

存在を期待される企業をめざして

CSR Report 2013



目次

1	CSR 情報の掲載方針
2	トップメッセージ
3	Honda フィロソフィーと CSR
8	特集 2013
23	CSR ヒストリー
33	社会とのコミュニケーション
35	お客様と Honda
41	品質への取り組み
50	環境への取り組み
51	安全への取り組み
65	地域・社会のために
73	コーポレート・ガバナンス
77	お取引先と Honda
81	従業員と Honda
92	株主・投資家と Honda
94	Honda の災害支援
96	会社概要

CSR情報の掲載方針

Hondaの企業レポートについて

Hondaは、世界中のステークホルダーから「存在を期待される企業」となることをめざして、企業の社会的責任（CSR）をはたすためのさまざまな活動をおこなっています。これらの活動についてHondaでは、下記の5つの分野に分けて報告しています。

Honda 企業レポート MAP <http://www.honda.co.jp/csr/library/>

Hondaは、世界中のステークホルダーの皆様から「存在を期待される企業」となるために取り組んでいるさまざまな活動を5つの分野に分けて報告しています。皆様と積極的なコミュニケーションを図りながらHondaへのご理解と共感をより一層深めていただきご意見を頂戴することで企業活動のさらなる向上に努めていきます。



CSR情報を掲載している媒体

2012年度のCSR情報は、Webサイトと本「Honda CSRレポート2013」PDF版に掲載しており、Webは最新の詳細情報を、一方PDF版は報告期間を定めた年次報告書として掲載しています。

Webサイトおよび本「Honda CSRレポート2013」PDF版が、ステークホルダーの皆様にとって、HondaのCSR活動への一層のご理解を深めていただく一助になれば幸いです。

PDF版の報告対象組織、対象期間等について

●対象組織

本田技研工業（株）の活動報告を中心に、一部の項目ではHondaグループ全体、国内・海外の子会社・関連会社の活動についても取り上げてご紹介しています。なお、文中の「Honda」は、本田技研工業（株）と同じ労働協約を適用している会社の取り組みを示しています。

●対象期間

2012年度（2012年4月1日～2013年3月31日）の活動を中心に、一部に過去の経緯や発行時期までにおこなった活動、将来の見通し・予定などについて記載しています。

●免責事項

本レポートには、本田技研工業（株）の過去と現在の実事だけでなく、発行日時点における計画や見通し、経営方針・経営戦略に基づいた将来予測が含まれています。この将来予測は、記述した時点で入手できた情報に基づいた仮定ないし判断であり、諸条件の変化によって、将来の事業活動の結果や事象が予測とは異なったものとなる可能性があります。読者のみなさまには、以上をご了解いただきますようお願いいたします。

●発行日

今回の発行 2013年7月

次回発行予定 2014年7月

●CSRに関するお問い合わせ先

本田技研工業株式会社 法務部 CSR推進室

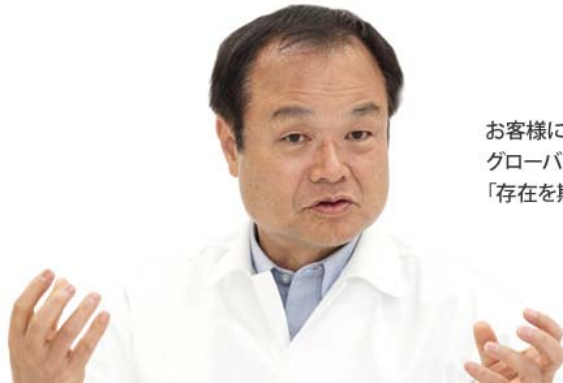
〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

TEL. 03-5412-1202 FAX. 03-5412-1207

●発行

本田技研工業株式会社 広報部/法務部 CSR推進室

トップメッセージ



お客様に喜ばれる商品を、
グローバルにどこよりも早くお届けし、
「存在を期待される企業」であり続けます

代表取締役 社長執行役員

伊東 孝紳

真のグローバル化を実現し、喜びのさらなる拡大へ

Hondaは東日本大震災やタイの洪水など度重なる試練を乗り越え、ようやくリーマンショック以前のレベルに業績を回復することができました。グローバルに競争が激化するなか、次なる成長・発展の礎を築くべく積極果敢な展開を進めていきたいと考えています。そのためには、世界経済や市場構造が大きく変革するなかで、すべての地域においてお客様のニーズを先取りした競争力のある商品を継続的に生み出している、新たなグローバルオペレーション体制への転換が、喫緊の課題であると認識しています。日本を含めたすべての地域でビジネスの自立化を確かなものにし、地域のリソースすべてをグローバルに最大限有効活用できるHondaらしい事業構造への変革を成し遂げ、世界中のお客様に、最適なタイミングで、最高のものをお届けできる「真のグローバル化」を実現する取り組みを進めていきます。そして2016年度には二輪車、四輪車、汎用製品をあわせて、全世界で3,900万人を超えるお客様と出会い、喜びのさらなる拡大をめざしていきます。

環境、安全での新たなチャレンジ

2013年7月9日、日本で最新の四輪工場である埼玉製作所寄居工場が稼働を開始しました。環境対応に最も優れた、最高効率の生産ラインを実現し、そこで培った技術をグローバルに展開していく大変重要な拠点となります。また、隣接する小川工場では、Hondaの次世代環境エンジンを生産するだけでなく、環境や製造技術を全世界に発信する拠点となり、寄居工場同様、重要な役割を担っています。

「良品に国境なし」という言葉がHondaにはあります。今後は「優れた技術に国境なし」という考えを強く打ち出し、高効率で低炭素な、グローバルに真に強いHondaを現場からつくっていきたくと考えています。

寄居工場の環境への取り組みの最も象徴的なものとして、ソーラーパネルを屋根一面に敷き詰めたことが挙げられます。この発電は工場内でも使用しますが売電も想定して自動車業界最大の2.6MWの規模にしています。また、環境対応の製造技術として、塗装領域における業界初の技術があります。従来の塗装材料をさらに進化させ、中塗り工程を廃止、すべての塗装色に対応できる3コート2ベークのショートプロセス化を実現しています。これらの結果、工場全体で1台あたり35パーセントものCO₂排出量の削減に成功、世界No.1の環境先進工場を実現しています。これらの取り組みは、すでに2014年春に稼働予定のメキシコ工場への展開が決まっています。具現化した技術を、国境を越えてスピーディに世界へ水平展開し「ものづくりの進化」を図っていきます。

環境とならば、Hondaが最重要課題のひとつとしているのが、「安全」です。その根底にあるのは、創業者の安全へのこだわりと強い想いです。創業者の「交通機関というものは人命を尊ぶものである」という言葉にあるように、「交通社会に参加するすべての人の安全を追求する」という考えのもと、業界に先駆けて安全運転普及活動や国産車初のエアバッグシステムなど、ソフト、ハード両面で積極的に安全の取り組みをおこなってきました。そしてこの安全スタンスに基づき、このたびHondaは「Safety for Everyone」をグローバル安全スローガンと決めました。2011年に定めたグローバル環境スローガン「Blue Skies for Our Children」のもと、更なる環境の取り組みを加速するとともに「安心・安全な」交通社会、ひいては「事故ゼロ」のモビリティ社会の実現をめざして安全の取り組みを深化させていきます。



喜びのサイクルを回し続け、めざすは「存在を期待される企業」

2011年の大震災から生まれたLPガス発電機。被災地の一般家庭で使用されていたLPガスをなんとかして役立たせたい、従業員一人ひとりのその熱い想いが、3か月という短期間で製品化に結びつきました。Hondaは「人間尊重」と「三つの喜び」という企業理念に基づき企業活動をおこなってきた会社です。すなわち互いに尊敬しあい、認めあい、良いものをつくって、お客様に使っていただき、喜んでいただくこと、それが我々の喜びとなり、新たな挑戦へと駆り立てる。そのようなサイクルを大切に考え、地域に根付き、地域の人々とともに喜びを分かち合う活動を世界中でおこなってきました。インフラや通信環境が整うなか、私たちの生活がどんなに便利になったとしても、お客様の「自由に移動したい」という欲求が変わることはありません。「行きたいところにいける」「会いたい人に会いにいける」。それを実現できるのはパーソナルモビリティです。環境と安全を重視しながら、パーソナルモビリティのある豊かで楽しい生活をどんどん広げ、「お客様に良いものを早く、安く、低炭素でお届け」します。

Hondaは、これからも原点である人を中心としたモノづくりで、あらゆるステークホルダーの皆様的心里に響くようなワクワクする商品を生み出し「存在を期待される企業」であり続けたいと考えています。

2013年7月
代表取締役
社長執行役員
伊東 孝紳

HondaフィロソフィーとCSR

Hondaフィロソフィーと創業者のメッセージ

HondaのCSR活動の原点となるHondaフィロソフィー。
この企業哲学は、本田宗一郎と藤澤武夫、二人の創業者が発した数々の言葉をもとにして制定されました。
Hondaフィロソフィーとその根幹である創業者のメッセージには、現在のHondaが考える社会的責任の本質が込められています。
お客様と社会に「喜んでもらうために夢に向かって最善の努力をする」という思想、ここにすべての始まりがあります。



● Hondaの原点、「Hondaフィロソフィー」

● 創業者のメッセージ

● Hondaフィロソフィーを基礎とするCSR活動

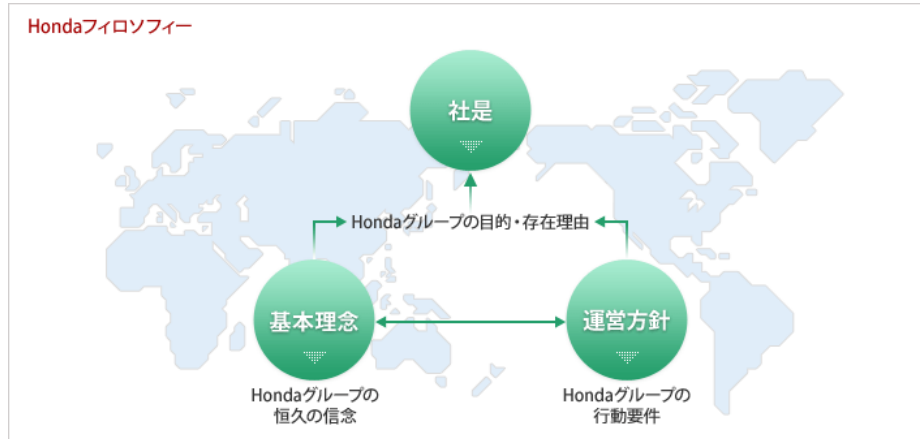
Hondaは、Hondaフィロソフィーに基づいて、「存在を期待される企業をめざす」という21世紀の方向性を定めています。



Hondaの原点、「Hondaフィロソフィー」

Hondaフィロソフィーは、本田宗一郎と藤澤武夫という二人の創始者が残した企業哲学であり、つねに企業活動の基礎にあります。また、Hondaグループのすべての企業と、そこで働く従業員一人ひとりの価値観として共有され、その行動や判断の基準となっており、フィロソフィーを単なる「ことば」として終わらせることなく、Hondaで働く一人ひとりが主体者として実践しています。

このフィロソフィーは以下の「基本理念(人間尊重と三つの喜び)」、「社是」、「運営方針」から成りたっています。



社是

私たちは、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

基本理念

人間尊重

自立

自立とは、既存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もって行動し、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合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合い、足らざるところを補い合い、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

三つの喜び

買う喜び

Hondaの商品やサービスを通じて、お客様満足にとどまらない、共感や感動を覚えていただくこと

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、誇りと喜びをもつことができるということ

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創り出すこと

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
- 調和の取れた仕事の流れを作り上げること
- 不断の研究と努力を忘れないこと

創業者のメッセージ

Hondaフィロソフィーの原点となったのは、本田宗一郎と藤澤武夫という二人の創業者が残した数々の言葉です。ここでは、二人の創業者が従業員向けに語ったメッセージの一部をご紹介します。

「三つの喜び(造って、売って、買って)は我が社のモットー」 本田宗一郎

私は、我が社のモットーとして「三つの喜び」を掲げている。即ち三つの喜びとは造って喜び、売って喜び、買って喜びという三つである。

第一の造る喜びとは、技術者にのみ与えられた喜びであって、造物主がその無限に豊富な創作欲によって宇宙自然の万物を造ったように、技術者がその独自のアイデアによって文化社会に貢献する製品をつくりだすことは何ものにも変えたい喜びである。しかもその製品が優れたもので社会に歓迎される時、技術者の喜びは絶対無上である。技術者の一人である私は、そのような製品を作ること常念願とし努力している。

第二の喜びは、製品の販売に携わる者の喜びである。我が社はメーカーである。我が社で作った製品は代理店や販売店各位の協力と努力とによって、需要者各位の手に渡るのである。この場合に、その製品の品質、性能が優秀で、価格が低廉である時、販売に努力される方々に喜んでいただける事は言うまでもない。良くて安い品は必ず迎えられる。よく売れるところに利潤もあり、その品を扱う誇りがあり喜びがある。売る人に喜ばれないような製品を作る者は、メーカーとして失格者である。第三の喜び—即ち買った人の喜びこそ、もっとも公平な製品の価値を決定するものである。製品の価値を最も良く知り、最後の審判を与えるものはメーカーでもなければディーラーでもない。日常製品を使用する購買者その人である。「ああ、この品を買ってよかった」という喜びこそ、製品の価値の上に置かれた栄冠である。私は我が社の製品の価値は、製品そのものが宣伝してくるといそかに自負しているが、これは買ってくださった方々に喜んでいただけることを信じているからである。

三つの喜びは我が社のモットーである。私は全力を傾けてこの実現に努力している。従業員諸君は、このモットーに背く事のないように努力せられたく、また代理店各位におかれては私のこの念願を理解せられて協力を賜らんことを切にお願い申上げる。

(1951年 ホンダ月報 No.4 12月号「三つの喜び」)



「“お客様の喜び”が第一番目でなければ企業の永続はない」 藤澤武夫

我が社の三原則【1、作って喜び(メーカー)2、売って喜び(代理店・小売店)3、買って喜び(お客様)】であったが、これは大変な誤りであることに気がついた。順序を変えなければ企業は失敗する。それは、“お客様の喜び”を第一番目にならなければならない筈だ。“その喜び”があって初めて“売る喜び”がある筈である。その“二つの喜び”の報酬として“作る喜び”になるのが順序である。

●『買って喜び』…買って喜ばれるものが“商品”といえる。これを作るのは製作所全員の義務であり、責任である。一つの会社が企業として存在することの出来る唯一の要件は、お客様が満足と信頼を続いて持ってもらえている間だけだ。また優秀な製品でも高い原価では必ずしも良い商品だとは云えないことは当然である。

●『売る喜び』…小売店、代理店を繁栄をさせるような営業をしない限り、“この売る喜び”は熱意を失くし、その努力を他社の商品に向けてであろう。本社の営業としては、“売る喜び”の販売店に対し、それが永続するような政策をたて、絶対の責任を取らねばならない。宣伝、販売、部品、サービスの全員、各自の職責をもって“お客様の不満は？お客様のご希望は？”と、常にリーダーの役目をし、製作所への間違いのない報告を“お客様の代弁者”となっていなければ「商品」は生み出せないのである。

(1955年 社報 No.18「S.P.Bの講習を受けて」)



「考えたことを実現させることが一番人権を尊重することになる」 藤澤武夫

よく外部の人達が「お宅は若い人が実に積極的に仕事をされますね。本社でも工場でも一歩足を踏み入れると、ピンとくる一本の太い筋を感じます。何かその立派さに圧倒されます。秘伝を教えてください」と言うんだ。しかしそんな秘訣などあるもんじゃない。皆がやっているだけだもの。でも少し私の鼻がピクピク嬉しがることだけは確かだ。また「ウチの会社では自分の考えを実行に移せるから楽しい」とよく皆が言っている。以前社長がこんなことを社報で書いていた。「発明は苦しまぎれの知恵だ」ってね。今ウチでは、生産部門でも管理部門でもドンドン難しいこと、骨が折れること、苦しいこと次から次へと追いかけての連続で、到底すべてのものが、二、三年前のやり方仕方で時間がかかってもやり切れない。それにもかかわらず、同じ時間で解決する必要があるので、皆が苦しまぎれの知恵を出している。だから新しい創造が、仕事の改善という姿で大きな発明、小さな発明が会社の隅々からドンドン生れている。「俺は人権を尊重したい。人間の一番尊いものは考え方ということだ。その考えたことを実現させるのが、一番人権を尊重することになる筈だ」とは、社長の持論だが、このように仕事を突っ込んで考えるグループや個人。そして実行に移している姿が、外部の人にピンと張った一本の線に感じられるのではないかと考えている。

(1958年 社報 No.27「専務の考えを聞く」)



「世界的視野とは、我々日本人が世界人としてプライドを持った生活ができる、ということ」 本田宗一郎

「我々の社是に、第一番に世界的視野に立つて、ということが書いてあります。世界的視野に立つて…これが、何を意味するかという、世界一なものを作れということじゃないです。私の意図するところは、世界的視野ということ、日本人だけに分かっていて、あとの人には分かっていないんだ、ということじゃなくて、国境を越えて、人種を越えて、どんなところへ行ってもそうなくちゃならない。いつ誰がどこで考えてもそうだ、と言われるような理論というものを持つべきことだということを、世界的視野、と私は表現したんです。これは大事なことです。言葉も通じない、そういうところへ行っても、我々が日本人として、いわゆる、もっと大きいなら、世界人としてプライドを持った生活ができるということ、これは人間であるということなんです。平等に見る精神の人間であるということに尽きると思うんですね。そういう意味で、私は、この世界的視野に立つて、ということこそこの社是に謳った訳なんです。このことを、一つ是非考えてもらいたい。」

(1960年 テープ「従業員対象 欧州土産話(鈴鹿製作所)」)

「自分で松明を持つことで確固たる信頼を勝ち取った」 藤澤武夫

他のメーカーが、国内で楽に儲けているときに我々は輸出で汗を流し、世界各地の100カ国以上に道をつけました。これは決してなまやさしいことじゃない。苦難の道だった。しかし、この努力が報われて日本の二輪車、つまりホンダのオートバイが世界へ出て行って認識され、かけがえのない信頼を勝ちとったんです。3年ほどたちますと、その信頼は確固たるものになる。新規のバイヤーが日本に来てホンダの製品をとれないから、ホンダの他にないかということになりまして、2番目のメーカーはそれはもう楽々と、それこそ鼻歌交じりで輸出ができたんです。いま、業界再編成という言葉がたいへんはやっております。誰が言い出したか、もっともらしい言葉だ。2、3日前、この意味について社長と話しましたが、結局、合併と吸収と下請けこの3つのことなんですね。業界再編成などというのは別にすばらしいことでもなんでもありません。業界再編成を必要とする企業は、自力で独立していくことができないもの、つまり輸出ができない企業です。業界再編成だといっても世界では誰もそんな見方はしない。大企業だから、所帯が大きいから輸出ができるんじゃない。日本人の視野がせまいから魔術にかかって、あそこは大きいよだから大したものだと思っているだけなんです。自分で松明をもって、世界に8百億の輸出をするホンダは、みんなから後発メーカーだといわれているうちに背後から躍り出てトップに出るんです。私は、これを皆さんとともに喜んでいいし、誇りにしたいと思います。

(1967年 社報 臨時号「総合自動車メーカーとして前進するホンダ思想」)



「現代の英雄とは、社会の最大多数の人に最大の幸福を与えられる人」 本田宗一郎

経営というものは、ただ儲けることにだけ専念すれば良いかというと、そうではなくて、もっと大切なことは、次の時代のためにどんな備えをしておくかということなんだ。それで初めて、経営の良し悪しが決まってくるのだと思う。ホンダは、TTレース出場に始まった「燃焼理論」の追求を苦勞しながらも成功し遂げ、次の時代に継承していった。つまり、苦勞や努力を無にできなかったのだ。よくいうじゃないか、「楽は苦の種、苦は楽の種」と…「社会的責任の全う」だって、考えてみれば企業として当然のことなんだ。自動車をつくるメーカーがその社会における責任の一環として公害をまきちらさない車を開発する。あたり前なんですね。しかし、世の中にはあたり前のことをあたり前に行なわないで何とか回避しようとするものがまある。こういう無理な、理にかなわない姿勢が、多くの場合紛争の原因になっているのじゃないだろうか。これからのホンダも、立派に社会的責任を果たす会社でありたいと思うし、ホンダマン一人ひとりも、社会の中の一員として自分が課された責任は完遂するような人間になって欲しい。そうすれば、個人としても、そしてホンダとしても永遠に伸びて行くと思う。英雄だって、今の英雄と昔の英雄とは違うと思う。現代の英雄とは、社会の中で最大多数の人に最大の幸福を与えることができる人だと思う。いつの時代だって、人間尊重の精神はもっとも重要視されなければならないことなんだ。

(1973年 ホンダ社報 No.134「創立25周年特別企画 座談会 社長と語ろう 25歳の原点」)

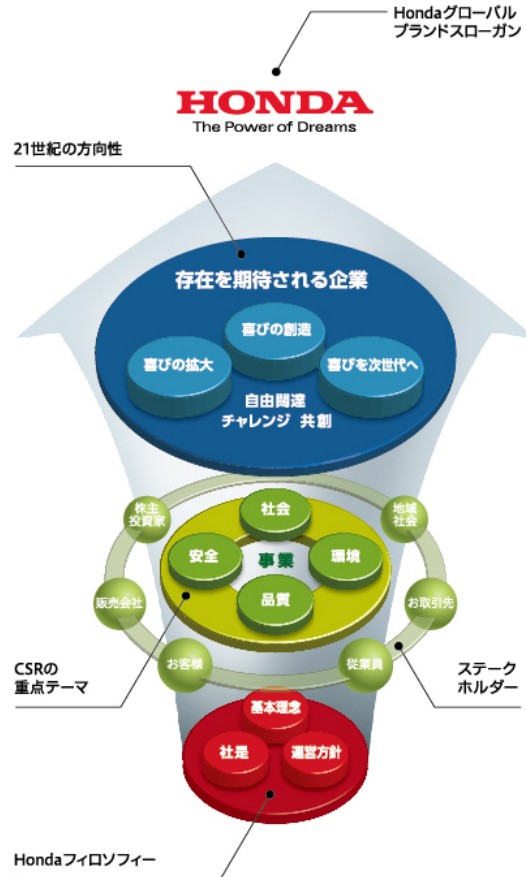


Hondaフィロソフィーを基礎とするCSR活動

Hondaは、現在、Hondaフィロソフィーをベースに世界の人々と喜びを分かちあうことで「存在を期待される企業」をめざすという方向性を定め、そのために「喜びの創造」、「喜びの拡大」、「喜びを次世代へ」の実現と、「自由闊達・チャレンジ・共創」の醸成をめざし、企業活動に取り組んでいます。

「喜びの創造」は、夢を描き、自由な発想で時代に先駆けて新しい価値を創造し、基本理念である「三つの喜び」を高めていくこと。「喜びの拡大」は、より多くの人々とともに夢を実現し、地域社会に貢献し、基本理念の「三つの喜び」を世界中に広げていくこと。「喜びを次世代へ」は、社会の持続的発展に向け、最高水準の環境・安全性能を実現し、基本理念の「三つの喜び」を次世代へつなげていくという考えです。

Hondaはこの方向性を着実に実践し、お客様、販売会社、お取引先、従業員、株主・投資家、地域・社会などHondaを取り巻くステークホルダーの皆様とのコミュニケーションを図りながら、社会的責任をはたしていくことで、持続可能な社会の構築に貢献していきます。





特集1

人と環境に配慮したグローバルマザー

埼玉製作所寄居工場、いよいよ稼働

CONTENTS 01

CONTENTS 02

トリプルゼロ
をめざして

進化した生産技術と環境技術をもつ
フラッグシップの工場

CONTENTS 03

CONTENTS 04

環境負荷の最も小さな製品を
環境負荷の最も小さい工場から

近隣地域との共生、
自然環境との共生



特集2

Hondaの遺伝子を、Nに乗せて

喜びと豊かさでもって日本社会を支える

CONTENTS 01

CONTENTS 02

CONTENTS 03

Nに詰め込まれた、
Honda
フィロソフィー

暮らしに
介護のある
お客様に
応える

軽に
かつてない品質を
「N-ONE」



特集 1

人と環境に配慮したグローバルマザー

埼玉製作所寄居工場、いよいよ稼働

2013年7月9日、国内では最新の生産拠点となる埼玉製作所寄居工場が稼働を開始しました。Hondaは日本国内の生産拠点として5つの製作所と7つの工場を有しています。寄居工場はその8番目として、また、四輪完成車工場としては最先端の生産技術と高効率の生産体質の構築により、Hondaのマザー工場として世界をリードする役割を担います。



Honda環境・安全ビジョンの 実現に向けて

『「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現』を環境・安全ビジョンとして謳うHondaは、その実現に向け「気候変動・エネルギー」「資源」「生物多様性」といった3つの課題を認識しています。これらの課題認識に基づき、企業活動や製品使用が地球環境におよぼす環境負荷要素を整理しています。

製品のライフサイクル各段階においては、地球から新たに採取する化石エネルギーや資源使用の最少化をめざし、また温室効果ガス低減をはじめとする、あらゆる環境負荷の最少化をめざしていきます。そしてHondaの製品によって、モビリティと暮らし全体で排出する温室効果ガスのゼロ化をめざしていきます。

Hondaの企業活動における7つの領域のうち、生産領域では「グリーンファクトリーの推進」を主要な取り組みとしていますが、このグリーンファクトリーがめざす姿は「環境負荷の最も小さな製品を環境負荷の最も小さい工場で作る」ことにあります。埼玉製作所寄居工場はそのリーダーとなるべく、さらなるものづくりの進化のために動き始めます。



トリプルゼロ をめざして



環境負荷の最も小さな製品を 環境負荷の最も小さい工場から



進化した生産技術と環境技術をもつ フラッグシップの工場



近隣地域との共生、 自然環境との共生

トリプルゼロ をめざして



CO₂排出、エネルギーリスク、廃棄物。 目標はすべて「ゼロ」

Hondaが認識している環境課題「気候変動・エネルギー問題」「資源問題」「生物多様性」。この課題に対しHondaが取り組むにあたり思い描いている未来像が、「トリプルゼロ」です。気候変動問題に対しては自前再生可能エネルギーによるCO₂の排出ゼロ化を、エネルギー問題に対してはエネルギーリスクのゼロ化をめざし、資源問題に対しては3Rの徹底による廃棄物ゼロ化をめざすことで、トリプルゼロの社会を実現させていきます。また、これら3つのゼロ化をめざす過程においては、生物多様性保全に代表されるような、地域との共生というテーマがあることをHondaは認識しています。

太陽光パネル発電やバイオエタノールなど、自前再生可能なエネルギー技術をベストミックスさせることにより、電気を作るときからクルマが走行するときまでのCO₂排出ゼロ化をめざし、気候変動問題へ対応していきます。そして、エネルギーの家庭消費を実現するHondaスマートホームシステム(HSHS)などのマネジメント技術の開発や、エネルギーを上手に使うことでリスクのゼロ化をめざし、エネルギー問題へ対応していきます。資源問題への具体的な対応としては、リデュース・リユース・リサイクルの輪を拡大し、工場から出るごみはすべてリサイクルすることをめざしています。

Honda独自の 環境性能基準HEPS

Hondaでは、トリプルゼロの方針にしたがった製品の対応として、ライフサイクルにおける使用時のCO₂排出量が以前のモデルと比較してどれだけ低減しているかによって、製品を以下のように分類・認定しています。「内燃機関の効率向上製品(Hi Efficient Products)」「環境革新技術・エネルギー多様化への対応製品(Innovative Products)」「水素・太陽電池等の再生可能エネルギーへの対応製品(Revolutionary Products)」に分類された製品は、Honda独自の環境性能基準HEPS(Honda Environmental Performance Standard)として認定されています。



2012年度の地域別HEPS適合モデル数

7つの領域で 環境負荷の低減を

製品の使用時におけるCO₂排出量低減だけでなく、「製品のライフサイクルの各段階における環境負荷を低減していく」という考え方に基づき、企業活動そのものにおける環境負荷の低減にもHondaはいち早く取り組んできました。Hondaの企業活動は「商品開発」「購買」「生産」「輸送」「販売」「製品の資源循環・3R」「オフィス」という、7つの領域に分類されています。それぞれの環境負荷要素を想定し、製品の使用時における環境負荷と合わせてその低減に努めていくことが、Honda環境・安全ビジョンの実現につながり、Hondaが社会に「存在を期待される企業」として認知されることにつながると考えています。

バリューチェーンを範囲とするスコープ3の温室効果ガス排出量を開示

Hondaは、世界的に広く利用されている温室効果ガス算定のガイドライン「GHGプロトコル」※に基づき、原材料調達から製品生産・販売、顧客の製品使用、廃棄までに発生する温室効果ガス排出量を算出しました。同プロトコルが定めるスコープ3の15カテゴリーすべての温室効果ガス排出量の積極的な情報開示の姿勢は、世界の自動車業界では初の試みとなりました。この取り組みは、NPO機関「カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト (CDP)」が主催する「CDP2012 日本報告会」において「開示優秀企業」として評価されることとなりました。CDPの2012年度の調査結果では、Hondaは世界の自動車メーカーのなかでは3位、日本の自動車メーカーで1位、日本企業で2位のスコアを獲得しました。同時に、情報開示の先進企業を選定した「カーボン・ディスクロージャー・リーダーシップ・インデックス (GDLI)」においても51社のなかに2年連続で選出され、優れたカーボンパフォーマンスとその開示が高く評価される結果となりました。

※GHGプロトコル: WBCSDとWRIが主体となって策定した算定基準。従来のスコープ1(企業活動による直接排出)、スコープ2(企業活動時のエネルギー利用による間接排出)に加え、スコープ3(原材料の採掘・調達・輸送、製品の使用・廃棄など企業活動外の排出)が定義された。

進化した生産技術と環境技術をもつ フラッグシップの工場

高効率生産の マザー工場として

寄居工場は小型車専用工場として、2013年7月9日に稼働を開始しました。全世界で生産する新型フィットシリーズのマザー工場であり、高効率な生産ラインはもとより環境に配慮したものづくりに挑戦することで、進化した生産技術をもつリーダーとして、世界6種のHondaの工場にその技術を水平展開していく役割も担っています。この工場の立ち上げによって、エンジン生産をおこなう小川工場、多機種混流生産対応となる狭山工場と合わせ、埼玉製作所は3拠点での運営が始まります。特に、小川工場から寄居工場へのエンジン供給が始まり、高効率生産体制が確立されることは重要です。

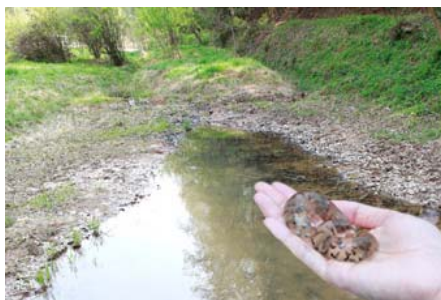


常務執行役員
四輪事業本部 生産戦略担当
四輪生産統括部 SCM統括部長

片山 行



建設中のメガソーラー発電施設(上)
敷地内のビオトープに生息するトウキョウサンショウウオの卵(下)



環境に配慮した ものづくりの最先端

寄居工場には、ゼロから立ち上げた新工場ならではの環境取り組みがあります。建物のライフサイクルリサイクル率は98パーセント以上を達成。ソーラー発電や空調気流システム、排熱利用などのマネジメントによって、従来に比べ大幅にCO₂を低減することも可能となります。

この工場では、徹底した生産の効率化、環境に配慮したものづくりをおこなうと同時に、地域に根づいた企業としてさまざまな社会貢献活動にも努めていく予定です。工場の敷地面積の30パーセントにあたる、約28万平方メートルの緑地には、約16,000平方メートルのビオトープを設置しています。ここでは、トウキョウサンショウウオやホトケドジョウといった希少種を保護する一助を担っています。このビオトープは、通常の工場見学の際に利用されるだけではありません。地域住民の方々ともたちの環境学習や自然体験の場として、つねにオープンでありたいと思っています。

幾多の 変化を乗り越えて

Hondaの寄居工場の計画は決して平坦な道程ではありませんでした。2008年のリーマンショックが起きるまでは、埼玉県や同寄居町の行政、地元住民の方々の期待を背に、次世代の環境技術を取り入れたミドルクラス以上の四輪車を生産する計画でした。しかしその後の事業環境の大きな変化によって、2008年12月、2009年3月と2回にわたり計画の延期をせざるを得なくなったのです。そして2010年9月、満を持して工事の再開を発表しましたが、ここでも製品ニーズのダウンサイジング化、また新興国市場における小型車の需要増といった社会の変化を受けて、その舵を大きく切り直すことになりました。

世界情勢や環境の変化は今後も続きますが、ものづくりの現場、源流の管理を徹底しながら、世界中のお客様から期待される工場をめざし、多様な技術進化にこれからもチャレンジしていきます。

環境負荷の最も小さな製品を 環境負荷の最も小さい工場から

グリーンファクトリー計画

に基づく生産領域の取り組み

人に優しく地球に優しく地域が誇れる工場へ。Hondaの生産領域ではグリーンファクトリーを推進することによって、「省エネルギー・省資源」と「ゼロエミッション」に取り組んでいます。今後も地域が誇れる工場として、環境負荷の最も小さな製品を環境負荷の最も小さい工場で作出す姿をめざしていきます。



省エネルギー・省資源とゼロエミッションに取り組むことでグリーンファクトリーを推進

寄居工場で描く 環境トップランナーの姿

2013年7月に稼働を始める寄居工場は、「トリプルゼロ」の考えに基づいた環境配慮のトップランナー工場です。資源効率や環境効率を追求した環境負荷が極小な循環型工場であり、静かで透明性の高い、そして地域が誇りに思える工場をめざします。

「新価値・創造・進化を寄居のものづくり現場から世界に発信」。これが寄居工場のコンセプトです。市場環境を柔軟に取り込み、世界トップクラスの品質で安価な製品をタイムリーに提供することで、スモール体質で高効率、低コストを実現していきます。また、資源・エネルギーの効率を最大限に高め、CO₂排出量の半減をめざした低炭素生産技術を確立する、環境トップランナー技術を世界に発信していきます。そしてシンプル・集中・スピードの3つのSにコミュニケーションのCを加えた“3S+C”をキーワードに、一人ひとりが主役となりものづくりの変革を実現する工場をめざしています。

埼玉製作所寄居工場の主な環境取り組み（建設系）

自前再生可能エネルギーによりCO ₂ 排出ゼロ化	<ul style="list-style-type: none"> ・組立検査棟に2.5MWのメガソーラー発電 ・環境に優しいLNGのコージェネレーション ・高効率のエネルギー供給システムと見える化、排熱カスケードによる熱利用を実現するエネルギーセンター ・高气密で高断熱な省エネ建屋、置換空調による負荷の低減
エネルギーリスクをゼロ化	
廃棄物ゼロ化	<ul style="list-style-type: none"> ・埼玉県産材を活用したウエルカムセンター ・リサイクル可能建材を使用した工場 ・食堂廃油のバイオ燃料化
地域との共生	<ul style="list-style-type: none"> ・生き物の移動を妨げない、外周、構内、壁面の緑地化 ・敷地の東西に約16,000平方メートルのビオトープを設置

寄居から始まる Hondaの 低炭素生産技術

作業ロボットと人が共存して作業できるライン設備を持つ寄居工場では、さまざまな革新技術を導入し自動化と効率化を進めています。なかでもショートプロセス高機能塗装技術である「Honda Smart Ecological Paint」(以下Honda S. E. 塗装)は、大幅な塗装効率の向上を実現しました。

四輪車ボディの塗装工程において主流である4コート3ベークの塗装方法から中塗り工程を廃止した、水性3コート2ベーク塗装となるHonda S. E. 塗装。中塗り工程を廃止することによる塗装色への影響は、上塗り工程のカラーベースコート材自体を高機能化することで解決しています。このカラーベースコート材は、すべての塗装色への対応を可能としました。この技術は3コート2ベーク塗装において業界初※となります。

Honda S. E. 塗装と高速充填・洗浄可能塗料タンクを内蔵した壁掛け塗装ロボットシステムを導入することで、大幅な塗装効率の向上を実現し、塗装材料の削減と、従来の塗装工程から40パーセントのショートプロセス化を実現しました。その結果、CO₂排出量を40パーセント低減することが可能となります。

※Honda調べ



Honda S. E. 塗装のテスト風景

近隣地域との共生、 自然環境との共生

Honda生物多様性ガイドライン

【基本的な考え方】

Hondaは、「Honda環境宣言」における“地球環境保全”の重要な取り組み課題として“生物多様性保全”を認識し、企業活動との調和を図っていきます。

重点取り組み領域

1 環境技術の追求

低燃費率、次世代自動車、エネルギー創出等の環境負荷物質低減技術の開発と普及により、生物多様性の保全に貢献します。

2 企業活動での取り組み

効率の追求による環境負荷物質の低減と資源の有効活用を推進します。

3 地域社会との連携

Hondaが「ふるさとの森」「ハローウッズ」等で培ってきた“生態系を大切にしてきたノウハウ”を活かし、ステークホルダーと連携・協力しながら、地域に根ざした活動を推進します。

4 情報の開示と共有

成果を開示することで、社会と情報の共有を図ります。

2011年5月制定

「ふるさとの森」づくりから 「ハローウッズ」へ

Hondaは、自社の企業活動が影響をおよぼす可能性のある「生物多様性」の問題にも関心を払ってきました。1960年代から工場での植林活動や工業用水の循環利用をおこない、1976年には「ふるさとの森」づくりに取り組むなど、早い時期から環境保全や地域共生活動をおこなってきました。「ツインリンクもてぎ」内に2000年にオープンした「ハローウッズ」では、里山再生をテーマに、人が適度に手を入れた自然環境を実現しています。また、これまでの生物多様性保全の考えや活動をもとに、2011年「Honda生物多様性ガイドライン」を制定し、国内の5事業所においても、生物多様性保全の取り組みを始めています。

里山の考えを導入した 寄居工場のビオトープ

寄居工場の東西に設置された約16,000平方メートルのビオトープ。これは近辺の小川工場の貴重な湿地環境とともに、生き物たちの暮らしを分断しないよう充分に配慮された計画の産物です。寄居工場の計画地にあった貴重な生態系保全をおこない、また本来の自然環境を次世代に受け継いでいくことで、地域に誇れる工場をめざします。

このビオトープは「ハローウッズ」の取り組みを参照しています。人と自然、地域住民とHondaが共生していけるように、人の手でつくりすぎないように、造成後3年間は最低限の管理以外は自然に任せ、その様子を見てから管理を始めるという工夫をおこなっています。

さらに、里地里山の管理を通して、荒廃してしまった里山の環境を回復させることで、より生物多様性の高い自然環境の保全をめざしています。これまで国内の事業所で展開してきた「ふるさとの森づくり」から、さらに進化した「ビオトープ」へ。寄居工場の環境への取り組みは、Hondaがめざす「トリプルゼロ+地域との共生」を実現させるための第一歩となります。



寄居工場の東側ビオトープの様子

寄居工場に生息する希少動植物

カヤネズミ/モリアオガエル/オムラサキ/ゲンジボタル/トウキョウサンショウウオ/ホトケドジョウ
シラン/キツネノカミソリ/コマツカサススキ/ササバギンラン/エビネ/ミクリ/アキノギンリョウソウ/タコノアシ

環境アセスメントのパートナーとして

21世紀は環境との共生が企業活動の重要な側面となっており、CSRの観点から環境経営の推進が要請されています。企業にとっては環境アセスメントの考え方がますます重要になってきました。環境アセスメントには「環境保全のチェック」「地域との情報交流」「環境配慮の計画への取り込み」「環境配慮における姿勢を対外的に示す」といった4つの意義があります。Hondaの寄居工場での環境アセスメントにおいても同様の環境配慮への取り組みをおこないました。

環境保全のチェックには、生活と自然といった環境側面の評価があります。なかでも自然環境については評価基準が不明確であり、かつ定量的な予測・評価が困難、また影響を受けたら戻せないという不可逆性を有しており、なかなか対応が難しいという性質があります。寄居工場では埼玉県知事の意見を十分に反映しながら、環境アセスメントに取り組んできました。

地域との情報交流では、2006年に調査計画書を提出して以降、各フェーズにおいて住民の方々の意見および知事の意見を伺いました。それを反映しながら2007年の工事着手にいたり、2010年の事後調査書提出後にもあらためて意見を伺いました。2015年に予定されている再度の事後調査書提出後にも意見を伺う予定です。

環境配慮の計画への取り込みでは、埼玉県知事の意見でもある、動物・植物・生態系への配慮をおこないました。広域的なエコロジカルネットワークをふまえ、計画時に周辺緑地を分断しない配慮をおこない、工場の東西にビオトープを保全・創出することにしました。これにより動植物の個体保全に取り組むことが可能となりました。

環境配慮の姿勢を対外的に示すことにおいては、調査計画書や準備書そして事後調査書を公表することにより、また専門家と連携し最新技術を活用することで、環境配慮の姿勢を示すことができました。



株式会社 ポリテック・エイダイ
専務取締役
梶谷 修



特集2

Hondaの遺伝子を、Nに乗せて

喜びと豊かさでもって日本社会を支える

Nがもたらす 「自由な移動の喜び」と 「豊かで持続可能な社会」

創業者・本田宗一郎が夢みた「究極の国民車」への想いを込め、Hondaが1967年に発売したはじめての量産型乗用車「N360」。「居住性」「馬力」「価格」を徹底的に追求した「N360」は、高度経済成長期の日本において爆発的な人気を獲得。多くのお客様に、「クルマを持つ喜び」をお届けしました。

あれから40余年。現在の日本における理想の軽乗用車を求めてHondaは原点に立ち返り、「N360」のDNAを継承する新型軽乗用車「Nシリーズ」3種を発売しました。いずれもお客様に多くの支持をいただき、「N BOXシリーズ」は2012年度上半期軽四輪車新車販売台数第1位を獲得。また「N BOX」と「N BOX +」は、2012年度グッドデザイン金賞を受賞し、さらに「N BOX +」は、2012～2013日本自動車殿堂カーオブザイヤーを受賞しました。

かつての日本に多くの喜びをお届けした「N360」。その遺伝子を受け継ぐ「Nシリーズ」で、Hondaは現在の日本に求められる価値をお届けすることで、存在を期待される企業をめざしていきます。



CONTENTS

01

Nに詰め込まれた、
Honda
フィロソフィー



CONTENTS

02

暮らしに
介護のある
お客様に
応える



CONTENTS

03

軽に
かつてない品質を
「N-ONE」





Nに詰め込まれた、 Hondaフィロソフィー



1966年の価格発表時の新聞広告。
キャビンから設計をおこない、
居住性を重視したことをアピール

Nシリーズの元祖「N360」に込められた、 創業者の想い

1967年3月に発売された、Honda初の本格的量産乗用車「N360」。このクルマには、創業者・本田宗一郎の「理想の4輪車」への想いが込められていました。

本田宗一郎が特に重視したのは「居住性」と「馬力」、そして「価格」です。

居住性については当時、次のように語っています。「自動車が小型になっても人間は小型にならない。自動車だけ小型にすることは難しい」(1958年2月発行『ホンダ社報』28号)。お客様に我慢を強いる既存の軽自動車とは異なる、快適なスペースを持つクルマをめざし、「N360」はキャビン(客室)から設計をおこないました。エンジンルームなどの機構スペースを最小限にすることで、乗員がゆとりをもって座れるスペースを最大限に確保したのです。これは、その後のHondaのクルマづくりの基本となるM・M(マンキナム・メカミニナム)思想へと引き継がれていくことになります。

また馬力については、次のように語っています。「今まで数々造られた軽自動車は決して日本の道路に適していない。その理由は馬力がないからで、馬力は感情を支配する

ものであり、馬力がないと加速やスピードが出ず、走っていても追越ができないため事故が多い原因になる」(1959年3月発行『ホンダ社報』41号)。本田宗一郎は、「N360」にパワフルなエンジンを求めたのです。その結果、試乗会に参加した記者たちが「まるでスポーツカー並みの出足」と感心するほどの力強さを実現しました。

そして、価格。他社を数万円下回る313,000円という価格に、当時の従業員からは「あんなに安く売らないでもいいじゃないか」という声もありました。しかし本田宗一郎は、「N360」を「世界で小型のクルマで最も性能がよい廉価なクルマとしていきたい」「『第二のカブ』に育てたい」(1947年11月、社長講話より)、と願っていました。自らの血肉を分けたクルマが、世界中に満ちあふれている様を夢想していたのです。そのために、思い切った価格設定に踏み切りました。

現在、Hondaの基本理念となっている「三つの喜び」(買う喜び、売る喜び、創る喜び)。本田宗一郎はこの三つの喜びのなかでも、特に「買う喜び」に重きを置いていました。上記のように居住性、馬力、そして価格を追求したのはすべて、この「買う喜び」を実現するためだったのです。その結果「N360」は、発売後わずか2か月で軽乗用車販売業界トップを記録。1968年には本格輸出を開始し、1970年にはシリーズ生産累計100万台を突破しました。軽自動車業界の地図を塗り替えた「N360」は、本田宗一郎の願い通り、多くのお客様に「買う喜び」をお届けしたのです。

「N360」のDNAを受け継ぎ、このたび40余年ぶりに復活した「Nシリーズ」。そこには「お客様に喜んでいただきたい」という、創業者の想いが脈々と受け継がれています。



「N360」が注目の的となった、
第13回東京モーターショー(1966年)

Hondaの原点である「軽」で、 もう一度、 お客様に クルマをもつ喜びを

高度経済成長期の1967年、Hondaは究極の国民車をめざして「N360」を生み出しました。はじめての本格的量産乗用車が「軽」であったということは、Hondaにとって大きな意味をもっています。そもそもHondaの歴史が自転車用補助エンジンの生産からはじまったことからあきらかなように、Hondaの原点は日常の足となる基本的な乗りものにあります。Hondaがやろうとしていることは創業当時から変わりません。「お客様のニーズに応えるものづくり」なのです。

リーマンショック以降、四輪市場のトレンドは一気に軽・スモール志向にシフトしました。利益面だけを見れば、大型車が相対的に貢献しやすいことは事実です。しかし、存在をつねに期待される企業たるには、お客様に確実によいものを提供する責任があります。「お客様のニーズに応える」というHondaの基本に立ち返り、研究を重ねて作りあげたのが「Nシリーズ」です。そこにはNに関わる従業員が日頃考えているすべてが詰まっています。

Nシリーズには、「N360」の時代にあった「クルマを持つ喜び」を再び感じてもらいたいというメッセージを込めました。しかし、それは単にノスタルジックなものにとどまりません。また「安さ」や「燃費のよさ」だけにとどまりません。新しい時代の「クルマを持つ喜び」をHondaらしく表現したものが、Nシリーズなのです。

それでは「Hondaらしい軽」とは何でしょう。それは、「他にはない価値をもったいままでなかった軽」にほかなりません。そのためNシリーズは、持てる技術やブランド力を最大限に発揮し、プラットフォームやエンジンを刷新しました。センタータンクレイアウトや新エンジンなどの技術を採用した結果、非常に効率的にできています。最大限に効率を追求した機能美。これが今回の「Hondaらしさ」だと思っています。



専務執行役員
日本営業本部長
峯川 尚



暮らしに介護のあるお客様 に応える

日本の人や街や生活を徹底的に見つめる

いまの日本において、軽乗用車に求められる価値とは何か。レジャー、買い物、子育てなど、クルマの用途はさまざまですが、重要な社会課題のひとつとして浮上してきたのが「介護」でした。

介護がもはや特別なことではなく、ライフステージの一部となっている現在。車いすが必要になった際にも、高価な福祉専用車に買い替えることなく、それまで乗っていたクルマを利用できたら。そして普段の買い物や趣味にも使える、適正な価格の福祉兼用車があったら。そのようなお客様の期待に応えるためにHondaが出した答えが「N BOX +」でした。

介護をもっと身近な存在にするために。「N BOX +」は、普段使いのクルマを介護車としても利用できるよう開発を進めました。通常は特別に用意していた車いす仕様車専用ボディを、すべてのクルマのベースとして採用。Hondaらしい逆転の発想から「兼用ボディ」が生まれました。



「N BOX +」車いす仕様車(G・Lパッケージ)車いす乗車時イメージ

車いす仕様車をもっと身近な存在にするために



「N BOX +」のスロープとセンタータンク(イメージ)

車いす仕様を前提とした逆転の発想から生まれた「N BOX +」。その最大の特長は、これまでは車いす仕様車以外には見られなかった斜めの床です。斜めの床の採用によりぐっと低くなった荷室の床に「ユニバーサルスロープ」を合わせることで、介護だけでなく普段使いやレジャーにも便利なクルマとなりました。

この斜めの床を実現したのは、通常後席や荷室の下にある燃料タンクを、前席の下に移す「センタータンクレイアウト」です。また、ゼストやフリードの車いす仕様車に使われてきた斜めの床も、参考にしました。各部品の配置をどうするか、といったレイアウトの課題が早いタイミングで明確になり、課題を集中的に解決

できたのです。

そして、ベースとなるクルマの床を斜めにするだけで、車いす仕様車専用ボディを作る必要がなくなり、コストを大幅に削減。車いす仕様車を必要としている人に、適正価格で提供することが可能となりました。

介護にもレジャーにも 広々と 快適な空間を

「N360」の時代から連続と受け継がれてきた、Hondaの「M・M思想」。「人のためのスペースは最大に、メカニズムは最小に」というHondaのクルマづくりの基本思想は、この「N BOX +」にも、しっかりと受け継がれています。



「N BOX +」車いす仕様車の車いす乗車時イメージ

車いす仕様車として利用する場合にも、乗車スペースの天井は高く、また後席は床に沈み込むように収納可能なので、圧迫感を与えません。脱着式の手すりもついて、快適に過ごすることができます。

また後席をたたんで、前席の背もたれを後ろに倒せば、広いベッドとなり、身長190センチメートルの人でも寝転ぶことができます。シートも運転中に身体を支える適度なサポート感は当然のこと、寝転んだ時にはベッドのようなフラット感が得られるよう、最適な形を追求。段差なく背中に沿うよう工夫を施しています。

車いす仕様車専用ではなく兼用ボディとする、逆転の発想から生まれた「N BOX +」。介護を身近な存在にするのみならず、クルマの使い方の可能性を大きく広げました。

Hondaの技術力と販売店の取り組みがお客様の喜びに結実

兵庫県加東市にある、販売店「Honda Cars 西脇 滝野店」。
父から会社を引き継いだ丸岡広子社長は、「お客様に常に感動して
いただき、長くお付き合いしていただける店」を目指しています。この
滝野店の常連の一人である黒崎さまに話を聞きました。
「滝野店とは30年来のお付き合いです」という黒崎さまは、車いすの
生活をしているお義母様のために「N BOX +」を購入。
「乗り降りが楽で、後部座席でも見晴らしが良く、義母も喜んでいま
す。軽を感じさせない質感も購入の決め手でした」と語ってくださいま
した。Hondaが積み重ねた技術力。そして販売店が築き上げたお客
様との絆。それぞれの地道な努力が一体となり、お客様の喜びとし
て結実しています。



「Honda Cars 西脇 滝野店」で「N BOX +」を購入した黒崎さま



軽にかつてない品質を 「N-ONE」

「N360」のDNA を色濃く受け継ぐクルマ

「N BOX」「N BOX +」に続き、「Nシリーズ」第三弾として発売された「N-ONE」。このクルマは、「N360」をデザインモチーフとしており、そのDNAを特に色濃く受け継いでいます。

手ごろな価格の「N360」の登場により、多くのお客様が初めて「クルマを持つ喜び」を手に入れた高度成長期の日本。翻って現代日本において、クルマを通じて手に入れることができる喜びとは何かを、Hondaは追求しました。デザイン、走り、安全、使い勝手のすべてにおいて、知恵と技術を投入。Hondaの考える「品質」を、軽にも反映させることに辿り着きました。

「これからの日本に新しい乗り物を提案したい」、そして「長く愛されるクルマを提案したい」。そんな想いを込め、新しいベーシックカーの創造をめざして生まれた「N-ONE」。それは、Hondaが考える「品質」がカタチとなったクルマなのです。



「N-ONE」G・Lパッケージ(FF)



かつてない品質を Hondaの技術で実現

長く愛着がもてるフォルムは、日本のどんな風景にも、どんなライフスタイルにもなじむ普遍的なスタイル。空気抵抗にも配慮したクルマらしい台形のルックスに、タイヤはできるだけボディの隅に配置して、安定感を追求しています。

また「N-ONE」の親しみやすい表情を特徴づけるのが、ヘッドライト。人間の瞳のようなやさしいデザインのその奥に、ヘッドライト、真円に輝くLEDポジションランプ、さらにはウインカーまで。多彩な機能とアイデアを凝縮しています。

Hondaの品質へのこだわりの象徴である「N-ONE」の瞳

このヘッドライトは、より広く均一に路面を照らすことができる「プロジェクタータイプ」です。夜間の安全性を高め、上方向への光の漏れを抑え、対向車への眩しさにも配慮しています。



機能とアイデアが凝縮されたヘッドライトの構造(イメージ図)

軽では初めての 安心をお客様に

「N-ONE」は、「追突事故を少しでも減らしたい」という想いから、軽自動車では初めて※「エマージェンシーストップシグナル」を標準装備しました。走行中に急ブレーキと判断すると、ブレーキランプの点灯に加えて、ハザードランプが自動で高速点滅し、後ろのクルマに注意を促すという仕組みです。



急ブレーキの際にハザードランプが自動で高速点滅する「エマージェンシーストップシグナル」

また、クルマの横すべりを抑えるVSAシステムや、坂道発進時のクルマの後退を約1秒間抑制するヒルスタートアシスト機能も標準装備しています。このほか、正面衝突時用エアバッグはもちろん、側面衝突時用として後席まで対応するサイドカーテンエアバッグと前席用のサイドエアバッグをタイプ別設定。さらに、後方から低速で追突された際に首への負担を軽減する頸部衝撃緩和シートを、運転席と助手席に採用しています。

※軽ハイトワゴンクラス(2012年11月現在 Honda調べ)

CSRヒストリー

地球温暖化を代表とする環境問題、グローバル時代における市場の変化、IT技術の急速な進歩など21世紀の現代においては、企業活動がもたらす社会への影響力のその大きさを、世界規模のSR(Social Responsibility)＝社会的責任に関するガイダンスができるまでに関心が高まっています。

しかしそれ以前からHondaは、企業市民として社会的責任を果たすため、独自の取り組みを続けてきました。そこには、創業者本田宗一郎の「社会的責任の全う」だって、考えてみれば企業として当然のこと。(略)これからのホンダも、立派に社会的責任を果たす会社でありたいと思うし、ホンダマン一人ひとりも、社会の中の一員として自分が課された責任は完遂するような人間になって欲しい」という思いが原点として存在し、これまでの取り組みの支柱となってきたのです。

製品や技術を通じた社会への貢献はもちろん、Hondaが創業者の想いを原点としながら、「社会の役に立ち、喜びを提供する」「持続可能な社会に向け喜びを次世代につなげていく」ための広範な活動のうち、年次的な節目を迎えた事例をご紹介します。



技術は人のために — ASIMOの技術、福島第一原発へ

四半世紀を超えるHondaのロボット研究のあゆみ。震災を機に、“新たな挑戦”へ加速する「Honda Robotics」の現在と、開発者の想いをご紹介します。



Hondaの安全技術開発の歩み

命を預かる商品を作っている企業として、お客様の安全を第一に考える。それが、Hondaの創業者である本田宗一郎の、安全に対する信念でした。そんな創業者の想いを脈々と受け継ぎ、数々の「世界初」「Honda独自」の技術を生み出してきた、Hondaの安全研究の歩みをご紹介します。

技術は人のために— ASIMOの技術、福島第一原発へ



「高所調査用ロボット」

東京電力 福島第一原子力発電所で稼働を開始

Hondaと独立行政法人産業技術総合研究所（以下、産総研）は、東京電力 福島第一原子力発電所向けに、遠隔操作で原子炉建屋内1階高所の狭い箇所などの構造把握と現場調査を行う「高所調査用ロボット」を共同で開発しました。同ロボットは、2013年6月18日より建屋内で稼働を開始しています。

東京電力株式会社から提供された現場についての情報をもとに、ニーズに適合するロボットの開発を進めてきました。上部に設置した調査用アームロボット部分をHondaが、クローラー式高所作業台車を産総研が担当しました。

調査用アームロボットは、ヒューマノイドロボット「ASIMO」の開発で培った、下記の技術を応用しています。

- 三次元のポイントクラウド（点群座標）により、調査対象の周囲の構造物を立体的に表示する技術
- 多関節を同時に制御するシステム
- アームが周囲の構造物に接触した際にその衝撃を吸収する制御技術

これらの技術により、調査用アームロボットは、原子炉建屋内の構造物が入り組んだ状況でも、多数の関節を同時に制御することで、隠れていて見えない対象物も容易に捕捉し、アームの先端に設置したズームカメラやレーザーレンジファインダー、線量計を使い、詳細な画像や三次元形状データの確認、線源の特定などを可能にしています。

クローラー式高所作業台車は、産総研が培ってきた遠隔操作技術をもとに、低重心構造とし転倒安定性を高めた高所作業車にカメラ、ライト、レーザーマーカなどの配置を工夫して取り付け、400mの光ファイバーを用いた有線LANおよび無線LANを介して遠隔操作できるようにしています。

さらに、Hondaと産総研は、直感的に分かりやすい遠隔操作インターフェイスを共同で開発しました。これにより、免震重要棟などから高所調査用ロボットを遠隔操作して、原子炉建屋内の暗くて狭い箇所を移動させることができ、また調査箇所にてアームロボットのマストを伸ばして、アームの先端が構造物にぶつかることなく、7mの高所に到達させ調査することを可能としました。



2013年3月25日、東京電力の福島復興本社に出荷された「高所調査用ロボット」



模擬環境での実証実験の様子

技術は人のために

Hondaは、人の生活空間で役に立つロボットとして、ASIMOの開発を進めるとともに、ヒューマノイドロボットの災害現場における適用の可能性などについて調査および研究を行ってきました。今回の調査用アームロボットに続き、今後は防災や減災など災害への対応を目的としたヒューマノイドロボットの開発も加速させていきます。

産総研は、一昨年の東日本大震災以降、これまでに「津波被災地の海水の地下への浸透状況の調査」「気仙沼～絆プロジェクト」「放射線測定の実施・協力」「植物性放射性セシウム汚染物の除染・減容」などの復興支援を行ってきました。東京電力 福島第一原子力発電所廃炉措置に関しても、ロボット技術を核とした技術により、引き続き貢献していきます。

🔦 追い求めたのは現場で役立つ技術

🔦 Honda Robotics



よりよい“今”をつくるために、何ができるか

Hondaのロボット研究は、もともと「人の役に立ち、人間社会の生活を豊かにする」という夢の実現に向けてスタートしたものです。「人を知り、人に学ぶ」——モビリティカンパニーとして、人が扱う機械を作っているのだから、それを扱う人自体を知ることが大切だ、というHonda独自の考え方が、原点となっています。

私たちが研究を続けているASIMOが目指すのは、人と共存できる「コミュニケーションロボット」です。今後もその目標の実現に向け、知能化研究を進めていきます。

先の震災は、Hondaのロボット研究にとって、新たな取り組みを始めるきっかけになりました。ASIMOが生まれる以前に研究していた『P1』～『P3』のような、危険な場所で人の代わりに活動できる「ワーキングロボット」の社会的な必要性を再認識したからです。福島第一原発向けのロボットの開発を通じて、はじめて分かったことも多かった。現場で必要とされる技術とは何か、自分たちの技術で今何ができるのか。これまで続けてきた人研究を研究で終わらせてしまうのではなく、ASIMOを含めて必ず人の、社会の“役に立つ”ものにしていきたい——そんな考えがいつそう強まりました。

現在では、ロボット開発の新たな試みとして、原発建屋や工場などにおいて人の代わりに災害発生時の初期対応や平常時の見回り点検を行なう減災ロボット（災害用ヒューマノイド）の開発を始めています。今回、原発だけでなく、火力発電所、工場などさまざまなプラントを見に行きましたが、内部は、狭い階段や入り組んだ配管など、人間しか通りぬけられない狭い場所が非常に多かった。そうした場所で人に代わって活躍できるロボットは、二足歩行のヒューマノイドが最適だと確信しています。減災ロボットへの着手はその第一歩。震災を経て気付いた、人の役に立つロボットの新しい可能性です。

今後、ロボット研究に携わっていく中で、「未来に必要とされるもの」だけでなく「今まさに必要とされているもの」という社会の要請や期待にきちんと応えていきたいと思っています。お客様に喜んでいただけるような技術・製品としてHonda Roboticsの技術をかたちにしていきたい。人とロボットが共存できる“未来”の社会を描きながらも、よりよい“今”をつくるためにロボティクスの技術は何ができるのか——その可能性をさらに広げていきたいと考えています。



(株)本田技術研究所/基礎技術研究センター 重見 聡史



左から1993年発表のP1、1996年発表のP2、1997年発表のP3

CSRヒストリー 技術は人のために—
ASIMOの技術、福島第一原発へ

Honda Robotics

Honda Robotics



ASIMOに代表されるHondaのヒューマノイドロボット研究から生まれるロボティクス技術やその応用製品群を2011年11月「Honda Robotics」と定め、ロゴマークを設定しました。

「こんなものがあれば、もっと移動が楽しくなる」。Hondaは、「ASIMO」のほかにも「歩行アシスト」や「U3-X」など、人をワクワクドキドキさせる魅力を秘めた次世代のモビリティの提案をめざし、これからもロボティクス研究を続けていきます。また、応用製品群の早期実用化にも積極的に取り組んでいきます。



Honda Roboticsのロゴマーク

新型ASIMO

新型ASIMOは、周囲の人の動きにあわせて自ら行動する「判断」能力を備えたことで、これまでの決められた動作に基づいて動く「自動機械」から、「自律機械」へと進化しました。この新機能により、人の操作を介在せずに連続して動き続けられるようになるなど、「世界初[※]の自律行動制御ができるロボット」として、ASIMOは飛躍的な発展を遂げました。

Hondaは、自律機械としてのヒューマノイドロボットに必要な要素を、(1)歩行中の路面の変化などにより倒れそうになっても、とっさに足を出すなどして姿勢をたもつ「高次元姿勢バランス」、(2)周囲の人の動きなどの変化を、複数のセンサーからの情報を総合して推定する「外界認識」、(3)集めた情報から予測して、人の操作の介在なしに自らの行動を判断する「自律行動生成」の3つに定め、これらを実現する技術を開発しました。これらの能力が備わったことで、新型ASIMOは人と共存する環境下での実用化にむけて、また一歩近づいています。

※Honda調べ(2011年11月8日現在)



2011年発表の新型ASIMO

新型ASIMOのおもな向上技術

● 知的能力

人間の視覚や聴覚、触覚などに相当する各種のセンサー入力情報を総合的に判断し、周囲の状況推定や、ロボットの対応行動を決定する知能化の基盤技術となるシステムを新たに開発しました。このシステムにより、行動の途中であっても、相手の反応に応じて別の行動に変更するなど、人の動きや状況にあわせて対応をおこなうことができます。

さらに、視覚センサーと聴覚センサーを連動させ、顔と音声と同時に認識することで、人間では難しい「同時に複数人の発話を聞き分ける」ことを可能としました。

● 身体能力

従来よりも脚力のアップや脚の可動範囲の拡大に加え、動作中に着地位置を変更できる新たな制御技術を取り入れたことで、歩行や走行、バック走行、片足ジャンプ(ケンケン)、両足ジャンプなどを連続しておこなうことができます。この技術によって、凸凹のある路面でも安定姿勢をたもって踏破するなど、変化する外部の状況にあわせて柔軟に適應できるようになりました。

● 作業機能

手のひらに接触センサーを、また5指それぞれに力センサーを内蔵し、各指を独立して制御する高機能小型多指ハンドを開発しました。視覚と触覚をあわせた物体認識技術と組みあわせることで、たとえば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把持するなど、器用な作業をおこなうことができます。ほかにも、複雑な指の動きを必要とする手話表現もおこなえるようになりました。

高所調査用ロボット

真っ暗な原発内部で、アーム先端のカメラや線量計、照明を使い、高い場所の構造把握や放射線量の測定をおこないます。

ASIMOの多関節同時制御システムと姿勢を安定させる制御技術を用いたアーム、ロボット開発で培われた三次元のポイントクラウド(点群座標)技術によって3D表示を可能にするカメラ、高所の狭い箇所も調査できるよう可能な限り小さく設計されたステージなど、ASIMOで培った技術を活用しています。入り組んだ狭い場所でも対象物に接近でき、放射線量の低い場所から遠隔で操作できるのが特徴です。

2013年3月25日、東京電力 福島復興本社に出荷、6月から稼働しました。



2013年3月25日、東京電力の福島復興本社に出荷された「高所調査用ロボット」

リズム歩行アシスト

加齢や疾病などにより脚力が低下した人に装着し、脚の振り出しを補助することで「歩幅と歩行のリズム」を調整して、歩行をサポートします。

ASIMOと同様、人の歩行研究の蓄積をベースに開発したHonda独自の人の動きに寄り添う制御技術を採用。歩行時の股関節角度センサーの情報をもとに協調制御をおこない、制御CPUの指示を受けたモーターが、歩行リズムを最適にアシストします。これにより、非装着時と比べて歩幅が広がり、より楽に、速く、遠くまでの歩行が可能となります。

また、Honda独自開発の薄型モーターと制御システムを採用し、小型化を実現しました。さらに、ベルト着用タイプのシンプルな構造とするなど、重量を約2.4キログラムと軽量化し装着時の負担を軽減するとともに、さまざまな体格の人に対応可能な仕様としています。

「リズム歩行アシスト」は現在、国立長寿医療研究センター(愛知県大府市)がおこなう介護予防効果を検証する実験に提供されています。実験を担当する同センターの島田裕之・自立支援システム開発室長は「脚力が低下した人の歩行をサポートするような機器は、世界でも初の研究です。効果が科学的に検証されれば将来的には、各自治体に介護予防プログラムとして展開されていくはず」と実用化へ向けた取り組みが進んでいます。



2008年発表のリズム歩行アシスト

体重支持型歩行アシスト

モーターの力により、自力歩行が可能な使用者の「体重の一部」を機器が支えることで、脚の筋肉と関節(股関節、ひざ関節、足首関節)にかかる負担を軽減します。

機器の構造はおもに、シートとフレーム、靴で構成されるシンプルなつくりで、靴を履き、シートを持ち上げるだけで手軽に装着することができます。またHonda独自の、人の身体の重心方向へアシスト力を向かわせる機構と、脚の動きにあわせたアシスト力の制御により、歩行や階段昇降、立位や中腰など、さまざまな動作・姿勢での自然なアシストを可能としています。

総重量は約6.5キログラム。機器がそれ自身の重量を支える構造とし、使用者に重さを感じさせにくくしました。さらに両脚の間に配置する構造として、方向変換などの動作で抵抗を少なくしました。



2008年発表の体重支持型歩行アシスト

UX-3/UNI-CUB

操作者が身体を傾け体重移動させることで、前後左右や斜めへの自由自在な動きができるコンパクトな一輪車スタイルで、まるで歩くように、あらゆる方向に動き、曲がり、止まり、速度も調節可能な人と乗り物を融合させたパーソナルモビリティです。

ASIMOの研究で培ったバランス制御技術と、Honda独自[※]で世界初の全方位駆動車輪機構(Honda Omni Traction Drive System)により、自由に移動できます。また乗り心地の良さによる安心感と、目線の高さを歩行者同等とすることで自然な目線がたもて、さらにハンズフリーでの移動を実現するため、歩幅と肩幅におさまるミニマムサイズとしました。

全技術がコンパクトに機器内におさまりながら、10キログラム以下の重量を実現させたことで、脇に抱えての持ち運びも可能となっています。

また、実用にむけた「U3-X」の発展型のひとつである「UNI-CUB」は、人が行き交う屋内空間や施設などでの活用を想定しています。その特徴は「U3-X」と比較すると、安定性や走行性を向上させたほか、バランス制御とは無関係な旋回用車輪を追加したことで、より簡単に車体の向きを変えることができるようになったことです。また、体重移動とタッチパネル操作を融合し、スマートフォンなどを利用したタッチパネル操作による移動も可能とし、初めて乗ったり体重移動による操作に不馴れな方でも簡単に操ることができるようになりました。

※Honda調べ



2009年発表のUX-3



2012年発表のUNI-CUB

Hondaは1964年、国産車として初めて2点式シートベルトを標準装備しました。その後もSRSエアバッグシステム(1987年)、4WS(1987年)、歩行者ダミー(1998年)など、次々に「国産車初」「世界初」の安全技術を世に送り出しています。この安全技術開発の原動力となっているのが、クルマやバイクに乗っている人だけでなく、道を使うだれもが安全でいられる「事故に遭わない社会」をつくりたいという考えです。その「安全」へのこだわりと強い想いのもと、いままでも、そして現在もHondaは安全の取り組みに注力しています。

Safety for Everyone

すべての人の安全をめざして

クルマやバイクに乗っている人だけでなく、道を使うだれもが安全でいられる

「事故に遭わない社会」をつくりたい。

Hondaは、その実現に向け、安全の知識や運転技術をたくさんの「ヒト」に伝えること、

安全に関わる「テクノロジー」の開発、さらには安全情報を伝えあう

「コミュニケーション」を推進する活動に力を尽くしていきます。



[▶ 世界初とHonda独自のテクノロジー](#)

[▶ 安全テクノロジー年表](#)

世界初とHonda独自のテクノロジー

脈々と受け継がれる、安全に対する創業者の想い

Hondaの創業者である本田宗一郎と藤澤武夫。二人が初めて出会ったとき、本田宗一郎は藤澤武夫にこう語ったと言います。「交通機関というものは人命を尊ぶものである」「この企業の根本は、人命を大事にすることを第一の建前とするようにしてほしい」。

本田宗一郎は1984年にも、従業員に向けてHondaの原点として「命を預かる商品を作っている企業としての自覚」の重要性を語りかけています。「もう一度原点に戻り全ての面で“本当に突き詰めて考えられているか?”見直し、TOPより図面を描く設計者に至るまで考え方を替えてもらいたい」。命を預かる商品を作っている企業として、お客様の安全を第一に考える。それが、本田宗一郎の安全に対する信念でした。

この創業者の想いは、現在のHondaの開発者たちにも脈々と受け継がれています。お客様の安全を第一に考え、何よりも現場・現物・現実を重んじる。規制を基準としない。なければつくる。その積み重ねが、数々の「世界初」「Honda独自」の技術を生み出してきました。ここでは、そんなHondaの安全研究の取り組みのなかから、世界に先駆けた技術の一部をご紹介します。



1960年代の研究開発の様子



1960年代、研究テストコースでの試乗前点検をおこなう本田宗一郎

1980年代～ 究極の信頼性を追求 エアバッグ

国内でエアバッグへの関心が高まる以前の1971年、Hondaはいち早くエアバッグの研究に着手。そして16年の歳月を費やして、国産車初のエアバッグシステムを完成させました。Hondaが前例のないエアバッグシステムの研究にそこまでの年月をかけた理由は、「安全システムに誤作動は許されない」との考えがあったからです。工学的に設計できない「ゼロ」に限りなく近い99.9999%、百万回に1回の故障率というハードルを、Hondaは自らに課しました。

結果として、着実な技術を積み重ねることで、Hondaは極限の信頼性を達成しました。1987年にレジェンドに装着された国産車初のエアバッグシステムは、その後しばらくして1990年代半ばから急速に普及することになったのです。



1987年発売のレジェンドに、国産車初のエアバッグを搭載

1980年代～ 自在に曲がる走る動物のように SH-AWD

クルマは前輪の向きを変えて進む方向を変えますが、後輪も向きを変えることができれば、もっと合理的に曲がれるはず。これが、4つのタイヤをすべて使って曲がる4WS(4 Wheel Steering)とよばれるメカニズムです。Hondaは1987年、世界に先駆けて、この4WSの理論を市販車として実用化することに成功しました。4WSは、クルマの回頭性能を向上させることはもちろん、とっさの時の危険回避にもすばやく反応するなど、安全面でも大きく貢献するようになったのです。そして2004年には、4輪の駆動力を自在にコントロールする世界で初めての4WD機構「SH-AWD: Super Handling All-Wheel-Drive」を新開発しました。SH-AWDは、動物が外側の後ろ足を強く蹴って自在に曲がる走る姿から発想された技術です。これにより、クルマの曲がる性能と安全性は、さらに高まりました。

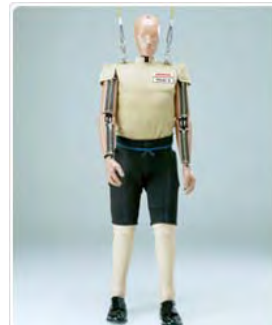


「SH-AWD」のイメージ

1990年代～ ないものはつくる 歩行者ダミー

Hondaは1988年から歩行者保護の研究に着手しています。事故のメカニズムをきちんと把握するには、全身のモデルがどうしても必要でした。しかし当時は、研究のための道具がありません。それなら自分でつくるしかない、ということで、Hondaは「POLAR」という歩行者ダミー(実物大のモデル人形)を開発しました。1998年に初代となる「POLAR I」を発表。これは、ぶつかったときに、歩行者の頭がどのような動きをしているのかを再現できるようにしたものです。2000年にはひざやすねの傷害を評価できる「POLAR II」を開発しました。そして2008年に、現在の第3世代を発表。これは、腰や太ももの傷害を高い精度で評価できるダミーです。

Hondaの開発者たちの願いはただひとつ。POLARダミーにより解析された車両対策技術を、Honda車はもちろん、道路を共有するすべてのクルマの研究開発に生かしたい。そして交通弱者の安全性を少しずつでも向上させたい、というものです。



開発者の願いが詰まった、第三代歩行者ダミー「POLAR III」

2000年代～
Hondaの絶対基準を 屋内型全方位衝突実験施設

Hondaは、クルマを開発するすべてのエンジニアに、リアルワールドで起こっている「クルマ同士」あるいは「クルマと歩行者」の衝突事故の現実を見てもらいたいと、研究所内に大規模な衝突実験施設をつくることを決めました。働く人のことを考えすべて屋内に納めることとなりましたが、だからといって柱があると実験に制約が出てしまいます。柱もなく、さまざまな衝突を再現しやすいよう広大な空間がある屋内空間、という理想を追求していくと、これまでに見たこともない施設になっていきました。前例のない施設であることから、建設作業は切迫した状況が続きましたが、建設会社の多大な努力と技術により、2000年4月、リアルワールドでCar to Car(クルマ相互)の衝突実験をおこなえる世界初の屋内型全方位衝突実験施設が完成しました。Hondaは、このような衝突安全研究をさらに推進。衝突時に乗員を守るための自己保護性能をさらに進化させると同時に、衝突する相手車両への攻撃性低減を図る、独自の「コンパティビリティ対応ボディ」も実現しました。



延べ面積は4万平方メートルを超える。東京ドームの面積に匹敵する広さの屋内型全方位衝突実験

2000年代～
最適な支援のタイミングを模索 追突軽減ブレーキ

2003年に登場した追突軽減ブレーキCMBS(Collision Mitigation brake System)も、自動車事故をゼロにすることをめざすHondaの想いから生まれた世界初の機能です。クルマを運転する人は、誰にでもちょっとした気のゆるみによる不注意などが生じることがあります。このほんのわずかな「間」と、前方車両の「予想外の動き」が重なって気づくのが遅れたとき、不運にも追突事故に至ってしまうのです。CMBSはそんなときに、いわば「運転助手」となって危険回避を支援する機能です。耐性に優れたミリ波レーダーによって車両の進行方向のおよそ100メートルにわたって前方の障害物との距離、速度差等を検出。追突の危険性が高まったと判断した場合は、ブザー警報音と表示で危険性を伝えます。さらに回避困難と判断した場合は、自動でブレーキをかけて速度を下げます。また回避しやすくするためには、出来るだけ早くドライバーに知らせる必要があります。しかし早くするほど予測の領域が大きくなるため、ドライバーが不必要と感じる警報頻度も高くなります。Hondaは、市街地、高速道路などさまざまな環境での走行を長距離にわたっておこない、最適な支援タイミングをつくり上げました。



クルマが走行している間休むことなく、決して脇見をせずに安全運転を支え続ける「CMBS」

1980年代～
音と強調枠で知らせることが重要 インテリジェント・ナイトビジョンシステム

2004年に完成したインテリジェント・ナイトビジョンシステムとは、夜間走行時、見えにくい前方の歩行者を映像で表示し「音と強調枠表示」でドライバーに気づかせる、世界初のシステムです。Hondaがこのシステムの開発を始めたのは1996年ごろのこと。当時、まったく明かりのないなかでも数百メートルを見通せる遠赤外線カメラの映像はとても衝撃的でした。しかし、見えにくい歩行者をただ映し出すだけでは、常に映像に注意を傾けていなければならない、前方をよく見ながら運転することができません。そこから歩行者認識技術の開発に踏み出したのですが、当時世界中どこを見渡しても参考となるような技術はありませんでした。そこで「なければ自分たちで作るしかない」となるのがHondaの心意気です。約10年の月日をかけて、映像に映し出す歩行者を「音と強調枠」で知らせる機能を持たせました。映像に注意を傾けていなくても歩行者がいると瞬時にわかるため、映像を見るのは必要なときだけですみ、前方をよく見て運転することができるようになったのです。



肉眼での見え方



インテリジェント・ナイトビジョンシステムの見え方

2000年代～
ライダーの傷害を軽減させる 二輪車用エアバッグシステム

2005年、Hondaは二輪車用エアバッグシステムを、量産二輪車用として世界で初めて開発、2006年に量産・発売をおこないました。Hondaの二輪車用エアバッグシステムはライダーが前へ投げ出されるような前面衝突のとき、その勢いを弱めるクッションの役割を果たすもので、その研究のプロジェクトは1989年にスタートしました。当時は「二輪車にエアバッグを装備することなど考えられない…」と一般的に言われていましたが、「そのような意見に甘んじてはいけぬ」との声が上がったのです。二輪車用エアバッグでも、四輪車用SRSエアバッグシステムの基本コンポーネントやエアバッグ素材は使えますが、バッグをどのように使ってどのような効果が得られるのかという根本的なむずかしさがありました。16年の試行錯誤を重ねて、もしものとき、ライダーの傷害を軽減できるように多くの事故形態を想定した現在のエアバッグシステムが完成しました。



世界初となったHondaの二輪車用エアバッグシステム

安全テクノロジー年表

Hondaはモビリティ社会において、「すべての人」の安全をめざし、「リアルワールド」での実態を見据えながら、安全技術を深化させ続けています。ここではその安全技術の進化の歴史の一部を、年表でご紹介します。

1960年代

【四輪】

- 1963年 【国産車初】2点式シートベルト標準装備(S500)
- 1967年 モノコックボディ(N360)
- 1968年 ディスクブレーキ(S800M)



2点式シートベルト(1963年:S500)

1970年代

【四輪】

- 1971年 車間距離制御を含むレーダーの研究に着手
- 1976年 3点式ELRシートベルト(アコード)
- 1979年 ハロゲンヘッドライト(シビック)



ハロゲンヘッドライト(1979年:シビック)

1980年代

【四輪】

- 1981年 【世界初】カーナビゲーションシステム「エレクトロジャイロケータ」
- 1982年 【国産車初】四輪アンチロックブレーキシステム(プレリウド)
- 1986年 自動運転の研究に着手
- 1987年 【世界初】舵角応動タイプホンダ四輪操舵システム「ホンダ4WS」(プレリウド)
- 【国産車初】運転席用SRSエアバッグシステム(レジェンド)



エレクトロジャイロケータ(1981年)



ホンダ4WS(1987年:プレリウド)

1990年代

【四輪】

- 1990年 【国産車初】助手席用SRSエアバッグシステム Honda独自のトップマウント方式(レジェンド)
- 【国産車初】シートベルトプリテンショナー(レジェンド)
- 1993年 全方位衝突安全設計ボディ(アコード、アスコット、ラファーガ)
- 1995年 先進安全自動車「ASV-1」自動ブレーキ
- 1996年 左右駆動力配分システム「ATTS」(プレリユード)
- 自動運転道路システム公開実験
- 1997年 ビークル・スタビリティ・アシスト「VSA」(アコード、トルネオ)
- 高速道路運転支援システム「HiDS」発表
- ロードリミッター付プリテンショナーELRシートベルト(アコード、トルネオ)
- 1998年 歩行者障害軽減ボディ(HR-V)
- 【世界初】i-SRSエアバッグシステム(レジェンド)
- 【世界初】助手席乗員姿勢検知機能付i-サイドエアバッグシステム(レジェンド)
- 【世界初】歩行者ダミー「POLAR I」

【二輪】



i-SRSエアバッグシステム(1998年・レジェンド)

2000年代

【四輪】

- 2000年 高速道路運転支援システム「HiDS」の公道テスト開始
- 先進安全自動車「ASV-2」追突速度低減システム
- 【世界初】屋内型全方位衝突実験施設
- 第二世代歩行者ダミー「POLAR II」
- 2002年 高速道路運転支援システム「HiDS」(アコード)
- サイドカーテンエアバッグシステム(アコード)
- 2003年 アダプティブ・フロントライティングシステム「AFS」(ステップワゴン)
- 【世界初】追突軽減ブレーキ「CMBS」+E-プリテンショナー(インスパイア)
- コンパティビリティ対応ボディ(ライブ)
- 2004年 【世界初】注意喚起機能付インテリジェント・ナイトビジョンシステム(レジェンド)
- 【世界初】四輪駆動力自在制御システム「SH-AWD」(レジェンド)
- 2005年 先進安全自動車「ASV-3」車車間通信
- 2008年 マルチビューカメラシステム
- 先進安全自動車「ASV-4」車車間および路車間通信
- 安全運転支援システム「DSSS」
- 【世界初】i-SRSエアバッグシステム(連続容量変化タイプ)
- ポップアップフードシステム(レジェンド)
- 第三世代歩行者ダミー「POLAR III」

【二輪】

- 2000年 先進安全研究車「ASV-2」を二輪車にも拡大
- 2005年 【世界初】二輪車用エアバッグシステム
- 先進安全研究車「ASV-3」を完成(被視認性向上デザインなど)
- 2008年 先進安全研究車「ASV-4」公道実証実験
- 【世界初】スーパースポーツモデル用新ブレーキシステム電子制御式「コンバインドABS」



屋内型全方位衝突実験施設での「POLAR II」による衝突実験



先進安全研究車「ASV-4」(2008年)

社会とのコミュニケーション



さまざまなタイプのサーキットを有する、ツインリンクもてぎ(栃木県茂木町)。Hondaは、そのなかにある自然体験施設「ハローウッズ」を中心に、「人・自然・モビリティの豊かな関わり」の場をつくっています。そしてこの可能性に満ちた場を舞台として、Hondaは豊かで持続可能な社会のために何をすべきか、識者やNPOといった外部の方々の声を聞くダイアログを実施しています。

ハローウッズシンポジウム

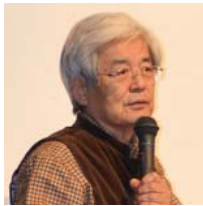
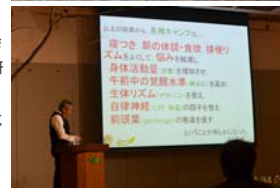
42ヘクタールにおよぶ広大な敷地のなかで里山を再生したハローウッズでは、「森の元気と子どもの元気」をテーマに多彩なプログラムを実践してきました。「ハローウッズシンポジウム」は、このハローウッズの創立10周年を記念して2010年にスタートした取り組みです。政府や自治体のご担当者・研究者・NPOといったさまざまな立場のゲストを迎え、森と子どもを中心にした意見交換をおこなっています。

「森の元気と子どもの元気をつなぐもの」シンポジウム2013

2013年3月3日、第3回目となるハローウッズシンポジウム「森の元気と子どもの元気をつなぐもの」を、ツインリンクもてぎ内のホテルツインリンクにて開催しました。

東京大学名誉教授の養老孟司氏による基調講演は、「こんなふうに育みたい～森と子どもの元気～」と題されたものでした。養老氏は「子どもを相手にすることは、自然を相手にすることと同じこと」「子育ては干渉し過ぎも放ったらかしもいけない。森の手入れと同様に、必要な時期に適切な手入れが必要」「大人たちも自然と接し、自然から学ばなくてはいけない」と語りました。

メインプログラムとなる森の座談会「森の元気と子どもの元気をつなぐもの」では、引きつづき養老孟司氏にご参加いただいたほか、ハローウッズとの共同研究者であるフマキラー株式会社開発本部長の杉山隆史氏をパネリストとしてお迎えしました。このほか伊東孝紳(本田技研工業株式会社取締役社長執行役員)、崎野隆一郎(ハローウッズ森のプロデューサー)も参加。それぞれの体験談なども交えつつ、「虫」をキーワードとしながら、環境保全と次世代育成について語り合いました。



養老孟司氏:「“花鳥風月”をめぐる心が人生を豊かにしてくれることを、子どもたちに伝えたい」



杉山隆史氏:「ハローウッズの森でおこなっている人工樹液の共同研究を、さらに推し進めたい」



伊東孝紳:「ハローウッズは、サーキットと里山を共存させるというHondaの実験場」



崎野隆一郎:「子どもたちが参加するプログラムを、自ら考えて決めるものに進化させたい」

ハローウッズシンポジウム 2012/2010



ハローウッズシンポジウムは、2010年から開催されています。2010年には創立10周年記念シンポジウムとして、ホテルツインリンクで開催。2012年には第2回目となるシンポジウムを、青山ビルにて開催しました。その様子をご紹介します。

ハローウッズシンポジウム 2012/2010

ハローウッズシンポジウム2012 「森の元気と子どもの元気」

2012年には3月1日と2日の2日間にわたって、Honda青山本社ビルにおいてシンポジウムを開催しました。両日ともにハローウッズ森のプロデューサーの崎野隆一郎による講演「ハローウッズの取り組み」から始まりました。

1日目のテーマは「森の元気」。基調講演では東北大学大学院農学研究科・農学部准教授の陶山佳久氏が「遺伝子から見る森」と題した講演をおこないました。つづいては都留文科大社会学科教授の高田研氏をコーディネーターに、パネルディスカッションを実施。引きつぎ登場した陶山佳久氏ならびに崎野隆一郎のほか、黒田大三郎氏(環境省参与・COPI0支援実行委員会アドバイザー)、大久保達弘氏(宇都宮大学農学部森林科学科教授)、富村周平氏(株式会社森林再生システム取締役)がパネリストとして参加しました。ハローウッズのデータ紹介のほか、さまざまな視点から今後の森の姿について議論がなされました。

2日目のテーマは「子どもの元気」。基調講演は「子どもの現状と取り組み」と題して、埼玉大学教育学部准教授の野井真吾氏が講演をおこないました。この日も引きついでパネルディスカッションがおこなわれ、西田直樹氏(作新学院大学女子短期大学部幼児教育科教授)をコーディネーターに、パネリストとして野井真吾氏ならびに崎野隆一郎に加えて、藤原一成氏(文部科学省スポーツ・青少年局青少年教育官)、佐藤初雄氏(NPO法人国際自然大学校理事長)、伊勢達郎氏(NPO法人自然スクールTOEC代表)、須藤朋子氏(西東京市立碧山小学校校養護教諭)が参加。ハローウッズでおこなわれている子どものキャンプの解析や、子どもに必要なことなどについて、活発な議論を展開しました。(肩書きはいずれも2012年3月当時)



Honda社長伊東孝紳は「里山の新たな活用法の方向性を見出しているのではないかと」とあいさつ



「子どもの元気」をテーマとした、2日目のパネルディスカッション

ハローウッズ創立10周年記念シンポジウム(2010年)

2010年10月30日、ホテルツインリンクにおいて「ハローウッズ創立10周年記念シンポジウム」を開催しました。最初にツインリンクもてぎ総支配人の大野至から「モビリティランドはレースを開催するばかりでなく、自分の手足で乗り物を運転したり、ホンモノの自然に触れて発見したりする体験を提供することによって次世代育成の事業に取り組んでいる」とあいさつ。

つづいて伊東孝紳(本田技研工業株式会社取締役社長執行役員)からは、「『人を元気にする森』づくりを進めるハローウッズ活動をHondaは応援していきます」ということばがありました。

ひきついでハローウッズ森のプロデューサーの崎野隆一郎による、10年の活動を振り返っての発表があり、その後は基調講演とパネルディスカッションを実施しました。

竹田津実氏(獣医師・写真家・随筆家)による基調講演は、「野生動物の子育てと人間の子育て」をテーマとしたもの。「子育てが重労働なのは、野生動物の世界ではあたりまえで、手間ひまを惜しんではならない」というメッセージが述べられました。

パネルディスカッションは、「子どもの元気と森の元気～持続可能な森づくり～」がテーマ。竹田津氏に加え、茂木町町長の古口達也氏、宇都宮大学農学部森林科学科教授の大久保達弘氏、埼玉大学教育学部准教授の野井真吾氏が参加しました。「都会の人にも強制的に山の仕事をしてもらいようなシステムを導入したい(古口町長)」、「持続可能な社会のモデルとして日本の里山の優位性を世界に発信すべき(大久保教授)」、「子どもを元気にするには、まず大人が元気になること(野井准教授)」、「あまりにも衛生管理された社会で人間は弱くなっている(竹田津氏)」といった意見が交わされました。



左から大野至、伊東孝紳、崎野隆一郎



左から竹田津実氏、古口達也氏、大久保達弘氏、野井真吾氏

お客様とHonda



お客様満足 (CS) 向上の基本的な考え方

Hondaは、基本理念である「人間尊重」と「三つの喜び(買う喜び、売る喜び、創る喜び)」を実現していくために、ご購入からアフターサービスまでのすべての段階で安心して製品をお取り扱いいただき、いつまでもお客様に高い満足を提供しつづけていけるよう、販売会社と一体となってCS向上に努めています。

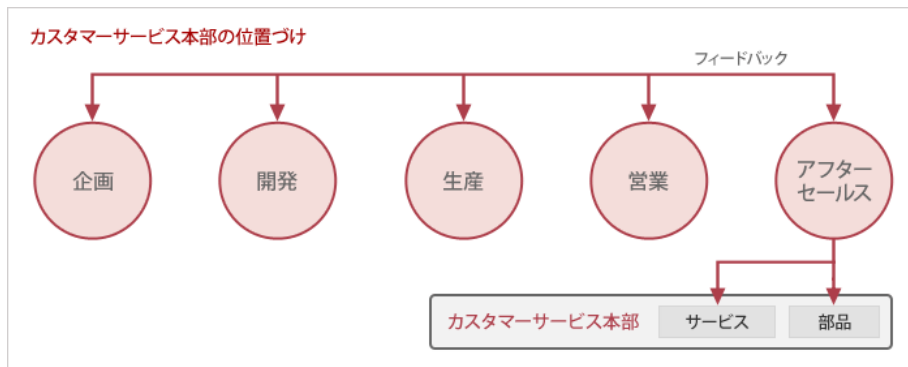
グローバルなCS向上のための体制と目標

2020年ビジョンの方向性である「良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする」ためにカスタマーサービス本部は、世界各地の市場で最適なサービスオペレーションを実現し「サービスを通じて、世界中のお客様の喜びを創造し、拡大する」ことをめざしています。またそのために達成すべき重点目標として、「圧倒的なお客様満足 No.1の達成」をかかげています。

「圧倒的なお客様満足」とは、サービスを受ける際、過去の経験や情報をもとにお客様が自分のなかで作出した期待レベルを満たすだけでなく、さらにそのレベルを超える価値をHondaが提供し、お客様の喜びや感動を生むことです。そしてこのサービスでの感動体験がお客様とHondaをつなぎ、お客様から期待され選ばれつづけるモビリティメーカーとなることです。

カスタマーサービス本部では、この重点目標の達成をめざして「親・早・確・安・便」「先進のサービス環境づくり」「事業効率の最大化とビジネスの拡大」という3つの活動軸を設定しています。また定期的な会議を開催するなど、各地域と連携を図りながら、お客様との接点となる販売会社がより効果的、効率的にCS向上に取り組める環境づくりに注力しています。

カスタマーサービス本部の位置づけ



お客様満足 (CS) 向上の基本施策



一人でも多くのお客様に生涯にわたって満足していただくため、すべての製品分野で施策を展開しています。

製品ごとのCS向上への取り組み



二輪、四輪、汎用、それぞれの製品において多様なCS向上への取り組みをおこなっています。

整備支援における取り組み



さらに充実した整備支援をめざし、サポートツールの開発や、海外現地法人エキスパートの育成に取り組んでいます。

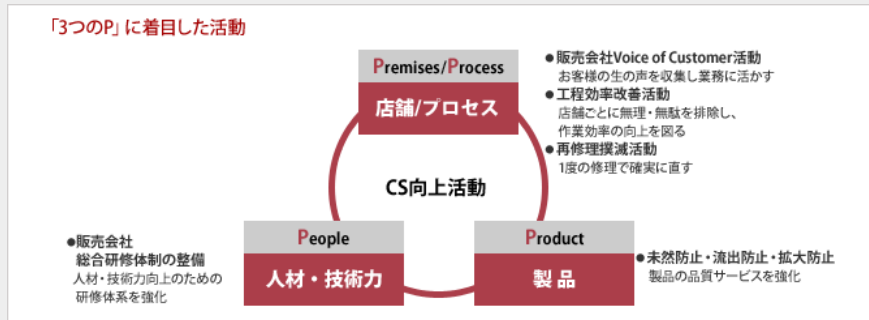
お客様満足 (CS) 向上の基本施策

お客様満足度調査

Hondaは、「一人でも多くのお客様に生涯にわたって満足していただくこと」をめざして、二輪・四輪・汎用のすべての製品分野で積極的にお客様満足度調査を実施しています。調査結果は詳細に分析し、具体的な改善指針として社内関連部門・販売会社へフィードバックして、日々の活動に活かしています。たとえば、海外の四輪事業では、調査結果をふまえて、地域ごとに「CSI (Customer Satisfaction Index: お客様満足度指標)」の目標値を設定し、きめ細かな施策を実施することでCS向上を図っています。また、国内四輪事業では、新車をご購入いただいたお客様に対してアンケートを送送する「初期CS調査」に加えて、2003年度から中古車オーナー向けのアンケート調査を、2007年度からは車検をむかえるお客様への「保有期CS調査」も開始しています。

各国のCS調査で1位を獲得

多様化しているお客様の期待にお応えするために海外の四輪事業を進めているのが「3つのP」に着目した活動です。これは、Hondaとお客様の接点である「Premises/Process: 店舗/プロセス」「People: 人材・技術力」「Product: 製品」のそれぞれにおいてお客様目線に立て、現場の課題を抽出・解決し、お客様に提供するサービスの質を高めていく活動です。



この活動は、数年前より各地で本格的な活動として進めてきており、その結果としてサービスの質は確実に向上してきています。第三者機関によるCS調査(お客様満足度調査)で、中国市場において2年連続(2011年・2012年)で、广汽ホンダが1位、東風ホンダが2位という結果となりました。

广汽ホンダと東風ホンダはお客様の声を大切に、定期的にお客様から特約店への意見を集約、お客様満足の要因分析を徹底的におこないながらサービス品質を監督し、特約店の巡回指導を徹底し改善策に反映してきました。

今後も、この結果に満足することなく、一人ひとりのお客様の満足度により焦点を当てた新規調査の導入、活動の新興国へのグローバル展開の加速などにより、活動をさらに強化し、世界中のお客様の期待を上回るサービスを提供し喜んでいただけるように努力していきます。

※ J.D. パワー アジア・パシフィック2011-2012年中国自動車サービス満足度(CSI)調査SM:2012年の調査は68ブランドを対象にし、2010年2月~2011年5月に新車を購入し、過去6ヶ月以内に新車購入店でアフターサービスを受けた14,657名の回答による。



J.D. パワーの中国CS調査で、广汽ホンダ、東風ホンダが2年連続(2011年・2012年)で1、2位を受賞

お客様相談センター

国内のお客様とダイレクトなコミュニケーションをおこなっている「お客様相談センター」では、最高の対応品質をめざして、「For The Customers~すべてはお客様のために~」というスローガンを掲げ、お客様からの各種お問い合わせに親切・正確・迅速に対応するように努めています。また、行政機関からの調査依頼への協力や、消費者関連団体への対応などもおこなっています。同センターでは、365日お客様からの相談を受け付けており、2012年度には252,319件のご相談をいただきました。お客様からいただいたご質問・ご提案・ご要望・ご指摘などの貴重な声は、個人情報にかかわる法令や社内規定に十分配慮したうえで、日々の業務に活用するために研究開発・製造・サービス・営業の各部門へタイムリーに発信しています。また、これらの情報は、役員・従業員が共通で使用しているシステムからも閲覧できるようになっています。



お客様の声を各部門と共有

製品ごとのCS向上への取り組み

二輪における取り組み

新興国市場でのお客様／一般修理店へのサービス情報提供の強化

需要が急速に拡大する新興国(アフリカ)市場では、文字が読めないお客様が大勢いらっしゃいます。また、身近な路上整備業者(一般修理店)に車両を持ち込んでメンテナンス・修理をお願いするお客様が非常に多いのが現状です。

そこでHondaでは、市場のお客様を大切にする取り組みの一環として、新興国のお客様向けに文字レスサービス情報(リーフレット)と紙芝居研修教材を作成しました。

リーフレットはメンテナンス編とリペア編で構成されており、文字の読めないお客様でも容易に理解でき、車両を長く安心して使っていただける内容となっています。2012年度はホンダマニュファクチャリングナイジェリアでラミネート加工を施し、壁のないところでも活用いただけるようボールチャートとして配布しました。主要顧客であるバイクタクシーが集まっているバイクタクシーステーションに吊るされたほか、一般修理店への配布も実施しました。

紙芝居研修教材は厳選された授業内容で、電力インフラが整っていない地域でも出張研修をおこなえる教材となっています。

本研修は現地的一般修理店協会と協力し2012年の1年間で45回実施し、延べ1,830名のメカニックに受講いただきました。2013年も継続し、30回1,200名に実施を計画しています。

これらの活動は、市場に教育機会を提供し、販売店サービスの範囲を超えいつでもどこでもメンテナンス・修理できる環境を整備するとともに、メンテナンスを正しくおこなうことで、お客様に車両の性能を維持し安全に乗りつけていただくことにつながります。



新興国でよく見られる路上整備業者の作業風景

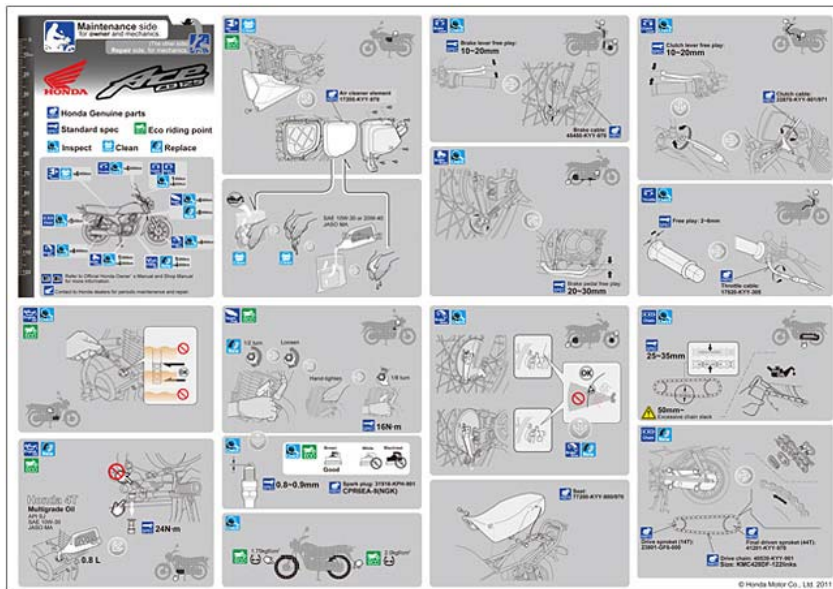
紙芝居研修の様子

教わった内容を実機教材で確認する様子

ボールチャートを見るバイクタクシーライダー

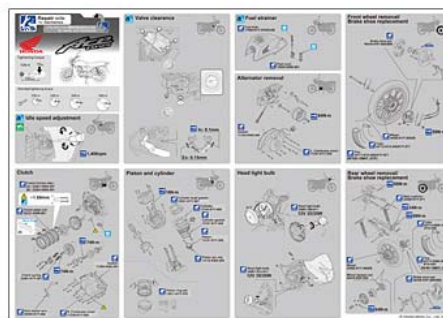


ボールチャートの一般修理店での活用事例



メンテナンスリーフレット

(メンテナンス編:主にお客様向けのメンテナンス情報)
性能と燃費維持の為の点検整備項目



メンテナンスリーフレット

(リペア編:主に路上修理者向けの整備情報)
高頻度の交換・整備作業と重点部品の部品情報

四輪における取り組み

日本: Honda車に安心してお乗りいただくために

国内の四輪販売店であるHonda Carsとホンダオートテラスでは、Honda車の専門知識を身につけた高い技術力を擁するサービススタッフが、Honda車用に開発された専用工具や電子診断機器などの設備を駆使し、日本全国の販売店より収集された豊富な車両品質情報を有効に活用して、高品質なアフターサービスを提供しています。

点検とオイル交換などをお得なバック料金で提供している定期点検バック「まかせチャオ」は2012年末現在で累計約140万人に、延長保証「マモル」については半数以上の新車ご購入者へ加入いただいております。

また、手軽に内外装のリフレッシュが可能な「Hondaカーケアメニュー」の内容を充実させるなど、様々な側面からより快適なカーライフを提供し、お客様がいつもベストなコンディションで安心してHonda車にお乗りいただけるように努めています。



「HondaメンテSTATION」

日本: 「Honda Cカード」を通じたお客様サポート

Hondaは、国内のお客様に対し、つねに最適なサービスを提供できるように、「Honda Cカード」を発行しています。「Honda Cカード」は、クレジット機能に加え、ポイントキャッシュバック、会員限定の優待サービス、チャリティ(社会貢献)機能などを付加したカードとして1995年10月からサービスを開始し、2013年3月末現在、発行枚数は約283万枚となっています。2006年10月からは、「Honda Cカードメンバーズ」と称し、従来の「Honda Cカード」の機能に加えて、過去の点検などのサービス履歴を照会できる「車両メンテナンス履歴照会」や、24時間いつでも転居連絡ができる「転居連絡受付」機能などを新たに追加しました。また、従来の「Honda Cカード(クレジット機能付き)」に加え、「Honda Cカード(クレジット機能無し)」を追加し、お客様に選択いただけるようにしました。



「Honda Cカード」

「Honda Cカード」のご利用額に応じた金額を寄付

Hondaは、1995年の「Honda Cカード」スタート時より毎年日本赤十字社と(公財)日本ユニセフ協会へ、「Honda Cカード」のお客様の全ご利用額に対する一定の割合の金額を寄付してきました。2013年には累計寄付総額は7億9300万円となりました。



左:チャリティ贈呈式で日本ユニセフ協会・早水専務理事(右)より寄付に対する感謝状を受取るHonda販売部・加藤部長(左)
右:日本赤十字社・大塚副社長(左)より寄付に対する感謝状を受取るHonda販売部・加藤部長(右)

サービススタッフの技術力を強化

独自のサービス教育体系を構築

Hondaでは、「Honda四輪サービス教育体系」に基づいて、販売会社のサービススタッフを対象とした各種研修を実施しています。

その教育体系は、技術研修だけでなく、接客研修も取り入れ技術力と接客力を同時に身につけるHAST※1 (Honda四輪サービス技能修得制度)研修を基本骨格としています。さらに、専門領域を学ぶ専科研修や専任者を対象とした専任研修を設定して、幅広い現場ニーズに対応しています。

一方、板金・塗装領域では、板金・塗装スタッフを対象とした「BP」※2技能修得制度もあり、それぞれの分野におけるスペシャリストを着実に育成しています。

また、最近時においては、HAST研修を県および法人内で展開ができるトレーナー制度※3を拡大させ、サービスエンジニア資格※4取得率の向上に取り組み、サービススタッフの技術力強化を図っています。

※1 HAST: Honda Automotive Service Trainingの略

※2 BP: Body Paintの略

※3 トレーナー制度: 県または法人内の優秀なサービススタッフにトレーナー教育を実施し、HAST研修の実施を可能とした制度。

※4 サービスエンジニア資格: Honda四輪技能修得制度およびBP技能修得制度において、修得レベルに応じて、サービスエンジニア資格(1級~3級)が設定されている。



サービスエンジニア3級コースの研修の様子

サービススタッフのレベルをさらに高めるホンダ四輪サービス技術コンクール

Hondaでは、全国のサービススタッフが、サービス技術・知識・接客力を競いあうとともに、参加者の相互研鑽および次代を担う人材育成の場として、「ホンダ 四輪 サービス技術コンクール」を開催しています。ホンダ 四輪 サービス技術コンクールの競技は、「サービスエンジニアコース」「法人チームコース」「フロントスタッフコース」の3コースがあり、故障診断および交換作業の正確さを個人で競いあう「サービスエンジニアコース」、受付から引渡しまでを想定してお客様対応および故障診断作業を3人のチームで競いあう「法人チームコース」、フロントスタッフとしてお客様対応業務をロールプレイング形式で競いあう「フロントスタッフコース」で構成されています。また、機能部品の分解・測定・組付け作業における作業スピードと正確さを競いあう「メンテナンスコンテスト」も同時に開催され、サービス技術コンクールを通じてサービススタッフの人材育成に取り組んでいます。

サービススタッフは、日々の仕事を通して自己研鑽した技術を披露する場に参加することで、一人ひとりがスキル向上への意識を高めるとともに、Hondaのサービスクオリティをさらに向上させています。



サービス技術コンクールの法人チームコースの様子

Hondaは、「サービスを通じて、世界中のお客様の喜びを創造し、拡大する」の考えのもと、世界中のお客様にとって最適なサービスの実現に向けて活動しています。また、各国でおこなわれている先進的なサービスの活動や考え方は、日本のカスタマーサービス本部を通じて世界中と共有しており、各国市場の特性にあわせ拡大しています。

Hondaの販売会社では、お客様へ快適なカーライフを提供するために、多彩な加入パターンを用意した定期点検パッケージや、製品を永く安心して愛用していただくための保証延長プラン等をご用意しております。これらの商品は世界中で多様化するお客様ニーズにあわせた形で各市場で日々進化させており、2013年1月現在30カ国を超える国でご提供しております。

今後は新興国市場にも活動を広げ、世界中さまざまな市場で「お客様とHonda」の強い絆をつくり、お客様の喜びを全世界に拡大していきます。

汎用における取り組み

お客様／販売店へのサービス情報提供の強化(完成機編)

需要が急速に伸びている新興国では製品がHonda店以外でサービスされることもあり、Honda販売店ではない一般店へも適切なサービス情報を提供する必要があります。そこで、Honda店のサービスネットワーク構築を進める一方で、一般店ならびにお客様に必要最小限のサービス情報をインターネットを通じて直接配信できるようにしました。具体的には、エンジン情報配信サイトをベースに完成機情報も配信できるように改良しました。

配信するサービス情報の種類とカテゴリについては現地要望を聞いたあと、選定・作成・準備します。これにより、エンジン情報に加えて発電機と船外機のサービス情報を2010年秋より新たに配信しはじめました。

2013年3月現在43カ国に配信され、1か月に約13,000のアクセスがあります。

そのうえ、当サービス情報サイトでは情報発信の仕組みやコンテンツ、製品のサービス性に関するニーズを収集するために「市場の声」を吸い上げる仕組みが組み込まれてあり、お客様はアンケートに答えることで気軽に要望、意見をHondaに伝えられるようになりました。



汎用製品のサービス情報サイト



アフリカの販売店ワークショップのサービス情報

苦情削減に向けた取り組みの拡大

2006年6月から日本ではじまったお客様の声に耳を傾けた苦情に対する取り組みは、欧米各国の実施で経験を重ね、苦情率(直近1年の汎用製品販売台数で1か月ごとの苦情件数を割った割合)は減少傾向にあります。

約7年の活動を通じて分かったことは、地域ごとに文化／風土／生活が異なることで、製品の使い方が違うため、製品に対する苦情・要望も千差万別であることです。そこで、2012年4月から中国・タイで、10月からインドでも体制づくりに着手し、お客様の声が収集できるようになりました。

具体的には、各国で月に1回、苦情削減のための定例会を開催し、お客様相談窓口寄せられた製品、営業や販売活動、サービス活動など、事業に関するあらゆるお客様の声一件一件を関連部門で共有し、対応策を検討するとともに、その進捗状況と結果を確認しデータベース化していきます。また、苦情の根本的な原因を究明し、クリアすべき課題を定め、各関連部門で対策を講じることで苦情の源流を絶つよう努めています。

なお、お客様から寄せられた苦情のうち、地域に関わらず汎用事業全体に影響を及ぼす可能性がある問題は、「汎用事業全体の共通課題」と位置づけ、効果的な対策を含めて世界各地の拠点と共有しています。

クイックリファレンスガイドの同梱

お客様ご購入された商品をごできるだけオリジナルな状態で末永くご使用いただくためには、正しい使い方を知っていただき、定期的な適正な点検を実施することが必要です。

インドにあるホンダシエルパワープロダクトLTD.では、生産／輸出している新興国向けの発電機の一部に、製品取扱説明書(オーナーズマニュアル)に加えてクイックリファレンスガイドを同梱しています。

このクイックリファレンスガイドには、次のような特徴があり、いつでもお客様の手に置いて手軽に活用することができます。

1. 表に操作方法／裏に定期点検方法を記載、2. イラスト主体のわかりやすい説明、3. A4カラー版(白黒コピーしても明確に見える工夫)、4. 濡れても破けにくい紙に印刷



クイックリファレンスガイド操作編

クイックリファレンスガイド定期点検編

整備支援における取り組み

環境対応を効率改善に結びつける取り組み アジア販売店様水性塗料の導入

Hondaでは、アフターセールスビジネス活動において発生する使用済みのタイヤやオイル、廃車などの産業廃棄物による環境影響の最小化を求められています。塗装作業におけるVOC(Volatile Organic Compound:揮発性有機化合物)の排出対応もそのひとつで、塗料に含まれるトルエンやキシレンなどは塗装作業中に大気に排出され、光化学オキシダント(光化学スモッグ)の原因となります。また、この光化学オキシダントは酸性雨を降らせ、森林破壊を助長し、CO₂の吸収を妨げ、地球温暖化を進行させます。

そこで欧州や韓国、カリフォルニアなどのアメリカのいくつかの州では、規制により溶剤系いわゆるシンナーで薄められた塗料の使用が禁止され、水性塗料が広く一般的に使われています。

一方、東南アジアは法規制もなく、溶剤系塗料が一般的であり、コストの高さから水性塗料を自ら進んで使用する販売会社はほぼ皆無でした。

このたびタイの四輪現地法人ホンダオートモビルタイランドが主導し、同国内の四輪販売会社への水性塗料の導入を決定。日本にあるカスタマーサービス教育ブロック板金塗装チームへ、その導入に向けた支援要請がありました。ただし日本でも法規制がないため水性塗料はあまり導入されておらず、私たちが当時はノウハウに乏しい状況でした。また、塗料そのものの値段の高さゆえ業界では使われない傾向があります。

そこで徹底的に水性塗料を試し、その性質を確認したところ、シンナーで薄められた溶剤系の塗料より水性塗料のほうが色を構成する成分が多く(色の隠蔽性が高く)、より少ない塗料で塗装が完成する、ということがわかりました。これまでの手法で水性塗料を塗ってしまうと必要以上の塗料を使ってしまい、結果コストが上がることになります。これが「水性塗料は高い」と考えられるメカニズムだとわかりました。また適正な量で塗装することによる総使用量の節約だけでなく、塗料を使わない＝塗装時間が短くなり作業効率が改善されることで1日あたりの作業量も増え、板金売り上げ増にもつながります。タイの販売会社にも喜んで水性塗料を使っていただけの結果となり、100以上の板金塗装ワークショップ全店に導入することができました。この手法を研修教材に落とし込み、中国も導入を推進しており、インドネシアでは今期末で導入完了。またベトナムやフィリピンも導入の検討に入りました。法規制がないアジアや、緩やかな規制が導入された中国で、Hondaは完全に他社を一步リードした塗装に関する環境対応を実現しています。Blue Skies for Our Childrenという環境グローバルスローガンに基づき、環境対応を実行する人の喜びになるよう、この活動を推進していきます。



水性塗料の塗装研修の様子

品質への取り組み



「120%の良品」をめざして

「1%の不合格品を許さぬために120%の良品をめざして努力する。」

この創業者の言葉は、Hondaがめざす「存在を期待される企業」の基盤となる考え方であり、つねにお客様の期待を超える製品づくりを志向してきたHondaのアイデンティティでもあります。

こうした考えのもとに、Hondaは、「安全」を軸とする商品としての信頼性向上はもちろん、桁違いに高い品質の商品を実現していくために、設計・開発から生産・販売・サービスにいたる各段階での品質向上・改善を継続的に実践する「Hondaクオリティサイクル」を構築しています。

グローバル品質保証ルール「G-HQS」を運用

生産および部品・材料調達の世界化が進むなか、Hondaが世界中の各拠点において、等しく「120%の良品」を生み出しつづけるためには、グローバルに共通な品質保証ルールが必要不可欠です。

そこで、Hondaは2005年4月に「グローバル品質保証ルール(Global Honda Quality Standard:G-HQS)」を制定しました。

このルールは、国内外の生産拠面で認証を取得しているISO9001^{※1}およびTS16949^{※2}の基準に、独自に培ってきた「良い品質の製品をつくるノウハウ」や「経験した不具合を確実に再発防止するノウハウ」などを盛り込んだものであり、ISO認証にも引き続き適合可能です。

2012年3月末現在で、46生産拠点すべての拠点がISO認証を取得しました。

グローバル品質保証ルールは、世界各地域にて生産・販売されるHondaブランド商品の品質向上をめざすものであり、各拠点はこのルールに適合することで、各事業所間の品質保証システムの水平展開を図ることができ、生産活動だけでなく物流やサービスまで含めた品質保証に貢献します。

※1 ISO9001:品質管理および品質保証の国際規格

※2 TS16949:自動車業界の品質マネジメントシステム国際統一規格

Hondaクオリティサイクル



設計・開発ノウハウを設計・開発、生産準備、生産(量産)に反映・活用することにより、つくり易さを考慮した図面を作成し、バラツキを抑えた製造管理を築き上げることで、桁違いに高い品質を実現します。

市場品質改善体制



Hondaは、「品質不具合を起こさない」機能と、「品質不具合が起きたら素早く解決する」機能の強化を、グローバルな規模で推進するために市場品質情報にかかわる組織を集約した拠点「クオリティセンター」を設置しています。

品質不具合発生時の対応



製品に不具合が生じ市場措置が必要と決定した場合は、各国法規にしたがって迅速に当局の届け出をおこなっています。

品質管理教育



国内のHondaでは、品質保証にかかわる従業員のスキル向上を目的に、社内資格や品質管理業務のレベルにあわせた4つのコースの研修カリキュラムを実施しています。

Hondaクオリティサイクル

桁違いに高い品質の商品の実現をめざす「Hondaクオリティサイクル」

設計・開発ノウハウを設計・開発、生産準備、生産(量産)に反映・活用することにより、つくり易さを考慮した図面を作成し、バラツキを抑えた製造管理を築き上げることで、桁違いに高い品質を実現します。



外部評価による初期品質調査

クオリティサイクルの成果である、お客様満足度の指標として、外部評価機関であるJ.D.Power社が実施している自動車初期品質調査 (Initial Quality Study、略称 IQS) でトップの受賞を目標とし、設計・開発部門、生産部門、販売・サービス部門一丸となって取り組んでいます。

2012年 自動車初期品質調査 (IQS) 結果 調査実施: J.D.Power and Associates, J.D.Power Asia Pacific

〈ブランド・生産拠点別〉

国名	ブランド・生産拠点	ランキング
US	Honda	5位
	Acura	6位
	鈴鹿製作所Line3	プラチナ賞
	Honda of America Mfg., Inc. Line 1	シルバー賞

〈車種セグメント別〉

国名	セグメント	車種	ランキング
US	サブコンパクト	フィット	2位
	コンパクト	シビック	3位
	ミッドサイズ	アコード	同率2位
	コンパクトクロスオーバー/SUV	CR-V	1位
	ミッドサイズクロスオーバー/SUV	クロスツアー	2位
		パイロット	同率3位
	ミッドサイズピックアップ	リッジライン	2位
	ミニバン	オデッセイ	2位
	エントリープレミアム	アキュラTL	2位
	エントリープレミアムクロスオーバー/SUV	アキュラRDX	2位
日本	ミニバン	フリード	1位
中国	ミッドサイズ	シビック	1位
		シティ-Fenghan	2位
	アッパープレミアムミッドサイズ	アコード	2位
	MPV	オデッセイ	2位

インド	プレミアムコンパクト	プリオ	1位
		ジャズ	2位
	ミッドサイズ	シティ	1位
タイ	コンパクト	プリオ	1位
	エントリーミッドサイズ	ジャズ	1位
	ミッドサイズ	シビック	2位

※記載情報：主要市場における2012年1月～12月 3位まで掲載

出典：

J.D. パワー・アンド・アソシエイツ 2012年米国自動車初期品質調査SM 74,000人以上の新車購入者もしくはリース契約者の回答による。調査実施時期は2012年2月から5月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2012年日本自動車初期品質調査SM 10,700人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2012年5月から6月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2012年中国自動車初期品質調査SM 20,600人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2012年4月から8月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2012年インド自動車初期品質調査SM 8,600人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2012年5月から9月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2012年タイ自動車初期品質調査SM 4,600人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2012年4月から9月。

「桁違い品質」の活動

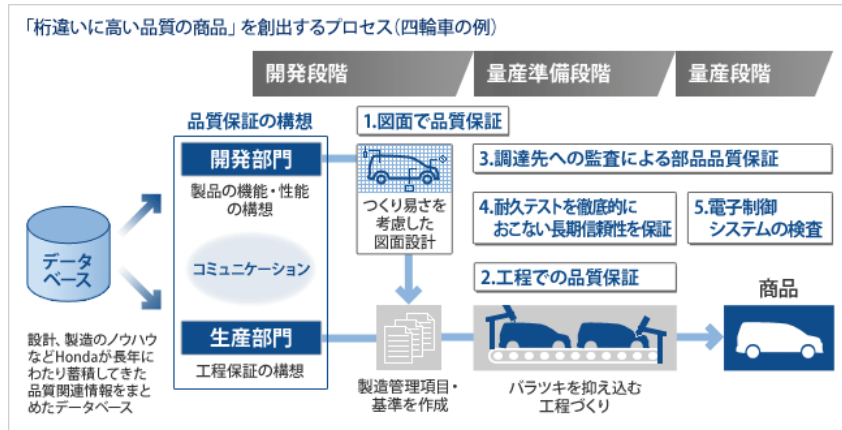
「設計」と「製造」の両面から品質保証を徹底

「桁違い品質」の活動とは、「桁違いに高い品質の商品」を実現するための活動で、Hondaはお取引先とも連携して全社でこの活動を展開しています。

Hondaは高い品質を実現するために、「設計」と「製造」の両面から品質保証の徹底を実施しています。たとえば、機械加工を施す物の図面には、その出来上がり寸法が記載されています。生産工程では、同じ工程で、同じ作業者が、同じ材料を使い、同じ設備で、同じ作業手順によってその図面に記載された寸法の範囲におさまるように加工しても、出来上がり寸法には、かならずいくらかのバラツキが生じてしまいます。

そこで、開発部門は機能・性能だけでなく、製造時での「つくり易さ」と「バラツキを抑える」ことを考慮した図面設計をおこなっています。一方、生産部門では、その図面に基づき、「バラツキ発生を基準内に抑える」製造管理を実施するとともに、誰もが安定した品質でつくり続けられる工程づくりをおこなっています。

お客様満足向上のための設計と製造の両面で品質保証を実現しています。



1. 図面で品質保証とは

Hondaの開発部門は、バラツキを抑え、さらに製造時の人為的なミスまで考慮し、つくり易さを考慮した図面作りをおこない、この図面をもとに品質保証を実現しています。

具体的には、過去の市場品質不具合に対する対策手法などを蓄積したデータベースを活用し、開発初期段階で製造部門とコミュニケーションを密にし、製品の機能・性能や品質保証の構想を書面にして、生産部門の工程保証との整合を図り品質保証の構想を整合する活動をおこなっています。

2. 工程での品質保証とは

Hondaの生産部門は、設計者の意図をふまえて、製品の品質不具合を未然防止するために、部品・工程・作業ごとに守るべき製造管理項目・基準を作成し、その製造管理項目・基準に基づき製造バラツキを確認し、不具合を防止する活動をおこなっています。さらに、実際の作業をになう現場からの改善案も取り入れ、各工程での製造管理方法を決定し、バラツキを抑え込む工程づくりをおこなっています。

3. 調達先への監査による部品品質保証

高い品質の商品を実現する上で、調達部品の品質保証は重要な要素です。

Hondaは、三現主義(現場・現物・現実)という考え方に基づき、お取引先(部品調達先)の製造現場を訪ねて品質を監査する活動を実施しています。

その監査活動は生産準備段階と量産段階でそれぞれ実施しています。部品ごとに開発や生産にかかわる専門スタッフが製造現場を訪問し、お取引先の品質システムおよびその実施状況について監査をしています。

また、その結果をお取引先と共有し、ともに協力し改善策を見出していくなど、Hondaとお取引先とのコミュニケーションを重視した活動により部品品質の向上を図っています。

4. 耐久テストを徹底的におこない長期信頼性を保証

Hondaは新型車やフルモデルチェンジする製品について、量産に入る前に長距離耐久テストを徹底的に実施し、不具合が無いが検証します。

その上で、テスト走行に使った車両を部品1点ずつまで分解し、数千のチェック項目に沿って不具合がないことを検証します。こうしたテスト走行ときめ細かな作業とによって発見した不具合と対策データの蓄積を通じて高い品質と機能の信頼性を確保しています。



耐久テスト車両の検証の様子

5.電子制御システムの検査に第2世代LET(Line End Tester)を導入

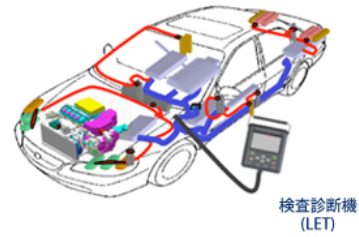
近年では、環境対応や乗車中の利便性・快適性を高める目的から車両への電子制御システムが飛躍的に増大しており、それらの品質保証に対しても効率的な検査の導入が求められています。

そのため、Hondaは独自に開発した検査診断機「LET (Line End Tester)」を国内外の生産工場に導入しています。

LETは当初、米国の排ガス法規に対応するために排ガス浄化装置・部品の診断をおこなう目的で導入されましたが、近年の電子制御システム進化にともない、第2世代LETでは、スイッチやメーター類からエアコン、オーディオ、エンジン、トランスミッションの作動状況にいたるまで、電子制御されているシステム全般の出荷品質検査に対象を広げ展開をしています。これにより従来、嗅覚・視覚・聴覚といった人の感覚に頼った検査から電子制御部品との通信により定量的に検査できるようになり、検査の精度・効率が大幅に向上しました。

さらなる官能検査精度向上・効率向上をめざし、電子制御システムの出荷品質保証定量化を継続して進めていきます。

LET (Line End Tester) のシステム概要

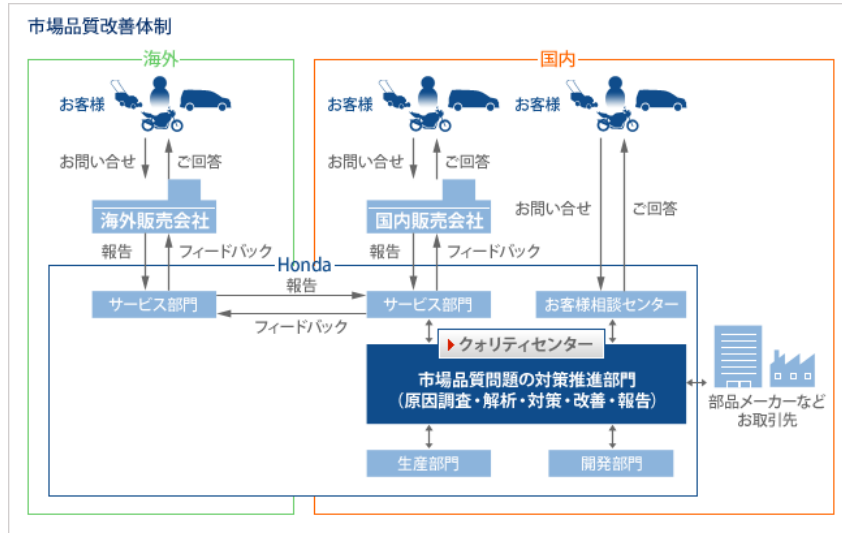


市場品質改善体制

お客様の声を集約する「クオリティセンター」を軸に、迅速な市場品質改善体制を構築

Hondaは、「品質不具合を起こさない」機能と、「品質不具合が起きたら素早く解決する」機能の強化を、グローバル規模で推進するために市場品質情報にかかわる組織を集約した拠点「クオリティセンター」を設置しています。同センターでは、サービス部門やお客様相談センターを通じて、国内外の販売会社から品質にかかわる情報を集約。そこから抽出した課題をもとに「品質不具合を起こさない」ための対策・方針を策定し、設計、製造、お取引先(部品調達先)などの開発・生産部門にフィードバックしています。

また、品質不具合が生じた場合には、開発・生産部門と連携して原因の究明や対策の実施とともに、該当するお客様への適切な対応や再発防止にあたるなど「品質不具合が起きたら素早く解決する」を実践しています。



クオリティセンター栃木

以下、四輪車を事例にクオリティセンター栃木の品質改善活動について説明します。
クオリティセンター栃木は、市場品質情報の集約から解析・対策の検討をおこない、開発・生産部門へのフィードバックを的確かつ迅速に実施できるように、同一敷地内にて業務推進可能な施設となっています。
特に、品質部門に加えてサービス部門が同じ場所に存在することで、迅速な情報共有により、解析と対策が可能となっています。



クオリティセンター栃木

クオリティセンター栃木の品質改善業務フロー

クオリティセンター栃木の品質改善業務フローは、市場品質情報を集約し、部品回収、市場品質不具合の情報共有化を図ります。回収した部品を解析し、原因究明から対策・改善まで迅速におこないます。
また、製品について熟知した専門組織が、さまざまな解析用の設備を用いて綿密な解析データを得ることができ、これをもとに客観的かつ適切な判断がおこなえる業務プロセスとなっています。



海外と連携した解析業務

海外においても、生産工場を中心にクオリティセンター栃木と同様に品質改善活動を実施しています。
しかしながら、ときに難度の高い市場品質不具合が発生した場合については、現地からの依頼を受け、クオリティセンター栃木が調査・解析し、結果を海外拠点に伝達しています。



品質不具合発生時の対応

「リコール制度」などへの対応

製品に不具合が生じ市場措置が必要と決定した場合は、各国法規にしたがって迅速に当局の届け出をおこない、その製品をご愛用のお客様に販売会社からダイレクトメールまたは電話などで、修理を無料で受けていただくよう案内しています。また市場措置情報を当社ホームページに掲載し、必要に応じメディアを通じてご案内をしています。

市場措置の決定については、Hondaグローバルルールにしたがって速やかにグローバル品質委員会が開催され、客観的な判断ができる品質関連部門のエキスパートと当該海外メンバーの合意により決定します。

「改正消費生活用製品安全法」への対応

2007年5月に日本国内で施行された「改正消費生活用製品安全法(消安法)」では、製品による消費者の生命および身体に対する危害防止を図るために、製造業者や輸入業者に経済産業省への重大製品事故情報の報告を義務づけています。

Hondaにおいても消安法の対象となる製品に関しては、お客様の安全を確保するための各種システムを通じて情報の収集をおこなうとともに、法律で要求される事故情報は、適切・迅速に監督官庁などへ提供しています。

品質管理教育

品質管理教育の実施

国内のHondaでは、品質保証にかかわる従業員のスキル向上を目的に、社内資格や品質管理業務のレベルにあわせた4つのコースの研修カリキュラムを実施しています。

このうち、1971年からはじめたHonda品質管理セミナー(HBC)では従業員だけでなく、お取引先に対しても参加を募るなど、品質向上をリードする人材の教育に力を注いでいます。

なお、海外の生産拠点においても、同様に必要な研修カリキュラムの整備を実施しています。

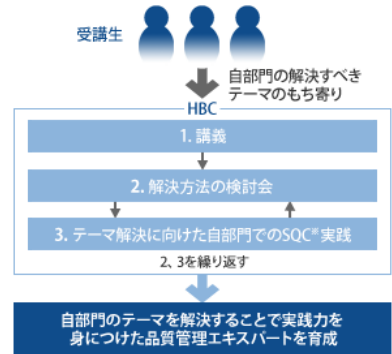
各コースの目的と期間、2012年度の実講者数は以下のとおりです。



海外品質管理教育の研修風景



Honda品質管理セミナー(HBC)のフロー



品質管理教育の目的と受講者数

	目的	期間	2012年度 受講者数
QCJコース (QC Junior Course)	より良いものをより早く、より安く作り、良いサービスをしてお客様に喜んでもらうための考え方、やり方(品質管理手法)の基礎を習得し、それらを実践できる人材を育成する。	全1日間	305名
QCFコース(中級) (QC Foreman Course)	ものづくりをする上で、品質保証活動に必要な品質管理手法や考え方を習得し、それらを実践できる人材を育成する。	全2日間	627名
QCFコース(上級) (QC Foreman Course)	品質領域業務を進める上で専門的に必要な手法や考え方を習得し、それらを実践できる人材を育成する。	全3日間	162名
HBC (Honda QC Basic Course)	統計的品質管理(SQC※)の考え方、手法を習得し、難度の高い問題解決/課題達成ができる品質管理エキスパートを育成する。	全22日間	59名

※SQC :Statistical Quality Control(統計的品質管理)の略で、統計的な考え方や科学的な手法の総称

環境への取り組み



地球規模の気候変動問題が深刻さを増すなか、グローバルにモビリティ事業を展開するHondaでは、“最もCO₂排出の少ない企業活動を通じて、最もCO₂排出の少ない製品をお客様にお届けし続ける”を合言葉に、商品開発や生産などの活動を通して、「環境・エネルギー技術のトップランナー」をめざします。

環境への取り組みのCSR報告について

環境への取り組みについては、専用Webサイトをご覧ください。

- ▶「環境への取り組み」Webサイト
<http://www.honda.co.jp/environment/>



Hondaの安全の考え方

Hondaは環境・安全ビジョンである「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現のさらなる推進に向け、2013年4月、Safety for Everyoneをグローバル安全スローガンとして定めました。この考えを具現化するために3つの柱、安全教育としての「ヒト」、安全技術としての「テクノロジー」、安全情報としての「コミュニケーション」を定め、それぞれを進化させると同時に、相互に連携することでさらに進化させ、「事故ゼロ」のモビリティ社会を実現していきたいと考えています。

Hondaのグローバル安全スローガン

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」をつくりたい。

Hondaは、その実現に向け、安全の知識や運転技術をたくさんの「ヒト」に伝えること、

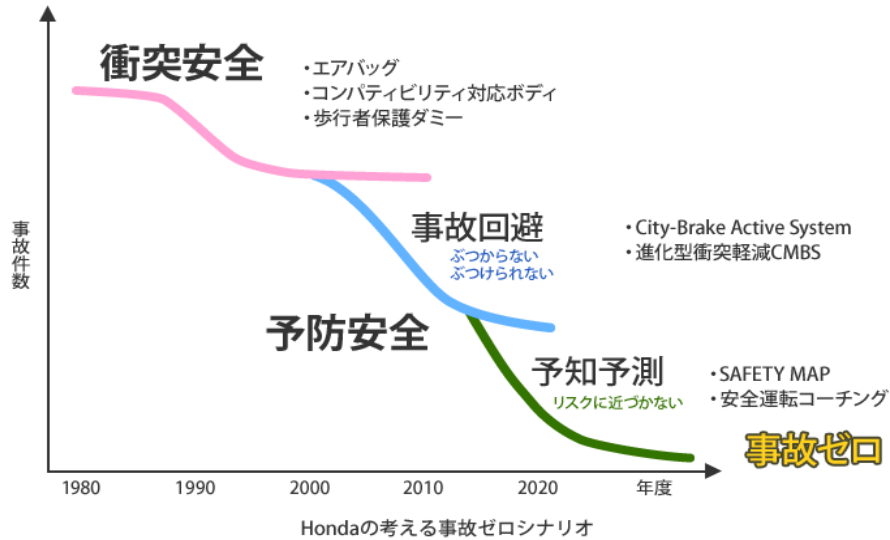
安全に関わる「テクノロジー」の開発、さらには安全情報を伝えあう

「コミュニケーション」を推進する活動に力を尽くしていきます。



事故ゼロシナリオ

Hondaは事故ゼロのモビリティ社会を実現させるため、「事故ゼロシナリオ」を想定しています。エアバッグや歩行者保護ダミーなどを駆使した「衝突安全」、事故回避としての「ぶつからない」技術、「ぶつけられない」技術をより多くのお客様に普及させ、その先の「リスクに近づかない」予知予測領域で先駆けることで事故がない社会をめざしていきます。



安全トピックス



2012年度における安全の取り組みのうち、上市施策の一覧と主な事例を紹介します。

ヒト



各年代に応じた交通安全の啓発活動を地域社会とともに進めています。

コミュニケーション



「インターネット」を中心に、人・クルマ・世界がつながる機能で、安全を進化させていきます。

第三者評価



安全技術に関する、2012年度の第三者評価を一覧化し報告しています。

テクノロジー



事故をいかに起こさないようにするか。つねに高い目標とともに先進的な安全技術の開発に努めていきます。

将来に向けての施策・技術



Hondaは「事故ゼロ」技術の実現に向けて、5年後、10年後の姿を定めています。

安全トピックス

2012年度の上市技術

2012年度、Hondaは9件の新しい技術を上市しました。安全に関わる先進装備を積極的に投入するだけでなく、より多くのお客様に安全装備を拡充すべく、標準装備であるVSA※を軽自動車「N-ONE」に初めて搭載しました。

※VSA クルマの横滑り=「曲がる」を制御し、「走る・曲がる・止まる」の全領域でクルマの安定性を確保するためのシステム。

新技術	適用車種	
エマージェンシーストップシグナル	N-ONE	日本
前席用i-サイドエアバッグシステム(容量変化タイプ)		
SAFETY MAP	-	
FCW 前方車両への衝突の危険を予測し警報	Honda Accord	アメリカ
LDW 車線逸脱の危険性を警報で通知		
Lane Watch 助手席側ドアミラーのBlind Spotをモニター表示で見落とし低減をサポート		
Smart Vent 側面衝突時の乗員保護性能と展開時衝撃力低減を両立した前席用サイドエアバッグ	Acura RLX	
LKAS 車線中央を維持するように操舵を支援(アメリカの道路環境を考慮)		
渋滞追従ACC 渋滞時のユーザー操作(加速・減速・停止)を代行。高速ACCに対し、停止、停止保持、発進機能を追加		



地域に根ざした普及活動の定着化

Hondaでは、地域と一体となった交通安全教育を全国に拡げるための活動拠点として熊本、栃木、埼玉、浜松、鈴鹿の各事業所内に「地区普及ブロック」を設置し、周辺地域への活動を展開しており2012年で5年目を迎えました。地域が主体となった活動をおこなう指導者も延べ12,000人を数えるまでになり、指導者によってHondaのノウハウを活用しながら、全国341市町村、約64万人に安全をお伝えすることができました。活動は着実に全国へ拡がりをみせ、2012年度末までに動員数約81万人、東日本大震災の影響で活動を一時中断した東北3県を除く、44都道府県で活動が定着。Honda関連企業の従業員で構成される「Hondaパートナーシップ・インストラクター制度」では新たに第三期生インストラクターも加わり、各社周辺地域などにおいて積極的な普及活動を展開しています。

さらに、全国の事業所における「工場インストラクター制度」を再構築し、事業所内外で交通安全に向けた取り組みが活発化しています。こうした背景から、2012年9月に「セーフティジャパンインストラクター競技大会」を4年ぶりに開催。大会に先立ち、世界9か国の安全運転普及活動推進責任者を集めた「1st Safe Driving Global Meeting」を開催。各拠点での安全運転普及活動の活性化を目的に、理念の共有および今後の共通施策の方向性について確認しあいました。



岡山県津山市指導員による交通安全教室「あやとりい」

※「あやとりい」は、「あんぜんを」「やさしく」とときあかし「りかいしていただく子どもたちのためのHondaの交通安全教育プログラムです。

社会に求められるノウハウ創出と発信

2012年に発売した「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト」は、高次脳機能障害によりリハビリ加療中で運転復帰をめざす方々の運転に対する評価や訓練を、シミュレーション技術を活用しサポートするもので、現在全国31カ所のリハビリテーション施設などで活用されています。また、新たに身体に障がいをお持ちの方や福祉に関わるドライバーの方々により安心・安全に自由な移動ができるよう、福祉関連施設および福祉関連団体の協力のもと、Hondaのグループ会社と共同で「安全運転プログラム」を開発し、Hondaの交通安全センターに導入、ソフトとの併用で多くの方々の運転復帰をサポートしています。「安全運転プログラム」には身体に障がいをお持ちの方を対象とした「自操安全運転プログラム」と介助・介護等の送迎サービスを提供する方を対象とした「移送安全運転プログラム」があります。

さらに、下肢に障がいをお持ちで両上肢での運転操作が可能な方に向けた、簡易型四輪ドライビングシミュレーターHondaセーフティナビ用「手動運転補助装置」を開発しました。こうした安全運転教育を通じてHondaは身体に障がいのある方の交通社会への参加を支援していきたいと考えています。

また近年、自転車事故に遭いやすい高校生年代への交通安全教育の拡充が求められています。Hondaは交通安全教育を通じ、社会生活におけるルールやマナーの重要性、人への思いやりなど道徳心を養いながら豊かな人間性を育み、若く尊い命を守りたいと考えています。2012年度は熊本県の関係行政機関のご理解とご協力のもと、新たな高校生交通安全教育を開始。自転車やバイクの乗り方を学ぶだけでなく、危険を安全に体験しながら、なぜ危険なのか、危険を回避するために何が 필요한のか、自ら気づいて安全行動に結びつけることで事故を起こさない、巻き込まれない、安全意識の向上と、人に迷惑をかけない道徳心を育み、良識ある交通社会人の育成を実施。延べ13,000人の高校生におこないました。今後、この活動は兵庫県や大阪府をはじめ全国23府県に拡大を予定しています。そして将来的には、受講した高校生がインストラクターとなって、学校と生徒が主体となった校内自主活動へ発展させることを目標としています。



福祉関連(自操安全運転プログラム)安全運転プログラム



福祉関連(移送安全運転プログラム)安全運転プログラム

第三者評価

2012年度第三者評価最高評価獲得機種（2013年3月末時点）

第三者評価においても各地域で多数の機種が2012年度の最高評価を獲得しています。主な最高評価として、アメリカではIIHSによる評価においてTop Safety Pick +、東南アジアにおいてはASEAN-NCAPの5つ星、中国においてはC-NCAP(2012年版管理規則)の5つ星を一番乗りで獲得しました。

国	第三者評価		機種一覧
日本	J-NCAP	6☆	CR-V / Fit / Zest / Odyssey / Freed / Stream / Elysion
ヨーロッパ	EURO-NCAP	5☆	Jazz / CR-Z / Civic / Insight / Accord
中国	C-NCAP(2012年版管理規則)	5☆	CR-V
	C-NCAP(2009年版管理規則)	5☆+	Accord 4door
		5☆	Civic 4door / Fit / Odyssey / Spirior
韓国	K-NCAP	5☆	Accord※ / CR-V※
アメリカ	US-NCAP	5☆	Accord 4door / Accord 2door / Civic 4door / Civic Hybrid / Odyssey / Acura ILX 4door / Acura ILX Hybrid
	IIHS	TSP+	Accord 4door / Accord 2door / Civic 4door / Civic 2door / Acura TL
		TSP	Honda: Crosstour / CR-V / CR-Z / Fit / Insight / Odyssey / Pilot / Ridgeline / Acura: ILX / Acura MDX / Acura RDX / Acura RL / Acura TSX
オーストラリア	A-NCAP	5☆	CR-V / Civic(Hatch) / Civic(Sedan) / CR-Z / Jazz / City / Insight
南米	LATIN-NCAP	4☆	City
東南アジア	ASEAN-NCAP	5☆	City

※ Accord(09MY)は前面、オフセット、側突、頸部保護で最高評価獲得

※ CR-V(08MY)は前面、オフセット、側突、歩行者保護、ロールオーバーで最高評価獲得



アメリカ IIHS新基準
Acura TLがTSP+獲得一番乗り
Accord、Civicも続いて獲得



東南アジア ASEAN-NCAP開始
Cityが5☆獲得一番乗り



中国 C-NCAP(2012年版管理規則)第1回公表
CR-Vが最高得点で5☆獲得

ヒト

「運転者だけでなく、歩行者や自転車に乗っている人など、交通社会に参加するすべての人の安全を守りたい」。そのために、子どもから高齢者まで、各年代に応じた交通安全の啓発活動を、地域社会と一体となって進めることが必要と考え、「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本として、人づくり、場づくり、ソフトウェアの開発に取り組んでいます。

人づくり

場づくり

ソフトウェアの開発

“手渡しの安全”の担い手である、
交通安全を伝える指導者の養成に
積極的に取り組んでいます



交通教育センターで企業の指導者を養成する
プログラムを提案・提供



地域の指導者へ
ノウハウや教材を提供

Hondaの交通安全の普及活動“人づくり”

[「交通教育センター」はこちら](#)

[「地域での指導者養成」はこちら](#)

ヒト

「運転者だけでなく、歩行者や自転車に乗っている人など、交通社会に参加するすべての人の安全を守りたい」。そのために、子どもから高齢者まで、各年代に応じた交通安全の啓発活動を、地域社会と一体となって進めることが必要と考え、「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本として、人づくり、場づくり、ソフトウェアの開発に取り組んでいます。

人づくり

場づくり

ソフトウェアの開発

さまざまな年代の方が“参加”・“体験”して、
交通安全や安全運転について考えながら学べる、
実践教育の「場」と「機会」を提供しています



子どもから高齢者までを対象とした
交通安全活動を展開



安全運転に役立つ
知識や技術を提供

Hondaの交通安全の普及活動“場づくり”

[「地域での活動」はこちら](#)

[「センターでの活動」はこちら](#)

ヒト

「運転者だけでなく、歩行者や自転車に乗っている人など、交通社会に参加するすべての人の安全を守りたい」。そのために、子どもから高齢者まで、各年代に応じた交通安全の啓発活動を、地域社会と一体となって進めることが必要と考え、「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本として、人づくり、場づくり、ソフトウェアの開発に取り組んでいます。

人づくり

場づくり

ソフトウェアの開発

学習効果を高めるために、
各年代に応じた気づきを促す
教育プログラムや教育機器を開発しています



各種シミュレーターや教育ソフトを開発



各種安全教育プログラム・教材の開発

Hondaの交通安全の普及活動“ソフトウェア開発”

[「シミュレーター」はこちら](#)

[「教育プログラム」はこちら](#)

テクノロジー

Hondaは、商品の安全性能の向上を、開発の最重要テーマとしてきました。そのため、交通事故データを解析するなどリアルワールドでの事故実態を重視し、安全技術開発に役立てています。事故をいかに起こさないようにするか。常に高い目標を掲げ、先進的な安全技術の開発に努めていきます。

ぶつからないための工夫

ケガをさせないための工夫

先進研究・施設

歩行者をはじめ、
自転車、バイク、ほかのクルマにぶつからない、
やさしいクルマ



Hondaのアクティブセーフティ

[詳細はこちら](#)

テクノロジー

Hondaは、商品の安全性能の向上を、開発の最重要テーマとしてきました。そのため、交通事故データを解析するなどリアルワールドでの事故実態を重視し、安全技術開発に役立てています。事故をいかに起こさないようにするか。常に高い目標を掲げ、先進的な安全技術の開発に努めていきます。

ぶつからないための工夫

ケガをさせないための工夫

先進研究・施設

もしもの事故のときに、
ドライバーと同乗者だけでなく、
相手のケガもへらすクルマ



やさしく開くエアバッグ
(運転席用i-SRSエアバッグシステム)



やさしく吸収ボディ
(歩行者傷害軽減ボディ)

Hondaのパッシブセーフティ

[詳細はこちら](#)

テクノロジー

Hondaは、商品の安全性能の向上を、開発の最重要テーマとしてきました。そのため、交通事故データを解析するなどリアルワールドでの事故実態を重視し、安全技術開発に役立てています。事故をいかに起こさないようにするか。常に高い目標を掲げ、先進的な安全技術の開発に努めていきます。

ぶつからないための工夫

ケガをさせないための工夫

先進研究・施設

ないものは自分でつくる、
歩行者にやさしいクルマづくりのために



第三代歩行者ダミー「ポーラさん」
衝突時の人体の挙動を再現する

Hondaの先進研究・施設

[詳細はこちら](#)

コミュニケーション

全国で走っているHondaのクルマから、走行データを通信機能を使って収集し蓄積します。その膨大な情報と世の中のリアルタイムの情報を合わせることで、渋滞を高い精度で予測したり、より快適・安全な道を案内することができます。Hondaでは「インターナビ」を中心に、人・クルマ・世界がつながる機能で、安全を進化させていきます。

みんなで作る安全マップ、
みんなにやさしい交通社会をつくるために



Hondaのコミュニケーション

[詳細はこちら](#)

将来に向けての施策・技術

「事故ゼロ」技術の実現に向けて

Hondaは「事故ゼロ」技術の実現に向けて、5年後、10年後の姿を定めています。まずは、歩行者対応や技術の普及によって、ぶつからないクルマをより多くのお客様にお届けするということが、販売台数が多く市場への影響の大きい軽、スモールまでに安全施策を展開することで普及に取り組みます。次の段階として、予知・予測による安全運転誘導システムで協調してお互いを守り、リスクに近づかない交通社会をめざします。これらの取り組みを進めていくことで、10年後には『事故ゼロ』を実現する技術を完成させたい、とHondaは思い描いています。

	現在：ぶつからないクルマをより多くのドライバーへ	5年後：協調してお互いを守るリスクに近づかない	10年後
Hondaの施策と技術	・City-Brake Active system ・緊急通報システム	・i-ACC 急な割り込みに対応	「事故ゼロ」技術の実現
	・歩行者AEB※	・Green Wave運転システム 安全と燃費の両立	
	・路外逸脱抑制ステア&AEB	・車車間／路車間通信 見えない危険を事前に予測	
	・出会い頭AEB※		

※ AEB：Autonomous Emergency Braking

City-Brake Active system

「ぶつからないクルマ」をより多くのドライバーへ。このコンセプトのもとにHondaが開発した事故回避支援システムが「City-Brake Active system」です。

フロントウインドウ上部に設置したレーザーレーダーが前方車両を認識※し、約30キロメートル毎時以下で走行中に追突の危険性が高いと判断したとき、ブレーキとともにメーター内のインジケータ表示が点滅して警告し、ドライバーが減速しなかった場合には自動的にブレーキがかかり、追突を回避もしくは追突時の衝撃を軽減するシステムです。

また、停止中や約10キロメートル毎時以下での走行時に、前方約4メートル以内に障害物がある状態でアクセルペダルとブレーキペダルの踏み間違いなどによって、必要以上にアクセルペダルを踏み込んだとシステムが判断した場合、ブレーキとともにメーター内のインジケータ表示が点滅し、警告を促すとともに、エンジン出力を制御して、発進を抑制する誤発進抑制機能も備えています。

※ 走行状況、天候などにより、レーダーが正しく認識しない場合があります。

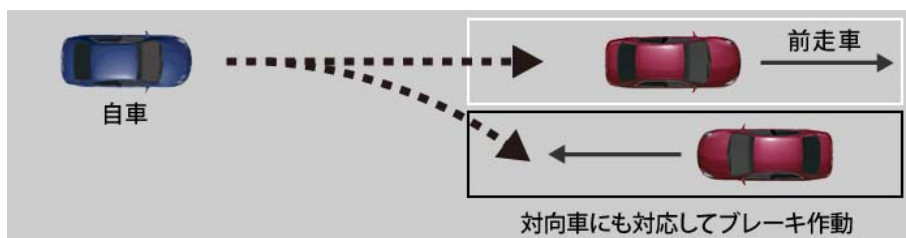


City-Brake Active System イメージ

CMBS

2003年、Hondaは「追突軽減ブレーキ」(CMBS: Collision Mitigation Brake System)を世界に先駆け安全技術として開発しました。このシステムは、追突のおそれがあることをクルマが判断した場合、「警報」でドライバーに気づかせ追突を避ける操作を促し、追突が回避できないと判断した場合は、自動でブレーキを作動させ、追突被害の軽減を図るシステムです。

このたび、この安全技術をさらに発展させた進化型のシステムを開発しました。主な特長としては、「対向車検知機能」と「Head-up Warning(HUW)」および「ステアリング制御機能」があります。従来の作動対象である前走車に加え、対向車にも対応しブレーキを作動させる機能を追加。また警報時にウインドウシールド上に瞬間発光をおこなうことにより、危険に気づきやすくなったHUW、そしてステアリング制御機能では、危険を察知した際にステアリングに弱い振動(反力)を加え、ドライバーが危険を気づきやすくなりました。それによってドライバーが回避の操作をおこなった場合、ステアリングのアシスト力を高めることで回避を支援します。これらの機能の進化によって正面衝突の被害を軽減させていきます。



CMBS新機能、対向車検知機能 イメージ

ITSの取り組み

Hondaは、第19回「ITS World Congress 2012 Vienna」に参画しました。展示ブースではシミュレーターを使ったDrive C2Xアプリの体験試乗をおこなうことにより、車車間・路車間通信による情報提供の有効性を参加者に体感していただきました。



四輪車の後方を二輪車が走ることで死角を作り、Motorcycle Approaching Indication (MAI) をより効果的に演出



展示ブースの様子

地域・社会のために

Hondaの社会活動

Hondaは創業以来、商品や技術を通じて社会やお客様にさまざまな喜びを提供してきました。また、「企業は地域に根づき、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、まだまだ創業期であった1960年代から地域とのつながりを大切に社会活動をしています。現在、世界中の人々と喜びを分かちあい、存在を期待される企業をめざし、さまざまな社会活動を進めています。Hondaは、現地オペレーションの自立化を積極的に進めており、海外での社会活動においても、その地域の実情に応じた取り組みを進めています。お客様や地域の人々とコミュニケーションを図りながら、喜びを分かちあえるよう日本を含め世界で6つの地域ごとに活動を展開しています。

社会活動の基本的な考え方

Hondaは、次の世代に豊かな自然や安全な交通社会を手渡していくために、さまざまな社会活動をグループ全体で展開してきました。その基礎となるのが、Honda社会活動の活動理念や活動方針です。これからもHondaならではの経営資源を活かし、企業グループ全体で、地域に根ざした活動はもちろん、地球環境保全、子ども達の育成支援、交通安全の教育・普及の分野で、より積極的に、夢のある明日の社会づくりに向けた活動を展開していきます。

Honda社会活動のめざすもの

Hondaの基本理念である「人間尊重」と「三つの喜び」を基本に、企業市民としての活動を通じて世界中の人々と喜びを分かちあい、その存在を期待される企業になること

活動理念

- 地球的視野に立ち、「商品・技術」を通じて社会に貢献する
- 良き企業市民として地域に根付き、社会的責任を果たす
- 次世代のために、心豊かで活力のある人と社会づくりに努める

活動方針

Hondaは、夢のある明日の社会づくりをめざして、

- 未来を創る子どもの育成支援活動を行います
- 地球環境を守る活動を行います
- 交通安全の教育・普及活動を行います



日本の取り組み

Hondaは創業当初より、事業を展開する地域に溶け込み、「地域との共生」をめざしてきました。この考えはHondaの社会活動理念にも受け継がれ、国内の事業所や販売会社、グループ会社、世界各国の拠点で、地域の特性にあわせてさまざまな活動を展開しています。

Hondaビーチクリーン活動 地球環境

Hondaは、美しい地球の自然環境を次世代に引き継いでいくために、世界の各地域で環境保全活動に取り組んでいます。そのひとつが、Hondaの技術と人の力を活用した「Hondaビーチクリーン活動」です。

「素足で歩ける砂浜を次世代に残したい」という想いから独自開発した、軽量コンパクト、シンプル構造、簡単操作の「牽引式ビーチクリーナー」を使って、砂浜の清掃活動をおこなって来ました。

また、東日本大震災で被災した宮城県の砂浜では、被災前の砂浜に戻す一助となるべく、活動を重ねて来ました。

2006年よりスタートしたこの活動は、いまでは全国100カ所を超える砂浜で、270回以上の活動を実施。2012年度は、年間約4,000人を超える方々に参加していただきました。これからもHondaは企業市民として、グループ会社の従業員と地域のみなさんとともに、この活動を展開していきます。



2012年9月千葉県鴨川市「前原海水浴場」にて、地域の方々とともに砂浜を清掃



2012年6月愛媛県伊予市「ふたみシーサイド公園」にて、地域の子ども達に環境教育をおこなうボランティアスタッフ



清掃前



清掃後

「Hondaの技術で、社会の役に立ちたい」～最新機材「ビーチモンバル」がデビュー

2013年度、「Hondaビーチクリーン活動」に最新機材「ビーチモンバル」が登場しました。

これは、「より多くの人にビーチクリーナーに直接触れていただき、楽しみながら体験してほしい」という開発者の想いから、運転免許のいらぬ市販の電動カート「モンバル」をベースに、砂浜でも走れるように開発したものです。これまでの「Hondaビーチクリーン活動」で使われていたATV(全地形走行車)は、Hondaビーチクリーン活動専用のための研修を受けた人に運転を限定していました。しかし、この「ビーチモンバル」なら活動の研修を受けていない人でも、気軽にビーチクリーナーを扱うことができます。

またこのビーチクリーナーの開発によって、従来のATVでけん引するクリーナーでは走りにくい、波打ち際の濡れた砂浜や、海岸の隅まで機材を使うなど、活動範囲を広げることが可能になりました。

一方、「Hondaビーチクリーン活動」では、自分の手でゴミを拾うことによって、参加者一人ひとりの心に「砂浜をきれいに使おう」という気持ちが根づいていくことを大切にしています。だからこそ、開発チームは、「ビーチクリーン活動をすべて機械任せにすべきではない」と考えています。参加者みんなが協力し合って活動するというスタイルは、将来も変わらないはず。「砂浜をきれいにしたい」という想いからはじまった「Hondaビーチクリーン活動」。「人」の力をHondaの「技術」が助けるこの活動は、素足で歩ける砂浜が当たり前になることを願い、今後も進化を続けていきます。



東日本大震災の被災地である宮城県東松島市「月浜海水浴場」での活動風景



開発チームによる砂浜での機材の確認風景

ビーチクリーナー開発に携わる若手技術者たち



とにかくいいモノにしよう、という意気込みがチームにあって、実際にアイデアをどんどんカタチにしていく。自分たちの技術でつくりあげたモノが『世の中に役に立っている』と、誇れるような仕事をしたいです。(右:永井)

「ビーチという現場では、材料も道具も思うようにならないから、そのたび、知恵を絞らないといけない。だけどそこがこの仕事の醍醐味なんです。(左:山崎)

「水源の森」保全活動 地球環境

私たちが使う水は、山から海へと続く川の恵みによってもたらされています。その源流にある森は、きれいな水や豊かな海を生み出すだけでなく、おいしい空気もつくります。また、災害の発生を防ぐなどの役割もなっています。Hondaは1970年代にはじまった「ふるさとの森」づくりを原点に、日本各地に緑の輪を拡げようと、事業所周辺の地域に大切な水の恵みを与えてくれる「水源の森」を中心に全国8か所で森が元気になる手入れを実施しています。従業員やその家族、OB・OGのボランティアスタッフが中心となり、単なる植林だけでなく、下草刈りや間伐など、継続した保全活動に取り組んでいます。2012年度は、6事業所で、延べ15回開催し、約420人のボランティアが参加しました。



2012年7月 栃木県足尾町での「水源の森」保全活動

ドリームハンズ 次世代育成

「ドリームハンズ」は、接着剤とクリップでつくりあげるオリジナルのダンボールクラフトです。「自分の手でモノをつくりあげる楽しさ・喜びを子ども達に体験して欲しい」「モノづくりの楽しさを次世代へ伝えていきたい」という想いから、Hondaの従業員やOB・OGのボランティアスタッフが子ども達のサポート役となり、事業所周辺の地域で展開しています。

2012年度は、8事業所で延べ200回開催し、約9,200人が参加しました。



たくさんのパーツをひとつひとつ組み立て、自分の手で最後までつくりあげる子ども

環境わごん 次世代育成

「環境わごん」は、ワゴン車に山や川などの自然素材を積み込んで、小学校や公民館などに出かけていく、出前型の環境学習プログラムです。HondaのOB・OGのボランティアスタッフが、子ども達に自然の仕組みや環境保全の大切さをレクチャーし、木や石を使った工作を交えながら、自然や環境について自ら気づいたり考えたりするお手伝いをしています。2012年度は、5事業所で延べ195回開催し、約8,800人が参加しました。



「森の夢工場」で子ども達をサポートするボランティアスタッフ

子どもアイデアコンテスト 次世代育成

「子どもアイデアコンテスト」は、小学生の子ども達が「未来」をテーマに“あったらいいな”を作品にするコンテストです。夢に挑戦することの楽しさやモノづくりのおもしろさを実感してもらいたいという想いから、2002年にスタート。2012年には第10回目を迎え、これまでに28,000人を超える子ども達が参加してくれました。

また、2013年3月末には、ツインリンクもてぎで国際交流会を開催。同様のコンテストをおこなっているタイの子ども達を招待し、最優秀賞、優秀賞を受賞した日本の子ども達と一緒になって、さまざまな交流をおこないました。



第10回 最終審査会 審査員特別賞「エコドモのためのエモグラ車」の発表風景

交通安全の教育・普及活動について 交通安全

交通安全の教育・普及活動については、下記をご覧ください。

▶ 「安全への取り組み」Webサイト <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>

地域に根ざした活動(地域社会) 地域共生

Hondaの販売会社などのグループ各社では、企業市民として、それぞれの地域に根ざした社会活動を展開しています。

HondaCars徳島 春と秋、定期的に献血活動を実施

年に2回、定期的に献血活動を実施しています。徳島県では、献血カーが来るのは駅前のデパートなど場所が限られることから、なかなか献血をおこなう機会がありません。そのため、この活動は身近な場所で社会に貢献できるだけでなく、自分自身の健康管理にもなると好評で、年々参加者が増えています。また、献血カーを道路からよく見える位置に置き、通りを行き来される方にもよく見えるようにしています。実施前には案内のチラシを作成して店内に掲示するほか、お客様や取引先へお送りする郵便物にも同封するなど、積極的にご案内しています。



HondaCars徳島での献血活動

北/中米の取り組み

USA: ウミガメの保護プログラム 地球環境

アメリカンホンダモーターは、グラディスポーター動物園のウミガメ保護プログラムを支援しています。このプログラムは米国魚類野生動物庁とメキシコ政府が共同で、絶滅危惧種のケンピメウミガメの生息地のモニタリングと保護をおこなうというものです。プロジェクトメンバーは、テキサス州南パドレス島ならびにメキシコのタマウリパス州の100マイル超の海岸で、ATVを用いたパトロールを実施。1978年以来、70,000匹以上のカメが産卵。450万以上の卵が孵化し、小ガメがメキシコ湾へと旅立ちました。ホンダは1978年以来、ATVを提供してこの活動に協力しており、これからも支援をおこなっていく予定です。



ATVを活用してウミガメの保護をおこなう

USA(オハイオ): ナショナル・ロボティクス・チャレンジの後援 次世代育成

オハイオ州マリオンでおこなわれる「ナショナル・ロボティクス・チャレンジ」は、ロボットを製作し発表する過程で、発想力・技術力・問題解決方法やリーダーシップを養うことのできる教育プログラムです。

1986年から毎年開催されており、オハイオを中心に米国中西部から、さまざまなチームが参加します。2012年は、中学生から大学生まで300人以上の学生が参加しました。ホンダオブアメリカニューファクチュアリングは、このプログラムのスポンサーとなっています。また当日は、約25人のアソシエイトが審判として協力しました。さらに、Hondaの生産設備内のロボットの役割や、ASIMOについての展示もおこないました。今後もロボット工学分野の発展に寄与するために、本大会を支援し続ける予定です。



オハイオ州マリオンの「ナショナル・ロボティクス・チャレンジ」

USA: ボーイスカウトへのATV(全地形走行車)安全運転講習 交通安全

アメリカンホンダモーターは、ボーイスカウト・オブ・アメリカに、ATV(全地形走行車)を貸与し、安全運転講習の後援をおこなっています。この活動は2009年から実施しているもので、年間2,000人以上が受講しています。講習を通して、参加者に環境に配慮しつつ安全に運転することを理解してもらい、ATVを運転する楽しさを知ってもらうことを目的としています。今後もボーイスカウトオブアメリカへの継続した支援をおこなっていく予定です。



ボーイスカウト・オブ・アメリカに、ATV(全地形走行車)の安全運転講習をおこなう

USA(アラバマ): マーティン・ルーサー・キング、ジュニア・デーの奉仕活動 地域共生

アメリカでは、キング牧師の誕生日に近い1月第3月曜日が「マーティン・ルーサー・キング、ジュニア・デー」という祝日とされており、地域でさまざまな活動がおこなわれます。ホンダニューファクチュアリングオブアラバマは、「ハンズオンバーミングハム」という団体と協力して、2012年よりこの日に奉仕活動を実施。2年目となる今年は、85人のアソシエイトがボランティアとして参加し、アラバマ州ジェファーソン郡バーミングハムのダウンパークで掃除やブランコの塗装、バスケットボールコートの新舗装などをおこないました。ホンダニューファクチュアリングオブアラバマは、今後もこの活動を継続していく予定です。



2013年1月におこなれたマーティン・ルーサー・キング、ジュニア・デーの奉仕活動

南米の取り組み

ブラジル: コミュニティーでの環境プロジェクト 地球環境

ホンダサウスアメリカは、2000年から「エコ・ヴィダ(エコ・ライフ)」プロジェクトに参加しています。この活動は、アマゾンの回りに生活する人々の環境意識を高め、次世代によりよい地球を残せるように、自然資源の大切さ、そして環境保護について喚起することを目的としています。プロジェクトでは、地域の人を学校に集め、環境に関するさまざまなレクリエーション活動をおこないます。伝統的な木製カヌーで競うレースも開催しています。2012年には、アソシエイトがアマゾナス州マナカプルの川沿いのコミュニティを訪問し、環境保護や持続可能性をテーマとした活動をおこないました。



伝統的な木製のボートにエンジンを搭載したレースを開催

ブラジル: パライソポリス地区のジュニアオーケストラ 次世代育成

ホンダサウスアメリカは2011年3月から、サンパウロで2番目に大きいファベラ(スラム街)の「パライソポリス」で、音楽に関するプロジェクトをおこなっています。このプロジェクトは、若者に弦楽器や吹奏楽器の奏法や、コーラスの歌唱法を教え、クラシック音楽に触れることで喜びやモチベーションを高めることを目的としています。2012年は、地区において週4回のペースで活動を実施し、90人の学生が参加しました。



サンパウロのパライソポリス地区の若者たちがジュニアオーケストラに挑戦

ブラジル: 小学生を対象とした交通安全の取り組み 交通安全

ホンダサウスアメリカは、小学生向けの交通安全教育プログラムをおこなっています。この活動ではまず、アソシエイトがボランティアとして模型を用いて交通ルールやマナーを解説します。その後、町の風景を再現したエリアで、実際に体験をおこないます。2012年には25回の活動をおこない、38,800セットの教材(小冊子、交通安全に関するゲーム)を提供しました。これからも、子ども達への交通安全教育の普及に取り組んでいきます。



実際の町の風景を再現したミニシティで交通安全を学ぶ

アルゼンチン: チェーン・オブ・ヘルプ 地域共生

ホンダサウスアメリカはアルゼンチンにおいて、アソシエイトの子どもが通う幼稚園や施設において「チェーンオブヘルプ(援助の鎖)」という活動をおこなっています。これは、ホンダアソシエイトの結束を高め、また彼らの子ども達の成長を助けることを目的としたものです。この活動は2012年に開始したもので、当日は150人のアソシエイトと180人の幼稚園生が参加。会場を飾り付け、マジックやゲームで楽しむ「モーニングサーカス」や実験的なワークショップ、サプライズゲームなどには、アソシエイトの家族も協力しました。このほか、学校教材や児童書の提供にも参加しています。これからは年1回開催をしていく予定です。



アソシエイトの家族も参加するチェーン・オブ・ヘルプの活動

欧州・中近東・アフリカの取り組み

スペイン：貧困にあえぐ子ども達の養護施設を改修 地域共生

ホンダオートモビレスエスパーニャのアソシエイトは、毎年の創立記念日を、貧困にあえぐ子ども達の養護施設の設備を直すことに尽力しています。

2012年3月の創立記念日は、3～16歳までの貧困にあえぐ子ども達のために、全アソシエイト65人が参加してバルセロナにある児童養護施設の設備を修繕しました。アソシエイトは子ども部屋やダイニングルーム、外壁、ベンチにペンキを塗る、庭掃除をする、レクリエーション部屋に新品のテレビや家具を設置するなどの修繕を自分たちの力でおこないました。

創立記念日における活動は、Hondaのビジョン“社会から存在を期待される企業をめざして”のもとにおこなわれています。この活動は、児童養護施設に喜ばれるだけでなく、すべてのアソシエイトが自分たちの働きによって、地域社会に貢献する貴重な機会を得られることにもつながっています。



養護施設を改修するアソシエイト

ポーランド：子どもの日に贈る「子どもの健康支援イベント」 地域共生

ホンダポーランドは、2012年5月、Hondaのバイク「VFR」クラブ会員と共同で、子どもの日に病気の子どもの元気づけのためのイベントを開催しました。これは、VFRクラブによる子どもの健康のための慈善活動への支援を通じて、子ども達に病院にいることを少しでも忘れさせてあげたいという思いから2009年に始まった活動です。

イベントでは重病の子ども達が遊んだり、ライディングトレーナー（二輪車向け安全運転教育用装置）で練習をしたり、賞品を獲得するために楽しく競いあったり、漫画のキャラクターが描かれたバイクに乗るなど、Hondaのさまざまなブースで楽しんでくれました。



2012年5月のイベントでバイクに試乗して楽しむ子ども

地域・社会のために

アジア・大洋州の取り組み

台湾：河川清掃活動 地球環境

台湾本田は2012年9月、台湾各地にて河川清掃活動を実施しました。今回は台湾全土の23の河川において、各地の環境保護団体と協力して実施。アソシエイトのほか、販売会社スタッフおよびお客様を含めた合計1,000人以上が参加し、13トン以上のゴミを回収しました。また水質検査や生物の観察なども同時に実施し、参加者は河川の生態圏についての理解を深めました。次世代のために豊かな自然と綺麗な水を残すため、今後もこの活動を定期的に開催していきます。



2012年9月に実施された、台湾での河川清掃活動

タイ：エコマイレージチャレンジ 次世代育成

2012年12月、ナコンパトム県のタイランドサーキットにおいて、APホンダが主催するHondaエコマイレージチャレンジが開催されました。本大会は、1リットルのガソリンで何キロ走れるかを競いあうものです。新PGM FIエンジン（電子制御燃料噴射装置）技術のさらなる向上と普及、エネルギー効率を通じた地球温暖化防止を目的としています。第15回目となる本大会には、472のチームが参加しました。優勝チームはWave110-iエンジンを用い、1,165キロメートル毎リットルという走行距離の成績を達成しました。APホンダは今後も引きつづき、この大会を実施していきます。



2012年12月に実施されたタイでのエコマイレージチャレンジ

台湾：小学生の工場見学 次世代育成

台湾本田は小学生を対象に工場見学を実施しています。この活動は2004年から開始され、定期的におこなわれているものです。2012年4月には地元小学校の子どもが、9月には日本人小学校の子どもがHondaの工場を訪れました。それぞれ20名以上の生徒たちが参加し、Hondaの製品がどのように製造されていくのかを興味深く見学しました。



2012年4月に実施された、地元小学校の工場見学

タイ：ボランティアによる学校の環境整備 地域共生

ホンダオートモビルタイランドは、2013年3月、アユタヤ州にあるワットタムマイ学校において、学校の屋外施設を整備するボランティア活動をおこないました。これは「Honda学校環境ボランティア」の一環であり、アソシエイトの意識向上や、地域社会との関係構築などを目的としたものです。この活動にはホンダのボランティア300名と、教師や学生ならびに学校周辺地域からの参加者120名、計420名が参加。植樹や芝生の植えつけ、ベタンク場の整備、レンガ舗装、遊具やフェンス、旗竿の塗装などをおこないました。



子ども達と一緒に植樹などを実施

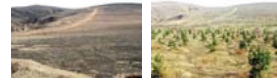
中国の取り組み

中国(内モンゴル): 内モンゴル植林プロジェクト 地球環境

Hondaは2000年から河北省ならびに内モンゴル自治区のホルチン砂漠で、「喜びの森」計画という植林活動をおこなっています。2008～2012年の5年間は第1期植林プロジェクトとして、内モンゴル自治区ウランチャブ市興和県にある友誼ダム周辺地域約467ヘクタールに70万本の苗木を植えました。そして2012年7月、内モンゴルにて第1期植林プロジェクトの最後となる活動をおこないました。当日は、Hondaの中国での合弁企業14社の従業員160名とメディア30名、2011年のHonda中国エコマイレージ大会で総合優勝した同済大学の代表計200名が参加しました。また2013年からは、新たな5か年の合同植林プロジェクトがはじまります。参画する合弁会社は14社から16社に増加し、2013-17年の植林資金として総額2000万円を提供、国道110号線沿いにある7000畝(約69.4ヘクタール)の土地において、新たな造林プロジェクトとなります。



土を掘って土手を築き、1本1本丁寧に植林する従業員たち



植林前の草原(2007年) 植林後の草原(2012年)

中国(広州): エコマイレージ中国大会 次世代育成

2012年11月、広東国際サーキットにおいて、「第6回Hondaエコマイレージチャレンジ中国大会」が、Honda中国本部の主催でおこなわれました。この大会は1リットルのガソリンで何キロ走れるかを競いあうもので、エネルギー資源の有効活用、地球環境保護への意識向上や、ものづくりの楽しさを体験する機会の提供を目的としています。2011年からは、バッテリーを唯一の動力源とし、規定時間内の走行距離を競うEV部門もはじまりました。

2012年の大会には、128チームがエントリー。ガソリン部門の優勝は東風本田(WDHAC)で、1,917キロメートル毎リットルという歴代第2位の成績を達成しました。

中国のHondaはこれからも、技術向上にチャレンジする若者を支援していきます。また、今後ハイブリッドや電気自動車等が普及することが予想される中国で、本大会を通して技術の可能性を訴求していきたいと考えています。



最優秀賞WDHACへの表彰



技術賞とデザイン賞を獲得した北京信息科技大学の車両

コーポレート・ガバナンス

当社は、基本理念に立脚し、株主、投資家をはじめ、お客様、社会からの信頼をより高め、「存在を期待される企業」となるため、コーポレート・ガバナンスの充実を経営の最重要課題の1つと認識し、その取り組みを行っております。

コーポレート・ガバナンスの考え方

コーポレート・ガバナンスの基本的な考え方と、それを推進する体制についてご紹介します。

コンプライアンス

「わたしたちの行動指針」や「コンプライアンス委員会」など、コンプライアンス体制の整備を行っています。

リスクマネジメント

リスクマネジメント体制の整備や情報管理規定の見直しなどを通して、リスク管理に関する取り組みを推進しています。

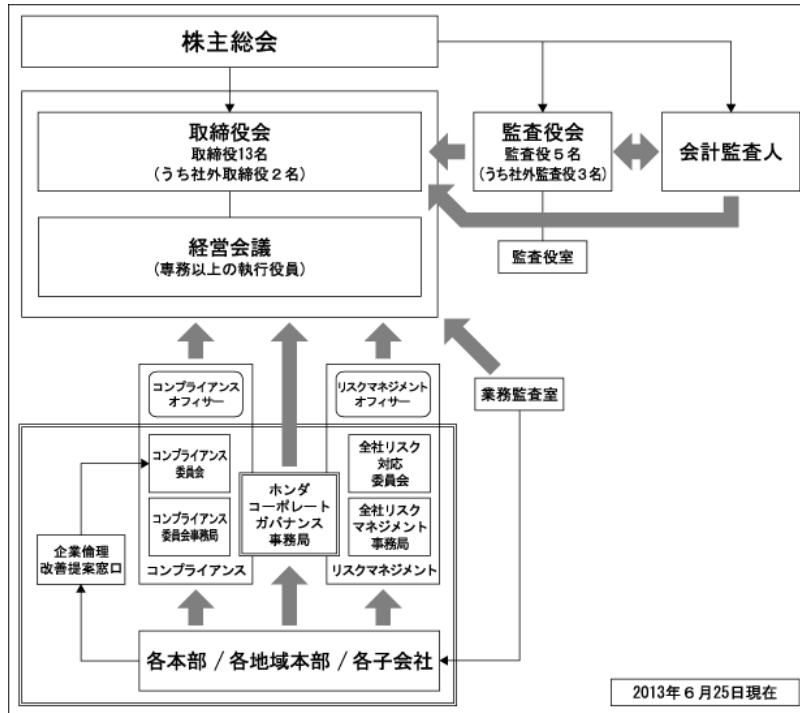
コーポレート・ガバナンスの考え方

基本的な考え方

当社は、継続的な企業価値の向上を目指し、当社基本理念の下、株主・投資家をはじめ、お客様、社会からの信頼をより高め、「存在を期待される企業」となるため、コーポレート・ガバナンスの充実を経営の重要課題の一つと認識し、その取り組みを行っております。

株主・投資家をはじめ、お客様、社会からの信頼と共感をより一層高めるため、四半期毎の決算や経営政策の迅速かつ正確な公表や開示などを通し、今後も健全で透明性の高い経営の実現を目指します。

コーポレート・ガバナンス体制



コンプライアンス

わたしたちの行動指針

「Hondaで働くすべての方へ」、Hondaグループで共有する行動指針に基づき、すべての従業員一人ひとりが自立した行動をすることで、グローバルで地域に根ざした事業活動を推進しています。2013年4月1日付で、グローバルオペレーションをさらに推進していくために、「わたしたちの行動指針」をグローバルに共有することがますます重要となっているという考えから、より「分かりやすく」、「読みやすく」という観点で改定をいたしました。



「わたしたちの行動指針」

コンプライアンス委員会

コンプライアンスオフィサーを委員長とし、経営会議によって指名された取締役および執行役員により構成されています。企業倫理改善提案窓口に寄せられる提案の対応状況など、適切な運営の監督、コンプライアンス方針やコンプライアンス向上に関する事項の審議を行います。

リスクマネジメント

リスクマネジメント体制の整備

全社レベルの危機管理については、「全社危機管理方針」および「Hondaリスクマネジメント規程」により推進しています。

さらに危機管理体制を強化するため、「全社リスク対応委員会」を設置し、災害・事業リスクなど全てのリスクに対応する体制整備を実施しました。また、リスクセンシング対応や、東日本大震災により明らかになった課題に対応できるよう「Honda危機対応規程」を全面的に改定し名称を「Hondaリスクマネジメント規程」としました。

加えて、危機発生時に於ける、Hondaグループ全体の事業継続を担保する目的で、BCPポリシーを策定しました。



「Hondaリスクマネジメント規程」

情報管理

お客様や従業員などの個人情報の保護や会社情報などの適正な管理を行うため、国内事業所および主要な子会社を含んだ機密管理委員会を設置、管理担当役員を委員長として年間を通じた情報管理の取り組みを実施しております。

2012年度は、Hondaの情報管理規程である「Hondaセキュリティー・ポリシー(HSP)」の見直しをするなど、さらなる強化に努めてまいりました。



「Hondaセキュリティー・ポリシー(HSP)」

お取引先とHonda

お取引先に対する基本的な考え方

一台あたり2万～3万点もの部品で構成される自動車をはじめ、Hondaの製品は、ビジネスパートナーであるお取引先の皆様から提供いただく部品や原材料によって支えられています。

Hondaの購買部門では、長期的かつ発展的な取引ができるよう、Hondaとの取引を望むすべての企業に公平な機会を提供し、公正なプロセスを通じて選定をおこなうとともに、お取引先の自主性を尊重し、対等な関係に基づいて調達活動を推進していくよう努めています。

世界中のビジネスパートナーの皆様と信頼関係を構築していくために、法令などにのっとった公正な取引関係を維持するとともに、「自由な取引」「対等な取引」「経営主体の尊重」を柱とする「購買3原則」を定め、取り組んでいます。

購買理念と購買3原則

購買理念(役割)

良い物を、安く、タイムリーに且つ、永続的に調達する。

購買3原則

1.自由競争に立脚した調達

- 1.「自由な取引」関係のもとに国際的な競争力をさらに切磋琢磨する。
- 2.広く国際的にお取引先に門戸を開放する。
- 3.常に品質、量、価格、タイミングを満足する安定調達を実現する。

2.お取引先とは、対等な立場で取引

- 1.企業規模の大小にかかわらずお取引先と対等の立場で取引する。

3.お取引先の主体性を尊重

- 1.お取引先は独自の経営方針、開発技術、管理のノウハウが確立した企業として経営主体を尊重する。
- 2.世界の競争に自ら伍し、自主独立の道を進むことを期待する。

2020年ビジョン「良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする」ために

2020年ビジョン達成のための購買の方向性を、「世界で感じる 世界で行動する 世界で創り出す 最強QCDD[※]」と定め、世界中のお取引先とのコミュニケーションを密にし、「良いものを早く、安く、低炭素でお客様にお届けする」ため、取り組んでいます。

※ Q (Quality) : 品質、C (Cost) : コスト、D (Delivery) : 納期、D (Development) : 設計・開発、E (Environment) : 環境の略

部品や原材料の選定にあたっては、複数の企業のなかから技術力、QCD (Quality: 品質、Cost: コスト、Delivery: 納期)、財務状況、コンプライアンスや環境保全、情報保護への取り組みなどを評価し、最適なお取引先を決定しています。

お取引先へのCSR展開

Hondaでは、Hondaフィロソフィーに基づく安全・品質、法令遵守、環境保全、及び人権や労働への配慮などの取り組みを明確にした「サプライヤーCSRガイドライン」を発行し、お取引先とCSRに関して共通認識を持ち、積極的な活動を展開しています。また、「CSRチェックシート」も発行、お取引先での社内展開や二次お取引先展開に活用していただいています。

さらに、2013年には、紛争鉱物[※]に対する取り組み内容を加えた改訂版を発行しました。

※ コンゴ民主共和国及び周辺国産で、武装勢力の資金源や紛争地域での人権侵害にかかわっているとされる鉱物

お取引先とのパートナーシップの強化

高品質を維持しつづけるために、お取引先との強いパートナーシップを築きます。

人権・環境への配慮

Hondaフィロソフィーに即し、すべての従業員及び関係先の意志や人権を尊重する取り組みを実施します。また、サプライチェーン全体で、環境負荷の低減を目指します。

取引におけるコンプライアンスの強化

従業員への研修や法令遵守の徹底を通じて、コンプライアンスの強化に努めています。

お取引先とのパートナーシップの強化

「お取引先懇談会」の開催

Hondaでは、事業の方向性と購買の施策を、お取引先と共有するため、「お取引先懇談会」を開催しています。

2013年1月に開催した懇談会では323社のお取引先経営TOPIにご出席いただき、社長の伊東より全社方針を、購買本部長の松井より購買施策を発信いたしました。

また、原価、品質、開発、パーツ、環境の各部門において年間を通してHondaに大きくご貢献いただいたお取引先に対して感謝の意を表し、優良感謝賞を贈呈いたしました。

2013年の事業目標の達成に向け、ホンダとお取引先のパートナーシップ強化を図り、一体となって活動していくことを確認しました。



原価・開発・環境の3賞を同時受賞し、社長の伊東より表彰を受ける(株)エフテックの木村社長(右)

人権・環境への配慮

紛争鉱物に対する取り組み

米国の金融規制改革法(ドッド・フランク法)、およびそれを受けた米国証券取引委員会(SEC)の紛争鉱物開示規制に関する最終規則において、コンゴ民主共和国及び周辺国産の紛争鉱物の購入・使用が武装勢力の資金源となり、紛争地域での人権侵害に関わっていないことを確認するため、米国に上場している企業に対し、紛争鉱物使用状況に関する情報を開示することが義務づけられました。

Hondaは、国内外の業界団体と連携しながらサプライチェーンの調査を行っていく方針を決定するなど紛争鉱物に関する取り組みを進めています。懸念のある鉱物であることが判明した場合は、使用回避に向けた取り組みを行ってまいります。また、お取引先に対しても、同等の調達に努めるよう、ご協力をお願いしてまいります。

環境に配慮した資材・部品の調達をめざして

低炭素グローバルサプライチェーンの構築を目指して

Hondaは「世界中のお客様の求める最適QCDEを創り出すために、競争力あるサプライヤーと低炭素グローバルサプライチェーンの構築」を目指して、「環境グランドデザイン」を作成し、お取引先に対しては

1. Hondaの環境方針の発信
2. CO₂低減管理準備の推進
3. CO₂低減の実行

の三つのステップで低炭素サプライチェーンの実現を目指します。

Hondaは部品/原材料のお取引先に対して「Hondaグリーン購買ガイドライン」を発行し、製品ライフサイクル全体で環境負荷の低減を目指したHondaの考え方を発信しています。

またCO₂削減については、同じくHondaグリーン購買ガイドラインの基準に沿って、排出量の算定基準や算定方法、低減計画についてのお取引先説明会を実施し、削減に向けたPDCAを展開しています。

一方、有害化学物質の使用に関する各国の法規に対応するため、お取引先に対してHondaは各国の法規動向、及びその対応のための取り組みについての説明会を実施しています。



埼玉製作所で開催したGHG算定基準に関する取引先説明会

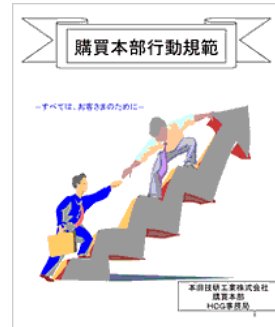
部品物流の改革

CO₂低減を目的に、従来お取引先に対応していただいていたおりました調達部品物流の領域で、Hondaが地域ごとに集めて効率よく運ぶ物流網の構築を進めております。まず2011年11月より一部のお取引先と共に開始、2012年度については更に協力していただくお取引先を増やし、鉄道輸送を開始しました。今後も引き続き、お取引先の協力をいただきながら物流CO₂の低減に向け推進してまいります。

取引におけるコンプライアンスの強化

従業員への教育研修

Hondaは、購買にたずさわる従業員一人ひとりが「購買3原則」にのっとり誠実で公正な購買活動を推進するために、関連法規の遵守や、購買スタッフの行動規範などを定めたマニュアル類を整備し、教育研修や実務の場で活用しています。特に、下請法や独占禁止法など、購買活動に密接に関連する法規については、入社時の研修に加えて、全従業員を対象とした講習会を定期的実施し、法令遵守の維持・継続に努めています。また行動規範やマニュアルは、イントラネットにて公開し、従業員がいつでも簡単に確認することができます。



イントラネットで公開されている「購買本部行動規範」

お取引先に対して関連法令遵守の徹底

Hondaは、お取引先との間で締結する部品取引基本契約書のなかに、お取引先の部品と製造方法が第三者の知的財産権を侵害しないこと、お取引先が安全、防災、環境保全および資源保護に留意し、法令等を遵守することを明記し、関連法令遵守を徹底しています。

従業員とHonda



人事管理の基本理念

Hondaは、自立・平等・信頼という「人間尊重」の理念を、Hondaグループを構成する人たちのみならず、ビジネスをおこなう対象やともに仕事を進める人々や企業との関係についても適用されるべき精神としています。

また、「人間は本来、夢や希望を抱いてその実現のために思考し、創造する自由で個性的な存在である」ととらえ、こうした人間が集い、個性を尊重し合い、平等な関係に立ち、信頼し、持てる力を尽くすことで、ともに喜びを分かちあえる企業でありたいと願っています。

そのために、採用や教育・評価・配属などの人事管理においては、「主体性の尊重」「公平の原則」「相互信頼の原則」という3つの原則に基づき、従業員一人ひとりの意欲や能力を高める環境づくりと、もてる力を活き活きと発揮できる職場づくりの方に注いでいます。

人事管理の3つの原則

1.主体性の尊重

Hondaが従業員に期待するものは、個人の意欲と主体性です。
それは、「能ある鷹は爪を出せ」「得手に帆をあげて」という創業者の言葉が示す通り、一人ひとりの従業員が自分で考え、行動し、責任を果たすことです。
資格認定を求めるチャレンジャーが自ら手を挙げる資格制度、自分がどうなりたいのかを主張することができる2Wayコミュニケーションの仕組みなどは、従業員の意欲と主体性を前提に設計されています。

2.公平の原則

Hondaは、国籍や性別、学歴などの属性によらず、一人ひとりが個性をもつ平等な人間ととらえ、学歴やコース別人事管理はおこなわず、職務と能力、実績に応じて定めるシンプルな給与体系を採用しています。
また、配置や任用にあたっては、能力や適性に応じて機会を均等に提供するよう努めています。

3.相互信頼の原則

Hondaは、会社と従業員と従業員同士の相互の信頼関係の構築は、お互いの違いを認め、尊重しあうことからはじまると考えています。



労務方針

人事の三原則を具現化した労務方針を以下のとおり掲げています。

1.人権の尊重

- それぞれの個性や違いを受け入れ、本人の意欲と主体性を尊重する。
- 個々が有する基本的な人権を尊重し、強制労働や児童労働は認めない。

2.差別撤廃

- 全ての人が平等であるという原則に基づき、公平で自由な競争機会を創出する。
- 人種・民族や出身国籍・宗教・性別・年齢などを理由とした差別は行わない。
また、職場におけるあらゆる形態のハラスメントは容認しない。

3.法令遵守

- その国の社会規範や慣例、文化を尊重する。
- 各国・地域で定める法令を遵守する。

4.自由関連な対話環境の創出

- 従業員と会社はお互いの立場を尊重し、相互理解を深め、信頼関係を持ち、何事においても誠実に話し合う努力をする。
- 従業員が結社をする自由、またはしない自由および団体交渉の自由を尊重し、会社は、法令、慣行や各国・地域の慣習に従い、あらゆる課題の解決を図る。

5.安心して働ける労働環境の維持

- 仕事に安心して専念できるよう、安全で衛生的な労働環境を提供する。

ダイバーシティの推進

Hondaフィロソフィーの「人間尊重」の基本理念に基づき、多様性への取り組みを推進しています。

労使関係とコミュニケーション

良好な労使関係を維持するために、立場や考え方の違いを尊重しながら相互の信頼と努力を積み重ねています。

労働安全衛生への取り組み

従業員の心身の健康確保は、Hondaフィロソフィー「人間尊重」を基本理念とするHondaにとって、もっとも重要な責務のひとつです。

働きやすい職場環境づくり

従業員がもてる力を発揮できるよう、働きやすい環境づくりに力を注いでいます。

能力開発・人材育成

OJTとOff-JT、「2Wayコミュニケーション」「NHサークル」や「改善提案制度」によってさらなる能力開発・人材育成に努めています。

健康増進への取り組み

「従業員の健全で豊かな生涯生活の支援」という方針のもと、健康増進のためにさまざまな情報や機会を提供しています。

ダイバーシティの推進

「ホンダフィロソフィーの『人間尊重』という基本理念に基づき、多様な属性にかかわらず、一人ひとりを違いのある個性として認め合い、尊重することで多様な人材が実力を発揮できる環境を整備する。」Hondaでは多様性への取り組みをこのように定義し、2007年より全社的・継続的に取り組んでいます。

女性活躍の機会拡大

多様性を活かす取り組みの強化として、2008年から女性活躍の機会拡大に焦点をあて、社内報による発信、講演会の開催、研修実施など、啓発活動をおこなっています。

おもな啓発活動「キャリアサポートプログラム」の実施

Hondaは、2009年10月から若手～中堅層の女性従業員を対象として、従来の上司との2Wayコミュニケーションをさらに一歩進めた「キャリアサポートプログラム」をおこなっています。キャリア開発に対する認識を合わせ、キャリアプランや目標について話しあう機会を促進するために女性従業員と上司の双方に対して、キャリア開発研修を実施しました。2010年以降は研修に加え、女性従業員のキャリア形成に関する個別相談に応じるために、キャリア相談会を実施し、キャリア形成のための気づきの機会提供や、キャリアプラン実現に向けたサポートをおこなっています。

障がいのある人の雇用促進

Hondaは、各事業所で障がいのある人を積極的に雇用しています。また、Hondaの特例子会社であるホンダ太陽(株)、ホンダR&D太陽(株)、希望の里ホンダ(株)においても雇用を推進しています。配属にあたっては、一人ひとりの障がいの状況に配慮するほか、健常者とともに働くことができるように職場環境の整備を進めています。

2012年度の障がい者雇用者数は1,066名、雇用率は^{*}2.31パーセントとなっており、法定雇用率1.8パーセントを上回る水準を維持しています。

特例子会社の事業内容

社名	設立年	事業内容
ホンダ太陽(株)	1981年	二輪車・四輪車・汎用製品(スピードメーター、グローブボックスなど)の部品生産
希望の里ホンダ(株)	1985年	ピストン、ケースカバー、ナックルなどの組み立て
ホンダR&D太陽(株)	1992年	CAD設計・輸送用機器および福祉機器の研究開発

障がいのある人の雇用状況



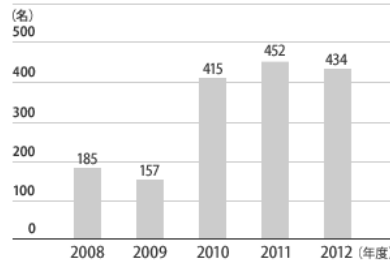
^{*}雇用者数および雇用率は、「雇用の促進等に関する法律」にのっとり、重度の障がいのある人の1名の雇用をもって「2名」とみなしています。なお、グラフの数値は、各年6月1日時点の数値

定年退職者の再雇用を推進

Hondaは、少子高齢化社会の到来や、年金に関する法改正などの法制度の動向、製造現場の技能伝承などをふまえ、高齢者雇用安定法の施行前の2003年4月から、60歳の定年退職をむかえる従業員を対象とした再雇用制度を導入しています。

そして、2010年4月には、60歳以降の生活に対する安心感を高めるとともに、長年培ってきた能力を発揮できる環境を整備することを目的に、原則、希望者全員を65歳まで専門性を活かせる業務にて再雇用する「新たな再雇用制度」へ制度内容を見直しました。その結果、定年退職者の約6割が再雇用を希望しており、さまざまな職場で高い経験値と専門性をもつ従業員が活躍しています。

再雇用の状況



働きやすい職場環境づくり

Hondaフィロソフィーの「人間尊重」という基本理念に基づき、多様な従業員一人ひとりがもてる力を活き活きと発揮できるよう働きやすい職場環境づくりに力を注いでいます。

労働時間の短縮

Hondaは、1970年に隔週5日制、1972年に完全週5日制を導入するなど、業界に先駆けて労働時間短縮に積極的に取り組んできました。水曜日と金曜日は原則として全員定時退社する「ノー残業デー」運動や、労使で進める年次有給休暇カットゼロ運動※は、いずれも40年以上の歴史をもっています。

こうした活動の結果、2012年の従業員一人あたりの総労働時間は1,947時間、一般組合員における年次有給休暇の平均取得日数は18.7日となり、業界でも高水準の総実労働時間の短縮を達成しています。

また、Hondaは、従業員の計画的な年次有給休暇の取得推進、および余暇の有効活用によるモチベーションアップを図るために、一定の勤続年数を経過した従業員を対象に3日連続・5日連続で年次有給休暇取得を奨励する制度を導入しています。

※ 年次有給休暇の繰越日数を超えてカットされる日数をゼロにする取り組み

仕事と育児・介護の両立を支援

Hondaでは仕事と生活の両立を支援する制度の整備を積極的に進めています。

出産や育児・介護をおこなう従業員だけでなく、マネジメント層が制度の内容を正しく理解し有効に活用できるように、仕事と育児・介護の両立支援制度をまとめた「ガイドブック」をマネジメント層に配布。2010年からは社内イントラネットにも掲載しすべての従業員が閲覧できるようにしています。

また、2008年から祝日稼働日に、未就学児を対象とした一時保育を全事業所で実施しており、仕事と育児の両立を支援しています。

これらの取り組みの結果、子育てサポート企業として厚生労働大臣の認定を受けています。



祝日稼働の一時保育風景



ぐるみん認定マーク

多様性をより活かすための各種制度

	妊娠	出産	1歳	3歳	小学校就学
妊娠・出産・育児	母性保護規則		母性保護規則		
	就労制限		就労制限		
			時間外勤務の免除・制限、深夜業務の制限		
		産前産後休暇	育児休憩		
			育児休職		
			育児のための短時間勤務		
			子の看護休暇		
			祝日稼働日の一時保育		
介護	介護開始		介護終了		
	介護休暇	年間5日、対象者が2人以上の場合は10日			
	深夜業務の制限	1回につき1ヶ月以上6ヶ月以内			
	時間外勤務の制限	1回につき1ヶ月以上1年以内			
	介護のための短時間勤務	1年以内（やむを得ない事情の場合には1年間延長可）			
介護休職	1年以内（やむを得ない事情の場合には1年間延長可）				
その他	再入社チャレンジ登録制度	家族の介護・配偶者の転勤や駐在による退職者の再入社支援			
	ライフプラン助成金制度	育児・不妊治療・教育・介護の事由での支出に対する助成			

さまざまな相談窓口を設置

Hondaでは、働きやすい職場環境づくりのためにさまざまな窓口を設置し、従業員をサポートしています。

「仕事と育児・介護の両立に関する相談窓口」

仕事と生活の両立に取り組む従業員に対する個別の相談受付と、両立を支援する制度の周知と活用の促進のため、2010年1月に各事業所の総務部門のなかに相談窓口を設置しました。

男女各1名の担当が対象者からの相談だけでなく、上司からの相談にも対応しています。



相談窓口をPRするポスター

「セクハラ相談窓口」

全従業員を対象にした「セクハラ相談窓口」を1999年から設置しています。セクシュアルハラスメントの発生の抑制と、迅速かつ適切な解決を図ることを目的としています。

「ライフプランセミナー窓口」

60歳以降も充実した生活を営むための「生きがい・健康・経済設計」を考え始める場として、配偶者も一緒に参加できるライフプランセミナーを開催しています。2012年度は、公的年金空白期間拡大の対応として、受講対象年齢の段階的な引下げをおこない、55歳に加え54歳の正規従業員も実施しました。

また、社内講師・事務局が窓口となり、受講後に個別相談にも応じています。

労使関係とコミュニケーション

Hondaは、従業員とのコミュニケーションを大切にしており、広く従業員の意見を人事施策に活かしています。

良好な労使関係づくり

Hondaは、労働組合と雇用の安定や労働条件、安全衛生、さらには生産・販売活動などについて、団体交渉や労使委員会などの場で協議しています。

会社と労働組合は、たがいの立場や考え方の違いを尊重するとともに、相互の信頼による会社の永続的な発展と労働条件の向上に向けて、強固な労使関係を維持・発展させていくことに努めています。

従業員意識調査を実施

Hondaでは、従業員の声を聞き、より働きやすい職場環境づくりに役立てるために、3年に一度、「従業員意識調査」を実施しています。調査の項目は、組織風土や人事制度、マネジメントに対する従業員の受け止めなど多岐にわたる設問で構成しています。

調査結果は、社内報を通じて従業員に対してフィードバックされるほか、マネジメント教育や人事制度の改定など、人事諸施策に反映しています。

2013年はこの従業員意識調査の実施年にあたっており、3月に調査を実施しました。今後、調査結果のまとめ、ならびに課題の抽出を行う予定です。



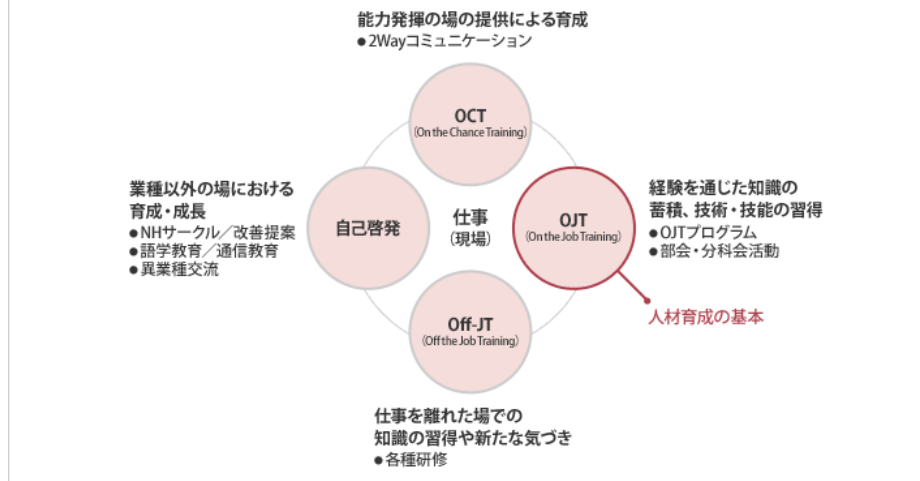
2010年従業員に配布された意識調査結果(左)
従業員意識調査からの課題などを盛り込んだマネジメントガイド(右)

能力開発・人材育成

「OJT」を基盤とする人材育成

Hondaは、実務の経験を重ねるなかで専門性や職務遂行能力を高める「OJT(On the Job Training)」を基盤とした人材育成をおこなっています。OJTを効果的に推進するために、専門分野や職種別のステップごとに求められる技術・技能の内容やレベルを体系化した詳細なOJTプログラムを制定しており、これに基づき各個人の専門能力や管理能力をチェックするとともに、上司による部下の能力把握や個々人のさらなる育成を図るための指標として活用しています。さらに、OJTと相互に補完しあう「Off-JT(Off the Job Training)」のプログラムを取り入れ、職種ごとの専門性教育やキャリア形成・スキル開発・マネジメント能力の向上を図っています。また、より高い専門性の獲得や知識・教養・人間性を高めるために、従業員が自らの意思で参加する語学教育や通信教育・異業種企業との人材交流など、自己啓発活動も活発におこなっています。

人材育成の基本的な考え方

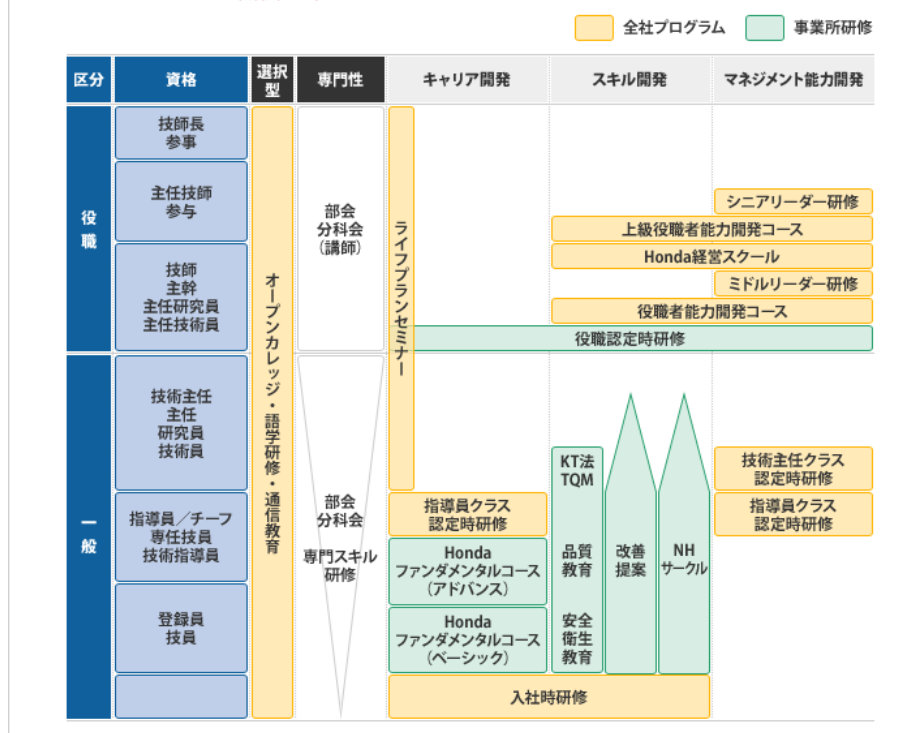


おもなOff-JTプログラムの内容

Hondaは、従業員一人ひとりの能力向上に応じて、OJTにOff-JTを効果的に組みあわせ、個人の成長意欲に応えるようにしています。Off-JTプログラムは以下の3つの柱で構成されており、おもに階層別の研修体系となっています。

1. 自己変革能力の伸長を促すもの(キャリア開発)
2. 仕事の遂行能力の伸長を促すもの(スキル開発)
3. マネジメント・リーダーシップ能力の伸長を促すもの(マネジメント能力開発)

HondaのOff-JTプログラム(研修)体系



■ 意欲と主体性を尊重する仕組み

Hondaは、従業員一人ひとりの意欲と主体性をはぐくみ、また、その力を会社の改革や成長に活かしていくための制度を運用しています。

2Wayコミュニケーションを通じた育成・評価

Hondaは、従業員の育成・評価については、上司との2Wayコミュニケーションを重視しており、年3回以上の面談を全員におこなうこととしています。まず、4月の面談は、自分の言葉で将来(夢・目標など)を語り、上司のアドバイスを通じて自分の将来像や進むべき方向性を明確にします。そのうえで、その年度の組織の事業目標に基づいて個人の役割を設定します。

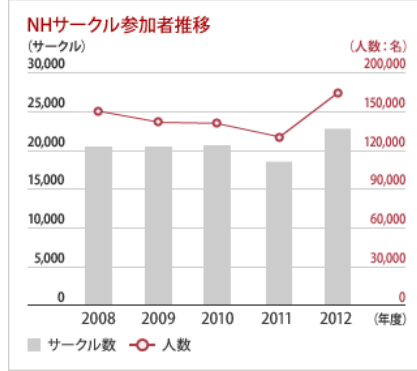
6月と12月の面談では、上司が半期の実績についての評価、その理由を伝え、同時に強みや弱みの共有をおこないます。また、今後のチャレンジ目標やキャリアなどについても話しあうことで、能力向上につなげています。

NHサークル

Hondaには、職場の仲間が自主的に集まり、身近な問題を継続的に改善していく小集団活動として「NHサークル」活動があります。「NH」には、「現在(Now)、そして将来(Next)の新しい(New)Hondaを創造しつづけたい」という願いが込められています。

この活動は、Hondaの基本理念である人間尊重(自立・平等・信頼)を基礎としており、「人間性を尊重し、活力あふれた明るい職場をつくる」「従業員一人ひとりの能力発揮を促し、無限の可能性を引き出す」「会社の体質改善・発展に寄与する」ことをねらいとしています。世界6つのブロックで開催される「地域ブロック大会」や、各地域ブロック大会の選抜サークルが一堂に会して開催される「世界大会」は、活動の成果を披露しあうことで、相互啓発・人材交流の場になっています。1973年のスタート以来、活動の裾野は年々広がっており、2012年度は、世界32カ国でお取引先・関連会社・販売会社を含めた22,960のサークルが活動を実施し、171,200名が参加しました。

そして2012年の活動の成果を発表しあう「日本ブロック大会」が、11月3日、埼玉製作所にて開催。各地区の予選を勝ち抜いた42サークル、252名が集まりました。さらに12月4～6日、北米オハイオにある現地法人のホンダオブアメリカマニュファクチャリングで世界大会が開催され17カ国から78サークル、480名が参加しました。



NHサークルの発表風景

改善提案制度

従業員一人ひとりが自主的に創意工夫を重ね、さまざまな事柄について自らのアイデアを具現化していく「改善提案制度」があります。1953年から開始したこの活動は、主体性をもって業務改善する習慣を身につけることで、自らの能力の伸長に結びつけることをねらいとしており、毎年17万件を超える提案のうち、約9割が職場の業務改善に活かされています。

2012年度に各事業所から寄せられた改善提案は17万件以上に及び、その中から各事業所で選考された社長賞8テーマと優秀賞14テーマの合計22テーマが、栃木製作所で開催された「改善提案No.1大会」にて発表・表彰されました。



※9月の創立記念式典で表彰があるため各年8月～7月の件数



改善提案No.1大会での受賞者から役員へテーマ発表 (栃木製作所の現場にて実施)

労働安全衛生への取り組み

労働安全衛生の考え方

「安全なくして生産なし」—職場の業務安全と交通安全、そして従業員の心身の健康確保は、「人間尊重」を基本理念とするHondaにとって、もっとも重要な責務のひとつです。こうした考えを、労働安全衛生の基本方針に明記するとともに、業界トップクラスの安全で快適な職場環境の実現に向けて活動しています。

安全な職場づくりを推進

Hondaは、業務災害の未然防止・再発防止の観点から「労働安全衛生マネジメントシステム」を取り入れ、リスクアセスメントの実施、安全衛生教育の充実、従業員の安全意識啓発などの活動を推進しています。「安全意識の高揚と安全化技術の確立で安全体質を強固に定着させる」を活動方針に掲げ、「安全基本行動の再見直し、再周知」「設備、作業リスクの低減活動強化」「重大災害の再発防止徹底と仕組化」「訓練・講習に於けるリスク低減定着化」を重点施策として活動をおこなっています。2011年に増加傾向だった生活類似型災害に対しても安全基本行動の見直しを中心に一人ひとりの安全意識の向上を狙った「思いやりヒヤリハット提案」を活性することで、生活類似型災害については前期比で半減させることが出来ました。2013年度は、安全機能の強化に向け、三権体制^(※)の見直しや教育の強化をおこない、災害防止活動を展開します。

※ 三権体制:安全管理の職務における司法・立法・行政の役割体制

労働災害の発生状況(全度数率・休業度数率)



健康増進への取り組み

健康増進に関する方針

Hondaは、「従業員の健全で豊かな生涯生活の支援」という方針をかかげています。会社は、健康診断による異常の早期発見と適切な処置・対応に努めます。健康診断で異常が見つかった従業員については、個別指導や相談を実施します。従業員は、常日頃、心身の健康に注意を払い、健康づくりの場を積極的に活用し運動をしたり生活習慣を改善するなど自助努力を継続し健全な生活習慣を身につけます。

健康診断の実施

Hondaは、法に定められた雇入れ時の健康診断や定期健康診断、特殊健康診断などを実施しています。そのほか、VDT作業健康診断のような行政指導健康診断や、必要に応じた臨時の健康診断を実施しています。また、2008年より成人病健診対象者に特定健診を、2009年より特定保健指導をあわせて実施し、対象者100パーセントの実施に向け取り組んでいます。

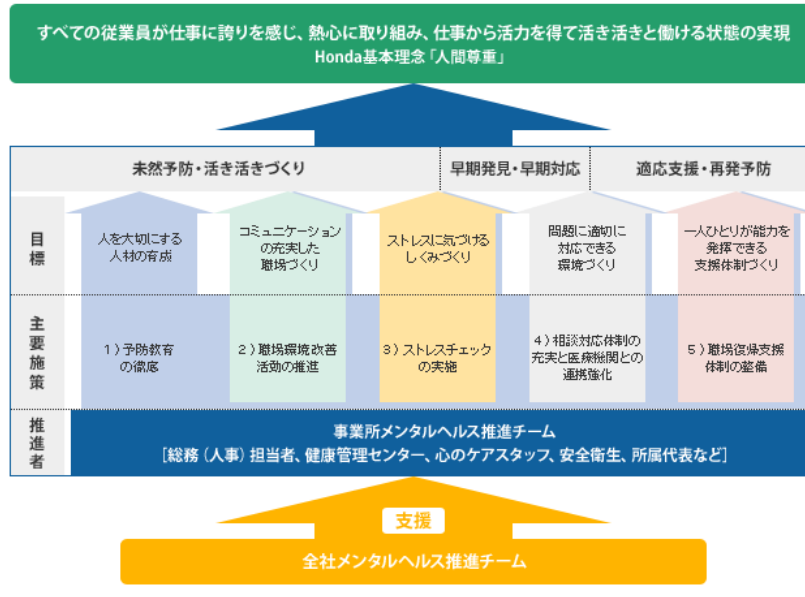
心の健康づくりの取り組み

従業員の心の健康づくりに向けて、心の健康問題の未然防止と活力向上、早期発見と対応、休業からの再適応支援にいたるまでのルールをつくり、全社施策として実施しています。また、個々の多様性を認め、コミュニケーションを大切にすることを通じて、すべての従業員が仕事に誇りを感じ、熱心に取り組む、仕事から活力を得て生き生きと働ける状態をたもてるよう、会社、従業員、管理監督者がそれぞれの役割をもって、進めています。2009年10月には、心身ともに健康な職場環境づくりに向け、リーフレットおよびパンフレットを従業員に配布しました。



従業員に配布したリーフレットおよびパンフレット

「心の健康づくり」全社施策の概要と体制



筋骨格系疾病※の未然防止の取り組み

Hondaは、「人にやさしい工程」をコンセプトとしてエルゴノミクス(人間工学)の観点を取り入れた作業環境づくりを推進しています。作業者の作業動作を分析し、適切な作業位置や範囲を設定するための改善や、力が必要な作業については、持ち上げ作業のアシスト機や補助リフトを導入するなど、従業員の負担を軽減する取り組みをしています。また、改善点を探るための分析手法を新たに導入し、現場スタッフが社内講習会等を通じて習得、さらなる改善活動に取り組んでいます。

※ 単純反復作業または人体に過度の負担を与える作業により首と腰、上下肢の神経・筋肉及びその周辺身体組織にあらわれる疾患



栃木製作所で開催された講習会

「トータルヘルスプロモーションプラン」(THP)

従業員の健全で豊かな生涯生活の実現を支援するために、福利厚生の一環として、1988年、THP委員会を設置し、健康保持増進を計画的・継続的に実施する「トータルヘルスプロモーションプラン」を全社の施策としてスタートしました。自助努力を基本とした意識づけ・動機づけの支援を基本として、生活習慣病の予防、体力測定やトライウォークの実施、禁煙施策を推進しています。また各種運動指導、栄養指導、関連研修を実施しており、現在は高齢化を踏まえた運動習慣改善の強化、体力増強、禁煙活動の充実を図っています。

生活習慣病の予防指導

Hondaは、定期健康診断の結果から生活習慣病の予防指導をしてきました。特に2009年から特定保健指導を実施しており、対象となる従業員には、生活リズムの改善を促す保健指導、食事内容を改善提案する栄養指導、日常の運動を提案する運動指導を実施しています。

「体力測定」「トライウォーク」などの運動習慣改善イベントの実施

Hondaは、従業員に対する運動習慣へのきっかけづくりとしてのウォーキングイベントの提供と積極的な取組みをおこなっています。また、従業員に自分の体力や健康を見直すきっかけとして、体力測定や運動講習会などのイベントを継続的に実施しています。



埼玉製作所の従業員とその家族を対象としたウォーキングイベント



体力測定の実施

禁煙活動

2011年に、それまでの「分煙」から「館内禁煙」に向けた取り組みにシフトし、受動喫煙防止の徹底と喫煙率の大幅な低減を全社目標として推進しています。禁煙対策に関する他企業との情報交換会や、世界禁煙デーに合わせた啓発イベントの開催など、啓発活動の強化にも取り組んでいます。



世界禁煙デー啓発イベント



他企業との情報交換会

株主・投資家とHonda



株式上場の状況

1948年に創立したHondaは、1954年には、東京店頭市場に株式を公開し、1957年には東京証券取引所に上場。その後、国内の全証券取引所に上場しました。海外では、1962年にADR(米国預託証券)を発行し、1977年にはニューヨーク証券取引所に上場。1981年にはロンドン証券取引所、1983年にはスイス証券取引所、1985年にはパリ証券取引所(現ユーロネクスト・パリ)に上場と、事業のグローバル化に対応した資本政策を展開してきました。

一方、証券取引所自体や各国の投資家のボーダーレス化が進み、スイス、ユーロネクスト・パリの両証券取引所への上場を2007年に廃止、ロンドン証券取引所への上場を2013年に廃止しました。国内においても、名古屋、福岡、札幌の各証券取引所への上場を2007年に廃止しました。

株主・投資家の権利の保護

IR活動に関する基本的な考え方

株主・投資家向けのIR活動は適時性・正確性・公平性、および会社の実像を地道にお伝えするという2点に努めています。

また、Hondaでは、株主の皆様はもちろん、多くの投資家の皆様に対して、Hondaという会社に対する理解をさらに深めていただくために、積極的にコミュニケーションの場を設け、企業側からの一方的なPRに陥ることがないよう、市場の声に耳を傾けるよう努めています。株主総会や決算説明会など、株主・投資家の皆様との双方向コミュニケーションを通じて事業活動への理解、Hondaに対する信頼や共感を一層深めていただき、市場を通じて適切な企業評価を得られるよう活動を継続していきます。

利益配分に関する基本方針

Hondaは、グローバルな視野に立って世界各国で事業を展開し、企業価値の向上に努めています。成果の配分にあたっては、株主の皆様に対する利益還元を経営の最重要課題の1つとして位置づけており、長期的な視点に立ち連結業績を考慮しながら配当を実施するとともに、資本効率の向上および機動的な資本政策の実施などを目的として自己株式の取得も適宜実施していきます。

配当と自己株式取得を合わせた金額の連結純利益に対する比率(株主還元性向)については、30パーセントを目処に実施します。

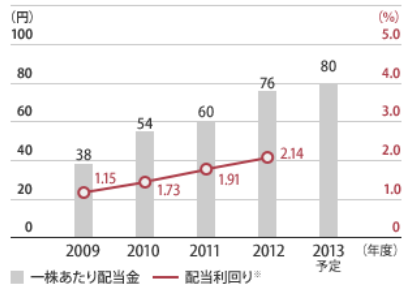
内部留保資金については、将来の成長に不可欠な研究開発や事業拡大のための投資および出資に充てることにより、業績の向上に努め、財務体質の強化を図っていきます。

配当金・株主還元性向[※]の推移



※株主還元性向について
配当と自己株式取得を合わせた金額の連結純利益に対する比率

一株あたりの配当金の推移



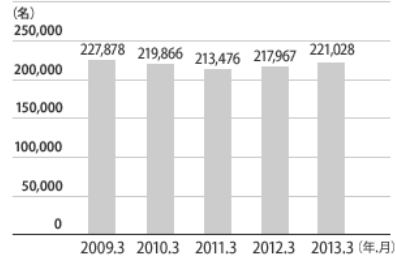
※配当利回りについて
2009-2012年度の配当利回りは、各会計年度末の株価を基準に算定

IRコミュニケーション

適時・適切なIR活動を展開

Hondaは法令を遵守し、全世界の株主・投資家の皆様の投資判断に有益な情報を適時、正確に、公平に継続して提供することを情報開示の基本方針としています。この方針に基づき、「Annualレポート(年1回)」や「クォーターファクトシート(年4回)」「株主通信(年4回)」などの報告書を発行し、四半期ごとに機関投資家やアナリスト向けの決算説明会などを開催しています。また、北米や欧州、アジアの機関投資家に向けては、「IRロードショー」にて企業説明会を実施し、業績や今後の経営戦略について説明するなどHondaという会社に対する理解をさらに深めていただくよう努めています。自社のWebサイトでは、「投資家情報」において、上記報告書や決算説明会・IRロードショーの資料を閲覧できるほか、株主の皆様へのご案内などの情報を随時提供しています。

株主数の推移



株主の皆様との直接対話を重視

Hondaは、株主総会を株主の皆様と直接コミュニケーションする重要な場と考えています。株主総会での事業報告にあたっては、映像やスライドを用いて、できるだけ平易にご理解いただけるよう努め、株主の皆様から幅広いご質問・ご意見を受け付けています。また、Hondaの製品や技術に触れていただけるよう商品展示会場を併設し、二輪・四輪・汎用の各製品などを展示しています。なお、株主総会に出席できない株主のために、郵送またはパソコンや携帯電話のWebサイトを利用した議決権行使の仕組みを整備し、外国人株主向けに英文による招集通知をご提供するなど、議決権行使の円滑化に向けた取り組みを実施しています。さらに、株主に現場・現物をご覧いただくことで、Hondaをより身近に感じていただき、Hondaへの理解をさらに深めていただけるよう、製作所の見学やHonda参戦レース(鈴鹿WTCC 日本ラウンド、もてぎSuper GT)に招待するなどの「ご視察会」を開催しています。



埼玉製作所における株主様工場見学の様子
(2012年11月)

Hondaの災害支援

Hondaは国内外の災害発生時において被災地復興のための支援をおこなっています。

災害支援の概要

2013年4月20日に中国四川省で発生した地震に対する支援

【内容】

義援金と物資

【金額】

本田技研工業株式会社、および中国のHondaグループ各社より合計1,000万円(1円=16円換算で約1億6,000万円)相当

2012年8月フィリピンのマニラ首都圏などを襲った豪雨災害に対する支援

【内容】

義援金

【寄贈先】

現地のHondaグループを通じて、フィリピン2大テレビ局が運営する慈善団体

【金額】

Hondaグループとして総額300万円

本田技研工業株式会社より100万円、およびフィリピンのHondaグループより100万ペソ(1ペソ=2円換算で約200万円相当)

2012年7月九州北部豪雨災害に対する支援

【内容】

義援金、高圧洗浄機25台を含め、総額500万円相当の支援

【寄贈先】

義援金: 社会福祉法人中央共同募金会

高圧洗浄機(WS1010): 熊本県(10台)、大分県(10台)、福岡県(5台)

東日本大震災への支援活動

ASIMO特別授業

岩手県・宮城県・福島県の被災地の子ども達に、「夢」と「あきらめない気持ち」の大切さを感じてもらおうと、復興支援の一環として「ASIMO特別授業」を開催しています。

授業ではロボット開発者が試行錯誤しながら「夢」にチャレンジし、ASIMOを誕生させ、その技術がHondaの製品にも応用されているというストーリーを紹介。また、ASIMOによるボール蹴りや、ASIMOと一緒に身体を動かすなど、参加型のデモンストレーションなどもおこなっています。参加した子ども達は、大きな笑顔を見せながら、真剣なまなざしで授業に聞き入っていました。

2011年6月から2012年末までに、計49回(幼・小・中含む82校)実施し、多くの反響をいただきました。このプログラムは、2013年も引き続き実施していきます。



被災地で特別授業をおこなうASIMOと従業員スタッフ

被災地での「Hondaビーチクリーン活動」

2012年3月18日、被災した宮城県東松島市「月浜海水浴場」において「Hondaビーチクリーン活動」を実施しました。被災前の砂浜に戻すための一助として、地元自治体、地域住民の方々、Honda Cars19社からなる宮城県ホンダ会、(株)ケーヒン等が協働し、計60名超のボランティアスタッフが砂浜の清掃活動をおこないました。2012年は、「月浜海水浴場」「大浜海水浴場」をあわせて計4回活動を実施。今後も「素足で歩ける砂浜を次世代へ」という考えのもと、自治体や地域住民の方々と力をあわせながら、被災地での「Hondaビーチクリーン活動」をおこなっていく予定です。



宮城県東松島市「月浜海水浴場」でのHondaビーチクリーン活動

フルーツ王国福島の果物販売会

原子力発電所の事故による風評被害で打撃を受けている、福島県の農家のみなさんを支援する取り組みとして、フルーツの社内販売会を実施しています。

各事業所での販売会の開催実績は、2011年度は7回でしたが、2012年度には17回となり、より多くの従業員に福島県のフルーツを届けることができました。購入した従業員からは、「昨年この販売会で桃を購入しました。今年もこの日を楽しみにしていました！」、「このような形で被災地支援ができてよかったです。福島県の農家のみなさん、是非がんばってください！」等の声が聞かれました。2013年度も福島県の風評被害の状況を確認しながら、JA様とともに取り組んでいく予定です。



本社青山ビルでのフルーツ販売会の様子

手仕事支援活動

2012年より、被災地の方々が取り組まれている「布ぞうり」や「裂織ヨガマット」などの手づくり商品を応援する活動を実施。それらの素材となるTシャツやポロシャツを従業員から回収し、被災地の活動拠点へ送り、商品の制作に役立てていただいています。

これまでに7,000枚を超えるTシャツ類の提供をおこないました。

また提供したTシャツやポロシャツからつくられた布ぞうりを、定期的に社内で販売する販路協力もおこない、制作から販売までの活動フローをバックアップしています。これまでに、350足ほどの布ぞうりを社内で販売。購入した従業員からはユニークなデザインや履き心地のよさが大変好評となりました。

この活動を通じて、被災地の方々と従業員との間につながりが生まれるよい機会となっています。

今後も、素材回収・提供と社内販売協力を実施していきます。



社内の回収作業



1足ずつ手作りでの作業



約3枚のTシャツから1足のぞうりが完成



商品になった布ぞうり

災害支援・従業員自主取組ボランティア支援プログラム

2012年4月から、東日本大震災や2012年夏に発生した九州北部豪雨などの災害に対して、従業員個人が自主的に取り組むボランティア活動の交通費補助などをおこなう活動サポートプログラムを展開しています。災害支援の際は、企業としての支援だけでなく、個人による自主活動により継続的で細やかなニーズに対応した支援ができるものと考え、その活動を尊重し、会社としてサポートしていくプログラムです。

当プログラムでサポートした活動事例

栃木県産の「益子焼」の食器を、仮設住宅や施設に直接届ける「手づくり支援プロジェクト」。
栃木研究所などの有志の従業員が自主的に立ちあげ、2011年3月より活動を開始。



宮城県気仙沼市の復興商店街での陶器市の様子

会社概要

社名 ■ 本田技研工業株式会社

本社 ■ 〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1
Tel. 03-3423-1111 (代表)

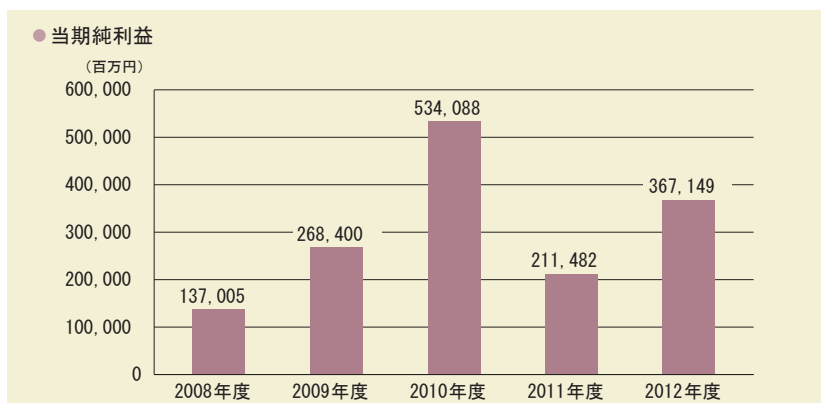
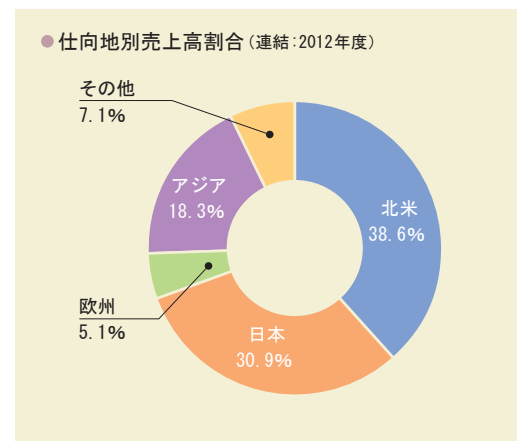
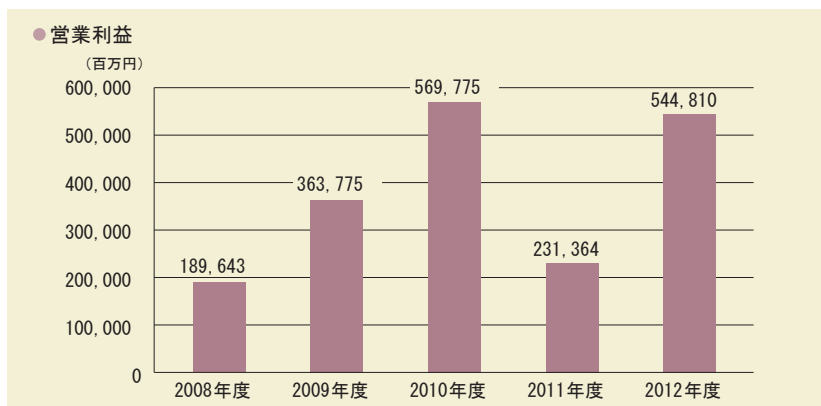
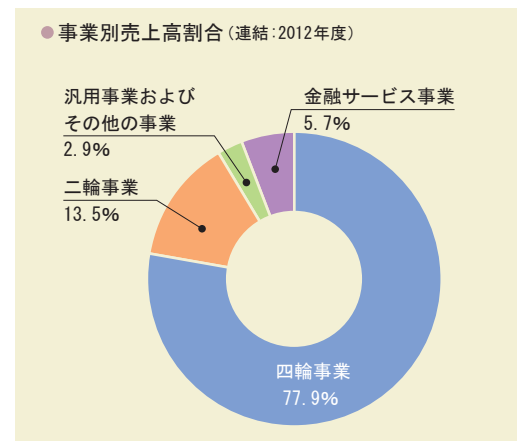
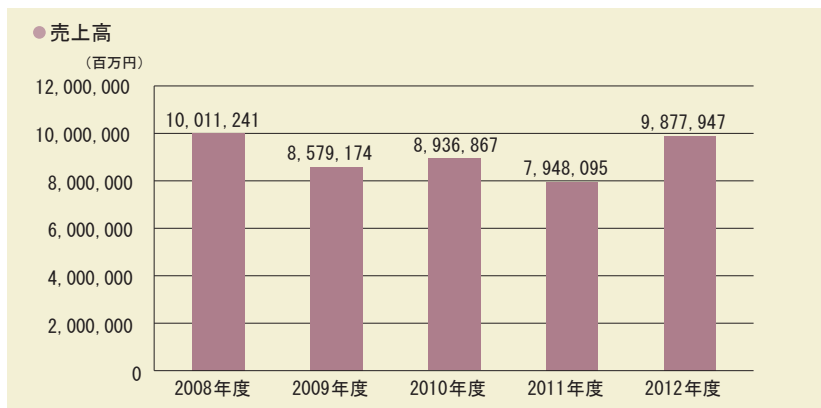
設立 ■ 1948年(昭和23年)9月

代表者 ■ 代表取締役 社長執行役員 伊東孝紳

資本金 ■ 860億円(2013年3月末現在)

事業内容 ■ 二輪事業、四輪事業、金融サービス事業、汎用事業及びその他の事業

おもな業績の推移(連結ベース)





CSRレポート 2013

本田技研工業株式会社

〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

発行2013年7月