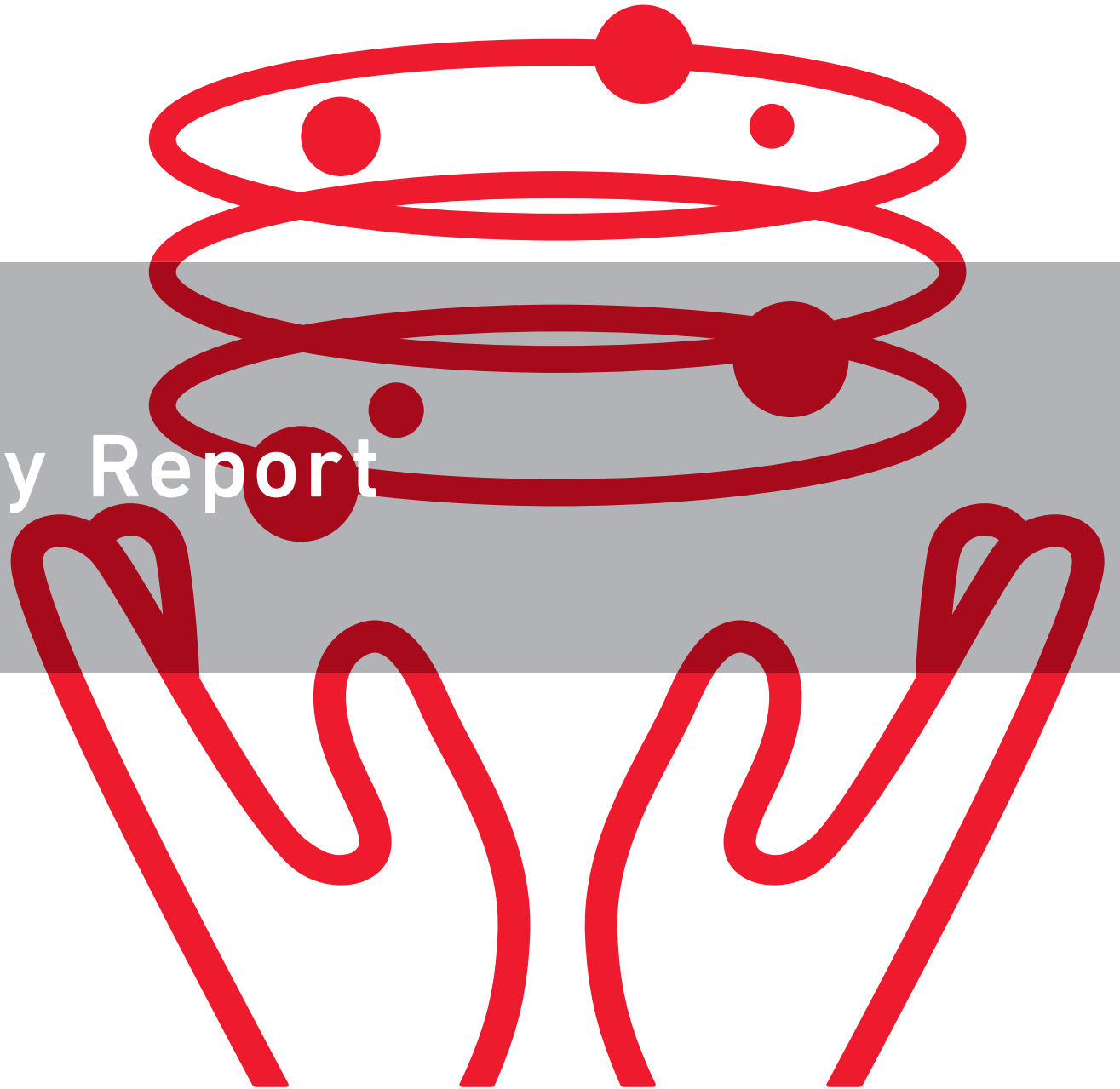


HONDA

Honda
Sustainability Report
2019



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 12

- 5  戦略** 13
 - Hondaのサステナビリティ 14
 - 持続的な成長のために 15
 - 2030年ビジョン 16
 - マテリアリティ分析 17
 - サステナビリティマネジメント体制 18
 - ステークホルダーエンゲージメント 19
 - 研究開発 22
 - イノベーションマネジメント 23
- 6  ガバナンス** 24
 - コーポレートガバナンス 25
 - コンプライアンス 33
 - リスクマネジメント 36
 - ガバナンス関連データ 39

- 7 パフォーマンス報告**
 -  環境 41
 -  安全 67
 -  品質 79
 -  人材 96
 -  サプライチェーン 118
 -  社会貢献活動 135
- 8 資料** 143
 - 第三者保証 144
 - GRIスタンダード対照表 145
 - 財務関連データ 157

編集方針

● 対象組織

本田技研工業株式会社および国内外 435 社の関係会社（連結子会社 364 社、持分法適用会社 71 社）により構成された Honda グループ全体を報告対象組織としています。Honda グループ全体を対象していない場合は、個々に対象範囲を記載しています。

● 対象期間

2018 年度（2018 年 4 月 1 日～2019 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.145）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。

また、Honda はグローバルなマルチステークホルダーのネットワークである GRI GOLD Community に 2016 年より参加しており、2019 年からは新設された GRI Community に参加しています。GRI Community には、すでに市民セクターや企業、国連機関、政府間組織など 66 カ国、35 の業界から 490 の多様な企業や組織が参加しています。Honda は積極的にネッ

トワーキングをしていくことで、持続可能な世界の実現をめざしていきます。

● 第三者保証について

2018 年度の環境関連の の付されたデータにつきましては、第三者保証を受けています。

● 会計基準について

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

● 発行日

今回の発行：2019 年 6 月
・「第三者保証報告書」を追加したものを、2019 年 8 月末に発行。

次回発行予定：2020 年 6 月

サステナビリティレポートは毎年発行しています。

● お問い合わせ先

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

● 発行

本田技研工業株式会社 経営企画統括部

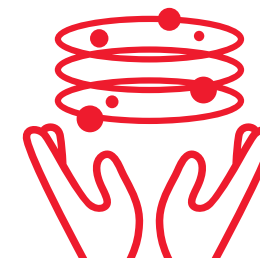
● 表紙ピクトグラムについて

Honda のサステナビリティのあり方を表現しています。

3 つの楕円：「喜びの創造」「喜びの拡大」「喜びを次世代へ」
（⇒ p.14）

6 つの真円：二輪・四輪・パワープロダクツと未来への事業
（⇒ p.06）

支える手：Honda の取り組みに共感していただいている
ステークホルダーの想い（⇒ p.19）



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



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

Hondaは2017年に、「2030年ビジョン」(⇒p.16)を定めました。このビジョンのメインステートメントは「すべての人に『生活の可能性が広がる喜び』を提供する」です。そこには、世界中のお客様に喜んでいただける魅力的な商品・サービスをお届けしたい、という想いを込めています。

創業70周年を迎えた2018年には、二輪・四輪・パワープロダクツ、航空機や航空機エンジンなどすべての事業を合わせて、世界中の3,200万人を超えるお客様に、魅力的な商品・サービスをお届けし、喜んでいただくことができました。2030年ビジョンの実現に向け、一步一步、進んでいる手応えを感じています。

Hondaは、こうした商品・サービスの提供を通じて、さまざまなステークホルダーの期待・要請に応じてきました。また、環境や社会に対する影響に配慮し、事業活動を通じて社会課題の解決に貢献することも重視し、創業当初より、数々の課題に取り組んできました。なかでも、温暖化対策の枠組みであるパリ協定や、近年注目されているSDGs(国連の持続可能な開発目標)の多くの目標には、それらが制定される以前からHondaとして施策展開している項目も多く含まれ、Hondaの取り組みの正しさを、再確認することができました。

さらに、カーボンフリー社会の実現に向けては、「2030年にグローバル四輪車販売台数の3分の2を電動車にする」という目標を掲げており(⇒p.46)、ハイブリッド車を中心に、全世界での拡販を進め、地球環境へのサステナブルな貢献を果たすことをめざしています。

私たちの業界を取り巻く環境は、この「電動化」以外にも、「自動運転」や「シェアリング」など、大転換期を迎えています。この急速な変化を乗り越えるには、かねてより実践してきた「地域の協調と連携による商品の提供」と「部門を超えた新しい仕事への取り組み」を、グローバルHonda全体で進化させていく必要があります。そこで、2019年4月に、運営体制の変更を行いました。それにともないパワープロダクツ事業については、新たに「ライフクリエーション事業」という考えに領域を広げます(⇒p.07)。二輪・四輪・ライフクリエーション、航空機や航空機エンジンという各事業において、さらなる体質強化を確実に進め、「移動の進化」と「暮らしの価値創造」をリードしていきます。

「Environmental(環境)」「Social(社会)」「Governance(企業統治)」への真摯な取り組みを通じて、将来への持続成長を確かなものにしていきます。そして、変革の時代のなかで、社会とともに持続的に成長し、進化し続けるHondaにぜひご期待ください。

今後ともご支援を賜りますよう、よろしく御礼申し上げます。

代表取締役社長 最高経営責任者

八郷 隆弘

Honda フィロソフィー

Honda フィロソフィー

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

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

また Honda は、「自由闊達・チャレンジ・共創」、すなわち「既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 Honda の企業文化を発揮しながら、企業活動を実践しています。

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

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

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

創る喜び

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

社是

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

運営方針

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



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	12

Hondaの概要

事業領域

主要事業

二輪事業

Hondaの二輪事業は、1949年に量産を開始して以来、多くの地域でモータリゼーションの先駆けとなりました。世界の人々から愛されるコミューターモデルから、操る喜びをダイナミックに味わえるスポーツモデルまで、幅広い二輪車のラインナップを揃えています。

2019年4月からは、S(営業)・E(生産)・D(開発)・B(購買)の協調と連携強化のために、二輪事業本部と二輪R&Dセンターを組織として一体化させました。新商品の企画構想・開発・生産立ち上げ・量産を一貫して行うことで、商品魅力のみならず、コスト・品質・開発スピードを高め、グローバルでの競争力を確保していきます。



Super Cub C125



CB1000R

四輪事業

Hondaは「自由で楽しい移動の喜び」を提供するために、パーソナルで個性的な四輪車を製品化しています。1963年に「T360」で始まった四輪車の生産は、2016年、世界生産台数累計1億台を達成しました。

現在では、日本で展開している軽自動車の「N-BOX」から、グローバルモデルの「アコード」や「CR-V」、北米のピックアップトラック「リッジライン」、そしてスーパースポーツの「NSX」まで、さまざまな四輪車を提供しています。

また、製品CO₂排出量原単位を2020年までに30%低減(2000年比)するという目標や、2030年までに四輪車グローバル販売台数の3分の2を電動化する目標を掲げています。



CR-V



中国専用EV 理念VE-1

Hondaの概要

事業領域

ライフクリエーション事業

Hondaはパワープロダクツ事業として汎用エンジンをはじめ、耕うん機、発電機、除雪機、芝刈機、ポンプや船外機など、多彩な商品を提供してきました。また、暮らしのさまざまな場面で役立つ電動化製品の開発・商品化も進め、ロボット芝刈機「Miimo（ミーモ）」、ハンディタイプ蓄電機「LiB-AID（リベイド）E500」などの新しい価値を提供する商品も提案し続けています。

2019年4月からは、エネルギーなど「将来に向けた新事業」を加え、新たに「ライフクリエーション事業」へと領域を広げます。これにより、従来の「パワープロダクツ商品を提供する」機能から、「移動と暮らしに新価値を提供する」という機能に進化させていきます。



ロボット芝刈機 Miimo（ミーモ）



ハンディタイプ蓄電機 LiB-AID（リベイド）E500

航空機および航空機エンジン

Hondaは、パーソナルな移動の新たな提案として2015年末、「HondaJet」を世に送り出しました。HondaJetは、主翼上面のエンジン配置などのHonda独自技術により、上質な空の移動体験を提供しています。2018年5月には、最新型としてアップグレードされた「HondaJet Elite（エリート）」、従来モデルの性能を向上させる「HondaJet APMG※パフォーマンスパッケージ」を発表。デリバリー開始からこれまでに、100機を超える機体をお客様に届けてきました。また、日本を含めこれまでに9カ国において型式証明を取得しており、現在、北米・欧州・中南米・東南アジア・中国・中東・インド・日本で販売しています。

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

※ APMG：Advanced Performance Modification Groupの略称。HACI内で編成したグループで、主に既存機の性能のアップグレードなど、先進技術による性能の改善や最新機能の開発を専門に行います。



左から HondaJet Elite、HondaJet、HondaJet APMG パフォーマンスパッケージ



ターボファンエンジン HF120

Hondaの概要

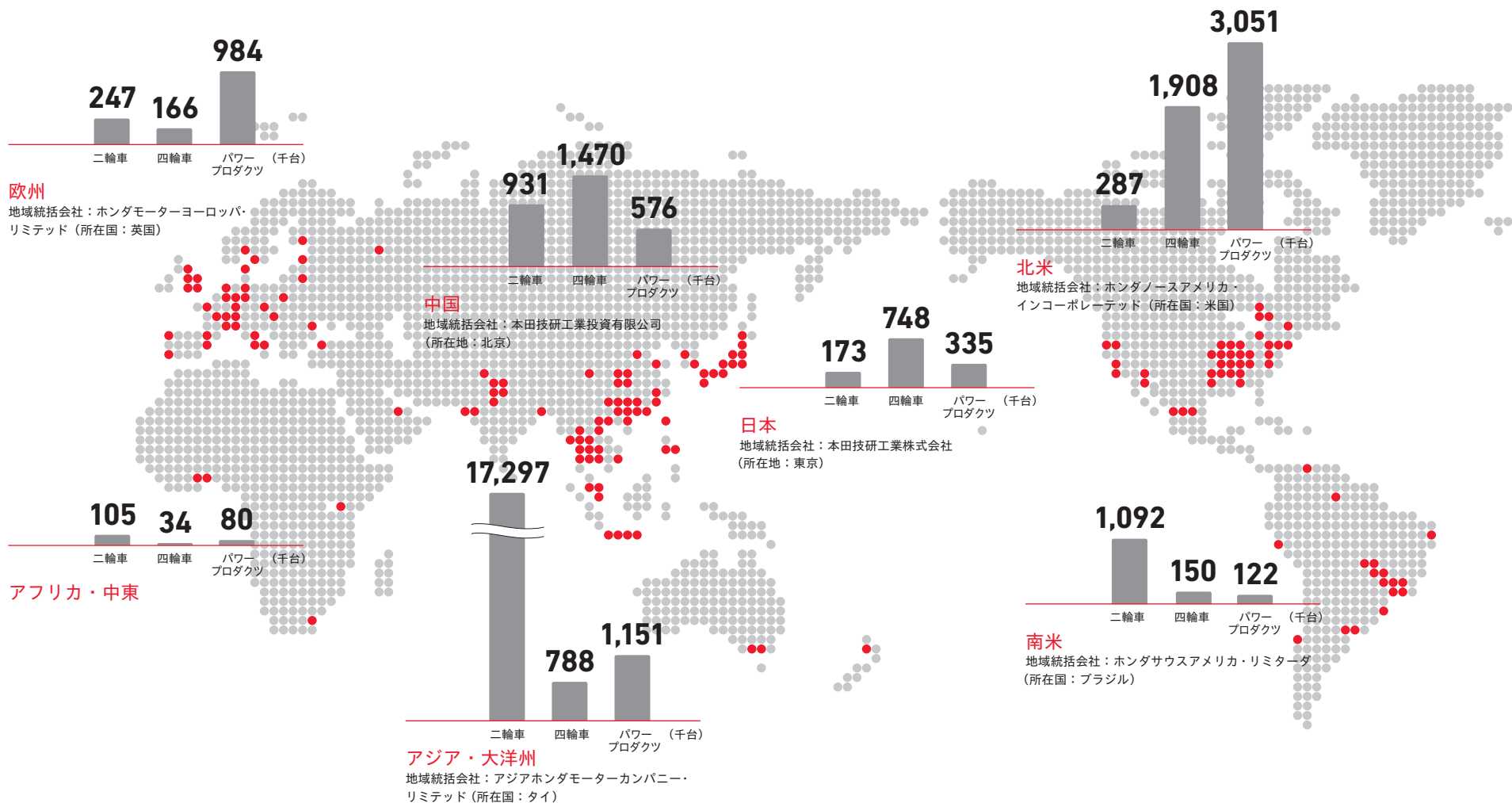
価値創造の歴史

<p>2012 Honda製品使用時のCO₂排出量を算定し、業界初開示</p>	<p>2014 CDP2014開示スコア満点を獲得</p>	<p>2014 二輪車世界生産累計3億台達成</p>	<p>2015 「HondaJet」航空機事業に参入</p> 	<p>2016 四輪車世界生産累計1億台達成</p>	<p>2017 「スーパーカブ」世界生産累計1億台達成</p>	<p>2030 四輪車販売台数の3分の2を電動車に</p>
2010年代～未来へ						
<p>2011 パワープロダクツの累計生産台数1億台達成</p>	<p>2014 岩谷産業株式会社と共同で、世界初パッケージ型「スマート水素ステーション」設立</p> 	<p>2015 歩行訓練機器「Honda歩行アシスト」発表</p> 	<p>2016 「Hondaコーポレートガバナンス基本方針」改定</p>	<p>2017 DJSIでWorld銘柄に選出</p>	<p>2020 製品CO₂排出量原単位を30%低減</p>	<p>2050 CO₂総排出量を2000年比で半減</p>
<p>2005 世界初、燃料電池自動車をリース</p> 	<p>1997 ベルギー、浜松製作所、栃木製作所でISO14001認証取得</p>	<p>1993 汎用エンジンが世界初米国の排出ガス規制適合の認可を受ける</p> 	<p>1987 日本初のエアバッグ搭載四輪車を発売</p> 	<p>1981 両上肢障がい者用運転補助装置付き国産1号車「シビック」完成</p> 		
1980～2000年代						
<p>2006 ブラジル向け「フレキシブル・フューエル・ビークル」を開発</p>	<p>1999 米国初ハイブリッドカー「インサイト」発売</p> 	<p>1996 世界初、人間型自律2足歩行ロボットを発表</p> 	<p>1990 フレックスタイム/育児休職制度導入</p>	<p>1986 米国CSI調査でNo.1を獲得</p>	<p>1981 ナビゲーションシステム「ホンダ・エレクトロ・ジャイロケーター」発表</p> 	
<p>1947 自転車用補助エンジン「A型」生産開始</p>	<p>1948 「三つの喜び」制定</p>	<p>1949 二輪車生産開始「ホンダC型」</p> 	<p>1953 パワープロダクツ生産開始「H型」エンジン</p> 	<p>1960 資格制度導入</p>	<p>1963 四輪車生産開始「T360」</p> 	
1940～1970年代						
<p>1946 本田技術研究所開設</p>	<p>1948 本田技研工業株式会社設立</p>	<p>1953 「120%の良品」方針発信</p>	<p>1958 「スーパーカブ」発表</p> 	<p>1960 技術研究所が分離独立</p>	<p>1970 安全運転普及本部発足</p>	<p>1971 低公害エンジン・CVCCエンジン発表</p>

Honda の概要

販売台数と主な拠点

国境を超え **32,000,000** 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 代表取締役社長 最高経営責任者 八郷 隆弘
 資本金 86,067百万円（2019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）
 （2018年4月～2019年3月）
 ●は Honda グループのロケーションイメージ

Honda の概要

マトリックス経営

組織運営体制

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

縦軸となる地域ごとの組織としては、日本と海外の6つの地域（北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国、アフリカ・中東）があります。基本理念に立脚し、長期的視点に立って、世界各地域に根ざした事業を展開しています。

横軸となるのは、「二輪事業」「四輪事業」、そしてパワープロダクツ製品を含む「ライフクリエーション事業」の、各事業領域です。製品別の中長期展開を企画するとともに、世界での最適な事業運営を円滑に遂行するために地域との連携・調整を図っています。

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

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

地 域

日本

北米

南米

欧州

アジア・大洋州

中国

アフリカ・中東

事業

二輪事業



四輪事業



ライフクリエーション事業



機能

ブランド・コミュニケーション／事業管理／
人事・コーポレートガバナンス／IT／
生産／購買／カスタマーファースト

Hondaの概要 マトリックス経営

事業領域、研究・開発領域における運営体制の変更

急速な事業環境の変化を踏まえ、2019年4月に、二輪車・四輪車・パワープロダクツの各領域および研究・開発領域で、運営体制の変更を行いました。

二輪車領域

二輪車においては、2010年より、営業(Sales)・生産(Engineering)・開発(Development)・購買(Buying)各部門の連携・強化の取り組みを始めています。2014年からは熊本製作所において、生産・開発・購買が1カ所に集まり、商品開発を進めてきました。

一方、市場環境を見ると、従来の日本・欧米メーカーに加え、中国やインドのメーカーとの競争がさらに激しくなっています。また、各国での環境規制強化への対応、新たな市場の拡大に向けた取り組みが必要となるなど、事業環境はこれまで以上に急激に変化を続けています。そのような状況の下で、二輪事業全体でさらに一体となり、スピードをあげることで、競争力を高めていく必要があります。

そこで、従来の商品開発体制をさらに進化させ、S・E・D・Bが部門を超えて、より協調・連携できるように、二輪事業本部と二輪R&Dセンターを組織として一体化させました。この体制により、新商品の企画構想・開発・生産立ち上げ、量産を一貫して行い、商品魅力のみならず、コスト・品質・開発スピードを高め、グローバルでの競争力を確保していきます。

四輪車領域

現在、四輪車業界は大きな転換期を迎えています。このような状況のなかで、Hondaが生き残っていくためには、従来以上に、お客様のニーズに応える商品を迅速に提供していくことが必要です。これらを実行するために、四輪事業体制の強化を行いました。

まず、事業環境の変化にスピーディに、柔軟に対応するため、代表取締役副社長が四輪事業本部長を担当し、四輪事業全体を束ねる責任者となることで、即断・即決できる体制にしました。

また、研究所では、四輪事業本部との連携をより深めていくために、商品開発を担う「オートモビルセンター」を新設しました。

パワープロダクツ領域

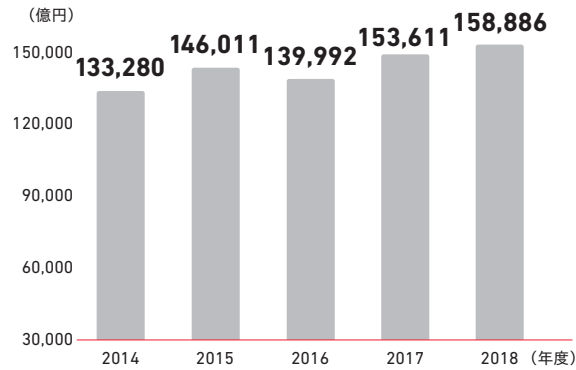
近年取り組んできたエネルギービジネス領域の事業化へのめどができてきたことから、その取り組みを加速させるため、エネルギービジネスを新たにパワープロダクツ事業本部の担当事業に組み入れ、推進します。

そして、従来の「パワープロダクツ商品の提供」に、エネルギーなど「将来に向けた新事業」を加え、「移動と暮らしに新価値を提供していく」という機能に進化していくことから、新たに「ライフクリエーション事業」という考えに領域を広げ、推進していきます。

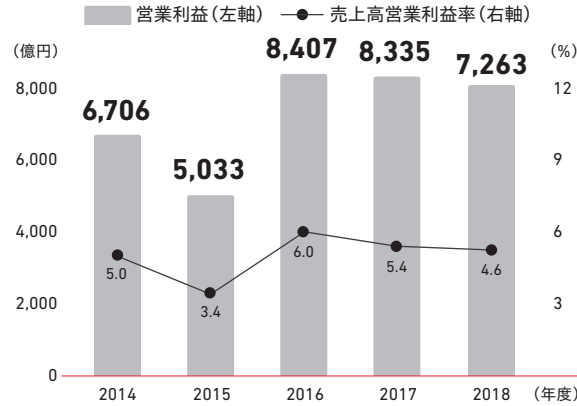
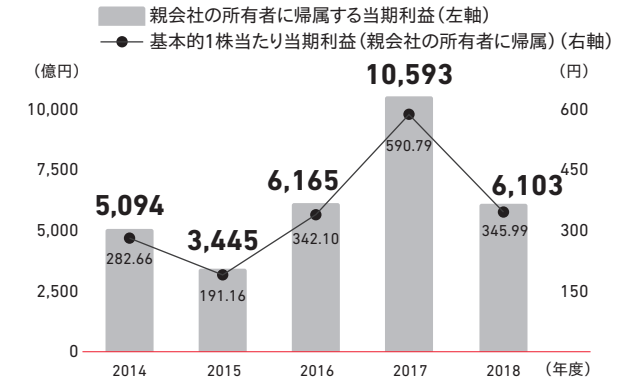
Hondaの概要

財務ハイライト

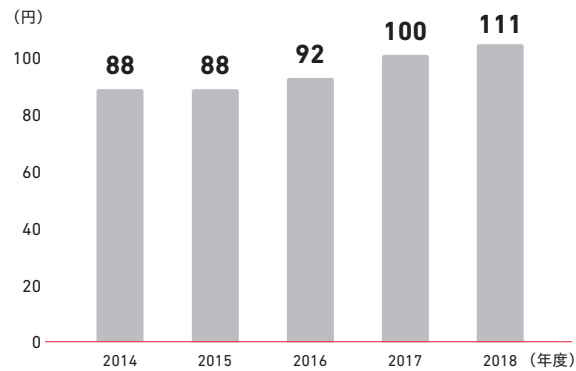
売上収益



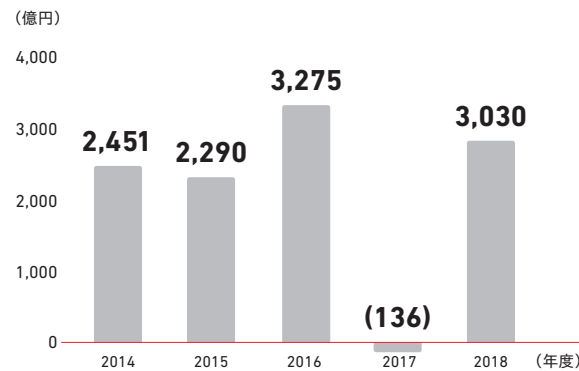
営業利益/売上高営業利益率

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

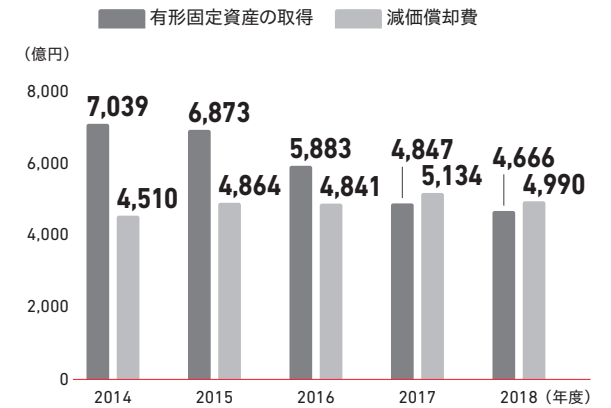
1株当たり配当額



法人所得税費用



有形固定資産の取得/減価償却費



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 14

持続的な成長のために 15

2030年ビジョン 16

マテリアリティ分析 17

サステナビリティマネジメント体制 18

ステークホルダーエンゲージメント 19

研究開発 22

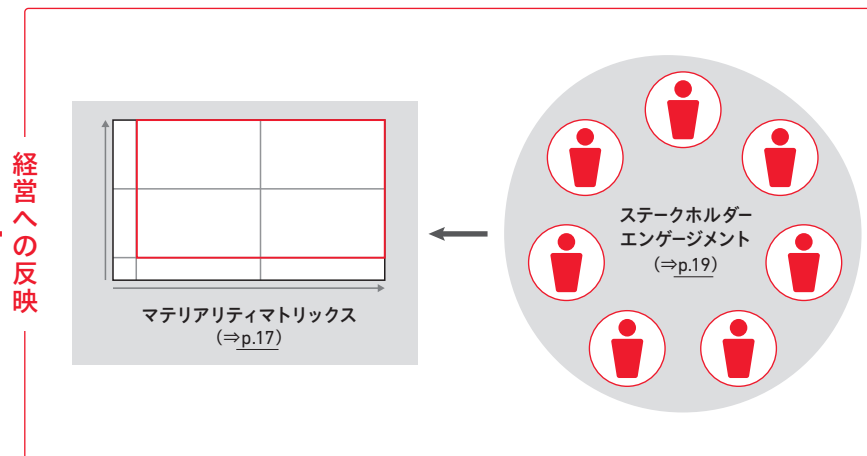
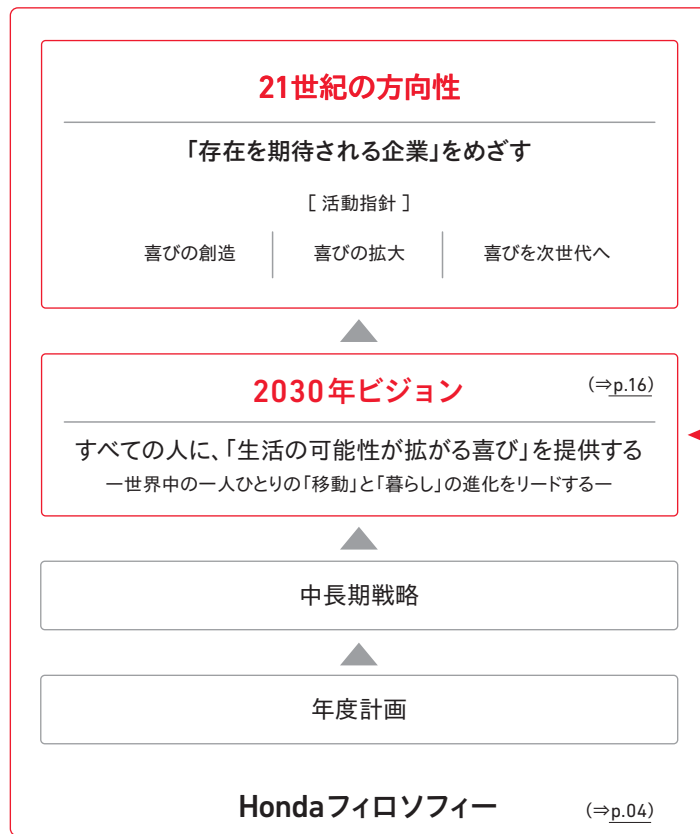
イノベーションマネジメント 23

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 の両視点を踏まえた課題の評価である「マテリアリティマトリックス」をガイドに、グローバルの地域ごとの特色に照らし合わせ、果たすべき役割や貢献すべき点を考慮した中長期の事業戦略を策定しています。



5 戦略

Hondaのサステナビリティ 14

— 持続的な成長のために 15

2030年ビジョン 16

マテリアリティ分析 17

サステナビリティマネジメント体制 18

ステークホルダーエンゲージメント 19

研究開発 22

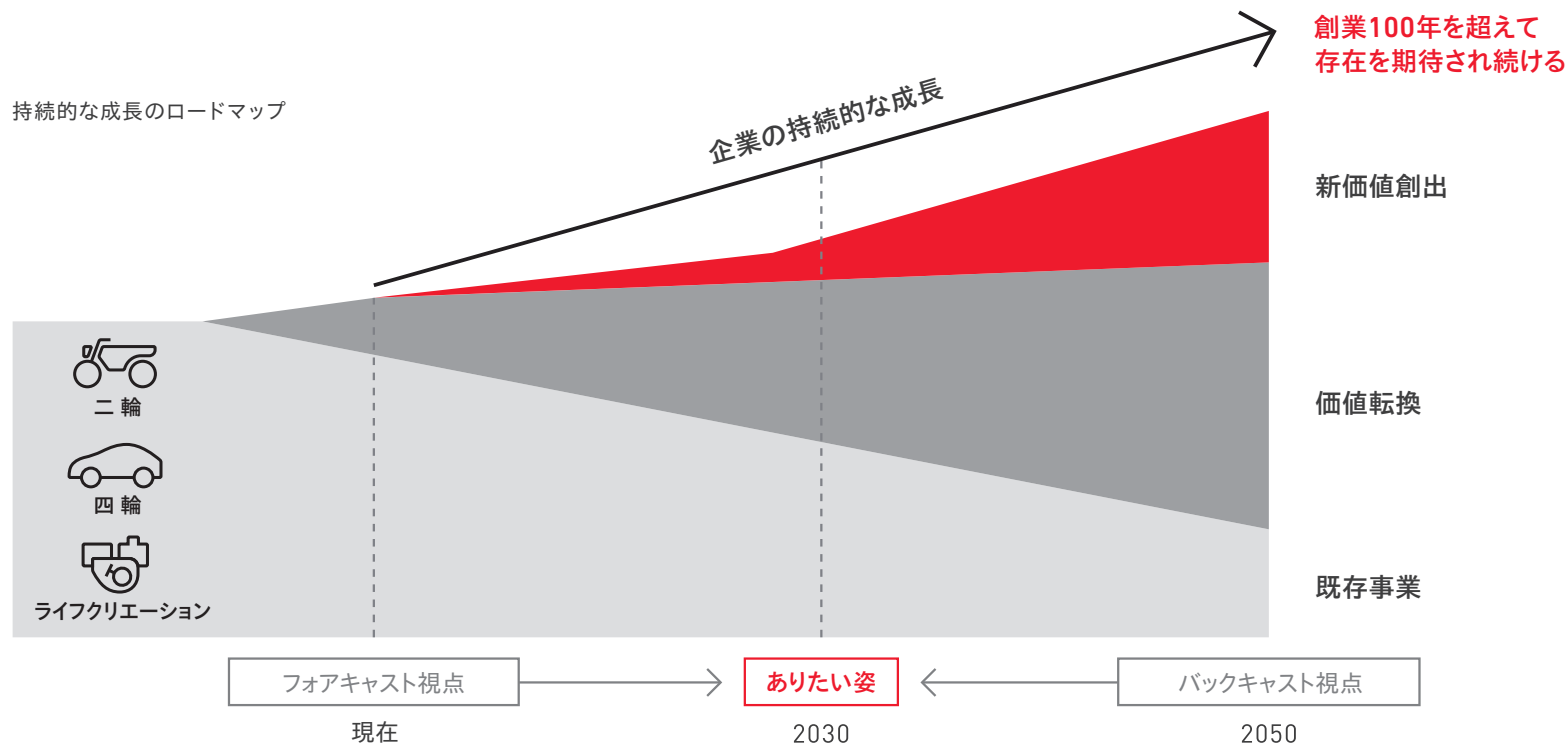
イノベーションマネジメント 23

持続的な成長のために

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

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

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



5 戦略

Hondaのサステナビリティ	14
持続的な成長のために	15
— 2030年ビジョン	16
マテリアリティ分析	17
サステナビリティマネジメント体制	18
ステークホルダーエンゲージメント	19
研究開発	22
イノベーションマネジメント	23

2030年ビジョン

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

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

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

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

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

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

2030年ビジョン

すべての人に、「生活の可能性が広がる喜び」を提供する
— 世界中の一人ひとりの「移動」と「暮らし」の進化をリードする —

質の追求による成長

《喜びの創造》
「移動」と「暮らし」の価値創造

- 自由で楽しい移動の喜びの提供
- 生活が変わる・豊かになる喜びの提供

《喜びの拡大》
多様な社会・個人への対応

- 社会特性や個人の状況に合わせた、最適な商品・サービスの提供

《喜びを次世代へ》
クリーンで安全・安心な社会へ

- カーボンフリー社会の実現をリード
- 交通事故ゼロ社会の実現をリード

注力すべき事業視点：経営資源の有効活用

5 戦略

Hondaのサステナビリティ 14
 持続的な成長のために 15
 2030年ビジョン 16
— マテリアリティ分析 17
 サステナビリティマネジメント体制 18
 ステークホルダーエンゲージメント 19
 研究開発 22
 イノベーションマネジメント 23

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。

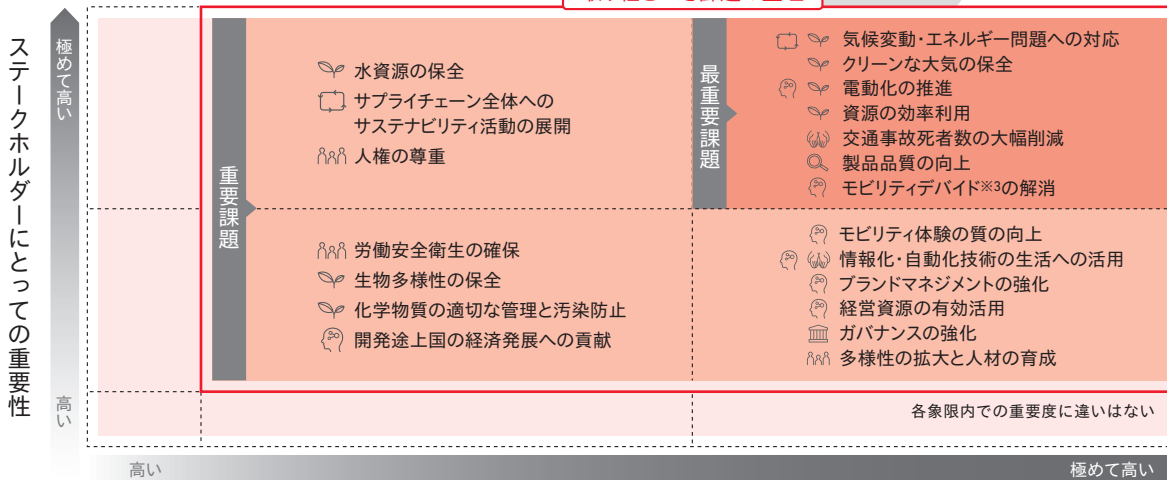
存在を期待される企業へ

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.13)
🏛️	ガバナンス (⇒p.24)
🌿	環境 (⇒p.41)
🛡️	安全 (⇒p.67)
🔍	品質 (⇒p.79)
👥	人材 (⇒p.96)
📦	サプライチェーン (⇒p.118)

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。

Hondaにとっての重要性

5 戦略

Hondaのサステナビリティ	14
持続的な成長のために	15
2030年ビジョン	16
マテリアリティ分析	17
サステナビリティマネジメント体制	18
ステークホルダーエンゲージメント	19
研究開発	22
イノベーションマネジメント	23

サステナビリティマネジメント体制

サステナビリティ課題の特定と推進体制

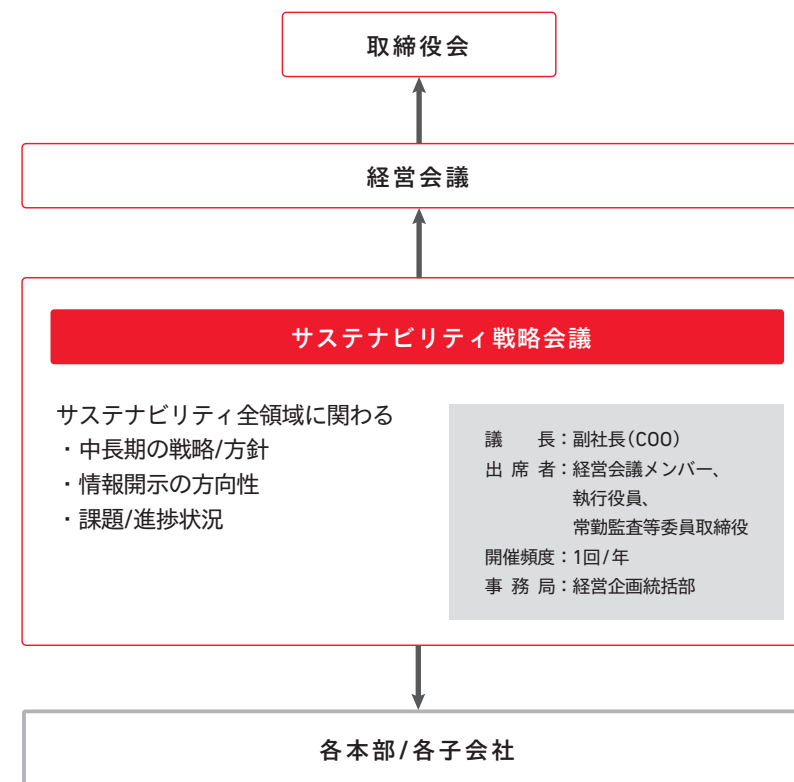
Hondaは、サステナビリティ活動の方針や取り組みを議論・検討する場として副社長（COO）を議長とする「サステナビリティ戦略会議」を設定しています。

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

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

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

サステナビリティマネジメント体制（2017年度～）



5 戦略

Hondaのサステナビリティ 14
 持続的な成長のために 15
 2030年ビジョン 16
 マテリアリティ分析 17
 サステナビリティマネジメント体制 18
— ステークホルダーエンゲージメント 19
 研究開発 22
 イノベーションマネジメント 23

ステークホルダーエンゲージメント

基本的な考え方

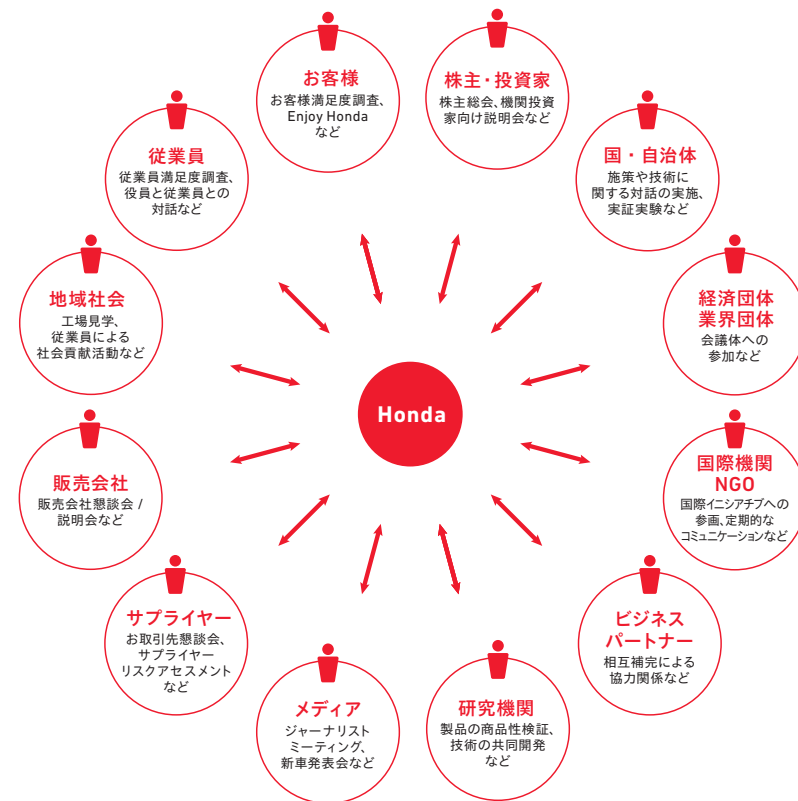
Honda が社会から「存在を期待される企業」となるためには、コミュニケーション・サイクルを実践していくことが必要です。それは、Honda がどのような価値を社会に提供しようとしているのかを適宜・的確に伝えるとともに、多様なステークホルダーのHonda に対する要請や期待を把握・理解し、具体的な施策に落とし込み、その評価を受けるという仕組みです。

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

また、代表的な ESG 評価機関や NGO との対話から得られた意見を「マテリアリティ分析」(⇒ p.17) に反映させ、Honda が取り組むべき課題の特定に役立てています。

ステークホルダーエンゲージメント



5 戦略

Hondaのサステナビリティ	14
持続的な成長のために	15
2030年ビジョン	16
マテリアリティ分析	17
サステナビリティマネジメント体制	18
— ステークホルダーエンゲージメント	19
研究開発	22
イノベーションマネジメント	23

ステークホルダーエンゲージメント

外部団体との協働

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

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

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

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

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

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

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

5 戦略

Hondaのサステナビリティ	14
持続的な成長のために	15
2030年ビジョン	16
マテリアリティ分析	17
サステナビリティマネジメント体制	18
— ステークホルダーエンゲージメント	19
研究開発	22
イノベーションマネジメント	23

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

2018年9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2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4年連続で選ばれています。

DJSIは、米国のS&P Dow Jones Indices社とスイスのRobecoSAM社によって運営されている投資指標です。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**

In Collaboration with RobecoSAM ●●

RobecoSAM社によるサステナビリティ評価にて「Bronze Class」に4年連続選定

HondaはスイスRobecoSAM社によるサステナビリティ企業評価「Sustainability Award 2019」において、「Automobiles」セクターの「Bronze Class」に4年連続で選定されました。RobecoSAM社は、経済・環境・社会の側面から、世界約2,500の企業のサステナビリティ評価を行い、毎年、各セクターの評価上位企業を「Gold Class」「Silver Class」「Bronze Class」として発表しています。



「CDP Japan 500 Climate Change Report 2018」において「A-」を獲得

2019年1月、CDPは、世界の大手企業約5,000社を対象に実施した、各企業の地球温暖化対策やGHG※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 2018」にて、リーダーシップレベルのスコアである「A-」を獲得しました。

CDPは、企業や都市の重要な環境情報を測定・開示・管理し、共有するためのグローバルなシステムを提供する国際的な非営利団体であり、企業の環境問題への取り組みレベルを「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変動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.41)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	14
持続的な成長のために	15
2030年ビジョン	16
マテリアリティ分析	17
サステナビリティマネジメント体制	18
ステークホルダーエンゲージメント	19
— 研究開発	22
イノベーションマネジメント	23

研究開発

Honda は、1960 年に研究開発部門を本田技研工業株式会社から分離・独立させ、株式会社本田技術研究所を設立しました。創業者 本田宗一郎の「私が研究所で何を研究しているかといえば、技術ではなく、どういうものが人に好かれるかを研究しているのです」という言葉が示すように、研究所では、技術を研究するだけでなく、人の価値観を研究することで、未知の世界の開拓を通じて新しい価値の創造に挑戦してきました。

二輪・四輪・ライフクリエーション・航空機等、それぞれの事業において、事業環境は大きく異なります。またデジタル技術革命などが、事業領域を限定しない、大きな社会構造の変化をもたらしています。そのような中で、Honda が 2030 年ビジョンに掲げる「すべての人に、『生活の可能性が広がる喜び』を提供する」ためには、「将来に向けた新価値創造」と「タイムリーで競争力の高い商品開発」をともに強化していく必要があります。

そこで、2019 年 4 月に研究所内の組織を再編し、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として、「先進技術研究所」を発足させました。それとともに、各事業を取り巻く環境特性を踏まえた商品開発の最高効率オペレーションを追求する、事業別の「オートモービル」「ライフクリエーション」「エアロ」の研究開発組織へと再編しました。

また、二輪事業においては、従来の日系・欧米系メーカーに加え、中国やインドメーカーの台頭により、さらなる競争の激化が見込まれます。そこで対他競争力の高い商品の継続的な開発と、よりいっそうの事業スピードの向上を両立させるため、研究開発機能を本田技研工業株式会社に統合し、営業・生産・購買・開発の一体化を進めています。

加えて、デジタル技術を活用し、モビリティ・コネクテッド・エネルギー・マネジメント等のさまざまなサービス開発による新価値創造と、社内の業務プロセス革新を担う「デジタルソリューションセンター」を新設しました。Honda の強みである多岐にわたるモノづくりの力の進化に加え、コトづくりを含むソリューション創出力の強化を図ります。

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

5 戦略

Hondaのサステナビリティ	14
持続的な成長のために	15
2030年ビジョン	16
マテリアリティ分析	17
サステナビリティマネジメント体制	18
ステークホルダーエンゲージメント	19
研究開発	22

— イノベーションマネジメント 23

イノベーションマネジメント

Hondaの研究開発子会社である株式会社本田技術研究所は、従来の機械工学に加えて、脳研究や視覚・聴覚認識など最先端の知能化研究をさらに進化させることを目的に、2003年に株式会社ホンダ・リサーチ・インスティテュートを設立。ドイツ・フランクフルト、米国・シリコンバレー・コロンバス、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、研究に取り組んできました。

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

株式会社本田技術研究所は、この Honda Xcelerator を通じて、世界各地のスタートアップ企業と、相互にメリットのある戦略的関係を築き、新たな技術やビジネスモデルを採用した、将来の製品やサービスの研究開発を強化しています。

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

さらに2017年4月に「ロボット技術」「モビリティシステム」「エネルギーマネジメント」などの新価値領域を担う研究開発組織として、「R&Dセンター

X (エックス)」を新設しました。R&DセンターXでは人のすばらしさが際立つロボティクス社会の創造を実現するために、オープンイノベーションを通じ、外部との戦略的な連携を図ってきました。

6 ガバナンス



governance

重要課題

— ガバナンスの強化

6 ガバナンス

- コーポレートガバナンス 25
- コンプライアンス 33
- リスクマネジメント 36
- ガバナンス関連データ 39

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、取締役会の監督機能の強化と意思決定の迅速化のため、取締役で構成される「監査等委員会」を有し、取締役会から取締役への業務執行権限の委譲により監督と業務執行の分離を進めることのできる監査等委員会設置会社を採用しています。

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」

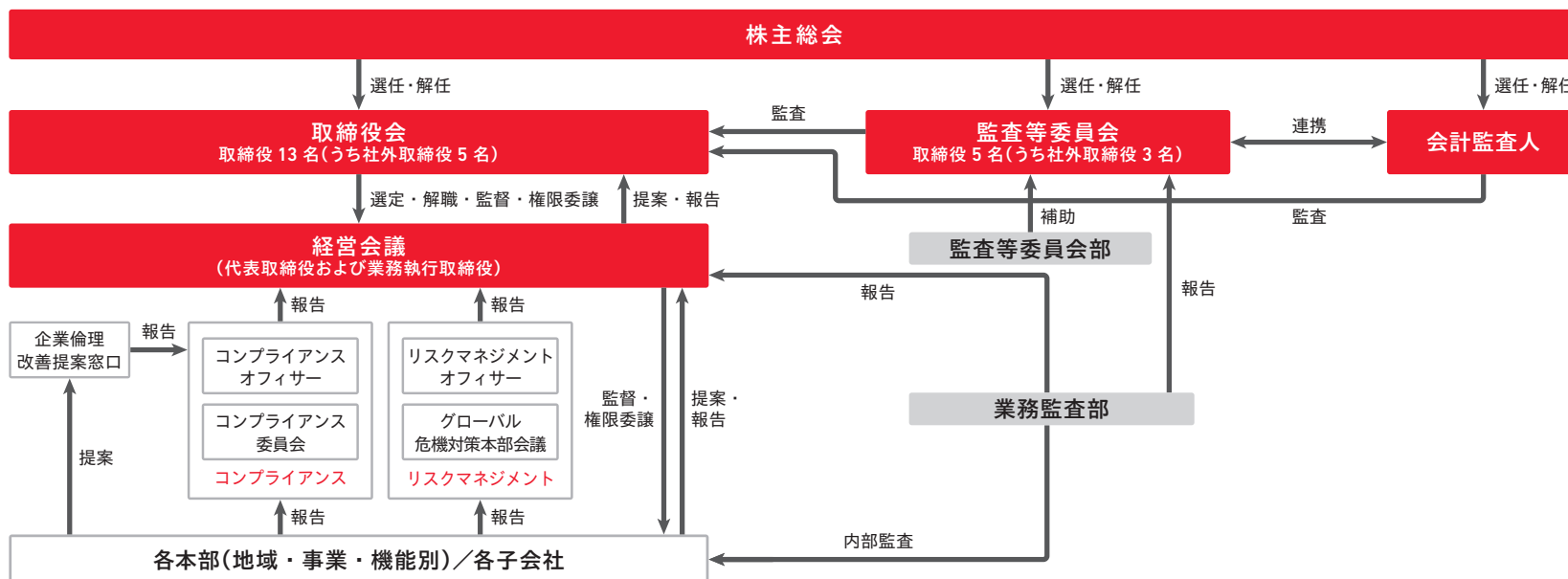
> <https://www.honda.co.jp/investors/policy/governance.html>

DATA

コーポレートガバナンスの概要

> p.39

コーポレートガバナンス体制（2019年6月19日時点）



6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	25
コンプライアンス	33
リスクマネジメント	36
ガバナンス関連データ	39

コーポレートガバナンス

コーポレートガバナンス

業務執行の意思決定

Honda は、監査等委員会設置会社を採用し、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、取締役会から取締役への委任を拡大しています。これにより、迅速な意思決定と機動的な業務執行を可能にするとともに、経営の監督と業務執行の分離を進め、取締役会の機能を、従来よりも業務執行に対する監督に集中させています。

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

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

取締役会

取締役会は、5名の社外取締役を含む13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、取締役の職務執行の監督を行います。また、法令・定款に定められた事項のほか、取締役会規則で定めた事項を審議・決定し、それ以外の事項は代表取締役または業務執行取締役に委任しています。

上記の役割を果たすため、取締役会全体として多様な知見と経験がバランスされるよう考慮し、性別・国籍等の個人の属性にかかわらず、人格・見識に優れ、高い専門性と豊富な経験を有する人物を取締役に選任しています。

取締役会の実効性評価

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

2018年度は、評価にあたり、前回同様、取締役の自己評価を行いました。自己評価は、取締役に対して実施したアンケートとヒアリングの結果をもとに、取締役会で審議・決定しました。アンケートの質問項目は、外部の弁護士の監修のもとで設定し、またヒアリングおよび結果の集計は外部の弁護士により実施しました。

取締役会では、審議基準の改定や社外取締役に対する情報提供の充実等といった対応により、「実効性は適切に確保されている」と確認するとともに、取締役会による監督機能のさらなる強化のためには、全社的な経営方針に関する議論の充実が必要である、という認識を共有しました。

当社は、経営方針・課題に関するさらなる議論や、その前提としての情報共有の充実等によって、監督機能の強化を図り、取締役会の実効性をいっそう高めていきます。

DATA

取締役会の開催状況

> p.39

6 ガバナンス

— コーポレートガバナンス	25
コンプライアンス	33
リスクマネジメント	36
ガバナンス関連データ	39

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。そのなかには、独立性の高い社外取締役を含めることとしています。なお、現在の社外取締役 5 名全員は、当社の「社外取締役の独立性判断基準」を満たしており、いずれも当社との間に特別な利害関係はなく、一般株主との利益相反が生じるおそれはないと考えています。これを踏まえ、当社は、この 5 名全員を東京証券取引所の規程に定める独立役員として、同取引所に届け出しています。

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

WEB

「Honda
コーポレートガバナンス基本方針」

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

社外取締役のサポート体制

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

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

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、必要に応じ、地域・事業・機能別の各本部および研究開発子会社その他の主要な組織に、代表取締役または業務執行取締役からの権限委譲を受け、担当分野における業務執行を担う執行役員を配置しています。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	25
コンプライアンス	33
リスクマネジメント	36
ガバナンス関連データ	39

コーポレートガバナンス

監査機関

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

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

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

DATA

監査等委員会の開催状況

> p.39

監査等委員会の機能強化に係る取り組み状況

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

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

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

役員への研修

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

今後は社外役員への研修など、より体系的な研修を実施していく予定です。

6 ガバナンス

— コーポレートガバナンス	25
コンプライアンス	33
リスクマネジメント	36
ガバナンス関連データ	39

コーポレートガバナンス

税務基本方針

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

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

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

DATA

Honda 税務基本方針

> p.40

役員報酬

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

また、中長期での企業価値の持続的な向上に対する貢献意識をより高めるとともに、株主の皆様との利益共有を図ることを目的に、国内居住の取締役（社外取締役および監査等委員である取締役を除く）に対して株式報

酬制度を導入しています。本制度においては、株主総会で決議された上限金額の範囲内で、3事業年度の連結営業利益率等の財務指標、ブランド価値・ESG※等の非財務指標の成長度に基づき支給水準を決定し、株式を交付しています。

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

最高給与受給者（代表取締役社長 最高経営責任者）の年間報酬等の総額（日本）

> p.39

DATA

取締役および監査役の報酬等の額

> p.39

DATA

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

> p.39

監査報酬

当社は、有限責任あずさ監査法人による会社法、金融商品取引法および米国証券取引法に基づく会計監査を受けています。有限責任あずさ監査法人においては、会計監査業務を執行した公認会計士3名（三浦洋、錦織倫生および山田裕行）とその補助者73名（公認会計士23名、米国公認会計士3名、その他47名）の計76名が監査業務に従事しました。

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

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

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	25
コンプライアンス	33
リスクマネジメント	36
ガバナンス関連データ	39

コーポレートガバナンス

取締役



取締役会長
神子柴 寿昭

【選任理由】

豊富な海外経験と営業領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた当社グループの業務に精通しています。2018年度は、営業担当および北米地域本部長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、グローバル視点で営業領域の業務執行状況の監督に十分な実績をあげています。



代表取締役社長
最高経営責任者
八郷 隆弘

【選任理由】

豊富な海外経験と研究開発・生産・購買領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた当社グループの業務に精通しています。2015年6月からは代表取締役社長としてすべての業務執行に対する責任を負い、力強いリーダーシップを発揮して当社グループ全体の経営を担っています。



代表取締役副社長
最高執行責任者
倉石 誠司

【選任理由】

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、海外を含めた当社グループの業務に精通しています。2018年度は、代表取締役副社長、最高執行責任者、戦略・事業・地域担当としてグローバルでの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しており、十分な実績をあげています。



専務取締役
山根 庸史

【選任理由】

生産領域を中心に幅広い経験を有し、海外を含めた当社グループの業務に精通しています。2018年度は、生産担当として生産領域を中心に高い専門性と力強いリーダーシップを発揮するとともに、グローバル視点で購買・品質・パーツ・サービスを含む広い領域の業務執行状況の監督に十分な実績をあげています。



専務取締役
竹内 弘平

【選任理由】

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、海外を含めた当社グループの業務に精通しています。2018年度は、事業管理本部長として高い専門性と力強いリーダーシップを発揮するとともに、財務・管理担当としてグローバル視点で管理領域の業務執行状況の監督に十分な実績をあげています。



取締役
尾崎 元規

【選任理由】

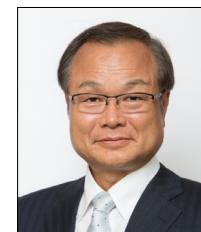
花王株式会社の社長・会長を務めるなど、企業経営に関する豊富な経験と高い見識を有し、2016年6月より社外取締役として独立した立場から当社の経営全般について監督いただき、その職責を十分に果たしていただいています。



取締役
小出 寛子

【選任理由】

30年以上にわたる外資系企業での勤務経験を有し、そのうち15年以上にわたって役員を務めるなど、グローバルな視点や、企業経営に関する豊富な経験と高い見識を有しています。



取締役相談役
伊東 孝紳

【選任理由】

当社の代表取締役社長を務めるなど、経営者としての豊富な経験と高い見識を有し、海外を含めた当社グループの業務に精通しています。2015年6月からは取締役相談役として経営への意見、提言等を行うほか、経済団体等において当社の対外的役割を担うなど、その職責を十分に果たしています。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	25
コンプライアンス	33
リスクマネジメント	36
ガバナンス関連データ	39

コーポレートガバナンス

取締役（監査等委員）



取締役
(常勤監査等委員)
吉田 正弘

【選任理由】

当社の取締役常務執行役員 管理本部長を務めるなど、人事およびコーポレートガバナンスなどの管理領域に関する高い専門性と豊富な経験を有し、海外を含めた当社グループの業務に精通しています。2017年6月からは、監査等委員である取締役として、取締役の職務執行を監査・監督し、その職責を十分に果たしています。



取締役
(常勤監査等委員)
鈴木 雅文

【選任理由】

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、海外を含めた当社グループの業務に精通しています。2017年6月からは、監査等委員である取締役として、取締役の職務執行を監査・監督し、その職責を十分に果たしています。



取締役
(監査等委員)
高浦 英夫

【選任理由】

公認会計士としての高い専門性と豊富な経験を有し、監査等委員である社外取締役として独立した立場から取締役の職務執行を監査・監督いただき、その職責を十分に果たしていただいています。



取締役
(監査等委員)
田村 真由美

【選任理由】

企業経営に関する豊富な経験と高い見識を有し、監査等委員である社外取締役として独立した立場から取締役の職務執行を監査・監督いただき、その職責を十分に果たしていただいています。



取締役
(監査等委員)
酒井 邦彦

【選任理由】

長年にわたる検察官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。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス	25
コンプライアンス	33
リスクマネジメント	36
ガバナンス関連データ	39

コーポレートガバナンス

執行役員

常務執行役員

関口 孝

- 経営企画担当

藤野 道格

- ホンダエアクラフトカンパニー・エル・エル・シー取締役社長

青山 真二

- 北米地域本部長
- 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）
- 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）

貝原 典也

- 購買本部長

三部 敏宏

- 株式会社本田技術研究所代表取締役社長
- 知的財産・標準化担当

松川 貢

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

安部 典明

- 二輪事業本部長

水野 泰秀

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

執行役員

Issao Mizoguchi（イサオ・ミゾグチ）

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

堀 祐輔

- カスタマーファースト本部長
- IT本部長

神阪 知己

- ホンダエンジニアリング株式会社代表取締役社長

島原 俊幸

- 中国本部生産責任者
- 本田技研工業（中国）投資有限公司執行副総経理
- 本田技研科技（中国）有限公司執行副総経理

尾高 和浩

- 渉外担当

五十嵐 雅行

- アジア・大洋州本部長
- 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

可知 浩幸

- 生産本部長
- 企業プロジェクト担当

山本 創一

- 生産本部埼玉製作所長

井上 勝史

- 欧州地域本部長
- ホンダモーターヨーロッパ・リミテッド取締役社長

寺谷 公良

- 日本本部長

鈴木 麻子

- 人事・コーポレートガバナンス本部長

奥田 克久

- ライフクリエーション事業本部長

森山 克英

- ブランド・コミュニケーション本部長

大津 啓司

- 品質担当

野村 欣滋

- 二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専務取締役
- 株式会社ホンダ・レーシング代表取締役社長

中尾 芳門

- 購買本部購買統括

徳竹 浩

- 二輪事業本部熊本製作所長
- ライフクリエーション事業本部ライフクリエーション生産担当

小林 太郎

- 四輪事業本部四輪営業担当

森澤 治郎

- 事業管理本部長

6 ガバナンス

- コーポレートガバナンス 25
- **コンプライアンス** 33
- リスクマネジメント 36
- ガバナンス関連データ 39

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イントラネット上での掲示を行うとともに、研修を実施するなどの周知活動を行っています。これら周知活動の状況については、定期的に当社の各部門および子会社において確認のうえコンプライアンス委員会に報告されます。

WEB

「Honda 行動規範」

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

コンプライアンス委員会

Honda は、グループのコンプライアンス向上を目的に、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および経営会議により指名された役員で構成する「コンプライアンス委員会」を設置しています。同委員会は、コンプライアンス方針の策定・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、とくに重要度の高いコンプライアンスに関する案件が発生した場合には、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 2018 年度に 5 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、2018 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 25

— コンプライアンス 33

リスクマネジメント 36

ガバナンス関連データ 39

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。

2018 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 445 件（当社に関するもの 190 件、子会社に関するもの 240 件、その他 15 件）でした。そのうち、調査の結果、懲戒処分となった件数は、当社に関する案件で 2 件、子会社に関する案件で 11 件あり、懲戒解雇処分とされた案件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 3 年に 1 回行う「従業員意識調査」で窓口の認知状況を定点観測し、認知率が低い部門にはさらなる周知強化を図っています。

贈賄防止の取り組み

Honda は、「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、贈賄行為を禁止しています。

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

Honda は、これらの方針やガイドラインなどをはじめ、贈賄防止に関する知識を階層別の研修プログラムに取り入れて啓発するとともに、贈賄リスクの高い部門の管理職に対しては、eラーニングを利用した研修も行っています。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 25

— コンプライアンス 33

リスクマネジメント 36

ガバナンス関連データ 39

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、昇進時の階層別研修や駐在員の赴任前研修に反競争的行為をテーマとしたプログラムを取り入れています。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※の紛争鉱物開示規制に関する最終規則において、「コンゴ民主共和国および周辺国産の紛争鉱物の購入・使用が武装勢力の資金源となり、紛争地域での人権侵害に関わっていない」ことを確認することが企業に対して義務付けられました。

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

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

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。2018 年度は、7,000 社を超えるサプライヤーから回答をいただき、その調査結果を SEC に報告するとともに、Web サイトで公開しています（下記リンク参照）。

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

PDF

「Honda サプライヤーサステナビリティガイドライン」

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

WEB

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

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

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

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 25

コンプライアンス 33

— リスクマネジメント 36

ガバナンス関連データ 39

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を中心に、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たうえで、自立したリスクマネジメント体制を構築し、自らの責任においてリスクマネジメント活動を推進しています。

主な取り組みとして、共通の手法のもとでリスクを特定・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。

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

リスクアセスメント活動

Honda は 2013 年度から、各地域本部・事業本部・機能本部でリスクアセスメント活動を展開しています。

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

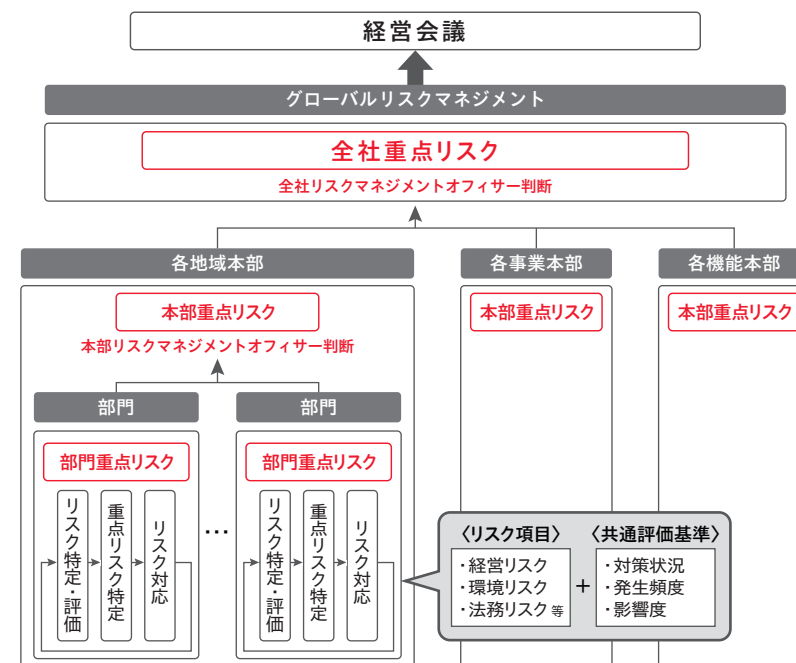
各部門では年 1 回、Honda グループで予見される 91 のリスク項目について、共通の評価基準に基づきリスク評価を行い「部門重点リスク」を選定しています。

各本部では、各部門のリスク評価結果を踏まえ議論を重ね、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」を選定し対応を行っています。

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

リスクアセスメント取り組み図



2018 年度も全社重点リスクを特定しており、対応状況について進捗管理を行っています。

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

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 25

コンプライアンス 33

— リスクマネジメント 36

ガバナンス関連データ 39

リスクマネジメント

危機対応

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

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

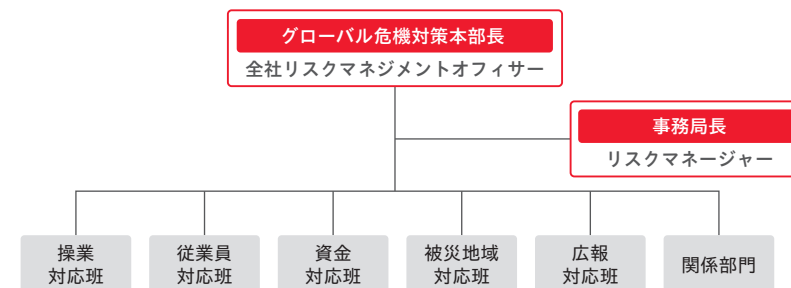
Hondaのグローバル危機対策本部の活動では、2016年4月に発生した熊本地震対応以降、機能強化に努めています。

まずは、日常から情報共有・活動の議論の場として、危機対応の要となる班長を招集した班長会議を新設しました。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に行っています。2017年度は、熊本地震対応以降のマニュアル検証を目的として訓練を実施しました。2018年度はさらに実効性を向上させるべく、首都直下地震を想定し、複数の拠点にまたがって危機対応をするケースの訓練に取り組みました。

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

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 25

コンプライアンス 33

— リスクマネジメント 36

ガバナンス関連データ 39

リスクマネジメント

情報管理

Honda は、お客様や従業員などの個人情報保護や会社情報の適正管理、および 3D 図面データなど高度な機密情報のグローバルでの取り扱い増加に対応するため、2014 年度に「GCP」※1 を策定し、人事・コーポレートガバナンス本部長を委員長としたグローバル機密委員会を設立しました。2017 年度のグローバル機密委員会において、全地域の情報管理体制の確立完了を確認しました。2018 年度より向こう 3 年のグローバル機密活動方針と取り組み施策について、グローバル機密委員会で決定し、活動を推進しています。

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

日本では、グローバル機密委員会の方針決定を受けて、「日本機密委員会」を中心に年間を通じた情報管理強化の取り組みを推進しています。

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

個人情報の保護

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

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

2017 年 5 月に施行された改正個人情報保護法（日本）、2018 年 5 月に施行された GDPR※3 への対応を完了しました。また、今後強化されていくことが予想される各国個人情報保護規制への対応の考え方を 2018 年度のグローバル機密委員会にて全地域と意思統一し、全社で対応を推進しています。

なお 2018 年度は、グローバルで個人情報の漏洩に関する不服申し立てはありませんでした。

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

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

※3 GDPR:General Data Protection Regulation(EU一般データ保護規則)の略。

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 25

コンプライアンス 33

リスクマネジメント 36

— ガバナンス関連データ 39

ガバナンス関連データ

コーポレートガバナンスの概要 (2019年6月19日時点)

組織形態 監査等委員会設置会社

- 取締役 (監査等委員である取締役を除く) の人数 8名
 - うち社外取締役の人数 2名
 - うち独立役員の人数 2名
 - うち女性取締役の人数 1名
- 取締役 (監査等委員である取締役を除く) の任期 1年
- 監査等委員である取締役の人数 5名
 - うち社外取締役の人数 3名
 - うち独立役員の人数 3名
 - うち女性取締役の人数 1名
- 監査等委員である取締役の任期 2年

取締役会の開催状況 (2018年度)

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

監査等委員会の開催状況 (2018年度)

- 開催数 (回) 9
- 監査等委員である取締役の出席率 (%) 100
 - うち、社外取締役の出席率 (%) 100

取締役および監査役の報酬等の額

役員区分	報酬等の 総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額 (百万円)			対象となる 役員の員数 (名)
		固定報酬	業績連動報酬 賞与	株式報酬	
取締役 (監査等委員を除く) (社外取締役を除く)	687	390	172	125	7
社外取締役 (監査等委員を除く)	33	33	-	-	2
取締役 (監査等委員) (社外取締役を除く)	141	141	-	-	2
社外取締役 (監査等委員)	50	50	-	-	3
(合計)	912	614	172	125	14

- ・役員報酬限度額は、取締役 (監査等委員除く) 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、2019年6月19日開催の定時株主総会の終結の時をもって退任した取締役 (監査等委員除く) (社外取締役除く) 1名、社外取締役 (監査等委員除く) 1名、社外取締役 (監査等委員) 1名に対する支給額を含んでいます。
- ・取締役 (監査等委員除く) の賞与は、上記の取締役 (監査等委員除く) 分役員報酬限度額に含まれており、2019年5月8日開催の取締役会にて決議された支給金額を記載しております。
- ・株式報酬の総額は、役員報酬 BIP (Board Incentive Plan) 信託に関して当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す。

最高給与受給者 (代表取締役社長 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 (代表取締役社長 最高経営責任者) の 年間報酬等の総額 (百万円)	174
従業員の年間報酬総額の中央値に対する比率 (%)	1,854

最高給与受給者 (代表取締役社長 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 (代表取締役社長 最高経営責任者) の 年間報酬総額等の増加率 (%)	113
--	-----

6 ガバナンス

コーポレートガバナンス 25

コンプライアンス 33

リスクマネジメント 36

— ガバナンス関連データ 39

ガバナンス関連データ

Honda 税務基本方針

1. 本方針の目的

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

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

2. 税務基本方針

- (1) 法令遵守
Honda は、事業活動を行う国・地域における税務に関連する法令やルール、租税条約、OECD ガイドライン等の国際基準及び本方針を含む Honda で適用される税務に関連する規程や HCG 等の社内規定を遵守し、事業実態に即した適正な納税を行う。
- (2) 租税回避行為の禁止
Honda は、「地域で稼いだ利益は地域に還元する」という基本的な考え方のもと、タックスヘイブンの利用など租税回避を目的とした取引は行わず、事業実態に即した取引のもと、適正な納税を行う。

(3) 移転価格

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

(4) 透明性の確保

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

(5) 政府・課税当局との関係

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

(6) コーポレートガバナンス

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

7 環境



重要課題

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

environment

7 パフォーマンス報告

— 環境 41

— 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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

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

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

Honda はこの環境宣言を自社やグループ企業だけでなく、サプライヤーや販売会社など Honda に関わるすべての皆様と共有してともに活動していくことで、このビジョンを実現していきます。



Honda 環境・安全ビジョン

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現

Honda 環境宣言

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

以下に、私たちの日々の活動にあたって従うべきガイドラインを示します。

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

1992 年 6 月制定・発表

※1 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。

7 パフォーマンス報告

— 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

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。そして2017年度からは、「サステナビリティ戦略会議」(⇒ p.18)に環境の課題を取り込み、統合的に一つの会議体で議論を実施しています。

同会議では、全社方針や中長期経営計画に基づいたグローバルの中長期環境方針・計画を策定しており、同会議での決定事項には、すべての役員が関与しています。

また、Hondaでは同会議での決定事項を受け、各地域本部の環境関連部門を集めた「世界6極環境会議」を開催。ここでの情報共有を経て、各地域本部の環境関連部門はそれぞれ具体的な行動計画を策定し、施策を展開しています。

Hondaの環境取り組みの進捗や全世界にまたがるテーマについては、各地域本部から経営企画統括部へ集約され、サステナビリティ戦略会議で報告されます。それらを次期中期経営計画や方針に反映し、各地域本部や環境関連部門でPDCAを回すことで、継続的に環境マネジメントの強化を図っています。

環境マネジメントシステム

Hondaは、グローバルの既存の完成車工場と完成機工場において、環境マネジメントシステムの国際規格ISO14001の認証を取得しています(2019年3月時点)。また、複数の新工場においても取得活動を進めています。その結果、

環境マネジメントシステムのカバー率はほぼ100%です。

環境関連法令の遵守状況

「Honda環境宣言」のもと、事業所およびそれぞれの部門において環境マネジメントシステムを導入し、継続的な環境改善活動を推進するとともに、各環境側面に関して国や地域の規制値よりも厳しい自主基準値を設け、その遵守に努めています。

なお、過去5年間、環境関連の重大な法令違反や罰金・制裁金の支払い、重大な漏出の発生はありません。

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

環境会計

日本における環境会計

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

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

DATA

環境保全コスト

> p.65

DATA

経済効果
(収益、費用低減の実質効果)

> p.65



7 パフォーマンス報告

— 環境 …………… 41

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 …………… 67

品質 …………… 79

人材 …………… 96

サプライチェーン ……………118

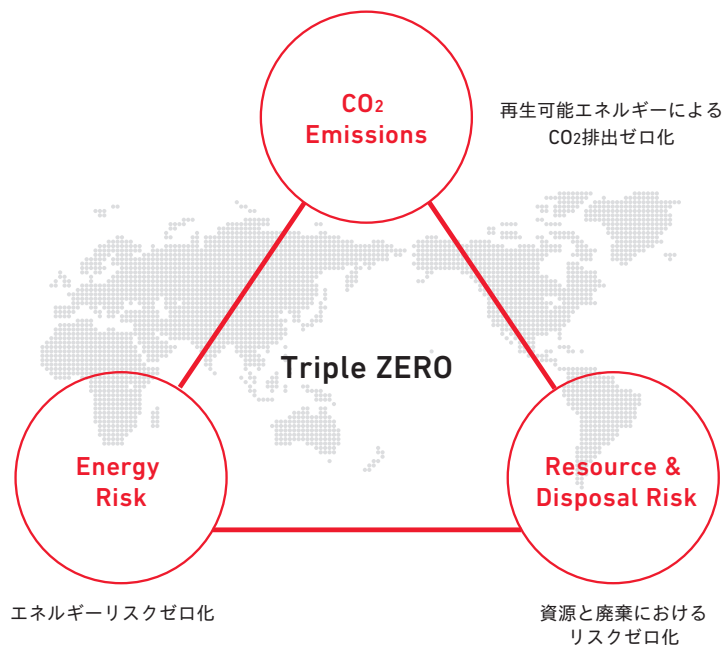
社会貢献活動 ……………135

環境側面の重要課題

Honda の重要課題

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

「Triple ZERO」の考え方



「Triple ZERO (トリプルゼロ)」

その最重要課題となる「気候変動問題」「エネルギー問題」「資源の効率利用」に対応するためにめざす3つの「ゼロ化」を一つのコンセプトにまとめ、「Triple ZERO」として掲げています。この考え方をもとに事業活動に取り組むことで、「環境負荷ゼロ社会」の実現をめざしています。

再生可能エネルギーによるCO₂排出ゼロ化

「気候変動問題」への対応として、再生可能エネルギーを活用することで、将来的に製品および事業活動におけるCO₂排出をゼロ化することをめざします。

エネルギーリスクゼロ化

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

資源と廃棄におけるリスクゼロ化

「資源の効率利用」への対応として、資源調達段階から使用済み製品の回収、廃棄段階に至るまでに発生するリスクのゼロ化をめざします。



7 パフォーマンス報告

一 環境 41

基本的な考え方

グローバルマネジメント

一 環境側面の重要課題

気候変動・エネルギー問題への対応

資源の効率利用

クリーンな大気の保全

その他の重要課題

環境関連データ

安全 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135



※1 CAFE: Corporate Average Fuel Economy (企業平均燃費) の略。

※2 SED: Sales (セールス)、Engineering (エンジニアリング)、Development (ディベロップメント) の略。

※3 EARTH DREAMS TECHNOLOGY: 優れた環境性能をもとに Honda ならではの運転する楽しさを追求し、走りや燃費を高次元で両立させる革新技術群の総称。

※4 HSHS: Honda Smart Home System (Honda スマートホームシステム) の略。

環境側面の重要課題

気候変動・エネルギー問題への対応

気候変動・エネルギーリスク対応

Honda は、事業戦略と環境戦略を連携させた取り組みを通じて、「気候変動問題」への対応を進めています。環境負荷ゼロの未来像を描き、2014 年には、2050 年をめどに CO₂ 総排出量の半減（2000 年比）をめざすことを公表しました。今後はさらに最新の情報を用いた科学的根拠のある目標設定をもとに、CO₂ 低減活動を継続していきます。また、段階的な目標として 2020 年に全世界における二輪車、四輪車、パワープロダクト使用時の CO₂ 排出量原単位を 30% 低減（2000 年比）する「2020 年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標」を掲げています。

北米においては、GHG/CAFE※¹ 法規によって定められた過達分のクレジットトレーディングも行い、ビジネス面のインパクトを考慮しながら効率的に GHG 削減に取り組んでいます。これは、将来導入が考えられるカーボンプライシングによる燃料価格の上昇に対するリスクマネジメントにもつながっていると考えています。

Honda の売上の 4 分の 3 は四輪事業であり、製品からの CO₂ 排出量の低減を推進するうえで、燃費規制未達成によるレピュテーションリスクと罰金によるビジネスへの影響は、極めて大きいと考えています。そのため、販売、生産、生産技術、商品開発が一体となって、商品を開発する「SED※² システム」を利用し、リスク緩和にも取り組んでいます。また、株式会社本田技術研究所、四輪事業本部、認証法規部などが連携して世界各国の燃費規制動向を調査し、認証法規部が「法規情報」として発信。新しい法規の内容、解釈の共有や対応の検討を行う会議を定期的開催しています。併せて、政策立案者と協働して、つねに燃費規制の先を見据えた技術開発体制の構築に取り組んでいます。

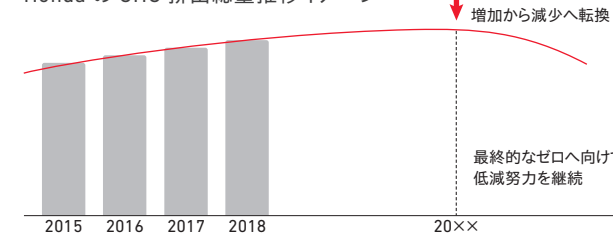
近年、お客様がモビリティ製品を選ぶ際、燃費や CO₂ 排出量などの環境性能を重視する傾向が強まっています。Honda では、お客様の価値観や市

場のニーズを、最も重点を置くべき事項の一つと位置付けており、「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」※³ の適用製品を積極的に拡大、提供しています。こうした取り組みは、お客様のニーズと合致し、追加収益を生み出しています。

地球温暖化や資源枯渇などの問題から、化石燃料に大きく依存している現代社会はエネルギーリスクに直面していると考えられます。エネルギー問題は、自動車業界へのビジネスインパクトが非常に大きく、エネルギーの多様化への対応や再生可能エネルギーの活用などを進められない限り、ビジネスを存続することが難しくなると懸念しています。

「エネルギー問題」への対応として、Honda は、化石燃料への高依存などによるエネルギーリスクの将来的なゼロ化をめざし、製品および事業活動のエネルギー多様化を推進しています。段階的な目標として、2020 年には、ホームエネルギーを多様化するとともに、モビリティと暮らしで CO₂ 排出量をゼロにする技術の確立をめざしています。その実現に向けて「HSHS」※⁴ の開発を進めています。さらに事業活動領域では、再生可能エネルギーの活用に向けた目標として 2019 年度は、11.4MW のメガソーラー発電の導入を計画するなど、事業活動においてもエネルギーの多様化に取り組んでいます。

Honda の GHG 排出総量推移イメージ



7 パフォーマンス報告

— 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

環境側面の重要課題

電動化の推進

Honda は、気候変動、エネルギー多様化による移行リスクを課題と捉え、電動化製品の推進も積極的に行っています。Honda は 2030 年をめどに四輪車販売数の 3 分の 2 を、電動化技術を搭載した機種に置き換える目標を掲げました。その目標を達成するため、PHEV※1、EV※2、FCV※3、外部給電器の開発や、他社との協働による水素ステーションなどの整備を進めることで、事業機会の拡大を図っています。例えば製品では、北米で FCV、EV、PHEV のプラットフォームを同プラットフォームで補う「クラリティ」シリーズを販売するとともに、カリフォルニア州トランスにあるアメリカン・ホンダモーターの敷地内に、60 基の EV 充電ステーションを設置するなど、製品とその普及に向けたインフラ整備も視野に入れ積極的に進めています。また日本では寄居完成車工場を電動車両基地として全電動化車両の旗艦工場とし、世界中の市場ニーズに合わせた開発・生産ができる体制を整えるなど、電動化の推進に、全社をあげて積極的に取り組んでいます。

二輪車では「PCX ELECTRIC/ハイブリッド」の販売や実証実験の実施、パワープロダクツではポータブル電源として使用できるハンディタイプ蓄電機の「LiB-AID E500」やロボット芝刈機「Miimo HRM520」の開発など、製品の電動化を加速することで、お客様のニーズに合わせた製品選択の拡大を実現していきます。



※ 1 PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle (プラグインハイブリッド車) の略。
 ※ 2 EV: Electric Vehicle (電気自動車) の略。
 ※ 3 FCV: Fuel Cell Vehicle (燃料電池自動車) の略。

7 パフォーマンス報告

— 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

環境側面の重要課題

資源の効率利用

レアメタルなどの資源の入手困難化や枯渇は、製品の生産に必要な部品や材料の調達など事業を継続するうえでの大きなリスクとなる可能性があります。

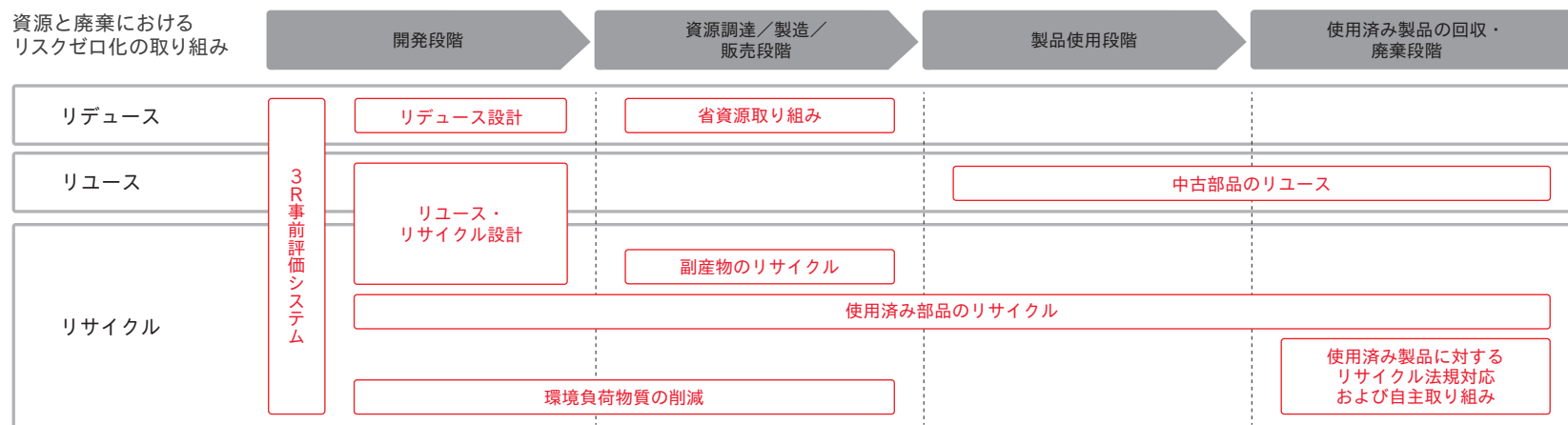
そのため Honda は、「資源の効率利用」を重要課題の一つに位置付け、3R※活動を積極的に推進、また使用済み製品の廃棄時の適正処理も確実にを行っています。

まずは企業活動に焦点を当て、企業活動における有償廃棄物発生量を

24万t（2019年度）に抑えることをめざし、廃棄物削減の取り組みを行っています。

水資源についても水供給リスクを視野に入れ、企業活動における取水量を2,900万㎡（2019年度）に抑えることをめざし、取水量削減に向けた取り組みを行っています。

資源調達段階から廃棄段階に至るまでに発生する、資源と廃棄におけるリスクゼロをめざし、社内外のステークホルダーと協力、連携しながら取り組みを進めています。



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

7 パフォーマンス報告

— 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン118

社会貢献活動135

環境側面の重要課題

クリーンな大気の保全

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

1972 年、当時世界一厳しいといわれた排出ガス規制である米国マスキー法をクリアした CVCC エンジンを発表したことに始まり、その後も高効率の燃焼技術や触媒による排出ガスの浄化技術などを次々に開発してきました。これにより、四輪車から排出される排出ガスのレベルは、米国マスキー法の成立以前に比べ、約 40 年間で 1,000 分の 1 まで低減することができました。

また二輪車やパワープロダクツにおいては、2 ストロークエンジンから 4 ストロークエンジンへの転換を進め、加えてキャブレターから「PGM-FI」※へ転換することでエンジンの燃焼効率を向上させ、排出ガスをクリーンにしました。

Honda は、このように製品の排出ガスクリーン化技術を先行して開発していくことで、環境規制強化への対応コスト増加によるビジネス存続のリスクを回避しています。

また、これにより環境性能の高い製品をリーズナブルな価格で提供することが可能となり、結果として排出ガスのクリーン化と「大気汚染問題」への対応で業界をリードしていくことが、ビジネスの大きな機会になると考えています。



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

7 パフォーマンス報告

— 環境 …………… 41

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 …………… 67

品質 …………… 79

人材 …………… 96

サプライチェーン …………… 118

社会貢献活動 …………… 135



- ※1 バイオマス：再生可能な、生物由来の有機性資源。
- ※2 CO₂の固定：植物や藻類などが、大気中のCO₂を吸収し有機物に変換したうえで、体内に貯蔵すること。
- ※3 NHサークル活動：職場の仲間が自主的に集まり、身近な問題を継続的に改善していく、Honda独自の小集団活動。

環境側面の重要課題

TOPICS

米国における「藻類バイオマス^{※1}システム」の研究

ホンダ R&D アメリカズ・インコーポレーテッド (HRA) では、「藻類バイオマスシステム」の研究を行っています。これは、車両試験用のダイナモーターから排出されたCO₂を、オハイオ在来種の藻類の光合成により固定^{※2}し、副産物として生じるバイオマスを、液体燃料・土壌改良剤・肥料・家畜飼料などに転換するというものです。CO₂の引き込みや圧縮に用いる電力は、従業員食堂の食品残渣から抽出した植物油を使用した発電機を電源とし、その電力は「フィットEV」に蓄電されたうえで、藻類バイオマスシステムに供給されます。

さらに、藻類の研究で有名なオハイオ大学と共同で、そのまま排出すると汚染物質になってしまう廃水を、藻類育成の肥料とするための研究も進めています。本研究については、オハイオ州水道開発公社から20万ドルの助成金を受けています。

藻類バイオマスシステムの研究はもともとNHサークル活動^{※3}として、事業活動を通して排出するCO₂の低減をめざして始まったものです。この仕組みは、CO₂だけでなく、廃油や廃水等の環境負荷物質も削減し、さらには新たな資源の創出も可能となっています。つまり、Hondaの「Triple ZERO」(⇒p.44)の理念を象徴する取り組みです。

HRAでは2018年5月に藻類育成用のプラントを開設しましたが、現在はまだ試験段階のため、年間のCO₂固定量は約1t程度です。今後はより効率の良い稼働を実現できるように研究を進め、全世界のHondaの拠点へ展開することも検討しています。



藻類バイオマスシステムは、車両試験用のダイナモーターが入るテスト棟の前に位置

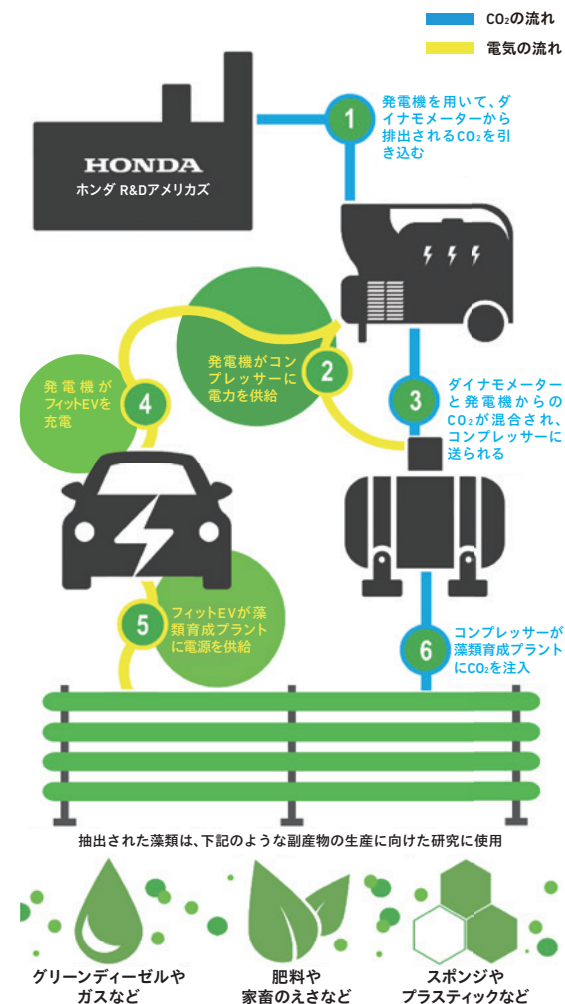


車両試験用ダイナモーターから排出されたCO₂を活用



コンテナ実験室前に立つ、プロジェクトリーダーたち(左からジョエル・アグナー、ダン・セラーズ、ダン・ウェルズ)

藻類バイオマスシステムのフロー



抽出された藻類は、下記のような副産物の生産に向けた研究に使用

- グリーンディーゼルやガスなど
- 肥料や家畜のえさなど
- スポンジやプラスチックなど

7 パフォーマンス報告

— 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

気候変動・エネルギー問題への対応

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

Honda は、重要な環境課題と認識している「気候変動問題」や「エネルギー問題」に対応していくためには、製品から排出される CO₂ の低減が必要だと考えています。

そこで、2020年までに二輪車・四輪車・パワープロダクツの CO₂ 排出量原単位を2000年比で30%低減する「2020年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標」を策定し、製品の使用時における CO₂ 排出量の低減に取り組んでいます。

なお目標の集計対象範囲は、日本、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国の各地域の国々とし、二輪車・四輪車・パワープロダクツのそれぞれにおいて Honda の全世界の販売台数のおよそ90%を網羅しています。

DATA

2020年製品 CO₂ 排出量原単位
低減目標に対する現在の達成状況

> p.65



7 パフォーマンス報告

— 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

気候変動・エネルギー問題への対応

TOPICS

電動二輪車「PCX ELECTRIC」のリース販売を開始

2018年11月、Hondaは気候変動やエネルギー多様化への対応として、電動二輪車「PCX ELECTRIC」のリース販売を開始しました。

PCX ELECTRICは、スクーター「PCX」をベースに、新開発のコンパクトな電動パワーユニットを搭載しています。また、動力用電源に着脱式バッテリー「Honda Mobile Power Pack (ホンダモバイルパワーパック)」を2個使用するなど、1充電当たりの走行距離41km^{※1}を実現。充電は、車体に内蔵されたプラグを使用し、モバイルパワーパックを搭載した状態で外部電源^{※2}に接続する方法のほか、モバイルパワーパックを車体から取り外し、単体で外部電源につないだオプションの専用充電器に接続する方法の2種類を採用し、利便性に配慮しています。

また、電動二輪車に対するお客様の多様なご意見とご要望を収集するために、

PCX ELECTRICを用いたモニタリングを実施します。このほか、首都圏におけるバイクシェアリングサービスと、観光地でのバイクレンタルサービスの実証実験を、日本国内で開始しました。

さらに、東南アジア地域でも法人向けのリース販売を予定し、フィリピンでは余剰電力活用システムの実証実験にPCX ELECTRICを使用しています。

このモニタリングならびに、レンタルサービス、シェアリングサービスを通じ、ビジネスユースからパーソナルユースにわたる電動二輪車の利便性を検証します。そして、その活用状況のデータを今後のさらなる開発に活かすことで、よりお客様に身近な電動二輪車の普及に向けた取り組みを、着実に進めていきます。



PCX ELECTRIC



Honda Mobile Power Pack



※1 60km/h 定地走行テスト値。
 ※2 AC100V コンセントに対応。

7 パフォーマンス報告

— 環境 …………… 41

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 …………… 67

品質 …………… 79

人材 …………… 96

サプライチェーン …………… 118

社会貢献活動 …………… 135



気候変動・エネルギー問題への対応

目標達成に向けた3つの取り組み

Honda の製品ライフサイクルの CO₂ 排出量は、「製品使用時」が全体の約 8 割を占めています。これを踏まえ Honda は、つねにすべての製品での使用時の CO₂ 排出量低減に努め、地球環境に配慮した製品として自信を持って提供できるものを生産、販売しています。

さらに、将来的にはグローバルに生産・販売を拡大しながら 2050 年 CO₂ 総量半減目標を視野に入れつつ、「2020 年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標」を実現するため、次の 3 つの取り組みを進めています。

- ①内燃機関の効率向上による製品の CO₂ 排出量の低減
- ②環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応による製品の CO₂ 排出量の低減
- ③再生可能エネルギーへの対応やトータルエネルギーマネジメントによる製品の CO₂ 排出ゼロ化

Honda はこの 3 つの取り組みを段階的に推進することで着実に製品の CO₂ 排出を低減していき、最終的にゼロ化を達成するシナリオを描いています。

そのため、この 3 つの取り組みに関して独自に高い次元の製品ガイドラインを定め、自社製品をこれに対応させていくことで、このシナリオの達成をめざしています。それが、2011 年に制定した「HEPS」※です。

2018 年度に発売した製品の認定を行った結果、二輪車 27 モデル、四輪車 1 モデル、パワープロダクツ 2 モデル、合計 30 モデルを新たに HEPS 適合製品として認定。累計では二輪車 188 モデル、四輪車 93 モデル、パワープロダクツ 49 モデル、合計 330 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

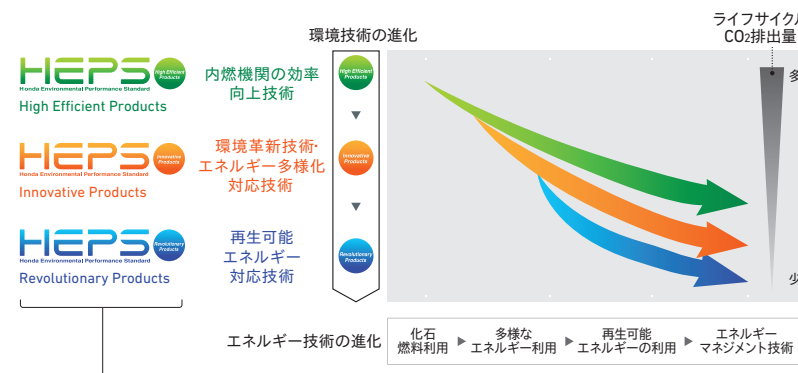
HEPS 適合モデル数の推移 (グローバル)

> p.66

DATA

地域別 HEPS 適合モデル数

> p.66



●High Efficient Products

内燃機関の効率を向上させることでCO₂排出を低減した製品。エンジンの燃焼効率向上技術や駆動系の効率向上技術、エンジン内各部の摩擦を低減させる低フリクション技術などを採用した製品がこれに該当し、使用時のCO₂排出量が以前のモデルと比較してどれだけ低減しているかを適合基準として定めています。

●Innovative Products

環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応により、CO₂排出を低減した製品。Honda 独自の二輪車アイド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 …………… 41

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 …………… 67

品質 …………… 79

人材 …………… 96

サプライチェーン ……………118

社会貢献活動 ……………135

気候変動・エネルギー問題への対応

企業活動に関する取り組み

Honda は、「再生可能エネルギーによる CO₂ 排出ゼロ化」「エネルギーリスクゼロ化」をめざし、グローバルに生産・販売を拡大する一方で、エネルギー使用量と CO₂ 排出量の低減に注力しています。将来的には「製品生産にともなうエネルギー使用量の上昇率」より「エネルギー消費の削減率」が上回るまで低減させることをめざしています。

この目標の実現に向けて、工場の新設やリニューアルにあたっては、クルマ 1 台当たりの生産エネルギーを従来工場比※で 30% 低減した寄居完成車工場など、最新の省エネルギー技術やノウハウを積極的に導入。エネルギー使用量や CO₂ 排出量の低減につなげています。また、グローバルに展開

する各事業所の省エネルギーの取り組みを支援するために、事業所間、地域間の情報共有を促進する仕組みを構築するとともに、日本からの技術サポートにも力を入れています。

さらに、グローバルで再生可能エネルギーの活用も積極的に進めており、2018 年度にはソーラー発電や風力発電などで合計 300GWh 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。

2018 年度は生産増の影響で間接エネルギー消費は増加したものの、再生可能エネルギーの活用により、GHG の間接排出量を削減することができました。(⇒ p.62)



TOPICS

新大洲ホンダの新工場を江蘇省太倉市に竣工

Honda の中国における二輪製品生産販売合弁会社である新大洲本田摩托有限公司(新大洲ホンダ)は、江蘇省太倉市に新工場(太倉工場)を竣工し、2018 年 8 月から稼働を開始しました。

新大洲ホンダは、かねてより環境対応力や生産効率の向上、開発機能の強化をめざして、上海市から江蘇省太倉市への工場移転計画を進めてきました。太倉工場は、各工程の自動化にも積極的に取り組むなど、最新鋭の生産技術を取り入れ、開発機能やテストコースも備えた新工場として、稼働しています。また、Honda のグリーンファクトリーコンセプトも随所に取り入れており、排水のリサイクル循環や蒸発処理により工場用水の外部排出をゼロとしたほか、LED 照明の標準化、太倉市と共同でのソーラーパネルの設置など、環境対応への取り組みも強化しています。なお、これに合わせて上海工場は 2018 年 6 月末をもって生産を終了しました。

中国の二輪市場は 2018 年に約 700 万台を見込んでおり、世界最大市場の一つとなっています。新大洲ホンダの太倉工場は、これまでの上海工場(約 50 万台/年)

と同規模の生産能力を備え、国内市場に加えて、全世界 50 を超える国や地域に完成車および部品を供給し、グローバル輸出拠点として重要な生産拠点の一つになります。



2018 年に竣工した太倉工場

※ 埼玉製作所狭山完成車工場との比較。

7 パフォーマンス報告

— 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

資源の効率利用

開発段階での取り組み

3R 事前評価システム

Honda では、二輪車は 1992 年から、四輪車は 2001 年から、新規開発する機種ごとに「3R 事前評価システム」に基づいて 3R 性を評価し、その向上に努めています。

リデュース設計

製品のボディ骨格、エンジン、ボルトなどすべての部品について、構造や材料を工夫することで、小型化・軽量化を図っています。例えば、軽量化に向けたリデュース設計として、「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 2016 年モデルの「シビック」からグローバル展開を開始。全世界へ展開することで、材料の削減を図ります。

リユース・リサイクル設計

リサイクル性やメンテナンス性に配慮した構造設計、リサイクルしやすい材料や再生樹脂の使用、樹脂・ゴム部品の材料表示などに取り組んでいます。四輪車では、インナーウェザーストリップ、インパネ表皮など、多岐にわたる内外装部品にリサイクルしやすい材料を使用するとともに、エアコンダクトは、再生材の利用を可能にしています。さらに、リサイクルを考慮し、樹脂・ゴム材料には可能な限り材料表示を行っています。

こうした取り組みの結果、2018 年度に発売したすべての新型車、モデル

チェンジ車におけるリサイクル可能率^{※1}は、四輪車 90% 以上、二輪車 95% 以上となっており、パワープロダクツも使用部材のリカバリー可能率^{※2} 95% 以上を継続しています。

使用段階での取り組み

使用済み部品のリサイクル

修理・交換などで発生する使用済み部品を全国の販売店などから回収し、リサイクルしています。2018 年度は、使用済みバンパー約 16 万本を回収・リサイクルしました。回収したバンパーは再生し、「フリード」のスプラッシュガードなどに使用しています。

また、ハイブリッド車用駆動用バッテリーの回収・リサイクルを含め、今後も使用済み部品のリサイクルを継続していきます。



※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

一 環境 41

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

一 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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

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。

2018年度、Honda車のフロン類の引き取り台数は約48万台（前年比-2%）、エアバッグ類の引き取り台数は約47万台（前年比+2%）、また使用済自動車処理の最終工程であるASRの引き取り台数は約52万台（前年比±0%）でした。ガス発生器の再資源化率は94.2%、ASRの再資源化率は97.3%であり主務省令で定められた再資源化率（ガス発生器85%以上、ASR70%以上）をそれぞれ達成しています。

二輪車の取り組み

Hondaは、国内二輪車メーカーおよび参加二輪車輸入事業者と協力し、「二輪車リサイクル自主取り組み」を2004年10月から実施しています。これは、二輪車業界各社が関係販売会社などの協力のもと世界に先駆けて開始した使用済み二輪車処理のセーフティネットで、廃棄される二輪車を販売会社や指定引き取り窓口にて無料で引き取り、リサイクル施設で適正にリサイクル処理するものです。

指定引き取り窓口で引き取られた廃棄二輪車のうちHonda製品は、2018年度1,368台で全引き取り台数に占める割合は65.0%でした。また、Honda製品のリサイクル率は、重量ベースで97.4%となり、「リサイクル率95%」という目標を2013年度から達成しています。

企業活動に関する取り組み

Hondaは、企業活動における廃棄物の削減に取り組んでいます。

歩留まり向上による副産物の削減など、資源リデュースを含めた3Rのさらなる進化に取り組んでいます。バーゼル条約付属文書I、II、III、VIIに定められた有害廃棄物は、輸出入していません。またODS※2の排出について、モントリオール議定書に基づく各国の法規に従い、各事業所でODSの使用全廃に向けて取り組んでおり、重大な排出はありません。



※1 ASR: Automobile Shredder Residue (自動車破砕残さ)の略。シュレッダーダスト。
 ※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 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン118

社会貢献活動135

クリーンな大気の保全

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

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

四輪車においては、世界で最も厳しいとされるカリフォルニアのLEV※1 3排出ガス法規において2013年に発売した「アコード ハイブリッド」からSULEV※2 30を達成し適用モデルを順次拡大しました。「アコード プラグインハイブリッド」は世界に先駆けSULEV20を達成しました。また新興国でも排出ガス規制が適用・強化されていますが、Hondaは、アジア・中東の国々においてそれらの排出ガス規制強化に先行して対応を進めています。

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

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

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

日本においては、一般社団法人日本自動車工業会で設定した目標に準じて2010年度のVOC排出量原単位を管理値に定め、そこからの自主削減を

進めており、2010年より目標を達成しています。Hondaは今後もこの自主削減の取り組みを継続していきます。

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

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

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

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



7 パフォーマンス報告

— 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

その他の重要課題

水資源の保全

Honda は自社の企業活動により上流・下流の水資源に影響を及ぼす可能性を認識し、「水資源の保全」にも注力しています。

Honda は周囲の水資源と調和のとれる地域を工場の候補地として選定し、各国の環境アセスメント法規に則って工場を設置しているため、取水によって著しく影響を受ける水源はありません。また、各国の法規に従って排水処理や処理水の放流を行っているため、排水によって影響を受ける水源はありません。そういった状況下においても、取水では量を管理するとともに、排水については品質管理を徹底し、水質調査結果を開示するなど、管理と情報提供に努めています。

また、水使用量の最少化に向けて、各事業所で、リサイクル水の活用や節水など地域の事情を踏まえた取り組みを推進しています。製造過程においても水のリサイクルとリユースに取り組んでおり、その量は年間約480万m³、全使用量の約20%になります。とくにホンダエンジニアリング株式会社（日本）、ホンダオートモービル（タイランド）カンパニー・リミテッド第二工場（タイ）、广汽本田汽車有限公司第二工場（中国）では、ほぼ100%リユースできる水のフル循環システムを導入するなど、グローバルで随時、導入の検討を進めています。

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

そして水資源保全を自ら推進するだけでなく、水資源保全基金の運営を北米で実施しています。水資源保全基金「Honda Marine Science Foundation」は、海洋生態系の回復を支援し、気候変動の回復力を促進するイニシアチブとして、将来の世代のために沿岸環境の改善、維持を支援しています。年間約20万ドルの支援を行い、周辺環境の保全に貢献しています（右上リンク参照）。

社会貢献活動として1999年から継続している「水源の森」保全活動では、恩恵を受けている水源の森を各生産拠点が保全・管理しており、各地域に合わせた最適な取り組みを実施しています。水は事業を支える必要不可欠な資源の一つであることを認識しているため、引き続きこの活動に取り組んでいきます（下記リンク参照）。

WEB

「Honda Marine Science Foundation」(英文)

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

WEB

「水源の森」

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



7 パフォーマンス報告

— 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

その他の重要課題

生物多様性の保全

Honda は、自社の企業活動が生物多様性に影響を及ぼす可能性があることを認識し、早くからその保全につながる活動に力を入れてきました。1960年代から工場での植林活動や工業用水の循環利用を行い、1976年には「ふるさとの森」づくり活動を開始しました。

2011年には「Honda 生物多様性ガイドライン」を制定。「Honda は、『Honda 環境宣言』における「地球環境保全」の重要な取り組み課題として「生物多様性保全」を認識し、企業活動との調和を図っていく」ことを基本的な考え方として定めています。

Honda は、製品と企業活動による環境負荷を最小化することが、生物多様性の保全に対する最大の貢献だと考えています。そこで同ガイドラインにおいて、「環境技術の追求」「企業活動での取り組み」「地域共生の取り組み」などの重点取り組み領域を定め、積極的に推進しています。

Honda は、生物多様性を損なう最大の要因は、GHG と汚染物質の排出であると認識しています。そのため、同ガイドラインで優先順位を付け、計画的にそれらの最小化に取り組んでいます。また国内主要事業所では、生物多様性実態調査を実施し、各生物種に即した間伐や剪定、外来種の駆除などを推進しています。さらに、毎年レッドリストを作成している IUCN※1 に加盟する日本国政府の「モニタリングサイト 1000」（重要生態系監視地域モニタリング推進事業）に協力し、生態系の定点観測と報告を継続しています。

PDF

「Honda 生物多様性ガイドライン」

> <https://www.honda.co.jp/environment/report/pdf/report/report-biodiversity.pdf>

化学物質の管理と削減

Honda は、製品から環境に影響を及ぼす可能性のある化学物質を削減していくため、製品の設計・開発段階から自動車構成部品に含まれる化学物質を管理し、その削減に努めています。

2002年、国連が2020年までに化学物質による人や環境への影響を最小化する目標を定めたことに基づき、各国で自動車構成部品に含まれる化学物質を適切に管理し、有害物質を削減するための法規が整備されてきました。

この動きを受けて、ドイツ自動車製造業会を中心に自動車を構成する部品の材料および含有化学物質情報を、サプライチェーンを通じて収集するシステム (IMDS※2) が開発されました。Honda もこの IMDS をベースに情報収集を行い、独自に開発した Honda の化学物質グローバル管理システム (MoCS※3) で集計、管理を行っています。

Honda はこの MoCS による化学物質の管理を進めながら、環境に悪影響を及ぼすとされる重金属 4 物質（鉛、水銀、六価クロム、カドミウム）の削減を進めています。例えば国内の四輪車では、2018 年度に発売したすべての新型車、モデルチェンジ車で、コンビネーションメーターにおいて水銀を使用しないものを採用。自主的に水銀廃止に取り組んでいます。



※1 IUCN: International Union for Conservation of Nature (国際自然保護連合) の略。

※2 IMDS: International Material Data System (国際材料データシステム) の略。

※3 MoCS: Management System of Chemical Substance (化学物質管理システム) の略。

7 パフォーマンス報告

— 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135



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

環境関連データ

対象範囲

p.61～64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 435 社の事業活動における、2018 年度のデータを掲載します (会社数は 2018 年 12 月末時点)。

2018 年度 Honda の GHG 排出量

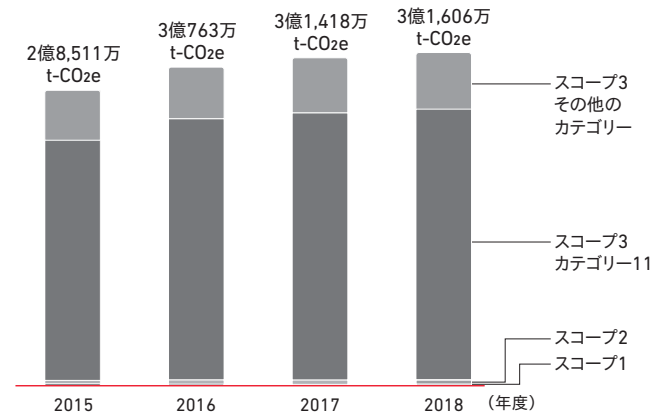
Honda は、モビリティに携わる会社として責任を持って GHG 排出量を算定・開示することが、全世界での GHG 低減に向けた取り組みを積極的に推進していくために必要なことだと考えています。

その足がかりとして、2012 年 8 月、Honda は世界で最も広く利用されている GHG 算定基準である「GHG プロトコル」※に従って、2011 年度 GHG 排出量を、Honda に関わるバリュー・チェーン全体で算定し、開示しました。自社の企業活動による排出 (スコープ 1、2) ばかりでなく、原材料の採掘・輸送からお客様の製品使用・廃棄による排出など (スコープ 3) を含んだ算定方法での開示は、業界では世界で初めてでした。

以後、Honda は継続して、バリュー・チェーン全体での GHG 排出量の算定と開示を行っています。スコープ 3 (その他の間接排出) の算定では、推計割合の大きいカテゴリについて対象範囲 (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。

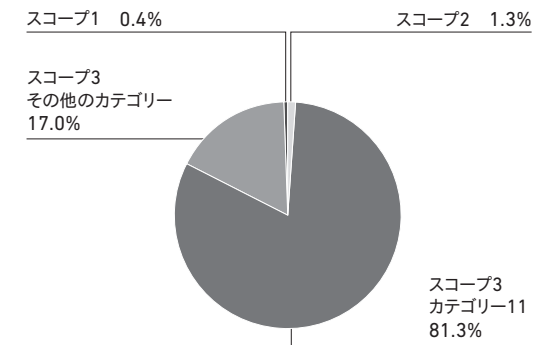
2018 年度の算定結果は、Honda の企業活動による GHG 排出量が 547 万 t-CO_{2e}、その他の間接排出も含めた Honda に関わるバリュー・チェーン全体での GHG 排出量が 3 億 1,606 万 t-CO_{2e} となりました。今後もデータの把握・管理を進め、低減施策の実践に活かしていきます。

GHG 排出総量の推移



・過去データに誤りがあったため修正

2018年度 GHG 排出総量の内訳



7 パフォーマンス報告

— 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

環境関連データ

製品使用時の GHG 排出量の低減

Honda に関わるバリュー・チェーン全体での GHG 排出の 80% 以上は、「お客様の製品使用による排出（スコープ 3・カテゴリ 11）」です。つまりバリュー・チェーン全体の GHG 排出量を低減していくには、お客様の製品使用時の GHG 排出を低減していくことが最も重要であるといえます。そのため Honda は、2020 年における製品 CO₂ 排出量原単位を「全世界平均で 30% 低減（2000 年度比）する」と定めて、製品の燃費向上に努めています。

LCA*の推進

これまでも Honda は、独自の方法で企業活動および製品の生産から廃棄段階に至るライフサイクル全体での環境負荷低減に努めてきました。

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

また製品 1 台の原材料から廃棄に至るライフサイクルでの CO₂ 排出量を算定、把握を行い、個別機種ごとの CO₂ 排出量低減の取り組みに活用しています。これは、今後ますます多様化する次世代技術の適用を検討するうえでも重要な考え方であり、開発段階における低炭素化の提案など、さらなる活用を行っていきます。



※ LCA : Life Cycle Assessment (ライフサイクルアセスメント) の略。

7 パフォーマンス報告

環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

環境関連データ

Honda の GHG 排出総量

		2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度
Honda のバリュー・チェーン全体の排出 (スコープ 1・2・3 の合計)		2 億 8,511 万 t-CO ₂ e	3 億 763 万 t-CO ₂ e	3 億 1,418 万 t-CO ₂ e	3 億 1,606 万 t-CO ₂ e
内訳	企業活動による直接排出 (スコープ 1)	131 万 t-CO ₂ e	128 万 t-CO ₂ e	135 万 t-CO ₂ e	138 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)	384 万 t-CO ₂ e	400 万 t-CO ₂ e	417 万 t-CO ₂ e	409 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)		515 万 t-CO ₂ e	528 万 t-CO ₂ e	552 万 t-CO ₂ e	547 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 3,177 万 t-CO ₂ e	2 億 5,259 万 t-CO ₂ e	2 億 5,556 万 t-CO ₂ e	2 億 5,687 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)	4,819 万 t-CO ₂ e	4,976 万 t-CO ₂ e	5,310 万 t-CO ₂ e	5,372 万 t-CO ₂ e
その他の間接排出 (スコープ 3 合計)		2 億 7,996 万 t-CO ₂ e	3 億 235 万 t-CO ₂ e	3 億 866 万 t-CO ₂ e	3 億 1,059 万 t-CO ₂ e

●スコープ 1: GHG プロトコルで定義されている、企業活動による GHG の直接排出 (例: 工場における重油の燃焼、作業車両・社用車からの GHG 排出)。上記数字は、Honda および国内外の連結子会社・関連会社の企業活動からの直接 GHG 排出量。一部小規模な会社は除く。日本は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく排出係数を、日本以外は 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories の排出係数を利用。地球温暖化係数は 2007 年 IPCC 第四次評価報告書の係数を利用。

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

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

●「スコープ 3・カテゴリ 11」の数字は、Honda が当該年度に販売した製品(二輪車・四輪車・パワープロダクツ・航空機)がお客様の手に渡り、最終的に廃棄されるまでの間に、お客様の使用にともなう排出される GHG の量。算出範囲は、自社製品(二輪車・四輪車・パワープロダクツ・航空機)のグローバル販売台数の約 90% を網羅。また、CO₂ 排出量原単位×年間走行距離または年間使用時間×生涯使用年数×年間販売台数の総和を排出量としている。

- CO₂ 排出量原単位: 製品の単位走行距離または単位使用時間において排出される CO₂ 量
- 年間走行距離 / 生涯使用年数: IEA 推計モデル「SMP Model」等を参照
- CO₂ 排出係数: 各地域での公的機関が発行する GHG 算定ガイドラインを参照、ない場合は、日本のガイドラインを参照・過去データに誤りがあったため修正

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

の付されたデータにつきましては、第三者保証を受けています。



7 パフォーマンス報告

一 環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

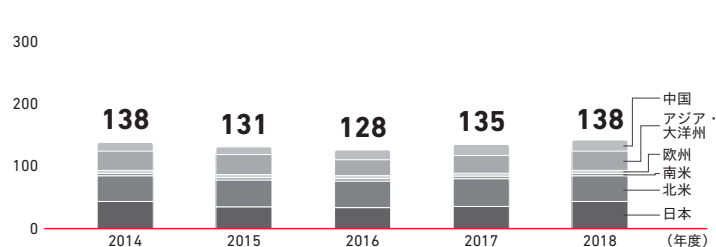
社会貢献活動 135

環境関連データ

GHG排出量

直接排出量 (スコープ1)

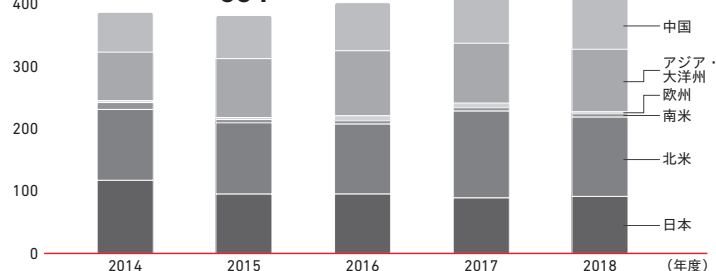
(万t-CO₂e)
400



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
排出量 = Σ(燃料使用量 × CO₂排出係数) + 非エネルギー起源CO₂排出量 + Σ(CO₂以外のGHG排出量 × 地球温暖化係数)
排出係数
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく排出係数
日本以外：2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventoriesの排出係数
地球温暖化係数
2007年 IPCC 第四次評価報告書の係数
・非エネルギー起源GHG排出量には一部推計を含む
・主に固定排出源からのGHG排出量
・有効数字3桁で表示
・過去データに誤りがあったため修正

間接排出量 (スコープ2)

(万t-CO₂e)
400

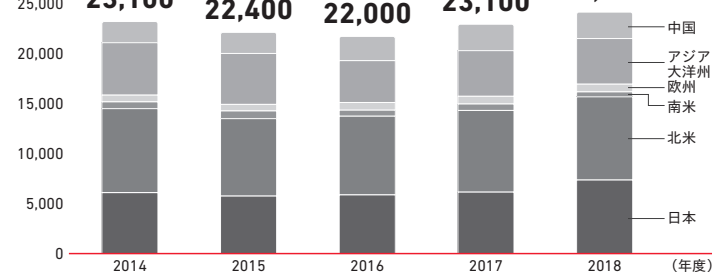


【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。
【算定方法】
排出量 = Σ(購入電力量 等^{※1} × CO₂排出係数)
GHGプロトコルのマーケット基準手法を採用
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく電気事業者別の排出係数
日本以外：電気事業者別の排出係数、または各地域での最新の排出係数、これらが入手困難な場合はIEA, Emissions from Fuel Combustionの排出係数
※1 ほかに蒸気や温水を含む。排出係数は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づくGHG排出量算定・報告・公表制度より引用
・有効数字3桁で表示
・過去データに誤りがあったため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

エネルギー消費量

直接エネルギー消費量

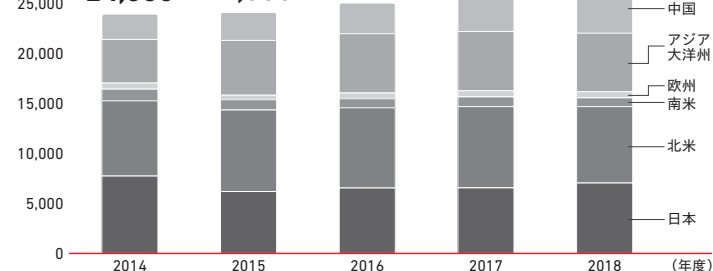
(TJ)
25,000



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
消費量 = Σ(燃料使用量 × 単位発熱量)
単位発熱量
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づくGHG排出量算定・報告・公表制度の発熱量
日本以外：2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories
・主に固定排出源からのエネルギー消費量を算出
・単位のTJ(テラジュール)とはエネルギーの単位で、テラは10の12乗
・有効数字3桁で表示
・過去データに誤りがあったため修正

間接エネルギー消費量

(TJ)
25,000



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
消費量 = Σ(購入電力量 等^{※1} × 単位発熱量)
購入電力は、全世界共通で3.6 [GJ/MWh] でJ (ジュール) へ変換
※1 その他
単位発熱量
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づくGHG排出量算定・報告・公表制度の発熱量
日本以外：2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories
・有効数字3桁で表示



7 パフォーマンス報告

環境 41

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 67

品質 79

人材 96

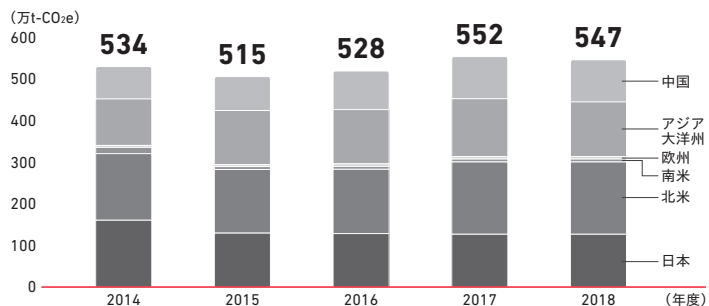
サプライチェーン 118

社会貢献活動 135



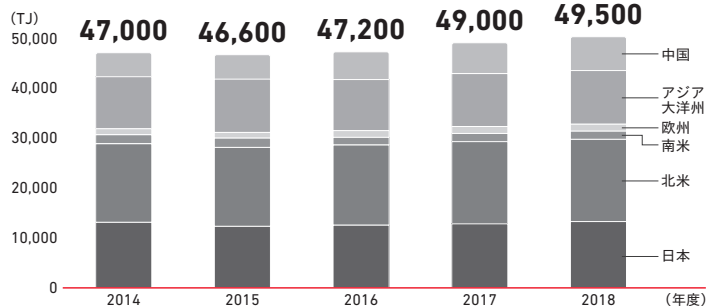
環境関連データ

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
 ・過去データに誤りがあったため修正

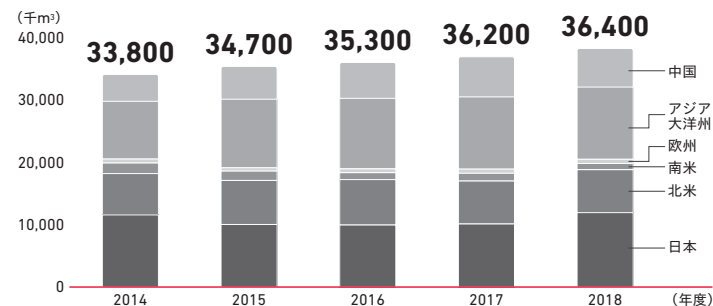
総エネルギー消費量



【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

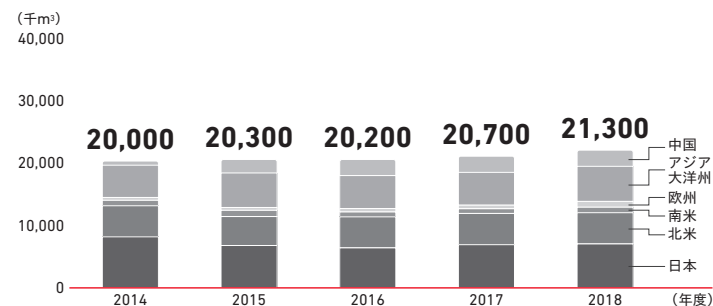
取水量/排水量

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 41

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 67

品質 79

人材 96

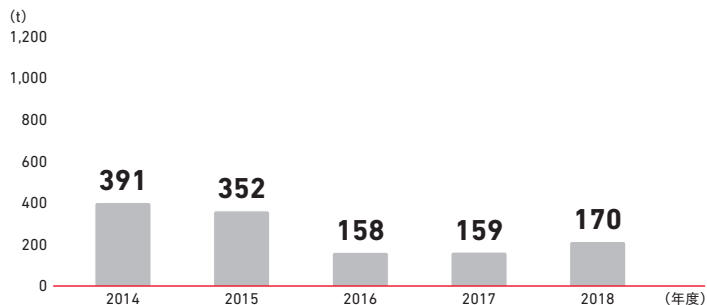
サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

環境関連データ

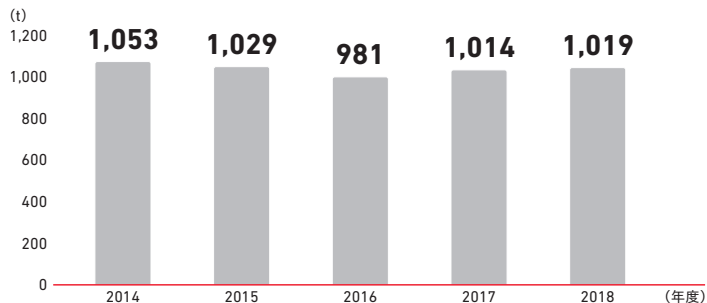
大気汚染物質排出量

SOx排出量



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

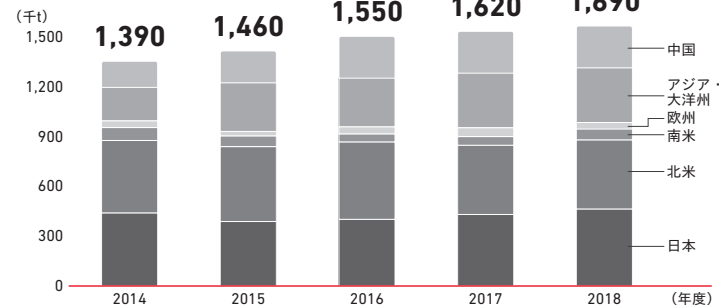
NOx排出量



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

廃棄物等発生量

廃棄物等発生量



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
 【算定方法】
 発生量=Σ(産業廃棄物発生量+事業系一般廃棄物発生量+有価物発生量)
 ・ただし、日本以外は、産業廃棄物のうち有害廃棄物(各国の規制による)以外と事業系一般廃棄物につき、対象外
 ・有効数字 3 桁で表示



7 パフォーマンス報告

環境 41

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 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

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	2018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	101	218
事業エリア内コスト	●地球環境保全コスト ●温暖化防止、オゾン層破壊防止、その他の環境保全	1,558	3,393
	●資源循環コスト ●廃棄物の処理、処分、減量化、低減、リサイクル等	108	433
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	111	144
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	31	1,695
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	3,827	110,668
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	307
環境損傷対応コスト	●土壌汚染の修復等	0	2
(合計)		5,736	116,860

- ・集計対象：本田技研工業株式会社、株式会社本田技術研究所、ホンダエンジニアリング株式会社、株式会社ホンダアクセス。
- ・集計期間：2018年4月1日～2019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。

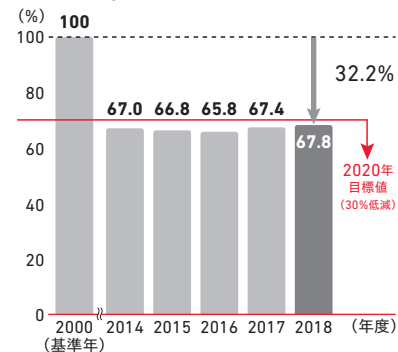
経済効果 〈収益、費用低減の実質効果〉

2018年度(百万円)

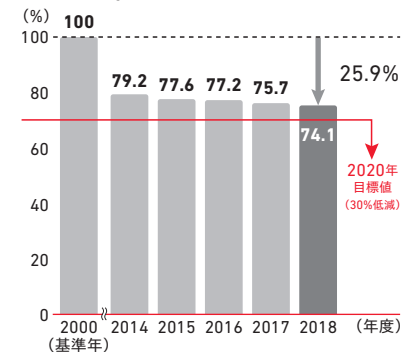
有価物売却益	6,383	
省エネルギー施策による低減費用	設備導入	134
	マナー施策など	77
(合計)	6,594	

2020年製品CO₂排出量原単位低減目標に対する現在の達成状況

二輪車 (g/km当たり)

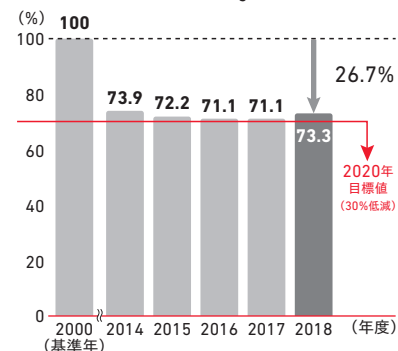


四輪車 (g/km当たり)



・過去データに誤りがあったため修正

パワープロダクト (kg/1時間当たり)



7 パフォーマンス報告

環境 41

- 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

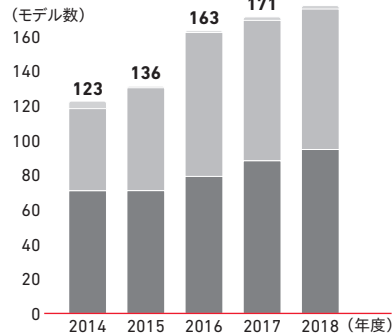
環境関連データ

- 安全 67
- 品質 79
- 人材 96
- サプライチェーン 118
- 社会貢献活動 135

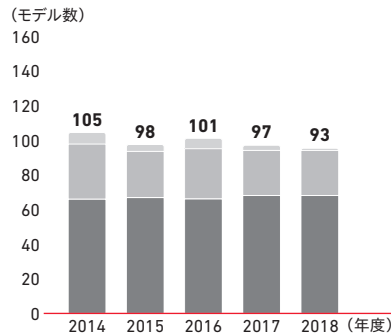
環境関連データ

HEPS 適合モデル数の推移 (グローバル)

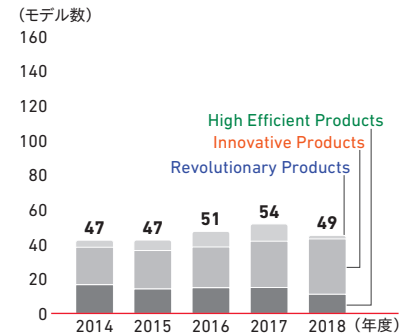
二輪車



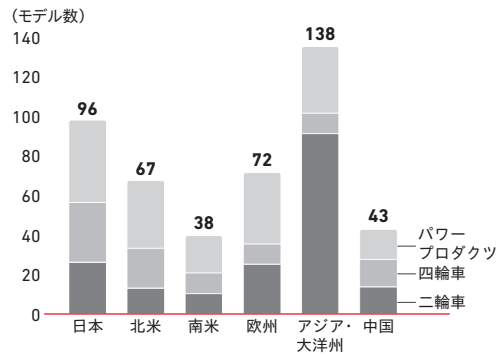
四輪車



パワープロダクト



地域別 HEPS 適合モデル数 (2018 年度)



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 41

— 安全 67

— 基本的な考え方

安全に関する取り組み

第三者評価

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

基本的な考え方

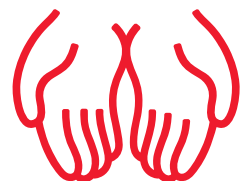
事故に遭わない社会へ

創業者・本田宗一郎の「交通機関というものは人命を尊ぶものである」という言葉にあるように、Honda は共存安全思想のもと、クルマやバイクに乗っている人だけでなく、道を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現をめざしています。

Honda の安全への取り組みの歴史は古く、1960 年代にまでさかのぼります。日本のモータリゼーション発展期の、「安全運転」という明確な概念もなかったこの時代に、二輪車・四輪車メーカーで初の試みとなる安全運転普及活動を開始しました。その後、「運転席用 SRS エアバッグシステム」、世界初の「歩行者ダミー※1」、自分だけでなく相手の安全も守る「コンパティビリティ対応ボディ※2」などの技術を開発。2000 年には、世界初の「屋内全天候型 全方位衝突実験施設」を建設し、現実の事故形態により即した衝突テストを行っています。

こうして生み出された安全技術は積極的に各製品に適用しています。さらに歩行者ダミーについては、交通社会全体の安全向上のため、その使用を Honda での製品開発に限定せず、他社や研究機関に貸し出すなど、歩行者保護の研究に広く貢献しています。

Honda は、その時代、その地域が抱える事故の実態を見据え、積極的に交通安全に取り組んでいます。



※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、頸部や腰部、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。

グローバルスローガン

Safety for Everyone

クルマやバイクに乗っている人だけでなく、
道を使う誰もが安全でいられる
「事故に遭わない社会」をつくりたい

7 パフォーマンス報告

環境 41

— 安全 67

— 基本的な考え方

安全に関する取り組み

第三者評価

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

基本的な考え方

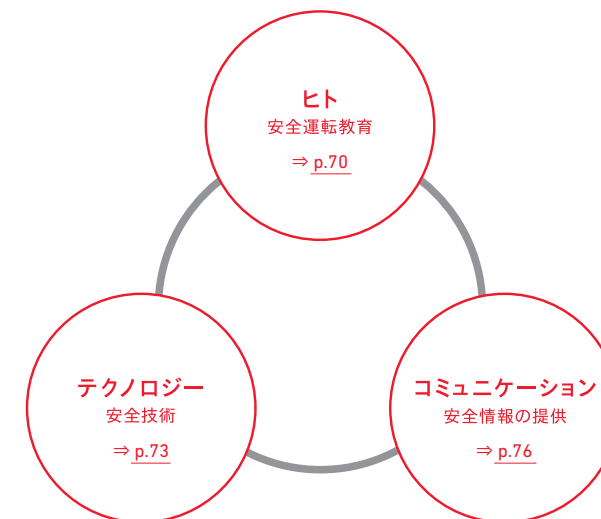
活動の方向性

Hondaは「事故に遭わない社会」の実現をめざし、「ヒト（安全運転教育）」「テクノロジー（安全技術）」「コミュニケーション（安全情報の提供）」という3つの領域において、安全推進活動を行っています。

しかしながら交通環境の問題点は、「交通が集中し過ぎている」「インフラが整備されていない」といったように、地域によってさまざまです。そこでHondaは、各地の実情に応じて、「ヒト」「テクノロジー」「コミュニケーション」それぞれの領域を組み合わせ、取り組みを展開しています。

例えばタイでは、アジアのなかでもとくに交通死亡事故に占める二輪車の比率が高く、安全対策が喫緊の課題となっています。Hondaは2016年から2020年にかけて、タイにおける約1,000件の交通事故情報を収集・分析する詳細調査を実施することを決め、2018年度末現在、引き続き事故調査を進めています。この調査では、まず交通事故を引き起こす根本的な原因を突き止めます。そうして蓄積した知見をもとに、「ヒト」分野においてより適切な安全運転普及活動を展開し、「テクノロジー」分野においてさらに効果的な安全技術の開発へとつなげていく予定です。この取り組みは、アジア・大洋州の各地域にも順次拡大していきます。

安全推進活動の3つの領域



7 パフォーマンス報告

環境	41
— 安全	67
基本的な考え方	
— 安全に関する取り組み	
第三者評価	
品質	79
人材	96
サプライチェーン	118
社会貢献活動	135

安全に関する取り組み

ヒト（安全運転教育）

Honda のアプローチ

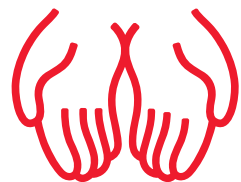
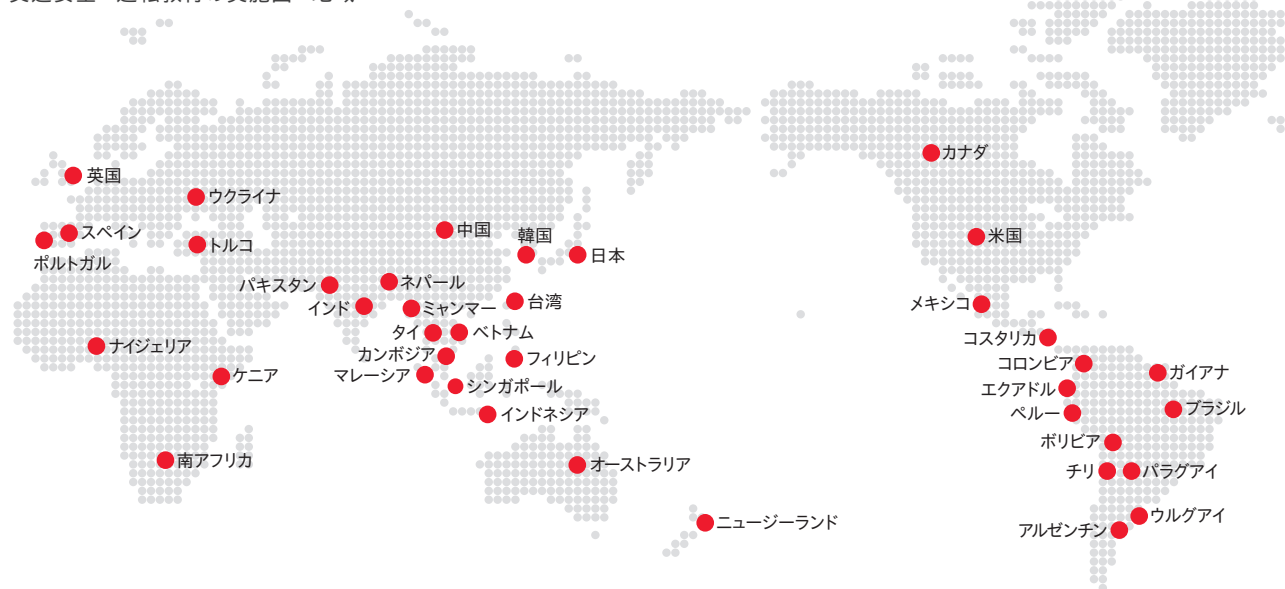
Honda は、1970 年に安全運転普及本部を開設しました。以来、交通安全教育センター※をはじめ、二輪車・四輪車・パワープロダクツの販売会社や、地域の企業や学校の皆様と協力しながら、これまで日本国内において延べ 647 万人以上のお客様に交通安全・運転教育を実施してきました。

活動は、人に焦点を当てた「人から人への手渡しの安全」と、危険を安全に体験する「参加体験型の実践教育」を基本として、3つの柱を立てて活動しています。1つめは、交通安全の担い手である指導者を育成する「人づ

くり」。2つめは、交通安全を考え、学ぶための「場」と「機会」を提供する「場づくり」です。3つめは、学習効果を高めるための教育プログラムや教育機器を開発する「ソフトウェアの開発」です。

海外においても、1972年にブラジルで安全運転普及活動を開始して以来、各国に交通安全センターを設置したほか、地域の販売店と協力するなど、日本を含む世界 39 の国と地域で活動を実施しています。そのなかでも、とくに新興国では、急速なモータリゼーションが進む一方で、法規制や交通ルール、道路インフラなどが未整備な地域があります。それらの地域では交通死亡事故発生件数の増加が社会課題となっていることから、Honda では、当該国や自治体関係者と連携しながら活動を強化しています。

交通安全・運転教育の実施国・地域



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

7 パフォーマンス報告

環境 41

— 安全 67

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

第三者評価

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

安全に関する取り組み

2018年度の活動実績

2018年度は、2030年ビジョンに掲げた「交通事故ゼロ社会の実現」に向けて、「人から人への手渡しの安全」と「参加体験型の実践教育」を基本として、新たな時代を見据えながら、交通社会の変化やニーズに合わせ、活動を進化させました。

衝突軽減ブレーキや誤発進抑制機能を含む先進の安全運転支援システム「Honda SENSING」を普及させていくためには、その効果や限界について、お客様に正しく理解していただくことが重要です。そこで2018年よりHondaの交通教育センターを中心に、四輪販売会社向けのアドバンスドセーフティコーディネーター研修をスタートしました。受講したスタッフによる体感試乗会が、各地で実施されています。

鈴鹿サーキット交通教育センターでは2017年から、独自の運転評価システムHDSP（Honda Driving Style Proposal）を活用した運転習慣チェックプログラムを、企業などの安全運転研修で実施しています。さらに、2018年より研修前後の走行データを収集するためUSB型簡易計測器を開発し、受講者の運転行動の改善効果を検証する取り組みも始めています。

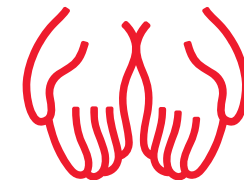
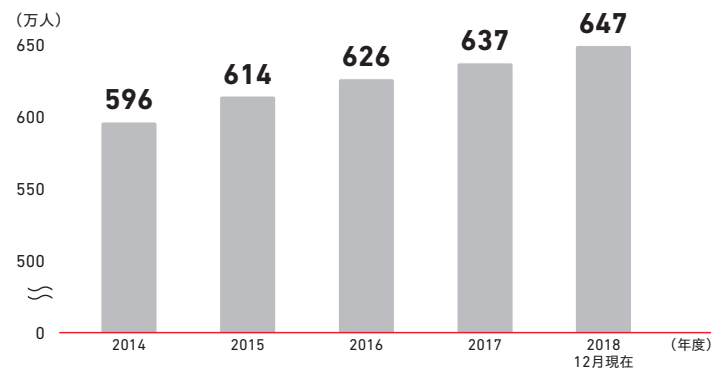
また、歩行中の子どもたちを交通事故から守るため、2017年に小学校低学年を対象にしたプログラムを開発し、全国へ普及しました。

そして2018年は、家庭での交通安全教育の大切さに気づいていただくため、新たに幼児の保護者向けプログラムを開発しました。このプログラムは、小学校入学前の幼児を持つ保護者の方々に対して、子どもの安全を守るためにすべきことを考えていただくことを目的としています。安全な歩き方、自転車利用時のヘルメット着用や自動車乗車時のチャイルドシート使用の重要性について保護者に問いかけ、気づきを促し理解していただく内容となっています。



幼児の保護者向けプログラムおよびプログラムを活用した研修の様子

日本における安全運転普及活動動員数（累計）



7 パフォーマンス報告

環境 41

— 安全 67

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

第三者評価

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

安全に関する取り組み

その他、インターナビで収集した急ブレーキ多発地点、交通事故情報を集約した事故多発エリア、地域の方々が交通上危険と感じている場所についての投稿の3つの情報でつくられる「SAFETY MAP」は、警察や道路管理者などに活用していただき、実際の道路環境改善などにもつながり、交通事故削減に寄与しています。2018年は新たに、滋賀県警察本部と交通事故防止対策の推進に関する協定を締結しました。

高次脳機能障がい者の運転再開に向けた取り組みでは、2018年は熊本県と鹿児島県において指定自動車教習所協会と作業療法士会との連携のサポートを実施しました。各地域で自立して運転再開に対する支援を充実させていただくためのサポートを継続して行っています。

安全運転教育機器においては、2017年にライディングシミュレーター

をフルモデルチェンジ。危険予測指導の表現力を高めた機能と、軽量・コンパクトな車体が好評で、多くの教習所で活用いただいています。

海外においては、中国現地法人である本田技研工業（中国）投資有限公司（HMCI）が、中国国内の事故削減をめざし、自社内で二輪のチーフインストラクター養成を開始しました。

また、タイの二輪販売会社イー・ピー・ホンダカンパニー・リミテッドでは、新たな取り組みとして、より多くの方に危険予測を学んでいただくために自社 Web サイトで危険予測トレーニング動画「Accident Prediction Training」（APT）を公開。これまでに得た危険予測トレーニングのノウハウをもとに APT 制作のアドバイスを行いました。

TOPICS

高齢運転者を対象とした新たなプログラムの開発をスタート

高齢運転者による事故要因の一つとして、ブレーキとアクセルの踏み間違いなど「運転操作不適」による事故が最も多くなっている状況を踏まえ、新たなプログラムの開発に取り組みました。このプログラムは店頭でできる簡単な体験を通じて、自らの日頃の意識や運転行動を振り返りながら、事故を防ぐために必要な安全行動の重要性に気づいていただくことを目的としています。2018年、四輪販売会社において、プログラムを試行し、今後、検証を重ね、2019年4月以降からの普及をめざし開発を進めています。



四輪販売会社において高齢運転者向けプログラムを実施している様子

中国におけるインストラクターの養成研修を日本で実施

中国現地法人である本田技研工業（中国）投資有限公司（HMCI）は、ツインリンクもてぎ内のアクティブセーフティトレーニングパークにおいて、中国国内の事故削減のため、二輪チーフインストラクターを養成する研修を開始しました。今後、養成されたチーフインストラクターによる、販売店スタッフを対象とした安全運転指導者養成研修を開催する予定です。



チーフインストラクター養成研修の様子



7 パフォーマンス報告

環境 41

— 安全 67

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

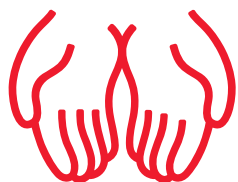
第三者評価

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135



安全に関する取り組み

テクノロジー（安全技術）

Honda のアプローチ

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

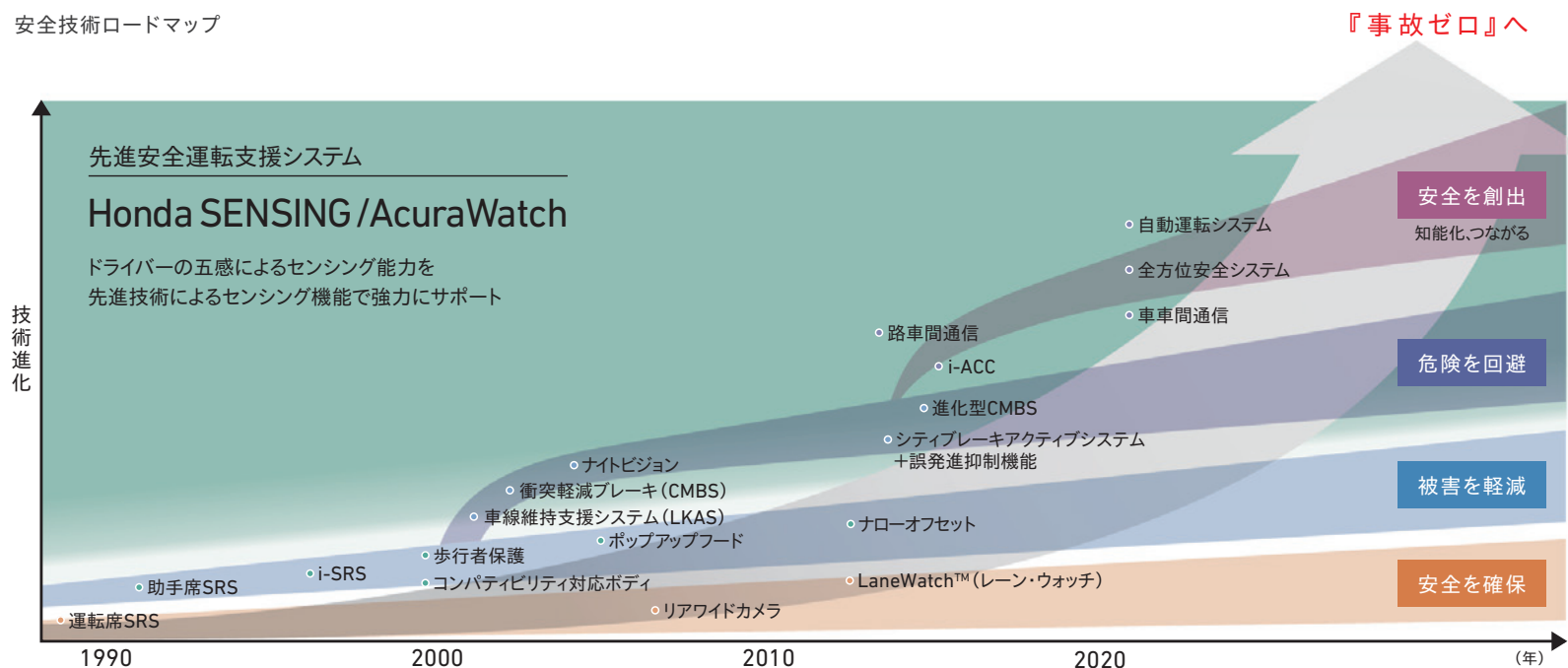
1998年には業界に先駆けて世界初の歩行者ダミーを開発、2000年には世界初の屋内全天候型 全方位衝突実験施設を建設しました。また、2003

年にはコンパティビリティ対応ボディと、世界初の「CMBS」※を開発するなど、安全技術を次々と開発し実用化しています。

2014年には、新たに先進安全運転支援システム「Honda SENSING」/「AcuraWatch」を発表しました。Honda SENSING/AcuraWatch は、センサーなどを活用し、車両の周辺情報をもとに、通常走行時から事故回避まで運転を支援する、将来の自動運転技術につながる先進安全技術の総称です。

Honda は、道を使う誰もが安全でいられる「事故に遭わない社会」の実現をめざし、四輪車の安全技術ロードマップ（下図）のように、今後も着実に技術開発を進めていきます。

安全技術ロードマップ



※ CMBS : Collision Mitigation Brake System
(衝突軽減ブレーキシステム) の略。

7 パフォーマンス報告

環境 41

— 安全 67

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

第三者評価

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

安全に関する取り組み

2018年度の活動実績

2015年に日米欧の3地域で発売した、先進安全運転支援システム Honda SENSING/AcuraWatchは、搭載機種を拡大しています。

日本では「N-BOX」「グレイス」「シャトル」など軽・コンパクトのカテゴリーに搭載機種を拡大するとともに、標準化を進めています。2018年7月に発売した新型軽バン「N-VAN」については、Hondaの軽バンとしては初めて、全タイプに標準装備※しました。

米国では「フィット」「HR-V（日本名ヴェゼル）」といったコンパクトのカテゴリーなど、ほとんどの車種について搭載が進んでおり、2018年4月には、米国におけるHonda SENSING搭載車の累計販売台数が100万台を超えました。Hondaは2022年までに、米国で販売するすべての四輪車への標準装備化をめざしています。

欧州では「ジャズ（日本名フィット）」とHR-Vに、中国ではフィットに、タイでは「CR-V」に搭載され、普及を進めています。



※「Honda SENSING」を装備しない仕様も設定しています。

7 パフォーマンス報告

環境 41

— 安全 67

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

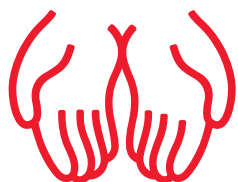
第三者評価

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135



※1 ITS: Intelligent Transport Systems (高度道路交通システム)の略。人と道路とクルマの間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、さまざまな課題を解決するためのシステム。

※2 TSPS: Traffic Signal Prediction Systems (信号情報活用運転支援システム)の略。道路に設置された光ビーコン路側器から受け取る今後の信号予定情報をもとにドライバーに適切な情報を提供し、信号交差点の円滑な通過や発進遅れの防止を支援するシステム。

安全に関する取り組み

TOPICS

2018年5月「アジア太平洋地域 ITS^{※1} フォーラム 2018 福岡」に出展

ITSは、道路やクルマなどの間で情報を受発信し、道路交通における問題を解決するためのシステムです。Hondaはグローバル安全スローガン「Safety for Everyone」のもと、すべての交通参加者に安全・安心を提供するために、ITSの実現に取り組んでいます。

2018年5月8～10日、Hondaはアジア太平洋地域におけるITS推進活動の最大のイベント「第16回アジア太平洋地域 ITS フォーラム 2018 福岡」に出展しました。

日本での開催は22年ぶり2回目となるこのイベントで、Hondaは自律型安全運転支援システムの技術開発や実用化・普及化への取り組み、高速道路での自動運転技術などを紹介しました。

また市販車として世界で初めてTSPS^{※2}に対応した「アコード」を用いて、福岡市内の道路環境における体験試乗を行い、お客様に安全運転支援システムを体感いただきました。

Hondaは今後も、学会会議や技術展示会などさまざまな場面で、国内外の政策立案者・専門家など多くの皆様に向けて、インフラ協調支援システムへの対応やテレマティクスを活用した安全への取り組みをご紹介します。そして道路交通に関わる多くの皆様と連携し、より良い交通環境の構築をめざすHondaの活動について、理解を広げていきます。



ブース全景



TSPS 体験試乗

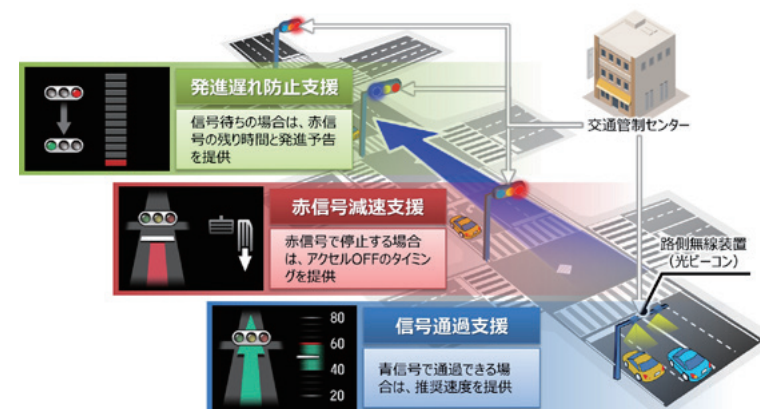


福岡市内に設置された高度化光ビーコン



信号情報から車速の維持や減速などの情報を表示するマルチインフォメーション・ディスプレイ

信号情報活用支援システムの作動イメージ



7 パフォーマンス報告

環境 41

— 安全 67

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

第三者評価

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

安全に関する取り組み

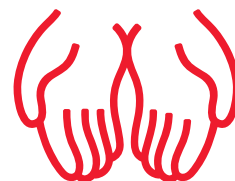
コミュニケーション（安全情報の提供）

Honda のアプローチ

Honda は、1998 年に通信機能を備えたカーナビゲーションシステム「インターナビ」の提供を開始し、Honda 車から得た走行データを活用した渋滞情報の提供を始めました。こうした便利さに加えて、Honda は 2004 年から気象情報を、2007 年からは災害情報を提供するなど、通信と情報を融合させたテレマティクスサービスを活用して、ドライバーのより安全で快適な運転を支援する情報の提供を開始しました。

その進化の一つのかたちとして、日本では「SAFETY MAP」を作成し、多くの人々にご活用いただいています。これはクルマの急ブレーキ情報や、警察や自治体からの交通事故情報、地域の人々から提供された道路情報などを統合・解析し、ドライバーを含めた地域の人々にあらかじめ危険な場所を知らせるシステムです。

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



7 パフォーマンス報告

環境 41

— 安全 67

基本的な考え方

— 安全に関する取り組み

第三者評価

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

安全に関する取り組み

TOPICS

米国・オハイオ州メアリズビル市におけるスマート交差点に関する実証実験

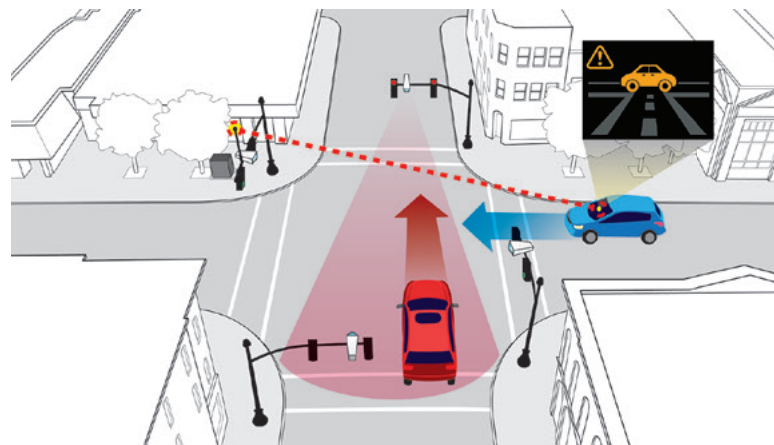
Honda の米国における研究開発部門ホンダ R&D アメリカズ・インコーポレーテッド (HRA) は、2018 年 10 月からオハイオ州メアリズビル市の交差点で、V2X 通信を活用した交通事故削減の実証実験を進めています。この実証実験は、オハイオ州とメアリズビル市が米国運輸省に応募した「The 33 Smart Mobility Corridor Project」の一環として、同市と HRA が協力して推進しています。

実験では、メアリズビル市内の交差点 1 ヵ所に、最新技術のカメラと DSRC※通信機 (スマート交差点システム) を設置し、HRA が所有する 20 台のクルマに DSRC 通信機と運転者用のモニターを取り付けました。さらに、今後も参加車両を増やすことを予定しています。

スマート交差点システムにより、通信機を搭載したクルマだけでなく搭載していないクルマの位置情報や危険情報も、通信機が搭載されたクルマに伝えることができるのが特徴です。緊急車両・歩行者の接近などを感知し、協調型ネットワークを通じて、運転者に伝えることで、対向車との交差点内での衝突事故などの事故防止に活かすことをめざしています。

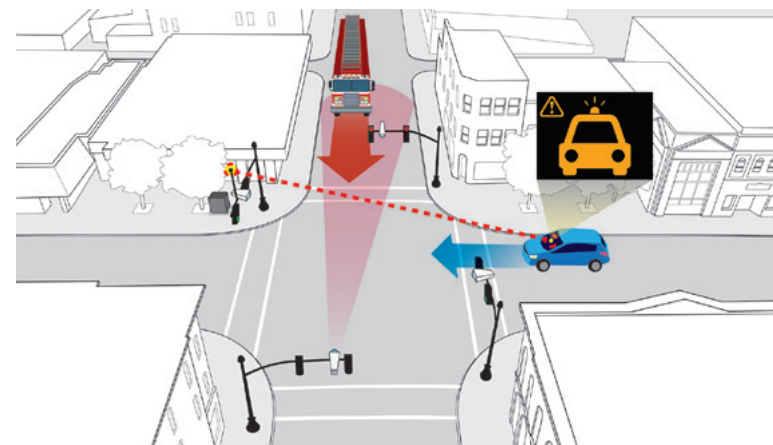
米国における衝突事故は約 50% が交差点で発生し、交通事故死者の約 20% を占めています。Honda は V2X 技術が交通事故ゼロ社会の実現に大きく貢献するものとみており、その進化が交通社会をより安全にしていこうと考えています。

赤信号での交差点侵入車両検知時のイメージ



すべての方角から交差点に進入するクルマの速度と方向を、システムが検知。通信機を搭載したクルマは、赤信号で交差点に侵入するクルマなど、衝突事故を起こす危険性を、運転者に警告します。

緊急車両検知時のイメージ



交差点の左右から接近する緊急車両の赤色灯や警報音を、システムが視覚的に検知。通信機を搭載したクルマは、運転者が緊急車両を認識する前に、交差点の近くで運転者に警告します。

※ DSRC : Dedicated Short Range Communications (狭域通信) の略。

7 パフォーマンス報告

環境 41

— 安全 67

基本的な考え方

安全に関する取り組み

— 第三者評価

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

第三者評価

Honda のアプローチ

Honda の多くの車種が、各地域の NCAP※1 において、高い安全評価を獲得しています。また、日本では、JNCAP 予防安全性能アセスメントにおいて、N-VAN が最高ランクとなる「ASV+++」※2 の評価を受けました。

主な第三者評価結果（2018 年度テスト実施）

国・地域	第三者評価	機 種
日本	JNCAP	5 ★
	ASV+++	N-VAN / CR-V / インサイト
欧州	Euro NCAP	5 ★
	C-NCAP	5 ★
中国	C-IASI※3	GGG
	NCAP	5 ★
米国	IIHS※4	TSP+
		TSP
		TSP
オーストラリア	ANCAP	5 ★
東南アジア	ASEAN NCAP	5 ★
南米	Latin NCAP	5 ★

※1 NCAP：New Car Assessment Program（新車アセスメントプログラム）の略。各地域の公的組織が行う、自動車の安全性能を試験・評価するプログラム。各地域で試験方法、評価方法が異なる。0★～5★（地域によっては5★+が最高評価）で評価される。

※2 ASV：Advanced Safety Vehicle（先進安全自動車）の略。衝突が避けられない場合に自動でブレーキをかける技術など自動車の先進安全性能を試験・評価する。ASV、ASV+、ASV++、ASV+++の4段階評価で認定される。

※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、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。

※4 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。



TOPICS

JNCAP の予防安全性能アセスメントで N-VAN が最高評価を獲得

N-VAN が、JNCAP の 2018 年度予防安全性能アセスメントにおいて最高評価となる「予防安全性能評価 ASV+++」を獲得しました。また 2018 年度から試験項目として追加された夜間の歩行者に対する被害軽減ブレーキ試験では満点を獲得しています。



N-VAN

CR-V（米国仕様）が IIHS の小型 SUV 向け対歩行者被害軽減ブレーキ試験で最高評価を獲得

IIHS（米国道路安全保険協会）が小型 SUV（スポーツ・ユーティリティ・ビークル）に搭載された対歩行者被害軽減ブレーキについて格付けを行い、CR-V（米国仕様）が最高評価を獲得しました。

この格付けは IIHS が歩行者事故を減らすために、対歩行者被害軽減ブレーキを初めて、評価した結果として、2019 年 2 月に発表されました。

IIHS によると、米国では歩行中の事故死者は、最も少なかった 2009 年から比べると 45% も増加しており、2017 年には 5,977 人が亡くなっています。歩行者を検知し、自動的にブレーキをかけることができる対歩行者被害軽減ブレーキは、このような問題に対する解決策となるとしています。



歩行者ダミーを使用したテストを受ける CR-V（IIHS 提供）

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 41

安全 67

— **品質** 79

— 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 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

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、設計・開発から生産、販売・サービスに至る各段階での品質向上・改善を継続的に実践する「Hondaクオリティサイクル」(⇒ p.84)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ます。

そのため今後、Hondaはお客様に提供する製品・サービスの品質だけでなく、「移動」と「暮らし」の進化に合わせ、お客様とのあらゆる接点においてトラブルを減らすことをめざし、各領域で質を追求し、桁違いに高い品質を実現する活動を進化させます。



quality

7 パフォーマンス報告

環境 41

安全 67

— 品質 79

 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 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

グローバルマネジメント

品質マネジメントシステムと
品質強化推進体制

Honda ブランド商品の品質向上をめざす G-HQS^{※1}

生産および部品・材料調達のグローバル化が進むなか、Honda が世界中の各拠点において、等しく「120%の良品」を生み出し続けるためには、グローバルに共通な品質マネジメントシステムが必要不可欠です。その根幹を担うのが2005年4月に制定したG-HQSです。

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

Hondaでは、Honda コオリティサイクルに従い、品質の向上・改善を行う「設計・開発」「生産」「販売・サービス」「品質」などの機能を、グローバルと各地域に分け、それぞれの役割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、独自に培ってきた「良い品質の製品をつくるノウハウ」や「経験した不具合を確実に再発防止するノウハウ」などを盛り込んだものです。そのため、ISO認証にも適合可能です。

2019年3月末現在で、生産67拠点中62拠点がISO9001の認証を取得しています。



※1 G-HQS：Global Honda Quality Standard（グローバルホンダ品質基準）の略。
 ※2 ISO9001：ISO（International Organization for Standardization：国際標準化機構）による、品質管理および品質保証の国際規格。

7 パフォーマンス報告

環境 41

安全 67

— **品質** 79

 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 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

グローバルマネジメント

グローバル会議体

この品質マネジメントシステムを運用しながら品質の確実な強化を図るため、Hondaでは、全社方針書で定めた品質目標に基づき課題形成を行い、これに地域別の課題を加え、対応施策を定めています。そして「グローバル品質関連会議」において、定期的にその管理と情報共有を行っています。この会議は四輪、二輪、パワープロダクツごとに開催しています。

カスタマーサービス領域においては、サービスを通じ、お客様に製品を使い続ける喜びを感じていただける価値創造ができるよう、お客様一人ひとりに焦点を当てた活動方針を立てています。その方針や施策をグローバルで共有するため、本社と各地域の責任者が共同でグローバルアフターセールス会議を開催しています。会議で共有した有意義な施策の取り組みを、会議後にグローバルで高位平準化することにより、現場でのより質の高いサービス提供の実現に結びつけています。

グローバル会議体

会議体	事業	会議名称	開催数
品質関連	二輪	グローバル検査主任技術者会議	年2回
	四輪	グローバル四輪品質会議	年3回
		グローバル検査主任技術者会議	年1回
アフターセールス事業	パワープロダクツ	パワープロダクツ検査主任技術者会議	年1回
	二輪	グローバルアフターセールス会議	年2回
	四輪		
	パワープロダクツ		



グローバル四輪品質会議



(二輪) グローバル検査主任技術者会議



7 パフォーマンス報告

環境 41

安全 67

— **品質** 79

 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 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

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。

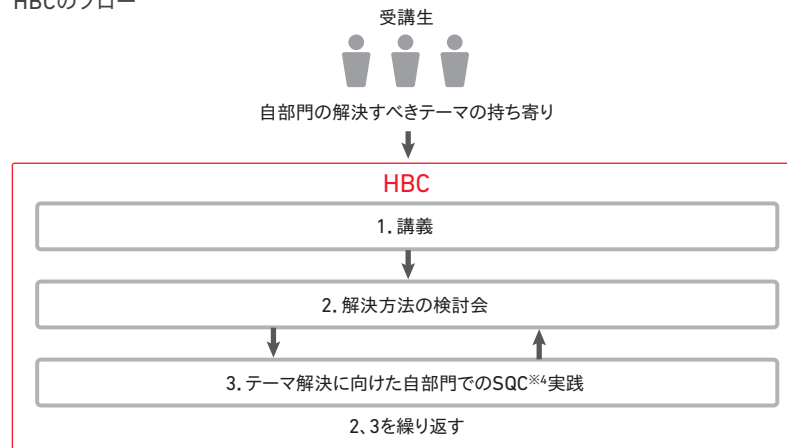
国内のHondaでは、基礎教育と専門教育に分けて、4つの研修カリキュラムを実施しています。そのうち、HBC※1はHondaの従業員だけではなく、サプライヤーにも参加を呼びかけ、品質管理のエキスパート育成に力を注いでいます。

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。



品質管理教育の様子

HBCのフロー



自部門のテーマを解決することで実践力を身に付けた品質管理エキスパートを育成

研修カリキュラムの内容

区分	コース名	研修内容	期間
基礎教育	QC J コース	入社後半年から1年の従業員が対象。品質管理手法の基礎を習得する。	1日
	QC F コース	生産・品質業務に携わる従業員が対象。品質保証活動に必要な品質管理手法や考え方を習得する。	全2日間
専門教育	SQC コース	品質管理・品質改善活動を主担当業務とする従業員が対象。専門的に必要な品質管理手法や考え方を習得する。	全2日間
	HBC	品質管理活動の中核を担う従業員が対象。難度の高い問題／課題を解決できるスキルを習得し、品質管理のエキスパートをめざす。	全22日間

※ SQC コース、HBC は国内で開催。

ベストクオリティ表彰

品質意識の高揚を図る目的で、方針管理に基づく品質施策で優秀な成果をあげたテーマを、品質担当役員が表彰しています。対象部門は、開発、生産、生産技術、購買、認証、品質、パーツ・サービス、IT などです。2012年からは海外表彰もスタートし、品質担当役員が現場で表彰を行っています。2012～2018年度の7年間で世界中の拠点を訪問し、延べ52拠点のアソシエイト(従業員)と直接コミュニケーションを行いました。



品質担当役員が世界中の拠点を訪問し、現場で表彰を実施



※ 1 HBC : Honda QC Basic Course (ホンダ品質管理ベーシックコース) の略。
 ※ 2 QC J コース : QC Junior Course (品質管理ジュニアコース) の略。
 ※ 3 QC F コース : QC Foreman Course (品質管理フォアマンコース) の略。
 ※ 4 SQC : Statistical Quality Control (統計的品質管理) の略。

7 パフォーマンス報告

環境 41

安全 67

— 品質 79

 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 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

品質に関する取り組み

Honda コオリティサイクル

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

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 コオリティサイクル



7 パフォーマンス報告

環境 41

安全 67

— 品質 79

 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 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135



品質に関する取り組み

設計・開発～生産（量産）

Honda は高い品質を実現するために、「設計」と「製造」の両面から品質保証の徹底を実施しています。例えば、機械加工を施すものの図面には、そのできあがり寸法が記載されています。しかし生産工程では、同じ工程で、同じ作業者が、同じ材料を使い、同じ設備で、同じ作業手順によってその図面に記載された寸法の範囲におさまるように加工しても、できあがり寸法には、必ずいくらかのバラツキが生じてしまいます。

そこで、開発部門は機能・性能だけでなく、製造時での「つくりやすさ」と「バラツキを抑える」ことを考慮した図面設計を行っています。一方、生産部門では、その図面に基づき、「バラツキ発生を基準内に抑える」製造管理を実施するとともに、誰もが安定した品質でつくり続けられる工程づくりを行っています。

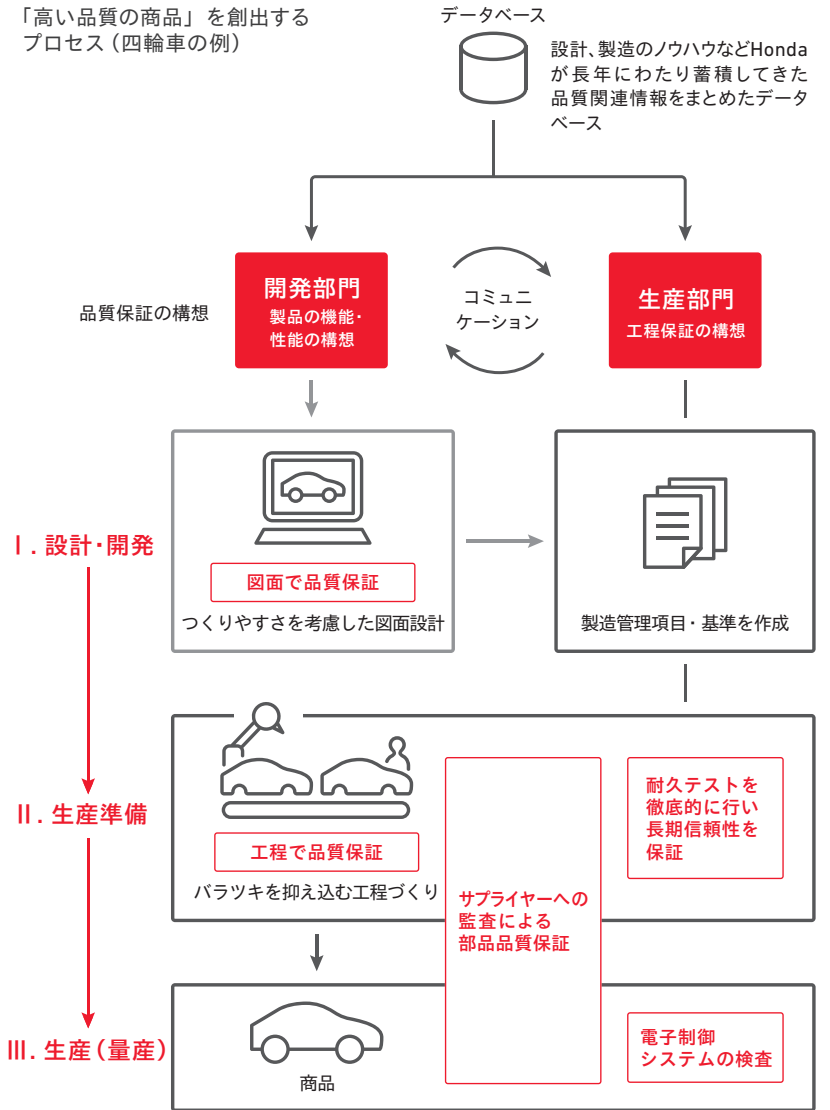
設計・開発活動の改善強化

Honda は、重要品質不具合に至った場合、原因を究明し再発防止策を定め、設計・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。

仕様関連不具合について防止するためには、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。

また設計・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 41
- 安全 67
- 品質 79**
 - 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 96
- サプライチェーン 118
- 社会貢献活動 135

品質に関する取り組み

I. 設計・開発

図面で品質保証

Hondaの開発部門は、バラツキを抑え、さらに製造時の人為的なミスまで考慮し、つくりやすさを考慮した図面づくりを行います。この図面をもとに、品質保証を実現しています。

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

サプライヤーとの開発手順の確立

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

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

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

さらに、上記手順を適用した商品の品質不具合をモニタリングすることによ

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

II. 生産準備

工程で品質保証

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



7 パフォーマンス報告

- 環境 41
- 安全 67
- 一 品質 79**
 - 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 96
- サプライチェーン 118
- 社会貢献活動 135

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 41
- 安全 67
- 品質 79**
 - 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 96
- サプライチェーン 118
- 社会貢献活動 135

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。2018 年度は日本、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、アフリカ、中東を含む全世界 26 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度を維持・向上できる取り組みも実施しています。2018 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。



※ 2019 年 3 月現在。Honda 内調査。

7 パフォーマンス報告

- 環境 41
- 安全 67
- 品質 79**
 - 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 96
- サプライチェーン 118
- 社会貢献活動 135

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、2018年度には241,453件のご相談をいただきました。お客様からいただいたご質問・ご提案・ご要望・ご指摘などの貴重な声は、個人情報に関わる法令や社内規定に十分配慮したうえで、日々の業務に活用するために、研究開発・製造・サービス・営業の各部門へ、タイムリーに発信し共有しています。



熊本製作所の研修で「お客様の声」を共有

Honda Total Care

Honda は日本において、カーライフを総合的にサポートし安心を提供する、四輪車ユーザー向けの会員制サービス「Honda Total Care」を開始しています。

専用の「Honda Total Care 会員サイト」から、クルマの維持管理に役立つ情報の確認や点検予約ができるほか、ボタン一つで緊急時に「Honda Total Care 緊急サポートセンター」へ連絡が行えるなど、お客様の利便性を高める体制を整えています。

Honda Total Care 緊急サポートセンターは、販売店や保険窓口など、従来は複数存在していた事故や故障などのトラブル時の連絡先を、一本化したものです。緊急時にお客様を迷わせることなく24時間・年中無休で、ロードサービスの手配やクルマの操作方法などをサポートします。

また、JAF※1と自動車業界で初となる業務提携を行い、業界最大のサービスカバー範囲※2のロードサービスを、オプションサービスとして提供しています。

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 2018年12月現在。Honda調べ。

7 パフォーマンス報告

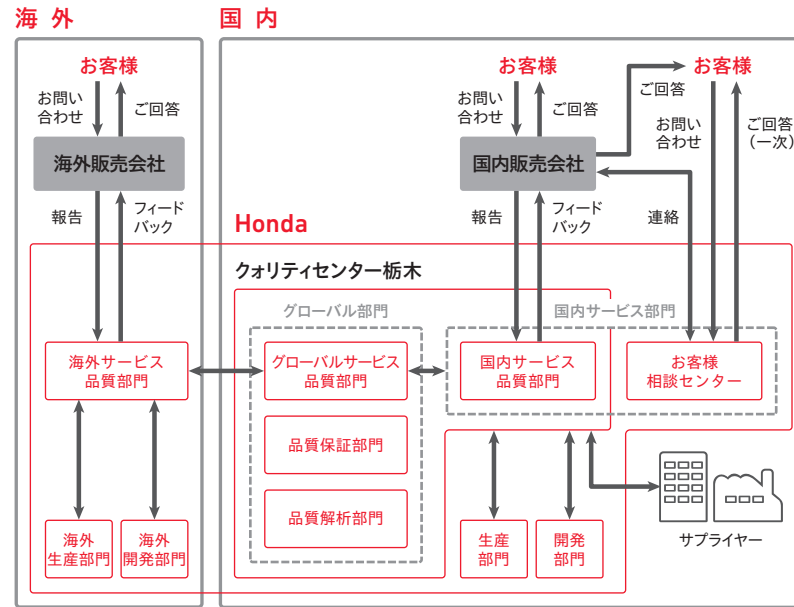
環境 41
 安全 67
一 品質 79
 基本的な考え方
 グローバルマネジメント
一 品質に関する取り組み
 第三者評価
 人材 96
 サプライチェーン 118
 社会貢献活動 135

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 2016 年度より、四輪事業のサービス部門および品質保証部門などを統合してカスタマーファースト本部とする組織変更を行い、サービスと品質保証の連携を高め、このフィードバックの流れのいっそうの強化が図れる体制としました。

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

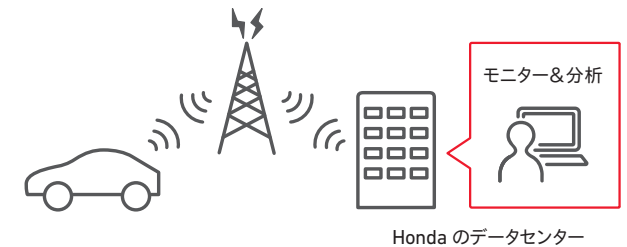
予兆検知の試み

Honda は、燃料電池・EV※のような新しい環境車への備えとして、お客様への安心を提供するシステムが必要と考えています。

このシステムは、テレマティクス技術を用いて車両情報を Honda のデータセンターへ送信し、その分析結果から不具合が発生する前に「兆し」をつかみ、お客様対応に備えるというものです。

お客様のさらなる安心を確立するために、このシステム構築を進めていきます。

予兆検知システムのイメージ



※ EV : Electric Vehicle (電気自動車) の略。

7 パフォーマンス報告

- 環境 41
- 安全 67
- 品質 79**
 - 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 96
- サプライチェーン 118
- 社会貢献活動 135

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といった業務が、同一敷地内で推進可能な施設となっています。

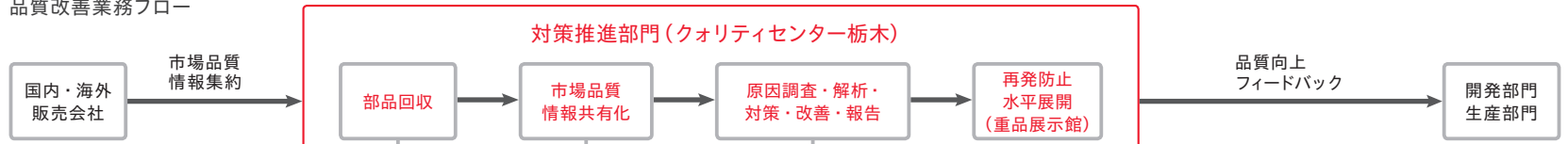
とくに、品質部門に加えてサービス部門が同じ場所に存在することで、迅速な情報共有により、解析と対策が可能となっています。

品質改善業務フロー

クオリティセンター栃木は、市場品質情報を集約し、部品回収、市場品質不具合の情報共有を図ります。回収した部品を解析し、原因究明から対策・改善まで迅速に行います。

また、製品について熟知した専門組織が、さまざまな解析用の設備を用いて綿密な解析データを得ることができ、これをもとに客観的かつ適切な判断を行える業務フローとなっています。

品質改善業務フロー



部品回収
市場から回収した部品をカテゴリーごとに分類し、解析を迅速に行えるように管理します

市場品質情報共有化
市場からの情報をサービス・開発・解析部門が集まって共有します

材料解析
最新の成分分析装置やX線回折分析装置などを用い、材料による不具合の解析をします

部品精度計測
三次元測定機や最新の真円度測定機などを用いて部品の寸法精度を確認します

エンジン機能・性能テスト
台上でエンジン完成機の機能・性能を検証します



台上環境テスト
低温、炎天下、湿度、渋滞から高速まで世界中の道路環境で解析を行います

排出ガス・モード走行検証
排出ガス成分の法規適合性検証や、モード走行でのシステム検証を行います

台上加振テスト
台上で実車振動を再現し、不具合解析を行います

7 パフォーマンス報告

- 環境 41
- 安全 67
- 品質 79**
- 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 96
- サプライチェーン 118
- 社会貢献活動 135

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取ることで、市場品質不具合の事例の経験を風化させず、未来へ伝承させる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、研修または見学のために、年間約2,500名の方にご来場いただいています。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



海外の工場メンバーへの研修の様子



7 パフォーマンス報告

- 環境 41
- 安全 67
- 品質 79
- 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 96
- サプライチェーン 118
- 社会貢献活動 135

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 41

安全 67

品質 79

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 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

品質に関する取り組み

品質不具合発生時の対応

製品に不具合が生じ市場措置が必要と決定した場合は、各国法規に従って迅速に当局へ届け出を行い、その製品をご愛用のお客様に販売会社からダイレクトメールまたは電話などで、修理を無料で受けていただくようご案内しています。また市場措置情報を当社ホームページに掲載するほか、必要に応じメディアを通じてご案内しています。

市場措置の決定については、G-HQS に従ってすみやかにグローバル品質委員会が開催され、客観的な判断ができる品質関連部門のエキスパートと当該販売地域メンバーの合意により決定します。

グローバル品質委員会開催数（2018 年度）

事業	回数
四輪	77回
二輪	33回
パワープロダクツ	3回
(合計)	113回

＜エアバッグについて＞

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

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

2016 年 5 月に発表された NHTSA※ とタカタとの間での同意命令（Consent Order）の修正合意を踏まえ、すべての硝酸アンモニウムを使用した乾燥剤のないタイプのタカタ製運転者席側・助手席側前突用エアバッグインフレーターを順次交換することといたしました。

今後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 41

安全 67

品質 79

 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 96

サプライチェーン 118

社会貢献活動 135

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、外部評価機関である J.D. Power 社が実施している自動車初期品質調査 (IQS※) でトップの受賞を目標とし、設計・開発部門、生産部門、販売・サービス部門一丸となって取り組んでいます。

2018 年 IQS 結果

調査実施：株式会社 J.D. Power Asia Pacific

国	ブランド	ランキング
米国	Honda	23 位
	Acura	20 位
日本	Honda	2 位

国	セグメント	車種	ランキング
米国	スモールプレミアムカー	ILX	1 位
	コンパクト SUV	CR-V	3 位
	ミッドサイズピックアップ	リッジライン	2 位
日本	軽自動車	N-WGN	1 位
	ミッドサイズ	シャトル	2 位
	ミニバン	ステップワゴン	3 位
中国	ミッドサイズベーシック	シティ Fengfan	1 位
		グレイズ	3 位
	ラージ MPV	オデッセイ	2 位
インド	ミッドサイズ	シティ	2 位
	コンパクト SUV	HR-V	1 位
タイ	エントリーミッドサイズ	シティ	2 位
		ジャズ	3 位
	ミッドサイズ	シビック	1 位

・記載情報：主要市場における 2018 年 1 月から 12 月、3 位まで掲載。

出典：

- ・ J.D. Power and Associates 2018 年米国
 - ・自動車初期品質調査 SM 75,712 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 2018 年 2 月から 5 月。
- ・株式会社ジェイ・ディー・パワー ジャパン 2018 年日本
 - ・自動車初期品質調査 SM 22,387 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・調査実施時期は 2018 年 5 月から 6 月。
- ・ J.D. Power Asia Pacific 2018 年中国
 - ・自動車初期品質調査 SM 33,404 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・調査実施時期は 2017 年 12 月から 2018 年 7 月。
- ・ J.D. Power Asia Pacific 2018 年インド
 - ・自動車初期品質調査 SM 7,710 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・調査実施時期は 2018 年 5 月から 9 月。
- ・ J.D. Power Asia Pacific 2018 年タイ
 - ・自動車初期品質調査 SM 5,106 人以上の新車購入者の回答による。
 - ・調査実施時期は 2018 年 3 月から 11 月。



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

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	41
安全	67
品質	79

— 人材 96

— 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118

社会貢献活動135

基本的な考え方

人事管理の基本理念

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

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

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



基本理念

人間尊重

自立

平等

信頼

人事管理の三原則

主体性の尊重 Hondaは、それぞれの個性、自由な発想、意思を尊重する

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

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

労務方針

人事管理の三原則を具現化した労務方針を以下のとおり掲げています。

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

7 パフォーマンス報告

環境 41
 安全 67
 品質 79

— 人材 96

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118

社会貢献活動135

グローバルマネジメント

HR^{*}ビジョンと戦略

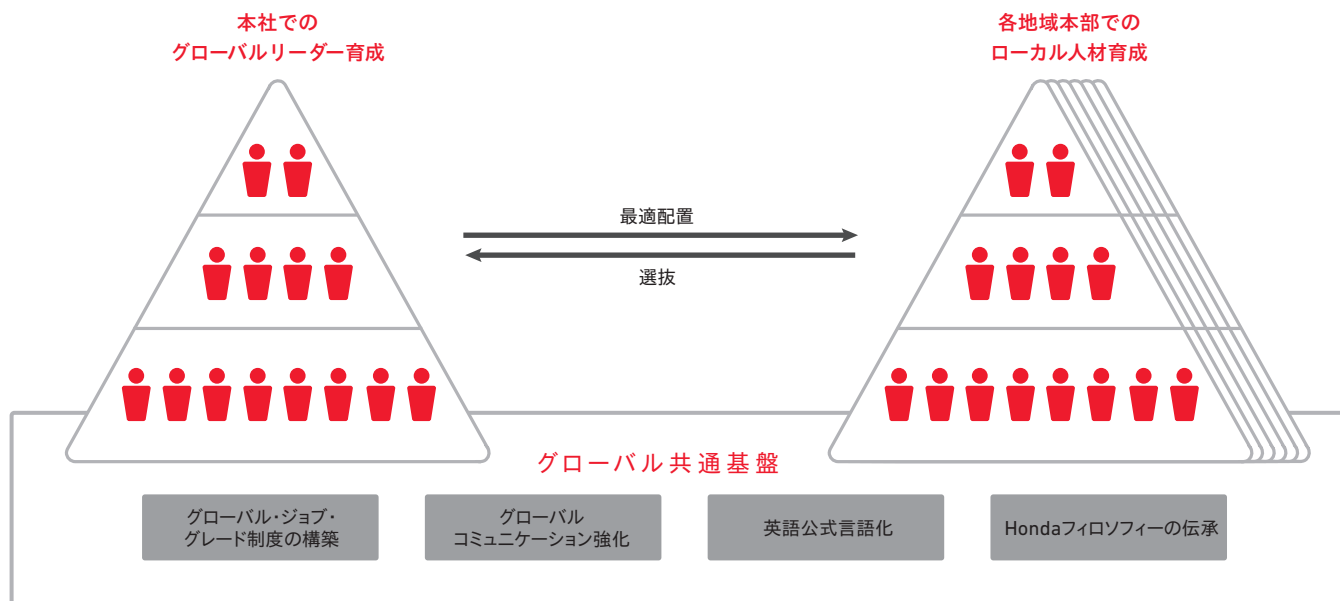
Hondaは「地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、質の高い商品を適正な価格で供給することに全力を尽くす」という社是のもと、創業時からグローバル市場を視野に積極的な事業展開を図ってきました。また、海外展開にあたっては、輸出から現地生産へ、現地開発へとビジネスモデルを進化させ、近年は先進国だけではなく、モータリゼーション需要が高まる新興国での生産・開発機能の強化を図るなど、世界6地域本部の「自立」をめざしています。

そのために、Hondaでは、需要に応じて市場に受け入れられる製品を企画・設計・開発し、高品質な製品を安定的に供給するグローバル人材を育成・配

置していく「グローバル人材管理」を推進しています。

具体的には、従来、各地域の拠点は日本人が中心となってマネジメントしてきましたが、現在は、地域のことを最も良く知るローカルアソシエイト（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	41
安全	67
品質	79

— 人材 96

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118

社会貢献活動135

グローバルマネジメント

Honda のアプローチ

世界 6 地域の自立を支え、Honda の総合力を高める人材の育成・配置に向けて、Honda は、2 つのアプローチを推進しています。

1 つは、ローカル人材の育成・強化です。「Honda フィロソフィー」や Honda のコアバリュー、コンピテンシーなどの共有を起点に、コミュニケーション環境の整備、海外と連携する際の英語の公式言語化などを行っています。これを通じて Honda グループの従業員として価値観の共有やコミュニケーションの活性化を図りながら、地域の特性に応じた教育プログラムを実践しています。併せて、グローバルレベルでは、共通のグローバルリーダー向けの育成プログラムを展開しています。

また、もう 1 つが、こうしたグローバル人材が世界各地で活躍できるように導入している「グローバル・ジョブ・グレード制度 (⇒ p.101)」です。

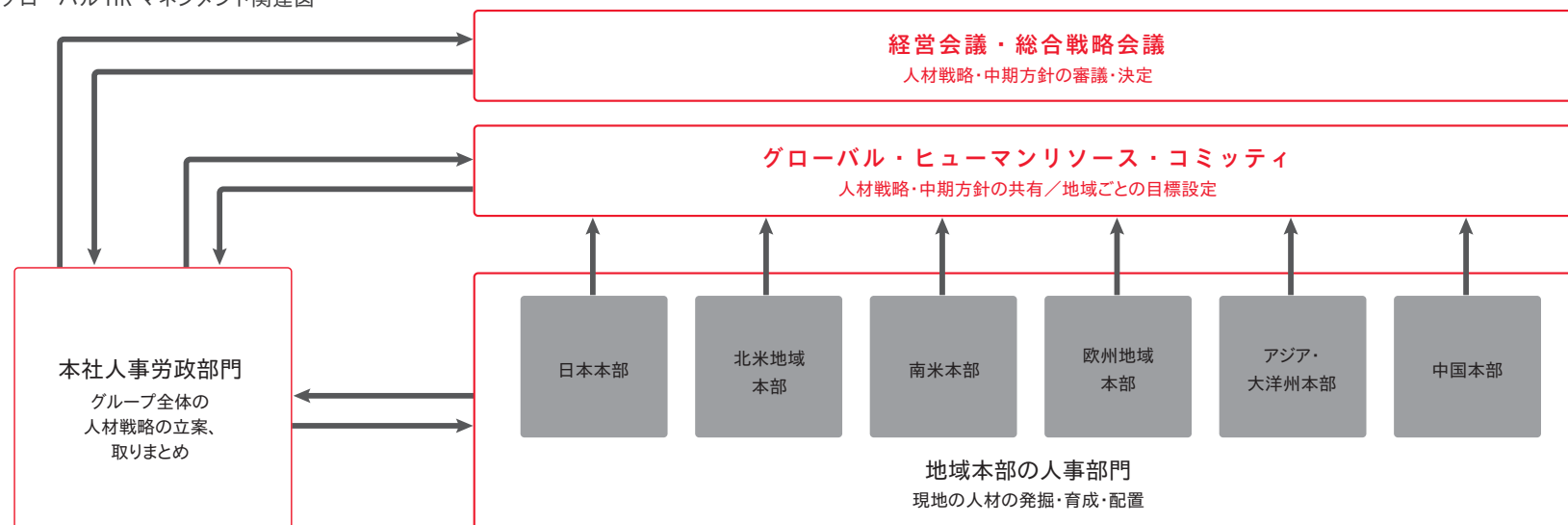
これは、全世界の拠点ごとに存在する役職を、グループ共通のグレード（等級）で示す制度で、優秀なローカル人材が世界の各拠点の要請に応じて配置され能力を発揮する、マネジメント人材の最適配置の実現をめざしています。

人材マネジメント体制

Honda は、本社の人事労政部門が各地域と連携をとりながら、中長期的な観点からグローバル人材戦略を立案し、年 1 回、経営メンバーが参加する「総合戦略会議」で戦略を討議しています。

ここで討議した「人」施策の方向性は、世界 6 地域の人事責任者が年 1 回集まる「グローバル・ヒューマンリソース・コミッティ」においてテーマごとに議論され、具体的な全社施策、地域施策や達成目標となり、全社で活動が展開されます。

グローバル HR マネジメント関連図



7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79

— 人材 96

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118

社会貢献活動135

人材に関する取り組み

人権

基本的な考え方

Honda は、フィロソフィーに「人間尊重」を掲げるとともに、行動規範においても「人権の尊重」として、人権を尊重する誠実で公平な企業であり続けるという方針を示しています。また、従業員に対しては「他のアソシエイトを尊重し誠実で公平な態度で接するとともに、職場におけるあらゆる形態のハラスメントや不当な差別行為を一切行わない」行動を明確に求めています。

なお、Honda フィロソフィーに関する研修を全世界で実施し、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。

具体的な取り組み

「人権」については、「労務方針」(⇒ p.97) 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。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。2016年度からはアセスメントの対象に、合併会社を追加しました。加えて、駐在員に対しては、階層別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。なお2018年度は、問題のある事象はありませんでした。

また、従業員が人権に関する違反行為を発見した場合に、上司への相談や職場内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。

人総合力の発揮に向けた多様性の進化

Honda における人材多様性の進化は、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。

今後、ビジネス環境が変化し続けるなかで柔軟に対応していくためにも、個性が輝いていることを強みと捉えています。そして、それらの個性が融合していくことがイノベーションにつながると考え、Honda はグローバルで人材多様性を進化させています。

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、さまざまな施策をグローバルで実行しています。



7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79

— 人材 96

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118

社会貢献活動135

人材に関する取り組み

OJT^{※1}を基盤とする人材育成

Hondaは、実務の経験を重ねるなかで専門性や職務遂行能力を高めるOJTを基盤とした人材育成を行っています。OJTを効果的に推進するために、専門分野や職種別のステップごとに求められる技術・技能の内容やレベルを体系化したOJTプログラムを制定しており、各個人の専門・管理能力をチェックするとともに、さらなる育成の指標として活用しています。また、OJTと相互に補完し合うOff-JT^{※2}のプログラムも取り入れ、従業員一人ひとりの能力向上に応じて、各階層別に研修プログラムを用意し、キャリア形成・スキル開発・マネジメント能力の向上を図っています。具体的には、職種ごとの専門教育や新入社員研修、Hondaフィロソフィーをベースとした基礎研修、資格認定時マネジメント研修、品質研修などを行っています。

主な Off-JT プログラム

1. 自己変革能力の伸長を促すもの（キャリア開発）
2. 仕事の遂行能力の伸長を促すもの（スキル開発）
3. マネジメント、リーダーシップ能力の伸長を促すもの
（マネジメント能力開発）

DATA

従業員1人当たりの年間研修時間
と研修コスト

> p.115

グローバルリーダー育成

Hondaは、グローバルリーダーの育成に向けて、日本を含む世界の各拠点から次世代のグローバル経営を担う人材を選抜し、研修を実施しています。

2012年から、「エグゼクティブリーダーシップ研修」(Off-JT)と、機能横断チームで経営課題の解決プランを立案する活動を組み合わせた「HEADS^{※3}」、および「LDT^{※4}プログラム」を実施しています。

「グローバル・ジョブ・グレード制度」の構築

Hondaは、グローバルレベルでマネジメントに携わるグローバルリーダーの育成に向けた研修を実施するほか、2011年から人材の最適配置をめざす「グローバル・ジョブ・グレード制度」を整備しています。

人材の登用にあたっては、世界各地のキーポスト、キータレントを管理するための「グローバルタレントボード」と、地域の「タレントボード」を活用しています。これを通じて、成長戦略に沿った最適な人材を、世界の各拠点に、より機動的に配置・活用していきます。



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

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

※3 HEADS: Honda Executive Advanced Development School (ホンダ・エグゼクティブ・アドバンスド・ディベロップメント・スクール) の略。

※4 LDT: Leadership Development Training (リーダーシップ・ディベロップメント・トレーニング) の略。

7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79

— 人材 96

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118

社会貢献活動135

人材に関する取り組み

Honda フィロソフィーの伝承

マネジメントの現地化を進めていくためには、ビジネスにおける判断や行動の基準を、グローバルに共有することが重要です。Hondaにおいてそれは、Honda フィロソフィーや Honda のコアバリュー、コンピテンシーなどの価値観を、ローカルアソシエイトと共有することにほかなりません。

こうした認識をもとに、Honda は、世界各地で実施している階層別研修において、Honda フィロソフィーを伝承するための研修プログラムを実施しています。また、より実践的なプログラムとなるよう、本社の役員・各地域のトップマネジメントがビジネス事例を取り上げながら、「Honda フィロソフィーに基づき、何をどう考え、どう判断したか」といった意思決定や経営判断に関わる実践事例を紹介するようにしています。



インターリージョンの「英語公式言語化」の推進

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

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

なお、Honda では役職者の認定にあたって、将来の事業影響を見据えたうえで、上位職務の遂行レベルや認定後の活用計画、専門性の高まり、人となりといった観点を、多面的かつ総合的に見極めることで、役職者にふさわしい資質と能力を備えた人材を厳選しています。従いまして、これまで検討を進めてきた、英語の点数によって役職者認定の可否を判断することについては、全社一律的には導入しないこととしました。

7 パフォーマンス報告

環境 41
安全 67
品質 79

— 人材 96

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118

社会貢献活動135

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して「人材多様性の進化」に取り組んできました。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。

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、「性別に関わらず、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。

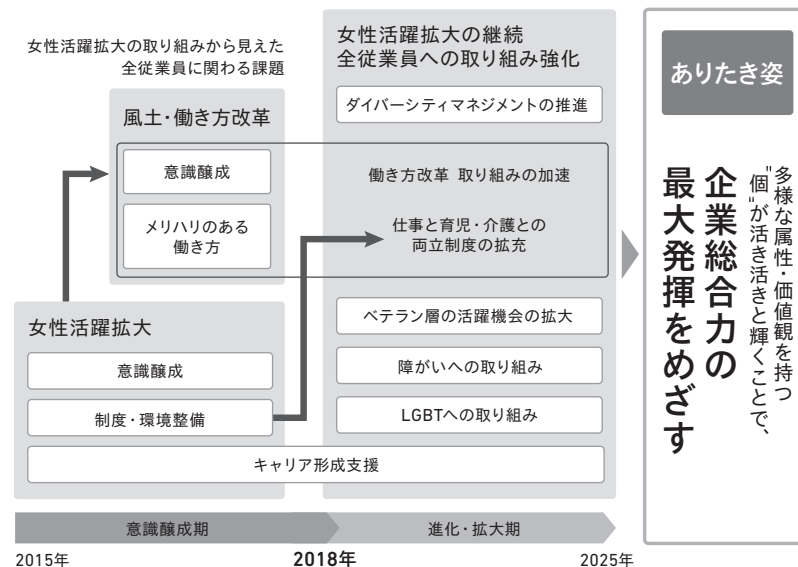
2018 年度からは、女性から全従業員へと対象を広げ、意識醸成期から進化・拡大期へ移行しています。多様な人材をマネジメントする上司やマジョリティを占めるベテラン、および障がいのある方や LGBT などを含め、全従業員への取り組み強化の検討を進めています。

WEB

Honda Diversity & Inclusion

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

Hondaの「人材多様性の進化」のロードマップ



7 パフォーマンス報告

環境 41
 安全 67
 品質 79

— 人材 96

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 118

社会貢献活動 135

人材に関する取り組み

女性活躍拡大の意義

日本においては、2007年から女性活躍の機会拡大として、意識醸成の啓発活動、両立支援制度の導入、キャリアサポートプログラムに取り組んできました。その結果、女性従業員の比率は、この14年間で5.0%から7.6%に上昇しています。

Hondaはグローバルに事業所展開をしていますが、女性の活躍を見ると他地域と比べて低くなっています。そこで女性活躍の拡大を進めるためにも、一つの指標として女性管理職の数をあげ、2014年度に対し2020年に3倍、2025年に9倍とすることを掲げています。

しかしながら、数ありきで進めるわけではありません。Hondaが実現したいのは、性別にかかわらずキャリアを描ける世界であり、活躍する女性の数を増やすことです。

Honda 行動計画

1. 計画期間

2018年4月1日から2021年3月31日までの3年間

2. 当社の課題

- ①管理職に占める女性割合が低い
- ②採用の男女競争倍率は同等であるが、女性の従業員数が少ない

3. 目標

- ①女性役職者数を2020年には2014年度の3倍以上、2025年には9倍以上にする
- ②新卒採用者に占める女性割合を2020年までに20%以上とする

4. 取り組み内容と実施時期

<取り組み1> 多様性を受容する意識醸成の継続

- ・女性活躍拡大の取り組みについて、経営トップから継続的な発信(2015年1月～)

<取り組み2> 女性従業員を対象とした育成と活用の加速

- ・上司によるキャリア計画書に基づく育成の強化(2015年4月～)
- ・キャリアアドバイザーによるキャリア面談の継続(2015年10月～)
- ・育児期のキャリア支援プログラムの継続(2016年7月～)
- ・女性従業員を対象としたキャリア研修の継続(2016年10月～)
- ・仕事と育児の両立セミナーの継続(2017年8月～)

<取り組み3> 女性がキャリアを形成できる環境整備の定着化

- ・企業内託児所の設置と拡大(2017年4月～)
- ・配偶者転勤に伴う帯同転勤/休職制度の導入(2018年4月～)

<取り組み4> 女性の採用強化の継続

- ・理系女子学生に対する重点的広報の継続(2015年3月～)
- ・高校生向け理系選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、事業所見学会の実施・拡大(2016年3月～)



7 パフォーマンス報告

環境 41

安全 67

品質 79

— 人材 96

 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 118

 社会貢献活動 135

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

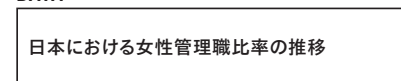
Honda は 2015 年よりあらためて、「人材多様性の進化」を重要な経営課題と位置付けて取り組んでいます。2015 年 1 月からは、人材多様性の進化を担当する専任組織「多様性推進室」を設置し、日本においてはまず、女性活躍の拡大を加速させるための取り組みを進めています。その推進の柱として「意識・風土改革」「キャリア形成支援」「制度・環境整備」の 3 つに取り組んでいます。

2015 年からの 3 年間の取り組みを通じて、「人材多様性の考え方」や「女性活躍の意義」について社内へ着実に浸透し、成果も出つつあります。

また、Honda は 2018 年 8 月に、「えるぼし」※1 2 段階目の企業として認定を受け、①採用②継続就業についても、引き続き取り組みを強化していきます。

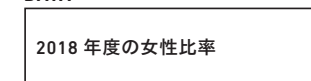
加えて女性のエンパワーメントに自主的に取り組む企業の行動原則「WEP's」※2 の活動に賛同し、署名をしています。

DATA



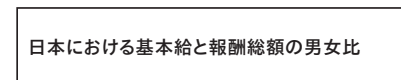
> p.116

DATA



> p.116

DATA



> p.116

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	女性活躍拡大	マネジメント層	経営層 女性活躍拡大に向けた講演会 (参加者、約 30 名) 部・室長、工場長 女性活躍拡大に向けた講演会 (全 8 回、約 230 名)
		女性従業員	管理職 講演会・セミナー (2015 年から 3 年間で延べ 39 回、3,600 名) 全員 仕事で輝く～自立型人材への意識改革セミナー～ (2015 年から 2 年間で合計 31 回、2,300 名)
	多様性 全社交流イベント	女性従業員	管理職 Diversity Forum 2016 (参加総数約 30 名) 主任層 Diversity Forum (参加総数約 500 名)
	風土・働き方意識改革	マネジメント層	経営層 風土・働き方講演会 (全 19 回、約 800 名) 部・室長、工場長 マネジメント支援ワークショップ (全 7 回、約 100 名)
キャリア形成支援	個に焦点を当てた育成	女性従業員	希望者 キャリア計画書の導入。 2015 年から 4 年間で延べ 2,300 名にキャリアアドバイザーが個別面談を実施
	育児期支援	産休・育児休暇取得者	上記以外 中堅層以上を対象としたキャリアテーマ研修と、若手層を対象としたキャリアベース研修 (合計 31 回、700 名)
制度・環境整備	多様な人材が活躍しやすい環境整備	育児・介護中の従業員	・育児期キャリア支援プログラム (利用者 220 名、2019 年 1 月時点) ・仕事と育児の両立セミナー (配偶者同伴で実施、合計 19 回、200 名)
		育児期の従業員	・半日有休 (全従業員)、在宅勤務・短時間勤務の拡充
		配偶者の転勤で離職する従業員	・育児費用補助の導入、子の看護休暇に拡充 (2016 年 10 月～) ・企業内託児所開設 (2017 年 4 月栃木地区、2018 年 4 月和光地区) ・一時保育の拡充 (2017 年 4 月～)
女性採用の強化	女性比率向上	新卒および中途採用	再入社制度に加え、帯同者転勤及び休職制度を導入 (2018 年 4 月～) 理系および事務系の女性に対する採用活動の強化



※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 WEP's: Women's Empowerment Principles (女性のエンパワーメント原則) の略。

7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79

— 人材 96

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118

社会貢献活動135

人材に関する取り組み

ダイバーシティマネジメントの推進

ダイバーシティの実践において重要なこと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です。受容することにより、その人の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。

Honda としてのダイバーシティマネジメントは「多様なメンバーを活かした組織づくり」と定義し、その実現に向け上司への支援を進めています。

ベテラン層の活躍機会の拡大

この3年間は女性活躍拡大に取り組んできましたが2018年より年齢という観点で取り組み、まずはベテラン層に焦点を当て施策を展開しています。Honda では、ベテランの皆さんが安心感を持って仕事に主体的に取り組む、自身の経験を活かし活躍のフィールドを拡大していくことが可能な環境づくりを進めています。

Honda は、意識醸成だけでなく仕事の付与や制度整備にも取り組んでいくことで、年齢を問わない従業員個々の自己成長や Honda の永続的な発展、世の中のために尽力できる人材の輩出につながっていくと考えています。

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。2018年度においては、60歳到達者の83.02%が60歳以降も働き続ける選択をしています。

加えて具体的な取り組みとして、2018年より意識醸成につながるベテラン層向けの研修をスタートしました。

これらの取り組みを通じて、さまざまな職場で高い経験値と専門性を持つ従業員の活躍につなげています。

DATA

日本における60歳以上の
雇用者数

> p.116

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 太陽株式会社と3社の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。

2018年度の障がい者雇用者数は1,055人、雇用率は2.32%と、法定雇用率2.2%を上回る水準を維持しています。

DATA

日本における障がい者雇用者数・
雇用率

> p.116



7 パフォーマンス報告

環境 41
 安全 67
 品質 79

— 人材 96

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118
 社会貢献活動135

人材に関する取り組み

採用における多様性の進化

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

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

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

DATA

「グローバル採用」の人数

> p.116

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

女性活躍の取り組みを継続するとともに、対象を全従業員へ広げ、本来の意味での人材多様性のさらなる進化・拡大を進めていきます。それにより、従業員一人ひとりが主体性を発揮し、自己成長することで、企業総合力の最大発揮という人材多様性のめざす姿が実現できると考えています。

働きやすい職場環境づくり

仕事と育児・介護の両立支援

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

2014年4月より、「選択型福利厚生制度（カフェテリアプラン）」を導入し、ベビーシッター派遣サービス、育児用品のレンタルサポートなど、出産・育児に関するライフイベントや介護へのサポートを、選択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を拡大するなど、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.103）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.116

DATA

日本における育児休暇取得者の復職率

> p.116



7 パフォーマンス報告

環境 41
安全 67
品質 79

— 人材 96

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 118

社会貢献活動 135

人材に関する取り組み

労働時間削減

労働時間の長さや有給休暇取得率の低さが社会課題となっている日本において、Honda は、1970 年に隔週 5 日制、1972 年に完全週 5 日制を導入するなど、業界に先駆けて労働時間の短縮に積極的に取り組んできました。

また、水曜日と金曜日は原則として全員定時退社する「ノー残業デー」運動や、労使で進める年次有給休暇カットゼロ運動※は、いずれも 40 年以上の歴史を持っています。

また、従業員の計画的な年次有給休暇の取得や、余暇の有効活用によるモチベーションアップを図るために、一定の勤続年数を経過した従業員を対象に 3 日連続・5 日連続で年次有給休暇取得を奨励する制度を導入しています。

なお、働き方改革の観点においては、多様な人材がやりがいを持って能力を最大限発揮していくために、「時間を尊重する＝限られた時間を有効に活用する」という Honda の風土を、さらに進化させていく必要があると考えています。具体的には、「限られた時間でアウトプットを高めるための、在宅勤務をはじめとした柔軟な働き方の拡大」「仕事の断捨離や適切な権限移譲が推進されるような意識改革」等の取り組みを進めています。

こうした活動の結果、2018 年度の従業員 1 人当たりの年間総労働時間は 1,909 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 19.3 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.117

従業員の相談窓口

Honda では、働きやすい職場環境づくりのために、さまざまな窓口を設置し、従業員をサポートしています。

日本における相談窓口の例

相談窓口	相談窓口の概要
仕事と育児・介護の両立に関する相談窓口	仕事と生活の両立に取り組む従業員に対する個別の相談受付と、制度の周知と活用の促進のため、各事業所の人事・総務部門に相談窓口を設置。男女各 1 名の担当者が従業員本人やその上司からの相談に対応しています。
ハラスメント相談窓口	職場におけるあらゆるハラスメントの防止と、迅速かつ適切な解決を図ることを目的に、全従業員を対象とした窓口を設置しています。
ライフプランセミナー窓口	定年退職後も充実した生活を営めるよう、「生きがい・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過し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 41
 安全 67
 品質 79

— 人材 96

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118
 社会貢献活動135

人材に関する取り組み

評価・処遇

人材評価制度

Honda は、人事管理の三原則の主体性の尊重、公平の原則、相互信頼に則り、世界 6 地域の各地域本部で、その地域の特性に応じた人材評価プログラムを導入しています。

例えば日本では、従業員の育成・評価において、上司との 2 Way コミュニケーションを重視しており、年 3 回以上の面談を従業員全員と行うこととしています。従業員は、4 月の面談において上司のアドバイスを受けながら自分の将来像や進むべき方向性を明確にし、その年度の組織の事業目標に基づいて個人の役割を設定します。その後、6 月と 12 月の面談で、上司が半期の実績・取り組みに対する評価や個人ごとの強みや弱みをフィードバック、加えて今後のチャレンジ目標やキャリアなどについても話し合うことで、能力やモチベーションの向上につなげています。

DATA

人材評価プログラムを受けている
従業員の割合

> p.117

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.117

DATA

日本における初任給一覧

> p.117



7 パフォーマンス報告

環境 41

安全 67

品質 79

— 人材 96

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118

社会貢献活動135

人材に関する取り組み

従業員との良好な関係の構築

自由闊達な対話環境の創出

Honda は、人事管理の三原則の相互信頼に則り、労務方針のなかで従業員と会社はお互いの立場を尊重し、相互理解を深め、信頼関係を持ち、何事においても誠実に話し合う努力をすると定めています。この方針のもと、従業員との対話を通じて、良好な関係の維持と課題解決に努めています。

なお、従業員に著しい影響を与える重要な会社施策の実施にあたっては、事前に適切な通知期間を設けるなどの対応を図ります。

従業員活性度測定

Honda では、従業員の声を聞き、より働きやすい職場環境づくりに役立てるために、各地域で従業員活性度測定を実施しています。地域ごとの共通要件に基づき、Honda で働く活性度が「非常に良好な状態」を、目標値と設定しています。測定結果は、「生き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、3年に一度の従業員意識調査に加え、2018年より従業員活性度の測定と経年のモニタリングを開始し、職場単位でフィードバックを行っています。これは、多様な人材が働きがいを持てる環境づくりに向け、各職場が率先して人・組織の活性に向けた活動を展開するために行っているものです。

DATA

日本における従業員活性度

> p.117

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、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.33) に則って行動しています。安全衛生領域においては、会社は安全で衛生的な職場づくりに、従業員一人ひとりも安全で衛生的な職場の維持や災害の未然防止・再発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	41
安全	67
品質	79

— 人材 96

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118

社会貢献活動135

人材に関する取り組み

海外グループ会社との連携

Hondaでは、「快適な職場の実現に向けた安全衛生管理体制の磐石化」を労働安全衛生に関するグローバル中期活動方針に掲げ、各地域にある統括会社を中心となって、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、現地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するとともに、各国・地域におけるマネジメントシステムの改善や人材の育成を図っています。

DATA

休業災害度数率の推移

> p.117

DATA

労働災害死亡者数（国内・国外）

> p.117



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

※2 OSHMS：Occupational Safety and Health Management System（労働安全衛生マネジメントシステム）の略。

※3 OHSAS：Occupational Health and Safety Assessment Series の略。国際コンソーシアムによって策定された労働安全衛生に対する規格。

安全衛生ガバナンス体制

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

一方、労働安全衛生マネジメントシステムの運用と、コンプライアンス事項の履行状況を確認するため、安全衛生監査を実施しています。この安全衛生監査は、労働安全衛生マネジメントシステムに則ったもので、Hondaの安全衛生担当役員を監査委員長とした全社安全衛生監査委員会が実施します。

労働安全衛生マネジメントシステム（OSHMS^{※2}）

安全衛生管理を継続的かつ自主的に進められるように、労働安全衛生マネジメントシステムを取り入れ、事業場の安全衛生水準の継続的改善を図っています。

OSHMS を用いた活動

1997年度より、OHSAS^{※3}を用いて全社の安全衛生領域の監査を行う安全衛生監査委員会を発足させ、その後2013年度からはOSHMSを用いた監査を行っています。

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準化を図っています。

7 パフォーマンス報告

環境 41
 安全 67
 品質 79

— 人材 96

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 118

社会貢献活動 135

人材に関する取り組み

作業環境の基準づくり

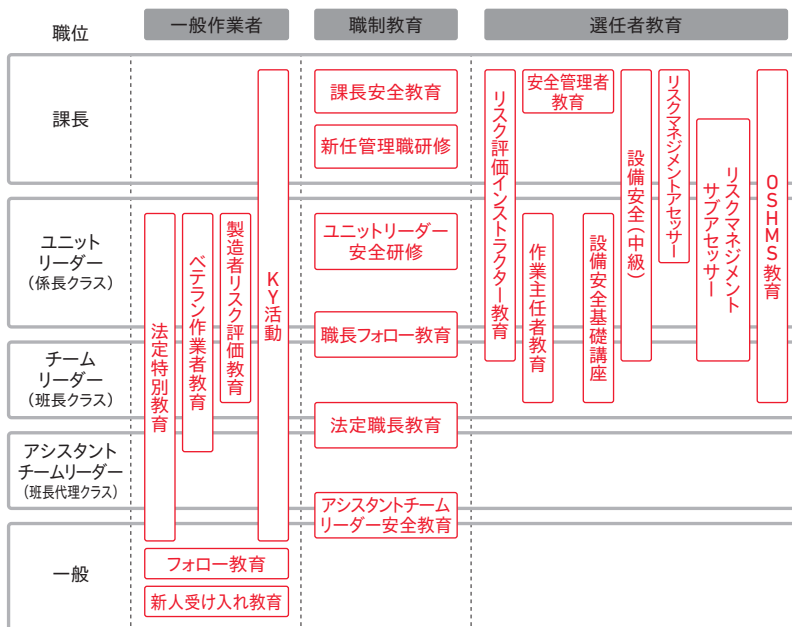
作業場の環境基準は、「快適職場ガイドライン」と「有害業務管理規定」により定め、労働衛生3管理※に基づき定期的な点検改善を行い、作業環境の適切な維持管理を行っています。

安全衛生に関する教育・研修

統制部門である当社では、グループ会社を含め、全社安全衛生監査員や衛生管理者育成研修など、エキスパートの養成を目的とした研修を実施しています。

そのほか、各事業場においても、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。

「従業員一人ひとりが心身共に健康で安全に一杯働くこと」＝「生涯健康」

従業員の「健康」は、「安全」と同様、共通の願いです。

従業員一人ひとりに「心身の健康管理の責任」を持たせ、快適な作業や環境の構築をめざしています。

その実現に向け、会社の方針を明確に示すとともに、「自己保健意識の高揚」「管理監督者・産業保健職教育」など、健康づくり諸施策の強化を図っています。

DATA

健康・安全基準に関する研修の受講者数

> p.117

健康診断

従業員の健康を確保するために、法定健康診断以外にがん検診（胃・大腸・子宮）の受診を選択できるようになっています。また、50歳と55歳の従業員には、希望により脳や肺の精密検査が実施できる人間ドックの受診機会を提供しています。

生活習慣病対策

一人ひとりが輝き、誇りを持って仕事ができるよう、事業場特性に応じ、健康啓発イベントや個人を対象とした保健指導など、全社として従業員一人ひとりの生活習慣を良好に保つための後押しをする活動を行っています。

7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79

— 人材 96

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118

社会貢献活動135

人材に関する取り組み

受動喫煙対策

「望まない受動喫煙対策」の実現に向けた取り組みを強化しています。喫煙所の環境基準を明確化し、環境測定に基づく環境整備を図っています。また、受動喫煙の影響を最小化するために、建屋内の禁煙化や喫煙可能時間の設定、禁煙チャレンジデーの設定など、事業場の特性に応じた活動を行っています。喫煙者への啓発活動や、禁煙希望者へのサポートなども実施しています。

食生活サポート

従業員食堂のメニュー表示には、「カロリー」「野菜量」「塩分量」を掲載することにより、従業員各自がこれらを意識してメニューを選択できる環境を整えています。また、カロリーや塩分をコントロールし、栄養バランスを考慮した「ヘルシー食」をメニューに加えています。

健康保険組合との連携

「健やかポイントプログラム」の導入

ホンダ健康保険組合は、「健康で心豊かな生活の実現」という理念を掲げています。「健康で心豊かな生活の実現」のために、病気の予防や生活習慣の改善に努力している従業員を応援する報奨制度「健やかポイントプログラム」を導入しています。このほか、個人の健康に関する情報を一元管理・提供することで自身の健康に対する「気づき」を促し、自律的な健康づくり活動につなげることを目的としたポータルサイト「ヘルスアップ Web」を2018年1月に公開しました。このWebサイトはPC・スマートフォンから利用することが可能であり、過去5年間の健康診断結果の閲覧や、歩数・食事・血圧など、個人の日頃の健康保持に向けた取り組みが記録できるようになっています。また、ウォーキングイベント開催により従業員の健康づくり活動への動機付けを図っています。さらに、特定保健指導を強化するために、健康保険組合と事業場が連携して、受診環境の整備や受診勧奨を実施しています。



7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79

— 人材 96

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118

社会貢献活動135

人材に関する取り組み

メンタルヘルス対策

Honda は 2009 年に「心の健康づくり方針」を発信し、従業員と職場の「生き生きづくり」と問題解決支援の両面を、組織的・計画的・継続的に取り組んでいます。

オール Honda 心の健康づくり方針

基本姿勢

わたしたちは、人間尊重の理念に基づき、個々の多様性を認め、コミュニケーションを大切にすることを通じて、全ての従業員が仕事に誇りを感じ、熱心に取り組む、仕事から活力を得て生き生きと働ける状態を保つよう最善の努力をおこなう。

活動体制

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

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

選択型福利厚生制度の充実

選択型福利厚生制度は、ポイント化された福利厚生費を従業員自身が多様なメニューのなかから自由に選択して利用することで、安心して生活でき、仕事に集中できる環境を提供することを目的としています。そのなかで従業員がいつまでも健康な生活を送れるように「心身のメンテナンス」と「運動の奨励」を柱にした、健康促進につながるメニューを充実させています。具体的には、「心身のメンテナンス」については健康診断、カウンセリング、予防接種、会社保養所の利用、健康指導、ヨガ教室の利用などのメニューが、「運動の奨励」についてはフィットネスや運動施設の利用、スポーツ大会への参加などのメニューが用意されています。



7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79

— 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	118
社会貢献活動	135

人材関連データ

連結従業員数(人)

	2016年度	2017年度	2018年度
日本	64,696	64,755	66,507
北米	53,243	54,044	55,076
南米	14,716	14,271	14,835
欧州・アフリカ・中東	8,211	8,591	9,118
アジア・大洋州	54,380	55,845	57,012
中国	16,669	18,132	17,174
(合計)	211,915	215,638	219,722

男女別従業員数(人)

	2016年度	2017年度	2018年度
日本	46,929	48,512	49,202
男性	43,509	44,712	45,107
女性	3,420	3,800	4,005

「連結従業員数」を除く日本地域の人材関連データは、以下の会社を集計範囲としています。
本田技研工業株式会社、株式会社本田技術研究所、ホンダエンジニアリング株式会社、株式会社ホンダ・レーシング、学校法人ホンダ学園、株式会社ホンダアクセス



新規正規従業員雇用者数(人)

	2016年度	2017年度	2018年度
日本	1,009	1,372	1,529
男性	875	1,165	1,294
女性	134	207	235
北米	4,789	5,037	4,456
男性	3,410	3,537	3,176
女性	1,379	1,500	1,280
南米	412	578	992
男性	335	480	820
女性	77	98	172
欧州・アフリカ・中東	357	819	739
男性	268	677	589
女性	89	142	150
アジア・大洋州	5,415	2,776	3,042
男性	4,867	2,143	2,521
女性	548	633	521
中国	3,485	5,545	8,986
男性	3,199	5,208	7,972
女性	286	337	1,014

雇用契約別・種類別の従業員数(人)

	2016年度	2017年度	2018年度
雇用契約別内訳			
正規従業員	41,001	41,741	42,550
非正規従業員	5,928	6,667	6,475
雇用の種類別内訳			
常勤	46,834	48,304	48,848
非常勤(パート)	95	104	177

離職率(%) (定年退職者含む)

	2016年度	2017年度	2018年度
日本	2.0	1.5	1.7
男性	1.9	1.4	1.6
女性	3.0	2.5	2.9
北米	9.6	10.5	11.7
南米	15.8	5.9	5.1
欧州・アフリカ・中東	7.2	4.7	2.9
アジア・大洋州	3.9	3.9	2.2
中国	5.1	6.9	6.3

地域コミュニティ出身の上級管理職の比率(%)

	全上級管理職に占める 現地コミュニティ出身者の比率
北米	59
南米	44
欧州	47
アジア・大洋州	38
中国	3

従業員1人当たりの年間研修時間と研修コスト

	年間研修時間	年間研修コスト(円)
日本	9.3	40,100
北米	11.1	27,805
南米	20.5	25,520
欧州・アフリカ・中東	14.0	25,419
アジア・大洋州	18.0	24,795
中国	38.6	30,411

7 パフォーマンス報告

環境 41
安全 67
品質 79

一 人材 96

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 118
社会貢献活動 135

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)	2016 年度	2017 年度	2018 年度
2014 年度比(倍)	1.00	1.17	1.40	1.90

2018 年度の女性比率 (%)

	女性従業員比率	女性管理職比率
日本	7.6	1.1
北米	24.1	15.0
南米	12.3	9.3
欧州・アフリカ・中東	17.1	11.1
アジア・大洋州	12.6	14.9
中国	12.0	15.6
(全体)	13.9	7.9

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	1:1.02	1:1.03
一般	1:1.03	1:1.35

・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)

	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度
雇用者数※	622	711	729	1,097	1,155

※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

	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度
雇用者数※ (人)	1,089	1,094	1,073	1,041	1,055
雇用率※ (%)	2.28	2.30	2.32	2.31	2.32

※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)

	2017 年度	2018 年度	2019 年度 (予想)
採用人数	20	15	19

日本における育児・介護支援制度の利用者数 (人)

	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度
育児短時間勤務	172	182	219	269	319
男性	0	5	6	14	22
女性	172	177	213	255	297
育児休職	392	397	452	454	459
男性	17	21	32	50	80
女性	375	376	420	404	379
子の看護休暇	971	1,116	1,356	1,797	1,662
男性	593	718	892	1,245	1,212
女性	378	398	464	552	450
育児在宅勤務	-	-	145	249	445
男性	-	-	38	76	192
女性	-	-	107	173	253
育児費用補助	-	-	74	150	180
男性	-	-	1	5	6
女性	-	-	73	145	174
介護短時間勤務	3	3	8	5	6
男性	2	1	5	3	2
女性	1	2	3	2	4
介護休職	9	11	22	22	25
男性	9	8	14	13	19
女性	0	3	8	9	6
介護休暇	13	22	11	37	40
男性	11	17	10	31	30
女性	2	5	1	6	10
介護在宅勤務	-	-	22	29	47
男性	-	-	12	17	27
女性	-	-	10	12	20

日本における育児休暇取得者の復職率 (%)

	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度
復職率	99.2	98.3	96.1	96.5	98.4
男性	-	-	100.0	100.0	100.0
女性	-	-	95.5	95.7	97.8



7 パフォーマンス報告

環境 41
 安全 67
 品質 79
人材 96

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118
 社会貢献活動135

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

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
従業員1人当たりの総労働時間	1,890	1,964	1,954	1,932	1,909
年次有給休暇の平均取得日数	19.4	18.4	19.0	18.7	19.3

人材評価プログラムを受けている従業員の割合(%)

地域	地域人材評価プログラムの対象となる従業員の割合
北米	100.0
南米	99.8
欧州・アフリカ・中東	100.0
アジア・大洋州	98.0
中国	100.0

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	174,700	109
高専・短大	195,600	122
大学	218,700	137
大学院(修士)	245,000	153

・最低賃金は東京都の最低賃金(985円/時)より、1ヵ月20.3日、8時間労働として算出。なお、等級別の給与制度となっており、同一資格等級での男女別・地域別格差はありません。数値は2019年6月1日現在のものです。

日本における従業員活性化度(6要件全24設問、5点満点の平均点)

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

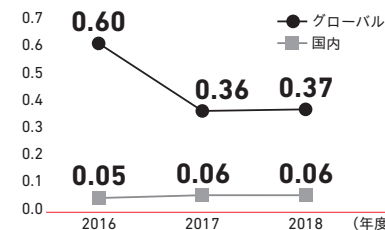
		2018年度
全従業員		3.46
	男性	3.47
	女性	3.44
全従業員に対する回答者の割合		96.2%

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

健康・安全基準に関する研修の受講者数

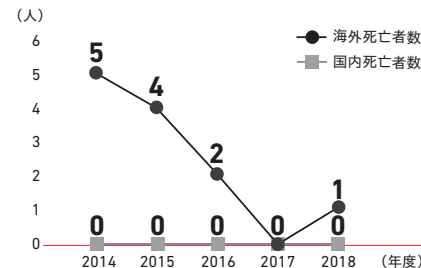
健康に関する研修受講者数	191人(6事業場)
全社安全衛生監査委員教育受講者数	14人
新認定役職者教育数	309人
各種新任担当者(労働安全衛生・交通・防火防災)研修数	68人

休業災害度数率の推移



・グローバル(休業度数率):本田技研工業株式会社国内生産領域7拠点、海外62拠点の延べ100万労働時間当たりの休業災害件数。
 ・国内(休業度数率):本田技研工業株式会社労働協約適用会社の延べ100万労働時間当たりの休業災害件数。

労働災害死亡者数(国内・国外)



サプライチェーン



supply chain

重要課題

- 気候変動・エネルギー問題への対応
- サプライチェーン全体へのサステナビリティ活動の展開

7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79
人材	96

— サプライチェーン118

— 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	135

基本的な考え方

サプライチェーンの
サステナビリティ強化に向けて

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

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

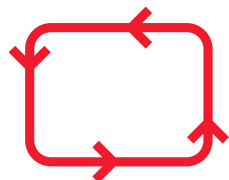
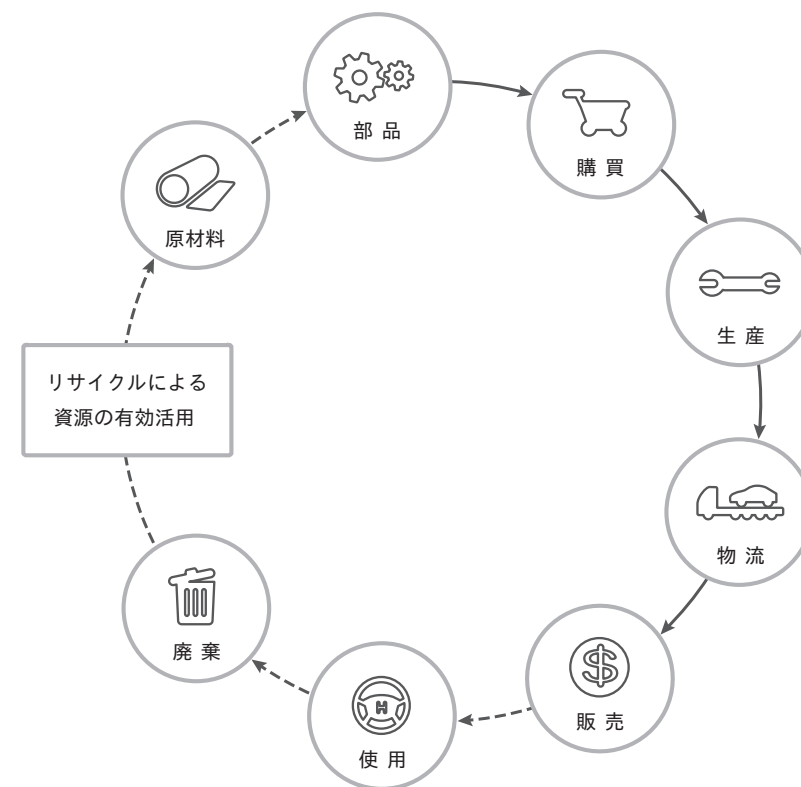
また、昨今、コンプライアンスや人権に対する世界的な意識が高まるなか、自社のみならず、お取引先の労働環境や法令遵守などの状況を適切に把握し、必要な場合は是正に努めることが、企業に求められています。

Honda は自社領域に加えて、お取引先に対して GHG※¹ 排出量や環境に対するリスクと機会の開示を求めるとい、「CDP サプライチェーンプログラム」※² に 2017 年度より参加しています。

このように、世界中に存在するお取引先とともに、それぞれの開発・製造現場で、サステナブルな取り組みを積極的に進めていくことで、地域に根付き、好かれ、「存在を期待される企業」として、地域社会と共存共栄するサプライチェーンの実現をめざしています。

サプライチェーンにおけるサステナビリティ強化は、主に購買領域と物流領域で取り組んでいます。

サプライチェーンの全体像



※1 GHG: Greenhouse Gas (温室効果ガス) の略。

※2 CDP サプライチェーンプログラム: 企業に対して気候変動対策の情報開示を求める機関投資家らによる国際イニシアチブ。

7 パフォーマンス報告

- 環境 41
- 安全 67
- 品質 79
- 人材 96
- サプライチェーン 118**
 - 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 135

物流の基本的な考え方

ESG^{※1} 観点で物流をマネジメント

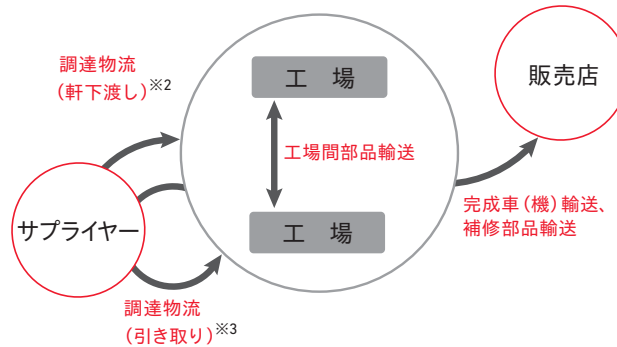
Hondaでは、製品を構成する部品の多くをサプライヤーから調達し、工場まで輸送します。そして製造した製品を、工場から販売店まで輸送します。さらにこのほか、工場間の部品輸送や、販売店への補修部品輸送なども行います。

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・コンプライアンス・リスクマネジメントが、重要な課題となります。

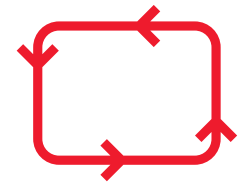
例えば、環境負荷低減に向けた課題の取り組みとして「モーダルシフトの拡大」や「包装資材の技術進化」などを進めています。

Hondaは、ESGの観点に即したマネジメントを行っています。

Hondaの物流領域の全体像



※1 ESG:Environment(環境)、Social(社会)、Governance(ガバナンス)の略。
 ※2 軒下渡し:サプライヤーが依頼した輸送業者が、Hondaの工場の軒先まで調達部品を持ってくること。
 ※3 引き取り: Hondaが依頼した輸送業者が、サプライヤーを回って調達部品を引き取ること。



7 パフォーマンス報告

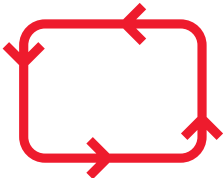
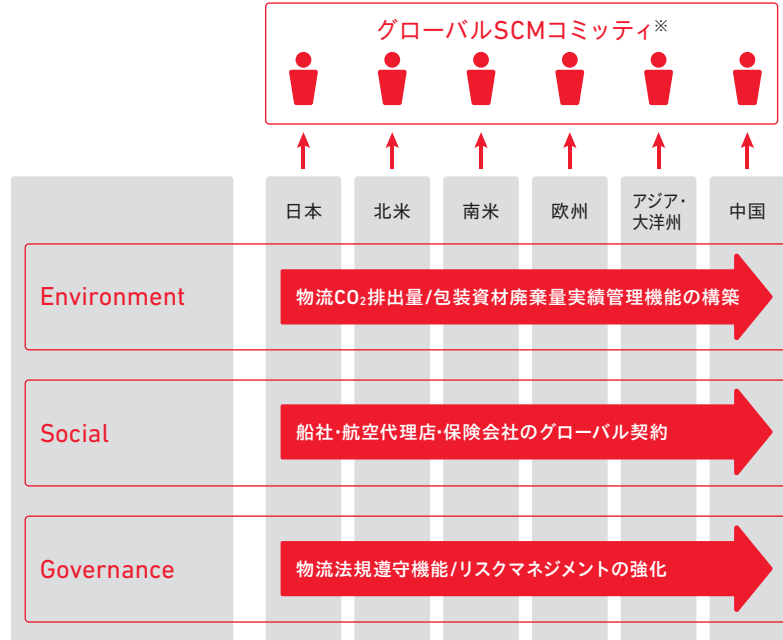
環境 41
 安全 67
 品質 79
 人材 96
— サプライチェーン 118
 基本的な考え方
 物流の基本的な考え方
— 物流のグローバルマネジメント
 物流に関する取り組み
 購買の基本的な考え方
 購買のグローバルマネジメント
 購買に関する取り組み
 社会貢献活動 135

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 ESG 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

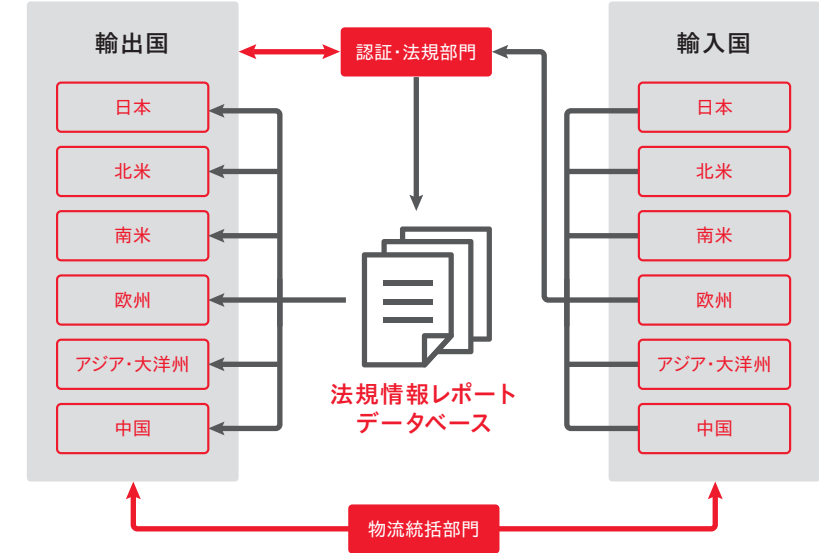


※ グローバル SCM コミッティ：中期目標を達成するため、グローバル本社および地域の SCM (Supply Chain Management) 課題を議論する会議体。

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の構築に加え、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 41

安全 67

品質 79

人材 96

サブライチェーン118

- 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135

物流に関する取り組み

CO₂ 排出量把握と低減

Honda では完成車（機） 輸送・工場間部品輸送・補修部品輸送・部品調達輸送の輸送効率の向上や環境負荷低減に努めています。

例えば、長距離輸送を中心に、輸送手段をトラックから鉄道や船舶輸送に切り替える「モーダルシフトの拡大」や、「包装資材の技術進化」に取り組んでいます。

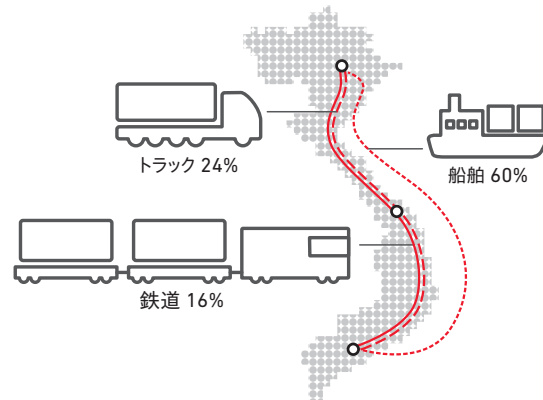
また、国際海上輸送における CO₂ 排出量管理を行うなど、全製品・全世界における CO₂ 排出量把握に向け継続推進をしています。

モーダルシフトの拡大

ベトナムでの取り組み

ベトナムでは、北部ハノイ市近郊にある二輪車生産工場と、大市場である南部ホーチミン市間の距離が 1,700km 以上もあります。そこで、南部の倉庫への輸送手段を、従来のトラック輸送から、鉄道や船舶輸送へ切り替えることで、年間約 1,000t の CO₂ 排出量を低減しました。

ベトナムでのモーダルシフト動線



ベトナムでのモーダルシフトの様子



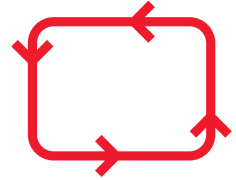
コンテナ内



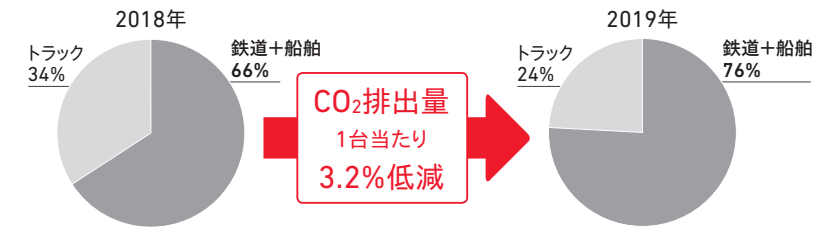
海上コンテナ本船



鉄道輸送コンテナ積み込み



ベトナムでの鉄道・船舶輸送の拡大



7 パフォーマンス報告

環境 41
 安全 67
 品質 79
 人材 96

— サプライチェーン118

- 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

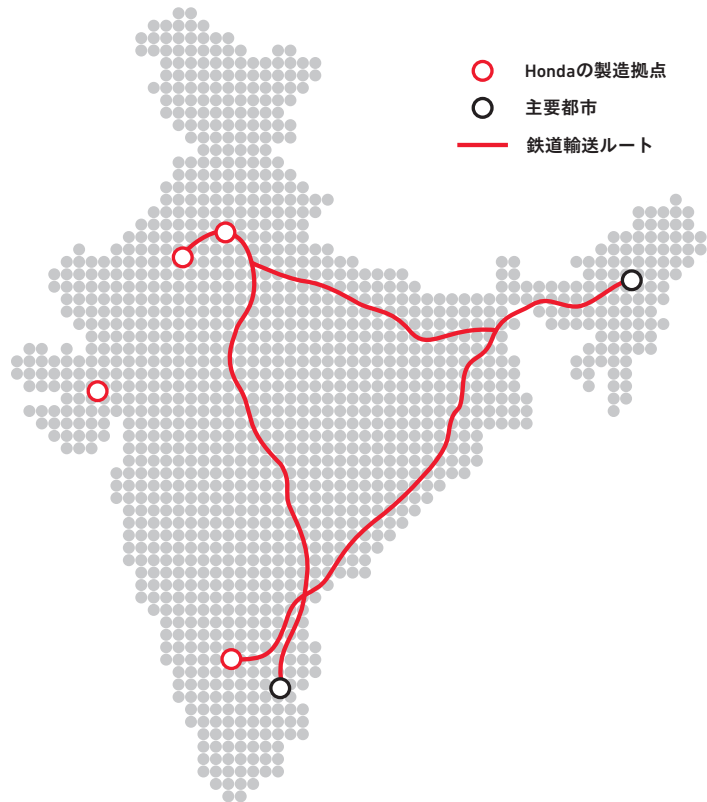
社会貢献活動135

物流に関する取り組み

インドでの取り組み

インドでは二輪車生産工場から販売拠点への輸送手段を、トラックに加え鉄道輸送を追加起用することで、年間で330tのCO₂排出量を低減しました。

インドにおける鉄道輸送ルート



インドでの鉄道輸送の様子



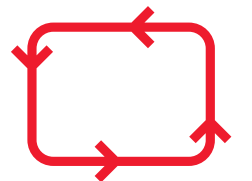
鉄道輸送されるHonda二輪車



コンテナ内



鉄道輸送の様子



7 パフォーマンス報告

環境 41
 安全 67
 品質 79
 人材 96

サブライチェーン 118

- 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 135

物流に関する取り組み

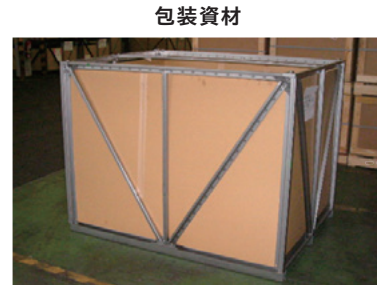
包装資材の技術進化

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。

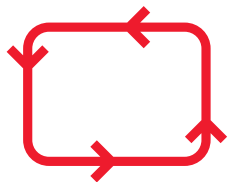
従来の包装資材は、輸入国において廃棄物となります。そこで、容器の再利用・包装資材の軽量化などの包装技術の進化により、廃棄物削減やCO₂排出量の低減につなげています。

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	41
安全	67
品質	79
人材	96

— サプライチェーン118

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

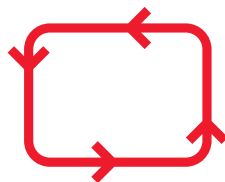
社会貢献活動135

購買の基本的な考え方

購買理念／購買3原則／購買行動規範

Hondaは、世界中すべてのサプライヤーとともに、環境、安全、人権、コンプライアンス、社会的責任などに配慮し、サプライチェーン全体でサステナブルな社会の実現に取り組んでいます。「Honda フィロソフィー」をベースとして、「購買理念」「購買3原則」を定め、公平、公正、かつ透明性の高い取引を行っています。

また、購買活動を行う従業員一人ひとりが守るべきことを「購買行動規範」として制定し、本規範を遵守することで、社内外からの信頼およびサプライヤーとの健全な関係をより確かなものとしています。



購買理念と購買3原則

わたしたちは、「購買理念」「購買3原則」を通して、公平、公正、かつ透明性の高い取引を行います。

購買理念

良い物を、適正な価格で、タイムリーにかつ、永続的に調達する

購買3原則

自由な取引

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

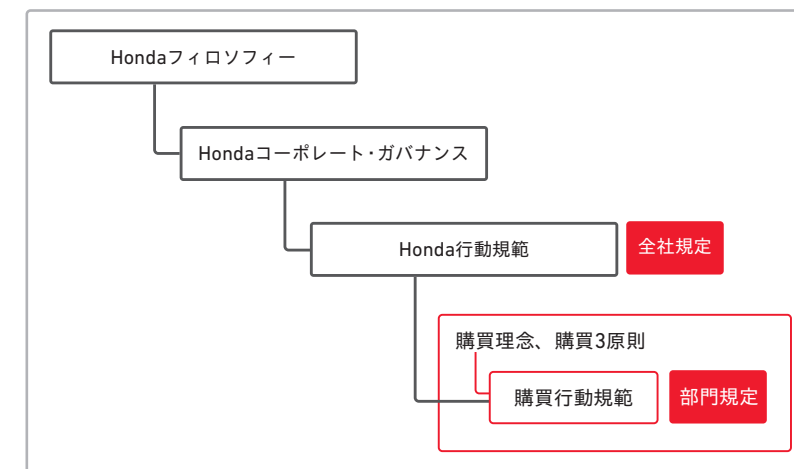
対等な取引

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

お取引先の尊重

わたしたちは、お取引先の経営とその主体性を尊重します。

購買行動規範の位置付け



7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79
人材	96

— サプライチェーン118

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	135
--------	-----

購買のグローバルマネジメント

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」（下リンク参照）を発行しています。

このガイドラインを通じてコンプライアンス違反等の問題事象の未然防止、環境負荷低減に努めています。

実際に問題事象が発生した場合には、サプライヤーからの即時報告を受け、原因分析・改善計画の策定を依頼し、再発防止を図っています。

サプライヤーからの改善計画が十分でないと判断された場合は、問題事象の社会的影響度等に鑑みながら、将来的な取引の継続可能性について検討します。

また、「企業倫理改善提案窓口」(⇒ p.34)において、公平かつ中立な立場で、すべてのサプライヤーから提案や相談を受け付けています。

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

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

PDF

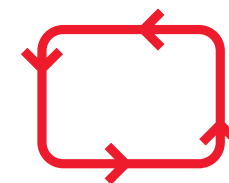
「Honda サプライヤーサステナビリティ
ガイドライン」

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

PDF

「Honda グリーン購買ガイドライン」

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



※ 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 41

安全 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

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

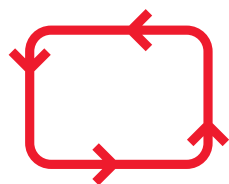
購買のグローバルマネジメント

購買に関する取り組み

社会貢献活動 135

購買のグローバルマネジメント

購買活動の変遷



supply chain

7 パフォーマンス報告

環境 41
 安全 67
 品質 79
 人材 96

サブライチェーン 118

- 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 135

購買のグローバルマネジメント

推進体制

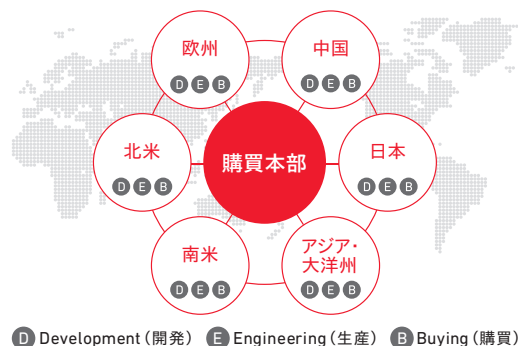
Honda は、世界 6 地域で事業を展開しており、それぞれに購買の機能を設け、「需要のあるところで生産する」という会社理念に基づき、各地域での現地調達を推進しています。最大の生産拠点である北米における現地調達率は、主要グローバルモデルで約 80% に達しています。

日本には、グローバル全体の機能を統括する「購買本部」が置かれており、地域・事業を横断的に取りまとめ、サステナビリティ方針や展開目標を企画

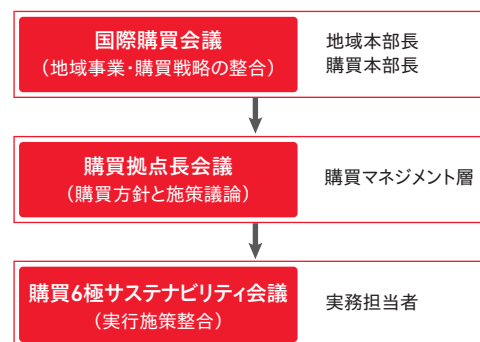
しています。2016 年には、サステナビリティの取り組みを強化・加速するため、専任部署（購買企画部サステナビリティマネジメント課）を設置しました。

さらに、グローバルで PDCA サイクルを回すために、「国際購買会議（International Purchasing Conference）」「購買拠点長会議」「購買 6 極サステナビリティ会議」などを定期的に行い、購買本部と各地域本部・事業本部の連携を図っています。

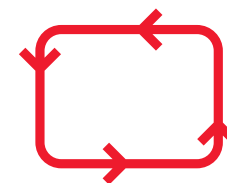
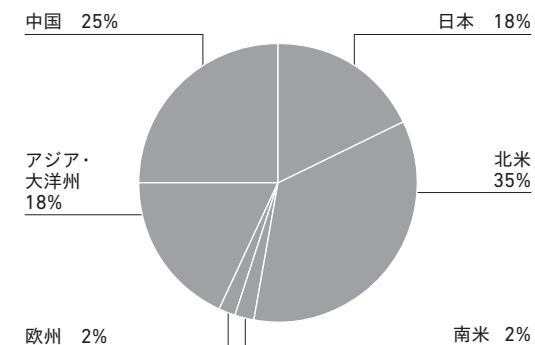
Honda 購買グローバルネットワーク



グローバル会議体



地域別の購入額比率 (2018 年度)



7 パフォーマンス報告

環境 41
 安全 67
 品質 79
 人材 96

— サプライチェーン118

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135

購買のグローバルマネジメント

国際購買会議

地域事業方針と連鎖した購買方針推進のために、地域本部長と購買本部長による「国際購買会議」を世界6地域で開催しています。

購買拠点長会議

グローバルでの中長期的な方向性や各地域における取り組みの実行状況を確認し、議論・検討することを目的に、購買本部および各地域のマネジメント層による「購買拠点長会議」を年1回開催しています。2018年度は日本で開催し、サステナビリティの取り組みの方向性を整合しました。

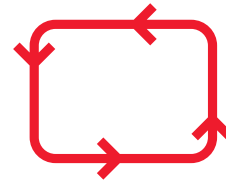
購買6極サステナビリティ会議

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

2016年度からは、人権やコンプライアンスなどの取り組みを加え、「購買6極サステナビリティ会議」へと進化させました。



購買6極サステナビリティ会議



7 パフォーマンス報告

環境 41
安全 67
品質 79
人材 96

一 サプライチェーン118

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

一 購買に関する取り組み

社会貢献活動135

購買に関する取り組み

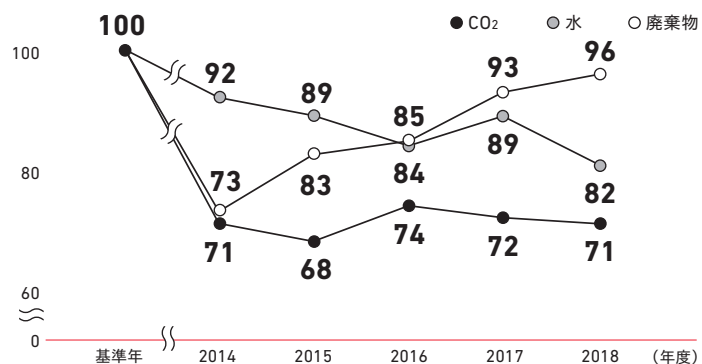
サプライヤーでの環境負荷低減

Honda は、グローバルでの部品調達活動をするなかで、全世界のサプライヤーとの環境負荷低減活動を通じ、各地域社会との共存共栄をめざすという考えを「Honda グローバル購買環境ビジョン」として掲げています。

さらに、そのビジョンのもと、方針である「Honda グリーン購買ガイドライン」、重点課題である低炭素への取り組みステップを表した「購買環境グラウンドデザイン」を策定しています。

新規取引開始時にすべてのサプライヤーと共有・同意のもと、ともに低炭素サプライチェーンの実現に取り組んでいます。

環境負荷低減実績
CO₂ 排出量 / 水資源使用量 / 廃棄物等発生量 原単位指数



・基準年は、CO₂ : 2000年度、水/廃棄物 : 2008年度。
・データ対象 : 日本国内連結対象の一次サプライヤーすべて。

CO₂ データの管理システム運用

取り組みの実効性を高めていくために、2011 年度からサプライヤーの CO₂ 排出量低減に関わるデータを一元的に管理するシステムの整備を進め、2014 年度から本格運用を開始しました。

このシステムを利用して、グローバル各地域のサプライヤーとともに、低減目標（原単位 1% 削減 / 年）とその達成状況を共有し、PDCA サイクルを回しています。

2018 年現在、グローバルでの購入額の 8 割に相当する約 1,700 社にこのシステムを活用いただいています。

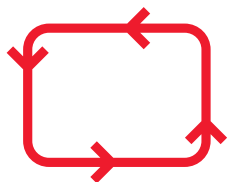
今後は共有いただいたデータを多面的に分析し、サプライヤーの CO₂ 低減活動に役立てていきます。

サプライチェーンでの環境負荷低減の取り組み

Honda はサプライヤーとともに、CO₂ 低減や資源の効率利用といった環境負荷低減のための取り組みを、各地域で進めています。

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

さらに 2018 年度より、水・廃棄物の目標管理（2017 年度実績の維持、もしくは削減）に向けた取り組みを始めています。その一環として、グループサプライヤー各社の現場を訪問し、環境負荷低減活動の実績や生産現場における環境への取り組みの確認、情報共有等を行う「環境取り組み Visit」を順次開始しており、Honda はグループサプライヤーと協働で目標達成に向けた取り組みを推進しています。



supply chain

7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79
人材	96

— サプライチェーン118

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	135
--------	-----

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を供給することを保証する「適合宣言書」の提出をお願いします。その具体的な含有化学物質データについては、業界標準の管理システムを活用し、量産開始前に評価を実施しています。

調達リスクへの対策

Honda は、自然災害、火災、サプライヤーの財務課題や労働問題など「生産に影響を与えるすべての事象」をリスクと捉え、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。

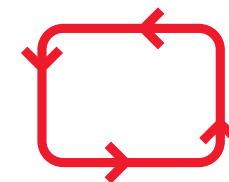
この取り組みの一環として、2014 年 12 月から日本国内のサプライヤーとの間で調達リスク管理システムの運用を開始し、大規模災害発生から短時間で被災地にあるサプライヤーの被災状況と生産への影響を把握できる体制を整えました。

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。

なお、2015 年には、本契約書に贈収賄防止に関する条項を追加し、世界各国で贈賄防止の強化を図っています。



7 パフォーマンス報告

環境 41
 安全 67
 品質 79
 人材 96

— サプライチェーン118

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135

購買に関する取り組み

サプライヤーへの第三者監査の実施

Honda は、ガイドラインに対する取り組み状況を確認するためのチェックシートをサプライヤーに配布し、自主点検を要請してきました。

「サプライチェーンを含めた企業の社会的責任」を果たすことへの国際的な期待の高まりにともない、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第三者機関による監査を開始しました。今後は右記のフローをもとに、問題発生の可能性が高い、または発生した場合に自社に影響が大きい、高リスクなサプライヤーを対象に、取り組みの拡大展開を図っていきます。

監査は、書面調査と現地調査の 2 段階で構成されています。

書面調査では、Honda が対象サプライヤーに対し、以下の 3 項目を実施します。

- 国際標準に基づいた「監査用チェックシート」の配布
- サステナビリティへの取り組み状況の確認
- 分析結果のフィードバック

「監査用チェックシート」においては、児童労働・強制労働の禁止といった人権・労働面のほか、環境、コンプライアンス、情報開示など幅広い評価項目を設定し、サプライヤーの取り組みを確認します。

次に現地調査では、Honda と監査法人の担当者が、書面調査の結果を踏まえ、ヒアリングや帳票、ならびに実際の生産工程や関連施設を確認し、サステナビリティの取り組み状況をサプライヤーとともに検証しています。

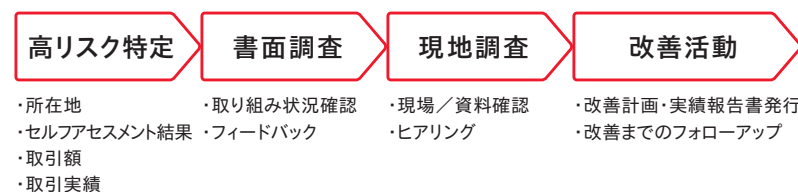
改善が必要な事項については、「改善計画・実績報告書」を提出いただき、必要に応じてフォローアップ調査も実施、計画の PDCA を確認し、継続して推進しています。

今後は、海外の購買拠点とも連携し、第三者監査の拡大展開を図ってい

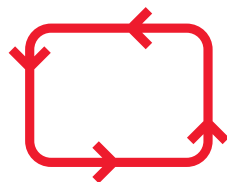
きます。

なお 2018 年度において、著しいリスクを有する問題事象はありませんでした。

第三者監査のフロー



サプライヤーでの排水処理状況確認



supply chain

7 パフォーマンス報告

環境 41

安全 67

品質 79

人材 96

— サプライチェーン118

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135

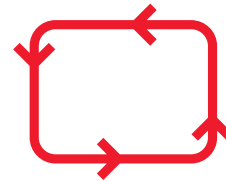
購買に関する取り組み

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 E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	41
安全	67
品質	79
人材	96

— サプライチェーン118

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	135
--------	-----

購買に関する取り組み

業界団体・サプライヤーとの連携

Honda は、自動車業界およびサプライヤーとの連携によるキャパシティビルディング（能力向上）の実施などを通じて、サプライチェーン全体でのサステナビリティ強化に取り組んでいきます。

業界団体との連携

Honda の米国子会社ホンダノースアメリカ・インコーポレーテッドは、AIAG※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」「持続可能性」「温暖化対策」「化学物質管理」の4つの作業部会に参加しています。Honda が共同議長を務めている「労働環境」作業部会においては、サプライヤーを対象とした研修を進めており、北米での取り組みに加え、2012年からメキシコで一次・二次サプライヤーに参加いただき、企業倫理、環境規制、労働環境、人権などの研修会を実施しています。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に参加しています。

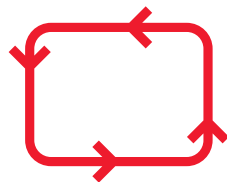
サプライヤーとの対話

2016年3月に、サステナビリティ説明会を開催し、社会動向の共有およびHonda サプライヤー CSR ガイドラインに沿ったサプライヤー点検結果のフィードバックを実施しました。

またHonda は、サプライヤーと事業の方向性や取り組み内容を共有する懇談会を世界各地で定期的に行っています。2018年度は世界30カ所で開催しました。そこでは、QCDDDEなどの各領域においてとくに優れた実績を残されたサプライヤーに対して、「サプライヤーアワード」として感謝賞を贈呈しています。

日本地域では、1974年から年1回の懇談会を開催しています。2019年1月の懇談会には、サプライヤー32社の経営トップにご出席いただきました。ここではHonda から全社方針や、それを支える二輪・四輪・パワープロダクツ各事業における購買方針を発信しました。さらに2017年度から、ESG※2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※3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。

欧米地域でも、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。



※1 AIAG: Automotive Industry Action Group (全米自動車産業協会) の略。
 ※2 ESG: Environment (環境)、Social (社会)、Governance (ガバナンス) の略。
 ※3 GHG: Greenhouse Gas (温室効果ガス) の略。



日本地域での表彰（サステナビリティ賞）
矢崎総業株式会社



欧州地域での表彰（Sustainability Award）
Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH, Fulda plant

社会貢献活動

social contribution activities



7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79
人材	96
サプライチェーン	118

— 社会貢献活動135

— 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2006年に「Honda 社会活動の活動理念・活動方針」を制定し、世界中の Honda が「夢のある明日の社会づくり」に向けて地域の実情に合わせた活動を展開してきました。

2018年には時代の環境変化に応じた見直しを行い、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」の実現に向けグローバルネットワークを強化させ、より一体感を持った活動を進める「グローバル方針」を制定しました。

「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	41
安全	67
品質	79
人材	96
サプライチェーン	118

— 社会貢献活動135

基本的な考え方

— グローバルマネジメント

社会貢献活動に関する取り組み

社会貢献活動関連データ

グローバルマネジメント

社会貢献活動グローバル体制

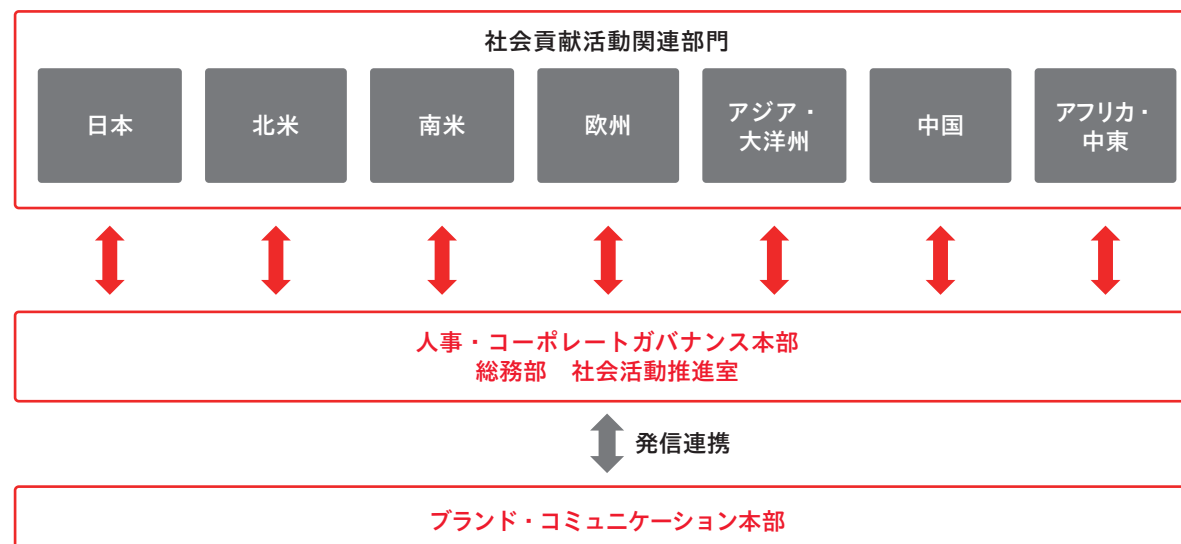
Honda の社会貢献活動は、「未来を創る子どもの育成支援活動」「地球環境を守る活動」「交通安全の教育・普及活動」「地域に根ざした活動」の4つの柱をもとに地域とのつながりを大切に活動を展開してきました。

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

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

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

社会貢献活動グローバル体制



7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79
人材	96
サプライチェーン	118

社会貢献活動135

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

日本 [地球環境を守る活動]

全国の Honda グループで展開 「ビーチクリーン活動」

「技術で世の中の役に立ちたい」という思いから、2006年、砂浜の生態系を傷つけずに清掃できるビーチクリーナーを開発しました。現在では全国の Honda グループが企画・運営を行い、開始当初より全国 100 ヶ所以上の砂浜で、年間約 8,000 人の地域の方々と活動を行っています。これまでのゴミの回収量も約 450t に達しており、安心して素足で歩ける砂浜と、ゴミを見つけたら進んで拾う心を育むために、今後も楽しみながら環境に貢献できる機会を提供していきます。



Honda グループ全体で全国 100 ヶ所以上の砂浜で実施

北米 [次世代育成]

教育機会の提供 「Eagle Rock School」

アメリカン・ホンダモーターは 1993 年より、教育機会の拡大と新しい教育方法の研究を支援する Eagle Rock School を開校。さまざまな事情により既存の学校生活になじめなかった学生たちに学びの機会を提供することを使命に活動しています。同校は人との関わりのなかで誠実さや社会性を育むユニークな教育環境のもと、学生たちの日々の生活をサポート。さらに「Professional Development Center」という機関を設置し、全米各地の教育関係者とともに新しい教育方法の研究を行っています。



一人ひとりの個性に合わせていない教育プログラムが特徴

7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79
人材	96
サプライチェーン	118

社会貢献活動135

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

南米 [地域共生]

サステナビリティについて楽しく学ぶ 「Virada Sustentavel」に協賛

Honda はブラジル アマゾナス州 マナウス市内にて毎年開催されている、地域住民がサステナビリティについて楽しく学ぶことができる、「Virada Sustentavel (サステナブルな社会への転換)」と呼ばれる活動に協賛しました。Honda の約 60 人の従業員ボランティアがイベントに参加し、アマゾン川の砂浜を清掃する活動を主導するとともに、子どもたちや青少年に向けた環境および交通安全教育活動を、積極的に支援しました。



従業員と地域住民でアマゾン川の砂浜を清掃

欧州 [交通安全]

幅広い層を対象とした安全運転普及活動

スペインのモンテッサ・ホンダ・エス・エーでは、1992 年以來バイク専門の交通安全教育を実施しており、6 歳の子どもからベテランまで、あらゆるライダーを対象に教習を行っています。教習は週末が中心ですが、平日には企業（社員教育）やプロ（警察官や配達員など）を対象としたプログラムもあります。同施設の「バイク上級者コース」は、運転免許証取得後のライダーを対象としたプログラムのなかで、ヨーロッパで最もクオリティが高いとされる「ヨーロッパ・モーターサイクル・トレーニング・クオリティ・レーベル」を受賞しました。同賞は、交通安全の分野で活動する、ドイツの由緒ある NGO の専門家による現場審査の結果、授与されました。



安全運転講習には 6 歳から参加できる



7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79
人材	96
サプライチェーン	118

社会貢献活動135

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

アジア・大洋州 [交通安全]

事故ゼロ社会をめざして 「交通教育センター」の展開

1994年、東南アジアで初めての交通教育センターとして、タイの交通教育センターを設立しました。Honda 販売会社のインストラクター養成のほか、警察官、政府機関の職員、学校の先生などの指導、さらには、子どもや青年に対する交通安全指導など、あらゆる活動を長年にわたり展開しています。アジア最大の二輪市場といわれるタイとベトナムでは、2018年までに累計約4,800万人が安全教育指導を受講しており、これからも国や自治体と緊密に連携しながら、事故ゼロ社会をめざしていきます。



グローバルで展開している「交通教育センター」での安全普及活動

中国 [地球環境を守る活動]

深刻な砂漠化が進む 内モンゴルにおける植林活動

Honda 中国は、長期的な環境保護プロジェクトとして内モンゴル自治区において植林活動を実施。2008年より中国のHondaグループ全体で継続的に活動をしています。活動には毎年多くの従業員も参加し、過去11年間を通じて、植林面積は1,060ヘクタール以上に及び、苗木活着率も90%以上を維持。砂漠化していた土地は緑に覆われました。

新たな5ヵ年計画のスタートとなる2018年は、Honda Dream Fund（貧困家庭に育つ子どもの夢を支援するプロジェクト）によって支援を受けた学生が参加。Honda フィロソフィーを体感する機会にもなっています。



Hondaグループ全体で継続して行っている植林活動

7 パフォーマンス報告

環境	41
安全	67
品質	79
人材	96
サプライチェーン	118

社会貢献活動135

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

アフリカ・中東 [地域共生]

ホンダモーターサイクルケニアにて 研修用のモーターサイクルを寄付

ケニアの公的機関である NITA (The National Industrial Training Authority) は、日本における技術専門校および職業能力開発センターに相当する機関です。2018 年、ホンダモーターサイクルケニアはそんな NITA に対して、モーターサイクルの構造を学習し技術を身に付けていただくことを目的に、研修用のモーターサイクルを寄付しました。この模様は、現地の TV ニュースでも取り上げられました。アフリカ・中東地域において、Honda はビジネスのみならず地域とともに成長していけるよう、こういった取り組みを今後も継続していきます。

Honda は社会貢献活動として、このほかにもさまざまな取り組みを行っています。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/>



ケニアのニュースで報道されたモーターサイクル寄付時の様子

7 パフォーマンス報告

環境 41

安全 67

品質 79

人材 96

サプライチェーン 118

— 社会貢献活動 135

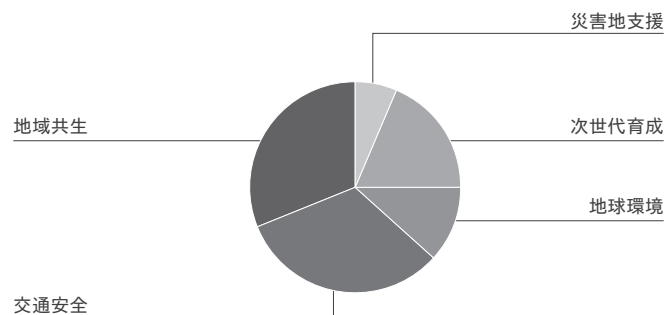
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 社会貢献活動に関する取り組み

— 社会貢献活動関連データ

社会貢献活動関連データ

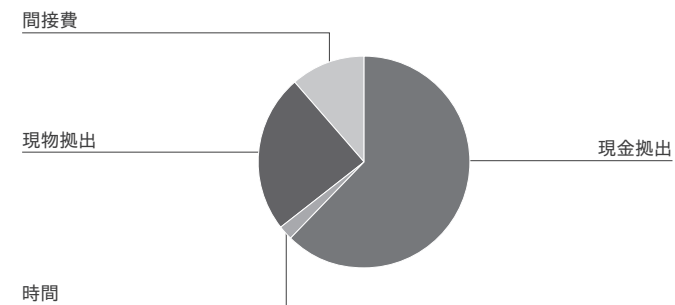
社会貢献活動に関する支出額

	支出額 (百万円)
災害地支援	581
次世代育成	1,642
地球環境	1,029
交通安全	2,849
地域共生	2,749
(合計)	8,850



貢献方法別での内訳

	支出額 (百万円)
現金拠出	5,525
時間	194
現物拠出	2,141
間接費	988
(合計)	8,850



8 資料

第三者保証	144
GRIスタンダード対照表	145
財務関連データ	157


第三者保証

Honda は、環境関連データに関して、より高い透明性を確保し、信頼性を担保しながら情報公開を行うために、本レポートの ☑ の付された 2018 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 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



デロイトトーマツ



トーマツ

独立した第三者保証報告書

2019年8月28日

本田技研工業株式会社
代表取締役社長 八郷 隆弘 殿

デロイトトーマツ サステナビリティ株式会社
東京都千代田区丸の内三丁目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 2019」（以下「報告書」という。）に記載されている ☑ の付された 2018 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 P61~64）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及び正当な注意、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、事業所の現地調査を実施した。
限定的保証業務で実施する手続は、合理的保証業務に対する手続と比べて、その種類と実施時期が異なり、その実施範囲は狭い。その結果、当社が実施した限定的保証業務で得た保証水準は、合理的保証業務を実施したとすれば得られたであろう保証水準ほどには高くない。

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

以 上
Member of
Deloitte Touche Tohmatsu Limited

GRIスタンダード対照表



GRI 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、全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	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	9,12	2019 有価証券報告書 https://www.honda.co.jp/investors/library/report.html		2,3,6,7,8,10,11,12,20,21,22,80,113
	102-8 従業員およびその他の労働者に関する情報	115			
	102-9 サプライチェーン	119,128			
	102-10 組織およびそのサプライチェーンに関する重大な変化	2			
	102-11 予防原則または予防的アプローチ	2			
	102-12 外部イニシアティブ	21			
	102-13 団体の会員資格	21,105,134			
	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	14,15,16,17,22,23,36,37,38,44,45,46,47,48,49,68,69,80,97,119			
	倫理と誠実性				
	102-16 価値観、理念、行動基準・規範	4,14,15,16,17,33			
	102-17 倫理に関する助言および懸念のための制度	34			
	ガバナンス				
	102-18 ガバナンス構造	18,25,26,27,28,29,30,31,32			
	102-19 権限移譲	18			
	102-20 経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	18			
	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	18			
	102-22 最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	25,26,27,28,29,30,31,32			
	102-23 最高ガバナンス機関の議長	25,26,27,28,29,30,31,32			

GRI スタンドア対照表

GRI スタンドア	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
	102-24 最高ガバナンス機関の指名と選出	25,26,27,28,29,30,31,32 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	25,26,27,28,29,30,31,32 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	18			
	102-27 最高ガバナンス機関の集会的知見	18			
	102-28 最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	18			
	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	18			
	102-30 リスクマネジメント・プロセスの有効性	18			
	102-31 経済、環境、社会項目のレビュー	18			
	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	18			
	102-33 重大な懸念事項の伝達	18,25			
	102-34 伝達された重大な懸念事項の性質と総数	-	伝達された重大な懸念事項の性質と総数	情報が秘密情報として明確な制約を受けている	機密情報のため
	102-35 報酬方針	29,39 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	29,39 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	29,39 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	29,39 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	29,39 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	19			
	102-41 団体交渉協定	2019 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	19			
	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	19			
	102-44 提起された重要な項目および懸念	19			
	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 2019 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	2,14,15,16,17,18			
	102-47 マテリアルな項目のリスト	17			
	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	145,146,147,148,149,150,151,152, 153,154,155,156			
	102-56 外部保証	144			

GRI スタンダード対照表

GRI スタンダード	開示事項	ページまたは URL	省略された情報	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	17			
	103-2	マネジメント手法とその要素	17			
	103-3	マネジメント手法の評価	17			
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	12			
	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	45,46,50			
	201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	2019 有価証券報告書 https://www.honda.co.jp/investors/library/report.html 118,119,120,121,122			
	201-4	政府から受けた資金援助	-	政府から受けた資金援助	現時点で情報が得られていない	GRI スタンダードに沿った情報開示ができるように、2020 サステナビリティレポート(2020年6月に発行予定)に向けて検討を行う
地域経済での存在感						
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	17			
	103-2	マネジメント手法とその要素	17			
	103-3	マネジメント手法の評価	17			
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)	117			
	202-2	地域コミュニティから採用した上級管理職の割合	115			
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	17			
	103-2	マネジメント手法とその要素	17			
	103-3	マネジメント手法の評価	17			
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	75,77			
	203-2	著しい間接的な経済的インパクト	9,128,142			
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	17			
	103-2	マネジメント手法とその要素	17			
	103-3	マネジメント手法の評価	17			
GRI 204: 調達慣行 2016	204-1	地元サプライヤーへの支出の割合	128			

GRI スタンドアード対照表

GRI スタンドアード	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	17,33		
	103-2	マネジメント手法とその要素	17,33		
	103-3	マネジメント手法の評価	17,33		
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	34		
	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	34		
	205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	34		
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	17,33		
	103-2	マネジメント手法とその要素	17,33		
	103-3	マネジメント手法の評価	17,33		
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	35		
GRI スタンドアード 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	17,42,43,44,45,46,47,48		
	103-2	マネジメント手法とその要素	17,42,43,44,45,46,47,48		
	103-3	マネジメント手法の評価	17,42,43,44,45,46,47,48		
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 スタンドアードに沿った情報開示ができるように、2020 サステナビリティレポート(2020年6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 スタンドアードに沿った情報開示ができるように、2020 サステナビリティレポート(2020年6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	54		
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	17,42,43,44,45,46,47,48		
	103-2	マネジメント手法とその要素	17,42,43,44,45,46,47,48		
	103-3	マネジメント手法の評価	17,42,43,44,45,46,47,48		

GRI スタンドアード対照表

GRI スタンドアード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
GRI 302: エネルギー 2016	302-1 組織内のエネルギー消費量	62			
	302-2 組織外のエネルギー消費量	62			
	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 スタンドアードに沿った情報開示ができるように、2020 サステナビリティレポート(2020年6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	62			
	302-5 製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	44,45,46,53			
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	17,42,43,44,45,46,47,48			
	103-2 マネジメント手法とその要素	17,42,43,44,45,46,47,48			
	103-3 マネジメント手法の評価	17,42,43,44,45,46,47,48			
GRI 303: 水と排水 2018	303-1 共有資源としての水との相互作用	47,57			
	303-2 排水に関連するインパクトのマネジメント	57			
	303-3 取水	63			
	303-4 排水	57,63			
	303-5 水消費	63			
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	17,42,43,44,45,46,47,48,58			
	103-2 マネジメント手法とその要素	17,42,43,44,45,46,47,48,58			
	103-3 マネジメント手法の評価	17,42,43,44,45,46,47,48,58			
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	58			
	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	58			
	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 スタンドアードに沿った情報開示ができるように、2020 サステナビリティレポート(2020年6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	58			

GRI スタンドアード対照表

GRI スタンドアード	開示事項	ページまたは URL	省略された情報	省略理由	説明
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	17,42,43,44,45,46,47,48,50,52,53,56,59,60		
	103-2	マネジメント手法とその要素	17,42,43,44,45,46,47,48,50,52,53,56,59,60		
	103-3	マネジメント手法の評価	17,42,43,44,45,46,47,48,50,52,53,56,59,60		
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)	59,61,62		
	305-2	間接的な温室効果ガス (GHG) 排出量 (スコープ 2)	59,61,62		
	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)	59,61		
	305-4	温室効果ガス (GHG) 排出原単位	65		
	305-5	温室効果ガス (GHG) 排出量の削減	59,61,62		
	305-6	オゾン層破壊物質 (ODS) の排出量	55		
	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	64		
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	42,43,44,45,46,47,48,55,57		
	103-2	マネジメント手法とその要素	42,43,44,45,46,47,48,55,57		
	103-3	マネジメント手法の評価	42,43,44,45,46,47,48,55,57		
GRI 306: 排水および廃棄物 2016	306-1	排水の水質および排出先	63		
	306-2	種類別および処分方法別の廃棄物	64		
	306-3	重大な漏出	43		
	306-4	有害廃棄物の輸送	55		
	306-5	排水や表面流水によって影響を受ける水域	57		
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	42,43,44,45,46,47,48		
	103-2	マネジメント手法とその要素	42,43,44,45,46,47,48		
	103-3	マネジメント手法の評価	42,43,44,45,46,47,48		
GRI 307: 環境コンプライアンス 2016	307-1	環境法規制の違反	43		
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	119,125		
	103-2	マネジメント手法とその要素	119,125		
	103-3	マネジメント手法の評価	119,125		
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	126		
	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	125,130,131,132,134		

GRI スタンドアード対照表

GRI スタンドアード	開示事項	ページまたは URL	省略された情報	省略理由	説明
GRI スタンドアード 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	97,98,99		
	103-2	マネジメント手法とその要素	97,98,99		
	103-3	マネジメント手法の評価	97,98,99		
GRI 401: 雇用 2016	401-1	従業員の新規雇用と離職	115		
	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	108		
	401-3	育児休暇	107,116		
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	97,98,99		
	103-2	マネジメント手法とその要素	97,98,99		
	103-3	マネジメント手法の評価	97,98,99		
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	110		
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	97,98,99		
	103-2	マネジメント手法とその要素	97,98,99		
	103-3	マネジメント手法の評価	97,98,99		
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	111		
	403-2	危険性 (ハザード) の特定、リスク評価、事故調査	111,112		
	403-3	労働衛生サービス	112,113		
	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	111		
	403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	112		
	403-6	労働者の健康増進	114		
	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	111		
	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	111		
	403-9	労働関連の傷害	111,117		
	403-10	労働関連の疾病・体調不良	111		
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	97,98,99		
	103-2	マネジメント手法とその要素	97,98,99		
	103-3	マネジメント手法の評価	97,98,99		

GRI スタンドアード対照表

GRI スタンドアード	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 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	101,111,112,115			
	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	98,99,100,101,102,104,105,106,107			
	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	109,117			
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	97,98,99,100,103			
	103-2 マネジメント手法とその要素	97,98,99,100,103			
	103-3 マネジメント手法の評価	97,98,99,100,103			
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	25,39,100,103,104,105,106,107,115			
	405-2 基本給と報酬総額の男女比	109,117			
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	33,34,35,97			
	103-2 マネジメント手法とその要素	33,34,35,97			
	103-3 マネジメント手法の評価	33,34,35,97			
GRI 406: 非差別 2016	406-1 差別事例と実施した救済措置	34,35			
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	97,119,125			
	103-2 マネジメント手法とその要素	97,119,125			
	103-3 マネジメント手法の評価	97,119,125			
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	110,126,127,130,131,132,134			
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	97,119,125			
	103-2 マネジメント手法とその要素	97,119,125			
	103-3 マネジメント手法の評価	97,119,125			
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	126,127			
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	97,119,125			
	103-2 マネジメント手法とその要素	97,119,125			
	103-3 マネジメント手法の評価	97,119,125			
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	126,127			

GRI スタンドアード対照表

GRI スタンドアード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
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	97		
	103-2	マネジメント手法とその要素	97		
	103-3	マネジメント手法の評価	97		
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	100,115		
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	97		
	103-2	マネジメント手法とその要素	97		
	103-3	マネジメント手法の評価	97		
GRI 411: 先住民族の権利 2016	411-1	先住民族の権利を侵害した事例	-	先住民の権利を侵害した事例	標準開示項目や指標が適用できない 人権に関する他の課題に比べ、優先順位が低い
人権アセスメント					
GRI 103: マネジメント手法 2016	103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	97,98,99,125,126,127		
	103-2	マネジメント手法とその要素	97,98,99,125,126,127		
	103-3	マネジメント手法の評価	97,98,99,125,126,127		
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	100,115		
	412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	100,115		
	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	126,127,131,132		
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	19,42,136,137,142 https://www.honda.co.jp/philanthropy/		
	103-2	マネジメント手法とその要素	19,42,136,137,142 https://www.honda.co.jp/philanthropy/		
	103-3	マネジメント手法の評価	19,42,136,137,142 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	19,42,136,137,138,139,140,141,142 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	19,42,136,137,138,139,140,141,142 https://www.honda.co.jp/philanthropy/		

GRI スタンドアード対照表

GRI スタンドアード	開示事項	ページまたは URL	省略		
			省略された情報	理由	説明
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	119,125		
	103-2	マネジメント手法とその要素	119,125		
	103-3	マネジメント手法の評価	119,125		
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	126,127		
	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	126,127,130,131,132,134		
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	19,20		
	103-2	マネジメント手法とその要素	19,20		
	103-3	マネジメント手法の評価	19,20		
GRI 415: 公共政策 2016	415-1	政治献金	20		
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	68,69,70,71,72,73,74,76,78,80		
	103-2	マネジメント手法とその要素	68,69,70,71,72,73,74,76,78,80		
	103-3	マネジメント手法の評価	68,69,70,71,72,73,74,76,78,80		
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ーに対する安全衛生インパクトの評価	78		
	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	94		
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	33,42,43,44,45,46,47,48		
	103-2	マネジメント手法とその要素	33,42,43,44,45,46,47,48		
	103-3	マネジメント手法の評価	33,42,43,44,45,46,47,48		
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	52		
	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	52		
	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	33,34,35		

GRI スタンドアード対照表

GRI スタンドアード	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	36,37,38		
	103-2	マネジメント手法とその要素	36,37,38		
	103-3	マネジメント手法の評価	36,37,38		
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	38		
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	33,34,35		
	103-2	マネジメント手法とその要素	33,34,35		
	103-3	マネジメント手法の評価	33,34,35		
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	34		

財務関連データ

当年度の連結業績の概況

売上収益

当年度の連結売上収益は、すべての事業における増加などにより、15兆8,886億円と前年度に比べ5,274億円、3.4%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7,870億円、約5.1%の増収と試算されます。

営業費用

営業費用は、15兆1,622億円と前年度に比べ6,346億円、4.4%の増加となりました。売上原価は、すべての事業における連結売上収益の増加にともなう費用の増加、四輪車生産体制の変更にともなう欧州における影響などにより、12兆5,809億円と前年度に比べ5,803億円、4.8%の増加となりました。販売費および一般管理費は、前年度の集団訴訟和解金などはあったものの、四輪車生産体制の変更にともなう欧州における影響などにより、1兆7,743億円とほぼ前年度並みとなりました。研究開発費は、8,069億円と前年度に比べ550億円、7.3%の増加となりました。

営業利益

営業利益は、コストダウン効果や前年度の集団訴訟和解金などはあったものの、四輪車生産体制の変更にともなう欧州における影響や為替影響などにより、7,263億円と前年度に比べ1,071億円、12.9%の減益となりました。なお、為替影響約1,603億円の減益要因を除くと、約531億円の増益と試算されます。

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

税引前利益

税引前利益は、9,793億円と前年度に比べ1,355億円、12.2%の減益となりました。営業利益の減少を除く要因は、以下のとおりです。

持分法による投資利益は、アジア地域の持分法適用会社における利益の減少などにより、188億円の減益要因となりました。

金融収益及び金融費用は、デリバティブから生じる損益の影響などにより、95億円の減益要因となりました。

法人所得税費用

法人所得税費用は、前年度の米国税制改革影響などにより、3,030億円と前年度に比べ3,167億円の増加となりました。また、当年度の平均実際負担税率は、前年度より32.1ポイント高い30.9%となりました。

財務関連データ

当期利益

当期利益は、前年度の米国税制改革影響などにより、6,762億円と前年度に比べ 4,523 億円、40.1% の減益となりました。

親会社の所有者に帰属する当期利益

親会社の所有者に帰属する当期利益は、6,103 億円と前年度に比べ 4,490 億円、42.4% の減益となりました。

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、659 億円と前年度に比べ 33 億円、4.8% の減益となりました。

財務関連データにおける事業セグメント・地域セグメント

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

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

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

・国または地域の区分の方法は、地理的近接度によっています。

財務関連データ

二輪事業

Honda グループ販売台数※ (単位：千台)

	2017 年度	2018 年度	増 減	増減率(%)
二輪事業計	19,554	20,238	684	3.5
日本	167	207	40	24.0
北米	313	301	(12)	(3.8)
欧州	234	249	15	6.4
アジア	17,720	18,224	504	2.8
その他	1,120	1,257	137	12.2

連結売上台数※ (単位：千台)

	2017 年度	2018 年度	増 減	増減率(%)
二輪事業計	12,954	13,215	261	2.0
日本	167	207	40	24.0
北米	313	301	(12)	(3.8)
欧州	234	249	15	6.4
アジア	11,120	11,201	81	0.7
その他	1,120	1,257	137	12.2

※ 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（二輪車・ATV・Side-by-Side）販売台数です。一方、連結売上台数は、外部顧客への売上収益に対応する販売台数であり、当社および連結子会社の完成車販売台数です。

アジア地域主要国の 2018 年（暦年）二輪車総需要※¹ は、約 4,427 万台と前年に比べ約 6% の増加となりました。国別の市場状況は、インドでは約 2,162 万台と前年に比べ約 13% の増加、中国では約 704 万台と前年に比べ約 11% の減少、インドネシアでは約 630 万台と前年に比べ約 7% の増加、ベトナムでは約 334 万台と前年に比べ約 2% の増加、パキスタンでは約 210 万台と前年に比べ約 7% の増加、タイでは約 179 万台と前年に比べ約 1% の減少となりました。当年度の連結売上台数は、インドにおける自賠責保険の制度改定影響などによる減少はあったものの、ベトナムにおける「Vision」などのスクーターモデルの増加などにより、1,120 万 1 千台と前年度に比べ 0.7% の増加となりました。なお、持分法適用会社であるインドネシアのピー・ティ・アストラホンダモーターの販売台数は連結売上台数に含まれませんが、当年度の販売台数は、「PCX」や「Scoopy」の増加などにより、約 497 万台と前年度に比べ約 13.3% の増加となりました。

その他の地域の主要市場であるブラジルの 2018 年（暦年）二輪車総需要※² は、約 95 万台と前年に比べ約 18% の増加となりました。

その他の地域（南米・中東・アフリカ・大洋州など）における当年度の連結売上台数は、ブラジルにおける「CG160」の増加などにより、125 万 7 千台と前年度に比べ 12.2% の増加となりました。

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

財務関連データ

四輪事業

Honda グループ販売台数※ (単位：千台)

	2017 年度	2018 年度	増 減	増減率(%)
四輪事業計	5,199	5,323	124	2.4
日本	696	719	23	3.3
北米	1,902	1,954	52	2.7
欧州	183	169	(14)	(7.7)
アジア	2,166	2,233	67	3.1
その他	252	248	(4)	(1.6)

連結売上台数※ (単位：千台)

	2017 年度	2018 年度	増 減	増減率(%)
四輪事業計	3,689	3,748	59	1.6
日本	627	643	16	2.6
北米	1,902	1,954	52	2.7
欧州	183	169	(14)	(7.7)
アジア	725	734	9	1.2
その他	252	248	(4)	(1.6)

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

日本の2018年度四輪車総需要※¹は、約526万台と前年度に比べ、約1%の増加となりました。当年度の連結売上台数※²は、新型車「N-VAN」の投入効果や「N-BOX」の増加などにより、64万3千台と前年度に比べ2.6%の増加となりました。当年度の日本での生産台数は、輸出台数の増加や国内販売台数の増加などにより、91万2千台と前年度に比べ10.0%の増加となりました。

北米地域の主要市場である米国の2018年(暦年)四輪車総需要※³は、乗用車セグメントにおける減少はあったものの、ライトトラックセグメントが継続的に増加したことなどにより、約1,727万台とほぼ前年並みとなりました。当年度の北米地域での連結売上台数は、メキシコ水害影響による供給制約などはあったものの、新型「Insight」の投入効果や「CR-V」の増加などにより、195万4千台と前年度に比べ2.7%の増加となりました。当年度の北米地域での生産台数は、メキシコ水害影響などにより、180万2千台と前年度に比べ3.4%の減少となりました。

アジア地域では最大市場の中国の2018年(暦年)四輪車総需要は、約2,803万台※⁴と前年に比べ約3%の減少となりました。その他のアジア地域主要国の2018年(暦年)四輪車総需要は、インドやタイなどで増加したことにより、約856万台※⁵と前年に比べ約8%の増加となりました。当年度の連結売上台数の合計は、インドネシアにおける減少などはあったものの、インドにおける新型「Amaze」の投入効果やタイにおける「Jazz」

の増加などにより、73万4千台と前年度に比べ1.2%の増加となりました。なお、持分法適用会社である中国の東風本田汽車有限公司および广汽本田汽車有限公司の販売台数は連結売上台数に含まれませんが、当年度の販売台数は、「Civic」の増加や新型「Crider」の投入効果などにより、149万9千台と前年度に比べ3.9%の増加となりました。アジア地域の連結子会社の当年度の生産台数は、80万2千台※⁶と前年度に比べ0.5%の増加となりました。なお、中国の持分法適用会社である東風本田汽車有限公司および广汽本田汽車有限公司の当年度の生産台数は149万1千台と前年度に比べ2.8%の増加となりました。

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

財務関連データ

パワープロダクツ事業及びその他の事業

Honda グループ販売台数／連結売上台数※ (単位：千台)

	2017 年度	2018 年度	増 減	増減率(%)
パワープロダクツ事業計	6,262	6,301	39	0.6
日本	300	336	36	12.0
北米	3,012	3,049	37	1.2
欧州	1,022	984	(38)	(3.7)
アジア	1,512	1,559	47	3.1
その他	416	373	(43)	(10.3)

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

北米地域の当年度の連結売上台数は、発電機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、304 万 9 千台と前年度に比べ 1.2% の増加となりました。

欧州地域の当年度の連結売上台数は、芝刈機や刈払機が減少したことなどにより、98 万 4 千台と前年度に比べ 3.7% の減少となりました。

アジア地域の当年度の連結売上台数は、OEM 向けエンジンが増加したことなどにより、155 万 9 千台と前年度に比べ 3.1% 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

2018年および2019年3月31日現在

(単位：百万円)

資産の部	2018	2019
流動資産		
現金及び現金同等物	¥2,256,488	¥2,494,121
営業債権	800,463	793,245
金融サービスに係る債権	1,840,699	1,951,633
その他の金融資産	213,177	163,274
棚卸資産	1,523,455	1,586,787
その他の流動資産	291,006	358,234
流動資産合計	6,925,288	7,347,294
非流動資産		
持分法で会計処理されている投資	679,517	713,039
金融サービスに係る債権	3,117,364	3,453,617
その他の金融資産	436,555	417,149
オペレーティング・リース資産	4,088,133	4,448,849
有形固定資産	3,062,433	2,981,840
無形資産	741,514	744,368
繰延税金資産	129,338	150,318
その他の非流動資産	169,022	162,648
非流動資産合計	12,423,876	13,071,828
資産合計	¥19,349,164	¥20,419,122

(単位：百万円)

負債及び資本の部	2018	2019
流動負債		
営業債務	¥1,224,627	¥1,184,882
資金調達に係る債務	2,917,261	3,188,782
未払費用	404,719	476,300
その他の金融負債	115,405	132,910
未払法人所得税	53,595	49,726
引当金	305,994	348,763
その他の流動負債	602,498	599,761
流動負債合計	5,624,099	5,981,124
非流動負債		
資金調達に係る債務	3,881,749	4,142,338
その他の金融負債	60,005	63,689
退職給付に係る負債	404,401	398,803
引当金	220,625	220,745
繰延税金負債	629,722	727,411
その他の非流動負債	294,468	319,222
非流動負債合計	5,490,970	5,872,208
負債合計	11,115,069	11,853,332
資本		
資本金	86,067	86,067
資本剰余金	171,118	171,460
自己株式	(113,271)	(177,827)
利益剰余金	7,611,332	7,973,637
その他の資本の構成要素	178,292	214,383
親会社の所有者に帰属する持分合計	7,933,538	8,267,720
非支配持分	300,557	298,070
資本合計	8,234,095	8,565,790
負債及び資本合計	¥19,349,164	¥20,419,122

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)	
	2018	2019
売上収益	¥15,361,146	¥15,888,617
営業費用		
売上原価	(12,000,581)	(12,580,949)
販売費及び一般管理費	(1,775,151)	(1,774,393)
研究開発費	(751,856)	(806,905)
営業費用合計	(14,527,588)	(15,162,247)
営業利益	833,558	726,370
持分法による投資利益	247,643	228,827
金融収益及び金融費用		
受取利息	41,191	48,618
支払利息	(12,970)	(13,217)
その他(純額)	5,551	(11,223)
金融収益及び金融費用合計	33,772	24,178
税引前利益	1,114,973	979,375
法人所得税費用	13,666	(303,089)
当期利益	¥1,128,639	¥676,286
当期利益の帰属：		
親会社の所有者	¥1,059,337	¥610,316
非支配持分	69,302	65,970
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	590円79銭	345円99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)	
	2018	2019
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税引前利益	¥1,114,973	¥979,375
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)	713,093	721,695
持分法による投資利益	(247,643)	(228,827)
金融収益及び金融費用	13,218	(88,608)
金融サービスに係る利息収益及び利息費用	(127,529)	(124,076)
資産及び負債の増減		
営業債権	(41,778)	9,344
棚卸資産	(202,916)	(60,906)
営業債務	69,429	(11,816)
未払費用	(2,700)	25,372
引当金及び退職給付に係る負債	(28,945)	(1,590)
金融サービスに係る債権	(174,438)	(260,704)
オペレーティング・リース資産	(158,337)	(230,311)
その他資産及び負債	11,602	11,045
その他(純額)	9,314	3,706
配当金の受取額	161,106	175,244
利息の受取額	245,095	270,776
利息の支払額	(115,317)	(150,162)
法人所得税の支払及び還付額	(250,556)	(263,569)
営業活動によるキャッシュ・フロー	987,671	775,988

	(単位：百万円)	
	2018	2019
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	¥(415,563)	¥(420,768)
無形資産の取得及び内部開発による支出	(156,927)	(187,039)
有形固定資産及び無形資産の売却による収入	15,042	20,765
持分法で会計処理されている投資の 取得による支出	(2,450)	(2,401)
その他の金融資産の取得による支出	(280,236)	(506,431)
その他の金融資産の売却及び償還による収入	224,302	515,670
その他(純額)	719	2,649
投資活動によるキャッシュ・フロー	(615,113)	(577,555)
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期資金調達による収入	8,106,505	8,435,249
短期資金調達に係る債務の返済による支出	(8,004,620)	(8,213,698)
長期資金調達による収入	1,689,596	1,900,257
長期資金調達に係る債務の返済による支出	(1,609,554)	(1,726,097)
親会社の所有者への配当金の支払額	(174,221)	(194,271)
非支配持分への配当金の支払額	(48,332)	(66,872)
自己株式の取得及び売却による収支	(87,082)	(64,556)
その他(純額)	(46,626)	(47,088)
財務活動によるキャッシュ・フロー	(174,334)	22,924
為替変動による現金及び現金同等物への影響額	(47,712)	16,276
現金及び現金同等物の純増減額	150,512	237,633
現金及び現金同等物の期首残高	2,105,976	2,256,488
現金及び現金同等物の期末残高	¥2,256,488	¥2,494,121

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。

2018年3月31日に終了した年度

(単位:百万円)

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

2019年3月31日に終了した年度

(単位:百万円)

	二輪事業	四輪事業	金融サービス事業	パワープロダクツ事業及びその他の事業	計	消去または全社	連結
売上収益							
(1) 外部顧客	¥2,100,155	¥11,072,117	¥2,365,355	¥350,990	¥15,888,617	—	¥15,888,617
(2) セグメント間	—	215,647	14,687	26,266	256,600	(256,600)	—
計	2,100,155	11,287,764	2,380,042	377,256	16,145,217	(256,600)	15,888,617
営業利益(損失)	291,642	209,694	235,945	(10,911)	726,370	—	726,370
資産	1,523,817	7,923,802	10,236,066	328,870	20,012,555	406,567	20,419,122
減価償却費および償却費	66,680	603,124	784,683	14,198	1,468,685	—	1,468,685
資本的支出	74,024	525,419	2,041,735	16,074	2,657,252	—	2,657,252

・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 519,780 百万円、682,842 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

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、2兆1,001億円と前年度に比べ3.0%の増収となりました。営業利益は、台数変動及び構成差にともなう利益増などにより、2,916億円と前年度に比べ9.2%の増益となりました。

四輪事業

外部顧客への売上収益は、連結売上台数の増加などにより、11兆721億円と前年度に比べ2.0%の増収となりました。営業利益は、コストダウン効果や前年度の集団訴訟和解金などはあったものの、四輪車生産体制の変更にともなう欧州における影響や為替影響などにより、2,096億円と前年度に比べ43.9%の減益となりました。

金融サービス事業

外部顧客への売上収益は、リース車両売却売上やオペレーティング・リース売上の増加などにより、2兆3,653億円と前年度に比べ11.4%の増収となりました。営業利益は、増収にともなう利益の増加などにより、2,359億円と前年度に比べ20.3%の増益となりました。

パワープロダクツ事業及びその他の事業

外部顧客への売上収益は、パワープロダクツ事業の連結売上台数の増加などにより、3,509億円と前年度に比べ1.1%の増収となりました。営業損失は、研究開発費の増加や為替影響などにより、109億円と前年度に比べ75億円の悪化となりました。なお、パワープロダクツ事業及びその他の事業に含まれる航空機および航空機エンジンの営業損失は、402億円と前年度に比べ16億円の改善となりました。

財務関連データ

主要財務データ

3月31日に終了した各年度

	米国会計基準 (単位：百万円)							IFRS (単位：百万円)					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2014	2015	2016	2017	2018	2019
売上、利益および配当													
売上高及びその他の営業収入	¥10,011,241	¥8,579,174	¥8,936,867	¥7,948,095	¥9,877,947	¥11,842,451	¥12,646,747						
営業利益	189,643	363,775	569,775	231,364	544,810	750,281	606,878	823,864	670,603	503,376	840,711	833,558	726,370
営業利益率	1.9%	4.2%	6.4%	2.9%	5.5%	6.3%	4.8%	6.6%	5.0%	3.4%	6.0%	5.4%	4.6%
税引前利益	161,734	336,198	630,548	257,403	488,891	728,940	644,809	130,916	96,097	126,001	164,793	247,643	228,827
法人税等	109,835	146,869	206,827	135,735	178,976	252,662	235,204	933,903	806,237	635,450	1,006,986	1,114,973	979,375
関連会社持分利益	99,034	93,282	139,756	100,406	82,723	132,471	126,570	267,992	245,139	229,092	327,592	(13,666)	303,089
非支配持分損益(控除)	(13,928)	(14,211)	(29,389)	(10,592)	(25,489)	(34,642)	(43,168)	665,911	561,098	406,358	679,394	1,128,639	676,286
当社株主に帰属する当期純利益	137,005	268,400	534,088	211,482	367,149	574,107	493,007	624,703	509,435	344,531	616,569	1,059,337	610,316
支払配当金	139,724	61,696	92,170	108,138	129,765	142,381	158,601	142,381	158,601	158,601	162,205	174,221	194,271
研究開発費	563,197	463,354	487,591	519,818	560,270	634,130	662,610	625,698	670,331	719,810	659,918	730,734	820,037
支払利息	22,543	12,552	8,474	10,378	12,157	12,703	16,598	12,803	18,194	18,146	12,471	12,970	13,217
資産、長期債務および資本合計													
総資産	¥11,818,917	¥11,629,115	¥11,577,714	¥11,787,599	¥13,635,357	¥15,622,031	¥18,088,839	¥16,048,438	¥18,425,837	¥18,229,294	¥18,958,123	¥19,349,164	¥20,419,122
長期債務	1,932,637	2,313,035	2,043,240	2,235,001	2,710,845	3,234,066	3,933,860	3,224,512	3,926,276	3,736,628	4,022,190	3,881,749	4,142,338
当社株主に帰属する株主資本	4,007,288	4,328,640	4,439,587	4,398,249	5,043,500	5,918,979	6,696,693	6,335,534	7,108,627	6,761,433	7,295,296	7,933,538	8,267,720
資本的支出 (オペレーティング・リース除く)	633,913	348,981	326,620	424,413	630,408	782,027	714,502	803,231	703,920	687,306	588,360	484,778	466,657
減価償却費 (オペレーティング・リース除く)	441,868	401,743	377,272	345,105	335,536	442,318	490,375	419,022	451,052	486,410	484,133	513,455	499,036
売上、利益および配当													
売上収益								¥12,506,091	¥13,328,099	¥14,601,151	¥13,999,200	¥15,361,146	¥15,888,617
営業利益								823,864	670,603	503,376	840,711	833,558	726,370
営業利益率								6.6%	5.0%	3.4%	6.0%	5.4%	4.6%
持分法による投資利益								130,916	96,097	126,001	164,793	247,643	228,827
税引前利益								933,903	806,237	635,450	1,006,986	1,114,973	979,375
法人所得税費用								267,992	245,139	229,092	327,592	(13,666)	303,089
当期利益								665,911	561,098	406,358	679,394	1,128,639	676,286
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
支払配当金								142,381	158,601	158,601	162,205	174,221	194,271
研究開発支出								625,698	670,331	719,810	659,918	730,734	820,037
支払利息								12,803	18,194	18,146	12,471	12,970	13,217
資産、負債および資本													
総資産								¥16,048,438	¥18,425,837	¥18,229,294	¥18,958,123	¥19,349,164	¥20,419,122
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
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
有形固定資産の取得								803,231	703,920	687,306	588,360	484,778	466,657
減価償却費								419,022	451,052	486,410	484,133	513,455	499,036

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)					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1株当たり													
当社株主に帰属する当期純利益													
基本的	¥75.50	¥147.91	¥295.67	¥117.34	¥203.71	¥318.54	¥273.54	¥346.62	¥282.66	¥191.16	¥342.10	¥590.79	¥345.99
希薄化後	75.50	147.91	295.67	117.34	203.71	318.54	273.54	346.62	282.66	191.16	342.10	590.79	345.99
配当金	63	38	54	60	76	82	88	82	88	88	92	100	111
当社株主に帰属する株主資本	2,208.35	2,385.45	2,463.29	2,440.35	2,798.37	3,284.14	3,715.66	3,515.27	3,944.23	3,751.59	4,047.81	4,461.36	4,698.74
	(単位：百万円)							(単位：百万円)					
売上推移													
売上高※1													
日本	¥1,446,541	¥1,577,318	¥1,503,842	¥1,517,927	¥1,652,995	¥1,912,504	¥1,810,283	¥1,920,114	¥1,800,439	¥1,754,167	¥1,799,772	¥1,919,130	¥2,042,891
海外	8,564,700	7,001,856	7,433,025	6,430,168	8,224,952	9,929,947	10,836,464	10,585,977	11,527,660	12,846,984	12,199,428	13,442,016	13,845,726
合計	¥10,011,241	¥8,579,174	¥8,936,867	¥7,948,095	¥9,877,947	¥11,842,451	¥12,646,747	¥12,506,091	¥13,328,099	¥14,601,151	¥13,999,200	¥15,361,146	¥15,888,617
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	(単位：千台)							(単位：千台)					
売上台数※2													
二輪事業	10,114	9,639	18,331	15,061	15,494	17,021	17,765	17,008	17,592	17,055	17,661	19,554	20,238
四輪事業	3,517	3,392	3,529	3,108	4,014	4,323	4,364	4,340	4,367	4,743	5,028	5,199	5,323
パワープロダクツ事業	5,187	4,744	5,509	5,819	6,071	6,036	6,001	6,018	5,983	5,965	6,121	6,262	6,301
従業員数 (単位：名)	181,876	176,815	179,060	187,094	190,338	198,561	203,902	199,368	204,730	208,399	211,915	215,638	219,722
為替レート (対米ドル) (単位：円)													
期末	¥98	¥93	¥83	¥82	¥94	¥103	¥120	¥103	¥120	¥113	¥112	¥106	¥111
期中平均	101	93	86	79	83	100	110	100	110	120	108	111	111

※1 地域区分は、外部顧客の所在地に基づいています。
 ※2 売上台数のカウント方法変更にとまらぬ、下記のように集計しています。
 ・2009～2010：当社および連結子会社の完成車（二輪車・ATV・四輪車・パワープロダクツ）と持分法適用会社への生産用部品の販売台数の合計
 ・2011～2019：当社および連結子会社ならびに持分法適用会社の完成車（二輪車・ATV・四輪車・パワープロダクツ）販売台数の合計（Hondaグループ販売台数）



本田技研工業株式会社

〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

発行 2019年 6月