

Honda SUSTAINABILITY REPORT 2015



編集方針

本レポートについて

Hondalは、サステナブルな社会の実現をめざす企業として、環境、安全、品質、社会を重要なテーマと捉え、さまざまな活動を行っています。これらの活動をステークホルダーの皆様にご理解いただくために、2015年度より、従来のCSRレポートを進化させ、サステナビリティレポートとして発行することとしました。各テーマの2014年度の取り組み状況について報告しています。

●対象組織

本田技研工業(株)と国内外の連結子会社372社、持分法適用会社85社(計457社)を含めたHondaグループ全体を報告対象組織としています。Hondaグループ全体を対象にしている場合は、個々に対象範囲を記載しています。

●対象期間

2014年度(2014年4月1日~2015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行なった活動、将来の見通し・予定などについて記載しています。

●参考にしたガイドライン

GRI「サステナビリティ・レポーティング・ガイドライン第4版(G4)」

※各種データの算出にあたって参考にしたガイドラインまたは算出根拠は、個々の報告箇所に記載しています。

●発行日

今回の発行:2015年6月

次回発行予定:2016年6月

●お問い合わせ先

本田技研工業株式会社

〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

経営企画部 CSR企画室

TEL.03-5412-1175 FAX.03-5412-1502

●発行

本田技研工業株式会社 経営企画部

免責事項

本レポートには、本田技研工業(株)の過去と現在の事実だけでなく、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、諸与件の変化によって、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。

目次

- 1 編集方針
- 3 トップメッセージ
- 5 品質問題に関するご報告



7 特集:モビリティの、未来へ。

- 9 視点1
水素社会を、
現実に。



- 13 視点2
「自動運転」が
拓く未来。



サステナビリティマネジメント

- 17 Hondaフィロソフィーとサステナビリティ
- 20 Hondaとステークホルダー
- 22 コーポレート・ガバナンス
- 25 コンプライアンス
- 27 リスクマネジメント

パフォーマンス報告

- 29 環境
- 30 基本的な考え方
- 31 グローバル環境マネジメント
- 32 環境側面の重要課題
- 35 製品に関する取り組み
- 39 企業活動に関する取り組み
- 41 中期環境取り組み計画
- 43 環境パフォーマンスデータ



- 47 安全
- 48 基本的な考え方
- 49 ヒト(安全運転教育)
- 51 テクノロジー(安全技術)
- 53 コミュニケーション(安全情報の提供)
- 54 「安全」に関する第三者評価



- 55 品質
- 56 基本的な考え方
- 57 品質への取り組み



- 65 人材
- 66 基本的な考え方
- 67 グローバル人材マネジメント
- 69 グローバル共通基盤の構築と人材育成
- 71 人材関連データ



- 77 社会活動
- 78 基本的な考え方
- 79 日本での取り組み
- 81 北・中米での取り組み
- 82 南米での取り組み
- 83 欧州・中近東・アフリカでの取り組み
- 84 アジア・大洋州での取り組み
- 85 中国での取り組み
- 86 社会活動データ



- 87 サプライチェーン
- 88 基本的な考え方
- 89 グローバル購買マネジメント
- 92 お取引先との取り組み強化
- 94 輸送領域の取り組み



- 95 GRIガイドライン対照表
- 100 本レポートに対する第三者検証
- 101 Hondaの概要



夢のあるサステナブルな社会の 実現に向けて Hondaらしく創造し、挑戦し、 新たな価値を提供し続けます。



日頃よりHondaの活動に多大なるご支援とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

まずはこのたび、日本市場において、フィットハイブリッド、ヴェゼルハイブリッドの複数回のリコールを実施することとなり、お客様を含む多くのステークホルダーの皆様にご迷惑をおかけしました。改めてここにお詫びを申し上げます。お客様に、より安心してご使用いただける商品を提供するために、開発体制の見直しなど、全社一丸となって品質強化に向けた取り組みを徹底し、お客様や社会からの信頼回復に努めてまいります。

また、エアバッグインフレーターの問題につきましてもご心配をおかけしておりますが、対象となるすべてのお客様にHondaの商品を安心してご使用いただくための取り組みを最優先に実施してまいります。

モビリティカンパニーとして原点に立ち返り、 未来に向けて新たな前進へ

Hondaは、基本理念「人間尊重」と「三つの喜び」(「買う喜び」「売る喜び」「創る喜び」)を基軸とし、世界の人々と喜びを

分かち合い、「存在を期待される企業」となることをめざしています。この基本理念は、Hondaグループのすべての企業と、すべての従業員の価値観として共有され、企業行動の基準となっています。自立した個性を尊重し合い、平等な関係に立ち、お互いを認め合い信頼を築きながら、お客様をはじめとしたステークホルダーの皆様とともに三つの喜びを実現し、拡大していきます。また、商品やサービスを提供していくうえで、「現場」「現物」「現実」を重視する「三現主義」の姿勢がさまざまな課題解決における新たな知見を生み出します。我々は、モビリティカンパニーとして原点に立ち返り、未来に向け、新たな取り組みを進めてまいります。

サステナブルな社会の実現をめざす 「環境」「安全」の取り組み

Hondaは、サステナブルな社会の実現をめざす企業として「環境」「安全」「品質」「社会」を重要なテーマと捉え、活動を行っています。また、「環境」と「安全」については、『『自由な移動の喜び』と『豊かで持続可能な社会』の実現』を「Honda環境・安全ビジョン」と定めて取り組みを行っており、

「環境」領域では、2050年までに2000年比でCO₂の企業総排出量を半減することをめざして活動しています。

このようななか、日本市場において2015年度に、究極のエコカー新型FCV(燃料電池自動車)の発売を予定しています。本格的な水素社会に到達するまでには、まだ時間が必要とされますが、次世代に向け、社会の基盤整備との関わりを踏まえながら、環境技術のさらなる進化につなげることで環境負荷ゼロをめざし進めてまいります。

また、近年における世界的な気候変動問題に対する産業界への期待に対し、Hondaは2015年12月パリにて開催される「国連気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21)」に向けてCDP(企業や都市の環境情報を測定、開示、管理し、共有するためのグローバルなシステムを提供する国際的な非営利団体)が提唱したプラットフォームに即した3つのイニシアチブ「温度上昇を2℃以内に抑えるための科学的根拠に基づいたGHG排出削減目標の設定」「気候変動政策との責任ある協働」「メインストリームの財務報告書に気候変動情報を開示」に賛同し展開を図っています。

「安全」領域においては、2014年に「事故に遭わない社会」の実現をめざす新たな安全運転支援システム「Honda SENSING」/「Acura Watch」を発表しました。このシステムは、次世代につなぐ安全技術として捉えており、安全なモビリティ社会の実現に貢献していくために、搭載車種を広げ、普及に努めていきます。さらに、安全運転支援技術をいっそう進化させるとともに、国内外における官民連携の取り組みを通じて、近い将来、高速道路における自動運転の実現につなげていきます。

各地域の自立と、グローバル・オペレーション体制との連携

Hondaが、グローバル企業として成長し続けていくためには、すべての地域の力を高めながらリソースを結集し、活用していくグローバル・オペレーション体制を確立していくことが重要です。

世界各地域のお客様のニーズを先取りした商品をタイムリーにお届けするためには、現地で開発し、調達し、生産し、

そして販売することです。また、これらの取り組みを加速していくために、権限と責任を地域に委譲し、現地マネジメントの判断のもとで事業を運営していけるよう体制を整備しています。これらの施策を進めることが、基本理念である「三つの喜び」を世界に広げていくことにつながり、人の成長、ひいては企業としての成長へとつながっていくものと確信しています。

「夢」に向かったチャレンジ

Hondaは、お客様の夢とつくり手である私たちの夢が重なり合うことで、新しい価値を創造してきた会社です。コーポレートスローガンであるThe Power of Dreamsにあるように、Hondaに集う一人ひとりの夢の力を原動力に、「チームHonda」で取り組みれば、存在を期待される企業は必ず実現できると確信しています。

2015年度は、さらなる新技術・新商品の提案とともに、世界最高峰レースF1への参戦や、HondaJetのデリバリーを開始いたします。これらの取り組みを支えているのは、高い目標を掲げ、積極果敢に課題に挑むといった、継承すべきHondaの企業文化です。これからも、世界中のアソシエートとともに、地球規模での環境・安全に配慮した活動を推進していくことはもちろん、自らがモビリティを操る喜び、移動する喜び、そしてワクワクを感じてもらえるような商品の提供を通じて、さまざまなステークホルダーの皆様の信頼と期待に応え続けていくこと、それが、Hondaの進むべき方向であると考えています。

Hondaは、モビリティカンパニーとして、夢のあるサステナブルな社会の実現に向けてHondaらしく創造し、挑戦し、新たな価値を提供し続けることで、「存在を期待される企業」をめざしてまいります。

今後ともご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

代表取締役社長・社長執行役員

八郷 隆弘

品質への取り組みを全社一丸で強化し、 お客様や社会からの信頼回復に努めます。

フィットハイブリッド、 ヴェゼルハイブリッドのリコール

Hondaは創業以来、いち早く社会の役に立ちたいという思いで先端技術・革新技术の開発に取り組み、商品を提供してまいりました。しかしながら、今回、日本におけるフィットハイブリッド、ヴェゼルハイブリッドの複数回にわたるリコールの実施により、お客様や社会に広くご迷惑をおかけいたしました。

お客様や社会からの信頼回復に向け、今回の一連のリコールの原因を徹底的に究明し、品質強化に向けた努力を行ってまいります。

品質問題の概要

	発生事象	市場措置内容
フィットハイブリッド ヴェゼルハイブリッド	発進せず・急発進・エンストなど	エンジン・ミッションの制御プログラムの修正など

品質問題の原因

今回のリコールの対象となったハイブリッドシステムは、車のさまざまな機能を相互に作動させることで、今までにない極めて高い効率をめざしていました。このため、部品ごとの機能を統合する制御システムはこれまでになく複雑かつ膨大であり、開発当時の評価システムではすべての問題点を抽出することは十分にはできませんでした。加えて、お客様の使い方をあらゆる視点で検証し、評価するシステムが不十分であったことも問題が生じた原因の一つです。

品質問題の対応

上記の原因を踏まえて、部品ごとの複雑な機能を車全体として統合させるため、エンジン、トランスミッション、車体（ブレーキ、ステアリングなど）の制御システム開発を、一つの組織で統括する体制としました。

また、開発部門・サービス部門がより密接に連携すること

で、実際の道路環境を踏まえたお客様視点での使い方を先行開発段階から漏れなく洗い出し、評価システムに反映していきます。

さらに、先行開発から生産準備までの各段階における技術の達成基準を明確にし、評価システムや品質保証ルールへ反映していきます。

これらの取り組みと同時に、一連の品質問題の再発防止に向けて、世界中の品質情報を迅速に収集・分析・対応する仕組みを強化していきます。

以上の取り組みを全社一丸となって進めていくことで、お客様や社会からの信頼回復に努め、高い品質とHondaらしい商品でお客様の期待にお応えしていきます。

品質改善に向けた具体的取り組み内容

①お客様の使い方検証と実車テスト検証の強化

商品開発段階に加え、先行開発段階において、開発部門とサービス部門が連携し、お客様視点に立ち、さまざまなお客様の使い方を想定した検証強化に取り組みます。

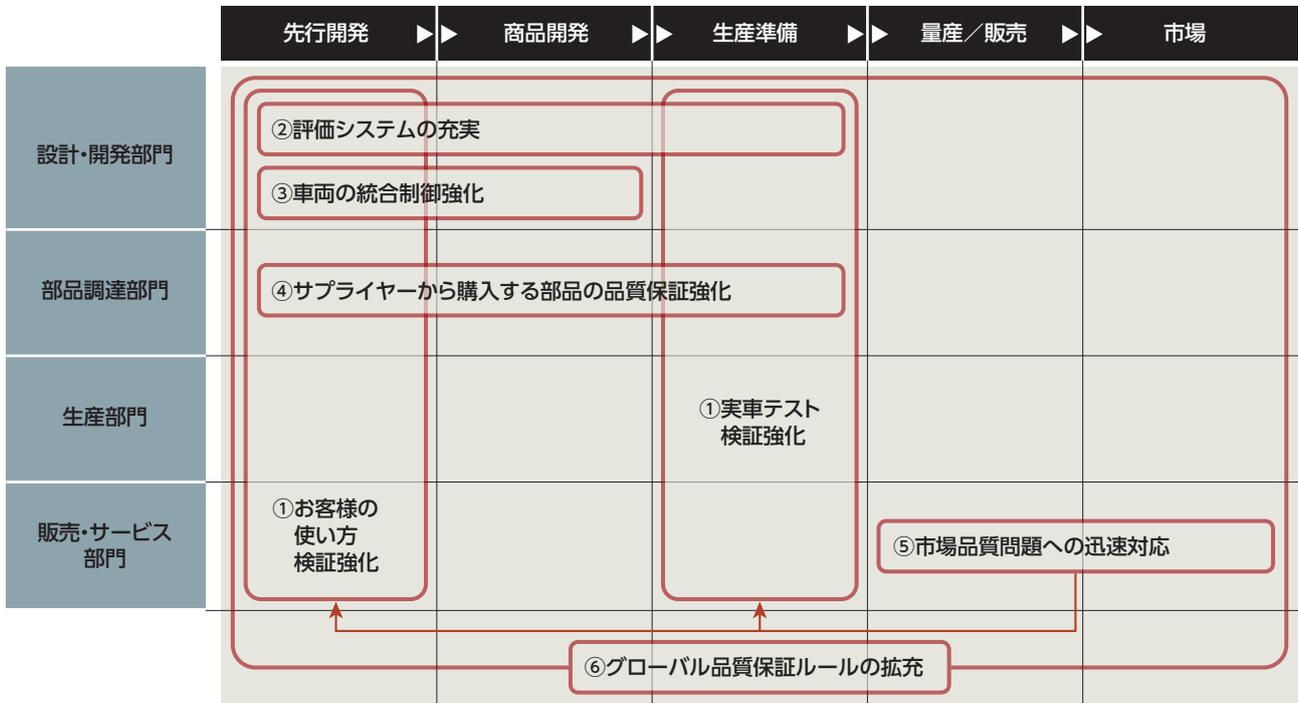
また、生産準備段階においても、実際の道路環境やお客様の使い勝手を網羅した実車テストの検証強化に取り組みます。

②評価システムの充実

先行開発から生産準備までの各段階において、新技術／新機構に対するハード・ソフトの達成基準の明確化、見える化を図るとともに、エキスパートを結集して複眼的、多面的評価システムを充実させ、お客様が安心できる製品の開発に努めます。

③車両の統合制御強化

エンジン、トランスミッション、車体（ブレーキ、ステアリングなど）それぞれの制御システムについて、車両全体として包括的に設計し、品質と性能の両立を図る、緻密かつ総合的な検証ができる組織の運用を始めました。



④ サプライヤーから購入する部品の品質保証強化

企画段階からサプライヤーと連携し、委託開発／共同開発といった開発形態に応じた要求仕様と、サプライヤー製造管理項目のなかの重点項目の明確化を図り、サプライヤー購入部品の品質保証強化に取り組めます。

⑤ 市場品質問題への迅速対応

各地域におけるお客様の苦情、品質情報を収集する情報システム基盤の整備および、市場品質問題を一元管理するシステムの構築により、さらに迅速な対応を図ります。そして、市場品質情報を開発／生産部門へフィードバックする仕組みを強化することで、品質改善に取り組めます。

⑥ グローバル品質保証ルールの拡充

以上の取り組みを、各部門・地域が連携してグローバルに展開するために、「グローバル品質保証ルール (Global Honda Quality Standard)」に反映していきます。

以上のように、部門間の連携を密接にし、お客様視点での

検証強化、開発体制の見直し、グローバル品質保証ルールの拡充を行うことによる、確実な品質(開発・調達・生産)のつくり込みと、市場問題に迅速に対応する品質保証体制の構築で、お客様や社会からの信頼回復に努めます。

エアバッグインフレーターの問題

エアバッグインフレーターの問題につきましてもご心配をおかけしております。

Hondaは、お客様の安全を優先し、影響を最小限にするため、現在、対象となる部品を早期に交換すると同時に、自動車業界として連携を図り、全力で原因の究明にあたっております。

品質問題の概要

	発生事象	市場措置内容
エアバッグインフレーター	エアバッグ展開時にインフレーター容器が破損	調査回収を含むエアバッグインフレーターの交換

特集

モビリティの、未来へ。

「モビリティの社会的価値」が大きな転換期を迎えようとしているなかで、未来を見据え「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」との実現をめざすHondaの挑戦。

視点1



気候変動問題、エネルギー問題との対峙
水素社会を、現実。

P9



視点2



安全運転支援から、自動運転へ
「自動運転」が拓く未来。

P13



「Honda FCV CONCEPT」
によるイメージ

視点1 気候変動問題、エネルギー問題との対峙

水素社会を、現実にも。

Hondaは、クルマ社会の未来に向けて、水素をエネルギーとし、CO₂や排出ガスを一切出さない究極のエコカー「燃料電池自動車（FCV）」の実用化に世界に先駆けて取り組んできました。化石燃料に依存しない社会の実現をめざし、水素で発電して走るFCVへの注目が高まり、日本では、水素インフラ整備に向けた政府・産業界による取り組みも活発化しています。Hondaは、「つくる・つかう・つながる」のコンセプトのもと、水素エネルギーの活用のあり方を社会に提案していきます。そんな水素社会の実現に向けたHondaの取り組みを、四輪事業本部 執行役員 三部敏宏が語ります。

本田技研工業株式会社
執行役員

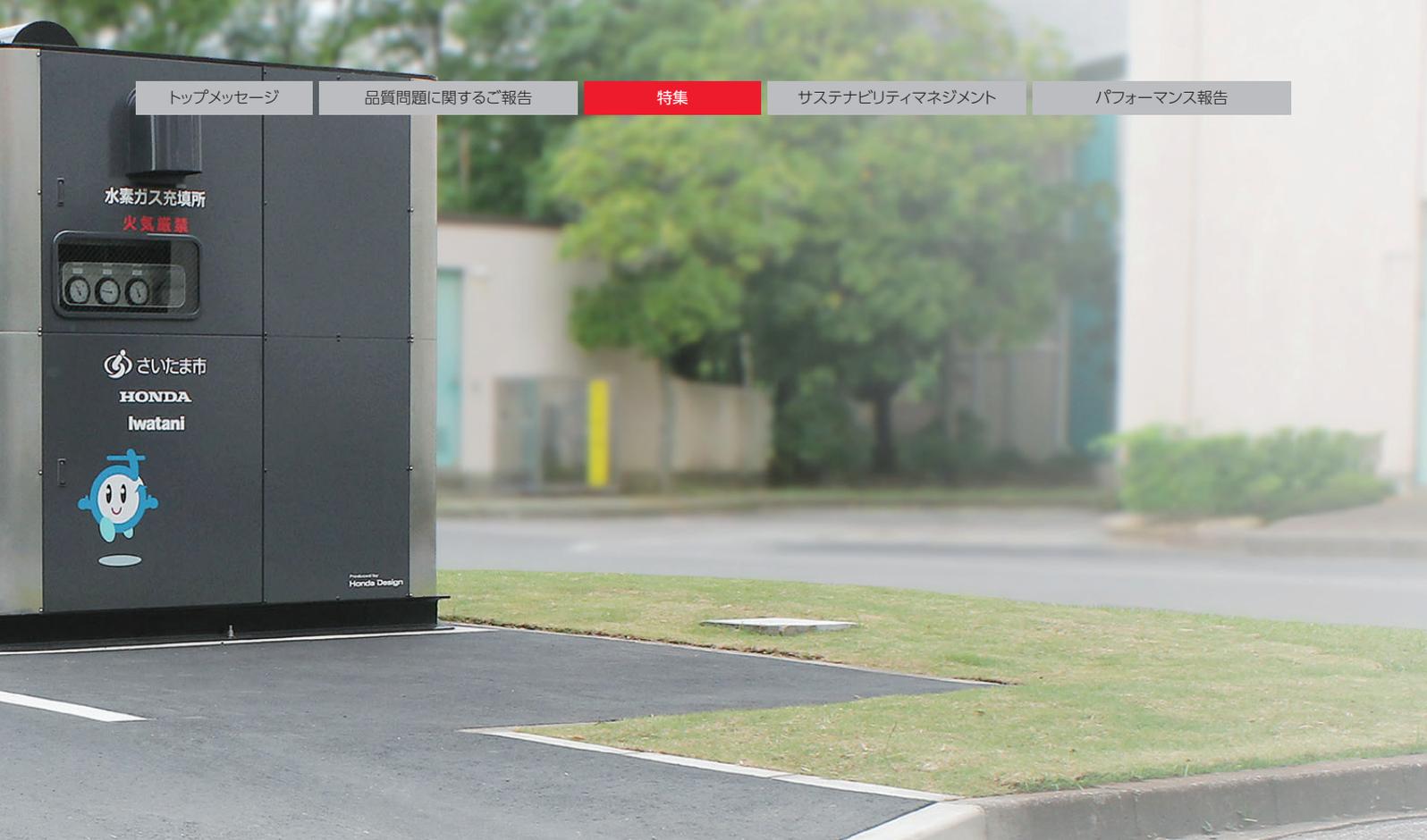
三部 敏宏



「つくる・つかう・つながる」をコンセプトに

地球規模の気候変動問題や新興国などでの大気汚染問題が深刻化するなかで、自動車の環境性能に対する社会の要求は年々厳しさを増しています。今後、日米欧の先進国市場では、燃費・CO₂排出量などに関する規制がさらに厳格化されていく見通しです。

Hondaは、こうした規制強化に的確に対応しながら持続可能な交通社会の発展に寄与していくために、ガソリンエンジンの低燃費化をはじめ、ハイブリッド、プラグインハイブリッド、電気自動車（EV）など、さまざまな環境技術の研究開発を推進してきました。この技術ロードマップの頂点に位置する“究極のエコカー”として、1980年代後半から積極的に研究開発を進めてきたのが、水素と酸素を化学反応させ、発生した電



気でモーターを回して走る燃料電池自動車(FCV)です。

FCVは、EVと同様に走行中にCO₂を一切排出しないのはもちろん、EVの課題とされる1チャージでの航続距離や燃料充填時間などにおいても、現在のガソリン車と同等の使い勝手が可能です。そのため、近距離の通勤用途にとどまらず、中距離～長距離の移動手段としても活用することができます。

さらに、FCVの燃料となる水素は、天然ガスや石炭から取り出す以外にも水の電気分解など多様な手段で製造でき、輸送や貯蔵もできるため、次世代の有望なエネルギーとして期待されています。例えば、再生可能エネルギーの余剰

電力で水を電気分解してつくった水素を貯蔵しておき、電力ピーク時や災害による停電時にFCVから電力を供給するなど、非常時にも社会に貢献できるエネルギーとして活用が期待されています。

Hondaは、FCVの環境性能の追求はもとより、FCVだからできる「楽しさ」や「喜び」といった魅力に溢れたモビリティの提案とともに、持続可能な社会に貢献する新たな可能性を創出しています。このようなFCVを中心に「つくる・つかう・つながる」というコンセプトの実現に向け、幅広いステークホルダーと連携し、将来の水素社会を支える技術・製品の実用化に取り組んでいます。

Hondaが描く水素エネルギー社会



水素社会に向けた開発の歴史



「環境性能」はもちろん「走る楽しさ」を追求

Hondaは、2002年、FCVとして世界で初めて米国で米国環境保護庁およびカリフォルニア大気資源局の認可を取得した燃料電池自動車「FCX」を開発し、米国と日本でリース販売しました。また、2003年には氷点下でも始動できる世界初の燃料電池スタックを開発するなど、世界のFCV開発を技術面でリードしてきました。

加えて、2007年には、環境性能などの技術面だけでなく、革新的なセダンタイプのパッケージや異次元のドライブフィールなど、Honda車のアイデンティティでもある「走る楽しさ」「移動する喜び」を追求した「FCXクラリティ」を発表しました。

その後継モデルとして2014年11月に発表した「FCV CONCEPT」は、従来型に比べて出力密度を約60%向上させ、100kW以上という高出力を維持しながら33%の小型化を実現した新開発の燃料電池スタックを採用しています。その結果、「FCV CONCEPT」は、環境性能・走行性能はもちろん、クルマの居住性、ユーティリティなどにおいても、最高レベルの完成度を備えたFCVになったと自負しています。Hondaでは、このコンセプトモデルをベースにした新型FCVを、2015年度中に日本国内で販売し、その後、米国や欧州へと展開する予定です。

幅広いパートナーと連携して水素社会を支える仕組みを構築

FCVの普及には、水素ステーション網の整備が不可欠です。その実現には、より安価で環境負荷の少ない水素燃料の製造・輸送・貯蔵技術の確立や、水素の取り扱いに関する法規制の見直しなど、水素エネルギーの活用を促進していくための環境整備が必要です。

そこでHondaでは、水素社会の実現に向けた産業界・行政・研究機関などのプロジェクトに積極的に参加して政策立案に資する情報提供や提言を行うほか、「つくる・つかう・つながる」というコンセプトのもと、エネルギー産業や自治体などのパートナーと連携し、水素エネルギーを有効活用するための仕組みづくりに取り組んでいます。

具体的には、水素を「つくる」取り組みとして、Honda独自の高圧水電解システムを用いた「スマート水素ステーション（以下、SHS）」を岩谷産業株式会社と共同開発し、2014年9月にさいたま市東部環境センターに、同年12月に北九州市エコタウンセンターに設置しました。現在は、それぞれの自治体、岩谷産業と共同実証実験を進めています。

SHSは、高圧水電解システムを採用することで従来の商用水素ステーションに不可欠だったコンプレッサー（圧縮機）を不要にしたほか、徹底した省スペースを推し進めた結果、主要設備をコンテナサイズ（3.2m×2.4m×2.4m）にパッケージ

ジ化することに成功しました。これにより、約1日で設置できるうえ、水道水と電源があれば水素を生成することができるため、商用水素ステーションの整備までに時間を要する地域にも容易に導入できます。また、エネルギーの地産地消や再生可能エネルギーの活用にも対応しており、さいたま市ではごみ焼却発電、北九州市では太陽光発電を使って水素を製造しています。

これらのプロジェクトでは、水素エネルギーを「つかう・つながる」ための取り組みとして、Hondaの現行の燃料電池自動車「FCXクラリティ」と、燃料電池スタックで発電した電力を取り出せる「外部給電器」を活用しています。この外部給電器を用いて、FCVから家庭に電力を供給するV2H (Vehicle to Home) や、公共施設などに設置された蓄電池に継ぎ足し充電するV2L (Vehicle to Load) の実証実験を

進めており、FCVを活用した電力ピークカットの可能性や災害時の非常用電源としての実用性などを検証しています。Hondaでは、このような実証実験を国内外のより多くの自治体で展開していく計画です。さらに、海外での水素ステーション普及に向けたプロモーション活動もいっそう強化していきます。

Hondaは、これからも「つくる・つかう・つながる」の具現化を通じて、水素エネルギーの活用促進や再生可能エネルギーの有効活用を実現していきます。そして、FCVをはじめとする魅力的なモビリティの開発はもちろん、これまでの自動車メーカーの枠を超えた多彩な環境技術や製品・ソリューションを駆使して、豊かで持続可能な社会の実現に貢献していきます。

TOPICS

欧米市場でのFCV展開を視野に水素ステーションの普及促進に注力

環境規制の厳しさに加えて長距離ドライブのニーズが高い米国および欧州主要国は、CO₂を排出せず、1チャージでの航続距離の長いFCVにとって有力な市場です。この欧米市場でのFCV展開を視野に入れ、Hondaは早くから水素ステーションの普及促進などに力を注いでいます。例えば、米国では、2002年からカリフォルニア州ロサンゼルスで、ソーラー水素ステーションの実証実験を実施。さらに2010年には、一般家庭への導入も可能な小型・低騒音・低コストの進化型ステーションの実験を米国内においていち早く開始しました。

一方、欧州でも、ドイツや英国の「H₂ Mobility」、英国をはじめ欧州数カ所で開催される「HyFIVE (Hydrogen For Innovative Vehicles)」など、複数のFCV/水素供給インフラ普及プロジェクトに参加。とくに英国の工場では、太陽光発電による水電解式大型水素ステーションを国・自治体と共

同で設置・運用しています。この施設は、再生可能エネルギー由来の水素を商業スケールで供給可能にした英国初の水素ステーションです。

これからも現地の産業界や世界の主要な自動車メーカー、水素サプライヤーと連携しながら、欧州での水素ステーション網構築に取り組んでいきます。



Photography courtesy of cwp

視点2 安全運転支援から、自動運転へ

「自動運転」が拓く未来。

パーソナル・モビリティが周囲の交通状況などを判断しながら自動運転する時代の到来は、Hondaがめざす「事故ゼロ」のモビリティ社会が現実になることを意味しています。しかし、誰もが目的地まで安全に到達できる利便性の一方で、自動運転の時代には、Hondaがモビリティに込めてきた運転の楽しさやドライブに出かけるワクワク感といった価値が失われてしまう懸念もあります。これからの時代の自動運転をHondaはどう捉え、どのような価値創造に結びつけていくのか——。(株)本田技術研究所 四輪R&Dセンターの横山利夫が語ります。

株式会社本田技術研究所
四輪R&Dセンター
上席研究員

横山 利夫



持続可能なモビリティ社会をめざして

昨今、いわゆる「自動運転」が世界的に注目されている背景には、大きく社会・経済という二つの面におけるグローバルな課題があると考えています。

社会面の課題としては、ここ数年、新興国のモータリゼーションが進展し、世界的に交通事故数が増加していることが挙げられます。一方、先進国では事故件数自体は減少していますが、減少率が低下し、手詰まり感がある状態です。また、世界では年間約120万人が交通事故で亡くなっており、その約9割がドライバーの操作ミスといわれています。

加えて先進国、とりわけ地方においては、高齢化によって移動の自由がままならない、いわゆるモビリティ・プアの課題解決手段としても自動運転の実現が期待されています。

経済の面からいうと、日本では交通事故による経済損失



は6.3兆円に上ります*。また、渋滞による時間の損失や燃料消費量も考え合わせると膨大な経済的ロスが生じています。このように、経済性、さらにはエコという観点からも自動運転が果たす役割は大きいと考えています。

こうした課題認識をもとに、Hondaはこれまで、“ぶつからないクルマで事故ゼロ”を掲げ、「予防安全」「衝突回避」「衝突安全」に貢献する数々の先進の安全運転支援技術を具現化してきました。また、2014年には、今後発売する四輪車に搭載していく主要な安全運転支援技術の総称を「Honda SENSING」/「AcuraWatch」と名づけ、2020年までの安全技術ロードマップ(→P51)を示しました。そして、このロードマップの右上には、「安全運転支援」を超える新しいモビリティの価値をつくるという意味を込めて、「自動運転システム」と明記しています。

* 内閣府「平成23年度 交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査報告書」

「ASIMO」の高度なロボティクス技術を活用

自動運転をめざして、現在、世界では自動車メーカーだけでなく、ITやエレクトロニクスなどの異業種も含めた開発競争が起こっています。各社ごとに注力ポイントは異なります

が、自動運転の「コア技術」と呼ばれる4つの技術領域で競い合うことは間違いのないでしょう。

一つはデジタル地図やGPSなどを使ってクルマの現在地を認識する「ローカライゼーション」技術です。そして、複数のカメラやミリ波レーダー、レーザーレーダーなどを融合して道路状況や他車両、歩行者などを認識する「走路環境の認識」技術、さらに、これらの技術の認識結果をもとに、目的地までの最適な経路を導く「パス・プランニング」技術と、安心・快適な移動を実現するための「車両制御」技術。この4つの技術の進展具合によって、自動走行が可能な走路環境や、天候、交通状況が決まります。

これらの技術を開発していくうえで、Honda最大のアドバンテージは、二足歩行ロボット「ASIMO」で培った技術の蓄積です。現在地や周囲の状況を認識しながら机や椅子などを自律的に避けながら歩くASIMOには、高度な制御技術やセンサー技術、メカトロニクスなどを融合したロボティクスの最先端技術が活用されています。このASIMOの開発スタッフが、Hondaの自動運転技術の開発にも携わっており、例えば高速道路での自動走行時には、単にまっすぐ走るだけではなく、「合流」「分岐」「車線維持」「車線変更」など、自動運転に求めら



れる技術を高度化していくうえで大きな力を発揮しています。

Hondaは、2014年9月、これまで培ってきた高度安全運転支援技術および自動運転技術を、米国で開催された「ITS世界会議デトロイト2014」において独自デモとして実施しました。安全運転支援技術「Honda SENSING」/「AcuraWatch」と専用近距離無線通信技術「DSRC」を組み合わせた高度安全運転支援技術や、高速道路での合流や分岐、車線変更を含めた自動走行を披露しました。これは近い将来、高速道路上の自動運転を実用化するというHondaの意思表示です。

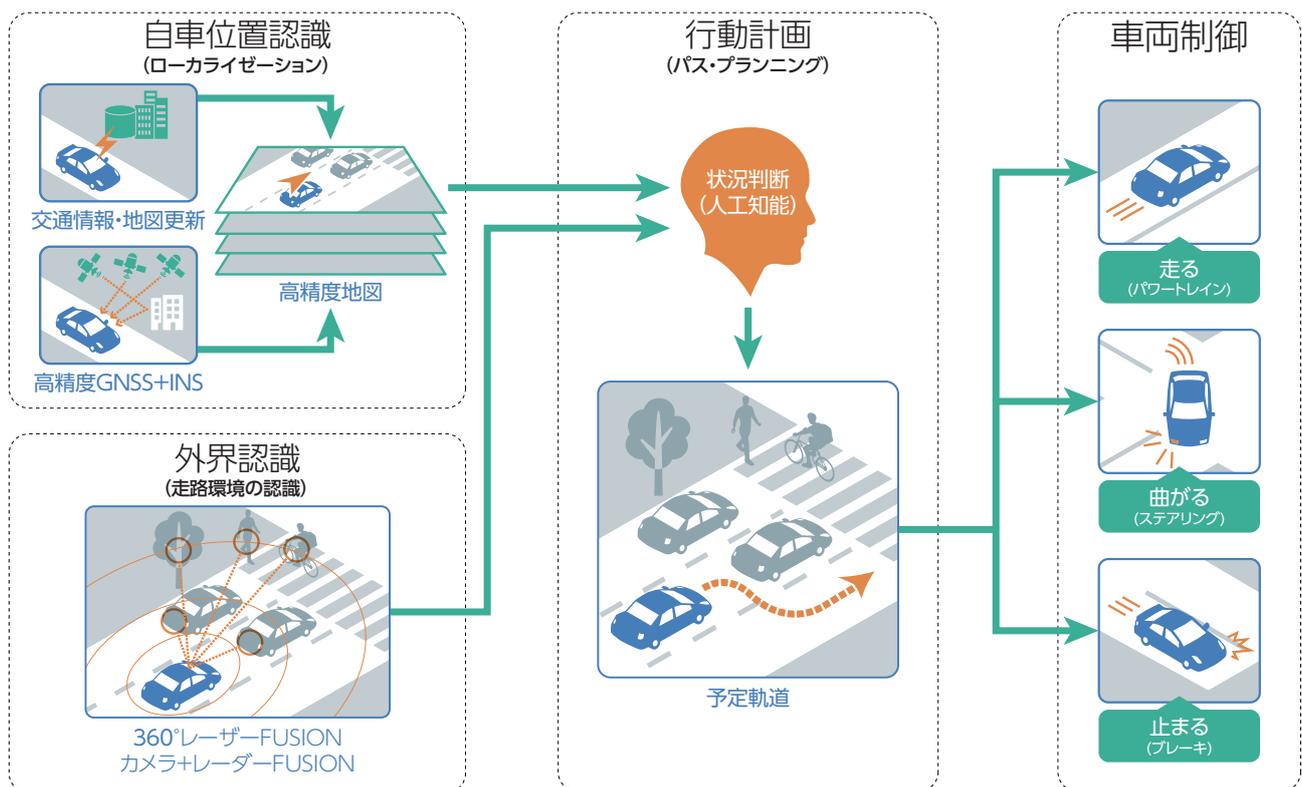
官民連携のマップづくりなどに積極的に参加

高速道路上の自動運転や一般路の自動運転の実現では、同業他社や異業種、官庁などとの、いわゆる協調領域での取り組みが今後重要になってきます。

一般道には、歩行者も自転車もいます。また、交差点や信号のほか、白線のレーンも引いてあったりなかったりするな

ど、道路環境の複雑さは高速道路の比ではありません。こうした環境で自動運転を実現するためには、通信を通じて外部からリアルタイムの地図や先々の道路状況の情報を得ることが必要です。また、完全な自動運転が実現した時に事故が起こったら、その責任はどこにあるのかといった法整備も併せて進めていく必要があります。つまり、自動運転の実現には、コア技術を独自に磨き、安全性や走路環境の認識精度などを競う「競争領域」と、外部との連携によって道路やデジタル地図などの社会インフラ、法整備を整えていく「協調領域」の双方の活動を進める必要があるのです。政府の「SIP(戦略的イノベーション創造プログラム)自動走行システム研究開発計画」で進められている「ダイナミックマップ」の研究は、協調領域の代表例の一つといえます。Hondaは、独自の研究開発はもちろん、世界的な官民連携の取り組みに積極的に参加することで、国際基準に基づく自動運転の実現をめざしていきます。

自動運転システム構成例



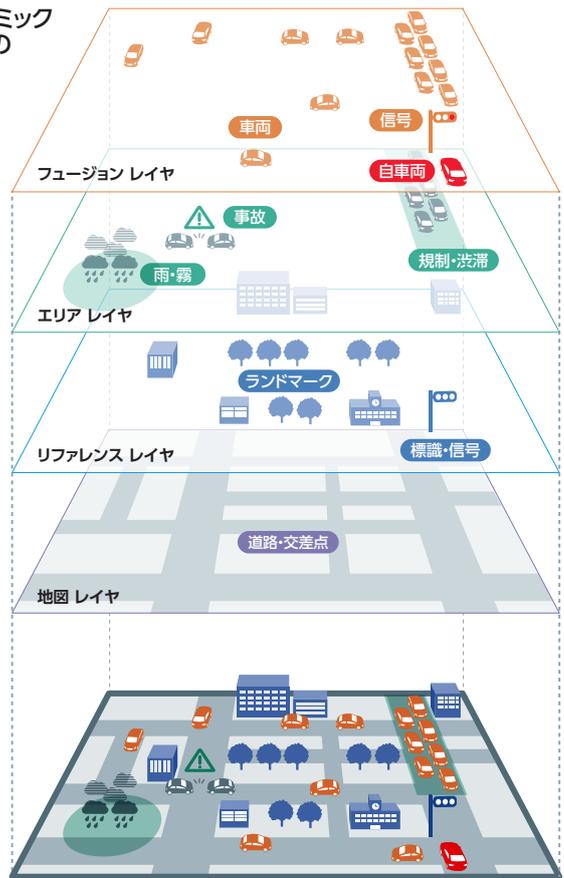
自動運転にもHondaらしいモビリティの喜びを

現在、Hondaを含むさまざまな企業・団体は、将来のクルマの姿として、移動型の書斎やリビング、会議室やエンターテインメント空間といった構想を打ち出していますが、強調しておきたいのは、Hondaは、自動運転の時代が到来しても、これまでドライバーがパーソナル・モビリティに求めてきた価値——運転する楽しさやワクワクする感覚、あるいは目的地を決めずにドライブそのものを楽しむような過ごし方を今後も提案し続けていくということです。

“いつでも、どこでも、誰でも、行きたいところに行ける”、そんな「自由な移動の喜び」を提供しながら、交通事故も渋滞も環境汚染もない、いわば社会・経済・環境面でのプラスの影響を究極まで高めたモビリティが、Hondaのめざす「自動運転システム」です。

ダイナミックマップの概念

動的情報
↑
↓
静的情報

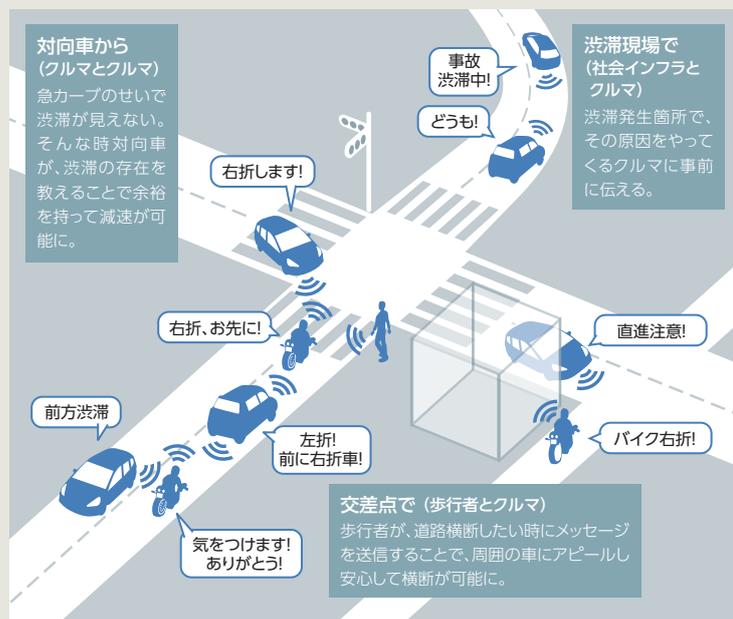


地図や周辺構造物といった静的な情報から、雨や霧などの気象情報、規制・渋滞情報、自転車と他車両の位置情報や信号情報などの動的な情報までを、それぞれレイヤ状に示し、統合したデジタルマップとして各車両に提供する。

TOPICS

バイクや自転車、歩行者と連携する「全方位安全運転」を実現

「ITS世界会議デトロイト2014」では、高速道路での自動運転とともに、市街地において、「V2X」と呼ぶ技術を活用した「全方位安全運転」のデモンストレーションを実施しました。これは、クルマに搭載したセンサーや専用近距離無線通信技術「DSRC」などを活用して、バイク（V2M: Vehicle to Motorcycle）や自転車（V2B: Vehicle to Bicycle）に搭載した通信機器、歩行者（V2P: Vehicle to Pedestrians）が持つスマートフォンなどと相互に位置情報などをやりとりし、見通しの悪い交差点などで、クルマのドライバーに他者の存在を知らせ、減速が必要な場合はクルマの自動ブレーキを働かせるシステムです。



Hondaフィロソフィーとサステナビリティ

Hondaの原点、「Hondaフィロソフィー」

創業者である本田宗一郎と藤澤武夫が遺した企業哲学「Hondaフィロソフィー」は、「基本理念(人間尊重と三つの喜び)」「社是」「運営方針」で構成されています。フィロソフィーは、Hondaグループのすべての企業と、そこで働くすべての従業員の価値観として共有され、あらゆる企業行動の基準となっています。

Hondaは、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続けていけるよう、教育プログラムに取り入れることはもちろん、日々の事業活動や経営におけるさまざまな意思決定に活かしています。

Hondaのサステナビリティ

Hondaは、Hondaフィロソフィーに基づくさまざまな企業活動を推進しています。活動にあたっては、フィロソフィーの価値観を重視するとともに、世界各地のお客様、販売会社、株主・投資家、お取引先、従業員などとのコミュニケーションを積極的に図ることで、企業活動がステークホルダーや地域社会、地球環境に与える影響の把握に努めています。そして、負の影響を最小限に抑えながら、プラスの影響を最大化していくために、中長期的な観点からHondaが取り組むべきテーマを設定し、その実践を通じてサステナブルな社会の実現に貢献することをめざしています。

そんなHondaが重点テーマと位置付けているのが「環境」「安全」「品質」「社会」です。地球環境への負荷を削減し

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、共鳴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コもった
応対・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

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

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

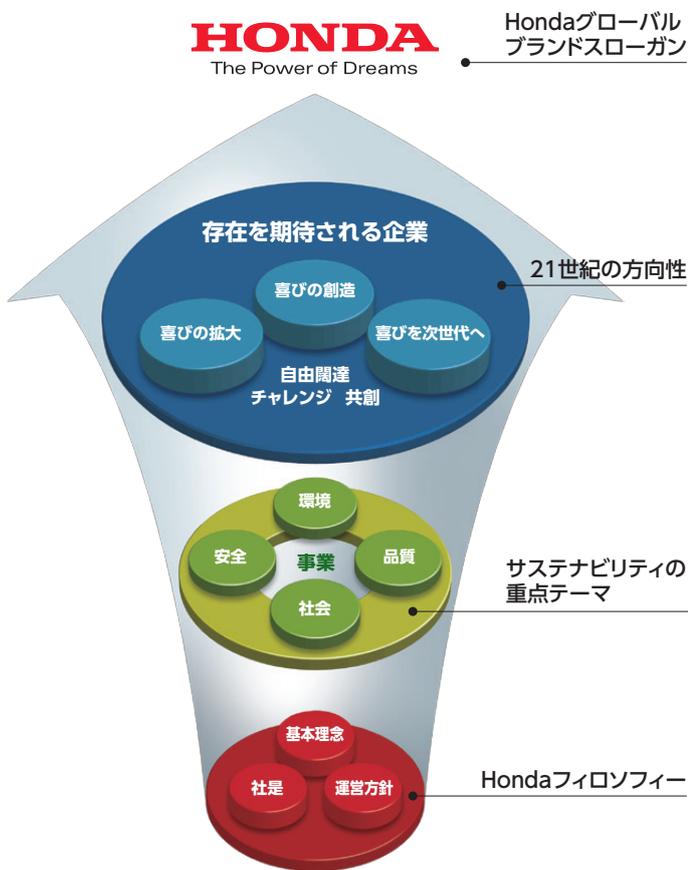
ながら品質や安全性を高め、国際社会のさまざまなステークホルダーから信頼される企業行動を実践していくことが、グローバルに事業展開するモビリティメーカーとしての社会的責任であるとHondaは考えています。

また、これらの責任を果たしながら、成長機会の創出とサステナブルな社会の実現を両立させていくために、Hondaは、21世紀に向かうべき方向性として、「存在を期待される企業」を掲げ、「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」と名づけた取り組みを推進しています。

「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」を高めていくことです。「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です。「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ことです。Hondaは、これらの取り組みを「自由闊達・チャレンジ・共創」、すなわち「既成概念にとらわれない自由な発想で、信頼に基づくチームワークをベースに、失敗を恐れずチャレンジする」というHondaの企業文化を発揮しながら推進していきます。

社会がHondaに期待するものは時代とともに変化し続けています。Hondaは、これからも責任あるグローバル企業として、多様なステークホルダーの声に耳を傾けながら、その信頼と期待に応えられるよう、さまざまな課題解決に取り組んでいきます。



環境

化石燃料を利用し、温暖化の原因となるCO₂を排出するモビリティを世界各地で販売するHondaは、国際社会の喫緊の課題である地球環境問題の解決に積極的に貢献していく責任を有しています。Hondaは、2050年にCO₂半減という大きな目標を掲げ、「気候変動問題」と「エネルギー問題」を優先して対応すべき最重要課題と位置付けるとともに、「資源効率の向上」にも力を入れています。

安全

モビリティの普及や交通インフラの充実は、社会の発展に貢献する一方で、渋滞や交通事故などの社会問題を惹き起こすおそれがあります。また、人々の安全性に対するニーズも高まっています。こうしたなか、Hondaは「事故ゼロのモビリティ社会」をビジョンに、交通安全・運転教育や安全技術の開発、安全を支える情報提供活動に注力しています。

品質

ものづくりの現地化やグローバルな部品調達が拡大していくなか、世界中のお客様に満足いただける高品質な商品やサービスを提供していくためには、開発・調達・生産部門などが一体となって、より確実な品質のつくり込みを行うことが重要です。

社会

社会の領域は多岐にわたるので、Hondaが地球と社会のサステナビリティに貢献していくためには、ステークホルダーとのコミュニケーションを通じて社会の期待と要請を把握し、さまざまな課題に取り組む必要があります。そのためには、その課題解決に挑戦していく「多様な人材」が必要です。Hondaは「人間尊重」という基本理念のもと、多様な人材をグローバルで最適に活用することにより、個々の能力を最大限に発揮するとともに、それぞれが多様な価値観を認め合い、尊重し合い、協力し合うことで、さまざまな課題解決能力を有する企業グループになることをめざしています。

Hondaフィロソフィーとサステナビリティ

サステナビリティ推進体制

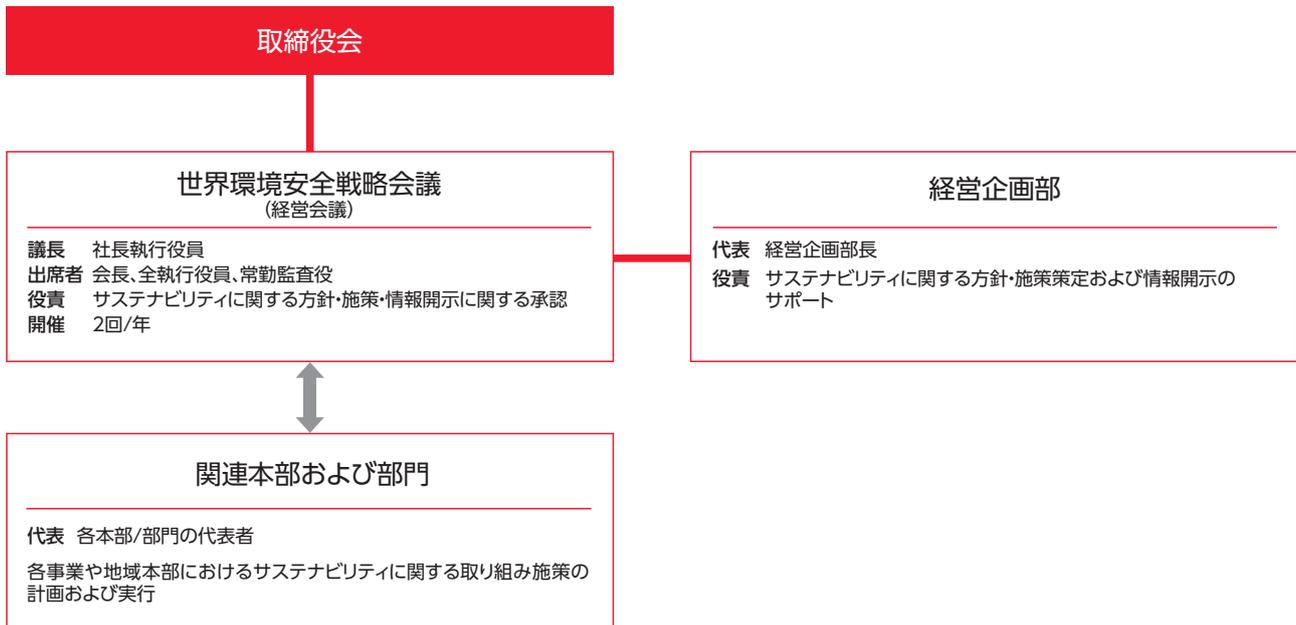
短期的な業績だけでなく、中長期的な視点から企業の成長性を評価する動きが世界的に広まっています。こうした潮流に対応していくために、Hondaは、成長戦略のなかに、短・中・長期の観点から業績に影響を及ぼす可能性がある環境・社会側面に関わる活動やコーポレート・ガバナンスを強化していく必要があり、まさに、サステナビリティが企業戦略の重要な要素の一つであると考えています。

そこでHondaは、2014年度から、従来のCSR推進機能を経営企画部に移管。社長執行役員直轄のもと、グローバ

ルでの成長戦略とサステナビリティ戦略を一体的に推進する体制を整えました。

同時に、従来、「環境」「安全」の戦略を討議していた経営会議メンバー全員が出席する「世界環境安全戦略会議」においても、議論するテーマをサステナビリティ全体へと拡大。Hondaは、サステナビリティ戦略をより幅広い観点から検討し、長期視点での意思決定を行い、経営戦略に反映していく体制を整えています。サステナビリティに関する戦略を議論・承認する「世界環境安全戦略会議」は社長執行役員を議長とし、年に2回開催しています。

サステナビリティマネジメント体制



Hondaとステークホルダー

ステークホルダーエンゲージメントの考え方

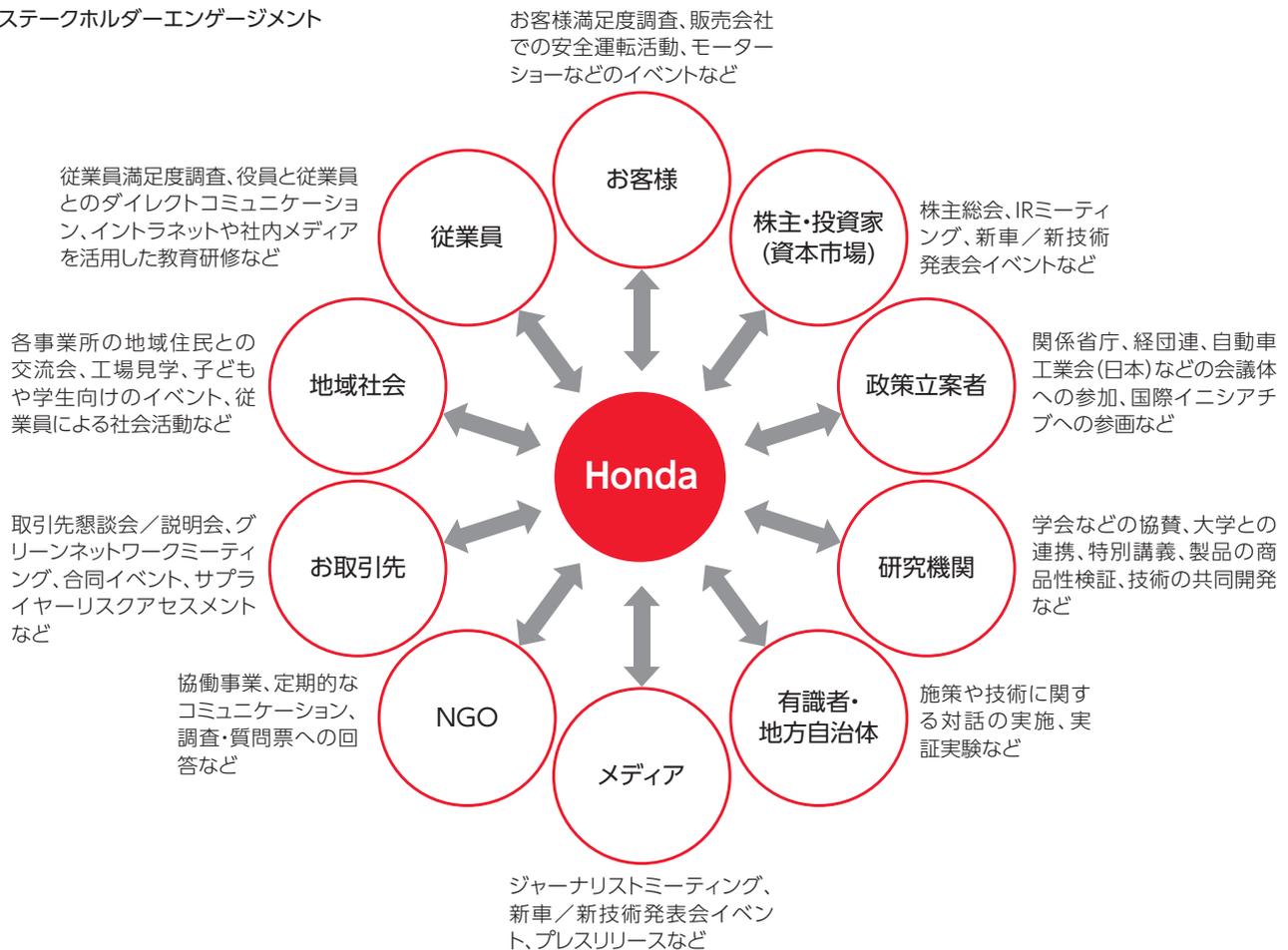
Hondaが社会から「存在を期待される企業」となるためには、Hondaがどのような価値を社会に提供しようとしているのかを適宜的確に伝えるとともに、多様なステークホルダーのHondaに対する要請や期待を把握・理解し、具体的な施策に落とし込み、その評価を受けるというコミュニケーション・サイクルを実践していくことが必要です。とりわけ近年は、企業の規模拡大やグローバル化に加え、ITの急速な普及によって、企業行動が社会に及ぼす、また社会が企業に及ぼす影響の大きさや範囲が広がっており、そのスピードも加速しています。企業にとっては、「ステークホルダーとの対話」は事業機会の拡大や自社のファンづくりにつなが

る一方で、対応次第ではレピュテーション・リスクとなるおそれもあります。

こうした認識をもとに、Hondaは、お客様に対しては営業部門やお客様相談センターが、またお取引先に対しては購買部門が担当窓口となるほか、各事業所にローカルコミュニティの窓口を設置するなど、さまざまな機会を通じてステークホルダーとの対話を推進しています。

また、こうした取り組みをいっそう強化すべく、2015年度には、ステークホルダーエンゲージメントに関する方針、定義の策定をめざしています。方針では、各ステークホルダーと対話することの意義を明確に示すとともに、その後の研修などを通じて、対話の成果などをグローバルで共有していく予定です。

ステークホルダーエンゲージメント



Hondaとステークホルダー

■ エンゲージメントのフィードバックプロセス

ステークホルダーとの対話を通じて得た情報のうち、重要課題については各担当部門と経営企画部とで情報を共有し、対策を協議します。

また、部門で検討した対策については、「世界環境安全戦略会議」においてグローバルな視点で議論しています。2014年度は、ステークホルダーの声を踏まえ、イノベーションマネジメント、人材開発、グローバル視点でのサプライチェーンマネジメントなどについて議論しました。

外部団体との協働

Hondaは、グローバルなモビリティメーカーとしての責任を果たしていくために、政府をはじめ経済団体や業界団体との対話を推進するとともに、国土交通省の「先進安全自動車推進検討会」への参加や、一般社団法人日本自動車工業会の会長職や委員会委員長職、委員を引き受けるなど、外部団体との協働を行っています。

また、IMMA (International Motorcycle Manufacturers Association) や OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles) といった二輪車、四輪車の国際団体においても、技術委員会などの議長を各業界団体の代表として務めています。さ

らにHondaは、WBCSD (World Business Council for Sustainable Development) への加盟や「持続可能なモビリティプロジェクト2.0」への参画を通じて、サステナビリティに関するイニシアチブとも協力しています。

なおHondaは、日本において、政治資金規正法に則り、政治献金を行っています。

外部評価

■ 「CDP Global 500 Climate Change Report 2014」において情報開示スコア100点を獲得

2014年10月、CDP[※]は、世界の大手企業500社を対象に各企業の地球温暖化対策の取り組みや温室効果ガス排出量の開示についての調査結果である「CDP Global 500 Climate Change Report 2014」を発表しました。その調査結果において、Hondaは、気候変動に関する情報開示のレベルを示す開示スコアにおいて、世界トップとなる100点を獲得し、これによって、情報開示先進企業に与えられる「Climate Disclosure Leadership Index (CDLI)」に4年連続で選定されました。



[※] CDP: 企業や都市の重要な環境情報を測定、開示、管理し、共有するためのグローバルなシステムを提供する国際的な非営利団体。

ステークホルダーエンゲージメント事例 | 株主との建設的な対話

2015年6月に施行された「コーポレートガバナンス・コード」などにより、企業はステークホルダーとの協働、とくに株主とのよりいっそうの建設的な対話が求められるようになります。資本の移動がグローバル化するなかで、Hondaにおいても海外の株主が増加していることから、多様な株主との対話は重要度が高まっています。

Hondaは以前より、グローバルな「IR (インベスター・リレーション) 活動」を行っており、財務状況などにつき積極的に情報を開示してきました。さらに、ガバナンス・コードの公

表に先駆ける2013年には、株主との対話内容をCSRやリスクマネジメントなどに広げた「SR (シェアホルダー・リレーション) 活動」を開始しています。現在、国内外の20を超える株主との意見交換がスケジュール化されており、企業価値の向上に資するための建設的な対話の機会となっています。

こうした対話は、広くサステナビリティ活動全般について説明し、そのうえで、ステークホルダーのHondaへの期待を知るといふ、「存在を期待される企業」となるためのコミュニケーション・サイクルの実践につながっています。

コーポレート・ガバナンス

基本的な考え方

Honda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・ガバナンスを経営の最重要課題の一つと認識し、その強化を図っています。

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いっそう高めるため、四半期ごとの決算や経営政策の迅速かつ正確な公表や開示に努めています。今後も、より健全で透明性の高い経営をめざしていきます。

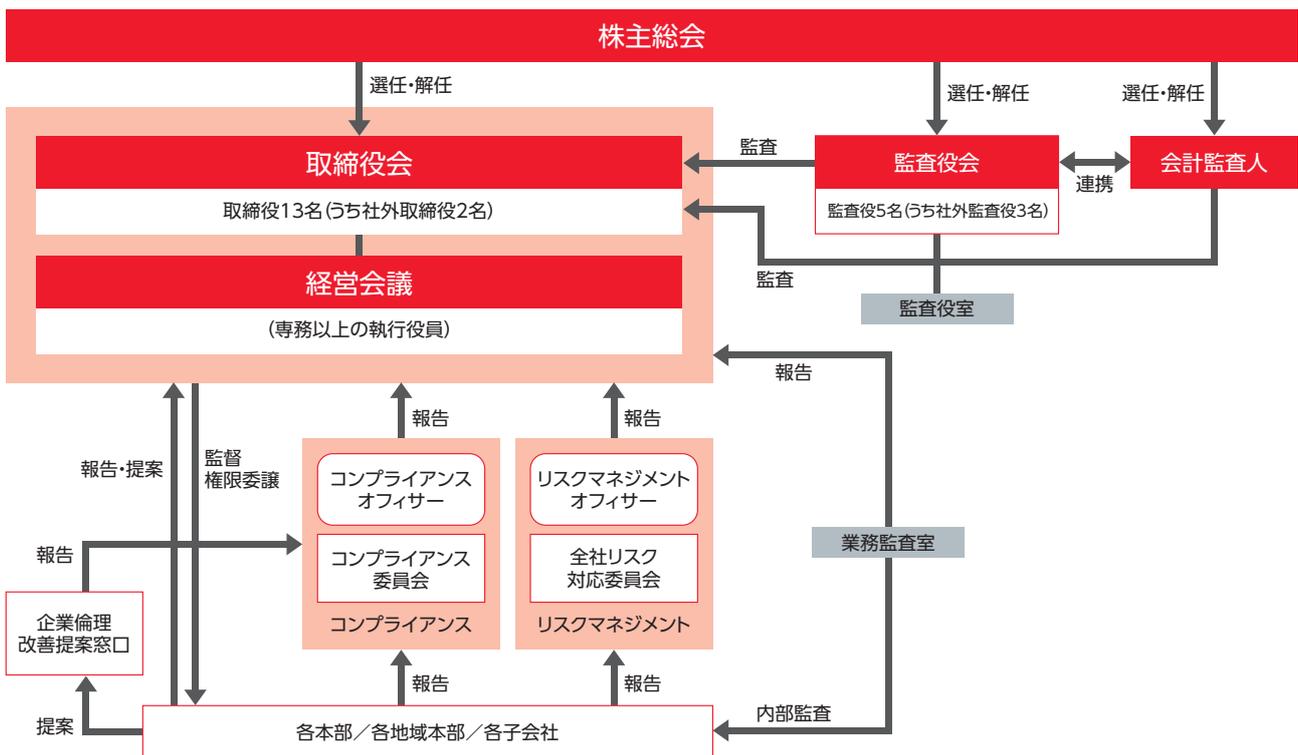
コーポレート・ガバナンス

■ 業務執行の意思決定

Hondaでは、業務執行の意思決定を、原則として取締役会の決議に基づいて行っていますが、迅速な経営判断を行うため、審議基準を定めて経営会議に意思決定の一部を委譲し、さらに経営会議は地域執行会議に意思決定の一部を委譲しています。

経営会議は、取締役会の決議事項について事前審議を行うとともに、取締役会から委譲された権限の範囲内で経営の重要事項について審議しています。地域執行会議は、経

コーポレート・ガバナンス体制



コーポレート・ガバナンスの概要(2015年3月31日時点)

組織形態	監査役設置会社
取締役の人数(執行役員との兼務)	13名(10名)
うち社外取締役の人数	2名
うち独立役員に指定されている人数	1名
うち女性取締役の人数	1名

監査役的人数	5名
うち社外監査役の人数	3名
うち独立役員に指定されている人数	2名
取締役の任期	1年
執行役員制度の採用	あり

コーポレート・ガバナンス

営会議から委譲された権限の範囲内で地域における経営の重要事項を審議しています。

監査役は、取締役会への出席や、業務、財産の状況の調査などを通じ、取締役の職務遂行の監査を行っています。

取締役会

取締役会は、会社の業務に精通した社内取締役および客観的で広範かつ高度な視野を持つ2名の社外取締役によって構成されています。重要な業務執行その他法定の事項を含む経営の重要事項について、審議基準に基づいて付議し、事業リスクを評価、検討したうえで決定するとともに、取締役の職務の執行を監督しています。取締役の候補者は、代表取締役が取締役会に提案し、取締役会の決議によって決定しています。

取締役会の開催状況(2014年度)

開催数(回)	11
取締役の出席率(%)	100
うち、社外取締役の出席率(%)	100
監査役の出席率(%)	98.2
うち、社外監査役の出席率(%)	97.0

社外取締役

当社は、豊かな経験と高い見識に基づき、客観的で広範かつ高度な視野からHondaの企業活動に助言いただける方を社外取締役に選任しています。選任された2名のうち1名は、東京証券取引所の規則に定める独立役員として指定し、同取引所に届出しています。

当社は社外取締役に対して、取締役会の議事その他の情報を、必要に応じて適宜提供しています。

■ 業務の執行(組織運営)

基本理念に立脚し、長期的視点に立って世界各地に根ざした事業を展開していくために、6つの地域本部が業務を執行しています。また、二輪車・四輪車・汎用パワープロダクツの事業本部は、製品別の中・長期展開を企画するとともに、世界での最適な事業運営を円滑に遂行するために6地

域本部との連携・調整を図っています。事業管理本部、管理本部、IT本部、購買本部、およびカスタマーサービス本部などの各機能本部は、Hondaグループ全体としての効果・効率向上を図るため、各機能面から支援・調整業務を行っています。

研究開発は、主に独立した子会社が担っており、製品については(株)本田技術研究所を中心に、生産技術についてはホンダエンジニアリング(株)を中心に、先進技術による個性的で国際競争力のある商品群の創造をめざしています。

Hondaは、これら地域・事業・機能の各本部および研究開発子会社その他の主要な組織に執行役員を配置し、それぞれの地域や現場において、迅速かつ適切な経営判断を行うよう努めています。

■ 監査機関

監査機関である監査役会は、監査役5名(うち社外監査役3名)で構成されています。各監査役は、監査役会が定めた監査役監査基準、監査の方針、業務の分担などに従い、取締役会への出席や、業務や財産の状況調査などを通じて取締役の職務執行の監査を行っています。

監査役への報告を適時・的確に実施するため、「監査役報告基準」を整備し、この基準に基づき、監査役に対して、当社や子会社などの事業の状況、内部統制システムの整備および運用の状況などを定期的に報告するほか、会社に重大な影響を及ぼす事項がある場合には、これを報告することとしています。また、監査役は経営会議その他の重要な会議に出席しています。監査役の候補者は、監査役会の同意を得て、取締役会の決議によって決定しています。

監査役会の開催状況(2014年度)

開催数(回)	10
監査役の出席率(%)	100
うち、社外監査役の出席率(%)	100

社外監査役

当社は、豊かな経験と高い見識に基づき、広範かつ高度な視野で監査いただける方を社外監査役に選任しています。選任された3名のうち2名は、東京証券取引所の規則に定める独立役員として指定し、同取引所に届出しています。当社は、社外監査役に対して、取締役会の議事その他の情報を必要に応じて適宜提供しています。

■ 役員への研修

Hondaは、新任役員の就任時に、外部研修を含め、コーポレート・ガバナンスを中心テーマとした研修を実施しています。また、従業員からの業務報告では、財務面だけでなく、環境・社会面における影響なども含めて説明を受けるよう研修で周知しています。

今後は社外取締役への研修など、より体系的な研修を実施していく予定です。

役員報酬

取締役に対する報酬については、株主総会で決議された役員報酬総額の範囲内で、取締役会にて承認された報酬基準に基づいて支給しています。また賞与については、株主総会で決議された限度額の範囲内で、各事業年度の業績、株主への配当、従業員賞与基準などの事情を勘案し、取締役会の決議によって決定しています。

役員報酬等の総額、種類別の総額および対象となる役員の人数
(単位:名、百万円)

区分	取締役 (うち社外取締役)		監査役 (うち社外監査役)		計 (うち社外役員)	
	人数	金額	人数	金額	人数	金額
役員報酬	15 (3)	594 (23)	5 (3)	181 (47)	20 (6)	775 (71)
役員賞与	13 (2)	252 (7)	—	—	13 (2)	252 (7)
(合計)	—	846 (30)	—	181 (47)	—	1,027 (78)

最高給与受給者の年間報酬等の総額(日本)

最高給与受給者の年間報酬等の総額(百万円)	140
従業員の年間報酬総額の中央値に対する比率(%)	1,788

最高給与受給者の年間報酬総額等の増加率(日本)

最高給与受給者の年間報酬総額等の増加率(%)	-6.6
------------------------	------

■ 監査報酬

当社は、有限責任 あずさ監査法人による会社法、金融商品取引法および米国証券取引法に基づく会計監査を受けています。有限責任 あずさ監査法人においては、会計監査業務を執行した公認会計士3名(金井沢治、山田裕行および小川勤)とその補助者105名(公認会計士39名、米国公認会計士6名、その他60名)の計108名が監査業務に従事しました。

公認会計士などに対する監査報酬の決定にあたっては、会計監査人と協議のうえ、当社の規模・特性、監査日程などの諸要素を勘案しています。また、当社は、会計監査人の独立性を保つため、監査報酬については、監査役会による事前同意を受け、取締役会で決議しています。

コンプライアンス

行動指針

お客様や社会からの信頼を得て持続的に成長していくためには、法令を遵守することはもちろん、法令を超えた倫理的な企業行動を実践していく必要があります。

こうした認識をもとに、Hondaは2003年、海外子会社を含むHondaグループの行動指針として「わたしたちの行動指針」を制定しました。また、行動指針を従業員一人ひとりに浸透させていくために、リーフレットの配布や、ポスター、イントラネット上での掲示などを行っています。

これら周知活動の実施状況については、年1回、当社の各部門および子会社において確認のうえコンプライアンス委員会を経て、経営会議および取締役会に報告されています。



「わたしたちの行動指針」

提案窓口」の適切な運営の監督などを行っています。また、案件の重要度がとくに高い場合は、経営会議に提案し、監査役へ報告することとしています。

2014年度は5回開催しました。

企業倫理改善提案窓口

当社は、2003年より、職場で法令違反や社内規則などに反する行為が生じた場合、何らかの理由で上司に相談がしづらいなど職場内で改善や解決が難しいものについて、公平かつ中立な立場で提案（相談などを含む）を受け付け、企業倫理問題の改善を図る仕組みとして、「企業倫理改善提案窓口」を設けています。

企業倫理改善提案窓口では、明確な法令違反や社内規則違反があった場合のほか、疑わしい行為があった場合の相談および社内規則の内容に関するの問い合わせなども受け付けており、事実関係の確認を行っています。提案は、eメール、手紙、電話、FAXが活用でき、当社だけでなく国内外のすべての子会社から受け付けています。提案者については、不利益な取り扱いがないよう保護を図るとともに、匿名での提案も受け付けています。

加えて、2013年10月には外部の弁護士事務所による窓口も追加設置し、より提案しやすい環境を整えています。また、各地域には地域の提案窓口を設置しているほか、独自の提案窓口を設置している子会社もあります。

2014年度において企業倫理改善提案窓口（社外窓口を含む）への提案・相談件数は352件ありました。このうち、当社に関する案件は142件、子会社に関する案件は192件でした。そのうち、調査の結果、懲戒処分となった件数は、当社に関する案件で1件、子会社に関する案件で9件あり、子会社の1件は懲戒解雇処分とされています。なお、当社グループの贈賄防止方針に違反しているという内容の提案はありませんでした。

コンプライアンス委員会

Hondaは、グループのコンプライアンス強化を目的に、取締役会が委嘱したコンプライアンスオフィサーを委員長とし、コンプライアンスオフィサーおよび経営会議により指名された取締役および執行役員で構成する「コンプライアンス委員会」を設置しています。同委員会は、コンプライアンス方針の策定やコンプライアンス上の重要案件の対応方針の決定、該当部門への改善指示および「企業倫理改善

贈賄防止の取り組み

Hondaは、「わたしたちの行動指針」において、法令遵守を定めるとともに、「自立した私企業として、政治(政治団体・政治家)や行政(官公庁・その職員)と健全な関係を保ち」「法令で禁止されている贈与および接待、または、商慣習や一般的な社会常識の範囲を超えるような過度な贈与および接待を、国内外の政治家や官公庁の職員に対して行いません」と定め、政治家や公務員への贈賄を禁止しています。

さらに、2014年、基本方針を定めた「Honda贈賄防止方針」と、贈賄防止に特化して遵守事項・禁止事項を定めた「Honda贈賄防止ガイドライン」を策定しました。

また、贈賄防止に関する知識を階層別の研修プログラムに取り入れて啓発するとともに、贈賄リスクの高い部門においてはeラーニングを利用した研修も取り入れています。なお、子会社においても、各社の状況に応じた研修プログラムを整備し、啓発に取り組んでいます。

反競争的行為防止への取り組み

グローバルに事業展開するHondaは、日々の事業活動のなかで各国の競争法に違反しないよう細心の注意を払っています。

Hondaは、コンプライアンス強化の一環として、昇進時の階層別研修や駐在員の赴任前研修に反競争的行為をテーマとしたプログラムを取り入れています。また、従業員向けのイントラネット上に反競争的行為に関する啓発コンテンツを掲載しています。

紛争鉱物規制への対応

コンゴ民主共和国および周辺国産の鉱物の購入・使用が、武装勢力の資金源となり、また紛争地域での人権侵害

にも加担することになる、いわゆる紛争鉱物問題に関して、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では、企業に対して紛争鉱物の使用状況に関する情報を開示することを義務付けています。

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を調査する方針を決定するなど、紛争鉱物問題の解決に向けた取り組みを進めています。調査の結果、今後、懸念のある鉱物であることが判明した場合は、責任ある調達を促進するために、お取引先と協働して適切な措置を行っていきます。また、お取引先に対しても、同等の調達に努めるよう要請していく方針です。

早期警告レポートに関する対応について

米国では、「輸送機関のリコール、拡大、責任および文書化法(トレッド法)」により米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)への早期警告レポートの提出が義務付けられています。当社の米国子会社アメリカンホンダモーターカンパニー・インコーポレーテッドは、過去10年間にわたり、データ入力などのエラー、規制に関する解釈の誤り、その他保証請求などに関する報告における誤りなどで、早期警告レポートの対応が十分ではなかったとして、NHTSAと合意した同意命令に従い、民事制裁金7,000万ドルを支払いました。

Hondaは、早期警告レポート義務の全面遵守を確実にものにするため、すでに指摘された誤りを是正する対応をとっています。また、新たな教育の実施、報告に関する社内方針の変更、人員配置および組織体制の変更、ならびに早期警告レポートプロセスの監視体制の強化を推進しています。

リスクマネジメント

リスクマネジメント体制の整備

Hondaは、全社レベルの危機管理体制を強化していくために、地域本部の責任者や対策本部の行動基準を明記した「全社危機管理方針」を定めるとともに、自然災害を含めたさまざまなリスクへの予見と対応体制を定めた「Hondaリスクマネジメント規程」を策定しています。

Hondaリスクマネジメント規程は、東日本大震災を機に、2012年に「Honda危機対応規程」を全面的に改定しました。また同時に、危機発生時における、Hondaグループ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。以来、Hondaでは適宜、「全社リスク対応委員会」を開催して、Hondaリスクマネジメント規程で定めたリスクを評価しているほか、対応方針や体制を確認・検討し、経営会議で選任されたリスクマネジメントオフィサーに報告しています。

さらに、2013年からは、リスク・テンプレートを用いて各本部単位の重点リスクの洗い出しを開始し、2016年度末の定着を目標に活動を開始しています。

リスク分析

Hondaは、2013年10月から、東日本大震災やタイの洪水被害を機に、リスク・テンプレートを用いた各本部単位の重点リスクの洗い出しを開始しています。これは、潜在的なリスクを見出し、その対策を構築することで、リスクを成長機会に転じることが目的です。

具体的な手順としては、経済危機や景気低迷、為替・金利変動など、Hondaグループとして予見される91のリスク項目について新たに設定した評価基準により、影響レベルと発生頻度を算出し、4段階のリスク優先度評価を実施。各地域、本部の執行責任者は、これらリストから、自らの判断で、翌年に重点管理する「重点リスク」を自ら選定し、毎年、その進捗を全社リスクマネジメント事務局に報告しています。

2014年度は、トライアル期間としてこれら活動を実施しました。Hondaでは、この重点リスクの洗い出しを每期実施し、2016年度末までにグループ全体にこの活動を定着させ、各本部ごとの重点リスクの対応体制を確立する計画です。

事業継続計画(BCP)

Hondaは、2013年3月、大規模地震など危機発生時における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。

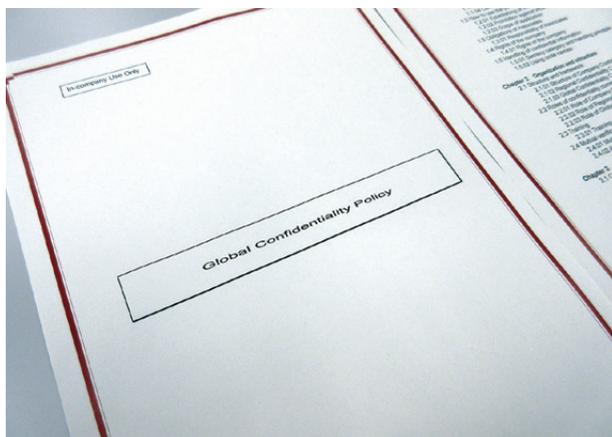
このポリシーに基づき、日本では、首都直下地震や南海トラフの大規模地震を想定して全事業所が耐震工事を終了させたほか、現在は非常用通信網や災害備蓄品の整備などを進めています。

今後は、年2回開催してきた全社防災訓練や、年1回開催する全社対策本部と各地の事業所との連携訓練などを通じて、新たなBCPの有効性や改善点を検証していく計画です。

情報管理

Hondaは、お客様や従業員などの個人情報の保護や会社情報などを適正に管理するため、管理担当役員を委員長として、国内事業所および主要な子会社の情報管理担当者で構成する「機密管理委員会」を設置し、年間を通じた情報管理強化の取り組みを推進しています。

また、3Dデータなど高度な機密情報をグローバルに取り扱うことが増加したため、2014年度に、国内の情報管理規程として運用してきた「Hondaセキュリティ・ポリシー（HSP）」をベースにグローバルな情報管理規程「グローバル・コンフィデンシャルティ・ポリシー（GCP）」を策定しました。GCPは、主規程、製品設備等設計データ管理規程、グローバルITセキュリティ・ポリシーの3規程で構成されてお



グローバル・コンフィデンシャルティ・ポリシー（GCP）

り、それぞれにグローバル規程、地域規程、事業所・個社規程を定め、各地の機密委員会が運用しています。また、2014年は、1月と12月に海外のHondaグループを含めた機密管理会議を開催し、GCPの運用状況について意見交換しました。2015年度も開催する計画で、2017年までに正式な委員会として発足させる予定です。

個人情報の保護

Hondaは、個人情報に関する国内規程を、情報管理規程であるHSPのなかに定めてきました。

2014年にはグローバルな情報管理を強化していくために、HSPを進化させGCPを策定しました。さらにGCPをベースに、個人情報保護規定に関する付表となる「グローバルプライバシーポリシー」を策定しました。

これら個人情報保護規程が適用される部門では、取扱い者、管理者、管理責任者を定め、全員が個人情報取扱研修を受講しています。また、個人情報はデータベース化し、アクセス制限を設けた電子金庫または施錠可能なキャビネットなどで厳重に保管しています。さらに、年1回以上、データベースを検証し、不要な個人情報を廃棄しています。

なお2014年度、個人情報の漏洩に関する不服申し立てはありませんでした。

環境

ブラジルに建設した風力発電施設。同国におけるHondaの四輪車生産で消費する年間電力とほぼ同等の電力を発電しています。



基本的な考え方

Honda環境宣言／ Honda環境・安全ビジョン

製品ライフサイクルの各段階で環境負荷を低減し、
「豊かで持続可能な社会」の実現に貢献する

Hondaは、1960年代から積極的に環境課題の解決に取り組んできました。1970年代には一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物(NOx)の排出を減らした低公害のCVCCエンジンを開発し、当時世界で最も厳しい自動車の排出ガス規制といわれた米国マスキー法に世界で初めて適合しました。

1992年には、設計・開発段階や生産段階はもちろん、製品ライフサイクルの各段階で環境負荷を低減するという基

本姿勢を整理・明文化し、すべての環境取り組みの指針となる「Honda環境宣言」を制定しました。

また、こうした環境取り組みをさらに進め、「存在を期待される企業」であり続けるために、2010年、「Honda環境・安全ビジョン」を定めました。このビジョンに掲げた「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現に向けて、グローバルに展開するHondaの各事業所では、気候変動の原因とされている温室効果ガスの排出やエネルギー・資源の利用をはじめ、あらゆる環境負荷の低減に「製品」と「企業活動」の両面から取り組んでいます。

Honda 環境宣言

地球環境の保全を重要課題とする社会の責任ある一員として、Hondaは、すべての企業活動を通じて、人の健康の維持と地球環境の保全に積極的に寄与し、その行動において先進性を維持することを目標として、その達成に努めます。

以下に、私たちの日々の活動にあたって従うべきガイドラインを示します。

1. 私たちは、商品の研究、開発、生産、販売、サービス、廃棄というライフサイクルの各段階において、材料のリサイクルと、資源、エネルギーの節約に努めます。
2. 私たちは、商品のライフサイクルの各段階で発生する廃棄物、汚染物質の最少化と適切な処理に努めます。
3. 私たちは、企業の一員として、また社会の一員として、人の健康の維持と地球環境の保全に努力することが重要であると認識し、積極的に行動することに努めます。
4. 私たちは、事業所の活動が、それぞれの地域の人たちの健康と環境や社会に対し及ぼす影響について認識し、社会から高い評価をいただけるように努めます。

1992年6月制定・発表

Honda 環境・安全ビジョン

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現

グローバル環境マネジメント

環境経営推進体制と マネジメントサイクル

「世界環境安全戦略会議」を通じてPDCAを回し、
継続的に環境マネジメントを強化

気候変動問題、エネルギー問題、資源問題などグローバルに対応すべき環境問題は、Hondaの事業運営に影響を与える重要課題であるとの認識のもと、1991年から社長執行役員が議長を務め経営層が出席する「世界環境安全戦略会議」を毎年2回、継続的に開催しています。同会議では、全社方針や中長期経営計画に基づいたグローバルの中長期環境方針、計画を策定しており、同会議での決定事項には、すべての役員が関与しています。

また、Hondaでは同会議での決定事項を受け、各地域本部の環境関連部門を集めた「世界6極環境会議」を毎年2回開催。ここでの情報共有を経て、各地域本部の環境関連部門はそれぞれ具体的な行動計画を策定し、施策を展開しています。

Hondaの環境取り組みの進捗や全世界にまたがるテーマについては、各地域本部から経営企画部へ集約され、「世界環境安全戦略会議」で報告されます。それらを次期中期経営計画や方針に反映し、各地域本部や環境関連部門でPDCAを回すことで、継続的に環境マネジメントの強化を図っています。

環境マネジメントシステム

各事業所における環境取り組みの
継続的なレベルアップを推進

Hondaは、2015年3月現在、グローバルの既存の完成車工場と完成機工場において、環境マネジメントシステムの国際規格ISO14001の認証を取得しています。また、2013年3月に竣工した日本の寄居完成車工場をはじめ、複数の新工場においても取得活動を進めるとともに、欧州閣僚理事会および欧州委員会の規則であるEC 761/2001に則り、欧州にあるすべての事業所でEU環境管理監査制度(EMAS:Eco-Management Audit Scheme)を取得。そのため、環境マネジメントシステムのカバー率は100%です。

環境関連法令の遵守状況

国・地域の規制値よりも厳しい自主基準値を設け、
環境関連法令を遵守

「Honda環境宣言」のもと、事業所およびそれぞれの部門において環境マネジメントシステムを導入し、継続的な環境改善活動を推進するとともに、各環境側面に関して国や地域の規制値よりも厳しい自主基準値を設け、その遵守に努めています。

なお、過去4年間、環境関連の重大な法令違反や罰金・制裁金の支払いはありません。

環境側面の重要課題

環境課題の収集・分析・評価

4つのプロセスで重要課題を特定

Hondaでは、さまざまな環境課題を「Hondaのビジネスにおける重要度」と「ステークホルダーにとっての重要度」の2つの指標に基づいて「環境マテリアリティマトリクス」に整理し、自社にとって重要な環境課題を明確にしています。また、定期的に環境課題のレビューを実施しており、直近では2012年に見直しを行いました。

環境マテリアリティマトリクスの作成プロセス

1. 課題の収集

環境課題は、事業活動に大きな影響を与えるリスクとなる一方で、それを想定し適切に対応することで、事業創出や拡大の機会にもなります。Hondaは、現在および将来のリスク／事業機会を把握するため、ビジネスにおける重要度とステークホルダーにとっての重要度の双方から環境課題に関する情報を収集しています。

情報の収集は、6つの地域本部と二輪・四輪・汎用の各事業本部の機能を活用して行っており、機能本部（生産系や管理系など）が収集した情報も加え、全世界の情報を蓄積しています。

2. 課題の分析

収集した環境課題は「内部関連部門（役員および各地域や事業の環境関連部門）との議論」と「ステークホルダーと

のコミュニケーション]を通じて、企業理念との整合性や「Honda環境・安全ビジョン」との関連性を分析し、重要度の高い環境課題を選択しています。

2014年度は、課題分析にあたり、お客様、お取引先、投資家、政府関係者、NGO団体、科学者など、各地域のステークホルダーへインタビューを実施しました。

3. 課題の評価

選択した課題は、「直接性・緊急度・インパクト・顕在化の時期」「経済的なインパクト（事業に対する財務的な影響）」「対他競争力への影響」「課題が事業機会になる可能性とその内容」「Honda環境・安全ビジョン実現に向けた重要度」「社会的関心度」などの評価基準に基づき、包括的に評価。とくに「社会的関心度」については、外部格付け指標や、「国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）」に向けた気候サミット、WBCSD（持続可能な開発のための世界経済人会議）での討議内容なども踏まえて評価しています。

4. 優先順位の決定

課題評価を踏まえ、「環境マテリアリティマトリクス」を作成し、Hondaとステークホルダーの双方が重要と判断した課題を「重要な環境課題」として特定しています。併せて、重要課題への対応に向けた優先順位を決定するとともに、具体的な目標や指標を策定しています。

TOPICS | 気候変動問題への産業界のリーダーシップを求めるCDPのイニシアチブに賛同

近年、気候変動問題に対する産業界のより積極的なリーダーシップを求める動きが世界的に高まっています。

こうしたなか、企業の気候変動問題への対応とその長期的な影響について調査・公表しているCDPでは、2014年9月、6つのイニシアチブを発表。Hondaは自動車業界では

トップとなる3つのイニシアチブ（「温度上昇を2℃以内に抑えるための科学的根拠に基づいたGHG排出削減目標の設定」「気候変動政策との責任ある協働」「メインストリームの財務報告書に気候変動情報を開示する」）に賛同しています。

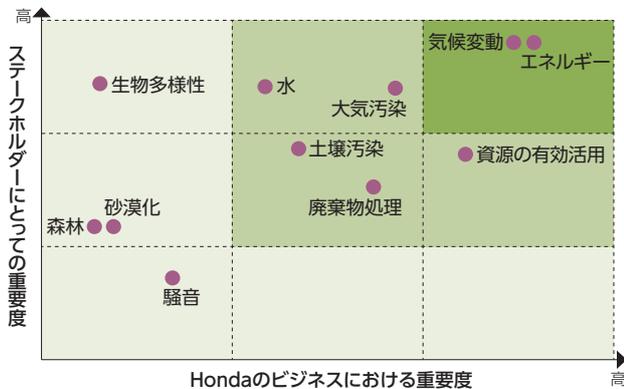
環境側面の重要課題

Hondaの重要課題

「気候変動問題」「エネルギー問題」「資源の有効活用」を重要課題に据えて

Hondaは、「気候変動問題」「エネルギー問題」「資源の有効活用」に自らの技術と事業活動で取り組み、将来的に「環境負荷ゼロ社会」の実現をめざしています。

環境側面の重要課題



気候変動問題

Hondaは、事業戦略と環境戦略を連携させた取り組みを通じて、「気候変動問題」への対応を進めています。環境負荷ゼロの未来像を描き、2050年をめぐりにCO₂の企業総排出量を半減することをめざして活動していきます。また、段階的な目標として、2020年に全世界における二輪車、四輪車、汎用製品の使用時のCO₂排出量原単位を30%低減(2000年比)する「2020年製品CO₂排出量原単位低減目標」を掲げています。こうした目標の達成に向けて、再生可能エネルギーによるゼロ化技術の開発と、既存技術の進化によるCO₂排出低減を着実に進めていきます。

製品からのCO₂低減を推進するうえで、Hondaは、世界

各国における四輪車への燃費規制による評判リスクと罰金を認識しています。例えば、米国では、2017MY(モデルイヤー)~2025MYまでの温暖化ガス規制で、2016年のフリート平均排出量を250g/mile(35.5mpg)から年率約4%の削減にあたる163g/mile(54.5mpg)まで厳しくする燃費強化法が決定。欧州では、2021年に95g/km以下にすることが決定しているほか、日本では、2015年に平均燃費20.3km/lにする基準強化、さらに2020年にはCAFE規制の強化が決定しています。Honda全体の売上の約4分の3は四輪事業であり、全体の販売台数のうち、四輪車が8割を超えるため、ビジネスへの潜在的影響は極めて大きいと考えています。そのため、Hondaはリスク緩和の取り組みとして、販売・生産・開発が一体となったマネジメント体制「SED」を構築し、商品開発を進めています。

また、(株)本田技術研究所、四輪事業本部、認証法規部などが連携して世界各国の燃費規制動向を調査し、「法規情報」として発信。新しい法規の内容・解釈の共有や対応の検討を行う会議を定期的に開催しています。併せて、政策立案者と協働して、つねに燃費規制の先を見据えた技術開発体制の構築に取り組んでいます。

近年、ステークホルダーがモビリティ製品を選ぶ際、燃費やCO₂排出量などの環境性能を重視する傾向が強まっています。Hondaでは、消費者の価値観や市場のニーズを、最も重点を置くべき事項の一つと位置付けており、「EARTH DREAMS TECHNOLOGY※」の適用製品を積極的に拡大・提供しています。こうした取り組みは、お客様のニーズと合致し、追加収益を生み出しています。

※ 優れた環境性能をもとにHondaならではの運転する楽しさを追求し、走りと燃費を高次元で両立させる革新技術群の総称

■ エネルギー問題

地球温暖化や資源枯渇などの問題から、化石燃料に大きく依存している現代社会はエネルギーリスクに直面していると考えています。エネルギー問題は、自動車業界へのビジネスインパクトが非常に大きく、化石燃料の多様化や再生可能エネルギーの活用など、エネルギーの多様化を進められない限り、ビジネスを存続することが難しくなると懸念しています。

「エネルギー問題」への対応として、Hondaは、化石燃料への高依存などによるエネルギーリスクの将来的なゼロ化をめざし、製品および事業活動のエネルギー多様化を推進しています。段階的な目標として、2020年には、ホームエネルギーを多様化し、モビリティと暮らしでCO₂排出量をゼロにする技術の確立を掲げており、その実現に向けてHondaスマートホームシステム(HSHS)の開発を進めています。また、電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)の開発や、他

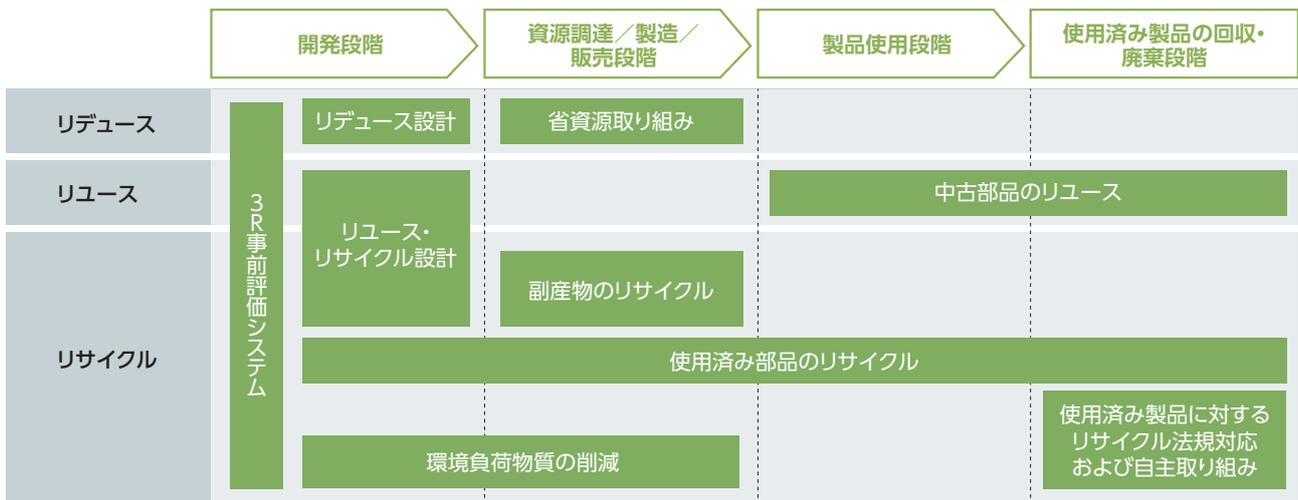
社との共同による水素ステーションなどの整備を進めることで、事業機会の拡大を図っています。さらに、メガソーラー発電や風力発電の積極導入などによって、事業活動においてもエネルギーの多様化に取り組んでおり、究極的にはエネルギーリスクのゼロ化をめざしています。

■ 資源の有効活用

レアメタルなどの資源の枯渇や入手困難化は、製品の生産に必要な部品や材料の調達など事業を継続するうえでの大きなリスクとなる可能性があります。

そのためHondaは、「資源の有効活用」を重要課題の一つに位置付け、3R(リデュース・リユース・リサイクル)活動を積極的に推進。資源調達段階から使用済み製品の回収・廃棄段階に至るまでに発生する、資源と廃棄におけるリスクゼロ化をめざし、社内外のステークホルダーと協力・連携しながら取り組みを進めています。

資源と廃棄におけるリスクゼロ化の取り組み



製品に関する取り組み

気候変動問題・エネルギー問題への対応

独自の環境性能基準を設定し、製品使用時のCO₂排出量を低減

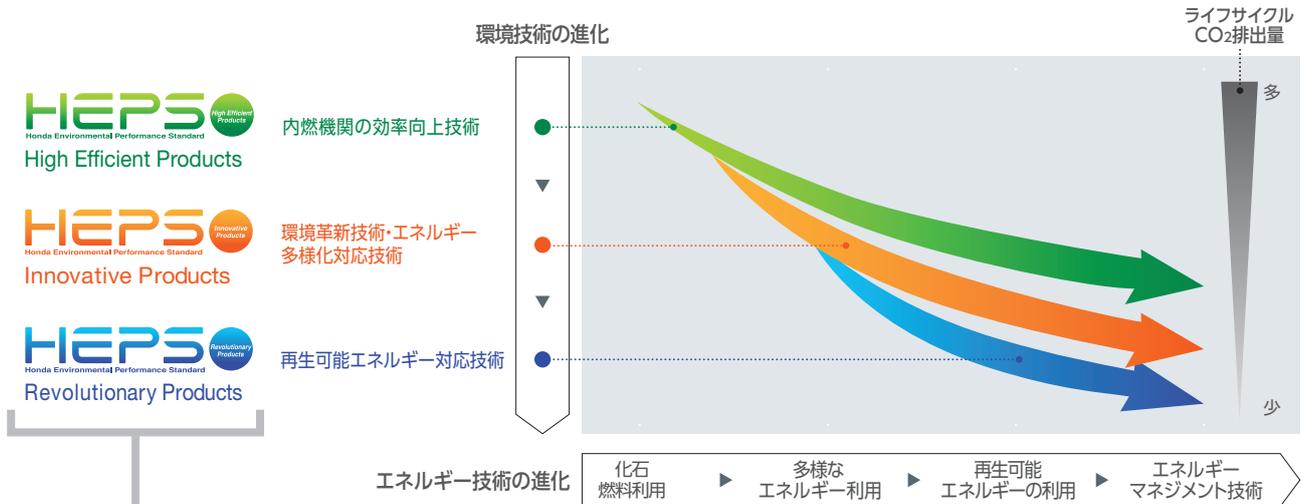
Hondaの製品ライフサイクル全体のCO₂排出量は、「製品使用時」が全体の約8割を占めています。

そこでHondaでは、グローバルに生産・販売を拡大しながら、「CO₂排出ゼロ化」を実現するため、2020年までに二輪車・四輪車・汎用製品のCO₂排出量原単位を2000年比で30%低減することを目標とし、3つの取り組みを進めています。具体的には、「①内燃機関の効率向上によるCO₂排出量の低減」「②環境革新技術の投入やエネルギーの多様化

対応によるCO₂排出量の低減」「③再生可能エネルギーへの対応やトータルエネルギーマネジメントによるCO₂排出ゼロ化」を段階的に推進することで着実にCO₂排出低減を図り、最終的にゼロ化を達成するというシナリオを描いています。

また、自社製品が、これら3つの取り組みのいずれに対応する製品であることを明確にする独自の基準「Honda環境性能基準(HEPS: Honda Environmental Performance Standard)」を2011年に設定。すべての自社製品を各基準のいずれかに適合させていくことで、CO₂排出ゼロに向けたシナリオの達成をめざしています。

気候変動問題、エネルギー問題への製品の対応シナリオ



●High Efficient Products

内燃機関の効率を向上させることでCO₂排出を低減した製品。エンジンの燃焼効率向上技術や駆動系の効率向上技術、エンジン内各部の摩擦を低減させる低フリクション技術などを採用した製品がこれに該当し、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を適合基準として定めています。

●Innovative Products

環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応により、CO₂排出を低減した製品。Honda独自の二輪車アイドルリングストップシステム技術、四輪車のハイブリッド技術、直噴エンジン技術、汎用製

品のFI(燃料噴射装置)などの環境革新技術を搭載した製品や、二輪車・四輪車のエタノール燃料対応製品、汎用製品のガス燃料対応製品などのエネルギー多様化対応を実現した製品がこれに該当します。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を適合基準として定めています。

●Revolutionary Products

再生可能エネルギーへの対応やトータルエネルギーマネジメントへの貢献により、CO₂排出ゼロ化をめざしている製品。電動化対応技術や再生可能エネルギーの使用技術を採用した製品がこれに該当します。

HEPS適合製品が275モデルに拡大

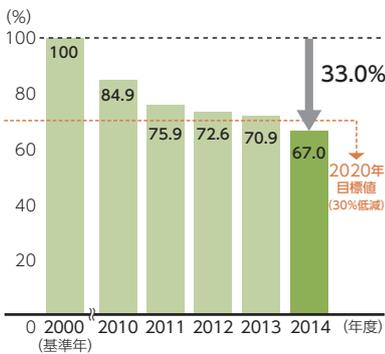
2014年度に発売した製品の認定を行った結果、二輪車20モデル、四輪車7モデル、汎用製品3モデル、合計30モデルを新たにHEPS適合製品として認定。累計では二輪車123モデル、四輪車105モデル、汎用製品47モデル、合計

275モデルがHEPS適合製品となりました。

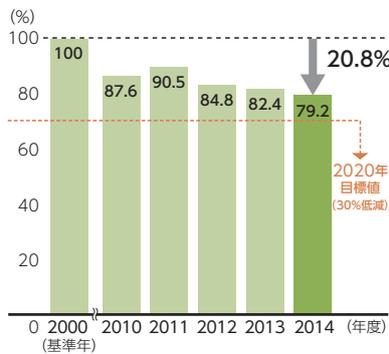
なお、集計対象範囲は、日本、北米、欧州、南米、アジア・大洋州、中国の各地域の国々とし、四輪車・二輪車・汎用製品のそれぞれにおいてHondaの全世界の販売台数のおよそ90%以上を網羅しています。

2020年製品CO₂排出量原単位低減目標に対する現在の達成状況

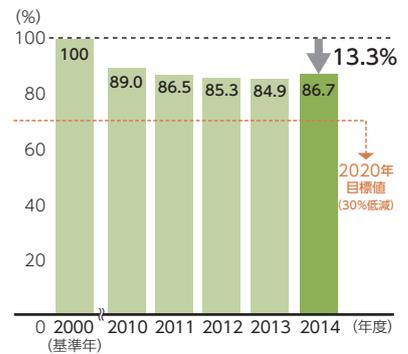
二輪車 (g/km当たり)



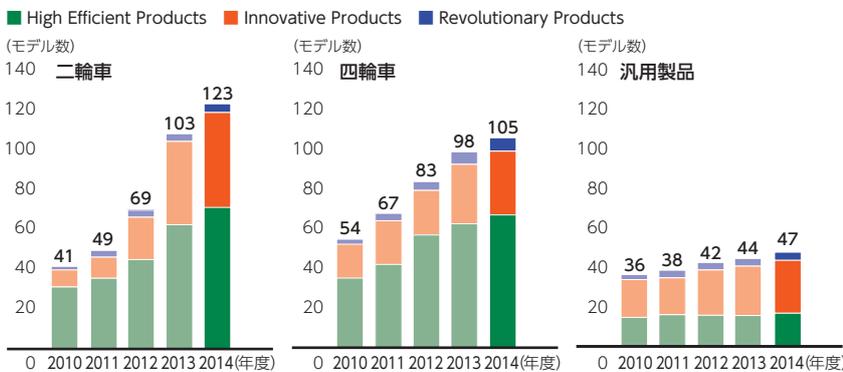
四輪車 (g/km当たり)



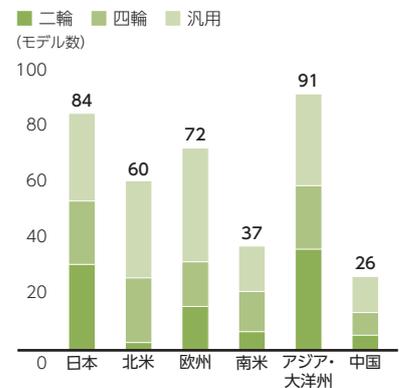
汎用製品 (kg/1時間当たり)



HEPS適合モデル数の推移(グローバル)



地域別HEPS適合モデル数(2014年度)



※ 2010年度のモデル数は、2011年度に設定された基準をもとに算出したものです。

TOPICS | 3モーターハイブリッドシステムを搭載した「レジェンド」を発売

Hondaは、3モーターハイブリッドシステム「SPORT HYBRID SH-AWD」を搭載した「レジェンド」を2015年2月に日本で発売しました。

5代目となった「レジェンド」は、車体前部・後部に配置した計3つのモーターとエンジンによって、ドライバーの要求や走行状況に応じて、最適な駆動方式と最もエネルギー効率の良い走行モードを自動的に選択。車体後部のモーター

は、後輪の駆動力に加え減速力も左右それぞれで自在に制御し、高い操縦安定性と上質な乗り心地、16.8km/l (JC08モード)という優れた燃費性能を達成しています。



レジェンド

製品に関する取り組み

資源の有効活用

製品ライフサイクル全体で3Rを推進

Hondaは、「資源と廃棄におけるリスクゼロ化」をめざし、製品の開発から廃棄に至るライフサイクル全体を見据えて、3Rを推進しています。

開発段階での取り組み

3R事前評価システム

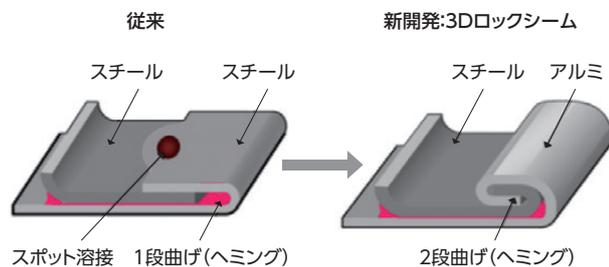
Hondaでは、二輪車は1992年から、四輪車は2001年から、新規開発する機種ごとに「3R事前評価システム」に基づいて3R性を評価し、その向上に努めています。

リデュース設計

製品のボディ骨格、エンジン、ボルトなどすべての部品について、構造や材料を工夫することで、小型化、軽量化を図っています。例えば、2015年2月に発売した「レジェンド」では、Hondaが開発したスチールとアルミの結合技術(3Dロックシーム)で、全ドア外板をアルミ化。従来モデルに対し、ドアのみで1台当たり約11kgの軽量化を達成しました。

二輪車では、2014年に発売した「VFR800F」と

「レジェンド」に採用した3Dロックシーム



スチールとアルミを結合する技術を新たに開発。従来スチール製だったドア外板部分にアルミを採用し、軽量化を実現

「VFR800X」に、レアアース(ネオジウム、ディスプロジウム)を使用せず、従来と同等の性能を発揮する発電機を採用。通常、レアアースを使用しない場合、発電機の大型化が必要となりますが、新たな技術を取り入れることで小型化を実現しました。

リユース・リサイクル設計

リサイクル性やメンテナンス性に配慮した構造設計、リサイクルしやすい材料や再生樹脂の使用、樹脂・ゴム部品の材質表示などに取り組んでいます。四輪車では、「レジェンド」のアンダーコート、インナーウェザーstripp、インパネ表皮など、多岐にわたる内外装部品にリサイクルしやすい材料を使用するとともに、エアコンダクトには再生材を使用。さらに、リサイクルを考慮し、樹脂・ゴム材料には可能な限り材料表示を行っています。

こうした取り組みの結果、2014年度に発売したすべての新型車、モデルチェンジ車におけるリサイクル可能率^{※1}は、四輪車90%以上、二輪車95%以上となっており、汎用製品も使用部材のリカバリー可能率^{※2}95%以上を継続しています。

※1 一般社団法人日本自動車工業会(自工会)「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン」による指標。

※2 リサイクル可能率に熱エネルギー回収分を含んだ値。ISO22628自動車の「リサイクル可能率」などの算出方法に準じる。

主な部品のリサイクル可能率

	リサイクル率	主な製品と部品
二輪車	95%以上	NC750S ●リヤフェンダー ●FIユニットボックス
四輪車	90%以上	レジェンド ●エアコンダクト
汎用製品	95%以上 (リカバリー可能率)	EU55is ●フロントカバー ●メンテナンスカバー ●エアクリーナー

化学物質の削減

環境に悪影響を及ぼすとされる重金属4物質（鉛、水銀、六価クロム、カドミウム）の削減を進めています。四輪車では、2014年度に発売したすべての新型車、モデルチェンジ車で、自工会目標の適用除外となっているコンビネーションメーターにおいても水銀を使用しないものを採用。自主的に水銀廃止に取り組んでいます。

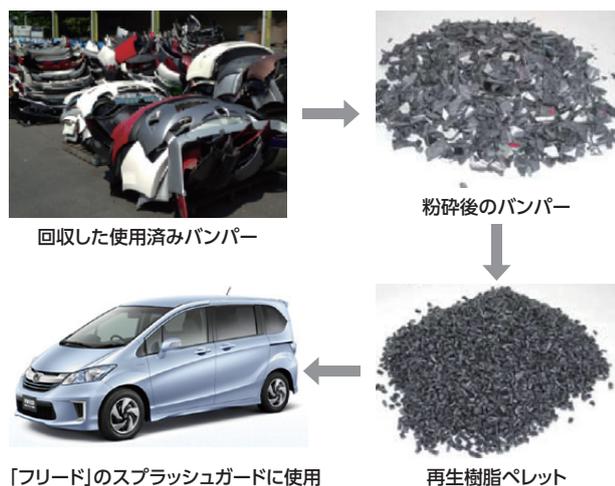
■ 使用段階での取り組み

使用済み部品のリサイクル

修理・交換などで発生する使用済み部品を全国の販売店などから回収し、リサイクルしています。2014年度は、使用済みオイルフィルター約20万個、使用済みバンパー約18万本を回収・リサイクルしました。回収したバンパーは再生し、「フリード」のスプラッシュガードなどに使用しています。

また、使用済みトルクコンバーターの回収・再生(リマン)を含め、今後も使用済み部品のリサイクルを継続していきます。

使用済みバンパーリサイクルの流れ



■ 廃棄段階での取り組み

四輪車の取り組み

自動車メーカーは、「使用済自動車の再資源化等に関する法律(自動車リサイクル法)」に則り、大気放出するとオゾン層破壊や地球温暖化に影響し、エアコンの冷媒として使われる「フロン類」、爆発性がある処理が難しい「エアバッグ類」、使用済み自動車から有用資源を回収した後に残る「シュレッダーダスト(ASR)」の3品目を引き取り、処理する責任があります。

2014年度、Honda車における引き取り台数は、フロン類は約46万台(前年度比+4%)、エアバッグ類は約41万台(同+10%)、ASRは約51万台(同+3%)でした。また、再資源化率は、ガス発生器は94%、ASRは96.8%であり、いずれも主務省令で定められた再資源化率を達成しています。なお、再資源化などに要した費用の総額は48.9億円で、払い渡しを受けた再資源化等預託金の総額は56.3億円でした。

二輪車の取り組み

Hondaは、国内二輪車メーカーおよび参加二輪車輸入事業者と協力し、「二輪車リサイクル自主取り組み」を2004年10月から実施しています。これは、二輪車業界各社が関係販売会社などの協力のもと世界に先駆けて開始した使用済み二輪車処理のセーフティネットで、廃棄される二輪車を販売会社や指定引き取り窓口で無料で引き取り、リサイクル施設で適正にリサイクル処理するものです。

指定引き取り窓口で引き取られた廃棄二輪車のうちHonda製品は、2014年度3,880台で、全引き取り台数に占める割合は59.5%でした。また、Honda製品のリサイクル率※は、重量ベースで97.1%(前年度比+0.6%)となり、「2015年度までにリサイクル率95%」という目標を前倒しで達成しています。

※ 再資源化施設における処理実績から算出。

企業活動に関する取り組み

気候変動問題・エネルギー問題への対応

さまざまな省エネ施策をグローバルに展開

Hondaは、「CO₂排出ゼロ化」「エネルギーリスクゼロ化」をめざし、グローバルに生産・販売を拡大する一方で、エネルギー使用量とCO₂排出量の低減に注力しています。「企業活動に関する中期環境取り組み計画」では、「生産1台当たりCO₂排出量原単位^{※1}を2016年度までに2008年度比10%低減する」ことを目標として掲げており、将来的には「製品生産にともなうエネルギー使用量の上昇率」より「エネルギー消費の削減率」が上回るまで低減させることをめざしています。

この目標の実現に向けて、工場の新設やリニューアルにあたっては、車1台当たりの生産エネルギーを従来工場比^{※2}で30%低減した寄居完成車工場など、最新工場の省エネ技術やノウハウを積極的に導入。エネルギー使用量やCO₂排出量の低減につなげています。また、グローバルに展開する各事業所の省エネ取り組みを支援するために、事業所間、地域間の情報共有を促進する仕組みを構築するとともに、日本からの技術サポートにも力を入れています。

さらに、再生可能エネルギーの導入も積極的に進めており、2014年度は、南米に27MWの風力発電設備を、中国全土に30MWのソーラー発電システムを設置しました。なお、日本においては、省エネ設備の導入などにより、2014年度は約2億円のコストを削減することができました(2013年度は約1億円の削減)。

※1 二輪車・四輪車・汎用製品それぞれのCO₂原単位を生産台数で加重平均した原単位

※2 埼玉製作所狭山完成車工場との比較

資源の有効活用

水資源の使用量や廃棄物の削減に注力

Hondaは、「資源と廃棄におけるリスクゼロ化」にも注力しており、水資源の使用量や廃棄物の削減に取り組んでいます。例えば、各事業所では、水使用量の最少化に向けて、リサイクル水の活用や節水など地域の事情を踏まえた取り組みを推進。グローバルで随時、水のフル循環システムの導入も進めています。

また、廃棄物削減については、歩留まり向上による副産物の削減など、資源リデュースを含めた3Rのさらなる進化に取り組んでいます。日本においては、資源ごみを有価物として売却して得た有価物売却益が、2013年度の約38億円から2014年度は約39億円へと増加し、追加収益を生み出しています。

生物多様性の保全

「Honda生物多様性ガイドライン」に沿って、継続的に取り組みを推進

Hondaは、自社の企業活動が生物多様性に影響を及ぼす可能性があることを認識し、早くからその保全につながる活動に力を入れてきました。1960年代から工場での植林活動や工業用水の循環利用を行い、1976年には「ふるさとの森」づくり活動を開始しました。

また、2011年には「Honda生物多様性ガイドライン」を制定。「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く」ことを基本的な考え方として定めています。

Hondaは、生み出す製品と企業活動による環境負荷を最小化することが生物多様性の保全に対する最大の貢献だと考え、同ガイドラインにおいて、「環境技術の追求」「企業活動での取り組み」「地域共生の取り組み」などの重点取り組み領域を定め、積極的に推進しています。

TOPICS 四輪車生産に必要な年間電力量を風力発電で創出

Hondaは1976年にブラジルで生産活動を始めて以来、生産活動における環境負荷の低減に取り組んできました。2013年3月にはブラジル自動車業界で初めてとなる風力発電事業を進めるべく、電力事業会社ホンダエナジー・ド・ブラジル・リミターダを設立。同社はブラジル南部のリオ・グランジ・ド・スル州に風力タービン9基を備えた発電施設を建設し、2014年11月から稼働を開始しています。

この風力発電施設による年間発電量は、ブラジルにおけるHondaの四輪車生産(年間生産台数約14万台)で消費する年間電力とほぼ同等の約9万5,000MWhで、そのCO₂低減効果は年間2,200トン以上に上ります。今後もHondaは再生可能エネルギーの活用を通じて、生産活動での省エネ・CO₂低減を積極的に進めていきます。



9基の風力タービンを備えたホンダエナジー・ド・ブラジル・リミターダ

TOPICS 販売店の環境負荷低減をめざし、「グリーン・ディーラー・プログラム」を推進

米国の販売会社アメリカンホンダモーターカンパニー・インコーポレーテッドでは、2012年から「グリーン・ディーラー・プログラム」を推進しています。このプログラムは、太陽光発電システムの設置やLED照明の採用、廃棄物削減、再利用水による洗車などによって環境負荷低減を達成した販売店を「グリーン・ディーラー」として認定するもので、2014年4月現在、活動に参加するディー



ロッシ・ホンダの屋上緑化

ラー293店のうち67店が認定を受けています。

67店の内訳は、エネルギー削減率が10%以上の「シルバー店」が41店、30%以上の「ゴールド店」が17店、50%以上の「プラチナ店」が9店となっており、これらの合計CO₂低減量は年間約7,500トンに上っています。



認定 ディーラー 67店	シルバー店	ゴールド店	プラチナ店
	41店	17店	9店

中期環境取り組み計画

2014年度～2016年度 「製品に関する中期環境取り組み計画」

2020年に向けた取り組みの方向性		製品に関する中期環境取り組み計画(2014年度～2016年度)
気候変動・エネルギー	製品ライフサイクル観点 CO ₂ 総量の早期安定化と将来の低減を見据えた、グローバルCO ₂ 排出量原単位低減目標の達成	業界トップクラス燃費性能の実現と、普及拡大の加速 二輪：通勤用を中心にPGM-FIや低フリクションエンジンの拡大など 四輪：・前中期からスタートした「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」を継続展開 ・ダウンサイジング直噴過給システムにより、クラストップレベルの出力と環境性能を両立した2.0ℓ、1.5ℓ、1.0ℓの各エンジンを、グローバルに順次適用を進める 汎用：小型エンジンの普及加速および多種燃料対応 次世代に向けた電動化技術の確立と拡大展開 二輪：先進国(日本:リース)と新興国(中国)で地域ニーズに合った電動二輪車を発売 四輪：・i-MMD、i-DCDハイブリッドシステム搭載のモデルの拡大 ・モーター内蔵7速DCTをフロントに、左右独立型モーターをリヤに装備した、「SPORT HYBRID SH-AWD(3モーターハイブリッドシステム)」をAcuraモデルへ投入 ・燃料電池自動車の普及に向けて、量産型FCVを2015年、日本と米国、その後、欧州で発売 汎用：家庭用自動運転芝刈機「Miimo(ミーモ)」の進化と電動商品の拡大
	モビリティと暮らしでのCO ₂ 排出ゼロ化に向けた商品の投入	・2020年、モビリティと暮らしでのCO ₂ 排出ゼロを具現化するための技術の確立と実用化への検証を、実証実験ハウスを活用して、異業種との協業も含めて実施する(日本) ・各自治体と連携し、環境への負荷を最小限にしたうえで、移動する喜びを拡大する次世代のモビリティや、各自治体に適した街づくりの提案をめざして、超小型EV「MC-β」を使った実証実験に取り組む(日本)
資源の有効活用	3Rのさらなる進化	・3R事前評価システム ・3R設計・化学物質の削減 ・使用済み部品のリサイクル ・各国での使用済み製品に対するリサイクル法規への着実な対応 日本:四輪車ASRリサイクル率を70%以上で維持。二輪車リサイクル率を2015年までに95%以上に向上
環境負荷物質	製品排出ガスのクリーン化	各国排ガス法規制強化に対する、排出ガスクリーン化の着実な進捗
	製品含有化学物質管理の強化	・製品含有化学物質の管理推進と、高懸念物質の代替推進 ・各国における化学物質法規遵守のための製品含有化学物質グローバル管理システムの運用

2014年度の実績

2020年に向けた取り組みの方向性		2014年度の成果
気候変動・エネルギー	製品ライフサイクル観点 CO ₂ 総量の早期安定化と将来の低減を見据えた、グローバルCO ₂ 排出量原単位低減目標の達成	業界トップクラス燃費性能の実現と、普及拡大の加速 二輪：通勤用モデルを中心にPGM-FI、低フリクション技術を採用した環境性能の高いグローバルエンジン「eSP」を拡大展開 ・アジア市場では、燃費性能の良い通勤用「BeAT eSP」、[BeAT POP]、[Vario 125 eSP]を投入 ・日本市場には、水冷・OHC・単気筒・50ccの「eSP」を搭載した「タクト/タクト・ベアシック」を投入。80km/l ^{※1} という、50ccスクータークラスで最も優れた燃費 ^{※2} を実現、さらにアイドリングストップシステムを採用 ^{※3} し、燃料消費を抑制 四輪：・前中期からスタートした「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」を搭載したガソリン車、ディーゼルエンジン車のグローバル展開(インド:[MOBILIO]、米国:[Acura TLX]、中国:[CR-V]など) 汎用：日本市場における小型エンジン搭載モデルの新規上市 ・電動除雪機(ユキオスエ) ・高効率ポンプ(WL20X/30X) ・1kW発電機(EP1000) ・FI(燃料噴射装置)搭載インバーター発電機(EU55is) 次世代に向けた電動化技術の確立と拡大展開 二輪：中国市場向け電動自転車「酷士(Kushi)」の販売継続 四輪：・i-DCDを搭載したモデル「グレイス」「ジェイド」の日本市場への投入 ・モーター内蔵7速DCTをフロントに、左右独立型モーターをリヤに装備した、「SPORT HYBRID SH-AWD(3モーターハイブリッド)」のAcuraモデルへの投入 ・新型燃料電池自動車のコンセプトカー「Honda FCV」の世界初披露(本コンセプトカーをベースにした新型FCVを2015年度中に日本で発売予定) 汎用：芝生の仕上がり性やお客様の使い勝手を向上させた家庭用自動運転芝刈機「Miimo(ミーモ)」の欧州市場への投入
	モビリティと暮らしでのCO ₂ 排出ゼロ化に向けた商品の投入	・ITやパーソナルモビリティなどの技術と、家庭、モビリティ、地域のエネルギー需給を総合的にコントロールするエネルギーマネジメント技術を取り入れた、先進の暮らしの検証(日本:積水ハウス(株)、(株)東芝と共同で、さいたま市に実証実験ハウスを建設、米国:UC-Davis校と共同で実証実験ハウスを建設) ・各地域の街づくりや、移動に関する課題を踏まえた、超小型EV「MC-β」の使い方やニーズの探索(熊本県、さいたま市、宮古島市と連携して実証実験を実施)
資源の有効活用	3Rのさらなる進化	・3R事前評価システムの継続活用 ・3R設計、化学物質削減、使用済み部品のリサイクルの継続推進 ・各国での使用済み製品に対するリサイクル法規への着実な対応 日本:四輪車ASRリサイクル率96.8%、二輪車リサイクル率2015年97.1%
環境負荷物質	製品排出ガスのクリーン化	各国排ガス法規制強化に対応した排出ガスクリーン化の推進
	製品含有化学物質管理の強化	・製品含有化学物質の管理と高懸念物質の代替の継続 ・各国における化学物質法規遵守とリスク低減に向けた、製品含有化学物質グローバル管理システムの継続運用

※1 30km/h定地走行テスト値・国土交通省届出値

※2 Honda調べ。2015年1月現在

※3 「タクト」のみ。「タクト・ベアシック」には非搭載

2014年度～2016年度 「企業活動に関する中期環境取り組み計画」

2020年に向けた取り組みの方向性		企業活動に関する中期環境取り組み計画(2014年度～2016年度)
気候変動・エネルギー	製品ライフサイクル観点全体での取り組み強化	企業活動(グローバル) 生産1台当たりCO ₂ 排出量原単位 ^{*1} : 2016年度までに10%低減(2008年度比)
		購買領域: グリーン購買ガイドラインに基づき、各地域ごとにサプライチェーンでの温室効果ガス排出量の把握と低減の推進
		生産領域: ・寄居完成車工場(日本:2013年生産開始)における先進環境対応技術のグローバル展開に向けた推進 ・エネルギー使用量のベンチマークを設定し、エネルギー効率の高位平準化
		生産領域: 再生可能エネルギー設備の導入と拡大 ・南米:風力発電システム ・中国:メガソーラー発電システム ・日本:さくら新テストコースにメガソーラー発電システム
		輸送領域: ・モーダルシフト、トラック燃費向上などの推進による、各地域での輸送効率向上 ・外装ケースレス仕様のグローバル導入展開
販売・オフィス・研究開発領域: 環境マネー施策と設備運用改善による、省エネルギー活動の推進		
資源循環・水資源	3Rのさらなる進化	生産領域: ・歩留まり向上による副産物の低減など、資源リデュース取り組みの強化 ・サプライヤーと連動した金属二次材の活用推進強化 ・廃棄物直接埋立ゼロ化(日本、欧州)の継続
	水使用量の最小化	生産領域: 生産工程でのリサイクル水活用や、節水活動などによる、各地域事情に応じた使用量低減
環境負荷物質	生産工程でのVOC ^{*2} 排出低減	生産領域: ・塗装工程におけるVOC排出量の低減技術進化と、海外や二輪塗装工程への水平展開 ・寄居完成車工場(日本)にて導入した「Honda Smart Ecological Paint」の新工場における水平展開
生物多様性	Honda生物多様性ガイドラインに基づく、地域に根ざした保全取り組み	企業活動としての取り組み: ・生態系の破壊につながる、有害物質、水利用についての対応 ・サプライチェーンも含めた関係者への啓蒙 地域社会との連携: HondaWoods ^{*3} の推進
環境マネジメント	グローバル/各地域環境推進体制の充実と、環境情報開示の強化	各地域自主自立の環境推進体制強化と、グローバル連携の強化 環境、社会、法令遵守の各領域をまとめたサステナビリティレポートの推進

2014年度の実績

2020年に向けた取り組みの方向性		2014年度の成果	課題
気候変動・エネルギー	製品ライフサイクル観点全体での取り組み強化	企業活動(グローバル) 生産1台当たりCO ₂ 排出量原単位:2014年度に9%低減(2008年度比)	・グローバルでの生産台数減少による、体質の悪化
		購買領域: グローバル各地域での温室効果ガス排出量の把握定着	
		生産領域: ・寄居工場(2013年生産開始)における先進環境対応技術のグローバル水平展開 ・エネルギー使用量のベンチマーク設定で、エネルギー効率の高位平準化	・新工場へのさらなる水平展開 ・見える化による、さらなるムダの洗い出し
		生産領域: 再生可能エネルギー設備の導入 ・南米:27MW風力発電システム ・中国:30MWメガソーラー発電システム	・再生可能エネルギーの導入促進 ・施策と投資コストの確認
		輸送領域: モーダルシフト、トラック燃費向上などの推進による、各地域での輸送効率向上	・地域ごとの輸送形態に合わせた、施策の検討および展開
販売・オフィス・研究開発領域: ・環境マネー施策の実施 ・設備運用の改善	・省エネルギー活動の継続		
資源循環・水資源	3Rのさらなる進化	生産領域: ・サプライヤーと連動した金属二次材の活用推進強化 ・廃棄物直接埋立ゼロ化(日本、欧州)の継続	・歩留まり向上による副産物の低減など、資源リデュース取り組みの強化
	水使用量の最小化	生産領域: 生産工程でのリサイクル水活用や節水活動などによる、各地域事情に応じた使用量低減 ・インド:雨水貯留設備	・水不足リスクが見込まれる地域の洗い出し
環境負荷物質	生産工程でのVOC ^{*2} 排出低減	生産領域: 寄居新工場にて導入した「Honda Smart Ecological Paint」の新工場への水平展開	・塗装工程におけるVOC排出量の低減技術進化と、海外や二輪塗装工程への水平展開 ・規制がない地域への水平展開
生物多様性	Honda生物多様性ガイドラインに基づく、地域に根ざした保全取り組み	企業活動としての取り組み: ・生態系の破壊につながる、有害物質、水利用についての対応 ・サプライチェーンも含めた関係者への啓蒙	地域社会との連携: ・国内各事業所における生物多様性生態系調査 ・事業所別指針・実施要領の策定、ノウハウの蓄積
環境マネジメント	グローバル/各地域環境推進体制の充実と、環境情報開示の強化	・各地域自主自立の環境推進体制強化と、グローバル連携の強化 ・地域担当者会議の開催 ・Honda環境年次レポートのグローバルレポートの発行 ・各地域における環境レポートの発行	・地域との情報共有の充実 ・サステナビリティレポートへの進化による、情報開示の充実

※1 生産1台当たりCO₂排出量原単位:二輪車・四輪車・汎用製品それぞれの低減率をCO₂排出量で加重平均した原単位
 ※2 VOC(揮発性有機化合物):主に塗料やシンナー中に含まれる有機溶剤に由来する光化学オキシダントの原因となる化学物質
 ※3 HondaWoods: Hondaの国内各事業所内にある森を、「地域社会と共存共栄し、持続可能で変化に強い森」とするために、2014年に始まった新たな森づくりの取り組み

環境パフォーマンスデータ

2014年度 Hondaの温室効果ガス排出量

Hondaは、モビリティに携わる会社として責任を持って温室効果ガス排出量を算定、開示することが、全世界での温室効果ガス低減に向けた取り組みを積極的に推進していくために必要なことだと考えています。

その足がかりとして、2012年8月、Hondaは世界で最も広く利用されている温室効果ガス算定基準である「GHGプロトコル※1」に従って、自社の企業活動による排出（スコープ1、2）ばかりでなく、原材料の採掘、輸送からお客様の製品使用、廃棄による排出など（スコープ3）を含んだ、Hondaに関わるバリュー・チェーン全体での2011年度温室効果ガス排出量を算定し、業界では世界で初めて開示しました。

以後、Hondaは継続して算定と開示を行っていますが、スコープ3（その他の間接排出）の算定では、推計割合の大きいカテゴリについて対象範囲（バウンダリー）を拡大してデータ収集の推計精度を向上させたり、算出方法の精度を向上させるなど、バリュー・チェーン全体での温室効果ガス排出量を、より正しく把握できるよう進化を続けています。

2014年度の算定結果は、Hondaの企業活動によって排出された温室効果ガス排出量が524万t-CO₂e、その他の間接排出も含めたHondaに関わるバリュー・チェーン全体での温室効果ガス排出量が2億7,900万7千t-CO₂eとなりました。今後もデータの把握、管理を進め、低減施策の実践に活かしていきます。

※1 GHGプロトコル(The Greenhouse Gas Protocol):WBCSD (World Business Council for Sustainable Development)とWRI (World Resources Institute)が主体となって策定

製品使用時の温室効果ガス排出量の低減

Hondaに関わるバリュー・チェーン全体での温室効果ガス排出の80%以上は、「お客様の製品使用による排出（スコープ3・カテゴリ11）」です。つまりバリュー・チェーン全体の温室効果ガス排出量を低減していくには、お客様の製品使用時の温室効果ガス排出を低減していくことが最も重要であるといえます。そのためHondaは、2020年における製品CO₂排出量原単位を「全世界平均で2000年比30%低減する」と定めて、製品の燃費向上に努めています。

しかし当面、製品の燃費向上よりも製品の生産量増加のほうが大きいと予測されるため、この目標を達成してもHondaの「スコープ3・カテゴリ11」の温室効果ガス排出量は増加すると見込まれています。

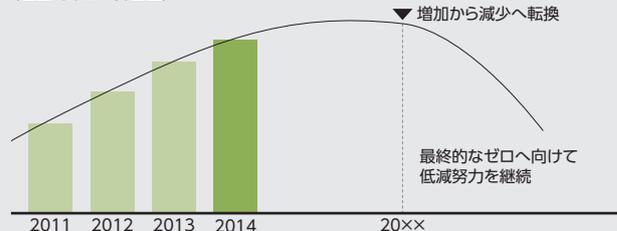
いずれどこかでこの上昇カーブを下降に転じなければなりません。製品の生産量が増えても、製品が排出する温室効果ガスの総量は減少させる。それがHondaのめざす姿です。

温室効果ガス排出総量の低減

Hondaは究極的には、製品および事業活動における温室効果ガスの排出をゼロにすることをめざしています。環境負荷ゼロの未来像を描き、2050年をめどに温室効果ガス企業総排出量を半減することをめざして活動していきます。

Hondaの温室効果ガス排出総量 推移イメージ

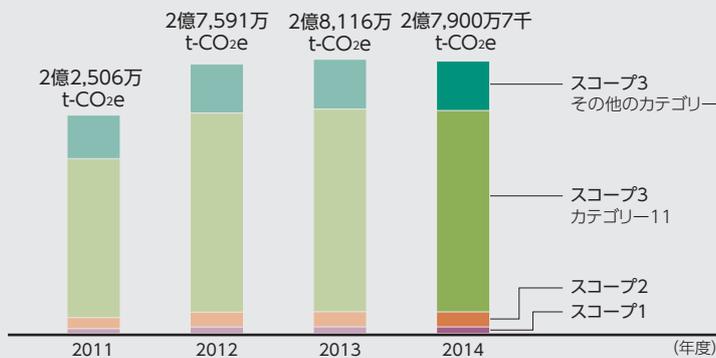
（温室効果ガス排出量）



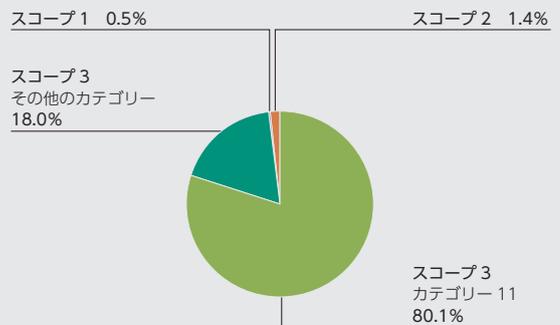
Hondaの温室効果ガス排出総量

		2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
Hondaのバリューチェーン全体の排出 (スコープ1・2・3の合計)		2億2,506万 t-CO ₂ e	2億7,591万 t-CO ₂ e	2億8,116万 t-CO ₂ e	2億7,900万7千 t-CO ₂ e
内訳	企業活動による直接排出 (スコープ1)	124万 t-CO ₂ e	141万 t-CO ₂ e	141万 t-CO ₂ e	137万6千 t-CO ₂ e
	エネルギー利用による間接排出 (スコープ2)	296万 t-CO ₂ e	354万 t-CO ₂ e	380万 t-CO ₂ e	386万4千 t-CO ₂ e
Hondaの企業活動による排出 (スコープ1・2合計)		420万 t-CO ₂ e	495万 t-CO ₂ e	521万 t-CO ₂ e	524万 t-CO ₂ e
製品の使用による排出 (スコープ3・カテゴリ11)		1億9,588万 t-CO ₂ e	2億2,595万 t-CO ₂ e	2億2,814万 t-CO ₂ e	2億2,354万2千 t-CO ₂ e
その他の排出 (スコープ3・その他のカテゴリ)		2,498万 t-CO ₂ e	4,501万 t-CO ₂ e	4,781万 t-CO ₂ e	5,023万 t-CO ₂ e
その他の間接排出 (スコープ3合計)		2億2,086万 t-CO ₂ e	2億7,096万 t-CO ₂ e	2億7,595万 t-CO ₂ e	2億7,376万7千 t-CO ₂ e

2011年度～2014年度 温室効果ガス排出総量の推移



2014年度 温室効果ガス排出総量の内訳



- スコープ1:GHGプロトコルで定義されている、企業活動によるGHGの直接的排出(例:工場における重油の燃焼、作業車両・社用車からのGHG排出)。前記数字は、Hondaおよび国内外の連結子会社・関連会社の企業活動からの直接的GHG排出量。
- スコープ2:GHGプロトコルで定義されている、企業活動のエネルギー利用にともなうGHGの間接排出(例:工場・オフィスでの電力エネルギーの使用)。前記数字は、Hondaおよび国内外の連結子会社・関連会社の企業活動からの間接GHG排出量。
- スコープ3:GHGプロトコルで定義されている、スコープ1・スコープ2を除く、その他の間接GHG排出。全体が15のカテゴリに分解・体系化されています(例:カテゴリ11=販売した製品の使用にともなうGHG排出。カテゴリ12=販売した製品の廃棄にともなうGHG排出など)。
- 「カテゴリ11」の数字は、Hondaが当該年度に販売した製品(四輪車・二輪車・汎用製品)がお客様の手に渡り、最終的に廃棄されるまでの間に、お客様に使用されることにともなう排出されるGHGの量。「スコープ3・その他のカテゴリ」の数字は、「カテゴリ1・2・3・4・5・6・7・9・10・12・15」の合計です。HondaはGHGプロトコルに定められた基準に従い、自社の企業活動に含まれない、もしくは他カテゴリで計上した「カテゴリ8・13・14」を除外しています。

LCA(ライフサイクルアセスメント)の推進

これまででもHondaは、独自の方法で企業活動および製品の生産から廃棄段階に至るライフサイクル全体での環境負荷低減に努めてきました。

2002年3月には「Honda LCA(ライフサイクルアセスメント)データシステム」を構築し、企業活動の全領域におけるCO₂総排出量を定量的に把握するとともに、生産、購買、販売、オフィス、輸送など各部門が抑制目標を定め、低減活

動を効果的に展開してきました。

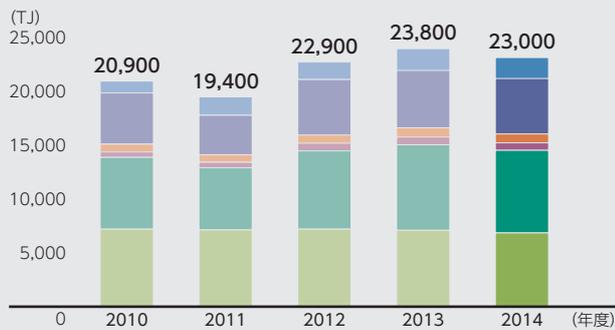
また製品一台の原材料から廃棄に至るライフサイクルでのCO₂排出量を算定、把握を行い、個別機種ごとのCO₂排出量低減の取り組みに活用しています。またこれは、今後ますます多様化する次世代技術の適用を検討するうえでも重要な考え方であり、開発段階における低炭素化の提案など、さらなる活用を行っていきます。

環境パフォーマンスデータ

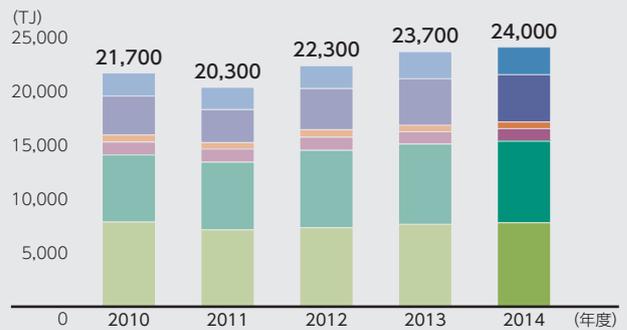
■ 日本 ■ 北米 ■ 南米 ■ 欧州 ■ アジア・大洋州 ■ 中国

エネルギー消費量

直接エネルギー消費量



間接エネルギー消費量



【集計対象範囲】Hondaグループの連結会社・関連会社ほぼすべて
 ・購入電力は、全世界共通で3.6[GJ/MWh]でJ(ジュール)へ変換
 ・主に固定源からのエネルギー消費量を算出
 ・単位のTJ(テラジュール)とはエネルギーの単位で、テラは10の12乗

水資源使用量／排水量

水資源使用量



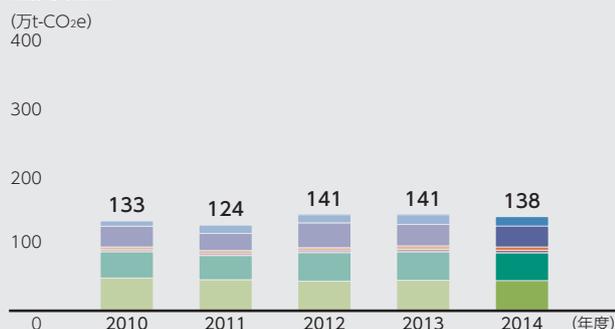
排水量



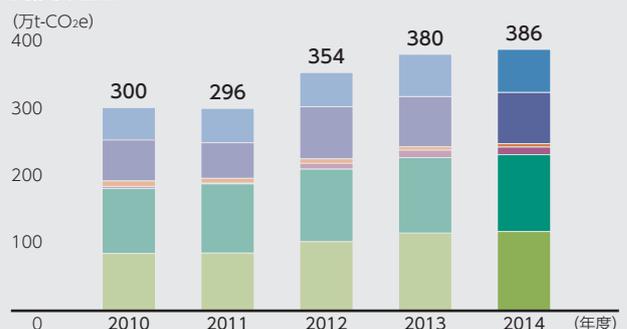
【集計対象範囲】Hondaグループの連結会社・関連会社ほぼすべて

温室効果ガス排出量

直接排出量



間接排出量



【集計対象範囲】Hondaグループの連結会社・関連会社ほぼすべて
 ・温室効果ガス算出方法は、主にWRI/WBCSD(2004)、“The Greenhouse Gas Protocol (Revised Edition)”を参照
 ・主に固定源からの温室効果ガス排出量

廃棄物等発生量／社外埋立量

廃棄物等発生量



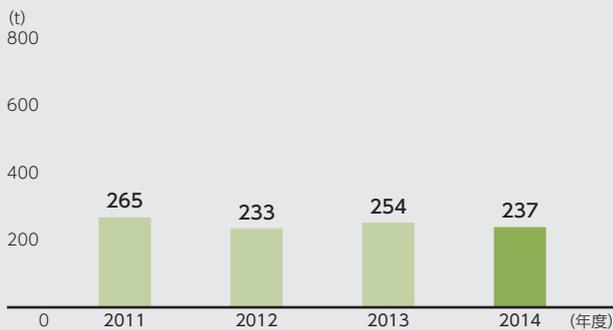
【集計対象範囲】Hondaグループの連結会社・関連会社ほぼすべて
 ・海外廃棄物等社外埋立量には、一部にその他の社外処理を含む
 ・日本国内は、社外直接埋立量を計上

社外埋立量



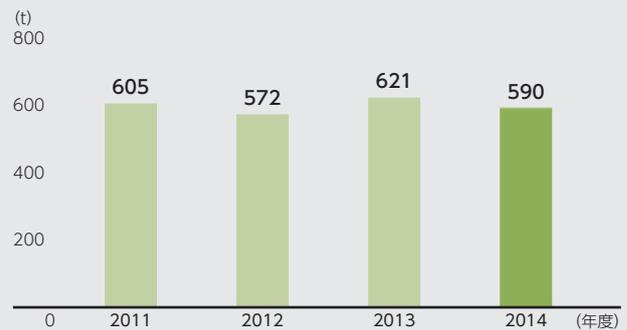
大気汚染物質排出量

SOx排出量



【集計対象範囲】Hondaグループの連結会社・関連会社ほぼすべて
 ・燃料使用量からの算出

NOx排出量



【集計対象範囲】Hondaグループの連結会社・関連会社ほぼすべて
 ・燃料使用量からの算出

環境パフォーマンスに関する補足情報

- **オゾン層破壊物質の排出**：モントリオール議定書に基づく各国の法規に従い、各事業所でオゾン層破壊物質 (ODS) の使用を全廃しています。
- **有害廃棄物の輸出入**：バーゼル条約付属文書I、II、III、VIIIに定められた有害廃棄物は輸出入していません。
- **取水によって影響を受ける水源**：Hondaは、周囲の水資源と調和のとれる地域を工場の候補地として選定し、各国の環境アセスメント法規に則って工場を設置しているため、取水によって著しく影響を受ける水源はありません。
- **水のリサイクル・リユース**：Hondaは、製造プロセスにおいて、水のリサイクルとリユースに取り組んでおり、その量は年間約800万m³、全使用量の約20%になります。とくにホンダエンジニアリング(株) [日本]、ホンダオートモービル(タイランド)カンパニー・リミテッド第二工場[タイ]、広汽本田汽車有限公司第二工場[中国]では、ほぼ100%リユースできる水のフル循環システムを導入・運用しています。

- **排水によって影響を受ける水源**：各国の法規に従って排水処理や処理水の放流を行っています。
- **事業活動による生物多様性への影響**：Hondaは、生物多様性を損なう最大の要因は、温室効果ガス (GHG) と汚染物質の排出であると認識しています。そのため、「Honda生物多様性ガイドライン」を設け、優先順位を付け計画的にそれらの最少化に取り組んでいます。また、国内主要事業所では生物多様性実態調査を実施し、各生物種に即した間伐や剪定、外来種の駆除などを推進しています。さらに、毎年レッドリストを作成しているIUCN (国際自然保護連合) に加盟する日本国政府の「モニタリングサイト1000」(重要生態系監視地域モニタリング推進事業) に協力し、生態系の定点観測と報告を継続しています。なお、日本において、保護地域内およびそれに隣接する事業サイトはありません。
- **サプライヤーの環境評価**：サプライチェーンにおける著しいマイナス環境影響はありません。

安全

二輪車の保有台数が増加するインド。日本で研修を受けたインドの販売店スタッフがインストラクターとなって、交通安全教育を行っています。



基本的な考え方

基本方針

「事故に遭わない社会」の
実現をめざして

創業者・本田宗一郎の「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、Hondaは共存安全思想のもと、クルマやバイクに乗っている人だけでなく、道を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現をめざしています。

Hondaの安全への取り組みの歴史は古く、1960年代にまでさかのぼります。日本のモータリゼーション発展期の、「安全運転」という明確な概念もなかったこの時代に、二輪車・四輪車メーカーで初の試みとなる安全運転普及活動を開始し、その後、「運転席用SRSエアバッグシステム」、世界初の「歩行者ダミー」、自分だけでなく相手の安全も守る「コンパティビリティ対応ボディ」などの技術を開発。2000年には、世界初の「屋内全天候型 全方位衝突安全実験施設」を建設し、現実の事故形態により即した衝突テストを行っています。

こうして生み出された安全技術は積極的に各製品に適用しているほか、「歩行者ダミー」については、交通社会全体の安全向上のため、その使用を自社での製品開発に限定せず、他社や研究機関に貸し出すなど、歩行者保護の研究に広く貢献しています。

Hondaは、その時代、その地域が抱える事故の実態を見据え、積極的に交通安全に取り組んでいます。

グローバルスローガン

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

活動の方向性

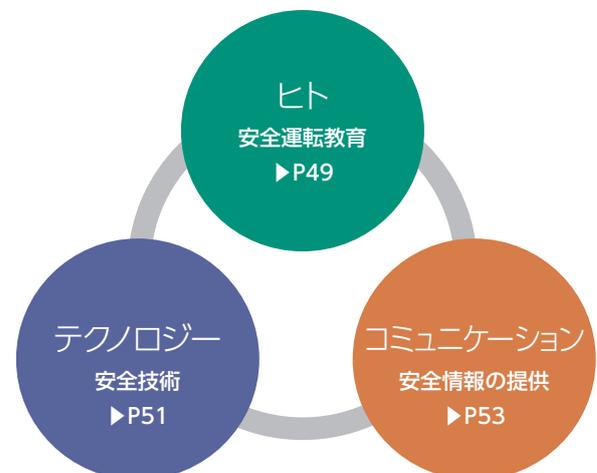
3つの領域を組み合わせ
効果的な安全推進活動を

交通が集中し過ぎている、インフラが整備されていないなど、地域によって交通環境の問題点はさまざまです。こうしたなか、Hondaは「ヒト(安全運転教育)」「テクノロジー(安全技術)」「コミュニケーション(安全情報の提供)」の3領域の活動を地域の実情に応じて相互に連携させ、効果的に展開しています。

例えば、近年、タイでは、モータリゼーションの急速な発展にともない、とくに二輪車の交通事故が増加しています。そこでHondaは、こうした状況下で実効性の高い「ヒト(安全運転教育)」の領域にまず注力しました。Hondaのお客様だけでなく、これからドライバー、ライダーとなる若年層も対象とし、長年培ってきたノウハウを活かしながら、現地の交通環境や交通安全に対する現地の人々の考え方に沿った独自のプログラムを実施しています。

また、こうした活動と併せ、「テクノロジー(安全技術)」の領域では、四輪車がレーンチェンジする際の死角にある二輪車の見落とし防止に効果的な「LaneWatch™(レーンウォッチ)」を開発しました。

安全推進活動の3つの領域



ヒト(安全運転教育)

Hondaのアプローチ

「人づくり」「場づくり」
「ソフトウェアの開発」を推進

Hondaは、1970年に安全運転普及本部を開設しました。以来、交通教育センター※をはじめ、二輪・四輪・汎用販売会社や、地域の企業や学校の皆様と協力しながら、これまで延べ900万人以上のお客様に交通安全・運転教育を実施してきました。

活動は、人に焦点をあてた「人から人への手渡しの安全」と、危険を安全に体験する「参加体験型の実践教育」を基本として、3つの柱を立てて活動しています。一つめは、交通安全の担い手である指導者を育成する「人づくり」。二つめは、交通安全を考え、学ぶための「場」と「機会」を提供する「場づくり」です。三つめは、学習効果を高めるための教育プログラムや教育機器を開発する「ソフトウェアの開発」です。

海外においても、1972年にブラジルで安全運転普及活動を開始して以来、各国に交通教育センターを設置したほか、地域の販売店と協力するなど、日本を含む世界37カ国で活動を実施しています。そのなかでも、とくに新興国では、急速なモータリゼーションが進む一方で、法規制や交通ルール、道路インフラなどが未整備な地域があり、交通死

亡事故発生件数の増加が社会課題となっていることから、Hondaでは、当該国や自治体関係者と連携しながら活動を強化しています。

※交通安全に関する社内外の指導者養成や、企業・学校・個人のお客様に安全運転教育を行うHondaの施設。

2014年度の活動実績

各地域で安全運転普及活動を展開

最新の安全技術をお客様に正しく理解していただく取り組みとして、約30km/h以下で前方に障害物がある状況で

日本における安全運転普及活動動員数(累計)



交通安全・運転教育の実施国



アクセルペダルを踏み込んだ際、急発進を抑制する機能を備え、前方車両との衝突の回避・軽減を図る「シティブレーキアクティブシステム」搭載車の乗車体験会を実施しました。

また、高次脳機能障がいなどのリハビリ中の患者の方が社会復帰し、運転を再開する際、その評価や訓練をサポートするための「自操安全運転プログラム」を開発しました。全国の交通教育センターで受講できる体制を整えたほか、地域の自動車教習所や医療機関と連携して、運転復帰まで

トータルにサポートする取り組みを開始し、現在も拡大を図っています。さらに、今後、高齢化にともなって、介護・介助を必要とする方々の送迎サービスが増加することを踏まえ、サービス提供者向けの「移送安全運転プログラム」も併せて開発しました。

海外との連携では、二輪車の保有台数が増加し、事故の増加が社会問題となっているインドの販売店において交通安全普及活動を行うインストラクターを増員するため、日本の交通教育センターで養成研修を実施しました。

TOPICS | タイの若者にバイクの安全運転を教える「ONEディーラーONEスクール」活動を推進

ASEAN諸国のなかでもいち早くモータリゼーションが進むタイでは、バイクの爆発的な普及に続いて、クルマも急速に普及しています。加えて、バイクに人を乗せて走るオートバイタクシーも広く普及しており、都市部では頻発する渋滞や交通事故が深刻な社会問題となっています。

こうしたなか、1986年に設立されたタイの二輪販売会社エー・ピー・ホンダカンパニー・リミテッド(A.P. Honda)は、1989年から安全運転普及活動を開始し、地域の自治体と緊密に連携しながらライダーの実践教育や市民への交通安全の教育・啓発活動などを実施してきました。また、



「ONEディーラーONEスクール」活動の一環としてトレーニング・センターで行われる「セーフティ・ライディングスキル・コンテスト」

警察への事故調査協力や交通課のバイク講習の支援のほか、ヘルメット着用義務化や免許取得前の教習システムの確立など、行政機関に法整備を働きかけるなど、同国の交通安全教育分野でパイオニア的な役割を果たしています。

そんなA.P. Hondaが近年、注力している活動の一つが、2011年から開始した「ONEディーラーONEスクール」活動です。これは、一つの販売店が一つの県立職業訓練学校を対象に安全運転教育を実施する活動です。職業訓練学校に所属する15歳から19歳の若者は、バイクに乗り始める年齢であるとともに最も死亡事故の多い年齢でもあります。また、バイクの事故率は、都会よりも道路整備が遅れている地方ほど多いことが統計的にわかっています。そこでA.P. Hondaは、教育省に提案し、全国の販売店を活用して、地域の職業訓練学校の生徒たちに交通安全やバイクの安全運転を身につけてもらう活動を開始。現在は自動車学科を有するすべての職業訓練学校314校で活動を実施しています。

A.P. Honda担当者メッセージ

A.P. Hondaは2005年から販売店にトレーニング・センターを併設する取り組みを進め、現在は全国9つのセンターが地域の安全運転教育の拠点となっています。また、職業訓練学校の自動車学科にバイクを教材として提供しているほか、技術指導員を派遣してきました。販売店でも卒業生の就職先となるなど、これまでの取り組みが信頼関係につながっています。

テクノロジー(安全技術)

Hondaのアプローチ

自動運転システムの実現を視野に 先進安全技術を開発

Hondaは、二輪車・四輪車などさまざまなモビリティが混在する現実の交通環境、リアルワールドでの事故の実態を重視し、規制を超える高い目標をつねに掲げ、「無いものをつくる」という姿勢で安全技術の開発に取り組んできました。

1998年には業界に先駆けて世界初の「歩行者ダミー」を開発、2000年には世界初の「屋内全天候型 全方位衝突安全実験施設」を建設しました。また、2003年には「コンパティビリティ対応ボディ」と、世界初の「衝突軽減ブレーキ (CMBS: Collision Mitigation Brake System)」を開発するなど、安全技術を次々と開発し実用化しています。

2014年には、新たに先進安全運転支援システム「Honda SENSING」/「AcuraWatch」を発表しました。「Honda SENSING」/「AcuraWatch」は、センサーなどを活用し、車両の周辺情報をもとに、通常走行時から事故回避まで運転を支援する、将来の自動運転技術につながる先進安全技術の総称です。

Hondaは、道路を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現をめざし、四輪車の安全技術ロードマップ(下図)のように、今後も着実に技術開発を進めていきます。

2014年度の活動実績

先進の安全運転支援技術を 各車種に搭載

「Honda SENSING」/「AcuraWatch」を、日本では2015年1月に発売したミニバン「ODYSSEY(オデッセイ)」と2月に発売したミニバン「JADE(ジェイド)」、セダン「LEGEND(レジェンド)」に、米国では2014年8月に発売したセダンAcura「TLX」、9月に発売したSUV「CR-V」に、欧州では2015年2月に発売した「CR-V」に搭載しました^{※1}。「Honda SENSING」/「AcuraWatch」を構成する技術としては、歩行者を検知してステアリングを制御する世界初の「歩行者事故低減ステアリング」、車両が車線を逸脱しそうな場合にステアリングを制御する「路外逸脱抑制機能」などがあります。

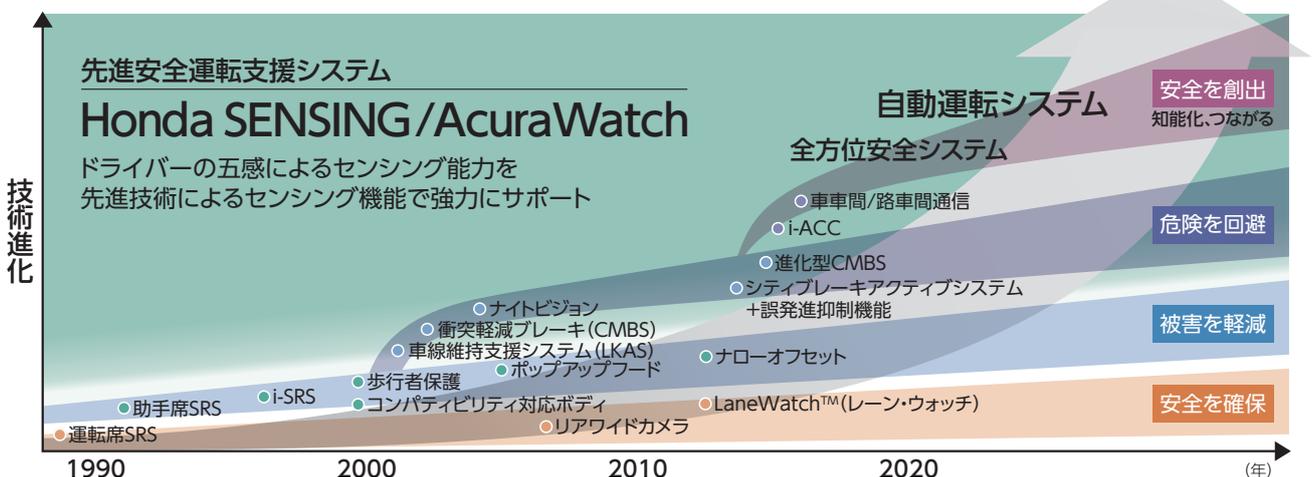
また、「第21回ITS^{※2}世界会議デトロイト2014」(9月/米国ミシガン州デトロイト)では、最新の「コネクティッドカー技術(ネット接続型自動車技術)」と「自動運転技術」のデモンストレーションを行いました。

※1 「Honda SENSING」/「AcuraWatch」は、搭載する車種により適用技術が異なる場合があります。

※2 Intelligent Transport Systems(高度道路交通システム)

安全技術ロードマップ

『事故ゼロ』へ



TOPICS Honda SENSING/AcuraWatch 精度の高い検知能力で安全運転を支援

四輪車の交通事故のうち歩行者との衝突、車線逸脱による対向車との衝突が多いという事象を踏まえ、Hondaは、ミリ波レーダーと単眼カメラの特性の異なる2種類のセンサーを組み合わせ、精度の高い認識を可能としたシステムを構築。世界初となる「歩行者事故低減ステアリング」など新たな機能を追加しました。

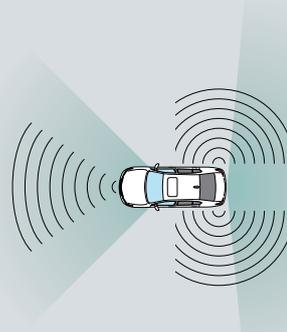
前方安全

回避支援

- 衝突軽減ブレーキ (CMBS)
- 誤発進抑制機能
- 路外逸脱抑制機能
- 歩行者事故低減ステアリング

未然防止

- 渋滞追従機能付ACC
- 車線維持支援システム (LKAS)
- 先行車発進お知らせ機能
- 標識認識機能



側方安全

- ブラインドスポットインフォメーション
- LaneWatch™ (レーン・ウォッチ)

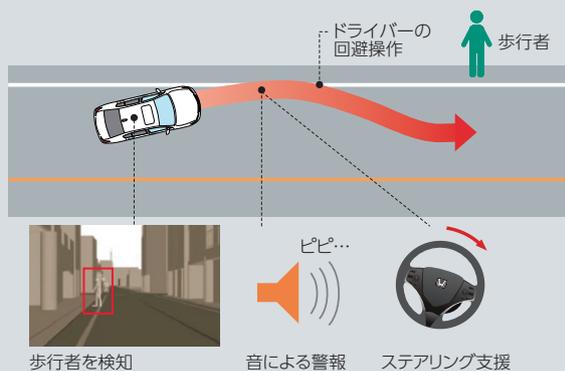
後方安全

- マルチビューカメラシステム
- リアワイドカメラ
- パーキングセンサーシステム
- 後退出庫サポート

世界初 歩行者事故低減ステアリング*

ミリ波レーダーと単眼カメラで、路側帯の歩行者や車線などを検知。車線を外れ、路側帯の歩行者と衝突しそうな場合に、ディスプレイ内の表示と音で警告し、さらにステアリングを回避方向へ制御することで、ドライバーの事故回避操作を支援します。

※ 機種により適用されない場合があります。



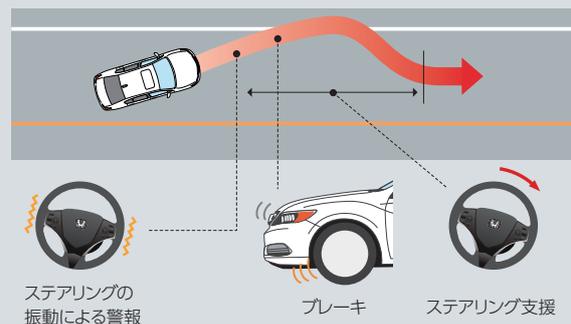
開発者メッセージ

レーダーとカメラの認識情報を融合し、車線と歩行者を高い精度で検知することにより、市街地のような複雑な状況下でも、万一の際のステアリング回避支援を可能とする技術を確認しました。交通事故は被害者はもちろんのこと、加害者もつらい状況に陥ってしまいます。そんな痛ましい交通事故を未然に防ぎたいという気持ちで開発しました。

日本初 路外逸脱抑制機能*

単眼カメラで車線を検知。車両が車線を逸脱しような場合に、ディスプレイ内の表示とステアリングの振動で警告し、同時に車線内へ戻すようにステアリングを制御します。また、逸脱量が大きくなることが予測される場合は、ブレーキ制御も併用してその量を低減するように支援します。

※ 走行状態や路面状況などによっては抑制できない場合があります。



開発者メッセージ

クルマの路外逸脱の警告は、早ければ早いほど運転者に注意を促すことができる一方で、運転者にわずらわしさを感じさせてしまいます。そのため、運転操作の反応が乏しいことを検出した場合のみ作動させるようにし、運転者にわずらわしさを感じさせることなく、事故低減に効果を発揮する機能を実現しました。

コミュニケーション(安全情報の提供)

Hondaのアプローチ

テレマティクスサービスを通じて 多彩な危険予防情報を提供

Hondaは、1998年に通信機能を備えたカーナビゲーションシステム「インターナビ」の提供を開始し、Honda車から得た走行データを活用した渋滞情報の提供を始めました。こうした便利さに加えて、Hondaは2004年から気象情報を、2007年からは災害情報を提供するなど、通信と情報を融合させたテレマティクスサービスを活用して、ドライバーのより安全で快適な運転を支援する情報の提供を開始しました。

その進化の一つのかたちとして、日本では、クルマの急ブレーキ情報や、警察や自治体からの交通事故情報、地域の人々から提供された道路情報などを統合・解析し、ドライバーを含めた地域の人々にあらかじめ危険な場所を知らせる「SAFETY MAP」を作成。多くの人々に活用いただいています。

また、現在は「Honda SENSING」/「AcuraWatch」の技術とテレマティクスサービスを融合させ、センサーやGPSを搭載した他のクルマやバイク、さらに周囲の人々が持つスマートフォンをWi-Fiなどの無線通信で結び、周囲の交通状況や交通事故のリスクをリアルタイムで情報提供する仕組みづくりに注力。誰もが安心して運転・歩行できる「事故に遭わない社会」の実現をめざしています。

2014年度の活動実績

安全情報の活用範囲・用途を拡大

Hondaは、吹雪などにより視界が極端に悪くなるホワイトアウトからドライバーを守るため、2014年1月からインターナビを通じてホワイトアウトを予測する情報配信を北海道地域で実施しました。2014年12月からは、この取り組みを青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、栃木県、群馬県、さらに新潟県と長野県の一部に広げて、実証実験を行いました。

官民連携でモビリティ社会の安全性を高める取り組みとして、2014年12月には、国土交通省が実施した「移動者向け災害情報提供プロジェクト実証実験」※に参加しました。これは、旅行中のドライバーなど地理に不慣れな方々に対して、津波や大雨などの災害時に現在位置に応じた避難に有用な情報をカーナビゲーションシステムやスマートフォンアプリなどを通じて提供し、その減災効果を検証するプロジェクトです。

また、2013年9月から公開している全国の「SAFETY MAP」に、2014年度は新たに9府県の警察本部から提供を受けた交通事故情報を反映しました。

※ 国土交通省「平成26年度G空間社会実証プロジェクト事業」に採択されたプロジェクトで、みずほ情報総研株式会社、静岡県、公益財団法人ひょうご震災記念21世紀研究機構、特定非営利活動法人ITS Japanにより構成される「移動者向け災害情報提供協議会」を静岡県で実施。

気象予測情報配信の例



ホワイトアウトでは、短時間でできた吹き溜まりでクルマが走行不能になるおそれがあり、CO中毒やエンジン停止による凍死の危険があります。そこでHondaは、走行ルートの周辺30km四方で吹雪に遭遇すると予測された場合に、インターナビやスマートフォンアプリに視界不良の度合いや遭遇までの距離を表示し、音声で注意を促すサービスを提供しています。

SAFETY MAPを活用した交通安全対策例



Hondaは埼玉県と「埼玉県とHondaの道路交通データ提供に関する協定」を締結しています。この協定に基づき、埼玉県はSAFETY MAPと県内の道路交通に関するデータを融合して路面標示を追加するなどの交通安全対策を継続的に実施しています。

「安全」に関する第三者評価

Hondaの多くの車種が、各地域のNCAP※1において、高い安全評価を獲得しています。また、日本では、J-NCAP予防安全性能アセスメントにおいて、4車種が「ASV※2」、1車種が最高ランクとなる「ASV+※2」の認定を、米国では、IIHS※3 (Insurance Institute for Highway Safety:米国道路安全保険協会)の安全性能アセスメントにおいて、複数の機種が安全性に優れた車として「TSP」「TSP+」の認定を受けました。

- ※1 NCAP : New Car Assessment Program(新車アセスメントプログラム)。各地域の公的組織が行う、自動車の安全性能を試験・評価するプログラム。各地域で試験方法、評価方法が異なる。0★～5★(地域によっては5★+が最高評価)で評価される。
- ※2 ASV, ASV+ : Advanced Safety Vehicleの略。衝突が避けられない場合に自動でブレーキをかける技術など自動車の先進安全性能を試験・評価する。ASV, ASV+の二段階評価で認定される。
- ※3 IIHS : Insurance Institute for Highway Safety(米国道路安全保険協会)。自動車の安全性能を試験・評価する自動車アセスメントを行い、試験結果が優良な自動車のみをTSP, TSP+で評価。TSPは、Top Safety Pickの略。

主な第三者評価

国	第三者評価	機種
日本	JNCAP 5★	VEZEL ※4 / Accord HYBRID ※4 / N-WGN ※4 / FIT ※4 / CR-V ※4
	ASV+	ODYSSEY ※4
	ASV	FIT ※4 / VEZEL ※4 / N-BOX ※4 / N-WGN ※4
欧州	Euro NCAP 5★	CR-V ※5 / CIVIC ※6 / CR-Z ※7 / JAZZ ※8 / Accord ※8
中国	5★+	Accord ※8
	C-NCAP 5★	FIT ※4 / Accord ※4 / JADE ※4 / CR-V ※6 / ELYSION ※6 / CRIDER ※6 / CIVIC ※8 / FIT ※8 / ODYSSEY ※8 / SPIRIOR ※8
韓国	KNCAP 5★	Accord ※8 / CR-V ※9
米国	NCAP 5★	Accord 4door ※4 / Accord 2door ※4 / Accord HYBRID ※4 / CIVIC 4door ※4 / CIVIC HYBRID ※4 / FIT ※4 / ODYSSEY ※4 / Acura ILX ※4 / Acura MDX ※4 / Acura RDX ※4
	TSP+	Acura TLX ※4 / Acura RLX ※4 / Acura MDX ※4 / CR-V ※4
	IIHS TSP	FIT ※4 / CIVIC 2door ※4 / CIVIC 4door ※4 / Accord 2door ※4 / Accord 4door ※4 / ODYSSEY ※4 / Acura TL ※4
オーストラリア	ANCAP 5★	CITY ※4 / Accord ※4 / ODYSSEY ※4 / JAZZ ※4
東南アジア	ASEAN NCAP 5★ ※10	CITY ※6 / CIVIC ※6 / CR-V ※6 / JAZZ ※6

※4 2014年に評価 ※5 2013年に評価 ※6 2012年に評価 ※7 2010年に評価 ※8 2009年に評価 ※9 2008年に評価 ※10 乗員(大人)の保護性能

TOPICS

「N-WGN(エヌ ワゴン)」が軽自動車 で初めて「ファイブスター賞」を受賞

2013年11月に発売を開始した軽自動車「N-WGN」は、Honda独自の衝突安全技術「G-CON」により、乗る人だけでなく、相手車両や歩行者に与えるダメージも軽減するボディ構造を採用するなど、高い安全性能を追求。こうした技術が評価され、平成25年度自動車アセスメント「JNCAP」で、最高レベルの評価となる「新・安全性能総合評価ファイブスター賞」を軽自動車として初めて受賞しました※。



※ 新評価基準が採用された平成23年度以降で、軽自動車として初。

TOPICS

「LaneWatch™(レーン・ウォッチ)」が 「安全技術賞」を受賞

2014年9月、マレーシアで開催された第一回ASEAN NCAPグランプリアワードにおいて「LaneWatch™」の安全性が高く評価され「安全技術賞」を受賞しました。「LaneWatch™」は、後方の車両の様子をナビ画面に映し出すなど、ドアミラーの死角をカメラ画像で補完し、ドライバーの安全確認の補助をするシステムです。



助手席側ドアミラーにカメラを設置



ナビ画面に表示

品質

熊本製作所における完成車の品質検査。同製作所では、Hondaワールドワイドの多様な二輪車を、日本はもとより世界に提供しています。



基本的な考え方

「120%の良品」をめざして

高い品質を実現する 「Hondaクオリティサイクル」

「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商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、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。

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、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商品をお使いいただき、いつまでもお客様に高い満足を提供し続けられるよう、販売会社と一体となってCS向上に努めています。

グローバル品質保証ルール 「G-HQS」の運用

世界各地域で生産・販売する Hondaブランド商品の品質を向上

生産および部品・材料調達のグローバル化が進むなか、Hondaが世界中の各拠点において、等しく「120%の良品」を生み出し続けるためには、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、国内外の生産拠点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「良い品質の商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。

2015年3月末現在で、51生産拠点すべてが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。

品質への取り組み

Hondaフォリティサイクル

設計・開発ノウハウに基づく品質活動を展開

設計・開発ノウハウを生産準備、生産(量産)に反映・活用することにより、つくりやすさを考慮した図面を作成し、バラツキを抑えるための製造管理を築き上げることにより、高い品質を実現します。

加工を施す物の図面には、そのできあ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、できあがり寸法には、必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「つくりやすさ」と「バラツキを抑える」ことを考慮した図面設計を行っています。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行っています。

設計・開発／生産における取り組み

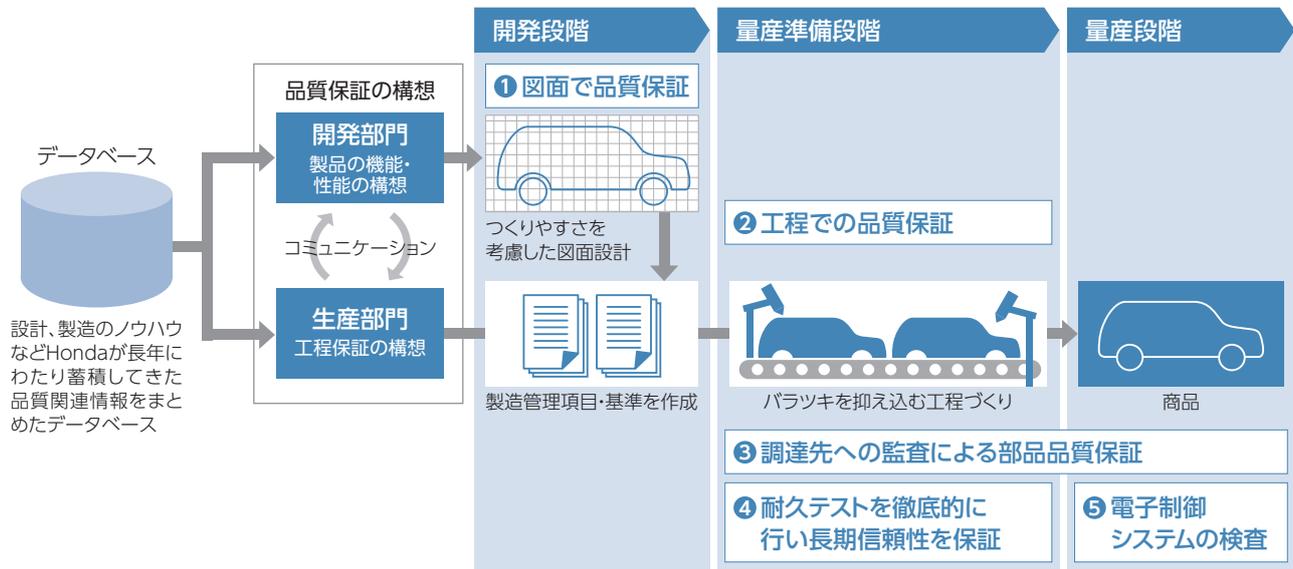
「設計」と「製造」の両面から品質保証を徹底

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。例えば、機械

Hondaフォリティサイクル



「高い品質の商品」を創出するプロセス(四輪車の例)



1. 図面で品質保証

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、つくりやすさを考慮した図面づくりを行い、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行っています。

2. 工程での品質保証

Hondaの生産部門は、設計者の意図を踏まえて、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ています。さらに、実際の作業を担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行っています。

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うえで、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関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。

品質への取り組み

■ 4. 耐久テストを徹底的に行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、不具合がないか検証します。

そのうえで、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。



耐久テスト後の部品検証

■ 5. 電子制御システムの検査

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。

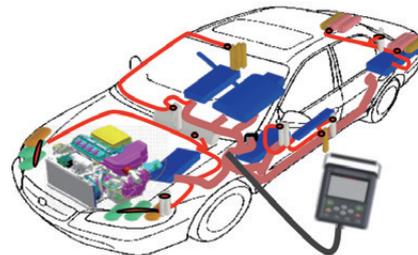
そのため、Hondaは独自に開発した検査診断機[LET(Line End Tester)]を国内外の生産工場に導入しています。

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・部品の診断を行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、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、電子制御部品との通信による定量的な検査ができるようになり、嗅覚・視覚・聴覚といった人の感覚に頼った従来の検査よりも検査の精度・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



販売・サービスにおける取り組み

「サービス統括部」を設置し、 お客様満足度の向上に注力

Honda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ていくために、「サービス統括部」を設置しています。同統括部では「サービスを通じて、世界中のお客様の喜びを創造し、拡大すること」をめざし、「圧倒的なお客様満足No.1の達成」を活動の重点目標として掲げています。

「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つくり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続けるモビリティメーカーとなることです。

サービス統括部は、この重点目標の達成をめざして、「親切・早期・確実・安心・便利」「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、お客様との接点となる各地域の販売会社がより効果的・効率的にCS向上に取り組めるよう、環境づくりに注力しています。

■ 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行っている「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かけ、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行っています。

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、2014年度には274,791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、個人情報に関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共有しています。



お客様の声を各部門と共有

品質への取り組み

お客様の声に基づく品質改善

お客様の声を集約する「フォリティセンター」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すばやく解決する」機能の強化を、グローバル規模で推進するために、市場品質情報に関わる組織を集約した拠点「フォリティセンター」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関わる情報を集約。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を実施するとともに、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すばやく解決する」を実践しています。

■フォリティセンター栃木

フォリティセンター栃木は、市場品質情報の集約から解析・対策の検討を行い、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。

とくに、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。

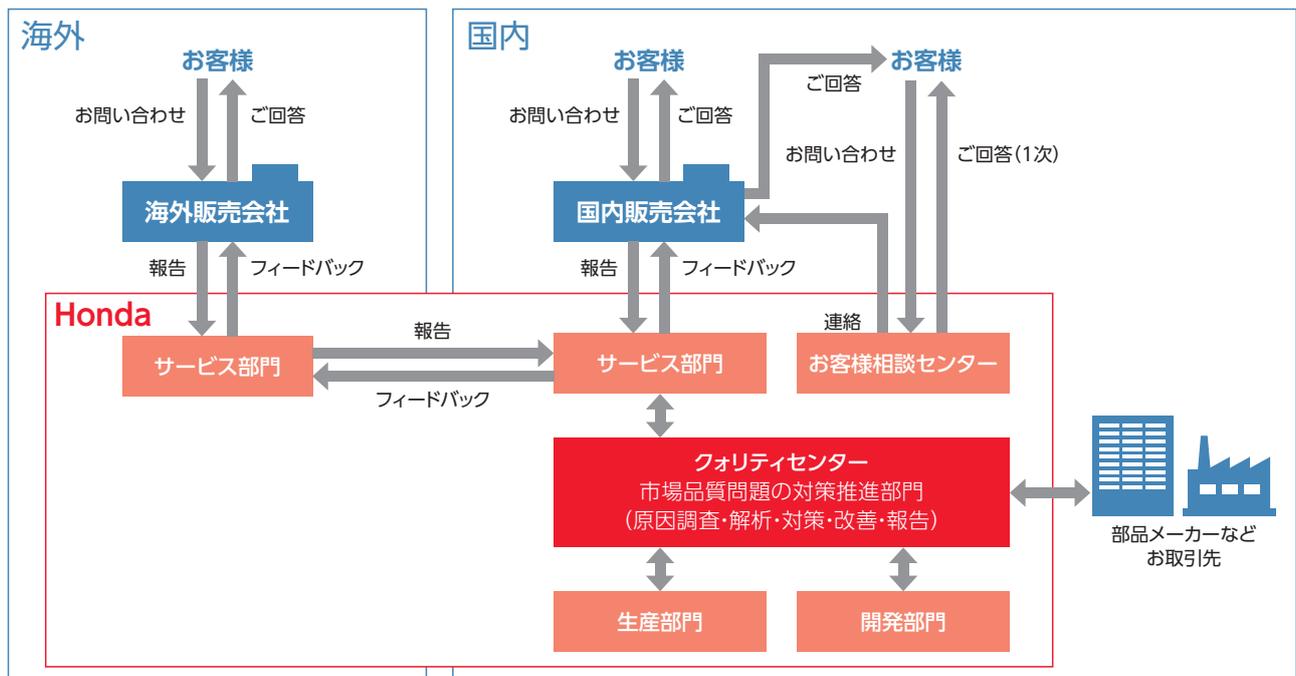


フォリティセンター栃木

フォリティセンター栃木の品質改善業務フロー（四輪車の事例）

フォリティセンター栃木は、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を図ります。回収した部

市場品質改善体制（四輪車の例）



品を解析し、原因究明から対策・改善まで迅速に行います。
 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を行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、時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。

品質改善業務フロー



四輪車生産工場との連携イメージ



品質への取り組み

品質管理教育

従業員のスキル向上をめざし、品質管理教育を実施

Hondaでは、品質保証に関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応じて、品質管理教育を実施しています。

国内のHondaでは、基礎教育と専門教育に分けて、4つの研修カリキュラムを実施しています。そのうち、HBC (Honda QC Basic Course)はHondaの従業員だけでなく、お取引先にも参加を募り、品質管理のエキスパート育成に力を注いでいます。

海外のHondaでは、基礎教育として、QC Jコース、QC Fコースを実施しています。

HBC (Honda QC Basic Course)のフロー



海外での品質管理教育の様子



研修カリキュラムの内容

区分	コース名	研修内容	期間
基礎教育	QC Jコース (QC Junior Course)	入社半年から1年後の従業員が対象。品質管理手法の基礎を習得する。	全1日間
	QC Fコース (QC Foreman Course)	生産・品質業務に携わる従業員が対象。品質保証活動に必要な品質管理手法や考え方を習得する。	全2日間
専門教育	SQCコース (Statistical Quality Control Course)	品質管理・品質改善活動を主担当業務とする従業員が対象。専門的に必要な品質管理手法や考え方を習得する。	全2日間
	HBC (Honda QC Basic Course)	品質管理活動の中核を担う従業員が対象。難度の高い問題／課題を解決できるスキルを習得し、品質管理のエキスパートをめざす。	全22日間

品質不具合発生時の対応

グローバル品質委員会で リコールなどの市場措置を決定

製品に不具合が生じ市場措置が必要と決定した場合は、各国法規に従って迅速に当局へ届け出を行い、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従ってすみ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販売国メンバーの合意により決定します。

リコール件数

事業	リコール件数
四輪	35件
二輪	10件
汎用製品	3件
(合計)	48件

※ 2014年度グローバルでの件数

品質に関する外部評価

外部評価機関の初期品質調査で高い評価を獲得

フォ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。

2014年 自動車初期品質調査 (IQS) 結果
調査実施:株式会社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	8位
	Acura	25位
日本	Honda	3位

〈車種セグメント別〉

国名	セグメント	車種	ランキング
US	コンパクト	シビック	3位
	ミッドサイズピックアップ	リッジライン	1位
	コンパクトプレミアム	アキュラTL アキュラLX	2位 3位
日本	軽自動車	N-BOX	2位
	ミッドサイズ	VEZEL	3位
中国	コンパクトアッパー	フィット	2位
	ミッドサイズアッパー	アコード	2位
	ミッドサイズSUV	CR-V	3位
	ラージSUV	クロスツアー	3位
インド	ラージMPV	オデッセイ	1位
	アッパーコンパクト	プリオ	1位
タイ	ミッドサイズ	シティ	3位
	コンパクト	プリオアメイズ	1位
	エントリーミッドサイズ	ジャズ	2位
	ミッドサイズ	シビック	1位
	プレミアムミッドサイズ	アコード	1位
	ミッドサイズSUV	CR-V	1位

※ 記載情報:主要市場における2014年1月から12月 3位まで掲載

出典:

J.D. パワー・アンド・アソシエイツ 2014年米国

自動車初期品質調査SM 86,000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2014年2月から5月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2014年日本

自動車初期品質調査SM 15,000人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2014年5月から6月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2014年中国

自動車初期品質調査SM 21,000人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2014年4月から8月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2014年インド

自動車初期品質調査SM 8,000人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2014年5月から9月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2014年タイ

自動車初期品質調査SM 5,000人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2014年4月から9月。

人材

人材の多様性進化の取り組みの一環として、海外から直接採用した「グローバル採用者」。(新入社員研修)



基本的な考え方

人事管理の基本理念

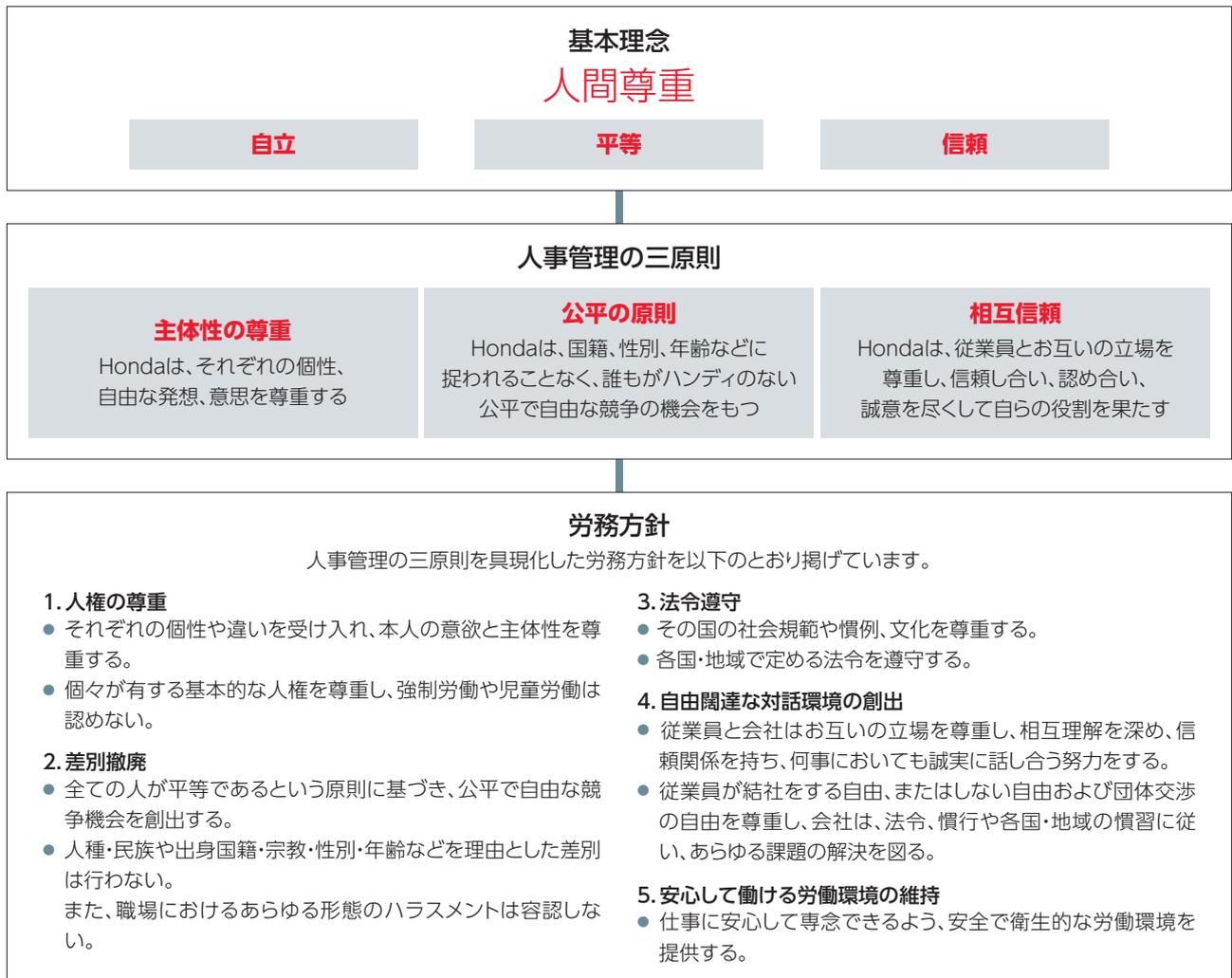
「人間尊重」の基本理念を柱に、
3つの原則に基づいた人事管理を徹底

Hondaは、「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」と考えています。こうした人間が集い、自立した個性を尊重し合い、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合える企業でありたい、それがHondaの願いです。

このような視点から、Hondaは、「自立」「平等」「信頼」の3つの要素からなる「人間尊重」を基本理念とし、Hondaグループを構成する人たちだけでなく、ビジネスでともに仕

事をする人々や企業との関係においても適用されるべき精神と位置付けています。そして、採用／育成／配置・活用／評価・処遇といった人事管理においては、「主体性の尊重」「公平の原則」「相互信頼」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に力を注いでいます。

また、事業活動が世界各地へと広がるなか、2012年3月には、世界人権宣言などの国際規範を踏まえて「人事管理の三原則」をより具現化した「労務方針」を定め、日々の企業行動に活かしています。



グローバル人材マネジメント

HR※ビジョンと戦略

世界6極の自立を支え、Hondaの総合力を高める「人材」強化に向けて

Honda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」という社是のもと、創業時からグローバル市場を視野に積極的な事業展開を図ってきました。また、海外展開にあたっては、輸出から現地生産へ、現地開発へとビジネスモデルを進化させ、近年は先進国だけではなく、モータリゼーション需要が高まる新興国での生産・開発機能の強化を図るなど、世界6極の地域本部の“自立”をめざしています。

そのために、Hondaでは、需要に応じて市場に受け入れられる製品を企画・設計・開発し、高品質な製品を安定的に供給するグローバル人材を育成・配置していく「グローバル人材管理」を推進しています。

具体的には、従来、各地域の拠点は日本人が中心となっ

てマネジメントしてきましたが、現在は、地域のことを最もよく知るローカルアソシエイト(従業員)がマネジメントする体制にシフトしています。また、グローバル機能には、ローカル／グローバルオペレーションを体得した従業員を配置することで、人材の多様化・多国籍化(ローカル化)を進め、市場の変化に迅速かつ柔軟に対応できるようになるとともに、グローバルな連携も図ることでHondaの総合力をよりいっそう発揮できる体制の確立をめざしています。

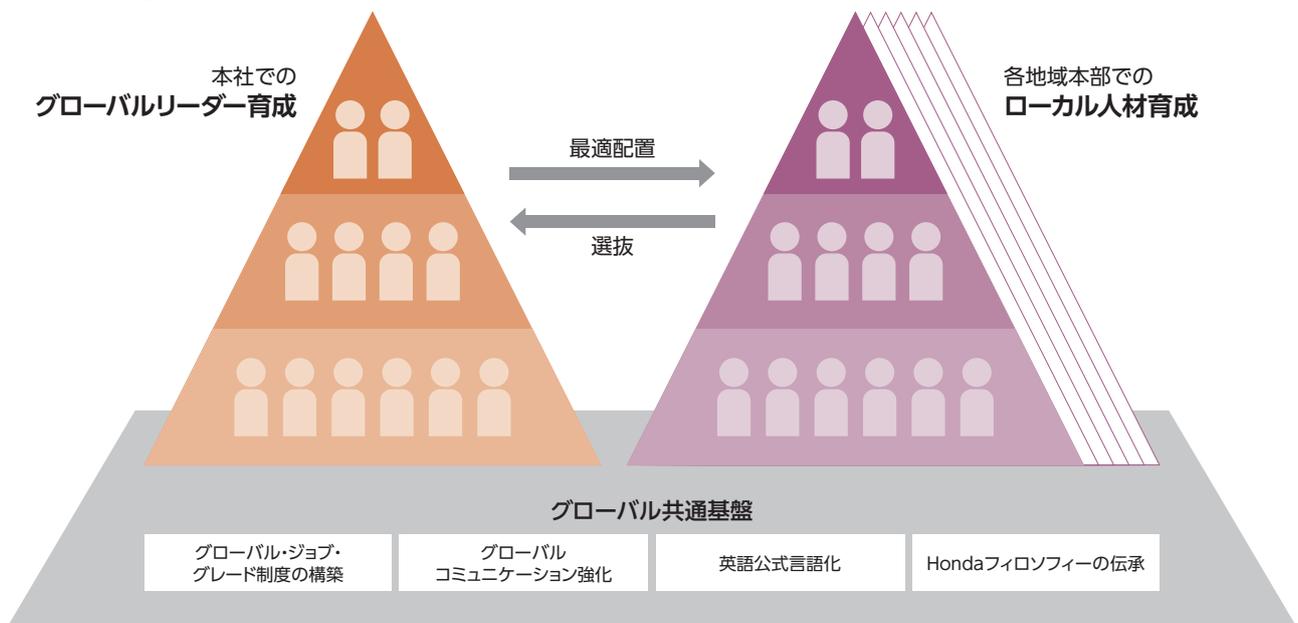
※ HR:ヒューマンリソースの略

Hondaのアプローチ

グローバルに活躍できる人材の育成と世界最適配置へ

世界6極の自立を支え、Hondaの総合力を高める人材の育成・配置に向けて、Hondaは、2つのアプローチを推進しています。

グローバル人材マネジメントのアプローチ



一つは、ローカル人材の育成・強化です。HondaフィロソフィーやHondaのコアバリュー、コンピテンシーなどの共有を起点に、コミュニケーション環境の整備、海外と連携する際の英語の公式言語化などを通じてHondaグループの従業員として価値観の共有やコミュニケーションの活性化を図りながら、地域の特性に応じた教育プログラムを実践しています。併せて、グローバルレベルでは、共通のグローバルリーダー向けの育成プログラムを展開しています。

また、こうしたグローバル人材が世界各地で活躍できるよう、「グローバル・ジョブ・グレード制度(→P69)」を導入しています。これは、全世界の拠点ごとに存在する役職を、グループ共通のグレード(等級)で示す制度で、優秀なローカル人材が世界の各拠点の要請に応じて能力を発揮する、マネジメント人材の最適配置の実現をめざしています。

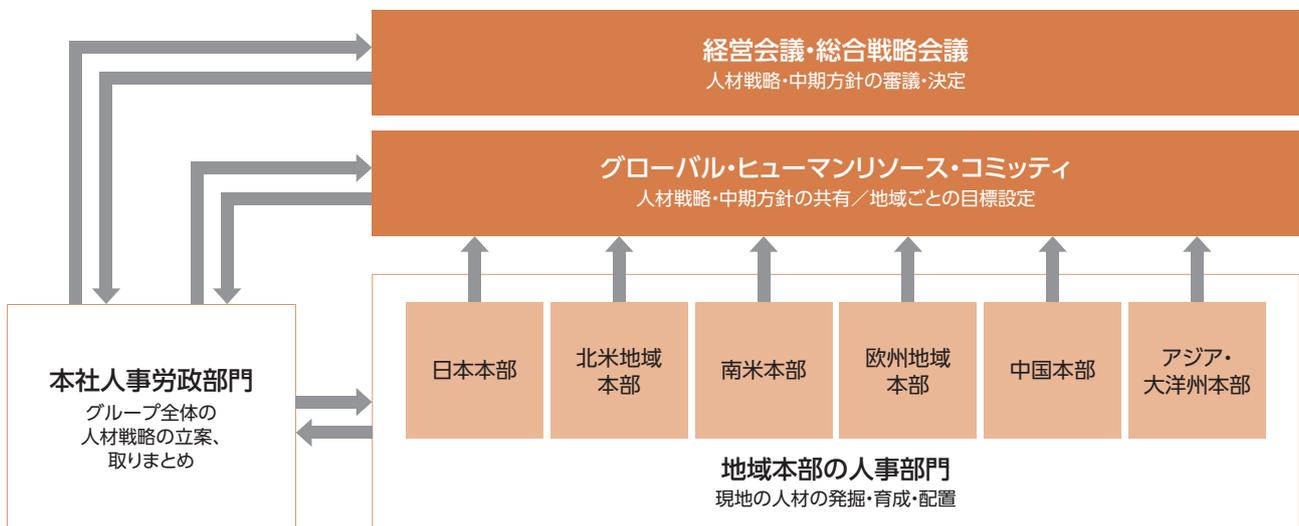
人材マネジメント体制

2つの会議体を通じて 全社・地域の施策と目標を決定

Hondaは、本社の人事労政部門が各地域と連携をとりながら、中長期的な観点からグローバル人材戦略を立案し、年1回、経営メンバーが参加する「総合戦略会議」で戦略を討議しています。

ここで討議した「人」施策の方向性は、世界6極の人事責任者が年1回集まる「グローバル・ヒューマンリソース・コミッティ」においてテーマごとに議論され、具体的な全社施策、地域施策や達成目標となり、全社で活動が展開されます。

グローバルHRマネジメント関連図



人材マネジメント活動

グローバル共通基盤の構築と人材育成

OJTを基盤とする人材育成

OJTとOff-JTの双方で、
従業員のキャリア形成・能力開発を支援

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行っています。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OJTプログラムを制定しており、各個人の専門・管理能力をチェックするとともに、さらなる育成の指標として活用しています。また、OJTと相互に補完し合う「Off-JT(Off the Job Training)」のプログラムも取り入れ、従業員一人ひとりの能力向上に応じて、職種ごとの専門教育や新入社員研修、フィロソフィーをベースとした基礎研修、資格認定時マネジメント研修、品質研修など各階層別に研修プログラムを用意し、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。

<主なOff-JTプログラム>

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)

従業員一人当たりの研修時間と研修コスト

	年間研修時間	年間研修コスト(円)
日本	22.3	約45,000
北米	6.1	約66,000
南米	10.7	約40,000
アジア・大洋州	8.9	約4,000
中国	24.6	約10,500

グローバルリーダー育成

次世代のグローバル経営を担う人材への
研修プログラムを推進

Hondaは、グローバルリーダーの育成に向けて、日本を含む世界の各拠点から次世代のグローバル経営を担う人材を選抜し、研修を実施しています。

2012年から、「エグゼクティブリーダーシップ研修」(Off-JT)と、機能横断チームで経営課題の解決プランを立案する活動を組み合わせた「HEADS(Honda Executive Advanced Development School)プログラム」、および「LDT(Leadership Development Training)」を実施しています。

「グローバル・ジョブ・グレード制度」の構築

グローバルな人材最適配置のために、
グローバル共通の等級を整備

Hondaは、グローバルレベルでマネジメントに携わるグローバルリーダーの育成に向けた研修を実施するほか、2011年から人材の最適配置をめざす「グローバル・ジョブ・グレード制度」を整備しています。

これは、Hondaの開発・生産・営業などの拠点ごとに存在する一つひとつの役職に関する役割・責任などを評価、重み付けし、グループ共通のグレード(等級)で示すことで、業務や地域を超えて個々の能力をより発揮できる職務・場所に異動しやすくする制度です。Hondaは、本社の部課長クラス以上に相当する職位からこの制度を適用しており、ローカル人材の登用に積極的に取り組んでいます。人材の登用にあたっては、世界各地のキーポスト、キータレントを管理するための「グローバルタレントボード」と地域の「タレントボード」を通じて、成長戦略に沿った最適な人材を世界の各拠点により機動的に配置・活用していきます。

Hondaフィロソフィーの伝承

世界中の従業員が価値観を共有

マネジメントの現地化を進めていくためには、ビジネスにおける判断や行動の基準を共有すること、すなわちローカルアソシエイトとHondaフィロソフィーやHondaのコアバリュー、コンピテンシーなどの価値観をグローバルに共有することが重要です。

こうした認識をもとに、Hondaは、世界各地で実施している階層別研修において、「Hondaフィロソフィー」を教育する研修プログラムを実施しています。また、より実践的なプログラムとなるよう、本社の役員・各地域のトップマネジメントがビジネス事例を取り上げながら、「Hondaフィロソフィーに基づき、何をどう考え、どう判断したか」といった意思決定や経営判断に関わる実践事例を紹介するようにしています。

「英語公式言語化」の推進

地域をまたぐコミュニケーションの英語公式言語化

地域拠点が自立しながらHondaグループとしての総合力を発揮していくためには、世界6極の人材が緊密なコミュニケーションを図る環境づくりが必要です。

そこでHondaは、2020年を目標に地域間のコミュニケーションを行う場合は情報発信側が英語で問いかけるなど、地域間の会議で使う文書や、情報共有のためのやりとりを英語とする「英語公式言語化」に取り組んでいます。

また、その一環として、日本では、英語力強化に向けた学習プログラムの充実などを図っており、将来は、英語力を役職者認定の要件にしていくことを計画しています。

TOPICS | 米国の製造業の未来を担う人材育成プログラムを開始

米国の会計事務所であるデロイト社と、米国のNPOであるマニファクチャリング・インスティテュートの調査によると、米国の製造業は、今後10年間で340万人以上の雇用が生まれるものの、その約60%に当たる200万人の人材が不足すると予想されています。

こうした状況を踏まえ、ホンダノースアメリカ・インコーポレーテッドは、2015年3月、製造業で先端技術を担う次世代の人材を育成する新たなプログラムを実施することを発表しました。このプログラムは、中学、高校、大学の生徒を対象に教育と訓練の機会を提供し、製造業への関心を喚起するとともに、Hondaグループの製造部門の従業員にも継続的な教育の機会を提供することを目的としています。

プログラムは、Hondaの生産拠点があるオハイオ州において行われており、各世代に合わせたさまざまな教育プ

ログラムを展開しています。例えば、中学生に対しては、ものづくりを題材にしたビデオゲームや移動実験室をつくり、楽しみながら学べるプログラムを用意しています。高校生に対しては、現地の高校と協力して製造職に必要なカリキュラムを提供しているほか、理工系の学習カリキュラムへの資金援助をしています。さらに、大学生に対しては、製造工学技術または機械工学技術の準学士をめざす学生に奨学金を提供するほか、Hondaで働きながら学校に通えるワーク・スタディ・プログラムを実施しています。

なお、これらのプログラムは、Hondaのサプライヤーの人材開発にも役立ててもらえるように考案されています。

こうした取り組みにより、Hondaは、意欲と技術を持った人材を継続的に獲得するとともに、活動の継続を通じて米国経済の要である製造業の発展に貢献していきます。

人材関連データ

人材雇用状況

連結従業員数(人)

	2012年度	2013年度	2014年度
北米	41,260	44,608	48,024
南米	18,255	18,144	16,635
欧州	10,198	9,055	8,597
アジア・大洋州	54,013	47,067	50,649
中国	—	13,332	15,037
日本	66,612	66,355	65,788
(合計)	190,338	198,561	204,730

男女別従業員数(人)

	2012年度	2013年度	2014年度	
日本	男性	44,695	46,478	44,363
	女性	3,173	3,385	3,326
	(合計)	47,868	49,863	47,689

雇用契約別・種類別の従業員数(人)

	2012年度	2013年度	2014年度		
日本	雇用契約別 内訳	正規従業員	43,532	42,953	42,342
		非正規従業員	4,336	6,910	5,347
	雇用の 種類別内訳	常勤	47,744	49,736	47,549
		非常勤(パート)	124	127	140

新規正規従業員雇用者数(人)

	2012年度	2013年度	2014年度		
日本	新規雇用者総数	683	726	719	
	男女別内訳	男性	595	621	636
		女性	88	105	83
北米	—	5,012	4,778		
南米	1,773	1,259	814		
アジア・大洋州	5,636	8,055	5,996		
中国	2,018	2,955	2,190		

離職率(%) (定年退職者含む)

	2012年度	2013年度	2014年度		
日本	離職率	2.1	1.8	1.8	
	男女別内訳	男性	2.0	1.7	1.8
		女性	2.9	3.1	2.5
北米	—	6.4	6.0		
南米	12.5	12.8	10.9		
アジア・大洋州	7.0	5.8	6.6		
中国	3.6	4.2	2.4		

地域コミュニティ出身の上級管理職の比率(%)

地域	全上級管理職に占める 現地コミュニティ出身者の比率
北米	59
南米	36
欧州	40
アジア・大洋州	38

人権

従業員への人権研修

Hondaでは、「Hondaフィロソフィー」と、それに基づく「人事管理の三原則」、「わたしたちの行動指針」のなかで人権に関する方針を記載しています。Hondaに入社する従業員に対して、「Hondaフィロソフィー」に関する研修を全世界で実施し、周知を図っています。日本においても、2014年度に入社した812人全員に対して研修を実施しました。(総研修時間は406時間)

注)「連結従業員数」を除く、日本地域の人材関連データは、以下の会社を集計範囲としています。

本田技研工業(株)、(株)本田技術研究所、ホンダエンジニアリング(株)、(株)ホンダ・レーシング、学校法人ホンダ学園、(株)ホンダアクセス

ダイバーシティの推進

多様性の進化に向けた基本的な考え

Hondaにおいては、基本理念である“人間尊重”に基づき、ダイバーシティの推進を「さまざまな属性(国籍や人種、性別、年齢、学歴、障がいの有無など)に関わりなく、一人ひとりを違いのある個性として認め合い尊重し、多様な人材がもてる力を存分に発揮することで、企業としての総合力を高めていく」ための取り組みと位置付け、施策を推進しています。

今後、Hondaは、二輪・四輪・汎用を柱に、ジェットやロボットといった新たな事業領域も加え、新しい商品や技術を創造し、新たなお客様との出会いをグローバルで増やしていくとしています。こうした事業展開の多様化に合わせ、人材の多様性の進化を進めていきます。

女性の活躍拡大

日本においては、2008年から女性の活躍機会の拡大に焦点を当て、社内報による情報発信、講演会の開催、研修などに取り組んでいます。この結果、女性従業員の比率は、この10年間で5.0%から6.7%に上昇しています。

一方で、女性役職者の比率は0.5%にとどまっており、女性のキャリア形成支援をよりいっそう強化していく必要があります。そのため、2015年1月に人材の多様性進化を担当する専任組織「多様性推進室」を設置、同室に女性従業員およびその上司へのキャリアサポートを行う専任スタッフとして「キャリアアドバイザー」を配置しました。

また、女性のキャリア形成の管理指標として、女性役職者数を「2020年に2014年度の3倍以上にする」「2025年に2014年度の9倍以上にする」という目標を設定しました。今後、多様性推進室が中心となって、一人ひとりに焦点を当てたキャリア形成支援の強化、キャリア形成の促進に向けた育児サポート制度の拡充に取り組み、この目標の達成をめざします。

2014年度の女性比率(%)

	女性従業員比率	女性管理職比率
日本	6.8	0.6
北米	22.3	17.5
南米	11.6	3.0
アジア・大洋州	14.4	12.4
中国	10.8	11.0

日本における基本給と報酬総額の男女比

	基本給(女性:男性)	報酬総額(女性:男性)
管理職	1:1.005	1:1.012
一般	1:1.202	1:1.202

※ 給与体系は同一の体系を適用。差は年齢構成、等級構成などによる。

グローバル採用

人材の多様性進化の取り組みの一環として、一部の新卒採用者を、海外の労働市場から直接採用する「グローバル採用」を推進しています。とくに、事業展開の強化を図っている新興国市場からの人材採用を強化しています。

今後は、こうした人材をHondaのグローバルビジネスを牽引する中核人材として育成し、グローバルHondaの「人」総合力の向上をめざします。

「グローバル採用」の人数(人)

	2013年度	2014年度	2015年度(予定)
採用人数	15	15	17

人材関連データ

障がい者雇用

Hondaは、各国の法律に準拠し、各事業所で障がいのある人を雇用しています。配属にあたっては、一人ひとりの障がいの状況に配慮しつつ、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。

日本では、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、2014年度の障がい者雇用者数は1,089名、雇用率は2.28%と、法定雇用率2.0パーセントを上回る水準を維持しています。

日本における障がい者雇用者数・雇用率

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
雇用者数 [※] (人)	1,036	1,052	1,066	1,084	1,089
雇用率 [※] (%)	2.28	2.27	2.31	2.27	2.28

※ 雇用者数および雇用率は、「障害者の雇用の促進等に関する法律」に則り、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、数値は各年6月1日時点のものです。

定年退職者の再雇用

日本では、人口の約4分の1を65歳以上の高齢者が占める超高齢社会を迎えており、高齢者の安定雇用や、その技能やノウハウの伝承が課題となっています。

Hondaは、2004年高齢者雇用安定法改正前の2003年4月から、定年退職(60歳)を迎える従業員を対象に再雇用制度を導入しています。2010年4月には、原則、希望者全員を65歳まで専門性を活かせる業務で再雇用するよう制度を見直しました。

その結果、現在では定年退職者の約75%が再雇用され、さまざまな職場で高い経験値と専門性を持つ従業員が活躍しています。

日本における再雇用者数(人)

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
再雇用者数	415	452	434	567	622

働きやすい職場環境づくり

仕事と育児・介護の両立支援

少子高齢化が進む日本においては、仕事と育児・介護の両立を実現する環境の整備が社会的な課題となっています。こうした状況を踏まえ、Hondaでは、仕事と育児・介護の両立支援制度を整えると同時に、ガイドブックやイントラネットを通じた情報発信によって、制度への理解促進を図っています。

2014年4月より、「選択型福利厚生制度(カフェテリアプラン)」を導入し、ベビーシッター派遣サービス、育児用品のレンタルサポートなど、出産・育児に関するライフイベントや介護へのサポートを選択できる仕組みをスタートさせました。

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。

日本における育児・介護支援制度の利用者数(人)

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
育児 短時間勤務	82	108	171	153	172
育児休暇	250	297	314	305	392
介護 短時間勤務	0	0	0	1	3
介護休暇	10	7	11	15	9

日本における育児休暇取得者の復職率(%)

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
復職率	99.6	99.7	99.7	99.7	99.2

労働時間削減

労働時間の長さや有給休暇取得率の低さが社会課題となっている日本において、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の短縮に積極的に取り組んできました。また、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年以上の歴史を持っています。

また、近年では、従業員の計画的な年次有給休暇の取得や、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。

こうした活動の結果、2014年度の従業員一人当たりの総労働時間は1,890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19.4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。

※ 年次有給休暇の繰越日数を超過してカットされる日数をゼロにする取り組み

日本における従業員一人当たりの総労働時間／年次有給休暇の平均取得日数

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
従業員一人当たりの総労働時間	1,920	1,840	1,950	1,900	1,890
年次有給休暇の平均取得日数	17.8	19.9	18.7	19.2	19.4

従業員の相談窓口

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。

日本における相談窓口の例

相談窓口	相談窓口の概要
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、制度の周知と活用の促進のため、各事業所の総務部門に相談窓口を設置。男女各1名の担当者が従業員本人やその上司からの相談に対応しています。
セクハラ相談窓口	セクシュアルハラスメントの防止と、迅速かつ適切な解決を図ることを目的に、全従業員を対象とした窓口を設置しています。
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めるよう、「生きがい・健康・経済設計」を考えるライフプランセミナーを開催。配偶者の参加も可能で、社内講師・事務局が受講後の個別相談にも応じています。

評価・処遇

人材評価制度

Hondaは、「人事管理の三原則」の「主体性の尊重」「公平の原則」に則り、世界6地域の各地域本部で、その地域の特性に応じた人材評価プログラムを導入しています。

例えば日本では、従業員の育成・評価において、上司との2 Way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行うこととしています。従業員は、4月の面談において上司のアドバイスを受けながら自分の将来像や進むべき方向性を明確にし、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。その後、6月と12月の面談で、上司が半期の実績について評価するとともに、強みや弱みを共有。加えて、今後のチャレンジ目標やキャリアなどについても話し合うことで、能力向上につなげています。

人材評価プログラムを受けている従業員の割合(%)

地域	人材評価プログラムの対象となる従業員の割合
日本	100
北米	99.9
南米	100
アジア・大洋州	82
中国	99.6

人材関連データ

報酬とインセンティブ

Hondaでは、「人事管理の三原則」に基づき、個人が持つ力を発揮できる機会を均等に与え、属人要素にとらわれることなく、その場で発揮された能力と成果を等しく認めて尊重する基本的考え方に基づき、各地域の特性を考慮して、給与・評価制度を構築しています。

日本においては、一般従業員層では、能力開発ステージと能力発揮ステージに分け、前者では能力の伸長に重きを置き、後者では能力発揮・成果を重視する仕組みとしています。役職者以上には年俸制を導入し、より上位に行くに従い、従業員の成果や会社業績を重視する仕組みとしています。

日本における業績連動報酬の比率(%)

階層	報酬全体に占める業績連動報酬の比率
役員	44.9*
管理職	37.3

※ 役員には、一定額の自社株購入分を含む。

従業員意識調査

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、各地域で従業員意識調査を実施しています。

日本では、会社の中期計画に合わせて3年に1回実施しており、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方など多岐にわたる項目を調査しています。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しているほか、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。

日本における従業員意識調査結果(Hondaで働く満足度)(%)

	2010年度	2013年度
全従業員	80.8	80.0
うち男性	81.0	80.2
うち女性	79.5	77.9
全従業員に対する回答者の割合	95.1	94.3

従業員との良好な関係の構築

自由闊達な対話環境の創出

Hondaは、「人事管理の三原則」の「相互信頼」に則り、「労務方針」のなかで「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」と定めています。この方針のもと、従業員との対話を通じて、良好な関係の維持と課題解決に努めています。

労働安全衛生と健康管理

労働安全衛生

「人間尊重」を基本理念とするHondaは、創業期から受け継がれる「安全なくして生産なし」というスローガンをグループ共通の価値観としています。この価値観のもと、世界各地のグループ会社では、それぞれの地域に根ざした労働安全衛生の基本方針を策定し、労働災害の未然防止・再発防止の観点から活動を推進しています。

またHondaは、「安全最優先の風土と組織基盤を構築し地域事業自立で『安全体質の盤石化』」を労働安全に関するグローバル中期活動方針に掲げ、以下の重点施策を展開しています。

- ① 開発・購買・生産・販売・管理など領域に特化した労働災害撲滅活動の展開
- ② グローバル化に対応した安全サポート体制の構築
- ③ 火災予防管理システムの標準化
- ④ 安全運転管理の強化と啓発活動の徹底による交通災害の撲滅(日本)

2014年度は、リスクの高い生産領域を中心とした安全機能強化展開の定着を完了させ、三権体制[※]の安定的運用の基盤を構築しました。2015年度は、各地域の安全衛生管理機能強化に取り組み、労働災害防止活動をグローバルで高位に定着させる活動を進めます。

※ 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

日本における労働災害の発生状況(全度数率・休業災害度数率)



日本における健康管理の取り組み例

健康診断	法で定められた雇入れ時の健康診断や定期健診をはじめ、海外出張や海外駐在赴任に向けた検診など、必要に応じた健康診断を実施しています。また、法定では40歳以上が対象の特定検診を35歳以上の従業員を対象に実施しており、5年前倒しで実施することで、異常の早期発見に力をいれるとともに、生活習慣病の予防に向けて特定保健指導を実施しています。
筋骨格系疾患 [※] の未然防止	「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ほか、力作業が必要な現場には持ち上げ作業のアシスト機や補助リフトを導入しています。また、2013年からは実際に身体にかかる負担を科学的に分析するシステムも導入。Hondaが独自に開発した分析ツールを用い、従業員の負担軽減に向けた作業環境改善に役立てています。
保健指導	選択型福利厚生を活用した健康増進サポートや、健康診断の結果を踏まえた生活習慣病予防の特定保健指導を2009年から実施しています。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」、食事内容の改善を提案する「栄養指導」、日常の運動習慣を提案する「運動指導」を行い、自律的な健康増進をサポートしています。
健康イベントの開催	従業員のリフレッシュや運動習慣のきっかけづくりとして、ウォーキングなどの健康イベントを開催するとともに、健康増進の啓発活動を推進しています。
受動喫煙防止	「受動喫煙のない職場環境」の実現に取り組んでいます。館内禁煙化や禁煙時間の設定、世界禁煙デーに合わせたイベントの開催、禁煙チャレンジデー設置など、事業場の特性に合わせた活動を実施。また、喫煙者への啓発活動や禁煙希望者へのサポートなども展開しています。
メンタルヘルスケア	各事業所にメンタルヘルス推進チームを組織し、「予防教育」「職場環境改善」「ストレスチェック」「相談対応体制の充実」「休業からの職場復帰支援」を主要施策として、従業員の心の健康づくりに取り組んでいます。また、リーフレットやパンフレットを従業員に配布し、メンタルヘルスケアへの理解促進を図っています。

※ 筋骨格系疾患: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・筋肉およびその周辺身体組織に現れる疾患

グローバル安全統制の整備

Hondaでは、各地域にある統括会社を中心となって、グローバル安全統制の整備を進めています。

とくに生産領域では、それぞれの国・地域における安全管理の実効性を向上させるために、労働安全衛生に関するマネジメントシステムの運用やリスクアセスメントの普及・実施、爆発火災防止活動の定着化などに重点を置き、現地主体で活発な活動を展開しています。また、安全衛生監査や安全衛生確認会などを随時実施し、安全衛生管理に対する認識を共有するとともに、各国・地域におけるマネジメントシステムの改善や人材の育成を図っています。

健康管理

Hondaでは、「従業員の健全で豊かな生涯生活の支援」を方針に掲げ、従業員の健康増進に向けたさまざまな活動を展開しています。

社会活動

Hondaグループの従業員がボランティアで参加する「Hondaビーチクリーン活動」。2006年の活動開始以来、100以上の砂浜で実施しています。



基本的な考え方

Hondaの社会活動

地域社会とのコミュニケーションを通じて、「地域に根ざした活動」を展開

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、「企業は地域に根つき、地域と融合した存在でなければならない」という考えのもと、まだ創業期だった1960年代に地域とのつながりを大切に社会活動を開始しました。

そして現在も、「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、世界6地域でさまざまな社会活動に取り組んでいます。また、その地域の实情に応じた取り組みのサポートも進めています。これからもHondaは、喜びを分かちあえるよう、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社会活動を展開していきます。

社会活動の基本的な考え方

Honda社会活動の活動理念・活動方針に沿って夢のある明日の社会づくりを進めています

Hondaは、社会活動に対する基本的な考えを、Honda社会活動の活動理念・活動方針として定めています。これは「地域に根ざした活動」を基盤に、「子ども達の育成支援」「地球環境保全」「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くという考えを明文化したものです。

世界6地域では、この理念・方針に沿って、Hondaならではの経営資源を活かした多様な取り組みを進めています。

Honda社会活動の活動理念・活動方針

Hondaの社会活動がめざすもの

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、

- 未来を創る子ども達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



日本での取り組み

地域共生

■ 東北復興支援イベント「MIYAGI POKERUN」

Hondaは2014年夏、東北復興支援イベント「MIYAGI POKERUN(ミヤギポークラン)」に特別協力しました。MIYAGI POKERUNは、宮城県内全域に設けられた71カ所のチェックポイントを、クルマやバイク、公共交通機関などで回り、スマートフォンの専用アプリでトランプカードを集め、最終ゴール地点をめざして手札の強さを競うスタンプリ形式のイベントです。チェックポイントには復興商店街や道の駅、産直市場などが指定され、参加者は楽しみながら復興の現場を見て、人々と交流することで宮城の現状を体感しました。

特別協力企業としてHondaは、被災地のICT企業をパートナーに選定し、POKERUN専用アプリを開発・提供しました。このアプリは、最新のテレマティクス技術を活用し、「Honda インターナビ」で採用している高精度の交通情報をもとにした「インターナビ・ルート」でチェックポイントまでのルート計算を行えるほか、回遊記録を残す機能も備えています。

東日本大震災発生日の翌朝、Hondaはインターナビ会員の車両から収集した走行実績データに基づいた道路通行実績情報をいち早く公開し、被災地に続く「道」を可視化しましたが、今回のイベントでは、移動する楽しさを通して被災地の今の「道」を体感する場づくりに携わることで、被災地を舞台とする新たな出会いを応援しました。



バイクでチェックポイントを訪れた参加者

次世代育成

■ 「TOMODACHI Honda文化交流プログラム」

Hondaは、米国大使館と公益財団法人米日カウンセラー

ジャパンが主催する「TOMODACHIイニシアチブ」の主旨に賛同し、2015年から2017年までの3年間、「TOMODACHI Honda文化交流プログラム」を実施しています。アメリカンホンダモーターカンパニー・インコーポレーテッドと連携しながらプログラム内容を構築し、東日本大震災の被災地域の生徒たちに米国の伝統や文化を体験してもらいます。この体験を通じ、将来、グローバルな視点で世界を舞台に活躍でき、「夢」と「希望」を持って困難なことにも果敢にチャレンジし、自らが復興のリーダーシップを執る若者を育成します。

2014年12月26日から2015年1月8日までの約2週間にわたって、宮城県の高校生20人をロサンゼルスに招待し、高校生たちは、世界共通言語である音楽を通じて米国の伝統的な祝賀行事である「ローズ・パレード」に楽器を演奏しながら参加しました。その後、ホームステイやボランティア活動への参加、現地の高校生・大学生との文化交流を体験し、さまざまな発見をして帰国しました。



ローズ・パレードで行進する生徒たち

■ 自然教室「環境わごん」

「環境わごん」は、HondaのOB・OGを中心としたボランティアスタッフが、海や山などの自然素材をワゴン車に積み込んで小学校や学童クラブ、公民館などを訪問する出前型の環境学習プログラムです。スタッフが自然の仕組みや環境保全の大切さをレクチャー。木や石など自然素材を使ったクラフトづくりを交えながら、子どもたちが自然や環境について、自ら気付き考える機会を提供。子どもたちの自主性を引き出す取り組みをサポートしています。

2014年度は、国内5事業所合計で197回の活動を実施し、9,028人の生徒が参加。スタッフとしてOB・OGボランティアが延べ2,257人参加しました。



クラフトづくりを楽しむ生徒

■「子どもアイデアコンテスト」

「子どもアイデアコンテスト」は、小学生の子どもたちが「未来」をテーマに「あったらいいな」というものをカタチ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思いから、2002年にスタート。2014年には第12回を迎え、これまでに約30,000人の子どもたちが参加してくれました。

また、2015年3月28日～29日には、同様のコンテストを実施しているタイの子どもたちを招待し、栃木県にあるツインリンクもてぎで国際交流会を開催。最優秀賞、優秀賞を受賞した日本の子どもたちと一緒に、将来の夢を語り合ったり、お互いの作品を紹介したり、自分たちの国の文化を伝え合うなど、さまざまな交流を行いました。



審査員特別賞「ミラクル☆ミュート」発表風景

地球環境

■「Hondaビーチクリーン活動」

素足で歩ける砂浜を次世代に残したいという思いから、独自開発した「牽引式ビーチクリーナー※」を使い、Hondaグループの従業員ボランティアが地域の人々とともに国内各地の砂浜で活動しています。2006年から始まったこの活動は、これまでに100カ所以上の砂浜で実施してきました。

砂浜にはビニールやプラスチックなど自然に還らないごみも多く、人がけがをしたり、誤飲などにより鳥類や魚類などの生態系にも悪影響を及ぼします。そこで、ビーチクリーン活動では目に見える大きなごみを手で拾い集めた後、砂に埋もれて見えにくいガラス片やプラスチック片など小さなごみを「牽引式ビーチクリーナー」で効率的に回収しています。また砂浜では子どもたちに向けた環境学習教室を開催し、環境保



ビーチクリーナーを使ったごみの回収

全の大切さを伝えていきます。2014年度は、全国21県で計25回の活動を実施し、Hondaグループから延べ1,693人の従業員ボランティアが参加しました。

※ 砂浜での走行に適したATV(全地形走行車)でクリーナーを牽引して、ごみを効率的に回収するHonda独自のシステム

■「水源の森」保全活動

“緑のダム”ともいわれる森林は、長い時間をかけて水を蓄え、川の豊かな流れを支えるとともに、きれいな空気をつくります。また、地盤を安定させることで災害の発生を防ぐ役割も担うなど、地域にさまざまな恵みをもたらします。この大切な「水源の森」を未来へ引き継いでいくために、Hondaは全国の事業所で従業員とその家族、OB・OGのボランティアによる森林保全活動を継続的に行っています。

2014年度は、全国8カ所の森林で計12回の保全活動を実施。延べ439人の参加者が苗木の植林や下草刈り、朽木の除去、間伐・除採を行いました。



栃木県足尾での下草刈り

交通安全

■交通安全教育プログラム「あやとりい」

Hondaは、すべての人の安全をめざして、さまざまな取り組みを行っています。なかでも、子どもたちを交通事故から守ることは、重要なテーマの一つです。そこで考え出されたのが、「あんぜんを」「やさしく」「ときあかし」「りかいしていただく」——交通安全教育プログラム「あやとりい」です。

大切な成長の過程にある幼少期から学齢期の子どもたちが、段階的に交通安全の基本を身に付けられるよう構成されており、保育園や幼稚園、小学校などの集団教育のなかで基本を実践的に学ぶことができます。



「あやとりい」を学ぶ子どもたち

北・中米での取り組み

次世代育成

■米国:「イーグル・ロック・スクールおよびプロフェッショナル・デベロップメント・センター」を通じた教育支援

コロラドの山間部に立地する「イーグル・ロック・スクールおよびプロフェッショナル・デベロップメント・センター」は、一般の高校教育に馴染めなかった学生たちにもう一度学びの機会を提供する学費免除の全寮制の高校で、全米で広く知られています。

Hondaが出資・設立した同校は、学生たちに教育を受けることの大切さを理解してもらうことを使命に掲げ、1993年に開校しました。「責任」「信頼」「積極的な姿勢」の3つを重視した独自の学習環境を提供しています。

同校では、「プロフェッショナル・デベロップメント・センター」という機関を設置し、新しい指導方法や教育上の問題に直面した際の対処方法の開発にも取り組んでおり、毎年世界中から教員が訪れています。また、米国内の高校の校長や教員に継続的なサポートを提供しているほか、カリフォルニア、ニューメキシコ、ミネソタの高校では助言者としての役割も果たしています。



イーグル・ロック・スクールの卒業式のひとコマ

交通安全

■カナダ:「ジュニアレッドライダーズ」プログラム

ホンダ・オブ・カナダ・マニュファクチャリングが主催する「ジュニアレッドライダーズ」プログラムには、これまでに6歳~12歳の子どもたち500人近くが参加しています。最近では120人の子どもたちとその家族が参加しました。

ジュニアレッドライダーズは、Hondaの従業員が若いライダーに二輪車の基本的な乗り方をボランティアで指導す

るプログラムです。フォックスのレーシングスーツに身を包んだ子どもたちは、年齢や体格、運転スキルに応じて、それぞれHondaが提供した「CRF 50」「CRF 110」「CRF 125」に乗り、4時間のプログラムで正しい乗り方を身に付けています。



プログラムに参加した子どもたち

地球環境

■米国:「リサイクル・デー」の資源回収

ホンダマニュファクチャリングオブアラバマ・エル・エル・シー(HMA)は、操業を開始した2001年、北米で初めて埋立廃棄物ゼロを達成した自動車工場となりました。現在では、埋立処分量の削減のため、従業員に家庭内でのゴミの削減を呼び掛けています。

リンカーンにあるアラバマ工場は、年1回、秋に「リサイクル・デー」を開催しており、Hondaとお取引先の従業員が家庭で不要になったタイヤ、木材、バッテリー、塗料、使用済みオイルなどを回収し、HMAの設備管理部門で分別処理しています。2014年は、金属(2,980kg)、タイヤ(2,230kg)、電子機器(1,130kg)など、約11,300kgの再生可能な資源を回収。前年実績を7,030kg上回る資源を回収しました。

HMAのリサイクル・デーは、環境改善に向けたHondaの重要な取り組みの1つとなっています。



従業員が回収した資源

南米での取り組み

次世代育成

■ブラジル(レシフェ):「ホンダ・ソーシャルプロジェクト」

ホンダ・ソーシャルプロジェクトは、自動車整備士向けの職業訓練を提供して、未来を担う若者の就職活動を支援する取り組みです。午前中をみの訓練、終日の訓練が各4カ月間、およそ8カ月間にわたって実施されるこの取り組みは、「技術訓練」と「自己開発」の2つのプログラムで構成されています。2014年は12人の若者が参加しました。

プログラムの対象者は定職に就くことが難しい若者で、2007年の開始以来、149人が参加しています。プログラムの参加者は人生に対するビジョンが明確になり、目標達成に向けて意欲的になることから、Hondaの取り組みは家族や地域社会から評価を得ています。

また、Hondaでは訓練を終えた若者の85%を雇用しています。その多くはホンダのディーラー各店に就職しており、二輪車のディーラーでマネージャーとして活躍している若者もいます。一方、Hondaのディーラーに就職していない若者の多くは、公立や私立のカレッジで勉強を継続。カナダで生活しながら、ブラジル政府による「国境なき科学」プログラムに参加している若者もいます。

さらに、技能訓練のほかにも、課外活動として「読書週間」や「環境週間」などに取り組み、その活動を拡充させています。



自動車整備の技能訓練を受ける若者

地域共生

■アルゼンチン:ギャラハン小児病院との共同プログラム

製造部門から管理部門まで、アルゼンチンのHondaのすべての部門はギャラハン小児病院と連携して、リサイクルキャンペーンを展開し、環境保全に貢献しています。2014年は50本分の木に相当する2,929kgの紙がリサイクルさ

れました。また、1,196kgのペットボトルキャップの回収により、大気への2,153kgのCO₂排出が抑制されました。

また、リサイクルで得られた収益は、同院で治療を受ける子どもの支援施設「ギャラハン・ハウス」の運営・維持をはじめ、医療機器の購入、医療スタッフの教育・訓練などに役立てられています。



小児病院の子どもたちとHondaのボランティア

交通安全

■ブラジル:「Traffic Educational Center (交通教育センター)」の設置

Hondaはブラジルのインディアツバ市、マナウス市、レシフェ市の3つの都市で交通教育センターでの訓練を実施しています。センターでは、基礎、上級、オフロード、ATV、インストラクター訓練という5つのコースを提供しています。これらのコースは理論パート(30%)と技術パート(70%)で構成されています。

参加者にはライダーとしての正しい行動、運転姿勢、運転技術、実際の交通環境のなかでの運転方法に関する知識を提供しています。対象者は政府機関、車両所有者、二輪車ドライバーで、二輪車の運転技術を向上することで事故の発生件数を低減することを目的としています。

1998年のインディアツバ市でのプロジェクト開始以来、約630,000人が訓練を受け、2014年は3つのセンターで約80,000人が受講しました。

また、訓練センターでは、交通の調和に関するディスカッション(2014年は53,913人が参加)、ミリム市におけるクルビーニョ・ホンダ活動(2014年は1,920人の子どもたちが参加)、移動式交通安全教育(2014年は12州で実施)などのプログラムを実施しているほか、ウェブサイト「Harmony Traffic(ハーモニートラフィック)」を開設しています。

欧州・中近東・アフリカでの取り組み

次世代育成

■ 英国:新型「ASIMO」のデモンストレーションイベント

2014年10月24日、ホンダオブザユー・ケー・マニュファクチュアリング・リミテッド(HUM)は、より進化した革新的モビリティ新型「ASIMO」を発表し、実施した7つのデモンストレーションの1つに数百人の従業員が参加しました。

CSR活動の一環として、HUMは周辺地域の学生たちをデモンストレーションに招待し、「ASIMO」に触れる機会を提供しました。このイベントには、ウィルトシャー・カレッジとストラトフォード・アポン・エイボン大学の学生のほか、スウィンドンのセント・メリー小学校の生徒も参加しました。

セント・メリー小学校でコンピューティング・コーディネーターを務めるレイチェル・ウィーパー氏は、「生徒たちはこの機会をとっても楽しみにしていて、実際にASIMOが動くのを見て本当に驚いていました。当校のコンピューティングの授業のなかで生徒たちはプログラミングについて学習していますが、Hondaのユニークなイベントをきっかけに、将来プログラマーになるという生徒もいます」と話しています。

また、このイベントを通じて、HUMの慈善活動における重要なパートナーの1つであり、自動車業界で働いている従業員やその家族で困っている人々をサポートしている「Motor and Allied Trades Benevolent Fund(BEN)」への寄付も行いました。「ASIMO」のデモンストレーションは、従業員がBENの取り組みについて理解を深める機会となるとともに、従業員のチケット販売による収益から500ポンドをBENに寄付しました。



ASIMOのデモンストレーション

地域共生

■ 英国:従業員が主体となった慈善団体の支援

ホンダオブザユー・ケー・マニュファクチュアリング・リミテッド(HUM)は、2014年2月より地元の慈善団体や地域団体を支援するために、従業員主体の新しいCSR活動を開始しました。

四半期ごとに実施するこのプログラムの支援対象は、12の慈善団体です。従業員は支援したい慈善団体を選択、トークンを使って投票します。投票期間の終了時点で最も票を集めた団体にはHUMより700ポンドを寄付。2位と3位の団体には、それぞれ500ポンド、250ポンドを寄付することとしています。

プログラムは多くの従業員の共感を集め、順調に推移しています。従業員の85%が投票に参加し、6つの慈善団体にHUMから総額4,500ポンドを寄付しました。

また、2015年2月には、投票で選ばれたParkinson's UK(パーキンソンズUK)のスウィンドンおよび地区支部の方々をHUMの工場に招待。当日、寄付金を受け取ったParkinson's UKは、「パーキンソン病の症状管理に重要な役割を果たす活動に寄付金を活用する」と挨拶しました。



食堂に置いた投票箱

アジア・大洋州での取り組み

地球環境

■ベトナム:「Hondaエコ マイレッジ チャレンジ」

「Hondaエコ マイレッジ チャレンジ」は、Hondaエンジン（110cc）を用いた自作の車両で、1リットルのガソリンで何km走れるかを競う大会です。ホンダベトナムカンパニー・リミテッドでは、地球環境に対する意識の向上などを目的として2010年からこの大会を開催しています。

2014年の第5回大会には、国内の大学や自動車関連メーカー、ディーラーなど129チームが参加。優勝チームは1,164.848km/lを記録しました。



自作車両で競技に挑む参加者

交通安全

■タイ:「セーフティー・タイランド」プログラム

経済成長著しいタイでは、車両台数の急増に伴って交通事故が増加しています。2013年の交通事故による死亡者数は14,000人を超え、迅速な対策が望まれています。

こうしたなか、エー・ピー・ホンダカンパニー・リミテッドでは、安全運転についての知識・技術を広める「セーフティー・タイランド」プログラムを1989年から続けています。主な活動は自社が設置した施設での安全運転教育で、2014年までに累計2,300万人以上が参加しています。また、2011年からは職業訓練学校と協力した新たな安全運転教育施設の設置も進めており、最終的にはタイの全県で教育を実施する計画です。



安全運転教育を実施している施設
「Honda Riding Center」

次世代育成

■タイ:防災や交通安全について学んでもらう ユースキャンプ

ホンダオートモービル(タイランド)カンパニー・リミテッドはタイ政府と連携し、地元の高校生に防災や交通安全について学んでもらうユースキャンプを2013年から開催しています。

2014年8月に実施したキャンプには高校生100人が参加。防災に関する講義のあと、専門家の指導のもとで、地震や火事が起きた際の対応やけが人の救護方法などの実地訓練を行いました。また、Hondaディーラーの従業員が講師を務める交通安全講習も開催しました。



キャンプでの実地訓練の様子

地域共生

■インドネシア:帰省者向け無料休憩施設の設置

ピー・ティ・アストラホンダモーターは、インドネシアの大型連休(イスラムの祝日)に合わせて、全国24カ所に帰省者向けの無料休憩施設を7日間にわたって設置しました。施設には休憩スペースやトイレに加えて、自動車・バイクのメンテナンスを提供するコーナーなども設け、期間中に14,000人以上の方に利用いただきました。



施設内には祈祷室も設置

中国での取り組み

地球環境

■ 中国(内モンゴル):内モンゴル植林プロジェクト

Hondaは2000年から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スタートしました。2007年には中国国内の関連会社14社が共同でプロジェクトに出資し、2008年～2012年の5年間を計画期間として、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の土地約467ヘクタールに70万本の植林を行いました。毎年夏に、プロジェクトに参加した14社の従業員代表が現場に集まり、合同植林イベントを実施してきました。この第1期プロジェクトは2012年7月に完了し、各社から従業員約200人が活動に参加しました。

また、2013年からは、第1期プロジェクト周辺の土地467ヘクタールで、新たな5カ年計画を開始しています。2014年は、関連会社16社から約150人の従業員が植林イベントに参加し、自らの手で苗木を植えながら、自然環境保護の大切さを学びました。2013年～2014年の2年間ににおける植林面積は約200ヘクタール(植林木数31万本)で、進捗率は44%と順調に計画が進んでいます。



約150人の従業員が参加した植林イベント

次世代育成

■ 中国(広州):「エコマイレージチャレンジ中国大会」

2014年10月、広東国際サーキットにおいて、「第8回エコマイレージチャレンジ中国大会」を開催しました。これは「少ないエネルギーで、より多くの距離を走る」ことを競いあうものです。

2014年の大会には150チームが参加しました。ガソリン部門のHondaグループでは、本田汽車(中国)有限公司(CHAC)が1リットルあたり3,779.638キロメートルで1位となり、中国大会の新記録を更新。大学グループでは、同済大学が1リットルあたり1,807.653キロメートルで優勝しました。また、EV部門では、本田摩托車研究開発有限公司(HRCH)が優勝しました。

中国のHondaはこれからも、若者の技術に対するチャレンジを支援し、中国の環境問題への対応やモビリティ社会の発展に貢献していきます。

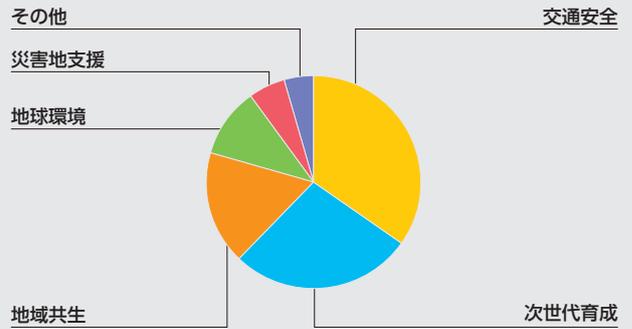


2014年10月に開催された「エコマイレージチャレンジ中国大会」の様子

社会活動データ

社会活動に関する支出額

	支出額(百万円)
交通安全	1,632
次世代育成	1,292
地域共生	800
地球環境	498
災害地支援	264
その他	201
(合計)	4,687



サプライチェーン

Hondaの関連会社であり、お取引先の海外子会社
TS-TECH (THAILAND) CO., LTDの植林活動

Hondaは世界中に存在するお取引先とともに、それぞれの開発・製造現場で、サステナブルな取り組みを積極的に進めていくことで、地域に根付き、好かれ、存在を期待される企業として、地域社会と共存共栄するサプライチェーンの実現をめざしています。サプライチェーン全体でのサステナビリティ強化に、購買領域および輸送領域において取り組んでいます。



基本的な考え方

購買理念／購買3原則

お取引先との信頼関係を
ゆるぎないものにするために

Hondaは、世界中すべてのお取引先とともに、環境、安全、人権、コンプライアンス、社会的責任などに配慮し、サプライチェーン全体でサステナブルな社会の実現に取り組んでいます。その土台として、「購買理念」「購買3原則」を定め、公平、公正、かつ透明性の高い取引を行い、お取引先との信頼関係をつねに強化しています。

購買理念と購買3原則

わたしたちは、「購買理念」「購買3原則」を通して、公平、公正、かつ透明性の高い取引を行います。

購買理念

良い物を、適正な価格で、タイムリーにかつ、永続的に調達する

購買3原則

1.「自由な取引」 2.「対等な取引」 3.「お取引先の尊重」

1.「自由な取引」

わたしたちは、品質や量、価格、タイミングを満足し、かつサステナビリティに対する考え方を共有できるお取引先と、自由競争に基づく取引を行います。

2.「対等な取引」

わたしたちは、企業規模や国籍等にかかわらず、お取引先と対等の立場で取引を行います。

3.「お取引先の尊重」

わたしたちは、お取引先の経営とその主体性を尊重します。

サステナビリティの推進

Hondaは、サステナビリティに対する考え方を全世界のお取引先と共有し、ともに推進していくためのガイドラインを発行しています。

ガイドラインは2010年に日本地域、2014年に北米地域、また南米、欧州、アジア大洋州、中国の各地域では2015年にそれぞれのお取引先と共有しています。

併せて、お取引先での取り組み状況の点検や二次お取引先への展開のためのチェックシートを活用し、サプライチェーン全体での取り組みを進めています。

とくに、従来より重点的に取り組んできた環境領域については、2001年に発行した「Hondaグリーン購買ガイドライン」の環境負荷低減取り組み対象を、製造時から、製品ライフサイクルへ改訂し、2011年にグローバルに発信しました。

これらサステナビリティの方針に基づいて、部品や原材料の調達先の選定にあたっては、QCDD※、人権、労働、環境、安全、コンプライアンス、リスクや情報保護などへの取り組みを確認し、最適なお取引先を決定しています。

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

購買活動の変遷



グローバル購買マネジメント

購買活動の推進体制

各地域事業と連携し、グローバルに
マネジメント体制を強化

Hondaは、世界6地域で事業を展開しており、それぞれに購買の機能を設けています。

また、日本にはグローバル全体の機能を統括する「購買本部」が置かれており、地域・事業を横断的にとりまとめ、サステナビリティ方針や展開目標を企画しています。

さらに、グローバルでPDCAサイクルを回すために、「国際購買会議」「購買拠点長会議」「購買6極環境会議」などを定期的を開催し、購買本部と各地域本部・事業本部の連携を図っています。

国際購買会議

地域事業方針と購買方針の連鎖強化のために、地域本部長と購買本部長による「国際購買会議 (International Purchasing Conference:IPC)」を各地域で開催しています。2014年度は、米国、ブラジル、イギリス、タイ、中国で開催しました。

購買拠点長会議

グローバルでの中長期的な方向性や各地域における取り組みの実行状況を確認し、議論・検討することを目的に、購買本部および各地域のマネジメント層が参加する「購買拠点長会議」を年1回開催しています。2014年度は東京で開催し、コストや品質の競争力強化、およびサステナビリティ取り組みの方向性を整合しました。

購買6極環境会議

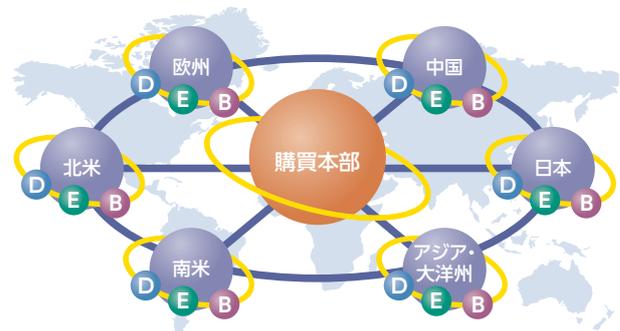
グローバルサプライチェーン全体で低炭素への取り組みを強化するために、「購買6極環境会議」を2011年から開催しています。

この会議は、6地域の実務担当で構成され、世界各地のお取引先と一体となった取り組みをめざして、グローバルで統一したCO₂低減の展開方針や達成手段の議論と整合

を行っています。

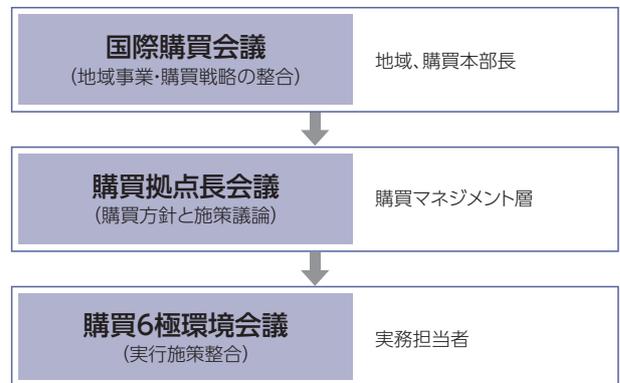
また、この会議では各地域の優れた活動を共有し、お取引先とHondaの取り組みを高位平準化しています。

Honda購買のグローバルネットワーク

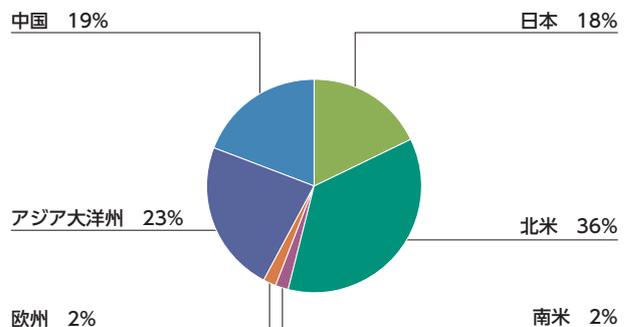


D :Development (開発) E :Engineering (生産) B :Buying (購買)

グローバル会議体



地域別の購入額比率



従業員への教育研修

Hondaは、購買活動に携わる従業員一人ひとりが能力を発揮し、誠実で公正な取り組みを推進するために、マニュアル類や人材開発プログラムを各地域で整備しています。

例えば、北米地域では、従業員に対し、講習会、e-ラーニングやOJTを通じた広範囲の研修を実施しています。そのなかの「基礎研修コース」では、QCDD強化の取り組みとともに、お取引先選定などに関する購買の考え方を共有しています。また、「インテグリティ・ワークショップ」では、行動規範、法令遵守や機密保持など、お取引先との良好かつ長期的な関係の重要性についての教育が行われています。

このように、グローバル各地域において、購買活動の基礎知識とともに、それぞれの文化的・社会的背景を反映したプログラムを開発し、従業員への教育を行っています。

各地域の従業員教育実施状況

地域	参加人数	カバー率
日本	約900名	100%
北米	約380名	100%
南米	約260名	100%
欧州	約130名	100%
アジア・大洋州	約1,500名	100%
中国	約660名	100%

TOPICS

米国オハイオ州で「第4回購買6極環境会議」を開催し、世界各地のお取引先との取り組み方針を意思統一

グローバルサプライチェーン全体でCO₂低減の取り組みを推進していくためには、Hondaの生産活動を支えている世界各地のお取引先一社一社とHondaの考えを共有し、グローバルで同じ方法、同じ判断基準で、ともに活動していくことが不可欠です。

過去3回の購買6極環境会議では、Hondaの環境取り組み方針の発信や、展開の推進方法など、世界各地のお取引先との活動をグローバルで統一しました。

2015年2月に米国オハイオ州で開催された第4回会議では、グローバルデータ管理システムによるお取引先各社のCO₂排出量の見える化と、それに基づく目標値の設定、およびその達成手段を整合しました。

さらに、水資源の有効利用や廃棄物低減に関する世界の

動向など、CO₂低減以外のトピックスについても情報共有を行いました。

このような活動を通して、環境負荷低減をお取引先とともに確実に進めていきます。



グローバル購買マネジメント

お取引先との対話

Hondaは、お取引先と事業の方向性や取り組み内容を共有する懇談会を世界各地で定期的を開催しています。2014年度は世界28カ所で開催し、延べ4,000社以上のお取引先トップとの対話を行いました。

日本地域では「お取引先懇談会」を1974年から年1回開催しています。2015年1月の懇談会には、お取引先308社の経営トップにご出席いただき、社長の伊東(当時)から全社方針および二輪・四輪・汎用各事業における取り組みを、さらに、それを支える購買方針を本部長の松井より発信しました。

また各地域での懇談会の場で、QCDDなどの各領域においてとくに優れた実績を残されたお取引先に対して、「サプライヤーアワード」として感謝賞を贈呈しています。

環境領域では、温室効果ガス低減などの優れた取り組みをされたお取引先に対して、日本地域で「環境賞」を贈呈しました。

社会領域では、コンプライアンス、安全衛生、地域社会活動、環境、多様性および人権などにおいて最も貢献されたお取引先に対して、北米地域で「Corporate Citizenship Award」の表彰を行いました。



日本地域での表彰(NOK(株)様)



北米地域での表彰(Rainsville Technology Inc.様)

お取引先との取り組み強化

環境負荷低減

「低炭素グローバルサプライチェーン」の実現に向けて

Hondaは、グローバルでの部品調達活動をするなかで、全世界のお取引先との環境負荷低減活動を通じ、各地域社会との共存共栄をめざすという考えを「Hondaグローバル購買環境ビジョン」として掲げています。

さらに、そのビジョンのもと、方針である「Hondaグリーン購買ガイドライン」、重点課題である低炭素への取り組みステップを表した「購買環境ブランドデザイン」を策定しています。各地域でこれらをお取引先と共有し、ともに低炭素サプライチェーンの実現に取り組んでいます。

CO₂データの管理システム構築

Hondaは、サプライチェーンにおける環境負荷低減への取り組みの実効性を高めていくために、2011年度からお取引先のCO₂排出量低減に関わるデータを一元的に管理するシステムの整備を進め、2014年度から本格運用を開始しました。

このシステムを利用して、グローバル各地域のお取引先とともに、低減目標とその達成状況を共有し、PDCAサイクルを回しています。

現在、グローバルでの購入額8割以上に相当する約1,600社にこのシステムを活用いただいています。

今後は共有いただいたデータを多面的に分析し、お取引先のCO₂低減活動に役立てていきます。



お取引先でのCO₂削減支援

Hondaは、「エネルギーの見える化」に基づいたCO₂低減活動をお取引先とともに各地域で進めています。例えば日本では、2009年度より、お取引先の生産現場を訪問し、Hondaのノウハウを活かした省エネ施策を提案する体制を整備し、支援にあたっています。

海外展開で先行するアジア・大洋州地域においては、お取引先への説明会や生産現場訪問を通して、これまでに約270社が見える化の導入を完了しました。

その他の地域においては、2013年度よりお取引先支援の整備を始め、学術団体などの第三者機関と連携するなどして、順次展開しています。



お取引先現場訪問による支援(アジア・大洋州地域)

調達リスクへの対策

製品生産に影響を与えるリスクの低減と影響の最小化に注力

Hondaは、自然災害、火災、お取引先の財務課題や労働問題など、「生産に影響を与えるすべての事象」を部品や材料調達におけるリスクと捉え、サプライチェーン全体で、その低減と顕在化した際の影響の拡大を未然に防ぐための活動を行っています。例えば、調達先を1つの工場に過度に依存している部品や原材料を「課題部品」と定義し、全世界で継続的に点検と対策を実施しています。

この取り組みの一環として、2014年12月から日本国内のお取引先との間で調達リスク管理システムの運用を開始し、大規模災害発生から数時間で被災地にあるお取引先の被災状況と生産への影響を把握できる体制を整えました。

また、財務リスクの最小化においては、各お取引先調査に基づいた評価を毎年1回実施しています。加えて、第三者機関の情報を参考にリスク確認を毎月実施しています。

お取引先との取り組み強化

お取引先への法令遵守要請

Hondaは、コンプライアンスを含めたサプライチェーン全体でのサステナビリティ強化を図っています。取引にあたっては各国・各法令の遵守に加え、安全、防災、環境保全や資源保護などを明記した「部品取引基本契約書」を締結しています。

化学物質の管理

Hondaは、その製品を構成するすべての部品などに関する法規遵守と、地球環境や生態系に対する影響の軽減を目的とした「Honda製品化学物質管理基準書」を発行しています。グローバル各地域のお取引先に、この基準に適合する化学物質管理体制の構築を依頼するとともに、基準を満たした部品を供給することを保証する「適合宣言書」の提出をお願いしています。また、その具体的な含有化学物質データについては、業界標準の管理システムを活用し、量産開始前に評価を実施しています。

紛争鉱物への対応

グローバル全事業のお取引先を対象に 紛争鉱物の使用状況調査を実施

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、「コンゴ民主共和国およ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、企業に対してSECにレポートを提出し紛争鉱物の使用状況に関する情報を開示することが義務付けられました。

Hondaは、人権問題に対して責任ある行動をとるために、グローバルで紛争鉱物に関する取り組みを進めています。

2013年から全世界のお取引先を対象に紛争鉱物の使

用状況調査を実施し、6,000社を超えるお取引先からの回答を得ました。調査結果をSECに報告するとともに、Webサイトで公開しています。調査を通じて懸念のある鉱物であることが判明した場合は、お取引先と連携して適切な措置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協力を要請することとしています。

Hondaは業界団体と連携した活動も積極的に行っており、北米地域においては、AIAG(Automotive Industry Action Group)の一員としてCFSI(Conflict-Free Sourcing Initiative)への参加を通じた紛争鉱物精錬業者の第三者監査をサポートしています。*

これらの取り組みを通じて、グローバルに紛争鉱物問題に対応しています。

* Hondaの米国子会社のホンダノースアメリカ・インコーポレーテッドは、AIAG(全米自動車産業協会)に属しており、AIAGは、CFSI(紛争鉱物対応についてのサプライチェーン調査支援団体)のパートナーアソシエーションです。

業界と連携したお取引先への トレーニングの提供

AIAGの4つの作業部会に参加

Hondaの米国子会社ホンダノースアメリカ・インコーポレーテッドは、AIAGがサプライチェーンにおけるサステナビリティ強化を目的に設置している「紛争鉱物対応」「労働環境」「温暖化対策」「化学物質管理」の4つの作業部会に参加しています。Hondaが共同議長を務めている「労働環境」作業部会においては、お取引先を対象とした研修を進めており、北米での取り組みに加え、2012年から中国やメキシコで一次・二次お取引先に参加いただき、企業倫理、環境規制、労働環境、人権などの研修会を実施しています。このような自動車業界およびお取引先との連携によるキャパシティビルディング(能力向上)の実施などを通じて、サプライチェーン全体でのサステナビリティ強化に取り組んでまいります。

輸送領域の取り組み

輸送効率の向上

輸送効率の向上を通じて、CO₂排出量を低減

Hondaでは、改正省エネ法における荷主責任範囲として、完成車(機)輸送、工場間部品輸送、補修部品輸送のほか、引き取り輸送により輸送効率の向上に努めています。その結果、2014年度、四輪車、二輪車、汎用製品、補修部品の輸送時におけるCO₂排出総量は95,911t-CO₂となりました。

2014年度は完成車物流とノックダウン部品物流、引き取り物流を合わせたCO₂排出量原単位においては、2013年度比1%低減という目標に対して計画通り低減。補修部品輸送のCO₂排出量は、2013年度比52%低減という目標に対して55%低減となりました。また、倉庫におけるCO₂排出量は2,480t-CO₂となり、2000年度比51%低減となりました。

引き取り輸送における取り組み

Hondaは製品を構成する部品の多くをお取引先から調達しています。従来は、お取引先がHondaの各生産拠点まで部品を輸送・納品していましたが、Hondaが全国のお取引先に部品を引き取りに行く「引き取り輸送」を実施し、CO₂排出量の低減に努めています。今後も、お取引先との連携を深め、さらなる輸送の高効率化に取り組んでいきます。

四輪完成車輸送における取り組み

四輪完成車輸送では、モーダルシフト※の実践により、2014年度は内航船の利用率が68%となりました。また、新たに鈴鹿製作所から新潟地域への四輪完成車輸送の一部を、トレーラーから鉄道へ切り替え、CO₂排出量の低減に寄与しました。今後も、遠方地域をターゲットに、船および鉄道を活用した輸送形態への転換を図り、モーダルシフトの拡大に取り組みます。

※ モーダルシフト:自動車や航空機による輸送を鉄道や船舶に切り替えること。一度に大量の貨物を輸送できる船便は、商品一台当たりの輸送コスト、エネルギー、CO₂排出量を低減することにつながり、環境負荷の低い輸送手段といえる。

二輪完成車輸送における取り組み

二輪完成車輸送は、委託輸送会社と連携し、市場に合わせて輸送エリア再編と配送頻度の見直しを行い、トラック一台当たりの積載効率を向上させるとともに、移動距離を短縮することでCO₂排出量を低減する取り組みを行っています。

また、輸入車については、関東圏・関西圏の大市場により近い東京港と神戸港の2港で陸揚げを行う「2港揚げ施策」を、新機種にも適用しました。

さらに、2014年4月から、熊本地域で利用している倉庫を近距離に集約し、トラック輸送のCO₂排出量を低減しました。今後は他地域の倉庫にも同様の施策を水平展開し、CO₂排出量の低減に努めていきます。

TOPICS | ブラジルに最適な輸送手段として、沿岸輸送を導入

ブラジルにおける二輪生産・販売現地法人であるモトホンダ・ダ・アマゾニア・リミターダは、取引先企業から年間39万tの部品を、マナウス市の工場に搬入し、また同工場生産する年間110万台の二輪車をブラジル全土に輸送しています。

こうした物流業務を最適化して環境負荷を下げるため、

同社は環境マネジメントの構築に取り組んできましたが、2012年、海運に適したブラジルの地理を活かし、貨物の国内輸送に海運を使う沿岸輸送を導入。これにより、二輪車1台の輸送につき平均12.5kgのCO₂排出量を低減し、現在では二輪車全体の24%が沿岸輸送となっています。

GRIガイドライン対照表

	指標	該当ページ	
戦略および分析	G4-1 組織の持続可能性の関連性と組織の持続性に取り組むための戦略に関して、組織の最高意思決定者（CEO、会長またはそれに相当する上級幹部）の声明を記載する。	3,4	
	G4-2 主要な影響、リスクと機会について説明する。	3,4,9-18,33	
組織のプロフィール	G4-3 組織の名称を報告する。	101	
	G4-4 主要なブランド、製品およびサービスを報告する。	102	
	G4-5 組織の本社の所在地を報告する。	101	
	G4-6 組織が事業展開している国の数、および組織が重要な事業所を有している国、報告書中に掲載している持続可能性のテーマに特に関連のある国の名称を報告する。	102	
	G4-7 組織の所有形態や法人格の形態を報告する。	101	
	G4-8 参入市場（地理的内訳、参入セクター、顧客および受益者の種類を含む）を報告する。	102	
	G4-9 組織の規模を報告する。	101 有価証券報告書(2-3,6-8,23,73-74)	
	G4-10 a. 雇用契約別および男女別の総従業員数を報告する。 b. 雇用の種類別、男女別の総正社員数を報告する。 c. 従業員・派遣労働者別、男女別の総労働力を報告する。 d. 地域別、男女別の総労働力を報告する。 e. 組織の作業の相当部分を担う者が、法的に自営業者と認められる労働者であるか否か、従業員や請負労働者（請負業者の従業員とその派遣労働者を含む）以外の者であるか否かを報告する。 f. 雇用者数の著しい変動（例えば観光業や農業における雇用の季節変動）があれば報告する。	71	
	G4-11 団体交渉協定の対象となる全従業員の比率を報告する。	有価証券報告書(14)	
	G4-12 組織のサプライチェーンを記述する。	87-94	
	G4-13 報告期間中に、組織の規模、構造、所有形態またはサプライチェーンに関して重大な変更が発生した場合はその事実を報告する。	N/A	
	G4-14 組織が予防的アプローチや予防原則に取り組んでいるか否か、およびその取り組み方について報告する。	27-28	
	G4-15 外部で作成された経済、環境、社会憲章、原則あるいはその他のイニシアティブで、組織が署名または支持したものを一覧表示する。	4,21,32,93	
	G4-16 (企業団体など) 団体や国内外の提言機関で、会員資格を一覧表示する。	21,93	
	特定されたマテリアルな側面とバウンダリー	G4-17 a. 組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっているすべての事業体を一覧表示する。 b. 組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっている事業体のいずれかが報告書の掲載から外れていることはないか報告する。	有価証券報告書(10-13)
		G4-18 a. 報告書の内容および側面のバウンダリーを確定するためのプロセスを説明する。 b. 組織が「報告内容に関する原則」をどのように適用したかを説明する。	17,18,31
G4-19 報告書の内容を確定するためのプロセスで特定したすべてのマテリアルな側面を一覧表示する。		17,18,33,34	
G4-20 各マテリアルな側面について、組織内の側面のバウンダリーを報告する。		1	
G4-21 各マテリアルな側面について、組織外の側面のバウンダリーを報告する。		1	
G4-22 過去の報告書で提供した情報を修正再記述する場合には、その影響および理由を報告する。		N/A	
G4-23 スコープおよび側面のバウンダリーについて、過去の報告期間からの重要な変更を報告する。		1	
ステークホルダー・エンゲージメント	G4-24 組織がエンゲージメントしたステークホルダー・グループの一覧を提示する。	20,21	
	G4-25 組織がエンゲージメントしたステークホルダーの特定および選定基準を報告する。	20,21	
	G4-26 ステークホルダー・エンゲージメントへの組織のアプローチ方法（種類別、ステークホルダー・グループ別のエンゲージメント頻度など）を報告する、またエンゲージメントを特に報告書作成プロセスの一環として行ったものか否かを示す。	20,21	
	G4-27 ステークホルダー・エンゲージメントにより提起された主なテーマや懸念、およびそれに対して組織がどう対応したか（報告を行って対応したものを含む）を報告する。また主なテーマや懸念を提起したステークホルダー・グループを報告する。	20,21	

	指標	該当ページ
報告書のプロフィール	G4-28 提供情報の報告期間(会計年度、暦年など)。	1
	G4-29 最新の発行済報告書の日付(該当する場合)。	1
	G4-30 報告サイクル(年次、隔年など)。	1
	G4-31 報告書またはその内容に関する質問の窓口を提示する。	1
	G4-32 a. 組織が選択した「準拠」のオプションを報告する。 b. 選択したオプションのGRI内容索引を報告する(以下の表を参照)。 c. 報告書が外部保証を受けている場合、外部保証報告書の参照情報を報告する。(GRIでは外部保証の利用を推奨しているが、これは本ガイドラインに「準拠」するための要求事項ではない)	—
	G4-33 a. 報告書の外部保証に関する組織の方針および現在の実務慣行を報告する。 b. サステナビリティ報告書に添付された保証報告書内に記載がない場合は、外部保証の範囲および基準を報告する。 c. 組織と保証の提供者の関係を報告する。 d. 最高ガバナンス組織や役員が、組織のサステナビリティ報告書の保証に関わっているか否かを報告する。	100
ガバナンス	G4-34 組織のガバナンス構造(最高ガバナンス組織の委員会を含む)を報告する。経済、環境、社会影響に関する意思決定の責任を負う委員会があれば特定する。	19,22
	G4-35 最高ガバナンス組織から役員や他の従業員へ、経済、環境、社会テーマに関して権限委譲を行うプロセスを報告する。	19,22
	G4-36 組織が、役員レベルの地位にある者を経済、環境、社会テーマの責任者として任命しているか、その地位にある者が最高ガバナンス組織の直属となっているか否かを報告する。	19,22
	G4-37 ステークホルダーと最高ガバナンス組織の間で、経済、環境、社会テーマについて協議するプロセスを報告する。協議が権限移譲されている場合は、誰に委任されているか、最高ガバナンス組織へのフィードバック・プロセスがある場合は、そのプロセスについて記述する。	19
	G4-38 最高ガバナンス組織およびその委員会の構成を報告する。	22-24
	G4-39 最高ガバナンス組織の議長が執行役員を兼ねているか否かを報告する(兼ねている場合は、組織の経営における役割と、そのような人事の理由も報告する)。	22-24
	G4-40 最高ガバナンス組織とその委員会のための指名・選出プロセスを報告する。また最高ガバナンス組織のメンバーの指名や選出で用いられる基準を報告する。	22-24
	G4-41 最高ガバナンス組織が、利益相反が排除され、マネジメントされていることを確実にするプロセスを報告する。	22-24
	G4-42 経済、環境、社会影響に関わる組織の目的、価値、ミッション・ステートメント、戦略、方針、および目標、策定、承認、更新における最高ガバナンス組織と役員の役割を報告する。	19,22-24
	G4-43 経済、環境、社会テーマに関する最高ガバナンス組織の集会的知見を発展・強化するために講じた対策を報告する。	19
	G4-44 a. 最高ガバナンス組織の経済、環境、社会テーマのガバナンスに関わるパフォーマンスを評価するためのプロセスを報告する。当該評価の独立性が確保されているか否か、および評価の頻度を報告する。また当該評価が自己評価であるか否かを報告する。 b. 最高ガバナンス組織の経済、環境、社会テーマのガバナンスに関わるパフォーマンスの評価に対応して講じた措置を報告する。この報告では少なくとも、メンバーの変更や組織の実務慣行の変化を記載する。	19,22-24
	G4-45 a. 経済、環境、社会影響、リスクと機会の特定、マネジメントにおける最高ガバナンス組織の役割を報告する。この報告には、デュー・デリジェンス・プロセスの実施における最高ガバナンス組織の役割を含める。 b. ステークホルダーとの協議が、最高ガバナンス組織による経済、環境、社会影響、リスクと機会の特定、マネジメントをサポートするために活用されているか否かを報告する。	19-21
	G4-46 組織の経済、環境、社会的テーマに関わるリスク・マネジメント・プロセスの有効性をレビューする際に最高ガバナンス組織が負う役割を報告する。	19
	G4-47 最高ガバナンス組織が実施する経済、環境、社会影響、リスクと機会のレビューを行う頻度を報告する。	19
	G4-48 組織のサステナビリティ報告書の正式なレビューや承認を行い、すべてのマテリアルな側面が取り上げられていることを確認するための最高位の委員会または役職を報告する。	19
	G4-49 最高ガバナンス組織に対して重大な懸念事項を通知するためのプロセスを報告する。	19
	G4-50 最高ガバナンス組織に通知された重大な懸念事項の性質と総数、およびその対応と解決のために実施した手段を報告する。	26
	G4-51 a. 最高ガバナンス組織および役員に対する報酬方針を報告する。 b. 報酬方針のパフォーマンス基準が最高ガバナンス組織および役員の経済、環境、社会目的にどのように関係しているかを報告する。	24
	G4-52 報酬の決定プロセスを報告する。報酬コンサルタントが報酬の決定に関与しているか否か、また報酬コンサルタントが経営陣から独立しているか否かを報告する。報酬コンサルタントと組織の間にこの他の関係がある場合は、報告する。	24

	指標	該当ページ
ガバナンス	G4-53 報酬に関するステークホルダーの意見をどのように求め考慮しているかを報告する。該当する場合は、報酬方針や提案に関する投票結果も記述する。	—
	G4-54 組織の重要事業所があるそれぞれの国における最高給与受給者の年間報酬総額について、同じ国の全従業員の年間報酬総額の中央値(最高給与受給者を除く)に対する比率を報告する。	—
	G4-55 組織の重要事業所があるそれぞれの国における最高給与受給者の年間報酬総額の増加率について、同じ国の全従業員の年間報酬総額の中央値(最高給与受給者を除く)の増加率に対する比率を報告する。	—
倫理と誠実性	G4-56 組織の価値、理念および行動基準・規範(行動規範、倫理規定など)を記述する。	17,18,25
	G4-57 倫理的、法的行為や誠実性に関する事項について助言を与えるため組織内外に設けてある制度(電話相談窓口)を報告する。	25,26
	G4-58 非倫理的あるいは違法な行為についての懸念や、組織の誠実性に関する事項の通報のために組織内外に設けてある制度(ライン管理職による上申制度、内部告発制度、ホットラインなど)を報告する。	25,74
一般的な マネジメント手法の 開示項目	G4-DMA a. 側面がマテリアルである理由を報告する。当該側面をマテリアルと判断する要因となる影響を報告する。 b. マテリアルな側面やその影響に関する組織のマネジメント方法を報告する。 c. マネジメント手法の評価を報告する。	3,4,17,18
経済		
経済パフォーマンス	G4-EC1 創出、分配した直接的経済価値	86,101
	G4-EC2 気候変動によって組織の活動が受ける財務上の影響、その他のリスクと機会	32,33,34
	G4-EC3 確定給付型年金制度の組織負担の範囲	有価証券報告書(108-112)
	G4-EC4 政府から受けた財務援助	—
地域での存在感	G4-EC5 重要事業拠点における地域最低賃金に対する標準最低給与の比率(男女別)	—
	G4-EC6 重要事業拠点における、地域コミュニティから採用した上級管理職の比率	71
間接的な経済影響	G4-EC7 インフラ投資および支援サービスの展開と影響	9-12,53
	G4-EC8 著しい間接的な経済影響(影響の程度を含む)	—
調達慣行	G4-EC9 重要事業拠点における地元サプライヤーへの支出の比率	89
環境		
原材料	G4-EN1 使用原材料の重量または量	—
	G4-EN2 使用原材料におけるリサイクル材料の割合	—
エネルギー	G4-EN3 組織内のエネルギー消費量	45
	G4-EN4 組織外のエネルギー消費量	45
	G4-EN5 エネルギー原単位	—
	G4-EN6 エネルギー消費の削減量	44,45
	G4-EN7 製品およびサービスが必要とするエネルギーの削減量	35,36,40,44
水	G4-EN8 水源別の総取水量	45
	G4-EN9 取水によって著しい影響を受ける水源	46
	G4-EN10 リサイクルおよびリユースした水の総量と比率	46
生物多様性	G4-EN11 保護地域の内部や隣接地域または保護地域外の生物多様性価値の高い地域に所有、賃借、管理している事業サイト	46
	G4-EN12 保護地域や保護地域外の生物多様性価値の高い地域において、活動、製品、サービスが生物多様性に対して及ぼす著しい影響の記述	46
	G4-EN13 保護または復元されている生息地	46
	G4-EN14 事業の影響を受ける地域に生息するIUCNレッドリストおよび国内保全種リスト対象の生物種の総数。これらを絶滅危険性のレベルで分類する	46
大気中への排出	G4-EN15 直接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ1)	43,44
	G4-EN16 間接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ2)	43,44
	G4-EN17 その他の間接的な温室効果ガス(GHG)排出(スコープ3)	43,44
	G4-EN18 温室効果ガス(GHG)排出原単位	41
	G4-EN19 温室効果ガス(GHG)排出量の削減量	40
	G4-EN20 オゾン層破壊物質(ODS)の排出量	46
	G4-EN21 NOx、SOx、およびその他の重大な大気排出	46

	指標	該当ページ
排水および廃棄物	G4-EN22 水質および排出先ごとの総排水量	46
	G4-EN23 種類別および処分方法別の廃棄物の総重量	46
	G4-EN24 重大な漏出の総件数および漏出量	31
	G4-EN25 パーゼル条約2付属文書I、II、III、VIIIに定める有害廃棄物の輸送、輸入、輸出、処理重量、および国際輸送した廃棄物の比率	46
	G4-EN26 組織の排水や流出液により著しい影響を受ける水域ならびに関連生息地の場所、規模、保護状況および生物多様性価値	46
製品およびサービス	G4-EN27 製品およびサービスによる環境影響緩和の程度	35-42
	G4-EN28 使用済み製品や梱包材のリユース、リサイクル比率(区分別)	37,38
コンプライアンス	G4-EN29 環境法規制の違反に関する高額罰金の額、罰金以外の制裁措置の件数	31
輸送・移動	G4-EN30 製品の輸送、業務に使用するその他の物品や原材料の輸送、従業員の移動から生じる著しい環境影響	42-44
環境全般	G4-EN31 環境保護目的の総支出と総投資(種類別)	38
サプライヤーの環境評価	G4-EN32 環境クライテリアにより選定した新規サプライヤーの比率	88
	G4-EN33 サプライチェーンにおける著しいマイナス環境影響(現実的、潜在的なもの)、および行った措置	46
環境に関する苦情処理制度	G4-EN34 環境影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度を通じて申立、対応、解決を行ったものの件数	31
社会(労働慣行とディーセント・ワーク)		
雇用	G4-LA1 従業員の新規雇用者と離職者の総数と比率(年齢、性別、地域による内訳)	71
	G4-LA2 派遣社員とアルバイト従業員には支給せず、正社員に支給する給付(主要事業拠点ごと)	73-76
	G4-LA3 出産・育児休暇後の復職率と定着率(男女別)	73
労使関係	G4-LA4 業務上の変更を実施する場合の最低通知期間(労働協約で定めているか否かも含む)	—
労働安全衛生	G4-LA5 労働安全衛生プログラムについてモニタリング、助言を行う労使合同安全衛生委員会に代表を送る母体となっている総労働力の比率	有価証券報告書(14)
	G4-LA6 傷害の種類と、傷害・業務上疾病・休業日数・欠勤の比率および業務上の死亡者数(地域別、男女別)	75,76
	G4-LA7 業務関連の事故や疾病発症のリスクが高い労働者数	—
	G4-LA8 労働組合との正式協定に定められている安全衛生関連のテーマ	75,76
研修および教育	G4-LA9 従業員一人あたりの年間平均研修時間(男女別、従業員区分別)	69
	G4-LA10 スキル・マネジメントや生涯学習のプログラムによる従業員の継続雇用と雇用終了計画の支援	67-70,73
	G4-LA11 業績とキャリア開発についての定期的評価を受けている従業員の比率(男女別、従業員区分別)	74
多様性と機会均等	G4-LA12 ガバナンス組織の構成と従業員区分別の内訳(性別、年齢、マイノリティーグループその他の多様性指標別)	22,71
男女同一報酬	G4-LA13 女性の基本給と報酬総額の対男性比(従業員区分別、主要事業拠点別)	72
サプライヤーの労働慣行評価	G4-LA14 労働慣行クライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率	88
	G4-LA15 サプライチェーンでの労働慣行に関する著しいマイナス影響(現実のもの、潜在的なもの)と実施した措置	—
労働慣行に関する苦情処理制度	G4-LA16 労働慣行に関する苦情で、正式な苦情処理制度により申立、対応、解決を図ったものの件数	—
社会(人権)		
投資	G4-HR1 重要な投資協定や契約で、人権条項を定めているもの、人権スクリーニングを受けたものの総数とその比率	—
	G4-HR2 業務関連の人権側面についての方針、手順を内容とする従業員研修を行った総時間(研修を受けた従業員の比率を含む)	71
非差別	G4-HR3 差別事例の総件数と実施した是正措置	—
結社の自由と団体交渉	G4-HR4 結社の自由や団体交渉の権利行使が、侵害されたり著しいリスクにさらされているかもしれないと特定された業務やサプライヤー、および当該権利を支援するために実施した対策	—
児童労働	G4-HR5 児童労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、および児童労働の効果的な根絶のために実施した対策	—
強制労働	G4-HR6 強制労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、およびあらゆる形態の強制労働を撲滅するための対策	—

	指標		該当ページ
保安慣行	G4-HR7	業務関連の人権方針や手順について研修を受けた保安要員の比率	71
先住民の権利	G4-HR8	先住民の権利を侵害した事例の総件数と実施した措置	—
人権評価	G4-HR9	人権レビューや影響評価の対象とした業務の総数とその比率	—
サプライヤーの人権評価	G4-HR10	人権クライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率	88
	G4-HR11	サプライチェーンにおける人権への著しいマイナスの影響(現実のもの、潜在的なもの)および実施した措置	93
人権に関する苦情処理制度	G4-HR12	人権影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度により申立、対応、解決を図ったものの件数	—
社会(社会)			
地域コミュニティ	G4-SO1	事業のうち、地域コミュニティとのエンゲージメント、影響評価、コミュニティ開発プログラムを実施したものの比率	49,50,53,77-86
	G4-SO2	地域コミュニティに著しいマイナスの影響(現実のもの、潜在的なもの)を及ぼす事業	—
腐敗防止	G4-SO3	腐敗に関するリスク評価を行っている事業の総数と比率、特定した著しいリスク	26
	G4-SO4	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	26
	G4-SO5	確定した腐敗事例、および実施した措置	N/A
公共政策	G4-SO6	政治献金の総額(国別、受領者・受益者別)	—
反競争的行為	G4-SO7	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により法的措置を受けた事例の総件数およびその結果	N/A
コンプライアンス	G4-SO8	法規制への違反に対する相当額以上の罰金額および罰金以外の制裁措置の件数	26
サプライヤーの社会への影響評価	G4-SO9	社会に及ぼす影響に関するクライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率	88
	G4-SO10	サプライチェーンで社会に及ぼす著しいマイナスの影響(現実のもの、潜在的なもの)および実施した措置	—
社会への影響に関する苦情処理制度	G4-SO11	社会に及ぼす影響に関する苦情で、正式な苦情処理制度に申立、対応、解決を図ったものの件数	—
社会(製品責任)			
顧客の安全衛生	G4-PR1	主要な製品やサービスで、安全衛生の影響評価を行い、改善を図っているものの比率	54
	G4-PR2	製品やサービスのライフサイクルにおいて発生した、安全衛生に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	5-6,64
製品およびサービスのラベリング	G4-PR3	組織が製品およびサービスの情報とラベリングに関して手順を定めている場合、手順が適用される製品およびサービスに関する情報の種類と、このような情報要求事項の対象となる主要な製品およびサービスの比率	35-36
	G4-PR4	製品およびサービスの情報とラベリングに関する規制ならびに自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	N/A
	G4-PR5	顧客満足度調査の結果	60-62,64
マーケティング・コミュニケーション	G4-PR6	販売禁止製品、係争中の製品の売上	5,6,64
	G4-PR7	マーケティング・コミュニケーション(広告、プロモーション、スポンサー活動を含む)に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数(結果の種類別)	N/A
顧客プライバシー	G4-PR8	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して実証された不服申立の総件数	28
コンプライアンス	G4-PR9	製品およびサービスの提供、使用に関する法律や規制の違反に対する相当額以上の罰金額	26

N/A:関連無し、重要な事案は無し

本レポートに対する第三者検証



Hondaは、各環境負荷データに関して、より透明性、信頼性の高い形で社会に情報公開すべく、ビューローベリタスジャパン株式会社^{*1}による第三者検証を以下の内容で受審しています。

〈検証範囲〉

国内外のHondaおよび連結・関連会社あわせて457社の事業活動における環境負荷データ。

対象とした環境負荷データ：

エネルギー消費量／温室効果ガス排出量／水資源使用量／排水量／廃棄物等発生量／リサイクル量／社外直接埋立量／有価物発生量^{*2}／大気汚染物質排出量(NOx, SOx)／VOC排出量^{*2}／PRTR対象物質排出量^{*2}／製品使用時CO₂排出量(スコープ3・カテゴリ11^{*3})

Hondaサステナビリティレポート2015
第三者検証報告

本田技研工業株式会社 御中

2015年6月23日

ビューローベリタスジャパン株式会社
システム検証事業本部

ビューローベリタスジャパン株式会社(以下、ビューローベリタス)は、本田技研工業株式会社(以下、Honda)の責任において作成された「Honda サステナビリティレポート2015」に記載される環境関連データのうち、Hondaから依頼のあったものに対して第三者検証を実施した。検証の目的は、環境関連データの正確性を確認し、客観的証拠に基づき検証意見を表明することである。

1. 検証概要

1) 2014年度(2014年4月1日から2015年3月31日)の事業活動に伴う環境負荷データ

検証対象	訪問サイト	検証手続き
Honda 及び連結・関連会社を含む Honda グループ 457 社の事業活動に伴う環境負荷データ(*1)	・Honda 本社 青山ビル ・Honda 熊本製作所 ・ホンダエンジニアリング株式会社 ・Honda of Canada Manufacturing ・MOTO Honda DA AMAZONIA LTDA.	・Honda 本社及び訪問サイトによって策定された文書の確認 ・責任者・担当者へのインタビュー ・データの計測方法に関する現場調査 ・収集・報告されたデータと提供資料との整合

(*1) 対象とした環境負荷データは、エネルギー消費量、温室効果ガス排出量、水資源使用量及び排水量、廃棄物等発生量及び社外埋立量、VOC 排出量、PRTR 対象物質排出量、NOx 及び SOx 排出量 である。

2) 2014年度(2014年4月1日から2015年3月31日)に販売された製品の使用に伴う CO₂ 排出量

検証対象	検証手続き
四輪車、二輪車、汎用製品の生涯使用に伴う CO ₂ 排出量 (*2)	・Honda 本社によって策定された文書の確認 ・責任者・担当者へのインタビュー ・収集・報告されたデータと提供資料との整合

(*2) Honda の計算により全世界の販売台数の約 90% 以上を網羅する範囲

この検証は、現時点での最良の事例に基づき、ビューローベリタスが定める非財務情報報告に対する第三者検証の手順とガイドラインを使用して実施された。ビューローベリタスは、本報告書に示された範囲に対して限定的保証を行うにあたり、国際保証業基準 (ISAE) 3000 を参考にした。

2. 検証結果

1) 2014 年度の事業活動に伴う環境負荷データ

- ・検証対象とした環境負荷データについて、「Honda サステナビリティレポート2015」に記載されている情報と、Honda 本社で収集された情報との間に矛盾する内容は認められなかった。
- ・訪問した事業所から Honda 本社へ報告された環境負荷データに、修正されていない重大な誤りは認められなかった。

2) 2014 年度に販売された製品の使用に伴う CO₂ 排出量

報告された CO₂ 排出量が以下である証拠は認められなかった。

- ・著しく正確性を欠き、CO₂ 排出量データ及び情報を適切に表していない
- ・Honda が定めた CO₂ 排出量算定方法に従って作成されていない

ビューローベリタスは、全社員の日常業務活動において高い水準が保たれることを目指すためのビジネス全般にわたる倫理規定を定め、特に利害の対立を避けることに努めています。本田技研工業株式会社に対するビューローベリタスの活動は、社会的責任に対するものだけでなく、数々の検証業務がもたらす利害の対立を引き起こすこととは異なると考えます。

温室効果ガス排出量検証報告書

本田技研工業株式会社 御中

2015年6月23日

ビューローベリタスジャパン株式会社
システム検証事業本部

ビューローベリタスジャパン(以下、ビューローベリタス)は、「Honda サステナビリティレポート2015」において本田技研工業株式会社(以下、Honda)により報告される2014年4月1日から2015年3月31日の期間の温室効果ガス排出量に対して限定的保証業務を行った。

1. 検証範囲

Honda はビューローベリタスに対し、以下の温室効果ガス排出量情報の正確性について検証し限定的保証を行うことを依頼した。

- 1) スコープ1及びスコープ2 温室効果ガス排出量
 - ・Honda 及び国内外の連結・関連会社を含む Honda グループ 457 社の事業活動に伴う温室効果ガス排出量
- 2) スコープ3 カテゴリ11 温室効果ガス排出量 (GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope3) Accounting and Reporting Standard に基づく)
 - ・Honda が販売した四輪車、二輪車、汎用製品の生涯使用に伴う CO₂ 排出量 (Honda の計算により全世界の販売台数の約 90% 以上を網羅する範囲)

2. 検証方法

ビューローベリタスは、ISO 14064-3(2006) Greenhouse gases - Part 3: Specification with guidance for the validation and verification of greenhouse gas assertions の要求事項に従って検証を行った。

ビューローベリタスは、限定的保証の一環として以下の活動を行った。

- ・温室効果ガス排出量を特定し算定する責任のある Honda の関係者へのインタビュー
- ・Honda の温室効果ガス排出量を決定するために用いられた情報に対する、情報システムと収集・集計・分析方法の確認
- ・温室効果ガス排出量の正確性を確認するための元データのサンプル監査

3. 結論

実施した検証活動及びプロセスによれば、温室効果ガス主張が以下であることを示す証拠は認められなかった。

- ・著しく正確性を欠き、対象範囲における温室効果ガス排出量データを適切に表していない
- ・Honda が定めた温室効果ガス排出量算定方法に従って作成されていない

検証された温室効果ガス排出量		
スコープ1	スコープ2	スコープ3 カテゴリ11
1,376,000 t-CO ₂ e	3,864,000 t-CO ₂ e	223,542,000 t-CO ₂ e

【独立性、公平性及び力量の声明】
ビューローベリタスは、独立保証業務の提供に180年の歴史を持つ、品質・健康・安全・社会・環境管理に特化した独立の専門サービス会社です。検証チームメンバーは、当該任務の要求の範囲外において、Honda とのビジネス上の関係は有していません。ビューローベリタスは、日常業務活動におけるスタッフの高い倫理基準を維持するため、倫理規定を導入しています。検証チームは、環境・社会・倫理・健康・安全の情報・システム・プロセスに対する保証について広範囲な経験を有すると共に、ビューローベリタスの温室効果ガス排出量データ検証方法に對する優れた理解を有しています。

^{*1} ビューローベリタスジャパン株式会社は、社内プロトコルのレビューを頻繁に行い、GHGの基準であるISO14064-3、非財務情報の審査に用いられるAA1000、GRILレポートガイドラインG4、ISAE3000などの既存基準と最新のベストプラクティスに合致するように適合させています

^{*2} 日本国内のみ

^{*3} スコープ3・カテゴリ11の算出範囲は、ホンダバッジの付いた二輪車、四輪車、汎用製品のグローバル販売台数の約90%を網羅しています
また、CO₂排出量×年間走行距離(汎用製品は年間使用時間)×生涯使用年数×年間販売台数の総和を排出量としています

Hondaの概要

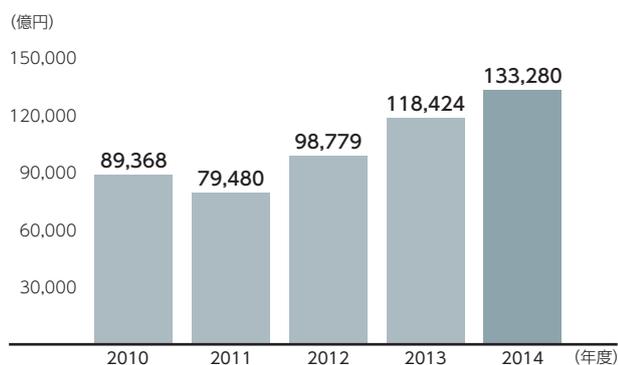
会社概要

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

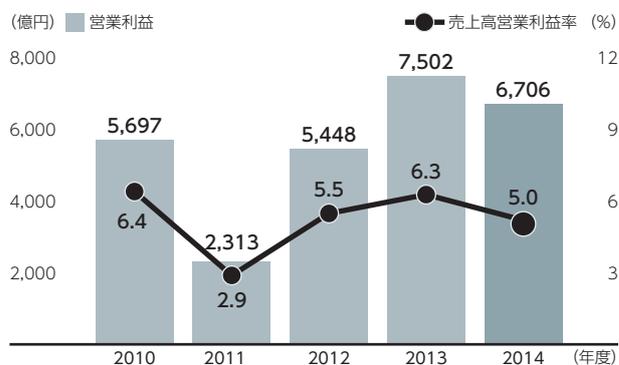
代表者 代表取締役社長・社長執行役員 八郷 隆弘
 (2015年6月就任)

資本金 86,067百万円(2015年3月末現在)
従業員数 連結204,730名/単独22,954名
 (2015年3月末現在)

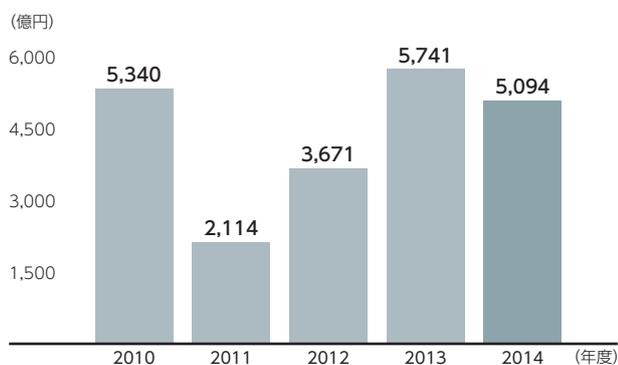
売上高及びその他の営業収入



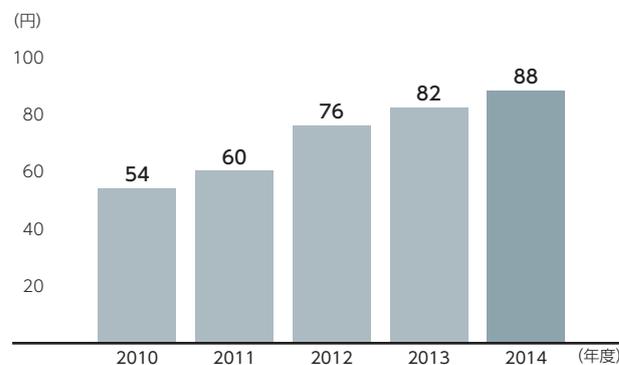
営業利益/売上高営業利益率



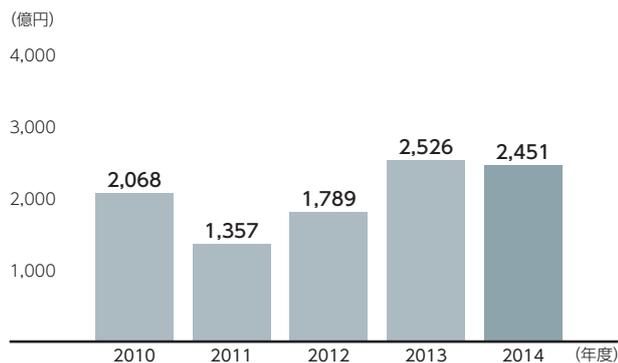
当社株主に帰属する当期純利益および親会社の所有者に帰属する当期利益



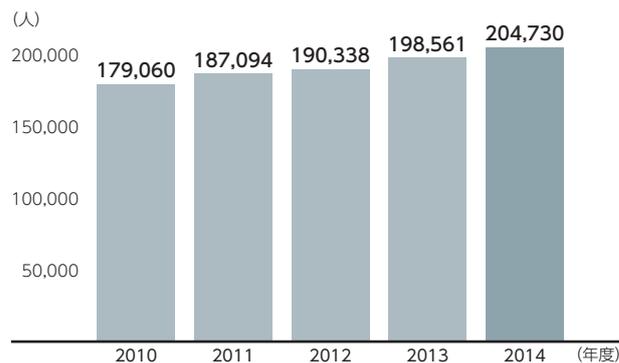
1株当たり配当額



法人税等



従業員数



※ 2013年度までは米国会計基準 (USGAAP) で、2014年度からは国際会計基準 (IFRS) で集計

主要事業

二輪事業

戦後、人々の移動や荷物の運搬を容易にし、またたく間に広がっていった自転車用の補助エンジン。Hondaのものづくりは、ここから始まりました。以来、通勤用の定番「スーパーカブ」や、空前のスポーツバイクブームを巻き起こした「Dream CB750 Four」など、多種多様な「走る喜び」をかたちにしてきました。人の喜びを基本とするバイクづくりは、まさにHondaの原点です。



CBR250R

四輪事業

「四輪の地図を塗り替えるんだ」。1963年、国内最後発メーカーとしてHondaは軽トラックのT360を発売、スポーツカーのS500がこれに続きました。2台とも四輪車では日本初のDOHCエンジンを搭載。Hondaらしい、斬新さに満ちたデビューでした。また、1964年には「技術は頂点で磨け」とF1に参戦。以来、技術、そして生産でも、四輪事業は常に先進・挑戦の志にあふれています。



グレイス ハイブリッド

汎用事業

エンジン技術を人々の仕事や生活の場で役立てることをめざし、Hondaの汎用事業はスタートしました。1953年、農機用に開発した汎用エンジンから始まったその歩みは60年を超え、今では発電機、耕うん機、除雪機、船外機など、多彩な商品を世に送り出しています。また、家庭用ガスエンジンコージェネレーションユニットなど、暮らしにより身近な省エネルギー・創エネルギー分野でも、新しい価値を提案し続けています。



芝刈機「HRG465」

Hondaグループ販売台数(2014年1月~12月)

二輪車 1,767万台 四輪車 444.7万台 汎用製品 593.4万台

中国		日本		北米	
二輪車	136万台	二輪車	20.5万台	二輪車	29.4万台
四輪車	79.6万台	四輪車	84.9万台	四輪車	178.9万台
汎用製品	53万台	汎用製品	33万台	汎用製品	265.2万台
欧州・中近東・アフリカ		アジア・大洋州		南米	
二輪車	31.6万台	二輪車	1,404万台	二輪車	145.5万台
四輪車	23.8万台	四輪車	62万台	四輪車	15.5万台
汎用製品	118.8万台	汎用製品	110.1万台	汎用製品	13.3万台

HONDA
The Power of Dreams