

Honda
CORPORATE
PROFILE

HONDA

Hondaの原動力は、
いつの時代も私たち一人ひとりの夢です。

一人ひとりの夢の形は違っても
独創的な技術とアイデアとデザインで、
より自由で、より便利で、
より楽しいモビリティを実現するために
何度も何度も挑戦を続けてきました。

Hondaの夢見るこれからのモビリティ。
それは、自由な移動の喜びを創造するモビリティ。
時間や空間の制約から人を解放し、
あらゆる可能性を拡張していくモビリティ。

それは、夢に向かって動き出そうとする人のパワーとなる。
その夢はさらに多くの人を動かし、無限に夢が広がっていく。

The Power of Dreams

Hondaは自らが夢みるモビリティの創造を通して、
より多くの人の夢の力となり、
人と社会を前進させる原動力となっていきます。

HONDA
The Power of Dreams

How we move you.
CREATE ► TRANSCEND, AUGMENT

詳しくはこちら
>>>



夢の力と創造力であらゆるモビリティを進化させ、 「自由な移動の喜び」に 満ちあふれた社会の実現を目指して



取締役
代表執行役社長

三部 敏宏

Hondaは、「自らの技術で人の役に立ちたい」という創業者の強い想いから始まり、現在は総合モビリティカンパニーとして、幅広いモビリティやサービスを世界中のお客様にお届けしています。

2023年にグローバルブランドスローガンである「The Power of Dreams」を再定義し、私たちの目指す提供価値とその原動力を改めて明確にしました。

私たちの提供する「モビリティ」は、単に人が移動するための道具ではなく、「時間や空間といったさまざまな制約から人々を解放(Transcend)し、人の能力と可能性を拡張する(Augment)」という素晴らしい価値を持っています。

Hondaには、この普遍的で本質的な価値を持つモビリティを更に進化させることで、「自由な移動の喜び」を世界中に拡げていきたい、という強い想いを持った人たちが集まっています。Hondaで働く一人ひとりが夢を持ち、強い想いと個性がぶつかり合い、多様な知と多様な夢が相互に作用し合うことで、大きな価値を生み出す「創造(Create)」に繋がっていくと信じています。夢を原動力に、独創的な技術とアイデアで、「より自由で、より便利で、より楽しいモビリティ」を実現するために、私たちはチャレンジを続けています。

一方で、モビリティを通じて世界中に「自由な移動の喜び」を永続的にお届けしていく

ためには、「人と社会に対して負の影響を与えない」ことが極めて重要であると考えています。そこで、私たち総合モビリティカンパニーの責務として、「環境」と「安全」は何よりも真摯に向き合うべき社会課題であると捉え、それぞれ『環境負荷ゼロ社会の実現』、『交通事故ゼロ社会の実現』をテーマに、実効性ある施策をスピーディに展開しています。

まず、『環境負荷ゼロ社会の実現』に向けては、2021年に「Triple Action to ZERO」というコンセプトを掲げ、具体的な取り組みの方向性や達成目標年度を明確にしました。このなかでも極めて重要となる「CO₂排出量の実質ゼロ」については、2050年に「Hondaの関わるすべての製品と企業活動全体を通じてカーボンニュートラルを実現すること」を目指しています。そのため、自社の企業活動だけではなく、素材・部品調達から設計・開発・生産・輸送・販売・使用・廃棄段階に至るまでのライフサイクル全体を対象とし、グローバルに展開する多くのパートナーとともにCO₂削減の施策に取り組んでいます。これを具現化する取り組みの第1弾として、米国オハイオ州の工場をEV生産のハブ拠点と位置付け、北米におけるEV生産体制の基盤づくりを進めています。取り組みの第2弾となるカナダでは、オハイオ州の拠点で培うEV生産のノウハウをベースに、カナダの豊富な資源やクリーンエネルギーを活用し、バッテリーを中心とした原材料の調達から

完成車生産までの包括的なバリューチェーンの構築を目指していきます。

また、『交通事故ゼロ社会の実現』に向けては、二輪車を最も多く社会に提供する企業として、すべての交通参加者に対する安全の取り組みを積極的に牽引し、2050年に全世界でHondaの二輪車・四輪車が関与する交通事故死者を「ゼロ」にすることを目指しています。これはクルマやバイクに乗っている人だけでなく、道を使うすべての人が心から安心して、自由に移動できる「事故に遭わない社会」を実現するという非常に高い目標です。

この実現に向けては、「モビリティの性能(技術開発)」はもちろん、運転技術や認知・判断能力、周囲に対する思いやりも含めた「人の能力(啓発活動)」、「交通エコシステム(他者との協働やシステム・サービス開発)」まで、それぞれの領域における取り組みを進めることで、人々がもっと行動したくなるような未来を創り上げていくことを目指しています。

これらの取り組みを誰かがやってくれるのを待つのではなく、Hondaがフロントランナーとなって一歩を踏み出し、誰もが永続的に「自由な移動の喜び」を享受できるサステナブルな社会の実現を目指していきます。Hondaが生み出す夢見るモビリティ、自由な移動の喜びを創造するモビリティにどうぞご期待ください。

人に喜んでもらう技術こそ、 本当の技術

本田 宗一郎



戦後すぐ、人々の移動手段だった
自転車にエンジンを付けることを
思いついた本田宗一郎。

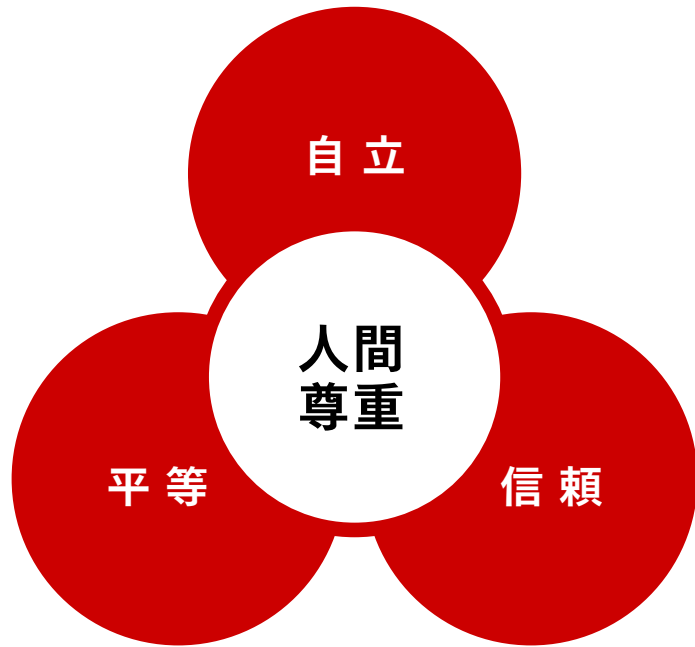
毎日遠くまで苦勞して買い出しに
行く妻を思い、開発した自転車用の
エンジンは評判となり、またたく
間に世の中に広がっていきました。

これができたら、みんながもっと
喜ぶだろうな。

小さなエンジンにこめられていた
その想いは今につながり、これ
からもつながっていきます。

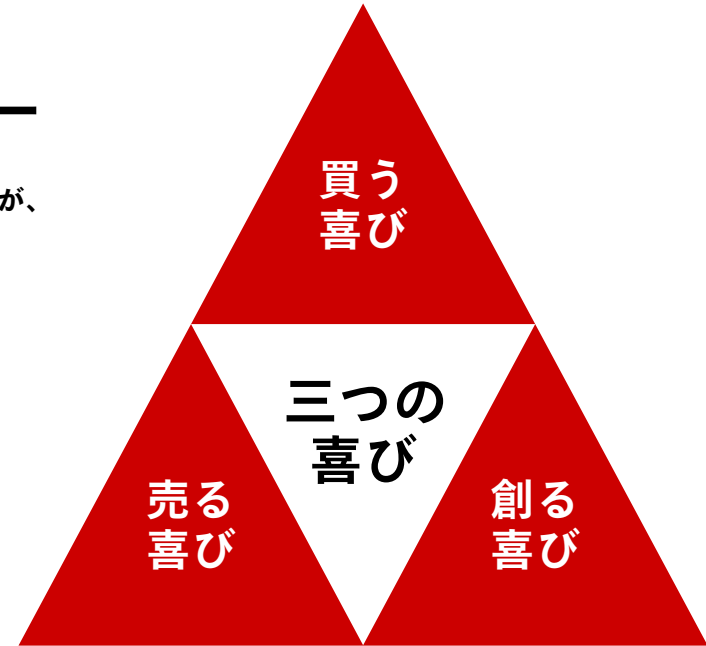
Honda Philosophy

基本理念



Honda フィロソフィー

Hondaグループの基となっているのが、
本田宗一郎と藤澤武夫という
二人の創業者が残した
「Hondaフィロソフィー」。
Hondaで働く社員一人ひとりの
価値観として
共有されているだけでなく、
いつの時代も行動や
判断の基準となっています。



自立

自立とは、既成概念にとらわれず自由に発想し、自らの信念にもとづき主体性を持って行動し、その結果について責任を持つことです。

平等

平等とは、お互いに個人の違いを認めあい尊重することです。また、意欲のある人には個人の属性(国籍、性別、学歴など)にかかわらず、等しく機会が与えられることでもあります。

信頼

信頼とは、一人ひとりがお互いを認めあい、足らざることを補いあい、誠意を尽くして自らの役割を果たすことから生まれます。Hondaは、ともに働く一人ひとりが常にお互いを信頼しあえる関係でありたいと考えます。

買う喜び

Hondaの商品やサービスを通じて、お客様の満足にとどまらない、共鳴や感動を覚えていただくことです。

売る喜び

価値ある商品と心のこもった対応・サービスで得られたお客様との信頼関係により、販売やサービスに携わる人が、誇りと喜びを持つことができるということです。

創る喜び

お客様や販売店様に喜んでいただくために、その期待を上回る価値の高い商品やサービスをつくり出すことです。

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。

運営方針

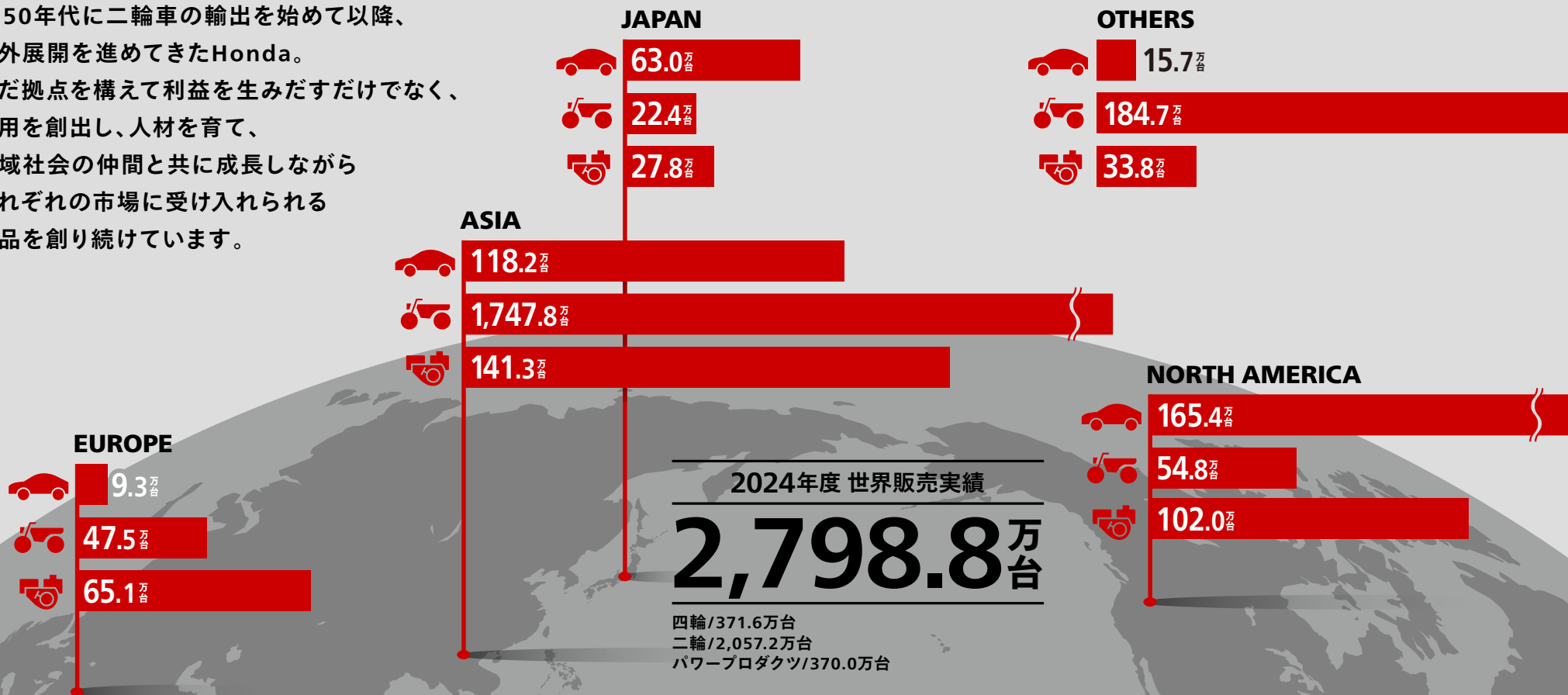
- 常に夢と若さを保つこと。●理論とアイデアと時間を尊重すること。
- 仕事を愛しコミュニケーションを大切にすること。
- 調和のとれた仕事の流れをつくり上げること。●不断の研究と努力を忘れないこと。

2,800万台の製品を通して、世界中のお客様とつながっている。

クルマ AUTOMOBILES  バイク MOTORCYCLES  パワープロダクツ POWER PRODUCTS 

「大事なことは、グローバルという道の先にある。」

1950年代に二輪車の輸出を始めて以降、海外展開を進めてきたHonda。ただ拠点を構えて利益を生み出すだけでなく、雇用を創出し、人材を育て、地域社会の仲間と共に成長しながらそれぞれの市場に受け入れられる製品を創り続けています。



区分と主な国 | NORTH AMERICA (北米): 米国、カナダ、メキシコ | EUROPE (欧州): 英国、ドイツ、ベルギー、イタリア、フランス | ASIA (アジア): タイ、中国、インド、ベトナム、マレーシア
OTHERS (その他の地域): ブラジル、オーストラリア ※国または地域の区分の方法は、地理的近接度によっています。

すべての人に、「生活の可能性が広がる喜び」を。

Hondaは創業以来「人や社会の役に立ちたい」

「人々の生活の可能性を広げたい」

という想いのもと、

多くのお客様に喜んでいただける、

暮らしに役立つ商品の提供に

取り組み続けています。



クルマ

「あやつる喜び」を時代に
合わせて進化させていく。

1963年に始まったHondaの四輪事業は、世界中で年間約400万台を販売。安心でストレスフリーなクルマとサービスでお客様の生活を豊かにし、移動の自由をサポートします。今後は、これまでHondaが培ってきた「あやつる喜び」は変わることなく、グローバルで電動化を進め、「移動に伴う制約からの解放と人の可能性の拡張」という提供価値の実現を目指していきます。

マリン(船外機)

水を汚さずに、
水上の喜びを提供する。

1964年、軽量・廉価な2ストロークエンジンが主流の船外機市場に、Hondaはあえて、重量・コストにハンデがありながらも、エンジンオイルを水中に排出しない4ストロークで参入しました。「水上を走るもの、水を汚すべからず」という本田宗一郎の考えに基づき、環境性能にこだわった高性能な商品とサービスを提供。世界中のニーズに合った水上の楽しさを広めています。

HONDA



バイク

世界中、様々な地域の
暮らしに溶けこむ二輪車を。

Hondaのものづくりの原点である二輪事業は、「お客様に寄り添ったものづくり」を実践し、各国・地域に根ざした製品を提供しています。また「需要のあるところで生産する」という基本理念に基づき、多くの国と地域で生産を行っており、その成果として累計生産台数は4億台を越えました。今後はカーボンニュートラルの実現に向け地域のエネルギー事情に合わせた電動車の導入やICE車の環境性能の向上、交通事故死者数ゼロの実現に向けた安全教育活動、様々な安全技術の適応機種を拡大し、時代や社会の要請をリードしつつ、引き続き魅力ある商品を世界中のお客様に届けていきます。

パワープロダクツ

人に寄り添い、
仕事や暮らしの原動力になる。

Honda創業時の「人の役に立ちたい」という想いを受け継ぐパワープロダクツ事業。1953年の開始以来、エンジン、耕うん機、発電機、除雪機、芝刈機、ポンプなどを展開し、50カ国以上で選ばれています。現在はさらに持ち運び可能なバッテリーや商品の電動化など領域を拡大し、「移動と暮らしに新価値を提供する」事業へと可能性を広げていきます。

航空

次世代を切り拓き、
自由な移動の喜びを提供する。

空を自由に移動できるモビリティの提供は、Honda創業当初からの夢でした。夢の実現に向けてHondaは、1986年からジェットエンジンの研究・開発を開始。2015年に引き渡しを開始した「HondaJet」は、小型ビジネスジェットを革新する存在です。みなさまへ「自由な移動の喜び」を提供するために、航空機の次世代を切り拓く、性能と快適性への挑戦を続けています。

詳しくはこちら
CLICK! ➡



Hondaの 多様な取り組み

Hondaは二輪車・四輪車・パワープロダクツ・航空機といった各事業にとどまらず、宇宙やロボティクスなどの先進技術開発、環境・安全への取り組み、モータースポーツへの挑戦、社会貢献活動など、総合モビリティカンパニーとして多様な取り組みを行っています。

Discover Honda

詳しくはこちら
CLICK! 

AUTOMOBILES 四輪

電動化時代へ操る喜びを継承する、
新型プレリウドの挑戦



軽乗用EVの可能性を切り拓く
「N-ONE e:」。



MOTORCYCLES 二輪

Hondaらしい電動バイクとは? 初の
電動FUNバイク誕生『Honda WN7』



インドで長年愛されるActiva。脈々と
受け継がれるロングライフデザイン



POWER PRODUCTS パワープロダクツ

BF350 優れた環境性能と高い動力
性能を両立させたHonda初のV8
船外機用エンジン



人々の暮らしを照らし、未来を拓く
Honda発電機60年の道のり



HondaJet ホンダジェット



なぜHondaは空に挑むのか。
ビジョンとホンダジェットの
特長を解説

INNOVATION イノベーション



なぜHondaは宇宙に挑むのか。
サステナブルロケット実験機の
離着陸成功の舞台裏と、
技術者たちが描く夢

Hondaのオープンイノベーション

独創的な技術で社会課題を解決し、新たな価値を創造する。

Honda従業員が個々のアイデアを活かし、新事業の立ち上げにチャレンジできるプログラム「IGNITION」など、様々なオープンイノベーションに取り組んでいます。これまでに株式会社Ashirase、ストリーモ、株式会社UMIAILEが設立され、SmaChariが社内事業として立ち上がりました。

事業化実績



自転車を電動アシスト化・
コネクテッド化。
SmaChari >>>

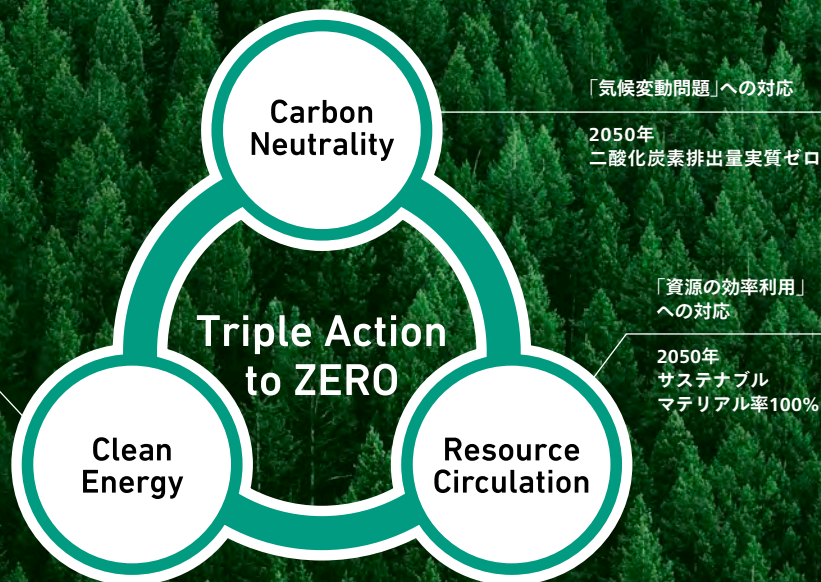


Hondaの社会課題への挑戦

2050年に、 環境負荷ゼロを目指す。

Triple Action to ZERO

Hondaは、この地球上で
人々が持続的に生活していくため、
2050年に製品だけでなく
企業活動を含めた
ライフサイクルでの
「環境負荷ゼロ」の実現を
目指します。



詳しくはこちら
CLICK!



Hondaが環境問題に取り組み始めたのは1960年代。
1970年代に開発した低公害のCVCC*エンジン、
当時世界で最も厳しい自動車の排出ガス規制といわれた
米国マスキー法に世界で初めて適合しました。
1992年には、すべての環境取り組みの指針となる
「Honda環境宣言」を制定しました。

これからも意志をもって動き出そうとしている世界中の人を支える
原動力であり続けるため、2050年に、Hondaの関わる
全ての製品と企業活動を通じて、カーボンニュートラルを目指します。

Hondaの取り組み

「環境負荷ゼロ」の実現に向けた目標				
電動製品販売比率	2030年目標			2050年 目指す姿
	二輪車	四輪車	パワープロダクツ	
	15%	30%	36%	CO ₂ 排出実質ゼロ
製品CO ₂ 排出 原単位削減率 (2019年度比)	2030年目標			
	二輪車 34.0%	四輪車 27.2%	パワープロダクツ 28.2%	

製品領域

二輪車、四輪車、パワープロダクツといった各事業において、製品の電動化を積極的に加速。特に四輪車においては、EV（電気自動車）、FCV（燃料電池自動車）の販売比率を2040年にグローバルで100%にすることを目指していきます。



企業活動領域

企業活動でのエネルギー使用量やCO₂排出量の低減を目指しています。2025年度には、Hondaでは初となるカーボンニュートラル工場を埼玉製作所完成車工場を実現する予定です。また、使用する電力のカーボンフリー化を進め、クリーンエネルギーを積極的に活用していきます。



リソースサーキュレーション

地球との共生を考え、限りある地球資源の消費（採掘、廃棄）を抑制し、循環型バリューチェーンへの転換に挑戦。資源調達段階から廃棄段階に至るまでに発生する、資源と廃棄における環境負荷ゼロを目指し、社内外のステークホルダーと協力、連携しながら取り組みを進めています。

*CVCC: Compound Vortex Controlled Combustion（複合渦流調整燃焼方式）の略。一酸化炭素、炭化水素、NOx（窒素酸化物）の排出が少ないのが特長。

Hondaの社会課題への挑戦

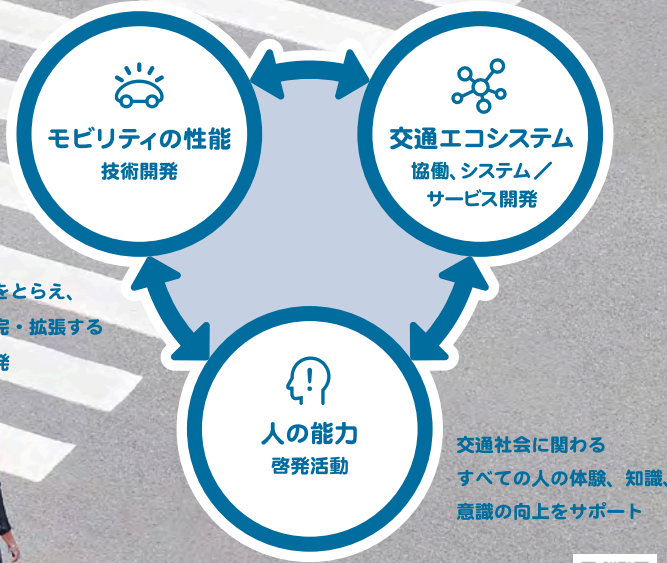
2050年に、 交通事故死者 ゼロを目指す。

人とモビリティが
調和する場づくり、
体系づくりへの貢献

活動の方向性

Hondaの安全は、3つの要素を個別に進化させるとともに、それぞれを組みあわせることで、様々な要因により引き起こされる事故に対応します。

人の意思をとらえ、
技能を補完・拡張する
技術の開発



交通社会に関わる
すべての人の体験、知識、
意識の向上をサポート

詳しくはこちら
CLICK!



Honda Topics

交通安全も「人」中心で考える。



交通事故が大きな社会問題として取り上げられ、交通戦争という言葉も生まれた1970年。Hondaは、安全運転教育という考えも一般的でないなか、安全運転普及本部を発足しました。1972年には、本部内に海外活動を推進するための部門が発足し、海外でも各国に交通安全教育センターを設置したほか、地域の販売店と協力するなど、活動を強化してきました。2023年3月現在、Hondaは日本を含む世界43の国と地域で、安全運転普及活動を実施しています。

Hondaのグローバル安全スローガンは「Safety for Everyone」。クルマやバイクに乗っている人だけでなく道を使う誰もが安全でいられる

「事故に遭わない社会」の実現を目指しています。

2021年4月、「2050年に全世界でHondaの二輪車、四輪車が関与する交通死者ゼロを目指す」と表明しました。

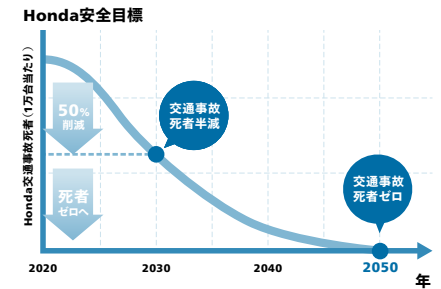
社会的責務としてはもちろんのこと、喜びある未来を紡いぐために「交通事故ゼロ社会」へ向けて各地域が抱える事故の実態を捉えた交通安全の取り組みを積極的に進化させていきます。

目標

Hondaは、2050年に全世界で、Hondaの二輪車、四輪車が関与する交通死者ゼロを目指しています。^{※1} また、そのマイルストーンとして2030年に全世界でHondaの二輪車、四輪車が関与する交通事故死者半減を目指しています。^{※2} これらは、新車だけでなく、市場に現存するすべてのHonda二輪車、四輪車が対象となります。

^{※1} Hondaの二輪車、四輪車が関与する交通事故：Hondaの二輪車・四輪車乗車中、および歩行者・自転車（故意による悪質なルール違反、責任能力のない状態を除く交通参加者）が関与する交通事故。

^{※2} 2020年比で2030年に全世界でHondaの二輪車、四輪車が関与する1万台当たりの交通事故死者数を半減。



Hondaの取り組み



“人”に焦点を当てた交通安全啓発活動

交通社会に参加するすべての人を対象にした啓発活動を実施。Hondaは「人から人への手渡しの安全」や「参加体験型の実践教育」という基本姿勢をもとに、運転技術だけでなく、周囲への思いやりや意識の向上に向け、一人ひとりに合わせた交通安全啓発活動へと進化させていきます。



“人”中心にモビリティの性能を高める

「人中心」で安全技術をリードしてきたHondaは、人をさらに深く理解し、その意思に寄り添えるよう、モビリティを進化。乗員や歩行者などの保護や衝突の回避に加えて、さまざまな交通参加者とのコミュニケーションの支援など、人の能力を補完・拡張する技術の開発に取り組んでいます。



交通エコシステムの開発

刻々と変化する交通環境で事故を未然に防ぐためには、インフラや交通参加者を動的に捉え、それぞれが円滑に連携することが必要です。Hondaは技術開発とあわせて、国や地域への協力、各企業との共創などに積極的に取り組んでいます。

好奇心

Future

HOW WE MOVE YOU.

Hondaで
あなたの好奇心は
どのように
躍動していますか？

突き動かされるように、何かに夢中になる。
人生を決めるほど、
心を揺さぶられる出来事にぶち当たる。
そんな経験は、過去を振り返ればきっとあるはず。

もっと見たい。もっと知りたい。
もっとこうしたらいいのに。
真っ直ぐなその想いは、周囲の仲間を巻き込み、
社会を、未来を、動かす力になっていく。

Hondaに入る前、どんなことに心を動かされたのか？
何に興味があったのか？
そしてその時抱いた好奇心が、
Hondaでどう育まれていったのか？
今の仕事にどう活かしているのか？

一人ひとり、オンリーワンの、
過去から現在、未来への想いまで。
様々なフィールドで
躍動する社員たちをインタビューしました。

※所属部署は2024年3月現在のものです。

ワタシの好奇心

ラジコン

クルマ
開発



01

John Hwang

Honda Development &
Manufacturing of America, LLC
Automobile Development Center

子どもの頃からラジコンを組み立てて遊ぶのが大好きだったジョンさん。

大人になってからは、エンジニアの夢を叶え、人の心を動かすクルマを作り続けています。

自分が携わったクルマがラジコンになった時には感動したと笑顔で語るジョンさんに、好奇心と今の仕事との関わりを聞きました。

Remote-Controlled Cars



John Hwang

1995年新卒入社以降、様々な四輪の開発に従事。北米のEV本格展開の先駆けとなる「PROLOGUE(プロローク)」Acura「ZDX(ズイーディーエックス)」では、GM(ゼネラルモーターズ)と協業しながら、各要素の開発リーダーを統括する開発責任者(LPL)を担当。

Automobile Development Center

Remote-Controlled Cars



Automotive Development

「Open Mind」が、Hondaらしいクルマ作りの鍵。

絵を描くのも好きでデザイナーを志したこともあったのですが、その経験はクルマ開発で役立ちました。HondaではSED開発システムと呼ばれる開発システムがあり、販売(Sales)・サービス(Service)、エンジニアリング(Engineering)、開発(Development)の職種が最初のコンセプト設計から一緒に作っていくのが特長です。



0から1を創る喜びは、すべてのプロジェクトに通じている。

もともと小さい頃から何かを作るのが好きで、ラジコンやレゴ®に夢中でした。典型的なエンジニアの幼少期だったと思います。説明書を読んだら簡単にできてしまうので、あえて見ないで自分で考えて作っていました。難しいですけど、それが楽しかった。色も自分の好きな色に塗ったりしてね。クルマの模型のサスペンションをいじったりする中で、機械のメカニズムを自然に学びましたし、あれがエンジニアになるきっかけだったと思います。もう一つ、大きな影響を与えたのが私の叔母です。叔母は化学メーカーのエンジニアで、私に数学や化学の面白さを教えてくれました。当時彼女が乗っていた2代目の「プレリユード」がとにかくカッコよくて印象的で。その後乗り換えていた2代目の「レジェンド」も憧れてました。小さい頃にHondaはハイテクな会社だと思ってから、ずっとHondaで仕事をしたいと思い続けていましたね。入社してからエンジニアとして様々なプロジェクトに参加してきましたが、どれも自分で作る楽しさは変わりません。

製品は嘘をつかない、という創業者の考えがあるように、機能が最高でも、美しくなければ欲しいと思われないうですし、逆に見た目が悪くても値段が高すぎたら売れませんからね。ひとつのゴールを目指して職種の境なく意見を交わしながら作っていく中で、エンジニアだからこそデザイナーにアドバイスをできる瞬間は多々ありました。また大学時代にチームでEV車のコンテストに出た経験も、開発責任者(LPL)としての仕事に活かしています。自分と異なるスキルを持つ人とチームで動くために、まずは自分が心を開かなければならないことを学びましたね。実際、GMとの共同開発では、Hondaとは全く異なる文化に触れながらも、自分がGMの立場ならどう決断するかを考えて行動していました。違う長所を持った人同士が集まって力を合わせることで、コミュニケーションをとりながら協力することの大切さは、今も重要だと思っています。

Honda Stories



ジョンさんが北米初のHonda量産EV「PROLOGUE」ZDXに込めた想いとは？

詳しくはこちら
CLICK! ➔



Automobile Development Center

ワタシの好奇心

オーケストラ F1
パワーユニット
開発



02

相原 寿哉

株式会社ホンダ・レーシング
HRC-Sakura 四輪レース開発部 開発室
第1BL

大学時代、オーケストラサークルでバイオリンの練習に夢だった相原さんにとって、自動車レースの最高峰であるF1™のパワーユニット開発とオーケストラの演奏には様々な共通点があるそう。「ものを作るには調和が大切なんです」と語る相原さんに、入社前の好奇心と今の仕事との関わりを聞きました。

Playing the Violin in an Orchestra

Development of Power Units for F1™



Kazuya Aihara

2017年新卒入社以降、本田技術研究所にて実車エンジン制御・商品性適合開発に従事。現在は2026年のF1世界選手権に向け、MGU-Kモータ性能領域の開発を担当。社員有志のプライベートチーム「Honda R&D Challenge」ではタイヤメカニクスを担当し、2023年11月「S耐ファイナル富士4時間レース」で1位、ST-2クラスシリーズチャンピオンに貢献。
※運動エネルギー回生システム、F1のパワーユニットの一種。

Playing the Violin in an Orchestra



音楽も、レースも、 たくさんの人に感動を 届けられる。

家族が全員音楽好きだった影響で、小さい頃から楽器と触れ合う機会が多かったですね。大学時代はオーケストラ部に所属し、バイオリンを担当していました。これまで耳で聴いていたプロの演奏を、実際に自分がプレーヤーとして表現できるとすごく楽しいです。演奏技術的には難しい楽器ですが、試行錯誤して上達していく過程にはやりがいを感じていました。クルマも小さい頃から好きでした。Hondaの第3期F1で優勝したレースを見たことをきっかけに、中学2年生の時に初めて家族で鈴鹿サーキットに行きました。その時の迫力と感動は忘れられません。音楽もモータースポーツも、人の感性に触れるもの、という点で共通していると考えています。あれだけ多くのお客様に、感動と興奮を届けられるというすごさですね。音楽と同じように、人々の心に刺激を与えられるF1に憧れを持ち、とりわけF1の世界で海外の強豪に何度もチャレンジし続けるHondaに入りたいと思いました。

「調和の大切さ」が F1のパワーユニット開発 に活かされている。

オーケストラでは、自分の担当楽器の役割を全うするだけでなく、他のパート(弦、管、打楽器)と合わせてひとつの曲を作っていきます。個人の練習も大事ですが、弦楽器のパートはもちろん、全体での調和が何よりも大切。広い視点で全体のバランスを考えながら、一つのコセプトに向かって曲を作り上げていきます。実車やレーシングカーも



同じで、エンジンやトランスミッションなど様々なコンポーネントがマッチしてはじめて、お客様のニーズにあったクルマや、レースで勝てるパッケージができていきます。「最終的な完成形をイメージして調和させていくことが大事」という点は共通していると思いますね。2026年のF1パワーユニット開発のメンバーに就任することになり、人生で一番のチャレンジがやってきたと感じています。Hondaは声に出して自らの意志を言い続けること、夢に向かって諦めずチャレンジすることが重視される会社です。F1への扉は、だからこそ開けたと感じています。HRDCでのレース活動でも、自ら手を挙げて業務とは異なるタイヤ領域に取り組んできました。HRDCのCは「チャレンジ」の意で、自分の意志で道を切り開いていく環境があります。まさに「Hondaならではの」を感じる活動です。実車の開発もレース活動も、仲間と作り上げたものが喜ばれる瞬間に出会えるのは本当に嬉しい。F1という最高峰の舞台上で仲間と一緒に作り上げたもので、これからしっかりと結果を残していきたいと思っています。

HondaStories



相原さんのHRDCでの活動やF1パワーユニット開発に込めた想いとは？

詳しくはこちら
CLICK! ➡



ワタシの好奇心

動物の
スケッチ

コミュニケーション
デザイン



03

森岡 さくら

株式会社本田技術研究所
デザインセンター デザイン開発推進室
コミュニケーションデザインスタジオ

森岡さんの原点は、小さい頃描いていた動物のスケッチ。

大学時代に学んだプロダクトデザインや、高校の部活、接客のアルバイトなど様々な経験を通して、

「誰かを喜ばせることが好き」と感じたそう。

そんな森岡さんに、好奇心と

今の仕事との関わりを聞きました。

Sketching of Animals

Communication Design



Sakura Morioka

2022年新卒入社以降、現職、江崎グリコ株式会社の社会貢献活動「グリコワゴン」、Honda創立75周年イベント、ショーカーのラッピングなどに関わる。2024年日本発売予定の燃料電池車「CR-V FCEV」のラッピングデザインを担当。

Communication Design Studio

Sketching of Animals



Hondaは 「もの」というより 「ワクワク」を 創っている会社。

小さい頃は獣医になりたかったんです。ちなみにその前の夢はキリン(笑)。「獣医になるには絵が上手じゃない」と思って、図鑑を模写したり、イルカとかクジラとか、いろいろ描いたりしていましたね。ただ、描くことや表現することの方が楽しそうだなと思い、美術の道に進むことになりました。高校に入学後、プロダクトデザインという領域に出会って、美しく使いやすい、気が付いたら生活にあるかっこよさを知り、大学ではプロダクトデザインを専攻しました。

Hondaに入社したきっかけは、大学の時に見たモーターショーです。モノづくりの参考になればと思って行ったら、飛行機もバイクもパワープロダクトもあって。あれ、クルマの会社じゃないかと。誰かをワクワクさせるためにモノを創る姿勢が空から感じ取れて、「この会社なら何でもできそう、楽しそう」と思いHondaに入りました。

デザインを通して、 Hondaの 魅力をもっと伝えたい。

現在はコミュニケーションデザインの部署で、Hondaのブランド価値向上に向けた取り組みを行っています。今の目標は、Webやイベントなど様々な媒体で、作り手の想いをしっかりお客様に届けること。Hondaが魅力的な価値創りをしていることを誇りに思っています。だからこそデザイナーとして、作り手とお客様をつなぐきっかけを創っていきたいです。



昔から、相手の気持ちを考えながらカタチにするのが好きなんです。親友の誕生日に既製品ではなく手づくりのものをあげていた時も、ゲームのオフィシャルショップでアルバイトしていた時も、どうしたら相手に伝わるか、どうしたらワクワクさせられるかを考えていました。今の仕事でも、先輩をびっくりさせるぞ、相手の想像を超えるぞという気持ちで取り組んでいます。

Hondaはどんなアイデアもまずは受け入れてくれる、懐の大きい会社。縦も横もラフな関係なので居心地がいいです。修行みたいにコツコツ仕事している人、プライベートが大事という人、熱く夢を語る人、いろいろな人がいますが、みんなが未来のためにワクワクするモノ・コトを生み出しているのはHondaらしいなと思います。

HondaStories



森岡さんがラッピングデザインを担当した燃料電池自動車に込めた想いとは？

詳しくはこちら
CLICK! ➡



Communication Design Studio

ワタシの好奇心

父との
メール

先進安全
システム



04

阿部 ちひろ

本田技研工業株式会社
ソフトウェアデファインドモビリティ開発統括部
先進安全・知能化ソリューション開発部
先進安全システムソフトウェア開発課

小学生の頃、父親の単身赴任をきっかけに、ネットやメールの仕組みに興味を持った阿部さん。しかし、大学で通信工学を学ぶ中で、「実際に会うことの大切さ」に気づいたと言います。現在は一人ひとりの自由な移動の喜びの実現を目指し、Hondaの次世代安全システム開発に関わる阿部さんに、好奇心と今の仕事との関わりを聞きました。

Email with Father

Advanced Safety System Software Development Department



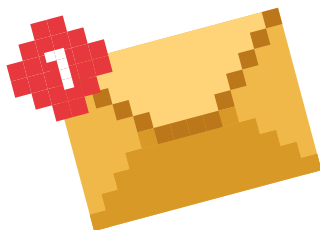
Chihiro Abe

2013年新卒入社以降、Hondaの自動運転領域に従事。一般道自動運転の基礎研究、Honda SENSING Elite ACC(車間距離制御機能)/ALC(車線変更支援機能)機能の開発、次世代Honda SENSING向け地図システム開発を経て、現職。

通信工学を 学んだからこそ、 「会う」ことの 大切さに気づいた。

単身赴任で会えない父と連絡を取るためにインターネットに出会ったのが、今の私の原点です。メールを送ると、遠くにいる父から返事が返ってくるのがすごく嬉しくて。結構衝撃でした。そこから機械に興味はあったのですが、中学生の夏に行った電子工作のサマースクールをきっかけに、工学部を目指すようになりました。大学では通信工学、中でも音声認識の勉強をしていました。でも学びを深める中で「会うことに勝るコミュニケーションはない」と気づいたんです。もともと移動すること、出かけることが好きで。乗り物というよりは、そこでしか味わえない体験に興味がありました。なので、通信技術が発達するのは嬉しいけれど、やっぱり直接人に会いたいし、旅先では自分の目で景色を見たいし、おいしいものを食べたい。行かないとわからないリアルな体験がしたい。いろいろな手段があるからこそ、「会うこと」の価値は相対的に高くなっていると感じ、様々な手段で「会うこと」に関わって、移動を助けられるHondaに入社を決めました。

Email with
Father



Advanced Safety Systems

ソフトウェアを通じて、 「一人ひとり」の 自由な移動を叶えたい。

現在は、次世代「Honda SENSING」開発で、システム全体の取りまとめを担当しています。ソフトウェアのメリットは、利用者のニーズに合わせて機能をカスタマイズできること。常にソフトをアップデートすることで、クルマを買ったあとでも機能やサービスを進化させられる環境を作ろうとしています。通信系など、これまでクルマ業界にあまりいなかった人が活躍できるようになっていますね。Hondaはみんな議論が好きなので、職場も賑やかです。誰の仕事かわからないけど、気が付いたらチームで動いていることもよくあります。



入社当時は単体機能の開発だったのですが、全体を見えるような立場になってからは、モノを作るというより、社会として人やモノの流れをデザインしていくことに興味があります。移動時間も楽しみたい、とにかく早く目的地に着きたいなど、人によって移動のニーズはそれぞれです。それを社会全体としてどう満たしていくかが、最終的に目指していくことかなと思っていますね。私にとってのゴールは、すべての人の暮らしの中で「自由な移動」を叶えること。毎日の生活で、楽しいなと思える瞬間を少しでも増やせたらと思います。

HondaStories



阿部さんが携わるソフトウェア領域のプロジェクトとは？

詳しくはこちら
CLICK! 



Advanced Safety System Software Development Department

ワタシの好奇心

長距離走

リソース
サーキュレーション
戦略



05

高橋 宏昌

本田技研工業株式会社
コーポレート戦略本部
コーポレート事業開発統括部
リソースサーキュレーション企画部
戦略ドメイン

モビリティと併せて、エネルギーまで考えた
ビジネスをする。

そんなHondaとしての大きな挑戦に関わる
高橋さんの礎となっているのは、
中学から始めた長距離走。

広い視野で見る姿勢や、挑戦することへの
達成感が活着していると話す高橋さんに、
好奇心と今の仕事との関わりを聞きました。

Long-Distance Running

Resource Circulation Strategy



2007年新卒入社以降、四輪の材料研究開発部門にてエンジン部品向け鉄鋼材料開発およびエンジン部品の量産開発を担当。2018年に環境戦略部門に異動後は、資源循環型モビリティの企画立案を推進。2022年より現職。

Resource Circulation Planning Division

Long-Distance
Running



目標に向かって 努力する。その結果から 生まれる達成感。

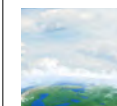
小学校低学年くらいの頃は引込み思案な性格でした。心配した親のすすめで剣道を始めてから積極性が出てきて、中学ではサッカー、陸上と3つを掛け持ち。高校からは陸上の長距離に絞り、大学まで続けていました。目標から逆算し、じゃあ今はこうしなければと考えながら日々のトレーニングに取り組んでいましたね。怪我で走れない時期もあったのですが、ただでは起きないぞという気持ちで、一人で地道な別メニューをこなして。結果、怪我の前より記録が向上したのは嬉しかったです。やっぱり、自分がやった努力が何か結果につながるのやりの気がします。特に陸上の長距離は個人競技でもあり、駅伝のような団体戦もあるので、自分の役割を果たしながらチームとして競技力を上げていくのは、達成感もありました。学業の面では、大学で専攻していた材料工学の知識を通して世の中に新しい価値を提供したいと考えていたので、自動車会社の枠を超えているHondaは魅力的でした。でも何より面白い人が多そうだなと。個性の人が多い、というのは今も感じます。

先を見渡して粘り強く 考える姿勢は、陸上の 経験が活着している。

現在は、車載用バッテリーのリバーパスの企画立案に携わっています。最近はフリマアプリの影響もあり、自分が納得できるならリユースでもいいという考えが広がっていますね。社会全体の流れも相まって、作って売っていいのかと思ひ、この事業に参画しました。売った後のライフサイクル視点で事業をするためには、



社外との協力が不可欠ですし、時間軸が長い話です。どうしたら効率的か、今何をすべきか。周りや先を見渡して考える姿勢は、陸上での経験が活かされています。もう一つ似ているのは、粘り強く考える姿勢です。今達成すべき課題は、様々な要素が複雑に絡み合っていて、一朝一夕では解決できない。でもやり遂げた後の達成感も陸上を通して味わっているからこそ、今踏ん張れています。それを一番感じるのワイガヤですね。多様な意見が出る中で本質的な問題が特定でき、予想もしなかった解決策が出たときは心地いいですし、こういった環境はHondaならではの点。今後の目標は、循環型ビジネスモデルを当たり前にする事です。旅行が趣味なのですが、最近では日本の四季がなくなってきた気がして、気候変動の問題を、自分ができるところでなんとかしたい。駅伝のように先輩方から引き継いだプロジェクトを、まず自分の代で世に出したいです。



Hondaが取り組む「リソースサーキュレーション」とは？

詳しくはこちら
CLICK!



Resource Circulation Planning Division

ワタシの好奇心

バスケット
ボール

塗装工程の
カーボン
ニュートラル



06

古野 賢也

本田技研工業株式会社
四輪事業本部 四輪開発センター
生産技術統括部 車体生産技術部
車体設備技術課

生産設備全体のカーボンニュートラル
実現において重要な「塗装」。

その部門のリーダーとして活躍する

古野さんの現在を作っているのは、
小学生から続けているバスケットボールだそう。

社内・社外の様々な人を巻き込みながら

ひとつの目標に挑む古野さんに、

好奇心と今の仕事との関わりを聞きました。

Playing Basketball

Carbon Neutrality of the Painting Process



Kenya Furuno

2015年新卒入社以降、塗装生産設備の技術開発/設備導入に従事。生産設備の自動化に関わる。2022年より現職。カーボンニュートラル工場実現に向けた塗装生産設備の技術開発/導入検討におけるプロジェクトリーダーを務める。

Body Equipment Engineering Department

「枠にはまらない」 姿勢は、バスケットでも 仕事でも自分の根幹。

小4からバスケットボールを続けて学んだのは、一人が強くてダメで、みんなの力を合わせてはじめて勝るとのこと。どう周りを巻き込むかが求められる点では、今のHondaの働き方と似ていますね。バスケットを通して、いろんな人を巻き込んでひとつの目標に向かう経験をしてきました。例えば、中学でキャプテンをしていた時は、試合に勝ちたいという気持ちが人一倍強くて、勝つために練習しようという気持ちを周りに伝えるにはどうしたらいいか考えていましたね。高校では、各個人の力よりもチームワークを活かすことに集中した結果、最後の年に初めてインターハイに出場できました。大学では、高校の時のライバルや先輩・後輩たちと一から作った社会人チームで、目標の県制覇も達成できました。Hondaに入ろうと思ったのは、就職説明会で生産技術担当の方の話を聞いたのがきっかけです。当時HondaのCMで見た「枠にはまらない」という言葉がすごく好きで、その方の話にあった、自分がベストだと思ったことを実現させるために、枠にはまらずに試行錯誤して意志を貫くマインドに惹かれました。



Playing
Basketball


周囲を巻き込むことで、 一人ではできない 難題に立ち向かえる。

現在は、生産設備での塗装領域のカーボンニュートラル化プロジェクトのリーダーを担当しています。以前担当していた設備の自動化は他社と“競争”する分野でしたが、カーボンニュートラルでは解決に向けて“共創”しています。Hondaが率先して他社に声をかけてはじめてのですが、それこそ会社の枠を超えてひとつの目標に向かうのは



楽しいですね。取り組みで感じるのは、Hondaは「難しいんじゃない？」と言われることをやりたがりますね。私自身も向上心を大切にしているので、チャレンジを重んじる文化には魅力を感じますし、若い世代が持っていない経験を先輩がフォローしてくれる環境が整っていると思います。私、無理ってという言葉が一番嫌いで。もっとこうしたらいいのに、というのを常に考えています。でもバスケットも今の仕事も、一人じゃ何もできないのは分かっています。夢の実現に対して、チームで協力しながら、個人の能力を最大限解放して可能性の幅を拡張してくれるような場所がHondaなのか。今の目標は、環境負荷のない生活の喜びを次の世代に届けること。工場全体のカーボンニュートラルはまだどこも実現できていないので、世界初に向けて世にないものを出すのが自分のモチベーションです。

カーボンニュートラル実現に向けた、Hondaの目標とは？
詳しくはこちら
CLICK!



Body Equipment Engineering Department

ワタシの好奇心

サッカー

製作所の
カーボン
ニュートラル



07

濱田 幸佑

本田技研工業株式会社
熊本製作所 生産業務部
環境エネルギー推進課

カーボンニュートラルというゴールはひとつでも、そこに至る解はひとつではありません。

様々な方法を考えながら、

熊本製作所のカーボンニュートラルを推進する

濱田さんの原点は、高専時代のサッカー部。

「誰もやらないなら自分がやる」と

意志を貫く濱田さんに、

好奇心と今の仕事との関わりを聞きました。

Playing Football



Kosuke Hamada

2009年新卒入社、同年10月熊本製作所施設管理課(現:環境エネルギー推進課)配属。2022年より、熊本製作所のカーボンニュートラル実現に向けた企画推進を担当。

Environment & Energy Promotion Department

Playing
Football



サッカーで学んだ、「自分が動く」ことの大切さ。

誰かがやらなければいけない、でも誰もやらない。そういった問題を見て見ぬ振りができず、声をあげることが昔からありました。高専時代のサッカー部では、研究のために練習に遅れる4、5年生の先輩たちが、上手いからという理由で優先的に試合に出る状況に下級生は納得できなくて。顧問の先生に直談判し、練習に参加している自分たちで練習環境を整えられるようにしました。そしてみんなが納得できるよう、遅れた先輩は走り込みをしてから練習に参加するルールにしました。先輩たちは当然「勝手に何やってんだ!」ってなりますよね。でも粘り強く説明をした結果、全員が真面目に練習に参加するようになり、部全体の士気も高まって。保護者の方からも感謝されました。この経験から、何かを変えるために人を巻き込んで交渉し、リーダーシップを取るものの大切さを学びましたね。Hondaに入ったきっかけは、自分の性格に合うのではと先生に勧められたこと。誰もやったことのないことを率先してやる、それが評価される社風がいいなと思いました。

Carbon Neutrality at the Factory


誰もやったことがないからこそ、積極的にチャレンジしたい。

現在は、熊本製作所のカーボンニュートラルに向けた戦略立案に携わっています。具体的には、工場で使用する電気を再生エネルギーで調達できるよう、工場に設置されている太陽光パネル以外の方法を模索したり、ビジネス観点からも社内に必要な性を訴えかけたりしています。調達の方法を見つけるだけでなく、そういった取り組みが



名所になるなど、電力の供給以外にも幅広く地域に貢献できたらと考えています。カーボンニュートラルは会社としてやるべきことで、誰かが先陣を切ってやらなければいけない。だからこそ自分が責任感を持ってやっていきたい。そして、やるなら一番いい方法で実現したいと日々感じています。会社としても前例がないので、戦略を一から考えて、パートナー企業と協力しながら進めていくのは大変です。でも自分が高専時代に学んできた熱力学の知識が実務に活かせたり、自分で考えて行動したりすることで、カーボンニュートラルに取り組む意義を現場の方にも理解してもらえて賛同してもらえた時などは嬉しいですね。パートナー企業は自分で探して交渉したのですが、誰もやったことがないことでも、自分がやりたいことにすぐチャレンジできる環境はとてもHondaらしいなと思います。



カーボンニュートラルに向けた、Hondaの企業活動の取り組みとは？
詳しくはこちら
CLICK! 



Environment & Energy Promotion Department

みんなの夢で、 明日を うごかそう。

Hondaでは、「企業は地域に根付き、
地域と融合した存在でなければならない」
という考えのもと、
まだ創業期だった1960年代に、
地域とのつながりを大切に
社会貢献活動を開始しました。
現在も、「世界中の人々と喜びを分かち合い、
存在を期待される企業」をめざし、
世界中でさまざまな社会貢献活動に取り組んでいます。

詳しくはこちら
CLICK! ➡



地球環境を守る活動



全国で展開する
「Hondaビーチクリーン活動」
“素足で歩ける砂浜を次世代に残したい”と
いう想いから、ビーチクリーナーを独自に
開発。年間参加者は7,000人を超える活動
へと発展しています。



内モンゴル自治区の植林活動
深刻な砂漠化が進む内モンゴル自治区での
植林活動を2008年より開始。これまでに
200万本以上の苗木を植樹しました。

交通安全の教育・普及活動



世界各国での交通安全運転講習
安全運転教育の普及や交通安全意識向上
を目的に、世界43の国と地域で安全運転講
習等を展開しています。



ベトナムの子どもたちに
ヘルメットを寄贈
ヘルメット着用の意識を高めてもらうことを
目的に2015年より開始。これまでに約1,010
万個の認証済ヘルメットを寄贈しました。

Together for Tomorrow



「人間尊重」と「三つの喜び」の
基本理念のもと、
世界中の人々の生活が
より豊かになり、
その喜びを分かち合えるよう、
従業員一人ひとりの
主体的な取り組みを
グローバルで進めています。

地域に根ざした活動



北米の災害被災地への支援
2024年に発生したハリケーンおよび竜巻の
被災地支援として、米国赤十字社に60万ド
ルと発電機40台を寄付。「HondaJet」で支
援物資の輸送もサポートしました。



インドでの遠隔地医療の提供
遠隔地域の医療環境改善を目的に、移動診
療所で地域を巡回し、無償の医療サービ
スを提供しています。

未来を創る子どもの育成支援活動



子どもアイデアコンテスト
夢を持つこと、挑戦することの楽しさを体験
してもらうプログラム。国内外で累計130万
件を超える応募数となり、次世代への育成
の機会を提供しています。



ブラジルの社会的に不利な立場にある
若者への職業訓練
クルマやバイクの整備実技・販売に関する
講義などの職業訓練を実施。従業員もボラ
ンティアで講師として参加し、受講者の就
職支援に貢献しています。

モータースポーツの 可能性を追求し、 磨き上げた技術で 情熱や感動を伝える。

本田宗一郎が「レースは、走る実験室」という言葉を残しているように、Hondaは過酷なレースの中でこそ、技術と情熱が磨き上げられると信じています。戦後間もない1954年、Hondaは当時、世界最高峰の二輪車レースといわれたマン島TTレースへの出場を社内外に向けて宣言し

ました。さらに1964年、最後発の四輪車メーカーでありながら、半年で一から車体を作り上げ、世界最高峰の四輪車レースであるF1に参戦。わずか参戦2年目で初優勝を果たしました。Hondaのチャレンジング・スピリットは現代へと受け継がれ、レースはHondaのDNAとなっています。



詳しくはこちら
CLICK! ▶



F1™世界選手権



X-Trial世界選手権



MotoGP™



ダカールラリー



IMS Aウェザーテック・スポーツカー選手権



Honda Sports Challenge

「スポーツ活動を通じて挑戦する人々を増やし、あらゆる人の人生を豊かにする」というビジョンのもと、夢の実現に向けてチャレンジするアスリートを応援しています。



公式スポーツクラブ

1960年に埼玉製作所で創部した、硬式野球部に始まる公式スポーツクラブ活動に60年以上にわたって取り組んでいます。現在は陸上競技、ラグビー、野球、サッカー、ソフトボールの5競技7クラブが、夢の実現に向けて挑戦を続けています。



Honda陸上競技部



三重ホンダヒート
(ラグビー:リーグワン ディビジョン 1)



Honda硬式野球部



Honda鈴鹿硬式野球部



Honda熊本硬式野球部



Honda FC
(サッカー:JFL)



Honda Reverta
(ソフトボール:JDリーグ)

スポンサードアスリート

グローバルブランドスローガンであるThe Power of Dreams を体現し、世界を舞台にチャレンジするアスリートを応援しています。

アンバサダー



国枝慎吾



宮里藍

ゴルフ



岩井明愛
(Honda所属)



岩井千怜
(Honda所属)



笹生優花

車いす陸上



カテリーナ・デブレナー



スザンナ・スカロニ



マニエラ・シャー



西田宗城



岸澤宏樹
(日立ソリューションズ所属)

大会協賛

スポーツの振興発展に向けて、30年以上にわたり各種スポーツの大会協賛を続けています。

熱気球ホンダグランプリ
(1993年～)

大分国際車いすマラソン
(1990年～)

スタンレーレディスホンダゴルフーナメント
(2022年～)

詳しくはこちら
CLICK! ➡



Honda History

詳しくはこちら
CLICK! 

1948



本田技研工業株式会社
浜松で創立

1949



初のオリジナル製品A型を
1947年より発売



A 本田宗一郎と
藤澤武夫の出会い



初の本格的オートバイ
ドリームD型生産・販売

1963



四輪進出

1962



日本初の本格的な国際コース
鈴鹿サーキット完成

初の海外現地生産を
ベルギーで開始

1960



D (株)本田技術
研究所の設立
1961年に新社屋完成

1959



初の海外現地法人を
アメリカに設立

1958



C

スーパーカブ
発売

1954



B マン島TTレース出場宣言
1959年に初出場
1961年に初優勝

1953



汎用事業開始(汎用エンジンH型)

1964



E

FIA
フォーミュラ・ワン
世界選手権(F1)
初出場
翌年初優勝を
達成



ホンダ初の
船外機GB30
(4ストローク)
発売



1965-1967

'65 ホンダ初の
携帯用発電機
E300発売

'67 N360発売

1970



安全運転普及本部発足

1972



F 低公害CVCCエンジン発表
アメリカのマスキー法を
世界で初めてクリア

1978



米国に二輪生産会社、
ホンダ・オブ・アメリカ・
マニュファクチャリング(HAM)を設立



A つくる人、本田宗一郎。
売る人、藤澤武夫。

初対面はD型が生まれた年と同じ1949年8月。互いにひと目で気に入ったという。性格が全く違い仕事の得意分野もまるで違っていたが、気の合った理由を「こっちの持っていないものを、あっちが持っていたからだ」と異口同音に語った。つくる人、本田宗一郎。売る人、藤澤武夫。まさに適材適所の極みであり、見果てぬ夢を本気で語り合い共有できるコンビの誕生だった。



B 若い力で挑んだ世界の壁。

1954年、Hondaは当時世界最高峰と言われていたマン島TTレースへの出場を宣言。社運をかけた大プロジェクトを任せられたのは、後の社長となる河島喜好を監督とする20代の若者たちであった。世界との力の差を痛感しながらも、1959年のマン島TTレース初参戦ではメーカーチーム賞を獲得。その後も勢いは止まらず、1961年にはついに悲願の優勝を果たした。



C 「良品に国境なし」を
証明する。

「手の内に入るものをつくれ」という本田宗一郎の言葉のもと、誰にでも扱いやすいサイズや機能的なデザインを追求。スーパーカブはそれまでにない新しい乗りものとして誕生した。50ccでは量産が困難とされていた4ストロークエンジン、レバー操作不要の自動遠心クラッチなど、数々の新機軸を投入。今なお一貫したコンセプトを守り続け、世界中で愛されている。



D 「研究所は技術を研究するところ
ではない。人を研究するのだ。」

1960年、本田技研工業株式会社から研究開発部門を分離・独立させ、独自の研究開発機構である株式会社本田技術研究所が設立された。「研究所は人を研究するところだ」、「人が何を必要としているか分かった時、技術がいるのだ」という本田宗一郎の考えに基づき、今も人の役に立つ技術を開発し続けている。



E 二輪に続き、四輪でも
世界の覇者を目指す。

最後発メーカーとして四輪車を発売したばかりのHondaが挑んだのが、四輪車レースの最高峰FIAフォーミュラ・ワン世界選手権(F1)だった。エンジンのみならず、わずか半年で車体も自ら作り上げるという常識破りの参戦だったが、全力で挑んだ初参戦ドイツGPは惨敗という結果に。それでも困難な道を諦めずに歩き続け、参戦2年目の最終戦メキシコGPでHondaは初優勝の快挙を成し遂げた。



F 社会的責任においてやる。

1970年、米国で従来の大気浄化法の改正案「マスキー法」が提出された。どの自動車メーカーも厳しい規制に背を向ける中、Hondaの若手技術者たちは「企業のためではなく、社会的責任においてやるべきだ」と断言。画期的な燃焼システムで誕生した低公害エンジン「CVCC(複合渦流調速燃焼方式)」は世界で初めてマスキー法をクリア。搭載したシビックは日米で大ヒットした。

1981

世界初の自動車用地図型カーナビゲーションシステム発表



1982



日本初の足だけで運転できるフランツシステム車発表

アメリカで日本メーカー初の四輪車現地生産を開始

1983



FIAフォーミュラ・ワン世界選手権(F1)世界選手権へ再び参戦(第二期)

1987



日本初のSRS(運転席用)エアバッグシステムを搭載したレジェンドを販売

1988



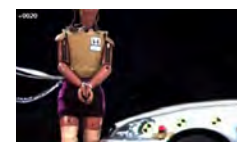
可変バルブタイミングリフト機構(VTEC)発表

1988



FIAフォーミュラ・ワン世界選手権(F1)史上初の16戦15勝

1997-1998



'98 世界初の歩行者ダミー開発
'97 ツインリンクもてぎがオープン

2011-2010

'10 世界初の二輪車用デュアル・クラッチ・トランスミッション(DCT)を搭載するVFR1200Fを発売

'11 被災地域の移動支援を目的としてインターナビの通行実績情報マップ公開

2007

世界初の二輪車用エアバッグシステム搭載車を発売



2005-2003

'03 世界初の衝突軽減ブレーキを開発

'05 世界初電子制御技術採用の次世代式汎用エンジンiGX440を発売

2002



燃料電池自動車FCXが世界初の米国政府認定取得

2001

人のスペースを最大化した革新のスマールカー、フィットを発売

WGP 5500
バレンティノ・ロッシ11勝
個人タイトル獲得
メーカータイトル獲得
及びWGPホンダ通算500勝
日本GPで達成

2000

人間型ロボットASIMO発表



2000

世界初の屋内型全方位衝突実験施設完成

1999

ホンダ初のハイブリッドカーインサイトを日米同時発売

2014-2015



'14 安全運転支援システムHonda SENSING発表

'15 FIAフォーミュラ・ワン世界選手権(F1)にマクラーレン・ホンダで参戦

2015

HondaJet引き渡し開始



2017



スーパーカブシリーズ60周年・世界生産累計1億台を達成

2020



電気自動車Honda eを発売

WGP800勝
二輪のロードレース史上初

2021



世界初 自動運転レベル3対応レジェンドを発表

2023



シビックTYPE RがニュルブルクリンクでFFモデルの最速ラップタイムを記録

2025



再使用型ロケット実験機の離着陸実験に成功



G 気付きから生まれた世界初の“カーナビゲーション”。

あるとき、研究所の専務は自衛隊の見学の機会を得た際、戦車が走行しながらも砲身は常に標的を捉え続けていることに気が付く。この技術をクルマに活用できないか。研究所のメンバーはあらゆる可能性を探求し、走行しながら地図上に自車の位置を表示し続ける“ナビゲーションシステム”を開発。それこそが、今や世界中で当たり前となった“カーナビゲーション”の原型だった。



H リッター100馬力に挑戦した夢のエンジン。

次世代のエンジン技術は何か。ホンダが自らに課したその命題に答えるべく、様々な困難を乗り越え、「パワー」と「環境性能」を両立させた「VTECエンジン」が誕生。1989年、フルモデルチェンジしたインテグラに初搭載されたこのエンジンは、市販四輪車用エンジン世界初の「リッターあたり100馬力」を実現。世界からの注目を集めた。



I 技術で人を幸せにするための未来を描く。

人に寄り添い、人の役に立ち、生活の質を向上させ、人の可能性を拡大することを目的として生み出されたASIMO。一般的な生活空間で使用されることを前提に、歩行自在性の向上およびシステムの簡素化を実現。階段や斜面を自在に移動できるほか、ピンを手に取ってふたをひねる、液体が注がれる柔らかい紙コップを潰さずに持つなどの器用な作業や手話表現も可能だった。



J ホンダがやらないで誰がやる。

バイクにエアバッグは付けられないか。二輪車・四輪車の両方を手掛けるホンダとしては当然の発想だった。これまでも二輪車の安全教育に力を入れてきたが、事故を未然に防ぐだけでなく、事故が起こったときのことも考えるべきだ。すべてが一からのスタートとなり、量産まで技術開発に16年。そしてついに2006年、世界初の二輪車用エアバッグ搭載車が発表された。



K 自由な移動の喜びを、空にまで。

航空機の世界に新規参入するからには、まったく新しい航空機でなければならない。HondaJetは航空工学の常識を覆し、ビジネスジェットでは世界で初めて主翼上面にエンジンを配置した。これにより静かで大きな室内空間と荷物室を確保し、高い燃費性能を実現。ホンダは世界で唯一、航空機の機体とエンジンの両方を開発し米国連邦航空局認定を獲得した。



L 運転支援で、人間の能力を拡張させる。

自由な移動の喜びを、安心安全な形で提供するために、センシング技術で人間の能力を超えた範囲をカバーしたい。“なぜ事故が起こるのか”から研究を始め、事故シミュレーションを1000万通り以上実施。こうして誕生した革新的な安全運転支援「Honda SENSING Elite」は、世界で初めて自動運転レベル3を達成した。

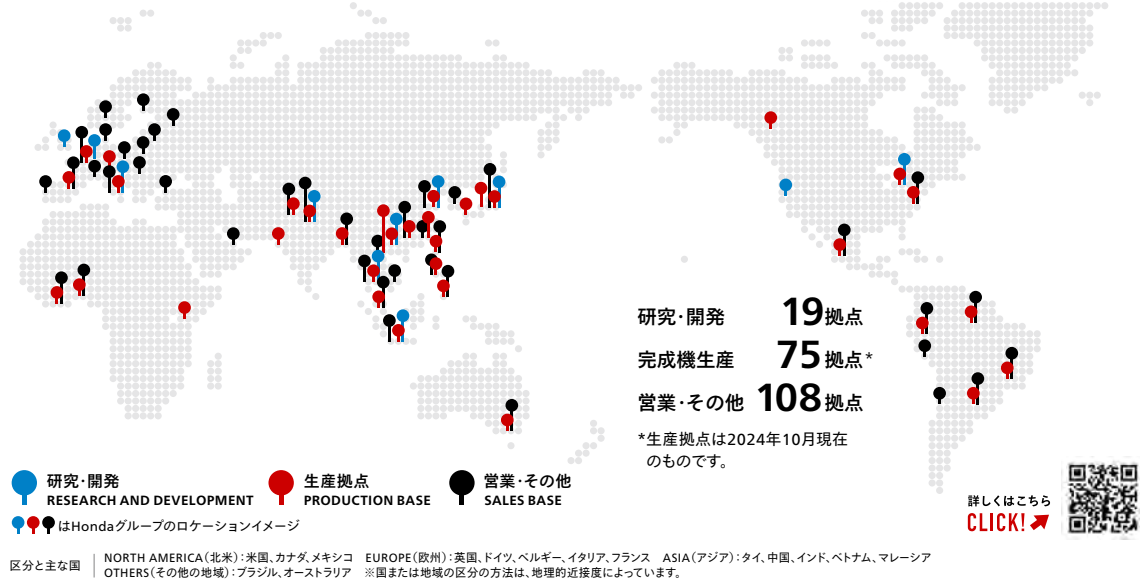
Hondaの企業概要 (2025年3月31日現在)

会社概要

会社名 本田技研工業株式会社 設立 1948年9月 従業員数 連結 194,173名 連結子会社 284社
本社所在地 東京都港区虎ノ門2-2-3 虎ノ門アルセアタワー* 資本金 860億円 単独 32,088名 持分法適用会社 73社
*本社所在地は2025年5月26日変更

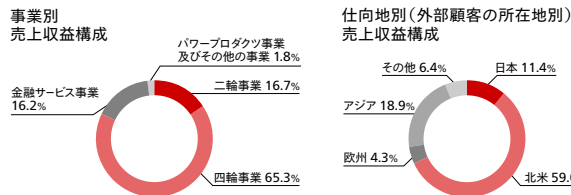
販売台数と主な拠点

2024年度	EUROPE	ASIA	JAPAN
2,798.8万台	四輪/9.3万台 二輪/47.5万台 パワープロダクツ/65.1万台	四輪/118.2万台 二輪/1,747.8万台 パワープロダクツ/141.3万台	四輪/63.0万台 二輪/22.4万台 パワープロダクツ/27.8万台
四輪/371.6万台 二輪/2,057.2万台 パワープロダクツ/370.0万台	NORTH AMERICA 四輪/165.4万台 二輪/54.8万台 パワープロダクツ/102.0万台	OTHERS 四輪/15.7万台 二輪/184.7万台 パワープロダクツ/33.8万台	



2024年度連結業績

売上収益 21兆6,887億円 営業利益 1兆2,134億円



株式の状況

発行済み株式の総数 5,280,000,000株*
株主数 596,634名
一株当たり配当金 68円

*当社は、2024年10月1日を効力発生日として、1株につき3株の割合で株式分割を行っています。

主なブランド発信施設

ホンダコレクションホール (栃木)



詳しくはこちら
CLICK!



Honda創立50年に開館し、25年を経た2024年春、リニューアルオープン。創業から現代、そして未来へと広がり続ける、Hondaが紡いできた“夢と挑戦の物語”を体感できる場として生まれ変わりました。

Honda RACING Gallery (三重)

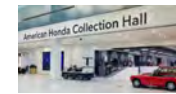


詳しくはこちら
CLICK!



1964年からHondaが挑戦している、モータースポーツの頂点であるFormula 1を中心に、美しい歴代マシンとパワーユニット(エンジン)を展示。Hondaの勝利へのこだわりと、そのために磨きこまれた技術を感じていただける空間です。

アメリカン・ホンダ・コレクション・ホール (北米)



詳しくはこちら
CLICK!



Hondaは1959年にアメリカン・ホンダ・モーターを設立。カリフォルニア州南部の本社にあるコレクション・ホールでは、これまでアメリカ市場で高く評価された往年のモデルが展示されています。

最新レポート

Honda Report

“Hondaの目指す姿・提供価値”をまとめたレポート。Hondaの将来の企業価値向上に向けた中長期的な取り組みを、財務および非財務の観点で紹介しています。

詳しくはこちら
CLICK!



ESGデータブック

Hondaのサステナビリティ(持続可能性)に関する考え方や、2030年ビジョンで掲げる「すべての人に生活の可能性が広がる喜びを提供する」というステートメントの実現に向けた取り組みをまとめています。

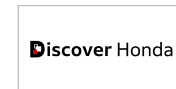
詳しくはこちら
CLICK!



メディア

Discover Honda

開発者の想いはじめ、技術、デザイン、企業活動、モータースポーツなどHondaの幅広い取り組みを一か所で、タイムリーにご覧いただけます。



詳しくはこちら
CLICK!



公式アカウント



詳しくはこちら
CLICK!



HONDA
The Power of Dreams

How we move you.
CREATE ▶ TRANSCEND, AUGMENT

本田技研工業株式会社

〒105-8404 東京都港区虎ノ門2-2-3

発行 2024年3月
更新 2026年4月