

5 戦略

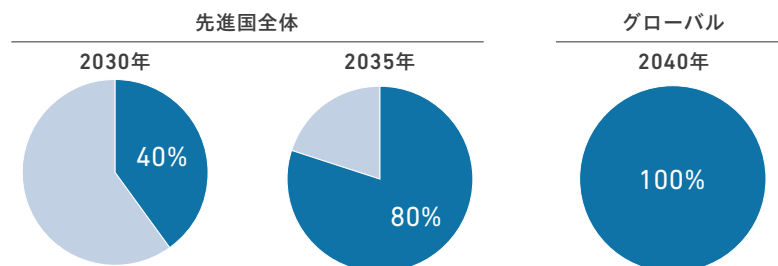
Hondaのサステナビリティ	13
持続的な成長のために	14
2030年ビジョン	15
地球環境負荷ゼロ達成に向けた 取り組み	16
マテリアリティ分析	19
Hondaの取り組みとSDGs	20
サステナビリティマネジメント体制	23
ステークホルダーエンゲージメント	24
研究開発	28
イノベーションマネジメント	29

地球環境負荷ゼロ達成に向けた取り組み

四輪 電動化戦略

Honda は徹底的に取り組んでいくテーマを「地球環境への負荷をなくすこと」と定め、環境目標として「2050年 カーボンニュートラル」の達成をめざしています。先進国全体でのEV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）の販売比率を、2030年に40%、2035年には80%、そして2040年には、グローバルで100%をめざして取り組みを進めています。その中で重要な達成手段の一つである四輪製品の電動化についての取り組みをご紹介します。

EV・FCVの四輪車電動化販売比率



バッテリー調達戦略

EVの時代において、重要な課題は、グローバルでのバッテリー調達です。これに対する基本的な考え方は当面、外部パートナーから調達し、将来的には、独自研究開発を加速させることで対応します。

液体リチウムイオン電池の調達

現在から当面の間必要となる液体リチウムイオン電池については、EVの製品ライフサイクルの観点でも競争力を担保するため、地産地消の考えに基づき、主要な市場ごとに方針を固めました。外部パートナーシップの強化により、

安定的な調達量の確保をめざします。

地域ごとの液体リチウムイオン電池の調達方針

地域	方針
北米	・ゼネラルモーターズ (GM) から「アルティウム」の調達を計画 ・バッテリー生産を行う合弁会社の設立についても、検討を進める
中国	・寧徳時代新能源科技股份有限公司 (CATL) との連携をさらに強化
日本	・軽EV向けに、エンビジョンAESCから調達することで合意

全固体電池の取り組み

2020年代後半での実現をめざし、独自に研究開発を進めている全固体電池の研究開発を加速させます。

現在ラボレベルで技術・生産の検証を行い、目標とする性能を定めています。また、量産レベルでの性能や、コスト・安全面での優位性を確保するため、生産プロセスも含めた設計に取り組める実証ラインの建設を定めました。2024年春の栃木県さくら市での立ち上げを予定しており、約430億円の投資を計画しています。

2020年代後半のモデルに採用できるよう、研究開発を加速させていますが、量産はHondaにとってもチャレンジングであり、今後、専門人材の獲得を強化するなど、積極的に体制の強化を図っていきます。

5 戦略

Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

— 地球環境負荷ゼロ達成に向けた取り組み 16

マテリアリティ分析 19

Hondaの取り組みとSDGs 20

サステナビリティマネジメント体制 ... 23

ステークホルダーエンゲージメント ... 24

研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

地球環境負荷ゼロ達成に向けた取り組み

EV 製品の投入ロードマップ

EV 普及の黎明期（現在～ 2020 年代後半）には、主要市場となる北米・中国・日本など、地域ごとの市場特性に合わせた商品投入を進めます。

EV の普及期（2020 年代後半～）は、「各地域ベスト」から進化し、「グローバル視点でベスト」な EV を展開していきます。

地域ごとの EV 製品投入ロードマップ

地域	投入する商品
北米	<ul style="list-style-type: none"> ・GMと共同開発している、中大型クラスのEVを投入 ・2024年にはHondaブランドの新型EV「プロローク」に加え、アキュラにも大型SUVタイプEVを投入
中国	<ul style="list-style-type: none"> ・EV先進市場としての特性を活かし、現地独自開発でスピーディーに対応 ・2027年までに、合計10機種のEVを投入
日本	<ul style="list-style-type: none"> ・2024年前半に商用の軽EVを100万円台で投入 ・パーソナル向け軽EV、SUVタイプのEVも適時投入

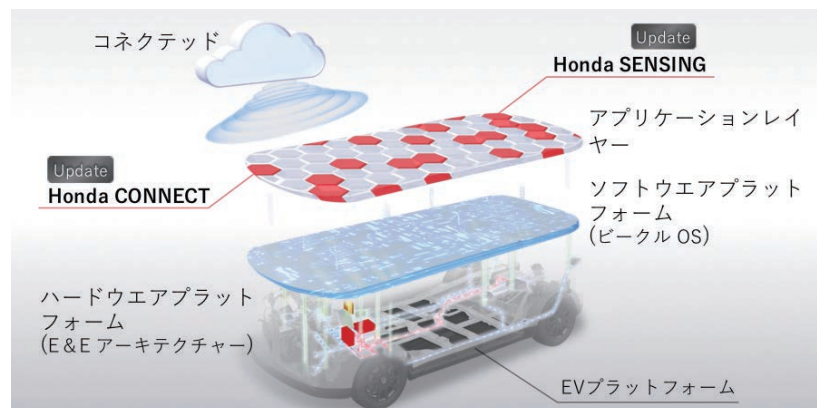
EV 向けプラットフォーム「Honda e: アーキテクチャー」

2026 年から、EV のハードウェアとソフトウェアの各プラットフォームを組み合わせた、EV 向けプラットフォーム「Honda e: アーキテクチャー」の展開を始めます。これは、バッテリーをはじめとしたEVハードウェアプラットフォームと、クルマの機能をあとから進化させるために必要な OTA ※ の基盤となる次世代電子プラットフォームを組み合わせたものです。ハードとソフトを融合させることで、商品販売後もお客様とつながり、さまざまなサービスや価値を提供できます。四輪車のみならず、その他のモビリティへの適用も見据えたプラットフォームとして展開していくことで、Honda ならではの付加価値の提供をめざします。

ゼネラルモーターズ（GM）とのアライアンス

2027 年以降には、GM とのアライアンスを通じて、コストや航続距離などにおいて従来のガソリン車と同等レベルの競争力を持つ、量販価格帯 EV を投入する計画です。この共同開発を通じて、共同購買なども含め、グローバルで EV 普及の裾野を広げて行けるよう、取り組みを継続していきます。

Honda e: アーキテクチャー



※ OTA : Over The Air : 無線通信の略。

5 戦略

Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

— 地球環境負荷ゼロ達成に向けた
取り組み 16

マテリアリティ分析 19

Hondaの取り組みとSDGs 20

サステナビリティマネジメント体制 23

ステークホルダーエンゲージメント 24

研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

地球環境負荷ゼロ達成に向けた取り組み

生産体制

2030年までにグローバルで、軽商用からフラッグシップクラスまで30機種
のEVの展開と、年間200万台を超える生産を計画しています。こうした台数
を支える生産体制として、中国の武漢と広州に、EV専用工場の建設を計画し
ています。また、北米でもEV専用の生産ラインを計画しています。

ライフサイクル観点での地産地消が競争力を生むことから、主要な市場ご
とに、必要な生産能力を適時検討していきます。



中国の武漢工場（イメージ）

クロスドメインでのコネクテッドプラットフォーム構築

電動化にあたっては、製品単体にとどまらずさまざまな製品が連鎖し、
領域を超えてつながることで、より大きな価値を提供することをめざし
ます。そのためには、電動モビリティやその他製品に蓄えられたエネル
ギーと情報を、ユーザーや社会とつなげることが必要です。その鍵となる、
領域を超えた「コネクテッドプラットフォーム」の構築に取り組んでい
きます。今後、バッテリーを始めとした「電動領域」、そして「ソフトウェ
ア、コネクテッド領域」について、外部からの採用強化も含め、開発能
力の強化を図ります。また、互いにシナジーを発揮できる異業種間の連
携やアライアンス、ベンチャー投資も積極的に行っていきます。

コネクテッドプラットフォーム

