

4

Social

社会

Safety

安全

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
> 基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能 — 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

基本的な考え方

すべての人が安心し自由に移動できる社会

多くの人々にとって、移動することはより良い暮らしを実現するために必要不可欠です。二輪車や四輪車などのモビリティは、人々の生活を支え、仕事の道具として、また社会インフラとして重要な役割を果たしています。一方で、最近のオンラインサービスの技術進化により、移動せずとも成り立つ生活が可能になりつつあることも事実です。

しかし、Hondaは、こうした状況においても、人々の移動への欲求は変わらないと考えています。それは、好奇心に導かれて自由に移動することで行動の範囲を広げ、リアルな世界を五感で感じ、感性豊かに楽しむことは、私たちが子どもの頃から自然と備わっている生きる喜びだからです。そして、この喜びを広げることができるのは、いつの時代も、すべての人が安心できる社会です。その実現において「安全」はけっして欠くことのできない重要な要素です。

Hondaは、「Safety for Everyone」のスローガンに、一人ひとりに寄り添った安全を追求し、社会を構成する一人ひとりの安全が向上すれば、結果として社会全体がより安全になるという考えを込めていました。

そして、歴史を振り返ると、「規制を基準とせず」、「ないものは自分でつくる」という姿勢から、社会からの要請の有無にかかわらず、新技術を世に送り出し、世界に先駆けてきました。

人々の安全は、移動を制限することで達成することも可能ですが、それはHondaがめざす社会ではありません。Hondaは、今後も社会的責務として、そしてすべての人の自由な移動の喜びを広げるために、積極的に安全に取り組んでまいります。

Honda環境・安全ビジョン

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現

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

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
> 基本的な考え方	150
> アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能 — 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

※ 1 出典：WHO「Global status report on road safety 2023」

※ 2 Hondaの二輪車・四輪車が関与する交通事故：Hondaの二輪車・四輪車に乗車中、および歩行者・自転車・その他当事者（故意による悪質なルール違反、および故意により飲酒・薬物その他による責任能力のない状態の2つを除く交通参加者）が関与する交通事故。

※ 3 2020年比で2030年に全世界でHondaの二輪車・四輪車が関与する1万台当たりの交通事故死者数を半減。

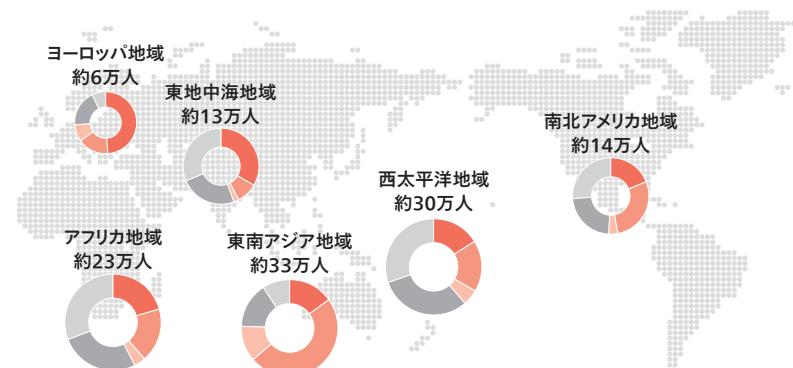
基本的な考え方

環境認識

全世界の交通事故死者数は年間約119万人と未だ深刻な状況にあります。交通事故死者を状態別でみると、全体のうち四輪車が約25%、二輪車・三輪車が約30%、自転車が約5%、歩行者が約21%を占めます。また地域別では、東南アジア地域が約28%、アフリカ地域が約19%を占めており※1、とくに新興国の歩行者や二輪車のライダーなどの交通弱者への対応が重要な課題となっています。

交通事故死者をなくすことは、モビリティメーカーとしての社会的責務であり、とくにHondaは二輪車を最も多く販売する企業として、二輪車を含むすべての交通参加者の安全の取り組みをリードしていきたいと考えています。

世界の事故実態（WHO）



全世界 状態別 交通事故死者構成率

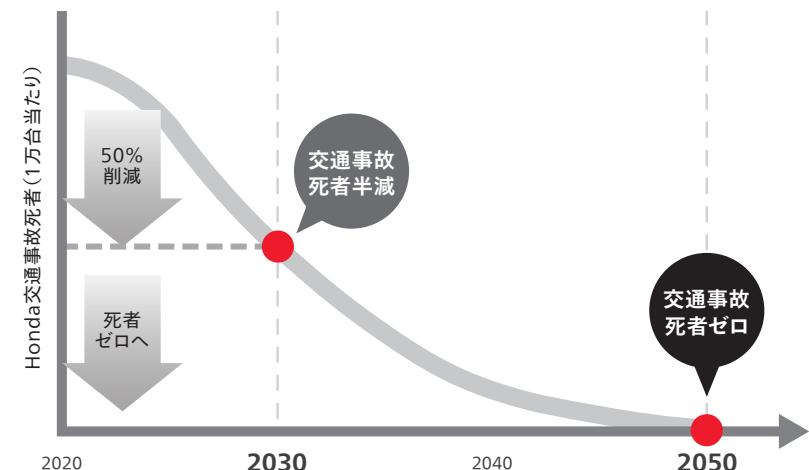


アプローチ

Hondaがめざす姿

Honda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※2死者ゼロをめざします。また、その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※3をめざします。これらは、新車だけでなく、登録・届出されたすべてのHondaの二輪車・四輪車が対象となります。

Honda安全目標 2050年交通事故死者ゼロに向けたシナリオ



4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
> アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能 — 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

アプローチ

Honda がめざす姿

Hondaは、非財務領域の重要テーマの一つとして「交通事故ゼロ社会の実現」を掲げており、これらの状況を把握するための管理指標（KGI）として「日米四輪車関与事故死者数」（日本と米国における、Honda四輪車が関与する交通事故死者数）を定め、目標値（非公開）の達成に向けて取り組みを推進しています。

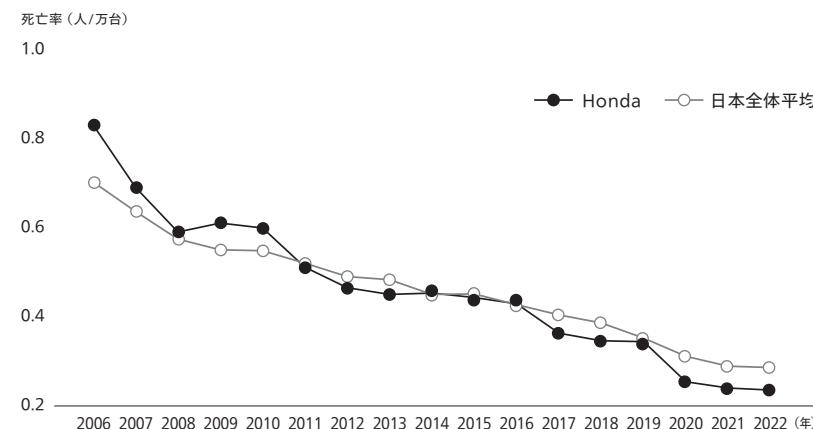
KGIの対象地域を日本と米国に限定しているのは、これら2カ国以外の国ではOEMメーカー別の交通事故データがほとんど記録されていないためです。また、四輪車に限定している理由は、二輪車の一部タイプに関する交通事故データが不足していることなどがあげられます。しかし、安全の取り組みは、日本と米国の四輪車に限られるものではなく、Honda社内においては、各国のHonda二輪車・四輪車が関与する交通事故死者数も推定し、施策を展開しています。同時に交通事故死者数を含む精度の高いデータは対策を検討する際の必要不可欠な情報となるため、この情報把握を大きな課題として認識しており、国際機関および各国機関、また業界関係者へその重要性を伝え、対応にあたっての働きかけをしています。

指標と目標

管理指標 (KGI)	区分	目標値	
		2026年3月期	2031年3月期
日米四輪車関与事故死者数	全社	(非公開)	

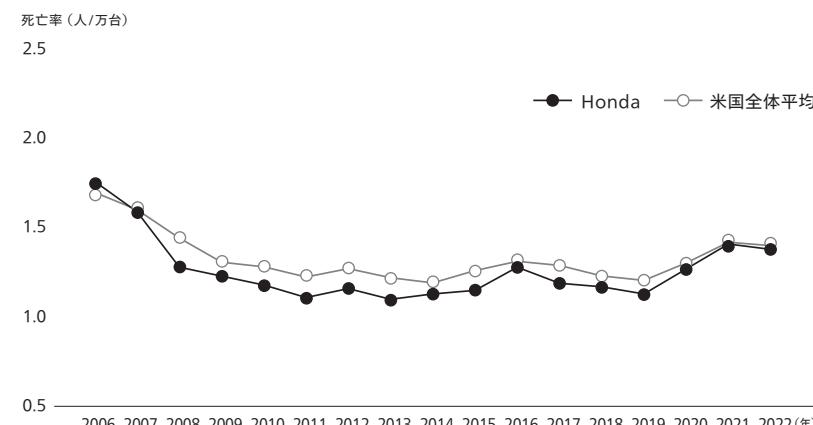
実績

四輪車関与死亡率推移（保有台数1万台当たり）(日本)



出典：公益財団法人交通事故総合分析センターのデータよりHonda調べ。日本全体は、各年交通統計より自動車および原動機付自転車を対象

四輪車関与死亡率推移（保有台数1万台当たり）(米国)



出典：NHTSA Fatality Analysis Reporting System (FARS) データよりHonda調べ。米国全体は、Traffic Safety FactsよりFatality Rates per 100,000 Registered Vehicles

4 社会

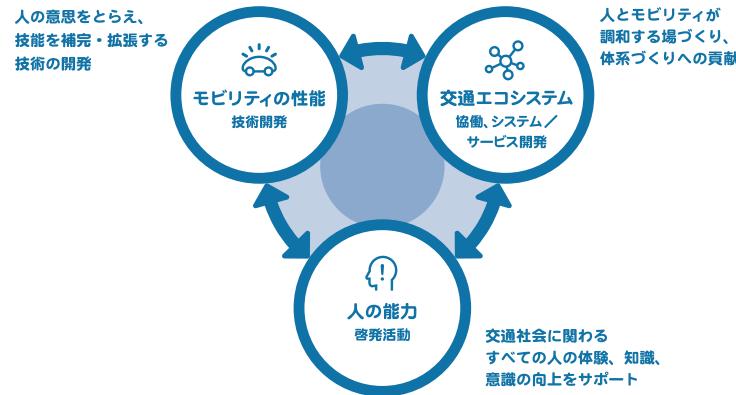
【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
> アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能	
— 技術開発 —	161
交通エコシステム	
— 協働、	
システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

アプローチ

めざす姿に向けた、取り組みの方向性

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）」（以下、安全3つの要素）をそれぞれ進化させ、組み合わせることでさまざまな要因により引き起こされる事故に対応しています。これらは、一つの事故シーンに対し、さまざまな領域の技術や活動をもって安全対策を冗長化するものであり、昨今、国連が各国に推奨している「Safe System Approach」と同様の考え方です。なお、この「安全3つの要素」はHondaが取り組むべきマテリアリティとして設定されています。

Honda安全3つの要素



2030年に向けて

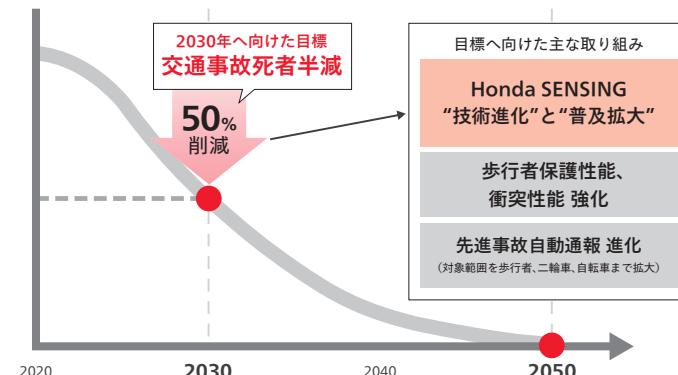
2030年に向けて大きな課題として、新興国で二輪車が関与する死亡事故を削減する必要があります。この課題に対応するため、「人の能力（啓発活動）」においては、インストラクターの養成や交通教育センター※1での企業向けの研修、個人向けのスクールを積極的に展開します。「モビリティの性能（技術開発）」においては、二輪車では、「ABS」「CBS」※2などの先進ブレーキシステム、視認性および被視認性を高める灯火器などの装備の適用を拡大します。四輪車では、新興国で二輪検知機能付「Honda SENSING」を、

また、先進国で「Honda SENSING 360」をはじめとする先進運転支援システム（ADAS）の普及や機能進化を地域の実情に合わせて推し進めます。

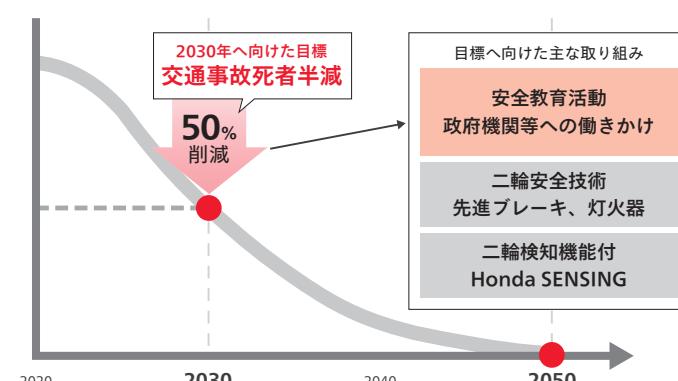
「交通エコシステム（協働、システム／サービス開発）」においては、交通安全に関する国連などの国際的な機関との連携を強化しています。Hondaの長年の安全活動から培われた知見やノウハウを、こうした機関を通じて、新興国を中心とした各国へ提供することで制度改革、啓発、インフラ整備などの安全政策を支援します。

2030年 交通事故死者半減に向けたシナリオ

先進国 四輪車



新興国 二輪車



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

※2 Combined Braking System（コンバインドブレーキシステム）の略。

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
> アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能 — 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

アプローチ

めざす姿に向けた、取り組みの方向性

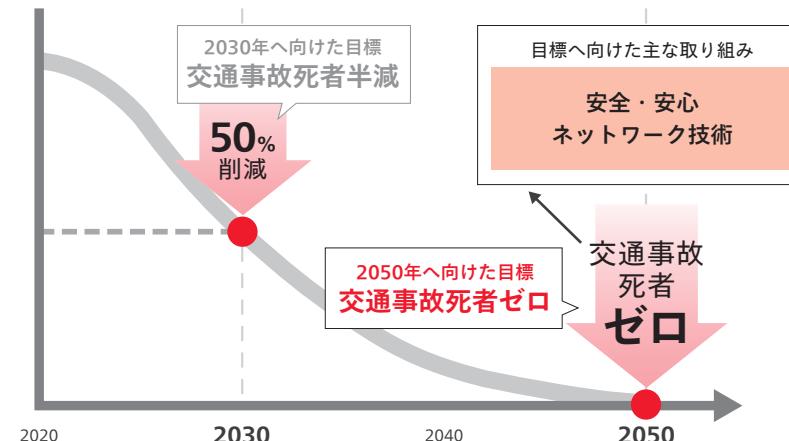
2050年に向けて

2050年に向けた大きな課題として、歩行者、自転車利用者、二輪車のライダーなどの交通弱者の死亡事故を削減する必要があります。この課題に対応するため、「交通エコシステム（協働、システム／サービス開発）」の取り組みを加速させます。

具体的には、「安全・安心ネットワーク技術」の研究開発と、社会実装に向けた技術の標準化を推し進めます。

「安全・安心ネットワーク技術」は、通信を通じて情報を提供することで、事故リスク発生前に各自で備え対処するためのサポートを行う技術です。

2050年 交通事故死者ゼロに向けたシナリオ



4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
> 指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能	
— 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

指標および目標一覧

安全に関する全社目標一覧 (KGI・KPI)

重要テーマ	マテリアリティ	管理指標	区分	目標値	
				2026年3月期	2031年3月期
交通事故ゼロ社会の実現	<ul style="list-style-type: none"> ■ 人の意思をとらえ補完・拡張する技術の開発 ■ 安全教育・啓発活動 ■ 交通エコシステムの構築 	KGI 日米四輪車関与事故死者数	全社	(非公開)	
		KPI 先進安全装備適用率	先進国 四輪車※1 Honda SENSING 360	100%	
			新興国 四輪車※2 Honda SENSING	(非公開)	100%
			新興国 二輪車※3 先進ブレーキ (ABS/CBS)	100%	

※ 1 日本、米国、中国、欧州

※ 2 代表測定国：インド、インドネシア、マレーシア、タイ、ブラジル

※ 3 代表測定国：インド、インドネシア、ベトナム、タイ、ブラジル

統合報告書「Honda Report 2024」全社目標
https://global.honda/jp/sustainability/integratedreport/pdf/Honda_Report_2024-jp-all.pdf#page=24

4 社会

【人権】 69

【人材】 76

【サプライチェーン】 125

【社会貢献活動】 141

【安全】 149

基本的な考え方 150

アプローチ 151

指標および目標一覧 155

> グローバルマネジメント 156

外部からの評価 157

人の能力 — 啓発活動 — 158

モビリティの性能 161

— 技術開発 — 161

　　交通エコシステム — 協働、
　　システム／サービス開発 — 165

【品質】 169

グローバルマネジメント

取り組みを実行するプロセス

Hondaは、地域ごとに安全3つの要素からなる実効性の高い施策を検討したうえで、交通事故削減シナリオを構築し、その施策の進捗を管理するとともに、事故死者数をモニタリングしています。ここでは、道路環境の変化や新たなモビリティの参入により発生が予測される事故についても早期に分析します。複数の地域で起こり得る事象を把握した場合には、グローバル共通の課題とし、迅速に対応策を検討することで、安全3つの要素を進化させていきます。

なお、地域間の情報共有や議論は、各地域の安全実務者で構成される「グローバル安全実務者会議」にて行われます。管理指標（KGI、KPI）を含めた施策のPDCA（plan-do-check-act）は、各事業本部との安全戦略の議論・整合の場である「安全戦略コミッティ（部門を横断するタスクフォース）」で行われ、議題にあがった重要事項については経営会議で報告し、経営メンバーによる議論が行われます。

交通事故削減シナリオは、このような取り組みを通して定期的に更新しています。

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
> 外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能	161
— 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

外部からの評価

第三者評価

2024年の活動実績

Hondaは、FIA※1が定める企業・団体の交通安全への取り組みの評価指標である「FIA Road Safety Index」において、自動車業界で初めて最高ランクの「3スター」を獲得しました。

FIA Road Safety Indexは、企業や団体の事業活動が交通安全に与える影響を可視化・評価し、より持続可能な道路交通を実現することを目的とした新たな指標です。各企業や団体の交通安全目標の設定やコミットメント、バリューチェーン全体における交通事故死傷者数などをもとに総合的に判断、評価します。

この指標は、原材料調達から製品の開発・製造、お客様へ製品をお届けするまでの、自社の企業活動を対象とする「サプライチェーン評価」と、製品を対象とする「製品・サービスの安全関連評価」の2つの領域を評価対象としています。



※ 1 Fédération Internationale de l'Automobile(国際自動車連盟)の略。

※ 2 今回のHondaの評価対象は日本国内における二輪車・四輪車の生産・販売に関わる業務。

Hondaは、自動車業界で初めて両領域に対する監査を実施し、いずれにおいても最高ランクである3スターを獲得※2しました。

今回の3スターの獲得においては、2030年には全世界でHondaの二輪車・四輪車が関与する交通事故死者半減、2050年には交通事故死者ゼロという高い目標の達成をめざすなど、Hondaが交通安全に対する強いコミットメントを示し、長期的な戦略に基づいた取り組みを行っている点や、バリューチェーンにおける交通事故死者数・重傷者数を、年齢、道路利用者区分ごとにフットプリントとして把握している点などが高く評価されました。

今後も、このような国際機関が推し進める安全の取り組みにも積極的に参画し、交通社会の課題の解決に貢献してまいります。



Hondaの「3スター」の受賞結果が発表された「Challenge 2030 : Achieving the Global Road Safety Goals」における授賞式の様子

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
> 人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能	
— 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

人の能力 — 啓発活動 —

基本的な考え方

交通安全の基本は“人”です。Hondaは1970年の安全運転普及本部発足以来、運転者だけでなく、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んでいます。この活動は、より多くの方々に共感・理解いただくための「人から人への手渡しの安全」と、危険を安全に体験することで効果的に理解を深めていただく「参加体験型の実践教育」を基本としており、運転技術、認知・判断能力だけでなく、周囲に対する思いやりといった心の部分までを含めた人の能力を高めることをめざしています。さらにこれらの基本姿勢をもとに今後はデジタルツールや生成AIなどを活用して人の意識・能力や経験値、身体能力に合わせた「一人ひとりに合わせた安全教育」へと進化させていきます。

アプローチ

2025年3月現在、日本を含む世界43の国と地域で、インストラクターの養成や交通教育センターでの企業向けの研修、個人向けのスクールを積極的に展開しています。2025年3月には、韓国で交通教育センターを開所しました。そのほか、地域の企業や学校、Hondaの販売会社とも連携し、各地で子どもから高齢者まで各年代に応じたプログラムの提供も行っています。2025年3月期は約440万人の方に教育プログラムを受講いただきました。今後は、さらに機会を拡大し、交通社会に関わるすべての人をサポートすることをめざしてまいります。

交通安全・運転教育の実施国・地域



4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
> 人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能	
— 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、	
システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

人の能力 — 啓発活動 —

取り組み

アジア・大洋州地域での交通教育センターの活動強化

Hondaは、深刻な交通事故が多発する地域においてさまざまな活動を展開していますが、その活動の核の一つとなっているのが交通教育センターです。

交通教育センターは、活動のレベルアップのために、インストラクターの安全運転技術や指導力の向上に努めており、その取り組みの一つとして毎年「アジア・大洋州地域安全運転インストラクター競技大会」を開催しています。2025年1月の開催時には、8つの国と地域が参加しました。

同大会では運転技術の研鑽だけではなく、お客様への実技指導力の強化や、各国参加者による効果的な施策や活動の共有により、今後の活動やモチベーションの向上につなげています。



大会参加者によるプレゼンテーション



インストラクターの運転技術を審査員が評価

日本の交通教育センターで活用する「DSP」の技術を新興国の交通安全へ寄与するソリューションへ

現在、Hondaでは、「DSP (Driving Style Proposal)」を開発し、日本の鈴鹿サーキット交通教育センターの安全運転プログラムで活用しています。「DSP」は、運転行動や車両挙動などの情報を分析し、運転習慣を可視化することで気づきを促し、行動変容へと促すシステムです。今後は、講習後のアフターフォローとしてスマートフォンからも閲覧可能なユーザー サイトで、自身の運転行動を振り返ることのできる機能を追加し、ほかの Hondaの交通教育センターでも導入します。また、将来的には、新興国の交通安全に寄与するソリューションとして活用することも検討しています。



運転者自身による「自己評価」と評価システムによる「客観評価」をデータで比較

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
> 人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能	
— 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	
—	165
【品質】	169

人の能力 — 啓発活動 —

取り組み

他社と連携し、事故を防ぐための安全運転講習を実施

二輪車の事故の多くは相手が四輪車であることから、Hondaは四輪車のドライバーに二輪車に対する理解を深める取り組みを進めています。その一環として、2024年は、トヨタ自動車株式会社と連携し、両社のインストラクターが協力して一般ドライバー向けに二輪車と四輪車の事故を防ぐための安全運転講習を実施しました。今後も、Hondaは他社との連携を強化し、二輪車と四輪車の事故を減らすための取り組みを継続していきます。

若年ドライバーの安全意識を向上させる「Honda Driver Coaching」アプリを提供

米国の交通事故死者の約3分の1が25歳未満のドライバーであることから、Hondaでは、10代のドライバーの安全意識の向上に取り組んでいます。2023年には、運転診断やリアルタイム音声アドバイス機能で安全運転の習得をサポートする、若年層向けの「Honda Driver Coaching」アプリを米国でリリースしました。また、2025年1月には、運転中にシートベルト非着用や速度超過があった場合に、運転終了後に通知する機能も追加しています。



高齢者に多くみられる緑内障への理解を促進する、疑似体験シミュレーターの開発と活用

高齢化社会が進んでいる日本では、高齢者向け教習プログラムの展開のほか、緑内障患者の視野を疑似体験できるシミュレーターの開発にも取り組んでいます。緑内障は視野障がいを引き起こし、運転中の事故のリスクを高めます。2024年、Hondaは、眼鏡専門店チェーンの株式会社パリミキと連携し、店舗に来られた方を対象にこのシミュレーターの体験会を実施しました。2025年3月には、これを活用した動画をパリミキ612店舗と全国のHonda四輪販売店で公開し、より多くの方々に向けて緑内障の症状を知っていただくための活動を推進しています。



緑内障患者の視野を疑似体験できるシミュレーターを活用した動画(視野障がいのない人の視野)

緑内障患者の視野を疑似体験できるシミュレーターを活用した動画(緑内障患者の視野)

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
> モビリティの性能	
— 技術開発 —	161
交通エコシステム	
— 協働、システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

※ 1 日本、米国、中国、欧州

※ 2 代表測定国：インド、インドネシア、マレーシア、タイ、ブラジル

※ 3 代表測定国：インド、インドネシア、ベトナム、タイ、ブラジル

※ 4 N-BOX AEB (Autonomous Emergency Braking) 非搭載車に対する「Honda SENSING」搭載車の登録台数当たり交通事故死傷者数調査結果の差分。公益財団法人交通事故総合分析センターのデータをもとに、Honda調べ。

モビリティの性能 — 技術開発 —

基本的な考え方

モビリティの安全性をより高めるため、Hondaは、人体を保護するもの、衝突を極力回避するもの、人の意思を捉えクルマや他者に伝えるものなど、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ます。

アプローチ

今後、四輪車ではとくに、衝突安全性能の強化や、先進運転支援システム（ADAS）の進化と適用の拡大、そして、二輪車では「ABS」や「CBS」などの先進ブレーキ、視認性および被視認性の高い灯火器の適用を拡大させる取り組みを進めます。

これらの進捗状況を把握するため、管理指標（KPI）として、先進国の四輪車^{※1}におけるHonda SENSING 360、新興国の四輪車^{※2}におけるHonda SENSING、新興国の二輪車^{※3}における先進ブレーキ（ABS／CBS）など先進安全装備適用率の目標値を定め、着実に推進します。

指標と目標・実績

管理指標 (KPI)	区分	目標値
		2031年3月期
先進安全装備適用率	先進国 四輪車 Honda SENSING 360 ^{※1}	100%
	新興国 四輪車 Honda SENSING ^{※2}	100%
	新興国 二輪車 先進ブレーキ (ABS／CBS) ^{※3}	100%

なお、2025年3月期の、先進国の四輪車におけるHonda SENSING／Honda SENSING 360の適用率は96%（うち、Honda SENSINGは95%、Honda SENSING 360は1%）、新興国の四輪車におけるHonda SENSINGの適用率は61%、新興国の二輪車における先進ブレーキ（ABS／CBS）の適用率は88%となりました。

取り組み

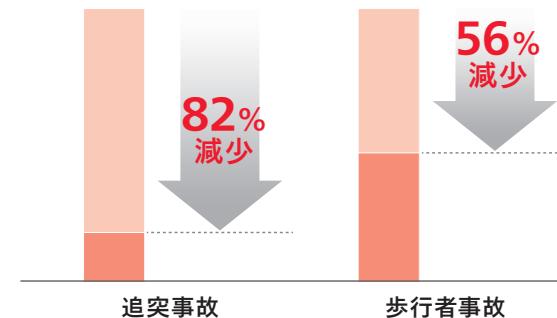
Honda SENSING

— さらなる普及に向けて新興国へ適用を拡大 —

2014年から展開しているHonda SENSINGは、主にクルマの前方をセンシングし、歩行者なども検知対象として、安心・快適な運転や事故回避を支援するシステムです。日本で販売されているHonda SENSINGを搭載した軽自動車「N-BOX」では、追突事故は82%減少、歩行者事故は56%減少^{※4}しており、この技術の事故削減への効果が確認されています。

現在、二輪車の交通事故死者削減に向け、二輪検知機能を備えたHonda SENSINGを2021年のモデルより順次展開しており、2031年3月期までに全世界の四輪車全機種へ展開します。

Honda SENSING搭載車の事故削減効果 (N-BOX)



4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
> モビリティの性能	
— 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

モビリティの性能 — 技術開発 —

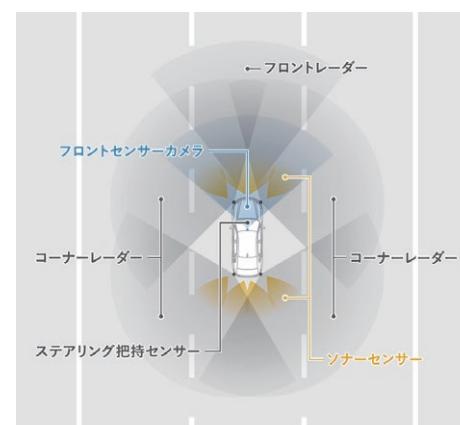
取り組み

Honda SENSING 360 — 2031年3月期までに先進国の四輪車全機種展開をめざす —

全方位安全運転支援システムHonda SENSING 360は、Honda SENSINGのシステムの検知範囲を全方位へ拡大し、目視での確認が難しい車両周辺の死角をカバーし、ほかの車両や歩行者との衝突回避や運転にともなうドライバーの負荷軽減をサポートします。Honda SENSING 360の主な機能は、交差点における交差車両や右左折時の横断歩行者に対応する「衝突軽減ブレーキ」をはじめ、「前方交差車両警報」、「カーブ車速調整機能」、「車線変更時衝突抑制機能」、「車線変更支援機能」の5つで、2022年に中国で発売された「CR-V」を皮切りに、2024年に日本で発売されたアコードにも搭載されています。今後2031年3月期までに先進国の四輪車全機種へ展開することをめざします。

加えて、ドライバーの運転負荷をさらに軽減する機能を搭載した「Honda SENSING 360+」を発表いたしました。現在、運転負荷を軽減する「ハンズオフ機能付高度車線内運転支援機能」、「レコメンド型車線変更支援機能」、システムからの操作要求に対してドライバーの反応がない場合、同一車線で減速・停車を支援する「ドライバー異常時対応システム」、駐停車中に後側方に接近する車両を検知、認知を支援する「降車時車両接近警報」や、「カーブ路外逸脱早期警報」などの新技術を適用したクルマの販売を予定しています。

Honda SENSING 360



全方位センシングにより車両周辺の見えづらい角度をカバーし、ほかの車両や歩行者との衝突回避や、ドライバーの負荷軽減をサポート



Honda SENSING 360を搭載したアコード（日本）

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
> モビリティの性能	
— 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

モビリティの性能 — 技術開発 —

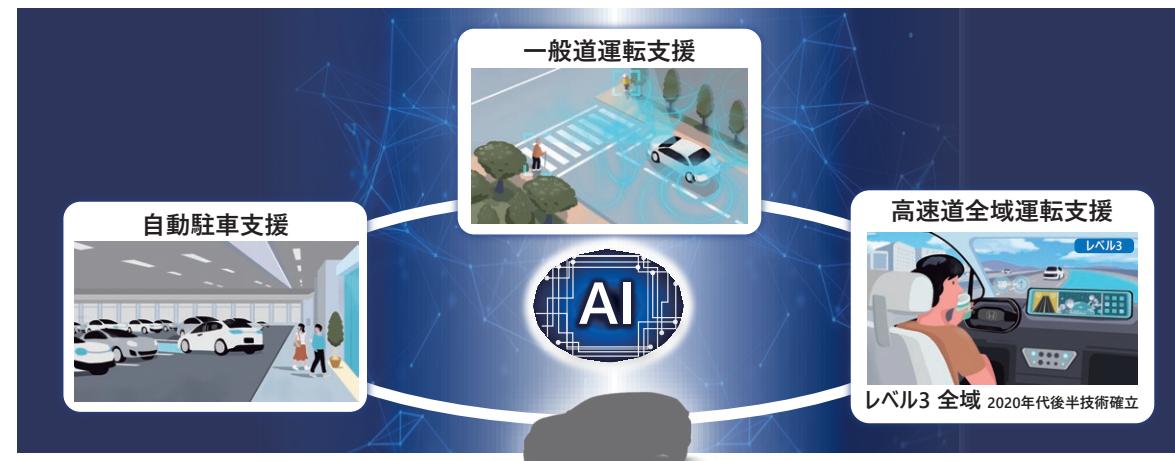
取り組み

Honda SENSING Elite — 運転時のヒューマンエラーに起因する事故ゼロをめざす —

「Honda SENSING Elite」は、2020年に世界で初めて自動運転装置として国土交通省の型式指定を取得した自動運転レベル3※：条件付自動運転車（限定領域）に適合する「トラフィックジャムパイロット（渋滞運転機能）」を搭載したシステムで、高速道路渋滞時など一定の条件下で、システムがドライバーにかわって運転操作を行うことを可能にしました。

さらにこのHonda SENSING Eliteの次の進化に向けて、新技術の開発を進めています。この技術は、人のように経験しながら成長するAI技術によって、複雑なシーンの認識や一般道路のような複雑な環境にも対応し、幹線道路での渋滞時のハンズオフ機能、高速道路のジャンクションなどでの合流・分岐シーンの運転支援機能を実現し、自宅から目的地まで、一般道路も含めた安全・安心でシームレスな移動を可能にします。

Honda SENSING Eliteの進化



※ 日本政府が定める自動運転の定義（SAEに準拠）。一定の条件下でシステムが周辺の交通状況を監視するとともに運転操作を代行。システムが使用可能な条件から外れる場合は、警報を発して直ちにドライバーに運転交代をすることが求められる。

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
> モビリティの性能	
— 技術開発 —	161
交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

モビリティの性能 — 技術開発 —

第三者評価

2024年の活動実績

多くのHonda車が、各地域の第三者評価において最高ランクの安全性能評価を獲得しています。

四輪車の主な第三者評価結果 (2025年3月期テスト実施)

国・地域	第三者評価		機種	車種数※4
日本	J-NCAP	5★	シビック 2024／N-BOX 2023／ZR-V 2023	3/3
	IIHS ※1 (米国モデルのみ)	2025 IIHS TOP SAFETY PICK + 2025 IIHS TOP SAFETY PICK	シビック ハッチバック 2025／アコード 2025／HR-V 2025 パイロット 2025／シビック セダン 2025／アキュラ MDX 2025／インテグラ 2025	7/15
	US NCAP※2	5★	プロロード 2024／CR-V ハイブリッド 2024／CR-V 2024／HR-V 2024／ シビック ハッチバック 2024／シビック セダン 2024／オデッセイ 2024／パイロット 2024／ アコード 2024／アコード ハイブリッド 2024／パスポート 2024／リッジライン 2024／ アキュラインテグラ 2024／アキュラ MDX 2024／アキュラ RDX 2024／アキュラ TLX 2024／ アキュラ ZDX 2024	17/17
欧州	EURO-NCAP	5★	CR-V with safety pack 2024※5	1/1
中国	C-NCAP	5★	インスピア 2024	1/1
	C-IASI※3	GGG	アコード 2023／インスピア 2023	2/2

※ 1 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TOP SAFETY PICK、TOP SAFETY PICK+で評価。

※ 2 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。

※ 3 C-IASI : 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、P(悪い)、M(一般)、A(良好)、G(優秀)の4段階で評価。GGGとは、各評価項目でG(優秀)の評価を3つ獲得したことを意味する。

※ 4 最高ランク獲得車種数／評価を受けた車種数。

※ 5 CR-Vは、Safety packの5★を掲載。

二輪車の主な第三者評価結果 (2025年3月期テスト実施)

国・地域	第三者評価		機種	車種数
マレーシア	MyMAP※	5★	RS-X 2024／CBR150R 2024／VARIO 160 2024／ADV160 2024	4/6

※ MyMAP : Malaysia Motorcycle Assessment Programの略。



シビック ハッチバック



RS-X

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能 — 技術開発 —	161
> 交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

交通エコシステム — 協働、システム／サービス開発 —

基本的な考え方

交通エコシステムは、道路を利用する人々やモビリティが相互に関係し合いながら、交通の流れをつくりだす概念です。交通環境は、大雪などの天候の変化、観光シーズンにおける混雑、またはラッシュアワーの渋滞など、さまざまな要因によりつねに変化していますが、Hondaは、これらの状況下で事故を防ぐために、交通参加者の動きや状態を踏まえながら、それぞれが円滑に連携できるような取り組みが必要だと考えます。

アプローチ

今後、交通エコシステムにおいては、歩行者、自転車利用者、二輪車のライダーなどの交通弱者も含めたすべての交通参加者の安全を守る取り組みが重要です。

そのため、Hondaは、2030年に向けて、交通安全に関する国連などの国際的な機関との連携を強化しています。

Hondaの長年の安全活動から培われた知見やノウハウを、こうした機関を通じて、新興国を中心とした各国へ提供することで制度改革、啓発、インフラ整備などの交通安全政策を支援します。

2050年に向けては、かねてより培ってきたコネクテッド技術をさらに進化させ、「安全・安心ネットワーク技術」を中心に対応します。

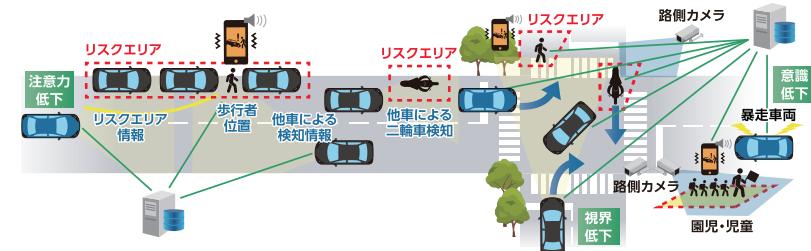
「安全・安心ネットワーク技術」は、集中力の低下など運転中の人のリスク状態を推定、事故の予兆として早期に察知し、周囲の交通参加者へ通信を通じてこれらの情報を提供することで、事故リスク発生前に各自で備え対処するためのサポートを行う技術です。

この技術により、交通弱者を含めたすべての交通参加者は、相手の動きに注意を払いつつ、協調した行動を取ることができるようになり、事故を未然に防ぐことが可能となります。

Hondaは、自由に移動できる社会をめざしていますが、それには安全であるだけでなく、人々が移動したいと思えるような温かさが感じられることが大切です。

そして、その社会を築くために、人の意思を介在させないまま技術で安全をつくりだすのではなく、人々の意思を原動力とし、技術を用いて交通参加者が本来持っているお互いを尊重する意識に働きかけ、協力しやすくなるよう後押しすることで安全をつくりだせるようにしたいという考えがあります。「安全・安心ネットワーク技術」の研究開発においても、この考え方をもとに取り組んでまいります。

安全・安心ネットワーク技術（概念図）



4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能 — 技術開発 —	161
> 交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

※ 2025年2月18日～20日にモロッコ
のマラケシュで開催された「第4回交
通安全に関する世界閣僚会議」の併
催イベント。

交通エコシステム — 協働、システム／サービス開発 —

取り組み

交通事故死者低減に向けて、国連交通安全基金とのパートナーシップを締結

2024年11月、Hondaは、グローバルで交通事故死者低減に貢献するため、自動車メーカーとして初めて国連交通安全基金（United Nations Road Safety Fund、以下UNRSF）とパートナーシップを締結しました。

Hondaが長年、安全技術の開発や安全運転普及活動で培ってきたノウハウ・知見と、UNRSFの世界各地に広がるネットワークを組み合わせることで、各国の交通事故分析および交通安全政策を支援していきます。そして、重点地域には、アジアを中心とする新興国を設定しました。

各国の交通事故分析では、交通事故死者低減に向けた取り組みの実効性を高めるため、交通事故の実態把握と、交通安全施策の効果をモニタリングする仕組みの構築をめざします。新興国においては、交通事故分析に

必要なデータが不足しており、交通事故の要因を分析することが困難な状況にあります。この課題を解決するため、取得すべき事故形態データを明確化し、各国に取得を働きかけていきます。また、交通安全施策効果のモニタリングを強化し、施策の実効性を高めていきます。

各国の交通安全政策支援では、アジアを中心とした新興国に対して、適切な制限速度・保護具装着（ヘルメット、シートベルト）・免許制度の法制化を働きかけるとともに、交通ルール違反の取り締まり強化支援、インフラの改良提言、啓発活動の強化などを行います。

また、Hondaは、UNRSFと連携して交通安全活動を行うために、2025年から2030年の5年間で総額300万USドルをUNRSFに寄付します。



2025年2月に開催された「UNRSFハイレベル誓約フォーラム」※の模様。「交通事故分析」と「交通安全政策支援」の2つの領域で取り組むことを発表

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能 — 技術開発 —	161
> 交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

交通エコシステム — 協働、システム／サービス開発 —

取り組み

安全・安心ネットワーク技術の要素技術を研究開発

「安全・安心ネットワーク技術」は、「人特性理解」「予知予測」「共話型コミュニケーション」の3つの要素技術からなり、現在、それぞれの研究開発を進めています。

人特性理解

バイタルセンシングなどの技術でドライバーの状態をリアルタイムに把握することで、運転行動への影響を統計的に解析、具体的なリスク要因を体系的に把握する

予知予測

デジタルツイン技術と総合リスク判断アルゴリズムで、交通事故発生の予知予測を行う

共話型コミュニケーション

交通参加者が、事故の発生前に構えることができるよう潜在的に潜むリスクの理解を促進する

マルチエージェント型交通シミュレーター



実機



ライダーから見た画面



シミュレーションの画面

さらにHondaは、リアルな交通環境を仮想空間として構築し、安全技術を検証する「マルチエージェント型交通シミュレーター」の開発も進めています。

「安全・安心ネットワーク技術」は、特定の交通事故シーンのみならず、交通参加者の状態やつねに変化している交通状況も踏まえて、これらに影響を受ける可能性のあるすべての交通参加者を対象とし、技術を検証する必要があります。このシミュレーターでは、そのような包括的な検証も可能となります。

安全・安心な暮らしに向けた、提供価値の実証実験

「安全・安心ネットワーク技術」は、安全な交通社会に寄与するだけでなく、自治体や他企業との協力を通じて、人々にさまざまな価値を提供できると考えています。

そのため、2023年には、会津若松市にあるスマートシティAiCT（アイクト）に参加し、「安全・安心ネットワーク技術」の要素技術「人特性理解」を活用した「ヘルスケア」をテーマに、その社会受容性を検証しました。

この実証実験では、市民の方々を対象に、ウェアラブル端末を活用して、その方の睡眠時間などの生活データをもとにスマートフォンアプリで注意点を提供し、さらに、実際の運転データに基づいて再度アドバイスを行うという内容で実施しました。今後は、市民の皆様に広く活用いただけるようサービスの価値を高め、その有用性を検証していきます。

4 社会

【人権】	69
【人材】	76
【サプライチェーン】	125
【社会貢献活動】	141
【安全】	149
基本的な考え方	150
アプローチ	151
指標および目標一覧	155
グローバルマネジメント	156
外部からの評価	157
人の能力 — 啓発活動 —	158
モビリティの性能 — 技術開発 —	161
> 交通エコシステム — 協働、 システム／サービス開発 —	165
【品質】	169

交通エコシステム — 協働、システム／サービス開発 —

取り組み

円滑な社会実装に向けた、産官学連携による実証実験

2023年、「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第3期／スマートモビリティプラットフォームの構築／リスクの事前通知による交通事故の未然防止支援の研究開発」に参画し、交通弱者の安全を実現するために必要な交通事故の未然防止支援策の検討に向けたユースケース検証を計画しています。

高速道路の自動運転時代に向けた路車協調実証実験



二輪車と四輪車のコネクテッドカー双方に事故リスク情報を通知。事故を未然に回避する行動を促す

また、2024年6月には、ソフトバンク株式会社と連携して中日本高速道路株式会社が新東名高速道路の建設中区間で行う「高速道路の自動運転時代に向けた路車協調実証実験」に参画し、ユースケース検証を実施しました。

「安全・安心ネットワーク技術」は、2020年代後半に上市し、2030年以降、拡大展開することをめざし、業界・官民一体の取り組みを加速させています。

