

## 5 戦略

## 研究開発

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

マテリアリティマトリックス …… 16

サステナビリティマネジメント体制 17

ステークホルダーエンゲージメント 18

▶ 研究開発 …… 20

イノベーションマネジメント …… 21

## 独立組織で価値創造

Honda は、1960 年に研究開発部門を本田技研工業から分離・独立させ、株式会社本田技術研究所を設立しました。

創業者・本田宗一郎の「私が研究所で何を研究しているかといえば、技術ではなく、どういものが人に好かれるかを研究しているのです」という言葉が示すように、研究所の目的は技術を研究するだけではなく、人の価値観までも研究することです。人の価値観を研究することで、未知の世界の開拓を通じて新しい価値を創造することができるからです。

研究所には、「二輪」「四輪」「パワープロダクツ」という事業ごとに製品を研究開発する、それぞれの「R&D センター」があります。これらの R&D センターは、製品・市場特性に合わせた効率の良い商品開発を行うために、それぞれの地域に展開する体制を整えています。また、原材料や要素別の研究開発など、幅広く技術の自社開発を進めることで、技術に対する深い理解と、理解に基づいたユニークな発想による技術・製品を生み出してきました。R&D センター同士がお互いに研究成果を共有し、有効に活かしながら、地域との連携・調整を図ることで、現地に合わせた製品開発や、先端技術情報、市場情報の収集に努めています。さらに、昨今の技術革新、業界変化に呼応し、広く技術・ビジネスのパートナーと共同開発・協業を行うことを宣言し、強気に進めています。既存事業の発展はもちろん、それを超えたイノベーションを起こすこともめざしています。

これらのセンターとは別に、基礎技術研究センターでは、未来を洞察した多様な発想で研究が行われてきました。ここから、航空機、航空機エンジン、燃料電池自動車、水素製造ステーション、歩行アシストが製品化されています。また、同センターで開発された独自のロボティクス技術は、レース用二輪車の姿勢制御や、四輪車の自動運転研究にも活かされています。なお、同センターはさらなる新価値の創出に向けて、2017 年に R&D センター X に刷新されました(⇒ P.21)。

※1 高張力鋼板：鋼板の引っ張り強度が通常のものより高い鋼板。  
 ※2 Honda 調べ(2017年8月時点)。  
 ※3 センターピラー：前席と後席の間にある車体と屋根をつなげる柱状の部材。乗降時によく目に触れる、車体強度の要となる重要部品。

## TOPICS

ボディーの基本骨格を材料・接合方法から見直して  
大幅な軽量化を達成

Honda は、日本の軽自動車カテゴリ販売台数 3 年連続 1 位となる「N-BOX」のフルモデルチェンジにあたり、新設計のプラットフォームやパワートレインをはじめ約 9 割の構成部品を刷新し、安全装備を含む新たな装備を追加しながら、約 80kg の軽量化を達成しました。

最も軽量化に寄与したボディーは、厚さを減らしても強度を保てる高張力鋼板※1の適用を拡大。成形の難しさから、これまでは内部の補強部材として用いられてきた 1180MPa 級の高張力鋼板を世界で初めて※2センターピラー※3のおもて面に採用しました。また、自動車生産で一般的に用いられる点での溶接から線での溶接への変更や、高粘度な接着材を用いた面での接合など、新たな生産技術を効果的に導入してボディー全体の剛性をあげながら大幅な軽量化を達成しました。また、衝突時のエネルギーを吸収する構造を見直すことにより、衝突安全性能も両立させています。これらにより、室内空間の拡大、衝突安全性能、高剛性化、軽快で安心感の高い走りを実現しながら、優れた燃費性能を達成する基本骨格を完成させました。

