

7 環境

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 55

— 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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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、NOx※¹の排出を減らした低公害の「CVCC※²エンジン」を開発し、当時世界で最も厳しい自動車の排出ガス規制といわれた米国マスキー法に世界で初めて適合しました。

1992 年には、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削減など、「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 NOx: Nitrogen Oxides (窒素酸化物) の略。※² CVCC: Compound Vortex Controlled Combustion (複合渦流調整燃焼方式) の略。※³ GHG: Greenhouse Gas (温室効果ガス) の略。

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 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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、資源に関わるリスクと機会、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。

気候変動に起因する環境規制や自然災害等のリスクについても管理・監視項目として把握し、リスクマネジメント活動に反映し全社重点リスクに統合しています（⇒ p.48）。

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（2022 年 3 月時点）。

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。また、複数の新工場においても取得活動を進めています。

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 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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.77

DATA

経済効果
〈収益、費用低減の実質効果〉

> p.77





7 パフォーマンス報告

— 環境 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



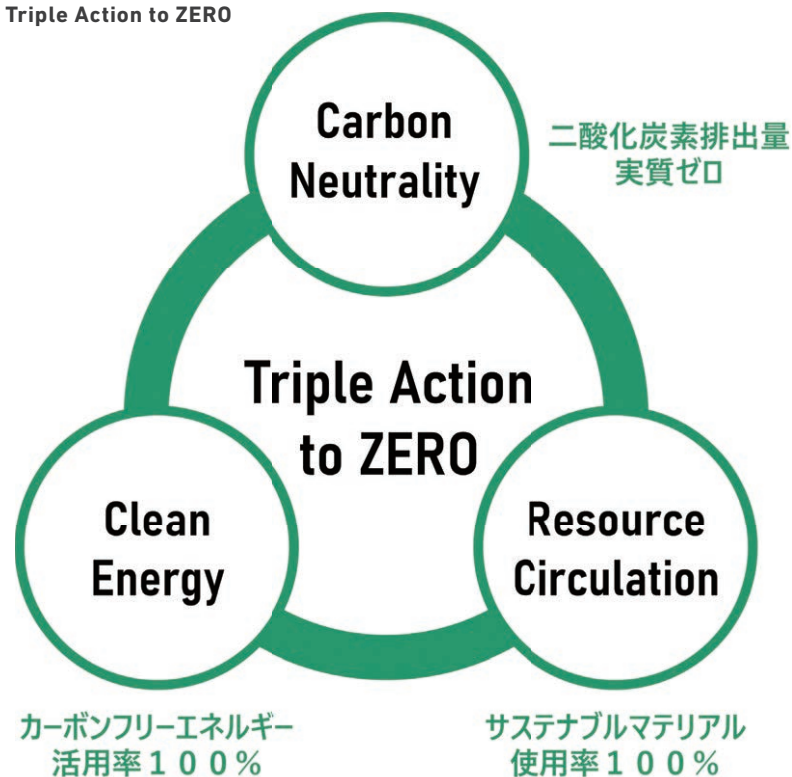
※ 気温上昇：産業革命以前と比較した地球の平均気温上昇。

環境側面の重要課題

Honda の重要課題

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

Triple 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。

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、企業活動、および、製品ライフサイクル観点での CO₂ 排出において、気温上昇※を 1.5℃に抑える目標の達成をめざします。

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において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（サステナブルマテリアル）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

一 環境 55

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

一 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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



※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。

気候変動・エネルギー問題への対応

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 ・ライフサイクル全体での排出量開示 (⇒p.66、67、62、63) (⇒p.73)	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.61) ・電動化製品 / サービスの販売の拡大 (⇒p.66、67、16、63) (⇒p.61)
	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.66、67、62、63)	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.66、67)
	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	・マルチパスウェイによる製品開発 ・3R を見据えた製品設計 (⇒p.61) (⇒p.65、66)	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.64) ・MPP によるバッテリーシェアリングの拡大 (⇒p.68)
	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.61、62、63) ・カーボンニュートラルへの転換 (⇒p.61) ・レジリエントな戦略発信 (⇒p.60)	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.65、66、67)
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.47、48) ・グローバルバリューチェーンの構築 (⇒p.149) ・調達リスクへの対策 (⇒p.152)	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.152) ・災害対応製品 / サービスによる早期復興への貢献 (⇒p.63) ・eMaaS によるエネルギーの安定供給 (⇒p.61)
	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.64、65、69) ・エネルギー消費の効率化 (冷暖房) (⇒p.64)		

7 パフォーマンス報告

— 環境 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

気候変動・エネルギー問題への対応

Honda のアプローチ

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。

Honda は 2020 年 10 月に「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。これはパリ協定で掲げられた気温上昇を 1.5℃に抑える努力目標の達成をめざして CO₂ を削減していく考え方が背景にあります。

そこで、2050 年カーボンニュートラルの着実な実現に向けて、製品領域においては電動製品の販売比率に加え、製品使用時の CO₂ 原単位を 2030 年マイルストーンとして設定し推進します。企業活動領域においては、CO₂ 排出総量を 2019 年度比で 46% 削減する目標を設定して進めています。

この目標で、すでに SBT※¹ イニシアチブへ申請を行い、認定を受ける予定です。

また、Honda は CO₂ 削減をよりいっそう加速させるため、「2021 年世界環境安全戦略会議」において ICP（インターナルカーボンプライシング）導入の方向性を決定し、準備を進めています。

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※² と、MaaS※³ 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。

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。

カーボンニュートラルの実現に向けては、CO₂ の削減に加えて、CO₂ を分離・回収し再利用する技術も重要課題の一つです。Honda は CO₂ 排出を実質ゼロにする研究も進めています。

※ 1 SBT: Science Based Targets (科学的根拠に基づく目標) の略。

※ 2 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。

※ 3 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 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



気候変動・エネルギー問題への対応

製品に関する取り組み

GHG 低減に向けた 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、CO₂ に代表される GHG の低減を実現するため、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環境革新技術の適用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 排出量を削減していき、最終的には実質ゼロを達成するシナリオを描いています。

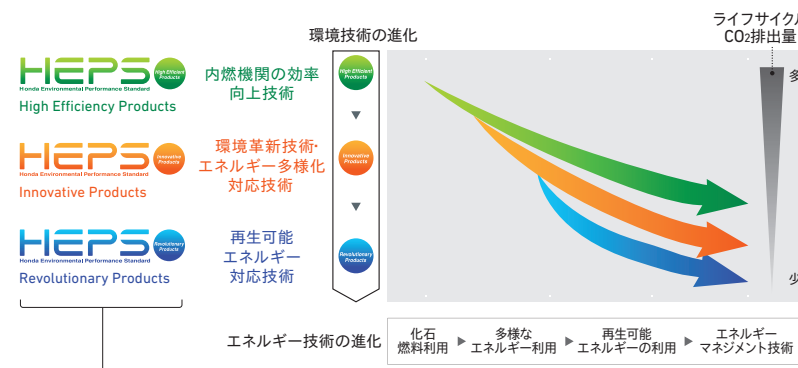
そのため、この 3 つの取り組みに関して独自に高い次元の製品ガイドラインを定め、自社製品をこれに対応させていくことで、このシナリオの達成をめざしています。それが、2011 年に制定した「HEPS ※」です。2021 年度に発売した製品の認定を行った結果、二輪車 18 モデル、四輪車 6 モデル、パワープロダクツ 3 モデルの合計 27 モデルを新たに HEPS 適合製品として認定。累計では二輪車 205 モデル、四輪車 98 モデル、パワープロダクツ 53 モデルの合計 356 モデルが HEPS 適合製品となりました。

また、製品・サービス情報やラベリング全般についての違反はありませんでした。

DATA

HEPS 適合モデル数の推移（グローバル）

> p.78



●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。

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



目次



1 編集方針

2 トップ
メッセージ3 Honda
フィロソフィー

4 Honda の概要



5 戦略



6 ガバナンス

7 パフォーマンス
報告

8 資料

7 パフォーマンス報告

— 環境 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

気候変動・エネルギー問題への対応

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。

電動製品の拡大・普及により、使用時の CO₂ 排出を削減し気候変動リスクの低減や、再生可能エネルギーの活用によるエネルギー問題への対応にも貢献します。

さらに、電動車に搭載されるバッテリーを活用することで、レジャーでの電力や災害時の非常用電源に使用するなど、お客様の暮らしの質の向上につながると考えています。

そこで Honda は全世界における 2030 年の電動製品の販売比率をそれぞれ、二輪車は 15%、四輪車は 30%、パワープロダクツは 36% と掲げました。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 (⇒ p.16)。

電動製品の販売比率※目標

二輪車
15%四輪車
30%パワープロダクツ
36%

※ 電動製品の販売比率：二輪車は電動モーターサイクル (BEV) と電動自転車 (EB)、四輪車は BEV と燃料電池自動車 (FCV)、パワープロダクツは電動製品の比率。

TOPICS

中国で新たに投入する四輪車は
すべてハイブリッド車や EV などの電動車に

2021 年 10 月に Honda は、中国では 2030 年以降、新型ガソリンモデルの投入を行わず、新たに投入する四輪車はすべてハイブリッド車や EV (電気自動車) などの電動車とすることを発表しました。中国初の Honda ブランド EV となる「e:N」(イーエヌ) シリーズを、5 年間で 10 車種発売し、中国から輸出することも視野に展開予定です。

2022 年春には、e:N シリーズのコンセプトである「動」「智」「美」に基づき、シリーズ第 1 弾となる「e:NS1」「e:NP1」をそれぞれ、東風本田汽车有限公司と广汽本田汽车有限公司から発売しました。さらに、今後 5 年以内の発売をめざして、3 つのコンセプトモデル「e:N COUPE Concept」「e:N SUV Concept」「e:N GT Concept」の開発を進めています。

Honda は中国において、今後続々と投入する e:N シリーズをお客様に着実にお届けしていくために、商品のみならず販売から生産、バッテリー供給体制まで総合的に電動化への取り組みを加速させます。



e:N シリーズ





目次



編集方針

トップ
メッセージHonda
フィロソフィー

Honda の概要



戦略



ガバナンス

パフォーマンス
報告

資料

7 パフォーマンス報告

— 環境 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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、2050 年企業活動における「CO₂ 排出量の実質ゼロ」と「カーボンフリーエネルギー活用率 100%」をめざし、グローバルに生産・販売を拡大する可能性も視野に入れ、エネルギー使用量と CO₂ 排出量の低減に注力しています。

この目標の実現に向けて、Honda は生産効率向上、省エネルギー取り組みの推進、低炭素エネルギーへの転換、再生可能エネルギーの活用の順に CO₂ 削減を推進しています。

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※¹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います。

再生可能エネルギーの活用においては、Honda は地域社会の CO₂ 低減に

直接的に貢献できる方法を優先して採用しています。具体的には新たに発電設備を設置することに重点を置き、自社敷地内への設置から検討を始め、順次敷地外まで範囲を広げて活用拡大に取り組んでいます。

2021 年には、米国オクラホマのボイリング・スプリングスにおいて、VPPA※²を通じて 120 MW の風力発電所が稼働しました。このスキームを通じて供給される電力分の再生可能エネルギー電力証書の取得と使用によって、オハイオ、インディアナおよびアラバマの各工場での CO₂ 排出量のオフセットへ活用していきます。また国内においては、第三者が Honda の敷地内に設置した設備で発電した再生可能エネルギー由来の電力を購入する契約締結を行い、熊本製作所で 3.8 MW、埼玉製作所寄居工場で 2.0 MW の自家消費型の太陽光発電システムが稼働しました。

それらを加えて、2021 年度には Honda の世界の事業所では、ソーラー発電や風力発電など合計 804GWh の再生可能エネルギー由来の電力を活用しました。

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。



熊本製作所 (3.8MW)



寄居工場 (2.0MW)



ボイリング・スプリングス風力発電所 (120MW)

※¹ 埼玉製作所狭山完成車工場との比較。
 ※² VPPA: Virtual Power Purchase Agreement
 (仮想電力購入契約) の略。

7 パフォーマンス報告

— 環境 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



※ 1 3R:Reduce(リデュース)、Reuse(リユース)、Recycle(リサイクル)の略。

※ 2 BAU:生産計画をもとにした成り行き。

資源の効率利用

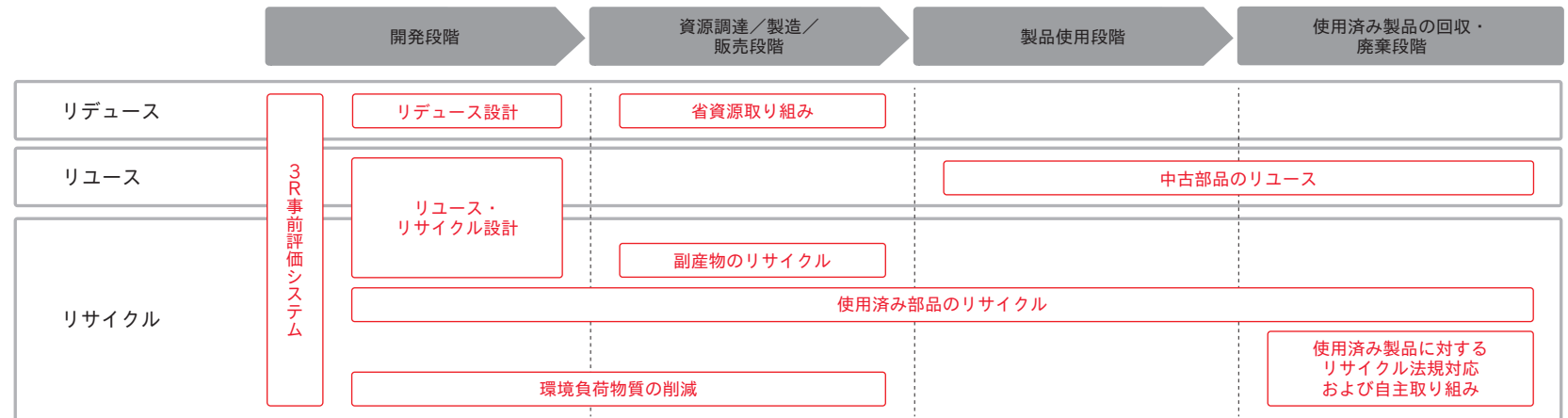
Honda のアプローチ

Honda は、レアメタルなどの資源の入手困難化や枯渇が、製品の生産に必要な材料や部品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も大きなリスクになると考えています。

そのため Honda は、「資源の効率利用」を重要課題の一つとして位置づけ、3R※¹活動を積極的に推進し、また使用済み製品の適正処理も確実にしています。

そこで Honda は、資源枯渇のリスクや廃棄時の環境汚染につながるようなリスクを視野に入れ、廃棄物等発生量の削減をめざし、すべての企業活動における 2030 年度総発生量を BAU※²に対し 14.5%削減（2018 年以降、内作原単位の削減年率 1.8%相当）を目標に設定しました。

資源と廃棄における環境負荷ゼロへの取り組み



また水資源についても、事業に影響を及ぼす供給リスクや地域に影響を及ぼす枯渇リスクを視野に入れ、すべての企業活動における 2030 年度総取水量を BAU に対し 14.5%削減（2018 年以降、内作原単位削減年率 1.8%相当）を目標に設定し、廃棄物と同様に環境負荷を抑える取り組みを行っています。

さらに Honda は、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するため、2021 年 4 月に 2050 年サステナブルマテリアル使用率 100% を宣言しました。

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。

7 パフォーマンス報告

— 環境 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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、2021 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・二輪車ともに 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。2021 年度は、使用済みバンパー約 13.8 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。





目次



1 編集方針

2 トップ
メッセージ3 Honda
フィロソフィー

4 Honda の概要



5 戦略



6 ガバナンス

7 パフォーマンス
報告

8 資料

7 パフォーマンス報告

— 環境 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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。

2021年度、Honda車のフロン類の引き取り台数は約42万台（前年比-4.8%）、エアバッグ類の引き取り台数は約43万台（前年比-4.0%）、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48万台（前年比-2.9%）でした。ガス発生器の再資源化率は95.3%、ASRの再資源化率は96.6%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の製品は、2021年度1,359台で全引き取り台数に占める割合は66.2%でした。また、Honda製品のリサイクル率は、重量ベースで97.5%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の輸出入管理に取り組んでいます。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います。



※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 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



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

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

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

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

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

※6 Honda Smart Ecological Paint: 4コート3ベークの塗装方法から中塗り工程を廃止した、水性3コート2ベーク塗装。

クリーンな大気保全

Honda のアプローチ

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が人々の健康に悪影響を与えると考え、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。

これまで、Honda は二輪車においては、市販車すべてのエンジンの4ストローク化を完了するとともに、全世界で販売する機種の80%以上に「PGM-FI ※1」を適用し、燃焼効率を向上させることで、排出ガスをクリーンにしてきました。

四輪車では、「アコード プラグインハイブリッド」が世界で最も厳しいとされるカリフォルニア LEV ※2 3 排出ガス規制において、SULEV ※3 20 を世界に先駆けて達成しました。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 ※4 Phase3 規制を触媒なしでクリアし、対応を完了しました。

今後も内燃機関の排出ガス内の有害成分を低減するとともに、使用時に排出ガスが出ない電動車の提供拡充を進めていきます。

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 ※5 の発生につながります。これまで、塗装効率の向上、VOC 除去装置の導入、寄居完成車工場では、ショートプロセス高機能塗装技術「Honda Smart Ecological Paint」※6 の導入などで VOC 排出の削減を進めてきました。Honda は、今後も削減の取り組みを継続していきます。

Honda は環境性能の高い製品をリーズナブルな価格で提供し、排出ガ

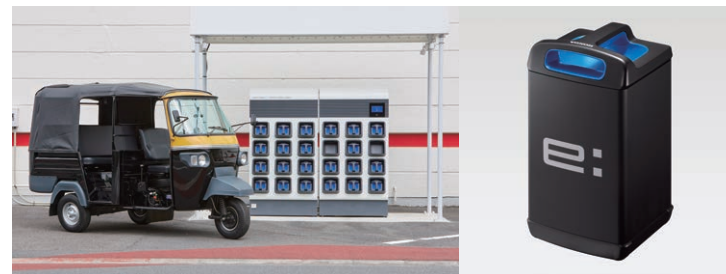
スのクリーン化と「大気汚染問題」への対応で業界をリードすることが、クリーンな大気を保全するとともに、ビジネス拡大の大きな機会になると考えています。

TOPICS

インドの電動三輪タクシー向けバッテリーシェアリングサービスを2022年度前半に開始

インドでは国をあげて再生可能エネルギーの活用拡大を進めており、とくに温室効果ガス排出の約2割を占める輸送部門の電動化を積極的に推進しています。なかでも800万台以上保有され、人々の日常の移動手段として欠かせない乗り物である三輪タクシー（リキシャ）は、都市部では主に圧縮天然ガスを燃料としており、電動化への重要な課題となっています。

そこで Honda は、新型の着脱式可搬バッテリー「Honda Mobile Power Pack e: (モバイルパワーパックイー)」を用いたリキシャ向けのバッテリーシェアリングサービス事業を、2022年度前半に開始予定です。現在の電動モビリティには「短い航続距離、長い充電時間、高いバッテリーコスト」という3つの課題がありますが、リキシャ向けバッテリーシェアリングサービスではバッテリーを交換式することで、それらの課題を解消します。街中に設置された最寄りのバッテリー交換ステーションで、電池残量の少なくなったバッテリーを満充電のものと交換することで、電池切れの心配や、充電待ちで利用客を失うリスクを大幅に軽減できます。



E-AUTO リキシャと Honda Mobile Power Pack Exchanger e: (量産予定機)



目次



編集方針

トップ
メッセージHonda
フィロソフィー

Honda の概要



戦略



ガバナンス

パフォーマンス
報告

資料

7 パフォーマンス報告

— 環境 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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、取水量の最小化に向けて、各事業所で、リサイクル水の活用や節水など地域の事情を踏まえた取り組みを推進しています。

すべての製造拠点を対象に「AQUEDUCT」や「Water Risk Filter」などの評価指標を用いた水リスク検証を行っており、その中でとくに水リスクの高い地域であるホンダ・デ・メキシコ・エス・エー・デ・シー・バイ セラヤ工場（メキシコ）、ホンダカーズインディア・リミテッド タプカラ工場（インド）、广汽本田汽车有限公司 第2工場（中国）などでは、重点的に水のリサイクルシステムの導入に取り組んでいます。

製造拠点におけるリサイクル水の使用量合計は年間約 360 万 m³ となり、これは全使用量のおよそ 15%を占めます。

今後もグローバルで水のリサイクルシステムの導入を進めていきます。

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

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

「水源の森」

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



7 パフォーマンス報告

— 環境 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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。また廃棄物・土地利用・水利用なども生物多様性に影響を与えていると考えています。

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。

Honda は、原材料採掘から製品の廃棄まで、いわゆるライフサイクル全体まで範囲を拡大し、生物多様性への影響要因を評価することを検討しています。

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、2021 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。各国規制の遵守に加え、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 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

その他の重要課題

LCA※の推進

これまでも Honda は、独自の LCA システムで企業活動の全領域における CO₂ 総排出量を定量的に算定、把握し、生産・購買・販売・オフィス・輸送など各部門が低炭素化に向けて、活動を展開してきました。

LCA の推進は製品の原材料から廃棄に至るライフサイクルでの CO₂ 排出低減のみならず、Triple Action to ZERO をめざすうえで重要な取り組みであると認識しています。

今後は、これまで以上に開発段階における低炭素化の提案や資源循環による環境負荷低減などにも対応し、幅広く活用していきます。



※ 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 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

環境関連データ

対象範囲

p.73 ~ 78 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 407 社の事業活動における、2021 年度のデータを掲載します（会社数は 2021 年 12 月末時点）。

2021 年度 Honda の GHG 排出量

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

その足がかりとして、2012 年 8 月、Honda は世界で最も広く利用されている GHG 算定基準である「GHG プロトコル※1」に従って、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。

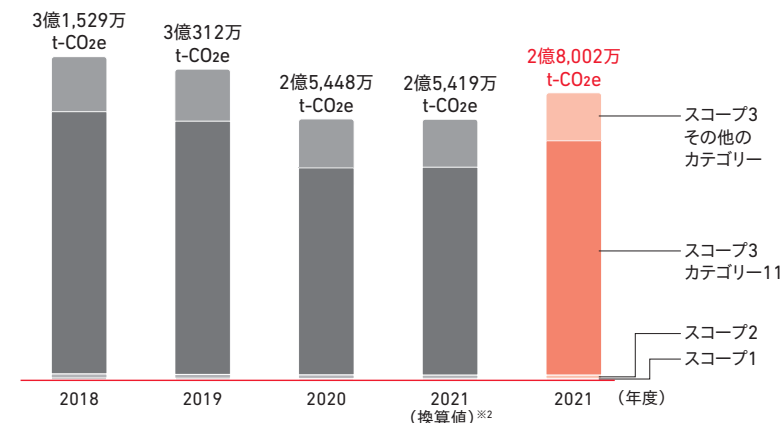
以後、Honda は継続して、バリュー・チェーン全体での GHG 排出量の算定と開示を行っています。スコープ 3（その他の間接排出）の算定では、推計割合の大きいカテゴリーについて対象範囲（バウンダリー）を拡大して、データ収集の推計・算出方法の精度を向上させるなど、より正しく把握できるよう進化を続けています。

2021 年度の実績より、算出範囲をグローバル販売台数の約 9 割からほぼ全数へ、年間走行距離や生涯使用年数などの条件は従来の「IEA SMP Model」からより新しい「IEA Mobility Model (MoMo)」に変更し、算出しています（⇒ p.73）。

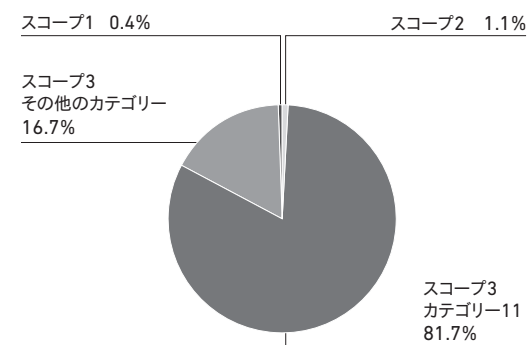
2021 年度の算定結果は、Honda の企業活動による GHG 排出量が 430 万 t-CO₂e、その他の間接排出も含めた Honda に関わるバリュー・チェーン全

体での GHG 排出量が 2 億 8,002 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



2021年度 GHG 排出総量の内訳



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

※2 2021 年度 (換算値) は 2020 年度までの条件を用い、自社算出。

7 パフォーマンス報告

— 環境 55

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	79
品質	96
人材	112
サプライチェーン	139
社会貢献活動	155

環境関連データ

Honda の GHG 排出総量

		2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 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 1,529 万 t-CO ₂ e	3 億 312 万 t-CO ₂ e	2 億 5,448 万 t-CO ₂ e	2 億 8,002 万 t-CO ₂ e
内訳	企業活動による直接排出 (スコープ 1)	138 万 t-CO ₂ e	124 万 t-CO ₂ e	112 万 t-CO ₂ e	116 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)	409 万 t-CO ₂ e	379 万 t-CO ₂ e	338 万 t-CO ₂ e	314 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)	547 万 t-CO ₂ e	503 万 t-CO ₂ e	450 万 t-CO ₂ e	430 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 5,610 万 t-CO ₂ e	2 億 4,725 万 t-CO ₂ e	2 億 221 万 t-CO ₂ e	2 億 2,887 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)	5,372 万 t-CO ₂ e	5,084 万 t-CO ₂ e	4,777 万 t-CO ₂ e	4,685 万 t-CO ₂ e
その他の間接排出 (スコープ 3 合計)		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	2 億 7,572 万 t-CO ₂ e

- スコープ 1：GHG プロトコルで定義されている、企業活動による GHG の直接排出（例：工場における重油の燃焼、作業車両・社用車からの GHG 排出）。上記数字は、Honda および国内外の連結子会社・関連会社の企業活動からの直接 GHG 排出量。一部小規模な会社は除く。
日本は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく排出係数、日本以外は 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）。
 - 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「MoMo」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・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・パワープロダクト・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って排出される GHG の量。算出範囲は、自社製品（二輪車・四輪車・パワープロダクト・航空機）のグローバル販売の全台数※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。

☒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。

※ ATV を除く。



7 パフォーマンス報告

環境 55

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 79

品質 96

人材 112

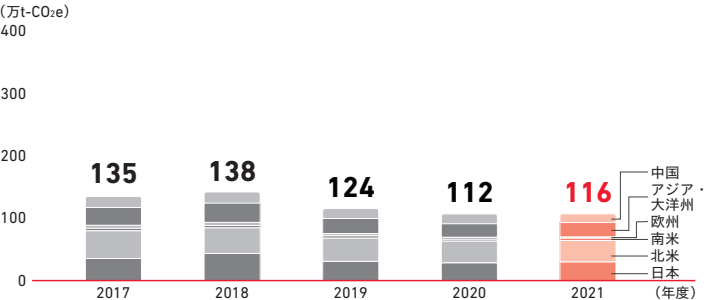
サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

環境関連データ

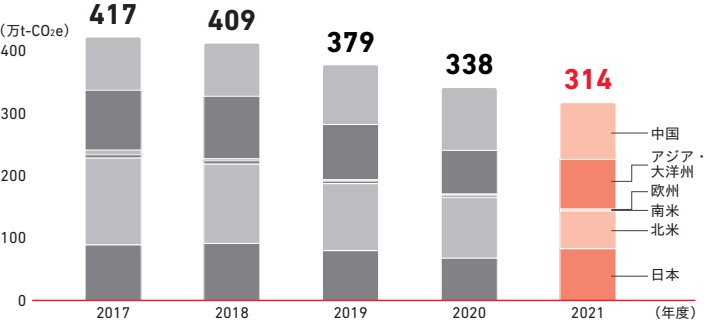
GHG排出量

直接排出量（スコープ1）



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・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

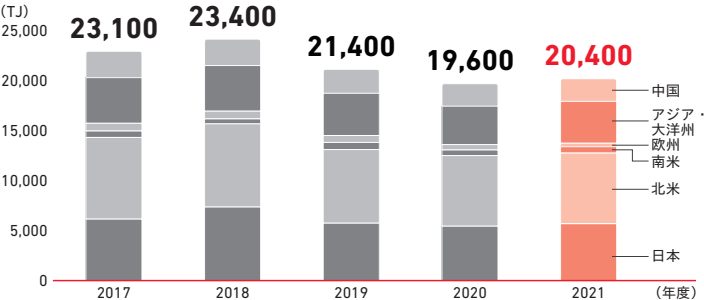
間接排出量（スコープ2）



【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

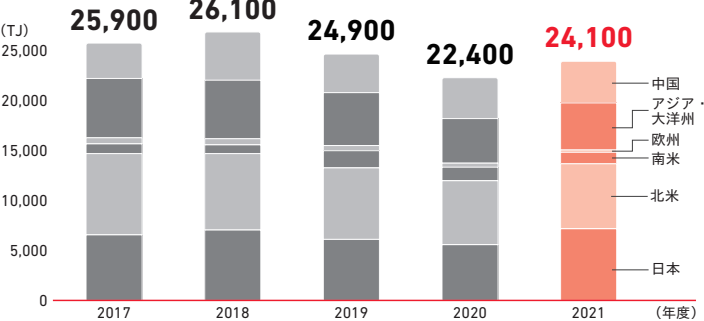
エネルギー消費量

直接エネルギー消費量



【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



【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 55

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 79

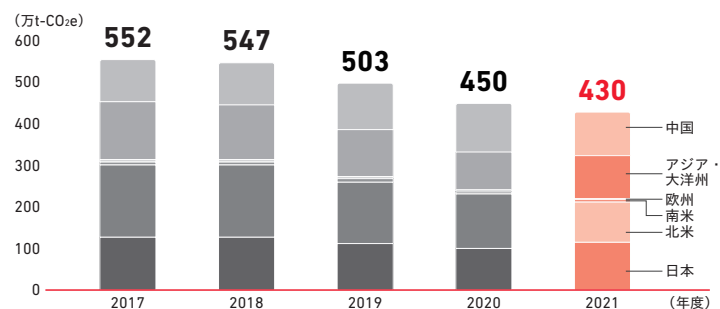
品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

環境関連データ

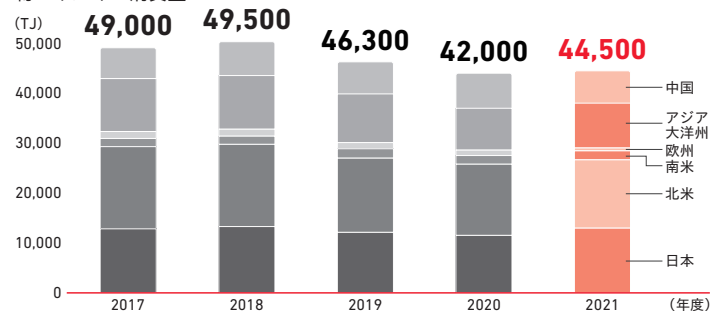
総GHG排出量（スコープ1・2）☒

【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 ☒

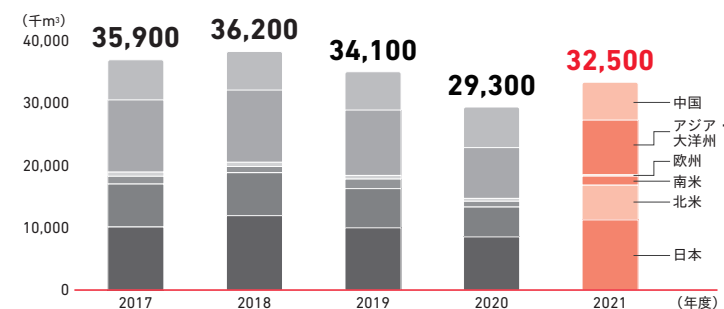
【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。

【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

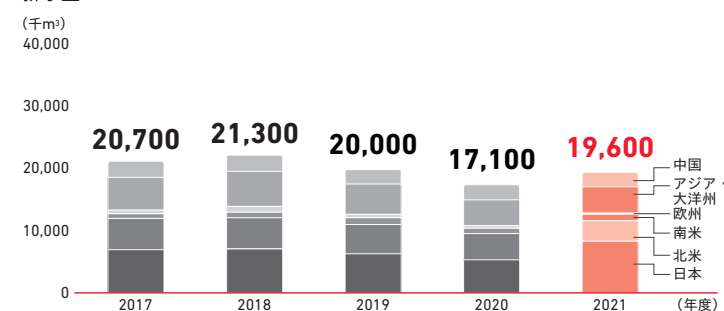
取水量 ☒

【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





目次



1 編集方針

2 トップ
メッセージ3 Honda
フィロソフィー

4 Honda の概要



5 戦略



6 ガバナンス

7 パフォーマンス
報告

8 資料

7 パフォーマンス報告

一 環境 55

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 79

品質 96

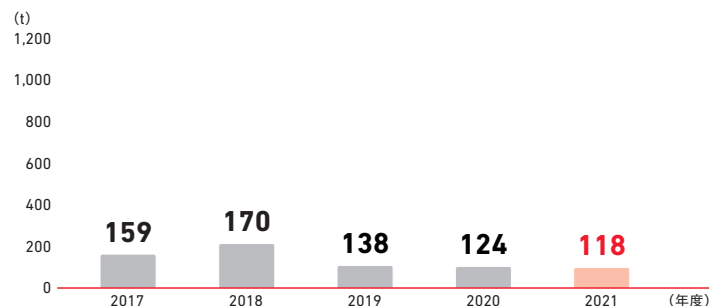
人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

環境関連データ

大気汚染物質排出量

SOx排出量 ☒

【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。

【算定方法】

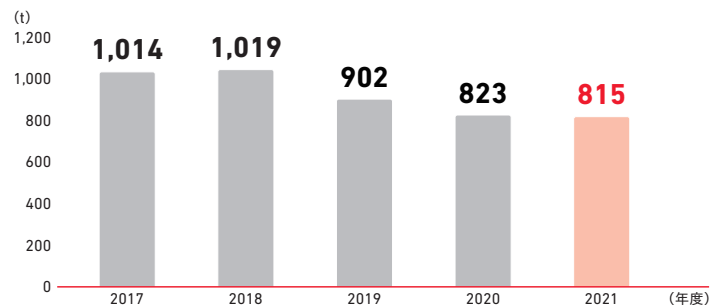
排出量＝Σ(燃料使用量×密度×硫黄含有率×64/32)

・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】

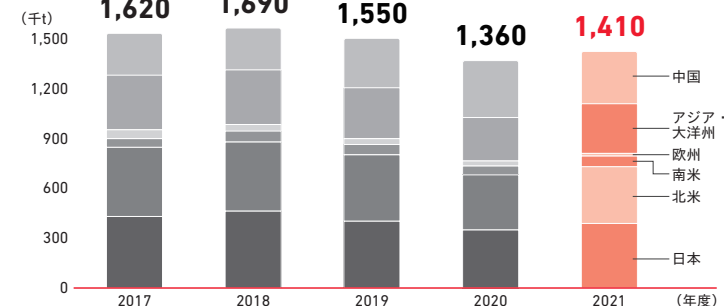
排出量＝Σ(燃料使用量×燃料ごとの排出係数)

・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

環境 55

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 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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	2021 年度	
			投資額 (百万円)	費用額 (百万円)
事業エリア内 コスト	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	70	200
	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	866	356
	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	26	591
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	0	768
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	60	2,237
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	7,575	295,836
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	1
(合計)			8,597	300,115

・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、株式会社ホンダアクセス。
・集計期間：2021 年 4 月 1 日～2022 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。

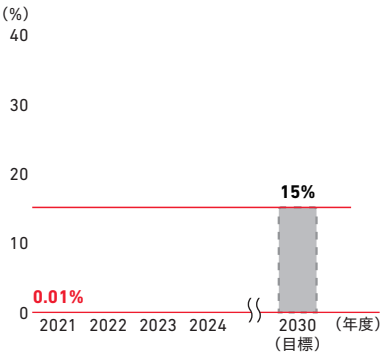
経済効果 〈収益、費用低減の実質効果〉

2021 年度 (百万円)

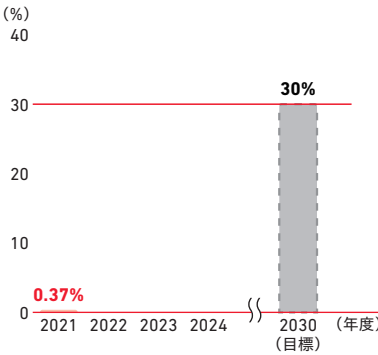
有価物売却益		7,125
省エネルギー施策による低減費用	設備導入	33
	マナー施策など	36
(合計)		7,194

電動製品の販売比率

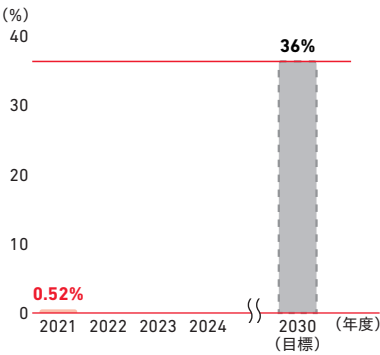
二輪車



四輪車



パワープロダクツ



7 パフォーマンス報告

環境 55

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 79

品質 96

人材 112

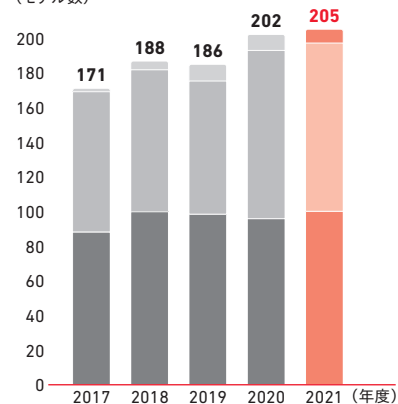
サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

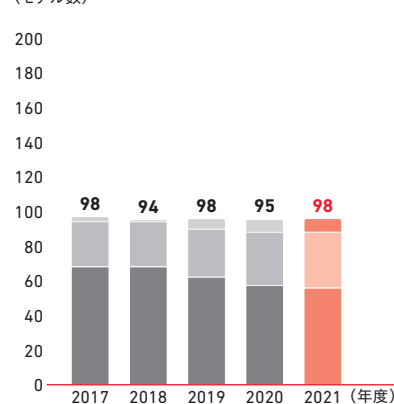
環境関連データ

HEPS 適合モデル数の推移（グローバル）

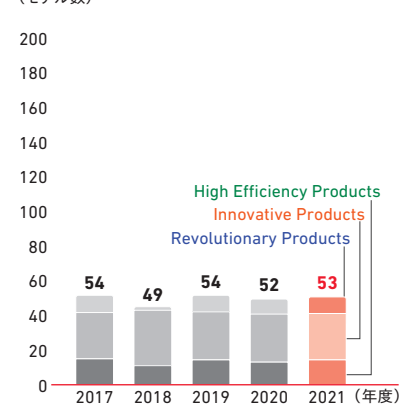
二輪車
(モデル数)



四輪車
(モデル数)



パワープロダクト
(モデル数)



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 55

— 安全 79

— 基本的な考え方

安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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 55

— 安全 79

— 基本的な考え方

安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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

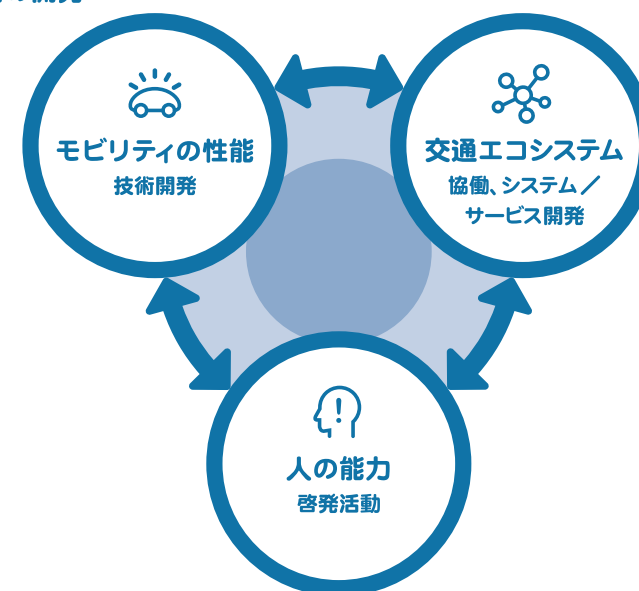
渋滞や悪天候などにより交通環境が刻々と変化するなかで、事故を未然に防ぐ、あるいは事故の被害を軽減するためには、交通環境を構成する多様な存在※¹の相互関係までを踏まえた全体像（交通エコシステム）を動的に捉え、それぞれが有機的に結びつくこと※²が必要であると考えており、国や地域への協力、各企業との連携など、オープンな姿勢で積極的に取り組み、交通社会の健全な機能に貢献していきます。

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 55

— 安全 79

— 基本的な考え方

安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

基本的な考え方

2050 年交通事故死者ゼロの実現をめざして

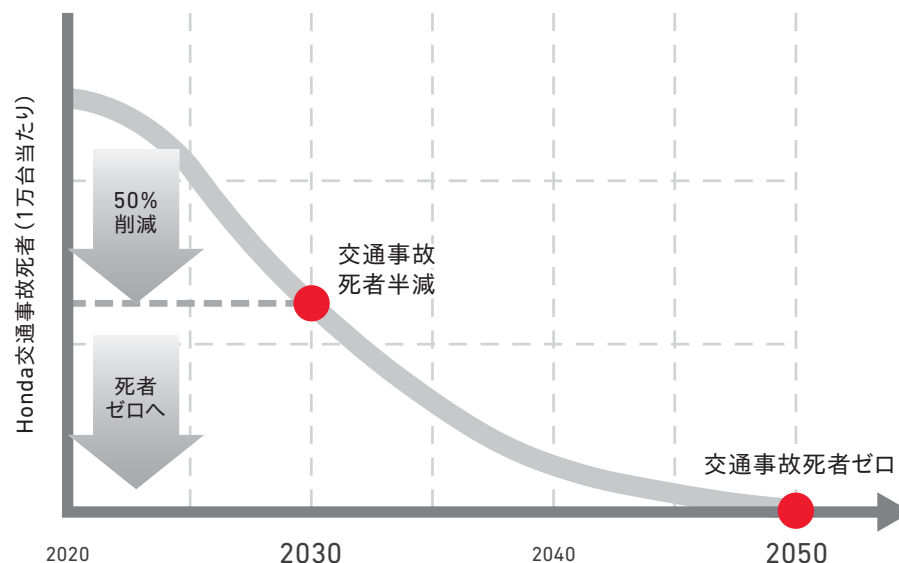
2021 年 4 月、「2050 年に全世界で Honda の二輪車・四輪車が関与する交通事故※死者ゼロをめざします」と表明しました。またマイルストーンとして、2030 年に全世界で Honda の二輪車・四輪車が関与する交通事故死者半減をめざします。これらは、新車だけでなく、市場に現存するすべての Honda 二輪車・四輪車を対象にしています。この目標実現に向けて、大きな課題となるのは、新興国での二輪車による死亡事故です。Honda には、二輪車を最も多く売るメーカーとしての社会的責任があります。

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、現在展開する Honda SENSING の先にある、自動運転レベル 3 技術の研究開発で培われた知見やノウハウを活かし、四輪車の全方位安全運転支援に進化した「Honda SENSING 360」を、2030 年

までに、先進国で全機種へ適用することをめざします。さらに、交通事故死者ゼロ社会の実現に向けて、ドライバーによるあきらかに誤った運転操作に起因する事故まで対処する必要があります。そこで Honda は、一人ひとりに合わせた安心を提供する運転時のヒューマンエラーゼロをめざす「知能化運転支援技術」と、すべての交通参加者との共存を可能にする人・モビリティ・インフラが通信でつながることで、多様なリスクを回避する「安全・安心ネットワーク技術」を開発していきます。

また、二輪車と四輪車、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が、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。このように、Honda の持てる力を活かし、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。

Honda 安全目標



※ Honda の二輪車・四輪車が関与する交通事故：Honda の二輪車・四輪車乗車中、および歩行者・自転車（故意による悪質なルール違反、責任能力のない状態を除く交通参加者）が関与する交通事故。





目次



編集方針

トップ
メッセージHonda
フィロソフィー

Honda の概要



戦略



ガバナンス

パフォーマンス
報告

資料

7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

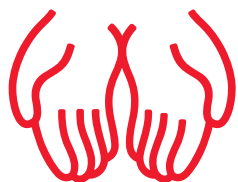
— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



安全に関する取り組み

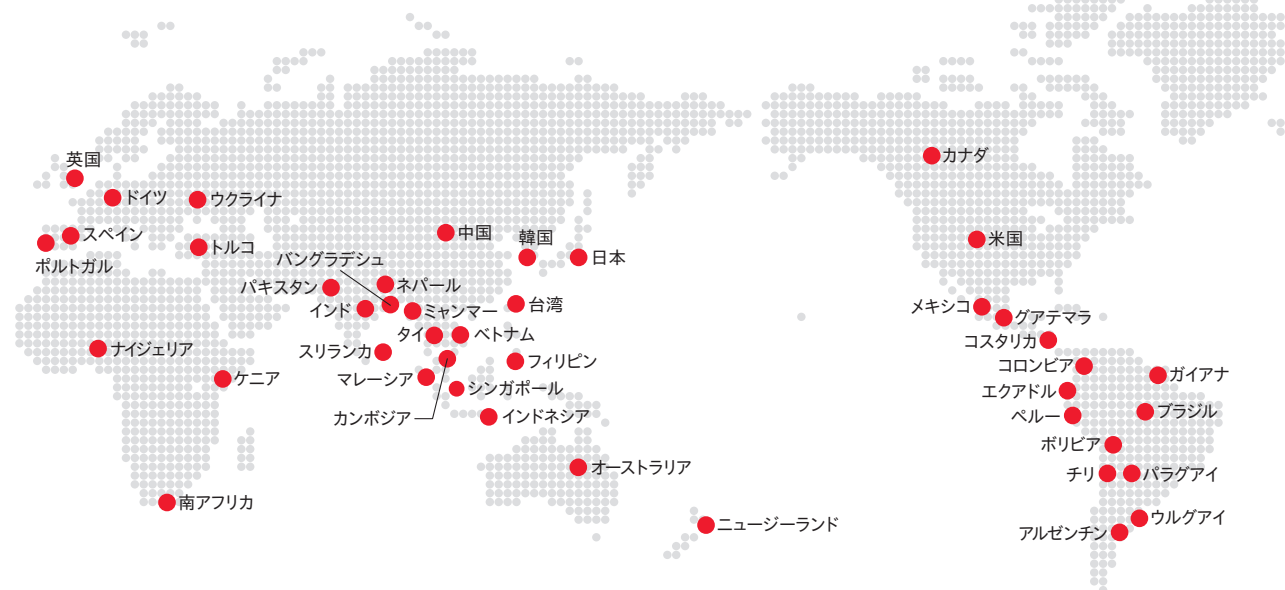
人の能力

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し、海外でも各国に交通教育センター※を設置したほか、地域の販売店と協力するなど、活動を強化してきました。2021 年現在、Honda は日本を含む世界 43 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



※ 交通教育センター：交通安全に関する社内外の指導者養成や、企業・学校・個人のお客様に安全運転教育を行う Honda の施設。

7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

安全に関する取り組み

2021 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、交通事故死者数の増加にともない、安全運転普及活動のさらなる進化が求められています。そこで、アジア・大洋州の地域本部と協力し、危険予測トレーニング (KYT) の教育を地域内で本格的に推進するための支援を開始しました。

具体的には、国や地域の特性や交通環境に合わせ、実際のヒヤリハットをもとにシーンを選定することなど、KYT 教材を作成するためのノウハウやポイントを映像にまとめると同時に、その教材をどのように展開していくのかなどの進め方についてのアドバイスを実施しました。

その結果、現在 11 の現地法人が、現地の交通事情に即した内容の KYT 教材の作成を進めていて、なかでも、インドネシアの二輪車販売現地法人であるピー・ティ・アストラ・ホンダ・モーターでは、バイクの実技研修だけでなく、KYT の座学もカリキュラムのなかに組み込み、新たなプログラムとして開始するための準備を進めています。



インドネシアの二輪車販売現地法人ピー・ティ・アストラ・ホンダ・モーターの KYT 教材の一部

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は、安全教育の指導者養成や、企業・団体、学校、個人を対象に安全意識の向上やスキルアップをめざし、専用のコースで専門のインストラクターによる座学講習や実車による交通安全教育を行っています。2021 年度は約 5 万人の方にご利用いただきました。

一方、アジア諸国においては約 124 万人のお客様にご利用いただき、安全をお届けしてきました。今後も日本のノウハウの提供や人材育成など、現地のニーズに応じた支援を継続していきます。

TOPICS

タイ・台湾の現地法人が政府から表彰

2021 年、タイにおける現地法人であるタイホンダニューファクチュアリングカンパニー・リミテッド※と、台湾の現地法人である台湾本田股份有限公司が、その国・地域の交通環境の改善に尽力したとして、それぞれ政府から表彰されました。

タイホンダニューファクチュアリングカンパニー・リミテッドは安全運転普及活動である「Honda Safety Thailand Project」が、社会的発展と生活の質向上の促進に寄与したことを認められ、総理府次官室より「国の宝」として表彰されました。

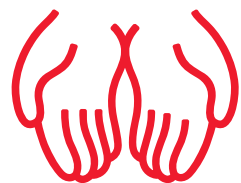
台湾本田股份有限公司においても、交通環境の改善に尽力したことが認められ、専門家や学者たちによる投票の結果、政府 交通部から「交通部金安賞 最高荣誉賞」を受賞しました。



タイホンダ表彰式



台湾本田表彰式



※ 2022 年 6 月 1 日付で「タイホンダカンパニー・リミテッド」に社名変更。

7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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。

今回、Honda の教材活用により、行動変容につながっているかについて効果検証を行いました。

対象は「できるニャンと交通安全を学ぶ ～小学校低学年歩行編～」、「将来社会で活躍する君たちへ（中高学年～中学生）」を受講した小学1年生から6年生の児童とし、静岡県内の小学校に協力いただきました。

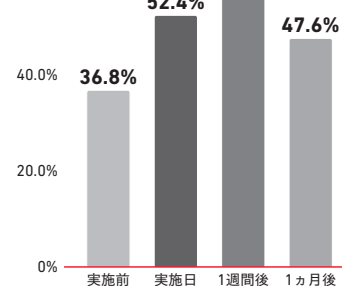
具体的には、下校時の横断歩道に至るまでの歩行状態と横断における安全行動について、交通安全教室を実施する前と当日、1週間後、1ヵ月後のタイミングで行動観察を行いました。

その結果、1・2年生は教育直後には「横断時の飛び出しがなくなる」「手上げ横断の増加」など一定の効果が見られたものの、1週間後、1ヵ月後と時間の経過とともに教育前の水準に戻ってしまうことから、継続的な教育が必要であることがわかりました。

1年生「停止動作」の変化

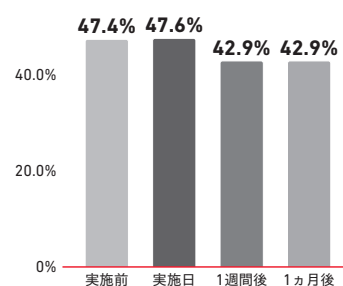
止まっている

60.0%



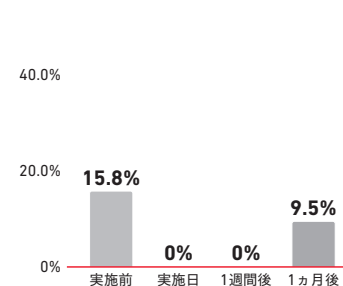
止まらない

60.0%



飛び出した

60.0%



また、高学年は、教育内容に自転車の乗り方、交通社会人としてのルールやマナーなどが加わり、さらに手上げの恥ずかしさなどから、教育前後の行動に大きな変化が表れなかったと考えられます。

効果検証について有識者からは「教材を開発し、学校で実践するだけではなく、行動変容の点から効果を検証されたこの取り組みは、非常に有益なもの」との見解をいただいています。今後は今回の効果検証をもとに日常的に継続しやすい教材の開発に取り組んでいきます。

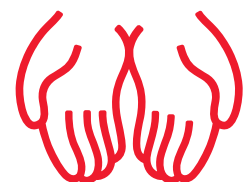
PDF

Honda の交通安全情報紙「SJ」No.508
2022 春号 交通安全教育プログラムの効果の調査結果

> https://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/contents/pdf/2022SJspring_1to2.pdf



受講者の行動変容について検証





目次



編集方針

トップ
メッセージHonda
フィロソフィー

Honda の概要



戦略



ガバナンス

パフォーマンス
報告

資料

7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

安全に関する取り組み

関係諸団体との連携

Honda 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を感じる場所の投稿情報でつくられています。どなたでも自由にアクセスし、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。

そのような中、千葉県警察本部では急ブレーキ多発地点情報をもとに道路整備（減速マーク、路面表示の追加など）を行うことで、急ブレーキが起きないように道路環境改善につなげています。

また、警察庁が主催する「第 51 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り協力しています。

「SAFETY MAP」の急ブレーキ多発地点情報をもとに改善対策した実例



改善前：道路標示（止まれ）が消えかかっている



改善後：道路標示（止まれ）の補修、交差点内カラー舗装を実施

7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

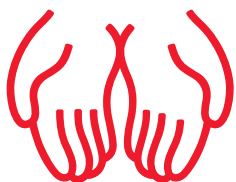
— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



安全に関する取り組み

教育機器普及

Honda は、長年培ってきた安全運転や危険予測トレーニング（KYT）のノウハウを活かし、実際の交通状況を想定しながら危険を安全に体験できるシミュレーターなどの教育機器の開発・普及を行っています。

昨年 4 月にはドライビングシミュレーターを大幅改良し、実車で使用されているシートやステアリングの採用に加え、ソフトウェアの充実を図るなど使い勝手の向上と低価格を実現し、全国の教習所で活用いただいています。

さらに、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」、海外向けに移設が容易にでき、自身で操作をしながら危険予測トレーニングを行う「ライディングトレーナー※1」など、多様な対象に合わせたラインナップとなっています。



ドライビングシミュレーター「DB 型 Model-S」を活用した教習風景



福祉領域における活動

Honda は福祉車両の開発だけでなく、運転復帰を望むお身体の不自由な方がシミュレーターや実車での特訓などを行うプログラム※2や、病院・施設で運転能力を評価するシミュレーターと評価ソフトの提供、高齢者や障がい者を福祉施設へ送迎する運転者向けの安全運転講習プログラム※3など、ソフト面での支援も行っています。

TOPICS

Honda・フランツシステム発売

フランツシステムは両上肢障がいを負ったドイツの技術者フランツ氏が自らただけで運転できるように開発した運転補助装置です。Honda はフランツ氏から直接技術指導を受け、独自の技術を加えて 1982 年に Honda・フランツシステムを販売しました。現在、日本でこのシステムを提供できるのは Honda だけです。

2021 年、FIT e:HEV 用に利便性と快適性を向上させた Honda・フランツシステムをホンダアクセスから発売。さらに今回、免許取得を希望するお客様をサポートするべく教習車の貸し出しも開始しました。

このほかにも各種の運転補助装置 Honda・テックマチックシステムを開発、全国の Honda Cars で販売することで、お身体に障がいを持つ方の社会参加をサポートしています。

「Honda・フランツシステム」
（足動運転補助装置）装着例「Honda・テックマチックシステム」D タイプ
（手動運転補助装置）装着例

WEB

Honda の福祉車両

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

WEB

「語り継ぎたいこと」Honda・フランツ・システム車の開発

<https://www.honda.co.jp/50years-history/challenge/1982franzsystemcar/>

※1 ライディングトレーナーは、8 種類の言語対応をしており、世界では約 6,000 台。アジア・大洋州地区でも約 3,000 台が活用されています。

※2 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。

※3 福祉施設の送迎運転者を対象に、Honda の交通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。



目次



編集方針

トップ
メッセージHonda
フィロソフィー

Honda の概要



戦略



ガバナンス

パフォーマンス
報告

資料

7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

安全に関する取り組み

モビリティの性能

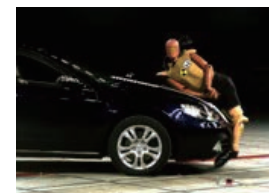
Honda のアプローチ

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。

今後、先進国においては 2030 年までに、全方位安全運転支援システム Honda SENSING 360 や、歩行者保護・衝突性能の強化・先進事故自動通報システム（歩行者事故を含む）などの死亡事故シーンを 100% カバーする技術を、四輪車全機種へ適用することをめざします。新興国においては先進ブレーキ、視認性・被視認性を備えた灯火器を、より多くの二輪車に搭載していきます。また二輪車と四輪車双方を担う Honda の特長を活かした共存技術である、二輪検知機能付き Honda SENSING を、2021 年の「ヴェゼル」以降のモデルに順次投入していきます。



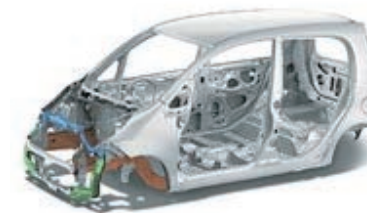
歩行者ダミー



屋内型全方位衝突実験施設



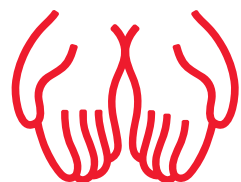
SRS エアバッグ



コンパティビリティ対応ボディー



衝突軽減ブレーキ（CMBS）



※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。



目次



編集方針

トップ
メッセージHonda
フィロソフィー

Honda の概要



戦略



ガバナンス

パフォーマンス
報告

資料

7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

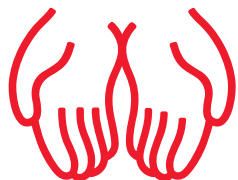
— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



安全に関する取り組み

2021 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・コンパクトのカテゴリーにおいて搭載しています。

なお日本では、トラフィックジャムアシスト（渋滞運転支援機能）を、2021 年 9 月、シビックとして初めて搭載しました。またアダプティブドライビングビームを、同機種に Honda として初めて採用しています。この機能はハイビーム照射中に、先行車や対向車を検知すると、周辺状況に応じて照射範囲を自動でコントロールするだけでなく、歩行者へもまぶしさを与えないよう配慮しながら視認性を確保します。

さらに、2021 年 10 月、自動運転レベル 3 技術の研究開発で培われた知見やノウハウを開発に活かした Honda SENSING 360 を発表しました。2030 年までに先進国で発売するすべてのモデルへの展開をめざします。

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良く作動させる 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、周囲の四輪車と歩行者双方からの被視認性を高め、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。



アダプティブドライビングビーム



先進ブレーキ



LED ヘッドライト

7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

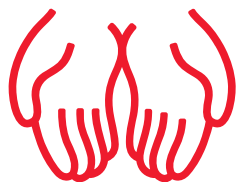
— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



※1 Honda SENSING および Honda SENSING 360 の各機能の能力（認識能力・制御能力）には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに正しい姿勢を保ち、周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。

※2 発売時期や車種によっては単眼ではないタイプのカメラが搭載されている Honda SENSING もあります。

※3 Honda SENSING 360 の検知性能には限界があり、ドライバーの目視確認を不要とするものではありません。

安全に関する取り組み

全方位安全運転支援システム Honda SENSING 360 を発表

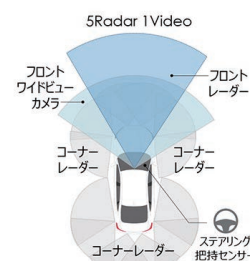
2021 年 10 月、Honda は、車両周辺の死角をカバーし、交通事故の回避やドライバーの運転負荷の軽減をサポートする全方位安全運転支援システム「Honda SENSING 360 ※1（ホンダ センシング サンロクマル）」を発表しました。従来のシステムよりさらに進化し、センシングの範囲を車両の前後のみならず、全方位に広げた Honda SENSING 360 の適用を 2022 年に中国で発売する四輪車から開始し、2030 年までに先進国で発売する全モデルへ展開することをめざします。

現在、量産車で展開をしている安全運転支援システム Honda SENSING ※1 は 2014 年の誕生以来、その機能を進化させながらグローバルでの適用を拡大し、さまざまなシーンにおけるお客様のドライブをサポートしてきました。

Honda SENSING 360 は現行の Honda SENSING の単眼カメラ※2 に加え、フロントと各コーナーに計 5 台のミリ波レーダーを新たに装備することで、360 度センシング※3 を実現しています。これにより、従来の運転では目視での確認が難しかった車両周辺の死角をカバーし、他の車両や歩行者との衝突回避や運転に伴うドライバーの負荷の軽減をサポートします。また、開発においては、自動運転レベル 3 技術の研究開発で培われた知見やノウハウも活かされています。



Honda SENSING 360 のイメージ



5Radar 1Video

TOPICS

Honda SENSING 360 の主な特長

衝突軽減ブレーキ

機能拡大 交差点 歩行者 出会いがしら 車両 側方 / 対向対応

二輪四輪交差車両対応



左右折時の横断歩行者対応



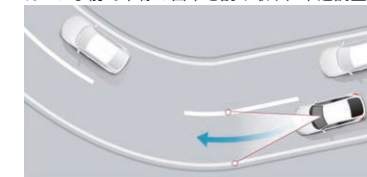
前方交差車両警報

低速走行または発進する際の交差車両情報



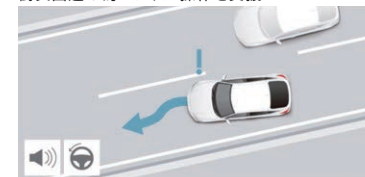
カーブ車速調整機能

カーブ手前で車線の曲率を読み取り、車速調整



車線変更時衝突抑制機能

衝突回避の為ハンドル操作を支援



車線変更支援機能

システムが車線変更に伴うハンドル操作を支援



7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

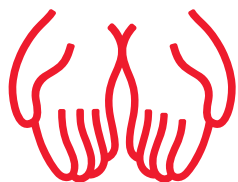
— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



安全に関する取り組み

TOPICS

運転時のヒューマンエラーゼロをめざす「知能化運転支援技術」

Honda はすべての交通参加者が交通事故リスクから解放され、安心して自由に移動できる社会の実現に向けて現在開発中の先進の将来安全技術を、2021 年 11 月、安全ビジョン・テクノロジー取材会で世界初公開しました。公開した「知能化運転支援技術」は、一人ひとりの能力や状態に合わせ、運転ミスやリスクを減らし安全・安心な運転へと誘導できる世界初※¹の AI 活用による次世代の運転支援技術となります。

Honda はこれまで「ドライバーが不安を感じるミスの根本的な原因は何か？」を解明すべく、fMRI※²を活用した独自の“人を理解する技術”の研究開発を行ってきました。「知能化運転支援技術」は、これまで培ってきた人の行動や状態を理解する技術に加え、ADAS センサー／カメラを用いて周辺リスクを把握することで AI が運転リスクを検出するとともに、最適な運転行動をリアルタイムで導き出し、それぞれのドライバーの認知状態と交通シーンに応じた適切な運転支援を行います。

＜次世代の運転支援でめざす 3 つの提供価値＞

- ① 運転操作ミスをしない（操作アシスト）：AI によるフラつき低減、操作遅れ防止を支援
- ② 見落とし、予知予測ミスをしない（認知アシスト）：視覚・触覚・聴覚でリスクを伝える
- ③ 漫然運転によるミスをしない（覚醒アシスト）：眠気や疲労を軽減してくれる

今後は、「知能化運転支援技術」をさらに進化させ、2020 年代前半に要素技術確立、2020 年代後半の実用化をめざし開発を継続していきます。これにより、従来の“リスクに直面してから回避する”運転支援を“リスクに近づかせない”AI 運転支援に進化させ、事故の原因の 90% 以上を占めるヒューマンエラー※³ゼロをめざします。



安全ビジョン・テクノロジー取材会



認知アシスト（イメージ）



知能化運転支援技術搭載車両

※¹ Honda 調べ。

※² 磁気共鳴機能画像法（脳が機能している活動部位を、血流の変化から画像化する方法の一つ）。

※³ 出展：平成 29 年版交通安全白書 法令違反別死亡事故発生件数より。



7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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。この「SAFETY MAP」をもとにした、地方自治体等による路面標示の追加などの道路改善対策件数は、2013 年からの累計で 150 件以上にも上ります。

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。今後、対象範囲を対歩行者事故、対二輪車事故へ広げたシステムを開発し、

さらなる救命率の向上につなげていきます。

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、すべての交通参加者が通信でつながる、「安全・安心ネットワーク技術」により、誰もぶつからない交通社会実現をめざしていきます。

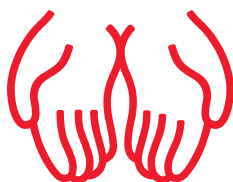
2021 年度の活動実績

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、2021 年度は 4 月発売のヴェゼル、9 月発売の「シビック」に搭載しました。

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、KTM AG 等と進めているコンソーシアム CMC (Connected Motorcycle Consortium) Next にて、事故データに基づいた事故発生時の状況分析により、とくに二輪車が他の車両から認知されないことによる事故シナリオを把握するとともに、事故を防ぐために V2X 等のソリューションがどのように用いられるべきかユースケースを作成しました。2022 年度以降は、これらの成果に基づき、二輪車向けソリューションのより具体的な仕様について検討していきます。



※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 55

— 安全 79

基本的な考え方

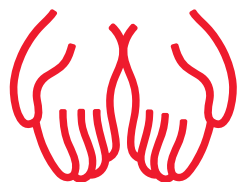
— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



※1 5G SA：従来の4Gのコア設備を流用し5Gの基地局と組み合わせたシステム構成のノンスタンドアローン方式とは異なり、新たな5G専用のコア設備と5Gの基地局を組み合わせた最先端の技術。

※2 セルラー V2X：3GPP（移動通信システムの規格策定を行う標準化団体）で標準化された通信規格で、モバイルネットワークを用いて車両間、交通インフラと車両間、ネットワークと車両間、歩行者と車両間などで通信をする技術。

※3 MEC：Multi-access Edge Computing（マルチアクセスエッジコンピューティング）の略。基地局など端末から近い位置にデータ処理機能を配備することで、クラウドサーバーと比較して通信の最適化や高速化をすることができる技術。

安全に関する取り組み

TOPICS

ソフトバンクと Honda が 5G SA およびセルラー V2X を活用して、歩行者とクルマによる事故低減に向けた技術のユースケース検証を実施

株式会社本田技術研究所（以下本田技術研究所）は、ソフトバンク株式会社（以下ソフトバンク）と、歩行者とクルマが安全で安心して移動できる社会の実現をめざして、スタンドアローン（Stand Alone）方式による第5世代移動通信システム（以下「5G SA」）※1、およびセルラー V2X 通信システム※2を活用して、歩行者とクルマによる事故低減に向けた技術のユースケース検証を実施しました。

本田技術研究所の鷹栖ブルーピンググラウンド（北海道上川郡鷹栖町）に設置したソフトバンクの5G SAの実験用基地局と、本田技術研究所が持つ認識技術を活用して、ユースケースにおける技術検証を行いました。

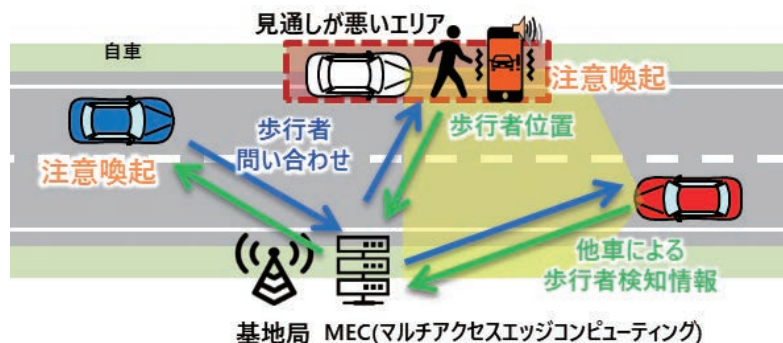
①車両から目視できる歩行者の事故低減

走行する車両から歩行者を目視できる環境において、車載カメラで歩行者が車道

へ進入するなど事故の危険性を認識した場合、車両から直接もしくは MEC ※3 サーバーを介して、歩行者が所持する携帯端末に注意を促す警報通知を行います。歩行者が回避行動をとることで、車両と歩行者の接触事故を防止します。

②車両から目視できない歩行者の事故低減

走行する車両が、路上駐車車両などの障害物によって、歩行者を目視できない場合、歩行者に走行車両の接近を通知するとともに、歩行者の携帯端末から走行車両に対して、見通しが悪いエリア内に歩行者がいることを通知します。また、見通しが悪いエリア内の歩行者を目視できる位置に他の車両がある場合は、走行車両と歩行者、他の車両が高速でデータ通信を行うことで、接触事故を防止します。



車両から目視できないエリア内の情報共有（イメージ）



車載カメラによる危険歩行者特定（イメージ）



歩行者端末 HMI（ヒューマンマシンインターフェース）

7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

安全に関する取り組み

TOPICS

すべての交通参加者が通信でつながる、「安全・安心ネットワーク技術」を公開

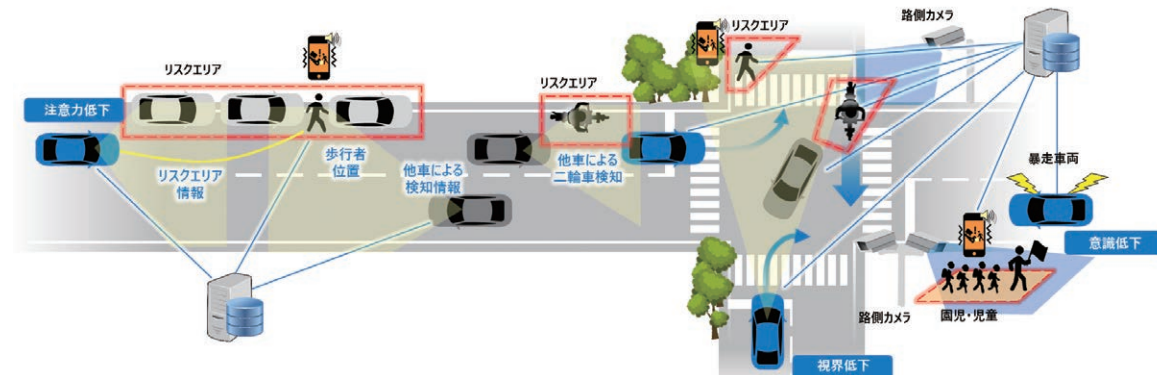
Honda は、2050 年交通事故死者ゼロに向けて、すべての交通参加者である人とモビリティが通信でつながることで、事故が起きる手前でリスクを予兆し、回避をサポートする「安全・安心ネットワーク技術」を、2021 年 11 月、安全ビジョン・テクノロジー取材会で、世界初公開しました。

誰もが事故に遭わない交通社会の実現に向け、通信技術の活用により、すべての交通参加者がつながり、共存できる「協調安全社会」の実現をめざしています。

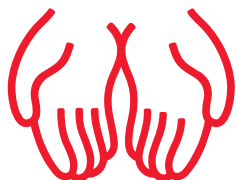
「安全・安心ネットワーク技術」では、路側カメラ、車載カメラやスマートフォンからの情報を通じて検知した交通環境に潜むリスク、例えば高齢者の体調変化、運転経験不足の若者や初心者、疲労、眠気、漫然運転や急ぎ、焦りによる、注意力や意

識の低下に加え、集団登園・登校の園児・児童の飛び出しなどのリスク情報をサーバーに集約し、仮想空間上で交通環境を再現します。仮想空間上では、人の状態・特性を考慮したうえで事故リスクの高い交通参加者の行動を予測、シミュレートし、リスクを回避できる最適な支援情報を導き出します。それら支援情報を「協調型リスク HMI（ヒューマンマシンインターフェース）」により、四輪／二輪運転者や歩行者へ直感的に知らせることで、事故が起こりうる手前で未然に回避行動を促します。

Honda は、2030 年以降の社会実装に向け、2020 年代前半にシステム構築、効果検証を完了させ、2020 年代後半に標準化することをめざし、業界・官民一体の取り組みを加速していきます。



安全・安心ネットワーク（イメージ）



safety

7 パフォーマンス報告

環境	55
— 安全	79
基本的な考え方	
— 安全に関する取り組み	
品質	96
人材	112
サプライチェーン	139
社会貢献活動	155

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

※4 受賞した6賞：Best Forward Facing Child Occupant Protection 2017-2020、Safety Technology Award、Excellent Award – Consistent 5-Star（Honda City）、Excellent Award – Consistent 5-Star（Honda Civic）、The Most 5-Star Car 2012-2016（Adult Occupant Protection）、Best Road Safety Partner。

安全に関する取り組み

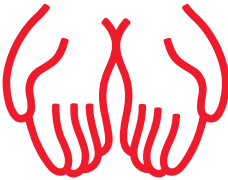
第三者評価

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（2021 年度テスト実施）

国・地域	第三者評価		機 種
日本	JNCAP	5 ★	ヴェゼル
欧州	Euro NCAP	5 ★	2021 年度実績なし
中国	C-NCAP	5 ★	フィット
	C-IAISI※2	GGG	2021 年度実績なし
米国	NCAP	5 ★	Acura MDX / Acura TLX
	IIHS※3	TSP+	Acura RDX / Acura TLX / アコード / インサイト / オデッセイ Acura MDX / シビック セダン / シビック ハッチバック
		TSP	CR-V
オーストラリア	ANCAP	5 ★	2021 年度実績なし
東南アジア	ASEAN NCAP	5 ★	シビック セダン
南米	Latin NCAP	5 ★	2021 年度実績なし



TOPICS

シビックが ASEAN NCAP ファイブスターを獲得

2021 年 10 月、シビック（2021 年 8 月タイで発売）が、アセアン地域の第三者安全評価である ASEAN NCAP で、ファイブスターを獲得しました。新たに始まった 2021-2025 プロトコルは、成人・子どもの乗員保護、安全運転支援に加え、二輪車に対する安全で優れた評価を受ける必要があります。シビックは二輪車検知機能付き AEB を搭載したクルマとしては、初めての受賞となります。



シビック

ASEAN NCAP の 10 周年記念式典で Honda が 6 つの賞を受賞

2021 年 12 月、マレーシアで ASEAN NCAP 10 周年記念イベントが行われ、この 10 年で車両の安全性能を確保する取り組みを行った自動車メーカーが表彰されました。

Honda は、Best Road Safety Partner 賞、Safety Technology Award（Honda Civic – AEB for Motorcycle）など業界最多の 6 つの賞※4を受賞しました。



ASEAN NCAP で 6 つの賞を受賞

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 55

安全 79

— 品質 96

— 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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

基本的な考え方

お客様の安心と満足を目指に

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

こうした考えのもとに、Honda は、「安全」を軸とする商品としての信頼性向上はもちろん、桁違いに高い品質の商品を実現していきます。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.100) 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 55

安全 79

— 品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



※ 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 ブランド製品およびサービス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 コ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 ブランド製品およびサービスの品質向上をめざすものです。また法規やビジネス環境の変化にともない、近年重要性が増している「ルールを基軸とするプロセス保証」を確実に実行・証明するために一部をツールとしても活用されています。

Honda では、Honda コ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、品質改善や不具合の再発防止に向けた Honda 独自の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。

2022 年 2 月 28 日現在で、生産 60 拠点中 56 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。

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 1 回
	四輪		
	ライフクリエーション		
アフターセールス領域	四輪	グローバル四輪品質会議	年 3 回
	二輪	アフターセールス会議	年 1 回
	四輪	アフターセールス会議	年 2 回
	ライフクリエーション		



グローバル四輪品質会議

7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



※ 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

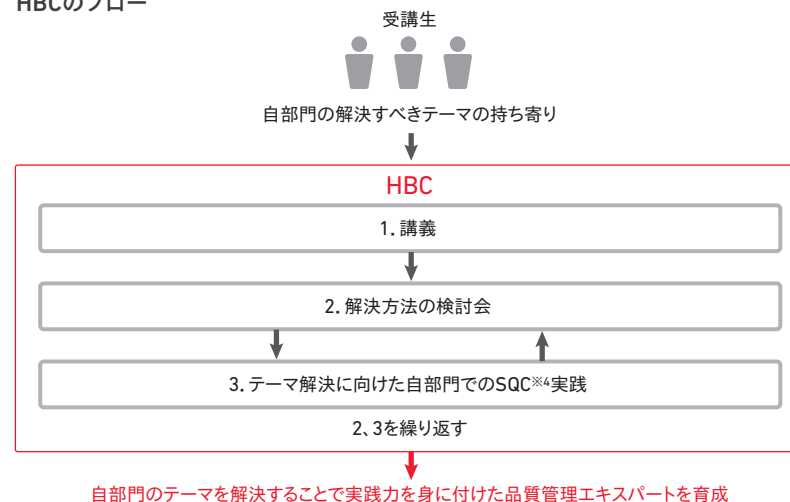
品質管理教育

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



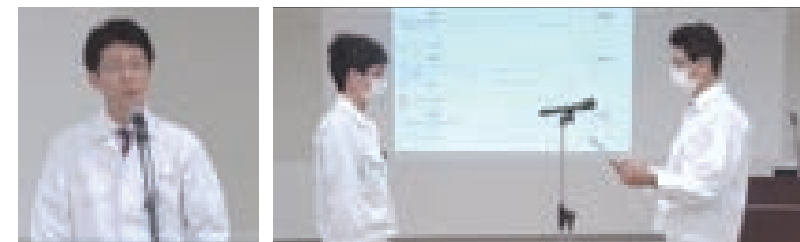
研修カリキュラムの内容

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、品質改革統括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、品質改革統括部長が現場で表彰を行っています。2020 ～ 2021 年は新型コロナウイルス感染症の影響で海外拠点訪問は中止しましたが、日本国内を含め、海外拠点での表彰活動を継続しています。



日本での表彰式の様子

7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

品質に関する取り組み

Honda コオリティサイクル

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 コオリティサイクル」を構築しています。

Honda コオリティサイクル



quality

7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



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。

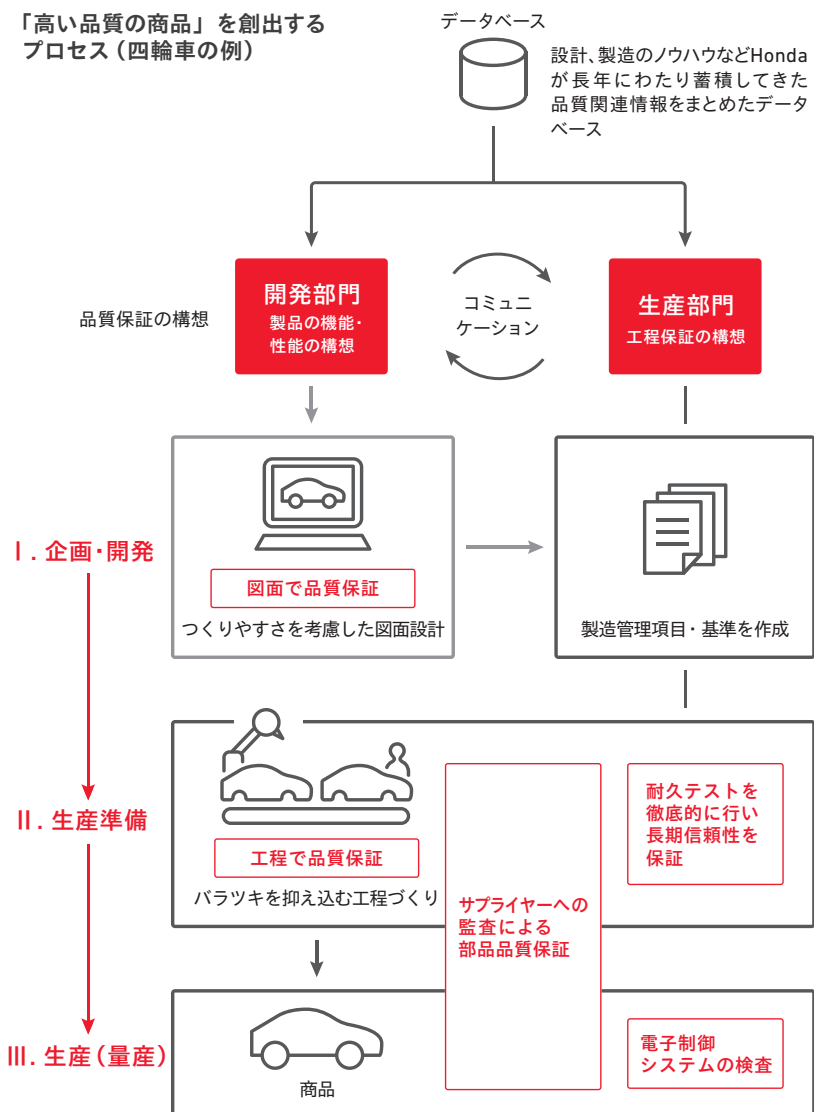
企画・開発活動の改善強化

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 55

安全 79

品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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責を定めます。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責を明確にし、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 55

安全 79

品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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 55

安全 79

品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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。2021 年度は日本、北米、南米、欧州・アフリカ中東、アジア・大洋州、中国を含む全世界 20 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。2021 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。



※ 2022 年 3 月現在 Honda 内調査。

7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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、2021 年度には 143,800 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・アプリ」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 2021 年 6 月現在。Honda 調べ。



7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

— 品質 96

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 112

サプライチェーン 139

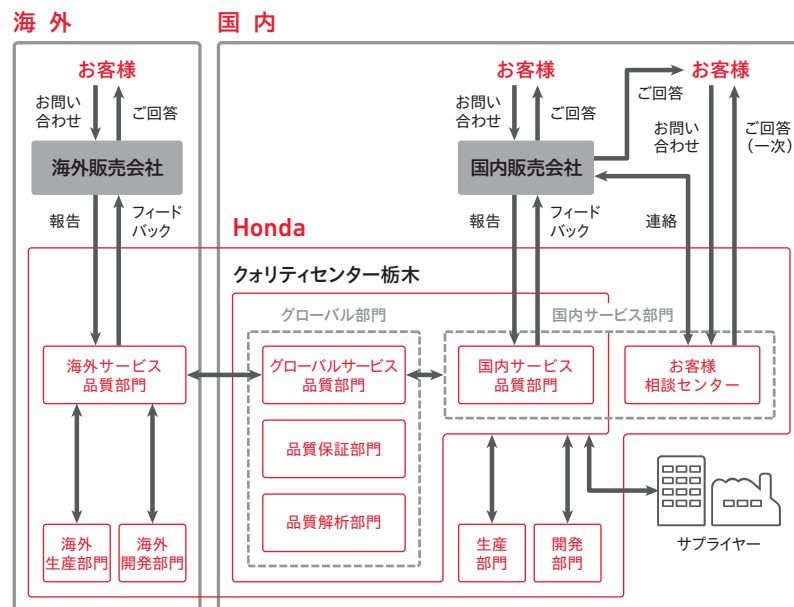
社会貢献活動 155

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。

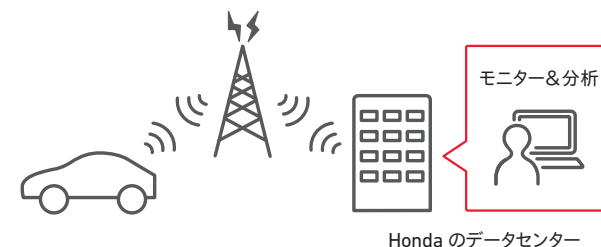
予兆検知

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 55

安全 79

品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

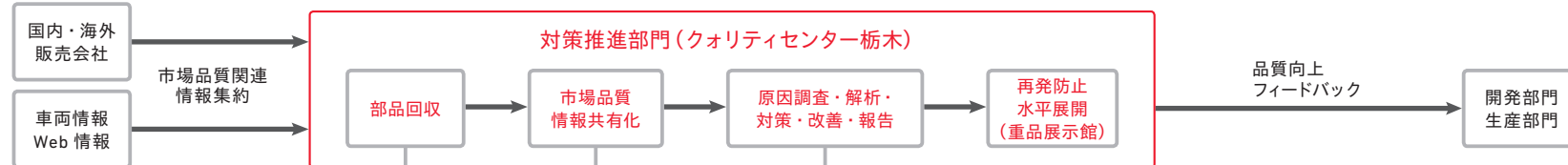
品質に関する取り組み

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 55

安全 79

品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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。2021 年度はオンライン研修を中心に、約 2,000 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



対面式研修の様子



オンライン研修の様子



7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

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 55

安全 79

— 品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

品質に関する取り組み

重大な品質不具合発生時の対応

製品に不具合が生じリコール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、リコール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。

リコールについては、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。

年間リコール実績（2021 年度）

事業	件数	台数
四輪	15 件	1,025,000 台
二輪	14 件	900,170 台
ライフクリエーション	1 件	89 台

*出典は社内データのため、当局公表データと異なる場合があります。

＜エアバッグについて＞

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

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

2016 年 5 月に発表された NHTSA ※とタカタとの間での同意命令 (Consent Order) の修正合意を踏まえ、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 55

安全 79

— 品質 96

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 112

サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

第三者評価

Honda クオリティサイクルの成果であるお客様満足度の指標として、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。

2021 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	17 位
	Acura	26 位
日本	Honda	4 位

国	セグメント	車種	ランキング
米国	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	軽スーパーハイトワゴン	N-BOX	2 位
	コンパクトミニバン	フリード	2 位
	ミッドサイズカー	シャトル	2 位
中国	コンパクトアッパー	フィット	1 位
	コンパクト SUV	XR-V	3 位
	ミッドサイズ	クライダー	2 位
	ミッドサイズアッパー	アコード	1 位
	ラージ SUV	UR-V	3 位
	ラージ MPV	エリシオン	2 位
	ラージ MPV	オデッセイ	3 位

・記載情報：主要市場における 2021 年 1 月から 12 月、3 位まで掲載。

出典：

- ・ J.D. Power and Associates 2021 年米国
 - ・自動車初期品質調査 SM 110,827 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 2021 年 2 月から 7 月。
- ・株式会社ジェイ・ディー・パワー ジャパン 2021 年日本
 - ・自動車初期品質調査 SM 19,615 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・調査実施時期は 2021 年 5 月から 6 月。
- ・ J.D. Power China 2021 年中国
 - ・自動車初期品質調査 SM 34,158 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・調査実施時期は 2020 年 12 月から 2021 年 5 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



目次



編集方針

トップ
メッセージHonda
フィロソフィー

Honda の概要



戦略



ガバナンス

パフォーマンス
報告

資料

7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

— 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 139

社会貢献活動 155

基本的な考え方

人事管理の基本理念

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

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

また、事業活動が世界各地へと広がるなか、2012 年 3 月には、「世界人権宣言」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 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

グローバルマネジメント

HR[※]ビジョンと戦略

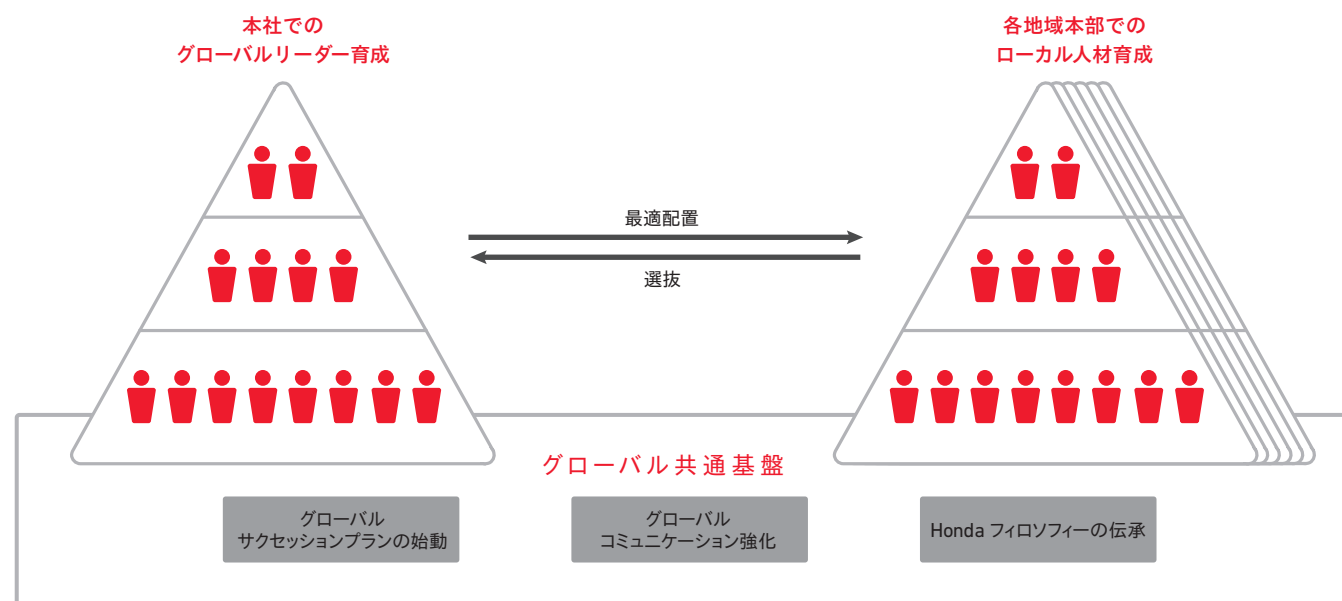
Honda は「地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、質の高い商品を適正な価格で供給することに全力を尽くす」という社是のもと、創業時からグローバル市場を視野に積極的な事業展開を図ってきました。また、海外展開にあたっては、輸出から現地生産へ、現地開発へとビジネスモデルを進化させ、近年は先進国だけではなく、モータリゼーション需要が高まる新興国での生産・開発機能の強化を図るなど、世界 6 地域本部の「自立」をめざしています。

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。



目次



1 編集方針

2 トップ
メッセージ3 Honda
フィロソフィー

4 Honda の概要



5 戦略



6 ガバナンス

7 パフォーマンス
報告

8 資料

7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

グローバルマネジメント

Honda のアプローチ

グローバル Honda の総合力を高める人材の育成・配置に向けて、Honda は、以下のアプローチを推進しています。

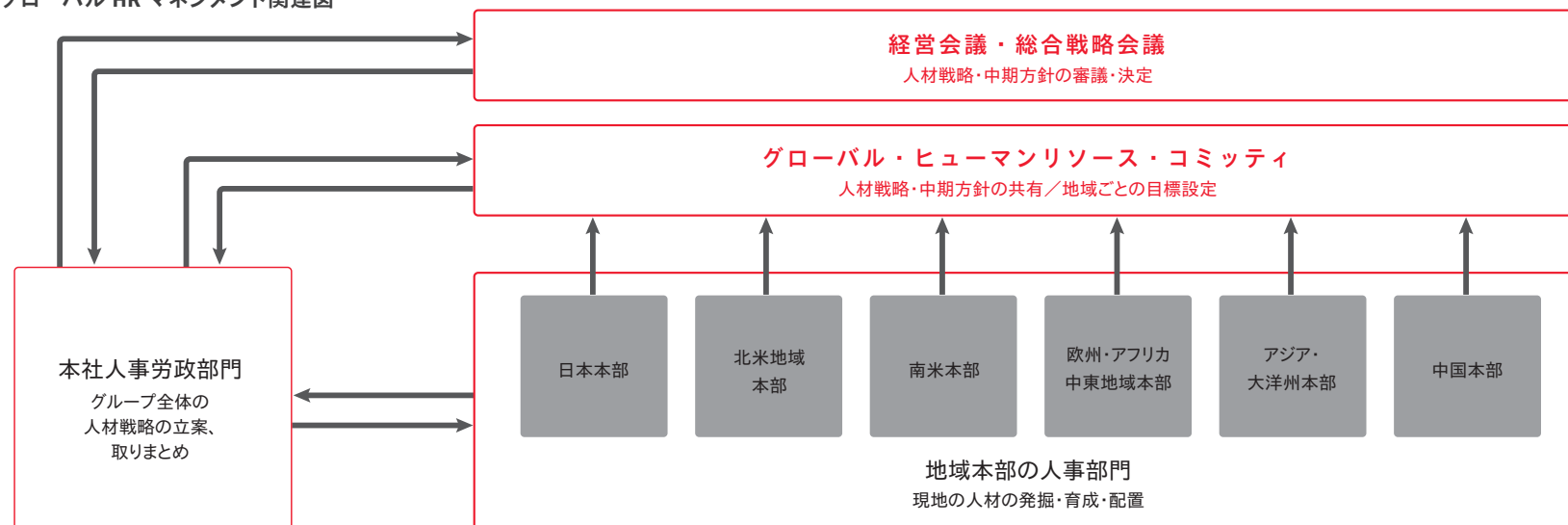
まずローカル人材の育成・強化です。「Honda フィロソフィー」や Honda のコアバリュー、コンピテンシーなどをベースに、Honda グループの従業員としての価値観の共有やコミュニケーションの活性化を図りながら、地域の特性に応じた教育プログラムを実践しています。併せて、グローバルレベルでは、共通のグローバルリーダー向けの育成プログラムを展開しています。

人材マネジメント体制

Honda は、各事業および地域の人事部門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、経営メンバーが参加する「経営構想会」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	55
安全	79
品質	96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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の方針を示しています。

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。

このような想いから、Honda は、フィロソフィーに掲げる「人間尊重」の基本理念のもと、事業活動において影響を受けるステークホルダーの人権を尊重する責任を果たすために、Honda 人権方針を定めました。

Honda は、「国際人権章典」および「労働における基本的原則及び権利に関する宣言に挙げられた ILO 中核 8 条約」に表明されている人権を尊重します。また、「国連ビジネスと人権に関する指導原則」を支持し、事業活動においてその実践に向けて取り組みます。

DATA

Honda 人権方針

> p.137

具体的な取り組み

人権デュー・デリジェンスの取り組み

全社のリスクアセスメント活動の取り組みの中で、「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リスク評価を行っています。

各部門においてリスク評価結果をもとに「部門重点リスク」を特定し対応を行っています。

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.113)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。2021 年度は、111 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を毎月確認し、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 2021 年度は、問題のある事象はありませんでした。

救済と是正

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 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

人材に関する取り組み

教育・啓発活動

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、2012 年には、人権尊重の考え方を示した「労務方針」(⇒ p.113)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。

サプライヤーへの取り組み展開

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。



7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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・アフリカ中東、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ます。

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. 学習管理システムの導入
5. 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.133

「グローバルサクセッションプラン」の展開

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」を展開しています。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、2021 年に刷新したグローバル研修に GCM に照らした「タレントアセスメント」を導入し、タレントプロフィールの整備をグローバルで進めています。同時に、グローバル主要ポジションの要件や必要な能力を定義することで、タレント情報とのマッチングを図り、より戦略的に後任候補者を育成・輩出するための基盤づくりに着手しました。

今後は海外各事業・地域とも連携しながら、2021 年より開始したタレントボードにてグローバルで人材を育成・任用するための議論をさらに活性化していきます。



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

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

7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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ます。

- Global Leadership Program (GLP) – Transformation
- GLP-Exploration
- GLP-Discovery

将来のリーダー候補の母集団を形成するべく、2022 年からは若手層向けの GLP-Discovery を倍の規模で実施していくと共に、各地域での人材の育成に向けて、GCM を軸に引き続き各事業および地域の人事部門と連携しながら、さらなる施策を展開していきます。

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入社時研修や認定時研修において、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。



7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96

— 人材 112

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	139
----------	-----

社会貢献活動	155
--------	-----

人材に関する取り組み

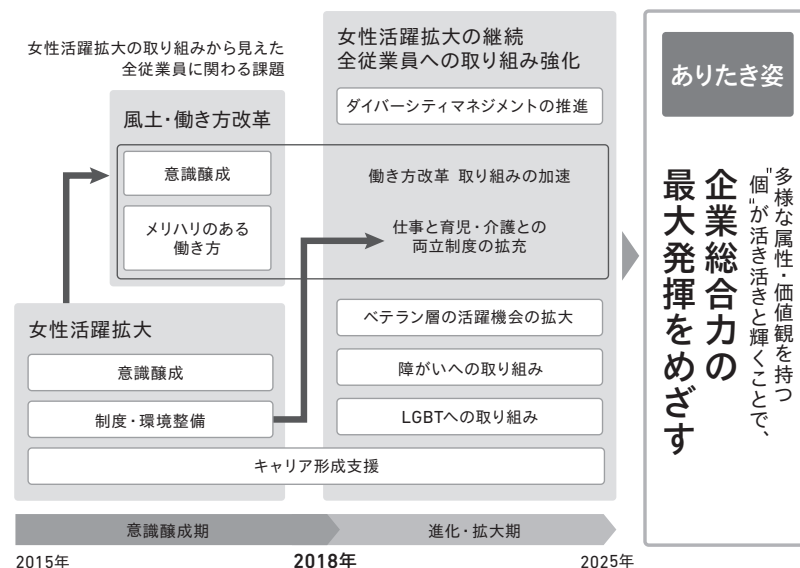
ダイバーシティの取り組み

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1,500名	2018年からの3年間で、合計約240名
時間	2時間	8時間×4日間



7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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に取り組んできた結果、女性従業員の比率は、2005 年を基点とすると 5.0% から 2021 年は 8.7% に上昇しました。

一方で、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、女性の管理職比率が低く女性の活躍が遅れていたため、あらためて 2015 年から女性管理職の輩出をめざし、「2014 年に対し 2020 年度は 3 倍、2025 年には 9 倍にする」という目標を社内外に公表し、その達成をめざして取り組んできました。その結果、女性管理職数は、2014 年に対して 2020 年度は 2.6 倍へと増加しました。

あらためて 2020 年度をベースとして 2025 年の目標を更新し、さらに 2030 年の長期的な目標も設定しています。「女性管理職数を 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育成を強化していきます。加えて、雇用環境整備として男性の育児参画促進に取り組み、2025 年までに男性の育児を目的とした休暇取得率を 100% とすることを目標として再設定し、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。

また、Honda は経団連の掲げる 2030 年女性役員 30% の取り組みにも賛同しています。

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男性の育児目的休暇取得率を 2025 年までに 100% 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 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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裾野拡大を目的に、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。

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」の実現に向けた取り組みを推進してきました。

2021 年度からは男性育児参画促進に向けた風土醸成に着手し、多様な人材が働きがいを持てる企業風土をめざし取り組みを加速しています。

DATA

日本における女性管理職比率の推移

> p.134

DATA

日本における基本給と報酬総額の男女比

> p.134

DATA

2021 年度の女性比率

> p.134

DATA

女性活躍の拡大に向けた主な取り組み（2015 年～）

> p.135

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、2021 年には対象を一般層へ拡大して展開するとともに、支援者としての基礎知識習得と自発的な行動促進を目的として公募制でアライ※2 セミナーを開催しました。

また、人事・福利厚生の方では、同性パートナーを配偶者として取り扱うことを適用し、相談窓口も設置しています。

これにより、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と環境を整備しました。

加えて、LGBT 理解促進のための企業活動の推進の一環として、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」において、2020 年から 2 年連続して最高位のゴールドを受賞しています。



※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 アライ：LGBT の基礎知識を持ち、LGBT の問題を自分事として捉え、支援者として自発的に考え行動する従業員。

7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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。

環境変化や価値観の多様化に対応するため 2021 年 4 月には 55 歳～58 歳の従業員を対象とした「転進支援制度」および「短日数勤務・短時間勤務」を導入しました。時代に即し、新たなフィールドで自らの力を発揮し、自分らしく生きるための新たなチャレンジをサポートしています。

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4年間で約890名
時間	各7時間×2日

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。

2021 年度の障がい者雇用者数は 1,147 人、雇用率は 2.45% と、法定雇用率 2.3% 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.134



7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

人材に関する取り組み

採用における多様性の進化

人材の多様性進化に向けて多様なバックグラウンドを持つ人材を積極的に採用し、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ています。

日本においては主な取り組みは以下となります。

■女性採用

「2025 年までに新卒採用における女性割合を 20%以上とする」という目標を掲げ、とくに理系女子学生に向けた業界・会社説明会などセミナー等の取り組み強化を行っています。

■キャリア（経験者）採用

事業が大きく変化するなか、即戦力となるキャリア採用の強化・拡大を行っており、2021 年度全採用数のうちキャリア採用の割合は約 30%となっています。

また、21 年度新任管理職に占めるキャリア採用の割合は約 30%となっており、入社後も中核人材として活躍しています。

■障がい者採用

特例子会社での雇用に加え、Honda における各事業所で積極的な採用を行うとともに、働きやすい職場環境づくりを推進しています。

■グローバル採用

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。

DATA

「グローバル採用」の人数

> p.134

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.120）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.134

DATA

日本における育児休暇取得者の
復職率

> p.134



7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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

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。



PRIDE 指標 2021

2021 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。



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、働きがいを持てると考えています。

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。また、不確実性の高い時代であり、かつ「人生 100 年時代」といわれているなかで、Honda は第二の創業期を迎え、従業員一人ひとりが自律的にキャリアを描いて主体性を発揮し、自己成長することの重要度が増しています。今後、自律的キャリア形成支援の構築を進めていくことで、従業員の働きがいの醸成と、個と組織の競争力強化をめざし、取り組んでいきます。





7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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、柔軟な働き方の拡大」や、「効果的かつ効率的な仕事の進め方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。

こうした活動の結果、2021 年度の従業員 1 人当たりの総労働時間は 1,964 時間、一般組合員における年次有給休暇の平均取得日数は 18.3 日となりました。

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.136

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。



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



7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96

— 人材 112

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	139
----------	-----

社会貢献活動	155
--------	-----

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 2Way コミュニケーションを重視しており、年 5 回以上の面談を全員に行うこととしています。従業員は、期初である 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望む将来像やその実現に向けて取り組む方向性を明確にし、その年度の組織の事業目標に基づいて個人の役割や行動目標を設定します。

その後、半期ごとの面談で従業員本人が期間中の取り組みを振り返り、上司に申告をすることで、事実に基づいた適正な評価につなげています。そして評価結果のフィードバック面談を行い、上司から実績・取り組みに対する評価や個人ごとの強み・弱みをフィードバックすることに加えて、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を図っています。

DATA

人材評価プログラムを受けている
従業員の割合

> p.136

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.136

DATA

日本における初任給一覧

> p.136





7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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、より働きやすく働きがいのある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。Honda の共通要件に基づき、地域ごとに Honda で働く従業員のエンゲージメントが「非常に良好な状態」にあることをめざし、目標値を設定しています。測定結果は、「生き活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、従業員活性度の経年モニタリングを実施し目標値への到達度合や経年変化、対外比較結果を各職場へフィードバックしています。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.136

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るべき行動をまとめた「Honda 行動規範」(⇒ p.44) に則って行動しています。安全衛生領域においては、会社は安全で衛生的な職場づくりに、従業員一人ひとりは安全で衛生的な職場の維持や災害の未然防止・拡大防止に取り組んでいます。

Honda 行動規範「わたしと同僚、職場」(安全衛生領域) より抜粋

Honda の方針

Honda は、安心して働ける労働環境を維持するために、安全で衛生的な職場づくりを行います。

求められる行動

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



7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96

— 人材 112

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	139
----------	-----

社会貢献活動	155
--------	-----

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.136



※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、生産領域の統括部長を監査委員長とした全社安全衛生監査委員会が実施しています。

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 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

人材に関する取り組み

作業環境の基準づくり

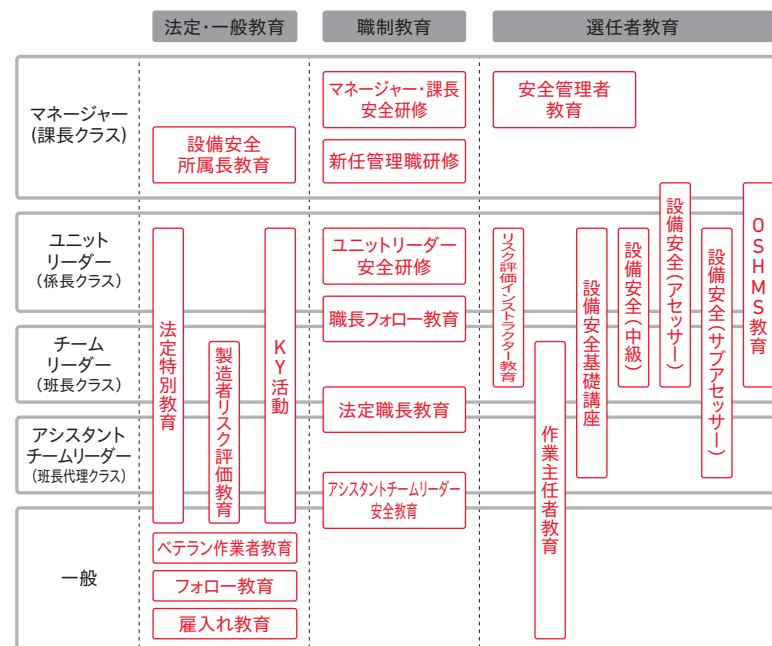
作業場の環境基準は、「快適職場ガイドライン」と「有害業務管理規程」により定め、労働衛生 3 管理※に基づき定期的な点検改善を行い、作業環境の適切な維持管理を行っています。

安全衛生に関する教育・研修

全社の統制を担当する部門が中心となり、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。

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。

健康経営の取り組み

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カー一杯働くこと』ができる企業の実現をめざしています。

その実現に向け、健康宣言を策定するとともに、「3 つの柱」と「5 つの管理項目」を健康経営の方針として設定し、「強い個人のベースは健康でいることにあり 一人ひとりが健康保持増進にチャレンジャーであれ」のトップメッセージのもと、自らの意思で健康保持増進に取り組む健康経営を推進しています。

3 つの柱

- (1) 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
「自分のカラダ」を正しく理解し自己保健義務履行を促進
- (2) 職場全体での健康意識向上への取り組み
管理監督者の安全配慮義務強化に向け、可視化データを活用
- (3) 継続的な職場環境の改善
健康食メニューの充実・2023 年敷地内禁煙や運動奨励に向けた環境整備

5 つの管理項目

- 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

7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

人材に関する取り組み

社外からの評価

「健康経営優良法人 2022」に認定

経済産業省と日本健康会議が共催する健康経営優良法人認定制度において、Honda は、従業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昨年に引き続き「健康経営優良法人 2022」の大規模法人部門に認定されました。



「スポーツエールカンパニー 2022」に認定

Honda は、従業員の健康増進のためにスポーツの実施に向けた積極的な取り組みを行っている企業として、スポーツ庁より「スポーツエールカンパニー 2022」に認定されました。



「3つの柱」の主な取り組み

(1) 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

「生涯健康」の実現に向けて、毎月「5つの管理項目」に関連したニュースの発行や、健康関連情報の専用サイトを設置するなど、各種啓発活動・健康づくりに取り組むための環境整備を行っています。

例えば質の良い睡眠の取り方や、飲酒量の目安を掲載したカードを配布し、「良質な睡眠」や「適度な飲酒」などの良好な生活習慣の定着化を進めています。

(2) 職場全体での健康意識向上への取り組み

「5つの管理項目」の取り組み状況は、事業場ごと・部門ごとに集計し、情報共有することで、職場での健康づくりの活性化を図っています。

(3) 継続的な職場環境の改善

「バランス良い食事」をとるために、社員食堂でカロリー・塩分・野菜量に配慮したヘルシーメニューを日々提供しているほか、月に1回の「健康 Day」にすべてのメニューを食材の特徴を活かし健康にちなんだメニューとして提供しています。

「運動習慣」の定着に向け、健康保険組合で日々の歩数実績に応じポイントを付与するほか、運動奨励のため、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費用補助を福利厚生の一環として行っています。

また、2023年4月敷地内禁煙の導入に向けた環境整備に加え、喫煙者に寄り添った「禁煙」支援としてセミナーを展開しています。





7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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、熱心に取り組み、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。



7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

人材関連データ

連結従業員数（人）

	2019 年度	2020 年度	2021 年度
日本	67,144	67,496	65,673
北米	52,598	49,358	50,645
南米	15,870	14,877	13,996
欧州・アフリカ・中東	8,658	8,378	3,851
アジア・大洋州	57,320	53,913	52,698
中国	17,084	17,352	17,172
（合計）	218,674	211,374	204,035

男女別従業員数（人）

		2019 年度	2020 年度	2021 年度
日本		48,369	47,114	44,525
	男性	44,257	42,931	40,290
	女性	4,112	4,183	4,235

・「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）

		2019 年度	2020 年度	2021 年度
日本		1,485	1,302	1,155
	男性	1,234	1,065	949
	女性	251	237	206
北米		2,549	3,901	8,468
	男性	1,731	2,688	5,696
	女性	818	1,213	2,772
南米		1,428	325	737
	男性	1,191	263	605
	女性	237	62	132
欧州・アフリカ・中東		158	158	149
	男性	101	127	112
	女性	57	31	37
アジア・大洋州		4,160	918	1,839
	男性	3,512	629	1,437
	女性	648	289	402
中国		2,141	2,228	1,292
	男性	1,837	1,894	1,037
	女性	304	334	255

雇用契約別・種類別の従業員数（人）

		2019 年度	2020 年度	2021 年度
日本	雇用契約別内訳			
	正規従業員	43,173	43,472	41,892
	非正規従業員	5,151	3,599	2,574
	雇用の種類別内訳			
	常勤	48,142	47,028	44,407
	非常勤（パート）	182	43	59

離職率（％）（定年退職者含む）

		2019 年度	2020 年度	2021 年度
日本		1.7	2.3	6.5
	男性	1.6	2.3	6.8
	女性	2.4	2.3	4.0
北米		11.2	15.9	15.5
南米		4.7	5.0	13.3
欧州・アフリカ・中東		6.6	6.9	105.9
アジア・大洋州		5.7	4.8	4.5
中国		5.8	5.4	4.5

地域コミュニティ出身の上級管理職の比率（％）

	地域執行会議メンバーに占める 現地コミュニティ出身者の比率
北米	66
南米	16
欧州	0
アジア・大洋州	0
中国	0

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	14.22	26,967
北米	6.9	10,127
南米	9.9	16,410
欧州・アフリカ・中東	15.29	22,898
アジア・大洋州	13.69	25,890
中国	38.33	16,559



7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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)	2019 年度	2020 年度	2021 年度
2014 年度比(倍)	1.00	2.10	2.60	2.97

2021 年度の女性比率 (%)

	女性従業員比率	女性管理職比率
日本	8.7	1.8
北米	26.3	15.3
南米	14.2	9.7
欧州・アフリカ・中東	26.3	13.4
アジア・大洋州	13.1	17.6
中国	12.1	19.3
(全体)	15.1	9.6

日本における基本給と報酬総額の男女比

	基本給 (女性：男性)	報酬総額 (女性：男性)
管理職	1：1.03	1：1.06
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)

	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
雇用者数※	1,097	1,155	1,111	1,379	829

※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

	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
雇用者数※ (人)	1,041	1,055	1,096	1,142	1,147
雇用率※ (%)	2.31	2.32	2.30	2.38	2.45

※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)

	2020 年度	2021 年度	2022 年度
採用人数	4	13	21

日本における育児・介護支援制度の利用者数 (人)

	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
育児短時間勤務	269	319	311	299	301
男性	14	22	19	19	16
女性	255	297	292	280	285
育児休職	454	459	506	531	674
男性	50	80	124	170	297
女性	404	379	382	361	377
子の看護休暇	1,797	1,662	1,812	1,347	1,447
男性	1,245	1,212	1,336	945	998
女性	552	450	476	402	449
育児在宅勤務	249	445	869	918	749
男性	76	192	518	545	377
女性	173	253	351	373	372
育児費用補助	150	180	210	157	106
男性	5	6	15	7	11
女性	145	174	195	150	95
介護短時間勤務	5	6	8	6	5
男性	3	2	4	1	3
女性	2	4	4	5	2
介護休職	22	25	26	23	16
男性	13	19	18	18	11
女性	9	6	8	5	5
介護休暇	37	40	376	512	582
男性	31	30	316	424	479
女性	6	10	60	88	103
介護在宅勤務	29	47	115	146	123
男性	17	27	81	106	93
女性	12	20	34	40	30

日本における育児休暇取得者の復職率 (%)

	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
復職率	96.5	98.4	99.2	99.3	99.8
男性	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
女性	95.7	97.8	98.7	98.9	99.7



human resources

7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96

— 人材 112

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	139
社会貢献活動	155

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） 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）
		女性従業員	管理職 講演会・セミナー（2015～2018 年で延べ 39 回、3,600 名） 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）
	ネットワーク形成	女性従業員	管理職 Diversity Forum2016（参加総数 約 30 名） 主任層 Diversity Forum2017（参加総数 約 500 名）
	風土・働き方意識改革	マネジメント層	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）
キャリア形成支援	個に焦点を当てた育成	女性従業員	希望者 キャリア計画書の導入。 2015 年から 7 年間で延べ約 4,170 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
		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 5 年間で合計 43 回、約 1,170 名）
	育児期支援	産休・育児休職取得者	
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・介護のためのリモートワーク制度の新設（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～） ・リモートワークの拡充（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 理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 55

安全 79

品質 96

— 人材 112

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 139

社会貢献活動 155

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

	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年	2021 年度
従業員 1 人当たりの総労働時間	1,932	1,909	1,997	1,953	1,955
年次有給休暇の平均取得日数	18.7	19.3	18.8	17.2	19.5

人材評価プログラムを受けている従業員の割合 (%)

地域	地域人材評価プログラムの対象となる従業員の割合
北米	99.8
南米	96.3
欧州・アフリカ・中東	100.0
アジア・大洋州	96.3
中国	98.6

日本における業績連動報酬の比率 (%)

階層	報酬全体に占める業績連動報酬の比率
役員	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	182,900	111
高専・短大	204,300	124
大学	228,000	139
大学院 (修士)	254,900	155

・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。

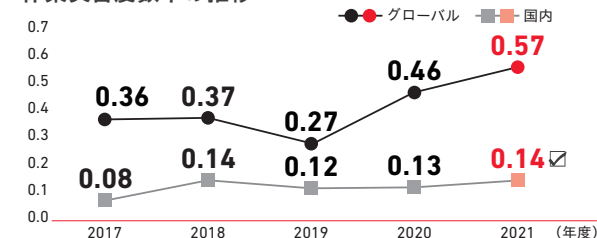
日本における従業員活性度 (6 要件全 24 設問、5 点満点の平均点)

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

	2020 年度	2021 年度
全従業員	3.55	3.48
全従業員に対する回答者の割合	97.0%	94.5%

※ Honda で働く活性度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。

※休業災害度数率 (国内) の対象範囲 : 本田技研工業株式会社の労働協約適用会社

- ・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

☑ の付されたデータにつきましては、第三者保証を受けています。



7 パフォーマンス報告

環境 55
 安全 79
 品質 96

— 人材 112

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 139
 社会貢献活動 155



人材関連データ

Honda 人権方針

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。

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 に関わる全ての人々との関係において適用されるべき精神と位置付けています。

このような想いから、Honda は、フィロソフィーに掲げる「人間尊重」の基本理念のもと、事業活動において影響を受けるステークホルダーの人権を尊重する責任を果たすために、Honda 人権方針（以下、本方針）を定めます。

本方針の実践を通じて、ステークホルダーの皆様と協働して、社会から存在を期待される企業であり続けるため、持続可能な事業活動に取り組んでいきます。

1. 人権の尊重に対するコミットメント

Honda は、事業活動を通じて、社内外のさまざまなステークホルダーの人権に影響を与える可能性があることを認識しています。

Honda は、「国際人権章典」および「労働における基本的原則及び権利に関する宣言に挙げられた ILO 中核 8 条約」に表明されている人権を尊重します。また、「国連ビジネスと人権に関する指導原則」を支持し、事業活動においてその実践に向けて取り組みます。

なお、Honda は、事業活動を行う各国・地域の法令を遵守します。当該国・地域の法令が国際的に認められた人権と矛盾がある場合は、可能な限り、国際的に認められる人権を尊重する方法を追求します。

2. 適用範囲

本方針は、Honda グループ（本田技研工業株式会社および子会社）のすべての役員および従業員に適用されます。また、全てのビジネスパートナーにおかれましても、本方針をご理解いただくことを期待します。

3. ガバナンス

Honda は、人権尊重を経営の重要課題の一つとして定め、本方針の策定および実行について、責任を持つ役員を明確にしながら、適正な社内体制を整備し、必要な事業方針および手続きに反映します。

4. 人権デュー・ディリジェンスの実施

Honda は、人権に対する負の影響を特定し、その防止または軽減する人権デュー・ディリジェンスの仕組みを構築し、継続的に実施します。

5. 救済と是正

Honda は、人権に対する負の影響を引き起こした、または助長したことが明らかになった場合、その是正に取り組むとともに、適切な救済を可能とするよう実効的な苦情処理メカニズムを確立します。

6. ステークホルダーとの対話や協議

Honda は、人権尊重の取り組みの向上と改善に向けて、外部の専門知識を活用するとともに、関連するステークホルダーとの対話や協議を行います。

7. 教育

Honda は、本方針の理解促進および実践に向けて、適切な教育・啓発活動を行っています。

8. 情報開示

Honda は、人権尊重の取り組みについて、ホームページ等を通じて定期的に情報開示します。

※本方針は、当社の経営会議および取締役会において、承認されています。

2022 年 6 月 1 日
 本田技研工業株式会社
 取締役 代表執行役社長
 最高経営責任者

三部 敏宏

7 パフォーマンス報告

環境 55
 安全 79
 品質 96

— 人材 112

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 139
 社会貢献活動 155

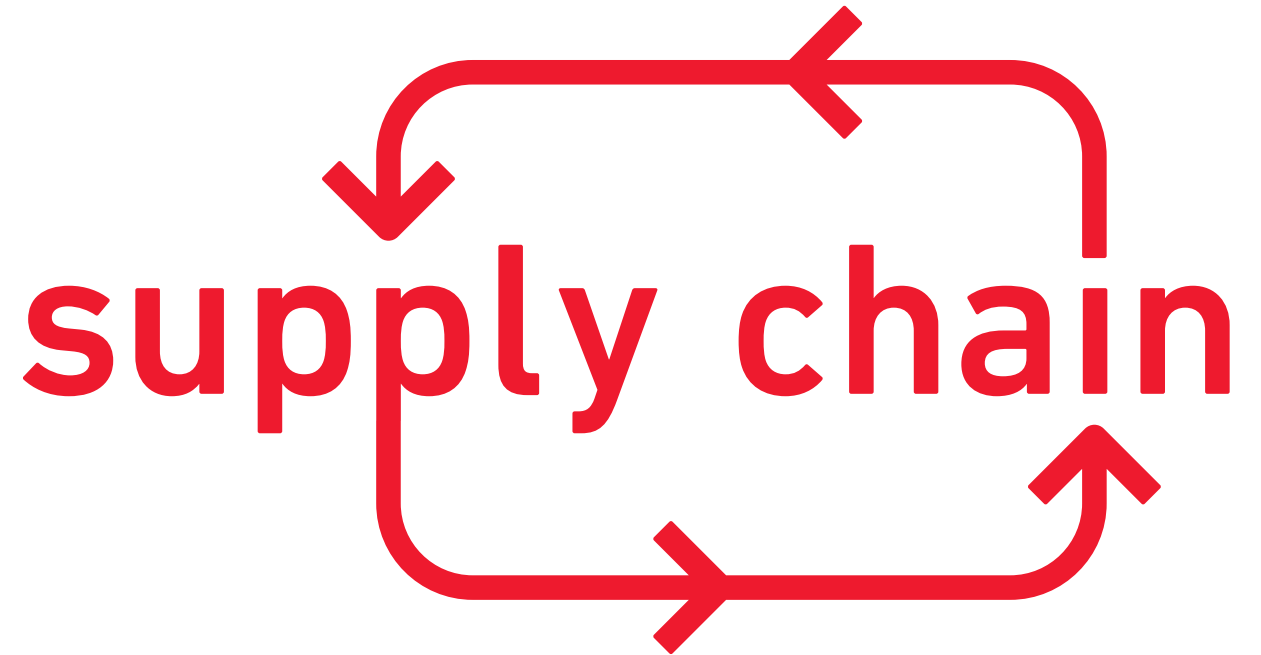
人材関連データ

【人権方針（付属書）Honda が取り組む人権課題】

- Honda は、事業活動において関わるすべての人々の人権を尊重するため、以下の項目をはじめとする人権課題に積極的に取り組んでいきます。
- また、この付属書に示された人権課題は、法令等を含む社会の要請、Honda の事業内容等の変化に基づき、定期的な見直しを実施します。
- (1) 強制労働・児童労働の禁止
個々が有する基本的な人権を尊重し、人身売買を含めたあらゆる形態の強制労働や児童労働は認めません。
 - (2) 差別・ハラスメントの撤廃、多様性の尊重・受容
全ての人が平等であるという原則に基づき、ダイバーシティ＆インクルージョンを尊重し、人種、民族、出身地、国籍、宗教、性別、性自認および性的指向、年齢、障がいの有無などを理由としたあらゆる差別を禁止します。
また、あらゆる形態のハラスメントは容認しません。
 - (3) 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します。
・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、法令、慣行や各国・地域の慣習に従い、課題の解決を図ります。
 - (4) 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します。



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	55
安全	79
品質	96
人材	112

— サプライチェーン 139

— 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	155

基本的な考え方

サプライチェーンの
サステナビリティ強化に向けて

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

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

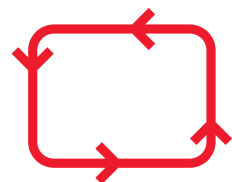
また、昨今、コンプライアンスや人権に対する世界的な意識が高まるなか、自社のみならず、お取引先の労働環境や法令遵守などの状況を適切に把握し、必要な場合は是正に努めることが、企業に求められています。

Honda は自社領域に加えて、お取引先に対して GHG※¹ 排出量や環境に対するリスクと機会の開示を求めるという、「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	55
安全	79
品質	96
人材	112

— サプライチェーン 139

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

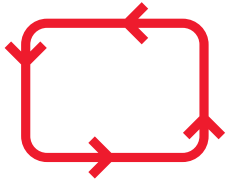
物流に関する取り組み

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	155
--------	-----

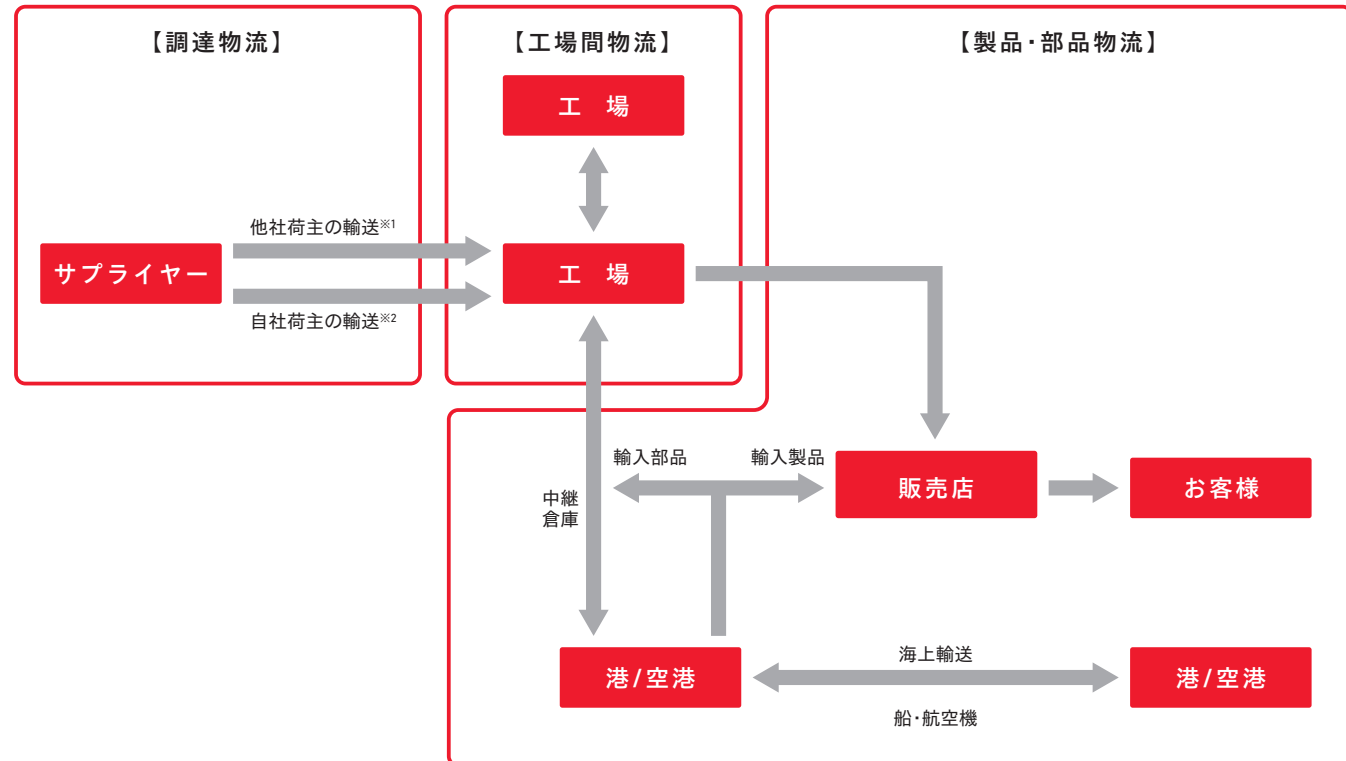


物流の基本的な考え方

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 他社荷主の輸送：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 自社荷主の輸送：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 55
- 安全 79
- 品質 96
- 人材 112

— サプライチェーン 139

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

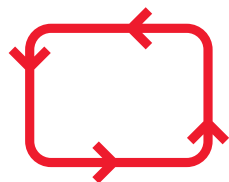
物流に関する取り組み

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 155



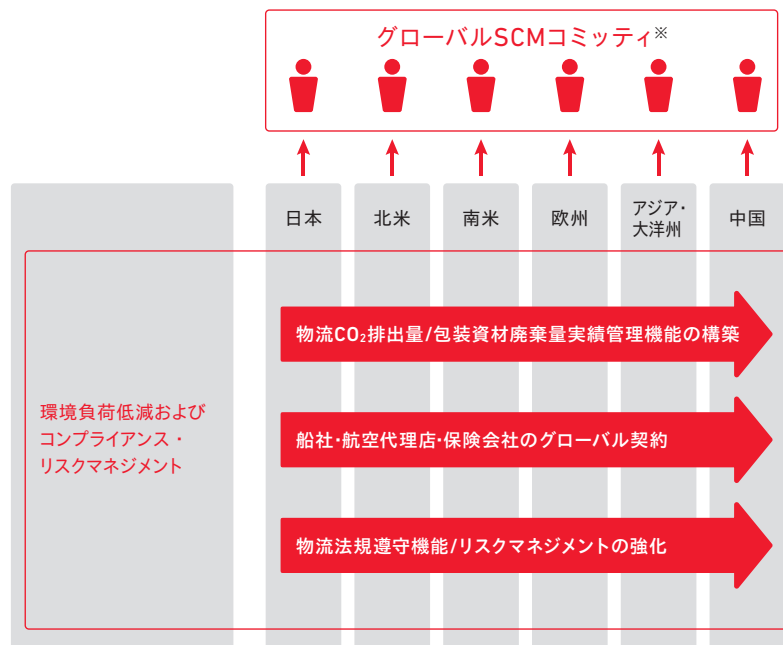
※ グローバル SCM コミッティ：中期目標を達成するため、グローバル本社および地域の SCM (Supply Chain Management) 課題を議論する会議体。

物流のグローバルマネジメント

部門と地域を超えた一元管理体制

Honda では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

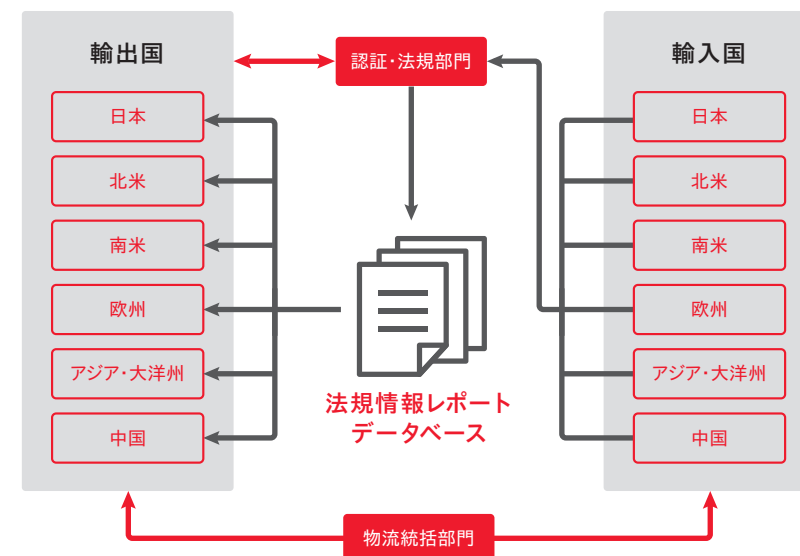


物流法規情報の一元管理

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 55
 安全 79
 品質 96
 人材 112

— サプライチェーン 139

- 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 155

物流に関する取り組み

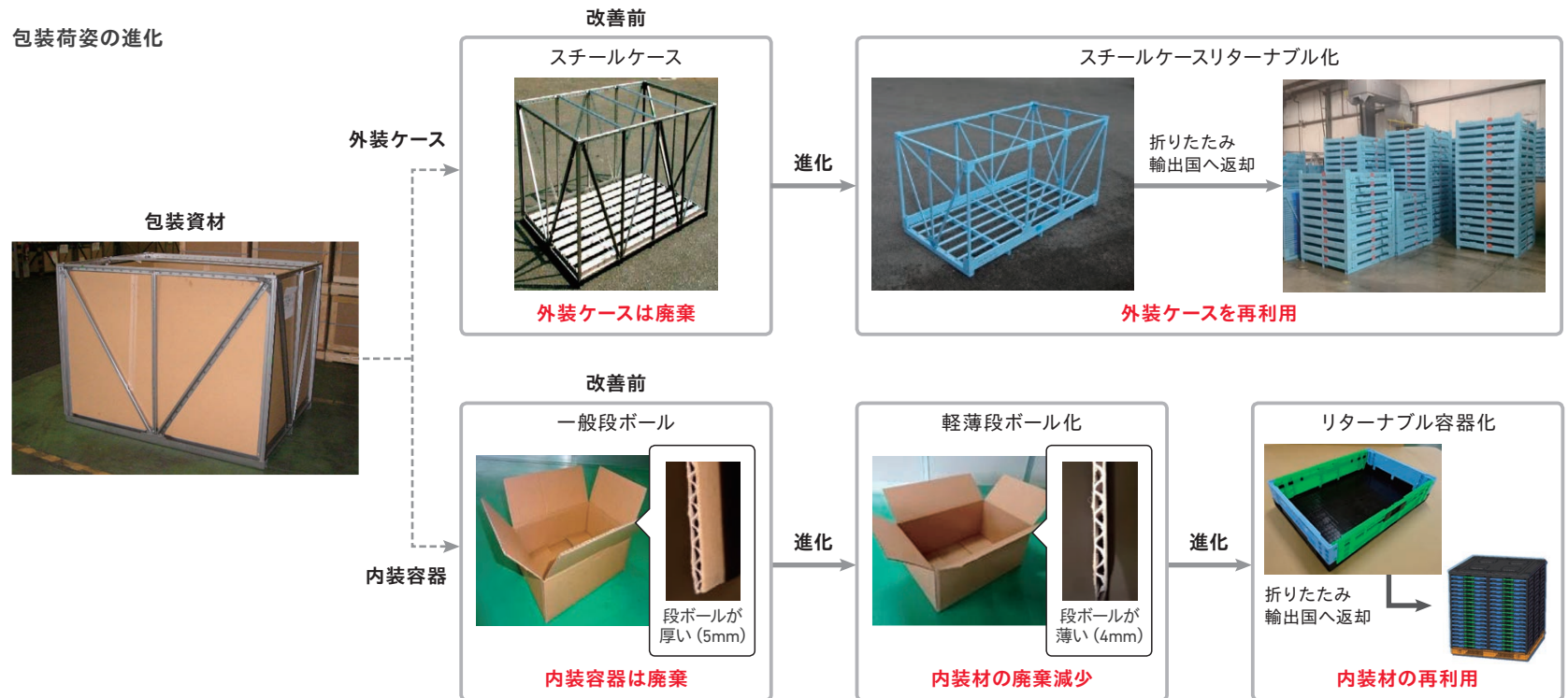
包装資材の技術進化

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。

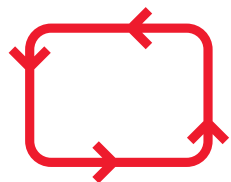
従来の包装資材は、輸入国において廃棄物となります。そこで、容器の再利用・包装資材の軽量化など包装技術の進化により、廃棄物削減や CO₂ 排出量の低減につなげています。

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	55
安全	79
品質	96
人材	112

— サプライチェーン 139

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

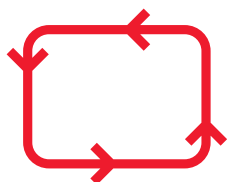
— 物流に関する取り組み

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	155
--------	-----



物流に関する取り組み

低炭素輸送（クリーン物流）

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

インドにおいては、厳しい道路環境を避けるため、内航船を利用した四輪製品の輸送を行っています。

またベトナムにおいては、遠方地域への輸送をトラック輸送から船舶輸送や鉄道輸送に切り替えています。

WEB

Honda サステナビリティレポート 2018
p.100

> <https://www.honda.co.jp/sustainability/report/pdf/2018/Honda-SR-2018-jp-all.pdf#page=101>

WEB

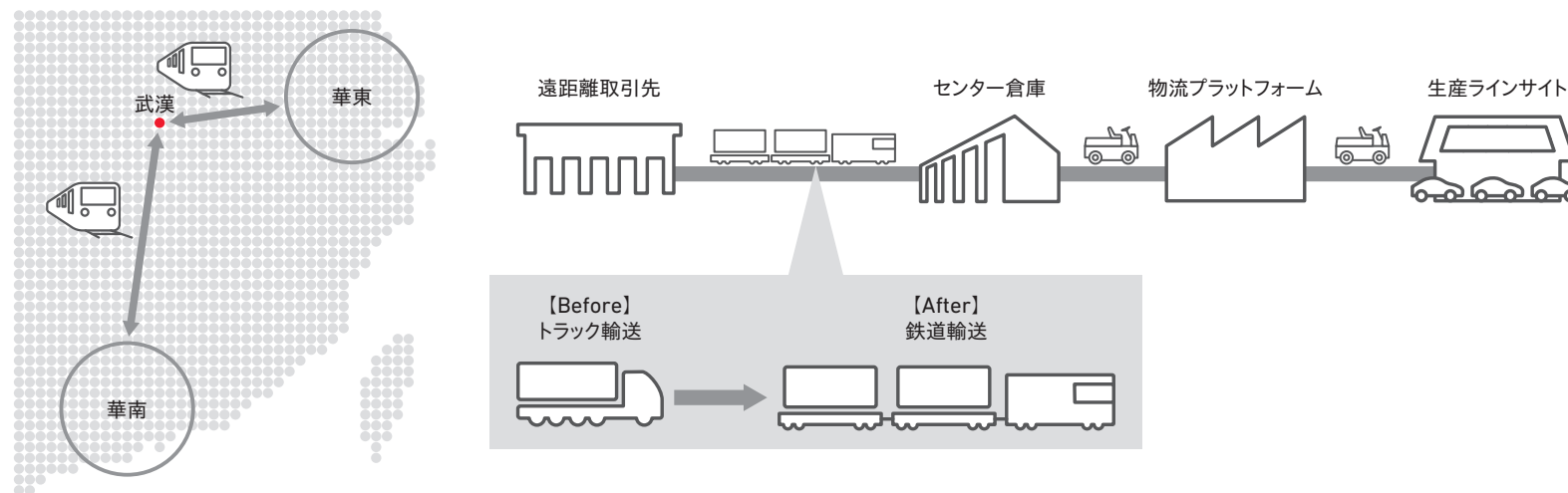
Honda サステナビリティレポート 2019 p.123

> <https://www.honda.co.jp/sustainability/report/pdf/2019/Honda-SR-2019-jp-all.pdf#page=124>

TOPICS

東風本田汽車有限公司におけるトラック輸送から鉄道輸送への転換

中国の東風本田汽車有限公司では、2016 年から 2021 年までに華南・華東の部品鉄道輸送率を 97% としました。製品 1 台当たりの CO₂ 排出量は、50.68 kg から 7.60kg まで減少し、削減幅は 85% となっています。



7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96
人材	112

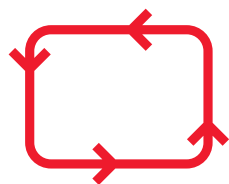
— サプライチェーン 139

- 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	155
--------	-----



物流に関する取り組み

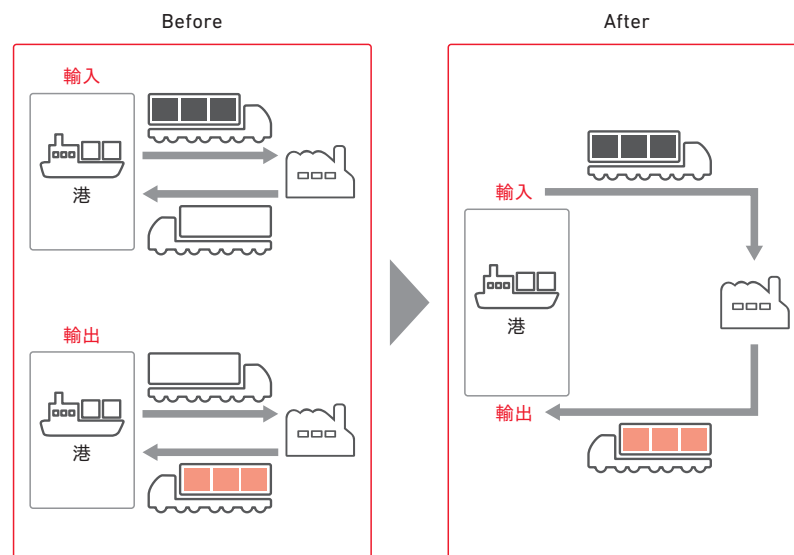
高効率輸送（スマート物流）

Honda では、物流に関する QCD（Quality:品質、Cost:コスト、Delivery:納期）改善のために、高効率な輸送を推進しています。この高効率な輸送は同時に、CO₂ 削減にもつながっています。

コンテナラウンドユース

コンテナは船会社からのレンタル品であるため、貨物輸送後に速やかに返却するのが一般的な商慣習です。

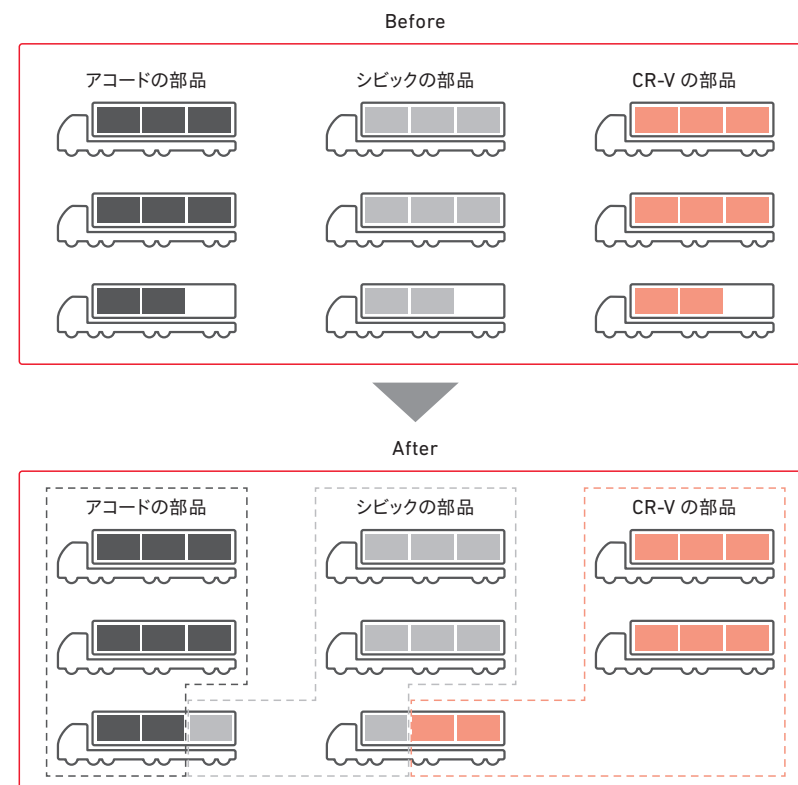
しかしながら、Honda には輸出貨物、輸入貨物があるため、コンテナ返却時に発生するムダな空コンテナ輸送を削減するため船会社と交渉しました。日本では 40～60% のコスト削減と CO₂ 排出量削減を同時に達成することができました。



ミックス出荷

Honda は、タイとインドネシアの部品出荷においても、輸出コンテナの削減に取り組んでいます。

機種ごとの部品輸送にこだわらず、機種を超えた部品混載の最適な組み合わせにより、コンテナの積載率を可能な限り向上することで実現しています。



7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

人材 112

— サプライチェーン 139

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

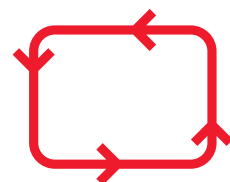
社会貢献活動 155

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

自由な取引

わたしたちは、品質や量、価格、タイミングを満足し、かつサステナビリティに対する考え方を共有できるお取引先と、自由競争に基づく取引を行います。

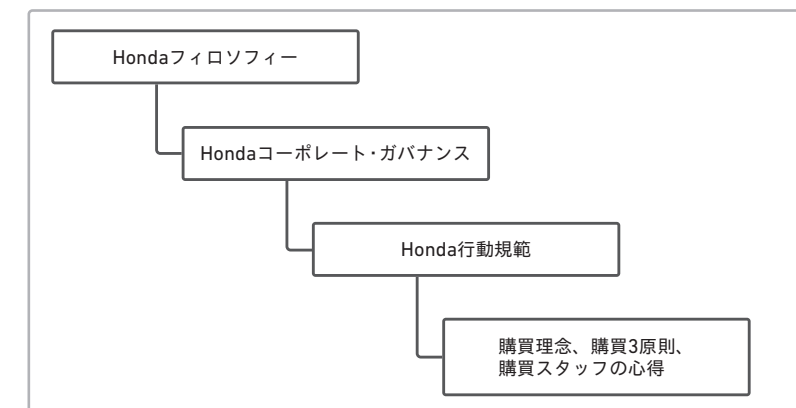
対等な取引

わたしたちは、企業規模や国籍等にかかわらず、お取引先と対等の立場で取引を行います。

お取引先の尊重

わたしたちは、お取引先の経営とその主体性を尊重します。

購買理念・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	55
安全	79
品質	96
人材	112

— サプライチェーン 139

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	155
--------	-----

購買の基本的な考え方

ガイドラインの策定

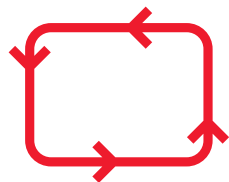
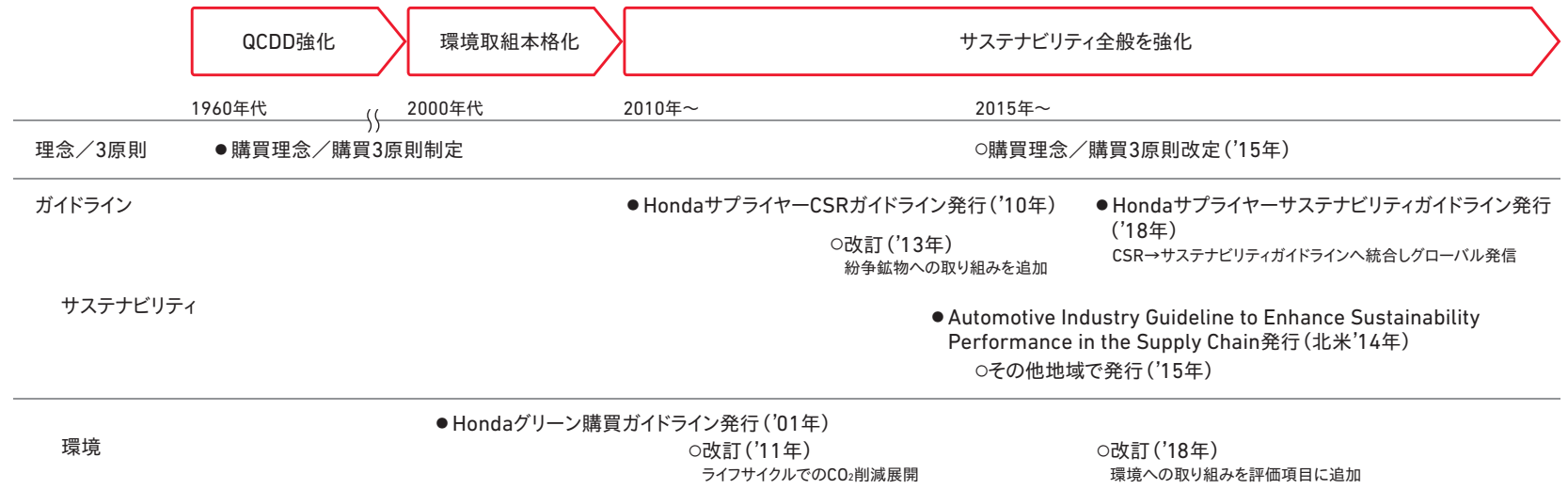
Honda は、サステナビリティに対する考え方を全世界のサプライヤーと共有し、ともに推進していくための「Honda サプライヤーサステナビリティガイドライン」「Honda グリーン購買ガイドライン」（右リンク参照）を発行しています。

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。

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。

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.45）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。

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>

PDF

「Honda グリーン購買ガイドライン」

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

7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96
人材	112
— サプライチェーン	139
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	155

購買のグローバルマネジメント

推進体制

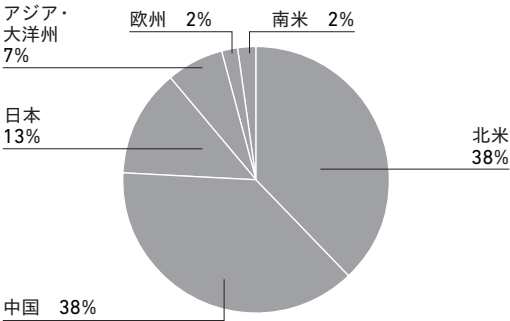
Honda は、世界 6 地域で事業を展開しており、それぞれに購買の機能を設け、「需要のあるところで生産する」という会社理念に基づき、各地域での現地調達を推進しています。主要な生産拠点である北米における現地調達率は、主要グローバルモデルで約 80% に達しています。

日本には、グローバル全体の機能を統括する部門が置かれており、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（2021 年度）



7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96
人材	112

— サプライチェーン 139

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	155
--------	-----

購買に関する取り組み

サプライヤーとの環境負荷低減

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るという考えを「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。

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。

2021 年現在、グローバルでの購入額の 8 割に相当する約 1,800 社にこれらのツールを活用いただいています。

今後も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。

カーボンニュートラル実現に向けた取り組み

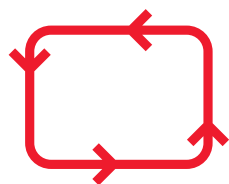
2050 年に、Honda が関わるすべての製品と企業活動を通じて、カーボンニュートラル（二酸化炭素排出量、実質ゼロ）をめざすことを決めました。

日本では、2021 年 10 月には、サプライヤーに対し、CO₂ 排出総量削減に向けた取り組みの検討を依頼しました。サプライヤー各社とコミュニケーションを取りながら、協働でカーボンニュートラル実現に向けて取り組んでいます。

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、



supply chain

7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

人材 112

— サプライチェーン 139

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 155

購買に関する取り組み

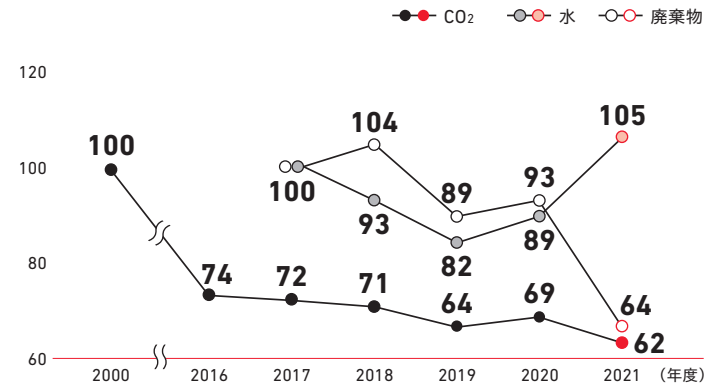
サプライチェーンでの環境負荷低減の取り組み

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。

また、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。

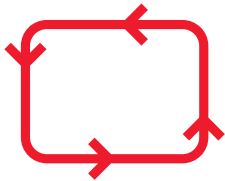
水・廃棄物については、2018 年度より目標管理に向けた取り組みを開始しており、2021 年度の目標値(2019 年度基準年原単位以下)を定め、データの収集を行っています。その一環として、グループサプライヤー各社の進捗・実績分析のためのツールを展開し、環境負荷低減活動の取り組みや体質確認を実施しています。Web 確認を通じたコミュニケーション・情報共有等を行いながら、グループサプライヤーと協働で、目標達成に向けた取り組みを推進しています。

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。

	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度
CO ₂ (t/ 百万円)	1.11	1.08	1.07	0.95	1.03	0.93
水 (m ³ / 百万円)	9.48	9.99	9.29	8.19	8.91	10.51
廃棄物 (t/ 百万円)	0.54	0.59	0.62	0.53	0.55	0.38



7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

人材 112

— サプライチェーン 139

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 155

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

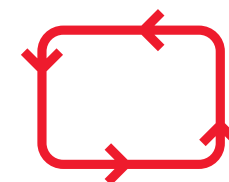
Honda は、災害、火災、サプライヤーの財務課題や労働問題など「生産に影響を与えるすべての事象」をリスクと捉え、部品や材料調達に至るまでのサプライチェーン全体で、その低減と顕在化した際の影響の拡大を未然に防ぐための活動を行っています。例えば、調達先を一つの工場に依存している部品や材料を「課題部品」と定義し、全世界で継続的に点検と対策を実施しています。

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	55
安全	79
品質	96
人材	112

— サプライチェーン 139

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	155
--------	-----

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。

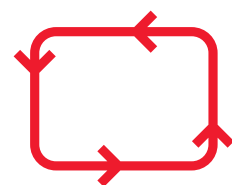
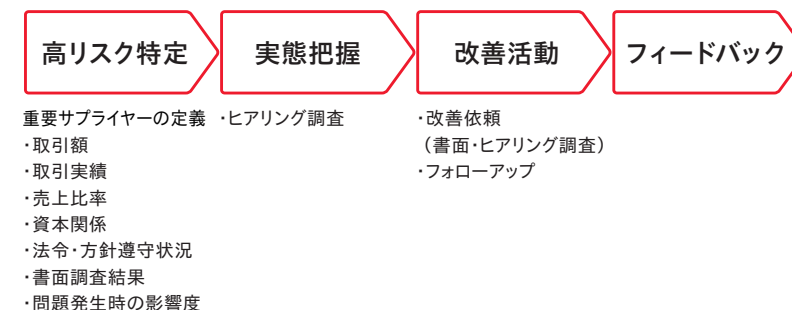
- 関連帳票・生産工程・関連施設の確認
- 「改善計画・実績報告書」による進捗確認
- フォローアップ調査（必要に応じて現地確認を実施）

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 2021 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 55

安全 79

品質 96

人材 112

— サプライチェーン 139

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 155

購買に関する取り組み

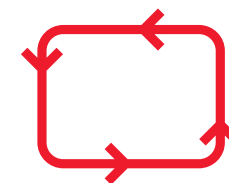
従業員教育研修

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	55
安全	79
品質	96
人材	112

— サプライチェーン 139

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

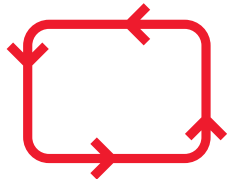
物流に関する取り組み

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	155
--------	-----



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に行っています。2021 年度は、世界 23 カ所で開催しました。そこでは、QCDD 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。2022 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
AGC 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

social
contribution
activities

7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96
人材	112
サプライチェーン	139

— 社会貢献活動 155

— 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	55
安全	79
品質	96
人材	112
サプライチェーン	139

— 社会貢献活動 155

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

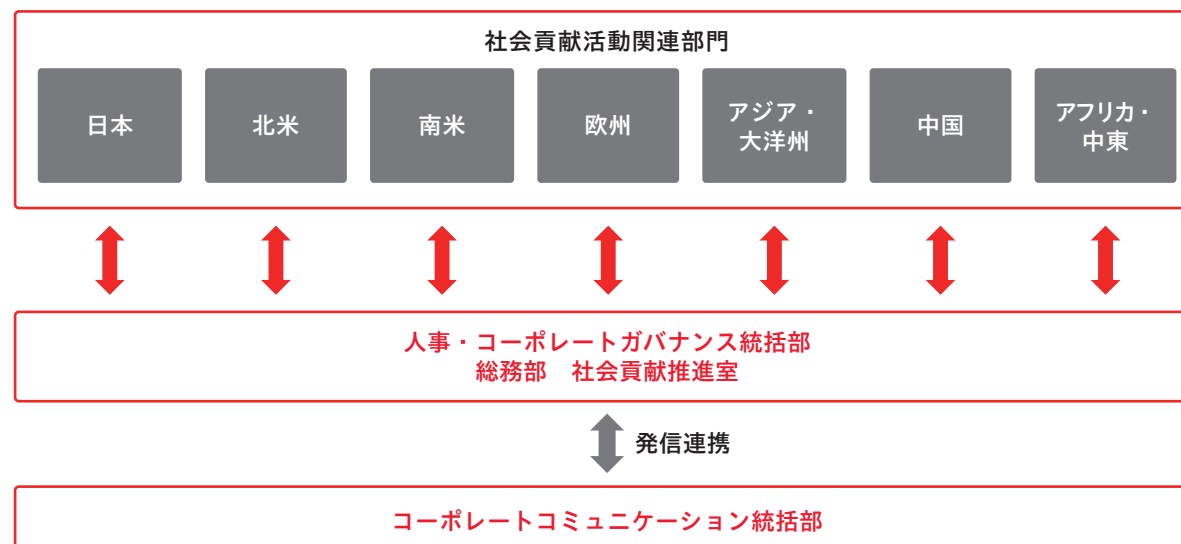
Honda の社会貢献活動は、「未来を創る子どもの育成支援活動」「地球環境を守る活動」「交通安全の教育・普及活動」「地域に根ざした活動」の4つの柱をもとに、地域とのつながりを大切に活動を展開してきました。

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統括部 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、コーポレートコミュニケーション統括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	55
安全	79
品質	96
人材	112
サプライチェーン	139

— 社会貢献活動 155

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

2021 年度の活動概要

2021 年度も Honda は社会貢献活動グローバル方針に則り、夢のある明日の社会づくりに向けて、各地域の実情に合わせた社会貢献活動を行っています。

Honda がめざす『環境負荷ゼロ』の循環型社会と「事故に遭わない社会」の実現に向けては、環境を大切に作る心の育みや、「人」に焦点を当てた安全の啓発活動で事故を未然に防ぐことをグローバルで取り組んでいます。

また、続くコロナ禍においても、各地域の状況やニーズに応じ、製品・技術・人を通じた支援を継続して行っています。

本レポートでは、以上の取り組みを含めた各地域での代表的な社会貢献活動をご紹介します。

さらに詳しい情報は、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/>



日本 「地球環境を守る活動」

全国の Honda グループで展開する
「Honda ビーチクリーン活動」15 周年

2006年、Hondaは「素足で歩ける砂浜を次世代に残したい」という思いから、砂浜の清掃活動「Hondaビーチクリーン活動」を開始。

漂着ゴミで溢れる砂浜を「技術の力でなんとかしてきれいにできないか」という想いで独自開発したビーチクリーナーを使用したこの清掃活動は、2021年で15周年を迎えました。また、新型コロナウイルス感染拡大の影響で例年より開催数は減少したものの、5ヵ所（5府県）で活動を行うことができました。

Honda従業員やOBで始めたこの活動は、現在では全国のHondaグループや地域の皆様へ協力の輪が広がり、年間参加者は7,000人を超える活動へと発展しています。

これまでに全国200ヵ所以上の砂浜で活動を行い、実施回数は約400回、回収したゴミは総量約490tにのぼります。



鳥取県で行われたビーチクリーン活動

7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96
人材	112
サプライチェーン	139

— 社会貢献活動 155

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

北米 〔子どもの育成支援活動〕

Eagle Rock School & Professional Development Center での教育機会の提供

アメリカン・ホンダ・モーター・カンパニーは1993年に、Eagle Rock School & Professional Development Center を開校しました。

ここでは、一般的な学校生活になじめなかった学生たちに教育機会を提供し、コミュニティ、誠実さ、人権を大切にしたい独自の教育環境を通じて、学生たちをサポートしています。Eagle Rock School の定員は72人。2021年度までの卒業生数は累計310人となります。

また Professional Development Center では、学生たちがセカンドチャンスを手に入れることや、中退せずに卒業することを願う、全米各地の高校教師や教育関係者に対し、学習の新しいアプローチ方法をアドバイスするコンサルティングサービスを提供しています。



Eagle Rock School で教育研修を受けた教育関係者たち

南米 〔交通安全の教育・普及活動〕

モトホンダ・ダ・アマゾン・リミターダとホンダモーター・デ・チリ・エス・エーにおける交通安全の取り組み

ブラジルのモトホンダ・ダ・アマゾン・リミターダの交通教育センター Centro Educacional de Trânsito Hondaは、小学生向けの交通安全学習「Clubinho Honda」を実施しました。アニメ動画やゲームなどを通じたオンライン授業には、約3万人の子どもたちが参加しました。

また、チリのホンダモーター・デ・チリ・エス・エーは、サンティアゴ市において、人々の交通安全を促進するために、プロのインストラクターの指導による安全装備を備えた二輪車安全運転講習を無料で実施しました。

2021年度は、Hondaのボランティア42人が1,160人を指導しました。



ブラジルでの交通安全学習の様子



チリでの安全運転講習の様子

7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96
人材	112
サプライチェーン	139

— 社会貢献活動 155

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

欧州 [交通安全の教育・普及活動]

European Quality Label 最高評価を受けた
二輪車交通安全教育センターの取り組み

スペインのホンダ・モーター・ヨーロッパ・イベリアブランチは、1992年に二輪車交通安全活動を開始し、2009年からは、バルセロナにて、「Honda Safety Institute (二輪車交通安全教育センター)」を運営しています。

このセンターの活動は、防御講習とリスク防止を基本としており、コースの一つは欧州輸送安全協議会が承認する交通安全教育「European Quality Label」の最高評価を受けました。

施設は約2万m²の広さを有し、コースは11種類保有。平日は専門職や企業向けに、週末は個人のお客様(子ども含む)向けに1年中毎日講習を行っています。

Honda Safety Institute では、バイクやスクーターをはじめヘルメットや保護具などを無料で用意しており、お客様が参加しやすい環境を整えています。



濡れた路面での安全運転講習の様子

アジア・大洋州 [子どもの育成支援活動]

タイの子どもたちの夢の力を育む
「ホンダ スーパー アイディア コンテスト」をオンラインで開催

ホンダオートモービル(タイランド)は、子どもたちが「創造する喜び」の大切さを体感し、夢を描いてアイデアをかたちにしていくプロセスを通じた次世代育成活動として、2005年から「ホンダ スーパー アイディア コンテスト」を開催しています。本年度も、受賞者は女王殿下よりロイヤルアワードの盾を授与される予定です。

2021年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響で初のオンライン開催となりましたが、予選を通過した14人は、ものづくり体験ができるワークショップを経て自身の作品を完成させ、最終審査会に臨みました。応募総数は、このパンデミックのなかでも約5,700件以上あり、子どもたちの夢の力を継続して育むことができました。

これまでの17年間でタイの子どもたちが思い描いたアイデア数は、累計約43万件となります。



2021年度のオンライン最終イベントの様子(予選通過した14人の子どもたちとHonda関係者)



7 パフォーマンス報告

環境	55
安全	79
品質	96
人材	112
サプライチェーン	139

— 社会貢献活動 155

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

中国 〔地球環境を守る活動〕

深刻な砂漠化が進む 内モンゴル自治区における長期植林活動

中国の Honda グループは、2008 年から 14 年間、内モンゴル自治区において植林活動を行い、これまで 2,000 人以上のホンダ従業員が参加、約 1,340 万 m² 以上の面積に約 188 万本の植樹を行いました。

長年、気候や土壌の特徴を研究し、乾燥地での植林の知識を蓄積することで国の植林生存率の基準をはるかに超えて満たすことができました。

同プロジェクトは 3 期にわたって実施され、第 3 期に当たる 2018 年から 2022 年は、目標である 467 万 m² の植林面積を達成する予定です。

これにより、土壌浸食や緑地不足による砂嵐や土埃などの自然災害防止に役立つことが期待されます。



植林活動の成果で緑が広がった大地

アフリカ・中東 〔交通安全の教育・普及活動〕

ナイジェリアにおけるバイクタクシーライダー向けの 安全運転講習の取り組み

ホンダマニュファクチャリングナイジェリア・リミテッドでは、適切な運転とメンテナンスについてバイクタクシーライダーに学んでもらうための安全運転講習を継続的に実施しています。

講習では、乗車前の点検や、ブレーキとクラッチの適切な乗車姿勢、Honda 純正の部品とエンジンオイルを使用する利点、定期メンテナンスの重要性などを伝えています。

この活動はナイジェリアのディーラーで毎月実施され、2019 年度は延べ 6,300 人、2020 年度は 2,283 人、2021 年度は 4,113 人が受講しました。

コロナ禍で受講者数は減ったものの、ナイジェリアの交通安全に少しでも貢献できるよう継続的に活動を行っています。



ナイジェリアでの安全運転講習の様子

7 パフォーマンス報告

環境 55

安全 79

品質 96

人材 112

サプライチェーン 139

— 社会貢献活動 155

基本的な考え方

グローバルマネジメント

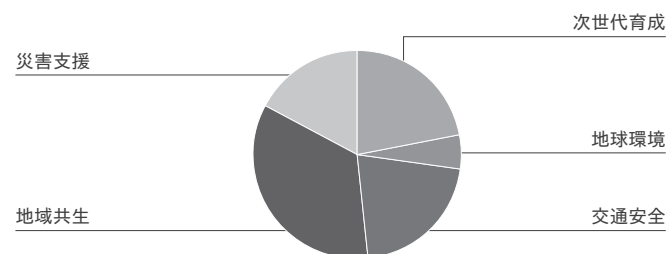
社会貢献活動に関する取り組み

— 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（2021 年度）

	支出額（百万円）
次世代育成	1,594
地球環境	384
交通安全	1,529
地域共生	2,488
災害支援	1,230
（合計）	7,224



貢献方法別での内訳（2021 年度）

	支出額（百万円）
現金拠出	5,095
時間	85
現物拠出	1,007
間接費	1,037
（合計）	7,224

