会社概要

会社名	日野自動車株式会社
事業内容	トラック・バス、小型商用車・乗用車(トヨタ自動車(株)よりの受託車)、各種エンジン、補給部品等の製造
本社所在地	東京都日野市日野台3丁目1番地1
創業	1910年(明治43年)8月1日
設立	1942年(昭和17年)5月1日
資本金	72,717百万円※1

※1　2018年3月31日時点(連結)
※2　2018年3月期(連結)

従業員数※1
32,719人

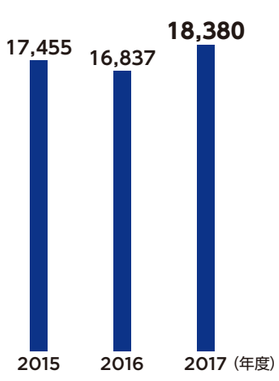
売上高※2
18,380億円

営業利益※2
803億円

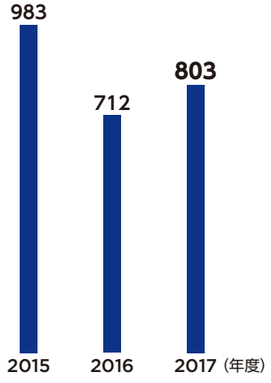
親会社株主に帰属する当期純利益※2
514億円

業績の推移

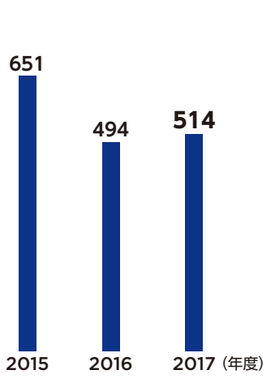
●売上高
(億円)



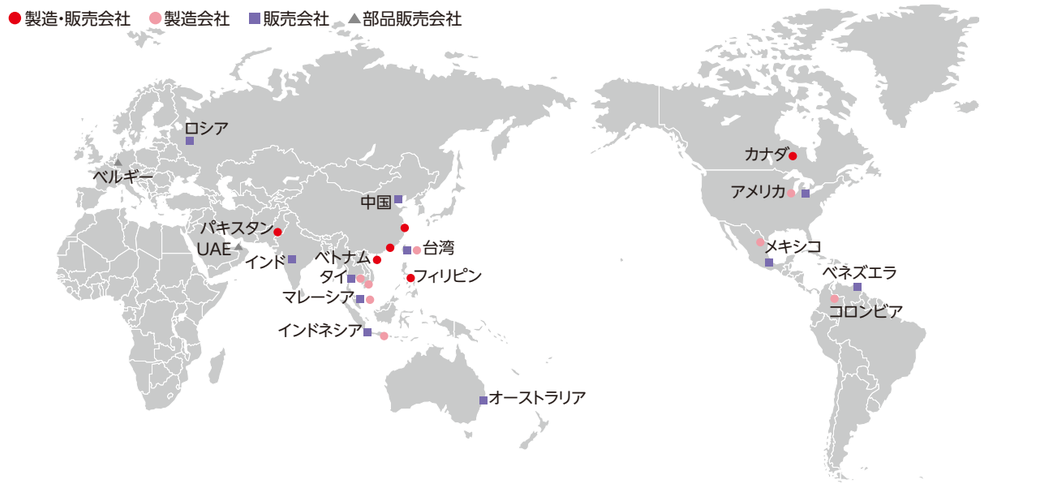
●営業利益
(億円)



●親会社株主に帰属する当期純利益
(億円)

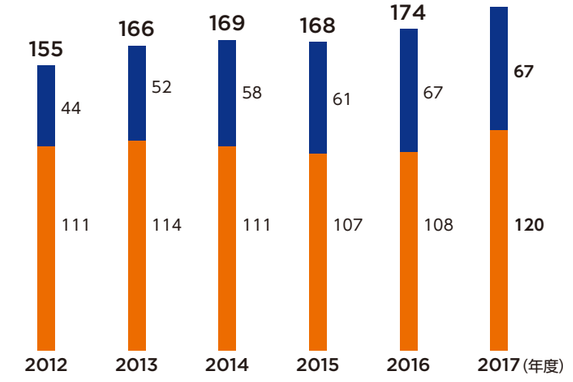


海外事業体(投資会社) 2018年6月現在



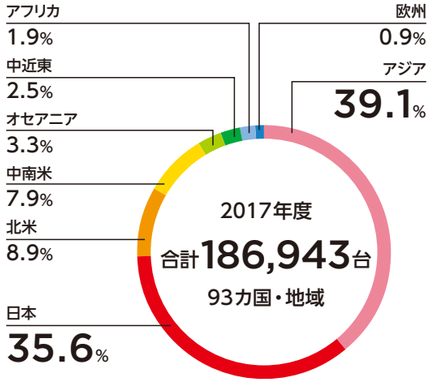
グローバル販売台数推移／地域別販売構成比

●HINOブランド車 グローバル販売台数推移
(千台) ■国内 ■海外



※過去最高販売台数

●地域別販売構成比



CONTENTS

4. 日野自動車のあゆみ

6. トップインタビュー

10. HINO基本理念と目指す方向性
10. HINO基本理念
11. 目指す方向性：スローガンと3つの方向性
・安全・環境技術を追求した最適商品
・最高にカスタマイズされたトータルサポート
・新たな領域へのチャレンジ

18. CSRマネジメント
18. 日野のCSR
20. SDGsへの貢献

21. 特集
21. 地域活性化につながるお客様貢献活動
南大東島とともに生きる
24. 地域の物流を支える取り組み
トータルサポートの源流

27. ESGの取り組み

28. Environment 環境
28. 環境マネジメント
35. マテリアルバランス
36. 日野環境チャレンジ2050
65. 主要パフォーマンスデータ

66. Social 社会
66. 安全
72. 健康
76. 品質
80. 人づくり・働き方
92. サプライチェーン
94. 社会貢献活動

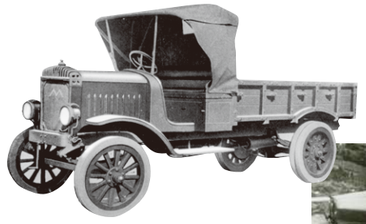
98. Governance 企業統治
98. コーポレート・ガバナンス
101. 社外取締役インタビュー
103. コンプライアンス・リスク管理

106. ESGデータ集・その他
106. ESGデータ集
107. GRIスタンダード内容索引
121. ISO26000対照表
122. 編集方針
123. 第三者意見

HINO サステナビリティレポート 2018

HISTORY of Hino Motors 日野自動車のあゆみ

1917年に日本人の設計による初の純国産トラックの試作に成功して以来、人と物の移動を技術で支えてきました。戦後はディーゼルエンジンを搭載したトレーラートラックで日本の復興を支え、高度成長期には大量輸送を担うトラックやバスを開発。近年では、AI・IoTなどの最新技術を駆使して、人と物の移動にまつわる社会課題に挑んでいます。いま100年に一度と言われる大変革の時代、日野自動車の新たな挑戦がはじまっています。



● TGE-A型トラック(1917年)
日本初の純国産トラックで、日野自動車の原点となる。

● T10-20型トレーラートラック(1946年)
純国産の大型トラックは、敗戦で自信を失った国民を勇気づけた。

● 日野コンテッサ1300デラックス(1964年)
第11回東京モーターショーに出展した世界戦略車「コンテッサ1300デラックス」。性能の高さとデザイン性に世界から絶賛の声が集まった。

● 日野スーパードルフィン(ドルフィンターボ8.8)(1981年)
世界初のダウンサイジングエンジン、世界初のカーブ・インペラー・ターボコンプレッサーなど、新しいアイデアと技術が満載のパワフルな低公害車の誕生。

● HINO600
北米市場で主流のボンネットタイプを北米専用車として開発。のちに全米トラックディーラー協会の2011年トラック・オブ・ザ・イヤー(中型部門)を受賞。

● 日野デュトロ ハイブリッド
環境問題の深刻化を見据え、ハイブリッドシステム搭載の小型トラックデュトロを2003年に発売。以来、今日まで日野自動車のハイブリッド車のイメージリーダー的な存在となっている。

● 日野プロフィア&日野レンジャー
2017年、大型トラック「日野プロフィア」が14年ぶり、中型トラック「日野レンジャー」が16年ぶりにフルモデルチェンジ。安全性能や燃費性能の向上に加えて快適性能を追求している。

● HIMR(1989年)
第28回東京モーターショーでお披露目した世界初のハイブリッドバス。1991年に市販開始となった。

● 日野ポンチョ
コミュニティーバスに最適な乗り降りしやすい低床と広いフルフラットスペースが特長で、2006年のグッドデザイン賞を受賞した。

● 日野セレガ
トラック・バス世界初となる「ドライバー異常時対応システム(EDSS)」を標準装備するなど、安全性を大きく向上させた次世代型の大型観光バスとして、2018年にマイナーチェンジ。

1910s ガス灯から自動車産業へ

日野自動車の歴史は、1910年の東京瓦斯工業設立からはじまる。当時、ガス事業は近代化の象徴だったが、新しい時代の到来を予感し、自動車産業に進出。

1940s ディーゼルエンジントラックから復興のスタート

戦時下で開発していたディーゼルエンジンの技術を活かし、巨大なトレーラートラックを開発。

1950s 総合自動車メーカーへの礎を築く

高度成長期の幕開け。景気の波に乗って自動車メーカーの増産が続き、本格的なモータリゼーションがはじまる。

1960s モータリゼーションに挑む

1966年にトヨタと提携。日野自動車の乗用車は生産中止となる一方、「トヨタハイラックス」を羽村工場で生産開始。トヨタ日野連合の礎を築く。

1970s No.1トラックメーカーとして排ガス規制に取り組む

日野自動車が国内大中型トラックトップシェアメーカーとなった翌年の1974年からディーゼル車排ガス規制が始まる。段階的に規制が厳しくなるなか、技術陣は基準のクリアに挑み続けた。

1980s 世界初のハイブリッドバス

自動車メーカー各社がさまざまな技術を競い合った1980年代。日野自動車の技術陣も独自の環境技術をきわめ、その後のハイブリッド時代の先駆をつけた。

1990s 日本の日野から世界のHINOへ

会社創立50周年を機に、企業理念とロゴマークを刷新。円高で海外生産が本格化するなか、グローバル体制づくりに注力。

2000s トヨタグループの一員として

2001年、トヨタ自動車の子会社となり、「HINO」ブランドとして、トヨタグループのバス・トラック部門を担う。2007年には海外販売台数が国内販売台数をはじめて上回った。

2010s 真のグローバル企業として新たな挑戦

世界的な環境規制の強化を背景にEVシフトが加速。ICT技術の進歩に伴いコネクティッドカーや自動運転に期待が集まり、自動車産業は100年に一度の大転換期を迎える。

Our challenge goes on

1914 第一次世界大戦勃発
1923 関東大震災
1929 世界恐慌
1939 第二次世界大戦勃発
1945 終戦
1947 湯川秀樹 ノーベル物理学賞受賞
1947 日本国憲法施行
1951 サンフランシスコ講和会議
1954 第一回全日本自動車ショウ
1958 東京タワー開業
1963 日本初の高速道路、名神高速道路が誕生
1964 東京オリンピック
1969 東名高速道路開通
1970 大阪万博
1971 ニクソンショック
1972 沖縄返還
1985 プラザ合意
1986 男女雇用機会均等法施行
1989 ベルリンの壁崩壊
1991 バブル経済の崩壊
1993 EU誕生
1995 阪神・淡路大震災
2001 アメリカ同時多発テロ
2005 愛・地球博(愛知万博)開催
2008 リーマンショック
2011 東日本大震災
2012 東京スカイツリー開業
2016 北海道新幹線開業

● 日野重工業株式会社として分社・設立
写真は太平洋戦争末期の日野工場。

1942年

● ルノー公団との提携
ルノー公団との技術提携を結び、ルノー4CV(小型乗用車)を生産(1953年～1961年)

1953年

● トヨタとの提携
トヨタ自動車工業(株)・トヨタ自動車販売(株)(現、トヨタ自動車(株))と業務提携を締結。

1966年

● ダカールラリー
1991年にダカールラリー初参戦。1997年には総合1位、2位、3位を独占し、過酷な環境にも力を発揮する日野自動車の実力を世界に見せつけた。2018年で連続27回出場。

1997年

● 古河工場
グローバル生産体制の構築を狙い国内工場を再編し、最大規模・最新鋭の工場となった。大中型車両生産のマザー工場として2017年より本格稼働。

2017年

● フォルクスワーゲン トラック&バスとの提携
VOLKSWAGEN TRUCK & BUS(現、TRATON GROUP)と戦略的協力関係の構築に向け合意。

2018年