









Honda  
SUSTAINABILITY  
REPORT  
2017

**HONDA**

目次

<b>1</b>	編集方針	02
<b>2</b>	Honda フィロソフィー	03
<b>3</b>	概要	04
<b>4</b>	トップメッセージ	08
<b>5</b>	サステナビリティマネジメント	
	ビジョン	09
	マテリアリティマトリックス	11
	サステナビリティ推進体制	12
	コーポレートガバナンス	13
	コンプライアンス	16
	リスクマネジメント	18
	研究開発	19
	イノベーションマネジメント	20
	ステークホルダーエンゲージメント	21

**6** パフォーマンス報告

	環境	24
	安全	43
	品質	49
	人材	61
	社会活動	74
	サプライチェーン	85

**7** GRI ガイドライン対照表 96

**8** 第三者保証 104

## 編集方針

### ● 対象組織

本田技研工業株式会社および国内外 442 社の関係会社（連結子会社 367 社、持分法適用会社 75 社）により構成された Honda グループ全体を報告対象組織としています。Honda グループ全体を対象にしていない場合は、個々に対象範囲を記載しています。

### ● 対象期間

2016 年度(2016 年 4 月 1 日～2017 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・レポーティング・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 ガイドライン対照表のページ(⇒ P.96)をご参照ください。

※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。

また Honda は 2016 年にグローバルなマルチステークホルダーネットワークプログラムである「GRI GOLD Community」への参加を表明しました。本プログラムには、すでに市民セクターや企業、国連機関、政府間組織など 69 カ国、550 以上の多様な企業や組織が参加しています。Honda は積極的にネットワーキングをしていくことで、持続可能な世界の実現をめざしていきます。



### ● 第三者保証について

2016 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.104)をご参照ください。

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：2017 年 6 月

次回発行予定：2018 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  
 経営企画統括部 サステナビリティ企画部  
 〒107-8556 東京都港区南青山 2-1-1  
 TEL.03-5412-1159 FAX.03-5412-1502

### ● 発行

本田技研工業株式会社 経営企画統括部

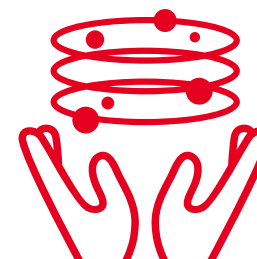
### ● 表紙ピクトグラムについて

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.10)

6 つの真円：二輪・四輪・パワープロダクツと未来への事業(⇒ 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.21)



# 1

### 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、以上をご理解いただきますようお願いいたします。

## Honda フィロソフィー

# 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。

また Honda は、「自由闊達・チャレンジ・共創」、すなわち「既成概念にとらわれない自由な発想と、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、企業行動を実践しています。

Honda に対する社会の期待は、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。

# 2 philosophy

## 基本理念

### 人間尊重

#### 自立

自立とは、既成概念にとらわれず自由に発想し、自らの信念にもとづき主体性をもって行動し、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こもった応対・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上げること
- 不断の研究と努力を忘れないこと

## 概要

## Honda の事業領域

## 主要事業

## 二輪事業

Honda は、多くの地域でモータリゼーションの先駆けとなり世界の人々から愛される「コンピューターモデル」から、操る喜びをダイナミックに味わえる「スポーツモデル」まで幅広いラインナップを揃えています。

「スーパーカブ」はコンピューターモデルの代名詞として 60 年に迫る超ロングセラーを続けています。2016 年 12 月時点でのグローバル生産台数は累計 9 千 7 百万台を突破し、世界中の多くのユーザーに日々のモビリティを提供しています。

2016 年は「CBR1000RR」を刷新し、これからのスーパースポーツモデルのあり方を提示しました。また、アドベンチャーモデルの力強さと、コンピューターモデルの利便性を高次元で融合させ、新しいジャンルをめざした「X-ADV」を 2017 年 4 月に発売しました。

Honda は二輪車のトップメーカーとして、業界をリードし続けています。



CBR1000RR SP



Wave110



シビック セダン



ヴェゼル

## 四輪事業

Honda は、北米の専用工場にて新型「NSX」の生産を始めました。熟練した従業員だけで組み立てる高性能・高品質のクルマです。34 年にわたる北米生産の歴史が、これを可能にしました。Honda は、「クルマを操る楽しさ」をいまの時代だからこそ伝えたいと、最新の技術を投入して NSX をつくりました。この精神はすべての車種から感じられる Honda の特徴の一つになっています。

日本で展開している軽自動車の「N-BOX」から、グローバルモデルでベストセラーの「シビック」や「HR-V/ヴェゼル」、そして北米のピックアップトラック「リッジライン」まで、Honda は四輪車のフルラインナップを有しています。

また、米国と中国を中心に Honda のラグジュアリーブランドとして「Acura」を展開しています。「プレジジョン・クラフトッド・パフォーマンス」をブランドスローガンとして 30 年間突き詰めてきた Acura には、前述の NSX をはじめ、そのスローガンにふさわしい機種を揃えています。

## パワープロダクツ事業

Honda は、汎用エンジンをはじめそれらを搭載した耕うん機、発電機、除雪機、芝刈機、ポンプや船外機など多彩な商品を延べ 150 以上の国や地域のお客様に年間 600 万台提供しています。また、暮らしのさまざまな場面で役立つ電動化製品の開発・商品化も進め、ロボット芝刈機「ミーモ (Miimo)」、ハンディタイプ蓄電機「リベイド (LiB-AID) E500」などの新しい価値も提案し続けています。

また、Honda のロボティクス技術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行っています。

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、エンジン技術や電動化技術の可能性を最大限に活かし、追求することで、「役立つ喜び」を広げていきます。



ロボット芝刈機ミーモ (Miimo)



Honda 歩行アシスト

## 事業創造

## 航空機および航空機エンジン

Honda はパーソナルな移動の新たな提案として 2015 年末、「HondaJet」を世に送り出しました。HondaJet は、主翼上面のエンジン配置などの Honda 独自技術により、上質な空の移動体験を提供しております。HondaJet は北米、中南米、欧州で販売し好評を得ています。また、2017 年 5 月より東南アジアでも受注を開始しました。

一方 Honda は、航空業界第 1 位の General Electric (GE) と共同で航空機ターボファンエンジン「HF120」を開発しました。HF120 は、Honda Aero Inc. にて生産され、GE と 50 : 50 の合弁で設立した GE Honda Aero Engines を通じて販売が進められています。軽量・コンパクト・高効率・高推力なこのジェットエンジンは、その性能優位性を訴求して、HondaJet を皮切りにほかの航空機メーカーへ販売を広げていきます。



HondaJet



ターボファンエンジン HF120

概要

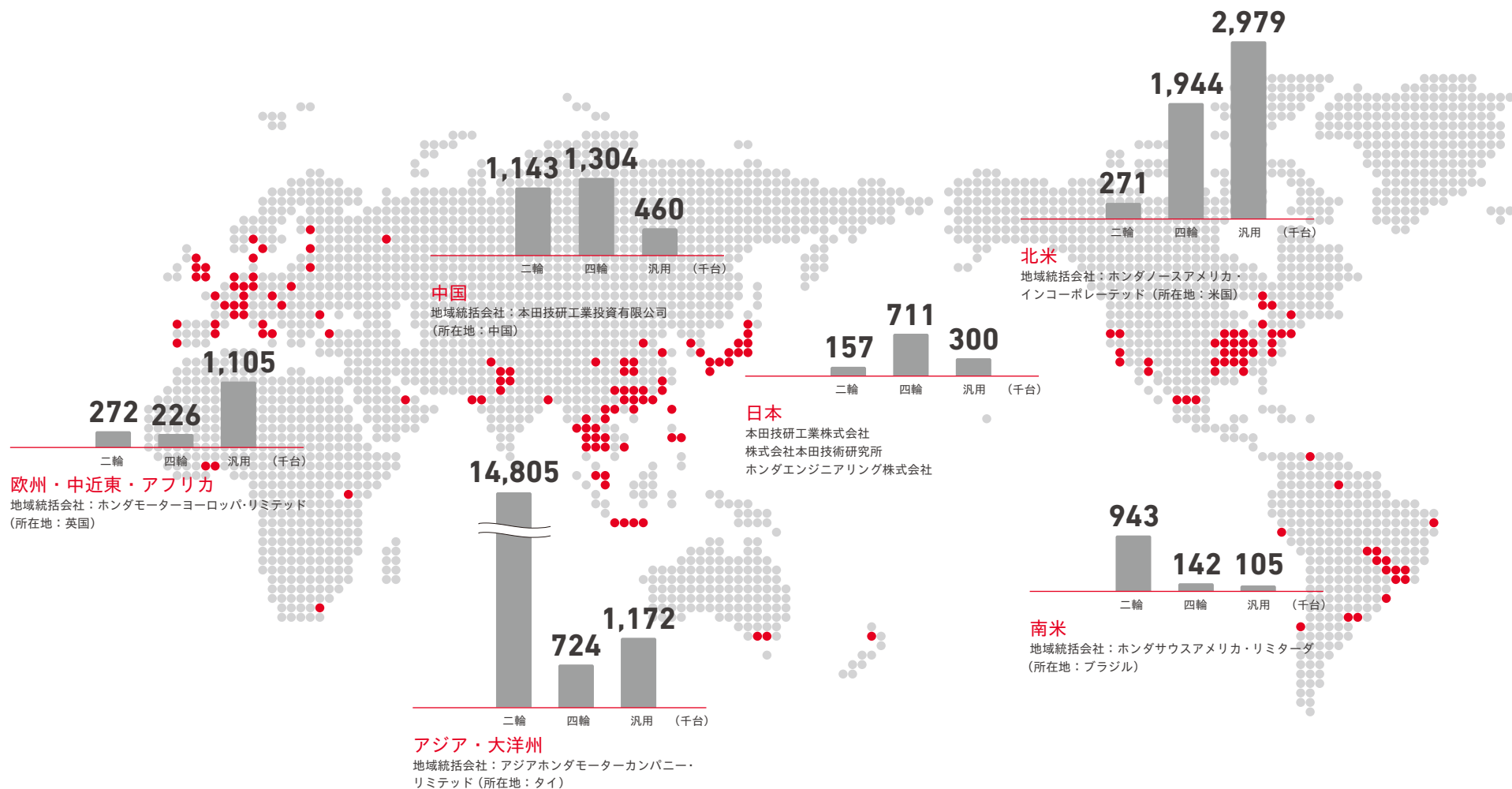
Honda の価値創造の歴史



概要

販売台数と主な拠点

国境を超え 28,000,000 人の喜びへ



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  
 設立 1948年(昭和23年)9月  
 資本金 86,067百万円(2017年3月末現在)

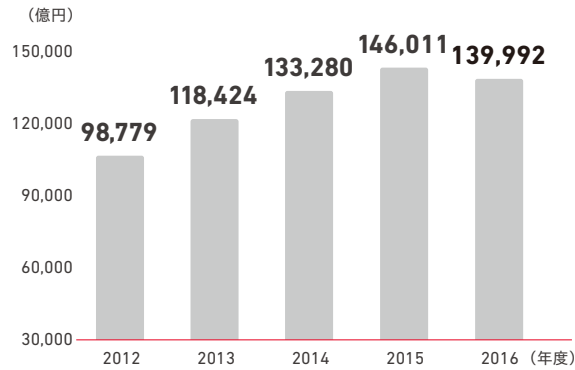
※グラフは6極地域における二輪車、四輪車、汎用製品の販売台数(千台)(小売り)  
 (2016年4月～2017年3月)

●は Honda グループのロケーションイメージ

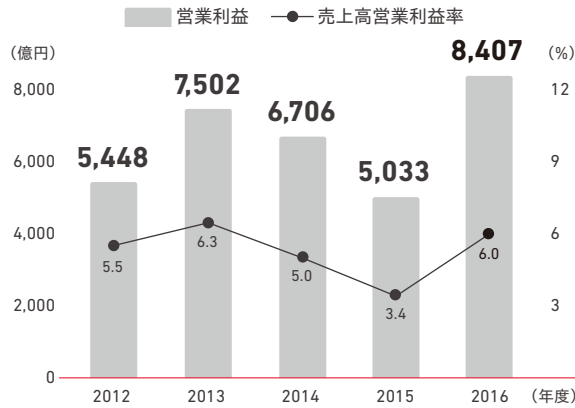
概要

財務関連データ

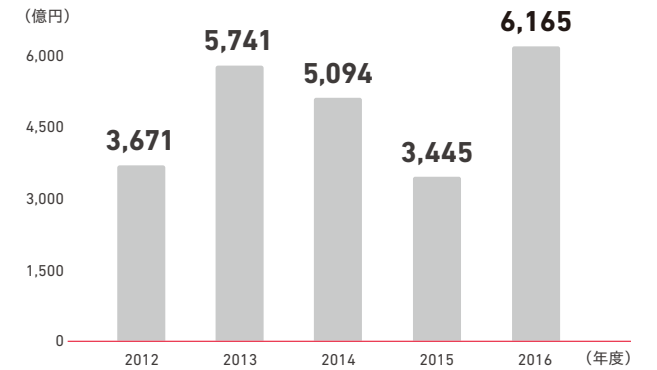
売上収益



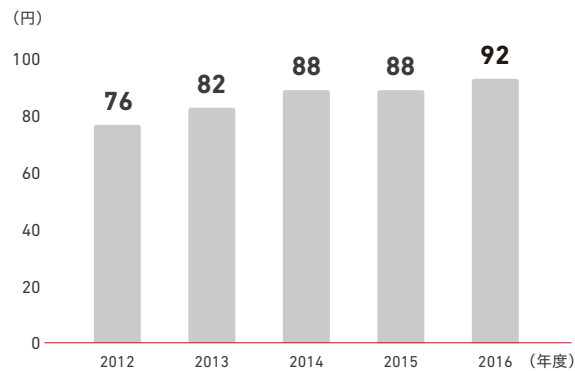
営業利益／売上高営業利益率



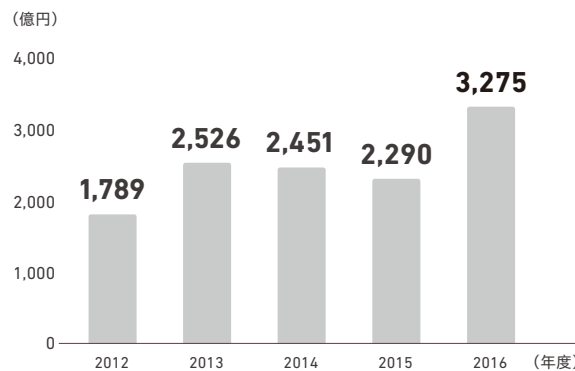
親会社の所有者に帰属する当期利益



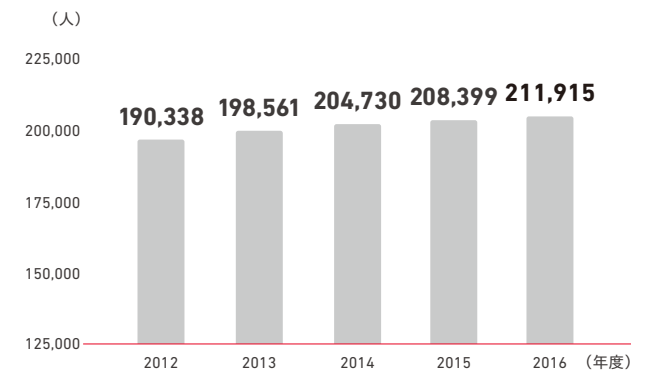
1株当たり配当額



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。



## トップメッセージ

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、二輪・四輪・パワープロダクツといったすべての事業で、世界中のお客様に喜んでいただける魅力的な商品・サービスをお届けするために、さまざまな取り組みを通じて、「存在を期待される企業」をめざし活動してきました。その結果、年間で全世界2,800万人のお客様に、Hondaならではの価値を提供するモビリティカンパニーとして成長を遂げるまでになりました。

一方で、私たちを取り巻く事業環境は、急速に変化をしております。生活の選択肢の多様化によって、「モノ」の「所有」から「利用」へとといった、生活者の価値観の多様化や、高齢化の進展・都市化の加速、気候変動の深刻化、さらには、エネルギー転換、人工知能(AI)、IoTといった技術の進化による産業構造の変化など、過去には想像もつかなかったことが現実になっております。

このような中長期的な環境変化のなか、Hondaが持続的な成長を続け、さまざまな社会の課題解決に貢献するうえで重要なのは、二輪・四輪・パワープロダクツの既存ビジネスの価値をどう転換・進化させていくのか。また、その枠を超えた新しい領域も含め、これまでなかった新たな価値をどのように創出していくのか、ということであります。

そのためには、この変革の時代にいち早く対応できるよう、先を見据えたビジョンを描き、行動に移すことが不可欠です。そこで、Hondaならではの価値提供をどう実現するかという、次世代へ向けた新たなチャレンジとして、「2030年ビジョン」を定めました。

2030年ビジョンは、Hondaの「技術は人のためにある」「新しいことに挑戦する」という熱き想いを織り込み、未来に向けて方向性を示したビジョンであります。

ビジョンを通じてHondaは、社会とともに持続的に成長し続けたいと考えております。変革の時代のなかで進化していくHondaに、ぜひご期待ください。

今後ともご支援を賜りますよう、よろしくお願ひ申し上げます。

代表取締役社長

八郷 隆弘



## ビジョン

## 2030年ビジョン

すべての人に、「生活の可能性が広がる喜び」を提供する  
— 世界中の一人ひとりの「移動」と「暮らし」の進化をリードする —

## 取り組みの方向性

- 「移動」と「暮らし」の価値創造
- 多様な社会・個人への対応
- クリーンで安全・安心な社会へ

## 2030年ビジョンの制定

貧困や難民問題、人権問題、気候変動、エネルギー問題、労働安全衛生の改善、高齢化社会など、多くの社会的課題が取りざたされるなか、グローバルで多岐にわたるビジネスを行っている Honda にとって、バリューチェーンにおける機会や責任を理解することは、経営上の優先課題を特定するうえでも欠かせません。Honda は、つねに変化する社会やステークホルダーのニーズも考慮に入れつつ、「2030年ビジョン」を策定しました。

Honda が策定した 2030 年ビジョンは、「すべての人に、『生活の可能性が広がる喜び』を提供する—世界中の一人ひとりの『移動』と『暮らし』の進化をリードする—」というステートメントで表されるものです。

## ビジョン実現に向けた取り組みの方向性

Honda は、2030 年ビジョンを達成するため、取り組みの方向性を 3 つ決めました。

一つ目は、『移動』と『暮らし』の価値創造です。

今後、自動運転、IoT、人工知能 (AI) などが生活のあらゆる場面に入り込み、さらにクラウドテクノロジーが進化するなど、産業構造の変化が起こると想定されます。また、消費動向をはじめとする生活者の価値観の変化も、急速に進むと考えられます。

Honda は、「自由で楽しい移動の喜びの提供」と「生活が変わる・豊かになる喜びの提供」をめざしていきます。これまで培ってきた航空機からヒューマノイドロボットまでの幅広い技術力と、それを実現させてきた発想する力、実現する力が、Honda の強みです。これらを活かすために、モビリティに加えて、ロボティクス、エネルギーの 3 分野へ技術・製品・サービスの展開を進め、世界中の「暮らし」に、これまでにない新価値を提供していきます。

二つ目は、「多様な社会・個人への対応」です。

Honda は、多様な文化・価値観を持つ一人ひとりに向けて、それぞれ望むもの、必要なものだけにとらわれず、さらに、これまで見たことのない、想像もつかないような新たな価値の提供をめざしていきます。多様な社会は、多様な個人の集まりで形成されています。老若男女、年齢や文化の違いなどにかかわらず、世界 70 億人以上のさまざまな価値観を持つ方々に貢献していきます。

三つ目は、「クリーンで安全・安心な社会へ」です。

環境領域では、「カーボンフリー社会」の実現に向け、再生可能エネルギーの有効活用や製品の ZEV (Zero Emission Vehicle) 化、電動化の積極的推進などを通じ、ゼロエミッション社会に向けた取り組みを加速します。

安全領域では、「交通事故ゼロ社会」実現に向け、創業時からこれまで積極的に進めてきた交通安全教育の促進はもとより、知能化やコネクティビティの技術で車両の安全性を向上するなど、すべての交通参加者に安全・安心を提供していきます。

Honda は、「カーボンフリー社会」と「交通事故ゼロ社会」の実現をリードする存在をめざしていきます。

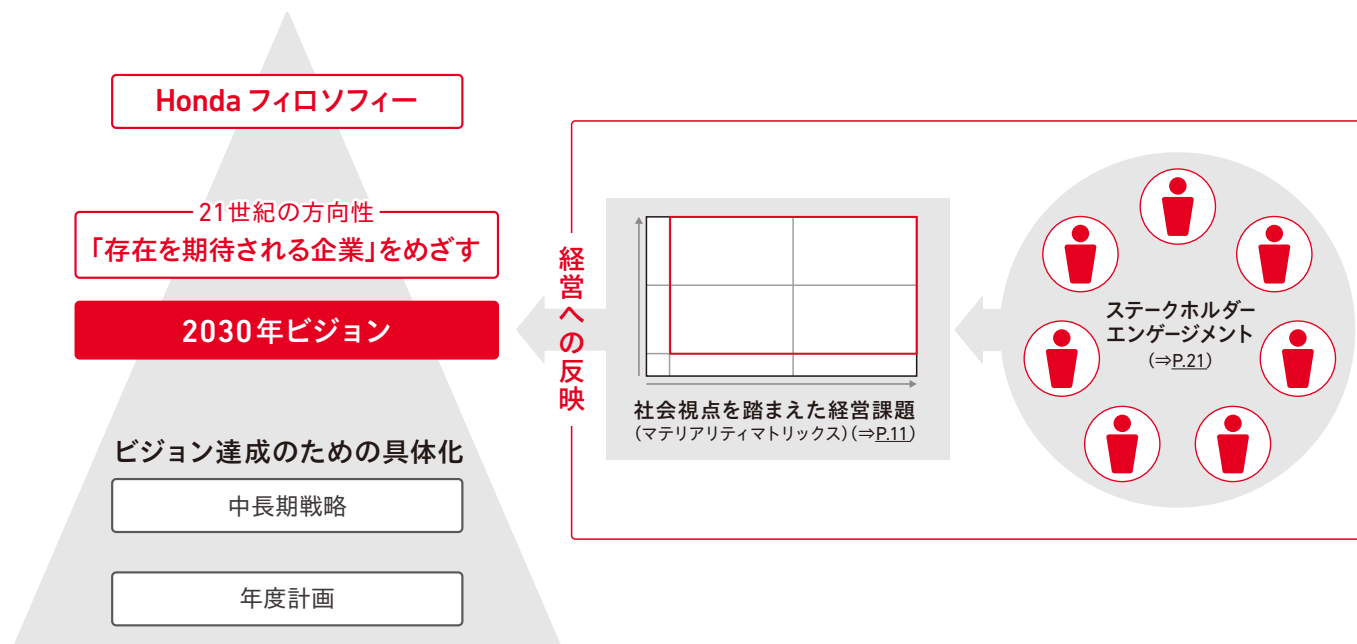
## ビジョン

# 2030年ビジョンの位置づけ

Honda は、「Honda フィロソフィー」を企業活動の原点としています。また企業の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ることで、21世紀の方向性である「存在を期待される企業」となることをめざしていきます。そのために、「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」を活動指針として取り組んできました。これらはまた、2030年ビジョンの取り組みの方向性とも呼応しています。

ステークホルダーと Honda の両視点を踏まえた課題の評価である「マテリアリティマトリックス」をガイドに、グローバルの地域ごとの特色に照らし合わせ、果たすべき役割や貢献すべき点を考慮した中長期の事業戦略を策定しています。

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、社会や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、課題解決にスピーディに取り組んでいきます(⇒P.11「マテリアリティマトリックス」、⇒P.21「ステークホルダーエンゲージメント」)。



## マテリアリティマトリックス

# ステークホルダーの視点を踏まえた課題の評価 (マテリアリティマトリックス)

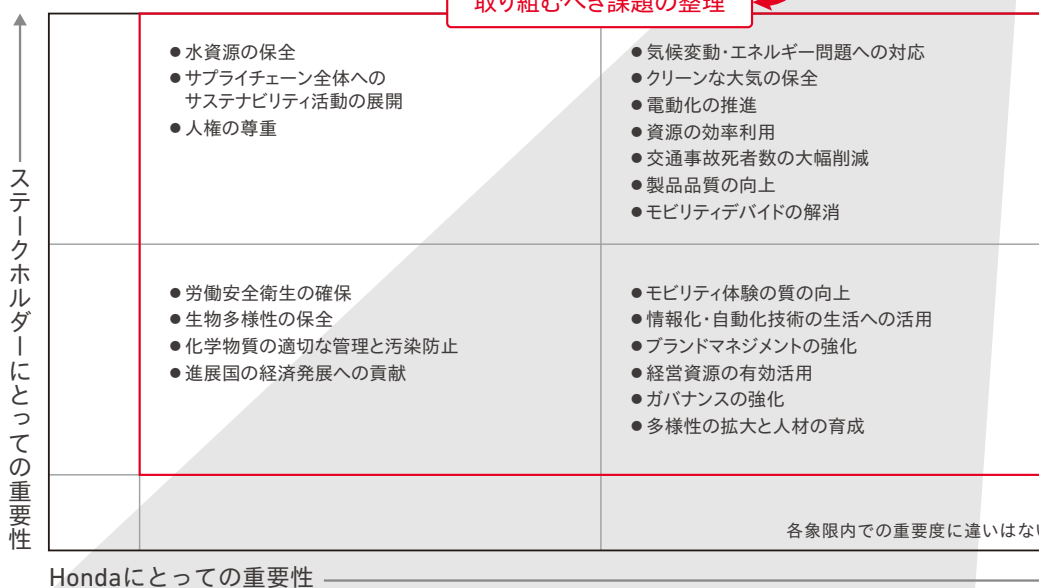
### 課題を可視化し、全社戦略に反映

Honda フィロソフィーを基点とした長期ビジョン達成に向けては、取り組むべき重要な課題を Honda とステークホルダーの2つの視点から整理しています。「マテリアリティマトリックス」はそうした課題を整理するための代表的なフレームワークであり、これを作成・活用することで、課題の網羅性を確認し、位置付けを明確化しました。

マテリアリティマトリックスの作成にあたっては、課題の抽出とその重要性の評価という2段階で行いました。課題の抽出は、社内各本部のメンバーによる議論に加え、技術革新の状況、SDGs※やパリ協定に記された社会課題も踏まえ、グローバルかつバリューチェーンの観点で実施しています。そしてこれら課題の重要性のステークホルダー視点での評価は、代表的な ESG 評価機関や、企業のサステナビリティに精通した欧米の NGO との対話などを通じて行いました。そのうえでサステナビリティ戦略会議などにおいて経営メンバーが評価、確認をしています。

こうして、「カーボンフリー社会の実現」や「交通事故ゼロ社会の実現」などを、モビリティカンパニーとして優先的に取り組むべき重要課題として可視化することができました。これらは、SDGs 目標 13「気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る」、目標 7「すべての人々に手頃で信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する」や目標 3「あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する」などの達成に貢献します。この

マテリアリティマトリックス



ようにステークホルダーの視点を踏まえて特定された重要課題は、ビジョン達成のための全社戦略に反映され各事業活動へ織り込まれていきます。

※Sustainable Development Goals の略。2015年に国連 持続可能な開発サミットにおいて採択された貧困や飢餓、エネルギー、気候変動、平和的社会などに関する国際目標。

## サステナビリティ推進体制

# サステナビリティ課題の 特定と推進体制

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がっています。

Honda は、ステークホルダーの視点を踏まえながら、中長期的に企業価値に影響を及ぼすさまざまな課題への取り組みを強化すること、すなわち企業としてのサステナビリティを向上させていくことが、企業戦略の重要な要素の一つであると考えています。

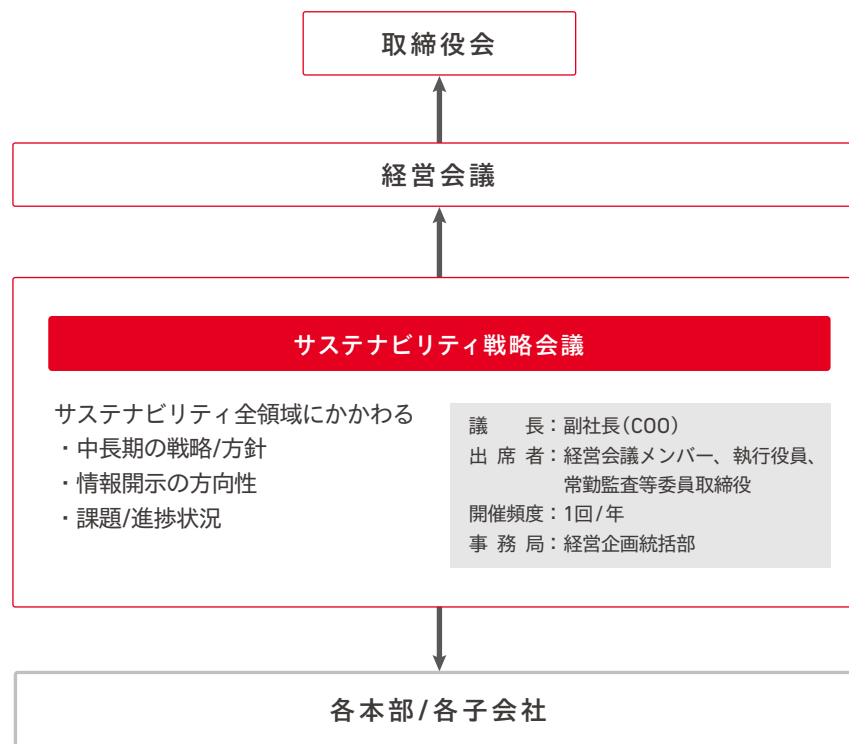
そのため、サステナビリティ活動の方針や取り組みを議論、検討する場として副社長(COO)を議長とする「サステナビリティ戦略会議」を設定しています。

この会議では、全社長期ビジョン実現に向けた課題を、主要なステークホルダーとの対話などから認識した期待や要請に照らし合わせ、その対応・推進の進捗状況の確認も含め、重要課題として経営レベルで議論しています。

2017 年度からは、前年度まで別会議で詳細を議論していた環境安全領域も取り込んで、サステナビリティの課題をより統合的に一つの会議体で議論することとしました。

ここで検討された重要課題を踏まえて、経営会議や取締役会で全社戦略を決定し、各本部、各子会社の方針・施策として実行しています。

サステナビリティ推進体制（2017年度～）



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・投資家の皆様をはじめ、お客様、社会からの信頼をより高めるとともに、会社の迅速・果断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」となるために、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、取締役会の監督機能の強化と意思決定の迅速化のため、取締役で構成される「監査等委員会」を有し、取締役会から取締役への業務執行権限の委譲により監督と業務執行の分離を進めることのできる監査等委員会設置会社に、2017年6月15日開催の定時株主総会の決議により、移行しました。

株主・投資家の皆様やお客様、社会からの信頼と共感をよりいっそう高めるため、四半期ごとの決算や経営政策の迅速かつ正確な公表など、企業情報の適切な開示を行っており、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。

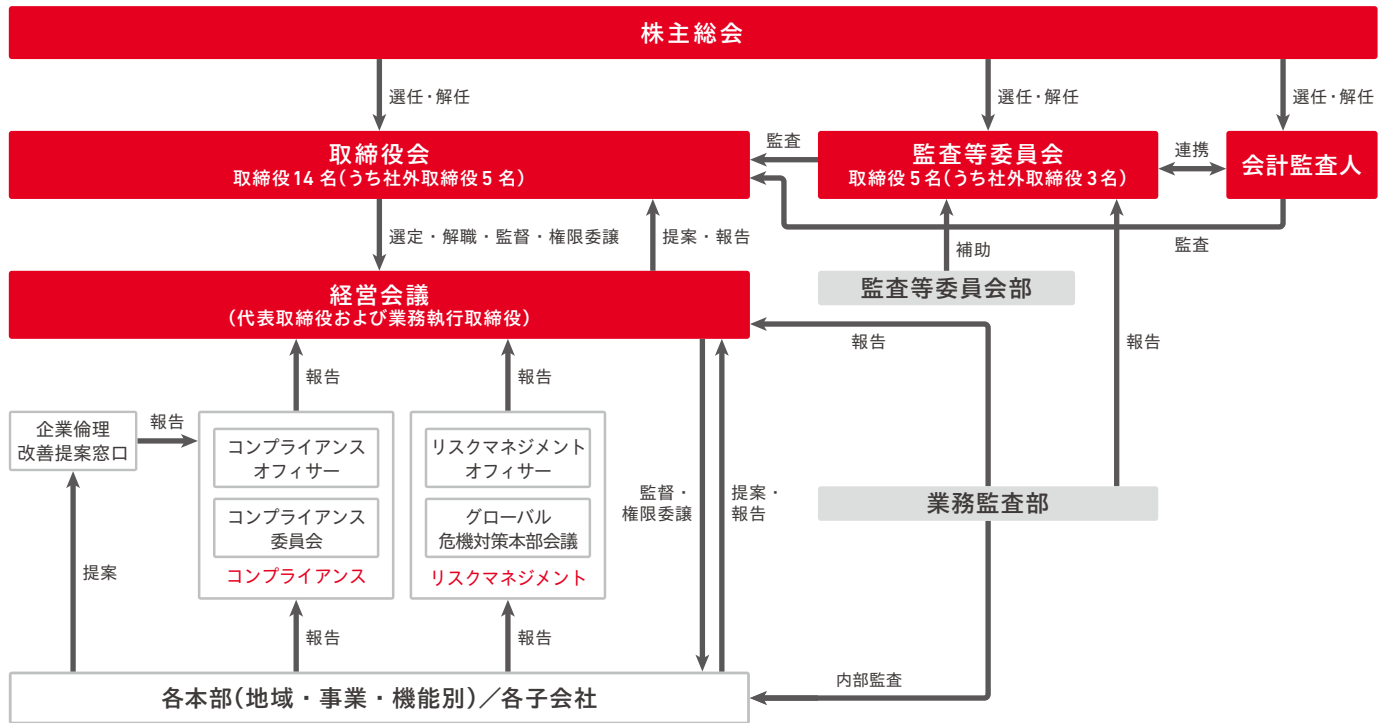
\*<http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html>

コーポレートガバナンスの概要 (2017年6月15日時点)

組織形態 監査等委員会設置会社

- 取締役(監査等委員である取締役を除く)の人数..... 9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(監査等委員である取締役を除く)の任期..... 1年
- 監査等委員である取締役の人数..... 5名
  - うち社外取締役の人数..... 3名
  - うち独立役員の人数..... 3名
  - うち女性取締役の人数..... 1名
- 監査等委員である取締役の任期..... 2年

コーポレートガバナンス体制 (2017年6月15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 は、2017 年 6 月 15 日より監査等委員会設置会社へ移行し、定款の規定および取締役会の決議に従い、重要な業務執行の決定権限について、取締役会から取締役への委任を拡大しています。これにより、迅速な意思決定と機動的な業務執行を可能にするとともに、経営の監督と業務執行の分離を進め、取締役会の機能を、従来よりも業務執行に対する監督に集中させています。

取締役会は、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。

## 取締役会

取締役会は、5 名の社外取締役を含む 14 名の取締役によって構成されています。

取締役の候補者は、人格・見識に優れ、Honda の経営を監督することのできる人物を、性別・国籍等の個人の属性にかかわらず、取締役会の決議によって決定しています。

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経営上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委任しています。

## 取締役会の開催状況 (2016 年度)

● 開催数 (回) .....	10
● 取締役の出席率 (%) .....	100
うち、社外取締役の出席率 (%) .....	100
● 監査役の出席率 (%) .....	100
うち、社外監査役の出席率 (%) .....	100

## 社外取締役

Honda では、豊かな経験と高い見識に基づき、客観的で広範かつ高度な視野から当社の経営を監督いただける方を社外取締役に選任しています。その中には、独立性の高い社外取締役を含めることとしています。なお、現在の社外取締役 5 名全員は、当社の「社外取締役の独立性判断基準」を満たしており、いずれも当社との間に特別な利害関係はなく、一般株主との利益相反が生じるおそれはないと考えています。これを踏まえ、当社は、この 5 名全員を東京証券取引所の規程に定める独立役員として、同取引所に届け出しています。

なお、当社の「社外取締役の独立性判断基準」については、「Honda コーポレートガバナンス基本方針」別紙 1\*をご参照ください。

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

## 社外取締役のサポート体制

Honda では、社外取締役に対しては、秘書部または監査等委員会部が、適宜必要なサポートを行うこととしています。

社外取締役には、取締役会議案に関する資料の事前配布および事前説明を行うとともに、就任時を含め、継続的に経営の監督に資する情報を提供しています。

## 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・四輪・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、人事・コーポレートガバナンス本部、ブランド・コミュニケーション本部、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、先進技術による个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、必要に応じ、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、代表取締役または業務執行取締役からの権限委譲を受け、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等委員会は、社外取締役 3 名を含む 5 名の監査等委員である取締役で構成されています。監査等委員会は、株主からの負託に応えるべく、会社の健全で持続的な成長を確保するため、取締役の職務執行の監査その他法令に定められた職務を行います。監査等委員である取締役は、監査等委員会が定めた監査等委員会監査等基準、監査の方針、業務の分担などに従い、取締役会における審議、経営会議その他の重要な会議への出席、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います。

Honda では、監査等委員会への報告を適時・的確に実施するため、「監査等委員会報告基準」を整備し、この基準に基づき、監査等委員会に対して、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。監査等委員である取締役の候補者は、監査等委員会の同意を得て、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された「業務監査部」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 (2016 年度)(監査等委員会設置会社移行前)

- 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

#### 監査等委員会の機能強化に係る取り組み状況

Honda では、監査等委員会をサポートする直属のスタッフ組織として監査等委員会部を設置しています。

当社の監査等委員会は、監査の実効性を確保するため、常勤の監査等委員を 2 名選定しています。

監査等委員である取締役 鈴木雅文氏は、当社および当社の子会社における財務・経理部門において十分な業務経験を有しており、また、監査等委員である取締役 高浦英夫氏は公認会計士として豊かな知識と経験を有しており、両氏は会社法施行規則第 121 条第 9 号において規定される「財務及び会計に関する相当程度の知見を有しているもの」に該当します。また、当社の監査等委員会は、鈴木雅文および高浦英夫の両氏を、米国企業改革法第 407 条に基づく米国証券取引委員会規則において規定される「監査委員会における財務専門家」に認定しています。なお、現在の監査等委員 5 名全員は、米国証券取引委員会規則において規定される独立性を確保しています。

### 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。

今後は社外役員への研修など、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 (監査等委員である取締役を除く) 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。また取締役 (社外取締役および監査等委員である取締役を除く) に対する賞与については、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.html>

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

区 分	取締役 (うち社外取締役)		監査役 (うち社外監査役)		計 (うち社外役員)	
	人数	金額	人数	金額	人数	金額
役員報酬	13 (2)	647 (23)	5 (3)	181 (47)	18 (5)	828 (71)
役員賞与	13 (2)	275 (8)	— (—)	— (—)	13 (2)	275 (8)
(合 計)	—	923 (31)	—	181 (47)	—	1,104 (79)

\*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、2016 年 6 月 16 日開催の第 92 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 1 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)	150
従業員の年間報酬総額の中央値に対する比率 (%)	1,896

#### 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 (%)	132
-------------------------	-----

### 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、山田裕行および錦織倫生) とその補助者 80 名 (公認会計士 26 名、米国公認会計士 3 名、その他 51 名) の計 83 名が監査業務に従事しました。

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



コンプライアンス

# Honda 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、誠実で倫理的な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 年に 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、グローバルに事業活動を展開する Honda にとってコンプライアンス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、「Honda 行動規範」を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周知活動を行っています。これら周知活動の状況については、定期的に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に報告されます。

※<http://www.honda.co.jp/codeofconduct/>

## 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コンプライアンスに関する案件が発生した場合については、対策を決定し、経営会議に提案し、監査役へ報告することとしています。

2016 年度は 3 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」の周知活動の状況などが報告されました。なお、2016 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。



## コンプライアンス

# 企業倫理改善提案窓口

Honda 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。

本窓口では、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。

2016 年度、「企業倫理改善提案窓口」（社外窓口を含む）への提案・相談は 487 件（当社に関するもの 191 件、子会社に関するもの 272 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 2 件あり、そのうち 1 件は懲戒解雇処分とされました。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、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 回行う「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、贈賄リスクの高い部門の管理職に対しては、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 行動規範」においても、「競争法の遵守」として、「お客様と社会から信頼される企業であり続けるため、競合他社と自由で公正な競争を行う」こと、「競争法（独占禁止法）を遵守」することを定めています。

また 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 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。

米国子会社のホンダノースアメリカ・インコーポレーテッドは、Automotive Industry Action Group (AIAG) の一員として、Conflict-Free Sourcing Initiative (CFSI) が推進する製錬所監査活動に参加しています。2016 年度はベトナムの製錬所を訪問し、CFSI の定める基準を遵守するよう働きかけました。今後も業界団体との連携を通じて、グローバルに活動していきます。

また、お取引先との間では、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 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います。

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

## 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の持続的成長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。

## 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、各地域・本部単位でボトムアップで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、共通の評価基準により影響レベルと発生頻度を算出し、リスク評価を実施しています。各地域・本部の執行責任者は、

これらの結果から自らの判断で、翌期に重点管理する「地域・本部の重点リスク」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。

上記のボトムアップでのリスクの洗い出しに加え、2016 年度よりビジョンや戦略等の長期視点を踏まえマテリアリティマトリックスを活用し、全社横断的に対応するリスク（「全社重点リスク」）の選定を開始しました。2017 年度以降、全社重点リスクをトップダウンで特定したうえで、対応できる仕組みを定着させていきます。

## 危機対応

Honda は、2016 年 4 月に発生した熊本地震において、熊本製作所、販売店などで大きな被害を受けました。

この危機に対し Honda はグローバル危機対策本部を立ち上げ、熊本製作所はもちろん、お取引先や地域社会の復旧に全社一丸となって対応を行ってきました。当初甚大な被害があった二輪生産においては、2016 年 8 月 22 日をもってほぼ通常稼働を開始しました。

また、グローバル危機対策本部解散後においては検証を実施し、グローバル危機対策本部の有効性の確認と顕在化した課題について対応を行いました。その結果をグローバル危機対策本部マニュアルに反映、大改訂を行いました。

防災訓練においても従来は人命の安全確保、安否確認を主眼としていましたが、これらに加え、BCP の観点からビジネスに対する影響の早期把握を目的とした情報連携訓練をスタートさせました。

## 情報管理

Honda は、お客様や従業員などの個人情報保護や会社情報の適正管理、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展開しています。2016 年度のグローバル機密会議で、全地域の情報管理体制の確立完了を確認し、2017 年度から向こう 3 年の機密活動方針と取り組み施策について承認し、活動を開始しています。

すでに施行されている「グローバル・プライバシー・ポリシー (GPP)」、「電子会議ポリシー」に加え、2016 年 12 月のグローバル機密会議のなかで「グローバル文書管理規程」を承認し、GCP 関連規程の整備が一通り完了しました。

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

個人情報管理規程の適用部門では、取扱者、管理者、管理責任者を定め、全員が個人情報保護研修を受講しています。

個人情報はアクセス制限を設けた電子金庫、施錠可能なキャビネット等で厳重に保管しています。また、年 1 回以上、個人情報の棚卸しを行い、不要な情報の廃棄を実施しています。

日本では、マイナンバー法へ対応するため、「特定個人情報管理規程」を 2015 年 11 月に策定しました。また、2017 年 5 月に全面施行された改正個人情報保護法への対応も行いました。

なお 2016 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。

## 研究開発

# 自由闊達な精神で技術を磨き、研究と開発を推進

Honda は創業以来、人間を研究し、「技術で人の役に立つ」ということに注力してきました。Honda は日本以外では「Honda Motor」と名乗っていますが、創業の地、日本では「本田技研工業」を社名としています。「技研」とは、「技術の研究」を意味しており、技術を磨いて、人々の生活の質を高め、豊かになっていくことに貢献するという想いが込められています。

Honda は、1960 年に研究開発部門を別会社とした株式会社本田技術研究所を設立しました。自由な気風によるものづくりをさらに活性化し、独創的な技術・商品を生み出し、Honda のさらなる発展に貢献する独自の研究開発体制を構築しました。

研究所は二輪、四輪、パワープロダクツ事業別に分かれ、それぞれの製品・市場特性に合わせた効率の良い開発体制で運営されています。商品開発はもちろん、原材料や要素別の研究開発など、幅広く技術の自社開発を進めることで、技術に対する深い理解と、理解に基づいたユニークな発想による独自技術・製品を生み出してきました。各研究所は、研究成果を共有し有効に活かしています。またグローバルに展開して、現地に合わせた製品開発や、各地の先端技術、市場情報の収集に努めています。

Honda は、1986 年に基礎技術研究センターを設立。燃料電池、ロボティクス、航空機および航空機エンジンなど、未来を見据えた多様な研究が行われました。これらは、実用化に向けた開発が進められ、一部はすでに製品化されています。

航空機の研究開発は、基礎研究所から量産開発組織に移行して続けられ、2015 年末に「HondaJet」として製品化しました。

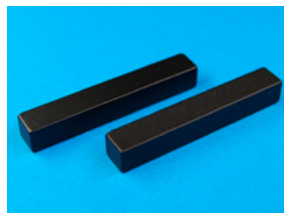
主翼の上にエンジンを付けるという常識にとらわれない発想で高い性能と快適性を引き出しています。

Honda の、既存のことにとらわれない自由な発想力はすべての Honda 製品の研究開発に活かされ続けていきます。

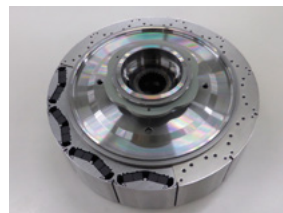
## T O P I C S

### 重希土類完全フリー磁石を用いた、資源・サプライチェーンリスクの低減

Honda と大同特殊鋼株式会社は、ハイブリッド車用駆動モーターに転用可能な重希土類完全不使用のネオジム磁石を世界で初めて実用化し、新型「フリード」に採用しました。電動車の駆動モーターには世界最強の磁力を持つネオジム磁石を使用しますが、高い耐熱性を確保するために従来は重希土類元素を添加していました。重希土類元素は世界的に有力鉱床が偏在し、希少金属にも分類されるため、使用量の低減が大きな課題でした。この技術により、資源リスクの回避や低コスト化、調達ルートの多様化を図ることが可能になりました。



重希土類完全フリー磁石



i-DCD 駆動モーター用ローター

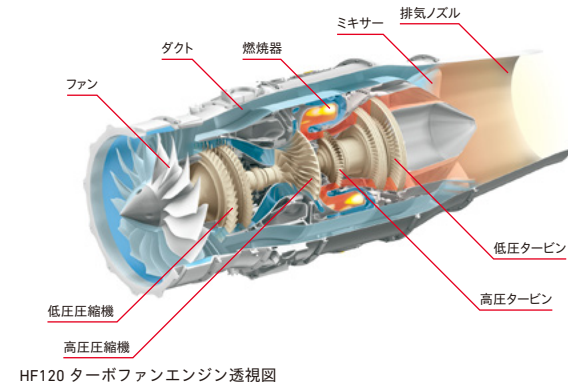
## T O P I C S

### 小型ジェットエンジンの環境性能をリード

Honda は、1986 年に航空機エンジンの研究をスタート。2003 年当時ビジネスジェットとして開発中であった HondaJet に搭載し、本格飛行試験を行いました。

GE と共同開発し、2013 年に型式認定を取得した「HF120」ターボファンエンジンは、クラス最高の推力重量比、高耐久信頼性を誇ります。とくに高い技術が求められるファンは、安全を第一に考えつつ、丈夫さ、性能、軽さを、最も高い次元でバランスさせるという難題をクリアしました。より多くの空気を取り込み、効率よく圧縮、燃焼し、大きな推力を得ることで低燃費化を実現します。一方、飛行中の異物の吸い込みに耐える十分な強度を確保し安全性を高めています。

このように、HF120 は環境性能もクラストップを実現し、業界をリードしています。



HF120 ターボファンエンジン透視図

## イノベーションマネジメント

# 「移動」と「暮らし」を 進化させるオープンな 体制で研究開発を促進

自動車をはじめとするモビリティの世界が、ここ数年、大きく変化しており、Hondaはこの大きなうねりを、自らを変革するチャンスと捉えています。これまで、技術を自社開発することにより、ユニークな発想による独自技術・商品を生み出してきましたが、これは人を育てることも含めて、時間を必要とすることでした。変化の量とスピードが大きなこの時代、Hondaは、自らの強みを活かしながらも戦略的に外部の技術やビジネスアイデアを取り入れてさらなる発展をめざしていきます。具体的な例として、シンガポールのGrab Inc.との二輪車シェアリングに関する提携や、General Motors (GM)との燃料電池開発および生産の提携などがあげられます。今後も、Hondaの強みをさらに拡大・補完できるような提携をめざしていきます。

2017年1月には、米国で開催されたコンシューマ・エレクトロニクス分野における世界最大の見本市「CES (Consumer Electronics Show) 2017」に10年ぶりに出展しました。Hondaは、人工知能 (AI)、ビッグデータ、ロボティクスなど分野の垣根を越え、さまざまな技術やノウハウを持つ企業とオープンに連携すること、Hondaと外部の技術やアイデアを

融合し、新たな価値を生み出していくことを宣言しました。

このCES2017で、展示の中心を担った組織が「Honda R&D Innovations, Inc. (HISV)」です。Hondaは2000年から、米国シリコンバレーに研究拠点を設けており、今回はHISVが当地のスタートアップ企業やIT企業などとオープンに進めている共同研究の成果を発表しました。

また、米国のみならず、日本にもオープンな交流を目的とする研究拠点を設けたのが、「Honda イノベーション ラボ Tokyo」です。シリコンバレーも東京も、最先端の技術や文化の交流が盛んな都市であり、イノベーションを起こすには最適な環境であるとの考えからです。

さらに、2030年以降を目標に、人と協調する新たな価値を生み出すことをめざし、2017年2月に新たな研究組織を発足させたのが、「R&D センター X (エックス)」です。デジタルテクノロジーの進化が、Hondaに価値創造の可能性をもたらすものと捉え、「AI × Data × Hondaの強み」というコンセプトのもと、幅広いフィールドでイノベーションを起こすことにチャレンジしていきます。

一方、新しいものを生み出し、イノベーションを起こすには、ビジネスとの結び付きが重要と考え、本社内にあるビジネス開発を担う組織を大幅強化しました。これまで以上に、研究所と連携がとれるようにし、新しい価値の製品・サービスをより早く生み出せる体制も整えました。



CES2017 展示風景

## TOPICS

### 東南アジアでの二輪車シェアリング協業

Hondaは東南アジアにおいて、四輪車や二輪車のシェアリング事業を行うGrab Inc.との協業の検討を2016年12月より開始しました。「モノ」の使用形態が「所有」から「共同利用」へと移り変わりつつあるなか、東南アジアの二輪車シェアリングの実現を両社でめざします。そして、都市部での渋滞緩和や環境・安全への取り組みを推進し、さらなる「安心・安全・便利」を提供していきます。

## TOPICS

### 「Honda Riding Assist」が3つの賞を受賞

Honda Riding Assistが、CES2017において公式アワードパートナーであるEngadget※1が主催するBest of CES2017の「Best Innovation」および「Best Automotive Technology」を受賞しました。また、米国Popular Mechanics誌※2が主催するBest of CESの「Editors' Choice Awards」も受賞し、Honda Riding AssistはCES2017で合計3つの賞を受賞しました。

- ※1 多言語で展開されている、電化製品やガジェットの話題を扱うテクノロジーブログ。
- ※2 1902年に創刊された技術誌で、自動車、家屋、野外活動、科学、技術の記事を掲載。



Honda Riding Assist

## ステークホルダーエンゲージメント

### 基本的な考え方

Honda が社会から「存在を期待される企業」となるためには、Honda がどのような価値を社会に提供しようとしているのかを適宜的確に伝えるとともに、多様なステークホルダーの Honda に対する要請や期待を把握・理解し、具体的な施策に落とし込み、その評価を受けるというコミュニケーション・サイクルを実践していく必要があります。

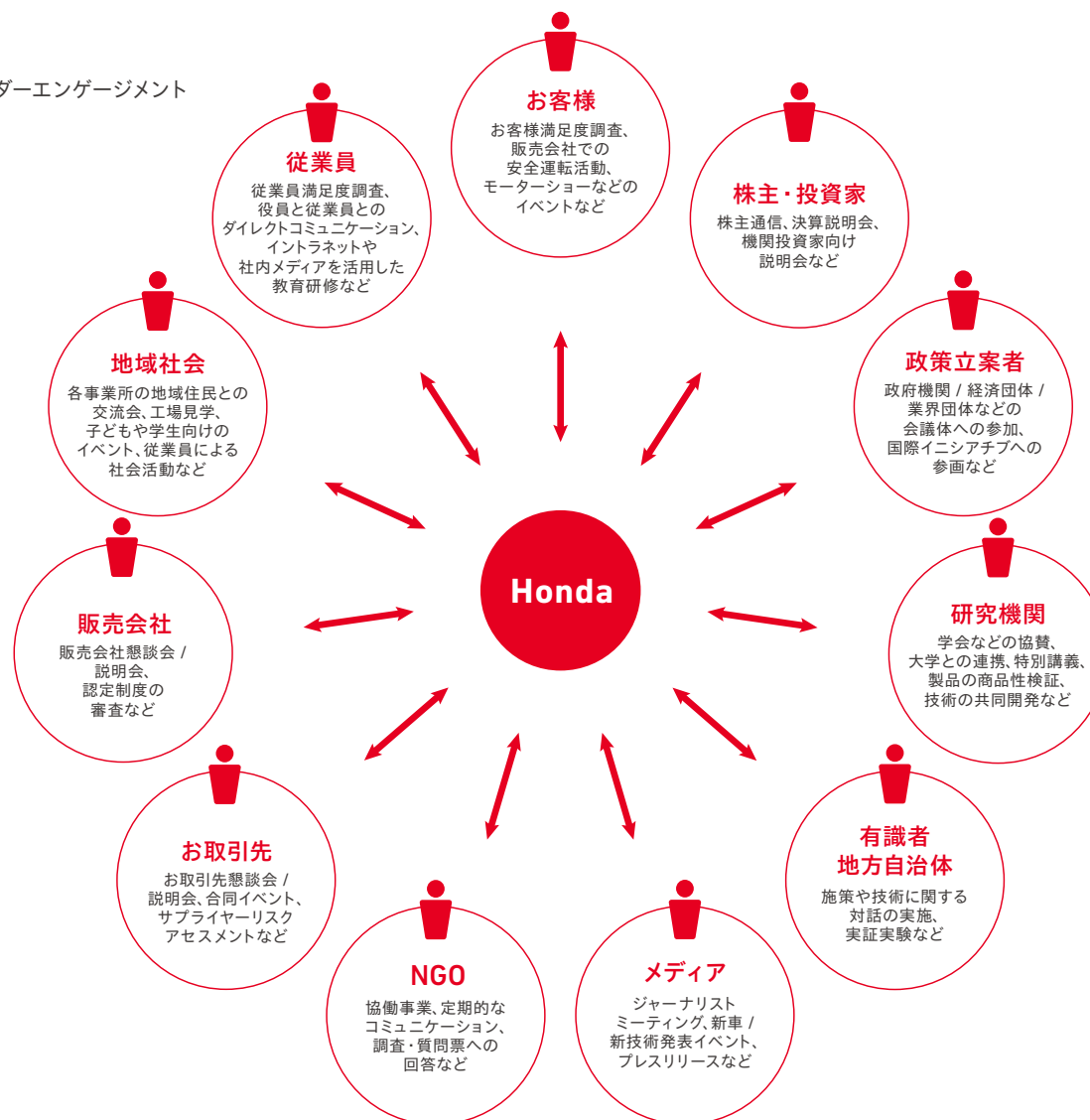
とりわけ近年は、事業の規模拡大やグローバル化に加え、IT の急速な普及によって、企業行動が社会に及ぼす、また社会が企業に及ぼす影響の大きさや範囲が広がっており、そのスピードも加速しているなか、「ステークホルダーとの対話」は、Honda の取り組みに対するより正しい理解につながるとともに、社会環境の変化やリスクを把握できる有益な手段でも考えています。

こうした認識のもと、Honda は、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、株主との対話では、従来の IR 活動に加え、主に ESG の取り組みを紹介する SR 活動(シェアホルダー・リレーション)活動を展開し、株主である機関投資家との意見交換、株主イベントや株主通信を通じた Honda の取り組みの発信を実施しています。

また、代表的な ESG 評価機関や NGO との対話から得られた意見を「マテリアリティマトリックス」(⇒ P.11)に反映させ、Honda が取り組むべき課題の特定に役立てています。

ステークホルダーエンゲージメント



## ステークホルダーエンゲージメント

## 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、外部団体との協働を行っています。日本においては一般社団法人日本自動車工業会の副会長職や委員会委員長職、委員、公益社団法人自動車技術会の会長職、東京商工会議所の副会頭職を引き受けています。

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 World Economic Forum (WEF) や World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) への加盟を通じて、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 の各地域における事業執行にあたっては、各地域が自立性を高め、迅速な意思決定を行うため、一定の範囲内で権限を委譲しています。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

### 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 2 年連続で選ばれました。

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」に 2 年連続選定

Honda はスイス RobecoSAM 社によるサステナビリティ企業評価「Sustainability Award 2017」において、「Automobiles」セクターの「Bronze Class」に 2 年連続で選定されました。RobecoSAM 社は、経済・環境・社会の側面から、世界約 2,500 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。



### 「CDP Japan 500 Climate Change Report 2016」において「A-」を獲得

2016 年 11 月、CDP は、世界の大手企業約 5,000 社を対象に実施した、各企業の地球温暖化対策や GHG 排出量削減への取り組みの調査結果を発表しました。

Honda は、そのなかの 1 カテゴリーである「CDP Japan 500 Climate Change Report 2016」にて、環境マネジメントにおいてベストプラクティスと認められる活動を行っているとして評価され、リーダーシップレベルのスコアである「A-」を獲得しました。

CDP は、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であり、企業の環境問題への取り組みを「情報開示」「認識」「マネジメント」「リーダーシップ」の 4 段階で評価しています。

ステークホルダーエンゲージメント

T O P I C S

米国カリフォルニア州で Honda Marine Science Foundation を設立

Honda は海洋の生態系の回復と、海洋と海岸の環境に人間の活動や気候変動が及ぼす影響への対応を目的とした新たな取り組みとして、Honda Marine Science Foundation を設立しました。同財団はより良い海岸地帯の環境を未来の世代に引き継ぐための科学的なプログラムへの支援を行っていきます。基金の役員会は Honda からの代表者に加えて、海洋科学分野の専門家であるアメリカ海洋大気庁、サンタモニカを拠点に環境保護活動を行う NPO Heal the Bay、カリフォルニア大学サンタバーバラ校プレン・スクール環境科学マネジメント学部、そしてカリフォルニア州ロングビーチの公共水族館 Aquarium of the Pacific からの代表者で構成されています。最初の取り組みは「南カリフォルニア天然牡蠣の回復プロジェクト」であり、天然牡蠣を回復させることが海岸線の安定化にどのような良い効果があるのかを、一般の人たちにもわかるように教える先駆的な研究も含まれています。

Honda はこの財団が効果的に各セクターの協業を促し、海洋生態系の保全に貢献することを期待しています。



Honda Marine Science Foundationのロゴ



設立式の様子



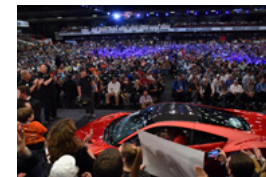
プロジェクトに参加した学生たち

慈善団体の支援を目的に「NSX」をオークションに出品

Honda は慈善団体の支援を目的に、約 10 年ぶりに復活したスーパースポーツカー NSX の量産 1 号車をオークションに出品しました。米国アリゾナ州スコッツデールで開催された世界最大級の名車オークション、Barrett Jackson Auction において車台番号「001」が刻まれた NSX 量産 1 号車を歴代最高落札価格となる 120 万ドルで落札したのは、Honda とアキュラのディーラーであり、NASCAR の名門チームの Hendrick Motorsports を率いる Rick Hendrick 氏です。収益の全額は子どもの支援を目的とする 2 つの慈善団体、小児脳腫瘍財団と、社会に馴染みにくい子どもたちや、神経行動学的な疾患のある子どもたちをサポートするジョージア州の NPO、Camp Southern Ground に寄付されました。2017 年 2 月にはもう 1 台の NSX も 275,000 ドルで落札され、その全額は Grammy Foundation が運営する、行政や医療制度からの十分なサービスを受けることができないミュージシャンをサポートする基金、MusiCares に寄付されました。



オークション会場の様子



子どもたちの目の前で歴代最高落札価格到達

オハイオ州におけるスマート・シティ・チャレンジと 33 号線のスマート・モビリティ・コリドー・プロジェクト

2016 年 6 月、米国オハイオ州コロンバス市は、米国運輸省が開催した「スマート・シティ・チャレンジ」に応募した全米 78 都市の中から優勝都市に選ばれました。これは、都市のスマート化を促進し、すべての住人により簡単な移動と機会へのアクセスを可能にする環境配慮型の社会実験計画を推進するものです。

コロンバス市の取り組みは、「事故に遭わない社会」の実現をめざす Honda と方向を同じくしています。オハイオ州に製造拠点と研究所を置く Honda は最先端の技術を駆使し、モビリティ社会の未来の指針となるこれらのプロジェクトを全面的に支援していきます。その一環として

Honda はコロンバス市にプラグインハイブリッド車、電気自動車を提供する予定です。

さらに、オハイオ州を走る国道 33 号線で、Honda の「V2X」（「クルマ」と「クルマ、人、道路通信システムなど」をつなぐ通信ネットワーク技術）について、実際の道路環境下で実証実験を行うスマート・モビリティ・コリドー・プロジェクトを進めています。



# 6

## 環境

# 30%

2020年までに二輪車・四輪車・汎用製品の  
CO<sub>2</sub>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、資材調達から設計、開発、生産、輸送、販売、使用、廃棄段階に至る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 GHG 排出量やエネルギー使用量の低減をはじめ、水資源や鉱物資源など資源の効率利用、廃棄物の適切な処理と低減など、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 はこの環境宣言を自社やグループ企業だけでなく、お取引先や販売会社など Honda に関わるすべての皆様と共有してともに活動していくことで、このビジョンを実現していきます。

## 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統括部へ集約され、「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。

なお2017年度からは、サステナビリティ戦略会議に環境の課題を取り込み、統合的に一つの会議体で議論することとしました。



# environment

# 環境マネジメントシステム

Hondaは、2017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	2016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	131	235
事業エリア内コスト	●地球環境保全コスト ●資源循環コスト	1,334	110
上・下流コスト	●廃棄物の処理、処分、減量化、低減、リサイクル等	117	445
管理活動コスト	●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	255	830
研究開発コスト	●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	66	1,464
社会活動コスト	●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 ●電気自動車(EV)、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	1,232	281,800
環境損傷対応コスト	●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	67	346
合計	●土壌汚染の修復等	60	430
合計		3,262	285,660

・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:2016年4月1日 終了:2017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〉

		2016年度(百万円)
有価物売却益		2,365
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	86
合計		15
合計		2,466

## 環境側面の重要課題

# Hondaの重要課題

Hondaはマテリアリティマトリックスで課題としてあげている「気候変動・エネルギー問題への対応」「資源の効率利用」「クリーンな大気の保全」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」「資源の効率利用」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」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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出をゼロ化することをめざします。

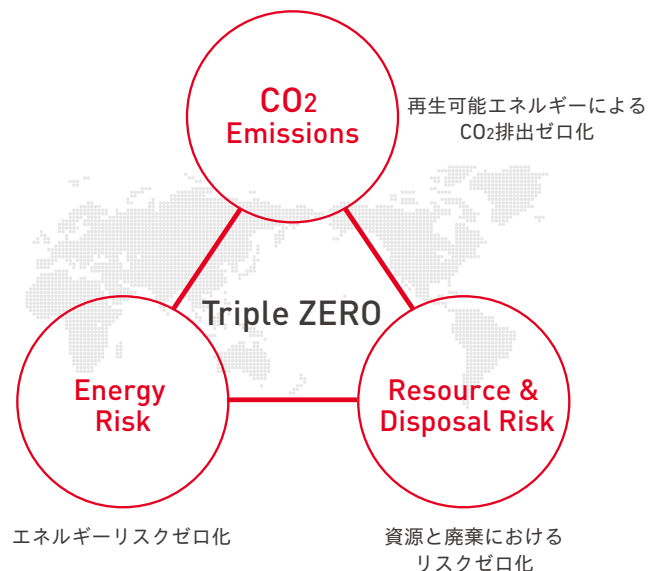
### エネルギーリスクゼロ化

「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

「資源の効率利用」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。

「Triple ZERO」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、2014 年には、2050 年をめどに CO<sub>2</sub> 総排出量を 2000 年比で半減することを公表しました。これは当時気候変動に関する最新情報であった IPCC (国連気候変動に関する政府間パネル) 第 4 次評価報告書にある、産業革命以前からの世界平均平衡気温上昇を約 2℃に抑えるために必要な世界の CO<sub>2</sub> 排出量などを参考にして、企業としての目標を表現したものです。今後はさらに最新の情報を用いた科学的根拠のある目標設定をもとに、CO<sub>2</sub> 低減活動を継続していきます。

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 CO<sub>2</sub> 排出量原単位を 30% 低減 (2000 年比) する「2020 年製品 CO<sub>2</sub> 排出量原単位低減目標」を掲げています。

北米においては、GHG/CAFE 法規によって定められた過達分のクレジットトレーディングも行い、ビジネス面のインパクトを考慮しながら効率的に GHG 削減に取り組んでいます。これは、将来導入が考えられるカーボンプライシングによる燃料価格の上昇に対するリスクマネジメントにもつながっていると考えています。

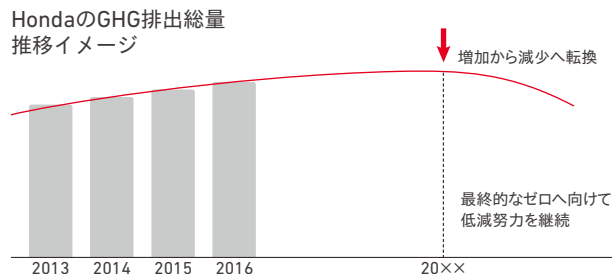
製品からの CO<sub>2</sub> 低減を推進するうえで、Honda は、世界各国における四輪車への燃費規制の未達成による評判リスクと罰金を認識しています。例えば、米国では、2017MY (モデルイヤー) ~ 2025MY の GHG 規制で、2016 年のフリート平均排出量を 250g/mile (35.5mpg) から年率約 4% の削減に当たる 163g/mile (54.5mpg) まで厳しくする燃費強化法が提案されています。欧州では、2021 年に 95g/km 以下にすること

が決定しているほか、日本では、2015 年に平均燃費 16.8km/L へと基準が強化され、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で開催しています。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 CO<sub>2</sub> 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。

※優れた環境性能のもとに 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られます。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い限り、ビジネスを存続することが難しくなると懸念しています。

「エネルギー問題」への対応として、Honda は、化石燃料への高依存などによるエネルギーリスクの将来的なゼロ化をめざし、製品および事業活動のエネルギー多様化を推進しています。段階的な目標として、2020 年には、ホームエネルギーを多様化し、モビリティと暮らして CO<sub>2</sub> 排出量をゼロにする技術の確立をめざしています。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。

一方で、2030 年をめどに四輪販売数の 3 分の 2 を、電動化技術を搭載した機種に置き換える目標を掲げており、その目標を達成するため、電気自動車 (EV)、燃料電池自動車 (FCV)、外部給電器の開発や、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。例えば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するなど積極的に取り組んでいます。

さらに再生可能エネルギーの活用に向けた目標として 2017 年度は、3.5MW のメガソーラー発電の導入を計画する等、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、将来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

### T O P I C S

#### FCVと水素エネルギーの利用

Honda は自らが思い描くビジョン「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現のため、つねに環境負荷の低い技術、製品を追求し続けてきました。そのなかでも「究極のエコカー」と位置付けるのが、水素を燃料として走行し、走行時にCO<sub>2</sub>を排出しないFCVです。最新モデルである「クラリティ FUEL CELL」では、燃料電池パワートレインを小型化してボンネット内におさめ、流麗なフォルムと大人5人が余裕を持って乗れるキャビンを実現。燃料電池スタックの高効率化などにより、1回の水素充填でFCV世界トップクラスとなる約750kmの走行を可能にしています。

さらにHondaは、太陽光や風力など再生可能エネルギー由来の電気による電気分解（水電解）で水素を製造する「スマート水素ステーション（SHS）」も手がけています。FCVの走行時だけでなく、燃料である水素製造時のCO<sub>2</sub>排出もゼロ化してこそ、FCVは「究極のエコカー」といえるからです。

またFCVなどの電動車両から電気を取り出して家庭用電源に変換し、外部に供給する外部給電器「Power Exporter 9000」は、クラリティ FUEL CELLと接続すれば一般家庭のおよそ7日分の電力を供給し、また最大9kVAの出力は避難所など比較的規模の大きな施設でも利用できます。

#### 水素の「つくる・つかう・つながる」

SHSでCO<sub>2</sub>フリーの水素を製造し（つくる）、FCVを走行させる（つかう）。さらに外部給電器でCO<sub>2</sub>フリーの電気をFCVから取り出し、暮らしのなかにも活用していく（つながる）。Hondaはこの“水素の「つくる・つかう・つながる」”で未来のCO<sub>2</sub>フリーの社会を実現したいと考えています。すでに徳島県、宮城県、埼玉県、熊本県、神戸市など全国の多くの自治体がこれに賛同してFCV、SHS、外部給電器を導入してきましたが、今後さらに多くの公共施設、民間施設にSHSが設置され、FCVや外部給電器が導入されていけば、地域単位で再生可能エネルギーを水素のかたちでSHSに貯蔵し、それをFCVで運搬し、外部給電器で必要な場所に電気として供給する「水素版VPP（バーチャルパワープラント：仮想発電所）」を実現できると考えています。

研究開発面では、FCVの水素充填圧力の70MPa化に合わせ、従来の35MPa型に加えて70MPaの水素を製造するSHSを開発。2016年に東京都などと共同で実証実験を開始しました。また将来的なFCV量産化を見据え、General Motors（GM）と燃料電池システムを量産する合弁会社を設立し、2020年頃の量産開始を計画しています。

また2017年に「水素協議会（Hydrogen Council）」に参画。今後、エネルギー転換についての共同ビジョンのもと長期的な目標を提唱していきます。



「つくる・つかう・つながる」コンセプト



70MPaの水素を製造するSHS



## 環境側面の重要課題

### 資源の効率利用

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。

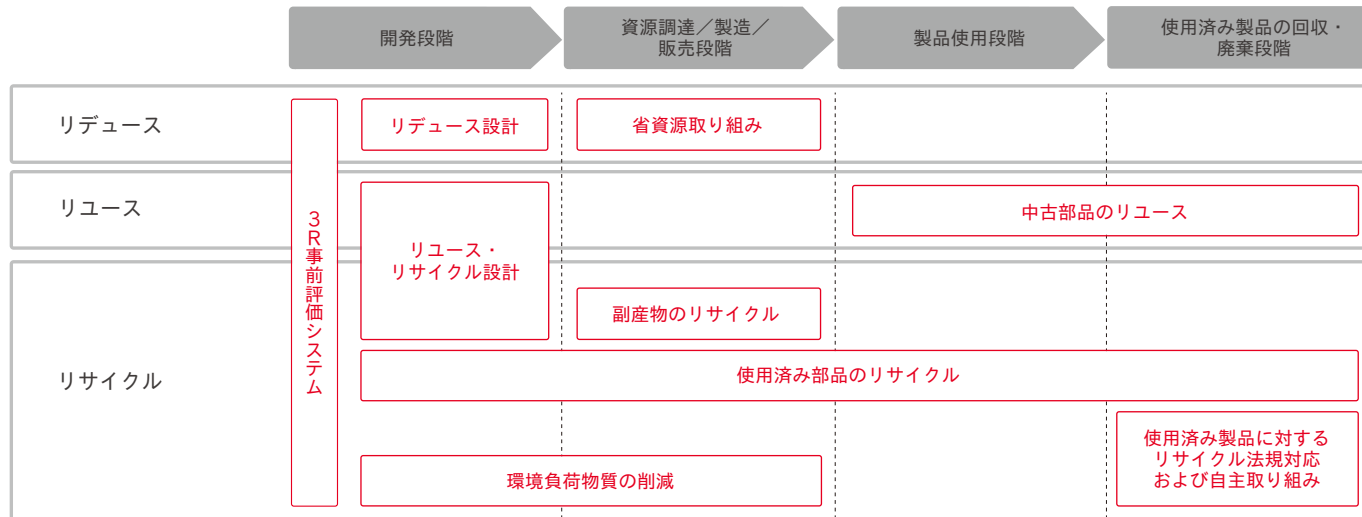
そのため Honda は、「資源の効率利用」を重要課題の一つに位置付け、3R（リデュース・リユース・リサイクル）活動を積極的に推進、また使用済み製品の廃棄時の適正処理も確実にを行っています。

また 2017 年までに、廃棄物量削減に向けた廃棄物量原単位 1% 減（2013 年比）を目標に定め、削減に向けた取り組みを行っています。

水資源についても水供給リスクを視野に入れ、水使用量原単位 5% 減（2013 年比）の目標を定めています。

資源調達段階から廃棄段階に至るまでに発生する、資源と廃棄におけるリスクゼロをめざし、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



### クリーンな大気の保全

Honda は公害問題が深刻化した 1960 年代から「大気汚染問題」を重要課題と認識し、とくに都市部における大気汚染の悪化が人々の健康に悪影響を与えて「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」が阻害されると考え、この問題を製品の排出ガスをクリーンにする技術の開発で解決してきました。

1972 年、当時世界一厳しいといわれた排出ガス規制である米国マスキー法をクリアした CVCC エンジンを発表したことに始まり、その後も高効率の燃焼技術や触媒による排出ガスの浄化技術などを次々に開発してきました。これにより、四輪車から排出される排出ガスのレベルは、米国マスキー法の成立以前に比べ、約 40 年間で 1,000 分の 1 まで低減することができました。

また二輪車や汎用製品においては、2 ストロークエンジンから 4 ストロークエンジンへの転換を進め、加えてキャブレターか

ら「電子制御燃料噴射装置（PGM-FI）」へ転換することでエンジンの燃焼効率を向上させ、排出ガスをクリーンにしてきました。

Honda は、このように製品の排出ガスクリーン化技術を先行して開発していくことで、環境規制強化への対応コスト増加によるビジネス存続のリスクを回避しています。

また、これにより環境性能の高い製品をリーズナブルな価格で提供することが可能となり、結果として排出ガスのクリーン化と「大気汚染問題」への対応で業界をリードしていくことが、ビジネスの大きな機会になると考えています。



## 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CO<sub>2</sub>排出量原単位低減目標



※Hondaの製品から排出されるCO<sub>2</sub>の全世界平均値

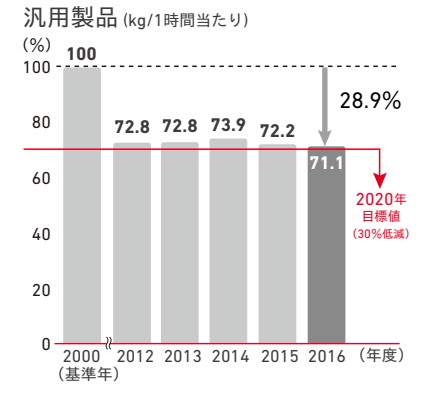
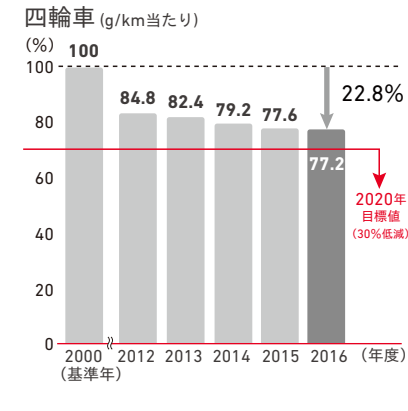
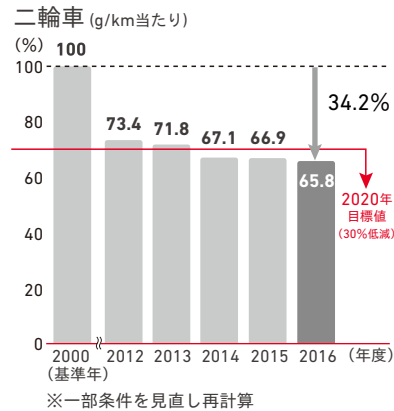
Hondaは、重要な環境課題と認識している「気候変動問題」や「エネルギー問題」に対応していくためには、製品から排出されるCO<sub>2</sub>の低減が必要だと考えています。

そこで、2020年までに二輪車・四輪車・汎用製品のCO<sub>2</sub>排出量原単位を2000年比で30%低減する「2020年製品CO<sub>2</sub>排出量原単位低減目標」を策定し、製品の使用時におけるCO<sub>2</sub>排出量の低減に取り組んでいます。

なお目標の集計対象範囲は、日本、北米、南米、欧州、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CO<sub>2</sub>排出量原単位低減目標に対する現在の達成状況



## T O P I C S

### 日立オートモティブシステムズと電動車両用モーターの開発・製造・販売を行う合弁会社設立に合意

2017年2月、Hondaは日立オートモティブシステムズ株式会社と電動車両用モーターの開発、製造および販売を行う合弁会社設立の基本合意書を締結し、具体的な協議を開始しました。

両社はそれぞれ1990年代より電動車両用モーターの開発、製造を行ってきましたが、新会社を設立することで、今後グローバル規模で強化されていく環境保全対策や環境規制の潮流のなかで自動車メーカーとサプライヤーの協業による技術的なシナジー効果やスケールメリットを創出し、電動車両用モーターの競争優位性と事業基盤を堅固とすることをめざします。

さらに、Hondaを含めた自動車メーカー各社からの需要に広く応えていくことでグローバルでの高性能モーター供給を拡大し、環境負荷の低い電動車両をグローバルに広く普及させていくことをめざします。



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 の製品ライフサイクルの CO<sub>2</sub> 排出量は、「製品使用時」が全体の約 8 割を占めています。これを踏まえ Honda は、つねにすべての製品での使用時の CO<sub>2</sub> 排出量低減に努め、地球環境に配慮した製品として自信を持って提供できるものを生産、販売しています。

さらに、将来的にはグローバルに生産、販売を拡大しながら 2050 年 CO<sub>2</sub> 総量半減目標を視野に入れつつ、「2020 年製品 CO<sub>2</sub> 排出量原単位低減目標」を実現するため、次の3つの取り組みを進めています。

- ①内燃機関の効率向上による製品の CO<sub>2</sub> 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製品の CO<sub>2</sub> 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製品の CO<sub>2</sub> 排出ゼロ化

Honda はこの3つの取り組みを段階的に推進することで着実に製品の CO<sub>2</sub> 排出を低減していき、最終的にゼロ化を達成するシナリオを描いています。

そのため、この3つの取り組みに関して独自に高い次元の製品ガイドラインを定め、自社製品をこれに対応させていくことで、このシナリオの達成をめざしています。それが、2011年に制定した「Honda 環境性能基準 (HEPS: Honda Environmental Performance Standard)」です。

2016年度に発売した製品の認定を行った結果、二輪車 45 モデル、四輪車 6 モデル、汎用製品 4 モデル、合計 55 モデルを新たに HEPS 適合製品として認定。累計では二輪車 163 モデル、四輪車 101 モデル、汎用製品 51 モデル、合計 315 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

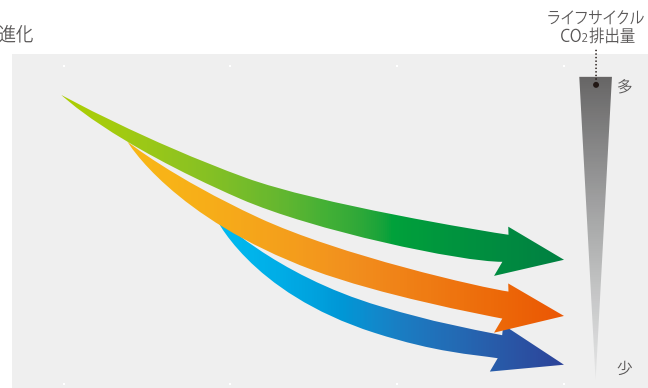


環境革新技術・エネルギー多様化対応技術



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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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

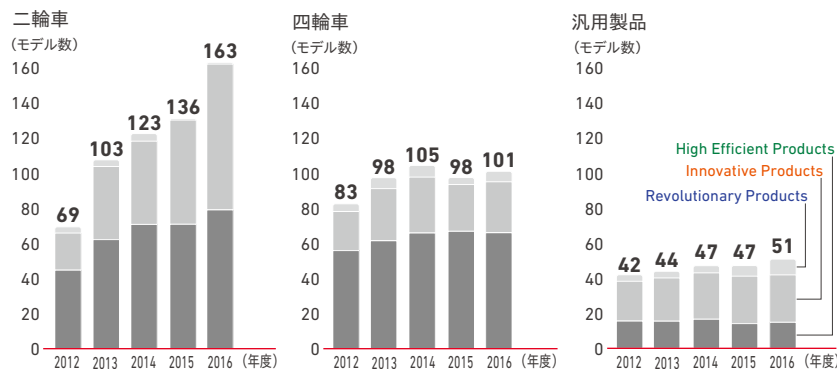
環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応により、CO<sub>2</sub> 排出を低減した製品。Honda 独自の二輪車アイドリングストップシステム技術、四輪車のハイブリッド技術、直噴エンジン技術、汎用製品の燃料噴射

装置 (FI) などの環境革新技術を搭載した製品や、二輪車・四輪車のエタノール燃料対応製品、汎用製品のガス燃料対応製品などのエネルギー多様化対応を実現した製品がこれに該当します。使用時の CO<sub>2</sub> 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。

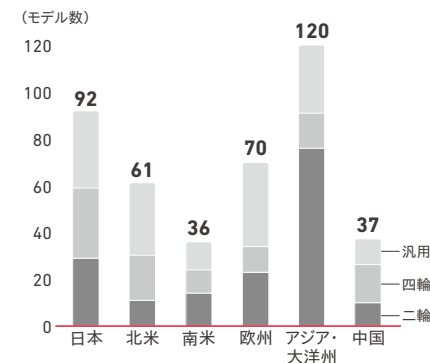
● Revolutionary Products

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、CO<sub>2</sub> 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 (2016 年度)



## 製品に関する取り組み

# 資源の効率利用

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・ゴム部品の材料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、2016 年度に発売したすべての新車、モデルチェンジ車におけるリサイクル可能率<sup>※1</sup>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<sup>※2</sup> 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）「新車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。

## 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。2016 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、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。

## 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、「フロン類」、「エアバッグ類」、「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。

2016 年度、Honda 車のフロン類の引き取り台数は約 44 万台（前年比 - 1%）、エアバッグ類の引き取り台数は約 42 万台（前年比 + 1%）、また使用済自動車処理の最終工程である ASR の引き取り台数は約 49 万台（前年比 - 2%）でした。ガス発生器の再資源化率は 93.6%、ASR の再資源化率は 97.8% 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、ASR70% 以上）をそれぞれ達成しています。

### 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、2016 年度 1,696 台で全引き取り台数に占める割合は 63.2% でした。また、Honda 製品のリサイクル率は、重量ベースで 97.4% となり、「リサイクル率 95%」という目標を 2013 年度から達成しています。



## 製品に関する取り組み

### クリーンな大気の保全

Honda は、「クリーンな大気の保全」をめざし、製品の使用段階におけるテールパイプからの排出ガスの有害物質の削減に努めています。

二輪車においては、市販車すべてのエンジンの4ストローク化を完了し、全世界で販売する機種の80%以上の機種のPGM-FIの適用を達成しました。

四輪車においては、世界で最も厳しいとされるカリフォルニアのLEV3排出ガス法規において「アコード」からSULEV30を達成し適用モデルを順次拡大しました。「アコード プラグインハイブリッド」は世界に先駆けSULEV20を達成しました。また新興国でも排出ガス規制が適用・強化されていますが、Honda は、アジア、中東の国々においてそれらの排出ガス規制強化に先行して対応を進めています。

汎用製品においては、エンジンの改善技術により世界で最も厳しいUS EPA Phase3規制を触媒なしでクリアし対応を完了しました。

### 化学物質の管理と削減

Honda は、製品から環境に影響を及ぼす可能性のある化学物質を削減していくため、製品の設計、開発段階から自動車構成部品に含まれる化学物質を管理し、その削減に努めています。

2002年、国連が2020年までに化学物質による人や環境への影響を最小化する目標を定めたことに基づき、各国で自動車構成部品に含まれる化学物質を適切に管理し、有害物質を削減するための法規が整備されてきました。

この動きを受けて、ドイツ自動車製造業会を中心に自動車を構成する部品の材料および含有化学物質情報をサプライチェーンを通じて収集するシステムIMDS (International Material Data System) が開発されました。Honda もこのIMDSをベースに情報収集を行い、独自に開発したHondaの化学物質グローバル管理システム (MoCS: Management System of Chemical Substance) で集計、管理を行っています。

Honda はこのMoCSによる化学物質の管理を進めながら、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。例えば国内の四輪車では、2016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。



## 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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「生産 1 台当たり CO<sub>2</sub> 排出量原単位※<sup>1</sup> を 2016 年までに 10% 低減する (2008 年比)」目標に対し、2016 年度 17% 削減を達成しました。そして次目標として 2019 年までに 18% 削減 (2008 年比) を掲げています。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※<sup>2</sup>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 CO<sub>2</sub> 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、グローバルで再生可能エネルギーの活用も積極的に進めており、2016 年度にはソーラー発電や風力発電などで合計 106,000MWh の発電を行いました。

今後も、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きます。

※<sup>1</sup> 二輪車、四輪車、汎用製品それぞれの CO<sub>2</sub> 排出量原単位を生産台数で加重平均した原単位。

※<sup>2</sup> 埼玉製作所狭山完成車工場との比較。

# 資源の効率利用

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 m<sup>3</sup>、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)、広汽本田汽車有限公司第二工場 (中国) では、ほぼ 100% リユースできる水のフル循環システムを導入するなど、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 (ODS) 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 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。

# クリーンな大気の保全

Honda は「クリーンな大気の保全」をめざし、とくに大気への影響が大きい生産領域での大気保全の取り組みを進めています。

自動車の生産においては、塗装工程で使用する塗料やシンナーに含まれる溶剤成分が光化学オキシダントの原因となる揮発性有機化合物 (VOC) の発生につながります。これまで Honda の生産領域では、ロボットによる高効率塗装の導入、洗浄用シンナーの見直しや回収率向上、VOC を燃やして浄化処理する装置の導入などで VOC 排出の削減を進めてきました。こうした取り組みに加え、環境取り組みのベンチマークである寄居完成車工場では、従来の 4 コート 3 ベーク溶剤塗装から中塗り工程を廃止した 3 コート 2 ベーク水性塗装「Honda Smart Ecological Paint」を導入し、VOC の発生自体を削減。現在はこの最先端技術をグローバルの四輪車工場へ水平展開していく取り組みを進めています。

日本においては、一般社団法人日本自動車工業会で設定した目標に準じて 2010 年度の VOC 排出量原単位を管理値に定め、そこからの自主削減を進めており、2010 年より目標を達成しています。Honda は今後もこの自主削減の取り組みを継続していきます。



## 企業活動に関する取り組み

# 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、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。

## T O P I C S

### 環境活動の優秀事例を共有する「Honda グリーン大会 2016」を、初めてグローバル規模で開催

Honda は気候変動問題やエネルギー問題など環境課題に関する環境活動の優秀事例の共有と水平展開のため、1999年から日本地域として開催してきた「Honda グリーン大会」をグローバルに拡大し、2017年1月、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国のグループ企業も参加した「Honda グリーン大会 2016」を開催しました。

栃木県のホテルツインリンクに世界各地から選抜されたチームが集い、優秀事例9テーマを発表。お互いの活動内容を共有し、自身の今後の活動へのヒントを探る積極的交流、情報交換を行い全社一丸となった環境推進活動につながっています。

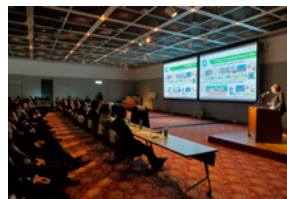
また同時に、優秀事例をクラウド上で共有することで大会参加者以外のHonda従業員やお取引先にも施策内容を展開する環境情報共有クラウドシステム「Honda Green Window」の運用を開始し、グローバル規模での環境負荷低減効果の最大化に着手しました。

#### 「Honda グリーン大会 2016」優秀事例

地域	テーマ名	事業所
日本地域	日本から世界へ! グループ共通 EnMS 活用によるエネルギーマネジメントの進化	株式会社エフテック
日本地域	IH 導入による製造プロセス進化と環境改善	本田技研工業株式会社鈴鹿製作所
南米地域	鉄鋼材の再利用による廃棄物および素材(鉄鉄)の低減	モトホンダ・ダ・アマゾン
中国地域	電着乾燥炉運転方法の改善	東風本田汽車
中国地域	低圧鑄造機における振動鑄砂落とし装置の自動化	東風本田発動機
アジア・大洋州地域	CO <sub>2</sub> 低減プロジェクト『エアーコンプレッサーシステムのロス最小化』	ホンダオートモービル(タイランド)
アジア・大洋州地域	作業場空調システムの電力消費の最適化	ホンダベトナム
欧州地域	販売店におけるCO <sub>2</sub> 削減の迅速な達成	ホンダモーターヨーロッパ
北米地域	パーツ in パーツ『Grip & Flip』による素材歩留まり向上	ホンダカナダ



「Honda グリーン大会 2016」の様子





中期環境取り組み実績

2020 年に向けた取り組みの方向性

<p>気候変動・エネルギー</p> <p>製品ライフサイクル観点 CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 排出量原単位低減目標の達成</p>	<p>製品</p>
<p>製品ライフサイクル観点 全体での取り組み強化</p>	<p>企業活動</p>

中期環境取り組み計画 (2014 年度～ 2016 年度)

<p><b>業界トップクラス燃費性能の実現と、普及拡大の加速</b></p> <p><b>二 輪 車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul> <p><b>四 輪 車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 前中期からスタートした「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」を継続展開</li> <li>● 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</li> </ul> <p><b>汎用製品</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 小型エンジンの普及加速および多種燃料対応</li> </ul>
<p><b>次世代に向けた電動化技術の確立と拡大展開</b></p> <p><b>二 輪 車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul> <p><b>四 輪 車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● i-MMD、i-DCD ハイブリッドシステム搭載のモデルの拡大</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul> <p><b>汎用製品</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>
<p><b>企業活動</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● (グローバル) 生産 1 台当たり CO<sub>2</sub> 排出量原単位※10</li> <li>● 2016 年度までに 10% 低減 (2008 年度比)</li> </ul> <p><b>購買領域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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 GHG 排出量の把握と低減の推進</li> </ul> <p><b>生産領域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 寄居完成車工場 (日本：2013 年生産開始) における先進環境対応技術のグローバル展開に向けた推進</li> <li>● 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準化</li> <li>● 再生可能エネルギー設備の導入と拡大</li> <li>● 南米：風力発電システム</li> <li>● 中国：メガソーラー発電システム</li> <li>● 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</li> </ul> <p><b>輸送領域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 外装ケースレス仕様のグローバル導入展開</li> </ul> <p><b>販売・オフィス・研究開発領域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境マネージャー施策と設備運用改善による、省エネルギー活動の推進</li> </ul>

2016 年度の実績

<p><b>業界トップクラス燃費性能の実現と、普及拡大の加速</b></p> <p><b>二 輪 車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 燃費性能に優れた環境性能の高いグローバルエンジン、「eSP」※1 の拡大展開を図り、小型スクーター機種全機種を eSP 搭載車と設定。</li> <li>● インドでは低燃費タイヤを採用した CB125 Shine SP の販売。優れた燃費性能と環境性能を実現</li> </ul> <p><b>四 輪 車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」を継続展開</li> <li>● 新開発の直噴 1.5L VTEC TURBO エンジンを「シビック」「ステップワゴン」「CR-V」をはじめ 5 機種に搭載。また、2.0L 直列 4 気筒 DOHC i-VTEC エンジンをシビックに搭載し、優れた燃費性能を実現</li> </ul> <p><b>汎用製品</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 小型エンジンの普及加速および多種燃料対応</li> <li>● 散水・給水・排水作業などに適したエンジン式軽量ポンプ「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※2 に寄与するとともに燃費性能を約 1 割※2 向上</li> <li>● 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 PGM-FI ※3 の採用により、高い環境性能とクラストップレベル※4 の燃費性能を実現</li> <li>● 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</li> </ul>
<p><b>次世代に向けた電動化技術の確立と拡大展開</b></p> <p><b>二 輪 車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● コンセプトモデル「EV-Cub」をベースとした、EV コミューターの開発および自治体と協力した実証実験を実施。交通社会における電動二輪車普及への可能性検証を推進</li> </ul> <p><b>四 輪 車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● i-MMD、i-DCD ハイブリッドシステム搭載のモデルの拡大：「i-DCD ※5」を搭載したハイブリッドモデルを「フィット」「フリード」をはじめ 8 機種に搭載。また「i-MMD ※6」は「アコード」「オデッセイ」の 2 機種に搭載</li> <li>● SPORT HYBRID SH-AWD モデルの投入：SPORT HYBRID SH-AWD を搭載した「RLX」を発売</li> <li>● 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※7 5 人乗りと、世界トップクラス※7 の約 750km の航続距離※8 を達成</li> </ul> <p><b>汎用製品</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● CO<sub>2</sub> 低減展開</li> <li>● 可搬型外部給電器「Power Exporter 9000」を発売。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よそ 7 日分※9 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</li> <li>● 電動ガーデニングツール (ヘッジトリマー、リーフブロア、トリマー)、E500 (蓄電機) を発売。今後も積極的な電動商品の投入を計画</li> </ul>
<p><b>企業活動</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● (グローバル) 生産 1 台当たり CO<sub>2</sub> 排出量原単位</li> <li>● 2016 年度に 17% 低減 (2008 年度比)</li> </ul> <p><b>購買領域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「エネルギーの見える化」に基づいた CO<sub>2</sub> 低減をお取引先とともに推進</li> <li>● 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</li> </ul> <p><b>生産領域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 再生可能エネルギー設備の導入</li> <li>● 南米：風力発電システム 27MW (2014 年～)</li> <li>● 中国：メガソーラー発電システム 35MW (2014 年～ 2016 年)</li> <li>● 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 10MW (2016 年～)</li> </ul> <p><b>輸送領域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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<sub>2</sub> 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</li> </ul> <p><b>販売・オフィス・研究開発領域</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>

※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 Honda 従来機との比較。  
 ※3 PGM-FI は、Honda の登録商標。  
 ※4 100 馬力および 80 馬力。Honda 調べ (2015 年 11 月末現在)。  
 ※5 i-DCD Intelligent Dual Clutch Drive (インテリジェント・デュアルクラッチ・ドライブ) の略。

※6 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。  
 ※7 2016 年 2 月 Honda 調べ。  
 ※8 JC08 モードにより Honda 測定値。  
 ※9 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。  
 ※10 生産 1 台当たり CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 排出量で加重平均した原単位。

## 中期環境取り組み実績

### 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)

### 2016 年度の実績

気候変動・エネルギー	モビリティと暮らしでの CO <sub>2</sub> 排出ゼロ化に向けた商品の投入	製品	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020 年、モビリティと暮らしの CO<sub>2</sub> 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)</li> <li>各自治体と連携し、環境への負荷を最小限にしようとして、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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、CO<sub>2</sub> 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 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、CO<sub>2</sub> 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</li> </ul>
資源の効率利用	3R のさらなる進化	製品	<ul style="list-style-type: none"> <li>3R 事前評価システム</li> <li>3R 設計</li> <li>化学物質の削減</li> <li>使用済み部品のリサイクル</li> <li>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               <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3R 事前評価システムの継続活用</li> <li>3R 設計、化学物質削減の継続推進</li> </ul>
		企業活動	<b>生産領域</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>サプライヤーと連動した金属二次材の活用推進強化</li> <li>廃棄物直接埋立ゼロ化 (日本、欧州) の継続</li> </ul>	<b>生産領域</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>サプライヤーと連動した金属二次材の活用推進強化</li> <li>廃棄物直接埋立ゼロ化 (日本、欧州) の継続</li> </ul>
	水使用量の最小化	企業活動	<b>生産領域</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<b>生産領域</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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               <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> </li> <li>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</li> </ul>
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"> <li>各国排出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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	製品含有化学物質管理の強化	製品	<ul style="list-style-type: none"> <li>製品含有化学物質の管理推進と、高懸念物質の代替推進</li> <li>各国における化学物質法規制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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>製品含有化学物質の管理と高懸念物質の代替の継続</li> <li>各国における化学物質法規制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</li> </ul>
	生産工程での VOC ※11 排出低減	企業活動	<b>生産領域</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>塗装工程における VOC 排出量の低減技術進化和、海外や二輪塗装工程への水平展開</li> <li>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</li> </ul>	<b>生産領域</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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               <ul style="list-style-type: none"> <li>中国地域：広汽本田汽車有限公司</li> <li>アジア・大洋州地域：ホンダカーズ・フィリピン・インコーポレーテッド、ホンダオートモービル (タイランド) カンパニー・リミテッド</li> <li>ブラチンプリ工場、ホンダカーズインディア・リミテッド タブカラ工場</li> </ul> </li> </ul>
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	<b>企業活動としての取り組み</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>サプライチェーンも含めた関係者への啓発</li> </ul> <b>地域社会との連携</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>HondaWoods ※12 の推進</li> </ul>	<b>企業活動としての取り組み</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>サプライチェーンも含めた関係者への啓発</li> </ul> <b>地域社会との連携</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>HondaWoods：日本の 14 事業所へ展開</li> <li>周辺地域の人々と自然との共生をめざし、「元気な森を次世代のために、地域のために」というスローガンを掲げて推進</li> </ul>
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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界環境安全戦略会議に基づく、各地域との環境推進体制の連携</li> <li>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</li> <li>日本：環境情報 WEB 開示ページのリニューアル</li> </ul>

※11 VOC：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。

※12 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

### 2016 年度 Honda の GHG 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 GHG 排出量を算定、開示することが、全世界での GHG 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 GHG 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 GHG 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 GHG 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。

2016 年度の算定結果は、Honda の企業活動による GHG 排出量が 520 万 t-CO<sub>2</sub>e、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 GHG 排出量が 3 億 755 万 t-CO<sub>2</sub>e 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 GHG 排出量の低減

Honda に関わるバリューチェーン全体での GHG 排出の 80% 以上は、「お客様の製品使用による排出（スコープ 3・カテゴリー 11）」です。つまりバリューチェーン全体の GHG 排出量を低減していくには、お客様の製品使用時の GHG 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 CO<sub>2</sub> 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。

### 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 排出量を算定、把握を行い、個別機種ごとの CO<sub>2</sub> 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 GHG 排出総量

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 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 8,116 万 t-CO <sub>2</sub> e	2 億 7,901 万 t-CO <sub>2</sub> e	2 億 8,510 万 t-CO <sub>2</sub> e	3 億 755 万 t-CO <sub>2</sub> e
内訳				
企業活動による直接排出 (スコープ1)	141 万 t-CO <sub>2</sub> e	138 万 t-CO <sub>2</sub> e	133 万 t-CO <sub>2</sub> e	128 万 t-CO <sub>2</sub> e
エネルギー利用による間接排出 (スコープ2)	380 万 t-CO <sub>2</sub> e	386 万 t-CO <sub>2</sub> e	381 万 t-CO <sub>2</sub> e	392 万 t-CO <sub>2</sub> e
Honda の企業活動による排出 (スコープ1・2合計)	521 万 t-CO <sub>2</sub> e	524 万 t-CO <sub>2</sub> e	514 万 t-CO <sub>2</sub> e	520 万 t-CO <sub>2</sub> e
製品の使用による排出 (スコープ3・カテゴリ-11)	2 億 2,814 万 t-CO <sub>2</sub> e	2 億 2,354 万 t-CO <sub>2</sub> e	2 億 3,177 万 t-CO <sub>2</sub> e	2 億 5,259 万 t-CO <sub>2</sub> e
その他の排出 (スコープ3・その他のカテゴリ)	4,781 万 t-CO <sub>2</sub> e	5,023 万 t-CO <sub>2</sub> e	4,819 万 t-CO <sub>2</sub> e	4,976 万 t-CO <sub>2</sub> e
その他の間接排出 (スコープ3合計)	2 億 7,595 万 t-CO <sub>2</sub> e	2 億 7,377 万 t-CO <sub>2</sub> e	2 億 7,996 万 t-CO <sub>2</sub> e	3 億 235 万 t-CO <sub>2</sub> 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 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 GHG 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排出係数を、海外は IEA, Emissions from Fuel Combustion の排出係数を利用。なお GHG プロトコル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、自社製品（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、CO<sub>2</sub> 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。

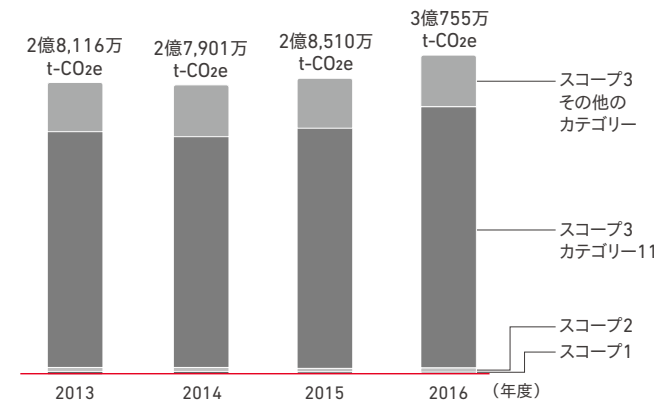
●CO<sub>2</sub> 排出係数：公的機関が発行する GHG 算定ガイドラインを参照、無い場合は、日本のガイドラインを参照

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

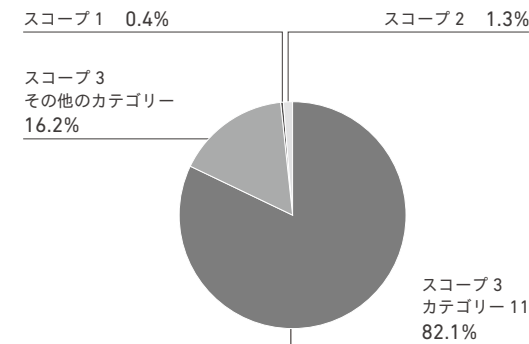
●「スコープ3・その他のカテゴリ」の数字は、「カテゴリ1・2・3・4・5・6・7・9・10・12・15」の合計。Honda は GHG プロトコルに定められた基準に従い、自社の企業活動に含まれない、もしくは他カテゴリで計上した「カテゴリ8・13・14」を除外。

☑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。

2013年度～2016年度 GHG 排出総量の推移



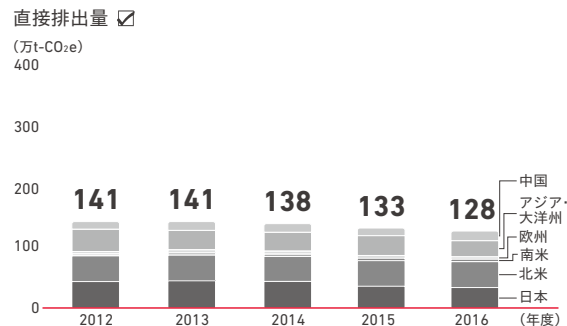
2016年度 GHG 排出総量の内訳



環境関連データ

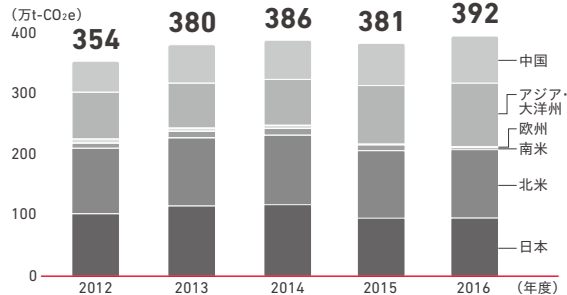


GHG排出量



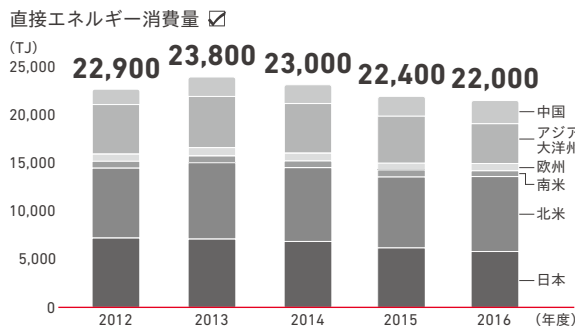
【集計対象範囲】 Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。  
 【算定方法】  
 排出量 = Σ (燃料使用量 × CO<sub>2</sub>排出係数) + 非エネルギー起源CO<sub>2</sub>排出量 + Σ (CO<sub>2</sub>以外のGHG排出量 × 地球温暖化係数)  
 排出係数  
 日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づくGHG排出量算定・報告・公表制度の排出係数 (H22.3改定後)  
 日本以外：2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventoriesの排出係数  
 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GHG排出量には一部推計を含む  
 ※主に固定源からのGHG排出量  
 ※有効数字3桁で表示

間接排出量



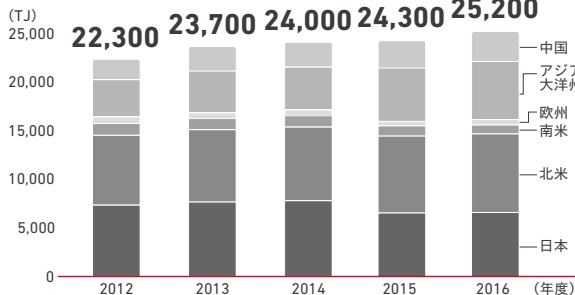
【集計対象範囲】 Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。  
 【算定方法】  
 排出量 = Σ (購入電力量 等<sup>※1</sup> × CO<sub>2</sub>排出係数)  
 排出係数：各地域の最新の排出係数  
 日本：電気事業者別の排出係数  
 日本以外：IEA, Emissions from Fuel Combustionの排出係数  
 ※1 他には蒸気や温水を含む。排出係数は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づくGHG排出量算定・報告・公表制度より引用  
 GHGプロトコルのマーケット標準手法に該当  
 ※有効数字3桁で表示

エネルギー消費量



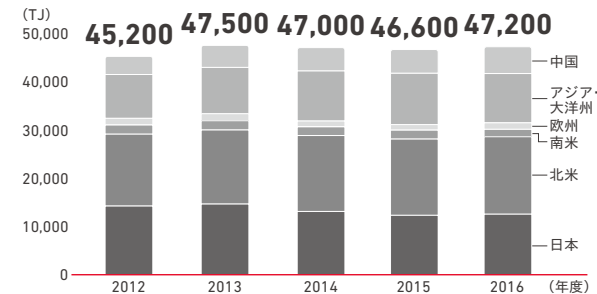
【集計対象範囲】 Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。  
 【算定方法】  
 消費量 = Σ (燃料使用量 × 単位発熱量)  
 単位発熱量  
 日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づくGHG排出量算定・報告・公表制度の発熱量  
 日本以外：2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories  
 ※主に固定排出源からのエネルギー消費量を算出  
 ※単位のTJ(テラジュール)とはエネルギーの単位で、テラは10の12乗  
 ※有効数字3桁で表示

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 等<sup>※1</sup> × 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  
 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GHG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

総エネルギー消費量



【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】  
 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  
 ※有効数字3桁で表示

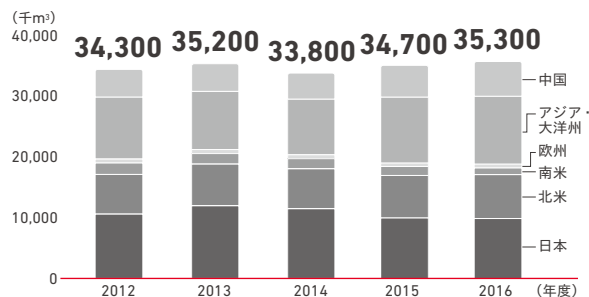
の付されたデータにつきましては第三者保証を受審しています。

環境関連データ



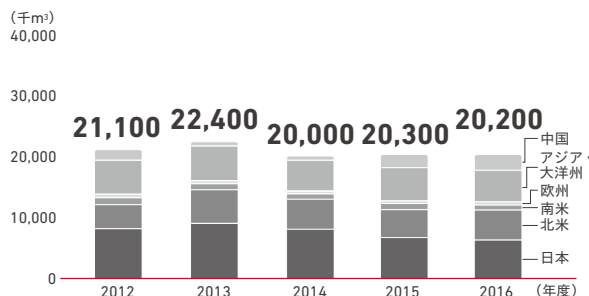
水使用量/排水量

水使用量



【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 + 地下水取水量 + 雨水活用量 + 河川等の地表水取水量 等)  
 ※有効数字3桁で表示

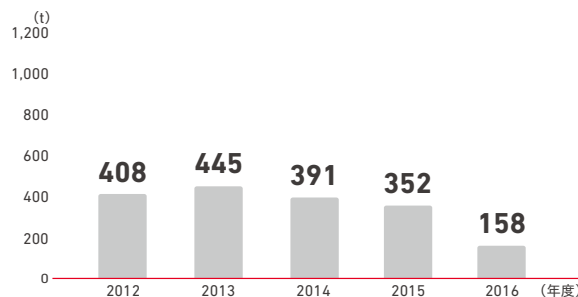
排水量



【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

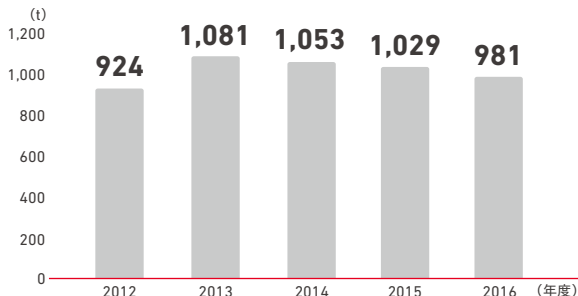
大気汚染物質排出量

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  
 過去の数値に誤りがあったため訂正

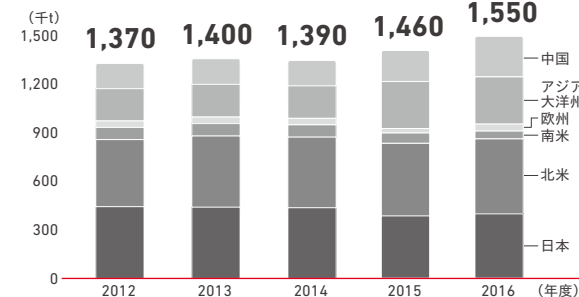
NOx排出量



【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  
 過去の数値に誤りがあったため訂正

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、産業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。

## 安全

# 626万人

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

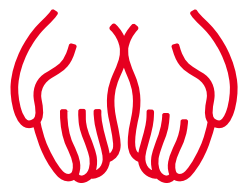
# 事故に遭わない社会へ

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 Honda 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。



# safety

# 活動の方向性

Honda は「事故に遭わない社会」の実現をめざし、「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）」という 3 つの領域において、安全推進活動を行っています。

しかしながら交通環境の問題点は、「交通が集中し過ぎている」「インフラが整備されていない」といったように、地域によってさまざまです。そこで Honda は、各地の実情に応じて、「ヒト」「テクノロジー」「コミュニケーション」それぞれの領域を組み合わせ、取り組みを展開しています。

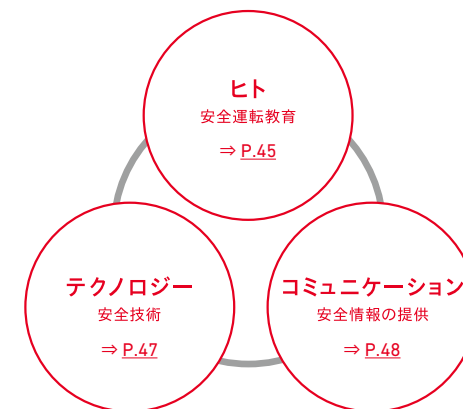
例えばタイでは、アジアのなかでもとくに交通事故死亡者数が多く、安全対策が喫緊の課題となっています。Honda は 2016 ~ 2020 年、タイにおける約 1,000 件の交通事故情報を収集・分析する詳細調査を実施することにしました。この調査では、まず交通事故を引き起こす根本的な原因を突き止めます。そうして蓄積した知見をもとに、「ヒト」分野においてより適切な安全運転普及活動を展開し、「テクノロジー」分野においてさらに効果的な安全技術の開発へとつなげていく予定です。この取り組みは、アジア・大洋州の各地域にも順次拡大していきます。

グローバルスローガン

## Safety for Everyone

クルマやバイクに乗っている人だけでなく、道を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」をつくりたい

安全推進活動の  
3つの領域



## 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、交通安全センター※をはじめ、二輪車・四輪車・汎用製品の販売会社や、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。

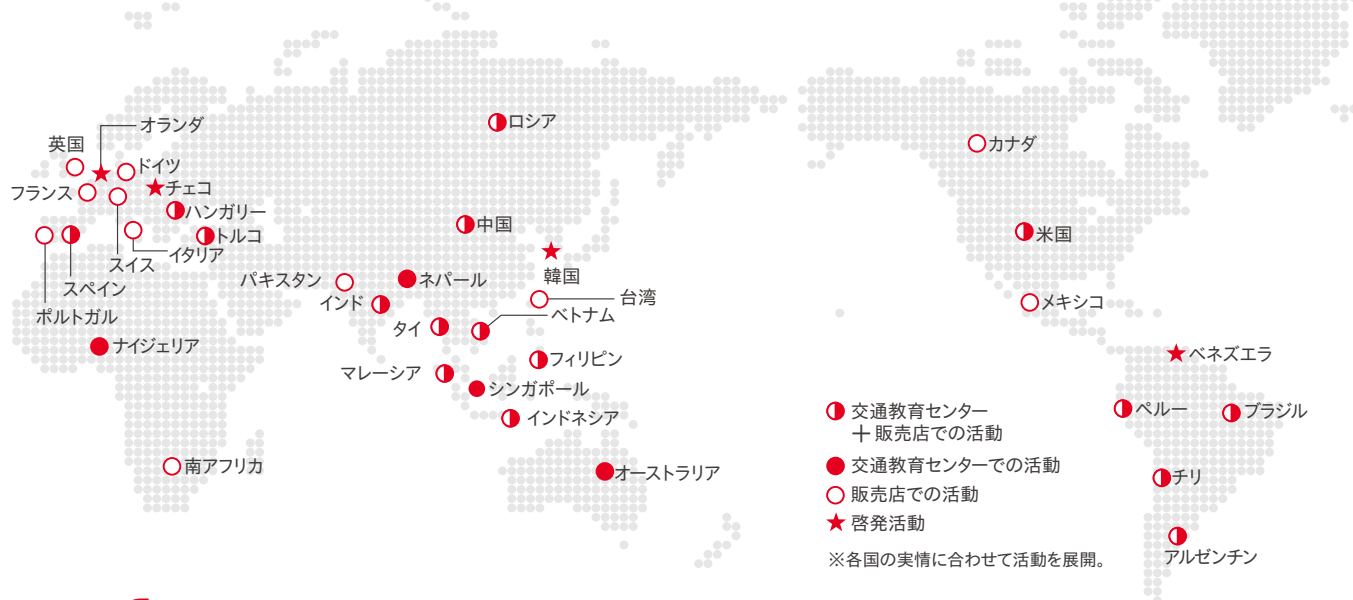
活動は、人に焦点を当てた「人から人への手渡しの安全」と、危険を安全に体験する「参加体験型の実践教育」を基本として、3つの柱を立てて活動しています。1つめは、交通安全の担い手である指導者を育成する「人づくり」。2つめは、交通

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、各国に交通安全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

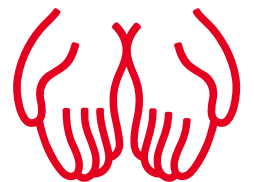
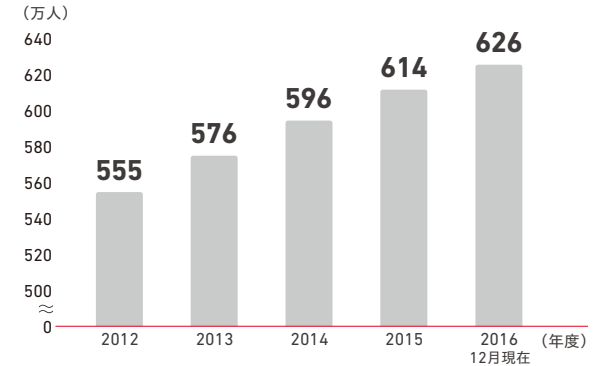


## 2016年度の活動実績

2016年度は、「先進性・独自性のソフト開発による、戦略的な普及活動への転換」という方針のもと、「教育ソフトウェアの開発と導入」「普及活動の変革と進化」「海外における二輪事故低減の実現」の3つの重点課題に取り組みました。

「教育ソフトウェアの開発と導入」では、SAFETY MAPの情報をもとにした道路環境の改善提案により、1件でも事故を減らすための取り組みを進めています。交通事故防止対策の推進に関する協定を、2016年3月に大阪府警察本部と、12月に長野県警察本部と締結。活用領域が広がっています。

## 日本における安全運転普及活動動員数 (累計)



## 安全に関する取り組み

また、子どもたちが交通安全について「学ぶ」ことに加え、「楽しい」「おもしろい」と感じられるような新たな幼児向けの交通安全教育プログラムを開発し、普及を始めています。

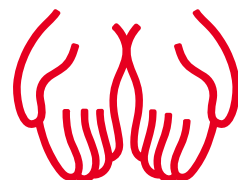
「普及活動の変革と進化」では、脳卒中などにより高次脳機能障がいとなった方がクルマの運転を再開するために、運転の可否判断をサポートするためのソフトやプログラムを開発し、普及に努めています。

お客様との接点である Honda Cars（四輪販売会社）でも、各社の交通安全活動の活性化を進めています。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子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「あやとりい 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展開しています。

「海外における二輪事故低減の実現」では、安全な交通社会をめざす海外事業所の二輪指導者養成のために、養成研修の内容を刷新しました。この新しい研修はこれまでにインド、インドネシア、台湾、中国、タイの二輪事業所の指導者へ実施され、今後、現地での活動展開が期待されます。



全国各地の Honda Cars がショールームや近隣の保育園・幼稚園で実施している交通安全教室「あやとりい」



## T O P I C S

### タイ、トルコ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。タイの二輪販売会社イー・ピー・ホンダカンパニー・リミテッド（A. P. Honda）は、タイ国内に安全運転の活動拠点である交通教育施設 2 拠点に加え、2016 年新たに 2 拠点をチェンマイ、ブーケットに設置しました。この施設では、従来のコンピューター向けに加え、今後タイで成長が期待されている大型バイクの安全運転講習を実施。またオフロードコースも併設するなど、お客様が安全を楽しく学べるようプログラムを強化しています。

また、トルコのホンダターキー・イー・エス（HTR）では、2005 年から安全運転普及活動を開始しました。交通教育センターや大学で各種研修やイベントなどの安全運転普及活動を実施しています。2015 年 11 月からは、子ども向け交通安全教育プログラム「あやとりい」を導入し、2016 年末までに HTR 近辺の小学校 18 校 2,291 名の生徒、および HTR 従業員の子どもたちに教育を実施しています。今後は対象地域をトルコ全域へと広げ、このプログラムを通して「止まる」ことと、「見る」ことの大切さを子どもたちに伝える活動を拡大していきます。



タイの交通教育施設（左：チェンマイ、右：ブーケット）



トルコでの子ども向け交通安全プログラム「あやとりい」

## 安全に関する取り組み

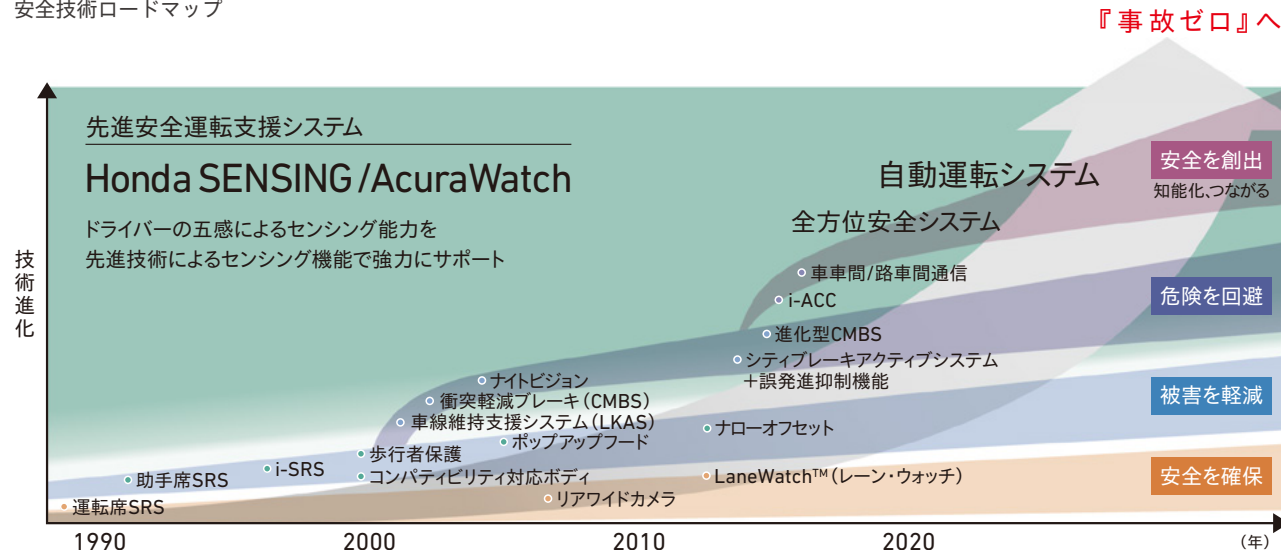
# テクノロジー（安全技術）

## 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 全方位衝突実験施設を建設しました。また、2003年にはコンパティビリティ対応ボディと、世界初の「衝突軽減ブレーキ (CMBS: Collision Mitigation Brake System)」を開発するなど、安全技術を次々と開発し実用化しています。

安全技術ロードマップ



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

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

## 2016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、搭載機種数の拡大を続けています。

日本では「フリード」「フィット」に、米国では「CR-V」「オデッセイ」に、欧州では「シビック」に、中国では「エリシオン」「アヴァンシア」に、タイではシビックに新たに搭載しました※。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。

2016年9月、「G7長野県・軽井沢交通大臣会合」が開催されました。これは、日本が議長国となるG7伊勢志摩サミットの関連会合の一つであり、本会合では「自動車及び道路に関する最新技術の開発・普及」と「交通インフラ整備と老朽化への対応のための基本的戦略」について議論が展開され、大臣宣言が発表されました。本会合における会場間の移動の際、Hondaの自動運転車「アコード」にドイツのドブリント大臣が、「クラリティ FUEL CELL」にフランスのプーパール総局長が乗車されました。Hondaは、高速道路での自動運転デモンストレーション実施など、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。

※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

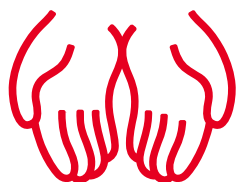
# コミュニケーション (安全情報の提供)

## 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。多くの人々にご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。



# 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<sup>※1</sup>において、高い安全評価を獲得しています。また、日本では、JNCAP 予防安全性能アセスメントにおいて、フリードが最高ランクとなる「ASV+」<sup>※2</sup>の認定を、米国では、IIHS<sup>※3</sup>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+、ASV++の3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。

### 主な第三者評価結果 (2016 年テスト実施)

国・地域	第三者評価	機 種	
日本	JNCAP	5★	シャトル / フリード
		ASV+	オデッセイ <sup>※5</sup> / シャトル <sup>※5</sup> / ヴェゼル <sup>※5</sup> / N-Box <sup>※5</sup> / N-WGN <sup>※5</sup>
		ASV++	フリード
欧州 <sup>※4</sup>	Euro NCAP	5★	
中国	C-NCAP	5★	スピリア / シビック
米国	NCAP	5★	シビック 2Dr / シビック 4Dr / シビック 5Dr
		TSP+	アキュラ MDX / アキュラ RDX / アコード 4Dr / パイロット / リッジライン
	IIHS	TSP	アキュラ RLX / アキュラ ILX / シビック 2Dr / シビック 4Dr / アコード 2Dr
オーストラリア <sup>※4</sup>	ANCAP	5★	
東南アジア	ASEAN NCAP	5★ <sup>※6</sup>	BR-V / シビック

※4 2016 年の評価実績なし。

※5 評価基準の変更に対応して再テスト。

※6 乗員 (大人) の保護性能。

## T O P I C S

### 「ASEAN NCAP グランプリアワード」で

### 10 の安全賞を獲得

2016 年 11 月、Honda は ASEAN NCAP グランプリアワードの安全性能評価で、10 のアワードを受賞しました。

シビックは、「成人乗員保護性能」と「子ども乗員保護性能」の両方で、中型ファミリーカーカテゴリーにおける最高の安全評価を獲得しました。

自動車メーカー部門の「安全技術賞」では、年間最優秀安全支援技術として先進安全運転支援システム「Honda SENSING」が受賞しました。

また ASEAN の 7 カ国で「Most Affordable 5-star Car Award (最も手頃なファイブスター賞)」を獲得しています。

10 もの賞の獲得は異例で、Honda は今回のイベントで最多の賞を獲得したメーカーとなりました。今後も「事故に遭わない社会」の実現をめざし、さらなる安全と快適の実現に向けた努力を継続していきます。

## 品質

120%

の良品をめざして。



## 基本的な考え方

# お客様の安心と 満足を目標に

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

こうした考えのもとに、Hondaは、「安全」を軸とする商品としての信頼性向上はもちろん、桁違いに高い品質の商品を実現していくために、設計・開発から生産、販売・サービスに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、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。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。

## 「桁違いに高い品質」を実現するために

Hondaでは「桁違いに高い品質」の商品を実現するための活動を行ってきました。

業界を取り巻く環境は、とくに「環境」「安全」、そして「知能化」への対応を巡って、いままで以上に大きな転換期を迎えようとしています。

Hondaは、今後パワートレインの電動化、交通事故ゼロ社会の実現に向けた安全運転支援技術の導入加速、そしてIoTを取り入れた新たなモビリティへのチャレンジなど異業種を含む他社との連携を行い、オープンイノベーションを通じた「新たな価値」の創造に向けチャレンジします。

そのため今後、Hondaはお客様に提供する製品・サービスの品質だけでなく、移動と暮らしの進化に合わせ、お客様とのあらゆる接点においてトラブルを減らすことをめざし、各領域で「質を追求」し、桁違いに高い品質を実現する活動を進化させます。



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

## Honda ブランド商品の品質向上をめざす「グローバル品質保証ルール (G-HQS)」

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

G-HQS は、Honda クオリティサイクルに基づく全領域の品質保証・改善活動を支える基盤ルールです。世界各地にて生産・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 G-HQS 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。

Honda では、Honda クオリティサイクルに従い品質の向上・改善を行う設計・開発、生産、販売・サービス、品質などの機能を、グローバルと各地域に分け、それぞれの役責を明確にして活動しています。G-HQS では、各機能の品質保証活動に関する目的、要件をグローバルが規程化し、その目的、要件の達成手段は各地域がその特性に合わせて規程化します。各地域が達成手段を自ら考え規程化することにより、品質改善意識が高まり、ローカルスタッフの品質管理者の成長にもつながります。なお

G-HQS は、国内外の生産拠点で認証を取得している ISO9001※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。2017 年 3 月末現在で、生産 68 拠点中 62 拠点が ISO9001 の認証を取得しました。

※品質管理および品質保証の国際規格。

### グローバル会議体

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四輪品質会議などの「グローバル品質関連会議」において、定期的にその管理と情報共有を行っています。この会議は四輪、二輪、汎用ごとに開催しています。

カスタマーサービス領域においては、サービスを通じ、お客様に製品を使い続ける喜びを感じていただける価値創造ができるよう、お客様一人ひとりに焦点を当てた活動方針を立てています。その方針や施策をグローバルで共有するため、本社と各地域の責任者が共同でグローバルアフターセールス会議を開催しています。会議で共有した有意義な施策の取り組みを、会議後にグローバルで高位平準化することにより、現場でのより質の高いサービス提供の実現に結びつけています。



#### グローバル会議体

会議体	事業	会議名称	開催数
品質関連	二輪	世界生産責任者会議	年 1 回
	四輪	グローバル四輪品質会議	年 3 回
		グローバル検査主任技術者会議	年 2 回
アフターセールス事業	パワープロダクツ	汎用検査主任技術者会議	年 1 回
	二輪	グローバルアフターセールス会議	年 2 回
	四輪		
	パワープロダクツ		



グローバル四輪品質会議



汎用検査主任技術者会議

グローバルマネジメント

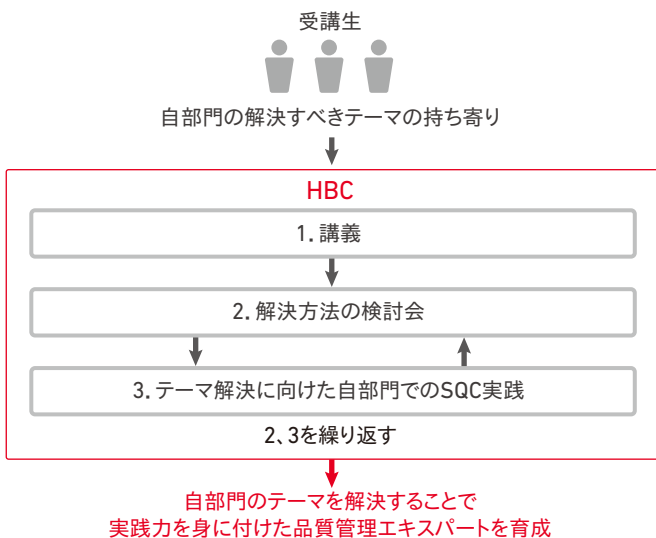
# 品質管理教育

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、「Honda QC Basic Course (HBC)」は Honda の従業員だけではなく、お取引先にも参加を呼びかけ、品質管理のエキスパート育成に力を注いでいます。

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

HBCのフロー



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。	1日
	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

※SQC コース、HBC は国内で開催



国内での品質管理教育の様子

## ベストクオリティ表彰

品質意識の高揚を図る目的で、「方針管理」に基づく品質施策で優秀な成果をあげたテーマを品質担当役員が表彰しています。対象部門は、開発、生産、生産技術、購買、認証、品質、パーツ・サービス、IT などです。2012 年からは海外表彰もスタートし、品質担当役員が現場で表彰を行っています。2012～2016 年度の5年間で世界中の拠点を訪問し、延べ39 拠点のアソシエイトと直接コミュニケーションを行いました。



品質担当役員が世界中の拠点を訪問し、現場で表彰を実施



品質に関する取り組み

# Hondaクオリティサイクル

Hondaでは桁違いに高い品質の商品を実現していくために、設計・開発から生産、販売・サービスに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。

これは、設計・開発ノウハウを生産準備、生産（量産）に反映・活用することにより、つくりやすさを考慮した図面を作成し、バラツキを抑えるための製造管理を築き上げることにより、高い品質の実現をめざす取り組みです。

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（量産）

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。

## I. 設計・開発

### 図面で品質保証

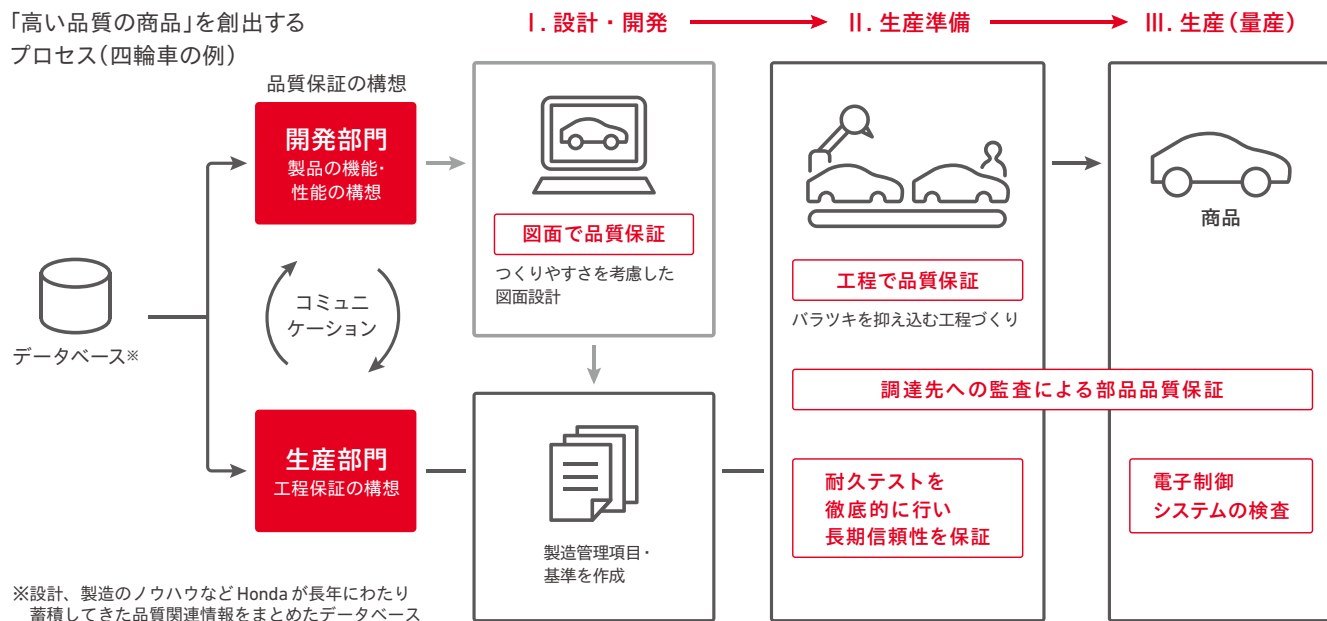
Honda の開発部門は、バラツキを抑え、さらに製造時の人為的なミスまで考慮し、つくりやすさを考慮した図面づくりを行い、この図面をもとに品質保証を実現しています。

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。

## II. 生産準備

### 工程で品質保証

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

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。

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点ずつにまで分解し、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



01 耐久テスト後の部品検証

02 LET を使った検査

III. 生産（量産）

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の進化にともない、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。

02





品質に関する取り組み

## IV. 販売・サービス

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、

2016年度には271,235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、個人情報に関す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。



埼玉製作所の研修で「お客様の声」を共有

### 顧客満足度調査

サービス領域の顧客満足度について、2016年度は27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。その指標と販売店現場の対応品質を照らし合わせながら、日々PDCAを回し、すべての接点でサービスの向上を図るべく活動を行っています。

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トップレベル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。

## TOPICS

### カーライフを総合的にサポートし、安心を提供する 会員制サービス「Honda Total Care」を開始

Honda は四輪車ユーザーを対象として、快適なカーライフをサポートする総合的な会員制サービス「Honda Total Care」の提供を、2016年12月から日本で開始しました。

専用の「Honda Total Care 会員サイト」からは、クルマの維持管理に役立つ情報の確認や点検予約が可能になるほか、ボタン一つで緊急時に新設の「Honda Total Care 緊急サポートセンター」へ連絡が行えるなど、お客様の利便性を高める体制を整えました。

Honda Total Care 緊急サポートセンターは、販売店や保険窓口など複数存在していた事故や故障などのトラブル時の連絡先を一本化し、緊急時にお客様を迷わせることなく24時間・年中無休で、ロードサービスの手配やクルマの操作方法などをサポートします。

また、一般社団法人日本自動車連盟（JAF）と自動車業界で初となる業務提携を行い、業界最大のサービスカバー範囲※のロードサービスをオプションサービスとして提供します。

これらのサービスにより、絆をより強固にすることで、業界最高水準のお客様対応品質をめざします。

※2016年11月現在。Honda 調べ



品質に関する取り組み

## V. 品質情報の収集・解析／品質改善

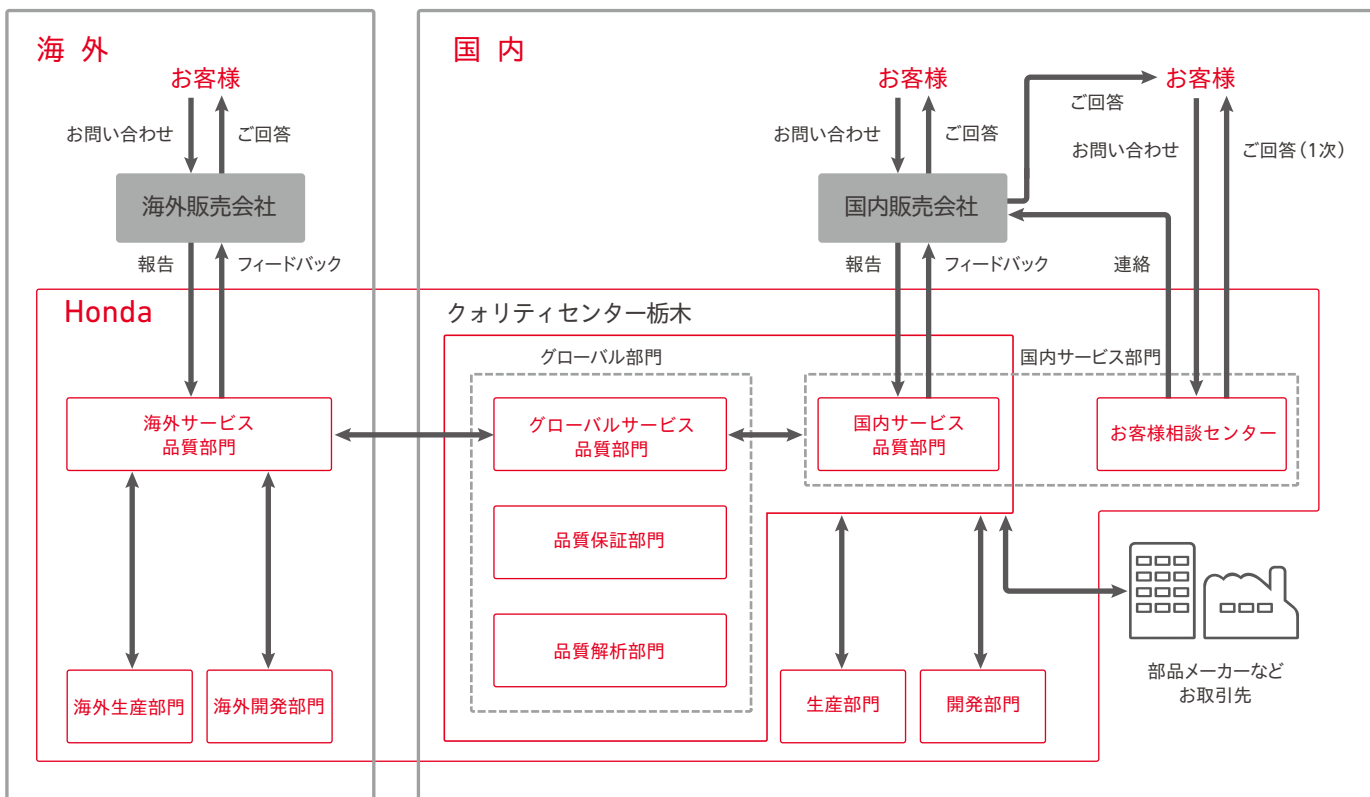
Hondaは、「品質不具合を起こさない」機能と、「品質不具合が起きたらすばやく解決する」機能の強化を、グローバル規模で推進するために、市場品質情報に関わる組織を集約した拠点「クオリティセンター」を設置しています。同センターでは、サービス部門やお客様相談センターを通じて、国内外の販売会社から品質に関わる情報を集約。そこから抽出した課題をもとに「品質不具合を起こさない」ための対策・方針を策定し、設計、製造、お取引先（部品調達先）などの開発・生産部門にフィードバックしています。

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。



市場品質改善体制（四輪車の例）



品質に関する取り組み

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。

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。

重要な品質不具合の事例を展示する「重品展示館」

重品展示館は、過去の市場品質不具合の事例を現物の展示を通じ学び取ることで、市場品質不具合の事例の経験を風化させず、未来へ伝承させる目的で2009年にクオリティセンター栃木内に設置しました。

展示館では代表的な市場品質不具合の事例を展示し、Hondaの内部、お取引先および海外のHondaの販売店、サービスの方を対象として研修または見学のために年間約1,500名の方にご来場いただいています。

品質改善業務フロー



1981年製「シビック」の車体のさび / 1999年製「ライフ」排気マニホールドの割れ



**品質に関する取り組み**

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。



クオリティセンター栃木



四輪車生産工場との連携イメージ



## 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ご案内しています。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実施を全力で迅速に展開してまいります。

### 市場措置件数

事業	市場措置件数
四輪	46件
二輪	23件
パワープロダクツ	4件
(合計)	73件

※2016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。

2016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	24位
	Acura	25位
日本	Honda	3位

国	セグメント	車種	ランキング
米国	ミッドサイズ	アコード	3位
日本	軽自動車	N-BOX	1位
	ミニバン	フリード	2位
中国	ミッドサイズ SUV	CR-V	1位
	ミッドサイズ アッパー	アコード	2位
	ラージ MPV	オデッセイ	2位
インド	プレミアム コンパクト	ジャズ	2位
	エントリーミッドサイズ	アメイズ	1位
タイ	ミッドサイズ	シティ	1位
		シティ	2位
	エントリーミッドサイズ	ジャズ	3位
	ミッドサイズ	シビック	2位
	コンパクト SUV	HR-V	1位
		BR-V	2位

※記載情報：主要市場における2016年1月から12月、3位まで掲載。



### 出典：

J. D. Power and Associates 2016年米国自動車初期品質調査 SM 80,157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2016年2月から5月。  
J.D. Power Asia Pacific 2016年日本自動車初期品質調査 SM 19,573人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2016年5月から6月。  
J.D. Power Asia Pacific 2016年中国自動車初期品質調査 SM 21,706人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2016年3月から7月。  
J.D. Power Asia Pacific 2016年インド自動車初期品質調査 SM 8,330人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2016年5月から9月。  
J.D. Power Asia Pacific 2016年タイ自動車初期品質調査 SM 4,813人以上の新車購入者の回答による。調査実施時期は2016年5月から9月。

## 人材

3倍 9倍  
(2020年) (2025年)

女性役職者目標数(2014年比、日本)



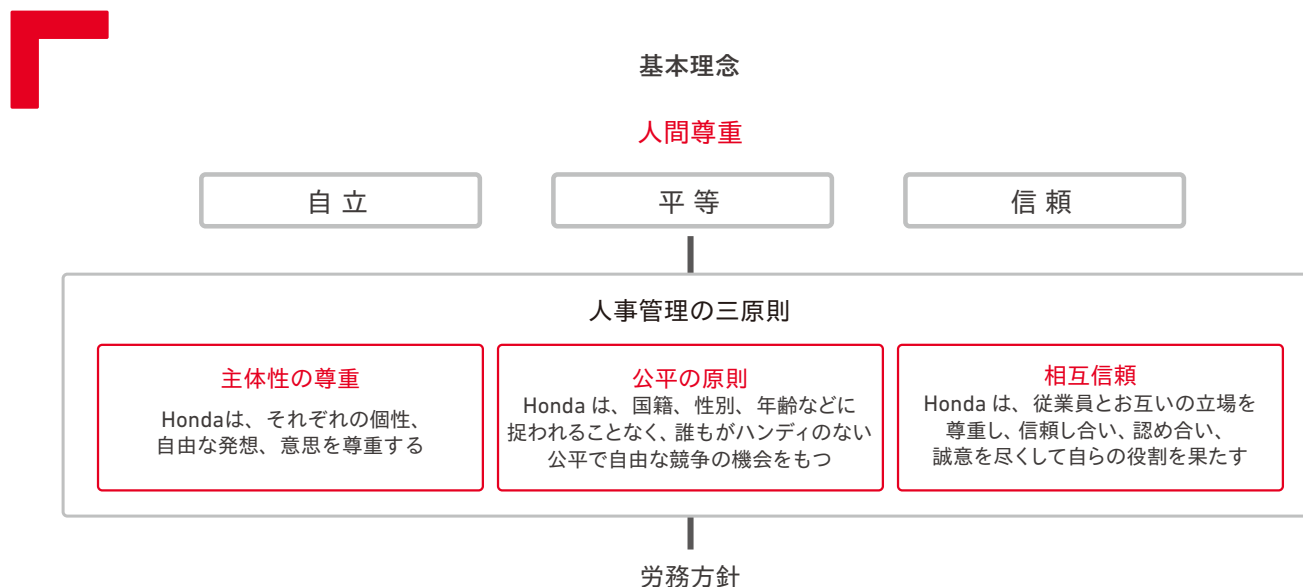
## 基本的な考え方

# 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、ビジネスでともに仕事をする人々や企業との関係においても適用されるべき精神と位置付けています。そして、採用／育成／配置・活用／評価・処遇といった人事管理においては、「主体性の尊重」「公平の原則」「相互信頼」という3つの原則に基づき、従業員一人ひとりの意欲や能力を高める環境づくりと、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います。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。2016年度からはアセスメントの対象に、合併会社を追加しました。なお2016年度は、問題のある事象はありませんでした。



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。

1. 人権の尊重
  - それぞれの個性や違いを受け入れ、本人の意欲と主体性を尊重する。
  - 個々が有する基本的な人権を尊重し、強制労働や児童労働は認めない。
2. 差別撤廃
  - 全ての人々が平等であるという原則に基づき、公平で自由な競争機会を創出する。
  - 人種・民族や出身国籍・宗教・性別・年齢などを理由とした差別は行わない。また、職場におけるあらゆる形態のハラスメントは容認しない。
3. 法令遵守
  - その国の社会規範や慣例、文化を尊重する。
  - 各国・地域で定める法令を遵守する。
4. 自由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。
5. 安心して働ける労働環境の維持
  - 仕事に安心して専念できるよう、安全で衛生的な労働環境を提供する。



# human resources

## グローバルマネジメント

# HR<sup>\*</sup>ビジョンと戦略

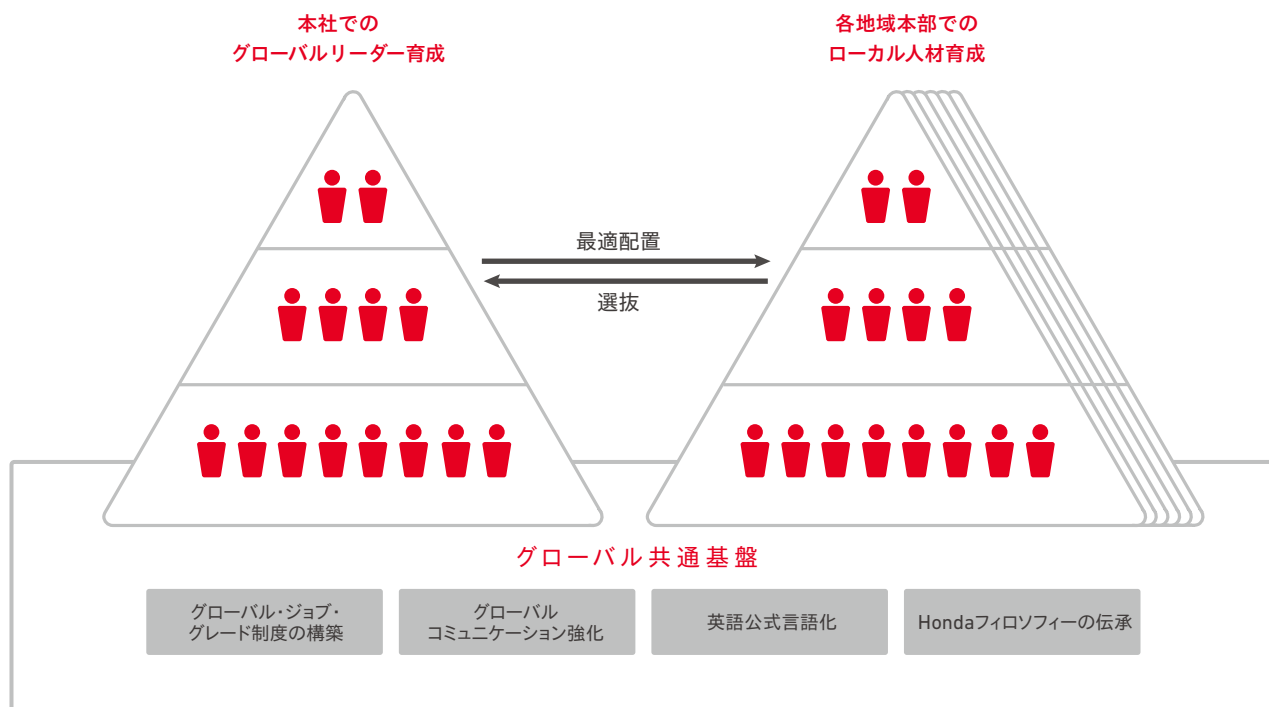
Hondaは「地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、質の高い商品を適正な価格で供給することに全力を尽くす」という社是のもと、創業時からグローバル市場を視野に積極的な事業展開を図ってきました。また、海外展開にあたっては、輸出から現地生産へ、現地開発へとビジネスモデルを進化させ、近年は先進国だけではなく、モータリゼーション需要が高まる新興国での生産・開発機能の強化を図るなど、世界6極の地域本部の“自立”をめざしています。

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

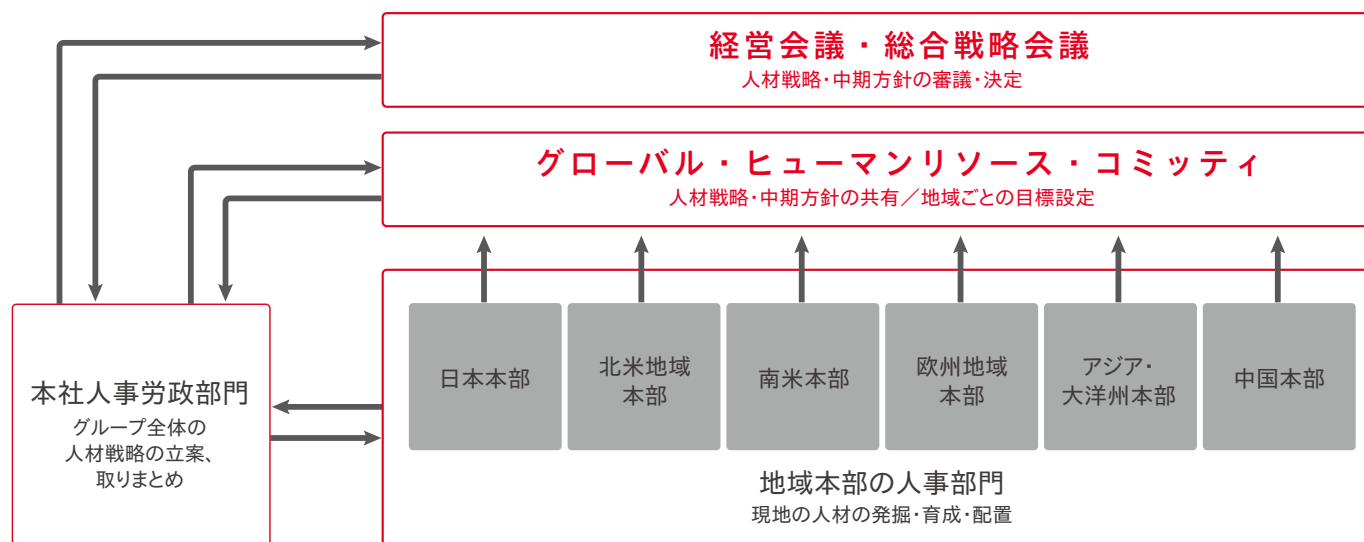
# Hondaのアプローチ

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.65)」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。

グローバル HR マネジメント関連図



## 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。



## 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	25.0	約 52,800
北米	11.9	約 22,300
南米	16.0	約 19,400
アジア・大洋州	7.1	約 4,700
中国	24.1	約 21,300

※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な人材を世界の各拠点により機動的に配置・活用していきます。



## 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。

## インターリージョンの「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

#### マネジメント層への Honda フィロソフィー共有・伝承を強化

Honda は創業時より「需要のあるところで生産する」という考えのもと、各地域で生産・開発の現地化を進めてきました。今後ますます多様化する各地域のお客様のニーズに応えるため、各地域のマネジメント体制は、日本人主体のマネジメントから、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へとシフトを加速させ、人材の多様化・多国籍化を進めることによって、Honda の総合力をよりいっそう発揮できる体制確立をめざしています。

そのための、Honda フィロソフィー伝承の具体的な取り組みとして、2015 年よりグローバル社内イントラネット上に「Leadership Resources」を開設しました。このサイトでは、Honda フィロソフィーに基づく意思決定や経営判断に関わる各地域の「Story（実践事例）」を配信し共有しています。

また 2016 年には、各地域の役員・トップマネジメントが、Honda フィロソフィーや Honda の価値観に基づく自身の想いや信念を語った冊子「Global Leader Talks」を発行、全地域のマネジメントに配布しました。

こうした取り組みにより、グローバルでの Honda フィロソフィーの共有・浸透を強化し、マネジメントの現地化を加速させていきます。



## 人材に関する取り組み

# 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 における人材多様性の進化は、基本理念である「人間尊重」に基づき、属性にかかわらず等しく機会を有し、お互いの異なる個性・持ち味を尊重し合い、それ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ということです。

今後、ビジネス環境が変化し続けるなかで柔軟に対応していくためにも、個性が輝いていることを強みと捉えています。そして、それらの個性が融合していくことがイノベーションにつながると考え、Honda は人材多様性を進めています。

Honda においては 6 極地域ごとの事業運営をするなかで、各地域の状況に合わせた多様化を推進しています。各地域のマネジメント層における女性やマイノリティ（人種・国籍など）の比率の向上、現地人材の育成やダイバーシティを推進する仕組みづくりに取り組んでいます。

## 日本 Honda における取り組み

### 女性活躍拡大の意義

日本においては、2008 年から女性活躍の機会拡大として、意識醸成の啓発活動、両立支援制度の導入、キャリアサポートプログラムに取り組んできました。その結果、女性従業員の比率は、この 10 年間で 5.0% から 7.2% に上昇しています。

Honda はグローバルに事業展開をしていますが、女性の活躍を見てみると、日本における女性管理職比率は、0.7% にとどまっています。そこで女性活躍の拡大を進めるためにも、一つの指標として女性管理職の数をあげ、2014 年に対し 2020 年に 3 倍、2025 年に 9 倍とすることを掲げています。

しかしながら、数ありきで進めるわけではありません。Honda が実現したいのは、性別にかかわらずキャリアを描ける世界であり、活躍する女性の数を増やすことです。

### 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～）



## 人材に関する取り組み

### 女性活躍の拡大に向けた取り組み

2015年よりあらためて、Hondaは人材多様性の進化を重要な経営課題として位置付けて取り組んでいます。2015年1月からは、人材多様性の進化を担当する専任組織「多様性推進室」を設置し、日本においてはまず、女性活躍の拡大を加速させるための取り組みを進めています。その推進の柱として「意識・風土改革」「キャリア形成支援」「制度・環境整備」の3つに取り組んでいます。

意識・風土改革では、経営層に講演会（毎年開催）を開催し、その後、部室工場長への講演会（8回、約230名参加）、管理者へのセミナー（34回、約3,200名参加）、女性従業員へのセミナー（31回、約2,200名参加）を実施しました。この取り組みによりマネジメント層・女性従業員共に理解が深まり、風土改革に向けた意識醸成は着実に進行しています。

キャリア形成支援では女性従業員への「個に焦点を当てた育成の加速」として、希望する女性に、長期的かつ具体的な育成計画を反映した、上司による「キャリア計画書」を導入しました。対象となる女性にキャリアアドバイザーから個別に面談を実施し、キャリア形成支援につなげています。これまで2年間で延べ1,200名に面談を実施しています。

制度・環境整備では、仕事と育児・介護の両立による就業継続のみならず、従業員ニーズの多様化に対応し一人ひとりが望むライフスタイルとキャリアとの両立を可能とする制度・環境面の整備を進めています。2016年10月からは半日有休や在宅勤務、育児費用補助を新規導入し、短時間勤務や一時保育の制度の拡充をしました。さらに、2017年4月より栃木地区に企業内託児所を開設しました。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「Women's Empowerment Principles (WEP's)」の活動に賛同し、署名しています。

### 取り組みの継続と風土・働き方の改革

Hondaは「人」が生き活きとやりがいを持って働けるよう、風土・働き方の改革に取り組んでいます。時間に対する意識の高い働き方へと転換し、創出した余裕をコミュニケーションの充実や自己成長につなげ、仕事の質や生産性をあげていくことが目的です。

今後も女性活躍拡大を継続的に進め、働き方改革についても取り組みを強化していきます。

それとともに「年齢」や「国籍」、「障がいの有無」などさまざまな観点から人材多様性の進化に取り組んでいます。

#### 2016年度の女性比率（％）

	女性従業員比率	女性管理職比率
日本	7.2	0.7
北米	23.0	18.5
南米	11.9	8.0
欧州	23.0	18.3
アジア・大洋州	10.6	15.8
中国	13.1	16.2
(全体)	14.4	10.4

#### 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	1：1.08	1：1.08
一般	1：1.20	1：1.35

※給与体系は同一の体系を適用。差は年齢構成、等級構成などによる。

### グローバル採用

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

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

#### 「グローバル採用」の人数（人）

	2015年度	2016年度	2017年度（予想）
採用人数	18	15	20

### 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、2016年度の障がい者雇用者数は1,073人、雇用率は2.32%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

	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
雇用者数※（人）	1,066	1,084	1,089	1,094	1,073
雇用率※（％）	2.31	2.27	2.28	2.30	2.32

※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。



## 人材に関する取り組み

### 60歳以降の雇用

日本では少子高齢化が急速に進み、2030年には人口の約3分の1を65歳以上の高齢者が占める超高齢化社会となっており、高齢者の安定雇用、技能やノウハウの伝承が課題となっています。

Hondaでは、2004年高年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おり、2016年度において、定年退職者の74.3%が再雇用されています。

2017年4月からは、60歳以降の働く環境をさらに整備することを狙いとして、定年年齢を現在の60歳から65歳に引き上げる「定年延長」を行うとともに、定年時期を従業員の意向に基づき選択できる「選択定年制」を導入しました。

これらの取り組みを通じて、さまざまな職場で高い経験値と専門性を持つ従業員の活躍につなげています。

#### 日本における再雇用者数（人）

	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
再雇用者数	434	567	622	711	729

## 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。

引き続き、ダイバーシティの推進（⇒ P.67）を加速させ、従業員一人ひとりが望む多様なライフスタイルとキャリアとの両立を可能とする制度・環境面の整備を進めていきます。

#### 日本における育児・介護支援制度の利用者数（人）

	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
育児短時間勤務	171	153	172	182	219
男性	2	2	0	5	6
女性	169	151	172	177	213
育児休職	314	305	392	397	452
男性	7	11	17	21	32
女性	307	294	375	376	420
子の看護休暇	959	894	971	1,116	1,356
男性	624	554	593	718	892
女性	335	340	378	398	464
育児在宅勤務	-	-	-	-	145
男性	-	-	-	-	38
女性	-	-	-	-	107
育児費用補助	-	-	-	-	74
男性	-	-	-	-	1
女性	-	-	-	-	73
介護短時間勤務	0	1	3	3	8
男性	0	0	2	1	5
女性	0	1	1	2	3
介護休職	11	15	9	11	22
男性	4	13	9	8	14
女性	7	2	0	3	8
介護休暇	19	22	13	22	11
男性	16	19	11	17	10
女性	3	3	2	5	1
介護在宅勤務	-	-	-	-	22
男性	-	-	-	-	12
女性	-	-	-	-	10

#### 日本における育児休暇取得者の復職率（%）

	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
復職率	99.7	99.7	99.2	98.3	96.1
男性	-	-	-	-	100.0
女性	-	-	-	-	95.5

### 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、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、2016年度の従業員1人当たりの総労働時間は1,954時間、一般組合員における年次有給休暇の平均取得日数は19.0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。

今後も、意識改革や業務プロセスの見直しなどを通じ、さらなる働き方の改革に取り組んでいきます。

※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

	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度
従業員1人当たりの総労働時間	1,950	1,900	1,890	1,964	1,954
年次有給休暇の平均取得日数	18.7	19.2	19.4	18.4	19.0



## 人材に関する取り組み

### 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、各事業所の人事・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。
ハラスメント相談窓口	職場におけるあらゆる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	定年退職後も充実した生活を営めるよう、「生きがい・健康・経済設計」を考えるライフプランセミナーを開催。配偶者の参加も可能で、社内講師・事務局が受講後の個別相談にも応じています。

### 評価・処遇

#### 人材評価制度

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

例えば日本では、従業員の育成・評価において、上司との 2 Way コミュニケーションを重視しており、年 3 回以上の面談を全員に行うこととしています。従業員は、4 月の面談において上司のアドバイスを受けながら自分の将来像や進むべき方向性を明確にし、その年度の組織の事業目標に基づいて個人の役割を設定します。その後、6 月と 12 月の面談で、上司が半期の実績について評価するとともに、強みや弱みを共有。加えて、今後のチャレンジ目標やキャリアなどについても話し合うことで、能力向上につなげています。

#### 人材評価プログラムを受けている従業員の割合 (%)

地域	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	99.1
南米	100.0
欧州	100.0
アジア・大洋州	99.6
中国	99.9

### 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。

#### 日本における初任給一覧

	月給 (円)	最低賃金との比較 (%)
高校	172,100	114
高専・短大	192,700	127
大学	215,900	143
大学院 (修士)	242,100	160

※最低賃金は東京都の最低賃金 (932 円 / 時) より、1 カ月 20.3 日、8 時間労働として算出。なお、等級別の給与制度となっており、同一資格等級での男女別・地域別格差はありません。数値は 2017 年 6 月 1 日現在のものです。



## 人材に関する取り組み

# 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) (%)

	2013年度	2016年度
全従業員	80.0	74.5
男性	80.2	74.7
女性	77.9	72.7
全従業員に対する回答者の割合	94.3	94.8

# 労働安全衛生と健康管理

## 労働安全衛生

Honda は、安心して働ける労働環境を維持するために、安全で衛生的な職場づくりを行います。「人間尊重」を基本理念とする Honda は、創業期から受け継がれている「安全なくして生産なし」という言葉を Honda グループ共通の安全基本理念としています。この安全基本理念のもと、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、「快適な職場の実現に向けた安全衛生管理体制の磐石化」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、次の重点施策を展開しています。

- ①開発・購買・生産・販売・管理など領域特性に応じた労働災害撲滅活動の展開
- ②グローバル化に対応したサポート体制の構築
- ③爆発火災予防管理の標準化
- 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)

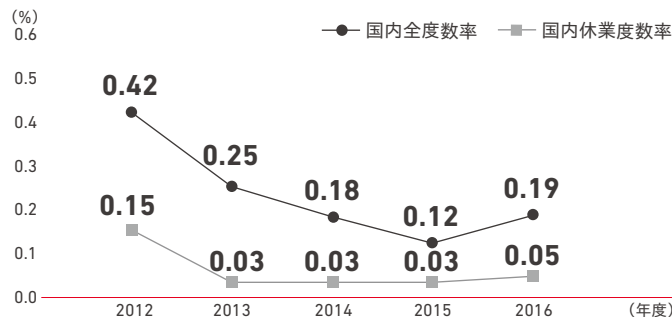
2016年度は、安全サポート体制の構築と重大災害リスク低減に向けた体質強化の取り組みとして、爆発火災未然防止活動の自己検証活動を全世界で展開してきました。

今後も労働災害や爆発火災等を未然に防止するテーマを定め、全世界で展開していきます。

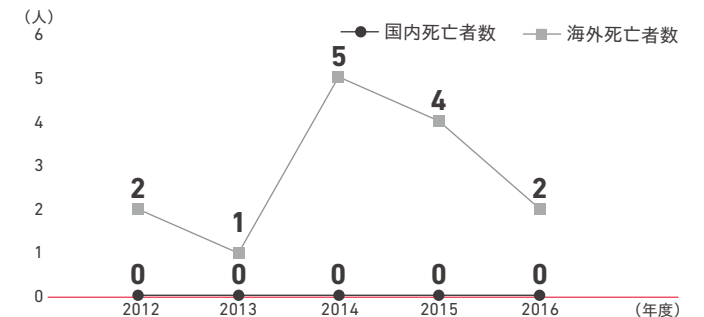
国内では、会社と労働組合が協力して、一致した見解のもと、重大災害リスク低減に向けた安全衛生諸活動を引き続き展開していきます。



日本における労働災害発生状況



労働災害死亡者数 (国内・国外)





人材に関する取り組み

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 / 駐在赴任に伴う健康診断など、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」の実現に向けて取り組んでいます。喫煙所の環境基準を明確化し環境測定に基づく環境整備を図るとともに、受動喫煙の影響を最小化するために、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、事業所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。

## 人材重要項目とデータ

### 人材雇用状況



#### 連結従業員数 (人)

	2014 年度	2015 年度	2016 年度
日本	65,788	64,975	64,696
北米	48,024	50,624	53,243
南米	16,635	16,297	14,716
欧州	8,597	8,111	8,211
アジア・大洋州	50,649	52,364	54,380
中国	15,037	16,028	16,669
(合計)	204,730	208,399	211,915

#### 男女別従業員数 (人)

		2014 年度	2015 年度	2016 年度
日本	男性	47,689	46,715	46,929
	女性	3,326	3,041	3,420

※「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)

		2014 年度	2015 年度	2016 年度
日本	男性	719	762	1,009
	女性	636	660	875
北米	男性	83	102	134
	女性	4,778	4,051	4,789
南米	男性	-	3,008	3,410
	女性	-	1,043	1,379
欧州	男性	814	767	412
	女性	649	679	335
アジア・大洋州	男性	165	88	77
	女性	-	340	357
中国	男性	-	258	268
	女性	-	82	89
北米	男性	4,720	3,174	5,415
	女性	4,252	2,795	4,867
南米	男性	468	379	548
	女性	2,190	1,721	3,485
欧州	男性	1,962	1,541	3,199
	女性	228	180	286

#### 雇用契約別・種類別の従業員数 (人)

		2014 年度	2015 年度	2016 年度	
日本	雇用契約別 内訳	正規従業員	42,342	41,622	41,001
		非正規従業員	5,347	5,093	5,928
	雇用の種類別 内訳	常勤	47,549	46,608	46,834
		非常勤(パート)	140	107	95

#### 離職率 (%) (定年退職者含む)

		2014 年度	2015 年度	2016 年度
日本	男性	1.8	1.9	2.0
	女性	1.8	1.9	1.9
北米		2.5	2.1	3.0
南米		6.0	7.8	9.6
欧州		10.9	12.0	15.8
アジア・大洋州		-	8.2	7.2
中国		6.6	4.0	3.9
		2.4	4.4	5.1

#### 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	60
南米	39
欧州	48
アジア・大洋州	39

## 社会活動

256万人

日本・タイ・ベトナムにおける  
子どもアイデアコンテスト応募者総数  
(2002年以降)



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

#### 被災地支援活動（東日本大震災復興支援 / 熊本地震復興支援 / 災害支援）

Honda は被災地支援活動として、東日本大震災復興支援を目的に「ASIMO 特別授業」と「TOMODACHI Honda 文化交流プログラム」を実施してきました。

2011 年よりスタートした「ASIMO 特別授業」では、被災地である岩手・宮城・福島県の小学校を中心に、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」の大切さを伝えてきました。活動の最終年である 2016 年も 19 校で実施。2011 年の活動開始から合計 130 校、約 21,000 人の子どもたちが参加してくれました。

また、「TOMODACHI Honda 文化交流プログラム」は被災地域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。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 年から 3 年間アメリカン・ホンダモーターと連携して、ローズパレードへの参加をプログラムの軸とし伝統や文化を体験する機会を提供してきました。



01



02



03



04



05



06



07

1 回目の宮城県、2 回目の岩手県に続き 2016 年は、福島県の高中生 20 名が参加しました。

2016 年に起きた熊本地震に対しては、義援金として熊本県に 5,000 万円を寄付するほか、二輪車 110 台をはじめ、カセットボンベで動く発電機「エネポ」127 台、生活物資を寄贈。また四輪車 40 台を被災地へ無償貸与しました。さらには熊本製作所の敷地の一部を避難所として開放するなど、一刻も早い被災地復興に役立てていただきました。

ほかにも Honda は災害支援として台風 10 号の被害を受けた北海道に高圧洗浄機 4 台、岩手県に 5 台を寄贈、軽自動車 4 台を貸与しました。

#### 「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ました。2017 年 3 月末現在、発行枚数は約 69 万枚となっています。

2017 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 22 回目となり、これまでの寄付額の累計はおよそ 9 億 200 万円となりました。

※お客様のご負担はありません。

#### 次世代育成

##### 環境学習プログラム「環境わごん」「ドリームハンズ」

Honda は、国内全事業所周辺の小学校や自治体を中心に、出前型環境学習プログラム「環境わごん」や「ドリームハンズ」を展開しています。「環境わごん」は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、もの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。「ドリームハンズ」は Honda オリジナルの段ボールクラフトを使って、つくる楽しさを広げていく活動です。2016 年度は計 465 回、約 2 万人の生徒と、ボランティア延べ約 4,500 人が参加しました。

01 2011 年から計 130 校の小学校で行われた「ASIMO 特別授業」

02 「TOMODACHI Honda 文化交流プログラム」。参加者は米国の年始イベント「ローズパレード」に参加

03 熊本地震復興支援のため、熊本県内の自治体へ、スクーターを寄贈

04 熊本地震復興支援のため、Honda Cars 所有の「アクティ・トラック」40 台を無償貸与

05 日本ユニセフ協会 早見専務理事（右）と、感謝状を受け取る本田技研工業販売部部長 岩崎（左）

06 出前型環境学習プログラム「環境わごん」

07 つくる楽しさを広げる「ドリームハンズ」

## 日本での取り組み



08

09

### 「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、アイデアを形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14回となる2016年は、過去7年間で最多の4,096作品の応募があり、延べ34,750組の子どもたちが参加したことになります。また、2005年より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。

ほかにも、ベトナムにおいては2008年より「子どもアイデアコンテスト」を実施。応募者は年々増加し、日本を含む3カ国で延べ256万人以上の応募者数を記録しています。

## 地球環境

### 「Honda ビーチクリーン活動」10周年

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。

この活動では大きなごみを手で拾い集めたあと、小さなごみを 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。同時に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。

また2016年より、一人でも多くの人に活動の楽しさを知ってもらうために、クリーナーの牽引車について90ccのものを用意したほか、ビーチ専用の電動カート「ビーチモンパル」を導入。子どもから高齢の方まで、乗りながら楽しくビーチをクリーンにできると好評です。

2016年度は計26回の活動を実施し、グループ362社から延べ2,002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、2016年で10周年を迎えました。これまでの活動回数は計300回となり、1,842社からボランティアが参加、約25,000人の地域住民がビーチクリーン活動を実施しました。

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

### 「水源の森」保全活動

「緑のダム」ともいわれる森林は、長い時間をかけて水を蓄え、川の豊かな流れを支えるとともに、きれいな空気をつくり出します。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。2016年度は、全国9カ所の森林で計15回の保全活動を実施。延べ400人の参加者が苗木の植樹や下草刈り、間伐・伐採作業を行いました。

10



11



12



13



また、新たに従業員が参加しやすい活動場所として秩父市森林保全地での開催もスタートしました。

## 交通安全

### 子どもを対象にした新たな教育プログラムの開発

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、さまざまな年代や時代のニーズに合わせた交通安全教育の普及を行うなか、2016年は子どもを対象にした交通安全教材の開発に力を入れてきました。

2016年9月に完成した幼児向けの新教育プログラム「できるニャンと交通安全を学ぶ」は、オリジナルの交通安全アニメーションと、交通事故を防ぐために重要な「止まる」「見る」「待つ」という動作を習得しやすい振り付けの体操とを合わせたもので、指導者と対話しながら安全行動につながるようになっています。開発にあたっては、地域の交通安全指導者の方々からのご意見をいただき、現場で使いやすく、子どもに効果のあるものをめざしました。

- 08 「子どもアイデアコンテスト」 高学年の部最優秀賞「捨てる果物や野菜の皮が洋服に!『世界一のエコ服せいぞう機』」
- 09 「子どもアイデアコンテスト」高学年の部キッズ大賞「資源虫リサイクラー」
- 10 Hondaオリジナルの牽引式ビーチクリーナーを使って楽しく清掃活動ができる
- 11 埼玉県秩父市森林保全地での活動開始に向けた調印式。埼玉県上田知事(中央)、秩父市久喜市長(右)、総務部長(当時)安田(左)
- 12 「水源の森」保全活動集合写真
- 13 新プログラムの、身体を動かしながら楽しく安全行動が学べる「できるニャンたいそう」

## 北・中米での取り組み

### 地域共生

#### 米国：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」

National Youth Project Using Minibikes (NYPUM) 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、青少年の自信心と適切な判断力といった精神面の成長をサポート。各地域の特色に合わせて40のプログラムを実施し、参加した約9割の青少年の行動が顕著に改善されたという実績があります。2016年の参加者は1,351名。これまでに、約2万台以上のミニバイクの寄贈と資金提供を行い、約30万人の10～17歳の若者を支援しています。

#### 米国、カナダ、メキシコ：北米3カ国の社会活動週間

2016年6月10日から19日間、北米のHondaグループ各社の15,000人近くの従業員に加え、325社のディーラーと76社のサプライヤーの有志が参加する初の大規模な社会活動週間「Team Honda Week of Service」を開催しました。これは、Hondaが北米で事業を開始した1959年6月11日という記念日に合わせて、米国の41の州とメキシコ、カナダで一連のチャリティ活動とボランティアイベントを同時に開催したものです。

地域社会に変化を起こすために一緒になって汗を流すことで、「Team Honda」としての一体感をさらに強めるこれまでにない機会となりました。

### 次世代育成

#### 米国：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」

さまざまな事情により既存の学校生活になじめなかった学生たちに学びの機会を提供していくことを使命に掲げている「Eagle Rock School」は、Hondaの出資によって1993年に開校しました。同校は人との関わりのおかげで誠実さや社会性を育むユニークな教育環境のもと、学生たちの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、全米各地の教育関係者とともに新しい教育方法の研究を行っています。

### 地球環境

#### カナダ：「One Honda, One Tree」キャンペーン

オンタリオ州の森林緑化のために、Honda Canada Foundationは毎年4月1日から7月31日までの間、カナダ国内で対象製品を1台販売するごとに1本の木を植林する「One Honda,

One Tree」キャンペーンを実施しています。この取り組みは11年間にわたり継続して実施され、2013年にHonda Canada FoundationはForests Ontarioとパートナーシップを締結しました。また、従業員によるボランティア参加や耕うん機などの機材の提供を通じて、カナダ全土で森林の保全活動に協力しています。2016年度には21,000本以上、11年間で14万本超を植林しています。

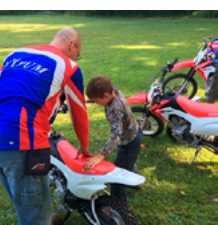
### 交通安全

#### 米国：「Honda Rider Education Center」

カリフォルニア州コールトンに位置する「Honda Rider Education Center」は、安全な運転技術向上のための教習施設です。6歳から大人まで延べ11,000人が、インストラクターから訓練を受けています。この施設は、Honda初の環境教育センターでもあり、2エーカーの敷地内に2,500種類以上の植物が植えられています。草原や低木の林、森林地帯、川辺、砂漠などを模した地形で、運転体験ができます。



01



02



03



04



05



- 01 NYPUM活動の様子(米国)
- 02 北米3カ国で同時開催となる初の大規模な社会活動週間(米国、カナダ、メキシコ)
- 03 「Eagle Rock School」を卒業する生徒たち(米国)
- 04 2016年度には21,000本以上の植林を実施(カナダ)
- 05 6歳から参加できる「Honda Rider Education Center」(米国)

## 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 ワークショップ開催

ホンダモトール・デ・アルヘンティーナ・エス・エー (HAR) は、4 年間、自社の拠点がある地域の小学校で、持続可能な未来を創造する精神を育むためのワークショップを開催しています。今回のイベントは有志による 94 人の従業員によって行われ、Honda の社会活動の 4 つの柱である、環境、教育、地域社会、交通安全に基づいたアクティビティには、カンパーナやパチェコ地区から 8,430 人の児童と先生たちが参加しました。

### 次世代育成

#### ブラジル：「Honda Professional Training Course」

2016 年、創設 10 年を迎えた「Honda Professional Training Course」を 29 人の若者が卒業しました。これは、Honda Financial Services (HFS) とモトホンダ・ダ・アマゾン・リミターダ (HDA) が共同で運営する、ペルナンブコ州レシフェ市のホンダサウスアメリカ「After-Sales Training Center」で実施している取り組みで、18 ～ 20 歳の地域の若者に職業訓練を提供しています。

2007 年の開始以来、延べ 194 人の若者が参加。Honda は、訓練を終えた若者の 71% 以上を雇用し、そのうちの何人かは地域のホンダディーラー各店に就職しています。

合計 800 時間以上に及ぶ訓練では、自動車やバイクの整備技術トレーニング、営業スキル、製品や交通安全に関する知識のほか、ボランティア活動の重要性についても教えています。

また、コースの一環として社会活動も行われており、6 月に実施した献血キャンペーンでは、83 人が献血に協力し、輸血を必要としていた 330 人に提供されました。



01



02



03

### 地球環境

#### ブラジル：「Science Circuit」

モトホンダ・ダ・アマゾン・リミターダ (HDA) は、アマゾンナス州政府の協力のもと、National Institute of Amazonian Research (INPA) が実施している、マナウスの多くの研究機関や公立学校が参加した大規模な環境・社会活動「Science Circuit」を支援しています。

環境保全の大切さを学ぶことを目的としたワークショップやゲーム、マラリアやデング熱、リーシュマニア症の原因となる水中の虫に関する展示など、アマゾンの自然環境への理解につながる多様なアクティビティが 2016 年 4 月から 12 月にかけて行われました。17 年間にわたるこの活動には、毎年地元の 40 の公立学校から約 3,500 人の生徒が集まり、延べ 61,800 人も生徒たちが参加しています。

### 交通安全

#### ブラジル：「Traffic Educational Center」

Honda は、インダイアツバ、マナウス、レシフェの 3 都市に「Traffic Educational Center」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。2016 年 4 月から 2017 年 3 月の間には、12,756 人が運転教習を受け、16,041 人が教育指導を受けました。また、

交通社会との調和に関するディスカッションを開催したほか、子どもたちが交通ルールを楽しく学ぶ「Clubinho Honda」に 1,286 人が参加しました。

さらに、Web サイト「Harmony Traffic」を開設し、YouTube や Facebook を使った交通安全教育を実施。その結果、2016 年 4 月から 2017 年 3 月の間に延べ 5,109,080 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 これまでに194人の学生が「Honda Professional Training Course」を受講 (ブラジル)
- 03 「Science Circuit」は、研究所とマナウス公立学校において最大規模の環境社会化プロジェクト (ブラジル)
- 04 インダイアツバ、マナウス、レシフェというブラジル3都市のHondaの「Traffic Educational Center」で安全運転教育活動を実施 (ブラジル)

04





## 欧州・中近東・アフリカでの取り組み



01 「Charity call center」に様変わりしたオフィスでは、衣装をまとった従業員が電話対応をする（英国）

02 ユネスコ生物圏保護区の保全活動スポンサーカー（ドイツ）



01



02

### 地域共生

英国：支援を必要とする子どもたちのための「Charity call center」

英国の Honda グループ各社は、恵まれない子どもたちの支援を目的として、英国ブラックネルのオフィスに「Charity call center」を共同で開設し、一晩で5万ポンドの寄付金を集めました。70人以上の従業員ボランティアが参加した今回の取り組みは、事業所の垣根を越え、同じ目的で団結し協力し、親睦を深める機会となりました。

英国：社内イベントを通じた募金活動を実施

ホンダオブザユー・ケー・マニュファクチュアリング・リミテッド（HUM）では、カジュアルな服装で出勤した従業員が募金活動に参加する「Dress Down Days」を年に8回行っています。また、従業員による手づくりの焼き菓子を販売するチャリティイベント「Great Honda Bake Off」も開催し、それらのイベントで集められた募金をがん研究センターやホスピス、病院などに寄付しています。

### 次世代育成

英国：地域の子どもたち向けの職場見学を開催

HUMでは、従業員ボランティアによる、地元の学校に通う子どもたちを対象にした職場見学を開催しています。従業員の仕事を学ぶことで、子どもたちが自動車産業への理解を深める機会となっています。参加者からは「興味深かった」「友だちにも参加を勧めたい」など95%以上の好意的な感想が寄せられています。

### 地球環境

ドイツ：ユネスコ生物圏保護区の保全活動に参加

Hondaは、2004年5月よりユネスコ生物圏保護区の保全活動に参加し、ドイツ国立公園の統括組織であるEUROPARCやシャル湖生物圏保護区、ドイツユネスコ国内委員会と共同で、さまざまなプロジェクトを行っています。2006～2008年と2010年には、ポツダムとベルリンでEUROPARCが開催した気候変動に関するカンファレンスを支援。2011年から2014年にかけて、ドイツ国内の生物圏保護区近隣の学校や住民を対象に、気候変動対策のための新たなアイデアを公募する「Blue Skies Award」に協賛したほか、シャル湖生物圏保護区内の泥炭地における大気中への二酸化炭素の発生を削減するためのプロジェクトを支援しました。

これらの取り組みは、地球環境への負荷を低減しながら、成長機会の創出とサステナブルな社会の実現の両立をめざすHondaのフィロソフィーと合致するものです。公共機関と民間の協力によって実現したドイツでの一連の活動は、世界各国におけるユネスコの生物圏保護区保全活動の理想的なモデルケースとなっています。

## アジア・大洋州での取り組み

### 地域共生

#### タイ：洪水被害者のための寄付を実施

Honda Khiang Khang Thai Fund (HKKT) はタイの洪水被害者のための寄付として、1,000万パーツと高圧洗浄機700台(約2,000万パーツ相当)を寄贈。2017年1月、タイ首相府への贈呈式を行いました。タイ南部で生活に苦しんでいる方々への救済は急務で、高圧洗浄機は被災地の家やオフィスの清掃にたいへん有益です。

ほかにもHKKTの活動として、防災省と協力し、4,500セットの生活救命用具やテントを支給しました。

#### インド：障がいのある人々に無料の補助器具を提供

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、誰にも平等な機会があり自立した生活が可能な共生社会の実現をめざして、障がいのある人々を支援するプログラムを開始しました。プロジェクトの費用として1,000万ルピーを拠出するとともに、インド政府障がい者エンパワメント局や、公営企業であるArtificial Limbs Manufacturing Corporation of India (ALIMCO)との協力により、ハリヤーナー州、ラージャスターン州、カルナータカ州、グジャラート州に住む758人の支援対象者に、義肢や車いす、補聴器、松葉づえなど、必要な補助器具を寄贈しました。



01



02



03



04

### 次世代育成

#### インドネシア：若い起業家を対象とした支援プログラム

「Astra Honda Motor Best Student (AMHBS) 2016」は、インドネシア全土の学生たちを対象に、将来国の発展に貢献できるような若い起業家を生み出すことを目的としたプログラムです。参加者には、審査員に向けたプレゼンテーション、起業に必要な学びを得るためのさまざまなトレーニングやセミナーのほか、技術者としても名高いBacharuddin Jusuf Habibie元大統領と会う機会が与えられます。ピー・ティ・アストラ・ホンダ・モーター(AHJ)は、将来インドネシアの発展に大きな貢献ができるような起業家精神を持つ多くの若者を支援していきます。

### 地球環境

#### タイ：野生動植物の保護活動を支援

Honda Thailand Foundationは、カンチャナブリー県ポーブローイ郡において、「ゾウの塩場改良、砂防ダム建設および植樹プロジェクト」を実施しました。

このプロジェクトは、タイで進行する森林資源の破壊への対策として2012年に発足しました。タイの野生動植物の保護をめざす政府との緊密な連携のもと、森林資源の回復だけでなく、野生動物への食糧供給、植樹のほか、塩場の改良とミネ

ラル補給などを実施しています。これまでHondaグループ各社の従業員は、22カ所の塩場改良、9カ所の砂防ダム建設、20.8km<sup>2</sup>の土地へ約8,000本の植樹、竹製の橋の建設などを行ってきました。

5回目となる今年は、タイのアジアゾウ基金、国立公園・野生動物・植物保全局、タイ王国陸軍の協力を得て、タイ全土のHondaグループ10社から300人を超える従業員が参加し、約100人の村民ボランティアとともに、カンチャナブリー県に生息する野生動物の保護を目的とした活動を実施しました。

ゾウなどの一部の野生動物にとって、塩分は必須のミネラル成分です。その補給場所となっている3カ所の塩場へミネラルの提供を行いました。そのほか、砂防ダムの建設、16km<sup>2</sup>の土地へ3,000本の植樹も実施。また、Honda Thailand Foundationでは、今回のプロジェクトに総額30万パーツ相当の寄付を行いました。

今後もタイの野生動植物の保護をはじめ、持続可能な社会づくりのためにこのプロジェクトを継続していく予定です。

- 01 Prayut Chan-o-cha タイ王国首相(右)、アジア・大洋州本部長 安部(右から2人目)とHKKTコミティメンバー代表(タイ)
- 02 758人の支援対象者に補助器具を寄贈(インド)
- 03 Bacharuddin Jusuf Habibie元大統領(写真左)と談笑する「AMHBS 2016」の参加者たち(インドネシア)
- 04 2012年より野生動植物の保護活動を実施(タイ)

## アジア・大洋州での取り組み



- 05 2016年5月に開催された植林イベントの様子 (ベトナム)
- 06 二輪車の安全運転を学ぶ女性たち (インド)
- 07 セミナーを受講する公共交通機関のドライバーや運営者たち (フィリピン)



05

### ベトナム：バックカン省で植林活動を実施

ホンダベトナムカンパニー・リミテッド (HVN) は、ベトナム北東部のバックカン省において、同省の農業・地方開発局と共同で、2013年から森林再生と木材生産による貧困削減を目的とした植林プロジェクト「植林の日」を開始しました。唯一のスポンサーであるHVNは49億ドンを出資。2013年から8年間にわたってプロジェクトが推進される予定です。最初の4年間で約520haの土地に植林を行い、その後も地域の住民による継続的な樹木の手入れや保護を受けながら、2020年より木材生産を開始する計画です。また、植林・育林にあたっては、国際協力機構 (JICA) やベトナム林業大学の専門家による技術的な指導も受けながら進めています。さらに、年1回はHVNの従業員が現地を訪れ、地域の住民とともに植林を行っています。このプロジェクトによって成長した木は約73,500m<sup>3</sup>の木材を生み出し、その販売によって約500億ドンの収益がもたらされる見込みです。植林、育林、木材利用などを通じて、地域の約350世帯がこのプロジェクトに参加します。

2016年5月に開催された植林イベントには、HVNや関連企業の従業員200人以上に加え、地域住民が参加し、2haの土地に植林を行いました。

06



07



### 交通安全

#### インド：女性のための二輪車運転教習を開講

HMSIは、女性を対象とした二輪車運転教習プログラム「Dream Riding」をデリーで開講。今年で4年目の開催となります。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、2016年も4,200人以上が受講。スタートした2013年から合計21,000人以上の女性が受講したことになり、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「Traffic Training Park」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。

#### フィリピン：環境負荷が少なく安全な運転を啓発

ホンダカーズ・フィリピン (HCPI) は、フィリピン国内の民間組織や政府機関を含む12団体との共同で、気候変動の抑制や交通事故の削減、大気汚染防止、燃費の向上を目的とした、ドライバー啓発プログラム「1'M Blue Eco-Safe Driving Campaign」を実施しました。

地球環境への負荷が少ない安全な運転を啓発するこのキャンペーンでは、グループや個人指導による講習のほか、屋外コンサートイベントへの出展、ソーシャルメディアや動画サイトを活用した実用的な教習ツールの提供などを通じて、燃費の良い安全な運転のための心がけや、CO<sub>2</sub>排出量の抑制につながる適切な車両整備の方法を普及させるさまざまな取り組みが行われました。

## 中国での取り組み



### 地域共生

Honda 製車いすレーサーを  
中国大連の若手選手に寄贈

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、大連の3人の若手選手に寄贈しました。2016年10月の大分国際車いすマラソン大会の際に、3選手に納車前の仮合わせを行い、2017年3月に大連にレーサーを届けました。その後、習熟を経てHonda製車いすレーサーをトラックおよびマラソンのレースに使う予定となっています。また、今回寄贈を受ける選手の一人が、大分国際車いすマラソン大会で、T34/53/54クラスの第3位を勝ち取っており、Honda製レーサーでの活躍が期待されます。

### 次世代育成

「Honda 中国エコマイレージ大会」

「環境意識を高め、ものづくりの楽しさを実感してもらう」ことを目的に、「Honda 中国エコマイレージ大会」を開催。第10回を迎える2016年は10月18日に「最小限のエネルギーを使い、最も長い距離を走れる」をメインテーマに広州で開催しました。

Honda 中国は若い人を対象に技術へのチャレンジ、中国の

環境問題および移動社会への提案ができるように2007年よりこの大会を開催。大学および高校生、Honda関連企業でチームを組んで競技に参戦します。2011年には世界に先駆けて電気自動車（EV）クラスを導入、バッテリーを唯一の動力源とし、規定時間内の走行距離を競いました。10年間で合計約1,280チーム、6,500人がこの大会に参戦したことになります。各チームがたえず新しい技術で挑んだ結果、記録も次々に更新。Honda 中国はこれからも、中国の発展とともに、環境意識をもち技術向上にチャレンジする若者を支援していきます。

### 地球環境

内モンゴル植林プロジェクト

内モンゴル自治区ウランチャブ市興和県での植林プロジェクトは、2016年に9年目に入りました。2008～2012年の第1期は友誼ダム周辺の土地約467haに70万本の植林を実施。2013～2017年の第2期は、第1期から2～3km離れた国道沿いの土地約467haにおいて、新たな5ヵ年計画での植林を開始しています。2016年までは第2期計画の83%にあたる約387haの植林を完了しており、2016年7月に関連会社16社の合同植林イベントが実施されました。約200人の従業員と経営陣が参加し、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。そして2008年の植林地も訪れ、30～40cmだった苗木が2～3mまで成長したことを確認し、従業員全員で喜びを分かち合いました。このプロジェクトは興和県林業局、国家林業局監理会社および北京林業大学の専門家の力強いサポートで、順調に推進されています。

### 交通安全

お客様や地域へ手渡しの安全

Honda の中国における四輪事業会社である広汽本田汽車有限公司は、2005年より社内で安全運転普及を行うインストラクターを養成しています。また工場敷地内には交通安全センターを設置し、お客様や地域社会に対して安全運転普及活動を行う中心地となっています。さらに、販売店では安全運転普及活動認定店制度を設け、これまでに352店が認定されています。安全運転アドバイスのできる販売店のスタッフ610人を擁し、7万人以上のお客様にアドバイスを提供しています。また、北京、上海、広州など大都市をキャラバンで回り、Honda ユーザーに対して急ブレーキ、滑りやすい路面の走行体験、シートベルトの重要性体験などを盛り込んだスクールを実施しています。2016年は延べ8回、180人を動員しました。そのほかにも地域行政や学校と連携し、大学生向けの安全運転実技体験会や小学生向けの啓発冊子の配布など積極的に活動しています。

もう一つの四輪事業会社である東風本田汽車有限公司では、工場内に製品の安全技術を説明するコーナーを設け、見学者の理解を促進。地元小学校に対しては、交通安全教室を実施しています。

- 01 大連のパラリンピック3選手に車いすレーサーを寄贈
- 02 2016年Honda中国エコマイレージ大会の様子
- 03 2016年合同植林イベント記念写真
- 04 2008年の植林エリアで成長した木々を確認し、感動する従業員
- 05 滑りやすい路面走行や、シートベルトの重要性体験など、充実した安全講習を実施



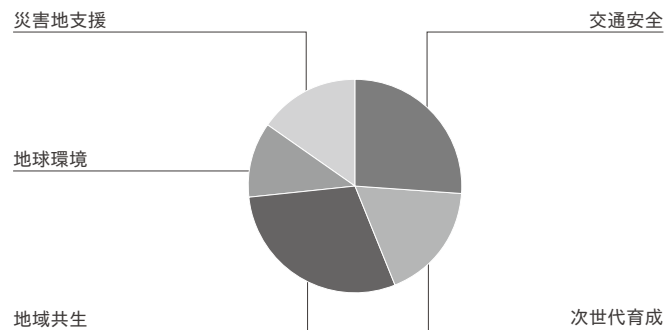
社会活動関連データ

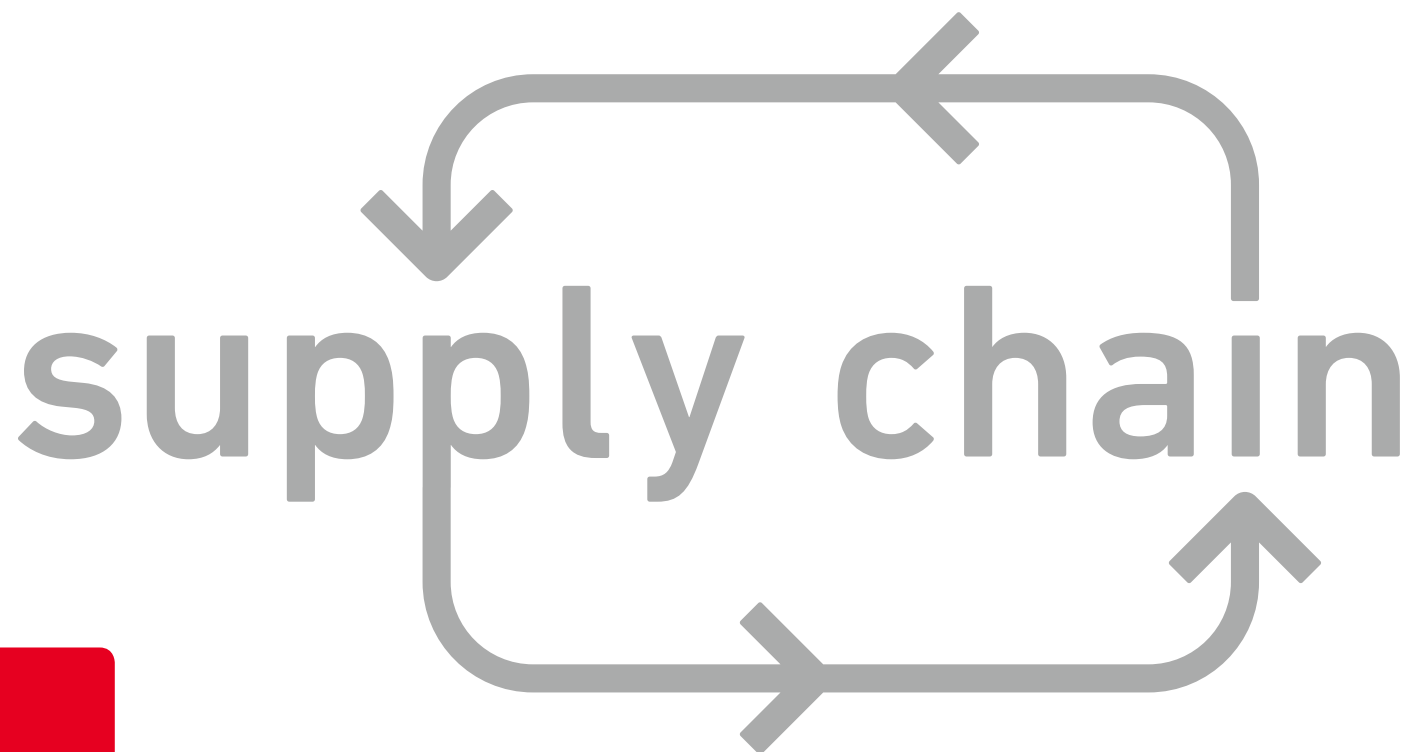


社会活動に関する支出額

支出額（百万円）

交通安全	2,086
次世代育成	1,405
地域共生	2,346
地球環境	899
災害地支援	1,204
(合計)	7,940





## サプライチェーン

# 28

海外の工場で作成車（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指数（2000年比）

## 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。

Honda は自社領域に加えて、お取引先に対して GHG 排出量や環境に対するリスクと機会の開示を求めるとい、「CDP サプライチェーンプログラム」（企業に対して気候変動対策の情報開示を求める機関投資家らによる国際イニシアチブ）に 2017 年度より参加します。

このように、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、購買領域および物流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



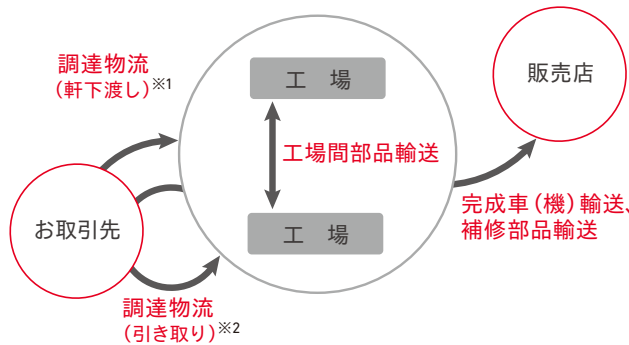
# supply chain

物流の基本的な考え方

# 「物流」という機能面から ESG マネジメントを実践

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、物流における効率化や環境負荷の低減、コンプライアンス、リスクマネジメントは、重要な課題となります。Honda は、「物流」を部門・地域を超えて一元管理し、ESG の観点に即したマネジメントを行っています。

Honda の物流領域の全体像



※1 お取引先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、お取引先を回って調達部品を引き取ること

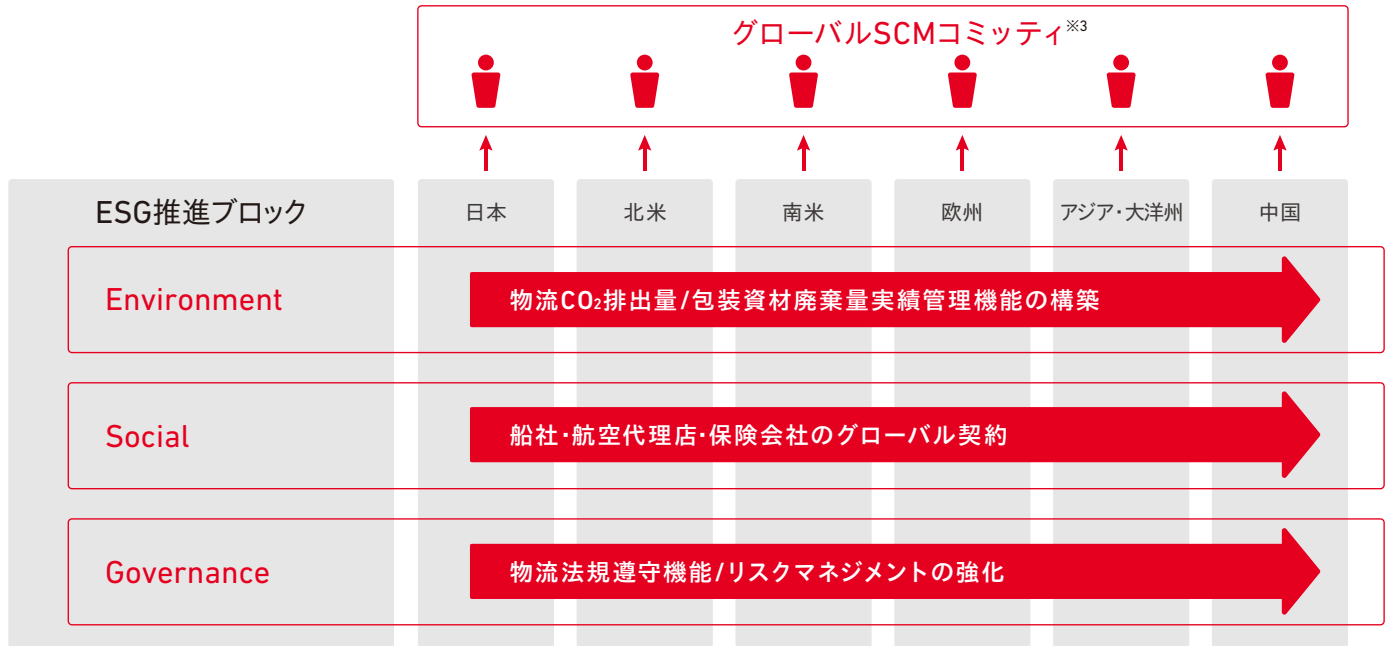
物流のグローバルマネジメント

# 部門と地域を超えた一元管理体制

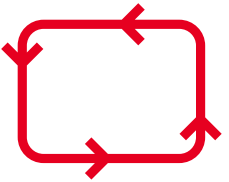
Honda では、2016 年 4 月に、物流における ESG マネジメントをよりグローバルに推進するために「ESG 推進ブロック」を新設しました。ここでは、物流に関わる関連部門、世界 6 極の地域統括会社と協働して、CO<sub>2</sub> 削減に関わる環境対応、輸

送会社管理、法規制対応の推進、保険政策、リスクマネジメントなど、さまざまな物流上の課題や懸案に対する対応方針の策定と施策の展開、一元管理を行っています。

物流のグローバルマネジメント体制



※3 中期目標を達成するため、グローバル本社および地域のSCM (Supply Chain Management) 課題を議論する会議体



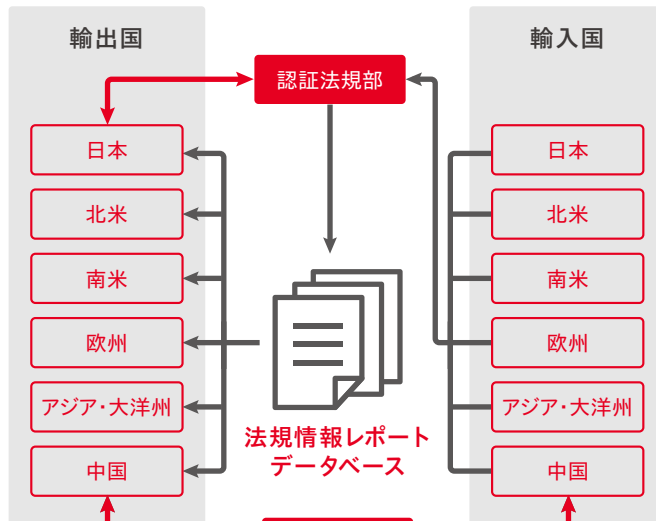


## 物流に関する取り組み

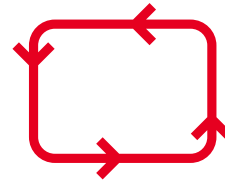
# 物流法規情報の一元管理

国や地域をまたいで製品や部品を供給するためには、各国で異なる輸送インフラや規制、自然災害リスクなど、さまざまな状況を把握・分析することが必要となります。とくに、法規制は、輸送の安全やスピードに大きな影響を与える可能性があります。Honda ではつねに正確な情報をつかみ、グローバル全体で効率良く確実にかつ状況に先んじた対応が取れるよう、物流オペレーションに関わる国際条約や法規情報を一元管理する機能を構築し、迅速な法令遵守対応に取り組んでいます。

### 法規情報の一元管理の仕組み



# CO<sub>2</sub> 排出量低減



## グローバル CO<sub>2</sub> 排出量把握

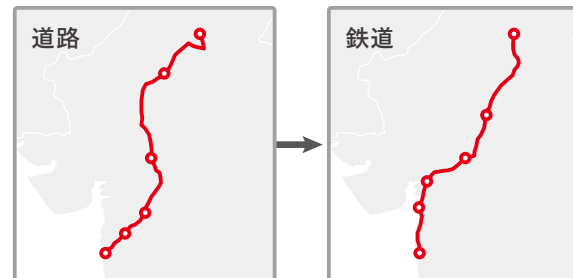
Honda では完成車（機）輸送、工場間部品輸送、補修部品輸送、引き取り輸送の輸送効率の向上に努めています。2016 年度はこれらに加え、国際海上輸送の大部分を占める四輪生産部品の輸送における CO<sub>2</sub> 排出量管理を開始しました。2017 年度はこの範囲をほかの製品領域にも拡大し、全製品・全世界における CO<sub>2</sub> 排出量把握を実現します。

## 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。この取り組みは、右記の通り日本の国土交通省と官民一体となって進めています※。また、2016 年には、内航船を利用した四輪製品輸送のトライアルを開始しました。他自動車会社による南部か

デリー・ムンバイ間輸送  
道路 1,476km から鉄道 1,300km へ短縮



ら北部への船輸送の復路を利用し今後本格稼働をめざします。これにより従来比 56% の CO<sub>2</sub> 排出量削減を見込んでいます。

※国土交通省報道発表資料：インドにおける貨物鉄道利用促進の実証事業を実施  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000294.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000294.html)

## 天然ガストラックによる輸送

アメリカン・ホンダモーターでは、輸送トラックの天然ガス車への切り替えを順次行っています。2016 年度には、補修部品の国内輸送のために天然ガストラックを 19 台導入しました。この結果年間 100 トンの CO<sub>2</sub> 排出量削減を実現しました。

さらに 2016 年度には、アラバマ州リンカーンの工場で生産した自動車の近隣貨物鉄道駅への輸送にも、天然ガストラックの利用を開始しました。これによりさらなる CO<sub>2</sub> 排出量削減を見込んでいます。



四輪完成車輸送に用いられる天然ガストラック

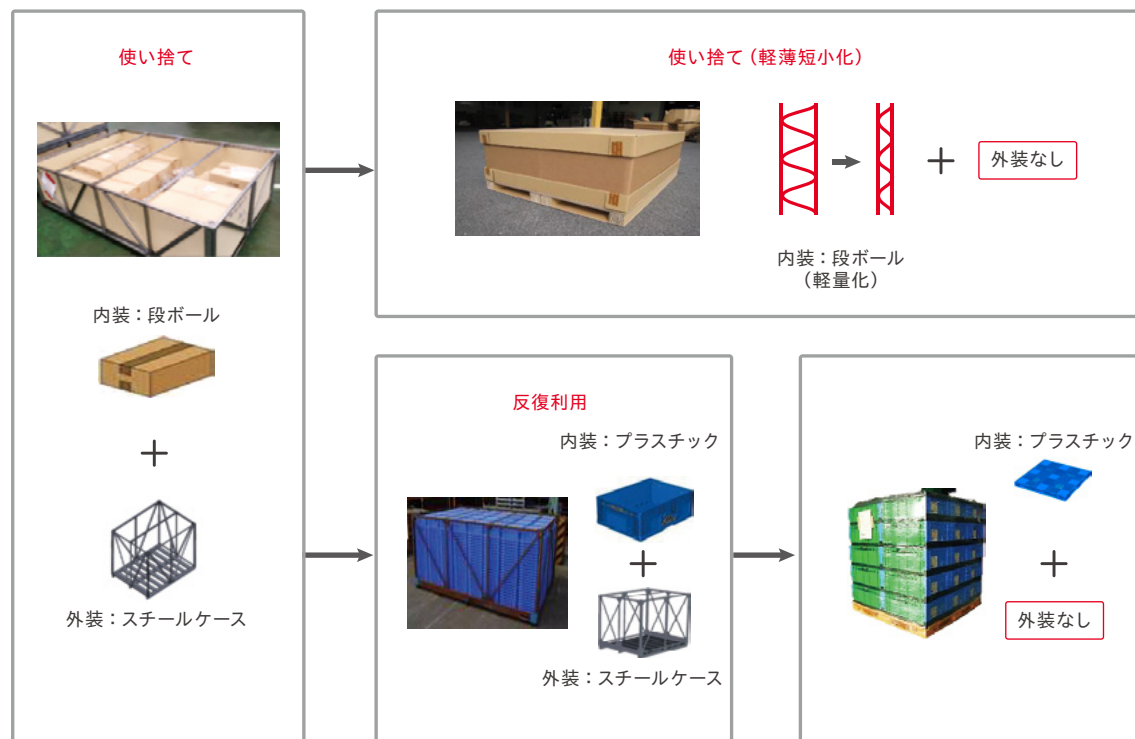
物流に関する取り組み

# 包装資材の廃棄物低減

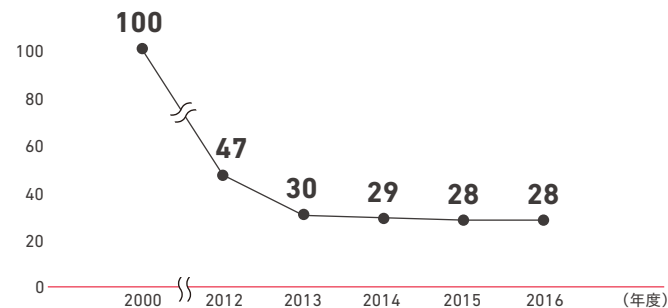
## 包装荷姿の進化

物流領域の環境課題としてCO<sub>2</sub>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。

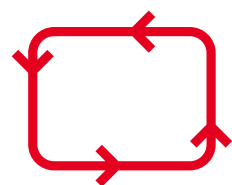
包装荷姿の進化



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。

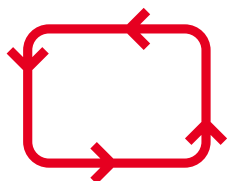


## 購買の基本的な考え方

# 購買理念／購買3原則／ 購買行動規範

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。

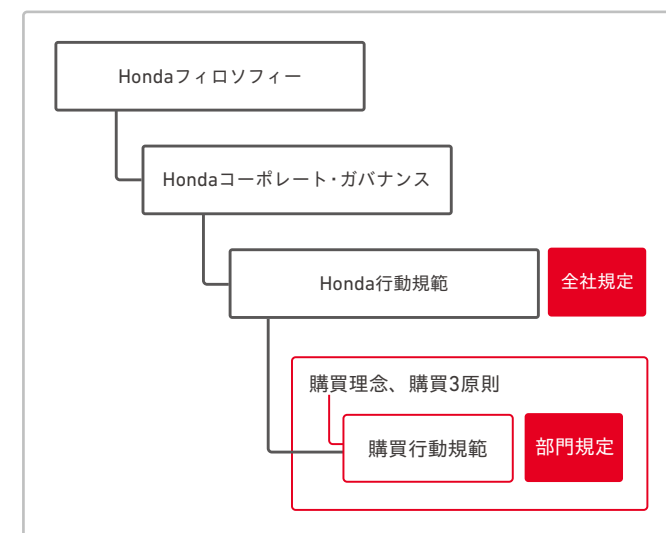
##### 対等な取引

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



購買の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「Honda 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、再発防止を図っています。

お取引先からの改善計画が十分でないと判断された場合は、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。

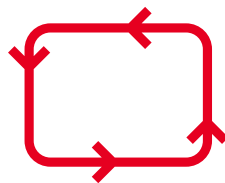
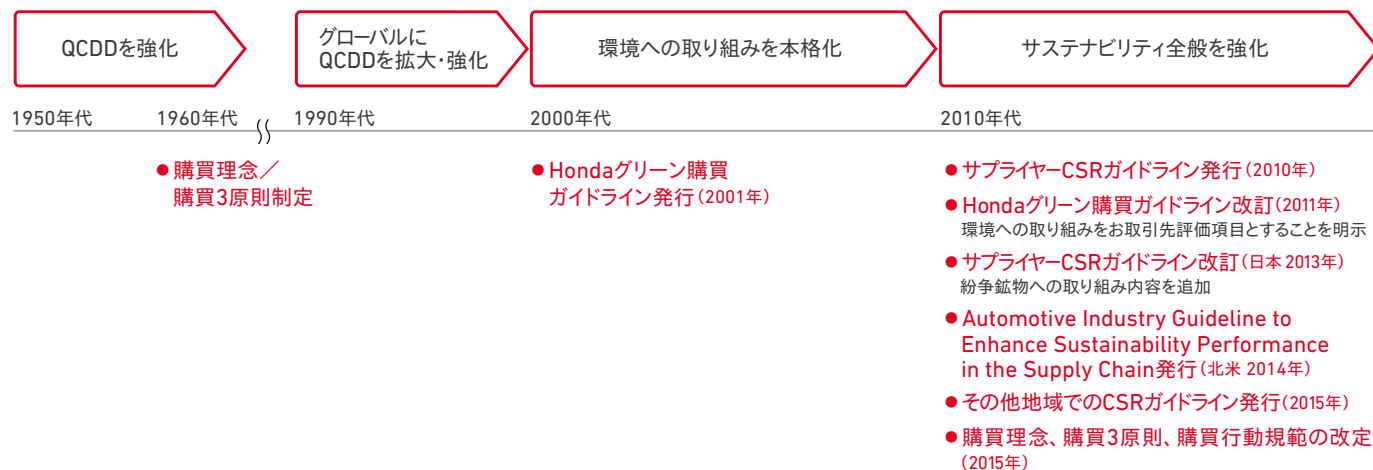
併せて、お取引先での取り組み状況の点検や二次お取引先への展開のためのチェックシートを活用し、サプライチェーン全体での取り組みを進めています。

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。

2016 年度には、日本で第三者機関による監査を導入しました。

※1 <http://www.honda.co.jp/sustainability/supply-chain/pdf/csr-guideline.pdf>  
 ※2 QCDD:Q (Quality: 品質)、C (Cost: コスト)、D (Delivery: 納期)、D (Development: 設計・開発) の略。

購買活動の変遷



## 購買のグローバルマネジメント

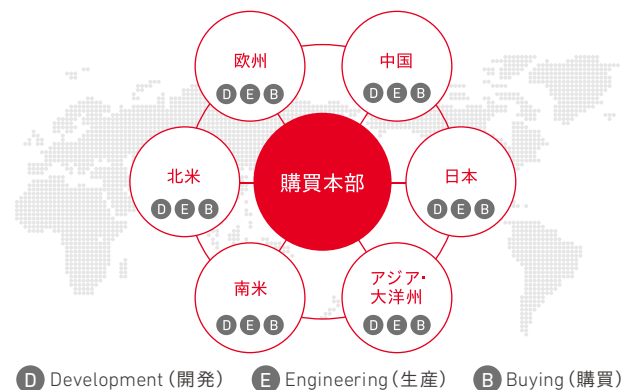
# 推進体制

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。2016 年には、サステナビリティの取り組みを強化・加速するため、専任部署（購買企画部サステナビリティマネジメント課）を設置しました。

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 極サステナビリティ会議」などを定期的開催し、購買本部と各地域本部・事業本部の連携を図っています。

### Honda購買グローバルネットワーク



## 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」を世界 6 地域で開催しています。

## 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による「購買拠点長会議」を年 1 回開催しています。2016 年度は日本で開催し、サステナビリティの取り組みの方向性を整合しました。

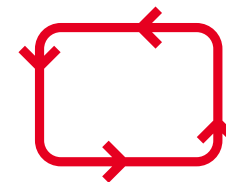
### グローバル会議体



## 購買 6 極サステナビリティ会議

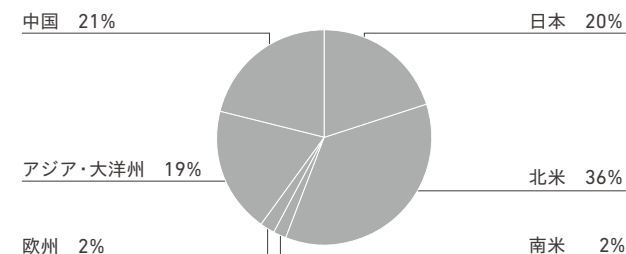
グローバルサプライチェーン全体で低炭素への取り組みを強化するために、「購買 6 極環境会議」を 2011 年から開催してきました。この会議は、6 地域の実務担当で構成され、世界各地のお取引先と一体となった取り組みをめざして、グローバルで統一した CO<sub>2</sub> 低減の展開方針や達成手段の議論と整合を行っています。

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」へと進化させました。



購買6極サステナビリティ会議

### 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。

### CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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（原単位△1%削減/年）とその達成状況を共有し、PDCA サイクルを回しています。

2016 年現在、グローバルでの購入額の 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 CO<sub>2</sub> 低減活動に役立てていきます。

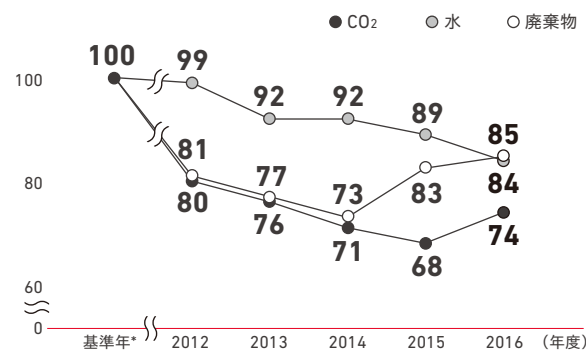
### お取引先での CO<sub>2</sub> 低減支援

Honda は、お取引先とともに CO<sub>2</sub> 低減活動を各地域で進めています。

お取引先の生産現場を訪問して、省エネルギー施策を提案するとともに取り組みのための体制整備を支援する「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 CO<sub>2</sub> データを分析し、お取引先一社に対し、弱点領域や削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  
CO<sub>2</sub>排出量/水資源使用量/廃棄物等発生量 原単位指数



\*CO<sub>2</sub>: 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

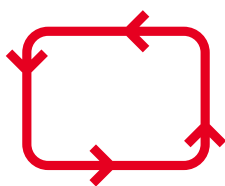
Honda は、製品を構成するすべての部品などに関する法規遵守と、地球環境や生態系に対する影響の軽減を目的とした「Honda 製品化学物質管理基準書」を発行しています。グローバル各地域のお取引先に、この基準に適合する化学物質管理体制の構築を依頼するとともに、基準を満たした部品を供給することを保証する「適合宣言書」の提出をお願いしています。その具体的な含有化学物質データについては、業界標準の管理システムを活用し、量産開始前に評価を実施しています。

## 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。



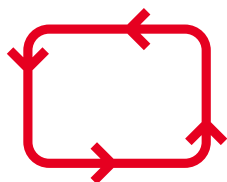
# supply chain

## 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への留意を明記した「部品取引基本契約書」を締結しています。

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



## お取引先への 第三者監査の実施

Honda は、ガイドラインに対する取り組み状況を確認するためのチェックシートをお取引先に配布し、自主点検を要請してきました。

「サプライチェーンを含めた企業の社会的責任」を果たすことへの国際的な期待の高まりにともない、Honda は、2016 年より日本で、ビジネスボリュームが大きく影響度の高いお取引先を対象に第三者機関による監査を開始いたしました。

監査は、書面調査と現地調査の 2 段階で構成されています。書面調査では、Honda が対象お取引先に対し、以下の 3 項目を実施いたします。

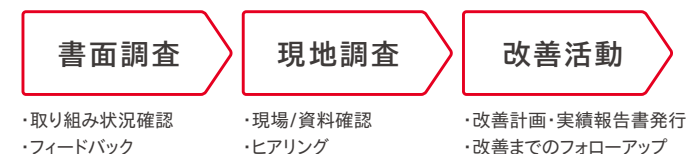
1. 国際標準に基づいた「監査用チェックシート」の配布
2. サステナビリティ取り組み状況の確認
3. 分析結果のフィードバック

次に現地調査では、Honda と監査法人の担当者が、書面調査の結果を踏まえ、ヒアリングや帳票、ならびに実際の生産工程や関連施設を確認し、サステナビリティの取り組み状況をお取引先とともに検証しています。

改善が必要な事項については、「改善計画・実績報告書」を提出いただき、必要に応じてフォローアップ調査も実施、計画の PDCA を確認し、継続して推進しています。

今後は、海外の購買拠点とも連携し、第三者監査の拡大展開を図っていきます。

### 第三者監査のフロー



お取引先での危険物保管状況確認

## 購買に関する取り組み

## 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、誠実に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 は、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。

### 業界団体との連携

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 (AH) 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。

### お取引先との対話

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 Honda 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。

また Honda は、お取引先と事業の方向性や取り組み内容を共有する懇談会を世界各地で定期的に開催しています。2016 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。2017 年 1 月の懇談会には、お取引先 331 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・パワープロダクツ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、GHG 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。

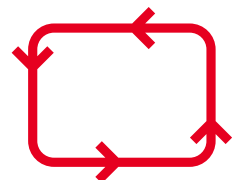
社会領域では、コンプライアンス、安全衛生、地域社会活動、環境、多様性および人権などにおいて最も貢献されたお取引先に対して、北米地域で「Corporate Citizenship Award」の表彰を行いました。



日本地域での表彰（環境賞）  
株式会社エフテック



北米地域での表彰  
(Corporate Citizenship Award)  
Cascade Engineering Inc.





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	8			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	9,10,11,18,19,20,27,28,29,30,44,50,62,75,86			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	6			組織の名称を報告する。
	G4-4	4,6			主要なブランド、製品およびサービスを報告する。
	G4-5	2,6			組織の本社の所在地を報告する。
	G4-6	6			組織が事業展開している国の数、および組織が重要な事業所を有している国、報告書中に掲載している持続可能性のテーマに特に関連のある国の名称を報告する。
	G4-7	6			組織の所有形態や法人格の形態を報告する。
	G4-8	6			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	6,7 2017 有価証券報告書 2,3,6,7,8,19,70,71			組織の規模を報告する。
	G4-10	73			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	2017 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	86,92			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	22			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。
G4-16	22,68,94			（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。	
特定されたマテリアルな側面とバウンダリー	G4-17	2017 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	9,10,11,12			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	9,10,11,27			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	2,6,9,10,11,27			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	2,6,9,10,11,27			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	21			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	21			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	21			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	21			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（報告を行った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。

## 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	G4-28	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)。
	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	2,96,97,98,99,100,101,102,103			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	104			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	12,13,14,15			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	12			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	12			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屬となっているか否かを報告する。
	G4-37	12			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	13,14,15			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	13,14,15			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	13,14,15 コーポレートガバナンス方針 <a href="http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html">http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html</a>			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	13,14,15 コーポレートガバナンス方針 <a href="http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html">http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html</a>			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	12			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との役割を報告する。
	G4-43	12			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	12			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	12			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、デュエリジェンス・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	12			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	12			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	12			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	12,13			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	機密情報のため	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	15 コーポレートガバナンス方針 <a href="http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html">http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html</a>				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	15 コーポレートガバナンス方針 <a href="http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html">http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html</a>				報酬の決定プロセスを報告する。報酬コンサルタントが報酬の決定に関与しているか否か、また報酬コンサルタントが経営陣から独立しているか否かを報告する。報酬コンサルタントと組織の間にこの他の関係がある場合には、報告する。
	G4-53	15 コーポレートガバナンス方針 <a href="http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html">http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html</a>				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	15				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	15				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	3,9,10,11,16				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	17				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	17,70				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 カテゴリ：経済	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	
経済的 パフォーマンス	G4-DMA	21,27,75				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	7,84				創出、分配した直接的経済価値	
	G4-EC2	28,31				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	2017 有価証券報告書 105,106,107,108,109				確定給付型年金制度の組織負担の範囲	
	G4-EC4	-		政府から受けた財務援助	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	政府から受けた財務援助
地域での存在感	G4-DMA	62,63,75				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	70				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	73				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	75				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	29				インフラ投資および支援サービスの展開と影響	
	G4-EC8	6,76,77,78,79,80,81,82,83,84,92				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	86,90,91,92,95				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	92				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	25,26,27,28,30,37,38				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	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	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	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	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	25,26,27,28,30,37,38				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	41				組織内のエネルギー消費量	
	G4-EN4	41				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 年度のサステナビリティレポートでの開示を目指し、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	41				エネルギー消費の削減量	
	G4-EN7	31,32,40				製品およびサービスが必要とするエネルギーの削減量	

## 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-DMA	25,26,27,28,30,37,38				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				水源別の総取水量
	G4-EN9	35				取水によって著しい影響を受ける水源
	G4-EN10	35				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	25,26,27,28,36,37,38				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
大気への排出	G4-DMA	25,26,27,28,30,31,32,34,35,37,38				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。
	G4-EN15	40				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-EN16	40				直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 1)
	G4-EN17	40				間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 2)
	G4-EN18	37				その他の間接的な温室効果ガス (GHG) 排出 (スコープ 3)
	G4-EN19	40,41				温室効果ガス (GHG) 排出原単位
	G4-EN20	35				温室効果ガス (GHG) 排出量の削減量
	G4-EN21	42				オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量
排水および廃棄物	G4-DMA	25,26,27,28,33,35,37,38				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-EN22	42				水質および排出先ごとの総排水量
	G4-EN23	42				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	35				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	35,36				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	25,26,27,28,30,37,38				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				製品およびサービスによる環境影響緩和の程度
	G4-EN28	33				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	25,26,27,28,30,37,38				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	25,26,27,28,30,37,38,88				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-EN30	37,40,87,88,89				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	25,26,27,28,30,37,38				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				環境保護目的の総支出と総投資 (種類別)

**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						
サプライヤーの環境評価	G4-DMA	86,90				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-EN32	91				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	90,93,94				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
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
カテゴリー：社会（労働慣行とディーセント・ワーク）						
雇用	G4-DMA	62,63,64				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	73				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	70				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	69				出産・育児休暇後の復職率と定着率（男女別）
労使関係	G4-DMA	62,63,64				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	62,63,64				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	2017 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	71				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	71				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	71				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	62,63,64				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	65				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	63,64,65,66,68,69				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	70				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	13,68,69,73				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	62,67,68				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	68				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	86,90				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-LA14	91				労働慣行クライテリアによりスクリーニングした新規サプライヤーの比率
	G4-LA15	91,93,94,95				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
	G4-LA16	17				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

**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(人権)						
投資	G4-DMA	62,63,64,90,91				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	91				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	67				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)
非差別	G4-DMA	16,17,62				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-HR3	17				差別事例の総件数と実施した是正措置
結社の自由と 団体交渉	G4-DMA	62,86,90				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-HR4	71,91,93,94,95				結社の自由や団体交渉の権利行使が、侵害されたり著しいリスクにさらされているかもしれないと特定された業務やサプライヤー、および当該権利を支援するために実施した対策
児童労働	G4-DMA	62,86,90				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-HR5	91				児童労働事例に関して著しいリスクがあると特定された業務やサプライヤー、および児童労働の効果的な根絶のために実施した対策
強制労働	G4-DMA	62,86				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-HR6	91				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
保安慣行	G4-DMA	62				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-HR7	67,73				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
先住民の権利	G4-DMA	62				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-HR8	-	先住民の権利を侵害した事例の総件数と実施した措置	標準開示項目や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	先住民の権利を侵害した事例の総件数と実施した措置
人権評価	G4-DMA	62				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-HR9	67				人権レビューや影響評価の対象とした業務の総数とその比率
サプライヤーの 人権評価	G4-DMA	62,86,90				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-HR10	91				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-HR11	91,93,94,95				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	16,17				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-HR12	17				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
カテゴリー：社会(社会)						
地域コミュニティ (社会)	G4-DMA	21,25,75				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-S01	21,76,77,78,79,80,81,82,83,84				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-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	16,17				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。

**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
<b>カテゴリー：社会（社会）</b>						
腐敗防止	G4-S03	17				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-S04	17				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	17				確定した腐敗事例、および実施した措置
公共政策	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-S06	22				政治献金の総額（国別、受領者・受益者別）
反競争的行為	G4-DMA	17				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-S07	16,17				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	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。
	G4-S08	16				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	86,90				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-S09	91,92				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-S010	91,93,94,95				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	16,17				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-S011	17				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
<b>カテゴリー：社会（製品責任）</b>						
顧客の安全衛生	G4-DMA	44,45,46,47,48,50				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	48				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	60				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）
	G4-DMA	25,26,27,28,30,37,38				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。
製品およびサービスのラベリング	G4-PR3	32				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	31				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	56,60				顧客満足度調査の結果
	G4-DMA	17				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-PR6	-	販売禁止製品、係争中の製品の売上	標準開示項目や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カ国以上のお客さまに製品やサービスを提供している	販売禁止製品、係争中の製品の売上
マーケティング・コミュニケーション	G4-DMA	17				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	16,17				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	3,9,10,11,12,18				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	18				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	3,9,10,11,12,16,17				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	16,17				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 2016 年度の環境関連データについて、Deloitte Touche Tohmatsu Limited 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「デロイト トーマツ サステナビリティ株式会社」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 448 社の事業活動における 2016 年度の環境関連データ（会社数は 2016 年 12 月末時点）（⇒ P.40 ~ 42）。


保証対象とした環境関連データ：

GHG 排出総量のうち、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11）

GHG 排出量（直接排出量、間接排出量）、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、総エネルギー消費量）、水使用量／排水量、大気汚染物質排出量（SOx 排出量、NOx 排出量）、廃棄物等発生量



デロイト トーマツ



トーマツ

独立した第三者保証報告書

2017年6月16日

本田技研工業株式会社  
代表取締役社長 八郷 隆弘 殿

デロイト トーマツ サステナビリティ株式会社  
東京都千代田区丸の内三丁目3番1号  
代表取締役 杉山 雅彦

デロイト トーマツ サステナビリティ株式会社（以下「当社」という。）は、本田技研工業株式会社（以下「会社」という。）が作成した「Honda SUSTAINABILITY REPORT 2017」（以下「報告書」という。）に記載されているの付された 2016 年度の環境関連データ（以下「環境関連データ」という。）について、限定的保証業務を実施した。

**会社の責任**  
会社は、会社が採用した算定及び報告の基準（報告書 P.40~42）に準拠して環境関連データを作成する責任を負っている。また、温室効果ガスの算定は、様々なガスの排出量を結合するため必要な排出係数と数値データの決定に利用される科学的知識が不完全である等の理由により、固有の不確実性の影響下にある。

**当社の独立性と品質管理**  
当社は、誠実性、客観性、職業的専門家としての能力及び正当な注意、守秘義務、及び職業的専門家としての行動に関する基本原則に基づく、国際会計士倫理基準審議会の「職業会計士の倫理規程」が定める独立性及びその他の要件を遵守した。また、当社は、国際品質管理基準第 1 号「財務諸表の監査及びレビュー並びにその他の保証及び関連サービス業務を行う事務所の品質管理」に準拠して、倫理要件、職業的専門家としての基準及び適用される法令及び規則の要件の遵守に関する文書化した方針と手続を含む、包括的な品質管理システムを維持している。

**当社の責任**  
当社の責任は、当社が実施した手続及び当社が入手した証拠に基づいて、環境関連データに対する限定的保証の結論を表明することにある。当社は、「国際保証業務基準 3000 過去財務情報の監査又はレビュー以外の保証業務」（国際監査・保証基準審議会）、「国際保証業務基準 3410 温室効果ガス報告に対する保証業務」（国際監査・保証基準審議会）及び「サステナビリティ情報審査実務指針」（サステナビリティ情報審査協会）に準拠して、限定的保証業務を実施した。  
当社が実施した手続は、職業的専門家としての判断に基づいており、質問、プロセスの観察、文書の閲覧、分析的手続、算定方法と報告方針の適切性の検討、報告書の基礎となる記録との照合又は調校、及び以下を含んでいる。  
・ 会社の見積り方法が、適切であり、一貫して適用されていたかどうかを評価した。ただし、手続には見積りの基礎となったデータのテスト又は見積りの再実施を含めていない。  
・ データの網羅性、データ収集方法、原始データ及び現場に適用される仮定を評価するため、事業所の現地調査を実施した。  
限定的保証業務で実施する手続は、合理的保証業務に対する手続と比べて、その種類と実施時期が異なり、その実施範囲は狭い。その結果、当社が実施した限定的保証業務で得た保証水準は、合理的保証業務を実施したとすれば得られたであろう保証水準ほどには高くない。

**限定的保証の結論**  
当社が実施した手続及び入手した証拠に基づいて、環境関連データが、会社が採用した算定及び報告の基準に準拠して作成されていないと信じさせる事項はすべての重要な点において認められなかった。

以上

Member of  
Deloitte Touche Tohmatsu Limited

# 8

# assurance



**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 2017年 6月