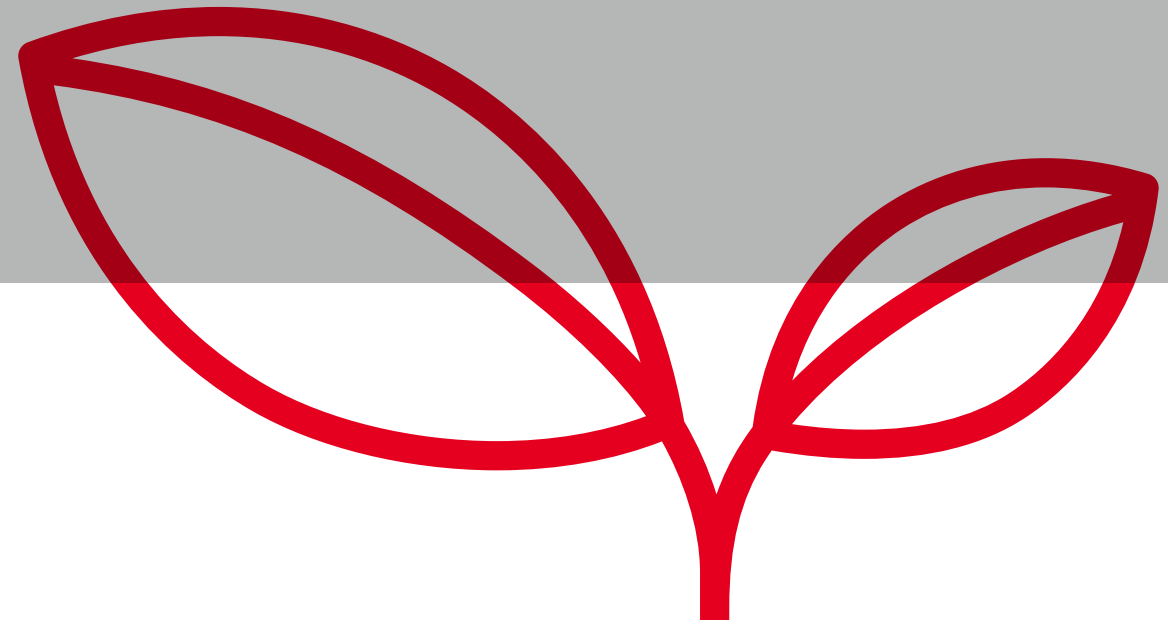


7

環境

30%

2020年までに二輪車・四輪車・パワープロダクツのCO₂排出量原単位を2000年比で30%低減することを目標とし、3つの取り組みを進めています。



重要課題

- 気候変動・エネルギー問題への対応
- クリーンな大気の保全
- 電動化の推進
- 資源の効率利用
- 水資源の保全
- 生物多様性の保全
- 化学物質の適切な管理と汚染防止

environment

7 パフォーマンス報告

基本的な考え方

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

Honda 環境・安全ビジョン / Honda 環境宣言

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、NOx^{※1}の排出を減らした低公害の「CVCC^{※2}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^{※3} 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、サプライヤーや販売会社など 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・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

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



※1 NOx: Nitrogen Oxides (窒素酸化物) の略。
 ※2 CVCC: Compound Vortex Controlled Combustion (複合渦流調整燃焼方式) の略。
 ※3 GHG: Greenhouse Gas (温室効果ガス) の略。

environment

7 パフォーマンス報告

グローバルマネジメント

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

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きました。そして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を実施しています。

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、サステナビリティ戦略会議で報告されます。それらを次期中期経営計画や方針に反映し、各地域本部や環境関連部門でPDCAを回すことで、継続的に環境マネジメントの強化を図っています。

環境マネジメントシステム

Hondaは、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(2018年3月時点)。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5年間、環境関連の重大な法令違反や罰金・制裁金の支払い、重大な漏出の発生はありません。

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。

DATA 環境保全コスト

▶ P.54へ

DATA 経済効果
(収益、費用低減の実質効果)

▶ P.54へ



7 パフォーマンス報告

環境側面の重要課題

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

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。とくに環境領域では「気候変動・エネルギー問題への対応」と「資源の効率利用」を最重要課題と考えています。

「Triple ZERO (トリプルゼロ)」

その最重要課題となる「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 CO₂ 排出ゼロ化

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

エネルギーリスクゼロ化

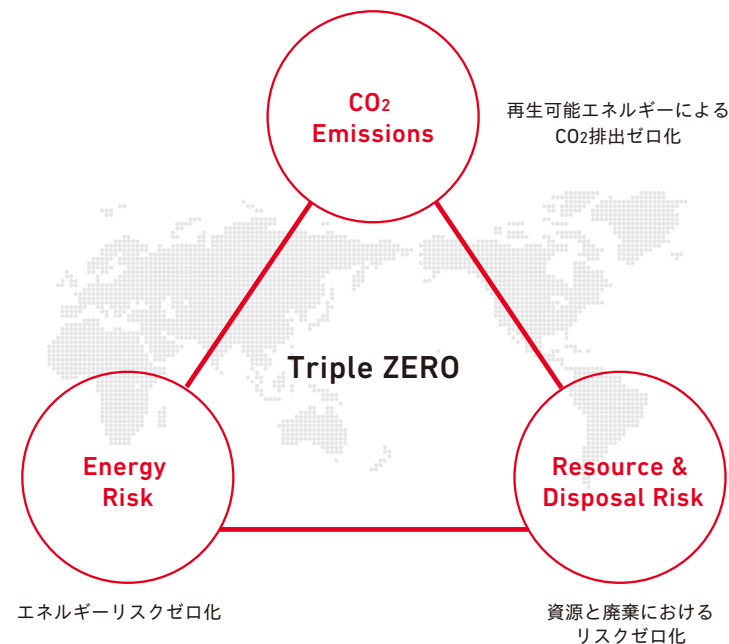
「エネルギー問題」への対応として、化石燃料への高依存などによるエネルギーリスクの将来的なゼロ化をめざします。

資源と廃棄におけるリスクゼロ化

「資源の効率利用」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



7 パフォーマンス報告

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

気候変動・エネルギー問題への対応

資源の効率利用

クリーンな大気保全

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

環境側面の重要課題

気候変動・エネルギー問題への対応

気候変動・エネルギーリスク対応

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 CO₂ 総排出量を 2000 年比で半減をめざすことを公表しました。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、CO₂ 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、パワープロダクツ使用時の CO₂ 排出量原単位を 30% 低減（2000 年比）する「2020 年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標」を掲げています。

北米においては、GHG/CAFE^{※1} 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。

Honda の売上の 4 分の 3 は四輪事業であり、製品からの CO₂ 排出量の低減を推進するうえで、燃費規制未達成によるレピュテーションリスクと罰金によるビジネスへの影響は、極めて大きいと考えています。そのため、販売、生産、生産技術、商品開発が一体となって、商品を開発する「SED^{※2} システム」を利用し、リスク緩和にも取り組んでいます。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。

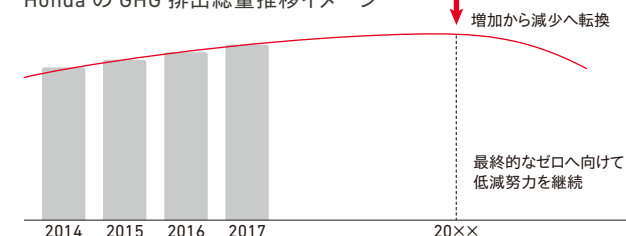
近年、お客様がモビリティ製品を選ぶ際、燃費や CO₂ 排出量などの環境性能を重視する傾向が強まっています。Honda では、お客様の価値観や市場のニーズを、最も重点を置くべき事項の一つと位置付けており、「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」^{※3} の適用製品を積極的に拡大、提供しています。こうした取り組みは、お客様のニーズと合致し、追加収益を生み出しています。

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するとともに、モビリティと暮らしで CO₂ 排出量をゼロにする技術の確立をめざしています。その実現に向けて「HSHS」^{※4} の開発を進めています。さらに事業活動領域では、再生可能エネルギーの活用に向けた目標として 2018 年度は、4.2MW のメガソーラー発電の導入を計画するなど、事業活動においてもエネルギーの多様化に取り組んでいます。

Honda の GHG 排出総量推移イメージ



電動化の推進

Honda は、気候変動、エネルギーリスク対応を課題と捉え、電動化製品の推進も積極的に行っています。Honda は 2030 年をめどに四輪車販売数の 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ました。その目標を達成するため、PHEV^{※5}、EV^{※6}、FCV^{※7}、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。例えば製品では、北米で FCV、EV、PHEV のパワートレインを同プラットフォームで補う「クラリティ」シリーズ（⇒ P.43 参照）を発表するとともに、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、製品とその普及に向けたインフラ整備も視野に入れ積極的に進めています。また日本では寄居完成車工場を電動車両基地として全電動化車両の旗艦工場とし、世界中の市場ニーズに合わせた開発・生産ができる体制を整えるなど、電動化の推進に、全社をあげて積極的に取り組んでいます。

二輪車では「PCX ELECTRIC / ハイブリッド」の開発や「EV-CUB」の実証実験の実施。パワープロダクツではポータブル電源として使用できるハンディータイプ蓄電機の「LiB-AID E500」やロボット芝刈機「Miimo HRM520」など、製品の電動化を加速することで、お客様のニーズに合わせた製品選択の拡大を実現していきます。

※1 CAFE: Corporate Average Fuel Economy (企業平均燃費) の略。

※2 SED: Sales (セールス)、Engineering (エンジニアリング)、Development (ディベロップメント) の略。

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

※4 HSHS: Honda Smart Home System (Honda スマートホームシステム) の略。

※5 PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle (プラグインハイブリッド車) の略。

※6 EV: Electric Vehicle (電気自動車) の略。

※7 FCV: Fuel Cell Vehicle (燃料電池自動車) の略。

7 パフォーマンス報告

環境側面の重要課題

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96



※ Honda Biz LINC: スマートフォンやタブレット端末の位置情報 (GPS 機能) を活用し、二輪車や軽自動車での近距離移動における業務効率向上を支援するクラウド型ソリューションサービス。

T O P I C S

二輪車での電動化の取り組み

日本郵便株式会社と社会インフラ整備に向けた協業の検討を開始

Honda は、限りある資源を有効に活用する循環型社会への移行、強化される排出ガス規制への対応など、地球環境に配慮した企業活動として、郵便配達業務における実証実験を進めています。

実証実験としては、電動二輪車などの郵便配達での活用を展望した、社会インフラの整備に向けた取り組みです。郵便配達業務での電動二輪車などの可能性の検証と、充電ステーション設置の実証実験を行っています。

また、効率的な車両運行・持続的なユニバーサルサービスの実現に向けた取り組みとして、郵便配達業務へのテレマティクス・サービス「Honda Biz LINC」※の活用と、安定・正確・安全な配達業務を支える体制構築を行ってまいります。

Honda は、持続的な地球環境への貢献を行う社会インフラの整備の実現を、積極的に進めてまいります。

水素エネルギーの普及に向けて

交通インフラとなるタクシー運用

Honda は、FCV の将来の用途拡大に向け、「クラリティ FUEL CELL」のタクシー運用を、2017 年 6 月末に日本の 4 都市で開始しました。Honda は FCV の本格普及に向け、このタクシー運用を通じて得られた走行データなどのさまざまな情報をフィードバックし、FCV のさらなる性能進化に向けた研究開発に取り組んでいきます。

米国カリフォルニア州で 水素ステーション網拡充に向けた協力

Honda は、シェルが実施する燃料電池自動車の普及に向け、トヨタ自動車株式会社とともに米国カリフォルニア州北部の 7 カ所に、水素充填設備の導入支援を進めています。燃料電池技術には、エネルギーや環境に関する社会的な課題を解決する大きな潜在力があると確信したうえで、協力関係を構築し、より多くのお客様のニーズに応えられるよう進めていきます。

次世代に向けた水素訴求活動

Honda は、ステークホルダーエンゲージメントの一環として、複数の自治体と連携し、学生向けの水素教室を全国で実施しています。より若い世代を対象に、水素の正しい理解促進を実施することで、次世代エネルギー普及対応に取り組んでいます。

また、各イベントにおいても水素訴求活動を実施しています。より多くのステークホルダーの皆様の理解を得るとともに、来場されたお客様の生の声を聞くことのできる貴重な機会として、積極的に参加しています。



7 パフォーマンス報告

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

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^{※1}活動を積極的に推進、また使用済み製品の廃棄時の適正処理も確実にを行っています。

資源調達段階から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。



クリーンな大気の保全

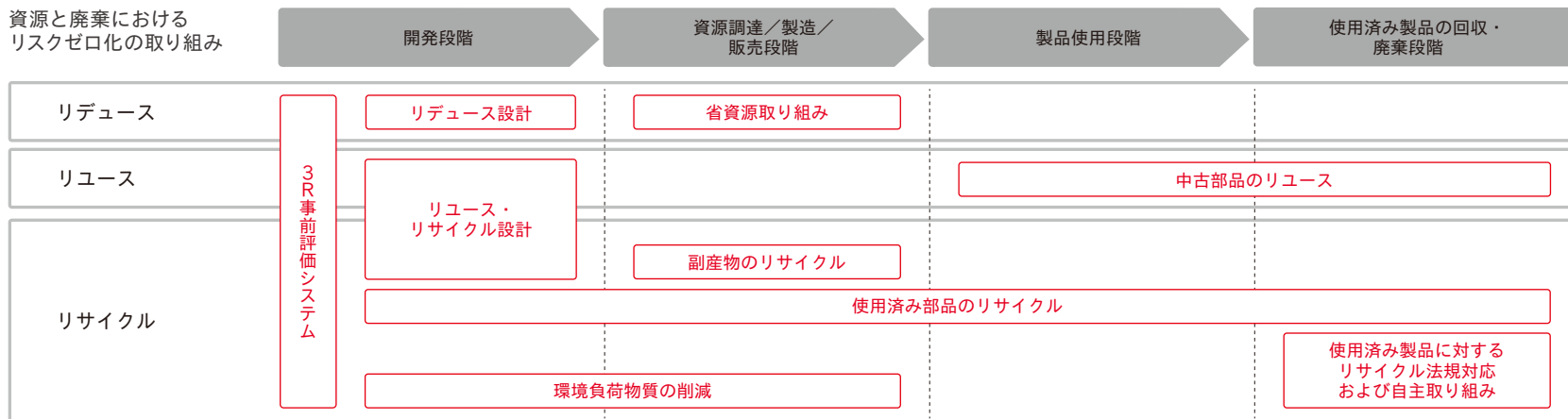
Honda は公害問題が深刻化した 1960 年代から「大気汚染問題」を重要課題と認識し、とくに都市部における大気汚染の悪化が人々の健康に悪影響を与えて「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」が阻害されると考え、この問題を製品の排出ガスをクリーンにする技術の開発で解決してきました。

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。

また二輪車やパワープロダクツにおいては、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「PGM-FI」^{※2}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。



※1 3R:Reduce (リデュース)、Reuse (リユース)、Recycle (リサイクル) の略。
 ※2 PGM-FI: Programmed Fuel Injection System (電子制御燃料噴射装置) の略。

7 パフォーマンス報告

気候変動・エネルギー問題への対応

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

2020年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標



※ Honda の製品から排出される CO₂ の全世界平均値

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 CO₂ 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・パワープロダクトの CO₂ 排出量原単位を2000年比で30%低減する「2020年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標」を策定し、製品の使用時における CO₂ 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・パワープロダクト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。

DATA 2020年製品 CO₂ 排出量原単位
低減目標に対する現在の達成状況

▶ P.54へ

T O P I C S

選択肢拡大を実現した電動車 「クラリティ」シリーズの販売を北米で開始

2017年12月、Hondaは北米にて、同一プラットフォームに、PHEV、EV、FCVという3種類の電動パワートレインを取り揃えた「クラリティ」シリーズの販売を開始しました。お客様のニーズに合わせ、電動車の選択肢を拡大するという、クラリティシリーズの世界初の試みは、米国の『グリーンカージャーナル』誌の「2018グリーンカーオブザイヤー®」に選定されるなど、高く評価されています。

クラリティシリーズは環境性能に優れるだけでなく、空力性能と先進デザインを両立したセダンフォルムと、効率的パッケージングにより、クラストップクラスの居住空間とトランク容量を確保するなど、高い実用性も兼ね備えています。

Hondaは今後、環境負荷の低い電動車を北米のみならず広く普及させ、気候変動対応および、エネルギーリスクの低減をめざします。



「クラリティ」シリーズ



7 パフォーマンス報告

気候変動・エネルギー問題への対応

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

気候変動・エネルギー問題への対応

資源の効率利用

クリーンな大気の実現

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

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CO₂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CO₂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CO₂総量半減目標を視野に入れつつ、「2020年製品CO₂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CO₂排出量の低減
- ②環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応による製品のCO₂排出量の低減
- ③再生可能エネルギーへの対応やトータルエネルギーマネジメントによる製品のCO₂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CO₂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「HEPS」※です。

2017年度に発売した製品の認定を行った結果、二輪車27モデル、四輪車8モデル、パワープロダクツ3モデル、合計38モデルを新たにHEPS適合製品として認定。累計では二輪車171モデル、四輪車97モデル、パワープロダクツ54モデル、合計322モデルがHEPS適合製品となりました。

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。

DATA

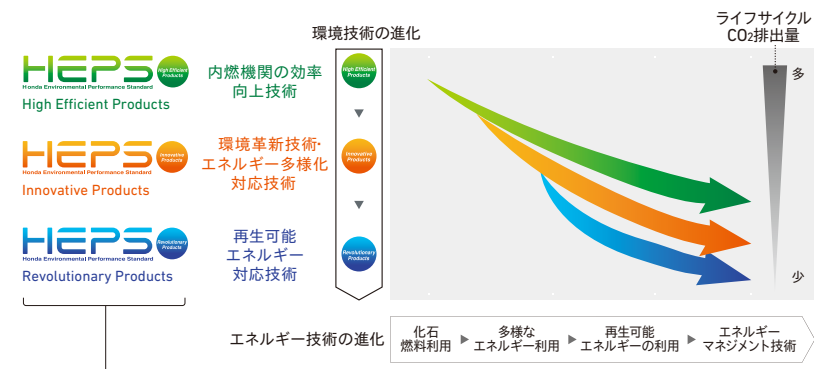
HEPS 適合モデル数の推移
(グローバル)

▶ P.55へ

DATA

地域別 HEPS 適合モデル数

▶ P.55へ



●High Efficient Products

内燃機関の効率を向上させることでCO₂排出を低減した製品。エンジンの燃焼効率向上技術や駆動系の効率向上技術、エンジン内各部の摩擦を低減させる低フリクション技術などを採用した製品がこれに該当し、使用時のCO₂排出量が以前のモデルと比較してどれだけ低減しているかを適合基準として定めています。

●Innovative Products

環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応により、CO₂排出を低減した製品。Honda独自の二輪車アイドル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、パワープロダクツの燃料噴射装置(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、パワープロダクツのガス燃料対応製品などのエネルギー多様化対応を実現した製品がこれに該当します。使用時のCO₂排出量が以前のモデルと比較してどれだけ低減しているかを適合基準として定めています。

●Revolutionary Products

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

※ HEPS: Honda Environmental Performance Standard (Honda 環境性能基準) の略。



7 パフォーマンス報告

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

気候変動・エネルギー問題への対応

企業活動に関する取り組み

Honda は、「再生可能エネルギーによる CO₂ 排出ゼロ化」「エネルギーリスクゼロ化」をめざし、グローバルに生産、販売を拡大する一方で、エネルギー使用量と CO₂ 排出量の低減に注力しています。「企業活動に関する中期環境取り組み計画」で「生産 1 台当たり CO₂ 排出量原単位※¹を 2019 年までに 18% 削減（2008 年比）」する目標を掲げています。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、クルマ 1 台当たりの生産エネルギーを従来工場比※²で 30% 低減した寄居完成車工場など、最新工場の省エネルギー技術やノウハウを積極的に導入。エネルギー使用量や CO₂ 排出量の低減につなげています。また、グローバルに展開する各事業所の省エネルギーの取り組みを支援するために、事業所間、地域間の情報共有を促進する仕組みを構築するとともに、日本からの技術サポートにも力を入れています。

さらに、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、2017 年度にはソーラー発電や風力発電などで合計 117GWh 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。

T O P I C S

2つの新技術で 「平成 29 年度 省エネ大賞」受賞

「平成 29 年度 省エネ大賞」の「省エネ事例部門」において、本田技研工業株式会社生産本部トランスミッション製造部（浜松）の新しい省エネ試験法が、「資源エネルギー庁長官賞」を受賞しました。従来 CVT※³の耐久試験時には、実際のエンジンを用いた長期間の連続テストを行っていました。新たに開発したテスト装置は、テスト期間を約 7 割削減することで、ガソリン使用量を削減する効率化と、環境負荷対応を両立することが評価されました。

さらに、ホンダエンジニアリング株式会社の、燃料電池スタック製造時の水素使用量削減が、同部門の「審査委員会特別賞」を受賞しました。これは、従来の生産工程で発生するエネルギー消費を 99.7% 削減し、処理時間を従来の 6 分の 1 程度に抑えるなど、FCV 普及拡大をめざし開発した技術が評価されたものです。

今後も Honda がめざす 2030 年ビジョンの実現に向け、取り組みを進めていきます。

※¹ 二輪車、四輪車、パワープロダクトそれぞれの CO₂ 排出量原単位を生産台数で加重平均した原単位。

※² 埼玉製作所狭山完成車工場との比較。

※³ CVT: Continuously Variable Transmission (無段変速機) の略。



7 パフォーマンス報告

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

気候変動・エネルギー問題への対応

資源の効率利用

クリーンな大気保全

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

資源の効率利用



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。全世界へ展開することで、材料の削減を図ります。

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、インナーウェザーストリップ、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、2017年度に発売したすべての新型車、モデルチェンジ車におけるリサイクル可能率^{※1}は、四輪車90%以上、二輪車95%以上となっており、パワープロダクツも使用部材のリカバリー可能率^{※2}95%以上を継続しています。

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。2017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」「ASR」^{※3}の3品目を引き取り、処理する責任があります。

2017年度、Honda車のフロン類の引き取り台数は約49万台（前年比+11%）、エアバッグ類の引き取り台数は約46万台（前年比+10%）、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52万台（前年比+6%）でした。ガス発生器の再資源化率は93.9%、ASRの再資源化率は98.1%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にて無料で引き取り、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、2017年度1,020台で全引き取り台数に占める割合は59.2%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。

企業活動に関する取り組み

Hondaは、企業活動における廃棄物の削減に取り組んでいます。

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。パーゼル条約付属文書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ODS^{※4}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。

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

※2 リカバリー可能率：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。

※3 ASR：Automobile Shredder Residue（自動車破砕残さ）の略。シュレッダダスト。

※4 ODS：Ozone Depleting Substances（オゾン層破壊物質）の略。

7 パフォーマンス報告

クリーンな大気の保全

その他の重要課題

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

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LEV※13排出ガス法規において2013年に発売した「アコード ハイブリッド」からSULEV※230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。

パワープロダクツにおいては、エンジンの改善技術により世界で最も厳しいUS EPA※3 Phase3規制を触媒なしでクリアし対応を完了しました。

また、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VOC※4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。

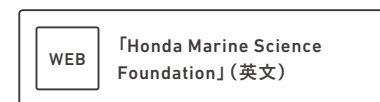
水資源の保全

Hondaは自社の企業活動により上流・下流の水資源に影響を及ぼす可能性を認識し、「水資源の保全」にも注力しています。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。そういった状況下においても、取水では量を管理するとともに、排水については品質管理を徹底し、水質結果を開示するなど、管理と情報提供に努めています。また、水使用量の最小化に向けて、各事業所で、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しています。製造過程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㎡、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)、ホンダオートモービル(タイランド)カンパニー・リミテッド第二工場(タイ)、広汽本田汽車有限公司第二工場(中国)では、ほぼ100%リユースできる水のフル循環システムを導入するなど、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。

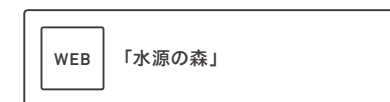
製品では全世界に展開している船外機の水質汚染を低減することを目的に、Hondaは船外機のエンジンを4ストロークエンジンだけのラインナップとし、製品使用時の環境負荷低減に取り組んでいます。

そして水保全を自ら推進するだけでなく、水保全基金の運営を北米で実施しています。水保全基金「Honda Marine Science Foundation」は、海洋生態系の回復を支援し、気候変動の回復力を促進するイニシアチブとして、将来の世代のために沿岸環境の改善、維持を支援しています。年間約20万ドルの支援を行い、周辺環境の保全に貢献しています(下記リンク参照)。

社会活動として1999年から継続している「水源の森」保全活動では、恩恵を受けている水源の森を各生産拠点が保全、管理を実施しており、各地域に合わせた最適な取り組みを施しています。水は事業を支える必要不可欠な資源の一つであることを認識しているため、引き続きこの活動に取り組んでいきます(下記リンク参照)。



▶ <https://www.honda.com/marine-science-foundation>



▶ <http://www.honda.co.jp/philanthropy/forest/about/>

※1 LEV: Low Emission Vehicle (低排出ガス車)の略。

※2 SULEV: Super Ultra Low Emission Vehicle (極超低排出ガス車)の略。

※3 US EPA: United States Environmental Protection Agency (米国環境保護庁)の略。

※4 VOC: Volatile Organic Compounds (揮発性有機化合物)の略。



7 パフォーマンス報告

その他の重要課題

▶ 環境 36

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 56

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

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

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小化に取り組んでいます。また国内主要事業所では、生物多様性実態調査を実施し、各生物種に即した間伐や剪定、外来種の駆除などを推進しています。さらに、毎年レッドリストを作成している IUCN^{※1} 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。

PDF

「Honda 生物多様性ガイドライン」

▶ <http://www.honda.co.jp/environment/report/pdf/report/report-biodiversity.pdf>

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^{※2}）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^{※3}）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、2017 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。

※1 IUCN: International Union for Conservation of Nature (国際自然保護連合) の略。

※2 IMDS: International Material Data System (国際材料データシステム) の略。

※3 MoCS: Management System of Chemical Substance (化学物質管理システム) の略。



7 パフォーマンス報告

環境関連データ

▶ 環境 36

- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 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
- その他の重要課題

環境関連データ

- 安全 56
- 品質 65
- 人材 79
- サプライチェーン 96

2017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」※1に従って、自社の企業活動による排出(スコープ1、2)ばかりでなく、原材料の採掘、輸送からお客様の製品使用、廃棄による排出など(スコープ3)を含んだ、Hondaに関わるバリュー・チェーン全体での2011年度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。

2017年度の算定結果は、Hondaの企業活動によるGHG排出量が545万t-CO₂e、その他の間接排出も含めたHondaに関わるバリュー・チェーン全体でのGHG排出量が3億1,959万t-CO₂eとなりました。今後もデータの把握、管理を進め、低減施策の実践に活かしていきます。

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CO₂排出量原単位を「全世界平均で2000年比30%低減する」と定めて、製品の燃費向上に努めています。

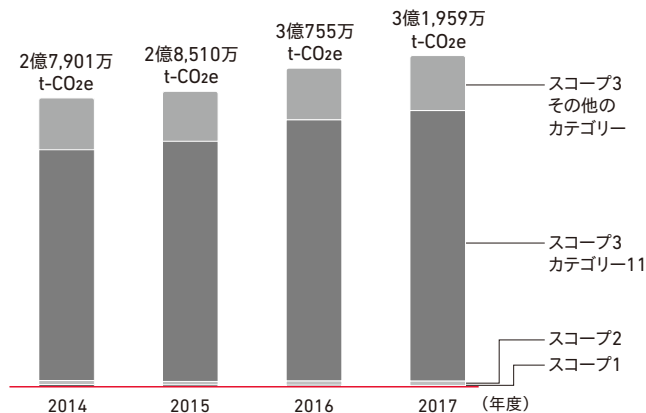
LCA※2の推進

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。

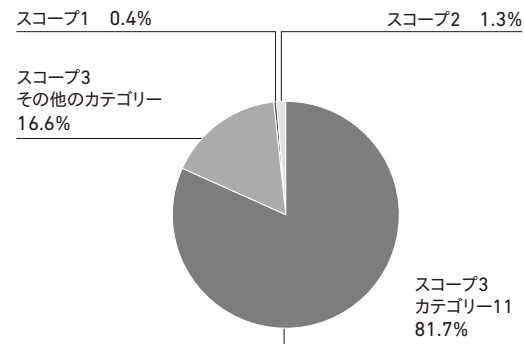
2002年3月には「Honda LCA データシステム」を構築し、企業活動の全領域におけるCO₂総排出量を定量的に把握するとともに、生産、購買、販売、オフィス、輸送など各部門が抑制目標を定め、低減活動を効果的に展開してきました。

また製品1台の原材料から廃棄に至るライフサイクルでのCO₂排出量を算定、把握を行い、個別機種ごとのCO₂排出量低減の取り組みに活用しています。またこれは、今後ますます多様化する次世代技術の適用を検討するうえでも重要な考え方であり、開発段階における低炭素化の提案など、さらなる活用を行っていきます。

GHG排出総量の推移



2017年度 GHG排出総量の内訳



※1 GHGプロトコル: The Greenhouse Gas Protocol(温室効果ガスプロトコル)の略。WBCSD(World Business Council for Sustainable Development: 持続可能な開発のための経済人会議)とWRI(World Resources Institute: 世界資源研究所)が主体となって策定。

※2 LCA: Life Cycle Assessment(ライフサイクルアセスメント)の略。



7 パフォーマンス報告

環境関連データ

▶ 環境 36

- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 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
- その他の重要課題
- 環境関連データ
- 安全 56
- 品質 65
- 人材 79
- サプライチェーン 96

Honda の GHG 排出総量

		2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度
Honda のバリュー・チェーン全体の排出	(スコープ 1・2・3 の合計)	2 億 7,901 万 t-CO ₂ e	2 億 8,510 万 t-CO ₂ e	3 億 755 万 t-CO ₂ e	3 億 1,959 万 t-CO ₂ e
内訳 企業活動による直接排出	(スコープ 1)	138 万 t-CO ₂ e	133 万 t-CO ₂ e	128 万 t-CO ₂ e	135 万 t-CO ₂ e <input checked="" type="checkbox"/>
エネルギー利用による間接排出	(スコープ 2)	386 万 t-CO ₂ e	381 万 t-CO ₂ e	392 万 t-CO ₂ e	410 万 t-CO ₂ e <input checked="" type="checkbox"/>
Honda の企業活動による排出	(スコープ 1・2 合計)	524 万 t-CO ₂ e	514 万 t-CO ₂ e	520 万 t-CO ₂ e	545 万 t-CO ₂ e
製品の使用による排出	(スコープ 3・カテゴリ 11)	2 億 2,354 万 t-CO ₂ e	2 億 3,177 万 t-CO ₂ e	2 億 5,259 万 t-CO ₂ e	2 億 6,103 万 t-CO ₂ e <input checked="" type="checkbox"/>
その他の排出	(スコープ 3・その他のカテゴリ)	5,023 万 t-CO ₂ e	4,819 万 t-CO ₂ e	4,976 万 t-CO ₂ e	5,310 万 t-CO ₂ e
その他の間接排出	(スコープ 3 合計)	2 億 7,377 万 t-CO ₂ e	2 億 7,996 万 t-CO ₂ e	3 億 235 万 t-CO ₂ e	3 億 1,414 万 t-CO ₂ e

●スコープ 1: GHG プロトコルで定義されている、企業活動による GHG の直接排出 (例: 工場における重油の燃焼、作業車両・社用車からの GHG 排出)。上記数字は、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。一部小規模な会社は除く。
日本は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく排出係数、日本以外 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)。上記数字は、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。一部小規模な会社は除く。
GHG プロトコルのマーケット基準手法を採用。日本は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく電気事業者別の排出係数、日本以外は電気事業者別の排出係数、または各地域での最新の排出係数、これらが入手困難な場合は IEA, Emissions from Fuel Combustion の排出係数を利用。

●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・パワープロダクツ) がお客様の手に渡り、最終的に廃棄されるまでの間に、お客様の使用にと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・パワープロダクツ) のグローバル販売台数の約 90% を網羅。
また、CO₂ 排出量原単位×年間走行距離 (パワープロダクツは年間使用時間) ×生涯使用年数×年間販売台数の総和を排出量としている。

- CO₂ 排出量原単位: 製品の単位走行距離 (パワープロダクツは製品の単位使用時間) において排出される CO₂ 量
- 年間走行距離 / 生涯使用年数: IEA 推計モデル「SMP Model」等を参照
- CO₂ 排出係数: 各地域での公的機関が発行する GHG 算定ガイドラインを参照、ない場合は、日本のガイドラインを参照

●「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けています。



7 パフォーマンス報告

環境関連データ



▶ **環境** 36

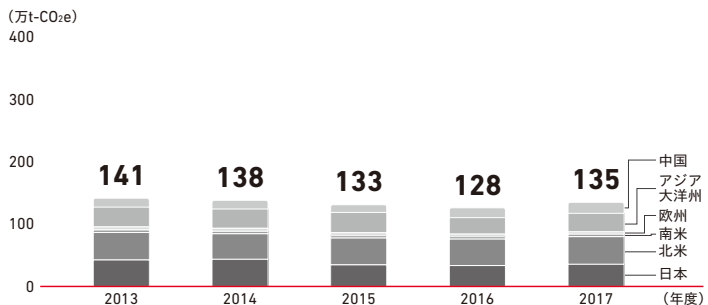
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 気候変動・エネルギー問題への対応
- 資源の効率利用
- クリーンな大気の保全
- その他の重要課題

環境関連データ

- 安全 56
- 品質 65
- 人材 79
- サプライチェーン 96

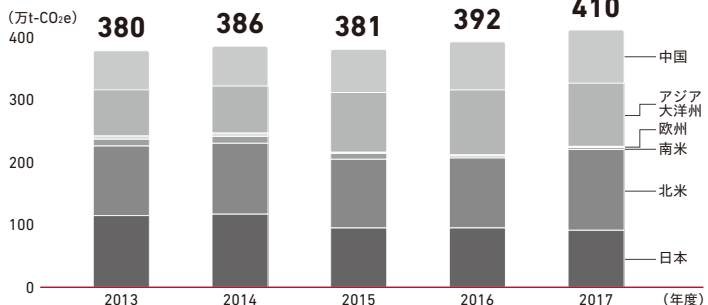
GHG排出量

直接排出量 (スコープ1) ☑



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
 【算定方法】 排出量 = Σ(燃料使用量 × CO₂排出係数) + 非エネルギー起源CO₂排出量 + Σ(CO₂以外の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排出係数
 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
 ※主に固定排出源からのGHG排出量
 ※有効数字3桁で表示

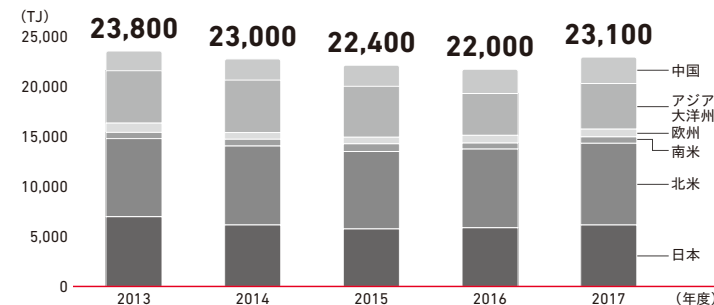
間接排出量 (スコープ2) ☑



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結会社・関連会社。
 【算定方法】 排出量 = Σ(購入電力量 × 等※1 × CO₂排出係数)
 GHGプロトコルのマーケット基準手法を採用
 日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく電気事業者別の排出係数
 日本以外：電気事業者別の排出係数、または各地域での最新の排出係数、これらが入手困難な場合はIEA, Emissions from Fuel Combustionの排出係数
 ※1ほか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
 ※有効数字3桁で表示

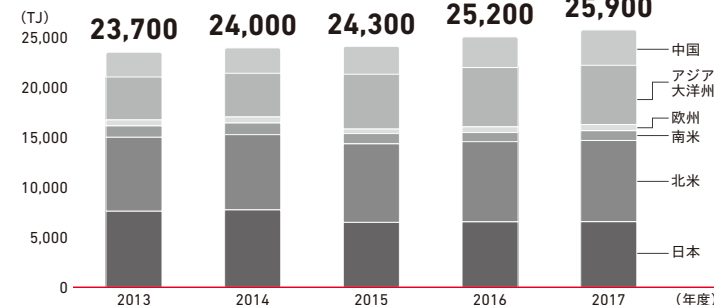
エネルギー消費量

直接エネルギー消費量 ☑



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
 【算定方法】 消費量 = Σ(燃料使用量 × 単位発熱量)
 単位発熱量
 日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく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※1 × 単位発熱量)
 購入電力量は、全世界共通で3.6 [GJ/MWh] でJ(ジュール)へ変換
 ※1 その他
 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

7 パフォーマンス報告

環境関連データ

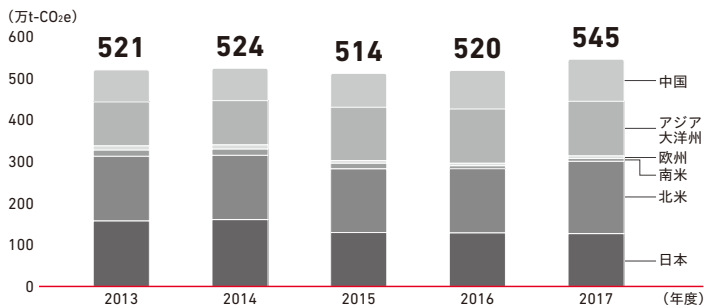
▶ **環境** 36

- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 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
- その他の重要課題

環境関連データ

- 安全 56
- 品質 65
- 人材 79
- サプライチェーン 96

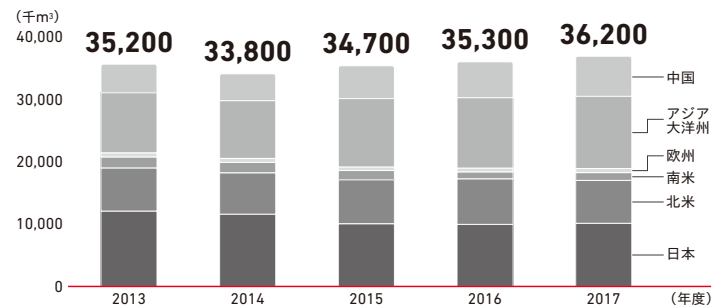
総GHG排出量 (スコープ1・2)



【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】 総GHG排出量 (スコープ1・2) = 直接GHG排出量 + 間接GHG排出量
 ※有効数字3桁で表示

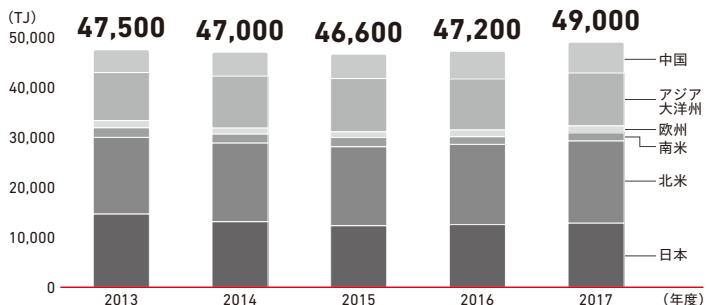
水使用量/排水量

水使用量



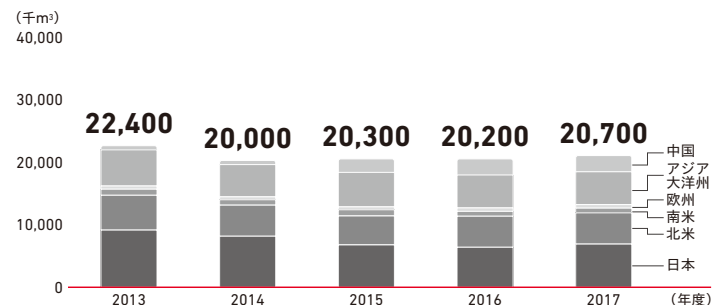
【集計対象範囲】 Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
 【算定方法】 使用量 = Σ (水道施設からの購入量 + 地下水取水量 + 雨水活用量 + 河川等の地表水取水量 等)
 ※有効数字3桁で表示

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】 総エネルギー消費量 = 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

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 (下水道等の他社処理量 + 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



7 パフォーマンス報告

環境関連データ

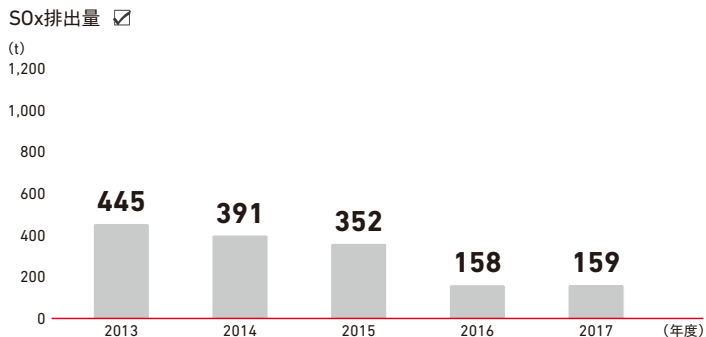
▶ **環境** 36

- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 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
- その他の重要課題

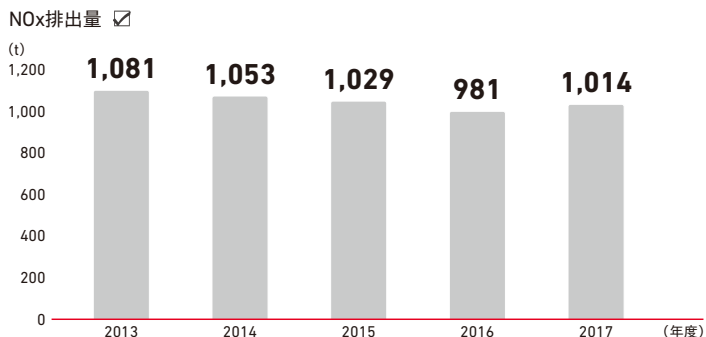
環境関連データ

- 安全 56
- 品質 65
- 人材 79
- サプライチェーン 96

大気汚染物質排出量

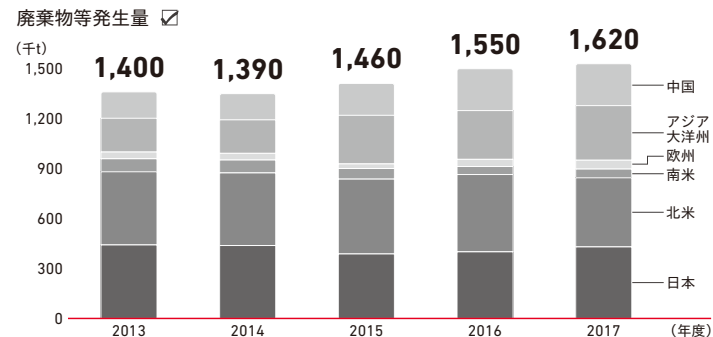


【集計対象範囲】 Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
 【算定方法】
 排出量 = Σ (燃料使用量 × 密度 × 硫黄含有率 × 64/32)
 ※燃料使用量からの算出
 密度：石油連盟 統計情報 換算係数一覧
 硫黄含有率：揮発油(ガソリン)、軽油、灯油および重油は、揮発油等の品質の確保等に関する法律で規定する強制規格、LPガスは、LPガスの規格(JIS K 2240)



【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(排出ガス量を測定していない燃焼施設)における排出係数

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



7 パフォーマンス報告

環境関連データ

▶ **環境** 36

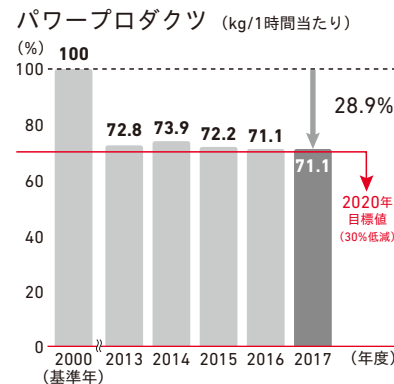
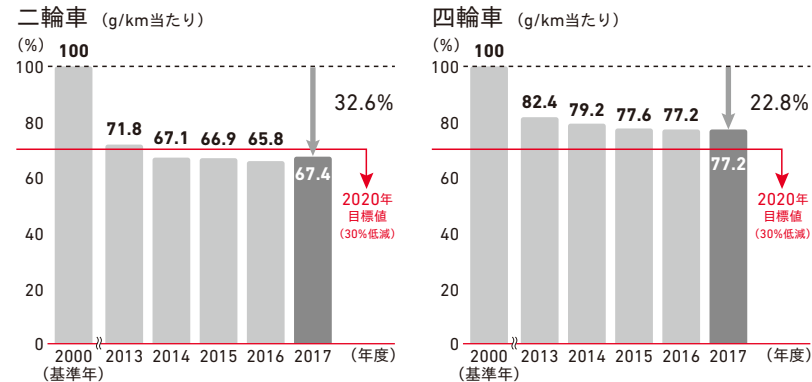
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 気候変動・エネルギー問題への対応
- 資源の効率利用
- クリーンな大気の保全
- その他の重要課題
- 環境関連データ
- 安全 56
- 品質 65
- 人材 79
- サプライチェーン 96

環境保全コスト		2017年度	
分類	主な取り組みの内容	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	167	166
事業エリア内コスト	●地球環境保全コスト ●温暖化防止、オゾン層破壊防止、その他の環境保全	2,038	359
	●資源循環コスト ●廃棄物の処理、処分、減量化、低減、リサイクル等	434	374
上・下流コスト	●生産、販売した製品等のリサイクル、回収、再商品化、適正処理 ●業界団体等への負担金	120	278
管理活動コスト	●環境マネジメントシステムの構築、運用、認証取得 ●環境負荷の監視、測定 ●環境保全対策組織、従業員への環境教育等 ●環境広報活動のための費用	69	6,535
研究開発コスト	●製品等のライフサイクルにおける環境負荷抑制のための研究開発、企画設計 ●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	4,398	283,048
社会活動コスト	●自然保護、緑化、美化、景観保持等の環境改善対策 ●地域住民への支援、情報提供等 ●ビーチクリーン活動、「水源の森」保全活動	42	378
環境損傷対応コスト	●土壌汚染の修復等	0	0
(合計)		7,268	291,138

※集計対象：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、株式会社ホンダアクセス。
 ※集計期間：2017年4月1日～2018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〉		2017年度 (百万円)
有価物売却益		3,084
省エネルギー施策による低減費用	設備導入	29
	マナー施策など	80
(合計)		3,193

2020年製品CO₂排出量原単位低減目標に対する現在の達成状況



7 パフォーマンス報告

環境関連データ

▶ 環境 36

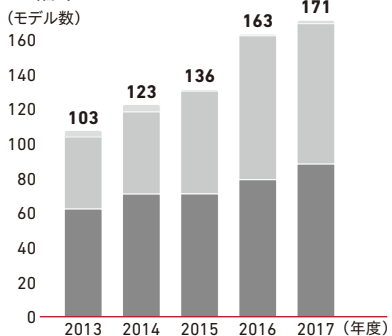
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 気候変動・エネルギー問題への対応
- 資源の効率利用
- クリーンな大気の保全
- その他の重要課題

環境関連データ

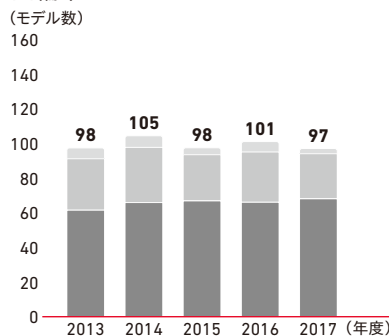
- 安全 56
- 品質 65
- 人材 79
- サプライチェーン 96

HEPS 適合モデル数の推移 (グローバル)

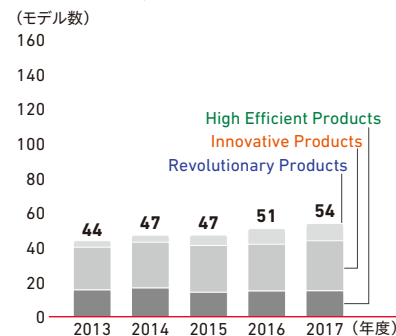
二輪車



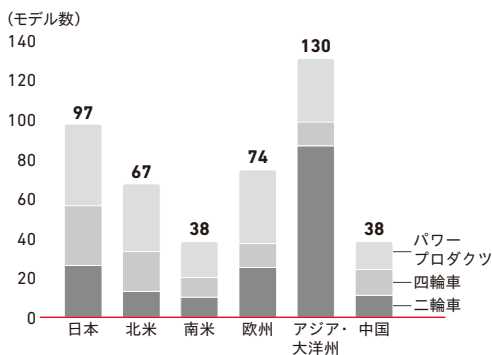
四輪車



パワープロダクツ



地域別 HEPS 適合モデル数 (2017 年度)



安全

637 万人

多くの方々と連携しながら、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。全世界においても、積極的に活動しています。

重要課題

- 交通事故死者数の大幅削減
- 情報化・自動化技術の生活への活用



7 パフォーマンス報告

環境	36
▶ 安全	56
基本的な考え方	
安全に関する取り組み	
第三者評価	
品質	65
人材	79
サプライチェーン	96

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。

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。

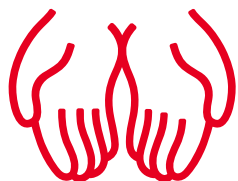
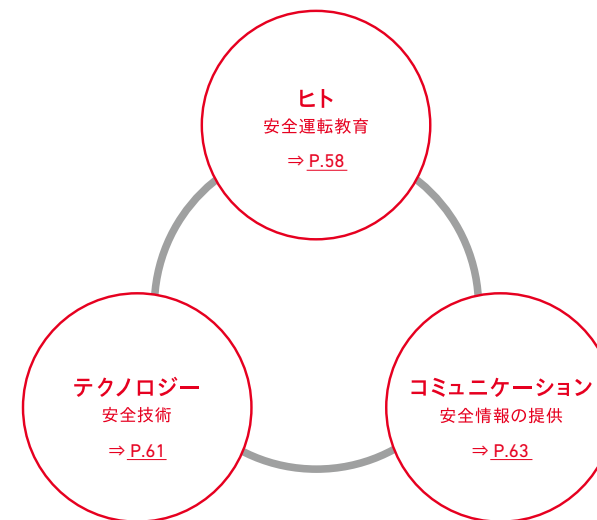
例えばタイでは、アジアのなかでもとくに交通事故死亡者に占める二輪車の比率が高く、安全対策が喫緊の課題となっています。Hondaは2016～2020年、タイにおける約1,000件の交通事故情報を収集・分析する詳細調査を実施することになりました。この調査では、まず交通事故を引き起こす根本的な原因を突き止めます。そうして蓄積した知見をもとに、「ヒト」分野においてより適切な安全運転普及活動を展開し、「テクノロジー」分野においてさらに効果的な安全技術の開発へとつなげていく予定です。この取り組みは、アジア・大洋州の各地域にも順次拡大していきます。

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、道を使うだれもが安全でいられる「事故に遭わない社会」をつくりたい

安全推進活動の3つの領域



safety

7 パフォーマンス報告

環境	36
▶ 安全	56
基本的な考え方	
安全に関する取り組み	
第三者評価	
品質	65
人材	79
サプライチェーン	96

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

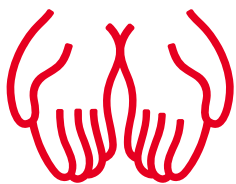
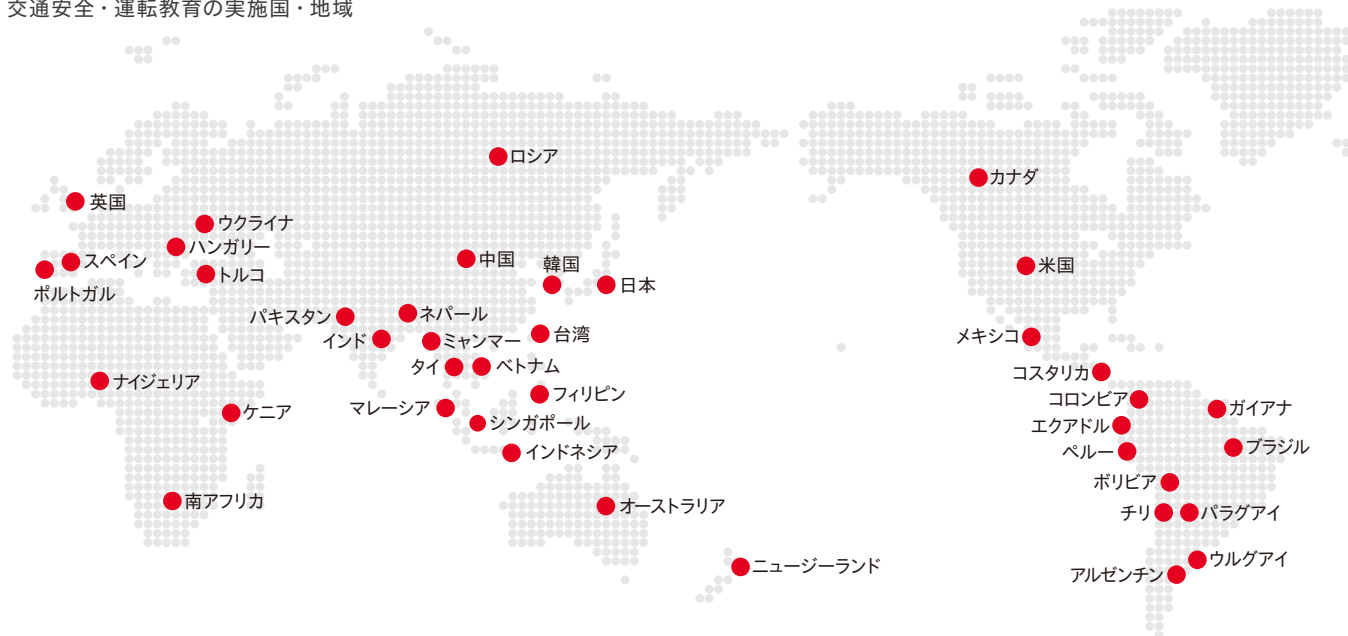
Honda は、1970 年に安全運転普及本部を開設しました。以来、交通安全センター※をはじめ、二輪車・四輪車・パワープロダクツの販売会社や、地域の企業や学校の皆様と協力しながら、これまで日本国内において延べ637万人以上のお客様に交通安全・運転教育を実施してきました。

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40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・運転教育の実施国・地域



※交通安全センター：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。

7 パフォーマンス報告

環境	36
▶ 安全	56
基本的な考え方	
安全に関する取り組み	
第三者評価	
品質	65
人材	79
サプライチェーン	96

安全に関する取り組み

2017 年度の活動実績

2017 年度は、2030 年ビジョンに掲げた「交通事故ゼロ社会の実現」に向けて、「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本として、新たな時代を見据えながら、交通社会の変化やニーズに合わせ、活動を進化させました。

先進の安全運転支援システム「Honda SENSING」の普及拡大にともない、搭載されている衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能の効果と限界について、お客様に正しく理解し使用していただくため、四輪販売会社においてお客様と接するスタッフ向けに、研修プログラムを開発しました。今後、本格的な展開を行っていきます。

また鈴鹿サーキット交通教育センターは、企業などの安全運転研修用に、ドライバーの運転意識と行動の変容を促す教育プログラム用システムを刷新しました。システム刷新により、個々人の運転習慣の可視化がより明確となり、指摘内容の納得性が飛躍的に向上することで研修効果を高めています。

歩行中の交通事故死傷者数を年齢別にみると、7 歳児が突出していることから、この年齢を含む小学校低学年を対象にした新たな教育プログラムを開発しました。このプログラムは道路歩行時の危険予測を題材に、児童に考えさせ、気づきを促す手法を取り入れました。今後、全国の交通指導員の皆様を通じて広めていきます。

その他、「SAFETY MAP」に反映される急ブレーキ情報などを、道路改善などの事故防止策に役立てていただくため、新たに千葉県警察本部、警視庁と交通事故防止対策の推進に向けた協定を締結しました。

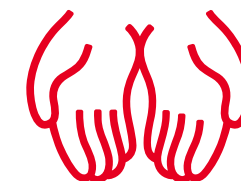
高次脳機能障がい者の運転再開に向けた取り組みでは、沖縄県での指定自動車学校協会と作業療法士会との連携活動など、各地域で自立して活動していただくためのサポートを継続して行っています。

海外においては、ホンダベトナムカンパニー・リミテッドが、2017 年 3 月に新たな交通教育センターを開設。安全運転普及本部は、現地のインストラクターのスキルアップに協力しました。

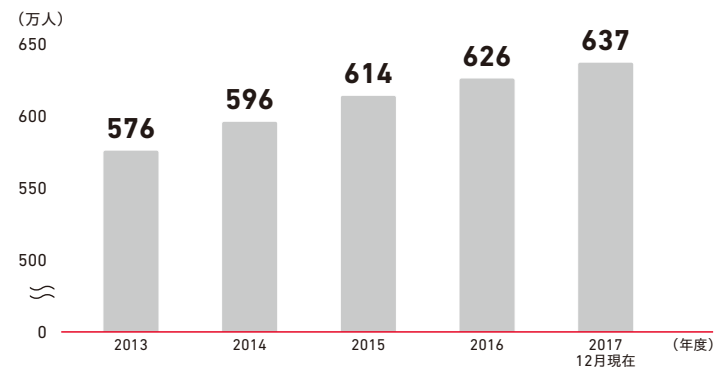
四輪車の普及が拡大しているアジアの国々で交通安全を普及するため、海外事業所の担当者に対する研修も実施、今後の活動展開が期待されます。



Honda SENSING 販売会社スタッフ向け研修の様子



日本における安全運転普及活動動員数（累計）



7 パフォーマンス報告

環境 36

▶ **安全 56**

 基本的な考え方

安全に関する取り組み

 第三者評価

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

安全に関する取り組み

T O P I C S

ベトナムで新たに交通教育センターをオープン

ホンダベトナムカンパニー・リミテッドは、1999年から安全運転普及活動を本格的に開始しており、二輪車のモータリゼーションの拡大に対応し、販売店での安全アドバイス、子どもや青年に対する安全教育、TV番組を使つての安全啓発など、幅広い活動を展開してきました。2017年3月には、ハノイ市郊外にある工場敷地内に、新たに交通教育センターをオープンし、従来の二輪車の運転免許取得講習に加え、四輪車の運転免許取得前講習を開始しました。また政府関係機関と協力し、四輪指導員の競技大会を開催するなど、ベトナム社会の交通安全に大きく寄与しています。



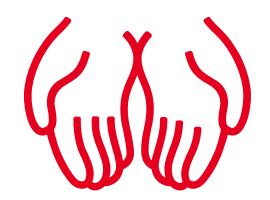
ハノイ市近郊にオープンした交通教育センター（左）と訓練風景（右）

アジアの四輪海外事業所の担当者研修を、日本で実施

アジア・大洋州地域の地域統括会社であるアジアホンダモーターカンパニー・リミテッド（所在地：タイ）は、鈴鹿サーキット交通教育センターにおいて、安全運転普及活動実施のための研修を開催しました。東南アジア、南西アジアの四輪海外事業所担当者が、商談時の安全装備に関するアドバイスや、納車時における安全運転のアドバイス、納車後のミニスクール運営指導方法などを、同センターインストラクターから学びました。



アジアの四輪海外事業所向け研修



7 パフォーマンス報告

環境 36

▶ **安全 56**

 基本的な考え方

安全に関する取り組み

 第三者評価

品質 65

人材 79

サプライチェーン 96

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

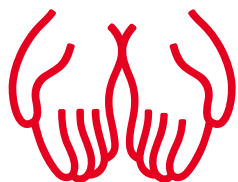
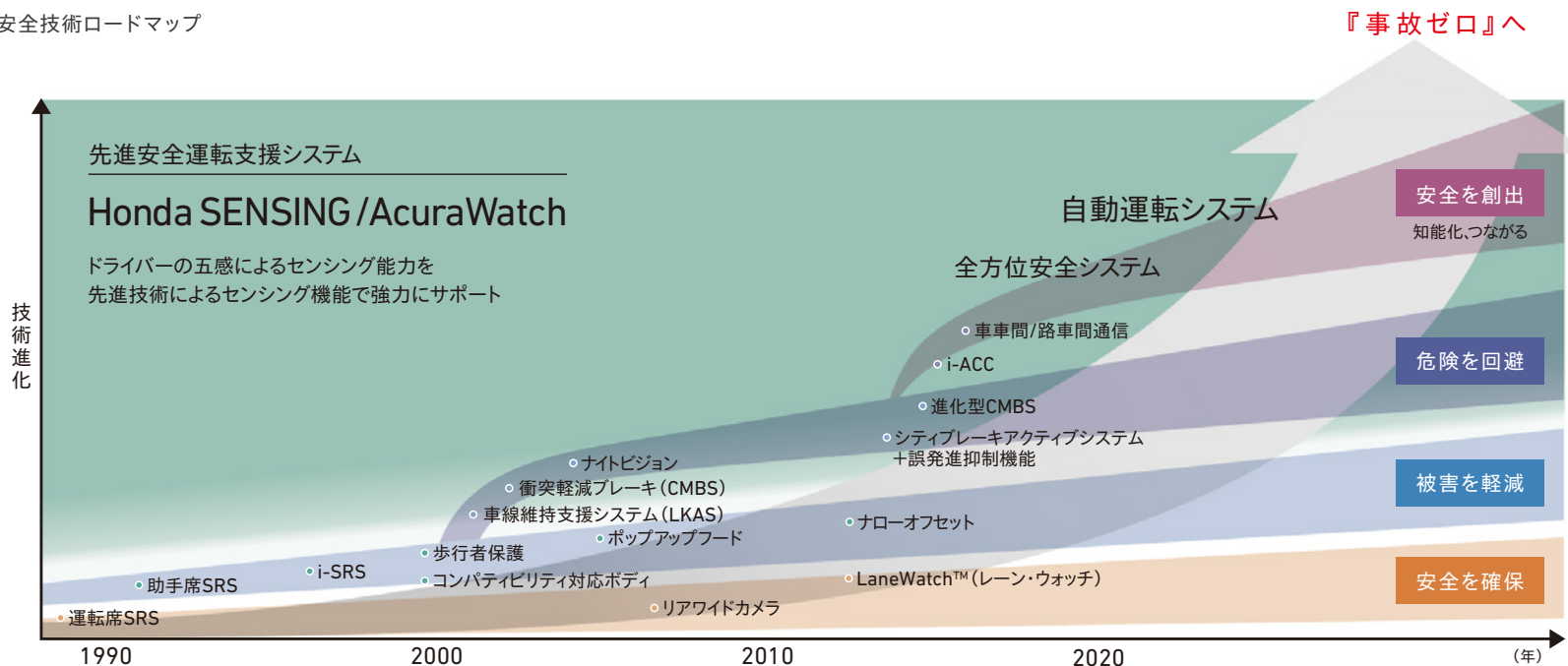
Honda は、二輪車・四輪車などさまざまなモビリティが混在する現実の交通環境、リアルワールドでの事故の実態を重視し、規制を超える高い目標をつねに掲げ、「無いものをつくる」という姿勢で安全技術の開発に取り組んできました。

1998年には業界に先駆けて世界初の歩行者ダミーを開発、2000年には世界初の屋内全天候型 全方位衝突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「CMBS」※を開発するなど、安全技術を次々と開発し実用化しています。

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。

安全技術ロードマップ



※ CMBS : Collision Mitigation Brake System (衝突軽減ブレーキシステム) の略。

7 パフォーマンス報告

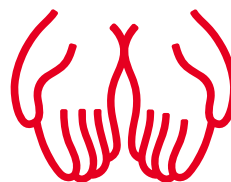
環境	36
▶ 安全	56
基本的な考え方	
安全に関する取り組み	
第三者評価	
品質	65
人材	79
サプライチェーン	96

安全に関する取り組み

2017 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、搭載機種拡大を続けています。

日本では「N-BOX」「グレイス」「シャトル」など軽・コンパクトの κατηγοリーに搭載機種を拡大するとともに、標準化を進めています。米国では「フィット」「HR-V」のコンパクトの κατηγοリーに搭載し、ほとんどの車種に搭載が進んでいます。欧州では「ジャズ（日本名フィット）」と HR-V に、中国ではフィットに、タイでは「CR-V」に新たに搭載しました。



T O P I C S

2017 年 11 月、東京での自動運転車試乗会

Honda は 2020 年をめどに、高速道路で「レベル 3」に相当する自動運転技術を実用化し、その後、利用できる範囲を一般道に拡大することをめざしています。さらに「2025 年頃までに『レベル 4』の技術的確立をめざす」というロードマップを描き、人々と社会へ新しい価値を提供する自動運転ビジョンを掲げています。この自動運転による価値提供実現のために、より高度な自動運転システムの開発に加えて、より良い制度の構築（法律・保険など）、インフラの整備、そして社会受容性の醸成に取り組んでいます。

2017 年 11 月には、SIP※1 自動走行システム推進委員会が主催する「SIP-adus※2 大規模実証実験」と「SIP-adus Workshop」に参画しました。国内外の政策立案者・専門家に、首都高速での自動運転車試乗を体験いただき、Honda の自動運転技術進化の認識とともに、リアルワールドでの課題解決に向けた議論の深化を進めています。



自動運転車試乗会

※1 SIP: Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Program (戦略的イノベーション創造プログラム) の略。内閣府総合科学技術・イノベーション会議が、府省庁の枠や旧来の分野を超えたマネジメントにより科学技術イノベーションを実現するために創設した国家プロジェクト。

※2 SIP-adus: SIP-Innovation of Automated Driving for Universal Services (SIP 自動走行システム) の略。

7 パフォーマンス報告

環境	36
▶ 安全	56
基本的な考え方	
安全に関する取り組み	
第三者評価	
品質	65
人材	79
サプライチェーン	96

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。

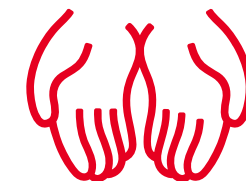
また、現在は Honda SENSING/AcuraWatch の技術とテレマティクスサービスを融合させ、センサーや GPS を搭載したほかのクルマやバイク、さらに周囲の人々が持つスマートフォンを Wi-Fi などの無線通信で結び、周囲の交通状況や交通事故のリスクをリアルタイムで情報提供する仕組みづくりに注力。道を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現をめざしています。

T O P I C S

ソフトバンクと 5G^{※1} を活用した コネクテッドカー技術^{※2} の共同研究を開始

株式会社本田技術研究所は、ソフトバンク株式会社と、5G の普及を想定した共同研究の検討を開始しています。本研究は、自動車を中心としたモビリティとさまざまなモノが「つながる」ことで、新たな体験や価値を提供する「コネクテッドカー技術」の強化を目的としたものです。2018 年度には、本田技術研究所が北海道上川郡に有するクローズドのテストコース「鷹栖ブルーピングクラウド」において、ソフトバンクが 5G の実験用基地局を設置する予定です。この 5G 環境下で、高速移動中に通信基地局を安定的に切り替える技術や、弱電界・圏外域でデータ送受信性能を確保する技術などの共同研究を本格化します。

※1 5G：第 5 世代移動通信システム。
 ※2 コネクテッドカー技術：自動車のインターネット接続や車車間通信の技術。



7 パフォーマンス報告

環境	36
▶ 安全	56
基本的な考え方	
安全に関する取り組み	
第三者評価	
品質	65
人材	79
サプライチェーン	96

第三者評価

Honda のアプローチ

Honda の多くの車種が、各地域の NCAP※¹において、高い安全評価を獲得しています。また、日本では、JNCAP 予防安全性能アセスメントにおいて、N-BOX が最高ランクとなる「ASV++」※²の認定を受けました。

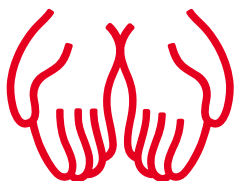
主な第三者評価結果（2017 年テスト実施）

国・地域	第三者評価	機 種
日本	JNCAP	5 ★ N-BOX
	ASV++	フィット / N-BOX
欧州	Euro NCAP	5 ★ 2017 年度評価実績なし
中国	C-NCAP	5 ★ 2017 年度評価実績なし
	NCAP	5 ★ CR-V / パイロット / オデッセイ / リッジライン
米国	TSP+	
	IIHS※ ³ TSP	アコード / CR-V / パイロット / オデッセイ / リッジライン / アクセラ MDX / アクセラ RDX
オーストラリア	ANCAP	5 ★ CR-V / シビック
東南アジア	ASEAN NCAP	5 ★ CR-V
南米	Latin NCAP	5 ★ 2017 年度評価実績なし

※¹ NCAP : New Car Assessment Program (新車アセスメントプログラム) の略。各地域の公的組織が行う、自動車の安全性能を試験・評価するプログラム。各地域で試験方法、評価方法が異なる。0 ★～5 ★ (地域によっては 5 ★+ が最高評価) で評価される。

※² ASV : Advanced Safety Vehicle (先進安全自動車) 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 IIHS : Insurance Institute for Highway Safety (米国道路安全保険協会) の略。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 (トップセーフティピック) の略。



T O P I C S

ASEAN NCAP 新評価プロトコルのもとで、 新型 CR-V が 5 つ星評価を獲得

ASEAN NCAP によるクラッシュテストで、新型 CR-V が 5 つ星評価を獲得し、新評価プロトコルのもとで 5 つ星評価を授与された最初のモデルとなりました。

新型 CR-V には、最新の安全運転支援システム Honda SENSING と、助手席側ミラーに内蔵されたカメラを使用して車両の後方を表示する「LaneWatch™」が装備されています。両技術はそれぞれ 2016 年と 2014 年に、ASEAN NCAP グランプリアワードで「安全技術賞」を受賞しています。



新型 CR-V が 5 つ星評価を獲得

JNCAP の衝突安全性能・予防安全性能評価で、 N-BOX が最高評価を獲得

N-BOX が、JNCAP の 2017 年度「衝突安全性能評価」において最高評価となる 5 つ星を、「予防安全性能評価」においても最高評価となる「予防安全性能評価 ASV++」を獲得しました。両評価において最高評価を獲得したのは、軽自動車では N-BOX が初めてとなります。

N-BOX はさまざまな技術を採用し、高い全方位衝突安全性能を実現しています。また Honda の軽乗用車として初めて、Honda SENSING を全タイプに標準装備しています。

品質

120%

の良品をめざして。



重要課題

- 製品品質の向上

7 パフォーマンス報告

基本的な考え方

環境	36
安全	56
▶ 品質	65
基本的な考え方	
グローバルマネジメント	
品質に関する取り組み	
第三者評価	
人材	79
サプライチェーン	96

お客様の安心と満足を目指し

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

こうした考えのもとに、Hondaは、「安全」を軸とする商品としての信頼性向上はもちろん、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、「すべての接点でのお客様満足 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。



7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

▶ **品質 65**

 基本的な考え方

グローバルマネジメント

 品質に関する取り組み

 第三者評価

人材 79

サプライチェーン 96

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 G-HQS^{※1}

生産および部品・材料調達グローバル化が進むなか、Honda が世界中の各拠点において、等しく「120%の良品」を生み出し続けるためには、グローバルに共通な品質マネジメントシステムが必要不可欠です。その根幹を担うのが2005年4月に制定したG-HQSです。

G-HQSは、Honda コア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 コア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、それぞれの役割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^{※2}の基準に、独自に培ってきた「良い品質の製品をつくるノウハウ」や「経験した不具合を確実に再発防止するノウハウ」などを盛り込んだものであり、ISO認証にも引き続き適合可能です。

2018年3月末現在で、生産67拠点中61拠点がISO9001の認証を取得しました。

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、パワープロダクツ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	グローバル生産戦略会議	年2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1回
アフターセールス事業	パワープロダクツ	パワープロダクツ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



パワープロダクツ検査主任技術者会議

※1 G-HQS: Global Honda Quality Standard (グローバルホンダ品質基準) の略。
 ※2 ISO9001: ISO (International Organization for Standardization: 国際標準化機構) による、品質管理および品質保証の国際規格。

7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

▶ **品質** **65**

 基本的な考え方

グローバルマネジメント

 品質に関する取り組み

 第三者評価

人材 79

サプライチェーン 96

グローバルマネジメント

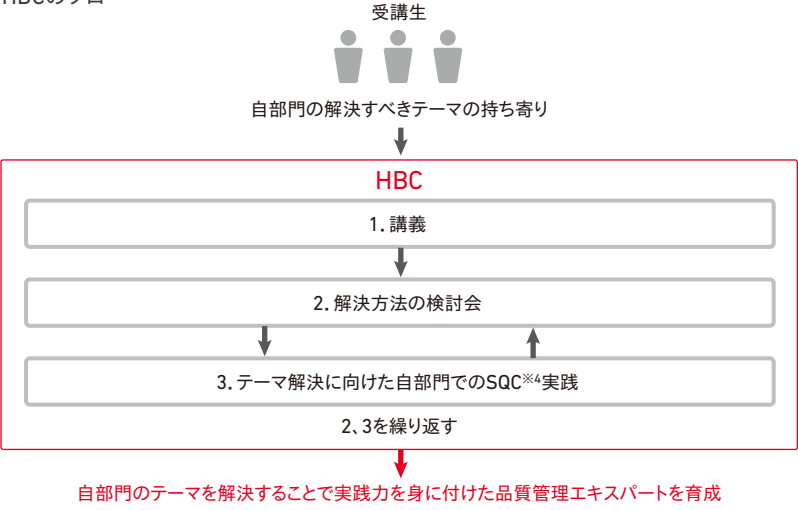
品質管理教育

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、HBC※1はHondaの従業員だけではなく、サプライヤー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※2、QC Fコース※3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	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	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	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	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



品質管理教育の様子



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

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。2012～2017年度の6年間で世界中の拠点を訪問し、延べ49拠点のアソシエイト(従業員)と直接コミュニケーションを行いました。



※1 HBC：Honda QC Basic Course (ホンダ品質管理ベーシックコース) の略。
 ※2 QC J コース：QC Junior Course (品質管理ジュニアコース) の略。
 ※3 QC F コース：QC Foreman Course (品質管理フォアマンコース) の略。
 ※4 SQC：Statistical Quality Control (統計的品質管理) の略。

7 パフォーマンス報告

品質に関する取り組み

環境 36

安全 56

▶ **品質** **65**

 基本的な考え方

 グローバルマネジメント

品質に関する取り組み

 第三者評価

人材 79

サプライチェーン 96

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で、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



7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

▶ **品質** **65**

 基本的な考え方

 グローバルマネジメント

品質に関する取り組み

 第三者評価

人材 79

サプライチェーン 96

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

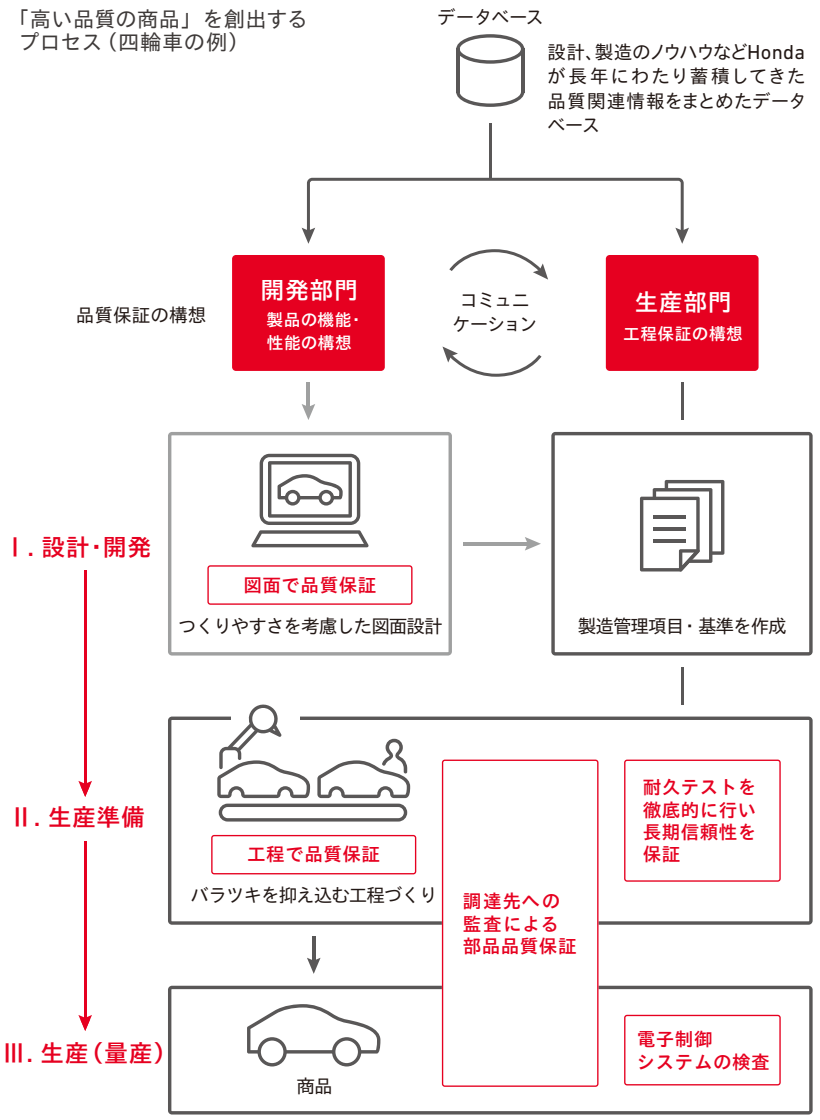
Honda の開発部門は、バラツキを抑え、さらに製造時の人為的なミスまで考慮し、つくりやすさを考慮した図面づくりを行い、この図面をもとに品質保証を実現しています。具体的には、過去の市場品質不具合に対する対策手法などを蓄積したデータベースを活用し、開発初期段階で製造部門とコミュニケーションを密にし、製品の機能・性能や品質保証の構想を書面にして、生産部門の工程保証との整合を図り品質保証の構想を整合する活動を行っています。

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。

「高い品質の商品」を創出するプロセス（四輪車の例）



7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

▶ **品質 65**

- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 品質に関する取り組み**
- 第三者評価

人材 79

サプライチェーン 96

品質に関する取り組み

サプライヤー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）という考え方にに基づき、サプライヤー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、サプライヤー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、その結果をサプライヤーと共有し、ともに協力し改善策を見出していくなど、Honda 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。



耐久テスト後の部品検証

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※を国内外の生産工場に導入しています。

LET は当初、米国の排出ガス法規に対応するために排出ガス浄化装置・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。



LETを使った検査

※ LET：Line End Tester（ライン・エンド・テスター）の略。

7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

▶ **品質 65**

 基本的な考え方

 グローバルマネジメント

品質に関する取り組み

 第三者評価

人材 79

サプライチェーン 96

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「お客様第一を実践する」を方針とし、「すべての接点でのお客様満足 No.1」を重点目標として掲げています。

「すべての接点でのお客様満足 No.1」とは、Honda とお客様がふれあうあらゆる場面において、Honda に対し満足していただける環境を構築することです。お客様が過去の経験や情報をもとに作り上げる期待レベルを満たすことはもちろん、その期待を超える感動体験を提供することで、お客様満足度 No.1 の達成をめざします。

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、「お客様ストレスフリーの実現」「新たなサービスの創出」「屋台を支える事業の拡大」という3つの活動を展開します。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よう、お客様を守る基本活動の徹底を行っています。

Honda Total Care

Honda は日本において、カーライフを総合的にサポートし安心を提供する、四輪車ユーザー向けの会員制サービス「Honda Total Care」を開始しています。

専用の「Honda Total Care 会員サイト」から、クルマの維持管理に役立つ情報の確認や点検予約ができるほか、ボタン一つで緊急時に「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ています。

Honda Total Care 緊急サポートセンターは、販売店や保険窓口など、従来は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たもので、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、JAF※1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※2のロードサービスをオプションサービスとして提供しています。

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。

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、2017年度には239,681件のご相談をいただきました。お客様からいただいたご質問・ご提案・ご要望・ご指摘などの貴重な声は、個人情報に関わる法令や社内規定に十分配慮したうえで、日々の業務に活用するために研究開発・製造・サービス・営業の各部門へタイムリーに発信し共有しています。



熊本製作所の研修で「お客様の声」を共有

顧客満足度調査

全世界において、各販売店でアフターサービスを受けたお客様に対し、サービスオペレーションの顧客満足度についての調査を実施しています。2017年度は日本、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、アフリカ、中東を含む全世界26ヵ国を対象に、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。

また同様に、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を維持・向上できる取り組みも実施しています。2017年度は15ヵ国※3にてベンチマークを上回る結果を獲得しました。



※1 JAF：Japan Automobile Federation（一般社団法人日本自動車連盟）の略。
 ※2 2017年12月現在。Honda調べ。
 ※3 2018年3月現在。Honda内調査。

7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

▶ **品質** **65**

 基本的な考え方

 グローバルマネジメント

品質に関する取り組み

 第三者評価

人材 79

サプライチェーン 96

品質に関する取り組み

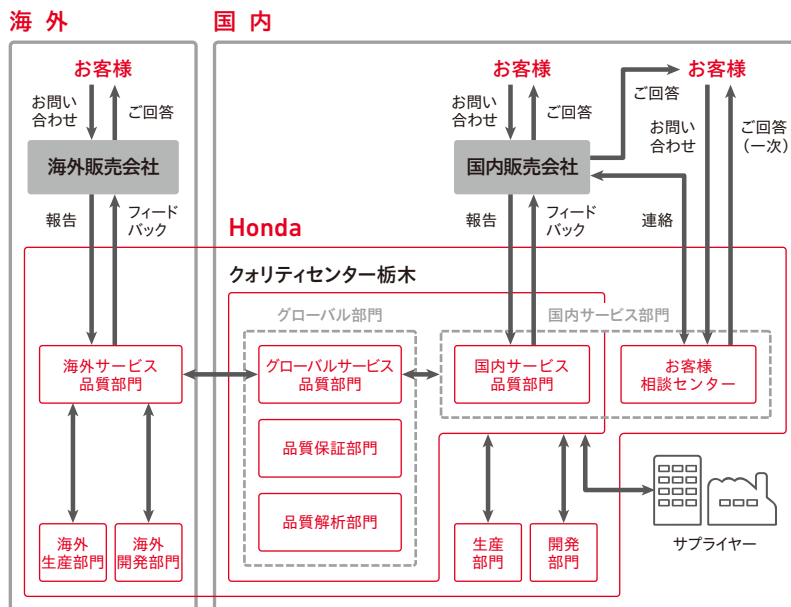
V. 品質情報の収集・解析／品質改善

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、サプライヤーなどの開発・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が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）



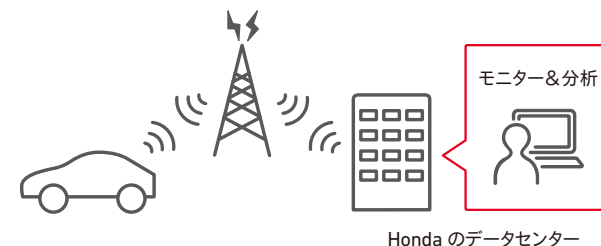
予兆検知の試み

Hondaは、燃料電池・EV※のような新しい環境車への備えとしてお客様への安心を提供するシステムが必要と考えています。

このシステムは、テレマティクス技術を用いて車両情報をHondaのデータセンターへ送信し、その分析結果から不具合が発生する前に「兆し」をつかみ、お客様対応に備えるというものです。

お客様のさらなる安心を確立するために、このシステム構築を進めていきます。

予兆検知システムのイメージ



※ EV : Electric Vehicle (電気自動車) の略。

7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

▶ **品質** **65**

 基本的な考え方

 グローバルマネジメント

品質に関する取り組み

 第三者評価

人材 79

サプライチェーン 96

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フローとなっています。

品質改善業務フロー



部品回収

市場から回収した部品をカテゴリーごとに分類し、解析を迅速に行えるように管理します

市場品質情報共有化

市場からの情報をサービス・開発・解析部門が集まって共有します

材料解析

最新の成分分析装置やX線回折分析装置などを用い、材料による不具合の解析をします

部品精度計測

三次元測定機や最新の真円度測定機などを用いて部品の寸法精度を確認します

エンジン機能・性能テスト

台上でエンジン完成機の機能・性能を検証します



台上環境テスト

低温、炎天下、湿度、渋滞から高速まで世界中の道路環境で解析を行います

排出ガス・モード走行検証

排出ガス成分の法規適合性検証や、モード走行でのシステム検証を行います

台上加振テスト

台上で実車振動を再現し、不具合解析を行います

7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

▶ **品質 65**

 基本的な考え方

 グローバルマネジメント

品質に関する取り組み

 第三者評価

人材 79

サプライチェーン 96

品質に関する取り組み

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、サプライヤーおよび海外のHondaの販売店、サービスの方を対象とした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。

とくに、製品を設計開発する研究所員への研修については、新入社員・役職昇格者のみにとどまらず、入社5年目の若手層やHondaの海外事業所員へも対象を広げ、市場品質不具合の風化防止活動を強化しています。



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



海外の工場メンバーへの研修の様子

7 パフォーマンス報告

- 環境 36
- 安全 56
- ▶ **品質 65**
 - 基本的な考え方
 - グローバルマネジメント
 - 品質に関する取り組み**
 - 第三者評価
- 人材 79
- サプライチェーン 96

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ついては、現地からの依頼を受け、クオリティセンター栃木が調査・解析し、結果を海外拠点に伝達しています。

四輪車生産工場との連携イメージ



クオリティセンター栃木



7 パフォーマンス報告

環境	36
安全	56
▶ 品質	65
基本的な考え方	
グローバルマネジメント	
品質に関する取り組み	
第三者評価	
人材	79
サプライチェーン	96

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、G-HQS 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。

グローバル品質委員会開催数（2017年度）

事業	回数
四輪	50回
二輪	16回
パワープロダクツ	8回
(合計)	74回

<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なご迷惑、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 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。

※ NHTSA : National Highway Traffic Safety Administration (米国運輸省道路交通安全局) の略。



7 パフォーマンス報告

第三者評価

環境 36

安全 56

▶ **品質 65**

基本的な考え方

グローバルマネジメント

品質に関する取り組み

第三者評価

人材 79

サプライチェーン 96

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※) 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。

2017 年 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	20 位
	Acura	19 位
日本	Honda	2 位

国	セグメント	車種	ランキング
米国	スモールカー	フィット	3 位
	ミッドサイズピックアップ	リッジライン	3 位
日本	軽自動車	N-WGN	1 位
	ミニバン	フリード	1 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	1 位
インド	ミッドサイズ	シティ	1 位
	プレミアム コンパクト	ジャズ	3 位
	エントリーミッドサイズ	アメイズ	3 位
タイ	コンパクト SUV	HR-V	1 位
		BR-V	3 位
	エントリーミッドサイズ	シティ	2 位
		ジャズ	3 位
ミッドサイズ	シビック	2 位	

※記載情報：主要市場における 2017 年 1 月から 12 月、3 位まで掲載。

- 出典：
- ※ J.D. Power and Associates 2017 年米国
 - ・自動車初期品質調査 SM 77,515 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 2017 年 2 月から 5 月。
 - ※ J.D. Power Asia Pacific 2017 年日本
 - ・自動車初期品質調査 SM 22,924 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・調査実施時期は 2017 年 5 月から 6 月。
 - ※ J.D. Power Asia Pacific 2017 年中国
 - ・自動車初期品質調査 SM 23,993 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・調査実施時期は 2017 年 3 月から 7 月。
 - ※ J.D. Power Asia Pacific 2017 年インド
 - ・自動車初期品質調査 SM 8,578 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・調査実施時期は 2017 年 5 月から 9 月。
 - ※ J.D. Power Asia Pacific 2017 年タイ
 - ・自動車初期品質調査 SM 4,866 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・調査実施時期は 2017 年 5 月から 9 月。



※ IQS：Initial Quality Study (初期品質調査) の略。

人材

3倍 (2020年) 9倍 (2025年)

女性役職者目標数(2014年比、日本)



重要課題

- 人権の尊重
- 多様性の拡大と人材の育成
- 労働安全衛生の確保

7 パフォーマンス報告

基本的な考え方

環境 36

安全 56

品質 65

▶ 人材 79

基本的な考え方

グローバルマネジメント

人材に関する取り組み

人材関連データ

サプライチェーン 96



人事管理の基本理念

Honda は、「人間は本来、夢や希望を抱いてその実現のために思考し、創造する自由で個性的な存在である」と考えています。こうした人間が集い、自立した個性を尊重し合い、平等な関係に立ち、信頼し、持てる力を尽くすことで、ともに喜びを分かち合える企業でありたい、それが Honda の願いです。

このような視点から、Honda は、「自立」「平等」「信頼」の3つの要素からなる「人間尊重」を基本理念とし、Honda グループを構成する人たちだけでなく、ビジネスでも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、持てる力を活き活きと発揮できる職場づくりに力を注いでいます。

また、事業活動が世界各地へと広がるなか、2012年3月には、「世界人権宣言」や「労働における基本的原則および権利に関するILO宣言」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、日々の企業活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2017年度は、問題のある事象はありませんでした。

具体的な活動内容の一例

活動項目（一例）	対象者	内容
● 駐在赴任前研修（毎月）	駐在赴任する従業員	労務方針をベースとした労務管理の重要性の意識醸成
● 現地法人責任者向け駐在赴任前研修（年1回）	現地法人責任者として駐在赴任する従業員	労務方針をベースとした労務管理の重要性の意識醸成
● Honda 労務方針実践度チェック（年1回）	Honda グループの海外現地法人（合併会社含む）	労務方針に基づいた事業運営ができていくかについての書面調査
● グローバルヒューマンリソースコミッティ（年1回） ● 地域人事責任者会議（毎月）	本社および海外の人事領域責任者	各地域の人事責任者との定期的な情報共有・議論
● グローバルマンスリーレポート（毎月）	Honda グループの海外現地法人（合併会社含む）	合併会社も含めた全現地法人の労務管理状況をレポートとして共有

基本理念

人間尊重

自立

平等

信頼

人事管理の三原則

主体性の尊重 Hondaは、それぞれの個性、自由な発想、意思を尊重する

公平の原則 Hondaは、国籍、性別、年齢などに捉われることなく、誰もがハンディのない公平で自由な競争の機会をもつ

相互信頼 Hondaは、従業員とお互いの立場を尊重し、信頼し合い、認め合い、誠意を尽くして自らの役割を果たす

労務方針

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。

7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

品質 65

▶ 人材 79

基本的な考え方

グローバルマネジメント

人材に関する取り組み

人材関連データ

サプライチェーン 96

グローバルマネジメント

HR[※]ビジョンと戦略

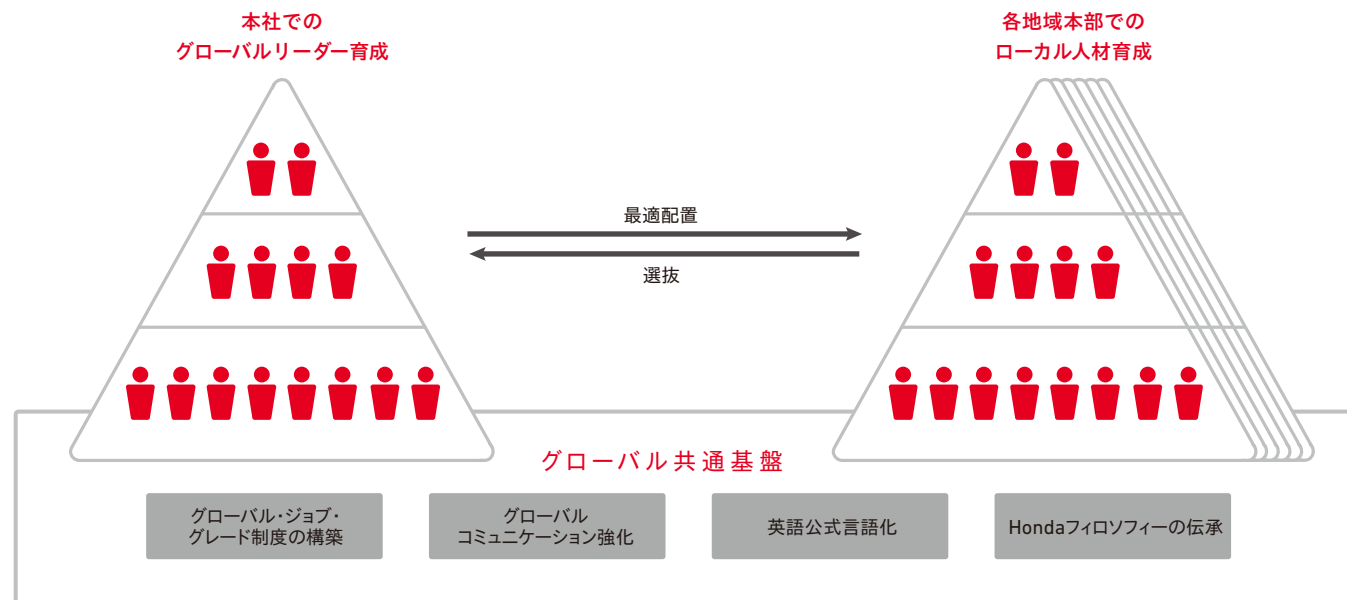
Honda は「地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、質の高い商品を適正な価格で供給することに全力を尽くす」という社是のもと、創業時からグローバル市場を視野に積極的な事業展開を図ってきました。また、海外展開にあたっては、輸出から現地生産へ、現地開発へとビジネスモデルを進化させ、近年は先進国だけではなく、モータリゼーション需要が高まる新興国での生産・開発機能の強化を図るなど、世界 6 地域本部の“自立”をめざしています。

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、地域のことを最も良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。

グローバル人材マネジメントのアプローチ



※ HR：ヒューマンリソースの略。

7 パフォーマンス報告

環境	36
安全	56
品質	65
▶ 人材	79
基本的な考え方	
グローバルマネジメント	
人材に関する取り組み	
人材関連データ	
サプライチェーン	96

グローバルマネジメント

Honda のアプローチ

世界 6 地域の自立を支え、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。

1 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.83)」を導入しています。これは、全世界の拠点ごとに存在する役職を、グループ共通のグレード (等級) で示す制度で、優秀なローカル人材が世界の各拠点の要請に応じて能力を発揮する、マネジメント人材の最適配置の実現をめざしています。

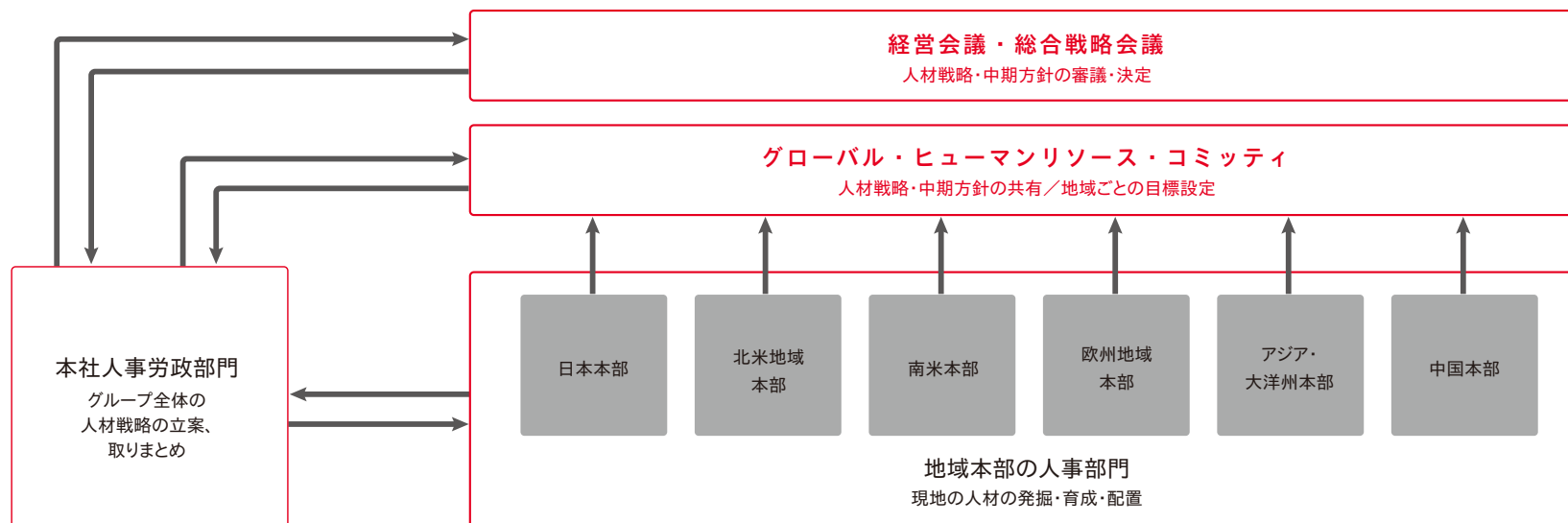
人材マネジメント体制

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

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



グローバル HR マネジメント関連図



7 パフォーマンス報告

人材に関する取り組み

環境	36
安全	56
品質	65
▶ 人材	79
基本的な考え方	
グローバルマネジメント	
人材に関する取り組み	
人材関連データ	
サプライチェーン	96

OJT^{※1}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 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^{※2} 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）

DATA 従業員 1 人当たりの年間研修時間と研修コスト

▶ P.93へ

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「HEADS^{※3}プログラム」、および「LDT」^{※4}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。

※1 OJT: On the Job Training (オン・ザ・ジョブ・トレーニング) の略。

※2 Off-JT: Off the Job Training (オフ・ザ・ジョブ・トレーニング) の略。

※3 HEADS: Honda Executive Advanced Development School (ホンダ・エグゼクティブ・アドバンスド・ディベロップメント・スクール) の略。

※4 LDT: Leadership Development Training (リーダーシップ・ディベロップメント・トレーニング) の略。



7 パフォーマンス報告

環境	36
安全	56
品質	65
▶ 人材	79
基本的な考え方	
グローバルマネジメント	
人材に関する取り組み	
人材関連データ	
サブライチェーン	96

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。

T O P I C S

従業員が安心して仕事に専念できる環境の整備

日本は総人口の減少・高齢化により生産年齢人口（15歳～64歳）は減少しており、2015年に65歳以上が全人口の4分の1となり、ついには超少子高齢化時代へ突入しました。Hondaにおいても50歳以上のベテラン層に該当する従業員が大きく増加し、60歳以降の就労ニーズも高まりを見せています。

そんななか、Hondaは2017年に、時代や従業員の変化を先取りした労働条件の全面的な見直しを実施しました。

その一環として、60歳以降も従業員が安心かつ意欲的に働ける環境を整えるために、生活の変化や個人のライフスタイルによって退職するタイミングを選択することができる選択定年制を導入するとともに、給与水準をはじめとした労働条件を従来の再雇用制度から引き上げました。

こうした Hondaらしく従業員が生き生きとチャレンジできる環境を整備することによって、従業員の「働く喜び」の最大化と、ビジネスにおける「人競争力」の強化を実現していきます。

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地域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。



7 パフォーマンス報告

環境 36
安全 56
品質 65

▶ 人材 79

基本的な考え方
グローバルマネジメント
人材に関する取り組み
人材関連データ

サプライチェーン 96

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、2017 年度に入社した 1,451 人全員に対して研修を実施しました。

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 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／行動計画

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 13 年間で 5.0% から 7.4% 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、0.8% 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

2018 年 4 月 1 日から 2021 年 3 月 31 日までの 3 年間

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醸成の継続

- ・女性活躍拡大の取り組みについて、経営トップから継続的な発信（2015 年 1 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

- ・上司によるキャリア計画書に基づく育成の強化（2015 年 4 月～）
- ・キャリアアドバイザーによるキャリア面談の継続（2015 年 10 月～）
- ・育児期のキャリア支援プログラムの継続（2016 年 7 月～）
- ・女性従業員を対象としたキャリア研修の継続（2016 年 10 月～）
- ・仕事と育児の両立セミナーの継続（2017 年 8 月～）

<取り組み 3> 女性がキャリアを形成できる環境整備の定着化

- ・企業内託児所の設置と拡大（2017 年 4 月～）
- ・配偶者転勤に伴う帯同転勤 / 休職制度の導入（2018 年 4 月～）

<取り組み 4> 女性の採用強化の継続

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

7 パフォーマンス報告

人材に関する取り組み

環境	36
安全	56
品質	65
▶ 人材	79
基本的な考え方	
グローバルマネジメント	
人材に関する取り組み	
人材関連データ	
サプライチェーン	96

女性活躍の拡大に向けた取り組み

Hondaは2015年よりあらためて、「人材多様性の進化」を重要な経営課題と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、マネジメント層、女性従業員を対象とした取り組みとして講演会やセミナーを実施しました。マネジメント層は経営層、部室工場長に続き、管理者については2015年から3年間で延べ39回、3,600名に、また女性従業員は全員を対象として実施しています。継続した取り組みのなかで見えてきた「風土」と「働き方」の課題に対し、2016年度より風土・働き方改革の意義を明確化するために、経営層、部室工場長に風土・働き方講演会(全19回、参加者約800名)とマネジメント支援ワークショップ(全7回、参加者約100名)を開催しました。それにより、組織トップの風土・働き方への課題認識や理解が深まっています。

また、女性従業員のモチベーションアップとネットワーク形成を目的とし、経営層も参加した「Diversity Forum」を開催しました。2016年には女性管理職を対象に、2017年にはさらに拡大し主任層を対象に実施しました(参加総数約500名)。これらの取り組みにより、日本における女性活躍拡大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、「個に焦点を当てた育成」として、希望する女性従業員を対象に、上司による長期的かつ具体的な育成計画を反映した「キャリア計画書」を導入しました。対象となる女性従業員に、キャリアアドバイザーが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。2015年から3年間で、延べ1,700名に面談を実施しています。また、キャリア計画書・面談による支援を受けていない方に、中堅層以上を対象としたキャリアテーマ研修と、若手層を対象としたキャリアベース研修(合計17回)を実施し、女性活躍の対象として女性従業員全体に機会の提供をすることで、成長を促しています。さらに、2016年7月には、従業員のキャリア形成につながる「育児期キャリア支援プログラム」を、2017年8月には、仕事と育児の両立ノウハウの習得に向け、配偶者同伴で実施する「仕事と育児の両立セミナー」を導入しました。

「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。また、2017年4月に栃木地区、2018年4月には和光地区に、企業内託児所を開設しました。さらに、配偶者の転勤により、離職を余儀なくされる従業員に対し、現行の再入社制度に加え、2018年4月から帯同転勤および休職制度を導入し、雇用とキャリアの継続を支援する取り組みを強化しています。

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

今後の取り組みの方向性

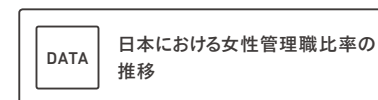
女性活躍の取り組みを継続するとともに、対象を全従業員へ広げ、本来の意味での人材多様性のさらなる進化・拡大を進めていきます。

Hondaにおけるダイバーシティの考え方は、多様な人材が揃うということだけでなく、その多様性を受容することが重要になります。個を尊重しあうことにより、個性や持ち味が発揮され、働きがいを持てると考えています。それにより、お客様の期待を上回る事業活動につながると考えています。

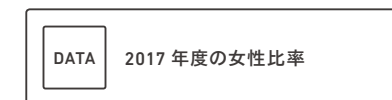
そのために、多様なメンバーを活かした組織づくりをHondaとしてダイバーシティマネジメントと定義し、その実現に向けて進めていきます。

今後はあらゆる年代の活躍という観点で取り組み、まずはベテラン層の活躍拡大に取り組みます。年齢を問わない自己成長により、世の中のために尽力できる人材の輩出につながると考えています。

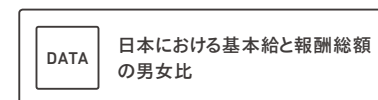
また、誰もが働きやすいと感じ、仕事にやりがいを持つことにより「働く喜び」を実感できる働き方改革の取り組みを加速していきます。



▶ P.94へ



▶ P.94へ



▶ P.94へ



* WEP's: Women's Empowerment Principles (女性のエンパワーメント原則) の略。

7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

品質 65

▶ **人材** **79**

基本的な考え方

グローバルマネジメント

人材に関する取り組み

人材関連データ

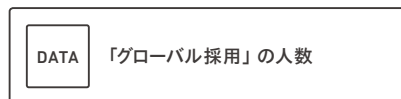
サプライチェーン 96

人材に関する取り組み

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。

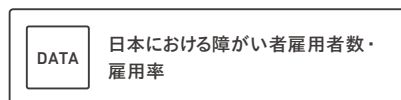


▶ P.94へ

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、2017 年度の障がい者雇用者数は 1,041 人、雇用率は 2.31% と、法定雇用率 2.0% を上回る水準を維持しています。



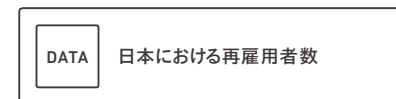
▶ P.94へ

60 歳以降の雇用

Honda では、2004 年高齢者雇用安定法改正前の 2003 年 4 月から、定年退職（60 歳）を迎える従業員を対象に再雇用制度を導入しました。

また、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、従業員の意向に基づき定年時期を選択できる「選択定年制」を導入しました。2017 年度においては、60 歳到達者の 84.5% が 60 歳以降も働き続ける選択をしています。

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。



▶ P.94へ

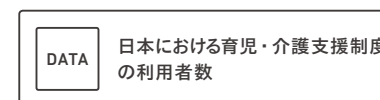
働きやすい職場環境づくり

仕事と育児・介護の両立支援

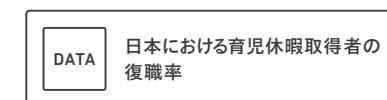
少子高齢化が進む日本においては、仕事と育児・介護の両立を実現する環境の整備が社会的な課題となっています。こうした状況を踏まえ、Honda では、仕事と育児・介護の両立支援制度を整えるとともに、ガイドブックやイントラネットを通じた情報発信によって、制度への理解促進を図っています。

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.85)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。



▶ P.94へ



▶ P.94へ



7 パフォーマンス報告

環境	36
安全	56
品質	65
▶ 人材	79
基本的な考え方	
グローバルマネジメント	
人材に関する取り組み	
人材関連データ	
サプライチェーン	96

人材に関する取り組み

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、2017年度の従業員1人当たりの総労働時間は1,932時間、一般組合員における年次有給休暇の平均取得日数は18.7日となり、業界でも高水準の総実労働時間の短縮を達成しています。

今後も、意識改革や業務フロー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。

DATA 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

▶ P.95へ

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、「生きがいい健康・経済設計」を考えるライフプランセミナーを開催。配偶者の参加も可能で、社内講師・事務局が受講後の個別相談にも応じています。

評価・処遇

人材評価制度

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

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

DATA 人材評価プログラムを受けている従業員の割合

▶ P.95へ

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。

DATA 日本における業績連動報酬の比率

▶ P.95へ

DATA 日本における初任給一覧

▶ P.95へ



※年次有給休暇カットゼロ運動：年次有給休暇の繰越日数を超えてカットされる日数をゼロにする取り組み。

7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

品質 65

▶ 人材 79

基本的な考え方

グローバルマネジメント

人材に関する取り組み

人材関連データ

サプライチェーン 96

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。

DATA

日本における従業員意識調査結果
(Hondaで働く満足度)

▶ P.95へ

労働安全衛生

「人間尊重」を基本理念とする Honda は、創業期から受け継がれている「安全なくして生産なし」という言葉を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・再発防止や従業員の健康確保の観点から、活動を推進しています。

また会社と従業員は、世界中の従業員が実践するべき行動をまとめた「Honda 行動規範」(⇒ P.30) に則って行動しています。安全衛生領域においては、会社は安全で衛生的な職場づくりに、従業員一人ひとりは安全で衛生的な職場の維持や災害の未然防止・拡大防止に取り組んでいます。

Honda 行動規範「わたしと同僚、職場」(安全衛生領域)より抜粋

Honda の方針

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。

求められる行動

わたしは、Honda の一員として、安全衛生に関連する法令および社内規則を遵守し、安全で衛生的な職場の維持や災害の未然防止・拡大防止に努めます。



7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

品質 65

▶ **人材 79**

 基本的な考え方

 グローバルマネジメント

人材に関する取り組み

 人材関連データ

 サプライチェーン 96

人材に関する取り組み

海外グループ会社との連携

Hondaでは、「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、各地域にある統括会社を中心となつて、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いています。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。



▶ P.95へ

安全衛生ガバナンス体制

事業所の安全衛生ガバナンス体制は、安全衛生委員会を設置し、安全衛生部門が中心となり、安全衛生ガバナンスを運営するとともに、課題の共有・協議を行い、労働災害発生防止に向けたPDCAサイクルを回しています。

一方、労働安全衛生マネジメントシステムの運用と、コンプライアンス事項の履行状況を確認するため、安全衛生監査を実施しています。この安全衛生監査は、労働安全衛生マネジメントシステムに則ったもので、Hondaの安全衛生担当役員を監査委員長とした全社安全衛生監査委員会が実施します。

労働安全衛生マネジメントシステム (OSHMS^{※1})

安全衛生管理を継続的かつ自主的に進められるように、労働安全衛生マネジメントシステムを取り入れ、事業所の安全衛生水準の向上を図っています。

OSHMS を用いた活動

1997年度より、OHSAS^{※2}を用いて全社の安全衛生領域の監査を行う安全衛生監査委員会を発足させ、その後2013年度からはOSHMSを用いた監査を行っています。

安全衛生監査では、事業所のOSHMSの運用状況の確認のほか、日常的な安全衛生活動における安全対策・再発防止、事業所間の水平展開が継続的に行われる仕組みと運用の確認などを行っています。

安全衛生活動を検証する安全衛生監査を実施することにより、全社での安全衛生水準の高位平準化を図っています。

作業環境の基準づくり

屋内・事務所の作業環境における「空気環境」、照度の基準となる「視環境」、機械設備などの「音環境」の基準を、「快適職場ガイドライン」に定めて、各事業所で環境測定を行っています。

※1 OSHMS: Occupational Safety and Health Management System (労働安全衛生マネジメントシステム) の略。

※2 OHSAS: Occupational Health and Safety Assessment Series の略。国際コンソーシアムによって策定された労働安全衛生に対する規格。



7 パフォーマンス報告

環境	36
安全	56
品質	65

▶ 人材 79

基本的な考え方

グローバルマネジメント

人材に関する取り組み

人材関連データ

サプライチェーン	96
----------	----

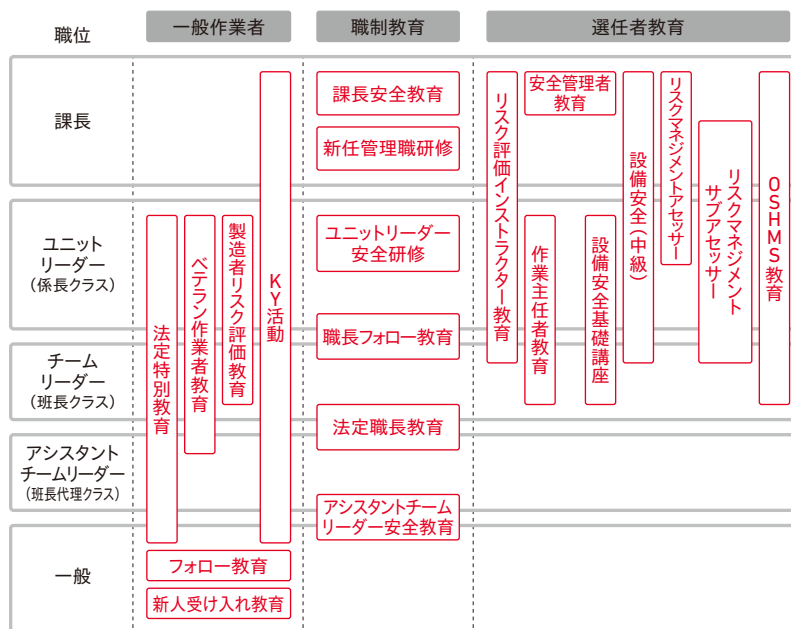
人材に関する取り組み

安全衛生に関する教育・研修

統括部門である本社では、グループ会社を含め、全社安全衛生監査員や衛生管理者育成研修など、エキスパートの養成を目的とした研修を実施しています。

そのほか、各事業所においても、従業員を対象としたさまざまな研修を行っています。

生産領域 安全衛生研修体系概念図



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、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。

いつまでも健康な生活を送れるよう、会社、社内診療所、社内食堂、ホンダ健康保険組合や労働組合が協力し、「心身のメンテナンス」「生活習慣病予防」や「運動の奨励」について、従業員が健康の喜びを享受できるような活動をめざして、検討・推進しています。

選択型福利厚生制度の充実

選択型福利厚生制度は、ポイント化された福利厚生費を従業員自身が多様なメニューの中から自由に選択して利用することで、安心して生活でき、仕事に集中できる環境を提供することを目的としています。そのなかで従業員がいつまでも健康な生活を送れるように「心身のメンテナンス」と「運動の奨励」を柱にした、健康促進につながるメニューを充実させています。具体的には、「心身のメンテナンス」については健康診断、カウンセリング、予防接種、会社保養所の利用、健康指導、ヨガ教室の利用などのメニューが、「運動の奨励」についてはフィットネスや運動施設の利用、スポーツ大会への参加などのメニューが用意されています。



7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

品質 65

▶ 人材 79

基本的な考え方

グローバルマネジメント

人材に関する取り組み

人材関連データ

サプライチェーン 96

人材に関する取り組み

メンタルヘルス対策

Honda は 2009 年に「心の健康づくり方針」を発信し、従業員と職場の「生き生きづくり」と問題解決支援の両面を、組織的・計画的・継続的に取り組んでいます。

オール Honda 心の健康づくり方針

基本姿勢

わたしたちは、人間尊重の理念に基づき、個々の多様性を認め、コミュニケーションを大切にすることを通じて、全ての従業員が仕事に誇りを感じ、熱心に取り組む、仕事から活力を得て生き生きと働ける状態を保つよう最善の努力をおこなう。

活動体制

メンタルヘルスの活動を展開するため、専門的に企画・運営を行う「全社メンタルヘルス推進チーム」を設け、各事業所では「事業所メンタルヘルス推進チーム」を設置しています。

主要な施策として、「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」などを展開し、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。

生活習慣病対策

生活習慣病の改善や予防のため、全社として各種制度の整備のほか、各事業所の特性に応じたさまざまな取り組みを行っています。

喫煙対策

「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、館内禁煙化や喫煙時間の設定、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。

食生活サポート

社内食堂のメニュー表示には、「カロリー」「野菜量」「塩分量」を掲載することにより、従業員各自が意識して選択できる環境を整えています。また、カロリーや塩分をコントロールし、栄養バランスを考慮した「ヘルシー食」をメニューに加えています。

「健やかポイントプログラム」の導入

ホンダ健康保険組合は、「健康で心豊かな生活の実現」という理念を掲げています。2014 年 4 月からは、病気の予防や生活習慣の改善に努力している従業員を応援する、新しい報奨制度「健やかポイントプログラム」を導入しています。

健康増進のための「個人ポータルサイト」の構築

「健やかポイントプログラム」を含む、個人の健康に関する情報を一元管理・提供することで自身の健康に対する「気づき」を促し、自律的な健康づくり活動につなげることを目的として、2018 年 1 月に「個人ポータルサイト『ヘルスアップ Web』」を公開しました。

この Web サイトは PC、スマートフォンから利用することが可能であり、最長過去 5 年間の健康診断結果の閲覧や、歩数や食事・血圧など個人の健康活動が記録できるものです。

健康診断

Honda では従業員の健康保持のために、法定健康診断で定められている従業員にも、入社後継続して定期健康診断を実施しています。また 35 歳以上の従業員には、胃がんや大腸がん検診を実施し、50 歳と 55 歳の従業員には、希望により脳や肺の精密検査が実施できる人間ドックの受診機会を提供しています。このような疾病の早期発見、早期対応の取り組みにより、従業員の健康確保につなげています。

またホンダ健康保険組合と連携し、特定保健指導の強化を図っています。



7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

品質 65

▶ 人材 79

基本的な考え方

グローバルマネジメント

人材に関する取り組み

人材関連データ

サプライチェーン 96

人材関連データ

連結従業員数(人)

	2015年度	2016年度	2017年度
日本	64,975	64,696	64,755
北米	50,624	53,243	54,044
南米	16,297	14,716	14,271
欧州	8,111	8,211	8,591
アジア・大洋州	52,364	54,380	55,845
中国	16,028	16,669	18,132
(合計)	208,399	211,915	215,638

男女別従業員数(人)

	2015年度	2016年度	2017年度
日本	46,715	46,929	48,512
男性	43,674	43,509	44,712
女性	3,041	3,420	3,800

※「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)

	2015年度	2016年度	2017年度
日本	762	1,009	1,372
男性	660	875	1,165
女性	102	134	207
北米	4,051	4,789	5,037
男性	3,008	3,410	3,537
女性	1,043	1,379	1,500
南米	767	412	578
男性	679	335	480
女性	88	77	98
欧州	340	357	819
男性	258	268	677
女性	82	89	142
アジア・大洋州	3,174	5,415	2,776
男性	2,795	4,867	2,143
女性	379	548	633
中国	1,721	3,485	5,545
男性	1,541	3,199	5,208
女性	180	286	337

離職率(%) (定年退職者含む)

	2015年度	2016年度	2017年度
日本	1.9	2.0	1.5
男性	1.9	1.9	1.4
女性	2.1	3.0	2.5
北米	7.8	9.6	10.5
南米	12.0	15.8	5.9
欧州	8.2	7.2	4.7
アジア・大洋州	4.0	3.9	3.9
中国	4.4	5.1	6.9

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	46
欧州	49
アジア・大洋州	39
中国	1

雇用契約別・種類別の従業員数(人)

	2015年度	2016年度	2017年度
雇用契約別内訳			
正規従業員	41,622	41,001	41,741
非正規従業員	5,093	5,928	6,667
雇用の種類別内訳			
常勤	46,608	46,834	48,304
非常勤(パート)	107	95	104

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	36.3	約 81,300
北米	14.0	約 24,400
南米	9.4	約 16,200
アジア・大洋州	12.9	約 11,300
中国	19.8	約 27,600

※欧州の情報は、現在確認中です。



7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

品質 65

▶ 人材 79

基本的な考え方

グローバルマネジメント

人材に関する取り組み

人材関連データ

サプライチェーン 96

人材関連データ

日本における女性管理職比率の推移

	2014年度(基準年)	2015年度	2016年度	2017年度
2014年度比(倍)	1.00	1.20	1.17	1.40

2017年度の女性比率(%)

	女性従業員比率	女性管理職比率
日本	7.4	0.8
北米	23.9	15.5
南米	11.6	8.3
欧州	16.9	16.9
アジア・大洋州	12.4	15.5
中国	12.5	13.9
(全体)	13.8	8.2

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	1:1.03	1:1.04
一般	1:1.17	1:1.40

※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」の人数(人)

	2016年度	2017年度	2018年度(予想)
採用人数	15	20	15

日本における障がい者雇用者数・雇用率

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
雇用者数※(人)	1,084	1,089	1,094	1,073	1,041
雇用率※(%)	2.27	2.28	2.30	2.32	2.31

※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。

日本における60歳以上の雇用者数(人)

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
雇用者数※	567	622	711	729	1,097

※2017年度に60歳に到達し、かつ雇用を継続した人の人数を記載。

日本における育児・介護支援制度の利用者数(人)

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
育児短時間勤務	153	172	182	219	269
男性	2	0	5	6	14
女性	151	172	177	213	255
育児休職	305	392	397	452	454
男性	11	17	21	32	50
女性	294	375	376	420	404
子の看護休暇	894	971	1,116	1,356	1,797
男性	554	593	718	892	1,245
女性	340	378	398	464	552
育児在宅勤務	-	-	-	145	249
男性	-	-	-	38	76
女性	-	-	-	107	173
育児費用補助	-	-	-	74	150
男性	-	-	-	1	5
女性	-	-	-	73	145
介護短時間勤務	1	3	3	8	5
男性	0	2	1	5	3
女性	1	1	2	3	2
介護休職	15	9	11	22	22
男性	13	9	8	14	13
女性	2	0	3	8	9
介護休暇	22	13	22	11	37
男性	19	11	17	10	31
女性	3	2	5	1	6
介護在宅勤務	-	-	-	22	29
男性	-	-	-	12	17
女性	-	-	-	10	12

日本における育児休暇取得者の復職率(%)

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
復職率	99.7	99.2	98.3	96.1	96.5
男性	-	-	-	100.0	100.0
女性	-	-	-	95.5	95.7



7 パフォーマンス報告

環境 36
安全 56
品質 65

▶ 人材 79

基本的な考え方

グローバルマネジメント

人材に関する取り組み

人材関連データ

サプライチェーン 96

人材関連データ

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

	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度
従業員1人当たりの総労働時間	1,900	1,890	1,964	1,954	1,932
年次有給休暇の平均取得日数	19.2	19.4	18.4	19.0	18.7

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	100.0
南米	98.3
欧州	100.0
アジア・大洋州	99.3
中国	98.6

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	36.7

※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

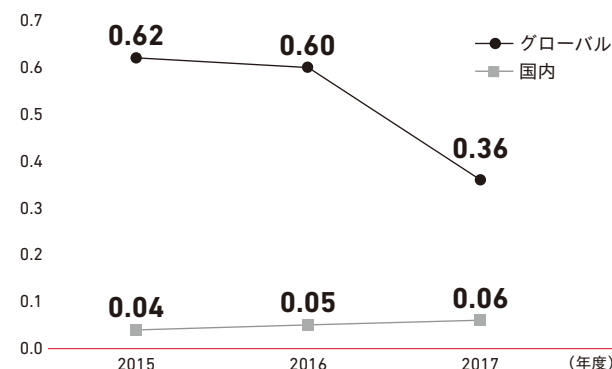
	月給 (円)	最低賃金との比較 (%)
高校	173,500	112
高専・短大	194,300	125
大学	217,400	140
大学院 (修士)	243,600	157

※最低賃金は東京都の最低賃金 (958 円 / 時) より、1 ヶ月 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 2018 年 6 月 1 日現在のものであります。

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

休業災害度数率の推移



※グローバル (休業度数率) : 本田技研工業株式会社国内生産領域 7 拠点、海外 62 拠点の延べ 100 万労働時間当たりの休業災害件数

※国内 (休業度数率) : 本田技研工業株式会社労働協約適用会社の延べ 100 万労働時間当たりの休業災害件数



サプライチェーン

28

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



supply chain

重要課題

- 気候変動・エネルギー問題への対応
- サプライチェーン全体へのサステナビリティ活動の展開

7 パフォーマンス報告

基本的な考え方

環境	36
安全	56
品質	65
人材	79

▶ サプライチェーン 96

基本的な考え方

物流の基本的な考え方

物流のグローバルマネジメント

物流に関する取り組み

購買の基本的な考え方

購買のグローバルマネジメント

購買に関する取り組み

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。

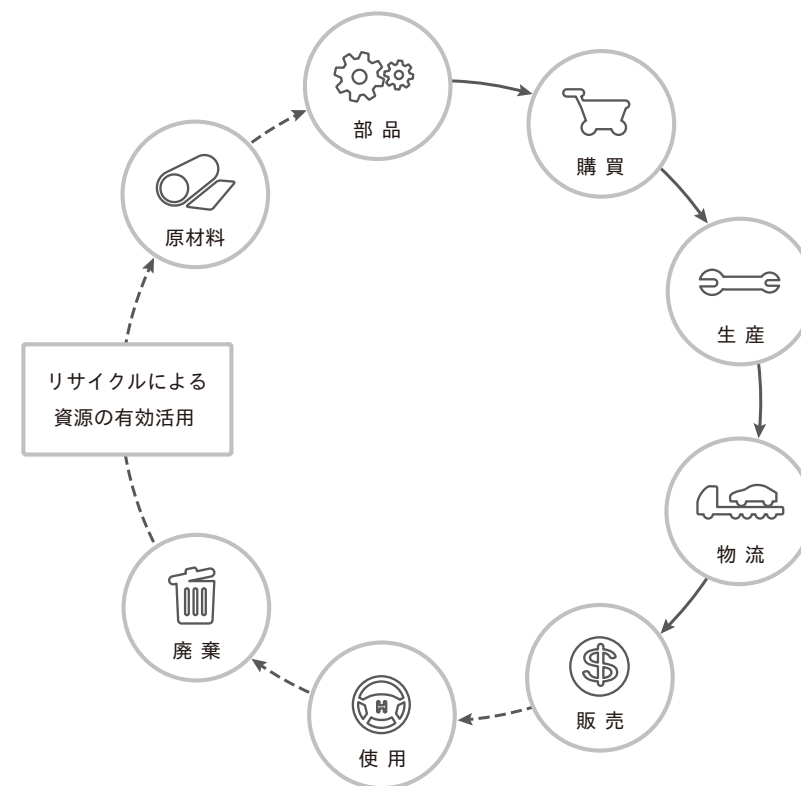
また、昨今、コンプライアンスや人権に対する世界的な意識が高まるなか、自社のみならず、お取引先の労働環境や法令遵守などの状況を適切に把握し、必要な場合は是正に努めることが、企業に求められています。

Hondaは自社領域に加えて、お取引先に対してGHG※1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」※2に2017年度より参加しています。

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。

サプライチェーンにおけるサステナビリティ強化は、主に購買領域と物流領域で取り組んでいます。

サプライチェーンの全体像



※1 GHG: Greenhouse Gas (温室効果ガス)の略。

※2 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。

7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

品質 65

人材 79

▶ サプライチェーン 96

基本的な考え方

物流の基本的な考え方

物流のグローバルマネジメント

物流に関する取り組み

購買の基本的な考え方

購買のグローバルマネジメント

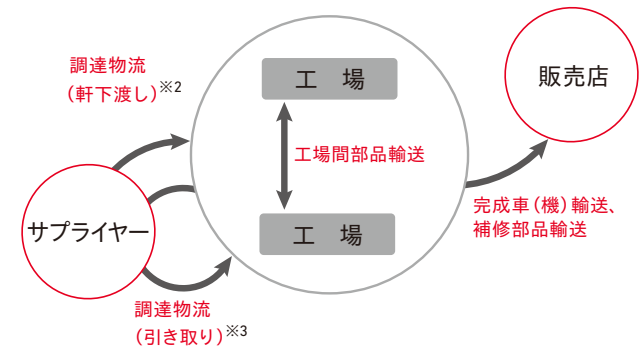
購買に関する取り組み

物流の基本的な考え方

ESG^{※1} 観点で物流をマネジメント

Hondaでは、製品を構成する部品の多くをサプライヤーから調達し、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 ESG:Environment(環境)、Social(社会)、Governance(ガバナンス)の略。

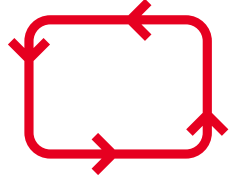
※2 軒下渡し: サプライヤーが依頼した輸送業者が、Hondaの工場の軒先まで調達部品を持ってくること。

※3 引き取り: Hondaが依頼した輸送業者が、サプライヤーを回って調達部品を引き取ること。

※4 グローバルSCMコミッティ: 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。

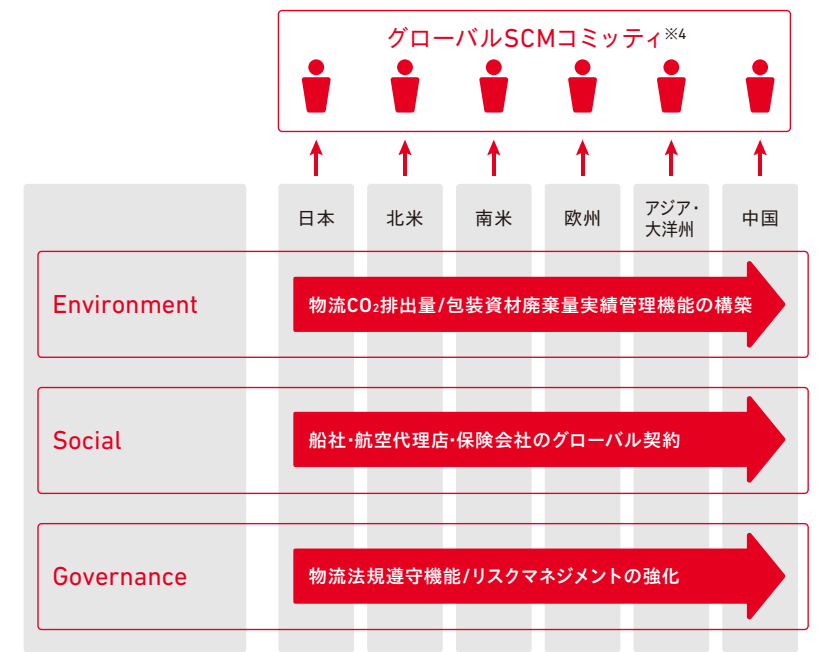
物流のグローバルマネジメント

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部門を新設しました。ここでは、物流に関わる関連部門、6つの地域統括会社と協働して、CO₂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



7 パフォーマンス報告

- 環境 36
- 安全 56
- 品質 65
- 人材 79
- ▶ サプライチェーン 96
 - 基本的な考え方
 - 物流の基本的な考え方
 - 物流のグローバルマネジメント
 - 物流に関する取り組み
 - 購買の基本的な考え方
 - 購買のグローバルマネジメント
 - 購買に関する取り組み

物流に関する取り組み

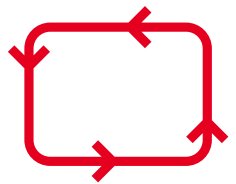
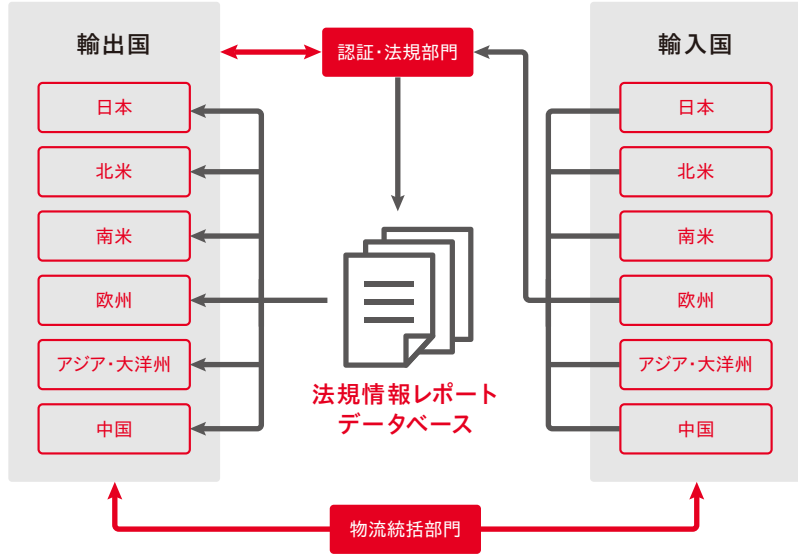
物流法規情報の一元管理

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とれるよう、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。

さらに、昨今の法規制の強化・複雑化に対応するために、2016年度はグローバル6地域のコンプライアンス基盤の強化に取り組み、2017年度は電動化などの新技術導入にともなう輸送法規への構えを行いました。

引き続き、各地域との連携を深め、確実な法規遵守を図っていきます。

法規情報の一元管理の仕組み



7 パフォーマンス報告

環境 36
 安全 56
 品質 65
 人材 79

▶ サプライチェーン 96

- 基本的な考え方
- 物流の基本的な考え方
- 物流のグローバルマネジメント
- 物流に関する取り組み**
- 購買の基本的な考え方
- 購買のグローバルマネジメント
- 購買に関する取り組み

物流に関する取り組み

CO₂ 排出量低減

グローバル CO₂ 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車生産部品の輸送における CO₂ 排出量管理を開始しました。

2017 年度以降はさらにこの範囲をほかの製品領域にも順次拡大し、全製品・全世界における CO₂ 排出量把握の実現に向けた努力を継続しています。

モーダルシフトの拡大

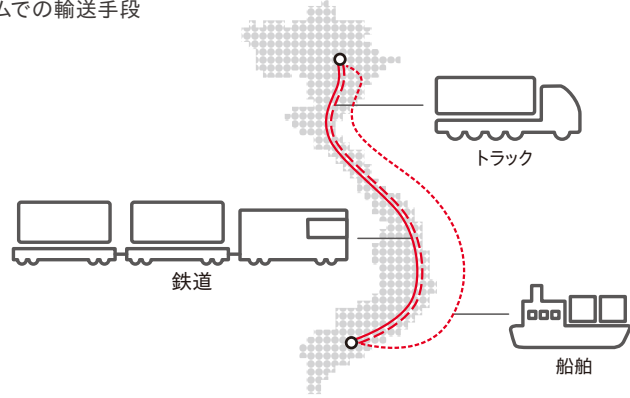
Honda では遠方地域への輸送を中心に、輸送手段をトラックから船便や鉄道に切り替える「モーダルシフト」の拡大に取り組んでいます。

ベトナムでは、北部ハノイ市近郊にある生産工場と、大市場である南部ホーチミン市間の距離が、1,700km 以上離れています。そのため、この南北間の長距離輸送手段を従来のトラック輸送から、船舶輸送や鉄道輸送へと切り替えています。

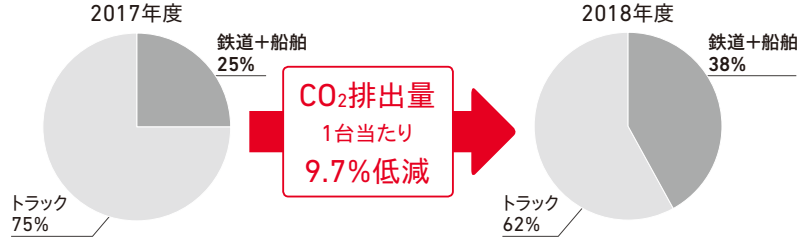
これによる効果は、従来のトラック輸送比で、鉄道輸送は 27%、船舶輸送は 65% の CO₂ 削減となります。

また、それぞれの輸送手段の効率化も進め、鉄道輸送においては積載効率の高い自動車輸送専用設計の貨車を導入しています。

ベトナムでの輸送手段



ベトナムでの鉄道・船舶輸送の拡大



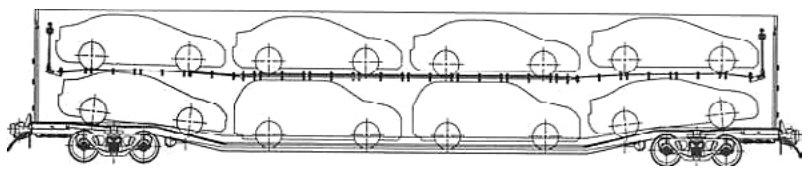
ベトナムでの鉄道輸送の様子



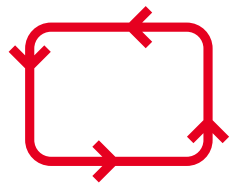
自動車輸送専用貨車



明るい庫内



最大 8 台の自動車が積載可能



7 パフォーマンス報告

環境 36
 安全 56
 品質 65
 人材 79

▶ サプライチェーン 96

- 基本的な考え方
- 物流の基本的な考え方
- 物流のグローバルマネジメント
- 物流に関する取り組み**
- 購買の基本的な考え方
- 購買のグローバルマネジメント
- 購買に関する取り組み

物流に関する取り組み

大型輸送車の適用率向上による CO₂ 低減の達成

CO₂ 低減に向けた取り組みの一環として、Honda では国ごとに異なる要件を考慮し、輸送効率の向上に取り組んでいます。

インドでは、道路・交通事情、商業慣習を踏まえ、工場から販売店への完成車輸送効率をあげることで、1年間で約 6,226t の CO₂ 排出量を低減しました。

従来は、小型トラックで販売店ごとに出荷を行っていましたが、2017 年以降は輸送会社や販売店との協議により、大型トラックで同一地域内にある販売店向け車両の相積みを行う取り組みをしています。



従来の 4 台積み小型トラック



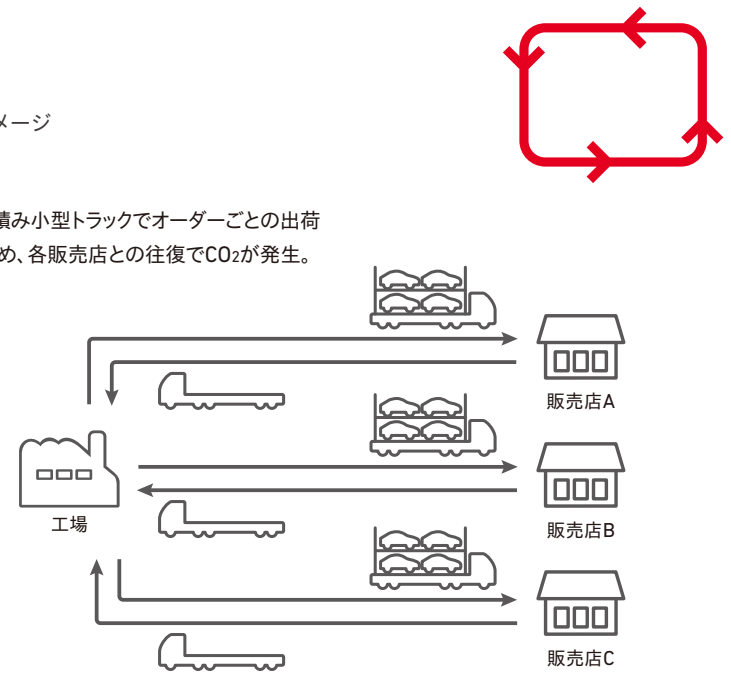
2017 年以降の 6 台積み大型トラック



車両積載の様子

輸送イメージ

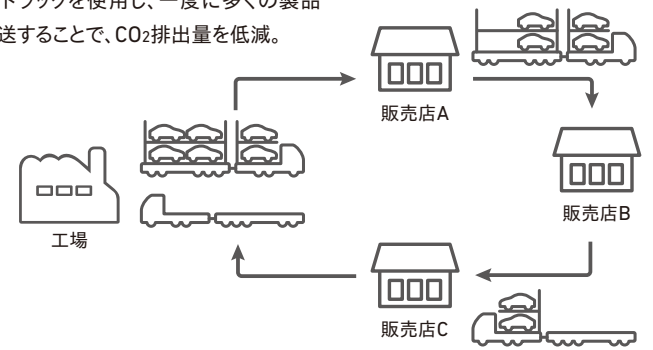
- 従来
4台積み小型トラックでオーダーごとの出荷のため、各販売店との往復でCO₂が発生。



CO₂排出量 約6,226t/年 低減



- 2017年以降
大型トラックを使用し、一度に多くの製品を輸送することで、CO₂排出量を低減。



7 パフォーマンス報告

環境 36
 安全 56
 品質 65
 人材 79

▶ サプライチェーン 96

- 基本的な考え方
- 物流の基本的な考え方
- 物流のグローバルマネジメント
- 物流に関する取り組み**
- 購買の基本的な考え方
- 購買のグローバルマネジメント
- 購買に関する取り組み

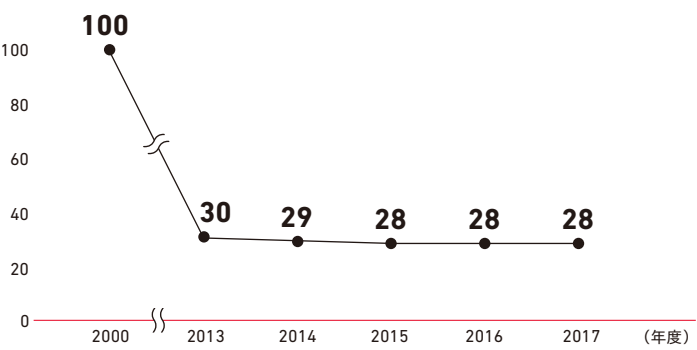
物流に関する取り組み

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

ノックダウン部品※における包装資材使用量原単位指数



包装荷姿の進化

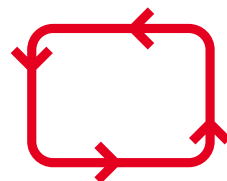


※ノックダウン部品:海外の工場で作成車(機)に組み立てるために使用される部品。

7 パフォーマンス報告

購買の基本的な考え方

- 環境 36
- 安全 56
- 品質 65
- 人材 79
- ▶ **サプライチェーン 96**
 - 基本的な考え方
 - 物流の基本的な考え方
 - 物流のグローバルマネジメント
 - 物流に関する取り組み
 - 購買の基本的な考え方
 - 購買のグローバルマネジメント
 - 購買に関する取り組み



購買理念／購買3原則／購買行動規範

Honda は、世界中すべてのサプライヤーとともに、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、社内外からの信頼およびサプライヤーとの健全な関係をより確かなものとしています。

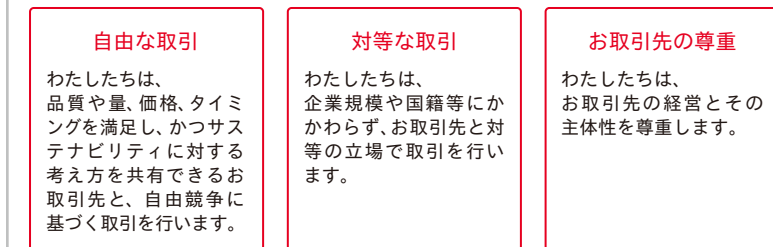
購買理念と購買3原則

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。

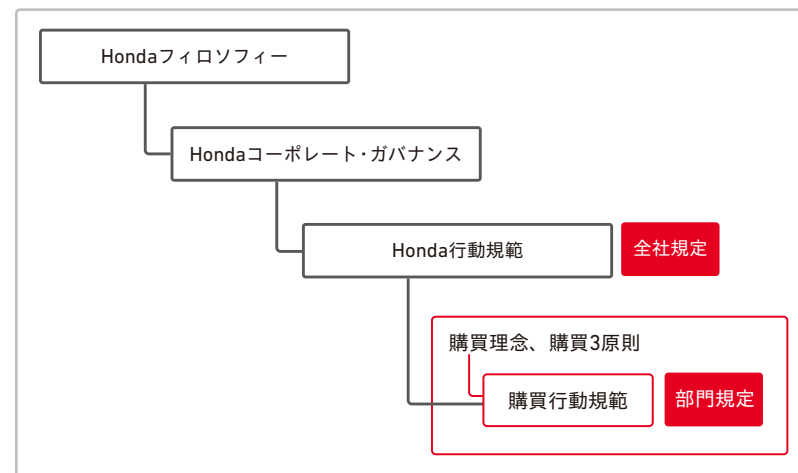
購買理念

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



購買行動規範の位置付け



7 パフォーマンス報告

購買のグローバルマネジメント

環境	36
安全	56
品質	65
人材	79

▶ サプライチェーン 96

- 基本的な考え方
- 物流の基本的な考え方
- 物流のグローバルマネジメント
- 物流に関する取り組み
- 購買の基本的な考え方
- 購買のグローバルマネジメント**
- 購買に関する取り組み

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サプライヤーと共有し、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」「Honda グリーン購買ガイドライン」(右下リンク参照)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、環境負荷低減に努めています。

実際に問題事象が発生した場合には、サプライヤー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。

サプライヤー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。

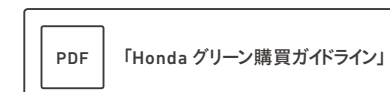
また、「企業倫理改善提案窓口」(⇒ P.31)において、公平かつ中立な立場で、すべてのサプライヤーから提案や相談を受け付けています。

併せて、サプライヤーでの取り組み状況の点検や二次サプライヤー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^{*}、人権、労働、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、最適なサプライヤーを決定しています。

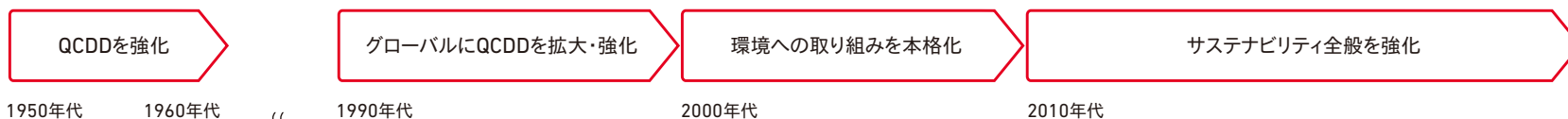


▶ <http://www.honda.co.jp/sustainability/supply-chain/pdf/csr-guideline.pdf>



▶ <http://www.honda.co.jp/sustainability/supply-chain/pdf/green-guideline.pdf>

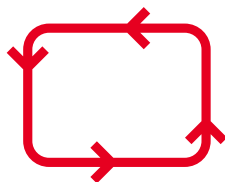
購買活動の変遷



- 購買理念／購買3原則制定

- Hondaグリーン購買ガイドライン発行(2001年)

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



※ QCDD: Quality (品質)、Cost (コスト)、Delivery (調達)、Development (開発)、Environment (環境) の略。

7 パフォーマンス報告

環境 36

安全 56

品質 65

人材 79

▶ サプライチェーン 96

- 基本的な考え方
- 物流の基本的な考え方
- 物流のグローバルマネジメント
- 物流に関する取り組み
- 購買の基本的な考え方
- 購買のグローバルマネジメント
- 購買に関する取り組み

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」などを定期的に開催し、購買本部と各地域本部・事業本部の連携を図っています。



購買 6 極サステナビリティ会議

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

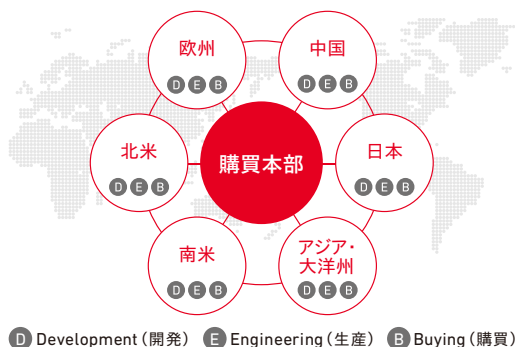
グローバルでの中長期的な方向性や各地域における取り組みの実行状況を確認し、議論・検討することを目的に、購買本部および各地域のマネジメント層による「購買拠点長会議」を年 1 回開催しています。2017 年度は日本で開催し、サステナビリティの取り組みの方向性を整合しました。

購買 6 極サステナビリティ会議

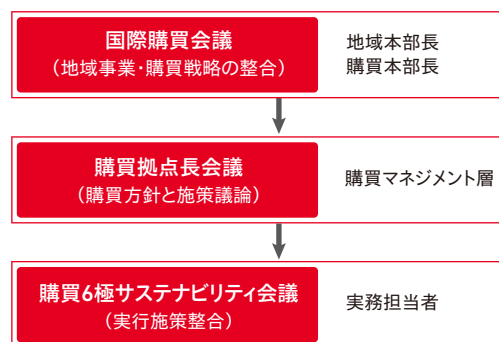
グローバルサプライチェーン全体で低炭素への取り組みを強化するために、「購買 6 極環境会議」を 2011 年から開催してきました。この会議は、6 地域の実務担当で構成され、世界各地のサプライヤーと一体となった取り組みをめざして、グローバルで統一した CO₂ 低減の展開方針や達成手段の議論と整合を行っています。

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

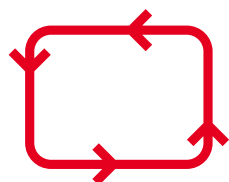
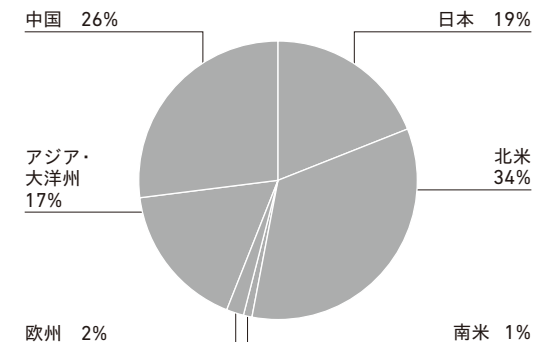
Honda 購買グローバルネットワーク



グローバル会議体



地域別の購入額比率



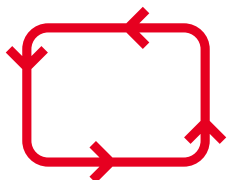
7 パフォーマンス報告

環境	36
安全	56
品質	65
人材	79

▶ サプライチェーン 96

- 基本的な考え方
- 物流の基本的な考え方
- 物流のグローバルマネジメント
- 物流に関する取り組み
- 購買の基本的な考え方
- 購買のグローバルマネジメント

購買に関する取り組み



購買に関する取り組み

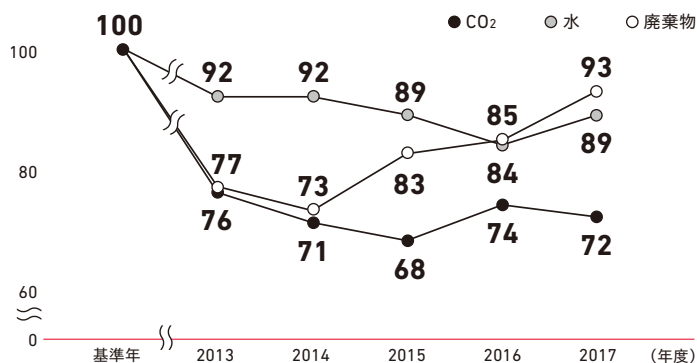
サプライヤーでの環境負荷低減

Honda は、グローバルでの部品調達活動をするなかで、全世界のサプライヤー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「購買環境グランドデザイン」を策定しています。

新規取引開始時にすべてのサプライヤーと共有・同意のもと、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。

環境負荷低減実績
CO₂ 排出量 / 水資源使用量 / 廃棄物等発生量 原単位指数



※基準年は、CO₂：2000年度、水/廃棄物：2008年度。
※データ対象：日本国内連結対象の一次サプライヤーすべて。

CO₂ データの管理システム運用

取り組みの実効性を高めていくために、2011 年度からサプライヤーの CO₂ 排出量低減に関わるデータを一元的に管理するシステムの整備を進め、2014 年度から本格運用を開始しました。

このシステムを利用して、グローバル各地域のサプライヤーとともに、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。

2017 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、サプライヤーの CO₂ 低減活動に役立てていきます。

サプライチェーンでの環境負荷低減の取り組み

Honda はサプライヤーとともに、CO₂ 低減や資源の効率利用といった環境負荷低減のための取り組みを、各地域で進めています。

CO₂ 低減に向けては、2009 年に日本で開始した「省エネキャラバン」を、各地域に展開しています。これはサプライヤー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活動です。またサプライヤーからの CO₂ データを分析し、サプライヤー一社一社に対し、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も実施しています。これも日本から開始し、今後は各地域で展開していきます。

資源の効率利用については、グループ各社のサプライヤーに対して、水・廃棄物の目標管理（2017 年度の原単位を維持、もしくは削減）に向けた取り組みを、2018 年度より順次開始していきます。

7 パフォーマンス報告

環境	36
安全	56
品質	65
人材	79
▶ サプライチェーン	96

基本的な考え方

物流の基本的な考え方

物流のグローバルマネジメント

物流に関する取り組み

購買の基本的な考え方

購買のグローバルマネジメント

購買に関する取り組み

購買に関する取り組み

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サプライヤーに、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、サプライヤー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。

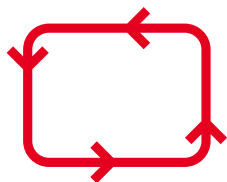
この取り組みの一環として、2014年12月から日本国内のサプライヤーとの間で調達リスク管理システムの運用を開始し、大規模災害発生から短時間で被災地にあるサプライヤーの被災状況と生産への影響を把握できる体制を整えました。

また、財務リスクの最小化においては、各サプライヤー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。

サプライヤーへの法令遵守要請

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



supply chain

7 パフォーマンス報告

環境	36
安全	56
品質	65
人材	79

▶ サプライチェーン 96

基本的な考え方
物流の基本的な考え方
物流のグローバルマネジメント
物流に関する取り組み
購買の基本的な考え方
購買のグローバルマネジメント

購買に関する取り組み

購買に関する取り組み

サプライヤー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サプライヤーに配布し、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とともに、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サプライヤーを対象に第三者機関による監査を開始しました。今後は右記のフローをもとに、問題発生の可能性が高い、または発生した場合に自社に影響が大きい、高リスクなサプライヤーを対象に、取り組みの拡大展開を図っていきます。

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 が対象サプライヤーに対し、以下の 3 項目を実施します。

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

「監査用チェックシート」においては、児童労働・強制労働の禁止といった人権・労働面のほか、環境、コンプライアンス、情報開示など幅広い評価項目を設定し、サプライヤーの取り組みを確認します。

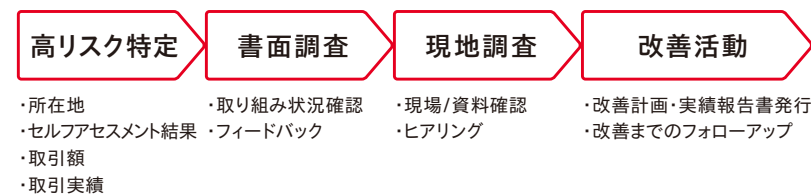
次に現地調査では、Honda と監査法人の担当者が、書面調査の結果を踏まえ、ヒアリングや帳票、ならびに実際の生産工程や関連施設を確認し、サステナビリティの取り組み状況をサプライヤーとともに検証しています。

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。

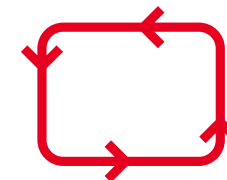
今後は、海外の購買拠点とも連携し、第三者監査の拡大展開を図っていきます。

なお 2017 年度において、著しいリスクを有する問題事象はありませんでした。

第三者監査のフロー



サプライヤーでの排水処理状況確認



7 パフォーマンス報告

環境	36
安全	56
品質	65
人材	79

▶ サプライチェーン 96

基本的な考え方
物流の基本的な考え方
物流のグローバルマネジメント
物流に関する取り組み
購買の基本的な考え方
購買のグローバルマネジメント

購買に関する取り組み

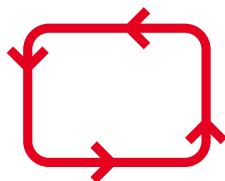
購買に関する取り組み

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、誠実で公正な取り組みを推進するために、マニュアル類や人材開発プログラムを各地域で整備しています。

例えば、北米地域では、従業員に対し、講習会、e ラーニングや OJT※1 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、QCDDDE 強化の取り組みとともに、サプライヤー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、サプライヤー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。



日本地域での表彰 (サステナビリティ賞)
住友ゴム工業株式会社



北米地域での表彰 (Sustainability Award)
Axalta Coating Systems Ltd.

業界団体・サプライヤーとの連携

Honda は、自動車業界およびサプライヤー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は、AIAG※2 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、サプライヤー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・二次サプライヤーに参加いただき、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。

サプライヤーとの対話

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サプライヤー点検結果のフィードバックを実施しました。

また Honda は、サプライヤー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で開催しています。2017 年度は世界 30 カ所で開催しました。ここでは、QCDDDE などの各領域においてとくに優れた実績を残されたサプライヤーに対して、「サプライヤーアワード」として感謝賞を贈呈しています。

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。2018 年 1 月の懇談会には、サプライヤー 328 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。さらに 2017 年度から、ESG※3 全領域における優れた取り組みをされたサプライヤーに対する、「サステナビリティ賞」の贈呈を開始しました。本表彰は、GHG※4 に主眼を置いていた旧来の「環境賞」から、社会・ガバナンスにまで観点を広げたものです。

北米地域でも、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サプライヤーに対して、「Sustainability Award」の表彰を行っています。

※1 OJT: On the Job Training (オン・ザ・ジョブ・トレーニング) の略。
 ※2 AIAG: Automotive Industry Action Group (全米自動車産業協会) の略。
 ※3 ESG: Environment (環境)、Social (社会)、Governance (ガバナンス) の略。
 ※4 GHG: Greenhouse Gas (温室効果ガス) の略。