事業

Primary Business

事業を通じ、ひとりでも多くの人々に喜びを。世界の各地で、その思いを実践しています。

多くの人々にとって、自転車が人の移動だけでなく、荷物を運ぶための運搬道具であった時代――1947年に、本田宗一郎はHondaの出発点ともいえる製品、自転車用補助エンジン「ホンダA型」を開発しました。そこには大衆の足をもっと便利に、快適にしたいという強い思いがありました。その後、1948年に本田技研工業（株）を設立、1949年には最初の二輪車「ドリームD型」を世に送り出し、2005年には二輪車世界生産累計1億5,000万台になりました。近年ではアジアにおける生産・販売が急速に拡大し年間1,000万台を突破するなど、ますます多くの人々に適正な価格で利便性の高い交通手段を提供できるようになりました。現在では四輪車、発電機や船外機といった汎用製品など幅広い領域へと事業を拡大し、「需要のあるところで生産する」という方針のもとに、世界での生産・販売拠点を拡大し続けています。さまざまな地域社会の一員として、人々に喜ばれ、信頼され、存在を期待される企業であるために、この先も着実な歩みを続けてまいります。

スーパーカブ50スタンダード

初代スーパーカブ

世界生産累計5,000万台を達成――スーパーカブ

Hondaは、女性を始め、簡単にだれでも乗れるオートバイをというコンセプトのもと、2ストロークが主流の時代に、高出力で燃費が良い4ストロークエンジンを搭載し、オートバイに初めてプラスチック部品を多用することで軽量化を図るなど、多くの先進技術を集めて、実用車としても使いやすいスーパーカブを1958年に完成させました。エンジン性能、デザイン、乗りやすさ、使いやすさ、耐久性、経済性などすべてに「お客様満足」を第一に考えたスーパーカブはその後も改良を重ね、現在では13カ国で生産、160カ国以上でお客様に愛用されています。“丈夫で使いやすい足をひとりでも多くのお客様へ”とのHondaの思いが、2005年末、世界生産累計5,000万台達成というひとつの節目を迎えました。

歴代シビック

シビック・ハイブリッド

成長事例

時代が求める価値を追求しつづけて8代目へ——シビック

日本が自動車を中心とした都市型社会へと急速に移行する1970年にシビックの開発プロジェクトがスタートしました。「ユーティリティ・ミニマム（最も効率の良いサイズ、性能、経済性）」＋「マン・マキシマム（居住空間の十分な確保）」をコンセプトとし、FF、4輪独立懸架、OHCエンジン、ユニークな台形フォルムなど数々の画期的なメカニズムを採用した「市民のためのクルマ」としてシビックは1972年に誕生し、7代目で世界生産累計1,600万台を達成しました。そして2005年9月、先進のモノフォルム・デザイン、運転のしやすさとゆとりの室内空間、ハイブリッド車も加えた最新のメカニズムを得て、8代目へと進化を遂げています。Hondaは、今後も時代が求める価値、そして世界の多くの人々の喜びを追求し続けます。

すべての事業は、地域に根を下ろすところから始まる——21世紀の「ふるさとの森づくり」

国内外に多くの研究開発や生産のための拠点を有するHondaは、1976年より各事業所で「ふるさとの森づくり」に取り組んできました。これは、それぞれの土地に固有の樹木を植え、本来の生態系を生かした自然を回復・維持しようという発想のもとに日本古来の「鎮守の森」をモデルとした森づくりをめざすという活動でした。そして21世紀を迎えたいま、この「ふるさとの森」に、地域コミュニケーションという視点を加え、新たな可能性を追求する取り組みを始めています。すべての事業は、地域にしっかりと根を下ろし、地元の人々と喜びを共にするところからはじまります。Hondaはどこまでも、その基本に忠実でありたいと考えています。

安 全

Safety Initiatives

理想のモビリティ社会をめざして、「人」と「クルマ」の安全への取り組みを続けます。

「人間尊重」を基本理念とするHondaは、「安全」をモビリティの絶対条件であると考え、商品の安全性能の向上を常に開発の最重要テーマとして位置づけてきました。世界各国でクルマやバイクに様々な安全基準を設けていますが、そうした基準に適合するだけでなく、時代に先駆けた安全技術を開発するよう努めてきました。1970年代に入ると、交通事故による死傷者数が急増。こうした社会状況を見つめ、さらに安全技術の研究・開発を加速させ、1980年代には、四輪車では、国産車初となるABS、SRSエアバッグシステムを、二輪車でも先進的な安全技術を実用化。現在では知能化技術を駆使した先進装備や、乗員だけでなく歩行者も視野に入れた、より安全性の高い製品づくりを進めています。

また、クルマ自体の安全性を高めることに加え、安全運転教育といったソフトの活動も積極的に行ってきました。その活動の基点となる「安全運転普及本部」を1970年に設立。現在では日本のみならず、世界20カ国で活動を展開しています。1974年には、(財)国際交通安全学会を設立し、交通社会に関わる問題の解決にも積極的に取り組んできました。

これからもHondaは、より豊かなモビリティ社会の実現をめざして、安全への取り組みを続けます。

Honda ASV-3(二輪車／四輪車)

近未来の先進安全システムを搭載――先進安全研究車「Honda ASV-3」

自動車死亡・重傷事故の発生原因の7割はドライバーの前方不注意や安全不確認など、外界の認知遅れによるものといわれます。したがって自動車交通の安全性を高めるためには、衝突後に発生する被害軽減はもとより、衝突そのものを予防する技術の開発が必要となります。Hondaは1991年から、国土交通省が推進するASV(先進安全自動車)の開発に着手しました。第3期となったASV-3プロジェクト(2001年4月～2006年3月の5カ年プロジェクト)では、テーマである「車両相互情報通信による位置情報」に加え、カメラやレーダーを用いた接近車両・障害物の情報提供、ブレーキやステアリング制御による運転支援、さらには事故後の救急システムなど、ドライバーをサポートする独自の最先端技術を搭載し、「Honda ASV-3」を完成させました。今後もそれぞれの技術の実用化をめざし、さらなる研究・開発を進めてまいります。

Honda 二輪車用エアバッグ（展開状態）

量産車に世界初採用
――二輪車用エアバッグシステム

二輪車の前面衝突事故では、多くの場合、衝撃によりライダーが車両から離脱して相手車両や路面などからの打撃を受けます。そうした状況から可能な限りライダーを守るために、Hondaの「二輪車用エアバッグシステム」の開発が開始されました。二輪車衝突テスト専用ダミーを使った、全天候型の全方位衝突実験施設での実車衝突試験や二輪車衝突用コンピューター・シミュレーション技術の開発などにより、二輪車特有の多様な衝突形態や挙動に関するデータを得ることができました。さらにこれまで四輪部門で培ったエアバッグに関するノウハウを活用し、世界初の量産二輪車用エアバッグシステムが完成しました。2006年に米国で発売予定の新型ゴールドウィングに搭載を計画しています。

日本で培ったノウハウを世界で展開
――フィリピンでの安全運転普及活動

現在Hondaは、日本の他、世界20カ国で安全運転普及活動を展開しています。そのうち13カ国に計19カ所の交通教育センターを設置し、販売店店頭での安全運転普及活動も行うなど、その輪はより大きく世界に広がっています。

Hondaはかねてより、道路インフラや二輪車免許取得時の教育が必ずしも十分ではなかったアジア地域を中心に、安全運転普及活動の積極的な働きかけと支援活動を行ってきました。

その活動の一例として、フィリピンの二輪販売会社「Hondaフィリピン」、四輪販売会社「Hondaカーズ・フィリピン」では、2005年10月、Don Bosco高校において、免許取得前の交通安全教育「Teen SMART」を開催しました。

「Teen SMART」とは、免許取得前の高校3、4年生を対象に、よりよい交通社会人となるための知識と技術を伝える講習会で、交通ルールや道路利用者の特性などの講義、さらに校庭でバイクを使った実技「ライディング・クリニック」を行います。

2006年には、事故発生率が高い首都圏で、より多くの高校を対象に開催していく予定です。

子ども達にも交通ルールを分かりやすく
――交通安全キャラバン

人とクルマが共存する社会の中で、子ども達を交通事故から守るためには、人間形成に大きな影響を与える幼児期から交通安全の基本を身につけることが大切です。「交通安全キャラバン」活動は、未就学児を対象とした体験型の交通安全プログラムです。Hondaが開発した「あやとりぃ　ひよこ編*」という交通安全教材を活用し、専門の研修を受けたトレーナーによるプロジェクターの映像を使った交通ルールの説明、ミニチュア信号機や横断歩道を使った体験など、多彩で楽しい内容となっています。2005年度は、全国の事業所周辺の幼稚園や保育園など340園を訪問しました。

*「**あ**んぜんを　**や**さしく　**と**きあかして　**り**かいして　**い**ただく」の頭文字からとった交通安全プログラムで、ひよこ編はその未就学児版

環境 Environmental Initiatives

「喜びを次世代へ」手渡すために、グローバルな視点から、環境問題に取り組んでいます。

2ストロークエンジンが主流だった二輪車の分野で、排出ガスのクリーン性と燃費の点で優れ、環境負荷のより少ない4ストロークエンジンの導入を進めるなど、Hondaは早くから時代に即応する環境への取り組みを展開してきました。1960年代に入ると米国などで大気汚染が深刻化し、1970年代には日本でも光化学スモッグが発生するなどして大きな社会問題となりました。そんな中、米国では1970年、自動車の排出ガスに含まれる有害物質を1976年までに10分の1に削減するという、いわゆる「マスキー法」が議会で可決されました。Hondaは当時達成不可能といわれたこの厳しい規制にチャレンジし、「CVCCエンジン」の開発により1972年に世界で初めてこの基準をクリアしました。その後、1992年に環境問題への取り組みを明文化した「Honda環境宣言」を制定。「地球」そのものを活動の舞台とするグローバルカンパニーとしての責務はもちろん、地球市民の一員としての自覚のもと、人々の喜びのために、その喜びを次世代へつなげるために、Hondaは真摯に環境への取り組みを進めていきます。

究極のクリーンカーをめざして——燃料電池車

水素と酸素を化学反応させて作った電気でモーターを駆動する燃料電池車は、ガソリンを使わず、排出ガスもゼロ、出すのは水だけというまさに究極のクリーンカーです。1999年、異なるタイプの燃料電池を搭載した2台の「FCX」実験車を公開したHondaは、その後もより高い実用性や航続走行距離の向上を追求し、2002年に国土交通大臣認定を取得、また燃料電池車としては世界で初めて米国政府認定も取得し、同年12月には内閣府と米国ロスアンゼルス市に同時納車しました。

2003年には、−20℃での始動を可能にした次世代型燃料電池スタック「Honda FC STACK」を開発、2005年6月に米国において世界で初めて個人客にリース販売され、燃料電池車の本格的な普及へ向けて着実に前進を続けています。

CVCCエンジンを搭載した「シビック」の開発以来、ガソリンエンジンの燃焼技術向上や電気自動車、天然ガス車、ハイブリッド車など、一貫してクリーンなパワートレインと自動車の開発に挑んできたHondaは、さらなる取り組みを積極的に進めていきます。

個人にリースされたFCX

Honda FC STACK

Honda和光ビルに設置された次世代型薄膜太陽電池

ホルチン沙漠

エネルギーのクリーン化も推進――太陽電池の量産化

「自動車による大気汚染やエネルギー消費を少しでも挽回したい」という思いから、Hondaは太陽エネルギーを有効に活用する技術の開発を始めました。取り組んだのは、太陽電池の中でも「非シリコン系」と呼ばれるもので、その特長は、製造過程のエネルギー及びCO_2の発生を従来のシリコン系太陽電池に比べ約半分に抑えたことにあります。さらに光電変換効率もトップクラスを実現しています。

Hondaはこの新型太陽電池の実用化の第一ステップとして、2002年春より工場や研究所など国内12、海外3事業所に設置し、さまざまな条件下でデータを収集してきました。2006年後半から地域限定販売し、2007年には熊本製作所において量産を開始する予定です。

太陽電池の開発はまた、単にクリーンなエネルギーづくりにとどまらず、燃料電池車の普及に欠かせない水素供給の基盤づくりにつながるという大きな意義もあります。太陽電池を利用した分散型の発電システムで作られた電気と水で水素を作り、燃料電池車に供給する。クリーンなエネルギーで究極のクリーンカーを動かす、そんな仕組みづくりまでを視野に入れて、Hondaはグループの力を結集し、今後ともクリーンエネルギーの開発と普及に取り組んでいきます。

希望を植えるボランティアツアー――中国砂漠植林「喜びの森」計画

「喜びの森」計画とは、中華人民共和国の北東部、内蒙古自治区に広がるホルチン沙漠に、将来的に森林や田畑など人間の生活地帯を再生し、緑と人の共存する「森林農場」を創り上げようという30年がかりの遠大なプロジェクトです。このプロジェクトは、沙漠植林ボランティア協会とHondaのパートナーシップのもと、地元の人々の参加を得て2000年からスタートし、これまでに約67,000本の植林実績を残しました。Hondaはこの計画への資金援助、事業計画策定の他、従業員やOB、家族が参加する「植林協力ボランティアツアー」を実施しています。このツアーの目的は、地元の人々と一緒に植林を行う活動を通じて、地元の小中学生に砂漠緑化の大切さを実感してもらうことにあります。Hondaはこの植林を単なる援助ではなく、国境を越えた「喜びを次世代へ」つなげていく活動として継続していきます。

社 会

Corporate Citizenship

人がいる、暮らしがある、さまざまな地域に根を下ろし、地球市民の一人として明日の喜びづくりをすすめます。

Hondaは、事業所のある地域に溶け込み、良き企業市民として地域との共生をめざしてきました。工場見学の積極的な受け入れや地元の様々な祭りへの参加、事業所周辺の清掃活動や「ふるさとの森づくり」なども、その一例です。

また、1981年の「ホンダ太陽（株）」設立など、障害を持つ方々にも社会参加への機会を提供する試みも早くから続けてきました。さらに1994年に米国コロラド州で「イーグル・ロック・スクール」を開校するなど、海外においてもこの基本方針は変わりません。そして1998年、創立50周年を機に「社会活動理念」を定め、現在では次世代育成、環境保全、交通安全の三つの領域を主な柱として幅広く活動を展開しています。

より多くの人々に役立ちたい ——Honda・テックマチックシステム、Honda・フランツシステム

Hondaは、誰もが爽快で安全で、乗って楽しいクルマづくりを進めるとともに、身体の不自由な方々が活躍できる機会や場の拡大をサポートしております。

より自由な社会参加を可能にする移動手段としての「クルマ」を考えると、それぞれの障害に応じた最適で使いやすい機能や装備が必要とされます。

1976年に身体に障害を持つ方々が便利で快適に運転できるよう開発されたのが「Honda・テックマチックシステム」です。手動装置、左足用アクセルペダル、ハンドル旋回ノブなど、身体の状態に合わせて必要なシステムがお選びいただけます。

また1981年には、両上肢障害の方々のための、両足だけで運転ができる「Honda・フランツシステム」も開発されました。現在、このシステムを提供できるのは、国内ではHondaだけです。

（福祉機器の詳細はP.50参照）

Honda・テックマチックシステム

Honda・フランツシステム

ホンダ太陽 作業風景

障害を持つ人と共に働く場を――ホンダ太陽

障害を持つ人が社会の一市民として働き生活する場「社会福祉法人太陽の家」を1975年に訪問した本田宗一郎は、「世に心身障害はあっても仕事に障害はない」という基本理念に共感し、1981年、「ホンダ太陽(株)」を設立しました。以来、二輪、四輪、汎用製品の部品製造および販売を行ってきました。1995年に更なる障害を持つ人の雇用拡大を目的に完成した日出工場は、全体にユニバーサルデザインの考えを取り入れるなど、重度の障害を持つ人々が不自由なく仕事に取り組め、生活できるようさまざまな工夫を施しています。同工場では環境保全活動にも力を入れ、1999年にはISO14001を認証取得しています。また、1992年にはCAD設計、輸送機器および福祉機器の研究開発を行う「ホンダR&D太陽(株)」も設立しました。一方、従業員は車いすマラソンや水泳をはじめとするスポーツの分野においても活躍し、パラリンピック大会や各種大会へ出場しています。

自分を見つけ、夢を見つける学校――イーグル・ロック・スクール

アメリカはロッキー山脈のふもと、コロラド州エステスパークの郊外に、アメリカンホンダモーターカンパニーが設立した「イーグル・ロック・スクール」があります。本業以外で社会に長く貢献したいという思いから生まれたこの全寮制の学校が受け入れるのは、既存の教育プログラムになじまなかった生徒や高校卒業を断念した生徒、自分の人生を変えたいと強く望む生徒たち。ここには通知表はなく、学習する時間や場所に縛られることもありません。授業内容は、まず自分が何者であるかを知り、どのような夢を持ち、そのために何を学びたいのかに焦点をあわせて個別に設計されます。重要なのは、生徒一人ひとりが自分自身の力で、何を学び、どのように成長したかを記録し、表現し、証明していくこと。授業や共同生活を通じて、生徒たちは自ら夢を描き、努力することの大切さを学びます。

学校の定員はわずか96名ですが、教育研修施設も併設されており、毎年約2,000人の教育関係者が訪れます。イーグル・ロック・スクールは、何かを変えたいと望み、そのために努力する生徒を育てるだけでなく、教育改革の種をまくことにも力を入れています。

夢・
先進技術

Advanced Technology

夢を掲げて、夢にチャレンジ。
Honda独自の先進技術で
夢を実現し続けます。

世界ではまだ「Honda」の名がほとんど知られていなかった1954年、当時二輪車レースの最高峰とされたマン島TTレースに出場宣言し、1961年に、堂々と1位～5位を独占しました。さらに1964年、今度は四輪車レースの最高峰であるF1に挑み、翌年には早くも初優勝を飾りました。

そしてレースで積み重ねたエンジン技術は低公害エンジンの開発にも役立ち、時代に先駆けてマスキー法をクリアする「CVCCエンジン」を1972年に完成させました。

また、「鉄腕アトムをつくりたい」という夢を実現するために、二足歩行原理の研究を1986年に開始し、2000年にヒューマノイドロボット「ASIMO」を完成。最近では、本田宗一郎が実現できなかった空への夢を、自社開発の実験機「HondaJet」で実現しました。

Hondaはこれまでも、高い目標や夢を掲げ、常にチャレンジを続け、モビリティの分野で独創的なテクノロジーを開発してきました。これからも「The Power of Dreams」のスローガンのもと、夢の実現に向けてチャレンジし続けます。

新しいモビリティへの挑戦
――ヒューマノイドロボット「ASIMO」

社会と共存・協調しながら、人間社会に新たな価値をもたらすモビリティ。1986年にこの夢の実現をめざして、ロボットの研究が開始されました。1996年には、当時は不可能と言われた完全自立人間型ロボット「P2」を開発し、その後も高性能化・小型軽量化を進め、2000年にはヒューマノイドロボット「ASIMO」へと進化しました。

近い将来、実際に人間の生活空間で活動することを想定し、2005年に発表した最新型では搭載するセンサーの高性能化・追加により、「ASIMO」が人の動きに合わせ、手をつないで一緒に歩くことができるようになりました。また、走行スピードを従来の時速3kmから6kmに倍増させるなど、身体能力も進化させました。

「ASIMO」が真に人間の役に立ち、人間社会の生活を豊かにしてくれることをHondaは夢見ています。

ASIMO

子どもアイディアコンテスト最終審査会

「ASIMO賞」学校訪問

空へと羽ばたく夢
——HondaJet

創業当時より航空事業への参入を夢に描いてきたHondaは、モビリティの新たな挑戦として、1986年より小型ジェット機の研究を開始し、1993年には世界初の全複合材製ビジネスジェット実験機の初飛行に成功しました。その後も自社製エンジンの開発と並行して、翼や胴体などにHonda独自のテクノロジーを盛り込んだ低燃費で高効率な機体の研究・開発を進めてきました。

そして、従来機と比較して燃費、キャビンの広さを格段に向上させた新しいコンセプトの小型ビジネスジェット実験機「HondaJet」を開発。2003年12月には、Honda製ターボファンエンジンHF118を搭載し、米国において世界的にも前例の少ない自社製エンジンと自社製機体の組み合わせによる飛行試験を開始しました。

実験機「HondaJet」

夢を実現する楽しさを子ども達へ
——子どもアイディアコンテスト

夢に挑戦する楽しさやモノづくりの面白さを、子ども達にも実感してもらいたい—その思いから生まれた「子どもアイディアコンテスト」は、全国の小学生を対象に、まず未来に“あったらいいな”と思うモノのアイディアを絵で募集。一次審査を通過した子ども達には、実際の作品づくりに取り組んでもらいます。2002年の第1回では70組122名だった参加者数は、2005年の第4回では4,011組4,500名に増え、ますます大きな大会に成長しました。このコンテストで最優秀賞・優秀賞を受賞した子ども達の学校にはHondaの夢の象徴ともいえる「ASIMO」が訪問して、特別授業を行います。「ASIMO賞」には、夢の実現の素晴らしさを多くの子ども達に感じ取ってもらいたい、そんな願いが込められています。

夢をカタチにするコンテストは2005年、タイへも広がりました。また、2006年には日本とタイのアイディアコンテストの交流も始まります。

タイのアイディアコンテストで受賞した子ども達