

HONDA



**Honda
Sustainability
Report
2022**

目次

1 編集方針 02

2 トップメッセージ 03

3 Hondaフィロソフィー 04

4 Hondaの概要 05


事業領域 06

価値創造の歴史 08

販売台数と主な拠点 09

マトリックス経営 10

財務ハイライト 11

5  戦略 12

Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

地球環境負荷ゼロ達成に向けた取り組み 16

マテリアリティ分析 19


Hondaの取り組みとSDGs 20

サステナビリティマネジメント体制 23

ステークホルダーエンゲージメント 24

研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

6  ガバナンス 30

コーポレートガバナンス 31

コンプライアンス 44

リスクマネジメント 47

ガバナンス関連データ 52

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

8 資料 163

第三者保証（環境） 164

第三者保証（社会） 165

GRIスタンダード対照表 166

財務関連データ 178

編集方針

● 対象組織

本田技研工業株式会社および国内外 406 社の関係会社（連結子会社 339 社、持分法適用会社 67 社）により構成された Honda グループ全体を報告対象組織としています。Honda グループ全体を対象にしている場合は、個々に対象範囲を記載しています。

● 対象期間

2021 年度（2021 年 4 月 1 日～ 2022 年 3 月 31 日）の活動を中心に、一部に過去の経緯や発行時期までに行った活動、将来の見通し・予定などについて記載しています。

● 準拠したスタンダード

この報告書は、GRI スタンダードの包括（Comprehensive）オプションに準拠して作成しています。詳細につきましては GRI スタンダード対照表のページ（⇒ p.166）をご参照ください。

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

● 第三者保証について

2021 年度の環境および社会関連の の付されたデータにつきましては、第三者保証を受けています。

● 会計基準について

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

● 発行日

今回の発行：2022 年 7 月

次回発行予定：2023 年 7 月

サステナビリティレポートは毎年発行しています。

● お問い合わせ先

本田技研工業株式会社

経営企画統括部 サステナビリティ企画部

〒107-8556 東京都港区南青山 2-1-1

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

● 発行

本田技研工業株式会社 経営企画統括部

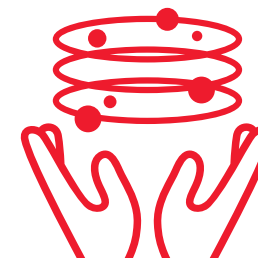
● 表紙ピクトグラムについて

Honda のサステナビリティのあり方を表現しています。

3 つの楕円：「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」
（⇒ p.13）

6 つの真円：二輪・四輪・パワープロダクトと未来への事業
（⇒ p.06、07）

支える手：Honda の取り組みに共感していただいている
ステークホルダーの想い（⇒ p.24）



本レポートの使い方

直前に見ていたページへ
前のページへ
次のページへ

XXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

> XXXXXXXXXXXXXXX

本レポート内の該当ページ、あるいは
レポート外の Web サイト等へ

免責事項

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

トップメッセージ

「人や社会の役に立ちたい」
「人々の生活の可能性を拡げたい」という想いを原点に
積極的に持続可能な社会の実現に貢献していきます。

取締役 代表執行役社長
最高経営責任者

三部 敏宏

サステナビリティレポートを手にしていただいた皆様へ

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

Honda は 2030 年ビジョンに「すべての人に生活の可能性が広がる喜びを提供する」という目標を掲げ、企業活動を進めております。

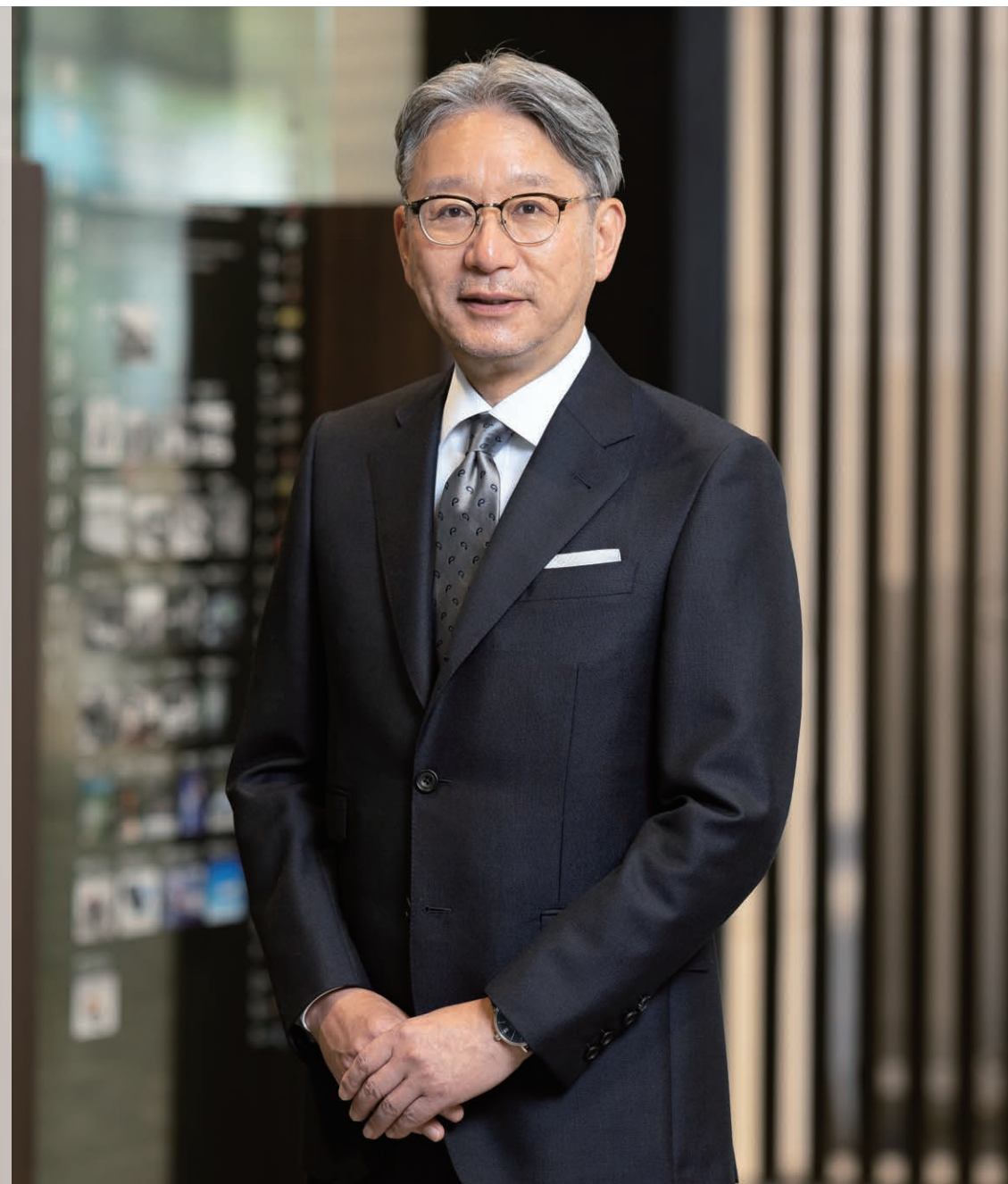
我々は創業以来の「人や社会の役に立ちたい」「人々の生活の可能性を拡げたい」という想いのもと、暮らしに役立つ商品を提供し、その活動においてはつねに存在を期待される企業として環境・安全に配慮しながら、より多くのステークホルダーの皆様へ喜びをご提供できるよう取り組んでまいりました。そしてつねにその中心にあったのは「人」であり、人の可能性を信じるのが Honda という会社です。

Honda が提供する本質的価値は、人々の時間や空間を広げることで生活を豊かにするものであり、意志を持って動き出そうとしている人を支えるパワーになることだと考えています。そして、その価値提供においては環境に負の影響を与えてしまうこと、自動車やバイクで人が亡くなることはあってはならないと考えています。

そこで、Honda は徹底的に取り組んでいくテーマを「地球環境への負荷をなくすこと」、そして「尊い命を守る安全を達成すること」と定め、高い目標を掲げてチャレンジを続けていきます。環境については四輪の電動化戦略によるカーボンニュートラルの達成、安全については安全技術の実装による交通事故死亡者の削減を着実に進め、持続可能な社会の実現への貢献を目指しています。

Honda の取り組みが社会課題の解決や、より良い社会の実現につながると信じて、積極的に取り組んでまいります。

ぜひ今後の Honda にご期待ください。



Honda フィロソフィー

Honda フィロソフィー

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

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

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

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

3

philosophy

基本理念

人間尊重

自立

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

平等

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

信頼

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

三つの喜び

買う喜び

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

売る喜び

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

創る喜び

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

社是

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

運営方針

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

4 Hondaの概要

事業領域	06
価値創造の歴史	08
販売台数と主な拠点	09
マトリックス経営	10
財務ハイライト	11

Honda の概要

事業領域

主要事業

二輪事業

Honda のものづくり、そして事業の原点である二輪事業。「需要のあるところで生産する」という理念のもと、各国や地域に根付いたものづくりを実践し、累計4億台以上の二輪車をお客様にお届けしています。2021年は新型コロナウイルス感染症の影響を受けるも全世界で年間約1,700万台の販売台数となりました。

2021年秋以降、日常の扱いやすさと長距離走行の快適さを両立した新型スポーツツアラー「NT1100」を欧州で販売開始し、日本、中国やアジアでも販売しています。また、世界的に関心の高まる環境問題への対策として、すでに販売している電動二輪車「ベンリィ e:」「ジャイロ e:」に加え、屋根付き電動三輪スクーター「ジャイロ キャンピィ e:」の販売を開始し、Honda e: ビジネスバイクのラインナップを充実させるなど、世界中のお客様の期待に応えながら二輪市場の新しい可能性を切りひらき、リーディングカンパニーとして世界を牽引していきます。



NT1100 <DCT>



ジャイロ キャンピィ e:、ジャイロ e:、ベンリィ e:

四輪事業

「四輪の地図を塗り替えようじゃないか」。1963年、そんな掛け声のもと始まった Honda の四輪事業は現在、世界130カ国において、年間約407万台（2021年度実績）を販売するまでに成長しました。お客様の生活を豊かにするため、「安心・ストレスフリー」で一人ひとりの自由な行動を支援する、Hondaらしい魅力を備えた四輪商品・サービスを提供することをめざしています。

Honda は、「2050年カーボンニュートラルの実現」をめざし、ハイブリッド車やEV（電気自動車）の適用拡大を進めています。最近では中国において初のHondaブランドEVとなる「e:N（イーエヌ）」シリーズを、今後5年間で10車種発売する計画を発表しました。

また、「2030年交通事故死者ゼロ」をめざし、全方位安全運転システム「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ます。2030年までに、先進国で販売するすべてのモデルへの展開をめざします。



e:N シリーズ

Honda の概要

事業領域

パワープロダクツ事業

Honda は汎用エンジンを搭載した各種作業用の商品を提供してきました。

いまでは全世界販売で年間 600 万台を超え、延べ 150 カ国以上のお客様に累計 1 億 5000 万台以上の商品をお届けしています。

最近では、各種作業機械の動力源として高い支持を得ている汎用エンジン「GX シリーズ」との高い搭載互換性や、電動ならではの静粛性や高い環境性能を併せ持つ電動パワーユニット「e GX」の量産を開始しました。

また、歩行芝刈機「HRX476」やロボット草刈機「Grass Miimo」など、優れた環境性能と高い静粛性能を併せ持つ電動製品の提供を開始しました。

2050 年でのカーボンニュートラルの実現をめざし、より使いやすく環境性能に優れた、お客様に喜ばれる商品の提供を加速させています。



電動パワーユニット e GX



ロボット草刈機 Grass Miimo

航空機事業および航空機エンジン事業

航空機および航空機エンジンの開発は、1986 年の基礎技術を研究する和光センター設立時からのテーマであり、創業期からの Honda の夢でもありました。2003 年には、100% 自社設計の高効率ターボファンエンジン「HF118」を搭載した「HondaJet 技術実証機」の初飛行に成功しています。2004 年にはゼネラル・エレクトリック社（GE）とのエンジンの共同開発・事業化を目的とした GE Honda エアロ エンジニアリングおよびエンジンの製造を行うホンダ エアロ インクを設立し、さらに 2006 年に HondaJet の開発・製造・販売を行うホンダ エアクラフト カンパニーを設立しました。HondaJet は、空気抵抗を低減する Honda 独自の自然層流技術を施した胴体ノーズと主翼の形状、そしてエンジンを主翼上面に取り付けるという斬新な設計が特徴です。2015 年に量産型の「HF120」エンジンを搭載した HondaJet のデリバリーを開始し、2018 年には航続距離を延長し、アビオニクスやインテリアなどをアップグレードした「HondaJet Elite」の販売を開始。2021 年には最大離陸重量を約 200 ポンド（約 91kg）増加したことで運用性能を拡大し、さらにアップグレードした「HondaJet Elite S」を発表するなど、つねにお客様の期待を上回る性能をお届けすべく進化を続けています。

HondaJet は、その美しくもユニークな機体設計、革新的な空力・構造技術と高効率エンジンの融合によって実現した、優れた燃費性能と高い飛行性能、他社機よりも 3 割ほど広いキャビン、および静粛性などが評価され、2017 年から 5 年連続で超小型ビジネスジェット機カテゴリーにおいてデリバリー数 1 位※となり、2021 年 12 月には 200 機目のデリバリーを達成しました。

※ General Aviation Manufacturers Association (GAMA) 調べ



HondaJet Elite S



ターボファンエンジン HF120

Hondaの概要

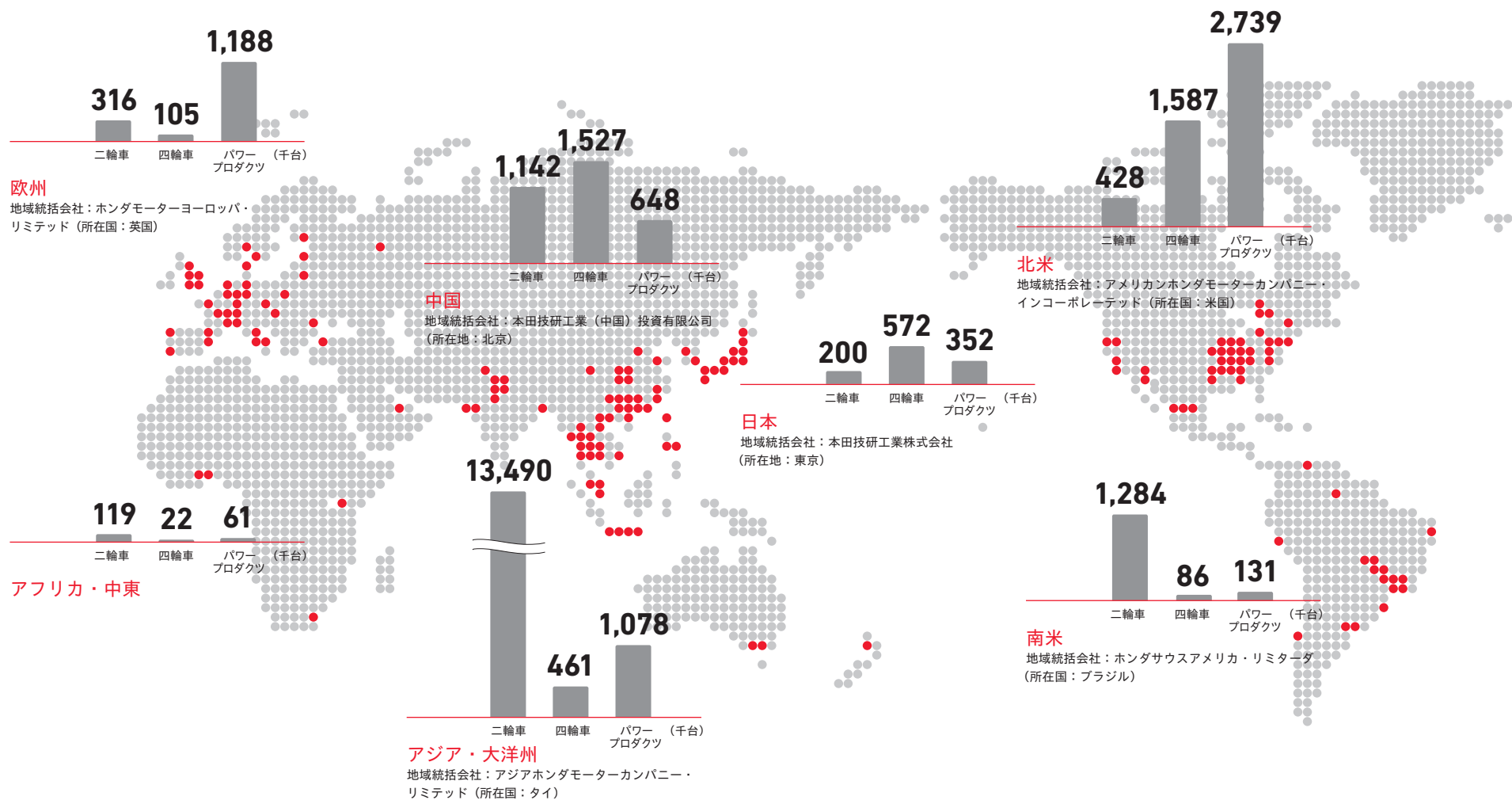
価値創造の歴史



Honda の概要

販売台数と主な拠点

国境を超え **2,730万人**の喜びへ



社名 本田技研工業株式会社
 設立 1948年（昭和23年）9月
 代表者 取締役 代表執行役社長 三部 敏宏
 資本金 86,067百万円（2022年3月末現在）

・グラフは二輪車、四輪車、パワープロダクトの販売台数（千台）（小売り）
 （2021年4月～2022年3月）
 ●は Honda グループのロケーションイメージ

Honda の概要

マトリックス経営

組織運営体制

新価値領域へのリソースシフトによる「新たな成長・価値創造の加速」と、二輪・四輪・パワープロダクツの「各事業の強化」をめざした運営体制を構築しています。ハードとソフト・サービスを融合させた新価値創出の強化を図るため、事業開発機能とソフトウェア・電動コア技術を集約した事業開発本部を設置するとともに、営業・生産・開発・購買などの各機能を有し、製品別の中長期展開を企画する四輪事業本部および二輪・パワープロダクツ事業本部※を設置しています。各事業本部がグローバルでのリソースコントロールを行い、6つの地域本部における新たな成長・価値創造と事業運営の効率化をリードしています。そして、経営企画統括部、コーポレートコミュニケーション統括部、経理財務統括部、人事・コーポレートガバナンス統括部、デジタル統括部、品質改革統括部、カスタマーファースト統括部および知的財産・標準化統括部といった各機能統括部等は、当社グループ全体としての効果・効率の向上を図るため、各機能面からの支援・調整を行っています。

なお、新技術の基礎応用研究と技術開発、新価値商品の研究開発は、主に独立した子会社である株式会社本田技術研究所およびその子会社が担っており、世の中をリードする技術を創出することによって個性的で国際競争力のある新価値の創造をめざしています。

※ 2022年4月1日よりライフクリエーション事業をパワープロダクツ事業に名称変更しています。

事業開発本部

- ・電動事業開発機能
- ・新事業開発機能
- ・複合型ソリューション事業開発機能
- ・ソフトウェア開発機能
- ・電動コア技術開発機能

事業本部

四輪



二輪・
パワープロダクツ



機能統括部

経営企画／コーポレート・コミュニケーション／
経理財務／人事・コーポレートガバナンス／
デジタル／品質改革／カスタマーファースト／
知的財産・標準化

地域本部

日本

北米

南米

欧州・
アフリカ
中東

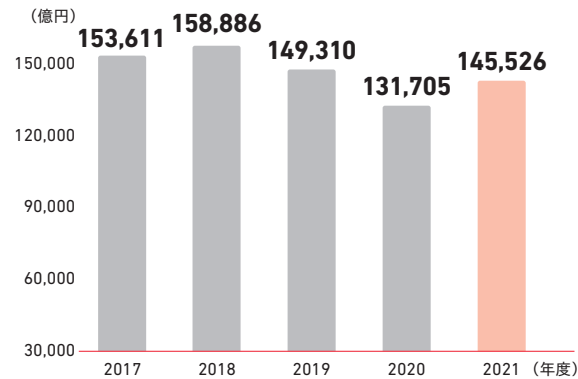
アジア・
大洋州

中国

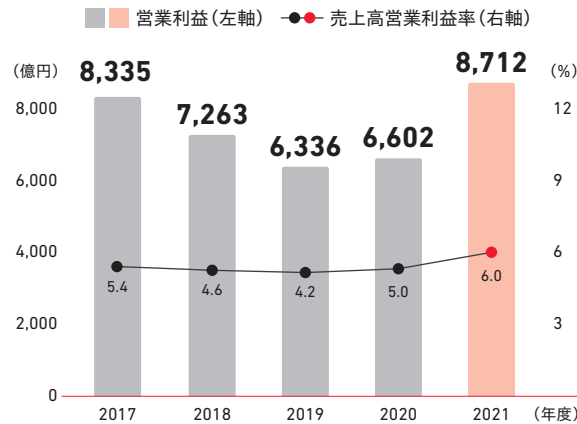
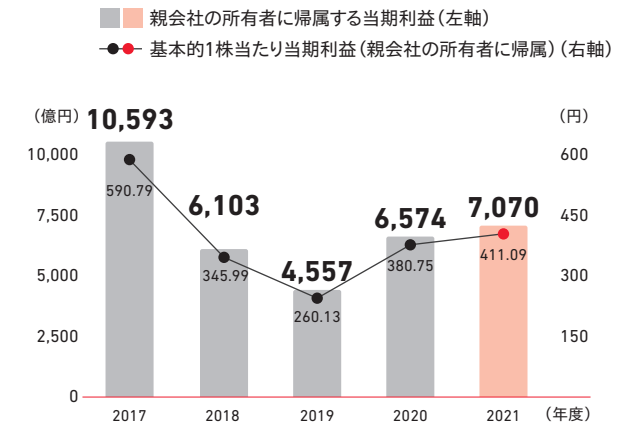
Hondaの概要

財務ハイライト

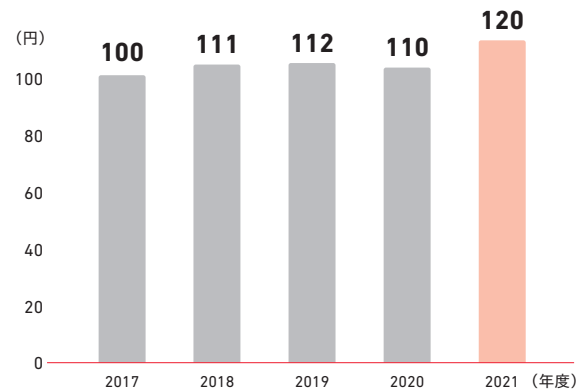
売上収益



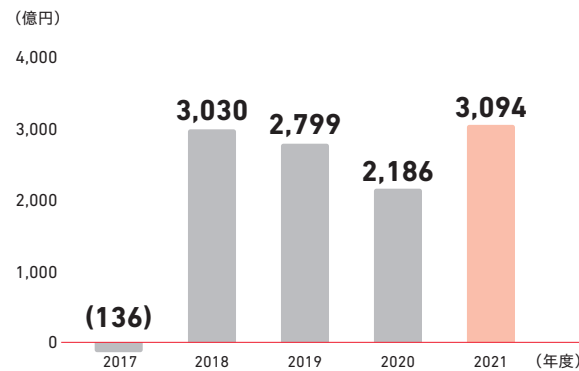
営業利益／売上高営業利益率

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

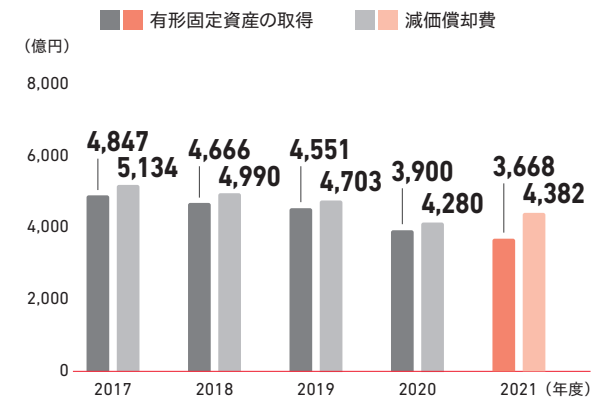
1株当たり配当額



法人所得税費用



有形固定資産の取得／減価償却費



5 戦略

重要課題

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



5 戦略

— Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

地球環境負荷ゼロ達成に向けた
取り組み 16

マテリアリティ分析 19

Hondaの取り組みとSDGs 20

サステナビリティマネジメント体制 23

ステークホルダーエンゲージメント 24

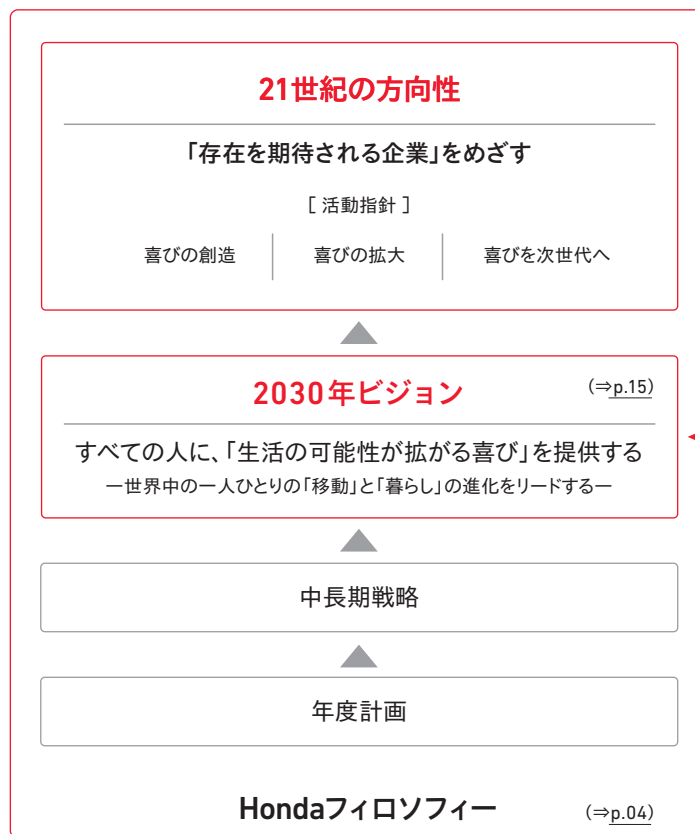
研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

Honda のサステナビリティ

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

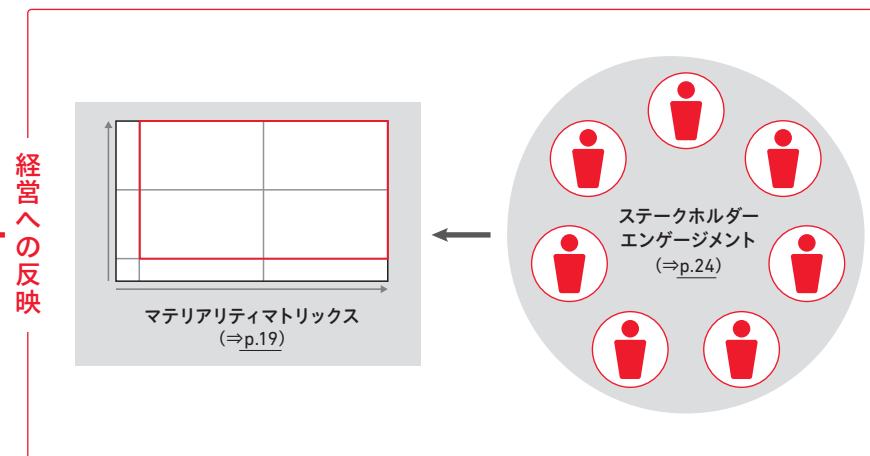
さらに、企業の成長機会の創出とサステナブルな社会の実現を両立させるため、21世紀の方向性として「存在を期待される企業」を掲げ、「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」という取り組みを推進しています。



これらの実現に向けて、Honda が進むべき方向性を具体的に示したマイルストーンが、「2030年ビジョン」です。

Honda のサステナビリティにとって重要なことは、商品・サービスを通じた価値の提供によってステークホルダーの期待・要請に応えるとともに、環境や社会に対する影響への配慮など、企業の社会的責任を果たすことや、事業活動を通じて社会課題の解決に貢献することです。

そこで Honda では、ステークホルダーと Honda の両視点を踏まえて、中長期の事業戦略を策定しています。2つの視点を整理するにあたっては、「マテリアリティマトリックス」をガイドに、グローバルの地域ごとの特色に照らし合わせ、果たすべき役割や貢献すべき点を考慮しています。



5 戦略

Hondaのサステナビリティ 13

— 持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

地球環境負荷ゼロ達成に向けた
取り組み 16

マテリアリティ分析 19

Hondaの取り組みとSDGs 20

サステナビリティマネジメント体制 23

ステークホルダーエンゲージメント 24

研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

持続的な成長のために

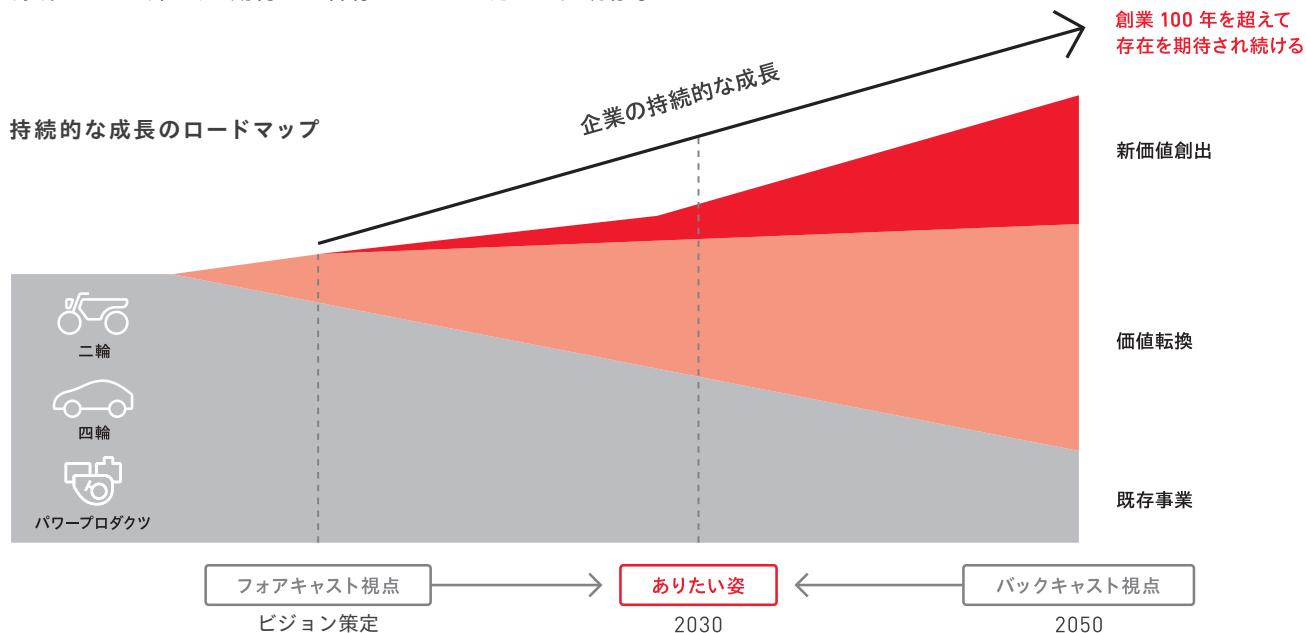
貧困や難民問題、人権問題、気候変動、エネルギー問題、労働安全衛生の改善、高齢化社会など、多くの社会的課題が取りざたされています。そんななか、グローバルで多岐にわたるビジネスを行っている Honda にとって、バリュー・チェーンにおける機会や責任を理解することは、経営上の優先課題を特定するうえでも欠かせません。また、事業環境の急激な変化にいち早く対応し、乗り越えていくためには、次の方向性をビジョンとして定める必要があります。

Honda が、創業 100 年を超える 2050 年に「存在を期待される企業」であり続けるために、2030 年にありたい姿をまとめたのが「2030 年ビジョン」です。ビジョンの策定にあたっては、現在から将来を見据えた視点（フォアキャスト）と、2050 年から現在にさかのぼった視点（バックキャスト）、この両方の視点から長期の環境変化を検討しました。既存事業を継続的に運営していくなかで、大きく変化していく社会の期待とお客様のニーズに応じて、既存事

業の価値をどう転換・進化させていくのか。また、二輪・四輪・パワープロダクツ、そして、その枠を超えた新しい領域も含め、これまでなかった新たな価値をどのように創出していくのか。長期にわたって持続的な成長を実現し得るビジョンとするために、この「既存事業」「価値転換」「新価値創出」の 3 つの視点から、2030 年に向けた事業の変革の方向性を検討しました。

Honda が徹底的に取り組むと定めた「地球環境への負荷をなくすこと」、「尊い命を守る安全を達成すること」の実現に向けて、四輪の電動化戦略によるカーボンニュートラルの達成、安全については安全技術の実装による交通事故死亡者の削減を着実に進め、持続可能な社会の実現への貢献を目指しています。

また、ハードとソフトを融合させた新領域への事業拡大により、複合的な社会価値を創造することで、持続的な成長の実現をめざします。



5 戦略

Hondaのサステナビリティ …… 13

持続的な成長のために …… 14

— 2030年ビジョン …… 15

地球環境負荷ゼロ達成に向けた
取り組み …… 16

マテリアリティ分析 …… 19

Hondaの取り組みとSDGs …… 20

サステナビリティマネジメント体制 …… 23

ステークホルダーエンゲージメント …… 24

研究開発 …… 28

イノベーションマネジメント …… 29

2030年ビジョン

Honda が策定した 2030 年ビジョンは、「すべての人に、『生活の可能性が広がる喜び』を提供する — 世界中の一人ひとりの『移動』と『暮らし』の進化をリードする —」というステートメントで表されるものです。このビジョンを達成するため、21 世紀の方向性の活動指針である「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」の 3 つの視点で、取り組みの方向性を決めました。まず、「喜びの創造」を実現するのが、『移動』と『暮らし』の価値創造です。「自由に楽しい移動の喜びの提供」と「生活が変わる・豊かになる喜びの提供」をめざして、「モビリティ」「ロボティクス」「エネルギー」の 3 つの分野に注力していきます。

次に、「喜びの拡大」を実現するのが、「多様な社会・個人への対応」です。先進国や開発途上国にかかわらず多様な社会に向けて、また、多様な文化・

価値観を持つすべての人に向けて、最適な商品・サービスを提供することで、人々の喜びを、さらに広げていくことをめざします。

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

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

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

2030年ビジョン

すべての人に、「生活の可能性が広がる喜び」を提供する

— 世界中の一人ひとりの「移動」と「暮らし」の進化をリードする —

質の追求による成長

《喜びの創造》

「移動」と「暮らし」の価値創造

- 自由に楽しい移動の喜びの提供
- 生活が変わる・豊かになる喜びの提供

《喜びの拡大》

多様な社会・個人への対応

- 社会特性や個人の状況に合わせた、最適な商品・サービスの提供

《喜びを次世代へ》

クリーンで安全・安心な社会へ

- カーボンフリー社会の実現をリード
- 交通事故ゼロ社会の実現をリード

注力すべき事業視点：経営資源の有効活用

5 戦略

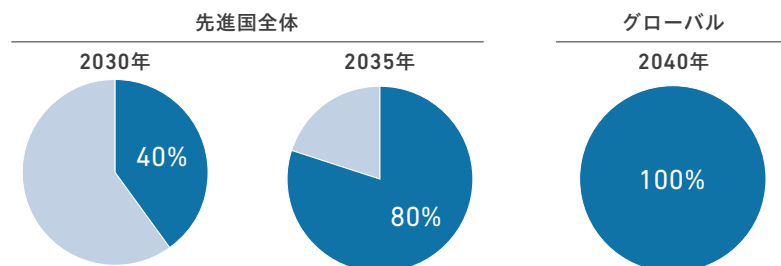
Hondaのサステナビリティ	13
持続的な成長のために	14
2030年ビジョン	15
地球環境負荷ゼロ達成に向けた 取り組み	16
マテリアリティ分析	19
Hondaの取り組みとSDGs	20
サステナビリティマネジメント体制	23
ステークホルダーエンゲージメント	24
研究開発	28
イノベーションマネジメント	29

地球環境負荷ゼロ達成に向けた取り組み

四輪 電動化戦略

Honda は徹底的に取り組んでいくテーマを「地球環境への負荷をなくすこと」と定め、環境目標として「2050年 カーボンニュートラル」の達成をめざしています。先進国全体でのEV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）の販売比率を、2030年に40%、2035年には80%、そして2040年には、グローバルで100%をめざして取り組みを進めています。その中で重要な達成手段の一つである四輪製品の電動化についての取り組みをご紹介します。

EV・FCVの四輪車電動化販売比率



バッテリー調達戦略

EVの時代において、重要な課題は、グローバルでのバッテリー調達です。これに対する基本的な考え方は当面、外部パートナーから調達し、将来的には、独自研究開発を加速させることで対応します。

液体リチウムイオン電池の調達

現在から当面の間必要となる液体リチウムイオン電池については、EVの製品ライフサイクルの観点でも競争力を担保するため、地産地消の考えに基づき、主要な市場ごとに方針を固めました。外部パートナーシップの強化により、

安定的な調達量の確保をめざします。

地域ごとの液体リチウムイオン電池の調達方針

地域	方針
北米	・ゼネラルモーターズ (GM) から「アルティウム」の調達を計画 ・バッテリー生産を行う合弁会社の設立についても、検討を進める
中国	・寧徳時代新能源科技股份有限公司 (CATL) との連携をさらに強化
日本	・軽EV向けに、エンビジョンAESCから調達することで合意

全固体電池の取り組み

2020年代後半での実現をめざし、独自に研究開発を進めている全固体電池の研究開発を加速させます。

現在ラボレベルで技術・生産の検証を行い、目標とする性能を定めています。また、量産レベルでの性能や、コスト・安全面での優位性を確保するため、生産プロセスも含めた設計に取り組める実証ラインの建設を定めました。2024年春の栃木県さくら市での立ち上げを予定しており、約430億円の投資を計画しています。

2020年代後半のモデルに採用できるよう、研究開発を加速させていますが、量産はHondaにとってもチャレンジングであり、今後、専門人材の獲得を強化するなど、積極的に体制の強化を図っていきます。

5 戦略

Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

— 地球環境負荷ゼロ達成に向けた取り組み 16

マテリアリティ分析 19

Hondaの取り組みとSDGs 20

サステナビリティマネジメント体制 ... 23

ステークホルダーエンゲージメント ... 24

研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

地球環境負荷ゼロ達成に向けた取り組み

EV 製品の投入ロードマップ

EV 普及の黎明期（現在～ 2020 年代後半）には、主要市場となる北米・中国・日本など、地域ごとの市場特性に合わせた商品投入を進めます。

EV の普及期（2020 年代後半～）は、「各地域ベスト」から進化し、「グローバル視点でベスト」な EV を展開していきます。

地域ごとの EV 製品投入ロードマップ

地域	投入する商品
北米	<ul style="list-style-type: none"> ・GMと共同開発している、中大型クラスのEVを投入 ・2024年にはHondaブランドの新型EV「プロローク」に加え、アキュラにも大型SUVタイプEVを投入
中国	<ul style="list-style-type: none"> ・EV先進市場としての特性を活かし、現地独自開発でスピーディーに対応 ・2027年までに、合計10機種のHondaブランドEVを投入
日本	<ul style="list-style-type: none"> ・2024年前半に商用の軽EVを100万円台で投入 ・パーソナル向け軽EV、SUVタイプのEVも適時投入

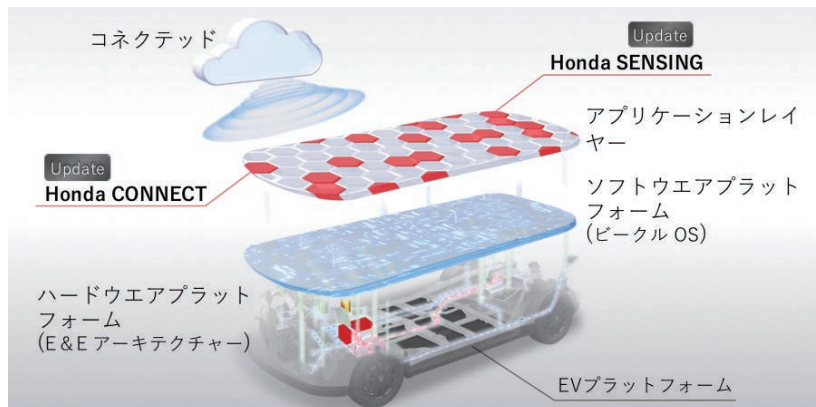
EV 向けプラットフォーム「Honda e: アーキテクチャー」

2026 年から、EV のハードウェアとソフトウェアの各プラットフォームを組み合わせた、EV 向けプラットフォーム「Honda e: アーキテクチャー」の展開を始めます。これは、バッテリーをはじめとしたEVハードウェアプラットフォームと、クルマの機能をあとから進化させるために必要な OTA ※ の基盤となる次世代電子プラットフォームを組み合わせたものです。ハードとソフトを融合させることで、商品販売後もお客様とつながり、さまざまなサービスや価値を提供できます。四輪車のみならず、その他のモビリティへの適用も見据えたプラットフォームとして展開していくことで、Honda ならではの付加価値の提供をめざします。

ゼネラルモーターズ（GM）とのアライアンス

2027 年以降には、GM とのアライアンスを通じて、コストや航続距離などにおいて従来のガソリン車と同等レベルの競争力を持つ、量販価格帯 EV を投入する計画です。この共同開発を通じて、共同購買なども含め、グローバルで EV 普及の裾野を広げて行けるよう、取り組みを継続していきます。

Honda e: アーキテクチャー



※ OTA : Over The Air : 無線通信の略。

5 戦略

Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

— 地球環境負荷ゼロ達成に向けた
取り組み 16

マテリアリティ分析 19

Hondaの取り組みとSDGs 20

サステナビリティマネジメント体制 23

ステークホルダーエンゲージメント 24

研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

地球環境負荷ゼロ達成に向けた取り組み

生産体制

2030年までにグローバルで、軽商用からフラッグシップクラスまで30機種
のEVの展開と、年間200万台を超える生産を計画しています。こうした台数
を支える生産体制として、中国の武漢と広州に、EV専用工場の建設を計画し
ています。また、北米でもEV専用の生産ラインを計画しています。

ライフサイクル観点での地産地消が競争力を生むことから、主要な市場ご
とに、必要な生産能力を適時検討していきます。



中国の武漢工場（イメージ）

クロスドメインでのコネクテッドプラットフォーム構築

電動化にあたっては、製品単体にとどまらずさまざまな製品が連鎖し、
領域を超えてつながることで、より大きな価値を提供することをめざし
ます。そのためには、電動モビリティやその他製品に蓄えられたエネル
ギーと情報を、ユーザーや社会とつなげることが必要です。その鍵となる、
領域を超えた「コネクテッドプラットフォーム」の構築に取り組んでい
きます。今後、バッテリーを始めとした「電動領域」、そして「ソフトウェ
ア、コネクテッド領域」について、外部からの採用強化も含め、開発能
力の強化を図ります。また、互いにシナジーを発揮できる異業種間の連
携やアライアンス、ベンチャー投資も積極的に行っていきます。

コネクテッドプラットフォーム



5 戦略

Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

地球環境負荷ゼロ達成に向けた
取り組み 16

— **マテリアリティ分析** 19

Hondaの取り組みとSDGs 20

サステナビリティマネジメント体制 ... 23

ステークホルダーエンゲージメント ... 24

研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

マテリアリティ分析

ステークホルダーの視点を踏まえた課題評価

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

マテリアリティマトリックスの作成にあたっては、課題の抽出とその重要性の評価という 2 段階で行いました。課題の抽出は、社内各本部のメンバーによる議論に加え、技術革新の状況、SDGs※1 やパリ協定に記載された社会課題も踏まえ、グローバルかつバリュー・チェーンの観点で実施しています。そしてこれら課題の重要性について、代表的な ESG※2 評価機関や、企業のサステナビリティに精通した欧米の NGO との対話などを通じて、ステーク

ホルダー視点での評価を行いました。そのうえで、サステナビリティ戦略会議などにおいて、経営メンバーが評価・確認をしています。

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

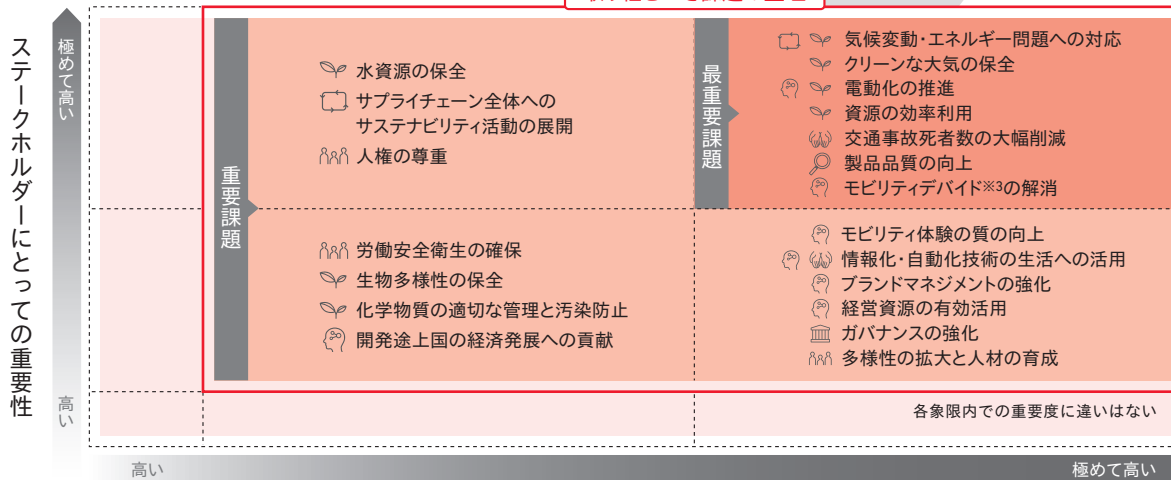
存在を期待される企業へ

2030年ビジョンの実現

全社戦略への反映

取り組むべき課題の整理

マテリアリティマトリックス



戦略 (⇒p.12)
ガバナンス (⇒p.30)
環境 (⇒p.55)
安全 (⇒p.79)
品質 (⇒p.96)
人材 (⇒p.112)
サプライチェーン (⇒p.139)

各重要課題に対する取り組みは、各パートで説明しています。

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

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

※3 モビリティデバイド: 移動手段の違いによる人の生活の格差。

5 戦略

Hondaのサステナビリティ	13
持続的な成長のために	14
2030年ビジョン	15
地球環境負荷ゼロ達成に向けた 取り組み	16
マテリアリティ分析	19
Hondaの取り組みとSDGs	20
サステナビリティマネジメント体制	23
ステークホルダーエンゲージメント	24
研究開発	28
イノベーションマネジメント	29

Honda の取り組みと SDGs

SDGs への貢献

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

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

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

2030 年ビジョンの実現に向けた重要課題（⇒ p.19）に基づき、企業活動を通じて「持続可能な開発目標（SDGs）」にも貢献していきます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



5 戦略

Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

地球環境負荷ゼロ達成に向けた
取り組み 16

マテリアリティ分析 19

— Hondaの取り組みとSDGs 20

サステナビリティマネジメント体制 ... 23

ステークホルダーエンゲージメント ... 24

研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

Honda の取り組みと SDGs

Honda の取り組み内容

Honda の企業活動全般に共通な取り組み

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

最重要課題ごとの取り組み

最重要課題	Hondaの取り組み	達成に貢献するSDGs目標
気候変動・エネルギー問題への対応	地球環境負荷ゼロ達成に向けた取り組み (⇒p.16) 気候変動・エネルギー問題への対応 (⇒p.60) 物流に関する取り組み (⇒p.143) サプライヤーとの環境負荷低減 (⇒p.149)	2 気候変動に 関連する目標 3 気候変動に 関連する目標 7 再生可能エネルギー 11 持続可能な 都市とコミュニティ 13 気候変動に 関連する目標 9 産業と 資源効率
電動化の推進	四輪 電動化戦略 (⇒p.16) 電動化の推進 (⇒p.63)	
クリーンな大気	クリーンな大気	7 再生可能エネルギー 13 気候変動に 関連する目標
資源の効率利用	資源の効率利用 (⇒p.65)	11 持続可能な 都市とコミュニティ 12 持続可能な 消費と生産
交通事故死者数の大幅削減	事故に遭わない社会へ (⇒p.80)	3 気候変動に 関連する目標 11 持続可能な 都市とコミュニティ
モビリティデバイドの解消	事業領域 (⇒p.06、07) 価値創造の歴史 (⇒p.08) Hondaのサステナビリティ (⇒p.13)	11 持続可能な 都市とコミュニティ 17 公平な社会と 包摂的成長

5 戦略

Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

地球環境負荷ゼロ達成に向けた
取り組み 16

マテリアリティ分析 19

— Hondaの取り組みとSDGs 20

サステナビリティマネジメント体制 ... 23

ステークホルダーエンゲージメント ... 24

研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

Honda の取り組みと SDGs

重要課題ごとの取り組み

重要課題	Hondaの取り組み	達成に貢献するSDGs目標	
水資源の保全	水資源の保全 (⇒p.69)	工場での取水・排水の使用量および品質管理の徹底や、水のリサイクル・リユースを100%できる設備の導入を通じて、貴重な淡水の保全に貢献しています。また、将来の世代のために沿岸環境の改善、維持を支援する水資源保全基金を北米で運営しています。	6 安全な水と衛生 9 産業と資源効率の向上
サプライチェーン全体へのサステナビリティ活動の展開	サプライチェーンのサステナビリティ強化に向けて (⇒p.140) サプライヤーとの環境負荷低減 (⇒p.149)	世界中すべてのサプライヤーとともに、環境、安全、人権、コンプライアンス、社会的責任などに配慮し、サプライチェーン全体でサステナブルな社会の実現に取り組んでいます。「Honda グリーン購買ガイドライン」「Honda サプライヤーサステナビリティガイドライン」を発行して、それらに基づいた確認をしています。影響度の高いサプライヤーにはESG調査を開始しており、今後は、海外の購買拠点とも連携した拡大展開を図っていきます。	8 働きがい 13 気候変動に 16 平和と公正
人権の尊重	人権 (⇒p.116) 人権方針 (⇒p.137) ダイバーシティの取り組み (⇒p.120)	フィロソフィーに「人間尊重」を掲げるとともに、行動規範においても「人権の尊重」として、人権を尊重する誠実で公平な企業であり続けるという方針を示しています。また、全社のリスクマネジメントの取り組みのなかでは、「人権」についても重要なリスクの一つと捉え、管理を行っています。	5 ジェンダー平等 8 働きがい 16 平和と公正
経営資源の有効活用	持続的な成長のために (⇒p.14)	多くの社会的課題が取りざたされているなか、経営上の優先課題を特定するには、バリューチェーンにおける機会や責任を理解することが欠かせません。社会の期待とお客様のニーズに応じて、既存事業の価値をどう転換・進化させていくのか、フォアキャスト・バックキャスト視点で考察し、新たな価値の創出をめざしています。	8 働きがい
ガバナンスの強化	コーポレートガバナンス (⇒p.31)	持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図ることで「存在を期待される企業」をめざしています。経営の最重要課題の一つとして、コーポレートガバナンスの充実に取り組んでいくとともに、社会からの信頼と共感をよりいっそう高めるために、企業情報の適切な開示により、今後も透明性の確保に努めています。	16 平和と公正 12 つくばい 12 つくばい
多様性の拡大と人材の育成	人総合力の発揮に向けた多様性の進化 (⇒p.118) OJTを基盤とする人材育成 (⇒p.118) ダイバーシティの取り組み (⇒p.120)	個性が輝き、融合していくことを尊重し、「人材多様性の進化」を全社重点課題に位置付け、女性活躍拡大、LGBTへの理解と受容、ベテラン層の活躍機会拡大、障がい者雇用などに取り組んでいます。また、OJT*を基盤として人材育成を行うほか、グローバル・ジョブ・グレード制度を構築し、人材の最適配置をめざしています。	4 質の高い教育 5 ジェンダー平等 8 働きがい 10 人や国の不平等
労働安全衛生の確保	労働安全衛生 (⇒p.128)	「安全なくして生産なし」の安全基本理念のもとで、「すべての人が、心から安心して働くことができる」、そのような喜びのある職場環境の実現をめざしています。労働安全衛生マネジメントシステムを用いて、全社の安全衛生領域の監査を安全衛生監査委員会で行っています。	8 働きがい
生物多様性の保全	生物多様性の保全 (⇒p.70)	製品と企業活動による環境負荷を最小化することが、生物多様性の保全に対する最大の貢献だと考えています。そこで「Honda生物多様性ガイドライン」において、環境技術の追求・企業活動での取り組み・地域共生の取り組みなどの重点取り組み領域を定め、積極的に推進しています。	14 海の豊かさ 15 陸の豊かさ
化学物質の適切な管理と汚染防止	化学物質の管理と削減 (⇒p.70)	製品の設計・開発段階から自動車構成部品に含まれる化学物質を管理し、その削減に努めています。部品の材料および含有化学物質情報をサプライチェーンを通じて収集するシステムで、集計・管理しています。また、水質など環境に悪影響を及ぼすとされる重金属の削減を進めています。	3 すべての人に健康と福祉 6 安全な水と衛生
開発途上国の経済発展への貢献	2030年ビジョン (⇒p.15)	2030年ビジョンをもとに、すべての人がより効率の良い移動手段を獲得したことによるビジネスや学習の機会増大を通して、人生を豊かにすることをめざしています。海外展開にあたっては、輸出から現地生産・現地開発へとビジネスモデルを進化させ、新興国での生産・開発機能の強化を図るなど、雇用とOJTによる教育で地域に貢献していきます。	1 貧困をなくす 4 質の高い教育

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

5 戦略

Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

地球環境負荷ゼロ達成に向けた
取り組み 16

マテリアリティ分析 19

Hondaの取り組みとSDGs 20

— サステナビリティマネジメント体制 ... 23

ステークホルダーエンゲージメント ... 24

研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

サステナビリティマネジメント体制

サステナビリティ課題の特定と推進体制

Honda は、内外環境認識を踏まえた全社の方向性と、コーポレートとして取り組むべき重要課題を合意することを目的として、最高経営責任者（CEO）を議長とした「コーポレート統合戦略会議」を設定しており、その中でサステナビリティ課題への方針や取り組みの議論・検討を行っています。

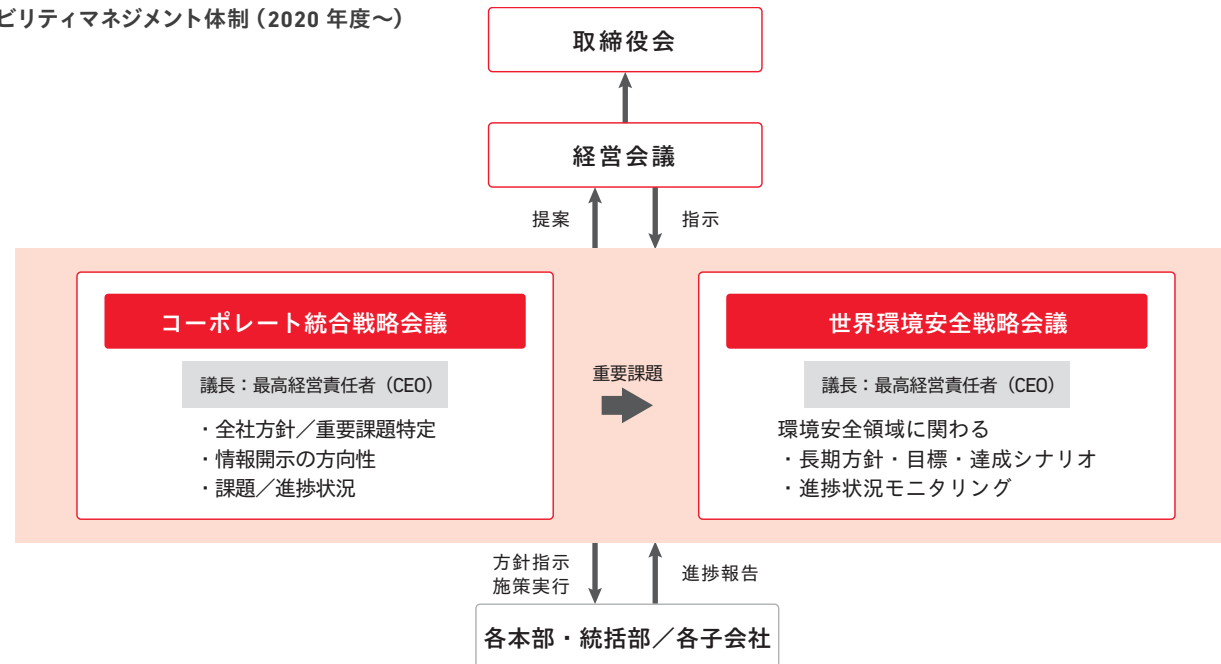
今後も「フィロソフィーに根ざした企業活動全体を世の中に示していくことで存在価値を高め、社会からの正当な評価につなげる」といった活動を継続しながら、サステナビリティ視点を反映した全社戦略を立案していきます。

また、モビリティカンパニーとして最重要課題である環境安全領域のさらなる推進強化として、CEO を議長とした「世界環境安全戦略会議」を設定しています。

環境領域の戦略には気候変動対応も含まれており、世界環境安全戦略会議において定めた CO₂ 排出量の削減目標については、取締役会で決定されています。

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

サステナビリティマネジメント体制（2020 年度～）



5 戦略

Hondaのサステナビリティ	13
持続的な成長のために	14
2030年ビジョン	15
地球環境負荷ゼロ達成に向けた 取り組み	16
マテリアリティ分析	19
Hondaの取り組みとSDGs	20
サステナビリティマネジメント体制	23
— ステークホルダーエンゲージメント	24
研究開発	28
イノベーションマネジメント	29

ステークホルダーエンゲージメント

基本的な考え方

Honda が社会から「存在を期待される企業」となるためには、コミュニケーション・サイクルを実践していくことが必要です。それは、① Honda がどのような価値を社会に提供しようとしているのかを適宜・的確に伝え、②多様なステークホルダーの Honda に対する要請や期待を把握・理解し、③具体的な施策に落とし込み、④その評価を受ける、という仕組みです。

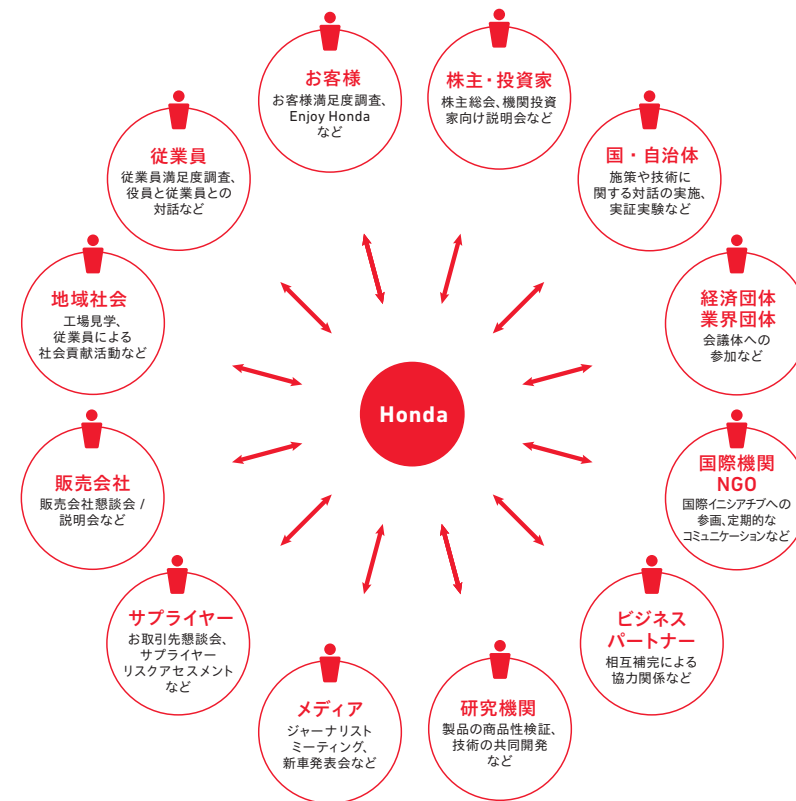
とりわけ近年は、事業の規模拡大やグローバル化に加え、ITの急速な普及によって、企業活動が社会に及ぼす、また社会が企業に及ぼす影響の大きさと範囲が広がっており、そのスピードも加速しています。そんななか、「ステークホルダーとの対話」は、Honda の取り組みに対するより正しい理解につながるとともに、社会環境の変化やリスクを把握できる有益な手段でもあると考えています。

こうした認識のもと、Honda はグローバルで、さまざまな機会を通じて対話を実施しています。この対話は、Honda のステークホルダーのなかでも、右図の主要なステークホルダー（Honda の事業活動により影響を受ける、もしくはその行動が事業活動に影響を与えるもの）と、社内各部門との間で進めています。

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

また、代表的な ESG 評価機関や NGO との対話から得られた意見を「マテリアリティ分析」（⇒ p.19）に反映させ、Honda が取り組むべき課題の特定に役立てています。

ステークホルダーエンゲージメント



5 戦略

ステークホルダーエンゲージメント

2021 年度における取り組み例

Hondaのサステナビリティ 13

持続的な成長のために 14

2030年ビジョン 15

地球環境負荷ゼロ達成に向けた
取り組み 16

マテリアリティ分析 19

Hondaの取り組みとSDGs 20

サステナビリティマネジメント体制 ... 23

— ステークホルダーエンゲージメント ... 24

研究開発 28

イノベーションマネジメント 29

ステークホルダー	主な対話方法	概要	頻度	対応するマテリアリティマトリックス項目	窓口	参照
お客様	お客様満足度調査	世界中の顧客の満足のため、全世界の各販売店でアフターサービスを受けたお客様に対し、顧客満足度についての調査を実施し、質の高いサービスオペレーション実施の改善活動を行っています。	毎年	ブランドマネジメントの強化	顧客担当部門	⇒ p.104
株主・投資家	決算説明会	決算概況、取り組みなどについて、記者会見、電話会議を開催しています。得られたご意見、ご要望を参考に企業価値の最大化に取り組んでいます。	年4回		財務部門	https://www.honda.co.jp/investors/
	個別説明・カンファレンス参加	経営状況、生産、研究開発、事業戦略の説明や、意見交換を実施しています。得られたご意見、ご要望を参考に企業価値の最大化に取り組んでいます。	通年			
サプライヤー	お取引先懇談会	事業の方向性や取り組み内容をサプライヤーと共有する懇談会を、定期的で開催しています。全社方針や購買方針の発信とQCDDDE [※] などの各領域において、とくに優れた実績を残されたサプライヤーに対し、感謝賞を贈呈しています。懇談会終了後には、出席者に対しアンケートを実施し、満足度や次回イベントに活かすための改善点の把握を行い、さらなる充実に向けた活動を行っています。	毎年	製品品質の向上 サプライチェーン全体へのサステナビリティ活動の展開	購買部門	⇒ p.154
	事業計画懇談会・事業状況共有会	中長期経営方針、事業計画、サステナビリティ案件（ESG／コンプライアンス・ガバナンス／リスクアセスメント）に関する情報を共有します。	毎年	製品品質の向上 サプライチェーン全体へのサステナビリティ活動の展開		
	サプライヤーへのESG調査の実施	「Hondaサプライヤーサステナビリティガイドライン」（⇒p.147）に基づき、コンプライアンス違反等の未然防止、環境負荷低減実現のため、主要サプライヤーへのESG調査を実施しています。	毎年	サプライチェーン全体へのサステナビリティ活動の展開 ガバナンスの強化		⇒ p.152
経済団体・業界団体	業界団体活動への参画	業界団体活動を通じて社会の期待・要請を把握し、持続可能な事業環境を整え社会に貢献すべく、各種会議体に参画しています。	通年		渉外部門、他	
国際機関・NGO	国際イニシアチブへの参画	持続可能な社会の実現に向けた、期待・要請の把握と貢献をめざし、各種会議体に参画しています。	通年		サステナビリティ企画部門、他	
地域社会	安全運転普及活動	Hondaは、事故を未然に防ぐために「人から人への手渡し安全」と「参加体験型の実践教育」を基本として、運転者だけではなく、子どもから高齢者まで、交通社会に参加するすべての人を対象とした交通安全啓発活動に積極的に取り組み、現在では、世界43の国と地域で活動を行っています。	通年	交通事故死者数の大幅削減	安全運転普及担当部門	⇒ p.83
	お身体の不自由な方々の運転復帰	運転補助装置を提供するとともに、運転復帰を望む方々の支援のため、地域での支援環境確立に向け、作業療法士をはじめとする方々へサポートしています。	通年	モビリティバйдの解消		⇒ p.87
	ビーチクリーン活動	独自開発した機材を使用し、Hondaグループが地域の参加者とともに行う砂浜の清掃活動。2006年より活動を開始して以来、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。			社会貢献活動推進部門	⇒ p.158
	里地里山保全活動	東京都八王子市と活動協定を締結し、従業員とその家族が八王子市の「上川の里特別緑地保全地区」での里地里山保全活動を実施しています。	年11回程度			
国・自治体	新型コロナウイルス感染症防止に向けた支援活動	世界のさまざまな地域において、直面した新型コロナウイルスによる課題・問題に対し、感染拡大を防ぐために我々Hondaができることを考え、支援活動を行いました。			社会貢献活動推進部門、他	https://www.honda.co.jp/philanthropy/saigai/covid-19-support/index.html
従業員	意識調査	より働きやすい職場環境づくりのため、従業員の意識調査や活性化測定を行っています。	意識調査：3年毎 活性化測定：毎年	多様性の拡大と人材の育成	人事部門	⇒ p.128

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

5 戦略

Hondaのサステナビリティ	13
持続的な成長のために	14
2030年ビジョン	15
地球環境負荷ゼロ達成に向けた 取り組み	16
マテリアリティ分析	19
Hondaの取り組みとSDGs	20
サステナビリティマネジメント体制	23

— ステークホルダーエンゲージメント … 24

研究開発	28
イノベーションマネジメント	29

ステークホルダーエンゲージメント

外部団体との協働

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

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

なお、Honda の各地域における事業執行にあたっては、各地域が自立性を高め、迅速な意思決定を行うため、一定の範囲内で権限を委譲しています。政治献金※⁵ を行う場合は、各国の法令に基づき、社内の必要な手続きを経て行っています。

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

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

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

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

※5 献金先：一般財団法人国民政治協会。
政治献金額：2018年度：25百万円、
2019年度：25百万円、2020年度：25
百万円。なお、この支出は「Honda 贈
収賄防止ガイドライン」に抵触しないこ
とを確認しています。

5 戦略

Hondaのサステナビリティ	13
持続的な成長のために	14
2030年ビジョン	15
地球環境負荷ゼロ達成に向けた 取り組み	16
マテリアリティ分析	19
Hondaの取り組みとSDGs	20
サステナビリティマネジメント体制	23
— ステークホルダーエンゲージメント	24
研究開発	28
イノベーションマネジメント	29

ステークホルダーエンゲージメント

外部評価

企業の持続可能性の指標

「Dow Jones Sustainability World Index」の構成銘柄に選定

2021年12月、Hondaは社会的責任投資の代表的な指標であるDJSI※1の評価において、全世界における自動車セクターの上位5社に入り、「Dow Jones Sustainability World Index」の構成銘柄に5年連続で選定されました。また同時に、アジア・太平洋地域の「Dow Jones Sustainability Asia/Pacific Index」の構成銘柄に7年連続で選ばれています。

DJSIは、米国のS&Pダウ・ジョーンズ・インデックス社によって運営されている投資指標です。経済・環境・社会の3つの側面から世界の主要上場企業のサステナビリティを評価し、総合的に優れた企業を構成銘柄として選定しています。

Member of

Dow Jones
Sustainability Indices

Powered by the S&P Global CSA

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

HondaはS&P Global社によるサステナビリティ企業評価「Sustainability Award 2022」において、「Automobiles」セクターで「Silver Class」を獲得しました。S&P Global社は経済・環境・社会の側面から、世界約7,500の企業のサステナビリティ評価を行い、毎年、各セクターの評価上位企業を「Gold Class」「Silver Class」「Bronze Class」として発表しています。

Sustainability Award

Silver Class 2022

S&P Global

「CDP Japan 500 Climate Change Report 2021」において
「B」を獲得

2021年12月、CDPは、世界の大手企業を対象に実施した、各企業の気候変動対策やGHG※2排出量削減への取り組みの調査結果を発表しました。

Hondaは、そのなかの1カテゴリーである「CDP Japan 500 Climate Change Report 2021」にて、「B」を獲得しました。

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

CDP評価指標である気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD※3)で要求されている項目については、パフォーマンス報告の環境(⇒p.55)をご参照ください。

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

※2 GHG: Greenhouse Gas (温室効果ガス)の略。

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

5 戦略

Hondaのサステナビリティ	13
持続的な成長のために	14
2030年ビジョン	15
地球環境負荷ゼロ達成に向けた 取り組み	16
マテリアリティ分析	19
Hondaの取り組みとSDGs	20
サステナビリティマネジメント体制	23
ステークホルダーエンゲージメント	24
研究開発	28
イノベーションマネジメント	29

研究開発

基本的な考え方

Honda は、未知の世界の開拓を通じて新しい価値を創造することを目的に、1960 年、本田技研工業株式会社から研究開発部門を分離・独立させ、独自の研究開発機構である株式会社本田技術研究所を設立しました。

以来、研究所は多様な個の一人ひとりが能力を最大限に発揮するという Honda の基本理念を体現するとともに、徹底的な本質的価値の追求、とくに人を中心とした価値観の研究に取り組むことで、新しい価値の創造に挑戦してきました。カーボンニュートラル社会へ向けた世界的取り組みの加速、急速に進むデジタル化等、大きな社会構造の変化においてもその考え方に変化はありません。地球的視野に立ち、提供する技術、商品、サービスを通じ、一人ひとりのお客様の喜びを追求していくことが Honda の企業活動および研究開発の本質であると考えています。

サービス・ソリューション指向のモビリティカンパニーへの変革をめざして

Honda は 2019 年 4 月に二輪の研究開発機能を、その翌年 2020 年 4 月には四輪の研究開発機能をそれぞれ本田技研工業株式会社に統合することで、開発・営業・製造・購買が一体となり競争力の高い商品をタイムリーに提供していくための体制に再編しました。

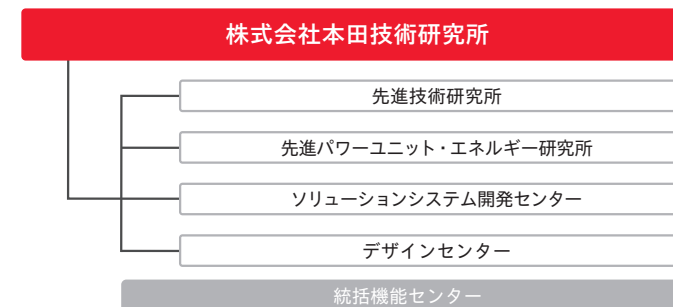
また、2022 年 4 月には新たな成長・価値創造を可能とするモビリティカンパニーへの変革のため、ハードウェアとソフトウェアやサービスの融合にむけた新組織として本田技研工業株式会社下に「事業開発本部」を設立しました。電動事業開発、新事業開発ならびに複合ソリューション開発の加速と早期具現化をめざし、ソフトウェア、電動コア部品各領域の開発を加速しています。

さらに、株式会社本田技術研究所は、将来のモビリティ革新技術と先進

技術創出に取り組む専任組織である「先進技術研究所」、Honda の競争力の源泉であり強みであるパワーユニットと環境エネルギー領域のエキスパートを商品の枠組みを超えて集結させた「先進パワーユニット・エネルギー研究所」、暮らしの新価値を創造する「ソリューションシステム開発センター」、価値創造の原点である「デザイン」を、一貫性のあるブランドメッセージとしてお届けする「デザインセンター」の体制に再編しました。

新たな価値創出に向けては、自社単独開発のみにとらわれることなく外部協業先・ビジネスパートナーとの連携も図りながら、「すべての人に生活の可能性が広がる喜び」をお届けすべく取り組んでいきます。

研究開発体制



5 戦略

Hondaのサステナビリティ	13
持続的な成長のために	14
2030年ビジョン	15
地球環境負荷ゼロ達成に向けた 取り組み	16
マテリアリティ分析	19
Hondaの取り組みとSDGs	20
サステナビリティマネジメント体制	23
ステークホルダーエンゲージメント	24
研究開発	28
— イノベーションマネジメント	29

イノベーションマネジメント

オープンイノベーションを通じた新規領域への
取り組み

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

また、米国・シリコンバレーにある現地法人 Honda Innovations, Inc. では、革新的なスタートアップ企業との共創・オープンイノベーションに取り組んでいます。2015年より「Honda Xcelerator (ホンダ・エクセラレーター)」プログラムを、シリコンバレーを中心に、イスラエル、欧州、中国、日本などで推進してきました。

Honda Xcelerator は、革新的なアイデアを持つスタートアップ企業に対し、資金やコラボレーションの場、テスト用車両、Honda のメンターによるサポートなどを提供するプログラムです。パーソナルモビリティ、自動運転、人工知能、先進素材、ロボティクス、エネルギー、ヒューマン・マシン・インターフェース、製造技術などの基礎技術の研究開発に加え、カーボンニュートラル社会や資源循環・リサイクルといったサステナブルな事業環境に向け、事業開発や協業・アライアンスの構築にも取り組んでいます。

従業員のアイデア・夢を実現する新事業創出プログラム
「IGNITION」

IGNITION は、すべての従業員が新事業創出にチャレンジできる社内公募型プログラムです。2017年に株式会社本田技術研究所で開始し、2021年4月からは全社展開を開始。これにより、すべての従業員が新事業創出にチャ

レンジできるようになりました。

本プログラムはベンチャーキャピタルと連携して進めており、審査過程では投資家視点での厳しい審査とアドバイス、社内タスクフォースによる事業検討の支援を受けることができます。これらの過程を経て、同年6月にはIGNITION 発のベンチャー企業第1号として株式会社 Ashirase、8月には第2号となる株式会社ストリーモが設立されました。

本プログラムの最大の目的は、これらの尖ったアイデアを育て、新しい価値を創造してスピーディに社会課題の解決に結びつけることです。自社のみでなく、これらベンチャー企業の創出や外部企業とのオープンイノベーションを通じた価値創造にも積極的に取り組み、社会実装を拡大していくことで、これまで以上に多様な価値を幅広いお客様に提供していきたいと考えています。

Honda は創業以来、一人ひとりの従業員が持つアイデア・夢を尊重し、新たな価値の創造にチャレンジしてきました。技術者だけでなく、生産や営業、管理などさまざまな部門の多様な従業員が持つアイデア・夢を、組織やエキスパートの支援を得ながら自ら率先して実現していくことで、まだ世の中にはないモノやコトを創造していくとともに、イノベーションを生み出す組織風土を大切に育てていきます。

6 ガバナンス



重要課題

－ ガバナンスの強化

6 ガバナンス

- コーポレートガバナンス 31
- コンプライアンス 44
- リスクマネジメント 47
- ガバナンス関連データ 52

コーポレートガバナンス

基本的な考え方

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

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

株主・投資家の皆様やお客様、社会からの信頼と共感をより一層高めるため、四半期ごとの決算や経営政策の迅速かつ正確な公表など、企業情報の適切な開示を行っており、今後も透明性の確保に努めていきます。

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

WEB

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

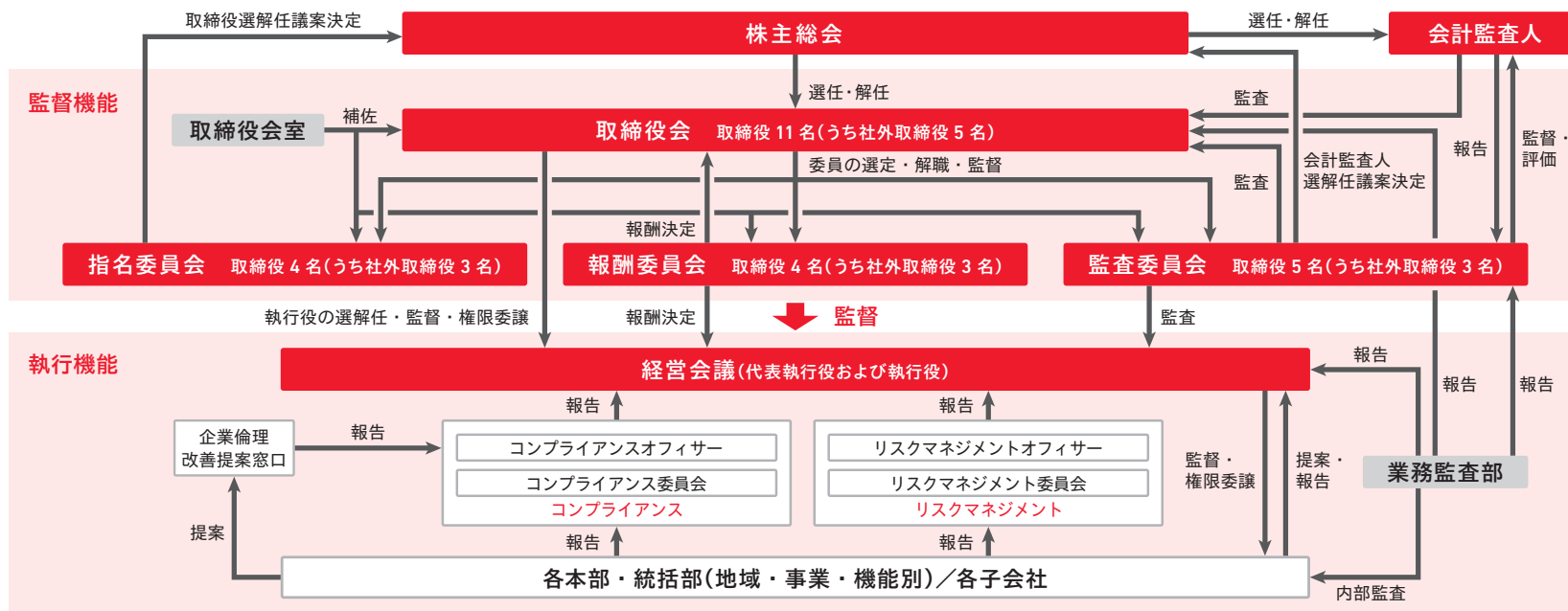
> <https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html>

DATA

コーポレートガバナンスの概要

> p.52

コーポレートガバナンス体制（2022年6月22日時点）



6 ガバナンス

— コーポレートガバナンス	31
コンプライアンス	44
リスクマネジメント	47
ガバナンス関連データ	52

コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンス

業務執行の決定と監督

Honda は、指名委員会等設置会社を採用し、定款の規定および取締役会の決議に従い、重要な業務執行の決定権限について、取締役会から執行役へ委任しています。これにより、迅速な意思決定と機動的な業務執行を行うとともに、経営の監督機能と執行機能を明確に分離し、取締役会の機能を業務執行に対する監督に集中させています。

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

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

取締役会

取締役会は、5名の社外取締役を含む11名の取締役によって構成されています。

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

2021年度に取締役会で議論された主な事項

- 中期経営計画およびその進捗状況
- 各四半期 連結決算および業績見通し
- 各四半期 業務執行状況
- 各委員会 職務執行状況
- 内部統制システム 整備・運用状況
- 内部監査結果

上記の役割を果たすため、取締役候補者は、性別・国籍等の個人の属性に関わらず、会社経営や法律、行政、会計、教育等の分野または当社の業務に精通するとともに、人格・見識に優れた人物とし、その指名にあたり指名委員会はジェンダーや国際性、各分野の経験や専門性のバランスを考慮します。

指名委員会・監査委員会・報酬委員会

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

1. 指名委員会

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

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	31
コンプライアンス	44
リスクマネジメント	47
ガバナンス関連データ	52

コーポレートガバナンス

指名委員会委員（2022年6月22日時点）

國分 文也（委員長）（社外取締役）

三部 敏宏

酒井 邦彦（社外取締役）

東 和浩（社外取締役）

2021年度に指名委員会で議論された主な事項

- 基本方針・年間活動計画
- 社長の後継者計画
- スキルマトリックス
- 取締役候補者

2. 監査委員会

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

監査委員会委員（2022年6月22日時点）

小川 陽一郎（委員長）（社外取締役）

鈴木 麻子（常勤監査委員）

鈴木 雅文（常勤監査委員）

酒井 邦彦（社外取締役）

永田 亮子（社外取締役）

取締役 小川陽一郎氏は公認会計士として豊かな知識と経験を有しており、また、取締役 鈴木雅文氏は、当社および当社の子会社における財務・経理部門において十分な業務経験を有しており、両氏は会社法施行規則第121条第9号において規定される「財務及び会計に関する相当程度の知見を有しているもの」に該当します。また、当社の監査委員会は、小川陽一郎氏および鈴木雅文氏の両氏を、米国企業改革法第407条に基づく米国証券取引委員会規則において規定される「監査委員会における財務専門家」に認定しています。なお、現在の監査委員5名全員は、米国証券取引委員会規則において規定される独立性を確保しています。

2021年度に監査委員会で議論された主な事項

- 基本方針・年間活動計画
- 各四半期 監査実施状況
- 各四半期 会計監査人 連結財務諸表レビュー
- 内部監査実施状況

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	31
コンプライアンス	44
リスクマネジメント	47
ガバナンス関連データ	52

コーポレートガバナンス

監査委員は、監査委員会が定めた監査委員会監査基準、監査の方針、業務の分担などに従い、オンライン会議システム等のリモート手段も活用しながら、以下の主な活動を通じて取締役および執行役の職務執行の監査を行います。

監査委員会の主な活動

取り組み	内容
業務執行責任者との対話	執行役との経営環境や事業環境に関する意見交換の実施（2021年度 84回開催（内25回 社外取締役参加））
重要会議への出席	経営会議等への出席および必要に応じた意見表明により、取締役・執行役の職務執行状況の監視・検証を実施（常勤）
往査の実施	年間の監査計画に基づき往査を実施。国内子会社の一部や海外グループ会社の往査においては、オンライン会議システムを用いたリモート監査や動画による事業所視察を実施。（2021年度） 当社 本部・事業所 26カ所（内4カ所社外取締役参加） 国内グループ会社 16社（内4社社外取締役参加） 海外グループ会社 24拠点（内9拠点社外取締役参加）
会計監査人・内部監査部門との連携	会計監査の計画や結果等について意見交換等を実施（2021年度 会計監査人との会合 9回実施）。また、内部監査部門の「業務監査部」とも連携を図りながら監査を実施
グループ・ガバナンス体制の強化	国内グループ会社の監査役等と情報共有や意見交換、社外取締役からの講演の機会を持ち、グループ・ガバナンス体制を維持・強化

Hondaでは、監査委員会への報告を適時・的確に実施するため、「監査委員会報告基準」を整備しています。この基準に基づき、監査委員会に対して、当社や子会社などの事業の状況、内部統制システムの整備および運用の状況などを定期的に報告するほか、会社に重大な影響を及ぼす事項がある場合には、これを報告することとしています。

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

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

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

業務監査部は、監査委員会に対し、監査方針、監査計画および監査結果について定期的に報告を行うほか、監査結果について監査委員会からの求めがある場合には、必要に応じ、追加の報告を行っています。また、監査委員会と業務監査部は、単独または連携して、監査を実施しています。

6 ガバナンス

— コーポレートガバナンス 31

コンプライアンス 44

リスクマネジメント 47

ガバナンス関連データ 52

コーポレートガバナンス

3. 報酬委員会

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

報酬委員会委員（2022年6月22日時点）

東 和浩（委員長）（社外取締役）

竹内 弘平

國分 文也（社外取締役）

小川 陽一郎（社外取締役）

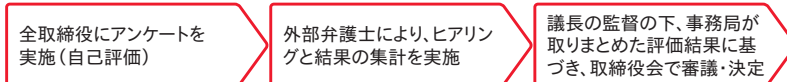
2021年度に報酬委員会で議論された主な事項

- 基本方針・年間活動計画
- 取締役・執行役 報酬基準
- 株式報酬制度および株式交付規程

取締役会の実効性評価

当社は取締役会の機能の現状を確認し、さらなる「取締役会の実効性の向上」と「株主・ステークホルダーの理解促進」につなげることを目的に、毎年度、取締役会全体の実効性の評価を実施しています。

評価のプロセス



評価結果

	前年度の課題	2021年度の主な取り組み	2021年度の評価	今後の課題/取り組み方針
構成	取締役会の専門性・多様性に関する議論の充実	指名委員会において、スキルマトリックスを議論・決議	規模については適切で、スキル、専門性、ダイバーシティ等の観点からバランスの取れた構成となっている	さらなる機能強化に向けた取締役会の構成の継続検討
情報提供	取締役会の審議の質向上に向けた社外取締役への事前説明の充実と当日説明の効率化	・四半期決算の審議とより連動する形で業務執行状況を報告 ・本部長・統括部長等による事前説明の実施 ・当日説明を簡略化し、審議に集中する運営へ移行	質・量ともに適切である	社外取締役に対するよりタイムリーな情報共有や事業所視察の機会のさらなる充実
審議項目	・経営の関心事項に関する社外取締役への情報提供と執行側との対話・議論の充実	・経営上の関心事項に対する意見交換会を開催 ・社外取締役間のコミュニケーションの場を設定 ・戦略・ガバナンス等に関する情報共有を実施	審議項目がある程度厳選され、各議案についてしっかり議論できている	中期経営計画の進捗状況や次期計画の方向性について情報共有・意見交換する機会のさらなる充実
当日審議			・事前説明の充実により、取締役会の審議の質が向上 ・当日の説明もポイントが絞られている	取締役会における議論のさらなる活性化
委員会			・指名・報酬決定プロセスの客観性・透明性が向上 ・三委員会とも良好にその機能を発揮している	委員会と取締役会の連携の維持・強化

評価結果まとめ

実効性評価の結果、指名委員会等設置会社への移行を契機とした運営のアップデートを経て、中長期的視点での経営方針の議論や情報提供の充実、審議の質の向上および三委員会の適切な運営により、取締役会の実効性が適切に確保されていることを確認しました。

今回課題として抽出された、社外取締役に対するよりタイムリーな情報共有や事業所視察機会の充実および取締役会における議論のさらなる活性化を通じて、モニタリング型取締役会としての実効性をさらに高めていきます。

DATA

コーポレートガバナンスの概要

> p.52

6 ガバナンス

— コーポレートガバナンス	31
コンプライアンス	44
リスクマネジメント	47
ガバナンス関連データ	52

コーポレートガバナンス

社外取締役

Honda では、豊富な経験と高い見識を有し、社外の独立した立場に基づき、客観的かつ高度な視点から、広い視野に立って、当社の経営全般を監督いただける方を社外取締役に選任しています。社外取締役は2名以上とし、かつ取締役会の3分の1以上は、当社の「独立性判断基準」を満たす独立社外取締役に構成することとしています。なお、現在の社外取締役5名全員は、当社の「社外取締役の独立性判断基準」を満たしており、いずれも当社との間に特別な利害関係はなく、一般株主との利益相反が生じるおそれはないと考えています。これを踏まえ、当社は、この5名全員を東京証券取引所の規程に定める独立役員として、同取引所に届け出しています。

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

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

WEB

「Honda
コーポレートガバナンス基本方針」

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

社外取締役のサポート体制

Honda では、社外取締役に対して、取締役会室が中心となり、社外取締役の機能発揮のため、以下のようなサポートを行っています。

1. 就任時オリエンテーション

新任社外取締役候補者に対し、業界動向、社史、事業、財務、組織および内部統制システム等に関する研修を実施しています。

2. 事前説明会や情報共有会の実施

社外取締役に取締役会へ上程される各議題の内容や背景、中長期の経営計画における位置づけ等の前提情報を十分に理解していただき、取締役会において本質的な審議が行われるようにするため、各取締役会の開催前に事前説明会を実施しています。また、中期経営計画の進捗状況など重要事項について情報共有し、取締役間で議論する機会を適宜設けています。

3. 経営上の関心事項に対する意見交換会

社外取締役に、当社グループの長期的な課題や進むべき方向に関する認識を共有し、経営上の取り組みに対して理解をより深めていただくとともに、社外取締役の知見を今後の経営方針の議論に活かすため、取締役間の関心事項について、意見交換を実施しました。

4. 執行役との対話／社外取締役間の対話

取締役間のコミュニケーション充実を図るため、社外取締役と執行役や社内取締役との対話、また、社外取締役間の対話の場を適宜設けています。

5. 事業所の視察

当社事業への理解促進のため、工場等の事業所への視察を適宜実施しています。



寄居工場の視察

6 ガバナンス

— コーポレートガバナンス	31
コンプライアンス	44
リスクマネジメント	47
ガバナンス関連データ	52

コーポレートガバナンス

業務の執行（組織運営）

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

役員への研修

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

税務基本方針

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

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

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

DATA

[Honda 税務基本方針](#)

> p.54

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	31
コンプライアンス	44
リスクマネジメント	47
ガバナンス関連データ	52

コーポレートガバナンス

役員報酬

当社は、コーポレートガバナンスの要諦である役員報酬を当社の基本理念、経営方針およびめざす姿の実現に向けた重要な原動力と捉えています。取り巻く環境が大きく変化する中で、全社ビジョンの達成に向け、スピード感を持って変革を推し進めていくための適切なリスクテイクを促し、かつ経営責任を的確に反映する制度内容とするため、以下の決定方針を報酬委員会にて定めています。

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

月度報酬は、報酬委員会で決議された報酬基準に基づいて毎月固定額を支給しています。

STI は、各事業年度の業績を勘案して、報酬委員会の決議によって決定し、支給しています。

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

執行役を兼務する取締役および執行役の報酬は、月度報酬、STI および LTI によって構成され、報酬委員会によって決議された報酬基準に基づいて構成比率を定めています。構成比率は、役員ごとの経営責任の重さに応じて変動報酬の比率を高めています。

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

LTI の対象とならない取締役および執行役においても、自社株式の保有を通じて株主と利益を共有することで、会社の持続的成長と中長期的な企

業価値の向上を促進するため、報酬のうち一定程度を役員持株会に拠出し、自社株式を取得することとしています。

取締役および執行役は、LTI として取得した自社株式および役員持株会を通じて取得した自社株式を、在任期間に加えて退任後1年間は継続して保有することとしています。

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

WEB

「Honda コーポレートガバナンス基本方針」

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

DATA

取締役の報酬等の額

> p.53

DATA

最高給与受給者（代表執行役社長 最高経営責任者）の年間報酬等の総額（日本）

> p.53

DATA

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

> p.53

監査報酬

当社は、有限責任あずさ監査法人による会社法、金融商品取引法および米国証券取引法に基づく会計監査を受けています。有限責任あずさ監査法人においては、会計監査業務を執行した公認会計士 3 名（知野雅彦、神塚 勲および鎌田健志）とその補助者 72 名（公認会計士 26 名、その他 46 名）の計 75 名が監査業務に従事しました。

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

6 ガバナンス

— コーポレートガバナンス 31

コンプライアンス 44

リスクマネジメント 47

ガバナンス関連データ 52

コーポレートガバナンス

取締役・執行役 (2022年6月22日現在)



取締役会長
倉石 誠司
●取締役会議長

【選任理由】
倉石誠司氏は、豊富な海外経験とサプライチェーン・マネジメントや営業領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2021年度は、取締役代表執行役副社長、最高執行責任者として力強いリーダーシップを発揮し Honda グループ全体の執行に対する責任を負うとともに、業務執行を監督し、その職責を十分に果たしています。

1982年 4月 当社入社	2017年 4月 同 戦略・事業・地域担当
2011年 6月 同 執行役員	2017年 6月 同 代表取締役副社長
2013年 11月 本田技研科技(中国)有限公司総経理	2019年 4月 同 戦略・事業・地域担当取締役
2014年 4月 当社常務執行役員	2019年 4月 同 四輪事業本部長
2016年 4月 同 専務執行役員	2021年 6月 同 取締役代表執行役副社長
2016年 6月 同 代表取締役副社長 執行役員	2021年 6月 同 報酬委員
2016年 6月 同 リスクマネジメントオフィサー	2022年 4月 同 取締役会長(現在)
2016年 6月 同 コーポレートブランドオフィサー	2022年 4月 同 取締役会議長(現在)
2017年 4月 同 最高執行責任者	



取締役代表執行役副社長
竹内 弘平
●最高財務責任者
●リスクマネジメントオフィサー

【選任理由】
竹内弘平氏は、豊富な海外経験と経理・財務領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2021年度は、最高財務責任者として高い専門性と力強いリーダーシップを発揮し、Honda グループ全体の執行に対する責任を負うとともに、業務執行を監督し、その職責を十分に果たしています。

1982年 4月 当社入社	2019年 4月 同 財務・管理担当取締役(経理、財務、人事、コーポレートガバナンス、IT)
2011年 4月 同 執行役員	2019年 4月 同 コンプライアンスオフィサー
2013年 4月 同 事業管理本部長	2020年 4月 同 財務・管理担当取締役(経理、財務、人事、コーポレートガバナンス)
2013年 6月 同 取締役執行役員	2021年 4月 同 最高財務責任者(現在)
2015年 4月 同 取締役常務執行役員	2021年 6月 同 取締役執行役専務
2016年 4月 同 取締役専務執行役員	2021年 6月 同 取締役代表執行役副社長(現在)
安全運転普及本部長	2022年 4月 同 報酬委員(現在)
2017年 4月 同 財務・管理担当(経理、財務、人事、コーポレートガバナンス、IT)	2022年 4月 同 リスクマネジメントオフィサー(現在)
2017年 6月 同 専務取締役	



取締役代表執行役社長
三部 敏宏
●最高経営責任者

【選任理由】
三部敏宏氏は、研究開発・生産領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2021年度は、取締役代表執行役社長、最高経営責任者として力強いリーダーシップを発揮し、Honda グループ全体の経営に対する責任を負うとともに、業務執行を監督し、その職責を十分に果たしています。

1987年 4月 当社入社	2019年 4月 同 代表取締役社長
2012年 4月 (株)本田技術研究所常務執行役員	2019年 4月 当社知的財産・標準化担当
2014年 4月 当社執行役員	2020年 4月 同 専務執行役員
2014年 4月 同 四輪事業本部パワートレイン事業統括	2020年 4月 同ものづくり担当(研究開発、生産、購買、品質、パーツ、サービス、知的財産、標準化、IT)
2014年 4月 同 四輪事業本部生産統括部	2020年 4月 同リスクマネジメントオフィサー
2015年 4月 同 四輪事業本部パワートレイン・駆動系事業統括	2020年 6月 同 専務取締役
2015年 4月 同 四輪事業本部生産統括部	2020年 6月 同ものづくり担当取締役(研究開発、生産、購買、品質、パーツ、サービス、知的財産、標準化、IT)
2016年 4月 (株)本田技術研究所取締役専務執行役員	2021年 4月 同 代表取締役社長
2018年 4月 当社常務執行役員	2021年 4月 同 最高経営責任者(現在)
2018年 4月 (株)本田技術研究所取締役副社長	2021年 6月 同 取締役代表執行役社長(現在)
	2021年 6月 同 指名委員(現在)



取締役執行役専務
青山 真二
●事業開発本部長 ●四輪事業本部長 ●コーポレートブランドオフィサー

【選任理由】
青山真二氏は、豊富な海外経験と二輪事業の営業領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2021年度上期は、北米地域の責任者としてお客様の喜び拡大に向けて力強いリーダーシップを発揮するとともに、グローバル視点で事業に貢献しています。また、2021年7月からは、全社の電動化担当としてカーボンフリーの達成に向け、電動化にかかる事業展開の加速を牽引し、十分な実績をあげています。

1986年 4月 当社入社	2018年 11月 アメリカンホンダモーターカンパニー・インコーポレーテッド取締役社長 最高執行責任者
2012年 4月 同 執行役員	2019年 4月 当社北米地域本部長
2013年 4月 同 二輪事業本部長	2019年 4月 ホンダノースアメリカ・インコーポレーテッド取締役社長 最高経営責任者
2013年 6月 同 取締役執行役員	2019年 4月 アメリカンホンダモーターカンパニー・インコーポレーテッド取締役社長 最高経営責任者
2017年 4月 同 アジア・大洋州本部長	2019年 7月 当社電動化担当
2017年 4月 アジアホンダモーターカンパニー・リミテッド取締役社長	2021年 10月 同 執行役専務
2017年 6月 当社執行役員(取締役を退任)	2022年 4月 同 執行役専務
2018年 4月 同 常務執行役員	2022年 4月 同 事業開発本部長(現在)
2018年 4月 同 北米地域本部本部長	2022年 4月 同 コーポレートブランドオフィサー(現在)
2018年 4月 ホンダノースアメリカ・インコーポレーテッド取締役上級副社長 最高執行責任者	2022年 6月 同 四輪事業本部長(現在)
2018年 4月 アメリカンホンダモーターカンパニー・インコーポレーテッド取締役上級副社長 最高執行責任者	
2018年 11月 ホンダノースアメリカ・インコーポレーテッド取締役社長 最高執行責任者	

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	31
コンプライアンス	44
リスクマネジメント	47
ガバナンス関連データ	52

コーポレートガバナンス

取締役 (2022年6月22日現在)



取締役
鈴木 麻子

【選任理由】

鈴木麻子氏は、豊富な海外経験と営業、経理・財務、人事・コーポレートガバナンス領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2021年度は、取締役および監査委員会の委員として取締役および執行役の職務執行を監査・監督し、その職責を十分に果たしています。

1987年 4月 当社入社	2020年 4月 同 執行職
2014年 4月 東風本田汽车有限公司総経理	2021年 6月 同 取締役 (現在)
2016年 4月 当社執行役員	2021年 6月 同 常勤監査委員 (現在)
2018年 4月 同 日本本部副本部長	
2019年 4月 同 人事・コーポレートガバナンス 本部長	



取締役
鈴木 雅文

【選任理由】

鈴木雅文氏は、当社の事業管理本部経理部長を務めるなど、経理・財務領域に関する高い専門性と豊富な経験を有し、海外を含めた Honda グループの業務に精通しています。2021年度は、取締役および監査委員会の委員として取締役および執行役の職務執行を監査・監督し、その職責を十分に果たしています。

1987年 4月 当社入社	2017年 6月 同 取締役 (常勤監査等委員)
2012年 4月 同 欧州地域・CIS中近東アフリカ本部 地域事業企画室長	2021年 6月 同 取締役 (現在)
2013年 4月 同 事業管理本部経理部長	2021年 6月 同 常勤監査委員 (現在)



取締役
酒井 邦彦

【選任理由】

酒井邦彦氏は、検察官、弁護士としての職務経験を有し、2014年7月から2017年3月まで高等検察庁検事長を務めるなど、法律の専門家としての高い専門性と豊富な経験を有しています。2019年6月からは監査等委員である社外取締役として、2021年6月からは社外取締役ならびに指名委員会および監査委員会の委員として独立した立場から当社の経営全般について監査・監督いただき、その職責を十分に果たしています。

1979年 4月 東京地方検察庁検事	2018年 6月 古河電気工業(株)社外監査役 (現在)
2012年 6月 法務総合研究所長	2019年 6月 当社社外取締役 (監査等委員)
2014年 7月 高松高等検察庁検事長	2021年 6月 同 社外取締役 (現在)
2016年 9月 広島高等検察庁検事長 (2017年3月退官)	2021年 6月 同 指名委員 (現在)
2017年 4月 第一東京弁護士会登録	2021年 6月 同 監査委員 (現在)
2017年 4月 TMI総合法律事務所顧問弁護士 (現在)	



取締役
國分 文也

【選任理由】

國分文也氏は、2013年4月から丸紅株式会社の社長・会長を務めるなど、企業経営に関する豊富な経験と高い見識を有しています。2020年6月からは社外取締役として、2021年6月からは社外取締役、指名委員会の委員長および報酬委員会の委員として独立した立場から当社の経営全般について監督いただき、その職責を十分に果たしています。

1975年 4月 丸紅(株)入社	2019年 6月 大成建設(株)社外取締役 (現在)
2012年 4月 同 副社長執行役員	2020年 6月 当社社外取締役 (現在)
2012年 6月 同 代表取締役副社長執行役員	2021年 6月 同 指名委員 (委員長) (現在)
2013年 4月 同 代表取締役社長	2021年 6月 同 報酬委員 (現在)
2019年 4月 同 取締役会長 (現在)	

6 ガバナンス

- コーポレートガバナンス 31
- コンプライアンス 44
- リスクマネジメント 47
- ガバナンス関連データ 52

コーポレートガバナンス

取締役 (2022年6月22日現在)



取締役
小川 陽一郎

【選任理由】
小川陽一郎氏は、長年にわたる公認会計士としての職務経験を有し、2015年7月から2018年5月までデロイト トーマツ グループのCEOを務めるなど、会計の専門家としての高い専門性と豊富な経験を有しています。2021年6月からは社外取締役、監査委員会の委員長および報酬委員会の委員として独立した立場から当社の経営全般について監査・監督いただき、その職責を十分に果たしています。

1980年 10月 等松・青木監査法人 (現有限責任監査法人トーマツ)入社	2018年 6月 同 シニアアドバイザー (2018年10月退任)
1984年 3月 公認会計士登録	2018年 11月 小川陽一郎公認会計士事務所長 (現在)
2013年 10月 有限責任監査法人トーマツ Deputy CEO	2020年 6月 (株)リクルートホールディングス 社外監査役 (現在)
2013年 10月 トーマツグループ(現デロイト トーマツ グループ)Deputy CEO	2021年 6月 当社社外取締役 (現在)
2015年 6月 デロイト トウシュ トーマツ リミテッド (英国)アジア太平洋地域 代表 (2018年5月退任)	2021年 6月 同 監査委員 (委員長) (現在)
2015年 7月 デロイト トーマツ グループ CEO	2021年 6月 同 報酬委員 (現在)



取締役
永田 亮子

【選任理由】
永田亮子氏は、2008年から日本たばこ産業株式会社の執行役員・監査役を務めるなど、企業経営および監査に関する豊富な経験と高い見識を有しています。2021年6月からは社外取締役および監査委員会の委員として独立した立場から当社の経営全般について監査・監督いただき、その職責を十分に果たしています。

1987年 4月 日本たばこ産業(株)入社	2021年 6月 当社社外取締役 (現在)
2008年 6月 同 執行役員	2021年 6月 同 監査委員 (現在)
2018年 3月 同 常勤監査役 (現在)	



取締役
東 和浩

【選任理由】
東和浩氏は、2013年4月から株式会社りそなホールディングスの社長・会長を務めるなど、企業経営に関する豊富な経験と高い見識を有しています。2021年6月からは社外取締役、報酬委員会の委員長および指名委員会の委員として独立した立場から当社の経営全般について監督いただき、その職責を十分に果たしています。

1982年 4月 りそなグループ入社	2017年 6月 一般社団法人大阪銀行協会会長 (2018年6月退任)
2011年 4月 (株)りそなホールディングス取締役	2018年 4月 (株)りそな銀行取締役会長
2011年 4月 同 代表執行役副社長	2018年 4月 同 代表取締役社長
2011年 4月 (株)りそな銀行執行役員	2018年 4月 同 執行役員
2012年 4月 同 代表取締役副社長	2020年 4月 (株)りそなホールディングス 取締役会長 (現在)
2012年 4月 同 執行役員	2020年 4月 (株)りそな銀行取締役会長 (現在)
2013年 4月 (株)りそなホールディングス取締役	2020年 6月 SOMPOホールディングス(株) 社外取締役 (現在)
2013年 4月 同 代表執行役社長	2021年 6月 当社社外取締役 (現在)
2013年 4月 (株)りそな銀行代表取締役社長	2021年 6月 同 指名委員 (現在)
2013年 4月 同 執行役員	2021年 6月 同 報酬委員 (委員長) (現在)
2013年 6月 一般社団法人大阪銀行協会会長 (2014年6月退任)	
2017年 4月 (株)りそな銀行取締役会長	
2017年 4月 同 代表取締役社長	

6 ガバナンス

- コーポレートガバナンス 31
- コンプライアンス 44
- リスクマネジメント 47
- ガバナンス関連データ 52

コーポレートガバナンス

スキルマトリックス

氏名	役職等	委員会 <small>※赤字は委員長</small>	企業経営	国際性	業界経験	新事業 戦略	人事	経理・財務	法務・ リスク マネジメント	ESG・ サステナ ビリティ
倉石 誠司	取締役会長	—	✓	✓	✓		✓		✓	✓
三部 敏宏	取締役 代表執行役社長	指	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
竹内 弘平	取締役 代表執行役副社長	報	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
青山 真二	取締役 執行役専務	—		✓	✓	✓				✓
鈴木 麻子	取締役 (社内)	監		✓	✓		✓	✓	✓	
鈴木 雅文	取締役 (社内)	監		✓	✓			✓		
酒井 邦彦	取締役 (社外)	指・監		✓					✓	
國分 文也	取締役 (社外)	指・報	✓	✓		✓	✓			
小川 陽一郎	取締役 (社外)	監・報	✓	✓			✓	✓		
東 和浩	取締役 (社外)	指・報	✓			✓	✓	✓	✓	
永田 亮子	取締役 (社外)	監				✓	✓			✓

6 ガバナンス

- コーポレートガバナンス 31
- コンプライアンス 44
- リスクマネジメント 47
- ガバナンス関連データ 52

コーポレートガバナンス

執行役・執行役員 (2022年6月1日現在)



執行役常務
安部 典明
 ●日本本部長
 ●安全運転普及本部長
 ●コンプライアンスオフィサー



執行役常務
大津 啓司
 ●株式会社本田技術研究所代表取締役社長



専務執行役員
水野 泰秀
 ●ソニー JV 準備室



専務執行役員
高橋 尚男
 ●四輪事業本部 ものづくりセンター 所長
 ●株式会社本田技術研究所取締役



常務執行役員
貝原 典也
 ●北米地域本部長
 ●アメリカンホンダモーターカンパニー・インコーポレーテッド取締役社長 (最高経営責任者)



常務執行役員
松川 貢
 ●ホンダ・ディベロップメント・アンド・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ取締役社長



常務執行役員
井上 勝史
 ●中国本部長
 ●本田技研工業(中国)投資有限公司 総経理
 ●本田技研科技(中国)有限公司 総経理



常務執行役員
野村 欣滋
 ●二輪・パワープロダクツ事業本部長



常務執行役員
五十嵐 雅行
 ●アジア・大洋州本部長
 ●アジアホンダモーター取締役社長



常務執行役員
大江 健介
 ●四輪事業本部 生産統括部長

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 31

— コンプライアンス 44

リスクマネジメント 47

ガバナンス関連データ 52

コンプライアンス

Honda 行動規範

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

こうした認識のもと、Honda は、世界中の Honda で働く人々が実践すべき誠実な行動をまとめた「Honda 行動規範」を制定し、国内外の子会社を含むグループ全体で共有しています。

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

WEB

「Honda 行動規範」

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



Honda 行動規範



社内報

コンプライアンス委員会

Honda は、グループのコンプライアンス向上を目的に、取締役会が委嘱したコンプライアンスオフィサーを委員長とし、コンプライアンスオフィサーならびに経営会議により指名された執行役その他業務執行責任者で構成する「コンプライアンス委員会」を設置しています。同委員会は、コンプライアンス方針の策定・変更を含む内部統制システム上の重要施策の決定、内部統制システムの整備・運用状況の確認、「企業倫理改善提案窓口」の適切な運営の監督およびコンプライアンスに関する重要案件が発生した場合の再発防止策の決定などを行っています。なお、コンプライアンスに関するとくに重要度の高い案件が発生した場合には、その内容に応じて経営会議または取締役会での審議または報告が行われることとなっています。

コンプライアンス委員会は 2021 年度に 4 回（定期委員会 4 回）開催され、内部統制システムの整備・運用状況、企業倫理改善提案窓口の運用状況などが報告されました。なお、2021 年度において、重大な法令違反の発生はありませんでした。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 31

— コンプライアンス 44

リスクマネジメント 47

ガバナンス関連データ 52

コンプライアンス

企業倫理改善提案窓口

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

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

また、より提案しやすい環境を整えるため、外部の弁護士事務所による窓口も設置するとともに、海外各地域には地域の提案窓口を設置しているほか、独自の提案窓口を設置している子会社もあります。

2021 年度、「企業倫理改善提案窓口」（社外窓口を含む）への提案・相談は 358 件（当社に関するもの 158 件、子会社に関するもの 181 件、その他 19 件）でした。

窓口に提案された案件を調査した結果、懲戒処分となった件数は、2021 年度では当社に関する案件で 4 件、子会社に関する案件で 13 件あり、そのうち当社に関する案件における懲戒解雇処分はありませんでした。なお、当社グループの贈賄防止方針に違反しているという内容の提案はありませんでした。

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

周知強化を図っています。

贈収賄防止の取り組み

Honda は、贈収賄行為を禁止しています。

「Honda 行動規範」において、法令遵守を定めるとともに、「自立した私企業として、政治（政治団体・政治家）や行政（官公庁・その職員）と健全な関係を保ち」「法令や社内規則に従い、政治や行政と健全に接するとともに、政治家や公務員に対して法令や社内規則で禁止されている金銭・物品や接待などの利益の提供を行いません」と定めています。また、「お取引先との間で社会通念を超えて、金銭・物品や接待などの利益を受領したり提供したりしません」と定めています。

上記に加えて、贈収賄に関する基本方針を定めた「Honda 贈収賄防止方針」と、具体的な遵守・禁止事項を定めた「Honda 贈収賄防止ガイドライン」も策定し、従業員向けのイントラネット上に掲示するとともに関連する啓発コンテンツを掲載しています。

Honda は、これらの方針やガイドラインなどをはじめとする贈収賄防止に関する知識を、海外赴任者向け研修および新認定管理職向け研修に取り入れて啓発するとともに、本田技研工業株式会社の全従業員に対して職位に応じた内容の動画研修を実施しています。なお、子会社においても、各社の状況に応じた研修プログラムを整備し、啓発に取り組んでいます。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 31

— コンプライアンス 44

リスクマネジメント 47

ガバナンス関連データ 52

コンプライアンス

反競争的行為防止への取り組み

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

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

また Honda は、コンプライアンス強化の一環として、反競争的行為について、関係部門に対する個別研修を実施しているほか、海外赴任者向け研修や新認定管理職向けの研修でも、反競争的行為をテーマとしたプログラムを取り入れています。このほか、従業員向けのイントラネット上に反競争的行為に関する啓発コンテンツを掲載しています。

紛争鉱物規制への対応

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

Honda は、紛争地域での武装勢力の資金源や人権侵害などの不正に関わる紛争鉱物を使用しない「コンフリクトフリー」をめざすことを方針としています。「OECD 紛争地域および高リスク地域からの鉱物の責任あるサプライチェーンのためのデューデリジェンスガイダンス」に定められた基準にしたがって調査を実施し、国内外の業界団体やサプライヤーと連携しながら、紛争鉱物問題の解決に向けて取り組んでいきます。

調査にあたり、一般社団法人日本自動車工業会においては、サプライヤー向けに調査帳票の記入マニュアルや調査結果を集計するためのツールを作成

しています。また、一般社団法人日本自動車部品工業会および一般社団法人電子情報技術産業協会などと連携し、定期的なワーキング活動を実施しながら効率的な調査方法の検討や調査結果の把握・解析を進めています。

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

サプライヤーとの間では、紛争鉱物への対応を含む CSR 活動に関する要請事項を記載した「Honda サプライヤーサステナビリティガイドライン」を共有し、当ガイドラインに沿った調達を推進するとともに、一次サプライヤーには二次サプライヤーに対して同様に取り組んでいただくよう、働きかけています。

2013 年から、全世界のサプライヤーを対象に紛争鉱物の使用状況調査を実施しています。2021 年度は、7,000 社を超えるサプライヤーから回答をいただき、その調査結果を SEC に報告するとともに、Web サイトで公開しています（下記リンク参照）。

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

また電動化にともなうコバルトの需要拡大は、児童労働をはじめとした人権問題につながる可能性があることを認識しています。日本では、RMI が提供するテンプレートを活用し、サプライヤーの協力を得ながら製錬所の特定を進めています。今後、グローバルでの取り組みも検討していきます。

PDF

「Honda サプライヤーサステナビリティガイドライン」

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

WEB

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

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

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

※2 RMI: Responsible Minerals Initiative(責任ある鉱物イニシアチブ)の略。

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

6 **ガバナンス**

コーポレートガバナンス 31

コンプライアンス 44

— **リスクマネジメント** 47

ガバナンス関連データ 52

リスクマネジメント**リスクマネジメント体制の整備**

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

この規程は、Honda フィロソフィーに基づく企業の持続的成長や経営の安定化を図ることを目的とし、グローバルレベルで事業に影響のあるすべてのリスクを対象としています。

活動の推進にあたっては、取締役会で選出された全社リスクマネジメントオフィサーが中心となって、その仕組みづくりや定着に向けたフォローを実施しています。

また、各組織は、規程の基本方針に基づいて、リスクマネジメント事務局を設置し、自立したリスクマネジメント体制を構築することで、自らの責任においてリスクマネジメント活動を推進しています。

主な取り組みとして、Honda のリスクを全社横断的な観点で議論・モニタリングを行う「リスクマネジメント委員会」を設置しています。この全社レベルでの取り組みと並行して、各組織では共通の手法を用いてリスクを特定・評価・対応する「リスクアセスメント活動」を全社的にを行っています。

また、危機が発生した際には、影響度に応じて「グローバル危機対策本部」を設置し、危機対応にあたっています。

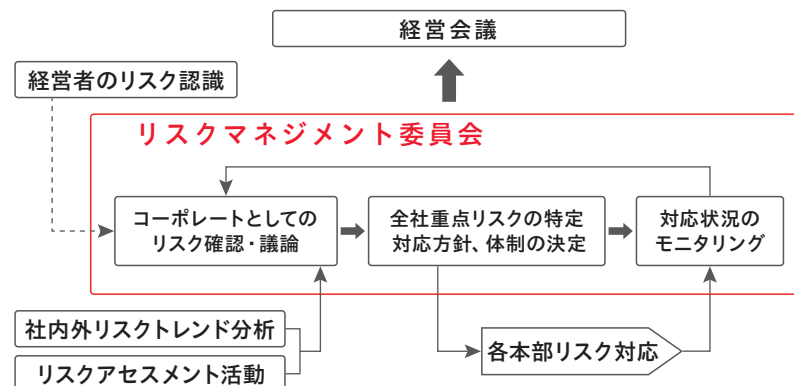
リスクマネジメント委員会

近年、業態を問わず企業を取り巻く事業環境は激しく変化しており、リスクの複雑性・不透明性が高まっているなか、実効性のあるリスクマネジメント活動が求められています。Honda では、全社横断的な観点で重要なリスクの特定、議論、モニタリングを行うため、全社リスクマネジメントオフィサーを委員長とした「リスクマネジメント委員会」を設置しています。

このリスクマネジメント委員会では、社内のリスク認識のみならず、社外のリスクトレンドを機動的に捉えた情報を収集しています。これら社内外の情報からリスクシナリオを具体化し、Honda の事業戦略と突き合わせたインパクト分析を実施しています。こうした客観的なリスク分析に基づき経営メンバーが議論することで、経営戦略と連鎖した Honda が取り組むべき全社横断的なリスクについて対応方針、対応体制を決定しています。

また、そのなかでもとくにコーポレートとして重要なリスクは「全社重点リスク」として、定期的に対応状況のモニタリングを行っています。

これらリスクマネジメント委員会での議論やモニタリング状況については、経営会議に適宜報告しています。

リスクマネジメント委員会

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 31

コンプライアンス 44

— リスクマネジメント 47

ガバナンス関連データ 52

リスクマネジメント

2021 年度も全社重点リスクを特定しており、特定した全社重点リスクは、主管部門を中心に対応を行うとともに、その進捗状況はリスクマネジメント委員会の場で確認、議論を行っています。

全社重点リスク

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

リスクアセスメント活動

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

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

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

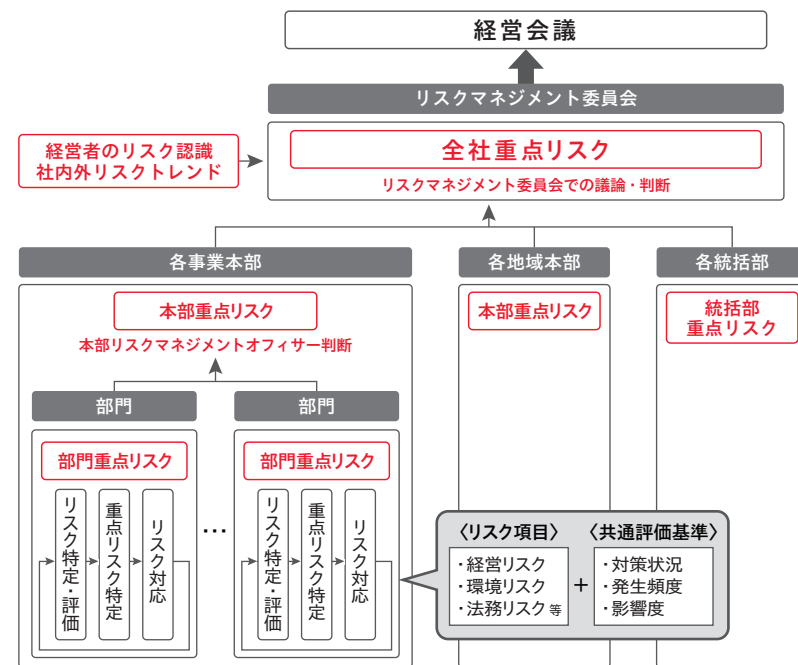
各本部・統括部では、各部門のリスク評価結果をベースに議論を重ね、本

部リスクマネジメントオフィサーの判断のもと「本部重点リスク」を特定し対応を行っています。

また、これらの本部・統括部のリスク認識に基づく「本部重点リスク」の状況は、リスクマネジメント委員会に報告しており、社内外のリスクトレンドと突き合せて「全社重点リスク」の特定、議論につなげています。

こうした活動を通じ、各本部・統括部内でのリスクマネジメント活動を定着させ、グループ全体のリスク低減を図るとともに、従業員一人ひとりのリスク意識向上につなげていきます。

リスクアセスメント取り組み図



6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 31

コンプライアンス 44

— リスクマネジメント 47

ガバナンス関連データ 52

リスクマネジメント

危機対応

Honda では、危機の兆候を監視・報告するリスクセンシング活動を行い、Honda に影響を及ぼす可能性のある危機情報を広く収集するとともに、危機が顕在化した場合に備えた情報連携体制を構築しています。

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

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

まずは、情報共有・活動の議論の場として、危機対応の要となる班長を招集した班長会議を日常から開催しています。この会議を通じて、活動のレベルアップを図るとともに、危機発生時に効果的な連携を行うための風土醸成に取り組んでいます。

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

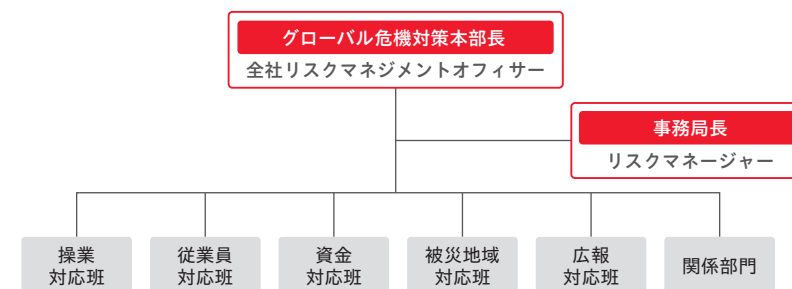
防災訓練においても、人命の安全確保、安否確認に加え、BCP※の観点から、ビジネスに対する影響の早期把握を目的とした情報連携訓練に、継続して取り組んでいます。

直近の危機対応事例では、新型コロナウイルスへの対応として、Honda でもグローバル危機対策本部を立ち上げ、全社横断的な対応の推進および、その対応ノウハウの振り返りを行うことで、機能強化を図っています。

各国で社会経済活動の維持と感染対策の両立が進みつつあるものの、新型コロナウイルス感染症の収束時期は、不透明な状況が続いています。今後もウイルスの変異株発生や各国での感染拡大の動向を注視し、お客様・従業員の安全確保を最優先に、感染拡大防止に取り組んだうえで、事業活動を継続していきます。

また、いまなお、全世界的に影響が顕在化している半導体部品の供給課題については、Honda においても影響を最小化するために全社横断的な対応を推進しています。

グローバル危機対策本部体制図



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

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 31

コンプライアンス 44

— リスクマネジメント 47

ガバナンス関連データ 52

リスクマネジメント

情報管理

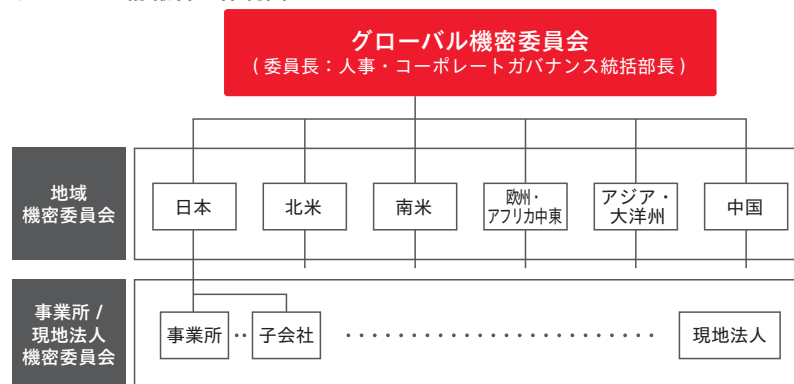
Honda は、機密情報や個人情報などの情報資産を保護することを目的に、グループ会社までを適用範囲とした「Global Confidentiality Policy(GCP)」 「Global IT Security Policy(GITSP)」を制定し、組織的な対応体制、機密情報や個人情報を取り扱うにあたっての遵守事項、情報システムやネットワークにおけるセキュリティ基準、情報漏えい発生時のレポートラインなどを規定しています。

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

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

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

グローバル情報管理体制図



個人情報の保護

Honda は個人情報保護の重要性を認識し、お客様情報を最優先で保護することを社会的責務として捉えています。Honda が適正に個人情報を取り扱うためにグループ会社までを適用範囲とした「Global Privacy Policy (GPP)」を制定し、グローバル共通で遵守すべき事項や推進体制を定め、運用しています。

個人情報を取り扱う部門では管理責任者、管理者を設置し、教育を実施するとともに、保有している個人情報の管理方法や委託先での管理状況などを各事業所・各社の機密委員会へ届出を行うこととしています。届出内容を最新の状態に保つため、全部門を対象に年1回以上、棚卸を実施しています。また、お客様情報が含まれる情報システムに対しては、より厳格なセキュリティ基準を設定するとともに、定期的にセキュリティ対策の実施状況を確認することとしています。

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

また、Honda は、社会課題の解決やお客様により良い製品・サービスを提供するためにデータの利活用を行っています。適切なデータの取り扱いおよび関連リスクの低減ならびにデータ利活用の促進を図ることを目的として「データ利活用リスクマネジメントガイドライン」を制定するとともに、知的財産・標準化統括部長を決裁者とした「データ利活用リスク判断会」を設置し、データの収集・蓄積管理・利活用に対する各専門領域観点からのリスク対応状況の審議および実施可否の決裁を行っています。

なお、個人情報の漏えいや開示等の請求があった場合は、各国法規に則り、すみやかに対応する体制を整備しています。2021年度は個人情報の重大な紛失・漏えいの発生、および顧客プライバシーに関する重大な苦情はありませんでした。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 31

コンプライアンス 44

— リスクマネジメント 47

ガバナンス関連データ 52

リスクマネジメント

製品サイバーセキュリティ

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

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

また、2016年9月、推進体制としてサイバーセキュリティ委員会を発足させ活動してきましたが、2022年4月より、関係部門横断での意思決定と実行のさらなる迅速化に向け、経営メンバーの参画を拡大する等の改組を行いました。

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

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	31
コンプライアンス	44
リスクマネジメント	47

— ガバナンス関連データ 52

ガバナンス関連データ

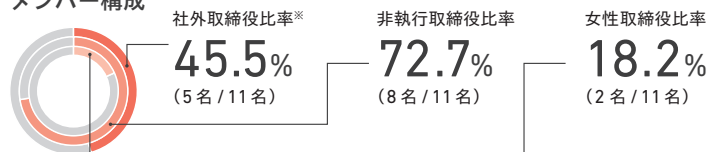
コーポレートガバナンスの概要 (2022年6月22日時点)

組織形態

指名委員会等設置会社

取締役会

メンバー構成



※社外取締役5名全員は当社の「社外取締役の独立性判断基準」を満たした独立役員です。

在任期間

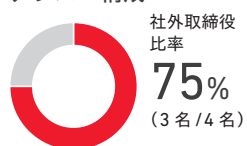


出席率 (2021年度)



指名委員会

メンバー構成



出席率 (2021年度)



監査委員会

メンバー構成

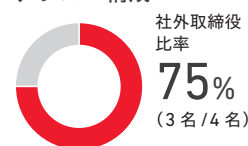


出席率 (2021年度)



報酬委員会

メンバー構成



出席率 (2021年度)



(2021年4月から6月における
監査等委員会の開催実績:計4回・
出席率100%)

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	31
コンプライアンス	44
リスクマネジメント	47

— ガバナンス関連データ 52

ガバナンス関連データ

取締役・執行役の報酬等の額

指名委員会等設置会社移行前 (2021年4月から2021年6月まで)

役員区分	報酬等の 総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額 (百万円)			対象となる 役員の員数 (名)
		固定報酬	業績連動報酬		
			STI (Short Term Incentive)	LTI (Long Term Incentive)	
取締役 (監査等委員を除く) (社外取締役を除く)	139	113	-	26	6
社外取締役 (監査等委員を除く)	8	8	-	-	2
取締役 (監査等委員) (社外取締役を除く)	36	36	-	-	2
社外取締役 (監査等委員)	12	12	-	-	3
(合計)	195	169	-	26	13

- ・当社は2021年6月23日開催の第97回定時株主総会の決議により監査等委員会設置会社から指名委員会等設置会社に移行しました。上記は当社が指名委員会等設置会社に移行する前に在籍した各役員区分の報酬および合計人数です。
- ・役員報酬限度額は、取締役(監査等委員を除く)分年額1,160百万円以内、取締役(監査等委員)分年額270百万円以内です。
- ・上記については、当事業年度において、当社が当社役員に対して支給した報酬等の金額を記載しており、2021年6月23日開催の第97回定時株主総会終結の時をもって退任した取締役(監査等委員を除く)2名、社外取締役(監査等委員を除く)1名および社外取締役(監査等委員)2名に対する支給額を含んでいます。
- ・取締役(監査等委員を除く)のSTIは、前述の取締役(監査等委員を除く)分役員報酬限度額に含まれており、2022年5月17日開催の報酬委員会にて決議された支給金額を記載しています。
- ・LTIの総額は、役員報酬BIP(Board Incentive Plan)信託に関して当事業年度中に付与した株式交付ポイントに係る費用計上額であり、非金銭報酬等に該当します。

指名委員会等設置会社移行後 (2021年7月から2022年3月まで)

役員区分	報酬等の 総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額 (百万円)			対象となる 役員の員数 (名)
		固定報酬	業績連動報酬		
			STI (Short Term Incentive)	LTI (Long Term Incentive)	
取締役 (社外取締役を除く)	181	181	-	-	3
社外取締役	66	66	-	-	5
執行役	586	265	188	133	8
(合計)	833	512	188	133	16

- ・上記の取締役に執行役を兼務する取締役3名は含まれていません。
- ・執行役のSTIは、2022年5月17日開催の報酬委員会にて決議された支給金額を記載しています。
- ・LTIの総額は、役員報酬BIP(Board Incentive Plan)信託に関して当事業年度中に付与した株式交付ポイントに係る費用計上額であり、非金銭報酬等に該当します。

最高給与受給者(代表執行役社長 最高経営責任者)の年間報酬等の総額(日本)

最高給与受給者(代表執行役社長 最高経営責任者)の年間報酬等の総額(百万円)	195
従業員の年間報酬総額の中央値に対する比率(%)	2,460

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

最高給与受給者(代表執行役社長 最高経営責任者)の年間報酬総額等の増加率(%)	0
---	---

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	31
コンプライアンス	44
リスクマネジメント	47

— ガバナンス関連データ 52

ガバナンス関連データ

Honda 税務基本方針

1. 本方針の目的

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

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

2. 税務基本方針

(1) 法令遵守

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

(2) 租税回避行為の禁止

Honda は、「地域で稼いだ利益は地域に還元する」という基本的な考え方のもと、タックスヘイブンの利用など租税回避を目的とした取引は行わず、事

業実態に即した取引のもと、適正な納税を行う。

(3) 移転価格

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

(4) 透明性の確保

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

(5) 政府・課税当局との関係

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

(6) コーポレートガバナンス

Honda は、基本理念に立脚し、株主・投資家をはじめ、お客様、社会からの信頼を高めるとともに、会社の迅速・果敢かつリスクを勘案した意思決定を促し、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を図り、「存在を期待される企業」となるために、経営最重要課題の一つとしてコーポレートガバナンスの充実に取り組んでおり、税務についても、その考え方、枠組みおよび運営方針を踏まえたガバナンスの整備を行う。

7 環境



environment

重要課題

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

7 パフォーマンス報告

— 環境 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

基本的な考え方

Honda 環境・安全ビジョン /
Honda 環境宣言

Honda は、1960 年代から積極的に環境課題の解決に取り組んできました。1970 年代には一酸化炭素、炭化水素、NO_x※¹の排出を減らした低公害の「CVCC※²エンジン」を開発し、当時世界で最も厳しい自動車の排出ガス規制といわれた米国マスキー法に世界で初めて適合しました。

1992 年には、すべての環境取り組みの指針となる「Honda 環境宣言」を制定しました。ここでは、資材調達から設計、開発、生産、輸送、販売、使用、廃棄段階に至る製品ライフサイクルの各段階で環境負荷を低減するという基本姿勢を整理・明文化しています。

また、こうした環境取り組みをさらに進め、「存在を期待される企業」であり続けるために、2011 年、「Honda 環境・安全ビジョン」を定めました。このビジョンに掲げた「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現に向けて、グローバルに展開する Honda の各事業所では、あらゆる環境負荷の低減に取り組んでいます。その取り組みは、気候変動の原因とされている GHG※³ 排出量やエネルギー使用量の低減をはじめ、水資源や鉱物資源など資源の効率利用、廃棄物の適切な処理と削減など、「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 NO_x:Nitrogen Oxides(窒素酸化物)の略。

※2 CVCC : Compound Vortex Controlled Combustion (複合渦流調整燃焼方式)の略。

※3 GHG : Greenhouse Gas (温室効果ガス)の略。



Honda 環境・安全ビジョン

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現

Honda 環境宣言

地球環境の保全を重要課題とする社会の責任ある一員として、Honda は、すべての企業活動を通じて、人の健康の維持と地球環境の保全に積極的に寄与し、その行動において先進性を維持することを目標として、その達成に努めます。

以下に、私たちの日々の活動にあたって従うべきガイドラインを示します。

1. 私たちは、商品の研究、開発、生産、販売、サービス、廃棄というライフサイクルの各段階において、材料のリサイクルと、資源、エネルギーの節約に努めます。
2. 私たちは、商品のライフサイクルの各段階で発生する廃棄物、汚染物質の最少化と適切な処理に努めます。
3. 私たちは、企業の一員として、また社会の一員として、人の健康の維持と地球環境の保全に努力することが重要であると認識し、積極的に行動することに努めます。
4. 私たちは、事業所の活動が、それぞれの地域の人たちの健康と環境や社会に対し及ぼす影響について認識し、社会から高い評価をいただけるように努めます。

1992 年 6 月制定・発表

7 パフォーマンス報告

— 環境 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



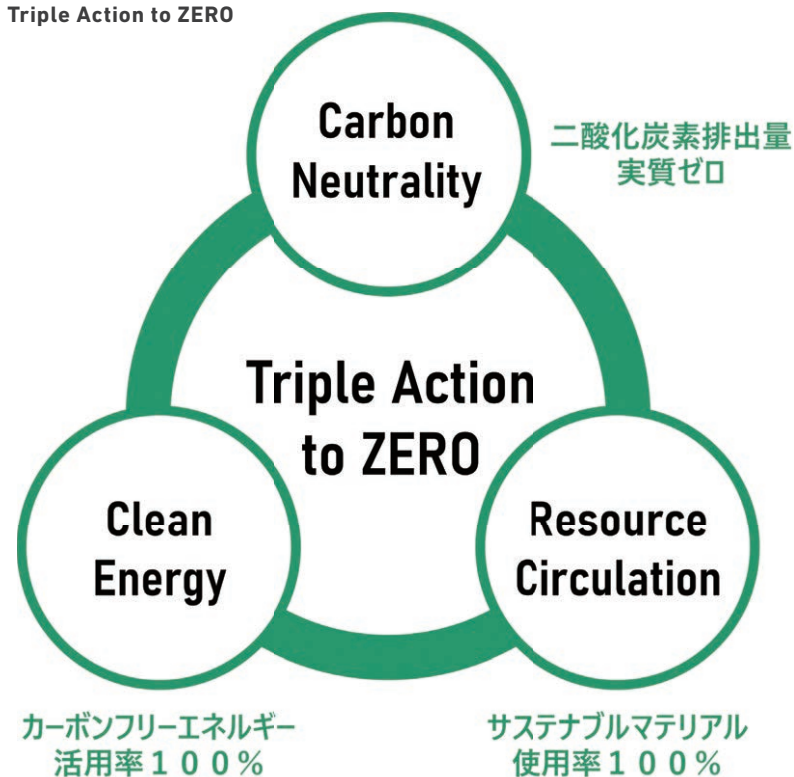
※ 気温上昇：産業革命以前と比較した地球の平均気温上昇。

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」「クリーンな大気の実現」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

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、さらなる強靭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 は戦略の強靭性を高め、さまざまな取り組みを実施しています。

	気候関連のリスク (TCFD より抽出)	Honda のリスク 具体的な対応 / ページ	気候関連の機会 (TCFD より抽出)	Honda の機会 具体的な機会 / ページ
移行リスク⇒ 2℃ / 1.5℃ (主な影響) ・ CO ₂ 排出が多いモビリティの市場からの排除 ・ 製品利用サービスに必要なエネルギーの多様化	政策、法規制リスク ・ GHG 排出に関する規制強化 ・ 排出量報告義務の強化	・ 燃費向上および電動化の推進 (⇒p.06, 07, 62, 63) ・ ライフサイクル全体での排出量開示 (⇒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.06, 07, 16, 63) ・ マルチバスウェイによる製品販売の拡大 (⇒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.06, 07, 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.06, 07)
	市場リスク ・ 消費者行動の変化 ・ 市場シグナルの不確実性 ・ 原材料のコスト上昇	・ マルチバスウェイによる製品開発 (⇒p.61) ・ 3R を見据えた製品設計 (⇒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)	強靭性 ・ 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)		

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

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

7 パフォーマンス報告

— 環境 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

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。

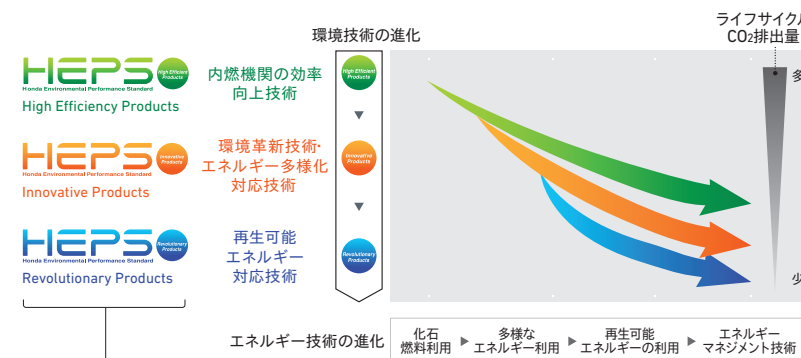
そのため、この 3 つの取り組みに関して独自に高い次元の製品ガイドラインを定め、自社製品をこれに対応させていくことで、このシナリオの達成をめざしています。それが、2011 年に制定した「HEPS ※」です。2021 年度に発売した製品の認定を行った結果、二輪車 18 モデル、四輪車 6 モデル、パワープロダクツ 3 モデルの合計 27 モデルを新たに HEPS 適合製品として認定。累計では二輪車 205 モデル、四輪車 98 モデル、パワープロダクツ 53 モデルの合計 356 モデルが HEPS 適合製品となりました。

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。

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

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、東風本田汽車有限公司と広汽本田汽車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



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

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 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

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進めています。

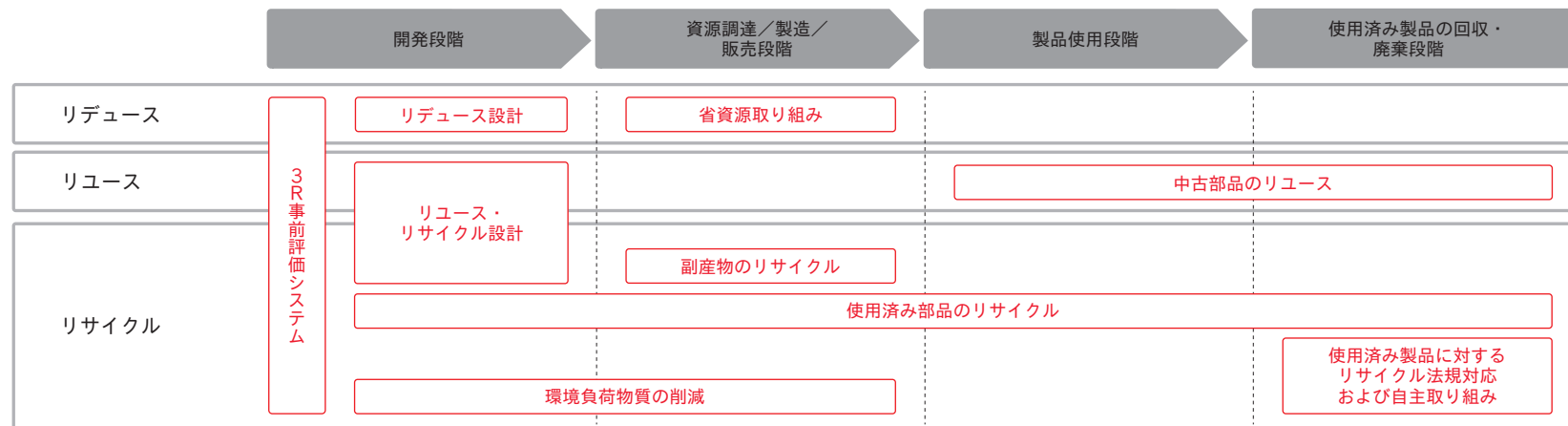
そこで Honda は、資源枯渇のリスクや廃棄時の環境汚染につながるようなリスクを視野に入れ、廃棄物等発生量の削減をめざし、すべての企業活動における 2030 年度総発生量を BAU※2 に対し 14.5%削減（2018 年以降、内作原単位の削減年率 1.8%相当）を目標に設定しました。

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きます。

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。

資源と廃棄における環境負荷ゼロへの取り組み



※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。

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

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。



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とすることで、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の交換することで、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)

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のみのラインナップとし、製品使用時の環境負荷低減に取り組んでいます。

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



※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。

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。

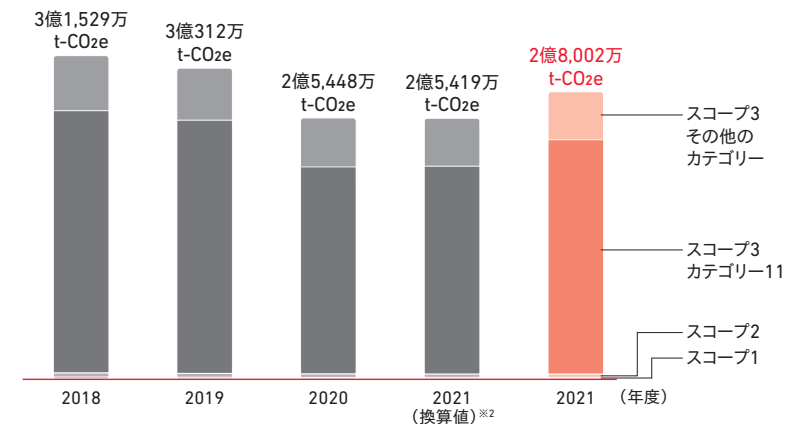
以後、Hondaは継続して、バリュー・チェーン全体でのGHG排出量の算定と開示を行っています。スコープ3(その他の間接排出)の算定では、推計割合の大きいカテゴリーについて対象範囲(バウンダリー)を拡大して、データ収集の推計・算出方法の精度を向上させるなど、より正しく把握できるよう進化を続けています。

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)。

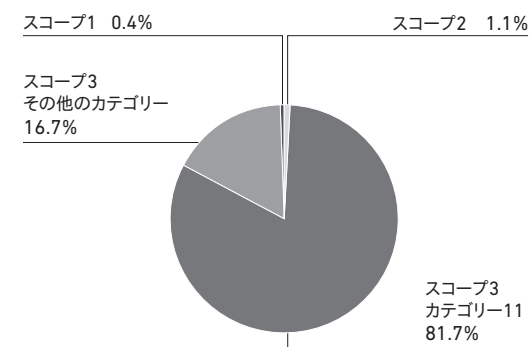
2021年度の算定結果は、Hondaの企業活動によるGHG排出量が430万t-CO₂e、その他の間接排出も含めたHondaに関わるバリュー・チェーン全

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



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

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を、日本以外は 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories の排出係数を利用。地球温暖化係数は 2007 年 IPCC 第四次評価報告書の係数を利用。

●スコープ 2: GHG プロトコルで定義されている、企業活動のエネルギー利用にともなう GHG の間接排出 (例: 工場・オフィスでの電力エネルギーの使用)。上記数字は、Honda および国内外の連結子会社・関連会社の企業活動からの間接 GHG 排出量。一部小規模な会社は除く。GHG プロトコルのマーケット基準手法を採用。日本は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく電気事業者別の排出係数を利用。日本以外は電気事業者別の排出係数、または各地域での最新の排出係数、これらが入手困難な場合は IEA, Emissions from Fuel Combustion の排出係数を利用。

●スコープ 3: GHG プロトコルで定義されている、スコープ 1・スコープ 2 を除く、その他の間接 GHG 排出。全体が 15 のカテゴリに分解・体系化されている (例: カテゴリ 11 = 販売した製品の使用にともなう GHG 排出。カテゴリ 12 = 販売した製品の廃棄にともなう GHG 排出など)。

●「スコープ 3・カテゴリ 11」の数字は、Honda が当該年度に販売した製品(二輪車・四輪車・パワープロダクツ・航空機)がお客様の手に渡り、最終的に廃棄されるまでの間に、お客様の使用にともなって排出される GHG の量。算出範囲は、自社製品(二輪車・四輪車・パワープロダクツ・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。

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

の付されたデータにつきましては、第三者保証を受けています。

※ ATV を除く。



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

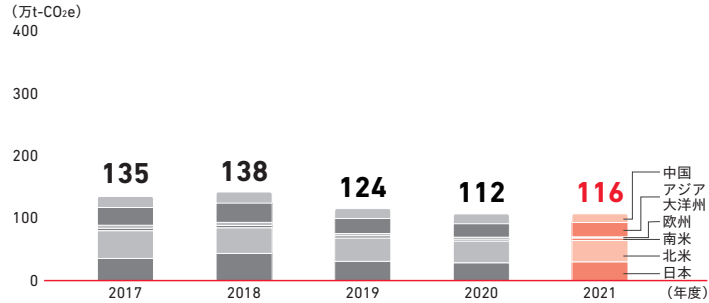
一 環境関連データ

- 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

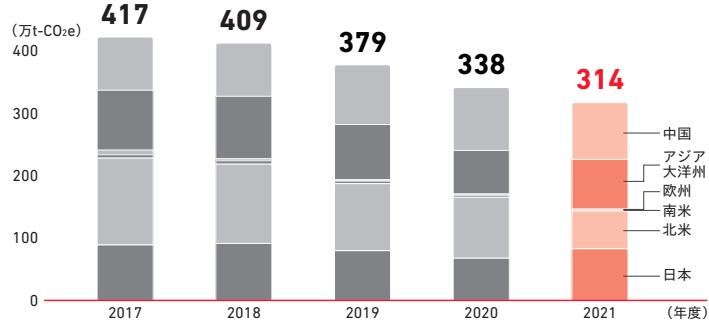
GHG排出量

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

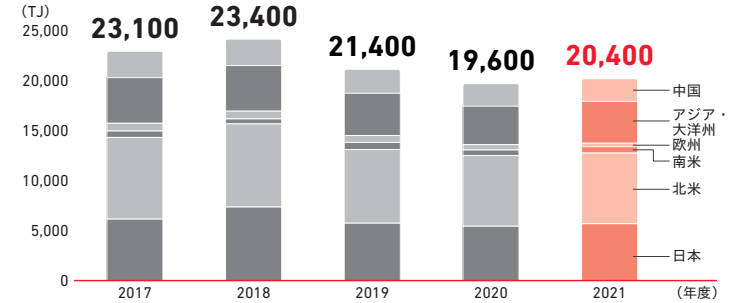
間接排出量 (スコープ2)



【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

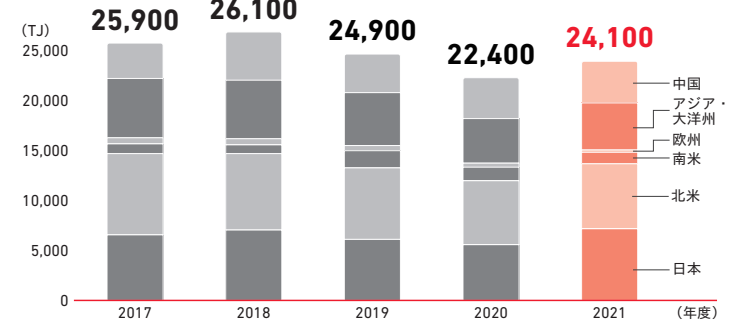
エネルギー消費量

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

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

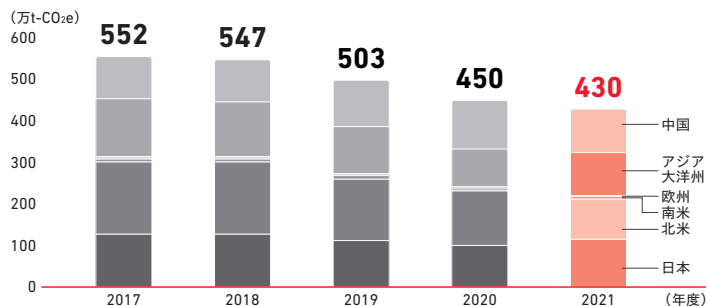
サプライチェーン 139

社会貢献活動 155



環境関連データ

総GHG排出量 (スコープ1・2)



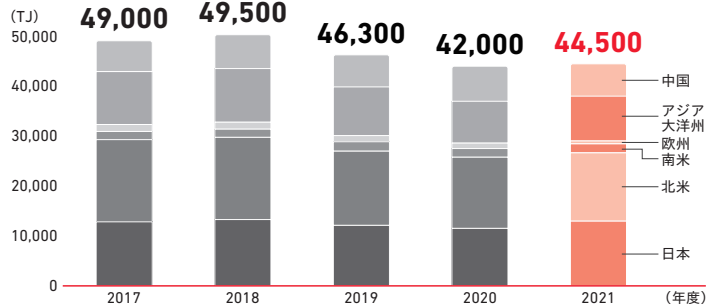
【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。

【算定方法】

総GHG排出量 (スコープ1・2) = 直接GHG排出量 + 間接GHG排出量

・有効数字3桁で表示

総エネルギー消費量



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

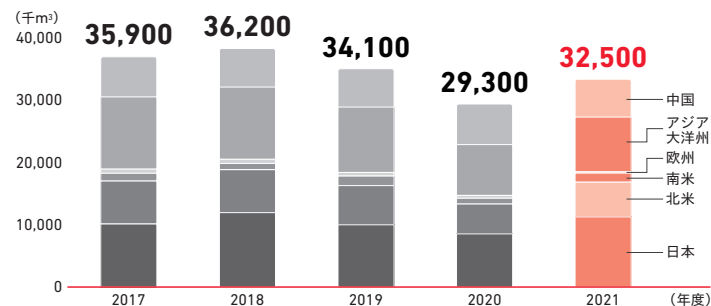
【算定方法】

総エネルギー消費量 = 直接エネルギー消費量 + 間接エネルギー消費量

・有効数字3桁で表示

取水量/排水量

取水量



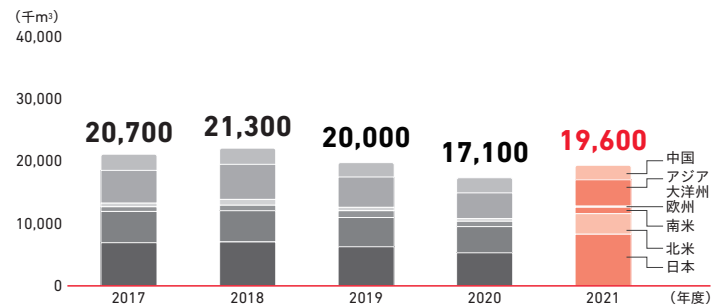
【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。

【算定方法】

取水量 = Σ (水道施設からの購入量 + 地下水取水量 + 雨水活用量 + 河川等の地表水取水量 等)

・有効数字3桁で表示

排水量



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

【算定方法】

排水量 = Σ (下水道等の他社処理量 + 公共水域直接放流量)

・一部に推計を含む
・有効数字3桁で表示

7 パフォーマンス報告

環境関連データ

— 環境 55

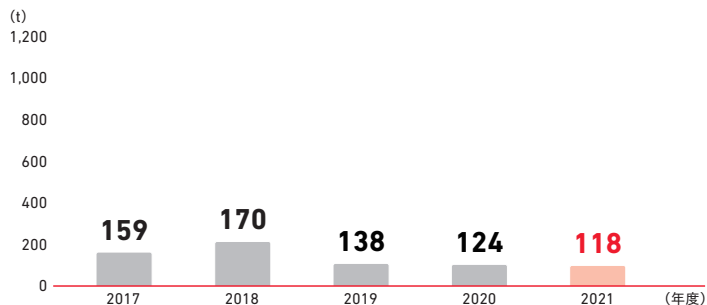
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 気候変動・エネルギー問題への対応
- 資源の効率利用
- クリーンな大気の保全
- その他の重要課題

— 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

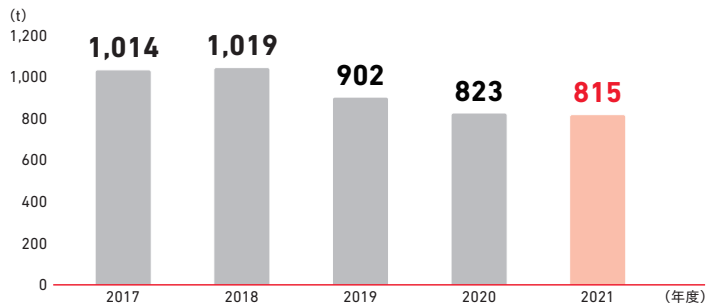
大気汚染物質排出量

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)

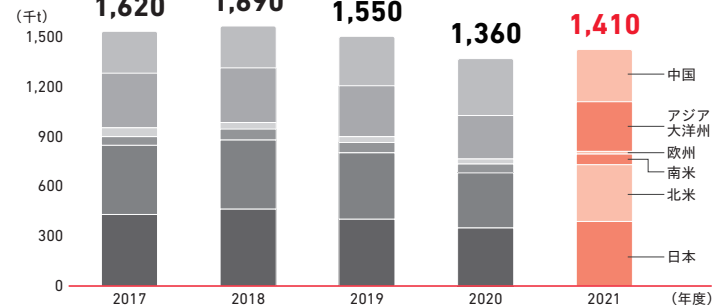
NOx排出量



【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)
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
事業エリア内コスト	●地球環境保全コスト	866	356
	●資源循環コスト	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

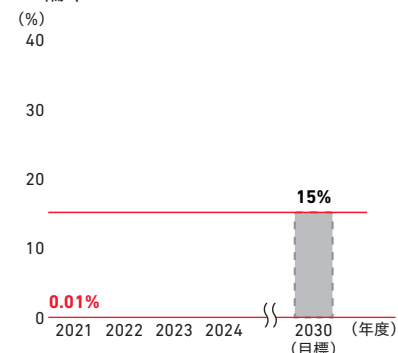
・集計対象：本田技研工業株式会社、株式会社本田技術研究所、株式会社ホンダアクセス。
 ・集計期間：2021年4月1日～2022年3月31日。
 ・公表した数値には一部推計値を含みます。
 ・集計表の作成にあたっては、環境省より公表されているガイドライン、ガイドブックなどの環境会計に関する資料を参考としました。
 ・キャッシュフローをベースとし、減価償却費を除いた金額です。

経済効果 〈収益、費用低減の実質効果〉

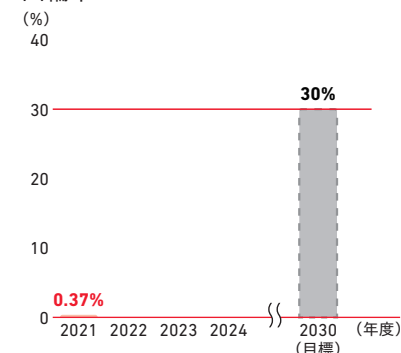
		2021 年度 (百万円)
有価物売却益		7,125
省エネルギー施策による低減費用	設備導入	33
	マナー施策など	36
(合計)		7,194

電動製品の販売比率

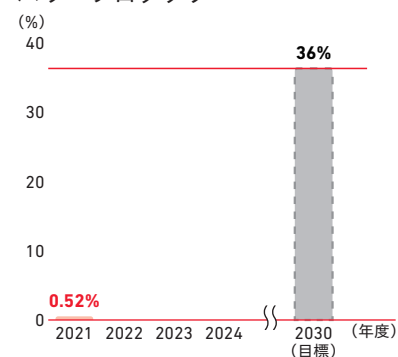
二輪車



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

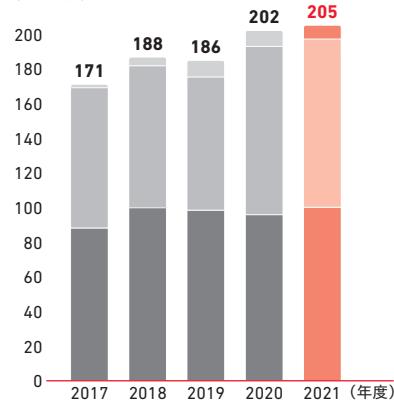
サプライチェーン 139

社会貢献活動 155

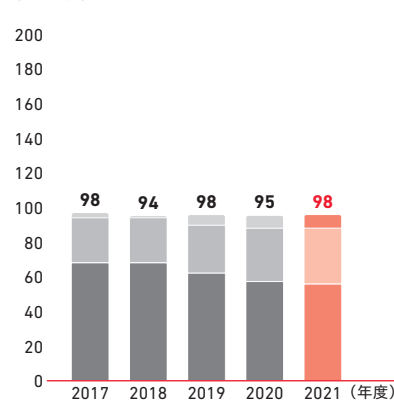
環境関連データ

HEPS 適合モデル数の推移 (グローバル)

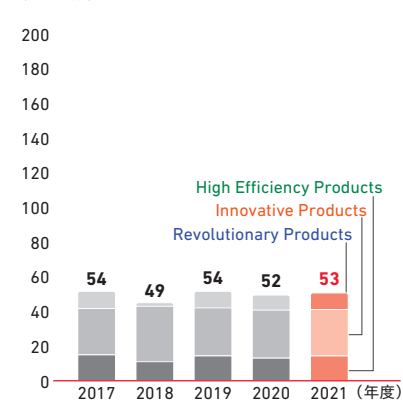
二輪車 (モデル数)



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

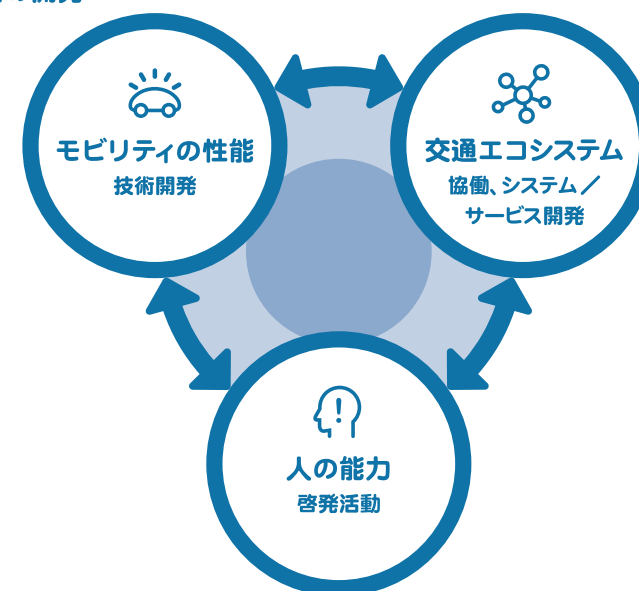
渋滞や悪天候などにより交通環境が刻々と変化するなかで、事故を未然に防ぐ、あるいは事故の被害を軽減するためには、交通環境を構成する多様な存在※1の相互関係までを踏まえた全体像（交通エコシステム）を動的に捉え、それぞれが有機的に結びつくこと※2が必要であると考えており、国や地域への協力、各企業との連携など、オープンな姿勢で積極的に取り組み、交通社会の健全な機能に貢献していきます。

交通事故の多くは非常に複雑な要因によりひき起こされるため、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。

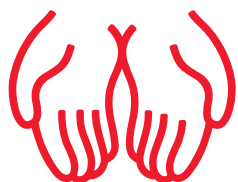
安全3つの要素

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

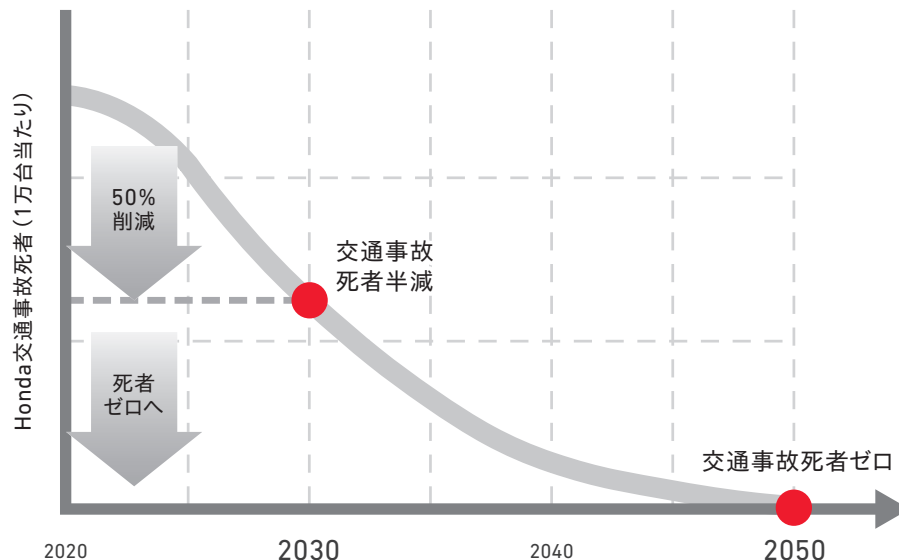
2021 年 4 月、「2050 年に全世界で Honda の二輪車・四輪車が関与する交通事故※死者ゼロをめざします」と表明しました。またマイルストーンとして、2030 年に全世界で Honda の二輪車・四輪車が関与する交通事故死者半減をめざします。これらは、新車だけでなく、市場に現存するすべての Honda 二輪車・四輪車を対象にしています。この目標実現に向けて、大きな課題となるのは、新興国での二輪車による死亡事故です。Honda には、二輪車を最も多く売るメーカーとしての社会的責任があります。

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。



7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

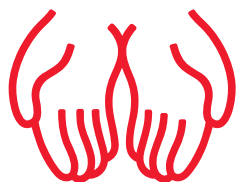
— 安全に関する取り組み

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

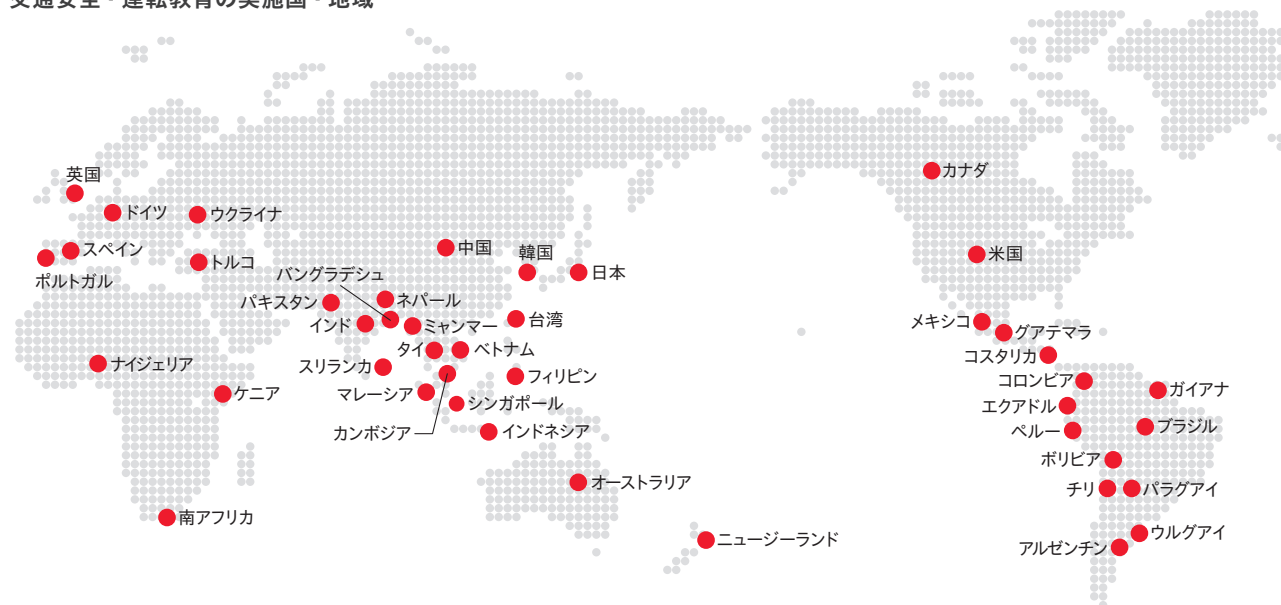
人の能力

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的指導者養成や、企業・学校・個人のお客様に安全運転教育を行う Honda の施設。

7 パフォーマンス報告

環境 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マニュファクチャリングカンパニー・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。

タイホンダマニュファクチャリングカンパニー・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。

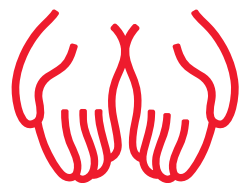
台湾本田股份有限公司においても、交通環境の改善に尽力したことが認められ、専門家や学者たちによる投票の結果、政府 交通部から「交通部金安賞 最高荣誉賞」を受賞しました。



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。

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

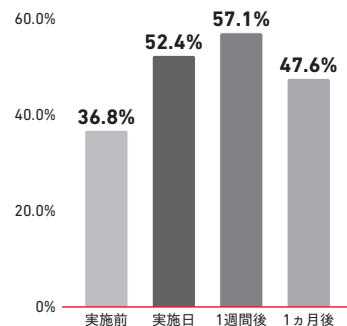
> https://www.honda.co.jp/safetyinfo/sj/contents/pdf/2022SJspring_1to2.pdf



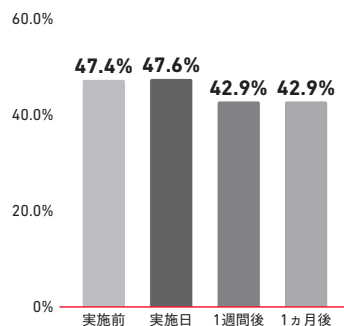
受講者の行動変容について検証

1年生「停止動作」の変化

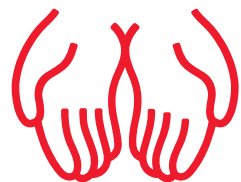
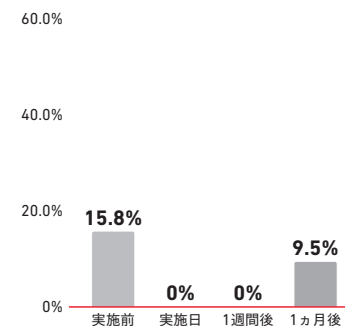
止まっている



止まらない



飛び出した



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

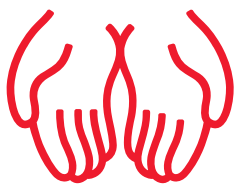
— 安全に関する取り組み

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きます。

※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。

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足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/>

7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

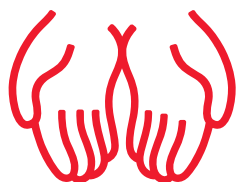
— 安全に関する取り組み

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

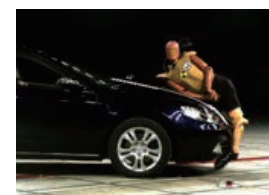
Honda のアプローチ

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※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。



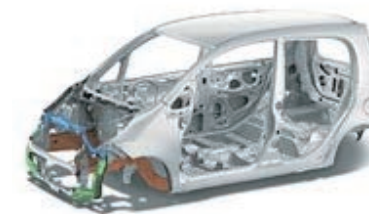
歩行者ダミー



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



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：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。

7 パフォーマンス報告

環境 55

— 安全 79

基本的な考え方

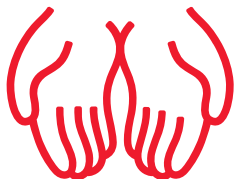
— 安全に関する取り組み

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

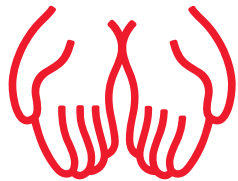
— 安全に関する取り組み

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

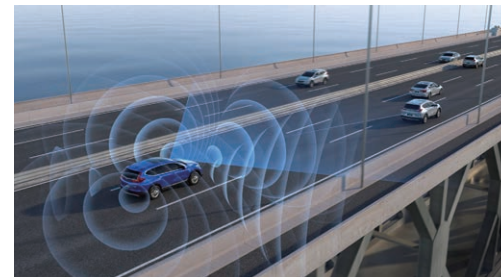
TOPICS

全方位安全運転支援システム Honda SENSING 360 を発表

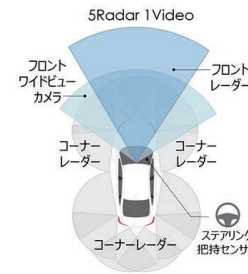
2021年10月、Hondaは、車両周辺の死角をカバーし、交通事故の回避やドライバーの運転負荷の軽減をサポートする全方位安全運転支援システム「Honda SENSING 360※1（ホンダ センシング サンロクマル）」を発表しました。従来のシステムよりさらに進化し、センシングの範囲を車両の前後のみならず、全方位に広げた Honda SENSING 360 の適用を 2022 年に中国で発売する四輪車から開始し、2030 年までに先進国で発売する全モデルへ展開することをめざします。

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。



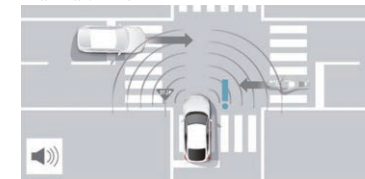
Honda SENSING 360 のイメージ



5Radar 1Video

Honda SENSING 360 の主な特長

衝突軽減ブレーキ
機能拡大 交差点 出会いがしら 歩行者 車両 側方 / 対向対応
二輪四輪交差車両対応



右左折時の横断歩行者対応

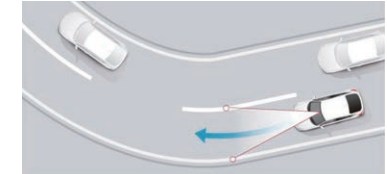


前方交差車両警報
低速走行または発進する際の交差車両情報

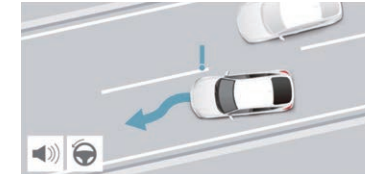


カーブ車速調整機能

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

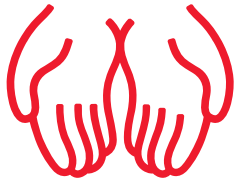
— 安全に関する取り組み

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。

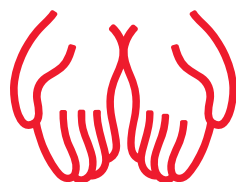
2021 年度の活動実績

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

一 安全 79

 基本的な考え方

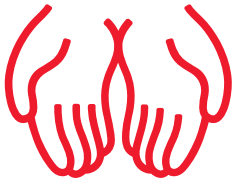
一 安全に関する取り組み

 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。

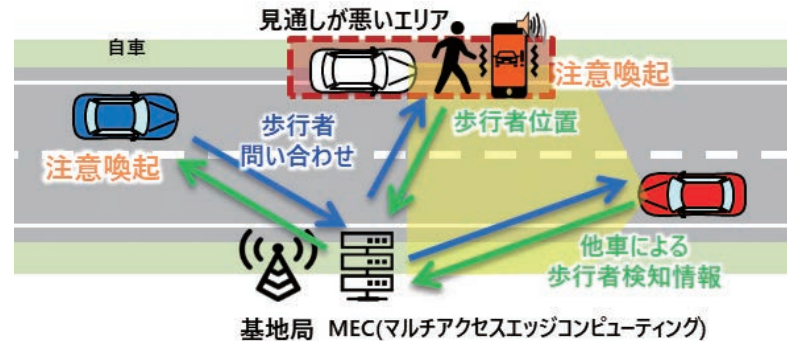
①車両から目視できる歩行者の事故低減

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

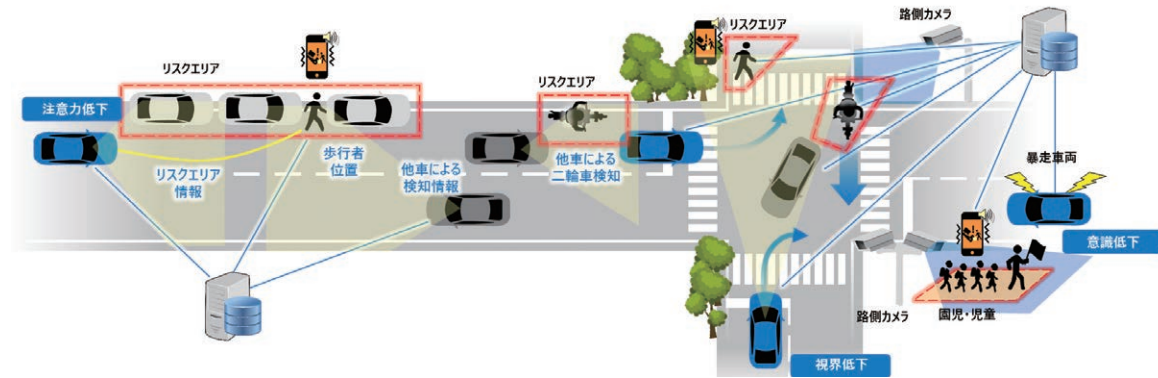
Honda は、2050 年交通事故死者ゼロに向けて、すべての交通参加者である人とモビリティが通信でつながることで、事故が起きる手前でリスクを予兆し、回避をサポートする「安全・安心ネットワーク技術」を、2021 年 11 月、安全ビジョン・テクノロジー取材会で、世界初公開しました。

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。

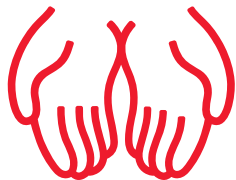
「安全・安心ネットワーク技術」では、路側カメラ、車載カメラやスマートフォンからの情報を通じて検知した交通環境に潜むリスク、例えば高齢者の体調変化、運転経験不足の若者や初心者、疲労、眠気、漫然運転や急ぎ、焦りによる、注意力や意

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)



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

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

※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。

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し

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

こうした考えのもとに、Honda は、「安全」を軸とする商品としての信頼性向上はもちろん、桁違いに高い品質の商品を実現していきます。そのために、企画・開発から生産、販売・サービスに至る各段階での品質向上・改善を継続的に実践する「Honda クオリティサイクル」(⇒ p.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 クオリティサイクルに基づく全領域の品質保証・改善活動を支える基盤ルールであり、世界各地にて生産・販売される Honda ブランド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 クオリティサイクルに従い、品質の向上・改善を行う「企画・開発」「生産」「販売・サービス」「品質」などの機能を、グローバルと各地域に分け、それぞれの役割と責任を明確にして活動しています。G-HQS では、各機能の品質保証活動に関する目的・要件をグローバルが規定化し、その目的・要件の達成手段は、各拠点がその特性に合わせて規定化します。各拠点が達成手段を自ら考え規定化することにより、品質改善意識が高まり、ローカルスタッフの成長につなげています。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		
	四輪	グローバル検査主任技術者会議	年 1 回
	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
	ライフクリエーション	アフターセールス会議	年 2 回



グローバル四輪品質会議

7 パフォーマンス報告

環境 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

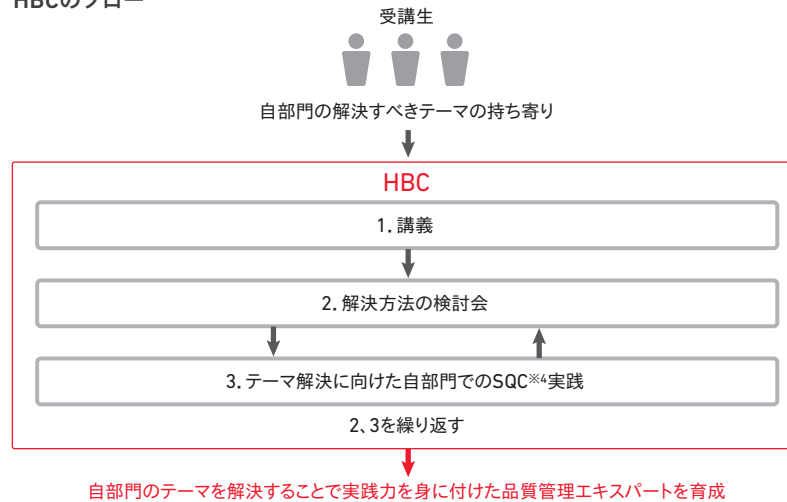
品質管理教育

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



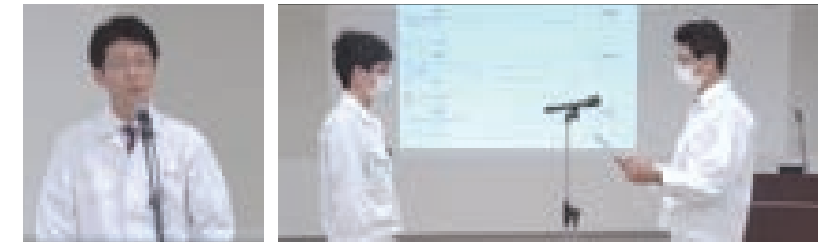
研修カリキュラムの内容

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 コロリティサイクル

Honda では、企画・開発から生産、販売・サービスに至る各段階で、品質向上・改善を継続的に実践する「Honda コロリティサイクル」を構築しています。

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

Honda コロリティサイクル



7 パフォーマンス報告

環境 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。

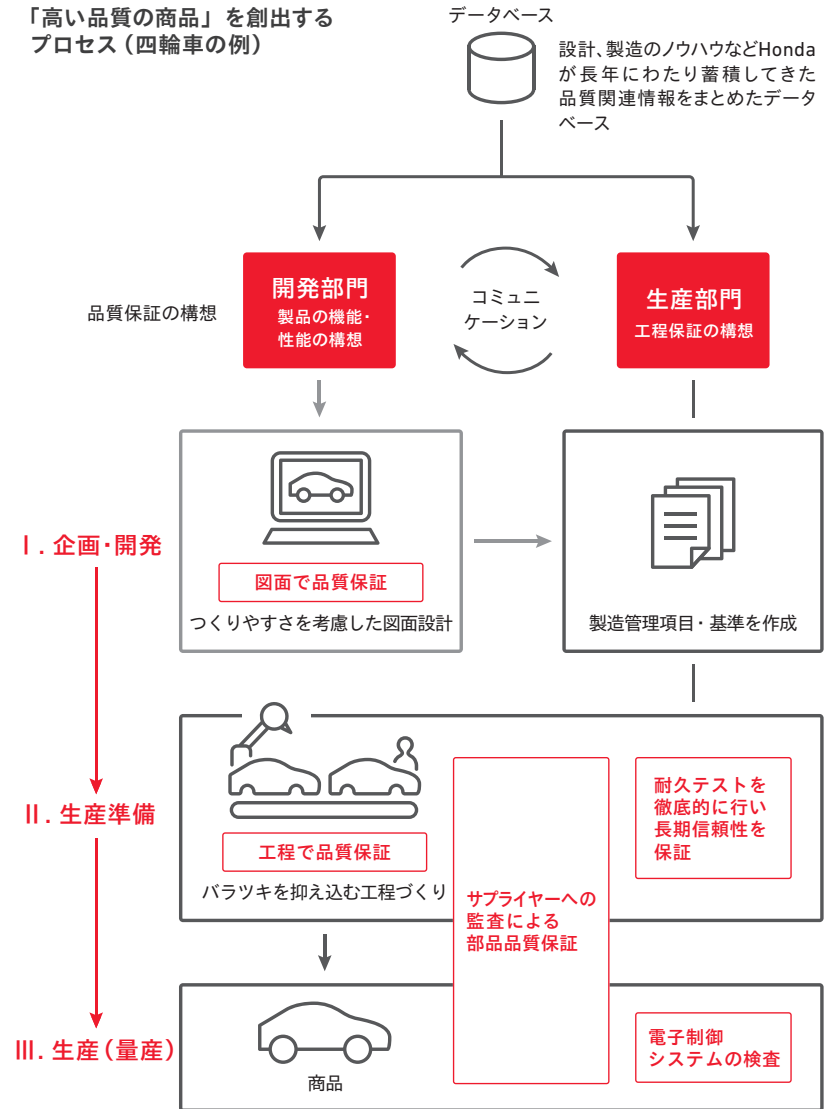
企画・開発活動の改善強化

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割を定めます。そして、Honda が提示する要求の精度向上や検証業務の具体的なやり方など、開発計画のどこに力点を置けば良いかを明確にします。

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

さらに、上記手順を適用した商品の品質不具合をモニタリングすることによ

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

II. 生産準備

工程で品質保証

Honda の生産部門は、設計者の意図を踏まえて、製品の品質不具合を未然防止するために、部品・工程・作業ごとに守るべき製造管理項目・基準を作成し、その製造管理項目・基準に基づき製造バラツキを確認しています。

なお、部品に関しては、原材料も調達部品の一部に含めた活動を行っています。

さらに、実際の作業を担う現場からの改善案も取り入れ、各工程での製造管理方法を決定し、バラツキを抑え込む工程づくりを行っています。

サプライヤーへの監査による部品品質保証

高い品質の商品を実現するうえで、調達部品の品質保証は重要な要素です。

Honda は、三現主義（現場・現物・現実）という考え方にに基づき、サプライヤーの製造現場を訪ねて品質を監査する活動を実施しています。

その監査活動は、生産準備段階と量産段階でそれぞれ実施しています。部品ごとに開発や生産に関わる専門スタッフが製造現場を訪問し、サプライヤーの品質システムおよびその実施状況について監査をしています。

また、その結果をサプライヤーと共有し、ともに協力し改善策を見出していくなど、Honda とお取引先とのコミュニケーションを重視した活動により、部品品質の向上を図っています。



quality

7 パフォーマンス報告

- 環境 55
- 安全 79
- 一 品質 96**
 - 基本的な考え方
 - グローバルマネジメント
 - 一 品質に関する取り組み**
 - 第三者評価
- 人材 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

一 品質 96

 基本的な考え方

 グローバルマネジメント

一 品質に関する取り組み

 第三者評価

人材 112

サプライチェーン 139

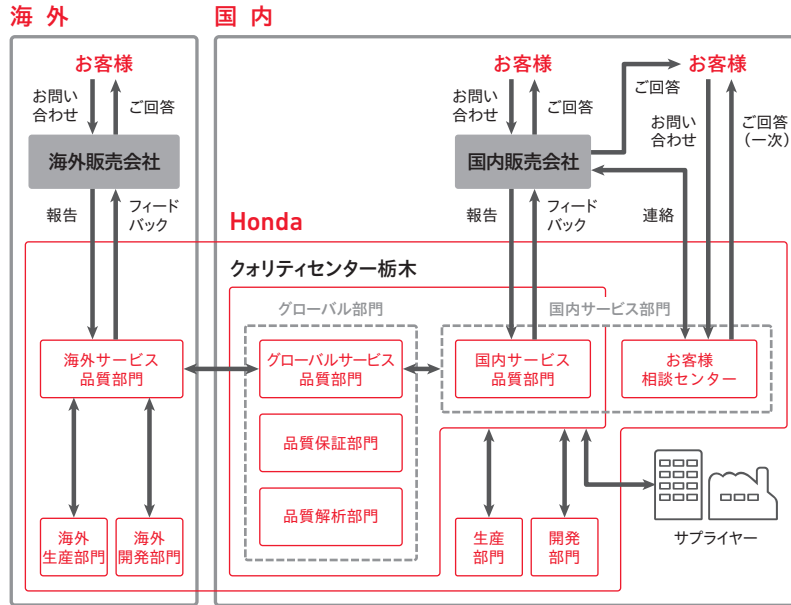
社会貢献活動 155

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。

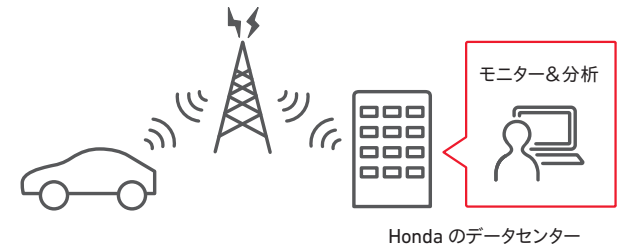
予兆検知

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

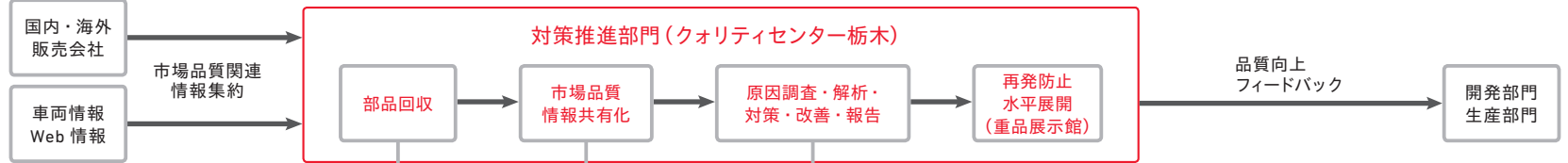
品質に関する取り組み

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。



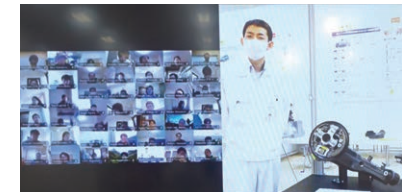
1981年製「シビック」の車体のさび



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



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

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、ビジネスでもともに仕事をする人々や企業との関係においても適用されるべき精神と位置付けています。そして、採用／育成／配置・活用／評価・処遇といった人事管理においては、「主体性の尊重」「公平の原則」「相互信頼」という3つの原則に基づき、従業員一人ひとりの意欲や能力を高める環境づくりと、持てる力を生き活きと発揮できる職場づくりに力を注いでいます。

また、事業活動が世界各地へと広がるなか、2012年3月には、「世界人権宣言」や「労働における基本的原則および権利に関するILO宣言」を踏まえて、「人事管理の三原則」をより具現化した「労務方針」を定め、日々の企業活動に活かしています。



基本理念

人間尊重

自立

平等

信頼

人事管理の三原則

主体性の尊重 Honda は、それぞれの個性、自由な発想、意思を尊重する

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

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

労務方針

人事管理の三原則を具現化した労務方針を以下のとおり掲げています。

1. 人権の尊重
 - それぞれの個性や違いを受け入れ、本人の意欲と主体性を尊重する。
 - 個々が有する基本的な人権を尊重し、強制労働や児童労働は認めない。
2. 差別撤廃
 - 全ての人々が平等であるという原則に基づき、公平で自由な競争機会を創出する。
 - 人種・民族や出身国籍・宗教・性別・年齢などを理由とした差別は行わない。また、職場におけるあらゆる形態のハラスメントは容認しない。
3. 法令遵守
 - その国の社会規範や慣例、文化を尊重する。
 - 各国・地域で定める法令を遵守する。
4. 自由闊達な対話環境の創出
 - 従業員と会社はお互いの立場を尊重し、相互理解を深め、信頼関係を持ち、何事においても誠実に話し合う努力をする。
 - 従業員が結社をする自由、またはしない自由および団体交渉の自由を尊重し、会社は、法令、慣行や各国・地域の慣習に従い、あらゆる課題の解決を図る。
5. 安心して働ける労働環境の維持
 - 仕事に安心して専念できるよう、安全で衛生的な労働環境を提供する。

7 パフォーマンス報告

環境 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

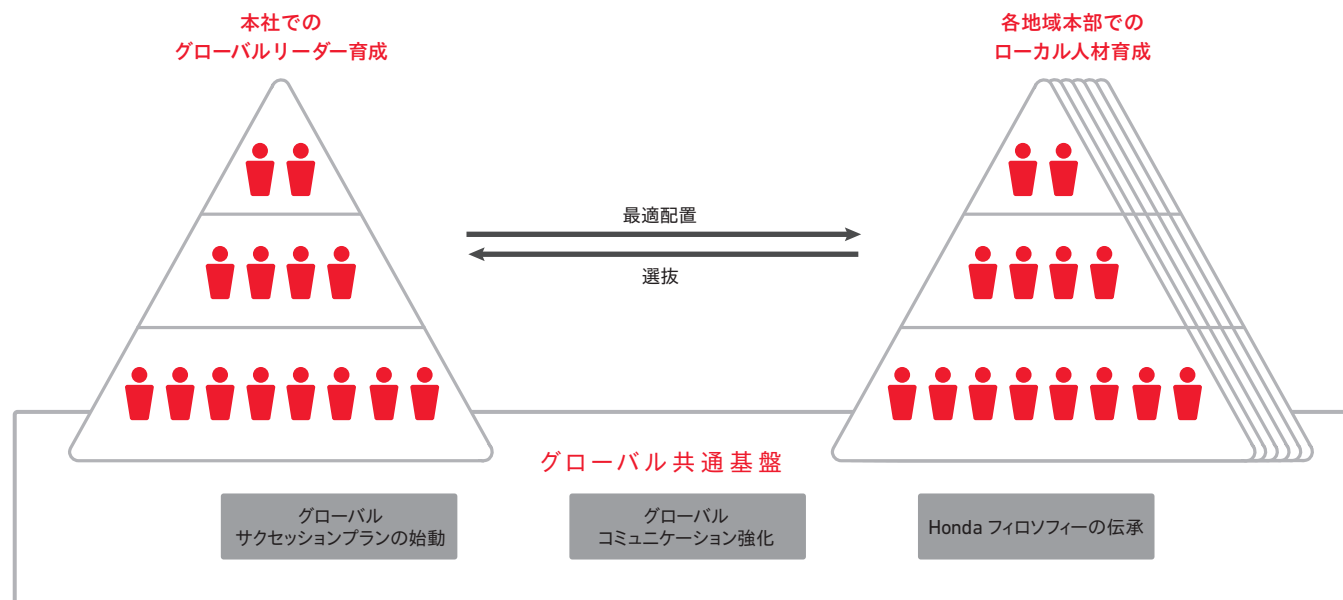
Honda は「地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、質の高い商品を適正な価格で供給することに全力を尽くす」という社是のもと、創業時からグローバル市場を視野に積極的な事業展開を図ってきました。また、海外展開にあたっては、輸出から現地生産へ、現地開発へとビジネスモデルを進化させ、近年は先進国だけではなく、モータリゼーション需要が高まる新興国での生産・開発機能の強化を図るなど、世界 6 地域本部の「自立」をめざしています。

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。

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。

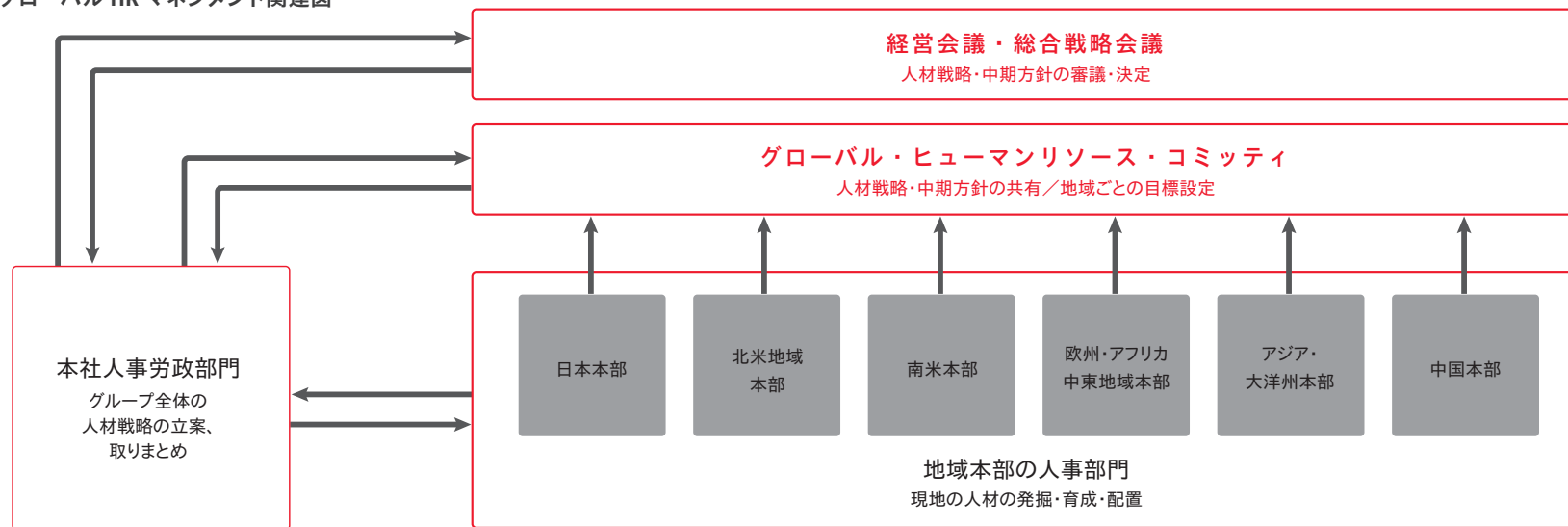
人材マネジメント体制

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いう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

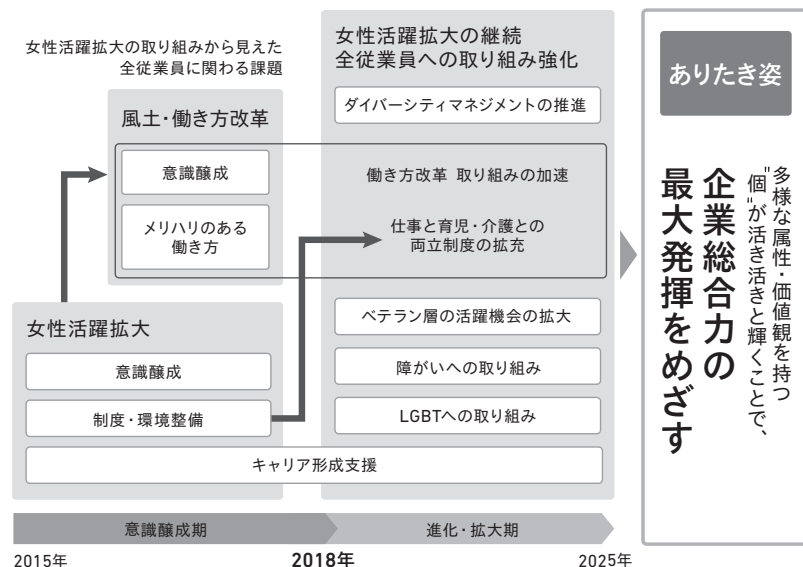
ダイバーシティの取り組み

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



ありたき姿

多様な属性・価値観を持つ
 “個”が活き活きと輝くことで、
 企業総合力の
 最大発揮をめざす

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男性の育児目的の休暇取得率を 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、働きがいがあると考えています。

女性活躍の取り組みを継続するとともに、対象を全従業員へ広げ、本来の意味での人材多様性のさらなる進化・拡大を進めていきます。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、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、従業員一人ひとりで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

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

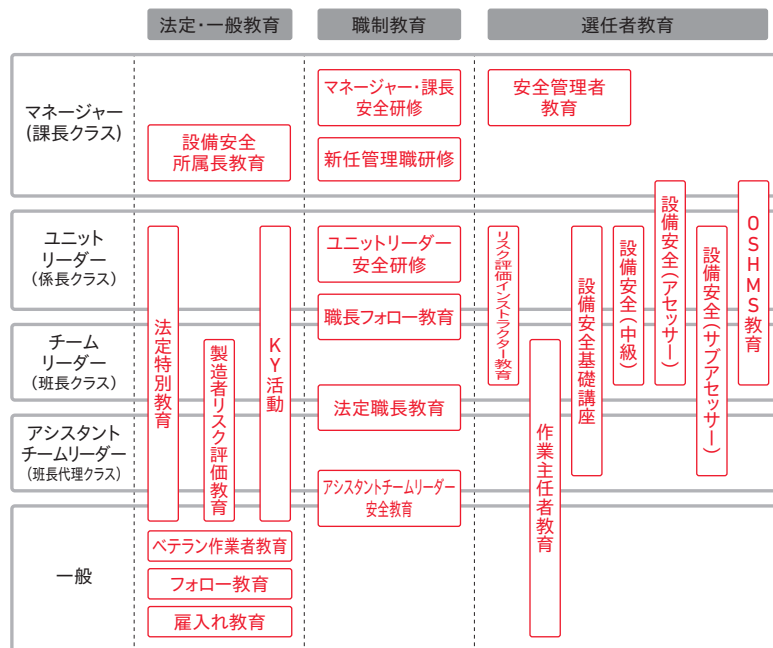
作業場の環境基準は、「快適職場ガイドライン」と「有害業務管理規程」により定め、労働衛生3管理※に基づき定期的な点検改善を行い、作業環境の適切な維持管理を行っています。

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て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ことを通じて、全ての従業員が仕事に誇りを感じ、熱心に取り組む、仕事から活力を得て活き活きと働ける状態を保つよう最善の努力をおこなう。

活動体制

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

主要な施策として、「予防教育」「職場環境改善」「ストレスチェック」「相談対応体制の充実」「休業からの職場復帰支援」などを展開し、従業員の心の健康づくりに取り組んでいます。また、リーフレットやパンフレットを従業員に配布し、メンタルヘルスケアへの理解促進を図っています。



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
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

一 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

一 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



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 部・室長、工場長 女性活躍拡大に向けた講演会 (参加者、約 30 名)
		女性従業員	管理職 全員 講演会・セミナー (2015～2018 年で延べ 39 回、3,600 名) 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 主任層 Diversity Forum2016 (参加総数約 30 名) 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 部・室長、工場長 風土・働き方講演会 (全 19 回、約 800 名) 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 中堅層以上 若手層 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) キャリアテーマ研修 キャリアベース研修
		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
	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。



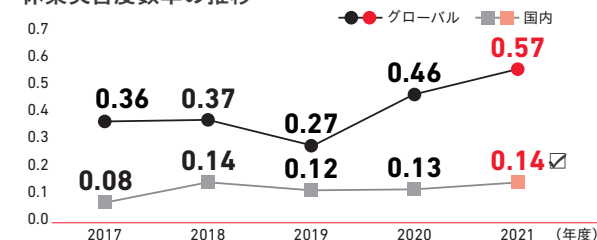
日本における従業員活性化 (6 要件全 24 設問、5 点満点の平均点)

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

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

休業災害度数率の推移



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

※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

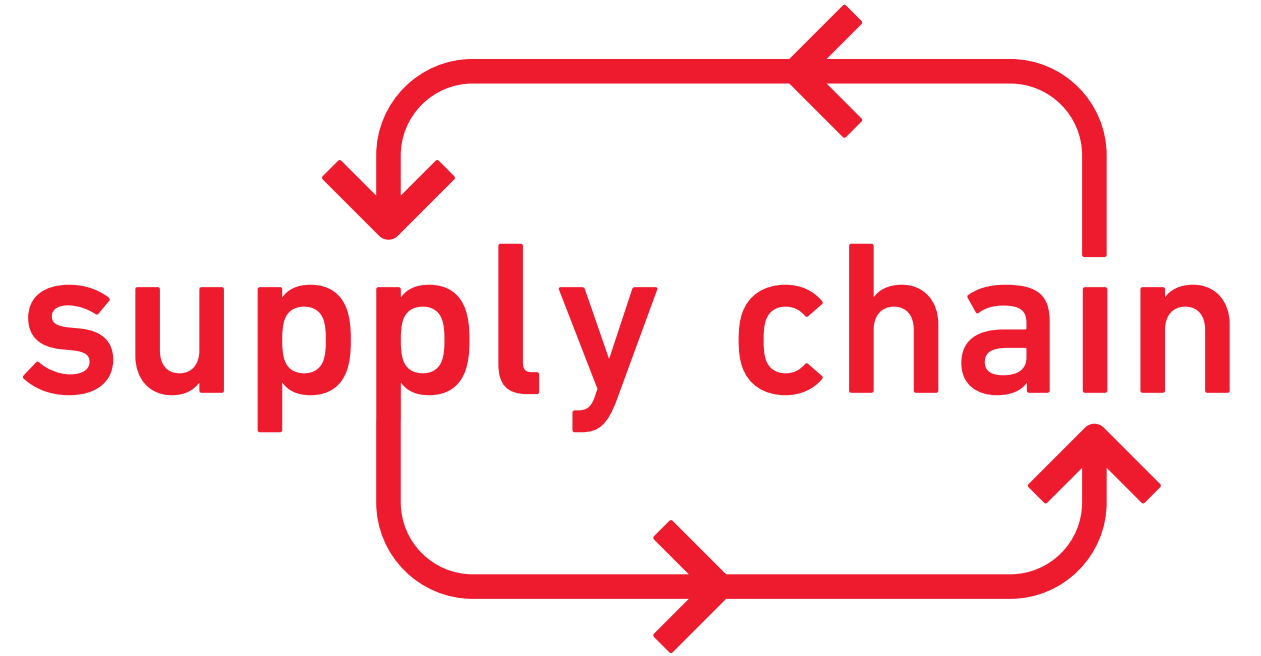
- ・従業員と会社はお互いの立場を尊重し、相互理解を深め、信頼関係を持ち、何事においても誠実に話し合う努力をします。
- ・従業員が結社をする自由、またはしない自由および団体交渉の自由を尊重し、法令、慣行や各国・地域の慣習に従い、課題の解決を図ります。

(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。

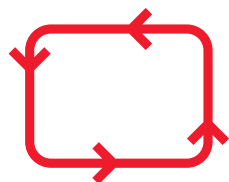
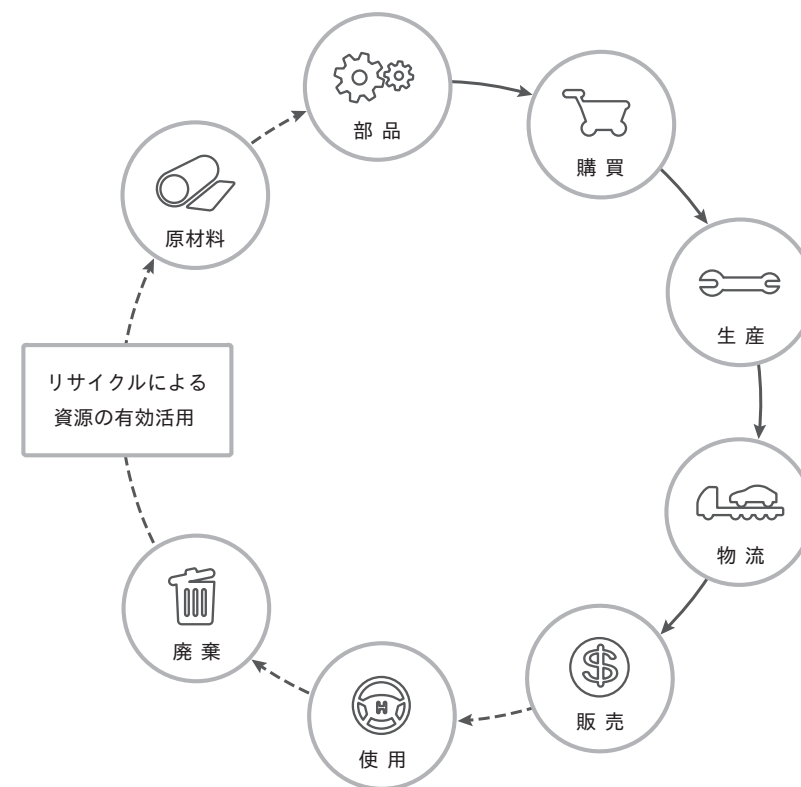
また、昨今、コンプライアンスや人権に対する世界的な意識が高まるなか、自社のみならず、お取引先の労働環境や法令遵守などの状況を適切に把握し、必要な場合は是正に努めることが、企業に求められています。

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、「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

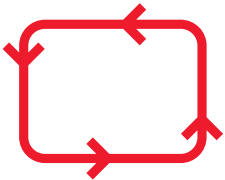
— サプライチェーン 139

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

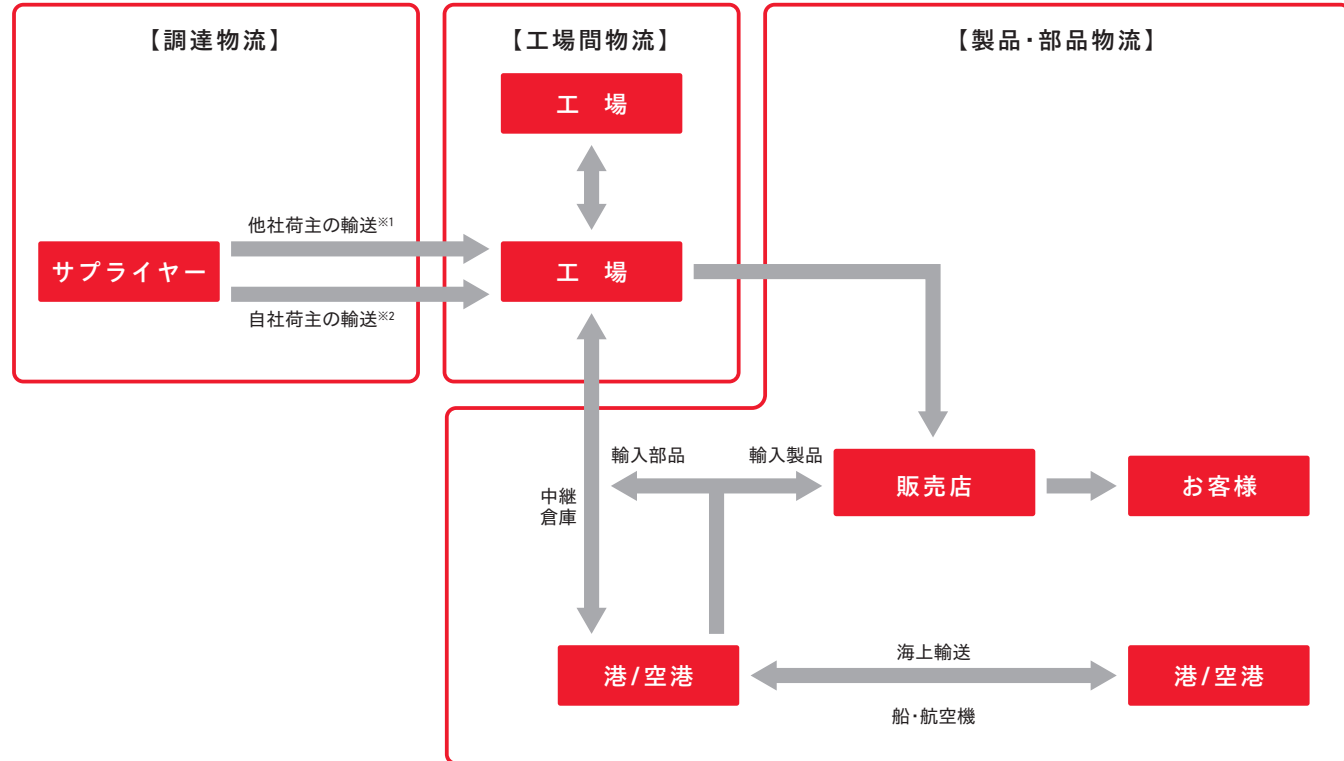


物流の基本的な考え方

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

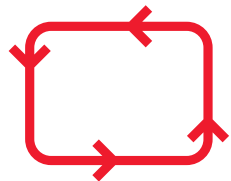
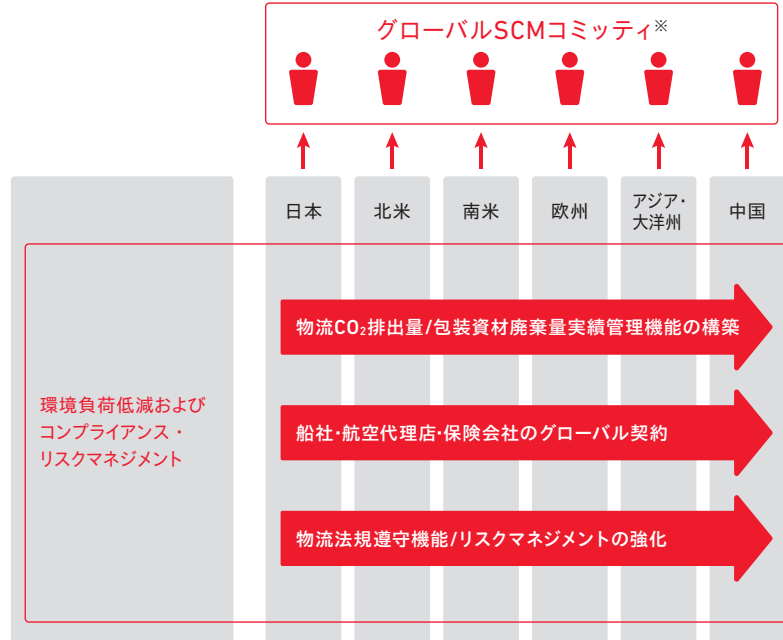
- 環境 55
- 安全 79
- 品質 96
- 人材 112
- サプライチェーン 139
 - 基本的な考え方
 - 物流の基本的な考え方
 - 物流のグローバルマネジメント
 - 物流に関する取り組み
 - 購買の基本的な考え方
 - 購買のグローバルマネジメント
 - 購買に関する取り組み
 - 社会貢献活動 155

物流のグローバルマネジメント

部門と地域を超えた一元管理体制

Honda ではグローバルな体制により物流の環境負荷低減およびコンプライアンス・リスクマネジメントを推進しています。物流に関わる関連部門、6つの地域統括会社と協働して、CO₂ 削減に関わる環境対応、輸送会社管理、法規制対応の推進、保険政策、リスクマネジメントなど、さまざまな物流上の懸案や課題に対する対応方針の策定と施策の実行、一元管理を行っています。

物流のグローバルマネジメント体制



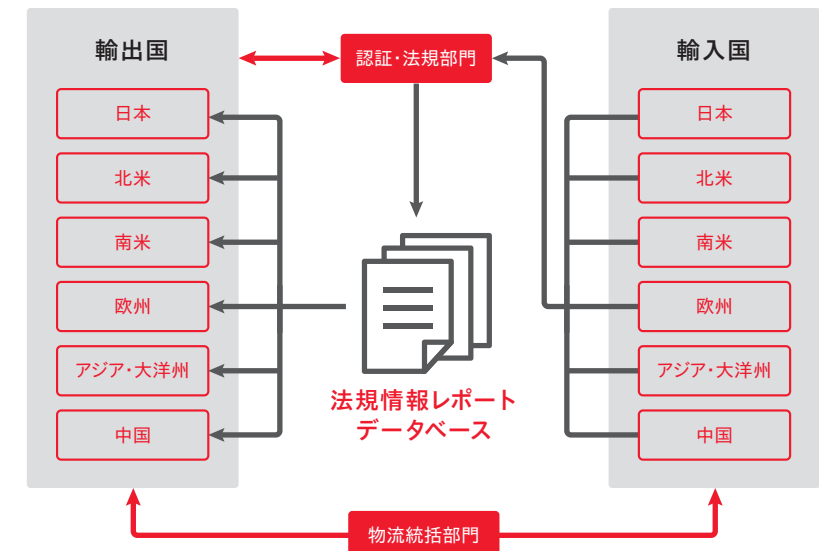
※ グローバル SCM コミッティ：中期目標を達成するため、グローバル本社および地域の SCM (Supply Chain Management) 課題を議論する会議体。

物流法規情報の一元管理

国や地域をまたいで製品や部品を供給するためには、各国で異なる輸送インフラや規制、自然災害リスクなど、さまざまな状況を把握・分析することが必要となります。とくに、法規制は、輸送の安全やスピードに大きな影響を与える可能性があります。

Honda では、つねに正確な情報をつかみ、グローバル全体で効率良く確実にかつ状況に先んじた対応がとれるよう、物流オペレーションに関わる国際条約や法規情報を一元管理する機能を構築しています。これに加え、より迅速に対応を行うことで、法令遵守対応の強化に取り組んでいます。

法規情報の一元管理の仕組み



7 パフォーマンス報告

環境 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

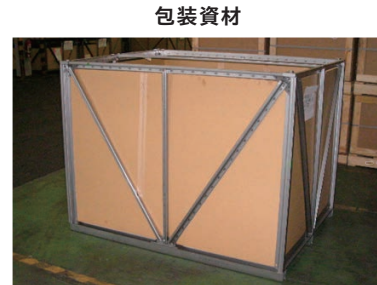
包装資材の技術進化

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。

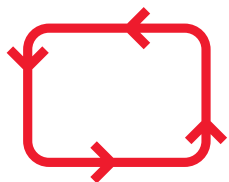
従来の包装資材は、輸入国において廃棄物となります。そこで、容器の再利用・包装資材の軽量化など包装技術の進化により、廃棄物削減や CO₂ 排出量の低減につなげています。

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

サブライチェーン 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

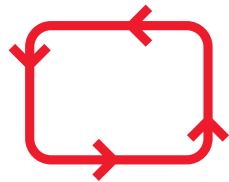
物流に関する取り組み

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

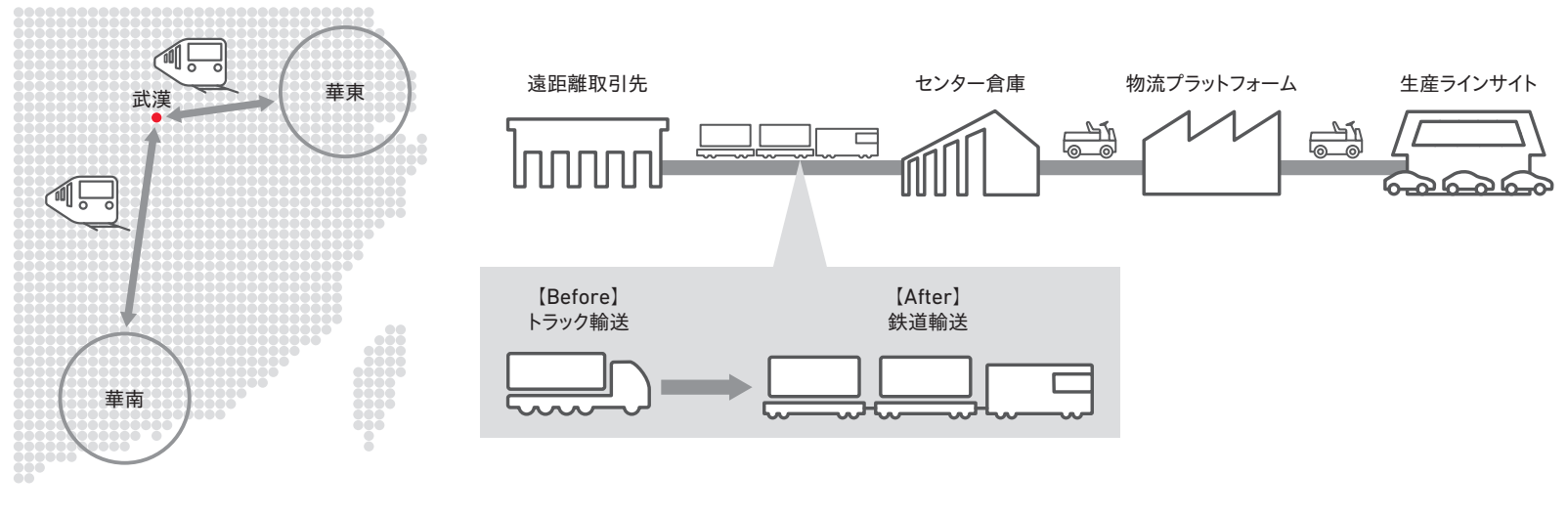
Honda サステナビリティレポート 2019 p.123

> <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

サブライチェーン 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

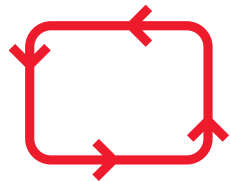
物流に関する取り組み

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

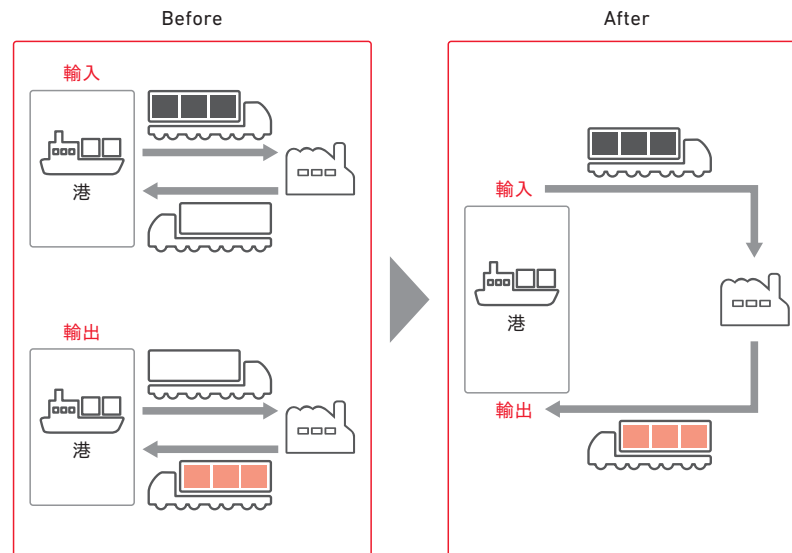
高効率輸送（スマート物流）

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。

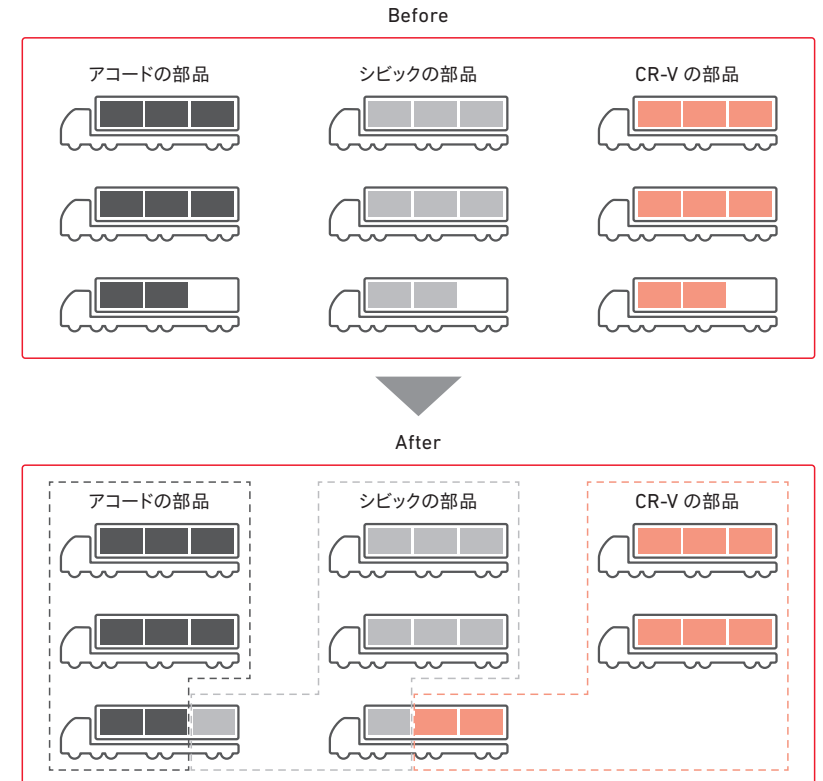
しかしながら、Hondaには輸出貨物、輸入貨物があるため、コンテナ返却時に発生するムダな空コンテナ輸送を削減するため船会社と交渉しました。日本では40～60%のコスト削減とCO₂排出量削減を同時に達成することができました。



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

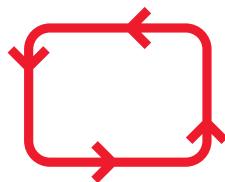
- 環境 55
- 安全 79
- 品質 96
- 人材 112
- サプライチェーン 139**
 - 基本的な考え方
 - 物流の基本的な考え方
 - 物流のグローバルマネジメント
 - 物流に関する取り組み
 - 購買の基本的な考え方**
 - 購買のグローバルマネジメント
 - 購買に関する取り組み
 - 社会貢献活動 155

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。

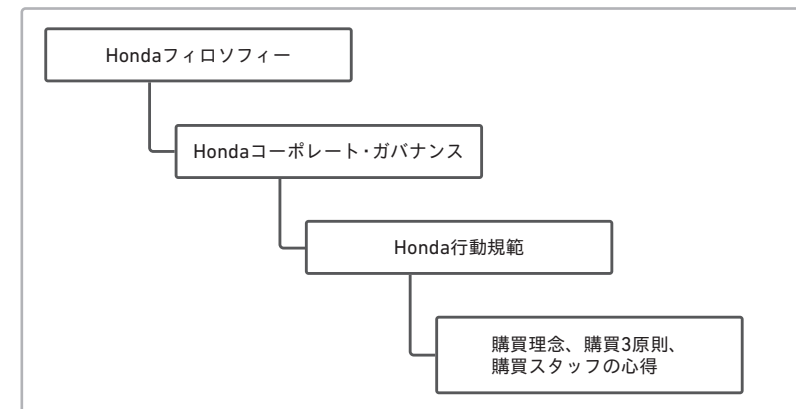
購買理念

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

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

購買理念・購買3原則・購買スタッフの心得の位置付け



7 パフォーマンス報告

環境 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。

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。

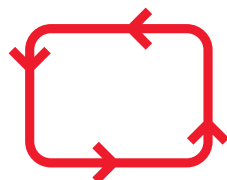
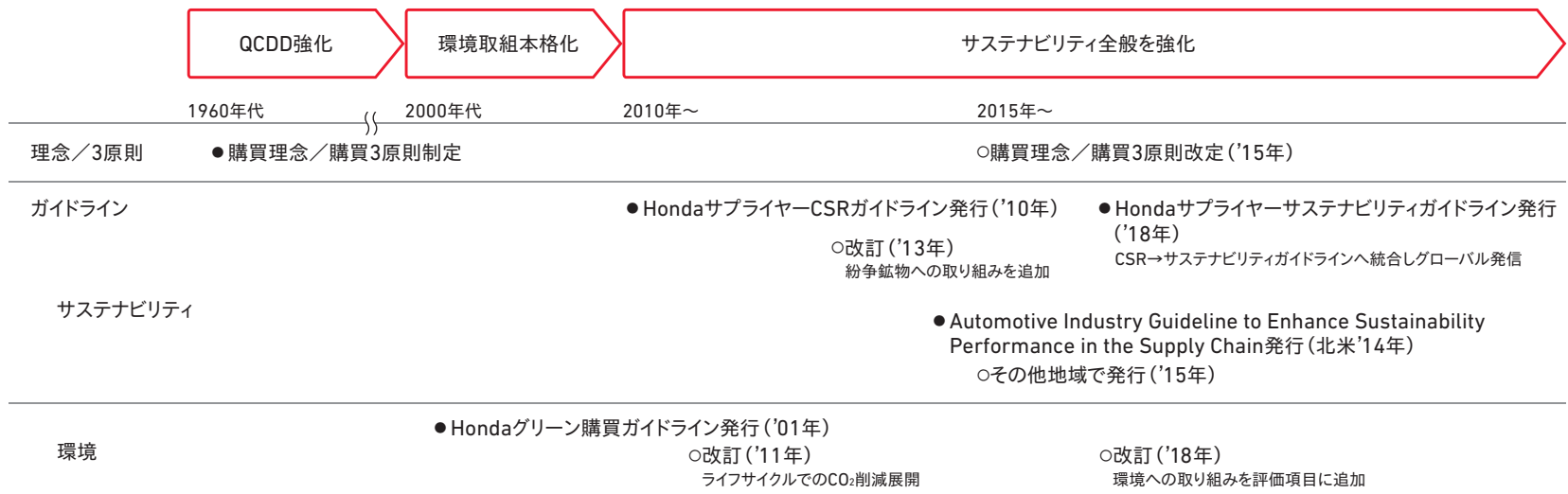
これらサステナビリティの方針に基づき、部品や原材料の調達先の選定にあたっては、QCDD[※]、人権、労働、安全、コンプライアンス、リスクや情報保護などへの取り組みを確認し、最適なサプライヤーを決定しています。

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。

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

購買活動の変遷



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

7 パフォーマンス報告

環境	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

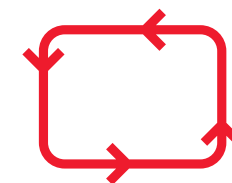
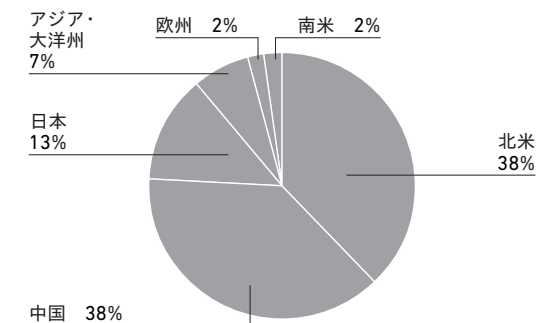
Honda は、世界 6 地域で事業を展開しており、それぞれに購買の機能を設け、「需要のあるところで生産する」という会社理念に基づき、各地域での現地調達を推進しています。主要な生産拠点である北米における現地調達率は、主要グローバルモデルで約 80% に達しています。

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。

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

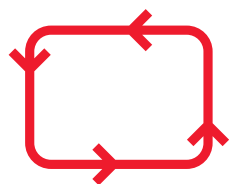
取り組みの実効性を高めていくために、2011 年度からサプライヤーの CO₂ 排出量低減に関わるデータを一元的に管理するシステムの整備を進め、2014 年度から本格運用を開始しました。また、2017 年度から「CDP サプライチェーンプログラム」に参加しています。

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、

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。



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

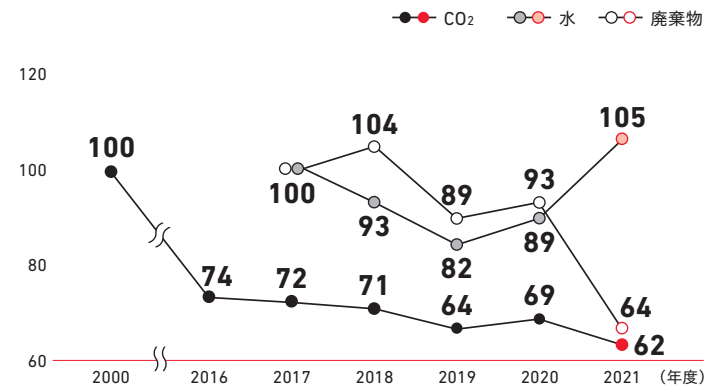
サプライチェーンでの環境負荷低減の取り組み

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。

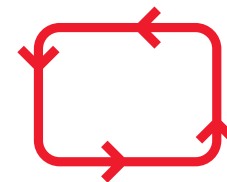
水・廃棄物については、2018 年度より目標管理に向けた取り組みを開始しており、2021 年度の目標値(2019 年度基準年原単位以下)を定め、データの収集を行っています。その一環として、グループサプライヤー各社の進捗・実績分析のためのツールを展開し、環境負荷低減活動の取り組みや体質確認を実施しています。Web 確認を通じたコミュニケーション・情報共有等を行いながら、グループサプライヤーと協働で、目標達成に向けた取り組みを推進しています。

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

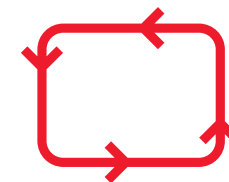
Honda は、災害、火災、サプライヤーの財務課題や労働問題など「生産に影響を与えるすべての事象」をリスクと捉え、部品や材料調達に至るまでのサプライチェーン全体で、その低減と顕在化した際の影響の拡大を未然に防ぐための活動を行っています。例えば、調達先を一つの工場に依存している部品や材料を「課題部品」と定義し、全世界で継続的に点検と対策を実施しています。

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

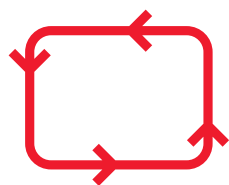
物流に関する取り組み

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。

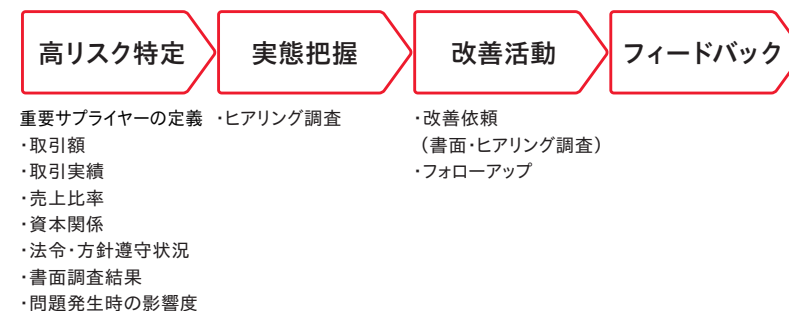
- 関連帳票・生産工程・関連施設の確認
- 「改善計画・実績報告書」による進捗確認
- フォローアップ調査（必要に応じて現地確認を実施）

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

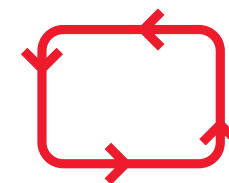
従業員教育研修

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

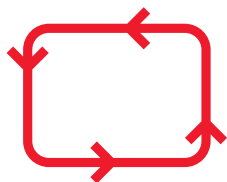
物流に関する取り組み

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開催しています。2021 年度は、世界 23 カ所で開催しました。そこでは、QCDEE などの各領域においてとくに優れた実績を残されたサプライヤーに対して、「サプライヤーアワード」として感謝賞を贈呈しています。

日本地域では、1974 年から年 1 回の懇談会を開催しています。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



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

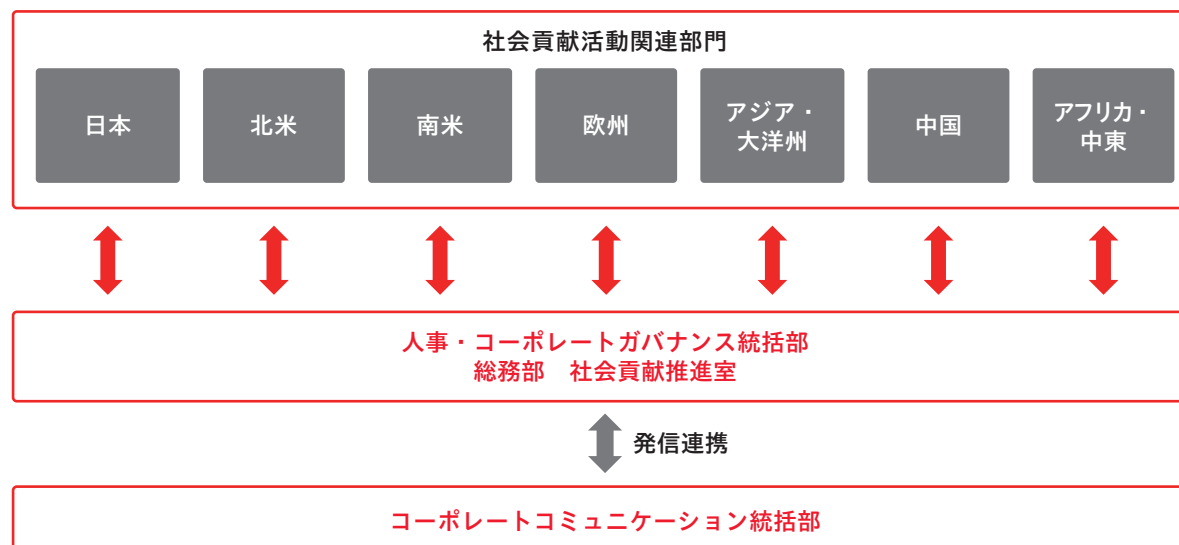
Honda の社会貢献活動は、「未来を創る子どもの育成支援活動」「地球環境を守る活動」「交通安全の教育・普及活動」「地域に根ざした活動」の4つの柱をもとに、地域とのつながりを大切に活動を展開してきました。

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、環境を大切にする心の育みや、「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」という想いから、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

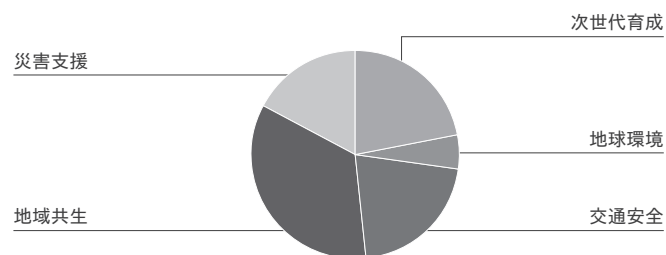
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 社会貢献活動に関する取り組み

社会貢献活動関連データ

社会貢献活動関連データ

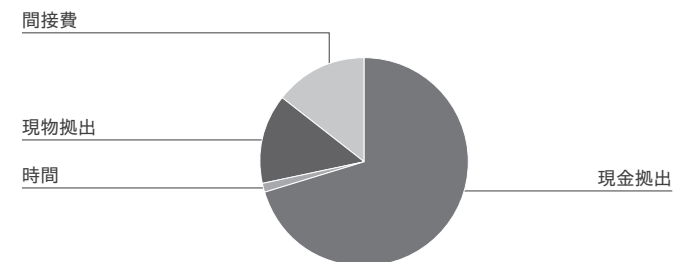
社会貢献活動に関する支出額 (2021 年度)

	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



8 資料

第三者保証（環境）	164
第三者保証（社会）	165
GRIスタンダード対照表	166
財務関連データ	178

第三者保証（環境）

Honda は、環境関連データに関して、より高い透明性を確保し、信頼性を担保しながら情報公開を行うために、本レポートの  の付された 2021 年度の環境関連データについて、Deloitte Touche Tohmatsu Limited のメンバーファームである有限責任監査法人トーマツの関係会社「デロイト トーマツ サステナビリティ株式会社」による第三者保証を受けています。

保証範囲

保証対象とした環境関連データ：

- GHG 排出総量のうち、企業活動による直接排出（スコープ 1）、エネルギー利用による間接排出（スコープ 2）、製品の
使用による排出（スコープ 3・カテゴリー 11）
- GHG 排出量（直接排出量（スコープ 1）、間接排出量（スコープ 2）、総 GHG 排出量（スコープ 1・2））
- エネルギー消費量（直接エネルギー消費量、間接エネルギー消費量、総エネルギー消費量）
- 取水量／排水量
- 大気汚染物質排出量（SOx 排出量、NOx 排出量）
- 廃棄物等発生量

Deloitte.
デロイトトーマツ


独立した第三者保証報告書


2022年6月20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 殿

デロイトトーマツ サステナビリティ株式会社
東京都千代田区丸の内三丁目2番3号代表取締役 杉山 雅彦 

デロイトトーマツ サステナビリティ株式会社（以下「当社」という。）は、本田技研工業株式会社（以下「会社」という。）が作成した「Honda Sustainability Report 2022」（以下「報告書」という。）に記載されている  の付された 2021 年度の環境関連データ（以下「環境関連データ」という。）について、限定的保証業務を実施した。

会社の責任

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

当社の独立性と品質管理

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

当社の責任

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

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

- ・ 会社の見積り方法が、適切であり、一貫して適用されていたかどうかを評価した。ただし、手続には見積りの基礎となったデータのテスト又は見積りの再実施を含めていない。
- ・ データの網羅性、データ収集方法、原始データ及び現場に適用される仮定を評価するため、責任者への質問、証拠及び関連文書の閲覧を含む手続により、事業所の調査を実施した。

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

限定的保証の結論

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

以上

Member of
Deloitte Touche Tohmatsu Limited

第三者保証（社会）

Honda は、社会関連データに関して、より高い透明性を確保し、信頼性を担保しながら情報公開を行うために、本レポートの の付された 2021 年度の社会関連データについて、Deloitte Touche Tohmatsu Limited のメンバーファームである有限責任監査法人トーマツの関係会社「デロイト トーマツ サステナビリティ株式会社」による第三者保証を受けています。

保証範囲

保証対象とした社会関連データ：

- 休業災害度数率（国内）

Deloitte.
デロイトトーマツ

独立した第三者保証報告書

2022年6月20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 殿

デロイト トーマツ サステナビリティ株式会社
東京都千代田区丸の内三丁目2番3号

代表取締役 杉山 雅彦

デロイト トーマツ サステナビリティ株式会社（以下「当社」という。）は、本田技研工業株式会社（以下「会社」という。）が作成した「Honda Sustainability Report 2022」（以下「報告書」という。）に記載されている の付された 2021 年度の休業災害度数率（以下「社会関連データ」という。）について、限定的保証業務を実施した。

会社の責任

会社は、会社が採用した算定及び報告の基準（報告書の社会関連データに注記）に準拠して社会関連データを作成する責任を負っている。

当社の独立性と品質管理

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

当社の責任

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

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

- ・ データの網羅性、データ収集方法、原始データ及び現場に適用される仮定を評価するため、責任者への質問、証拠及び関連文書の閲覧を含む手続により、事業所の調査を実施した。

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

限定的保証の結論

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

以上

Member of
Deloitte Touche Tohmatsu Limited

GRI スタンダード対照表



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

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略された情報	省略理由	説明
GRI 101 : 基礎 2016					
一般開示事項					
GRI 102 : 一般開示事項 2016	組織のプロフィール				
	102-1 組織の名称	9			
	102-2 活動、ブランド、製品、サービス	6,7,9			
	102-3 本社の所在地	2,9			
	102-4 事業所の所在地	2,9			
	102-5 所有形態および法人格	9			
	102-6 参入市場	9,10			
	102-7 組織の規模	9,11 2022 有価証券報告書 https://www.honda.co.jp/investors/library/report.html 2,6,7,8,10,11,12,24,25,26,92,124			
	102-8 従業員およびその他の労働者に関する情報	133			
	102-9 サプライチェーン	140,148			
	102-10 組織およびそのサプライチェーンに関する重大な変化	2			
	102-11 予防原則または予防的アプローチ	2,21,22,23,26,47,48,49,50,51,60			
	102-12 外部イニシアティブ	26,27,60,154			
	102-13 団体の会員資格	26,27,154			
	戦略				
	102-14 上級意思決定者の声明	3			
	102-15 重要なインパクト、リスク、機会	13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,28,29,47, 48,49,50,51,59,60,61,62,63,64,65,66,67, 68,69,70,71,80,81,82,97,113,140			
	倫理と誠実性				
	102-16 価値観、理念、行動基準・規範	4,13,14,15,16,17,18,19,44,146			
	102-17 倫理に関する助言および懸念のための制度	45			
	ガバナンス				
	102-18 ガバナンス構造	23,31,32,33,34,35,36,37,38,39,40, 41,42,43			
	102-19 権限移譲	23			
	102-20 経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	23			
	102-21 経済、環境、社会項目に関するステークホルダーとの協議	23,24,25			
	102-22 最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,41, 42,43			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		説明
			省略された情報	理由	
	102-23 最高ガバナンス機関の議長	31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43			
	102-24 最高ガバナンス機関の指名と選出	31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43 コーポレートガバナンス方針 https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
	102-25 利益相反	31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43 コーポレートガバナンス方針 https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
	102-26 目的、価値観、戦略の設定における最高ガバナンス機関の役割	23			
	102-27 最高ガバナンス機関の集会的知見	23			
	102-28 最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	23			
	102-29 経済、環境、社会へのインパクトの特定とマネジメント	23,47,48,49,50,51,60			
	102-30 リスクマネジメント・プロセスの有効性	23			
	102-31 経済、環境、社会項目のレビュー	23			
	102-32 サステナビリティ報告における最高ガバナンス機関の役割	23			
	102-33 重大な懸念事項の伝達	23,31			
	102-34 伝達された重大な懸念事項の性質と総数	23,31,32,33,34,35,36,37			
	102-35 報酬方針	31,32,33 コーポレートガバナンス方針 https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
	102-36 報酬の決定プロセス	31,35,38 コーポレートガバナンス方針 https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
	102-37 報酬に関するステークホルダーの関与	31,35,38 コーポレートガバナンス方針 https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
	102-38 年間報酬総額の比率	38,53 コーポレートガバナンス方針 https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			
	102-39 年間報酬総額比率の増加率	38,53 コーポレートガバナンス方針 https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
	ステークホルダー・エンゲージメント				
	102-40 ステークホルダー・グループのリスト	24,25			
	102-41 団体交渉協定	2022 有価証券報告書 https://www.honda.co.jp/investors/library/report.html 14			
	102-42 ステークホルダーの特定および選定	24,25			
	102-43 ステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法	24,25			
	102-44 提起された重要な項目および懸念	25			
	報告実務				
	102-45 連結財務諸表の対象になっている事業体	2 2022 有価証券報告書 https://www.honda.co.jp/investors/library/report.html 10,11,12,13			
	102-46 報告書の内容および項目の該当範囲の確定	2,13,14,15,16,17,18,19,23			
	102-47 マテリアルな項目のリスト	19			
	102-48 情報の再記述	2			
	102-49 報告における変更	2			
	102-50 報告期間	2			
	102-51 前回発行した報告書の日付	2			
	102-52 報告サイクル	2			
	102-53 報告書に関する質問の窓口	2			
	102-54 GRI スタンダードに準拠した報告であることの主張	2			
	102-55 GRI 内容索引	166,167,168,169,170,171,172,173, 174,175,176,177			
	102-56 外部保証	164,165			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略された情報	理由	説明
マテリアルな項目					
GRI スタンダード 200 シリーズ (経済項目)					
経済パフォーマンス					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	19		
	103-2	マネジメント手法とその要素	19		
	103-3	マネジメント手法の評価	19		
GRI 201: 経済パフォーマンス 2016	201-1	創出、分配した直接的経済価値	11		
	201-2	気候変動による財務上の影響、その他のリスクと機会	58,59,60,61,62,63,64,65,66,67,68,69,70,71,77		
	201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	2022 有価証券報告書 https://www.honda.co.jp/investors/library/report.html 130,131,132,133,134		
	201-4	政府から受けた資金援助	-	政府から受けた資金援助	現時点で情報が得られていない
地域経済での存在感					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	19		
	103-2	マネジメント手法とその要素	19		
	103-3	マネジメント手法の評価	19		
GRI 202: 地域経済での存在感 2016	202-1	地域最低賃金に対する標準新人給与の比率 (男女別)	136		
	202-2	地域コミュニティから採用した上級管理職の割合	133		
間接的な経済的インパクト					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	19		
	103-2	マネジメント手法とその要素	19		
	103-3	マネジメント手法の評価	19		
GRI 203: 間接的な経済的インパクト 2016	203-1	インフラ投資および支援サービス	26,81		
	203-2	著しい間接的な経済的インパクト	9,148,162		
調達慣行					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	19		
	103-2	マネジメント手法とその要素	19		
	103-3	マネジメント手法の評価	19		
GRI 204: 調達慣行 2016	204-1	地元サプライヤーへの支出の割合	148		

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
腐敗防止					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	19,44,45,46		
	103-2	マネジメント手法とその要素	19,44,45,46		
	103-3	マネジメント手法の評価	19,44,45,46		
GRI 205: 腐敗防止 2016	205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所	45		
	205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	45		
	205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	45		
反競争的行為					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	19,44,45,46		
	103-2	マネジメント手法とその要素	19,44,45,46		
	103-3	マネジメント手法の評価	19,44,45,46		
GRI 206: 反競争的行為 2016	206-1	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により受けた法的措置	44		
税金					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	37,54		
	103-2	マネジメント手法とその要素	37,54		
	103-3	マネジメント手法の評価	37,54		
GRI 207: 税金 2019	207-1	税務へのアプローチ	54		
	207-2	税務ガバナンス、管理、およびリスクマネジメント	54		
	207-3	税務に関連するステークホルダー・エンゲージメントおよび懸念への対処	54		
	207-4	国別の報告	-	国別の報告	現時点で情報が得られていない

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
GRI スタンダード 300 シリーズ (環境項目)					
原材料					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	19,56,57,58		
	103-2	マネジメント手法とその要素	19,56,57,58		
	103-3	マネジメント手法の評価	19,56,57,58		
GRI 301: 原材料 2016	301-1	使用原材料の重量または体積	-	使用原材料の重量または体積	現時点で情報が得られていない GRI スタンダードに沿った情報開示ができるように、2023 サステナビリティレポート (2023 年 7 月に発行予定) に向けて検討を行う
	301-2	使用したりサイクル材料	-	使用したりサイクル材料	現時点で情報が得られていない GRI スタンダードに沿った情報開示ができるように、2023 サステナビリティレポート (2023 年 7 月に発行予定) に向けて検討を行う
	301-3	再生利用された製品と梱包材	66		
エネルギー					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	19,56,57,58		
	103-2	マネジメント手法とその要素	19,56,57,58		
	103-3	マネジメント手法の評価	19,56,57,58		
GRI 302: エネルギー 2016	302-1	組織内のエネルギー消費量	74		
	302-2	組織外のエネルギー消費量	74		
	302-3	エネルギー原単位	-	エネルギー原単位	現時点で情報が得られていない GRI スタンダードに沿った情報開示ができるように、2023 サステナビリティレポート (2023 年 7 月に発行予定) に向けて検討を行う
	302-4	エネルギー消費量の削減	74		
	302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	57,58,59,60,61,62,63,64,74,75,77		
水					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	19,56,57,58		
	103-2	マネジメント手法とその要素	19,56,57,58		
	103-3	マネジメント手法の評価	19,56,57,58		
GRI 303: 水と排水 2018	303-1	共有資源としての水との相互作用	65,69		
	303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント	69		
	303-3	取水	75		
	303-4	排水	65,69,75		
	303-5	水消費	75		

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略			
			省略された情報	理由	説明	
生物多様性						
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	19,56,57,58,70			
	103-2	マネジメント手法とその要素	19,56,57,58,70			
	103-3	マネジメント手法の評価	19,56,57,58,70			
GRI 304: 生物多様性 2016	304-1	保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、賃借、管理している事業サイト	70			
	304-2	活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	70			
	304-3	生息地の保護・復元	-	生息地の保護・復元	現時点で情報が得られていない	GRI スタンダードに沿った情報開示ができるように、2023 サステナビリティレポート（2023 年 7 月に発行予定）に向けて検討を行う
	304-4	事業の影響を受ける地域に生息する IUCN レッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	70			
大気への排出						
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	56,57,58,59,60,61,62,63,64,71,72			
	103-2	マネジメント手法とその要素	56,57,58,59,60,61,62,63,64,71,72			
	103-3	マネジメント手法の評価	56,57,58,59,60,61,62,63,64,71,72			
GRI 305: 大気への排出 2016	305-1	直接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 1)	72,73,74,75			
	305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 2)	72,73,74,75			
	305-3	その他の間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 3)	72,73,74,75			
	305-4	温室効果ガス (GHG) 排出原単位	61			
	305-5	温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	72,73,74,75			
	305-6	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	67			
	305-7	窒素酸化物 (NOx)、硫黄酸化物 (SOx)、およびその他の重大な大気排出物	76			
排水および廃棄物						
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	56,57,58			
	103-2	マネジメント手法とその要素	56,57,58			
	103-3	マネジメント手法の評価	56,57,58			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
GRI 306: 排水および廃棄物 2020	306-1 廃棄物の発生と廃棄物関連の著しいインパクト	65,66,67,75			
	306-2 廃棄物関連の著しいインパクトの管理	65,66,67			
	306-3 発生した廃棄物	57,65,66,67,76			
	306-4 処分されなかった廃棄物	65,66,67			
	306-5 処分された廃棄物	65,66,67			
環境コンプライアンス					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	19,56,57,58			
	103-2 マネジメント手法とその要素	19,56,57,58			
	103-3 マネジメント手法の評価	19,56,57,58			
GRI 307: 環境コンプライアンス 2016	307-1 環境法規制の違反	57			
サプライヤーの環境面のアセスメント					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	140,146			
	103-2 マネジメント手法とその要素	140,146			
	103-3 マネジメント手法の評価	140,146			
GRI 308: サプライヤーの環境面のアセスメント 2016	308-1 環境基準により選定した新規サプライヤー	147			
	308-2 サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	146,149,150,151,152,153,154			
GRI スタンダード 400 シリーズ (社会項目)					
雇用					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	113,114,115			
	103-2 マネジメント手法とその要素	113,114,115			
	103-3 マネジメント手法の評価	113,114,115			
GRI 401: 雇用 2016	401-1 従業員の新規雇用と離職	133			
	401-2 正社員には支給され、非正規社員には支給されない手当	126			
	401-3 育児休暇	124,134			
労使関係					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	113,114,115			
	103-2 マネジメント手法とその要素	113,114,115			
	103-3 マネジメント手法の評価	113,114,115			
GRI 402: 労使関係 2016	402-1 事業上の変更に関する最低通知期間	128			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		説明
			省略された情報	理由	
労働安全衛生					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	113,114,115		
	103-2	マネジメント手法とその要素	113,114,115		
	103-3	マネジメント手法の評価	113,114,115		
GRI 403: 労働安全衛生 2018	403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	129		
	403-2	危険性(ハザード)の特定、リスク評価、事故調査	129,130		
	403-3	労働衛生サービス	130,131		
	403-4	労働安全衛生における労働者の参加、協議、コミュニケーション	129		
	403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	130		
	403-6	労働者の健康増進	130,131,132		
	403-7	ビジネス上の関係で直接結びついた労働安全衛生の影響の防止と緩和	129		
	403-8	労働安全衛生マネジメントシステムの対象となる労働者	129		
	403-9	労働関連の傷害	129,136		
	403-10	労働関連の疾病・体調不良	129,136		
研修と教育					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	113,114,115		
	103-2	マネジメント手法とその要素	113,114,115		
	103-3	マネジメント手法の評価	113,114,115		
GRI 404: 研修と教育 2016	404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間	118,133		
	404-2	従業員スキル向上プログラムおよび移行支援プログラム	114,115,116,117,118,119,120,121,122,123,124,125,126,135		
	404-3	業績とキャリア開発に関して定期的なレビューを受けている従業員の割合	127,136		
ダイバーシティと機会均等					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	113,114,115,117,120		
	103-2	マネジメント手法とその要素	113,114,115,117,120		
	103-3	マネジメント手法の評価	113,114,115,117,120		
GRI 405: ダイバーシティと機会均等 2016	405-1	ガバナンス機関および従業員のダイバーシティ	31,52,116,120,121,122,123,124,125,133,135		
	405-2	基本給と報酬総額の男女比	127,134		

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		説明
			省略された情報	理由	
非差別					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	44,45,46,117		
	103-2	マネジメント手法とその要素	44,45,46,117		
	103-3	マネジメント手法の評価	44,45,46,117		
GRI 406: 非差別 2016	406-1	差別事例と実施した救済措置	44,45,46		
結社の自由と団体交渉					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	113,140,147		
	103-2	マネジメント手法とその要素	113,140,147		
	103-3	マネジメント手法の評価	113,140,147		
GRI 407: 結社の自由と団体交渉 2016	407-1	結社の自由や団体交渉の権利がリスクにさらされる可能性のある事業所およびサプライヤー	113,147,151,152,153,154		
児童労働					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	113,140,147		
	103-2	マネジメント手法とその要素	113,140,147		
	103-3	マネジメント手法の評価	113,140,147		
GRI 408: 児童労働 2016	408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	46,147		
強制労働					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	113,140,147		
	103-2	マネジメント手法とその要素	113,140,147		
	103-3	マネジメント手法の評価	113,140,147		
GRI 409: 強制労働 2016	409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	147		
保安慣行					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	113		
	103-2	マネジメント手法とその要素	113		
	103-3	マネジメント手法の評価	113		
GRI 410: 保安慣行 2016	410-1	人権方針や手順について研修を受けた保安要員	133		
先住民族の権利					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	113		
	103-2	マネジメント手法とその要素	113		
	103-3	マネジメント手法の評価	113		
GRI 411: 先住民族の権利 2016	411-1	先住民族の権利を侵害した事例	146,147,148,151,152,153,154		

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
人権アセスメント					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	113,114,145,146,147			
	103-2 マネジメント手法とその要素	113,114,145,146,147			
	103-3 マネジメント手法の評価	113,114,145,146,147			
GRI 412: 人権アセスメント 2016	412-1 人権レビューやインパクト評価の対象とした事業所	116,117,133			
	412-2 人権方針や手順に関する従業員研修	116,117,133			
	412-3 人権条項を含むもしくは人権スクリーニングを受けた重要な投資協定および契約	147,151,152			
地域コミュニティ					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	24,25,56,156,157,162 https://www.honda.co.jp/philanthropy/			
	103-2 マネジメント手法とその要素	24,25,56,156,157,162 https://www.honda.co.jp/philanthropy/			
	103-3 マネジメント手法の評価	24,25,56,156,157,162 https://www.honda.co.jp/philanthropy/			
GRI 413: 地域コミュニティ 2016	413-1 地域コミュニティとのエンゲージメント、インパクト評価、開発プログラムを実施した事業所	24,25,56,156,157,158,159,160,161,162 https://www.honda.co.jp/philanthropy/			
	413-2 地域コミュニティに著しいマイナスのインパクト（顕在的、潜在的）を及ぼす事業所	24,25,56,156,157,158,159,160,161,162 https://www.honda.co.jp/philanthropy/			
サプライヤーの社会面のアセスメント					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	140,146			
	103-2 マネジメント手法とその要素	140,146			
	103-3 マネジメント手法の評価	140,146			
GRI 414: サプライヤーの社会面のアセスメント 2016	414-1 社会的基準により選定した新規サプライヤー	147			
	414-2 サプライチェーンにおけるマイナスの社会的インパクトと実施した措置	147,151,152,153,154			
公共政策					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1 マテリアルな項目とその該当範囲の説明	24,25,26			
	103-2 マネジメント手法とその要素	24,25,26			
	103-3 マネジメント手法の評価	24,25,26			
GRI 415: 公共政策 2016	415-1 政治献金	26			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
顧客の安全衛生					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	80,81,82,83,84,85,86,87,88,89,92,95,97		
	103-2	マネジメント手法とその要素	80,81,82,83,84,85,86,87,88,89,92,95,97		
	103-3	マネジメント手法の評価	80,81,82,83,84,85,86,87,88,89,92,95,97		
GRI 416: 顧客の安全衛生 2016	416-1	製品およびサービスのカテゴリに対する安全衛生インパクトの評価	95		
	416-2	製品およびサービスの安全衛生インパクトに関する違反事例	110		
マーケティングとラベリング					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	44,45,46,56,57,58		
	103-2	マネジメント手法とその要素	44,45,46,56,57,58		
	103-3	マネジメント手法の評価	44,45,46,56,57,58		
GRI 417: マーケティングとラベリング 2016	417-1	製品およびサービスの情報とラベリングに関する要求事項	62		
	417-2	製品およびサービスの情報とラベリングに関する違反事例	62		
	417-3	マーケティング・コミュニケーションに関する違反事例	44,45,46		
顧客プライバシー					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	47,48,49,50,51		
	103-2	マネジメント手法とその要素	47,48,49,50,51		
	103-3	マネジメント手法の評価	47,48,49,50,51		
GRI 418: 顧客プライバシー 2016	418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して具体化した不服申立	50		
社会経済面のコンプライアンス					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	44,45,46		
	103-2	マネジメント手法とその要素	44,45,46		
	103-3	マネジメント手法の評価	44,45,46		
GRI 419: 社会経済面のコンプライアンス 2016	419-1	社会経済分野の法規制違反	45		

財務関連データ

当年度の連結業績の概況

売上収益

当年度の連結売上収益は、二輪事業や金融サービス事業における増加や為替換算による増加影響などにより、14兆5,526億円と前年度に比べ1兆3,821億円、10.5%の増収となりました。また、前年度の為替レートで換算した場合、前年度に比べ約6,717億円、約5.1%の増収と試算されます。

営業費用

営業費用は、13兆6,814億円と前年度に比べ1兆1,711億円、9.4%の増加となりました。売上原価は、二輪事業や金融サービス事業における連結売上収益の増加に伴う費用の増加などにより、11兆5,679億円と前年度に比べ1兆1,282億円、10.8%の増加となりました。販売費及び一般管理費は、諸経費の減少などにより、1兆3,264億円と前年度に比べ52億円、0.4%の減少となりました。研究開発費は、7,870億円と前年度に比べ481億円、6.5%の増加となりました。

営業利益

営業利益は、売価およびコスト影響による利益減などはあったものの、販売影響による利益増や為替影響などにより、8,712億円と前年度に比べ2,110億円、32.0%の増益となりました。なお、為替影響約1,689億円の増益要因を除くと、約421億円の増益と試算されます。

ここで記載されている変動要因の各項目については、当社が現在合理的であると判断する分類および分析方法に基づいています。なお、一部の分析項目において、当社および主要な連結子会社を対象に分析しています。「為替影響」については、海外連結子会社の財務諸表の円換算時に生じる「為替換算差」と外貨建取引から生じる「実質為替影響」について分析しています。「実質為替影響」については、米ドルなどの取引通貨の、対円および各通貨間における為替影響について分析しています。また、為替影響を除いた試算数値は、当社の連結財務諸表の金額とは異なっており、IFRSに基づくものではなく、IFRSで要求される開示に代わるものではありません。しかしながら、これらの為替影響を除いた試算数値は当社の業績をご理解頂くために有用な追加情報と考えています。

税引前利益

税引前利益は、1兆701億円と前年度に比べ1,561億円、17.1%の増益となりました。営業利益の増加を除く要因は、以下のとおりです。

持分法による投資利益は、前年度において一部の持分法で会計処理されている投資について、過去に認識した減損損失の戻入を計上したことなどにより、702億円の減益要因となりました。

金融収益及び金融費用は、受取利息の増加などにより、153億円の増益要因となりました。

法人所得税費用

法人所得税費用は、3,094億円と前年度に比べ908億円、41.6%の増加となりました。また、当年度の平均実際負担率は、前年度より5.0ポイント高い28.9%となりました。

財務関連データ

当期利益

当期利益は、7,607 億円と前年度にくらべ 652 億円、9.4%の増益となりました。

親会社の所有者に帰属する当期利益

親会社の所有者に帰属する当期利益は、7,070 億円と前年度にくらべ 496 億円、7.6%の増益となりました。

非支配持分に帰属する当期利益

非支配持分に帰属する当期利益は、536 億円と前年度にくらべ 156 億円、41.1%の増益となりました。

財務関連データにおける事業セグメント・地域セグメント

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

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

・当社は、2022年4月1日の組織変更により、ライフクリエーション事業をパワープロダクト事業に名称変更しています。

区分	主な国
北米	米国、カナダ、メキシコ
欧州	英国、ドイツ、ベルギー、イタリア、フランス
アジア	タイ、中国、インド、ベトナム、マレーシア
その他の地域	ブラジル、オーストラリア

・国または地域の区分の方法は、地理的近接度によっています。

財務関連データ

二輪事業

Honda グループ販売台数※

(単位：千台)

	2020 年度	2021 年度	増 減	増減率(%)
二輪事業計	15,132	17,027	1,895	12.5
日本	215	244	29	13.5
北米	332	437	105	31.6
欧州	234	317	83	35.5
アジア	13,319	14,589	1,270	9.5
その他	1,032	1,440	408	39.5

連結売上台数※

(単位：千台)

	2020 年度	2021 年度	増 減	増減率(%)
二輪事業計	10,264	10,721	457	4.5
日本	215	244	29	13.5
北米	332	437	105	31.6
欧州	234	317	83	35.5
アジア	8,451	8,283	(168)	(2.0)
その他	1,032	1,440	408	39.5

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

アジア地域では最大市場のインドの2021年（暦年）二輪車総需要※¹は、約1,445万台と前年に比べ約2%の増加となりました。その他のアジア地域主要国の2021年（暦年）二輪車総需要※²は、インドネシアなどで増加したことにより、約1,989万台と前年に比べ約16%の増加となりました。当連結会計年度の連結売上台数は、2021年（暦年）では増加したものの、第4四半期にインドで「Activa」シリーズが減少したことなどにより、828万3千台と前連結会計年度に比べ2.0%の減少となりました。なお、持分法適用会社であるインドネシアのピー・ティ・アストラホンダモーターの販売台数は連結売上台数に含まれませんが、当連結会計年度の販売台数は、「BeAT」シリーズや「Vario」シリーズの増加などにより、約387万台と前連結会計年度に比べ約44%の大幅な増加となりました。

その他の地域の主要市場であるブラジルの2021年（暦年）二輪車総需要※³は、約114万台と前年に比べ約22%の大幅な増加となりました。その他の地域（南米・中東・アフリカ・大洋州など）における当連結会計年度の連結売上台数は、ブラジルにおける「CG160」シリーズや「Biz」シリーズの増加などにより、144万台と前連結会計年度に比べ39.5%の大幅な増加となりました。

※¹ 当社調べ。

※² タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、パキスタン、中国の7カ国の合計、当社調べ。

※³ 出典：ABRACICLO（ブラジル二輪車製造者協会）。

財務関連データ

四輪事業

Honda グループ販売台数*

(単位：千台)

	2020 年度	2021 年度	増 減	増減率(%)
四輪事業計	4,546	4,074	(472)	(10.4)
日本	592	547	(45)	(7.6)
北米	1,480	1,283	(197)	(13.3)
欧州	101	100	(1)	(1.0)
アジア	2,247	2,022	(225)	(10.0)
その他	126	122	(4)	(3.2)

連結売上台数*

(単位：千台)

	2020 年度	2021 年度	増 減	増減率(%)
四輪事業計	2,617	2,424	(193)	(7.4)
日本	520	476	(44)	(8.5)
北米	1,480	1,283	(197)	(13.3)
欧州	101	100	(1)	(1.0)
アジア	390	443	53	13.6
その他	126	122	(4)	(3.2)

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

日本の 2021 年度四輪車総需要^{※1}は、約 421 万台と前年度に比べ、約 9%の減少となりました。当連結会計年度の連結売上台数^{※2}は、新型「VEZEL」の投入効果などはあったものの、半導体供給不足の影響などを受け、「FIT」が減少したことなどにより、47 万 6 千台と前連結会計年度に比べ 8.5%の減少となりました。当連結会計年度の日本での生産台数は、63 万 4 千台と前連結会計年度に比べ 7.7%の減少となりました。

北米地域の主要市場である米国の 2021 年(暦年)四輪車総需要^{※3}は、約 1,507 万台と前年に比べ約 3%の増加となりました。当連結会計年度の北米地域での連結売上台数は、半導体供給不足の影響などを受け、「CR-V」や「CIVIC」が減少したことなどにより、128 万 3 千台と前連結会計年度に比べ 13.3%の減少となりました。当連結会計年度の北米地域での生産台数は、127 万 1 千台と前連結会計年度に比べ 9.0%の減少となりました。

アジア地域主要国の 2021 年(暦年)四輪車総需要^{※4}は、インドやインドネシアなどで増加したことにより、約 709 万台と前年に比べ約 17%の増加となりました。中国の 2021 年(暦年)四輪車総需要^{※5}は、約 2,627 万台と前年に比べ約 4%の増加となりました。当連結会計年度の連結売上台数の合計は、インドネシアにおける新型車「CITY」の投入効果や「BRIO」の増加などにより、44 万 3 千台と前連結会計年度に比べ 13.6%の増加となりました。なお、持分法適用会社である中国の東風本田汽車有限公司および広汽本田汽車有限公司の販売台数は連

結売上台数に含まれませんが、当連結会計年度の販売台数は、半導体供給不足の影響などを受け、「CIVIC」や「CR-V」が減少したことなどにより、157 万 9 千台と前連結会計年度に比べ 15.1%の減少となりました。アジア地域の連結子会社の当連結会計年度の生産台数^{※6}は、48 万 7 千台と前連結会計年度に比べ 21.2%の大幅な増加となりました。

なお、中国の持分法適用会社である東風本田汽車有限公司および広汽本田汽車有限公司の当連結会計年度の生産台数は 162 万台と前連結会計年度に比べ 13.7%の減少となりました。

※1 出典：JAMA(日本自動車工業会：登録車+軽自動車)。
 ※2 当社の日本の金融子会社が提供する残価設定型クレジット等が、IFRS においてオペレーティング・リースに該当する場合、当該金融サービスを活用して連結子会社を通して提供された四輪車は、四輪事業の外部顧客への売上収益に計上されないため、連結売上台数には含めていません。
 ※3 出典：Autodata。
 ※4 タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、台湾、インド、パキスタンの 8 カ国の合計、当社調べ。
 ※5 出典：中国汽车工業協会。
 ※6 タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム、台湾、インド、パキスタンの 7 カ国の合計。

財務関連データ

ライフクリエーション事業及びその他の事業

Honda グループ販売台数／連結売上台数※ (単位：千台)

	2020 年度	2021 年度	増 減	増減率 (%)
ライフクリエーション事業計	5,623	6,200	577	10.3
日本	336	353	17	5.1
北米	2,617	2,738	121	4.6
欧州	929	1,189	260	28.0
アジア	1,405	1,487	82	5.8
その他	336	433	97	28.9

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

北米地域の当連結会計年度の連結売上台数は、発電機の減少はあったものの、OEM 向けエンジン※や芝刈機が増加したことなどにより、273 万 8 千台と前連結会計年度に比べ 4.6%の増加となりました。

欧州地域の当連結会計年度の連結売上台数は、発電機の減少はあったものの、OEM 向けエンジンや芝刈機が増加したことなどにより、118 万 9 千台と前連結会計年度に比べ 28.0%の大幅な増加となりました。

アジア地域の当連結会計年度の連結売上台数は、水ポンプの減少などはあったものの、OEM 向けエンジンが増加したことなどにより、148 万 7 千台と前連結会計年度に比べ 5.8%の増加となりました。

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

財務関連データ

連結財政状態計算書

2021 年および 2022 年 3 月 31 日現在

(単位：百万円)

資産の部	2021	2022
流動資産		
現金及び現金同等物	¥2,758,020	¥3,674,931
営業債権	801,814	896,768
金融サービスに係る債権	1,794,654	1,694,113
その他の金融資産	295,307	217,743
棚卸資産	1,545,600	1,918,548
その他の流動資産	383,696	439,322
流動資産合計	7,579,091	8,841,425
非流動資産		
持分法で会計処理されている投資	891,002	967,404
金融サービスに係る債権	3,619,896	3,740,383
その他の金融資産	628,533	819,654
オペレーティング・リース資産	4,919,916	5,159,129
有形固定資産	3,021,514	3,079,407
無形資産	818,763	849,507
繰延税金資産	99,552	91,592
その他の非流動資産	342,763	424,652
非流動資産合計	14,341,939	15,131,728
資産合計	¥21,921,030	¥23,973,153

(単位：百万円)

負債及び資本の部	2021	2022
流動負債		
営業債務	¥1,088,061	¥1,236,233
資金調達に係る債務	3,005,624	3,118,304
未払費用	415,106	375,601
その他の金融負債	182,145	236,900
未払法人所得税	47,793	96,116
引当金	362,151	268,388
その他の流動負債	614,577	672,857
流動負債合計	5,715,457	6,004,399
非流動負債		
資金調達に係る債務	4,715,361	4,984,252
その他の金融負債	280,809	282,083
退職給付に係る負債	358,532	282,054
引当金	278,890	253,625
繰延税金負債	842,001	990,754
その他の非流動負債	357,141	403,440
非流動負債合計	6,832,734	7,196,208
負債合計	12,548,191	13,200,607
資本		
資本金	86,067	86,067
資本剰余金	172,049	185,495
自己株式	(273,786)	(328,309)
利益剰余金	8,901,266	9,539,133
その他の資本の構成要素	196,710	990,438
親会社の所有者に帰属する持分合計	9,082,306	10,472,824
非支配持分	290,533	299,722
資本合計	9,372,839	10,772,546
負債及び資本合計	¥21,921,030	¥23,973,153

財務関連データ

連結損益計算書

3月31日に終了した各年度

(単位：百万円)

	2021	2022
売上収益	¥13,170,519	¥14,552,696
営業費用		
売上原価	(10,439,689)	(11,567,923)
販売費及び一般管理費	(1,331,728)	(1,326,485)
研究開発費	(738,894)	(787,056)
営業費用合計	(12,510,311)	(13,681,464)
営業利益	660,208	871,232
持分法による投資利益	272,734	202,512
金融収益及び金融費用		
受取利息	19,805	25,627
支払利息	(13,877)	(16,867)
その他(純額)	(24,817)	(12,314)
金融収益及び金融費用合計	(18,889)	(3,554)
税引前利益	914,053	1,070,190
法人所得税費用	(218,609)	(309,489)
当期利益	¥695,444	¥760,701
当期利益の帰属：		
親会社の所有者	¥657,425	¥707,067
非支配持分	38,019	53,634
1株当たり当期利益(親会社の所有者に帰属)		
基本的小および希薄化後	380円75銭	411円09銭

連結キャッシュ・フロー計算書

3月31日に終了した各年度

(単位：百万円)

	2021	2022
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税引前利益	¥914,053	¥1,070,190
減価償却費、償却費及び減損損失 (オペレーティング・リース資産除く)	624,239	611,063
持分法による投資利益	(272,734)	(202,512)
金融収益及び金融費用	22,630	(56,352)
金融サービスに係る利息収益及び利息費用	(137,178)	(155,872)
資産及び負債の増減		
営業債権	(133,788)	(24,037)
棚卸資産	68,281	(208,895)
営業債務	101,301	50,122
未払費用	(40,927)	(68,811)
引当金及び退職給付に係る負債	106,829	(156,079)
金融サービスに係る債権	(59,934)	509,741
オペレーティング・リース資産	(161,579)	171,600
その他資産及び負債	(72,473)	28,981
その他(純額)	5,190	(19,782)
配当金の受取額	191,112	193,555
利息の受取額	236,729	237,724
利息の支払額	(113,100)	(97,884)
法人所得税の支払及び還付額	(206,272)	(203,130)
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,072,379	1,679,622

(単位：百万円)

	2021	2022
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形固定資産の取得による支出	¥(318,410)	¥(268,143)
無形資産の取得及び内部開発による支出	(232,727)	(181,083)
有形固定資産及び無形資産の売却による収入	6,770	27,108
子会社の取得による支出 (取得した現金及び現金同等物控除後)	2,230	—
持分法で会計処理されている投資の 取得による支出	(110,747)	—
持分法で会計処理されている投資の売却に よる収入	12,570	—
その他の金融資産の取得による支出	(433,375)	(488,631)
その他の金融資産の売却及び償還による収入	276,808	534,693
投資活動によるキャッシュ・フロー	(796,881)	(376,056)
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期資金調達による収入	9,115,347	7,487,724
短期資金調達に係る債務の返済による支出	(9,294,859)	(7,960,144)
長期資金調達による収入	1,948,835	2,002,823
長期資金調達に係る債務の返済による支出	(1,798,429)	(1,761,561)
親会社の所有者への配当金の支払額	(145,090)	(188,402)
非支配持分への配当金の支払額	(41,755)	(53,813)
自己株式の取得及び売却による収支	154	(62,180)
リース負債の返済による支出	(67,628)	(80,165)
その他(純額)	(555)	—
財務活動によるキャッシュ・フロー	(283,980)	(615,718)
為替変動による現金及び現金同等物への影響額	94,149	229,063
現金及び現金同等物の純増減額	85,667	916,911
現金及び現金同等物の期首残高	2,672,353	2,758,020
現金及び現金同等物の期末残高	¥2,758,020	¥3,674,931

財務関連データ

事業の種類別セグメント情報

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

2021年3月31日に終了した年度

(単位：百万円)

	二輪事業	四輪事業	金融サービス 事業	ライフクリエーション 事業及び その他の事業	計	消去 または全社	連結
売上収益							
(1) 外部顧客	¥1,787,283	¥8,567,205	¥2,494,294	¥321,737	¥13,170,519	—	¥13,170,519
(2) セグメント間	—	212,144	12,494	20,107	244,745	(244,745)	—
計	1,787,283	8,779,349	2,506,788	341,844	13,415,264	(244,745)	13,170,519
営業利益 (損失)	224,608	90,255	356,980	(11,635)	660,208	—	660,208
資産	1,555,057	8,643,109	10,832,645	374,169	21,404,980	516,050	21,921,030
減価償却費および償却費	68,258	515,241	825,975	15,644	1,425,118	—	1,425,118
資本的支出	48,800	500,431	2,006,264	11,609	2,567,104	—	2,567,104

2022年3月31日に終了した年度

(単位：百万円)

	二輪事業	四輪事業	金融サービス 事業	ライフクリエーション 事業及び その他の事業	計	消去 または全社	連結
売上収益							
(1) 外部顧客	¥2,185,253	¥9,147,498	¥2,820,667	¥399,278	¥14,552,696	—	¥14,552,696
(2) セグメント間	—	213,095	2,656	22,480	238,231	(238,231)	—
計	2,185,253	9,360,593	2,823,323	421,758	14,790,927	(238,231)	14,552,696
営業利益 (損失)	311,492	236,207	333,032	(9,499)	871,232	—	871,232
資産	1,448,926	9,563,553	11,318,756	475,124	22,806,359	1,166,794	23,973,153
減価償却費および償却費	65,423	510,755	883,712	17,018	1,476,908	—	1,476,908
資本的支出	49,203	410,169	2,028,700	15,748	2,503,820	—	2,503,820

・セグメント間取引は、独立企業間価格で行っています。

・資産の消去または全社の項目には、セグメント間取引の消去の金額および全社資産の金額が含まれています。全社資産の金額は、前年度末および当年度末において、それぞれ 696,327 百万円、1,319,995 百万円であり、その主な内容は、当社の現金及び現金同等物、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産です。

財務関連データ

二輪事業

二輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の増加などにより、2兆1,852億円と前年度に比べ22.3%の増収となりました。営業利益は、諸経費の増加などはあったものの、販売影響による利益増や為替影響などにより、3,114億円と前年度に比べ38.7%の増益となりました。

四輪事業

四輪事業の外部顧客への売上収益は、連結売上台数の減少などはあったものの、為替換算による増加影響などにより、9兆1,474億円と前年度に比べ6.8%の増収となりました。営業利益は、売価およびコスト影響による利益減などはあったものの、諸経費の減少や為替影響などにより、2,362億円と前年度に比べ161.7%の増益となりました。

金融サービス事業

金融サービス事業の外部顧客への売上収益は、リース車両売却売上の増加などにより、2兆8,206億円と前年度に比べ13.1%の増収となりました。営業利益は、クレジット損失引当金の計上差などにより、3,330億円と前年度に比べ6.7%の減益となりました。

ライフクリエーション事業及びその他の事業

ライフクリエーション事業及びその他の事業の外部顧客への売上収益は、ライフクリエーション事業の連結売上台数の増加などにより、3,992億円と前年度に比べ24.1%の増収となりました。営業損失は、諸経費の増加などはあったものの、販売影響による利益増などにより、94億円と前年度に比べ21億円の改善となりました。なお、ライフクリエーション事業及びその他の事業に含まれる航空機および航空機エンジンの営業損失は、337億円と前年度に比べ14億円の悪化となりました。

財務関連データ

主要財務データ

3月31日に終了した各年度

米国会計基準
(単位：百万円)

IFRS
(単位：百万円)

	2012	2013	2014	2015		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
売上、利益および配当					売上、利益および配当									
売上高及びその他の営業収入	¥7,948,095	¥9,877,947	¥11,842,451	¥12,646,747	売上収益	¥12,506,091	¥13,328,099	¥14,601,151	¥13,999,200	¥15,361,146	¥15,888,617	¥14,931,009	¥13,170,519	¥14,552,696
営業利益	231,364	544,810	750,281	606,878	営業利益	823,864	670,603	503,376	840,711	833,558	726,370	633,637	660,208	871,232
営業利益率	2.9%	5.5%	6.3%	4.8%	営業利益率	6.6%	5.0%	3.4%	6.0%	5.4%	4.6%	4.2%	5.0%	6.0%
税引前利益	257,403	488,891	728,940	644,809	持分法による投資利益	130,916	96,097	126,001	164,793	247,643	228,827	164,203	272,734	202,512
法人税等	135,735	178,976	252,662	235,204	税引前利益	933,903	806,237	635,450	1,006,986	1,114,973	979,375	789,918	914,053	1,070,190
関連会社持分利益	100,406	82,723	132,471	126,570	法人所得税費用	267,992	245,139	229,092	327,592	(13,666)	303,089	279,986	218,609	309,489
非支配持分損益(控除)	(10,592)	(25,489)	(34,642)	(43,168)	当期利益	665,911	561,098	406,358	679,394	1,128,639	676,286	509,932	695,444	760,701
当社株主に帰属する当期純利益	211,482	367,149	574,107	493,007	親会社の所有者に帰属する当期利益	624,703	509,435	344,531	616,569	1,059,337	610,316	455,746	657,425	707,067
支払配当金	108,138	129,765	142,381	158,601	支払配当金	142,381	158,601	158,601	162,205	174,221	194,271	196,795	145,090	188,402
研究開発費	519,818	560,270	634,130	662,610	研究開発支出	625,698	670,331	719,810	659,918	730,734	820,037	821,478	780,065	804,025
支払利息	10,378	12,157	12,703	16,598	支払利息	12,803	18,194	18,146	12,471	12,970	13,217	24,689	13,877	16,867
資産、長期債務および資本合計					資産、負債および資本									
総資産	¥11,787,599	¥13,635,357	¥15,622,031	¥18,088,839	総資産	¥16,048,438	¥18,425,837	¥18,229,294	¥18,958,123	¥19,349,164	¥20,419,122	¥20,461,465	¥21,921,030	¥23,973,153
長期債務	2,235,001	2,710,845	3,234,066	3,933,860	資金調達に係る債務(非流動負債)	3,224,512	3,926,276	3,736,628	4,022,190	3,881,749	4,142,338	4,221,229	4,715,361	4,984,252
当社株主に帰属する株主資本	4,398,249	5,043,500	5,918,979	6,696,693	親会社の所有者に帰属する持分	6,335,534	7,108,627	6,761,433	7,295,296	7,933,538	8,267,720	8,012,259	9,082,306	10,472,824
資本的支出(オペレーティング・リース除く)	424,413	630,408	782,027	714,502	有形固定資産の取得	803,231	703,920	687,306	588,360	484,778	466,657	455,169	390,081	366,829
減価償却費(オペレーティング・リース除く)	345,105	335,536	442,318	490,375	減価償却費	419,022	451,052	486,410	484,133	513,455	499,036	470,320	428,063	438,269

財務関連データ

主要財務データ (続き)

3月31日に終了した各年度

米国会計基準 (単位:円)					IFRS (単位:円)										
	2012	2013	2014	2015		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
1株当たり					1株当たり										
当社株主に帰属する当期純利益					当期利益 (親会社の所有者に帰属)										
基本的	¥117.34	¥203.71	¥318.54	¥273.54	基本的	¥346.62	¥282.66	¥191.16	¥342.10	¥590.79	¥345.99	¥260.13	¥380.75	¥411.09	
希薄化後	117.34	203.71	318.54	273.54	希薄化後	346.62	282.66	191.16	342.10	590.79	345.99	260.13	380.75	411.09	
配当金	60	76	82	88	配当金	82	88	88	92	100	111	112	110	120	
当社株主に帰属する株主資本	2,440.35	2,798.37	3,284.14	3,715.66	親会社の所有者に帰属する持分	3,515.27	3,944.23	3,751.59	4,047.81	4,461.36	4,698.74	4,640.46	5,260.06	6,122.31	
	(単位:百万円)					(単位:百万円)									
売上推移					売上推移										
売上高※					売上収益※										
日本	¥1,517,927	¥1,652,995	¥1,912,504	¥1,810,283	日本	¥1,920,114	¥1,800,439	¥1,754,167	¥1,799,772	¥1,919,130	¥2,042,891	¥1,985,945	¥1,849,268	¥1,943,649	
19%	17%	16%	14%	15%	14%	12%	13%	12%	13%	13%	13%	14%	13%		
海外	6,430,168	8,224,952	9,929,947	10,836,464	海外	10,585,977	11,527,660	12,846,984	12,199,428	13,442,016	13,845,726	12,945,064	11,321,251	12,609,047	
81%	83%	84%	86%	85%	86%	88%	87%	88%	87%	87%	87%	86%	87%		
合計	¥7,948,095	¥9,877,947	¥11,842,451	¥12,646,747	合計	¥12,506,091	¥13,328,099	¥14,601,151	¥13,999,200	¥15,361,146	¥15,888,617	¥14,931,009	¥13,170,519	¥14,552,696	
	100%	100%	100%	100%		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
	(単位:千台)					(単位:千台)									
売上台数					売上台数										
二輪事業	15,061	15,494	17,021	17,765	二輪事業	17,008	17,592	17,055	17,661	19,554	20,238	19,340	15,132	17,027	
四輪事業	3,108	4,014	4,323	4,364	四輪事業	4,340	4,367	4,743	5,028	5,199	5,323	4,790	4,546	4,074	
ライフクリエーション事業	5,819	6,071	6,036	6,001	ライフクリエーション事業	6,018	5,983	5,965	6,121	6,262	6,301	5,701	5,623	6,200	
従業員数 (単位:名)	187,094	190,338	198,561	203,902	従業員数 (単位:名)	199,368	204,730	208,399	211,915	215,638	219,722	218,674	211,374	204,035	
為替レート (対米ドル) (単位:円)					為替レート (対米ドル) (単位:円)										
期末	¥82	¥94	¥103	¥120	期末	¥103	¥120	¥113	¥112	¥106	¥111	¥109	¥111	¥122	
期中平均	79	83	100	110	期中平均	100	110	120	108	111	111	109	106	112	

※ 地域区分は、外部顧客の所在地に基づいています。



本田技研工業株式会社

〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

発行 2022年 7月