HINO SUSTAINABILITY REPORT 2018

HINO サステナビリティレポート 2018

日野自動車株式会社

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

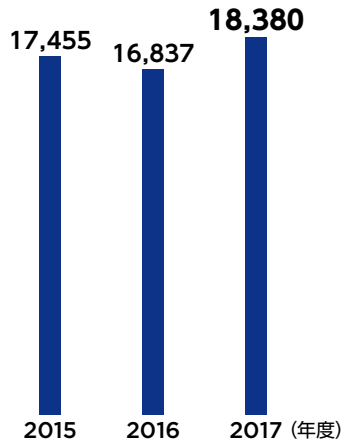
売上高※2
18,380億円

営業利益※2
803億円

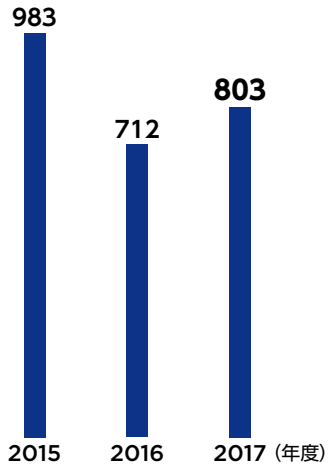
親会社株主に帰属する当期純利益※2
514億円

業績の推移

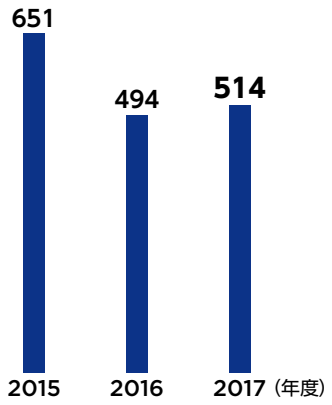
●売上高
(億円)



●営業利益
(億円)



●親会社株主に帰属する当期純利益
(億円)



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

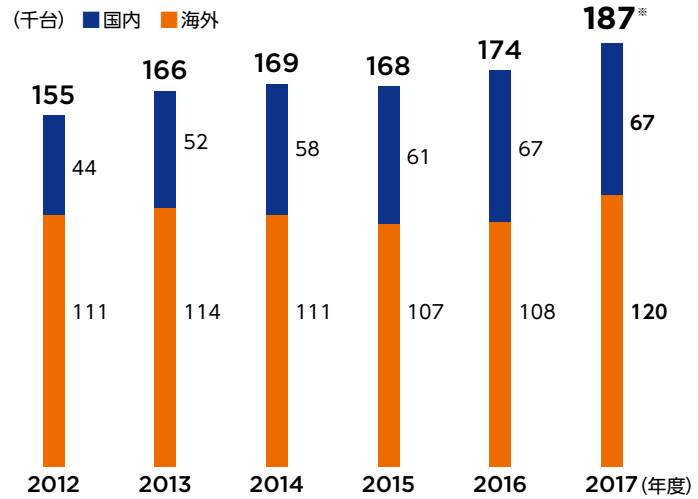
21. 特集
21. 地域活性化につながるお客様貢献活動
南大東島とともに生きる
24. 地域の物流を支える取り組み
トータルサポートの源流

海外事業体（投資会社） 2018年6月現在

●製造・販売会社 ●製造会社 ■販売会社 ▲部品販売会社

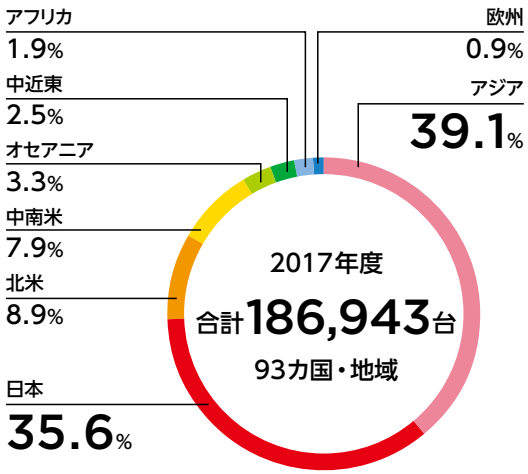
グローバル販売台数推移／地域別販売構成比

●HINOブランド車 グローバル販売台数推移



※過去最高販売台数

●地域別販売構成比



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

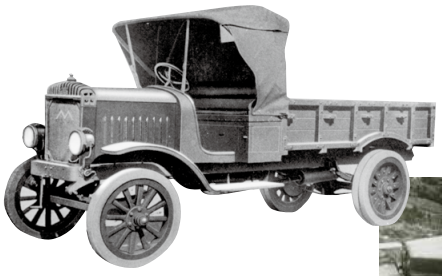
98. Governance 企業統治
- 98. コーポレート・ガバナンス
- 101. 社外取締役インタビュー
- 103. コンプライアンス・リスク管理

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

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。

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。

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

1942年

● 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。

1953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)

1966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。

● 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。

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鞭をつけた。

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

1985	1986	1989	1991	1993	1995	2001	2005	2008	2011	2012	2016
プラザ合意	男女雇用機会均等法施行	ベルリンの壁崩壊	バブル経済の崩壊	EU誕生	阪神・淡路大震災	アメリカ同時多発テロ	愛・地球博(愛知万博)開催	リーマンショック	東日本大震災	東京スカイツリー開業	北海道新幹線開業

1997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。

2017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。

2018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。

TOP INTERVIEW

代表取締役社長
最高経営責任者
下 義生

何よりお客様の声に耳を傾け、いつの時代も社会に必要とされる日野自動車であり続けます。

自動車業界は未だかつてない急激な変化に直面しています。この大変革の真っただ中に、日野自動車がトラック・バスのリーディングカンパニーとしていかにして社会課題に取り組み、持続的な成長と企業価値向上を果たそうとしているのか、代表取締役社長 兼 最高経営責任者 下 義生が未来への指針を語りました。

さまざまな社会課題の解決に向けて、トラック・バスの力が必要とされている

――2017年6月の社長就任から1年以上が経過しました。現在の事業を取り巻く環境と、2017年度の振り返りについてお聞かせください。

いま、自動車業界は自動運転や電気自動車（EV）に象徴されるように、**100年に一度ともいわれる大変革**の中にあります。また、CO_2の排出による地球温暖化はもちろん、eコマースの拡大や高齢化にともなうドライバー不足や安全ニーズの高まり、過疎化による移動手段不足などが社会課題として浮き彫りとなる中で、**トラック・バスを取り巻く環境も大きく変化**しようとしています。こうした環境変化に対し私たちは、より速く、より的確に対応していかなければ、生き残っ

ていけないと考えています。

2017年度、日野自動車のグローバル販売台数はトラック・バス合計で18万台に達するなど過去最高を更新しました。いまや全世界で90を超える国・地域のお客様に、「HINO」ブランドの商用車を選んでいただいており、アジア・北米・中南米・ヨーロッパ・中東・オセアニアなど多数の海外拠点を置いています。また連結で3万2,000人余りの社員の中には、トップマネジメントから一般社員まで数多くの海外現地の方々が働いています。すべてのメンバーが、**日本はもとより世界中の方々から「愛される企業」**を目指し、この環境変化に対応していくことが必要であると考えています。

――この激動の時代を乗り越えるべく打ち出したスローガン「もっと、はたらくトラック・バス」には、どのような思いが込められているのでしょうか。

トラック・バスはモノを運び、人が移動するためのいわば「道具」として特化したクルマです。とくに、新興国や発展途上国を訪れると、マイカーを持たない人が多数を占めており、トラックやバスの重要性、必要性を改めて強く感じることがあります。

「もっと、はたらくトラック・バス」には、**私たちが世に送り出すクルマがもっとはたらく存在になることで、より多くの社会課題を解決し、社会全体の発展に貢献していきたい**という想いを込めています。その積み重ねが、**“世界で愛される日野自動車”**につながっていくことを確信しています。

「3つの方向性」を貫くことで、より社会に有益な存在になっていく

――今後の事業の方向性について具体的にお聞かせください。

私たちは「もっと、はたらくトラック・バス」の実現に向け、**「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」**という3つの方向性を貫いていきます。「安全・環境」の分野は、トラック・バスメーカーとして取り組むべき最低限の責務ですが、一方でトラック・バスに対して昔ながらの安全・環境面での悪い印象を持たれている方も少なくありません。私たちはこうした「負のイメージ」を払拭すべく、今後も**徹底的に安全・環境技術を磨きあげていきたい**と考えています。

まず、**何よりも優先すべきは「安全」**です。トラック・バスによる交通事故死傷者ゼロを目標として、新モデルの車両では自動ブレーキを標準設定するなど、安全装備を充実させてきました。今後も先進安全技術をいち早く導入していきたいと思います。環境面においてもCO_2削減を目指し、ハイブリッド車をはじめとした電動化車両の導入を積極的に進めてまいります。また、ドライバー不足が深刻な問題となる中、トラック・バスの操作性・居住性の向上や、物流業界では無視できない荷降ろし時の負担の軽減など、**すべてのドライバーの活躍を支える技術革新も実現していきたい**と考えています。

次の「最高にカスタマイズされたトータルサポート」には、全世界で約175万台もの日野のトラック・バスが走っている中、その**一台一台すべてに最適な整備**を施さなければならないという想いを重ねています。とくにトラック・バスはお客様が仕事の道具としてお使いいただく期間も長いため、いつでも“使える状態”を維持するべく、販売会社などでは整備工場の拡張やレーンの増設など、サービス面を充実させる取り組みを進めています。

またトラックやバスの走り方は、国や地域、道路状況や仕事内容によってまったく違うものです。各

国の物流の状況を理解したうえで、お客様の使い方に合わせてサービスをカスタマイズしていく――そういったサポートを通じて、私たちの社会的価値を高めていきたいと思っています。さらには「新たな領域へのチャレンジ」として、**物流や交通の未来像を見据えた創造的な挑戦を通じて世界中の社会課題を解決し、トラック・バスが社会にとってより有益な存在になる**ことを目指します。

――新しい物流の形を模索する新会社も設立されたそうですね。

2018年6月に日野自動車100%出資の子会社**「NEXT Logistics Japan株式会社」**を設立しました。私たちは商用車メーカーとして、最適商品やサービスを提供することはもちろん、**お客様や社会が困っている物流や交通の課題解決に挑戦していくべき**だと考えています。すでにトラックのドライバー不足への対策として隊列走行の実証実験を重ねているほか、将来的には自動運転やより高度な環境技術の実用化を見据えた未来像を描いています。この先の20年、30年先という長いレンジで見たときに、取り組むべき課題はたくさんありますが、この会社は私たちが**"新しい物流"の具現化を目指して踏み出した新たな一歩**であり、**社会全体の大きな利益につながるもの**と信じています。

真のグローバル企業を目指して 国際社会や地域社会の要請・期待に応える

――日野自動車が果たすべきCSRについて、どのようにお考えですか。

日野自動車が展開するトラック・バス事業は、**社会基盤としての物流や交通を支えるお客様のビジネスに貢献するという意味で非常に公益性の高い事業であり、本業の追求がCSR、その先のCSVの推進と大いに重なる**ものと考えています。たとえば自動運転などの次世代の技術は、乗用車以上にトラック・バスに搭載されてこそ、より大きな社会的価値を生み出すものではないでしょうか。

「3つの方向性」にも掲げたとおり、トラック・バス事業を通じて多くの社会課題の解決に貢献したいと考えています。現有の技術で対応できるものがあれば、将来的な実現を目指す技術もあり、異なる時間軸の中で挑戦を重ねていくことが大切です。そのうえでいざ技術的なブレイクスルーが起きたときに何ができるのか――これを常に念頭に置きつつ技術・商品開発を進め、**未来に向けた事業のロードマップをしっかりと描くことが私たちの責務である**と考えています。

――SDGs(持続可能な開発目標)やESG(環境・社会・ガバナンス)の視点に基づくグローバル社会からの要請について、日野自動車としてどのように対応していくべきとお考えですか。

私たちはグローバル企業として、**一連の国際社会の要請に応えていく**ことは当然であると考えています。一方で、創業の地である日野市をはじめとする地域との密接な関係性があってこそのグローバルであるとも考えます。むしろトラック・バスという地域社会との接点が密接な事業であるからこそ、一層地域に貢献しようという意思を社員一人ひとりが強く持ったうえで、事業と向き合っていかなければなりません。

大切なのは、**地域のお客様や社会が求めているものに常に真摯に耳を傾けることであり、そこに向けた技術開発**です。このプロセスこそが、日野

自動車がずっと大切にしてきたトータルサポートであり、ここを違えれば私たちはいつの間にか社会から取り残されることになるでしょう。

日野ならではの価値観のもと、常に一歩先を行く提案を

――今後の成長に向けて、経営基盤の強化としてどのようなものが挙げられますか。

日野自動車は、**世界中のお客様と社会、ステークホルダーの皆さまに信頼され、これまで以上に必要とされる企業となる**ことが、持続的な成長につながっていくことと考えています。そのためには、**自分たちの仕事の意味づけや位置づけを、グループ全体の強固な共通認識として持つことが、今後はますます重要になってくる**でしょう。またグローバル社会で信頼を得るために自らを厳しく律する必要もあり、コーポレート・ガバナンスやコンプライアンスなど**経営の基盤となる部分の強化は重要なテーマ**です。加えて、ダイバーシティの推進や働き方改革にも積極的に取り組み、社員にはさまざまな学びや気づきを得る中で大きく成長する機会を与えたいと考えています。こうした一連の取り組みを通じて、日野自動車の依って立つ「価値観」を再確認し、グローバル企業としてもう一段上のステージを目指していきたいです。

また日野自動車は、**2017年11月にインドのAshok Leyland社と協業契約を締結し、2018年4月にはドイツのTRATON社と戦略的パートナーシップを結ぶ**など、**グローバルレベルでの仲間づくり**にも取り組んでいます。今後、**さまざまな交流を重ねるなかで、多くの学びや気づきにつなげ、あらゆる価値観を吸収することで、日野自動車が提供する“価値”に反映していきたい**と思っています。

――最後に力強いメッセージをお願いします。

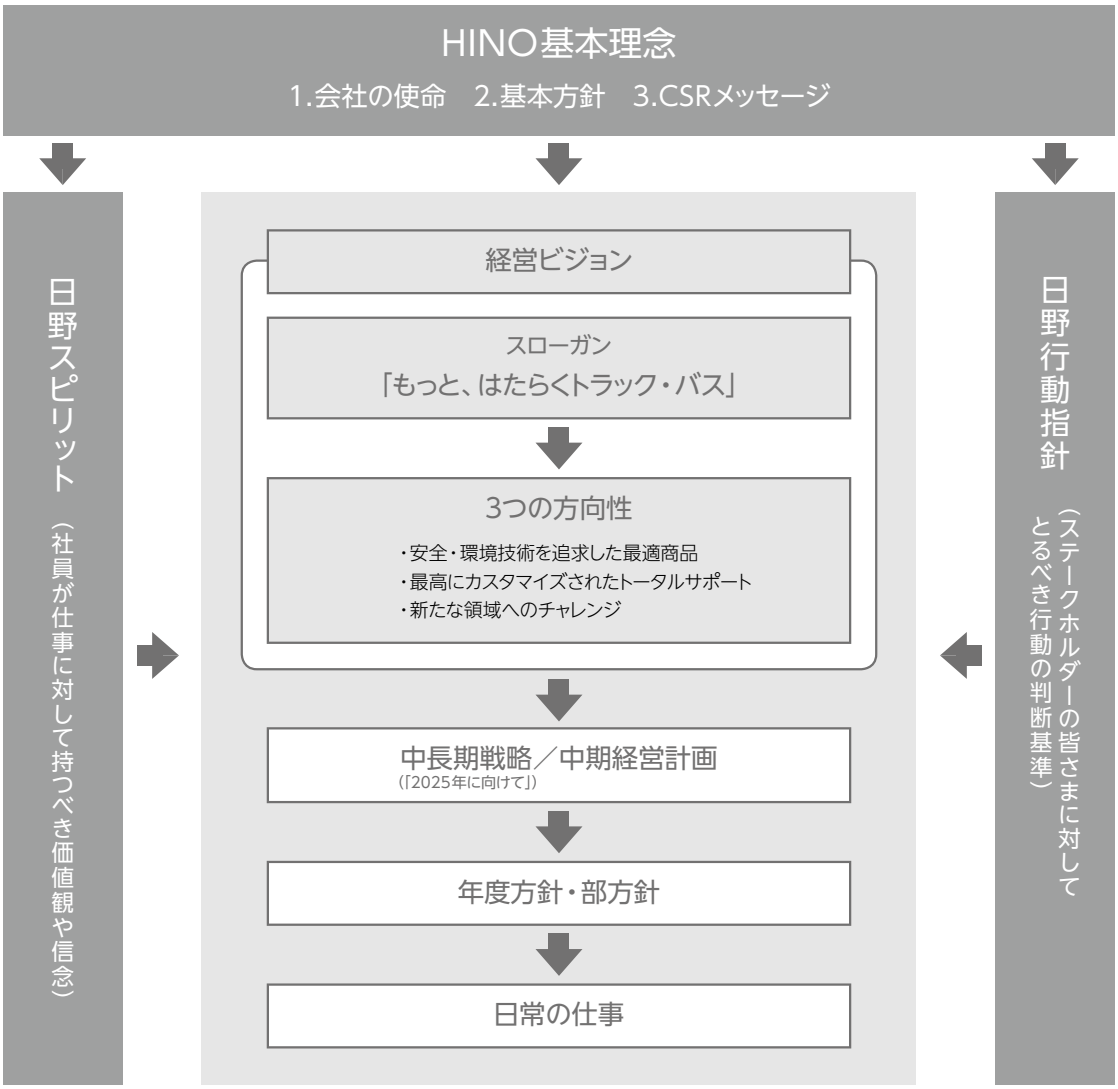
私が日野自動車に入社を決めたきっかけは、トラック・バスのような**社会にとって不可欠なものにかかわり、世の中に貢献できる企業に勤めたい**と思ったからでした。以来40年間、そのような仕事に携わることができている自分に対する「誇り」は、消えることはありません。**トラック・バスの社会にとっての必要性がさらに高まってきている**いま、こうした想いはますます強まっています。

時代とともに社会のあり方や人の意識が変化するのは当然であり、社会課題が尽きることはないでしょう。しかし今後、社会がどれほど変容を遂げようとも、私たち**日野自動車は常に社会課題の解決に向けて一歩先を行く提案をしていきます。「未来がどう変わるか」ということより、「未来をどうつくるか」のほうが重要**です。日野自動車の“いま”の取り組みが、10年後、20年後、そして50年後の未来に活かされ、お客様や社会の価値となることが私たちの願いであり、喜びでもあります。こうした想いを胸に、私たちは世の中にとって必要だと言われる企業であり続け、ひいては**サステナブルな社会の構築に貢献**していきます。

HINO基本理念と目指す方向性

HINO基本理念

日野自動車は、2007年7月にこれまで掲げてきた「企業理念」をCSRの観点から見直し、「HINO基本理念」を策定しました。そして近年、自動車業界が迎えている未だかつてない急激な変化に対して、世界中の「チーム日野」一人ひとりが心をひとつにするために、スローガンと3つの方向性を掲げ、加えて2025年に向けた中長期の方向性や取り組みを新たに掲げるなど、さまざまな価値の創造に取り組んでいます。



「HINO基本理念」はこちら　「日野行動指針」はこちら
「2025年に向けて」（2018年10月公表の、2025年に向けた中長期の方向性と取り組み）はこちら

目指す方向性：スローガンと3つの方向性

トラック・バスに対するお客様や社会からの期待は、「地球温暖化」への対策、昨今のドライバー不足をはじめとした物流・人流を取り巻く社会課題への対応、安全ニーズなど、ますます高まっています。

このような中、３つの方向性で、日野が提供するトラック・バスを「もっと、はたらく」存在にすることにより、お客様のビジネスを支え、社会に貢献し、日野の持続的な成長を実現していきます。

HINO基本理念：会社の使命

人、そして物の移動を支え、
豊かで住みよい世界と未来に貢献する

日野自動車のスローガン

「もっと、はたらくトラック・バス」

日野自動車が目指す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

――車両を中心とした、これまでの領域――　　新領域

3つの方向性

安全・環境技術を追求した最適商品

安全な交通社会実現のための安全技術の向上と地球温暖化防止に向けた環境技術の確立は、自動車業界が長期的な展望のもとに取り組むべき重要な課題です。日野自動車は、安全・環境技術のさらなる向上を前提に商品の品質、耐久性、信頼性を磨き上げ、グローバル市場における多様なお客様のニーズに応える「最適商品」を柔軟かつタイムリーに提供していくことで、社会課題の解決に貢献していきます。

1

PCS※(Pre-Crash Safety / 衝突被害軽減ブレーキ)
ミリ波レーダーと画像センサーにより前方の車両や歩行者を検知し、自動でブレーキを作動させて衝突被害を軽減するシステム

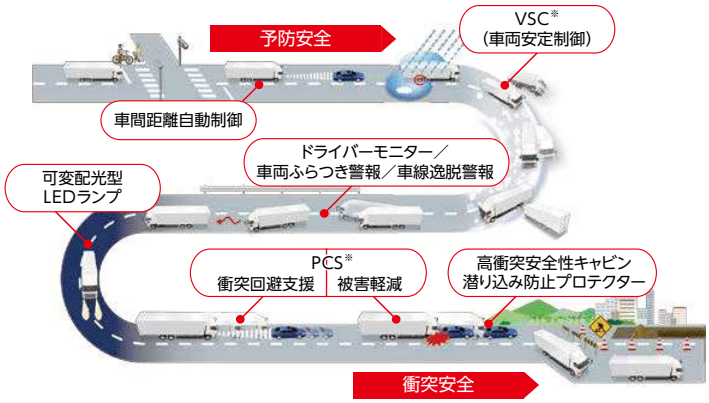
「交通事故死傷者ゼロ」のために

ひとたび事故が起きると、被害が大きくなりやすいトラック、そして多くの命を預かるバス。「安全」はトラック・バスメーカーとしての重要な責務であり、日野自動車は「トラック・バスの交通事故死傷者ゼロ」の安全な社会の実現に向けて、多様な側面から安全性の向上に努めています。

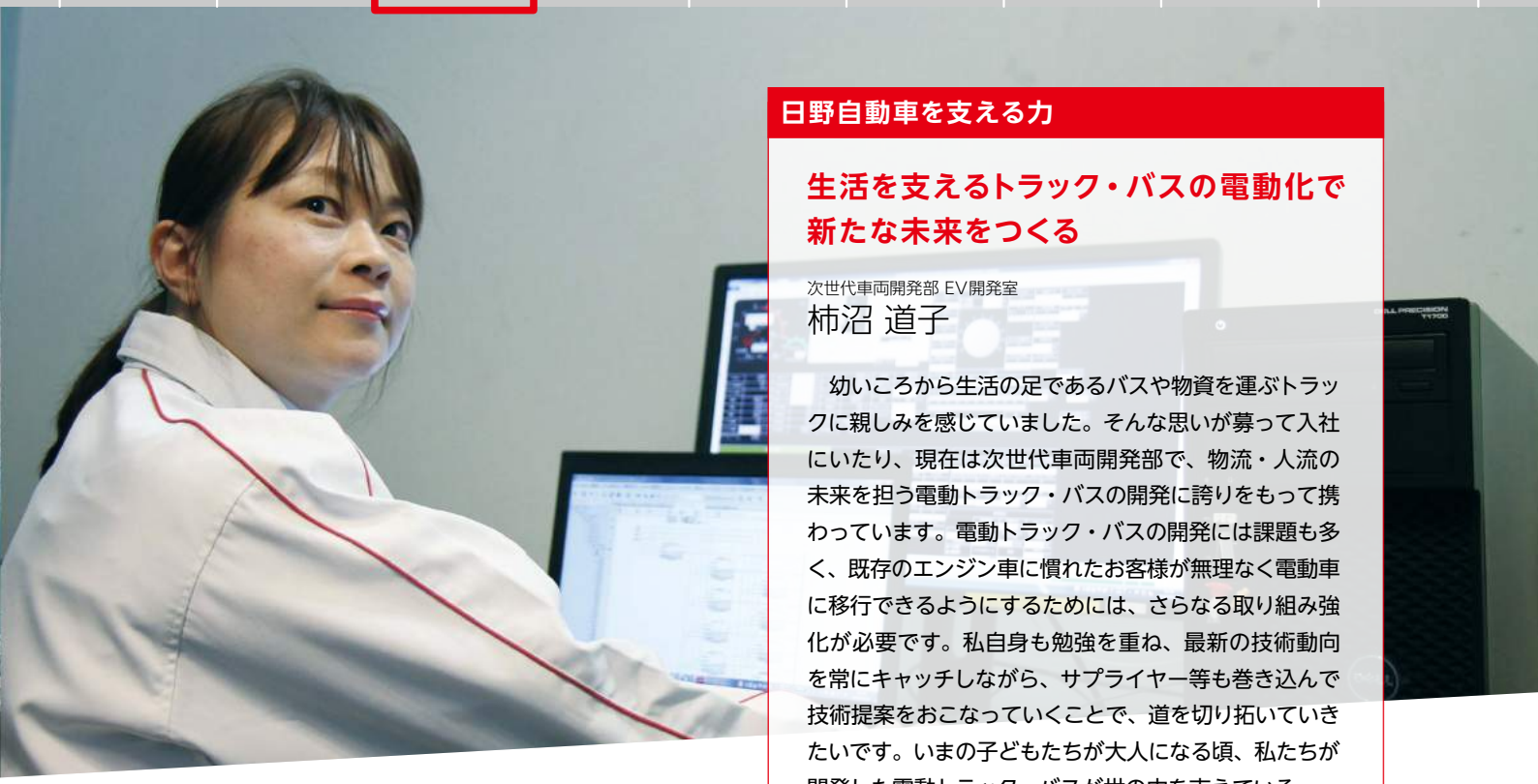
安全運転のための運行管理から事故を起こさないための予防安全、もしもの時の衝突安全までをサポートする「トータルセーフティ」の考えのもと、それぞれの段階において安全性を高めるための取り組みを進めています。商品面では、ドライバーの疲労軽減や、集中力維持、車両の挙動安定、衝突回避、被害軽減といった観点から、安全装備を開発・実用化しています。

また、開発した安全技術を広く普及させることも重要と考え、実用化した技術はいち早く商品に搭載するとともに標準装備化を進めています。さらには、既販車への後付け安全装備充実にも力を入れるなど、車両のライフサイクルを通じて多様なニーズに対応していきます。

●すべての道路利用者を念頭に置き、あらゆる場面での安全技術を開発



※VSC(Vehicle Stability Control)、PCS(Pre-Crash Safty)はトヨタ自動車(株)の登録商標です



日野自動車を支える力

生活を支えるトラック・バスの電動化で新たな未来をつくる

次世代車両開発部 EV開発室
柿沼 道子

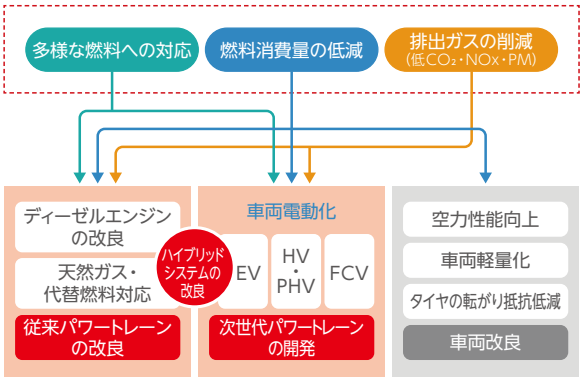
幼いころから生活の足であるバスや物資を運ぶトラックに親しみを感じていました。そんな思いが募って入社にいたり、現在は次世代車両開発部で、物流・人流の未来を担う電動トラック・バスの開発に誇りをもって携わっています。電動トラック・バスの開発には課題も多く、既存のエンジン車に慣れたお客様が無理なく電動車に移行できるようにするためには、さらなる取り組み強化が必要です。私自身も勉強を重ね、最新の技術動向を常にキャッチしながら、サプライヤー等も巻き込んで技術提案をおこなっていくことで、道を切り拓いていきたいです。いまの子どもたちが大人になる頃、私たちが開発した電動トラック・バスが世の中を支えている――そんなことを夢見て、日々仕事に取り組んでいます。

環境技術のフロントランナーとして

日野自動車は、環境問題が注目される以前より、排出ガスのクリーン化や燃費の改善などの技術革新を重ねてきました。各国の排出ガス規制に対応した商品の開発・提供はもちろんのこと、次世代車については将来的にどのようなエネルギーが主流になっても対応できるよう、実績のあるハイブリッド技術をベースに、プラグイン・ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車など、目的に応じた幅広い分野にわたる技術の研究・開発を続けています。例えば、1991年には世界初のハイブリッド市販車となる大型路線ハイブリッドバスを発売。2012年には、東京都羽村市にて、日本初のEV(電気自動車)路線バス実用運行として、小型EVバス「ポンチョEV」が採用されています。

2017年10月、私たちは2050年に向けて製品のライフサイクル全般における環境負荷を極限まで削減すべく、高い目標を掲げた「日野環境チャレンジ2050」を公表しました。今後も生産現場におけるものづくり革新やIoT技術などを組み合わせた物流革新に乗り出すことで、環境技術のフロントランナーとして時代を切り拓いていきます。

●目的に応じた幅広い技術を研究・開発



3つの方向性

最高にカスタマイズされたトータルサポート

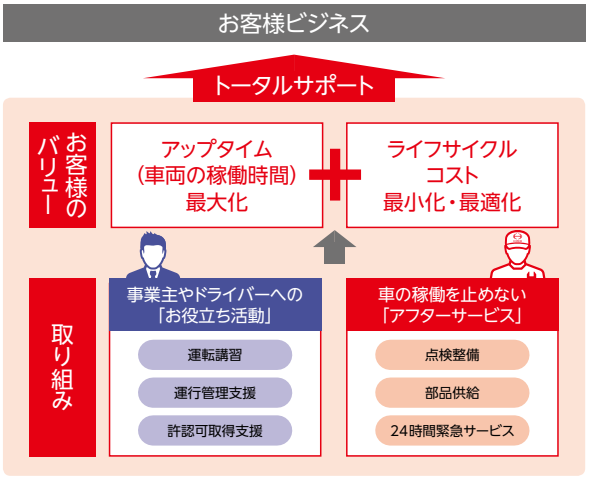
日野自動車は、単にトラックやバスの完成品を提供するだけでなく、それぞれの車両に求められる多様なニーズに応え、提供した後も見守り続ける「トータルサポート」の推進により、世界中のお客様のビジネスを支えています。私たちが世に送り出すトラック・バスが、トータルサポートを通じて“もっと、はたらく”存在になっていくことで、より多くの社会課題の解決につながるものと考えています。

トラック・バス1台1台の稼働をきめ細かくサポート

日野自動車では、トラック・バスがお客様のもとでしっかりと働き続け、その役割を全うできるように車両の稼働を全面的にサポートしています。加えて、お客様が直面している課題に真摯に向き合い、私たちならではのソリューションを提供することで「最高にカスタマイズされたトータルサポート」を実現すべく、取り組んでいます。最適商品の提供はもちろん、適切な時期の部品交換などにより故障を未然に防ぐ予防整備、万一の時の緊急対応や迅速な修理、より安全でエコな運行に導く運転講習や運行管理支援といった「お役立ち活動」を通じて、お客様の車両1台1台を最適な状態で維持し、社会のインフラである輸送・交通を支えています。

お客様車両の「アップタイム（稼働時間）の最大化」、「ライフサイクルコストの最小化・最適化」を目指すことで、お客様のビジネスを支え続ける。私たちはこの一貫した姿勢を通じてお客様からの厚い信頼を勝ち取り、トータルサポートを世界中で深化させていきます。

●お客様ビジネスを支える「トータルサポート」



日野自動車を支える力

好きな整備の仕事に打ち込みながら、夢のダカールラリーの舞台を目指す

東京日野自動車株式会社
Free Mechanic 第12期生
梅本 吉隆

幼いころ、バスやトラックなど大きな乗り物が大好きでした。一度は大学に進学したものの、「やりたいことをやってみよう」と一念発起。在学中に夜間の整備学校に通って、メカニックの資格を取得しました。

入社して7年、トータルサポートを担う一員としての自覚が強まるなかで、お客様の仕事を支え、より一層お客様の車を大切にしたいという思いが強まっています。車の使われ方を見ながら、その時々に最適な提案をすることをモットーに、いまも好きな仕事に打ち込んでいます。

車の進化とともに整備に求められるものも変わりつつあり、学ぶべきことは尽きません。これからも日々現場で腕を磨きながら、チーム日野のメカニックとしてダカールラリーに参加することを夢見ています。

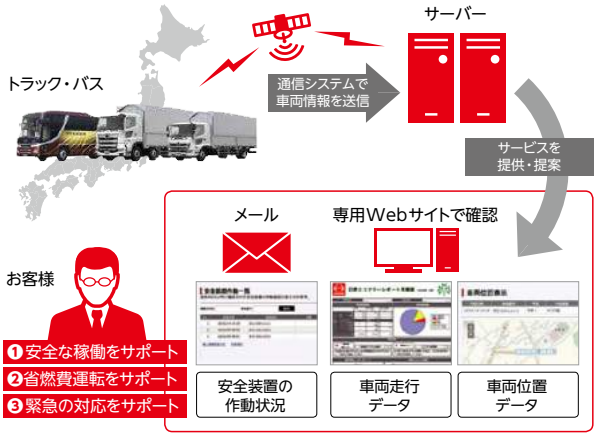
ICTを活用した「HINO CONNECT」

車両に搭載した通信端末を通じてお客様と日野自動車をつなぐ「HINO CONNECT」は、各種お客様向け通知機能やWEB閲覧機能をそなえ、トラック・バスの正常な稼働を支えるコミュニケーションツールです。例えば、安全装置(PCS※1・ドライバーモニター・EDSS※2)が作動した場合、お客様へ直接メールで連絡させていただくほか、専用WEBサイトで車両の安全装置の作動位置や時間などの状況確認ができるなど、お客様車両の安全運行を支援します。また、車両走行データなどの情報は一カ月ごとにレポートとしてまとめ、省燃費運転や安全運転のガイドとして提供。さらに収集された車両情報は予防整備の提案に活かすなど、日常の運行から緊急時の対応まで、お客様のビジネスを強力にサポートしています。

今後もさまざまなニーズや社会課題を見据えて順次機能の拡充を進め、より安心・安全かつ経済的なトラック・バスの運行の実現に貢献していきます。

※1 PCSはトヨタ自動車(株)の登録商標です
※2 EDSS(Emergency Driving Stop System):ドライバー異常時対応システム

●「HINO CONNECT」



3つの方向性

新たな領域へのチャレンジ

社会の変容に伴い、トラック・バスにまつわる社会課題は多様化しています。自動車業界全体が抱える「地球温暖化」に向けた対策をはじめ、eコマースの拡大に伴うドライバー不足や長時間勤務による事故などさまざまな物流を取り巻く問題が叫ばれています。さらに高齢者による交通事故の増加、移動手段が不足する過疎地での移動困難者の増加への対策など、課題は多岐にわたります。日野自動車は、トラック・バスメーカーとして物流や交通システム全体の課題に踏み込む“新たな領域へのチャレンジ”を通じて、社会課題の解決を目指します。

物流や交通の未来を見据え、さまざまな取り組みを推進

ドライバー不足、移動困難者の増加や輸送効率の悪化といった社会問題に対する有効な対策として、トラック・バスの自動運転などが挙げられます。

現在、日野自動車では、このような高度運転支援技術の開発を積極的に進めており、高速道路でのトラック隊列走行やBRT（バス高速輸送システム）の早期実現に向けて実証実験を重ねています。

なかでも重要なチャレンジと考えているのが、ドライバー・車両・荷物情報を高度に活用した安心・安全な物流環境と高積載率を実現する「輸送ソリューション」です。具体的には「1台でより多くの荷物を運ぶ」「少ないドライバーで多くの荷物を運ぶ」ための仕組みづくり。従来のように荷主が個々にトラックを手配し低積載率のまま輸送することなく、積載率を100％に近づける物流マッチングサービスなど、輸送価値の多様化に応えるためのさまざまなアプローチを検討しています。その他にも、スマートフォン等のモバイル端末で、バスを利用したいときに呼べる「オンデマンドバス」など、交通システムそのものを見直し、人の移動を支える取り組みも視野に入れています。

日野自動車が、一連のチャレンジを通じて実現したいのは、あらゆるステークホルダーにとって価値ある新しい物流と交通の形です。それは、これまで私たちが大切に磨き上げてきたトータルサポートを、お客様から社会へと領域を広げることで初めて可能になるものだと考えています。

日野自動車を支える力

社会の課題解決を目指し会社の礎となる取り組みに挑む

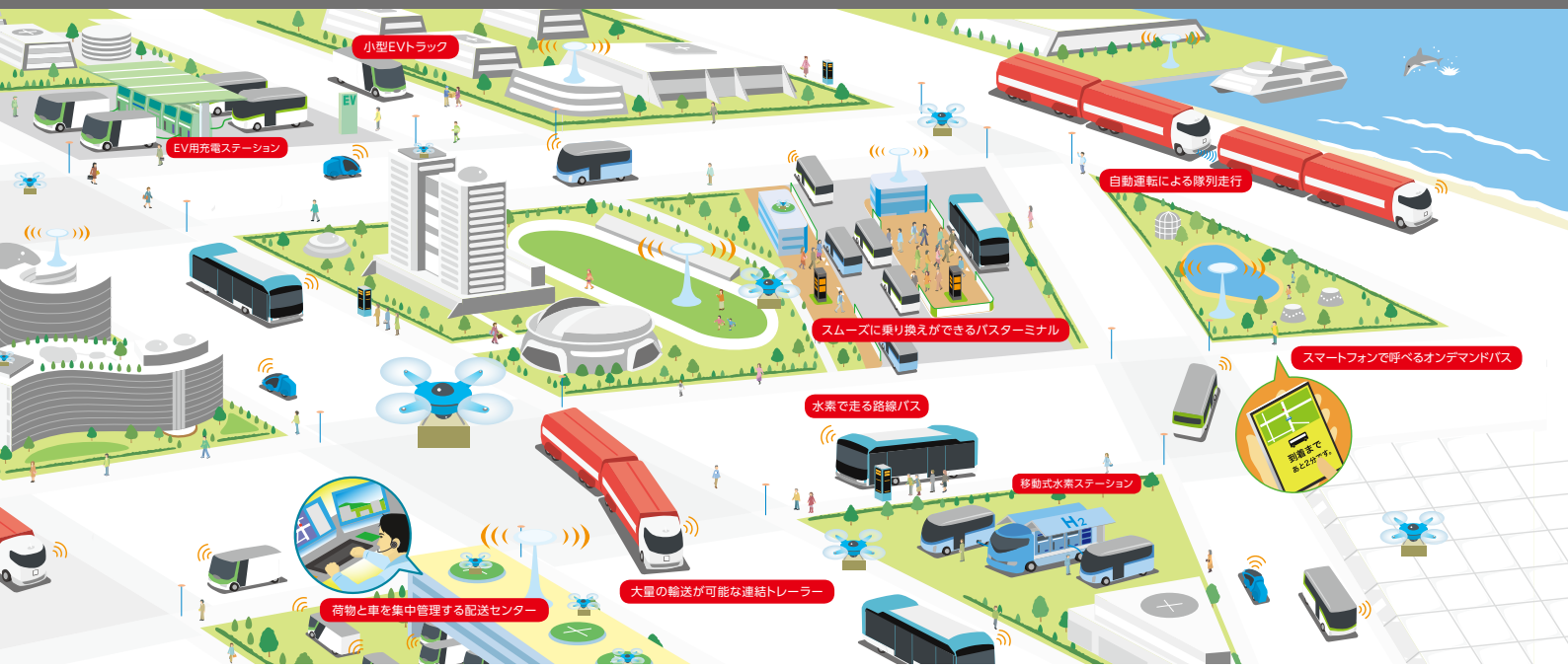
新事業企画部 江口 真衣子

いつか見たダカールラリーの映像で、一つの目標に向かって皆が力を合わせる姿に感動し、私も一緒に働いてみたいと感じました。新事業企画部には産休後に配属され、新たな領域にチャレンジする職場に当時のダカールラリーに挑んだ日野の姿を重ね合わせています。答えのないその先を見据える困難な仕事ではありますが、手掛けたことが未来の当社の礎となり、いずれは世界の物流課題の解決につながることを目指しています。

新事業企画部 萩原 大貴

新事業企画部は新設の部署ですが、目の前の物流の課題に早急に対応するべく新たに会社を立ち上げるなど、そのスピード感にベンチャービジネスに挑んでいるような感覚を覚えます。課題は山積みですが、規制の厳しい日本で解決することで、いずれは海外でも展開できるはず。そう思うと、大きなやりがいを感じます。日々、新しいことに出会えるいまの環境に感謝しながら、自分自身も急速に成長していきたいです。

日野がえがく、物流・交通の未来



CSRマネジメント

日野のCSR

HINO基本理念とCSRについての基本的考え方

日野自動車は、1992年以来掲げてきた「企業理念」を2007年7月にCSRの観点から見直しをおこない、策定された「HINO基本理念」において、「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」を会社の使命として掲げています。この理念は、日野自動車が社会に対し果たすべき任務や責任を示した「会社の使命」、取り組み方針を示した「基本方針」、そして私たちのCSRについての思いを表した「CSRメッセージ」の3要素で構成されています。私たちはこの基本理念に則り、CSR指針の社内への浸透とCSR活動を推進しています。

「HINO基本理念」はこちら

CSR活動領域とCSR指針

「HINO基本理念」の実現に向け、2008年11月には「CSR指針」を策定し、CSRの活動領域を、リスク管理、法令順守を基本とする「企業倫理、社会的責任」の第1領域、「事業活動を通じた社会貢献活動」の第2領域、「事業活動外での社会貢献活動」の第3領域と定めています。

●CSR指針に基づいたCSRの活動領域

CSR推進体制

日野自動車では、CSR活動を会社経営の一部と位置づけ、活動における行動計画や改善施策、課題の共有・推進については適宜、代表取締役社長を議長とする経営会議もしくは業務執行役員会で意思決定・報告をおこなっています。

また、前年度の活動を毎年振り返って課題を確認し、新年度の経営計画に沿った取り組みを設定するとともに、「HINO基本理念」やCSR指針の社内浸透度の向上、指針に沿った活動の推進に努めています。

社員のCSRへの意識を高めるため、社内報などに社会貢献活動をはじめとしたCSR活動の実践事例を掲載し、周知を図っています。

日野グループとしてCSR活動をさらに推進するため、グループ各社とのネットワークを強化しています。活動の活性化とグループ全体のCSR活動レベルアップを目標に、日野自動車および、関係会社のトップ向けCSR講演会や担当者向け勉強会を開催しています。

日野自動車の主要なステークホルダー

日野自動車では、CSR活動を「社会からの期待に応え、社会とともに持続的発展を目指す活動」と考えています。ステークホルダーへの責任を着実に果たすことを目指して日々活動をおこなっています。

TOPIC

社外の皆さまとのコミュニケーション

日野自動車は、社外の皆さまに当社への理解を深めていただくために、企業情報の適時・適正開示と、それらに基づくコミュニケーションが重要であると考えています。2018年は、定時株主総会や決算発表などの定例開催に加え、株主様を対象に6月に「技術説明会」を、そしてマスコミの皆さまを対象に5月に「安全・自動運転技術説明会」、7月に「環境技術説明会」を開催するなど、当社のことをより広く知っていただくための取り組みを強化してきました。今後もこのような場を通じ、社外の皆さまからいただいたご意見等を企業活動に取り入れることで、企業価値のさらなる向上につとめていきます。

環境技術説明会の様子

SDGsへの貢献

基本的な考え方

「持続可能な開発目標(SDGs)」は、2015年9月に国連持続可能な開発サミットにて採択された「アジェンダ2030」に盛り込まれた2030年までに人類が達成すべき17の目標(GOALS)と169のターゲットです。SDGsは全世界共通の目標として『誰一人取り残さない』世界を実現しようとする壮大なチャレンジであり、国はもちろん企業にも積極的な関与が求められています。

日野自動車では、以下の事業活動にかかわりの深い項目に重点を置き、社会課題の解決に取り組むなかでSDGsに貢献していきます。

日野自動車の事業とSDGsとのかかわり

日野自動車はグローバル社会と協調し、事業活動を通じて持続可能な社会に貢献する取り組みを進めています。「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」を会社の使命として掲げ、ステークホルダーの皆さまからのニーズや期待に応えながら、持続可能な社会の実現を通じ、持続的成長を目指す日野自動車のCSR活動は、SDGsが目指す方向性と一致しています。

17の目標のなかでも、「人づくり・働き方への取り組み(目標8)」「製品安全技術の追求(目標11)」など、日野グループとしてグローバルな社会課題の解決に主体的に貢献していきます。

また、地球環境問題は日野自動車が取り組むべき重要なグローバル課題のひとつです。環境負荷を低減し、豊かで住みよい世界と未来を次の世代につなぐべく「日野環境チャレンジ2050」を掲げ、取り組みを推進しています。

●SDGsに貢献する取り組み(例)

関連するSDGs目標	日野自動車の活動	ページ数
8 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する(目標8)	人づくり・働き方への取り組み	P.80-90
11 包摂的で安全かつ強靭(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する(目標11)	製品安全技術の追求	P.66-71
13 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる(目標13)	「日野環境チャレンジ2050」に沿った取り組み	P.36-64

SPECIAL FEATURE

特集❶ | 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

“サトウキビの島”の一員として

沖縄県那覇市から空路で約1時間――沖縄本島の東方約360㎞の洋上に浮かぶ南大東島。全面積の約60%がサトウキビ畑であり、およそ1,400名の島民の大多数の方々がサトウキビ産業にかかわるこの島にあって、私たち日野自動車のトラックもその一員として地域活性化に貢献しています。

南大東島とサトウキビ産業

20世紀に入るまで無人島であった南大東島に、伊豆諸島の八丈島からの開拓移民23名が入植し、サトウキビ栽培による製糖業を興したのは1900年のこと。南大東島は周囲が絶壁であることから直接船が接岸できず、漁業の振興を妨げてきました。さらに島の固い地盤は農耕には適さず、猛烈な台風の通り道でもある一方で、雨量自体は季節によってバラつきが大きいため、農業に必要な水の安定的な確保も困難です。強風や水不足などに対して大変強いサトウキビが島の生業となったのは、ここで人が暮らしていく以上、ある意味必然であったといえます。

現在、南大東島では終戦後の1950年に設立された大東糖業株式会社が、島の唯一の製糖会社としてサトウキビ産業を担っています。南大東島にとって、サトウキビは島民の方々の生活

南大東島におけるサトウキビ収穫方法の変遷

1910～1980年代

軽便鉄道による収穫

- 車両・保線の維持費高
  （島の外周21kmに対し、鉄路の総延長距離27km）
- 荷積み・荷下ろしの手間がかかる

1980年代～

ハーベスターと
伴走車（トラック）による収穫

▲取材にご協力いただいた皆さま／左から：沖山清英様（JAおきなわ）、沖山周利様、新垣好伸様、熊田昌一様（大東糖業株式会社）

を守る唯一の産業であり、サトウキビ産業が衰退すれば、いずれは人が暮らす島としての存在価値を失ってしまうことも考えられます。サトウキビ産業を守ることには、島民の方々を島にとどめ、ひいては国土を守るという重要な目的があるのです。

サトウキビの生産性向上に貢献

南大東島のサトウキビ産業の発展のためには、持続可能性の確保が必要です。それには生産性の向上が重要なカギの一つであり、効率の良い収穫と運搬は永遠の課題といえます。南大東島では、サトウキビの運搬用に「シュガートレイン」と呼ばれる軽便鉄道が長らく利用されてきました。しかし車両・保線の維持費等の問題により、徐々にトラック輸送に移行し、1983年に全廃。現在、サトウキビの収穫は、大型ハーベスター※1にトラックが伴走して収穫・運送をひとつなぎにするやり方が最も効率が良いとされています。

1998年、日野自動車の販売会社である沖縄日野自動車は、サトウキビ運搬の効率化を求めていた大東糖業株式会社に、収穫用に特別にカスタマイズした「レンジャーFT」※2を提案させていただき、31台をご購入いただきました。当時はまったくの新規参入でしたが、大東糖業株式会社はもちろん、地元農家に足しげく通って現場の悩みを聞き出すことで勝ち取った受注でした。

サトウキビ収穫時の数々の課題――①ハーベスターに伴走するトラックは畑に直接乗り入れるため、タイヤ幅が畑の畝に合っていること ②車高を高く保って畝を傷つけないこと ③ハーベスターの速度に合わせて無理なく走れること ④凹凸のある地面でも問題なく走行できる悪路走破性を確保すること――こういったことを一つひとつ解決して、沖縄日野自動車と南大東島との現在まで続くつながりを築かせていただきました。

そしていまでも大東糖業株式会社では、当時のレンジャーFTが大切にメンテナンスされながら、現役で稼働しています。

お客様のご要望とHINOの取り組み

	サトウキビ収穫における お客様のご要望	お客様のご要望に対するHINOの取り組み	
		悩み	解決策
悪路走破性	起伏の多い畑でも快適に運転したい	通常は道路を走るトラックを畑で使うことで走破性に課題	四輪駆動を採用し、畑でも柔軟な走行が可能に
畑への配慮	畑の畝を傷つけないで走行したい	標準仕様では畝を傷つける可能性あり	1991年より参戦中のダカールラリーの大型タイヤを装着し、車高アップ
旋回性	小回りが利く車両がほしい	旋回性をさらに向上させたい	小型トラックにサイズダウンし、旋回性を向上
車両積載量	積載量を増やし、効率アップを図りたい	積載量をさらに増やしたい	サトウキビ運搬用に荷台のあおりを高くすることで、積載量アップ

●小型トラックにサイズダウンするも、現状の中型トラックよりも積載量増(2.3t→4t)を実現

1990年代

レンジャーFT
（中型トラック）

2000年代

デュトロ メルツ
（小型トラック）

次代を担う後継車両を納入

その後も2006年頃から、さらなる生産性向上を目指し、畑で小回りが利き、かつ一度により多くのサトウキビを運べるよう車両積載量を増やすための検討が始まりました。

沖縄日野自動車では「サトウキビを効率よく収穫する」という課題の原点に立ち返り、お客様のニーズ等を汲み取ったうえで、大東糖業株式会社やJAおきなわのご協力のもと、約2年間、試験車を使った検証、および提案を繰り返しました。そして2016年、後継の伴走車としても日野自動車の商品を選んでいただきました。後継車両はレンジャーFTの性能を完全に引き継いだわけではありません。しかし、標準仕様の小型トラック「デュトロ メルツ」にきめ細かいカスタマイズを施すことで、約30%もの運搬効率向上を実現し、総合的に後継車両にふさわしいと判断されたのです。

▲きれいに整備・維持され、整列した大東糖業様のデュトロ メルツ

金色のサトウキビを荷台に載せて、製糖工場へと走る日野自動車のトラックの姿は、南大東島の冬から春にかけての風物詩です。日野自動車はこれからも「もっと、はたらくトラック・バス」を実現し、南大東島の持続的な発展に貢献していきたいと考えています。

VOICE

100年先も島の基幹産業を担っていくために

大東糖業株式会社
代表取締役社長
沖山 龍嗣 様

日野自動車のトラックは、南大東島のサトウキビ産業になくてはならないパートナーです。最初に当社が日野のトラックを導入した当時、私はまだ農業をやっていましたが、現場を知る者として色々とリクエストさせていただきました。また、2014年にトラックの切り替えをお願いした際にも、現場の課題を的確に捉えたうえで、結果的によく働いてくれるトラックを提供していただきました。うれしいことに近年、南大東島にはサトウキビ産業に従事する若者が定着するようになり、島には活気が持続しています。日野自動車には今後も末永く、私たちの事業を支えていただきたいと思っています。

これからも島を支えるトラックであり続けたい

沖縄日野自動車株式会社
代表取締役社長　福里 浩介(右)
取締役 営業本部副本部長
営業部長　比嘉 繁雄(左)

大東糖業様がサトウキビ収穫伴走用トラックを検討されるにあたって、当時はサトウキビ農家を営まれていた現在の沖山社長のもとを訪ね、さまざまな課題を教えていただきました。収穫状況に合わせてカスタマイズを重ねるなかでは、当時ダカールラリー向けに開発が進められていたトラックのノウハウを活かすなど、知恵を尽くして粘り強く、目指す車両をつくり上げていきました。それだけに受注が決まった時の喜びは大きく、その後の糧にもなりました。今では、後継となるトラックも納車させていただきましたが、当時の車両がいつまでも新車のように整備・維持され、元気に走っているのを見ると非常に感慨深く思います。

※1 ハーベスター：サトウキビの収穫に利用される農業機械のこと。
※2 レンジャーFT：中型トラック「日野レンジャー」の四輪駆動車。

SPECIAL FEATURE

｜特集❷｜地域の物流を支える取り組み

トータルサポートの源流

「フィールドメカニック」から「フィールドサービスエンジニア」へ

日野自動車の強みは、国内はもとより世界中に送り出したトラック・バスがお客様のもとでしっかりと働き続け、その役割を全うできるよう、きめ細かなサービスで支える「トータルサポート」です。50年以上も前から続いてきた海外での徹底したアフターサービスへの取り組みは、「トータルサポート」の精神に大きな影響を与えています。

中東にてインフラ整備で活躍したZY240

世界中のお客様のビジネスを支えたフィールドメカニック制度

日野自動車が海外への輸出拡大を本格化させ始めた1960年代、トラック・バスは耐久性・信頼性ともに欧州車の評価が高く、海外市場を席巻していました。すでに国内では“ディーゼルの日野自動車”、“トラックの日野自動車”としての名が知れわたるようになりましたが、海外においては知名度も低く、サービス体制もまだまだ整備が行き届いていない状態でした。

とはいえ、海外での成功なくして、日野自動車のさらなる成長・発展はあり得ません。そこで取った戦略が、海外現地でのアフターサービスの強化を進め、日野自動車の商品を選んでいただいた後のサポート体制を充実させるというものでした。当時のトラック・バスのビジネスは、“一度販売したら終わり”の売り切り型ビジネスが主流でしたが、日野自動車は海外販売の拡大を目指したアフターサービス強化の一環として、1963年にフィールドメカニック(FM)制度を発足させました。

「お客様の仕事を止めない」その使命のために

「お客様に長く日野自動車の車両を使っていただきたい」――FMとは、このような想いをもって日本から海外派遣され、現地密着型でサービス技術の普及に取り組むメカニックのことです。社内公募で選ばれた者が、一定水準の語学力や整備技術の習得に向けた研修を経てようやく現地に派

遣されるなど、しっかりとした人財育成と連動した制度でもありました。

気候も道路状況も異なる国々において、環境に合わせた適切な車両の管理・メンテナンスをおこなうことは、そう生易しいものではありません。時にはたどり着くだけでも困難な僻地や砂漠、危険を伴う紛争地帯で作業を強いられることもあり、コミュニケーションの問題が生じることも日常茶飯事です。1980年代にFMとして現地で活動した塩澤俊哉（現、サービス部長）は「とにかくタフな仕事。僻地でも単独でこなせる整備力が必要で、現地に溶け込む人間性も問われました」と当時の仕事を振り返ります。

「23歳の時、初の赴任先だった西アフリカでは、井戸掘り公団にトラクターやトレーラーを納入するために砂漠を2泊3日の行程でひた走りました。大変な旅でしたが、出迎えてくれた村の方々の笑顔に報われる思いがしました。その後、数多くの国々に駐在しましたが、メカニックが呼ばれるような事態は、最初はお客様が怒っているのがあたり前。そこでしっかりと仕事を果たすことで信頼関係を築くしかありません。お客様や代理店に『No』と言ってはならない――現場に足を運び、現場の事実に基づいて考える『現地現物』でお客様の困りごとを解決する――こうしたFM教育の教えを胸に、厳しくも楽しく、実に充実した日々でした」

海外に派遣されたFMは、1996年までに全31期を数えました。徹底したアフターサービスによってお客様の車両の稼働率100％を目指す彼らの姿勢は、海外における日野自動車の評価・信頼に大きな影響を与えるだけでなく、現在の日野自動車における「トータルサポート」の礎となりました。そしてその魂は後継であるフィールドサービスエンジニア（FSE）に引き継がれています。

井戸掘り公団へのトラクター・トレーラー納入（西アフリカ）

海外市場の拡大と高度な整備技術への対応

日野自動車では、2007年度に海外での販売台数が国内を上回って以降、海外事業拡大を続けてきました。その間、サービス面の品質向上に加え、近年進む車両のハイテク化・複雑化への適応にも取り組んできたのが、現在FMの後継として活躍しているFSEです。

FM制度が入社後に志望者を募っていたのに対しFSEは海外派遣を前提に採用される純粋培養のスペシャリスト。整備技術や語学の習得はもちろん、接客応対の技術や、日野自動車の車両そのものの知識、車両の電子システムに関する知識・スキルなど、FSEに必要とされる能力は多岐にわたり、数年間の教育期間を経て海外に送り出されます。

実際の派遣先では、故障車両の修理だけでなく、架装の提案やコスト低減などお客様のビジネスに深く関わるさまざまな相談事の窓口としての役割が期待され、FM時代よりもニーズは多様化しています。とはいえ、根本的な仕事の内容は「トータルサポート」の源流とされるFMと変わりません。すなわち、日野自動車の提供する商品が、世界各国の人流・物流に貢献し続けられるよう、お客様の車両一台一台に最適な高品質のサー

ビスを施し、お客様の仕事を止めないこと――そこに行き着くのです。

「駐在先でかつてのFMたちの足跡を感じることがあります」と語るのは、FSE一期生の今岡優樹。「自分が初めて訪れる土地にも関わらず、現地の方に自然と受け入れてもらえるのは、これまで世界各国で力を尽くしてきたFMの先輩方のおかげだと思っています」。現在、日野自動車が育てたFSEは、FM時代も含めて数百名。これらの「トータルサポート」の実践者たちが、世界各地で様々なお客様の思いに応えるサービスの提供を通じて、日野自動車の価値そのものを高めてきました。

今後も日野自動車では、国内外においてますますの成長、発展を目指していきます。その際、忘れてならないのは、日野のトラックやバスがあるところにはお客様一人ひとりの仕事があり、ニーズや期待があるということです。

サービスの知識・技能を競う、スキルコンテスト参加者とFSE今岡氏(カナダ)

1983～1985年に取締役会長を務めた、故荒川政司氏は次のように語っています。「FMは日野の無名戦士。FMなくして、世界の日野はあり得ない」――私たちは「トータルサポート」の源流たるFM、FSEが築きあげたお客様との絆を深め、現地現物の精神をしっかりと引き継ぎながら、「チーム日野」一丸となって世界中のお客様を支え続けます。

VOICE

多様性を尊重する姿勢を養った

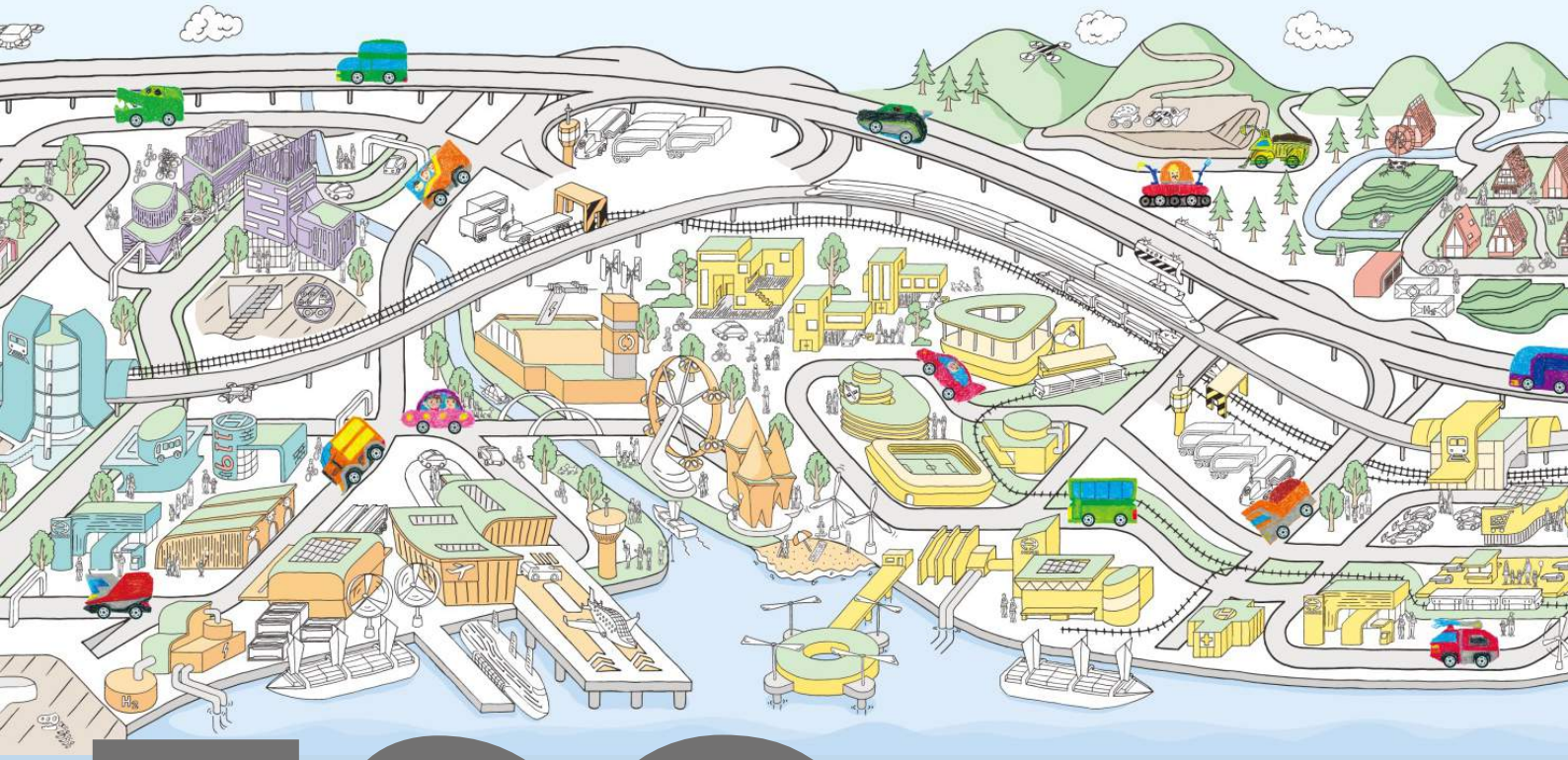
サービス部長
塩澤 俊哉

整備を通じて海外で活躍したいという思いがあり、日野自動車に入社後、試験を受けてFMの18期生となりました。肉体的にも精神的にも過酷な現場は数多くありましたが、当時は「日野自動車のサービスの基盤をつくる」という明確な目標のもと、やりがいをもって仕事ができました。今は現場を離れましたが、さまざまな国で働く中で培った多様性を尊重する気持ちは、サービス部をまとめる立場になった今でも役立っていると感じます。FMの後継であるFSEには、世界の「HINO」ブランドをさらに強くするために、当時の我々以上の思いで「トータルサポート」を一層深化させていってほしいと思います。

海外の最前線で若くして働ける

サービス部 業務統括室
企画グループ
今岡 優樹

企業内訓練校の日野工業高等学園に通い、ものづくりについて学んだ学生時代、海外赴任が前提のFSEの募集に興味を持ち、その1期生として入社しました。海外の現場では、飛行機で修理に向かうなど日本では考えられないようなこともありますが、お客様の喜ぶ姿に日々やりがいを感じられる仕事でもあります。また若いころから海外に出て、地域に密着した仕事をすることで、多様性にも通ずるオープンな考え方を身につけられたように思います。今も数年ごとに国内、海外と行き来するような日々ですが、日本にいるときには自分が経験、学んできたことを後輩たちに伝えることも重要な役目だと感じています。



ESG

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

ESGの取り組み

Environment(環境)

環境マネジメント

日野地球環境憲章

日野自動車は1993年4月、環境保全に関する基本的な考え方をまとめ、「日野地球環境憲章」として策定しました。これに基づき、具体的な実行計画として、「環境取り組みプラン」を5カ年ごとに策定し、各種活動を推進しています。

2001年2月1日改定

I. 基本方針

1. 地球環境の保全を総合的かつ継続的に進めます

私たちはディーゼル車のトップメーカーとして、よりよい製品を世界各国のさまざまな人々に提供し、豊かな社会づくりに貢献し続けるとともに、その環境影響を認識し、事業活動のあらゆる場面において汚染の予防に配慮しながら継続的改善を進めることで、人と地球の持続的発展のために努力します。

2. 地球環境の保全を具体的かつ確実に進めます

私たちは、環境マネジメントシステムの構築と運用を通じて、私たちに関連する法的及びその他の要求事項を遵守し、環境目的及び目標を定め、評価し、見直す活動を継続していきます。

II. 行動指針

1. 事業活動全般並びにクルマのライフサイクル全てに亘る環境負荷の最小化を図っていきます

トップレベルの環境性能を有する製品を社会に提供し続けると同時に、この生産及び物流過程においても環境負荷を最小化する技術をたゆまず開発します。
また、クルマのライフサイクルにおける全過程を包含する環境マネジメントシステムを構築し、運用します。

2. 関係会社とのパートナーシップをより緊密にして進めます

私たちが事業を営むには、多くの方々の協力が不可欠です。クルマづくりのパートナーと国内外で協力し合い、私たちの環境保全活動を更に大きな輪としていきます。

3. 情報開示・教育・啓発に一層つとめます

私たちの取り組みを一人でも多くの方に、より正確に知っていただくための活動を推進します。また私たち自らも、環境感性を磨き続けます。

4. 企業市民としての、社会的取り組みへの積極的な参画を行います

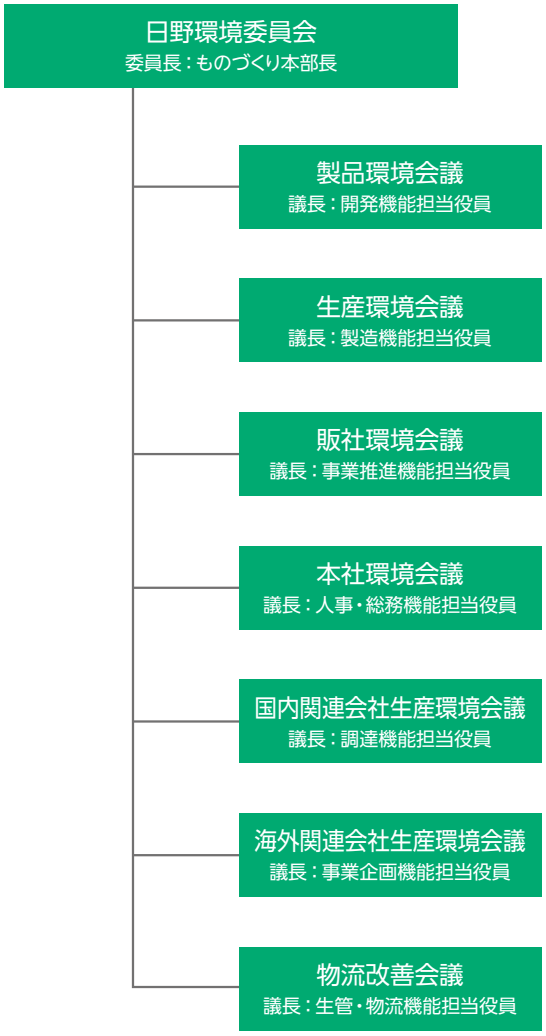
私たちが社会に対して出来ることは、よりよい製品の提供ばかりではありません。企業市民として、また地域に生きる企業人として、社会的取り組みに積極的に参画します。

環境保全推進体制

日野自動車は、1993年3月に社長を委員長とする部門横断的組織として「日野環境委員会」を設置し、日野地球環境憲章に基づいて環境保全活動を推進しています。現在は、さらなる監督と執行の強化を図るべく、ものづくり本部長を委員長として取り組んでいます。

日野自動車の環境保全活動の特徴は、製品開発や生産活動などの機能別に環境マネジメントシステムを展開している点であり、日野環境委員会の下部組織に、担当役員を議長とする機能別会議を設置し（製品・生産・販売会社・本社・国内関連会社・海外関連会社・物流の7機能）、具体的な環境保全活動を推進するとともに、長期対策に向けたさらなる体制の強化に取り組んでいきます。

●環境保全推進体制



環境マネジメントシステム

日野自動車では、すべての事業機能で環境マネジメントシステム（以下EMS）を構築し、各部の業務と環境保全を結びつけることで、実効性のあるEMSを運用しています。これらのシステムについては定期的に環境監査をおこなっており、システムの有効性を確保しています。

また、日野自動車では、日野グループとして、ISO14001の認証を取得しています。これからも、本業業務とEMSの結びつきを強め、より積極的に環境への取り組みを進めていきます。

●ISO14001認証取得状況

対象組織	認証取得日
本社・日野工場	2001年 3月24日
羽村工場	1999年 3月10日
新田工場	2000年 3月27日
青梅部品センター	2002年 1月11日
日高配車センター	2002年 1月11日
福島製鋼株式会社 吾妻工場	2003年11月28日
福島製鋼株式会社 相模工場	2005年 9月15日
理研鍛造株式会社	2002年 3月22日
株式会社ソーシン	2003年 3月14日
株式会社武部鉄工所	2001年 4月17日
株式会社トランテックス	2002年 3月 8日
明友機工株式会社	2002年 7月 5日
日野モータース マニュファクチャリング タイランド株式会社	2001年 3月 1日
日野パック モータース株式会社	2001年 6月17日
日野モータース マニュファクチャリング インドネシア株式会社	2005年 4月 4日
上海日野エンジン有限会社	2008年12月28日
日野モータース ベトナム有限会社	2011年 2月28日
日野モータース マニュファクチャリング メキシコ株式会社	2011年 5月 3日
日野モータース カナダ株式会社	2011年12月 1日
日野モータース マニュファクチャリング U.S.A.株式会社 アーカンソー工場	2011年 4月13日
日野モータース マニュファクチャリング U.S.A.株式会社 ウエストヴァージニア工場	2012年 3月15日
日野モータース フィリピン株式会社	2017年 8月 8日

環境監査

ISO14001に基づいた環境マネジメントシステムを運用するなかで、内部環境監査および審査登録機関による外部審査を実施しています。2017年度の外部審査結果は以下のとおりであり、各事項について今後対応していきます。

●2017年度の外部審査結果

事業所名	審査形態	緊急不適合	不適合	観察事項
本社・日野工場	サーベイランス	0	0	11
羽村工場	サーベイランス	0	0	10
新田工場	更新審査	0	0	11
青梅・日高	サーベイランス	0	0	7

環境リスク管理

日野グループでは、事業活動をおこなう国や地域で求められている環境関連法規を順守するとともに、環境マネジメントシステムの目標に各種環境リスクへの対応を盛り込むことで、継続的な改善と取り組みの向上を図っています。トラック・バスの開発設計から調達・生産・物流・販売まで企業活動全般にわたって、環境リスクは存在しています。

日野では、日野環境委員会のもと、7つの会議で環境関連のリスクや機会について、分析や評価をおこない、各環境会議議長である担当役員とともに議論し、長期や短期の対応策を決め、実施しています。たとえば、法規制に関するリスクや機会であれば最優先で対応しています。また、商品性や生産性の向上の場合は、環境面からの判断も交えた費用対効果で判断し、取り組んでいます。取り組み結果は、関係する環境会議に報告するとともに、必要に応じて上部会議体である日野環境委員会に報告しています。

なお、2017年度は日野グループで1件の敷地外油漏洩事故がありました。これは排水処理施設における浮上油回収装置の故障が原因でした。状況確認後、速やかに再発防止対策を実施し、日野環境委員会に報告しました。

◆環境リスク低減活動の実施

日野グループでは、環境リスク評価マニュアルをグループ内に展開し、環境リスクの洗い出しおよび対策を実施しています。

液物流出事故の未然防止の強化を図るため、2015年度から、液物を取り扱う作業においてもあらゆる場合を想定した環境リスクの洗い出しを開始し、さらなる環境リスクの低減に向け活動を推進しています。

日野グループ会社での取り組みとして、異常排水流出防止用遮断堰の設置、ドラム缶置き場の整理をおこない環境リスク低減を図りました。

今後も環境リスクの洗い出し、改善を継続して実施することで地域の皆さまを含め環境に十分配慮した事業所を目指していきます。

異常排水流出防止用遮断堰

リスク対策をおこなったドラム缶置き場

グリーン調達ガイドライン

日野自動車では、事業活動にかかわる環境の取り組みを一層推進するべく、お取引先様に対して環境への取り組みに関するガイドラインを発行し、個別説明会を開いたのち、世界各国のお取引先様に展開しました。その後、環境法令の順守状況や環境パフォーマンス状況など、定期確認しています。

今後はサプライチェーンを意識した取り組みをさらに強化し、ビジネスパートナーと連携した活動の積極推進を図っていきます。

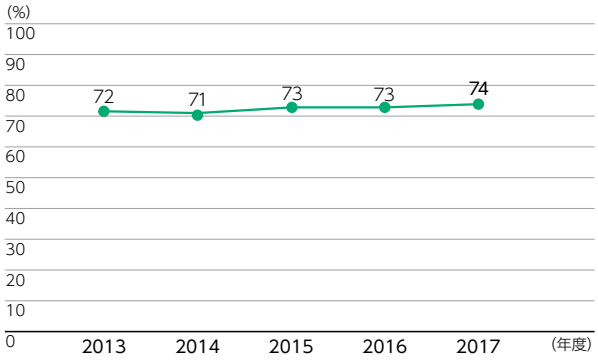
グリーン調達ガイドライン

「HINOグリーン調達ガイドライン(全ページ)」はこちら

グリーン購入

事務用品、事務機器のグリーン購入をさらに積極的に推進するため、2001年9月に環境省の「グリーン購入法特定調達物品」などを参考に「グリーン購入ガイドライン」と「グリーン購入推進計画」を整備して、継続的にグリーン購入に取り組んでいます。

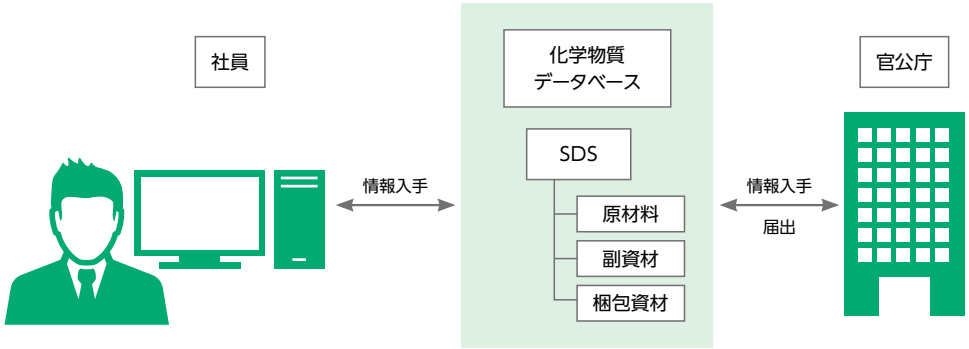
●グリーン商品購入比率



化学物質への取り組み

自社内で使用される塗料や副資材はすべてSDS(安全データシート)を入手し、データベース化しています。それらに含まれる化学物質を把握し、環境面・安全面で必要な対応が取れるよう、社員がパソコン上で閲覧できるように情報管理しています。

また、環境負荷物質規制は世界中に広まりつつあり、製品に使用される原材料や生産設備で使用される副資材、および梱包資材等に対しても化学物質管理を強化し、環境負荷物質を削減する動きを進めています。



環境会計

日野自動車では、環境省の環境会計ガイドラインをもとに、環境保全コストと効果を集計しており、費用対効果を定量的に把握することで、効果的な環境投資と継続的な環境負荷の低減に役立てています。

2017年度の環境保全コストは、総額339億円(売上高比1.8%)で前年比99%でした。

一方、環境保全による経済効果は、前年度の設備投資の積極推進等により、17億円と前年比116%となりました。

●環境保全コスト

(単位:百万円)

環境保全コスト	2016年度		2017年度		
分類	投資額	費用	投資額	費用	主な取り組みの内容
(1) 事業エリア内コスト	233	662	123	763	
① 公害防止コスト	71	375	109	279	大気汚染、水質汚濁などの公害防止のためのコスト
② 地球環境保全コスト	118	13	5	122	省エネルギー設備などの地球環境保全コスト
③ 資源循環コスト	44	274	9	362	リサイクル、廃棄物の処理などの資源循環コスト
(2) 上・下流コスト	0	74	0	67	環境負荷を減らすための追加的コスト
(3) 管理活動コスト	0	401	0	401	EMS維持運用、情報公開
(4) 研究開発コスト	0	32,925	0	32,528	環境負荷抑制のための研究開発費
(5) 社会活動コスト	0	3	0	5	事業所外の自然保護、緑化、美化等の環境改善コスト
(6) 環境損傷対応コスト	0	0	0	0	
合計	233	34,064	123	33,762	

※環境対応とそれ以外の目的のものとの区別が難しい設備投資などについては、環境対応であることが明確に把握できる項目のみを計上しています

●環境保全効果 (1) 環境保全対策に伴う経済効果

(単位:百万円)

	効果の内容	2016年度	2017年度
収益	リサイクルによる事業収入	1,398	1,635
	その他	0	0
費用節減	省エネルギーによるエネルギー費の節減	41	49
	省資源またはリサイクル活動による廃棄物処理費の節減	13	3
	その他	0	0
合計		1,452	1,687

※環境保全効果については、確実な根拠に基づくもののみを単年度効果として算定しています

●環境保全効果 (2) 物量効果

	2016年度	2017年度
CO_2低減(t-CO_2)	1,041	739
廃棄物低減(t)	448	204

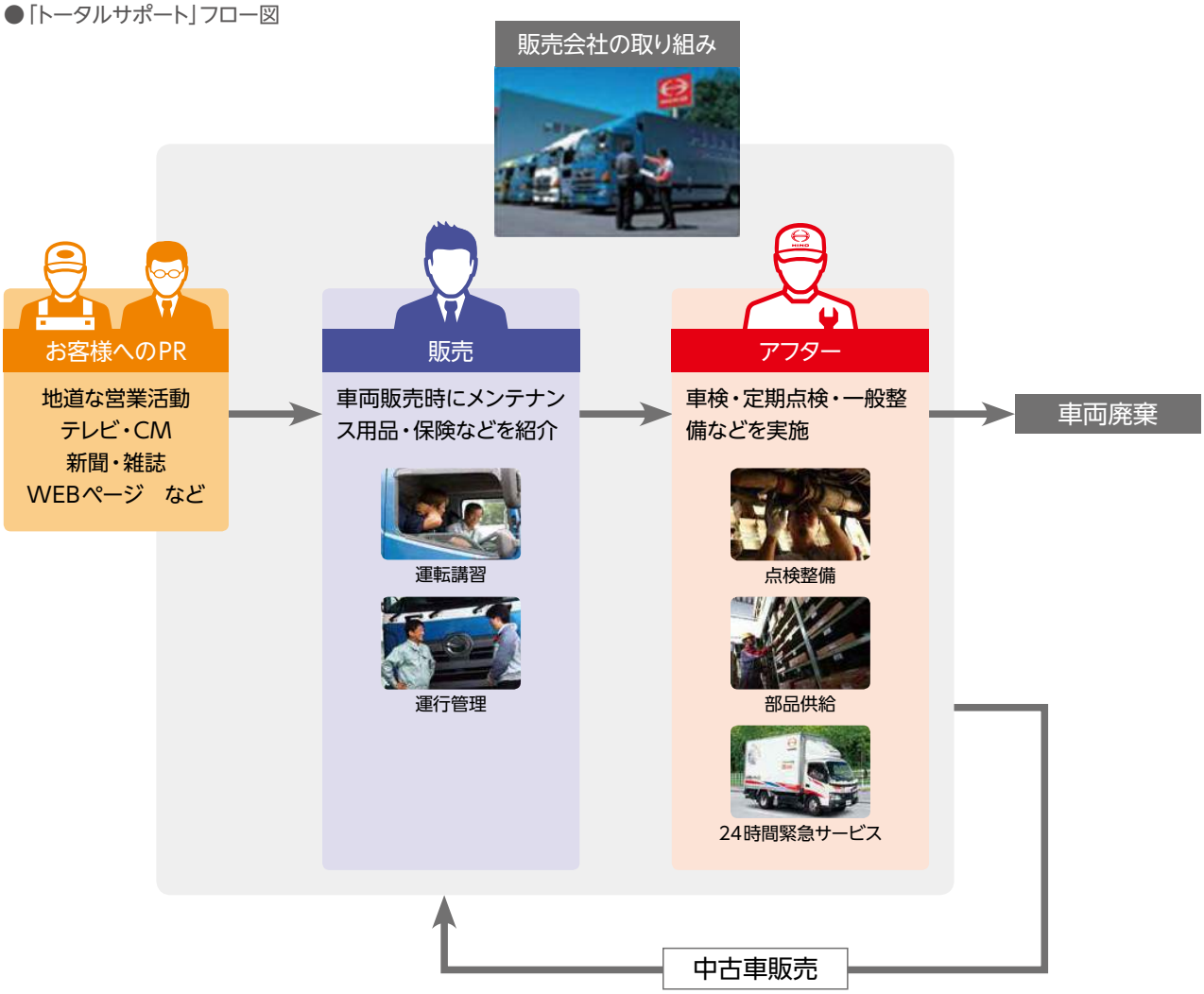
※環境保全効果については、確実な根拠に基づくもののみを単年度効果として算定しています

製品・サービスにおけるトータルサポート

トラック・バスには燃費や排出ガス(NOx、PMなど)でさまざまな規制があり、年々強化されてきました。トラック・バス専業メーカーにとってこれらへの対応は、重要な責務です。近年はトラック・バスに求められるパワー、積載量、走行性などの基本性能と同様に、環境性能もお客様のご要望のひとつとなってきており、各社さまざまな知見や最新技術を動員して、新製品の開発をおこなっています。

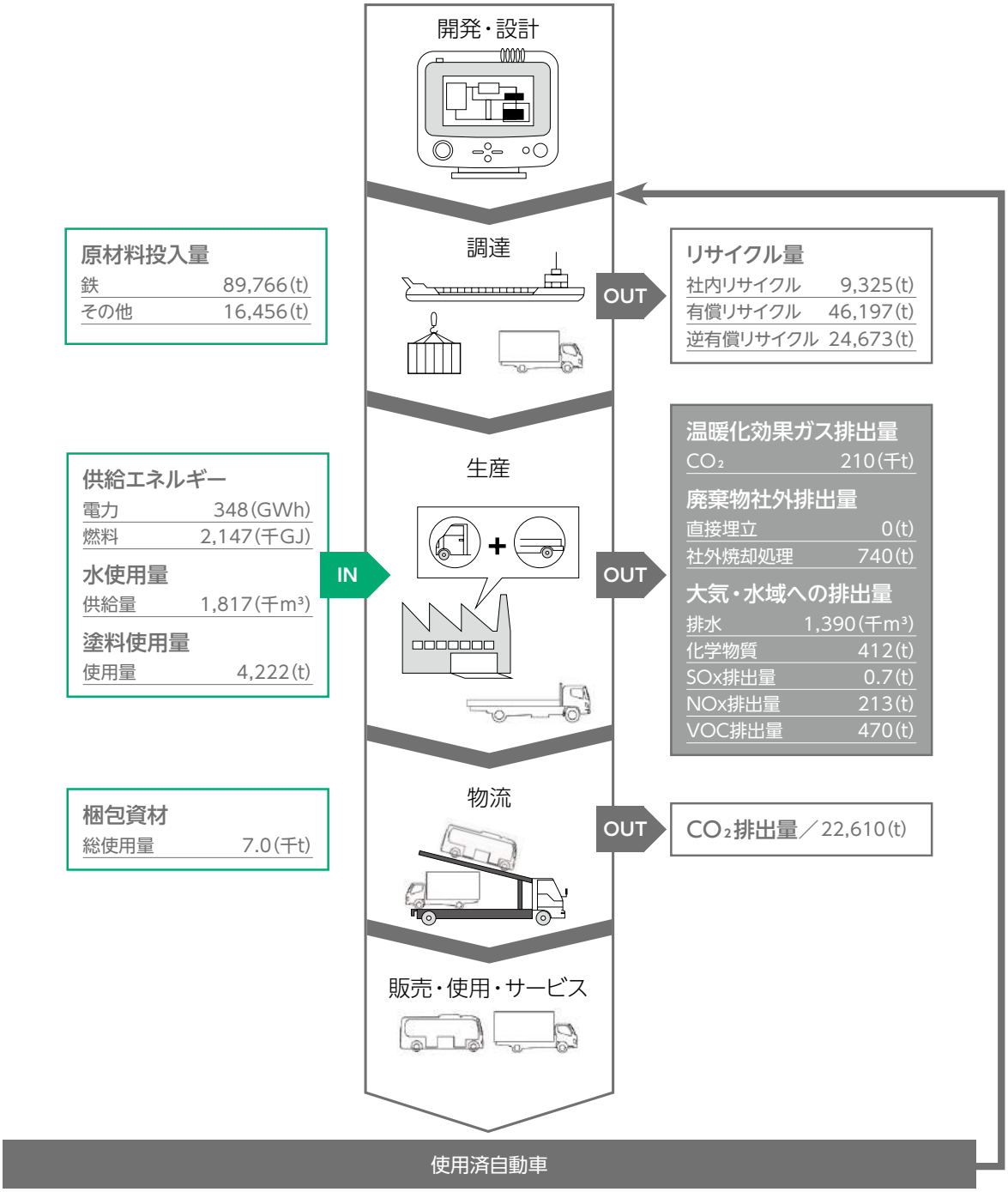
日野自動車は、業界トップクラスの環境性能を目指して製品開発に取り組むのはもちろんのこと、サービス面を含め製品ライフサイクル全般を通じてさまざまな価値をお客様に提供することにとくに注力してきました。われわれが開発した環境にやさしい製品を、廃棄時までお客様に環境にやさしく使っていただくため、製品自体の環境性能を維持させることを目的とした「トータルサポート」の充実を目指しています。良い製品を提供するのはもちろんのこと、お客様一人ひとりのご要望に応えるサポートを実現するため、今後も企業努力を重ねていきます。

●「トータルサポート」フロー図



マテリアルバランス

開発、設計から使用・廃棄にいたるまで製品のライフサイクルにわたる環境影響を把握し、どのプロセスでとくに環境負荷が高いか課題を明確にして、包括的に環境負荷の低減に向けて取り組んでいます。



※データの集計範囲は日野・羽村・新田・古河の4工場を集計しています

日野環境チャレンジ2050

豊かで住みよい世界と未来を次の世代に“つなぐ”ために

基本的な考え方

2017年10月、日野自動車は将来の持続可能な社会の構築に貢献すべく、新たな長期目標として「日野環境チャレンジ2050」を策定しました。

日野はこれまで「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」を会社の使命に掲げ、世界中のお客様のニーズに適したトラック・バスを提供することで、お客様のビジネスを支え、社会に貢献してきました。

「日野環境チャレンジ2050」は、地球温暖化、水不足、資源枯渇、自然破壊といったさまざまな地球環境問題に対して、トラック・バス専業メーカーとして日野グループが成し遂げるべき6つのチャレンジとして掲げたものです。

「日野環境チャレンジ2050」の策定について

私たちが提供するトラック・バスは、部品や素材をつくる段階から、車両製造、お客様による使用、そして廃棄までの製品ライフサイクル全般で環境に負荷を与えています。この環境負荷を低減し、豊かで住みよい世界と未来を次の世代につなぐことが、日野グループ共通のチャレンジ目標です。

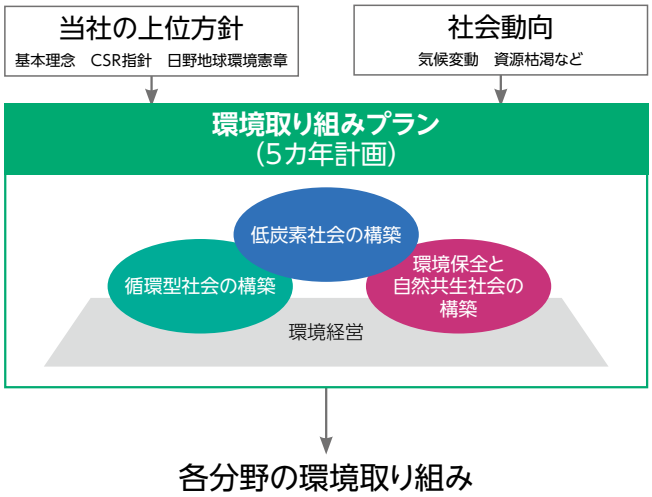
掲げた目標は非常に高いものですが、製品の技術革新、生産現場におけるものづくり革新、IoT技術などによる物流革新に日野グループ一丸となって取り組み、真の環境先進企業に成長するため、新たなチャレンジをスタートさせます。豊かで住みよい世界と未来を、50年先、100年先の世代につなぐために、日野は環境フロントランナーとして走り続けていきます。

「環境取り組みプラン」～6つのチャレンジを具現化するためのアクションプラン～

「環境取り組みプラン」は、日野自動車の基本理念や日野地球環境憲章などの上位方針、社会動向を踏まえたアクションプランです。1993年に第1次「環境取り組みプラン」を策定し、以降5年ごとに目標を見直し、実行してきました。第6次となる「2020年 環境取り組みプラン」は、2016～2020年度に実施すべき活動として計画しましたが、そこで得られた知見や新たな課題を「日野環境チャレンジ2050」の6つのチャレンジにつなげることで、社会の持続可能な発展に貢献していきます。

●「環境取り組みプラン」の位置づけ

「2020年 環境取り組みプラン」は、「低炭素社会の構築」、「循環型社会の構築」、「環境保全と自然共生社会の構築」、「環境経営」を日野自動車の目指す姿とし、実行計画に沿って製品のライフサイクル全般における環境との調和を図っています。



●「日野環境チャレンジ2050」に寄与する「2020年環境取り組みプラン」の取り組み項目

日野環境チャレンジ2050	2020年環境取り組みプラン
CHALLENGE! 1 新車CO_2ゼロチャレンジ	●車両CO_2/燃費性能の向上 ●クリーンエネルギー車開発の推進
CHALLENGE! 2 ライフサイクルCO_2ゼロチャレンジ	●物流活動における輸送効率の追求とCO_2排出量の低減 ●販売分野におけるCO_2排出量の低減
CHALLENGE! 3 工場CO_2ゼロチャレンジ	●生産活動におけるCO_2排出量の低減
CHALLENGE! 4 水環境インパクト最小化チャレンジ	●生産活動における水使用量の低減
CHALLENGE! 5 廃棄物ゼロチャレンジ	●希少資源を使用しない技術開発 ●リサイクル率を考慮した新型車の開発 ●生産・物流における廃棄物の低減と資源の有効利用 ●物流活動における梱包包装資材の低減と資源の有効利用
CHALLENGE! 6 生物多様性インパクト最小化チャレンジ	●各国各地域の都市大気環境改善に資する排ガス低減 ●生産活動における環境負荷物質の低減(VOC) ●各地域・事業所に根差した生物多様性保全活動

2020年環境取り組みプラン 低炭素社会の構築

新車CO_2ゼロチャレンジ　ライフサイクルCO_2ゼロチャレンジ　工場CO_2ゼロチャレンジ

	取り組み項目	実施事項・目標等	2017年度の実績／今後の課題
製品	車両CO_2／燃費性能の向上	●世界トップクラスの燃費水準の達成を目指した技術開発 【日本】・次期規制に向けた燃費向上技術の開発 ・HV車の性能向上 【米国】・2020年のGHG規制に向けた技術の開発 【欧州】・次期規制に向けた燃費向上技術の開発	●大型トラック「日野プロフィア」、中型トラック「日野レンジャー」をモデルチェンジして発売。「日野プロフィア」は、平成27年度燃費基準+10%達成車を新たに設定、「日野レンジャー」は同+5%の設定車型数を拡大 ●小型トラック「日野デュトロ」を改良して発売。ハイブリッド車は、平成27年燃費基準+15%、ディーゼル車も同+5%車をラインアップ ●大型観光バス「日野セレガ」を改良して発売。ロングボデー車(全長12m)は、A09C型エンジン搭載車で燃費基準+15%、E13C型エンジン搭載車で+10%、さらにA05C型エンジン搭載車にも燃費基準達成車をラインアップ
	クリーンエネルギー車開発の推進	●電動化車両の研究開発 【PHV】・実用化に向けた研究・開発の推進 【FC】 ・FC車の開発及び限定発売 【EV】 ・トラック、バスの実用化に向けた研究、開発 ●代替燃料対応技術の研究推進 ・バイオ燃料、その他代替燃料への対応技術の開発	●平成28年排出ガス規制に適合した大型電動冷凍トラックを発売 ●平成28年排出ガス規制に適合した大型ハイブリッド路線バスを発売 ●燃費性能を向上させた小型ハイブリッドトラックを発売 ●トヨタ自動車株式会社と共同でFCバスの開発を推進し、「トヨタFCバス」として東京都交通局が運行する路線バスに使用
生産・物流	生産活動におけるCO_2排出量の低減	●低CO_2生産技術の導入と日常改善による原単位、総量双方でのCO_2低減活動 ●省エネ革新技術及び再生可能エネルギーの導入 〈生産CO_2 2020年度目標〉 【グローバル】 ・台当たり排出量／2008年度比 26%低減 【国内連結】 ・台当たり排出量／2008年度比 24%低減 【日野】 ・台当たり排出量／2008年度比 30%低減 ・排出量／2020年度原単位目標×活動量 ●CO_2以外の温室効果ガスの管理	●20年目標達成に向け発足したCO_2削減WGにて、着実に推進 〈実績〉 【グローバル】 ・台当たり排出量／2008年度比 32%低減 【国内連結】 ・台当たり排出量／2008年度比 29%低減 【日野】 ・台当たり排出量／2008年度比 38%低減 ・排出量／2017年度排出量 210千t 今後、さらなる長期目標(30年・50年)達成に向けた技術確立・計画策定
	物流活動における輸送効率の追求とCO_2排出量の低減	●輸送効率の一層の改善によるCO_2低減活動の推進 ・工場間物流ルート見直し及び積載率向上、トレーラー輸送による効率化 ・低燃費車両の採用 ・補給部品輸送の効率化 〈物流CO_2 2020年度目標〉 【国内連結】 ・輸送量原単位／2008年度比 26%減 【海外】 ・各国トップレベルの活動推進	〈実績〉 【国内連結】 ・輸送量当たり排出量／2008年度比 22%低減 〈今後の課題〉 工場移転による影響を把握し、低減活動を推進 【海外】 ・各国個別に低減活動推進中
販売・アフター	販売分野におけるCO_2排出量の低減	●国内販売拠点における年率1%以上の計画的なエネルギー原単位の低減 ●お客様のCO_2排出量低減支援	●省エネ型照明の導入等により削減 総整備台当たりエネルギー原単位／2015年度比 3.1%低減

2020年環境取り組みプラン 循環型社会の構築

水環境インパクト最小化チャレンジ　廃棄物ゼロチャレンジ

	取り組み項目	実施事項・目標等	2017年度の実績／今後の課題
製品	希少資源を使用しない技術開発	●排出ガス低減触媒の貴金属低減	●排出ガス低減触媒の貴金属代替物質の発掘推進
	リサイクル率を考慮した新型車の開発	●解体性を考慮した、取り付け構造への取り組み	●リサイクルを考慮した、解体の容易な設計構造の採用 ●車体軽量化による、資源の有効利用に寄与
生産・物流	生産・物流における廃棄物の低減と資源の有効利用	●廃棄物低減技術の導入と日常改善活動における低減活動の推進 ・歩留り向上等、発生源対策による資源有効活用促進 ・資源の日野グループ活用推進 〈廃棄物 2020年度目標〉 【国内連結】 ・台当たり発生量／2008年度比 43%減 ・最終処分量ゼロ※ 【海外】 ・排出量低減につながる管理(数値管理) ※焼却灰も含めた埋立処分量が、廃棄物等総排出量(廃棄物量+リサイクル料)の0.5%以下	〈実績〉 【国内連結】 ・台当たり発生量／2008年度比 38%低減 ・最終処分量／0.09% 今後も各会議体を通じて削減活動を継続 【海外】 ・廃棄物／各国個別に目標設定し低減推進
	生産活動における水使用量の低減	●各国各地域の水環境事情を考慮した水使用量低減活動の推進 ・省水技術の導入と日常改善による節水推進 〈水使用量 2020年度目標〉 【国内連結】 ・台当たり使用量／2008年度比 40%減 【海外】 ・排出量低減につながる管理(数値管理)	〈実績〉 【国内連結】 ・台当たり使用量／2008年度比 46%低減 今後は、さらなる省水設備・循環型利用を推進 【海外】 ・各国個別に目標設定し低減推進
	物流活動における梱包包装資材の低減と資源の有効利用	●リターナブル化、包装材の軽量化による梱包包装資材の低減 ・リターナブルラック使用対象国、範囲拡大 ・補給部品梱包方法の見直し 〈梱包包装資材 2020年度目標〉 【国内連結】 台当たり使用量／2008年度比 57%減 【海外】 梱包資材使用量の把握と低減活動拡大	〈実績〉 【国内連結】 ・出荷容積当たり使用量／2008年度比 63%低減 今後は、さらなる低減活動を推進 【海外】 ・各国個別に低減活動推進中

2020年環境取り組みプラン 環境保全と自然共生社会の構築

生物多様性インパクト最小化チャレンジ

	取り組み項目	実施事項・目標等	2017年度の実績／今後の課題
製品	**各国各地域の都市大気環境改善に資する排ガス低減**	●各国、各地域の大気環境改善に資する排出ガス車の導入 【日本】 ・平成28年排ガス規制対応車の市場導入 ・平成28年以降の次期排ガス規制の対応技術の研究開発 【米国】 ・US13適合車の市場導入及び、US16に向けた開発の推進 【欧州・先進国】 ・EURO6の開発と市場導入 【一般国】 ・低排出ガス車(EURO4・5レベル)の導入推進	●大型トラック「日野プロフィア」、中型トラック「日野レンジャー」をモデルチェンジして発売。搭載された新開発エンジンは、2段過給や摩擦抵抗を軽減する技術を採用。さらに排出ガス後処理装置の改良により、平成28年排出ガス規制に適合 ●小型トラック「日野デュトロ」を改良して発売。平成28年排出ガス規制適合車もラインアップ ●大型観光バス「日野セレガ」を改良して発売。全車型をエンジン制御や後処理装置の改良により平成28年排出ガス規制に適合
	環境負荷物質のさらなる削減	●各国の規制物質の増加に伴う、情報の収集、管理と代替材料への先行切り替え	●未規制物質を含む、全材料データの収集管理推進 ●規制化への早期対応の構えを構築
生産・物流	**生産活動における環境負荷物質の低減(VOC)**	●日常改善によるVOC低減活動を継続的に推進 ・塗装工程における塗料、シンナー使用量低減等 〈ボデー塗装 2020年度目標〉 【日野】 ・塗装面積当たり排出量／22g/m² 【海外】 ・VOC排出量低減活動を展開 〈その他塗装 2020年度目標〉 【日野】 ・毎年1年単位の低減目標設定 【海外】 ・排出量低減につながる管理(数値管理)	〈実績〉 【日野】 ・塗装面積当たりVOC排出量／19g/m² ・今後、塗装設備改装計画と連動した取り組みと日常改善によるVOC低減を継続的に推進 【海外】 ・実績把握中
社会貢献	**各地域・事業所に根差した生物多様性保全活動**	●生物多様性ガイドラインに基づく取組み推進 ・各国、各地域の周辺生態系特性に配慮した体系的活動(森林保全、在来種保護 等) ・地域の住民やこどもとともに取り組む環境保全活動	●各国、各地域で周辺生態系を配慮した取り組み実施 【日野】 ・青梅市内での下草刈り活動 【古河】 ・ヤギによる除草 【アメリカ】 ・オハイオ川沿いの清掃 今後は社内ガイドライン内容を浸透させ、それに沿った活動を推進

2020年環境取り組みプラン 環境経営

	取り組み項目	実施事項・目標等	2017年度の実績／今後の課題
マネジメント	**連結環境マネジメントの強化、推進**	●国内外連結子会社 ・各国、各地域でNo.1の環境パフォーマンス確保に向けた活動の実施 ・各国、各地域での環境法令の順守と環境リスク未然防止活動の強化	●国内外関連会社の環境パフォーマンスおよび改善事例をレポートにまとめ定期発行 ●環境リスク抽出活動にて抽出したリスク個所を撲滅し未然防止を実施 ●今後も継続して、研鑽会や監査会等を開催し、さらなるレベルアップを企図
	ビジネスパートナーと連携した環境活動の推進（サプライヤー）	●仕入先 ・環境法令順守と部品、原材料、副資材、生産設備等に含まれる環境負荷物質の管理充実および環境パフォーマンス向上の要請	●仕入先 グローバルな化学物質規制の強化をにらみ社内管理体制を強化、運用を開始
	ビジネスパートナーと連携した環境活動の推進（販売店・ディストリビューター）	●国内販売 ・販売会社環境マネジメントシステムによる環境活動の推進 ●海外販売 ・環境負荷の把握と意識啓発による負荷低減活動の実施	●国内販売 ・全国226拠点にて環境改善活動を実施→改善・是正を支援 ・225拠点をEMDに認定（うち新設拠点2拠点） ●海外販売 ・海外非生産拠点との月次データ共有 ・環境月間（6月）に合わせ、意識啓発活動を実施
	グローバル社員教育・啓発活動の一層の強化	●従業員向け階層別環境教育 ●意識啓発活動の体系的な実践	●ISO内部環境監査教育を実施 ●環境月間（6月）に社長メッセージを展開 ●環境ニュース「環境かわら版」の発行（年4回） ●社長より「日野環境チャレンジ2050」について社員に向けた説明会を実施。今後も従業員参加型イベント企画等、環境意識向上に向けた取り組みを積極推進
	環境情報の積極的開示とコミュニケーションの充実	●各国、各地域での製品環境技術情報の提供充実（各種展示会への出展等） ●各国、各地域でのCSRレポート等の発行による情報公開の充実および環境コミュニケーション活動の充実	●自動車技術会主催の「人とくるまのテクノロジー展2017」（横浜および名古屋開催）に、新開発エンジンと車両を展示し、日野のすぐれた環境性能技術を紹介

CHALLENGE! 1　新車CO_2ゼロチャレンジ

TARGET 製品走行時

CO_2排出量90%削減

深刻化する地球温暖化を背景に、国連気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21）にて、地球の温度上昇を産業革命前に比べて2度未満に抑えることが合意されました。地球温暖化の一因であるCO_2排出量の削減が急務です。

私たちは、トラック・バスのライフサイクルにおけるCO_2排出量のうち、約9割を占める製品走行時のCO_2削減にチャレンジしていきます。そのために、燃費に代表される環境性能を極限まで高め、並行してトラックの物流効率化にも徹底的に取り組みます。

次世代の車づくり

製品環境技術に磨きをかけ、プラグイン・ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車といった次世代車の開発を進め、それと並行して行政・その他関連団体と連携し、その普及を進めます。

既存技術の向上

ディーゼル車、ハイブリッド車の燃費性能のさらなる向上や、減速エネルギーの効率的回収、車両の空力性能改善等を進めます。

物流全体の効率化

車両を中心としたIoT技術活用により「物流の見える化」を進め、お客様と連携しながら物流のムダ、ムラを改善します。とくに長距離物流が中心の幹線輸送では大型トラック、都市部では小型トラックを使用することを提案し、その物流車両の運行状況を適正管理する物流マッチングにより、製品からのCO_2排出量を削減します。

日野自動車の製品環境技術

既存技術の向上

トラック・バスは、たくさんの人、荷物をより遠くに運ぶことが使命です。そのためには、燃料やエネルギーを必要とします。その結果として、地球温暖化ガスのひとつであるCO_2を排出することは避けて通れません。

また、トラック・バスの特徴は、車の大きさ（積載量）、移動距離、使用場所・用途が多種多様であることです。日野自動車は、これらの使われ方に対して、どのような環境技術がふさわしいのかを考え、最適な車両を提供することにより、地球温暖化防止に貢献しています。

次世代車への取り組み

日野自動車は、クリーンな排出ガスや静粛性といった電動車ならではのメリットを活かし、お客様・社会のニーズにお応えする次世代の車づくりに取り組んでいます。

まずは小型トラックや小型バス、路線バスなどの都市内用途を中心に開発を進めています。

今後も、バッテリーをはじめとする関連技術の発展とあわせて車両としての開発を進めるとともに、関係機関と連携し、充電設備や水素ステーションなどのインフラ整備といった社会基盤等を強化して、全ての車種へ普及を目指していきます。

環境技術事例（実証実験中のものも含む）

次世代の車 既存技術の向上

◆HV（ハイブリッド車）

●日野プロフィア 電動冷凍車

日野自動車のハイブリッドシステム技術と、デンソーの車載用電動式冷凍システム技術のコラボレーションにより、経済性、冷凍性能、品質に優れ、かつ静粛性が高い、車両トータルとしてのお客様のメリットを実現しています。

◆EV（電気自動車）

●小型低床EVトラック

西濃運輸株式会社様、ヤマト運輸株式会社様にご協力いただき、電動小型トラックの実証運行をおこないました。車両の走行を電気モーターでおこなうため、走行時の排出ガスはゼロ、また低騒音で夜間や朝の集配業務にも最適なトラックです。

パワートレーンの小型化が可能なEVの特徴を生かし、FFにすることで荷台の低床化を実現。

◆FCV（燃料電池車）

●燃料電池バス「SORA」（トヨタ自動車と協業）

水素を燃料として自ら発電して走る燃料電池バスは、走行時のCO_2排出量ゼロという高い環境性能を備えています。

FCバスの普及に向けてさらなる改良をおこなっていくとともに、トラックへの適用も検討していきます。

※トヨタ自動車から車体開発を受託

◆ディーゼル

●大型トラック「日野プロフィア」

新エンジンA09Cはダウンサイジングにより、パワーと燃費を高次元で両立し、新9リッターエンジンとProShift搭載車は燃費基準+10%を達成しています。

◆PHV（プラグイン・ハイブリッド車）

●日野メルファ プラグイン・ハイブリッドバス

日野自動車が長年にわたって培ってきたハイブリッドシステムに大容量のリチウムイオン電池を組み合わせたもので、EV走行とハイブリッド走行を可能にするとともに、ディーゼルエンジンによる長時間の給電機能を備えており、災害時には避難所等への電力供給が可能です。路線バスやスクールバスとして運行中です。

●小型EVバス

東京都墨田区『すみりんちゃん』、東京都羽村市『はむらんでんきバス』、石川県小松市で『宇宙バスこまち☆』として定期路線で運行中です。バッテリーの搭載量を最小限としつつ寿命伸張を図ることで、定期路線運行ができることを実証しています。

●中型トラック「日野レンジャー」

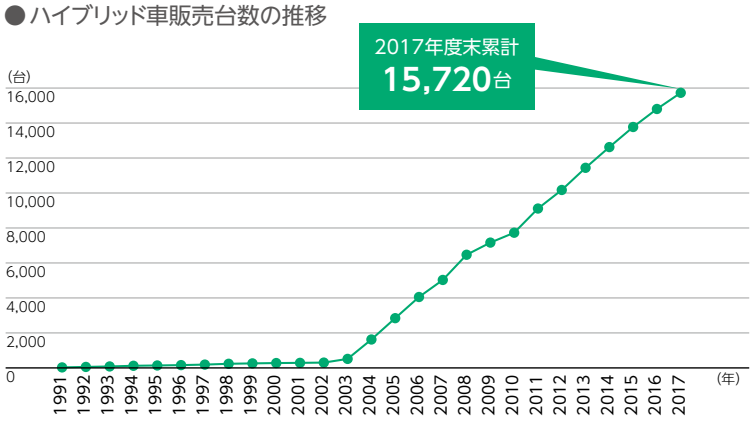
新エンジンA05Cはダウンサイジングにより、トルクと省燃費を高次元で両立し、トランスミッションとの組み合わせにより、燃費基準+5%達成車型を拡充しています。

ハイブリッド車の展開

次世代の車　既存技術の向上

日野自動車は1991年、世界で初めてハイブリッドバスを商品化・販売して以来、環境に配慮した製品で常に業界をリードしてきました。日野自動車の「環境にやさしい製品」は世界中のお客様に愛され続け、ハイブリッド車の販売累計台数は2017年度末に15,000台を超えました。

●ハイブリッド車販売台数の推移



日野デュトロ ハイブリッド

日野ブルーリボン ハイブリッド

TOPIC

世界初の技術を採用した大型ハイブリッドトラックを2019年夏に発売

日野自動車は、先進の環境性能と安全技術を高次元で融合させた革新的な大型ハイブリッドトラック「日野プロフィア ハイブリッド」を2019年夏に発売予定です。

世界初となる、AIを利用した勾配先読みハイブリッド制御により、これまで難しいとされていた、高速走行の多い車両でも燃費効果を発揮するハイブリッドシステムを実現させました。

基本性能や使い勝手はディーゼル車と同等のままで、約15%の燃費低減効果（社内試験データ）が得られ、運行経費の節減も見込まれます。

大容量リチウムイオンバッテリーの採用で、外部の非常電源装置としても活用が可能。また、走行中の騒音や振動も低減し、ドライバーの疲労軽減にも貢献します。

大型ハイブリッドトラック
「日野プロフィア ハイブリッド」

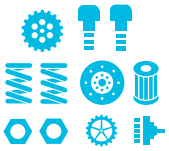
CHALLENGE! 2 ライフサイクルCO_2ゼロチャレンジ

TARGET 車のライフサイクル～製品づくりから廃棄まで～

CO_2排出量ゼロ

トラックやバスは、製品の走行時や工場における車両生産時はもちろんのこと、素材製造から廃棄・リサイクルまで、製品ライフサイクル全分野で地球温暖化の一因であるCO_2を排出しています。日野グループでは、「CO_2排出ゼロ」を追求していくことで、サプライチェーン全体での環境負荷を徹底的に低減し、地球温暖化防止に貢献していきます。

素材でCO_2を出さない



素材製造時のCO_2削減を図るべく、材料使用量や部品点数自体の削減に努めます。また部品製造時のCO_2排出削減につなげるべく、製品開発段階で環境に優しい素材を選択します。

物流でCO_2を出さない

製品ライフサイクルの各ステップをつなぐ「物流」段階においても、CO_2排出量の削減に努めます。「トラック・バスメーカー」として、人・物の移動を支える物流車両を次世代車・低燃費車に置き換えていくことと合わせて、「荷主」として物流業者と連携し、積載率向上やモーダルシフト、物流ルート短縮などにも取り組みます。

また中長期的には、高速道路整備、信号対策などの交通流対策や、車高、フルトレーラー全長の規制緩和など、行政と連携した道路交通セクターにおける総合的な対策にも積極的に参画していきます。

廃棄・リサイクルでCO_2を出さない

車両廃棄時や、リサイクル時のCO_2排出量削減につながるバイオ材、リサイクル材などの素材を積極導入します。また並行して、「解体しやすく、リサイクルしやすい」製品を目指し、解体業者と連携し、ニーズを聞きあげながら、易解体設計を追求します。

LCAを取り入れた製品環境マネジメント

素材 物流 廃棄・リサイクル

自動車は新たな規制への対応や性能向上にともない、製造段階の環境負荷が増加する場合があります。そのため、開発段階からライフサイクルの考え方を取り入れた製品環境マネジメントEco-VAS※を活用し、さらなる環境負荷削減を目指しています。

※ Eco-VAS(エコバス Eco-Vehicle Assessment System)とは、LCAの考え方を踏まえ、開発初期段階から環境負荷削減目標を設定し、着実に環境パフォーマンスを高めていくための仕組みです

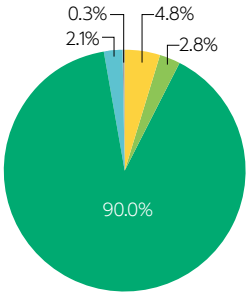
◆LCAの取り組み

トラックなど製品が製造・使用され、最終的に廃棄されるまでのライフサイクルで、環境負荷を定量的に試算するのがLCA(ライフサイクルアセスメント)と呼ばれる分析手法です。日野では2008年よりLCAを取り入れ、順次トラック・バスのライフサイクルCO_2排出量の把握をおこなってきました。(各々の結果は下記グラフ参照)

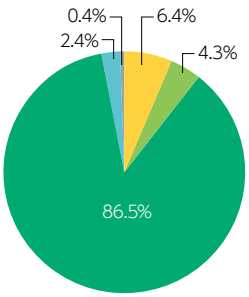
●各モデルのライフサイクルCO_2

■素材製造 ■車両製造 ■走行 ■メンテナンス ■廃棄

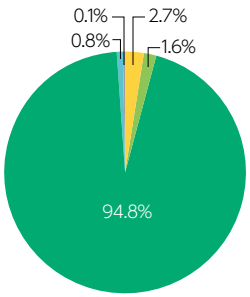
〈小型トラック〉



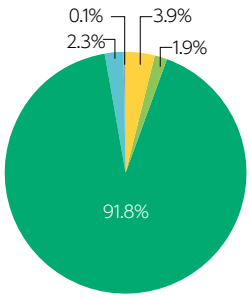
〈小型ハイブリッドトラック〉



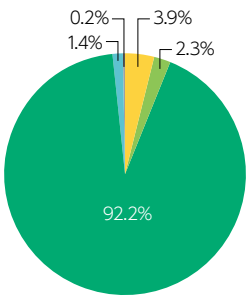
〈中型トラック〉



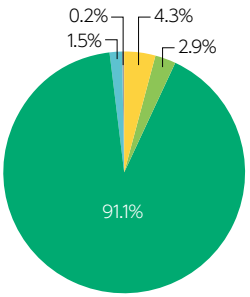
〈大型トラック〉



〈大型観光バス〉



〈大型ハイブリッド観光バス〉



※ グラフは日野独自の計算条件で算出した結果です。燃費は重量車モード燃費値を使用しています。評価結果はそれぞれのライフサイクル全体を100%として表しております。

物流におけるCO_2排出量の低減事例

物流

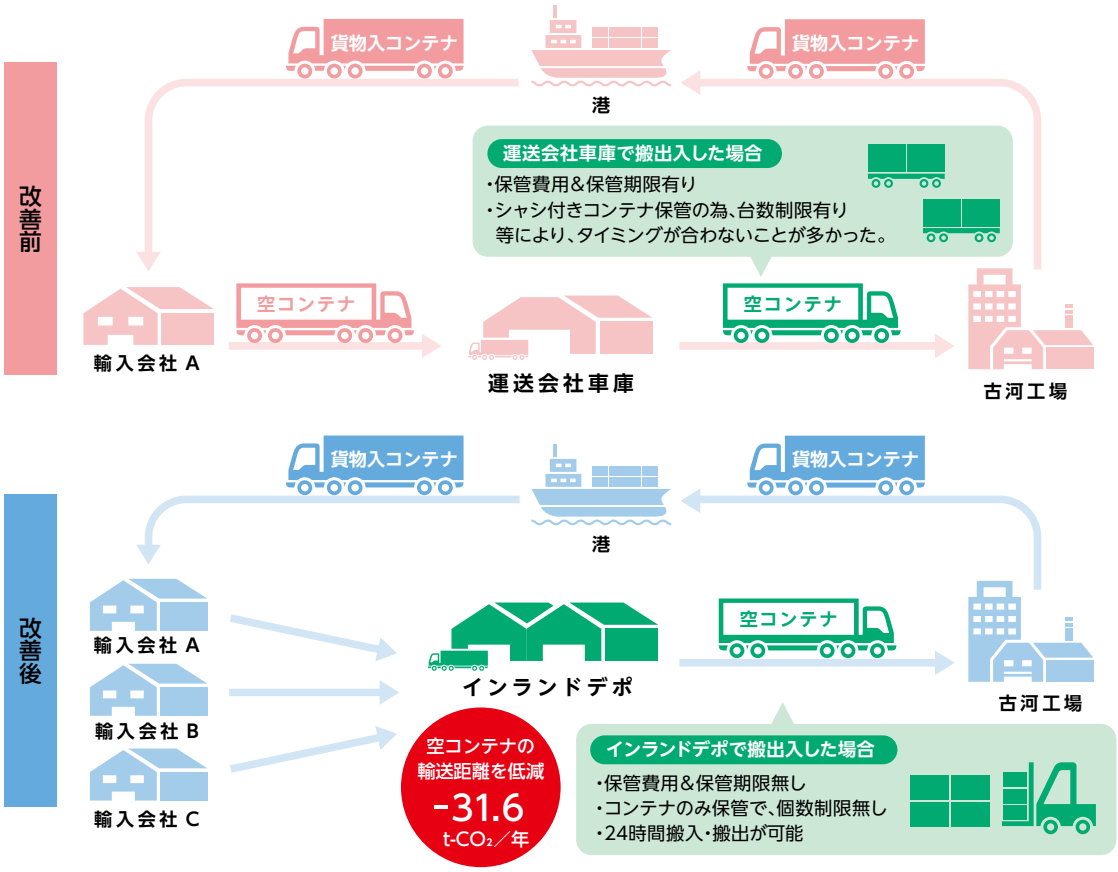
◆物流におけるCO_2排出量の削減

日野自動車では、物流におけるCO_2排出量の削減活動として物流改善会議を中心に以下の切り口から改善を推進しています。

①積載率の向上（各路線の統合、共同輸送化など）
②物流距離の短縮（生産地梱包による直送化など）
③大量輸送化（増トン車化、トレーラー化など）
④モーダルシフト（船舶輸送化など）

事例　インランドデポ活用によるコンテナラウンドユース促進

他社の輸入コンテナを自社の輸出に転用する「ラウンドユース」推進にあたり、運送会社に委託してコンテナを転用していましたが、輸入／輸出のタイミングが合わないケースが発生していました。そこで、運送会社が運営する「インランドデポ」を活用することにより、いつでもコンテナ搬出入が可能となったため、コンテナの転用率を大幅に向上させることができました。



エコドライブ支援

物流

日野自動車はお客様のエコドライブをサポートし続け、世界中のお客様から信頼される企業を目指します。

◆Pro Shift(機械式自動変速機)によるギヤチェンジサポート

お客様のエコドライブを実現するため、適切なギヤチェンジにより、場面場面に応じた適正なエンジン回転域を保つことが必要です。

Pro Shiftはギヤチェンジを燃費効率が良いグリーンゾーンで自動的におこなうなど、経験の浅いドライバーでも、エコ優良ドライバーのような省燃費走行が可能になります。

●Pro Shiftの主な機能例

◆エコドライブ講習会

日野自動車では国内外のお客様を対象として、環境にやさしくかつ経済的な運転をサポートする目的でエコドライブ講習を開催しています。2017年度は国内で1,338人、海外30カ国で14,995人、合計16,333人のお客様に受講いただきました。環境に配慮した運転を習得でき、企業収益性も向上するということで好評をいただいています。

また、羽村工場にある「お客様テクニカルセンター」では、2005年開設以来、2017年7月で累計来場者数が8万人に到達しました。

海外では、日野マレーシア販売(株)にあるHTSCC(Hino Total Support Customer Center)を、受講者の増加とお客様の多様なご要望にお応えするため、2017年にさまざまな運転状況を体験できる施設に一新しました。

マレーシアの「日野トータルサポートカスタマーセンター(HTSCC)」

講習の様子

◆エコツリーレポート

日野自動車の製品はお客様のエコドライブをサポートするため、エコにつながる運転をするとアイコンの樹木が成長する「エコツリー」を表示する機能※を搭載しています。

またお客様一人ひとりの運転状況をまとめ、自動解析をおこなった「エコツリーレポート」をお客様に無償提供することで、エコドライブ、運行管理等に役立てていただくなど、環境面・安全面においてお客様をサポートしています。

※2010年発売以降(排ガス記号LKG,LDG以降)のプロフィア、レンジャー、セレガに標準対応。2014年発売以降のデュトロハイブリッドに標準対応。

エコツリー

エコツリーレポート

◆お客様へのお役立ち活動

日野自動車では国内販売会社と協力し、車両の販売にとどまらない「お役立ち活動」を実施しています。省燃費につながる運転方法や知識の講習など、お客様の業務をトータルでバックアップすることを目指し、「環境対策」をはじめ「安全確保」「人財育成」などのカテゴリーに分かれた全31の「お役立ち活動メニュー」を提供しています。

お客様向け講習会の様子

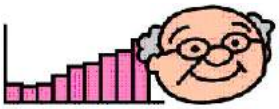
●事業基盤強化

エコツリーレポート活用による改善のご提案

デジタルタコグラフではわからない運転状況の詳細がわかります。安全や省燃費に向けた改善のポイントをご提案します

●事業基盤強化

エコドライブ講習会



燃費向上方法について、運転の実技を習得するとともに、講義により、燃費向上方法の理解を深めていただきます

●事業基盤強化

低公害車向け補助金・融資のご案内

車両購入のご検討に際し、各種の補助金・融資制度をご案内します

●事業基盤強化

産廃収集運搬業許可取得のお手伝い

許可取得までのプロセスの説明と、申請までのお手伝いをします

●環境対策

グリーン経営認証取得のお手伝い

環境への取り組み姿勢をアピールする手段として認証取得の推進を提唱すると同時に、認証取得のお手伝いをします

●環境対策

CO_2削減のお手伝い

二酸化炭素削減についてのアドバイス(車両選定、エコドライブ、輸送効率)

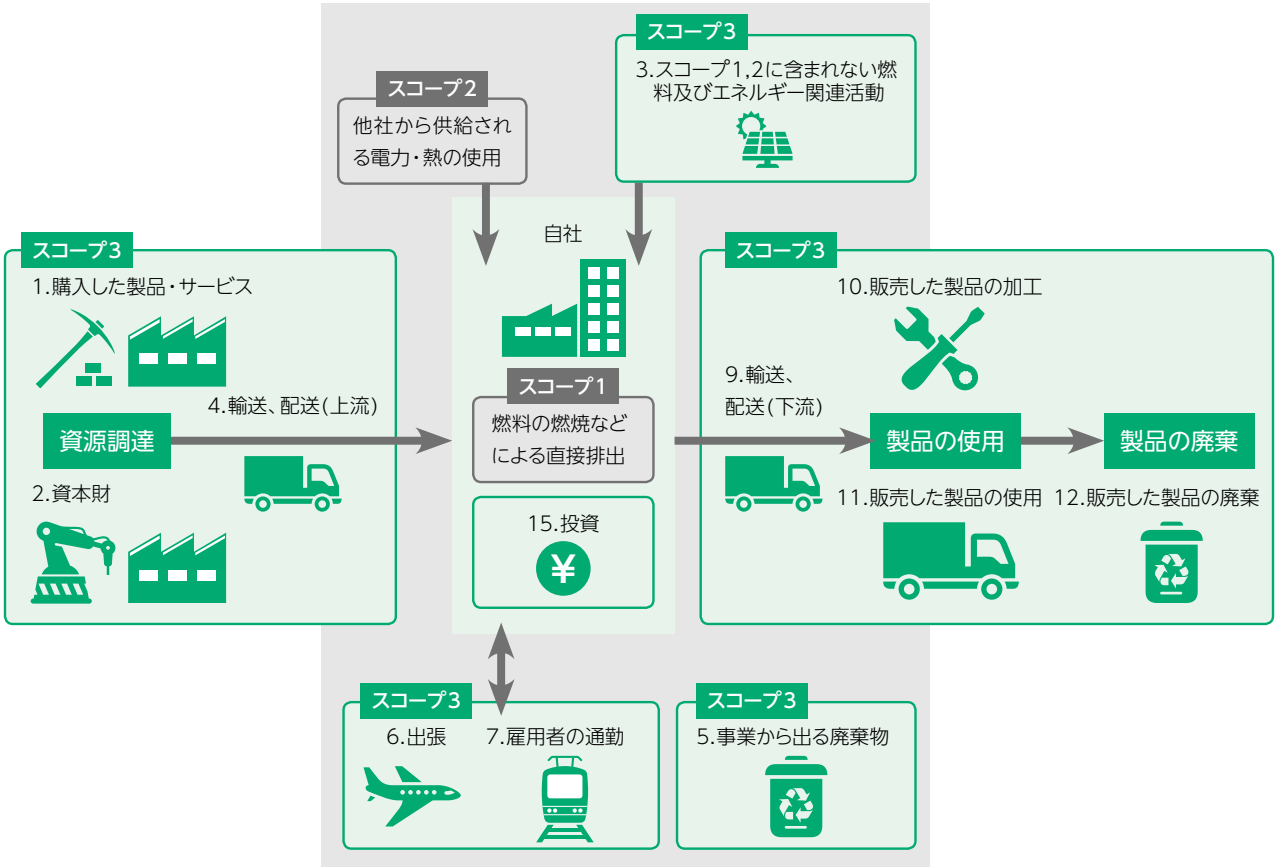
スコープ3への対応

素材 物流 廃棄・リサイクル

企業に対してサプライチェーン全体の温室効果ガス排出量を算出・開示することが社会的に求められています。日野自動車では「温室効果ガス(GHG)報告ガイドライン」に基づき、スコープ1、スコープ2に加えてスコープ3の排出量を算出しています。

算出した排出量の比率を見ると「カテゴリー1. 購入した製品・サービス」、「カテゴリー10. 販売した製品の加工」、「カテゴリー11. 販売した製品の使用」を合わせた比率は、約98%を占め、その他のカテゴリーは各々1%未満となりました。今後もサプライチェーン全体でのCO_2排出量の管理を強化するとともに、CO_2削減活動に取り組んでいきます。

	カテゴリー	排出量比率
スコープ1	燃料の燃焼などによる直接排出	0.2%
スコープ2	他社から供給される電力・熱の使用	0.3%
スコープ3	1.購入した製品・サービス	4.4%
	2.資本財	0.4%
	3.スコープ1,2に含まれない燃料及びエネルギー関連活動	0.1%
	4.輸送、配送(上流)	0.1%未満
	5.事業から出る廃棄物	0.1%未満
	6.出張	0.1%未満
	7.雇用者の通勤	0.1%未満
	8.リース資産(上流)	–
	9.輸送、配送(下流)	0.1%未満
	10.販売した製品の加工	1.5%
	11.販売した製品の使用	92.7%
	12.販売した製品の廃棄	0.2%
	13.リース資産(下流)	–
	14.フランチャイズ	–
	15.投資	0.1%



CHALLENGE! 3　工場CO_2ゼロチャレンジ

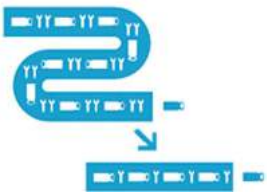
TARGET 車をつくる工場で

CO_2排出量ゼロ

製品を生産する際にも各事業所からCO_2が排出されるため、地球温暖化を抑えるには、この「工場CO_2」削減取り組みも不可欠です。

日野グループでは、生産現場の「日常改善」や「革新技術の導入」を進めるほか、再生可能エネルギーの積極利用も並行して進め、「工場CO_2ゼロ」にチャレンジします。

日常改善の加速



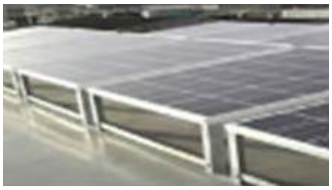
生産現場で日頃取り組んでいる日常改善を加速させ、各工程に潜むムリ・ムダ・ムラを徹底的に撲滅し、そこにかかる加工時間、工程数、加工ライン長などを削減することで、工程の「シンプル化」、「スリム化」を進めます。

革新技術の導入

生産現場においてIoT技術等の革新技術を積極導入し、生産の「自動化」を図るとともに、「効率化」を追及することで、各工程におけるCO_2排出量削減を進めます。

再生可能エネルギーの活用

日野グループでは、これまで生産事業所を中心に太陽光発電に代表される再生可能エネルギーを導入してきました。今後その導入速度を加速させ、各工程で使用されるエネルギーを再生可能エネルギーで賄うことで、環境にやさしいエネルギー利用徹底を目指します。



日常改善の取り組み

日常改善

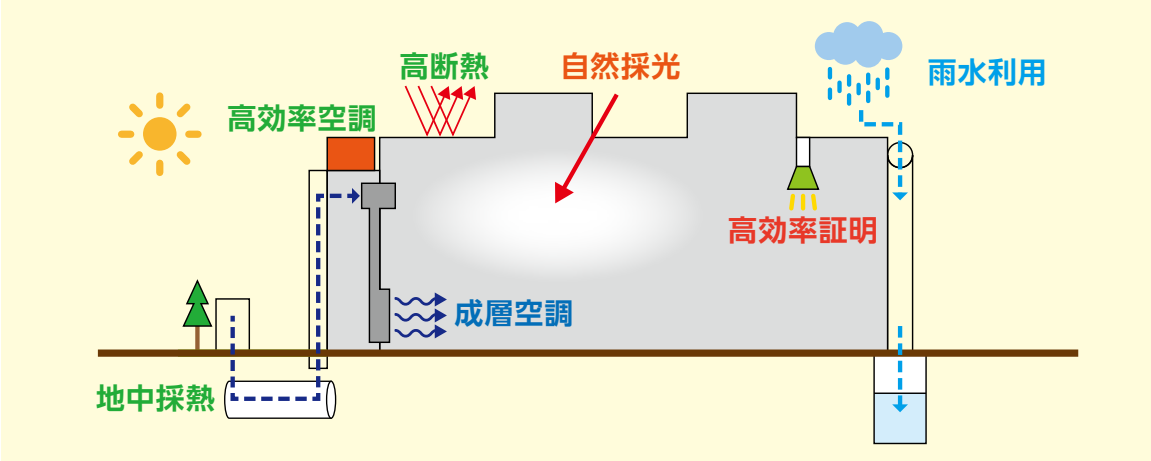
地球温暖化の防止は、人類が直面する課題のひとつであると認識し、すべての生産現場において生産性向上、およびエネルギーのムダを徹底的に省く日常改善に全員参加で取り組み、CO_2排出量の低減に向けた活動を推進しています。2017年度は将来に向けた長期環境ビジョン「日野環境チャレンジ2050」を策定し、2050年に生産活動から排出するCO_2をゼロにする「工場CO_2ゼロチャレンジ」をスタート。日々の省エネ活動を幅広く実施しました。

主な取り組み事例

- 増圧弁の電動ブースタポンプ化
- 炉の断熱塗料塗布
- 作業用蛍光灯のLED化
- 構内運搬車両の電動化

事例 自然エネルギー等を活用した工場づくり

2017年9月より本格稼働した古河工場は、地中熱を利用した空調や天窓からの自然採光など、自然エネルギーの積極利用に取り組んでいます。その他の機器(空調、照明等)についても高効率化を進めるなど、効果的なCO_2削減に取り組んでいます。これらに加え日常改善を徹底することで、今後も「工場CO_2ゼロ」に向けて継続的に取り組んでいきます。



また、古河工場では、社員がもっと働きやすくなるような職場環境づくりにも取り組んでいます。(主な取り組み事例はこちら(P.86)をご参照ください)

事例 工場内照明のLED化

日野モータース マニュファクチャリング インドネシアは、組立工場におけるCO_2排出削減に取り組んでおり、そのひとつとして、敷地内に設置された工場の水銀灯をLEDランプに置き換えました。その結果、電力使用量は年間22,116kWh削減し、CO_2排出削減量は16.3t-CO_2/年となりました。

改善前

水銀灯（1,000W）

改善後

LEDランプ（360W）

事例 電動フォークリフトの導入

日野モータース マニュファクチャリング コロンビアは、ガソリンまたはLPGを燃料とする従来のフォークリフトの代わりに、電動フォークリフトを導入しました。導入前は毎月182Lのガソリンと40本のLPGを消費し、CO_2排出量は767.2kg-CO_2/月でした。電動フォークリフトへの切替後は毎月940kWhの電力消費でCO_2排出量は4分の1に削減されました。その結果、従来のフォークリフトを使用する場合と比較して、年間7t-CO_2/年削減しました。

改善前

改善後

再生可能エネルギーへの取り組み

再生可能エネルギー

日野自動車では再生可能エネルギーに関する取り組みとして、太陽光発電設備を設置しています。発電した電力は事務所内の照明や敷地内の外灯などに使用しています。

今後も既存設備の省エネのみでなく、幅広い視野から地球温暖化対策に取り組んでいきます。

古河工場の太陽光パネル
出力2.1kW

事例 太陽光発電システムの導入

日野モータース マニュファクチャリング インドネシアは、廃水処理施設の敷地内にある組立工場において、モーターミキサーの動力用に太陽光発電システムを導入し、省エネ活動に取り組んでいます。再生可能エネルギーを導入したことで、自前での電力供給が可能になったことに加え、9個のモーターミキサーに使用される約6,400kWhの年間エネルギー使用量を節約することができました。その結果、4.7t-CO_2/年の削減を達成しました。

VOICE

よき企業市民として、環境に配慮した生産活動を実践

日野モータース
マニュファクチャリング インドネシア
工場長
Subkhan Purnama

私たちは、よき企業市民として、環境に配慮した生産活動を実践しています。そのために、2005年にISO14001を認証取得し、工場立ち上げ後、早期に環境マネジメントシステムを構築しました。また、活動の一環として、インドネシア環境林業省が実施する環境格付け“PROPER”に参画し、上から2番目の上位格付け(Green Proper)を取得しています。

とくに、毎年、順法、環境リスクの未然防止や、省エネルギー・節水・省資源・CO_2排出量低減等のパフォーマンス向上に取り組んでいます。環境マネジメントシステムを通じ、企業の持続的発展に貢献することが重要と考えています。

CHALLENGE! 4　水環境インパクト 最小化チャレンジ

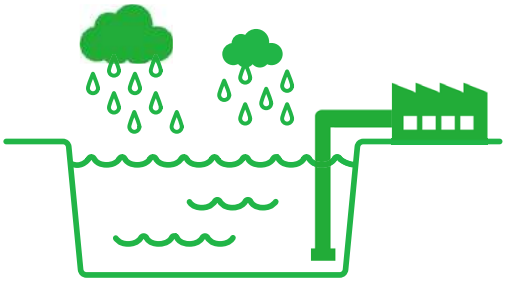
TARGET 各事業所で

水の使用最小化 排水の浄化

世界総人口の20%にあたる約12億人が安全に水資源を利用できていないなか(環境省HPより)、今後の人口増加により、さらに水不足が拡大すると考えられます。日野グループでは、水使用の削減を図ると同時に、各事業所から自然に還す際の排水の徹底浄化を進め、水資源問題に対し、地域と一緒になって取り組みます。

量

使う水は 少なく



水資源の用途の大半を占める工業用水を削減すべく、排水の回収および再利用化を進めます。また、雨水を積極的に利用するため、敷地内に貯留ピットを設け、さらなる工業用水の新規投入量削減を目指します。さらに生活用水も削減を図るべく、食堂、トイレ、手洗い場などについて設備対策(節水型食洗器、節水コマなど)や節水啓蒙活動を徹底します。

質

還す水は きれい に

日野グループでは各事業所の排水処理場および排水浄化設備の運用基準を厳格化することで、排水の徹底浄化を推進します。また同時に液物漏洩リスクを徹底的に低減することで、排水の水質悪化の未然防止を図ります。

工場における節水の取り組み

少なく　きれい

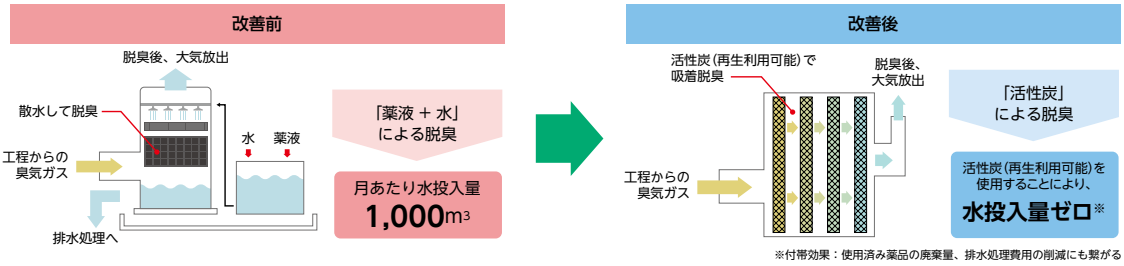
トラック・バスを製造するのに水はなくてはならないものです。それだけに貴重な水資源を有効活用すべく、日野自動車は長期環境ビジョン「日野環境チャレンジ2050」を策定し、日々の水使用量低減に取り組んでいます。今後も「水環境インパクト最小化チャレンジ」達成に向け、身近な範囲にも目を向けた節水活動に取り組んでいきます。

主な取り組み事例

- 節水パトロールによる無駄な使用(洩れ・オーバーフロー(垂れ流し))の撲滅
- 節水への啓発活動(ポスターによる呼びかけ等)
- 雨水および排水処理場処理水の有効利用

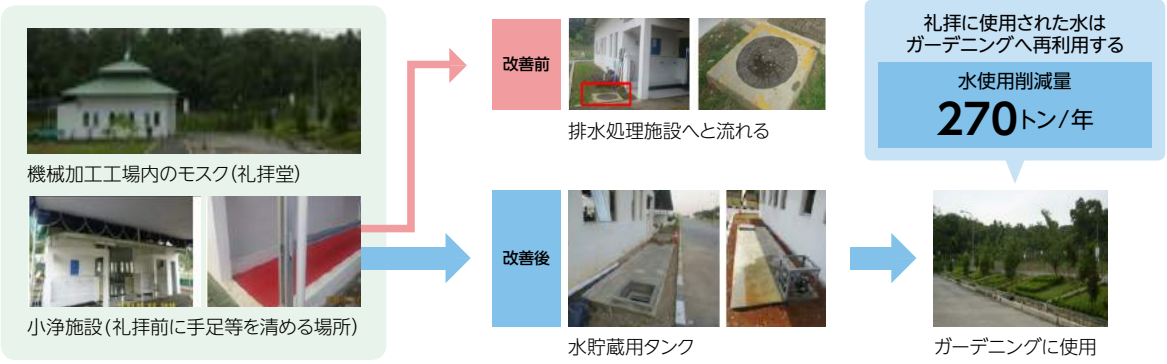
事例　薬液脱臭装置からの切り替えによる水使用量の低減

鋳造工場において、工程から発生する臭気ガスを脱臭する方法として、「薬品+水」を使用していましたが、再生可能な「活性炭」による脱臭へ切り替えることにより薬品と水の投入量を削減しています。



事例　生活排水の有効利用

日野モータース マニファクチャリング インドネシアの機械加工工場において、工場内に設置されている礼拝堂(モスク)で使用された排水を一度タンクに貯留し、ガーデニングの散水として再利用しています。



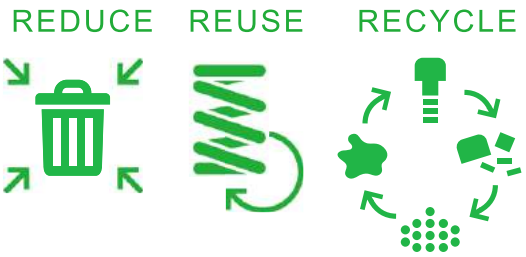
CHALLENGE! 5　廃棄物ゼロチャレンジ

TARGET 各事業所で

持続可能な資源利用 廃棄物ゼロ

世界人口は増加し、経済発展による資源枯渇のリスクは年々高まっています。また大量消費社会の副産物となる廃棄物も増加を続け、このままでは適正な処理が追いつかずに、深刻な環境汚染へとつながりかねません。日野グループでは「廃棄物ゼロチャレンジ」という高い目標を設け、廃棄物低減に向けた取り組みを進めるのと並行し、資源利用効率化に徹底的に取り組み、将来的な環境汚染防止を図ります。

3Rで 廃棄物を出さない



車両を製造する際に排出される廃棄物の削減を図るため、3R(Reduce、Reuse、Recycle)を進め、廃棄物の「減容化」、「再利用化」、「リサイクル化」をグループ各社、取引先などと連携し、追求します。

3R Reduce Reuse Recycle

古い車を活かした 新しい車づくり

バッテリー、モーターといった各部品には、レアメタルやその他貴金属類に代表される天然資源が含まれています。日野グループはそれら天然資源を含め、廃棄される車両から少しでも多くの資源を取り出し、新しく製造する車両に活用する「Car to Car」を極限まで追求することで、新規資源投入量削減に取り組みます。

工場における省資源事例

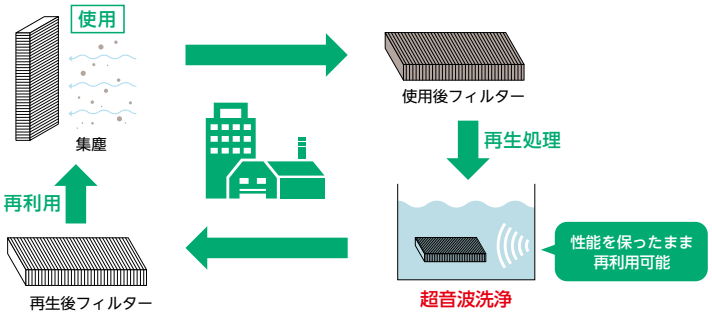
廃棄物を出さない

日野自動車では、長期環境ビジョン「日野環境チャレンジ2050」に向けた活動のひとつとして、廃棄物低減にも取り組んでいます。近年では、これまで再利用することのできなかったものについても徹底的に見直しをおこない、社内での再利用に努めています。

主な取り組み事例
- 排水処理場汚泥の減容化
- 鋳型造型時の砂使用量低減
- ろ過フィルター設置による機械加工廃液のロングライフ化

事例　集塵フィルターの再利用化

使用を終えた後、性能を復元できずに廃棄するしかなかった集塵フィルターに対し、超音波洗浄等の処理をおこなうことで、再利用が可能となりました。



リサイクル性を考慮した製品設計

廃棄物を出さない　新しい車づくり

日野自動車は1990年代初頭より、リサイクル性を考慮した製品開発、設計に取組んでいます。1998年には「自主行動計画」を策定し、リサイクル率等の具体的数値を掲げ、活動の強化を図ってきました。また近年の国内外の環境負荷物質規制に対応すべく、早期の削減に取り組んできました。

製品の開発段階からリサイクルしやすい材料の採用や製品の部品解体性の向上など、様々な観点からリサイクル性を高めるチャレンジを進めています。

再資源化段階での環境活動

廃棄物を出さない　新しい車づくり

日野自動車は、2005年から施行された自動車リサイクル法（使用済自動車の再資源化等に関する法律）を順守し、多くの関係事業者のご協力のもと、使用済みの車両から発生するシュレッダーダスト（以下ASR）、エアバッグ類、フロン類の特定3品目の引き取りと適正なリサイクル処理を実施しています。

2017年度のASRのリサイクル率は98%となり、法定基準70%を達成しています。また、より解体しやすい車両構造の検討やリサイクル可能材料の採用など、開発段階から環境に配慮した製品づくりを進め、循環型社会の形成と資源の有効活用に継続的に取り組んでいます。

「自動車リサイクル法に基づく再資源化等の実績」はこちら

CHALLENGE! 6　生物多様性インパクト 最小化チャレンジ

TARGET

人と自然が共生する未来

近年、世界中の生物多様性は急速に失われており、たとえば野生動植物の絶滅スピードを例にとると、7分間で1種絶滅しているとも言われています（環境省HPより）。日野グループは、それら生物多様性から計り知れない「恩恵」を受け、同時に「影響」を与えつつ、事業を展開しています。

私たちの事業が生物多様性に与えるインパクトを極限まで低減し、人と自然が共生する未来づくりにチャレンジします。

未来へのインパクト低減：人をつくり、輪をつくる

次の世代につなげる 保全活動

生物多様性保全は現在に限った問題ではなく、長期的視点での取り組みが必要です。そのため、次世代を担う地域の子供たちにも関心を持ってもらうべく、生物多様性教育や関連イベントを積極開催していきます。また、地域住民や行政、関連団体との対話、連携、さらに周辺生物多様性関連活動への助成を進めることで、地域特性に合わせ、地域全体で取り組む体制構築を図っていきます。

地域のインパクト低減：生物多様性を守る

地球上のあらゆる 生物を守る

日野グループでは、各地域固有の特性に合わせ、希少動植物および在来動植物を保全し、生態系に影響を与える外来種の駆除をおこなうことで、地域固有の生物多様性を守ります。また地域特性を配慮した上で植樹、ビオトープ造成等を積極的におこなうことで、それぞれの事業所周辺地域の生態系に連続性を持たせ、「生態系ネットワーク」の造成に貢献していきます。

生物多様性への配慮

生物を守る

日野自動車は経団連「生物多様性宣言」に賛同しており、5カ年中期計画である『環境取り組みプラン』にも個別目標を掲げた上で、2015年度には「生物多様性ガイドライン」を策定し、社内の取り組み方向性、具体的取り組み内容等を定め、展開しています。

今後は周辺生態系との「共生」を図りつつ、企業としても成長し続けるため、策定したガイドラインに基づき、生物多様性に配慮した各種取り組みを推進していきます。同時に課題でもある社員の取り組み認知度や意識の向上を図るため、従業員参加型の活動を積極的に取り入れていく予定です。

生物多様性取り組み指針

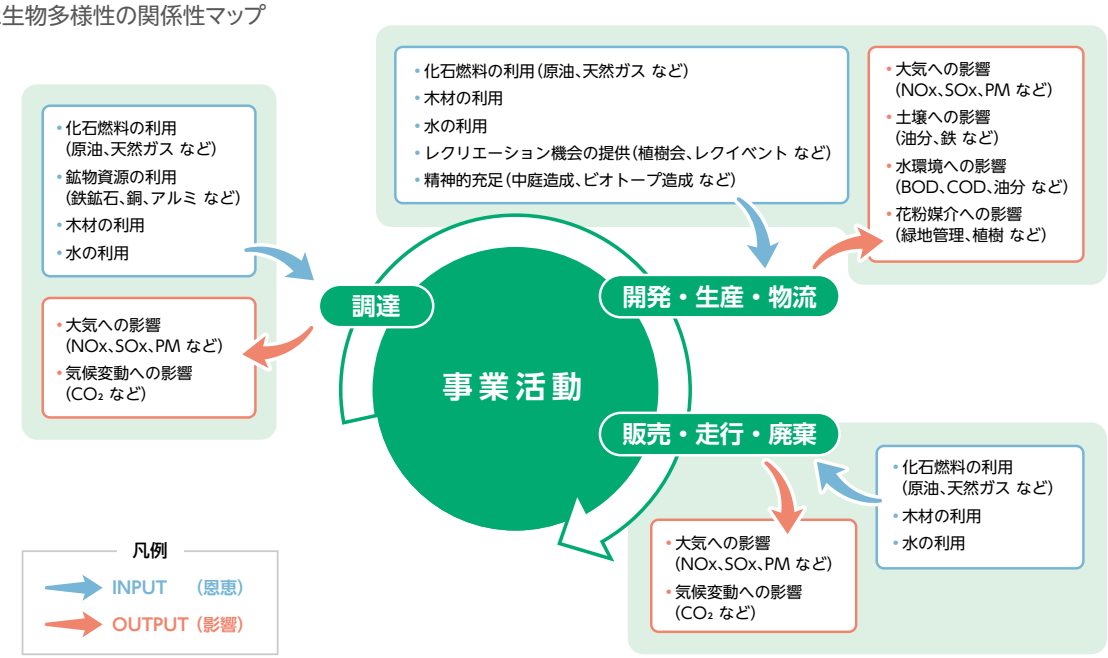
- 製品環境技術の更なる追及
- 地域水資源への配慮
- 地道な環境取り組み（CO_2削減、省資源など）推進による生物多様性への貢献
- 社会との連携・協力
- 積極的な情報開示

事業活動と生物多様性の関係整理

生物を守る

日野自動車は、『企業と生物多様性イニシアティブ（JBIB）』が定めた「企業と生物多様性の関係性マップ」（下図参照）を参考に、製品ライフサイクル各段階における「恩恵」と「影響」を整理しました。日野自動車は事業をおこなうなかで、製品ライフサイクル全体で自然の「恩恵」を受けており、また同時に「影響」を与えています。これらによる「生物多様性」への環境負荷を少しでも低減すること、周辺生態系を害さないことが、重要なポイントとなります。

●企業と生物多様性の関係性マップ



取り組み事例

生物を守る

◆各事業所周辺の動植物調査

各事業所周辺の生態系を把握するため、事業所内外の緑地、周辺河川などを中心に動植物の生息状況を調査しました。結果、「ニホンスッポン」、「トラツグミ」など、レッドリスト（絶滅のおそれのある動植物種のリスト）などに掲載される希少種も数多く確認されています。

この豊かな自然との「共生」を目指し、各種取り組みを推進するのと並行し、今後も定期的に動植物調査を継続していきます。

動植物調査の様子

ニホンスッポン

トラツグミ

古河工場のヤギ

◆日野台の杜

日野自動車本社内に、1970年の本社社屋完成を機に構築された「日野台の杜」（約6,000ｍ²）があります。日野台の杜では、会社創業時に植栽され、会社とともに年輪を増していったヒマラヤ杉13本をはじめ、さまざまな自生した草木が「自然な自然さ」と「意図された逞しい自然」と「湧水」を組み合わせています。また、杜には、セミやバッタ、アメンボなどの昆虫類や白サギや小鳥が群れ集まり、武蔵野の自然をつくっています。

日野自動車では、今後も、この自然を大切に維持・管理していきます。

日野台の杜

◆古河工場周辺河川における生態系調査イベント

古河工場では周辺河川に直結している工場内調整池において、工場近隣の小学生と一緒に水生生物の学習イベントを開催しました。

結果、地域在来の多くの水生生物が確認され、改めて豊かな生態系に囲まれていることを共有すると共に、今後も事業活動を続けていくなかで、「周辺生態系への配慮を忘れてはならない」ことを再認識する場となりました。

環境教育

保全活動

日野自動車では、効果的な環境保全活動を進めるため、社員の環境意識向上を目指して、環境教育・啓発活動を推進しています。環境活動は企業として取り組むだけではなく、社員一人ひとりが職場や家庭でも取り組むことが大切であると考え、環境問題全般や世界の動向と取り組み、自分たちがやるべきことなどについて、積極的に社員教育に盛り込んでいます。具体的には、新入社員教育や管理職研修プログラムに環境教育を組み込んでおり、今後もより広範囲で体系的な環境教育を実施し、環境意識の継続的な啓発に努めていきます。

教育の様子

●2017年度環境教育受講人数

(単位：名)

	事務・技術職	技能職	合計
受講者数	148	456	604

◆環境かわら版の発行

環境に関するニュースをキーとし、世間の動向や各業界の動向などを「環境かわら版」としてまとめ、全社員に向けて、四半期毎に発行しました。

社員一人ひとりが環境問題に対して関心を持ち、「自分たちに何ができるか」を考えるきっかけになっています。

◆事務所周辺の地域清掃活動

日野工場、羽村工場、新田工場をはじめ、近隣のグループ会社にもご協力いただき、各事業所周辺にて、地域清掃活動を実施しました。全社員が実際に汗を流す体験を通じて、環境意識や通勤マナーの向上を図りました。

羽村工場

◆ライトダウンキャンペーンに参加

全国で一斉に消灯するキャンペーン『ライトダウンキャンペーン』に2007年から参加しています。一斉消灯時（毎年キャンペーン事務局が設定）はもちろん、キャンペーン期間中は継続して主要事業所の看板照明などを消灯しています。このキャンペーンには、国内販売拠点をはじめ、多くのグループ会社も参加しています。

羽村工場正門の夜間消灯時

点灯時

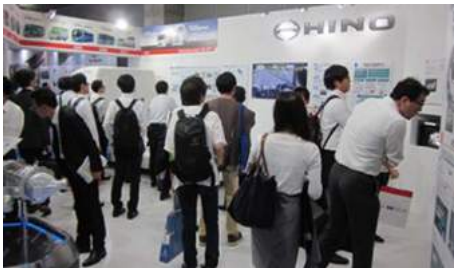
社外との環境コミュニケーション

保全活動

日野自動車はステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションを重要視しています。お客さまや地域の皆さまを含め、積極的に情報展開することで信頼される企業を目指します。

◆社外技術展での製品環境技術紹介

「人とくるまのテクノロジー展2017：横浜・名古屋」に車両、エンジンなどを出展し、日野自動車の製品環境技術を紹介しました。来場者の皆さまに、エンジンの構造、次世代車に対する日野の取り組み方針について御理解を深めて頂く機会となりました。



見学者でにぎわう出展ブース

◆地域環境イベントでの環境取り組み紹介

東京都羽村市で開催された「羽村市環境フェスティバル」、群馬県太田市で開催された「太田市産業環境フェスティバル」において日野自動車のさまざまな環境取り組みを紹介しました。

工場周辺地域の環境イベントということもあり、地域の皆さまを中心に日野自動車の環境に関する考え方や実際の取り組みを広くPRすることができました。

「羽村市環境フェスティバル」の様子

◆海外政府への環境取り組み紹介

インドネシア環境林業省が日野自動車の環境保全対策視察のため、日野工場を訪問されました。日野自動車の環境取り組みを紹介すると同時に、現地の環境保全対策をご紹介いただくなど貴重な情報交流の場となりました。

インドネシア環境林業省ご一行

日野自動車グリーンファンド

日野自動車は、1991年に環境保全活動への助成をおこなう公益財団法人 日野自動車グリーンファンドを設立しました。財団は毎年15前後の団体に助成をおこなっています。その地道な活動が評価され、2005年度には環境大臣賞「環境保全功労者表彰」を受賞しました。また2011年4月1日をもって公益財団法人日野自動車グリーンファンドになりました。今後も各種活動への助成・イベント実施等、地道ながら着実な活動を継続していきます。

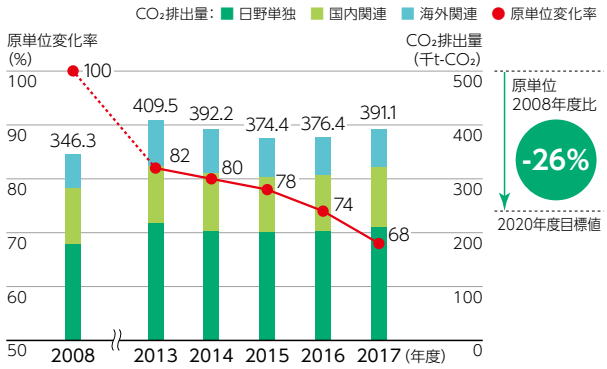
公益財団法人 日野自動車グリーンファンドのページはこちら

「魚つかみ取り体験」(体験イベント)

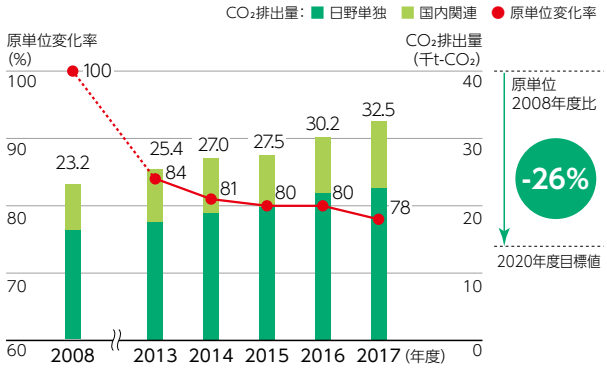
主要パフォーマンスデータ

日野自動車は生産活動に伴う環境負荷について、環境への取り組み実行計画「環境取り組みプラン」で具体的な削減目標を掲げ、細かな施策を積み重ねることでCO_2削減活動や省資源活動、節水活動などの低減活動に取り組んできました。以下のパフォーマンスデータは最新の実行計画「2020年 環境取り組みプラン」の進捗と成果を示すものです。

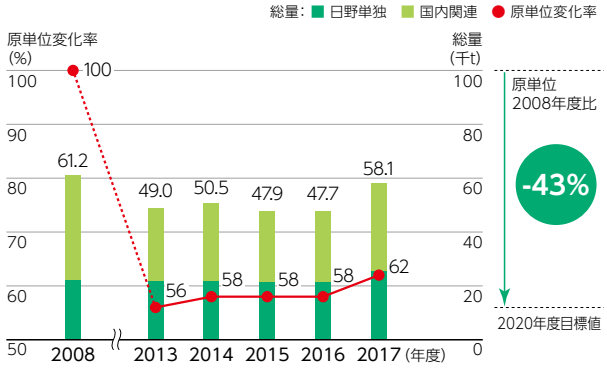
●CO_2排出量・原単位※1(グローバル※4)



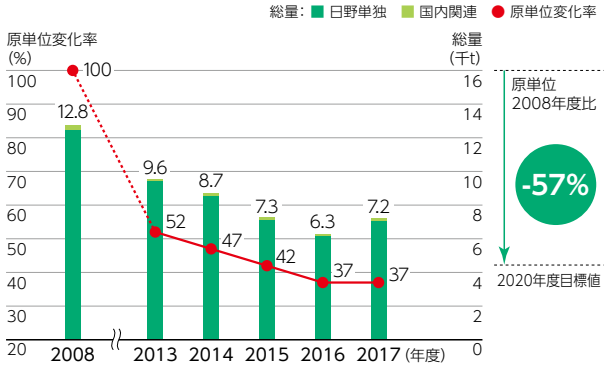
●物流CO_2排出量・原単位※2(国内連結※5)



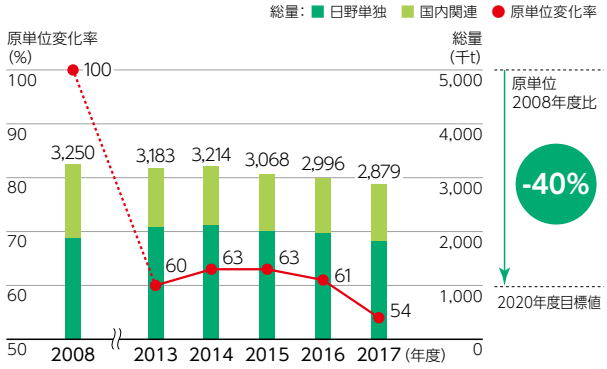
●廃棄物総量・原単位※1(国内連結※5)



●梱包包装資材総量・原単位※3(国内連結※5)

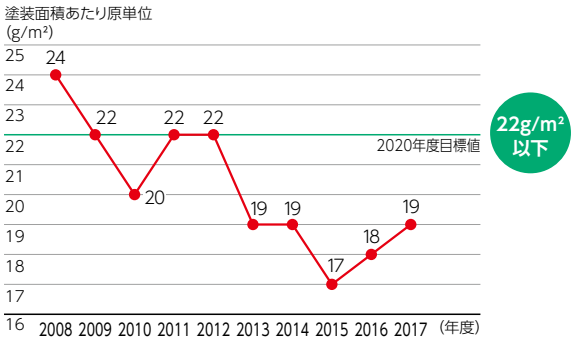


●水使用量・原単位※1(国内連結※5)



●VOC排出量(日野工場・羽村工場)

※2017年度より、古河工場を含む。



(注)精度向上のため、過年度の数値を遡求修正しています。
※1 原単位：1台当たり　※2 原単位：輸送量当たり　※3 原単位：出荷容積当たり　※4 グローバル：日野(日野、羽村、新田、古河の4工場)、国内関連会社6社、海外関連会社9社　※5 国内連結：日野(日野、羽村、新田、古河の4工場)、国内関連会社6社

ESGの取り組み

Social(社会)

安全

日野自動車は、トラック・バスメーカーとして『安全』に関する取り組みを企業経営の最重要課題のひとつと位置づけています。とくにお客様の安全に関する「製品安全技術の追求」と、社員の安全に関する「労働安全の取り組み」を重点に、考え方や実際の取り組み事例などをご紹介します。

◉ 製品安全技術の追求

製品安全技術に対する基本的な考え方

日野自動車では「製品安全技術」を製品開発における重点課題と置き、『交通事故死傷者ゼロ』という交通社会における、究極の願いの実現に貢献すべく、より安全な製品の開発・設計を進めています。

「車 ： 車の安全性追求」、「人 ： 安全運行の支援」、「交通環境 ： 安全な交通環境の実現に向けた働きかけ」など、多様な側面から安全性向上に努め、加えて実際に社会で起きている交通事故の原因やお客様の声を製品開発に反映させることも重要であると考えています。

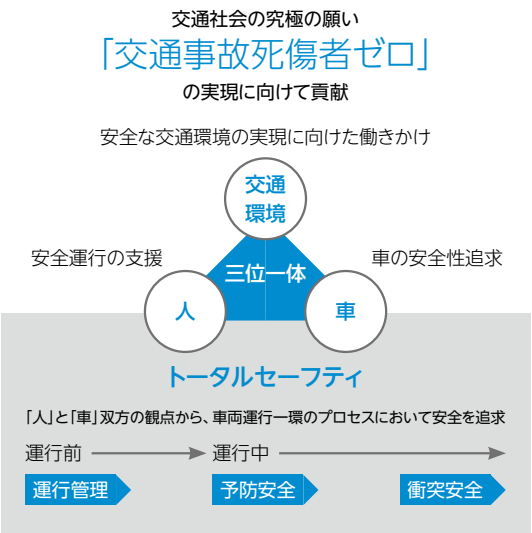
安全な交通環境を目指す「トータルセーフティ」

日野自動車は、安全運転のための運行管理から、事故を起こさないための予防安全、もしものときの衝突安全まで、それぞれの段階において安全性を高めるための取り組みを進めています。

この車両運行の一連のプロセスにおいて、安全を追求する考え方が「トータルセーフティ」です。

この「トータルセーフティ」の考えのもと、トラック・バスを直接ご使用いただくお客様のみならず、すべての道路利用者の安全を念頭に置き、新たな安全技術の開発と普及に取り組んでいきます。

（関連ページ「３つの方向性：安全・環境技術を追求した最適商品」はこちら〈P12〉）

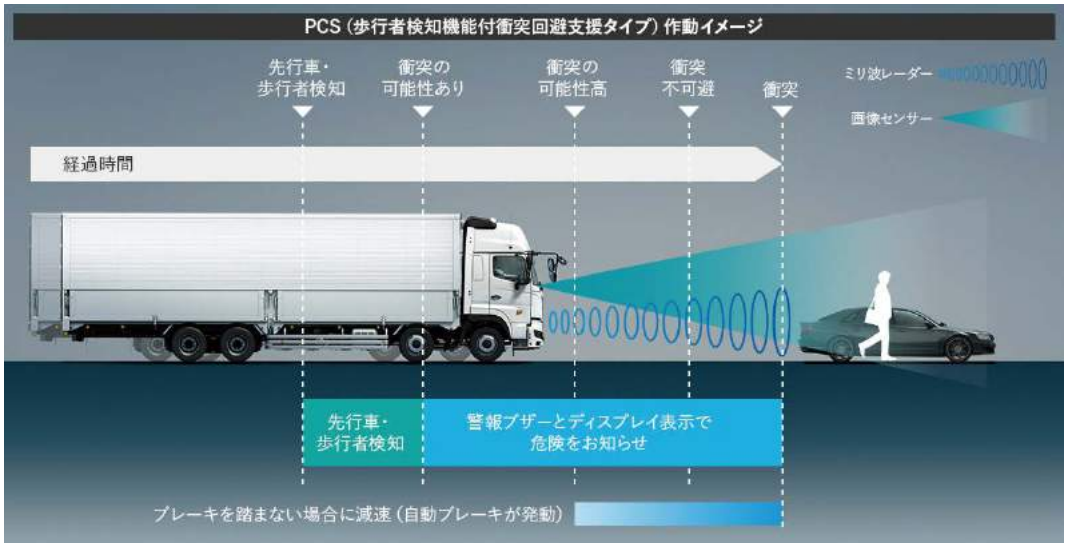


安全技術・装備

◆PCS（プリクラッシュセーフティ：歩行者検知機能付衝突回避支援タイプ）のさらなる改良

歩行者を巻き込む事故を防ぐことは、自動車メーカーにとっての共通の課題といえます。日野自動車ではこの歩行者事故の未然防止に貢献するべく、PCS※の機能をさらに向上させています。衝突時の速度を抑え、衝突被害の軽減に寄与するこれまでの技術に加え、ミリ波レーダー＋画像センサーを搭載することで、停車中の車両に加え、静止している歩行者の検知も可能になりました。この技術を国内大中小型トラックおよび大型観光バスに搭載し、交通事故リスクの低減に貢献しています。

※PCSはトヨタ自動車（株）の登録商標です



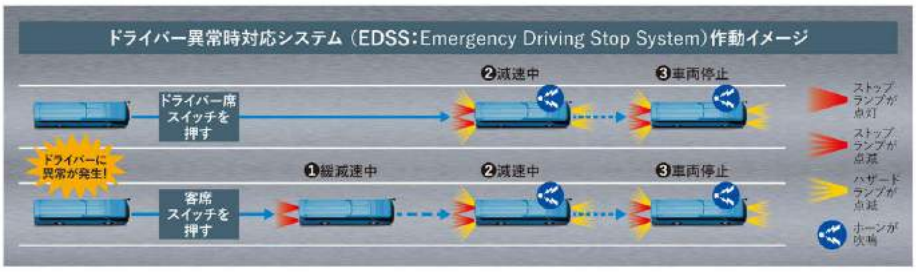
◆可変配光型LEDランプ

ハイビームはロービームに比べ、2倍以上の前方距離を照らすことができますが、先行車や対向車も強い光で照らしてしまいます。日野自動車は、先行車や対向車の幻惑防止のため、車両を感知すると配光を自動的に制御する「可変配光型LEDランプ」の車両への搭載を進めています。これにより、先行車や対向車に光が当たる箇所だけを自動的に遮光。夜間の走行でハイビームが使用しやすくなり、視界が良好に保たれることで歩行者の発見がしやすくなるなど、ドライバーの「ヒヤリ」の低減に寄与しています。

●可変配光型LEDランプ作動イメージ

◆ドライバー異常時対応システム(EDSS: Emergency Driving Stop System)

ドライバーが急病等で運転操作の継続が困難となった場合に、速やかに減速を開始することができれば、交通事故の未然防止につながります。万一の場合にドライバー自身やもしくは乗客がスイッチを押すことで、車両停止を支援するシステム「ドライバー異常時対応システム(EDSS)」を開発し、2018年7月発売の大型観光バス「日野セレガ」に標準装備しました。これはトラック・バスとして世界で初めて商品化された技術であり、いざというときの使いやすさ等が評価され、2018年度グッドデザイン賞を受賞しました。



◆既販車の安全装備の充実

日野自動車は、新車のみならず、既販車への安全装備も充実させ、交通事故の未然防止につとめています。

・後付け衝突防止補助システム「モービルアイ」

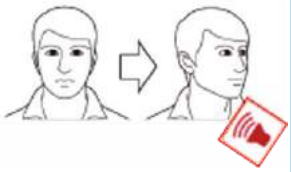
日野自動車は2018年1月末より後付け衝突防止補助システム「モービルアイ」(製造：Mobileye社、日本における販売代理店：ジャパン・トゥエンティワン株式会社)の取り扱いを全国の販売会社で開始しています。車両のフロントガラスに取り付けたカメラによって、前方車両や歩行者、車線を検知し、アイコン表示と警報音でドライバーに危険を知らせる装置で、追突や車線逸脱による事故の防止に貢献します。

・ドライバーステータスモニター

日野自動車は2018年5月より、既販車への後付け安全補助装置として、脇見・居眠り警報装置「ドライバーステータスモニター」(製造：株式会社デンソー)を全国の販売会社で取り扱いを開始しています。車室内のカメラで撮影したドライバーの顔の画像から、脇見、眠気、居眠り、不適切な運転姿勢などの運転状態を推定し、音声で警告する装置で、前方不注意等による事故の防止に貢献します。

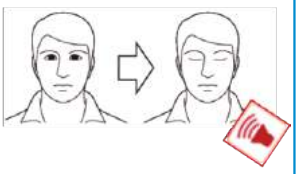
車室内に設置するカメラ

顔向き検知



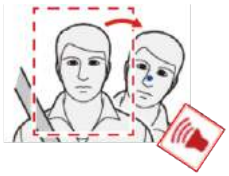
脇見警報
「前方にも注意を払ってください」

開眼度検知



眠気警報
「そろそろ休憩してはどうですか?」
居眠り警報
「休憩を取りましょう」

顔位置検知



不適切な運転姿勢警報
「運転姿勢の確認をお願いします」

◆お客様の車両安全運転の支援

日野自動車はお客様の安全な運転を支援するため、安全運転講習を積極的に展開しています。日本初の自動車メーカー直営の常設型お客様向け講習施設「お客様テクニカルセンター」(所在：東京都羽村市)では2005年の開設以降、2017年7月時点で累計来場者数が8万人を超えるお客様にご利用いただいています。今後も引き続き、お客様の安全運転を支援し、社会全体の交通事故の未然防止に努めていきます。

お客様テクニカルセンター外観

安全運転講習

製品安全技術に対する今後の取り組み

『交通事故死傷者ゼロ』は日野自動車にとっての究極の願いであり、その実現に一歩でも近づけるべく、今後も製品安全技術を磨いていきます。お客様のニーズを的確に捉え、トラック・バスメーカーとして、それ以上の技術でお応えすることで、社会全体の人・物の移動を支えることにもつながると考えています。今後は、社会で起きている交通事故の撲滅に向け、製品安全技術の向上に全力で取り組んでいきます。

労働安全に関する取り組み

労働安全についての基本的な考え方

日野自動車は、「安全はすべての業務に優先する」を安全衛生の基本理念として掲げ、労働災害の未然防止に向けた取り組みを進めています。

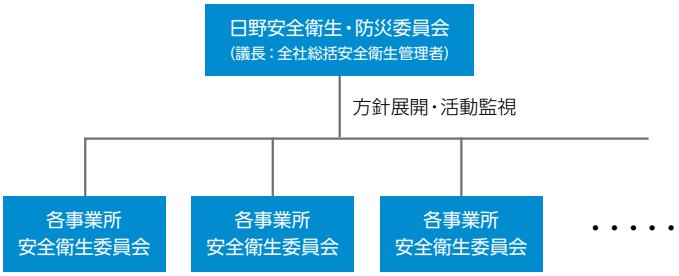
社員が安全に働くことのできる職場づくりを進めるだけでなく、社員の安全意識の醸成をおこなうことで、労働災害のリスク低減を図っています。

労働安全の推進体制

日野自動車は、労働安全に関する重要課題（全社方針など）を審議・決定する機関として、日野安全衛生・防災委員会を設けています。そして各事業場所でもそれぞれ安全衛生委員会を設け、日常業務のなかで安全な職場づくりを実践しています。

それらの活動状況については、全社総括安全衛生管理者が中心となり監視・確認をすることで、PDCAサイクルが運用される仕組みを構築しています。

●労働安全推進体制図



安全に働くことのできる職場づくり

◆リスクアセスメントに基づく職場の安全対策

各生産事業所を中心に、リスクアセスメントをおこない、労働災害につながりうる危険箇所の洗い出しを定期的におこなっています。

なお、リスクが認められた箇所については即時対策をおこない、徹底した労働災害の未然防止に努めています。今後もリスクとなりうる要素を未然に摘み取り、労働災害の根絶を目指します。

◆安全パトロール

日野自動車では製造現場のみでなく、事務所を含む各事業所全体を対象とし、安全パトロールをおこなっています。日常業務を進めるなかで、災害につながりうる要因を、一つひとつ地道かつスピーディーに取り除くことで、労働災害の未然防止を図ります。

労働安全意識の向上に向けた取り組み

◆歩行マナー順守活動

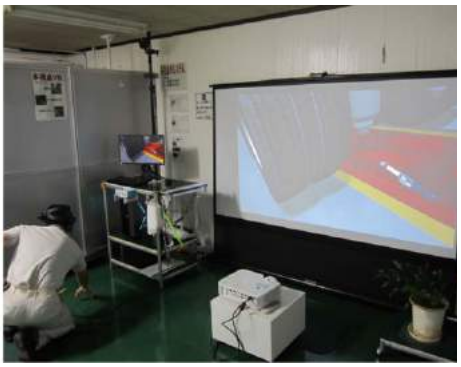
日野自動車では、全社員に対して安全意識や安全基本行動（ポケットに手を入れて歩かない、携帯電話を操作しながら歩かない等）の重要性の浸透を目指し、さまざまな形での啓発活動をおこなっています。

「注意し合おう、歩行マナー！築こう安全文化！」を合言葉に今後も、安全意識の高い人づくりを推進していきます。

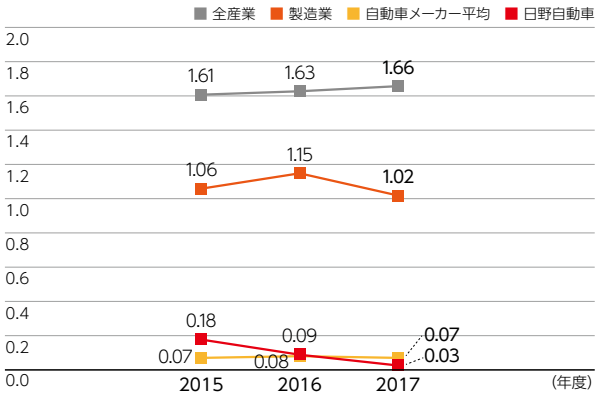
◆安全教育の強化

社員の安全意識のさらなる向上や、労働安全に関する知識の習得のため、階層、職種に応じた安全教育をおこなっています。

2017年度は新たに安全教育センターを設立し、VR(バーチャル・リアリティ)体験などの危険体感教育を開始しました。また、延べ10,000人を超える社員が安全教育に参加しています。「安全文化」の定着を目指し、今後も取り組みを継続していきます。


VR体験による危険体感教育

●産業別休業度数率の推移



〈出典〉全産業、製造業：厚生労働省 労働災害動向調査
自動車メーカー平均：(一社)自動車工業会所属14社の平均

※度数率=(労働災害による死傷者数／延べ実労働時間数×1,000,000)

今後の取り組み

労働安全に関する取り組みに、終わりはありません。実際に労働災害件数は着実に減ってきていますが、「労働災害ゼロ」という究極の目標に向けては、より一層の取り組み強化が必要です。

今後も労働災害の撲滅を目指し、すべての事業所において安全教育や安全パトロールなど地道な取り組みを継続・強化し、たゆまぬ努力を続けることで、現在根付いている「安全文化」をさらに強固にしていきます。

健康

基本的な考え方

社員の「健康」は、日野自動車がすべての事業を推進するうえでの基盤であり、会社の財産とも言える重要な要素です。すべての社員がそれぞれの職場で、健康に活躍し続けることで、日野自動車は成長し続け、より一層お客様と社会に貢献することができます。

こころとからだの健康維持・増進を図るため、日野自動車は社員一人ひとりの日々の健康状態と向き合い、柔軟で細やかな対応を続けることで、すべての社員が活力にあふれ、いきいきと働き続けることが可能な企業を目指しています。

健康維持支援体制

日野自動車では、産業医や契約カウンセラーによる個別相談窓口、専門機関によるフリーダイヤルの電話相談窓口を設置しています。

2017年度からはメンタル不調者の早期発見・早期対応を強化するため、社内各職場に7名の相談員を置き、180名に対し延べ430回の面談や医療職へのつなぎ等の支援をおこないました。2018年度も相談員を6名増員し体制強化を図っています。

また健康診断や個別面談の結果、産業医が特別に対策が必要と判断した場合には、各職場単位で就労制限をおこなうよう指導するなど、社員の健康に配慮した体制が構築されています。

こころの健康づくり

◆ストレスチェック

すべての社員のストレスチェックの実施、セルフケアの啓発に取り組み、高ストレス者には医療職による面談や社外専門家による支援もおこなっています。またストレスチェックの結果は、分析、評価をした上で各職場に対しフィードバックをおこない、その後の職場運営に活用しています。

◆メンタルヘルス研修

メンタル不調者の早期発見・早期対応のためには、各職場の管理者が基礎知識を習得することが重要と考えています。2013年度から「マネジメントにおけるメンタルヘルスの取り組み講義」と「傾聴実技訓練」の計6時間の研修を、新任の管理者に対して実施しています。2017年度には研修対象者を拡大し、合計344名の管理者が参加しました。

これらの教育の成果として、メンタル疾患の再発者数は、現在の教育を開始した2013年度比で5分の1に減少しています。

●管理者向けメンタルヘルス研修会受講実績

(単位：人)

事業所名	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度
本社・日野工場	475	369	183	266
羽村工場	188	21	47	33
新田工場	91	22	44	27
古河工場	—	—	—	18
合計	754	412	274	344

メンタルヘルス研修

からだの健康づくり

◆健康関連データ分析による不調者の早期発見・早期対応

社員のからだの健康を維持支援するためには、タイムリーに健康状態を把握し、適切な対応をおこなうことが必要です。日野自動車では定期健康診断結果や社外診療情報を分析し、日野自動車健康保険組合と協働で適切な施策立案につなげています。

これまでの具体的施策事例として、産業医による保健指導の強化をはじめ、2016年度から前立腺がん、大腸がん検診を定期健康診断に追加、2018年度からは乳がん、子宮がん、胃がんを、社員が個別に選択受診できる制度を設けました。

なお2017年度は受動喫煙防止対策として、日野本社の屋内喫煙所を閉鎖し、屋外喫煙所を受動喫煙の発生しない場所へ移設しました。また喫煙率の低下に向けて、各職場単位で社員の喫煙率の見える化や禁煙促進のための講演会、社内禁煙外来への費用補助などを実施しています。

◆熱中症予防対策

熱中症予防対策としては、設備対策に加え、ソフト面での対策強化として、熱中症予防セミナーの開催や販売飲料代金の一部補助（6月～9月）、経口補水液を含む機能性飲料の配布、休憩時間以外での給水タイム設定等を実施しています。

また各職場では、毎朝の対面による健康状態確認や、WBGT計（暑さ指数を測る装置）による職場環境の測定等、熱中症未然防止の取り組みをおこなっています。

屋根への遮熱塗装

グリーンカーテン

熱中症予防セミナー

◆訪問型健康教室の取り組み

社員の健康増進の動機づけや必要な知識の習得を目的に、保健師や看護師が職場に出向いて健康講話をおこなう活動を開始しました。テーマの選定は次の5つの中から職場リクエストに応じて実施し、これまでに21回を開催し、延べ270人が参加しています。

｜講話テーマ｜ ①禁煙のすすめ　②腰痛予防　③高血圧予防　④より良い睡眠　⑤健康診断結果の読み方

◆海外駐在員の健康支援

海外に駐在する社員に対しては、赴任前に産業医が任地事情を踏まえた健康管理の講義を対象者全員に実施しています。また、感染症に対する教育・啓発として、帯同家族も対象とした研修をおこない、事前の健康診断、予防接種等を実施しています。海外駐在中の健康相談窓口としては、産業医による電話や電子メールでの相談対応に加え、国内と同様にフリーダイヤルによる健康相談窓口を設置し、駐在員や帯同家族のこころとからだの健康支援体制整備をおこなっています。

社外からの評価（「健康経営優良法人2018」（ホワイト500）に認定）

経済産業省と日本健康会議が共同で進める「健康経営優良法人認定制度」において、日ごろの従業員への健康支援の取り組みが評価され、2017年に引き続き「健康経営優良法人」（ホワイト500）に認定されました。

「健康経営優良法人認定制度」は、従業員の健康管理を経営的視点で考え、戦略的に健康増進に取り組んでいる優良な法人を認定する制度です。今後は社員のヘルスリテラシーの向上と定期健康診断やストレスチェックの結果に基づく保健指導対象者の拡大や面談の質の向上を図り、いきいきとした職場づくり支援と疾病の未然防止活動の強化に取り組んでいきます。

2018 健康経営優良法人 Health and productivity ホワイト500

今後の取り組み

日野自動車はすべての社員の健康維持・増進を目指した健康支援体制を強化しており、グループ会社をはじめ、今後はさらなる活動範囲拡大に力を注いでいきます。

また社員の健康に対する意識向上や、不調者のさらなる早期発見・早期対応も重点課題と考えており、今後も啓発活動やストレスチェックなどの地道な活動を継続し、すべての社員が長く活躍し続けられる環境づくりを推進します。

日野自動車を支える力

「健康の窓口」として、社員の健康意識をもっと高めたい

グローバル人財開発部
労務・健康推進室　健康推進グループ
杉本 美喜子

健康診断の実施・運営等を担う

実は前職は栄養士。企業の独身寮や小学校、保育園などで働いてきましたが、「もっと人と接する仕事がしたい」と考え、日野自動車の健康推進センター（社内診療所）スタッフとして働くようになりました。当初は派遣社員という立場でしたが、2017年2月に社員に登用され、現在は労務・健康推進室の一員として、主に労災関連業務や定期健康診断の実施・運営など、日野自動車全体の健康管理に関する業務を担当しています。

「健康経営優良法人」（ホワイト500）連続認定を目指して

当社は2年連続で「健康経営優良法人」（ホワイト500）の認定を受けており、それが社員の心身の健康を守る私たちのモチベーションにもなっています。なかでも定期健康診断の受診は、社員全体の健康維持・増進を支える基本であることから、100%受診に向けた取り組みには力を入れています。また社員がもっと気軽に健康相談ができる環境をつくるために、産業保健スタッフ（看護師、保健師）と連携しながら相談・対応窓口の充実を図るほか、訪問健康教室などのイベント等も企画し、社員と産業保健スタッフがコミュニケーションできる機会を増やしています。私自身もコミュニケーションがとりやすいアットホームな職場に日々感謝しながら働いています。もともと現場のスタッフだったこともあり、私には社員の皆さまと産業保健スタッフ、そして健康推進グループをつなぐ窓口の役割があると思っています。そして「健康の窓口」である以上、私自身も常に健康でいきいきとした姿でいられるように、日々努めていきたいです。

品質

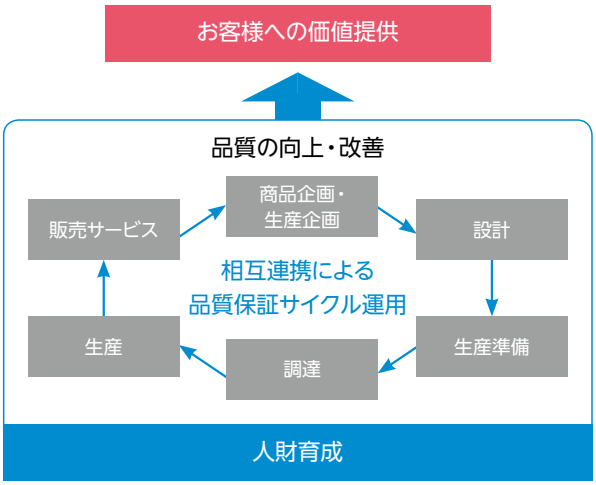
基本的な考え方

日野自動車は、製品・サービスを通じてお客様や社会が「安心・安全」と感じていただける価値や品質を提供することが、当社の責任であると考えています。

トラック・バスを生産し、お客様にご利用いただき、その役割を終えるまで、常に「改善」を目的としたPDCAサイクルを回し続け、品質の向上を追求し続けることを品質保証マネジメントの基本としています。「お客様第一」と「品質第一」という行動規範のもと、お客様と社会から信頼されるトラック・バスメーカーであり続けるため、日々製品・サービスの「品質」と向き合い、磨き続けていきます。

品質保証の推進体制

日野自動車では企画・設計・生産準備・調達・生産・販売・アフターサービスのすべてのプロセスに従事する社員一人ひとりの品質向上に向けた改善と、相互プロセス間で連携した品質保証サイクルの適正運用との両輪が機能することで、初めてお客様と社会の信頼に応え得る製品・サービスの提供につながると考えています。各プロセスで企業活動の基盤のひとつである人財育成を進め、さらなる品質向上に挑み続けます。



不具合の未然防止に向けた取り組み

◆設計段階における不具合の原因潰し込み

日野自動車では製品の不具合への対処については、各製造プロセスの初期段階で発見・改善を図ることを理想としており、設計の初期段階から関係者間で問題点を徹底議論し、図面の品質を高めていく取り組みを進めています。現地・現物による質の高いデザインレビュー（デザインを確認・研鑽するステップ）をおこない、可能な限り高品質な製品の生産を目指します。

◆日野統合品質情報システム(Global Hino Quality Assurance System = G-HQA)を活用した品質情報共有

日野自動車は、品質に関する問題点の早期発見、早期解決の手法などを国内外のグループ会社を含め、迅速に情報共有できるよう、2013年度より段階的に情報管理体制の構築をおこなっています。

今後はさらに体制強化を図り、世界中の市場においても、お客様のご要望に迅速に対応するほか、不具合の再発防止や品質レベルのさらなる向上を実現します。

品質に対する社員意識向上に向けた取り組み

◆TQM※活動

日野自動車は、製品そのものの品質向上を実現すべく、実務者から基幹職にいたる各職層別で、TQM活動を推進しています。毎年、日野グループを対象に「オール日野TQM大会」、「グローバル日野QCサークル大会」を開催し、優秀な改善事例を通じて手法、姿勢を学び、理解することで、相互研鑽を図るとともに、グループ内全体のレベルアップにつなげています。

※TQM：Total Quality Management（総合的品質管理）

◆学習機会の充実

日野自動車では「お客様の安全・安心確保」の視点を社員一人ひとりが決して忘れることのないよう、2015年度より毎年11月を品質月間として『品質展示会』を開催しています。また2018年4月には社員向けに『品質学習館』を開設し、日野自動車がおかれている品質の現状についてすべての社員が学び、「お客様第一・品質第一」の意識を風化させないための取り組みを強化しています。

また、お客様と直接接する機会の多い国内外の販売会社では、部品の迅速な供給体制と高い整備技術等を習得するための体制づくりを進めています。国内には21世紀センター（八王子市）と神戸研修センターおよび相模原研修センター、海外では中近東と中南米にサービス支援拠点を設置し、さらなる品質向上を支援しています。そのほか、次世代の国内販売会社を担う中核人財育成プログラムである「サービスマスターコース」を2003年より開講しています。このプログラムでは、参加者はサービスエンジニアに求められる高度な整備・診断技術の習得に加え、商品や関係法令などの知識、接客対応、整備工場運営のためのマネジメントなど幅広いスキルを学び、コース修了後は各販売会社のアフターサービスを担当する部署で活躍しています。

中近東研修センター

『品質展示会』の様子

第13期サービスマスター修了式の様子

◆日野グループ内の表彰制度

国内の販売会社では、毎年、「全国販売会社サービス技術コンクール」を開催しています。2017年度で46回を数えたこのコンクールは、販売会社のサービスエンジニアが整備技術、フロントアドバイザーがお客様対応力を競い合い、自ら研鑽することで技術レベルを向上させ、お客様へ質の高いサービスを提供することを目的に開催しています。

●第46回サービス技術コンクール全国大会　出場販売会社

支部	販売会社
北海道支部	北海道日野自動車
東北支部	優秀賞 宮城日野自動車
北関東支部	栃木日野自動車
南関東支部	東京日野自動車
東海支部	愛知日野自動車
北信支部	優秀賞 長野日野自動車
近畿支部	大阪日野自動車
中国支部	広島日野自動車
四国支部	香川日野自動車
九州支部	最優秀賞 九州日野自動車
特別選抜	新潟日野自動車
特別選抜	静岡日野自動車

車両競技（整備技術）

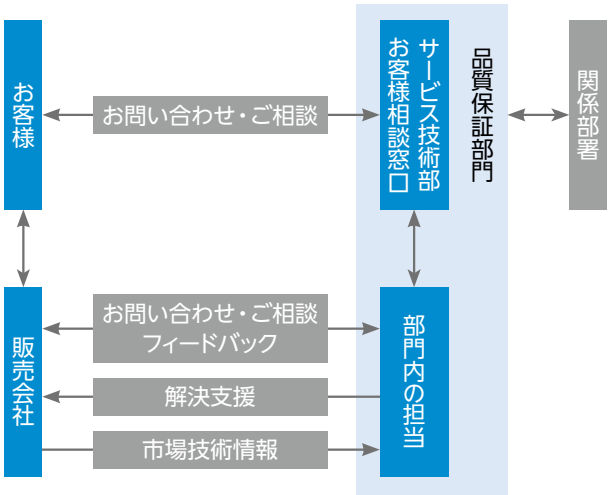
フロント競技（お客様対応）

表彰式

お客様相談窓口の活動（国内）

品質保証部門に「お客様相談窓口」を設置し、お客様からのさまざまなご相談、お問い合わせを電話で承っています。お客様に「電話してよかった」と感じていただけるよう、「迅速」「的確」をモットーに対応させていただくとともに、対応内容の質の向上に努めています。

●お客様対応体制（国内）

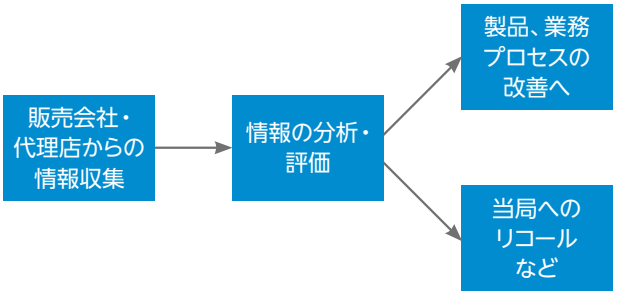


品質不具合（リコール等）への対応と実績

日野自動車は、お客様と社会の安全確保を最優先し、ご迷惑をおかけすることのないよう、未然に防ぐことが大切であると考えています。お客様の安全、計画的な運行を実現するために、品質情報を漏れなく収集し、迅速かつ適切に対応するための体制を整えています。

直近３年のリコール等の不具合対応状況は以下のとおりであり、全件について、適切に対応しています。

●改善措置に関するフロー



●不具合対応状況

（単位：件）

	2015年度	2016年度	2017年度
リコール※1	11	18	18
改善対策※2	2	0	3
サービスキャンペーン※3	4	5	1

以下は国土交通省の定義による

※1 リコール：同一の型式で一定範囲の自動車等またはタイヤ、チャイルドシートについて、道路運送車両の保安基準に適合していないまたは適合しなくなる恐れがある状態で、その原因が設計または製作過程にあると認められるときに、自動車メーカー等が、保安基準に適合させるために必要な改善措置をおこなうこと

※2 改善対策：リコール届出と異なり、道路運送車両の保安基準に規定はされていないが、不具合が発生した場合に安全の確保および環境の保全上看過できない状態であって、かつ、その原因が設計または製作過程にあると認められるときに、自動車メーカー等が、必要な改善措置をおこなうこと

※3 サービスキャンペーン：リコール届出や改善対策届出に該当しないような不具合で、商品性・品質の改善措置をおこなうこと

今後の取り組み

日野自動車ではお客様、そして社会にさらなる安心・安全をお届けするために、品質不具合を根絶するという究極の目標達成を目指し、今後も不具合の未然防止と社員意識向上の両面の取り組みを地道に続け、さらなる品質向上に努めます。「お客様第一」、「品質第一」の精神で、事業を通じて、社会に貢献していきたいと考えています。

人づくり・働き方

基本的な考え方

日野自動車では「HINO基本理念」のCSRメッセージに、“社員とともに”取り組む人づくり・働き方等への想いとして、「私たちは、社員一人ひとりを尊重し、自ら成長できる職場づくりに努めます」ということを掲げています。

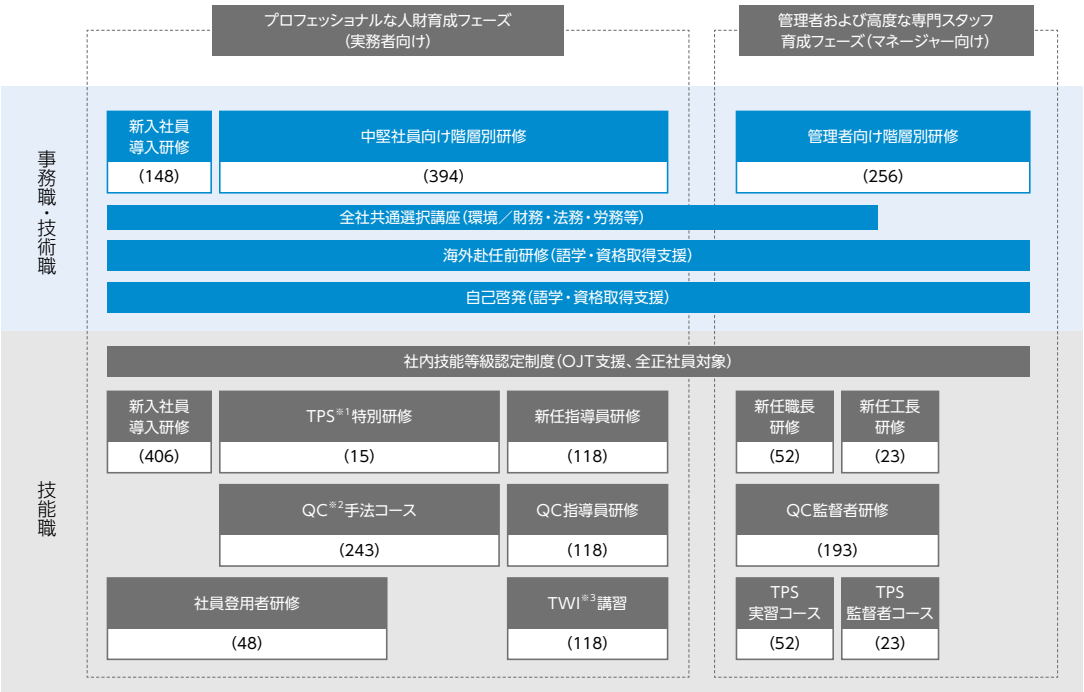
人財に関わる取り組みは企業の基盤を支えると考えており、「チーム日野」全員が変化を的確に捉え、グローバルな視野で課題を実践していけるよう一人ひとりに合った人財登用、育成、活躍支援などに積極的に取り組んでいきます。

人財育成の取り組み

日野自動車では、“教え・教えられる”風土のもと、OJT(On-the-Job Training)によって職務遂行能力を高めることを人財育成の基本方針としています。また、OJTを補完する目的で、階層別研修や専門分野教育をはじめとする多種多様な集合研修(Off-the-Job Training)をおこない、社員による就業時間外の自己啓発活動も支援しています。特に、グローバルに活躍できる社員を育成するため、「語学講座・海外トレーニー制度」(若年層の海外研修派遣)や、管理職のマネジメント能力を高めるための研修、実務者の専門知識・スキルの修得や問題解決力向上のための研修など、実践的なプログラムの実施に注力しています。

●主な能力開発・人財育成体系

※( )内は2017年度の受講人数



※1 TPS:Toyota Production Systemの略で、トヨタ生産方式のこと ※2 QC:Quality Control(品質管理)
※3 TWI:Training Within Industryの略で、指導・管理能力を向上するための訓練技法

◆「社内技能等級認定制度」と「全社技能交流会」

生産事業所をはじめとする技能系職場では、OJTを体系化した「社内技能等級認定制度」を構築し、運用しています。この制度では、各職場の仕事に必要な知識および技能が明確に示されており、その習得を目指し、技能訓練、集合研修、ならびに日々の実作業による計画的な育成がおこなわれています。

また、「社内技能等級認定制度」の一環として、毎年、各職場や海外事業体含むグループ会社の代表選手が、日ごろの研鑽結果を披露し合い、交流を通じて相互の技能向上を図る「全社技能交流会」を開催しています。各職場が一体となって交流会に取り組むことにより、技能の伝承に不可欠な“教え、教えられる”風土の醸成や、社員の意欲向上にも役立っています。

品管車両

保全(芯出し)

塗装

◆日野工業高等学園

日野自動車における企業内訓練校である日野工業高等学園は、よいものを生み出したいという情熱を持つ職人気質の人財を育成したいとの想いから、1951年にその前身である技術者養成所として設立されました。現在もその意志を受けつぎ、製造現場のリーダーとしての人格と技術をそなえた人財を育成する道場としての役割を担っています。

学園生は3年間、機械加工科、塑性加工科、自動車製造科、製造設備科のいずれかで専門知識やスキルを身に付けた後、日野自動車の各フィールドに配属されます。モノづくりの柱として製造現場で従事する人財が中心ですが、ほかにもFSE(フィールドサービスエンジニア)として世界各国にサービス技術を普及させ、お客様のビジネスを支え続ける人財もいます(FSEの取り組みは、こちら〈P.24〉をご参照ください)。

直近では人財育成のさらなる強化を進めており、2017年度は40名、2018年度は60名と入学人数を拡大しました。今後もそれぞれのフィールドで活躍できる人財の育成に注力し、日野自動車の持続的成長に貢献していきます。

授業の様子

部活動の様子

ダイバーシティ推進への取り組み

日野自動車では、社会に貢献する付加価値の高い商品・サービスを提供し続けるために、多様な人財が能力を存分に発揮し、活躍することが重要です。そのため、社員の多様性（ダイバーシティ）を尊重し、活気あふれる企業風土をつくることを重要な経営課題のひとつと捉え、性別や国籍などにとらわれない、実力のある人財の積極的な登用を進めています。

◆外国人役員の選任

日野自動車は社会の急激な変化に対応するため、「チーム日野」としてグローバルでの持てる力を結集することが重要だと考えています。

2018年4月に見直された役員体制では、創業以来初の外国人役員を選任いたしました。今後も多様な人財を「適材適所」の観点に基づいて配置することで、「チーム日野」として世界中のお客様のビジネスを支え、社会に貢献し続けていきます。

◆女性社員の活躍支援

女性社員のさらなる活躍を促すため、日野自動車は2014年11月時点で19名の女性管理職数を2020年までに3倍とする目標を設定しました。女性管理職数は着実に増加し、2018年4月現在で36名の女性社員が様々な重要ポストに就き、活躍をしています。目標達成に向けて、以前から取り組んできた育児支援を継続・拡大するとともに、次の点に注力していきます。

① 新卒・通年採用における女性比率向上、年次別の男女構成比率も踏まえた女性管理職の登用拡大
② 柔軟性のある勤務制度の導入等、誰もが働きやすい職場づくり
③ 企業内保育所の設置など、育児をしながら働くことができる環境の整備

2015年には女性社員が海外現地法人（カナダ）の社長に就任するなど、活躍の場を広げています。

◆障がい者雇用への取り組み

日野自動車では、障がいを持った方々の雇用・活躍支援に積極的に取り組んでいます。2007年12月には、障がい者雇用の促進を目的とした特例子会社「日野ハーモニー株式会社」を設立しました。年々業務を拡張し、新たな活躍の場を増やしています。また、障がいを持った方々が健康管理・能力開発を目的とした有給休暇を取得できる特別休暇制度や、社内専用駐車場の利用優遇制度を設けるなど、働きやすい環境づくりにも努めています。日野自動車の2017年度障がい者雇用率は法定雇用率を上回る2.16%でした。

今後も新たな職域の開発など、障がい者雇用促進に取り組んでいきます。

軽事務作業

社内レクリエーションの様子

◆ベテラン社員の活躍支援

日野自動車では、ベテラン社員の高い技術や技能を定年退職後にも発揮してもらうため、再雇用制度を導入しています。社員は定年退職後も同じ日数・時間で働くフルタイム勤務のほか、週3日勤務の選択も可能なため、生活との調和を取りながら勤務を続けることができます。

2017年度に定年を迎えた社員123名のうち、110名(89.4%)が定年後も引き続き日野自動車で働き続けることを希望し、その全員が再雇用されました。2018年3月末現在、全社で506人が同制度を利用しています。

●再雇用勤務者数

(単位:人)

	2015年3月末	2016年3月末	2017年3月末	2018年3月末
再雇用者実績	465	471	487	506

◆外国籍社員の活躍支援

日野自動車は、国籍にとらわれず、実力のある人財の積極的な登用を進めています。また海外関連会社に在籍する社員を研修生として受け入れ、実践型の教育をおこなうプログラムを導入することで、活躍を支援しています。

事業のグローバル化に伴い、外国籍社員の活躍の場はますます増えてきており、今後も積極的な登用を図っていきます。

●外国籍社員数

(単体の全従業員ベース)

	従業員数(人)	内外国籍(人)	外国籍比率(%)
正社員	12,705	27	0.2
その他	2,711	92	3.4
総計	15,416	119	0.8

社員が笑顔で働ける環境づくり

◆福利厚生

日野自動車ではワークライフバランスを推進するために、育児・看護休暇制度をはじめとする福利厚生制度の整備はもちろん、制度を取得しやすい環境を整えるなど、社員の働き方の見直しに取り組んでいます。社員が安心して働き続けることができる環境づくりのために、退職金制度において確定給付企業年金をベースに設定するとともに、一部確定拠出企業年金を導入しています。

●ワークライフバランスと次世代育成支援制度の利用実績

（単位：人）

制度名	内容	2017年度利用実績
育児休業	子どもが満2歳に達した直後の3月まで休職	105
育児短時間	子どもが小学校3年3月末まで勤務時間を短縮	103
コアなしフレックスタイム	子どもが小学校3年3月末までコアタイムの制限廃止	18
子の看護休暇	子どもが小学校3年3月末まで年5日の休暇	66

◆柔軟な働き方の実現に向けた制度の導入

日野自動車では、社員の柔軟な働き方を実現すべく、社内人事制度の見直しおよび新規導入をおこなっています。社員一人ひとりのワークライフバランスのさらなる充実に向けて、今後もさまざまな働き方を可能にする人事制度の検討を進めていきます。

・海外勤務配偶者帯同休職制度の導入

日野自動車の事業活動のグローバル化と社員における共働き世代の増加に対応すべく、2018年2月に新たに「海外勤務配偶者帯同休職制度」を導入しました。当社社員の配偶者（自社、他社勤務を問わず）が海外勤務や留学をする場合、5年を上限に休職し、帯同できるというものです。本制度は「働き続けられる環境整備」を目的としたものであり、制度の浸透により社員のワークライフバランスのさらなる充実を目指しています。

・在宅勤務制度の導入

2018年4月には、「在宅勤務制度」を新たに導入しました。仕事と育児・介護との両立を支援する環境整備の一環であるとともに、在社時間にとらわれず社員の能力を最大限に発揮できることを目指した制度です。

本制度をさらに浸透させることで、今後の社員の多様な働き方にも積極的に対応していきます。

◆職場の仲間への思いやり・尊重

「日野行動指針」では、社員一人ひとりが守るべき指針として、日野自動車でともに働く仲間がいきいきと会社生活を過ごすことができるよう、お互いを尊重し、思いやる気持ちを持つことを掲げています。具体的には、人種・宗教・性別・年齢・国籍・障がい等による差別や、児童労働・強制労働・ハラスメント（性的・そのほかの嫌がらせ）などの人権尊重に反する行為を許さないことが明記されています。

この「日野行動指針」を社員に浸透させるため、ハラスメント防止研修やコンプライアンス研修を実施しています。新入社員研修や管理・監督者向けの研修とあわせて実施し、2017年度の研修には、延べ946人の社員が参加しました。今後も内容の充実および拡大を図りつつ、継続的に研修をおこなっていきます。

◆安定した労使関係

日野自動車と日野自動車労働組合は、「会社は社員の労働条件に常に注意しその維持改善を図り、労働組合は会社の経営権を尊重し会社と協力して生産の増強に努める」という労働協約を結んでいます。通常の協議に加え、2017年度より新たに「労使懇談会」を開始。会社側役員と労働組合役員が一堂に会し、会社の持続的成長に向けた本音の話し合いをおこなっています。

また日野グループとしては、各社の労働組合間をつなぐ「統一労使懇談会」を毎年開催しています。労働環境や賃金など、さまざまなテーマで定期的に情報交換をおこなうことで、グループ全体で社会の激しい変化に対応していくことを目的としています。

「労使懇談会」の様子

「統一労使懇談会」の様子

◆ES（社員満足度）向上に向けた取り組み

業務内容、企業風土、職場環境、人間関係など、社員が満足できる条件や環境で働くことは、日常業務に対する動機づけにもつながります。日野自動車では、次の３つの視点からES向上に取り組んでいます。

●ES向上に向けた取り組み視点

1.企業経営の方向性の理解度向上
経営層と社員との積極交流を図り、職場の使命、そして自分の果たすべき役割を理解してもらう

2.業務のやりがい向上
人事システムの随時見直しなど、社員の計画的・段階的な能力育成を行い、モチベーション向上につなげる

3.職場の基盤強化
職場環境、更生施設整備など、社員が安心して働けるような環境づくりをおこなう
またコミュニケーション面においても社員参加型イベントを開催するなど、社としての一体感を醸成する取り組みをおこなう

事例 企業内保育所「トントンキッズ」の開設

日野自動車には現在、5歳未満の子供のいる子育て世代の社員が約700名在籍しています。このような社員が活躍を続けることができる職場環境に向けた取り組みとして、企業内保育所を設置しました。2017年1月に古河工場で「トントンキッズ・こが」を、そして同年4月には本社・日野工場で「トントンキッズ・ひの」を開設しています。

「子供の預け先が職場の近くなので、安心できる」など、利用する社員から喜びの声も聞かれ、羽村工場、新田工場にも今後、積極展開を進めていきます。

トントンキッズ・ひの

事例 社員食堂の充実

日野自動車は、社員のES向上に向けた取り組みの一環として、工場内の食堂のリニューアルを進めています。管理栄養士、調理師、産業医が連携して栄養バランスのとれたメニューを提供するほか、社員同士の憩いの場として過ごしやすい環境づくりもおこなっています。古河工場、新田工場に続き、今後も他の工場含め、社員食堂の充実を図っていく予定です。

2018年に新たに完成した新田工場内の社員食堂

事例 社員寮の整備

日野自動車は、社員の福利厚生の充実に向けて社員寮の継続的な整備をおこなっています。2016年10月に新設した古河工場の「第1古河寮」に続き、2018年5月には新田工場の社員向けに「伊勢崎境寮」を新たに建設しました。各社員寮は若年層の利用を想定し、キッチン、バス、トイレ、洗濯機を完備するなど「住みやすさ」を重視するほか、寮生同士のコミュニケーションを深める場も用意するなど、社員が充実した生活を送れる環境づくりが進んでいます。

第1古河寮

伊勢崎境寮

◆社員の一体感の醸成

・ダカールラリー参戦

日野自動車は、本年1月にペルー、ボリビア、アルゼンチンの3カ国にまたがって開催された「ダカールラリー2018」に参戦。トラック部門総合で前回を上回る6位入賞を果たし、排気量10リットル未満クラス9連覇を達成しました。

世界最高峰のラリーに挑戦を続けることで培われた技術は、市販車両(トラック・バス)の開発にもつながっています。またレースを支えるメカニックについては、全国の販売会社の社員が中心となって結成されており、アフターサービスを支える精鋭メカニックの人財育成にも活かされています。

このことは「チーム日野」の一体感も醸成し、社員コミュニケーションの活性化にもつながっています。今後も世界的な舞台で技術を磨きつつ、人財を育成し、「チーム日野」としてのつながりも強化していきます。

難コースを駆け抜けるレース車

レース車に駆け寄るメカニック

レース車とともに記念撮影

ゴールセレモニー

・日野レッドドルフィンズ　―ジャパンラグビートップリーグへの挑戦―

日野自動車のラグビー部「レッドドルフィンズ」は、1950年の創部以来、当社のフラッグシップスポーツクラブとして、「グループの一体感の醸成」「地域と交流する地域密着型クラブ」としてチームづくりに努めてきました。

2018年にジャパンラグビートップリーグ昇格を果たしたことを契機に、これまで以上に地域の方々に愛されるラグビー部を目指し、チーム名を「日野自動車レッドドルフィンズ」から「日野レッドドルフィンズ」に変更しました。

今後も名だたる強豪チームとの熱い戦いが続きますが、社員のみならず地域と一体となり、より多くの方々に広く応援していただけるよう、活動していきます。

トップリーグ初昇格を決めたレッドドルフィンズ

熱戦の様子

・卓球部　―日本卓球リーグ1部リーグへの昇格―

日野自動車の卓球部は、1970年の創部以来50年近くにわたり、社員選手による堅実に活動を続けてきました。そして2018年11月の日本卓球リーグのリーグ戦（男子2部リーグ）にて見事優勝を果たし、念願であった1部リーグへの昇格を決めました。大会には毎回、各都道府県の販売会社の社員も含めた「チーム日野」メンバーで現地応援するなど、結束力強化にも寄与しています。これからも着実に活動を続け、「チーム日野」としてのさらなる士気向上につなげていきます。

1部リーグ昇格を決めた酒田大会

試合を現地観戦する「チーム日野」応援団

・スポーツを通じた地域とのつながり強化

日野自動車は、スポーツを通じて地域の皆さまとのつながりを深める取り組みを進めています。

実際のパラスポーツ（例：車いすバスケットボール、ボッチャ※）等を、地域の皆さまとともに「見て」、「聞いて」、「体験して」みることで、驚き・感動・喜びを共有し、一体感を醸成しています。

※ボッチャ＝赤・青6球ずつのボールを投げ合い、白い的球にどれだけ近づけられるかを競うスポーツ

知ることからはじめて

見て 驚きと感動を

車いすバスケットボール観戦

聞いて 困難に立ち向かったヒストリーを

パラアスリート講演会
（全盲スイマー 河合純一氏）

体験して 奥の深さを

社内ボッチャ大会

地域とつながろう

ともに応援

平昌パラリンピック出場の社員選手応援

地元広報誌への掲載

パブリックビューイング

ラグビー部 地域に密着したチームへ

地元市長と撮影

応援着を着て、働く市役所職員

ともに参加

社内駅伝イベント
（市役所の方々も出場）

参加者の集合写真

工場祭
（地域の方々と協業）

車いすバスケットボール

ボッチャ

社員の声

- パラスポーツの迫力は想像を超えていた。
- パラアスリートの皆さんは、大変たくましく強かった

地域の方々の声

- 同じ地域に日本代表選手がいるなんて、すごい
- 地域の応援に一体感を感じた
- 駅伝イベントは、お祭りのようで楽しかった
- ボッチャで家族みんな笑顔になった

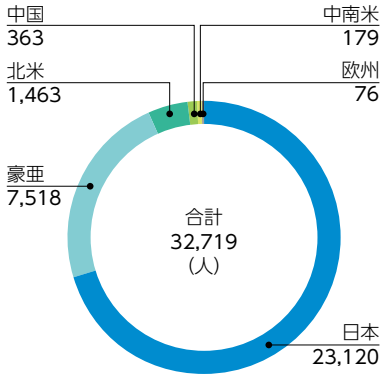
人財データ

●地域別社員数の推移(連結)

(単位:人)

	2015年3月末	2016年3月末	2017年3月末	2018年3月末
日本	21,573	22,191	22,520	23,120
豪亜	6,585	7,101	7,296	7,518
北米	1,052	1,098	1,413	1,463
中国	430	417	370	363
中南米	150	147	171	179
欧州	74	66	67	76
合計	29,864	31,020	31,837	32,719

●地域別社員数(連結 2018年3月末)

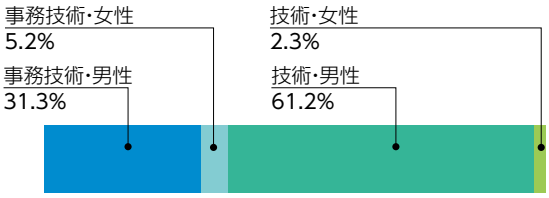


●社員数の推移(単独)

(単位:人)

	2015年3月末	2016年3月末	2017年3月末	2018年3月末
男性	11,024	11,392	11,720	11,763
女性	820	861	902	942
合計	11,844	12,253	12,622	12,705

●職種別の割合(単独 2018年3月末)



今後の取り組み

トラック・バスを取り巻く環境は、グローバル規模で大きく変化してきており、そのような環境下で企業の競争力の源泉となるのは人財と考えています。

日野自動車では、今後のグローバルな変化を見据えた人財登用、育成等を積極的に進め、日野ならではの価値を世の中に提供し続けることで、企業として持続可能な成長につなげていきます。

日野自動車を支える力

好きな仕事を続けられる職場環境に感謝

古河工場 組立部 シャシ組立課
流石 昌子

地元で、人の生活を支えるトラックの検査を担当

就職活動をする中で、人の生活に密着したトラックやバスに親近感を覚え、高校卒業とともに入社しました。トラックを製造する日野工場での採用でしたが、当初から私の地元である古河への工場移転が決まっていると聞かされており、それも惹かれた理由のひとつです。入社後は、組立ラインにおけるキャブ（運転席）まわりの検査担当に配属。周りは男性ばかりでしたが、キャブはドライバーが長時間を過ごす重要なパーツであるとともに命を預かる空間でもあり、重要な役目を任されていることに誇りをもてる仕事でした。

働く女性のよき前例になりたい

その後、プライベートでは結婚、出産を経験しましたが、仕事は続けたかったので産休・育休を取得しました。そして2017年の夏、古河工場に働く場所を移して職場復帰。保育施設の利用が必須でしたが、社員向けの企業内保育所「トントンキッズ・こが」に入所することができ、スムーズな復帰ができました。現在は16時までの時短勤務ですが、子どもに何かあった時に融通を利かせられるよう、工場の生産現場から離れて、組立部の事務全般を担当しています。いまは現場を知る人間として、事務の立場から仲間をサポートする仕事にやりがいを感じています。職場にも少しずつ女性の姿が増えていますが、私自身が仕事と家庭を両立させていくことで、よい前例になれればいいなと考えています。

サプライチェーン

基本的な考え方

日野自動車が事業活動を継続していくなかで、仕入先様とのパートナーシップは不可欠であり、仕入先様とともに世の中に価値を提供し、企業としての持続可能な成長を目指しています。

公正な取引のみではなく、相互のコミュニケーションも重視し、お取引先様と固い信頼関係を築いていきます。

調達の基本方針

日野自動車は、技術・品質・価格・納期などを総合的に判断し、最適な部品を世界中の信頼できる仕入先様から調達しています。順法に則った健全で公正な調達活動を推進するための基本方針として、以下の５項目を掲げています。

1.オープンでフェアな取引
国籍・企業規模・取引実績の有無を問わず、公正・対等の精神で接し、お取引先の決定にあたっては、品質・価格・数量・納期に加え、環境対応・経営の安定性・技術開発力を総合的に判断します。

2.信頼関係の構築、健全な相互発展
お取引先との相互信頼にもとづいた共存・共栄の実現に取り組み、相互研鑽と密接なコミュニケーションに努めます。

3.グローバル調達の推進
世界の人々から信頼される商用車メーカーを目指し、地元の企業として地域社会に貢献できるよう、現地のお取引先からの調達を推進します。

4.法令・ルールの遵守
社会規範・法令およびその精神を遵守するとともに、相互の機密情報を適切且つ厳重に管理します。

5.グリーン調達の推進
環境にやさしい商品・サービス提供の為、環境負荷の少ない部品・材料・設備の調達に努めます。

「仕入先CSRガイドライン」について

日野自動車は、CSRへの考え方を仕入先様にもご理解いただけるよう、「仕入先CSRガイドライン」を展開しています。またその対応状況については、「仕入先CSRガイドライン」のチェックシートで確認し、それぞれの仕入先様における改善取り組みにご活用いただいています。さらに、各社様にとっての仕入先にも、同内容を活用することにより対応状況をご確認いただくなど、サプライチェーンマネジメントのさらなる範囲拡大、強化につなげています。

「仕入先CSRガイドライン」はこちら　「仕入先CSRガイドライン」のチェックシートはこちら

仕入先総会の開催

◆日本国内

日野自動車では、日本国内の仕入先様と直接交流を深めさせていただく場として、毎年3月に「仕入先総会」を開催しています。同総会では、当社の会社方針、調達方針の説明のほか、品質管理・技術開発・原価改善などの各分野で特にご貢献いただいた仕入先様を表彰させていただいています。

2017年度は、360社を超える仕入先様にご参加いただきました。

仕入先総会の様子

表彰式

◆海外各国

日野自動車では、アジア、北米など海外各国における仕入先様とも直接交流を深めさせていただくことを目的として、「仕入先総会」を開催しています。2017年度は、アメリカ、タイ、インドネシア、中国、パキスタンなどで開催し、活発な意見交換をさせていただきました。今後も相互に要望や提案を交わすことにより、「チーム日野」の結束強化を図っていきます。

アメリカでの仕入先総会の様子

タイでの仕入先総会の様子

社会貢献活動

基本的な考え方

日野自動車が、今後も世界各国に商品やサービスを提供し続けるためにも、ステークホルダーの皆さまとの良好な関係が不可欠です。

『HINO基本理念』のCSRメッセージに、以下のような地域への貢献活動に対する考え方を掲げています。

- 私たちは、安全で環境にやさしい商品を提供し、すべての企業活動を通じ、地球環境との調和に努めます
- 私たちは、事業活動をおこなうすべての地域で社会貢献活動に努めます
- 私たちは、高い倫理観を持ち、法令を遵守し、健全な企業市民であることに努めます

2017年度も世界中の生産事業所や販売事業所にて、「地域社会への貢献」、「地域文化への支援」、「次世代に向けた人づくり支援」を中心に、貢献活動を推進しました。今後も各地域特性を踏まえ、地域社会との共生を目指した社会貢献活動を推進していきます。

地域社会への貢献

日野自動車は、よき企業市民として、地域社会の発展や環境整備等に貢献する取り組みを進めています。

地域清掃(日野自動車)

地域清掃(神戸日野自動車)

地域のカーブミラー清掃(三共ラヂエーター)

地域の子供達のために、玩具寄付(日野モータース・カナダ)

地域の貧困層支援団体に食料寄付
(日野モータース・セールス・U.S.A)

地域の小学生を対象に、無料医療キャンプ開催支援
(日野パック・モータース/パキスタン)

地域文化への支援

日野自動車は、それぞれの地域に根付く文化を尊重し、文化的な地域行事への参加および支援をおこなっています。

地域の方々を招いて、まつり開催(日野自動車)

地域のJAPAN FESTIVALにて製品安全、環境技術紹介
(日野モータース・カナダ)

地域ラリーイベント開催支援(中国日野自動車)

地域運動イベント開催支援(上海日野エンジン/中国)

次世代に向けた人づくり支援

日野自動車は、次の世代を担う子供、若者の「人づくり」の機会として、地元に密着した教育支援を推進しています。

地域の小学生を対象に、安全教室開催
(日野自動車／古河工場)

地域の小学生を対象に、会社見学受け入れ
(長野日野自動車)

地域の障がい者支援の一環で、特別支援学校の生徒を社員として受け入れ(日野ロジスパック)

教育支援のため、地元大学にトラックとエンジンを寄贈
(日野モータース・ベトナム)

訓練用トラック、エンジンを寄贈
(日野モータース・マニュファクチャリング・マレーシア)

地域学生を中心に、インターン受け入れ
(日野パック・モータース／パキスタン)

今後の取り組み

日野自動車は今後も、よき企業市民として地域と共生し、持続可能な発展を目指していきます。そのためにも、日野自動車ならではの事業を通じた社会貢献活動の強化を図っていきたいと考えています。地域の皆様と良好な関係を築き、ながく愛され続ける企業に成長するべく、今後も積極的に社会に貢献していきます。

日野自動車を支える力

社会貢献活動を通じて、地域を支えるリーダーに

日野モータース カナダ株式会社
Tara LeBlanc

さらなる挑戦を求めて日野自動車へ

自動車部品製造業での勤務経験を経て、さらなる挑戦とキャリアアップを求めて2013年9月に日野モータース カナダ(以下HMC)に入社しました。私の倫理観や価値観に合致し、なおかつ業界をリードする日野自動車に魅力を感じたのがきっかけです。

現在、私は人事全般のマネジメント業務に従事する一方で、社内のCSR委員会にも所属し、HMCの拠点であるオンタリオ州で社会貢献活動を推進しています。公園の清掃や地域のフードバンク、こども病院への寄付、職業訓練校への実習用トラックの寄贈、地域の文化イベントへの参加など、活動は多岐にわたります。

企業文化として根づきつつある地域貢献活動

さまざまな地域貢献活動を推進するうえで、チームワークは不可欠であり、大変なやりがいや誇りを感じます。そして何より、これらの活動はHMCの「文化」として根づきつつあるため、今後も会社をあげて、さらに注力していきたいと考えています。

私たちの活動は地元の自治体にも評価していただいており、毎年清掃活動をおこなっている公園に、2017年HMCのマークの入った看板を立てていただいたときには、感無量でした。

今後もカナダのトラック・バス市場におけるマーケットリーダーを目指す中で、さまざまな社会貢献活動を通じて地域のニーズに応え、地域の皆さまから信頼され続ける企業を目指したいです。

地域貢献活動の様子

Tara LeBlanc氏とHMC河村社長

ESGの取り組み

Governance（企業統治）

コーポレート・ガバナンス

コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

日野自動車は、物流や交通を担うトラック・バスの製造・販売をおこなう企業として、会社の使命を「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」こととし、基本方針、CSRメッセージとともに社会に貢献する責任や方針、姿勢を明らかにした「HINO基本理念」として公表しています。

そして、この会社の使命を果たすため、お客様や社員、お取引先、株主様、国際社会・地域社会等の各ステークホルダーの皆さまと良好な関係を築き、グローバル企業として持続的な成長と中長期的な企業価値の向上を目指し、コーポレート・ガバナンスの充実を図っています。

また、当社は金融商品取引所の規定する「コーポレートガバナンス・コード」に賛同し、その理念や原則の趣旨・精神等を踏まえたさまざまな施策を講じて、コーポレート・ガバナンスの強化に努めていくことを基本方針としています。

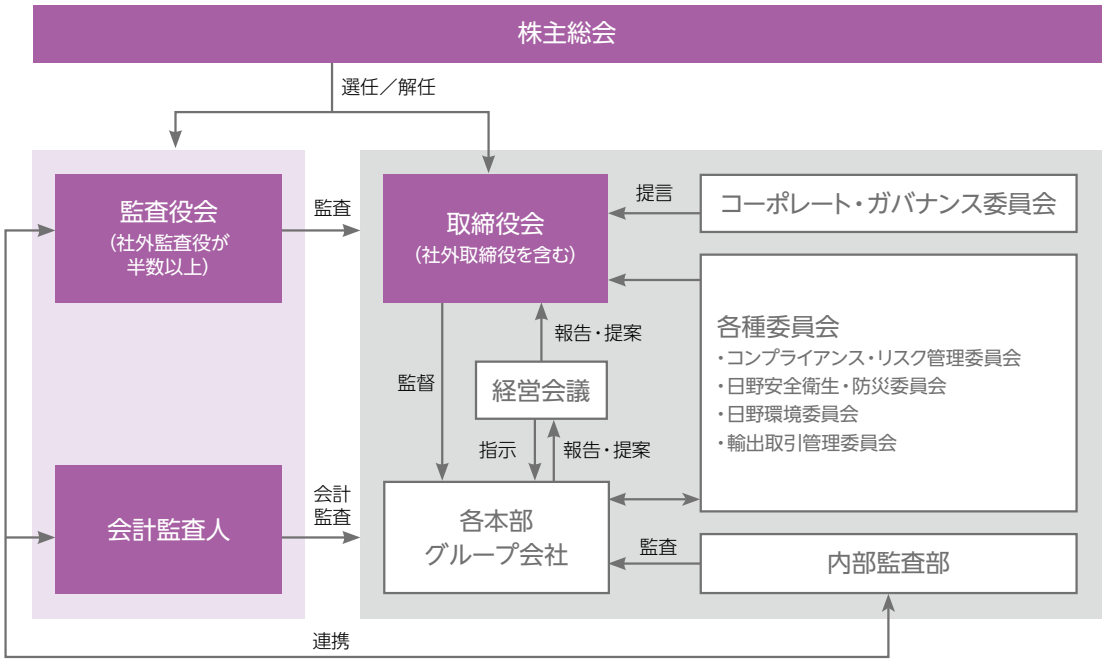
コーポレート・ガバナンス体制の概要

◆経営業務執行体制

日野自動車は、監査役制度採用会社であり、取締役会、監査役、監査役会および会計監査人を設置しています。取締役会は取締役10名（2018年6月現在。会社法に定める社外取締役2名を含む。定款において15名を上限とする定め有）によって構成され、重要な業務執行を決定するとともに、取締役の職務の執行を監督しています。さらに取締役会のスリム化と機動的な業務執行を図るため、副社長制、専務役員制、常務役員制および4本部制（コーポレート本部、先進技術本部、ものづくり本部、地域・事業本部）を採用しています。

また、当社の経営方針・施策の審議、ならびに経営上必要な情報の報告等をおこなうため、常勤の取締役と監査役等で構成する経営会議を設けています。そして、社外取締役の選任等を契機に、コーポレート・ガバナンスの実効性を高め、さらなる持続的成長と企業価値の向上に資することを目的として、「コーポレート・ガバナンス委員会」を設置し、社外取締役および非常勤の取締役を交えて取締役会の在り方等に関する議論（必要に応じ取締役会に提言）や経営情報の共有等をおこなっており、2017年度は3回開催しました。

●コーポレート・ガバナンス体制図



◆監査体制

日野自動車の監査役会は監査役４名(2018年６月現在。社外監査役２名を含む。定款において７名を上限とする定め有)によって構成され、監査役は、監査役会が定めた監査役監査の基準に準拠し、監査の方針および監査計画等に従い、取締役、その他の使用人等と意思疎通を図り、情報収集、監査環境の整備に努めるとともに取締役会その他の重要会議体への出席、取締役および使用人からその職務の執行状況の聴取、重要な決裁書類等の閲覧、各事業所往査、国内外の子会社への往査等による業務および財産の状況の調査等をおこない、取締役の職務執行を監査しています。

監査役は、会計監査人から監査計画、監査の実施状況および結果等、その職務の執行状況について報告を受け、意見交換をおこなっているほか、期中の子会社往査へ立ち会い、会計監査人が独立の立場を保持し、かつ、適正な監査を実施しているかを監視・検証するなど、相互連携を図っています。また、事業報告、計算書類およびそれらの附属明細書、ならびに連結計算書類について検討を加えています。

また、当社は、内部監査部門である内部監査部を設置しています。内部監査部は、社内規定に基づき、各部および子会社に対して、財務報告にかかわる内部統制の整備・運用に関する監査業務に加え、業務の適法性、妥当性、効率性についての監査をおこない、各部および子会社が必要な改善を実施することで、内部統制の向上を図っています。また、内部監査部は随時、監査役に内部監査の結果を報告するとともに、監査役および会計監査人と、監査役監査および会計監査の状況について情報交換をおこない、連携を図っています。

◆社外取締役ならびに社外監査役

日野自動車では、取締役の職務執行の監督機能として、会社法に定める社外取締役2名(2018年6月現在。いずれも東京証券取引所および名古屋証券取引所の定めに基づく「独立役員」)を選任しています。社外取締役は、取締役会における重要な意思決定のほか、「コーポレート・ガバナンス委員会」での積極的かつ建設的な議論への参加、当社の事業所および国内外の関係会社の視察等を通じた経営の監督という役割を果たすことで、透明・公正かつ迅速・果断な意思決定に寄与しています。また、取締役の職務執行に対する監視機能として、会社法に定める社外監査役2名(2018年6月現在。いずれも独立役員)を選任しています。常勤監査役2名とともに客観的な監査をおこなうことで、経営の適正性・適法性を監視する経営監視機能が充分に構築されていると判断しています。

なお、当社では、社外取締役および社外監査役と代表取締役との情報交換の場を設けるとともに、取締役会上程議案の事前説明をおこなうなど、重要事項に関する情報提供をおこなうことで、監督・監査機能が充分に機能するよう連携を図っています。社外監査役は、常勤監査役、取締役、その他の使用人等と意思疎通を図り、監査役会・取締役会への出席、取締役および使用人からその職務の執行状況、内部監査の状況の聴取をおこなうほか、取締役会開催前の監査役会開催を原則とすることで、社外監査役を含めた出席監査役全員で取締役会上程議案を確認し、事前監査をおこなっています。

また会計監査人より監査計画、監査の実施状況および結果について定期的に報告を受け、意見交換をおこなうなど、相互連携を図っています。

内部統制システムに関する基本的な考え方およびその整備状況

◆業務の適正を確保するための体制に関する基本認識

日野自動車は、「HINO基本理念」や「日野行動指針」、「日野スピリット」に基づき、子会社を含めて健全な企業風土を醸成しています。実際の業務執行の場においては、業務プロセスのなかに問題発見と改善の仕組みを組み込むとともに、それを実践する人財の育成に不断の努力を重ねていきます。

◆業務の適正確保体制とその運用状況の概要

日野自動車は、内部統制システムとして「業務の適正確保体制の整備の基本方針」に基づき、企業集団としての業務の適正を確保するための体制整備とその適切な運用に努めています。また、毎事業年度、内部統制の整備・運用状況の点検をおこない、運用実施部署における活動が自律的に実施され、必要に応じ強化が図られていることを確認するとともに、その内容を経営会議および取締役会で確認しています。以上の認識を基盤にした、当社の業務の適正確保体制とその運用状況の概要につきましては、コーポレート・ガバナンス報告書「IV 内部統制システム等に関する事項」をご覧ください。

「コーポレート・ガバナンス報告書」はこちら

社外取締役インタビュー

連結ベースでコーポレート・ガバナンス体制を固め、世界の物流・人流をリードするグローバル企業へ

社外取締役　萩原 敏孝

はぎわら・としたか＝1940年生まれ。1967年早稲田大学大学院法学研究科修了。1969年株式会社小松製作所入社。1990年同社取締役に就任し、1999年に代表取締役副社長、2003年同社代表取締役会長。2013年日野自動車株式会社独立社外監査役を経て、2015年より同社独立社外取締役。

グローバル企業として、高いポテンシャルを秘めている

日野自動車の役員に就任する以前は、国内に軸足を置いている、まじめで実直な会社という印象を持っていました。しかし、実際になかに入ると海外での売上比率も大きく、高い商品開発力をもった、グローバル企業として発展する大きなポテンシャルを秘めた会社だと感じるようになりました。

私は社外取締役として、業務執行を監督するだけでなく、会社が持続的に発展していくためのマネジメントを側面からサポートしていきたいと考えています。当社が展開するトラック・バス事業は、自動化や省人化、環境負荷低減といった、物流・人流におけるさまざまな社会ニーズへのグローバル規模での貢献が期待されています。こうした社会課題を解決できる企業として、当社が真のグローバル企業を目指す過程では、ときにはリスクテイクしながらも前へと踏み出していかねばならないでしょう。そのようなときに思い切って背中を押すことも役割のひとつであると考えています。

国際化を「本社」から進めていくことが大切

これまで社外監査役として2年、社外取締役として3年、日野自動車と関わってきましたが、当社のコーポレート・ガバナンスの仕組み、体制は相当に高いレベルにあると思っています。しかしながら、本当に大切なのは、ここまで高めてきた制度や仕組みが目指すものが、しっかりと機能しているか、グローバル企業としてコンプライアンスや内部統制を含めたコーポレート・ガバナンスが末端まで浸透しているかどうかということです。当社がグローバル企業として一段と成長していくためには、コーポレート・ガバナンス体制を連結ベースで整備し、機能させる必要があります。国際化のためには、文化の違いやコミュニケーションの問題など乗り越えるべき多くの課題があり、なかでも人財の確保・育成は最重要課題のひとつです。そして、どことどのようなアライアンスを組み、どのような部門にどのような人財を当てはめてゆけば、強みを活かし、弱さを補えるのか――こうした視点での国際化をまず「本社」から進めていく必要があるでしょう。

日野自動車は、グローバル企業としてはまだ発展段階にあります。取締役会をより活性化させ、成長戦略を徹底的に議論し、これを実行していくことで、世界の物流・人流をハードとソフトの両面でリードするような存在を目指してほしいと考えています。

社外取締役インタビュー

進化するコーポレート・ガバナンスを基盤に、真のグローバルカンパニーを目指す

社外取締役　吉田 元一

よしだ・もとかず＝1948年生まれ。1971年一橋大学商学部卒業後、三井物産株式会社に入社。2001年同社取締役に就任、2007年から代表取締役専務執行役員、2008年代表取締役副社長執行役員。2012年に学校法人明星学苑理事長に就任。2015年より日野自動車株式会社独立社外取締役。

よき企業市民として持続的な成長が求められる

企業とは、本質的に二つの面が求められるものだと思っています。ひとつは、よき企業市民であること。もうひとつは持続的な成長です。この両方のバランスが取れた経営ができるのはよい企業ですし、それを目標に第三者の客観的な視点で監督・助言をすることが、社外取締役の役割であると考えています。

社会の発展で社会インフラとしての物流・人流ビジネスはますます拡大していきます。トラック・バスを通じて社会の物流・人流を支える日野自動車は、まずは本業を実直に果たしていくことこそが最大の社会貢献であり、それを幹部の方々がしっかりと自覚している会社だと感じています。社風はまじめであり、風通しもよく、取締役会においても闊達な議論をしています。ある意味、コーポレート・ガバナンスにとって大切なベースであるよき企業文化を持っていると言えるでしょう。加えて近年、取締役会が意欲的にコーポレート・ガバナンス改革に取り組んだことで、当社のコーポレート・ガバナンスは進化したと思っています。

「取締役会の活性化」が社外取締役の責務

当社は世界中に拠点を持つトラック・バスメーカーですが、これからは単に海外で商品を生産・販売する「インターナショナルビジネスカンパニー」から、グローバルのさまざまな国・地域で、それぞれの国・地域のよき企業市民として成長していく真の「グローバルカンパニー」への転換期にあると思っています。加えて経営環境が猛スピードで変わっていく時代にあって、今後もコーポレート・ガバナンスを進化させ先進物流・先進技術を担っていく日野自動車になっていかねばなりません。そのためにも取締役会をより活性化させ、すでに決まったことを追認するのではなく、企業のあるべき姿やそこに到達するための戦略プランと実行体制など、日野自動車にとって本当に大切なところをしっかり議論できる取締役会でなければならず、もう一人の社外取締役である萩原敏孝氏とともに活性化に意欲的に取り組んできました。現在、コーポレート・ガバナンス委員会が設置され、中長期戦略の作成段階から議論に参画するなど、経営運営体制は前に進んだと思っています。

今後も下社長の明快なリーダーシップのもと、日野自動車は世界のトラック・バスメーカーのトップメーカーを目指して成長し、先進物流・人流の担い手としていま以上にグローバル社会への貢献ができるよう、社外取締役として力を尽くしていきたいと思います。

コンプライアンス・リスク管理

基本的な考え方

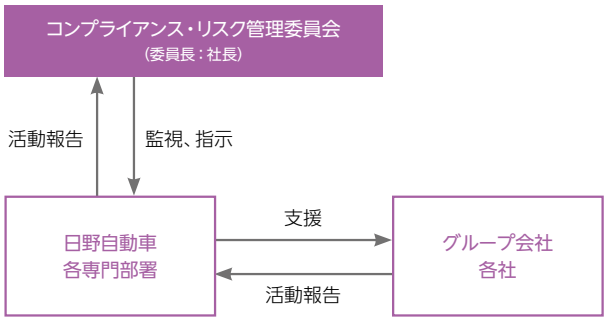
日野自動車は、各種CSR取り組みを推進するにあたり、ステークホルダーの皆さまから信頼・共感を得られるよう行動することが重要であると考えています。そのうえで『コンプライアンス』について、「法令順守はもとより、倫理的な行動や、社会からの期待に沿った適切な行動をとること」と捉え、その徹底を重要な経営課題としています。

また「リスクの予防およびリスク発生時の被害・損害の最小化」という『リスク管理』の基本方針のもと、企業経営上の重要リスクを洗い出し、必要に応じた対策にも取り組んでいます。

この二つの考え方、方針に基づき、日野自動車は法令順守、倫理性の維持・向上を徹底し、ステークホルダーの皆さまから「信頼され続ける企業」を目指します。

コンプライアンス・リスク管理推進体制

社長をトップに各役員から構成される「コンプライアンス・リスク管理委員会」を設置して、企業倫理、コンプライアンスおよびリスク管理に関する活動監視や指示をおこなう一方で、グループ会社のコンプライアンス・リスク管理の支援などもおこなっています。



社員へのコンプライアンス啓発活動

日野自動車は、社員一人ひとりのコンプライアンス意識の醸成を図るべく、社員教育のカリキュラムにコンプライアンス研修を導入しています。この研修のツールとしては、各ステークホルダーの皆さまに対するCSRコミットメントである「CSRメッセージ」、社員一人ひとりがとるべき行動の判断基準を明確にした「日野行動指針」、日常業務において発生しうるさまざまなケースを想定し、具体的な対処方法等も解説した「コンプライアンス ガイドブック」などがあり、すべての社員に冊子等で配布し、社内イントラネットでも常時閲覧可能にするなど、社内周知徹底を図っています。

今後も、コンプライアンス意識の高い人財を育成すべく、研修内容のさらなる充実に努めていきます。

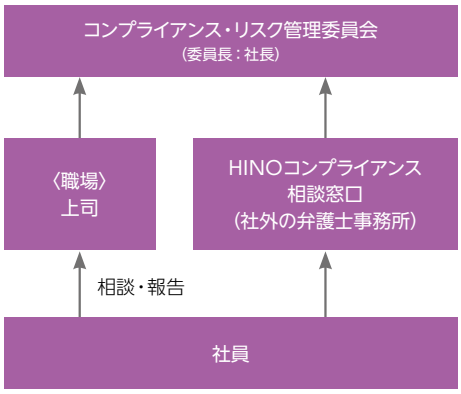
「CSRメッセージ」はこちら　「日野行動指針」はこちら

内部通報制度によるコンプライアンス問題の未然防止、早期解決

日野自動車では、社員のコンプライアンスに関する相談を受け付け、客観的な視点で早期解決を図るべく、内部通報制度を運用しています。この制度では、社外の弁護士事務所ご協力のもとで「HINOコンプライアンス相談窓口」を設置し、職場に相談しにくい案件も随時相談を受け付けるなど、“相談しやすい”体制整備も心掛けています。

2017年度に寄せられた報告や相談は、グループ会社の相談も含め、75件ありましたが、そのすべてに対し、即時対策をおこなうなど、適切に対応しました。今後もこの制度の適正運用を図ることで、日野自動車はコンプライアンス問題の未然防止、早期解決を図っていきます。

●内部通報制度における相談・報告の流れ



重要リスクの洗い出し・管理

日野自動車は法令や経営環境の変化を踏まえて、定期的に重要リスクの洗い出しをおこなっています。洗い出したリスクについては、「コンプライアンス・リスク管理委員会」にて管理をおこなっています（当該リスク発生防止対策、および発生した際の影響低減・再発防止対策の策定など）。

なお、重要リスク管理の事例については、以下をご参照ください。

◆災害への備え

日野自動車では、大規模災害発生を想定し、人命を最優先に考えた訓練等の活動をおこなっています。

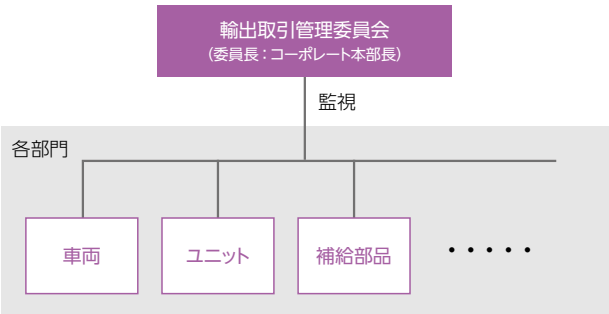
特に2011年に発生した東日本大震災以降は、より実践的な活動として、当時の経験も踏まえた消火訓練や避難訓練等に取り組み、自衛消防力のレベルアップを図っています。

消火訓練の様子

◆輸出取引管理

日野自動車は国際平和・安全の維持を目指し、輸出した車両、ユニット等が武器に転用されるリスクを防ぐための輸出取引管理を徹底しています。

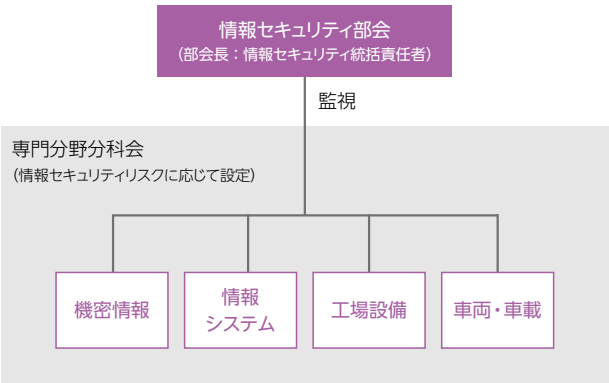
各部門で厳格な順法確認をおこない、それらの管理状況は「輸出取引管理委員会」で監視することで、全社で各種法令に則った輸出取引をおこなっています。



◆情報セキュリティ管理

日野自動車は、サイバー攻撃などの脅威から、個人情報などのお客様、社員の財産を守ることを社会的責務としてとらえ、情報セキュリティに関する取り組み強化を図っています。

2017年9月には、情報セキュリティに関する考え方などをまとめた「情報セキュリティ基本方針」を定め、各分科会でその方針に沿ったリスク管理をおこなっています。さらに、それぞれの分科会のリスク管理状況は「情報セキュリティ部会」で監視することで、全社の情報セキュリティに関する管理徹底に努めています。



「情報セキュリティ基本方針」はこちら

今後の取り組み

日野自動車が今後も事業を通じてお客様や社会に貢献し続けるためには、「信頼され続ける企業」であることが必要です。

今後もコンプライアンス・リスク管理に対する「チーム日野」一人ひとりの意識醸成に努め、法令順守、倫理性の維持・向上を徹底していきます。

ESGデータ集・その他

ESGデータ集

日野自動車はステークホルダーの皆さまとのコミュニケーション強化につなげるべく、Environment（環境）、Social（社会）、Governance（企業統治）に関連するパフォーマンスデータを以下のとおり、一覧表にまとめて掲載いたします。

Environment〔環境〕

分類	項目		範囲※1	単位	2016年度	2017年度
温暖化	CO_2排出量		グローバル	千t-CO_2	376.4	391.1
			単体	千t-CO_2	203.7	210.3
			国内	千t-CO_2	103.2	112.0
			海外	千t-CO_2	69.6	68.8
	エネルギー使用量	電力	単体	GWh	346	348
		燃料	単体	千GJ	2,189	2,147
大気	大気汚染物質排出量	NOx排出量	単体	t	233	213
		SOx排出量	単体	t	1.0	0.7
		VOC	単体※2	t	446	470
資源	水使用量	総使用量	国内連結	千t	2,996	2,879
廃棄物	廃棄物		国内連結	t	47,732	58,063
	梱包資材		国内連結	t	6,290	7,204
	最終処分量比率		国内連結	%	0.17	0.09

※1 単体：日野・羽村・新田・古河の4工場　国内：国内関連会社6社　海外：海外関連会社9社　国内連結：単体および国内の合計
※2 日野・羽村工場

Social〔社会〕

分類	項目		範囲	単位	2016年度	2017年度
人財	社員数（グローバル）※2018年3月末		グローバル	人	31,837	32,719
	社員数（単体）※2018年3月末	男性	単体	人	11,720	11,763
		女性	単体	人	902	942
		総計	単体	人	12,622	12,705
	障がい者雇用率　※各年度6月1日		単体	%	2.12	2.16
	再雇用勤務者数		単体	人	487	506
安全	休業度数率		単体		0.09	0.03
働き方	育児休業取得者		単体	人	47	105
	育児短時間取得者		単体	人	109	103

Governance〔企業統治〕

項目		単位	2016年度	2017年度
取締役		人	11	10
	うち社外取締役	人	2	2
監査役		人	4	4
	うち社外監査役	人	2	2

GRIサステナビリティ・レポーティング・スタンダード内容索引

当社の「HINO Sustainability Report 2018」は、Global Reporting Initiative(GRI)の「サステナビリティ・レポーティング・スタンダード2016」を参照しています。関連する情報の掲載ページを以下に示しています。

GRI102：一般開示事項 2016

項目			掲載ページ
1.組織のプロフィール			
102-1	組織の名称	a.組織の名称	2
102-2	活動、ブランド、製品、サービス	a.組織の事業活動に関する説明 b.主要なブランド、製品、およびサービス。特定の市場で販売が禁止されている製品またはサービスがあれば、その説明を含める	4-5
102-3	本社の所在地	a.組織の本社の所在地	2
102-4	事業所の所在地	a.組織が事業を展開している国の数、および重要な事業所を所有している国の名称。報告書に記載している項目との関連は問わない	3
102-5	所有形態および法人格	a.組織の所有形態や法人格の形態	2
102-6	参入市場	a.参入市場。次の事項を含む ⅰ.製品およびサービスを提供している地理的な場所 ⅱ.参入業種 ⅲ.顧客および受益者の種類	3
102-7	組織の規模	a.組織の規模。次の事項を含む ⅰ.総従業員数 ⅱ.総事業所数 ⅲ.純売上高(民間組織について)、純収入(公的組織について) ⅳ.株主資本および負債の内訳を示した総資本(民間組織について) ⅴ.提供する製品、サービスの量	2-3
102-8	従業員および その他の労働者に関する情報	a.雇用契約(正社員と臨時雇用者)別の、男女別総従業員数 b.雇用契約(正社員と臨時雇用者)別の、地域別総従業員数 c.雇用の種類(常勤と非常勤)別の、男女別総従業員数 d.組織の活動の相当部分を担う者が、従業員以外の労働者であるか否か。該当する場合、従業員以外の労働者が担う作業の性質および規模についての記述 e.開示事項102-8-a、102-8-b、102-8-cで報告する従業員数に著しい変動(観光業や農業における季節変動) f.データの編集方法についての説明(何らかの前提があればそれも含める)	83, 90
102-9	サプライチェーン	a.組織のサプライチェーンの説明。組織の活動、主要なブランド、製品、およびサービスに関するサプライチェーンの主要要素を含める	92-93
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	a.組織の規模、構造、所有形態、またはサプライチェーンに関して生じた重大な変化。次の事項を含む ⅰ.所在地または事業所に関する変化(施設の開設や閉鎖、拡張を含む) ⅱ.株式資本構造の変化、その他資本の形成、維持、変更手続きの実施による変化(民間組織の場合) ⅲ.サプライヤーの所在地、サプライチェーンの構造、またはサプライヤーとの関係の変化(選定や解消を含む)	該当なし
102-11	予防原則または予防的アプローチ	a.組織が予防原則や予防的アプローチに取り組んでいるか。またその取り組み方	28-32, 103-105
102-12	外部イニシアティブ	a.外部で作成された経済、環境、社会の憲章、原則その他のイニシアティブで、組織が署名または支持しているもののリスト	20
102-13	団体の会員資格	a.業界団体、その他の協会、および国内外の提言機関で組織が持っている主な会員資格のリスト	-
2.戦略			
102-14	上級意思決定者の声明	a.組織とサステナビリティの関連性、およびサステナビリティに取り組むための戦略に関する、組織の最高意思決定者(CEO、会長またはそれに相当する上級幹部)の声明	6-9
102-15	重要なインパクト、リスク、機会	a.重要なインパクト、リスク、機会の説明	6-9, 104
3.倫理と誠実性			
102-16	価値観、理念、行動基準・規範	a.組織の価値観、理念、行動基準・規範についての説明	10-11
102-17	倫理に関する助言および 懸念のための制度	a.組織内外に設けられている次の制度についての説明 ⅰ.倫理的行為および合法行為、ならびに組織の誠実性に関する助言を求める制度 ⅱ.非倫理的行為または違法行為、ならびに組織の誠実性に関する懸念を通報する制度	103-104

項目			掲載ページ
4.ガバナンス			
102-18	ガバナンス構造	a.組織のガバナンス構造。最高ガバナンス機関の委員会を含む b.経済、環境、社会項目に関する意思決定に責任を負っている委員会	19, 29, 98-100
102-19	権限移譲	a.最高ガバナンス機関から役員や他の従業員へ、経済、環境、社会項目に関して権限委譲を行うプロセス	19, 29
102-20	経済、環境、社会項目に関する役員レベルの責任	a.組織が、役員レベルの地位にある者を経済、環境、社会項目の責任者として任命しているか b.その地位にある者が、最高ガバナンス機関の直属となっているか	19, 29, 103-104
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	a.ステークホルダーと最高ガバナンス機関の間で、経済、環境、社会項目に関して協議を行うプロセス b.協議が権限移譲されている場合は、誰に委任されているか、最高ガバナンス機関への結果のフィードバックをどのように行っているか	19
102-22	最高ガバナンス機関およびその委員会の構成	a.最高ガバナンス機関およびその委員会の構成。次の事項による ⅰ.執行権の有無 ⅱ.独立性 ⅲ.ガバナンス機関における任期 ⅳ.構成員の他の重要な役職およびコミットメントの数、ならびにコミットメントの性質 ⅴ.ジェンダー ⅵ.発言権が低い社会的グループのメンバー ⅶ.経済、環境、社会項目に関係する能力 ⅷ.ステークホルダーの代表	98-99
102-23	最高ガバナンス機関の議長	a.最高ガバナンス機関の議長が組織の執行役員を兼ねているか否か b.議長が執行役員を兼ねている場合、組織の経営におけるその者の役割と、そのような人事の理由	98-99
102-24	最高ガバナンス機関の指名と選出	a.最高ガバナンス機関およびその委員会メンバーの指名と選出のプロセス b.最高ガバナンス機関のメンバーの指名と選出で用いられる基準。次の事項を含む ⅰ.ステークホルダー（株主を含む）が関与しているか、どのように関与しているか ⅱ.多様性が考慮されているか、どのように考慮されているか ⅲ.独立性が考慮されているか、どのように考慮されているか ⅳ.経済、環境、社会項目に関する専門知識や経験が考慮されているか、どのように考慮されているか	98-100
102-25	利益相反	a.利益相反の回避、対処のために最高ガバナンス機関が行っているプロセス b.利益相反に関する情報をステークホルダーに開示しているか。最低限、次の事項を含む ⅰ.役員会メンバーへの相互就任 ⅱ.サプライヤーおよびその他のステークホルダーとの株式の持ち合い ⅲ.支配株主の存在 ⅳ.関連当事者の情報	有価証券報告書（第106期）：役員の状況、コーポレート・ガバナンスの状況等
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	a.経済、環境、社会項目に関わる組織の目的、価値観、ミッション・ステートメント、戦略、方針、目標の策定、承認、更新に際して、最高ガバナンス機関と役員が果たす役割	98-102
102-27	最高ガバナンス機関の集合的知見	a.経済、環境、社会項目に関する最高ガバナンス機関の集合的知見を発展、強化するために実施した施策	98
102-28	最高ガバナンス機関のパフォーマンスの評価	a.最高ガバナンス機関の経済、環境、社会項目のガバナンスに関するパフォーマンスを評価するためのプロセス b.当該評価の独立性が確保されているか否か、および評価の頻度 c.当該評価が自己評価であるか否か d.最高ガバナンス機関の経済、環境、社会項目のガバナンスに関するパフォーマンス評価に対応して行った措置。最低限、メンバーの変更や組織の実務慣行の変化を含む	98
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	a.経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会の特定とマネジメントにおける最高ガバナンス機関の役割。デュー・デリジェンス・プロセスの実施における最高ガバナンス機関の役割を含む b.最高ガバナンス機関による経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会の特定とマネジメントをサポートするために、ステークホルダーとの協議が活用されているか否か	103-104
102-30	リスクマネジメント・プロセスの有効性	a.経済、環境、社会項目に関するリスクマネジメント・プロセスの有効性のレビューにおける最高ガバナンス機関の役割	103-104
102-31	経済、環境、社会項目のレビュー	a.経済、環境、社会項目、およびそのインパクト、リスク、機会に関して最高ガバナンス機関が行うレビューの頻度	104
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	a.組織のサステナビリティ報告書の正式なレビューや承認を行い、すべてのマテリアルな項目が取り上げられていることを確認する機能を果たしている最高位の委員会または役職	18-19
102-33	重大な懸念事項の伝達	a.最高ガバナンス機関に対して重大な懸念事項を伝達するために設けられているプロセス	98, 103-104
102-34	伝達された重大な懸念事項の性質と総数	a.最高ガバナンス機関に伝達された重大な懸念事項の性質と総数 b.重大な懸念事項への対処、解決のために使われたメカニズム	104

項目			掲載ページ
102-35	報酬方針	a.最高ガバナンス機関および役員に対する報酬方針。次の種類の報酬を含む ⅰ.固定報酬と変動報酬(パフォーマンス連動報酬、株式連動報酬、賞与、後配株式または権利確定株式を含む) ⅱ.契約金、採用時インセンティブの支払い ⅲ.契約終了手当 ⅳ.クローバック ⅴ.退職給付(最高ガバナンス機関、役員、その他の全従業員について、それぞれの給付制度と拠出金率の違いから生じる差額を含む) b.報酬方針におけるパフォーマンス基準と、最高ガバナンス機関および役員の経済、環境、社会項目における目標がどのように関係しているか	-
102-36	報酬の決定プロセス	a.報酬の決定プロセス b.報酬コンサルタントが報酬の決定に関与しているか否か、また報酬コンサルタントが経営陣から独立しているか否か c.報酬コンサルタントと組織との間に存在するその他の関係	-
102-37	報酬に関するステークホルダーの関与	a.報酬に関するステークホルダーの意見をどのように求め、また考慮しているか b.考慮している場合、報酬方針や提案への投票結果	-
102-38	年間報酬総額の比率	a.組織の重要事業所があるそれぞれの国の最高給与所得者における年間報酬総額の、同じ国の全従業員における年間報酬額の中央値(最高給与所得者を除く)に対する比率	-
102-39	年間報酬総額比率の増加率	a.組織の重要事業所があるそれぞれの国の最高給与所得者における年間報酬総額の増加率の、同じ国の全従業員における年間報酬総額の中央値(最高給与所得者を除く)の増加率に対する比率	-
5.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	a.組織がエンゲージメントしたステークホルダー・グループのリスト	19
102-41	団体交渉協定	a.団体交渉協定の対象となる全従業員の割合	85
102-42	ステークホルダーの特定および選定	a.組織がエンゲージメントを行うステークホルダーを特定および選定する基準	-
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	a.組織のステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ方法。種類別、ステークホルダー・グループ別のエンゲージメントの頻度を含む。また、特に報告書作成プロセスの一環として行ったエンゲージメントか否かを示す	19
102-44	提起された重要な項目および懸念	a.ステークホルダー・エンゲージメントにより提起された重要な項目および懸念。次の事項を含む ⅰ.組織が重要な項目および懸念にどう対応したか(報告を行って対応したものを含む) ⅱ.重要な項目および懸念を提起したステークホルダー・グループ	19
6.報告実務			
102-45	連結財務諸表の対象になっている事業体	a.組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっているすべての事業体のリスト b.組織の連結財務諸表または同等文書の対象になっている事業体のいずれかが報告書の記載から外れているか否か	2, 3、有価証券報告書(第106期):事業の内容、関係会社の状況
102-46	報告書の内容および項目の該当範囲の確定	a.報告書の内容および項目の該当範囲を確定するためのプロセスの説明 b.組織が報告書の内容を確定する際、報告原則をどのように適用したかについての説明	18
102-47	マテリアルな項目のリスト	a.報告書の内容を確定するプロセスで特定したマテリアルな項目のリスト	18, 36
102-48	情報の再記述	a.過去の報告書で提供した情報を修正再記述する場合、再記述の影響および理由	-
102-49	報告における変更	a.マテリアルな項目および項目の該当範囲について、過去の報告期間からの重大な変更	該当なし
102-50	報告期間	a.提供情報の報告期間	122
102-51	前回発行した報告書の日付	a.前回発行した報告書の日付(該当する場合)	122
102-52	報告サイクル	a.報告サイクル	122
102-53	報告書に関する質問の窓口	a.報告書またはその内容に関する質問の窓口	122
102-54	GRIスタンダードに準拠した報告であることの主張	a.組織がGRIスタンダードに準拠し、次のいずれかの選択肢を選んで報告書を作成したことを表す主張 ⅰ.「この報告書は、GRIスタンダードの中核(Core)オプションに準拠して作成されている。」 ⅱ.「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されている。」	122、本表
102-55	内容索引	a.GRIの内容索引(使用した各スタンダードを明記し、報告書に記載したすべての開示事項を一覧表示する) b.内容索引には、各開示事項について次の情報を含める ⅰ.開示事項の番号(GRIスタンダードに従って開示した項目について) ⅱ.報告書またはその他の公開資料の中で、該当の情報が記載されているページ番号またはURL ⅲ.要求される開示事項の省略が認められていて、開示できない場合の省略の理由(該当する場合)	本表

項目			掲載ページ
102-56	外部保証	a.報告書の外部保証に関する組織の方針および現在の実務慣行の説明 b.報告書が外部保証を受けている場合、 ⅰ.外部保証報告書、表明、意見に言及する。外部保証によって保証されている事項、保証されていない事項、その根拠(サステナビリティ報告書に添付する保証報告書に記載がない場合)。これには保証基準、保証レベル、保証プロセスに存在する制約事項も含める ⅱ.組織と保証提供者の関係 ⅲ.最高ガバナンス機関または役員が、組織のサステナビリティ報告書の保証に関わっているか否か、どのように関わっているか	-

GRI103:マネジメント手法 2016

項目			掲載ページ
GRI103:マネジメント手法			
103-1	マテリアルな項目とその該当範囲の説明	a.その項目がマテリアルである理由の説明 b.マテリアルな項目の該当範囲。次の記述を含む ⅰ.どこでインパクトが生じるのか ⅱ.組織のインパクトへの関与。例えば、組織のインパクトへの関与は直接的か間接的か、または組織のビジネス関係を通じてインパクトに関連したかどうか c.該当範囲に関する具体的な制約事項	18-20, 36-37
103-2	マネジメント手法とその要素	a.組織がその項目をどのようにマネジメントしているかについての説明 b.マネジメント手法の目的に関する表明 c.マネジメント手法に次の要素が含まれている場合、各要素についての説明 ⅰ.方針 ⅱ.コミットメント ⅲ.目標およびターゲット ⅳ.責任 ⅴ.経営資源 ⅵ.苦情処理メカニズム ⅶ.具体的な措置(プロセス、プロジェクト、プログラム、イニシアティブなど)	18-20, 36-41
103-3	マネジメント手法の評価	a.組織によるマネジメント手法の評価方法。次の事項を含む ⅰ.マネジメント手法の有効性を評価する仕組み ⅱ.マネジメント手法の評価結果 ⅲ.マネジメント手法に関して行った調整	18-20, 36-41

GRI200:経済 2016

項目			掲載ページ
GRI201:経済パフォーマンス			
201-1	創出、分配した直接的経済価値	a.創出、分配した直接的経済価値(発生主義ベースによる)。これには、組織のグローバルにおける事業について、次に一覧表示する基本要素を含める。データを現金主義で表示する場合は、その判断理由を次の基本要素に加えて報告する ⅰ.創出した直接的経済価値:収益 ⅱ.分配した経済価値:事業コスト、従業員給与と諸手当、資本提供者への支払い、政府への支払い(国別)、コミュニティ投資 ⅲ.留保している経済価値:「創出した直接的経済価値」から「分配した経済価値」を引いたもの b.影響が著しいものについて、創出・分配経済価値を国、地域、市場レベルに分けて報告する。また「著しい」と判断する基準も報告する	2-3, 64
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	a.気候変動に起因してもたらされるリスクや機会で、事業、収益、費用に実質的な変動が生じる可能性のあるもの。次の事項を含む ⅰ.リスクと機会の記述。リスクと機会を物理的、規制関連、その他に分類 ⅱ.リスクと機会に関連するインパクトの記述 ⅲ.措置を行う前から想定されるリスクと機会の財務上の影響 ⅳ.リスクと機会をマネジメントするために用いた手法 ⅴ.リスクと機会をマネジメントするために行った措置のコスト	31, 33

項目			掲載ページ
201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	a.組織の一般財源で当該制度の債務をまかなっている場合、その債務の推定額 b.年金制度の債務を支払うために別の基金を持っている場合、次の事項 ⅰ.年金制度の債務額のうち別途積み立て資産でカバーされる割合の推定値 ⅱ.当該推定値の計算基礎 ⅲ.推定値の計算時期 c.年金制度の債務を支払うために設けられた基金が不足している場合、雇用者が完全補償実現に向けて実施している戦略があればそれを説明する。また雇用者が完全補償実現の目標時期を設定している場合は、それについて説明する d.従業員、雇用者による拠出額が給与に占める割合 e.退職金積立制度への参加レベル(義務的参加か任意制度か、地域的制度か国の制度か、経済的インパクトがあるものか、など)	有価証券報告書(第106期):連結財務諸表等
201-4	政府から受けた資金援助	a.組織が報告期間中に各国政府から受け取った資金援助の総額。次の事項を含む ⅰ.減税および税額控除 ⅱ.補助金 ⅲ.投資奨励金、研究開発助成金、その他関連助成金 ⅳ.賞金 ⅴ.特許権等使用料免除期間 ⅵ.輸出信用機関(ECA)からの資金援助 ⅶ.金銭的インセンティブ ⅷ.その他、政府から受け取った、または受け取る予定の財務利益 b.201-4-aの情報の国別内訳 c.組織の株式保有構成における政府出資の有無、出資割合	-
GRI202:地域経済での存在感			
202-1	地域最低賃金に対する標準新人給与の比率(男女別)	a.従業員の相当部分が最低賃金を条件に報酬を受けている場合、その最低賃金に対する重要事業拠点新人給与の比率(男女別)を報告する b.組織の活動に携わるその他の労働者(従業員を除く)の相当部分が最低賃金を条件に報酬を受けている場合、最低賃金を上回る賃金が支払われていることを確認するためにどのような措置を取っているかを記述する c.重要事業拠点を置く地域に地域最低賃金が存在するか否か、それが変動するものか否か(男女別)。参照すべき最低賃金が複数ある場合は、どの最低賃金を使用したかを報告する d.「重要事業拠点」の定義	-
202-2	地域コミュニティから採用した上級管理職の割合	a.重要事業拠点で地域コミュニティから採用した上級管理職の割合 b.「上級管理職」の定義 c.組織の「地域・地元」の地理的定義 d.「重要事業拠点」の定義	-
GRI203:間接的な経済的インパクト			
203-1	インフラ投資および支援サービス	a.重要なインフラ投資や支援サービスを展開した範囲 b.コミュニティや地域経済に与えているインパクト、または与えると思われるインパクト。プラスとマイナス双方を含む(該当する場合) c.当該投資・サービスが商業目的のものか、現物支給するものか、無償で実施するものかを報告する	64, 94-96
203-2	著しい間接的な経済的インパクト	a.組織が与える著しい間接的な経済的インパクト(プラスおよびマイナス)と特定された事例 b.外部のベンチマークおよびステークホルダーの優先事項(国内および国際的な基準、協定、政策課題など)を考慮した場合の間接的な経済的インパクトの「著しさ」	12-17, 21-23, 24-26, 42-45, 66-69
GRI204:調達慣行			
204-1	地元サプライヤーへの支出の割合	a.重要事業拠点で使用する調達予算のうち、当該事業所の地元にあるサプライヤーへの支出割合(地元で調達した商品やサービスの割合など)。 b.組織の「地域・地元」の地理的定義 c.「重要事業拠点」の定義	-
GRI205:腐敗防止			
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所	a.腐敗に関するリスク評価の対象とした事業所の総数と割合 b.リスク評価により特定した腐敗関連の著しいリスク	-
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	a.ガバナンス機関メンバーのうち、腐敗防止に関する組織の方針や手順の伝達対象となった者の総数と割合(地域別に) b.従業員のうち、腐敗防止に関する組織の方針や手順の伝達対象となった者の総数と割合(従業員区分別、地域別に) c.ビジネスパートナーのうち、腐敗防止に関する組織の方針や手順について伝達対象となった者の総数と割合(ビジネスパートナー種類別、地域別に)。腐敗防止に関する組織の方針や手順が、その他の個人または組織に伝達されているかどうかを記述する d.ガバナンス機関メンバーのうち、腐敗防止に関する研修を受講した者の総数と割合(地域別に) e.従業員のうち、腐敗防止に関する研修を受講した者の総数と割合(従業員区分別、地域別に)	-

項目			掲載ページ
205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	a.確定した腐敗事例の総数と性質 b.確定した腐敗事例のうち、腐敗を理由に従業員を解雇または懲戒処分したものの総数 c.確定した腐敗事例のうち、腐敗関連の契約違反を理由にビジネスパートナーと契約破棄または更新拒否を行ったものの総数 d.報告期間中に組織または組織の従業員に対して腐敗に関連した訴訟が提起されている場合、その事例と結果	-
GRI206:反競争的行為			
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	a.組織の関与が明らかとなった反競争的行為、反トラスト法違反、独占禁止法違反により、報告期間中に法的措置を受けた事例(終結しているもの、していないもの)の件数 b.法的措置が終結したものについては、結果(決定や判決を含む)の主要点	該当なし

GRI300:環境

項目			掲載ページ
GRI301:原材料 2016			
301-1	使用原材料の重量または体積	a.組織が報告期間中に主要製品やサービスの生産、梱包に使用した原材料の重量または体積の総計。次の分類による ⅰ.使用した再生不能原材料 ⅱ.使用した再生可能原材料	35, 65
301-2	使用したリサイクル材料	a.組織の主要製品やサービスの生産に使用したリサイクル材料の割合	35
301-3	再生利用された製品と梱包材	a.再生利用された製品と梱包材の割合。製品区分別に b.本開示事項のデータ収集方法	-
GRI302:エネルギー 2016			
302-1	組織内のエネルギー消費量	a.組織内における非再生可能エネルギー源に由来する総燃料消費量(ジュールまたはその倍数単位(メガ、ギガなど)による)。使用した燃料の種類も記載する b.組織内における再生可能エネルギー源に由来する総燃料消費量(ジュールまたはその倍数単位による)。使用した燃料の種類も記載する c.次の総量(ジュール、ワット時、またはその倍数単位による) ⅰ.電力消費量 ⅱ.暖房消費量 ⅲ.冷房消費量 ⅳ.蒸気消費量 d.次の総量(ジュール、ワット時、またはその倍数単位による) ⅰ.販売した電力 ⅱ.販売した暖房 ⅲ.販売した冷房 ⅳ.販売した蒸気 e.組織内のエネルギー総消費量(ジュールまたはその倍数単位による) f.使用した基準、方法、前提条件、計算ツール g.使用した変換係数の情報源	35, 54-55, 106
302-2	組織外のエネルギー消費量	a.組織外のエネルギー消費量(ジュールまたはその倍数単位(メガ、ギガなど)による) b.使用した基準、方法、前提条件、計算ツール c.使用した変換係数の情報源	35
302-3	エネルギー原単位	a.組織のエネルギー原単位 b.原単位計算のため組織が分母として選択した指標 c.原単位に含まれるエネルギーの種類(燃料、電力、暖房、冷房、蒸気、またはこのすべて) d.原単位計算に使用したのは、組織内のエネルギー消費量、組織外のエネルギー消費量、もしくはこの両方か	-
302-4	エネルギー消費量の削減	a.エネルギーの節約および効率化の取り組みによる直接的な結果として削減されたエネルギー消費量(ジュールまたはその倍数単位(メガ、ギガなど)による) b.削減されたエネルギーの種類(燃料、電力、暖房、冷房、蒸気、またはこのすべて) c.削減されたエネルギー消費量の計算に使用した基準(基準年、基準値など)と、その基準選定の理論的根拠 d.使用した基準、方法、前提条件、計算ツール	54-55
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	a.販売する製品およびサービスが必要とするエネルギーの報告期間中におけるエネルギー削減量(ジュールまたはその倍数単位(メガ、ギガなど)による) b.エネルギー消費削減量の計算に使用した基準(基準年、基準値など)、および基準選定の理論的根拠 c.使用した基準、方法、前提条件、計算ツール	54

項目			掲載ページ
GRI303:水および排水 2018			
303-1	共有資源である水との関わり	a.取水、消費、排水の方法と場所および事業上、組織の活動、製品、サービスに直接関係するまたは寄与する水関連の影響を含め、組織がどのように水と関わっているかの説明(流出による影響など) b.評価範囲、期間、方法を含め、水関連の影響を特定するためのアプローチの説明 c.水を共有資源として管理するための組織とステークホルダーとの協働および重要な水関連の影響に対するサプライヤーや取引先との関与を含め、どのように水関連の影響に対応しているのかの説明 d.組織のマネジメントアプローチの一部である水関連の目標を設定するプロセス、目標と公共政策および水ストレスを抱える各地域との関係についての説明	56-57
303-2	排水による影響の管理	a.以下の事項を含め、排水の質に関する最低基準およびその決定方法の説明 ⅰ.排水に関する要件がない地域で操業する設備に対する基準の決定方法 ⅱ.社内で制定した基準またはガイドライン ⅲ.考慮している業界特有の基準 ⅳ.水域のプロファイルを考慮しているかどうか	-
303-3	取水	a.全ての地域からの総取水量(100万リットル単位)。該当する場合、以下の水源別に記載 ⅰ.地表水 ⅱ.地下水 ⅲ.海水 ⅳ.生産水 ⅴ.第三者からの水 b.水ストレスを抱えている全ての地域からの総取水量(100万リットル単位)。該当する場合、以下の項目別に記載 ⅰ.地表水 ⅱ.地下水 ⅲ.海水 ⅳ.油汚濁水/加工等の工程で使用する水(Produced water) ⅴ.第三者からの水。ⅰからⅳの取水源別に記載 c.303-3-aと303-3-bで開示した各水源からの総取水量を以下の分類別に記載(100万リットル単位) ⅰ.淡水(完全溶解固体物質が1,000 mg/L以下) ⅱ.その他の水(完全溶解固体物質が1,000 mg/Lを超える) d.基準、方法論、前提など、データ収集の方法を理解するために必要な関連情報	35,65
303-4	排水	a.全ての地域への総排水量(100万リットル単位)。該当する場合、以下の排水先別に記載 ⅰ.地表水 ⅱ.地下水 ⅲ.海水 ⅳ.第三者への水。該当する場合、他の組織による水利用のための排水量 b.全ての地域への総排水量を以下の分類別に記載(100万リットル単位) ⅰ.淡水 ⅱ.その他の水 c.水ストレスを抱える全ての地域への総排水量を以下の分類別に記載(100万リットル単位) ⅰ.淡水 ⅱ.その他の水 d.以下を含め、排水を処理する必要がある優先環境負荷物質 ⅰ.優先環境負荷物質を定義した方法および使用した国際基準、公的なリスト、基準 ⅱ.優先環境負荷物質に対する排水制限を設定するためのアプローチ ⅲ.排水制限への不順守の回数 e.基準、方法論、前提など、データ収集の方法を理解するために必要な関連情報	35
303-5	水消費	a.全ての地域からの総水消費量(100万リットル単位) b.水ストレスを抱える全ての地域からの総水消費量(100万リットル単位) c.貯水に対する重要な水関連の影響を特定している場合、貯水量の変化(100万リットル単位) d.情報が計算、見積もり、作成されているのか、または直接測定したものを利用しているのか、また、業界特有の係数の使用などのアプローチも含め、基準、方法論、前提など、データ収集の方法を理解するために必要な関連情報	65
GRI304: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	a.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に関する次の情報 ⅰ.所在地 ⅱ.組織が所有、賃借、管理する可能性のある地表下および地下の土地 ⅲ.保護地域(保護地域内部、隣接地域、または保護地域の一部を含む地域)または保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域との位置関係 ⅳ.事業形態(事務所、製造・生産、採掘) ⅴ.事業敷地の面積(km²で表記。適切な場合は他の単位も可) ⅵ.該当する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の特徴(陸上、淡水域、あるいは海洋)から見た生物多様性の価値 ⅶ.保護地域登録されたリスト(IUCN保護地域管理カテゴリー、ラムサール条約、国内法令など)の特徴から見た生物多様性の価値	62

項目			掲載ページ
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	a.生物多様性に直接的、間接的に与える著しいインパクトの性質。次の事項を含む ⅰ.生産工場、採掘坑、輸送インフラの建設または利用 ⅱ.汚染(生息地には本来存在しない物質の導入。点源、非点源由来のいずれも) ⅲ.侵入生物種、害虫、病原菌の導入 ⅳ.種の減少 ⅴ.生息地の転換 ⅵ.生態学的プロセスの変化(塩分濃度、地下水位変動など)で、自然増減の範囲を超えるもの b.直接的、間接的、プラス、マイナスの著しい影響。次の事項を含む ⅰ.インパクトを受ける生物種 ⅱ.インパクトを受ける地域の範囲 ⅲ.インパクトを受ける期間 ⅳ.インパクトの可逆性、不可逆性	61-62
304-3	生息地の保護・復元	a.すべての保護もしくは復元された生息地の規模と所在地。外部の独立系専門家が、その復元措置の成功を認定しているか否か b.組織の監督・実施により保護もしくは復元された場所と異なる生息地がある場合、保護や復元を目的とする第三者機関とのパートナーシップの有無 c.各生息地の状況(報告期間終了時点における) d.使用した基準、方法、前提条件	–
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	a.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で、組織の事業の影響を受ける地域に生息する種の総数。次の絶滅危惧レベル別に ⅰ.絶滅危惧IA類(CR) ⅱ.絶滅危惧IB類(EN) ⅲ.絶滅危惧II類(VU) ⅳ.準絶滅危惧(NT) ⅴ.軽度懸念	–
GRI305: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)	a.直接的(スコープ1) GHG排出量の総計(CO_2換算値(t-CO_2)による) b.計算に用いたガス(CO_2、CH_4、N_2O、HFC、PFC、SF_6、NF_3、またはそのすべて) c.生物由来のCO_2排出量(CO_2換算値(t-CO_2)による) d.計算の基準年(該当する場合、次の事項を含む) ⅰ.その基準年を選択した理論的根拠 ⅱ.基準年における排出量 ⅲ.排出量に著しい変化があったため基準年の排出量を再計算することになった場合は、その経緯 e.使用した排出係数の情報源、使用した地球温暖化係数(GWP)、GWP情報源の出典 f.排出量に関して選択した連結アプローチ(株式持分、財務管理、もしくは経営管理) g.使用した基準、方法、前提条件、計算ツール	35, 65
305-2	間接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ2)	a.ロケーション基準の間接的(スコープ2) GHG排出量の総計(CO_2換算値(t-CO_2)による) b.該当する場合、マーケット基準の間接的(スコープ2) GHG排出量の総計(CO_2換算値(t-CO_2)による) c.データがある場合、総計計算に用いたガス(CO_2、CH_4、N_2O、HFC、PFC、SF_6、NF_3、またはそのすべて) d.計算の基準年(該当する場合、次の事項を含む) ⅰ.その基準年を選択した理論的根拠 ⅱ.基準年における排出量 ⅲ.排出量に著しい変化があったため基準年の排出量を再計算することになった場合は、その経緯 e.使用した排出係数の情報源、使用した地球温暖化係数(GWP)、GWP情報源の出典 f.排出量に関して選択した連結アプローチ(株式持分、財務管理、経営管理) g.使用した基準、方法、前提条件、計算ツール	51
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)	a.その他の間接的(スコープ3) GHG排出量の総計(CO_2換算値(t-CO_2)による) b.データがある場合、総計計算に用いたガス(CO_2、CH_4、N_2O、HFC、PFC、SF_6、NF_3、またはそのすべて) c.生物由来のCO_2排出量(CO_2換算値(t-CO_2)による) d.計算に用いたその他の間接的(スコープ3) GHG排出量の区分と活動 e.計算の基準年(該当する場合、次の事項を含む) ⅰ.その基準年を選択した理論的根拠 ⅱ.基準年における排出量 ⅲ.排出量に著しい変化があったため基準年の排出量を再計算することになった場合は、その経緯 f.使用した排出係数の情報源、使用した地球温暖化係数(GWP)、GWP情報源の出典 g.使用した基準、方法、前提条件、計算ツール	51
305-4	温室効果ガス(GHG)排出原単位	a.組織のGHG排出原単位 b.原単位計算のため組織が分母として選択した指標 c.原単位に含まれるGHG排出の種類。直接的(スコープ1)、間接的(スコープ2)、その他の間接的(スコープ3) d.計算に用いたガス(CO_2、CH_4、N_2O、HFC、PFC、SF_6、NF_3、またはそのすべて)	65

項目			掲載ページ
305-5	温室効果ガス(GHG)排出量の削減	a.排出量削減の取り組みによる直接的な結果として削減されたGHG排出量(CO_2換算値(t-CO_2)による) b.計算に用いたガス(CO_2、CH_4、N_2O、HFC、PFC、SF_6、NF_3、またはそのすべて) c.基準年または基準値、およびそれを選択した理論的根拠 d.GHG排出量が削減されたスコープ。直接的(スコープ1)、間接的(スコープ2)、その他の間接的(スコープ3)のいずれか e.使用した基準、方法、前提条件、計算ツール	38, 54-55, 65
305-6	オゾン層破壊物質(ODS)の排出量	a.ODSの生産量、輸入量、輸出量(CFC-11(トリクロロフルオロメタン)換算値による) b.計算に用いた物質 c.使用した排出係数の情報源 d.使用した基準、方法、前提条件、計算ツール	-
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	a.次の重大な大気排出物の量(キログラムまたはその倍数単位(トンなど)による) ⅰ.NOx ⅱ.SOx ⅲ.残留性有機汚染物質(POP) ⅳ.揮発性有機化合物(VOC) ⅴ.有害大気汚染物質(HAP) ⅵ.粒子状物質(PM) ⅶ.この他、関連規制で定めている標準的大気排出区分 b.使用した排出係数の情報源 c.使用した基準、方法、前提条件、計算ツール	35, 65
GRI306:排水および廃棄物 2016			
306-1	排水の水質および排出先	a.想定内および想定外の排水量(次の事項による) ⅰ.排出先 ⅱ.水質(処理方法を含む) ⅲ.他の組織による水の再利用の有無 b.使用した基準、方法、前提条件	-
306-2	種類別および処分方法別の廃棄物	a.有害廃棄物の総重量(次の処分方法を用いている場合には、この処分方法別に内訳を提示) ⅰ.リユース ⅱ.リサイクル ⅲ.堆肥化 ⅳ.回収(エネルギー回収を含む) ⅴ.焼却(大量燃焼) ⅵ.深井戸注入 ⅶ.埋め立て ⅷ.現場保管 ⅸ.その他(詳細を記述) b.非有害廃棄物の総重量(次の処分方法を用いている場合には、この処分方法別に内訳を提示) ⅰ.リユース ⅱ.リサイクル ⅲ.堆肥化 ⅳ.回収(エネルギー回収を含む) ⅴ.焼却(大量燃焼) ⅵ.深井戸注入 ⅶ.埋め立て ⅷ.現場保管 ⅸ.その他(詳細を記述) c.廃棄物処分方法の判定方法 ⅰ.自ら処分している場合または直接確認した場合 ⅱ.廃棄物処分請負業者から提供された情報による場合 ⅲ.廃棄物処分請負業者からの報告がない場合	35, 65
306-3	重大な漏出	a.記録した重大な漏出の総件数と総漏出量 b.組織の財務報告書で報告している漏出のそれぞれにつき、次の追加情報 ⅰ.漏出場所 ⅱ.漏出量 ⅲ.次の分類による漏出物。油漏出物(土壌または水面)、燃料漏出物(土壌または水面)、廃棄物の漏出(土壌または水面)、化学物質の漏出(多くは土壌または水面)、その他(詳細を記述) c.重大な漏出のインパクト	該当なし
306-4	有害廃棄物の輸送	a.次の各事項の総重量 ⅰ.輸送された有害廃棄物 ⅱ.輸入された有害廃棄物 ⅲ.輸出された有害廃棄物 ⅳ.処理された有害廃棄物 b.国際輸送された有害廃棄物の割合 c.使用した基準、方法、前提条件	-

項目			掲載ページ
306-5	排水や表面流水によって影響を受ける水域	a.排水や表面流水による著しい影響を受ける水域および関連生息地。次の事項に関する情報を付記すること ⅰ.水域および関連生息地の規模 ⅱ.その水域および関連生息地が、国内または国際的に保護地域に指定されているか否か ⅲ.生物多様性価値(保護種の数など)	-
GRI307:環境コンプライアンス 2016			
307-1	環境法規制の違反	a.環境法規制の違反により組織が受けた重大な罰金および罰金以外の制裁措置。次の事項に関して ⅰ.重大な罰金の総額 ⅱ.罰金以外の制裁措置の総件数 ⅲ.紛争解決メカニズムに提起された事案 b.組織による法規制への違反が無い場合は、その旨を簡潔に述べる	該当なし
GRI308: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	a.環境基準により選定した新規サプライヤーの割合	-
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	a.環境インパクト評価の対象としたサプライヤーの数 b.著しいマイナスの環境インパクト(顕在的、潜在的)があると特定されたサプライヤーの数 c.サプライチェーンで特定した著しいマイナスの環境インパクト(顕在的、潜在的) d.著しいマイナスの環境インパクト(顕在的、潜在的)があると特定されたサプライヤーのうち、評価の結果、改善の実施に同意したサプライヤーの割合 e.著しいマイナスの環境インパクト(顕在的、潜在的)があると特定されたサプライヤーのうち、評価の結果、関係を解消したサプライヤーの割合およびその理由	-

GRI400:社会

項目			掲載ページ
GRI401:雇用 2016			
401-1	従業員の新規雇用と離職	a.報告期間中における従業員の新規雇用の総数と比率(年齢層、性別、地域による内訳) b.報告期間中における従業員の離職の総数と比率(年齢層、性別、地域による内訳)	83
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	a.組織の正社員には標準支給されるが、非正規社員には支給されない手当(重要事業拠点別)。これらの手当には、少なくとも次のものを含める ⅰ.生命保険 ⅱ.医療 ⅲ.身体障がいおよび病気補償 ⅳ.育児休暇 ⅴ.定年退職金 ⅵ.持ち株制度 ⅶ.その他 b.「重要事業拠点」の定義	-
401-3	育児休暇	a.育児休暇を取得する権利を有していた従業員の総数(男女別) b.育児休暇を取得した従業員の総数(男女別) c.報告期間中に育児休暇から復職した従業員の総数(男女別) d.育児休暇から復職した後、12ヶ月経過時点で在籍している従業員の総数(男女別) e.育児休暇後の従業員の復職率および定着率(男女別)	84
GRI402:労使関係 2016			
402-1	事業上の変更に関する最低通知期間	a.従業員に著しい影響を及ぼす可能性がある事業上の重大な変更を実施する場合、従業員および従業員代表に対して、通常、最低何週間前までに通知を行っているか b.団体交渉協定のある組織の場合、通知期間や協議・交渉に関する条項が労働協約に明記されているか否か	-
GRI403:労働安全衛生 2018			
403-1	労働安全衛生管理体制	a.以下を含め、労働安全衛生管理体制が実施されているかの声明 ⅰ.法的要件としてその体制が実施されている場合、要件の一覧 ⅱ.リスク管理または管理体制に関する公認の基準／ガイドラインに基づいて、その体制が実施されている場合、基準／ガイドラインの一覧 b.労働安全衛生管理体制が対象とする従業員、活動、職場の範囲の説明。対象とならない従業員、活動、職場がある場合、その理由の説明	70

項目			掲載ページ
403-2	危険の特定、リスク評価、事故調査	a.以下を含む、業務に関する危険の特定、常態または非常態的なリスクの評価、危険の排除とリスクの最小化を目的とした管理体制の適用で用いたプロセスの説明 ⅰ.担当者の能力も含め、これらのプロセスの質を組織がどのように確保するか ⅱ.労働安全衛生管理体制の評価および継続的な改善のために、これらのプロセスの結果がどのように使われるか b.業務に関する危険および危険な状況を従業員が報告するプロセスの説明。制裁措置に対して従業員を保護する方法の説明 c.怪我や健康問題を被ると認識した職場から従業員が逃れるための方針やプロセスの説明。制裁措置に対して従業員を保護する方法の説明 d.危険の特定および事故関連リスクの評価を含めた業務関連事故の調査、管理体制を用いた是正措置の決定、労働安全衛生管理体制に必要とされる改善措置の決定に使われるプロセスの説明	70
403-3	労働安全衛生対策	a.危険の特定と排除、リスクの最小化に寄与する労働安全衛生対策機能の説明。これらのサービスの質を確保し、従業員がそのサービスを利用することを促進する方法の説明	70-71
403-4	労働安全衛生に対する従業員の参加、相談、コミュニケーション	a.労働安全衛生管理体制の開発、実践、評価への従業員の参加および相談、労働安全衛生に関する情報の従業員による利用とそれに関するコミュニケーションの提供のためのプロセスの説明 b.従業員の安全衛生に対する正式な共同管理の委員会がどこに設置されているか。委員会の責任、会議の頻度、意思決定の権限の説明。該当する場合、全ての従業員がそれらの委員会に所属していない理由	71
403-5	労働安全衛生に関する従業員研修	a.一般的な研修や業務に関する特定の危険、危険行為、危険な状況についての研修を含む、従業員に提供されている労働安全衛生に関する研修の説明	71
403-6	従業員の健康促進	a.業務外における医療および健康管理サービスの従業員による利用の促進方法の説明とその範囲 b.特定のリスクを含む主要な業務外の健康リスクに対処するために提供されている自主的的な健康促進サービスおよびプログラムの説明。これらのサービスやプログラムの従業員による利用の促進方法の説明	72
403-7	事業に直接関わる労働安全衛生への影響の防止と緩和	a.事業活動、製品、サービスに直接関わる労働安全衛生への重大な負の影響および関連の危険やリスクを防止または緩和するためのアプローチの説明	70-71
403-8	労働安全衛生管理体制の対象となる従業員	a.法的要件や公認の基準／ガイドラインに基づいて組織が労働安全衛生管理体制を実施している場合、以下の事項を記載する ⅰ.対象となる全従業員および従業員ではないが業務や職場が組織によって管理されている労働者の数と比率 ⅱ.内部監査体制の対象となる全従業員および、従業員ではないが業務や職場が組織によって管理されている労働者の数と比率 ⅲ.外部団体によって監査または認証されている体制の対象となる全従業員および、従業員ではないが業務や職場が組織によって管理されている労働者の数と比率 b.該当する場合、対象外の労働者の種類も含め、一定の労働者が開示から除外されている理由 c.基準、方法論、前提など、データ収集の方法を理解するために必要な関連情報	70
403-9	労働災害	a.全従業員の以下の情報 ⅰ.労災による死亡者数の数と比率 ⅱ.大被害労災の数と比率（死亡者を除く） ⅲ.記録可能な労災の数と比率 ⅳ.労災の主な種類 ⅴ.労働時間 b.従業員ではないが業務や職場が組織によって管理されている労働者の以下の情報 ⅰ.労災による死亡者数の数と比率 ⅱ.大被害労災の数と比率（死亡者を除く） ⅲ.記録可能な労災の数と比率 ⅳ.労災の主な種類 ⅴ.労働時間 c.以下を含む、大被害労災のリスクを引き起こす業務に関する危険 ⅰ.これらの危険を決定する方法 ⅱ.報告期間中、大被害労災を引き起こす危険 ⅲ.管理体制を用いたこれらの危険の排除およびリスクの最小化のための活動 d.管理体制を用いたその他の業務に関わる危険の排除およびリスクの最小化のための活動 e.200,000または1,000,000労働時間に基づいて、比率が計算されているかどうか f.該当する場合、対象外の労働者の種類も含め、一定の労働者が開示から除外されている理由 g.基準、方法論、前提など、データ収集の方法を理解するために必要な関連情報	71

項目			掲載ページ
403-10	業務に関する健康問題	a.全従業員 ⅰ.業務に関する健康問題による死亡者数の数 ⅱ.記録可能な業務に関する健康問題事例の数 ⅲ.業務に関する健康問題の主な種類 b.従業員ではないが業務や職場が組織によって管理されている労働者 ⅰ.業務に関する健康問題による死亡者数の数 ⅱ.記録可能な業務に関する健康問題事例の数 ⅲ.業務に関する健康問題の主な種類 c.以下を含む、健康問題のリスクを引き起こす業務に関する危険 ⅰ.これらの危険を決定する方法 ⅱ.報告期間中、健康問題事例を引き起こす危険 ⅲ.管理体制を用いたこれらの危険の排除およびリスクの最小化のための活動 d.該当する場合、対象外の労働者の種類も含め、一定の労働者が開示から除外されている理由 g.基準、方法論、前提など、データ収集の方法を理解するために必要な関連情報	72-73
GRI404: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	a.報告期間中に、組織の従業員が受講した研修の平均時間(次の内訳による) ⅰ.性別 ⅱ.従業員区分	-
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	a.従業員のスキル向上のために実施したプログラムの種類、対象と、提供した支援 b.雇用適性の維持を促進するために提供した移行支援プログラムと、定年退職や雇用終了に伴うキャリア終了マネジメント	77, 80-81
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	a.報告期間中に、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(男女別、従業員区分別に)	-
GRI405: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	a.組織のガバナンス機関に属する個人で、次のダイバーシティ区分に該当する者の割合 ⅰ.性別 ⅱ.年齢層：30歳未満、30歳～50歳、50歳超 ⅲ.該当する場合には、その他のダイバーシティ指標(例えばマイノリティ、社会的弱者など) b.次のダイバーシティ区分の従業員区分別の従業員の割合 ⅰ.性別 ⅱ.年齢層：30歳未満、30歳～50歳、50歳超 ⅲ.該当する場合には、その他のダイバーシティ指標(例えばマイノリティ、社会的弱者など)	90
405-2	基本給と報酬総額の男女比	a.女性の基本給と報酬総額の、男性の基本給と報酬総額に対する比率(従業員区分別、重要事業拠点別に) b.「重要事業拠点」の定義	-
GRI406:非差別 2016			
406-1	差別事例と実施した救済措置	a.報告期間中に生じた差別事例の総件数 b.事例の状況と実施した措置。次の事項を含む ⅰ.組織により確認された事例 ⅱ.実施中の救済計画 ⅲ.実施済みの救済計画と、定期的な内部マネジメント・レビュー・プロセスにより確認された結果 ⅳ.措置が不要となった事例	-
GRI407: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	a.労働者の結社の自由や団体交渉の権利行使が、侵害されたり著しい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。次の事項に関して ⅰ.事業所(製造工場など)およびサプライヤーの種類 ⅱ.リスクが生じると考えられる事業所およびサプライヤーが存在する国または地域 b.結社の自由や団体交渉の権利行使を支援するため、組織が報告期間中に実施した対策	-
GRI408: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	a.次の事例に関して著しいリスクがあると考えられる事業所およびサプライヤー ⅰ.児童労働 ⅱ.年少労働者による危険有害労働への従事 b.児童労働に関して著しいリスクがあると考えられる事業所およびサプライヤー(次の観点による) ⅰ.事業所(製造工場など)およびサプライヤーの種類 ⅱ.リスクが生じると考えられる事業所およびサプライヤーが存在する国または地域 c.児童労働の効果的な根絶のために報告期間中に組織が実施した対策	-

項目			掲載ページ
GRI409: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	a.強制労働に関して著しいリスクがあると考えられる事業所およびサプライヤー。次の事項に関して ⅰ.事業所(製造工場など)およびサプライヤーの種類 ⅱ.リスクが生じると考えられる事業所およびサプライヤーが存在する国または地域 b.あらゆる形態の強制労働を撲滅するために報告期間中に組織が実施した対策	-
GRI410: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	a.組織の人権方針や特定の手順およびその保安業務への適用について正式な研修を受けた保安要員の割合 b.保安要員の提供を受けている第三者組織に対して同様の研修要件を適用しているか否か	-
GRI411:先住民族の権利 2016			
411-1	先住民族の権利を侵害した事例	a.報告期間中に、先住民族の権利を侵害したと特定された事例の総件数 b.事例の状況と実施した措置(次の事項を含める) ⅰ.組織により確認された事例 ⅱ.実施中の救済計画 ⅲ.実施済みの救済計画と、定期的な内部マネジメント・レビュー・プロセスにより確認された結果 ⅳ.措置が不要となった事例	-
GRI412: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	a.人権レビューやインパクト評価の対象とした事業所の総数とその割合(国別に)	-
412-2	人権方針や手順に関する従業員研修	a.人権方針や事業所に関わる人権側面に関する手順について、報告期間中に従業員研修を実施した総時間数 b.人権方針や事業所に関わる人権側面に関する手順について、報告期間中に従業員研修を受けた従業員の割合	84-85
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	a.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の総数と割合 b.「重要な投資協定」の定義	-
GRI413: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	a.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(次のものなどを活用して)した事業所の割合 ⅰ.一般参加型アプローチに基づく社会インパクト評価(ジェンダーインパクト評価を含む) ⅱ.環境インパクト評価および継続的モニタリング ⅲ.環境および社会インパクト評価の結果の公開 ⅳ.地域コミュニティのニーズに基づく地域コミュニティ開発プログラム ⅴ.ステークホルダー・マッピングに基づくステークホルダー・エンゲージメント計画 ⅵ.広範なコミュニティ協議委員会や社会的弱者層を包摂する各種プロセス ⅶ.インパクトに対処するための労使協議会、労働安全衛生委員会、その他従業員代表機関 ⅷ.正式な地域コミュニティ苦情処理プロセス	62-64, 93, 94-96
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	a.地域コミュニティに対して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。次の事項を含む ⅰ.事業所の所在地 ⅱ.事業所が及ぼす著しいマイナスのインパクト(顕在的、潜在的)	-
GRI414: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	a.社会的基準により選定した新規サプライヤーの割合	-
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	a.社会的インパクト評価の対象としたサプライヤーの数 b.著しいマイナスの社会的インパクト(顕在的、潜在的)があると特定したサプライヤーの数 c.サプライチェーンで特定した著しいマイナスの社会的インパクト(顕在的、潜在的) d.著しいマイナスの社会的インパクト(顕在的、潜在的)があると特定されたサプライヤーのうち、評価の結果、改善の実施に同意したサプライヤーの割合 e.著しいマイナスの社会的インパクト(顕在的、潜在的)があると特定されたサプライヤーのうち、評価の結果、関係を解消したサプライヤーの割合およびその理由	-
GRI415:公共政策 2016			
415-1	政治献金	a.組織が直接、間接に行った政治献金および現物支給の総額(国別、受領者・受益者別) b.現物支給を金銭的価値に推計した方法(該当する場合)	-

項目			掲載ページ
GRI416: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	a.重要な製品およびサービスのカテゴリーのうち、安全衛生インパクトの評価を改善のために行っているものの割合	70-71
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	a.報告期間中に、製品やサービスについて発生した安全衛生インパクトに関する規制および自主的規範の違反事例の総件数。次の分類による ⅰ.罰金または処罰の対象なった規制違反の事例 ⅱ.警告の対象となった規制違反の事例 ⅲ.自主的規範の違反事例 b.規制および自主的規範への違反が無い場合は、その旨を簡潔に述べる	該当なし
GRI417: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	a.製品およびサービスの情報とラベリングに関して、組織が定める手順において、次の各事項の情報が求められているか否か ⅰ.製品またはサービスの構成要素の調達 ⅱ.内容物(特に環境的、社会的インパクトを生じさせる可能性のあるもの) ⅲ.製品またはサービスの利用上の安全性 ⅳ.製品の廃棄と、環境的、社会的インパクト ⅴ.その他(詳しく説明のこと) b.重要な製品およびサービスのカテゴリーのうち、組織が定める手順の対象であり、手順の遵守評価を行っているものの割合	32, 76
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	a.製品およびサービスの情報とラベリングに関する規制および自主的規範の違反事例の総件数。次の分類による ⅰ.罰金または処罰の対象となった規制違反の事例 ⅱ.警告の対象となった規制違反の事例 ⅲ.自主的規範の違反事例 b.規制および自主的規範への違反が無い場合は、その旨を簡潔に述べる	該当なし
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	a.マーケティング・コミュニケーション(広告、宣伝、スポンサー業務など)に関する規制および自主的規範の違反事例の総件数。次の分類による ⅰ.罰金または処罰の対象となった規制違反の事例 ⅱ.警告の対象となった規制違反の事例 ⅲ.自主的規範の違反事例 b.規制および自主的規範への違反が無い場合は、その旨を簡潔に述べる	–
GRI418: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	a.顧客プライバシーの侵害に関して具体化した不服申立の総件数。次の分類による ⅰ.外部の当事者から申立を受け、組織が認めたもの ⅱ.規制当局による申立 b.顧客データの漏洩、窃盗、紛失の総件数 c.具体化した不服申立が無い場合は、その旨を簡潔に述べる	–
GRI419: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	a.社会経済分野の法規制の違反により組織が受けた重大な罰金および罰金以外の制裁措置。次の事項に関して ⅰ.重大な罰金の総額 ⅱ.罰金以外の制裁措置の総件数 ⅲ.紛争解決メカニズムに提起された事案 b.組織による法規制への違反が無い場合は、その旨を簡潔に述べる c.相当額以上の罰金および罰金以外の制裁措置を受けた経緯	該当なし

ISO 26000 対照表

ISO 26000の7つの中核主題および課題ごとに、当レポートに掲載している取り組み内容を整理しました。

ISO 26000の中核主題	課題		ページ
組織統治	1 組織統治	HINO基本理念	10
		日野のCSR	18-19
		コーポレート・ガバナンス	98-100
		コンプライアンス・リスク管理	103-105
人権	1 デューデリジェンス	人づくり・働き方	80-91
	2 人権に関する危機的状況	サプライチェーン	92-93
	3 加担の回避	コンプライアンス	103-104
	4 苦情解決		
	5 差別および社会的弱者		
	6 市民的および政治的権利		
	7 経済的、社会的および文化的権利		
	8 労働における基本的原則および権利		
労働慣行	1 雇用および雇用関係	人づくり・働き方	80-91
	2 労働条件および社会的保護		
	3 社会対話		
	4 労働における安全衛生		
	5 職場における人材育成および訓練		
環境	1 汚染の予防	環境マネジメント	28-34
	2 持続可能な資源の使用	マテリアルバランス	35
	3 気候変動の緩和および気候変動への適応	新車CO_2 ゼロチャレンジ	42-45
	4 環境保護、生物多様性および自然生息地の回復	ライフサイクルCO_2 ゼロチャレンジ	46-51
		工場CO_2 ゼロチャレンジ	52-55
		水環境インパクト 最小化チャレンジ	56-57
		廃棄物 ゼロチャレンジ	58-59
		生物多様性インパクト 最小化チャレンジ	60-64
公正な事業慣行	1 汚職防止	サプライチェーン	92-93
	2 責任ある政治的関与	コンプライアンス	103-104
	3 公正な競争		
	4 バリューチェーンにおける社会的責任の推進		
	5 財産権の尊重		
消費者課題	1 公正なマーケティング、事実に即した偏りのない情報および公正な契約慣行	安全	66-71
	2 消費者の安全衛生の保護	品質	76-79
	3 持続可能な消費	サプライチェーン	92-93
	4 消費者に対するサービス、支援、並びに苦情および紛争の解決	社会貢献活動	94-97
	5 消費者データ保護およびプライバシー	新車CO_2 ゼロチャレンジ	42-45
	6 必要不可欠なサービスへのアクセス	ライフサイクルCO_2 ゼロチャレンジ	46-51
	7 教育および意識向上	工場CO_2 ゼロチャレンジ	52-55
		廃棄物 ゼロチャレンジ	58-59
		コンプライアンス・リスク管理	103-105
コミュニティへの参画およびコミュニティの発展	1 コミュニティへの参画	安全	66-71
	2 教育および文化	社会貢献活動	94-97
	3 雇用創出および技能開発		
	4 技術の開発および技術へのアクセス		
	5 富および所得の創出		
	6 健康		
	7 社会的投資		

編集方針

目的

本報告は、日野自動車のHINO基本理念の実現に向けた方針と活動を誠実に開示することで、ステークホルダーの皆さまとのコミュニケーションを図ることを目的としています。

報告内容

日野自動車の「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」という会社の使命を果たすための取り組みを中心に、その取り組みを支える社内体制や社員育成、さらに環境配慮についても報告しています。

発行形態

2009年以降、本報告は適時の情報開示への対応および省資源・CO_2削減等環境保護などの観点からWEBサイトのみでの公開をおこなってきましたが、2018年より年度ごとの報告のアーカイブ化による情報の整理・積み上げを目的として、新たにPDF形式で発行しました。

更新頻度

報告は年次での更新を原則とします。

主な変更点

●本年からサステナビリティに関する活動面・開示面のより一層の充実を図り、タイトルを「HINO CSRレポート」から「HINO SUSTAINABILITY REPORT」に変更しました。

●報告内容を「CSRマネジメント」と「ESGの取り組み」の大きく二つに分け、当社のCSR活動の基盤と分野ごとの取り組みをわかりやすく伝えるべく工夫しました。

●当社のESG取り組みに向けた現状を端的に示すべく、巻末にESGデータ集を収録しました。

対象範囲など

●**対象範囲**
日野自動車株式会社を中心に、国内・海外のグループ会社の報告を含みます。

●**対象期間**
2017年度(2017年4月1日～2018年3月31日)を基本として一部当該年度以外の内容も掲載しています。
なお、報告期間中に合併、業務縮小などにより報告内容にかかわる大きな組織変更はありません。

●**発行時期**
2018年11月
(前回：2017年10月／次回予定：2019年10月)

参考にしたガイドライン

●「GRIサステナビリティ・レポーティング・スタンダード2016」
●環境省「環境報告ガイドライン2012年版」
●ISO26000：社会的責任の手引き

作成部署・お問い合わせ先

本報告を契機としたステークホルダーの皆さまとの対話を通じて、持続可能な社会の実現に貢献していきたいと考えています。皆さまからの率直なご意見をお待ちしています。

日野自動車株式会社
コーポレート戦略部　中長期企画室
TEL. 042-586-5005
FAX. 042-586-5299
E-mail: hml.csr@hino.co.jp

第三者意見

株式会社オルタナ オルタナ総研所長・首席研究員
株式会社ニッセイ基礎研究所 客員研究員
川村 雅彦 氏

Profile
1976年、九州大学大学院工学研究科修士課程修了。三井海洋開発(株)を経て、(株)ニッセイ基礎研究所に入社。環境経営、環境ビジネス、CSR経営、統合報告、気候変動適応を中心に調査研究に従事。現在はCSR/ESGコンサルタントも手掛ける。環境経営学会の副会長を務める。著書に『カーボン・ディスクロージャー』『統合報告の新潮流』『CSR経営パーフェクトガイド』『統合思考とESG投資』など。

1.報告の仕方について

取り組みと報告のグローバル化を

昨年に続く意見となるが、今回は初めて社会性報告含むCSR全般を対象とする。まず報告書の全体構成については、サステナビリティ報告書としての体裁は整っている。

特にトップインタビューでは、下社長自らが会社の使命、スローガンの内容とそこに込めた想いを発信し、「3つの方向性」として日野自動車の事業を含むベクトルも明確にしている。最後の「『未来がどう変わるか』というよりも『未来をどうつくるか』の方が重要」という指摘は、社会のサステナビリティ実現への意欲と理解できる。

また、上記の「3つの方向性」含むそれぞれの記事においては、若手社員のインタビューが掲載されており、日野自動車ならではの活力が感じられる。

次にESG情報について、環境側面では報告すべき事項はほぼ確立されており、2017年10月に策定された「日野環境チャレンジ2050」の6課題ごとに、具体的な目標と取組状況が分かりやすく記載されている。今後は、「2020年環境取り組みプラン」のPDCAの観点からも、それぞれの課題と是正策の記載が求められる。

社会とガバナンスの側面についても、項目ごとの考え方、活動報告、活動の方向性を記載しており、活動内容を読者に伝えようとする意欲は感じられる。ただし、今後は活動の進捗をわかりやすく伝えるためにも、活動評価を出来る限り定量化し、経年変化とその評価が求められる。それゆえ項目ごとにKPIと目標値を設定し、CSRリスクの認識を含め発信していくことが肝要である。

全体を通じて言えば、CSRの考え方や体系の明確化、そしてサプライチェーン・マネジメントを含むグローバルレベルでのCSR経営の体制整備が急務である。今後これらが進めば、「報告の仕方」だけでなく「報告の内容」についても“グローバル化”が進み、レポート全体の更なるレベルアップが期待できる。

2.報告の内容について

CSRの定義と体系の見直しを

まずCSRの考え方(指針等)については、グローバルに事業を展開し連結売上高が2兆円に迫ろうとする企業として、ISO26000あるいはGRIスタンダードなど、CSRの世界標準をタイムリーに反映することが望まれる。

ISO26000によるCSRの定義は、持続可能な社会の実現に貢献するための「企業の意思決定と事業活動が環境や社会に及ぼすインパクトに対する責任」であり、GRIスタンダードなどにも採用された。取り組み領域は、自社事業は元よりサプライチェーンを対象とする7つの「中核主題」として整理されている。

SDGsとの関連でいえば、まずバリューチェーン・マッピングにより自社事業が及ぼすプラス・マイナスのインパクトを特定する必要がある。それがリスク・チャンス両面の「CSRマテリアリティ」の特定にもつながるため、今後取り組むとのことだが、是非とも早急な取り組みに期待したい。

特にプラスのインパクトはCSVに通じるものであり、本業(自社の強み)で社会的課題を解決することである。このCSVは、トップインタビューからつながる本報告のコア部分を形成しており、明確でわかりやすく記載されていることは評価できる。

長期的な視点をもつESG投資家は、地球環境と地球社会のメガトレンドの中で、リスク・チャンスの両面から事業活動のインパクトと長期戦略、そしてビジネスモデルのサステナビリティを評価する。したがって、CSRの定義と体系の見直しを強くお勧めする。

SDGsとパリ協定に代表される、文明史的な「サステナビリティ革命」の始まりと言われる2015年を迎えた現在、このことが日野自動車のCSR/CSV経営による更なる価値の創造と毀損防止につながることを期待したい。

日野自動車株式会社
http://www.hino.co.jp
（本社）東京都日野市日野台3丁目1番地1　TEL. 042-586-5111（大代表）
●本報告に関するご意見・ご感想がございましたら、下記のメールアドレスまでお寄せください。
hml.csr@hino.co.jp