

HONDA

Honda
SUSTAINABILITY
REPORT
2016



目次

1 編集方針	02	6 パフォーマンス報告	
2 Hondaの概要	03	6-1 環境	
3 トップメッセージ	05	基本的な考え方	25
4 特集 水素で、新しい明日を。	08	グローバルマネジメント	26
5 サステナビリティマネジメント		環境側面の重要課題	27
Hondaフィロソフィーとサステナビリティ	12	製品に関する取り組み	32
Hondaとステークホルダー	15	企業活動に関する取り組み	36
コーポレート・ガバナンス	18	中期環境取り組み計画	38
コンプライアンス	21	環境関連データ	40
リスクマネジメント	23	6-2 安全	
		基本的な考え方	45
		安全に関する取り組み	46
		第三者評価	51
		6-3 品質	
		基本的な考え方	53
		グローバルマネジメント	53
		品質に関する取り組み	54
		第三者評価	61
		6-4 人材	
		基本的な考え方	63
		グローバルマネジメント	64
		人材に関する取り組み	66
		人材重要項目とデータ	68
		6-5 社会活動	
		基本的な考え方	74
		日本での取り組み	75
		北・中米での取り組み	77
		南米での取り組み	78
		欧州・中近東・アフリカでの取り組み	79
		アジア・大洋州での取り組み	80
		中国での取り組み	81
		社会活動関連データ	82
		6-6 サプライチェーン	
		基本的な考え方	84
		輸送の基本的な考え方	85
		輸送に関する取り組み	85
		購買の基本的な考え方	88
		グローバルマネジメント	89
		購買に関する取り組み	91
		7 GRIガイドライン対照表	94
		8 第三者保証	102
		9 財務関連データ	103



編集方針

本レポートについて

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、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年度よりサステナビリティレポートを発行しました。各テーマにおける2015年度の取り組み状況について報告いたします。

● 対象組織

本田技研工業株式会社と国内外の連結子会社 368 社、持分法適用会社 83 社（計 451 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していない場合は、個々に対象範囲を記載しています。

● 対象期間

2015年度(2015年4月1日～2016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。

● 準拠したガイドライン

GRI「サステナビリティ・レポート・ガイドライン第4版(G4)」の「包括」に準拠しています。詳細につきましてはGRI対照表のページ(⇒P.94)を参照ください。

※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。

● 第三者保証について

2015年度の環境関連データに関しては、第三者保証を受審しています。詳細につきましては本報告書の第三者保証報告書のページ(⇒P.102)を参照ください。

の付されたデータにつきましては第三者保証を受審しています。

● 発行日

今回の発行：2016年6月

次回発行予定：2017年6月

サステナビリティレポートは毎年発行しています。

● 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 経営企画室

TEL.03-5412-1159 FAX.03-5412-1502

● 発行

本田技研工業株式会社 経営企画部

● 表紙ピクトグラムについて

Hondaのサステナビリティのあり方を表現しています。

3つの楕円：「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」(⇒P.13)

6つの真円：二輪・四輪・汎用と未来への事業(⇒P.04)

支える手：Hondaの取り組みに共感していただいているステークホルダーの想い(⇒P.15)



免責事項

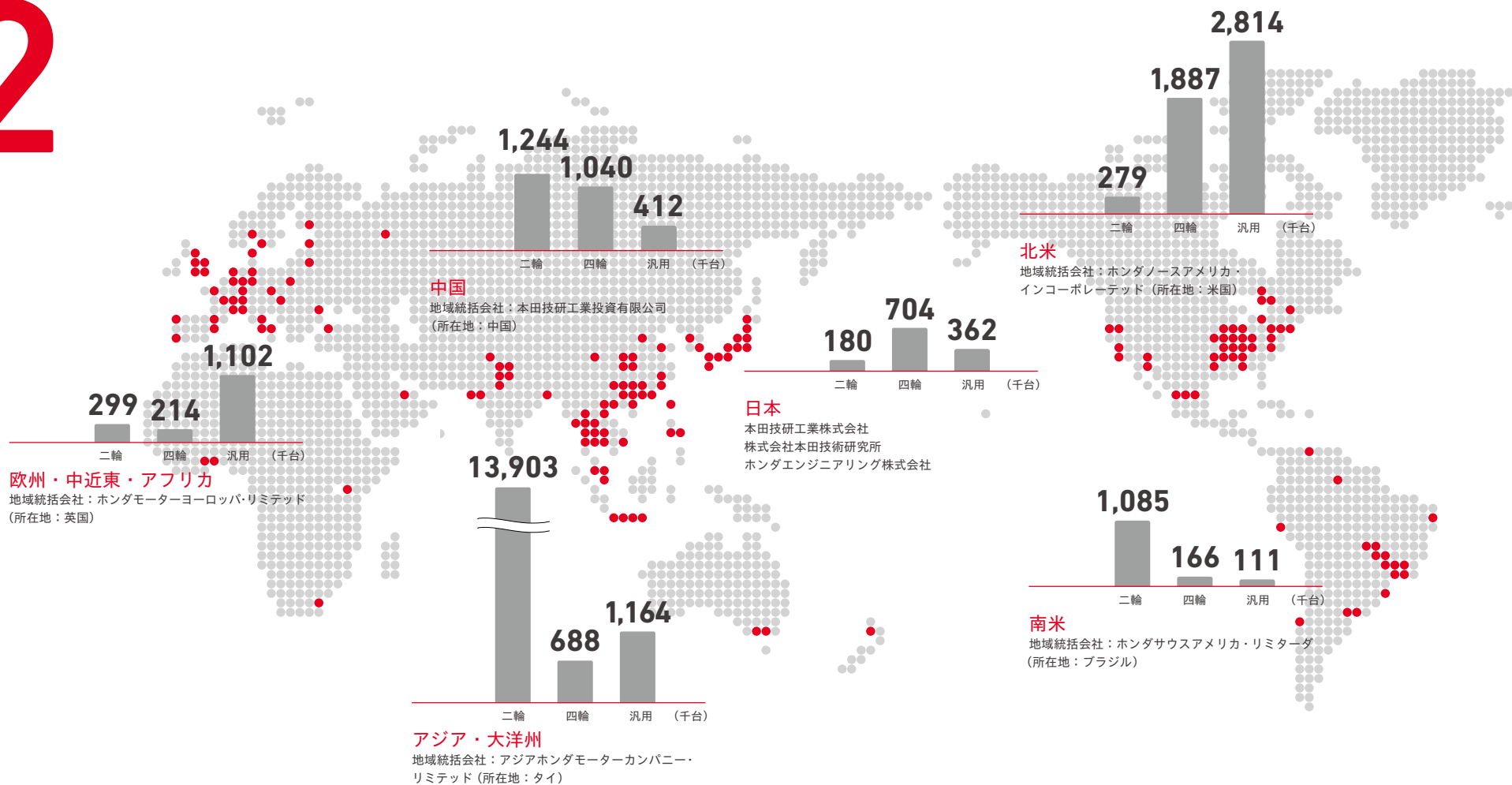
本レポートには、本田技研工業株式会社の過去と現在の事実だけでなく、発行日時点における計画や見通し、経営方針・経営戦略に基づいた将来予測が含まれています。この将来予測は、記述した時点で入手できた情報に基づいた仮定ないし判断であり、諸条件の変化によって、将来の事業活動の結果や事象が予測とは異なったものとなる可能性があります。過去の報告書で提供した情報を修正、再記述する場合や、重要な変更がある場合は、その内容をこちらに記載します。読者の皆様には、以上をご了解いただきますようお願いいたします。

Hondaの概要

販売台数と主な拠点

国境を超え **27,000,000** 人の喜びへ

2



社名 本田技研工業株式会社 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)
 設立 1948年(昭和23年)9月 資本金 86,067百万円(2016年3月末現在)

※グラフは6極地域における二輪車、四輪車、汎用製品の販売台数(千台)(小売)
 (2015年4月~2016年3月)
 ●はHondaグループのロケーションイメージ

Hondaの概要

Hondaの事業領域

主要事業

二輪事業

戦後、人々の移動や運搬を容易にした自転車用の補助エンジンは、またたく間に広がりしました。以来、人々の移動をより便利にすることを狙った「スーパーカブ」は、1958年の発売以降、延べ160カ国以上で販売され、世界で最も使われている二輪車となりました。

「バイクの便利さ、楽しさを、ひとりでも多くの人に」。その想いで、二輪事業の海外進出を進め「需要のあるところで生産する」という理念のもと、それぞれの国や地域に根付いたモノづくりをグローバルな展開につなげ、2014年9月には、二輪車の世界生産累計3億台を達成しました。

世界の多くの方が愛用されているコミューターモデルから、究極のレーサーレプリカ「RC213V-S」、デュアルパーパスモデル「CRF1000L African Twin」や「近未来・COOL」の新コンセプトのもと開発された「NM4」、また将来を見据えた身近な環境車「EV-Cub コンセプト」など新しい提案に至るまで、枠にとられないモノづくりで、バイクの喜びを次の時代へとつなげていきます。



EV-Cub コンセプト

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軽トラックの「T360」、スポーツカーの「S500」を発売しました。2台とも四輪車では日本初のDOHCエンジンを搭載するなど、技術、生産においても、四輪事業はつねに先進・創造へ取り組み、1973年には世界で初めてマスキー法をクリアした「CVCC」エンジンを「シビック」に搭載、1989年には低燃費と高出力を高次元で両立させた「VTEC」エンジン搭載車を世に送り出しました。

現在、「EARTH DREAMS TECHNOLOGY(アース・ドリームス・テクノロジー)」の採用による内燃機関のさらなる進化とともに、高効率・高出力モーターハイブリッドシステムによる電動化技術の搭載車を拡大していき、環境技術を加速させながらも独自の技術とアイディアで「走る喜び」を追求しています。

また、クルマ社会の未来に向けて、環境負荷物質をいっさい排出しない新型燃料電池自動車「クラリティ FUEL CELL(フューエルセル)」の発表を機会と捉え、サステナブルな社会の実現に向け、新たな価値を提供し続けます。



クラリティ FUEL CELL

汎用パワープロダクツ事業

人々の仕事や生活の場で役立てることをめざし、1953年、農機用に開発した汎用エンジンから汎用事業はスタートしました。

それから60年以上にわたり、優れた燃費性能、高い信頼性、そして幅広いラインナップを兼ね備えた、耕うん機、発電機、除雪機、船外機、芝刈機などの多彩な商品を世に送り出してきました。累計では1億2千万台を生産し、延べ150カ国以上のお客様に選ばれ続けています。また、暮らしに身近な省エネルギー・創エネルギー分野におきましても、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の新しい価値も提案し続けています。

さらに、2015年11月には、ヒューマノイドロボット「ASIMO」で培った歩行理論をもとに開発された歩行訓練機器「Honda 歩行アシスト」の法人向けリース販売を開始しました。

これからも、身近で役に立つ製品を世界中の方々にお届けするとともに、モビリティの可能性を最大限に活かし、追求することで、人々に「役立つ喜び」を広げていきます。



電動ブレード除雪機キオクエ



Honda 歩行アシスト

事業創造

航空機および航空機エンジン

1986年、空における新しい価値の創造をめざし航空機の研究に着手。そして、2015年12月、「HondaJet」の引き渡しを開始され、Hondaの創業当初からの夢であった、空を自由に移動するモビリティの提供が現実となりました。

HondaJetは、「HF120」ジェットエンジンを搭載し、主翼上面のエンジン配置や自然層流翼型、一体成型複合材胴体などの最先端の独自技術により、クラス最高水準*の最高速度、最大運用高度、上昇性能、静粛性、燃費性能および室内サイズを実現して、航空業界の常識を超えた小型ビジネスジェット機となりました。HondaJetは米国・メキシコ・欧州に出荷を開始し、北米・南米および欧州地域において受注をいただいています。

HF120は米国GE社とHondaが共同開発した軽量・コンパクト・高効率・高推力なジェットエンジンで、その性能優位性を訴求し、他の航空機メーカーへ販売を広げていきます。

*Honda調べ。



HondaJet



ターボファンエンジンHF120

3

TOP MESSAGE

トップメッセージ

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。

代表取締役社長 社長執行役員

八郷 隆弘



トップメッセージ

サステナブルな社会の実現に向けて、 Hondaらしい、新たな価値の創造で貢献する

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。
Hondaは、事業を通じたさまざまな企業活動によってサステナブルな社会を実現することをめざし、その取り組みの重点テーマに「環境」「安全」「品質」「社会」を掲げて挑戦を続けてきました。また2011年には、より明確なサステナブル社会の未来像として、『『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・安全ビジョンとして掲げました。

Hondaは、二輪・四輪・汎用すべての事業で、世界中のお客様に喜んでいただけるHondaらしい魅力的な商品・サービスをお届けしていくために、さまざまな取り組みを進め、「存在を期待される企業」をめざしていきたくと考えています。

地球温暖化解決に向かって CO₂低減への取り組みをリードする存在に

Hondaは、2050年をめどにCO₂総排出量を2000年比で半減するという目標を掲げ、二輪・四輪・汎用それぞれの事業で、サプライチェーン全体での取り組みを進めています。

四輪事業においては電動化技術の導入を推進し、ハイブリッド車やプラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車（FCV）など、環境負荷の低い車種の普及に努めます。そして2030年をめどに、四輪車販売数の3分の2をこれら電動化技術を搭載した機種に置き換えることをめざしています。

2016年3月には、フルモデルチェンジしたFCV「クラリティ FUEL CELL」の販売を開始し、取り組みを大きく前進させました。Hondaがめざすのは、FCVがエネルギーシステムの要として機能し、モビリティを通じてエネルギー供給を支えていく社会です。それは、低炭素なクリーンエネルギーを自ら高効率に「つくる」、そのエネルギーを運びながら「つかう」、運んだエネルギーを通じて社会に「つながる」という、「高効率で持続可能なスマートコミュニティ社会」を創造するということでもあります。（詳細については、本レポートの特集P.08～11をご覧ください）

さらに、次世代型燃料電池システムを、2020年の商品化に向けて米ゼネラル・モーターズ社（GM）と共同開発中です。

二輪事業においては、電動二輪車「EV-Cub」の量産化をめざしています。2年後をめどに日本での販売を開始し、ASEANでの普及に挑戦する計画も進めています。

汎用事業においては、芝刈機や作業機器の電動化、家庭用自動運転芝刈機「Miimo」に続く自動作業機の拡大をめざしています。

2015年12月には、COP21（国連気候変動枠組条約第21回締約国会議）で、「パリ協定」が採択されました。Hondaは年間2,700万台を超える二輪・四輪・汎用製品を製造する世界最大のパワートレイン※メーカーとして、「世界の平均気温上昇を2℃以内に抑える（産業革命前比）」という協定の目標達成に貢献する社会的責任を強く意識しています。このことから、「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排出削減目標の認定」イニシアチブに対し、2014年にコミットしています。

※動力源および動力伝達装置の総称：エンジン、クラッチ、変速機など。

トップメッセージ

めざすのは事故に遭わない社会 そして移動の可能性を広げる新たな挑戦へ

Hondaは2020年頃をめどに、高速道路における自動運転の実用化をめざした安全技術推進のロードマップを示しています。そして、この高度な自動運転システムの実現によって、「事故ゼロ」をめざします。さらに事故ゼロを可能にする機器やシステムの進化、通信ツールとの連携の高度化などは、移動価値の多様化も進展させることとなります。このようにクルマをより便利に、より安心して使えるものにするために、国内外での連携を進めています。

そして2015年度には、「HondaJet」をお客様にお届けすることができました。HondaJetは、創業の頃からの夢であり、長期的な視点で事業を育てていきます。また、法人様向けのリースを開始した歩行訓練機「Honda 歩行アシスト」は、移動の喜びをさらに広げる大きな可能性を持った製品として、確かな一歩を進められたと確信しています。

人々の生活の可能性を広げ ライフスタイルをより良いものに変えていく

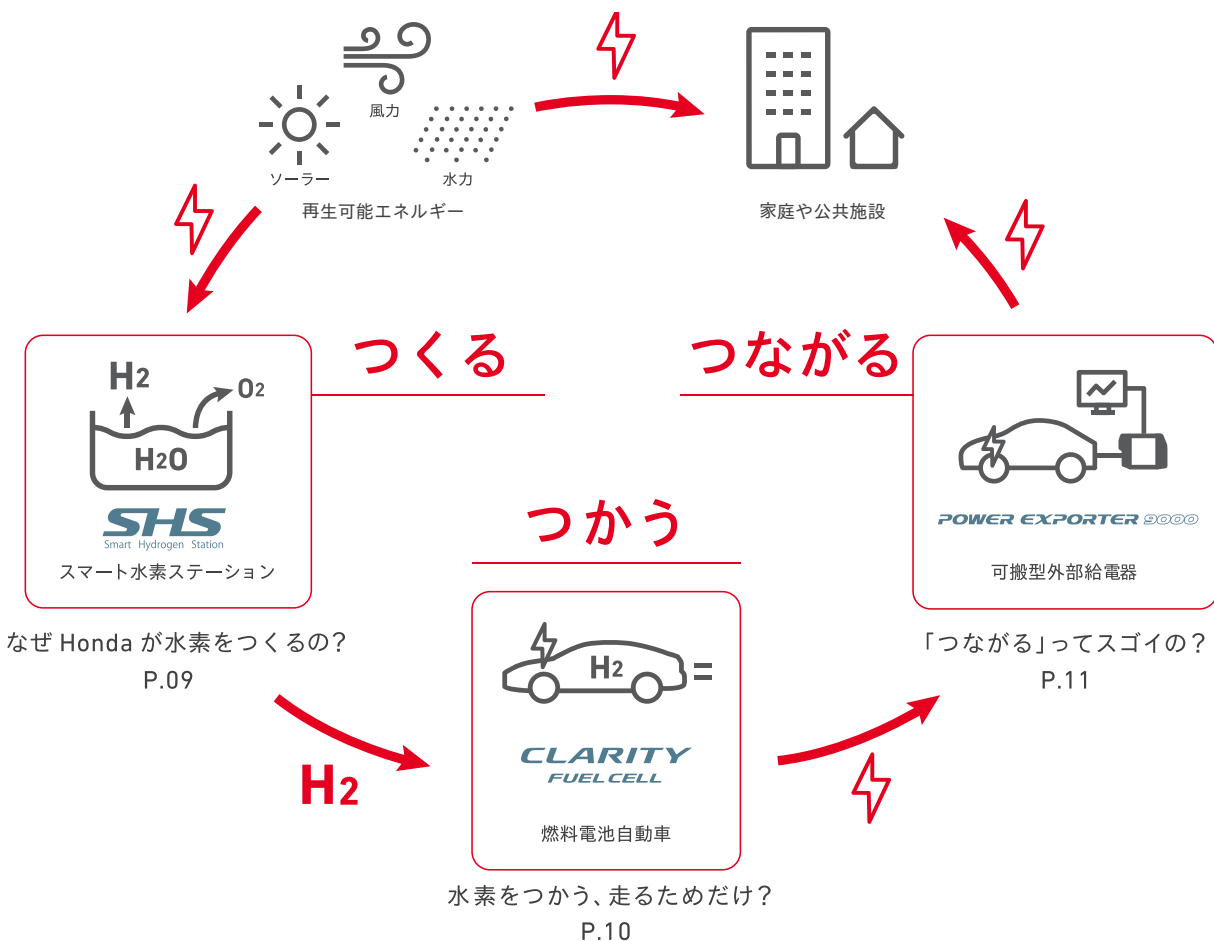
Hondaはモビリティカンパニーとして、つねに原点に立ち返り、グローバルブランドスローガン「The Power of Dreams」を原動力にしたチャレンジで、喜びと感動を世界の人々と分かち合いたいと考えています。Hondaらしい製品・サービスの提供でお客様一人ひとりの可能性を広げ、ライフスタイルをより良いものに変えていく。HondaとHondaに関わるすべての人が「チーム Honda」となってサステナブルな社会の実現に貢献できる。それを可能にする多様な、新しい価値を創造する企業でありたいと考えています。

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。

4

水素で、新しい明日を。

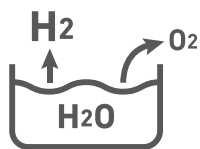
—「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現をめざす Hondaの取り組み—



Honda は、ガソリン車の低燃費化をはじめ、ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車 (EV) など、環境に配慮したさまざまな車の研究開発を推進してきました。その頂点に位置する「究極のエコカー」として、1980 年代後半から開発に注力してきたのが、燃料電池自動車 (FCV) です。

水素は、燃料として使用したときに CO₂ や有害な排気ガスをいっさい出さないクリーンなエネルギーです。また多様な方法での製造が可能で、運搬や貯蔵が比較的容易であることから、クルマの燃料として適しています。さらに、FCV は航続距離や燃料補給時間についてもガソリン車と同程度を実現しています。

Honda が着目したのは、こうした水素エネルギーを「つかう」際の優位性だけにとどまりません。水素エネルギーを「つくる」、水素エネルギーで「つながる」といった側面からも、その可能性を追求しています。Honda は「つくる」「つかう」「つながる」というコンセプトのもと、エネルギーを消費するだけでなく、モビリティを通じてエネルギー供給を支えていく社会をめざしています。本特集では、水素エネルギーを活用して「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現をめざす、Honda の取り組みを紹介します。



再生可能エネルギーで、水素を「つくる」。

なぜ、Honda は自ら水素をつくるのか

Honda は、水の電気分解(水電解) から水素を「つくり」ます。なぜなら、Honda はCO₂ ゼロ社会をめざしているからです。

水素をつくるためには、化石燃料やバイオマスなどからの生成や水電解による生成があります。しかし、そのなかでCO₂が発生しないのは「再生可能エネルギーを使った水電解」だけです。水素の生成段階でCO₂を発生させてしまっは、FCVを開発する意味がないとHondaは考えました。

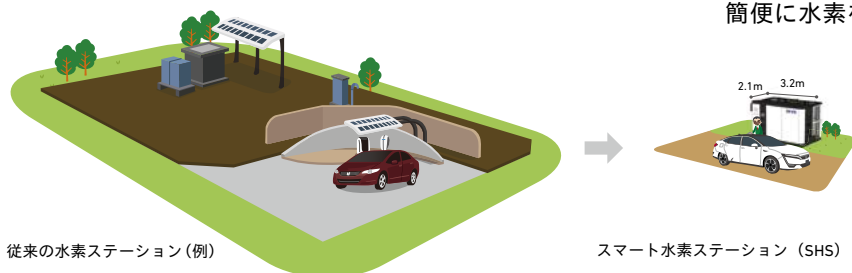
そこで2001年から、水電解で水素を「つくる」研究開発に自ら取り組み始めたのです。

Honda 独自の小さな水素ステーション

2010年、Hondaは独自の高圧水電解システム「Power Creator」の開発に成功。世界初の技術で、水電解装置の画期的な小型化を果たしました。

これまでのシステムでは、生成した水素をコンプレッサーで圧縮する必要があるためエネルギーロスが大きく、法規上も広大な土地を占有しなくてはなりません。Power Creatorは、生成した水素が自ら圧縮される仕組みのためコンプレッサーが不要で、エネルギーロスが少なくなりました。

HondaはPower Creatorを中心にクルマへの充填装置も含めてパッケージ化した「スマート水素ステーション(SHS)」を、岩谷産業株式会社と共同で開発。これにより大幅な設置面積縮小と工期短縮を達成し、水素エネルギー普及の可能性をさらに広げました。水と電気さえあれば、これまでよりはるかに簡単に水素を「つくる」ことができるようになったのです。



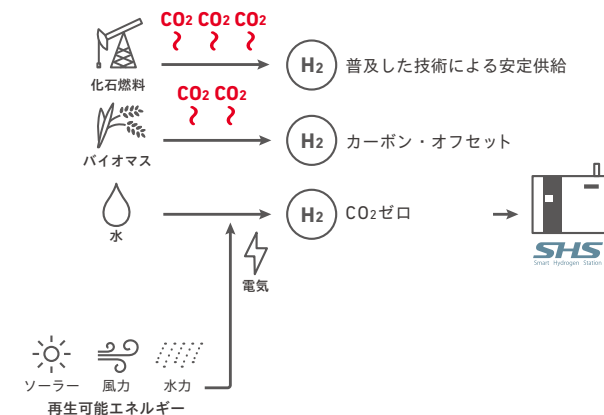
従来の水素ステーション(例)

スマート水素ステーション(SHS)

水素のつくり方

— CO₂ ゼロの水素をつくるには —

水素の生成方法のイメージ



再生可能エネルギーで発電した電力を使い、水の電気分解を行うことによって、CO₂ ゼロの水素を「つくる」ことができます。



水素を「つかう」。人と一緒に水素が移動していく。



クリーンなエネルギーを使って、人とエネルギーが自由に移動する時代に

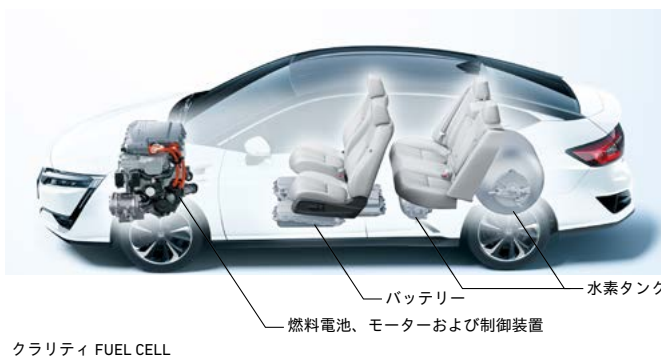
水素を使ってCO₂ゼロで走るFCVは、「どこへでも行ける」というHondaがクルマに求めてきた価値を、ガソリン車と同等に継承することができます。同時にFCVは、人だけではなく、「水素」といういつでも電気に変えられるエネルギーをも移動させることで「つくる」「つかう」「つながる」の要となる存在です。

水素は長期保存が可能で、好きなときに電気エネルギーに変えて「つかう」ことができます。電気のかたちでエネルギーをためるバッテリーより、多くのエネルギーを移動できるのが利点です。

今後、FCVの普及によって、ドライバーがクリーンなエネルギーを自由な場所に移動させ、「つかう」時代がやってくるとHondaは考えています。

クルマのあたり前を、FCVでもあたり前に

Hondaは、2002年に「FCX」、2008年に「FCXクラリティ」と、FCVを世界に先駆けて販売してきました。2016年3月に発売した「クラリティ FUEL CELL」では、燃料電池、モーターおよび制御装置を市販車として世界で初めてボンネットの中に集約。それにより水素タンクの容量が拡大。より多くの水素を移動させることができるようになりました。さらに、FCVとしてほかに類を見ない、5人が快適に過ごせる室内空間を実現しています。



正しく使えば安全に使える水素 —Hondaの安全対策—

ガソリン車と同等なクルマとしての価値を持つFCV。FCVの燃料である水素はガソリンなどと比べて安全性はどうなのでしょう？

水素は軽く、万が一漏れてもすばやく拡散するため、低部にたまりやすいガソリンやLPガスと比べても安全性の高さにつながる性質があるといわれています。

Hondaは、こうした水素の特性を十分理解しながら、水素を漏らさない構造、万が一漏れてもすぐに検知して止め、排出する仕組みを採用し、ボディ骨格とともに実用性と安全性を両立させています。





さまざまなクルマから、さまざまな機器へ「つながる」。

「つながる」ことの大きな可能性

FCVは「走る電源」でもあります。移動先でさまざまな電気機器に「つながる」ことで、送電網がない場所でも電気のある生活やレジャーを楽しむことができます。また発電時の音もとても静かです。

携帯電話が電話線から私たちを解放したように、送電網から自由になれるということは、大きく社会に寄与できる可能性を持っているとHondaは考えています。

発電機をつくって50年。技術の蓄積を活かす

「つながる」デバイスとして、Hondaは可搬型外部給電器「Power Exporter 9000」を開発しました。

FCVが出力する電力は直流です。一方、つなぐ機器の多くは交流を使用しているため、直流から交流への変換が必要になります。このとき電圧・周波数のバラツキやノイズが多いと、機器が作動しないばかりか、故障の原因となります。

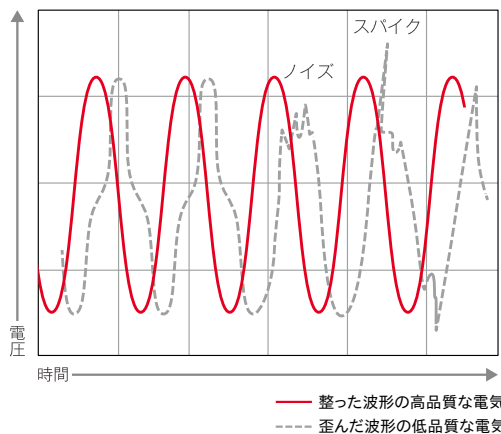
50年間発電機をつくり続けてきたHondaは、電気機器接続の豊富な経験を活かし、送電網の商用電力と同等の、高品質な電力への変換を実現しました。その結果、Power Exporter 9000は、医療機器までも動かせるのです。

来たるFCVやEVなどの電動車両が普及した社会では、これ

らのクルマをさまざまな電気機器につなぐ場面が想定されます。しかし実際にはメーカーや車種ごとに供給する電圧が異なります。Power Exporter 9000は、他社のFCVやEVも接続できる仕様としています。Power Exporter 9000はメーカーの枠を超え、さまざまなクルマからさまざまな機器へ「つながる」世界初*のデバイスなのです。

※Honda調べ。

電流のイメージ



医療機器にも給電可能な高品質な電気 — 鳥取大学医学部附属病院との共同実証実験 —

2015年8月、Hondaは鳥取大学医学部附属病院と共同で、Power Exporter 9000によるさまざまな医療機器への電力供給試験を行いました。その結果、商用電力と同等以上の整った波形での電力供給と医療機器の正確な作動が確認されました。このように高品質な電気は、平常時の活用はもちろん、災害時における医療機器の作動など、高い社会的価値を提供します。



救命救急センターに持ち込まれたPower Exporter 9000

Honda フィロソフィーとサステナビリティ

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。

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かもった
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

5

Honda フィロソフィーとサステナビリティ

Honda のサステナビリティ

Honda がサステナブルな社会の実現に貢献するために、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」と名付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「既存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。

Honda
フィロソフィー

基本理念
社是
運営方針

サステナビリティの
重点テーマ

環境
安全
品質
社会

事業

21世紀の方向性：
存在を期待される企業

喜びの創造
喜びの拡大
喜びを次世代へ
自由闊達・チャレンジ・共創

Honda
グローバルブランドスローガン
HONDA
The Power of Dreams

環境 地球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 年をめぐり CO₂総排出量を、2000 年比で半減することをめざし、「気候変動問題」「エネルギー問題」「資源の有効活用」を重要課題と位置付けています。

安全 モビリティの普及や交通インフラの充実、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引き起こす恐れがあります。こうしたなか、Honda は「事故に遭わない社会」の実現をめざし、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 「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、この考えのもとに、Honda は、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・サービスに至る各段階での品質向上・改善を継続的に実践する「Honda クォリティサイクル」を構築しています。

社会 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、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、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、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す。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。

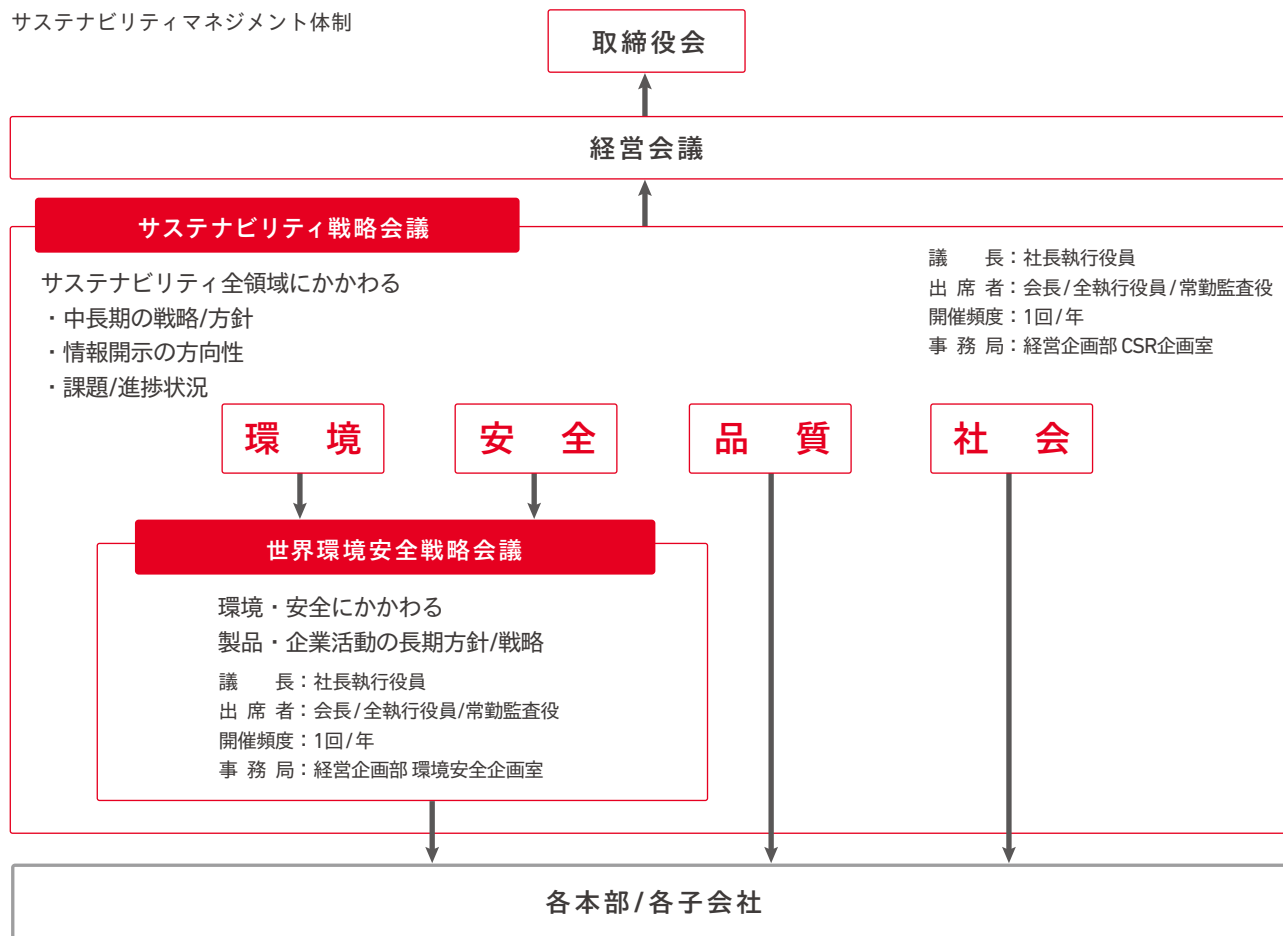
そのため、2015年にサステナビリティ活動の方針や取り組みを議論、検討する場として社長執行役員を議長とする「サステナビリティ戦略会議」を新設しました。

この会議では、全社長期ビジョン実現に向けた課題に、主要なステークホルダーとの対話から認識した期待や要請を照らし合わせ、重要課題として経営レベルで議論しています。

また、環境・安全領域については、「サステナビリティ戦略会議」同様、社長執行役員が議長を務める「世界環境安全戦略会議」にて製品・企業活動における長期的な取り組みの方向性の検討、議論を行っております。

これらの会議で検討された、重要課題を踏まえた長期戦略を、経営会議や取締役会で決定のうえ、各本部、各子会社の方針・施策として実行しています。

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、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必要があります。

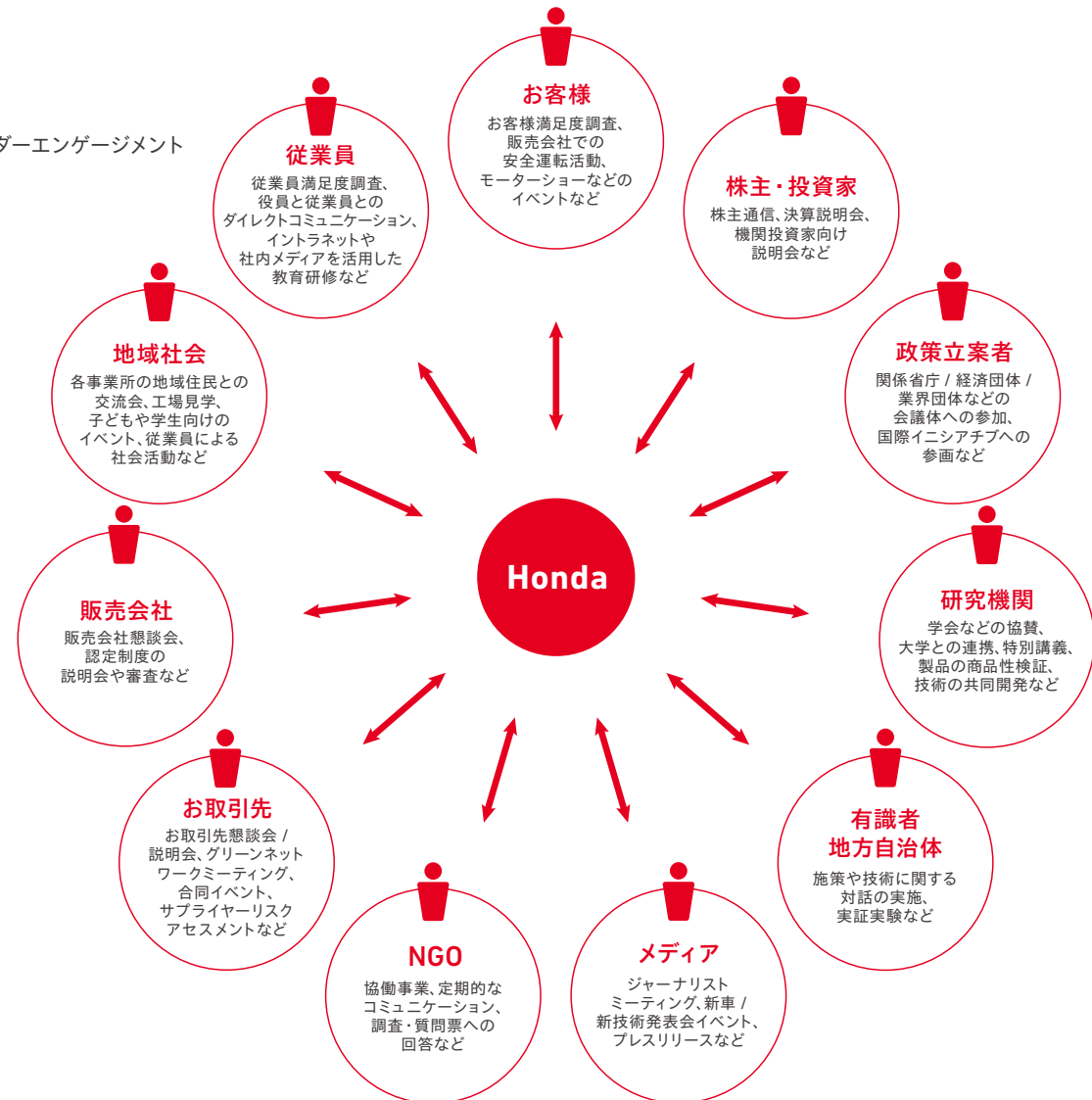
とりわけ近年は、事業の規模拡大やグローバル化に加え、IT の急速な普及によって、企業行動が社会に及ぼす、また社会が企業に及ぼす影響の大きさや範囲が広がっており、そのスピードも加速しているなか、「ステークホルダーとの対話」は、事業機会の拡大や自社のファンづくりにつながるのと同時に、社会環境の変化やリスクを把握できる有益な手段でもと考えています。

こうした認識のもと、Honda は、Honda の事業全般に携わっていただくステークホルダーのなかで、Honda の事業活動により影響を受ける、もしくはその行動が Honda の事業活動に影響を与える右図の主要なステークホルダーと社内各部門がグローバルでさまざまな機会を通じて対話を実施しています。

例えば、NGO や機関投資家等との対話を通じ、気候変動問題へのさらなる取り組みとその内容の発信強化の必要性を認識しました。

そこで、2050年をめぐにCO₂総排出量を2000年比で半減とする目標を掲げ、その実現に向け、燃料電池自動車などのゼロエミッションビークルの進化・拡大や二輪車・四輪車・汎用製品における電動化技術の本格的普及等に取り組んでいくとともに、これらの取り組みについて、ステークホルダーへ発信を積極的に行っていくことといたしました。

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

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、International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA) や Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA) 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、World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) 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では、各地域の事業執行にあたっては各地域にとっての最適な意思決定をグローバル共通のルールに基づき、現地で行っています。政治献金を行う場合は、各国の法令に基づき、社内の必要な手続きを経て行っています。

外部評価

「CDP Japan 500 Climate Change Report 2015」において情報開示スコア 100 点を獲得

2015年11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 Japan 500 Climate Change Report 2015」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で世界トップとなる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5年連続で選定されました。



※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。

企業の持続可能性の指標「Dow Jones Sustainability Asia/Pacific Index」の構成銘柄に選定

Hondaは社会的責任投資の代表的な指標である「Dow Jones Sustainability Indices (DJSI)」において、「Automobiles」セクターでアジア・太平洋地域の上位2社に入り、「Dow Jones Sustainability Asia/Pacific Index」の構成銘柄に初めて選ばれました。

DJSIは、米国のS&P Dow Jones Indices社とスイスのRobecoSAM社によって開発された投資指標で、経済・環境・社会の3つの側面から世界の上場企業のサステナビリティを評価し、総合的に優れた企業を構成銘柄として選定しています。



RobecoSAM 社によるサステナビリティ評価にて「Bronze Class」および「Industry Mover」に選定

HondaはスイスRobecoSAM社によるサステナビリティ企業評価「Sustainability Award 2016」において「Automobiles」セクターの「Bronze Class」に初めて選定されました。また、セクター内で最も改善が著しかった企業として「Industry Mover」にも選ばれました。RobecoSAM社は、経済・環境・社会の側面から、世界2,000以上の企業のサステナビリティの評価を行い、毎年、各セクターの評価上位企業を「Gold Class」「Silver Class」「Bronze Class」として発表しています。



Honda とステークホルダー

T O P I C S

JICA と協働で行う「小型ボート用ロングテールエンジンセット」普及実証実験

インドでは、高い経済成長率を背景に貧困層が減少傾向にある一方、経済格差が社会問題となっています。とくに漁業分野では、動力船を所有する漁民と手漕ぎボートで操業する漁民との間で、漁獲高に大きな差が生じ、これが経済格差につながっています。一方、底引き網を使った中型漁船の拡大による沿岸漁業資源の激減も問題となっています。このような事情から、簡便な動力を用いた小型ボートでの沿岸漁業は経済格差是正と資源保護の観点から持続可能な漁業として注目されています。

Honda は、JICA（独立行政法人国際協力機構）の「民間技術普及促進事業」に参画し、2015年10月からインド南部のタミル・ナド州において、零細漁民を対象にした「小型ボート用ロングテールエンジンセット」普及活動を展開しています。Hondaの既存汎用エンジンを現地の漁民が使用する無動力の小型ボートに搭載し、廉価で簡便な動力化の実現に向け、モニターとなる漁師を募集し実証実験を重ねています。この活動を通して、現地のきめ細かいニーズに応えるとともに、マイクロファイナンス（小規模な金融システム）などを活用した購入方法を提案することで、少ない経済負担での普及をめざしています。また、日本から漁業の専門家を派遣し、現地に適した漁法と管理漁業の指導などを実施しています。さらに、NGO、漁業組合、州政府などと協働し、持続可能な成長に向けた草の根活動と政策反映への働きかけを行っています。

本実証実験は Honda が企画提案し、JICA からの委託事業としてプロジェクト費用約 2,000 万円を受けて実施しています。



GXエンジン搭載ボートでのテストランの様子



漁法と管理漁業を指導

T O P I C S

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した。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、財務状況などの情報をグローバルに向けて積極的に開示する「IR（インベスター・リレーション）活動」を、投資家との対話として行ってきましたが、現在では株主との対話として「SR（シェアホルダー・リレーション）活動」をIR活動とも連携して行っています。具体的には、株主である機関投資家との意見交換、定期的な株主アンケートの実施、株主総会でのプレゼンテーションや工場ご視察会でのHondaの取り組み紹介などを行っており、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う、「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、社会からの信頼を高めるとともに、会社の迅速・果敢かつリスクを勘案した意思決定を促し、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図ることで、「存在を期待される企業」となるため、経営の最重要課題の一つとして、コーポレート・ガバナンスの充実に取り組んでいます。

Honda は、株主・投資家や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等、企業情報の適切な開示を行っています。今後も透明性の確保に努めていきます。

なお、当社のコーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方については、「Honda コーポレート・ガバナンス基本方針」※および「コーポレート・ガバナンスに関する報告書」※をご参照ください。

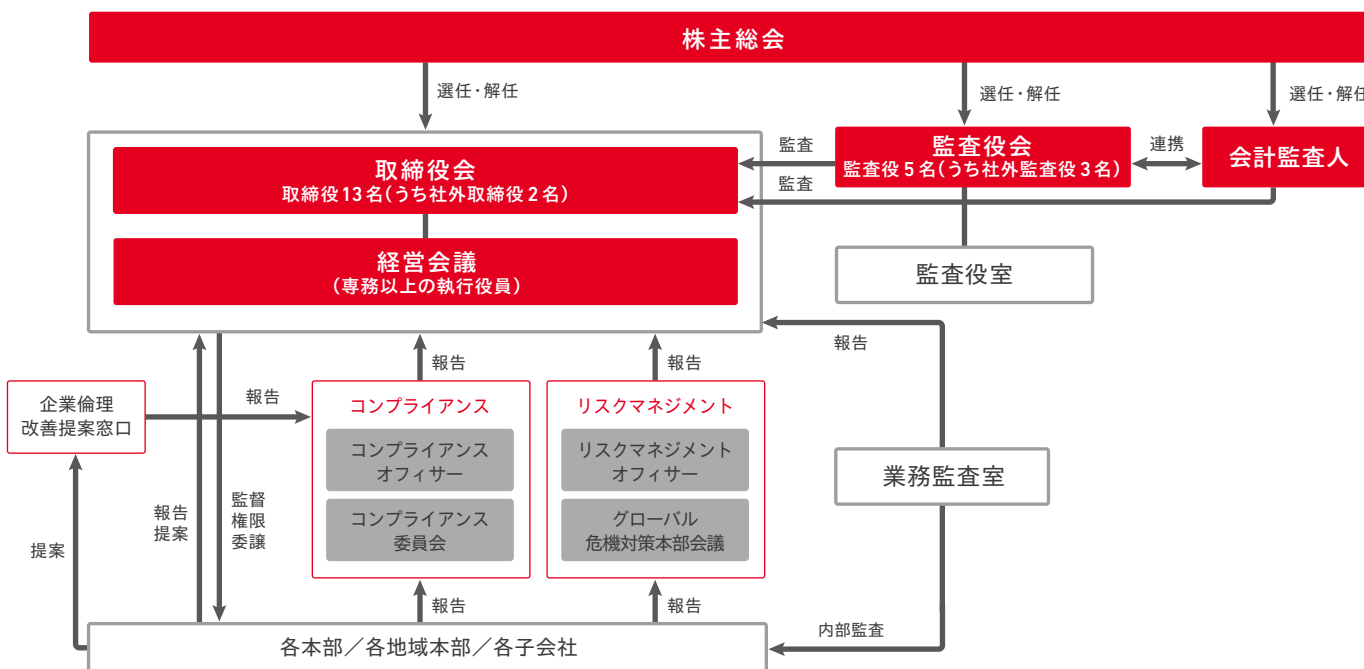
※<http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance/>

コーポレート・ガバナンスの概要 (2016年6月30日時点)

組織形態 監査役会設置会社

- 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
 - うち独立役員の人数 2名
 - うち女性取締役の人数 1名
- 取締役の任期 1年
- 監査役の人数 5名
 - うち社外監査役の人数 3名
 - うち独立役員の人数 3名
 - うち女性監査役の人数 1名

コーポレート・ガバナンス体制 (2016年6月30日時点)



コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンス

業務執行の意思決定

Hondaでは、重要な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、2名の社外取締役を含む13名の取締役によって構成されています。

取締役候補者は、性別・国籍等の個人の属性にかかわらず、会社経営や当社の業務に精通し、人格・見識に優れた人物を候補として、取締役会が指名します。

取締役会は、株主からの負託に応えるべく、会社の持続的成長と中長期的な企業価値の向上に向けて、経営の基本方針その他会社の重要事項の決定を行うとともに、取締役の職務執行の監視・監督を行います。また、法令・定款に定められた事項のほか、取締役会規則で定めた事項を審議・決定し、それ以外の事項は代表取締役または業務執行取締役に委任しています。

取締役会の開催状況（2015年度）

● 開催数（回）.....	10
● 取締役の出席率（%）.....	98.5
うち、社外取締役の出席率（%）.....	95.0
● 監査役の出席率（%）.....	94.0
うち、社外監査役の出席率（%）.....	90.0

社外取締役

Hondaは、社外の独立した立場から経営の監督機能を果たすとともに、各々の豊富な経験と高い見識に基づき、当社の企業活動に助言を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名は、東京証券取引所の規則に定める独立役員として、同取引所に届け出ています。

Hondaは、各回の取締役会において充実した議論がなされるよう、取締役会の議題および議案に関する資料を取締役会の会日に先立って社外取締役および社外監査役に対し配付するとともに、事前説明を行うなど、十分な情報提供に努めています。

業務の執行（組織運営）

Hondaは基本理念に立脚し、長期的視点に立って世界各地域に根ざした事業を展開していくために、6つの地域本部を設置し、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、生産本部、購買本部およびカスタマーファースト本部といった各機能本部は、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、製品については株式会社本田技術研究所およびその子会社が、生産技術についてはホンダエンジニアリング株式会社およびその子会社が、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、地域や現場での業務執行を強化し、迅速かつ適切な経営判断を行うため、地域・事業・機能別の各本部および研究開発子会社その他の主要な組織に担当分野における業務執行を担う執行役員を配置しています。

コーポレート・ガバナンス

監査機関

監査機関である監査役会は、社外監査役3名を含む5名の監査役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、経営会議その他の重要な会議への出席や、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。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。

また、社長直轄の内部監査部門として設置した「業務監査室」が、当社各部門の内部監査を行うほか、主要な子会社に設置された内部監査部門を監視・指導するとともに、適宜子会社の直接監査を実施しています。

監査役会の開催状況（2015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して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名全員を、東京証券取引所の規則に定める独立役員として、同取引所に届け出しています。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においては、財務面だけでなく環境・社会面における影響なども含めた報告を受けるよう、研修で新任役員に周知しています。

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、従業員の賞与水準などの事情を勘案し、取締役会の決議によって決定し、支給しています。

なお、当社の役員報酬の決定方針については、「Hondaコーポレート・ガバナンス基本方針」第12条※をご参照ください。

※ <http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance/>

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（三浦洋、山田裕行および小川勤）とその補助者87名（公認会計士30名、米国公認会計士3名、その他54名）の計90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。

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	18 (2)	695 (23)	7 (5)	181 (47)	25 (7)	876 (71)
役員賞与	14 (2)	251 (6)	— (—)	— (—)	14 (2)	251 (6)
（合 計）	—	947 (30)	—	181 (47)	—	1,128 (77)

※上記の「役員報酬」については、当年度において、当社が当社役員に対して支給した役員報酬の金額を記載しており、2015年6月17日開催の第91回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役4名、監査役2名に対する支給額を含んでおります。

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）	114
従業員の年間報酬総額の中央値に対する比率（%）	1,431

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（%）	81
------------------------	----

コンプライアンス

行動規範

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で誠実な企業行動を実践していく必要があります。

こうした認識のもと、Hondaは2003年、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、国内外の子会社を含むグループ全体で共有してきました。

その後も、グローバルに事業活動を展開するHondaにとって法令遵守の重要性がますます高まっていることを踏まえ、2016年4月1日付で、「わたしたちの行動指針」を、世界中のHondaで働く人々が実践すべき誠実な行動としてあらためてまとめるとともに、名称を「Honda行動規範」に改定しました。

なお、行動規範に従業員一人ひとりに浸透させていくことを目的に、リーフレットの配布やイントラネット上での掲示を行うとともに、研修を実施するなどの活動を行っています。これら周知活動の状況については、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ます。

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「企業倫理改善提案窓口」の適切な運営の監督などを行っています。また、とくに重要度の高い案件については、経営会議に提案し、監査役へ報告することとしています。

2015年度は8回開催され、内部統制システムの整備・運用状況、「Honda行動規範」の制定などが審議されました。なお、2015年度において、重大な法令違反の発生はありませんでした。



Honda 行動規範



コンプライアンス

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の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して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、海外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。

2015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390件ありました。このうち、当社に関する案件は161件、子会社に関する案件は197件でした。そのうち、調査の結果、懲戒処分となった件数は、子会社に関する案件で7件ありましたが、懲戒解雇処分とされた案件はありませんでした。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。

また窓口の社内認知度向上に向け、社内イントラネットへの案内掲載、名刺サイズの周知用カードの配布（全役職員を対象とし期間従業員・派遣労働者などを含む）、各職場での周知用ポスターの掲示などを行っています。これらの周知ツールには通報者の保護を明記しています。このほか、全従業員を対象に3年に1回行われる「従業員意識調査」で窓口の認知状

況を定点観測し、認知率が低い部門に対してはさらなる周知強化を図っています。

贈賄防止の取り組み

Hondaは、従来から、「わたしたちの行動指針」において、政治家や公務員への贈賄を禁止してきました。2016年に改定した「Honda行動規範」においても、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」「法令や社内規則に従い、政治や行政と健全に接するとともに、政治家や公務員に対して法令や社内規則で禁止されている金銭・物品や接待などの利益の提供を行いません」と定めています。

また、2014年には、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・禁止事項を定めた「Honda贈賄防止ガイドライン」を策定しています。

Hondaは、これらの方針やガイドラインなどをはじめ、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、管理職および贈賄リスクの高い部門に対しては、eラーニングを利用した研修も行っています。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

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」ことを確認することが企業に対して義務付けられました。

Hondaの紛争鉱物対応方針

Hondaは、紛争地域での武装勢力の資金源や人権侵害などの不正に関わる紛争鉱物を使用しないコンフリクトフリーをめざすことを方針とし、国内外の業界団体やお取引先と連携しながら紛争鉱物問題の解決に向けて取り組んでいきます。

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、リスクを予見し、迅速に対応することで Honda フィロソフィーに基づく企業活動の持続的な発展や経営の安定化を図ることを目的に、グループ子会社まで対象を拡大した「Honda グローバルリスクマネジメント規程」を 2015 年 6 月に制定しました。

Honda グローバルリスクマネジメント規程はグローバルレベルで事業影響のある災害系リスクのみならず事業系リスクにも対処するために、組織における階層別の役割を明確化しました。そのうえで各組織が体制を整備し自らの責任において自立したリスクマネジメント活動を推進しています。また、取締役会で選任されたリスクマネジメントオフィサーを中心に Honda グループを含めて活動の定着やフォローを実施してきました。さらに、予見されたリスクを影響度、頻度の観点で評価しているほか、影響度に応じてグローバル危機対策本部を設置し対応にあたっています。

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、5 段階のリスク優先度評価を実施しています。また、各地域、各本部の執行責任者は、これらのリストから自らの判断で、翌期に重点管理する「重点リスク」を選定し対応しています。また、その内容と対策を毎年経営メンバーで共有し進捗管理を行っています。

2015 年度はこれらの活動を、国内子会社 51 社に展開し実施しました。Honda では、この重点リスクの洗い出しを毎期実施し、2016 年度末までにグループ全体にこの活動を定着させ、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などの大規模地震を想定して全事業所が耐震工事や、国内の全事業所に衛星電話の導入などを完了させました。また、グローバル危機対策本部の機能のさらなる向上に向けた整備を実施しています。また、事業所ごとに防災訓練を実施し、2015 年度は通期実績で延べ 49 回の実施となりました。

さらに、本部ごとに策定していた BCP を本社視点で検証し、策定方針・マニュアルの整備に向けた情報整理を実施しています。

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の適正な管理および、3D データなど高度な機密情報のグローバルでの取り扱いの増加に対応するため、2014 年度に「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、管理担当役員を委員長として、地域の推進体制づくり、規程の整備、機密管理状況のチェックなどグローバルでの展開を推進しています。

2015 年 4 月には「グローバル・プライバシー・ポリシー (GPP)」を GCP の付表として策定し施行しました。同年 12 月には、「電子会議ポリシー」を海外の Honda グループを含めた機密管理会議のなかで承認し、2016 年 4 月からグローバルで施行を開始しました。

日本では、「日本機密委員会」を中心に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。

個人情報の保護

日本では、個人情報保護規程が適用される部門では、取り扱い者、管理者、管理責任者を定め、全員が個人情報取り扱い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。また 2015 年 11 月には、「特定個人情報管理規程」を新たに定め、マイナンバー法施行への対応を行いました。

なお 2015 年度は、グローバルで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。

6-1 環境

PERFORMANCE
REPORT

30%

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



environment

基本的な考え方

Honda環境宣言／ Honda環境・安全ビジョン

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、2011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

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年に社長執行役員が議長を務め経営層が出席する「環境会議」を設置、1995年に世界レベルでの環境保全活動の計画を審議決定する「世界環境会議」とし、その後「世界環境安全戦略会議」として毎年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

Hondaは、2016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、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、欧州にある一部の事業所でEU環境管理監査制度(Eco-Management Audit Scheme: EMAS)やISO50001を取得しています。その結果、環境マネジメントシステムのカバー率はほぼ100%です。

環境関連法令の遵守状況

「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、重大な漏出の総件数および漏出量はありません。

また、環境に関する苦情のなかで、正式な苦情処理制度を通じて申し立てされたものもありませんでした。

環境会計

日本における環境会計

Hondaでは、環境経営を効率的に推し進めるため、環境保全活動に関わる費用低減額や収益を集計し、経済効果の把握に努めています。

これらのデータを、企業価値指標や「環境対応」に関する経営判断のツールとして捉え、今後も集計精度の向上を図っていきます。

環境保全コスト

分類	主な取り組みの内容	2015年度	
		投資額 (百万円)	費用額 (百万円)
公害防止コスト	●大気汚染防止、水質汚濁防止、土壌汚染防止等	316	197
事業エリア内コスト	●地球環境保全コスト	1,397	61
	●資源循環コスト	139	281
上・下流コスト	●生産、販売した製品等のリサイクル、回収、再商品化、適正処理 ●業界団体等への負担金	475	324
管理活動コスト	●環境マネジメントシステムの構築、運用、認証取得 ●環境負荷の監視、測定 ●環境保全対策組織、社員への環境教育等 ●環境広報活動のための費用	166	1,689
研究開発コスト	●製品等のライフサイクルにおける環境負荷抑制のための研究開発、企画設計 ●EV(電気自動車)、プラグインハイブリッド車を含む先進環境対応車の研究開発	2,263	283,638
社会活動コスト	●自然保護、緑化、美化、景観保持等の環境改善対策 ●地域住民への支援、情報提供等 ●ビーチクリーン活動、「水源の森」保全活動	52	392
環境損傷対応コスト	●土壌汚染の修復等	0	11
合計		4,808	286,593

・集計対象 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)ホンダアクセス
 ・集計期間 開始：2015年4月1日 終了：2016年3月31日
 ・公表した数値には一部推計値を含みます
 ・集計表の作成にあたっては、環境省より公表されているガイドライン、ガイドブックなどの環境会計に関する資料を参考としました
 ・キャッシュフローをベースとし、減価償却費を除いた金額です

経済効果 〈収益、費用低減の実質効果〉

		2015年度(百万円)	
有価売却益			1,579
省エネルギー施策による低減費用	設備導入 マナー施策など	142	58
合計			1,779

環境側面の重要課題

環境課題の収集、分析、評価

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2015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

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。

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、基本理念との整合性や「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。

2015年は、課題分析にあたり、お客様、お取引先、政府関係者、NGO団体など、各地域のステークホルダーと対話を持ちました。

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）、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。

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。



環境側面の重要課題

Hondaの重要課題

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。

「Triple ZERO (トリプルゼロ)」

Hondaは、「気候変動問題」「エネルギー問題」「資源の有効活用」に対応するためにめざす3つの「ゼロ化」を一つのコンセプトにまとめ、「Triple ZERO (トリプルゼロ)」として掲げています。この考え方をもとに事業活動に取り組むことで、環境負荷ゼロ社会の実現をめざしています。

再生可能エネルギーによるCO₂排出ゼロ化

「気候変動問題」への対応として、再生可能エネルギーを活用することで、将来的に製品および事業活動におけるCO₂排出をゼロ化することをめざします。

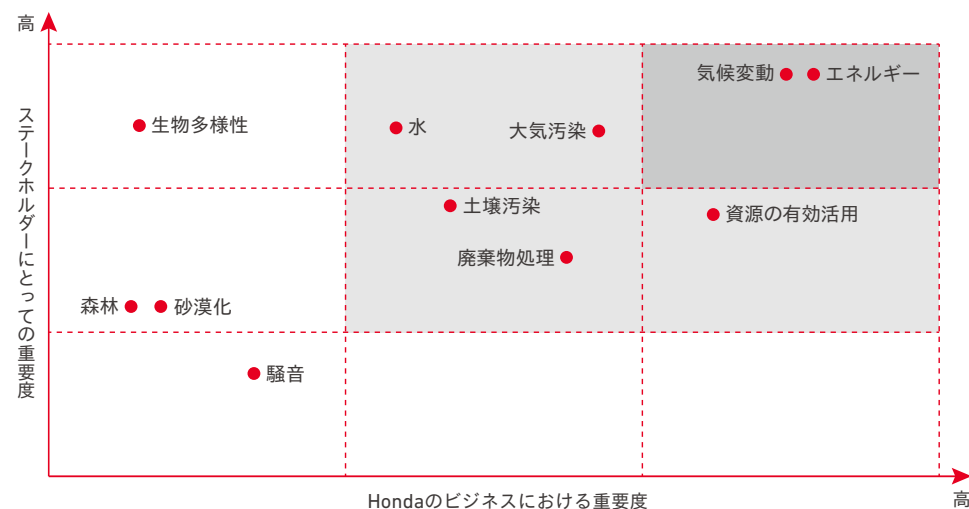
エネルギーリスクゼロ化

「エネルギー問題」への対応として、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ます。

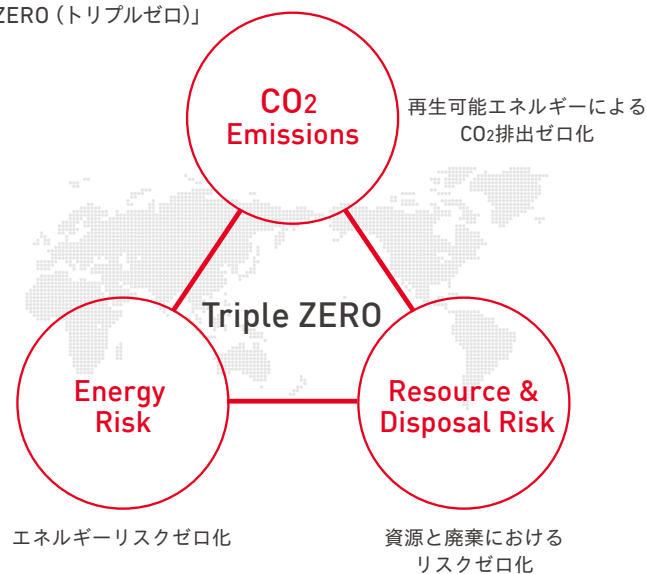
資源と廃棄におけるリスクゼロ化

「資源の有効活用」への対応として、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リスクのゼロ化をめざします。

環境側面の重要課題



「Triple ZERO (トリプルゼロ)」の考え方



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年をめどにCO₂総排出量を2000年比で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の未達成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%の削減に当たる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16.8km/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、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、株式会社本田技術研究所、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、認証法規部が「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、走りや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、エネルギーの多様化への対応や再生可能エネルギーの活用などを進めていかなければ、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。

燃料電池自動車は走行時にCO₂を排出しないものの、燃料となる水素を化石燃料から製造する場合にはCO₂が発生します。

この課題の解決に向け、Hondaは水素の製造時から自動車の走行時までCO₂ゼロのシステムの開発に取り組んでいます。

再生可能エネルギーによる電力を利用し水を電気分解することで、CO₂を発生しない水素の製造が可能であることに着目し、その方法による水素の製造・貯蔵・充填システムとして、「スマート水素ステーション(SHS)」の実証実験を行っています。

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。



環境側面の重要課題

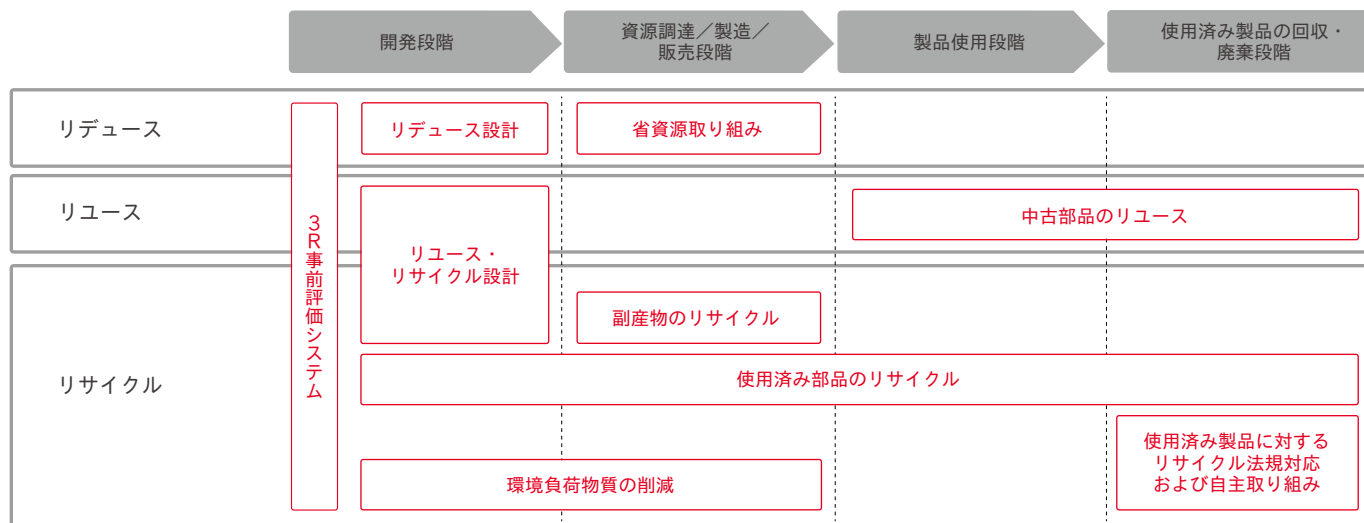
資源の有効活用

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、また使用済み製品の廃棄時の適正処理も確実にを行っています。

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のゼロ化をめざし、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



環境側面の重要課題

T O P I C S

水素供給インフラ整備への取り組み

Honda は 2001 年より、再生可能エネルギーによる水素製造に取り組んでいます。2010 年からは、独自に開発した高圧水電解システム「Power Creator」を用いた実証実験を米国ロサンゼルスにて開始しました。2014 年には、世界で初めて水素の製造、貯蔵、充填機能をパッケージ化し収納した「スマート水素ステーション (SHS)」に進化させ、岩谷産業株式会社、さいたま市、北九州市とともに実証実験を開始しています。

日本政府は規制改革会議において、SHS のような小型水素ステーションの関連規制を見直し、2015 年より低炭素な水素社会の実現と、燃料電池自動車の普及・促進のために、再生可能エネルギーによる水素ステーションの導入事業を開始しています。2015 年度は、宮城県、埼玉県、神戸市、徳島県、熊本県が採択されました。

一方、米国においても Honda は、燃料電池自動車の普及拡大に向けて取り組んでいます。2014 年 11 月、Honda は、カリフォルニア州の公共水素補給ステーションのネットワーク拡大をめざし、ファーストエレメント・フューエルへ 1,380 万ドルの資金援助を行うことを発表しました。ファーストエレメント・フューエルはカリフォルニア州内に水素ステーションネットワークを構築するため、2014 年初めにカリフォルニア州エネルギー委員会から約 2,700 万ドルの助成金を受けています。州政府からの資金提供に加え、Honda からも財政支援をすることで、同社の水素ステーションネットワークは、少なくとも 31 ヲ所になる見込みです。これによって、Honda の燃料電池自動車や、他社の燃料電池自動車が、水素を充填できる環境を下支えています。

このように Honda は官民の協力を得ながら、水素社会の実現に向けて水素供給インフラ整備にも取り組んでいます。



スマート水素ステーション (SHS)



米国カリフォルニア州の公共水素補給ステーション

T O P I C S

エネルギーの多様化への対応、 米国カリフォルニア州で EV 充電ステーション設置を推進

Honda は、2030 年をめどに商品ラインナップにおける販売数の 3 分の 2 を、プラグインハイブリッドとハイブリッド、およびゼロエミッションビークルに置き換える目標達成を進めるため、米国カリフォルニア州トランスにあるアメリカン・ホンダモーターの敷地内に、60 基の EV 充電ステーションを設置しました。

職場で車を充電できることによって、従業員が帰宅時にプラグイン車を満充電で運転できるようになるので、ユーザーがプラグイン車をより便利に使うことができるとともに、電気を使った運転範囲が広がることによる環境メリットにもつながっていきます。

この取り組みに関連し、地域社会への貢献の一環として、同社の敷地内に DC 急速充電器の設置も進めています。設置後は、トランス在住で DC 充電可能な EV をお持ちの方ならどなたでも利用できます。

これらの活動資金の一部は、カリフォルニア州エネルギー委員会の助成金から提供されています。



アメリカン・ホンダモーターの EV 充電器

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

2020年製品CO₂排出量原単位低減目標

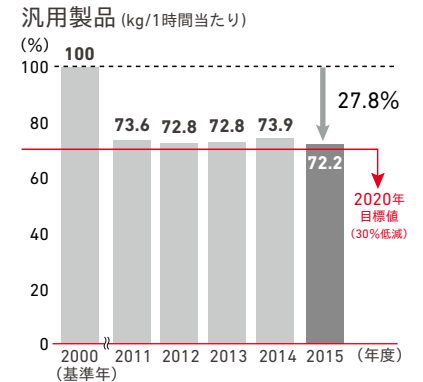
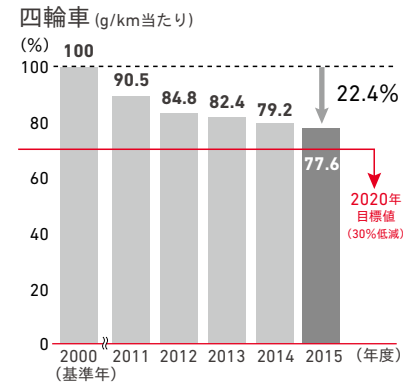
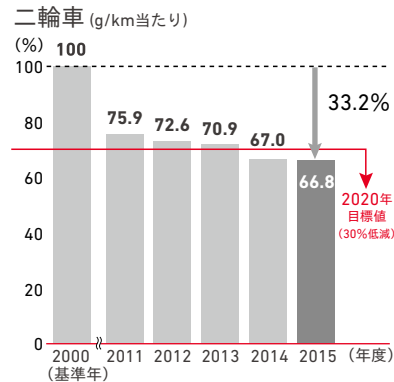
・Hondaの製品から排出されるCO₂の全世界平均値
 ・集計対象範囲：日本、北米、欧州、アジア・大洋州、中国、南米の各地域の国々を対象とし、二輪車・四輪車・汎用製品のそれぞれにおいてHondaの全世界の販売台数のおよそ90%以上を網羅する

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「2020年製品CO₂排出量原単位低減目標」を策定し取り組みを進めています。

なお目標の集計対象範囲は、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、二輪車・四輪車・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。

また、製品・サービス情報やラベリング全般についての違反はありませんでした。

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

※2014年度まではエンジンごとの平均の使用時間、所要出力を用いてCO₂の計算を行っていましたが、2015年度より基準年にさかのぼり、機器ごとの使い勝手を考慮した使用時間、所要出力を用いて、より精度の高いCO₂計算を行っています。

TOPICS

「オデッセイ」「オデッセイ アブソルート」にハイブリッドモデルを追加

Hondaは、広い室内空間と風格のあるスタイリング、爽快で安定感のある走りなどで好評の上級ミニバン「オデッセイ」「オデッセイ アブソルート」にハイブリッドモデルを追加し、2016年2月に発売しました。Hondaの革新的なハイブリッドシステム「SPORT HYBRID (スポーツハイブリッド) i-MMD^{※1}」をHondaの上級ミニバンとして初めて搭載し、クラストップの燃費性能^{※2}となる26.0km/L (JC08モード)^{※3}を達成しています。システムの高効率化を徹底的に追求し、新たに開発したモーターは巻線方式と構造を刷新することで、従来型に比べて約23%の小型軽量化を図りながら、高トルク・高出力化を実現しています。さらに、リチウムイオンバッテリーを1列目シート床下へコンパクトに配置することで、オデッセイならではの広い室内空間や使い勝手といった特長はそのままに、優れた燃費性能と上質で力強い走りを実現しました。



オデッセイ

- ※1 i-MMDは「Intelligent Multi-Mode Drive (インテリジェント・マルチモード・ドライブ)」の略
- ※2 Honda調べ(2016年2月現在)、7/8人乗り、1.8L以上のクラス、全高1,600mm以上のミニバン
- ※3 「HYBRID」「HYBRID・Advancedパッケージ」「HYBRID・EXパッケージ」の国土交通省審査値(HYBRID・EXパッケージ(7人乗り)または「リアエンターテインメントシステム」を装着したHYBRID・Advancedパッケージ(7人乗り)は除く)

製品に関する取り組み

目標達成に向けた3つの取り組み

Hondaは、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」です。それら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か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排出ゼロ化に向けたシナリオの達成をめざしています。

2015年度に発売した製品の認定を行った結果、二輪車42モデル、四輪車10モデル、汎用製品9モデル、合計61モデルを新たにHEPS適合製品として認定。累計では二輪車136モデル、四輪車98モデル、汎用製品47モデル、合計281モデルがHEPS適合製品となりました。



内燃機関の効率向上技術

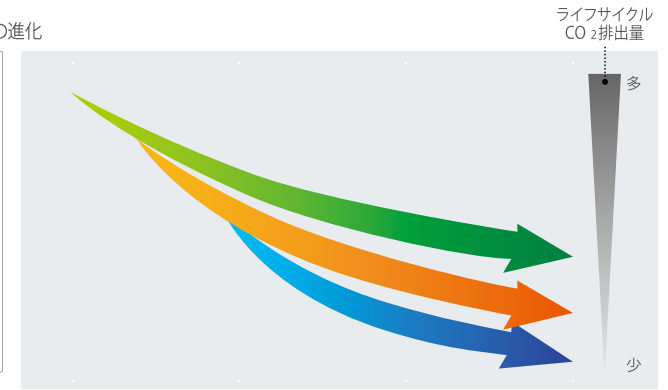


環境革新技術・エネルギー多様化対応技術



再生可能エネルギー対応技術

環境技術の進化



エネルギー技術の進化



● 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

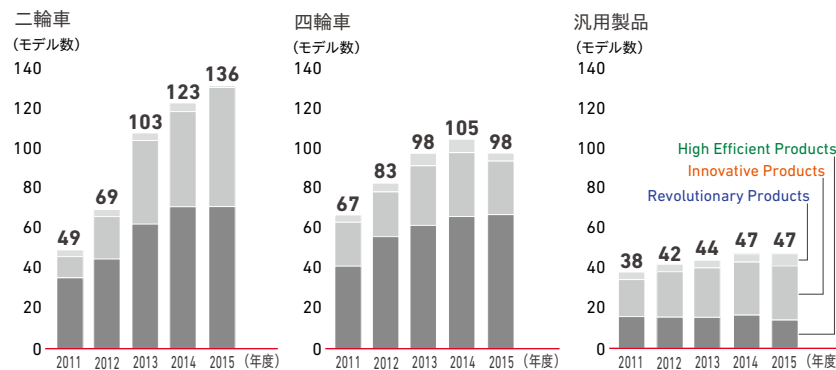
環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応により、CO₂排出を低減した製品。Honda独自の二輪車アイドリングストップシステム技術、四輪車のハイブリッド技術、直噴エンジン技術、汎用製品のFI(燃料噴射装置)

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 Eta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。

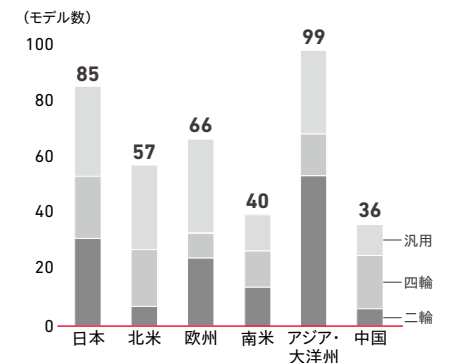
● Revolutionary Products

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 適合モデル数の推移 (グローバル)



地域別 HEPS 適合モデル数 (2015年度)



製品に関する取り組み

資源の有効活用

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、軽量化に向けたリデュース設計として、2013 年度に発売した「N-WGN」より、肉厚の薄いバンパーを採用しました。バンパー材料の高剛性化と高流動化、および製造技術の進化により平均肉厚 3.0mm の従来仕様バンパーを約 20% 軽



国内は N-WGN から適用拡大



海外は 2016 年モデルのシビックからグローバル展開

量化、樹脂使用量を削減しました。

国内では N-WGN 以降の新機種から順次適用拡大中。海外では 2016 年モデルのシビックからグローバル展開を開始。全世界展開を図ることで、さらなる材料の削減に寄与します。

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、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、エアコンダクトは、再生材の利用を可能にしています。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、2015 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。

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。国内の四輪車では、2015 年度に発売したすべての新型車、モデルチェンジ車で、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。



製品に関する取り組み

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。2015年度は、使用済みバンパー約16万本を回収・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)、ハイブリッド車用駆動用バッテリーの回収・リサイクルを含め、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



回収した使用済みバンパー



粉碎後のバンパー



再生樹脂ペレット



フリードのスプラッシュガードに使用

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あとに残る「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。

2015年度、Honda車のフロン類の引取り台数は約45万台(前年比-2.0%)、エアバッグ類の引取り台数は約41万台(前年比+0.4%)、また使用済自動車処理の最終工程であるASRの引取り台数は約49万台(前年比-2.6%)でした。ガス発生器の再資源化率は93.2%、ASRの再資源化率は97.2%であり主務省令で定められた再資源化率(ガス発生器85%以上、ASR2015年度70%以上)をそれぞれ達成しています。再資源化等に要した費用の総額が48.3億円であり、払渡しを受けた再資源化等預託金の総額は55.9億円でした。

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、2015年度1,040台で全引き取り台数に占める割合は61.9%でした。また、Honda製品のリサイクル率は、重量ベースで96.3%となり、「2015年度までにリサイクル率95%」という目標を達成しています。

※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

Hondaは、「再生可能エネルギーによる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、最新工場の省エネルギー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ルギーの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年度には南米に27MWの風力発電設備を導入しました。中国においては事業所へのソーラー発電システムの設置を進め、2015年度までに合計38MWの設置が完了しました。その他の地域においても、地域の状況に適した再生可能エネルギーの利用を進めています。

※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

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。製造プロセスにおいても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480万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式会社（日本）、ホンダオートモビル（タイランド）カンパニー・リミテッド第二工場（タイ）、广汽本田汽车有限公司第二工場（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するなど、グローバルで随時、水のフル循環システムの導入を進めています。

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。また、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るため、排水によって影響を受ける水源はありません。

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。パーセル条約付属文書I、II、III、VIIに定められた有害廃棄物は輸出入していません。また、オゾン層破壊物質の排出について、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)の使用全廃に向けて取り組んでおり、重大な排出はありません。

生物多様性の保全

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。

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少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。

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、同ガイドラインで優先順位を付け、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国際自然保護連合(IUCN)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。



企業活動に関する取り組み

T O P I C S

インド二輪工場に排水ゼロシステムを導入

ホンダモーターサイクルアンドスクーターインディアプライベート・リミテッド (HMSI) はマネサル工場に、工場から排水を出さず、使用したすべての水を再利用する排水ゼロシステム (Zero Liquid Discharge) を導入しました。

ZLDシステムは、電気化学前処理や逆浸透技術などといった先進の技術を排水処理に取り入れることで、排水ゼロを実現。従来は適切な処理後に公共の下水道へ放流していた排水をすべて再利用することを可能にしました。2015年に設置されたこのZLDシステムにより、マネサル工場は年間約21万tの水を節約しています。

このZLDシステムに使われたこれらの技術に対して、マネサル工場が位置するハリヤナ州の公害管理局 (Haryana State Pollution Control Board) からは、先進技術としての証明書が授与されました。

HMSIでは環境への取り組みを強化しており、ZLDシステムが設置された建屋には自然採光、夜間LED照明、ならびに自然換気などを導入し、節電を進めています。



排水ゼロシステム



自然採光

T O P I C S

中国の全事業所への太陽光発電の設置をめざす

Hondaは1999年に中国で四輪の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。その取り組みの一環として、事業所への太陽光発電システムの設置を進めています。

2010年の東風本田汽車有限公司第二工場 (武漢) への0.1MWの設置を皮切りに順次中国全土へ展開しました。

これまでに、10カ所の事業所への設置を完了し、2015年度には广汽本田汽車有限公司増城工場に17.0MWを導入しました。その合計の発電能力は38.15MWを備えています。

昨年度10.7MWの太陽光発電を設置した本田汽車零部件製造有限公司では、11,015MWhの発電を行い、発生した電力は電力網に再供給し購入電力から相殺することで、10,400t-CO₂の低減に寄与しました。



广汽本田汽車有限公司増城工場



本田汽車零部件製造有限公司





中期環境取り組み計画

2020 年に向けた取り組みの方向性

中期環境取り組み計画 (2014 年度～ 2016 年度)

2015 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	製品
------------	-------------------------------------------------------------------------------------	----

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	● コミューターを中心に 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アに装備した、「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

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	● コミューターモデルを中心に 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」※1 を拡大展開 ● 日本市場では、水冷・4 ストローク・OHC・単気筒 50cc エンジン「eSP」を搭載した原付スクーター「ジョルノ」を投入。低フリクション技術、PGM-FI とともにアイドリングストップ・システムを採用することで優れた燃費性能と環境性能を実現
四輪	● 「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」を継続展開 ● 日本市場では、新開発の直噴 1.5L VTEC TURBO エンジンを搭載した「ステップ ワゴン」「ステップ ワゴン スパーダ」を 4 月に発売。クラストップレベル※2 となる 17.0km/L ※3 燃費性能を達成 ● 北米市場では、北米向けとして初となる 1.5L 直列 4 気筒 DOHC 直噴ターボエンジンと、2.0L 直列 4 気筒 DOHC i-VTEC エンジンを搭載した「シビック セダン」を発売。両エンジンとも力強い走りと優れた燃費性能を両立
汎用	● 小型エンジンの普及加速および多種燃料対応 ● 散水、給水・排水作業などに適したエンジン系軽量ポンプ「WX10T」と「WX15T」を、7 月から販売。高効率インペラと新ポンプ形状を採用することで、従来モデルに比べ、揚程 (ようてい) と吐出量の向上※4 に寄るとともに燃費性能を約 1 割※4 向上 ● 4 ストローク船外機「BF100」(100 馬力)、「BF80」(80 馬力) を、12 月から販売。両モデルともに、リーンバーン (希薄燃焼) 制御や電子制御燃料噴射装置 (PGM-FI) ※5 の採用により、高い環境性能とクラストップレベル※6 の燃費性能を実現 ● 家庭用ガスエンジンコージェネレーションユニット「MCHP1.0K3」ならびに自立運転機能付きユニット「MCHP1.0R1」に、負荷追従発電制御機構を新たに採用。家庭の消費電力に合わせて、発電電力を 0.7 ～ 1kW の間で可変制御することで余剰電力を減らし、自家発電時間を増やすことが可能となった

次世代に向けた電動化技術の確立と拡大展開	
二輪	● 第 44 回 東京モーターショー 2015 において、Honda の原点ともいえる「スーパーカブ」にモーターを搭載した「EV-Cub Concept」を発表、2 年後をめどに「EV-Cubj」の日本での発売をめざす
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：日本市場では、「スポーツ ハイブリッド i-MMD ※7」を搭載したハイブリッドモデルを「オデッセイ」シリーズに新たに追加。ハイブリッドモデルは、クラストップの燃費性能※8 となる 26.0km/L (JC08 モード) ※9 を達成 ● 燃料電池自動車の普及：日本市場では、燃料電池自動車の「クラリティ FUEL CELL」を発売。セダンタイプの FCV として世界で初めて※10 5 人乗りと、世界トップクラス※10 の約 750km の航続距離※11 を達成
汎用	● CO ₂ 低減展開 ● 可搬型外部給電器「Power Exporter 9000」を発売開始。燃料電池自動車「クラリティ FUEL CELL」と組み合わせることで、「走る電源」として一般家庭のおおよそ 7 日分※12 の電力を供給することが可能。なお、この商品は FCV (クラリティ) だけではなく V2L 基準に則った EV やプラグインハイブリッド (PHEV) にも使用可能

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
-----------------------	------

企業活動	● (グローバル) 生産 1 台当たり CO ₂ 排出量原単位※13 ・ 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、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 ● 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

企業活動	● (グローバル) 生産 1 台当たり CO ₂ 排出量原単位 ・ 2015 年度に 16% 低減 (2008 年度比)
購買領域	● 「エネルギーの見える化」に基づいた CO ₂ 低減をお取引先とともに推進 ● 各地域で、環境取り組みの表彰を行い、全世界でより多くのお取引先に環境負荷低減への関心を高めていただいた
生産領域	● 先進環境対応技術のグローバル水平展開、不稼働時エネルギーの効率的な管理、モーターのインバーター化等設備の更新、排気エネルギーの再利用、各地域の立地条件に合わせた再生可能エネルギー設備の導入等を実施
輸送領域	● モーダルシフト、ガソリンから天然ガストラックへの切り替え、効率的なコンテナ運用等による CO ₂ 排出量低減と包装荷姿の進化による包装資材の廃棄物低減
販売・オフィス・研究開発領域	● 照明の LED 化、自然光の活用、空調設備等の運用改善による省エネルギー、データセンターの冷却効率の改善等を実施

※1 低燃費技術や ACG スターターなどの先進技術を採用し、環境性能と動力性能を高めたスクーター用エンジンの総称。
 ※2 2015 年 4 月時点 Honda 調べ。
 ※3 国土交通省審査値。
 ※4 Honda 従来機との比較。
 ※5 PGM-FI は、Honda の登録商標。
 ※6 100 馬力および 80 馬力。Honda 調べ (2015 年 11 月末現在)。
 ※7 i-MMD Intelligent Multi-Mode Drive (インテリジェント・マルチモード・ドライブ) の略。

※8 2016 年 2 月 Honda 調べ。
 ※9 国土交通省審査値。
 ※10 2016 年 2 月 Honda 調べ。
 ※11 JC08 モードにより Honda 測定値。
 ※12 日本の一般家庭における 1 日の平均消費電力量 (電気事業連合会調べ) から換算した場合。
 ※13 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。

中期環境取り組み計画

2020年に向けた取り組みの方向性

中期環境取り組み計画(2014年度～2016年度)

2015年度の成果

気候変動・エネルギー	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	製品	<ul style="list-style-type: none"> 2020年、モビリティと暮らしのCO₂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すうえて、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) 	<ul style="list-style-type: none"> Honda独自の高圧水電解システム「Power Creator」により、コンプレッサーを使用せず、再生可能エネルギーなどの電力から、CO₂ゼロの高圧水素ガス製造・供給を可能にする、パッケージ型水素製造・貯蔵装置「スマート水素ステーション(SHS)」の導入を開始。それらの水素を利用し、酸素とともに燃料電池に取り込んで化学反応を起こし、電気を発生させ、その電気でモーターを回して走り、CO₂排出はゼロで、出すのは水だけの、究極のクリーン性能を実現させた燃料電池自動車「クラリティ FUEL CELL」を販売。また、外部給電機能を備えた車両の電気を、家庭用電源に変換し、災害時の非常用電源として、また平常時でも屋外イベントなどさまざまな場所で活躍する、V2L対応可搬型外部給電器「Power Exporter 9000」も、併せて販売
資源の有効活用	3Rのさらなる進化	製品	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 3R事前評価システムの継続活用 3R設計、化学物質削減の継続推進 バンパー等使用済み製品の回収リサイクル 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97.2%、二輪車リサイクル率96.3%
		企業活動	生産領域 <ul style="list-style-type: none"> 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 	生産領域 <ul style="list-style-type: none"> テラードブランク製法、レーザーブランキング等の歩留まり向上施策の展開 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	企業活動	生産領域 <ul style="list-style-type: none"> 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 	生産領域 <ul style="list-style-type: none"> 生産工程での効率的な水の利用、リサイクル水活用など、各地域事情に適した水使用量低減 スマートシャワーテスターの活用、雨水利用の促進、排水ゼロシステムの導入
環境負荷物質	製品排出ガスのクリーン化	製品	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
	生産工程でのVOC※14排出低減	企業活動	生産領域 <ul style="list-style-type: none"> 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 	生産領域 <ul style="list-style-type: none"> 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
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	企業活動としての取り組み <ul style="list-style-type: none"> 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 	企業活動としての取り組み <ul style="list-style-type: none"> 生態系に影響を与える、有害物質、水利用について、各地域の規制に従い対応
		地域社会との連携	<ul style="list-style-type: none"> HondaWoods※15の推進 	地域社会との連携 <ul style="list-style-type: none"> HondaWoodsの推進 HondaWoodsの内訳 日本：14事業所へ展開
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	企業活動	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 各地域における環境情報のWeb発信、環境レポート等の発行

※14 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。

※15 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。



環境関連データ

2015 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」※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ーについて対象範囲（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。

2015 年度の算定結果は、Honda の企業活動による温室効果ガス排出量が 514 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 8,510 万 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。

※ The Greenhouse Gas Protocolの略。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

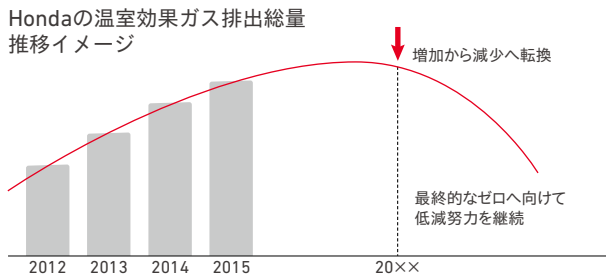
Honda に関わるバリュー・チェーン全体での温室効果ガス排出の 81% 以上は、「お客様の製品使用による排出（スコープ 3・カテゴリー 11）」です。つまりバリュー・チェーン全体の温室効果ガス排出量を低減していくには、お客様の製品使用時の温室効果ガス排出を低減していくことが最も重要であるといえます。そのため Honda は、2020 年における製品 CO₂ 排出量原単位を「全世界平均で 2000 年比 30% 低減する」と定めて、製品の燃費向上に努めています。

しかし当面、製品の燃費向上よりも製品の生産量増加の方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・カテゴリー 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 年をめぐりに温室効果ガス企業総排出量を 2000 年比で半減することをめざして活動していきます。



LCA (ライフサイクルアセスメント) の推進

これまでも 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 1 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。



環境関連データ

Honda の温室効果ガス排出総量

	2012年度	2013年度	2014年度	2015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)	2億7,591万 t-CO ₂ e	2億8,116万 t-CO ₂ e	2億7,901万 t-CO ₂ e	2億8,510万 t-CO ₂ e
内訳				
企業活動による直接排出 (スコープ1)	141万 t-CO ₂ e	141万 t-CO ₂ e	138万 t-CO ₂ e	133万 t-CO ₂ e
エネルギー利用による間接排出 (スコープ2)	354万 t-CO ₂ e	380万 t-CO ₂ e	386万 t-CO ₂ e	381万 t-CO ₂ e
Honda の企業活動による排出 (スコープ1・2合計)	495万 t-CO ₂ e	521万 t-CO ₂ e	524万 t-CO ₂ e	514万 t-CO ₂ e
製品の使用による排出 (スコープ3・カテゴリ11)	2億2,595万 t-CO ₂ e	2億2,814万 t-CO ₂ e	2億2,354万 t-CO ₂ e	2億3,177万 t-CO ₂ e
その他の排出 (スコープ3・その他のカテゴリ)	4,501万 t-CO ₂ e	4,781万 t-CO ₂ e	5,023万 t-CO ₂ e	4,819万 t-CO ₂ e
その他の間接排出 (スコープ3合計)	2億7,096万 t-CO ₂ e	2億7,595万 t-CO ₂ e	2億7,377万 t-CO ₂ e	2億7,996万 t-CO ₂ e

●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。各地域での最新の排出係数を利用、または国内は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度の排出係数(H22.3改定後)を、海外は2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventoriesの排出係数を利用。地球温暖化係数は2007年IPCC第四次評価報告書の係数を利用。

●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。各地域での最新の排出係数を利用、または国内は電気事業者別の調整後排出係数を、海外はIEA, Emissions from Fuel Combustionの排出係数を利用。なおGHG Protocolのマーケット基準手法に該当。

●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・体系化されている(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)。

●「スコープ3・カテゴリ11」の数字は、Hondaが当該年度に販売した製品(二輪車・四輪車・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もなって排出されるGHGの量。算出範囲は、Honda製品(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。また、CO₂排出量原単位×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る。

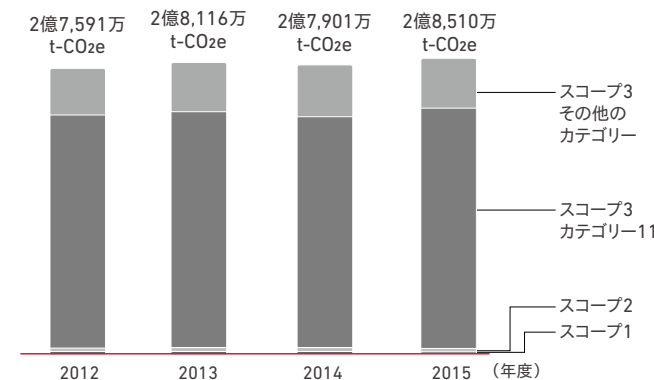
●CO₂排出係数:公的機関が発行する温室効果ガス算定ガイドラインを参照、無い場合は、日本のガイドラインを参照

●年間走行距離/生涯使用年数:IEA推計モデル“SMP Model”等を参照

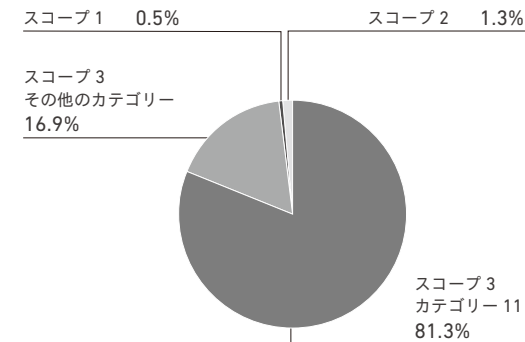
●「スコープ3・その他のカテゴリ」の数字は、「カテゴリ1・2・3・4・5・6・7・9・10・12・15」の合計。HondaはGHGプロトコルに定められた基準に従い、自社の企業活動に含まれない、もしくは他カテゴリで計上した「カテゴリ8・13・14」を除外。

☑の付されたデータにつきましては第三者保証を受審しています。

2012年度～2015年度 温室効果ガス排出総量の推移



2015年度 温室効果ガス排出総量の内訳

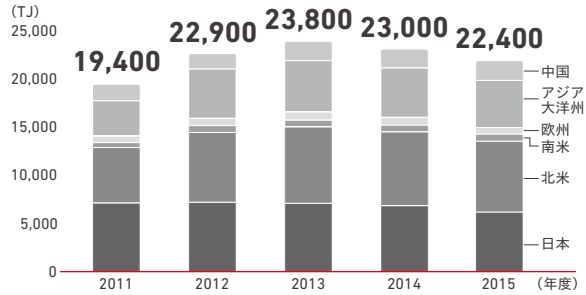




環境関連データ

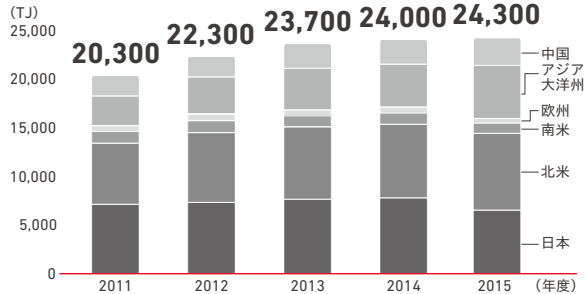
エネルギー消費量

直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。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
消費量 = Σ(燃料使用量 × 単位発熱量)
単位発熱量：日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度の発熱量
日本以外：2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories
※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
※有効数字3桁で表示

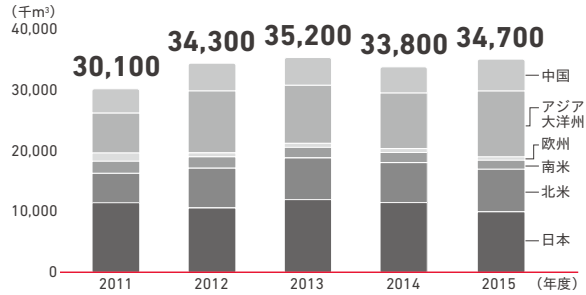
間接エネルギー消費量



【集計対象範囲】
Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
消費量 = Σ(購入電力量 × 1 × 単位発熱量)
購入電力量は、全世界共通で3.6 [GJ/MWh] でJ(ジュール)へ変換
※1その他
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度の発熱量
日本以外：2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories
※有効数字3桁で表示

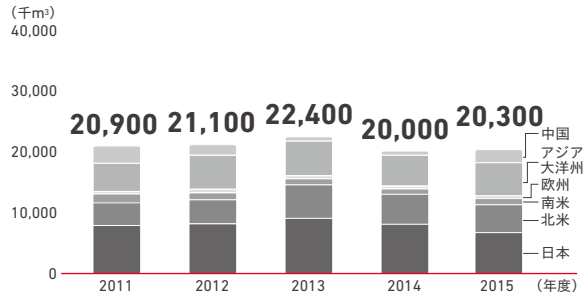
水資源使用量/排水量

水資源使用量



【集計対象範囲】
Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
使用量 = Σ(水道施設からの購入量 + 地下水取水水量 + 雨水活用量 + 河川等の地表水取水水量 等)
※有効数字3桁で表示

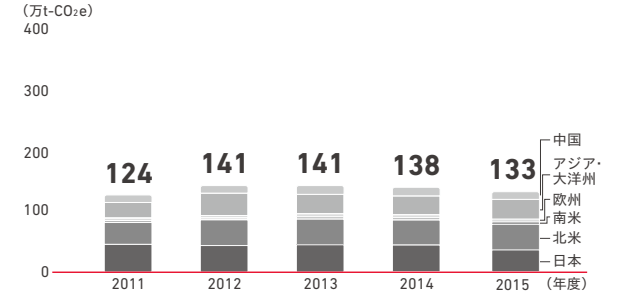
排水量



【集計対象範囲】
Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
排水量 = Σ(下水道等の他処理量 + 公共水域直接放流量)
※一部に推計を含む
※有効数字3桁で表示

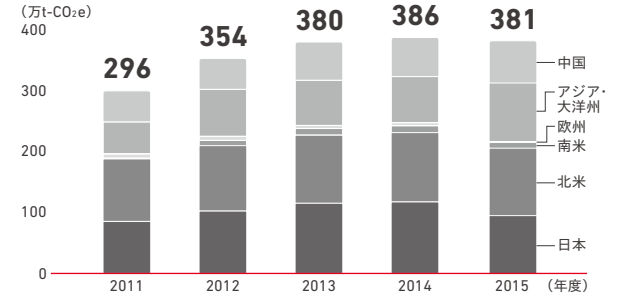
温室効果ガス排出量

直接排出量



【集計対象範囲】
Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
排出量 = Σ(燃料使用量 × CO₂排出係数) + 非エネルギー起源CO₂排出量 + Σ(CO₂以外の温室効果ガス排出量 × 地球温暖化係数)
排出係数
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度の排出係数 (H22.3改定後)
日本以外：2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventoriesの排出係数
地球温暖化係数
2007年 IPCC 第四次評価報告書の係数
※非エネルギー起源温室効果ガス排出量には一部推計を含む
※主に固定源からの温室効果ガス排出量
※有効数字3桁で表示

間接排出量



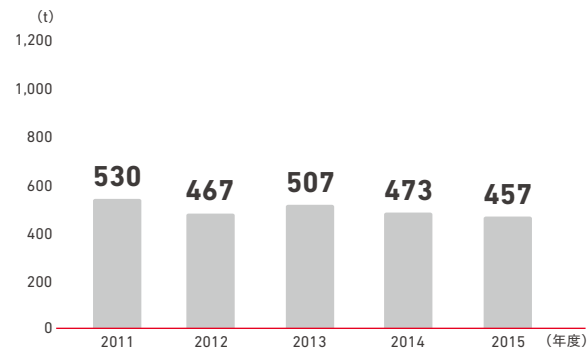
【集計対象範囲】
Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
排出量 = Σ(購入電力量 × 1 × CO₂排出係数)
排出係数：各地域の最新の排出係数
日本：電気事業者別の調整後排出係数
日本以外：IEA, Emissions from Fuel Combustionの排出係数
※1：他には蒸気や温水を含む。排出係数は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度より引用
GHG Protocolのマーケット基準手法に該当
※有効数字3桁で表示

☑の付されたデータにつきましては第三者保証を受審しています。

環境関連データ

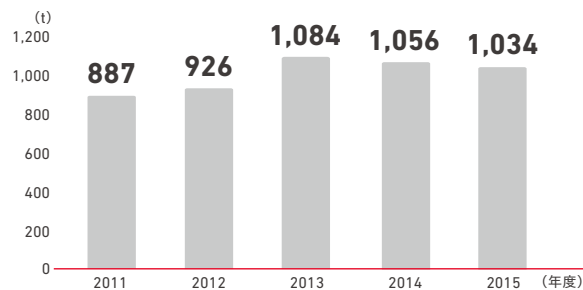
大気汚染物質排出量

SOx排出量



【集計対象範囲】
Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
排出量 = Σ (燃料使用量 × 密度 × 硫黄含有率 × 64/32)
※燃料使用量からの算出
密度：石油連盟 統計情報 換算係数一覧より
硫黄含有率：揮発油等の品質の確保等に関する法律で規定する揮発油（ガソリン）、軽油、灯油及び重油の強制規格、またLPガスは、LPガスの規格（JIS K 2240）より出典
SOx 排出量は過去 5 年間にわたり算定方法を変更し再計算

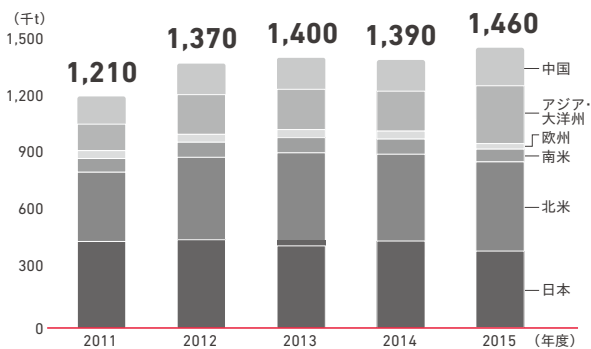
NOx排出量



【集計対象範囲】
Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
排出量 = Σ (燃料使用量 × 燃料ごとの排出係数)
※燃料使用量からの算出
燃料ごとの排出係数：環境省 環境活動評価プログラム
NOx 排出量算定表(排出ガス量等を測定していない燃焼施設)より出典
NOx 排出量は過去 5 年間にわたり燃料範囲を拡大し再計算

廃棄物等発生量

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。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
発生量 = Σ (産業廃棄物発生量 + 事業系一般廃棄物発生量 + 有価物発生量)
※ただし、日本以外は、廃棄物のうち有害廃棄物(各国の規制による)以外と事業系一般廃棄物につき、対象外
※有効数字 3 桁で表示

の付されたデータにつきましては第三者保証を受審しています。



6-2 安全

PERFORMANCE
REPORT

614万人

これまで日本国内において延べ 600 万人以上のお客様に交通安全・運転教育を実施。全世界において、積極的に拡大しています。



基本的な考え方

事故に遭わない社会へ

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。

活動の方向性

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。

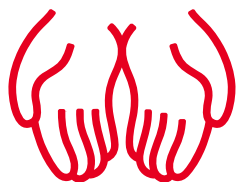
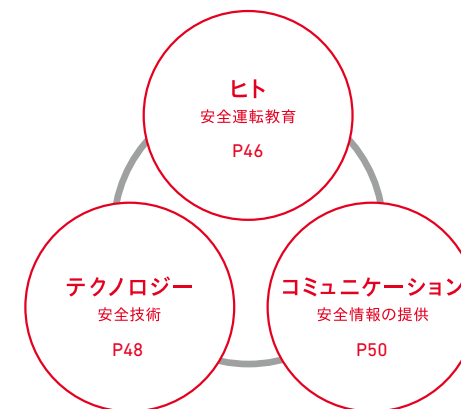
また、こうした活動と併せ、「テクノロジー（安全技術）」の領域では、四輪車がレーンチェンジする際の死角にある二輪車の見落とし防止に効果的な「LaneWatch™（レーン・ウォッチ）」を開発しました。

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

安全推進活動の3つの領域



safety

安全に関する取り組み

ヒト (安全運転教育)

Hondaのアプローチ

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、これまで日本国内において延べ600万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、人に焦点を当てた「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。1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」。2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。3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36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。

交通安全・運転教育の実施国

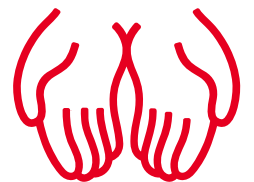


2015年度の活動実績

日本の交通事故死者数に占める高齢者(65歳以上)の割合は50%を超え、状態別に見ると、歩行中が半数近く(48.5%)となっています。Hondaは高齢歩行者の事故低減に寄与するための教育プログラムを開発し、現在、その普及を進めています。高齢歩行者の事故は道路横断中が多いことから、例えば映像を使って道路横断を疑似体験できるようにするなど、高齢者に意識と行動のミスマッチに気づいてもらえる内容としています。



高齢歩行者プログラムの実施風景



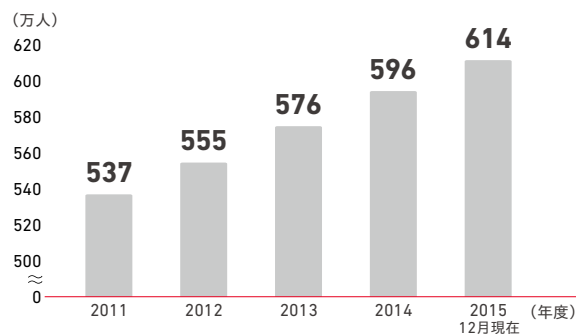
安全に関する取り組み

また、お客様や地域の皆様との接点である四輪販売会社 (Honda Cars) との連携を強化し、各社の交通安全活動を支援しています。その一環として、Honda Cars 各社のショールームへご来店いただいたお客様や近隣にある幼稚園・保育園の園児を対象に、Honda の幼児向け交通安全教育プログラム「あやとりひよこ編」を活用した交通安全教室を行うなど、地域に密着した活動を始めています。

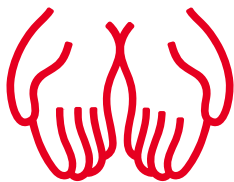
運転者向けには、Honda Cars のスタッフが携帯するタブレット端末へ納車時にお渡しする「セーフティドライビングガイド」をインストールし、納車時以外でも適宜安全アドバイスができるようにしました。

海外との連携では、主にアジア各国の現地法人インストラクターのレベルアップトレーニングを日本の交通教育センターで実施するなど、活動の質向上を図りました。

日本における安全運転普及活動動員数 (累計)



safety



T O P I C S

台湾、インドで新たな安全運転普及活動がスタート

Honda はモータリゼーションの進展に合わせ、安全運転普及に関する新たな取り組みを始めています。台湾では、中大型二輪車の人気の高まりを背景に、台湾本田股份有限公司が2015年4月から大型二輪車の販売を開始。これに歩を合わせ、販売店でお客様に安全運転をお伝えできる体制を構築しました。3月には台湾本田股份有限公司と販売店のインストラクターの研修を、日本の交通教育センターで行いました。9月にはディーラーのトップおよび営業・サービススタッフ全員に対し、安全運転の意識を高めるために2日間の安全運転研修を実施。10月からはディーラー主催の地域での安全運転イベントを開催。12月には台湾で初めてとなる「Honda Safety Taiwan Motorcyclist School」を開催。お客様のほかメディアに向けても活動をアピールし、高い評価をいただきました。今後は、インストラクターたちが中心となって、お客様への納車時のアドバイスや定期的なスクーリング、安全・楽しさを伝えるイベントなどを行い、活動を強化していく予定です。

また、インドの四輪生産販売会社であるホンダカーズインディア・リミテッドは、2014年12月に安全運転普及活動を開始。スクール・カレッジ・コンタクト・プログラム (SCCP)、販売店の交通安全ゾーン (Safety Zone)、Facebook を利用したコンテスト、大学生の交通安全大使プログラム、交通安全について紹介するコミックや小冊子の配布など、さまざまな活動を展開しました。SCCP は、学生たちが交通安全の大切さを理解し、交通安全ルールを守るドライバーおよび道路利用者になることを目的としたプログラムです。販売店が学生向けに、交通安全セミナーや絵画・クイズのコンテストを行い、積極的に参加した学生を奨励。地区大会での勝者は、2015年9月に開催された全国大会に参加しました。

販売店の交通安全ゾーンでは、ホンダ車の安全装備や交通安全を紹介したビデオの放映、模型のクルマに乗って交通ルールを学べるコーナー、交通安全をお約束いただくコーナーなどを通じて、お客様に交通安全に興味をお持ちいただき、学んでいただく展示を行っています。



台湾本田股份有限公司の「Honda Safety Taiwan Motorcyclist School」



大学生の交通安全大使プログラム「Road Safety College Ambassador Program」

安全に関する取り組み

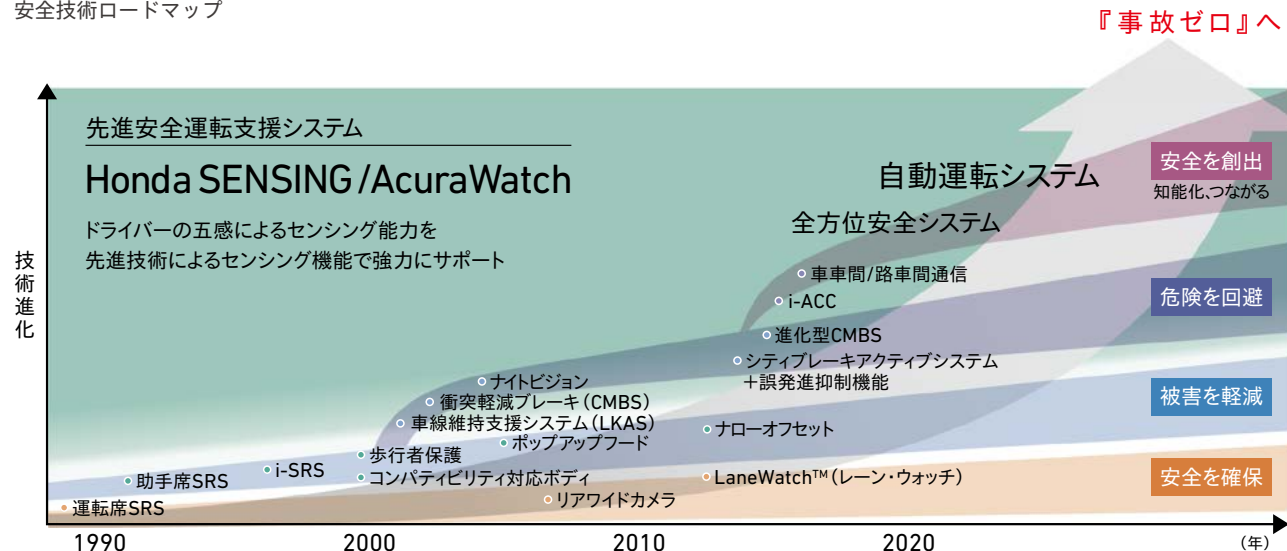
テクノロジー（安全技術）

Hondaのアプローチ

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、「無いものはつくる」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 (Collision Mitigation Brake System: CMBS)」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。

安全技術ロードマップ

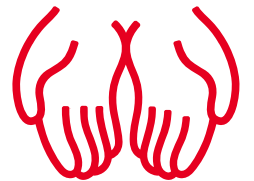


2015年度の活動実績

2015年に日米欧の3地域で発売した、先進安全運転支援システム Honda SENSING/AcuraWatchは、搭載機種を拡大するとともに、ほかの地域でも搭載を開始しています。

日本では「ステップワゴン」「ヴェゼル」「アコード」「クラリティ FUEL CELL」に、米国ではAcuraの全ラインナップと「シビック」「アコード」「パイロット」「リッジライン」に、中国ではAcura「TLX」「MDX」「RDX」と「アコード」「シビック」に、タイでは「アコード」に搭載しています※。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。

※「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。



安全に関する取り組み

T O P I C S

高速道路での自動運転デモンストレーションを実施

Hondaは2015年10～11月、東京都内の首都高速湾岸線の豊洲～葛西の約8kmの区間で、自動運転技術のデモンストレーションを実施しました。

デモンストレーション車両は「レジェンド (US アクセラ RLX)」をベースとし、ステレオ・カメラ、6個のミリ波レーダー、6個のレーザーレンジファインダーを用いて、走行する車線と自車周辺の障害物（ほかの車両など）を認識します。さらにGlobal Navigation Satellite System (GNSS) を用いて自車の走行位置を検知し、これらのデータをもとに車載のコンピューターで安全な走行ルートを算出し、車両を制御します。デモンストレーションではドライバーの操作なしに、インターチェンジでの合流と分岐、速度調整および車線維持、車線変更といった、高速道路での自動走行を実現しました。

Hondaはこれら自動運転技術の研究開発を進めており、2020年頃までには高速道路で実用化することをめざしています。

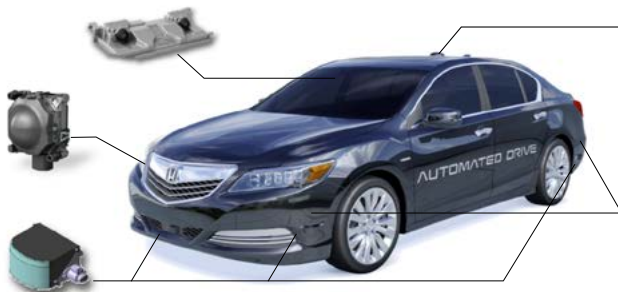


ステレオ・カメラ
白線 / 路肩認識による車線維持
前方障害物の距離計測

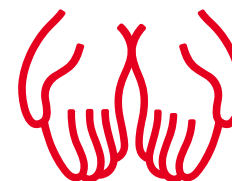
GNSS + 高精度ジャイロ
自己位置測定 / 高精細マップと
マッチング信号遮蔽時の補正
※GNSS:Global Navigation Satellite System

ミリ波レーダー (長距離)
遠方の障害物の速度 / 距離検出
※前方、後方に各1機搭載 グリル内側

レーザーレンジファインダー
周辺 360°の障害物の位置 / 速度検出 /
路肩判定
※前後左右 6機搭載



ミリ波レーダー (中距離)
近傍の障害物の速度 / 距離検出
※対角に4機搭載 バンパー内側



安全に関する取り組み

コミュニケーション (安全情報の提供)

Hondaのアプローチ

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を搭載したほかのクルマやバイク、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。

2015年度の活動実績

「二輪車向け協調型高度道路交通システム(C-ITS)」の実用化に向け、協働体制を構築

Hondaは、ヤマハ発動機株式会社、BMW Motorradとともに、「二輪車向け協調型高度道路交通システム(C-ITS)」の強化と、「Connected Motorcycle Consortium」と名付けられたコンソーシアムの創設をめざし、協働体制を構築しました。

高度道路交通システム(ITS)は、二輪車において際立った安全上のメリットをもたらすと期待されています。しかし、スペースの制約や水やほこり、振動など耐性の問題から、四輪車向けに設計されたITSをそのまま二輪車に搭載することはできません。また、二輪車は四輪車とは走行時の運動特性が異なるため、ソフトウェアやアルゴリズムに特別な要件が必要となります。

これら二輪車に関する固有の問題を解決し、安全機能の開発を加速させるため、コンソーシアムの創設をめざします。

提携企業3社はすでに、欧州での幾度にもわたるフィールドテストを実施するなど、C-ITS技術の分野で経験を積んでいます。テストを通じてあきらかになった課題に対し、C-ITSの諸方式を評価することで安全性の検証を行っていきます。

今後は、二輪車のさらなる安全性向上を視野に、ほかの二輪車メーカーにもコンソーシアムへの参加を呼びかけていく予定です。

救急自動通報システム「D-Call Net」の試験運用に共同参画

Hondaは、2015年11月から試験運用を開始した救急自動通報システム「D-Call Net」に、認定NPO法人救急ヘリ病院ネットワークや株式会社日本緊急通報サービスと共同で参画しています。

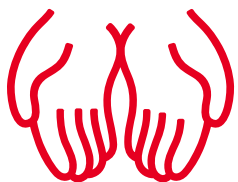
このシステムは、交通事故発生時の車両のデータを活用し、新たに開発した死亡重傷確率推定アルゴリズムを用いて、乗員の死亡重傷確率を推定し、ドクターヘリ基地病院に通報するというものです。これにより、ドクターヘリやドクターカーの早期の出動判断を行い、交通事故での救命率向上を図ります。

Hondaは2013年6月に発売した「アコード」以降、メーカー純正ナビにBluetooth接続可能な携帯電話を活用した、D-Call Net対応機能を搭載しています。2017年には国内のD-Call Net対応車が、約40万台まで拡大する見込みです。

2018年の本格運用開始に向けて、Hondaはほかの自動車メーカーとも連携し対応車種を拡大していくことで、D-Call Netの普及を推進し、交通事故の救命率の向上に貢献していきます。



フランスのボルドーで開催された「ITS世界会議」での3社共同発表
(中央がHonda執行役員、鈴木哲夫)



safety

第三者評価

Hondaのアプローチ

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車種が最高ランクとなる「ASV+」※2の認定を、米国では、IIHS※3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 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 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2段階評価で認定される。
- ※3 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。

T O P I C S

「アキュラ」モデル全シリーズが、高級車で初めて「TSP+」に認定

Hondaが米国で販売する高級車アキュラモデル全シリーズは、IIHS(米国道路安全保険協会)の安全性評価において、最高評価の「2015 TSP+」に認定されました。同一ブランドの全シリーズが認定されるのは、高級車では初めてのことです。アキュラモデル全シリーズは、エアバッグシステムはもちろん、自車の乗員保護と相手車両への攻撃性低減を両立する次世代ACEボディ、通常走行時から事故回避まで運転を支援するAcuraWatchなどの装備を搭載し、高い安全性能を追求しています。



アキュラモデル

T O P I C S

「ジャズ」がEuro NCAP スーパーミニ部門で最高評価を獲得

2015年11月、Hondaが欧州で販売するジャズが、Euro NCAPにおいてスーパーミニ部門で最高の5つ星を獲得しました。Euro NCAPは欧州で唯一、公的衝突テストを行う自動車安全評価プログラムで、オフセット前面衝突試験など各種の試験で評価を行い、5段階のレーティングを実施しています。

ジャズは、前方車両との衝突回避・軽減を図る「シティブレーキアクティブシステム」を、全グレードに標準装備しています。

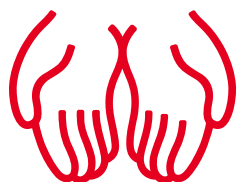


ジャズ

主な第三者評価結果(2015年テスト実施)

国・地域	第三者評価	機種
日本	JNCAP	5★ ジェイドハイブリッド/ステップワゴン
	ASV+	ジェイド/ステップワゴン/フィット※4/N-ONE※4
欧州	Euro NCAP	5★ ジャズ/HR-V
中国	C-NCAP	5★ ヴェゼル
米国	NCAP	5★ HR-V FWD / HR-V AWD / パイロット FWD / パイロット AWD / CR-V FWD / CR-V AWD / アキュラ ILX FWD / アキュラ RDX FWD / アキュラ RDX AWD
	IIHS	TSP+ アキュラ RLX / アキュラ ILX / アキュラ MDX / アキュラ RDX / シビック 2Dr / シビック 4Dr / アコード 2Dr / アコード 4Dr / CR-V / パイロット
	TSP	オデッセイ
オーストラリア	ANCAP	5★ HR-V
東南アジア	ASEAN NCAP	5★※5 HR-V

※4 評価基準の変更に対応して再テスト。 ※5 乗員(大人)の保護性能。



safety



120%

の良品をめざして。

PERFORMANCE
REPORT
6-3 品質

基本的な考え方

お客様の安心と満足を目指し

「1%の不合格品を許さぬために120%の良品をめざして努力する。」この創業者の言葉は、Hondaがめざす「存在を期待される企業」の基盤となる考え方であり、つねにお客様の期待を超える製品づくりを志向してきたHondaのアイデンティティでもあります。

こうした考えのもとに、Hondaは、「安全」を軸とする商品としての信頼性向上はもちろん、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・サービスに至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。

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



quality

グローバルマネジメント

品質マネジメントシステムと品質強化推進体制

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マネジメントシステムが必要不可欠です。その根幹を担うのが2005年4月に制定した「グローバル品質保証ルール（G-HQS：Global Honda Quality Standard）」です。

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

2016年3月末現在で、54の拠点がISO認証を取得しました。グローバル品質保証ルールは、世界各地域にて生産・販売されるHondaブランド商品の品質向上をめざすものであり、各拠点はこのルールに適合することで、各事業所間の品質保証システムの水平展開を図ることができ、生産活動だけでなく物流やサービスまで含めた品質保証に貢献します。

この品質マネジメントシステムを運用しながら品質の確実な強化を図るため、Hondaでは、全社方針書で定めた品質目標に基づき課題形成を行い、これに地域別の課題を加え対応施策を定め、品質関連部門の本社および地域の責任者が出席し品質担当役員が議長を務めるグローバル品質会議（2015年度は3回開催）において、定期的にその管理と情報共有を行っています。また継続的に行う施策については順次グローバル品質保証ルールに反映しています。

※1 品質管理および品質保証の国際規格。
 ※2 自動車業界の品質マネジメントシステム国際統一規格。

TOPICS

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」の複数回のリコールに対応した品質への取り組みの推進について

お客様や社会からの信頼回復のため、開発体制の見直しを中心とした品質強化の取り組みを全社一丸となって徹底的に行いました。今後は、この取り組みを一過性のものとせず、関連する全部門が協力してグローバルに継続して行っていくためのルールづくりの強化にも着実に取り組んでいきます。

開発体制の見直しを中心とした品質改善に向けた具体的取り組み

- ・評価システムの充実
- ・車両の統合制御開発室の設立
- ・実車テストの検証内容強化など

今 後

継続した取り組みとするためG-HQSへ反映



交差点を模したテストコースでの実車検証の様子

品質に関する取り組み

Hondaクオリティサイクル

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で、高い品質を実現します。

販売後は、お客様からの品質情報を収集・解析し迅速な品質改善向上を行うとともに、次の設計・開発ノウハウに反映させます。

Honda クオリティサイクル



品質に関する取り組み

設計・開発／生産における取り組み

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、機械加工を施すものの図面には、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。

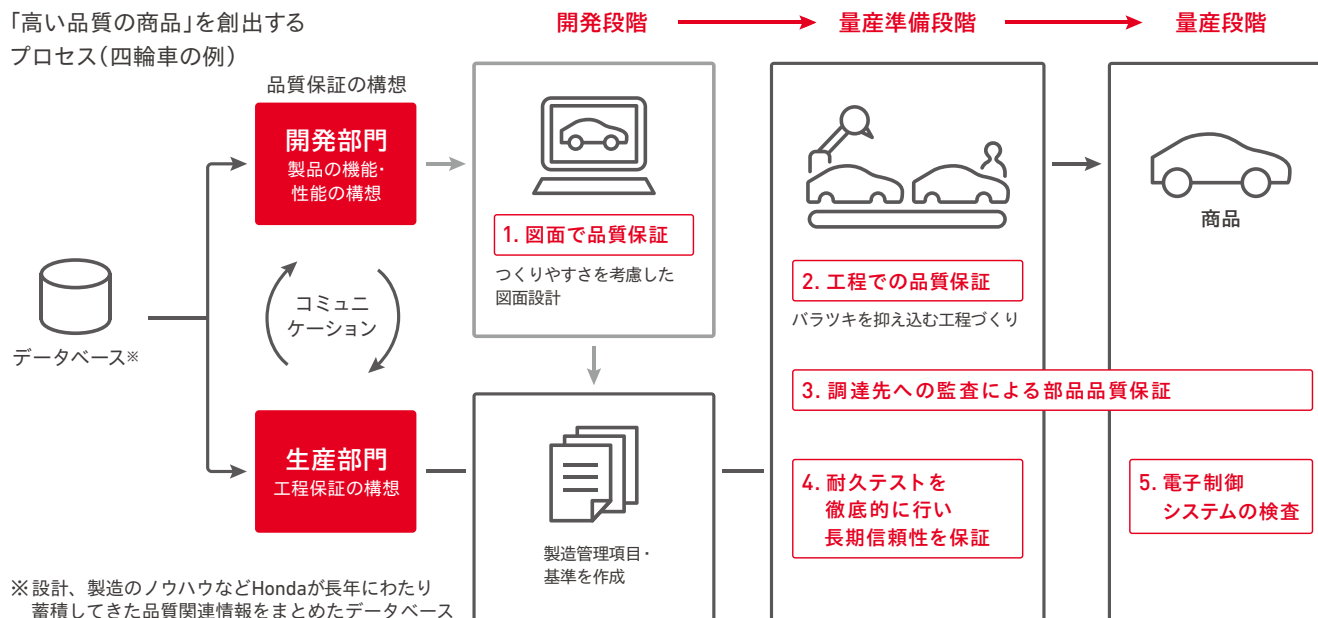
1. 図面で品質保証

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。



品質に関する取り組み

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。

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。

01 耐久テスト後の部品検証
02 LET(Line End Tester)を使った検査

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至るまで、電子制御されているシステム全般の出荷品質検査を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。



01



02



品質に関する取り組み

販売・サービスにおける取り組み

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、「カスタマーファースト本部」を設置しています。同本部では「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、Hondaに乗っていただくお客様に、保有期間を通じて、期待に応えるサービスを提供するだけでなく、その期待を超える価値を提供し、Honda製品を使っていただく喜びや感動を生み出すことです。そして、このサービスによる感動体験により、Hondaは末永くお客様に選ばれ続けるモビリティメーカーになることをめざしています。

カスタマーファースト本部は、この重点目標の達成をめざし、「親切・迅速・確実・安心・便利なサービスの提供」「先進のサービス環境づくり」「事業効率の最大化とビジネスの拡大」という3つの活動軸を設定しています。そして、お客様との接点となる各地域の販売会社が、より効果的・効率的にお客様満足向上活動に取り組める環境づくりを展開しています。

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掲げ、お客様からの各種お問い合わせに親切・正確・迅速に対応するように努めています。また、行政機関からの調査依頼への協力や、消費者関連団体への対応なども行っています。

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、

2015年度には275,491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。



熊本製作所での品質担当者との情報共有の様子

顧客満足度調査

サービス領域の顧客満足度について、2015年度は21カ国を対象に、各販売店でアフターサービスを受けたお客様に対し、顧客満足度調査を実施しました。調査方法は、販売店における各サービスプロセスの満足度をきめ細かく測れるよう設計し、調査結果を販売店ごとに指標化しています。その指標と販売店の現場の実務を照らし合わせながら、日々PDCAを回し、サービス品質向上に向けた改善を図っています。

また、年に一度、各国のベンチマークとなっているメーカーやブランドとの対他社比較調査を実施し、その結果を参照しながら業界優位のお客様満足度を維持・向上できる取り組みも実施しています。



品質に関する取り組み

お客様の声に基づく品質改善

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「クオリティセンター」を設置しています。同センターでは、サービス部門やお客様相談センターを通じて、国内外の販売会社から品質に関わる情報を集約。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。

さらに2016年度より、四輪事業のサービス部門および品質保証部門などを統合してカスタマーファースト本部とする組織変更を行い、サービスと品質保証の連携を高め、このフィードバックの流れのいっそうの強化を図れる体制としました。

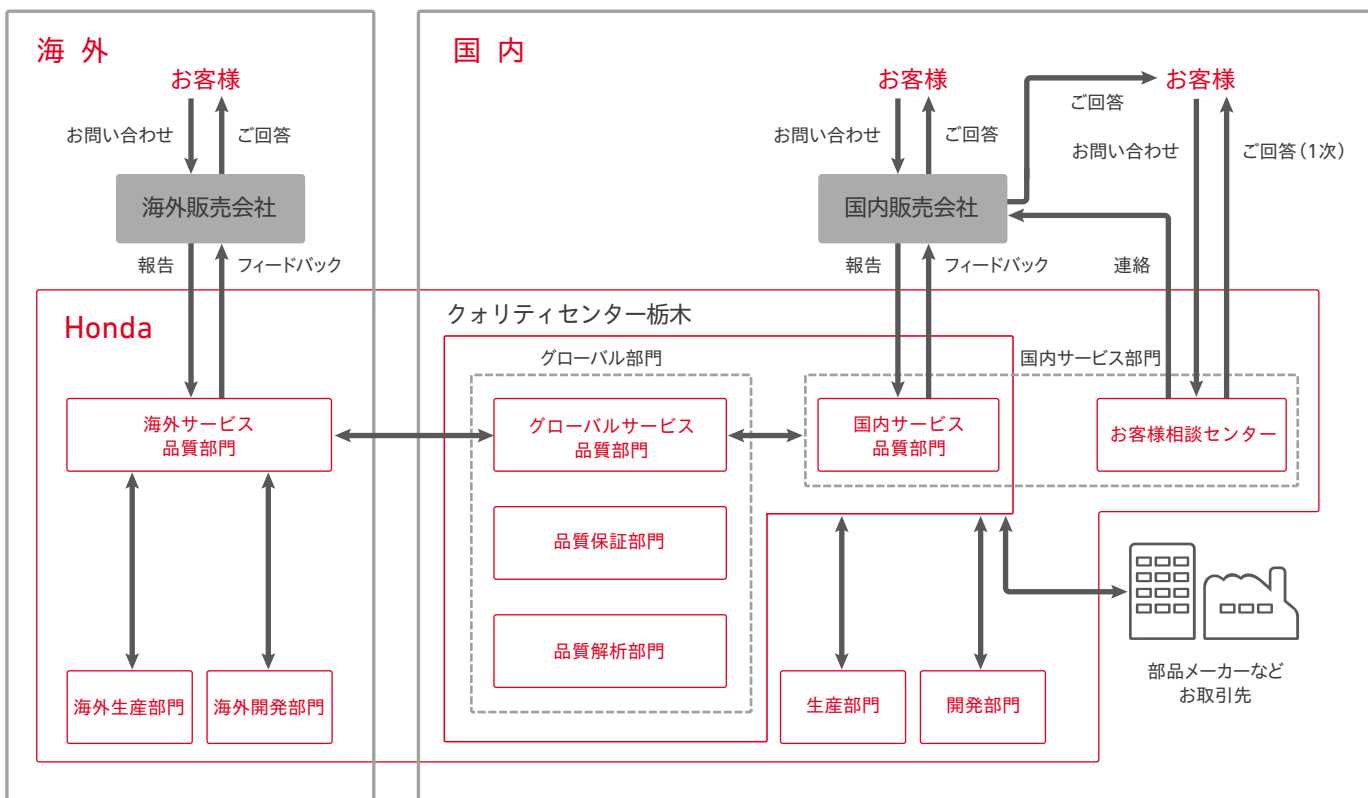
また、品質不具合が生じた場合には、開発・生産部門と連携して原因の究明や対策を実施するとともに、該当するお客様への適切な対応や再発防止にあたるなど「品質不具合が起きたらすばやく解決する」を実践しています。

クオリティセンター栃木

クオリティセンター栃木は、市場品質情報の集約から解析・対策の検討を行い、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。

市場品質改善体制（四輪車の例）



クオリティセンター栃木



品質に関する取り組み

クオリティセンター栃木の品質改善業務フロー

クオリティセンター栃木は、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。

四輪車生産工場との連携イメージ



品質改善業務フロー



品質に関する取り組み

品質管理教育

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。

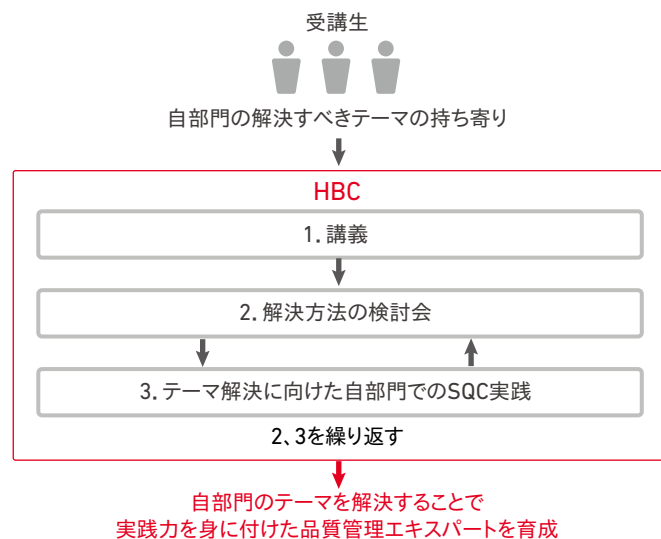
国内のHondaでは、基礎教育と専門教育に分けて、4つの研修カリキュラムを実施しています。そのうち、HBC (Honda QC Basic Course) はHondaの従業員だけでなく、お取引先にも参加を募り、品質管理のエキスパート育成に力を注いでいます。

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。

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)	入社後半年から1年の従業員が対象。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

HBC (Honda QC Basic Course) のフロー



国内での品質管理教育の様子



品質に関する取り組み

品質不具合発生時の対応

製品に不具合が生じ市場措置が必要と決定した場合は、各国法規に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地域メンバーの合意により決定します。

<エアバッグについて>

エアバッグについては度重なるリコールでたいへんご迷惑、ご心配をおかけし申し訳ありません。

Honda はこれまで、お客様の安心、安全を最優先に考え対応を行ってまいりました。

2016年5月に発表された米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)とタカタとの間での同意命令(Consent Order)の修正合意を踏まえ、すべての硝酸アンモニウムを使用した乾燥剤のないタイプのタカタ製運転者席側・助手席側前突用エアバッグインフレーターを順次交換することいたしました。

今後もお客様への交換用インフレーターの十分な供給確保および必要な対策の迅速な実施に全力を尽くしてまいります。

リコール件数

事業	リコール件数
四輪	86件
二輪	26件
汎用製品	10件
(合計)	122件

※2015年度グローバルでの件数。

第三者評価

クオリティサイクルの成果であるお客様満足度の指標として、外部評価機関である J.D. Power 社が実施している自動車初期品質調査 (IQS: Initial Quality Study) 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。

2015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

国	ブランド	ランキング
米国	Honda	14位
	Acura	26位
日本	Honda	4位

国	セグメント	車種	ランキング
米国	スモールプレミアム	アキュラ ILX	2位
日本	ミニバン	フリード	2位
中国	コンパクト SUV	ヴェゼル	2位
	ラージ MPV	オデッセイ	2位
インド	アッパーコンパクト	プリオ	1位
	エントリーミッドサイズ	アメイズ	3位
	ミッドサイズ	シティ	1位
タイ	MUV/MPV	モビリオ	2位
	エントリーミッドサイズ	ジャズ	2位
		シティ	3位
	ミッドサイズ	シビック	1位
フルサイズ SUV	CR-V	1位	

※記載情報: 主要市場における 2015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 2015年米国自動車初期品質調査 SM 84,000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 2015年2月から5月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2015年日本自動車初期品質調査 SM 18,000人以上の新車購入者の回答による。

調査実施時期は 2015年5月から6月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2015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 2015年4月から8月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2015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 2015年5月から9月。

J.D. パワー アジア・パシフィック 2015年タイ自動車初期品質調査 SM 4,000人以上の新車購入者の回答による。

調査実施時期は 2015年4月から9月。

6-4 人材

PERFORMANCE REPORT

3倍 9倍

(2020年)

(2025年)

女性役職者目標数 (2014年比、日本)

human resources



基本的な考え方

人事管理の基本理念

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、ビジネスでもっとも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、持てる力を生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おり、この「労務方針」に則った運営がなされているかのアセスメントをグループ各社に対し実施することで現状把握に努め、懸念が判明した場合は適切な対応を図っています。2015年度では問題のある事象はありませんでした。



human resources



人事管理の三原則を具現化した労務方針を以下のとおり掲げています。

- 人権の尊重
 - それぞれの個性や違いを受け入れ、本人の意欲と主体性を尊重する。
 - 個々が有する基本的な人権を尊重し、強制労働や児童労働は認めない。
- 差別撤廃
 - 全ての人が平等であるという原則に基づき、公平で自由な競争機会を創出する。
 - 人種・民族や出身国籍・宗教・性別・年齢などを理由とした差別は行わない。また、職場におけるあらゆる形態のハラスメントは容認しない。
- 法令遵守
 - その国の社会規範や慣例、文化を尊重する。
 - 各国・地域で定める法令を遵守する。
- 自由闊達な対話環境の創出
 - 従業員と会社はお互いの立場を尊重し、相互理解を深め、信頼関係を持ち、何事においても誠実に話し合う努力をする。
 - 従業員が結社をする自由、またはしない自由および団体交渉の自由を尊重し、会社は、法令、慣行や各国・地域の慣習に従い、あらゆる課題の解決を図る。
- 安心して働ける労働環境の維持
 - 仕事に安心して専念できるよう、安全で衛生的な労働環境を提供する。

グローバルマネジメント

HR[※]ビジョンと戦略

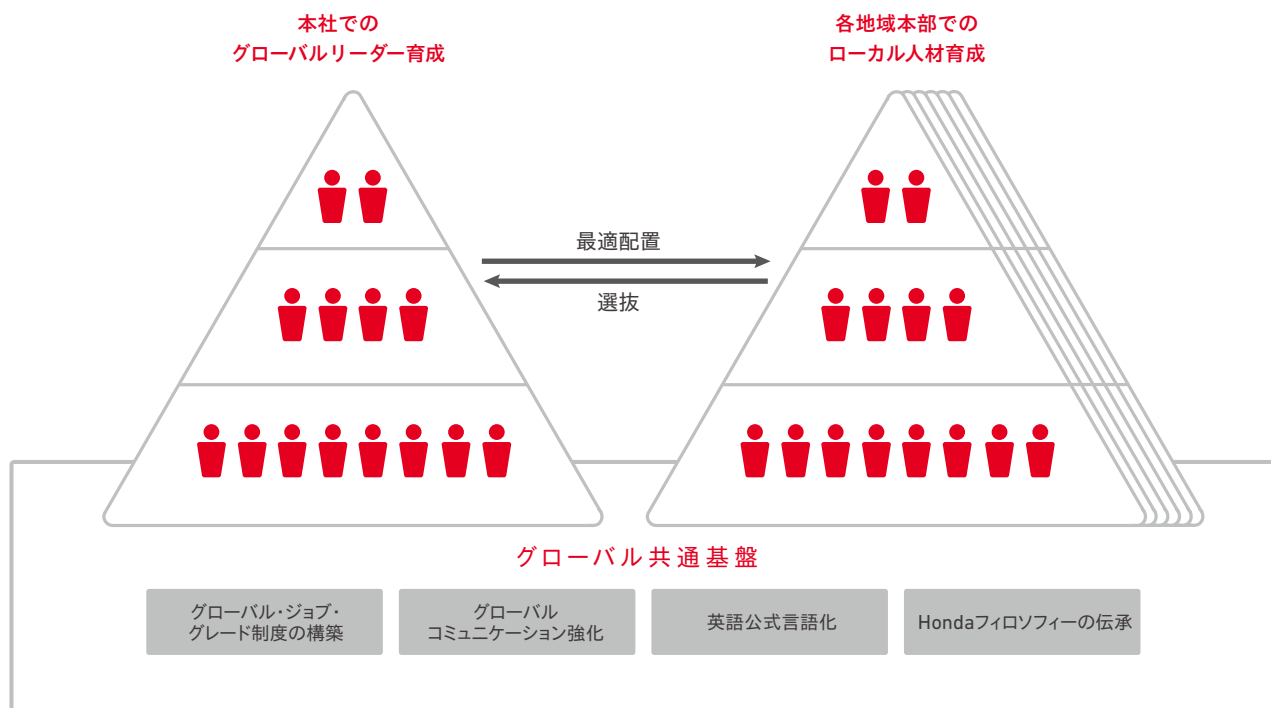
Hondaは「地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、質の高い商品を適正な価格で供給することに全力を尽くす」という社是のもと、創業時からグローバル市場を視野に積極的な事業展開を図ってきました。また、海外展開にあたっては、輸出から現地生産へ、現地開発へとビジネスモデルを進化させ、近年は先進国だけではなく、モータリゼーション需要が高まる新興国での生産・開発機能の強化を図るなど、世界6極の地域本部の“自立”をめざしています。

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。

※ヒューマンリソースの略。

グローバル人材マネジメントのアプローチ



グローバルマネジメント

Hondaのアプローチ

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。

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。

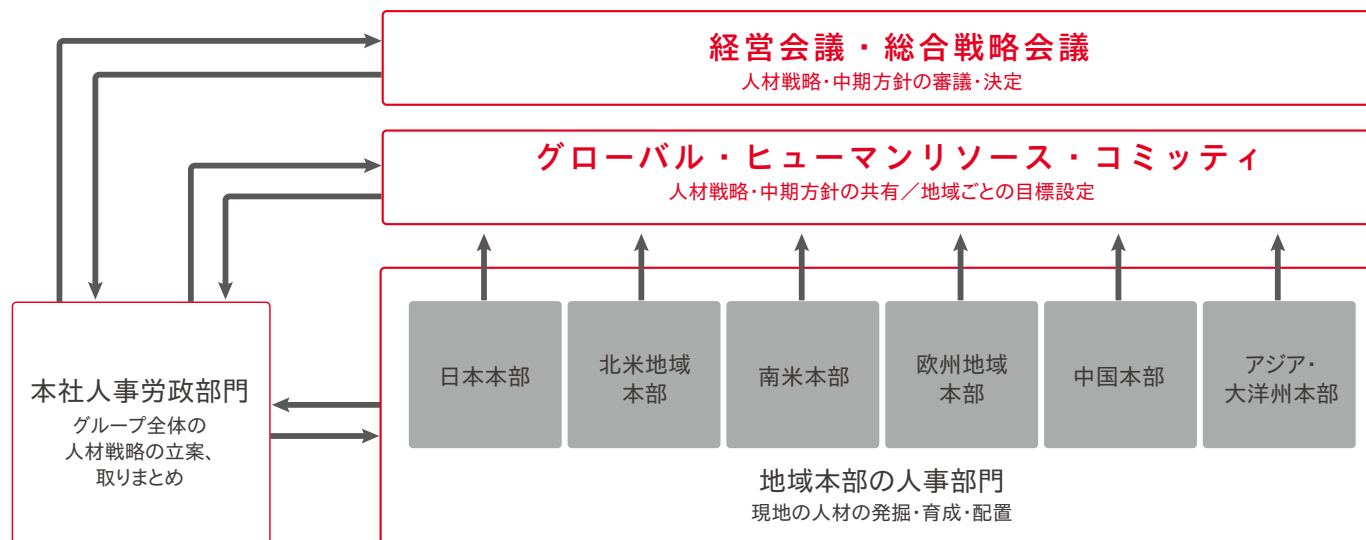
また、こうしたグローバル人材が世界各地で活躍できるよう、「グローバル・ジョブ・グレード制度(⇒P.66)」を導入しています。これは、全世界の拠点ごとに存在する役職を、グループ共通のグレード(等級)で示す制度で、優秀なローカル人材が世界の各拠点の要請に応じて能力を発揮する、マネジメント人材の最適配置の実現をめざしています。

人材マネジメント体制

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



人材に関する取り組み

OJTを基盤とする 人材育成

Hondaは、実務の経験を重ねるなかで専門性や職務遂行能力を高める「OJT (On the Job Training)」を基盤とした人材育成を行っています。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、Honda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1人当たりの年間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	22.9	約 53,500
北米	9.1	約 28,400
南米	11.2	約 14,700
アジア・大洋州	5.6	約 4,300
中国	33.5	約 11,600

注：欧州の情報は、現在確認中です。

グローバルリーダー育成

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「Honda Executive Advanced Development School (HEADS)プログラム」、および「Leadership Development Training (LDT)」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

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。人材の登用に当たっては、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。



人材に関する取り組み

Honda フィロソフィーの伝承

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 フィロソフィーを伝承するための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。

T O P I C S

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 であるマニュファクチャリング・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・学生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、モノ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。



人材重要項目とデータ

人材雇用状況



連結従業員数 (人)

	2013年度	2014年度	2015年度
日本	66,355	65,788	64,975
北米	44,608	48,024	50,624
南米	18,144	16,635	16,297
欧州	9,055	8,597	8,111
アジア・大洋州	47,067	50,649	52,364
中国	13,332	15,037	16,028
(合計)	198,561	204,730	208,399

男女別従業員数 (人)

		2013年度	2014年度	2015年度
日本	男性	49,863	47,689	46,715
	女性	3,385	3,326	3,041

※「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。

本田技研工業株式会社、株式会社本田技術研究所、ホンダエンジニアリング株式会社、株式会社ホンダ・レーシング、学校法人ホンダ学園、株式会社ホンダアクセス

新規正規従業員雇用者数 (人)

		2013年度	2014年度	2015年度
日本	男性	621	636	660
	女性	105	83	102
北米	男性	-	-	3,008
	女性	-	-	1,043
南米	男性	1,259	814	767
	女性	157	165	88
欧州	男性	-	-	340
	女性	-	-	258
アジア・大洋州	男性	8,138	4,720	3,174
	女性	7,261	4,252	2,795
中国	男性	877	468	379
	女性	2,955	2,190	1,721
	男性	2,714	1,962	1,541
	女性	241	228	180

雇用契約別・種類別の従業員数 (人)

		2013年度	2014年度	2015年度	
日本	雇用契約別 内訳	正規従業員	42,953	42,342	41,622
		非正規従業員	6,910	5,347	5,093
雇用の種類別 内訳	常勤	49,736	47,549	46,608	
	非常勤(パート)	127	140	107	

離職率 (%) (定年退職者含む)

		2013年度	2014年度	2015年度
日本	男性	1.8	1.8	1.9
	女性	1.7	1.8	1.9
北米		3.1	2.5	2.1
南米		6.4	6.0	7.8
欧州		12.8	10.9	12.0
アジア・大洋州		-	-	8.2
中国		5.8	6.6	4.0
		4.2	2.4	4.4

地域コミュニティ出身の上級管理職の比率 (%)

	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	57
南米	39
欧州	48
アジア・大洋州	38

人材重要項目とデータ



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、「Honda 行動規範」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、2015年度に入社した762人全員に対して研修を実施しました（総研修時間は22.9時間）。

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、HondaJetやヒューマノイドロボット「ASIMO」といった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。

女性活躍推進法に基づく行動計画

Hondaとしては「真のグローバルカンパニー」の実現に向けて、これを支える人領域の多様化も重要な経営課題として位置付けて取り組んでいます。日本においては女性活躍の拡大を重点課題と捉え、推進の柱を「意識・風土醸成」「個に焦点を当

てたキャリア形成支援」「女性がキャリア形成できる環境整備」として取り組んでいます。

Honda 行動計画

1. 計画期間

2016年4月1日から2018年3月31日

2. 当社の課題

- ①管理職に占める女性割合が低い
- ②採用の男女競争倍率は同等であるが、女性の従業員数が少ない

3. 目標

- ①女性役職者数を2020年には2014年度の3倍以上、2025年には9倍以上にする
- ②新卒採用者に占める女性割合を2020年までに20%以上とする

4. 取り組み内容と実施時期

<取り組み1> 多様性を受容する意識の醸成

- ・女性活躍拡大の取り組みについて、経営トップからの継続的な発信（2015年1月～）
- ・管理職に対する女性活躍拡大に関する階層別研修の実施（2015年9月～）

<取り組み2> 女性従業員を対象とした育成と活用の加速

- ・キャリア（育成）計画書の策定（2015年4月～）
- ・キャリアアドバイザーによるキャリア面談の実施（2015年10月～）
- ・女性従業員を対象としたキャリア/リーダー育成研修の実施（2016年10月～）
- ・産休から復職までの復職支援プログラムの実施（2016年7月～）

<取り組み3> 女性がキャリアを形成できる環境の整備

- ・育児・介護の在宅勤務制度の導入（2016年10月～）
- ・短時間勤務の小学校4年までの延長（2015年10月～）
- ・事業所内託児所の設置（2017年4月～）

<取り組み4> 女性の採用強化

- ・理系女子学生に対する重点的広報（2015年3月～）
- ・高校生向け理系選択促進イベントへの参画（2015年3月～）
- ・女性社員との接点拡大、事業所見学会の実施（2016年3月～）

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7.0%に上昇しています。

一方で、女性役職者の比率は0.7%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。

さらに、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、各領域と多様性推進室が連携し、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。

また、女性のエンパワーメントに自主的に取り組む企業の行動原則「WEP's (Women's Empowerment Principles)」の活動に賛同し、署名しています。

2015年度の女性比率(%)

	女性従業員比率	女性管理職比率
日本	7.0	0.7
北米	22.7	16.2
南米	11.5	8..6
欧州	17.8	10.6
アジア・大洋州	12.6	10.5
中国	10.6	10.8

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	1:1.06	1:1.08
一般	1:1.23	1:1.38

※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。

人材重要項目とデータ



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)

	2014年度	2015年度	2016年度(予想)
採用人数	15	18	15

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式会社、ホンダR&D太陽株式会社、希望の里ホンダ株式会社においても雇用を推進し、2015年度の障がい者雇用者数は1,094人、雇用率は2.30%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

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
雇用者数※(人)	1,052	1,066	1,084	1,089	1,094
雇用率※(%)	2.27	2.31	2.27	2.28	2.30

※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人の雇用をもって「2人」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65.7%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)

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
再雇用者数	452	434	567	622	711

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ともに、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)

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
育児短時間勤務	108	171	153	172	182
育児休暇	297	314	305	392	397
介護短時間勤務	0	0	1	3	3
介護休暇	7	11	15	9	11

日本における育児休暇取得者の復職率(%)

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
復職率	99.7	99.7	99.7	99.2	98.3

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、2015年度の従業員1人当たりの総労働時間は1,964時間、一般組合員における年次有給休暇の平均取得日数は18.4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1人当たりの総労働時間・年次有給休暇の平均取得日数

	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
従業員1人当たりの総労働時間	1,840	1,950	1,900	1,890	1,964
年次有給休暇の平均取得日数	19.9	18.7	19.2	19.4	18.4

人材重要項目とデータ

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2Wayコミュニケーションを重視しており、年3回以上の面談を全員に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	地域人材評価プログラムの対象となる従業員の割合
北米	98.4
南米	100.0
欧州	100.0
アジア・大洋州	99.9
中国	99.7

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、個人が持てる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	28.0※
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。なお、従業員に著しい影響を与える重要な会社施策の実施にあたっては、事前に適切な通知期間を設けるなどの対応を図ります。

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

人材重要項目とデータ

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Honda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Honda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。

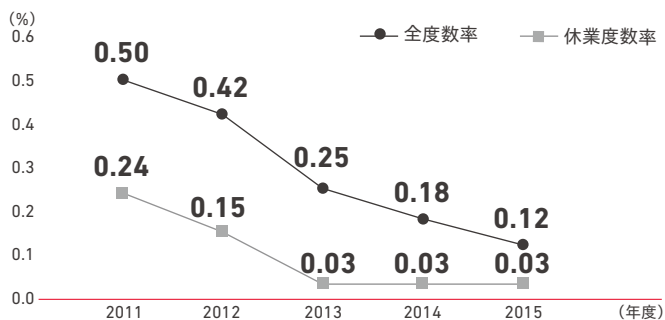
またHondaは、「安全最優先の風土と組織基盤を構築し地域事業自立で『安全体質の盤石化』」を労働安全衛生に関するグローバル中期活動方針に掲げ、以下の重点施策を展開しています。

- 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）

2015年度は、全世界労働安全衛生方針の情報共有化に取り組み、労働災害防止活動をグローバルで高位に定着させ三権体制※の安定的運用の基盤を構築しました。2016年度は、グローバルに対応した安全サポート体制の構築と重大災害リスク低減に向けた体質強化を推進します。

※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発生状況



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。

健康管理から健康増進の強化に向けて

Hondaグループでは、従業員の「健康」は、「安全」と同様にグローバル共通の願いであり、継続して維持・向上していくべき課題と考えています。

法令遵守はもちろんのこと、将来にわたって健康であることの喜びを享受できるような活動をめざして、検討・推進していきます。

日本における健康管理の取り組み例

健康診断	法定の雇入れ時健康診断や定期健康診断・業務特性に応じた特殊健康診断をはじめ、海外出張/駐在赴任に関する健康診断など、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健康診断を35歳以上とし、疾病の早期発見・早期対応に取り組んでいます。
保健指導	健康診断の結果を踏まえ、生活習慣病予防・重症化防止のために、生活習慣の改善を促す「保健指導」「栄養指導」「運動指導」などを行っています。
健康保持増進活動の推進	従業員の「健康保持増進」のため、運動習慣のきっかけづくりとしてウォーキングや体力測定等の健康イベントを開催し、健康保持増進活動を推進しています。また、従業員が自主的に健康増進に取り組める選択型福利厚生制度を導入しています。
受動喫煙防止	「受動喫煙のない職場環境」の実現に向けて取り組んでいます。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の設定など、事業場の特性に合わせた活動を実施しています。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実施しています。
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。



125万本

中国 内モンゴル植林プロジェクトにおける
植樹した苗木の本数（2000年以降）

6-5 PERFORMANCE REPORT 社会活動



social activity

基本的な考え方

Hondaの社会活動

Hondaは創業以来、商品や技術を通じて社会やお客様にさまざまな喜びを提供してきました。また、「企業は地域に根付き、地域と融合した存在でなければならない」という考えのもと、まだ創業期だった1960年代に地域とのつながりを大切に社会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、その地域の実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、喜びを分かち合えるよう、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
- 良い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

「ASIMO特別授業」

2011年6月よりスタートした「ASIMO 特別授業」では、東日本大震災で被災した岩手県、宮城県、福島県を中心に、子どもたちにASIMOの性能・開発プロセスの紹介などを通じて、「夢を持つこと」や「チャレンジすること」の大切さを伝えています。2015年12月までに111校で68回の授業を実施し、約19,000人の子どもたちが参加してくれました。今後はほかの被災した県の教育委員会とも連携し、活動範囲を広げていく予定です。また2015年4月には、宮城県岩沼市岩沼市民会館にて「HondaJet」日本初飛行のデモンストレーションと特別授業を併催しました。この日は、地域の自治体と連携し、名取市、岩沼市、亘理町の親子約200人を招待。授業を受けた子どもたちは、そのあと空港へ移動し、HondaJetのデモンストレーション飛行や地上展示を見学しました。

「Honda C-card」で社会に貢献

Hondaは国内のお客様に対し、最適なサービスを提供できるようにHonda C-cardを発行しています。Honda C-cardは、クレジット機能に加え、ポイントのキャッシュバック、会員

01



02



04

限定の優待サービス、チャリティ（社会貢献）機能などを付加したカードとして1995年10月からサービスを開始しています。2016年3月末現在、発行枚数は約73万枚となっています。

2016年6月、Honda C-cardのチャリティ贈呈式が日本赤十字社および日本ユニセフ協会において行われました。このチャリティは、Honda C-cardの年間総利用額に対して一定割合を課した金額をHondaが赤十字とユニセフに寄付*するものです。寄付は今回で21回目となり、これまでの寄付額の累計はおよそ8億7,600万円となりました。

*お客様のご負担はありません。



03

次世代育成

「TOMODACHI Honda 文化交流プログラム」

Hondaは東日本大震災における復興支援の一環として、次世代の若者を育成するTOMODACHI Honda 文化交流プログラムを実施しています。これは被災地の高校生と米国の学生との文化交流を通じて、将来グローバルな視点で世界を舞台に、夢と希望を持って困難にも果敢にチャレンジし、自ら復興のリーダーシップがとれる若者を育成するプログラムです。Hondaは、米国大使館と公益財団法人米日カウンシル・ジャパンが主催する「TOMODACHI イニシアチブ」の趣旨に賛同し、2015～17年にアメリカン・ホンダモーターと連携して、伝統や文化を体験する機会を提供します。1回目の宮城県に続き2回目となる2015年のプログラムでは、岩手県の高校生20人が米国で、音楽を軸に日米の友好を深めるとともに、米国の皆さんに「TOMODACHI 作戦」への感謝を伝えました。



05



06

出前型 環境学習プログラム「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を訪問する出前型の環境学習プログラムです。間伐材や石などの自然素材を使ったクラフトづくりを交えながら、環境保全の大切さ、モノづくりのおもしろさなどについて気づき、考える機会を提供しています。2015年度は、国内5事業所合計で約200回の活動を実施し、約8,000人の生徒が参加。スタッフとしてOB・OGボランティア延べ2,500人が参加しました。

「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、アイデアをカタチにすることで子どもたちが夢を描くことや挑戦すること、創造することの大切さや楽しさを体験し、社会的に成長することをめざしています。第13回となる2015年までに、延べ30,654組の子どもたちが参加しました。また、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、栃木県の「ツインリンクもてぎ」で国際交流会も開催しています。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。

01 「ASIMO特別授業」の様子

02 宮城県仙台市に降り立ったHondaの小型ビジネスジェット機「HondaJet」とパイロットを囲んで

03 日本ユニセフ協会 早見専務理事（右）と、感謝状を受け取る販売部部长 岩崎（左）

04 「TOMODACHI Honda 文化交流プログラム」

05 「環境わごん」ののこぎりで間伐材を伐るブースはいつも行列ができる

06 「子どもアイデアコンテスト」低学年の部作品「ひまわりがただれでもうごける バッジ」

日本での取り組み



07



地球環境

「Hondaビーチクリーン活動」

Hondaは素足で歩ける砂浜を次世代に残したいという想いから、Hondaビーチクリーン活動を行っています。ビニールやプラスチックなどのゴミは、ケガはもちろん、鳥類・魚類が誤飲するなど生態系への悪影響の恐れもあります。この活動では大きなゴミを手で拾い集めたあと、小さなゴミをHondaが独自開発した「牽引式ビーチクリーナー※」で効率的に回収します。また子どもたちに向けた環境学習教室も開催し、環境保全の大切さも伝えます。2015年度は計28回の活動を実施し、グループ301社から延べ2,327人の従業員が参加し、地域の人々とともに清掃活動を行いました。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います。

またホンダサウスアメリカ・リミターダ（ブラジル）では、2015年春にフォルタレーザ市フトゥーロビーチで清掃活動を実施しました。この取り組みにより、砂浜にごみを捨てないことや環境保全の大切さを知ってもらう機会を創出しました。

※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、ゴミ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出します。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。2015年度は、全国8カ所の森林で計14回の保全活動を実施。延べ300人の参加者が苗木の植樹や下草刈り、間伐・除採作業を行いました。

交通安全

お身体の不自由な方々を対象にした交通安全普及活動

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。幼児から高齢者まで、ライフステージに応じた交通安全教育の普及に加え、近年取り組んでいるのが、身体の不自由な方々を対象にした交通安全の普及活動です。

とくに高次脳機能障がいを持つ方が、クルマの運転を通して社会復帰を行う際の支援として、「リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト」（2012年開始、106施設）や「自操安全運転プログラム」（2013年開始、16施設126人参加）の活用拡大に取り組んでいます。

また高齢社会の進行により、病院やデイケアサービスへのクルマによる送迎も増えており、送迎時における利用者の安全・安心の確保にも取り組んでいます。

07 Hondaオリジナルの牽引式ビーチクリーナーを使ったゴミの回収風景

08 ブラジルで実施したHondaビーチクリーン活動

09 山梨県小菅村で実施した水源の森保全活動

10 リハビリテーション向け運転能力評価サポートソフト

08



09



10



北・中米での取り組み



地域共生

ミニバイクを活用した 青少年健全育成支援プロジェクト「NYPUM」

NYPUM (National Youth Project Using Minibikes)は、アメリカン・ホンダモーターが1969年から実施している、ミニバイクを活用した青少年健全育成支援プロジェクトです。エキサイティングでチャレンジングな活動を通じて、青少年の自制心と適切な判断力といった精神面の成長をサポートしています。

30以上のプログラムを実施し、これまでに約293,500人の10～17歳の若者を支援し、約29,000台以上のミニバイクの寄贈と、資金提供を行っています。

次世代育成

教育機会の拡大と新しい教育方法の研究を 支援する「Eagle Rock School」

コロラド州の山間部にある「Eagle Rock School」および「Professional Development Center」は、高校生活になじめなかった学生たちに、学びの機会を提供する学費免除の全寮制の高校として、全米で広く知られています。

Eagle Rock Schoolは、Hondaの出資によって1993年に開校しました。さまざまな事情で教育を受けることができない学

生たちに対して本人の意欲に応じて教育を提供していくことを使命に掲げています。人との関わりのなかで誠実さや社会性を育むユニークな教育環境のもと、日々の生活をサポートしています。

さらに同校では、Professional Development Centerという機関を設置し、毎年世界中から訪れる多くの教育関係者とともに、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研究に取り組んでいます。

地球環境

アカウミガメの保護活動をサポート

毎年5月から10月中旬にかけて、サウスカロライナ州の4つのビーチには、一時絶滅が危惧されたアカウミガメが産卵のために上陸します。500匹近くのアカウミガメが、4カ所の州立自然公園内の全長12マイルにおよぶ海岸線で見られます。ウミガメは一度に平均180個もの卵を産むため、ボランティアと自然公園管理員のチームが海岸線を調査し、ウミガメの巣にとって危険なものや観光客の立ち入りから卵を守っています。

ホンダ・オブ・サウスカロライナは、長年にわたってウミガメの保護活動に参画し、多目的四輪車をサウスカロライナ州観光・公園管理局に寄贈しています。「公園管理員が的確に何マイルもの海岸線を調査するには、乗り物が不可欠です。自然

界で最も希少な生き物の一つであり、州立自然公園を訪れる何十万人の観光客を魅了するウミガメの保護活動に、Hondaの多目的四輪車は大きな助けになっています」と、地域所長のレイ・スティーブンス氏は語っています。

交通安全

10代の交通死亡事故撲滅をめざした 運転技術研究プログラム

2001年から現在に至るまで、米国では16歳から24歳の若者のうち10万人以上が運転中の事故によって命を落としています。10代の交通死亡事故は毎週67人、1日当たり9人、2時間で1人の頻度で発生しています(米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)の発表による)。

アメリカホンダ財団は、クレムゾン大学財団への資金提供を通じて、10代の交通死亡事故撲滅をめざした運転技術研究プログラム(Driving SCIENCE-Saving Teenage Lives Program)を支援しています。このプログラムの長期的な目標は、一人でも多くの10代の命を守ることにあります。教師を対象に安全運転の背景となる科学、技術、数学への理解を深めるワークショップを行うことで、生徒の安全運転に対する理解を促進しています。同時に、科学的に裏付けられた安全運転をPRするツールの配布も行っています。プログラムの内容は、参加する教師をはじめ幅広い教育関係者に向け、オンラインによって無料で提供されています。これまでに35,000人以上を対象に、安全運転につながる科学や数学などの体験学習の機会を提供しています。



- 01 ミニバイクを活用した青少年健全育成支援プロジェクトに参加した子どもたち
- 02 各々の夢や学びに焦点を当てたイーグルロックの授業を展開
- 03 ウミガメの保護活動を行う州立自然公園内の職員
- 04 安全運転につながる科学や数学などを体験学習する教育関係者たち

南米での取り組み



地域共生

アルゼンチン：持続可能な未来を担う次世代への啓発活動

ホンダモーター・デ・アルヘンティーナ・エス・エー（HAR）は3年にわたって、自社が拠点を置く地域の学校に通う1年生から6年生までの児童を対象にワークショップを開催。プロの俳優や有志が集まったHondaの従業員が行うゲーム、演劇などを通じて、楽しみながら、環境保全や交通安全などへの理解を深めました。

ブラジル：「地域結集プロジェクト」

Hondaはシャングリラ市と共同で、地域住民がたった数日間ですべて公共広場をつくるという、「夢が持つ力を信じ、実現すること」をテーマとした地域結集プロジェクトを実施しました。建築家と都市計画プランナーが運営するNGOの指導のもと、250人の地域住民と13人のHondaの従業員ボランティアと一緒に汗をかきながら、地域住民が望んだ広場を完成させ、ともに夢の実現を祝いました。

次世代育成

ブラジル：「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、定職に就くことが難しい若者に、自動車整備士向けの職業訓練を提供する取り組みです。訓練は、およそ8か月の間、毎日6時間、合計800時間以上にわたって実施されます。2015年は16人が参加し、2016年は30人に拡大する見込みです。2007年の開始以来延べ165人が参加し、家族や地域社会から評価を得ています。

Hondaでは訓練を終えた若者の85%を雇用し、その多くは



01



02



03



04

ディーラー各店に就職しています。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しています。

地球環境

ブラジル：「Hondaビーチクリーン活動 2015」

ブラジルでは、日本と同様に独自開発した「牽引式ビーチクリーナー」を使ってビーチのごみを集める「Hondaビーチクリーン活動」を2011年から実施しています。また同時に、素足で歩ける美しい砂浜を次世代に残すため、ビーチにごみを捨てないことの大切さを啓発するとともに、歩行者と自転車、クルマ、バイクがそれぞれお互いを配慮することの大切さを子どもたちがわかりやすく楽しく学べる「クルビーニョ・ホンダ活動」を実施しています。

交通安全

ブラジル：「Traffic Educational Center（交通教育センター）」での訓練

Hondaは、インダイアツバ市、マナウス市、レシフェ市の3都市に交通教育センターを設置し、安全運転の訓練を実施しています。参加者は、政府機関、車両所有者、二輪車ドライバーで、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学びます。

1998年のインダイアツバ市でのプロジェクト開始以来、約657,000人が訓練を受け、2015年は12,045人が受講しまし



05

た。また、交通の調和に関するディスカッション、「クルビーニョ・ホンダ活動」「移動式交通安全教育」などのプログラムも実施しています。

さらに、Webサイト「Harmony Traffic(ハーモニートラフィック)」を開設し、YouTubeやFacebookを活用した交通安全教育を実施。その結果、2015年は約770,000件の反響がありました。

01 ゲーム、演劇を通じて環境保全や交通安全を学ぶ（アルゼンチン）

02 地域住民とHondaの従業員ボランティアの手によって完成した公共広場（ブラジル）

03 Hondaで自動車整備の技能訓練を受ける若者（ブラジル）

04 「クルビーニョ・ホンダ活動」（ブラジル）

05 二輪車のインストラクター訓練を終えた参加者たち（ブラジル）

欧州・中近東・アフリカでの取り組み



- 01 お客様の社会活動のアイデアに賞金を寄贈（スペイン）
- 02 工場見学を通じてモノづくりにふれた若者たち（英国）
- 03 水使用量の大幅な削減で表彰される（英国）



01

地域共生

スペイン：お客様から社会活動のアイデアを募集

ホンダモーターヨーロッパエスパーニャ（HME-ES）は、お客様を対象としたCSR活動「Your Project, Our Project」を開始しました。これはHondaが行う社会活動のアイデアを募るプロジェクトで、採用されたアイデアには25,000ユーロの賞金が贈られます。この賞を受賞した「パドリーノテクノロヒコ」は、特殊学校に通う障がいを持つ生徒や児童たちの行動をサポートするため、歩行器や車いすの寄贈を通じた支援活動を行う団体です。Hondaの賞金によって、6台の歩行器と5台の車いすを11カ所の施設へ寄贈する予定です。

次世代育成

英国：工場見学を通じてモノづくりにふれる機会を提供

ホンダオブザユー・ケー・マニュファクチャリング・リミテッド（HUM）は、STEM（科学・テクノロジー・工学・数学）分野の労働力不足が社会課題となっている英国において、若者たちのエンジニアリング分野への興味喚起に取り組んでいます。

工場見学に来た地元の学校に通う学生たちに向け、従業員が製造ラインや車の製造・組み立てに必要な工程を説明することで、Hondaのモノづくりに直接ふれてもらう機会を提供して

02



03



います。2015年は年間17回の見学ツアーを実施し、延べ300人以上が参加しています。

ナイジェリア：地元の子どもたちを工場見学に招待

2015年3月、ホンダマニュファクチャリングナイジェリア・リミテッド（HMN）は、地元の学校に通う児童・生徒たち約60人を工場見学に招きました。小学生と高校生のグループに分かれ、従業員が部品の開梱から製品検査までの一連の生産工程を説明。会社のさまざまな部署がどのような仕事をしているのかをわかりやすく紹介しました。見学終了後には記念品が贈呈され、参加した子どもたちはとても満足した様子でした。

地球環境

英国：新型ろ過技術の導入により水使用量の大幅な削減に成功

ホンダオブザユー・ケー・マニュファクチャリング・リミテッド（HUM）は、塗装工程における水の使用量削減に取り組んでいます。塗装工程では、ミネラルの含有量の少ない水が大量に必要です。しかし、HUMが位置する地域の水質はミネラルを多く含んでいるため、水を純化するための工程が必要であり、これまで消費する水の50～55%しか有効に利用できていませんでした。

対策として、逆浸透膜を用いた新型ろ過技術を導入し、水の純化工程の回数を抑制。その結果、消費する水の75%を有効に利用することができるようになり、毎月3,059tもの水使用量を削減することが可能になりました。また、導入コストははじめの3.5ヵ月分の水使用量のコスト削減によってカバーすることができました。

この取り組みによってHUMは、GEが主催するReturn on Environment Award 2015を受賞しました。

アジア・大洋州での取り組み

地域共生

インド：女性のための職業訓練施設を開設

ホンダモーターサイクルアンドスクーターインディアプライベート・リミテッド (HMSI) は、グルガーオン市とグジャラート州の女性たちを対象に、職業訓練と生活を支援する施設を開設しました。この取り組みは、グルガーオン市カダルプールにあるインド中央予備警察隊のベースキャンプ内からスタートし、年間約 600 人の女性が職業訓練を受けることができると見込まれています。裁縫や美容師になるための技能、ぬいぐるみの製作、キャンドルや線香の製作などを習得することができ、修了者には国家技能開発センター認定の修了証書が授与されます。HMSI は、同様の施設をグジャラート州アフマダーバードのベックハラジにも開設しています。

インド：清潔な飲料水を農村地域へ

ホンダモーターサイクルアンドスクーターインディアプライベート・リミテッド (HMSI) は、環境にやさしい飲料水をつくる浄水施設をハリアナ州、ラジャスタン州、カルナタカ州、グジャラート州の農村地域に設置しました。30 の村に設置された浄水施設で汚れをろ過した水は、清潔な飲み水として無料で村人たちに供給されています。この取り組みによって、水媒介性の伝染病の発生が抑制される成果が確認されています。

次世代育成

ベトナム：奨学金プログラムが 10 周年に

ホンダ財団とホンダベトナムカンパニー・リミテッド (HVN) が、ベトナム科学技術省の科学技術政策・戦略研究所および 8 つのベトナムの大学と共同で実施している奨学金プログラム



01



02



03

Y-E-S (Young Engineers and Scientists') 賞は、2015 年で 10 周年を迎え、将来の科学技術分野でのリーダー創出に向けた活動を継続しています。

地球環境

台湾：河川のクリーンアップイベントを開催

台湾本田股份有限公司 (HTW) は、台北市の環境保護局と共同で河川のクリーンアップイベントを開催しています。5 年目となる 2015 年は Honda の従業員などを中心に 2,600 人以上のボランティアが参加し、市内 15 カ所の河川から 1 万 kg 以上にもおよぶごみを回収しました。

交通安全

インド：女性のための二輪車運転教習を開講

ホンダモーターサイクルアンドスクーターインディアプライベート・リミテッド (HMSI) は、女性を対象とした二輪車運転教習プログラム「ドリーム・ライディング」をデリーで開講しました。このプログラムの目的は、安全運転を学び、自由な移動を可能にすることで、女性の自立を支援するというユニークな取り組みです。

18 歳以上の女性なら誰でも受講することができる無料の教

習プログラムには、2,500 人以上の申し込みがあり、自立を望むインドの女性たちから大きな反響がありました。Honda の交通トレーニングパークでの教習は、経験豊富な 28 人の女性インストラクターによって行われました。

タイ：安全運転教習「ホンダドリームロード」を開講

ホンダ・オートモビル・タイランド (HATC) は、タイ王国内務省防災軽減局と協力し、無料の安全運転教習「ホンダドリームロード」セーフドライビングキャンペーンを全国の Honda ディーラー、ならびにサービスセンターで実施しました。今後は大学生も含め、受講対象を拡大していきます。

- 01 職業訓練施設で裁縫を学ぶ女性 (インド)
- 02 農村地域に設置された浄水施設 (インド)
- 03 二輪車の安全運転を学ぶ女性たち (インド)



中国での取り組み

地域共生

Honda製車いすレーサーを
中国のパラリンピック選手に寄贈

本田技研工業（中国）投資有限公司（HMCI）は、ホンダ太陽、本田技術研究所および八千代工業が共同開発した競技用車いすレーサー（ハイブリッドタイプ）3台を、中国パラリンピックスポーツ管理センター（CASPD）を通して、3人のパラリンピック選手に寄贈しました。Honda製車いすレーサーは、最先端のカーボン設計技術を駆使し、選手の安全性を追求した設計で、路面振動の吸収、操縦安定性、乗り心地、加速性能とトップスピードを大幅に向上させたトップレベルの製品です。HMCIは選手たちの夢の実現を支援し、障がいのある方々の活躍の場を広げるために、2015年から3年間にわたり、毎年3台の車いすレーサーを寄贈していきます。

次世代育成

「エコマイレージチャレンジ中国大会」

2015年10月、広東国際サーキットにおいて「第9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」ことを競い合うものです。今大会には約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、東風本田汽車有限公司（WDHAC）が1L当たり2,734.96kmで1位となりました。大学グループでは、湖南大学が1L当たり1,208.47kmで優勝しました。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。

地球環境

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させました。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467ha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期プロジェクトには、各社から従業員約200人が活動に参加し、2012年7月に完了しました。

また、2013年からは、第1期プロジェクト周辺の土地467haで、新たな5ヵ年計画を開始しています。2015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～2015年の3年間における植林面積は約307ha（植林木数48万本）で、進捗率は66%と順調に計画が進んでいます。

- 01 2015年11月に北京で行われた車いすレーサーの寄贈式
- 02 2015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
- 03 約150人の従業員が参加した植林イベント



01



02



03

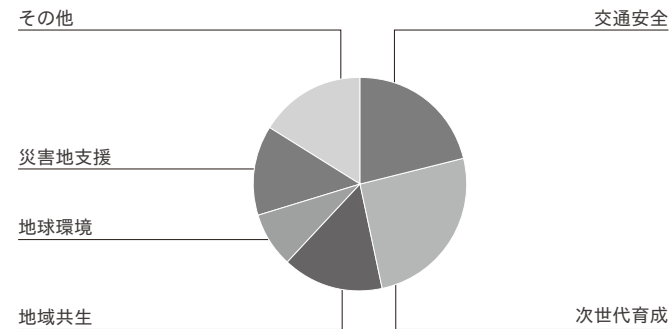


社会活動関連データ

社会活動に関する支出額

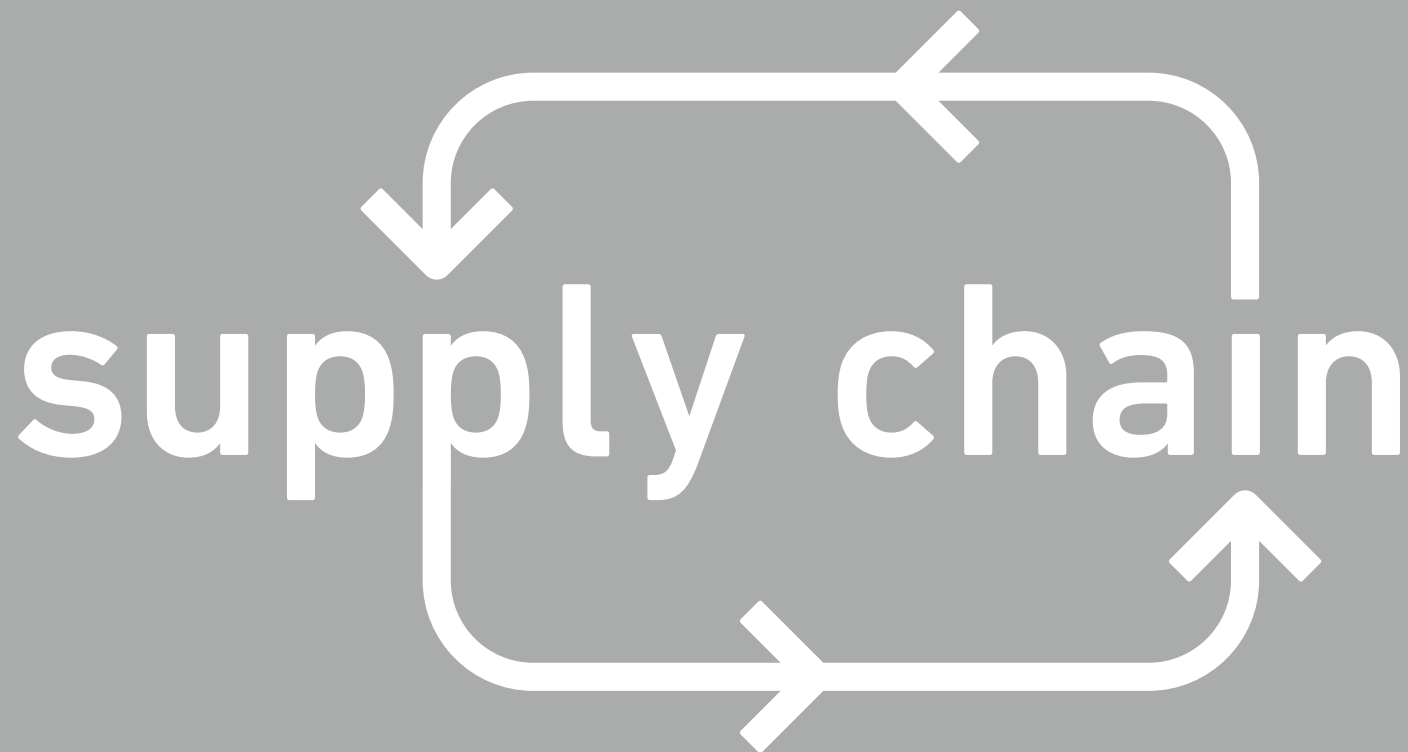
支出額（百万円）

交通安全	1,385
次世代育成	1,654
地域共生	985
地球環境	540
災害地支援	869
その他	1,043
(合計)	6,476



28

海外の工場で完成車(機)を
組み立てるために
使用される部品における
包装資材使用量原単位(2000年比)



6-6 PERFORMANCE REPORT サプライチェーン

基本的な考え方

サプライチェーンのサステナビリティ強化に向けて

環境問題や人権問題に配慮しながらも、世界各地のお取引先とサプライチェーンを構築し、その最適化に力を注ぐことは、より良い製品・サービスを、お客様に迅速かつ安定的に提供するためにも必要とされています。

裾野が広く、多くのお取引先によって支えられている自動車業界は、自社単独ではなく、お取引先を含めたサプライチェーン全体で環境負荷低減を追求していく必要があります。

また、昨今、コンプライアンスや人権に対する世界的な意識が高まるなか、自社のみならず、お取引先の労働環境や法令遵守などの状況を適切に把握し、必要な場合は是正に努めることが、企業に求められています。

このようなグローバルな社会問題を的確に捉え、製品の高品質を維持し、事業効率を改善することが持続可能なサプライチェーンの構築につながります。

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。

サプライチェーンの全体像

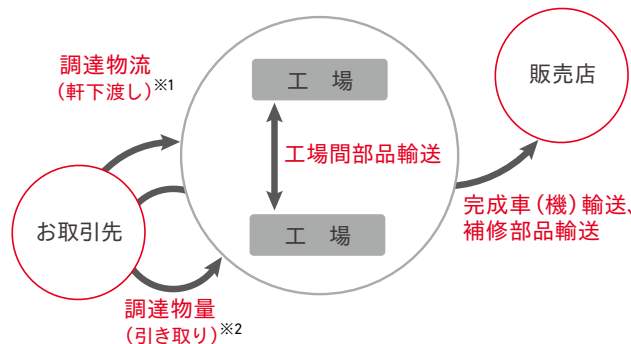


輸送の基本的な考え方

コストダウンと環境負荷低減の両立

Hondaでは、製品を構成する部品の多くをお取引先から調達し、工場まで輸送します。そして製造した製品を、工場から販売店まで輸送します。さらにこのほか、工場間の部品輸送や、販売店への補修部品輸送なども行います。このように製造工程の上流から下流まで、大量の輸送を行うHondaにとって、輸送効率の向上はコスト削減の観点から欠かせないものです。またそれは同時にコストのみならず、環境負荷の低減にもつながります。Hondaは「輸送時のCO₂排出量低減」と「包装資材の廃棄物削減」という二つの切り口から、お取引先ならびに輸送会社との連携を深めサプライチェーン全体で、輸送の高効率化に取り組んでいます。

Hondaの輸送領域の全体像



※1 サプライヤーが依頼した輸送業者が、Hondaの工場の軒先まで調達部品を持ってくること

※2 Hondaが依頼した輸送業者が、部品製造委託先を回って調達部品を引き取ること

輸送に関する取り組み

CO₂ 排出量低減

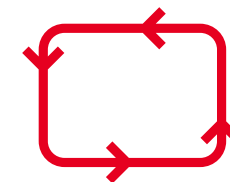
Hondaでは、改正省エネ法における荷主責任範囲として、完成車(機)輸送、工場間部品輸送、補修部品輸送のほか、引き取り輸送により輸送効率の向上に努めています。その結果、2015年度は、四輪車、二輪車、汎用製品、補修部品の輸送時におけるCO₂排出総量は70,275 t-CO₂となりました。2015年度は完成車物流と工場間部品輸送、引き取り輸送を合わせたCO₂排出量原単位においては、2013年度比2%低減という目標に対して計画通り低減。補修部品輸送のCO₂排出量も、2000年度比57%低減という目標に対して計画通り低減となりました。

モーダルシフトの拡大

Hondaでは遠方地域への輸送を中心に、輸送手段をトラックから船便や鉄道に切り替える「モーダルシフト」の拡大に取り組んでいます。

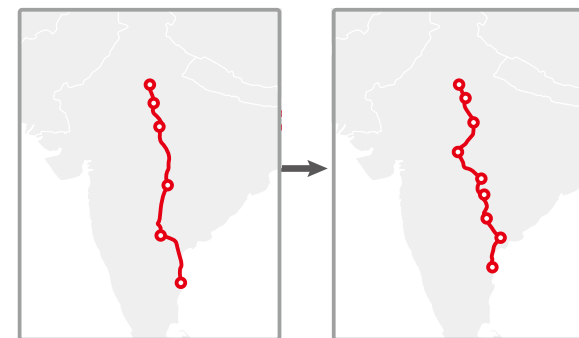
インドでも、近年大幅に販売台数が増加している四輪製品を輸送するため、また厳しい道路環境を避けるため、トラックから鉄道へのモーダルシフトを推進しています。まずは、工場のあるデリーから南東部への鉄道輸送を開始しました。インドでのこの取り組みは年間3,373tのCO₂排出量低減とコスト削減をもたらしました。

今後は、南東部以外の地域へのモーダルシフトの拡大に加え、輸送効率の向上に取り組むことにより、さらなる輸送CO₂低減をめざしていきます。



インドにおける鉄道輸送の様子

デリー・チェンナイ間輸送
道路 2,336km から鉄道 2,168km へ短縮



輸送に関する取り組み

効率的なコンテナ運用

日本では、港から工場まで輸入部品をコンテナで運んできたトラックが、工場から港へ戻る際に、空いたコンテナに輸出品を詰めて運ぶ取り組み（ラウンドユース）が本格稼働しました。これにより、空のコンテナを港～工場間で運ぶ回数を減らすことで、トラックの台数および走行距離を大幅に減らすことができます。港近郊の道路混雑緩和、輸送業界のドライバー不足解消といった社会的ニーズを受けて、推進する地方自治体も増えてきました。

Honda はコンテナのラウンドユースを拡大することで、コス

ト削減および CO₂ 低減の両立をめざしています。2015 年度には、この取り組みにより CO₂ 排出量を 591t 低減できました。

また 2015 年には埼玉地区において、グループ会社や他社とともに、コンテナのラウンドユースを実施する取り組みを開始しました。例えば、Honda が輸入する部品に使用したコンテナを工場から近隣の他社の工場に移動、その会社が輸出する部品をコンテナに入れて、港に運ぶという取り組みです。これにより、さらに広範囲での CO₂ 排出量低減が可能となりました。

Honda は今後も、効率的なコンテナ運用の取り組みを進めていきます。

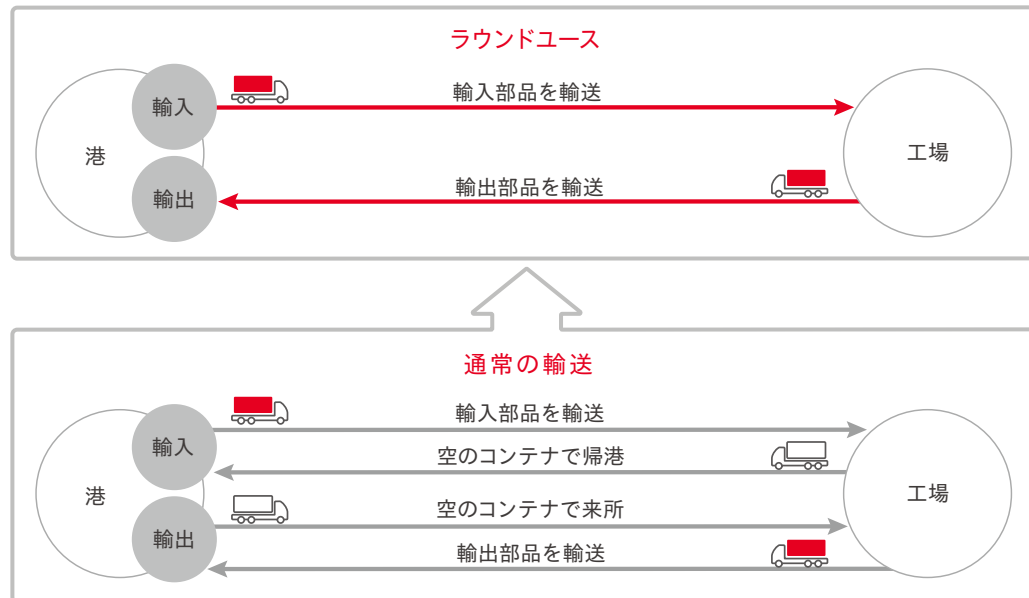
天然ガストラックによる輸送

タイの二輪販売会社であるエー・ピー・ホンダカンパニー・リミテッドでは、販売店への完成車輸送を行う取引先が、トラックを軽油から天然ガスを燃料とするシステムに変更しています。天然ガス自動車は、ガソリンや軽油を燃料とする自動車に比べて、CO₂ 排出量が少ないのが特徴です。2015 年までに、輸送用トラック全 250 台のうち 120 台の燃料システム変更が完了しました。これにより、CO₂ 排出量を 630t 低減できました。



タイの二輪車輸送に用いられる天然ガストラック

効率的なコンテナ運用の仕組み



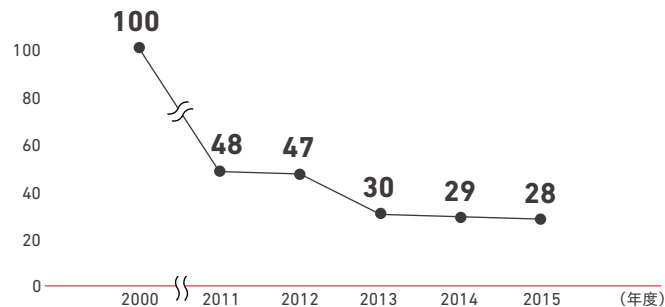
輸送に関する取り組み

包装資材の廃棄物低減

包装荷姿の進化

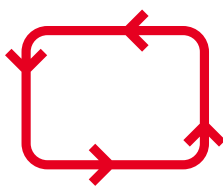
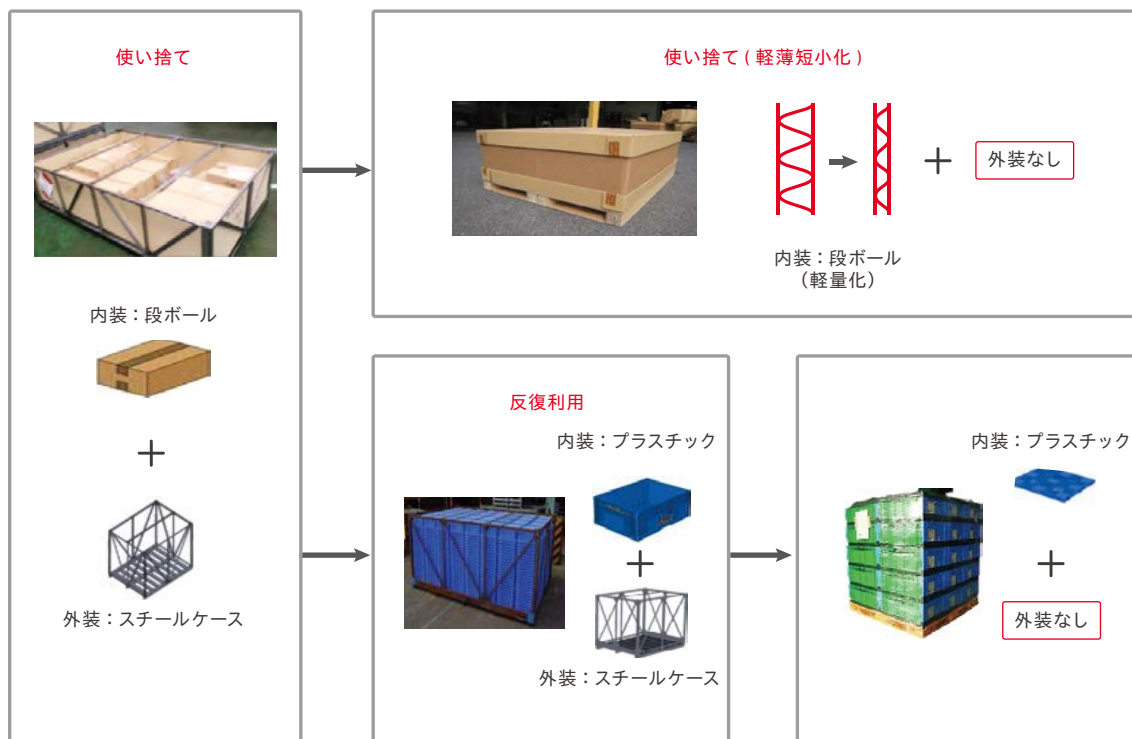
輸送領域の環境課題としてCO₂排出量低減と並ぶテーマが、包装資材の廃棄物低減です。Hondaは包装の簡易化や資材の見直し、仕様の変更などにより、包装資材の廃棄物低減を進めています。例えば従来、段ボールとスチールケースを使用していた使い捨ての包装荷姿を、繰り返し利用可能なプラスチック容器に変更、スチールケースを使わない包装荷姿に切り替えています。この取り組みは欧州向けより開始し、北米向けへと拡大しています。

ノックダウン部品※における包装資材使用量原単位指数



※海外の工場で作成車(機)に組み立てるために使用される部品。

包装荷姿の進化



購買の基本的な考え方

購買理念／購買3原則

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。「Honda フィロソフィー」をベースとして、「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っています。

また、購買活動を行う従業員一人ひとりが守るべきことを「購買行動規範」として制定し、本規範を遵守することで、社内外的からの信頼およびお取引先との健全な関係をより確かなものとしています。

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

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。

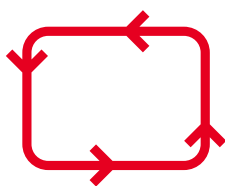
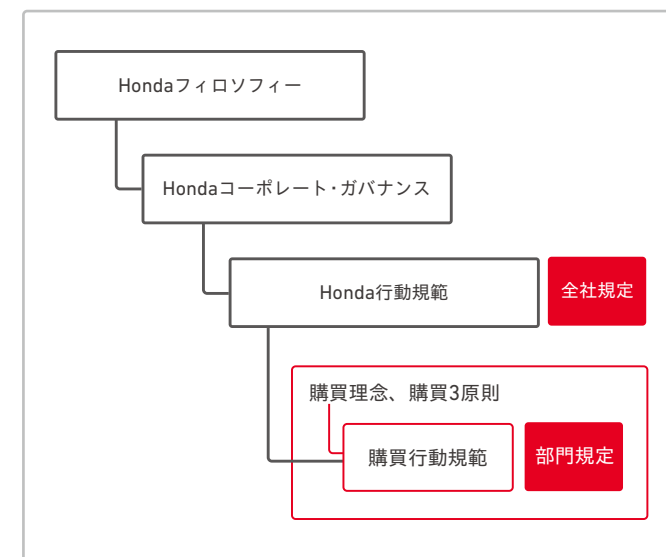
対等な取引

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。

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。

購買行動規範の位置付け



supply chain

グローバルマネジメント

ガイドラインの策定

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「サプライヤー CSR ガイドライン」※1 を発行しています。

このガイドラインを通じてコンプライアンス違反等の問題事象の未然防止に努めています。

実際に問題事象が発生した場合には、お取引先からの即時報告を受け、原因分析・改善計画の策定を依頼し、再発防止に努めています。

お取引先からの改善計画が十分でない判断された場合は、問題事象の社会的影響度等を鑑みながら、将来的な取引の継続可能性について検討します。

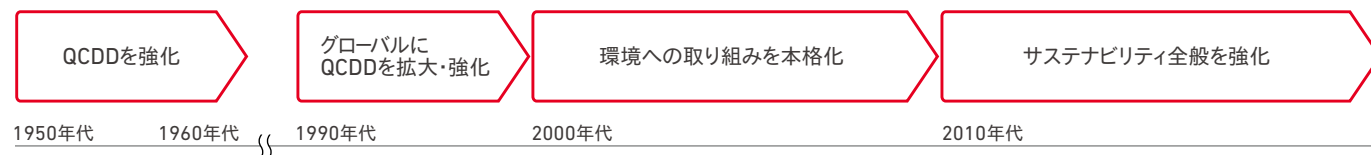
併せて、お取引先での取り組み状況の点検や二次お取引先への展開のためのチェックシートを活用し、サプライチェーン全体での取り組みを進めています。

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※2、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。

※1 <http://www.honda.co.jp/sustainability/supply-chain/pdf/csr-guideline.pdf>

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

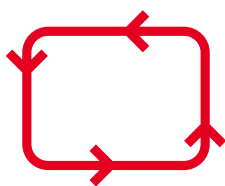
購買活動の変遷



●購買理念／
購買3原則制定

●Hondaグリーン購買
ガイドライン発行(2001年)

- サプライヤーCSRガイドライン発行(2010年)
- Hondaグリーン購買ガイドライン改訂(2011年)
環境への取り組みをお取引先評価項目とすることを明示
- サプライヤーCSRガイドライン改訂(日本2013年)
紛争鉱物への取り組み内容を追加
- Automotive Industry Guideline to Enhance Sustainability Performance in the Supply Chain発行(北米2014年)
- その他地域でのCSRガイドライン発行(2015年)
- 購買理念、購買3原則、購買行動規範の改定(2015年)



supply chain

グローバルマネジメント

推進体制

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、「需要のあるところで生産する」という会社理念に基づき、各地域での現地調達を推進しています。最大の生産拠点である北米における現地調達率は、主要グローバルモデルで約80%に達しています。

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・事業を横断的に取りまとめ、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 (International Purchasing Conference)」「購買拠点長会議」「購買6極環境会議」などを定期的に開催し、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

地域事業方針と連鎖した購買方針推進のために、地域本部長と購買本部長による「国際購買会議」を各地域で開催しています。2015年度は、米国、メキシコ、ブラジル、トルコ、タイ、中国、日本で開催しました。

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。2015年度は東京で開催し、サステナビリティの取り組みの方向性を整合しました。

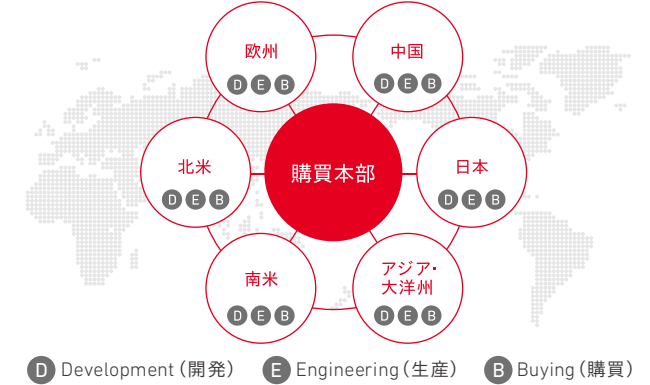
購買6極環境会議

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。

2016年度からは、人権やコンプライアンスなどの取り組みを加え、「購買6極サステナビリティ会議」に進化させていきます。

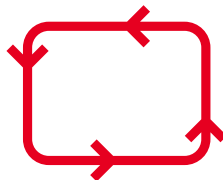
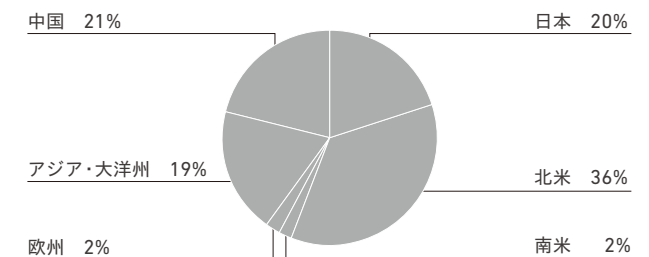
Honda購買グローバルネットワーク



グローバル会議体



地域別の購入額比率



購買に関する取り組み

環境負荷低減

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運用

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割に相当する約1,700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。

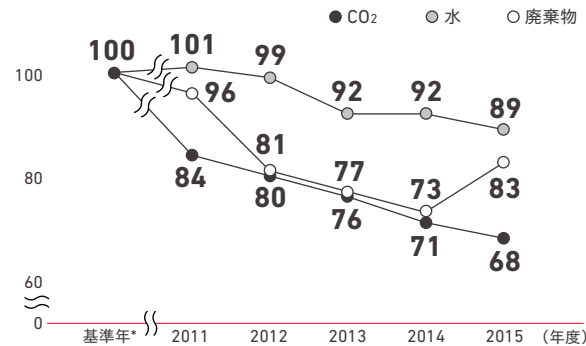
お取引先でのCO₂ 低減支援

お取引先とともに、CO₂ 低減活動を各地域で進めています。Honda のノウハウを活かした省エネルギー施策を提案し、取り組みのための体制整備を支援するために、お取引先の生産現場を訪問する「省エネキャラバン」活動を2009年から日本で開始し、各地域に展開をしています。

また、お取引先からのCO₂ データを分析し、お取引先一社ごとに対し、弱点領域や低減の進捗などのフィードバックを行う取り組みを日本で開始し、今後は各地域で展開していきます。

環境負荷低減実績

CO₂排出量/水資源使用量/廃棄物等発生量 原単位指数



*CO₂: 2000年度
水/廃棄物:2008年度

※データ対象：日本国内連結対象の一次お取引先すべて

化学物質管理

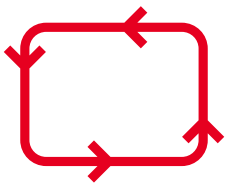
Honda は、製品を構成するすべての部品などに関する法規遵守と、地球環境や生態系に対する影響の軽減を目的とした「Honda 製品化学物質管理基準書」を発行しています。グローバル各地域のお取引先に、この基準に適合する化学物質管理体制の構築を依頼するとともに、基準を満たした部品を供給することを保証する「適合宣言書」の提出をお願いしています。その具体的な含有化学物質データについては、業界標準の管理システムを活用し、量産開始前に評価を実施しています。

調達リスクへの対策

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、調達先を一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短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。



supply chain

購買に関する取り組み

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。

なお、2015年には、本契約書に贈収賄防止に関する条項を追加し、世界各国で贈収賄行為防止の強化を図っています。

紛争鉱物への対応

Honda は、人権問題に対して責任ある行動をとるために、紛争鉱物への対応を含む CSR 活動に関する要請事項を記載したサプライヤー CSR ガイドラインをお取引先と共有し、当ガイドラインに沿った調達を推進しています。

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ています。今年度は、6,000社を超えるお取引先から回答をいただき、その調査結果を米国証券取引委員会 (SEC) に報告するとともに、Web サイトで公開しています。*

調査を通じて原産国に関係なく懸念のある鉱物であることが判明した場合は、お取引先と連携し適切な措置を講じていきます。また、回答内容に不備がある場合は、再調査を依頼するなど、調査の精度向上に努めております。

※<http://www.honda.co.jp/investors/library/>

従業員教育研修

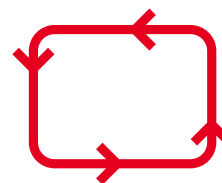
Honda は、購買活動に携わる従業員一人ひとりが能力を発揮し、誠実で公正な取り組みを推進するために、マニュアル類や人材開発プログラムを各地域で整備しています。

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、「ビルディング・ビジネス・リレーションズ」研修では、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、全購買従業員を対象として実施しています。

業界団体・お取引先との連携

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、Automotive Industry Action Group (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。



また、2016年3月に、サステナビリティ説明会を開催し、社会動向の共有およびサプライヤー CSR ガイドラインに沿ったお取引先点検結果のフィードバックを実施しました。

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いきます。

購買に関する取り組み

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域で定期的を開催しています。2015 年度は世界 30カ所で開催しました。

日本地域では、1974 年から年 1 回の懇談会を開催しています。2016 年 1 月の懇談会には、お取引先 325 社の経営トップにご出席いただきました。ここでは Honda から全社方針や、それを支える二輪・四輪・汎用各事業における購買方針を発信しました。

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、各地域で「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。

01 日本地域での表彰 (株式会社ケーヒン)

02 北米地域での表彰 (Delphi Delco Electronics De Mexico S De RL De CV)

01



02



TOPICS

アジア・大洋州地域の「環境賞」選定基準を統一

2015 年度から、アジア・大洋州地域全拠点で「環境賞」を設定しました。公平な選定を期するため、地域内の二輪・四輪・汎用、全 17 拠点で選定のフローと基準を統一しました。

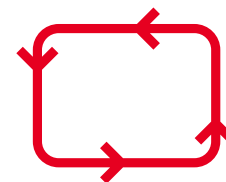
まず、グローバル管理データシステムに集約されたお取引先各社の CO₂ 排出量データをもとにして候補の絞り込みを行います。

次に、候補のお取引先を訪問し、提出データの精度や、低減取り組みなどを実際の現場で確認したうえで、各生産拠点の授賞お取引先を決定しています。

受賞されたお取引先の取り組みはもちろんのこと、その他の現場で確認した優れた取り組みについては、アジア・大洋州地域内で共有し、水平展開をしていきます。



お取引先現場での取り組み確認



GRI ガイドライン対照表



7

一般標準開示項目

	ページ (またはリンク)	省略された情報	情報が省略された理由	情報が省略された理由の説明	説明
戦略および分析	G4-1	5,6,7			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。
	G4-2	13,23,27,28,29,30,45,53,63,74,84			主要な影響、リスクと機会について説明する。
組織のプロフィール	G4-3	3			組織の名称を報告する。
	G4-4	3,4			主要なブランド、製品およびサービスを報告する。
	G4-5	2,3			組織の本社の所在地を報告する。
	G4-6	3			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。
	G4-7	3			組織の所有形態や法人格の形態を報告する。
	G4-8	3			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。
	G4-9	3,103 有価証券報告書 2,3,6,7,8,19,71,72			組織の規模を報告する。
	G4-10	68			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。
	G4-11	有価証券報告書 14			団体交渉協定の対象となる全従業員の比率を報告する。
	G4-12	84,90			組織のサプライチェーンを記述する。
	G4-13	2			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。
G4-14	2			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。	
G4-15	16			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。（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。	
G4-16	16,92				
特定されたマテリアルな側面とバウンダリー	G4-17	有価証券報告書 10,11,12,13			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。
	G4-18	13,14			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。
	G4-19	13,14,28			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。
	G4-20	2,3,13,14,28			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。
	G4-21	2,3,13,14,28			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。
	G4-22	2			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。
	G4-23	2			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。
ステークホルダー・エンゲージメント	G4-24	15			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。
	G4-25	15			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。
	G4-26	15			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。
	G4-27	15			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。
報告書のプロフィール	G4-28	2			提供情報の報告期間（会計年度、暦年など）。
	G4-29	2			最新の発行済報告書の日付（該当する場合）。

GRI ガイドライン対照表

	ページ (またはリンク)	省略された情報	情報が省略された理由	情報が省略された理由の説明	説明
報告書のプロフィール	G4-30	2			報告サイクル (年次、隔年など)。
	G4-31	2			報告書またはその内容に関する質問の窓口を提示する。
	G4-32	2,94,95,96,97,98,99,100,101			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。 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。
	G4-33	102			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。
ガバナンス	G4-34	14,18,19,20			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。
	G4-35	14			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。
	G4-36	14			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。
	G4-37	14			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。
	G4-38	18,19,20			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。
	G4-39	18,19,20			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)。
	G4-40	18,19,20 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance/			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。
	G4-41	18,19,20 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance/			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。ステークホルダーに対して利益相反に関する情報開示を行っているか報告する。
	G4-42	14			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。
	G4-43	14			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。
	G4-44	14			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。
	G4-45	14			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。
	G4-46	14			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。
	G4-47	14			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。
	G4-48	14			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。
	G4-49	14,18			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。
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	情報が秘密情報として明確な制約を受けている	秘密情報のため	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。

GRI ガイドライン対照表

	ページ (またはリンク)	省略された情報	情報が省略された理由	情報が省略された理由の説明	説明	
ガバナンス	G4-51	20 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance/				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。
	G4-52	20 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance/				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はこの他の関係がある場合には、報告する。
	G4-53	20 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance/				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	20				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	20				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	12,13,21				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。
	G4-57	22				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。
	G4-58	22,71				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。

GRI ガイドライン対照表

特定標準開示項目

マテリアルな側面	DMAと指標	ページ (またはリンク)	省略された情報	情報が省略された理由	情報が省略された理由の説明	説明
カテゴリ：経済						
経済的 パフォーマンス	G4-DMA	15,27,28,74				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。
	G4-EC1	82,103				創出、分配した直接的経済価値
	G4-EC2	29,32				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
	G4-EC3	有価証券報告書 106,107,108,109				確定給付型年金制度の組織負担の範囲
	G4-EC4	17,31				政府から受けた財務援助
地域での存在感	G4-DMA	63,64,74				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。
	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）	現時点で情報が得られていない	データ開示を前提に進め、2017年度版のサスレポより開示可能な地域から開示ができる様に、データ把握を進める	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	68				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
間接的な経済影響	G4-DMA	74				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。
	G4-EC7	31				インフラ投資および支援サービスの展開と影響
	G4-EC8	3,76,77,78,79,80,81,90				著しい間接的な経済影響（影響の程度を含む）
調達慣行	G4-DMA	84,88,90				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。
	G4-EC9	90				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
カテゴリ：環境						
原材料	G4-DMA	25,26,27,28,29,30,38,39				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。
	G4-EN1	-	使用原材料の重量または量	現時点で情報が得られていない	データ開示を前提に進め、2018年度版のサスレポより開示可能な地域、項目から開示ができる様に、データ把握を進める	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	現時点で情報が得られていない	データ開示を前提に進め、2018年度版のサスレポより開示可能な地域、項目から開示ができる様に、データ把握を進める	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-DMA	25,26,27,28,29,30,38,39				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。
	G4-EN3	42				組織内のエネルギー消費量
	G4-EN4	42				組織外のエネルギー消費量
	G4-EN5	-	エネルギー原単位	現時点で情報が得られていない	2018年度版のサスレポでの開示を目指し、二輪、四輪、汎用の事業形態別に台当たりエネルギー消費量の把握を進める	エネルギー原単位
	G4-EN6	42				エネルギー消費の削減量
	G4-EN7	32,33,37,41				製品およびサービスが必要とするエネルギーの削減量
	G4-EN8	42				水資源別の総取水水量
水	G4-DMA	25,26,27,28,29,30,38,39				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。
	G4-EN8	42				水資源別の総取水水量

GRI ガイドライン対照表

マテリアルな側面	DMAと指標	ページ(またはリンク)	省略された情報	情報が省略された理由	情報が省略された理由の説明	説明
カテゴリー：環境						
水	G4-EN9	36				取水によって著しい影響を受ける水源
	G4-EN10	36				リサイクルおよびリユースした水の総量と比率
生物多様性	G4-DMA	25,26,27,28,29,30,38,39				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。
	G4-EN11	36				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
	G4-EN12	36				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
	G4-EN13	-	保護または復元されている生息地	現時点で情報が得られていない	GRI ガイドラインに沿った情報開示ができる様に、2018 年度版サステナビリティレポートに向けて検討を行う	保護または復元されている生息地
	G4-EN14	36				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。
大気への排出	G4-DMA	25,26,27,28,29,30,38,39				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。
	G4-EN15	41				直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 1)
	G4-EN16	41				間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 2)
	G4-EN17	41				その他の間接的な温室効果ガス (GHG) 排出 (スコープ 3)
	G4-EN18	38				温室効果ガス (GHG) 排出原単位
	G4-EN19	41,42				温室効果ガス (GHG) 排出量の削減量
	G4-EN20	36				オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量
	G4-EN21	43				NOx、SOx、およびその他の重大な大気排出
	G4-DMA	25,26,27,28,29,30,38,39				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。
排水および廃棄物	G4-EN22	42				水質および排出先ごとの総排水量
	G4-EN23	43				種類別および処分方法別の廃棄物の総重量
	G4-EN24	26				重大な漏出の総件数および漏出量
	G4-EN25	36				バーゼル条約付属文書 I、II、III、VII 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
	G4-EN26	36				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
製品およびサービス	G4-DMA	25,26,27,28,29,30,38,39				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。
	G4-EN27	30,31,32,33				製品およびサービスによる環境影響緩和の程度
	G4-EN28	34,35				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)
コンプライアンス	G4-DMA	25,26,27,28,29,30,38,39				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。
	G4-EN29	26				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
輸送・移動	G4-DMA	25,26,27,28,29,30,38,39,85				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。
	G4-EN30	38,41,85,86,87				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
環境全般	G4-DMA	25,26,27,28,29,30,38,39				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。
	G4-EN31	26,35				環境保護目的の総支出と総投資 (種類別)
サプライヤーの環境評価	G4-DMA	84,88				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。
	G4-EN32	90				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
	G4-EN33	89,91,92				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

GRI ガイドライン対照表

マテリアルな側面	DMAと指標	ページ(またはリンク)	省略された情報	情報が省略された理由	情報が省略された理由の説明	説明
カテゴリ：環境						
環境に関する苦情処理制度	G4-DMA	25,26				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。
	G4-EN34	26				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
カテゴリ：社会（労働慣行とディーセント・ワーク）						
雇用	G4-DMA	63,64,65				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。
	G4-LA1	68				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）
	G4-LA2	71				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）
	G4-LA3	70				出産・育児休暇後の復職率と定着率（男女別）
労使関係	G4-DMA	63,64,65				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。
	G4-LA4	71				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-DMA	63,64,65				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。
	G4-LA5	有価証券報告書 14				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
	G4-LA6	72				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）
	G4-LA7	72				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	72				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
研修および教育	G4-DMA	63,64,65				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。
	G4-LA9	66				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）
	G4-LA10	64,65,66,67,70				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
	G4-LA11	71				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）
	G4-LA12	18,68,69,70				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）
多様性と機会均等	G4-DMA	63,69				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。
	G4-LA13	69				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）
サプライヤーの労働慣行評価	G4-DMA	84,88				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。
	G4-LA14	89				労働慣行クライテリアよりスクリーニングした新規サプライヤーの比率
	G4-LA15	89,91,92				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-DMA	21,22				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。
	G4-LA16	22				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
カテゴリ：社会（人権）						
投資	G4-DMA	63,64,65,88,89				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。
	G4-HR1	89				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	69				業務関連の人権側面についての方針、手順と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）

GRI ガイドライン対照表

マテリアルな側面 カテゴリー：社会（人権）	DMAと指標	ページ（またはリンク）	省略された情報	情報が省略された理由	情報が省略された理由の説明	説明
非差別	G4-DMA	21,22,63				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。 差別事例の総件数と実施した是正措置
	G4-HR3	22				
結社の自由と 団体交渉	G4-DMA	63,84,88				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。 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
	G4-HR4	71,89,91,92				
児童労働	G4-DMA	63,84,88				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。 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
	G4-HR5	89				
強制労働	G4-DMA	63,84				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。 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
	G4-HR6	89				
保安慣行	G4-DMA	63				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。 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
	G4-HR7	68				
先住民の権利	G4-DMA	63				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。 先住民の権利を侵害した事例の総件数と実施した措置
	G4-HR8	-	先住民族の権利を侵害した事例の総件数と実施した措置	指標が適用できない	人権に関する他の課題に比べ、優先順位が低い	
人権評価	G4-DMA	63				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。 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
	G4-HR9	69				
サプライヤーの 人権評価	G4-DMA	63,84,88				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。 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
	G4-HR10	89				
	G4-HR11	89,91,92				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
人権に関する 苦情処理制度	G4-DMA	21,22				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。 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
	G4-HR12	22				
カテゴリー：社会（社会）						
地域コミュニティ （社会）	G4-DMA	15,25,74				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。 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
	G4-S01	15,75,76,77,78,79,80,81,82				
	G4-S02	25				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-DMA	21,22				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。 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
	G4-S03	22				
	G4-S04	22				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
	G4-S05	22				確定した腐敗事例、および実施した措置
公共政策	G4-DMA	15,16				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。 政治献金の総額（国別、受領者・受益者別）
	G4-S06	16				

GRI ガイドライン対照表

マテリアルな側面	DMAと指標	ページ(またはリンク)	省略された情報	情報が省略された理由	情報が省略された理由の説明	説明
カテゴリー：社会(社会)						
反競争的行為	G4-DMA	22				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。
	G4-SO7	21,22				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
コンプライアンス	G4-DMA	21				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。
	G4-SO8	21				法規制への違反に対する相当額以上の罰金金額および罰金以外の制裁措置の件数
サプライヤーの社会への影響評価	G4-DMA	84,88				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。
	G4-SO9	89,90				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
	G4-SO10	89,91,92				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-DMA	21,22				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。
	G4-SO11	22				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
カテゴリー：社会(製品責任)						
顧客の安全衛生	G4-DMA	45,46,47,48,50,51,53				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。
	G4-PR1	51				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
	G4-PR2	61				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)
製品およびサービスのラベリング	G4-DMA	25,26,27,28,29,30,38,39				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。
	G4-PR3	33				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
	G4-PR4	32				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)
	G4-PR5	57,61				顧客満足度調査の結果
	G4-PR6	-		販売禁止製品、係争中の製品の売上	指標が適用できない	販売が禁止されている市場を除く世界約150ヶ国以上のお客様に製品やサービスを提供している
マーケティング・コミュニケーション	G4-DMA	22,53				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。
	G4-PR7	21,22				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)
顧客プライバシー	G4-DMA	12,13,14,23				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。
	G4-PR8	23				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
コンプライアンス	G4-DMA	12,13,14,21,22				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。
	G4-PR9	21,22				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金額

第三者保証

Honda は、環境関連データに関して、より高い透明性を確保し、信頼性を担保しながら情報公開を行うために、本レポートのの付された 2015 年度の環境関連データについて、デロイトトウシュートーマツリミテッドのメンバーファームである有限責任監査法人トーマツの関係会社「株式会社トーマツ審査評価機構」による第三者保証を受けています。

保証範囲

国内外の Honda および連結・関連会社合わせて 451 社の事業活動における 2015 年度の環境関連データ (⇒ P.41 ~ 43)。

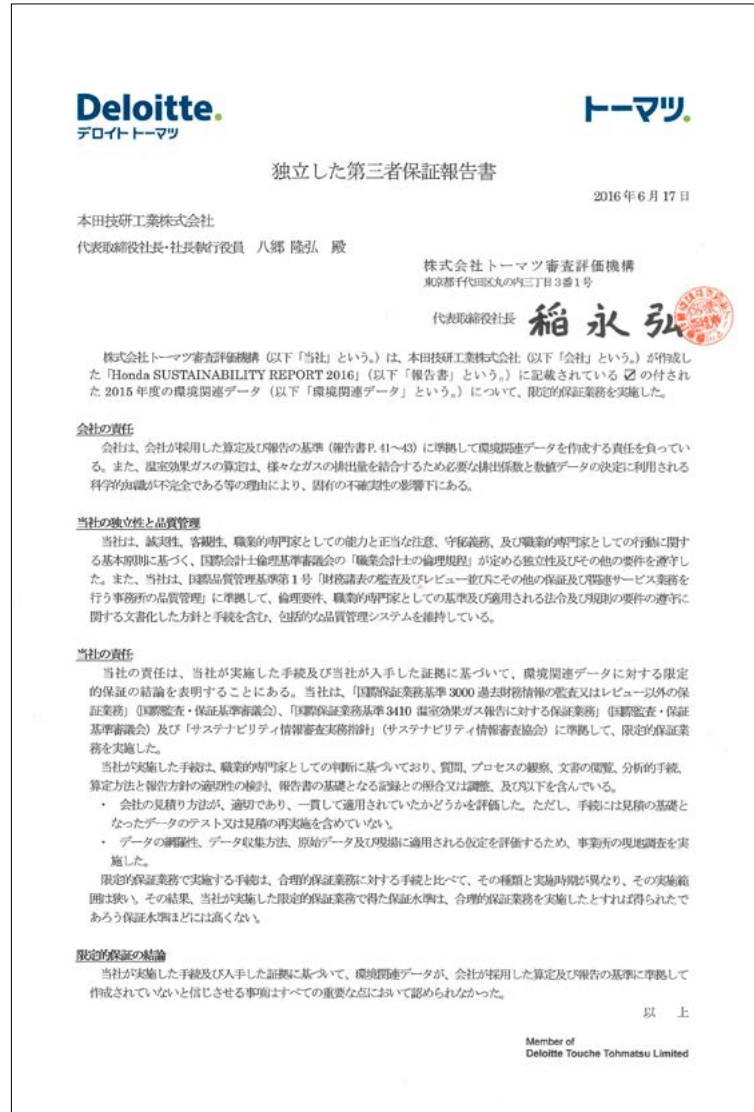
保証対象とした環境関連データ：

温室効果ガス排出量総量のうち、企業活動による直接排出 (スコープ1)、エネルギー利用による間接排出 (スコープ2)、製品の使用による排出 (スコープ3・カテゴリー11)

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)、水資源使用量/排水量、温室効果ガス排出量 (直接排出量、間接排出量)、大気汚染物質排出量 (SOx 排出量、NOx 排出量)、廃棄物等発生量

8

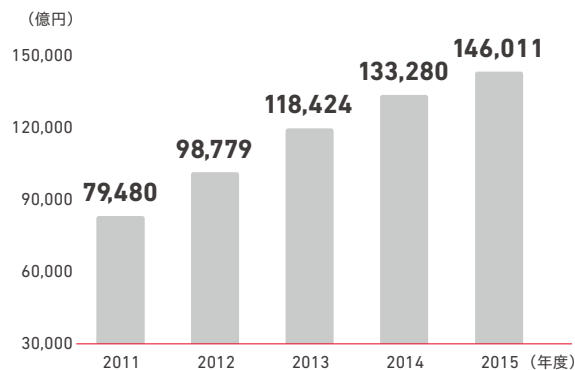
assurance



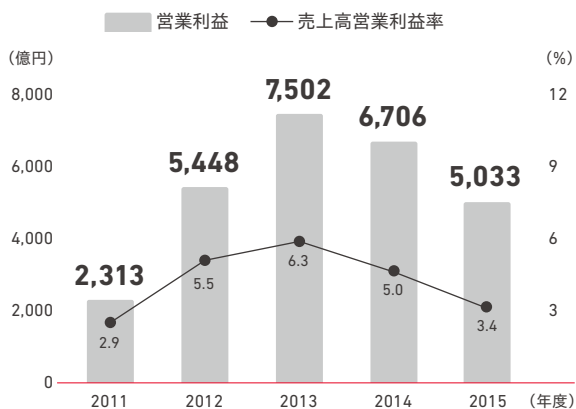
財務関連データ



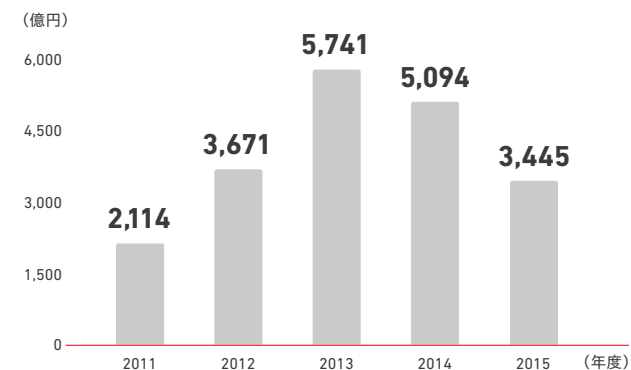
売上収益



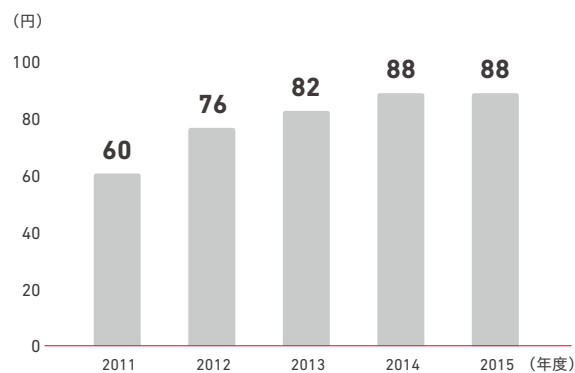
営業利益／売上高営業利益率



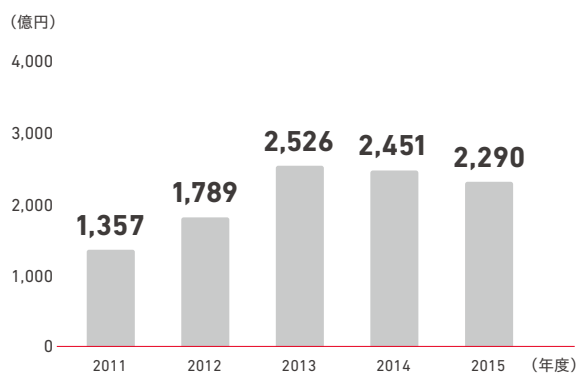
親会社の所有者に帰属する当期利益



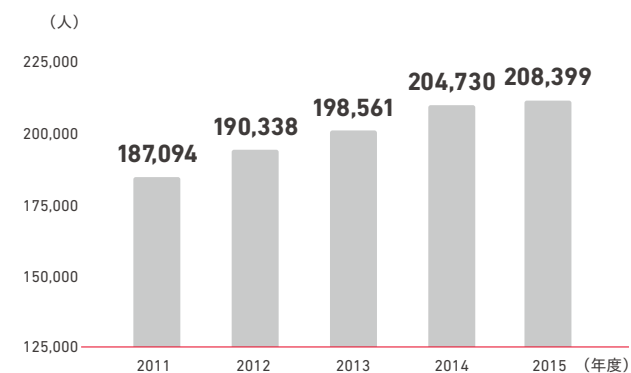
1株当たり配当額



法人所得税費用



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。



本田技研工業株式会社

〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

発行 2016年 6月