ネット那須野ヶ原を訪問し、農業用水路への小水力発電の導入実績を見学しました。

ゼロエミッション

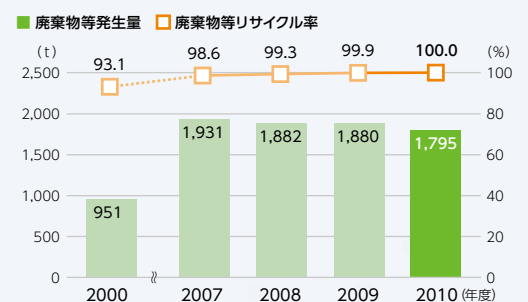
2010年度の廃棄物等リサイクル率は、目標の100%に対して、実績は100%となり、目標を達成しました。廃棄物等発生量1,795tまで減らし、こちらも目標を達成しました。

2010年度、廃棄物低減を目標に5つの施策テーマを推進し、全ての目標を達成できました。施策は以下の通りです。(1) 洗浄液の腐敗防止で洗浄液廃棄の低減、(2) スラッジ分離による浄化法で切削油廃液の排出量低減、(3) 使用済み超硬工具の分別による高品質リサイクル化、(4) 鉄以外の有償化の検討、(5) 濃縮装置利用による含油廃液の低減。

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



年次目標と実績

2010年度の主な目標

CO₂排出量原単位：10%低減(2000年度比)
 廃棄物等発生量原単位：30%低減(2000年度比)
 包装資材使用量原単位：65.1%低減(2000年度比)

2010年度の主な実績

CO₂排出量原単位：28%低減(2000年度比)
 廃棄物等発生量原単位：38%低減(2000年度比)
 包装資材使用量原単位：68.4%低減(2000年度比)

I (株)ホンダアクセスの取り組み

省エネルギー

2010年度(株)ホンダアクセス*におけるCO₂排出量原単位は、2000年度比10%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。これは、空調設備の分散配置により空調の高効率化を達成し、オフィス内各エリアで適切な省エネ運転を実施してCO₂低減目標を達成しました。

※(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。

資源の有効活用

2010年度廃棄物等発生量原単位は、2000年度比30%低減という目標に対し、38%低減となり目標を達成しました。これは、輸入用品の工場への納品を直送し、中間拠点での仕分け配送用廃棄物を低減しました。

包装資材の低減

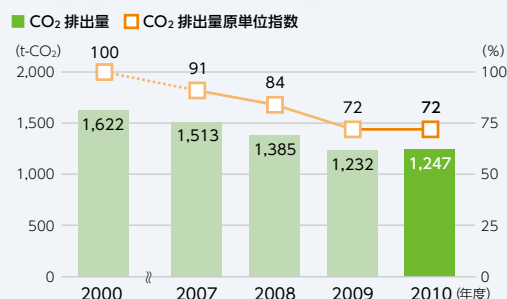
新機種用品の包装材料の減量、簡易包装を実施しました。

包装資材については、包装資材使用量原単位は2000年度比65.1%低減という目標に対し、68.4%低減となり目標を達成しました。新機種用品は、売れ筋商品の小型化、軽量化に合わせて、包装資材も材料より見直し、減容・減量化を更に進め、包装資材の使用量を低減しました。

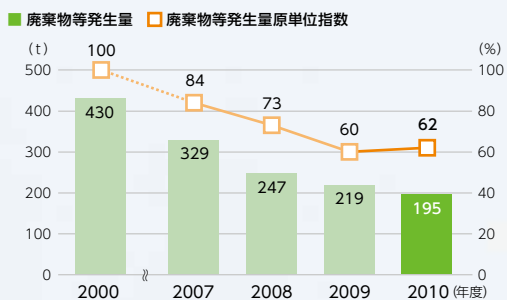
輸送効率の向上

用品輸送の(株)ホンダアクセス独自の輸送化により配送ルートを見直し、短縮化により輸送CO₂を低減することができました。発送数量が少ない配送ルートでは、部品部との共同輸送をさらに進め、輸送効率を向上させました。

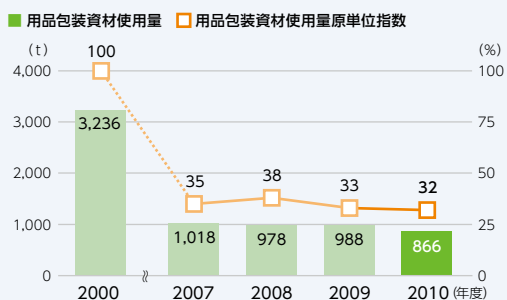
CO₂排出量とCO₂排出量原単位指数



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





社会活動を通じた喜びを次世代に

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活動を行っています。社会の責任ある一員として、地域に深く根づいて、人びとと喜びを共有し、喜びを次世代につなげていくために、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媒体やイベントを通じて、幅広く発信しています。

1 Hondaビーチクリーン活動

Hondaは、「素足で歩ける砂浜を次世代に残したい」という従業員の想いから、独自開発された簡単操作・軽量コンパクトでシンプル構造の「牽引式ビーチクリーナー」と「ATV(全地形走行車)」を使って、Hondaグループの従業員、OB・OGメンバーが地域の自治体と協力して海岸を清掃するビーチクリーン活動を行っています。

この独自開発した「牽引式ビーチクリーナー」は、熊手とふるいを応用したシンプルな構造で、生態系にもやさしいシステムとなっています。

- ・「サンドレーキ」牽引しながらサンドピンで熊手のようにゴミを引っ掛け回収するタイプ
- ・「サンドスクリーン」牽引しながら砂の表面を跳ね上げ、サンドスクリーンでフルイのようにゴミと砂を分類し回収するタイプ

この2つのクリーナーアタッチメントを砂地やゴミの種類や用途に合わせて使い分けることによって、木片・網・ロープなどの大きなゴミから砂地に入り込んだ小さなゴミまで回収が可能となり、効率の良い清掃活動を行うことができます。

2006年にスタートしたこの活動は、これまでに全国約100ヶ所の砂浜を清掃してきました。

Hondaはこれからも企業市民として、自治体の方々や地域住民の皆さまと一体となり、地域に根付いた社会活動として、このビーチクリーン活動を展開していきます。

2 国内「水源の森」保全活動

私たちが使う水は、山から海へと続く川によってもたらされています。その源流にある森林は、長い時間をかけて水を蓄え、川を育む「水源の森」であるほかに、きれいな空気を作り、自然の素晴らしさを実感させてくれる豊かな癒しの空間も与えてくれます。

Hondaは、事業所が立地する地域が恩恵を受ける「水源の森」において、従業員やOB・OGとその家族のボランティア参加を主体とした「水源の森」保全活動を展開しています。

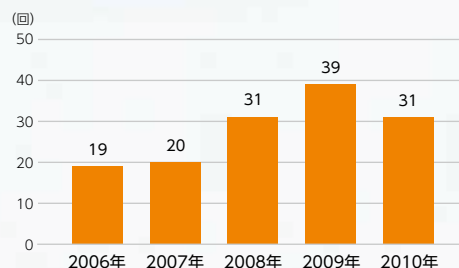


手拾い作業で大きなゴミを回収



ATVでビーチクリーナーを索引

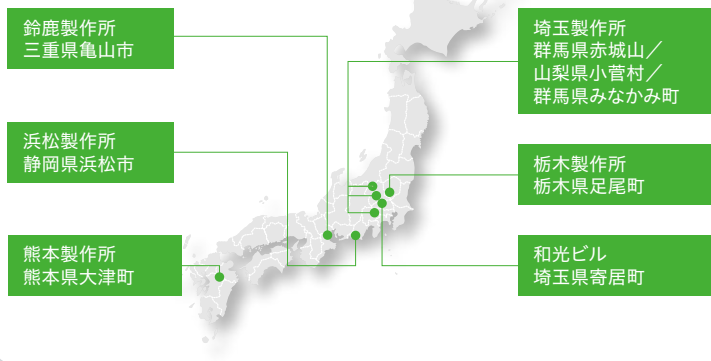
ビーチクリーン開催実績



2010年度「水源の森」保全活動開催実績

| 事業所数 | 開催回数 | 参加人数 |
|------|------|------|
| 6事業所 | 12回 | 618名 |

Honda「水源の森」保全活動地域



3 環境コミュニケーション

環境教育支援活動

「環境わごん」

「環境わごん」は、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いく“出前型の環境学習プログラム”です。

このプログラムでは、OB・OG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を交えながら、子どもたち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。

環境わごん4つのプログラム

「森の夢工房」

丸太切り体験や、間伐材・流木などを使ったネイチャークラフトを通じて、木や森の役割を知り、森林保全の大切さに気づいてもらいます。

「ストーンペインティング」

河原から持ってきた、様々な形・大きさの石に色を塗ることを通じて、川の流れの威力を知り、自然の不思議に興味を持ってもらいます。

「自然塩づくり」

ミネラルの多い海洋深層水を煮詰める自然塩づくりを通じて、塩が出来る過程を知り、海の環境保全の必要性に関心を持ってもらいます。

「草木染め」

花や草などの植物を使った絞り染め体験を通じて、天然染料の鮮やかさを知り、人間の生活と自然の結びつきについて学んでもらいます。



作業風景



森の夢工房の作品



ストーンペインティングの作品

2010年度「環境わごん」開催実績

| 事業所数 | 開催回数 | 参加人数 |
|------|------|---------|
| 5事業所 | 265回 | 11,800名 |

内モンゴル自治区植林活動

2010年7月3日、内モンゴルにおいて、Hondaの在中國合併企業14社の従業員100名と、地元の小学生80名がメディアと共同で植林活動を行いました。

中国の砂漠化は深刻な環境問題であり、Hondaは中国にある企業の一員としてこの問題に2000年から取り組んでおり、2008年から内モンゴル自治区にて植林活動をスタートしました。植林地はウランチャブ市興和県にある友誼ダム周辺地域約467ha*に、2012年までの5年間で約70万本の苗木を植え緑化する計画です。

これまでに2008年に10万本(約66.7ha)、2009年には12万本(約80ha)を植林し、2010年は16万本(約106.7ha)、その後2年をかけて残り32万本(約213.3ha)の苗木を植える予定です。これによるCO₂吸収効果は年間2.3万tに上ります。

計画の構築にあたり「植林後も自己成長できる生態系の実現」を目指し、内モンゴルの気候風土と病虫害への対策などを考慮した樹種の選択・植樹法・緑化プロセスに至るまで、Hondaの従業員が日本の大学の専門家にアドバイスを受け独自の工夫を行いました。それにより2008年と2009年に植えた苗木は、95%以上が順調に成育しています。

また、植林活動は“青少年の教育活動”の一環としても位置付けており、従業員と子ども達と一緒に汗を流し、「緑を育む喜び」を学ぶ場となることを願っています。

この他にも、合併各社が行っている環境保全活動もあり、今後も存在を期待される企業を目指して積極的に取り組んでいきます。

※ha(ヘクタール)=1万平方メートル(10,000m²)

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。2010年度はウエルカムプラザ青山で9回開催し、約69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/>



Honda環境ブック／Honda環境ラボ

主な環境課題ごとに、Hondaの取り組みと家庭での取り組み方を、写真や図解で分かりやすく紹介。「Honda環境ブック」は小学生高学年、「Honda環境ラボ」は中学生以上を対象にしています。

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



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 |
|------|---|--|
| 2011 | 電動二輪車「EV-neo」リース販売開始 新型ハイブリッド車「フィット ハイブリッド」を発売 新型ガスパワー発電機「エネボ EU9iGB」を発売 | 「E-KIZUNA Project(イー・キズナ・プロジェクト)」をさいたま市と共同推進協定書 次世代パーソナルモビリティの実証実験を熊本県・埼玉県にて開始 Hondaグリーン大会2010開催 |
| 2010 | 新型ハイブリッド車「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 新型ハイブリッド車「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「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CFI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 「VFR800FI」発表(Honda二輪初の三元触媒でEuro1適合) | 国内全製作所でISO14001認証を取得 グリーンディーラープロジェクト発足 |
| 1997 | ZLEV技術発表 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が欧州ボ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 | | 「ふるさとのも森づくり」開始 |
| 1973 | CVCCエンジンを「シビック」に搭載 | |
| 1972 | CVCC技術の全容を正式に発表 | 狭山製作所(現埼玉製作所)のキューボラに電気集塵装置を装着(日本初) |
| 1971 | CVCCエンジンシステム発表 | 浜松製作所に活性汚泥法採用総合排水処理設備設置(日本初) |
| 1970 | | 公害本部設置 |
| 1966 | | 本田技術研究所内に「AP研」を設置 工業用水の循環利用開始 |

本報告書に対する第三者検証

Hondaでは『Honda 環境年次レポート2011』の掲載事項及び活動実績に対するレポートの信頼性、信憑性の検証について株式会社日本環境認証機構による第三者検証を受けています。

JACO 左記マークは確認されたデータに付記しております。



「 Honda 環境年次レポート 2011 」
第三者検証報告書

2011年6月10日

本田技研工業株式会社
代表取締役社長
伊東 孝紳 様

株式会社日本環境認証機構
代表取締役社長
下村 泰典

株式会社日本環境認証機構(以下、JACO)は、本田技研工業株式会社(以下、本田技研工業)の依頼に基づき、本田技研工業の責任において作成された「環境年次レポート2011」(以下、レポート)に対して独立した第三者の立場から検証を行いました。検証は「環境報告ガイドライン2007年版(環境省)」を参考に、本田技研工業と合意した手順に則り行いました。また環境関連パフォーマンスデータの検証においては、本田技研工業が全社的に標準化した手順により収集・集計した情報、データの有効性を確認し、活用することで検証リスクの分析及び最小化を行いました。

【検証の目的】

本田技研工業における2010年度のレポート掲載事項及び活動実績に関する以下の事項を検証し、レポートの信頼性について検証結果を表明することです。

- レポートの掲載事項に関する網羅性及び妥当性の確認及び報告原則への適合性。
- 環境パフォーマンスデータ(以下、データ)の発生から計測、収集、換算、評価、上位組織への報告までの環境情報集計プロセスにおける当該データの信憑性の確認。

【検証の範囲】

| 区 分 | 確 認 事 項 | 確 認 サ イ ト |
|----------|---|--|
| 定 性 項 目 | トップメッセージ、環境宣言、環境関連活動他 | 本社 |
| 定 量 情 報* | CO ₂ 排出量、エネルギー使用量(電気・ガス・燃料油)、廃棄物・有害物排出量、水使用量、PRTR対象化学物質取引量 | 本社： 全社の環境情報集計プロセスにより本社で収集された日本国内の製作所、研究所等の情報、データの検証 埼玉製作所： 本社及び行政等に報告されたデータとそれらの証拠となる帳簿原本との適合検証 |

【結 論】 *確認したデータに **JACO** を付記

今回の検証はレポートに記載された定性事項と事業活動における環境パフォーマンスデータを対象としました。

- 検証結果**
 - レポートに記載された重要な事項の網羅性及び妥当性は適切と判断いたします。
 - 環境パフォーマンスデータの発生から計測、集計、評価、報告までのデータ集計プロセス及びデータの信憑性に関する問題は発見されず、適切であることを確認しました。
- 環境情報の開示の継続性と信頼性**

本田技研工業の環境年次レポートは今回で14回目となりステークホルダーへの情報開示が継続的に行われていることを評価します。また、その信頼性向上においても外部者による「第三者意見」を6年間にわたり継続してきたことを評価します。今年度からは更なる信頼性の向上を目標に初めて外部の専門審査機関による「検証」を行いステークホルダーとの信頼性向上に取り組んでいることを評価します。

また、環境のコンプライアンス状況等のネガティブ情報も開示し、レポートの信頼性を高めています。
- 記載内容の網羅性と妥当性**
 - 記載内容を国内、グローバルの活動に分け、各々のステークホルダーに利用しやすい特徴ある構成になっています。特に国内の関連情報については全体の約半数以上のページ数を割いて充実した内容になっています。また、製品、活動の環境負荷低減のみならずピーククリーン、「水源の森」保全活動や「環境わごん」等環境に関連する社会貢献、コミュニケーション活動等多くの活動を網羅的に取り込んでいます。
 - 環境宣言、環境ビジョンが明確に表明され経営トップの環境の重要性の認識と取組みの方針がコミットメントされています。一方、環境負荷データについては将来の目標値を明示し、毎年、その結果の評価もP・D・C・Aによる環境マネジメントが行われています。また、職場の環境活動も全般にわたり紹介し社員の環境意識の向上も図っています。
 - 燃費の向上、エネルギー代替化への取組みなどステークホルダーの関心が高い製品の環境配慮への取組を取り上げ丁寧に説明しています。また、モビリティ製品を主体に製造販売するメーカーとして原材料調達、生産から使用、廃棄に至るまでの全プロセスで「LCAの視点」で全体を構成、開示し特徴あるレポートになっています。
- 環境活動パフォーマンス**

「自らが作り出したエネルギーで、モビリティを動かす」という本田技研工業の将来像の実現に向け、先進的な取組み事例として「家庭用ガスエンジンコージェネレーションユニット」をモビリティ事例ととも紹介し、着実な前進がみられます。

また、各地域のグローバルピックスでは、地域に密着した優秀な活動を紹介し、各地域の読者には親近感とともに安心感が生まれ、同時に企業内ではテクニカルトランスファーと切磋琢磨を導くパフォーマンスといえます。

なお、今後も検証対象を広げ、開示情報の信頼性の更なる向上を期待致します。



GRIガイドライン対照表

環境年次レポートでは、GRIガイドラインの標準開示項目と環境パフォーマンス指標についての対照表を作成しています。

| プロフィール | | | 対象ページ |
|---------------------------------|------|---|-----------------|
| 1 戦略および分析 | 1.1 | 組織にとっての持続可能性の適合性とその戦略に関する組織の最高意思決定者の声明 | 2-3, 35 |
| | 1.2 | 主要な影響、リスクおよび機会の説明 | 5-13, 36-39 |
| 2 組織の プロフィール | 2.1 | 組織の名称 | C4 |
| | 2.2 | 主要なブランド、製品および/またはサービス | C3-C4 |
| | 2.3 | 主要部署、事業会社、子会社および共同事業などの組織の経営構造 | C3, 1, 14, 40 |
| | 2.4 | 組織の本社所在地 | C4 |
| | 2.5 | 組織が事業展開している国の数および大規模な事業展開を行っているあるいは報告書中に掲載されているサステナビリティの課題に特に関連のある国名 | C3-C4, OH |
| | 2.6 | 所有形態の性質および法的形式 | C4, OH |
| | 2.7 | 参入市場 | C3-C4, OH |
| | 2.8 | 報告組織の規模 | C3-C4 |
| | 2.9 | 規模・構造または所有形態に関して報告期間中に生じた大幅な変更 | OH |
| | 2.10 | 報告期間中の受賞歴 | 26-31 |
| 3 報告要素 | 3.1 | 提供する情報の報告期間 | 1 |
| | 3.2 | 前回の報告書の発行日 | 1 |
| | 3.3 | 報告サイクル | C2 |
| | 3.4 | 報告書またはその内容に関する質問の窓口 | C7 |
| | 3.5 | 報告書の内容を確定するためのプロセス | C2, 14, 40 |
| | 3.6 | 報告書のバウンダリー | 1 |
| | 3.7 | 報告書のスコープまたはバウンダリーに関する具体的な制限事項 | 1 |
| | 3.8 | 共同事業、子会社、リース施設、アウトソーシングしている業務および時系列でのおよび/または報告組織間の比較可能性に大幅な影響を与える可能性があるその他の事業体に関する報告の理由 | 1, 18, 44 |
| | 3.9 | 報告書内の指標およびその他の情報を編集するために適用された推計の基となる前提条件および技法を含むデータ測定技法および計算の基盤 | 1, 18-19, 44-45 |
| | 3.10 | 以前の報告書で掲載済みである情報を再度記載することの効果の説明およびそのような再記述を行う理由 | 18-19, 44-45 |
| | 3.11 | 報告書に適用されているスコープ、バウンダリーまたは測定方法における前回の報告期間からの大幅な変更 | C2, 1 |
| | 3.12 | 報告書内の標準開示の所在場所を示す表 | C5-C6 |
| | 3.13 | 報告書の外部保証添付に関する方針および現在の実務慣行 | 88 |
| 4 ガバナンス、 コミットメント および参画 | 4.1 | 戦略の設定または全組織的監督など、特別な業務を担当する最高統治機関の下にある委員会を含む統治構造 | 14, 40, OH |
| | 4.2 | 最高統治機関の長が執行役員を兼ねているかどうかを示す | 2-3, 35, OH |
| | 4.3 | 単一理事会構造を有する組織の場合は、最高統治機関における社外メンバーおよび/または非執行メンバーの人数を明記 | OH |
| | 4.4 | 株主および従業員が最高統治機関に対して提案または指示を提供するためのメカニズム | OH |
| | 4.5 | 最高統治機関メンバー、上級管理職および執行役についての報酬と組織のパフォーマンス(社会的および環境的パフォーマンスを含む)との関係 | OH |
| | 4.6 | 最高統治機関が利害相反問題の回避を確保するために実施されているプロセス | OH |
| | 4.7 | 経済、環境、社会的テーマに関する組織の戦略を導くための、最高統治機関のメンバーの適正および専門性を決定するためのプロセス | OH |
| | 4.8 | 経済的、環境的、社会的パフォーマンス、さらにその実践状況に関して、組織内で開発したミッションおよびバリューについての声明、行動規範および原則。 | 4, 8-9, 32 |
| | 4.9 | 組織が経済的、環境的、社会的パフォーマンスを特定し、マネジメントしていることを最高統治機関が監督するためのプロセス | 14 |
| | 4.10 | 最高統治機関のパフォーマンスを、特に経済的、環境的、社会的パフォーマンスという観点で評価するためのプロセス | 14 |
| | 4.11 | 組織が予防的アプローチまたは原則に取り組んでいるかどうかおよびその方法はどのようなものかについての説明 | 4, 14, 40 |
| | 4.12 | 外部で開発された、経済的、環境的、社会的憲章、原則あるいは組織が合意または受諾するその他イニシアティブ | 1, 12, 20-21 |
| | 4.13 | 組織がある団体および/または国内外の提言機関における会員資格 | C4 |
| | 4.14 | 組織に参画したステークホルダー・グループのリスト | 9 |
| | 4.15 | 参画してもらうステークホルダーの特定および選定の基準 | 5-6, 36-37, OH |
| | 4.16 | 種類ごとのおよびステークホルダー・グループごとの参画の頻度など、ステークホルダー参画へのアプローチ | 5-6, 36-37, OH |
| | 4.17 | その報告を通じた場合も含め、ステークホルダー参画を通じて浮かび上がった主要なテーマおよび懸念事項と、それらに対して組織がどのように対応したか | C2, 5-6, 36-37 |

| 環境(EN指標) | | | 対象ページ | |
|--------------|-------|---|------------------------------------|--------|
| | | マネジメント・アプローチ | 4-13, 36-43 | |
| 原材料 | EN.1 | 使用原材料の重量または量 | 60 | |
| | EN.2 | リサイクル由来の使用原材料の割合 | — | |
| エネルギー | EN.3 | 一次エネルギー源ごとの直接的エネルギー消費量 | 18, 44 | |
| | EN.4 | 一次エネルギー源ごとの間接的エネルギー消費量 | 18, 44 | |
| | EN.5 | 省エネルギーおよび効率改善によって節約されたエネルギー量 | 7, 27, 30, 38, 46-47, 57-70, 76-82 | |
| | EN.6 | エネルギー効率の高いあるいは再生可能エネルギーに基づく製品およびサービスを提供するための率先取り組みおよび、これらの率先取り組みの成果としてのエネルギー必要量の削減量 | 7, 20-25, 48-56 | |
| | EN.7 | 間接的エネルギー消費量削減のための率先取り組みと達成された削減量 | 7, 27, 30, 38, 46-47, 57-70, 76-82 | |
| | 水 | EN.8 | 水源からの総取水量 | 19, 45 |
| | | EN.9 | 取水によって著しい影響を受ける水源 | EN-Web |
| EN.10 | | 水のリサイクルおよび再利用が総使用水量に占める割合 | — | |
| 生物多様性 | EN.11 | 保護地域内あるいはそれに隣接した場所および保護地域外で生物多様性の価値が高い地域に、所有、賃借、または管理している土地の所在地および面積 | — | |
| | EN.12 | 保護地域及び保護地域外で生物多様性の価値が高い地域での生物多様性に対する活動、製品およびサービスの著しい影響の説明 | 32-33 | |
| | EN.13 | 保護または復元されている生息地 | 26, 32-33, 85 | |
| | EN.14 | 生物多様性への影響をマネジメントするための戦略、現在の措置および今後の計画 | 13, 32, 39 | |
| | EN.15 | 事業によって影響を受ける地区内の生息地域に生息するICUN(国際自然保護連合)のレッドリスト種(絶滅危惧種)および国の絶滅危惧種リストの数 | — | |
| 排出物、廃水および廃棄物 | EN.16 | 重量で表記する、直接および間接的な温室効果ガスの総排出量 | 18, 44 | |
| | EN.17 | 重量で表記する、その他の関連ある間接的な温室効果ガス排出量(≒Scope3) | 65 | |
| | EN.18 | 温室効果ガス排出量削減のための率先取り組みと達成された削減量 | 7, 27, 30, 38, 46-47, 57-70, 76-82 | |
| | EN.19 | 重量で表記する、オゾン層破壊物質の排出量 | EN-Web | |
| | EN.20 | 種類別および重量で表記するNOx、SOxおよびその他の著しい影響を及ぼす排気物質 | — | |
| | EN.21 | 水質および放出先ごとの総排水量 | 45, EN-Web | |
| | EN.22 | 種類および廃棄方法ごとの廃棄物の総重量 | 19, 45 | |
| | EN.23 | 著しい影響を及ぼす漏出の総件数および漏出量 | 42 | |
| | EN.24 | パーゼル条約付属文書I、II、IIIおよびIVの下で有害とされる廃棄物の輸送、輸入、輸出あるいは処理の重量および国際輸送された廃棄物の割合 | — | |
| | EN.25 | 報告組織の廃水および流出液によって著しい影響を受ける水界の場所およびそれに関連する生息地の規模、保護状況および生物多様性の価値を特定する | — | |
| 製品およびサービス | EN.26 | 製品およびサービスの環境影響を緩和する率先取り組みと、影響削減の程度 | 5-13, 20-25, 48-56 | |
| | EN.27 | カテゴリー別の、再生利用される販売製品およびその梱包材の割合 | 27, 67, 71-75, 82 | |
| 遵守 | EN.28 | 環境規制への違反に対する相当な罰金の金額および罰金以外の制裁措置の件数 | 41-42 | |
| 輸送 | EN.29 | 組織の業務に使用される製品、その他物品および原材料のおよび従業員の移動からもたらされる環境影響 | 13, 38, 46-47, 64-67, | |
| 総合 | EN.30 | 種類別の環境保護目的の総支出および投資 | 43 | |

OH……………アニュアルレポート・有価証券報告書・CSRウェブサイト等をご覧ください。

(C2の「その他主な情報公開について」を参照)

EN-Web……Honda環境ウェブをご覧ください。

(【URL】 <http://www.honda.co.jp/environment>)



各領域責任者

| | | |
|-------|-------------------|-------|
| 営業領域 | 四輪..... | 加藤 成昭 |
| | | 清水 保匡 |
| | 二輪..... | 井内 正晴 |
| | 汎用..... | 渡邊 隆興 |
| | サービス・部品..... | 貝原 典也 |
| 購買領域 | 環境・リサイクル推進室 | 小林 秀明 |
| | | 菅沼 章文 |
| 事業所領域 | 事業所環境総合責任者 | |
| | 埼玉製作所 | 森本 千博 |
| | 栃木製作所 | 青波 宏一 |
| | 浜松製作所 | 松村 正道 |
| | 鈴鹿製作所 | 味岡 正臣 |
| | 熊本製作所 | 深井 孝良 |
| | 四輪新機種センター | 吉原 浩行 |
| | 品質改革センター栃木 | 苅谷 幸広 |

| | | |
|------|-----------------------------|-------|
| 本社 | 社 | 青木 高夫 |
| | (株)本田技術研究所 | |
| | 四輪R&Dセンター (和光) / | |
| | 基礎技術研究センター / | |
| | 航空機エンジンR&Dセンター | 矢ヶ崎昭夫 |
| | 二輪R&Dセンター / 汎用R&Dセンター | 中村 文彦 |
| | 四輪R&Dセンター (栃木) | 築田 准 |
| | 鷹栖ブルーピンググラウンド | 河合 浩二 |
| | ホンダエンジニアリング(株)..... | 桜井 倍博 |
| | 製品およびKD部品 | 中井 俊英 |
| 物流領域 | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| 管理領域 | 総務 | 青木 高夫 |
| | 人事 | 筒井 哲也 |
| | 広報 | 長井 昌也 |
| | 知的財産 | 川村裕一郎 |

注) 2011年6月1日現在

Hondaグローバル環境シンボルについて



BLUE SKIES FOR
OUR CHILDREN

Honda環境ビジョンにもとづき、「自由な移動の喜びを次世代(for our children)に伝えていきたい。だからこそ、豊かで持続可能な社会(blue skies)を実現させたい。」という想いを象徴させ、この環境スローガンとシンボルを活用していきます。

お問い合わせ

- 内容に対するお問い合わせ先
経営企画部 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」でもご覧になれます。また、PDF形式のファイルで本レポートの他にも『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確認できます。



環境年次レポート編集委員

本田技研工業(株)

有馬 雄一、井口 悟、池田 雅敏、岩崎 泰嗣、岩淵えみ子、恩田 貴之、加賀山豊彦、鹿野 隆二、川崎 哲、国広 信幸、小西 英治、小林 幸子、白川 和雄、中西 英夫、浪花 誠、橋本 淳、原田 将弘、平手 秀樹、平山 直子、森 恵美、守田 浩介、山田 和幸、横山 京子

(株)本田技術研究所

井上 勉、今泉 秀俊、宇崎 秀男、香西 英輔、菊池 準二、沓掛 充宏、杉本 康弘、田代 春美、山野 滋

ホンダエンジニアリング(株)

土元 裕一

(株)ホンダアクセス

高橋 徳夫、後藤 恭規

(株)ホンダモーターサイクルジャパン

藤原 宏文

制作

(株)志庵

印刷

(株)久栄社

| | |
|-------|------------------|
| 発行 | 経営企画部 環境安全企画室 |
| 発行責任者 | 篠原 道雄 |
| 編集者 | 加藤 久、君嶋 文江、川崎 俊介 |

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2011年6月

VOC(揮発性有機化合物)成分ゼロの100%植物油のインクおよびFSC™認証紙を使用し、印刷工程で有害廃液を出さない「水なし印刷」を採用しています。

©(K)®70001107