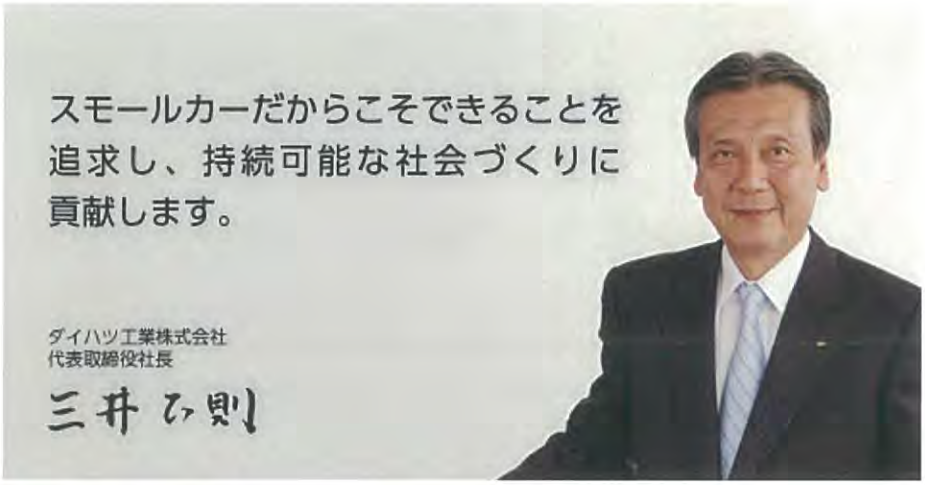


ダイハツグループ理念の実現

平素は当社事業へのご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。

当社は、ダイハツグループ理念において、「世界のお客様の笑顔と感動が私たちの喜びです」を掲げ、スモールカー分野における国内外での事業を通して、お客様の期待や要請に真摯に取り組んでまいりました。また、「地球と社会との共生が私たちの責務です」との認識のもと、社会の一員として、地球環境問題や地域との共生に取り組み、ステークホルダーの皆様とともに持続的に成長する事業を推進してまいりました。

多様化するステークホルダーからの期待

一方で、社会の構造変化やグローバル化により、当社事業へのお客様やステークホルダーの皆様の期待がより多様化してきているのも事実です。国内では、少子高齢化の急速な進展で、日本経済を支える生産年齢人口が減少することが大変危惧されているほか、高齢ドライバーによる交通事故が増加しています。また、東京一極集中が今後一層進み、地方では公共交通機関が維持、整備されず生活の足の確保が困難になるなどの弊害が出てくるとの予測もあります。

海外では、特に当社がメインマーケットとする新興国において、所得水準の向上とともに便利で快適な生活への欲求が高まり、本格的なモータリゼーションを迎えています。そして、それに伴い、エネルギー資源消費の拡大や大気汚染など深刻な問題も発生しています。この様なさまざまな社会課題に対して、事業を通して当社が果たせる役割は大きいと認識しています。

「軽」の本質、「軽」の本流を追求し、社会課題へ応える

当社は、軽の本質(低燃費、低価格)、軽の本流(基本性能、先進装備)を追求し、車種ごとの特性に応じて付加価値を加えた車を開発・生産します。それにより、高齢者にはより一層、扱いやすい安全運転をサポートする先進技術を備えた車を、介護をする人には小回りが利いて使い勝手のよい車をお届けするなど、ユーザーの多様なニーズに応えていきます。また交通機関が未整備な地方の方々には、維持費の安い「日常生活の足」としての移動手段を提供することで、地方創生への一助になるものと確信しています。

環境問題については、「ミライース」で開発した当社独自の低燃費技術「e:Sテクノロジー」で、ガソリン車トップクラスの低燃費を実現しました。さらに、国内外の新型車へ「e:Sテクノロジー」を積極的に応用・展開し、スモールカーに求められる低燃費を追求していきます。また、生産、物流、販売の各分野においても、「ダイハツ環境取組みプラン」にて達成目標を明確にし、あらゆる場面で省エネ・省資源などの環境保全活動に取り組んでいます。

また、国内の労働力人口の減少に対しては、多様な人材の活用や働き方の改善として、当社では「機会均等」「実力主義」を基本理念とした新しい人事制度のもと、性別・職種などに関わりなく、一人ひとりが自ら考え行動できる人材の育成に取り組んでいます。今後も、より一層、女性、高齢者、外国人が活躍できる職場を目指し、在宅勤務、海外人材の受入れなど諸制度を整備・充実させていきます。

すべてのステークホルダーから信頼と共感を得るために

当社はステークホルダーの皆様のご意見やご要望などに真摯に耳を傾け、低燃費・低価格・省資源な軽自動車およびそこで培った技術を活用したスモールカーを国内外に提供していきます。お客様に最も近い会社としてお客様の生活を豊かにするお手伝いをさせて頂くとともに、地球環境保全に貢献して、すべてのステークホルダーの皆様から信頼と共感を得られるように努めてまいります。皆様のご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

中長期的な考え方 ～スモールカーづくりで事業を拡大～

当社は、1907年の創業以来、内燃機関の開発・供給を通じて、お客様の生活を豊かにするお手伝いをさせて頂いてきました。自動車の開発・生産・販売を開始して以降、生活に密着した移動手段の提供を通じ、「世界中の人々に愛されるスモールカーづくり」を使命とし、国内外で事業を展開しています。

そして、1998年には、トヨタ自動車(株)(※)(以下、トヨタ)の子会社となり、トヨタグループのスモールカーメーカーとして、「国内」「海外」「受託・OEM」の3事業を柱に、低燃費・低価格に加え、基本性能や先進装備の充実を図り、さらに車種ごとの特性に応じた付加価値を備えた、お客様の期待に応えるクルマづくりを追求しています。

軽自動車は、狭い国土の日本の社会・文化に根ざし、国内自動車需要の約4割を担うまでになっていますが、当社が中長期的に目指す姿は、日本の軽自動車のみならず、世界のスモールカーのリーディングカンパニーとして、お客様に最も近い会社となることです。当社は、2006年度から8年連続で国内軽自動車販売シェアNo.1を獲得したほか、インドネシア・マレーシアにおいてもトップレベルの生産シェアとなっています。また海外のお客様の嗜好にすばやく応えるべく、開発の現地化にも取り組んでいます。今後も、商品・技術開発のスピードアップと国際競争力を強化し、軽自動車を中心としたスモールカーづくりを国内・海外で推進し、事業の拡大を図っていきます。

事業の概要～3事業を柱に事業を展開

当社事業の1つめは、軽自動車を主力とした国内事業です。2007年に稼働したダイハツ九州(株)第2工場は、SSC(Simple、Slim、Compact)のコンセプトに基づき、設備の簡素化・作業の集約化を徹底させた日本初の軽自動車生産に特化した工場で、その生産ノウハウは各工場に展開され、低価格なクルマづくりに生かされています。また、2011年に発売した「ミライース」の低燃費技術「e:Sテクノロジー」はその後の新型車に応用され、環境に優しい低燃費・省資源なクルマをお客様にお届けしています。

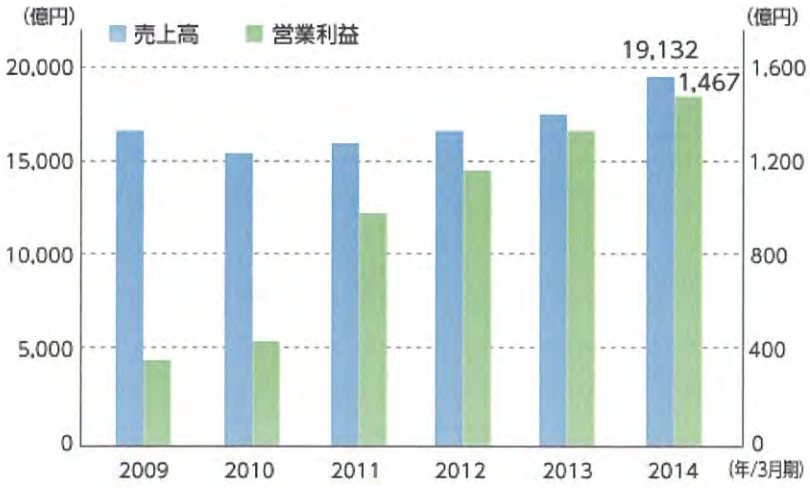
2つめは、インドネシア、マレーシアにおける現地生産などの海外事業です。インドネシアでは、現地調達化を一層進めるとともに、2012年にダイハツ九州(株)第2工場でのSSCのコンセプトに基づいた新工場を稼働するなど、コスト低減に取り組んでいます。また、新工場にはインドネシア初となるテストコースを備えたR&Dセンターを開設し、インドネシアの文化や風土に合い、お客様のニーズに応えるクルマの開発体制も整備しています。2013年には、「e:Sテクノロジー」を応用し、他社に先駆けて、LCGC(Low Cost Green Car)政策に適合した「アイラ」を発売しました。

一方で、マレーシアでは、国民車メーカーとして多くの人にお求めやすい低価格なエントリーカーを提供してきました。今後は、TPP加盟により、自動車市場の自由化が進むと予測される中、サプライヤーと協働で原価低減活動を進めていきます。また、2014年には、SSCコンセプトによる新工場が稼働し、より一層、高品質で低価格なクルマづくりに取り組んでいます。なお、マレーシア・インドネシアのほかに、ベネズエラに生産拠点(トヨタとの協業)、中国に調達拠点があります。

3つめは、受託・OEM事業です。1969年よりトヨタからの受託車を生産する一方で、2011年より軽自動車のOEM供給を開始しました。また、インドネシアでは2003年よりトヨタとの共同開発車をダイハツ・トヨタ両ブランドで生産し、2006年からはOEM供給もしています。さらに、富士重工業(株)向けに2009年より軽自動車のOEM供給を開始しました。トヨタグループの企業として、相互の開発・製造ノウハウを活かして、国内外で軽自動車・スモールカークラスでの協業体制を整えています。

これら3事業を柱に事業を展開し、2014年3月期の連結ベースの売上高は約1.9兆円、従業員は約4万人となっています。

■売上高・営業利益推移(連結)



■売上高内訳(2014年3月期)

■ダイハツの強み

国内軽自動車販売シェア

8年連続
(2007年3月期~2014年3月期)

No.1

2014年3月期(2013年4月~2014年3月)の日本自動車市場において約40%を占める軽自動車。その軽自動車市場で、当社は8年連続で販売シェア1位を獲得しました。低燃費・低価格を追求した当社独自の技術「e:Sテクノロジー」が大きく貢献しています。

インドネシア生産シェア

2014年3月期

No.1
(当社調べ)

受託車を含む生産台数は55万台となり、生産シェアトップメーカーとして事業を推進しています。2012年10月に稼働した工場には、現地開発を目的としたインドネシア初のテストコースを備えたR&Dセンターが併設されています。

マレーシア販売シェア

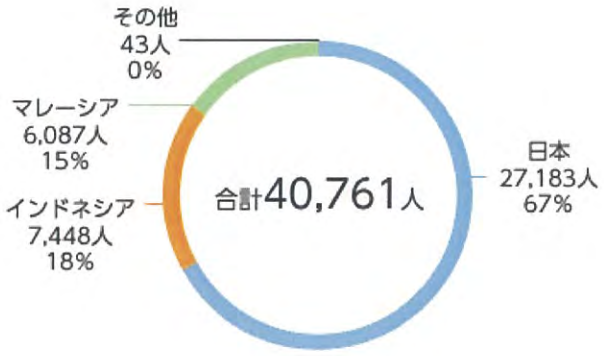
8年連続
(2006年~2013年<※>)

No.1

マレーシア政府と当社の共同出資である国民車メーカー「プロドゥア」による事業は、着実に成長しており、販売シェアは8年連続トップとなりました。国際競争力の強化に向け、引き続き体質強化やコスト低減を推進しています。

※ プロドゥア会計年度:1~12月

■地域別従業員内訳(連結、2014年3月期)



■グローバル展開

■国内拠点

■各拠点の事業内容(2014年9月末現在)

<日本>

1. 本社・支社
   本社(池田市)、東京支社(日本橋)
2. 生産拠点
   本社(池田)工場、滋賀(竜王)工場、京都工場、ダイハツ九州(株)大分(中津)工場、ダイハツ九州(株)久留米工場
3. 販売拠点
   販売会社60社
4. 研究拠点
   本社(池田市)、滋賀テクニカルセンター、久留米開発センター

<インドネシア>

- ADM(P.T. Astra Daihatsu Motor):自動車の製造、自動車・部品の販売

<マレーシア>

- PMSB(Perodua Manufacturing Sdn. Bhd.):自動車の製造
- PGMSB(Perodua Global Manufacturing Sdn. Bhd.):自動車の製造
- PEMSB(Perodua Engine Manufacturing Sdn. Bhd.):エンジンの製造
- 新エンジン会社(2014年9月設立):エンジンの製造
- PSSB(Perodua Sales Sdn. Bhd.):自動車・部品の販売
- DMSB(Daihatsu <Malaysia> Sdn. Bhd.):自動車・部品の販売

<ベネズエラ>

- TDV(Toyota de Venezuela, C.A.):自動車の製造(トヨタと協業)

<中国>

- ダイハツ(上海)商貿有限公司:自動車用部品および関連製品の調達

「軽」の本質・本流を徹底的に追求

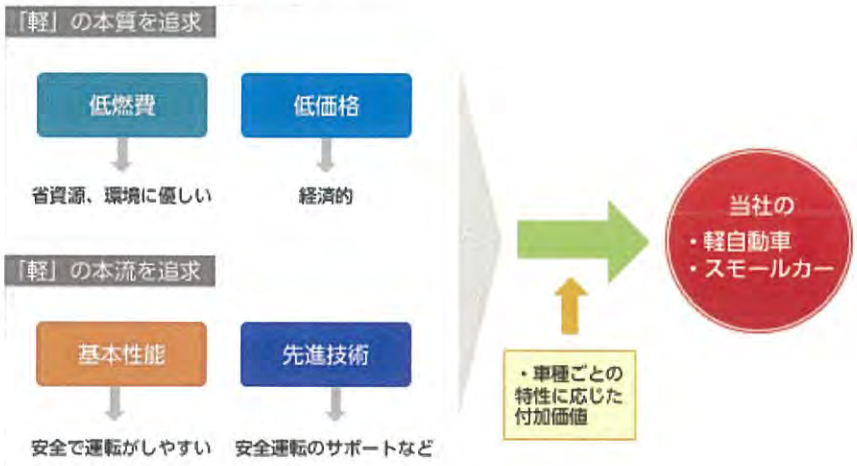
当社は、日本に軽自動車制度（※）が導入されて以来、一貫して軽自動車の生産・開発に取り組んできました。今や軽自動車は多くの自動車ユーザーに愛され、なくてはならない移動手段になっています。特に、交通手段が少ない地方では、軽自動車は、生活の足として欠かすことのできない存在です。また、コンパクトで小回りが効き、運転しやすい軽自動車は、女性や高齢者からも高い支持を頂いています。

さらに、普通乗用車に比べ、安い購入費と維持費用で済む軽自動車は、経済性に優れているほか、生産する際に必要な資源や走行時の燃料も少なくてすむため、環境に優しいという特徴があります。

現在、地球温暖化などの環境問題が深刻化し、また新興国では、本格的なモータリゼーション時代を迎え、エネルギー資源消費の拡大や、市街地での交通渋滞の慢性化、交通事故の増加などが課題となっています。

そのような中で、スモールカーのリーディングカンパニーを目指す当社は、それら社会課題に対してスモールカーができることを徹底的に追求し、人々の生活に、より身近で、より環境に優しいクルマをお届けさせて頂きます。

■スモールカーだからこそできること



※ 道路運送車両法施行規則で、軽自動車は以下の通り定められています（1998年10月改定）。

- 全長3.4m 以下、全幅1.48m以下、全高2.0m以下
- 排気量 660cc以下
- 定員 4名以下
- 貨物積載量 350kg以下

基本的な考え方
～ステークホルダーの声を受け止め、応えて、信頼と共感を得る～

当社は、当社グループの目指す姿を「ダイハツグループ理念」として2007年3月に宣言しました。目指す姿の実現に向けては、お客様をはじめとしたステークホルダーの皆様の意見・要望を真摯に受け止め、それに応えることが必要です。この取組みを実践するために、当社グループ全従業員の活動の基本スタンスとして、「ダイハツグループCSR基本方針」を併せて制定しました。2015年3月には、国内での少子高齢化の進展や新興国での労働者の権利意識の向上、環境問題の深刻化など、国内外の環境変化を踏まえ、当社グループの取組み姿勢をより明確にするために、「ダイハツグループCSR基本方針」を見直しました。

従業員一人ひとりがCSR基本方針を尊重し、事業活動を通してCSRに取り組むことで、ステークホルダーの皆様からの信頼や共感を得ることができ、当社グループのみならず社会の持続的成長につながると考えています。

■ダイハツグループスローガン・理念

Innovation for Tomorrow

【ダイハツグループ理念】
私たちダイハツグループは、時代をリードする革新的な「クルマづくり」への挑戦を通じて、"世界の人々に愛されるグローバルブランド"、"自信と誇りを持った企業グループ"を目指します。

1. 世界のお客様の笑顔と感動が私たちの喜びです。
2. お互いの個性尊重と公平が私たちの絆です。
3. 地球と社会との共生が私たちの責務です。
4. スピード・ブレークスルー・率先垂範が私たちの基本です。
5. 世界一のスモールカーづくりが私たちの挑戦(チャレンジ)です。

■当社のステークホルダー

ダイハツグループCSR基本方針

【前文】

- 私たちダイハツグループは、社会や環境に与える自社の影響をステークホルダーとの対話を通じて認識し、その影響に責任をもって対処することで、「ステークホルダーとの長期的な信頼関係」を育みます。
  そして、ダイハツならではの革新的なクルマづくりを通じて、地球環境への負荷を最小化するとともに、より多くの人々

の生活を豊かにするお手伝いをさせて頂くことで、従業員一人ひとりが社会およびダイハツグループの持続可能な発展に貢献します。

【お客様に対して】

- 私たちは、安全で品質が高く環境に優しいスモールカーとサービスを適正価格で提供することでお客様の満足を高め、そして高齢者やこれから車をお持ちになる方などに"暮らしに身近で安心な移動手段"をお届けし、お客様の生活を豊かにするお手伝いをさせて頂きます。
- 私たちは、お客様をはじめ事業活動に関わるすべての人々の個人情報保護に努めます。

【地域社会に対して】

- 私たちは、事業を行う地域に根ざした企業となるため、地域の伝統・文化・宗教・慣習などを尊重し、住民の皆様との対話や協働を通じて、社会課題の解決と地域の調和ある発展に貢献します。

【地球環境に対して】

- 私たちは、かけがえのない地球環境を次世代に引き継ぐことは人類共通の使命であると考え、ライフサイクルの観点からすべての事業プロセスで環境負荷の最小化に取り組むとともに、優れた環境技術の導入を通じて、自然環境への負荷が少ないクルマ社会の実現に取り組みます。

【取引先に対して】

- 私たちは、競争法をはじめとする各国の法令と国際行動規範を遵守し、オープンでフェアな商取引を通じて、取引先との共存共栄に取り組みます。
  また、取引先や業界団体との協働を通じ、サプライチェーンにおける社会的責任の推進に取り組みます。

【株主、投資家に対して】

- 私たちは、ダイハツグループの持続的成長に向けて、健全で透明性のある企業統治を実現するとともに、適切かつ公正な情報開示と株主や投資家の皆様との対話を通じて、長期的視点で企業価値の向上に取り組みます。

【従業員に対して】

- 私たちは、事業に関わるすべての人々の人権を尊重するとともに、ダイハツグループで働くすべての従業員が、安全で健康的にいきいきと働ける職場環境を整備します。
- 私たちは、従業員の人間性を尊重し、公正に評価される職場づくりを通じて、すべての従業員が働きがいと成長を感じられる仕組みを整備し、オープンな企業風土を実現します。

CSR推進体制

当社は、環境、安全、内部統制などの各委員会で活動目標を設定し、各機能部署でCSRに対する取組みを推進しています。また、次なる課題を明確にして取組みを推進するため、各委員会で活動状況をフォロー・評価し、必要に応じて取締役会にも報告しています。当社単独での活動から、グループ全体にまで視野を広げた活動を今後一層強化していきます。

ステークホルダーとの関わり

ステークホルダーの皆様から寄せられる当社へのご要望・ご指摘などの声を把握するために、さまざまなコミュニケーションに取り組み、そこで得られた貴重なご意見などは、当社のクルマづくりを含めた事業活動に反映させて頂くよう努めています。

■ステークホルダーとのコミュニケーション

ステークホルダー	社内窓口（※）	主なコミュニケーションの場・機会（頻度）
お客様	● 営業本部 ● 海外本部 ● 品質本部	● 販売会社営業活動（常時） ● アンケート調査（新車・中古車購入時、車検時など） ● お客様相談窓口（常時）
社会（地域社会、地域住民、行政機関など）	● グループCF本部 ● 環境室	● 近隣住民の方との地域懇談会・パトロール（各事業所で適宜実施） ● ヒューモビリティワールド、工場見学会の実施（随時） ● 社会貢献活動、ボランティア活動（随時） ● 地域行政（市役所・商工会議所など）を通じた意見交換会（随時）
取引先（サプライヤー、販売会社）	● 生産調達本部 ● 営業本部 ● 海外本部 ● 品質本部	● サプライヤーからの調達活動（随時） ● サプライヤーとの相互研鑽（サプライヤー協力会総会 1回/年）および各種分科会活動（随時） ● 販売会社代表者会議（2回/年） ● 販売協会理事会との懇談会（4回/年） ● アフターサービスに関する調査および販売会社との意見交換会（随時） ● 販売会社と本社をつなぐネットワークシステム（常時）
株主、投資家	● グループCF本部	● 定時株主総会（1回/年） ● 四半期決算説明会（4回/年）
従業員	● グループCF本部	● 労使協議会（4回/年） ● 従業員満足度調査（随時） ● 労使合同の安全衛生委員会と職場安全点検（毎月） ● 全社安全衛生労使協議会（2回/年） ● 定期健康診断（1回/年） ● 自己申告制度（1回/年） ● 目標管理制度（3回/年） ● 内部通報制度（社員の声）（随時）

※ 2014年7月現在の組織で記載。

ステークホルダーとのコミュニケーション事例

近隣住民の方との地域懇談会・環境パトロール

当社の事業活動および環境保全に対する取組みを理解して頂くために、本社（池田）工場・京都工場で地域住民の方との懇談会を実施しています。また、滋賀（竜王）工場でも同様に、地域住民の方と一緒に環境パトロールを実施しています。

詳しくは、「環境コミュニケーション」をご覧ください。

サプライヤーとの分科会活動

当社とサプライヤーの交流と相互研鑽のために、品質向上、商品力向上などのテーマについて6つの分科会（車体、機能、ユニット、資材、設備、施設分科会）を随時開催しています。

詳しくは、「サプライヤーへの取組み」をご覧ください。

設備・施設分科会

環境パトロール（滋賀（竜王）工場）

労使合同の職場安全点検

安全で快適な作業環境を維持・確保するために、安全衛生委員会を毎月開催しています。また、併せて、職場の安全衛生の取組みを現地に赴いて現物で確認する労使合同の安全点検も実施しています。安全点検は、事業場の規模に応じて数グループの点検班に分かれて行い、各点検班には、安全衛生委員会メンバーのほかに、製造現場の課長職や安全担当スタッフが加わることとしています。

現場点検では、職場の安全活動実施状況の紹介や「照明が暗い」「整理整頓が良くない」などの指摘を行います。安全衛生委員会では、現物点検の前月指摘事項の対策状況や当月の指摘事項の報告を行うほか、対応が難しい問題などについて、対策方法を議論します。

安全パトロール（本社（池田）工場）

基本的な考え方 ～公正で信頼性の高い経営の実現を目指す～

当社は、「世界の人々に愛されるスモールカーづくり」という当社グループの使命を果たすために、グループ理念および「ダイハツグループCSR基本方針」を制定するとともに、「ダイハツグループ行動指針」を制定しています。

これらの理念・方針・指針に則り、お客様をはじめとするすべてのステークホルダーの皆様の満足向上と、公正で信頼性の高い経営の実現を目指しています。

コーポレート・ガバナンス

当社は、監査役制度を採用しています。当社の取締役は8名（2014年6月27日現在）で、取締役会（原則として毎月1回開催）では、重要な業務執行の決定を行うとともに取締役の職務の執行を監督しています。

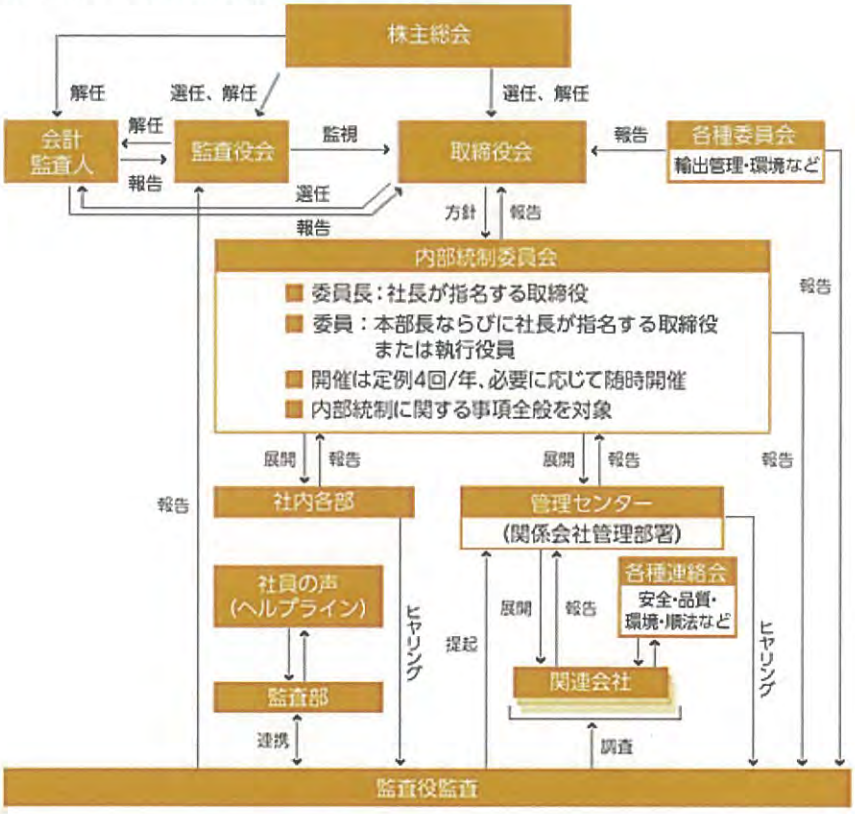
取締役および常勤監査役が出席する副社長会（原則として毎週1回開催）では、経営上の重要事項について、審議・報告を行っています。また、事業のスピードアップ、コーポレート・ガバナンスの充実や経営体質の強化に向けて、執行役員制および本部制を導入しています。各本部単位で業務執行を完結させることで、「責任の明確化」と「やり切る体制」の実現を推進し、さらに、組織の大括り化による人材の戦略的活用を図っています。

また、グループ全体での取組みとして、グループ経営の統制および効率化向上を狙いとして、当社・親会社・子会社などの間での事前報告・相談ルールの制定なども行っています。

内部統制システム

当社の内部統制システムは、企業価値の向上、財務報告の信頼性確保、法令の遵守、および機密管理強化を目的に、社長が指名する取締役を委員長とし、本部長ならびに社長が指名する取締役または執行役員を委員とする「内部統制委員会」が、企業集団としての全社的な内部統制体制の拡充に取り組んでいます。

■コーポレート・ガバナンス体制



ダイハツグループ行動指針

当社およびグループ会社の従業員に対して、社会やサプライヤーとの関係において、企業としてとるべき行動と従業員の基本的な心構え・行動指針をまとめた「ダイハツグループ行動指針」を、2007年3月のグループ理念の制定にあわせ、発行しました。「ダイハツグループ行動指針」には、役職者用と一般従業員用があり、求められる役割に応じた行動指針を記しています。

■一般従業員用

■役職者用

ダイハツグループ行動指針

リーダーシップ

1 理念の追求
私は常に理念を経営や考え方の基軸とし、やるべきことを愚直に実践(行動)につなげます。

2 方向性の明示
私は環境変化や顧客の要求・期待を踏まえ、メンバーに明快なビジョンを示します。

3 行動化能力
私は組織や集団に働きかけ、その潜在能力を100%引き出し、自分の思う方向に引っ張っていく力を成長のDNAとします。

4 自責
私は自分の行動や仕事の結果については、決して他責とせず、すべて自分の責任と自覚し、行動します。

5 課題の先読み
私は「問題対処型マネジメント」ではなく、将来や環境変化を予測した「先読み予測型マネジメント」を実践します。

6 全体最適
私は部門代表ではなく、全社的観点(全体最適)から物事を考え、判断し、行動します。

チャレンジ精神

7 健全な危機意識
私は常に健全な危機意識を持ち、自らの変革の意志と行動をメンバーに示し続けます。

8 外部指向
私は常に外部からの視点を意識し、グローバルな視野と見識を持って、物事を判断します。

9 BT(ブレークスルー)
私は従来の延長線上で物事を考えるのではなく、思い切った発想の転換で非常識や桁違いの目標に挑戦します。

10 スピード
私は、急激な環境変化の中で、「スピード」こそが成功と失敗の分岐点であると心がけます。

人づくり

11 コミュニケーション
私は、常にメンバーと課題や目標を共有できるよう、双方向のコミュニケーションを大切にします。

12 協力の強化
私はメンバーに修羅場(経験したことのない仕事や高い目標等)を与えて、メンバーの協力を強化し、大きな人材を育てます。

13 現地現物
私は常に現場で現実を知り、そこで得た情報を用いて現実的に評価・判断します。また、メンバーにも現地現物の実践を求めます。

14 オープン・フェア
私はメンバーや取引先に対して、常にオープン・フェアを基本とし、誠意を分かち合う関係づくりに努めます。

15 正しい失敗
経験のないことをやって誤るのは失敗ではない。私は進歩のためにした失敗は「正しい失敗」として評価します。

16 叱る、誉める
私はメンバーに対して「冷静に考えて叱り、感情いっぱいに誉める」ことを考えます。

17 個人の尊重
私はメンバーや取引先の個性(考え方や創造力)を尊重します。

人間的魅力

18 思いやり、誠実さ
私はリーダーとして、メンバーへの思いやり、誠実さを常に持ち、物事を真面目に一生懸命に考えます。

19 謙虚さ
私は何事においても傲慢に振舞うのではなく、謙虚に振舞います。謙虚に振舞えば、必ずメンバーはついてくるものです。

20 品格、品性
リーダーにもっとも求められるものは「人柄」である。そのために、私は己を内側から磨き、品格や品性を高めることに努力します。

基本的な考え方

当社は、リスクを「当社グループの持続的事業活動を阻害するもの」と捉え、各機能においてリスクを洗い出し、リスクを解消、あるいは最小にすることに努めています。

リスクは、収益への直接的影響、お客様をはじめとしたステークホルダーの皆様からの信頼の確保、法令・ルールの遵守などの観点から特定しています。

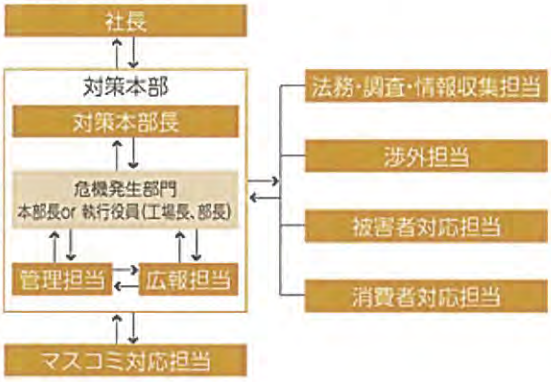
リスクマネジメント体制

当社は、安全、品質、環境などのリスクについて、全社横断的な各種委員会、および担当部署がそれぞれの機能におけるリスクを把握し、必要に応じて、規則やガイドラインを制定し、マニュアルを作成・配布することなどにより管理しています。

緊急時の危機管理体制

火災や事故、不祥事などの緊急時の危機管理を適切に行うため、危機発生時の各部署の役割を定め、すべての情報を対策本部に一元化することで、対応力を強化しています。

■緊急時の連絡ルート



BCP対策

災害など経営におけるリスク発生時の影響を最小限に抑え、事業を早期に復旧、継続していくためのBCP(Business Continuity Plan)を2013年度に見直し、リスクの回避、低減に努めています。

具体的には、社内のあらゆる部署が関わる横断的な組織として、全社防災委員会を設置し、大規模災害発生時の従業員行動基準や初動対応手順、復旧手順書を作成し、発生から復旧までのプロセスを明確にしています。それらを用いた訓練を通じて、定着を図ることで、災害に強い企業体質の構築を図っています。

情報管理

情報セキュリティ

当社は、機密管理が事業継続の重要な基盤であるという認識のもと、機密となる情報・製品・施設の管理ルールを周知徹底しています。ルールを徹底するため、従業員に対し、機密管理教育を実施しています。入社時の研修に加え、年に2回機密強化月間を設定し、各部にて、機密管理に関するDVDの上映、職場討議、チェックシートを使用した個人の行動チェックなどの職場教育を全従業員に実施しています。その他、管理状況確認のため、職場での点検を実施し、機密漏えいの防止に努めています。さらに、機密レベルに合わせ、セキュリティエリアの区分や、サーバのアクセス権の設定などの取組みも行っています。

個人情報の保護

当社が事業を通じてステークホルダーの皆様から頂いた個人情報は、皆様の大切な財産です。そのため、当社は、プライバシ

ーポリシーを定め、皆様からお預かりした個人情報を適切に管理しています。個人情報保護の取組みとしては、監査の実施、個人情報を委託する際の適切な委託先の選定、個人情報保護の覚書の取交しなどを行っています。

プライバシーポリシーについては、こちらをご覧ください。

基本的な考え方 ～ステークホルダーから信頼される企業グループを目指す～

当社は、お客様や株主、そして社会から信頼される企業グループになることを目指し、コンプライアンス活動を推進しています。内部統制委員会では、年度ごとにコンプライアンス活動計画を審議し、関係役員がその活動状況をフォローしています。また、グループ会社に対しては、コンプライアンス自主点検シートにて法令遵守状況のチェックを依頼し、当社への状況報告をお願いしています。法令遵守は各社が主体的に取り組むことが基本ですが、各社の実情や要請に応じ、当社が改善のサポートを行い、グループ全体のコンプライアンス意識の引き上げに取り組んでいます。

コンプライアンス推進体制

推進体制

当社では、コンプライアンスは内部統制の重要な構成要素として、内部統制委員会が全体的な活動推進を行っているほか、各法令分野ごとに専門的な課題を検討するため「輸出管理委員会」「全社環境会議」「安全衛生委員会」などを設置し、各機能部署が定期的に会議を開催しています。

また、グループ会社に対しては、「連結コンプライアンス連絡会」を設け、法令動向や社会で生じている法令違反案件を情報共有するとともに各社の内部統制担当者との意見交換や、相互研鑽を行っています。

コンプライアンス活動内容

当社グループでは、グループ各社が共通して遵守すべき法令として13分野(※)を指定し、各分野ごとに機能部署がグループを横断してコンプライアンス問題の未然防止活動を行っています。

※ コンプライアンス全般、ガバナンス、輸出管理、SOX、安全、ソフトウェア、機密管理、反社会勢力排除、消防法、独禁法・下請法、労務、知的財産、贈収賄防止の13分野。

コンプライアンス教育

昇格時や職層別の研修の中で各種コンプライアンス項目を織り込んで実施しているほか、定期的に、全従業員に対してe-ラーニングを実施しています。さらに、各部署での自主的な勉強会や、グループ会社に当社から派遣している役員に対して、当社常勤監査役からのコンプライアンスに関する指導なども実施しています。また、グループ会社の内部統制担当役員を対象とした研修も毎年実施しています。

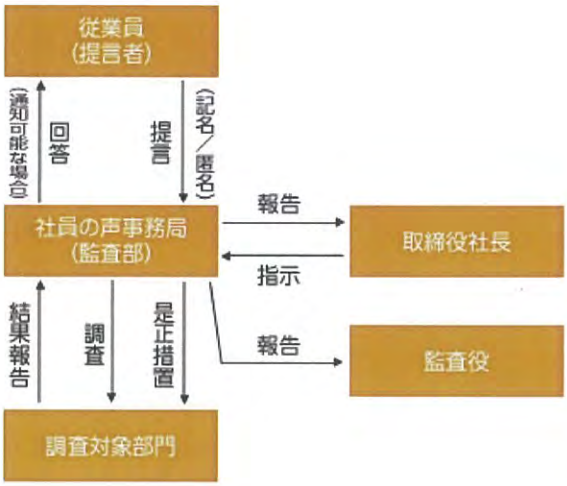
内部通報制度「社員の声」

当社内で業務に従事するすべての人が提言できる内部通報システム「社員の声」を2002年度に設置し、継続運営しています。当社監査部内に「社員の声事務局」を置き、提言の受付、事実調査、問題がある場合は是正にあたります。また、「社員の声」運営規定には、提言者の保護、情報管理の徹底を明記しており、提言者が不利益な取扱いを受けることのないように運営しています。

2007年度には、国内子会社にそれぞれ同システムを導入しました。さらに、2008年度には、子会社従業員から直接当社事務局に通報できる「グループヘルプライン」を販売子会社へ導入、2010年度には製造子会社へ導入しました。

今後も継続運営し、より一層、倫理性・コンプライアンスを遵守する企業風土を醸成していきます。

■「社員の声」運用ルート


従業員
(提言者)
(通知可能な場合)
回答
提言
(記名/匿名)
社員の声事務局
(監査部)
報告
取締役社長
指示
報告
監査役
結果報告
調査
是正措置
調査対象部門

基本的な考え方

当社は、日本の軽自動車、そして世界のスモールカーのリーディングカンパニーとして、お客様に最も近い会社になることを目指しています。そのため、お客様の声をよく聞き、お客様の期待を上回る商品・サービスを提供していくことに努めています。

お客様満足の向上に関する体制

当社は、全部門がお客様満足向上に取り組んでいますが、特に専門的に取り組む部署として、品質本部と営業本部があります。

品質本部では、お客様から直接ご意見を頂くお客様相談室を設置しており、365日間お客様からの問い合わせを受付けています。

営業本部では、車の購入やアフターサービスに際して、お客様にご満足頂くための施策展開や販売会社を対象とした教育を実施するほか、お客様の満足度調査を実施し、常により良いサービス提供に努めています。

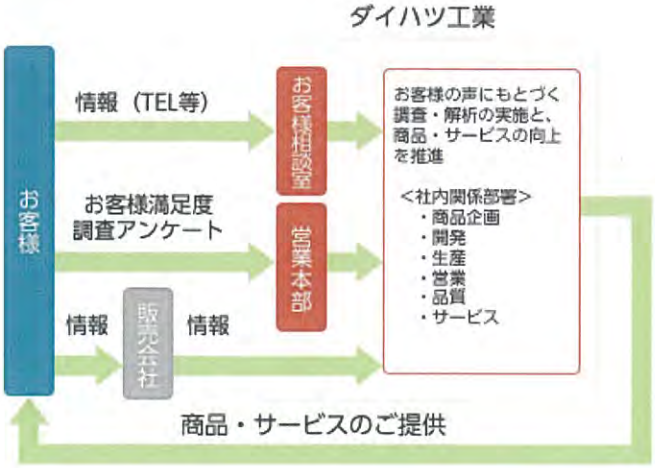
■お客様対応に関する部署とその役割

対応部署	役割
品質本部	• お客様相談室での対応 • 従業員教育の実施
営業本部	• 店舗の建物・オペレーションの提案 • 販売会社での従業員教育 • お客様満足度調査の実施 • 製品品質向上のための調査

お客様の声を反映する仕組み

お客様の期待を上回る商品・サービスの提供を目的に、お客様相談室でお伺いした内容、お客様満足度調査アンケートの内容、さらに販売会社からの情報に応じて社内の関連部署や販売会社にそれらをタイムリーに届け、対応・改善までフォローを行っています。

■「お客様の声」展開ルート



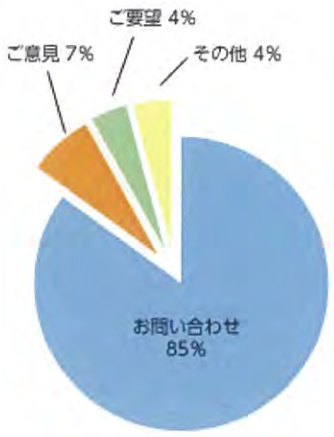
お客様相談室

2013年度は、電話やメールなどを通じて、約9万件のご相談がありました。

■ご相談 約9万件の内訳（2013年度）

ご相談の内容は多岐に渡りますが、車両仕様・装備、ご使用方法・整備・修理などのお問い合わせが約85%を占めています。お客様相談室では、個々のお問い合わせに対して、お客様の立場で迅速・正確に対応できるように努めています。

また、社会貢献の一環として、警察・消防などの行政機関からの調査依頼への協力や、消費者センターなどの消費者関連機関からのお問い合わせへの対応も行っています。



お客様満足度調査

新車・中古車をご購入されたお客様と車検後のお客様に満足度調査を実施しています。スタッフのマナーや商談時・車検時の対応などについてお客様に評価して頂いた結果を販売会社にフィードバックし、お客様によりご満足頂くための活動に活かしています。

■お客様満足度調査アンケート有効回答数(2013年度)

新車購入時調査	約76千件
中古車購入時調査	約14千件
初回車検時調査	約49千件
2回目車検時調査	約34千件
3回目車検時調査	約24千件

お客様対応に関する従業員教育

お客様の声研修

お客様相談室では、従業員や販売会社に対して「お客様の声研修」を定期的に開催しています。お客様から頂いた実際の声(録音)を聞くことで、たった1件の品質問題で失った信頼の重みを体感し、お客様の立場に立つ大切さを学びます。

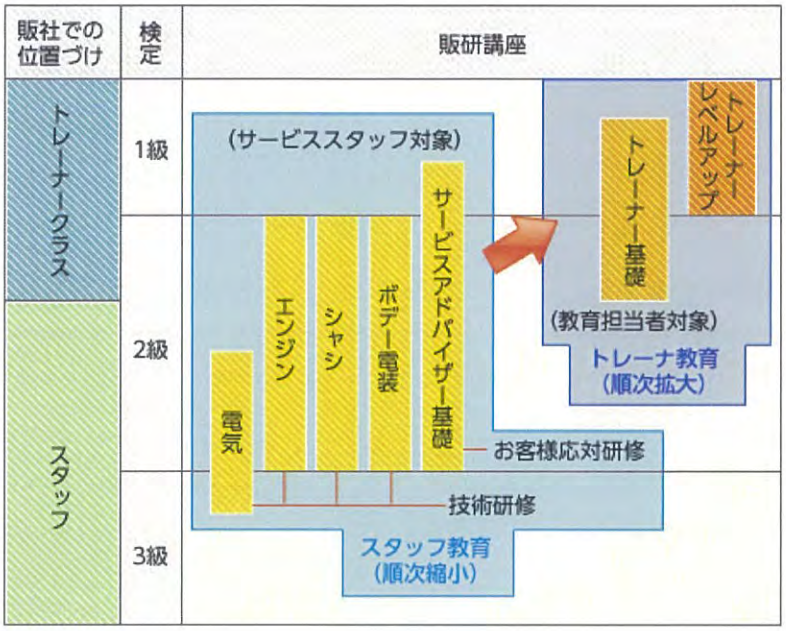
お客様の声研修

販売会社での人材教育

(1)サービス教育体系

販売研修センターではサービススタッフを対象に技術研修とお客様応対研修を実施しています。2014年度から、販売会社の教育担当者向け研修を設定し、販売会社内での教育の強化にも努めています。

■ダイハツ販売研修センターにおけるサービス研修体系図



(2)サービス技術コンクール

サービススタッフの日頃の研鑽の成果を称える場として、サービス技術コンクールを開催しています。全国の各販売会社の代表が整備技術、お客様応対力、知識を競い合うことを通じて、人材育成に取り組んでいます。

2014年度サービス技術コンクール表彰式

基本的な考え方 ～永続的な品質向上の実践～

当社の品質は、「商品・サービスの品質」のみならず、「商品・サービスをつくり出すプロセスの品質」、さらに「そのプロセスを実践する従業員の能力向上システムの品質」の3つから成り立っています。当社の品質保証は、お客様のご満足と信頼を常に最優先とし、この3つの品質を永続的に向上させる取組みと位置づけています。

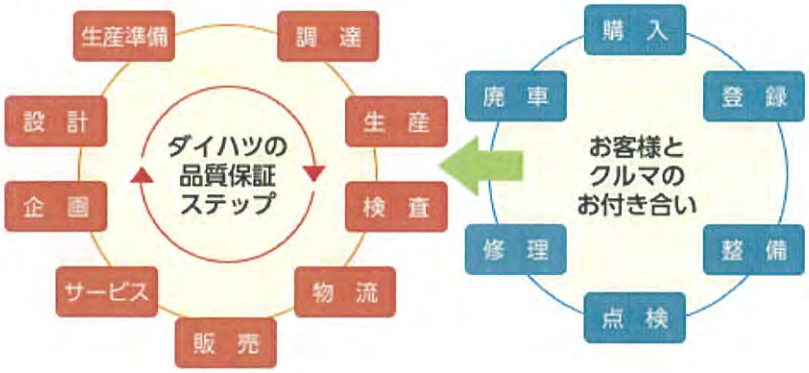
商品・サービスをつくり出すプロセス

お客様にとって商品・サービスの品質が満足かつ信頼できるものであって、長く使えることを保証するためには、企画、設計、製造、販売、サービスすべての仕事が「お客様の立場」に立つものでなければなりません。

お客様と当社がつくり出すクルマとのお付き合いは、ご購入の時から始まり、昼夜・季節・天候・道路を問わず、毎日の通勤、仕事、買い物、休日のドライブ、レジャーなどあらゆる生活の場面でお客様と密接したものです。その間、お客様と当社には、長く使って頂くための整備、点検、修理などたくさんの接点があります。

当社では、こうしたお客様とクルマが織り成すすべてのシーンから情報を集め、品質保証の各ステップの仕事の中で、「お客様の期待」「お客様のうれしさ」を従業員一人ひとりが考えアウトプットに反映させるプロセスを大切にしています。

■商品・サービスをつくり込むプロセス



品質に関する従業員教育

「人材育成」「職場の活性化」「仕事の質の向上」を図るため、当社およびグループ会社の国内・海外生産拠点およびサプライヤー、販売会社とともにQC（Quality Control）活動に取り組んでいます。

その一環として、毎年、当社主催によるオールダイハツQCサークル大会とオールダイハツTQM大会を開催しています。

オールダイハツQCサークル大会では、マレーシア、インドネシアの生産拠点のサークルが参加するなど、グローバルな大会として規模を拡大しながら品質改善活動の成果発表を行っています。また、優秀な成績を修めたサークルは、（一財）日本科学技術連盟主催のQC大会へも積極的に参加し競い合うことで、レベル向上に努めています。

オールダイハツTQM大会では、役員から部長クラスの発表によるトップダウン型で全従業員と戦略的方向性や経営課題を共有し、経営品質の向上と体質変革を目指しています。

■品質教育一覧

品質教育

オールダイハツQCサークル

スタッフ職	ライン職
・新入社員研修 QC手法、問題解決の導入コース	・新入社員研修 QCサークルメンバーのための導入コース
・新任主任研修 問題解決の実践コース	・2年目研修、昇格1年目研修 QCサークルメンバーのための入門コース
・主任研修（技術系のみ） SQC手法の実践コース	
・新任課長研修 問題解決の実践コース	・新任係長級研修、新任職長級研修、新任LE研修、 QCサークル活動管理、監督者のための実践コース

「全社教育体系」については、こちらをご覧ください。

迅速なリコールへの対応

クルマを安全・安心にご使用頂くことを最優先に考え、クルマに不具合が生じ、リコール（※）が必要と判断した場合は、各国法規に従って届出を行うとともに、迅速にご愛用のお客様に連絡して、無料修理を受けて頂くようにご案内しています。

※ リコールとは、事故を未然に防止し、自動車ユーザーなどを保護することを目的とするもので、自動車が道路運送車両の保安基準に適合しなくなる恐れがある状態、または適合していない状態で、原因が設計または製作の過程にある場合に、その旨を国土交通省に届け出て自動車を回収し、無料で修理する制度。

リコールに関する詳しい情報は、こちらをご覧ください。

品質に関するサプライヤーへの働きかけ

サプライヤーとともに

品質を向上させるためには、当社だけでなく当社が購入する部品や資材を扱うサプライヤーにおいての取組みが不可欠です。そのため、サプライヤーに要望を伝えるだけではなく、サプライヤー間で良い事例を共有頂くための場づくりや品質管理担当者による意見交換などを通じて品質向上の取組みを協働で推進しています。

品質事例展示会の実施

当社では、毎年秋に品質事例展示会を実施しています。展示会では、顕著に品質を改善したサプライヤーおよび優秀な品質を維持し続けているサプライヤーの具体的な事例を他のサプライヤーに紹介することによって、購入部品・資材の全体的な品質向上を図っています。

日常的なサプライヤー品質改善活動

品質向上のため、当社工場の品質管理部署や品質保証部が、サプライヤーの製造工程確認を実施し、サプライヤーと協働で、品質改善などの計画・実施を行っています。

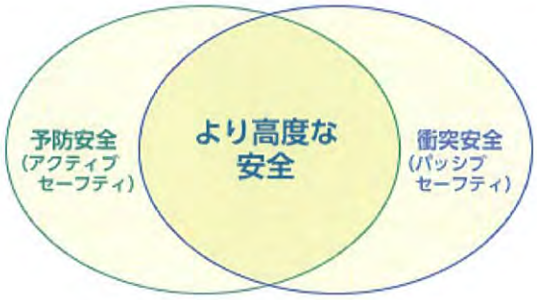
基本的な考え方 ～交通事故のない社会を目指して～

「クルマ」「人」「交通環境」の三位一体の取組み

交通社会での「安全」は、「クルマ」自体の安全性の向上に加えて、「人」の安全意識の高まり、「交通環境」の改善、整備の要素が総合的に実施されることで達成できると考えています。当社は、この三位一体を基本とし、お客様に安心して乗って頂けることを最優先に考えたクルマづくりはもちろんのこと、「人」や「交通環境」に対してもさまざまな取組みを行っています。

「予防安全」と「衝突安全」両面から安全なクルマを開発

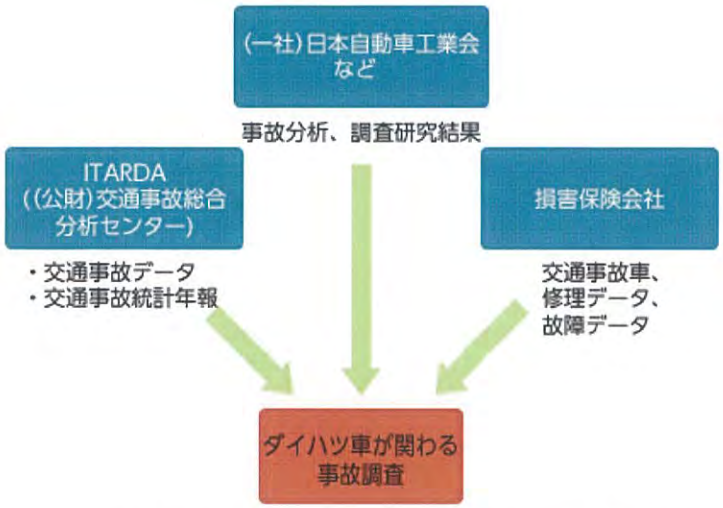
事故を未然に防ぐ「予防安全（アクティブセーフティ）」と、万一、事故が起きてもドライバーなどの被害を最小限に抑える「衝突安全（パッシブセーフティ）」の2つの観点から、よりトータルバランスの優れた安全性の高いクルマを追求しています。



日本の交通事故実態の把握・分析

日本政府は、「2018年を目処に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という目標を掲げています。そのため、当社では、特に軽自動車の事故実態から事故発生原因や被害の内容を把握するため、事故調査を実施しています。その結果に基づき、当社独自の安全対策の取組みを推進しています。

■事故調査の取組み



「(一社)日本自動車工業会」については、こちらをご覧ください(外部サイト)。

「ITARDA((公財)交通事故総合分析センター)」については、こちらをご覧ください(外部サイト)。

自動車の安全性能を追求

軽自動車初となる衝突回避支援システム「スマートアシスト」

今までに実施してきた事故調査を基に、特に軽自動車の事故発生原因や被害内容を踏まえ、衝突安全(パッシブセーフティ)だけでなく、予防安全(アクティブセーフティ)の安全装備の開発、普及に取り組んできました。2012年度には、軽自動車初となる衝突回避支援システム「スマートアシスト」を「ムーヴ」に搭載しました。2013年度は、「イース」「タント」に、2014年度は「ウェイク」に搭載を拡大しています。

■ダイハツ車の最新安全装備(2014年装備状況)

「スマートアシスト」の詳しい情報については、こちらをご覧ください。

「自動車アセスメント結果」で総合評価4☆を取得

安全な自動車の普及促進を目的に、国土交通省と(独)自動車事故対策機構(略称:NASVA)が自動車の安全性能について試験による評価を行い、その結果を毎年「自動車アセスメント(JNCAP)」として公表しています。2013年度は、「タント」が安全性能総合評価で4☆を獲得しました。

■JNCAP結果リスト

・新安全性能総合評価(5☆～1☆)(JNCAP)

車のタイプ	総合評価	車種	年度
軽	4☆	タント	2013
		ミライース	2011

※ 2011年度より新しい安全性能総合評価に変更。

詳しくは、JNCAPサイトをご覧ください(外部サイト)。

「交通環境」 ITS技術への参画

近年、ITS(Intelligent Transport System:高度道路交通システム)が、「安全・安心」「環境・効率」「快適・利便」に貢献する技術として位置づけられ、実用化プロジェクトが官民連携で進められています。

当社は、ITS技術開発を促進するさまざまな団体に所属しており、2013年度は、各所属部会での活動に取り組みました。

■当社が参画している主な団体

主催組織	所属部会	ダイハツの位置づけ	部会活動内容
国土交通省	ASV推進検討会	委員	産官学協働で、自律検知型安全運転支援システムの飛躍的高度化の促進、次世代の通信利用型安全運転支援システムの開発を促進する。
(一社)日本自動車工業会	ITS技術部会	委員	国内外でのITSに関する技術的な共通課題について検討し、関係省庁、団体へ適切な働きかけを行う。
	ITS企画部会	委員	国内外でのITSに関する政策的な共通課題について検討し、関係省庁、団体へ適切な働きかけを行う。
(公社)自動車技術会	ITS標準化委員会 走行制御分科会	委員	ISO/TC204/WG14の議長国として運転支援全般の標準化を主導する。
(特非)ITS-JAPAN	―	正会員	産官学協働で、ITSの普及・実用化の促進、国際交流、標準化を支援する。

詳しくは、国土交通省ITS関連サイトをご覧ください(外部サイト)。

「人」 交通安全啓発

「スマートアシスト」体感試乗会を通じた安全啓発活動

ドライバーへの安全意識向上の取組みとして、2012年12月発売の「ムーヴ」への「スマートアシスト」搭載以降、全国60の販売会社の店舗や地域の複合施設などで、「スマートアシスト」体感試乗会を実施しています。体感試乗会を通じて、延べ677,766人(2014年12月12日時点)の方に、「スマートアシスト」の機能である、「低速域衝突回避ブレーキ機能」「誤発進抑制制御機能」の未然事故防止の有効性を体感頂きました。体感試乗会では、「スマートアシス

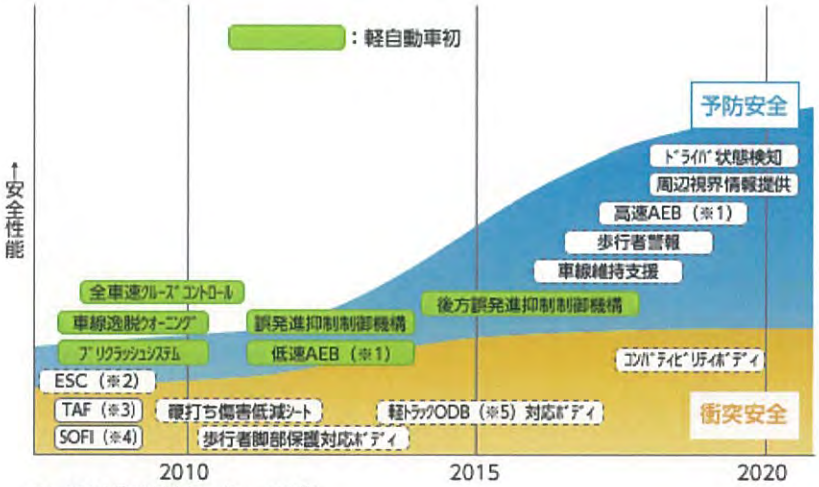
ト」は、ドライバーの安全運転を前提としたシステムであるため、日頃から安全運転を心掛けて頂くように注意喚起し、交通事故撲滅への啓発活動にも取り組みました。

「スマートアシスト」体感試乗会

たゆまぬ技術開発と安全性向上

当社は、これまでスモールカーのリーディングカンパニーとして、軽自動車初となる「誤発進抑制制御機能」などの先進の安全技術を取り入れてきました。今後も交通事故による死傷者数削減のために、技術開発を推進し、安全性能の向上に取り組んでいきます。

■当社の安全技術年表



※1 AEB：衝突回避支援ブレーキ機能
※2 ESC：横滑り防止装置
※3 TAF：衝突安全ボディー
※4 SOFI：安全インテリア
※5 ODB：オフセット衝突試験

基本的な考え方

当社は、調達基本方針のもと、国籍・規模・実績の有無を問わないオープン&フェアな調達活動を行います。

■調達基本方針

「仕入先様と共に環境変化に素早く適応し、軽に最適な廉価で良い物を創造する。」

1. **オープン＆フェアな取引**
   世界最適調達に基づき、国籍・規模・実績の有無を問わず、オープン＆フェアな参入機会を提供し、品質・技術・価格・納期と企業姿勢・経営安定性などを総合的に判断し、取引様を選定します。
2. **相互信頼・相互繁栄の確立**
   取引先様との信頼関係を基に、競争力強化のパートナーとして相互研鑽に努め　相互繁栄の確立を図る。もって、お客様・社会・経済の発展に貢献する。
3. **グリーン調達の推進**
   ダイハツグリーン調達ガイドラインに基づき、環境負荷の小さいグリーン調達を推進する。
4. **コンプライアンスの遵守**
   関係法令並びに「自動車産業適正取引ガイドライン」（経済産業省策定）とその精神を遵守する。

仕入先CSRガイドラインの策定

2007年度に 「ダイハツグリーン調達ガイドライン」を発行しましたが、CSRの取組みについては、当社だけで取り組むのではなく、自動車産業を支えている多くのサプライヤーの取組みも重要であるとの認識から、「ダイハツ仕入先CSRガイドライン」を2010年度に発行しました。

「ダイハツ仕入先CSRガイドライン」に関する詳しい情報については、こちらをご覧ください。

「ダイハツグリーン調達ガイドライン」に関する詳しい情報については、こちらをご覧ください。

ガイドラインに基づく対応状況

当社は、「ダイハツ仕入先CSRガイドライン」の「Ⅴ.仕入先殿　自主点検チェックシート」に基づき、サプライヤーに自主点検をお願いしています。自主チェックにより、CSRの取組みを促進して頂いています。

サプライヤーとの交流

日常的な交流

当社は、高品質・低価格・低燃費のクルマをお客様にお届けするため、サプライヤーと協働して、部品・資材を安定的に供給できる信頼関係・体制を築いています。そのため、サプライヤーの担当者と当社担当者とが、サプライヤーの製造現場を現地に赴き、現物で確認するなどで、品質改善や原価低減などに関して、日常的に対話を重ねています。

サプライヤー協力会(DSC(※))との交流

サプライヤー同士の交流とサプライヤーと当社との相互研鑽を目的に、サプライヤー協力会「DSC」を設立しています。DSCでは、年1回の総会開催と、随時分科会活動を行っています。

分科会活動では、2013年度のテーマとして、「品質向上」「安全」「環境」「生産性向上」を取り上げ、活動を推進しました。

※ Daihatsu Suppliers Clubの略称で、当社と継続的取引を行っているサプライヤーの集まり。約600社在籍(2013年8月時点)。

サプライヤー協力会(DSC)総会

基本的な考え方

当社は、資本市場で適正な株価が形成されるように、適時、適切な情報開示とさまざまなIR活動を実施しています。

株主への還元

当社は、毎期の業績や今後の投資計画・手元資金の状況を勘案した上で、安定的配当の維持を基本に株主へ配当還元ができるよう努めています。

なお、内部留保資金については、今後の事業展開に備え、より一層の企業体質の強化・充実を図るための投資に充当しています。

■年間配当金、配当性向の推移

情報開示とコミュニケーション

適時開示

当社では、東京証券取引所が定める適時開示基準に則って、東京証券取引所へ適時開示を行っています。

証券アナリスト・機関投資家向けに定期的な説明会の実施

当社では、四半期決算ごとに証券アナリスト・機関投資家向けの決算説明会を実施しています。また、第2四半期・期末時の決算発表では、当社代表取締役が事業の状況などについて説明を行っています。

IR資料のホームページへの掲載

当社ホームページ内にIRページを設け、決算短信・有価証券報告書・アニュアルレポートなどを適時・適正に掲載しています。

詳しくは、IR情報をご覧ください。

■情報開示に関する担当部署と役割

担当部署		役割
グループCF(※)本部	オフィスサポートセンター	• 東京証券取引所への適時開示 • 決算短信/有価証券報告書などの提出
	グループCF(※)部	• コーポレートガバナンス報告書の発行
		• 証券アナリスト/機関投資家向け決算説明会などの実施

	広報室(東京)	• アニュアルレポートの作成

※ CF:Cross Function

基本的な考え方 ～機会均等と実力主義で社会に必要とされる人材を育てる～

当社は、「ダイハツらしい商品、サービス、仕事の仕方などの独自技術」を確立し、社会からなくてはならない存在感ある企業になるため、「機会均等の実現」「実力主義（※）の実現」を基本理念とする人事制度のもと、人材育成に取り組んでいます。

※「能力を発揮し成果につなげている人」を評価する姿勢。

人事制度・人材育成制度

「機会均等」「実力主義」の実現

自動車産業は、国内を含む先進国市場の成熟化と新興国市場の拡大を背景とした国際競争の一層の激化や環境関連規制の強化、国を超えた提携や再編など、厳しいビジネス環境にさらされています。そのため、当社は、2012年度に人事制度を抜本的に改定し、「機会均等」「実力主義」を基本理念とした人事制度を導入しています。新しい人事制度のもと、性別・職種などに関わりなく、一人ひとりが自ら考え、行動できる人材の育成を図っています。

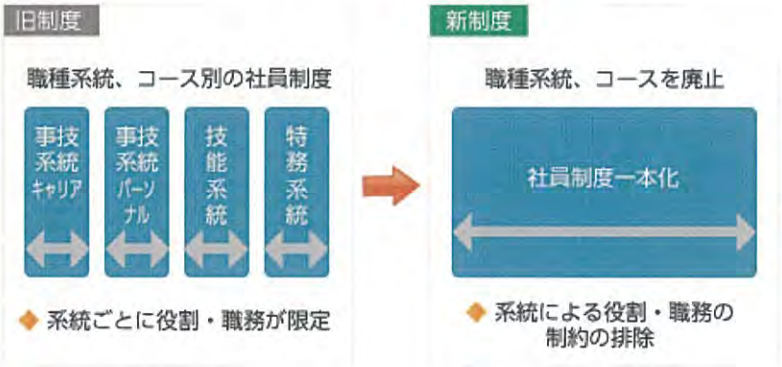
基本理念

● 実力、意欲のある人が、
「いつでも、誰でも、公平にチャレンジできる」機会均等の実現

● 職種系統、学歴、年齢などに関係なく、
「頑張って成果を上げた人に報いる」実力主義の実現

人事制度の特徴

・職種系統の廃止
入社時の学歴や働き方に応じて設定していた職種系統を廃止し、従業員一人ひとりの活動領域の拡大と成長を促進しています。



・評価制度の考え方
上司と部下の面談に基づいて、成果を生み出す行動（プロセス）を重視した評価を実施しています。

評価の公平性を担保

公正で納得性の高い評価を行い、人材育成を促進するには、評価制度そのものではなく、その運用や評価者の取組みが最も重要です。そのため、当社の人事制度における評価制度では、会社が求める人材を明確化した上で、「人材育成を促進する評価」「公正・納得感・メリハリのある評価」の2点を重視し、以下の取組みに力を入れています。

- 評価者教育の定期的な実施
- 評価結果とその理由、期待する行動/役割の本人へのフィードバック
- 多面評価（評価者である管理職への360度評価）

業務上必要な知識・技術の習得(OJT)

スタッフ系の新入社員に対し、約1年間の新入社員研修を設定しています。本研修は、入社時から、商品指向人材 (※)を目指し、 基礎教育に工場実習・販売実習を加えています。新入社員配属後には業務を覚え、職場に慣れるためにトレーナー制度を設けています。年齢の近い先輩をトレーナーにすることにより、仕事だけではなくさまざまな悩みを打ち明けることもでき、新入社員も早期にいきいきと働くことができています。

また、入社2年目のスタッフ系の全従業員を対象とした研究実習制度を設けています。実習では、自身の担当業務をテーマに取り上げ、仕事の進め方などの基本を身に付けるとともに、その成果をまとめた資料の作成、プレゼンテーション能力の向上を図ります。

※ 車全体を理解することにより、広い視野で良いクルマづくりができる人材。

さらなる知識・技術の習得を目指して(Off-JT)

従業員一人ひとりのスキルアップを実現するため、ビジネススキル・語学などの研修カリキュラムを設定しています。特に役職者に昇格する前の緊張感のある中で、問題解決や課題設定の教育を設定しているため、受講生の上司からは部下の仕事の質が向上したとの評価を得ています。

その他には、将来海外事業を牽引できる人材の育成を目標に、海外トレーニー制度を設けたり、語学を短期間で効率的に修得できる速習研修など、選抜型のカリキュラムも設定しています。

インドネシア大学
(語学留学講座)の卒業式

■全社教育体系

<table>
<tr><th>ランク</th><th>役職</th><th>スタッフ職</th><th>ライン職</th><th>共通</th><th>選抜</th><th>本部別</th></tr>
<tr><td>M3
(部長級)
M2
(次長級)</td><td>部長・室長級</td><td></td><td></td><td>部長級選抜研修
(実施時期検討中)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>M1
(課長級)</td><td>課長級</td><td></td><td></td><td>新任課長研修</td><td rowspan="6">英語演習研修</td><td rowspan="6">各本部別研修（部門で必要な知識）</td></tr>
<tr><td>C2
(係長級)</td><td>係長／主任</td><td>主任研修
(技術系社員のみ)</td><td>新任係長級研修</td><td>課長昇格
候補者研修
新任主任研修</td><td rowspan="2">海外トレーニー制度</td></tr>
<tr><td>C1</td><td rowspan="4">職長／副主任
一般</td><td></td><td>新任職長級研修</td><td>主任昇格
候補者研修</td></tr>
<tr><td>A3</td><td></td><td>C1昇格前研修
新任LE研修</td><td></td></tr>
<tr><td>A2</td><td rowspan="2">ビジネス
プロセス研修
(実施時期検討中)</td><td>LE任命前研修
昇格1年目研修</td><td></td></tr>
<tr><td>A1</td><td>2年目研修</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">新入社員</td><td>新入社員研修</td><td>新入社員研修</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

基本的な考え方 ～個性と人権を尊重し能力を最大限に発揮できるように～

当社は、ダイハツグループCSR基本方針に基づき、性別・国籍・年齢などに拘わらず従業員一人ひとりの個性と人権を尊重しつつ、その能力や創造力を発揮できるような風土づくりを進めています。それによって、ゆとりと豊かさと誇りに満ちた企業グループが実現できるよう目指しています。

人権尊重の意識を高めるために

入社時・昇格時に研修を実施

社会人として、あるいはその役割に応じて必要な人権に関する知識・意識の向上を図るため、入社時・昇格時には対象とする従業員に対して、研修を実施しています。

啓発活動の実施

常日頃から人権に関する意識高揚のため、月1回、さまざまな人権に関する内容をテーマにした「人権メッセージ」を全従業員に向けて発信しています。また、「人権週間」に合わせ、全従業員から人権標語を募集し、選考作品を表彰するなどの取組みを通じて、人権について考えるきっかけづくりも設けています。2013年度は、10,210作品が集まりました。

雇用の状況

2014年入社の正規従業員採用は、中長期的に育成を図る新卒採用と、重点業務推進に即戦力となる経験者採用をバランスよく実施しました。また、今後の景気回復や需要増を想定し正規従業員の採用人数を増やしました。

■従業員数(単体、2014年3月末現在)

	管理職(※1)			一般従業員						合計(※2)		
				スタッフ職			ライン職			計			
	男	女	計	男	女	計	男	女	計		男	女	計
人員数	1,232	14	1,246	4,224	682	4,906	5,934	136	6,070	10,976	11,390	832	12,222
平均年齢	49.3	47.4	49.3	37.6	36.8	37.5	35.7	27.1	35.5	36.3	37.7	35.4	37.5
平均勤続	25.8	23.9	25.8	14.8	15.0	14.8	15.7	9.0	15.5	15.2	16.3	14.2	16.2

※1 管理職の女性比率1.1%

※2 女性比率6.8%

■外国人従業員比率(単体、2014年3月末現在)

	従業員数(人)	内外国人(人)	外国人比率(%)
男性	11,390	34	0.3
女性	832	9	1.1
合計	12,222	43	0.4

■外国人従業員数内訳(単体、2014年3月末現在)

	中国	韓国	インドネシア	マレーシア	他
男性	15	6	5	5	3
女性	8	0	1	0	0

合計	23	6	6	5	3

■定期採用者数推移(単体)

入社年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
男性	272	94	35	77	160
女性	39	9	8	18	10
合計	311	103	43	95	170

※ 各年の4月時点での定期採用者数。

ワークライフバランスの促進

当社は、多様で有能な人材がより積極的に活躍できる働きやすい職場を目指し、育児・介護などの事情を抱えながら働く従業員の支援を含め、環境面や制度面での充実や見直しを図っています。

■育児・介護に関する制度

制度名	内容
育児休職	子の満2歳の誕生日までを限度に休職可
短時間勤務制度(育児)	小学校4年生修了までの子を養育する場合、1日当たり4時間または6時間の勤務を認める
子の看護休暇	小学校4年生修了までの子1人につき5日、最大10日まで取得可
介護休職	家族介護をする場合、介護必要家族1人につき通算1年を限度に休職可
短時間勤務制度(介護)	家族介護をする場合、1日当たり4時間または6時間の勤務を認める
両立支援再雇用制度	介護または配偶者の転勤のために退職する場合、再雇用を認める

■休職・短時間勤務の利用状況(2013年度)

	休職		短時間勤務	
	育児	介護	育児	介護
男性	5	0	0	0
女性	48	0	47	1
合計	53	0	47	1

女性の活躍推進

当社は、2008年度に「ワークライフバランス推進室」を設置し、仕事と家庭の両立支援制度の拡充、ロールモデル提示などの啓発活動、キャリア形成支援などの女性活躍推進に取り組んできました。また、2012年度には、「機会均等」「実力主義」を基本理念とする新しい人事制度を導入し、女性の活躍を支援してきました。結果として2013年度の女性管理職比率は、1.1%と2008年度の0.98%から向上しました。

引き続き、働きやすい職場環境づくりに努めることで、女性の活躍を着実に推進していきます。

PICK UP 女性のための、女性によるクルマづくり「ココかわプロジェクト」

2013年10月、女性のお客様が約9割を占める「ミラ ココア」のマイナーチェンジ(2014年8月実施)に向けて、社内のデザイン、用品、営業、調達部門の女性従業員による「ココかわ(※)プロジェクト」を発足しました。

女性の感性に訴える「かわいい」クルマを実現するため、ココかわプロジェクトを通して、用品開発やカタログ製作を推進しました。その結果、女性ならではの「かわいい」を積極的に発信しています。また各販売会社の女性従業員も「ココかわプロジェクト」メンバーとして地域特別仕様車を企画し、全国11エリアで各地域のお客様のニーズを捉えた21パターンの特別なココアを、「かわいい」クルマとして、お客様にお届けしています。

※「ミラ ココア ＝ かわいい」と、商品としての「ココがかわいい」、各地域で「ココがかわいい」という思いをこめた略称。

詳しくは、「ココかわプロジェクト スペシャルサイト」をご覧ください。

定年後再雇用制度

60歳の定年を迎えた以降も就労を希望される従業員に対して、高い技術と豊富な経験を引き続き社内で発揮頂くため、65歳までの定年後再雇用制度を設けています。

■再雇用率(※)推移

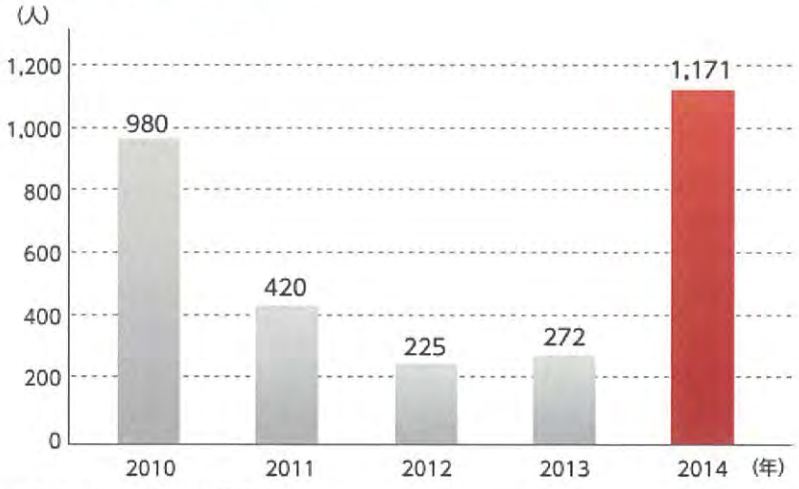
2012年度	2013年度
51%	64%

※ 再雇用率＝再雇用者/定年者×100

期間従業員の雇用

期間従業員の雇用については、公正な採用・契約を行うとともに、一定の条件を満たした希望者については、職場推薦を経て正規従業員登用への受験資格を持つことができる制度を設けています。2013年度は、43名を正規従業員として登用しました。

■期間従業員の在籍者数推移



※ 各年の4月時点の在籍者数。

障がい者雇用

当社は、長期にわたり、障がいのある方の雇用促進に取り組み、2014年12月現在の障害者雇用率は、2.01%となっています(法定雇用率は2%)。引き続き、働きやすい職場環境を整えるとともに、雇用促進を図っていきます。

基本的な考え方 ～従業員の安全と健康は企業活動の基盤～

当社は、従業員の安全と健康の確保は、企業活動の基盤であり、最も重要なものの一つであると考えています。そして、安全衛生の3要素である「人」「物」「管理」がいずれも欠けてはならないという観点から、「安全に強い人づくり」「設備や取り扱う材料の安全対策」「きめこまかい安全管理」を進めています。

また、従業員がいきいきと働くために、心身の健康はとても大切です。その支援として、健康診断・生活指導・健康相談・メンタルヘルス研修・職場復帰支援プログラムなどを行っています。

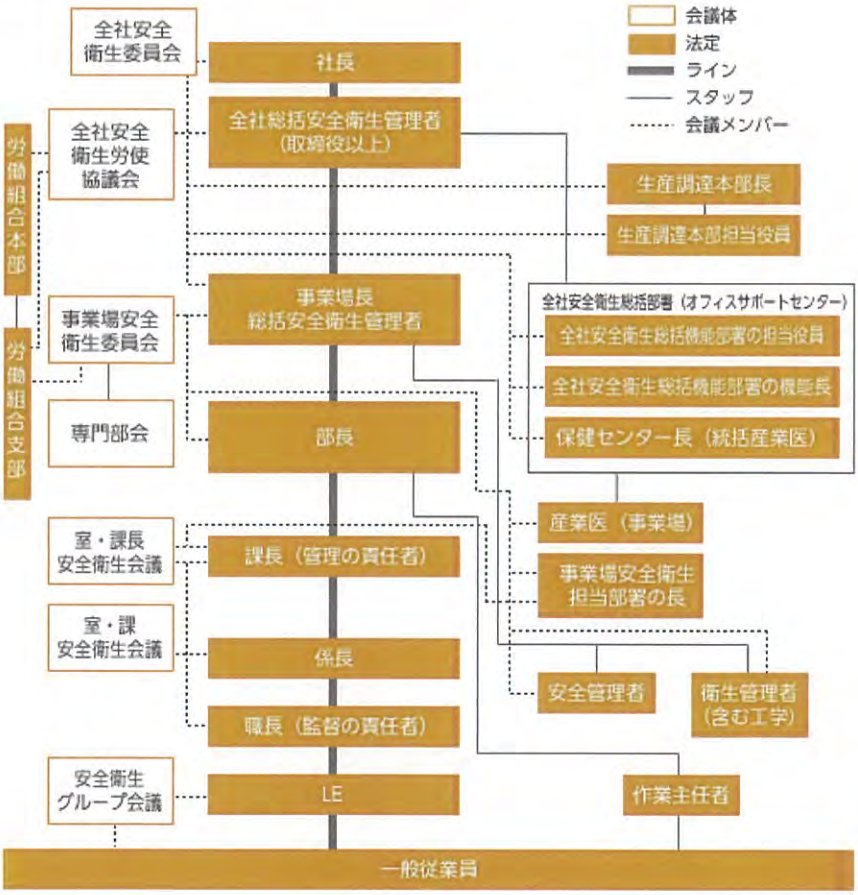
これらを通じて、従業員一人ひとりが自己の健康管理に努めることを推進しています。

安全衛生管理組織とマネジメントシステム

当社は、社内規定で安全衛生管理組織を定め、各級管理者による適切な安全管理や運用を行っています。

また、安全衛生管理水準の継続的な向上を目指し、労働安全衛生マネジメントシステムの構築を進めています。マネジメントシステムでは、法令や社内規定を遵守することはもとより、定期的な内部監査や危険な作業のリスクアセスメントによる作業の安全化に取り組んでいます。先行してマネジメントシステムを推進した一部の事業所では、豊田安全衛生マネジメント(株)による労働安全衛生マネジメントシステムの認証を2008年12月に取得しました。

■安全衛生管理組織図



安全成績

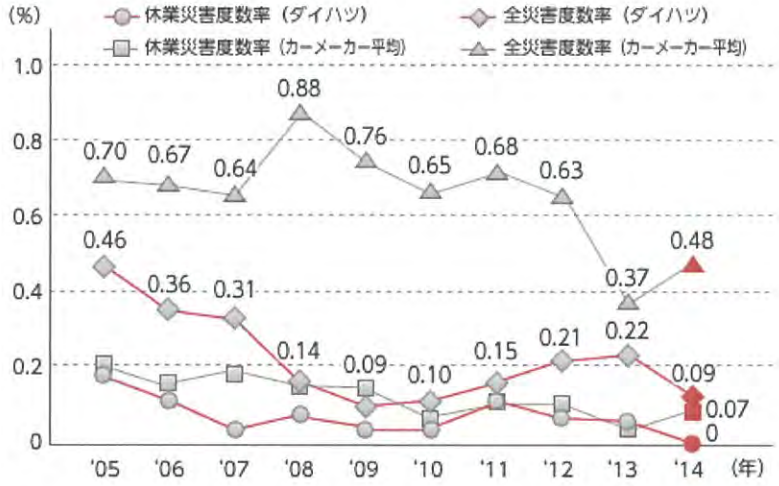
図は、当社労働災害の発生状況を(一社)日本自動車工業会に所属するカーメーカー14社(平均値)と災害度数率(※1)で比較したものです。

当社の全災害度数率は、減少傾向で推移してきましたが、2010年以降は増加に転じました。災害が増加した要因として考えられた「人の安全に対する意識の低下」や「管理監督者が果たすべき安全の役割遂行の不十分な点」に対する緊急対応策(※2)の2013年後半からの全社展開により、再び災害発生は減少に向かっています。成果につながった緊急対応策は、今後も継続的に推進していきます。

※1 災害度数率 ＝ 災害件数/年間労働時間×1,000,000
「全災害」とは、休業以上の災害に不休災害を加えたもの。

※2 朝礼での安全意識高揚の啓発活動、監督者による作業観察の頻度向上などの対策。

■労働災害発生状況(災害度数率の推移)



安全衛生教育

新入社員や管理・監督者への昇格者、また、危険性や有害性が懸念される業務に従事する従業員への安全衛生教育を規定として定め、行っています。

また、労働安全衛生法で定められた危険性の高い業務以外にも、社内独自に定めた業務も加えて、教育を修了した有資格者だけがその業務に従事することができる「指名業務制度」を運用しています。

安全衛生教育

危険源そのものを取り除く本質安全化活動

当社は、事故や災害の可能性が高いとされる生産現場を中心に、本質安全化(※)の3本柱活動を進めています。この活動は、安全衛生の長期的な取組みとして、年々内容を進化・充実させながら進めています。

異常は止める文化の構築

製造現場で起こるさまざまな異常に対して、発生状況を「見える化」することで、異常が発生する根本原因を究明し、異常そのものの発生源対策の取組みにより「異常ゼロの生産ライン」を目指す活動。

人と車両の分離

特に重篤な災害になりやすいフォークリフトによる運搬について、運搬方法を他の安全な方法に変えたり、人が作業するエリアにフォークリフトを近づけないための工夫や人が安全に歩くことができる歩行帯を整備するなどの活動。

ルールの遵守

ルールを守る人づくりをねらいに、社内の各所に設置された「安全道場」に全員が入門して訓練を受け、「安全人間」に認定する制度を導入。また、安全道場や職場には

「危険の体感コーナー」を設置し、はさまれや感電などの危険を学ぶ場を設置。

※ 材料や設備などの危険源そのものを取り除くことや、危害の大きさを低減させることにより、安全を確保する方策を取ること。

協力会社の方々の安全確保

当社の従業員だけでなく、構内で建物の建設や補修工事、設備の清掃やメンテナンス工事などを請け負って頂いている協力会社の方々も含めて、労働災害の防止活動を行っています。

火災や高い場所からの墜落など、ひとたび事故が起こると重大な結果に結び付きやすいこれらの工事に対しては、構内工事での安全に関する規定を定めて、「危険な方法で作業が行われていないか」をパトロールで確認するなど、工事の安全確保に努めています。

健康診断とフォローアップ

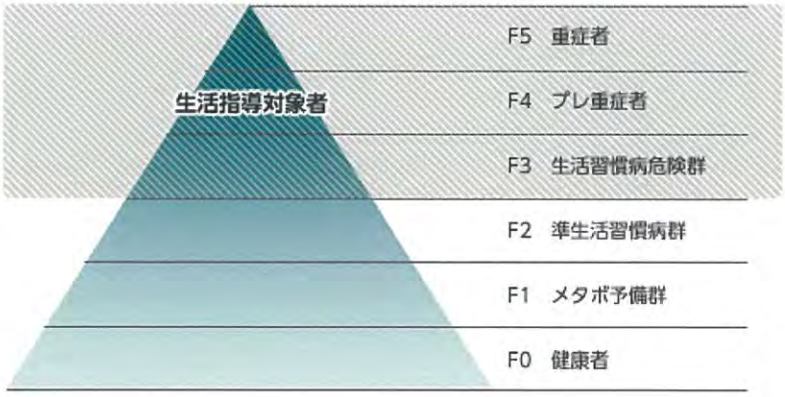
従業員の健康管理のために労働安全衛生法に基づいた健康診断を全従業員に実施し、健診結果に基づいたフォローアップを行っています。また、長時間勤務者検診・特殊検診（有機溶剤など、有害物質を扱う作業者の検診）も実施しています。

定期健康診断

毎年誕生月に行う定期健康診断を自己の健康を振り返る機会とし、36歳から4年ごとの定期健康診断は「節目健診」として、生活習慣病対策に重点を置いて実施しています。
食事・運動などの健康教育に加え、当日の健診結果を踏まえた健康相談・生活指導を行っています。

生活指導

定期健康診断の結果により、受診者を6段階の健康状態に分けて、重症者、プレ重症者、生活習慣病危険群の該当者に対してメタボリックシンドロームの改善に重点を置いて生活指導を行っています。



こころの健康づくりを支援

メンタルヘルス研修

1988年度から、管理監督者を対象としたメンタルヘルス研修を実施しています。傾聴、アサーション（※）などでコミュニケーションスキルの向上を目指し、メンタルヘルス不調者を出さないよう取り組んでいます。

2010年度には、「セルフケアマニュアル」を全従業員に配布しました。また、新入社員を対象としたセルフケア研修も実施しています。

※ より良い人間関係を構築するためのコミュニケーションスキルの一つで、自分の伝えたいことを上手に相手に伝えること。

メンタルヘルス

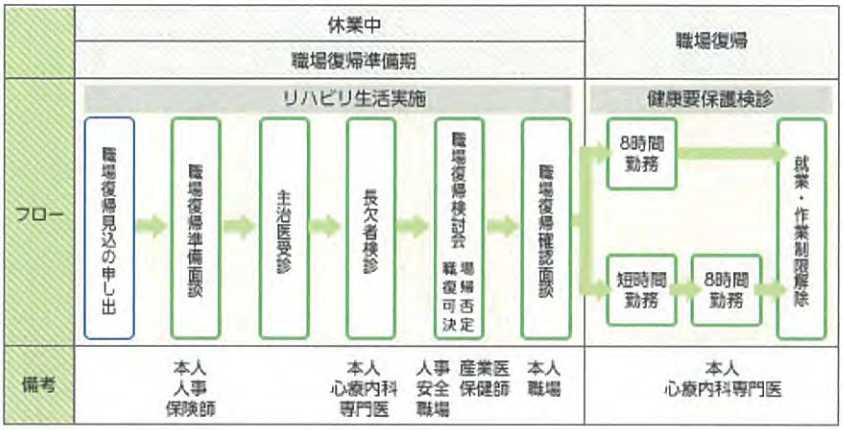
メンタルヘルス相談

セルフケア
マニュアル

保健師によるメンタル相談活動を本人だけでなく、上司・安全衛生担当者も対象に入れ、展開しています。監督者対象のメンタルヘルス研修による啓発の結果、上司・安全衛生担当者による相談窓口の活用も増えてきています。メンタル相談は、セルフケアや早期受診につながり、メンタルヘルスの悪化防止に役立っています。また「何かあったら相談できる」という従業員の安心感にもつながっています。

職場復帰プログラム

2010年度より、職場復帰支援プログラムを開始し、復帰後に再度メンタルヘルス不調に陥らないよう取り組んでいます。健康要保護検診にて、短時間勤務への時間変更・就業制限・作業制限の付与や健康相談を行っています。



基本的な考え方

当社は、「社会との共生」を基本とし、地域社会・国際社会から「共感」と「信頼」を得られる社会貢献活動に取り組んでいます。また、スモールカーを主要商品とする当社ならではの社会貢献活動の充実を図っています。

自動車文化・ものづくり文化の継承

暮らしの真ん中でクルマを考える～ヒューモビリティワールド

クルマが、人々の暮らしにどのように役立っているのかをお伝えするために、2007年度に「ヒューモビリティワールド～人とクルマの発見ワールド」を開館しました。本施設は、歴代のダイハツ車をご覧頂けるだけでなく、環境問題や安全性の取組みやものづくりの楽しさに触れることができる施設となっています。

また、「くらしの真ん中でクルマを考える」をコンセプトに2015年1月には改装を行い、当社技術への理解・関心を高めて頂くことを狙いに体験型装置の設置なども始めました。

近隣の小学校や一般のお客様に見学頂いており、2013年度の来館者数は、約3万6,000人となりました。

1950年代の暮らしを
再現した空間で車両を展示

「ヒューモビリティワールド」への見学のお申し込みや詳しい情報については、こちらをご覧ください。

関西唯一の自動車工場見学

本社（池田）工場と滋賀（竜王）工場では、小学生を対象とした工場見学を実施しています。軽自動車などの生産の様子をわかりやすくご案内しています。2013年度は、428校に見学頂きました。

「工場見学」のお申し込みについては、こちらをご覧ください。

生産ラインの様子

スポーツ振興

ダイハツ陸上競技部

スポーツ振興を目的に、1988年にダイハツ陸上競技部を創部しました。陸上競技を通じて、感動と勇気を与え、スポーツの普及および振興に貢献しています。

2013年度は、実業団女子駅伝西日本大会を予選1位で通過し、全日本実業団対抗女子駅伝では、4位に入賞しました。また、2014年度は、10月に韓国仁川広域市で開催された「第17回アジア競技大会」において、木﨑選手が2時間25分50秒で銀メダルを獲得しました。さらに、10月の実業団女子駅伝西日本大会を大会新の2位で通過し、12月の全日本実業団対抗女子駅伝では準優勝と過去最高順位となる成績を収めました。

ダイハツ陸上競技部メンバー

インドネシアでの活動

Posyandu（地域保健センター）への貢献

当社のインドネシアにある子会社アストラ・ダイハツ・モーター（株）（以下、ADM）は、インドネシア地方政府（Health Department）と組み、乳幼児健診・予防接種を行うPosyandu（以下、地域保健センター）の建設と健康保全や衛生改善などの啓発活動に従事する地域ボランティアへのトレーニングを支援しています。インドネシア地

方政府によるこの活動は、14の都市における105の地域保健センターにて実施されており、ADMは、2012年度よりこの活動に賛同し、母子の健康と地域保健センターのサービス向上に貢献しています。

西スマトラでの地域保健センター支援イベントにて

銀メダルを獲得した木﨑選手

ウミガメ保護への支援

ADMは、ウミガメ保護活動に取り組んでいます。この活動は、バリ島の3地域、ジャワ島西部の2地域、ボルネオ島東部、ジャワ島東部およびスマトラ島ランプン州など、インドネシア各地に及んでいます。これらの保護活動は、地元住民によるウミガメの卵の捕獲防止を目的に始まったもので、2013年までに約11万個の卵を保護しました。今後も活動を継続していきます。

産卵したウミガメを放流する様子

マレーシアでの活動

プロドゥア　エコチャレンジ2013の実施

プロドゥア(※)は、マレーシアの大学生のクルマに関する設計、エンジニアリング面とマーケティング面の知識向上を目的としたエコチャレンジを実施しています。学生たちは、エコカーレースを通して、環境に優しい低燃費で車を走らせる技能を競い合います。また、車両展示では、アッパーボディーを改造した「Myvi UK」(1.3L)の魅力を競い合いました。2013年は、12月12日から3日間開催され、9大学から約1,600人が参加しました。

※ 当社出資のマレーシアにおける製造・販売関係会社の総称

エコチャレンジ

チャリティマラソンの実施

プロドゥアは、創立20周年記念の一環として、2013年6月にチャリティマラソンをプトラジャヤ(※1)で開催しました。マラソンでは、5km、10km、15kmの3つの距離のコースが設けられ、子どもから大人までの幅広い年齢層の約3,000人が参加しました。

プロドゥアは、マラソン参加者および協賛企業から総額20万マレーシアリンギ(約600万円)(※2)を集め、4つの慈善団体(癌や心臓病を患う患者団体や、医療および人道支援団体、ならびに児童福祉団体)に各5万マレーシアリンギ(約150万円)を寄付しました。

チャリティマラソン

※1 首都クアラルンプール近郊の都市
※2 マレーシアリンギと日本円の為替レートは1マレーシアリンギ＝30円(2013年平均為替にて)

プロドゥア　ユース トレーニング プログラム(PYTP)

プロドゥアでは、自動車業界を志向する学生を対象にしたアフターサービス研修プログラムを1999年から実施しています。6カ月間の基礎研修には、政府公認の整備科目も含まれています。2013年6月から12月の間、約40人が参加しました。

プロドゥアは、研修修了生へ同社サービスセンターでの職に就く機会を提供することで、若年層への雇用機会創出に貢献して

います。

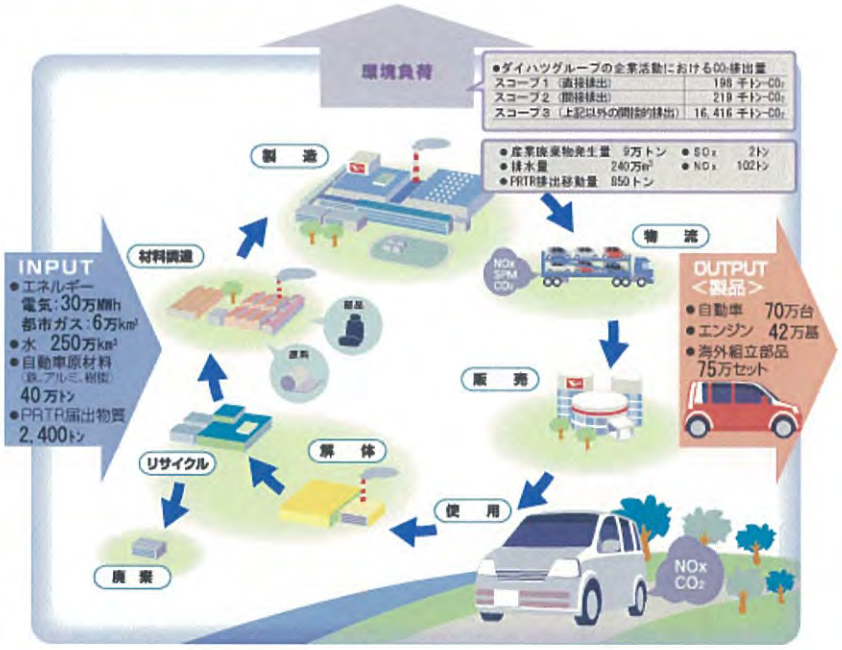
アフターサービス研修
プログラムの認定式

企業活動と環境影響 | 環境取組みプラン | 環境推進体制 | 環境教育・啓発 | 環境会計 | LCA（ライフサイクルアセスメント）

企業活動によって発生する環境負荷の概要

当社グループは、企業活動における物質やエネルギーなどのインプット、アウトプットを把握し、環境負荷低減に努めています。

■クルマの生産から廃棄までの間に発生する環境への影響



目指す社会	企業活動分野	素材製造・部品調達	車両製造	物流	使用（走行）	販売・サービス	廃棄・リサイクル
	低炭素社会の構築	素材製造時のエネルギー使用によるCO_2排出 部品製造によるエネルギー使用によるCO_2排出	製造ラインでのエネルギー使用によるCO_2排出 フロンガス充填時の漏洩による温暖化	輸送トラックの化石燃料使用によるCO_2排出	走行時のガソリンの燃焼によるCO_2排出	フロンガス漏洩による温暖化	フロンガス漏洩による温暖化 解体、破砕工程でのエネルギー使用によるCO_2排出
	循環型社会の構築	廃棄物の排出 水資源の使用	廃棄物の排出 水資源の使用	梱包資材の使用、廃棄		ダイヤ、バッテリー、オイルなどの交換による廃棄物の発生	ASRをサーマルリサイクルし残渣を埋立処分
	環境保全と自然共生社会の構築	水質汚濁物質の排出 水系、土壌への化学物質の排出 NOx、SOxの排出	水系、土壌への水質汚濁物質・化学物質の排出 暖房機などからのNOx、SOx排出 塗装設備などからのVOC、化学物質の排出 操業時の振動、騒音	NOx、SOx、PMの排出 走行時の騒音、振動	NOx、SOxの排出 車室内VOCによる健康被害 製品含有化学物質による環境汚染 走行時の車外騒音、振動	フロンガス漏洩によるオゾン層破壊	フロンガス漏洩によるオゾン層破壊 液・油類漏洩による水、土壌汚染 重金属による土壌汚染 エアバッグ暴発事故による人的被害

環境取組みプラン

ダイハツ環境取組みプランは、長期の取組みを見据えた環境活動の中で、5年毎の環境への取組みをまとめ、活動内容と目標を定めています。
また、5年毎にまとめと評価を行い、活動を見直します。
環境取組みプランの項目は「低炭素社会の構築」「循環型社会の構築」「環境保全と自然共生社会の構築」に「環境経営（マネジメント）」を加えた4項目で構成されています。

ダイハツ環境マーク

基本理念

私たちダイハツグループは、クルマづくりにおいて企画から廃棄までの全ての段階において、環境負荷の低減と環境問題の改善に積極的に取り組み、持続可能な社会を目指します。
また、その取組み内容を国内外のステークホルダーと共有し、連携して社会貢献に取り組みます。

※ この取組みはトヨタグループの一員として「トヨタ地球環境憲章」を共有し、推進します。

第6次ダイハツ環境取組みプラン2016～2020年度

ダイハツは、2016～2020年度に実施すべき内容を明確にした「第6次ダイハツ環境取組みプラン」を策定しました。
第6次プランでは、2020年度までの環境活動の方向を定め、取り組むべき内容を明確にいたしました。これまでの環境取組みに加え、特に生物多様性保全や森林資源の循環利用の推進等を実施することで、社会への貢献・社会との連携を進めていきます。

第6次ダイハツ
環境取組みプラン
2016～2020年度

<第5次>ダイハツ環境取組みプラン2011～2015年度（PDF：330KB）
当社のビジネスモデルと整合をとる形で具体的な実施事項の一部見直しを行いました。

ダイハツ環境取組み報告2014年度（PDF：340KB）
2014年度版に更新しました。

<第5次>ダイハツ
環境取組みプラン
2011～2015年度

<トヨタ地球環境憲章>

Ⅰ. 基本方針

1. 豊かな21世紀社会への貢献

豊かな21世紀社会へ貢献するため、環境との調和ある成長を目指し、事業活動の全ての領域を通じて、ゼロエミッションに挑戦します。

2. 環境技術の追求

環境技術のあらゆる可能性を追求し、環境と経済の両立を実現する新技術の開発と定着に取り組みます。

3. 自主的な取り組み

未然防止の徹底と法基準の遵守に努めることはもとより、地球規模、及び各国・各地域の環境課題を踏まえた自主的な改善計画を策定し、継続的な取り組みを推進していきます。

4. 社会との連携・協力

関係会社や関連産業との協力はもとより、政府、自治体を始め、環境保全に関わる社会の幅広い層との連携・協力関係を構築していきます。

企業活動と環境影響 | 環境取組みプラン | 環境推進体制 | 環境教育・啓発 | 環境会計 | LCA（ライフサイクルアセスメント）

推進体制

全社環境会議

環境担当役員を議長・各本部長をメンバーとする「全社環境会議」のもと、グループ全体の製品開発から生産、販売、サービスに至る環境課題の解決に取り組んでいます。

■環境経営推進体制

※ CF：Cross Function

ISO14001に基づく環境保全活動

ISO14001に基づく環境マネジメントシステム（EMS）の構築・運用と外部認証取得を1998年度に京都工場から始めました。2000年度には、当社のすべての生産工場において、ISO14001のEMS認証取得を完了し、更新・維持しています。

認証を取得した事業所では、EMSのPDCAサイクルをまわし、日常管理の中で環境事故・苦情の未然防止と法令遵守に努めています。当社では2013年度における環境に関する事故・苦情・法令違反はありませんでした。

また、環境マネジメントシステムは、外部認証機関による定期・更新審査とは別に、環境室と各工場が自ら行う「内部環境監査」により、監査しています。「内部環境監査」では、（一社）産業環境管理協会の環境主任審査員、環境審査員の資格を持ち、経営層から「社内環境監査員」に任命された従業員が、外部審査以上の厳正な監査を行っています。

■環境に関する事故・苦情・法令違反（2013年度）

- 事故：0件
- 苦情：0件
- 法令違反：0件

グループ会社での環境保全活動

ダイハツグループの連結環境マネジメント

当社の企業活動によって生じる環境負荷は、子会社やサプライヤーも含んでおり、グループ全体での環境保全活動を実施する必要があります。資本関係と業種により、関係する会社を下表のようにグループ分けし、ダイハツグループ全体の環境面でのマネジメントを推進しています。

■連結環境マネジメントの対象会社

分類	資本関係	業種		対象会社数		理念共有	環境データ集約/開示
				国内	海外		
環境連結対象会社	子会社	生産	自動車	5	4	共有	集約/開示
		非生産	販売	34	0		
			その他	6	0		

環境マネジメントシステム構築の支援

環境連結対象の生産会社はもとより、出資会社および重点生産会社に対しても環境マネジメントシステム（ISO14001）の導入を推奨し、要請があれば認証取得の支援をしています。2013年度時点で、国内環境連結対象会社の生産子会社すべてが認証を取得し、更新・維持しています。

また、海外の生産子会社のISO14001導入についても、支援を実施しています。

基本的な考え方 ～環境意識の高い人づくりを目的に、体系的な環境教育を推進～

当社の環境教育は、従業員一人ひとりが環境保全活動への知識と理解を深め、自ら進んで行動する「環境意識の高い人づくり」を目的とし、従業員の業務内容に応じた体系的な環境教育を行っています。

新入社員や一般従業員を対象とした「一般教育」では、各自の仕事と環境との関わり・責務を各事業所の教育担当者が中心となって教育し、日々の業務に活かします。

また、当社の環境取組みを推進する従業員に対しては、順法研修または関連法規教育、環境審査員・内部環境監査員教育、専門家教育を行っています。

また、環境月間行事などさまざまな活動を通じて、全従業員を対象とした意識啓発を行っています。

各事業場での教育

各事業場の教育担当者は、法令順守、環境負荷低減、事故の未然防止を目的に、実務にそった内容の教育を計画的に実施しています。滋賀（竜王）工場では、「環境道場」を設置し、実態を実感する教材で従業員の環境への理解を深める教育を推進しています。

環境道場（滋賀（竜王）工場）

■事業場内教育の実績（2013年度）…対象者全員への教育を完了。

内容	人数
受入教育	4,426名
一般教育	5,801名
請負者などへの教育	1,250名

専門教育の実施

環境マネジメント教育

内部監査で監査を務める環境室や各事業所の環境保全事務局に所属する従業員は、外部のISO14001審査員研修コースを受講しています。ISO14001認証を受けている事業所の管理者層には、当社オリジナルのISO14001マネジメントについての研修を行っています。

順法研修

環境実務の担当者を対象に、順法に関する教育を、外部講師の招聘も含めて実施
しています。環境関連法の要求事項に対する理解を深めることで、確実な法令対応を行えるようにしています。

■専門教育の実績（2013年度）

内容	参加人数
環境マネジメント研修会	63名

順法研修会

順法研修会	109名

■社外資格取得(2013年度)

内容	人数
環境主任審査員	3名
環境審査員	2名
環境審査員補	4名

環境月間における呼びかけ

ダイハツグループとして、毎年6月に環境月間活動を実施しています。2014年度は、「経営層からのメッセージ」として、次の事を従業員に呼びかけました。

- 環境事故や汚染の予防をすることは近隣の皆様だけでなく、多種多様な生物の生態系を守る活動であること
- 省エネルギーの取組みは将来の低炭素社会への実現につながる活動であること

また、「職場の省エネ・家庭の節電」をテーマに、環境月間ポスターの掲示や環境標語の募集も行いました。

2014年度 環境月間 社長メッセージ

「お客様から選ばれるダイハツグループを目指そう！」

6月5日は国連が定める「世界環境デー」、6月は環境省主唱の「環境月間」です。
ダイハツグループでもこれに呼応し、今年もグループ各社全員の環境意識の高揚を狙った取り組みを進めていきます。

さて、私は今年の年度方針で「お客様に一番近い会社として信頼され、お客様から選ばれるダイハツグループを目指そう」と宣言しました。
そのためには環境に対しても「真摯に取り組む善良な企業グループ」であるべきだと私は考えます。

これにはまず、企業市民として法や条例を順守し、環境事故、汚染を徹底して予防することで、近隣の方々に絶対にご迷惑をお掛けしないこと。
次に、製品の環境性能をあげることや工場の省エネルギー、資源の有効利用を進め、他社を凌駕することが必要です。
これはグループ全ての皆さんに、いま正に取り組んで頂いている活動そのものです。

一方、少し視野を広げてこの活動を捉えてみますと、環境事故や汚染の予防は、近隣の皆様のさらに向こうにある河川や湖沼、海洋に棲む多種多様な生物の生態系を守る活動であり、また省エネルギーの取り組みは目前の電力逼迫への対策だけでなく、将来の低炭素社会への実現につながる活動でもあります。

今、お客様は「企業は省エネルギーや環境配慮の活動を行って当たり前だ」と考えていらっしゃいます。
つまり、この活動を当たり前のこととして当たり前に行動できること、また、着実に進めていくことこそが、我々ダイハツグループがお客様に認めて頂くための第一歩なのです。

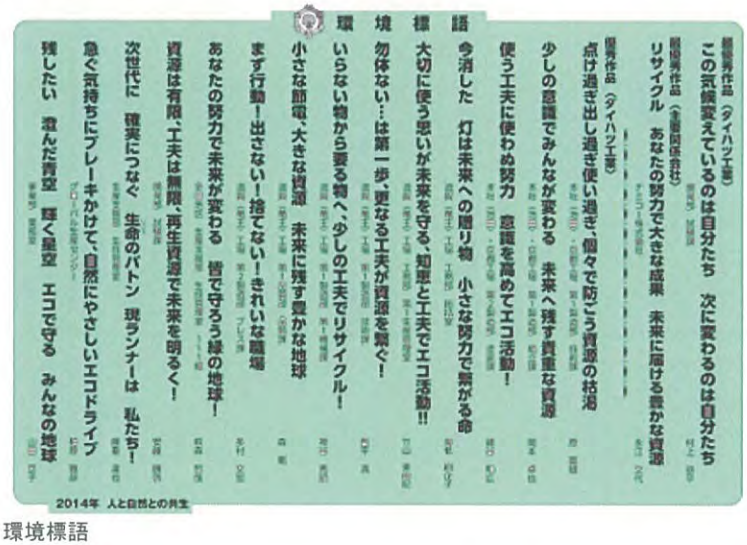
生き残りをかけ「軽の本質・本流を追求」していく中で、環境への取り組みも 例外ではありません。ダイハツらしい取り組みを、従来の倍のスピードで実行できるよう、仕事のやり方の変革が必要です。
環境月間に際し、ダイハツグループの一人ひとりが自分の業務と環境とのつながりを意識し、環境に配慮した活動を行うことでお客様に最も近い会社になれるよう、自分の業務の改革をやり切りましょう。

以上

2014年6月5日
取締役 社長 三井 正則

経営層からのメッセージ

環境月間ポスター



環境標語

環境会計

当社は、環境保全に関する投資を効率よく継続していくために、1999年度より環境会計を導入しました。環境省の「環境会計ガイドライン」を基に、環境コストと経済効果の集計基準を策定し、毎年同じ基準で集計しています。

2013年度の環境コストは、2012年度比12%増加し、約122億円となりました。研究開発費用の増加や集塵機など環境設備の更新・最新化が主な要因です。

■環境会計

環境省ガイドライン分類項目		環境コスト(億円)			
		2012年度		2013年度	
		投資	費用	投資	費用
(1)事業エリア内コスト	1.公害防止コスト	1.4	12.5	2.4	14.8
	2.地球環境保全コスト	1.2	3.4	2.0	3.8
	3.資源循環コスト	0.3	5.4	0.6	5.6
(2)上流・下流コスト		0.0	0.0	0.0	0.0
(3)管理活動コスト		0.1	7.8	0.2	7.9
(4)研究開発コスト		7.8	68.8	3.9	80.5
(5)社会活動コスト		0.0	0.0	0.0	0.0
(6)環境損傷コスト		0.0	0.0	0.0	0.0
合計		10.8	97.9	9.1 (−16%)	112.6 (+15%)
		108.7		121.7(+12%)	

※ 対象範囲:ダイハツ工業株式会社(単独)

※ 集計期間:2013年4月～2014年3月

■環境会計の推移

(百万円)
費用
投資
150
100
50
0
124
112
99
98
113
12
17
18
11
9
2009
2010
2011
2012
2013
(年度)

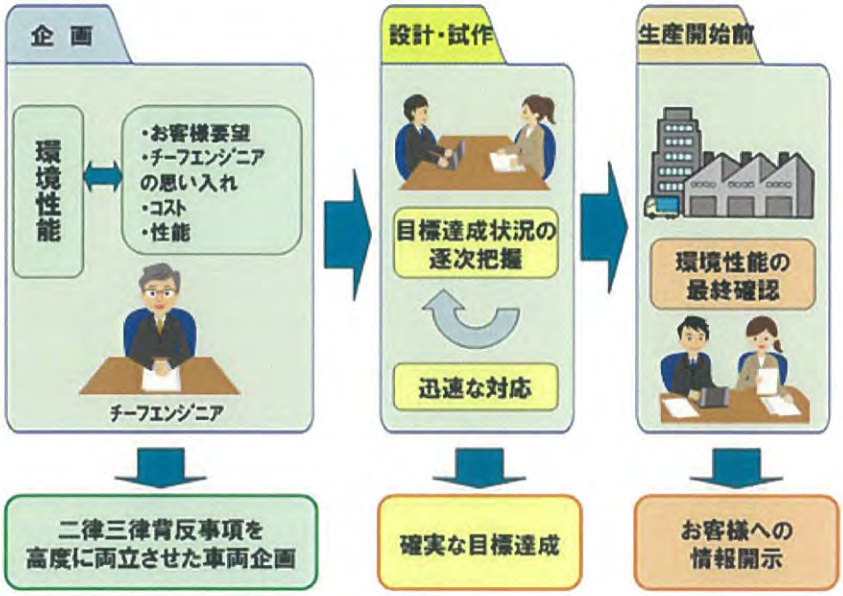
基本的な考え方 ～クルマの一生を通して環境負荷を評価～

当社は、2006年からEco-VAS（※1）を導入し、環境負荷物質、リサイクル、LCA（※2）などの6つの環境目標（※3）を設定して開発を進めています。

LCAでは素材製造から生産、走行、廃棄に至るライフサイクルすべてにおけるエネルギー使用量や、CO_2などの環境への排出を評価し、削減に努めています。

※1 Eco-Vehicle Assessment System（自動車環境総合評価システム）
※2 Life Cycle Assessment
※3 燃費・排ガス・騒音・リサイクル性・環境負荷物質・LCA値

■Eco-VASの概要

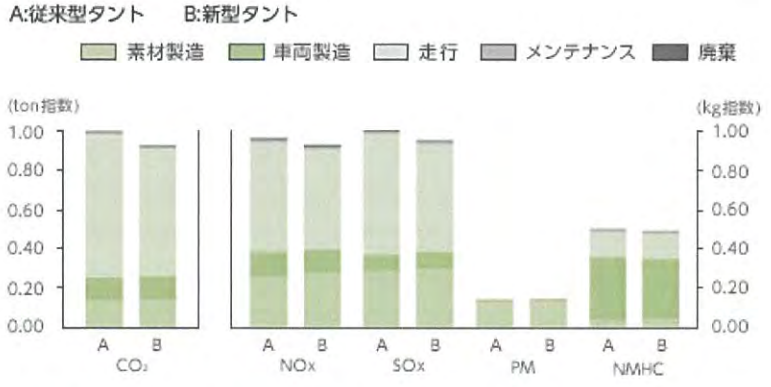


2013年度のLCA実施結果

2013年度にフルモデルチェンジした「タント」についてLCAを実施しました。

■LCAの実施結果

A:従来型タント　B:新型タント



NMHC:非メタン炭化水素（Non Methane Hydrocarbons）

PM:粒子状物質（Particulate Matter）
SOx:硫黄酸化物（Sulfur Oxide）
NOx:窒素酸化物（Nitrogen Oxide）

※ 自動車の生涯走行距離10万km（10年）を、JC08モードで走行した場合の結果。
※ 当社ではLCAにより相対的な環境メリットを確認することを目的としているため、評価結果は指数で表示。また、CO_2はtonレベル、それ以外の項目はkgレベルで排出されるので、指数を別に表示。

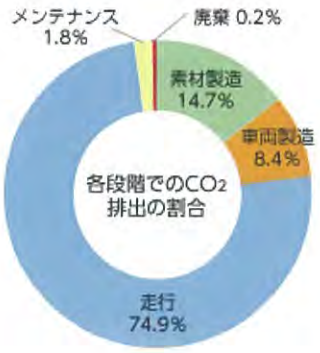
走行時の環境負荷低減

クルマは、その素材製造から廃棄までのライフサイクルの各過程で多くの環境負荷を与えますが、特に走行時の環境負荷が最も多くなっています。地球温暖化の原因となるCO_2は、7～8割が走行段階で発生しています。

そのため、走行段階で燃費が良く、排出ガスがクリーンなクルマの開発が求められています。当社は、この課題に貢献するために、燃費の向上や排出ガスの低減に積極的に取り組んでいます。

詳しくは、「開発・設計での取組み」をご覧ください。

■ダイハツの軽乗用車の例



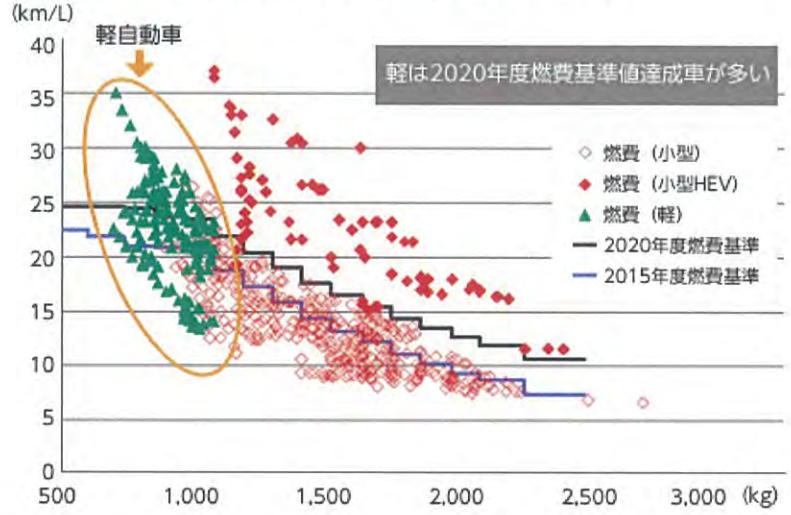
トップクラスの燃費性能 | 次世代車の開発 | リサイクル設計 | 低エミッション技術 | 製品含有化学物質の管理

基本的な考え方 ～小さいクルマ＝低燃費＝CO_2排出量が少ない～

燃費は、車体重量が大きく関係し、車体重量が大きくなれば、走るために必要なエネルギーも大きくなり、燃費にも影響します。軽自動車は、車体が小さくて軽いため、走行時の消費エネルギーも少なくなります。また、小さくて構造がシンプルなため、生産に必要な資源やエネルギーも少なくてすみます。製品の一生（素材の調達、生産、走行、メンテナンス、廃車）を通して環境への影響を測るLCA（Life Cycle Assessment）の観点からも軽自動車が、CO_2排出量が少ないクルマであることがわかっています。

そのため、当社は、主力製品である軽自動車の特性を最大限活かし、「低燃費・低価格・省資源の徹底的な追求」をモットーに、「ガソリンエンジン」でハイブリッド車と同等の低燃費を実現する軽自動車開発を進めています。

■国産乗用車の2020年度燃費基準車種別達成状況（2014年1月現在）



※ 2014年1月28日時点で国交省ホームページ「燃費公表」に公開されているデータに基づき、国産乗用車（小型・軽）を対象に作成。

目標と実績

2013年度は、出荷した乗用車の93.5%が、省エネ法により求められる「2015年度燃費基準」を達成しました。また、当社独自の低燃費技術である「e:Sテクノロジー」を採用した新型軽乗用車「ミライース」は、ガソリン車でトップクラスの低燃費35.2km/lを実現しました。

AXIA（アジア）

なお、海外主要拠点であるインドネシアでは、インドネシア政府が発表したLCGC（Low Cost Green Car）政策に対応するモデルとして日本の「ミライース」で培った「e:Sテクノロジー」のノウハウをベースに、現地子会社アストラ・ダイハツ・モーター社と企画・開発した 「AYLA（アイラ）」を他社に先駆けて2013年9月に販売を開始しました。

また、マレーシアでの自動車生産・販売の現地合弁会社であるプロドゥアでも、新しい国民車としてマレーシア政府が公表している EEV（Energy Efficient Vehicle）政策に対応する同国初のクルマとして、「AXIA（アジア）」を2014年9月に販売を開始しました。

今後も引き続き、低燃費技術「e:Sテクノロジー」の改良を重ね、世界のスモールカーの中でトップクラスの燃費性能を目指します。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度
低炭素社会の構築に向けた取組み > 開発・設計

項目	具体的な実施事項・目標など
各国/各地域でトップクラスの燃費性能を目指す開発と各国基準への対応	● 各国/各地域燃費基準の確実な達成 ◇日本: ・2015年燃費基準実現に向けた継続的な燃費向上の推進 ・軽自動車はトップクラスの燃費性能を目指し開発 ◇海外:燃費向上技術の着実な導入

■2015年度燃費基準達成状況

(2015年度燃費・2005年排出ガス基準の達成状況)

2005年排出ガス基準の75%低減	2015年度燃費基準			比率(%)
	20%以上達成	10%達成	達成	
○	○			93.5
○		○		3.4
○			○	1.4
その他				1.7

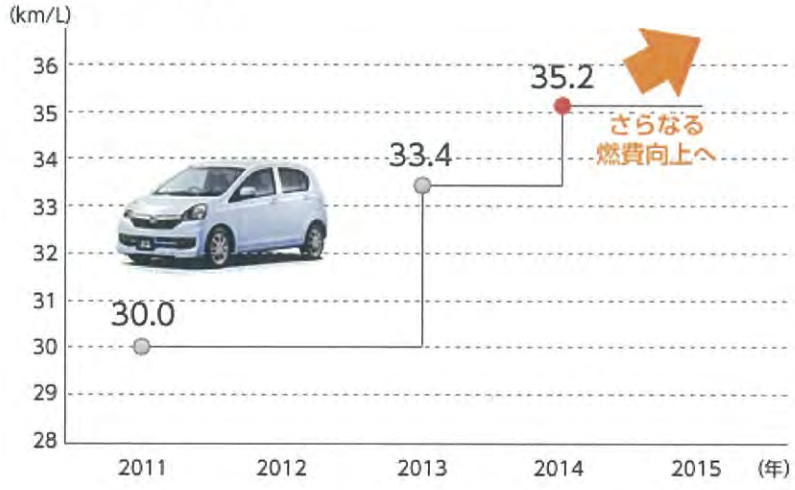
絶え間ない技術開発への挑戦

低燃費技術「e:Sテクノロジー」の進化と展開

ガソリンエンジンでは、燃焼時に発生するエネルギーの7割以上が、エネルギーロスとして失われます。そのため、このエネルギーロスを低減し、ガソリンエンジンのポテンシャルを最大限に引き出すため、「パワートレーンの進化」「車両の進化」「エネルギーマネジメント」の3分野から、既存の技術を徹底的に磨き上げました。そして、この低燃費技術を「ミライース」(2011年9月発売)に搭載し、「e:Sテクノロジー」と名付けました。

今後も全車に適用を拡大し、さらなる燃費向上を図っていきます。

■「ミライース」の燃費推移



「e:Sテクノロジー」の技術的特徴

(1)パワートレーンの進化

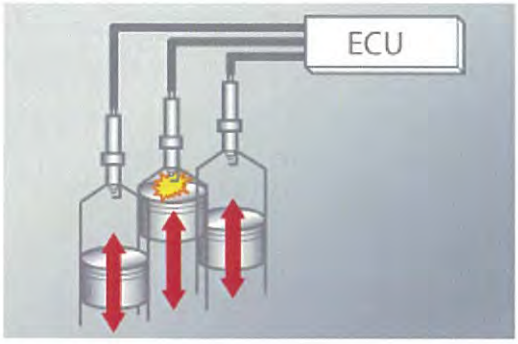
熱を制御し、燃費を磨く。新技術「デュアルインジェクタ」などを投入。

・デュアルインジェクタの採用

インジェクタを1気筒当たり2本にし、燃料を微粒化することで、燃焼を安定させ、燃焼効率を向上。

・気筒別燃焼制御

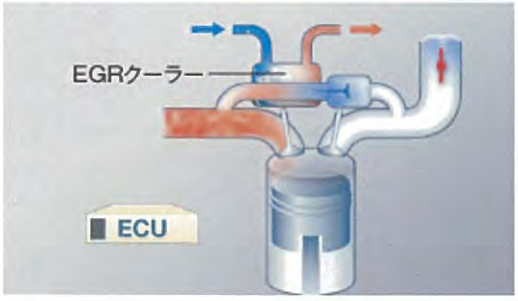
気筒ごとの点火タイミングをコントロールし燃焼状態を最適化。



・クールドi-EGR(※)

イオン電流で燃焼状態を把握することで再循環ガスを最大化。当社独自の低燃費技術「i-EGRシステム」がさらに進化。水冷式のEGRクーラーを採用し、排気ガスを冷却して燃焼室に戻すことでノッキングを抑制し、熱効率を向上。

※ ion controlled Exhaust Gas Recirculation



・吸気バルブの遅閉じ化

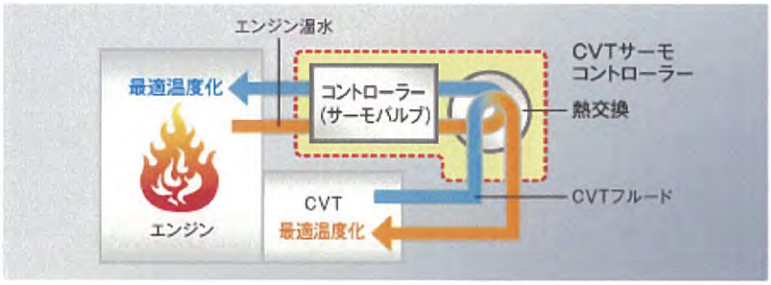
吸気バルブの閉じるタイミングを遅らせることで、圧縮時の負荷を低減。

・CVTサーモコントローラー

CVTサーモコントローラーにより、エンジン冷却水とCVTフルードが相互に熱交換し、最適温度化。エンジンの燃焼効率、CVTの変速効率を高め、燃費を向上。

・低粘度CVTフルード

CVTフルードを低粘度化し、フリクションを低減。



・CVT制御改善によるさらなるハイギヤ化

・新リヤ デファレンシャルギヤ採用(4WD車)

低粘度ギヤオイル採用/ギヤの噛み合い損失の低減により、動力の伝達効率を向上。

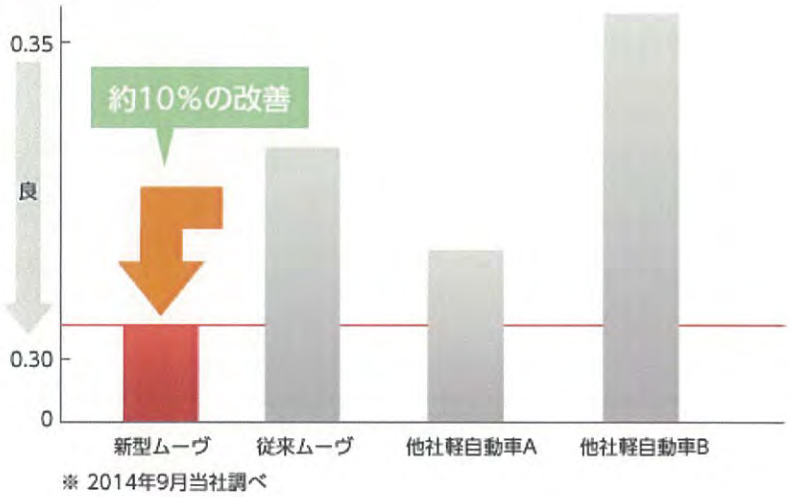
(2)車両の進化

走行抵抗を、徹底的に抑えて燃費を磨く。

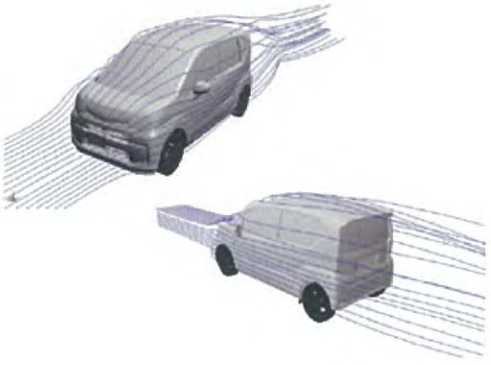
・空力性能の進化

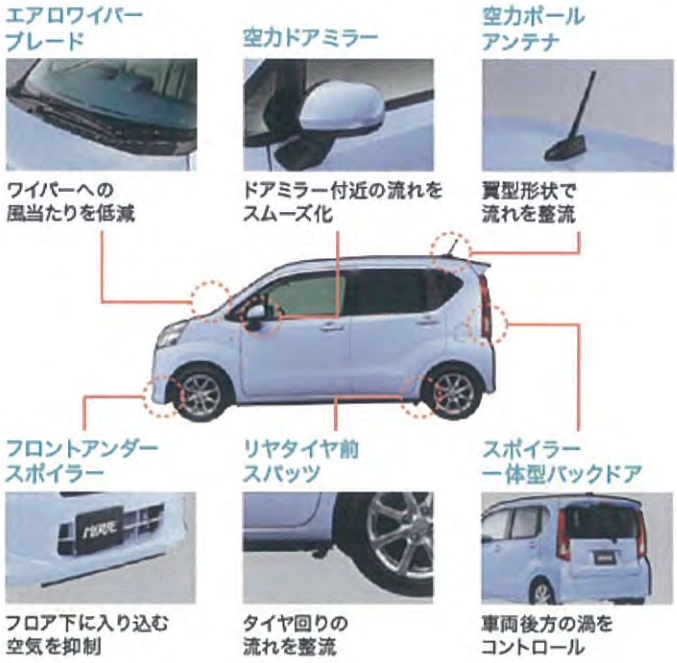
空力抵抗を大幅低減するため、デザイン段階から空力を考慮した設計を行ったことで、空力と意匠の両立を実現。さらにフロントアンダースポイラーや樹脂外板によるスポイラー一体型バックドア、リヤタイヤ前スパッツなどで空力改善。

■空気抵抗(Cd値)



※ 2014年9月当社調べ





・転がり抵抗の低減

ベアリング、ブレーキなどの改善を行い、転がり抵抗を低減。

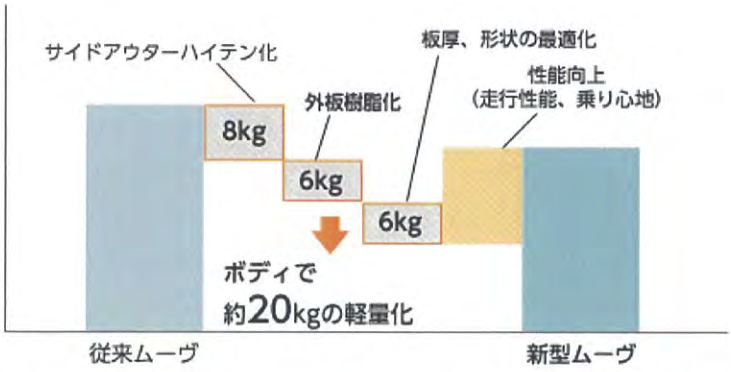
・車両の軽量化

進化させた軽量高剛性ボディや、外板樹脂の採用により、ボディを軽量化。

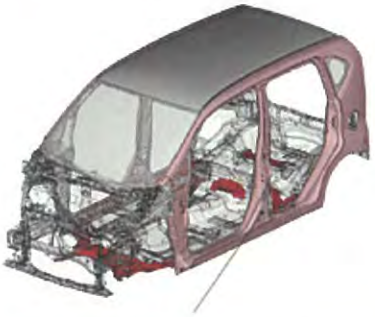
■軽量化技術の進化

A:軽量高剛性ボディ骨格構造「D monocoque」

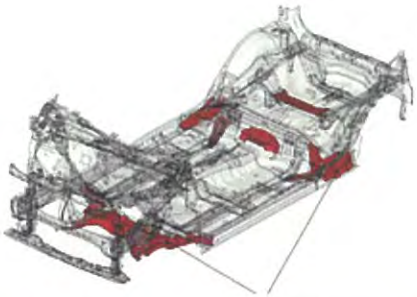
サイドアウターパネルの全面厚板ハイテン化を行い、構造断点をなくすことにより、骨格全体で力を受け止め、従来と同等の衝突強度を確保した上で軽量化を実現。同時に、アンダーボディに最適な補強を行い、高剛性化による走行性能と乗り心地を向上。



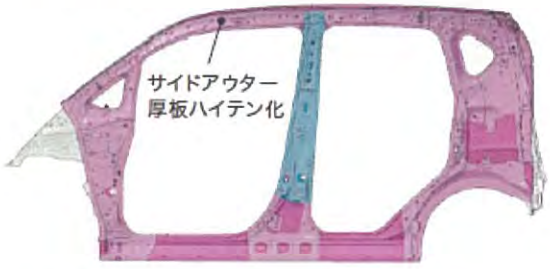
サイドアウターハイテン化や外板樹脂化などにより、ボディで従来比約20kg軽量化。軽量化分は、走行性能や乗り心地などの性能向上に充当。



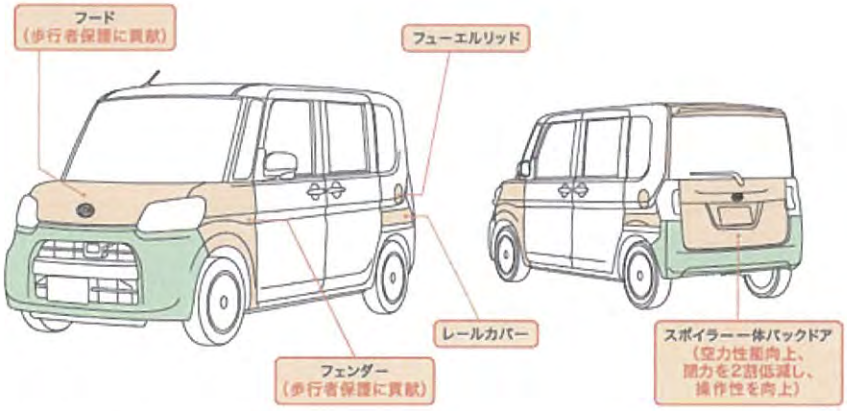
アウターパネルとインナーパネルの間に設置していた補強材を削減し、より安価なハイテン材をサイドアウター全面に使用。



アンダーボディでは、操舵性改善やリヤタイヤ接地感向上のため、最適な補強を行い、高剛性化したことで走行性能が大幅に向上。



B:外板樹脂化



(3)エネルギーマネジメント

エネルギーをより効率よく使って、燃費を磨く。

・エコ発電制御の進化

減速時に発生するエネルギーを利用して、バッテリーを集中充電するエコ発電制御。高効率化したオルタネータにより走行時の充電をいっそう抑制しエンジン負荷を低減。

・停車前アイドリングストップのさらなる進化

停車前アイドリングストップの作動車速が約11km/hに進化。アクセル、ブレーキ、ステアリング操作などの運転状況や道路勾配などを総合的に判断し、減速時の燃料カットと組み合わせることで極限まで燃料消費を抑制。

・消費電力を抑える

テールランプ、ストップランプにLEDを採用し、消費電力をセーブ。

PICK UP 新型「ミライース」旧型モデルと比べ、約40%燃費を改善

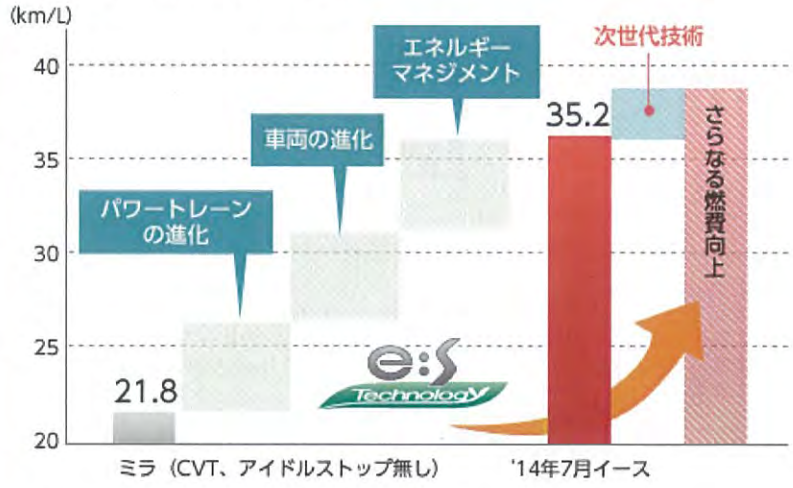
2011年9月に、低燃費技術「e:Sテクノロジー」を搭載した「ミライース」の第1モデルを発売しました。ガソリン車として高次元の燃費性能30.0km/l(※)を達成し、日本国内で大きな反響を呼びました。2012年度は、国内主力モデル「ムーヴ」へ展開し、燃費性能29.0km/lを実現しました。2013年度も改良を重ね、ガソリン車でトップクラスの35.2km/l(※)を達成しています。

また、2006年度からトヨタ自動車(株)が導入している環境評価システム「Eco-VAS」を当社でも導入し、環境負荷物質、リサイクル、LCAなどの6つの環境目標を設定して開発を推進しています。国内乗用車のカタログおよびホームページでこの結果を公開し、低燃費技術が、CO_2排出量の項目において、削減効果を発揮していることを示しています。

今後も、「e:Sテクノロジー」の改良に取り組み、さらなる燃費向上を目指します。

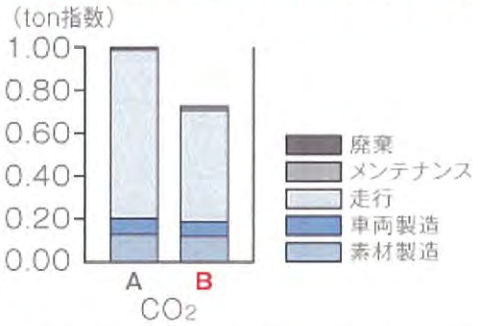
※ 2WD車 JC08モード

■新型「ミライース」と旧型の燃費比較



■LCAの実施結果

A:同等車格車(CVT)
B:新型ミラ イース(CVT アイドリングストップ)



※ 自動車の生涯走行距離10万km(10年)を、JC08モードで走行した場合の結果。
※ 当社ではLCAにより相対的な環境メリットを確認することを目的としているため、評価結果は指数で表示。

エコドライブをサポート

自動車は走行時にCO_2が排出されるため、ドライバーによるエコドライブの実践は、燃料消費を抑制し、CO_2の削減につながります。これに対し、当社は、メータ内に運転状態を表示することにより、ドライバーの燃費の良い運転をアシストします。

今後もドライバーの方々が快適にエコドライブできるよう機能の充実を図っていきます。

「ムーヴ カスタム」の事例

・エコドライブ照明

燃費の良い運転をすると、照明がグリーンへ変化。
グリーンの状態を長く保つだけで上手にエコドライブが可能。

・エコドライブアシストディスプレイ

エコドライブで節約できたガソリン量や航続可能距離を表示。
エコ発電制御でバッテリーへ充電している状態も表示。

トップクラスの燃費性能 | 次世代車の開発 | リサイクル設計 | 低エミッション技術 | 製品含有化学物質の管理

基本的な考え方 ～多様化する自動車燃料へ対応～

近年、地球温暖化対策や石油という資源の制約に対応するため、ガソリンを使わない次世代車の開発が、自動車産業に求められています。当社は、これまで「低燃費・低価格・省資源の徹底的な追及」をモットーに、ガソリンエンジン車の開発にこだわり、ハイブリッド車、EV（電気自動車）に次ぐ「第3のエコカー」という新しいジャンルを確立してきました。一方で、ガソリンを使用しない将来の次世代車開発においても、これまでの軽自動車と同様に身近で、より環境負荷の少ないクルマを目指し、開発に取り組んでいます。

目標と実績

当社は、「第5次ダイハツ環境取組みプラン」で、EV（電気自動車）やFCV（燃料電池車）の開発を掲げ、開発を進めています。2013年度は、第43回東京モーターショーに、当社が独自に技術開発した貴金属フリー液体燃料電池システムを搭載し、軽自動車規格の中で実現した次世代モビリティ「FC凸DECK（エフシー デコ デッキ）」を出展しました。また、この燃料電池システムを応用した発電機のコンセプトモデルとして「FC DOCK（エフシードック）-20C」「FC DOCK-5C」の2タイプも出展しました。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度
低炭素社会の構築に向けた取組み > 開発・設計

項目	具体的な実施事項・目標など
電気エネルギーを利用した次世代車の開発推進とそれぞれの特徴を活かした普及促進	• FCV：貴金属フリー液体燃料電池車の市場導入を目指した開発の推進

■次世代モビリティ「FC凸DECK」

■燃料電池システムを応用した発電機のコンセプトモデル

FC DOCK-5C(左)、FC DOCK-20C(右)

貴金属を使わない液体燃料電池、という選択

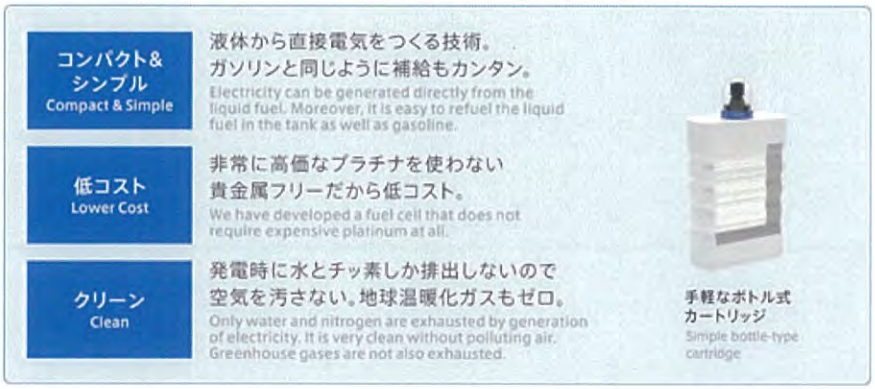
FCV(燃料電池車)とは、水素と酸素の化学反応によって電気を発生する燃料電池を搭載し、その電力で走行するEV(電気自動車)で、水しか排出しないため「究極のエコカー」と言われています。水素ガスを燃料とするFCVは、実用レベルに達し、普及に向けた取組みが始まっています。

PMfLFC

ダイハツオリジナルの燃料電池技術

Introducing Daihatsu's original fuel cell technology.

当社は、FCVが普及しやすくなるよう、その選択肢の一つとして、白金をはじめとする高価な貴金属を使用せず、扱いやすい液体燃料(CleaN$_2$ Fuel)を使う、ダイハツオリジナルの燃料電池車の開発に取り組んでいます。



国家プロジェクトへの参画

当社は、先端技術開発を支援する国家プロジェクトに参画し、世界トップクラスの技術力・解析設備を有する外部機関と連携して、燃料電池車の開発に取り組んでいます。

事業名	受託テーマ名	狙い・取組み	受託期間
先端的低炭素化技術開発 ALCA	液体燃料を蓄電媒体とする白金フリー燃料電池自動車	グラフト重合法(γ線)によるアニオン膜開発(液体燃料専用)	平成22～27年度
戦略的創造研究推進事業 CREST	革新的アニオン導電性高分子を用いた三相界面の創製とアルカリ形燃料電池	次世代アニオン膜の開発(水素、液体燃料対象)	平成24～29年度

「先端的低炭素化技術開発」の詳しい情報については、こちらをご覧ください(外部サイト)。

「戦略的創造研究推進事業」の詳しい情報については、こちらをご覧ください（外部サイト）。

トップクラスの燃費性能 | 次世代車の開発 | リサイクル設計 | 低エミッション技術 | 製品含有化学物質の管理

基本的な考え方

自動車の製造には、鉄、アルミニウムなどの金属のほかに、樹脂、ガラス、ゴムなどさまざまな材料が使われます。そのため、当社は、自動車に関連する各種リサイクル法の動向を踏まえ、自動車のライフサイクル全体を通して、限りある資源の有効活用に取り組んでいます。

■自動車の設計から使用済までの3R(リデュース・リユース・リサイクル)の取組みと関連する法律

	資源有効利用促進法(3R法)			自動車リサイクル法
	製品設計	副産物対策		使用済車対策
リデュース	【指定省資源化製品】 ● 軽量化・小型化 ● 長寿命化 ● 安全性などへの配慮	【特定省資源業種】 ● 自動車製造工程で発生する特定副産物の発生抑制およびリサイクル (1)金属くず (2)鋳物廃砂		
リユース	【指定再利用促進製品】 ● 原材料などの工夫 ● 易解体性の向上 ● 分別のための材料工夫 ● 処理に係わる安全性確保 ● 材料表示などの情報提供		流通・サービス・消費	● 以下の3品目の回収・リサイクル (1)ASR (2)エアバッグ類 (3)フロン類 注:自動車リサイクル法については二輪車は対象外。
リサイクル		● 最終処分量(＊)の進捗状況 1990年度(基準年度):約35万t ↓ 2012年度:0.6千t(99.8%減) 自工会目標:2015年度1万t ＊ 金属くず、鋳物廃砂にその他の廃棄物を加えた廃棄物最終処分量の合計。		

※ 出典:(一社)日本自動車工業会ホームページ

目標と実績

2013年度は、環境取組みプランに沿い、資源有効利用の部品取外し性、材料分離・分別性向上への取組み、樹脂部品へのエコプラスチックス(バイオプラ)、樹脂リサイクル材の使用技術の確立に取り組みました。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度
循環型社会の構築に向けた取組み > 開発・設計

項目	具体的な実施事項・目標など
	● 資源有効利用のための部品取外し性、材料分離・分別性向

資源の有効利用に配慮したリサイクル設計の推進	上への取組み • 樹脂部品へのエコプラスチックス(バイオプラ)、樹脂リサイクル材の2015年20%使用技術確立

リサイクルしやすい車両開発

当社が加盟する(一社)日本自動車工業会のリサイクル設計ガイドラインに基づき、取り付け点数の削減、解体マークの設定などを実施し、リサイクルしやすい車両を開発しています。

「使用済自動車への取組み」もご覧ください。

トヨタグループ
オリジナル
「解体性向上
マーク」

リサイクルに適した材料の開発

リサイクルに適したプラスチックである熱可塑性樹脂の開発を進め、自動車製造に必要な材料の統合化を図り、材料種類の削減に取り組んでいます。

エコプラスチック(バイオプラスチック)の使用技術の確立

エコプラスチックとは、生分解性プラスチックと呼ばれ、製品が廃棄された後に、微生物の機能により完全に分解される性質を持ちます。また、資源の制約が危惧される化石燃料を使用せず、生物資源を使用することにより、CO_2を排出しないプラスチックとして期待されています。そのため、当社では、2015年度までに樹脂部品へのエコプラスチック使用技術を確立することを目指しています。

トップクラスの燃費性能 | 次世代車の開発 | リサイクル設計 | 低エミッション技術 | 製品含有化学物質の管理

基本的な考え方 ～排出ガスをクリーン化～

自動車の多くは、ガソリンを燃料とするため、大気汚染の原因となる一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、窒素酸化物(NOx)などの排気物質を排出します。日本では、1966年に排出ガス規制が始まり、年々強化され、今では、世界で最も厳しい排出ガス規制となっています。そのため、日本では、NOxなどの大気汚染物質は、年々減少傾向にありますが、当社は、国内の排出ガス規制や当社が加盟する(一社)日本自動車工業会が掲げる規制以上の目標値を設定し、取組みを推進しています。

目標と実績

2013年度に出荷した乗用車のうち98.3%が、平成17年排出ガス基準値75%減(☆☆☆☆)を達成しました。

また、海外主要拠点のインドネシアでは、インドネシア政府が発表したLCGC(Low Cost Green Car)政策に対応するモデルとして、エネルギー効率の最大化や軽量化を推進した「AYLA(アイラ)」を2013年9月に発売しました。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度
環境保全と自然共生社会の構築に向けた取組み > 開発・設計

項目	具体的な実施事項・目標など
各国の都市大気環境改善に資する排出ガス低減	• 低エミッション技術開発の推進と各国の状況に応じた低排出ガス車の導入 ◇日本:平成17年排出ガス基準値75%減(☆☆☆☆)を継続して導入 ◇海外:低排出ガス車の導入推進

■2015年度排ガス基準の達成状況(2013年度)

区分	出荷台数比率(%)
平成17年排出ガス基準値75%減(☆☆☆☆)	98.3
その他	1.7

PICK UP インドネシアの現地ニーズを追求した「アイラ(AYLA)」発売

インドネシアでは、鉄道などの交通網の未整備、過度の道路輸送依存、慢性的な渋滞のため、都市部の自動車やオートバイの排出ガスによる大気汚染が深刻化しています。そのような中、インドネシア政府は、LCGC(Low Cost Green Car)政策を発表し、サイズや燃費、価格、部品現地調達率など一定基準を満たした自動車に対しての減税を打ち出しました。

当社は、このLCGC政策に対応するモデルとして、エネルギー効率の最大化や軽量化を推進した「アイラ(AYLA)」を2013年9月に発売。「アイラ」は、市場調査による現地ニーズの追求や現地デザイナーの起用など徹底した「現地化」を実施したモデルです。当社は、今後も現地ニーズにあった燃費の良いクルマを追求し、大気汚染防止に貢献していきます。

AVLA

トップクラスの燃費性能 | 次世代車の開発 | リサイクル設計 | 低エミッション技術 | 製品含有化学物質の管理

基本的な考え方 ～サプライチェーンを通じて製品含有化学物質を削減～

現在、世界では約10万種類、日本では約5万種の化学物質が流通していると言われています。それらの化学物質の中には、人の健康や生態系に有害性を持つものもあり、適正に取り扱わなければ、人の健康や生態系に好ましくない影響を与える恐れがあります。自動車にもさまざまな化学物質が使われているため、当社は、各種法規や当社が加盟する(一社)日本自動車工業会の自主削減目標などを踏まえ、サプライチェーン全体を通して、製品に含有される化学物質の管理、環境負荷のより少ない物質への代替推進に取り組んでいます。

目標と実績

自動車廃棄時に汚染が特に懸念される主要4物質(鉛、水銀、六価クロム、カドミウム)の削減については、(一社)日本自動車工業会の自主削減目標に沿い、取組みを行っており、2008年以降の新型車はすべて目標を達成しています。

また、2007年度には、「DAIHATSU グリーン調達ガイドライン」を発行し、サプライヤーと連携したサプライチェーン全体を通した化学物質管理を推進しています。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度
環境保全と自然共生社会の構築に向けた取組み > 開発・設計

項目	具体的な実施事項・目標など
製品含有化学物質の管理充実	• 従来の規制物質に加え、製品に含有される多種類な化学物質管理の推進 • 環境負荷のより少ない物質への代替技術の開発と代替推進

車室内VOCの低減

近年、シックハウス症候群の一要因として問題視されているVOC(揮発性有機化合物)に対して、当社は、内装部品の素材などを見直すことで、2007年度発売の新型乗用車から、その放出量を厚生労働省が定めた室内濃度指針値以下とし、(一社)日本自動車工業会の自主目標を達成しています。

海外での取組み

当社グループの海外生産拠点があるインドネシアとマレーシアでは、両国とも日本で求められるレベルの化学物質規制はなく、今まさにその方向に動きだそうとしている状況です。当社は、現地での車両製造に対し、当社と同等レベルの自主規制を行い、将来的なグローバル化に安心して対応できるよう活動を推進しています。

また、当社は、補給部品の供給などで、欧米へ輸出もしています。近年、特に厳しくなってきた現地法規にも対応すべく、正確な情報収集を行いながら、化学物質管理に取り組んでいます。

温室効果ガス排出量の削減 | 資源ロスの低減と排出物の有効利用 | 環境負荷物質の管理・低減 | 生物多様性の保全

基本的な考え方

当社は生産工場および事務所ビルなど全社でエネルギー効率の向上やムダの削減に取り組み、CO_2排出量削減に向けた活動を推進しています。

目標と実績

第5次ダイハツ環境取組みプランのもと、生産工場およびオフィスを含む全社で年率1%以上のCO_2排出量削減活動を推進しています。

2013年度のダイハツ生産拠点(※)におけるCO_2排出量は、32万t-CO_2となり、基準年である1990年度に対し、18%削減しました。生産台数当たりのCO_2排出量は、0.32t-CO_2となり、基準年である2001年度に対し、35%削減しました。

今後も生産ラインの効率化などエネルギー効率をさらに高めることにより、2015年度CO_2排出量削減目標達成を目指します。

※ダイハツ工業(株)およびダイハツ九州(株)。

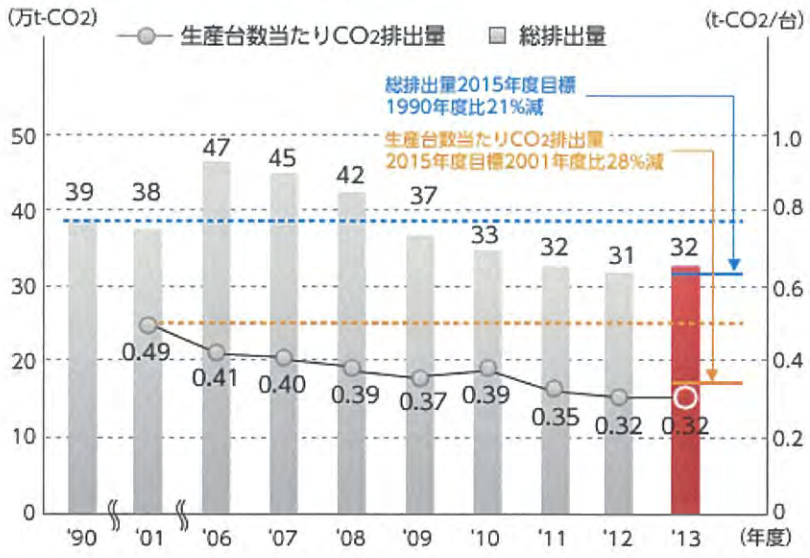
■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度
低炭素社会の構築に向けた取組み > 生産

項目	具体的な実施事項・目標など
生産活動における省エネ活動の徹底と温室効果ガス排出量の低減	• 生産効率の向上や省エネ諸施策の実施による、CO_2排出量の低減(オフィスなどの非生産事業所も含めた活動を展開)

地域	項目	基準年度	目標(2015年度)
ダイハツ生産拠点(※)	台当たり排出量	2001年	28%減
	排出量	1990年	21%減

※ ダイハツ工業(株)およびダイハツ九州(株)

■生産台数当たりのCO_2排出量とCO_2排出量の推移



生産工場での取組み

省エネルギーの推進

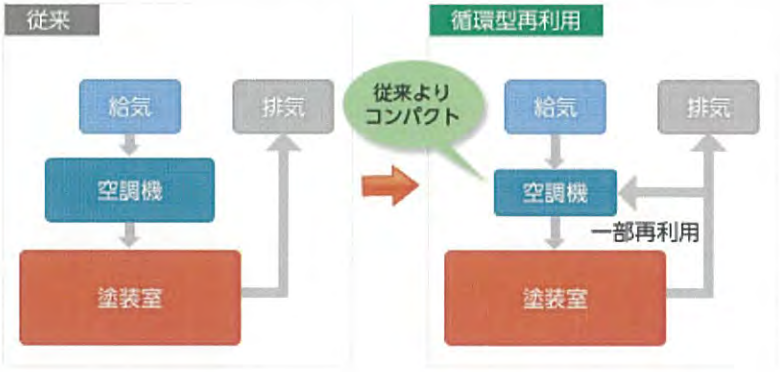
生産工場では、ラインの統合、老朽化設備の高効率設備への更新などを行い、省エネルギーを推進しています。

2013年度は、工場水銀灯のLED照明への切り替えや暖房機などの設備の最新化を全社的に推進し、エネルギー使用量の削減を図りました。

■LED照明(コペンファクトリー)

■塗装室内空気の循環再利用

空調後の排気空気を再利用することで従来の循環なしに比べ、空調機をコンパクトにでき、エネルギー使用量を削減しています。



■外板樹脂化による塗装焼付温度の低温化

鋼板での塗装焼付けに対し、加熱温度を約40%下げることにより、エネルギー使用量を削減しています。

コペン樹脂外板部位

再生可能エネルギーの導入

ムダのない生産による省エネルギーへの取組みと同時に、再生可能なエネルギーを積極的に利用しています。

2014年8月には、本社(池田)工場第一地区の新厚生棟建設にあたり、太陽光発電を設置しました。

太陽光発電(本社(池田)工場第一地区厚生棟)(左)、発電量モニター表示(右)

オフィスでの取組み

生産工場以外の本社、技術部門でも省エネ法に基づき、年率1%以上の省エネを目標として、活動を推進しています。2013年度は、空調設定温度の適正化や不要照明の消灯など日常の節電活動の徹底を図るとともに、従来の蛍光灯をLED照明に切り替えることにより1灯当たり約60%の省エネ効果をあげました。

オフィスのLED照明

■本社(池田)工場第一地区新厚生棟建設に当たっての省エネ配慮点

- 外部からの日射熱を抑制するため建物南面・南西面の窓に遮光ルーバーを設置(冷房負荷減少)
- LED照明
- 人感センサーによる照明ON・OFF制御(エントランス・各階通路)
- 屋上テラス花壇設置

厚生棟(南面)遮光ルーバー(左)、厚生棟内照明(右)

LED照明(会議室)(左)、厚生棟屋上テラスの花壇(右)

スコープ3集計

スコープ3は、自社およびバリューチェーン(購入した部品・サービス、輸送、出張、通勤、販売した製品の使用など)からの間接的な温室効果ガス排出量を把握し、改善に取り組むことを目的とした算定・報告基準です。

当社は、2013年度から、スコープ3の温室効果ガス排出量(2012年度)の集計を始めました。スコープ3の温室効果ガス排出量は1,640万t-CO_2で、スコープ1、2(生産工程のエネルギー消費で排出する温室効果ガス)の排出量の約40倍であることがわかりました。

■当社バリューチェーン全体の排出量

	2012年度(※) (千t-CO_2)
スコープ1(直接排出)	198
スコープ2(電気使用などによる間接排出)	219
スコープ3(上記以外の間接的排出)	16,416

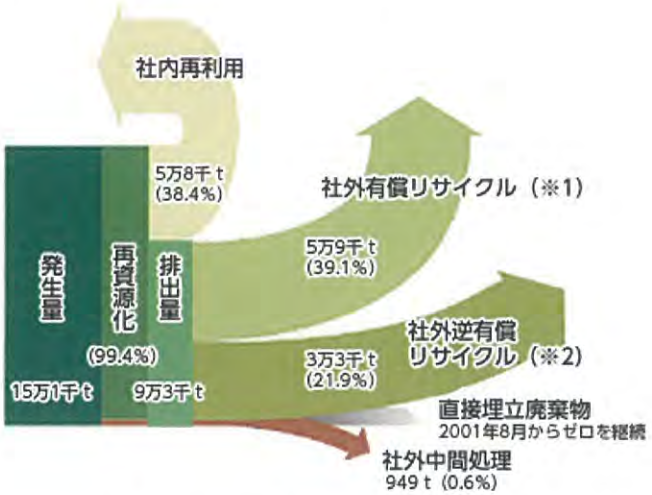
※ 2013年度に2012年度CO_2排出量を算定。

温室効果ガス
排出量の削減
資源ロスの低減と
排出物の有効利用
環境負荷物質の
管理・低減
生物多様性の保全

基本的な考え方

当社は、法で定められた廃棄物の処理を適正に行うとともに、源流対策によって排出量を削減すること、排出物を徹底的に分別すること、排出物を再資源化できる事業者を開拓することなどによって、廃棄物の削減に取り組んでいます。

■2013年度の排出物フロー(ダイハツ工業(株)およびダイハツ九州(株))



※1 廃棄物の処理側が排出側に対価を支払い、リサイクルするもの。
※2 廃棄物の排出側が処理側に費用を支払い、リサイクルするもの。

目標と実績

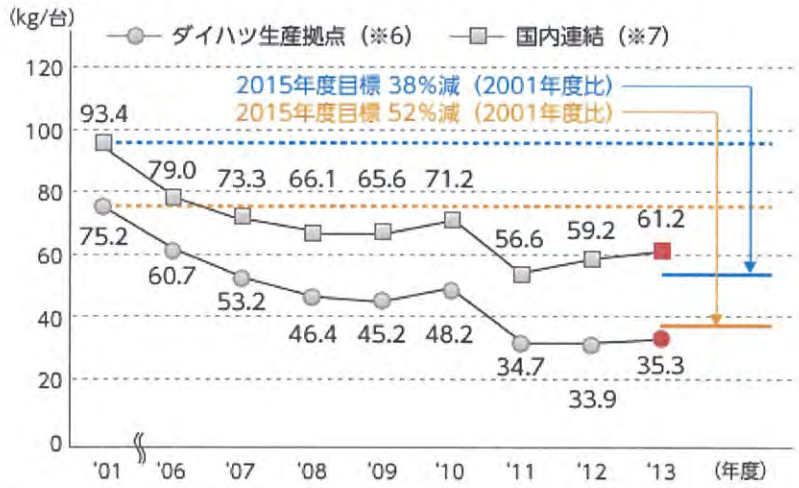
当社は、第5次ダイハツ環境取組みプランで2015年度の数値目標を設定し、当社の生産工場および国内のグループ生産会社で、日常の廃棄物削減活動を推進しています。2013年度の国内連結の生産台数当たり廃棄物発生量は、61.2kg/台となり、基準年2001年度に対し、33%削減しました。また、当社生産拠点の生産台数当たり廃棄物発生量は35.3kg/台となり、基準年2001年度に対し、53%削減しました。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度
循環型社会の構築に向けた取組み > 生産における資源ロスの低減、
排出物の有効利用による廃棄物の低減

<table>
<tr><th>地域</th><th colspan="3">対象</th><th colspan="2">目標(2015年度)</th></tr>
<tr><td rowspan="4">国内</td><td rowspan="4">排出物</td><td>有価物</td><td>国内連結
(※1)</td><td colspan="2">金属屑などの発生量低減活動および
グループ内有効活用の推進</td></tr>
<tr><td rowspan="3">廃棄物
(※2)</td><td>国内連結
(※1)</td><td>台当たり発生量</td><td>2001年度比38%減</td></tr>
<tr><td rowspan="2">ダイハツ生産拠点
(※3)</td><td>台当たり発生量</td><td>2001年度比52%減</td></tr>
<tr><td colspan="2">埋立廃棄物ゼロ(※4)</td></tr>
<tr><td>海外</td><td colspan="3">廃棄物</td><td colspan="2">各国トップレベルの低減活動推進</td></tr>
</table>

※1 ダイハツ工業(株)およびその国内生産子会社
※2 逆有償リサイクル、焼却廃棄物、埋立廃棄物
※3 ダイハツ工業(株)およびダイハツ九州(株)
※4 直接埋立てられる廃棄物を、1995年度比1%未満にすると定義

■生産台数当たりの廃棄物発生量(※5)の推移



※5 逆有償リサイクル、焼却廃棄物、埋立廃棄物
※6 ダイハツ工業(株)およびダイハツ九州(株)
※7 ダイハツ工業(株)および国内生産子会社

資源有効利用促進法に対する取組み

2001年4月に施行された資源有効利用促進法(資源の有効な利用の促進に関する法律)によって、自動車製造業者は「特定省資源業種」に指定されました。当社は、金属加工設備の変更や鋳鉄からアルミへの材料変更などによって、2013年度生産額当たりの「金属くず」「鋳物廃砂」の発生量は、12.3t/億円と2012年度に対し7.5%削減しています。

海外での廃棄物低減活動

インドネシア、マレーシアでは、廃棄物関連の法規および廃棄物処理、リサイクル関連施設の設置状況が国ごと、地域ごとに異なるため、一律の目標値を設定せず、事業所ごとにISO14001環境マネジメントシステムに基づき個別に廃棄物削減活動を行っています。

排水の浄化と有効活用

工場から放流される排水の基準は、公共河川や下水といった放流場所の違いや各工場の立地する地方自治体で異なっています。当社では、各工場とも、排水基準を上回るクリーンなレベルまで浄化を行った後、放流しています。

滋賀(竜王)工場では、琵琶湖の水質を守るため大規模な工場排水の浄化設備である「アクアセンター」を設置し、工場排水をほぼ飲めるレベルまで浄化して放流しています。

また、当社グループ車両生産拠点で水使用量の多い塗装工程を中心に水の使用量の削減活動を推進しており、前処理・電着洗浄工程では、洗浄に使った水を有効に活用するなど、水の再利用を徹底し、使用量削減に努めています。また、滋賀(竜王)工場では、構内の排水処理場で浄化した水を湿式集塵機の用水に再利用しています。

海外生産拠点があるインドネシア・マレーシアでは、工場排水が下流にある飲料水採取場に影響を及ぼすことのないよう排水に細心の注意を払っています。

滋賀(竜王)工場
第3アクアセンター

■生産拠点(※)の水使用量と車両生産台数当たりの水使用量の推移

※ ダイハツ工業(株)およびダイハツ九州(株)

アクアセンターで
浄化された後の
工場排水

温室効果ガス排出量の削減 | 資源ロスの低減と排出物の有効利用 | 環境負荷物質の管理・低減 | 生物多様性の保全

基本的な考え方 ～生産活動における環境負荷物質を適正に管理・低減～

当社は、生産活動における環境負荷物質の取り扱いについて、環境取組みプランのほか、各種法規制に則り、適正に管理・低減しています。

大気汚染の原因となるVOC(※1)の大気排出については、環境取組みプランのもと、排出量を削減してきました。また、生産活動で取り扱う化学物質については、法規制などに従って決めた使用禁止物質などの入り口管理をするとともにPRTR制度(※2)で決められた化学物質の排出・移動量の管理・削減に取り組んでいます。

※1 揮発性有機化合物(Volatile Organic Compounds):塗料などに含まれるトルエン、キシレンなどが代表的な物質。

※2 PRTR(Pollutant Release and Transfer Register)制度:事業者が、対象とされる化学物質の環境(大気、水、土壌)への排出量と事業所外への移動量を自ら把握し、行政機関に年に1回届ける仕組み。

目標と実績

当社は、大気汚染の原因とされるVOCの大気排出に関し、主たる排出工程である塗装工程において、各種排出量削減活動を実施してきました。塗料の塗着効率を向上させるための自動化、ロボット化、静電化や、機器洗浄後のシンナー回収などです。また、VOCの抜本的削減として、ダイハツ九州(株)では、中・上塗塗料の水性化も実施しています。

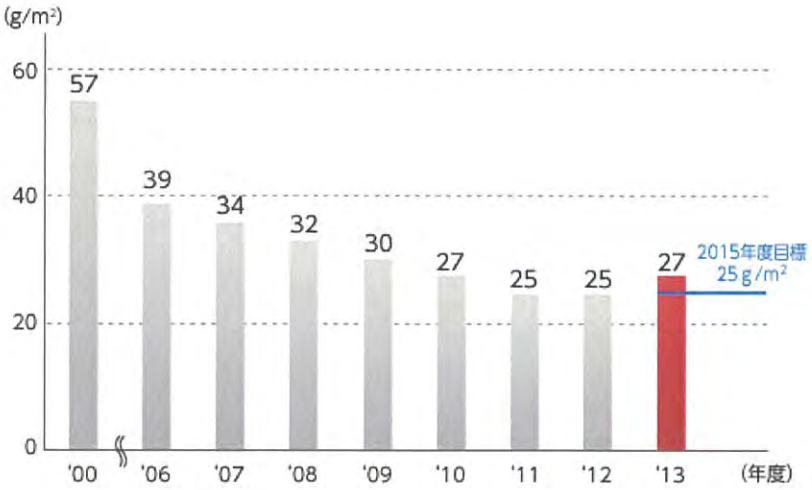
2013年度のボデー塗装のVOC排出量(※)は26.7g/m²となり、基準年である2000年度に対し、約50%削減しています。

※ ボデー表面積当たり排出量の平均値。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度
環境保全と自然共生社会の構築に向けた取組み > 生産

<table>
<tr><th>項目</th><th>具体的な実施事項・目標など</th></tr>
<tr><td>生産活動における環境負荷物質の低減</td><td>
・塗装工程における塗料、シンナーの削減など VOC排出量低減技術の開発と導入
<table>
<tr><th>対象</th><th>地域</th><th>目標(2015年度)</th></tr>
<tr><td rowspan="2">ボデー塗装</td><td>ダイハツ生産拠点(※)</td><td>25g/m²以下(全ライン平均)</td></tr>
<tr><td>海外</td><td>各国トップレベルの低減活動推進</td></tr>
<tr><td>その他塗装</td><td>国内・海外</td><td>低減活動の推進</td></tr>
</table>
※ ダイハツ工業(株)およびダイハツ九州(株)
</td></tr>
</table>

■ボデー塗装のVOC排出量推移
(ダイハツ工業(株)およびダイハツ九州(株) 生産拠点の全ライン平均)



VOC低減の取組み事例

・塗装排気の後処理

塗装ブース内のVOC濃度高エリアと低エリアを区分し、それぞれに適した排気処理を行うことで、効率的にVOC排出を削減しています。

コペンファクトリー
塗装工程 蓄熱燃焼式排ガス処理装置RTO
(Regenerative Thermal Oxidizer)

・塗装ロボットの塗料供給カートリッジ化

塗料を配管で供給するのではなく、カートリッジで供給することにより、色替時の配管洗浄に伴う塗料ロスを抑制し、VOC排出量を削減しています。

塗装ロボットに塗料カートリッジを採用(コペンファクトリー)

PRTR制度への対応

当社は、全事業場を対象にPRTR制度対象物質の排出・移動量を集計し、各都道府県の環境事務所経由経済産業大臣宛に提出しています。排出・移動量の削減にも取り組んでおり、2013年度のPRTR排出・移動量は制度化が進められた1998年度と比較して、対象物質数増加にも関わらず、ほぼ半減しています。

■PRTR排出・移動量推移

大気汚染の防止～SOx、NOx排出量の管理

工場の排出ガスには、大気汚染防止法により設備ごとに規制値が設けられています。当社は、生産工場からの排出ガスによる大気汚染を防ぐため、ボイラーや暖房機の排出ガスを定期的に測定・監視することで、SOx（硫黄酸化物）やNOx（窒素酸化物）の濃度を規制値よりはるかに低いレベルで維持・管理しています。

温室効果ガス排出量の削減 | 資源ロスの低減と排出物の有効利用 | 環境負荷物質の管理・低減 | 生物多様性の保全

基本的な考え方 ～ライフサイクルすべての段階で環境負荷を低減～

当社は、第5次ダイハツ環境取組みプランに基づき、環境保全と自然共生社会の構築に取り組んでいます。クルマは、企画・開発、生産、物流、販売、使用から廃棄に至るライフサイクルすべての段階で、環境負荷が発生しています。当社は、この環境負荷をできるだけ少なくすることが、生態系へのダメージをやわらげ、生物多様性の保全につながると考えています。

企業活動および製品における環境負荷の低減

既存の環境活動による生物多様性保全活動

地球温暖化によって起こる気候変動を防止し、生物多様性の損失を防ぐために、製品開発では低燃費かつ低排出ガス製品を企画・開発し、お客様の車両使用段階でのCO_2や排出ガスの排出量削減に貢献しています。また、廃車時に溶出して土壌や水環境を汚染する六価クロム、鉛、水銀、カドミウムの4物質については、(一社)日本自動車工業会の自主削減目標に基づき、全廃(※)しています。

生産工場では、生産活動に伴うCO_2や大気汚染物質の排出量削減、廃棄物の発生抑制、化学物質排出を抑制することで、生態系の汚染を防止しています。

また、事業所や設備の新設などでは、あらかじめ環境影響評価を行うことが特に重要であると考え、環境アセスメントを行い、環境保全に配慮しています。

※ 特例処置のバッテリーを除く。

ダイハツ所有地での取組み

滋賀(竜王)工場は、事業所内に森林を有しており、森林の整備のため、樹木の間伐をするなどの森林保全に取り組んでいます。現在は、間伐材のリサイクルや生物調査について検討しています。引き続き、生物多様性の保全活動を推進していきます。

輸送効率の追求　梱包・包装資材の低減

基本的な考え方

当社は、完成車の輸送や資材、部品の供給に、船舶、鉄道、トラックや航空機といった輸送手段を利用しています。そのため、物流時のCO_2排出量を削減するために、車両積載率・部品充填率を向上させ、一度に運べる量を増やしたり、CO_2排出量がより少ない輸送手段への転換(モーダルシフト)に取り組んでいます。

目標と実績

より正確にCO_2排出量を把握するために、従来の物を動かした輸送量より算出する方法(トンキロ法)から、輸送機器の実際の燃料消費量より算出する方法(燃料法)に移行し、2013年度から運用を開始しました。また、2013年度以降の適切な達成評価のため、移行準備を開始した2012年度を基準年に改めました。

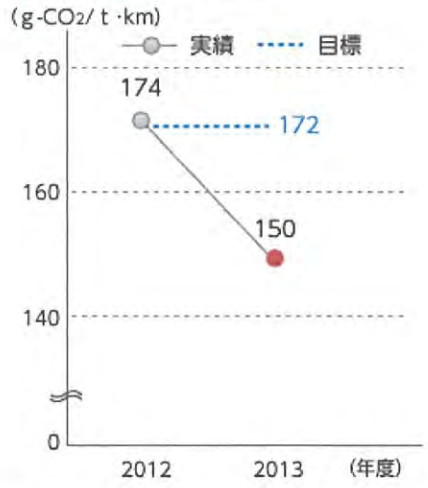
2013年度の輸送量当たりのCO_2排出量は、目標172g-CO_2/t·kmに対し、150g-CO_2/t·kmの実績となり、目標を達成しました。なお、国内生産台数が計画に対して約16%多くなったことで、物流CO_2排出量は目標61.7千t-CO_2に対して69.0千t-CO_2の結果となりました。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度
低炭素社会の構築に向けた取組み > 物流 >
輸送効率の一層の向上によるCO_2低減活動の推進

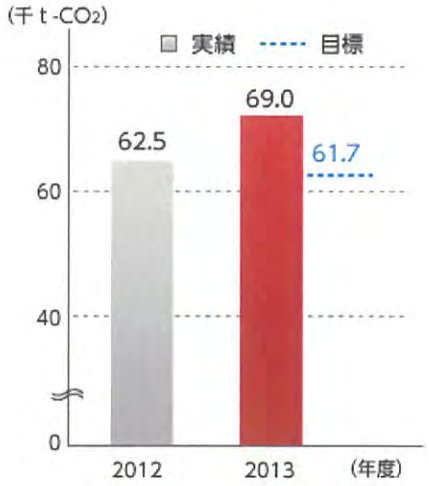
地域	項目	基準年度	目標(2015年度)
ダイハツ生産拠点(※)	輸送量当たり排出量	2012年	3%減
	排出量	2012年	4%減

※ ダイハツ工業(株)およびダイハツ九州(株)

■輸送量当たり排出量(国内)



■排出量(国内)



※ CO_2排出量は省エネ法に基づく最新係数を用いて各年算出。

より環境にやさしい輸送手段への転換(モーダルシフト)

船舶輸送

完成車や資材・部品などの調達や供給に関わる物流輸送量の約63%を船舶で輸送しています。海上輸送は、一度に大量の車両を輸送できるため、輸送効率が高く、CO_2排出量削減につながる環境にやさしい輸送手段です。今後は、規模が小さい港まで船舶輸送の範囲を広げることが課題です。

鉄道輸送

当社の主力製品である軽自動車の全長(3.4m)が、鉄道コンテナにきれいに収まる(※)という特性を活かし、トラック輸送に比べてCO_2排出量が少ない鉄道輸送に1996年から取り組んでいます。2014年3月末時点で、京都梅小路駅～新潟駅の区間の輸送に利用しています。物流輸送量の約0.2%に留まりますが、引き続き利用拡大を検討していきます。

※ 12フィート鉄道コンテナ(内寸全長3.6m)の場合。

■軽自動車の特性を活かした鉄道輸送

輸送効率の追求 | 梱包・包装資材の低減

基本的な考え方

当社は、サプライヤーから部品などを納入する時や部品を発送する際などに、梱包・包装資材を使用しています。そのため、使い捨て梱包・包装資材の使用を減らし、発生する廃棄物を限りなくゼロに近づけることを目標に、部品充填率の向上とともに廃棄物低減に取り組んでいます。

目標と実績

社内に複数あった梱包・包装資材使用量の評価単位を、出荷容積当たりの資材使用重量(kg/m³)に一本化し、2013年度より運用を開始しました。

また評価基準年を従来の2006年度から、評価単位の社内統一活動を開始した2012年度実績に変更しました。2013年度は、目標2.59kg/m³に対し、2.30kg/m³の結果となり、目標を達成しました。

近年は、海外生産比率が高まり、活動フィールドを日本国内から、日本から海外拠点へ送るKD(※)部品物流に拡大し、梱包・包装資材のシンプル・スリム化と、リターナブル化に注力しています。

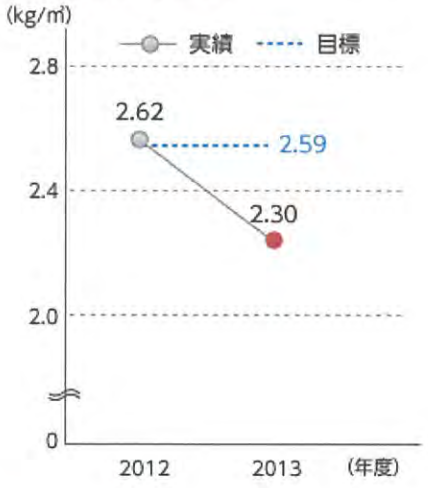
※ Knock Downの略。ボデー、シャシー、エンジンなどを、その構成部品の形で輸出し、現地で組み立てる形態のこと。

■第5次ダイハツ環境取組みプラン 2011～2015年度
循環型社会の構築に向けた取組み > 物流
梱包・包装仕様のシンプル、スリム化、容器のリターナブル化による使用量の低減

地域	項目	基準年度	目標(2015年度)
ダイハツ生産拠点(※)	出荷容積当たり使用量	2012年	3%減
海外	使用量低減活動の推進		

※ ダイハツ工業(株)およびダイハツ九州(株)

■出荷容積当たり使用量



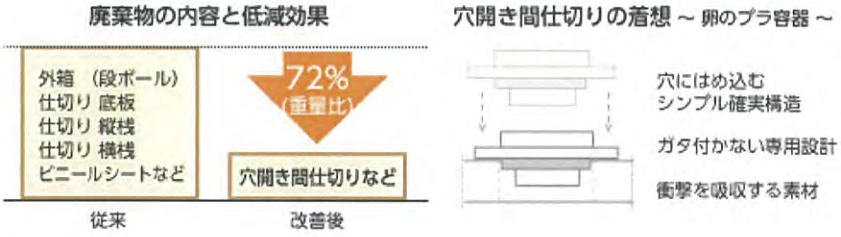
輸送時の省資源化推進

梱包資材の簡素化

部品輸送時の廃棄物削減のため、特に大きな部品や重い部品については、専用の再使用可能なトレーなどの包装資材をビジネスパートナーとともに開発しています。さらに部品の充填効率を高めるため、梱包・包装および容器・資材のシンプル・スリム化も継続して進めています。

■2013年度改善事例：穴開き仕切り材

デリケートなエンジン部品を、ダメージ無く、効率的に輸送するために、穴開き仕切り材を採用しました。容器のリターナブル化も同時に進め、対象部品の輸送後に発生する廃棄資材を、トータルで72%（重量比）低減を達成しました。

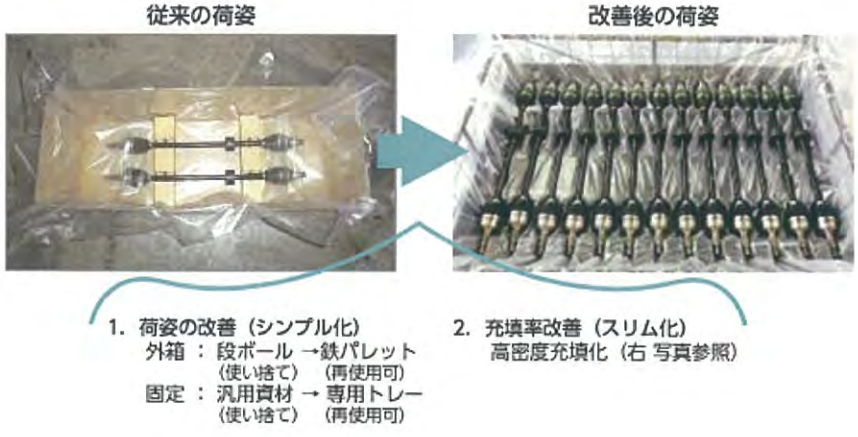


リターナブル容器への転換

新型車を開発する際に、部品を効率的に輸送する容器開発にも同時に取り組んでいます。設計段階の部品図面データを使い、専用トレーなどの再使用可能な梱包資材を開発し、車両生産開始前に配備を完了させます。日本で生産した部品をインドネシアやマレーシアの海外生産拠点に輸送する際に活用し、大幅な効率化と廃棄資材量の削減を実現しています。

■2013年度改善事例：高密度充填専用トレー

高い充填率および再使用可能な基本条件を満たした上で、さらなる軽量化をねらい、駆動部品専用トレーを開発しました。当該部品では2013年度に33トンの廃棄資材量を削減しました。



資材使用量削減
(シンプル化)
外箱
(段ボール)
汎用受け資材
緩衝材
削減
ビニールシートなど
ビニールシートなど
従来
改善後
廃棄資材削減量
33トン
(2013年度)
シンプル化
スリム化
ビニールシートなど
スリム化
高密度充填
(スリム化)

基本的な考え方

当社は、生産工場だけでなく、販売会社においても省エネ・省資源などの環境対策に積極的に取り組み、各地域での環境保全に貢献します。

国内販売会社の環境への取組みのあゆみ

当社は、2001年から国内販売会社を対象に当社独自の「ダイハツ販売会社環境マネジメントシステム」を制定して取組みを開始しました。さらに、2005年には環境への取組みを強化・促進するために販売会社による「店舗環境診断」制度を導入し、翌2006年度には「ダイハツ・クリーンマネジメント・ディーラー認定制度（ダイハツ販売会社環境認定制度）」をスタートしました。

販売会社に求められる環境水準を一歩ずつステップアップするために、取組み項目を毎年見直し、取り組んでいます。

「ダイハツ・クリーンマネジメント・ディーラー」認定制度

この制度は、販売会社による「店舗環境診断」（自主診断）において、認定基準を満たしている販売会社の申請に基づき、当社の審査員が、環境マネジメント体制の構築や環境保全への取組みについて現地審査する制度です。審査の結果、基準を満たした販売会社を「ダイハツ・クリーンマネジメント・ディーラー」と認定します。認定の有効期間は3年間ですが、次の更新審査までの期間中、販売会社は年1回の自主診断に基づき改善を実施するなどPDCAサイクルの中で環境への取組み向上を行っています。

販売会社での審査風景

ダイハツ・クリーンマネージメント・ディーラーマーク

自動車のリサイクルについて

当社は、従来から、廃棄処分された自動車について、金属・部品を中心に約80%をリサイクルおよびリユースしてきました。残りの約20%を占めるASR(シュレッダーダスト:プラスチックやゴム、繊維のクズ)などは埋立処分していましたが、2005年1月に施行された「使用済自動車の再資源化などに関する法律(自動車リサイクル法)(※)」のもと、取組みを推進し、今では、車両全体のリサイクル率は約99%まで向上しています。

また、販売会社を通して、修理のために交換されたバンパーを回収し、バンパーリサイクルにも継続して取り組んでいます。

※ ASRのリサイクルに加え、地球温暖化に影響を及ぼすエアコンの冷媒であるフロン、爆発物を含むエアバッグなどを合わせた特定3品目の処理を適正に行うことを目的とした法律

自動車リサイクル法への対応

自動車リサイクル法において、自動車メーカーなどは特定3物品の引取・リサイクル・適正処理の義務を担っています。当社は、ASRについては豊通リサイクル(株)に、エアバッグ類およびフロン類については、(一社)自動車再資源化協力機構に業務委託し、特定3物品の引取・リサイクルを適正かつ効率的に行っています。

2013年度の再資源化などの実績は、以下のとおりです。

- ASR
  33万台の使用済自動車から4万トンを引き取り、3万8千トンを再資源化。再資源化率は2012年度から3%上昇し、96%となりました。2015年度の法定基準70%以上を2007年度から継続して達成しています。
- エアバッグ類
  19万1千台の使用済自動車に装備されていた46万8千個について、取り外し回収・再資源化施設へ投入、もしくは車上作動により再資源化を実施しました。エアバッグの再資源化率は94%で、法定基準の85%以上を達成しています。
- フロン類
  28万1千台の使用済自動車から74トンを引取り、適正に破壊処理を実施しました。

■自動車リサイクル法に基づく2013年度使用済自動車の再資源化などの実績

		2013年度	2012年度(ご参考)
ASR引取台数(台)		330,011	302,036
エアバッグ類引取台数(台)		191,386	151,553
フロン類引取台数(台)		281,488	245,111
再資源化率(%)	ASR	96	92
	エアバッグ類	94	93

詳しくは、「自動車リサイクルへの取組み」をご覧ください。

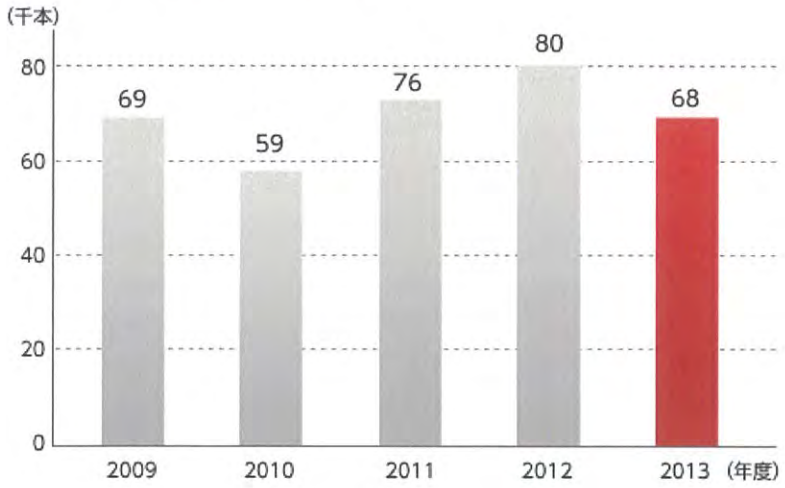
修理交換済みバンパーのリサイクル

1992年度から販売会社で発生する修理交換済みバンパーの回収を近畿地区6府県の販売会社から開始し、1997年度から全国展開を始めています。

回収したバンパーは破砕・溶融・再ペレット化し、シートアンダートレイ、エンジンアンダーカバーなどのダイハツ車の部品としてリサイクルしています。2013年度の回収量は約6万8千本でした。

■修理交換済みバンパーの回収本数推移

修理交換済みバンパーの回収



基本的な考え方

当社は、ステークホルダーの皆様に信頼して頂ける企業であるために、事業活動が環境に与える影響や取組みを開示し、積極的なコミュニケーションを推進します。また、企業市民として、工場周辺の住民の方々や地域社会との交流を図る活動の充実に取り組んでいます。

情報公開

2013年度も、前年度から引き続き、(一社)日本自動車工業会や自動車リサイクル法で求められる環境情報や当社の燃費技術や環境取組み状況をカタログやウェブサイトなどで開示しています。

工場における環境コミュニケーション

地域懇談会

滋賀(竜王)工場では、1974年の操業当初から、2カ月に一度の頻度で地域の代表の皆様・行政のご担当者と「環境パトロール」を開催しています。環境パトロールでは、会議室での意見交換に加えて、水処理施設などを実際に確認頂き、当社の活動を理解頂くとともに、さまざまなご意見を頂戴し、活動に反映しています。また、本社(池田)・京都工場でも、池田地区、大山崎地区のそれぞれで地域懇談会を開催し、コミュニケーションを図っています。

さらに、インドネシア、マレーシアなどの海外の生産拠点でもCommunity Briefing(地域懇談会)を開催し、近隣の皆様とのコミュニケーションを図っています。

滋賀(竜王)工場環境パトロール

京都工場地域懇談会

ADM Community Briefing

■地域懇談会参加人数(2013年度)

	滋賀(竜王)工場	本社(池田)工場	京都工場
参加人数	10名/回	11名	5名

工場公開イベント

各工場において、それぞれの工場の緑化植栽が美しい時期を選んで、工場公開のイベントを行っています。本社(池田)工場では桜祭り、滋賀(竜王)工場ではつつじの時期に竜王フェスティバルを毎年開催しており、多くの来場者で賑わいます。2013年度竜王フェスティバルでは、地元のFM局とのコラボレーションを行い、5,000人を超える方々にご来場頂きました。

竜王フェスティバル

地域清掃活動

地域の皆様とともに、清掃活動に取り組んでいます。全社・全工場の周辺をひと月に1回のクリーンアップ活動を行うほか、2013年度は、労働組合が主催する社会貢献事業の一環として、池田市の五月山ハイキングコースの清掃・整備を実施しました。

工場周辺の清掃活動

五月山ハイキングコースの
清掃・整備

環境ビジネスメッセへの参加

環境先進県である滋賀県で毎年開催される「環境ビジネスメッセ」へ、県内の事業所として参画し、当社の環境技術や工場での環境取組みを紹介しています。

2013年度は、従来からあるガソリンエンジンの燃費を、徹底して改善した「e:Sテクノロジー」の現物展示や、滋賀(竜王)工場での環境保全の取組みを紹介し、その結実であるクルマにも直接触れて頂きました。

「e:Sテクノロジー」の現物展示

環境報告書について

当社では2000年から環境報告書で環境保全の取組みを開示しています。
過去のデータがご入用の方は、以下までご連絡ください。

ダイハツ工業(株)お客様相談室

編集方針

当社およびグループ各社の事業をステークホルダーの皆様に正しくご理解頂けるよう、企業理念や事業方針の実践について、具体的な活動内容を記載するようにしています。

財務情報については、「IR情報」をご覧ください。

報告対象

対象組織

ダイハツ工業株式会社
※一部、グループ会社の報告も含みます。

対象期間

2013年4月～2014年3月
※ 一部、2014年4月以降の活動も報告しています。

参考ガイドライン

- GRI「サステナビリティ レポーティング ガイドライン第3.1版」
- 環境省「環境報告ガイドライン（2012年版）」「環境会計ガイドライン（2005年版）」
- ISO26000

発行時期

2015年3月（次回発行 2015年秋予定）
※ 発行後、掲載内容は必要に応じて随時更新します。

発行部署

ダイハツ工業（株） グループCF部