

HONDA

The Power of Dreams

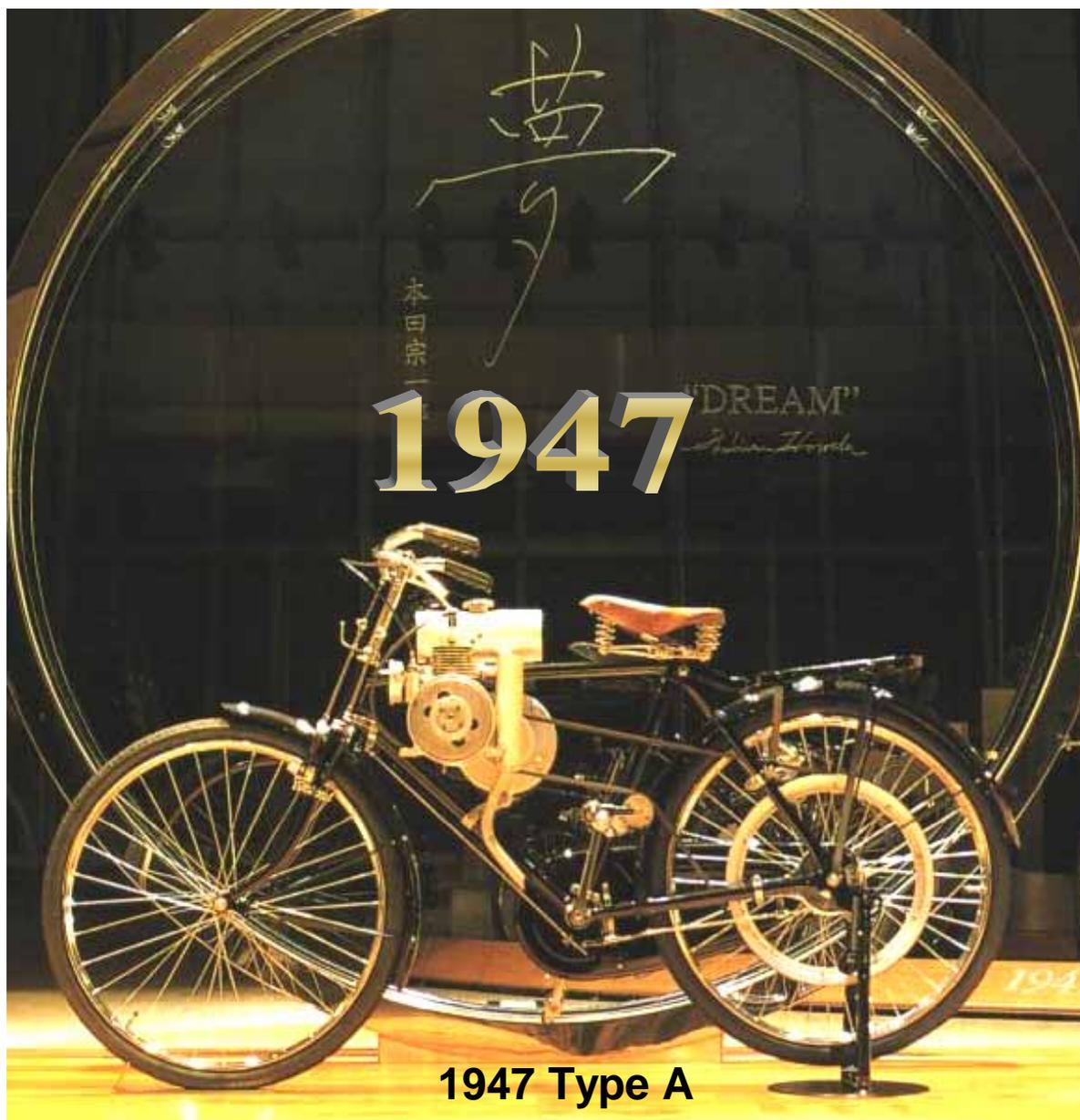
目次

1. 環境規制とホンダの取り組み

- ・ ホンダの紹介
- ・ 環境課題の推移
- ・ ホンダの環境への取り組み
- ・ 環境規制の動向
- ・ INSIGHTの開発

2. Blue Oceanを探せ

- ・ 事例紹介
- ・ まとめ（バリューをあげるということ）



1947 Type A

本田宗一郎は世間のお客さんが潜在的に待ち望んでいるもの、困っているものをどれだけ早く、期待値以上の製品として提供できるかということを徹底してやっていた。

- ・ 世界一になりたい
- ・ 世の為、人の為に役立ちたい
- ・ 人の出来ない事をやりたい



Honda 社是

わたしたちは、
地球的視野に立ち、
世界中の顧客の満足のために、
質の高い商品を適正な価格で
供給することに全力を尽くす。

Honda Philosophy

基本理念

- ・人間尊重
- ・三つの喜び
 - ・買う喜び
 - ・売る喜び
 - ・創る喜び

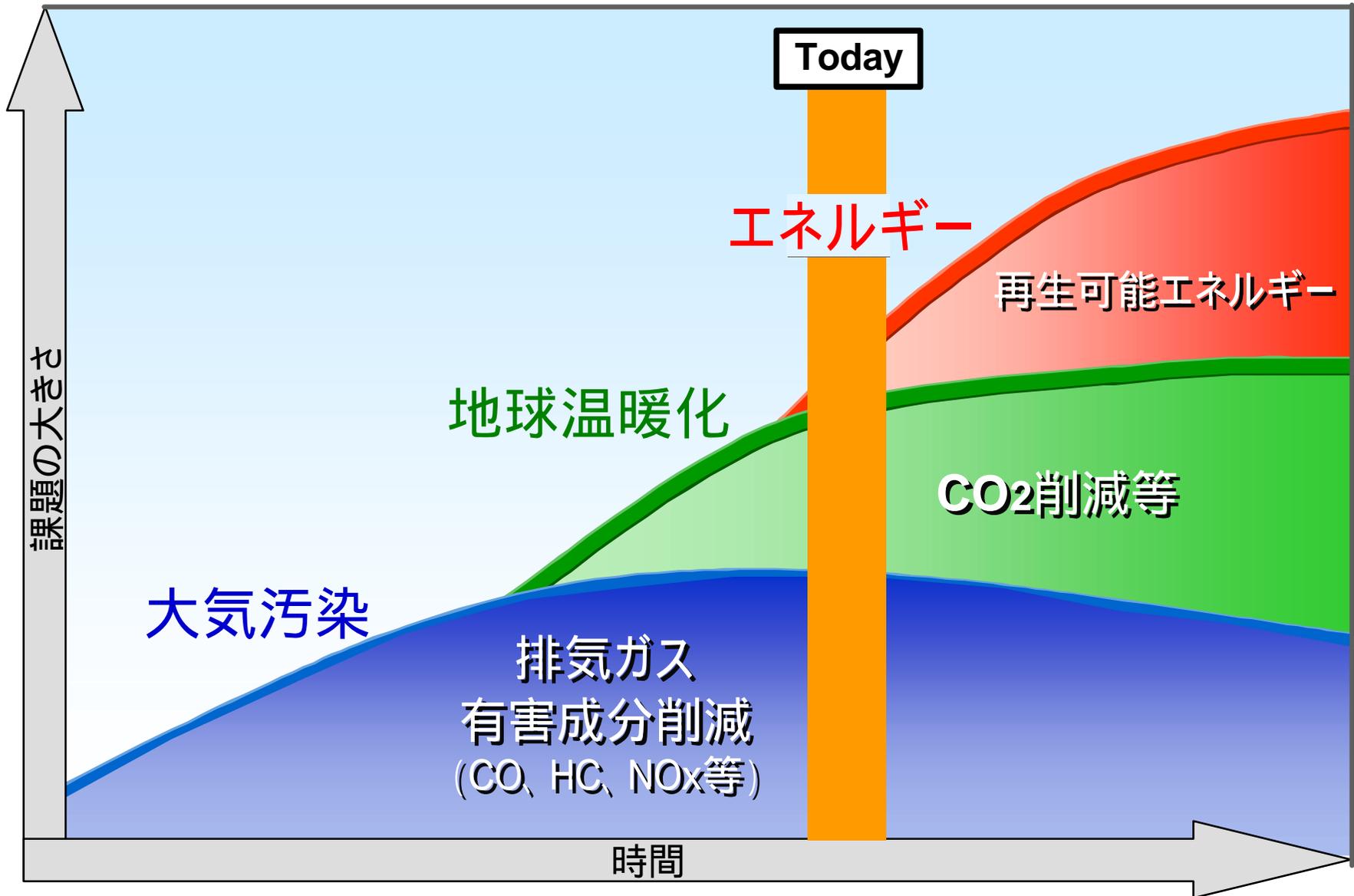
運営方針

- ・常に夢と若さを保つこと。
- ・理論とアイデアと時間を尊重すること。
- ・仕事を愛しコミュニケーションを大切にすること。
- ・調和のとれた仕事の流れを作り上げること。
- ・不断の研究と努力を忘れないこと。

モビリティ技術で社会に貢献する

環境課題の推移

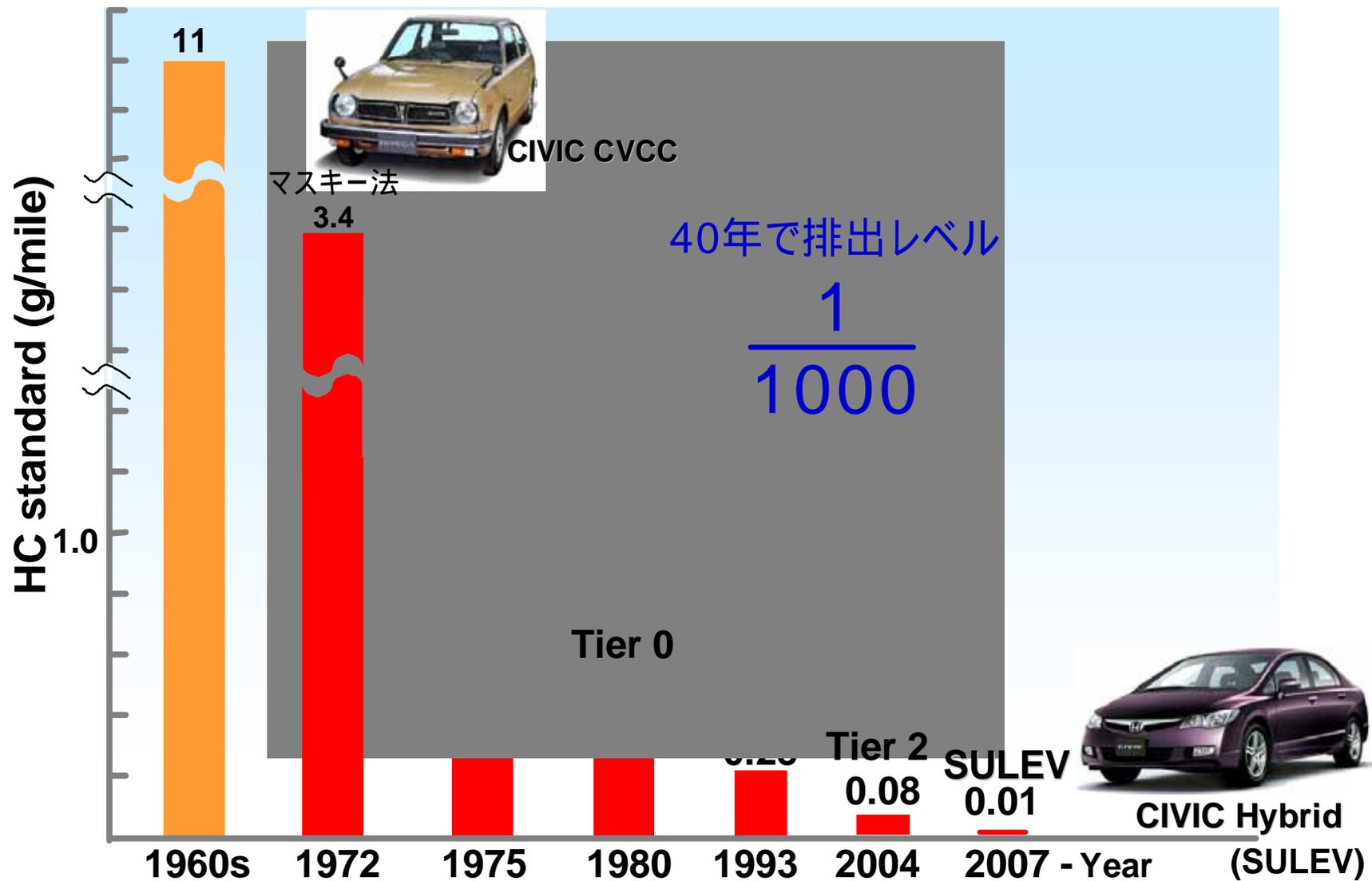
環境・エネルギー課題の推移



環境課題の推移

ガソリン車の排ガス低減

40年前と比べ、排出ガスは約1 / 1000レベルまで低減



環境課題の推移

地球温暖化



砂漠化

<http://www.sser.org/>



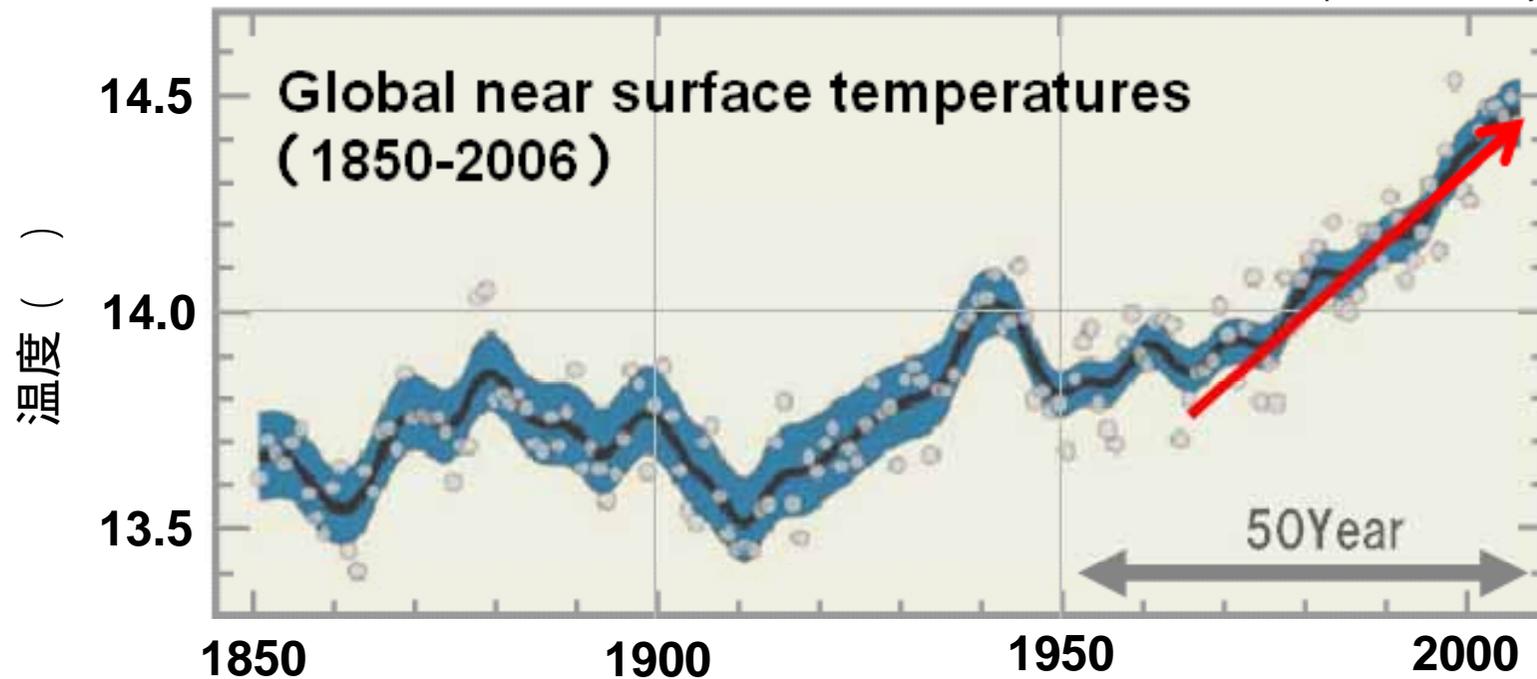
氷河の崩落

<http://www.jccca.org/>



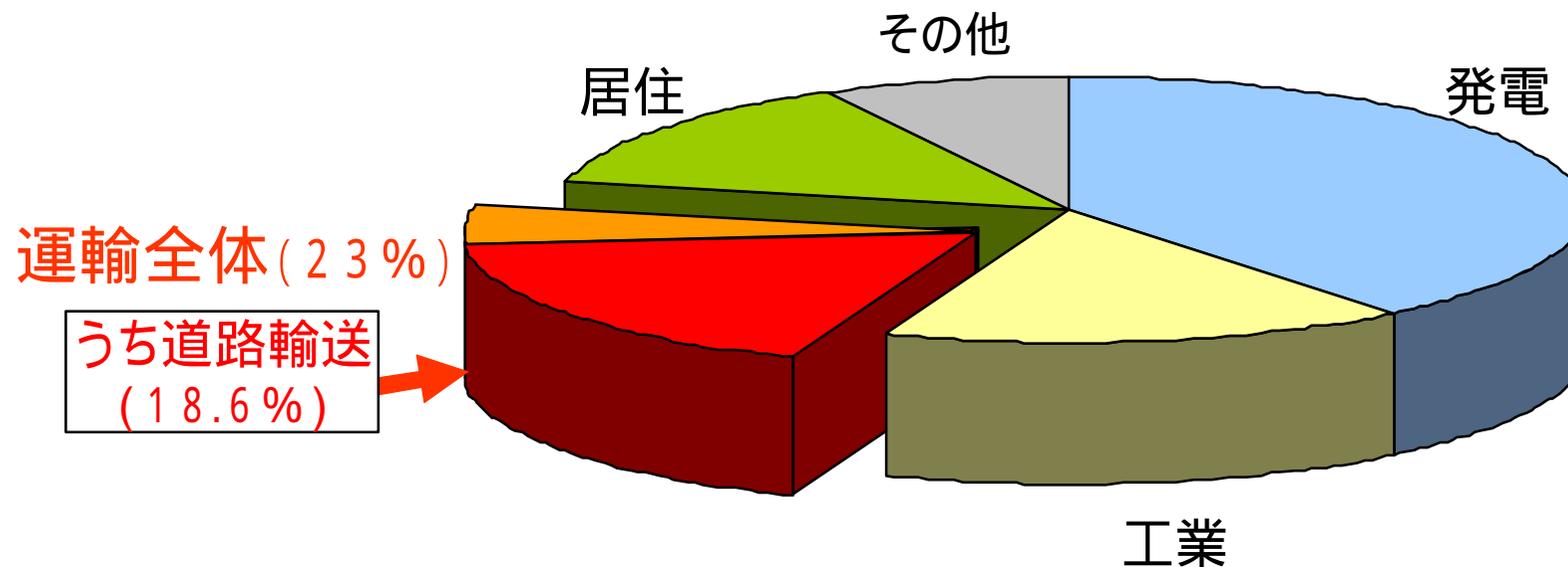
海面上昇

Photo: SHO ARAKI
<http://www.news.janjan.jp/>



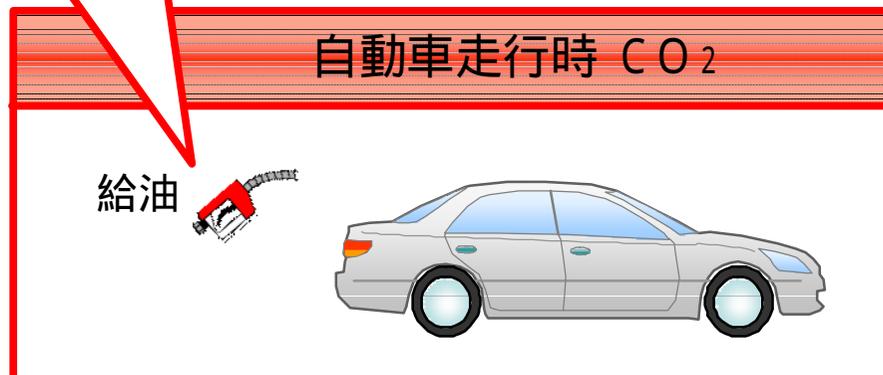
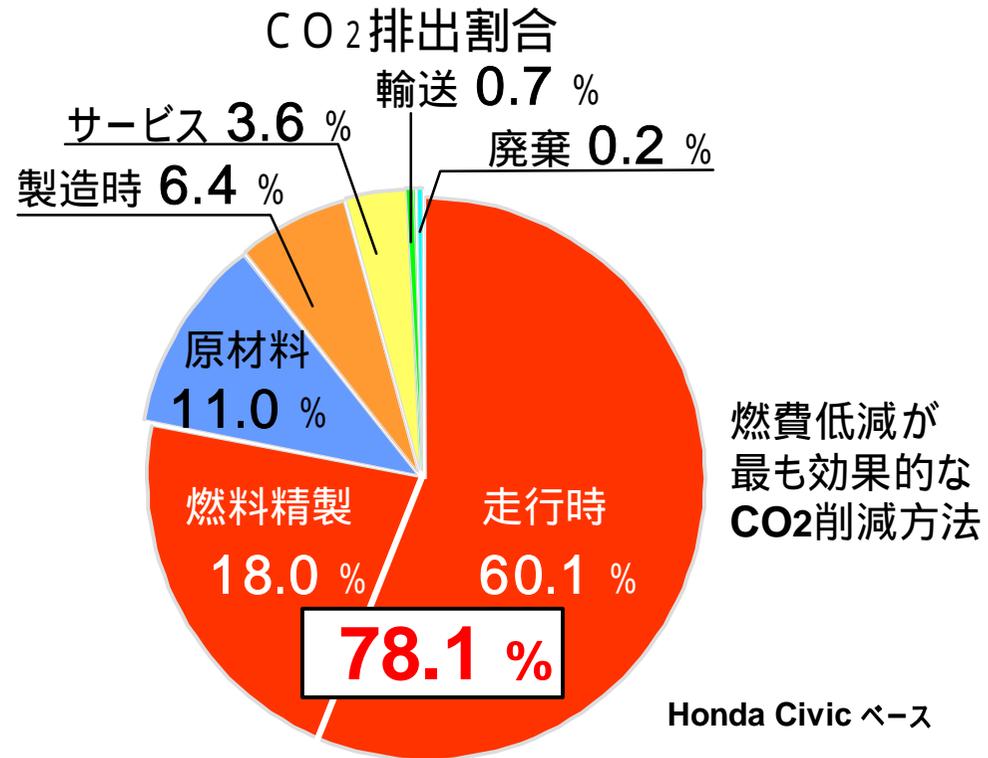
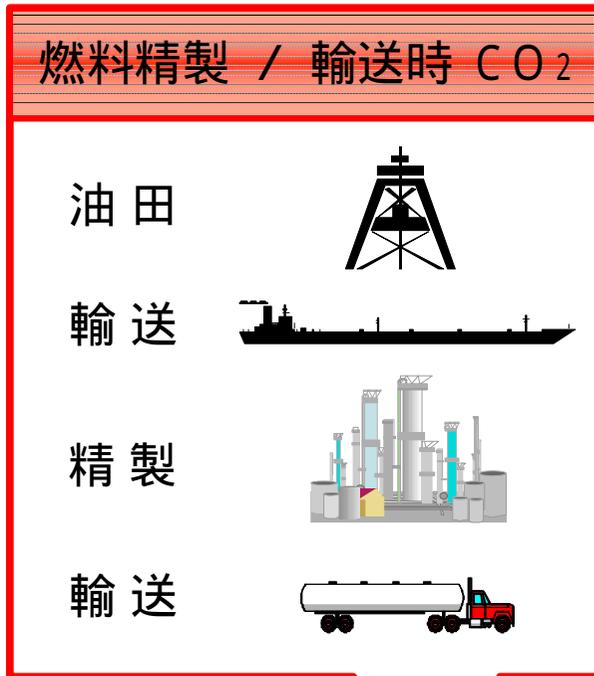
Source : IPCC 2007 WG1-AE4

CO₂は、各分野で排出されているが
輸送全体で約23%を占めており
モビリティ分野のCO₂削減は必須である



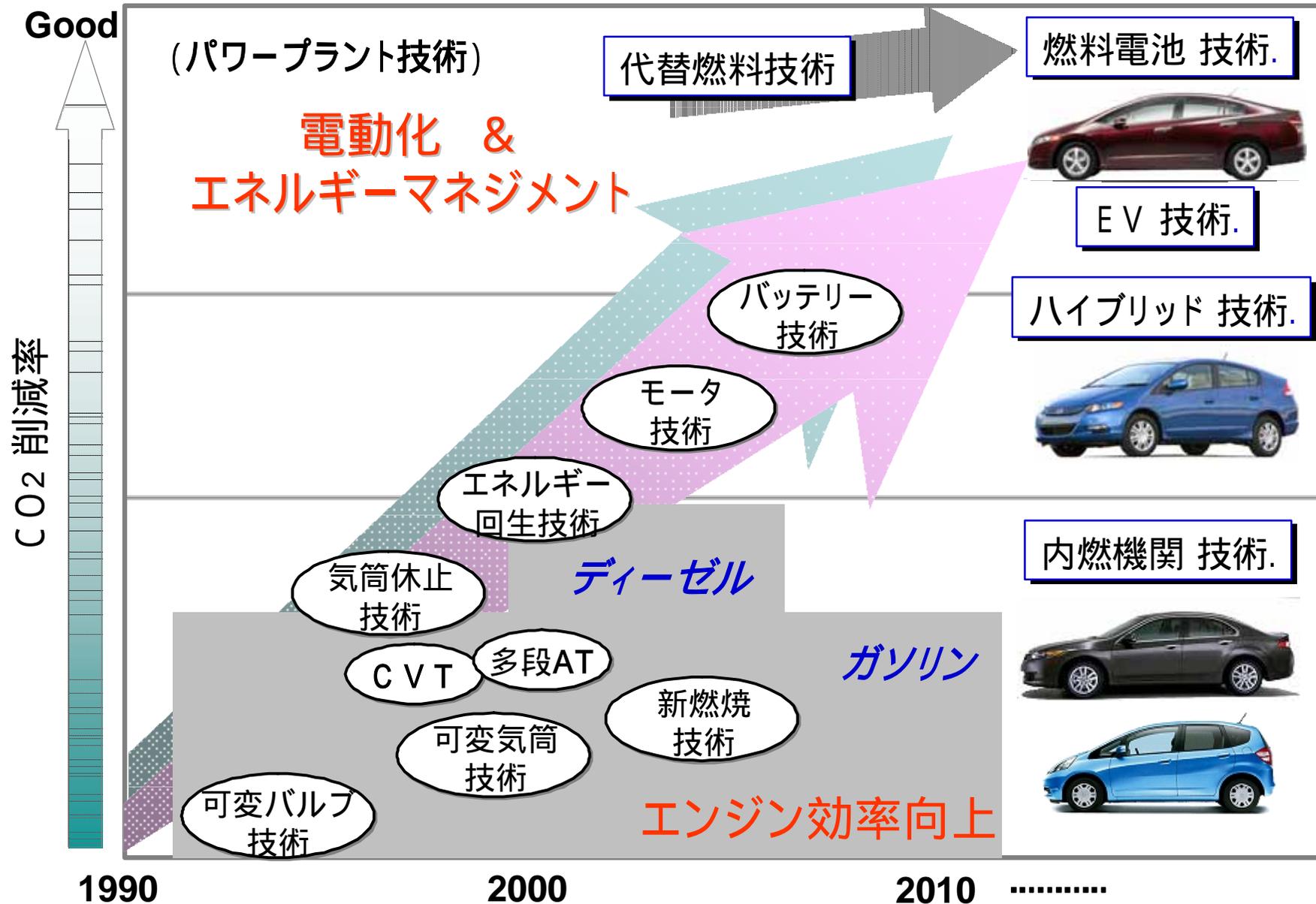
環境課題の推移

自動車関係するCO₂排出



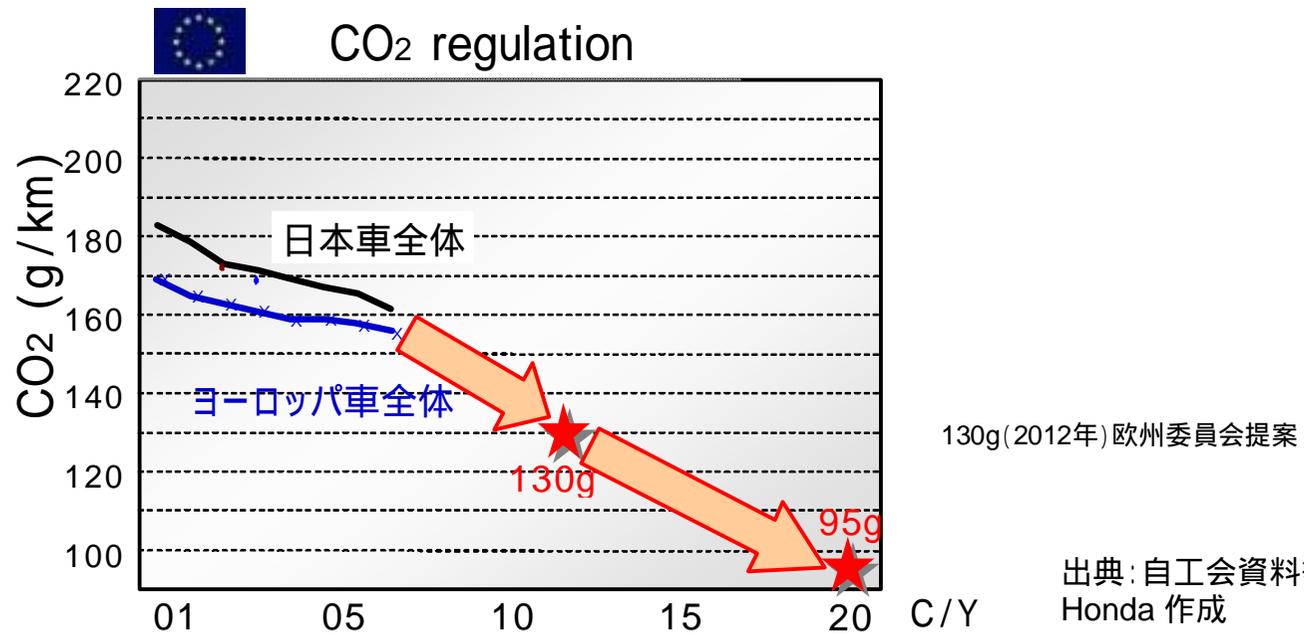
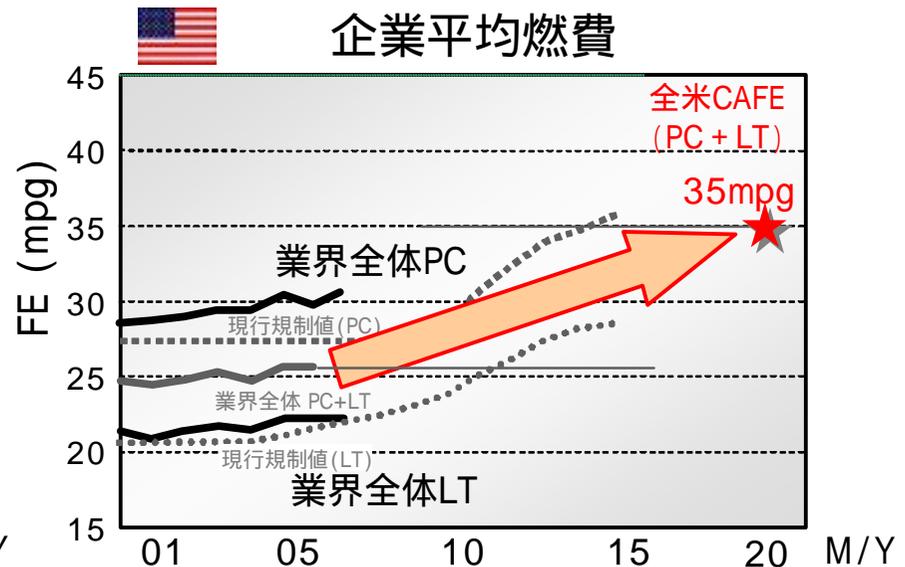
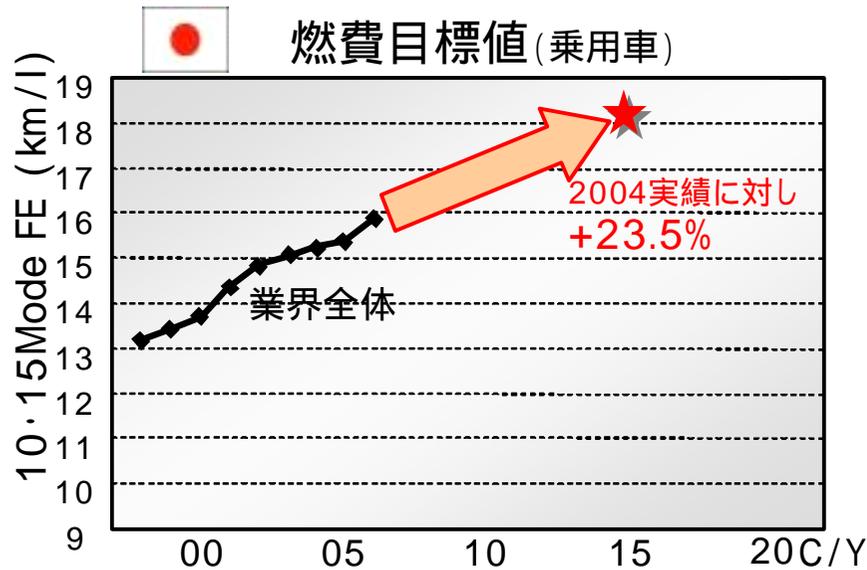
ホンダの環境への取り組み

CO₂削減技術



環境規制の動向

日・米・欧 燃費規制の動向



出典:自工会資料等から
Honda 作成

伊東孝紳・ホンダ社長

09/10/14 週刊東洋経済インタビュー記事

CO₂削減目標は厳しいが是が非でも克服していく

世界は低炭素社会へ急速に舵を切りつつあります。
鳩山由紀夫首相が国際公約した、二酸化炭素（CO₂）の
1990年比25%削減方針に対しては「非常に厳しい」
という発言をされたようですが。



それは事実を言ったまでだ（笑）。厳しいからどうだとは述べてない。
2050年にはCO₂半減というような目標は大事だし、持続可能な社会をつくることは
至上命題でもある。今の技術的な観点で見ると非常に難しいターゲットだが、いつの時代
もそうしたものを克服する努力をしてきたし、是が非でも克服したい。
独自の技術をバックにして、他社に先駆けてソリューションを出し続ける企業でありたい
し、そうならないと生き残っていけない。

環境対応車の技術は一つの方向に固まっていくのでしょうか。

いや、絶対固まらない。ただ、この20～30年は間違いなくハイブリッドが主になる。
制動時にブレーキを踏んで、エネルギーを全部熱に換え大気中に放出していたものを、
蓄えて運行に使うのだから、これは車の進化における革命です。
出力効率としては内燃機関がいちばんいいので、それにハイブリッドを組み合わせしていく
という形が、技術の主流になる。

電気自動車（EV）はその先の技術ということですか。

クルマ屋から言わせればEVは本当に重たくて、1回の充電で走る距離が短い。バッテリーがケタ違いに進化しないと、既存の車が持つ自由度に到達しない。今のガソリン車ないしハイブリッド車は、1回燃料を入れればだいたい500～600キロメートル走る。うちのインサイトなんかもっと走るだろう。そういう利便性をEVが賄うということは、当面考えられないだろう。つまりいったん戻ってチャージしなければいけない。バッテリーごと交換する考え方もあるが、インフラが大掛かりだ。当初は一部の州や都市へ限定的に導入されるだろう。

ホンダの燃料電池車から水素タンクを除けばEVです。いつでもEVは造れますが、造りませんか。

自由度と性能、環境対応がミートする究極の形は水素燃料電池だと思っている。これは変えるつもりはない。ただ普及にはインフラ整備と共同歩調をとらないといけないため、数を増やしていくのが難しい現実に直面している。一方、米国カリフォルニア州のZEV法（一定割合でゼロエミッション車の販売を義務づけ）へ対応するために、EVの勉強もしていることは事実。ホンダは過去、EVをカリフォルニア州で一度発売しているし、大きな技術的課題があるわけではない。そろそろ用意しておかないといけないが、EVがすべての未来を解決するという論法には、そうじゃないと思っている。

グランドコンセプト

NEXT ERA TRANSPORTATION

新時代 コンパクトスタンダード

Clean & Green

環境に優しい

Usability

使える



Fun

Fun

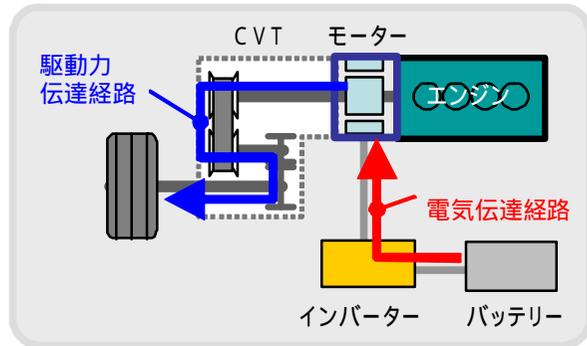
Affordable

廉価

INSIGHTの開発

環境に優しい

1.3 L i-VTECエンジンとIMA (Integrated Motor Assist) システム
の組み合わせにより、トップクラスの低燃費と低エミッションを達成。



Power train (主動力)

- 1.3L i-VTEC VCM (全気筒休止)
- 高出力対応 CVT

最高出力

システム出力

エンジン : 65kW (88ps)
72kW (98ps) モーター : 10kW (14ps)

最大トルク

システム出力

エンジン : 121Nm
167Nm モーター : 78Nm

モード燃費(G、L タイプ)

JC08

10・15

26.0 Km/L 30.0 Km/L



エミッション



IMA (補助動力)

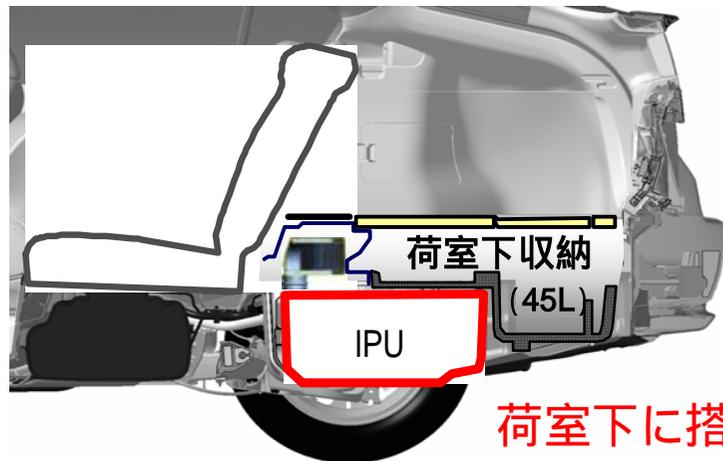
- 高出力超薄型 DC ブラシレスモーター
- Intelligent Power Unit (IPU)
 - 高出力ニッケル水素バッテリー
 - PCU 内蔵バッテリーボックス

INSIGHTの開発

使える

IPU (Intelligent Power Unit)を小型化し荷室下に搭載することにより、フラットで大容量のカーゴスペースを確保。

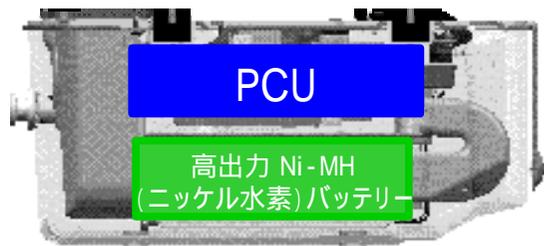
INSIGHT



荷室下に搭載

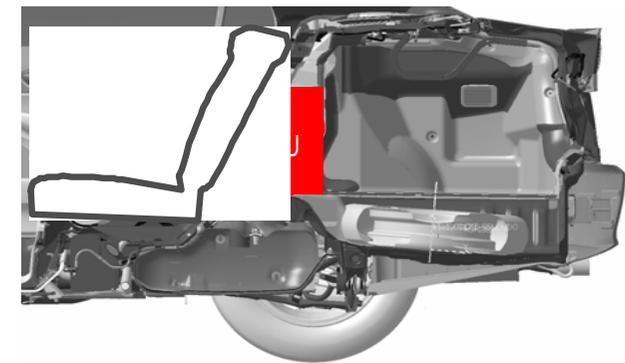
* PCU と 高出力 Ni-MH (ニッケル水素) バッテリーを上下2段重ねに搭載

* Power Control Unit



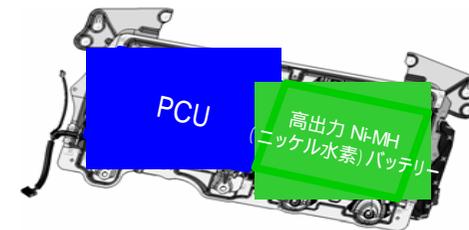
48L / 38kg

CIVIC HYBRID



後部座席背面に搭載

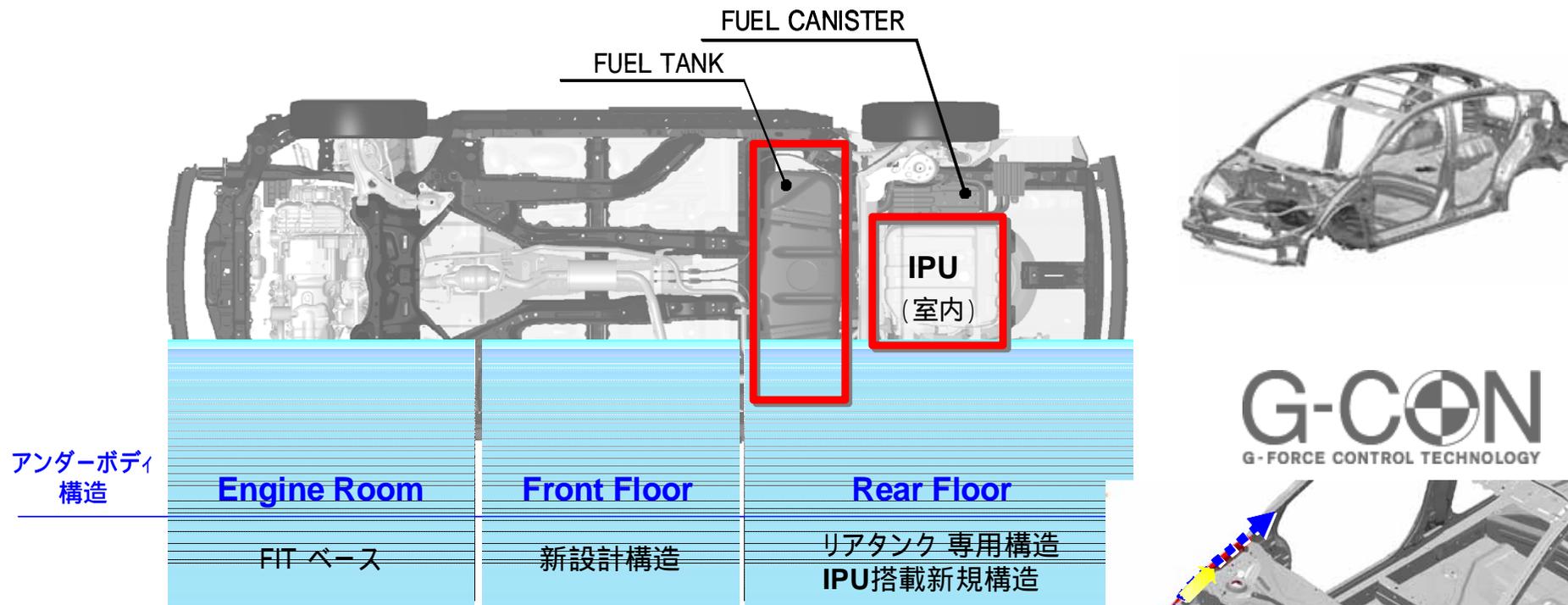
PCUと高出力 Ni-MH (ニッケル水素) バッテリーを車幅方向に並べて搭載



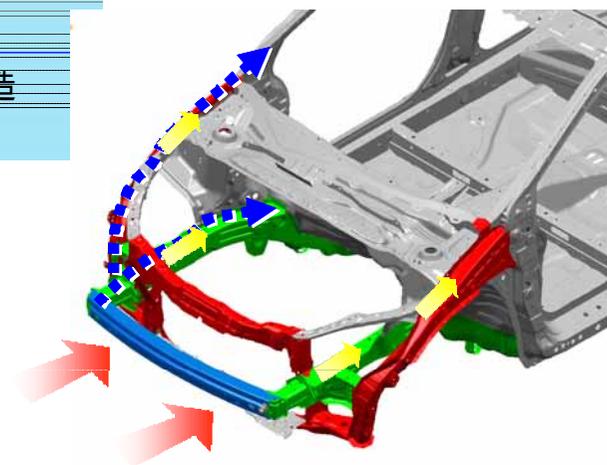
59L / 53Kg

体積: **19%**
重量: **28%**

衝突安全を配慮した軽量コンパクトボディ骨格を具現化。



コンパティビリティ対応ボディにより、
車対車衝突時双方のダメージをミニマム化。



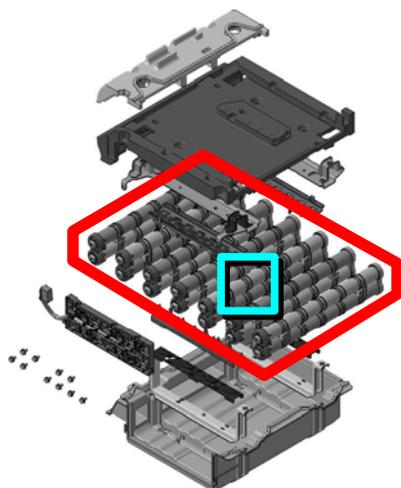
INSIGHTの開発

廉価

高出力 Ni-MH(ニッケル水素)バッテリーの性能 / 耐久性向上により、
搭載モジュール数を削減しコストダウン。

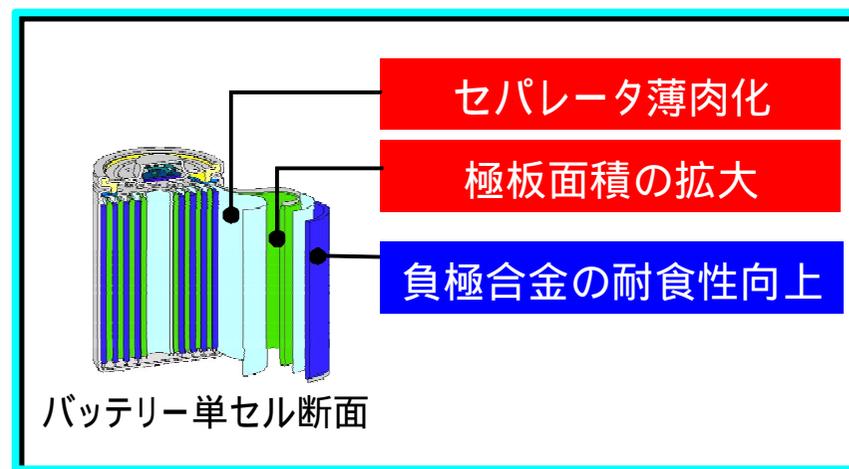
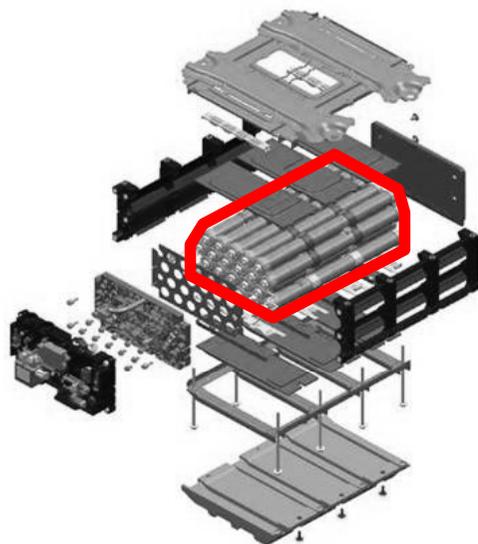
INSIGHT

7 モジュール



**CIVIC
HYBRID**

11 モジュール



モジュール出力 **+ 30%**

耐久性 **+ 30%**

目次

1. 環境規制とホンダの取り組み

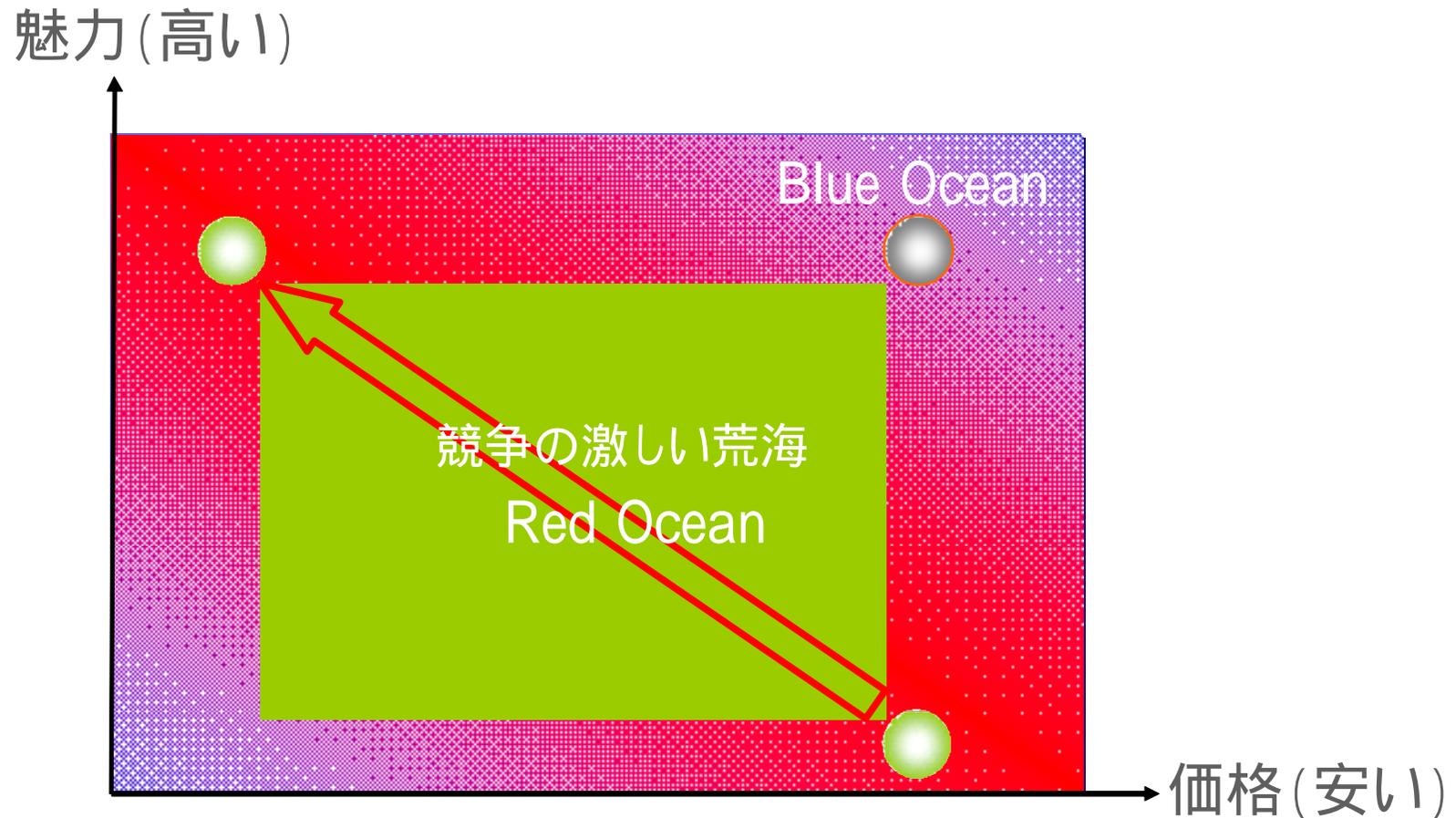
- ・ホンダの紹介
- ・環境課題の推移
- ・ホンダの環境への取り組み
- ・環境規制の動向
- ・INSIGHTの開発

2. Blue Oceanを探せ

- ・事例紹介
- ・まとめ（バリューをあげるということ）

Blue Oceanとは？

競争の激しい既存市場を「レッド・オーシャン」とし、
競争のない未開拓市場である「ブルー・オーシャン」を切り開く。



ないものをつくれ。

The 41st Tokyo Motor Show Honda 2009

Hondaの名を冠した、最初の製品。

それは、自転車に取り付けて使う、補助エンジンでした。

自転車という乗り物に動力機を付けることで、人の負担を減らすとともに、かつてない走りの喜びを人々にもたらしたのです。

はじまりの瞬間から、Hondaに脈々と受け継がれる精神、「ないものをつくれ」。

ないものをつくるには、まず、アイデアが大事です。

自由で、大胆で、独創的なアイデアを極めなければいけません。

ただ、それだけでは足りない。何よりも大切なのは、アイデアをカタチにすること。

夢を夢では終わらせず、きちんと製品にして、世に送り出すこと。

そのための情熱と執念と技術力こそ、Hondaの「ないものづくり」なのです。

今回のモーターショーにも、そんなHondaの精神があふれています。

私たちの熱い思いが、広い会場を埋め尽くします。

ぜひとも、見て、触れて、乗ってください。

そしてHondaの「ないものづくり」を体感してください。

ないものをつくれ。

事例紹介

Honda ドア関連技術の事例



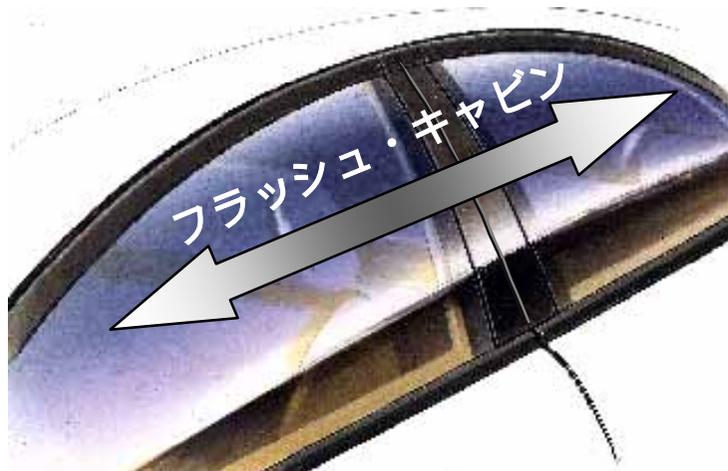
通常のサッシュドアには、
ピラー部に段差がある。



もっとカッコよく、
空力も良くしたい。



段差をなくし、フラッシュ
サーフェース化を図ろう。



事例紹介

Honda ドア関連技術の事例



ACURA
ADVANCE.

Acura RL



まず、そう思うこと。



スピード。



期待値を超えるアウトプット。

(バリューをあげる。)