



Honda
ENVIRONMENTAL
ANNUAL REPORT

2014

環境年次
レポート

グローバル編



- G01▷ INDEX
- G02▷ Honda 環境年次レポート2014に関する基本情報／環境年次レポートについて／世界6極での製品販売台数(2013年度)と各地域の環境年次レポート
- G03▷ 会社概要／財務データ
- G04▷ 本報告書に対する第三者検証
- G05▷ Hondaの環境活動に関する主な外部評価／環境に関するHondaの主な対外活動

Top Message

- G06▷ **社長緒言** 「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現を目指して
- G08▷ **Honda地域環境会議6議長 座談会** 製品で、企業活動で、世界中の人々の喜びのためにHondaができるすべてのことを。

Special

- G15▷ **特集：環境トップランナー“寄居完成車工場”生産開始！**

Direction INDEX▷G17

- G18▷ **環境問題への取り組みの方向性**
- G19▷ **Honda環境宣言／Honda環境・安全ビジョン**
- G20▷ **「Honda環境・安全ビジョン」の実現に向けて**
環境課題の重要性の整理と現状認識
環境課題に関するリスクと機会の認識
環境負荷ゼロ社会を目指す「トリプルゼロ」
製品における環境負荷低減
2013年度HEPS適合モデル
企業活動における環境負荷低減
- G26▷ **生物多様性への取り組み**
Honda 生物多様性ガイドライン
- G27▷ **環境取り組みの目標と進捗**
2020年製品CO₂低減目標
2011年度～2013年度 中期環境取り組み計画
2014年度～2016年度 中期環境取り組み計画

Products INDEX▷G31

- G32▷ **次世代に向けた技術開発**
高質生活とCO₂低減の両立を目指す“Hondaスマートホームシステム”
グローバルで展開する、Hondaのスマートホーム実証実験
究極の次世代パーソナルモビリティ 燃料電池電気自動車の開発
- G33▷ **二輪車の開発**
開発責任者メッセージ
「ニューミッドコンセプト」シリーズ
次世代小型スクーター用グローバルエンジン「eSP」
アセアン諸国 125ccクラスの他地域展開
インド低燃費 110cc 「Dream Neo」
インドネシアのPGM-FI適用車種拡大
新型50ccスクーター「Dunk」
- G34▷ **四輪車の開発**
開発責任者メッセージ
世界戦略車「フィット」
最新ハイブリッドモデル投入
クラス最軽量1.6ℓディーゼルエンジン
インド、中国の環境技術適用車種
直噴ガソリンターボエンジン「VTEC TURBO」
新型軽乗用車「N-WGN」「N-WGN Custom」
- G41▷ **汎用製品の開発**
開発責任者メッセージ
FI搭載インバーター発電機「EU7000is」
中型4ストローク船外機「BF100」「BF80」
FI搭載除雪機「HSL2511」

Management INDEX▷G44

- G45▷ **グローバルの環境マネジメント**
環境経営推進体制／各事業所の環境マネジメント／温室効果ガス排出総量の開示／環境保全活動における経済効果
- G50▷ **グローバルHondaグループの環境負荷実績**
- G51▷ **各地域の環境TOPICS**
北米／南米 欧州／アジア・大洋州 中国／日本
- G54▷ GRI ガイドライン対照表
- G56▷ 奥付：編集、デザインコンセプト／各領域責任者／環境年次レポート編集委員／Hondaグローバル環境シンボルについて／お問い合わせ

〈報告対象期間〉2013年度(2013年4月1日～2014年3月31日)の活動を中心に報告。※一部、2014年度の記載や以前からの取り組みの記載を含みます。〈報告サイクル〉年1回(前環境年次レポート発行日：2013年6月18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469社(連結子会社381社、持分法適用会社88社)を含めたHondaグループ全体を報告対象組織としています。Hondaグループ全体を対象にしていない報告は、個々に対象範囲を記載しています。なお、主要な対象会社の詳細については、2014年6月発行の有価証券報告書をご覧ください。(※一部報告の対象組織には、2013年度中に合併等により変動した社数も含まれます。)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)ホンダアクセス (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)」／GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン第4版(G4)」／環境省「環境報告ガイドライン2012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または算出根拠は、個々の報告箇所に記載しています。

Honda環境年次レポート2014に関する基本情報

環境年次レポートについて

● 世界6極体制による事業展開と環境取り組み

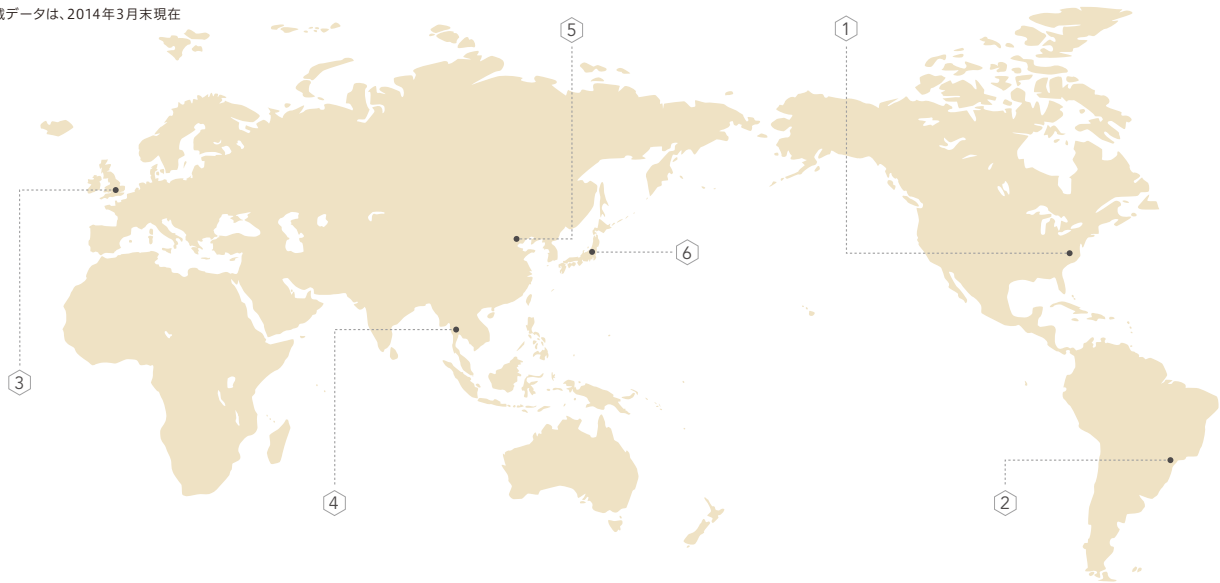
Hondaは「需要のあるところで生産する」という理念のもと、世界6極体制で企業活動を行っています。そのすべての地域で、ニーズを先取りした競争力のある商品を継続的に生み出していくために、6極の各地域が自立化して機能する、新たなグローバルオペレーション体制への転換を図りました。また、環境経営においても同様に、各地域によって異なる環境法規・基準、課題に適合した独自の環境取り組みを推進しています。

● グローバル版および6極各地域版の環境年次レポートを発行

世界6極体制による環境取り組みの報告のため、環境年次レポートをグローバル版および6極各地域版に分冊化。本レポートでは、グローバルでのHondaの環境に対する姿勢・将来への方向性ととも、お客様にご提供する製品および、企業活動における環境取り組み結果を報告しています。加えて、各地域版には、それぞれの地域での詳細な取り組みをまとめました。Hondaは、これら全7冊の環境年次レポートにより、世界各地域での環境取り組みの内容と実績について積極的な情報開示を行っています。

世界6極での製品販売台数(2013年度)と各地域の環境年次レポート

記載データは、2014年3月末現在



環境年次レポート	グローバル 2014年6月発行	① 北米地域 North America	② 南米地域 South America	③ 欧州地域 Europe/Middle East/ Africa	④ アジア・ 大洋州地域 Asia/Oceania	⑤ 中国地域 China	⑥ 日本地域 Japan
二輪車販売台数	1704.1万台	28.9万台	164.7万台	31.2万台	1326.0万台	130.5万台	22.5万台
四輪車販売台数	436.2万台	175.1万台	16.1万台	25.2万台	56.0万台	78.8万台	84.8万台
汎用製品販売台数	603.6万台	271.8万台	13.7万台	115.5万台	112.9万台	58.2万台	31.2万台

・上に掲載した北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国の環境年次レポート表紙は2013年度版です。2014年度版は今後順次発行されます

会社概要／財務データ

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: 代表取締役 社長執行役員 伊東 孝紳

資 本 金: 860億6,716万円 (2014年3月31日現在)

売 上 高: 連結: 11兆8,424億円 単独: 3兆4,883億円
(2013年度実績)

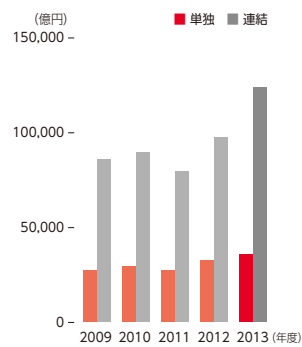
従業員総数: 連結: 198,561人 (2014年3月31日現在) 単独: 23,467人 (2014年3月31日現在)

連結子会社: 365社 (2014年3月31日現在)

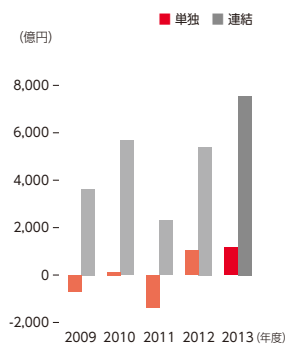
主 要 製 品: <二輪事業> 原動機付自転車、軽二輪自動車、小型二輪自動車、バギー
<四輪事業> 普通自動車、小型自動車、軽自動車
<汎用事業> 耕うん機、発電機、汎用エンジン、芝刈機、船外機、除雪機、家庭用ガスエンジンコージェネレーションユニット

財務データ

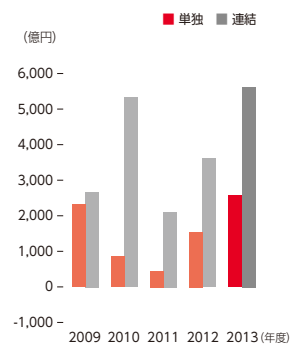
売上高



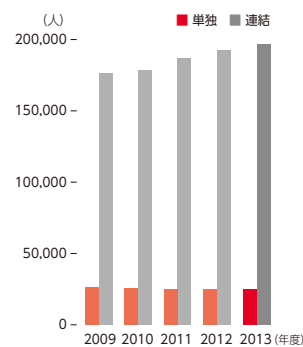
営業利益



当期純利益

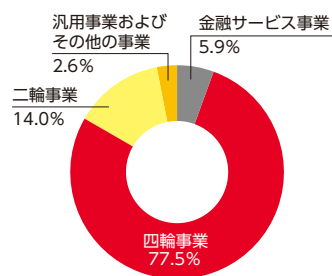


従業員数



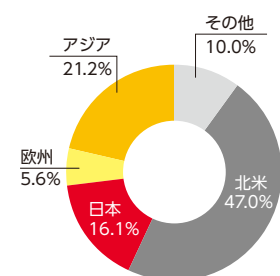
事業別売上高割合

(連結: 2013年度)



仕向地別売上高割合

(連結: 2013年度)



・詳しい財務データについては、アニュアルレポート(PDF)にて公開しております

本報告書に対する第三者検証



Hondaは、各環境負荷データに関して、より透明性、信頼性の高い形で社会に情報公開すべく、ビューローベリタスジャパン株式会社^{*1}による第三者検証を以下の内容で受審しています。

〈検証範囲〉

国内外のHondaおよび連結・関連会社あわせて470社の事業活動における環境負荷データ。

対象とした環境負荷データ：

エネルギー消費量／温室効果ガス排出量／水資源使用量／排水量／廃棄物等発生量／リサイクル量／社外直接埋立量／有価物発生量^{**2}／大気汚染物質排出量(NO_x, SO_x)／VOC排出量^{**2}／PRTR対象物質排出量^{**2}／製品使用時CO₂排出量(スコープ3・カテゴリ11^{**3})

Honda環境年次レポート2014
第三者検証報告

本田技研工業株式会社 御中

2014年6月10日

ビューローベリタスジャパン株式会社
システム認証事業本部

ビューローベリタスジャパン株式会社(以下、ビューローベリタス)は、本田技研工業株式会社(以下、Honda)の責任において作成された「Honda 環境年次レポート2014」に記載される環境関連データのうち、Hondaから要請のあったものに対して第三者検証を実施した。検証の目的は、環境関連データの正確性を確認し、客観的証拠に基づき検証意見を表明することである。

1. 検証概要

1) 2013年度(2013年4月1日から2014年3月31日)の事業活動に伴う環境負荷データ

検証対象	訪問サイト	検証手続き
Honda及び連結・関連会社469社の事業活動に伴う環境負荷データ ^(*)	・Honda本社 ・Honda 株木製作所 ・Honda 生産企画統括部 ・株式会社本田技術研究所 四輪 R&D センター(株木) ・本田汽車車体製造 有明工場 ・ホンダターモビル(タイランド)カンパニー(リテッド(タイ))	・Honda 本社及び訪問サイトによって策定された文書等の確認 ・責任者・担当者へのインタビュー ・データの計測方法に関する現場確認 ・収集・報告されたデータと検体資料との突き合わせ

(*)対象とした環境負荷データは、エネルギー消費量、温室効果ガス排出量、水資源使用量及び排水量、廃棄物等発生量及び社外埋立量、VOC排出量、PRTR対象物質排出量、NO_x及びSO_x排出量である。

2) 2013年度(2013年4月1日から2014年3月31日)に販売された製品の使用に伴うCO₂排出量

検証対象	検証手続き
四輪車、二輪車、汎用製品の生涯使用に伴うCO ₂ 排出量 ^(**)	・Honda 本社によって策定された文書等の確認 ・責任者・担当者へのインタビュー ・収集・報告されたデータと検体資料との突き合わせ

(**)Hondaの計算により全世界の販売台数の約90%以上を網羅する範囲

この検証は、現時点での最良の事例に基づき、ビューローベリタスが定める非財務情報開示に対する第三者検証の手順とガイドラインを使用して実施された。ビューローベリタスは、本報告書に示された範囲に対して限定的保証を行っており、国際保証業務基準(ISAIR)3000を参考にしている。

2. 検証結果

1) 2013年度の事業活動に伴う環境負荷データ

・検証対象とした環境負荷データについて、「Honda環境年次レポート2014」に記載されている情報と、Honda本社で収集された情報との間に矛盾する内容は認められなかった。

・訪問した事業所からHonda本社へ報告された環境負荷データに、修正されていない重大な誤りは認められなかった。

2) 2013年度に販売された製品の使用に伴うCO₂排出量

報告されたCO₂排出量は以下で説明は認められなかった。

- ・算入・正確性を欠き、CO₂排出量データ及び情報を適切に表していない
- ・Hondaが定めたCO₂排出量算定方法に従って作成されていない

ビューローベリタスは、全社員の日常業務活動において高い水準で求められることを目指すためのビジネス全般にわたる標準規定を定め、特に利害の対立を招くことと認識しています。本報告書に開示するビューローベリタスの監査、社外関係者に対するものだけでなく、数々の検証業務がなら利害の対立を引き起こすこととはないと考えます。

温室効果ガス排出量検証報告書

本田技研工業株式会社 御中

2014年6月10日

ビューローベリタスジャパン株式会社
システム認証事業本部

ビューローベリタスジャパン(以下、ビューローベリタス)は、「Honda 環境年次レポート2014」において本田技研工業株式会社(以下、Honda)により報告される2013年4月1日から2014年3月31日の期間の温室効果ガス排出量に対して限定的保証業務を行った。

1. 検証範囲

Hondaはビューローベリタスに対し、以下の温室効果ガス排出量情報の正確性について検証し限定的保証を行うことを依頼した。

1) スコープ1及びスコープ2 温室効果ガス排出量

- ・Honda及び国内外の連結・関連会社469社の事業活動に伴う温室効果ガス排出量

2) スコープ3 温室効果ガス排出量(GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope3) Accounting and Reporting Standardに基づき)

- ・Hondaが販売した四輪車、二輪車、汎用製品の生涯使用に伴うCO₂排出量
- ・Hondaの計算により全世界の販売台数の約90%以上を網羅する範囲

2. 検証方法

ビューローベリタスは、ISO 14064-3(2006): Greenhouse gases - Part 3: Specification with guidance for the validation and verification of greenhouse gas assertionsの要求事項に従って検証を行った。

ビューローベリタスは、限定的保証の一環として以下の活動を行った。

- ・温室効果ガス排出量を特定し算定する責任のあるHondaの関係者へのインタビュー
- ・Hondaの温室効果ガス排出量を決定するために用いられた情報に対する、情報システムと収集・集計・分析方法の確認
- ・温室効果ガス排出量の正確性を確認するための元データのサンプル監査

3. 結論

実施した検証活動及びプロセスによれば、温室効果ガス主張が以下であることを示す証拠は認められなかった。

- ・著しく正確性を欠き、対象範囲における温室効果ガス排出量データが適切に表していない
- ・Hondaが定めた温室効果ガス排出量算定方法に従って作成されていない

検証された温室効果ガス排出量		
スコープ1	スコープ2	スコープ3
1,409,000 t-CO ₂ e	3,798,000 t-CO ₂ e	228,137,000 t-CO ₂ e

【独立性、公平性及び力量の声明】
ビューローベリタスは、独立保証業務の提供に180年の歴史を持つ、品質・健康・安全・社会・環境管理に特化した独立の専門サービス会社です。検証チームメンバーは、当該任務の要求の範囲において、Hondaとのビジネス上の関係は有していません。ビューローベリタスは、日常業務活動におけるトップレベルの高い倫理基準を維持するため、倫理規定を導入しています。検証チームは、環境・社会・倫理・健康・安全の情報・システム・プロセスに対する保証について広範囲な経験を有すると共に、ビューローベリタスの温室効果ガス排出量データ検証方法に対する優れた理解を有しています。

^{*1} ビューローベリタスジャパン株式会社は、社内プロトコルのレビューを頻繁に行い、GHGの基準であるISO14064-3、非財務情報の審査に用いられるAA1000、GRIレポーティングガイドラインG4、ISAE3000などの既存基準と最新のベストプラクティスに合致するように適合させています

^{**2} 日本国内のみ

^{**3} スコープ3・カテゴリ11の算出範囲は、ホンダバッジの付いた二輪車、四輪車、汎用製品のグローバル販売台数の約90%を網羅しています

また、CO₂排出量×年間走行距離(汎用製品は年間使用時間)×生涯使用年数×年間販売台数の総和を排出量としています

Hondaの環境活動に関する主な外部評価

CDP Global 500 Climate Change Report 2013

日本国内1位

CDP※1のGlobal 500※2を対象とした2013年度調査で、Hondaは、日本企業ではトップの開示スコアを獲得。さらに、開示内容と取り組み実績の両面で非常に高い評価を得たことにより世界の先進企業の12社のうちの1社に選ばれました。また、Climate Disclosure Leadership Index (CDLI)に3年連続で選定されるとともに、「Climate Performance Leadership Index (CPLI)」という、気候変動に関する取り組み実績先進企業を選定するインデックス56社のうちの1社に選定され、最高ランクAを獲得しました。

※1 現在、企業の気候変動対策に関する世界最大のデータベースを保有し、気候変動に関する情報を分析および公表している非営利団体 (NPO)

※2 Global 500: FTSE Global Equity Index Seriesを構成する企業のうち、時価総額に基づいて選定した世界の大手企業500社

第17回 企業の環境経営度調査

総合4位

株式会社日本経済新聞社の第17回 企業の環境経営度調査で、製造業部門の総合4位を獲得。

ぶなの森 環境アンケート2013

Aランク

損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社のぶなの森環境アンケート2013で、最高ランクAランクの評価を獲得。エコファンド「ぶなの森」の投資銘柄に選定されました。

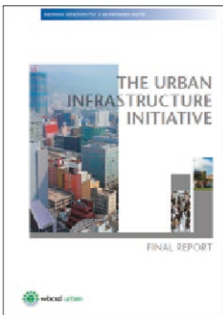
環境に関するHondaの主な対外活動

Hondaは、World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) に加盟しています。

Hondaは、Urban Infrastructure Initiative (UII) のCore Group メンバーです。UIIは2014年4月7日に最終報告書を発行しました。その中で、Hondaは持続可能なモビリティ構想に関する取りまとめに参画しました。



Hondaは、持続可能なモビリティビジョンを描くことを目的に、「持続可能なモビリティプロジェクト2.0」にも参画して活動しています。



UII最終報告書

Hondaでは各地域でもさまざまな形で政策決定者と協業するような対外活動を行っています。各地域・各国の社会に対して、環境に配慮したモビリティが持続できるように技術的な見地からの助言や各種パートナーシップへの参加、各国政府機関主宰の委員会へ参加しています。

参加例

E-KIZUNA Project (埼玉県)、

California Fuel Cell Partnership (米国カリフォルニア州) など

Top Message 社長緒言

「自由な移動の喜び」と 「豊かで持続可能な社会」の 実現を目指して

Hondaは2010年に、次の10年に向けた経営の方向性を「**良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする**」と発信しました。その方向性に基づいて、Honda環境・安全ビジョンを「**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。

Hondaは創業以来「自由な移動の喜び」を実現するために、パーソナルモビリティの開発に取り組んできました。「自由な移動の喜び」とは自ら操る楽しさはもちろんのこと、移動することでさまざまな夢や感動を発見し、“ワクワク・ドキドキ”を感じてもらうことであると思っています。一方「豊かで持続可能な社会」の実現のためには、気候変動問題、エネルギー問題が最重要課題であり、経営資源を集中させて取り組むべきと考えています。Hondaは環境・安全ビジョンで掲げたこの2つのテーマの実現に向け、環境や安全性能だけでなく、Hondaのアイデンティティを際立たせた商品や技術を他社に先駆けて提案していきます。



真のグローバルオペレーション実現に向けて

昨年、グローバルオペレーション改革を行うために、事業体制だけではなく環境経営もそれぞれの国や地域によって異なる環境法規・基準や課題に対応し、すべての地域の自立化を図っていきますと申し上げました。

昨年度は日本、インド、中国、メキシコなどで環境配慮型新工場が稼働、または着工し、北米では風力発電装置が稼働開始、南米でも2014年秋の完成を目指し風力発電装置の建設が進んでおります。そして、欧州をはじめとし各国に先進環境技術を搭載した新型車の発売などを行い、着々と改革を進めてまいりました。

そしてこれまで、日本を起点にグローバル展開を図ってまいりましたが、国内事業とグローバル機能の役割と責任をより明確にするため「日本本部」を立ち上げ、グローバル機能を有する組織と切り分けることにしました。

これにより、今まで以上に各地域が役割責任を全うすることになり、世界の6地域※1が有機的につながることでHondaの総合力を最大化させること。これが真のグローバルカンパニーの姿だと考えています。

※1 Hondaは北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国、日本の世界6極体制で企業活動を行っています
詳細はG02ページをご覧ください

Hondaの環境認識

～新たな中期計画スタートにあたり～

Hondaは、3カ年の中期環境取り組み計画を策定しCO₂排出量の低減をはじめとする製品と企業活動に関するあらゆる環境負荷の最少化を推進しております。

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

企業活動においても、発生する環境負荷の影響の大きさを認識し、製品と同様に、Honda環境・安全ビジョンの達成に向けた具体的な施策展開をしています。

2014年は新たな中期環境取り組み計画のスタートの年でありHonda環境・安全ビジョンのための「2020年製品CO₂低減目標」達成に向けた中間期にあたります。

次中期につなぐ大事な3カ年のスローガンとして「環境・安全ビジョン達成に向けた“継続と進化”」としました。前中期に提案したCO₂低減施策の管理遂行やグローバル戦略との連鎖性強化を継続し、やりきることを。そしてGHGプロトコルに準拠した「スコープ1, 2, 3」の観点でサプライチェーンも含めた企業活動全体での環境マネジメントに進化させていくことを今中期環境取り組み計画の重点方針としました。

2014年6月

代表取締役 社長執行役員
Honda世界環境安全会議 議長



本田 孝紳

Top Message Honda 地域環境会議6議長 座談会

製品で、企業活動で、 世界中の人々の喜びのために Hondaができるすべてのことを。

Hondaは、世界に広がる生産拠点や販売拠点網を、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国、日本の6極に分けてマネジメントしています。環境取り組みについても、6極に設置された「地域環境会議」が各地域の方針・計画を策定し、実行部門を管理・評価しています。全社方針として「真のグローバルオペレーション実現」が掲げられる中、世界6極はどのように環境課題に取り組んでいくのか。地域環境会議6議長が今後の展望を語りました。

聞き手：環境安全企画室 室長 篠原 道雄

Honda 南米環境会議 議長
Issao Mizoguchi
(イサオ・ミゾグチ)Honda 欧州環境会議 議長
神子柴 寿昭Honda 日本環境会議 議長
峯川 尚Honda 北米環境会議 議長
山田 琢二Honda 中国環境会議 議長
倉石 誠司Honda アジア・
大洋州環境会議 議長
安部 典明

「空は青く、水は透き通り、 緑はきれいであり続けるために、環境に配慮して活動します」



Honda 北米環境会議 議長

山田 琢二

山田 琢二



世界6極の地域特性と、この1年の変化

担当地域の経済面、環境面における地域特性と、この1年の変化について教えてください。

山田： 北米、特に米国のマーケットは穏やかな回復基調です。住宅の着工も増えており、米国の強さが戻りつつあります。Hondaの四輪車販売台数も回復してきて、前期比で増加しているという状況です。環境面では、北米はもともと環境先進地域であり、人々の環境意識が高いのですが、昨年の冬、ナイアガラの滝が凍ったり、南部のジョージア州で大吹雪により非常事態宣言が出たりという異常気象に見舞われ、地球環境が変わってきているという認識があらためて強まりました。

Mizoguchi： 南米はここ10年間、国民の活発なローン利用に支えられた経済成長が続き、二輪車、四輪車の販売台数を伸ばしてきました。しかし最近、そのローン残高が増えすぎて経済にかげりが見えています。環境面では、プラス要素として、昨年ディーゼル車の燃料である軽油が、硫黄分を0.005%含むS50から0.001%に抑えたS10に変わり、トラックやバスの排ガス、エミッションがかなり改善されています。またマイナス要素としては、近年昔に比べブラジルで雨が降らなくなり、豊富な水力発電のインフラがあるにもかかわらず、火力発電が増えているという状況です。

神子柴： 欧州は、主要各国に強力な自動車メーカーがあり、日本を含む外国車の参入、拡大が難しい市場です。また、リーマンショック以降、経済の低迷が続いており、車の市場規模はかつての1,600万台から1,200万台まで縮小しています。そうした経済動向から、人々の環境や燃費への意識がますます強まり、ダウンサイジング、過給エンジン化に加えてディーゼル化が加速しており、いまや販売台数の50%以上はディーゼル車です。そんな中、2020年には車一台当たりの平均CO₂排出量を95g/kmに抑えなければならない、世界で最も厳しい規制が待ち受けています。

安部： アジア・大洋州は、20以上の国や地域を含む非常に広い地域です。国によって経済状況が異なり、環境への意識や対応もまったく違います。昨年度は、四輪車の大手市場インドやタイの景気が後退して厳しい状況でしたが、待望の低燃費ディーゼル車をインドに投入できたこともあり、過去最高の56万台を販売できました。また、タイやインドネシアでは低燃費や低エミッションの車を優遇する政策があり、マレーシアでもエネルギー効率の高い車に恩典を課す動きが出てくるなど、アジア全体での環境意識の高まりを感じます。

倉石： 中国は年間2,000万台を超える世界一のモビリティ市場で、昨年も10%以上の伸びを示しています。昨年度後半に投入した新車効果もあって、Hondaも25%以上の伸びを示すことができました。しかし環境に関しては、PM2.5問題が大変深刻化しています。中国全体で話題になっており、お客様の環境に対する関心がかなり高まってきていますね。そして近々ヨーロッパと同様に世界一厳しいCAFE規制^{*1}が施行されるというのが中国の状況です。

「再生可能エネルギーの利用をさらに進めて、 企業と製品の価値を高めていきます」

峯川： 日本では、政府がアベノミクスという一連の経済政策で、バブル崩壊以降続いているデフレの克服に取り組み、景気はゆるやかな回復傾向にあります。その一方で、燃料価格や電気料金の高騰も当たり前の時代でもあります。そんな状況の中で、消費者の省エネ志向、低燃費志向がますます高まっていることが感じられる1年でした。

2013年度の取り組みを振り返って

欧州中心だったディーゼルが他の地域でも注目されてきた、いよいよアジア諸国の環境意識が高まってきた、というのが特徴的な変化だと感じます。次に、2013年度における環境取り組みの状況、製品や企業活動におけるトピックスを教えてください。

山田： 北米では、「Accord Hybrid」が「グリーンカー・オブ・ザ・イヤー」を受賞し、2013年12月にEPAから公表されたレポートによると、Hondaの2012年モデルの企業平均燃費（CAFE）が大手フルラインメーカー中トップでした。設備面では、



Honda 南米環境会議 議長

Issao Mizoguchi (イサオ・ミゾグチ)



^{*1} CAFE規制：企業平均燃費（Corporate Average Fuel Efficiency）規制。実際に販売したクルマ全体の平均燃費に対する規制

オハイオ州の工場に風力発電装置2基を設置し、工場の年間使用電力量の約10%を供給できるようになりました。また販売店の中で、「グリーン・ディーラー・プログラム」を始めて環境保全活動に貢献する店舗がかなり増加しました。製品、製品を作る現場、そして製品を売る現場、それぞれが地球環境に配慮しながら活動してきたというのが昨年度の状況です。

「今後続々と投入される新製品を通じて、 Hondaのブランドイメージを強化していきます」



Honda 欧州環境会議 議長
神子柴 寿昭

神子柴 寿昭



Mizoguchi: 南米では、フレックスフューエル^{※1}対応の二輪車を累計で300万台生産し、四輪車では、ガソリンなしで始動できるHonda初のサブタンクレス仕様フレックス車、「Civic」「CR-V」を発売しました。また物流では、トラックが牽引するコンテナを2両連結にし、従来と同程度のエネルギーで倍の荷物を運べる輸送方式を導入しました。そして何より、ブラジル四輪車工場に導入するため建設を進めている風力発電施設です。昨年3月に着工し、今年9月から稼働予定で、3MWの風力タービン9基で27MWの発電能力を備えており、スマレ市の四輪車工場に必要な電力すべてがまかなえます。

神子柴: 欧州では、「Civic (5door)」に続いて「CR-V」と「Civic Tourer」に1.6ℓ i-DTECディーゼルエンジンを搭載し、「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」第一弾のラインアップが出揃いました。企業活動における環境取り組みでは、生産拠点で再生可能エネルギー使用拡大を継続しているのに加え、ハイブリッド車の使用済みバッテリー回収、リサイクルに関するスキームを構築しました。またイギリスにおける「H2モビリティプロジェクト^{※2}」や「HyFIVE Pan-European プロジェクト^{※3}」などの燃料電池電気自動車のインフラ整備、普及プロジェクトに参画したことが欧州における昨年のトピックスです。

安部: アジア・大洋州では、待望のディーゼルエンジン車「Amaze」「City」をインドに投入し、過去最高の年間販売台数13万台を達成しました。これらはお客様から高評価を獲得し、燃費の良さが業界でも話題になっています。またマレーシアでは、ハイブリッド車販売No.1を2年連続で達成し、他社に先駆けて国内生産を始めるということが高く評価されています。二輪車では、タイに続きインドネシアでも全生産車にFI^{※4}を適用しました。製品の取り組み以外に設備面では、インド、マレーシア、インドネシアで、高効率の環境技術を導入してCO₂低減に寄与する工場を新たに立ち上げています。

※1 ガソリンとバイオエタノールをフレキシブルに燃料として使える仕様
 ※2 燃料電池電気自動車の普及に向け、企業/政府/自治体が参加する官民共同プロジェクト
 ※3 詳しくはG52ページをご覧ください
 ※4 FI: PGM-FI (電子制御燃料噴射装置)

倉石： 中国では昨年、「Accord」「CRIDER」「JADE」という新型車両を投入しました。今後は「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」シリーズをさらに拡大し、燃費性能を上げて市場ニーズに応じていきます。CAFE規制対応ではハイブリッド車をはじめとする環境車の拡大がポイントですが、Hondaエンジンは低燃費で走りも良いことや、Hondaの先進技術、環境安全技術をわかりやすく伝えるため「FUNTEC」というコミュニケーション・ワードの訴求を始めました。また、二輪車でも環境規制が強まっているため、昨年FI適用率トップのHondaとしては、今後いかに安くFIを提供していけるか検討を進めています。

「環境を先取りする姿勢を貫き、 存在を期待される企業の立ち位置を確立していきます」

峯川： 日本が一番のトピックスは、寄居完成車工場のオープンです。自動車生産一台当たりのCO₂排出量を従来工場に比べて30%低減する、世界をリードする工場が操業を開始しました。製品では、お客様の環境志向が高まる中で「アコード」のハイブリッド、プラグインハイブリッドモデルを投入し、新しい「フィットハイブリッド」は、36.4km/ℓという燃費性能で話題を呼びました。ダウンサイジングの流れの中で、確実に燃費でも期待に応えられる製品が提供できたことは大きな一歩だったと思います。さらに二輪車では、50ccクラスに環境性能の高い「Dunk」を、汎用製品ではFI化した大型除雪機などを投入し、新たなニーズを掘り起こすことができたのも大きな成果でした。



Honda アジア・大洋州環境会議 議長
安部 典明



未来に向けた方向性と想い

ありがとうございました。それでは最後に、真のグローバルオペレーションの実現に向け、担当地域では環境にどのように取り組んでいくか、方向性や想いを教えてください。

山田： 北米に限らず、Hondaはずっと燃費と環境性能にこだわった製品を開発してきました。かつて四輪車では、米国の大気汚染防止のためのマスキー法を初めてクリアし、二輪車や汎用製品では他社に先んじて4ストローク化を推進しました。今、Hondaのモビリティは、道路、オフロード、水の上、そして空にも進出するなど、行けないところがないと言えるほど幅広いラインアップです。そして米国では、今年の3月にHondaスマートホームというコンセプト住宅の公開を始めました。これは住む環境においてもHondaの技術で何か環境に貢献できないかという試みです。地球は宇宙から見ると青く見えるといいます。空は青く、水は透き通り、緑は

きれいであり続けるために、すべての企業活動において、環境に配慮した製品づくりが大切です。これからも我々は、素晴らしい地球を残しながら、企業活動を続けていくための努力をしていきます。

Mizoguchi: 南米では、今年、四輪車はすべてのフレックスフューエル車がサブタンクレスになる予定です。また二輪車では低排気量車へのFI適用を拡大していきます。施設面では、今年9月に稼働する風力発電が軌道に乗ったら、スマレ市の四輪車工場だけでなくアマゾンの二輪車工場でも適用できないか検討していきたい。この二輪車工場は排水処理では最先端の設備を備えていますので、次に電力の再生可能エネルギー化を図り、さらなる環境負荷低減を進めていきたいのです。こうした取り組みを含めて、オールHondaの中で南米は最も再生可能エネルギー使用率の高いエリアになっています。つまり南米は積極的な環境取り組みを行っているのですが、それが内外にあまり知られていない状況があります。今後はしっかりと訴求していき、企業そして製品の価値を高めていきたいと思っています。

「お客様にHondaの環境安全技術を伝える FUNTEC活動を推進していきます」



Honda 中国環境会議 議長
倉石 誠司

倉石 誠司



神子柴: 欧州は厳しい経済環境がまだ続きますが、まずは「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」シリーズをしっかりお客様に届けていくことです。そして今後続々と投入される予定の新製品、欧州でHondaが目指す「Sporty & Advanced」のイメージを象徴する「CIVIC TYPE R」や「NSX」、世界戦略車である「JAZZ (日本名:フィット)」やディーゼルエンジン搭載の「VEZEL」欧州版など、それぞれをしっかりと訴求していきたいと思います。また来年からF1への参戦が計画されていますが、エンジンのレギュレーションにハイブリッドが採用されるなど、今後はF1にも環境要素が強まっていくと思われます。F1は欧州ではブランドに対して大きな影響力を持っているので、これを強力に推進してHondaのブランドイメージを強化していきたい。そうした中でHondaらしい環境取り組みができればと考えています。

安部: アジア・大洋州でも、存在を期待される企業という立ち位置で環境に取り組んでいく必要があります。中間層の台頭により四輪車市場が拡大していく中、Hondaのガソリン車はすべてEuro IV※1以上を他社に先駆けて適用しているなど、環境を先取りする姿勢を貫いていくこと。また高評価をいただいているCNG対応車やディーゼル車など、これらの製品を通じて、燃費や環境に対するHondaの意思を発信していくことも重要だと考えています。二輪車では、トップメーカー

※1 Euro IV:2005年から欧州で導入されている排出ガス規制

としてタイ、インドネシアで進めたPGM-FI化をベトナムでも展開し、主要スクーターへのアイドリングストップ適用を進めます。市場が急拡大しているインドでは、低フリクション技術の投入で燃費No.1の座を守り続け、Hondaのアイデンティティを際立たせていきたいと思っています。

倉石： 中国では、世界一厳しい環境規制をいかに早く達成するかが大きな課題です。私も北京に住んでいて、PM2.5や黄砂による大気汚染を実感しています。今後ますます環境意識は強まっていくでしょう。しかし環境対策はHondaの得意技ですから、現状をチャンスと捉え、いろいろなことに取り組んでいきたい。まずはハイブリッドとターボ技術で燃費と走りを両立し、CAFE規制を真っ先にクリアすること。そのためにも、お客様にハイブリッド車や環境安全技術を伝える「FUN-TEC」活動^{*1}を進めていきます。Hondaが環境スローガンに掲げる「Blue Skies for Our Children」は、まさに中国のための言葉です。大気汚染が激しい中国でこれを成し遂げることこそ、我々の想いを実現することだと考え、環境取り組みを推進していきます。

「創業の地である日本が常に輝き、 常に世界に注目される存在であり続けます」

峯川： 世界各地域が自立度を高め、オペレーションのスピードを上げて競争力を作り出していく。そんな真のグローバルオペレーションを目指す一環として、2014年4月、日本本部が立ち上がりました。Hondaは日本発のグローバル企業です。すべての領域において常に日本が輝き、世界に注目される存在であり続けること、それが最適な日本のオペレーションの姿です。よって環境面でも日本が世界をリードし、最先端を走らなければなりません。例えばハイブリッド車のリチウムイオンバッテリーの処理でも、まず日本が率先して答えを出していきたい。そして世界が「何か例はないか」と探す時に、常に日本に例があるという環境を作っていきたい。そんな志で、一歩二歩と前進していきたいと思っています。

各地域環境会議議長として、また地域本部長としての非常に力強いメッセージを聞かせていただき、ありがとうございました。



Honda 日本環境会議 議長
峯川 尚

峯川 尚



※1 詳しくはG53ページをご覧ください

Special

環境トップランナー“寄居完成車工場”生産開始!



2013年7月9日、日本の四輪完成車工場としては23年ぶりに誕生した埼玉製作所寄居完成車工場が、生産を開始しました。近隣のエンジン工場（比企郡小川町）と連携して「フィット」などのコンパクトクラス生産に特化したこの工場は、革新の生産技術で世界トップクラスの省エネルギーを実現した工場であり、環境トップランナーとして環境技術を世界に発信する役割を担うHondaのマザー工場のひとつです。



Hondaの生産領域では、グリーンファクトリーの推進による「省エネルギー・省資源」と「ゼロ・エミッション」に取り組んでいます。なかでも寄居完成車工場は、2013年7月に操業を開始し、最先端の生産技術と環境負荷低減技術を惜しみなく投入した省エネルギー工場です。

● 生産効率が40%向上したプレス工程



高速稼働サーボプレス機

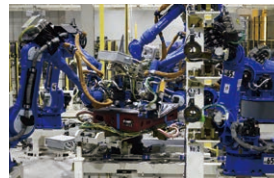
プレス工程では、高速稼働のサーボプレス機4台と、これに同期して次のプレス機へワーク（加工対象物）を運ぶ搬送機から成る「高速・段取りハイサイクルライン」を構築。1分間で最大20回連続ストロークという従来の2倍^{*1}のスピードを実現し、生産効率が40%向上しています。

CO₂ E W

^{*1} 日本の埼玉製作所 狭山完成車工場との比較

^{*2} 4コート3ベーク=4回塗装して3回乾燥させる。3コート2ベーク=3回塗装して2回乾燥させる。つまり塗装工程と乾燥工程を1回ずつ省略している

● CO₂排出量を70%低減した溶接工程



ローラーヘミング

溶接工程では、ドアなどの「蓋物（ふたもの）部品」のインナーパネルとアウターパネルを貼り合わせるためのヘミング加工と呼ばれる工程に、従来使用していた大型のプレス機

ではなく、「ローラーヘミング」という新製法を導入。省スペース化とコスト低減、CO₂排出量の70%^{*1}低減を果たしました。

CO₂ E W

● 業界初のショートプロセス塗装を導入した塗装工程



中塗りレスを実現したHonda S. E. 塗装

塗装工程には、従来の4コート3ベーク方式から3コート2ベーク方式^{*2}へとショートプロセス化したHondaの新たな塗装技術「Honda Smart Ecological Paint（Honda S. E. 塗装）」と、壁掛け塗装ロボットシステムを導入。これにより従来工場に比べて塗装ラインの長さを40%短縮し、CO₂排出量を40%^{*1}低減しています。

CO₂ E W

● バンパー塗装でも空調リサイクル新技术を導入

バンパー塗装工程には、従来の水洗装置の代わりにドライフィル

Special 環境トップランナー“寄居完成車工場”生産開始!



バンパー塗装に導入された「DRYブース」

ターとプレコート剤と呼ぶ炭酸カルシウムで塗料ミストを吸着させ回収する「DRYブース」を導入。水洗装置で必要だった空調リサイクル時の除湿が不要となり、CO₂排出量を42%^{※1}低減しました。さらに世界で初めて^{※2}となる吸着剤のリサイクル利用を実現しています。

CO₂ E W

● 徹底した圧縮エアエネルギーの無駄低減



圧力損失の少ないホースジョイント(左)と、圧縮エアを使った組み付け作業(右)

完成車組立工程では組み付けに圧縮エアを使用していますが、非稼働時の徹底した供給停止とともに、圧縮エアが漏れにくく、圧力損失

の少ないホースジョイントの採用、工程単位の消費量監視化などで、圧縮エア製造エネルギーの低減を図っています。

CO₂ E W

● コーポレートパーク構築で輸送効率が大幅向上



コーポレートパーク内通路。左右の仕切りの奥が、各お取引先の作業エリア

従来、お取引先で生産、加工してからHondaの工場に輸送し、完成車に組み付けていた部品を、Hondaの完成車工場内でお取引先に生産、加工していただくエリア(コーポレートパーク)を構築しました。これにより、二次加工基地や中継基地が不要となり、輸送効率の大幅な向上と、年間500tのCO₂低減が見込まれています。

CO₂ E W

● 最高効率のコージェネレーションシステムの導入

化石燃料を使用した電力会社からの電力使用を減らし、CO₂排出量を低減するため、天然ガスを燃料として発電する8.7MWのコージェネレーションシステムを導入。ピーク電力を45%低減し、運転時の蒸気・温水・排熱を有効に活用することで、エネルギー総合効率85%を目指します。

CO₂ E W

● 日本国内自動車工場最大のソーラー発電



2.6MWの発電能力を有するソーラーパネル

寄居完成車工場の建屋屋上に設置された太陽光発電パネルは、日本国内自動車工場最大^{※2}となる合計2.6MWの発電能力を有しています。これは一般家庭約460軒^{※3}の使用電力をまかなう量に相当し、電力会社の電力を使用する場合に比べて年間約1,200tのCO₂を低減します。

CO₂ E W

※1 日本の埼玉製作所 狭山完成車工場との比較

※2 Honda調べ

※3 Honda試算(一般家庭使用電力:年間5,650kWh CO₂排出係数:東京電力 平成23年度0.464t-CO₂/MWh)

※4 FEMS:Factory Energy Management System

● 置換空調の導入による省エネルギー



工場内の柱の低層部分に設置された空調吹き出し口

工場内の温められた空気が上昇する浮力を換気の駆動力として利用する「置換空調」を導入。換気に必要なエネルギーを低減するとともに、作業者がいる低層の空間だけを効率的に空調することで、空調に必要なエネルギーを従来に比べて40%低減。年間約2,360tのCO₂を低減します。

CO₂ E W

● 工場エネルギー管理システム(FEMS^{※4})によるマネジメント

各領域のエネルギー消費量を見える化して管理する「ファクトリーエネルギー管理システム(FEMS)」を構築しました。エネルギー供給側では各設備を最適に自動制御して安定供給を行い、生産設備側では改善点やロスの早期発見、対策を可能とすることで、工場全体のエネルギー使用におけるCO₂低減のマネジメントが可能となります。

CO₂ E W



FEMSで工場全体のエネルギーを一括マネジメント(右はFEMS管理画面)

● 寄居で確立した次世代の生産技術を世界へ

このように寄居完成車工場は、最先端の生産技術、環境負荷低減技術を持つ世界トップクラスの省エネルギー工場であり、自動車一台当たりの生産エネルギーを、従来工場に比べて30%低減^{※1}することに成功しています。

「環境負荷の最も小さな製品を環境負荷の最も小さい工場から。」Hondaはこの理想を実現するため、今後、寄居完成車工場で確立した次世代の生産技術、環境負荷低減技術を、全世界の生産拠点に順次水平展開していきます。



寄居完成車工場は、約1.6万m²のビオトープをはじめ、敷地面積の約34%を生物の生育可能な緑地や水辺が占めています。地域共生、環境保全に関する寄居完成車工場の取り組みは、『Honda環境年次レポート2013』をご覧ください。

Direction

Hondaは、“「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現”に向けて、製品と企業活動における環境取り組みを推進しています。

G18 環境問題への取り組みの方向性

G19 Honda環境宣言／Honda環境・安全ビジョン

G20 「Honda環境・安全ビジョン」の実現に向けて

G20 環境課題の重要性の整理と現状認識

環境課題に関するリスクと機会の認識

G22 環境負荷ゼロ社会を目指す「トリプルゼロ」

G23 製品における環境負荷低減

G24 2013年度HEPS適合モデル

G25 企業活動における環境負荷低減

G26 生物多様性への取り組み

G26 Honda生物多様性ガイドライン

G27 環境取り組みの目標と進捗

G27 2020年製品CO₂低減目標

G28 2011年度～2013年度 中期環境取り組み計画

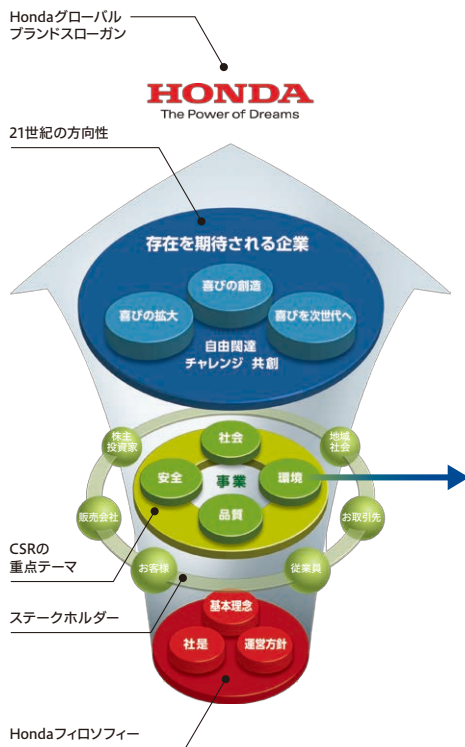
G30 2014年度～2016年度 中期環境取り組み計画

環境問題への取り組みの方向性

21世紀の方向性として「存在を期待される企業」を目指すにあたり、環境への対応が社会・安全・品質と並ぶCSRの重点テーマであると捉えています。

Honda環境宣言の制定やHonda環境・安全ビジョンの策定を通して、未来像を明確に定め、具体的な環境取り組みを推進していくことで、社会、そしてお客様の期待に応えていきます。

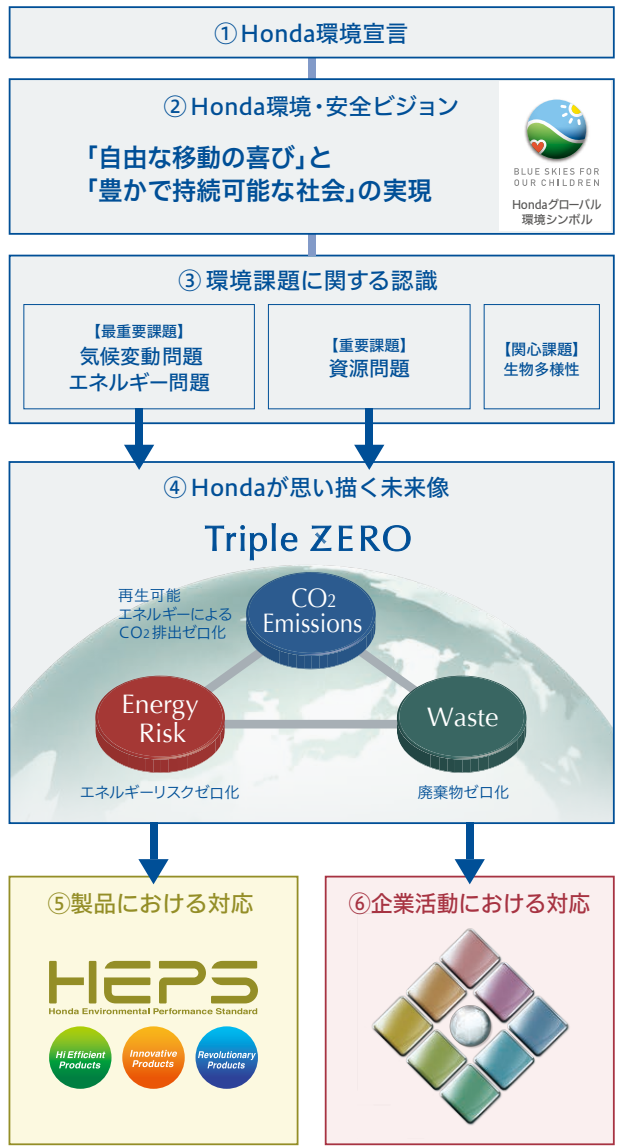
Hondaの環境取り組みの考え方



HondaのCSRの考え方

Hondaは現在、Hondaフィロソフィーをベースに世界の人々と喜びを分かちあうことで「存在を期待される企業」を目指すという方向性を定め、企業活動に取り組んでいます。

Hondaは、①製品のライフサイクルの各段階における環境負荷を低減していくという基本姿勢のもと、②「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現を目指しています。その中で最重要課題を③気候変動問題とエネルギー問題、重要課題を資源問題と認識するとともに、生物多様性にも大きな関心を払っています。そして最重要課題と重要課題に対しては、④CO₂排出ゼロ化・エネルギーリスクゼロ化・廃棄物ゼロ化という未来像を定め、これにしたがって⑤製品および⑥企業活動において具体策を打ち出し、推進しています。



Honda環境宣言

Hondaは1960年代から積極的に環境課題の解決に取り組み、1970年代にはCVCCエンジンを開発して、当時達成不可能と言われた米国マスキー法に世界で初めて適合させました。1992年、それまで培ってきた「製品のライフサイクルの各段階における環境負荷を低減していく」という基本姿勢を整理、明文化した「Honda環境宣言」を制定。これは現在のHondaの環境取り組みのベースとなっています。

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環境・安全ビジョン

Hondaは、2020年に向けて「良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする」という方向性を定め、また、すべての人が、心から安心して、どこへでも自由に移動することができる社会をつくることを目指して、「Honda環境・安全ビジョン」を定めました。このビジョンには、パーソナルモビリティに関わる製品・サービスを通して、お客様に感動を提供し続け、社会の持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。

Honda 環境・安全ビジョン

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現

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



この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、Hondaグローバル環境スローガン「Blue Skies for Our Children」を制定。これを象徴するシンボルとして、「Hondaグローバル環境シンボル」を定めました。

「Honda環境・安全ビジョン」の実現に向けて

Hondaは、自ら定めた将来像“Honda環境・安全ビジョン”の実現に向けて、現在の環境課題を正しく認識し、それらが企業活動にとってどのようなリスクとなり機会となるのかを分析して、さまざまな対応を行っています。また、究極的な環境負荷ゼロ社会を目指して、製品と企業活動の両面から環境取り組みを推進しています。

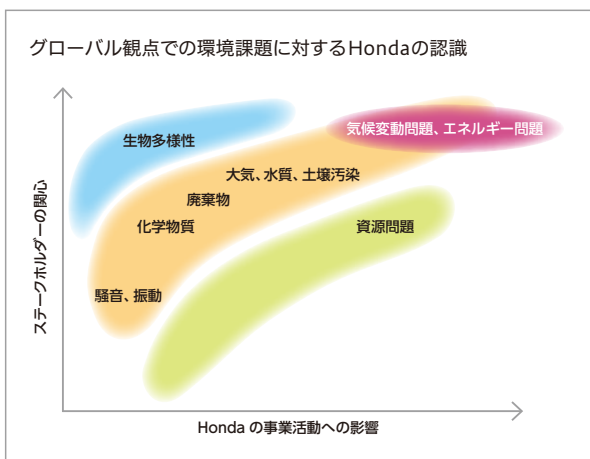
環境課題の重要性の整理と現状認識

● 「Honda環境・安全ビジョン」実現に向けた現状認識

Hondaが企業として存続し、世界で事業を継続していくためには、Hondaは自ら定めた「Honda環境・安全ビジョン」の実現を通して、社会の発展と調和に貢献していく必要があると考えています。そして「Honda環境・安全ビジョン」を実現するためには、世界にどのような環境課題が存在して、それがHondaの事業活動とどのように関係し、どのような影響を及ぼしているのかを正しく認識し、適切に対応していくことが重要です。

そこでHondaは、さまざまな環境課題を「ステークホルダーの関心」と「Hondaの事業活動への影響」という2つの指標に基づいて整理することで、自社にとって重要な環境課題を明確にしました。

その結果、モビリティを中心とした製品を提供するHondaの事業活動にとって最も重要な環境課題は、「気候変動問題」と「エネルギー問題」であり、その次に重要な課題が「資源問題」であると認識。さらに、関心を払うべき課題が「生物多様性」の問題であると認識しました。



環境課題に関するリスクと機会の認識

● 気候変動問題、エネルギー問題に関するリスクと機会

環境課題は、事業活動に大きな影響を与えるリスクとなる一方で、それを想定して適切に対応することで、事業創出や拡大の機会にもなりえます。

「気候変動問題」と「エネルギー問題」を最重要課題と位置

● 現状認識を導いたプロセス

<課題の収集>

まず、この現状認識を得るために、主に「ステークホルダーへの聞き取り」「社内情報収集機能の活用」という2つの方法を用いて環境課題についての情報を収集しました。

<課題の分析>

次に収集した課題について、「内部関連部門(役員・環境担当部門・地域本部・事業本部・機能本部)との議論」と「ステークホルダーとの会話」を通じて、「Honda環境・安全ビジョン」との関連性やHondaの企業理念との整合性を分析。重要度の高い環境課題を選択しました。

<課題の評価>

選択した課題を「課題の直接性」「経済的なインパクトの大きさ」「課題の緊急度」「対他競争力への影響度」「Honda環境・安全ビジョン実現に向けた重要度」「社会的関心度」などの評価基準に基づいて包括的に評価しました。

<優先順位の決定>

最後に「ステークホルダーの関心」と「Hondaの事業活動への影響」の2軸から環境課題の優先順位を決定。特にステークホルダーの期待に近い領域、Hondaの事業課題に近い領域、およびその両方に関わる領域に環境課題を分類し、「環境課題に対するHondaの現状認識」を確定しました。

● 世界6極地域それぞれの現状認識

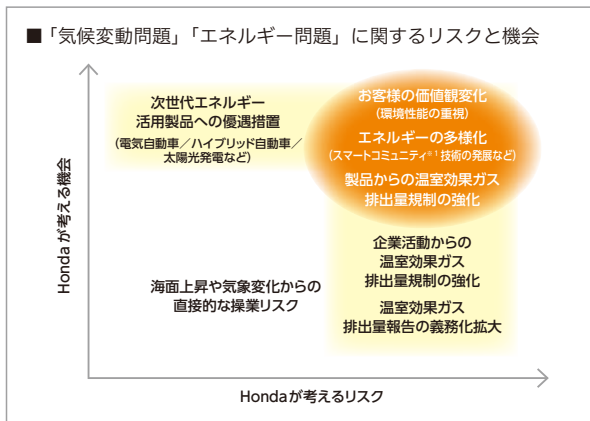
Hondaは、事業活動を行う世界6極地域(北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国、日本)で環境課題の重要性の整理を行い、それをグローバル観点で統合して、以上のような現状認識を作成しています。

世界6極地域それぞれの現状認識については、各地域が発行する環境年次レポートに記載しています。

付けているHondaは、そのリスクと機会を十分認識して事業活動を行っていくため、対応の優先度を整理しました。

その結果、特に重視すべき対応項目として、「お客様の価値観の変化」「エネルギーの多様化」「製品からの温室効果ガス排出規制の強化」の3項目を抽出しました。

「Honda環境・安全ビジョン」の実現に向けて



<お客様の価値観変化>

「気候変動問題」や「エネルギー問題」への関心が世界的に高まるに伴い、お客様がモビリティ製品を選ぶ際、「燃費」や「CO₂排出量」などの環境性能を重視する傾向が強まっています。Hondaはこうしたお客様の価値観や市場ニーズの変化をリスクと捉えており、これに適切に対応して事業拡大の機会を創出するために、独自に「Honda環境性能基準 (HEPS)」(G23ページ)を定め、燃費向上技術や電動化技術など環境技術の開発推進、製品への適用拡大などを行い、究極的には製品からのCO₂排出ゼロ化を目指して活動しています。

<エネルギーの多様化>

地球温暖化や資源不足化などの問題から、化石燃料に大きく依存する現在の社会は変革の必要に迫られ、今後、エネルギー多様化の方向に向かうと考えられます。

エネルギー多様化への対応の遅れというリスクに対し、Hondaは、EVやFCEV^{※2}、Hondaスマートホームシステム (SHS) など、エネルギー多様化に対応した製品の開発を推進することで、事業機会の拡大を図っています。

さらに、メガソーラー発電や風力発電の積極導入などによる事業活動のエネルギー多様化も進めており、究極的にはエネルギーリスクのゼロ化を目指して活動しています。

<製品からの温室効果ガス排出量規制の強化>

世界的に、製品からの温室効果ガス排出量規制は強化される傾向にあり、グローバルで事業展開するHondaは、各地域の法規制に適切に対応して、なおかつ市場のニーズに的確に応える製品を提供していく必要があります。

この温室効果ガス排出量規制の強化というリスクに対し、Hondaは、走りと燃費を高次元で両立する「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」^{※3}などの適用製品を積極的に拡大していくことで対応し、事業機会の拡大を図っています。

※1 スマートコミュニティ:次世代エネルギーインフラをはじめ情報通信、交通システムや各種製品・サービスなどの包括的な連携を通じて官民が一体となって実現を目指す、高効率で活力ある自律的な社会

※2 EV:電気自動車、FCEV:燃料電池電気自動車

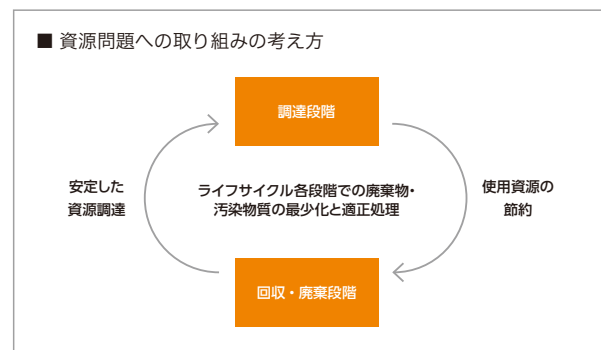
※3 エンジンなどの内燃機関、トランスミッションの効率向上やモーターなどの電動化技術の進化によって、優れた環境性能をベースにHondaならではの運転する楽しさを追求し、走りと燃費を高次元で両立させる次世代新技術群

● 資源問題に関するリスクと機会

Hondaにとって「気候変動問題」と「エネルギー問題」の次の重要課題を「資源問題」と位置付けています。レアメタルなどの資源の枯渇や入手難化は、Hondaの事業存続にとって大きなリスクになると考えられるからです。

そこでHondaは、レアメタル使用量低減や非使用技術の開発、使用済み製品からレアアースを抽出して材料として再利用するマテリアルリサイクル技術の開発などにより、安定した資源調達や有効活用を推進し、事業の継続や機会創出を図っています。

さらに、回収、廃棄、リサイクル段階のリスクも認識し、各国における適切な対応を推進しています。



● 生物多様性問題への対応

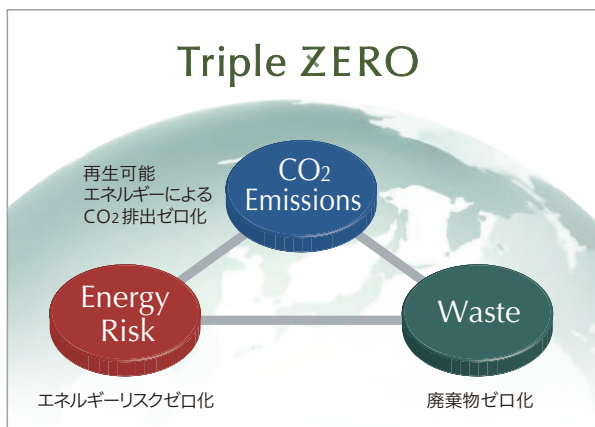
Hondaは自社の企業活動が「生物多様性」に影響を与える可能性があり、自社の製品と企業活動による環境負荷をミニマム化することが「生物多様性」の保全に対する最大の貢献だと考え、環境技術の追求と企業活動での取り組みを推進しています (G26ページ)。

● 環境課題とリスクに対するマネジメント体制

Hondaは、こうした環境課題とそのリスク、機会について継続的に情報収集を行い、その影響をタイムリーに整理・分析し、具体的な対応を策定・実行していくため、グローバルで網羅的な環境マネジメント体制を構築しています (G45ページ)。

まず、二輪車、四輪車、汎用製品の各事業本部と商品開発領域を中心とした製品観点、地域本部体制に基づく各地域観点、生産や販売などの機能観定の3方向から、グローバル観定のリスクと機会を洗い出し、世界環境安全会議で議論します。次に、地域環境会議や事業本部、機能本部はこれをもとに環境マネジメントを行い、中期環境取り組み計画などの施策を策定します。このリスクマネジメントプロセスは、年2回をベースに、随時行われています。

環境負荷ゼロ社会を目指す「トリプルゼロ」



● Honda環境・安全ビジョンを実現する具体像

Hondaは自ら描いた「Honda環境・安全ビジョン」を実現するために、気候変動問題、エネルギー問題、資源問題に自らの技術と事業活動で取り組み、将来的に環境負荷ゼロの社会を目指していきます。その具体的な未来像として、「Triple ZERO(トリプルゼロ)」という考え方を掲げています。

● 再生可能エネルギーによるCO₂排出ゼロ化

「気候変動問題」への対応として、再生可能エネルギーを活用することで、製品および事業活動におけるCO₂の排出の将来的なゼロ化を目指しています。

またその過程においては、再生可能エネルギーによるゼロ化技術の開発と並行して、既存技術の進化によるCO₂排出低減も着実に進めています。

段階的な目標として、2020年に全世界における二輪車、四輪車、汎用製品の使用時のCO₂排出量原単位を30%低減(2000年比)する「2020年製品CO₂低減目標」(G27ページ)を掲げており、長期的には2050年をめぐりにCO₂の企業総排出量を半減することを目標として活動していきます。

現在の取り組みとして、製品分野では、Honda環境性能基準(HEPS)「Hi Efficient Products」^{*1}適合製品の拡大をはじめ、EVやFCEVなどの進化と普及推進、そのエネルギー源としての太陽光発電や風力発電などを活用するインフラの構築などを行っています。

また事業活動分野では、製品一台当たりの生産エネルギーを30%低減した日本の寄居完成車工場の立ち上げなどで、事業活動のCO₂排出量低減を進めています。

● エネルギーリスクゼロ化

「エネルギー問題」への対応として、化石燃料への高依存な

ごによるエネルギーリスクの将来的なゼロ化を目指し、製品および事業活動のエネルギー多様化を推進しています。

段階的な目標として、ホームエネルギーを多様化し、モビリティと暮らしでCO₂排出量を半減(2000年比)する技術の確立を掲げており、その実現に向けてHondaスマートホームシステム(HSHS)の開発を進めています(G32ページ)。

製品分野での取り組みとして、CO₂排出ゼロ化に向けた製品は同時にエネルギーリスク低減にも寄与すると考え、現在、HEPS「Innovative Products」^{*1}や、HEPS「Revolutionary Products」^{*1}適合製品の拡大などを進めています。

事業活動分野では、南米ブラジル四輪車工場(ホンダオートモーバイス・ド・ブラジル・リミターダ)における、年間生産活動全電力量に相当する8万5,000MWhの風力発電^{*2}導入など、再生可能エネルギーの導入による事業活動のエネルギー多様化を推進しています。

さらに日本では、電力小売事業に参入して多様な電力調達先を確保し、エネルギーリスクを低減するとともに、よりCO₂排出量の少ない電力を選んで調達し、事業活動の環境負荷を低減する取り組みを開始する予定です。

● 廃棄物ゼロ化

「資源問題」への対応としては、貴重資源の代替技術の開発や3R(リデュース、リユース、リサイクル)技術の進化、水資源使用量の低減施策などにより、資源の安定調達と、製品の開発から廃棄に至るライフサイクル各段階における無駄のない資源循環を図ることで、環境負荷物質をゼロにすることを目指します。

また有害化学物質削減の取り組みなどと併せ、製品のライフサイクルだけでなく企業活動におけるすべての環境負荷リスクのゼロ化を目指します。

現在の具体的な取り組みとしては、ハイブリッド車用ニッケル水素バッテリーから抽出したレアアースをリサイクルして循環するスキームを確立するなど、資源循環技術の開発、体制構築を推進しています。

トリプルゼロマーク

本レポートでは、「トリプルゼロ」の実現に寄与する具体的施策、活動、製品、技術に関する記載部分に、「トリプルゼロマーク」を表示しています。



*1 Hi Efficient Products: 内燃機関の効率を向上させることでCO₂排出を低減した製品 Innovative Products: 環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応によりCO₂排出を低減した製品 Revolutionary Products: 再生可能エネルギーへの対応やトータルエネルギーマネジメントへの貢献により、CO₂排出ゼロ化を目指している製品 (G23ページ参照)

*2 3MWの風力タービン9基で合計27MWの発電設備

製品における環境負荷低減

● 3段階で製品のCO₂排出量を低減

トリプルゼロにおける「CO₂排出ゼロ」実現に向けて、Hondaは、すべての製品の製造、使用から廃棄に至るライフサイクル全体におけるCO₂排出をゼロにすることを目指しています(再生可能エネルギーの使用によるカーボンニュートラルを含む)。

しかし現在、多くのモビリティが化石燃料を使う内燃機関を採用しており、これらが排出するCO₂を今すぐゼロにするのは困難です。

そこでHondaは、①内燃機関の効率向上によるCO₂排出量の低減 ②環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応によるCO₂排出量の低減 ③再生可能エネルギーへの対応やトータルエネルギーマネジメントによるCO₂排出ゼロ化という3段階の取り組みを網羅的に行っていくことで、着実にCO₂低減を進めながら最終的にゼロ化を達成するというシナリオを描いています(下図)。

● 独自に定めた「Honda環境性能基準(HEPS)」

このシナリオを達成するため、Hondaは、自社製品が上記のどの段階に対応した製品であるかを明確にする独自の基準として、2011年に「Honda環境性能基準(HEPS: Honda Environmental Performance Standard)」を設けました。HEPSでは、上記①②③の各段階に合わせて製品を3つに分類し、それぞれの適合基準を定めています。

Hondaは今後すべての自社製品をこの3つの基準のいずれかに適合させていくことで、CO₂排出ゼロに向けたシナリオを達成していこうと考えています。

HEPS Hi Efficient Products

内燃機関の効率を向上させることでCO₂排出を低減した製品。エンジンの燃焼効率向上技術や駆動系の効率向上技術、エンジン内各部の摩擦を低減させる低フリクション技術などを採用した製品がこれに該当します。

使用時のCO₂排出量が以前のモデルと比較してどれだけ低減しているかを、適合基準として定めています。

HEPS Innovative Products

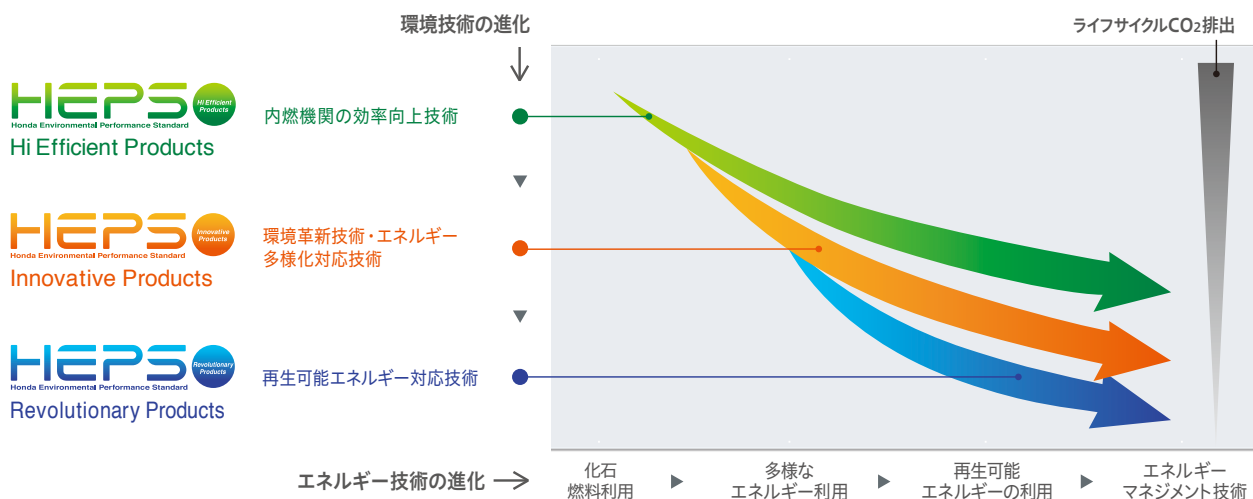
環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応により、CO₂排出を低減した製品。環境革新技術としては、Honda独自の二輪車アイドリングストップシステム技術や四輪車のハイブリッド技術、直噴エンジン技術、汎用製品のFI(電子制御燃料噴射装置)などを搭載した製品がこれに該当します。またエネルギー多様化対応として、二輪車・四輪車のエタノール燃料対応製品、汎用製品のガス燃料対応製品などがこれに該当します。

使用時のCO₂排出量が以前のモデルと比較してどれだけ低減しているかを、適合基準として定めています。

HEPS Revolutionary Products

再生可能エネルギーへの対応やトータルエネルギーマネジメントへの貢献により、CO₂排出ゼロ化を目指している製品。電動化対応技術や再生可能エネルギーの使用技術を採用した製品がこれに該当します。

<気候変動問題、エネルギー問題への製品の対応シナリオ>



「Honda環境・安全ビジョン」の実現に向けて

2013年度HEPS適合モデル

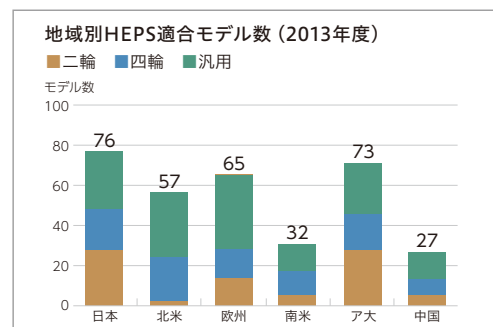
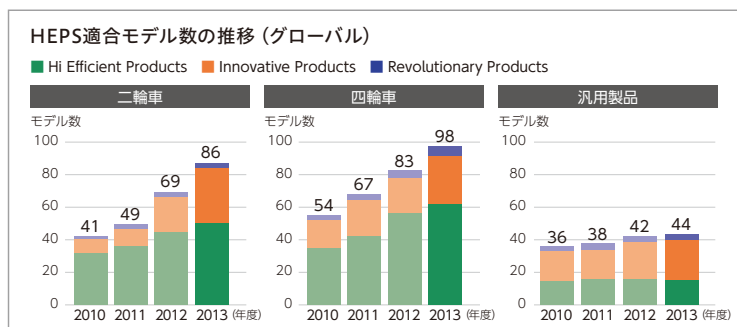
● 新たに34モデルがHEPSに適合

2013年度に発売された製品の認定を行った結果、二輪車17モデル、四輪車15モデル、汎用製品2モデル、合計34モデルを新たにHEPS適合製品として認定。累計では二輪車86モデル、四輪車98モデル、汎用製品44モデル、合計228モデル

ルがHEPS適合製品となりました。

これを世界6極地域で見ると、日本76モデル、北米57モデル、欧州65モデル、南米32モデル、アジア・大洋州73モデル、中国27モデルがHEPS適合製品となっています。

2013年度 HEPS適合モデル (例)		HEPS Hi Efficient Products	HEPS Innovative Products	HEPS Revolutionary Products
定義		内燃機関の効率向上により、CO ₂ 低減に貢献している商品	環境革新技術の投入またはエネルギーの多様化対応により、CO ₂ 低減に貢献している商品	再生可能エネルギーへの対応やトータルエネルギーマネジメントへの貢献により、CO ₂ 排出ゼロ化を目指している商品
性能評価項目	製品から排出されるCO ₂ 排出量(使用時)			
適合製品 (例)	二輪車	 スーパーカブC50 Dunk CBR125R ズーマーX	 NC750S Sh mode CBR400R Air Blade	 EV-neo 酷士 (Kushi)
	四輪車	 ヴェゼル BRIO AMAZE (Diesel) City Civic Tourer	 フィット ハイブリッド アコード ハイブリッド RLX SH-AWD CR-V Flex	 フィットEV FCXクラリティ
	汎用製品	 GX390 (汎用エンジン) GX690 (汎用エンジン)	 EU9iGP (LPガス発電機) EU7000is (FI搭載発電機) サラ・ダゴCG FFV300 (ガスパワー耕うん機) HSL2511 (FI搭載除雪機)	 グラスパHRE330 (電動芝刈機) モンパルML200 (電動カート) Miimo300 (自動運転芝刈機)



・2010年度のモデル数は、2011年度に設定された基準をもとに算出したものです

「Honda環境・安全ビジョン」の実現に向けて

企業活動における環境負荷低減

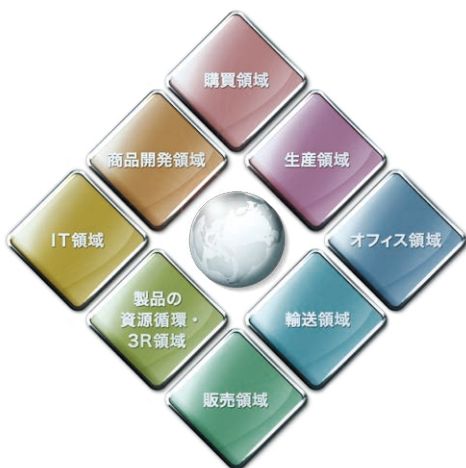
● 製品のライフサイクル各段階における環境負荷の低減

あらゆる環境負荷をゼロにする「トリプルゼロ」を実現するためには、燃費向上や電動化などによる製品における環境負荷低減だけでなく、材料の採掘や製品の輸送、廃棄など、製品のライフサイクルすべての段階における環境負荷を低減していく必要があります。

Hondaは、この考えに基づいて自社の企業活動全領域における環境負荷の低減に取り組んでいます。

例えば日本では、企業活動を8つの領域に分類し、それぞれの領域における環境負荷要素を想定。それらを低減していくための取り組み方針や数値目標を設定して、具体的施策を実行しています。

■日本の企業活動における8つの領域



■日本の企業活動における環境負荷低減

企業活動領域	想定される環境負荷要素	主な取り組み
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	●グリーンラボの推進 ・省エネルギー・省資源 ・ゼロ・エミッション ^{※1}
購買領域	温室効果ガス 原材料 廃棄物 取水/排水 排出ガス 音/振動 化学物質	●グリーン購買の推進 ・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 ^{※1}
生産領域	温室効果ガス 原材料 廃棄物 取水/排水 排出ガス 音/振動 化学物質	●グリーンファクトリーの推進 ・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 ^{※1}
輸送領域	温室効果ガス 廃棄物	●グリーンロジスティクスの推進 ・環境マネジメント ・輸送効率の向上 ・包装資材の低減
販売領域	温室効果ガス 交換部品 フロン 廃棄物	●グリーンディーラーの推進 ・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
製品の資源循環・3R領域	温室効果ガス 使用済み製品	●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	●グリーンオフィスの推進 ・環境マネジメント ・省エネルギー ・資源の有効活用
IT領域	温室効果ガス	●グリーンICTの推進 ・環境マネジメント ・省エネルギー

■グローバルにおける取り組み

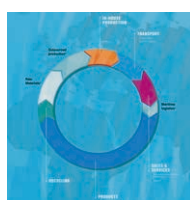
その他のグローバル各地域においても同様に、製品のライフサイクル各段階の環境負荷低減のため、企業活動を分類して、地域特性や市場特性に応じて方針や目標を設定。すべての企業活動における環境負荷低減に取り組んでいます。それぞれの具体的な内容は各地域の環境年次レポートにて報告しています。(以下は2013年度における各地域の分類)



北米



南米



欧州



アジア・大洋州



中国

※1 廃棄物や環境負荷物質を限りなくゼロに近づけること

生物多様性への取り組み

Hondaは、最重要課題である「気候変動問題」「エネルギー問題」のほか、自社の企業活動が影響を及ぼす可能性のある「生物多様性」の問題についても、地球環境保全のための課題として関心を払っています。

1960年代から工場での植林活動や工業用水の循環利用を行い、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や地域共生活動を行ってきました。

「Honda環境宣言」にも「地球環境保全」に積極的に寄与することを明文化し、その一環として2011年に「Honda生物多様性ガイドライン」を制定しました。

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いきます。

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

● 最大の貢献は製品と企業活動の環境負荷低減

生物多様性を損なう要因としては、乱獲、乱開発、汚染、そして地球温暖化や気候変動などがあげられますが、モビリティカンパニーであるHondaの企業活動との関連が特に強いのは、温室効果ガスや各種汚染物質の排出などによる環境負荷の増大であると考えられます。

Hondaは、生み出す製品と企業活動による環境負荷をミニマム化することが生物多様性の保全に対する最大の貢献だと考え、環境技術の追求と企業活動での取り組みを中心に、地域共生の取り組みも加えて「Honda生物多様性ガイドライン」重点取り組み領域を定めました。

1. 環境技術の追求による環境負荷低減

生物多様性保全への最大の貢献のため、Hondaは低燃費車、代替エネルギー利用、次世代自動車など環境負荷の少ない技術の開発に取り組んでいます。

2. 企業活動と生物多様性の調和

企業活動そのものにおいても、温室効果ガスや廃棄物、化学物質などの環境負荷物質を低減し、持続可能な活動を行っていくことを目指します。

3. 地域に根ざした生態系保全活動

これまで取り組んできた「ふるさとの森」や「ハローウッズ」の活動から、Hondaは生態系の維持、回復に関するさまざまなノウハウを培ってきました。

今後は、この知識やノウハウをもとに、2014年に始まった「HondaWoods」の取り組み^{※1}などを通じて、地域社会との共生や生物多様性保全と企業活動との調和を目指して活動していきます。

4. 社会への発信と情報共有

この「生物多様性ガイドライン」に沿った新しい観点での活動内容や成果を積極的に開示、発信して、社会と情報の共有を図っていきます。

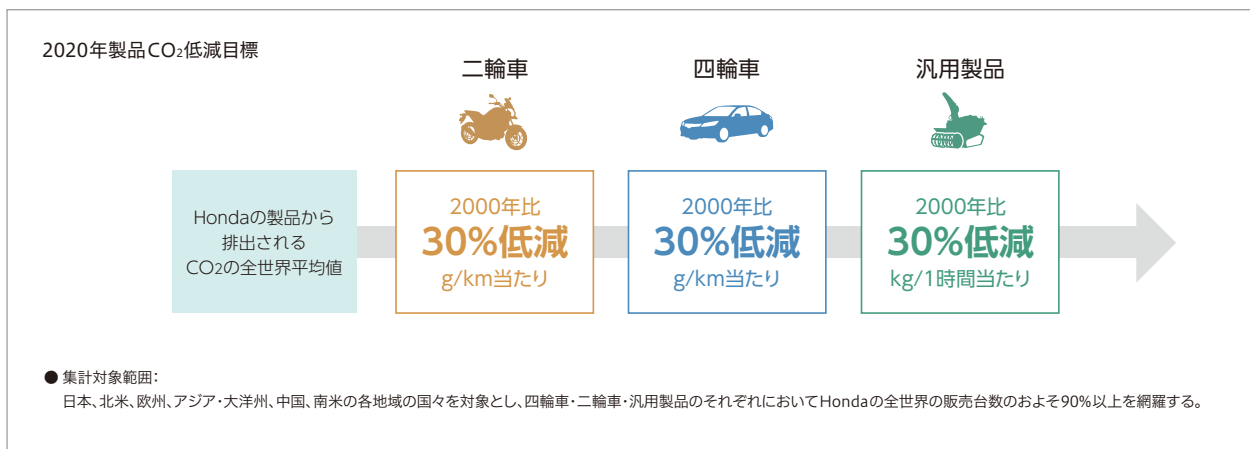
※1 Hondaの国内各事業所内にある森を、「地域社会と共存共栄し、持続可能で変化に強い森」とするために、2014年に始まった新たな森づくりの取り組み。
(詳しくは日本編162ページをご覧ください)

環境取り組みの目標と進捗

2020年製品CO₂低減目標

Hondaは、最重要課題と認識している「気候変動問題」「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の低減が必要だと考えています。そのため、2020年を目標年として、二輪車、四輪車、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%低減する「2020年製品CO₂低減目標」を策定しました。今後は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。



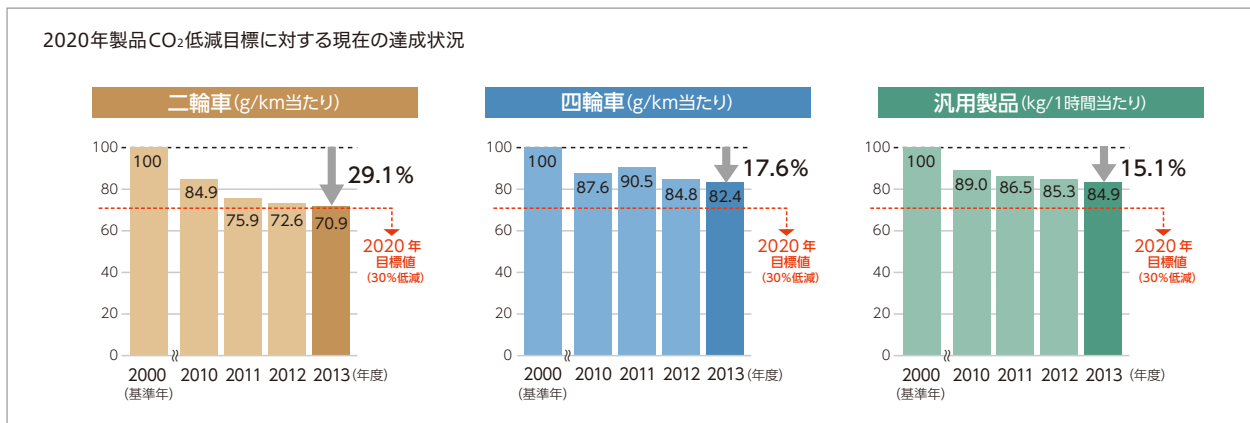
● 現在の達成状況

二輪車は、アジア市場での燃費性能の良いコンピューター「Vario(インドネシア)」や「Air Blade(ベトナム)」、「Activa(インド)」の販売が増加したことにより2012年度に対し、さらにCO₂排出量原単位を低減することができました。

四輪車でも、日本市場において、モデルチェンジで燃費が向上した「フィット ハイブリッド」や「オデッセイ」の販売が増加し、また北米市場で一昨年のモデルチェンジで燃費が向上

した「Accord」の販売が増加したことにより、2012年度に対しさらにCO₂排出量原単位を低減することができました。

また汎用製品では、CO₂排出量原単位の少ない家庭用コージェネレーションシステムや、排出ガスを出さない自動運転芝刈機の販売が減少したものの、相対的に排出量原単位の少ない1kW発電機の販売台数増加や、新たに高効率水ポンプを発売したことにより、2012年度に対してCO₂排出量原単位をやや低減することができました。



2011年度～2013年度 中期環境取り組み計画

● 3年間の取り組み計画を策定し、施策を実行

Hondaは3年間をひとつの「中期」として、中期ごとに事業計画や営業計画を策定し、その方針に沿った具体的施策を実行しています。

環境取り組みについても同様に、各中期ごとに「製品に関する中期環境取り組み計画」と「企業活動に関する中期環境取り組み計画」を策定し、施策を実行しています。

● 2011年度～2013年度の中期が終了

2013年度は、2011年度から始まった中期の最終年度に当たり、期初に策定した計画を締めくくる年度となりましたが、中期環境取り組み計画に関しては、計画通りの成果をあげることができました。

引き続き次の中期でも、製品および企業活動における環境負荷低減施策を、着実に推進していきます。

2011年度～2013年度 「製品に関する中期環境取り組み計画」と取り組み結果

2020年に向けた取り組みの方向性		製品に関する中期環境取り組み計画(2011～2013年度)
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>業界トップクラス燃費性能の実現と、普及拡大の加速</p> <p>1 二輪：通勤車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</p> <p>2 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	<p>3 ・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(日本)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(HSHS)の実証実験の実施</p>
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	<p>4 製品：軽量化、歩留まり向上、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</p>
環境負荷物質	製品排出ガスのクリーン化	<p>5 各国排出ガス法規制強化に対する、排出ガスクリーン化の着実な推進</p>
	製品含有化学物質管理の強化	<p>6 ・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</p>

2013年度の取り組みの結果

気候変動・エネルギー	1	<p>二輪：・電子制御燃料噴射装置、低フリクション技術(オフセットシリンダー、ローラーロッカーアーム)を採用した空冷・4ストローク・OHC・125cc単気筒を搭載し、優れた燃費性能を実現した「グロム」を発売(2013年5月) ・電子制御燃料噴射装置を搭載した水冷・4ストローク・OHC・単気筒125ccエンジンと、アイドルストップシステムの採用で、燃費に優れたスタイリッシュなスクーター「Sh mode」を発売(2013年8月)</p> <p>四輪：・「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」の新パワートレインを搭載し、クラストップレベルの低燃費を達成した新型「フィット」発売(2013年9月) ・インドネシアで、4気筒1.2ℓ i-VTECエンジンを搭載し、クラス最高出力と優れた燃費性能を両立させた「プリオ・サティヤ」を発表(2013年9月) ・クラストップレベルの出力性能と環境性能を両立した直噴ガソリンターボエンジン「VTEC TURBO」を新開発(2013年11月)</p> <p>汎用：・米国で、従来モデルに比べ、燃費を20%向上させて運転時間を延ばした、Hondaの発電機初のF1(電子制御燃料噴射装置)搭載インバーター発電機「EU7000is」を発表(2014年1月)</p>
	2	<p>二輪：・電動スクーター「EV-neo」のリース販売継続 ・中国市場向け電動自転車「酷士(Kushi)」の販売継続</p> <p>四輪：・「SPORT HYBRID i-MMD」を搭載した、「アコード ハイブリッド」を発売(2013年6月) ・家庭用電源からの充電を可能にした「アコード プラグイン ハイブリッド」をアメリカに続き日本でも、個人のお客様を対象に2013年12月から台数限定でリース販売 ・「SPORT HYBRID i-DCD」(1.5ℓアトキンソンサイクルエンジン、内蔵高出力モーター、7速DCT、リチウムイオンバッテリー)搭載で日本国内最高の低燃費を達成した新型「フィット ハイブリッド」を発売(2013年9月)</p> <p>汎用：・欧州市場向けに、リチウムイオンバッテリーを搭載した自動運転芝刈機「Miimo」の販売継続</p>
	3	<p>・燃料電池電気自動車から家庭へ電力を供給する実証実験を開始(2013年4月) ～給電機能を装備した「FCXクラリティ」を北九州市(日本)に納車～ ・超小型EV「MC-β」、再生可能エネルギーによる実験走行を開始(2014年1月) ・HondaスマートホームUSを米国で初公開(2014年3月) ～ゼロカーボン(無炭素排出)の暮らしとモビリティのビジョンを提案～</p>
資源循環・水資源	4	<p>・ハイブリッド車用ニッケル水素バッテリーのレアアース以外の周辺部品に関してパーツtoパーツのリサイクルスキームを確立(2013年4月) ・ハイブリッド車用ニッケル水素バッテリーから抽出したレアアースのハイブリッド車用モーターへの再利用(2013年6月)</p>
環境負荷物質	5	<p>・各国排出ガス規制強化に対応した、排出ガスクリーン化技術の着実な進捗</p>
	6	<p>・製品含有化学物質の管理と高懸念物質の代替の推進継続 ・各国における化学物質法規遵守とリスク低減のため、製品化学物質グローバル管理システムの運用継続</p>

環境取り組みの目標と進捗

2011年度～2013年度 「企業活動に関する中期環境取り組み計画」と取り組み結果

2020年に向けた取り組みの方向性		企業活動に関する中期環境取り組み計画(2011～2013年度)
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	1 企業活動(グローバル) 生産一台当たりCO ₂ 原単位 ^{*1} : 2013年度までに5%低減(2008年度比)
		2 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
		3 生産領域: ・2013年生産開始予定の寄居完成車工場(日本)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
		4 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
		5 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
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	6 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
		7 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
		8 生産領域: 生産工程でのリサイクル水活用や、節水活動などによる、各地域事情に応じた使用量低減
環境負荷物質	生産工程でのVOC ^{*2} 排出低減	9 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
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	10 企業活動としての取り組み: ・生態系の破壊につながる、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: ・日本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
		11 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
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	12 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

2013年度の取り組みの結果

気候変動・エネルギー	1 企業活動(グローバル)	2013年度6%低減(2008年度比)
	2 購買領域	サプライチェーンでの温室効果ガス排出量の把握を製品ライフサイクル観点で拡大推進 アジア・大洋州:お取引先を訪問しエネルギーの見える化を行う「省エネキャラバン」を展開
	3 生産領域	・寄居完成車工場(日本:2013年生産開始)における先進環境対応技術の導入 ・寄居完成車工場(日本)にメガソーラー発電システムの導入 ・工程単位でエネルギー使用量の見える化による、効率よい生産システムへの見直しを推進 ・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を推進 北米:トランスミッション工場に1.7MWの風力発電設備を設置 中国:广汽ホンダ新工場に10MWのソーラー発電システムを設置 アジア・大洋州:ディーゼルから天然ガス発電コージェネレーションシステムに切り替え推進
	4 輸送領域	各地域における、輸送導線・輸送形態(トラック輸送・鉄道輸送・船輸送)の見直しによるモーダルシフトの拡大展開 南米:二輪車輸送において陸上トラック輸送を極力使わない沿岸航路に切り替え アジア・大洋州:タイ・マレーシア間の部品輸送手段をトラックなどから鉄道に切り替え
	5 販売・オフィス・研究開発領域	・環境意識・マナーの向上施策、設備運用改善による省エネルギー活動の推進 ・高効率機器の導入(LED照明、コンプレッサー、空調機、IPMモーター ^{*3}) 北米:販売店にソーラー発電システムを設置
資源循環・水資源	6 生産領域	・設計段階での歩留まり向上施策 ・プレス端材の活用拡大
	7 使用済み製品リサイクル	・各国の自動車リサイクル法規への着実な対応の継続 欧州:ハイブリッド車のバッテリーリサイクル体制の確立
環境負荷物質	9 生産領域	・寄居完成車工場(日本)にて「Honda Smart Ecological Paint」の採用 4コート3ベーク溶剤塗装から、3コート2ベークの中塗り工程を廃止した水性塗装に ・塗装工程における低VOC塗料などの導入・研究開発段階の試作モデルにおける低VOC塗料の採用
生物多様性	10 日本国内の主な生産事業所において生物多様性生態系調査を実施	
環境マネジメント	11 各地域環境会議の開催、全地域の環境担当者による会議・研修の実施	
	12 2013年度地域環境レポートを全地域(北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国、日本)で発行	

*1 二輪車・四輪車・汎用製品それぞれの低減率をCO₂排出量で加重平均した原単位

*2 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

*3 IPMモーター:ローターの内部に磁石を埋め込んだ構造をもつ回転磁形式の同期モーター。省エネルギー、高効率、高トルクが特長

2014年度～2016年度 中期環境取り組み計画

● 新たに始まる中期3年間の取り組み計画を策定

2014年度から始まる中期に向けて、Hondaは新たな「製品に関する中期環境取り組み計画」と「企業活動に関する中期環境取り組み計画」を策定しました。

「製品に関する中期環境取り組み計画」では、製品のあらゆる環境負荷の最少化を目指し、エネルギー効率や燃費の向

上、3Rの進化、製品排出ガスのクリーン化、製品含有化学物質管理の強化などを定めました。

また「企業活動に関する中期環境取り組み計画」では、自らの企業活動におけるCO₂低減取り組みの強化や水使用量の最少化、さらにサプライチェーンの環境マネジメントの積極的推進などを定めました。

● 2014年度～2016年度 「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	製品に関する中期環境取り組み計画(2014年度～2016年度)	
気候変動・エネルギー	<p>業界トップクラス燃費性能の実現と、普及拡大の加速</p> <p>二輪 ・ コミューターを中心に電子燃料噴射装置(PGM-FI)や低フリクションエンジンの拡大など</p> <p>四輪 ・ 前中期からスタートした「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」を継続展開 ・ ダウンサイジング直噴過給システムにより、クラストップレベルの出力と環境性能を両立した2.0ℓ、1.5ℓ、1.0ℓの各エンジンを、グローバルに順次適用を進める</p> <p>汎用 ・ 小型エンジンの普及加速および多種燃料対応</p> <p>次世代に向けた電動化技術の確立と拡大展開</p> <p>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</p> <p>四輪 ・ i-MMD、i-DCDハイブリッドシステム搭載のモデルの拡大 ・ モーター内蔵7速DCTでフロントを、左右独立型モーターをリヤに装備した、「SPORT HYBRID SH-AWD(3モーターハイブリッド)」をAcuraモデルへ投入 ・ 燃料電池電気自動車の普及に向けて、量産型FCEVを2015年、日本と米国、その後、欧州で発売</p> <p>汎用 ・ ロボットモア(芝刈機)の進化と電動商品の拡大</p>	
	<p>製品ライフサイクル観点CO₂総量の早期安定化と将来の低減を見据えた、グローバルCO₂原単位低減目標の達成</p> <p>モビリティと暮らしでのCO₂排出ゼロ化に向けた商品の投入</p>	<p>・ 2020年、モビリティと暮らしのCO₂排出ゼロを具現化するための技術の確立と実用化への検証を、実証実験ハウスを活用して、異業種との協業も含めて実施する(日本)</p> <p>・ 各自治体と連携し、環境への負荷を最小限にしたうえで、移動する喜びを拡大する次世代のモビリティや、各自治体に適した街づくりの提案を目指して、超小型EV「MC-β」を使った実証実験に取り組む(日本)</p>
	資源循環	<p>3R(リデュース、リユース、リサイクル)のさらなる進化</p> <p>製品:軽量化、歩留まり向上、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</p> <p>四輪車ASRリサイクル率を70%以上で維持。二輪車リサイクル実行率を2015年までに95%以上に向上(日本)</p>
	環境負荷物質	<p>製品含有化学物質管理の強化</p> <p>各国排ガス法規制強化に対する、排出ガスクリーン化の着実な進捗</p> <p>・ 製品含有化学物質の管理推進と、高懸念物質の代替推進</p> <p>・ 各国における化学物質法規遵守のための製品含有化学物質グローバル管理システムの運用</p>

● 2014年度～2016年度 「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	企業活動に関する中期環境取り組み計画(2014～2016年度)	
気候変動・エネルギー	<p>企業活動(グローバル) 生産一台当たりCO₂原単位^{*1}: 2016年度までに10%低減(2008年度比)</p> <p>購買領域: ・ グリーン購買ガイドラインに基づき、各地域ごとに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</p> <p>生産領域: ・ 寄居完成車工場(日本:2013年生産開始)における先進環境対応技術のグローバル展開に向けた推進 ・ 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標準化</p> <p>生産領域:再生可能エネルギー設備の導入と拡大 ・ 南米:27MW風力発電システム ・ 中国:メガソーラー発電システム ・ 日本:さくら新テストコースにメガソーラー発電システム</p> <p>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 ・ 外装ケースレス仕様のグローバル導入展開</p> <p>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</p>	
	<p>製品ライフサイクル観点全体での取り組み強化</p>	<p>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 ・ サプライヤーと運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</p> <p>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</p>
	資源循環・水資源	<p>3R(リデュース、リユース、リサイクル)のさらなる進化</p> <p>水使用量の最少化</p> <p>生産領域:生産工程でのリサイクル水活用や、節水活動などによる、各地域事情に応じた使用量低減</p>
	環境負荷物質	<p>生産工程でのVOC^{*2}排出低減</p> <p>生産領域: ・ 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 ・ 寄居完成車工場(日本)にて導入した「Honda Smart Ecological Paint」の新工場における水平展開</p>
生物多様性	<p>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</p> <p>企業活動としての取り組み: ・ 生態系の破壊につながる、有害物質、水利用についての対応 ・ サプライチェーンも含めた関係者への啓蒙</p> <p>地域社会との連携: HondaWoods^{*3}</p>	
環境マネジメント	<p>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</p> <p>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</p> <p>環境、社会、法令遵守の各領域をまとめたサステナビリティレポートの推進</p>	

*1 二輪車・四輪車・汎用製品それぞれの低減率をCO₂排出量で加重平均した原単位

*2 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

*3 Hondaの国内各事業所内にある森を、「地域社会と共存共栄し、持続可能で変化に強い森」とするために、2014年に始まった新たな森づくりの取り組み。(詳しくは日本編J62ページをご覧ください)

Products

Hondaでは、モビリティの開発において環境性能に優れた技術を追求し、世界各地のニーズに合わせて製品展開を行っています。

G32 次世代に向けた技術開発

- G32 高質生活とCO₂低減の両立を目指す“Honda スマートホームシステム”
- G33 グローバルで展開する、Hondaのスマートホーム実証実験
究極の次世代パーソナルモビリティ 燃料電池電気自動車の開発

G34 二輪車の開発

- G34 開発責任者メッセージ
- G35 「ニューミッドコンセプト」シリーズ
次世代小型スクーター用グローバルエンジン「eSP」
- G36 アセアン諸国 125cc クラスの他地域展開
インド低燃費 110cc 「Dream Neo」
インドネシアの PGM-FI 適用車種拡大
新型 50cc スクーター「Dunk」

G37 四輪車の開発

- G37 開発責任者メッセージ
- G38 世界戦略車「フィット」
- G39 最新ハイブリッドモデル投入
クラス最軽量 1.6ℓ ディーゼルエンジン
インド、中国の環境技術適用車種
- G40 直噴ガソリンターボエンジン「VTEC TURBO」
新型軽乗用車「N-WGN」「N-WGN Custom」

G41 汎用製品の開発

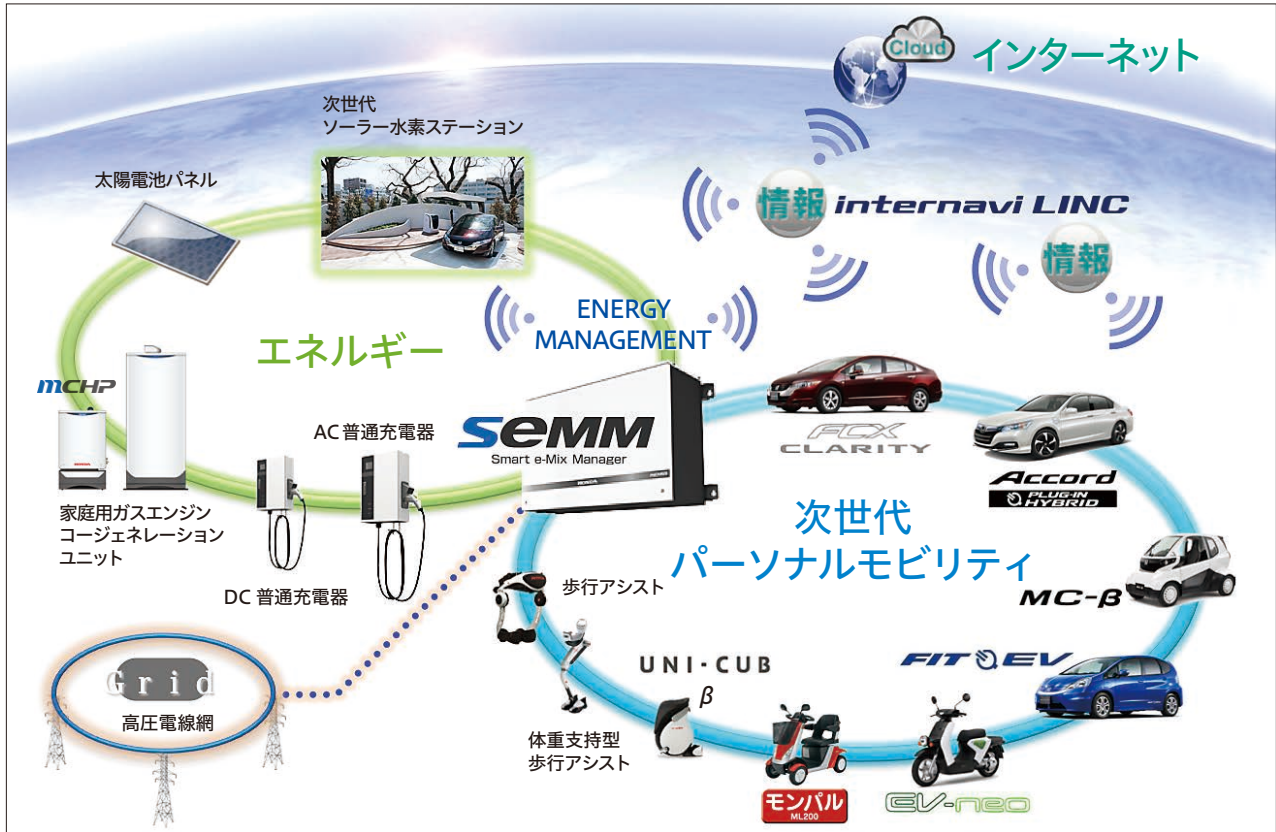
- G41 開発責任者メッセージ
- G42 FI 搭載インバーター発電機「EU7000is」
中型 4 ストローク船外機「BF100」「BF80」
- G43 FI 搭載除雪機「HSL2511」

次世代に向けた技術開発

Hondaは、パーソナルモビリティと創エネルギー機器を総合的にマネジメントする次世代技術を開発しています。

高質生活とCO₂低減の両立を目指す“Hondaスマートホームシステム”

CO₂ E W



エネルギーと次世代パーソナルモビリティのダブルループ

● 次世代パーソナルモビリティと創エネルギー機器の融合

Hondaは、「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」を実現するためには、モビリティだけでなく家庭や地域で使用するエネルギーの需給を総合的にマネジメントし、最適化する仕組みの構築が必要だと考えています。

そのためHondaは、電動モビリティを中心とした次世代パーソナルモビリティと、地域の電力供給網、さらに家庭や地域でエネルギーを創り出す創エネルギー機器をIT技術でリンクし、これらを総合的にマネジメントする「Hondaスマートホームシステム(HSHS)」を、その具体的な未来像と位置づけて、研究開発を進めています。

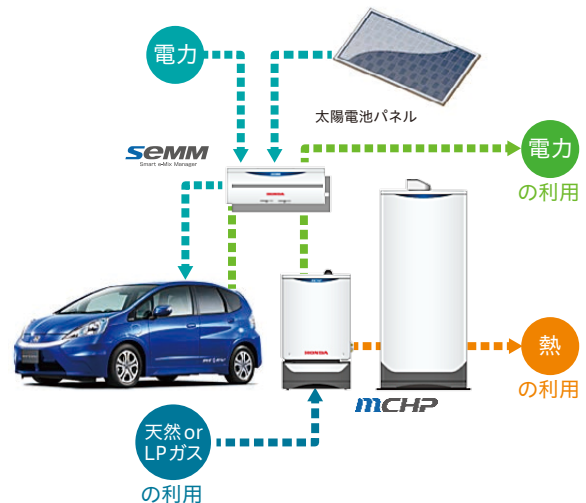
● Hondaスマートホームシステム(HSHS)

「Hondaスマートホームシステム(HSHS)」は、家庭のエネルギーを効率的にコントロールすることで、暮らしの中で排出するCO₂を低減したり、停電や災害時には家庭単位でエネルギーの自立を可能にする総合的なエネルギーマネジメントシステムです。

Hondaは、2012年4月から日本でHSHSの実証実験に取

り組んでおり、この実験結果をもとに、2015年までに家庭とモビリティからのCO₂排出量を50%低減(2000年比)する技術を確立し、さらに将来的には家庭からのCO₂排出量をゼロにすることを目指しています。

■ Honda スマートホームシステムのエネルギーの流れ



家庭用バッテリーユニットを使用せず、EVやFCEV*1がその機能を果たすが、HSHSの特徴

*1 EV:電気自動車、FCEV:燃料電池電気自動車

グローバルで展開する、Hondaのスマートホーム実証実験

CO₂ E W

●さいたま市(日本)に、3社合同の実証実験ハウスを建設

積水ハウス株式会社、株式会社東芝、Hondaの3社は、さいたま市に新たに実証実験ハウスを建設し、ITやパーソナルモビリティなどの技術と、家庭、モビリティ、地域のエネルギー需給を総合的にコントロールするエネルギーマネジメント技術を取り入れた、先進の暮らしの検証を開始しました。

この実証実験ハウスは実際に人が居住できる二世帯住宅で、昼間外出している子世帯での太陽光発電の余剰電力を親世帯で使うなど、電気やお湯の世帯間での相互供給が可能となっています。また、ケーブルを接続せずにEVへの充電を行う非接触充電、EVに蓄電された電力の家・コミュニティへの供給、パーソナルモビリティを使いやすくした住空間づくりなどの新たな試みを通じて、未来の暮らしを支える技術をリアルな環境で磨いていきます。



さいたま市に建設された、完全独立型二世帯住宅の実証実験棟

● HondaスマートホームUSを米国カリフォルニア州に建設

米国カリフォルニア州では、アメリカンホンダ独自開発のHEMS^{※1}を導入した実証実験ハウス「HondaスマートホームUS(HSH US)」を建設し、公開しました。

このHSH USは、すべての家具・家電、通勤用の電気自動車「フィットEV」を備え、実際に居住者を迎えて実験を行います。

また同ハウスは、1年間に消費する電力量を上回る量の再生可能エネルギーを自力で作ることができ、日々の通勤に使用する「フィットEV」の充電に必要なエネルギーも家庭内で創出します。冷暖房や照明に使われるエネルギー量は、住宅自体の高エネルギー効率設計とHEMSにより、近隣地区の同サイズ新築一軒家の半分以下に抑えられています。また、水資源の使用効率も、米国の一般的な家庭の3倍^{※2}を実現しています。



カリフォルニア大学デービス校のキャンパス内に建設された実証ハウス

究極の次世代パーソナルモビリティ 燃料電池電気自動車の開発

CO₂ E W

Hondaは、ガソリン車と同等の居住性、航続距離、走行性能を備え、CO₂を排出せずに水素で走る燃料電池電気自動車(FCEV)を究極の環境車と位置づけ、積極的に研究開発を行っています。



「Honda FCEV CONCEPT」

●「Honda FCEV CONCEPT」

2013年、Hondaは新型のFCEV「Honda FCEV CONCEPT」を発表しました。これはFCEVの本格普及期の始まりとされる2015年に向けて、「FCXクラリティ」の後継モデルとしてさらなる性能向上とコストダウンを目指した次世代FCEVコンセプトカーです。

「Honda FCEV CONCEPT」は70MPaの高圧水素貯蔵タンクを搭載し、300マイル(約480km)以上の航続距離を実現。水素タンクへの再充填は3分程度の短時間で完了するなど、現在のガソリン車と同等の使い勝手を可能にしています。

また「FCXクラリティ」で実証試験を積み重ねた外部給電機能を装備可能(日本仕様)とし、災害時などに家庭へ電力供給を行うことができます。

Hondaは、このコンセプトカーをベースにした量産型FCEVを、2015年に日本と米国、その後欧州で発売する予定です。また、2020年頃に向けて、さらに小型・軽量で高い性能を有した低コストな燃料電池システムと水素貯蔵タンクをゼネラルモーターズと共同開発することにより、FCEVの本格的普及を推進する取り組みを行っています。



新開発のFC STACKは、従来型より約33%の小型化を図りながら、100kW以上の高出力と3kW/ℓ以上の出力密度を実現

※1 HEMS: Home Energy Management System ※2 Honda調べ

二輪車の開発

開発責任者メッセージ

これからの二輪車開発の最も重要なテーマとして、
環境性能の廉価化技術にチャレンジしていきます。

野村 欣滋 (株)本田技術研究所 取締役 常務執行役員 二輪R&Dセンター担当



撮影地：(株)本田技術研究所 二輪 R&D センター

成長を続ける新興国の二輪車マーケットで、
お客様のニーズにしっかり応えることができました。

2013年度を振り返ると、まずは近年のHondaの好業績を支えている新興国マーケットの状況からお話すべきでしょう。

東南アジア、いわゆるアセアン諸国については、経済の成長に伴ってお客様の志向にも変化が現れてきました。スクーターの構成比率が高まり、さらにFUNカテゴリーバイク^{*1}の需要が伸びてくるなど、これまでの実用重視とは違う動きが見られます。

そうした中でHondaは、環境性能の高い次世代小型スクーター用グローバルエンジン「eSP」の適用車種を拡大したり、タイでは従来モデルの排気量を拡大した「CBR300R」を発表するなど、お客様のニーズにしっかり応える動きができたと思います。

また、Hondaが今後最も期待している国のひとつであるインドでは、2011年の現地メーカーとの合併解消で一時販売台数を落としました。しかし2013年度は、カテゴリートップの燃費を誇る「Dream NEO」、社会進出が進む女性層に向けた「Activa i」を投入し、順調な販売につながっております。今後も、より魅力的な製

品を開発することで、インドNo.1の早期奪回を目指していきます。

一方、先進国の中では、北米に面白い動きがあります。サイドパイサイドと呼ばれる4輪バギーのマーケットが急速に拡大しており、Hondaはここに「Pioneer700」を投入しました。成熟市場では志向が細分化し、より趣味性の高い個性的な商品が求められますが、Hondaはこうした先進国マーケットの変化にも、きめ細かい商品開発で対応することができました。

環境性能No.1は当たり前。
それをお求めやすい価格で提供するのが、
トップメーカーの責務だと思っています。

世界の二輪車マーケットが伸び悩む中で、Hondaは年間1,700万台に達するほど、販売台数を大きく増やしてきました。

これから大きな成長が予想されるインド、インドネシア、アフリカなどでも、これまでと同様にHondaがマーケットをリードしていくためには、環境性能No.1はもはや当たり前。エンジンのフリクション低減、アイドリングストップの拡大、PGM-FI適用拡大、さらには四輪車の低燃費技術の二輪車への応用に至るまで、環境性能のさらなる向上のために開発を進めています。

しかし最も重要なことは、その最先端の環境技術を、いかにお求めやすい価格で提供するかということ。一部の人がだけ可以享受できる環境性能では意味がない。より多くのお客様にお届けすることがトップメーカーの責務であると考えます。今後も環境技術の商品化に果敢にチャレンジし開発を進めていきたいと思っています。



^{*1} 単なる移動のための道具ではなく、バイクに乗ることそのものを楽しむ、バイクを操ることを楽しむ、FUNライディングのバイク。

二輪車の開発

Hondaは、急激な成長を続けるアジアを中心に環境性能に優れたモデル、エンジンの拡大を推進しています。

走行性能と燃費性能を共に向上させた「ニューミッドコンセプト」シリーズ ●グローバル

CO₂ E W

「NC750X」

「NC750S」

「インテグラ」

●「ニューミッドコンセプト」シリーズの進化

2014年1月、Hondaは力強いトルク特性で扱いやすく燃費性能に優れた水冷・4ストローク・OHC・直列2気筒750ccエンジンを搭載した大型スポーツモデル「NC750X」「NC750S」「インテグラ」を発表し、順次販売を開始しました。

この3車種は、2011年、四輪車の低燃費技術を取り入れてそれまでの同クラスのエンジンに比べ40%の燃費向上を果たした「ニューミッドコンセプト」シリーズ「NC700X」「NC700S」「インテグラ」の進化モデルです。今回、エンジンの排気量をアップさせながら、燃費性能の向上と、より充実した装備を実現。商品魅力を向上させ、環境性能の高いミドルクラスバイクのいっそうの拡大を目指します。

●排気量アップを図りながら燃費性能も向上

今回搭載された新エンジンは、より力強い出力特性を得るためにシリンダボア径を4.0mm拡大して排気量を増加。従来モデルに比べて最高出力値が3kW向上、最大トルク値も7N・m向上しています。また1軸バルブから2軸バルブへの変更で排気量増大に対応。さらにトランスミッションのハイレシオ化により燃費性能を向上させ、60km/h定地走行テスト値は従来モデルに対し1.0km/ℓ向上しています。

Hondaは、「ニューミッドコンセプト」シリーズをグローバルにおけるミドルクラスの環境性能向上を図るモデルと位置づけており、今後この新エンジンの適用車種を拡大していくことで、グローバルにおけるさらなる環境負荷低減を目指します。

次世代小型スクーター用グローバルエンジン「eSP」の拡大と進化 ●グローバル

CO₂ E W

(左上)「eSP」搭載モデル:「Click(タイ他)」

(左下)次世代小型スクーター用グローバルエンジン(カットモデル)

(右上)「eSP」搭載モデル:「SH(欧州他)」

●30カ国以上に9機種を展開している「eSP」

従来の同クラスのエンジンに比べて燃費を25%向上させた新世代小型スクーター用グローバルエンジン「eSP」。Hondaは、2011年にこのエンジンを発表して以来、「eSP」を搭載した環境性能の高い小型スクーターをグローバルに拡大し、2012年からの2年間で合計208万台を販売しました。

現在では、従来の125cc、150ccに加えて50ccクラスにも新開発の「eSP」エンジンを投入。30カ国以上に9種類を展開しています。今後も、このエンジンのさらなる熟成と拡大を図り、グローバルにおける小型スクーターの環境性能向上を目指していきます。

●モデルチェンジした「PCX」に改良型「eSP」を搭載



「PCX」

2014年1月よりアセアン諸国、欧州、北南米他世界各地でフルモデルチェンジした「PCX」「PCX150」を発売しました。

この新型モデルは改良型の「eSP」搭載に加え、全灯火LED化による60%の省電力化、後輪へ転がり抵抗を20%低減した低燃費タイヤを採用するなど車体関係の改良も加え、燃費を向上させています。

二輪車の開発

アセアン諸国で生産する125ccクラスのモデルを他地域へ展開

● グローバル

CO₂ E W

● 燃費性能、スペース効率、機動性に優れた125ccクラス

アセアン諸国を中心に数多く展開している125ccクラスのモデルは、燃費性能が良く、スペース効率や機動性に優れ、他地域のマーケットにおいても最適なコミューターになると考えられます。

日本では、この海外生産モデルを活用して、「LEAD125」「Sh mode」をはじめ「CBR125R」「グロム」「クロスカブ」

「ズーマーX」などを投入し、ラインアップの拡充を図りました。



「LEAD125」

インドで燃費74km/ℓを誇る110ccモーターサイクル「Dream Neo」を発売

● インド

CO₂ E W

「Dream Neo」

● Hondaがインドで販売する二輪車の中で最高の燃費

2013年4月、Hondaは「今までインドで発売した中で最も手軽で最も燃費の良い二輪車」と謳う「Dream Neo」を発売しました。これは空冷4ストローク110ccの新エンジンを搭載して、Honda製の同等クラスの二輪車の中で最高の出力とトルクを有します。また、その燃費は74km/ℓと、これもHondaがインドで販売する二輪車の中で最高の値となっています。

インドネシアにおけるPGM-FI※1適用車種を拡大

● インドネシア

CO₂ E W

● インドネシアにおけるPGM-FI適用車種を拡大

Hondaは、2013年末までにインドネシアで生産する全二輪車に、環境性能に優れたPGM-FIを搭載する「FI全適宣言」を行い、PGM-FIの適用車種を順次拡大してきました。

2013年度は、「SupraX 125 FI」「Mega Pro FI」などの発売により、全生産機種におけるFI搭載率100%を達成することができました。



「SupraX 125 FI」



「Mega Pro FI」

高い環境性能のスタンダードスクーター 新型50ccスクーター「Dunk」を発売

● 日本

CO₂ E W

新開発の水冷・4ストローク・OHC・単気筒50cc「eSP」



50ccクラスでは12年ぶりとなる新型スクーター「Dunk」

● 「eSP」エンジンを50ccクラスに初めて搭載

2014年2月、Hondaは50ccクラスでは12年ぶりとなる新型スクーター「Dunk」を発表しました。

この「Dunk」は、気軽に上質な移動を楽しんでもらいたいという想いから、「プレミアムスニーカー」というコンセプトを設定。若者をはじめ幅広い人たちの生活を支え、楽しみを広げる新しいスタンダードスクーターの世界を提案しています。

また、新しいスタンダードスクーターにふさわしい、より力強く環境性能に優れたエンジンとするため、低フリクション技術を多岐にわたって採用した新開発エンジン「eSP」を50ccクラスに初めて搭載。WMTCモード※2で56.4km/ℓ（既存同等クラス車比で10%向上）という優れた燃費性能を実現しながら、動力性能でも、出力を18%、トルクを11%向上（同比較）させています。

※1 PGM-FI (Programmed Fuel Injection): 電子制御燃料噴射装置

※2 発進、加速、停止などを含む、より走行実態に近い排出ガス試験法として制定された国際的な統一基準「WMTCモード試験法」により測定された燃費の値

四輪車の開発

開発責任者メッセージ

優れた環境性能はもちろんのこと、
ワクワクする Honda らしさを持った新商品の開発を目指します。

山口 次郎 (株)本田技術研究所 取締役 専務執行役員 四輪R&Dセンター担当

グローバルで商品の最適化を行い、各地域でトップクラスの環境性能を実現しました。



撮影地：(株)本田技術研究所 四輪 R&D センター (栃木)

2013年度は、「新世代コンパクトシリーズ」をグローバル展開できたことが大きな成果です。皮切りとなった「フィット」のフルモデルチェンジでは、ガソリン車、ハイブリッド車ともにトップクラスの燃費性能を達成しました。この高効率パワートレインをベースに、SUV「ヴェゼル」、セダン「City」を発売し、世界中のお客様に喜んでいただけるコンパクト三本柱が揃いました。

北米では、Honda初の3モーターハイブリッドシステム「SPORT HYBRID SH-AWD(Super Handling-All Wheel Drive)」を搭載したAcura「RLX」の開発が完了し、1モーター「SPORT HYBRID i-DCD(Intelligent Dual Clutch Drive)」、2モーター「SPORT HYBRID i-MMD(Intelligent Multi-Mode Drive)」と合わせてハイブリッド車ラインアップが完成しました。

また、欧州の新型ワゴン「Civic Tourer」、インドのセダン「Amaze」にディーゼルエンジンを搭載して発売し、インドネシアでは3列シートの「HONDA Mobilio」を発売するなど、世界各地域でニューモデルを発表することができました。

この背景には、特に新興国における現地研究開発部門の大きな成長があります。日本の研究所が基幹技術を開発してサポートしながら、個々の技術を各地域で最適化していくという、我々が目指すグローバル開発の理想形に近づくことができました。その成果が各地域での環境性能トップレベル達成につながったと考えます。

目標は環境技術の低価格化。その先駆けとなるのが、
新世代ダウンサイジングターボエンジン「VTEC TURBO」です。

中国、インド、ブラジル、そしてアフリカの新興国などでは、急速にモータリゼーションが進行しています。そうした国々では、環境性能の高い商品をいかに低価格で提供できるかが大変重要です。そのための技術のひとつとして、新世代ダウンサイジングターボエンジン「VTEC TURBO」を完成させました。高い燃費性能とHondaらしいFUNな走りを低コストで実現したこのエンジンを、2014年度からグローバルのさまざまなモデルに展開していく予定なので、ぜひ期待していただきたいと思います。

長期的な視点では、研究開発の重要課題は現場の環境創りだと考えています。これからのモビリティには低炭素が不可欠ですが、そこにワクワクするHondaならではの魅力がなければお客様は受け入れてくれません。まだ誰も見たことのない素晴らしい商品を生み出すこそHondaらしさです。そんな「教科書のない商品開発」を成功させるには、開発者自身が心を躍らせながらチャレンジしていく必要があります。失敗を恐れず前に向かう開発環境や風土を創る「原点回帰」が、世界一、世界初の商品を世に出す土壌になります。同時に、次世代を担う開発者を育成することになり、それが我々の目指す環境負荷ゼロ社会につながります。こうした想いを若い開発者たちと共有し、環境性能とワクワク感が共存する魅力的な新商品を、どんどん生み出して、Hondaらしさを具現化していきたいと考えています。



四輪車の開発

Hondaは、先進技術でFUNな走りと環境性能を両立させた四輪車製品の開発に取り組んでいます。

第3世代へとフルモデルチェンジした世界戦略車「フィット」 ●グローバル

CO₂ E W



「フィット ハイブリッド」

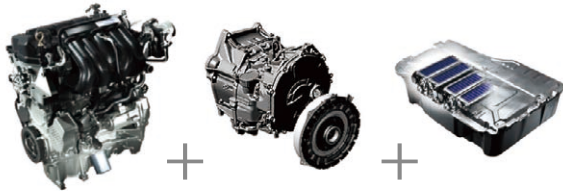
● 世界のお客様に愛されるコンパクトカーを目指して

2001年の登場以来、世界123カ国で487万台^{*1}を販売してきた「フィット」が、2013年9月、7年ぶりにフルモデルチェンジし、日本で発売されました。3代目となる「フィット」は、世界のお客様に向けて、便利で、使い勝手が良く、愛されるコンパクトカーを目指し、新世代パワートレイン技術「EARTH DREAMS TECHNOLOGY^{※2}」や新型プラットフォームを採用するなど、先進技術を惜しみなく投入しています。

● 新開発のハイブリッドシステム「SPORT HYBRID i-DCD」

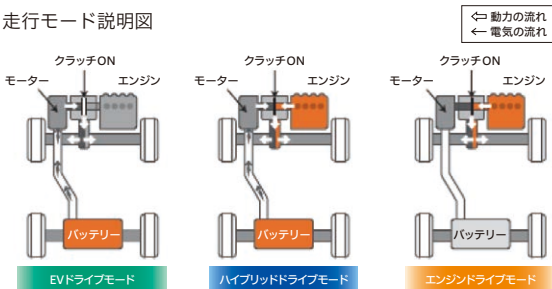
「フィット ハイブリッド」は、軽量・コンパクトな新開発の1モーターハイブリッドシステム「SPORT HYBRID i-DCD^{※3}」を搭載。新開発1.5ℓアトキンソンサイクルエンジンと組み合わせ、走行状況に応じて3つの走行モードから最も効率の良いモードを選択して走行することで、36.4km/ℓ^{※4}(JC08モード)という低燃費を達成しています。

■ SPORT HYBRID i-DCD



1.5ℓアトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン モーター内蔵7速DCT リチウムイオンバッテリー内蔵IPU^{※5}

■ 走行モード説明図



● ガソリンエンジン車もクラス最高レベルの低燃費

1.3ℓのガソリン車では、新開発のアトキンソンサイクルエンジンを採用。大幅な伝達効率向上を果たしたCVT搭載車は、従来のハイブリッドモデルに匹敵する26.0km/ℓ^{※6}(JC08モード)という低燃費を達成しています。



「フィット」

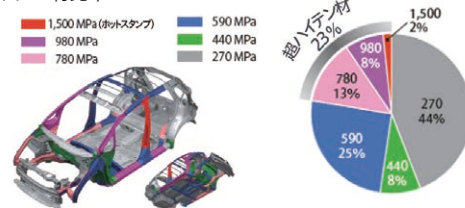


1.3ℓアトキンソンサイクル DOHC i-VTECエンジン

● 徹底した軽量化により燃費性能を追求

ボディ骨格全体の23%に、ハイテン材^{※7}の中でもより軽量で強度の高い780MPa級以上の超ハイテン材を採用。衝突安全性を高めながら約9kgの軽量化を達成し、燃費性能を向上させています。

■ ハイテン材比率



● グローバルコンパクトシリーズの世界展開

新型「フィット」のパワートレインシリーズは、2013年12月に日本で発売されたSUV「ヴェゼル」をはじめ、インドで発売されたセダントタイプの「City」、メキシコの新四輪車工場生産される北米向け「Fit」など、Hondaが全世界で展開するグローバルコンパクトシリーズに、今後も順次適用されていく予定です。



グローバルコンパクトシリーズのSUVモデル「ヴェゼル」



グローバルコンパクトシリーズのセダントモデル新型「City」(インド)



メキシコの新四輪車工場生産される北米向け「Fit」

^{*1} 2013年3月時点 ^{*2} エンジンなどの内燃機関、トランスミッションの効率向上やモーターなどの電動化技術の進化によって、優れた環境性能をベースにHondaならではの運転する楽しさを追求し、走りや燃費を高次元で両立させる次世代新技術群 ^{*3} i-DCD: Intelligent Dual Clutch Drive (インテリジェント・デュアル・クラッチ・ドライブ)
^{*4} 4 HYBRID (FF) の国土交通省審査値 ^{*5} IPU: インテリジェントパワーユニット ^{*6} 13G (FF/CVT) の国土交通省審査値 ^{*7} 高張力鋼板(引っ張り強さが高い鋼板)

四輪車の開発

最新ハイブリッドモデル投入と軽量化技術による燃費向上

● 北米

CO₂ E W

● 新開発3モーターハイブリッドシステムを搭載したAcura「RLX」

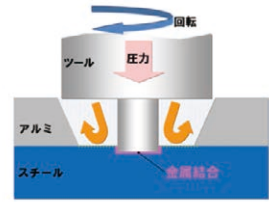
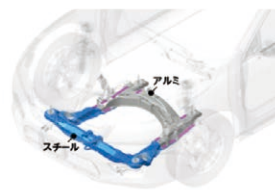
北米で発表した「RLX」2014モデルには、Honda初の3モーターハイブリッドシステム「SPORT HYBRID SH-AWD^{※1}」搭載モデルを設定。V型6気筒3.5ℓ直噴エンジンに1モーター内蔵7速DCTを組み合わせ、車体後部に搭載した2つのモーターを駆動して、V型8気筒エンジンを超える加速性能と直列4気筒エンジン並みの低燃費を同時に実現しています。

2014 Acura「RLX」
SPORT HYBRID SH-AWD

● 独自の異種金属結合技術

「RLX」のドアパネルに採用の「3Dロック シーム」、 「Accord」のフロントサブフレームに採用の「FSW^{※2}」は、いずれもアルミニウムとスチールという異種金属を結合する新技術です。共に軽量のアルミニウムの使用範囲を従来より広げること成功し、車体の軽量化と燃費向上に寄与しました。

■ FSW



クラス最軽量1.6ℓディーゼルエンジンの適用車種を拡大

● 欧州

CO₂ E W

● 2014年2月に発売した「Civic Tourer」

欧州初の「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」採用エンジンとして「Civic(5door)」に搭載され、2013年1月に発売された1.6ℓ i-DTECディーゼルエンジンの適用モデルを拡大。欧州専用開発の新型ワゴン「Civic Tourer」に搭載し、2014年2月に発売しました。

この、クラス最軽量^{※3}となる小型ディーゼルエンジンは、力強く楽しい走り、CO₂排出量99g/km^{※4}の環境性能を両立しています。

1.6ℓ i-DTECディーゼルエンジン
(カットモデル)

「Civic Tourer」



「Civic(5door)」

インド、中国で環境技術適用車種を展開

● ア大 ● 中国

CO₂ E W

● 新型「City」をインドで世界初公開

2014年1月、世界各国で販売するグローバルコンパクトシリーズのセダンモデルとして開発した新型「City」を、インドで発売しました。

Honda独創の「M・M(マン・マキシマム/メカ・ミニマム)思想^{※5}」を具現化し、歴代モデルで最も広い室内空間を実現^{※6}。インドでは低燃費と高出力を両立させた1.5ℓ 4気筒i-DTECディーゼルエンジンと、1.5ℓ 4気筒SOHC i-VTECガソリンエンジンを搭載した2モデルを設定。この後、順次世界各国で発売を予定しています。



世界各国で販売するグローバルコンパクトシリーズのセダンモデルとして開発した新型「City」

● 中国に「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」を投入

Hondaは、2013年6月、「中国に環境・安全・快適に関する先進技術を積極的に導入し、『技術は人のために』という創業の精神のもと、お客様にさらなる喜びや楽しさ、便利さを提供していく」という方針を発表。これを受けて、2013年9月、中国初の「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」採用モデルとなる新型「Accord」を発表しました。今後、FUN性能をさらに進化させながら、中国の厳しい燃費規制を率先してクリアするため、適用モデルを順次拡大していく予定です。



1999年以来、中国で150万台を販売している「Accord」。新型は中国のマーケットに合わせ、専用のエクステリアを採用

※1 SH-AWD: Super Handling - All Wheel Drive ※2 FSW: Friction Stir Welding(摩擦かく拌接合) ※3 Honda調べ(2012年9月末現在) ※4 Honda調べ(「Civic Tourer」2013年9月現在) ※5 M・M思想: 人のためのスペースは最大に、メカニズムは最小にというHondaのクルマづくりの基本思想 ※6 Honda調べ

四輪車の開発

新開発の直噴ガソリンターボエンジン「VTEC TURBO」ラインアップ ●日本

CO₂ E W2.0ℓ 4気筒直噴
ガソリンターボエンジン1.5ℓ 4気筒直噴
ガソリンターボエンジン1.0ℓ 3気筒直噴
ガソリンターボエンジン

VTEC、高出力型ターボ、直噴技術、高性能冷却システムにより高出力・高レスポンスを実現。最高出力205kW以上の高出力と、2014年より施行される欧州の排出ガス規制「EURO6」への適合という高い環境性能を両立したエンジンです。

VTECをはじめとした可変動弁機構を適用し、徹底した低フリクション化を図った新骨格エンジンをベースに、低イナーシャ高応答ターボチャージャーと直噴技術により、従来の自然吸気エンジンをしのぐ高出力・高トルクと低燃費を優れたバランスで両立した、次世代のコンパクトエンジンです。

● クラストップレベルの出力性能と環境性能を両立

Hondaは、「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」のひとつとして、小型車および中型車に最適な直噴ガソリンターボエンジン「VTEC TURBO」を開発しました。

このエンジンは、Honda独自の「VTEC」をはじめとした可変動弁機構を適用し、高流動燃焼を用いた直噴ターボ過給による

出力向上でエンジン排気量をダウンサイジング。徹底的なフリクション低減により、クラストップレベルの出力性能と環境性能を両立しています。

2.0ℓ、1.5ℓ、1.0ℓの3クラスを設定し、今後グローバルで発売されるモデルの特性や地域ニーズに合わせて順次適用していきます。

人気のNシリーズ第4弾 新型軽乗用車「N-WGN」「N-WGN Custom」を発売 ●日本

CO₂ E W

「N-WGN(エヌワゴン)」

● 目指したのは、新しいベーシック

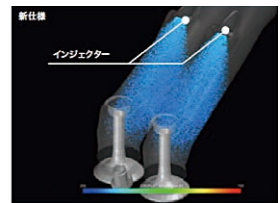
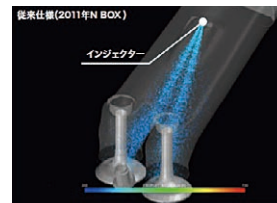
2013年11月、Hondaは、Nシリーズの第4弾モデルとなる新型軽乗用車「N-WGN(エヌワゴン)」、「N-WGN Custom(エヌワゴンカスタム)」を発売しました。

「N-WGN」は、軽乗用車の「新しいベーシック」を目指し、居住性、安全性、燃費性能、デザイン、走りのすべてを高い次元で備えた軽乗用車として開発。快適な室内空間や、予期せぬ車の横滑りを抑えるVSA(車両挙動安定化制御システム)などをすべてのタイプに装着し、新開発のエンジンとCVTによるスムーズでストレスのない走り、29.2km/ℓ^{*1}(JC08モード)の低燃費を実現しました。また軽量性と高剛性を両立したボディ、専用サスペンションの採用で、安定した走行性能と優れた静粛性を兼ね備えています。

● 低燃費に貢献する「ツインインジェクションシステム」

軽自動車として初めて、1気筒当たり2本のインジェクターを

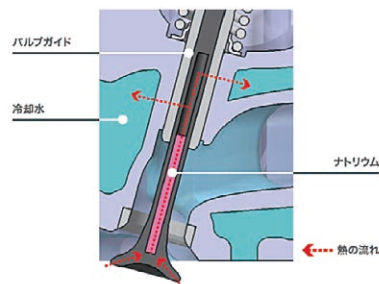
装着した「ツインインジェクションシステム」を採用。燃料と空気をより均一に混合させて、優れたドライバビリティと低燃費を実現しています。



ツインインジェクションシステムでは、噴射燃料が微粒化し、混合気分布も均一化

● ノッキング抑制に効果を発揮する「ナトリウム封入バルブ」

Hondaの乗用車用エンジンとして初めて「ナトリウム封入バルブ」を採用。放熱効率を高め、排気バルブ近傍の温度を下げることで、ノッキングを抑制します。



*1 「N-WGN G」「N-WGN G・Aパッケージ」「N-WGN Custom G」「N-WGN Custom G・Aパッケージ」FF車の国土交通省審査値

汎用製品の開発

開発責任者メッセージ

我々が、意識して「環境性能」を製品に込めていく。
それが環境負荷低減社会を目指す Honda の使命です。

西田 隆夫 (株)本田技術研究所 取締役 常務執行役員 汎用R&Dセンター担当



撮影地：(株)本田技術研究所 汎用 R&D センター

電子化や作業機の効率化により、
環境性能と使い勝手の向上を実現しました。

2013年度は、日本国内向けの大型除雪機、そして海外向けの大型発電機、それぞれに初めてFI^{※1}を搭載して、約15%の燃費向上と、お客様の使い勝手の向上を実現しました。FIは四輪や二輪ではすでに当たり前の技術ですが、汎用製品で採用するには、これまでコストが大きな課題でした。しかし、これをクリアできたことは、今後の製品展開に向けて大きな意味がある成果だと思っています。

また新興国向けでは、ポンプ効率を上げて燃費を向上させた農業用の水ポンプを発表。さらに2014年には、背中に背負って薬品を散布する背負型動力噴霧機で、2ストロークが主流の新興国市場に4ストロークを投入するなど、農業のクリーン化に貢献する製品を展開しています。

汎用製品は、何かをするための道具ですから、10年先
15年先まで使っていただける「良い道具」でありたい。

今後に向けては、エンジンでは燃費はもちろん、アルコールやガスといった多種燃料への対応を、それに加えて電動技術を使った新価値商品の開発も行っています。電動は使用時の音も静かでCO₂の排出もありません。また制御性が高く、取り扱いやすいというメリットを活かせば、環境性能とお客様の使い勝手の両方を向上させるアイテムとして有効です。電動化は四輪車や二輪車でもやっていますが、求められる機能を魅力ある価格で実現するには、汎用製品ではもう一段工夫が必要になります。快適な操作性や効率的な作業性、もっと言えば使いやすい大きさや重さに至るまで、「道具」として必要とされる機能を徹底的に追求し、技術を進化させる。さらにそれを魅力ある価格で実現できるまでに磨き上げて製品に落とし込む必要がある。

電動化に限らず、そこは汎用製品の難しいところですが、環境性能に優れるだけでなく、お客様が驚き、喜んでお使いいただける商品を具現化できるよう取り組んでいます。

そんな中、2014年度は先進国向けに電動戦略の第一弾となる製品を発売する予定です。まずは、従来型のガソリンエンジン商品をベースにすることで、環境性能はもちろん、より身近な汎用製品になるよう開発を進めています。

一方、新興国に向けては、お客様の手に届く価格で商品をご提供していく、という方向をさらに追求したいと思っています。ほとんどの場合、新興国のお客様にとって、汎用製品は仕事の道具です。仕事をして生活の糧を得て、自分の暮らしを豊かにしていくための道具。華美な装備はいりません。我々は市場に根差した三現主義(現場・現物・現実)を実践し、お客様にとって必要な機能は何かを突き詰め、絞り込んだり、専用化することで価格も含めた魅力ある商品を作る。そうやって「役立つ喜び」をさらに広げていくことは、大きなテーマのひとつです。また、それぞれの製品特性に応じた環境性能を意識的に込めていく必要もあります。環境に良いというだけの道具なんて誰も買ってくれませんから。我々は誰もが欲しがる高い実用性がある、10年15年と愛着を持って使っていただける道具を作りながら、その中に10年先15年先まで通用する環境性能をしっかりと込めていく。それが、環境社会の実現を目指す Honda の使命だと思っています。



※1 FI(フューエルインジェクション):電子制御燃料噴射装置

汎用製品の開発

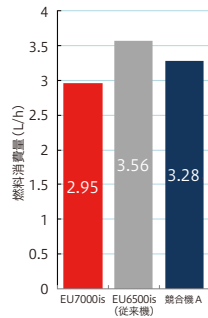
Hondaは、人々の暮らしを豊かにする汎用製品を数多く開発し、これらの環境性能の向上に取り組んでいます。

F I (電子制御燃料噴射装置) 搭載インバーター発電機「EU7000is」

● グローバル CO₂ E W



「EU7000is」



● 燃費、出力共に向上させた F I 搭載インバーター発電機

2014年1月、Hondaは自社として初の F I 搭載インバーター発電機「EU7000is」を米国で発表しました。

従来モデルに比べ、燃費を20%向上させて運転時間を延ばすとともに、出力も8%向上。チョークが不要となり始動時の取り扱い性が格段に向上し、長期保管性も向上しました。また F I と三元触媒の採用で、世界で最も厳しいエミッション規制である「EPA Phase3」をクリアしています。

「EU7000is」は、可搬性、静粛性、コンパクトさなどの観点から、災害時の非常用バックアップ、建設現場、キャンプなどのさまざまな電源として利用できます。

低燃費と動力性能を両立した中型4ストローク船外機「BF100」「BF80」

● グローバル CO₂ E W

● 軽量コンパクトなデザインのまま高出力化を実現

Hondaは、欧州などの海外向けに低燃費と高い動力性能を両立した中型4ストローク船外機「BF100(100馬力)」および「BF80(80馬力)」を発売しました。

これらは、「BF90/75(90馬力/75馬力)」の1.5ℓ直列4気筒エンジンをベースに効率の向上を図り、軽量、コンパクトなデザインはそのままに高出力化を実現したものです。

O₂センサーを搭載したPGM-FI※1を採用することで、クルージング時※2におけるリーンバーン(希薄燃焼)制御を可能とし、低燃費を達成しています。

また、最新の米国環境保護庁(EPA)規制(2010年度)や米国カリフォルニア州大気資源局(CARB)の排出ガス規制をはじめ、各国の排出ガス規制に適合しています。

さらに、米国船舶用電子機器協会(NMEA:National Marine Electronics Association)が定める船舶用電子機器の統一通信方式NMEA2000に対応し、多様な船舶用電子機器との接続を可能にしました。

エンジン回転数や運転時間などの表示用データ出力に加え、エコランプ信号の出力に対応することで、エコランプ表示機能を持つメーターではリーンバーン運転時にランプが点灯し、省燃費運転の状態をお知らせします。

Hondaの船外機は、40馬力以上のPGM-FI搭載モデルのすべてでリーンバーン制御技術を採用し、エコランプ表示機能により省燃費運転をサポートしています。

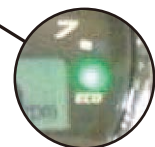
Hondaは、1964年に最初の4ストローク船外機GB30を発売して以来、創業者本田宗一郎の「水上を走るもの、水を汚すべからず」という理念のもと、一貫して4ストローク船外機を開発してきました。50年たった現在でも4ストローク船外機のパイオニアとして先端技術を投入しています。



「BF100」(左)と「BF80」(右)



NMEA2000対応メーター
エコランプ表示例



※1 PGM-FI (Programmed Fuel Injection): 電子制御燃料噴射装置
※2 スロットル全開時の約50~80%の回転に保たれた航行速度範囲

世界初のF I (電子制御燃料噴射装置) 搭載除雪機「HSL2511」 ●日本

CO₂ E W

● 世界初のオーガアシスト機能

2013年11月、Hondaは世界初^{※1}のF I (電子制御燃料噴射装置) 搭載除雪機「HSL2511」を発売しました。

この大型除雪機は、パワフルな除雪作業を簡単に行える3つのオーガ(除雪部) 操作機能(オーガアシスト、オーガリフト、オーガリセット) を有したHonda「スマートオーガシステム」を採用しています。世界初^{※2}のオーガアシスト機能^{※3}は、スイッチ操作のみでON/OFFの切り替えができ、段切り除雪のように高く積もった雪を段階的に切り崩す熟練した操作技術が必要な除雪作業を、簡単に行えます。さらに、Honda独自の回転数電子制御技術(電子ガバナ)と、ガソリンエンジン式除雪機では世界初^{※2}となるF I (電子制御燃料噴射装置) を採用した新型4ストロークVツインエンジンを搭載することで、作業性、始動性に優れるとともに低燃費を実現しています。

● 簡単操作で優れた作業性能

パワフルな新型Vツインエンジンに加え、独自の電子ガバナ「STR GOVERNOR」の採用により、クラストップレベル^{※2}の最大除雪量(140t/h)を実現。またエンジンの出力特性を変化させる2種類の除雪モードは、「標準モード」ではトルクの粘り強さを活かし、扱いやすく、より早く除雪し、「飛距離モード」は高回転域の高出力を活かし、より高く、より遠くへの投雪を行います。最大投雪距離はクラストップレベル^{※2}の26mを実現。さらに速度ガイドモニターの表示に応じて走行速度を調整することで、各モードにおいて最適な作業効率を得られるティーチング機能も備えています。

Hondaは、除雪機としての機能向上は、使う人の作業負担を低減するばかりでなく、作業時間の短縮によるエネルギー使用量の低減により、地球環境への負担を低減することにもつながると考え、除雪機の開発を進めています。

● 安心・快適・使いやすさを追求

F I の採用により、早朝などの低温下でもチョーク操作が不要でスムーズな始動と低燃費を実現しています。さらに、キャブレター仕様に必要な高地補正や使用後のメンテナンスが不要となりました。

● 環境性能

新型VツインエンジンGX690H(排気量688cm³)は、実用燃費を向上^{※4}しただけでなく、低騒音^{※5}と排出ガスの低減を実現しています。



大型除雪機「HSL2511」(正面)

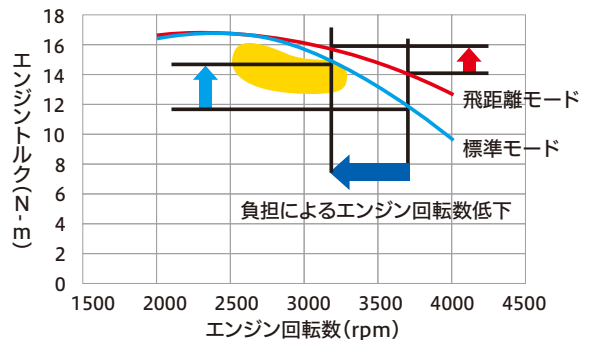


大型除雪機「HSL2511」(後方)

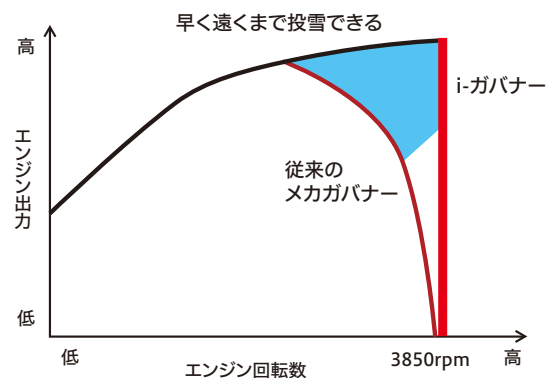


大型除雪機「HSL2511」の操作パネル

飛距離モードと標準モードのエンジントルクの違い



・エンジン回転数が下がった時のトルクアップが大きいので扱いやすいエンジン特性になる



※1 ガソリンエンジン搭載除雪機として(2013年7月末現在 Honda調べ)

※2 2013年7月末現在 Honda調べ ※3 Jタイプのみ ※4 同クラスの従来モデルに比べ、エンジン排気量を20cm³拡大しながらも約15%向上しています

※5 標準モード使用時

Management

Hondaでは、グローバルから地域、現場へと連鎖した環境マネジメント体制を構築し、地球規模での環境保全活動を展開しています。

G45 グローバルの環境マネジメント

- G45 環境経営推進体制
- G46 各事業所の環境マネジメント
- G47 温室効果ガス排出総量の開示
- G49 環境保全活動における経済効果

G50 グローバルHondaグループの環境負荷実績

G51 各地域の環境TOPICS

- G51 北米
南米
- G52 欧州
アジア・大洋州
- G53 中国
日本

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、Hondaは環境組織の整備・拡大を世界レベルで行ってきました。また、グローバル、各地域における環境マネジメント体制を構築するばかりでなく、全事業所における環境マネジメント体制を整え、さらにISO14001の認証取得を積極的に進めています。

環境経営推進体制

● 組織体制

1991年12月、Hondaは環境対応で中心的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。以後、これを北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国へと拡大して（地域環境会議）、グローバルにおける環境マネジメントシステムを整備してきました。

1995年3月には、人と車の安全な社会をつくるために「安全*1」領域と合わせて、「世界環境安全会議」を設置。中期経営計画に基づいて世界レベルでの環境保全活動の計画を審議、決定し、実行展開の年次レビューも行き、グローバルから地域、現場へと連鎖した環境マネジメントシステムを確立しました。

2014年4月には、それまで日本を起点にグローバル展開を図ってきた体制から、「日本本部」を立ち上げて日本地域の事業とグローバル機能を分離。地域の役割責任を明確化して、世界6地域が有機的につながる真のグローバルオペレーション体制を整えました。

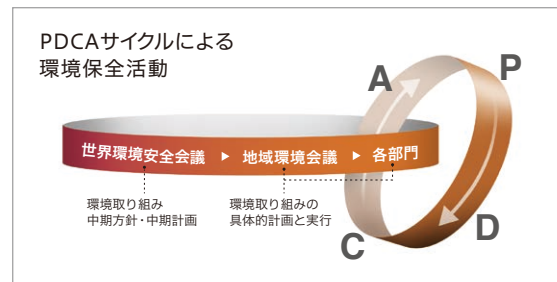
現在、気候変動問題、エネルギー問題、資源問題などの環境問題は、Hondaの事業運営に影響を与える重要課題であるとの考えから、代表取締役社長執行役員が議長を務めています。

● PDCAサイクルによる環境保全活動

世界環境安全会議では、経営会議で定められた中期方針、中期経営計画に基づいてグローバルの環境取り組み中期方針、中期計画を策定。各地域、各領域の具体的計画を実行部門が策定し、地域環境会議の審議、承認を経て、全計画が確定します。

計画実行後の毎年の実績は、地域環境会議が審議、評価を行い、その結果を目標、計画に反映して中期方針、計画の達成を目指します。グローバルHondaの環境取り組みの進捗や全世界にまたがる横断的テーマは、世界環境安全会議へ報告され、次年度の計画や次の中期経営計画、方針に反映されます。このPDCA*2サイクルに基づき、日本、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国の各地域で継続的な環境保全活動を推進しています。

この活動は、専任スタッフではなく従業員一人ひとりが主体となって計画、実行しているのが特徴で、「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」という考えに基づいています。



世界で環境保全活動を展開するマネジメント体制



2014年6月現在

*1 安全に関する報告は、「CSRレポート」および「安全運転普及活動報告書」をご覧ください
 *2 PDCA: Plan, Do, Check, Actionの頭文字

グローバルの環境マネジメント

● 法令の遵守

「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、2013年4月に改定した「わたしたちの行動指針」(2010年制定)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、環境保護については「業務遂行にあたり、環境保護に関する法令、会社の方針、社内基準にしたがい、省資源、省エネルギーやリサイクルを進め環境負荷低減に努める」として、国内外グ

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・オフィサーを定めているほか、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。

「わたしたちの行動指針」

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

● 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、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は、グローバルおよび各地域における環境マネジメント体制を構築すると同時に、個々の事業所においても、継続して環境対応のレベルアップを図り、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。

● ISO14001取得状況

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。現在、グローバルの完成車および完成機工場での取得率は90%を超えています。

日本では、主要5生産事業所それぞれでの取得を完了後、それらを1つに統合し運用しています。引き続き2013年3

月に新たに竣工した埼玉製作所の寄居完成車工場へも運用拡大を予定し取得を推進していきます。青山・和光の本社ビルをはじめとした9つのビルの認証登録は2011年度に1つに統合しています。

● 第三者検証の実施状況

Hondaは、開示する環境負荷データが、より透明性、信頼性の高い状態で社会やステークホルダーに認知していただけるよう、ビューローベリタスジャパン株式会社による環境負荷データの第三者検証を実施しています(G04ページ)。

また2011年度からは、社会からの必然性や公平性を考慮し、国内外の事業所に対し順次サンプリング訪問調査を実施しています。

■ 第三者検証を実施した事業所



ビューローベリタスジャパン株式会社による第三者検証を実施

温室効果ガス排出総量の開示

● 2013年度 Hondaの温室効果ガス排出量

Hondaは、モビリティに携わる会社として責任を持って温室効果ガス排出量を算定、開示することが、全世界での温室効果ガス低減に向けた取り組みを積極的に推進していくために必要なことだと考えています。

その足がかりとして、2012年8月、Hondaは世界で最も広く利用されている温室効果ガス算定基準である「GHGプロトコル^{※1}」に従って、自社の企業活動による排出(スコープ1、2)ばかりでなく、原材料の採掘、輸送からお客様の製品使用、廃棄による排出など(スコープ3)を含んだ、Hondaに関わるバリュー・チェーン全体での2011年度温室効果ガス排出量を算定し、業界では世界で初めて開示しました^{※2}。

以後、Hondaは継続して算定と開示を行っていますが、スコープ3(その他の間接排出)の算定では、推計割合の大きいカテゴリーについて対象範囲(バウンダリー)を拡大^{※3}してデータ収集の推計精度を向上させたり、算出方法の精度を向上させるなど、バリュー・チェーン全体での温室効果ガス排出量を、より正しく把握できるよう進化を続けています。

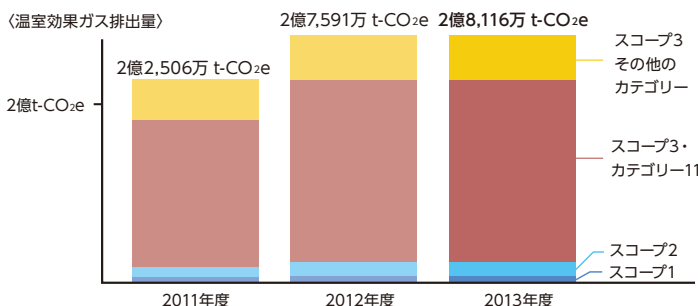
2013年度の算定結果は、Hondaの企業活動によって排出された温室効果ガス排出量が521万t-CO₂e、その他の間接排出も含めたHondaに関わるバリュー・チェーン全体での温室効果ガス排出量が2億8,116万t-CO₂eとなりました。今後もデータの把握、管理を進め、低減施策の実践に活かしていきます。

※1 GHGプロトコル(The Greenhouse Gas Protocol): WBCSD(World Business Council for Sustainable Development)とWRI(World Resources Institute)が主体となって策定
 ※2 詳しくは「環境ドキュメンタリー Honda Face CASE19(<http://www.honda.co.jp/environment/face>)」をご覧ください
 ※3 2012年度に温室効果ガス排出量で全体の約7%に相当する対象範囲の拡大を行いました。2013年度以降も継続して検討しています

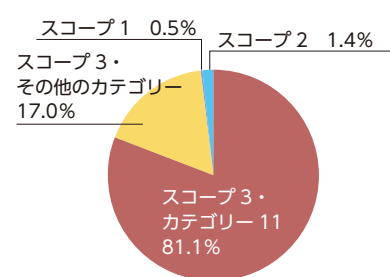
● Hondaの温室効果ガス排出総量

		2011年度	2012年度	2013年度
Hondaのバリュー・チェーン全体の排出 (スコープ1・2・3の合計)		2億2,506万 t-CO ₂ e	2億7,591万 t-CO ₂ e	2億8,116万 t-CO ₂ e
内訳	企業活動による直接排出 (スコープ1)	124万 t-CO ₂ e	141万 t-CO ₂ e	141万 t-CO ₂ e
	エネルギー利用による間接排出 (スコープ2)	296万 t-CO ₂ e	354万 t-CO ₂ e	380万 t-CO ₂ e
	Hondaの企業活動による排出 (スコープ1・2合計)	420万 t-CO ₂ e	495万 t-CO ₂ e	521万 t-CO ₂ e
製品の使用による排出 (スコープ3・カテゴリー11)		1億9,588万 t-CO ₂ e	2億2,595万 t-CO ₂ e	2億2,814万 t-CO ₂ e
その他の排出 (スコープ3・その他のカテゴリー)		2,498万 t-CO ₂ e	4,501万 t-CO ₂ e	4,781万 t-CO ₂ e
その他の間接排出 (スコープ3合計)		2億2,086万 t-CO ₂ e	2億7,096万 t-CO ₂ e	2億7,595万 t-CO ₂ e

■ 2011年度～2013年度 温室効果ガス排出総量の推移



■ 2013年度 温室効果ガス排出総量の内訳



- スコープ1: GHGプロトコルで定義されている、企業活動によるGHGの直接的排出(例:工場における重油の燃焼、作業車両・社用車からのGHG排出)。前記数字は、Hondaおよび国内外の連結子会社・関連会社の企業活動からの直接的GHG排出量。
- スコープ2: GHGプロトコルで定義されている、企業活動のエネルギー利用に伴うGHGの間接排出(例:工場・オフィスでの電力エネルギーの使用)。前記数字は、Hondaおよび国内外の連結子会社・関連会社の企業活動からの間接GHG排出量。
- スコープ3: GHGプロトコルで定義されている、スコープ1・スコープ2を除く、その他の間接GHG排出。全体が15のカテゴリーに分解・体系化されています(例:カテゴリー11=販売した製品の使用に伴うGHG排出。カテゴリー12=販売した製品の廃棄に伴うGHG排出など)。
- 「カテゴリー11」の数字は、Hondaが当該年度に販売した製品(四輪車・二輪車・汎用製品)がお客様の手に渡り、最終的に廃棄されるまでの間に、お客様に使用されることに伴って排出されるGHGの量。「スコープ3・その他のカテゴリー」の数字は、「カテゴリー1・2・3・4・5・6・7・9・10・12・15」の合計です。HondaはGHGプロトコルに定められた基準に従い、自社の企業活動に含まれない、もしくは他カテゴリーで計上した「カテゴリー8・13・14」を除外しています。

グローバルの環境マネジメント

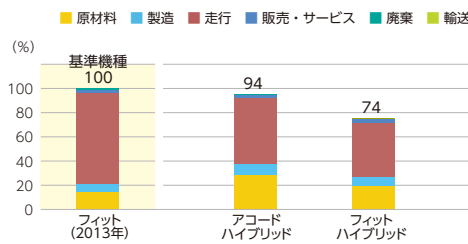
● LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進

これまでもHondaは、独自の方法で企業活動および製品の生産から廃棄段階に至るライフサイクル全体での環境負荷低減に努めてきました。

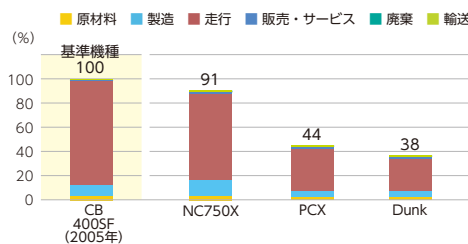
2002年3月には「Honda LCA(ライフサイクルアセスメント)データシステム」を構築し、企業活動の全領域におけるCO₂総排出量を定量的に把握するとともに、生産、購買、販売、オフィス、輸送など各部門が抑制目標を定め、低減活動を効果的に展開してきました。

また製品一台の原材料から廃棄に至るライフサイクルでのCO₂排出量を算定、把握を行い、個別機種ごとのCO₂排出量低減の取り組みに活用しています。またこれは、今後ますます多様化する次世代技術の適用を検討するうえでも重要な考え方であり、開発段階における低炭素化の提案など、さらなる活用を行っていきます。

2013年度の主要な新型四輪車の機種 LCA 結果 (日本国内モデル)



2013年度の主要な新型二輪車の機種 LCA 結果 (日本国内モデル)



● 製品使用時の温室効果ガス排出量の低減

Hondaに関わるバリュー・チェーン全体での温室効果ガス排出の80%以上は、「お客様の製品使用による排出(スコープ3・カテゴリ-11)」です。つまりバリュー・チェーン全体の温室効果ガス排出量を低減していくには、お客様の製品使用時の温室効果ガス排出を低減していくことが最も重要であるといえます。そのためHondaは、2020年における製品CO₂排出量を「全世界平均で2000年比30%低減する」と定めて、製品の燃費向上に努めています。

しかし当面、製品の燃費向上よりも製品の生産量増加のほうが大きいと予測されるため、この目標を達成してもHondaの「スコープ3・カテゴリ-11」の温室効果ガス排出量は増加すると見込まれています。

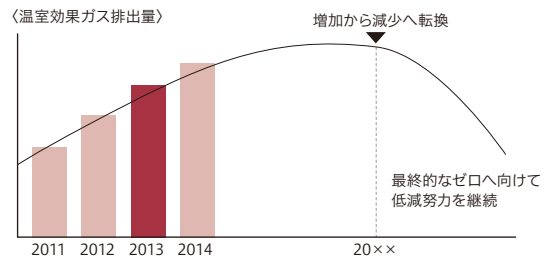
いずれどこかでこの上昇カーブを下降に転じなければなりません。製品の生産量が増えても、製品が排出する温室効果ガスの総量は減少させる。それがHondaの目指す姿です。

● 温室効果ガス排出総量の低減

Hondaは究極的には、製品および事業活動における温室効果ガスの排出をゼロにすることを目指しています。そのため「トリプルゼロ」という環境負荷ゼロの未来像を描き、そこへ至る過程の目標として、2050年をめどに温室効果ガス企業総排出量を半減することを目指して活動していきます。

そしてその実現に向けて「Honda環境性能基準(HEPS)」という独自の基準を設け、自社製品をこれに適合させていくことで、燃費向上や再生可能エネルギー対応などにより温室効果ガス排出量を低減していくことを目指しています。

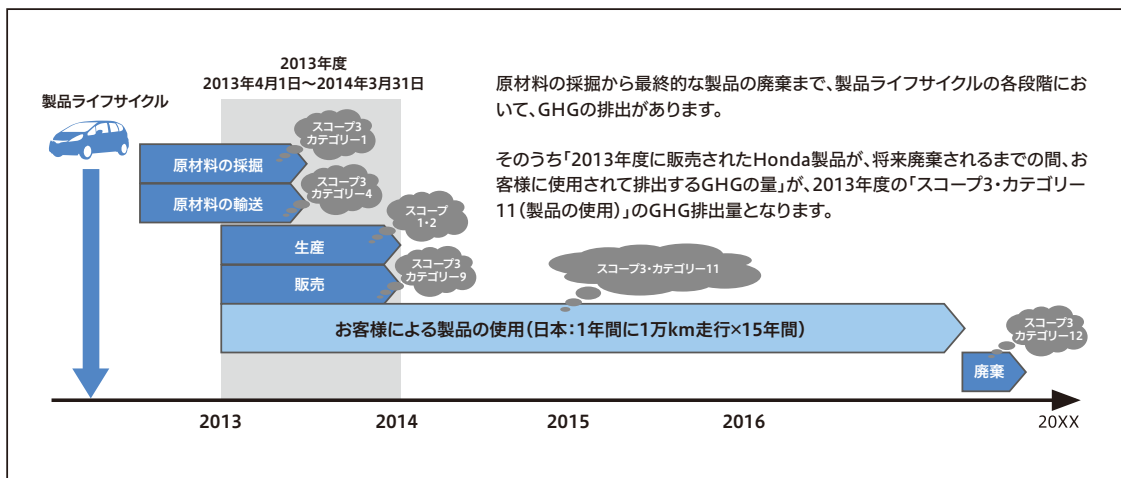
Hondaの温室効果ガス排出総量 推移イメージ



● スコープ3・カテゴリ11 (販売した製品の使用に伴うGHG排出)の考え方

Hondaに関わるバリュー・チェーン全体でのCO₂排出のうち、80%以上を「お客様の製品使用による排出(スコープ3・カテゴリ11)」が占めています。「スコープ3・カテゴリ11」がこれほど大きな数値になるのは、これが2013年度の1年間に排出したCO₂ではなく、2012年度に販売した製品が将来にわたって排出するCO₂の予測値も含むためです。例えば日本のお客様がHondaのクルマを購入した場合、そのお客様は年間1万km走行して15年間そのクルマに乗り続けると想定^{※1}し、その間に排出するCO₂の量を計算したものが「スコープ3・カテゴリ11」となります。

これは「スコープ3」というカテゴリが、どの時点でCO₂を排出したのかではなく、どの時点の企業活動に起因するCO₂排出なのか、という考え方をとっているためです。2013年度、Hondaが世界に送り出した約2,700万台の二輪車・四輪車・汎用製品は、将来廃棄されるまでお客様に使用されてCO₂を排出し続けます。このCO₂排出は、Hondaが2013年度に製品を販売したことに起因するCO₂の排出だという考え方です。



※1 年間走行距離・生涯使用年数: IEA (International Energy Agency) によるWBCSDのSMP Model を参照

環境保全活動における経済効果

Hondaでは、環境経営を効率的に推し進めるため、環境保全活動に関わる費用低減額や収益を集計し、経済効果の把握に努めています。

経済効果の把握

		2013年度	2012年度
有価物売却益		約38億円	約24億円
省エネルギー 施策による 低減費用	設備導入	約1億円	約2億円
	マナー施策など	約0.5億円	約1億円
合計		約39億円	約27億円

・日本における、収益、費用低減の実質効果

2013年度は、廃棄物処分や排出物処理に伴った有価物売却益と、省エネルギー施策による低減費用を集計することなどで、経済効果の算出を行いました。

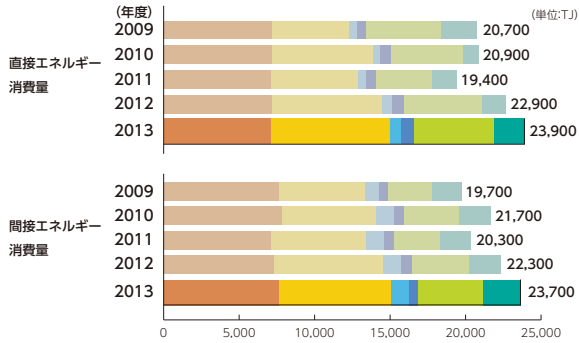
これらのデータは、企業価値を測る指標として社会へ情報を開示することはもとより、「環境対応」に関する経営判断のツールとして活用していきます。

また今後は、日本国内の拠点における集計精度の向上を図るとともに、海外拠点におけるグローバル開示に適した集計手法の検証を継続していきます。

グローバルHondaグループの環境負荷実績

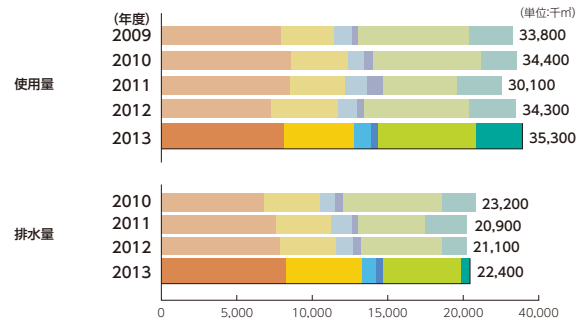
Hondaは、生産領域において地域が誇れる工場のあるべき姿を目指す「グリーンファクトリー計画」を推進しています。
また、生産領域のみならず非生産領域においても、省エネルギーや廃棄物削減などの取り組みを全世界の事業所で展開しています。

■ エネルギー消費量



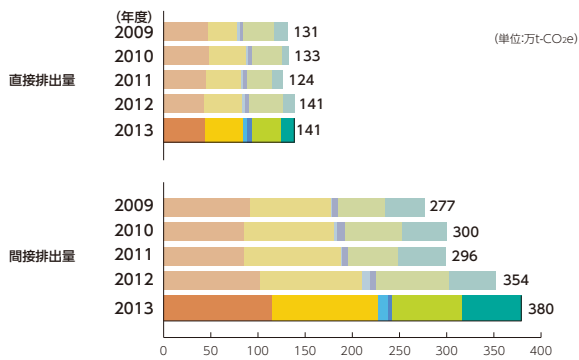
【集計対象範囲】Hondaグループの連結会社・関連会社ほぼすべて
・購入電力は、全世界共通で3.6[GJ/MWh]でJ(ジュール)へ変換 ・主に固定源からのエネルギー消費量を算出 ・単位のTJ(テラジュール)とはエネルギーの単位で、テラは10の12乗

■ 水資源使用量/排水量



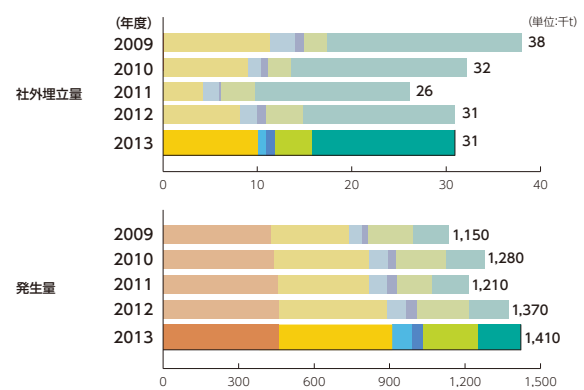
【集計対象範囲】Hondaグループの連結会社・関連会社ほぼすべて
・2010年実績より排水量実績を新規に開示

■ 温室効果ガス排出量



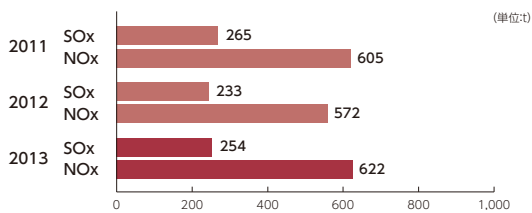
【集計対象範囲】Hondaグループの連結会社・関連会社ほぼすべて
・温室効果ガス算出方法は、主にWRI/WBCSD(2004)、“The Greenhouse Gas Protocol (Revised Edition)”を参照 ・主に固定源からの温室効果ガス排出量

■ 廃棄物等発生量/社外埋立量



【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
・海外廃棄物等社外埋立量には、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

■ 大気汚染物質排出量



【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
・燃料使用量からの算出

■ 生産系会社の各地域環境データ (2013年度)

		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 (千MWh)	1,590	1,900	320	128	1,170	686
	天然ガス (千GJ)	82	7,010	333	662	1,370	1,190
	液化石油ガス (千GJ)	813	120	301	6	1,380	67
	軽油・ディーゼル油 (千GJ)	7	95	23	20	717	65
廃棄物	社外埋立量 (t)	0	9,000	1,100	0	3,700	15,400
	リサイクル量 (t)	445,000	406,000	60,000	40,000	197,000	118,000
水資源	水道水 (千m³)	3,740	3,140	220	600	5,830	4,450
	地下水 (千m³)	4,280	2,350	1,480	10	3,420	0
	雨水 (千m³)	50	10	0	0	40	0

・液化天然ガスは含まれません

・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、有効数字3桁で表示しています

各地域の環境TOPICS

北 米

CO₂ E W

「グリーン・ディーラー・プログラム」拡大でCO₂排出量低減に貢献

アメリカにおける販売現地法人であるアメリカン・ホンダ・モーター(AH)は、ディーラーの環境負荷低減を推進する「グリーン・ディーラー・プログラム」を実施しています。2013年度の登録ディーラー数は40から238へ大幅に増加し、実行した環境改善策や実際に低減したエネルギー量などを評価して贈られる「環境リーダーシップ賞」の受賞数も、19から29に増加しました。中でもニュージャージー州ヴァインランドのロッシ・ホンダは、223kWの太陽光発電システム設置や、駐車場へのLED照明採用などで、電力網ニュートラル^{※1}を達成した初のディーラーとなりました。



ロッシ・ホンダの太陽光発電システム

オハイオ州のトランスミッション工場で、風力発電の運転を開始

CO₂ E W

2014年1月、四輪車用トランスミッションの生産を行うホンダ・トランスミッション・マニュファクチャリング・オブ・アメリカは、オハイオ州の工場に1.7MWの風力発電設備2基を設置し、運転を開始しました。

オハイオ州公益企業委員会のデータによると、この風力発電は約1,052世帯分の電力に相当し、同工場はこれで電力需要の約10%をまかさないます。

この取り組みによりHondaは、自社の敷地内に設置された風力発電設備から得られるエネルギーを自社工場で使用している、北米で初めての自動車メーカーとなりました。



工場使用電力の約10%をまかなう風力発電設備

南 米

CO₂ E W

ブラジルに最適な輸送手段として、沿岸輸送を導入

ブラジルにおける二輪車生産・販売現地法人であるモトホンダ・ダ・アマゾンニアは、取引先企業から年間51万5,000tの部品を、マナウス市の工場に搬入し、また同工場で生産する年間130万台の二輪車をブラジル全土に輸送しています。

こうした物流業務を最適化して環境負荷を下げるため、同社は環境マネジメントシステムの構築に取り組んできましたが、2012年、海運に適したブラジルの地理を活かし、貨物の国内輸送に海運を使う沿岸輸送を導入。これにより、二輪車1台の輸送につき平均12.5kgのCO₂排出を低減し、現在では二輪車全体の18%が沿岸輸送となっています。

二輪車の完成車輸送に沿岸輸送を導入し、CO₂排出量を低減

ブラジルGHGプロトコル・プログラムで3年連続ゴールド認証を取得

CO₂ E W

ブラジルにおける四輪車生産・販売現地法人であるホンダオートモーバイス・ド・ブラジル・リミターダ(HAB)は、3年連続でブラジル温室効果ガス(GHG)プロトコル・プログラムのゴールド認証を取得しました。同社は、「企業活動からの直接的GHG排出、エネルギー使用による間接的GHG排出、企業活動範囲外での間接的GHG排出」という審査の3つのスコープについてCO₂排出インベントリ^{※2}を発表したブラジル自動車業界初の企業です。

また、二輪車生産・販売現地法人であるモトホンダ・ダ・アマゾンニアも一部のスコープのCO₂排出インベントリを初めて発表し、ブロンズ認証を取得しました。



ブラジルGHGプロトコル・プログラムのゴールド認証とブロンズ認証を取得

※1 地元の電力会社からの購入電力と同等、あるいはそれ以上のエネルギーを再生可能エネルギーで生産した状態
 ※2 1年間の温室効果ガスの排出・吸収量を一覽にした報告書

欧州

CO₂ E W

ヨーロッパ最大規模のFCEV開発プロジェクトに参加

2014年4月、Hondaは、世界の大手自動車メーカー、水素燃料サプライヤー、エネルギーコンサルタント会社らと共に、FCEV(燃料電池電気自動車)の開発に関するヨーロッパ最大規模のプロジェクトに参加。ヨーロッパでFCEVが環境に配慮した現実的な選択肢となるための技術とインフラの開発に合同で取り組むことを決めました。

このHyFive(Hydrogen For Innovative Vehicles:革新的な自動車のための水素)プロジェクトは、今後ヨーロッパで合計110台のFCEVを展開し、水素供給ステーションを新たに開発します。またHondaは、次世代のFCEVを2016年にヨーロッパで発表する予定です。



プロジェクトに参加する各社のスタッフと共に

ハイブリッド車から回収したバッテリーのリサイクル契約を締結

CO₂ E W

2013年9月、ヨーロッパにおけるHonda製品の輸入販売、生産、物流などを統括管理するホンダ・モーター・ヨーロッパは、フランスSNAM社とヨーロッパ全域におけるホンダ・ハイブリッド車の使用済みバッテリーの回収、リサイクルに関する長期提携契約を結びました。

このバッテリー回収、リサイクル体制の確立に向けて、Hondaはバッテリーの回収、処理プロセスを確実に追跡できるよう準備を進めており、集まったバッテリーは、すべてSNAM社の工場で処理されることになります。また両社は、欧州環境基準の新指令(2006/66/EC)に従って、ニッケル水素バッテリーとリチウムイオンバッテリーの処理を管理していきます。



ハイブリッド車のバッテリーリサイクルでSNAM社と提携

アジア・大洋州

CO₂ E W

インドで雨水貯留システムを設置

インドにおける二輪車生産・販売現地法人であるホンダモーターサイクルアンドスクーターインディアプライベート・リミテッド(HMSI)は、2013年5月に新設された工場に高効率雨水貯留・地下水再充填システムを設置しました。

グリーンファクトリープロジェクトの一環として建設されたこの新システムでは、建物の屋根に落ちた雨水を回収して地下に貯留し、水質処理後に工業用水として利用します。急速な産業の成長に伴う過剰な地下水の消費は、インドにおける深刻な環境問題のひとつであり、このシステムにより、年間約2万トンの地下水利用が節約できます。



雨水貯留システムにより、年間約2万トンの地下水の利用を節約

タイ・マレーシア間の部品輸送手段を鉄道に切り替え

CO₂ E W

マレーシアにおける四輪車生産・販売現地法人であるホンダ・マレーシア(HMSB)は、2013年12月、部品の配送にタイ国有鉄道(SRT)とマレー鉄道(KTM)を利用した鉄道輸送を導入しました。2016年までに生産量が2倍になると予想し、輸送手段を変革すべく調査と試験を実施していた同社は、トラックと船による輸送を鉄道に切り替えることは、非常に多くのメリットがあると判断。今回の導入に踏み切りました。

鉄道輸送は、トラック輸送に比べて2年間でCO₂排出を最大60%低減し、物流コストをも低減します。また、トラックでは3日、船では7日かかる配送を、2.5日に短縮できます。

鉄道輸送の導入でCO₂を低減し、配送時間も短縮

各地域の環境TOPICS

中国

CO₂ E W

技術戦略発表会で、先進の環境・安全・快適技術「FUNTEC」を発表

2013年6月、本田技研工業(中国)投資有限公司、広汽本田汽車有限公司(広汽ホンダ)、東風本田汽車有限公司(東風ホンダ)の3社は、北京で合同の技術戦略発表会を開催。その中で、先進の環境性・安全性・快適性を実現する技術「FUNTEC」の投入を発表しました。

Hondaの製品を使っていただくお客様に、喜びや楽しさ(FUN)、そして利便性を提供します。それがHondaの想いであり、その想いが環境・安全・快適技術すべてに注ぎ込まれています。Hondaは、それら先進技術の内容とその根底に流れる想いを、今後「FUNTEC」というコミュニケーション・ワードを通じて、わかりやすく中国のお客様にお伝えしていきます。



北京で行われた3社合同の技術戦略発表会で、「FUNTEC」を発表

広汽ホンダ、環境に配慮した完成車第3ラインとエンジン工場に着工

CO₂ E W

中国における四輪車生産・販売合併会社である広汽本田汽車有限公司(広汽ホンダ)は、2013年5月、増城工場に、新たに完成車第3ラインおよびエンジン工場を着工しました。

第3ラインは、中国における自動車メーカー最大^{*1}の1万kWの太陽光発電システムを導入し、塗装工程ではショートプロセス高機能塗装技術を、プレス工程では高効率レーザー溶接機を採用。日本の寄居完成車工場の環境技術を水平展開した、先進的で高効率な生産ラインです。

この第3ラインは2015年に稼働予定で、年間の生産能力は12万台。将来的には24万台までの能力拡大を予定しています。



2015年の広汽ホンダの生産能力は、現在の48万台から60万台に拡大

日本

CO₂ E W

環境取り組みの成果を持ち寄る“Hondaグリーン大会2013本選”開催

Hondaでは、各事業領域が実施する環境取り組みを広く共有し、水平展開していくために、優秀事例発表会として「グリーン大会」を開催しています。毎年、領域ごとに「領域大会」が行われ、3年に一度「本選」が行われます。2013年度は、3年に一度の「Hondaグリーン大会2013本選」が開催され、7領域から選抜された8組が発表を行いました。集まったテーマは、大きな設備を構築したものから、コストをかけずに知恵と工夫で取り組んだものまでさまざま。当日、来場者の投票によって決定する「プレゼンテーション賞」には、トランスミッション製造部 浜松工場のギア製造工程における新しい加工方法の導入事例^{*2}が選ばれました。



伊東社長による全体の講評の後、各テーマの表彰

埼玉製作所 寄居完成車工場が「地球温暖化防止活動環境大臣表彰」を受賞

CO₂ E W

2013年7月に操業を開始した埼玉製作所 寄居完成車工場は、最先端の生産技術、環境負荷低減技術を持つ世界トップクラスの省エネルギー工場であり、自動車一台当たりの生産エネルギーを、従来工場に比べて30%低減することに成功しています。この寄居完成車工場の取り組みが、温室効果ガスの排出を低減する技術や製品の大量導入・先導的導入の取り組みとして高く評価され、地球温暖化防止活動環境大臣表彰の「対策技術先進導入部門」環境大臣賞を受賞。12月4日に行われた表彰式では、西本準 埼玉製作所所長に石原伸晃環境大臣から表彰状とトロフィーが授与されました。



西本準 埼玉製作所所長に石原環境大臣から表彰状とトロフィーを授与

*1 Honda調べ

*2 詳しくは、「環境ドキュメンタリー Honda Face CASE35 (<http://www.honda.co.jp/environment/face/>)」をご覧ください

『Honda環境年次レポート』では、GRIガイドラインの一般標準開示項目と特定標準開示項目(環境カテゴリー)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	
戦略および分析	1	組織の持続可能性の関連性と組織の持続性に取り組むための戦略に関して、組織の最高意思決定者(CEO、会長またはそれに相当する上級幹部)の声明を記載する	G06-14	
	2	主要な影響、リスクと機会について説明する	G20-21	
組織の プロフィール	3	組織の名称を報告する	G03	
	4	主要なブランド、製品およびサービスを報告する	G03	
	5	組織の本社の所在地を報告する	G03	
	6	組織が事業展開している国の数、および組織が重要な事業所を有している国、報告書中に掲載している持続可能性のテーマに特に関連のある国の名称を報告する	G02	
	7	組織の所有形態や法人格の形態を報告する	G03	
	8	参入市場(地理的内訳、参入セクター、顧客および受益者の種類を含む)を報告する	G02	
	9	組織の規模を報告する	G02-03	
	10	a. 雇用契約別および男女別の総従業員数を報告する b. 雇用の種類別、男女別の総社員数を報告する c. 従業員・派遣労働者別、男女別の総労働力を報告する d. 地域別、男女別の総労働力を報告する e. 組織の作業の相当部分を担う者が、法的に自営業者と認められる労働者であるか否か、従業員や請負労働者(請負業者の従業員とその派遣労働者を含む)以外の者であるか否かを報告する f. 雇用者数の著しい変動(例えば観光業や農業における雇用の季節変動)があれば報告する	□	
	11	団体交渉協定の対象となる全従業員の比率を報告する	□	
	12	組織のサプライチェーンを記述する	G47	
	13	報告期間中に、組織の規模、構造、所有形態またはサプライチェーンに関して重大な変更が発生した場合はその事実を報告する	G45	
	14	組織が予防的アプローチや予防原則に取り組んでいるか否か、およびその取り組み方について報告する	G19,G21,G45	
	15	外部で作成された経済、環境、社会憲章、原則あるいはその他のイニシアティブで、組織が署名または支持したものを一覧表示する	G05,G28,G30,G32-33	
	16	(企業団体など)団体や国内外の提言機関で、組織が次の項目に該当する位置付けにあるものについて、会員資格を一覧表示する	G05	
	特定された マテリアルな側面 とバウンダリー	17	a. 組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっているすべての事業体を一覧表示する b. 組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっている事業体のいずれかが報告書の掲載から外れていることはないか報告する	□
		18	a. 報告書の内容および側面のバウンダリーを確定するためのプロセスを説明する b. 組織が「報告内容に関する原則」をどのように適用したかを説明する	G20-21
19		報告書の内容を確定するためのプロセスで特定したすべてのマテリアルな側面を一覧表示する	G54-55	
20		各マテリアルな側面について、組織内の側面のバウンダリーを報告する	G01	
21		各マテリアルな側面について、組織外の側面のバウンダリーを報告する	G01	
22		過去の報告書で提供した情報を修正再記述する場合には、その影響および理由を報告する	G01,G50	
23		スコープおよび側面のバウンダリーについて、過去の報告期間からの重要な変更を報告する	G01	
ステークホルダー・ エンゲージメント	24	組織がエンゲージメントしたステークホルダー・グループの一覧を提示する	G18	
	25	組織がエンゲージメントしたステークホルダーの特定および選定基準を報告する	G20-21	
	26	ステークホルダー・エンゲージメントへの組織のアプローチ方法(種類別、ステークホルダー・グループ別のエンゲージメント頻度など)を報告する、またエンゲージメントを特に報告書作成プロセスの一環として行ったものか否かを示す	G20-21	
	27	ステークホルダー・エンゲージメントにより提起された主なテーマや懸念、およびそれに対して組織がどう対応したか(報告を行って対応したものを含む)を報告する。また主なテーマや懸念を提起したステークホルダー・グループを報告する	G20-21	
報告書の プロフィール	28	提供情報の報告期間(会計年度、暦年など)	G01	
	29	最新の発行済報告書の日付(該当する場合)	G01	
	30	報告サイクル(年次、隔年など)	G01	
	31	報告書またはその内容に関する質問の窓口を提示する	G56	
	32	a. 組織が選択した「準拠」のオプションを報告する b. 選択したオプションのGRI内容索引を報告する c. 報告書が外部保証を受けている場合、外部保証報告書の参照情報を報告する 「準拠」に関するGRI内容索引-中核 「準拠」に関するGRI内容索引-包括	G54-55 (包括報告)	
	33	a. 報告書の外部保証に関する組織の方針および現在の実務慣行を報告する b. サステナビリティ報告書に添付された保証報告書内に記載がない場合は、外部保証の範囲および基準を報告する c. 組織と保証の提供者の関係を報告する d. 最高ガバナンス組織や役員が、組織のサステナビリティ報告書の保証に関わっているか否かを報告する	G04	
ガバナンス	34	組織のガバナンス構造(最高ガバナンス組織の委員会を含む)を報告する。経済、環境、社会影響に関する意思決定の責任を負う委員会があれば特定する	G45	
	35	最高ガバナンス組織から役員や他の従業員へ、経済、環境、社会テーマに関して権限委譲を行うプロセスを報告する	G45	
	36	組織が、役員レベルの地位にある者を経済、環境、社会テーマの責任者として任命しているか、その地位にある者が最高ガバナンス組織の直属となっているか否かを報告する	G45	
	37	ステークホルダーと最高ガバナンス組織の間で、経済、環境、社会テーマについて協議するプロセスを報告する。協議が権限移譲されている場合は、誰に委任されているか、最高ガバナンス組織へのフィードバック・プロセスがある場合は、そのプロセスについて記述する	G45	
	38	最高ガバナンス組織およびその委員会の構成を、次の項目別に報告する ・執行権の有無 ・独立性 ・ガバナンス組織における任期 ・構成員の他の重要な役割、コミットメントの数、およびコミットメントの性質 ・ジェンダー ・発言権の低いグループのメンバー ・経済、環境、社会影響に関する能力 ・ステークホルダーの代表	□	
	39	最高ガバナンス組織の議長が執行役員を兼ねているか否かを報告する(兼ねている場合は、組織の経営における役割と、そのような人事の理由も報告する)	G06-G14	
	40	最高ガバナンス組織とその委員会のための指名・選出プロセスを報告する。また最高ガバナンス組織のメンバーの指名や選出で用いられる基準を報告する	□	
	41	最高ガバナンス組織が、利益相反が排除され、マネジメントされていることを確実にするプロセスを報告する。ステークホルダーに対して利益相反に関する情報開示を行っているか、また最低限の事項を開示しているか報告する	□	
	42	経済、環境、社会影響に関わる組織の目的、価値、ミッション・ステートメント、戦略、方針、および目標、策定、承認、更新における最高ガバナンス組織と役員との役割を報告する	G45	
	43	経済、環境、社会テーマに関する最高ガバナンス組織の集会的知見を発展・強化するために講じた対策を報告する	G08-G14	
	44	a. 最高ガバナンス組織の経済、環境、社会テーマのガバナンスに関わるパフォーマンスを評価するためのプロセスを報告する。当該評価の独立性が確保されているか否か、および評価の頻度を報告する。また当該評価が自己評価であるか否かを報告する b. 最高ガバナンス組織の経済、環境、社会テーマのガバナンスに関わるパフォーマンスの評価に対応して講じた措置を報告する。この報告では少なくとも、メンバーの変更や組織の実務慣行の変化を記載する	□	

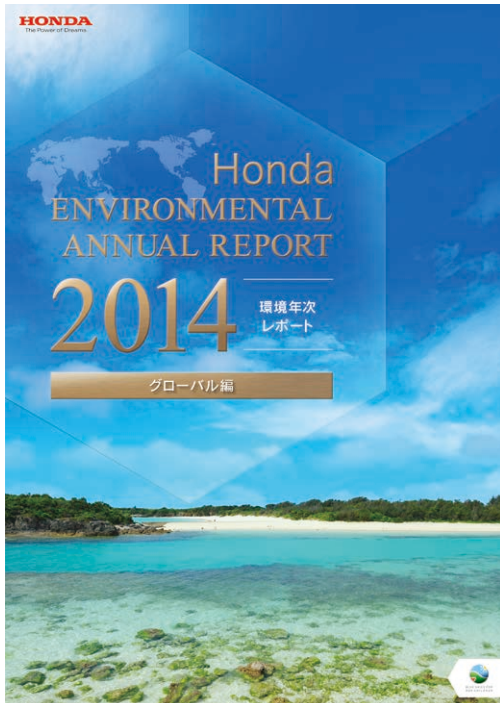
・Gで始まるページ数は、グローバル編のページ数を表します ・Jで始まるページ数は、日本編のページ数を表します
 ・EN-Web: Honda環境年次レポートウェブサイトをご覧ください □: 環境以外のカテゴリー関連指標です

ガバナンス	45	a. 経済、環境、社会影響、リスクと機会の特定、マネジメントにおける最高ガバナンス組織の役割を報告する。 この報告には、デュー・デリジェンス・プロセスの実施における最高ガバナンス組織の役割を含める b. ステークホルダーとの協議が、最高ガバナンス組織による経済、環境、社会影響、リスクと機会の特定、マネジメントをサポートするために活用されているか否かを報告する	G20-21	
	46	組織の経済、環境、社会的テーマに関わるリスク・マネジメント・プロセスの有効性をレビューする際に最高ガバナンス組織が 負う役割を報告する	G21,G45	
	47	最高ガバナンス組織が実施する経済、環境、社会影響、リスクと機会のレビューを行う頻度を報告する	G21,G45	
	48	組織のサステナビリティ報告書の正式なレビューや承認を行い、すべてのマテリアルな側面が取り上げられていることを確 認するための最高位の委員会または役職を報告する	G45	
	49	最高ガバナンス組織に対して重大な懸念事項を通知するためのプロセスを報告する	G45	
	50	最高ガバナンス組織に通知された重大な懸念事項の性質と総数、およびその対応と解決のために実施した手段を報告する	G20-21,G45	
	51	a. 最高ガバナンス組織および役員に対する報酬方針を報告する b. 報酬方針のパフォーマンス基準が最高ガバナンス組織および役員を経済、環境、社会目的にどのように関係しているかを 報告する。	□	
	52	報酬の決定プロセスを報告する。報酬コンサルタントが報酬の決定に関与しているか否か、また報酬コンサルタントが 経営陣から独立しているか否かを報告する。報酬コンサルタントと組織の間にこの他の関係がある場合には、報告する	□	
	53	報酬に関するステークホルダーの意見をどのように求め考慮しているかを報告する。該当する場合は、報酬方針や 提案に関する投票結果も記述する	□	
	54	組織の重要事業所があるそれぞれの国における最高給与受給者の年間報酬総額について、同じ国の全従業員の年間報 酬総額の中央値(最高給与受給者を除く)に対する比率を報告する	□	
	55	組織の重要事業所があるそれぞれの国における最高給与受給者の年間報酬総額の増加率について、同じ国の全従業員の年 間報酬総額の中央値(最高給与受給者を除く)の増加率に対する比率を報告する	□	
	倫理と誠実性	56	組織の価値、理念および行動基準・規範(行動規範、倫理規定など)を記述する	G18-19,G26
		57	倫理的、法的行為や誠実性に関する事項について助言を与えるため組織内外に設けてある制度(電話相談窓口)を報告する	□
58		非倫理的あるいは違法な行為についての懸念や、組織の誠実性に関する事項の通報のために組織内外に設けてある制 度(ライン管理職による上申制度、内部告発制度、ホットラインなど)を報告する	□	

環境EN指標		対象ページ	開示レベル				
			単独 一部	全体	連結 一部	全体	
		マネジメント・アプローチの開示	G18-30,G45-49	○		○	
原材料	EN-1	使用原材料の重量または量	(J36)	○	○		
	EN-2	使用原材料におけるリサイクル材料の割合	—	未開示			
エネルギー	EN-3	組織内のエネルギー消費量	G50	○		○	
	EN-4	組織外のエネルギー消費量	G50	○		○	
	EN-5	エネルギー原単位	—	CO ₂ 換算にて開示			
	EN-6	エネルギー消費の削減量	G50	○		○	
	EN-7	製品およびサービスが必要とするエネルギーの削減量	G27,G31	○		○	
水	EN-8	水源別の総取水量	G50	○		○	
	EN-9	取水によって著しい影響を受ける水源	EN-Web	○			
	EN-10	リサイクルおよびリユースした水の総量と比率	(J39)			○	
生物多様性	EN-11	保護地域の内部や隣接地域または保護地域外の生物多様性価値の高い地域に所有、賃借、管理して いる事業サイト	G16	○			
	EN-12	保護地域や保護地域外の生物多様性価値の高い地域において、活動、製品、サービスが生物多様性に 対して及ぼす著しい影響の記述	G16	○		○	
	EN-13	保護または復元されている生息地	G16,(J60,J62)	○		○	
	EN-14	事業の影響を受ける地域に生息するIUCNレッドリストおよび国内保全種リスト対象の生物種の総数。 これらを絶滅危険性のレベルで分類する	G16	○			
大気への排出	EN-15	直接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ1)	G50	○		○	
	EN-16	間接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ2)	G50	○		○	
	EN-17	その他の間接的な温室効果ガス(GHG)排出(スコープ3)	G47	○		○	
	EN-18	温室効果ガス(GHG)排出原単位	G27,G29	○		○	
	EN-19	温室効果ガス(GHG)排出量の削減量	G51-53	○		○	
	EN-20	オゾン層破壊物質(ODS)の排出量	—	未開示			
	EN-21	NO _x 、SO _x 、およびその他の重大な大気排出	G50	○		○	
	廃水および廃棄物	EN-22	水質および排出先ごとの総排水量	G50	○		○
		EN-23	種類別および処分方法別の廃棄物の総重量	G50	○		○
EN-24		重大な漏出の総件数および漏出量	(J21-22)	○			
EN-25		バーゼル条約付属文書I、II、III、VIIに定める有害廃棄物の輸送、輸入、輸出、処理重量、および国際輸 送した廃棄物の比率	—	廃棄物の移送なし			
EN-26		組織の排水や流出液により著しい影響を受ける水域ならびに関連生息地の場所、規模、保護状況およ び生物多様性価値	EN-Web	○			
EN-27		製品およびサービスによる環境影響緩和の程度	G19-25,G27-40	○		○	
製品およびサービス	EN-28	使用済み製品や梱包材のリユース、リサイクル比率(区分別)	(J43,J51)	○			
	EN-29	環境法規制の違反に関する高額罰金の額、罰金以外の制裁措置の件数	(J21-22,J24)	○			
コンプライアンス	EN-30	製品の輸送、業務に使用するその他の物品や原材料の輸送、従業員の移動から生じる著しい環境影響	G29,G47-48	○		○	
輸送・移動	EN-31	環境保護目的の総支出と総投資(種類別)	(J24)	○			
環境全般	EN-32	環境クライテリアにより選定した新規サプライヤーの比率	(J32-33)	○		○	
サプライヤーの 環境評価	EN-33	サプライチェーンにおける著しいマイナス環境影響(現実的、潜在的なもの)、および行った措置	(J32-33)	○		○	
環境の苦情処理制度	EN-34	環境影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度を通じて申立、対応、解決を行ったものの件数	(J21-22)	○			

・Gで始まるページ数は、グローバル編のページ数を表します。Jで始まるページ数は、日本編のページ数を表します
 ・EN-Web: Honda環境年次レポートウェブサイトをご覧ください □: 環境以外のカテゴリー関連指標です

Honda環境年次レポート2014 グローバル編



編集コンセプト

トップから現場の従業員一人ひとりまで、一貫した想いで環境に取り組み、真のグローバルカンパニーを目指す Honda の姿勢をリアルに感じていただくため、本レポートは「人の想い」を編集コンセプトに、社長、世界 6 極環境会議議長、商品開発責任者が登場して、それぞれの立場でそれぞれの想いを語っています。

デザインコンセプト

空は青く、水は透き通り、緑はきれいであり続けるために、Honda は環境に配慮した製品を生み出し、企業活動を行っています。私たち Honda が守っていくべき美しい自然風景に、太陽光をイメージさせる六角形のフレアを、Honda の世界 6 極体制のモチーフとして配置。その生命力にあふれた力強い光は、世界 6 極の各地域が有機的に、そして積極的に環境負荷低減を推進していくことを表現しています。

● 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 郁、岩渕えみ子、歌田 延宏、
大野 通治、亀田 慎二、川崎 哲、五味淵利光、
佐藤 政勝、田極 辰雄、中郡 健太、土井 淳、
浪花 誠、西岡 拓也、野々目賢一、橋本久美子、
早見 功司、日名 厚貴、松岡さやか、松藤 猛彦、
御手洗 昇、山田 啓子、横山 京子

(株)本田技術研究所

浦野 洋、後藤 卓也、鈴木 秀男、関俣 裕之、
千葉 省作、村山 孝、山口 潤、和田 哲

ホンダエンジニアリング(株)

土元 裕一、三上 浩

(株)ホンダアクセス

後藤 恭規、高橋 徳夫

(株)ホンダモーターサイクルジャパン

鈴木 祐二、本田 尚紀

制作

合同会社モードツー・コンパス

撮影

鶴田 孝介、加藤 久

● Hondaグローバル環境シンボルについて



Honda環境ビジョンに基づき、「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

本レポートは「Honda環境ウェブ」でもご覧になれます。

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

なお、本レポートの更新情報も上記のウェブサイトで確認できます。

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、 柘田 淳、 角谷 幸彦、 喜久永 悟、 梅田 朝美、 鶴飼 孝次、 藤田 則章、 白木 千春、 川崎 俊介

HONDA
The Power of Dreams