

HONDA



**Honda
Sustainability
Report
2021**

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 09

4 Hondaの概要 10

事業領域 11

価値創造の歴史 13

販売台数と主な拠点 14

マトリックス経営 15

財務ハイライト 16

5  戦略 17

Hondaのサステナビリティ 18

持続的な成長のために 19

2030年ビジョン 20

マテリアリティ分析 21

Hondaの取り組みとSDGs 22

サステナビリティマネジメント体制 25

ステークホルダーエンゲージメント 26

研究開発 30

イノベーションマネジメント 31

6  ガバナンス 32

コーポレートガバナンス 33

コンプライアンス 42

リスクマネジメント 45

ガバナンス関連データ 49

7 パフォーマンス報告

 環境 51

 安全 77

 品質 93

 人材 109

 サプライチェーン 133

 社会貢献活動 146

8 資料 156

第三者保証 157

GRIスタンダード対照表 158

財務関連データ 170

編集方針

● 対象組織

本田技研工業株式会社および国内外 415 社の関係会社（連結子会社 348 社、持分法適用会社 67 社）により構成された Honda グループ全体を報告対象組織としています。Honda グループ全体を対象にしている場合は、個々に対象範囲を記載しています。

● 対象期間

2020 年度（2020 年 4 月 1 日～ 2021 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.158）をご参照ください。

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

● 第三者保証について

2020 年度の環境関連の 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。

● 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：2021 年 7 月

次回発行予定：2022 年 7 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

E-mail：prj_h_honda_reporting_engagement@internal.honda.co.jp

● 発行

本田技研工業株式会社 経営企画統括部

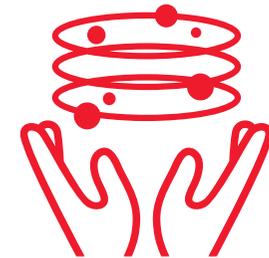
● 表紙ピクトグラムについて

Honda のサステナビリティのあり方を表現しています。

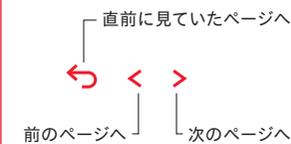
3 つの楕円：「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」
（⇒ p.18）

6 つの真円：二輪・四輪・ライフクリエーションと未来への
事業（⇒ p.11、12）

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.26）



本レポートの使い方



XXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

> XXXXXXXXXXXXXXX

本レポート内の該当ページ、あるいは
レポート外の Web サイト等へ

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実事だけでなく、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けますようお願いいたします。



トップメッセージ

本質を追求し、独創的であるという
Hondaらしさを活かし
環境と安全の目標達成に向けて
徹底的に取り組んでいきます。

取締役 代表執行役社長
最高経営責任者

三部 敏宏

サステナビリティレポートを手にしていただいた皆様へ

日頃より Honda の企業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、1948 年の創業以来、「人や社会の役に立ちたい」「人々の生活の可能性を広げたい」という想いを原点に、自らの持つ技術・アイデア・デザインで人の役に立つ、より良い社会の創造をめざし、さまざまな価値の提供に取り組み続けてきました。その取り組みの根底にあるのは、Honda の基本理念である「人間尊重」の考えです。つねに人を中心に考え、そして人の可能性を信じる。それが Honda という会社です。

新型コロナウイルスにより、私たちの暮らし・社会は大きく変わりました。限りある時間・命を、より安全で自由で豊かなものにしていきたい、と考える人が世界的に増えたと認識しています。

一方で、社会の一員として連携や連帯の重要性を再認識し、自ら社会の課題解決に貢献していく意識も強くなったと思います。とくにその意識は「地球環境問題」へと向かっており、今後は地球との共生をより意識した社会への変化が加速すると思われます。「倫理的行動の高まり」「地球環境問題の解決」「人間らしさへの回帰」、これらが今後の大きなトレンドになっていくと考えています。

4 月に社長に就任し、新たな経営体制でスタートしました。新体制となった Honda が、今後めざす方向性について公表しましたので、その趣旨をあらためてお話しさせていただきます。

トップメッセージ**サステナビリティな社会に向けた Honda の取り組み ～ Powered by Honda ～**

今後、社会が変化していくなか、Honda は、提供していくべき価値を、「地球環境への負荷をなくすこと」「尊い命を守る安全を達成すること」の2つと考え、環境と安全に徹底的に取り組んでいきます。

環境においては、2050年に、Honda が関わるすべての製品と企業活動を通じて、カーボンニュートラル（二酸化炭素排出量、実質ゼロ）をめざし、安全においては、2050年に、全世界で、Honda の二輪車、四輪車が関与する、交通事故死者ゼロをめざすことを定めました。

この環境と安全の目標を達成すると共に、モビリティ、パワーユニット、エネルギー、ロボティクスの領域で、進化をリードすることをめざしていきます。

Honda はこれらの価値提供を通じて、社会の変革や暮らしの質を向上させようと、意志を持って動き出そうとしている世界中すべての人を支えるパワーとなることで、人々の可能性を広げていきます。これを私たちは、「Powered by Honda」と呼んでいます。

こうした志の下で環境と安全の目標達成に取り組んでいくためには、その地盤となる「既存事業の盤石化」の確実な達成が前提となります。引き続き、四輪事業を中心に、生産能力の適正化とものづくりの効率化に取り組み、事業体質強化の成果を確実に刈り取っていきます。

Honda がめざす姿・取り組みの方向性

Powered by
Honda

意志を持って動き出そうとしている人を支えるパワーになる

Hondaの価値提供の根幹

地球環境への負荷をなくす

尊い命を守る安全を達成する

2050年 環境・安全の新目標 / モビリティ、パワーユニット、エネルギー、ロボティクスの領域で、進化をリード
全製品・企業活動を通じたカーボンニュートラル Hondaの二輪・四輪が関与する交通事故死者ゼロ

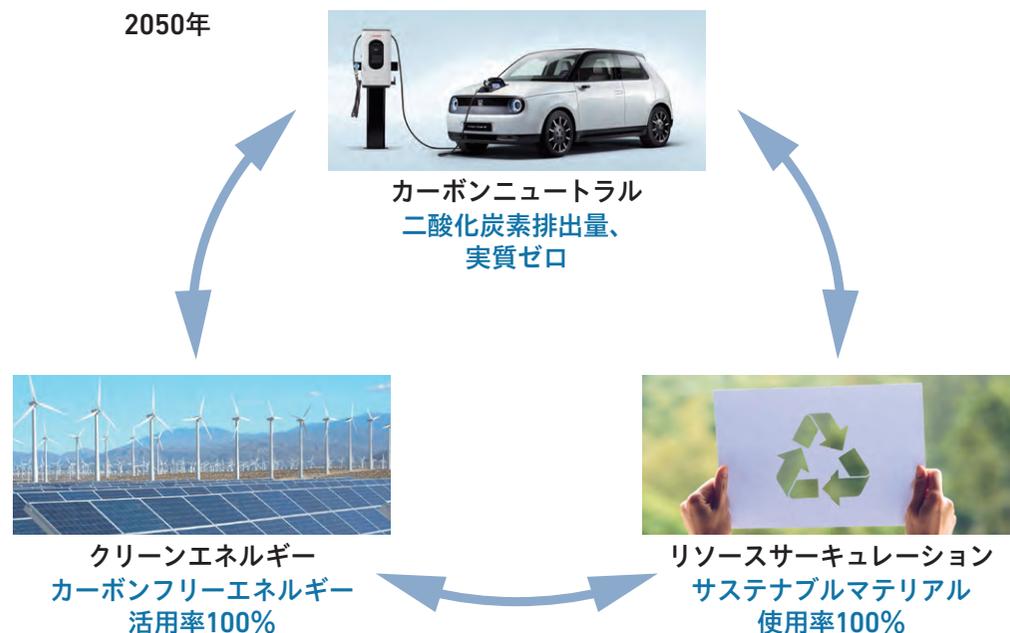
トップメッセージ

環境への取り組み ～環境負荷ゼロに向けて～

Honda は 2050 年に、製品だけでなく企業活動を含めたライフサイクルでの環境負荷ゼロをめざします。その柱となるのが、「カーボンニュートラル」「クリーンエネルギー」「リソースサーキュレーション」の3つです。

二輪・四輪製品の電動化はもちろんのこと、交換式バッテリー「Honda Mobile Power Pack (モバイルパワーパック)」により、使いやすい電動製品の幅を広げ、これらの充電時にインフラと連携したスマートな電力オペレーションを行うことで、再生可能エネルギーの利活用を拡大します。再生可能エネルギーのさらなる拡大に向けては、電気に加え水素の活用を積極的に進めていきます。

Honda がめざす「環境負荷ゼロ」の循環型社会

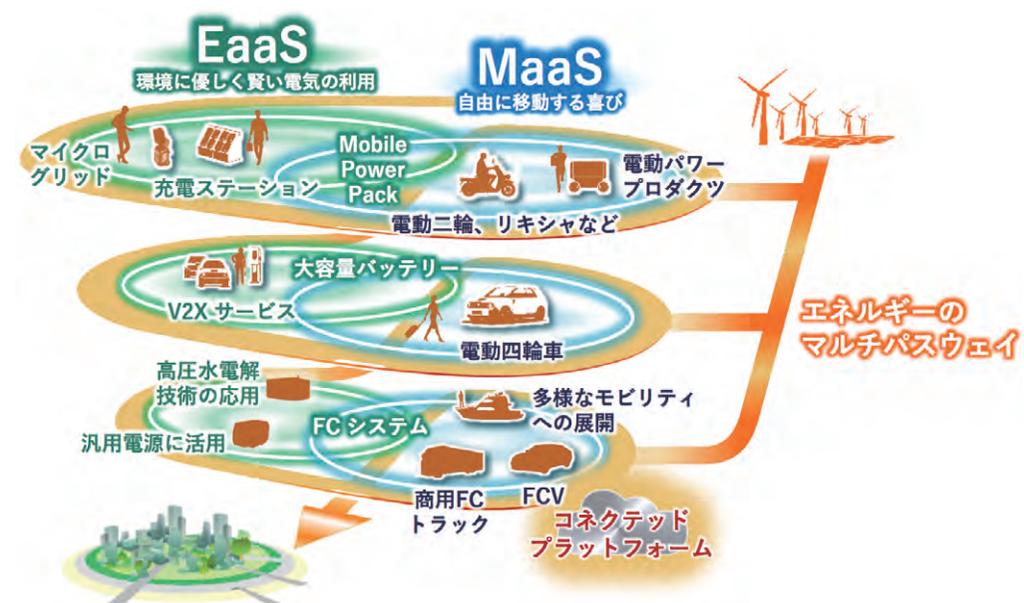


また、バッテリーのリユースやリサイクルをはじめとした、マテリアルリサイクルに関する研究を進め、サステナブルマテリアル（持続可能な資源）100%での製品開発にチャレンジします。

さらに、電動モビリティとエネルギーサービスをつなぎ、自由な移動の提供と再生可能エネルギーの利用拡大に貢献する、Honda eMaaS のコンセプトにも、引き続き取り組んでいきます。「モバイルパワーパックの活用の拡大」「電動車両に搭載した大容量バッテリーの活用」「FC(燃料電池)システムの応用、展開」の3つを軸に、着実に実行していきます。

そして、長期的には、電動化が難しい航空機などの領域も含め、カーボンニュートラルフェューエルも加えたエネルギーのマルチパスウェイの実現をめざします。

Honda eMaaS concept

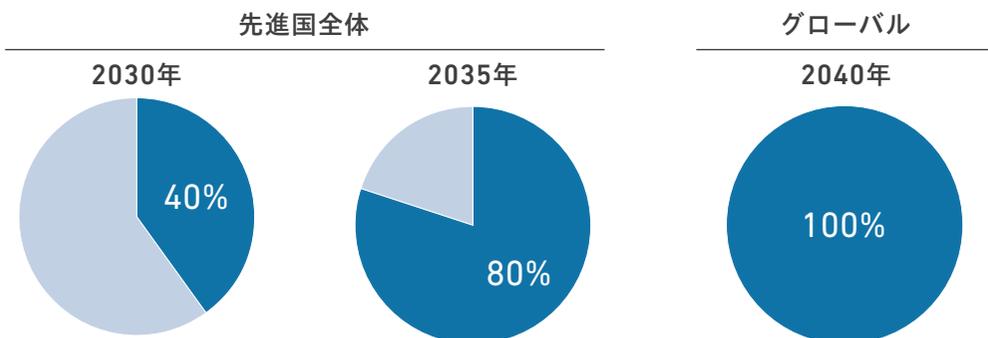


トップメッセージ**四輪車の電動化**

電動車の普及はお客様の受容性やインフラ環境、再生可能エネルギーの普及など、特性が地域ごとに異なり、その変化も激しいため、将来を見通すことが難しい状況にあります。自動車メーカーとして、まず Tank to Wheel（走行段階）でのカーボンフリーを達成することが責務と考えます。そこで、先進国全体での EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）の販売比率を 2030 年に 40%、2035 年には 80%、そして 2040 年には、グローバルで 100%をめざします。

これはチャレンジングな目標であり、バリューチェーン全体での対応が必要です。しかし Honda は、創業以来、高い志と目標を掲げチャレンジを続けて来た会社であり、まずは高い目標を掲げることで、全員でめざす姿を共有し、実現に向けてチャレンジしたいと考え、このような長期目標を、明確に掲げることにしました。

EV の高い商品競争力を確保するため、高容量、低コスト化を実現する次世代バッテリーとして、全固体電池の研究を独自に進めており、今期、実証ラインでの生産技術の検証に着手します。この全固体電池は、2020 年代後半のモデルに採用できるよう研究を加速していきます。

EV・FCV の四輪車電動化販売比率**二輪車の電動化**

二輪車の電動化は、高額なバッテリーを車両と切り離して考えることが普及のカギになります。そこで電動化への社会的要請が強い先進国では、企業や省庁・自治体をターゲットに、モバイルパワーパックを活用した電動化を進めます。

一般ユーザーに向けては、商品の拡充だけでなく、バッテリー交換ステーションを数多く設置し、どのメーカーの EV でも利用可能とするなど、利便性を高めることが求められます。そこで日本や欧州で、他の二輪車メーカーとのコンソーシアム（共同事業体）を設立し、交換式バッテリー技術の標準化に取り組んでいます。

またモバイルパワーパックについては、パワープロダクト製品やマイクロモビリティにまで、活用を広げていきます。インドでは、三輪タクシーの「リキシャ」を活用した、実証実験を開始しました。

2021 年には、お客様の多様なニーズに応えるべく、ビジネス用電動三輪スクーター「ジャイロ e:」に加え「ジャイロ キャノピー e:」を投入します。パーソナル領域では、2024 年までに原付一種・二種クラスに 3 機種を、さらに FUN 領域（中～大型スポーツ系バイク）でも電動二輪車を投入していきます。

FC（Fuel Cell：燃料電池）

水素は再生可能エネルギーとして普及が期待されており、Honda は長きにわたり、FC 技術の研究、開発、実用化に取り組んできました。

General Motors との協業は継続しながら、FCV の拡大だけでなく、商用トラックへの展開や、定置型、可搬型電源など、幅広い用途に FC システムを活用していくことで、コスト低減と水素社会の実現をめざします。

トップメッセージ**安全への取り組み ～交通事故死者ゼロに向けて～**

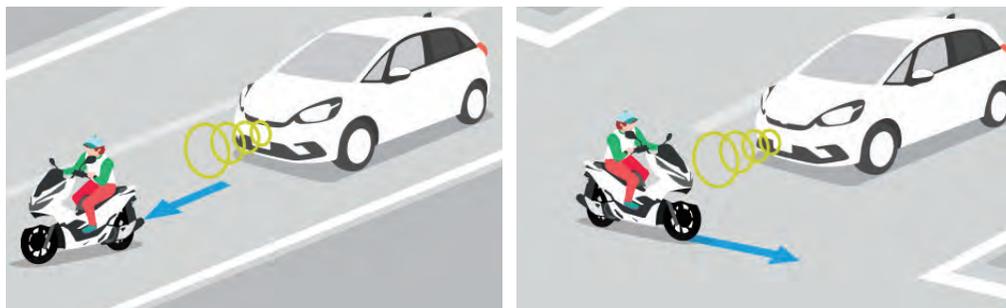
2050年に全世界で、Hondaの二輪車・四輪車が関与する交通事故死者ゼロの実現をめざします。

目標実現に向けて大きなチャレンジとなるのは、新興国での二輪車による死亡事故をどうやってなくしていくか、ということです。正確な事故データの収集にも苦労するような現在の状況下では、そのハードルはとても高いといえます。しかし私たちには、二輪車を最も多く販売するメーカーとしての社会的責任があります。Hondaの取り組みを通して社会の安全の総量を高め、すべての交通参加者が共存できる安全・安心な世界をつくりたいと考えています。安全技術の拡大という点では、二輪車の死亡事故にも四輪車が関与するケースが多いことから、四輪車の全方位安全運転支援に進化したADAS※を、2030年までに先進国で全機種へ適用することを目指します。

※ ADAS : Advanced Driving Assist System (先進運転支援システム)

日本で発売しているレベル3自動運転技術の研究開発で培われた知見・ノウハウを、ADASのさらなる知能化に活かし、事故カバー率の向上をめざします。また、二輪車と四輪車の両方を手がけるHondaならではの、共存安全技術の研究強化も図っていきます。

交通事故死者ゼロへの道は、技術研究だけではありません。とくに新興国においては、交通安全の教育活動やインフラ、政策への働きかけによって防げる事故も多くあります。Hondaは、その領域にも重点的に取り組んでいきます。Hondaは、持てる力を活かし、ハード・ソフト両面で、事故のない社会の実現をリードしていきます。

ハード・ソフト両面での、「交通事故死者ゼロ」に向けた取り組み

二輪・四輪共存安全技術の研究強化



教育・啓発活動や法規制の働きかけ

トップメッセージ**研究開発への対応と、将来に向けて**

環境と安全領域での取り組みを進めていくには、研究開発領域への積極的な投資が不可欠となります。そこで今後6年間で、総額5兆円程度を研究開発費として投入していきます。研究開発領域では、デジタル技術の開発体制など、まだ強化が必要な部分もあるため、アライアンス（企業間連携）も含め検討を行います。また電動化においては、バリューチェーンの構築にも積極的な対応が必要となるため、将来性を十分吟味しつつ、投資を行っていきます。こうした投資を可能とするために、これまで進めてきた既存事業における選択と集中についても実行していきます。

研究所では現在、このような「環境負荷ゼロ社会」と「事故のない社会」の実現に向けた先行技術の研究に取り組みつつ、さらなる次の夢として、モビリティを3次元・4次元に拡大していくべく、空、海洋、宇宙、そしてロボットなどの研究を進めています。

「Hondaらしさ」とは、本質を考え抜いた末にたどり着く価値、そして独創性だと考えます。人の描く夢を大切に、大きな目標に向かってチャレンジし続けるなかで、つねに本質と独創性にこだわり続ける会社でありたいと思います。

環境と安全に徹底的に取り組み、その結果、皆様から存在を期待される企業であり続けるために、変化する事業環境に対してレジリエント（困難に打ち勝つ強靭さ）な体質をつくと共に、スケールの大きなアクションを迅速に実行していきます。本質を追求し独創的である、というHondaらしさをつねに自らに問いかけながら、アグレッシブに取り組んでいきます。

「Hondaがあってよかった」「Hondaなら、きっとやってくれる」と、皆様から存在を期待される企業であり続けるため、チャレンジを続けるHondaにご期待ください。



取締役 代表執行役社長
最高経営責任者

三部 敏宏

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。

フィロソフィーは、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く必要があります。そこで Honda は、フィロソフィーを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 には、「自由闊達・チャレンジ・共創」、すなわち「既成概念にとらわれない自由な発想と、信頼に基づくチームワークをベースに、失敗を恐れずチャレンジする」という企業文化があります。Honda はこ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。

3

philosophy

基本理念

人間尊重

自立

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

平等

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

信頼

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

三つの喜び

買う喜び

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

売る喜び

価値ある商品と心のもった対応・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です。

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です。

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

4 Hondaの概要

事業領域	11
価値創造の歴史	13
販売台数と主な拠点	14
マトリックス経営	15
財務ハイライト	16

Honda の概要

事業領域

主要事業

二輪事業

Honda のものづくり、そして事業の原点である二輪事業。「需要のあるところで生産する」という理念のもと、各国や地域に根付いたものづくりを実践し、累計4億台以上の二輪車をお客様にお届けしています。2020 年は新型コロナウイルス感染症の影響を受けるも全世界で年間約 1,500 万台の販売台数となりました。

2020 年秋以降、移動する喜びと走る楽しさをかなえる大型クルーザーモデル「レブル 1100」を米国、欧州、日本、アジアで販売しました。

また、世界的に関心の高まる環境問題への対策として、すでに販売している電動二輪車「ベンリイ e:」に加え、「ジャイロ e:」「ジャイロ キャンピアー e:」の販売を開始し、Honda e: ビジネスバイクのラインナップを充実させるなど、世界中のお客様の期待に応えながら二輪市場の新しい可能性を切りひらき、リーディングカンパニーとして世界を牽引していきます。



レブル 1100 <DCT>



ジャイロ キャンピアー e:、ジャイロ e:、ベンリイ e:

四輪事業

「四輪の地図を塗り替えようじゃないか」。1963 年、そんな掛け声のもと始まった Honda の四輪事業は現在、年間約 500 万台を全世界で販売するまでに成長しました。お客様の生活を豊かにするため、「安心・ストレスフリー」で一人ひとりの自由な行動を支援する、Hondaらしい魅力を備えた四輪商品・サービスを提供することをめざしています。

エネルギーでつながる社会をめざした電気自動車「Honda e」をすでに発売し、最近では 2 モーターハイブリッドシステムを搭載した「シティ」「ヴェゼル」の電動車をグローバルに適用拡大するなど、「2050 年カーボンニュートラルの実現」をめざし取り組んでいます。

また、安全運転支援システム「Honda SENSING」の性能向上に向けて、自動運転技術の研究開発にも積極的に取り組み、自動運転レベル 3 を搭載した「レジェンド」を発売。安全技術の進化に向けて挑戦を続けています。



電気自動車 Honda e



新型レジェンド

Honda の概要

事業領域

ライフクリエーション事業

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「パワープロダクツ事業」として提供してきました。2019年9月にはパワープロダクツの累計生産台数が、1億5,000万台を達成し、延べ50カ国以上の国々のお客様に選ばれています。

最近では、各種作業機械用動力源の世界標準として支持いただいている「GX」エンジンシリーズの信頼性や搭載性をそのままに、プロ向けに電動パワーユニットの量産を開始しました。また、一般のお客様向けには、歩行型電動芝刈り機の提供を始め、より使いやすく、静粛で環境にやさしい電動商品の拡大を加速させています。

2019年4月からは、パワープロダクツ事業に、モバイルバッテリーなど「将来に向けた新事業」を加え、新たに「ライフクリエーション事業」へと領域を広げました。

<コンシューマー向け>



歩行型エンジン芝刈り機「HRG416」

エンジン

<プロ向け>



汎用エンジン「GX160」

電動



歩行型電動芝刈り機「HRG 416 XB」



電動パワーユニット「eGX」

航空機事業および航空機エンジン事業

航空機および航空機エンジンの開発は、1986年の基礎技術を研究する和光センター設立からのテーマであり、創業期からのHondaの夢でもありました。2003年には、100%自社設計の高効率ターボファンエンジン「HF118」を搭載した、「HondaJet 技術実証機」の初飛行に成功しています。2004年にはゼネラル・エレクトリック社（GE）とのエンジンの共同開発・事業化を目的としたGE Honda エアロ エンジンスおよびエンジンの製造を行うホンダ エアロインクを設立し、さらに2006年にHondaJetの開発・製造・販売を行うホンダ エアクラフトカンパニーを設立しました。HondaJetは、空気抵抗を低減するHonda独自の自然層流技術を施した胴体ノーズと主翼の形状、そしてエンジンを主翼上面に取り付けるという斬新な設計が特徴です。2015年に量産型の「HF120」エンジンを搭載したHondaJetのデリバリーを開始し、2018年には性能をアップグレードさせた「HondaJet Elite」の販売を開始しました。HondaJetは、その美しくもユニークな機体設計、革新的な空力・構造技術と高効率エンジンの融合によって実現した、優れた燃費性能と高い飛行性能、他社機よりも3割ほど広いキャビン、および静粛性などが評価され、2017年から4年連続で超小型ビジネスジェット機カテゴリーにおいてデリバリー数1位※となりました。

※ General Aviation Manufacturers Association (GAMA) 調べ



HondaJet Elite



ターボファンエンジン HF120

Honda の概要

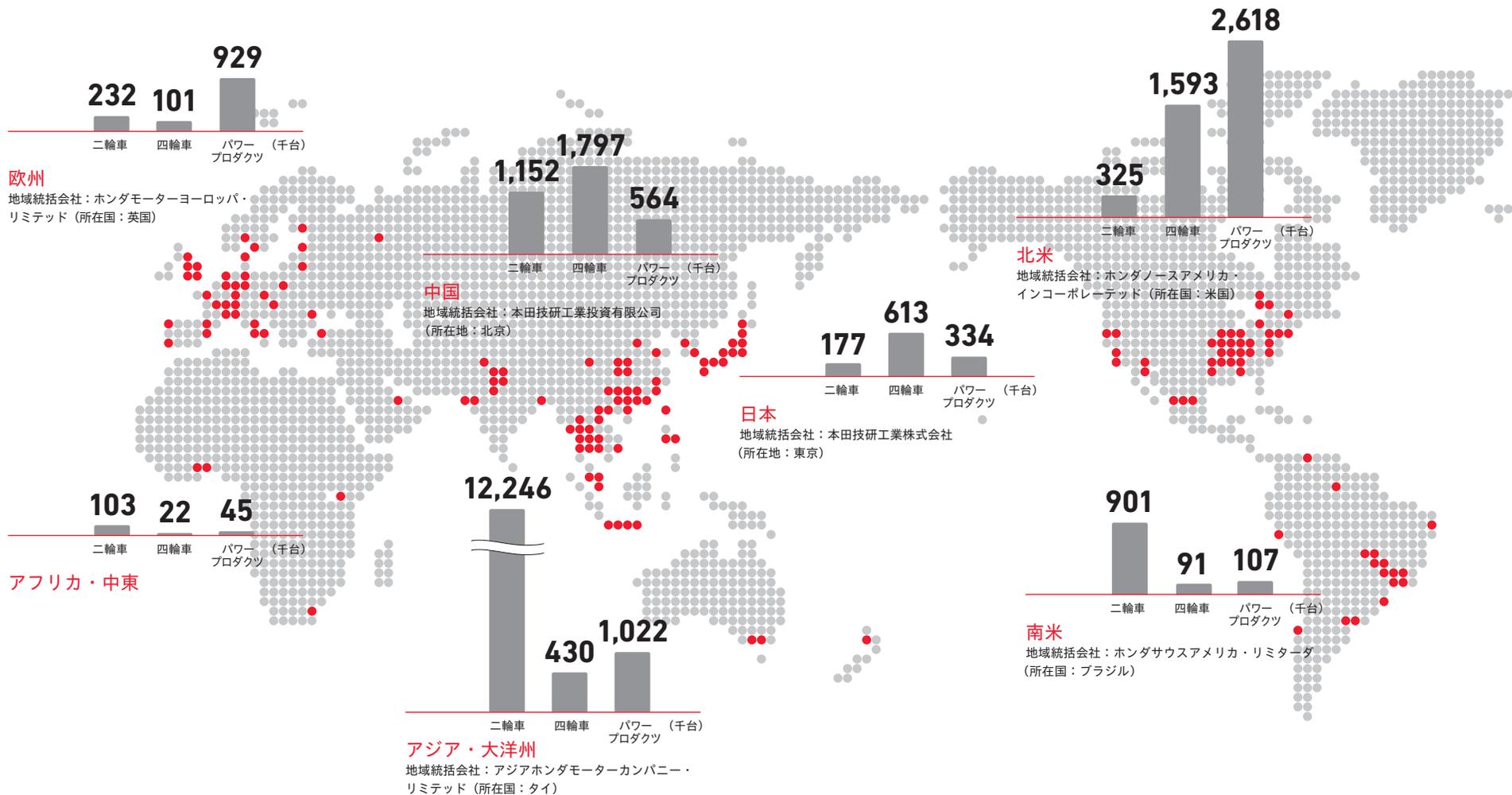
価値創造の歴史



Honda の概要

販売台数と主な拠点

国境を超え **2,540万人** の喜びへ



社名 本田技研工業株式会社
 設立 1948年（昭和23年）9月
 代表者 取締役 代表執行役社長 三部 敏宏
 資本金 86,067百万円（2021年3月末現在）

・グラフは二輪車、四輪車、パワープロダクツの販売台数（千台）（小売り）
 （2020年4月～2021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

Honda では、地域ごとの組織を縦軸、事業ごとの組織を横軸として、それぞれが交差するマトリックス式の経営体制をとっています。

縦軸となる地域ごとの組織としては、日本と海外の 6 つの地域（北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国、アフリカ・中東）があります。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ます。

横軸となるのは、「二輪事業」「四輪事業」、そしてパワープロダクツ製品を含む「ライフクリエーション事業」の、各事業領域です。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。

横軸ではさらに、ブランド・コミュニケーション、事業管理、人事・コーポレートガバナンス、IT、生産、購買およびカスタマーファーストといった機能領域で、当社グループ全体としての効果・効率の向上を図るための支援・調整を行っています。

なお、新価値商品・技術の研究開発、およびライフクリエーション事業における製品の研究開発は、主に独立した子会社である株式会社本田技術研究所およびその子会社が担っており、先進技術による個性的で国際競争力のある新価値の創造をめざしています。

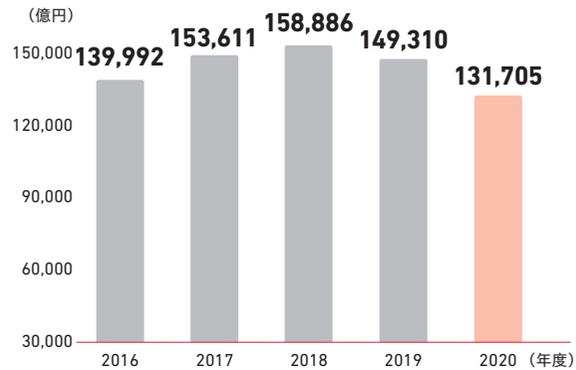
地域

	日本	北米	南米	欧州	アジア・大洋州	中国	アフリカ・中東
事業							
二輪事業 							
四輪事業 							
ライフクリエーション事業 							
機能							
ブランド・コミュニケーション／事業管理／ 人事・コーポレートガバナンス／IT／ 生産／購買／カスタマーファースト							

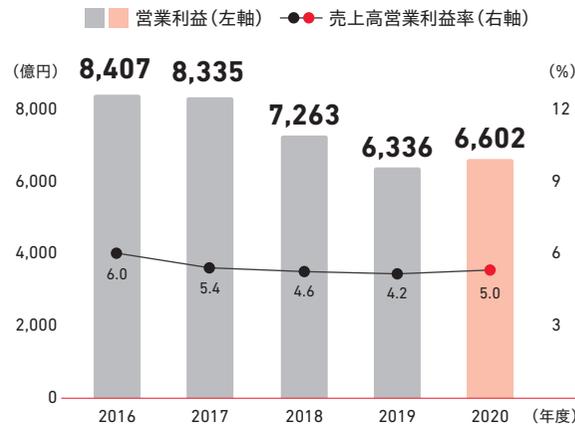
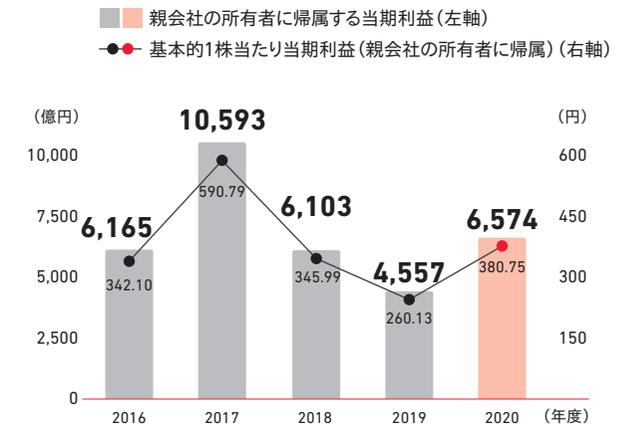
Hondaの概要

財務ハイライト

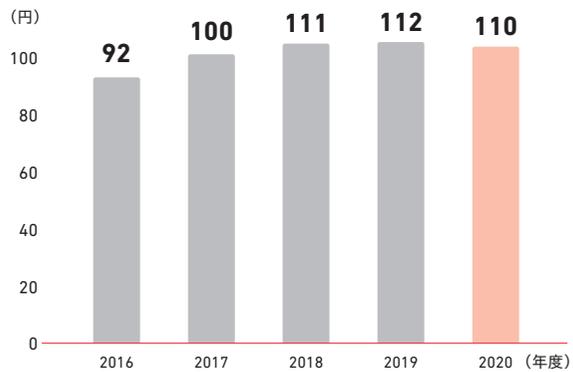
売上収益



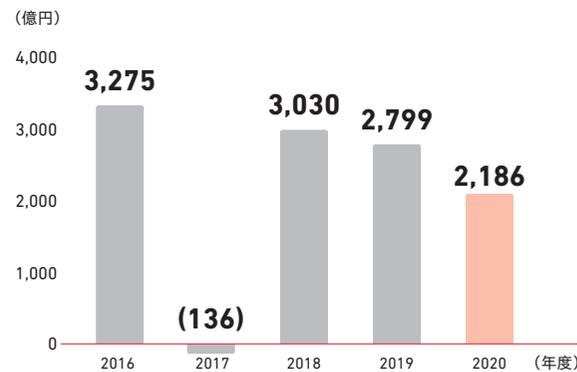
営業利益／売上高営業利益率

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）

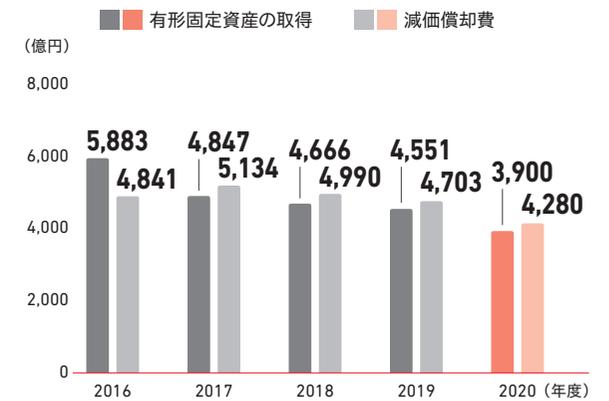
1株当たり配当額



法人所得税費用



有形固定資産の取得／減価償却費



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



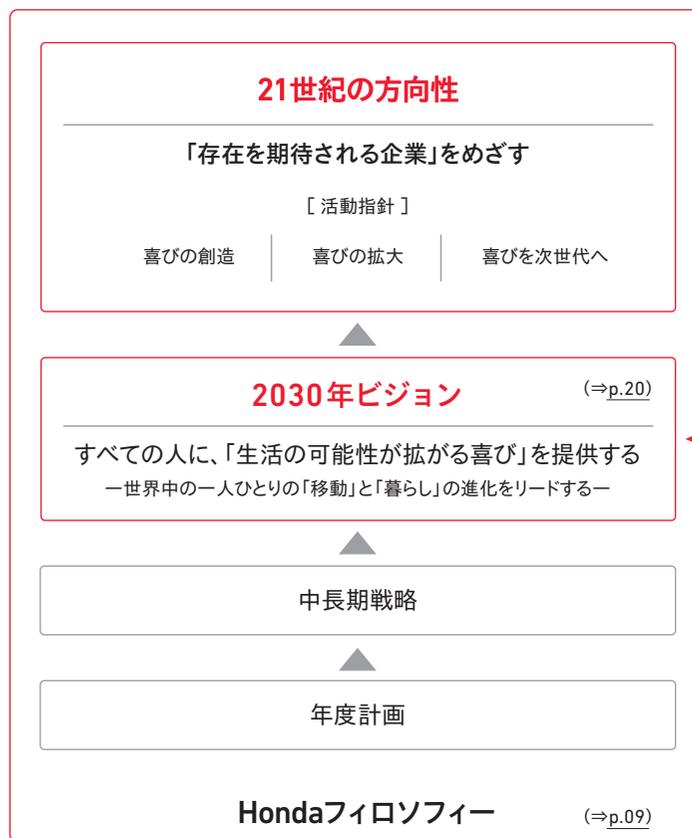
5 戦略

- Hondaのサステナビリティ 18
 - 持続的な成長のために 19
 - 2030年ビジョン 20
 - マテリアリティ分析 21
 - Hondaの取り組みとSDGs 22
 - サステナビリティマネジメント体制 25
 - ステークホルダーエンゲージメント 26
 - 研究開発 30
 - イノベーションマネジメント 31

Honda のサステナビリティ

「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。

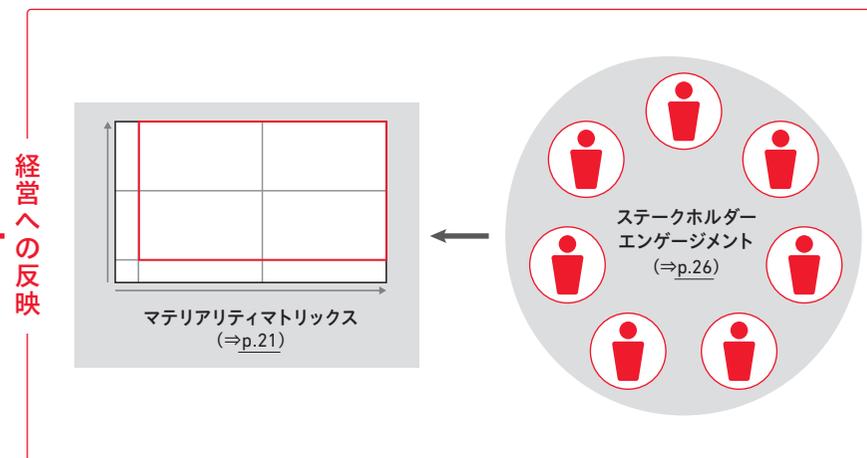
さらに、企業の成長機会の創出とサステナブルな社会の実現を両立させるため、21世紀の方向性として「存在を期待される企業」を掲げ、「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」という取り組みを推進しています。



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 の両視点を踏まえて、中長期の事業戦略を策定しています。2つの視点を整理するにあたっては、「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ています。



5 戦略

Hondaのサステナビリティ 18

— 持続的な成長のために 19

2030年ビジョン 20

マテリアリティ分析 21

Hondaの取り組みとSDGs 22

サステナビリティマネジメント体制 25

ステークホルダーエンゲージメント 26

研究開発 30

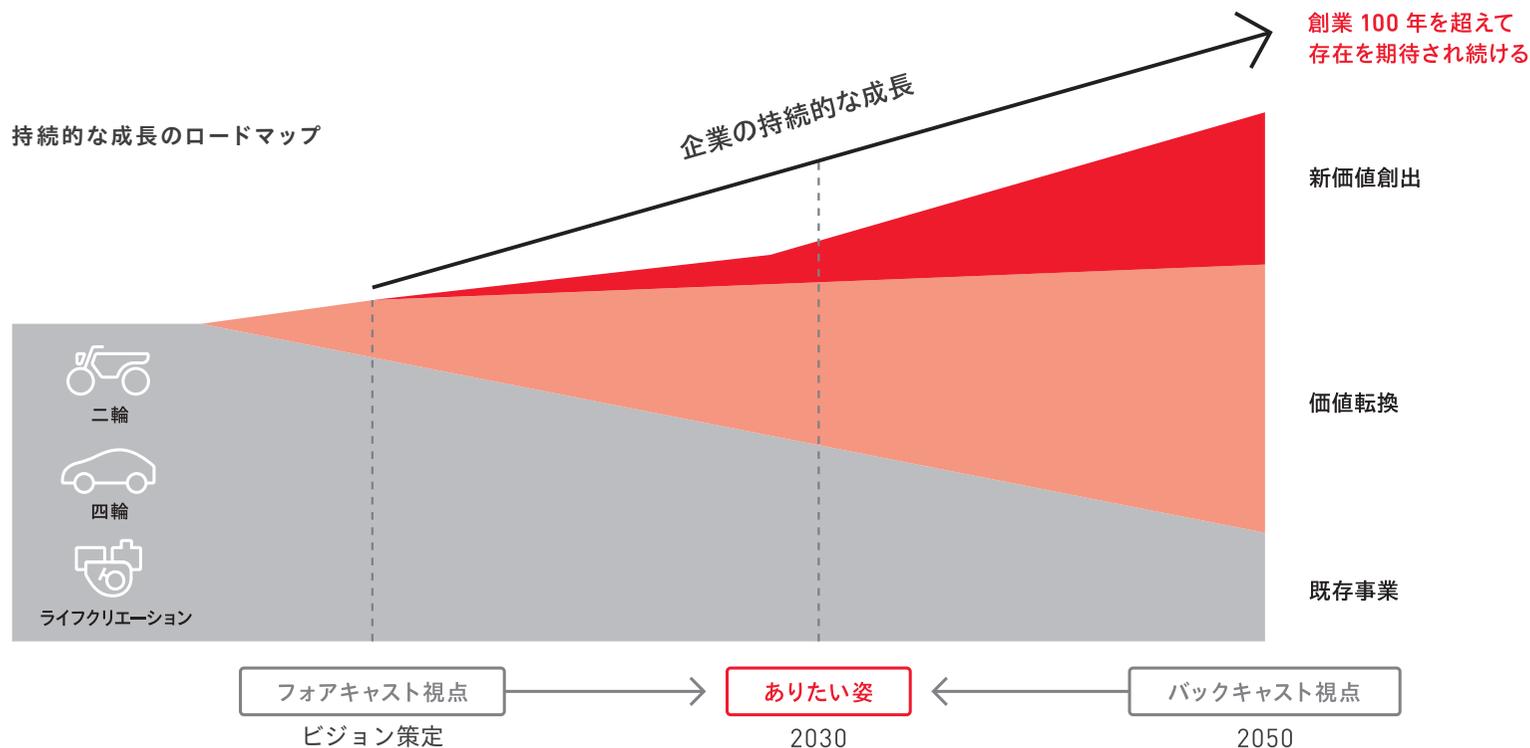
イノベーションマネジメント 31

持続的な成長のために

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。

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・ライフクリエーション、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

Hondaのサステナビリティ	18
持続的な成長のために	19
— 2030年ビジョン	20
マテリアリティ分析	21
Hondaの取り組みとSDGs	22
サステナビリティマネジメント体制	25
ステークホルダーエンゲージメント	26
研究開発	30
イノベーションマネジメント	31

2030年ビジョン

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決めました。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 普遍の想いに立ち返り、「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 18
 持続的な成長のために 19
 2030年ビジョン 20
— マテリアリティ分析 21
 Hondaの取り組みとSDGs 22
 サステナビリティマネジメント体制 25
 ステークホルダーエンゲージメント 26
 研究開発 30
 イノベーションマネジメント 31

マテリアリティ分析

ステークホルダーの視点を踏まえた課題評価

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 やパリ協定に記載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について、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、ステーク

ホルダー視点での評価を行いました。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 の目標 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。

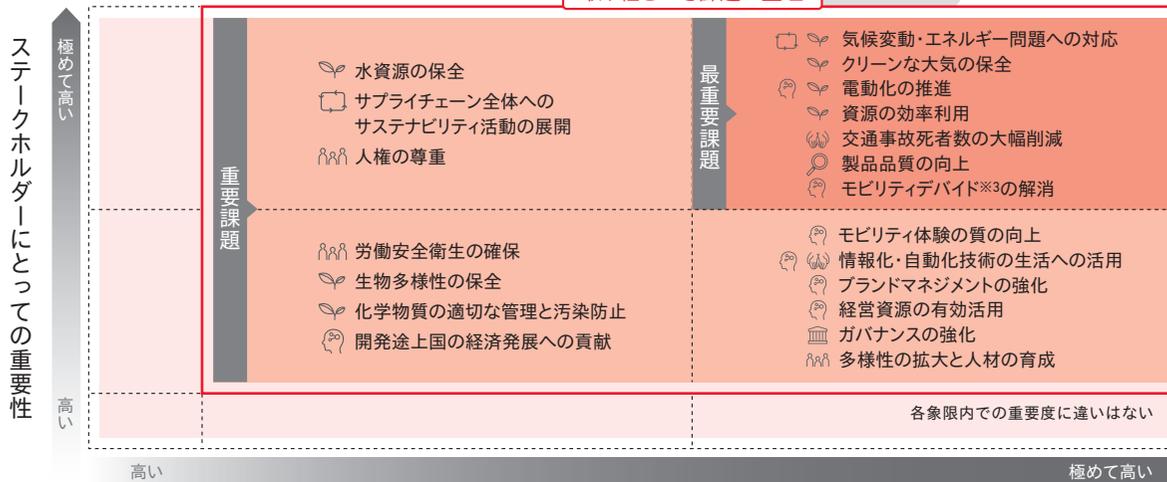
存在を期待される企業へ

2030年ビジョンの実現

全社戦略への反映

取り組むべき課題の整理

マテリアリティマトリックス



🧠	戦略 (⇒p.17)
🏛️	ガバナンス (⇒p.32)
🌿	環境 (⇒p.51)
🛡️	安全 (⇒p.77)
🔍	品質 (⇒p.93)
👥	人材 (⇒p.109)
📦	サプライチェーン (⇒p.133)

各重要課題に対する取り組みは、各パートで説明しています。

※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

Hondaのサステナビリティ	18
持続的な成長のために	19
2030年ビジョン	20
マテリアリティ分析	21
Hondaの取り組みとSDGs	22
サステナビリティマネジメント体制	25
ステークホルダーエンゲージメント	26
研究開発	30
イノベーションマネジメント	31

Honda の取り組みと SDGs

SDGs への貢献

Honda はステークホルダーの皆様と喜びを共有するために、時代のニーズを先取りした世の中に役立つ独自の技術で、モビリティ社会の発展に貢献することをめざしています。

この考え方は SDGs の目標 9「産業と技術革新の基盤をつくろう」、目標 12「つくる責任 つかう責任」や目標 17「パートナーシップで目標を達成しよう」の達成に通じるものであり、Honda の企業活動全般に関わるものとなっています。

また、Honda は経済的な価値を追求しながら、社会への価値を創出していくことが、持続可能な経営にもつながり、ひいては社会の持続可能性にも貢献できるものと考えています。

2030 年ビジョンの実現に向けた重要課題(⇒ p.21)に基づき、企業活動を通じて「持続可能な開発目標 (SDGs)」にも貢献していきます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



5 戦略

Hondaのサステナビリティ 18

持続的な成長のために 19

2030年ビジョン 20

マテリアリティ分析 21

— Hondaの取り組みとSDGs 22

サステナビリティマネジメント体制 25

ステークホルダーエンゲージメント 26

研究開発 30

イノベーションマネジメント 31

Honda の取り組みと SDGs

Honda の取り組み内容

Honda の企業活動全般に共通な取り組み

Honda は、時代のニーズを先取りした独自の技術で、移動と暮らしの価値を高める製品を広めていきます。そして、それらは社会課題解決に役立つ産業と技術が、社会に普及することにつながっていきます。また、ステークホルダーの皆様と協力しながら、環境や安全をはじめとする社会課題の解決をリードしていきたいと考えています。

最重要課題ごとの取り組み

最重要課題	Hondaの取り組み	達成に貢献するSDGs目標
気候変動・エネルギー問題への対応	環境への取り組み～環境負荷ゼロに向けて～ (⇒p.05) 気候変動・エネルギー問題への対応 (⇒p.56) 物流に関する取り組み (⇒p.140) サプライヤーでの環境負荷低減 (⇒p.141)	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>2 食料と 栄養</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>3 良好な 健康と福祉</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>7 持続可能な エネルギー</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>11 持続可能な 都市と地域</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>13 気候変動に 適応する</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>9 産業・ イノベーション とインフラ</p> </div> </div>
電動化の推進	二輪車・四輪車の電動化・FCの推進 (⇒p.06) 製品の電動化 (⇒p.57)	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>7 持続可能な エネルギー</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>13 気候変動に 適応する</p> </div> </div>
クリーンな大気	クリーンな大気の保全 (⇒p.66)	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>7 持続可能な エネルギー</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>13 気候変動に 適応する</p> </div> </div>
資源の効率利用	資源の有効利用 (⇒p.59)	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>11 持続可能な 都市と地域</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>12 持続可能な 消費と生産</p> </div> </div>
交通事故死者数の大幅削減	交通事故死者ゼロに向けて (⇒p.07) 事故に遭わない社会へ (⇒p.78)	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>3 良好な 健康と福祉</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>11 持続可能な 都市と地域</p> </div> </div>
モビリティデバイドの解消	事業領域 (⇒p.11、12) 価値創造の歴史 (⇒p.13) Hondaのサステナビリティ (⇒p.18)	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>11 持続可能な 都市と地域</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>17 持続可能な パートナーシップ</p> </div> </div>

5 戦略

Hondaのサステナビリティ 18
 持続的な成長のために 19
 2030年ビジョン 20
 マテリアリティ分析 21
— Hondaの取り組みとSDGs 22
 サステナビリティマネジメント体制 ... 25
 ステークホルダーエンゲージメント ... 26
 研究開発 30
 イノベーションマネジメント 31

Honda の取り組みと SDGs

重要課題ごとの取り組み

重要課題	Hondaの取り組み	達成に貢献するSDGs目標	
水資源の保全	水資源の保全 (⇒p.67)	工場での取水・排水の使用量および品質管理の徹底や、水のリサイクル・リユースを100%できる設備の導入を通じて、貴重な淡水の保全に貢献しています。また、将来の世代のために沿岸環境の改善、維持を支援する水資源保全基金を北米で運営しています。	
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	サプライチェーンのサステナビリティ強化に向けて (⇒p.134) サプライヤーでの環境負荷低減 (⇒p.141)	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 グリーン購買ガイドライン」「Honda サプライヤーサステナビリティガイドライン」を発行して、それらに基づいた確認をしています。影響度の高いサプライヤーにはESG調査を開始しており、今後は、海外の購買拠点とも連携した拡大展開を図っていきます。	
人権の尊重	人権 (⇒p.113) ダイバーシティの取り組み (⇒p.116)	フィロソフィーに「人間尊重」を掲げるとともに、行動規範においても「人権の尊重」として、人権を尊重する誠実で公平な企業であり続けるという方針を示しています。また、全社のリスクマネジメントの取り組みのなかでは、「人権」についても重要なリスクの一つと捉え、管理を行っています。	
経営資源の有効活用	持続的な成長のために (⇒p.19)	多くの社会的課題が取りざたされているなか、経営上の優先課題を特定するには、バリューチェーンにおける機会や責任を理解することが欠かせません。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・進化させていくのか、フォアキャスト・バックキャスト視点で考察し、新たな価値の創出をめざしています。	
ガバナンスの強化	コーポレートガバナンス (⇒p.33)	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」をめざしています。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くとともに、社会からの信頼と共感をよりいっそう高めるために、企業情報の適切な開示により、今後も透明性の確保に努めていきます。	
多様性の拡大と人材の育成	人総合力の発揮に向けた多様性の進化 (⇒p.114) OJTを基盤とする人材育成 (⇒p.114) ダイバーシティの取り組み (⇒p.116)	個性が輝き、融合していくことを尊重し、「人材多様性の進化」を全社重点課題に位置付け、女性活躍拡大、LGBTへの理解と受容、ベテラン層の活躍機会拡大、障がい者雇用などに取り組んでいます。また、OJT※を基盤として人材育成を行うほか、グローバル・ジョブ・グレード制度を構築し、人材の最適配置をめざしています。	
労働安全衛生の確保	労働安全衛生 (⇒p.124)	「安全なくして生産なし」の安全基本理念のもとで、「すべての人が、心から安心して働くことができる」、そのような喜びのある職場環境の実現をめざしています。労働安全衛生マネジメントシステムを用いて、全社の安全衛生領域の監査を安全衛生監査委員会で行っています。	
生物多様性の保全	生物多様性の保全 (⇒p.68)	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ています。そこで「Honda生物多様性ガイドライン」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。	
化学物質の適切な管理と汚染防止	化学物質の管理と削減 (⇒p.68)	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。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で、集計・管理しています。また、水質など環境に悪影響を及ぼすとされる重金属の削減を進めています。	
開発途上国の経済発展への貢献	2030年ビジョン (⇒p.20)	2030年ビジョンをもとに、すべての人がより効率の良い移動手段を獲得したことによるビジネスや学習の機会増大を通して、人生を豊かにすることをめざしています。海外展開にあたっては、輸出から現地生産・現地開発へとビジネスモデルを進化させ、新興国での生産・開発機能の強化を図るなど、雇用とOJTによる教育で地域に貢献していきます。	

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

5 戦略

Hondaのサステナビリティ 18

持続的な成長のために 19

2030年ビジョン 20

マテリアリティ分析 21

Hondaの取り組みとSDGs 22

— サステナビリティマネジメント体制 25

 ステークホルダーエンゲージメント 26

 研究開発 30

 イノベーションマネジメント 31

サステナビリティマネジメント体制

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・検討する場として設定していた「サステナビリティ戦略会議」を、2020 年度より新たに設定した、最高財務責任者を議長とした「コーポレート統合戦略会議」に融合しました。

この会議は Honda の内外環境認識を踏まえた全社の方向性と、コーポレートとして取り組むべき重要課題を合意することを目的としています。

サステナビリティ戦略会議がめざした、「フィロソフィーに根ざした企業活動全体を世の中に示していくことで存在価値を高め、社会からの正当な評価につなげる」といった活動を継続しながら、サステナビリティ視点を反映し

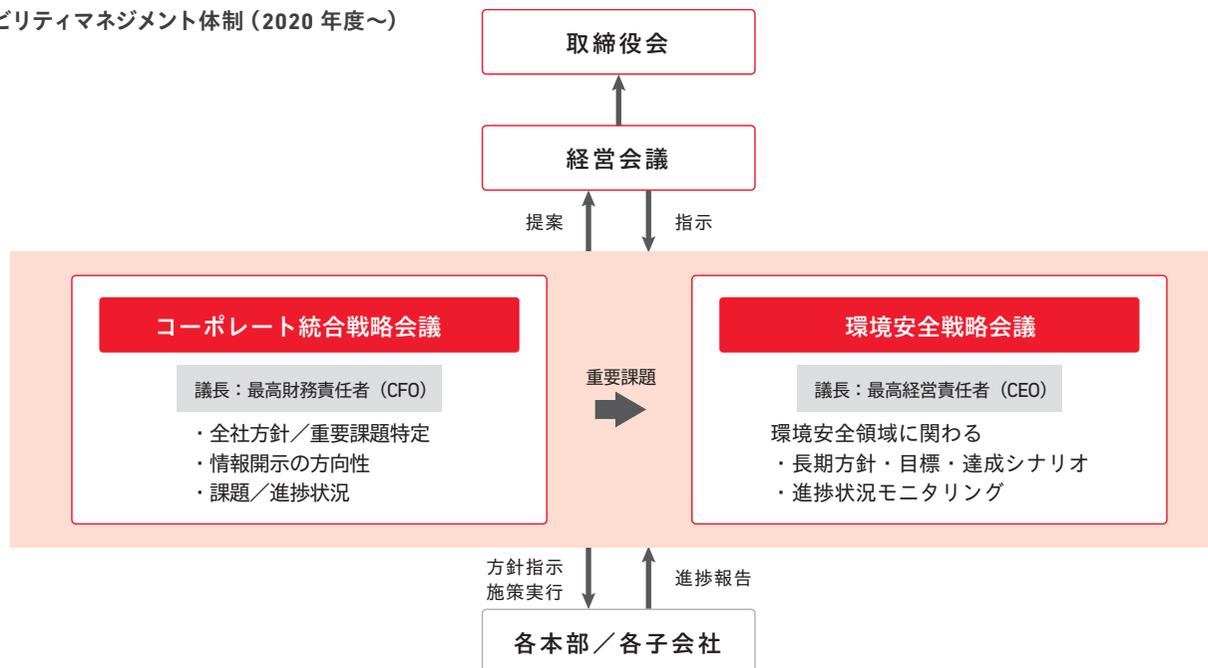
た全社戦略を立案していきます。

また、環境安全領域のさらなる推進強化として「環境安全戦略会議」との連携体制も、見直しを行いました。

全社の方向性と環境安全戦略の一貫性を担保するため、環境安全戦略会議を、コーポレート統合戦略会議で設定した重要課題を受け、環境安全領域の戦略を議論する場として、最高経営責任者（CEO）を議長とした会議体として設定しています。

これらの会議体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（2020 年度～）



5 戦略

Hondaのサステナビリティ	18
持続的な成長のために	19
2030年ビジョン	20
マテリアリティ分析	21
Hondaの取り組みとSDGs	22
サステナビリティマネジメント体制	25
■ ステークホルダーエンゲージメント	26
研究開発	30
イノベーションマネジメント	31

ステークホルダーエンゲージメント

基本的な考え方

Honda が社会から「存在を期待される企業」となるためには、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。それは、① 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、②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、③具体的な施策に落とし込み、④その評価を受ける、という仕組みです。

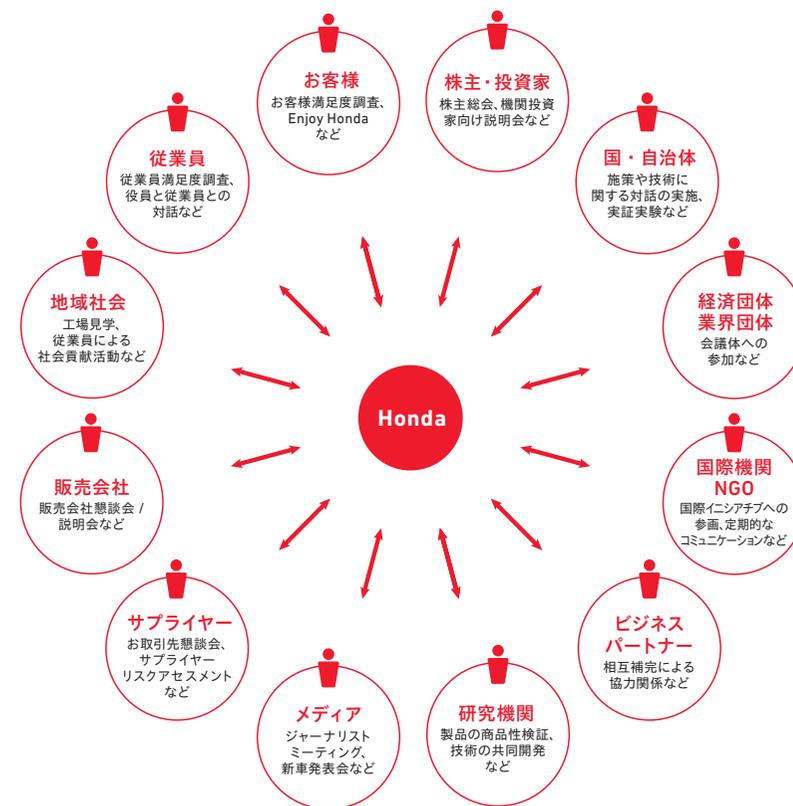
とりわけ近年は、事業の規模拡大やグローバル化に加え、ITの急速な普及によって、企業活動が社会に及ぼす、また社会が企業に及ぼす影響の大きさと範囲が広がっており、そのスピードも加速しています。そんななか、「ステークホルダーとの対話」は、Honda の取り組みに対するより正しい理解につながるとともに、社会環境の変化やリスクを把握できる有益な手段でもありと考えています。

こうした認識のもと、Honda はグローバルで、さまざまな機会を通じて対話を実施しています。この対話は、Honda のステークホルダーのなかでも、右図の主要なステークホルダー（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もの）と、社内各部門との間で行っています。

例えば、株主・投資家とのエンゲージメントでは、シェアホルダー（株主）リレーションズと、インベスター（投資家）リレーションズを通じて、Honda をより正しく理解してもらえよう対話を行っています。

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「マテリアリティ分析」（⇒ p.21）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

ステークホルダーエンゲージメント

2020 年度における取り組み例

Hondaのサステナビリティ 18

持続的な成長のために 19

2030年ビジョン 20

マテリアリティ分析 21

Hondaの取り組みとSDGs 22

サステナビリティマネジメント体制 25

— ステークホルダーエンゲージメント ... 26

研究開発 30

イノベーションマネジメント 31

ステークホルダー	主な対話方法	概要	頻度	対応するマテリアリティマトリックス項目	窓口	参照
お客様	お客様満足度調査	世界中の顧客の満足のため、全世界の各販売店でアフターサービスを受けたお客様に対し、顧客満足度についての調査を実施し、質の高いサービスオペレーション実施の改善活動を行っています。	毎年	ブランドマネジメントの強化	顧客担当部門	⇒ p.101
株主・投資家	決算説明会	決算概況、取り組みなどについて、記者会見、電話会議を開催しています。得られたご意見、ご要望を参考に企業価値の最大化に取り組んでいます。	年4回		財務部門	https://www.honda.co.jp/investors/
	個別説明・カンファレンス参加	経営状況、生産、研究開発、事業戦略の説明や、意見交換を実施しています。得られたご意見、ご要望を参考に企業価値の最大化に取り組んでいます。	通年			
サプライヤー	お取引先懇談会	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、定期的に開催しています。全社方針や購買方針の発信とQCDD [※] などの各領域において、特に優れた実績を残されたサプライヤーに対し、感謝賞を贈呈しています。懇談会終了後には、出席者に対しアンケートを実施し、満足度や次回イベントに活かすための改善点の把握を行い、さらなる充実に向けた活動を行っています。	毎年	製品品質の向上 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	購買部門	⇒ p.145
	事業計画懇談会・事業状況共有会	中長期経営方針、事業計画、サステナビリティ案件（ESG/コンプライアンス・ガバナンス/リスクアセスメント）に関する情報を共有します。	毎年	製品品質の向上 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		
	サプライヤーへのESG調査の実施	「Hondaサプライヤーサステナビリティガイドライン」（⇒p.139）に基づき、コンプライアンス違反等の未然防止、環境負荷低減実現のため、主要サプライヤーへのESG調査を実施しています。	毎年	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 ガバナンスの強化		⇒ p.143
経済団体・業界団体	業界団体活動への参画	業界団体活動を通じて社会の期待・要請を把握し、持続可能な事業環境を整え社会に貢献すべく、各種会議体に参画しています。	通年		渉外部門、他	
国際機関・NGO	国際イニシアチブへの参画	持続可能な社会の実現に向けた、期待・要請の把握と貢献をめざし、各種会議体に参画しています。	通年		サステナビリティ企画部門、他	
地域社会	安全運転普及活動	Hondaは、世界42の国と地域で活動を実施しています。具体的には、二輪・四輪の販売店での安全運転指導をはじめ、運転シミュレーターや、実車を使った専用のコースでの参加体験型の安全教育を行っています。また、運転シミュレーターの開発も行っています。さらに日本においては、運転者だけでなく歩行者や自転車利用者を対象に、各都道府県や地域の交通安全指導者と連携して、教育プログラムの開発も進めています。	通年	交通事故死者数の大幅削減	安全運転普及担当部門	⇒ p.81
	お身体の不自由な方々の運転復帰	日本では運転復帰を望む方々の支援のため、教習指導員・作業療法士の方々とともに、地域連携を実現するための環境整備をサポートしています。	通年	モビリティバйдの解消		⇒ p.84
	The Power of Teen（ザ・パワー・オブ・ティーン）	新型コロナウイルス禍という不透明な時代でも「夢」を持つことの大切さを伝え、「夢」の実現をあと押ししようと、夢へのチャレンジを続けるHonda関係者によるオンライン授業「シェア夢授業」を配信しました。他企業や教育関係の方々への力添えを得て10代の「夢」を募集し、選ばれた代表者によるオンライン「シェア夢発表会」を実施しました。		多様性の拡大と人材の育成	社会貢献活動推進部門	⇒ p.150
国・自治体	新型コロナウイルス感染症防止に向けた支援活動	世界のさまざまな地域において、直面した新型コロナウイルスによる課題・問題に対し、感染拡大を防ぐためにわれわれHondaができることを考え、支援活動を行いました。			社会貢献活動推進部門、他	⇒ p.149
従業員	意識調査	より働きやすい職場環境づくりのため、従業員の意識調査や活性化測定を行っています。	意識調査：3年毎 活性化測定：毎年	多様性の拡大と人材の育成	人事部門	⇒ p.124

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

5 戦略

Hondaのサステナビリティ	18
持続的な成長のために	19
2030年ビジョン	20
マテリアリティ分析	21
Hondaの取り組みとSDGs	22
サステナビリティマネジメント体制	25
— ステークホルダーエンゲージメント	26
研究開発	30
イノベーションマネジメント	31

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、理事、委員会委員長職、委員、公益社団法人自動車技術会の理事、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、委員会、作業部会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。

※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世界経済人会議) の略。

5 戦略

Hondaのサステナビリティ	18
持続的な成長のために	19
2030年ビジョン	20
マテリアリティ分析	21
Hondaの取り組みとSDGs	22
サステナビリティマネジメント体制	25
— ステークホルダーエンゲージメント	26
研究開発	30
イノベーションマネジメント	31

ステークホルダーエンゲージメント

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

2020年11月、Hondaは社会的責任投資の代表的な指標であるDJSI※1の評価において、全世界における自動車セクターの上位4社に入り、「Dow Jones Sustainability World Index」の構成銘柄に4年連続で選定されました。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6年連続で選ばれています。

DJSIは、米国のS&P Global社によって運営されている投資指標です。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**
Powered by the S&P Global CSA

S&P Global 社によるサステナビリティ評価にて「Silver Class」に選定

HondaはS&P Global社によるサステナビリティ企業評価「Sustainability Award 2021」において、「Automobiles」セクターで「Silver Class」を獲得しました。S&P Global社は経済・環境・社会の側面から、世界約7,000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。

Sustainability Award
Silver Class 2021
S&P Global

「CDP Japan 500 Climate Change Report 2020」において「A-」を獲得

2020年12月、CDPは、世界の大手企業を対象に実施した、各企業の気候変動対策やGHG※2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 2020」にて、「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す。企業の環境問題への取り組みレベルを「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。

CDP評価指標である気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD※3)で要求されている項目については、パフォーマンス報告の環境(⇒p.51)をご参照ください。

※1 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。

※2 GHG: Greenhouse Gas (温室効果ガス)の略。

※3 TCFD: The FSB Task Force on Climate-related Financial Disclosuresの略。

5 戦略

Hondaのサステナビリティ	18
持続的な成長のために	19
2030年ビジョン	20
マテリアリティ分析	21
Hondaの取り組みとSDGs	22
サステナビリティマネジメント体制	25
ステークホルダーエンゲージメント	26
— 研究開発	30
イノベーションマネジメント	31

研究開発

基本的な考え方

Honda は、未知の世界の開拓を通じて新しい価値を創造することを目的に、1960年、本田技研工業株式会社から研究開発部門を分離・独立させ、独自の研究開発機構である株式会社本田技術研究所を設立しました。創業者 本田宗一郎は、「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、どういうものが人に好かれるかを研究しているのです」と語っています。この言葉が示すように、研究所では、技術を研究するだけでなく、人の価値観を研究することで、新しい価値の創造に挑戦してきました。

二輪・四輪・ライフクリエーション・航空機等、それぞれの事業を取り巻く環境は大きく異なり、他方、デジタル技術革命は、事業領域を限定しない大きな社会構造の変化をもたらそうとしています。このような時代の潮流のなかで、Honda が2030年ビジョンに掲げる「すべての人に、『生活の可能性が広がる喜び』を提供する」ためには、「将来に向けた新価値創造」と「タイムリーで競争力の高い商品開発」をともに強化していく必要があります。

新価値創造とタイムリーで競争力の高い商品開発の両立をめざして

そこで2019年4月より、「120%の良品を生み出す」使命を持ち、タイムリーかつ競争力の高い商品開発を担う機能と、「99%の失敗のなかから新たな価値を創出する」技術研究を担う機能に分化し、この「商品開発」と「技術研究」を同居させた、「二階建て経営」に取り組んできました。具体的には、2019年4月に二輪の研究開発機能を本田技研工業株式会社に統合、その翌年2020年4月には四輪の研究開発機能も本田技研工業株式会社に統合することで、開発・営業・製造・購買が一体となった、タイムリーな商品開発力のさらなる強化を図る体制に一新しました。

その後、新たな研究所では、2019年に設立した将来のモビリティ革新技

術と先進技術創出に取り組む専任組織である「先進技術研究所」、Hondaの競争力の源泉であり強みであるパワーユニットと環境エネルギー領域のエキスパートを商品の枠組みを超えて集結させ、特化した「先進パワーユニット・エネルギー研究所」、暮らしの新価値を創造する「ライフクリエーションセンター」、価値創造の原点であるデザインを商品の枠組みを超えて一貫性のあるメッセージとしてお届けする「デザインセンター」の体制に再編しました。これにより研究所は商品に違いを生み出す革新技術の基礎・応用研究と技術開発、さらには新たなモビリティやロボティクスに代表される新価値商品の研究開発を担い、Hondaのドライビングフォースとして将来の価値創造をリードしていきます。

研究所は、その設立以来、「技術で人の役に立つ」という変わらぬ想いを胸に、自己変革を繰り返しながら運営されてきました。2030年ビジョンの実現に向けては、前述の運営体制の変更により、新価値創造・技術創出力を高めていきます。加えて、大きな時代のうねりに対応するために、外部の技術・ビジネスパートナーとの連携も図っています。Hondaは、人々にとって価値あるもの・ことを通じて、「移動と暮らしの喜び・豊かさ」「クリーンで安全・安心な社会」をお届けするべく、研究開発に取り組んでいます。

研究開発体制



5 戦略

Hondaのサステナビリティ	18
持続的な成長のために	19
2030年ビジョン	20
マテリアリティ分析	21
Hondaの取り組みとSDGs	22
サステナビリティマネジメント体制	25
ステークホルダーエンゲージメント	26
研究開発	30

— イノベーションマネジメント 31

イノベーションマネジメント

Honda の研究開発子会社である株式会社本田技術研究所は、従来の機械工学に加えて、脳研究や視覚・聴覚認識など最先端の知能化研究をさらに進化させることを目的に、2003年に株式会社ホンダ・リサーチ・インスティテュートを設立。ドイツ・フランクフルト、米国・シリコンバレー・コロパス、日本・埼玉県和光市に拠点を設け、先進科学研究者とのネットワークを構築し、研究に取り組んできました。

また、株式会社本田技術研究所の米国・シリコンバレーにある同社の子会社である現地法人 Honda R&D Innovations, Inc. では、2015年より、オープンイノベーションを通じて革新的な製品やサービスをつくり出すプログラムとして、「Honda Xcelerator（ホンダ・エクセラレーター）」を、シリコンバレーを中心に、イスラエル、欧州、中国、日本などで推進しています。Honda Xcelerator は、革新的なアイデアを持つスタートアップ企業に対し、資金援助や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するプログラムです。パーソナルモビリティ、自動運転、人工知能、先進素材、ロボティクス、エネルギー、ヒューマン・マシン・インターフェース、製造技術などの領域を開発対象として、共創を通じた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。

株式会社本田技術研究所は、この Honda Xcelerator を通じて、世界各地のスタートアップ企業と、相互にメリットのある戦略的関係を築き、新たな技術やビジネスモデルを採用した、将来の製品やサービスの研究開発を進めてきました。2020年4月からは、本社の「経営企画統括部 ビジネス開発部」に、その機能を統合し、社会実装に向けた準備を加速しています。

一方、日本でも知能化研究開発を加速するために、外部有識者や研究機関との連携を図る共創の場として、「Honda イノベーションラボ Tokyo（英語名称：Honda R&D Innovation Lab Tokyo）」を、2017年2月に東京・赤坂に開設しています。

また、2017年4月に開設した「R&D センター X（エックス）」では、「ロボティ

クス」「CI」「エネルギーマネジメント」などの技術を研究してきました。2019年4月からは、豊富な商品開発の経験を有する「パワープロダクツ R&D センター」と、この R&D センター X を融合させ、既存パワープロダクツ商品の知能化や新価値創出を実現する「ライフクリエーションセンター」として活動を進めてきました。なお 2020年4月には、「ライフクリエーションセンター」のパワーユニット開発機能について、新設された「先進パワーユニット・エネルギー研究所」に移管し、「暮らし」の未来を創造する「完成機開発室」と、新たな事業の柱となるマリンの商品開発を行う「マリン開発室」を新設しました。

6 ガバナンス



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 33
- コンプライアンス 42
- リスクマネジメント 45
- ガバナンス関連データ 49

コーポレートガバナンス

基本的な考え方

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

Honda は、経営の監督機能と執行機能を明確に分離し、監督機能の強化と迅速かつ機動的な意思決定を行うため、過半数の社外取締役で構成される「指名委員会」「監査委員会」「報酬委員会」を有し、かつ取締役会から執行役に対して大幅に業務執行権限を委譲可能な指名委員会等設置会社を採用しています。

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一層高めるため、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」

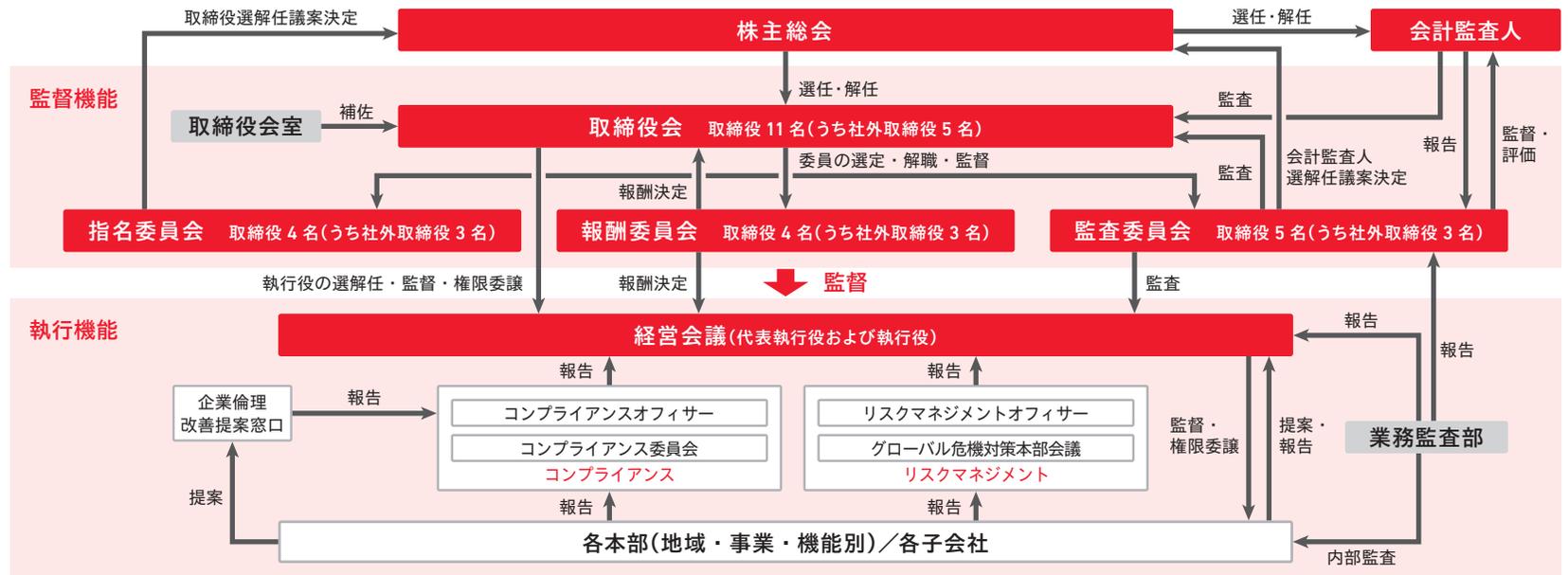
> <https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html>

DATA

コーポレートガバナンスの概要

> p.49

コーポレートガバナンス体制（2021年6月23日時点）



6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	33
コンプライアンス	42
リスクマネジメント	45
ガバナンス関連データ	49

コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンス

業務執行の意思決定

Honda は、指名委員会等設置会社を採用し、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、取締役会から執行役へ委任しています。これにより、迅速な意思決定と機動的な業務執行を行うとともに、経営の監督機能と執行機能を明確に分離し、取締役会の機能を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等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11名の取締役によって構成されています。

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、取締役および執行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執行役または執行役に委任しています。

上記の役割を果たすため、取締役候補者は、性別・国籍等の個人の属性に関わらず、会社経営や法曹、行政、会計、教育等の分野または当社の業務に精通するとともに、人格・見識に優れた人物とし、その指名にあたり指

名委員会はジェンダーや国際性、各分野の経験や専門性のバランスを考慮します。

指名委員会・監査委員会・報酬委員会

当社は、監督機能の強化を図るため、過半数の社外取締役で構成される「指名委員会」「監査委員会」「報酬委員会」を設置しています。

①指名委員会

指名委員会は、株主総会に提案する取締役の選任および解任に関する議案の内容の決定、その他法令または定款に定められた職務を行っています。指名委員会は、社外取締役3名を含む4名の取締役で構成されています。また、委員長は、独立社外取締役の中から選定しています。

指名委員会委員（2021年6月23日時点）

國分 文也 （委員長）（社外取締役）

三部 敏宏

酒井 邦彦 （社外取締役）

東 和浩 （社外取締役）

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	33
コンプライアンス	42
リスクマネジメント	45
ガバナンス関連データ	49

コーポレートガバナンス

② 監査委員会

監査委員会は、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、取締役および執行役の職務執行の監査その他法令または定款に定められた職務を行っています。監査委員会は、社外取締役 3 名を含む 5 名の取締役で構成されています。また、委員長は、独立社外取締役の中から選定しています。なお、当社は、監査の実効性を確保するため、取締役会の決議により常勤の監査委員を選定しています。

監査委員会委員 (2021年6月23日時点)

小川 陽一郎 (委員長) (社外取締役)

鈴木 麻子 (常勤監査委員)

鈴木 雅文 (常勤監査委員)

酒井 邦彦 (社外取締役)

永田 亮子 (社外取締役)

監査委員は、監査委員会が定めた監査委員会監査基準、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および執行役の職務執行の監査を行います。

Honda では、監査委員会への報告を適時・的確に実施するため、「監査委員会報告基準」を整備しています。この基準に基づき、監査委員会に対して、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。

なお、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。

Honda では、取締役会および指名・監査・報酬の各委員会の職務を補助する専任の組織として取締役会室を設置しています。

取締役会室に所属する従業員は、取締役会および各委員会の指揮命令下で職務を遂行しています。またその人事評価および人事異動等については、監査委員会の同意を必要としており、執行役からの独立性および監査委員会からの指示の実効性を確保しています。

取締役 小川陽一郎氏は公認会計士として豊かな知識と経験を有しており、また、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、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、当社の監査委員会は、小川陽一郎氏および鈴木雅文氏を、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。

DATA

監査等委員会の開催状況

> p.49

③ 報酬委員会

報酬委員会は、取締役および執行役の個人別の報酬等の内容の決定、その他法令または定款に定められた職務を行っています。報酬委員会は、社外取締役 3 名を含む 4 名の取締役で構成されています。また、委員長は、独立社外取締役の中から選定しています。

報酬委員会委員 (2021年6月23日時点)

東 和浩 (委員長) (社外取締役)

倉石 誠司

國分 文也 (社外取締役)

小川 陽一郎 (社外取締役)

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	33
コンプライアンス	42
リスクマネジメント	45
ガバナンス関連データ	49

コーポレートガバナンス

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。

2020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、取締役会の適切な構成や、中長期的・戦略的なテーマに関する議論の充実により、実効性が更に向上していることを確認するとともに、取締役会による監督機能の更なる強化のためには、著しく変化する事業環境における課題・経営戦略に関する情報提供や中長期的視点での経営方針の議論をより一層充実させる必要があるとの認識を共有しました。

当社は、著しく変化する事業環境における課題とそれに対する経営戦略に関する情報提供の充実を通じて中長期的視点での経営方針の議論を深化させ、モニタリング型取締役会としての実効性を更に高めていきます。

＜主な取り組みの方向性＞

1. 取締役会の専門性・多様性に関する議論の充実
2. 取締役会の審議の質向上に向けた社外取締役への事前説明の充実と当日説明の効率化
3. 経営の関心事項に関する社外取締役への情報提供ならびに社外取締役間および執行側との対話・議論の充実

DATA

取締役会の開催状況

> p.49

社外取締役

Hondaでは、豊富な経験と高い見識を有し、社外の独立した立場に基づき、客観的かつ高度な視点から、広い視野に立って、当社の経営全般を監督いただける方を社外取締役に選任しています。社外取締役は2名以上とし、かつ取締役会の3分の1以上は、当社の「独立性判断基準」を満たす独立社外取締役に構成す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。

また、社外取締役は、当社以外の上場会社の役員を兼務する場合、当社の職務に必要な時間を確保するため、当社の他に4社までに限るものとしています。

WEB

「Honda
コーポレートガバナンス基本方針」

> <https://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、取締役会室が、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	33
コンプライアンス	42
リスクマネジメント	45
ガバナンス関連データ	49

コーポレートガバナンス

業務の執行（組織運営）

Honda は、地域や現場での業務執行を強化し、迅速かつ適切な経営判断を行うため、地域・事業・機能別の各本部や主要な組織に、代表執行役からの権限委譲を受け、担当分野の業務を執行する責任者として、執行役その他業務執行責任者を配置しています。

役員への研修

Honda は、将来の取締役候補者である執行役員に対し、会社法やコーポレートガバナンス等に関する研修を実施しており、就任後も必要に応じ継続的に知識を更新するための研修を実施しています。新たに社外取締役を迎える際には、業界動向、社史、事業、財務、組織および内部統制システム等に関する研修を実施するとともに、就任後は事業内容をより深く理解いただくため、各地域の事業所視察等の機会を提供しています。

税務基本方針

Honda 税務基本方針は、本田技研工業株式会社及びその連結子会社における税に対する基本的な姿勢及び考え方を定め、事業活動を行う各国・地域の税務関連法令等を遵守し適正な納税を行うことにより、社会への貢献と企業価値の維持及び向上を図ることを目的とします。

Honda は、各国・地域の税制度や国際課税ルール等の変更が頻繁に行われる環境のなか、事業が安定して適切に行われるよう、Honda 税務基本方針に基づき、正確で質の高い税務業務の実行及び事業に伴う税務リスクへ対応します。

なお詳細については、Honda 税務基本方針（下記リンク）をご参照ください。

DATA

Honda 税務基本方針

> p.50

6 ガバナンス

— コーポレートガバナンス	33
コンプライアンス	42
リスクマネジメント	45
ガバナンス関連データ	49

コーポレートガバナンス

役員報酬

当社の役員報酬制度は、企業価値の継続的な向上を可能とするよう、短期のみでなく中長期的な業績向上への貢献意欲を高める目的で設計され、職務執行の対価として毎月固定額を支給する月度報酬と、当該事業年度の業績に連動した役員賞与および、中長期的の業績と連動した株式報酬によって構成されています。

月度報酬は、多様で優秀な人材を引きつけることができるよう、他社の水準等を考慮して、報酬委員会の決議によって決定し、相応な金額を支給しています。

役員賞与は、各事業年度の業績、株主への配当、従業員賞与水準等の事情を勘案して、報酬委員会の決議によって決定し、支給しています。

株式報酬は、持続的な成長に向けた健全なインセンティブとして機能するよう、報酬委員会で決議された基準および手続に基づいて中長期的の業績と連動して自社株式および金銭を支給しています。

執行役の報酬は、月度報酬ならびに役員賞与および株式報酬によって構成されています。

社外取締役その他執行役を兼務しない取締役の報酬は、月度報酬のみで構成されています。

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」

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

DATA

最高給与受給者（代表執行役社長 最高経営責任者）の年間報酬等の総額（日本）

> p.49

DATA

取締役の報酬等の額

> p.49

DATA

最高給与受給者（代表執行役社長 最高経営責任者）の年間報酬総額等の増加率（日本）

> p.49

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（知野雅彦、神塚勲および鎌田健志）とその補助者80名（公認会計士24名、米国公認会計士2名、その他54名）の計83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 …… 33

コンプライアンス …… 42

リスクマネジメント …… 45

ガバナンス関連データ …… 49

コーポレートガバナンス

取締役・執行役 (2021年6月23日現在)

取締役会長
神子柴 寿昭

【選任理由】

神子柴寿昭氏は、豊富な海外経験と営業領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2020年度は、取締役会長、渉外担当として当社の対外的機能の強化を担うとともに、取締役会議長として取締役会の運営を行い、グローバル視点で業務執行を監督するなど、その職責を十分に果たしています。

取締役 代表執行役副社長
倉石 誠司

【選任理由】

倉石誠司氏は、豊富な海外経験とサプライチェーン・マネジメントや営業領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2020年度は、代表取締役副社長、最高執行責任者、戦略・事業・地域担当として力強いリーダーシップを発揮し Honda グループ全体の執行に対する責任を負うとともに、業務執行を監督し、その職責を十分に果たしています。

取締役
鈴木 麻子

【選任理由】

鈴木麻子氏は、豊富な海外経験と営業、経理・財務、人事・コーポレートガバナンス領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2020年度は、人事・コーポレートガバナンス本部長として高い専門性と力強いリーダーシップを発揮しており、十分な実績をあげています。

取締役
酒井 邦彦

【選任理由】

酒井邦彦氏は、検察官、弁護士としての職務経験を有し、2014年7月から2017年3月まで高等検察庁検事長を務めるなど、法律の専門家としての高い専門性と豊富な経験を有しています。2019年6月からは、監査等委員である社外取締役として独立した立場から取締役の職務執行を監査・監督いただき、その職責を十分に果たしています。

取締役 代表執行役社長
三部 敏宏

【選任理由】

三部敏宏氏は、研究開発・生産領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2020年度は、ものづくり担当および株式会社本田技術研究所代表取締役社長を務めました。また、2021年4月からは、Honda の代表執行役社長、最高経営責任者として力強いリーダーシップを発揮し Honda グループ全体の経営に対する責任を負うとともに、業務執行を監督し、その職責を十分に果たしています。

取締役 執行役専務
竹内 弘平

【選任理由】

竹内弘平氏は、豊富な海外経験と経理・財務領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2020年度は、財務・管理担当として高い専門性と力強いリーダーシップを発揮し、Honda グループ全体の執行に対する責任を負うとともに、業務執行を監督し、その職責を十分に果たしています。

取締役
鈴木 雅文

【選任理由】

鈴木雅文氏は、当社の事業管理本部経理部長を務めるなど、経理・財務領域に関する高い専門性と豊富な経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2020年度は、監査等委員である取締役として取締役の職務執行を監査・監督し、その職責を十分に果たしています。

取締役
國分 文也

【選任理由】

國分文也氏は、2013年4月から丸紅株式会社の社長・会長を務めるなど、企業経営に関する豊富な経験と高い見識を有しています。2020年6月からは、社外取締役として独立した立場から当社の経営全般について監督いただき、その職責を十分に果たしています。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	33
コンプライアンス	42
リスクマネジメント	45
ガバナンス関連データ	49

コーポレートガバナンス

取締役・執行役 (2021年6月23日現在)



取締役
小川 陽一郎

【選任理由】
小川陽一郎氏は、長年にわたる公認会計士としての職務経験を有し、2015年7月から2018年5月までデロイト トーマツ グループのCEOを務めるなど、会計の専門家としての高い専門性と豊富な経験を有しています。



取締役
東 和浩

【選任理由】
東和浩氏は、2013年4月から株式会社リソナホールディングスの社長・会長を務めるなど、企業経営に関する豊富な経験と高い見識を有しています。



取締役
永田 亮子

【選任理由】
永田亮子氏は、2008年から日本たばこ産業株式会社の執行役員・監査役を務めるなど、企業経営および監査に関する豊富な経験と高い見識を有しています。



執行役常務
貝原 典也

- カスタマーファースト本部長
- リスクマネジメントオフィサー



執行役常務
安部 典明

- 日本本部長
- 安全運転普及本部長



執行役常務
水野 泰秀

- 四輪事業本部長



執行役常務
大津 啓司

- 株式会社本田技術研究所代表取締役社長

6 **ガバナンス**

- **コーポレートガバナンス** 33
- コンプライアンス 42
- リスクマネジメント 45
- ガバナンス関連データ 49

コーポレートガバナンス

常務執行役員 (2021年4月1日現在)



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社長 (最高経営責任者)
- 電動化担当 (2021年7月現在)



松川 貢

- ホンダ・ディベロップメント・アンド・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ取締役社長



井上 勝史

- 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



高橋 尚男

- 四輪事業本部 ものづくりセンター所長
- 株式会社本田技術研究所取締役



野村 欣滋

- 二輪事業本部長

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 33

— コンプライアンス 42

リスクマネジメント 45

ガバナンス関連データ 49

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、世界中の Honda で働く人々が実践すべき誠実な行動をまとめた「Honda 行動規範」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います。

「Honda 行動規範」に従業員一人ひとりに浸透させていくことを目的に、リーフレットの配布やポスターの掲示、社内報の発行、啓発動画の配信、イントラネット上で事例解説等の紹介を行うとともに、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」

> <https://www.honda.co.jp/codeofconduct/>



Honda 行動規範



社内報

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向上を目的に、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ならびに経営会議により指名された執行役その他業務執行責任者で構成する「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・変更を含む内部統制システム上の重要施策の決定、内部統制システムの整備・運用状況の確認、「企業倫理改善提案窓口」の適切な運営の監督およびコンプライアンスに関する重要案件が発生した場合の再発防止策の決定などを行っています。なお、コンプライアンスに関する特に重要度の高い案件が発生した場合には、その内容に応じて経営会議または取締役会での審議または報告が行われることとなっています。

コンプライアンス委員会は 2020 年度に 4 回開催され、内部統制システムの整備・運用状況、企業倫理改善提案窓口の運用状況などが報告されました。なお、2020 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。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 33

— コンプライアンス 42

リスクマネジメント 45

ガバナンス関連データ 49

コンプライアンス

企業倫理改善提案窓口

Honda は、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、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）を受け付けています。

さらに、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。

また、より提案しやすい環境を整えるため、外部の弁護士事務所による窓口も設置するとともに、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。

2020 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 350 件（当社に関するもの 167 件、子会社に関するもの 172 件、その他 11 件）でした。

窓口に提案された案件を調査した結果、懲戒処分となった件数は、2020 年度では当社に関する案件で 2 件、子会社に関する案件で 9 件あり、そのうち当社に関する案件で懲戒解雇処分が 1 件ありました。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、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。

贈収賄防止の取り組み

Honda は、贈収賄行為を禁止しています。

「Honda 行動規範」において、法令遵守を定めるとともに、「自立した私企業として、政治（政治団体・政治家）や行政（官公庁・その職員）と健全な関係を保ち」「法令や社内規則に従い、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、「お取引先との間で社会通念を超えて、金銭・物品や接待などの利益を受領したり提供したりしません」と定めています。

上記に加えて、贈収賄に関する基本方針を定めた「Honda 贈収賄防止方針」と、具体的な遵守・禁止事項を定めた「Honda 贈収賄防止ガイドライン」も策定しています。

Honda は、これらの方針やガイドラインなどをはじめとする贈収賄防止に関する知識を、海外赴任者向け研修プログラム及び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

コーポレートガバナンス 33

— コンプライアンス 42

リスクマネジメント 45

ガバナンス関連データ 49

コンプライアンス

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、反競争的行為について、関係部門に対する個別研修を実施しているほか、昇進時の階層別研修や駐在員の赴任前研修等でも、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。このほか、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ています。「OECD 紛争地域および高リスク地域からの鉱物の責任あるサプライチェーンのためのデューデリジェンスガイダンス」に定められた基準に従って調査を実施し、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。

調査にあたり、一般社団法人日本自動車工業会においては、サプライヤー

向けに調査帳票の記入マニュアルや調査結果を集計するためのツールを作成しています。また、一般社団法人日本自動車部品工業会および一般社団法人電子情報技術産業協会などと連携し、定期的なワーキング活動を実施しながら調査方法の検討を進めています。

北米においては、責任ある鉱物調達を推進する国際的な組織である RMI※² と連携しながら、製錬・精錬業者に対し RMAP※³ への参加を働きかけています。

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 サプライヤーサステナビリティガイドライン」を共有し、当ガイドラインに沿った調達を推進し、一次サプライヤーには二次サプライヤーに対して同様に取り組んでいただくよう、働きかけています。

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。2020 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 サプライヤーサステナビリティガイドライン」

> <https://www.honda.co.jp/sustainability/supply-chain/pdf/supplier-sustainability-guidelines.pdf>

WEB

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

> <https://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 RMI: Responsible Minerals Initiative (責任ある鉱物イニシアチブ)の略。

※³ RMAP: Responsible Minerals Assurance Process (責任ある鉱物監査プロセス)の略。

6 **ガバナンス**

- コーポレートガバナンス 33
- コンプライアンス 42
- リスクマネジメント 45**
- ガバナンス関連データ 49

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。

活動の推進にあたっては、取締役会で選出された全社リスクマネジメントオフィサーが中心となって、そ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。

また、各組織は、規程の基本方針に基づいて、リスクマネジメント事務局を設置し、自立したリスクマネジメント体制を構築することで、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。

主な取り組みとして、共通の手法を用いてリスクを特定・評価・対応する「リスクアセスメント活動」を全社的にを行っています。

また、危機が発生した際には、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。

リスクアセスメント活動

Honda では、各地域本部・事業本部・機能本部でリスクアセスメント活動を展開しています。

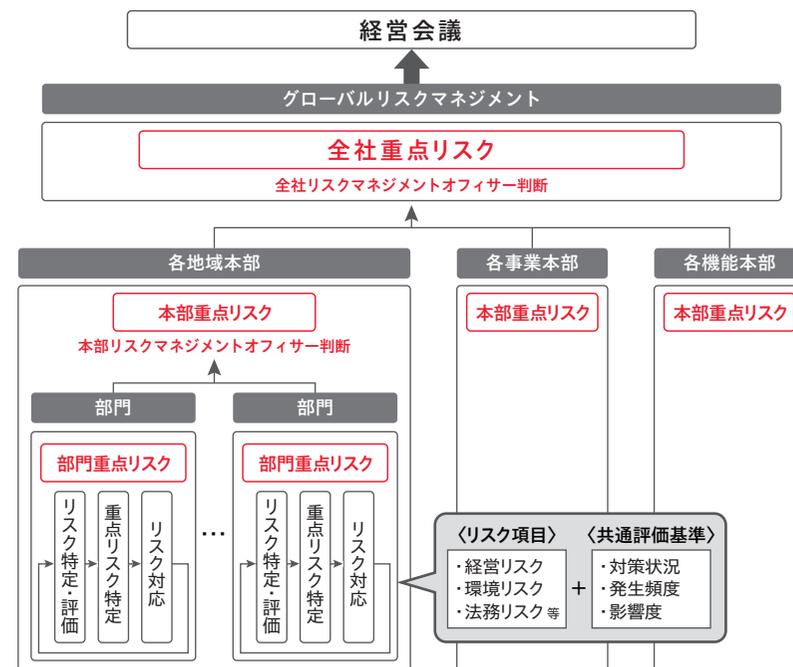
この活動は、事業を取り巻く潜在リスクを予見し、事前に対応を行うことでリスクを極小化することが目的です。

各部門では年 1 回、グループ共通のリスク項目、評価基準に基づきリスク評価を行い「部門重点リスク」を特定しています。

各本部では、各部門のリスク評価結果をベースに議論を重ね、本部リスクマネジメントオフィサーの判断のもと「本部重点リスク」を特定し対応を行っています。

また、全社レベルでは、各本部の重点リスクの状況も踏まえ、全社リスクマネジメントオフィサーの判断のもと、「全社重点リスク」を特定し、経営会議で共有・議論を行っています。

リスクアセスメント取り組み図



6 **ガバナンス**

コーポレートガバナンス 33

コンプライアンス 42

— リスクマネジメント 45

ガバナンス関連データ 49

リスクマネジメント

2020 年度も全社重点リスクを特定しており、特定した全社重点リスクは、主管部門を中心に対応を行うとともに、その進捗状況は戦略会議体の場で確認、議論を行っています。

全社重点リスク

全社重点リスク項目	リスク観点
感染症リスク	感染症のパンデミック発生による事業影響、従業員の健康/生活への影響
地域リスク	各国の現地法令・制度・商習慣の変化等による事業影響 (個人情報保護規則、経済安全保障政策など)
購買・調達リスク	取引先からの部品供給を受けられないことによる生産活動の停滞や遅延
情報セキュリティリスク	サイバー攻撃等による重要な業務・サービスの停止および、情報資産の漏洩
環境規制に関わるリスク	各国の燃費・排出規制の見直しにともなう対応費用の発生等の影響
知的財産リスク	知的財産権が侵害される、あるいは高額な賠償やライセンス料の支払いによる事業影響
自然災害等リスク	自然災害(地震、水害等)での事業活動の停止による生産・研究・販売等への影響
金融経済リスク	経済悪化による市場規模の縮小、為替変動による事業影響
ブランドイメージに関連するリスク	ブランドイメージの棄損にともなう事業影響

今後も、本活動を定着させ、グループ全体のリスク低減を図るとともに、従業員一人ひとりのリスク意識向上につなげていきます。

6 **ガバナンス**

コーポレートガバナンス 33

コンプライアンス 42

— **リスクマネジメント** 45

ガバナンス関連データ 49

リスクマネジメント**危機対応**

Honda では、危機の兆候を監視・報告するリスクセンシング活動を行い、迅速な対応につなげています。

また、危機発生時には、危機の影響に応じてグローバル危機対策本部を立ち上げ、事態の拡大防止と早期収束を図る体制を整備しています。

Honda のグローバル危機対策本部の活動では、過去に経験した危機事象等への取り組みを踏まえて、機能強化に努めています。

まずは、日常から情報共有・活動の議論の場として、危機対応の要となる班長を招集した班長会議を開催しています。この会議を通じて、活動のレベルアップを図るとともに、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。

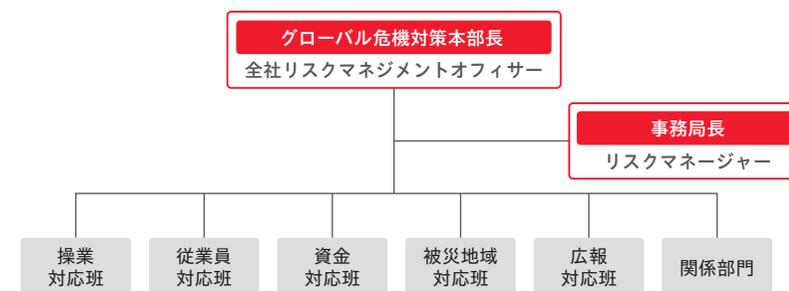
次に、危機対応活動の検証として危機対策本部訓練を定期的で開催しています。これまで、首都直下地震や南海トラフ地震を想定した訓練を開催し、複数拠点にまたがって危機対応を行うケースや、危機対応における基本行動の再確認（各班の連携確認）を行いました。

防災訓練においても、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。

なお新型コロナウイルスへの対応として、Honda では 2020 年 1 月以降グローバル危機対策本部を立ち上げ、全社横断的な対応を推進してきました。今回の活動を暫定的な対応とすることなく、一連の取り組みの検証を行うとともに、各班で改善点をマニュアルに反映し、機能強化に努めています。

また 2020 年秋以降、全世界的に半導体部品の供給課題が顕在化しました。影響の大きさから、Honda においてもグローバル危機対策本部を立ち上げ、その影響を最小化するために、全社横断的な対応を推進しています。

グローバル危機対策本部体制図



新型コロナウイルス感染症は、世界保健機関 (WHO) が 2020 年 3 月にパンデミック宣言を行った後も世界的に感染が拡大し、多くの国々で外出や移動が制限され、世界各地で経済・企業活動が停滞しました。

各国でワクチンの普及が進みつつあるものの、新型コロナウイルス感染症の収束時期は不透明な状況です。

Honda においても、各国政府による行動制限措置の実施などにもない、一部の生産拠点において生産停止・減産といった影響が発生していますが、お客様・従業員の安全確保を最優先に、感染拡大防止に取り組んだうえで、事業活動を継続しています。

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

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 33

コンプライアンス 42

— リスクマネジメント 45

ガバナンス関連データ 49

リスクマネジメント

情報管理

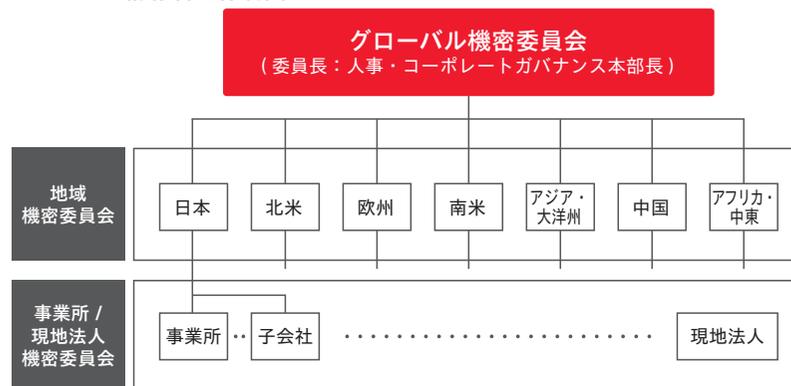
Honda は、機密情報や個人情報などの情報資産を保護することを目的に、グループ会社までを適用範囲とした「Global Confidentiality Policy(GCP)」「Global IT Security Policy(GITSP)」を制定し、組織的な対応体制、機密情報や個人情報を取り扱うにあたっての遵守事項、情報システムやネットワークにおけるセキュリティ基準、情報漏えい発生時のレポートラインなどを規定しています。

これらポリシーを効果的に運用するとともに、変化に対してタイムリーに対応するために人事・コーポレートガバナンス本部長を委員長とした「グローバル機密委員会」を設置しています。

グローバル機密委員会ではグローバル共通の中期方針および年度の活動計画を決定し、その計画に基づき「各地域機密委員会」が中心となって、個人情報を含む機密情報など、Honda の事業活動において発生する情報を安全に取り扱うための活動を推進しています。

また日々、巧妙化・複雑化しているサイバー攻撃に対しては、情報セキュリティの継続的な強化活動に加え、日々モニタリングを行いながら、対処が必要な事象に対しては即座に対応できる体制を整備しています。

グローバル情報管理体制図



※ Auto-ISAC : Automotive Information Sharing & Analysis Center (自動車情報共有・分析センター) の略。

個人情報の保護

Honda は個人情報保護の重要性を認識し、個人情報を取り扱う部門では管理責任者、管理者を設置するとともに、個人情報保護に関する教育を実施しています。

また、個人情報を組織的に管理することを目的に、個人情報を取り扱う部門が各社の機密委員会へ保有している個人情報の管理方法や委託先での管理状況などの届出を行うこととしています。届出内容を最新の状態に保つため、全部門を対象に年1回以上、棚卸を実施しています。

Honda ではお客様情報を最優先で保護することを社会的責務として捉えています。これらの情報が含まれる情報システムに対しては、より厳格なセキュリティ基準を設定するとともに、定期的にセキュリティ対策の実施状況を確認することとしています。

また、加速度的に整備されつつある各国の個人情報保護規制に対しては、各地域機密委員会との連携体制を構築し、動向を注視しながら漏れのない着実な対応を行っています。

なお、個人情報の漏えいや開示等の請求があった場合は、各国法規に則り、すみやかに対応する体制を整備しており、2020年度は個人情報の重大な紛失・漏えいなどの事案は発生していません。

製品サイバーセキュリティ

日米で活動が開始されている自動車のサイバーセキュリティに関する情報を共有・分析する Auto-ISAC※に参加し、業界内で検知した事案の情報を収集しています。

さらに、自社でも関連法規および規格や業界標準を含め、独自の情報を入手しています。これらを自社の対応に活かすことにより、製品の安全・安心の確保に向けた活動を積極的に推進しています。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	33
コンプライアンス	42
リスクマネジメント	45

— ガバナンス関連データ 49

ガバナンス関連データ

コーポレートガバナンスの概要 (2021年6月23日時点)

組織形態	指名委員会等設置会社
● 取締役の人数	11名
うち社外取締役の人数	5名
うち独立役員 ¹⁾ の人数	5名
うち女性取締役の人数	2名
● 取締役の任期	1年
● 指名委員会の人数	4名
うち社外取締役の人数	3名
うち独立役員 ¹⁾ の人数	3名
● 監査委員会の人数	5名
うち社外取締役の人数	3名
うち独立役員 ¹⁾ の人数	3名
● 報酬委員会の人数	4名
うち社外取締役の人数	3名
うち独立役員 ¹⁾ の人数	3名

取締役会の開催状況 (2020年度)

● 開催数 (回)	11
● 取締役の出席率 (%)	99
うち、社外取締役の出席率 (%)	98

監査等委員会の開催状況 (2020年度)

● 開催数 (回)	10
● 監査等委員である取締役の出席率 (%)	100
うち、社外取締役の出席率 (%)	100

取締役の報酬等の額

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)
		固定報酬	業績連動報酬		
			賞与	株式報酬	
取締役 (監査等委員を除く) (社外取締役を除く)	652	428	95	129	7
社外取締役 (監査等委員を除く)	33	33	-	-	3
取締役 (監査等委員) (社外取締役を除く)	145	145	-	-	2
社外取締役 (監査等委員)	50	50	-	-	3
(合計)	883	658	95	129	15

・役員報酬限度額は、取締役 (監査等委員を除く) 分年額 1,160 百万円以内、取締役 (監査等委員) 分年額 270 百万円以内です。

・上記については、当年度において、当社が当社役員に対して支給した報酬等の金額を記載しており、2020年6月19日開催の定時株主総会終結の時をもって退任した取締役 (監査等委員を除く) 1名、社外取締役 (監査等委員を除く) 1名に対する支給額を含んでいます。

・取締役 (監査等委員を除く) の賞与は、前述の取締役 (監査等委員を除く) 分役員報酬限度額に含まれており、2021年5月14日開催の取締役会にて決議された支給金額を記載しています。

・株式報酬の総額は、役員報酬 BIP (Board Incentive Plan) 信託に関して当年度中に付与した株式交付ポイントに係る費用計上額であり、非金銭報酬等に該当します。

最高給与受給者 (代表執行役社長 最高経営責任者) の年間報酬等の総額 (日本)

最高給与受給者 (代表執行役社長 最高経営責任者) の 年間報酬等の総額 (百万円)	166
従業員の年間報酬総額の中央値に対する比率 (%)	2,057

最高給与受給者 (代表執行役社長 最高経営責任者) の年間報酬総額等の増加率 (日本)

最高給与受給者 (代表執行役社長 最高経営責任者) の 年間報酬総額等の増加率 (%)	94
--	----

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	33
コンプライアンス	42
リスクマネジメント	45

— ガバナンス関連データ 49

ガバナンス関連データ

Honda 税務基本方針

1. 本方針の目的

Honda 税務基本方針（以下、「本方針」という。）は、本田技研工業株式会社（以下、「HM」という。）及びその連結子会社（HM 及びその連結子会社を合わせて「Honda」という。）における税に対する基本的な姿勢及び考え方を定め、事業活動を行う各国・地域の税務関連法令等を遵守し適正な納税を行うことにより、社会への貢献と企業価値の維持及び向上を図ることを目的とする。

Honda は、各国・地域の税制度や国際課税ルール等の変更が頻繁に行われる環境のなか、事業が安定して適切に行われるよう、下記 2. (1)～(6)に掲げる税務基本方針のもと、正確で質の高い税務業務の実行及び事業に伴う税務リスクへ対応する。

2. 税務基本方針

(1) 法令遵守

Honda は、事業活動を行う国・地域における税務に関連する法令やルール、租税条約、OECD ガイドライン等の国際基準及び本方針を含む Honda で適用される税務に関連する規程や HCG 等の社内規定を遵守し、事業実態に即した適正な納税を行う。

(2) 租税回避行為の禁止

Honda は、「地域で稼いだ利益は地域に還元する」という基本的な考え方のもと、タックスヘイブンの利用など租税回避を目的とした取引は行わず、事業実態に即した取引のもと、適正な納税を行う。

(3) 移転価格

Honda は、事業活動で創造された価値に応じた適切な納税を行うため、Honda 内での取引について、移転価格税制を十分に考慮し適正な価格（ALP: Arm's Length Price）の設定を行う。

(4) 透明性の確保

Honda は、税務に関する情報の適時かつ正確な開示等を行うことにより、税務当局をはじめ税務に係るステークホルダーへの説明責任を果たすことの重要性を認識し、法令等に基づく税務に関する情報の開示に適切に対応する。

(5) 政府・課税当局との関係

Honda は、事業活動を行う国・地域における政府・課税当局に対し、法令等や政府・課税当局からの求めに応じた税務情報を適時適切に提供するなど誠実な対応を通して、透明性の確保と継続的な信頼関係の構築に努める。

(6) コーポレートガバナンス

Honda は、基本理念に立脚し、株主・投資家をはじめ、お客様、社会からの信頼を高めるとともに、会社の迅速・果敢かつリスクを勘案した意思決定を促し、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図り、「存在を期待される企業」となるために、経営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おり、税務についても、その考え方、枠組み及び運営方針を踏まえたガバナンスの整備を行う。

7 環境



environment

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

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

— 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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

基本的な考え方

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、NO_x※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、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。ここでは、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・明文化しています。

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、あらゆる環境負荷の低減に取り組んでいます。その取り組みは、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、「製品」と「企業活動」の両面にわたっています。

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。

※1 NO_x: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。



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

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

グローバルマネジメント

環境経営推進体制とマネジメントサイクル

Honda は、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、事業運営に影響を与える重要課題であると認識しています。この認識のもと、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。

議長に最高経営責任者（CEO）を迎え、各地域のPDCAや、気候変動やエネルギー、資源にかかわるリスクと機会、それに基づいた短・中・長期的な環境戦略の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がそれぞれ具体的な行動計画を策定し、施策を展開しています。

Hondaの環境取り組みの進捗や全世界にまたがるテーマについては、各地域本部から経営企画統括部へ集約され、世界環境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（2021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しています。それとともに、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。



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

グローバルマネジメント

環境会計

日本における環境会計

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

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

DATA

環境保全コスト

> p.75

DATA

経済効果
<収益、費用低減の実質効果>

> p.75



7 パフォーマンス報告

— 環境 …………… 51

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 …………… 77

品質 …………… 93

人材 …………… 109

サプライチェーン …………… 133

社会貢献活動 …………… 146



※ 産業革命以降の地球の温度上昇を2℃以内に抑えるため、Hondaは2014年に「2050年をめぐりCO₂の企業総排出量を半減(2000年比)することをめざす」と公表しました。

2021年4月には「2050年に、Hondaの関わるすべての製品と企業活動を通じ、カーボンニュートラルをめざすこと」を表明しました(⇒p.04、05)。

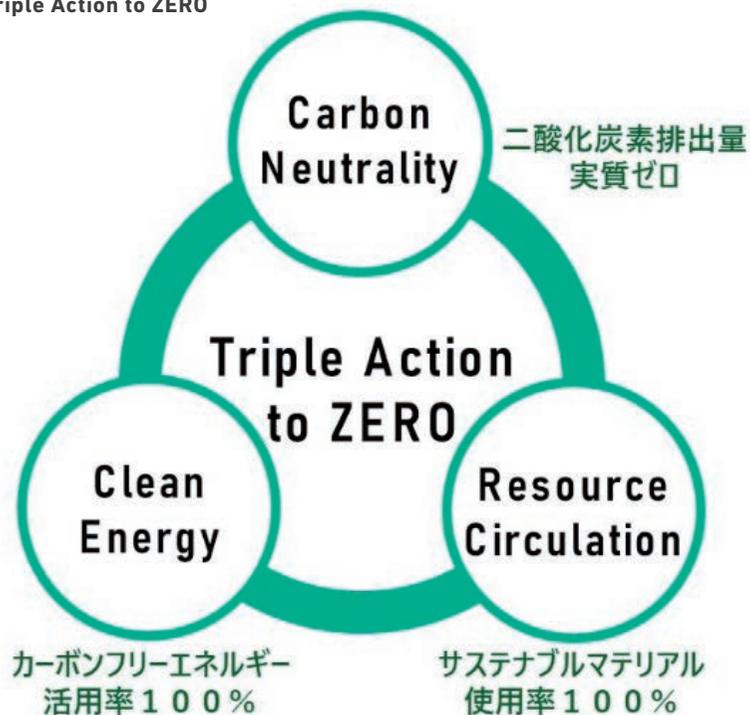
2014年に設定したCO₂排出半減の目標は2℃シナリオに相当し、今回のカーボンニュートラル(CO₂実質排出ゼロ)の目標は1.5℃シナリオに相当します。

環境側面の重要課題

Honda の重要課題

Hondaはマテリアリティマトリックスで課題としてあげている「気候変動・エネルギー問題への対応」「資源の効率利用」「クリーンな大気の保全」に自らの技術と事業活動で取り組み、将来的に「環境負荷ゼロ社会」の実現をめざしています。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 Action to ZERO



Triple Action to ZERO

Hondaは、この地球上で人々が持続的に生活していくため、「環境負荷ゼロ」の循環型社会の実現をめざし、これまでの「Triple ZERO」を超えた、より高い取り組み目標を掲げます。

「カーボンニュートラル」「クリーンエネルギー」「リソースサーキュレーション」、この3つを1つのコンセプトにまとめた「Triple Action to ZERO」を中心に、取り組みます。

この取り組みによって、可能な限り地球資源の消費を抑制し、環境への負荷のない社会をめざします。

2050年二酸化炭素排出量実質ゼロ

「気候変動問題」への対応として、製品だけでなく、企業活動を含めたライフサイクルでのCO₂排出量において、これまでの2℃に抑える目標から、1.5℃に抑える目標※をめざします。

2050年カーボンフリーエネルギー活用率100%

「エネルギー問題」への対応として、これまでのエネルギーのリスクを減らす取り組みを超えて、製品使用時と企業活動時のすべてでクリーンエネルギーの利用をめざします。

2050年サステナブルマテリアル使用率100%

「資源の効率利用」への対応として、バッテリーのリユースやリサイクルをはじめとした、マテリアル・リサイクルに関する研究を進めます。これまでの、資源と廃棄におけるリスクを減らす取り組みを超えて、環境負荷のない持続可能な資源を使用した製品開発に挑戦します。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

環境側面の重要課題

気候変動・エネルギー問題への対応

現在、モビリティを取り巻く環境は、大幅な変革期にあります。そんななか 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。世界の市場やお客様の変化を予測し、お客様の生活に貢献することを第一に定めながら、積極的に環境負荷低減に取り組んでいます。

段階的な目標として、全世界における、二輪車、四輪車、パワープロダクト使用時の 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」を掲げました。2020 年度までの達成状況については、(⇒ p.75) に掲載しています。

さらに 2020 年 10 月には、「2050 年カーボンニュートラルの実現」をめざすことを、2021 年 4 月には「環境負荷ゼロ」の循環型社会の実現に向けて「2050 年に Honda の関わるすべての製品と企業活動を通じて、カーボンニュートラルをめざすこと」を公表しました。

パリ協定で掲げられた 1.5℃ に抑える努力目標をめざして CO₂ を削減していく考え方が背景にあります。

グローバルにおける環境へのアプローチは 1 つではなく、また再生可能エネルギー活用を最大化することをめざしていくことが重要です。Honda は再生可能エネルギー活用や CO₂ 低減に向けたソリューションのアプローチには多様性があることから、「マルチパスウェイ」というアプローチをコンセプトに掲げ、環境に配慮した製品を各地域に合わせて提供していくことを定め、積極的に進めています。

その象徴として、Honda の電動化技術を、「Honda e:Technology」として展開しています。また、再生可能エネルギーの最大活用を狙い、エネルギーマネジメントサービスとモビリティサービスを連携させた、未来社会の構築に向けた技術開発を進めています。2019 年、EaaS^{※1} と、MaaS^{※2} を連携させる「Honda eMaaS」コンセプトを掲げ、事業化に向けた提案と市場実証

実験を進めていくことを発表しました。Honda の多様な領域の商品群を連携させ、さまざまな価値を社会、そしてお客様に提供していきます (⇒ p.05)。

企業活動においても、再生可能エネルギーの活用を視野に入れ、各地域に適した再生可能エネルギーの導入を進めています。



※1 EaaS: Energy as a Service (サービスとしてのエネルギー) の略。次世代電力供給・エネルギー最適化サービス。

※2 MaaS: Mobility as a Service (サービスとしての移動) の略。次世代移動サービス。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

環境側面の重要課題

電動化の推進

Honda は、気候変動やエネルギー多様化による、社会ニーズや社会構造の変化を課題と捉え、製品の電動化を積極的に加速しています。

電動化製品の拡大・普及は、製品使用時の低 CO₂ 化、さらにはカーボンニュートラル化につながり、気候変動リスクを低減するだけでなく、利便性の向上や緊急災害時の対応といった、さまざまな機会の創出につながると考えています。そこで Honda は 2030 年をめどに、四輪車販売の 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。この目標を達成するために、商品ラインナップの拡大・拡充を進めることで、事業機会の拡大を図っています。

Honda の電動化に関する取り組みについては、トップメッセージ (⇒ p.06) をご参照ください。



7 パフォーマンス報告

一 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

一 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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



環境側面の重要課題

気候変動 複数シナリオによるリスクと機会分析

Honda は TCFD^{*1} 提言でも重要視されているシナリオ分析を実施しており、現在から将来に向けた複数のシナリオを想定したうえで、戦略構築を行っています。

どのシナリオも、さまざまな要因の変化により不確実性を含んでいるため、さまざまな状況における分析や検証が重要となります。リスクや機会をそれぞれのシナリオで明確にすることで、より持続可能な企業経営

が実現できると考えています。

そこで Honda は複数のシナリオを視野に入れ、戦略を立案することで、事業や製品展開に活用し、リスク軽減や機会創出を図り、さらなる強靱性を持ったサービス・製品展開を実現します。

下記表は、リスクと機会に対して Honda の取り組みを示した一覧になります。抽出されたリスクと機会に対して、Honda は戦略の強靱性を高め、さまざまな取り組みを実施しています。

	気候関連のリスク (TCFD より抽出)	Honda のリスク 具体的な対応 / ページ	気候関連の機会 (TCFD より抽出)	Honda の機会 具体的な機会 / ページ
移行リスク⇒ 2℃ / 1.5℃ (主な影響) ・CO ₂ 排出が多いモビリティの市場からの排除 ・製品利用サービスに必要なエネルギーの多様化	政策、法規制リスク ・GHG 排出に関する規制強化 ・排出量報告義務の強化	・燃費向上および電動化の推進 (⇒p.06, 61) ・ライフサイクル全体での排出量開示 (⇒p.71)	製品 / サービス ・新製品 / サービスの開発 ・低炭素製品 / サービスの拡張 ・事業活動の多様化	・eMaaS による TCO ^{*2} の低減 (⇒p.05) ・電動化製品 / サービスの販売の拡大 (⇒p.05, 06, 61) ・マルチバスウェイによる製品販売の拡大 (⇒p.05)
	技術リスク ・低炭素製品への入れ替え	・電動化製品の展開 (⇒p.06, 61)	市場 ・新しい市場へのアクセス	・高付加価値製品 / サービスによる市場拡大 (⇒p.05)
	市場リスク ・消費者行動の変化 ・市場シグナルの不確実性 ・原材料のコスト上昇	・マルチバスウェイによる製品開発 (⇒p.05) ・3R を見据えた製品設計 (⇒p.59, 64)	エネルギー源 ・より低排出のエネルギー使用 ・分散型エネルギー源への転換	・再エネ / 省エネによる生産コスト低減 (⇒p.63) ・MPP によるバッテリーシェアリングの拡大 (⇒p.60, 61)
	評判リスク ・消費者選好の変化 ・業種への非難 ・ステークホルダーの懸念の増加	・低排出製品 / サービスの展開 (⇒p.05) ・カーボンニュートラルへの転換 (⇒p.56) ・レジリエントな戦略発信 (⇒p.58)	資源の効率性 ・より効率的な輸送手段活用 ・リサイクルの利活用	・3R の積極推進 (⇒p.59, 64)
物理的リスク⇒ 4℃ (主な影響) ・異常気象の発生によるインフラの分断 ・異常気象に対応した製品 / サービスの必要性増加	急性リスク ・洪水等の異常気象深刻化 ・洪水等の異常気象増加 ・サプライチェーンの分断	・グローバル BCP 対応 (⇒p.45) ・グローバルバリューチェーンの構築 (⇒p.140) ・調達リスクへの対策 (⇒p.142)	強靱性 ・サプライチェーンの信頼性と業務能力の向上 ・レジリエンス確保に関連する製品 / サービスの拡大	・グローバルバリューチェーンによる安定的な生産体質 (⇒p.142) ・災害対応製品 / サービスによる早期復興への貢献 (⇒p.06) ・eMaaS によるエネルギーの安定供給 (⇒p.05)
	慢性リスク ・降雨や気象パターンの変動 ・平均気温の上昇	・取水量、エネルギー削減取り組み (⇒p.59, 63) ・エネルギー消費の効率化 (冷暖房) (⇒p.63)		

※1 TCFD : Task Force on Climate-related Financial Disclosures (気候関連財務情報開示タスクフォース) の略。

※2 TCO : Total Cost of Ownership (総保有コスト) の略。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

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入手困難化や枯渇は、製品の生産に必要な部品や材料の調達などに影響を与えることから、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」を重要課題の一つと位置付け、3R※活動を積極的に推進し、また使用済み製品の廃棄時の適正処理も確実に行っています。

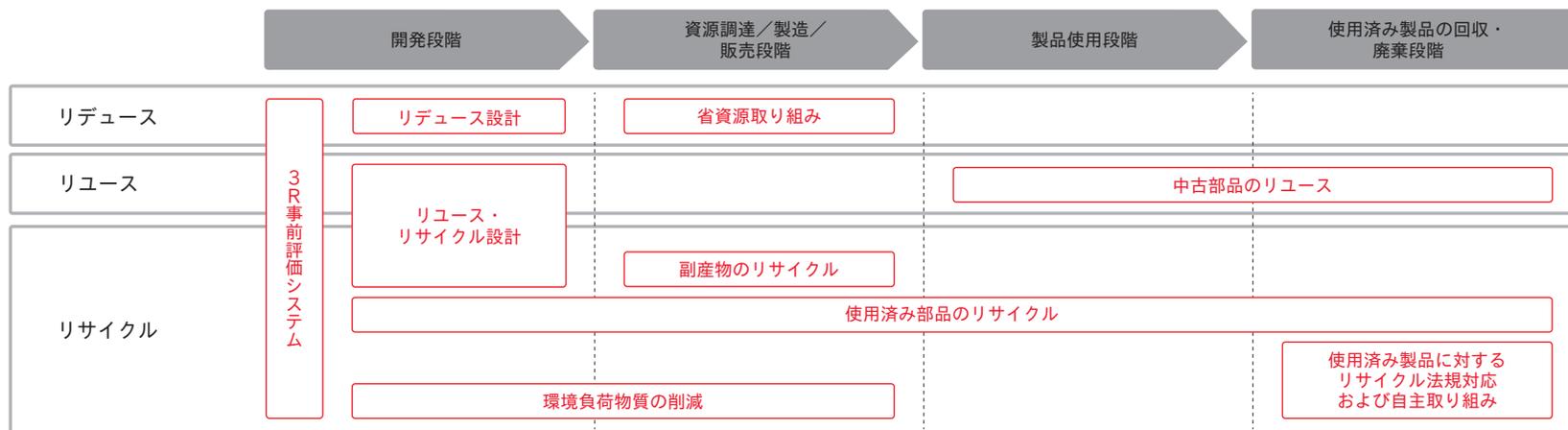
そこで Honda は、資源枯渇や廃棄時のリスクを視野に入れ、廃棄物等発生量の削減をめざし、すべての企業活動の範囲において 2030 年度、原

単位削減年率 1.8%（2018 年度比）の目標を設定しました。

また水資源についても、水供給や枯渇リスクを視野に入れ、すべての企業活動の工業系取水において 2030 年度、原単位削減年率 1.8%（2018 年度比）に抑える目標を設定し、廃棄物同様、環境負荷を抑える取り組みを行っていきます。

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環境負荷ゼロをめざし、社内外のステークホルダーと協力、連携しながら取り組みを進めています。

資源と廃棄における環境負荷ゼロへの取り組み



※ 3R:Reduce (リデュース)、Reuse (リユース)、Recycle(リサイクル)の略。

7 パフォーマンス報告

— 環境 …………… 51

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 …………… 77

品質 …………… 93

人材 …………… 109

サプライチェーン …………… 133

社会貢献活動 …………… 146

環境側面の重要課題

クリーンな大気保全

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ています。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トにおいては、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※」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。

TOPICS

ビジネス用電動三輪スクーター「ジャイロ e:」を発売

Honda は 2021 年 3 月、交換式バッテリー「Honda Mobile Power Pack (モバイルパワーパック)」を使用した、ビジネス用途向けの原付一種電動三輪スクーター「ジャイロ e:」を、法人向けに発売しました。

ジャイロ e: は、走行時に CO₂ 排出のない、電動モビリティならではの優れた環境性能を有しています。動力用電源には、「ベンリイ e:」と共通のモバイルパワーパックを 2 個使用しており、充電済みのモバイルパワーパックに交換することで、充電されるのを待つことなく走行が可能になります。

Honda は、環境にも使う人にもやさしい「Honda e: ビジネスバイクシリーズ」の普及に向けた取り組みを進めることで、より静かでクリーンな生活環境の提供に寄与していきます。



ジャイロ e:



モバイルパワーパック

※ PGM-FI: Programmed Fuel Injection (電子制御燃料噴射装置) の略。



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

気候変動・エネルギー問題への対応

2020 年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標・ Honda の製品から排出される CO₂ の全世界平均値

Honda は、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「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きました。

2020 年の二輪車は 32.6% で目標を達成。四輪車は 29.8% でおおむね達成。パワープロダクツは新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大にともなう影響により、電動製品の販売が計画を下回ったことが要因で 27.5% と未達になりました。

2020 年目標は未達となりますが、Honda は今後 2℃ を上回る 1.5℃ に抑える努力目標を目指して、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて推進していきます。

なお 2020 年目標に向けた集計対象範囲は、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・パワープロダクツのそれぞれにおいて、Honda の全世界の販売台数のおよそ 90% 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.75

TOPICS

「Honda e」が「ドイツ・カーオブザイヤー」を
日本車として初受賞

Honda の欧州向け電気自動車「Honda e」が、「ドイツ・カーオブザイヤー 2021」を受賞しました。日本車が同賞を受賞したのは、史上初のことです。

ドイツ・カーオブザイヤーは、ドイツの主要な自動車ジャーナリストによって選出されます。ジャーナリストはまず、最新モデルに試乗して、使い勝手や運転性能、イノベーション・レベルなどに応じて、ランク付けを行います。次に、「コンパクト」「プレミアム」「ラグジュアリー」「ニュー・エナジー」「パフォーマンス」という 5 つのカテゴリーのトップを選出し、そのなかから大賞となるドイツ・カーオブザイヤーを選出します。「Honda e」は、「ニュー・エナジー」部門賞に選ばれ、最終選考でカーオブザイヤーを受賞しました。

「Honda e」は 2020 年春の発売以来、ドイツの「レッド・ドット・デザイン賞」をはじめとした、数々の名誉ある賞を受賞しています。

Honda は、欧州で販売する四輪車を、2022 年までに 100% 電動車にすることを目標としています。「Honda e」はシームレスで洗練されたモダンな外観、最先端のテクノロジー、高度なインテリジェント・コネクティビティなど、現代的なデザインと、高度な e モビリティの両立を実現しています。



Honda e



7 パフォーマンス報告

— 環境 …………… 51

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 …………… 77

品質 …………… 93

人材 …………… 109

サプライチェーン …………… 133

社会貢献活動 …………… 146



気候変動・エネルギー問題への対応

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。

これまで、グローバルに生産・販売を拡大しながら、「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 つの取り組みを行いました。

- 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。

2020 年度に発売した製品の認定を行った結果、二輪車 20 モデル、四輪車 3 モデル、パワープロダクツ 1 モデルの合計 24 モデルを新たに HEPS 適合製品として認定。累計では二輪車 202 モデル、四輪車 95 モデル、パワープロダクツ 52 モデルの合計 349 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。

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

DATA

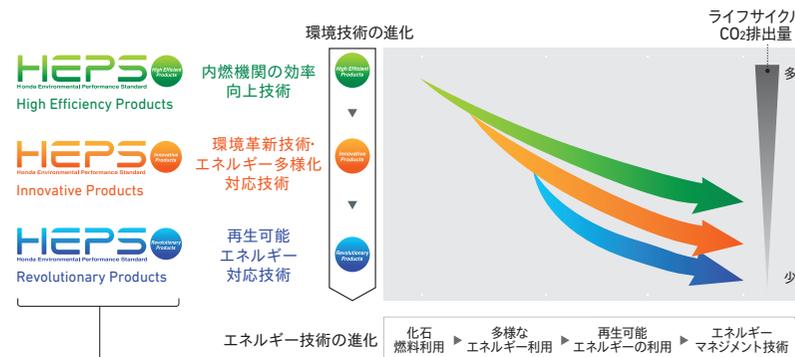
HEPS 適合モデル数の推移 (グローバル)

> p.76

DATA

地域別 HEPS 適合モデル数

> p.76



●High Efficiency 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。

●Innovative Products

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

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

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。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※で 30% 低減した寄居完成車工場など、最新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、2020 年度にはソーラー発電や風力発電などで合計 358GWh を活用しました。

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。



※ 埼玉製作所狭山完成車工場との比較。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

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

製品のボディー骨格、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、「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を拡大しています。海外では「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、2020 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% 以上となっています。また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。2020 年度は、使用済みバンパー約 13.6 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」のアンダーカバー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。

※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。



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

資源の効率利用

廃棄段階での取り組み

四輪車の取り組み

自動車メーカーは、「使用済自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）」に則り、「フロン類」「エアバッグ類」「ASR※1」の3品目を引き取り、処理する責任があります。

2020年度、Honda車のフロン類の引き取り台数は約44万台（前年比-6.3%）、エアバッグ類の引き取り台数は約45万台（前年比-5.6%）、また使用済み自動車処理の最終工程であるASRの引き取り台数は約49万台（前年比-7.6%）でした。ガス発生器の再資源化率は95.0%、ASRの再資源化率は95.7%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、2020年度1,400台で全引き取り台数に占める割合は52.2%でした。また、Honda製品のリサイクル率は、重量ベースで98.1%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。バ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※2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 ASR: Automobile Shredder Residue (自動車破砕残さ)の略。シュレッターダスト。
 ※2 ODS: Ozone Depleting Substances (オゾン層破壊物質)の略。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

クリーンな大気の保全

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

二輪車においては、市販車すべてのエンジンの4ストローク化を完了し、全世界で販売する機種の80%以上が、PGM-FIを適用しています。

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※1 3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※2 30を達成し、適用モデルを順次拡大しました。「アコード プラグインハイブリッド」は、世界に先駆けSULEV20を達成しました。また、新興国でも排出ガス規制が適用・強化されていますが、Hondaは、アジア・中東の国々においてそれらの排出ガス規制強化に先行して対応を進めています。

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

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

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

日本においては、一般社団法人日本自動車工業会で設定した目標に準じ

て2010年度のVOC排出量原単位を管理値に定め、そこからの自主削減を進めており、2010年より目標を達成しています。Hondaは、今後もこの自主削減の取り組みを継続していきます。

※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

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

その他の重要課題

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、水質調査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、水使用量の最少化に向けて、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 m³、全使用量の約 20% になります。とくにホンダエンジニアリング株式会社（日本）、ホンダオートモービル（タイランド）カンパニー・リミテッド第二工場（タイ）、广汽本田汽车有限公司第二工場（中国）では、ほぼ 100% リユースできる水のフル循環システムを導入するなど、グローバルで随時、導入の検討を進めています。

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のみ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、水資源保全を自ら推進するだけでなく、水資源保全基金の運営を北米で実施しています。水資源保全基金「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（右上リンク参照）。

社会貢献活動として 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・管理しており、各地域に合わせた最適な取り組みを実施しています。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）。

WEB

「Honda Marine Science Foundation」(英文)

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

WEB

「水源の森」

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



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

その他の重要課題

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、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ています。そこで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」

> <https://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、2020 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 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



※ 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世界経済人会議）とWRI（World Resources Institute：世界資源研究所）が主体となって策定。

環境関連データ

対象範囲

p.71～74の「環境関連データ」では、国内外のHonda および連結子会社・関連会社合わせて422社の事業活動における、2020年度のデータを掲載します（会社数は2020年12月末時点）。

2020年度 Honda の GHG 排出量

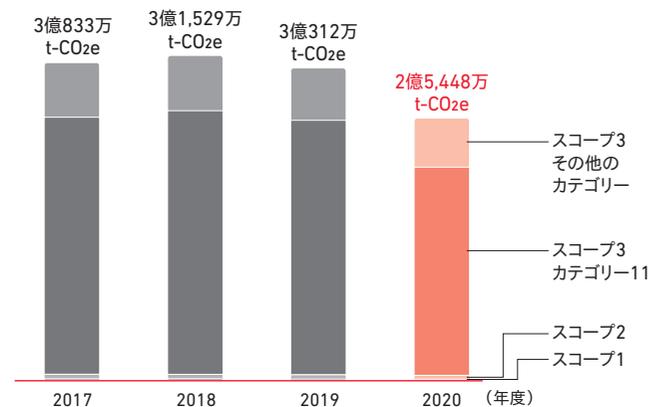
Honda は、モビリティに携わる会社として責任を持ってGHG排出量を算定・開示することが、全世界でのGHG低減に向けた取り組みを積極的に推進していくために必要なことだと考えています。

その足がかりとして、2012年8月、Hondaは世界で最も広く利用されているGHG算定基準である「GHGプロトコル※」に従って、2011年度GHG排出量を、Hondaに関わるバリュー・チェーン全体で算定し、開示しました。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）を含んだ算定方法での開示は、業界では世界で初めてでした。

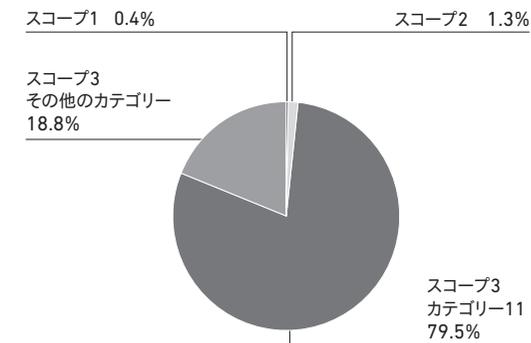
以後、Hondaは継続して、バリュー・チェーン全体でのGHG排出量の算定と開示を行っています。スコープ3（その他の間接排出）の算定では、推計割合の大きいカテゴリーについて対象範囲（バウンダリー）を拡大して、データ収集の推計・算出方法の精度を向上させるなど、より正しく把握できるよう進化を続けています。

2020年度の算定結果は、Hondaの企業活動によるGHG排出量が450万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2億5,448万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。

GHG 排出総量の推移



2020年度 GHG 排出総量の内訳



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

環境関連データ

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 排出の約 8 割は、「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、製品の燃費向上に努めてきました。2021 年度以降も、さらなる GHG 排出量削減をめざします。

LCA*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 排出量の算定、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。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。



※ 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 51

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 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

環境関連データ

Honda の GHG 排出総量

		2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 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)		3 億 833 万 t-CO ₂ e	3 億 1,529 万 t-CO ₂ e	3 億 312 万 t-CO ₂ e	2 億 5,448 万 t-CO ₂ e
内訳	企業活動による直接排出 (スコープ 1)	135 万 t-CO ₂ e	138 万 t-CO ₂ e	124 万 t-CO ₂ e	112 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)	417 万 t-CO ₂ e	409 万 t-CO ₂ e	379 万 t-CO ₂ e	338 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)	552 万 t-CO ₂ e	547 万 t-CO ₂ e	503 万 t-CO ₂ e	450 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 4,971 万 t-CO ₂ e	2 億 5,610 万 t-CO ₂ e	2 億 4,725 万 t-CO ₂ e	2 億 221 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)	5,310 万 t-CO ₂ e	5,372 万 t-CO ₂ e	5,084 万 t-CO ₂ e	4,777 万 t-CO ₂ e
	その他の間接排出 (スコープ 3 合計)	3 億 281 万 t-CO ₂ e	3 億 982 万 t-CO ₂ e	2 億 9,809 万 t-CO ₂ e	2 億 4,998 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を、日本以外は 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories の排出係数を利用。地球温暖化係数は 2007 年 IPCC 第四次評価報告書の係数を利用。

●スコープ 2: GHG プロトコルで定義されている、企業活動のエネルギー利用にともなう GHG の間接排出 (例: 工場・オフィスでの電力エネルギーの使用)。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を利用。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・航空機)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う排出される 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・航空機)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×年間走行距離または年間使用時間×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または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」を除く。

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

一 環境 51

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

一 環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

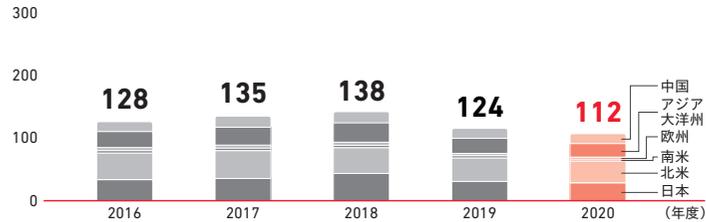
社会貢献活動 146

環境関連データ

GHG排出量

直接排出量 (スコープ1)

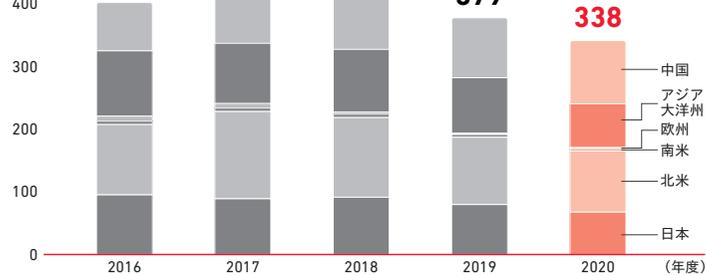
(万t-CO₂e)
400



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・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)

(万t-CO₂e)
400

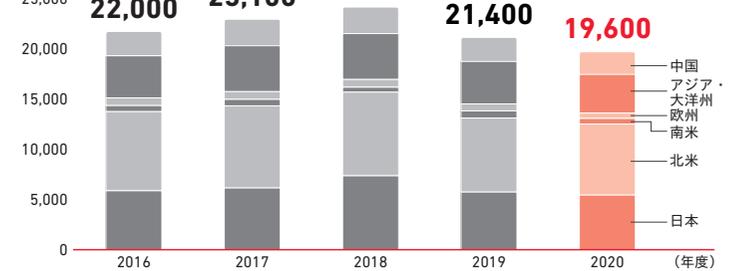


【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。
【算定方法】
排出量 = Σ (購入電力量 等^{※1} × CO₂排出係数)
GHGプロトコルのマーケット基準手法を採用
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく電気事業者別の排出係数
日本以外：電気事業者別の排出係数、または各地域での最新の排出係数、これらが入手困難な場合はIEA, Emissions from Fuel Combustionの排出係数
※1 ほかに蒸気や温水を含む。排出係数は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づくGHG排出量算定・報告・公表制度より引用
・有効数字3桁で表示

エネルギー消費量

直接エネルギー消費量

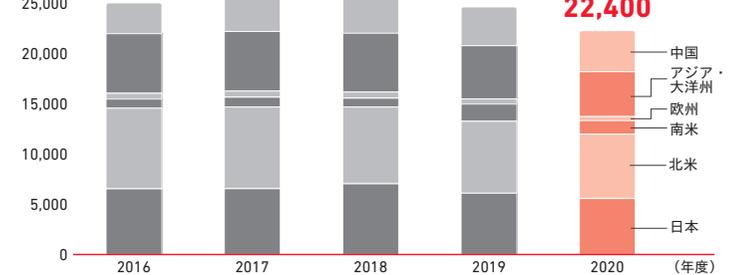
(TJ)
25,000



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・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

(TJ)
25,000



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・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 51

- 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

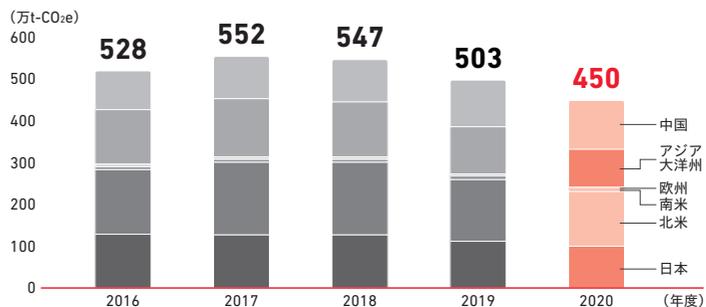
— 環境関連データ

- 安全 77
- 品質 93
- 人材 109
- サプライチェーン 133
- 社会貢献活動 146



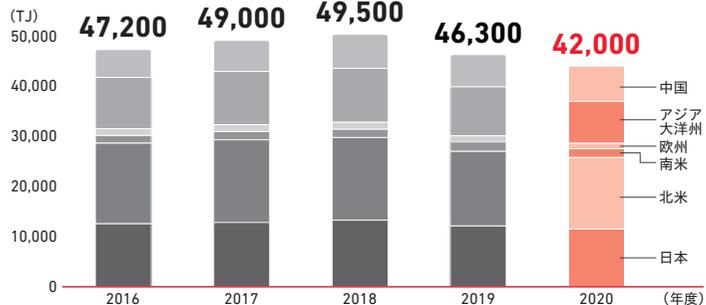
環境関連データ

総GHG排出量 (スコープ1・2) ☑



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・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

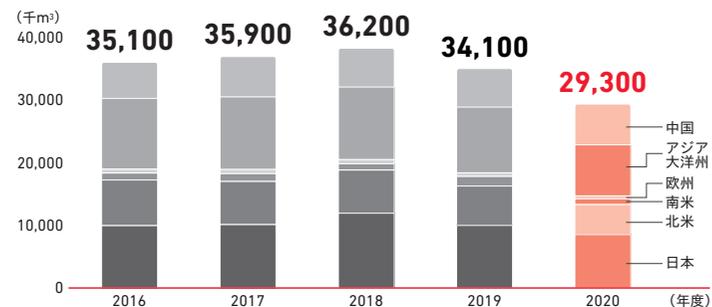
総エネルギー消費量 ☑



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・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

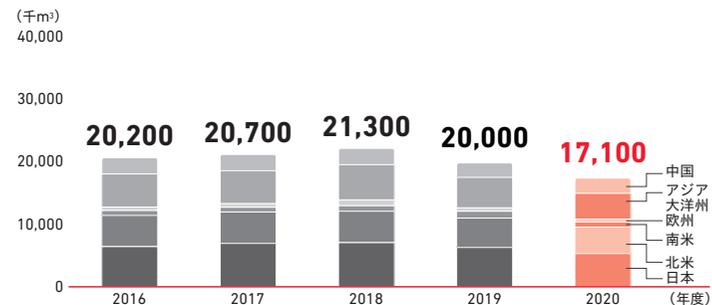
取水量／排水量

取水量 ☑



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

排水量 ☑



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・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 51

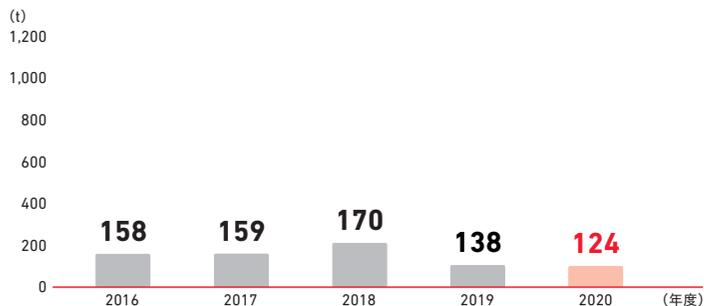
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 気候変動・エネルギー問題への対応
- 資源の効率利用
- クリーンな大気の保全
- その他の重要課題

— 環境関連データ

- 安全 77
- 品質 93
- 人材 109
- サプライチェーン 133
- 社会貢献活動 146

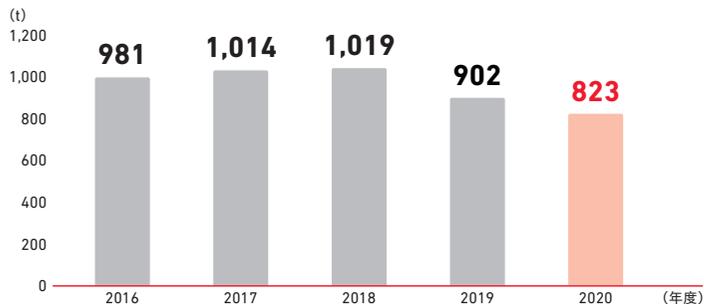
大気汚染物質排出量

SOx排出量



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・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)

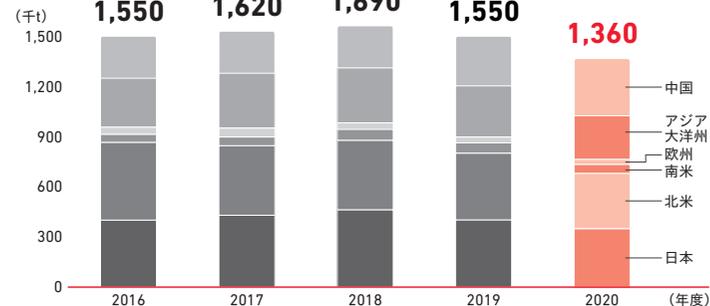
NOx排出量



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
 【算定方法】
 排出量=Σ(燃料使用量×燃料ごとの排出係数)
 ・燃料使用量からの算出
 燃料ごとの排出係数：環境省 環境活動評価プログラム
 NOx 排出量算定表(排出ガス量等を測定していない燃焼施設)における排出係数

廃棄物等発生量

廃棄物等発生量



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・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

一 環境 51

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

一 環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

環境関連データ

環境保全コスト

分類	主な取り組みの内容	2020 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	446	190
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	273	233
	● 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	17	625
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	161	572
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	8	1,825
研究開発コスト	● 製品等のライフサイクルにおける環境負荷抑制のための研究開発、企画設計 ● EV(電気自動車)、プラグインハイブリッド車を含む先進環境対応車の研究開発	9,093	202,940
社会貢献活動コスト	● 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	0	126
環境損傷対応コスト	● 土壌汚染の修復等	0	2
(合計)		10,000	206,513

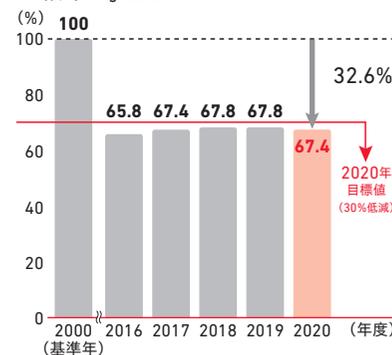
- ・集計対象：本田技研工業株式会社、株式会社本田技術研究所、ホンダエンジニアリング株式会社、株式会社ホンダアクセス。
- ・集計期間：2020年4月1日～2021年3月31日。
- ・公表した数値には一部推計値を含みます。
- ・集計表の作成にあたっては、環境省より公表されているガイドライン、ガイドブックなどの環境会計に関する資料を参考としました。
- ・キャッシュフローをベースとし、減価償却費を除いた金額です。

経済効果 〈収益、費用低減の実質効果〉

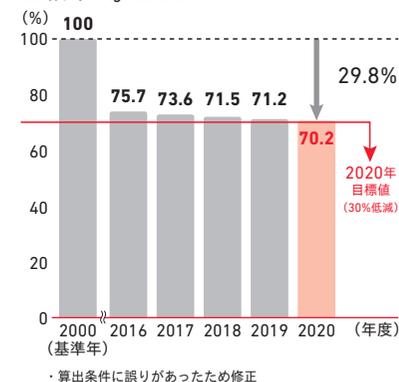
2020 年度 (百万円)		
有価物売却益	4,345	
省エネルギー施策による低減費用	設備導入	36
	マナー施策など	55
(合計)	4,436	

2020 年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標に対する現在の達成状況

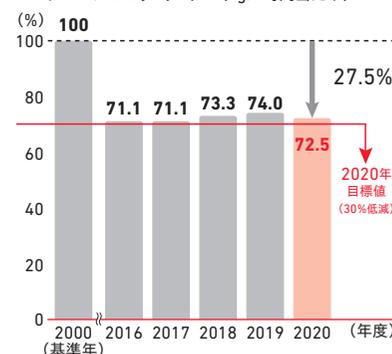
二輪車 (g/km当たり)



四輪車 (g/km当たり)



パワープロダクツ (kg/1時間当たり)



7 パフォーマンス報告

環境 51

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 77

品質 93

人材 109

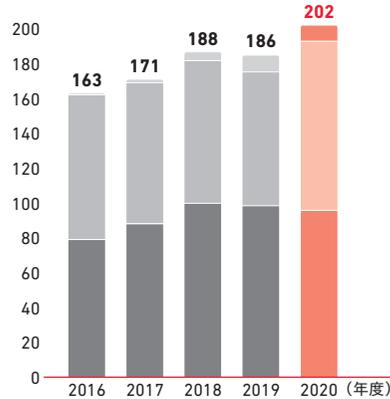
サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

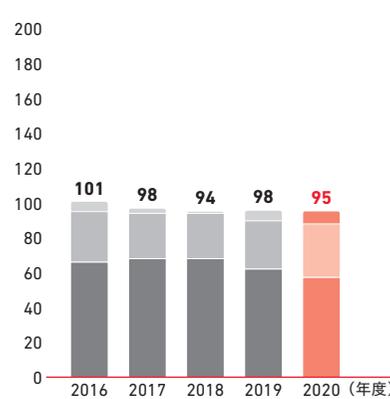
環境関連データ

HEPS 適合モデル数の推移 (グローバル)

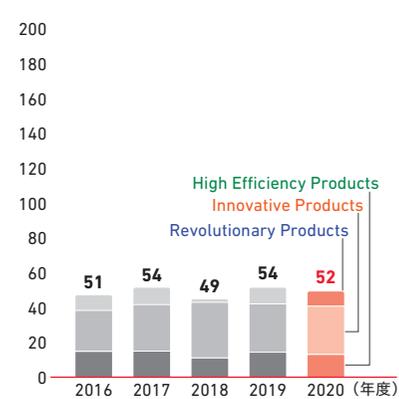
二輪車 (モデル数)



四輪車 (モデル数)

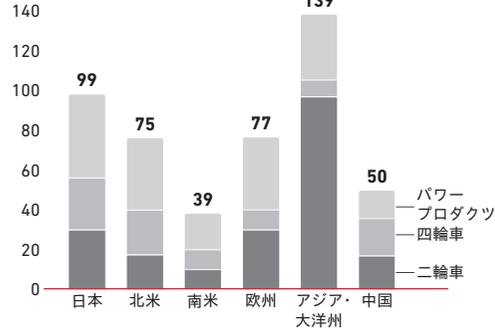


パワープロダクト (モデル数)



地域別 HEPS 適合モデル数 (2020 年度)

(モデル数)



7 安全



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 51

— 安全 77

— 基本的な考え方

安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

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 の安全の歴史は古く、1960 年代に二輪車・四輪車メーカーで初の試みとなる安全運転を普及する取り組みを開始しました。以降、安全啓発活動では、その対象を運転者のみならず、子どもから高齢者まで交通社会に関わるすべての人へと広げ、数多くの国や地域で積極的に展開しています。安全技術開発では、「規制を基準とせず」「無いものは自分でつくる」という考え方から、世界に先駆けていくつもの新技術を世に送り出してきました。

インターネットなどの技術進化により、いまでは移動せずとも、世界の情報を得ること、大勢の人たちと出会うこと、そしてものを手に入れることが可能となりました。しかし、Honda は今後もリアルな価値を大切に、全世界において自由な移動や可能性を広げていきたいと考えています。それは、好奇心とともに新たな世界を五感で感じることは、人々のかけがえのない喜びの一つであると考えためです。

Honda がめざす「事故に遭わない社会」は、すべての人が心から安心して、好奇心に導かれながら自由に移動できる社会です。Honda は 2021 年 4 月、「2050 年に全世界で Honda の二輪車、四輪車が関与する交通事故死者ゼロをめざします」と表明しました。社会的責務としてはもちろんのこと、喜びある未来を紡いでくために、「事故に遭わない社会」へ向かって、今後も各地域が抱える事故の実態を捉えた交通安全の取り組みを、積極的に進化させていきます。

グローバル安全スローガン

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

Honda は個を尊重する企業であるため「社会」を「人をひとくくり」と捉えず、「一人ひとり（個）の集合体」と捉えています。「Safety for Everyone」には、一人ひとりに寄り添った安全を追求していく Honda の姿勢や、社会を構成する一人ひとりの安全が向上されれば結果として、社会全体がより安全になり「事故に遭わない社会」へと前進していくことができる、という Honda の考え方が込められています。

7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

— 基本的な考え方

安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

基本的な考え方

活動の方向性

Hondaは、「人の能力（啓発活動）」「モビリティの性能（技術開発）」「交通エコシステム（協働、システム／サービス開発）」の3つの要素をもって、交通安全に取り組んでいます。

人の能力

交通社会に関わるすべての人を対象として、運転技術、認知、判断、周囲に対する思いやりといった、心理・精神面まで含む、人の能力の向上をサポートする取り組みが必要であると考えており、意識や経験値、身体能力など個々人に沿った啓発活動へと進化させていきます。

モビリティの性能

人体を保護するもの、衝突を極力回避するもの、人の意思を捉え車や他者に伝えるもの等、人の能力を正しく補完あるいは拡張するための複合的な性能が必要であると考えており、人の体や意識をさらに深く理解し、より人に寄り添った技術開発へと進化させていきます。

交通エコシステム

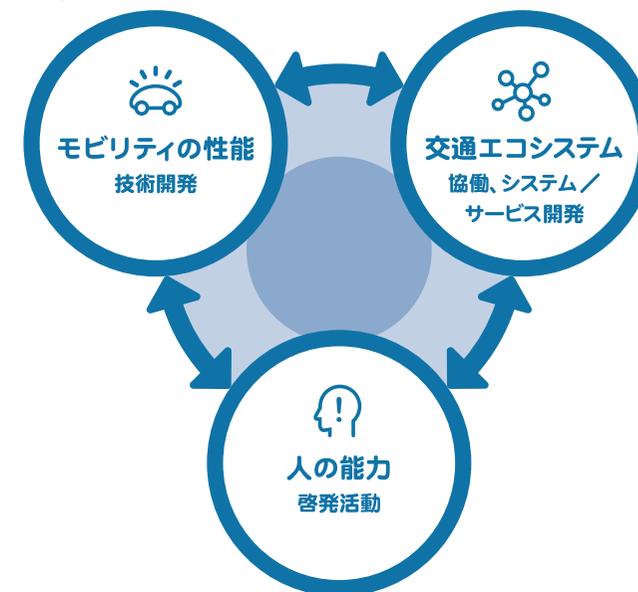
渋滞や悪天候などにより交通環境が刻々と変化するなかで、事故を未然に防ぐ、あるいは事故の被害を軽減するためには、交通環境を構成する多様な存在※1の相互関係までを踏まえた全体像（交通エコシステム）を動的に捉え、それぞれが有機的に結びつくこと※2が必要であると考えており、国や地域への協力、各企業との連携など、オープンな姿勢で積極的に取り組み、交通社会の健全な機能に貢献していきます。

交通事故の多くは非常に複雑な要因により引き起こされるため、これら3つの要素の技術や活動を個別に進化させるとともに、それぞれの間での強い連携と調和を図ります。

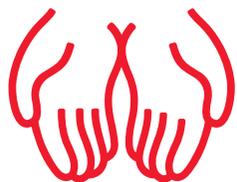
安全3つの要素

人の意思をとらえ、
技能を補完・拡張する
技術の開発

人とモビリティが
調和する場づくり、
体系づくりへの貢献



交通社会に関わる
すべての人の体験、知識、
意識の向上をサポート



※1 道路や情報通信、クルマやバイク、歩行者など。

※2 道路や交通社会に関するシステムやサービスの技術開発、道路自体の整備、交通ルールの制定などのアプローチにより実現すること。

7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

— 基本的な考え方

安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

基本的な考え方

事故調査を通じた交通事故ゼロへの取り組み

タイにおける交通事故情報の収集・分析

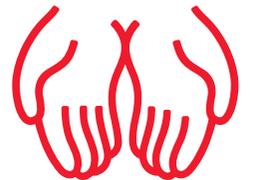
Honda が 3 つの要素で交通安全に取り組むにあたっては、交通事故の実態を深く理解することが重要であるため、綿密な現状分析を行っています。

例えば、アジアのなかでもとくに交通死亡事故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るタイでは、ヤマハ発動機株式会社との共同プロジェクトとして、二輪車に関わる事故原因調査を実施しました（調査・分析は Thailand Accident Research Center に委託）。

この調査結果から、これまでも Honda が行ってきた、飲酒・スピード・ヘルメットの不装着防止などへの啓発活動や安全運転教育活動を積極的に続けることで、二輪車に関わる事故削減に活かしていきます。

また個社での活動に加えて、今後は実技トレーニングを含めた安全運転教育の機会拡充を社会全体で進めるために、二輪車・四輪車の免許取得制度の改定と教習施設の拡充を、タイ自動車工業会※メンバー各社と連携して、タイ政府や関連団体に対し働きかけていきます。

※ タイ自動車工業会：
Thai Automotive Industry Association



7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

基本的な考え方

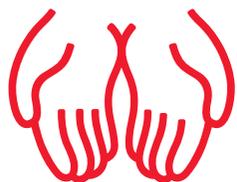
— 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



安全に関する取り組み

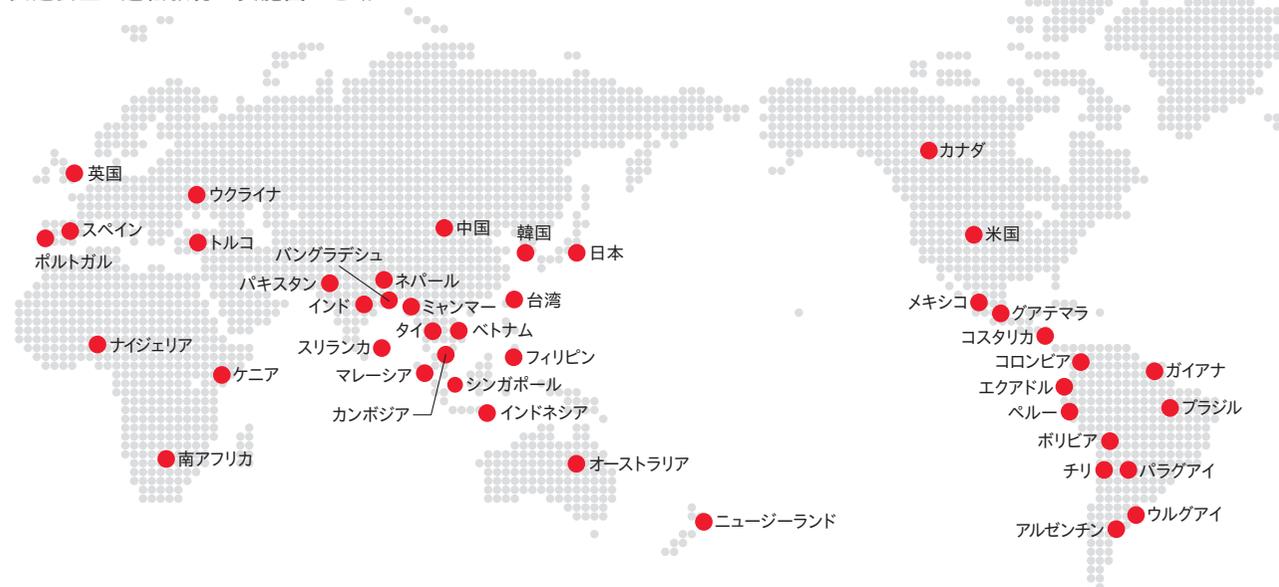
人の能力

Honda のアプローチ

Honda は、1970 年に安全運転普及本部を設立しました。1972 年には、本部内に海外活動を推進するための部門が発足、海外でも各国に交通安全教育センター※を設置したほか、地域の販売店と協力するなど、活動を強化しています。2020 年現在、Honda は日本を含む世界 42 の国と地域で、安全運転普及活動を実施しています。

活動は、販売店の店頭で直接お客様へ安全をお伝えする「人から人への手渡しの安全」と、専門のインストラクターの指導による「参加体験型の実践教育」を基本としています。

交通安全・運転教育の実施国・地域



※ 交通安全教育センター：交通安全に関する社内外的指導者養成や、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 51

— 安全 77

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

安全に関する取り組み

2020 年度の活動実績

アジア諸国での KYT 教育の普及に向けて

モータリゼーションの進展が著しいアジア諸国においては、二輪車による重大な死亡事故に直面しています。各国からの人材育成や教材についての問い合わせが増えていることを踏まえ、アジア・大洋州本部と協力し、危険予測トレーニング (KYT) 導入のため、オンライン説明会を実施しました。説明会には、各国の事業所から 112 名の安全担当マネージャーやインストラクターが参加し、演習を交えながら、KYT 教育への理解を深めました。



KYT 教育普及に向けたオンライン説明会

オンラインでのインストラクター育成サポート

新型コロナウイルスの影響により、海外との往来が大幅に制限されるなか、インストラクター育成の機会が例年と比べ大きく減少しました。こうした状況に対応するため、指導内容を映像化し、ホンダターキー・エー・エス (トルコ) や台湾本田股份有限公司の新規インストラクター研修をオンラインで実施しました。



新規インストラクターへのオンライン研修

交通教育センターとの連携

日本においては、企業・団体や個人のニーズに応じた参加体験型の実践教育を展開しています。

全国 7 ヲ所にある Honda の交通教育センターで、安全教育の指導者養成や、企業・団体、学校、個人のお客様を中心に参加体験型の実践教育により、スキルアップとともに安全運転への気づきと理解を促すための教育を行っています。2020 年は約 4 万人 (12 月末現在) の方にご利用いただきました。

TOPICS

インドネシアに新しい交通教育センターをオープン

Honda のインドネシアにおける二輪車生産・販売現地法人であるピー・ティ・アストラホンダモーターが、Astra Honda Motor Safety Riding and training center を 2020 年 8 月にオープンしました。

この新しい施設は、安全運転のための正しい知識と技能、四輪との混合交通のなかで互いの特性を理解することなどに加え、安全に二輪車に乗る楽しみ (FUN) も提供することをめざした新しいコンセプトを取り入れています。



インドネシアに新しくオープンした交通教育センター



7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

基本的な考え方

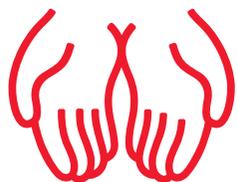
— 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



安全に関する取り組み

地域社会との連携

日本においては、各地域で交通安全活動を行う交通安全指導者や関連企業の従業員に対し、教育プログラムや指導方法を提供しています。

2020年は、新型コロナウイルスによる新しい生活様式に対応した普及活動にも取り組んでおり、オンラインを活用した教育活動を視野に入れた教育プログラムのデジタル化を推進。さらに、教育プログラムを効果的に活用いただくため、これまで対面でお伝えしていた活用方法については、映像で指導内容をご理解いただけるようDVDを制作し、各地域へ展開しています。

また、関連企業の交通安全指導者「Hondaパートナーシップインストラクター」主導で、交通安全教室の開催など、事業所内および周辺地域における交通安全の普及にも取り組んでいます。



従来のプログラムで使用するワークシートを映像化

スタッフがプログラムを実演する映像を新たに制作

関係諸団体との連携

日本においては、交通事故ゼロに向け、行政、関係諸団体などとも積極的に連携を図っています。

「SAFETY MAP」は、Honda 純正通信ナビ「Honda インターナビ」から収集した急ブレーキ多発地点情報と、警察が保有する事故多発地点情報に加え、地域で生活する方々が危険と感じる場所の投稿情報でつくられています。一般のお客様が自由にアクセスし、情報を取得できるほか、企業や警察をはじめとした道路管理者などにも活用していただき、道路環境改善にもつながっています。

また Honda は、警察庁が主催する「第 50 回全国白バイ安全運転競技大会」への協力や、日本自動車工業会をはじめとする業界活動を通じての将来を見据えた国への安全施策に関する提言、高校生から一般、高齢者を対象とした安全運転講習会、啓発イベントや指導員育成など多岐にわたって協力しています。



第 50 回全国白バイ安全運転競技大会

TOPICS

幼児向けプログラムの充実化

日本においては、幼児を対象としたプログラムの充実を図るため、5～6歳児対象の交通安全教育プログラム「できるニャンと交通安全を学ぶ」に、「駐車場編」を追加しました。このプログラムは交通安全指導者の方々との意見交換によってつくられており、今回の「駐車場編」では身近なところで起きている交通事故の例として、商業施設や自宅の駐車場に潜む危険と、事故に遭わないための安全行動を自ら考え理解してもらう内容となっています。従来のプログラム同様にアニメーション動画を使い、幼児と交通安全指導者との対話形式になっています。



交通安全教室の様子

WEB

プログラムの特徴紹介

> https://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/21_02/index.html

7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

基本的な考え方

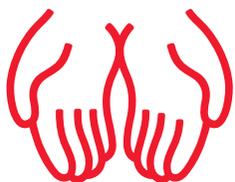
— 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



安全に関する取り組み

教育機器開発

日本においては、長年培ってきた安全運転や危険予測トレーニングのノウハウを活かし、シミュレーターなどの教育機器やソフトを、さまざまな安全運転教育の現場で活用いただいています。

社会のニーズに合わせて進化した「ドライビングシミュレーター」や、公道での実施が困難な二輪車の危険予測トレーニングを行う「ライディングシミュレーター」、自転車の安全な運転を学べる「自転車シミュレーター」、多人数で危険予測体験ができる「動画 KYT」など、安全運転教育に役立つ機器の開発をしています。



ドライビングシミュレーター DB型 Model-S
(2021年4月発売開始)

福祉領域における活動

日本において Honda は、運転復帰を望むお身体の不自由な方々への訓練の機会や場を提供するとともに、病院や教習所などで運転能力の確認をする方へのそのノウハウの提供や、教習指導員・作業療法士の方々との情報・意見交換を行い、地域連携を実現するための環境整備のサポートをしています。

運転復帰を望む方の自動車運転能力評価の手法として、シミュレーターや実車での訓練などを行う「自操安全運転プログラム※1」を提供しています。

また、NPO 法人や福祉関連企業と連携し、「移送安全運転プログラム※2」を活用して、福祉施設の送迎運転者に、送迎対象者に配慮した運転操作を身に付けてもらうための取り組みを進めています。

- ※1 自操安全運転プログラム：高次脳機能障害を持ち、運転復帰を希望する方の能力評価の参考とするために、Honda の交通安全教育センターで実施しているプログラム。実車運転時における現状の把握と、そこから見えた課題に対する訓練を行う。
- ※2 移送安全運転プログラム：福祉施設の送迎運転者を対象に、Honda の交通安全教育センターで実施しているプログラム。送迎中の事故を予防する運転アドバイスとともに、送迎対象者への配慮の大切さを理解してもらうための教育を行う。

TOPICS

安全運転普及本部 発足 50 年

2020年10月、安全運転普及本部は50年を迎えました。安全運転教育という考えがまだ一般的ではなかった時代、モータリゼーションの高まりによる急激な交通量の拡大にともない、交通事故が大きな社会問題として取り上げられ、交通戦争という言葉も生まれた1970年に設立されました。モビリティ企業の社会的責任として、安全なクルマを提供することは当然のことながら、安全運転の普及の必要性を強く認識し、すべての発想を交通参加者の目線で捉え、私どもの安全思想をハードとソフトの両面で展開しています。

昨年からの未曾有のコロナ禍で、交通安全教育も新たな手法の模索が続いています。社会が“非接触”の新しい生活様式に変化し、人の移動も自動車や自転車等、パーソナルな移動が増加するなかで、これまで取り組んできた「人から人への手渡しの安全」、「参加体験型の実践教育」の活動を基本に、時代に先駆けた交通安全教育のさらなる進化に取り組んでいきます。



安全運転普及本部 50年の歩み
(2020年11月1日発行)

7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

基本的な考え方

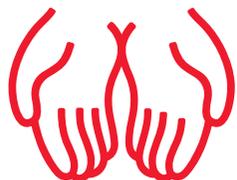
— 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



安全に関する取り組み

モビリティの性能

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リアルワールド（現実の交通環境下）における事故の実態を把握し、メカニズムを細密に解析して理解することが、被害低減に有効であると考え、技術開発を進めてきました。

クルマとの衝突事故における、歩行者の頭部傷害軽減と車体側の加害部位の特定を目的に、衝突時の人体の挙動を再現する実物大のモデル人形「歩行者ダミー※1（世界初）」の開発を行ったほか、より現実に即した事故形態を研究するため、屋内型全方位衝突実験施設（世界初）の建設などを重ねてきました。歩行者ダミーについては、交通社会全体の安全性向上のため、その使用を Honda における製品開発に限定せずに他社や世界の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。

運転席用 SRS エアバッグシステム、コンパティビリティ対応ボディー※2、衝突軽減ブレーキ（CMBS、世界初）、先進の安全運転支援システム「Honda SENSING」／「Acura Watch」などの新技術を世界に先駆けて世に送り出しました。2021年4月には、二輪車検知にも対応した衝突軽減ブレーキ（CMBS）を日本で発売した「ヴェゼル」に、Honda 四輪車で初めて搭載しました。

今後に向けては、現在の Honda SENSING や Acura Watch の先にある全方位に進化した安全運転支援システムを、2030年までに先進国で四輪車全機種に搭載するほか、二輪車と四輪車の両方を担う Honda ならではの共存安全技術の研究を積極的に進め、「四輪車が二輪車を守る技術の実現」をめざした取り組みを進めていきます。



第三世代歩行者ダミー「POLAR III」



全方位衝突実験施設

※1 歩行者ダミー：クルマとの衝突事故における歩行者の頭部傷害軽減と、車体側の加害部位の特定を目的に、衝突時の人体の挙動を再現する実物大のモデル人形。現在使用中の第三世代歩行者ダミーでは、頭部だけでなく、頭部や腰部、大腿部などの人体忠実度を向上させることで、より正確な衝突時の人体の挙動を再現し、実際の事故状況に即した解析が可能となっています。

※2 コンパティビリティ対応ボディー：クルマ同士が相互に衝突するときの衝突エネルギーを、エンジンルームで効率良く分散・吸収することにより、自己保護性能を大幅に向上するとともに、相手車両への攻撃性を低減する、衝突安全ボディー。

7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

安全に関する取り組み

2020 年度の活動実績

先進の安全運転支援システム Honda SENSING / Acura Watch は、搭載機種拡大を続けています。すでに日本では「N-BOX」「フィット」など軽・コンパクトの 카테고리において搭載しています。

なお、2020 年度には日本国内の新車販売台数（普通乗用車と軽自動車の合計）の 95% 以上に装着率を高めました。米国でも同様に、Honda と Acura の合計で 95% 程度の装着率を実現しました。

また近年、日本で社会問題となっている誤発進による事故の対策として、予防安全機能が搭載されていない Honda の四輪車に対して後付けすることのできる「踏み間違い加速抑制システム」の市販を、国内で開始しました。2020 年 7 月より、N-BOX（2011 年から 2017 年に販売したもの、CTBA 搭載車を除く）と、フィット（2007 年から 2013 年に販売したもの、MT 車を除く）に、対応しました。

二輪車では、世界で最も市場規模が大きいインドなど多くの国や地域において、前後輪の独立したブレーキを同時に効率よく作動させる CBS（前後連動ブレーキシステム）などの先進ブレーキを、より多くのモデルに搭載していきます。また、長寿命・耐衝撃性の高さからバルブ切れによる未点灯走行の防止が可能な、LED ヘッドライトの搭載の拡大を進めています。二輪車の運転者自身の視認性向上に加えて、昼間の時間帯もヘッドライトの点灯を促すことで、周囲の四輪車や歩行者からの被視認性の双方を高め、二輪車と他の交通参加者が互いに認識しやすくなることで、事故防止に寄与すると考えています。



7 パフォーマンス報告

環境 51

一 安全 77

基本的な考え方

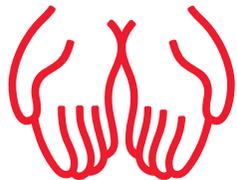
一 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



- ※1 SAE International (米国に拠点を置く自動車技術者協議会) の定義 (J3016) に準拠。
- ※2 車両の操縦のために必要な、認知、予測、判断および操作を行うこと。
- ※3 場所 (高速道路のみ等)、天候 (晴れのみ等)、速度など自動運転が可能な条件。この条件はシステムの性能によって異なる。
- ※4 システムが使用可能な条件から外れる場合は、警報を発して直ちにドライバーに運転交代をすることが求められる。
- ※5 官民 ITS 構想・ロードマップ 2020 (令和 2 年 7 月 IT 総合戦略本部 (本部長: 内閣総理大臣) 決定) にて規定。
- ※6 Global Navigation Satellite System (全球測位衛星システム) の略。
- ※7 Electronic Control Unit (電子制御ユニット) の略。

安全に関する取り組み

TOPICS

自動運転レベル 3 に適合したトラフィックジャムパイロット (渋滞運転機能) 搭載の新型「レジェンド」を発売

Honda は 2021 年 3 月、Honda SENSING Elite を搭載した新型レジェンドを、日本国内で発売しました。Honda SENSING Elite に搭載されたトラフィックジャムパイロット (渋滞運転機能) は、国土交通省より「自動運行装置」として型式指定を取得した、自動運転レベル 3:条件付自動運転車 (限定領域) に適合するものです。

自動運行装置は、2020 年 4 月に施行された改正道路運送車両法において正式に規定されたもので、特定の走行環境条件内において、センサー類やコンピューターを用いて、自動車の操縦に必要な「認知・予測・判断・操作」を行う機能を有し、かつ、作動状態記録装置を備えるものです。搭載車には、周囲に自動運行装置搭載車であることを示すステッカーを車体後部に貼付することが要請されます。

自動運転のレベルは、日本政府により 5 つに分類・定義されています※1。レベル 1～2 では、運転操作※2の主体はあくまでもドライバーにあり、システムは運転支援に留まりますが、レベル 3 では高速道路渋滞時など特定の走行環境条件※3を満たす限定された領域において、システムが周辺の交通状況を監視するとともにドライバーに代わって運転操作を行うことが可能となります※4。トラフィック

ジャムパイロットは、国土交通省が定める自動運転車の定義※5のレベル 3 に適合する自動運行装置です。

車両制御においては、3 次元の高精度地図や、全球測位衛星システム (GNSS) ※6の情報を用いて、自車の位置や道路状況を把握し、多数の外界認識用センサーで周囲 360° を検知しながら、車内のモニタリングカメラでドライバーの状態を見守ります。こうしたさまざまな情報をもとにメイン ECU※7が認知・予測・判断を適切に行い、アクセル、ブレーキ、ステアリングを高度に制御して、上質でスムーズな運転操作を支援します。

システム開発においては安全性・信頼性を最も重視し、リアルワールドでのシミュレーションを想定しながら約 1,000 万通りのシミュレーションを重ね、同時にテスト車両を用いて高速道路約 130 万 km を走行する実証実験を繰り返してきました。また、万が一いずれかのデバイスに何らかの不具合が生じた場合の安全性・信頼性にも配慮した、冗長設計が取り入れられています。



トラフィックジャムパイロット (作動イメージ)



Honda SENSING Elite センサー配置図



自動運転車であることを示すステッカー

7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

 基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

安全に関する取り組み

TOPICS

米国で発売した「オデッセイ」に業界初のリアシートカメラシステム付きリアシートリマインダーを搭載

Honda は米国において 2020 年 8 月、マイナーモデルチェンジした「オデッセイ」に業界で初めて※リアシートカメラシステム付きリアシートリマインダーを搭載しました。

リアシートリマインダーは、後部座席に子どもやペット、その他の荷物等を残したまま降車しようとした運転者に後部座席を確認するよう促すシステムです。このシステムは運転者が車両の電源を切るとチャイムが鳴り、メーター内の液晶ディスプレイ

に、後部座席エリアを確認するようにメッセージを表示します。さらに一部のグレードでは、リアシートリマインダーシステムにリアシートカメラシステムを統合し、警告音と文字メッセージの警告に加えて、インストルメントパネルに設置されたディスプレイオーディオ画面に、後部座席エリアの状況を映像で表示します。

米国では、毎年数十人の子どもたちが、熱中症などにより車中で亡くなっており、Honda は米国で販売するほとんどのモデルについて、2022 年までにリアシートリマインダーシステムを搭載することをめざしています。



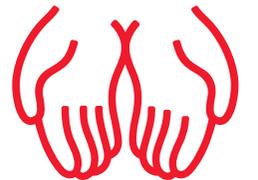
オデッセイ



リアシートリマインダー+リアシートカメラシステム



※自動車業界初、Honda 調べ。



7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

安全に関する取り組み

交通エコシステム

Honda のアプローチ

Honda は、1998 年に日本において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」の展開を始め、Honda 車から得た走行データを活用した渋滞情報、気象情報、災害情報などの提供を行い、ドライバーのより安全で快適な運転の支援をしてきました。

2003 年には、交通状況の変化を見越した渋滞予測が可能な「渋滞予測機能」を、自動車メーカーとして世界で初めて実用化しました。2011 年の東日本大震災の際には、被災地域の方々の移動に役立てていただくため、収集した走行軌跡データを通行実績として一元的に集約、通行可能な道路の情報として「Google Crisis Response」※1 災害情報特設サイトの地図上で公開しました。2016 年の熊本地震でも、「Google マップ」および「Yahoo! 地図」にて同様の対応を行いました。

2013 年には、この「インターナビ」で得られた急ブレーキ情報や、警察・自治体からの交通事故情報、地域の方々から提供された道路情報などを統合・解析し、Honda のホームページ上であらかじめ事故多発エリアなどを知ることのできる「Safety Map」のサービスも進めています。

そのほか、日本国内において救急自動通報システム「D-Call Net®」※2 の運用を行っています。これは、一般的に AACN (Advanced Automatic Collision Notification) と呼ばれる、車両のコネクテッド技術を活用したもので、交通事故発生時の車両のデータを、国内の事故データ約 280 万件をベースとしたアルゴリズムに基づき自動で分析。死亡重症確率を推定し、事故に遭った車両から自動的に消防本部および協力病院に通報するものです。このシステムにより、ドクターヘリやドクターカーの早期出動判断につなげ、交通事故での救命率を高めることをめざしています。

将来に向けては、2050 年に全世界で Honda の二輪車、四輪車が関与す

る交通事故死者ゼロをめざす取り組みの実現のため、通信技術の活用により、二輪車、四輪車、歩行者、自転車などすべての交通参加者の連携を進め、より安全な交通エコシステムの具現化に貢献していきます。

2020 年度の活動実績

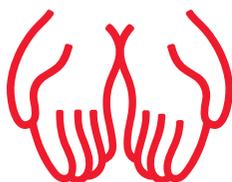
交通エコシステムの健全な発展に貢献する取り組みの一つとして、通信技術の活用があげられます。

日本国内では、2020 年 2 月に発売した「フィット」で車載通信モジュール Honda CONNECT を日本初搭載し、2020 年 8 月発売の「Honda e」にも装備しました。

新型車に順次、車載通信モジュールが搭載されることで、事故などの緊急時には、クルマ自体が緊急サポートセンターと通信し、車両情報や位置情報を、オペレーターを通じて警察や消防、保険会社などへ一括して連絡することで、迅速で的確な対応が可能となります。

さらに二輪車の分野では、ヤマハ発動機株式会社、BMW Motorrad とともに創設したコンソーシアム CMC (Connected Motorcycle Consortium) にて、2020 年末に二輪車向け協調型高度道路交通システム (C-ITS) 用車載機の基本仕様書を策定し公開しました。

また、V2X 技術やセンサーの活用により、二輪車の安全性をより高めていくことをめざし、CMC “NEXT” として、2021 年以降もこの活動を継続していきます。



※1 「Google Crisis Response」は、Google LLC. の登録商標です。

※2 「D-Call Net®」は、認定 NPO 法人救急ヘリ病院ネットワーク (HEM-Net) の登録商標です。

7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

 基本的な考え方

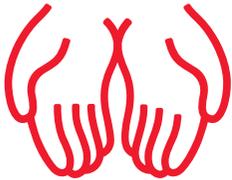
— 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



安全に関する取り組み

TOPICS

子どもたちの交通事故低減をめざして。交通安全アドバイスロボ「Ropot」の実証実験

Honda は、研究開発子会社の株式会社本田技術研究所で、交通安全アドバイスロボ「Ropot (ロポット)」の研究開発を行っています。

Ropot は、「保護者による交通安全指導のお手伝い」をコンセプトに研究開発している、手のひらサイズの小さなロボットです。子ども用 Ropot 端末と保護者用スマートフォンアプリケーションが連携し、子どもの肩に装着した Ropot 端末が通学中に安全確認を促し、子どもの安全確認の習慣付けをサポートします。

2020 年 11 月には、埼玉県和光市の小学生 25 人 (24 家庭) にご協力いただき、実際の登下校での使い勝手を試していただく実証実験を行いました。

Ropot は、ランドセルの肩ベルトに取り付けて使用するもので、搭載された GPS※等を用いて子どもの位置を検知し、事前に保護者が設定した横断地点などの「安全確認が必要な地点」に近づくと、Ropot が振動して子どもに道路横断時の安全確認を促します。加えて、車両検知センサーも搭載しており、後方から接近する車両等を検知した場合も振動して安全確認を促します。

また、帰宅後には保護者用スマートフォンアプリケーションを通じて、Ropot を利用した子どもが実際に歩いた通学ルートや、事前に設定した安全確認地点での一時停止履歴を確認することができます。この機能は、子どもの帰宅後に通学ルートと安全確認行動を親子で振り返ることで、交通安全への意識付けをより高める効果を期待しています。

この Ropot 開発の背景には、日本国内では歩行中の交通事故死傷者において、7 歳の子どもの被害が多いことがあげられます。これは小学校に入学し、登下校や習い事など、一人で行動する機会が増えることが原因と考えられています。このような事故の低減をめざして、クルマやバイクの安全性向上以外の手法でも研究開発を行っています。

なお Ropot は研究開発段階であり、商品化については未定です。



子どもの肩に装着した Ropot 端末



保護者用スマートフォンアプリケーションで、通学ルートや一時停止履歴を確認

※ GPS : Global Positioning System (グローバル・ポジショニング・システム) の略。

7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

安全に関する取り組み

TOPICS

米国・オハイオ州で道路損傷の検出技術に関する実証実験を展開

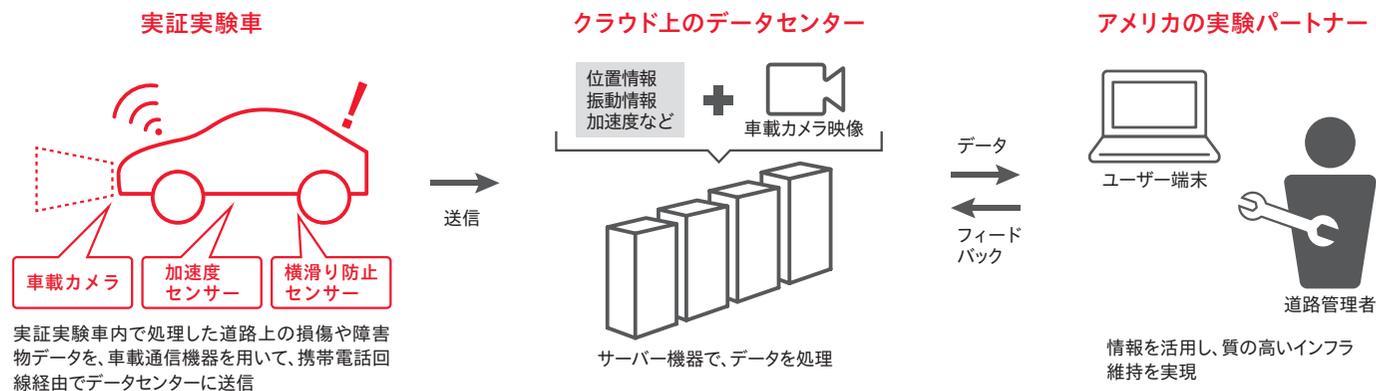
Honda は、米国・オハイオ州で、データ利活用に向けたプラットフォーム基盤の構築を見据えた、コネクテッド技術による道路損傷の検出技術に関する実証実験を行いました※。

オハイオ州では、渋滞緩和と交通安全の向上を目的に、スマートモビリティコリドーとして、国道 33 号線に沿って光ファイバー網が整備され、交通情報を収集するセンサーや車両との通信機器が整備されています。

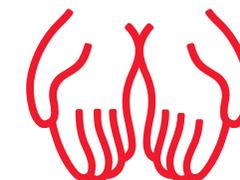
今回の実証実験では、AI 解析用カメラやセンサー、通信機器、車載解析コンピューターを備えた実験車を現地で走行させて、道路上の損傷や障害物を検知し、得られた情報を携帯電話回線でデータセンター上に収集し、DSRC (Dedicated Short Range Communication : スポット通信) や 4G LTE の情報伝達を行うための課題を探りました。

将来的には、道路管理者に、これら収集したデータを他の交通参加者への注意喚起や補修工事の迅速な手配といった業務に活用していただき、より安全な道路の仕組みづくりに役立てていただくことをめざしています。

実証実験の流れ



※ この実証実験は、日本の総務省から受託した「アメリカ合衆国におけるブロープ情報を活用した高度なシステムの展開可能性に関する調査等の請負業務」の一環で、日本の官民が連携し、米国において老朽化した道路の補修支援に取り組む活動となります。本実験は実証実験車の運行をパシフィックコンサルタンツ株式会社、株式会社オリエンタルコンサルタンツグローバル、ソフトバンク株式会社で設立した特定目的会社に依頼、サーバーの運用を株式会社ゼンリンデータコムに委託しています。



7 パフォーマンス報告

環境 51

— 安全 77

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

※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 C-IAISI: China - Insurance Automotive Safety Index (中国保険自動車安全指数) の略。自動車の安全性能を試験・評価するアセスメントを行い、試験結果が良い順に、G(優秀)、A(良好)、M(一般)、P(悪い)の4段階で評価。自動車の安全性向上と保険料の低減を目的としている。

※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、試験結果が優れた自動車のみをTSP、TSP+で評価。TSPは、Top Safety Pick(トップセーフティピック)の略。

※4 JNCAP: Japan New Car Assessment Program (日本新車アセスメントプログラム) の略。国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)による自動車アセスメント。

※5 2020年度からJNCAPは従来の衝突安全性能評価、予防安全性能評価が総合評価となり、それぞれの試験結果を合算した数値でファイブスター賞が決まる制度に変わりました。

※6 AOP: Adult Occupant Protection の略。

※7 COP: Child Occupant Protection の略。

安全に関する取り組み

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。

主な第三者評価結果(2020年度テスト実施)

国・地域	第三者評価	機 種
日本	JNCAP 5★	フィット
欧州	Euro NCAP 5★	Jazz
中国	C-NCAP 5★	ブリーズ / ENVIX
	C-IAISI※2 GGG	ブリーズ
米国	NCAP 5★	Acura TLX
	TSP+ IIHS※3	Acura RDX / Acura TLX / アコード / インサイト / オデッセイ / Acura MDX
	TSP	シビック セダン / シビック ハッチバック / CR-V
オーストラリア	ANCAP 5★	2020年度実績なし
東南アジア	ASEAN NCAP 5★	2020年度実績なし
南米	Latin NCAP 5★	2020年度実績なし

TOPICS

フィットが JNCAP※4 でファイブスター賞を獲得

フィットは、2020年度に行われた自動車の安全性能を評価・公表する JNCAP の安全性能評価試験(自動車安全性能 2020)で、ファイブスター賞を獲得しました。衝突安全性能、予防安全性能のそれぞれで優れた評価を得たこと、事故自動緊急通報装置を備えていることを受けて、新制度※5でのファイブスター賞は Honda 車では初めてです。



フィット

アコードとシティが ASEAN NCAP からアワードを獲得

アコード(ASEAN 地域では 2019 年 11 月発売)が 2021 年 2 月、ASEAN NCAP のグランプリアワードにて、2020 Best Safety Performance Awards の総合得点で最高評価を獲得しました。アコードは AOP※6 の 2 部門で最高得点を得たほか、SAFETY ASSIST の点数を合わせた総合得点でも、最高得点を得ました。

また、2019 年 11 月にフルモデルチェンジして ASEAN 地域で発売したシティも、2012 年発売、2014 年発売のモデルに引き続き、ASEAN NCAP においてファイブスターを獲得し、3 世代連続でのファイブスター達成を表彰されました。

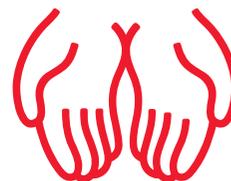
ASEAN NCAP は東南アジア諸国連合の加盟国で販売される車両の安全性能評価を行うもので、AOP、COP※7、SAFETY ASSIST の 3 カテゴリーで、域内で販売される新車の評価を行います。各カテゴリーの総合得点により最高評価のモデルが選出されます。



アコード



シティ



7 品質



重要課題

— 製品品質の向上

7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

— 品質 93

— 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 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

基本的な考え方

お客様の安心と満足を目指し

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

こうした考えのもとに、Honda は、「安全」を軸とする商品としての信頼性向上はもちろん、桁違いに高い品質の商品を実現していきます。そのために、企画・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」(⇒ p.97) 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を加速します。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ています。

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ています。



quality

7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

品質 93

 基本的な考え方

ー 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 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



※ 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。

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・材料調達のグローバル化が進むなか、Honda が世界中の各拠点において、等しく「120% の良品」を生み出し続けるためには、グローバルに共通な品質マネジメントシステムが必要不可欠です。その根幹を担うのが、2005 年 4 月に制定した 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あり、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す。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「企画・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、それぞれの役割と責任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定化し、その目的・要件の達成手段は、各拠点がその特性に合わせて規定化します。各拠点が達成手段を自ら考え規定化することにより、品質改善意識が高まり、ローカルスタッフの成長につながっています。また、グローバルが各拠点の G-HQS の運用状態を定期的に確認し、拠点とともに品質改善活動のレベルアップに取り組んでいます。

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す。そのため、ISO 認証にも適合可能です。

2021 年 3 月末現在で、生産 64 拠点中 60 拠点が ISO9001 の認証を取得しています。

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、対応施策を定めています。そして「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、ライフクリエーション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	グローバル検査主任技術者会議	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	二輪	アフターセールス会議	年 1 回
	四輪		
	ライフクリエーション	アフターセールス会議	年 2 回



グローバル四輪品質会議

7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

— 品質 93

 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 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



※ 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。

グローバルマネジメント

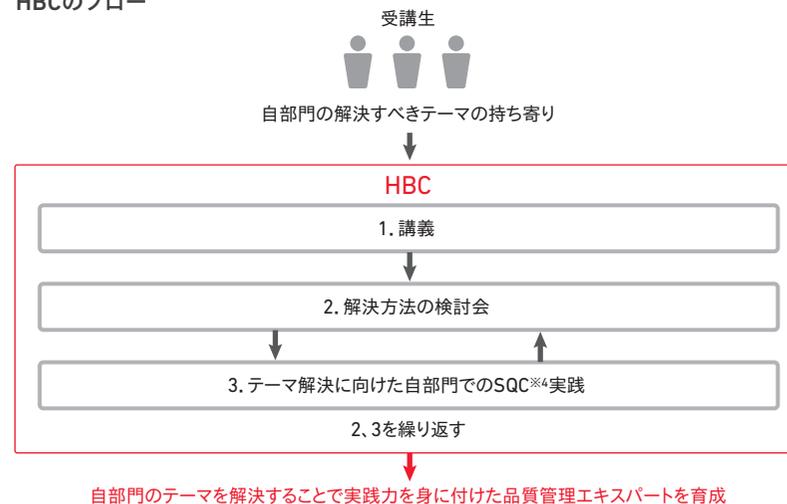
品質管理教育

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16日間

※ SQC コース、HBC は国内で開催。

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、品質改革本部長が表彰しています。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年からは海外表彰がスタートし、品質改革本部長が現場で表彰を行っています。2012～2019年度の8年間で世界中の拠点を訪問(2020年は新型コロナウイルス感染症の影響で拠点訪問を中止)し、延べ60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。

7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

品質 93

 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 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

品質に関する取り組み

Honda コロリティサイクル

Honda では、企画・開発から生産、販売・サービスに至る各段階で、品質向上・改善を継続的に実践する「Honda コロリティサイクル」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・活用する取り組みです。つくりやすさを考慮した図面を作成し、バラツキを抑えるための製造管理を築き上げることにより、桁違いに高い品質の実現をめざしています。

Honda コロリティサイクル



7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

一 品質 93

 基本的な考え方

 グローバルマネジメント

一 品質に関する取り組み

 第三者評価

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



品質に関する取り組み

企画・開発～生産（量産）

Honda は高い品質を実現するために、「企画・開発」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。しかし生産工程では、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。

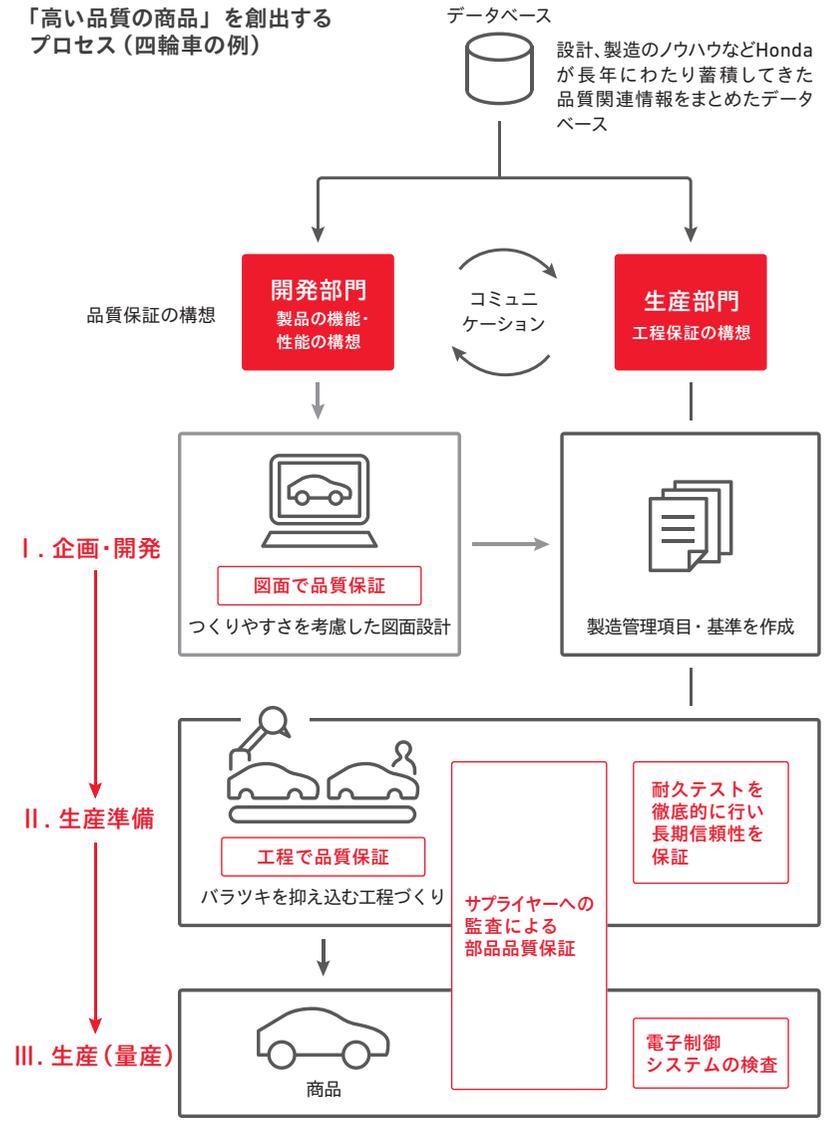
企画・開発活動の改善強化

Honda は、重要な品質不具合が発生した場合、原因を究明し再発防止策を定め、企画・開発～生産準備～生産（量産）の各段階において不具合を低減させるように、改善活動を強化しています。

仕様関連の不具合を防止するために、以前からの変更点や変化点による影響を洗い出し、懸案課題のつぶし込みを行う検証会（変化点検証会）で改善に取り組んでいます。

また、企画・開発の手順も進化させています。新技術開発の初期段階で、企画精度を高めるための設計レビューを強化し、お客様や社会の求めている期待値とのズレを少なくする評価条件や基準を定め、十分な検証期間を設けるようにしています。

「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 51

安全 77

品質 93

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 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

品質に関する取り組み

I. 企画・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ます。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ています。そして開発初期段階で、生産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います。これにより、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。

サプライヤーとの開発手順の確立

Hondaは、Hondaが要求を提示し、サプライヤーが設計・テストを行い、そのサプライヤーから部品を調達する開発（「機能買い」開発）を、以前より行ってきました。この「機能買い」部品からの重要品質不具合を低減させるため、開発部門・購買部門およびその他関係部門のプロジェクトを発足させ、「機能買い」開発の手順書を作成、年次ごとの見直しを行っています。

先行開発の企画段階においては、開発対象部品の技術課題を整理し、Hondaとサプライヤーの開発経験・技術ノウハウに応じた開発分担や役割を定めます。そして、Hondaが提示する要求の精度向上や検証業務の具体的なやり方など、開発計画のどこに力点を置けば良いかを明確にします。

また、量産時の物流・商流・契約をもとに、Honda内の関係部門や事業所およびサプライヤーの品質保証役割を明確にし、開発・生産準備・量産時の品質管理項目を、担当部門に確実に伝達しています。

さらに、上記手順を適用した商品の品質不具合をモニタリングすることによ

り、不具合点が発生した際には、その原因究明を行い、開発手順の改善を継続しています。

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。

なお、部品に関しては、原材料も調達部品の一部に含めた活動を行っています。

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。

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とお取引先とのコミュニケーションを重視した活動により、部品品質の向上を図っています。



quality

7 パフォーマンス報告

- 環境 51
- 安全 77
- 一 品質 93**
 - 基本的な考え方
 - グローバルマネジメント
 - 一 品質に関する取り組み**
 - 第三者評価
- 人材 109
- サプライチェーン 133
- 社会貢献活動 146

品質に関する取り組み

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、その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の搭載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。しかし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に対象を広げ展開をしています。これにより、電子制御部品との通信による定量的な検査ができるようになり、嗅覚・視覚・聴覚といった人の感覚に頼った従来の検査よりも、検査の精度・効率が大幅に向上しました。

さらなる官能検査精度向上・効率向上をめざし、電子制御システムの出荷品質保証定量化を継続して進めていきます。



LET 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 51
- 安全 77
- 品質 93**
 - 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 109
- サプライチェーン 133
- 社会貢献活動 146

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つくりあ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。

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。2020 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 18 カ国を対象に、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 1 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。2020 年度は、17 カ国※においてトップレベルの満足度を獲得しました。



※ 2021 年 3 月現在 Honda 内調査。

7 パフォーマンス報告

- 環境 51
- 安全 77
- 品質 93**
 - 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 109
- サプライチェーン 133
- 社会貢献活動 146

品質に関する取り組み

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、2020 年度には 140,383 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。



関係者向けの会議で「お客様の声」を共有

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、一本化したものです。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。さらに、2020 年 2 月発売の「フィット」より、コネクテッドサービス「Honda Total Care プレミアム」を開始しました。エアバッグ展開時の自動通報機能、車両に装備された緊急通報ボタンやトラブルサポートボタンによるお困りごとの解消を通じて、より安心・安全なカーライフを提供します。

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



※1 JAF：Japan Automobile Federation
 （一般社団法人日本自動車連盟）の略。
 ※2 2019 年 12 月現在。Honda 調べ。

7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

一 品質 93

 基本的な考え方

 グローバルマネジメント

一 品質に関する取り組み

 第三者評価

人材 109

サプライチェーン 133

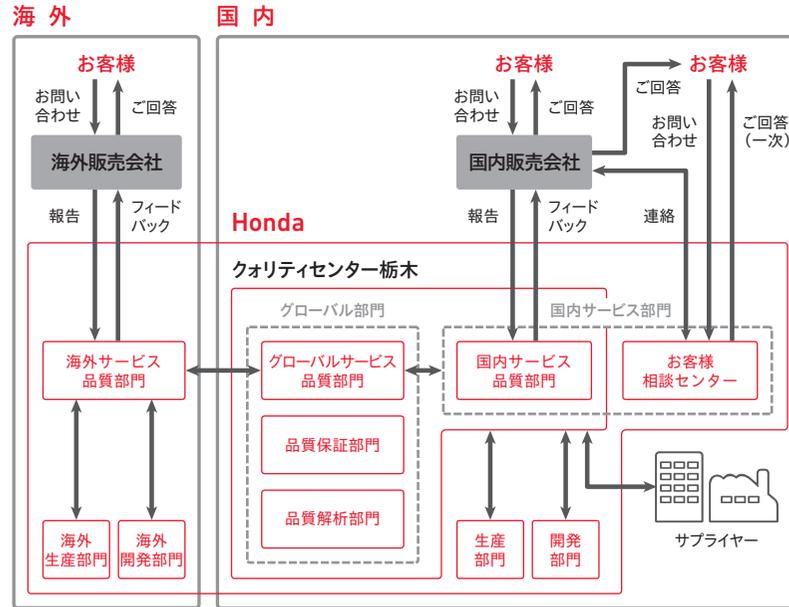
社会貢献活動 146

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。

市場品質改善体制（四輪車の例）



さらに「クオリティセンター」では、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強化が図れる体制としています。

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

なお、従来の車両に加え、車両に搭載した機器と連携したコネクテッドサービスに関する不具合も、品質不具合として、この市場品質改善体制にて対応しています。

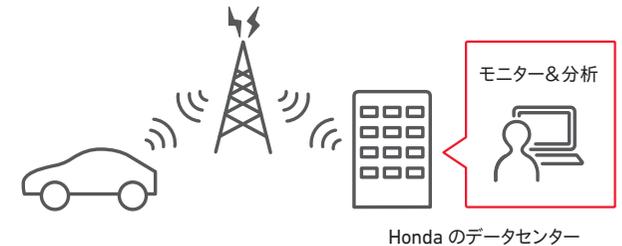
予兆検知

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ました。

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、このシステムを活用しています。

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 51

安全 77

— **品質** 93

 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 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

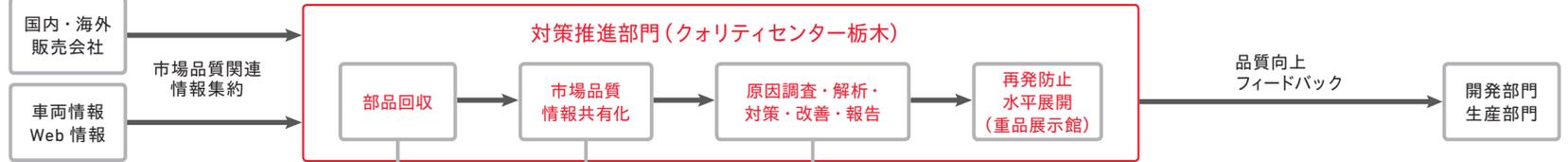
品質に関する取り組み

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・解析から、対策の検討、開発・生産部門への的確かつ迅速なフィードバックの実施までの業務が、同一敷地内で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



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 51
- 安全 77
- 品質 93
 - 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 109
- サプライチェーン 133
- 社会貢献活動 146

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」

2009年、クオリティセンター栃木内に、過去の市場品質不具合の事例を展示する「重品展示館」を設置しました。現物の展示を通じ学びとることにより、市場品質不具合の事例の経験を風化させず、未来へ伝承することを目的としたものです。

展示館では代表的な市場品質不具合の事例を展示し、見学・研修として多くの方にご来場いただいています。2020年度はオンライン研修を含み、合計1,700名を対象とした研修を実施しました。Hondaの内部だけでなく、サプライヤーおよび海外のHondaの販売店、サービス部門の方も対象としています。

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



開発メンバーへの研修の様子



7 パフォーマンス報告

- 環境 51
- 安全 77
- 品質 93**
- 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 109
- サプライチェーン 133
- 社会貢献活動 146

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。



クオリティセンター栃木

四輪車生産工場との連携イメージ



quality

7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

— 品質 93

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 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

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するほか、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（2020 年度）

事業	回数
四輪	57回
二輪	19回
ライフクリエーション	7回
(合計)	83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、硝酸アンモニウムを使用した乾燥剤のないタイプの、すべて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、順次交換しています。

今後も、お客様への交換用インフレーターの十分な供給確保および必要な対策の実施を、全力で迅速に展開してまいります。



※ 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

環境 51

安全 77

品質 93

 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 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

第三者評価

Honda クォリティサイクルの成果であるお客様満足度の指標として、自動車初期品質調査 (IQS※) でのトップ受賞を目標としています。これは、外部評価機関である J.D. Power 社が実施している調査です。企画・開発部門、生産部門、販売・サービス部門が一丸となって、取り組んでいます。

2020 年 IQS 結果

調査会社：J.D. Power and Associates

国	ブランド	ランキング
米国	Honda	19 位
	Acura	23 位
日本	Honda	1 位

国	セグメント	車種	ランキング
米国	ミッドサイズピックアップ	リッジライン	3 位
	ミニバン	オデッセイ	2 位
	スモールプレミアムカー	ILX	2 位
日本	軽自動車	N-BOX	2 位
	コンパクト	フィット	1 位
	ミッドサイズ	シャトル	2 位
中国	コンパクトアッパー	フィット	3 位
	ミッドサイズベーシック	シティ	2 位
	ミッドサイズアッパー	アコード	1 位
	ラージ SUV	アヴェアンシア	1 位
	ラージ SUV	UR-V	3 位

・記載情報：主要市場における 2020 年 1 月から 12 月、3 位まで掲載。

出典：

- ・ J.D. Power and Associates 2020 年米国
 - ・ 自動車初期品質調査 SM 87,282 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 2020 年 2 月から 5 月。
- ・ 株式会社ジェイ・ディー・パワー ジャパン 2020 年日本
 - ・ 自動車初期品質調査 SM 19,435 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・ 調査実施時期は 2020 年 5 月から 6 月。
- ・ J.D. Power China 2020 年中国
 - ・ 自動車初期品質調査 SM 32,536 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・ 調査実施時期は 2019 年 12 月から 2020 年 8 月。



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

7 人材



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

環境	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

— 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	133
----------	-----

社会貢献活動	146
--------	-----

基本的な考え方

人事管理の基本理念

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

このような視点から、Honda は、「自立」「平等」「信頼」の3つの要素からなる「人間尊重」を基本理念とし、Honda グループを構成する人たちだけでなく、ビジネスでもともに仕事をする人々や企業との関係においても適用されるべき精神と位置付けています。そして、採用／育成／配置・活用／評価・処遇といった人事管理においては、「主体性の尊重」「公平の原則」「相互信頼」という3つの原則に基づき、従業員一人ひとりの意欲や能力を高める環境づくりと、持てる力を生き活きと発揮できる職場づくりに力を注いでいます。

また、事業活動が世界各地へと広がるなか、2012年3月には、「世界人権宣言」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。



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 51

安全 77

品質 93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

グローバルマネジメント

HR^{*}ビジョンと戦略

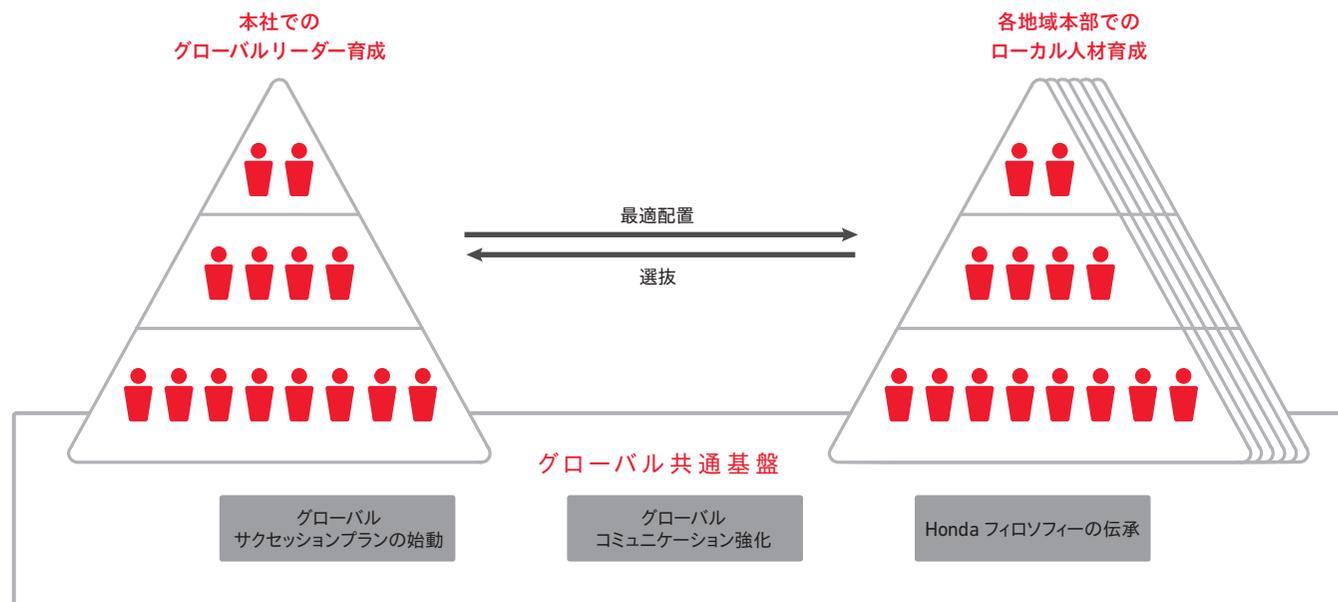
Honda は「地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、質の高い商品を適正な価格で供給することに全力を尽くす」という社是のもと、創業時からグローバル市場を視野に積極的な事業展開を図ってきました。また、海外展開にあたっては、輸出から現地生産へ、現地開発へとビジネスモデルを進化させ、近年は先進国だけではなく、モータリゼーション需要が高まる新興国での生産・開発機能の強化を図るなど、世界 6 地域本部の「自立」をめざしています。

そのために、Honda では、「グローバル人材管理」を推進しています。これにより、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できるグローバル人材を育成・配置しています。

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（現地採用従業員）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）を進めています。これにより、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 51

安全 77

品質 93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

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をベースに、Honda グループの従業員としての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。

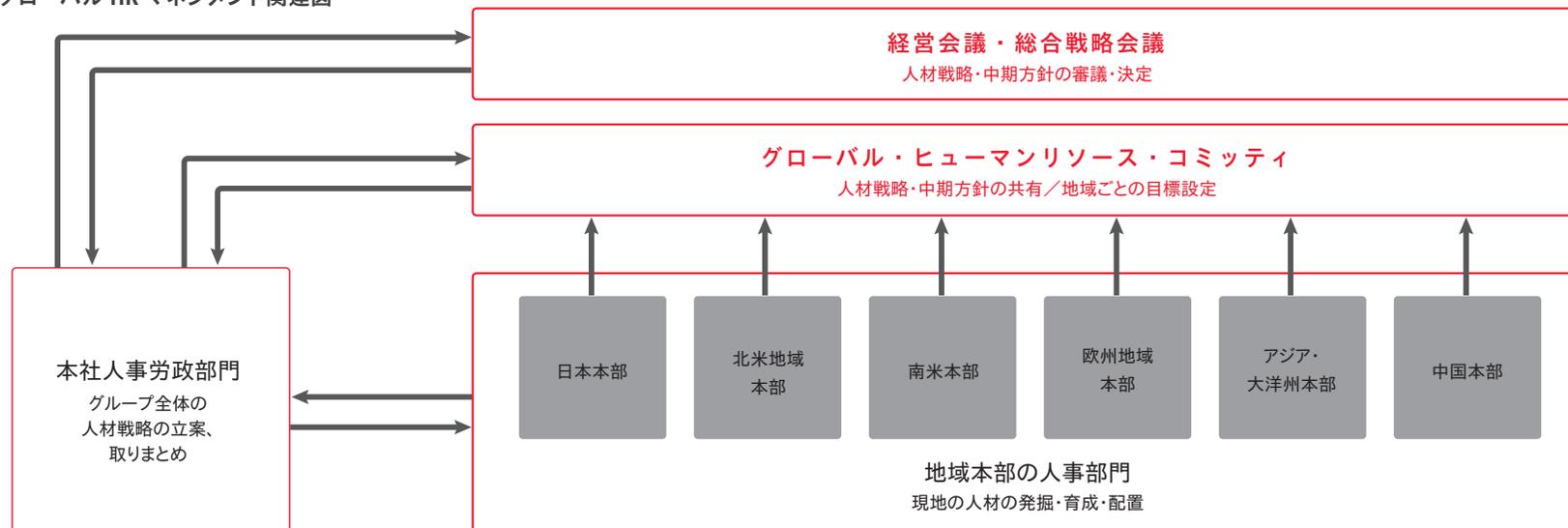
人材マネジメント体制

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 回以上集まる「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

環境	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

人材に関する取り組み

人権

基本的な考え方

Honda は、フィロソフィーに「人間尊重」を掲げるとともに、行動規範においても「人権の尊重」として、人権を尊重する誠実で公平な企業であり続けるという方針を示しています。また、従業員に対しては「他のアソシエイトを尊重し誠実で公平な態度で接するとともに、職場におけるあらゆる形態のハラスメントや不当な差別行為を一切行わない」行動を明確に求めています。2012 年には、人権尊重の考え方を示した「労務方針」(⇒ p.110) を定め、海外駐在員赴任前研修で周知し、日々の企業活動に活かしています。

また、サプライヤーに対しても 2018 年に「Honda サプライヤーサステナビリティガイドライン」を発行し、強制労働および児童就労の禁止など人権・労働に関する Honda の基本的な考え方を記載し、その実践をお願いしています。

具体的な取り組み

全社のリスクマネジメントの取り組みのなかで、「人権」についての項目を設け、各部門では年 1 回、グループ共通の評価基準に基づき、人権に関する「部門重点課題」を特定しています。また、各部門の評価結果を踏まえ、「本部重点リスク・全社重点リスク」を特定しています。

また、合併会社も含めた全海外現地法人に対して、「労務方針」(⇒ p.110) に則った運営が実践されているかのアセスメントを、年 1 回グループ各社に対し実施することで、潜在するリスクの把握に努めています。2020 年度は、118 拠点に対してアセスメントを実施しました。加えて、合併会社も含めた全海外現地法人の労務管理状況について、毎月確認を行い、グローバルマンスリーレポートとして共有しています。また、懸念が判明した場合は、各地域の人事責任者との会議体で共有・議論し、適切な対応を図る体制を整えています。

なお 2020 年度は、問題のある事象はありませんでした。

このほか、Honda フィロソフィーに関する研修を全世界で実施しています。行動規範については、リーフレットの配布やイントラネット上での掲示、研修等を行うことで、周知徹底に努めています。加えて、駐在員に対しては、階層別に実施している赴任前研修において、「労務方針」に則った現地での労務管理の重要性への意識付けを行っています。

また、従業員が人権に関する違反行為を発見した場合に、上司への相談や職場内での解決ができるよう、風通しの良い組織風土づくりを進めています。これとともに、日本のみならず海外各地域で設置している「企業倫理改善提案窓口」において、公平かつ中立な立場で、相談を受け付けています。



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

人材に関する取り組み

人総合力の発揮に向けた多様性の進化

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は、企業にとって強みとなります。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 は各地域（北米、南米、アジア・大洋州、欧州・中近東・アフリカ、中国、日本）の実態や課題に即して人材多様性を進化させています。

Honda における人材多様性の進化とは、フィロソフィーである「人間尊重」に基づき、人種・国籍・文化・年齢・性別・性自認・性的指向・経歴・教育・障がいの有無などの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。

具体的には、世界 6 地域がそれぞれの状況に合わせ、マネジメント登用や配置における女性やマイノリティ（人種・国籍など）の比率向上などを設定し、採用ならびに育成の強化を行います。これに加え、すべてのアソシエイトに対する多様性の理解促進と啓蒙活動を継続展開するなど、さまざまな施策を実行しています。

「キャリアを軸に自己研鑽を促す能力開発」の強化

Honda では、従業員一人ひとりの主体性やチャレンジ意欲に重きを置き、実務経験を重ねるなかで、専門性や職務遂行能力を高める OJT※1 を中心とした育成を行っています。

今後は、従業員がさらに自律的にキャリアを形成することができる環境を整備するべく、2021 年より以下の施策を進めていきます。

具体的には以下を順次進める計画です。

1. OJT / Off-JT※2 プログラムの改定
2. 年代別キャリア研修の開始
3. 自己選択型学習プログラム（オンライン・e ラーニング）の導入
4. 生産エキスパート体制による強い技術者の輩出強化

上記の施策展開を通じて、一人ひとりが役割や仕事の意義を十分に理解したうえでチャレンジを続けることと、マネジメントが積極的な関与・支援を行うこと、これらをいっそう強化していきます。

DATA

従業員 1 人当たりの年間研修時間
と研修コスト

> p.129

「グローバルサクセッションプラン」の始動

Honda では、個人の属性（国籍や性別等）にかかわらず、能力と意欲のある人材を計画的に育成して任用するべく、「グローバルサクセッションプラン」を開始しました。具体的には、グローバルリーダーに求められる行動特性である、「グローバルコンピテンシーモデル（GCM）」を策定し、GCM に照らした「タレントアセスメント」を導入するとともに、グローバルリーダーを対象とした研修も刷新して、グローバルで Honda でのタレントプロファイルの整備を進めていきます。

これらのタレント情報・能力を可視化することにより、また、グローバルで人材を任用するための議論を活性化させていきます。



※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。

7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

人材に関する取り組み

グローバルおよび各地域における
リーダー育成

先述の「グローバルサクセッションプラン」と併せて、GCM に照らしてリーダー研修を刷新しました。

2021 年より、グローバルにおいて以下のプログラムを実施していきます。

- Global Leadership Program (GLP) – Transformation (旧 HEADS※¹)
- GLP-Exploration (旧 LDT※²)
- GLP-Discovery (新設)

従来の管理職層向けのグローバルリーダー研修に加えて、より早期のリーダー育成へ着手すべく、若手層向けの新たなグローバル選抜研修を新設しました。

また、GCM をグローバルで展開して、グローバル共通の目標をめざしたグローバルリーダー候補の母集団を形成すべく、海外各地域の人事部門と協働で、各地域の研修内容を見直すとともに、GCM を活用したアセスメントの実施も検討していきます。

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、グローバルに共有することが重要です。Honda においてそれは、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、ローカルアソシエイトと共有することにほかなりません。

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あげながら、「Honda フィロソフィーに基づき、何をどう考え、どう判断したか」といった、意思決定や経営判断に関わる実践事例を紹介するようにしています。

インターリージョンにおける
コミュニケーションの推進

2030 年ビジョン実現に向け、限られた経営資源のなかで既存ビジネスを転換・進化させ、新価値を創造していくためには、各地域がグローバル視点に立ち、それぞれの役割に応じて相互の補完関係を高めながら効率良く事業を運営することが重要です。なかでも日本には、あらゆる面でグローバル Honda をリードすることが求められます。そのため Honda では、日本人の英語力強化による地域間コミュニケーションの促進を図っています。

具体的には、個々人の目標や目的に合わせて選択できる英語学習支援プログラムを導入し、日本 Honda 全体で展開しています。これに加え、営業、生産、研究開発、購買といった機能ごとに、キャリア形成や業務上必要となる英語力の強化を図っています。また、地域間で情報共有のスピードと濃度を高め、ローカルアソシエイトとの協働を促進するため、情報を活用する場面や人に応じ、会議資料やコミュニケーション言語の英語への切り替えを着実かつ継続的に進めていきます。



※1 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。

※2 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 51

安全 77

品質 93

— 人材 109

- 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 133

社会貢献活動 146

人材に関する取り組み

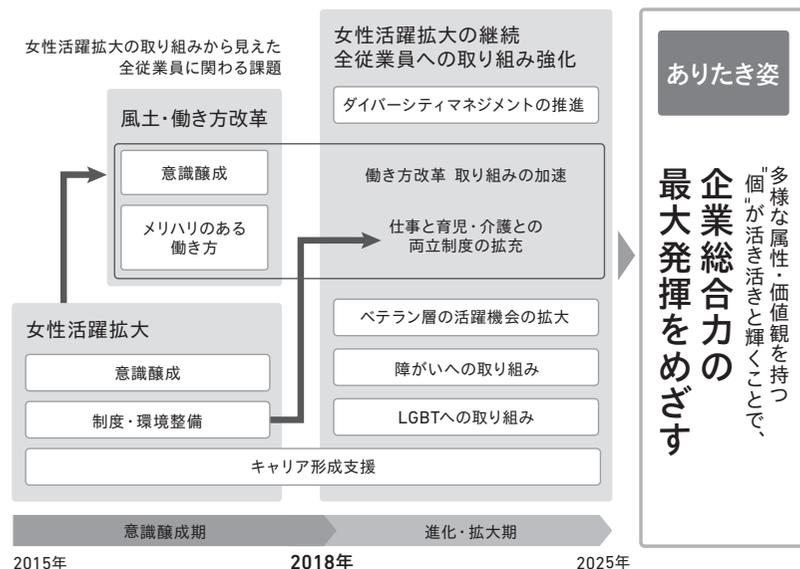
ダイバーシティの取り組み

人材多様性の進化

Honda は、2015 年より「人」総合力の発揮に向けて全社重点課題と位置付け「人材多様性の進化」に取り組んでいます。2030 年ビジョンの実現に向けては「人」が主役であり、Honda の成長を支えてきた経験や技術に加えて、多様な価値観の融合による新たなイノベーションの喚起が不可欠です。

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きました。2015 ~ 2017 年を意識醸成期として、「性別にかかわらず、誰もが等しくキャリアを描ける世界」の実現に向けて基盤を整えてきました。

Honda の「人材多様性の進化」のロードマップ



2018 年度からは、女性から全従業員へと対象を広げ、意識醸成期から進化・拡大期へ移行しています。多様な人材をマネジメントする上司やマジョリティを占めるベテラン、および障がいのある方や LGBT などを含め、全従業員への取り組み強化を進めています。

WEB

Honda Diversity & Inclusion

> <https://www.honda.co.jp/diversity/index.html>

ダイバーシティマネジメントの推進

Honda におけるダイバーシティマネジメントは「多様なメンバーの個性や持ち味を活かした組織づくり」と定義しています。多様な人材が揃うということだけではなく、その多様性を受容すること、個を尊重することが重要です。メンバーの主体性を喚起し、共感できる目的を共有して、業務完遂を導く組織運営を進めています。具体的には、マネジメントが「個を尊重した育成や組織づくり」の時間を創出し、ダイバーシティマネジメントの取り組みを推進しています。

ダイバーシティマネジメントの推進に向けた主な取り組み

施策	ダイバーシティマネジメント講演会	上司力研修
狙い	多様性を受容し、育て活かす風土の醸成	自身の課題を明確にし、「ありたき姿」や「やり方」を学ぶ
対象者	課長相当職・管理職	課長相当職
参加人数	2018年からの3年間で、合計約1,600名	2018年からの3年間で、合計約260名
時間	2時間	8時間×4日間



7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

品質 93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

人材に関する取り組み

女性活躍拡大の意義

日本においては、2007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、2005年を基点とすると5.0%から8.2%に上昇しています。

Hondaはグローバルに事業所展開をしていますが、日本では他地域と比べて、女性の活躍の度合いが低い状態でした。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、2015年から取り組んだ結果、女性管理職数は、2014年に比して2020年度は2.6倍へと確実に増加しました。現在、2020年度をベースとして2025年の女性管理職数の目標を更新し、さらに2030年の長期的な目標も設定しています。この「2025年には2020年度の3倍、2030年には4倍にする」という新しい目標に向けて、若い年齢のうちからキャリア形成の実現に向けて育成を強化していきます。

さらには雇用環境整備として、男性の育児参画促進に取り組み、2025年に男性育休取得率を30%以上にすることを目標として設定し、性別にかかわらず誰もが等しくキャリアを描ける世界の実現をめざしていきます。

Honda 行動計画

1. 計画期間

2021年4月1日から2026年3月31日までの5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男性従業員の育児参画ができていない

3. 目標

- ①女性役職者数を2025年には2020年度の3倍、2030年には4倍にする
- ②新卒採用者に占める女性割合を2025年までに20%以上とする
- ③男性育児休職取得率を2025年までに30%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

・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継続（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～）
- ・育児期両立セミナーの継続（2017年8月～）
- ・企業内託児所の拡大、不妊治療者への特別休暇制度等の環境整備定着化（2017年4月～）

＜取り組み3＞女性の採用強化の継続

- ・理系女子学生に対する重点的広報の継続（2015年3月～）
- ・高校生向け理系選択促進イベントへの継続参画（2015年3月～）
- ・女性社員との接点づくり、webセミナー実施・拡大（2016年3月～）

＜取り組み4＞男性育児参画の促進

- ・Hondaの育児制度の内容改定（2022年4月～）
- ・男性育児の周知・浸透と取得拡大に向けた取り組み（2021年10月～）



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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	133
----------	-----

社会貢献活動	146
--------	-----

人材に関する取り組み

女性活躍の拡大に向けた取り組み

女性活躍の拡大を加速させるために、「意識・風土改革」「キャリア形成支援」「制度・環境整備」を推進の柱として取り組んできました。外部評価においては、Honda は 2018 年 8 月に、「えるぼし※¹」2 段階目の「★★」の企業として認定を受けています。

2019 年 3 月には、ダイバーシティ経営に取り組む企業のすそ野拡大を目的に、多様な人材の能力を活かし、価値創造につなげている企業を表彰する「新・ダイバーシティ 100 選」に選定されました。

加えて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「WEPs※²」の活動に賛同し、署名をしています。

2015 年からの取り組みを通じて、女性活躍の基盤は整いました。

2019～2020 年には、仕事と育児・介護との両立支援制度を拡充し、個々の従業員の置かれている状況にかかわらず、パフォーマンスの最大発揮が可能となる「働き方の多様性」の実現に向けて取り組んでいます。

DATA

日本における女性管理職比率の推移

> p.130

DATA

2020 年度の女性比率

> p.130

DATA

日本における基本給と報酬総額の男女比

> p.130

DATA

女性活躍の拡大に向けた主な取り組み（2015 年～）

> p.131

LGBT への取り組み

2019 年からは、性自認・性的指向による差別をなくし、人材多様性の実現をめざして、LGBT を自然なかたちで受け入れる風土・環境整備に取り組んでいます。多様性を理解し受容する風土醸成に向けて、2019 年に経営層セミナーを、2020 年には管理職層を対象とした e ラーニングを実施しました。また、人事・福利厚生的一面では、同性パートナーを配偶者として取り扱うことで差別をなくし、誰もが働きやすく働きがいを感じられる制度・環境整備に取り組まれました。相談窓口も設置しています。加えて、LGBT 理解促進のための企業活動の推進として、LGBT 関連イベントなどへ協賛しています。

これらの活動により、任意団体 work with Pride が定めた、日本の職場における LGBT への取り組み指標である「PRIDE 指標 2020」において、最高位のゴールドを受賞しました。



※1 えるぼし：女性活躍推進法に基づく認定制度。厚生労働大臣が、行動計画の策定・届け出を行った企業のうち、女性の活躍に関する取り組みの実施状況が優良な企業を認定するもの。

※2 WEPs：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	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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	133
----------	-----

社会貢献活動	146
--------	-----

人材に関する取り組み

ベテラン層の活躍機会の拡大

「年齢の多様性」に取り組むにあたり、「年齢によらず、一人ひとりの活躍機会の拡大」を目的としています。2030年ビジョンの実現に向け企業総合力を最大発揮するには、想定される業容変更によって生じる仕事の変化に、一人ひとりが適応していくことが必要です。これまでのHondaの成長を支えてきた50歳以上の従業員が増えているなかで、ベテラン層を一括りにするのではなく、個に焦点を当てた自律的なキャリア形成を考える機会の提供として、2018年からキャリアストーリー研修を実施しています。

制度面においては、2017年4月より、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65歳を上限として定年時期を選択できる「選択定年制」を導入しました。2020年度においては、60歳到達者の約88%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。

キャリアストーリー研修の概要

施策	キャリアストーリー研修
狙い	職業観・人生観を明確にしたうえで、これからの人生と統合するための機会とする
対象者	55歳から59歳の一般従業員
参加人数	2018年からの3年間で、合計約710名
時間	各7時間×2日

DATA

日本における60歳以上の
雇用者数

> p.130

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。

日本では、ノーマライゼーションの考え方にに基づき、社会に先駆けて障がい者雇用に取り組んできました。

働く一人ひとりが、障がいの有無に関係なく持ち味を活かし、仕事を通して社会の役に立つことをめざし、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。

また、1981年にホンダ太陽株式会社、1982年に希望の里ホンダ株式会社、1992年にホンダR&D太陽株式会社（2021年4月1日ホンダ太陽株式会社と合併）と特例子会社を設立し、障がい者の自立支援や就労機会の提供をしてきました。

2020年度の障がい者雇用者数は1,142人、雇用率は2.38%と、法定雇用率2.2%を上回る水準を維持しています。

DATA

日本における障がい者雇用者数・
雇用率

> p.130



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

人材に関する取り組み

採用における多様性の進化

人材の多様性進化の取り組みの一環として、多様なバックグラウンドを持つ人材を、国籍を問わず、積極的に採用しています。

日本国内の大学・大学院で学んでいる外国人留学生の採用や、海外の労働市場から直接採用するグローバル採用を展開しています。

今後は、こうした多様な人材が持てる力を存分に発揮することで、グローバル Honda の「人」総合力の向上をめざします。

DATA

「グローバル採用」の人数

> p.130



仕事と育児・介護・治療の両立支援

少子高齢化が進む日本においては、仕事と育児・介護・治療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・病気や不妊治療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して利用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。また、2018 年 4 月からは配偶者の転勤に伴う帯同異動制度や休職制度を整備、2019 年 4 月からは従来の短時間勤務制度や在宅勤務制度、半日有休制度の運用範囲の拡大、2020 年 4 月からは病気や不妊治療のための休暇制度や不妊治療休職制度を整備するなど、従業員個々の多様なニーズに応える取り組みを行っています。

引き続き、ダイバーシティの取り組み（⇒ p.116）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。

DATA

日本における育児・介護支援制度の利用者数

> p.130

DATA

日本における育児休暇取得者の復職率

> p.130

7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

品質 93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

人材に関する取り組み

Honda のダイバーシティ推進に対する外部評価

PRIDE 指標 2020	
2020年11月に、職場におけるLGBTQなどのセクシュアル・マイノリティへの取り組みの評価指標「PRIDE指標」において、最高ランク「ゴールド」を受賞しました。	
新・ダイバーシティ経営企業100選の受賞	
2019年3月に、多様な人材の能力を活かし価値創造につなげるダイバーシティ経営を評価され、経済産業大臣に表彰されました。	
えるぼし認定	
2018年8月に、女性の活躍を推進している事業主として厚生労働大臣の認定を受けました。	
くるみん認定	
2012年7月に、子育てサポート企業として厚生労働大臣の認定を受けました。	

今後の取り組みの方向性

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。個を尊重し合うことにより、個性や持ち味が発揮され、働きがいがあると考えています。

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。それにより、従業員一人ひとりが主体性を発揮し、自己成長することで、企業総合力の最大発揮という人材多様性のめざす姿が実現できると考えています。



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

人材に関する取り組み

働きがいを感じられる職場環境づくり

アウトプットの質とより有効な時間の活用を追求した働き方の実現

Honda はこれまで「よく働き・よく遊べ」という言葉に表されるように、アイデアと工夫によって働く時間の密度を高め、自分の生活を楽しむためのより多くの時間を生み出すため、1970年代（50年以上前）から労働時間の短縮や、労使で取り組む年次有給休暇カットゼロ運動※など、従業員が働きがいを感じられる職場環境の構築に向けて積極的に取り組んできました。

働き方改革の観点においては、アウトプットの質の追求と限られた時間の有効活用を目的とし、多様な人材が能力を最大発揮できる風土・環境づくりのための取り組みを、さらに進化させています。適正な時間管理を徹底したうえで、「限られた時間でアウトプットを高めるための、在宅勤務をはじめとした柔軟な働き方の拡大」や、「仕事の断捨離や適切な権限委譲が推進されるような、マネジメントと従業員双方の意識改革」などの取り組みを進めています。その他、生産性の向上に向けて、通年で活動を行っています。

新型コロナウイルスの感染が拡大した2020年3月からは、コアタイムを撤廃した時差通勤を推奨しています。また、2016年に育児・介護従事者を対象に導入し、徐々に対象層の拡大を図ってきた在宅勤務制度を、すべてのフレックスタイム制適用職場に拡大し適用しました。なお、2020年10月には在宅勤務手当を新設するとともに、選択型福利厚生制度の適用範囲を拡大し、在宅勤務の環境整備に対する費用補助も行っています。

こうした活動の結果、2020年度の従業員1人当たりの総労働時間は1,953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17.2日となりました。

※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過してカットされる日数をゼロにする取り組み。

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.132

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・治療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。
LGBT相談窓口	LGBT当事者の不安や困りごと、制度適用に関する相談窓口を設置。また、当事者の周囲の関係者が対応に困った際にアドバイスを行い、意図せぬアウティングなどの被害防止を図っています。
ライフプランセミナー窓口	定年退職後も充実した生活を営めるよう、「生きがい・健康・経済設計」を考えるライフプランセミナーを開催。配偶者の参加も可能で、社内講師・事務局が受講後の個別相談にも応じています。



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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	133
----------	-----

社会貢献活動	146
--------	-----

人材に関する取り組み

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」「相互信頼」に則り、世界 6 地域の各地域本部で、その地域の特性に応じた人材評価プログラムを導入しています。

例えば日本では、従業員の育成・評価において、上司との 2 Way コミュニケーションを重視しており、年 3 回以上の面談を従業員全員と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・取り組みに対する評価や、個人ごとの強みや弱みをフィードバック、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、能力やモチベーションの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.132

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平等に与え、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ていねいに確認し評価を行っています。また、上記の考え方を踏まえたうえで、各地域の特性を考慮し、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・成果を重視する給与・評価制度としています。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.132

DATA

日本における初任給一覧

> p.132



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

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、何ごと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。

従業員活性度測定

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、各地域で従業員活性度測定を実施しています。地域ごとの共通要件に基づき、Honda で働く活性度が「非常に良好な状態」を、目標値と設定しています。測定結果は、「生き生きと個が輝く職場づくり」に向けた活動の基礎情報としています。

日本では、2018 年より毎年、従業員活性度を測定するとともに、経年のモニタリングを実施して、職場単位でフィードバックを行っています。これは、多様な人材が働きがいを持てる環境づくりに向け、各職場が率先して人・組織の活性化に向けた活動を展開することを目的に行っているものです。

DATA

日本における従業員活性度

> p.132

労働安全衛生

安全で安心な職場環境の構築の原点は、1956 年に制定された「社是」にあります。その基礎となるのは、人間尊重の精神と「三つの喜び」です。

創業時より受け継がれている「安全なくして生産なし」の安全基本理念のもとで、「すべての人が、心から安心して働くことができる」、そのような喜びのある職場環境の実現をめざしています。

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ています。国内外における重大災害の根絶をめざし、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べき行動をまとめた「Honda 行動規範」(⇒ p.42) 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、従業員一人ひとりも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 51
 安全 77
 品質 93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

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、労働安全衛生に関するグローバル中期活動方針として「安全で健康な職場環境づくり」を掲げ、各地域にある統括会社を中心となって、快適な職場の実現へ向け職場環境と安全統制の整備を進めています。

とくに生産領域では、それぞれの国・地域における安全管理の実効性を向上させるために、労働安全衛生に関するマネジメントシステムの運用や、リスクアセスメントの普及・実施、爆発火災防止活動の定着化などに重点を置き、地域本部主体で活発な活動を展開しています。

また、安全衛生監査や安全衛生確認会などを計画に基づき実施し、安全衛生管理に対する認識を共有しています。それとともに、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。

DATA

休業災害度数率の推移

> p.132

DATA

労働災害死亡者数

> p.132



※1 労働安全衛生法により、このパートでは、各組織を「事業場」と表現します。

※2 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。

※3 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。

安全衛生ガバナンス体制

事業場※1の安全衛生ガバナンス体制については、安全衛生委員会を設置し、安全衛生管理部門が中心となり、安全衛生ガバナンスを運営するとともに、課題の共有・協議を労使一体となって履行し、「安全で快適な職場づくり」の実現に向けた体制を整備しています。

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※2)

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、事業場の安全衛生水準の継続的改善を図っています。

OSHMS を用いた活動

1997 年度より、OHSAS ※3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。

また、2018 年発行の ISO45001 制定に伴い、健康増進の事項も反映しています。

安全衛生監査では、事業場の 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、事業場間の水平展開が継続的に行われる仕組みと運用、法令改正に伴う各種要求事項の実施ならびに管理状況等に関心事項として定め、確認を行っています。

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。

7 パフォーマンス報告

環境 51
 安全 77
 品質 93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

人材に関する取り組み

作業環境の基準づくり

作業場の環境基準は、「快適職場ガイドライン」と「有害業務管理規程」により定め、労働衛生3管理※に基づき定期的な点検改善を行い、作業環境の適切な維持管理を行っています。

安全衛生に関する教育・研修

統制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研修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、各事業場においても、従業員を対象としたさまざまな研修を行っています。

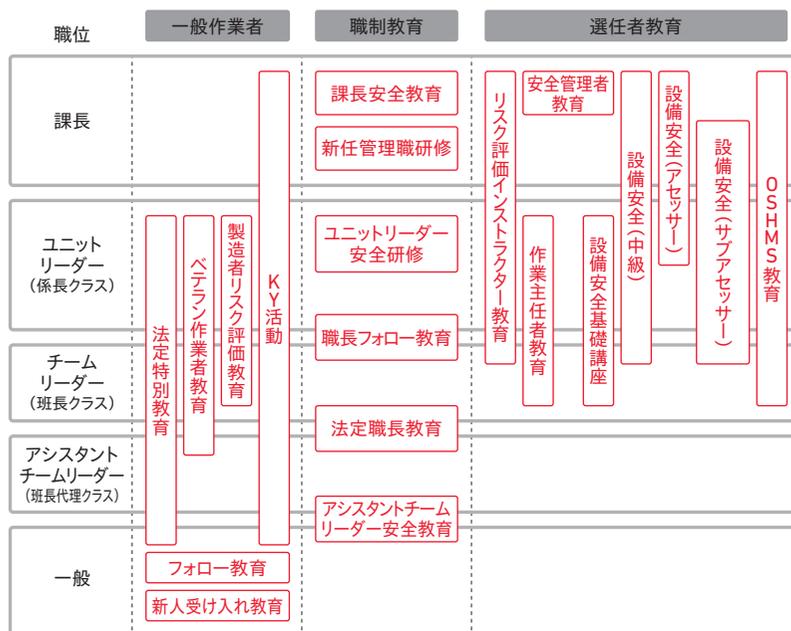
『従業員一人ひとりが心身ともに健康で安全に一杯働くこと』

従業員の「健康」は、「安全」と同様、全社共通の願いです。

快適な作業・職場環境のもと、自らが将来を見据えて心身の健康の保持増進に努め、『従業員一人ひとりが心身ともに健康で安全に一杯働くこと』ができる企業の実現をめざしています。

その実現に向け、健康宣言を示すとともに、施策となる「3つの柱」と「5つの管理項目」を設定し、健康経営活動の強化に取り組んでいます。

生産領域 安全衛生研修体系概念図



※労働衛生3管理：作業環境管理、作業管理および健康管理のこと。労働衛生管理の基本となる考え方。

7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146



人材に関する取り組み

健康経営活動

3つの柱

- 個人への健康づくり啓発と定期健康診断、
体力測定結果フィードバックの充実
 - 『啓発動画や定期発行物などによる啓発強化』
 - 『安全活き活き体力測定を時間内に実施』
 健康診断と体力測定結果の両面で「自分のカラダ」を正しく理解し自己保健義務履行を促進
- 職場全体での健康意識向上への取り組み
 - 『組織の心身健康状態の見える化（可視化）』
 管理監督者の安全配慮義務強化に向け、可視化データに基づいた健康2Wayを通し組織内の健康意識コミュニケーションを活性化
- 継続的な職場環境の改善
 - 『月1回の健康 DAY を設定』し、『健康食メニューの充実』を図る
 - 『2023年 敷地内禁煙』をめざし、従業員の望まない受動喫煙ゼロを実現
 - ホンダ健康保険組合などと連携し各種健康づくり施策を実施

5つの健康管理項目

- | | | |
|--------|-----------|-------|
| ①良質な睡眠 | ②バランス良い食事 | ③運動習慣 |
| ④禁煙 | ⑤適度な飲酒 | |

「健康経営優良法人2021」に認定

Honda は、経済産業省と日本健康会議が主催する健康経営優良法人認定制度において、社員の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に取り組む法人として、「健康経営優良法人 2021」の大規模法人部門に認定されました。

今後も、従業員の生涯健康の実現に向けた取り組みを強化していきます。



健康保険組合との連携

「健やかポイントプログラム」の導入

ホンダ健康保険組合では、「健康で心豊かな生活の実現」という理念を掲げています。

「健康で心豊かな生活の実現」のために、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報奨制度「健やかポイントプログラム」を導入しており、スマートフォンのアプリを活用し、日々の歩数実績や健康診断結果に応じてポイントを付与することで、従業員の健康づくり活動の動機付けをしています。

また、自律的な健康づくり活動につなげることを目的に、ポータルサイト「ヘルスアップWeb」を利用することが可能であり、過去の健康診断の結果の閲覧や、歩数・食事・血圧など、日々の取り組みを記録できるようになっています。

さらに特定保健指導を強化するために、健康保険組合と事業場が連携して、受診環境の整備や受診勧奨を実施しています。

7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

品質 93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

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「活き活きづくり」と問題解決支援の両面に、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活き活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、各事業場では「事業場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。

選択型福利厚生制度を活用した健康増進

従業員が安心して生活でき、仕事に集中できる環境を提供することを目的に、ポイント化された福利厚生費を多様なメニューのなかから自由に選択して利用できる「選択型福利厚生制度」を導入しています。

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、スポーツ用品の購入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	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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	133
----------	-----

社会貢献活動	146
--------	-----

人材関連データ

連結従業員数(人)

	2018年度	2019年度	2020年度
日本	66,507	67,144	67,496
北米	55,076	52,598	49,358
南米	14,835	15,870	14,877
欧州・アフリカ・中東	9,118	8,658	8,378
アジア・大洋州	57,012	57,320	53,913
中国	17,174	17,084	17,352
(合計)	219,722	218,674	211,374

男女別従業員数(人)

	2018年度	2019年度	2020年度
日本	49,202	48,369	47,114
男性	45,107	44,257	42,931
女性	4,005	4,112	4,183

「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、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)

	2018年度	2019年度	2020年度
日本	1,529	1,485	1,302
男性	1,294	1,234	1,065
女性	235	251	237
北米	4,456	2,549	3,901
男性	3,176	1,731	2,688
女性	1,280	818	1,213
南米	992	1,428	325
男性	820	1,191	263
女性	172	237	62
欧州・アフリカ・中東	739	158	158
男性	589	101	127
女性	150	57	31
アジア・大洋州	3,042	4,160	918
男性	2,521	3,512	629
女性	521	648	289
中国	8,986	2,141	2,228
男性	7,972	1,837	1,894
女性	1,014	304	334

雇用契約別・種類別の従業員数(人)

	2018年度	2019年度	2020年度
雇用契約別内訳			
正規従業員	42,550	43,173	43,472
非正規従業員	6,475	5,151	3,599
雇用の種類別内訳			
常勤	48,848	48,142	47,028
非常勤(パート)	177	182	43

離職率(%) (定年退職者含む)

	2018年度	2019年度	2020年度
日本	1.7	1.7	2.3
男性	1.6	1.6	2.3
女性	2.9	2.4	2.3
北米	11.7	11.2	15.9
南米	5.1	4.7	5.0
欧州・アフリカ・中東	2.9	6.6	6.9
アジア・大洋州	2.2	5.7	4.8
中国	6.3	5.8	5.4

地域コミュニティ出身の上級管理職の比率(%)

	全上級管理職に占める 現地コミュニティ出身者の比率
北米	58
南米	49
欧州	46
アジア・大洋州	42
中国	2

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	9.09	15,610
北米	9.53	7,992
南米	100.14	251,574
欧州・アフリカ・中東	15.40	19,971
アジア・大洋州	10.22	11,363
中国	24.25	29,128

7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93

— 人材 109

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	133
----------	-----

社会貢献活動	146
--------	-----

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)	2018 年度	2019 年度	2020 年度
2014 年度比(倍)	1.00	1.90	2.10	2.60

2020 年度の女性比率 (%)

	女性従業員比率	女性管理職比率
日本	8.2	1.5
北米	25.3	16.1
南米	12.5	9.0
欧州・アフリカ・中東	17.4	15.4
アジア・大洋州	12.1	8.9
中国	12.2	19.4
(全体)	14.0	8.0

日本における基本給と報酬総額の男女比

	基本給 (女性：男性)	報酬総額 (女性：男性)
管理職	1 : 1.00	1 : 1.02
一般	1 : 1.19	1 : 1.27

・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。

日本における 60 歳以上の雇用者数 (人)

	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
雇用者数※	729	1,097	1,155	1,111	1,379

※各年度内に 60 歳に到達し、かつ雇用を継続した人の人数を記載。

日本における障がい者雇用者数・雇用率

	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
雇用者数※ (人)	1,073	1,041	1,055	1,096	1,142
雇用率※ (%)	2.32	2.31	2.32	2.30	2.38

※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。

「グローバル採用」の人数 (人)

	2019 年度	2020 年度	2021 年度
採用人数	19	4	13

日本における育児・介護支援制度の利用者数 (人)

	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
育児短時間勤務	219	269	319	311	299
男性	6	14	22	19	19
女性	213	255	297	292	280
育児休職	452	454	459	506	531
男性	32	50	80	124	170
女性	420	404	379	382	361
子の看護休暇	1,356	1,797	1,662	1,812	1,347
男性	892	1,245	1,212	1,336	945
女性	464	552	450	476	402
育児在宅勤務	145	249	445	869	918
男性	38	76	192	518	545
女性	107	173	253	351	373
育児費用補助	74	150	180	210	157
男性	1	5	6	15	7
女性	73	145	174	195	150
介護短時間勤務	8	5	6	8	6
男性	5	3	2	4	1
女性	3	2	4	4	5
介護休職	22	22	25	26	23
男性	14	13	19	18	18
女性	8	9	6	8	5
介護休暇	11	37	40	376	512
男性	10	31	30	316	424
女性	1	6	10	60	88
介護在宅勤務	22	29	47	115	146
男性	12	17	27	81	106
女性	10	12	20	34	40

日本における育児休暇取得者の復職率 (%)

	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
復職率	96.1	96.5	98.4	99.2	99.3
男性	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
女性	95.5	95.7	97.8	98.7	98.9



7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

品質 93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

人材関連データ

女性活躍の拡大に向けた主な取り組み (2015年～)

推進の柱	目的	対象	取り組みの内容
意識・風土改革	意識醸成	マネジメント層	経営層 女性活躍拡大に向けた講演会 (参加者、約 30 名)
		女性従業員	部・室長、工場長 女性活躍拡大に向けた講演会 (全 8 回、約 230 名)
		管理職	講演会・セミナー (2015～2018 年で延べ 39 回、3,600 名)
	ネットワーク形成	女性従業員	全員 仕事で輝く～自立型人材への意識改革セミナー～ (2015～2017 年で合計 31 回、2,300 名)
	風土・働き方意識改革	マネジメント層	管理職 Diversity Forum2016 (参加総数約 30 名)
			主任層 Diversity Forum2017 (参加総数約 500 名)
キャリア形成支援	個に焦点を当てた育成	女性従業員	経営層 風土・働き方講演会 (全 19 回、約 800 名)
			部・室長、工場長 マネジメント支援ワークショップ (全 7 回、約 100 名)
		希望者	キャリア計画書の導入。 2015 年から 6 年間で延べ約 3,500 名 (キャリアアドバイザーが個別面談を実施)
		中堅層以上	キャリアテーマ研修
		若手層	キャリアベース研修
	育児期支援	産休・育児休職取得者	・育児期キャリア支援プログラム (利用者約 240 名) ・育児期両立セミナー (配偶者同伴で実施 2017 年から 4 年間で合計 35 回、約 870 名)
制度・環境整備	多様な人材が活躍しやすい環境整備	育児・介護中の従業員	・育児休職制度の拡充 (2006 年 4 月～) ※当該子が満 3 歳に達した直後の 4 月末までを限度に休職可 (法定: 当該子が 1 歳に達するまで) ・育児 / 介護のための在宅勤務制度の新設 (2016 年 10 月～) ・短時間勤務制度の拡充 (2016 年 10 月～) ※小学校 4 年生修了までの子と、介護が必要な家族が対象 (法定: 当該子が 3 歳に達するまで) ・育児費用補助制度の導入 (2016 年 10 月～) ・企業内託児所の開設 (2017 年 4 月栃木地区、2018 年 4 月和光地区) ・祝日稼働日の一時保育の拡充 (2017 年 4 月～) ・子の看護休暇制度の拡充 (2017 年 9 月～) ※小学校 4 年生修了までの子に対する休暇取得、給与支給あり (法定: 小学校就学前までの子、有給・無給の定めなし) ・介護休暇制度の拡充 (2019 年 4 月～) ・生産領域の 1 勤シフト固定勤務制度の導入 (2019 年 4 月～) ・在宅勤務制度の拡充 (2020 年 4 月～)
		病気・不妊治療中の従業員	・病気治療 / 不妊治療のための在宅勤務制度の導入 (2020 年 4 月～) ・病気治療休暇 / 不妊治療休暇制度の導入 (2020 年 4 月～) ・不妊治療休職制度の導入 (2020 年 4 月～)
		配偶者の転勤で離職する従業員	・配偶者転勤時の帯同転勤の運用 (2018 年 4 月～) ・配偶者転勤時休職制度の導入 (2018 年 4 月～) ・再入社チャレンジ登録制度の改定 (2018 年 4 月～)
女性採用の強化	女性比率向上	新卒および中途採用	理系および事務系の女性に対する採用活動の強化



7 パフォーマンス報告

環境 51
 安全 77
 品質 93

— 人材 109

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 133

社会貢献活動 146

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

	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
従業員 1 人当たりの総労働時間	1,954	1,932	1,909	1,997	1,953
年次有給休暇の平均取得日数	19.0	18.7	19.3	18.8	17.2

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	96.3
欧州・アフリカ・中東	98.6
アジア・大洋州	97.0
中国	99.5

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	50 [※]
管理職	37

※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	177,800	108
高専・短大	198,900	121
大学	222,300	135
大学院 (修士)	248,800	151

・最低賃金は東京都の最低賃金 (1,013 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。



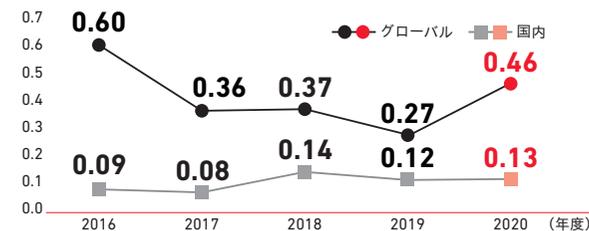
日本における従業員活性化 (6 要件全 24 設問、5 点満点の平均点)

目標値 : 3.50 ポイント以上 (Honda で働く活性化が非常に良好な状態[※])

	2019 年度	2020 年度
全従業員	3.48	3.55
男性	3.48	3.56
女性	3.45	3.54
全従業員に対する回答者の割合	97.7%	97.0%

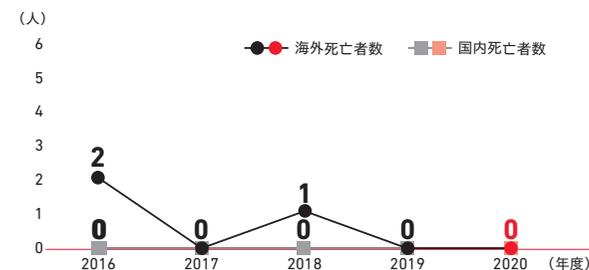
※ Honda で働く活性化が非常に良好な状態とは、「自由闊達な職場」「やりがいのある仕事」「頑張れば報われる環境がある」「Honda で働くことに誇りを持っている」「マネジメントは信頼できる」「働きやすい環境がある」という 6 つの要件で構成しています。

休業災害度数率の推移

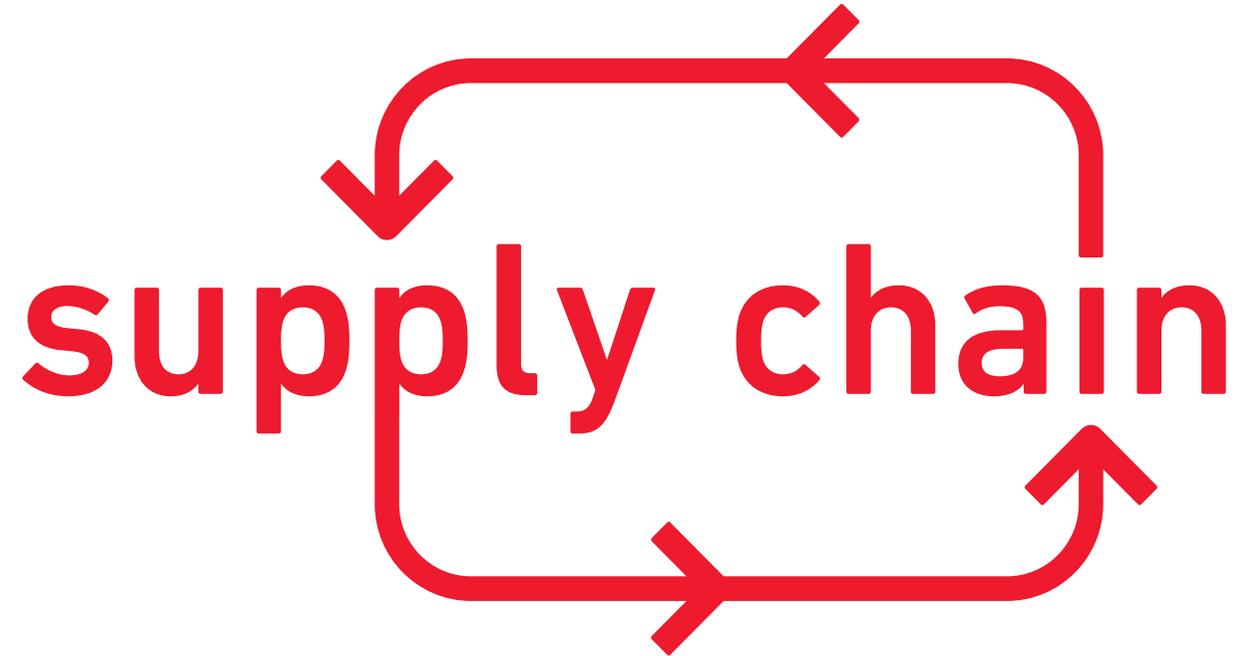


・グローバル (休業度数率) : 本田技研工業株式会社国内生産領域 5 拠点、海外 64 拠点の延べ 100 万労働時間当たりの休業災害件数。
 ・国内 (休業度数率) : 本田技研工業株式会社労働協約適用会社の延べ 100 万労働時間当たりの休業災害件数。

労働災害死亡者数



7 サプライチェーン



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	51
安全	77
品質	93
人材	109

— サプライチェーン 133

— 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	
社会貢献活動	146

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。

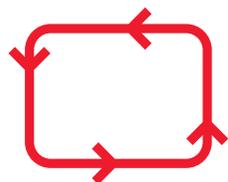
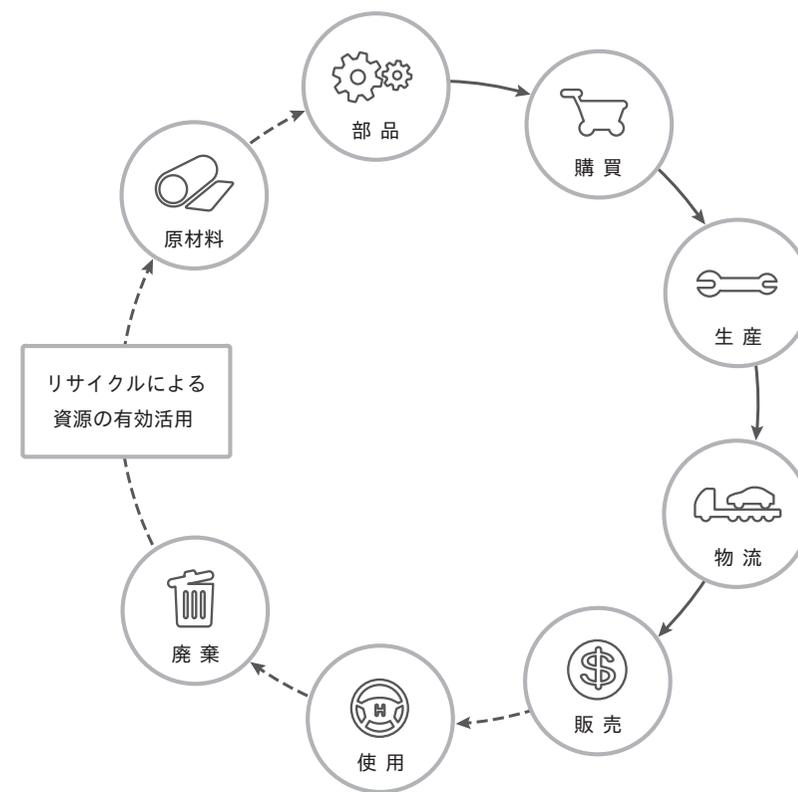
また、昨今、コンプライアンスや人権に対する世界的な意識が高まるなか、自社のみならず、お取引先の労働環境や法令遵守などの状況を適切に把握し、必要な場合は是正に努めることが、企業に求められています。

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、「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による国際イニシアチブ。

7 パフォーマンス報告

- 環境 51
- 安全 77
- 品質 93
- 人材 109

— サプライチェーン 133

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

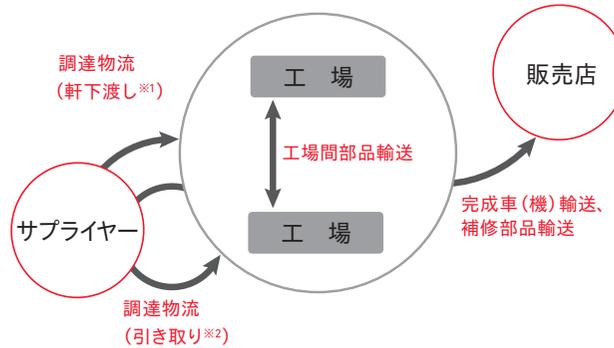
購買に関する取り組み

- 社会貢献活動 146

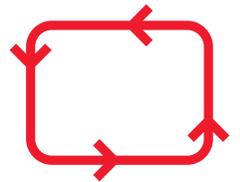
物流の基本的な考え方

Honda では、製品を構成する部品をサプライヤーから工場へ、そして製造した製品や補修部品を工場から販売店へ輸送しています。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と併せて、環境負荷の低減およびコンプライアンス・リスクマネジメントは、重要な課題と捉えています。例えば環境負荷低減に向けた課題の取り組みとして「コンテナ輸送の効率化」を進めています。

Honda の物流領域の全体像



※1 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。
 ※2 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。



7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

品質 93

人材 109

— サプライチェーン 133

 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

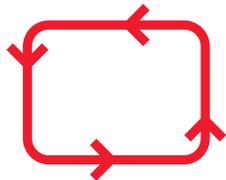
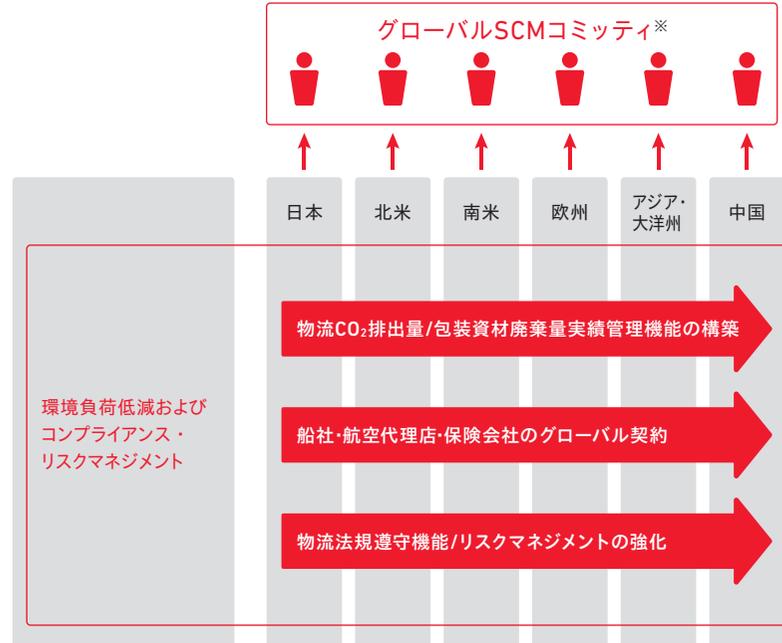
社会貢献活動 146

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、グローバルな体制により物流の環境負荷低減およびコンプライアンス・リスクマネジメントを推進しています。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懸案や課題に対する対応方針の策定と施策の実行、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



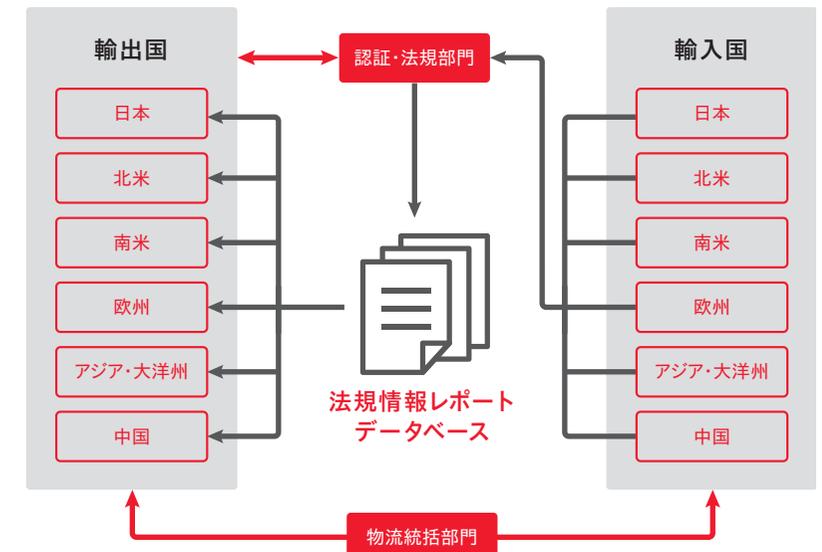
※ グローバル SCM コミッティ：中期目標を達成するため、グローバル本社および地域の SCM (Supply Chain Management) 課題を議論する会議体。

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ています。これに加え、より迅速に対応を行うことで、法令遵守対応の強化に取り組んでいます。

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 51

安全 77

品質 93

人材 109

サブライチェーン 133

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

社会貢献活動 146

物流に関する取り組み

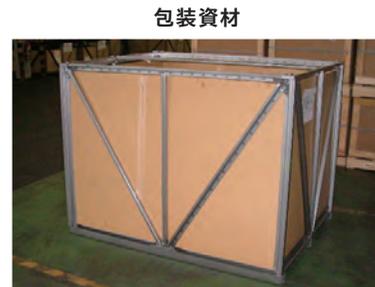
包装資材の技術進化

Honda では、必要な部品を輸出（供給）し、輸入国で完成車（機）の生産を行っています。

これらの部品の輸出で使用する包装資材は、下図のように外装ケースと内装容器に分類されます。

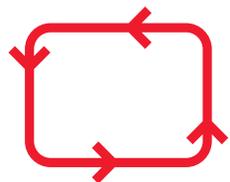
従来の包装資材は、輸入国において廃棄物となります。そこで、容器の再利用・包装資材の軽量化など包装技術の進化により、廃棄物削減や CO₂ 排出量の低減につなげています。

包装荷姿の進化



包装資材の分類と進化

包装資材	用途	包装技術の進化
外装ケース	コンテナへ積み込むための容器	スチールケースリターナブル化
内装容器	外装ケースへ入れるために部品をおさめる容器	軽薄段ボール化 リターナブル容器化



7 パフォーマンス報告

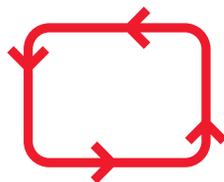
- 環境 51
- 安全 77
- 品質 93
- 人材 109
- サプライチェーン 133**
 - 基本的な考え方
 - 物流の基本的な考え方
 - 物流のグローバルマネジメント
 - 物流に関する取り組み
 - 購買の基本的な考え方**
 - 購買のグローバルマネジメント
 - 購買に関する取り組み
 - 社会貢献活動 146

購買の基本的な考え方

購買理念／購買3原則／購買スタッフの心得

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「購買スタッフの心得」としてまとめ、本心得を遵守することで、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。

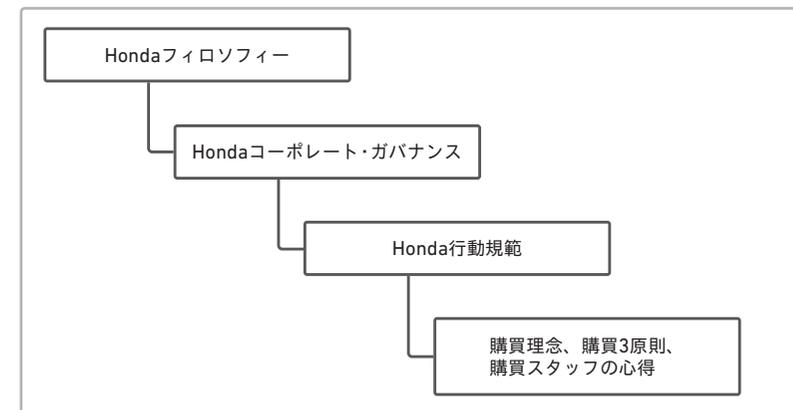
購買理念

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

<p style="text-align: center;">自由な取引</p> <p>わたしたちは、品質や量、価格、タイミングを満足し、かつサステナビリティに対する考え方を共有できるお取引先と、自由競争に基づく取引を行います。</p>	<p style="text-align: center;">対等な取引</p> <p>わたしたちは、企業規模や国籍等にかかわらず、お取引先と対等の立場で取引を行います。</p>	<p style="text-align: center;">お取引先の尊重</p> <p>わたしたちは、お取引先の経営とその主体性を尊重します。</p>
---	--	--

購買理念・購買3原則・購買スタッフの心得の位置付け



7 パフォーマンス報告

- 環境 51
- 安全 77
- 品質 93
- 人材 109
- サプライチェーン 133**
 - 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
 - 社会貢献活動 146

購買の基本的な考え方

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 サプライヤーサステナビリティガイドライン」「Honda グリーン購買ガイドライン」(右リンク参照)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に鑑みながら、将来的な取引の継続可能性について検討します。

併せて、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にガイドラインが浸透し、推進されるよう努めています。

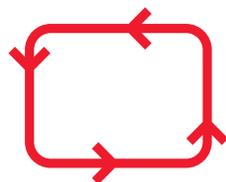
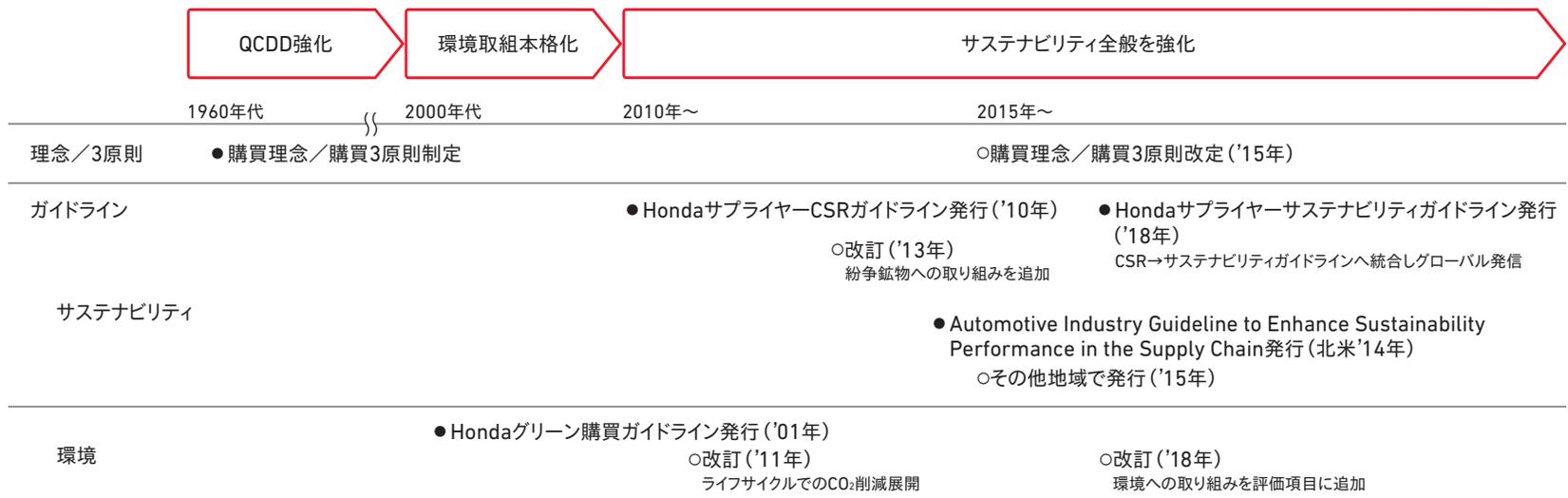
これらサステナビリティの方針に基づき、部品や原材料の調達先の選定にあたっては、QCDD[※]、人権、労働、安全、コンプライアンス、リスクや情報保護などへの取り組みを確認し、最適なサプライヤーを決定しています。

サプライヤーからの提案・相談受付窓口の設置

「企業倫理改善提案窓口」(⇒ p.43)を設置し、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。

<p>PDF</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">「Honda サプライヤーサステナビリティガイドライン」</div> <p>> https://www.honda.co.jp/sustainability/supply-chain/pdf/supplier-sustainability-guidelines.pdf</p>	<p>PDF</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">「Honda グリーン購買ガイドライン」</div> <p>> https://www.honda.co.jp/sustainability/supply-chain/pdf/green-guideline.pdf</p>
--	--

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	51
安全	77
品質	93
人材	109

— サプライチェーン 133

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

社会貢献活動 146

購買のグローバルマネジメント

推進体制

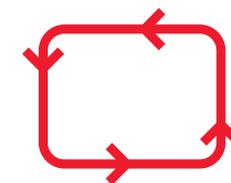
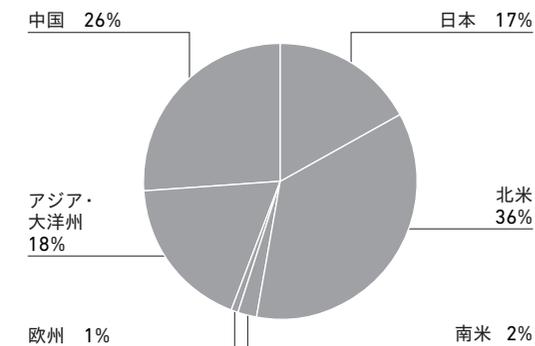
Honda は、世界 6 地域で事業を展開しており、それぞれに購買の機能を設け、「需要のあるところで生産する」という会社理念に基づき、各地域での現地調達を推進しています。主要な生産拠点である北米における現地調達率は、主要グローバルモデルで約 80% に達しています。

日本には、グローバル全体の機能を統括する「購買企画部」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、専任部署を設置しました。

さらに、グローバルでの中長期的な方向性について議論・検討するために、各地域のマネジメント層との会議を定期的に行い、連携を図っています。

また、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、「購買環境会議」を 2011 年から開催してきました。この会議は各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について、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、「購買サステナビリティ会議」へと進化させました。

地域別の購入額比率（2020 年度）



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109

— サプライチェーン 133

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

社会貢献活動	146
--------	-----

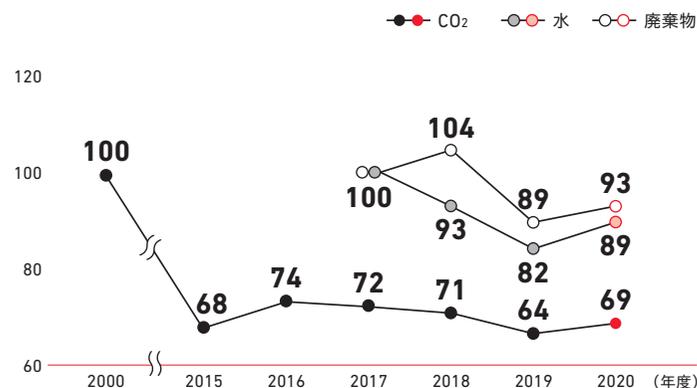
購買に関する取り組み

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「購買環境グラウンドデザイン」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: 2017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。

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
CO ₂ (t/百万円)	1.01	1.11	1.08	1.07	0.95	1.03
水(m ³ /百万円)	10.08	9.48	9.99	9.29	8.19	8.91
廃棄物(t/百万円)	0.53	0.54	0.59	0.62	0.53	0.55

CO₂ データの管理

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。また、2017年度から「CDP サプライチェーンプログラム」に参加し、同様のデータを共有しています。

これらのツールを利用して、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。

2020年現在、グローバルでの購入額の8割に相当する約1,700社にこれらのツール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、サプライヤーの総量管理目標を含めたCO₂低減活動に役立てていきます。

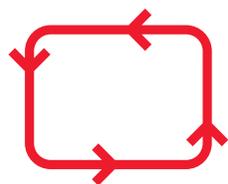
サプライチェーンでの環境負荷低減の取り組み

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。

日本では、グループサプライヤー各社におけるCO₂・水・廃棄物について、具体的な数値目標を定め、各社とHondaが一体となり、低減活動を推進しています。

その一環として、グループサプライヤー各社の進捗・実績分析のためのツールを展開し、環境負荷低減活動の取り組みや体質確認を実施しています。

Web確認を通じたコミュニケーション・情報共有等を行いながら、グループサプライヤーと協働で、目標達成に向けた取り組みを推進しています。



supply chain

7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109

— サプライチェーン 133

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

社会貢献活動	146
--------	-----

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対して、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の供給について保証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

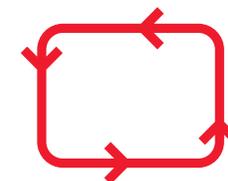
Honda は、災害、火災、サプライヤーの財務課題や労働問題など「生産に影響を与えるすべての事象」をリスクと捉え、部品や材料調達に至るまでのサプライチェーン全体で、その低減と顕在化した際の影響の拡大を未然に防ぐための活動を行っています。例えば、調達先を一つの工場に依存している部品や材料を「課題部品」と定義し、全世界で継続的に点検と対策を実施しています。

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、各国の競争法や贈収賄防止関係法令などの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」を取り交わしています。



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109

— サプライチェーン 133

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

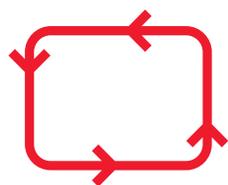
物流に関する取り組み

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

社会貢献活動	146
--------	-----



購買に関する取り組み

サプライヤーへの ESG^{*} 調査の実施

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にともない、Honda は、2016 年より日本で、ビジネスボリュームが大きく影響度の高いサプライヤーを対象に調査を開始し、現在ではグローバルで調査を実施しています。右記のフローをもとに、日本においては、購入額の 8 割以上を占めるサプライヤーを対象に、定期的な ESG 調査を実施しています。調査結果をもとに、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特定しています。書面調査では、以下の項目を実施します。

- 国際標準に基づいた「チェックシート」の配布
- ガイドライン遵守状況の確認
- 改善の推進

「チェックシート」においては、人種・民族や出身国籍・宗教・性別等を理由とした差別の撤廃をはじめ、児童労働・強制労働・人身売買の禁止や最低賃金の保証といった人権・労働問題を網羅しています。その他、環境、コンプライアンス、情報開示など幅広い評価項目を加えて、サプライヤーの取り組みを確認します。

次に、ヒアリング調査では、高リスクのサプライヤーに対し、以下の項目を実施・検証します。

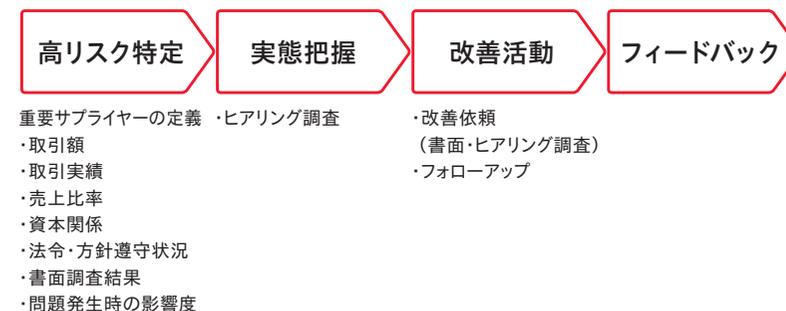
- 関連帳票・生産工程・関連施設の確認
- 「改善計画・実績報告書」による進捗確認
- フォローアップ調査（必要に応じて現地確認を実施）

直近では、外国人労働者の身分証明書預かり禁止のルール設定などの項目で、改善が認められました。

今後は、調査担当者の力量養成のために教育の充実を図りながら、海外の購買拠点とも連携し、ESG 調査をグローバルで展開していきます。

なお 2020 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。

ESG 調査のフロー



※ ESG: Environment (環境)、Social (社会)、Governance (ガバナンス) の略。

7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109

— サプライチェーン 133

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

社会貢献活動	146
--------	-----

購買に関する取り組み

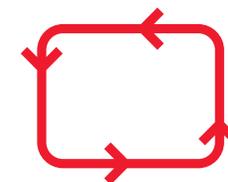
従業員教育研修

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※を通じた広範囲の研修を実施しています。そのなかの「基礎研修コース」では、QCDD 強化の取り組みとともに、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。

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



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109

— サプライチェーン 133

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

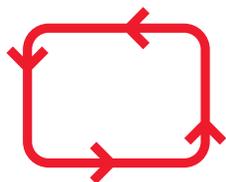
物流に関する取り組み

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

社会貢献活動	146
--------	-----



購買に関する取り組み

業界団体・サプライヤーとの取り組み

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・サプライヤーとの連携

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 ※1 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「責任ある鉱物調達」「人権と取引」「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。AIAG 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、2012 年から北米地域で一次・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。

また、自動車業界内外の問題、ニーズ、および動向を積極的に特定することを目的として、AIAG の企業責任運営委員会や Drive Sustainability ※2 にも参加しています。

さらに北米地域では、サプライヤーに対し、サステナビリティ（環境、輸出管理、社会的責任、安全衛生、多様性、ガバナンス、コンプライアンス・倫理）をテーマに、CBT ※3 を活用した e-ラーニングを提供し、サステナビリティに関する理解促進に努めています。

サプライヤーとの対話

2020 年 6 月に、サステナビリティ情報共有会を開催し、社会動向の共有および Honda サプライヤーサステナビリティ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を開催しています。2020 年度は、世界 23 カ所で開催しました。そこでは、QCDEE 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。2021 年 3 月の懇談会はオンラインで開催し、サプライヤー約 450 社の経営トップに参加いただきました。ここでは Honda から全社方針や、二輪・四輪・ライフクリエーション各事業の方針を発信しました。さらに 2017 年度から、ESG 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、地域社会貢献活動、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。



日本地域でのサステナビリティ部門表彰
住友化学株式会社様

※1 AIAG: Automotive Industry Action Group (全米自動車産業協会) の略。
 ※2 自動車業界のサステナビリティを推進するための新たに発足されたパートナーシップ。
 ※3 Computer Based Training の略。コンピューターを利用した学習。
 ※4 GHG: Greenhouse Gas (温室効果ガス) の略。

7 社会貢献活動



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109
サプライチェーン	133

— 社会貢献活動 146

— 基本的な考え方

グローバルマネジメント

社会貢献活動に関する取り組み

社会貢献活動関連データ



基本的な考え方

Honda の社会貢献活動

Honda は創業以来、商品や技術を通じて社会やお客様にさまざまな喜びを提供してきました。また、「企業は地域に根付き、地域と融合した存在でなければならない」という考えのもと、まだ創業期だった1960年代に、地域とのつながりを大切にした社会貢献活動を開始しました。

そして現在も、「世界中の人々と喜びを分かち合い、存在を期待される企業」をめざし、世界7地域でさまざまな社会貢献活動に取り組んでいます。また、その地域の実情に応じた取り組みのサポートも進めています。これからも Honda は、お客様や地域の人々とコミュニケーションを図りながら、社会貢献活動を展開していきます。

社会貢献活動の基本的な考え方

Honda は1998年に「Honda 社会活動理念・活動指針」を制定し、2006年には世界中の Honda が「夢のある明日の社会づくり」に向けて、より活動の統一感を図るためのグローバル方針を制定しました。

2018年には、時代の環境変化に応じてグローバル方針を改定し、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」の実現に向けた展開をしています。

「人間尊重」と「三つの喜び」の基本理念のもと、世界中の人々の生活がより豊かになり、その喜びを分かち合えるよう、従業員一人ひとりの主体的な取り組みをグローバルで加速させていきたいと考えます。

社会貢献活動グローバル方針

理念

Honda は、世界中の人びとの生活がより豊かになるように、「人間尊重」と「三つの喜び」の基本理念のもと、主体的に社会貢献活動に取り組みます。

目的

Honda は、社会貢献活動を通じて、世界中の人びとへ“生活の可能性が広がる喜び”を提供し、持続可能な社会の実現に貢献することにより「存在を期待される企業」を目指します。

活動方針

- 企業市民として、地域に根ざした活動を積極的に行うことで社会からの共感と信頼を高めていきます。
- グローバルな視点で、Honda のリソースを最大限に活用します。
- 従業員一人ひとりの参画を大切にした活動を支援していきます。

活動領域

- 未来を創る子どもの育成支援活動
- 地球環境を守る活動
- 交通安全の教育・普及活動
- 地域に根ざした活動



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109
サプライチェーン	133
— 社会貢献活動	146

基本的な考え方

— グローバルマネジメント

社会貢献活動に関する取り組み

社会貢献活動関連データ

グローバルマネジメント

社会貢献活動グローバル体制

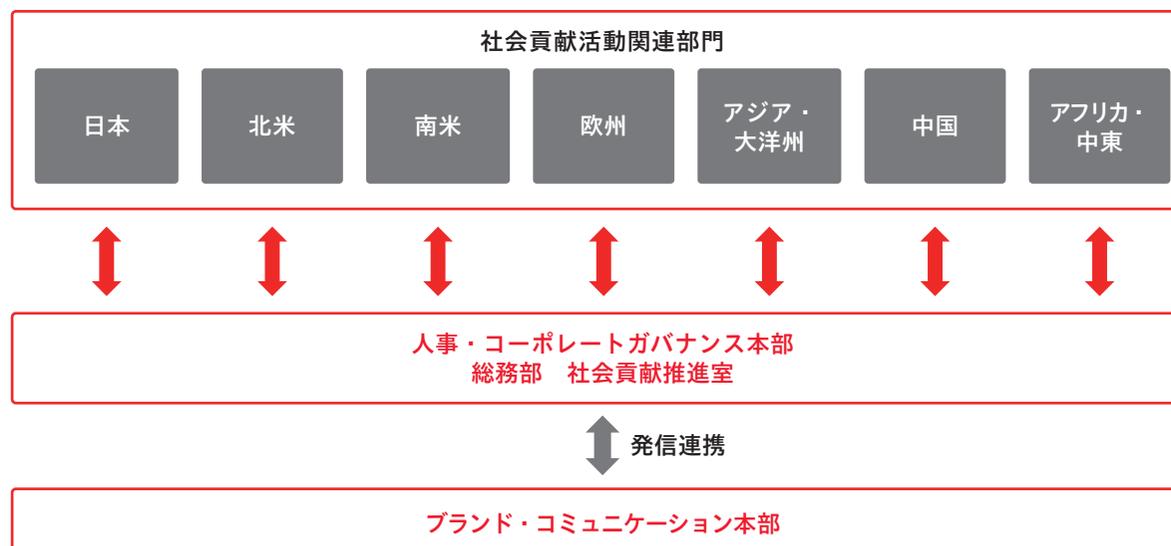
Honda の社会貢献活動は、「未来を創る子どもの育成支援活動」「地球環境を守る活動」「交通安全の教育・普及活動」「地域に根ざした活動」の4つの柱をもとに、地域とのつながりを大切に活動を展開してきました。

世界7地域では、「社会貢献活動グローバル方針」に沿って、Honda のリソースを最大限に活用した多様な取り組みを進めています。

グローバルネットワークを強化するため、人事・コーポレートガバナンス本部 総務部 社会貢献推進室では、7地域での活動の情報収集・方向性の共有と、ブランド・コミュニケーション本部との発信連携を行います。

これからも、良き企業市民として夢のある明日の社会づくりをめざし、グローバルで一体感のある活動のもと、地域の方々と手をたずさえてさまざまな活動を進めていきます。

社会貢献活動グローバル体制



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109
サプライチェーン	133

— 社会貢献活動 146

基本的な考え方

グローバルマネジメント

— 社会貢献活動に関する取り組み

社会貢献活動関連データ

社会貢献活動に関する取り組み

コロナ禍における主な取り組み

2020年度は、新型コロナウイルス感染症の世界的流行で、外出自粛やソーシャルディスタンス確保への対応、衛生用品や医療機器不足への対応等に迫られ、例年できていたことができない日々が続く厳しい1年となりました。

Hondaも、継続的に行っている社会貢献活動の多くを中止・延期せざるを得ない状況でしたが、地域に寄り添いながら、製品・技術・人を通して私たちにできる最大限のことを、世界中の従業員が一丸となって取り組んできました。

本レポートでは、コロナ禍においてグローバルで取り組んだ主な活動をご紹介します。

さらによく詳しい情報は、下記のWEBサイトにてご覧いただけます。

WEB

Honda 社会貢献活動

> <https://www.honda.co.jp/philanthropy/>



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109
サプライチェーン	133

— 社会貢献活動 146

基本的な考え方

グローバルマネジメント

— 社会貢献活動に関する取り組み

社会貢献活動関連データ



社会貢献活動に関する取り組み

コロナ禍における主な取り組み

日本 [地域共生]

感染者搬送用車両を提供し
ドライバーへの飛沫感染防止に貢献

新型コロナウイルス感染防止に向けた支援活動として、感染者を搬送するための車両を自治体へ提供しました。

搬送時の感染リスクを削減するため、「オデッセイ」「ステップワゴン」等の運転席と後部座席の間に、仕切り壁を設置。前後席間の圧力差を利用して、飛沫感染を抑制する構造に仕立てています。仕立てた車両は、2020年4月から自治体への提供を開始し、自治体でお使いのクルマに仕切り壁を追加設置したものを含めると、累計168台を26の都道府県に提供、軽症者の移動に活用いただきました。日本でのノウハウを活かし、米国においても、同様の感染者の搬送車両を自治体へ提供しました。

また、医療現場のニーズが高かったフェイスシールドを生産し、自治体を通じて、28,200セットを医療現場へ寄贈しました。

感染者を搬送する車両の車内
(運転席と後部座席の間の仕切り壁)

生産したフェイスシールド

日本 [次世代育成]

コロナ禍で生まれた新たな社会貢献活動
「The Power of Teen」で、夢見て頑張る10代を応援

新型コロナウイルス感染拡大の影響で、例年できていたことができない日々が続き、子どもたちが夢や目標に悩んだり見失っているという状況に対して、夢の実現をあと押ししたいという思いから「The Power of Teen (ザ・パワー・オブ・ティーン)」を開催しました。自身の夢・夢に向かって頑張っていることを応募してもらい、選ばれた6名が、オンライン「シェア夢発表会」で発表を行いました。Hondaのスペシャルゲストによるオンライン授業「シェア夢授業」では、失敗からの学びや夢に向かって踏み出す勇気、チャレンジの大切さなどを伝えました。本企画にご賛同いただいた他の企業・教育関係者による周知ご協力を得て、視聴回数は合わせて7万回を超え、子どもから大人まで幅広い層に、夢の力を届けることができました。また今回の発表者6名には、HondaJet 搭乗のイベントを設け、Hondaの夢の力を体感してもらいました。これからも、世の中の環境変化に柔軟に対応しながら、子どもたちの夢に向けたチャレンジを応援していきます。



シェア夢発表会の様子。子どもたちが自分の夢を明確にし発表することで、自身の夢を見つめなおすきっかけを提供できた

レーシングドライバー
佐藤琢磨選手によるシェア夢授業

7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109
サプライチェーン	133

— 社会貢献活動 146

基本的な考え方

グローバルマネジメント

— 社会貢献活動に関する取り組み

社会貢献活動関連データ

社会貢献活動に関する取り組み

コロナ禍における主な取り組み

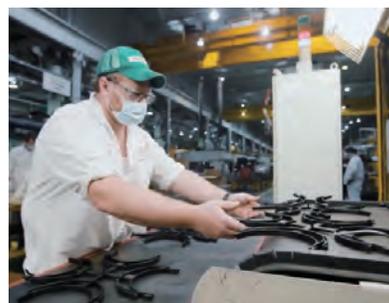
北米 [地域共生]

生産のノウハウを活かしたフェイスシールドの生産を通して
医療機器不足の解消に貢献

アメリカの Honda グループは、新型コロナウイルスの感染拡大にともなう深刻なフェイスシールド不足に対し、通常、車両部品の生産で使用されている高速射出成型機を用いた、新たな生産方法を開発、フェイスシールドを生産しました。

最前線で働く医療従事者の手助けとなれるよう、必要な人に届けるまでの一連のバリューチェーンを、全国のアソシエイトが一丸となって推進しました。

四輪や二輪、汎用製品の幅広いネットワークを活用して特定した、全国 45 州 305 の医療施設の医療従事者へ、累計 120,000 個のフェイスシールドを寄贈しました。



フェイスシールド生産の様子



フェイスシールドを受け取った医療関係者の方々

北米 [地域共生]

ソーシャルディスタンスを保ったボランティア活動
「Virtual Volunteer」で地域を支援

アメリカン・ホンダ・モーターは、新型コロナウイルスの感染拡大にともない、ソーシャルディスタンスの確保が必要とされている状況下でも従業員がボランティア活動に参加できるように、「Virtual Volunteer (バーチャルボランティア)」を展開しました。「自分たちが住み、働いている地域の役に立ちたい」という想いで、多くの従業員が参加しました。

在宅で行える活動として展開されたマスク製作では、自宅で縫製できる製作キットを従業員に提供。北米全土の現地法人から合計 743 名の従業員が参加し、41,500 枚を超えるマスクを地域のコミュニティへ寄贈しました。



従業員ボランティアに提供するマスク製作キットを準備する様子



自宅でマスク製作を行う従業員ボランティア



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109
サプライチェーン	133

— 社会貢献活動 146

基本的な考え方

グローバルマネジメント

— 社会貢献活動に関する取り組み

社会貢献活動関連データ

社会貢献活動に関する取り組み

コロナ禍における主な取り組み

南米 [地域共生]

人工呼吸器の修理支援を通して医療機器不足の解消に貢献

ブラジルでは、新型コロナウイルスの感染拡大を受け、医療およびヘルスケア機器の需要が増加する一方で、約 3,600 台の人工呼吸器が、故障により使用されていないという実態がありました。この状況を受け、モトホンダ・アマゾン・リミターダ、およびホンダオートモーバイス・ド・ブラジル・リミターダは、人工呼吸器の修理支援を行いました。7 月末までに累計 80 台を修理し、医療機関へ提供しました。

モトホンダ・アマゾン・リミターダでは、地域医療サービスの深刻な酸素不足に対し、アマゾン州へ酸素ポンベの寄贈も行いました。



人工呼吸器を修理する様子



酸素ポンベの寄贈

欧州 [地域共生]

フェイスシールドを製作し、医療機関へ寄贈

英国では、新型コロナウイルスの感染拡大で、個人用保護具の深刻な在庫不足に直面していました。ホンダオブザユー・ケー・マニュファクチャリング・リミテッドは、医療従事者の方々を支援し、お客様や、社会、従業員の期待に応えるために、医療機関等へ 3D プリンターを使ったフェイスシールドやマスクバンドの製作・寄贈、マスク等の個人用保護具 50,000 個の寄贈、そして従業員による NHS* のボランティアサポートを行いました。



製作したフェイスシールド



寄贈の様子

* NHS: National Health Service (イギリスの
国営医療サービス事業) の略



7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109
サプライチェーン	133

— 社会貢献活動 146

基本的な考え方

グローバルマネジメント

— 社会貢献活動に関する取り組み

社会貢献活動関連データ



社会貢献活動に関する取り組み

コロナ禍における主な取り組み

アジア・大洋州 [地域共生]

Honda の技術を活かし、タイの医療機器不足解消に貢献

ホンダ・キアン・カーン・タイ・ファンド^{※1}は、深刻な医療機器不足に対し、ヴァジラ病院と協力して、Honda の技術や知識を活用した負圧可動式ベッドを製造し、医療機関へ寄贈しました。

開発されたベッドは、圧力調整システムやフィルター、酸素タンク収納スペースの改良を行うことで、より効率的な圧力調整や空気のろ過、酸素タンクの収納が可能で、医療関係者のテストでも満足がいく結果が得られています。これまでに、タイ全土の90を超える病院に100台を寄贈しました。

また、この技術を応用した「負圧・正圧スマートフェイスシールド」や「フェイスシールド」をそれぞれ1,000個製作、医療従事者用防護服1万着、Honda 動力噴霧機100台を寄贈、同ファンド保有の救急車10台、救急バイク10台の貸与を行いました。



負圧可動式ベッド製作の様子



フェイスシールドを製作する従業員ボランティア

アジア・大洋州 [地域共生]

フィリピン赤十字社より
「企業の社会的責任に対する優秀人道支援賞」を受賞

ホンダ・ファウンデーション・インク^{※2}は、フィリピン赤十字社より、災害支援等に大きく貢献した団体に与えられる「企業の社会的責任に対する優秀人道支援賞」を受賞しました。

新型コロナウイルス感染拡大下において、Honda の二輪車で、人々の命を救い、フィリピン赤十字社などの機関を支援することを目的に「ONE DREAM キャンペーン」を行い、104台の二輪車を寄贈するなど、積極的な地域支援の取り組みが評価されたものです。寄贈された二輪車は、国内104のフィリピン赤十字社のボランティアやスタッフに利用されています。

ホンダ・ファウンデーション・インクは、フィリピンで28年間社会貢献活動を行っており、フィリピン赤十字社を支援して10年になります。



104台の二輪車をフィリピン赤十字社へ寄贈

※1 タイの Honda 現地法人によって構成される基金。

※2 フィリピンの Honda 現地法人によって構成される共同出資基金。

7 パフォーマンス報告

環境	51
安全	77
品質	93
人材	109
サプライチェーン	133

— 社会貢献活動 146

基本的な考え方

グローバルマネジメント

— 社会貢献活動に関する取り組み

社会貢献活動関連データ

社会貢献活動に関する取り組み

コロナ禍における主な取り組み

中国〔地域共生〕

空気清浄機等の寄贈を通して
グループ丸となって医療現場を支援

本田技研科技（中国）有限公司は、新型コロナウイルス患者の治療を行う武漢市の病院へ、車載用イオン式空気清浄機 3,500 台を寄贈しました。

コロナ治療の第一線で自らの命をかけて患者の命を救う医療従事者へ感謝の意を示し、安心・安全な車内空間を提供したいという従業員の想いで実現しました。寄贈対象病院の所在地・武漢市は、都市封鎖エリアでしたが、封鎖解除と同時に、Honda 特約店や部品物流業者と一丸となり、迅速に寄贈を行いました。

中国の Honda グループは、その他にも湖北省赤十字社に対し、本田技研工業株式会社と合わせて 1,000 万円の寄付を行い、医療機関へのマスクや電動バイクの寄贈等、新型コロナウイルス感染拡大防止に対する支援活動を行いました。



寄贈の様子

中国〔地球環境を守る活動〕

コロナ禍でも内モンゴルにおける植林活動を継続
従業員がオンライン植樹で参加

中国の Honda グループは、2008 年より長期的な環境保護プロジェクトとして内モンゴル自治区において継続的に植林活動を実施しています。

2020 年度は、約 95 万平方メートルの植樹を行い、13 年間で延べ 1,250 万平方メートル、約 180 万本を植樹しました。活着率は平均 95% 以上を達成し、現地の生態環境改善に着実に貢献しています。

コロナ禍で従業員のボランティア参加が難しいなか、「自らの手で植樹」というメッセージを従業員に継続的に発信したいと考え、SNS を利用したオンライン植樹を実施。半数を超える従業員が参加しました。その後、参加者を代表した 200 名の名前が付けられた木を、代表者が新型コロナウイルス感染対策を施しながら実際に植樹し、その様子を各社の社内でライブ配信しました。

オンライン植樹に参加した従業員からは、実際の植林活動にも参加したいという声が多くあがり、社会貢献への意欲向上に結び付いています。



SNS でのオンライン植樹



Honda グループで活動の広がりを見せる植林活動



7 パフォーマンス報告

環境 51

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

— 社会貢献活動 146

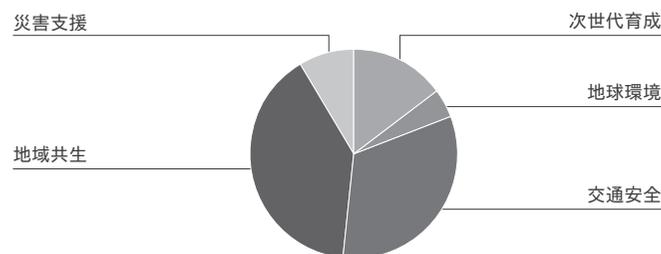
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 社会貢献活動に関する取り組み

— 社会貢献活動関連データ

社会貢献活動関連データ

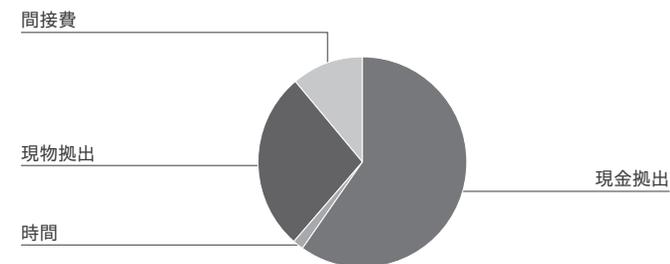
社会貢献活動に関する支出額 (2020 年度)

	支出額 (百万円)
次世代育成	1,222
地球環境	365
交通安全	2,637
地域共生	3,246
災害支援	695
(合計)	8,165



貢献方法別での内訳 (2020 年度)

	支出額 (百万円)
現金拠出	4,886
時間	146
現物拠出	2,230
間接費	903
(合計)	8,165



8 資料

第三者保証	157
GRIスタンダード対照表	158
財務関連データ	170

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 2020 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

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）
- 取水量／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

独立した第三者保証報告書

2021 年 7 月 1 日

本田技研工業株式会社

取締役 代表執行役社長 三部 敏宏 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 2 番 3 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 2021」（以下「報告書」という。）に記載されている  の付された 2020 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（報告書の環境関連データに注記）に準拠して環境関連データを作成する責任を負っている。また、温室効果ガスの算定は、様々なガスの排出量を結合するため必要な排出係数と数値データの決定に利用される科学的知識が不完全である等の理由により、固有の不確実性の影響下にある。

当社の独立性と品質管理

当社は、誠実性、客観性、職業的専門家としての能力と正当な注意、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則の要件の遵守に関する文書化した方針と手続を含む、包括的な品質管理システムを維持している。

当社の責任

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

当社が実施した手続は、職業的専門家としての判断に基づいており、質問、プロセスの観察、文書の閲覧、分析的手続、算定方法と報告方針の適切性の検討、報告書の基礎となる記録との照合又は調整、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、手続ごとの見積りの基礎となったデータのテスト又は見積りの再実施を含めていない。
- ・ データの網羅性、データ収集方法、原始データ及び現場に適用される仮定を評価するため、責任者への質問、証憑及び関連文書の閲覧を含む手続により、事業所の調査を実施した。

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されば得られたであろう保証水準ほどは高くない。

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が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 サービスでは、GRI スタンダード対照表が明確に掲載されており、すべての開示内容に対する参照項目が、本レポート内の適切なセクションに対応していることを確認しました。本サービスはこの報告書の英語版に対して行いました。

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	14			
	102-2 活動、ブランド、製品、サービス	11,12,14			
	102-3 本社の所在地	2,14			
	102-4 事業所の所在地	2,14			
	102-5 所有形態および法人格	14			
	102-6 参入市場	14,15			
	102-7 組織の規模	14,16 2021 有価証券報告書 https://www.honda.co.jp/investors/library/report.html 2,5,6,7,9,10,11,23,24,25,86,118			
	102-8 従業員およびその他の労働者に関する情報	129			
	102-9 サプライチェーン	134,140			
	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	29,118			
	102-13 団体の会員資格	28,29,118,145			
	戦略				
	102-14 上級意思決定者の声明	3,4,5,6,7,8			
	102-15 重要なインパクト、リスク、機会	18,19,20,21,22,23,24,30,31,45,46, 47,48,55,56,57,58,59,60,67,68,78, 79,94,110,134			
	倫理と誠実性				
	102-16 価値観、理念、行動基準・規範	9,18,19,20,21,42			
	102-17 倫理に関する助言および懸念のための制度	43			
	ガバナンス				
	102-18 ガバナンス構造	25,33,34,35,36,37,38,39,40,41			
	102-19 権限移譲	25			
	102-20 経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	25			
	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	25			
	102-22 最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	33,34,35,36,37,38,39,40,41			
	102-23 最高ガバナンス機関の議長	33,34,35,36,37,38,39,40,41			

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
	102-24 最高ガバナンス機関の指名と選出	33,34,35,36,37,38,39,40,41 コーポレートガバナンス方針 https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
	102-25 利益相反	33,34,35,36,37,38,39,40,41 コーポレートガバナンス方針 https://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	25			
	102-27 最高ガバナンス機関の集会的知見	25			
	102-28 最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	25			
	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	25			
	102-30 リスクマネジメント・プロセスの有効性	25			
	102-31 経済、環境、社会項目のレビュー	25			
	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	25			
	102-33 重大な懸念事項の伝達	25,33			
	102-34 伝達された重大な懸念事項の性質と総数	25,33,34,35,36,37			
	102-35 報酬方針	33,34,35 コーポレートガバナンス方針 https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
	102-36 報酬の決定プロセス	33,34,35,38 コーポレートガバナンス方針 https://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	33,34,35,38 コーポレートガバナンス方針 https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
	102-38 年間報酬総額の比率	38,49 コーポレートガバナンス方針 https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
	102-39 年間報酬総額比率の増加率	38,49 コーポレートガバナンス方針 https://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	26,27			
	102-41 団体交渉協定	2021 有価証券報告書 https://www.honda.co.jp/investors/library/report.html 13			
	102-42 ステークホルダーの特定および選定	26,27			
	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	26,27			
	102-44 提起された重要な項目および懸念	27			
	報告実務				
	102-45 連結財務諸表の対象になっている事業体	2 2021 有価証券報告書 https://www.honda.co.jp/investors/library/report.html 9,10,11,12			
	102-46 報告書の内容および項目の該当範囲の確定	2,18,19,20,21,25			
	102-47 マテリアルな項目のリスト	21			
	102-48 情報の再記述	2			
	102-49 報告における変更	2			
	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	158,159,160,161,162,163,164,165, 166,167,168,169			
	102-56 外部保証	157			

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	
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	21		
	103-2	マネジメント手法とその要素	21		
	103-3	マネジメント手法の評価	21		
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	16		
	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	55,56,57,58,61		
	201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	2021 有価証券報告書 https://www.honda.co.jp/investors/library/report.html 124,125,126,127,128		
	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 GRI スタンダードに沿った情報開示ができるように、2022 サステナビリティレポート (2022 年 7 月に発行予定) に向けて検討を行う
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	21		
	103-2	マネジメント手法とその要素	21		
	103-3	マネジメント手法の評価	21		
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)	132		
	202-2	地域コミュニティから採用した上級管理職の割合	129		
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	21		
	103-2	マネジメント手法とその要素	21		
	103-3	マネジメント手法の評価	21		
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	91		
	203-2	著しい間接的な経済的インパクト	14,140,155		
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	21		
	103-2	マネジメント手法とその要素	21		
	103-3	マネジメント手法の評価	21		
GRI 204: 調達慣行 2016	204-1	地元サプライヤーへの支出の割合	140		

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
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	21,42,43,44		
	103-2	マネジメント手法とその要素	21,42,43,44		
	103-3	マネジメント手法の評価	21,42,43,44		
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	43		
	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	43		
	205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	43		
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	21,42,43,44		
	103-2	マネジメント手法とその要素	21,42,43,44		
	103-3	マネジメント手法の評価	21,42,43,44		
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	44		
税金					
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	37,50		
	103-2	マネジメント手法とその要素	37,50		
	103-3	マネジメント手法の評価	37,50		
GRI 207: 税金 2019	207-1	税務へのアプローチ	50		
	207-2	税務ガバナンス、管理、およびリスクマネジメント	50		
	207-3	税務に関連するステークホルダー・エンゲージメントおよび懸念への対処	50		
	207-4	国別の報告	-	国別の報告	現時点で情報が得られていない

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 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	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
	103-2	マネジメント手法とその要素	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
	103-3	マネジメント手法の評価	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
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、2022 サステナビリティレポート (2022 年 7 月に発行予定) に向けて検討を行う
	301-2	使用したりサイクル材料	-	使用したりサイクル材料	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、2022 サステナビリティレポート (2022 年 7 月に発行予定) に向けて検討を行う
	301-3	再生利用された製品と梱包材	64		
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	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
	103-2	マネジメント手法とその要素	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
	103-3	マネジメント手法の評価	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
GRI 302: エネルギー 2016	302-1	組織内のエネルギー消費量	72		
	302-2	組織外のエネルギー消費量	72		
	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 GRI スタンダードに沿った情報開示ができるように、2022 サステナビリティレポート (2022 年 7 月に発行予定) に向けて検討を行う
	302-4	エネルギー消費量の削減	72		
	302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	55,56,57,58,63		
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	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
	103-2	マネジメント手法とその要素	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
	103-3	マネジメント手法の評価	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
GRI 303: 水と排水 2018	303-1	共有資源としての水との相互作用	59,67		
	303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント	67		
	303-3	取水	73		
	303-4	排水	59,67,73		
	303-5	水消費	73		

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	
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	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60,68			
	103-2	マネジメント手法とその要素	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60,68			
	103-3	マネジメント手法の評価	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60,68			
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	68			
	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	68			
	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、2022 サステナビリティレポート(2022年7月に発行予定)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	68			
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	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60,61,62,63,66,69,70			
	103-2	マネジメント手法とその要素	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60,61,62,63,66,69,70			
	103-3	マネジメント手法の評価	21,52,53,54,55,56,57,58,59,60,61,62,63,66,69,70			
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)	69,71,72			
	305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 2)	69,71,72			
	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)	69,71			
	305-4	温室効果ガス (GHG) 排出原単位	75			
	305-5	温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	69,71,72			
	305-6	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	65			
	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	74			
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	52,53,54,55,56,57,58,59,60,65,67			
	103-2	マネジメント手法とその要素	52,53,54,55,56,57,58,59,60,65,67			
	103-3	マネジメント手法の評価	52,53,54,55,56,57,58,59,60,65,67			

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 306: 排水および廃棄物 2016	306-1 排水の水質および排出先	73			
	306-2 種類別および処分方法別の廃棄物	74			
	306-3 重大な漏出	53			
	306-4 有害廃棄物の輸送	65			
	306-5 排水や表面流水によって影響を受ける水域	67			
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	52,53,54,55,56,57,58,59,60			
	103-2 マネジメント手法とその要素	52,53,54,55,56,57,58,59,60			
	103-3 マネジメント手法の評価	52,53,54,55,56,57,58,59,60			
GRI 307: 環境コンプライアンス 2016	307-1 環境法規制の違反	53			
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	134,138			
	103-2 マネジメント手法とその要素	134,138			
	103-3 マネジメント手法の評価	134,138			
GRI 308: サプライヤーの環境面のアセスメント 2016	308-1 環境基準により選定した新規サプライヤー	139			
	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	138,141,142,143,144,145			
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	110,111,112			
	103-2 マネジメント手法とその要素	110,111,112			
	103-3 マネジメント手法の評価	110,111,112			
GRI 401: 雇用 2016	401-1 従業員の新規雇用と離職	129			
	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	122			
	401-3 育児休暇	120,130			
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	110,111,112			
	103-2 マネジメント手法とその要素	110,111,112			
	103-3 マネジメント手法の評価	110,111,112			
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	124			

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	
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	110,111,112		
	103-2	マネジメント手法とその要素	110,111,112		
	103-3	マネジメント手法の評価	110,111,112		
GRI 403: 労働安全衛生 2018	403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	125		
	403-2	危険性（ハザード）の特定、リスク評価、事故調査	125,126		
	403-3	労働衛生サービス	126,127		
	403-4	労働安全衛生における労働者の参加、協議、コミュニケーション	125		
	403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	126		
	403-6	労働者の健康増進	127,128		
	403-7	ビジネス上の関係で直接結びついた労働安全衛生の影響の防止と緩和	125		
	403-8	労働安全衛生マネジメントシステムの対象となる労働者	125		
	403-9	労働関連の傷害	125,132		
	403-10	労働関連の疾病・体調不良	125,132		
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	110,111,112		
	103-2	マネジメント手法とその要素	110,111,112		
	103-3	マネジメント手法の評価	110,111,112		
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	114,129		
	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	111,112,113,114,115,117,118,119,120,121,131		
	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	123,132		
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	110,111,112,113,116		
	103-2	マネジメント手法とその要素	110,111,112,113,116		
	103-3	マネジメント手法の評価	110,111,112,113,116		
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	33,49,113,116,117,118,119,120,121,129,131		
	405-2	基本給と報酬総額の男女比	123,130		

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	
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	42,43,44,110		
	103-2	マネジメント手法とその要素	42,43,44,110		
	103-3	マネジメント手法の評価	42,43,44,110		
GRI 406: 非差別 2016	406-1	差別事例と実施した救済措置	42,43,44		
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	110,134,138		
	103-2	マネジメント手法とその要素	110,134,138		
	103-3	マネジメント手法の評価	110,134,138		
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	124,139,142,143,144,145		
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	110,134,138		
	103-2	マネジメント手法とその要素	110,134,138		
	103-3	マネジメント手法の評価	110,134,138		
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	139		
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	110,134,138		
	103-2	マネジメント手法とその要素	110,134,138		
	103-3	マネジメント手法の評価	110,134,138		
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	139		
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	110		
	103-2	マネジメント手法とその要素	110		
	103-3	マネジメント手法の評価	110		
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	113,129		
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	110		
	103-2	マネジメント手法とその要素	110		
	103-3	マネジメント手法の評価	110		
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	138,139,140,142,143,144		

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
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	110,111,112,138,139			
	103-2 マネジメント手法とその要素	110,111,112,138,139			
	103-3 マネジメント手法の評価	110,111,112,138,139			
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	113,129			
	412-2 人権方針や手順に関する従業員研修	113,129			
	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	139,142,143			
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	26,27,52,147,148,155 https://www.honda.co.jp/philanthropy/			
	103-2 マネジメント手法とその要素	26,27,52,147,148,155 https://www.honda.co.jp/philanthropy/			
	103-3 マネジメント手法の評価	26,27,52,147,148,155 https://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	26,27,52,147,148,149,150,151,152,153,154,155 https://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	26,27,52,147,148,149,150,151,152,153,154,155 https://www.honda.co.jp/philanthropy/			
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	134,138			
	103-2 マネジメント手法とその要素	134,138			
	103-3 マネジメント手法の評価	134,138			
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	139			
	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	139,142,143,144,145			
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	26,27,28			
	103-2 マネジメント手法とその要素	26,27,28			
	103-3 マネジメント手法の評価	26,27,28			
GRI 415: 公共政策 2016	415-1 政治献金	28			

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
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	78,79,81,82,83,84,85,86,89,92,94		
	103-2	マネジメント手法とその要素	78,79,81,82,83,84,85,86,89,92,94		
	103-3	マネジメント手法の評価	78,79,81,82,83,84,85,86,89,92,94		
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	92		
	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	107		
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	42,43,44,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
	103-2	マネジメント手法とその要素	42,43,44,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
	103-3	マネジメント手法の評価	42,43,44,52,53,54,55,56,57,58,59,60		
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	62		
	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	62		
	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	42,43,44		
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	45,46,47,48		
	103-2	マネジメント手法とその要素	45,46,47,48		
	103-3	マネジメント手法の評価	45,46,47,48		
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	48		
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	42,43,44		
	103-2	マネジメント手法とその要素	42,43,44		
	103-3	マネジメント手法の評価	42,43,44		
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	43		

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、全ての事業における減少などにより、13兆1,705億円と前年度に比べ1兆7,604億円、11.8%の減収となりました。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1兆4,109億円、約9.4%の減収と試算されます。

営業費用

営業費用は、12兆5,103億円と前年度に比べ1兆7,870億円、12.5%の減少となりました。売上原価は、全ての事業における連結売上収益の減少に伴う費用の減少などにより、10兆4,396億円と前年度に比べ1兆4,119億円、11.9%の減少となりました。販売費及び一般管理費は、1兆3,317億円と前年度に比べ3,098億円、18.9%の減少となりました。研究開発費は、7,388億円と前年度に比べ652億円、8.1%の減少となりました。

営業利益

営業利益は、売上変動及び構成差に伴う利益減などはあったものの、販売費及び一般管理費の減少やコストダウン効果などにより、6,602億円と前年度に比べ265億円、4.2%の増益となりました。なお、為替影響約471億円の減益要因を除くと、約736億円の増益と試算されます。

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代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頂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、9,140億円と前年度に比べ1,241億円、15.7%の増益となりました。営業利益の増加を除く要因は、以下のとおりです。

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伴う利益の増加や、一部の持分法で会計処理されている投資について、過去に認識した減損損失の戻入を計上したことなどにより、1,085億円の増益要因となりました。

金融収益及び金融費用は、受取利息の減少などにより、109億円の減益要因となりました。

法人所得税費用

法人所得税費用は、2,186億円と前年度に比べ613億円、21.9%の減少となりました。また、当年度の平均実際負担率は、前年度より11.5ポイント低い23.9%となりました。

財務関連データ

当期利益

当期利益は、6,954 億円と前年度にくらべ 1,855 億円、36.4% 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、6,574 億円と前年度にくらべ 2,016 億円、44.3% 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、380 億円と前年度にくらべ 161 億円、29.8% の減益となりました。

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
ライフクリエーション事業及びその他の事業	パワープロダクト、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
北米	米国、カナダ、メキシコ
欧州	英国、ドイツ、ベルギー、イタリア、フランス
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)

	2019 年度	2020 年度	増 減	増減率 (%)
二輪事業計	19,340	15,132	(4,208)	(21.8)
日本	205	215	10	4.9
北米	330	332	2	0.6
欧州	239	234	(5)	(2.1)
アジア	17,262	13,319	(3,943)	(22.8)
その他	1,304	1,032	(272)	(20.9)

連結売上台数※

(単位：千台)

	2019 年度	2020 年度	増 減	増減率 (%)
二輪事業計	12,426	10,264	(2,162)	(17.4)
日本	205	215	10	4.9
北米	330	332	2	0.6
欧州	239	234	(5)	(2.1)
アジア	10,348	8,451	(1,897)	(18.3)
その他	1,304	1,032	(272)	(20.9)

※ 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。

アジア地域では最大市場のインドの2020年（暦年）二輪車総需要は、約1,411万台と前年にくらべ約24%の減少となりました。その他のアジア地域主要国の2020年（暦年）二輪車総需要※¹は、インドネシアや中国などで減少したことにより、約1,719万台と前年にくらべ約23%の減少となりました。当年度の連結売上台数は、インドにおける「Activa」シリーズ、ベトナムにおける「Wave」シリーズや「Air Blade」シリーズの減少などにより、845万1千台と前年度にくらべ18.3%の減少となりました。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、「BeAT」シリーズや「Vario」シリーズの減少などにより、約269万台と前年度にくらべ約45%の減少となりました。

その他の地域の主要市場であるブラジルの2020年（暦年）二輪車総需要※²は、約93万台と前年にくらべ約14%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「CG160」シリーズや「Biz」シリーズの減少などにより、103万2千台と前年度にくらべ20.9%の減少となりました。

※¹ タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、パキスタン、中国の7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)

	2019 年度	2020 年度	増 減	増減率 (%)
四輪事業計	4,790	4,546	(244)	(5.1)
日本	672	592	(80)	(11.9)
北米	1,825	1,480	(345)	(18.9)
欧州	133	101	(32)	(24.1)
アジア	1,952	2,247	295	15.1
その他	208	126	(82)	(39.4)

連結売上台数※

(単位：千台)

	2019 年度	2020 年度	増 減	増減率 (%)
四輪事業計	3,318	2,617	(701)	(21.1)
日本	589	520	(69)	(11.7)
北米	1,825	1,480	(345)	(18.9)
欧州	133	101	(32)	(24.1)
アジア	563	390	(173)	(30.7)
その他	208	126	(82)	(39.4)

※ 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 2020 年度四輪車総需要※¹ は、約 465 万台と前年度に比べ、約 8% の減少となりました。当年度の連結売上台数※² は、「N-BOX」シリーズの減少などにより、52 万台と前年度に比べ 11.7% の減少となりました。当年度の日本での生産台数は、部品供給制限影響や需要の減少などにより、68 万 7 千台と前年度に比べ 14.9% の減少となりました。

北米地域の主要市場である米国の 2020 年（暦年）四輪車総需要※³ は、約 1,457 万台と前年に比べ約 15% 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、「ACCORD」や「CIVIC」の減少などにより、148 万台と前年度に比べ 18.9% の減少となりました。当年度の北米地域での生産台数は、需要の減少や部品供給制限影響などにより、139 万 7 千台と前年度に比べ 19.5% の減少となりました。

アジア地域では最大市場の中国の 2020 年（暦年）四輪車総需要は、約 2,531 万台※⁴ と前年に比べ約 2% の減少となりました。その他のアジア地域主要国の 2020 年（暦年）四輪車総需要は、インドやインドネシアなどで減少したことにより、約 605 万台※⁵ と前年に比べ約 24% の減少となりました。当年度の連結売上台数の合計は、インドネシアにおける「BRIO」や「HR-V」、タイにおける「JAZZ」や「CIVIC」の減少などにより、39 万台と前年度に比べ 30.7% の減少となりました。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広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、「BREEZE」や「CR-V」の増加などにより、185

万 8 千台と前年度に比べ 33.8% 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、40 万 2 千台※⁶ と前年度に比べ 33.6% の減少となりました。

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広汽本田汽車有限公司の当年度の生産台数は 187 万 7 千台と前年度に比べ 37.0% 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 出典：中国汽车工业协会。
 ※ 5 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。
 ※ 6 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。

財務関連データ

ライフクリエーション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)

	2019 年度	2020 年度	増 減	増減率 (%)
ライフクリエーション事業計	5,701	5,623	(78)	(1.4)
日本	312	336	24	7.7
北米	2,848	2,617	(231)	(8.1)
欧州	845	929	84	9.9
アジア	1,375	1,405	30	2.2
その他	321	336	15	4.7

※ 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ト販売台数です。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ト販売台数です。なお、当社は、パワープロダクトを販売している持分法適用会社を有しないため、ライフクリエーション事業においては、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、発電機の増加などはあったものの、OEM 向けエンジン※が減少したことなどにより、261 万 7 千台と前年度にくらべ 8.1%の減少となりました。

欧州地域の当年度の連結売上台数は、発電機の減少はあったものの、芝刈機や OEM 向けエンジンが増加したことなどにより、92 万 9 千台と前年度にくらべ 9.9%の増加となりました。

アジア地域の当年度の連結売上台数は、発電機の減少などはあったものの、OEM 向けエンジンが増加したことなどにより、140 万 5 千台と前年度にくらべ 2.2%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

2020 年および 2021 年 3 月 31 日現在

(単位：百万円)

資産の部	2020	2021
流動資産		
現金及び現金同等物	¥2,672,353	¥2,758,020
営業債権	633,909	801,814
金融サービスに係る債権	1,878,358	1,794,654
その他の金融資産	190,053	295,307
棚卸資産	1,560,568	1,545,600
その他の流動資産	365,769	383,696
流動資産合計	7,301,010	7,579,091
非流動資産		
持分法で会計処理されている投資	655,475	891,002
金融サービスに係る債権	3,282,807	3,619,896
その他の金融資産	441,724	628,533
オペレーティング・リース資産	4,626,063	4,919,916
有形固定資産	3,051,704	3,021,514
無形資産	760,434	818,763
繰延税金資産	132,553	99,552
その他の非流動資産	209,695	342,763
非流動資産合計	13,160,455	14,341,939
資産合計	¥20,461,465	¥21,921,030

(単位：百万円)

負債及び資本の部	2020	2021
流動負債		
営業債務	¥958,469	¥1,088,061
資金調達に係る債務	3,248,457	3,005,624
未払費用	449,716	415,106
その他の金融負債	209,065	182,145
未払法人所得税	43,759	47,793
引当金	287,175	362,151
その他の流動負債	593,447	614,577
流動負債合計	5,790,088	5,715,457
非流動負債		
資金調達に係る債務	4,221,229	4,715,361
その他の金融負債	303,570	280,809
退職給付に係る負債	578,909	358,532
引当金	238,439	278,890
繰延税金負債	698,868	842,001
その他の非流動負債	344,339	357,141
非流動負債合計	6,385,354	6,832,734
負債合計	12,175,442	12,548,191
資本		
資本金	86,067	86,067
資本剰余金	171,823	172,049
自己株式	(273,940)	(273,786)
利益剰余金	8,142,948	8,901,266
その他の資本の構成要素	(114,639)	196,710
親会社の所有者に帰属する持分合計	8,012,259	9,082,306
非支配持分	273,764	290,533
資本合計	8,286,023	9,372,839
負債及び資本合計	¥20,461,465	¥21,921,030

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)

	2020	2021
売上収益	¥14,931,009	¥13,170,519
営業費用		
売上原価	(11,851,659)	(10,439,689)
販売費及び一般管理費	(1,641,590)	(1,331,728)
研究開発費	(804,123)	(738,894)
営業費用合計	(14,297,372)	(12,510,311)
営業利益	633,637	660,208
持分法による投資利益	164,203	272,734
金融収益及び金融費用		
受取利息	49,412	19,805
支払利息	(24,689)	(13,877)
その他(純額)	(32,645)	(24,817)
金融収益及び金融費用合計	(7,922)	(18,889)
税引前利益	789,918	914,053
法人所得税費用	(279,986)	(218,609)
当期利益	¥509,932	¥695,444
当期利益の帰属：		
親会社の所有者	¥455,746	¥657,425
非支配持分	54,186	38,019
1株当たり当期利益(親会社の所有者に帰属)		
基本的小および希薄化後	260円13銭	380円75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)

	2020	2021
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税引前利益	¥789,918	¥914,053
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)	699,877	624,239
持分法による投資利益	(164,203)	(272,734)
金融収益及び金融費用	(47,892)	22,630
金融サービスに係る利息収益及び利息費用	(130,636)	(137,178)
資産及び負債の増減		
営業債権	132,702	(133,788)
棚卸資産	(59,931)	68,281
営業債務	(141,159)	101,301
未払費用	(4,529)	(40,927)
引当金及び退職給付に係る負債	118	106,829
金融サービスに係る債権	103,614	(59,934)
オペレーティング・リース資産	(270,677)	(161,579)
その他資産及び負債	(20,524)	(72,473)
その他(純額)	10,959	5,190
配当金の受取額	185,742	191,112
利息の受取額	288,821	236,729
利息の支払額	(162,263)	(113,100)
法人所得税の支払及び還付額	(230,522)	(206,272)
営業活動によるキャッシュ・フロー	979,415	1,072,379

(単位：百万円)

	2020	2021
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	¥(370,195)	¥(318,410)
無形資産の取得及び内部開発による支出	(231,063)	(232,727)
有形固定資産及び無形資産の売却による収入	17,638	6,770
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)	(3,047)	2,230
持分法で会計処理されている投資の 取得による支出	(14,584)	(110,747)
持分法で会計処理されている投資の売却に よる収入	—	12,570
その他の金融資産の取得による支出	(282,806)	(433,375)
その他の金融資産の売却及び償還による収入	265,980	276,808
その他(純額)	(1,404)	—
投資活動によるキャッシュ・フロー	(619,481)	(796,881)
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	9,037,608	9,115,347
短期資金調達に係る債務の返済による支出	(9,039,601)	(9,294,859)
長期資金調達による収入	2,021,173	1,948,835
長期資金調達に係る債務の返済による支出	(1,676,504)	(1,798,429)
親会社の所有者への配当金の支払額	(196,795)	(145,090)
非支配持分への配当金の支払額	(54,280)	(41,755)
自己株式の取得及び売却による収支	(96,113)	154
リース負債の返済による支出	(78,659)	(67,628)
その他(純額)	(4,240)	(555)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(87,411)	(283,980)
為替変動による現金及び現金同等物への影響額	(94,291)	94,149
現金及び現金同等物の純増減額	178,232	85,667
現金及び現金同等物の期首残高	2,494,121	2,672,353
現金及び現金同等物の期末残高	¥2,672,353	¥2,758,020

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。

2020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	ライフクリエーション 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	¥2,059,335	¥9,959,080	¥2,586,965	¥325,629	¥14,931,009	—	¥14,931,009
(2) セグメント間	—	235,558	13,972	25,025	274,555	(274,555)	—
計	2,059,335	10,194,638	2,600,937	350,654	15,205,564	(274,555)	14,931,009
営業利益 (損失)	285,668	153,323	219,704	(25,058)	633,637	—	633,637
資産	1,483,888	7,821,499	10,282,136	354,472	19,941,995	519,470	20,461,465
減価償却費および償却費	67,512	555,153	823,996	14,742	1,461,403	—	1,461,403
資本的支出	93,871	498,260	2,248,597	17,611	2,858,339	—	2,858,339

2021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	ライフクリエーション 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	¥1,787,283	¥8,567,205	¥2,494,294	¥321,737	¥13,170,519	—	¥13,170,519
(2) セグメント間	—	212,144	12,494	20,107	244,745	(244,745)	—
計	1,787,283	8,779,349	2,506,788	341,844	13,415,264	(244,745)	13,170,519
営業利益 (損失)	224,608	90,255	356,980	(11,635)	660,208	—	660,208
資産	1,555,057	8,643,109	10,832,645	374,169	21,404,980	516,050	21,921,030
減価償却費および償却費	68,258	515,241	825,975	15,644	1,425,118	—	1,425,118
資本的支出	48,800	500,431	2,006,264	11,609	2,567,104	—	2,567,104

・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787,022百万円、696,327百万円であり、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。

財務関連データ

二輪事業

二輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の減少などにより、1兆7,872億円と前年度に比べ13.2%の減収となりました。営業利益は、コストダウン効果や販売費及び一般管理費の減少などはあったものの、台数変動及び構成差に伴う利益減などにより、2,246億円と前年度に比べ21.4%の減益となりました。

四輪事業

四輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の減少などにより、8兆5,672億円と前年度に比べ14.0%の減収となりました。営業利益は、販売費及び一般管理費の減少やコストダウン効果などはあったものの、台数変動及び構成差に伴う利益減などにより、902億円と前年度に比べ41.1%の減益となりました。

金融サービス事業

金融サービス事業の外部顧客への売上収益は、リース車両売却売上の減少などにより、2兆4,942億円と前年度に比べ3.6%の減収となりました。営業利益は、販売費及び一般管理費の減少などにより、3,569億円と前年度に比べ62.5%の増益となりました。

ライフクリエーション事業及びその他の事業

ライフクリエーション事業及びその他の事業の外部顧客への売上収益は、その他の事業の売上収益の減少などにより、3,217億円と前年度に比べ1.2%の減収となりました。営業損失は、その他の事業の売上収益の減少などはあったものの、販売費及び一般管理費の減少やコストダウン効果などにより116億円と前年度に比べ134億円の改善となりました。なお、ライフクリエーション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、323億円と前年度に比べ99億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)

	2011	2012	2013	2014	2015		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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	¥8,936,867	¥7,948,095	¥9,877,947	¥11,842,451	¥12,646,747	売上収益	¥12,506,091	¥13,328,099	¥14,601,151	¥13,999,200	¥15,361,146	¥15,888,617	¥14,931,009	¥13,170,519
営業利益	569,775	231,364	544,810	750,281	606,878	営業利益	823,864	670,603	503,376	840,711	833,558	726,370	633,637	660,208
営業利益率	6.4%	2.9%	5.5%	6.3%	4.8%	営業利益率	6.6%	5.0%	3.4%	6.0%	5.4%	4.6%	4.2%	5.0%
税引前利益	630,548	257,403	488,891	728,940	644,809	持分法による投資利益	130,916	96,097	126,001	164,793	247,643	228,827	164,203	272,734
法人税等	206,827	135,735	178,976	252,662	235,204	税引前利益	933,903	806,237	635,450	1,006,986	1,114,973	979,375	789,918	914,053
関連会社持分利益	139,756	100,406	82,723	132,471	126,570	法人所得税費用	267,992	245,139	229,092	327,592	(13,666)	303,089	279,986	218,609
非支配持分損益(控除)	(29,389)	(10,592)	(25,489)	(34,642)	(43,168)	当期利益	665,911	561,098	406,358	679,394	1,128,639	676,286	509,932	695,444
当社株主に帰属する当期純利益	534,088	211,482	367,149	574,107	493,007	親会社の所有者に帰属する当期利益	624,703	509,435	344,531	616,569	1,059,337	610,316	455,746	657,425
支払配当金	92,170	108,138	129,765	142,381	158,601	支払配当金	142,381	158,601	158,601	162,205	174,221	194,271	196,795	145,090
研究開発費	487,591	519,818	560,270	634,130	662,610	研究開発支出	625,698	670,331	719,810	659,918	730,734	820,037	821,478	780,065
支払利息	8,474	10,378	12,157	12,703	16,598	支払利息	12,803	18,194	18,146	12,471	12,970	13,217	24,689	13,877
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	¥11,577,714	¥11,787,599	¥13,635,357	¥15,622,031	¥18,088,839	総資産	¥16,048,438	¥18,425,837	¥18,229,294	¥18,958,123	¥19,349,164	¥20,419,122	¥20,461,465	¥21,921,030
長期債務	2,043,240	2,235,001	2,710,845	3,234,066	3,933,860	資金調達に係る債務(非流動負債)	3,224,512	3,926,276	3,736,628	4,022,190	3,881,749	4,142,338	4,221,229	4,715,361
当社株主に帰属する株主資本	4,439,587	4,398,249	5,043,500	5,918,979	6,696,693	親会社の所有者に帰属する持分	6,335,534	7,108,627	6,761,433	7,295,296	7,933,538	8,267,720	8,012,259	9,082,306
資本的支出(オペレーティング・リース除く)	326,620	424,413	630,408	782,027	714,502	有形固定資産の取得	803,231	703,920	687,306	588,360	484,778	466,657	455,169	390,081
減価償却費(オペレーティング・リース除く)	377,272	345,105	335,536	442,318	490,375	減価償却費	419,022	451,052	486,410	484,133	513,455	499,036	470,320	428,063

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

米国会計基準 (単位:円)						IFRS (単位:円)									
	2011	2012	2013	2014	2015	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		
1株当たり						1株当たり									
当社株主に帰属する 当期純利益						当期利益 (親会社の所有者に帰属)									
基本的	¥295.67	¥117.34	¥203.71	¥318.54	¥273.54	基本的	¥346.62	¥282.66	¥191.16	¥342.10	¥590.79	¥345.99	¥260.13	¥380.75	
希薄化後	295.67	117.34	203.71	318.54	273.54	希薄化後	346.62	282.66	191.16	342.10	590.79	345.99	260.13	380.75	
配当金	54	60	76	82	88	配当金	82	88	88	92	100	111	112	110	
当社株主に帰属する 株主資本	2,463.29	2,440.35	2,798.37	3,284.14	3,715.66	親会社の所有者に 帰属する持分	3,515.27	3,944.23	3,751.59	4,047.81	4,461.36	4,698.74	4,640.46	5,260.06	
(単位:百万円)						(単位:百万円)									
売上推移						売上推移									
売上高※						売上収益※									
日本	¥1,503,842	¥1,517,927	¥1,652,995	¥1,912,504	¥1,810,283	日本	¥1,920,114	¥1,800,439	¥1,754,167	¥1,799,772	¥1,919,130	¥2,042,891	¥1,985,945	¥1,849,268	
	17%	19%	17%	16%	14%		15%	14%	12%	13%	12%	13%	13%	14%	
海外	7,433,025	6,430,168	8,224,952	9,929,947	10,836,464	海外	10,585,977	11,527,660	12,846,984	12,199,428	13,442,016	13,845,726	12,945,064	11,321,251	
	83%	81%	83%	84%	86%		85%	86%	88%	87%	88%	87%	87%	86%	
合計	¥8,936,867	¥7,948,095	¥9,877,947	¥11,842,451	¥12,646,747	合計	¥12,506,091	¥13,328,099	¥14,601,151	¥13,999,200	¥15,361,146	¥15,888,617	¥14,931,009	¥13,170,519	
	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						売上台数									
二輪事業	18,331	15,061	15,494	17,021	17,765	二輪事業	17,008	17,592	17,055	17,661	19,554	20,238	19,340	15,132	
四輪事業	3,529	3,108	4,014	4,323	4,364	四輪事業	4,340	4,367	4,743	5,028	5,199	5,323	4,790	4,546	
ライフクリエーション事業	5,509	5,819	6,071	6,036	6,001	ライフクリエーション事業	6,018	5,983	5,965	6,121	6,262	6,301	5,701	5,623	
従業員数 (単位:名)	179,060	187,094	190,338	198,561	203,902	従業員数 (単位:名)	199,368	204,730	208,399	211,915	215,638	219,722	218,674	211,374	
為替レート (対米ドル) (単位:円)						為替レート (対米ドル) (単位:円)									
期末	¥83	¥82	¥94	¥103	¥120	期末	¥103	¥120	¥113	¥112	¥106	¥111	¥109	¥111	
期中平均	86	79	83	100	110	期中平均	100	110	120	108	111	111	109	106	

※ 地域区分は、外部顧客の所在地に基づいています。



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 2021年 7月