

HONDA

Honda
SUSTAINABILITY REPORT
2018



目次

1 編集方針 02

2 トップメッセージ 03

3 Hondaフィロソフィー 04

4 Hondaの概要 05

事業領域 06

価値創造の歴史 08

販売台数と主な拠点 09

マトリックス経営 10

財務ハイライト 11

5 戦略 12

Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

マテリアリティマトリックス 16

サステナビリティマネジメント体制 17

ステークホルダーエンゲージメント 18

研究開発 20

イノベーションマネジメント 21

6 ガバナンス 23

コーポレートガバナンス 24

コンプライアンス 30

リスクマネジメント 33

ガバナンス関連データ 35

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

 「社会活動」については、下記サイトをご参照ください。

WEB 「Hondaの社会活動」

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

8 資料 110

第三者保証 111

GRIスタンダード対照表 112

財務関連データ 124

編集方針

● 対象組織

本田技研工業株式会社および国内外 440 社の関係会社（連結子会社 368 社、持分法適用会社 72 社）により構成された Honda グループ全体を報告対象組織としています。Honda グループ全体を対象していない場合は、個々に対象範囲を記載しています。

● 対象期間

2017 年度（2017 年 4 月 1 日～2018 年 3 月 31 日）の活動を中心に、一部に過去の経緯や発行時期までに行った活動、将来の見通し・予定などについて記載しています。

● 準拠したスタンダード

この報告書は、GRI スタンダードの包括（Comprehensive）オプションに準拠して作成しています。詳細につきましては GRI スタンダード対照表のページ（⇒ P.112）をご参照ください。

※各種データの算出にあたって参考にしたスタンダードまたは算出根拠は、個々の報告箇所に記載しています。

また、Honda はグローバルなマルチステークホルダーのネットワークである GRI GOLD Community に 2016 年より参加しています。本プログラムには、すでに市民セクターや企業、国連機関、政府間組織など 67 カ国、522 以上の多様な企業や組織が参加しています。Honda は積極的にネットワークングをしていくことで、持続可能な世界の実現をめざしていきます。



● 第三者保証について

2017 年度の環境関連データに関しては、第三者保証を受審しています。詳細につきましては本報告書の第三者保証報告書のページ（⇒ P.111）をご参照ください。

の付されたデータにつきましては第三者保証を受審しています。

● 会計基準について

2013 年度までは米国会計基準（U.S. GAAP）で、2014 年度からは国際会計基準（IFRS）で集計しています。

● 発行日

今回の発行：2018 年 6 月

次回発行予定：2019 年 6 月

サステナビリティレポートは毎年発行しています。

● お問い合わせ先

本田技研工業株式会社
 経営企画統括部 サステナビリティ企画部
 〒107-8556 東京都港区南青山 2-1-1
 TEL.03-5412-1159 FAX.03-5412-1502

● 発行

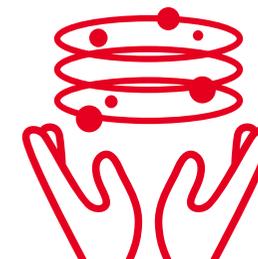
本田技研工業株式会社 経営企画統括部

● 表紙ピクトグラムについて

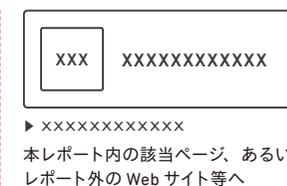
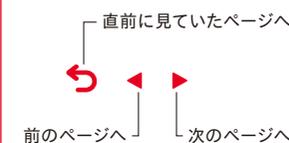
Honda のサステナビリティのあり方を表現しています。

3つの楕円：「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」（⇒ P.13）

6つの真円：二輪・四輪・パワープロダクツと未来への事業（⇒ P.06）
支える手：Honda の取り組みに共感していただいている
ステークホルダーの想い（⇒ P.18）



本レポートの使い方



免責事項

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

トップメッセージ

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

Honda は、二輪・四輪・パワープロダクツ、航空機や航空機エンジンなどすべての事業で、世界中のお客様に喜んでいただける魅力的な商品・サービスをお届けしてきました。その結果、年間 3,000 万人のお客様に Honda ならではの価値を提供するモビリティカンパニーとして成長を遂げることができました。

現在、私たちを取り巻く環境は大きな転換期を迎えています。「モノ」の「所有」から「利用」へといった価値観の多様化や、高齢化の進展、都市化の加速、気候変動の深刻化、さらにエネルギー転換、AI（人工知能）、IoT といった技術の進化による産業構造の変化が、グローバルレベルで進んでいます。

こうした環境で企業が生き抜いていくには、時代の変革にいち早く対応できる、先を見据えたビジョンが必要です。そこで当社では 2017 年に「2030 年ビジョン」を定めました。2030 年ビジョンでは、既存事業を継続的に運営していくなかで、大きく変化していく社会の期待やお客様のニーズに応じて、既存事業の価値をどう転換・進化させていくのか、また二輪・四輪・パワープロダクツ、そしてその枠を超えた新しい価値をどのように創出していくのか、といった方向性を示しています。

この 2030 年ビジョンを踏まえたくうえで、スピード感を持って「Honda の強み」を強化していきます。その一つが「すべての人に、『生活の可能性が広がる喜び』を提供する」という Honda の「想い」を込めた新価値の創出であり、その取り組みとしてロボティクスをはじめとする新価値領域を担当する研究・開発組織を新設しました。また、日本および海外拠点の連携、二輪・四輪・パワープロダクツなど事業間の連携も強化し、着実に成果をあげています。

Honda は、こうした商品・サービスといった価値の提供によってステークホルダーの期待・要請に応えるとともに、環境や社会に対する影響への配慮など、企業の社会的責任を果たすことや、パリ協定、SDGs（国連の持続可能な開発目標）への対応など、事業活動を通じて社会課題の解決に貢献することが、企業のサステナビリティにとって重要と考えています。

変革の時代のなかで、社会とともに持続的に成長し、進化し続ける Honda にぜひご期待ください。今後ともご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

代表取締役社長 最高経営責任者

八郷 隆弘



Honda フィロソフィー

Honda フィロソフィー

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

Honda は、フィロソフィーを単なる「ことば」として終わらせることなく、Honda で働く一人ひとりが主体者として実践し続けていけるよう、教育プログラムに取り入れることはもちろん、日々の事業活動や経営におけるさまざまな意思決定に活かしています。

また Honda は、「自由闊達・チャレンジ・共創」、すなわち「既存概念にとらわれない自由な発想と、信頼に基づくチームワークをベースに、失敗を恐れずチャレンジする」という Honda の企業文化を発揮しながら、企業活動を実践しています。

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

基本理念

人間尊重

自立

自立とは、既存概念にとらわれず自由に発想し、自らの信念にもとづき主体性をもって行動し、その結果について責任を持つことです

平等

平等とは、お互いに個人の違いを認め合い尊重することです
また、意欲のある人には個人の属性（国籍、性別、学歴など）にかかわらず、等しく機会が与えられることでもあります

信頼

信頼とは、一人ひとりがお互いを認め合い、
足らざるところを補い合い、
誠意を尽くして自らの役割を果たすことから生まれます
Honda は、ともに働く一人ひとりが常に
お互いを信頼しあえる関係でありたいと考えます

三つの喜び

買う喜び

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

売る喜び

価値ある商品と心のこもった
対応・サービスで得られたお客様との信頼関係により、
販売やサービスに携わる人が、
誇りと喜びをもつことができるということ

創る喜び

お客様や販売店様に喜んでいただくために、
その期待を上回る価値の高い
商品やサービスを創り出すこと

社是

私たちは、地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、
質の高い商品を適正な価格で供給することに全力を尽くす

運営方針

- 常に夢と若さを保つこと
- 理論とアイデアと時間を尊重すること
- 仕事を愛しコミュニケーションを大切にすること
- 調和の取れた仕事の流れを作り上げること
- 不断の研究と努力を忘れないこと

3 philosophy

4 Hondaの概要

事業領域 06

価値創造の歴史 08

販売台数と主な拠点 09

マトリックス経営 10

財務ハイライト 11

Hondaの概要

事業領域

主要事業

二輪事業

Honda は、多くの地域でモータリゼーションの先駆けとなり世界の人々から愛されるコミューターモデルから、操る喜びをダイナミックに味わえるスポーツモデルまで、幅広い二輪車のラインナップを揃えています。

「スーパーカブ」は、コミューターモデルの代名詞として、ロングセラーを続けており、2017年10月には、世界生産台数累計1億台を達成しました。また2018年には、発売60周年を迎えます。世界中の多くのお客様に、日々のモビリティとして「いつでも・どこでも行きたいところへ行ける喜び」を提供しています。

コミューターモデルは、その使い方から電動化に適しており、2018年には、電動二輪車の「PCX ELECTRIC」を、アジアと日本で販売します。また日本郵便株式会社と提携して、郵便配達バイクの電動化社会実験を行う計画です(⇒ P.41)。

2018年1月には、Hondaのフラッグシップ「ゴールドウィング」を、17年ぶりにフルモデルチェンジ、「走りの高揚感」と「操る楽しさ」の実現をめざし、車体とエンジンを新開発しました。また機能性と上質さを追求したコンパクトなデザインに加え、数々の先進装備を採用するなど、パッセンジャーとともに最上の感動を共有できるモーターサイクルとして全面刷新を図りました。

Honda は二輪車のトップメーカーとして、業界をリードし続けています。

四輪事業

Honda は「自由で楽しい移動の喜び」を提供するために、パーソナルで個性的な四輪車を製品化しており、1963年に「T360」で始まった四輪車の生産は、2016年、世界生産台数累計が1億台を達成しました。現在では、日本で展開している軽自動車の「N-BOX」から、グローバルモデルの「アコード」や「HR-V / ヴェゼル」、北米のピックアップトラック「リッジライン」、そしてスーパースポーツの「NSX」まで、さまざまな四輪車を提供しています。

製品CO₂排出量原単位を2020年までに30%低減(2000年比)という目標や、2030年までに四輪商品ラインナップにおいて販売数の3分の2を電動化技術を搭載したモデルに置き換える目標を掲げています。



PCX ELECTRIC



ゴールドウィング



アコード



EV コンセプトカー

Honda の概要

事業領域

パワープロダクツ事業

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

さらに、Honda のロボティクス技術で培った歩行理論をもとに開発された、歩行訓練機器「Honda 歩行アシスト」の法人向けリース販売を行っています。2017 年 12 月には欧州の MDD^{※1} の認証を取得し、欧州での展開が可能になりました。

これからも、既存のエンジン技術の進化と、電動化の積極的な推進により、身近で役に立つ製品を世界中のお客様にお届けするとともに、クリーンで安全・安心な社会の実現をめざします。

※1 MDD: Medical Device Directive (医療機器指令) の略。

航空機および航空機エンジン

Honda は、パーソナルな移動の新たな提案として 2015 年末、「HondaJet」を世に送り出しました。HondaJet は、主翼上面のエンジン配置などの Honda 独自技術により、上質な空の移動体験を提供しています。HondaJet は、北米、中南米、欧州、東南アジアで販売し、好評を得ています。小型ジェット機カテゴリーにおいては、2017 年最多のデリバリー数を達成しました (GAMA^{※2} 調べ)。また 2017 年 10 月より中国、2018 年 3 月よりインドでも受注を開始しました。

一方 Honda は、ゼネラル・エレクトリック社 (GE) と共同で、航空機ターボファンエンジン「HF120」を開発しました。HF120 は、ホンダ エアロ インクにて生産され、GE と 50:50 の合弁で設立した GE Honda エアロ エンジンスを通じて販売が進められています。軽量・コンパクト・高効率・高推力なこのジェットエンジンは、その性能優位性を訴求して、HondaJet を皮切りにほかの航空機メーカーへ販売を広げていきます。

※2 GAMA: General Aviation Manufacturers Association (一般航空製造業者協会) の略。



ロボット芝刈機 Miimo (ミーモ)



Honda 歩行アシスト



HondaJet



ターボファンエンジン HF120

Hondaの概要

価値創造の歴史

2010年代～未来へ

1980～2000年代

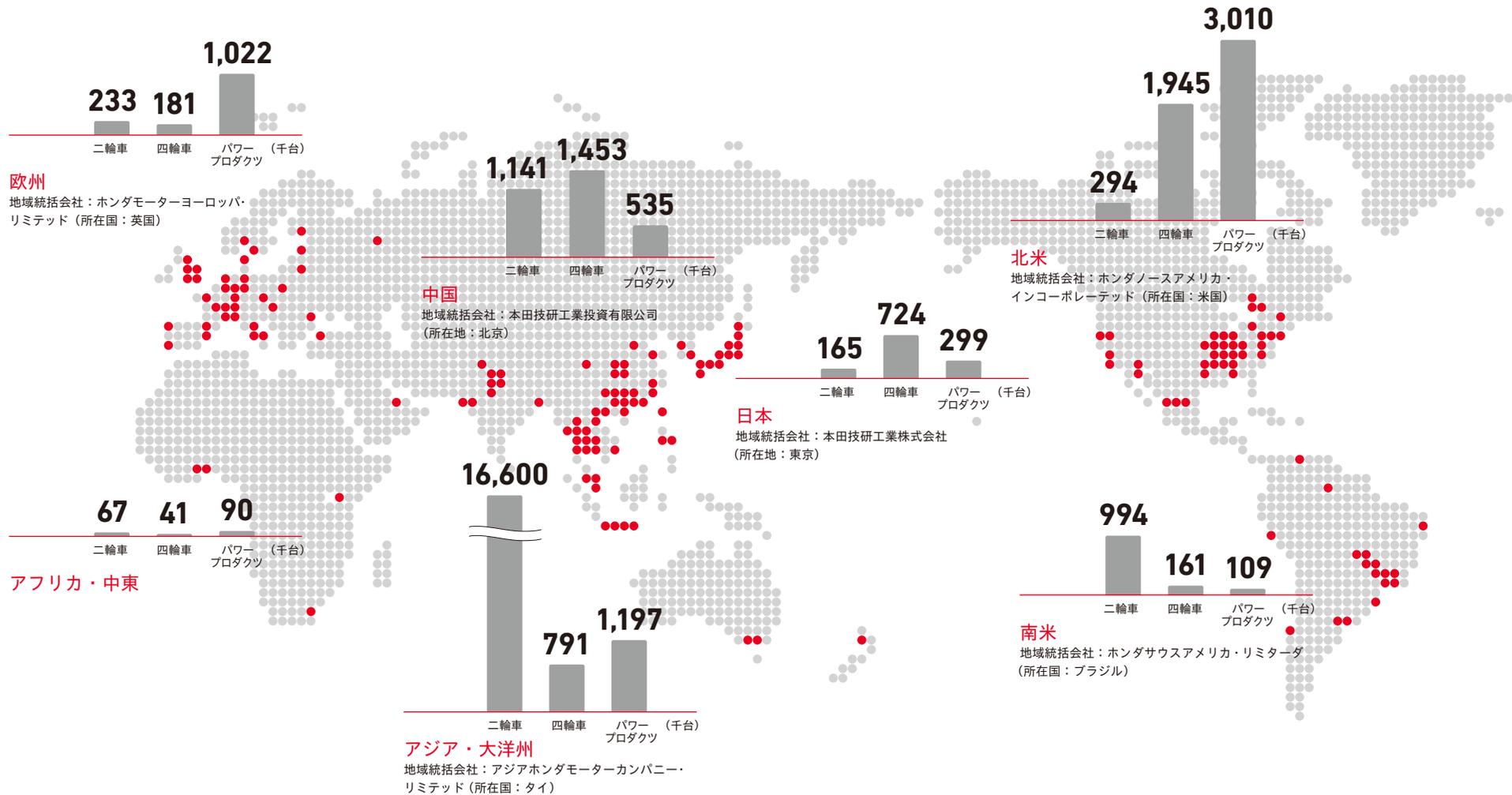
1940～1970年代

<p>2012 Honda製品使用時のCO₂排出量を算定し、業界初開示</p>	<p>2014 CDP2014開示スコア満点を獲得</p>	<p>2014 二輪車世界生産累計3億台達成</p>	<p>2015 「HondaJet」航空機事業に参入</p> 	<p>2016 四輪車世界生産累計1億台達成</p>	<p>2017 「スーパーカブ」世界生産累計1億台達成</p>	<p>2030 四輪車販売台数の3分の2を電動車に</p>	
<p>2012 パワープロダクツの累計生産台数1億台達成</p>	<p>2014 岩谷産業株式会社と共同で、世界初パッケージ型「スマート水素ステーション」設立</p> 	<p>2015 歩行訓練機器「Honda歩行アシスト」発表</p> 		<p>2016 「Hondaコーポレートガバナンス基本方針」改定</p>	<p>2017 DJSIでWorld銘柄に選出</p>	<p>2020 製品CO₂排出量原単位を30%低減</p>	<p>2050 CO₂総排出量を2000年比で半減</p>
<p>2005 世界初、燃料電池自動車をリース</p> 	<p>1997 ベルギー、浜松製作所、栃木製作所でISO14001認証取得</p>	<p>1993 汎用エンジンが世界初米国の排出ガス規制適合の認可を受ける</p> 	<p>1987 日本初のエアバッグ搭載四輪車を発売</p> 	<p>1981 両上肢障がい者用運転補助装置付き国産1号車「シビック」完成</p> 			
<p>2006 ブラジル向け「フレキシブル・フューエル・ビークル」を開発</p>	<p>1999 米国初ハイブリッドカー「インサイト」発売</p> 	<p>1996 世界初、人間型自律2足歩行ロボットを発表</p> 	<p>1990 フレックスタイム/育児休職制度導入</p>	<p>1986 米国CSI調査でNo.1を獲得</p>	<p>1981 ナビゲーションシステム「ホンダ・エレクトロ・ジャイロケーター」発表</p> 		
<p>1947 自転車用補助エンジン「A型」生産開始</p>	<p>1948 「三つの喜び」制定</p>	<p>1949 二輪車生産開始「ホンダC型」</p> 	<p>1953 パワープロダクツ生産開始「H型」エンジン</p> 	<p>1960 資格制度導入</p>	<p>1963 四輪車生産開始「T360」</p> 		
<p>1946 本田技術研究所開設</p>	<p>1948 本田技研工業株式会社設立</p>	<p>1953 「120%の良品」方針発信</p>	<p>1958 「スーパーカブ」発表</p> 	<p>1960 技術研究所が分離独立</p>	<p>1970 安全運転普及本部発足</p>	<p>1971 低公害エンジン・CVCCエンジン発表</p>	

Hondaの概要

販売台数と主な拠点

国境を超え 31,000,000人の喜びへ



社名 本田技研工業株式会社 代表者 代表取締役社長 最高経営責任者 八郷 隆弘
 設立 1948年(昭和23年)9月 資本金 86,067百万円(2018年3月末現在)

※グラフは二輪車、四輪車、パワープロダクトの販売台数(千台)(小売り)(2017年4月~2018年3月)

●はHondaグループのロケーションイメージ

Honda の概要

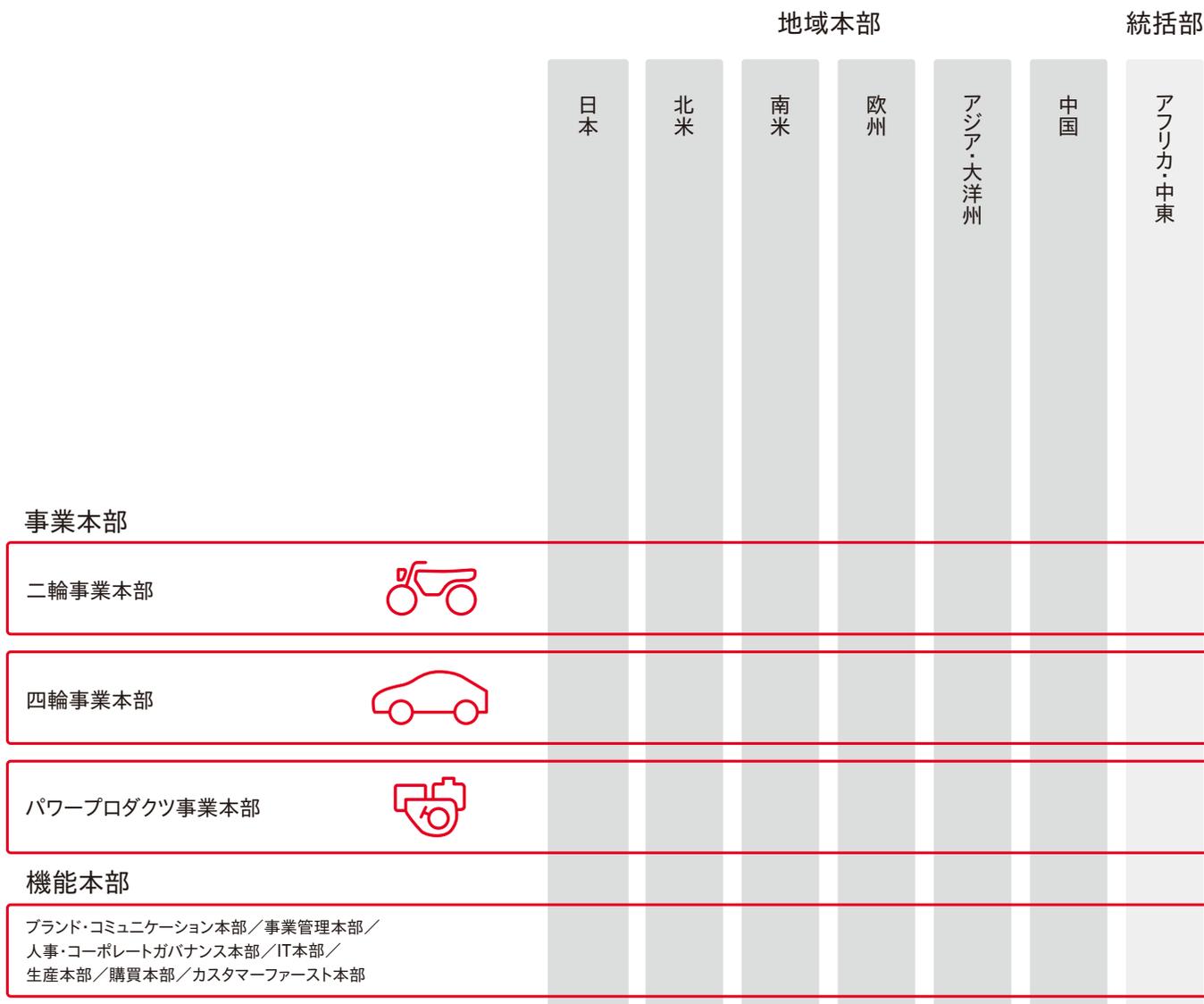
マトリックス経営

組織運営体制

執行体制は、基本理念に立脚し、長期的視点に立って世界各地域に根ざした事業を展開していくために、6つの地域本部と、1つの統括部を設置し、業務を執行しています。

また、二輪事業・四輪事業・パワープロダクツ事業の各事業本部は、製品別の中長期展開を企画するとともに、世界での最適な事業運営を円滑に遂行するために地域との連携・調整を図っています。

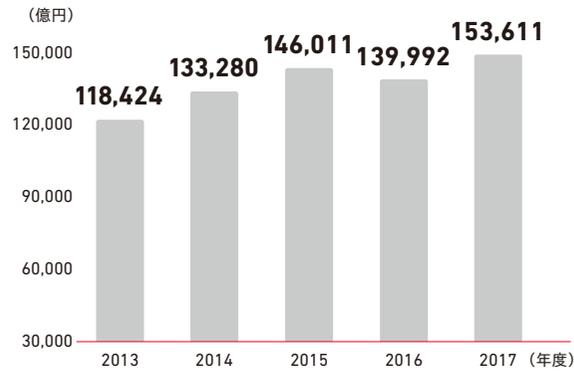
そして、ブランド・コミュニケーション本部、事業管理本部、人事・コーポレートガバナンス本部、IT本部、生産本部、購買本部、およびカスタマーファースト本部といった各機能本部は、当社グループ全体としての効果・効率の向上を図るため、各機能面から支援・調整を行っています。



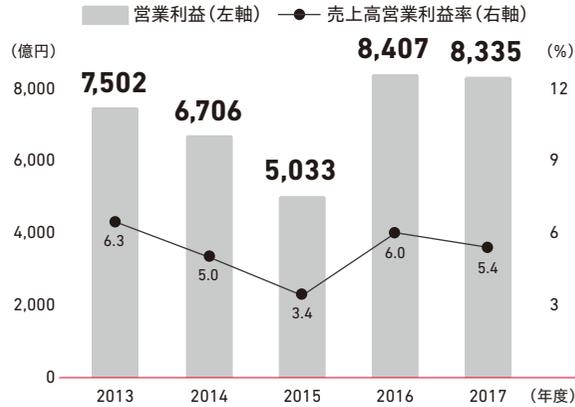
Hondaの概要

財務ハイライト

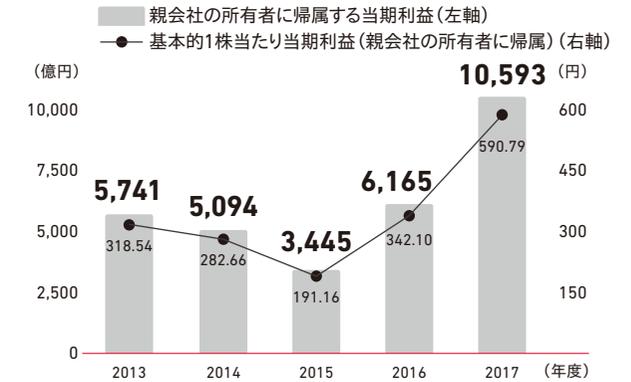
売上収益



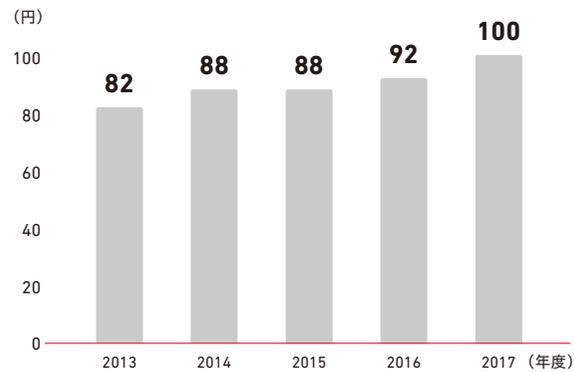
営業利益／売上高営業利益率



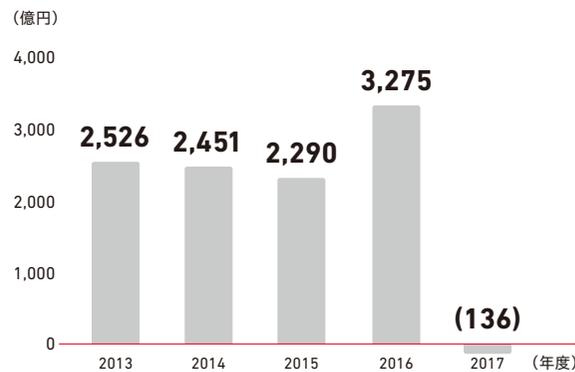
親会社の所有者に帰属する当期利益／ 基本的1株当たり当期利益 (親会社の所有者に帰属)



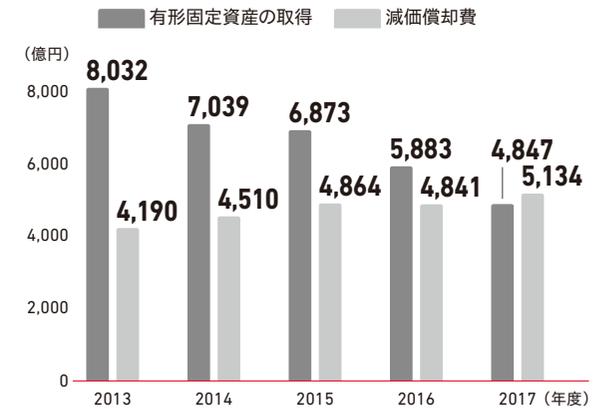
1株当たり配当額



法人所得税費用



有形固定資産の取得／減価償却費



※2013年度の有形固定資産の取得／減価償却費は国際会計基準(IFRS)で集計。

5 戦略



重要課題

- 電動化の推進
- モビリティデバイドの解消
- モビリティ体験の質の向上
- 情報化・自動化技術の生活への活用
- ブランドマネジメントの強化
- 経営資源の有効活用
- 開発途上国の経済発展への貢献

5 戦略

Honda のサステナビリティ

▶ **Hondaのサステナビリティ** …… 13

持続的な成長のために …… 14

2030年ビジョン …… 15

マテリアリティマトリックス …… 16

サステナビリティマネジメント体制 17

ステークホルダーエンゲージメント 18

研究開発 …… 20

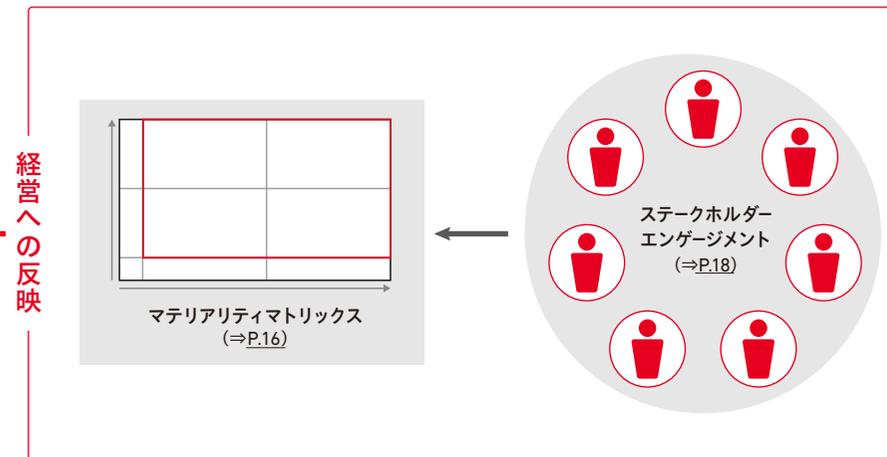
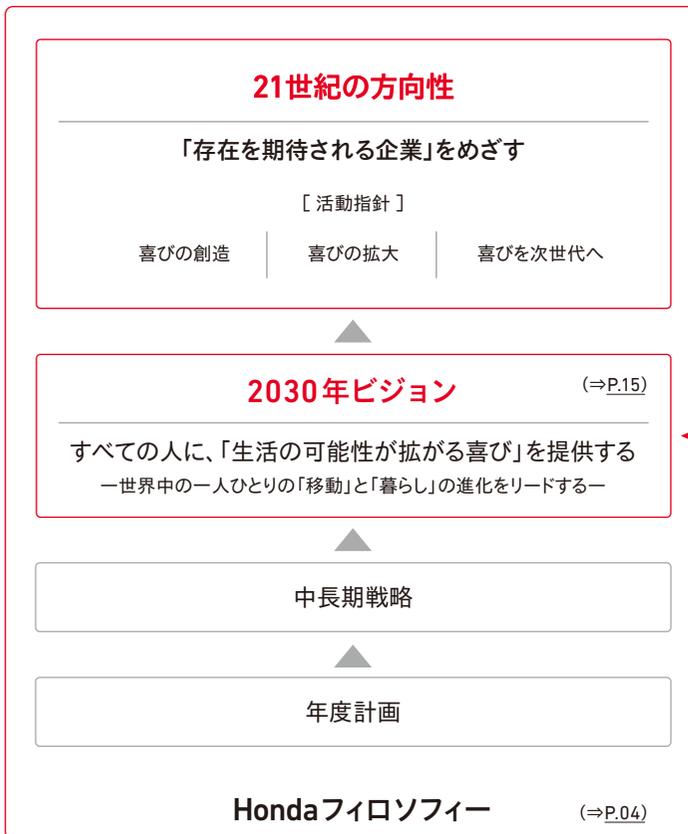
イノベーションマネジメント …… 21

「Honda フィロソフィー」は、Honda グループすべての企業と、そこで働くすべての従業員の価値観として共有され、あらゆる企業活動と、従業員の行動や判断の基準となっています。

さらに、企業の成長機会の創出とサステナブルな社会の実現を両立させるため、21世紀の方向性として「存在を期待される企業」を掲げ、「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」という取り組みを推進しています。

これらの実現に向けて、Honda が進むべき方向性を具体的に示したマイルストーン

が、「2030年ビジョン」です。Honda のサステナビリティにとって重要なことは、商品・サービスを通じた価値の提供によってステークホルダーの期待・要請に応えるとともに、環境や社会に対する影響への配慮など、企業の社会的責任を果たすことや、事業活動を通じて社会課題の解決に貢献することです。そこで Honda では、ステークホルダーと Honda の両視点を踏まえた課題の評価である「マテリアリティマトリックス」をガイドに、グローバルの地域ごとの特色に照らし合わせ、果たすべき役割や貢献すべき点を考慮した中長期の事業戦略を策定しています。



5 戦略

持続的な成長のために

Hondaのサステナビリティ …… 13

▶ **持続的な成長のために …… 14**

2030年ビジョン …… 15

マテリアリティマトリックス …… 16

サステナビリティマネジメント体制 17

ステークホルダーエンゲージメント 18

研究開発 …… 20

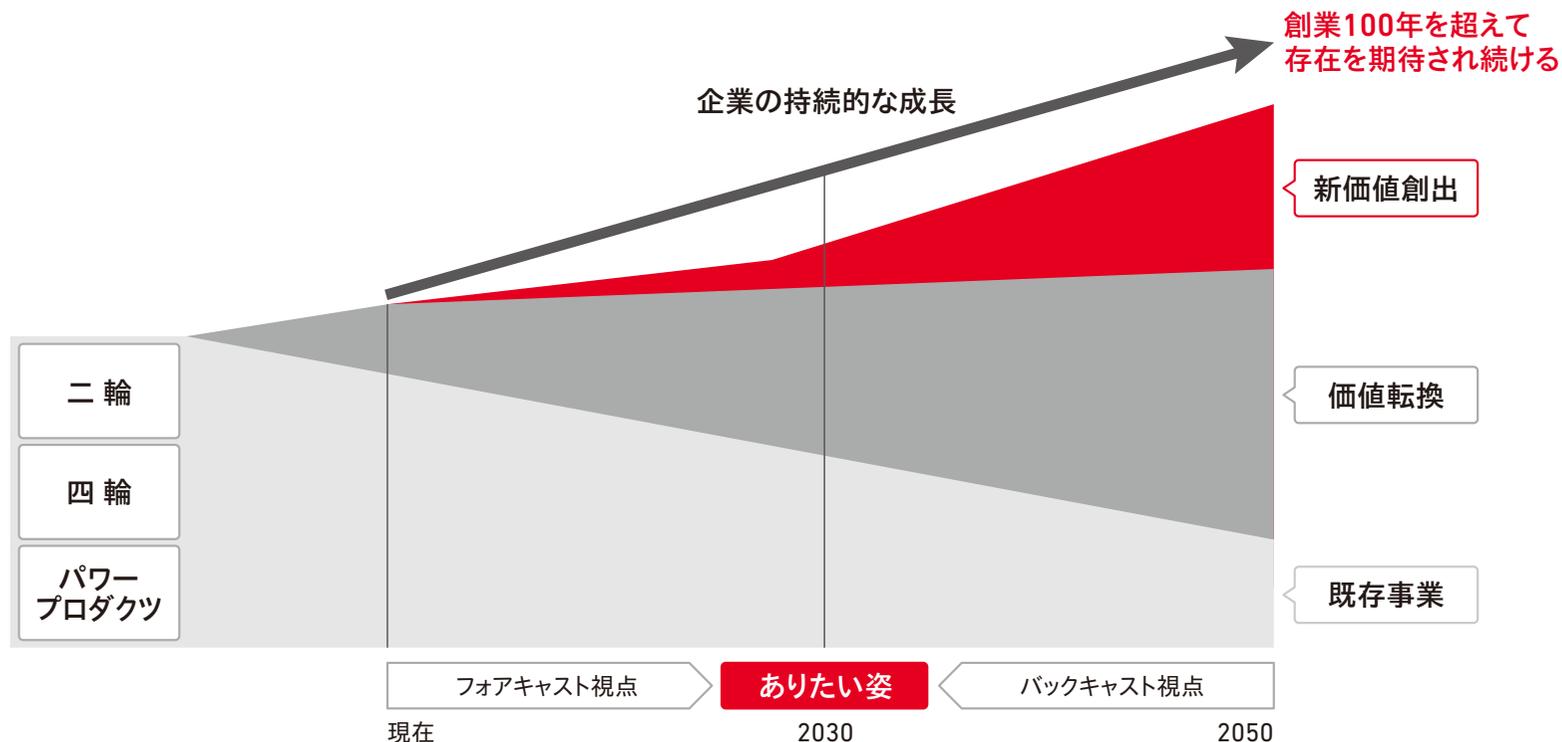
イノベーションマネジメント …… 21

貧困や難民問題、人権問題、気候変動、エネルギー問題、労働安全衛生の改善、高齢化社会など、多くの社会的課題が取りざたされています。そんななか、グローバルで多岐にわたるビジネスを行っている Honda にとって、バリュー・チェーンにおける機会や責任を理解することは、経営上の優先課題を特定するうえでも欠かせません。また、事業環境の急激な変化にいち早く対応し、乗り越えていくためには、次の方向性をビジョンとして定める必要があります。

Honda が、創業 100 年を超える 2050 年に「存在を期待される企業」であり続けるために、2030 年にありたい姿をまとめたのが「2030 年ビジョン」です。

持続的な成長のロードマップ

ビジョンの策定にあたっては、現在から将来を見据えた視点（フォアキャスト）と、2050 年から現在にさかのぼった視点（バックキャスト）、この両方の視点から長期の環境変化を検討しました。既存事業を継続的に運営していくなかで、大きく変化していく社会の期待とお客様のニーズに応じて、既存事業の価値をどう転換・進化していくのか。また、二輪・四輪・パワープロダクツ、そして、その枠を超えた新しい領域も含め、これまでなかった新たな価値をどのように創出していくのか。長期にわたって持続的な成長を実現し得るビジョンとするために、この「既存事業」「価値転換」「新価値創出」の 3 つの視点から、2030 年に向けた事業の変革の方向性を検討しました。



5 戦略

2030年ビジョン

Hondaのサステナビリティ	13
持続的な成長のために	14
▶ 2030年ビジョン	15
マテリアリティマトリックス	16
サステナビリティマネジメント体制	17
ステークホルダーエンゲージメント	18
研究開発	20
イノベーションマネジメント	21

Honda が策定した 2030 年ビジョンは、「すべての人に、『生活の可能性が広がる喜び』を提供する — 世界中の一人ひとりの『移動』と『暮らし』の進化をリードする —」というステートメントで表されるものです。このビジョンを達成するため、21 世紀の方向性の活動指針である「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」の 3 つの視点で、取り組みの方向性を定めました。

まず、「喜びの創造」を実現するのが、『移動』と『暮らし』の価値創造です。「自由で楽しい移動の喜びの提供」と「生活が変わる・豊かになる喜びの提供」をめざして、「モビリティ」「ロボティクス」「エネルギー」の 3 つの分野に注力していきます。

次に、「喜びの拡大」を実現するのが、「多様な社会・個人への対応」です。先進国や開発途上国にかかわらず多様な社会に向けて、また、多様な文化・価値観を持つすべての人に向けて、最適な商品・サービスを提供することで、人々の喜びを、さらに

広げていくことをめざします。

最後に、「喜びを次世代へ」を実現するのが、「クリーンで安全・安心な社会へ」です。環境と安全の領域でのナンバーワンをめざして、さらに資源を投入し、カーボンフリー社会と、交通事故ゼロ社会の実現をリードする存在となることをめざしていきます。

また今回のビジョンでは、Honda 普遍的想いに立ち返り、「量」から「質」へと大きく舵をきりました。それが、我々の企業姿勢である「質の追求による成長」です。「提供価値の質」と「取り組みの質」を徹底して追求していくことで、喜びの輪を広げ、より輝く Honda ブランドをめざします。

このビジョンの実現に向けて、限られた経営資源を有効活用し、既存ビジネスの転換や進化、新価値創造を行っていきます。

2030年ビジョン

すべての人に、「生活の可能性が広がる喜び」を提供する

— 世界中の一人ひとりの「移動」と「暮らし」の進化をリードする —

質の追求による成長

《喜びの創造》
「移動」と「暮らし」の価値創造

- 自由で楽しい移動の喜びの提供
- 生活が変わる・豊かになる喜びの提供

《喜びの拡大》
多様な社会・個人への対応

- 社会特性や個人の状況に合わせた、最適な商品・サービスの提供

《喜びを次世代へ》
クリーンで安全・安心な社会へ

- カーボンフリー社会の実現をリード
- 交通事故ゼロ社会の実現をリード

注力すべき事業視点：経営資源の有効活用

5 戦略

Hondaのサステナビリティ …… 13

持続的な成長のために …… 14

2030年ビジョン …… 15

▶ **マテリアリティマトリックス …… 16**

サステナビリティマネジメント体制 17

ステークホルダーエンゲージメント 18

研究開発 …… 20

イノベーションマネジメント …… 21

マテリアリティマトリックス

ステークホルダーの視点を踏まえた課題の評価 (マテリアリティマトリックス)

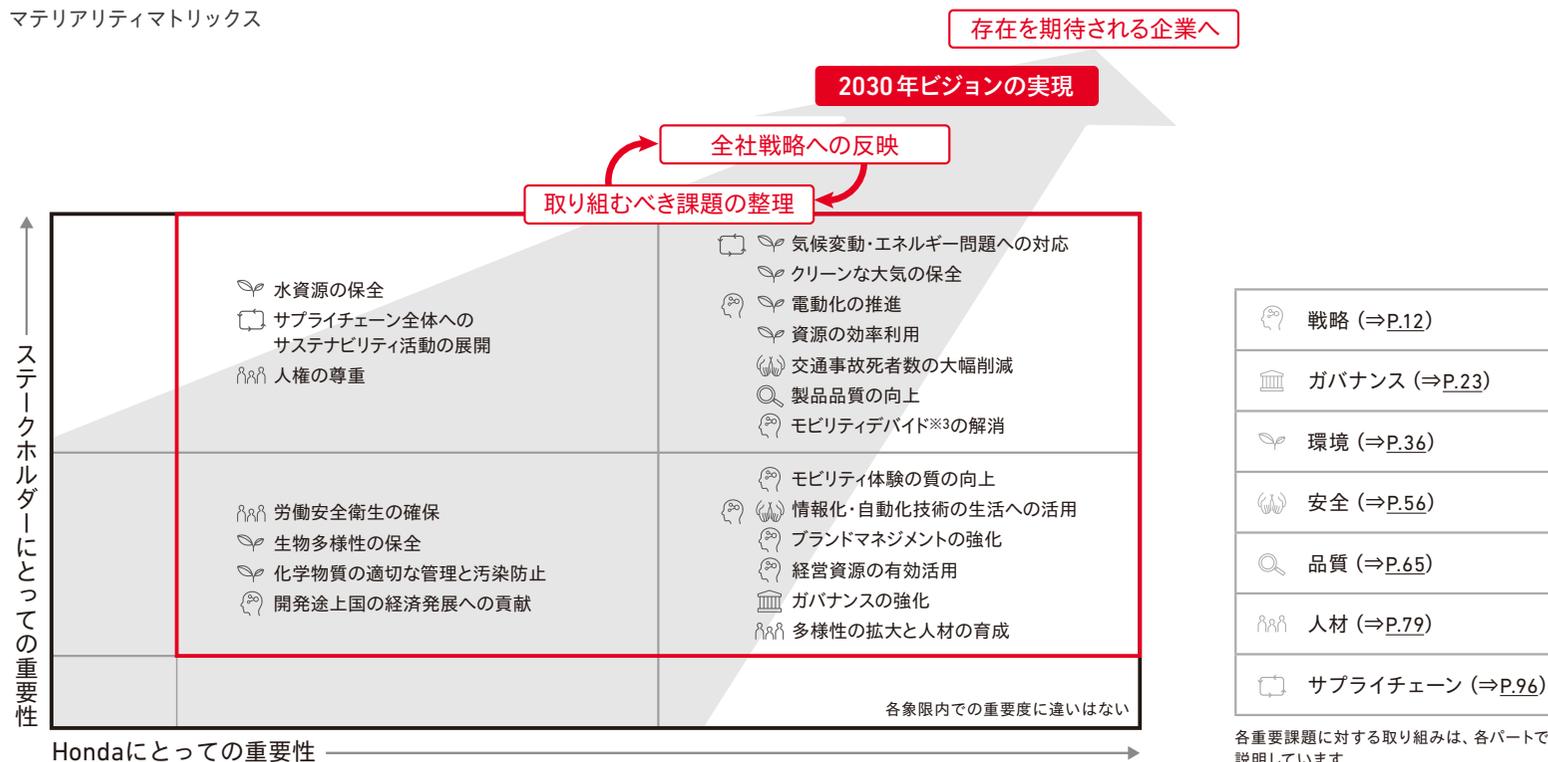
Honda フィロソフィーを基点とした長期ビジョン達成に向けては、取り組むべき重要な課題をHondaとステークホルダーの2つの視点から整理しています。「マテリアリティマトリックス」はそうした課題を整理するための代表的なフレームワークであり、これを作成・活用することで、課題の網羅性を確認し、位置付けを明確化しました。

マテリアリティマトリックスの作成にあたっては、課題の抽出とその重要性の評価という2段階で行いました。課題の抽出は、社内各本部のメンバーによる議論に加え、

技術革新の状況、SDGs※1やパリ協定に記された社会課題も踏まえ、グローバルかつバリュー・チェーンの観点で実施しています。そしてこれら課題の重要性のステークホルダー視点での評価は、代表的なESG※2評価機関や、企業のサステナビリティに精通した欧米のNGOとの対話などを通じて行いました。そのうえでサステナビリティ戦略会議などにおいて経営メンバーが評価、確認をしています。

こうして、「カーボンフリー社会の実現」や「交通事故ゼロ社会の実現」などを、モビリティカンパニーとして優先的に取り組むべき重要課題として可視化することができました。これらは、SDGs目標13「気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る」、目標7「すべての人々に手頃で信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する」や目標3「あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する」などの達成に貢献するものと考えています。このようにステークホルダーの視点を踏まえて特定された重要課題は、ビジョン達成のための全社戦略に反映され各事業活動へ織り込まれていきます。

マテリアリティマトリックス



※1 SDGs: Sustainable Development Goalsの略。2015年に国連持続可能な開発サミットにおいて採択された貧困や飢餓、エネルギー、気候変動、平和的社会などに関する国際目標。
 ※2 ESG: Environment (環境)、Social (社会)、Governance (ガバナンス)の略。
 ※3 モビリティデバイド: 移動手段の違いによる人の生活の格差。

5 戦略

サステナビリティマネジメント体制

Hondaのサステナビリティ …… 13

持続的な成長のために …… 14

2030年ビジョン …… 15

マテリアリティマトリックス …… 16

▶ **サステナビリティマネジメント体制 17**

 ステークホルダーエンゲージメント 18

 研究開発 …… 20

 イノベーションマネジメント …… 21

サステナビリティ課題の特定と推進体制

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

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

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

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

サステナビリティマネジメント体制 (2017 年度～)



5 戦略

ステークホルダーエンゲージメント

Hondaのサステナビリティ …… 13

持続的な成長のために …… 14

2030年ビジョン …… 15

マテリアリティマトリックス …… 16

サステナビリティマネジメント体制 17

▶ **ステークホルダーエンゲージメント 18**

研究開発 …… 20

イノベーションマネジメント …… 21

基本的な考え方

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

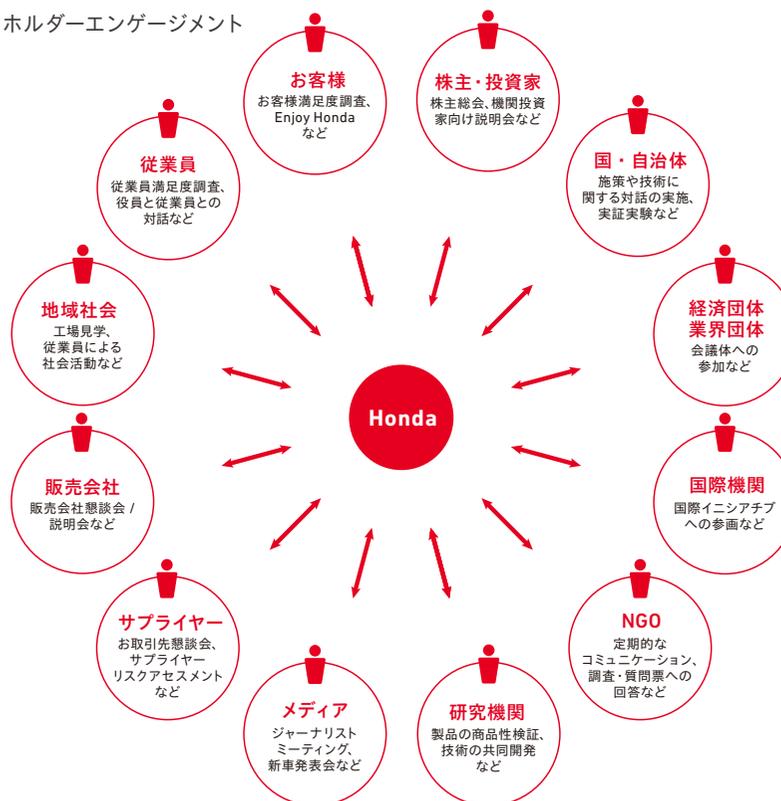
とりわけ近年は、事業の規模拡大やグローバル化に加え、ITの急速な普及によって、企業活動が社会に及ぼす、また社会が企業に及ぼす影響の大きさや範囲が広がっており、そのスピードも加速しているなか、「ステークホルダーとの対話」は、Honda の取り組みに対するより正しい理解につながるとともに、社会環境の変化やリスクを把

握できる有益な手段でもあると考えています。

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

また、代表的な ESG 評価機関や NGO との対話から得られた意見を「マテリアリティマトリックス」(⇒ P.16) に反映させ、Honda が取り組むべき課題の特定に役立てています。

ステークホルダーエンゲージメント



5 戦略

Hondaのサステナビリティ	13
持続的な成長のために	14
2030年ビジョン	15
マテリアリティマトリックス	16
サステナビリティマネジメント体制	17
▶ ステークホルダーエンゲージメント	18
研究開発	20
イノベーションマネジメント	21

ステークホルダーエンゲージメント

外部団体との協働

Honda は、グローバルなモビリティカンパニーとしての責任を果たしていくために、政府をはじめ経済団体や業界団体との対話を推進するとともに、外部団体との協働を行っています。日本においては一般社団法人日本自動車工業会の副会長職や委員会委員長職、委員、公益社団法人自動車技術会の会長職、東京商工会議所の副会頭職を引き受けています。

また、IMMA※¹やOICA※²といった二輪車、四輪車の国際団体においても、技術委員会などの議長を各業界団体の代表として務めています。さらに WEF※³や、WBCSD※⁴への加盟を通じて、サステナビリティに関するイニシアチブとも協力しています。

なお Honda の各地域における事業執行にあたっては、各地域が自立性を高め、迅速な意思決定を行うため、一定の範囲内で権限を委譲しています。政治献金を行う場合は、各国の法令に基づき、社内の必要な手続きを経て行っています。

外部評価

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

2017年9月、Honda は社会的責任投資の代表的な指標である DJSI※⁵ の評価において、全世界における自動車セクターの上位5社に入り、「Dow Jones Sustainability World Index」の構成銘柄に初めて選定されました。また同時に、アジア・太平洋地域の「Dow Jones Sustainability Asia/Pacific Index」の構成銘柄に3年連続で選ばれています。

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

MEMBER OF
Dow Jones Sustainability Indices
 In Collaboration with RobecoSAM

RobecoSAM 社によるサステナビリティ評価にて 「Bronze Class」に3年連続選定

Honda はスイス RobecoSAM 社によるサステナビリティ企業評価「Sustainability Award 2018」において、「Automobiles」セクターの「Bronze Class」に3年連続で選定されました。RobecoSAM 社は、経済・環境・社会の側面から、世界約2,500の企業のサステナビリティ評価を行い、毎年、各セクターの評価上位企業を「Gold Class」「Silver Class」「Bronze Class」として発表しています。



「CDP Japan 500 Climate Change Report 2017」において 「A-」を獲得

2017年10月、CDP は、世界の大手企業約5,000社を対象に実施した、各企業の地球温暖化対策やGHG排出量削減への取り組みの調査結果を発表しました。

Honda は、そのなかの1カテゴリーである「CDP Japan 500 Climate Change Report 2017」にて、環境マネジメントにおいてベストプラクティスと認められる活動を行っているとして評価され、リーダーシップレベルのスコアである「A-」を獲得しました。

CDP は、企業や都市の重要な環境情報を測定、開示、管理し、共有するためのグローバルなシステムを提供する国際的な非営利団体であり、企業の環境問題への取り組みを「情報開示」「認識」「マネジメント」「リーダーシップ」の4段階で評価しています。

※1 IMMA: International Motorcycle Manufacturers Association (国際二輪車工業会) の略。

※2 OICA: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (国際自動車工業連合会) の略。

※3 WEF: World Economic Forum (世界経済フォーラム) の略。

※4 WBCSD: World Business Council for Sustainable Development (持続可能な開発のための経済人会議) の略。

※5 DJSI: Dow Jones Sustainability Indices (ダウ・ジョーンズ・サステナビリティ・インデックス) の略。

5 戦略

研究開発

Hondaのサステナビリティ …… 13

持続的な成長のために …… 14

2030年ビジョン …… 15

マテリアリティマトリックス …… 16

サステナビリティマネジメント体制 17

ステークホルダーエンゲージメント 18

▶ 研究開発 …… 20

イノベーションマネジメント …… 21

独立組織で価値創造

Honda は、1960 年に研究開発部門を本田技研工業から分離・独立させ、株式会社本田技術研究所を設立しました。

創業者・本田宗一郎の「私が研究所で何を研究しているかといえば、技術ではなく、どういものが人に好かれるかを研究しているのです」という言葉が示すように、研究所の目的は技術を研究するだけではなく、人の価値観までも研究することです。人の価値観を研究することで、未知の世界の開拓を通じて新しい価値を創造することができるからです。

研究所には、「二輪」「四輪」「パワープロダクツ」という事業ごとに製品を研究開発する、それぞれの「R&D センター」があります。これらの R&D センターは、製品・市場特性に合わせた効率の良い商品開発を行うために、それぞれの地域に展開する体制を整えています。また、原材料や要素別の研究開発など、幅広く技術の自社開発を進めることで、技術に対する深い理解と、理解に基づいたユニークな発想による技術・製品を生み出してきました。R&D センター同士がお互いに研究成果を共有し、有効に活かしながら、地域との連携・調整を図ることで、現地に合わせた製品開発や、先端技術情報、市場情報の収集に努めています。さらに、昨今の技術革新、業界変化に呼応し、広く技術・ビジネスのパートナーと共同開発・協業を行うことを宣言し、強気に進めています。既存事業の発展はもちろん、それを超えたイノベーションを起こすこともめざしています。

これらのセンターとは別に、基礎技術研究センターでは、未来を洞察した多様な発想で研究が行われてきました。ここから、航空機、航空機エンジン、燃料電池自動車、水素製造ステーション、歩行アシストが製品化されています。また、同センターで開発された独自のロボティクス技術は、レース用二輪車の姿勢制御や、四輪車の自動運転研究にも活かされています。なお、同センターはさらなる新価値の創出に向けて、2017 年に R&D センター X に刷新されました(⇒ P.21)。

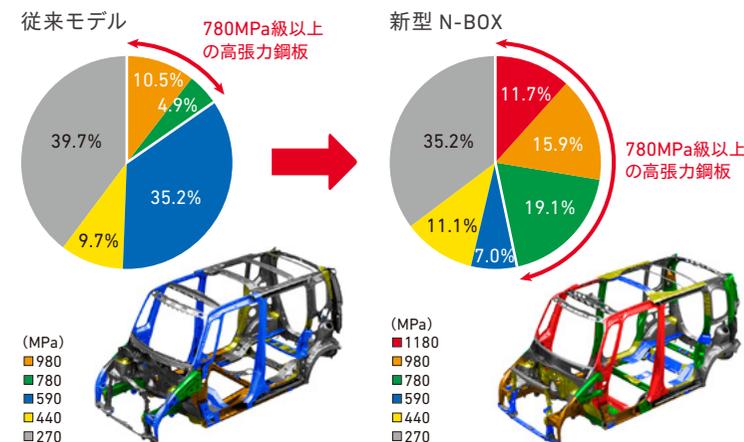
※1 高張力鋼板：鋼板の引っ張り強度が通常のものより高い鋼板。
 ※2 Honda 調べ(2017年8月時点)。
 ※3 センターピラー：前席と後席の間にある車体と屋根をつなげる柱状の部材。乗降時によく目に触れる、車体強度の要となる重要部品。

TOPICS

ボディーの基本骨格を材料・接合方法から見直して
大幅な軽量化を達成

Honda は、日本の軽自動車カテゴリ販売台数 3 年連続 1 位となる「N-BOX」のフルモデルチェンジにあたり、新設計のプラットフォームやパワートレインをはじめ約 9 割の構成部品を刷新し、安全装備を含む新たな装備を追加しながら、約 80kg の軽量化を達成しました。

最も軽量化に寄与したボディーは、厚さを減らしても強度を保てる高張力鋼板※1の適用を拡大。成形の難しさから、これまでは内部の補強部材として用いられてきた 1180MPa 級の高張力鋼板を世界で初めて※2センターピラー※3のおもて面に採用しました。また、自動車生産で一般的に用いられる点での溶接から線での溶接への変更や、高粘度な接着材を用いた面での接合など、新たな生産技術を効果的に導入してボディー全体の剛性をあげながら大幅な軽量化を達成しました。また、衝突時のエネルギーを吸収する構造を見直すことにより、衝突安全性能も両立させています。これらにより、室内空間の拡大、衝突安全性能、高剛性化、軽快で安心感の高い走りを実現しながら、優れた燃費性能を達成する基本骨格を完成させました。



5 戦略

イノベーションマネジメント

Hondaのサステナビリティ …… 13

持続的な成長のために …… 14

2030年ビジョン …… 15

マテリアリティマトリックス …… 16

サステナビリティマネジメント体制 17

ステークホルダーエンゲージメント 18

研究開発 …… 20

▶ イノベーションマネジメント …… 21

新領域の研究開発を加速

Honda は、2030 年ビジョン (⇒ P.15) において世界中の一人ひとりの「移動」と「暮らし」を進化させることをめざしています。それには、「二輪」「四輪」「パワープロダクト」「航空」といった既存の事業領域に加え、新たな領域の研究開発が必要です。近年のAI やビッグデータなどデジタルテクノロジーの進化にともない、これまで以上に幅広いフィールドにおいて、新しい価値創造の可能性が拡大しています。これを好機と捉えて、さらなる新領域における研究開発に注力しています。

さらに、その実現を加速するため、外部企業との戦略的な連携を図るオープンイノベーションを、積極的に推進していきます。変化の激しい現代においてクローズドな環境での開発では、変化のスピードに後れをとってしまうことは否めません。スピード感を持って対応するために、オープンイノベーションを取り入れるとともに、「AI × Data × Honda の強み」を活用して、これまでの「モノづくり」に加え、人と協調する新たな価値を持った「モノ・コトづくり」への取り組みを進めています。

「R&D センター X」を開設

Honda は新たなチャレンジに向けて、これまでとは異なるアプローチで新価値領域を担う研究開発組織「R&D センター X (エックス)」を、2017 年 4 月に開設しました。

R&D センター X は、2050 年を起点に「2030 年のありたい姿」を見通す視点で、長期戦略を視野に入れた研究開発を行います。研究領域の一つである「ロボティクス」には、単なる「ロボット技術」だけでなく、「モビリティシステム」など自律的に動く機械やそのシステム、これらを動かすための「エネルギー管理」も含めた、「人の素晴らしさが際立つロボティクス社会」の実現をめざした研究開発を行っています。R&D センター X では研究開発のコンセプトに、「3E (Empower, Experience, Empathy)」を掲げています。

2017 年 2 月には、R&D センター X の開設に先駆け、東京都港区赤坂に、オープンイノベーションを推進するための新拠点「Honda イノベーションラボ Tokyo」を開設しました。外部企業との戦略的な連携を図る場として、すでに多数の問い合わせをいただいております。将来の成果につながることを期待されています。

3E コンセプト



T O P I C S

「CES※ 2018」で、Honda のめざすロボティクス社会を提案

Honda は、2018 年 1 月に開催された「CES 2018」に、前年に続いて参加しました。3E コンセプトをテーマに出展し、Honda のめざす「人の素晴らしさが際立つロボティクス社会」を提案しました。会場では、3E を表現したロボットのコンセプトモデルをプレゼンテーションし、来場者の注目を集めました。



人とふれあってコミュニケーションをとる「3E-A18」



ラストワンマイルの移動をサポートする「3E-B18」



自ら学びながら、物販や移動広告などを行う「3E-C18」



路面状況の悪い場所で人の仕事をサポートする「3E-D18」

※ CES :「Consumer Electronics Show」の略。米国で開催される、コンシューマ・エレクトロニクス分野における世界最大の見本市。

5 戦略

イノベーションマネジメント

Hondaのサステナビリティ	13
持続的な成長のために	14
2030年ビジョン	15
マテリアリティマトリックス	16
サステナビリティマネジメント体制	17
ステークホルダーエンゲージメント	18
研究開発	20

▶ イノベーションマネジメント … 21

「ホンダ R&D イノベーションズ」の役割

Hondaでは2015年から、グローバルで優れた技術の発掘を行い、イノベーターとのオープンイノベーションを促進するプログラムである「Honda Xcelerator」を実施しています。このプログラムでは革新的なアイデアを持つスタートアップ企業に対し、コラボレーションの場、テスト用車両、Hondaのメンターによるサポートなどを提供しています。開発の対象領域は、エネルギー、ヒューマン・マシン・インターフェース（HMI）、パーソナルモビリティ、自動運転、AI、先進素材、ロボティクスなどで、モビリティやエネルギーマネジメントの進化をめざしています。

このHonda Xceleratorの推進役となるのが、米国シリコンバレーの「ホンダ R&D イノベーションズ」です。もともと同地には、主にコンピューターサイエンスをテーマとする研究拠点「ホンダ・リサーチ・インスティテュート」を2000年に開設しており、2005年からコーポレートベンチャーキャピタルを開始していました。また2011年にはホンダ R&D アメリカズ・インコーポレーテッドの「ホンダシリコンバレーラボ」に組織変更し、先行してオープンイノベーションに取り組んできました。そして2017年4月、従来の四輪車を念頭に置いた開発から発展し、新価値領域の研究開発を、よりグローバルに展開するため、新会社として独立しました。ホンダ R&D イノベーションズは現在を起点とした新技術の発掘・開発の役割を担っています。

ホンダ R&D イノベーションズでは、すでにさまざまなスタートアップ企業に対してHonda Xceleratorによる機会提供を行い、シリコンバレーで培った研究テーマに対する選択眼を活かしながら、スピード感を持って研究開発を進めています。そして将来の実用化に向けて、国内外のほかの研究所に引き継ぎを行っています。Honda Xceleratorは、かつてはシリコンバレー、ボストン、イスラエルを中心に行ってききましたが、現在ではデトロイト、欧州、中国、および日本も含めた連携を深めています。

また、クルマをプラットフォームと捉えて、スマートフォンやタブレット用のアプリを利用したサービスを、オープンイノベーションによって開発する「Honda Developer Studio」も提供しています。外部企業と提携し、新たな情報サービスや決済システム、キャラクターやゲームを取り入れたカーエンターテインメントなどの開発を進めています。

さらに最先端技術が集まるシリコンバレーならではの情報発信として、最新の技術動向をまとめたニュースレターを、世界中のHondaの技術者・研究者あてに定期的に配信しています。またHondaの全メンバーを対象に参加希望者を募り、最新の技術トレンドや開発中の技術を紹介する「Demo Day」を年に2回程度開催し、技術者・研究者のニーズを発掘するとともに、オープンイノベーションの文化をHonda全体に広めています。

これからもHondaはオープンイノベーションを積極的に推進し、グローバルレベルで新価値領域における研究開発に取り組んでいきます。

Honda Xcelerator のグローバル展開



6 ガバナンス



governance

重要課題

- ガバナンスの強化

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス

▶ **コーポレートガバナンス** …… 24

コンプライアンス …… 30

リスクマネジメント …… 33

ガバナンス関連データ …… 35

基本的な考え方

Honda は、基本理念に立脚し、株主・投資家の皆様をはじめ、お客様、社会からの信頼をより高めるとともに、会社の迅速・果敢かつリスクを勘案した意思決定を促し、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図ることで、「存在を期待される企業」となるために、経営の最重要課題の一つとして、コーポレートガバナンスの充実に取り組んでいます。

Honda は、取締役会の監督機能の強化と意思決定の迅速化のため、取締役で構成される「監査等委員会」を有し、取締役会から取締役への業務執行権限の委譲により監督と業務執行の分離を進めることのできる監査等委員会設置会社に、2017年6月15日開催の定時株主総会の決議により、移行しました。

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

行っており、今後も透明性の確保に努めていきます。

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

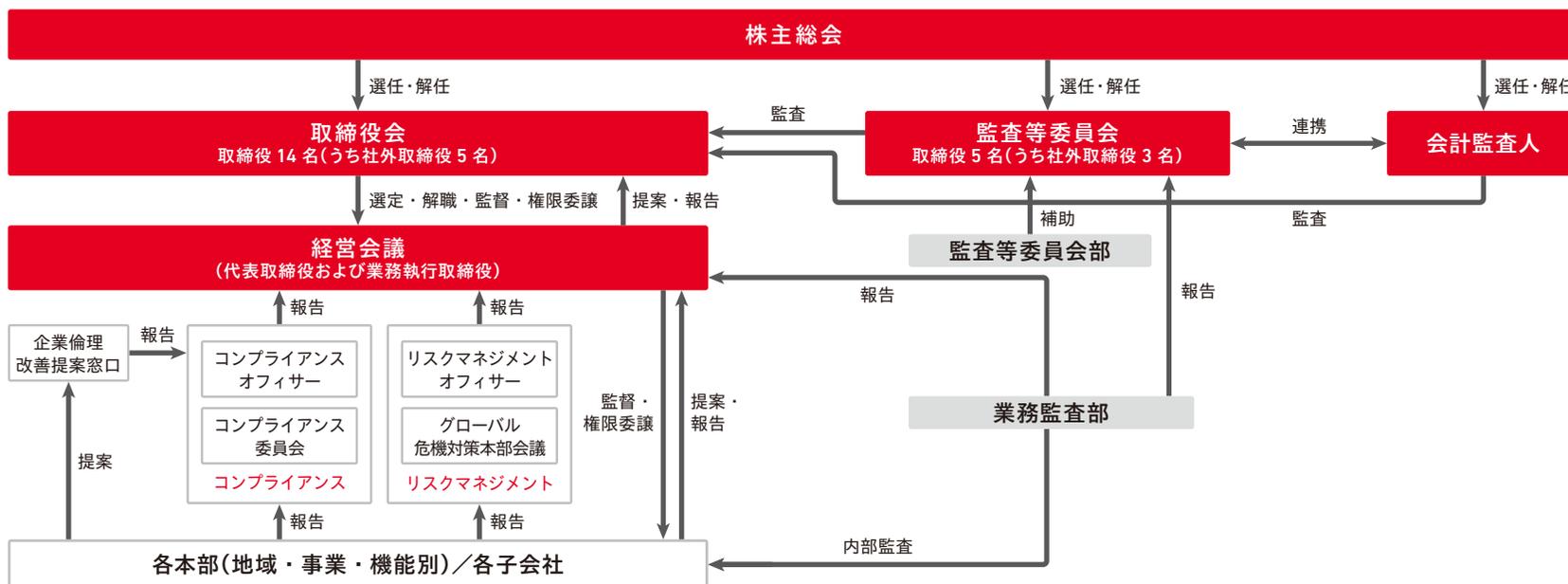
WEB 「Honda コーポレートガバナンス基本方針」
「コーポレートガバナンスに関する報告書」

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

DATA コーポレートガバナンスの概要

▶ P.35へ

コーポレートガバナンス体制 (2018年6月14日時点)



6 ガバナンス

コーポレートガバナンス

▶ コーポレートガバナンス …… 24

コンプライアンス …… 30

リスクマネジメント …… 33

ガバナンス関連データ …… 35

コーポレートガバナンス

業務執行の意思決定

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

取締役会は、審議基準を定めて経営会議に意思決定の一部を委譲し、さらに経営会議は地域執行会議に意思決定の一部を委譲しています。

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

取締役会

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

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

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

取締役会の実効性評価

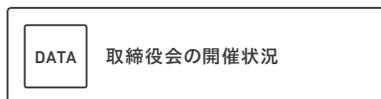
当社は取締役会の機能の現状を確認し、実効性の向上につなげることを目的に、毎年度、取締役会全体の実効性の評価を実施しています。

2017 年度は、評価にあたり、前回同様、取締役の自己評価を行いました。自己評価は、取締役に対して実施したアンケートとヒアリングの結果をもとに、取締役会で審議・決定しました。アンケートの質問項目は、外部の弁護士の監修のもとで設定し、またヒアリングおよび結果の集計は外部の弁護士により実施しました。

取締役会では、前回の指摘事項を踏まえ、取締役構成の見直し、審議基準の改定

や社外取締役に対する情報提供の充実等を行っていることから、「実効性は適切に確保されている」と確認するとともに、2017 年 6 月に監査等委員会設置会社へ移行し、「モニタリング型」の経営体制を採用したことを踏まえ、取締役会による監督機能をさらに充実させる必要がある、という認識を共有しました。

当社は、「取締役会の監督機能をより発揮するために有用な情報」の提供を充実させるとともに、「グローバル経営のモニタリングを意識した審議」を活発化させ、「モニタリング型取締役会」としての実効性をいっそう高めていきます。

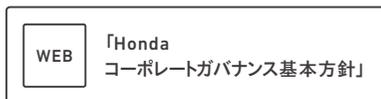


▶ P.35へ

社外取締役

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

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



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

社外取締役のサポート体制

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

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

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス

▶ コーポレートガバナンス …… 24

コンプライアンス ……	30
リスクマネジメント ……	33
ガバナンス関連データ ……	35

業務の執行（組織運営）

Honda は基本理念に立脚し、長期的視点に立って世界各地域に根ざした事業を展開していくために、6つの地域本部を設置し、業務を執行しています。また、二輪・四輪・パワープロダクツの事業本部は、製品別の中長期展開を企画するとともに、世界での最適な事業運営を円滑に遂行するために6地域本部との連携・調整を図っています。事業管理本部、人事・コーポレートガバナンス本部、ブランド・コミュニケーション本部、IT本部、生産本部、購買本部およびカスタマーファースト本部といった各機能本部は、Honda グループ全体としての効果・効率向上を図るため、各機能面から支援・調整業務を行っています。

研究開発は、主に独立した子会社が担っており、製品については株式会社本田技術研究所およびその子会社が、生産技術についてはホンダエンジニアリング株式会社およびその子会社が、先進技術による個性的で国際競争力のある商品群の創造をめざしています。

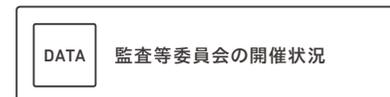
Honda は、地域や現場での業務執行を強化し、迅速かつ適切な経営判断を行うため、必要に応じ、地域・事業・機能別の各本部および研究開発子会社その他の主要な組織に、代表取締役または業務執行取締役からの権限委譲を受け、担当分野における業務執行を担う執行役員を配置しています。

監査機関

監査機関である監査等委員会は、社外取締役3名を含む5名の監査等委員である取締役で構成されています。監査等委員会は、株主からの負託に応えるべく、会社の健全で持続的な成長を確保するため、取締役の職務執行の監査その他法令に定められた職務を行います。監査等委員である取締役は、監査等委員会が定めた監査等委員会監査等基準、監査の方針、業務の分担などに従い、重要な会議への出席、業務や財産の状況調査などを通じて取締役の職務執行の監査を行います。

Honda では、監査等委員会への報告を適時・的確に実施するため、「監査等委員会報告基準」を整備し、この基準に基づき、監査等委員会に対して、当社や子会社などの事業の状況、内部統制システムの整備および運用の状況などを定期的に報告するほか、会社に重大な影響を及ぼす事項がある場合には、これを報告することとしています。監査等委員である取締役の候補者は、監査等委員会の同意を得て、取締役会の決議によって決定しています。

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



▶ P.35へ

監査等委員会の機能強化に係る取り組み状況

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

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

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

役員への研修

Honda は、新任役員の就任時に、外部研修を含め、コーポレートガバナンスを中心に行動規範や贈賄防止、反競争的行為防止などを含む研修を実施しています。また、従業員からの業務報告においては、財務面だけでなく環境・社会面における影響なども含めた報告を受けよう、研修で新任役員に周知しています。

今後は社外役員への研修など、より体系的な研修を実施していく予定です。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス

▶ コーポレートガバナンス …… 24

コンプライアンス ……	30
リスクマネジメント ……	33
ガバナンス関連データ ……	35

役員報酬

取締役（監査等委員である取締役を除く）に対する報酬については、株主総会で決議された役員報酬総額の範囲内で、取締役会にて承認された報酬基準に基づいて支給しています。また取締役（社外取締役および監査等委員である取締役を除く）に対する賞与については、株主総会で決議された限度額の範囲内で、各事業年度の業績、株主への配当、従業員の賞与水準などの事情を勘案し、取締役会の決議によって決定し、支給しています。

なお、当社の役員報酬の決定方針については、「Honda コーポレートガバナンス基本方針」（下記リンク）第13条をご参照ください。

WEB 「Honda
コーポレートガバナンス基本方針」

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

DATA 取締役および監査役の
報酬等の額

▶ P.35へ

DATA 最高給与受給者の
年間報酬等の総額（日本）

▶ P.35へ

DATA 最高給与受給者の
年間報酬総額等の増加率（日本）

▶ P.35へ

監査報酬

当社は、有限責任あずさ監査法人による会社法、金融商品取引法および米国証券取引法に基づく会計監査を受けています。有限責任あずさ監査法人においては、会計監査業務を執行した公認会計士3名（三浦洋、山田裕行および錦織倫生）とその補助者74名（公認会計士22名、米国公認会計士4名、その他48名）の計77名が監査業務に従事しました。

当社の監査公認会計士などに対する監査報酬の決定にあたっては、会計監査人と協議のうえ、当社の規模・特性、監査日程などの諸要素を勘案しています。また、当社は、会計監査人の独立性を保つため、監査報酬については、監査等委員会による事前同意を得ることとしています。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス

▶ **コーポレートガバナンス** 24

 コンプライアンス 30

 リスクマネジメント 33

 ガバナンス関連データ 35

取締役



取締役

- | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------------------------------|------------------|-------------------|------------------|-----------------------------|----------------|----------------|-------------------|
| ① 代表取締役社長
最高経営責任者
八郷 隆弘 | ② 代表取締役副社長
最高執行責任者
倉石 誠司 | ③ 専務取締役
松本 宜之 | ④ 専務取締役
神子柴 寿昭 | ⑤ 専務取締役
山根 庸史 | ⑥ 専務取締役
財務・管理担当
竹内 弘平 | ⑦ 取締役
國井 秀子 | ⑧ 取締役
尾崎 元規 | ⑨ 取締役相談役
伊東 孝紳 |
|-------------------------------|--------------------------------|------------------|-------------------|------------------|-----------------------------|----------------|----------------|-------------------|

取締役（監査等委員）

- | | | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|
| ⑩ 取締役
(常勤監査等委員)
吉田 正弘 | ⑪ 取締役
(常勤監査等委員)
鈴木 雅文 | ⑫ 取締役
(監査等委員)
樋渡 利秋 | ⑬ 取締役
(監査等委員)
高浦 英夫 | ⑭ 取締役
(監査等委員)
田村 真由美 |
|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|



[+ 経歴を表示](#)

※取締役 國井秀子、尾崎元規、樋渡利秋、高浦英夫および田村真由美の各氏は、会社法第2条第15号に定める社外取締役です。※当社は、國井秀子、尾崎元規、樋渡利秋、高浦英夫および田村真由美の各氏を、東京証券取引所の規則に定める独立役員として指定し、同取引所に届け出ております。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス

▶ コーポレートガバナンス …… 24

コンプライアンス …… 30

リスクマネジメント …… 33

ガバナンス関連データ …… 35

執行役員

常務執行役員

関口 孝

● 四輪事業本部長

貝原 典也

● 購買本部長

滝澤 惣一郎

● ホンダオブアメリカマニュファクチャリング・インコーポレーテッド取締役社長

三部 敏宏

● 株式会社本田技術研究所取締役副社長
● 株式会社本田技術研究所リスクマネジメントオフィサー

藤野 道格

● ホンダエアクラフトカンパニー・エル・エル・シー取締役社長

青山 真二

● 北米地域本部副本部長
● ホンダノースアメリカ・インコーポレーテッド取締役上級副社長
● アメリカンホンダモーターカンパニー・インコーポレーテッド取締役上級副社長

執行役員

松井 直人

● IT 本部長

堀 祐輔

● カスタマーファースト本部長

島原 俊幸

● ホンダオブアメリカマニュファクチャリング・インコーポレーテッド取締役副社長

可知 浩幸

● 生産本部副本部長
● 企業プロジェクト担当

鈴木 麻子

● 日本本部副本部長
● 日本本部商品ブランド部長

松川 貢

● ホンダオブアメリカマニュファクチャリング・インコーポレーテッド取締役副社長

神阪 知己

● フューエルセルシステムマニュファクチャリング・エル・エル・シー副社長

水野 泰秀

● 中国本部長
● 本田技研工業（中国）投資有限公司総経理
● 本田技研科技（中国）有限公司総経理

山本 創一

● ホンダエンジニアリング株式会社
代表取締役社長
● 生産本部埼玉製作所長

奥田 克久

● パワープロダクツ事業本部長

鈴木 哲夫

● 二輪事業本部二輪 DEB 統括責任者

安部 典明

● 二輪事業本部長

尾高 和浩

● 人事・コーポレートガバナンス本部長
● コンプライアンスオフィサー

井上 勝史

● 欧州地域本部長
● ホンダモーターヨーロッパ・リミテッド
取締役社長

森山 克英

● ブランド・コミュニケーション本部長

Issao Mizoguchi (イサオ・ミゾグチ)

● 南米本部長
● ホンダサウスアメリカ・リミターダ取締役社長
● ホンダオートモーベイス・ド・ブラジル・リミターダ
取締役社長
● モトホンダ・ダ・アマゾン・リミターダ
取締役社長

五十嵐 雅行

● アジア・大洋州本部長
● アジアンホンダモーターカンパニー・リミテッド
取締役社長

寺谷 公良

● 日本本部長

大津 啓司

● 品質担当

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス …… 24

▶ **コンプライアンス …… 30**

リスクマネジメント …… 33

ガバナンス関連データ …… 35

コンプライアンス

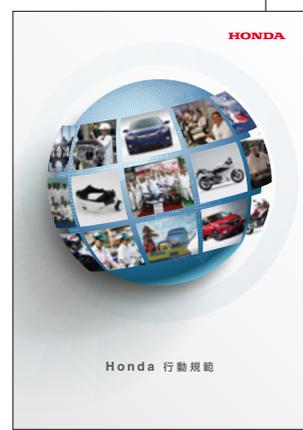
Honda 行動規範

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

こうした認識のもと、Honda は、2003 年に Honda グループの行動指針として「わたしたちの行動指針」を制定し、国内外の子会社を含むグループ全体で共有してきました。

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

なお、「Honda 行動規範」を従業員一人ひとりに浸透させていくことを目的に、リーフレットの配布やイントラネット上での掲示を行うとともに、研修を実施するなどの周知活動を行っています。これら周知活動の状況については、定期的に当社の各部門および子会社において確認のうえコンプライアンス委員会に報告されます。



WEB 「Honda 行動規範」

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

コンプライアンス委員会

Honda は、グループのコンプライアンス強化を目的に、取締役会が委嘱したコンプライアンスオフィサーを委員長とし、コンプライアンスオフィサーおよび経営会議により指名された役員で構成する「コンプライアンス委員会」を設置しています。同委員会は、コンプライアンス方針の策定やコンプライアンス上の重要案件の対応方針の決定、該当部門への改善指示および「企業倫理改善提案窓口」の適切な運営の監督などを行っています。また、とくに重要度の高いコンプライアンスに関する案件が発生した場合には、対策を決定し、経営会議に提案し、監査等委員会へ報告することとしています。

2017 年度は 3 回開催され、内部統制システムの整備・運用状況、「Honda 行動規範」の周知活動の状況などが報告されました。なお、2017 年度において、重大な法令違反の発生はありませんでした。



Honda 行動規範

6 ガバナンス

コンプライアンス

コーポレートガバナンス	24
▶ コンプライアンス	30
リスクマネジメント	33
ガバナンス関連データ	35

企業倫理改善提案窓口

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

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

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

2017 年度、「企業倫理改善提案窓口」（社外窓口を含む）への提案・相談は 386 件（当社に関するもの 155 件、子会社に関するもの 208 件、その他 23 件）でした。そのうち、調査の結果、懲戒処分となった件数は、子会社に関する案件で 8 件あり、そのうち 1 件は懲戒解雇処分とされました。なお、当社グループの贈賄防止方針に違反しているという内容の提案はありませんでした。

また窓口の社内認知度向上に向け、イントラネットへの案内掲載、名刺サイズの周知用カードの配布（全従業員を対象とし期間従業員・派遣労働者などを含む）、各職場での周知用ポスターの掲示などを行っています。これらのツールには通報者の保護を明記しています。このほか、全従業員を対象に 3 年に 1 回行う「従業員意識調査」で窓口の認知状況を定点観測し、認知率が低い部門にはさらなる周知強化を図っています。

贈賄防止の取り組み

Honda は、従来から、「わたしたちの行動指針」において、政治家や公務員への贈賄を禁止してきました。2016 年に改定した「Honda 行動規範」においても、法令遵守を定めるとともに、「自立した私企業として、政治（政治団体・政治家）や行政（官公庁・その職員）と健全な関係を保ち」「法令や社内規則に従い、政治や行政と健全に接するとともに、政治家や公務員に対して法令や社内規則で禁止されている金銭・物品や接待などの利益の提供を行いません」と定めています。

また、2014 年には、基本方針を定めた「Honda 贈賄防止方針」と、贈賄防止に特化して遵守・禁止事項を定めた「Honda 贈賄防止ガイドライン」を策定しています。

Honda は、これらの方針やガイドラインなどをはじめ、贈賄防止に関する知識を階層別の研修プログラムに取り入れて啓発するとともに、贈賄リスクの高い部門の管理職に対しては、e ラーニングを利用した研修も行っていきます。なお、子会社においても、各社の状況に応じた研修プログラムを整備し、啓発に取り組んでいます。

6 ガバナンス

コンプライアンス

コーポレートガバナンス …… 24

▶ **コンプライアンス …… 30**

 リスクマネジメント …… 33

 ガバナンス関連データ …… 35

反競争的行為防止への取り組み

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

「Honda 行動規範」においても、「競争法の遵守」として、「お客様と社会から信頼される企業であり続けるため、競合他社と自由で公正な競争を行う」こと、「競争法（独占禁止法）を遵守」することを定めています。

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

紛争鉱物規制への対応

米国の金融規制改革法（ドッド・フランク法）、およびそれを受けた SEC^{※1}の紛争鉱物開示規制に関する最終規則において、「コンゴ民主共和国および周辺国産の紛争鉱物の購入・使用が武装勢力の資金源となり、紛争地域での人権侵害に関わっていない」ことを確認することが企業に対して義務付けられました。

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

米国子会社のホンダノースアメリカンコーポレートッドは、AIAG^{※2}の一員として、RMI^{※3}が推進する製錬所監査活動に参加しています。今後も業界団体との連携を通じて、グローバルに活動していきます。

また、サプライヤーとの間では、紛争鉱物への対応を含む CSR 活動に関する要請事項を記載した「Honda サプライヤー CSR ガイドライン」を共有し、当ガイドラインに沿った調達を推進しています。

2013 年から、全世界のサプライヤーを対象に紛争鉱物の使用状況調査を実施しています。2017 年度は、7,000 社を超えるサプライヤーから回答をいただき、その調査結果を SEC に報告するとともに、Web サイトで公開しています（下記リンク参照）。

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

PDF 「Honda サプライヤー CSR ガイドライン」

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

WEB IR 資料室サイト内
「Form SD/Conflict Minerals Report」

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

※ 1 SEC: Securities and Exchange Commission (米国証券取引委員会) の略。

※ 2 AIAG: Automotive Industry Action Group (全米自動車産業協会) の略。

※ 3 RMI: Responsible Minerals Initiative (レスポンシブル・ミネラル・イニシアチブ) の略。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	24
コンプライアンス	30
▶ リスクマネジメント	33
ガバナンス関連データ	35

リスクマネジメント

リスクマネジメント体制の整備

Honda は、グループ子会社までを適用範囲として含む「Honda グローバルリスクマネジメント規程」を制定しています。

この規程は、Honda フィロソフィーに基づく企業の持続的成長や経営の安定化を図ることを目的とし、グローバルレベルで事業に影響のあるすべてのリスクを対象としています。各組織は、規程の基本方針に基づいて、自立したリスクマネジメント体制を構築し、自らの責任においてリスクマネジメント活動を推進しています。

また、取締役会で選出されたリスクマネジメントオフィサーを中心にリスクマネジメント活動の仕組みづくりや、定着に向けたフォローを実施しています。

主な取り組みとして、予見されたリスクを影響度、頻度の観点で評価する「リスク分析」を行い、危機が発生した際には、その影響度に応じてグローバル危機対策本部を設置し危機対応にあたっています。

リスク分析

Honda は 2013 年 10 月から、東日本大震災やタイの洪水被害を機に、各地域・本部単位でボトムアップでの重点リスクの洗い出しを開始しています。これは、潜在的なリスクを見出し、その対策を構築することで、リスクを予見し、影響を最小化することが目的です。

具体的な手順としては、経済危機や景気低迷、為替・金利変動、気候変動、エネルギー問題など、Honda グループとして予見される 91 のリスク項目について、共通の評価基準により影響レベルと発生頻度を算出し、リスク評価を実施しています。各本部の執行責任者は、これらの結果から自らの判断で、翌期に重点管理する「本部の重点リスク」を選定し対応しています。またその内容と対策を毎年経営会議で共有し、進捗管理を行っています。

上記のボトムアップでのリスクの洗い出しに加え、2016 年度よりビジョンや戦略等の長期視点を踏まえマテリアリティマトリックス（⇒ p.16）を活用し、全社横断的に対応する必要のあるリスク（「全社重点リスク」）の選定を開始しました。今後も、この長期戦略リスクの特定・対応プロセスを確立し、全社的なリスク対応力の強化を図っていきます。

危機対応

2016 年 4 月に発生した熊本地震では、熊本製作所、販売店などで大きな被害を受けました。この危機に対し Honda はグローバル危機対策本部を立ち上げ、熊本製作所はもちろん、お取引先や地域社会の復旧に全社一丸となって取り組みました。

2016 年度は、この熊本地震における危機対応の検証を実施し、顕在化した課題について、グローバル危機対策本部マニュアルに反映し、改訂を行いました。

2017 年度は、改訂したマニュアルを用いた訓練を実施し、その有効性を確認しました。また、グローバル危機対策本部の訓練を通じた危機対応力の向上を図るとともに、平時から危機対応に関する議論の場（班長会議）を新設することで、危機発生時に効果的な連携を行うための風土醸成に取り組んでいます。

防災訓練においても 2016 年度以降、人命の安全確保、安否確認に加え、BCP※の観点からビジネスに対する影響の早期把握を目的とした情報連携訓練に継続して取り組んでいます。

※ BCP : Business Continuity Planning (事業継続計画) の略。

6 ガバナンス

リスクマネジメント

コーポレートガバナンス	24
コンプライアンス	30
▶ リスクマネジメント	33
ガバナンス関連データ	35

情報管理

Honda は、お客様や従業員などの個人情報保護や会社情報の適正管理、および 3D データなど高度な機密情報のグローバルでの取り扱い増加に対応するため、2014 年度に「GCP」※1 を策定し、グローバル機密委員会を設立。人事・コーポレートガバナンス本部長を委員長として、地域の推進体制づくり、規程の整備、機密管理状況のチェックなどグローバルで展開しています。2017 年度のグローバル機密委員会で、全地域の情報管理体制の確立完了を確認し、2018 年度から向こう 3 カ年の機密活動方針と取り組み施策について決定し、活動を開始しています。

すでに施行されている「GPP」※2「電子会議ポリシー」に加え、2016 年 12 月のグローバル機密会議のなかで「グローバル文書管理規程」を決定し、GCP 関連規程の整備が一通り完了しました。

日本では、「日本機密委員会」を中心に年間を通じた情報管理強化の取り組みを推進しています。

また、近年、巧妙化・複雑化しているサイバー攻撃への対応は、グローバル機密委員会ならびに日本機密委員会とも連携し、情報セキュリティ強化に向けた取り組みを行っています。

個人情報の保護

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

個人情報のうち電子データへのアクセスは、制限を設けるとともに、アクセスログ管理を実施しています。また紙媒体は、施錠可能なキャビネット等で厳重に保管しています。また、年 1 回以上、個人情報の棚卸しを行い、不要な情報の廃棄を実施しています。

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

なお 2017 年度は、グローバルで個人情報の漏洩に関する不服申し立てはありませんでした。

※1 GCP:Global Confidentiality Policy (グローバル・コンフィデンシャルティ・ポリシー) の略。

※2 GPP:Global Privacy Policy (グローバル・プライバシー・ポリシー) の略。

6 ガバナンス

ガバナンス関連データ

コーポレートガバナンス 24

コンプライアンス 30

リスクマネジメント 33

▶ **ガバナンス関連データ 35**

コーポレートガバナンスの概要（2018年6月14日時点）

組織形態 監査等委員会設置会社

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

取締役会の開催状況（2017年度）

- 開催数（回） 10
- 取締役（監査等委員である取締役を除く）^{※1}の出席率（%） 100
 - うち、社外取締役の出席率（%） 100
- 監査等委員である取締役^{※2}の出席率（%） 100
 - うち、社外取締役^{※3}の出席率（%） 100

※1 2017年6月15日付の監査等委員会設置会社移行前は「取締役」。

※2 2017年6月15日付の監査等委員会設置会社移行前は「監査役」。

※3 2017年6月15日付の監査等委員会設置会社移行前は「社外監査役」。

監査等委員会の開催状況（2017年度）

- 開催数（回） 8
- 監査等委員である取締役^{※1}の出席率（%） 100
 - うち、社外取締役^{※2}の出席率（%） 100

※1 2017年6月15日付の監査等委員会設置会社移行前は「監査役」。

※2 2017年6月15日付の監査等委員会設置会社移行前は「社外監査役」。

取締役および監査役の報酬等の額

役員区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額(百万円)		対象となる 役員の員数(名)
		基本報酬	賞与	
取締役 (監査等委員を除く) (社外取締役を除く)	639	408	230	10
社外取締役 (監査等委員を除く)	29	29	-	2
取締役 (監査等委員) (社外取締役を除く)	100	100	-	2
社外取締役 (監査等委員)	35	35	-	3
監査役 (社外監査役を除く)	33	33	-	2
社外監査役	11	11	-	3

※上記の「基本報酬」については、当年度において、当社が当社役員に対して支給した基本報酬の金額を記載しており、2017年6月15日開催の第93回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役3名、監査役1名に対する支給額を含んでいます。

最高給与受給者の年間報酬等の総額（日本）

最高給与受給者の年間報酬等の総額(百万円)	155
従業員の年間報酬総額の中央値に対する比率(%)	1,938

最高給与受給者の年間報酬総額等の増加率（日本）

最高給与受給者の年間報酬総額等の増加率(%)	104
------------------------	-----

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。



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。

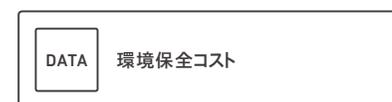
また、環境に関する苦情のなかで、正式な苦情処理制度を通じて申し立てされたものもありませんでした。

環境会計

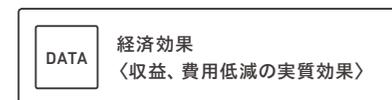
日本における環境会計

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。



▶ P.54へ



▶ 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」に対応するためにめざす3つの「ゼロ化」を一つのコンセプトにまとめ、「Triple ZERO」として掲げています。この考え方をもとに事業活動に取り組むことで、「環境負荷ゼロ社会」の実現をめざしています。

再生可能エネルギーによる 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

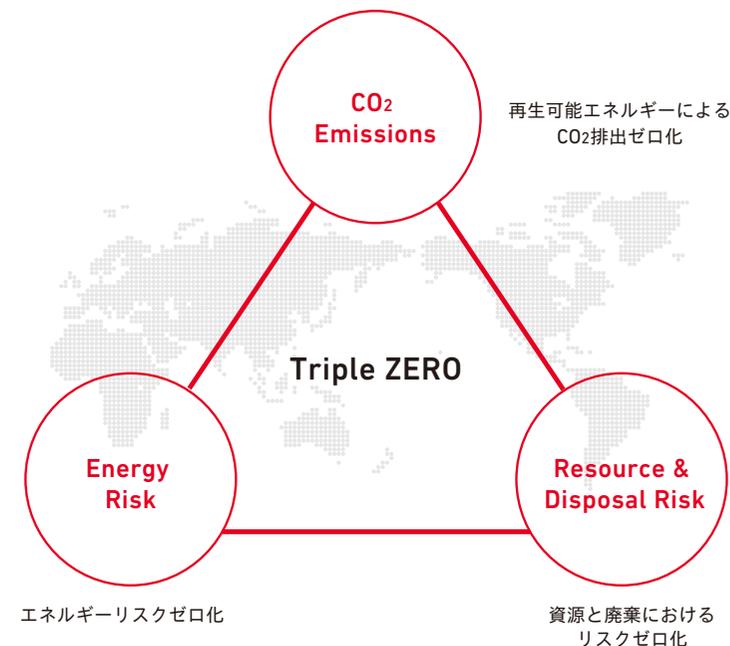
「エネルギー問題」への対応として、化石燃料への高依存などによるエネルギーリスクの将来的なゼロ化をめざします。

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に開催しています。併せて、政策立案者と協働して、つねに燃費規制の先を見据えた技術開発体制の構築に取り組んでいます。

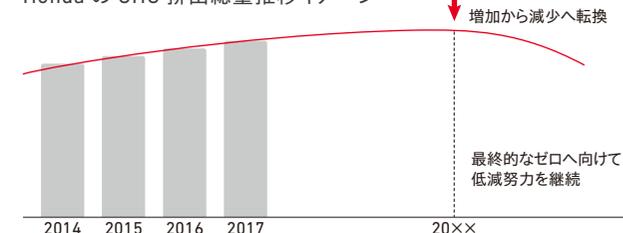
近年、お客様がモビリティ製品を選ぶ際、燃費や CO₂ 排出量などの環境性能を重視する傾向が強まっています。Honda では、お客様の価値観や市場のニーズを、最も重点を置くべき事項の一つと位置付けており、「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」^{※3} の適用製品を積極的に拡大、提供しています。こうした取り組みは、お客様のニーズと合致し、追加収益を生み出しています。

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 (開発) 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 か所に、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

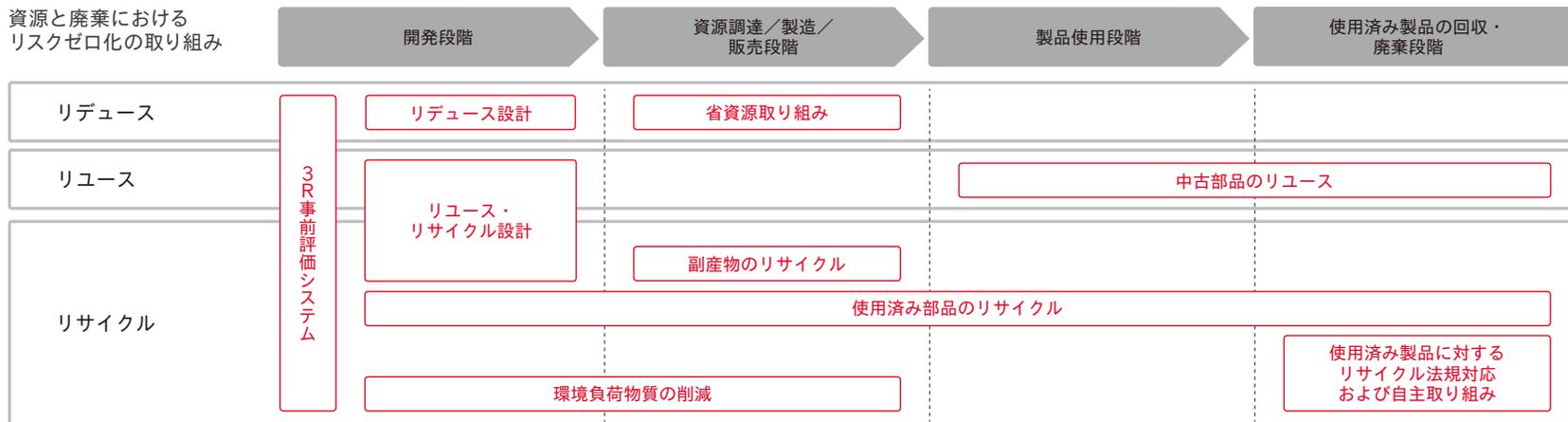
Honda は公害問題が深刻化した 1960 年代から「大気汚染問題」を重要課題と認識し、とくに都市部における大気汚染の悪化が人々の健康に悪影響を与えて「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」が阻害されると考え、この問題を製品の排出ガスをクリーンにする技術の開発で解決してきました。

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

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

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。

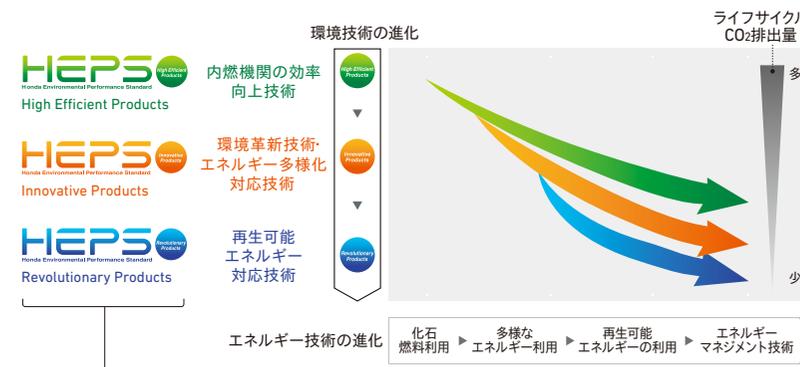
また、製品・サービス情報やラベリング全般についての違反はありませんでした。

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

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、パワープロダクツそれぞれの 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※³Phase3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。

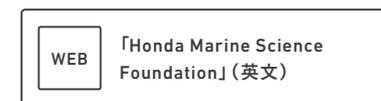
水資源の保全

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。

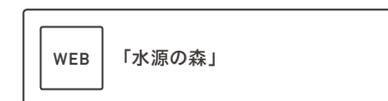
製品では全世界に展開している船外機の水質汚染を低減することを目的に、Hondaは船外機のエンジンを4ストロークエンジンだけのラインナップとし、製品使用時の環境負荷低減に取り組んでいます。

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。

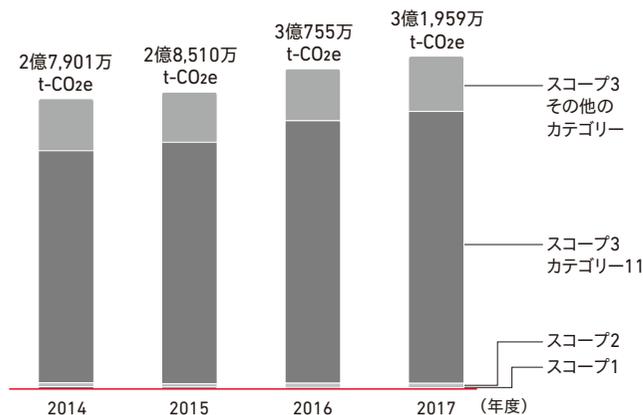
LCA※2の推進

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。

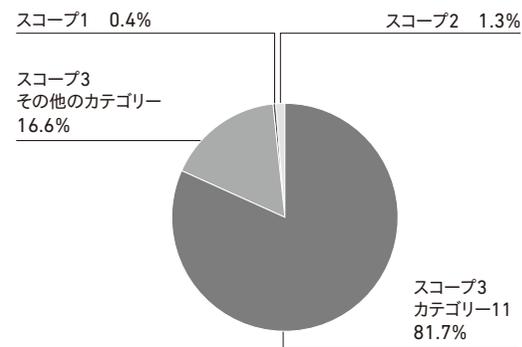
2002年3月には「Honda LCA データシステム」を構築し、企業活動の全領域におけるCO₂総排出量を定量的に把握するとともに、生産、購買、販売、オフィス、輸送など各部門が抑制目標を定め、低減活動を効果的に展開してきました。

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 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

環境関連データ

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

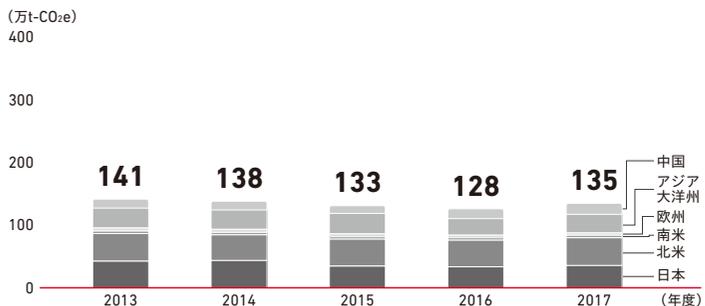
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 気候変動・エネルギー問題への対応
- 資源の効率利用
- クリーンな大気の保全
- その他の重要課題

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

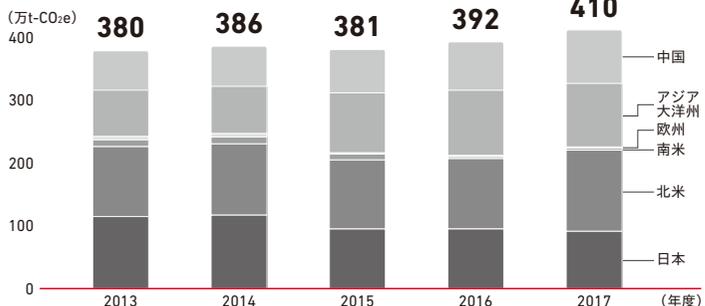
GHG排出量

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

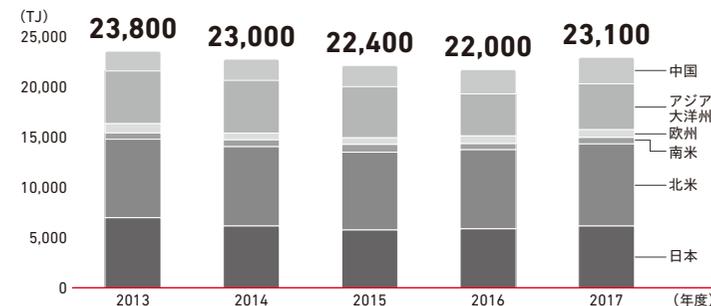
間接排出量 (スコープ2)



【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

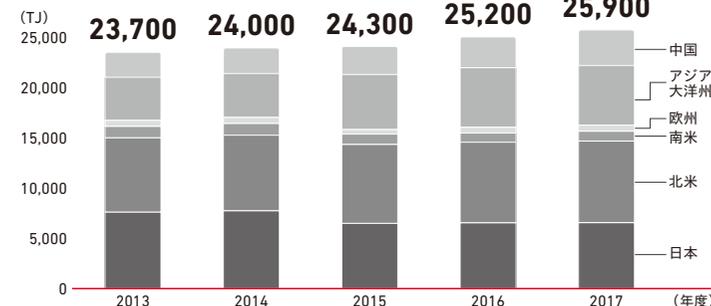
エネルギー消費量

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

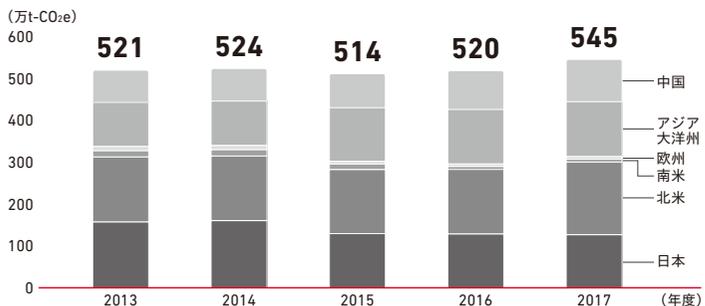
▶ **環境** 36

- 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

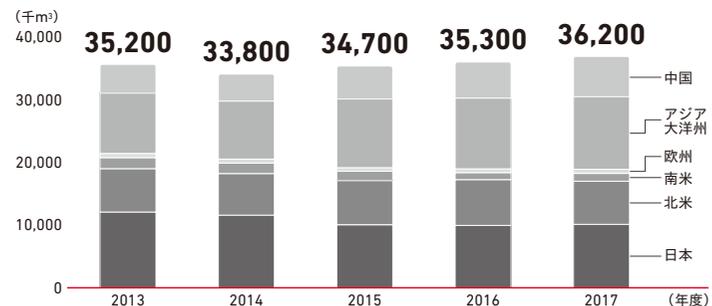
総GHG排出量 (スコープ1・2)



【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

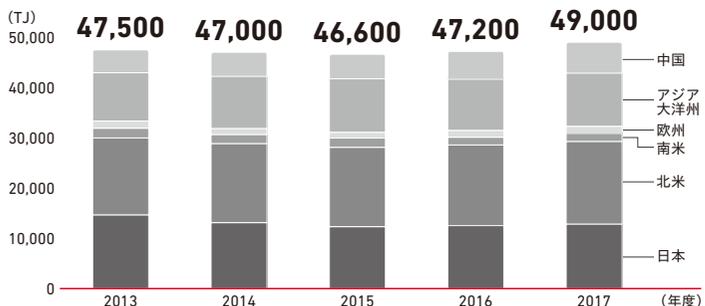
水使用量/排水量

水使用量



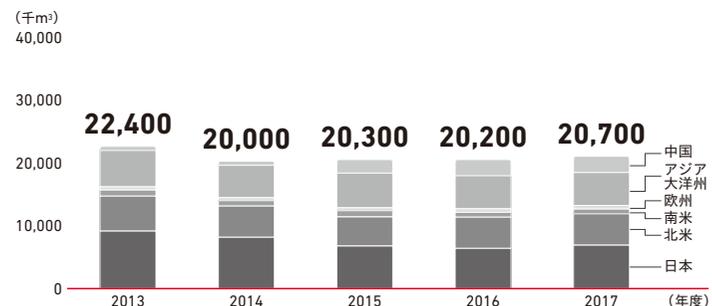
【集計対象範囲】 Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
 【算定方法】 使用量 = Σ (水道施設からの購入量 + 地下水取水量 + 雨水活用量 + 河川等の地表水取水量 等)
 ※有効数字3桁で表示

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

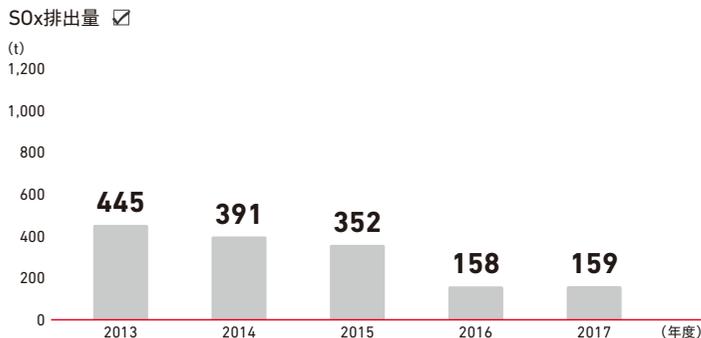
▶ **環境** 36

- 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

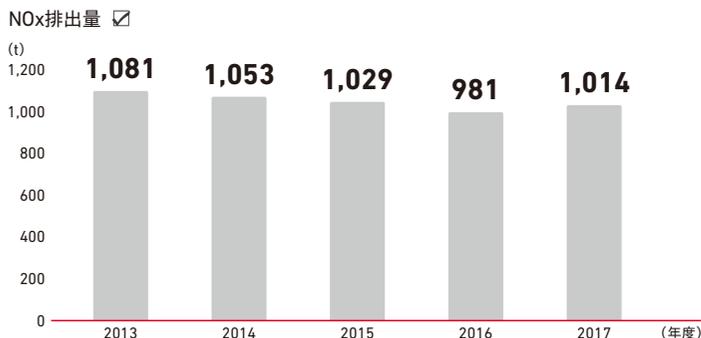
環境関連データ

- 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

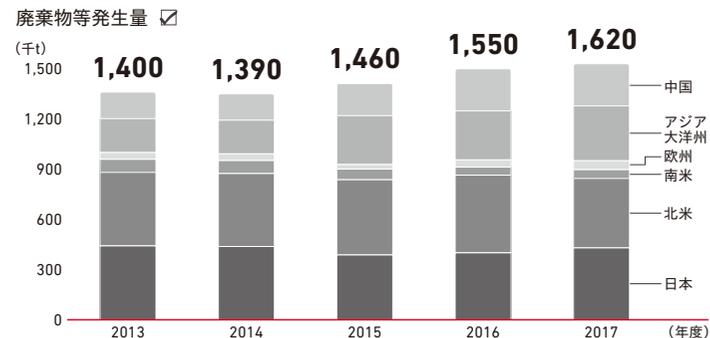


【集計対象範囲】 Hondaグループの連結会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
 【算定方法】
 排出量 = Σ (燃料使用量 × 密度 × 硫黄含有率 × 64/32)
 ※燃料使用量からの算出
 密度：石油連盟 統計情報 換算係数一覧
 硫黄含有率：揮発油(ガソリン)、軽油、灯油および重油は、揮発油等の品質の確保等に関する法律で規定する強制規格、LPガスは、LPガスの規格(JIS K 2240)



【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

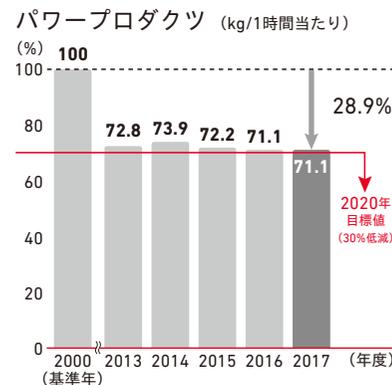
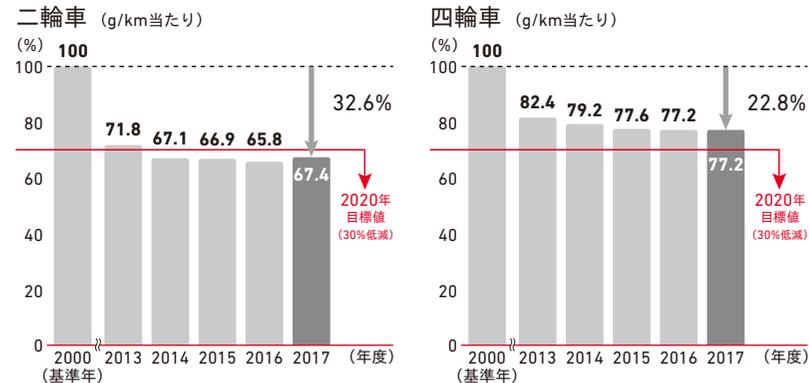
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 気候変動・エネルギー問題への対応
- 資源の効率利用
- クリーンな大気の保全
- その他の重要課題
- 環境関連データ
- 安全 56
- 品質 65
- 人材 79
- サプライチェーン 96

分類	主な取り組みの内容	2017年度	
		投資額 (百万円)	費用額 (百万円)
公害防止コスト	●大気汚染防止、水質汚濁防止、土壌汚染防止等	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。

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

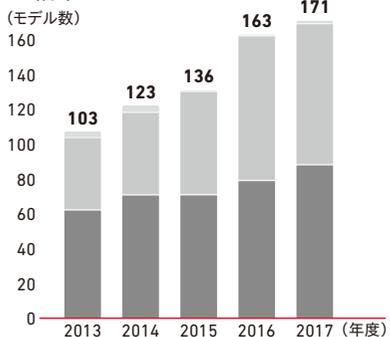
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 気候変動・エネルギー問題への対応
- 資源の効率利用
- クリーンな大気の保全
- その他の重要課題

環境関連データ

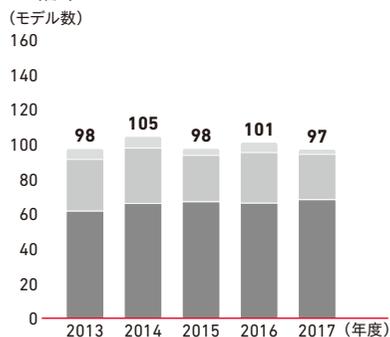
- 安全 56
- 品質 65
- 人材 79
- サプライチェーン 96

HEPS 適合モデル数の推移 (グローバル)

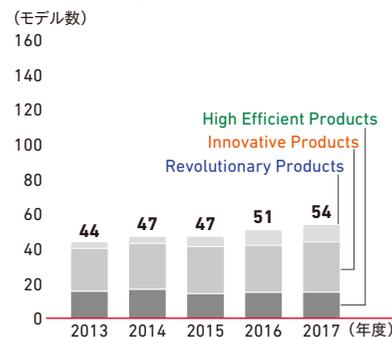
二輪車



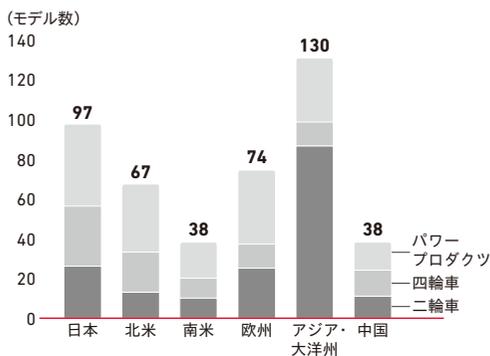
四輪車



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。

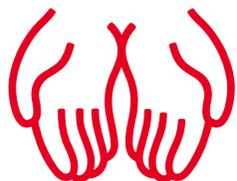
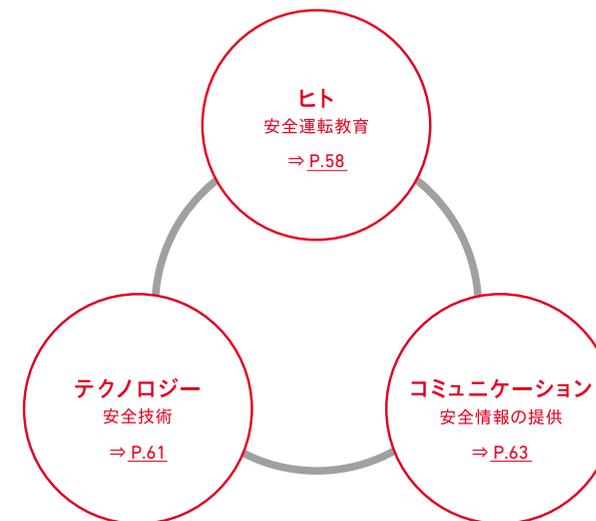
例えばタイでは、アジアのなかでもとくに交通事故死亡者に占める二輪車の比率が高く、安全対策が喫緊の課題となっています。Hondaは2016～2020年、タイにおける約1,000件の交通事故情報を収集・分析する詳細調査を実施することになりました。この調査では、まず交通事故を引き起こす根本的な原因を突き止めます。そうして蓄積した知見をもとに、「ヒト」分野においてより適切な安全運転普及活動を展開し、「テクノロジー」分野においてさらに効果的な安全技術の開発へとつなげていく予定です。この取り組みは、アジア・大洋州の各地域にも順次拡大していきます。

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

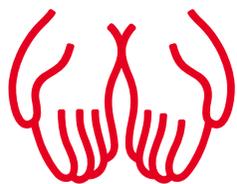
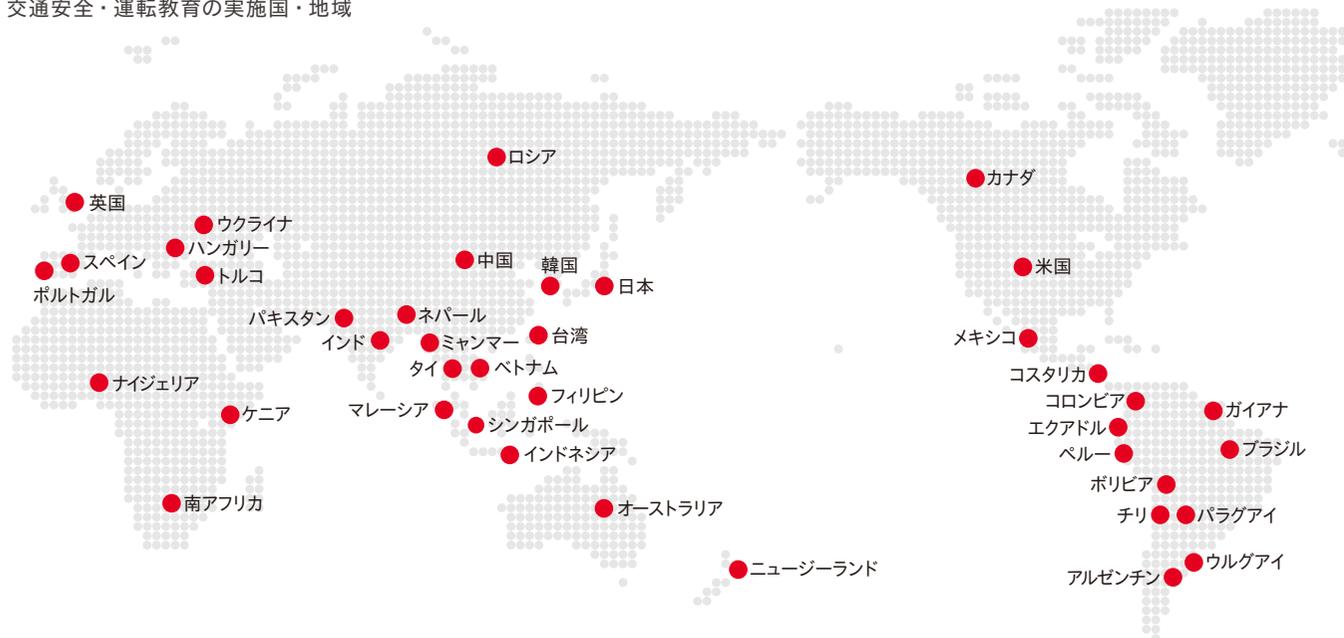
Honda は、1970 年に安全運転普及本部を開設しました。以来、交通安全センター※をはじめ、二輪車・四輪車・パワープロダクツの販売会社や、地域の企業や学校の皆様と協力しながら、これまで日本国内において延べ637万人以上のお客様に交通安全・運転教育を実施してきました。

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。

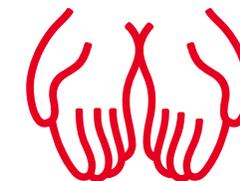
高次脳機能障がい者の運転再開に向けた取り組みでは、沖縄県での指定自動車学校協会と作業療法士会との連携活動など、各地域で自立して活動していただくためのサポートを継続して行っています。

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。

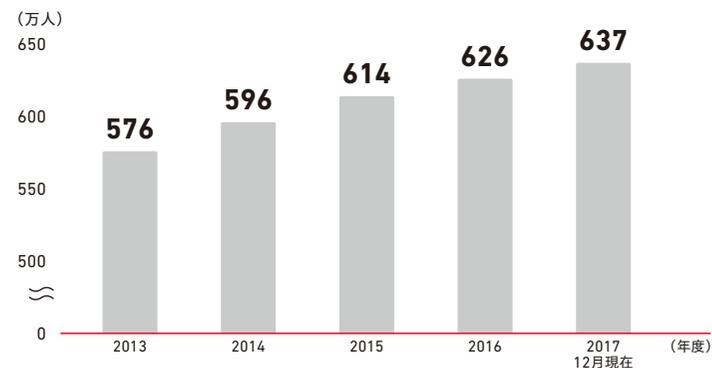
四輪車の普及が拡大しているアジアの国々で交通安全を普及するため、海外事業所の担当者に対する研修も実施、今後の活動展開が期待されます。



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。



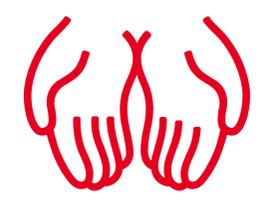
ハノイ市近郊にオープンした交通教育センター（左）と訓練風景（右）

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

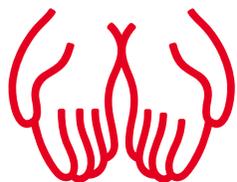
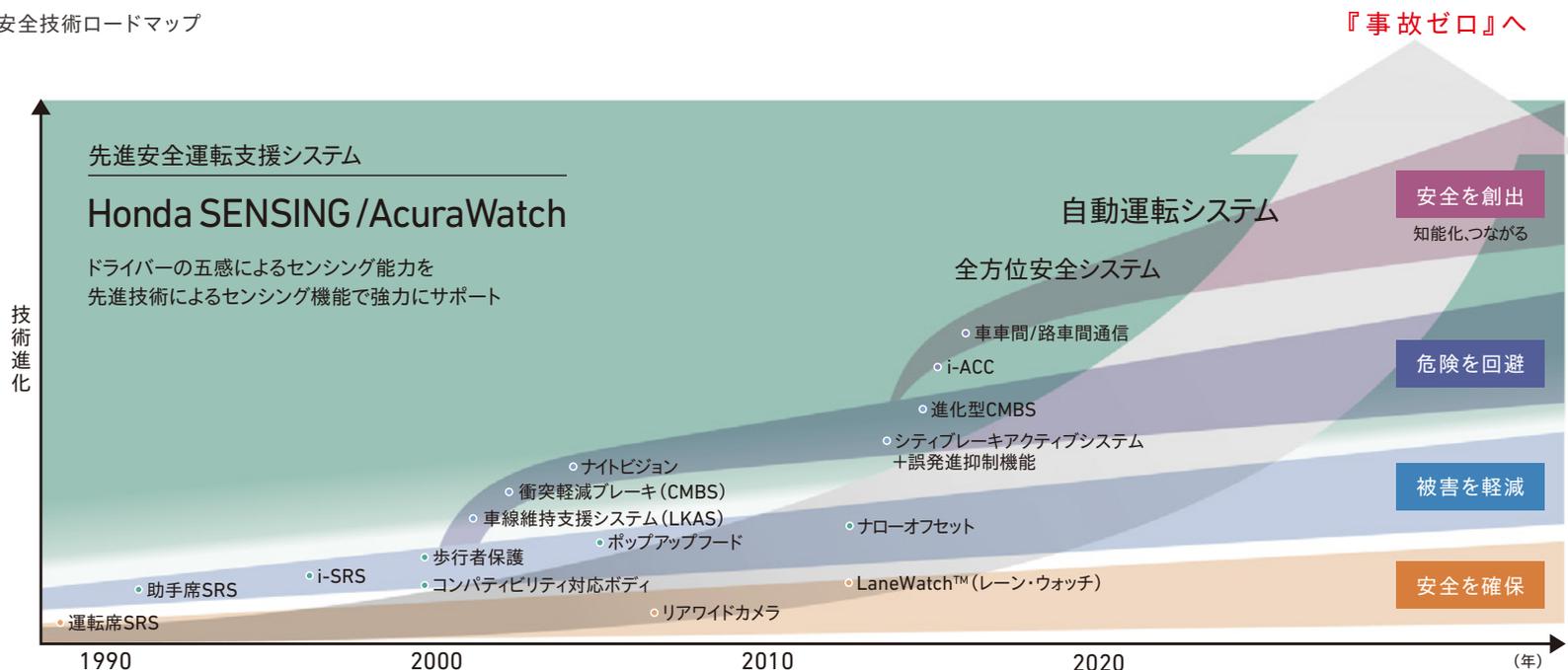
Honda は、二輪車・四輪車などさまざまなモビリティが混在する現実の交通環境、リアルワールドでの事故の実態を重視し、規制を超える高い目標をつねに掲げ、「無いものをつくる」という姿勢で安全技術の開発に取り組んできました。

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

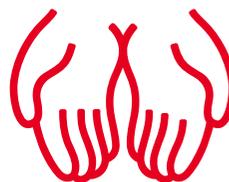
環境	36
▶ 安全	56
基本的な考え方	
安全に関する取り組み	
第三者評価	
品質	65
人材	79
サプライチェーン	96

安全に関する取り組み

2017 年度の活動実績

2017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。

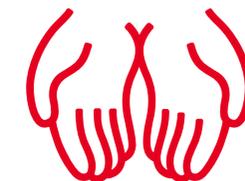
また、現在は Honda SENSING/AcuraWatch の技術とテレマティクスサービスを融合させ、センサーや GPS を搭載したほかのクルマやバイク、さらに周囲の人々が持つスマートフォンを Wi-Fi などの無線通信で結び、周囲の交通状況や交通事故のリスクをリアルタイムで情報提供する仕組みづくりに注力。道を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現をめざしています。

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。

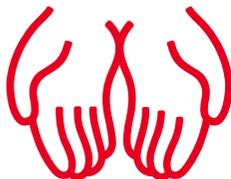
主な第三者評価結果（2017 年テスト実施）

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 クオリティサイクルに基づく全領域の品質保証・改善活動を支える基盤ルールです。世界各地にて生産・販売されるHondaブランド商品の品質向上をめざすものであり、各拠点はG-HQSに適合することで、各事業所間の品質保証システムの水平展開を図ることができ、生産活動だけでなく物流やサービスまで含めた品質保証に貢献します。

Hondaでは、Honda クオリティサイクルに従い品質の向上・改善を行う設計・開発、生産、販売・サービス、品質などの機能を、グローバルと各地域に分け、それぞれの役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

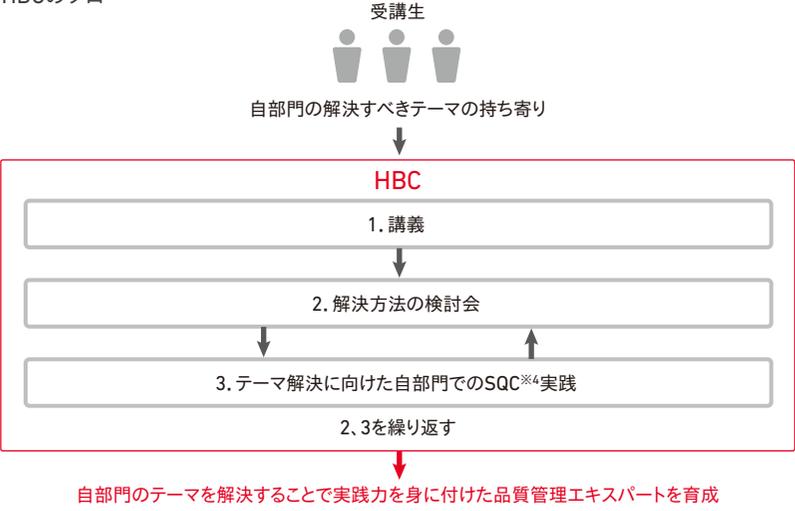
品質管理教育

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 クォリティサイクル

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 クォリティサイクル」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 クォリティサイクル



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

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。

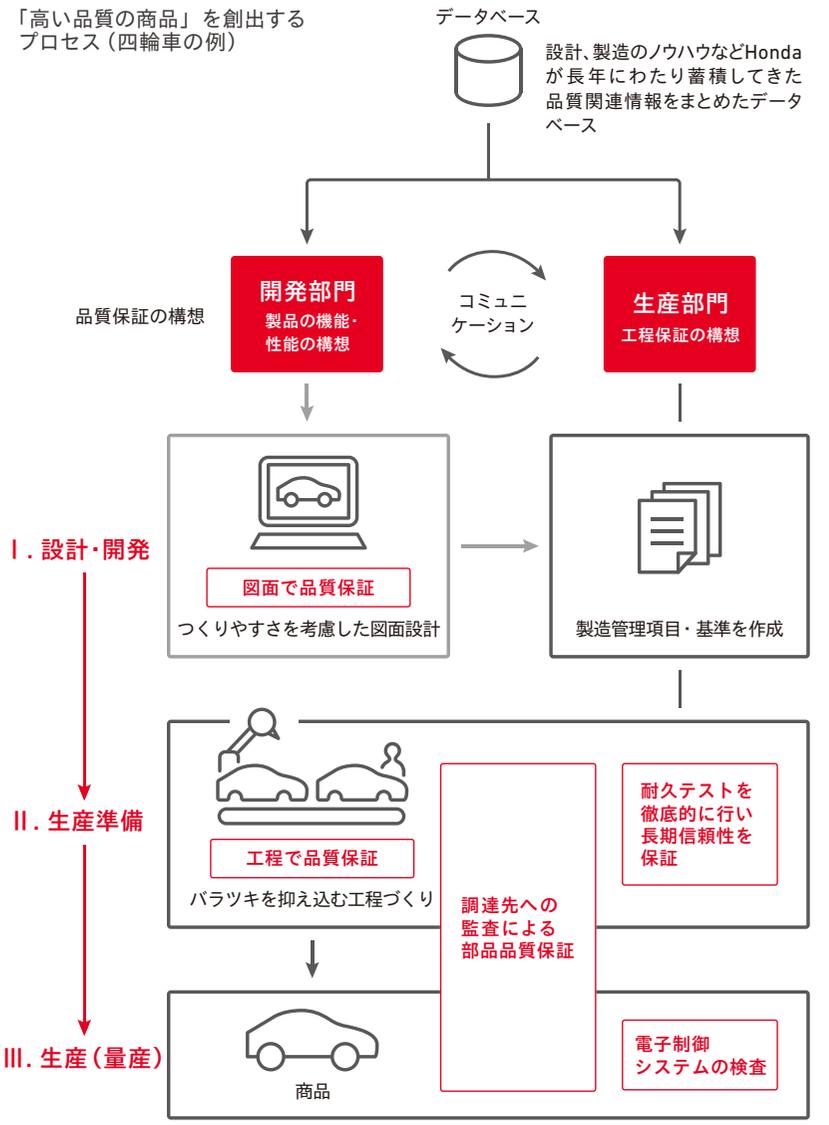
具体的には、過去の市場品質不具合に対する対策手法などを蓄積したデータベースを活用し、開発初期段階で製造部門とコミュニケーションを密にし、製品の機能・性能や品質保証の構想を書面にして、生産部門の工程保証との整合を図り品質保証の構想を整合する活動を行っています。

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

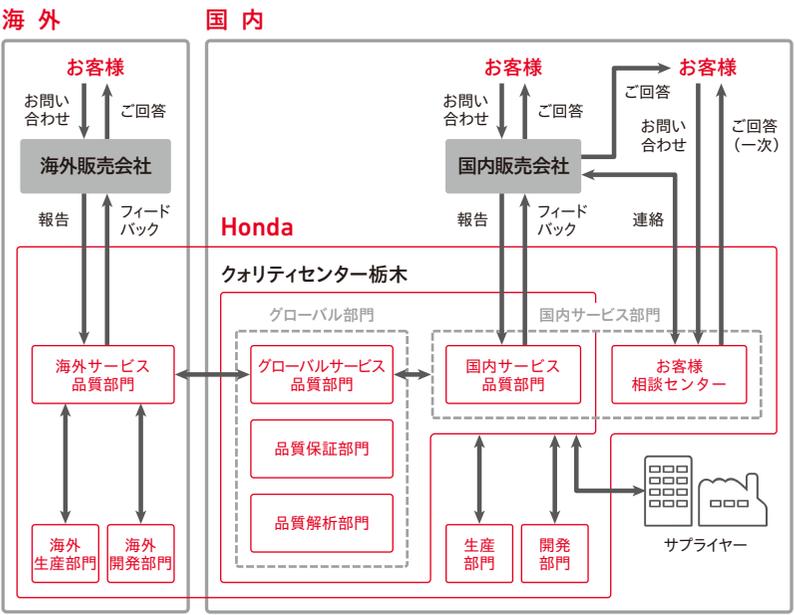
V. 品質情報の収集・解析／品質改善

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）



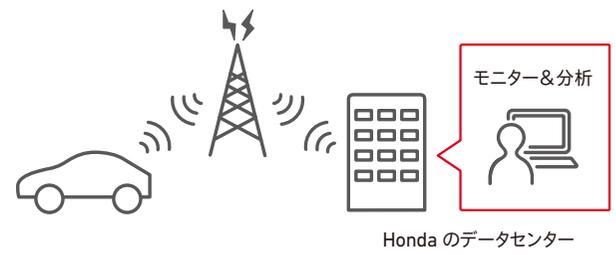
予兆検知の試み

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



quality

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 9倍
(2020年) (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

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

3. 法令遵守

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

4. 自由闊達な対話環境の創出

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

5. 安心して働ける労働環境の維持

- 仕事に安心して専念できるよう、安全で衛生的な労働環境を提供する。

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

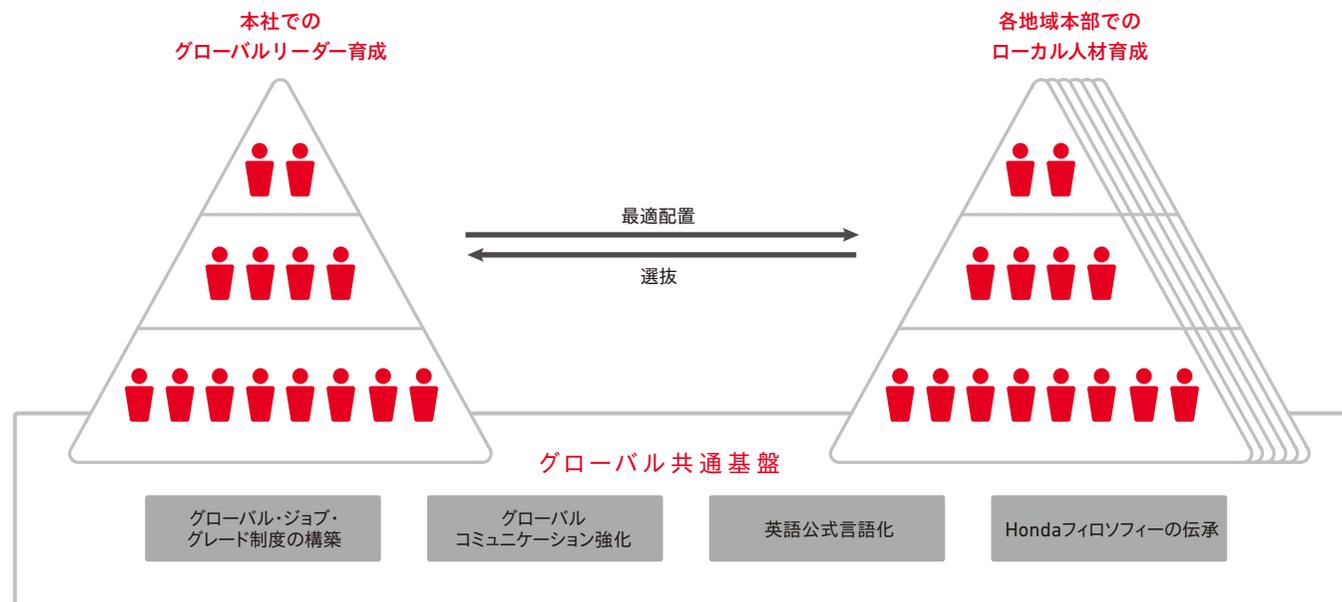
Hondaは「地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、質の高い商品を適正な価格で供給することに全力を尽くす」という社是のもと、創業時からグローバル市場を視野に積極的な事業展開を図ってきました。また、海外展開にあたっては、輸出から現地生産へ、現地開発へとビジネスモデルを進化させ、近年は先進国だけではなく、モータリゼーション需要が高まる新興国での生産・開発機能の強化を図るなど、世界6地域本部の“自立”をめざしています。

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。

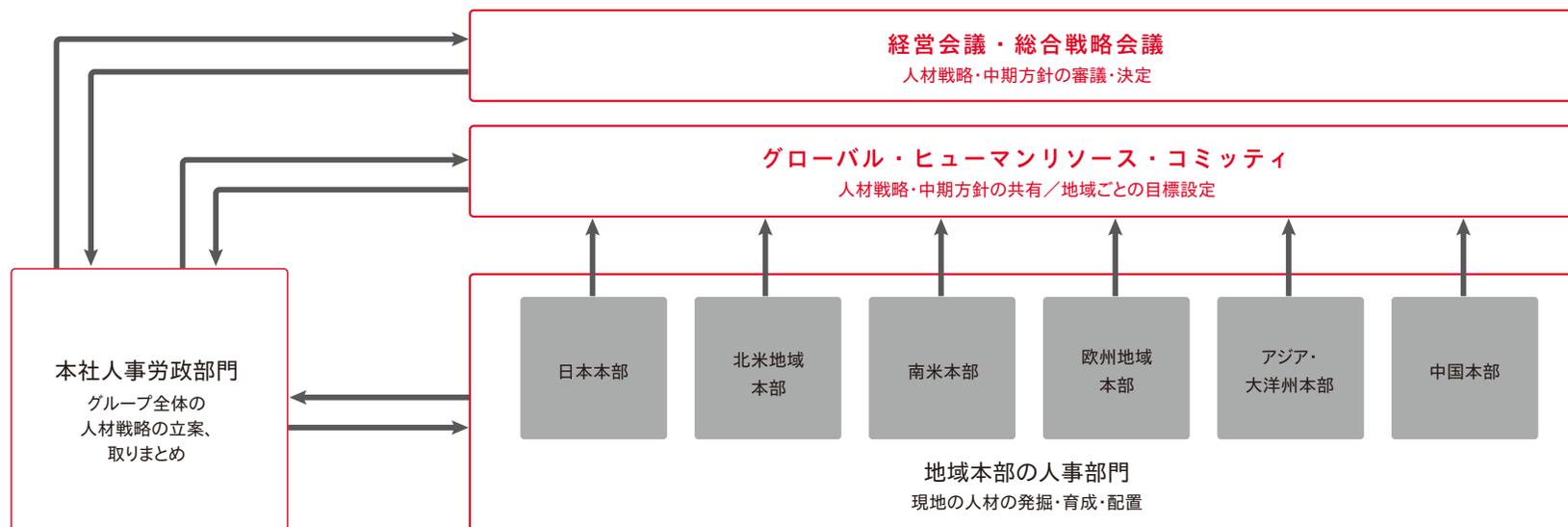
人材マネジメント体制

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～）
- ・高校生向け理系選抜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

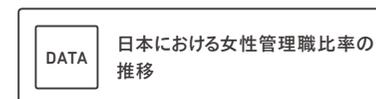
女性活躍の取り組みを継続するとともに、対象を全従業員へ広げ、本来の意味での人材多様性のさらなる進化・拡大を進めていきます。

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。

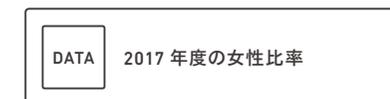
そのために、多様なメンバーを活かした組織づくりをHondaとしてダイバーシティアプローチと定義し、その実現に向けて進めていきます。

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めます。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。

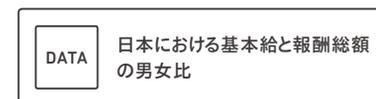
また、誰もが働きやすいと感じ、仕事にやりがいを持つことにより「働く喜び」を実感できる働き方改革の取り組みを加速していきます。



▶ 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

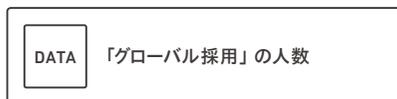
環境	36
安全	56
品質	65
▶ 人材	79
基本的な考え方	
グローバルマネジメント	
人材に関する取り組み	
人材関連データ	
サプライチェーン	96

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。

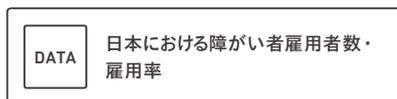


▶ P.94へ

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。



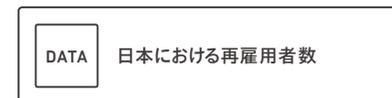
▶ P.94へ

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

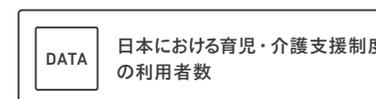
働きやすい職場環境づくり

仕事と育児・介護の両立支援

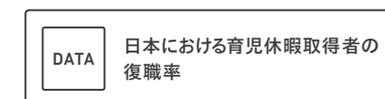
少子高齢化が進む日本においては、仕事と育児・介護の両立を実現する環境の整備が社会的な課題となっています。こうした状況を踏まえ、Honda では、仕事と育児・介護の両立支援制度を整えるとともに、ガイドブックやイントラネットを通じた情報発信によって、制度への理解促進を図っています。

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

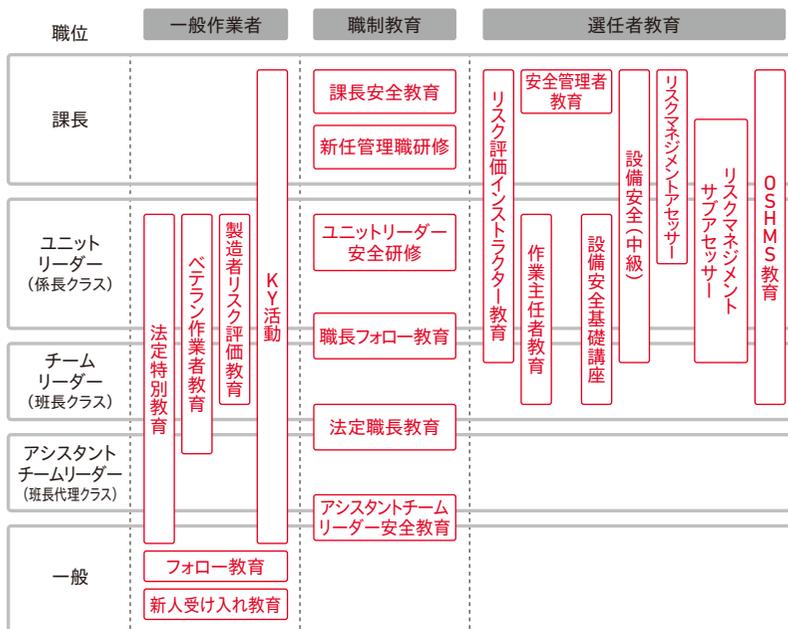
 サプライチェーン 96

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

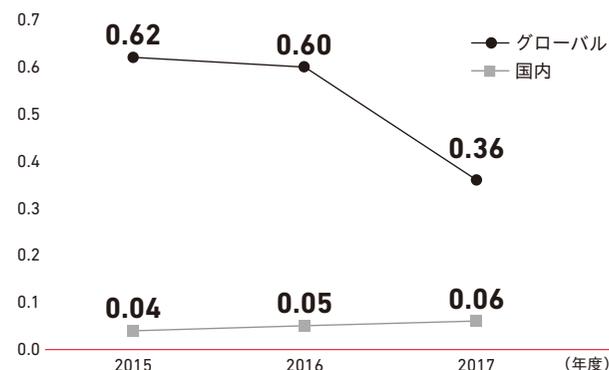
	月給 (円)	最低賃金との比較 (%)
高校	173,500	112
高専・短大	194,300	125
大学	217,400	140
大学院 (修士)	243,600	157

※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

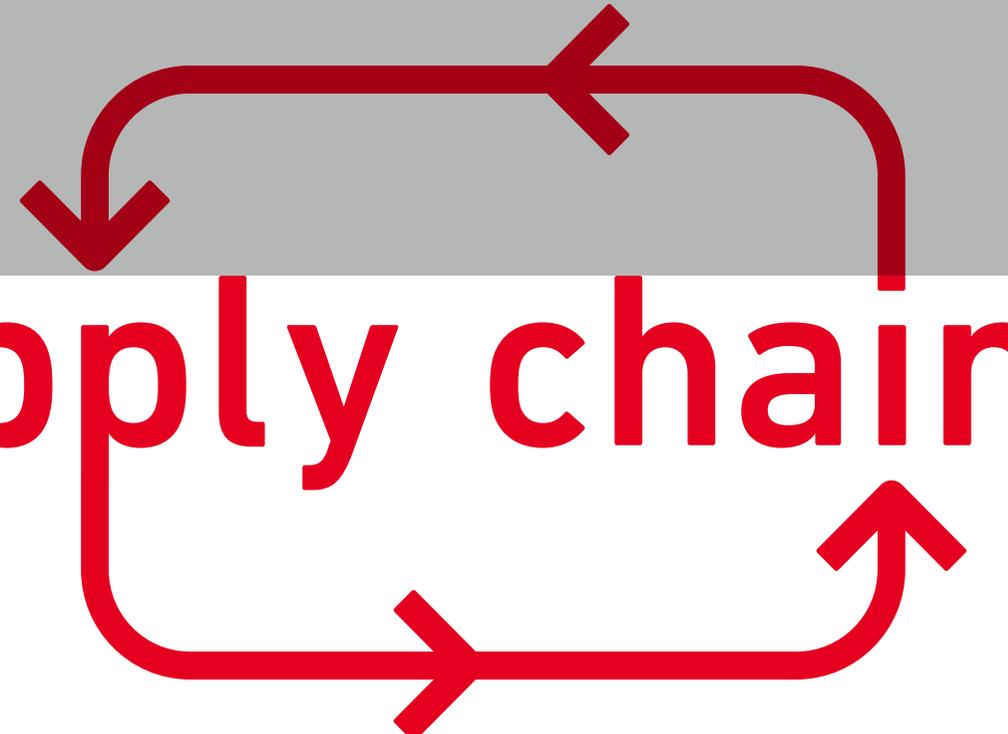
※国内 (休業度数率) : 本田技研工業株式会社労働協約適用会社の延べ 100 万労働時間当たりの休業災害件数



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

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

基本的な考え方

サプライチェーンの サステナビリティ強化に向けて

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

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

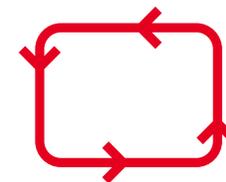
また、昨今、コンプライアンスや人権に対する世界的な意識が高まるなか、自社のみならず、お取引先の労働環境や法令遵守などの状況を適切に把握し、必要な場合は是正に努めることが、企業に求められています。

Honda は自社領域に加えて、お取引先に対して GHG※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ふ、「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

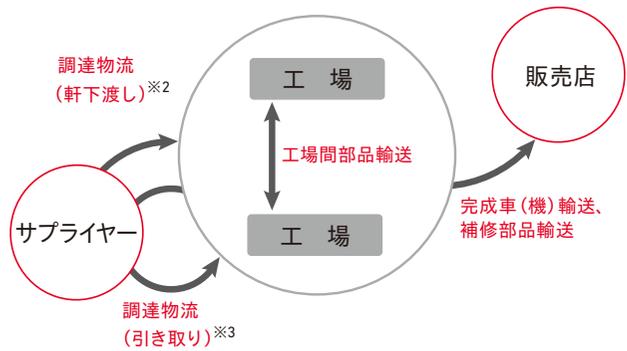
購買に関する取り組み

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。

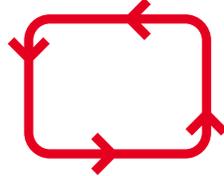
※2 軒下渡し: サプライヤーが依頼した輸送業者が、Hondaの工場の軒先まで調達部品を持ってくること。

※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。

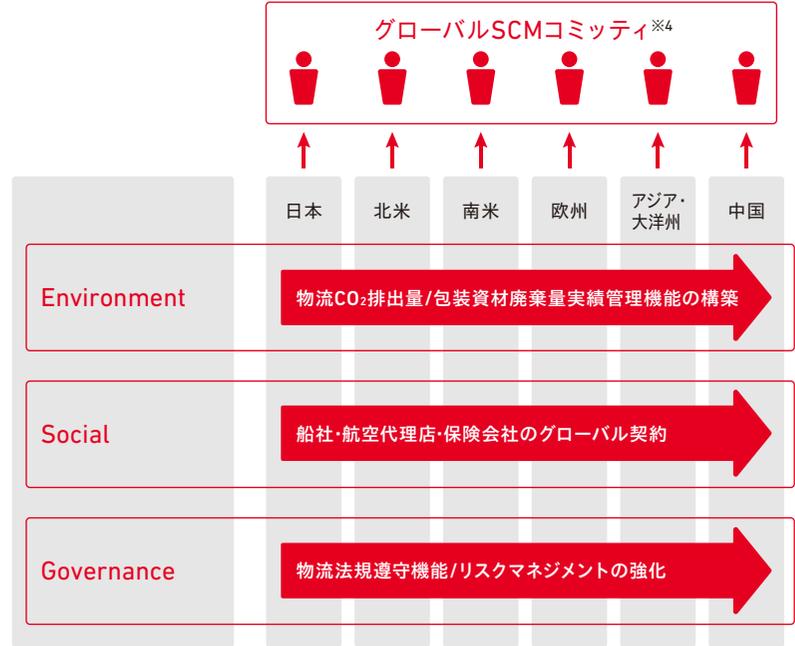
物流のグローバルマネジメント

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

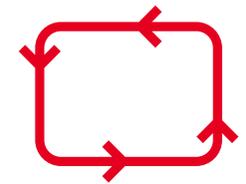
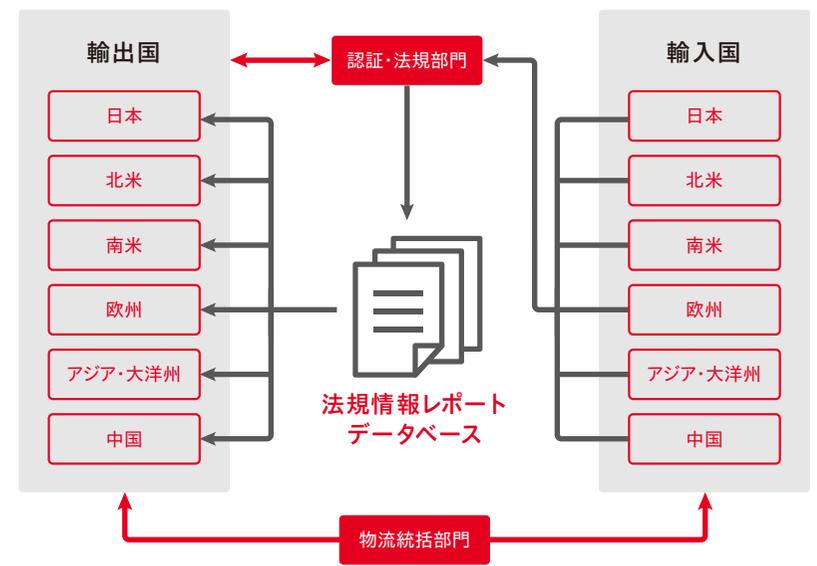
物流法規情報の一元管理

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

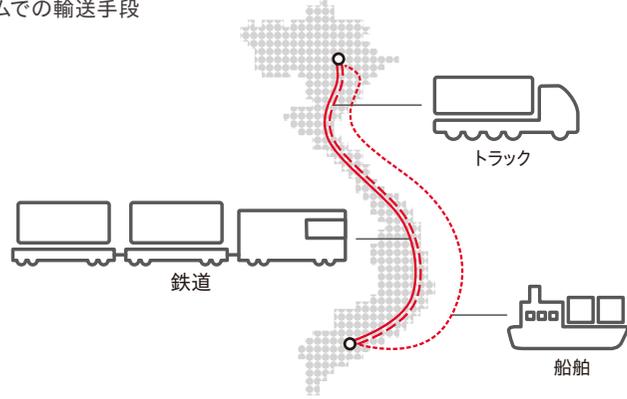
Honda では遠方地域への輸送を中心に、輸送手段をトラックから船便や鉄道に切り替える「モーダルシフト」の拡大に取り組んでいます。

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。

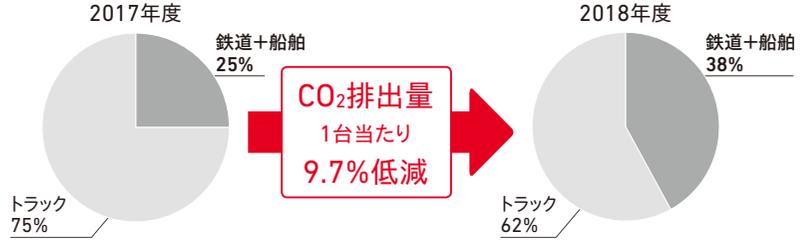
これによる効果は、従来のトラック輸送比で、鉄道輸送は 27%、船舶輸送は 65% の CO₂ 削減となります。

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。

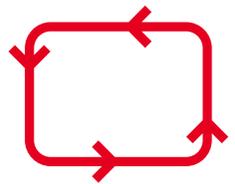
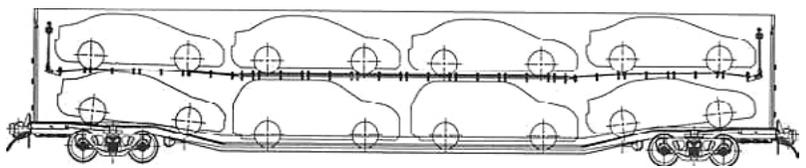
ベトナムでの輸送手段



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



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



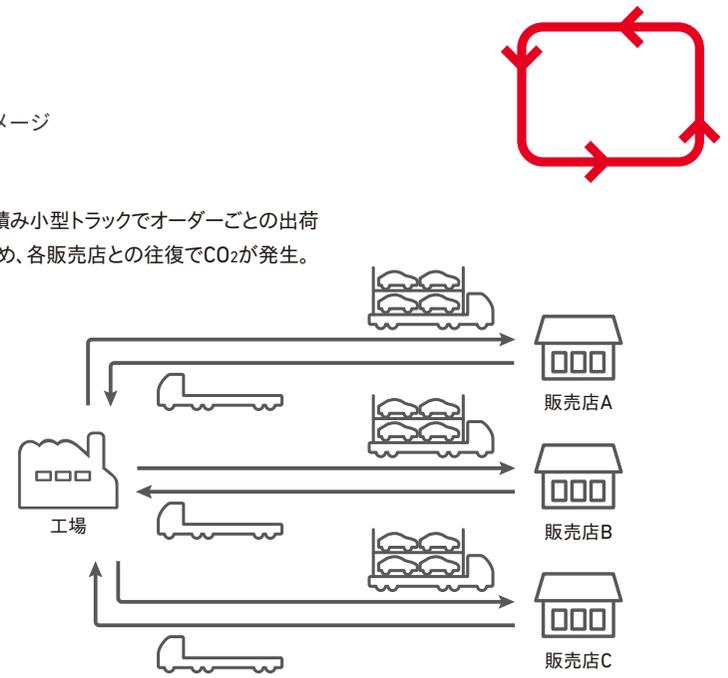
2017 年以降の 6 台積み大型トラック



車両積載の様子

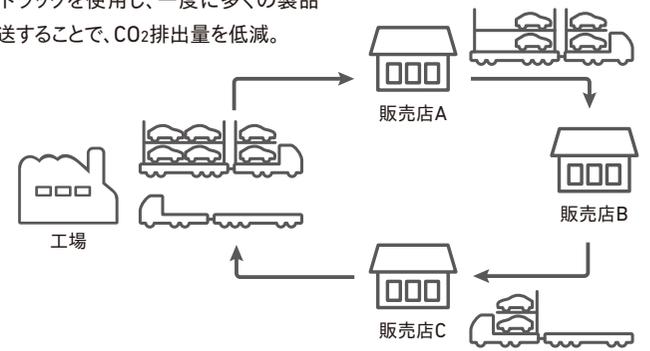
輸送イメージ

- 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

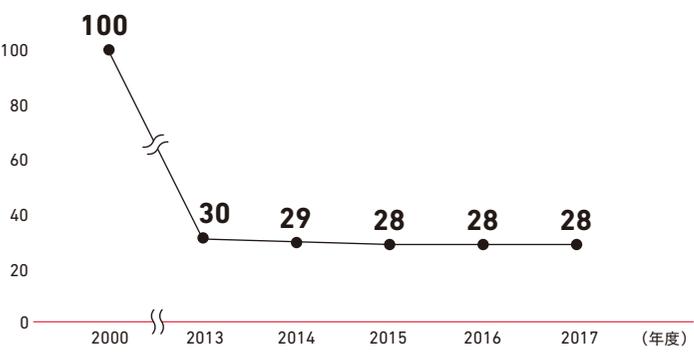
物流に関する取り組み

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

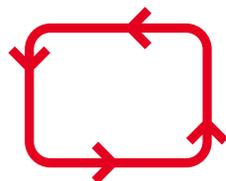


※ノックダウン部品:海外の工場で作成車(機)に組み立てるために使用される部品。

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。

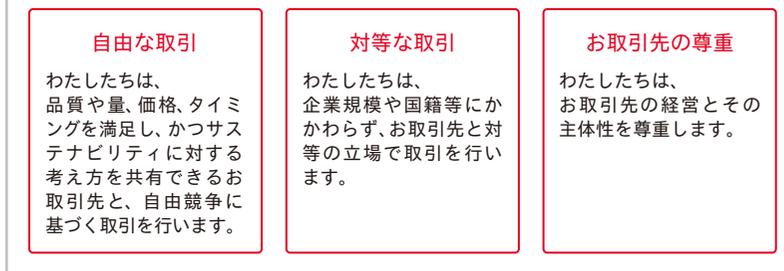
購買理念と購買3原則

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。

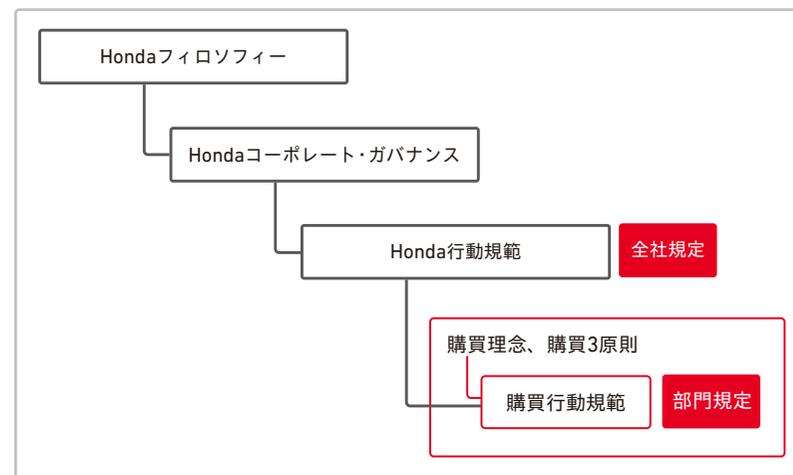
購買理念

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。

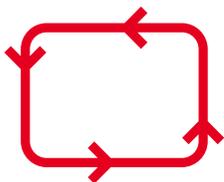
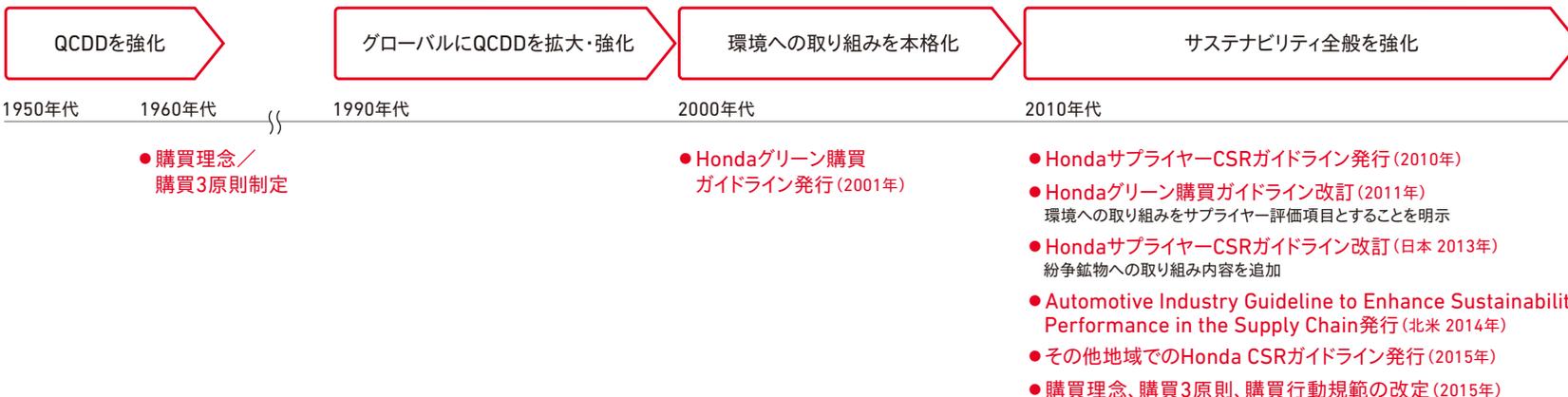
併せて、サプライヤーでの取り組み状況の点検や二次サプライヤーへの展開のためのチェックシートを活用し、サプライチェーン全体での取り組みを進めています。

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。

PDF 「Honda サプライヤー CSR ガイドライン」
 ▶ <http://www.honda.co.jp/sustainability/supply-chain/pdf/csr-guideline.pdf>

PDF 「Honda グリーン購買ガイドライン」
 ▶ <http://www.honda.co.jp/sustainability/supply-chain/pdf/green-guideline.pdf>

購買活動の変遷



※ 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

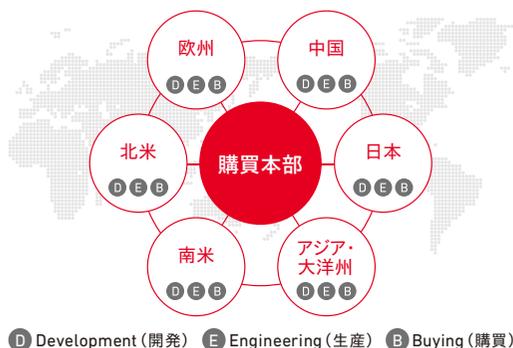
グローバルでの中長期的な方向性や各地域における取り組みの実行状況を確認し、議論・検討することを目的に、購買本部および各地域のマネジメント層による「購買拠点長会議」を年 1 回開催しています。2017 年度は日本で開催し、サステナビリティの取り組みの方向性を整合しました。

購買 6 極サステナビリティ会議

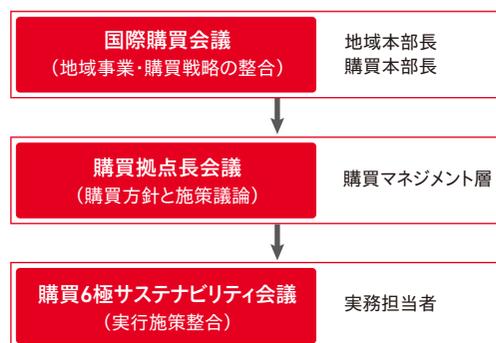
グローバルサプライチェーン全体で低炭素への取り組みを強化するために、「購買 6 極環境会議」を 2011 年から開催してきました。この会議は、6 地域の実務担当で構成され、世界各地のサプライヤーと一体となった取り組みをめざして、グローバルで統一した CO₂ 低減の展開方針や達成手段の議論と整合を行っています。

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。

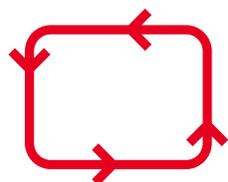
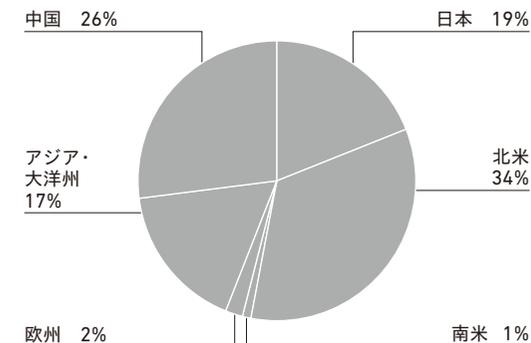
Honda 購買グローバルネットワーク



グローバル会議体



地域別の購入額比率



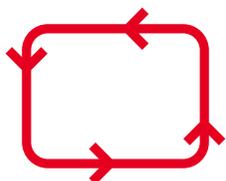
7 パフォーマンス報告

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

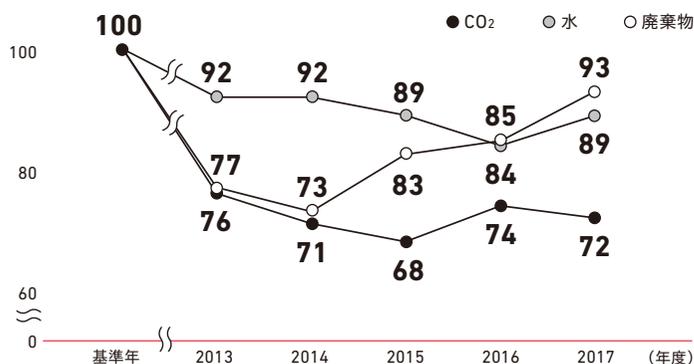
サプライヤーでの環境負荷低減

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。

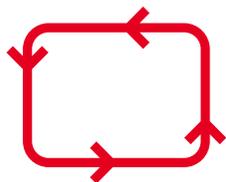
この取り組みの一環として、2014年12月から日本国内のサプライヤーとの間で調達リスク管理システムの運用を開始し、大規模災害発生から短時間で被災地にあるサプライヤーの被災状況と生産への影響を把握できる体制を整えました。

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。

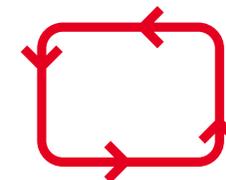
今後は、海外の購買拠点とも連携し、第三者監査の拡大展開を図っていきます。

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

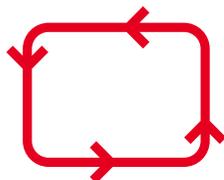
購買に関する取り組み

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 ヶ所で開催しました。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。

8 資料

第三者保証 111
GRIスタンダード対照表 112
財務関連データ 124

第三者保証

Hondaは、環境関連データに関して、より高い透明性を確保し、信頼性を担保しながら情報公開を行うために、本レポートの☑の付された2017年度の環境関連データについて、Deloitte Touche Tohmatsu Limitedのメンバーファームである有限責任監査法人トーマツの関係会社「デロイト トーマツ サステナビリティ株式会社」による第三者保証を受けています。

保証範囲

国内外のHondaおよび連結・関連会社合わせて441社の事業活動における2017年度の環境関連データ(会社数は2017年12月末時点)(⇒P.50～53)。

保証対象とした環境関連データ:

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

GHG排出量(直接排出量(スコープ1)、間接排出量(スコープ2)、総GHG排出量(スコープ1・2))、エネルギー消費量(直接エネルギー消費量、間接エネルギー消費量、総エネルギー消費量)、水使用量/排水量、大気汚染物質排出量(SOx排出量、NOx排出量)、廃棄物等発生量

Deloitte.
デロイトトーマツ

トーマツ.

独立した第三者保証報告書

2018年6月15日

本田技研工業株式会社

代表取締役社長 八郷 隆弘 殿

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

代表取締役  杉山 雅彦

デロイトトーマツ サステナビリティ株式会社(以下「当社」という。)は、本田技研工業株式会社(以下「会社」という。)が作成した「Honda SUSTAINABILITY REPORT 2018」(以下「報告書」という。)に記載されている☑の付された2017年度の環境関連データ(以下「環境関連データ」という。)について、限定的保証業務を実施した。

会社の責任

会社は、会社が採用した算定及び報告の基準(報告書P50～53)に準拠してサステナビリティ情報を作成する責任を負っている。また、温室効果ガスの算定は、様々なガスの排出量を結合するため必要な排出係数と数値データの決定に利用される科学的知識が不完全である等の理由により、固有の不確実性の影響下にある。

当社の独立性と品質管理

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

当社の責任

当社の責任は、当社が実施した手続及び当社が入手した証拠に基づいて、環境関連データに対する限定的保証の結論を表明することにある。当社は、「国際保証業務基準 3000 過去財務情報の監査又はレビュー以外の保証業務」(国際監査・保証基準審議会)、「国際保証業務基準 3410 温室効果ガス報告に対する保証業務」(国際監査・保証基準審議会)及び「サステナビリティ情報審査実施指針」(サステナビリティ情報審査協会)に準拠して、限定的保証業務を実施した。

当社が実施した手続は、職業的専門家としての判断に基づいており、質問、プロセスの観察、文書の閲覧、分析的手続、算定方法と報告方針の適切性の検討、報告書の基礎となる記録との照合又は調整、及び以下を含んでいる。

- ・ 会社の見積り方法が、適切であり、一貫して適用されていたかどうかを評価した。ただし、手続には見積の基礎となったデータのテスト又は見積の再実施を含めていない。
- ・ データの網羅性、データ収集方法、原始データ及び現場に適用される仮定を評価するため、事業所の現地調査を実施した。

限定的保証業務で実施する手続は、合理的保証業務に対する手続と比べて、その種類と実施時期が異なり、その実施範囲は狭い。その結果、当社が実施した限定的保証業務で得た保証水準は、合理的保証業務を実施したとすれば得られたであろう保証水準ほどには高くない。

限定的保証の結論

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

以上

Member of
Deloitte Touche Tohmatsu Limited

GRIスタンダード対照表



GRIスタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略された情報	省略理由	説明
GRI 101: 基礎 2016					
一般開示事項					
GRI 102: 一般開示事項 2016	組織のプロフィール				
	102-1 組織の名称	9			
	102-2 活動、ブランド、製品、サービス	6,7,9			
	102-3 本社の所在地	2,9			
	102-4 事業所の所在地	9,10			
	102-5 所有形態および法人格	9			
	102-6 参入市場	9,10			
	102-7 組織の規模	9,11 2018 有価証券報告書 2,3,6,7,8,10,11,12,20,21,22,75,103			
	102-8 従業員およびその他の労働者に関する情報	93			
	102-9 サプライチェーン	97,105			
	102-10 組織およびそのサプライチェーンに関する重大な変化	2			
	102-11 予防原則または予防的アプローチ	2			
	102-12 外部イニシアティブ	19			
	102-13 団体の会員資格	19,32,86			
	戦略				
	102-14 上級意思決定者の声明	3			
	102-15 重要なインパクト、リスク、機会	13,14,15,16,20,21,22,33,34,39,40, 41,42,57,66,80,97			
	倫理と誠実性				
	102-16 価値観、理念、行動基準・規範	4,13,14,15,16,30			
	102-17 倫理に関する助言および懸念のための制度	31			
	ガバナンス				
	102-18 ガバナンス構造	17,24,25,26,27,28,29			
	102-19 権限移譲	17			
	102-20 経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	17			
	102-21 経済、環境、社会項目に関するステークホルダーとの協議	17			
	102-22 最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	24,25,26,27,28,29			
	102-23 最高ガバナンス機関の議長	24,25,26,27,28,29			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		説明
			省略された情報	理由	
102-24	最高ガバナンス機関の指名と選出	24,25,26,27,28,29 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
102-25	利益相反	24,25,26,27,28,29 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
102-26	目的、価値観、戦略の設定における最高ガバナンス機関の役割	17			
102-27	最高ガバナンス機関の集会的知見	17			
102-28	最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	17			
102-29	経済、環境、社会へのインパクトの特定とマネジメント	17			
102-30	リスクマネジメント・プロセスの有効性	17			
102-31	経済、環境、社会項目のレビュー	17			
102-32	サステナビリティ報告における最高ガバナンス機関の役割	17			
102-33	重大な懸念事項の伝達	17,24			
102-34	伝達された重大な懸念事項の性質と総数	-	伝達された重大な懸念事項の性質と総数	情報が秘密情報として明確な制約を受けている	機密情報のため
102-35	報酬方針	27 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
102-36	報酬の決定プロセス	27 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
102-37	報酬に関するステークホルダーの関与	27 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
102-38	年間報酬総額の比率	27 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
102-39	年間報酬総額比率の増加率	27 コーポレートガバナンス方針 http://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
	ステークホルダー・エンゲージメント				
	102-40 ステークホルダー・グループのリスト	18			
	102-41 団体交渉協定	2018 有価証券報告書 14			
	102-42 ステークホルダーの特定および選定	18			
	102-43 ステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法	18			
	102-44 提起された重要な項目および懸念	18			
	報告実務				
	102-45 連結財務諸表の対象になっている事業体	13,14,15,16,17			
	102-46 報告書の内容および項目の該当範囲の確定	13,14,15,16,17			
	102-47 マテリアルな項目のリスト	2,9,13,14,15,16,17			
	102-48 情報の再記述	13,14,15,16,17			
	102-49 報告における変更	13,14,15,16,17			
	102-50 報告期間	2			
	102-51 前回発行した報告書の日付	2			
	102-52 報告サイクル	2			
	102-53 報告書に関する質問の窓口	2			
	102-54 GRI スタンダードに準拠した報告であることの主張	2			
	102-55 GRI 内容索引	112,113,114,115,116,117,118,119,120, 121,122,123			
	102-56 外部保証	111			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略された情報	理由	説明
マテリアルな項目					
GRI スタンダード 200 シリーズ (経済項目)					
経済パフォーマンス					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	16		
	103-2	マネジメント手法とその要素	16		
	103-3	マネジメント手法の評価	16		
GRI 201: 経済パフォーマンス 2016	201-1	創出、分配した直接的経済価値	11		
	201-2	気候変動による財務上の影響、その他のリスクと機会	40,43		
	201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	2018 有価証券報告書 108,109,110,111,112		
	201-4	政府から受けた資金援助	-	政府から受けた資金援助	現時点で情報が得られていない
地域経済での存在感					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	16		
	103-2	マネジメント手法とその要素	16		
	103-3	マネジメント手法の評価	16		
GRI 202: 地域経済での存在感 2016	202-1	地域最低賃金に対する標準新人給与の比率 (男女別)	95		
	202-2	地域コミュニティから採用した上級管理職の割合	93		
間接的な経済的インパクト					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	16		
	103-2	マネジメント手法とその要素	16		
	103-3	マネジメント手法の評価	16		
GRI 203: 間接的な経済的インパクト 2016	203-1	インフラ投資および支援サービス	41		
	203-2	著しい間接的な経済的インパクト	9,105		
調達慣行					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	16		
	103-2	マネジメント手法とその要素	16		
	103-3	マネジメント手法の評価	16		
GRI 204: 調達慣行 2016	204-1	地元サプライヤーへの支出の割合	105		

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略された情報	省略理由	説明
腐敗防止					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	16,30		
	103-2	マネジメント手法とその要素	16,30		
	103-3	マネジメント手法の評価	16,30		
GRI 205: 腐敗防止 2016	205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所	31		
	205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	31		
	205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	31		
反競争的行為					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	16,30		
	103-2	マネジメント手法とその要素	16,30		
	103-3	マネジメント手法の評価	16,30		
GRI 206: 反競争的行為 2016	206-1	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により受けた法的措置	32		
GRI スタンダード 300 シリーズ (環境項目)					
原材料					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	16,37,38,39,40,42		
	103-2	マネジメント手法とその要素	16,37,38,39,40,42		
	103-3	マネジメント手法の評価	16,37,38,39,40,42		
GRI 301: 原材料 2016	301-1	使用原材料の重量または体積	-	使用原材料の重量または体積	現時点で情報が得られていない GRI スタンダードに沿った情報開示ができるように、2019 年度版サステナビリティレポートに向けて検討を行う
	301-2	使用したリサイクル材料	-	使用したリサイクル材料	現時点で情報が得られていない GRI スタンダードに沿った情報開示ができるように、2019 年度版サステナビリティレポートに向けて検討を行う
	301-3	再生利用された製品と梱包材	46		
エネルギー					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	16,37,38,39,40,42		
	103-2	マネジメント手法とその要素	16,37,38,39,40,42		
	103-3	マネジメント手法の評価	16,37,38,39,40,42		

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
GRI 302: エネルギー 2016	302-1 組織内のエネルギー消費量	51			
	302-2 組織外のエネルギー消費量	51			
	302-3 エネルギー原単位	-	エネルギー原単位	現時点で情報が得られていない	2019 年度のサステナビリティレポートでの開示をめざし、二輪、四輪、パワープロダクツの事業形態別に台当たりエネルギー消費量の把握を進める
	302-4 エネルギー消費量の削減	51			
	302-5 製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	43,44,49,50,54,55			
水					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	16,37,38,39,40,42			
	103-2 マネジメント手法とその要素	16,37,38,39,40,42			
	103-3 マネジメント手法の評価	16,37,38,39,40,42			
GRI 303: 水 2016	303-1 水源別の取水量	52			
	303-2 取水によって著しい影響を受ける水源	42,47			
	303-3 リサイクル・リユースした水	42,47			
生物多様性					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	16,37,38,39,40,48			
	103-2 マネジメント手法とその要素	16,37,38,39,40,48			
	103-3 マネジメント手法の評価	16,37,38,39,40,48			
GRI 304: 生物多様性 2016	304-1 保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、賃借、管理している事業サイト	48			
	304-2 活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	48			
	304-3 生息地の保護・復元	-	生息地の保護・復元	現時点で情報が得られていない	GRI スタンダードに沿った情報開示ができるように、2019 年度版サステナビリティレポートに向けて検討を行う
	304-4 事業の影響を受ける地域に生息する IUCN レッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	48			
大気への排出					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	16,37,38,39,40,42,43,44,46,47			
	103-2 マネジメント手法とその要素	16,37,38,39,40,42,43,44,46,47			
	103-3 マネジメント手法の評価	16,37,38,39,40,42,43,44,46,47			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
GRI 305: 大気への排出 2016	305-1 直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 1)	49,50			
	305-2 間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 2)	49,50			
	305-3 その他の間接的な温室効果ガス(GHG) 排出量(スコープ 3)	49,50			
	305-4 温室効果ガス (GHG) 排出原単位	45			
	305-5 温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	49,50,51			
	305-6 オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	46			
	305-7 窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)、およびその他の重大な大気排出物	53			
排水および廃棄物					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	37,38,39,40,42,46,47			
	103-2 マネジメント手法とその要素	37,38,39,40,42,46,47			
	103-3 マネジメント手法の評価	37,38,39,40,42,46,47			
GRI 306: 排水および廃棄物 2016	306-1 排水の水質および排出先	53			
	306-2 種類別および処分方法別の廃棄物	53			
	306-3 重大な漏出	38			
	306-4 有害廃棄物の輸送	47			
	306-5 排水や表面流水によって影響を受ける水域	47,48			
環境コンプライアンス					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	37,38,39,40,42			
	103-2 マネジメント手法とその要素	37,38,39,40,42			
	103-3 マネジメント手法の評価	37,38,39,40,42			
GRI 307: 環境コンプライアンス 2016	307-1 環境法規制の違反	38			
サプライヤーの環境面のアセスメント					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	97,103			
	103-2 マネジメント手法とその要素	97,103			
	103-3 マネジメント手法の評価	97,103			
GRI 308: サプライヤーの環境面のアセスメント	308-1 環境基準により選定した新規サプライヤー	104			
	308-2 サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	103,106,107,108			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略された情報	省略理由	説明
GRI スタンダード 400 シリーズ (社会項目)					
雇用					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80,81,82		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80,81,82		
	103-3	マネジメント手法の評価	80,81,82		
GRI 401: 雇用 2016	401-1	従業員の新規雇用と離職	93		
	401-2	正社員には支給され、非正規社員には支給されない手当	88		
	401-3	育児休暇	87,94		
労使関係					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80,81,82		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80,81,82		
	103-3	マネジメント手法の評価	80,81,82		
GRI 402: 労使関係 2016	402-1	事業上の変更に関する最低通知期間	89		
労働安全衛生					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80,81,82		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80,81,82		
	103-3	マネジメント手法の評価	80,81,82		
GRI 403: 労働安全衛生 2016	403-1	正式な労使合同安全衛生委員会への労働者代表の参加	2018 有価証券報告書 14		
	403-2	傷害の種類、業務上傷害・業務上疾病・休業日数・欠勤および業務上の死亡者数	89,95		
	403-3	疾病の発症率あるいはリスクが高い業務に従事している労働者	89,95		
	403-4	労働組合との正式協定に含まれている安全衛生条項	91,92		
研修と教育					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80,81,82		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80,81,82		
	103-3	マネジメント手法の評価	80,81,82		
GRI 404: 研修と教育 2016	404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間	83,93		
	404-2	従業員スキル向上プログラムおよび移行支援プログラム	81,82,83,84,86,87		
	404-3	業績とキャリア開発に関して定期的なレビューを受けている従業員の割合	88,95		

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		説明
			省略された情報	理由	
ダイバーシティと機会均等					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80,81,82,86		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80,81,82,86		
	103-3	マネジメント手法の評価	80,81,82,86		
GRI 405: ダイバーシティと機会均等 2016	405-1	ガバナンス機関および従業員のダイバーシティ	24,35,86,87,93		
	405-2	基本給と報酬総額の男女比	88,95		
非差別					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	30,31,32,80		
	103-2	マネジメント手法とその要素	30,31,32,80		
	103-3	マネジメント手法の評価	30,31,32,80		
GRI 406: 非差別 2016	406-1	差別事例と実施した救済措置	31,32		
結社の自由と団体交渉					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80,97,103		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80,97,103		
	103-3	マネジメント手法の評価	80,97,103		
GRI 407: 結社の自由と団体交渉 2016	407-1	結社の自由や団体交渉の権利がリスクにさらされる可能性のある事業所およびサプライヤー	89,104,106,107,108,109		
児童労働					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80,97,103		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80,97,103		
	103-3	マネジメント手法の評価	80,97,103		
GRI 408: 児童労働 2016	408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	104		
強制労働					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80,97,103		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80,97,103		
	103-3	マネジメント手法の評価	80,97,103		
GRI 409: 強制労働 2016	409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	104		
保安慣行					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80		
	103-3	マネジメント手法の評価	80		
GRI 410: 保安慣行 2016	410-1	人権方針や手順について研修を受けた保安要員	85,93		

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		説明
			省略された情報	理由	
先住民族の権利					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80		
	103-3	マネジメント手法の評価	80		
GRI 411: 先住民族の権利 2016	411-1	先住民族の権利を侵害した事例	-	先住民の権利を侵害した事例	標準開示項目や指標が適用できない 人権に関する他の課題に比べ、優先順位が低い
人権アセスメント					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80,81,82,103,104		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80,81,82,103,104		
	103-3	マネジメント手法の評価	80,81,82,103,104		
GRI 412: 人権アセスメント 2016	412-1	人権レビューやインパクト評価の対象とした事業所	85,93		
	412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	104		
	412-3	人権条項を含むもしくは人権スクリーニングを受けた重要な投資協定および契約	85		
地域コミュニティ					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	18,37 http://www.honda.co.jp/philanthropy/		
	103-2	マネジメント手法とその要素	18,37 http://www.honda.co.jp/philanthropy/		
	103-3	マネジメント手法の評価	18,37 http://www.honda.co.jp/philanthropy/		
GRI 413: 地域コミュニティ 2016	413-1	地域コミュニティとのエンゲージメント、インパクト評価、開発プログラムを実施した事業所	18 http://www.honda.co.jp/philanthropy/		
	413-2	地域コミュニティに著しいマイナスのインパクト（顕在的、潜在的）を及ぼす事業所	37 http://www.honda.co.jp/philanthropy/		

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略	
			省略された情報	理由
サプライヤーの社会面のアセスメント				
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	97,103	
	103-2	マネジメント手法とその要素	97,103	
	103-3	マネジメント手法の評価	97,103	
GRI 414: サプライヤーの社会面のアセスメント 2016	414-1	社会的基準により選定した新規サプライヤー	104	
	414-2	サプライチェーンにおけるマイナスの社会的インパクトと実施した措置	104,106,107,108,109	
公共政策				
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	18,19	
	103-2	マネジメント手法とその要素	18,19	
	103-3	マネジメント手法の評価	18,19	
GRI 415: 公共政策 2016	415-1	政治献金	19	
顧客の安全衛生				
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	57,58,59,61,62,63,64,66	
	103-2	マネジメント手法とその要素	57,58,59,61,62,63,64,66	
	103-3	マネジメント手法の評価	57,58,59,61,62,63,64,66	
GRI 416: 顧客の安全衛生 2016	416-1	製品およびサービスのカテゴリに対する安全衛生インパクトの評価	64	
	416-2	製品およびサービスの安全衛生インパクトに関する違反事例	77	
マーケティングとラベリング				
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	30,37,38,39,40,42	
	103-2	マネジメント手法とその要素	30,37,38,39,40,42	
	103-3	マネジメント手法の評価	30,37,38,39,40,42	
GRI 417: マーケティングとラベリング 2016	417-1	製品およびサービスの情報とラベリングに関する要求事項	44	
	417-2	製品およびサービスの情報とラベリングに関する違反事例	44	
	417-3	マーケティング・コミュニケーションに関する違反事例	30,31,32	

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略された情報	省略理由	説明
顧客プライバシー					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	33,34		
	103-2	マネジメント手法とその要素	33,34		
	103-3	マネジメント手法の評価	33,34		
GRI 418: 顧客プライバシー 2016	418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して具体化した不服申立	34		
社会経済面のコンプライアンス					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	30,31,32		
	103-2	マネジメント手法とその要素	30,31,32		
	103-3	マネジメント手法の評価	30,31,32		
GRI 419: 社会経済面のコンプライアンス 2016	419-1	社会経済分野の法規制違反	31		

財務関連データ

当年度の連結業績の概況

売上収益

当年度の連結売上収益は、すべての事業における増加や為替換算による増加影響などにより、15兆3,611億円と前年度に比べ1兆3,619億円、9.7%の増収となりました。また、前年度の為替レートで換算した場合、前年度に比べ約9,631億円、約6.9%の増収と試算されます。

営業費用

営業費用は、14兆5,275億円と前年度に比べ1兆3,690億円、10.4%の増加となりました。売上原価は、すべての事業における連結売上収益の増加にともなう費用の増加、前年度の年金制度改定影響、為替影響などにより、12兆5億円と前年度に比べ1兆1,347億円、10.4%の増加となりました。販売費および一般管理費は、集団訴訟和解金や前年度の年金制度改定影響などにより、1兆7,751億円と前年度に比べ1,739億円、10.9%の増加となりました。研究開発費は、前年度の年金制度改定影響などにより、7,518億円と前年度に比べ604億円、8.7%の増加となりました。

営業利益

営業利益は、売上変動および構成差にともなう利益増やコストダウン効果などはあったものの、販売費および一般管理費の増加、集団訴訟和解金、前年度の年金制度改定影響などにより、8,335億円と前年度に比べ71億円、0.9%の減益となりました。なお、為替影響約219億円の増益要因を除くと、約290億円の減益と試算されます。

ここで記載されている変動要因の各項目については、当社が現在合理的であると判断する分類および分析方法に基づいています。なお、一部の分析項目において、当社および主要な連結子会社を対象に分析しています。「為替影響」については、海外連結子会社の財務諸表の円換算時に生じる「為替換算差」と外貨建取引から生じる「実質為替影響」について分析しています。「実質為替影響」については、米ドルなどの取引通貨の、対円および各通貨間における為替影響について分析しています。

また、為替影響を除いた試算数値は、当社の連結財務諸表の金額とは異なっており、IFRSに基づくものではなく、IFRSで要求される開示にかわるものではありません。しかしながら、これらの為替影響を除いた試算数値は当社の業績をご理解いただくために有用な追加情報と考えています。

税引前利益

税引前利益は、持分法による投資利益の増加などにより、1兆1,149億円と前年度に比べ1,079億円、10.7%の増益となりました。営業利益の減少を除く要因は、以下の通りです。

持分法による投資利益は、アジア地域の持分法適用会社における増収にともなう利益の増加などにより、828億円の増益要因となりました。金融収益および金融費用は、デリバティブから生じる損益の影響などにより、322億円の増益要因となりました。

法人所得税費用

法人所得税費用は、136億円（貸方）と前年度に比べ3,412億円の減少となりました。また、当年度の平均実際負担税率は、前年度より33.7ポイント低い△1.2%となりました。

当期利益

当期利益は、米国税制改革影響などにより、1兆1,286億円と前年度に比べ4,492億円、66.1%の増益となりました。

親会社の所有者に帰属する当期利益

親会社の所有者に帰属する当期利益は、1兆593億円と前年度に比べ4,427億円、71.8%の増益となりました。

非支配持分に帰属する当期利益

非支配持分に帰属する当期利益は、693億円と前年度に比べ64億円、10.3%の増益となりました。

財務関連データにおける事業セグメント・地域セグメント

事業	主要製品およびサービス	事業形態
二輪事業	二輪車、ATV、Side-by-Side、関連部品	研究開発・生産・販売・その他
四輪事業	四輪車、関連部品	研究開発・生産・販売・その他
金融サービス事業	金融	当社製品に関わる販売金融およびリース業・その他
パワープロダクツ事業及びその他の事業	パワープロダクツ、関連部品、その他	研究開発・生産・販売・その他

※このセグメント情報は、独立した財務情報が入手可能な構成単位で区分され、定期的に当社の最高経営意思決定機関により経営資源の配分の決定および業績の評価に使用されているものです。また、セグメント情報における会計方針は、当社の連結財務諸表における会計方針と一致しています。

区分	主な国または地域
北米	米国、カナダ、メキシコ
欧州	英国、ドイツ、ベルギー、トルコ、イタリア
アジア	タイ、インドネシア、中国、インド、ベトナム
その他の地域	ブラジル、オーストラリア

※国または地域の区分の方法は、地理的近接度によっています。

財務関連データ

二輪事業

Honda グループ販売台数※ (単位：千台)

	2016 年度	2017 年度	増 減	増減率(%)
二輪事業計	17,661	19,554	1,893	10.7
日本	156	167	11	7.1
北米	294	313	19	6.5
欧州	217	234	17	7.8
アジア	15,937	17,720	1,783	11.2
その他	1,057	1,120	63	6.0

連結売上台数※ (単位：千台)

	2016 年度	2017 年度	増 減	増減率(%)
二輪事業計	11,237	12,954	1,717	15.3
日本	156	167	11	7.1
北米	294	313	19	6.5
欧州	217	234	17	7.8
アジア	9,513	11,120	1,607	16.9
その他	1,057	1,120	63	6.0

※ Honda グループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社の完成車（二輪車・ATV・Side-by-Side）販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。

アジア地域主要国の 2017 年（暦年）二輪車総需要※1 は、約 4,230 万台と前年に比べ約 6% の増加となりました。国別の市場状況は、インドでは約 1,917 万台と前年に比べ約 8% の増加、中国では約 793 万台と前年に比べ約 1% の減少、インドネシアでは約 631 万台と前年に比べ約 2% の増加、ベトナムでは約 326 万台と前年に比べ約 5% の増加、パキスタンでは約 196 万台と前年に比べ約 18% の増加、タイでは約 181 万台と前年に比べ約 4% の増加となりました。当年度の連結売上台数は、インドにおける「Activa」や、ベトナムにおける「Vision」などのスクーターモデルの増加などにより、1,112 万台と前年度に比べ 16.9% の増加となりました。なお、持分法適用会社であるインドネシアのピー・ティ・アストラホンダモーターの販売台数は連結売上台数に含まれませんが、当年度の販売台数は、「Vario」シリーズなどの減少はあったものの、「Scoopy」などの増加により、約 438 万台と前年度に比べ約 0.4% の増加となりました。

その他の地域の主要市場であるブラジルの 2017 年（暦年）二輪車総需要※2 は、約 81 万台と前年に比べ約 5% の減少となりました。その他の地域（南米・中東・アフリカ・大洋州など）における当年度の連結売上台数は、ブラジルにおける減少はあったものの、アルゼンチンにおける増加などにより、112 万台と前年度に比べ 6.0% の増加となりました。

※1 タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、インド、パキスタン、中国の 8 カ国の合計、当社調べ。
 ※2 出典：ABRACICLO（ブラジル二輪車製造者協会）。

財務関連データ

四輪事業

Honda グループ販売台数※ (単位：千台)

	2016 年度	2017 年度	増 減	増減率(%)
四輪事業計	5,028	5,199	171	3.4
日本	668	696	28	4.2
北米	1,970	1,902	(68)	(3.5)
欧州	184	183	(1)	(0.5)
アジア	1,964	2,166	202	10.3
その他	242	252	10	4.1

連結売上台数※ (単位：千台)

	2016 年度	2017 年度	増 減	増減率(%)
四輪事業計	3,683	3,689	6	0.2
日本	603	627	24	4.0
北米	1,970	1,902	(68)	(3.5)
欧州	184	183	(1)	(0.5)
アジア	684	725	41	6.0
その他	242	252	10	4.1

※ Honda グループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社の完成車販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。また、当社の日本の金融子会社が提供する残価設定型クレジットが、IFRS においてオペレーティング・リースに該当する場合、当該金融サービスを活用して連結子会社を通して販売された四輪車は、四輪事業の外部顧客への売上収益に計上されないため、連結売上台数には含めていませんが、Honda グループ販売台数には含めています。

日本の 2017 年度四輪車総需要※¹は、約 519 万台と前年度に比べ、約 2% の増加となりました。当年度の連結売上台数※²は、新型「N-BOX」の投入効果などにより、62 万 7 千台と前年度に比べ 4.0% の増加となりました。当年度の日本での生産台数は、輸出台数の減少はあったものの、国内販売台数の増加などにより、82 万 9 千台と前年度に比べ 2.3% の増加となりました。

北米地域の主要市場である米国の 2017 年(暦年)四輪車総需要※³は、各社の新型車投入などによりライトトラックセグメントは継続的に増加したものの、乗用車セグメントにおける減少などにより、約 1,723 万台と前年に比べ約 2% の減少となりました。当年度の北米地域での連結売上台数は、「Pilot」の増加などはあったものの、乗用車セグメントにおける減少などにより、190 万 2 千台と前年度に比べ 3.5% の減少となりました。当年度の北米地域での生産台数は、ライトトラックの増加はあったものの、乗用車セグメントの需要の減少に伴う生産調整などにより、186 万 4 千台と前年度に比べ 3.7% の減少となりました。

アジア地域主要国の 2017 年(暦年)四輪車総需要は、インドやタイなどで増加したことにより、約 795 万台※⁴と前年に比べ約 7% の増加となりました。中国の 2017 年(暦年)四輪車総需要は、約 2,887 万台※⁵と前年に比べ約 3% の増加となりました。当年度の連結売上台数の合計は、インドネシアにおいて減少したものの、タイにおける新型「CR-V」やパキスタンにおける新型車「BR-V」の投入効果などにより、72 万 5 千台と前年度に比べ 6.0% の増加となりました。なお、持分法適用会社である中国の東風本田汽車有限公司および广汽本田汽車有限公司の販売台数は連結売上台数に含まれませんが、当年度の販売台数は、新型車「UR-V」の投入効果、「Avancier」や「Civic」の好調な販売などにより、144 万 3 千台と前年度に比べ 12.7% の増加となりました。アジア地域の連結子会社の当年度の生産台数は、79 万 8 千台※⁶と前年度に比べ 6.1% の増加となりました。なお、中国の持分法適用会社である東風本田汽車有限公司および广汽本田汽車有限公司の当年度の生産台数は 145 万 1 千台と前年度に比べ 15.2% の増加となりました。

※1 出典：JAMA (日本自動車工業会：登録車+軽自動車)。
 ※2 当社の日本の金融子会社が提供する残価設定型クレジットが、IFRS においてオペレーティング・リースに該当する場合、当該金融サービスを活用して連結子会社を通して販売された四輪車は、四輪事業の外部顧客への売上収益に計上されないため、連結売上台数には含めていません。
 ※3 出典：Autodata。
 ※4 タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、台湾、インド、パキスタンの 8 カ国の合計、当社調べ。
 ※5 出典：中国汽車工業協会。
 ※6 中国、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、台湾、インド、パキスタンの 9 カ国の合計。

財務関連データ

パワープロダクツ事業及びその他の事業

Honda グループ販売台数／連結売上台数※ (単位：千台)

	2016 年度	2017 年度	増 減	増減率(%)
パワープロダクツ事業計	6,121	6,262	141	2.3
日本	301	300	(1)	(0.3)
北米	2,977	3,012	35	1.2
欧州	1,035	1,022	(13)	(1.3)
アジア	1,430	1,512	82	5.7
その他	378	416	38	10.1

※ Honda グループ販売台数は、当社および連結子会社、ならびに持分法適用会社のパワープロダクツ販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社のパワープロダクツ販売台数です。なお、当社は、パワープロダクツを販売している持分法適用会社を有しないため、パワープロダクツ事業においては、Honda グループ販売台数と連結売上台数に差異はありません。

北米地域の当年度の連結売上台数は、発電機が増加したことなどにより、301万2千台と前年度に比べ1.2%の増加となりました。

欧州地域の当年度の連結売上台数は、OEM向けエンジン※の増加などはあったものの、芝刈機や刈払機が減少したことなどにより、102万2千台と前年度に比べ1.3%の減少となりました。

アジア地域の当年度の連結売上台数は、OEM向けエンジンやポンプの増加などにより、151万2千台と前年度に比べ5.7%の増加となりました。

※ 相手先ブランドで販売される商品に搭載されるエンジン (OEM: Original Equipment Manufacturer)。

財務関連データ

連結財政状態計算書

2017年および2018年3月31日現在

(単位：百万円)

資産の部	2017	2018
流動資産		
現金及び現金同等物	¥2,105,976	¥2,256,488
営業債権	764,026	800,463
金融サービスに係る債権	1,878,938	1,840,699
その他の金融資産	149,427	213,177
棚卸資産	1,364,130	1,523,455
その他の流動資産	292,970	291,006
流動資産合計	6,555,467	6,925,288
非流動資産		
持分法で会計処理されている投資	597,262	679,517
金融サービスに係る債権	3,070,615	3,117,364
その他の金融資産	364,612	436,555
オペレーティング・リース資産	4,104,663	4,088,133
有形固定資産	3,200,378	3,062,433
無形資産	778,192	741,514
繰延税金資産	121,509	129,338
その他の非流動資産	165,425	169,022
非流動資産合計	12,402,656	12,423,876
資産合計	¥18,958,123	¥19,349,164

(単位：百万円)

負債及び資本の部	2017	2018
流動負債		
営業債務	¥1,183,344	¥1,224,627
資金調達に係る債務	2,786,928	2,917,261
未払費用	417,736	404,719
その他の金融負債	119,784	115,405
未払法人所得税	45,507	53,595
引当金	348,095	305,994
その他の流動負債	527,448	602,498
流動負債合計	5,428,842	5,624,099
非流動負債		
資金調達に係る債務	4,022,190	3,881,749
その他の金融負債	47,241	60,005
退職給付に係る負債	494,131	404,401
引当金	248,935	220,625
繰延税金負債	900,450	629,722
その他の非流動負債	246,708	294,468
非流動負債合計	5,959,655	5,490,970
負債合計	11,388,497	11,115,069
資本		
資本金	86,067	86,067
資本剰余金	171,118	171,118
自己株式	(26,189)	(113,271)
利益剰余金	6,712,894	7,611,332
その他の資本の構成要素	351,406	178,292
親会社の所有者に帰属する持分合計	7,295,296	7,933,538
非支配持分	274,330	300,557
資本合計	7,569,626	8,234,095
負債及び資本合計	¥18,958,123	¥19,349,164

財務関連データ

連結損益計算書

3月31日に終了した各年度

	(単位：百万円)	
	2017	2018
売上収益	¥13,999,200	¥15,361,146
営業費用		
売上原価	(10,865,848)	(12,000,581)
販売費及び一般管理費	(1,601,212)	(1,775,151)
研究開発費	(691,429)	(751,856)
営業費用合計	(13,158,489)	(14,527,588)
営業利益	840,711	833,558
持分法による投資利益	164,793	247,643
金融収益及び金融費用		
受取利息	32,389	41,191
支払利息	(12,471)	(12,970)
その他(純額)	(18,436)	5,551
金融収益及び金融費用合計	1,482	33,772
税引前利益	1,006,986	1,114,973
法人所得税費用	(327,592)	13,666
当期利益	¥679,394	¥1,128,639
当期利益の帰属：		
親会社の所有者	¥616,569	¥1,059,337
非支配持分	62,825	69,302
1株当たり当期利益(親会社の所有者に帰属)		
基本的大おび希薄化後	342円10銭	590円79銭

連結キャッシュ・フロー計算書

3月31日に終了した各年度

	(単位：百万円)	
	2017	2018
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税引前利益	¥1,006,986	¥1,114,973
減価償却費、償却費及び減損損失 (オペレーティング・リース資産除く)	674,329	713,093
持分法による投資利益	(164,793)	(247,643)
金融収益及び金融費用	(55,911)	13,218
金融サービスに係る利息収益及び利息費用	(119,953)	(127,529)
資産及び負債の増減		
営業債権	49,217	(41,778)
棚卸資産	(72,144)	(202,916)
営業債務	12,999	69,429
未払費用	50,339	(2,700)
引当金及び退職給付に係る負債	(252,837)	(28,945)
金融サービスに係る債権	40,525	(174,438)
オペレーティング・リース資産	(435,503)	(158,337)
その他資産及び負債	71,940	11,602
その他(純額)	998	9,314
配当金の受取額	121,770	161,106
利息の受取額	220,947	245,095
利息の支払額	(99,607)	(115,317)
法人所得税の支払及び還付額	(164,229)	(250,556)
営業活動によるキャッシュ・フロー	885,073	987,671

	(単位：百万円)	
	2017	2018
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産の取得による支出	¥(494,132)	¥(415,563)
無形資産の取得及び内部開発による支出	(143,320)	(156,927)
有形固定資産及び無形資産の売却による収入	18,710	15,042
子会社の取得による支出 (取得した現金及び現金同等物控除後)	(2,835)	—
持分法で会計処理されている投資の 取得による支出	(547)	(2,450)
持分法で会計処理されている投資の 売却による収入	16,208	—
その他の金融資産の取得による支出	(222,464)	(280,236)
その他の金融資産の売却及び償還による収入	177,762	224,302
その他(純額)	—	719
投資活動によるキャッシュ・フロー	(650,618)	(615,113)
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期資金調達による収入	8,207,530	8,106,505
短期資金調達に係る債務の返済による支出	(8,129,295)	(8,004,620)
長期資金調達による収入	1,902,448	1,689,596
長期資金調達に係る債務の返済による支出	(1,622,603)	(1,609,554)
親会社の所有者への配当金の支払額	(162,205)	(174,221)
非支配持分への配当金の支払額	(35,059)	(48,332)
自己株式の取得及び売却による収支	(11)	(87,082)
その他(純額)	(45,382)	(46,626)
財務活動によるキャッシュ・フロー	115,423	(174,334)
為替変動による現金及び現金同等物への影響額	(1,358)	(47,712)
現金及び現金同等物の純増減額	348,520	150,512
現金及び現金同等物の期首残高	1,757,456	2,105,976
現金及び現金同等物の期末残高	¥2,105,976	¥2,256,488

財務関連データ

事業の種類別セグメント情報

前年度および当年度における当社および連結子会社の事業の種類別セグメント情報は、以下の通りです。

2017年3月31日に終了した年度
(単位:百万円)

	二輪事業	四輪事業	金融サービス事業	パワープロダクツ事業及びその他の事業	計	消去または全社	連結
売上収益							
(1) 外部顧客	¥1,716,165	¥10,086,816	¥1,878,094	¥318,125	¥13,999,200	¥-	¥13,999,200
(2) セグメント間	-	169,850	13,188	31,567	214,605	(214,605)	-
計	1,716,165	10,256,666	1,891,282	349,692	14,213,805	(214,605)	13,999,200
営業利益(損失)	170,740	501,181	178,449	(9,659)	840,711	-	840,711
資産	1,505,637	7,543,388	9,437,044	312,303	18,798,372	159,751	18,958,123
減価償却費および償却費	79,398	576,546	664,940	14,544	1,335,428	-	1,335,428
資本的支出	66,241	607,629	1,886,607	12,272	2,572,749	-	2,572,749

2018年3月31日に終了した年度
(単位:百万円)

	二輪事業	四輪事業	金融サービス事業	パワープロダクツ事業及びその他の事業	計	消去または全社	連結
売上収益							
(1) 外部顧客	¥2,038,712	¥10,852,171	¥2,123,194	¥347,069	¥15,361,146	¥-	¥15,361,146
(2) セグメント間	-	193,038	14,071	24,097	231,206	(231,206)	-
計	2,038,712	11,045,209	2,137,265	371,166	15,592,352	(231,206)	15,361,146
営業利益(損失)	267,015	373,840	196,067	(3,364)	833,558	-	833,558
資産	1,533,367	7,879,769	9,409,243	314,838	19,137,217	211,947	19,349,164
減価償却費および償却費	74,128	616,321	748,503	15,164	1,454,116	-	1,454,116
資本的支出	63,927	514,910	1,801,554	14,243	2,394,634	-	2,394,634

※セグメント間取引は、独立企業間価格で行っています。

※資産の消去または全社の項目には、セグメント間取引の消去の金額および全社資産の金額が含まれています。全社資産の金額は、前年度末および当年度末において、それぞれ530,809百万円、519,780百万円であり、その主な内容は、当社の現金及び現金同等物、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産です。

二輪事業

外部顧客への売上収益は、連結売上台数の増加などにより、2兆387億円と前年度に比べ3,225億円、18.8%の増収となりました。営業利益は、前年度の年金制度改定影響などはあったものの、台数変動及び構成差に伴う利益増などにより、2,670億円と前年度に比べ962億円、56.4%の増益となりました。

四輪事業

外部顧客への売上収益は、連結売上台数の増加や為替換算による増加影響などにより、10兆8,521億円と前年度に比べ7.6%の増収

となりました。営業利益は、コストダウン効果や台数変動及び構成差に伴う利益増などはあったものの、販売費及び一般管理費の増加、集団訴訟和解金、前年度の年金制度改定影響などにより、3,738億円と前年度に比べ1,273億円、25.4%の減益となりました。

金融サービス事業

外部顧客への売上収益は、リース車両売却売上やオペレーティング・リース売上の増加などにより、2兆1,231億円と前年度に比べ2,451億円、13.1%の増収となりました。営業利益は、増収に伴う利益の増加などにより、1,960億円と前年度に比べ176億円、9.9%の増益となりました。

パワープロダクツ事業及びその他の事業

外部顧客への売上収益は、パワープロダクツ事業の連結売上台数の増加や為替換算による増加影響などにより、3,470億円と前年度に比べ289億円、9.1%の増収となりました。営業損失は、前年度の年金制度改定影響などはあったものの、その他の事業に関する費用の減少などにより、33億円と前年度に比べ62億円の改善となりました。なお、パワープロダクツ事業及びその他の事業に含まれる航空機および航空機エンジンの営業損失は、418億円と前年度に比べ19億円の改善となりました。

財務関連データ

主要財務データ

3月31日に終了した各年度

	米国会計基準 (単位：百万円)								IFRS (単位：百万円)				
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2014	2015	2016	2017	2018
売上、利益および配当									売上、利益および配当				
売上高及びその他の営業収入	¥12,002,834	¥10,011,241	¥8,579,174	¥8,936,867	¥7,948,095	¥9,877,947	¥11,842,451	¥12,646,747	¥12,506,091	¥13,328,099	¥14,601,151	¥13,999,200	¥15,361,146
営業利益	953,109	189,643	363,775	569,775	231,364	544,810	750,281	606,878	823,864	670,603	503,376	840,711	833,558
営業利益率	7.9%	1.9%	4.2%	6.4%	2.9%	5.5%	6.3%	4.8%	6.6%	5.0%	3.4%	6.0%	5.4%
税引前利益	895,841	161,734	336,198	630,548	257,403	488,891	728,940	644,809	130,916	96,097	126,001	164,793	247,643
法人税等	387,436	109,835	146,869	206,827	135,735	178,976	252,662	235,204	933,903	806,237	635,450	1,006,986	1,114,973
関連会社持分利益	118,942	99,034	93,282	139,756	100,406	82,723	132,471	126,570	267,992	245,139	229,092	327,592	(13,666)
非支配持分損益(控除)	(27,308)	(13,928)	(14,211)	(29,389)	(10,592)	(25,489)	(34,642)	(43,168)	665,911	561,098	406,358	679,394	1,128,639
当社株主に帰属する当期純利益	600,039	137,005	268,400	534,088	211,482	367,149	574,107	493,007	624,703	509,435	344,531	616,569	1,059,337
支払配当金	152,590	139,724	61,696	92,170	108,138	129,765	142,381	158,601	142,381	158,601	158,601	162,205	174,221
研究開発費	587,959	563,197	463,354	487,591	519,818	560,270	634,130	662,610	625,698	670,331	719,810	659,918	730,734
支払利息	16,623	22,543	12,552	8,474	10,378	12,157	12,703	16,598	12,803	18,194	18,146	12,471	12,970
資産、長期債務および資本合計									資産、負債および資本				
総資産	¥12,615,543	¥11,818,917	¥11,629,115	¥11,577,714	¥11,787,599	¥13,635,357	¥15,622,031	¥18,088,839	¥16,048,438	¥18,425,837	¥18,229,294	¥18,958,123	¥19,349,164
長期債務	1,836,652	1,932,637	2,313,035	2,043,240	2,235,001	2,710,845	3,234,066	3,933,860	3,224,512	3,926,276	3,736,628	4,022,190	3,881,749
当社株主に帰属する株主資本	4,550,479	4,007,288	4,328,640	4,439,587	4,398,249	5,043,500	5,918,979	6,696,693	6,335,534	7,108,627	6,761,433	7,295,296	7,933,538
資本的支出 (オペレーティング・リース除く)	654,030	633,913	348,981	326,620	424,413	630,408	782,027	714,502	803,231	703,920	687,306	588,360	484,778
減価償却費 (オペレーティング・リース除く)	417,393	441,868	401,743	377,272	345,105	335,536	442,318	490,375	419,022	451,052	486,410	484,133	513,455

財務関連データ

主要財務データ (続き)

3月31日に終了した各年度

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2014	2015	2016	2017	2018	
米国会計基準 (単位:円)									IFRS (単位:円)					
1株当たり														
当社株主に帰属する当期純利益														
基本的	¥330.54	¥75.50	¥147.91	¥295.67	¥117.34	¥203.71	¥318.54	¥273.54	¥346.62	¥282.66	¥191.16	¥342.10	¥590.79	
希薄化後	330.54	75.50	147.91	295.67	117.34	203.71	318.54	273.54	346.62	282.66	191.16	342.10	590.79	
配当金	86	63	38	54	60	76	82	88	82	88	88	92	100	
当社株主に帰属する株主資本	2,507.79	2,208.35	2,385.45	2,463.29	2,440.35	2,798.37	3,284.14	3,715.66	3,515.27	3,944.23	3,751.59	4,047.81	4,461.36	
	(単位:百万円)								(単位:百万円)					
売上推移														
売上高※1														
日本	¥1,585,777	¥1,446,541	¥1,577,318	¥1,503,842	¥1,517,927	¥1,652,995	¥1,912,504	¥1,810,283	¥1,920,114	¥1,800,439	¥1,754,167	¥1,799,772	¥1,919,130	
	13%	14%	18%	17%	19%	17%	16%	14%	15%	14%	12%	13%	12%	
海外	10,417,057	8,564,700	7,001,856	7,433,025	6,430,168	8,224,952	9,929,947	10,836,464	10,585,977	11,527,660	12,846,984	12,199,428	13,442,016	
	87%	86%	82%	83%	81%	83%	84%	86%	85%	86%	88%	87%	88%	
合計	¥12,002,834	¥10,011,241	¥8,579,174	¥8,936,867	¥7,948,095	¥9,877,947	¥11,842,451	¥12,646,747	¥12,506,091	¥13,328,099	¥14,601,151	¥13,999,200	¥15,361,146	
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
	(単位:千台)								(単位:千台)					
売上台数※2														
二輪事業	9,320	10,114	9,639	18,331	15,061	15,494	17,021	17,765	17,008	17,592	17,055	17,661	19,554	
四輪事業	3,925	3,517	3,392	3,529	3,108	4,014	4,323	4,364	4,340	4,367	4,743	5,028	5,199	
パワープロダクツ事業	6,057	5,187	4,744	5,509	5,819	6,071	6,036	6,001	6,018	5,983	5,965	6,121	6,262	
従業員数 (単位:名)	178,960	181,876	176,815	179,060	187,094	190,338	198,561	203,902	199,368	204,730	208,399	211,915	215,638	
為替レート (対米ドル) (単位:円)														
期末	¥100	¥98	¥93	¥83	¥82	¥94	¥103	¥120	¥103	¥120	¥113	¥112	¥106	
期中平均	114	101	93	86	79	83	100	110	100	110	120	108	111	

※1 地域区分は、外部顧客の所在地に基づいています。

※2 売上台数のカウント方法変更にとりあわせ、下記のように集計しています。

・2008～2010：当社および連結子会社の完成車（二輪車・ATV・四輪車・パワープロダクツ）と持分法適用会社への生産用部品の販売台数の合計

・2011～2018：当社および連結子会社ならびに持分法適用会社の完成車（二輪車・ATV・四輪車・パワープロダクツ）販売台数の合計（Hondaグループ販売台数）



本田技研工業株式会社

〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

発行 2018年 6月