HINO SUSTAINABILITY REPORT 2019

HINO サステナビリティレポート 2019



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　2019年3月31日時点(連結)
※2　2018年度(連結)

従業員数※1
34,069人

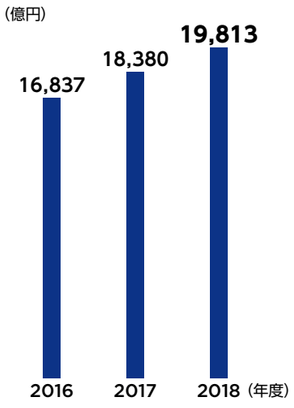
売上高※2
19,813億円

営業利益※2
867億円

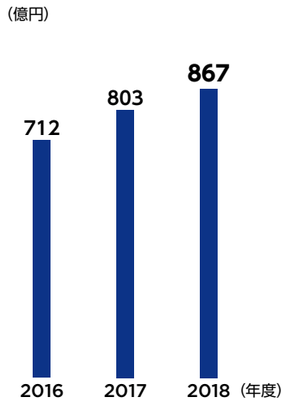
親会社株主に帰属する当期純利益※2
549億円

業績の推移

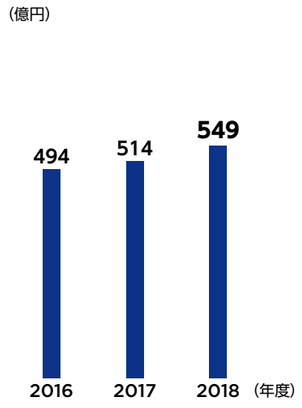
●売上高



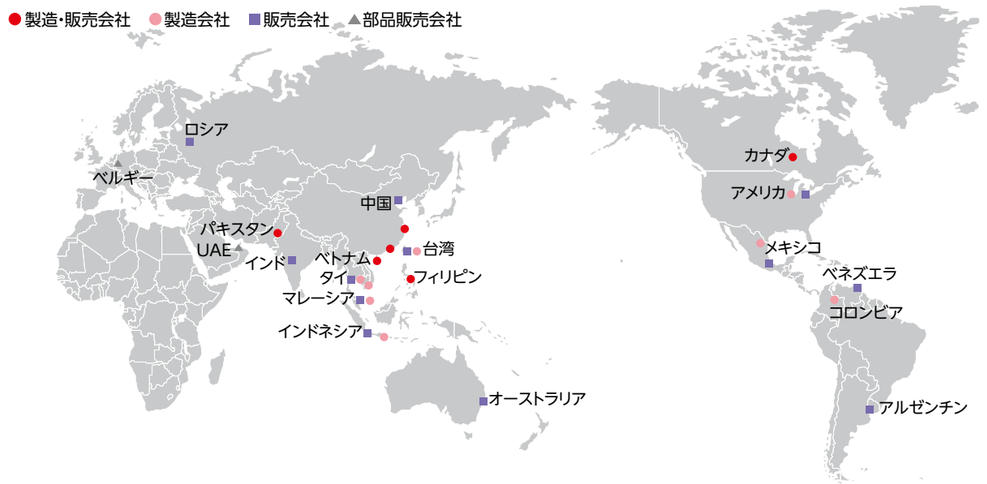
●営業利益



●親会社株主に帰属する当期純利益

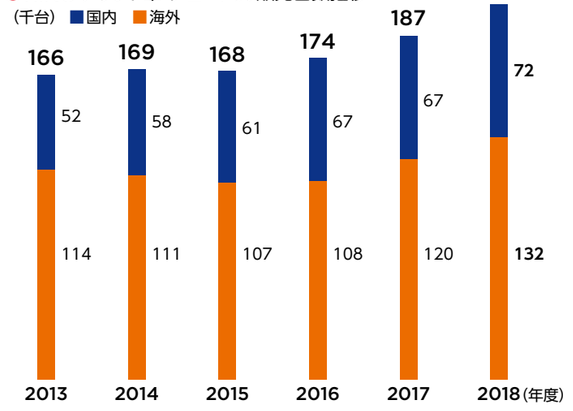


海外事業体(投資会社) 2019年7月現在



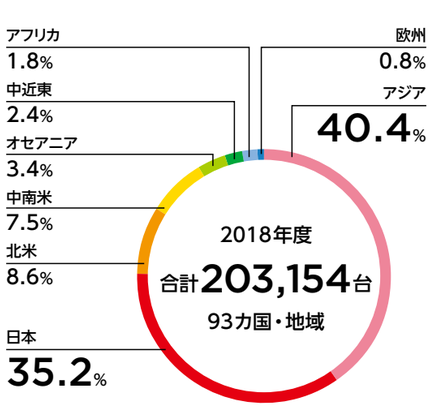
グローバル販売台数推移／地域別販売構成比

●HINOブランド車 グローバル販売台数推移



※過去最高販売台数

●地域別販売構成比



CONTENTS

4. 日野自動車のあゆみ
6. トップインタビュー
10. HINO基本理念

12. サステナブルな社会の実現に向けて
12. 日野自動車の価値創造
14. 中長期経営戦略「Challenge2025」
17. 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

24. SDGsと日野の戦略・取り組み
34. CSRマネジメント
36. 特集
36. 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
39. 地域の物流を支える取り組み
トータルサポートの源流

43. ESGの取り組み
44. Environment 環境
44. 環境憲章
45. 日野環境チャレンジ2050
76. 主要パフォーマンスデータ
77. 環境マネジメント
83. マテリアルバランス

84. Social 社会
84. 安全
90. 健康
94. 品質
99. 人権の尊重
100. 人づくり・働き方
113. サプライチェーン
115. 社会貢献活動

119. Governance 企業統治
119. コーポレート・ガバナンス
122. 社外取締役メッセージ
124. コンプライアンス・リスク管理

127. ESGデータ集・その他
127. ESGデータ集
128. GRIスタンダード内容索引
142. ISO26000対照表
143. 編集方針
144. 第三者意見

HINO サステナビリティレポート 2019

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年に一度とい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。



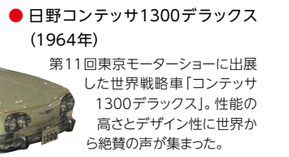
● TGE-A型トラック（1917年）
日本初の純国産トラックで、日野自動車の原点となる。



● 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。



● 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。



● 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。



1910s ガス灯から自動車産業へ

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

1940s ディーゼルエンジントラックから復興のスタート

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

1950s 総合自動車メーカーへの礎を築く

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

1960s モータリゼーションに挑む

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

1970s No.1トラックメーカーとして排ガス規制に取り組む

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

1980s 日野が環境技術をリードする時代へ

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（1994年）を機に、企業理念とロゴマークを刷新。円高の影響で海外生産が本格化するなか、グローバル体制づくりを強化。

2000s トヨタグループの一員として

トヨタ自動車の子会社となり（2001年）、「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年に海外販売台数が国内販売台数を初めて上回る。

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。

2018〜 お客様・社会課題の解決に向け事業変革を加速

お客様・社会の課題解決に向けて、2018年10月に中長期経営戦略「Challenge2025」を発表。同じ志を持った「仲間づくり」をさらに推進していき、日野自動車の新たな領域への挑戦は続く。

Toward the Future

年	
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
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
1972	沖縄返還
1985	プラザ合意
1986	男女雇用機会均等法施行
1991	バブル経済の崩壊
1993	EU誕生
1995	阪神・淡路大震災
1997	京都議定書採択
2001	アメリカ同時多発テロ
2005	愛・地球博（愛知万博）開催
2008	リーマンショック
2011	東日本大震災
2012	東京スカイツリー開業
2016	北海道新幹線開業
2018	西日本豪雨
2019	新元号「令和」
2020	東京オリンピック・パラリンピック



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）。



1962年
● 初の海外進出
1962年、タイにて海外初の販売代理店「Victory Automobiles Co.,Ltd.」誕生。その後、1964年に初の海外製造会社「タイ日野工業(THI)」を設立。日野の海外進出の第一歩となった。



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
2003年に発売。「ヒノノニトン」の愛称で親しまれている小型トラック「デュトロ」に、環境問題の深刻化を見据えハイブリッドシステムを搭載。日野自動車のハイブリッド車のイメージリーダー的存在。



● 日野レンジャー
2017年、16年ぶりにフルモデルチェンジ。2018年には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マイナーチェンジ。

● 日野プロフィア ハイブリッド
2019年新発売。AIを活用した世界初のハイブリッドシステムを搭載し、ディーゼル車の基本性能をそのままに、環境負荷低減やドライバーの疲労軽減にも貢献。



● 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）」を標準装備した次世代型の大型観光バス。2019年には、最新AI技術の機能を追加しマイナーチェンジ。



● 日野ブルーリボン ハイブリッド 連節バス
環境問題や運輸業界のドライバー不足といった社会課題解決のため、いすゞ自動車と国産初のハイブリッド連節バスを共同開発。路線バスでは世界初のEDSSとなる標準装備、大量輸送と高い安全性を両立。



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。2019年で連続28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。



2019年
● MONETと提携、MaaSのプラットフォーム拡充
トヨタ自動車とソフトバンクの共同出資会社「MONET Technologies」と資本・業務提携。モビリティイノベーションの実現に向けて、お客様・社会課題の解決や新たな価値の創造を目指す。



社会と密接なかかわりを持つトラック・バスメーカーとして、社会課題の解決に挑み続けます。

代表取締役社長
最高経営責任者　下 義生

1942年の創立以来、社会に欠かすことのできないトラック・バスづくりを誠実に重ねてきた日野自動車。EVや自動運転など未だかつて経験したことのない構造変革期を迎える中で、日野自動車は次世代の人流・物流を支え続けるという社会的使命を果たし、いかにして豊かで住みよい持続可能な社会を実現していくのか、その戦略と取り組みについて、代表取締役社長 兼 最高経営責任者 下義生が語りました。

強い危機感を持って社会課題解決に挑む

――現在の事業を取り巻く環境と、2018年度の振り返りをお聞かせください。

2018年度、日野自動車のトラック・バスのグローバル販売台数は初めて20万台を突破しました。また国内販売台数は全トラック・バスで初めて7万台を超えるなど45年ぶりに過去最高を更新。連結売上高も過去最高を記録し、2期連続の増収増益を確保することができました。これもひとえに、お客様・社会、株主様からの信頼と、社員の皆さんの頑張りの成果であり、日野自動車は着実に成長を重ねていると実感しています。

現在、自動車業界は100年に一度といわれる岐路に立っています。“CASE”※と呼ばれる技術革新を通じて、トラック・バスを含めたクルマの概念は大きく変わろうとしています。一方、少子高齢化が加速する日本においては、ドライバー不足による物流危機や過疎化による移動手段不足といった社会課題が顕在化しています。こういった課題がはっきりと見えているからこそ、本当に深刻な状況に陥る前に、日野自動車はトラック・バスの専業メーカーとして強い危機感を持って取り組んでいく必要があります。

2018年10月、このような背景を受けて、日野自動車が2025年をひとつのマイルストーンに定めて世界中のお客様に向けて具体的な方針・戦略を示したのが『Challenge2025』です。2025年はそれほど近くも遠くもない未来ですが、「チーム日野」一丸となって事業構造を変革し、自社の力だけでなく「仲間づくり」を通じてあらゆる力を結集することができれば、多くの社会課題が解決できるタイミングであると想定しています。

『Challenge2025』では、顕在化している社会課題に対して、日野自動車がお客様や社会に提供する4つの価値として、日野車が関わる「交通死亡事故ゼロ」、「CO_2排出量の大幅削減」、「お客様ビジネスの発展支援」、「人流・物流の更なる効率化」を掲げました。

この4つの価値提供を実現するために、「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つの方向性の取り組みを進めています。

日野自動車は、「もっと、はたらくトラック・バス」というスローガンのもと、今後ともトヨタグループの中でも先頭を切ってこの4つの価値提供に取り組んでまいります。

新しい人流・物流プラットフォームの構築を目指す

――複雑化しているお客様と社会の課題を見据えつつ「4つの価値提供」をどのように実現していくのか、具体的な方策についてお聞かせください。

4つの提供価値のひとつである日野車が関わる「交通死亡事故ゼロ」に向けては、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の専業メーカーとして最優先で取り組むべきことと考えています。

たとえば2018年8月には、大型観光バス「日野セレガ」に商用車として世界で初めて「ドライバー異常時対応システム（EDSS）」を搭載するなど、新世代の安全技術の導入を加速させています。加えて、こうした安全に関する新技術は原則としてオプション装備ではなく、標準装備にしていく方針です。標準化することで時間とコストを削減し、優れた安全技術をより早く、広く世の中に提供することにつながります。

「CO_2排出量の大幅削減」に関しては、『日野環境チャレンジ2050』に「新車の走行時CO_2

※Connected（コネクティッド）、Autonomous（自動化）、Shared（シェアード）、Electric（電動化）の総称

排出量90%削減」と掲げたとおり、持続可能な社会の構築に向けて継続的に取り組むべき課題であると認識しています。特にCO_2排出量の多い大型トラックへの対応が、2050年目標達成に向けた重要なカギとなります。

日野自動車では、当面の現実的なCO_2低減策としてハイブリッド車の普及を進めています。

その最新の成果として2019年6月、AIが走行負荷を予測し、最適なハイブリッド制御をおこなうことで高い環境性能を実現する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」を市場に投入しました。そして、パートナーと協業しながら、EVやFCVの開発を推進し、将来的にはすべての販売車両を電動化していき、目標を達成したいと考えています。

また「お客様ビジネスの発展支援」という観点では、これまで以上にお客様に寄り添い、トラック・バスの専業メーカーとしてどのようなサポートができるのかを見極めていく必要があると思っています。これは4つ目の提供価値である「人流・物流の更なる効率化」とも密接に関連してくる部分です。たとえば物流の現場におけるドライバー不足といった課題解決に向けては、これから人口が減少していくことが明らかであることを考えれば、単純明快で即効性のある解決策などあるわけがありません。私たちとしても、これまでのように単に「良い製品をつくればよい」という発想からは一歩踏み出し、広い視野を持ってお客様・社会の課題解決にあたっていく必要があると考えています。

2018年6月に立ち上げた100%出資の子会社「NEXT Logistics Japan株式会社」は、隊列走行・ロードトレインによる高効率大量輸送や、ドライバー・車両・荷物情報を高度に活用した高積載率の実現など、新しい物流のかたちの提案を目指しており、2019年12月、満を持して実際に事業を展開できる運びとなりました。また2019年秋より、石川県小松市、香川県三豊市との協定のもと、地域公共交通を担う新たなモビリティサービスの実証実験を開始しました。今後もこのように、荷主様や運送業者様、地域行政だけでは従来踏み出せなかった領域に自ら入り込み、さまざまな提案をすることで、お客様や社会が抱える課題解決に積極的に貢献していきます。

商業CASEやデジタルトランスフォーメーションを推進

――新たな価値提供に必要となる商業CASEの推進とデジタルトランスフォーメーション(DX)について、具体的な取り組みや今後の方向性をお聞かせください。

商用車メーカーとして私たちが直面している一連の社会課題の解決に向けては、さきほどお話しした商業CASEに加え、DXの取り組みが重要です。

物流効率化や、環境問題の深刻化などを背景に、日野が取り組む商業CASEは幅広いお客様・社会の課題解決につながることは間違いありません。

ただ一方で、CASEの技術が進展したとしても、社内外に点在する人流・物流のさまざまな“データ”を本当の意味で活用できていなければ、お客様・社会の真の困りごとや潜在ニーズの発掘、課題の解決にはつながりません。そこで求められるのがDXの取り組みです。私たちはDXを通じて、社内外の情報を収集・可視化する情報プラットフォームを構築し、“データ”を活用した日野自動車ならではの価値を提供していきたいと考えています。

この価値提供に向け、今日までに「商業CASE推進部」、「DX推進部」を立ち上げ、商用車におけるCASE推進とデジタル化を並行してスピード感をもって取り組む体制を整えました。とはいえ、私たちだけの力ではそのスピードに限界があることも自覚しています。トヨタグループでのさらなる連携を強化していくことに加え、2018年に戦略的パートナーシップを結んだTRATON GROUP(ドイツ)などの同業他社、あるいはまったくの異分野の企業との協業などを進めてきました。違った価値観を持った企業同士が同じ志のもと協力しあうことによって、トラック・バス事業が発展することはもちろん、これまで自社のみの発想ではできなかったことが実現する可能性が高まるはずです。

今後も私たちはあらゆることに制限を設けず、強い意志をもってともに課題に取り組むための仲間づくりを推進していきます。そしていかなる難題にもそれを楽しむくらいのマインドで取り組み、ブレイクスルーを果たしていきたいと思います。



地域とともにサステナブルな社会の実現を目指す

――トラック・バス専業メーカーとして、どのような思いで社会課題に対応し、サステナブルな社会の実現に貢献していくべきとお考えですか。

日野自動車は、世界で90を超える国・地域に事業を展開するグローバル企業として、それぞれの地域においてステークホルダーが抱える課題と真摯に向き合い、広く社会に必要とされる存在であり続けたいと考えています。そのためにコーポレート・ガバナンスやコンプライアンスなど経営基盤の強化に向けて継続的に取り組むとともに、ダイバーシティの推進や働き方改革の実践を通じて、事業にあたる社員のモチベーションを高めていきたいと考えています。

サステナビリティ(持続可能性)は世界中の誰もが等しく求める姿であり、あらゆる企業が意識すべき時代のキーワードです。社会と密接な関わりを持つ商用車メーカーである私たちが、この先50年、100年経っても生き残る企業であり続けるためには、お客様や社会に対して価値の提供を続けられることが前提となります。その前提を大きく捉えると地球環境の保全になり、誰もが暮らしやすい社会ということになるでしょう。私たちはサステナブルな社会を実現するために、各国・各地域との密接な関わりを大切にしたいと考えています。社会やお客様が抱える課題を共に解決していくのは各国・各地域でしかできません。そのためには世界中の「チーム日野」のメンバー一人ひとりが思いをひとつにするための人づくりが喫緊の課題です。私たちはこうした考え方、活動を通じてサステナブルな社会の実現を考えるうえでの世界の共通言語であるSDGsが示す方向性に歩調を合わせていきたいと考えています。

サステナブルな社会の実現に向けた課題は、この先も決して尽きることはないでしょう。しかし世の中に社会課題があるということは、日野自動車が存在する意義があるということです。ずっと後になって振り返ったとき、「世の中がこんなに、良くなったね！日野自動車がこんなに貢献できたね！」と誇れるよう、私たちはこれからも常に社会やお客様の立場で考え、社会課題の解決に挑戦し続けていきます。

HINO サステナビリティレポート 2019

HINO基本理念

理念・方針体系

日野自動車の理念・方針体系は、トラック・バスの商用車メーカーとして社会に貢献する姿勢を示した『HINO基本理念』と2025年に向けた中長期戦略である『Challenge2025』や『日野環境チャレンジ2050』、そして、役員・従業員一人ひとりがとるべき行動の判断基準や価値観などによって構成されています。

この理念・方針体系のもと、安心・安全な、地球にやさしい、そして人や物が、自由に最適に移動できる「豊かで住みよい持続可能な社会」を実現すべく、世界中の「チーム日野」一丸となってチャレンジし続けています。



「HINO基本理念」はこちら　「日野行動指針」はこちら

「Challenge2025」（2018年10月公表「2025年に向けて」）はこちら

『日野環境チャレンジ2050』はこちら

HINO基本理念

1. 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

2. 基本方針

1. 世界の人々から信頼される商用車メーカーを目指し、グローバルな事業展開をおこなう
2. 技術の継承と革新を続け、お客様のお役に立つ商品やサービスを提供する
3. 変化を的確に捉え、社会との調和を図り、持続可能な発展を目指す
4. 社員の多様性を尊重し、活気あふれる企業風土をつくる

3. CSRメッセージ

お客様とともに
私たちは、お客様のお役に立つ商品やサービスを提供し、お客様の期待に応えます

社員とともに
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

お取引先とともに
私たちは、充分なコミュニケーションにより、信頼関係を育み、相互発展に努めます

株主様とともに
私たちは、経営環境の変化を先取りし、企業価値の向上に努めます

国際社会、地域社会とともに
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

〈サステナブルな社会の実現に向けて〉

日野自動車の価値創造

日野自動車のビジネスモデルは、お客様や社会の課題解決による「社会的価値の創出」と、新たな課題発掘・ニーズ開拓による「経済的価値の創出」の両輪で展開しています。そして事業の向かう方向は、HINO基本理念を基に策定した中長期の経営戦略である『Challenge2025』と環境戦略『日野環境チャレンジ2050』で定められ、サステナブルな社会の実現に向けて持続可能な事業に取り組んでいきます。

3つの方向性

安全・環境技術を追求した最適商品



P.18-19

最高にカスタマイズされたトータルサポート



P.20-21

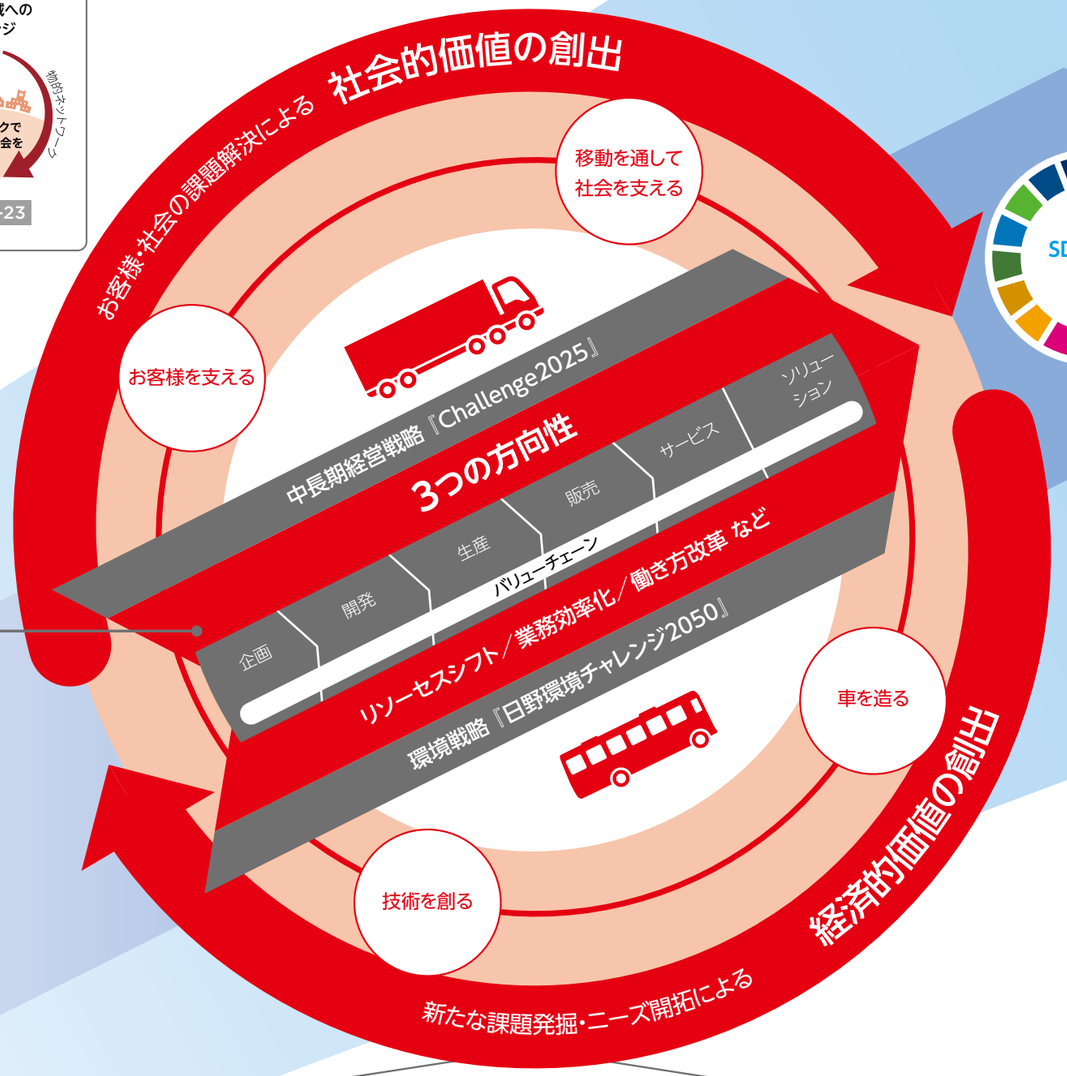
新たな領域へのチャレンジ



P.22-23

HINO

日野自動車のビジネスモデル



SDGsへの貢献



サステナブルな社会の実現



取り巻く環境



ESGの取り組み（事業基盤）

労働安全衛生／品質／人づくり／コンプライアンス・公正な競争／人権・労働慣行 など

HINO基本理念

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

SDGsへの貢献を通じて日野が目指す姿

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

1. 安心・安全で、環境にやさしく、人と物が、自由に最適に移動できる社会の実現 P.26-27
2. トラック・バス事業における各ステップで、環境負荷最小化 P.28-29
3. 同じ志を持った「仲間づくり」（あらゆる力を結集した社会課題解決） P.30
4. サステナブルなバリューチェーンの構築 P.31
5. ダイバーシティ&インクルージョン P.32
6. 人流・物流を支える人財を育てる P.33

〈サステナブルな社会の実現に向けて〉

中長期経営戦略「Challenge2025」

実現したい社会と日野の価値提供

日野は、「豊かで住みよい持続可能な社会」の実現に向けて、お客様や社会とともに、さまざまな社会課題の解決に取り組んできました。今日、重大交通事故、CO_2問題、人手不足など、さまざまな社会課題が人流・物流においても顕在化しています。日野は、これらの課題を解決すべく、自社のみならず仲間づくりを通じてあらゆる力を結集し、真正面から取り組みます。

自由に安全に効率的に、人と物が移動する
「豊かで住みよい持続可能な社会」



交通事故のない安心・安全な社会	人、物の移動による環境負荷の少ない社会	人、物が自由に最適に移動できる社会

1. 将来実現したい社会

日野は安心、安全な、地球にやさしい、そして人や物が自由に最適に移動できる、「豊かで住みよい持続可能な社会」を実現したいと考えています。

2. 解決すべき課題と日野の価値提供

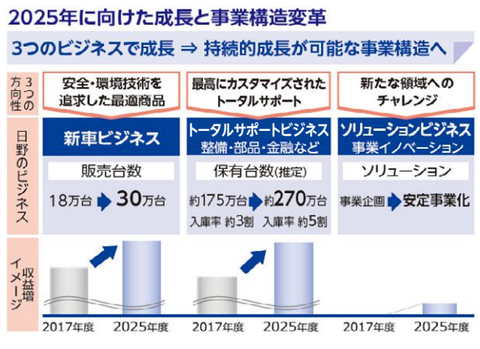
私たちは複雑化しているお客様と社会の課題に立ち向かうため、2025年に向けて「交通死亡事故ゼロ」「CO_2排出量の大幅削減」「お客様ビジネスの発展支援」「人流・物流の更なる効率化」の4つの価値提供を掲げています。

その4つの価値提供を実現するため、「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」からなる3つの方向性の取り組みで複合的に解決を図っていきます。



持続的成長に向けた事業基盤強化

「もっと、はたらくトラック・バス」の3つの方向性をもとに、日野の事業基盤強化に向け、「新車ビジネス」「トータルサポートビジネス」「ソリューションビジネス」を柱とし、これらのビジネスを着実に強化することで、持続的な成長を目指します。



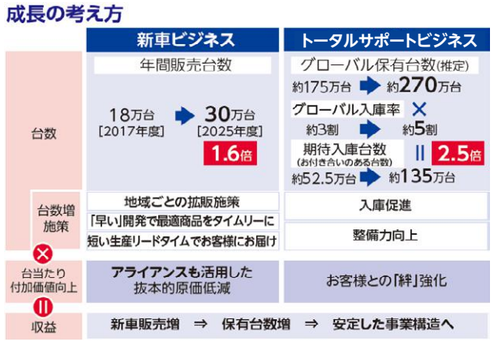
1. さらなるビジネスの基盤強化

年々着実に伸びてきている販売台数については、さらに海外を伸ばして2025年までに2017年度の約1.6倍となる30万台の新車販売を目指します。

地域では三本柱（日本・ASEAN・米州）に加え、海外諸地域でバランス良く成長し、開発面では徹底的な効率化による「早い」開発で「最適な商品」をタイムリーに投入します。

ものづくりでは、短い生産リードタイムでお客様へお届けし、さらにアライアンスも活用した抜本的な原価低減活動を通じて、価格競争力と台当たり収益の拡大を図ります。

トータルサポートビジネスについては、入庫促進と整備力の向上などを通じて、2025年までに入庫率を５割に上げ、その結果、期待できる入庫台数を現在の約2.5倍となるよう目指します。さらにお客様との「絆」を強化するため、日常点検の支援や安全・省燃費運転講習などをおこなうお客様センターの海外全拠点展開など、継続的に深くサポートしていきます。このような新車販売増、保有台数増といった取り組みを通じて、安定した事業構造を目指します。



HINO サステナビリティレポート 2019

2. 仲間づくり

これらの取り組みは、日野一社だけでは実現が難しいものばかりです。トヨタグループとの協業を柱としつつ、TRATONグループとの幅広い分野での戦略的協力関係、新興国に強いAshok Leyland 社との協業などをさらに進めていきます。社会とお客様への課題解決を加速するために、商業における「CASE」※への取り組みを、トヨタグループの中で、日野が主体となり推進していきます。

※Connected（コネクティッド）、Autonomous（自動化）、Shared（シェアード）、Electric（電動化）の総称

仲間づくり



経営の目線（2025年度）

日野は広く深くお客様に価値を提供し、社会に貢献することを通じた、2025年の成長の目線として、売上高2.5兆円、営業利益率10％と置きました。そして、保有台数の増加に伴うトータルサポートビジネスやソリューションビジネスの成長を図り、安定的収益を確保し、株主様へも安定した還元を図りたいと考えています。こうした「稼ぐ力」の強化とともに、新たな技術開発などへの成長投資をおこない、企業価値をさらに向上させていきます。お客様や株主様をはじめとするすべてのステークホルダーの皆さま方にとっても必要とされる会社であり続けるよう、全力で取り組んでいきます。

経営の目線

	2017年度	2025年度の目線
売上高	1.8兆円	2.5兆円
営業利益率（率）	4.4％（800億円）	10％（2,500億円）
販売台数※	18万台	30万台
保有台数※（推定）	約175万台	約270万台
整備入庫率※	約3割	約5割
期待入庫台数	約52.5万台	約135万台
収益構造	新車販売が主体	保有＋ソリューションを伸ばし安定収益構造へ

※グローバル台数・入庫率

「3つの方向性」で持続的成長
安定した株主還元・企業価値向上

「Challenge2025」（2018年10月公表「2025年に向けて」）はこちら

将来予測についての注意事項
中長期経営戦略『Challenge2025』の内容には、当社（連結子会社を含む）の見通し、目標、計画、戦略などの将来に関する記述が含まれております。これらの将来に関する記述は、当社が現在入手している情報に基づく判断および仮定に基づいており、判断や仮定に内在する不確定性および今後の事業運営や内外の状況変化等による変動可能性に照らし、将来における当社の実際の業績または展開と大きく異なる可能性があります。

〈サステナブルな社会の実現に向けて〉

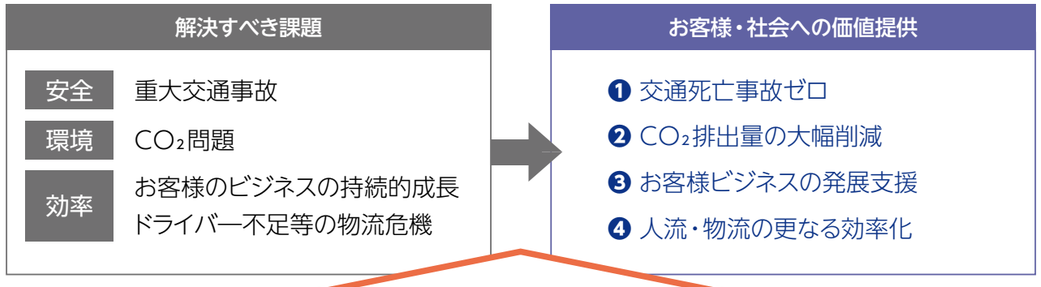
3つの方向性

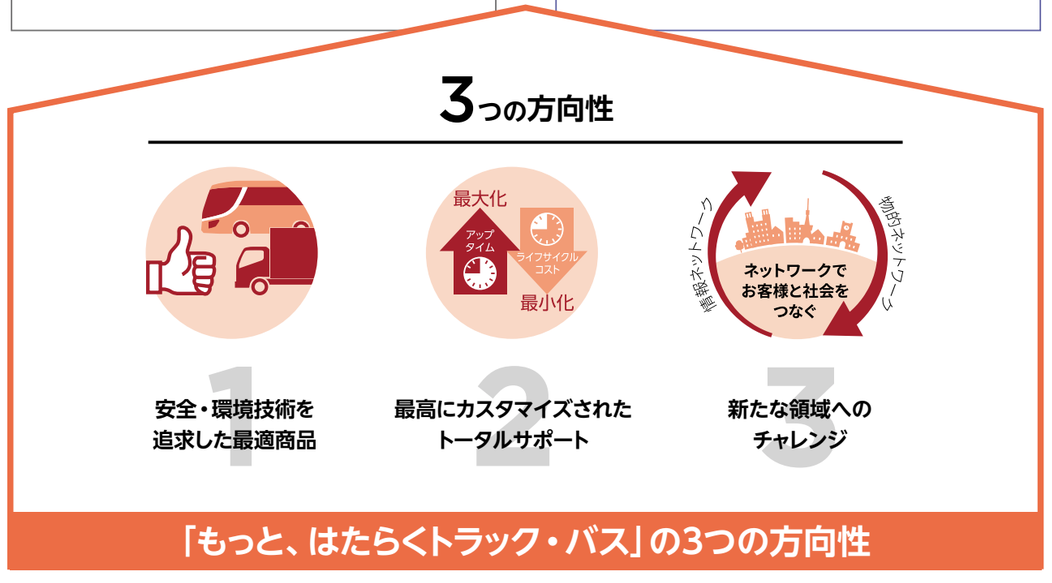
日野自動車は、中長期経営戦略『Challenge2025』の中で、お客様と社会への価値提供として、①「交通死亡事故ゼロ」、②「CO_2排出量の大幅削減」、③「お客様ビジネスの発展支援」、④「人流・物流の更なる効率化」の４つを掲げ、３つの方向性の取り組みで複合的な解決にチャレンジすることを定めました。

ここではその３つの方向性にフォーカスをあて、日野自動車における具体的な取り組み事例と、お客様・社会の課題解決にチャレンジしている「チーム日野」メンバーの姿をご紹介します。

『Challenge2025』を実現する3つの方向性

複雑化しているお客様と社会の課題を、「3つの方向性」の取り組みで複合的に解決





3つの方向性

安全・環境技術を追求した最適商品

安心・安全で環境にやさしい交通社会は、自動車業界全体が長期的な展望のもとに目指すべき目標です。車両運行の一連のプロセスにおいて安全を追求する「トータルセーフティ」、商用車メーカーとして取り組みが責務である地球温暖化対策。日野自動車は、これらの考え方のもと、商用車の安全・環境技術開発に取り組み、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することで、社会課題の解決に貢献していきます。

1



※PCS(Pre-Crash Safety)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

ADAS開発部

後輩 × ベテラン

ADAS開発部 第2先進システム開発室
国府田 直人

現在の私の仕事は、移動物を検知し、事故を未然に防ぐための安全装置の開発です。もともと私たちの生活を支える商用車の安全性・快適性に関心があったので、とてもやりがいを感じています。

社会全体の安全に貢献し続ける仕事がしたい —— これが私の夢です。事故の最大の要因であるヒューマンエラーを減らし、なくすための安全技術開発は日々試行錯誤の繰り返しですが、良き先輩から学び、考え、目標実現に向けて進化し続けていきたいと思います。

ADAS開発部 第1先進システム開発室
幡谷 俊輔

私は自動ブレーキなどの先進安全装置のシステム設計に携わり、日々、安全技術の向上を追求し続けています。

日野車が関わる「交通死亡事故ゼロ」—— この究極の目標の実現のため、実際に車両を使っていただいているお客様の生の声をお聞きすることを特に大切にしています。そこから事故につながる要因の分析が進むだけでなく、思いもしなかった気付きを得るきっかけにもなっています。こういったノウハウを若い世代にもしっかりと伝え、日野自動車ならではの安全性能をともに確立していきたいです。

具体的な取り組み

安全・環境

安心・安全で、環境にやさしい製品技術（抜粋）

日野自動車のトラック・バスはお客様や社会を持続的に支えるため、安全・環境技術を追求していきます。

現在の製品技術

環境技術
勾配先読みハイブリッド制御（世界初）
AIを活用し、勾配で速度が上がる場合など先読みし、エンジンを自動制御することで、燃費を向上

安全技術
ドライバーモニター
ドライバーの脇見・居眠りを検知し、警報音で危険を伝え、事故の防止に貢献

安全技術
EDSS（バスのみ）
ドライバーが運転困難の際、車両の停止支援システムを自動／手動で作動

安全技術
PCS
前方の車両、歩行者を検知し、速度を自動的に抑えることで、衝突事故の軽減に貢献



次世代の製品技術

環境技術
車両の電動化
2050年電動化100%に向け、EVなどの電動車開発により地球温暖化防止に貢献

安全技術
自動運転
走る、曲がる、止まるを自動で行う高度運転支援技術で、ヒューマンエラーによる事故の未然防止に貢献

安全技術
隊列走行
複数車両が隊列を組み、自動で速度調整やハンドル操作を行う技術で、ドライバー不足など社会課題のソリューションとして期待

安全・環境 新発売

日野プロフィア ハイブリッド

大型トラックの燃料消費量の削減は大きな課題となっていました。

「日野プロフィア ハイブリッド」は、AIが3D地図情報をもとにルート上の勾配を先読みし、制御を行う世界初のハイブリッドシステムを搭載することで燃費の大幅向上につなげています。加えて、PCS、サイトアラウンドモニターシステム（右記）など先進安全技術を標準装備することで、環境性能と安全性能の両立を実現しました。



●サイトアラウンドモニターシステム

交差点などで斜め前方から接近する移動物を検知。警報音で運転中の安全確認をサポートし、出会い頭の衝突事故防止に貢献します。





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。



日野自動車を支える力

アラブ首長国連邦（U.A.E.）

現地法人(Hino Motors Middle East FZE)
フィールドサービスエンジニア(FSE)
中塚 直人

私は、中東や北アフリカで現地のメカニックを育成しています。学生時代に訪れた米国のアーカンソー工場で、世界を舞台に働く方に憧れ、FSE※として入社しました。

お客様に信頼していただくためには、トータルサポートの土台であるメカニックの技術力向上が必要だと考えています。迅速かつ正確な整備技能を習得してもらうことで、お客様に寄り添いお客様の目線で整備ができるメカニックを育成していきます。私自身も、より一層技術を磨き、同じ志を持つメカニックとともに世界各国のサービスの最前線で成長し続けたいです。

メカニック (Al-Futtaim Motors)
メカニック
Kishore Sanjeeva Salian

私のミッションは、お客様の車両を常に良好に保つことです。自分の仕事によって車両の稼働を止めることなくお客様一人ひとりの仕事や生活を支えていることに、とてもやりがいを感じています。

メカニックとして「Sense of Ownership」（当事者意識）を持つことはもちろん、仲間と切磋琢磨し、「最高のサービス」を追求し続けることが、私の信念となっています。

そして、豊かで住みよい未来に貢献するため、次の世代を担う子ども達に、私が得た経験と最高の技術を伝承していくことが、私の夢です。

※FSE：海外を舞台に活躍する整備・サービスなどの専門の知識を有したスペシャリスト

FSEの取り組みはこちら

具体的な取り組み

車両アップタイム最大化

ICTで車両とお客様をつなぐ「HINO CONNECT」拡大

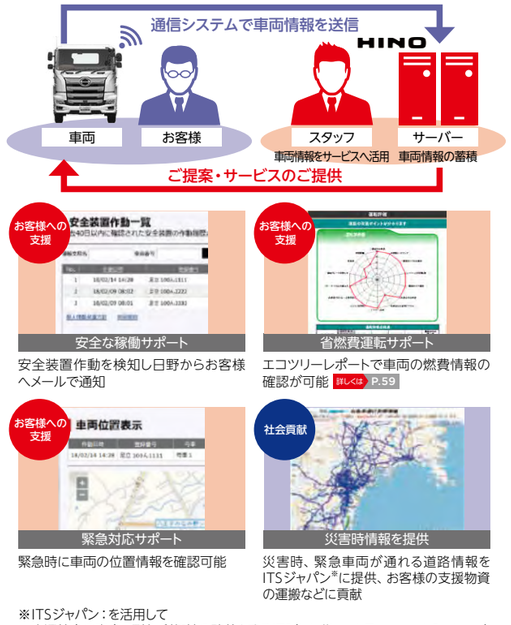
日野自動車はトラック・バスがお客様のもとでしっかりと働き続け、その役割を全うできるよう車両の稼働をサポートしています。

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ぎ、車両の正常な稼働を支えるICTサービス「HINO CONNECT」。「日野プロフィア」「日野レンジャー」「日野セレガ」に加え、2019年にはこの仕組みを「日野デュトロ」にも拡大しました。

また、お客様車両の稼動を止めないため、故障してから直すのではなく、故障する前に整備する「予防整備」に力を入れています。車両の使われ方などの情報から最適な「予防整備」提案を行う機能を追加し、サービスを順次拡大していく予定です。

日野自動車はこれからも車両の情報を収集・活用することでお客様ビジネスを支え続けるだけでなく、災害時の道路情報の提供などを通し、社会全体に貢献していきます。

●HINO CONNECT



安全装置作動を検知し日野からお客様へメールで通知

エコツリーレポートで車両の燃費情報の確認が可能 詳しくは P.59

緊急時に車両の位置情報を確認可能

災害時、緊急車両が通れる道路情報をITSジャパン※に提供、お客様の支援物資の運搬などに貢献

※ITSジャパン：を活用して
交通社会の安全・環境・利便性の改善をするITS(Intelligent Transport Systems)の発展、普及、実用化を促進するNPO法人

安全・省燃費運転への意識、スキル向上

日野トータルサポート カスタマーセンターの取り組み（マレーシア）

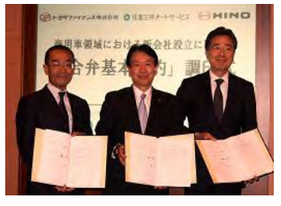
2015年の開設以降、お客様車両に対する日常点検の支援や、ドライバー向けの運転適性、車両特性に関する研修、省燃費運転講習などを提供しています。2019年4月からは、マレーシアヤマト運輸様のご協力のもと、お客様視点も踏まえた新たな安全運転研修プログラムの提供を開始。お客様車両の稼働時間最大化、ライフサイクルコスト最小化に向けたトータルサポートに注力していきます。



車両ライフサイクルコスト最小化

MOBILOTS株式会社 営業開始

商用車の使われ方は、これまでの「所有」から「利活用」に変化しつつあり、お客様のファイナンスサービスへのご要望が高まってきています。このご要望に応えるべく、日野自動車とトヨタファイナンス(株)、住友三井オートサービス(株)の3社で設立したMOBILOTS(株)で、商用トラック・バス車両導入時のリース、割賦の提供に加え、車両管理・整備を含むサービスを提供し、お客様車両のライフサイクルコスト最小化に貢献します。



HINO サステナビリティレポート 2019



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・バス専業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。

具体的な取り組み



新しい物流のかたち

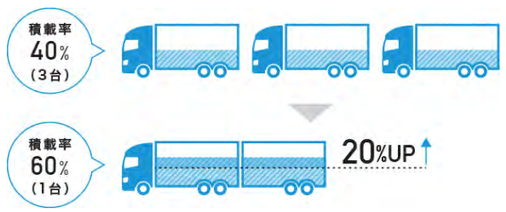
NEXT Logistics Japan 株式会社の取り組み

ドライバー不足やCO_2削減などの社会課題を解決するため、25mフルトレーラーを活用し、「より効率的に多くの荷物を運ぶ（トラック2台分の荷物を一人で）」、「1台でより多くの荷物を運ぶ”（積載率20%向上）」という2つの切り口で物流効率化を追求しています。今後も「物流をとめない」という使命を果たすため、取り組みを進化させていきます。



より効率的に多くの荷物を運ぶ

- 乗務員2人が2台のトラックで運んでいた荷物を、1人のドライバーがトラック2台分の荷物を運ぶ



1台でより多くの荷物を運ぶ

- 容積センサーや荷重センサーで取得した車両の空きスペースなどの車両情報を活用し、積載率を向上させる

NEXT Logistics Japan株式会社についてはこちら



日野自動車を支える力

商業CASE推進部

後輩

商業CASE推進部　コネクティッドグループ
川田 尚侑

入社以前から、生活を縁の下で支えるトラック・バスに魅力を感じていました。私は現在、廃棄物収集車両を提供する商用車メーカーの立場として、現場の課題解決に携わっています。特に現場に行かなければ気づかない課題を発見したときに、大きなやりがいを感じています。現場の作業者の立場で考えることに加え、さまざまな知見を吸収し、「現場のプロよりもプロ」になることで、お客様の信頼を得られることを実感しています。現場は常に困っています。今後は、さらに幅広い視点から現場の課題を解決できるようになり、自分自身がお客様のビジネスを縁の下で支え続ける存在になりたいです。

ベテラン

商業CASE推進部　技術戦略グループ長
川田 泰

現場作業の危険性やムダ・ムラなど、人流・物流の現場に潜在する課題を発見し、ソリューションを提案することは、日野自動車ならではの価値を生みます。

スピーディーに価値を提供するためにも、私たちは「現場第一主義」をモットーに、現地現物で課題解決に挑んでいます。直接お客様の生の声をお聞きし、困り事一つひとつに丁寧に対応する姿勢は、若い世代にも伝えていくべきことだと考えています。

この部署ができて1年にも満たないですが、「現場力」が強みのプロ集団に成長し、社内外からさらに信頼されるよう、これからも現場に向かい続けます。

CASE・MaaS

新たなソリューションを通じた価値提供

日野自動車は「車両が世に出たあとも寄り添い続け、クルマに関係するすべての人を笑顔に」することを目指し、「商業CASE」を推進しています。

2019年には石川県小松市、香川県三豊市と協定を締結し、地域公共交通を活かした新しいモビリティサービスの実証実験を開始しました。

トラック・バスをお客様のもとで“もっとはたらく存在”にするため、今後も現場で課題の特定、改善を行い、商業CASEを通じてお客様・社会への貢献を続けていきます。



「CASE」とはダイムラー社の造語で、「自動車メーカーからモビリティのサービスプロバイダへと変わる」という戦略の実行の方向性を具体化したものです。



小松市との協定締結



三豊市との協定締結

SDGsと日野の戦略・取り組み

日野のトラック・バス事業は、社会インフラとしての物流や人流を支えるという意味で、非常に公益性の高い事業です。昨今、人流・物流においては重大交通事故やCO_2問題、ドライバー不足などのさまざまなお客様・社会の課題が顕在化しています。これらの課題の解決は私たちが『Challenge2025』や『日野環境チャレンジ2050』といった戦略で達成すべき目標であり、SDGsが目指している方向性とも一致しています。

ここではSDGsの課題について、今世界でどのようなことが起き、日野がどのような目標・取り組みで貢献するのか、具体的にご紹介いたします。

SDGsへの貢献を通じて日野が目指す姿



1 安心・安全で、環境にやさしく、人と物が、自由に最適に移動できる社会の実現

交通死亡事故ゼロ、CO_2排出量の大幅削減、人流物流のさらなる効率化によって、「豊かで住みよい持続可能な社会」実現を目指します。

詳しくは P.26

2 トラック・バス事業における各ステップで、環境負荷最小化

トラック・バスが地球に与える環境負荷を極限まで低減する取り組み『日野環境チャレンジ2050』で、地球温暖化防止、資源循環、生物多様性保全などに貢献します。

詳しくは P.28

3 同じ志を持った仲間づくり（あらゆる力を結集した社会課題解決）

日野グループだけにとどまらず、同じ志を持つ企業とパートナーになり、社会課題解決に取り組みます。

詳しくは P.30



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、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。

169のターゲット

SDGsの各目標には具体的な達成基準（ターゲット）が設定されており、計169のターゲットから構成されています。

SDGsについてはこちら（国連広報センター）



4 サステナブルなバリューチェーンの構築

裾野の広いトラック・バスのバリューチェーンにおいて、社会・環境に与える影響を低減することで、環境負荷の少ない持続可能な社会の実現に貢献します。

詳しくは P.31

5 ダイバーシティ&インクルージョン

グローバルな事業を展開する日野にとって、ダイバーシティ&インクルージョンは人財戦略の基本となる考え方です。

詳しくは P.32





6 人流・物流を支える人財を育てる

慢性的な整備士不足という課題に対して、お客様車両の稼働を止めないよう整備士の育成・充実に取り組みます。

詳しくは P.33

SDGsのターゲット × 日野が取り組む社会課題

特に注力するSDGsのターゲットと、事業を通じて貢献できること、戦略・取り組み事例を紹介します。

❶ 安心・安全で、環境にやさしく、人と物が、自由に最適に移動できる社会の実現

3 すべての人に健康と福祉を

あらゆる年齢のすべての人の健康的な生活を確保し、福祉を推進する

ターゲット

3.6 世界の道路交通事故による死傷者半減。（2020年まで）

3.9 有害化学物質、大気、水質、土壌汚染による死亡／疾病の件数を大幅減少。（2030年まで）



9 産業と技術革新の基盤をつくろう

強靭なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業を推進するとともに、技術革新の拡大を図る

ターゲット

9.4 資源利用効率の向上とクリーン技術および環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取組みを行う。（2030年まで）



11 住み続けられるまちづくりを

都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靭かつ持続可能にする

ターゲット

11.2 脆弱な立場にある人々／女性／子供／障害者／高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。（2030年まで）



12 つくる責任つかう責任

持続可能な消費と生産のパターンを確保する

ターゲット

12.4 合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適正な化学物質やすべての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。（2020年まで）



日野が取り組む社会課題

重大交通事故

トラックは大きく重く、バスは多くの命を預かっている。ひとたび事故が起きれば、大きな事故となる。

ドライバー不足
物流業界における積載効率低下

e-コマースの拡大に伴うドライバー不足や少量多品種の品揃えによる積載効率の低下。

新興国のさらなる発展

特にASEANを中心に、経済成長や交通インフラ整備に伴う商用車需要がより一層高まり、スピード感ある商品提供が求められている。



地球温暖化

CO_2排出量の削減が全世界・全産業共通の課題。

輸送効率の悪化

少量多品種の品ぞろえによる効率の悪化。

移動困難者の増加

高齢化社会などの影響により、過疎地を中心に移動困難者が増加。

課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

日野では、「交通事故のない安心・安全な社会」、「人や物の移動による環境負荷の少ない社会」、そして「人や物が自由に最適に移動できる社会」の実現を目指し、『Challenge2025』でお客様・社会への価値提供として①日野車による「交通死亡事故ゼロ」、②「CO_2排出量の大幅削減」、③「お客様ビジネスの発展支援」、④「人流・物流の更なる効率化」の4つを掲げ、3つの方向性の取り組みで複合的な解決にチャレンジしています。（3つの方向性について 詳しくは P.18）

具体的な取り組み

電動車両の開発（EVバス開発）

2012年、東京都墨田区と羽村市に日本の商用車メーカーとして初めて、路線用のEVバスを納車した実績があります。『日野環境チャレンジ2050』では「新車CO_2：2013年比90%削減」を掲げ、電動車両の開発を進めています。



日野ポンチョEV

社会課題解決に向けた新しい技術開発（隊列走行）

ドライバー不足などの社会課題への対策として、行政と連携しつつ、隊列走行の実証実験に取り組んでいます。今後実用化に向け、ますます技術開発を加速させていきます。



隊列走行についてはこちら

2 トラック・バス事業における各ステップで、環境負荷最小化

13 気候変動に具体的な対策を

気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る

ターゲット

13.3 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。

13.2 気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。



7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに

全ての人に手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する

ターゲット

7.2 世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅拡大する。（2030年まで）

7.3 世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。（2030年まで）



6 安全な水とトイレを世界中に

すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する

ターゲット

6.3 汚染の減少、投棄の廃絶と有害な化学物・物質の放出の最小化、未処理の排水の割合半減及び再生利用と安全な再利用の世界的規模で大幅に増加させることにより、水質を改善する。（2030年まで）



14 海の豊かさを守ろう

海洋と海洋資源を持続可能な開発に向けて保全し、持続可能な形で利用する

ターゲット

14.1 海洋ごみや富栄養化を含む、特に陸上活動による汚染など、あらゆる種類の海洋汚染を防止し、大幅に削減する。（2025年まで）



15 陸の豊かさも守ろう

陸上生態系の保護、回復および持続可能な利用促進、森林の持続可能な管理、砂漠化への対処、土地劣化の阻止および逆転、ならびに生物多様性損失の阻止を図る

ターゲット

15.2 あらゆる種類の森林の持続可能な経営の実施を促進し、森林減少を阻止し、劣化した森林を回復し、世界全体で新規植林および再植林を大幅に増加させる。（2020年まで）



日野が取り組む社会課題

地球温暖化

異常気象の頻発など地球温暖化の深刻化は世界中でさまざまな影響を与えており、CO_2排出量の削減が全世界・全産業共通の課題。

生物多様性の危機

- 生態系の縮小（例:砂漠化、湖沼の枯渇）。
- 動植物の絶滅加速（7分間に1種のスピードで、動植物が絶滅）。



水環境問題の深刻化

- **量：水不足**
  新興国、資源国を中心に、慢性的な水不足が発生（今後の人口増でさらなる拡大見込み）。
- **質：安全・安心な水の利用**
  世界人口の20%にあたる約12億人が、安全・安心な水環境を利用できていない。

課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

グローバル商用車メーカーとして、CO_2排出量徹底削減や水環境保全、生物多様性保全にわたる各種環境の取り組みにより、生産、製品走行のみならず、物流、リサイクル段階に至る製品ライフサイクルの各ステップにおいて、環境負荷の最小化を目指し、『日野環境チャレンジ2050』を掲げています。日野はそれらの取り組みを通じて、持続可能な社会を実現し、豊かで住みよい世界と未来づくりに貢献します。

具体的な取り組み

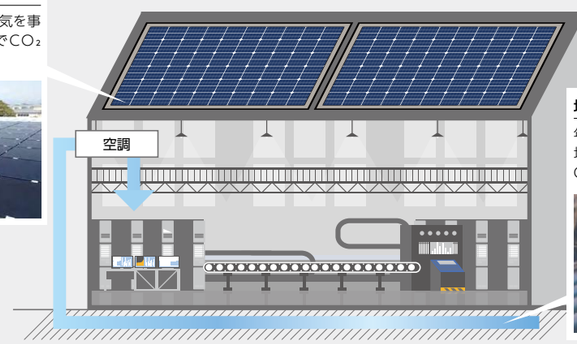
自然エネルギーを活用した環境にやさしい工場づくり

日野は「工場CO_2ゼロ」を目指し、トラック・バス製造におけるCO_2排出量削減に取り組んでいます。近年では、国内外の各工場で自然エネルギーを積極的に活用し、CO_2排出量を徹底的に削減した工場づくりを進めています。

太陽光の活用

太陽光パネルで得た電気を事業所で活用することでCO_2排出量を削減





地中熱の活用

年間を通じてほぼ一定の温度を保つ地中熱を利用し、冷暖房使用によるCO_2排出量を削減





3 同じ志を持った仲間づくり（あらゆる力を結集した社会課題解決）

17 パートナーシップで目標を達成しよう

持続可能な開発に向けて実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

ターゲット 17.16 全ての国々、特に開発途上国での持続可能な開発目標の達成を支援すべく、知識、専門的知見、技術および資金源を動員、共有するマルチステークホルダー・パートナーシップによって補完しつつ、持続可能な開発のためのグローバル・パートナーシップを強化する。

日野が取り組む社会課題

地球環境問題
地球温暖化など多くの課題が顕在化。

社会課題の顕在化
(人流・物流の世界においても)重大事故やCO_2問題、人手不足などの課題が山積。

課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

左記を含む『Challenge2025』の課題を解決するためには、自社の力だけでなく、「仲間づくり」を通じてあらゆる力を結集しなければなりません。日野はトヨタグループでの協業を柱にしつつも、同じ志をもった「仲間づくり」を積極的に進めて協業のシナジー効果を最大限に活用し、「豊かで住みよい持続可能な社会」の実現を目指して取り組んでいます。

具体的な取り組み

お客様・社会課題解決の加速に向けた他社とのアライアンス

深刻化・多様化するお客様・社会課題の対応をスピーディーに進めるため、CASEなどの先進技術領域を中心に、3つの方向性の各分野で「仲間づくり」を進め、技術開発を加速させます。

MOBILOTS / TOYOTA / TRATON GROUP / ASHOK LEYLAND / MONET MONET TECHNOLOGIES INC. / HINO / MOVO (Hacobu社) / ISUZU / NEXT LOGISTICS



4 サステナブルなバリューチェーンの構築

12 つくる責任 つかう責任

持続可能な消費と生産のパターンを確保する

ターゲット 12.4 合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適正な化学物質やすべての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。(2020年まで)

日野が取り組む社会課題

資源枯渇・廃棄物問題
グローバル規模で資源枯渇リスクは高まっており、大量消費社会の副産物である廃棄物も年々増加。

人権・労働問題
バリューチェーンにおける強制労働、低賃金労働などの労働者の人権侵害が散発。

課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

部品をつくる段階から、車両製造、お客様による使用、廃棄に至る製品のライフサイクルを通じて、環境負荷を低減するだけでなく、サプライチェーンにおける人権を侵害するような労働を排除し、豊かで住みよい世界と未来を次の世代につなぎます。

具体的な取り組み

持続可能な生産・販売につながる環境取り組み

今後もトラック・バスを持続的に生産・販売し続けるためにも、日野のバリューチェーンに関わる仕入先・その他取引先様には日野の取り組みについてご理解・ご協力いただき、共に価値を提供し続ける必要があります。

特に仕入先の皆さまには、「仕入先CSRガイドライン」、「グリーン調達ガイドライン」等に基づき、さまざまな環境の取り組みを推進していただいています。

企画 → 開発 → 生産 → 販売 → サービス → ソリューション

日野の戦略：『Challenge2025』、『日野環境チャレンジ2050』

各種ガイドライン：『仕入先CSRガイドライン』、『グリーン調達ガイドライン』

仕入先様、その他取引先様によるCO_2排出量削減、節水、省資源、法令順守活動



各国の仕入先総会にて活動報告

「仕入先CSRガイドライン」はこちら　「グリーン調達ガイドライン」はこちら

5 ダイバーシティ&インクルージョン



5 ジェンダー平等を実現しよう

ジェンダーの平等を達成し、すべての女性と女児のエンパワーメントを図る

ターゲット

5.5 政治、経済、公共分野でのあらゆるレベルの意思決定において、完全かつ効果的な女性の参画及び平等なリーダーシップの機会を確保する。

8 働きがいも経済成長も

全ての人のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な 完全雇用およびディーセント・ワーク(働きがいのある人間らしい仕事)を推進する

ターゲット

8.8 移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、すべての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。

10 人や国の不平等をなくそう

国内および国家間の格差を是正する

ターゲット

10.2 年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、すべての人々の能力強化および社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。(2030年まで)

日野が取り組む社会課題

人権に関わる課題

人種・宗教、信条などさまざまな「ちがい」から差別が生まれ、地域間・国家間の紛争に発展している。

働き方に関わる課題

- 企業の外国人、障がい者の雇用は年々増加しており、充実した環境づくり、教育制度などが求められている。
- 共働き世帯は増加傾向にあり、男女分け隔てなく育児参加できる環境づくりが求められている。

課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

グローバル市場で日野が持続的成長を続けるため、多様な人財が活躍できる組織づくりが不可欠です。多様化するお客様や社会のニーズに応える商品・サービスを提供するためにも、「ちがい」にとらわれず、社員一人ひとりの能力を存分に発揮できる風土づくりに取り組みます。

具体的な取り組み

多様な人財、一人ひとりの活躍を支える取り組み

グローバルでの人財教育

海外⇒日本赴任による育成(企業内転勤制度)



日本⇒海外赴任による育成(海外トレーニー制度)



障がい者活躍支援

個人の能力を活かしたオフィスサポート業務(日野ハーモニー)



育児支援

企業内保育所(トントンキッズ)



日野ハーモニーについてはこちら

6 人流・物流を支える人財を育てる



4 質の高い教育をみんなに

全ての人に包摂的かつ公平で質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する

ターゲット

4.3 全ての人々が男女の区別なく、手の届く質の高い技術教育・職業教育および大学を含む高等教育への平等なアクセスを得られるようにする。(2030年まで)

日野が取り組む社会課題

社会基盤を支える人材の育成

- 世界各地で人流・物流に関するさまざまな社会課題・環境課題が顕在化している。
- 国内の約5割の整備事業場で整備士が不足(日整連 自動車整備白書 平成29年度版)。
- 自動車整備士を目指す若者が激減する一方、整備要員の高齢化にも直面。

課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

トラック・バスは社会基盤を支えるインフラであり、それらの稼働が止まることがないように常に高品質で迅速な整備を提供することが求められています。お客様に高品質かつ迅速な整備を提供するとともに、企業内訓練校である日野工業高等学園で、将来的に必要とされる技術にも対応できる人財育成に注力していきます。

具体的な取り組み

将来の人流・物流を見据えた人財育成

日野は、商用車メーカーとして自社製品の開発はもちろんのこと、社会全体の持続可能な人流・物流構築に貢献し続けます。そのため、将来の人流・物流課題に挑む人財の育成を目指し、日本、グアテマラをはじめ、世界各国で人づくりに力を入れ、取り組んでいます。また2019年9月には、フィリピンにも「テクニカルサポートアンドトレーニングセンター」を開所、今後さらなるサポート強化を図っていきます。

日本



日野工業高等学園の人財育成

フィリピン



新車・保有台数増に伴うサポート強化を目指しメカニックを育成していく(テクニカルサポートアンドトレーニングセンター)

グアテマラ



現地事業体のみならず、地域全体のサービス技術向上に貢献する企業内訓練校(Institute Tecnico HINO)

日野工業高等学園についてはこちら

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果たすべき責任を示した「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役員・領域長会議で意思決定・報告をおこなっています。

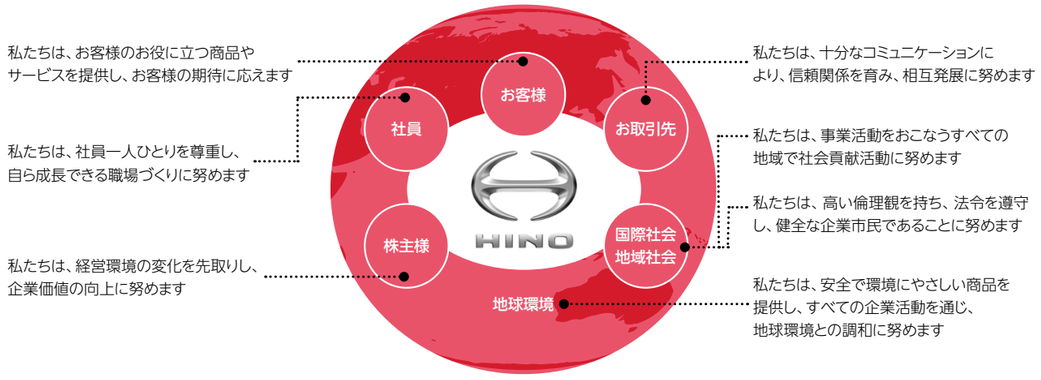
また、前年度の活動を毎年振り返って課題を確認し、新年度の経営計画に沿った取り組みを設定するとともに、「HINO基本理念」やCSR指針の社内浸透度の向上、指針に沿った活動の推進に努めています。

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。

2019年は、定時株主総会や決算発表などの定例開催に加え、東京モーターショーでの情報発信や、株主様を対象に5月に「古河工場見学会」を、そしてマスコミの皆さまを対象に6月に「最新先進安全技術試乗会」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努めていきます。



最新先進安全技術試乗会の様子

HINO サステナビリティレポート 2019



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360km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。

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)

サトウキビの生産性向上に貢献

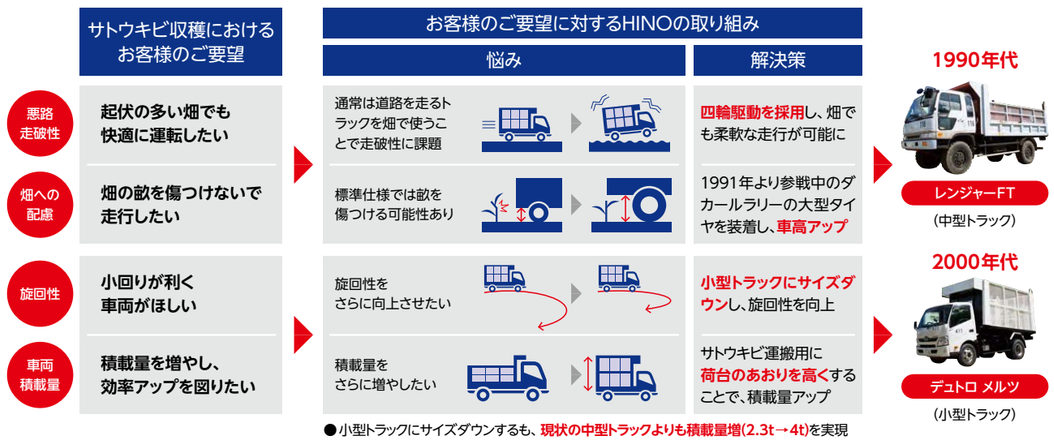
南大東島のサトウキビ産業の発展のためには、持続可能性の確保が必要です。それには生産性の向上が重要なカギの一つであり、効率の良い収穫と運搬は永遠の課題といえます。南大東島では、サトウキビの運搬用に「シュガートレイン」と呼ばれる軽便鉄道が長らく利用されてきました。しかし車両・保線の維持費等の問題により、徐々にトラック輸送に移行し、1983年に全廃。現在、サトウキビの収穫は、大型ハーベスター※1にトラックが伴走して収穫・運送をひとつなぎにするやり方が最も効率が良いとされています。

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



※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。

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)
常務取締役　**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。









SDGsとの関係性



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、参与）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、世界各地でさまざま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。

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。



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）

VOICE



多様性を尊重する姿勢を養った

参与
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し、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。

TOPIC　東京モーターショー2019

OPEN FUTURE TOKYO MOTOR SHOW 2019

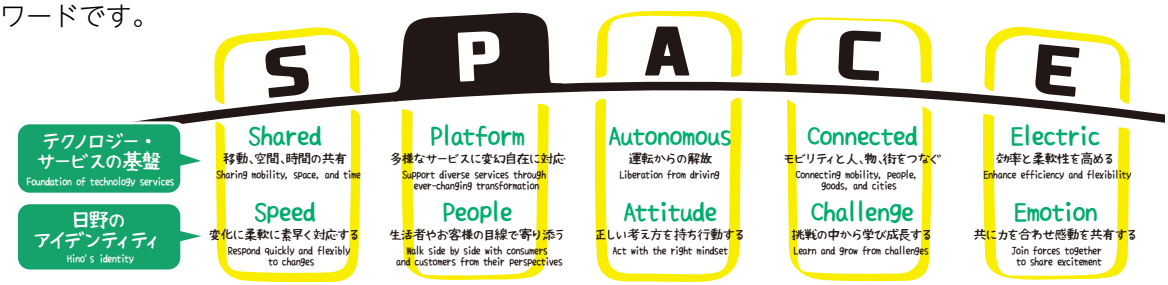
HINO @ TOKYO MOTOR SHOW 2019

Transporting Every Happiness

2019年10月24日～11月4日まで、東京ビッグサイトにて開催された「東京モーターショー2019」では、一人ひとりの幸せをこの星の隅々まで運び続けたいという想いを込め、「Transporting Every Happiness」をテーマに、日野が思い描く未来の持続可能な豊かな暮らしを、コンセプトモデルやアニメーションなどを使って表現しました。また、これまで取り組んできた未来につながる先進技術を紹介しました。

“CASE”から「SPACE」へ

自動車業界がクルマを通じて提供する価値は、“CASE”の進展により飛躍的に拡大していきます。日野自動車は、この価値を社会に広く提供していくために、基盤となる「プラットフォーム」が必要と考えます。“CASE”に“P”を加えた『SPACE』、これが今後日野自動車が進める変革のキーワードです。



変幻自在に暮らしを最適化するモビリティコンセプト



●人々が集う旅客サービス

地域の特徴や需要に応じて個別に最適化された移動空間を提供。地域に親しまれるモビリティとしてコミュニティを活性化します。



社会やお客様のニーズに合わせ自由度の高い変幻自在なボディを搭載することが可能です。人、モノ、街をつなぎ暮らしを最適化するサービスプラットフォームとしての役割も果たします。



●ゴミという言葉を無くすリサイクルサービス

資源を回収しながら高品質なリサイクルと、地域内連携による資源循環のマネジメントサービスを提供



●心も身体も元気にする美容サービス

場所に捉われず、誰もが美容を通じて美しく輝く喜びを享受できるサービスを提供します。



●一人ひとりの「欲しい」に応える小売サービス

3Dプリントユニットやディスペンサーを搭載し、購買需要に応じて最適な場所に自ら移動しながら利用者のニーズに合わせた商品を生成・販売します。



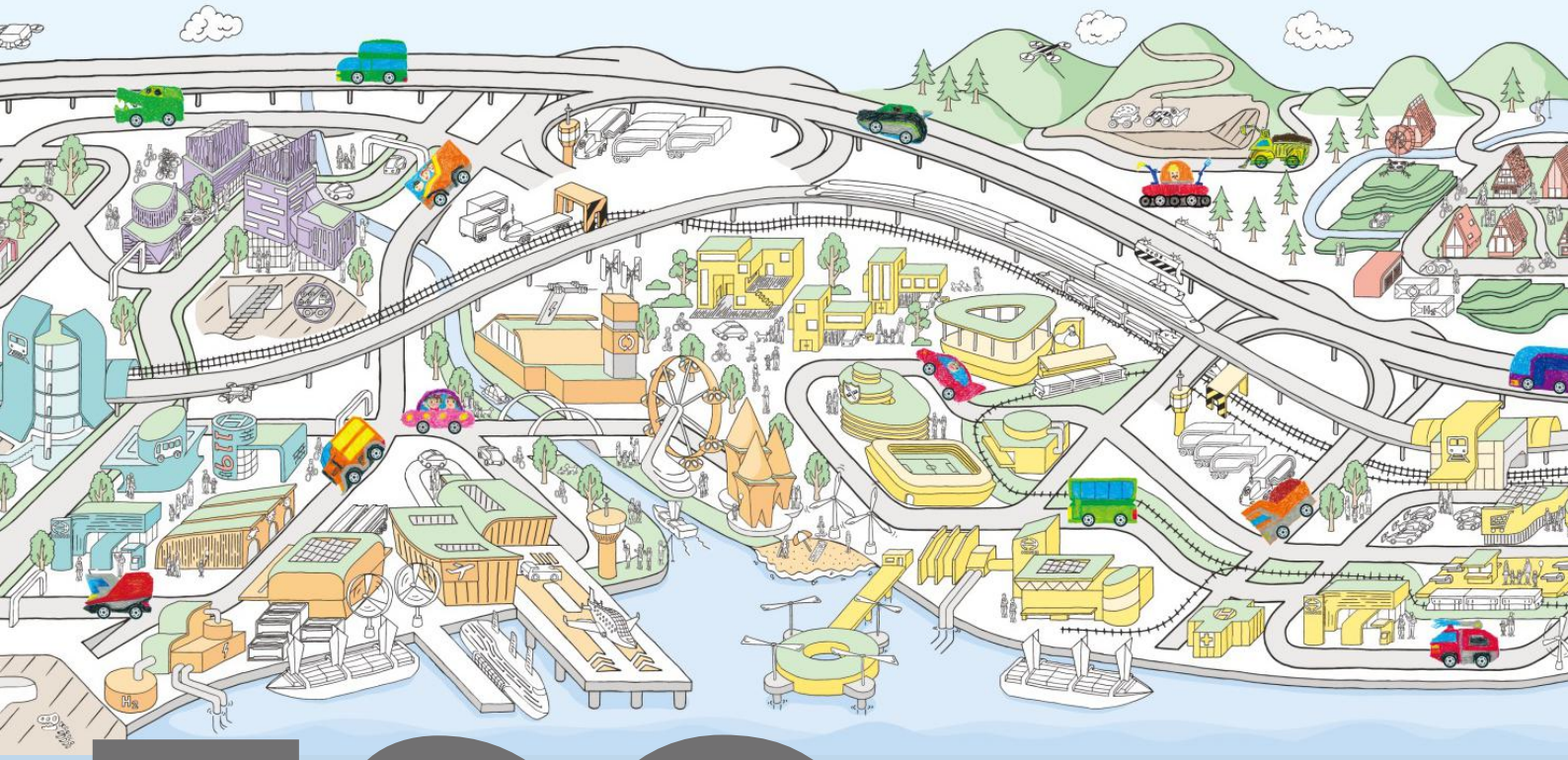
●安全で高品質な作業サービス

さまざまな作業用途に合わせ、作業場所や稼動状況などを離れた場所から操作・管理するサービスを提供します。



●想いも届ける集配サービス

24時間利用可能な集配ボックスへの自動輸送や、自動台車やドローンを活用した個別集配、個人がインターネットを通じて集配業務を請け負うことが可能。また、車両前側の集荷ユニットで自動梱包ができます。



ESG

ESGの取り組み

44. Environment 環境

44. 環境憲章
45. 日野環境チャレンジ2050
76. 主要パフォーマンスデータ
77. 環境マネジメント
83. マテリアルバランス

84. Social 社会

84. 安全
90. 健康
94. 品質
99. 人権の尊重
100. 人づくり・働き方
113. サプライチェーン
115. 社会貢献活動

119. Governance 企業統治

119. コーポレート・ガバナンス
122. 社外取締役メッセージ
124. コンプライアンス・リスク管理

ESGの取り組み

Environment(環境)

環境憲章

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、「日野環境チャレンジ2050」、「環境取り組みプラン」を策定し、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。

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」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。

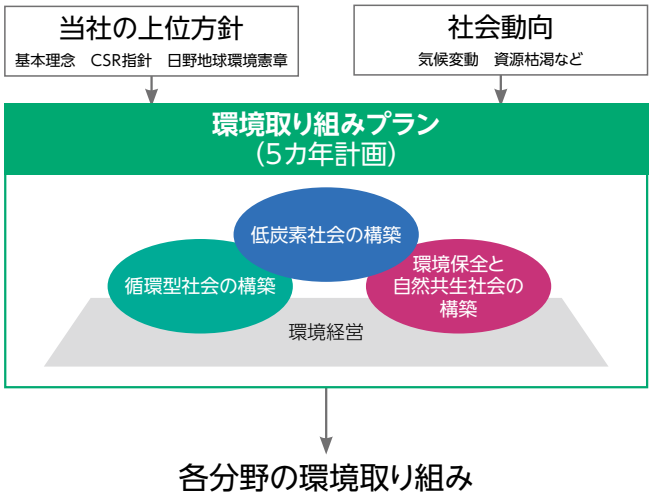
掲げた目標は非常に高いものですが、製品の技術革新、生産現場におけるものづくり革新、IoT技術などによる物流革新に日野グループ一丸となって取り組み、真の環境先進企業に成長するため、新たなチャレンジをスタートさせます。豊かで住みよい世界と未来を、50年先、100年先の世代につなぐために、日野は環境フロントランナーとして走り続けていきます。

「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	2018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	●新型「日野プロフィア」「日野レンジャー」および大型観光バス「日野セレガ」に搭載された通信端末を通じて、ICTを活用したお客様サービス「HINO CONNECT」の提供を2018年4月20日から開始。省燃費運転サポートのためのツールであるエコツリーレポートにより、お客様の省燃費運転をサポート ●CO_2排出量削減に向けて、大型トラックにハイブリッドシステムを搭載した「日野プロフィア ハイブリッド」を開発。AI活用による勾配先読みハイブリッド制御を採用し、環境性能と安全性能を高次元で融合させた革新的な大型トラックとして、2019年夏に発売
	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	●トヨタ自動車株式会社と共同で開発した「トヨタFCバス」が東京都交通局の運行する路線バスを始め、運行を拡大
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	●2020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 34%低減 【国内連結】 ・台当たり排出量／2008年度比 32%低減 【日野】 ・台当たり排出量／2008年度比 42%低減 ・排出量／2018年度排出量 211千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 27%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などにより削減 総整備台当たりエネルギー原単位／2015年度比 5.6%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	2018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+リサイクル量)の0.5%以下	〈実績〉 【国内連結】 ・台当たり発生量／2008年度比 36%低減 ・最終処分量比率／0.07% ・有価物引き取り市場の変化や、グループ会社の工場火災による影響で、廃棄物発生量と生産台数のバランスが崩れ、原単位が悪化。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 47%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70%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	2018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適合車の市場導入および、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」のトラクターシリーズをモデルチェンジし、「平成28年排出ガス規制」に適合させました
	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／17g/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】 ・排出量の定量管理とトレンド管理による増減要因分析を実施 ・洗浄シンナー回収等によるVOC低減実施
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り組み推進 ・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) ・地域の住民や子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】 ・生物多様性を紹介した展示会・講演会を開催(本社・羽村工場) ・青梅市内での下草刈り活動(本社) ・ヤギによる除草(古河工場) 【パキスタン】 ・周辺地域と協業し、植樹活動実施 【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の内容を浸透させ、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	2018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へまとめ定期発行 ●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図る
	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223拠点にて環境改善活動を実施→改善・是正を支援 ・222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 ・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2018」（横浜および名古屋開催）で、最新の安全・環境技術をはじめ、先進技術、トータルサポートに関する技術開発の取り組みを紹介 ●日本自動車研究所主催のEVS31（国際電気自動車シンポジウム）で、日野の環境の取り組みを紹介

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。



CO_2排出量90%削減に向けた取り組みについてはこちら

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・バスの特徴として、車の大きさ（積載量）、移動距離、使用場所・用途が多種多様です。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

次世代の車 既存技術の向上 効率化

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などを強化して、すべ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の特徴を活かし、FF（前輪駆動）にすることで荷台の低床化を実現しました。



◆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Pro Shift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、災害時には避難所など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。



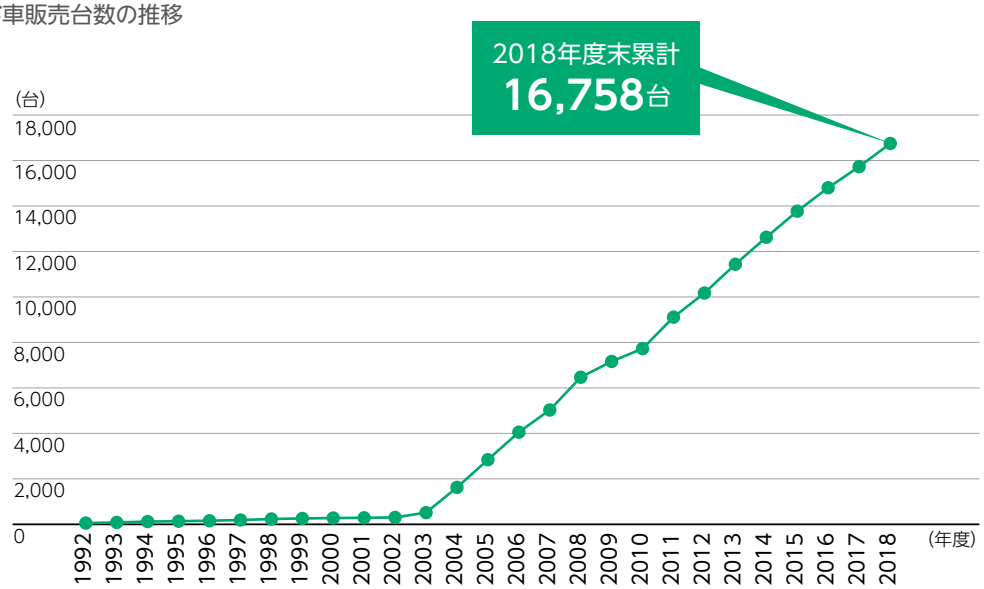


ハイブリッド車の展開

次世代の車 | 既存技術の向上 | 効率化

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、ハイブリッド車両のグローバル販売累計台数は2018年度末に16,000台を超えました。

●ハイブリッド車販売台数の推移





日野300シリーズ(海外向け)



日野ブルーリボン ハイブリッド



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」
(2019年8月発売)

CHALLENGE! 2　ライフサイクルCO_2ゼロチャレンジ

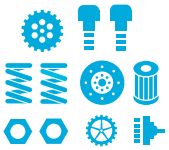
TARGET 車のライフサイクル～製品づくりから廃棄まで～

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、高速道路整備や信号対策などの交通流対策、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、ニーズを拾い上げながら、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。

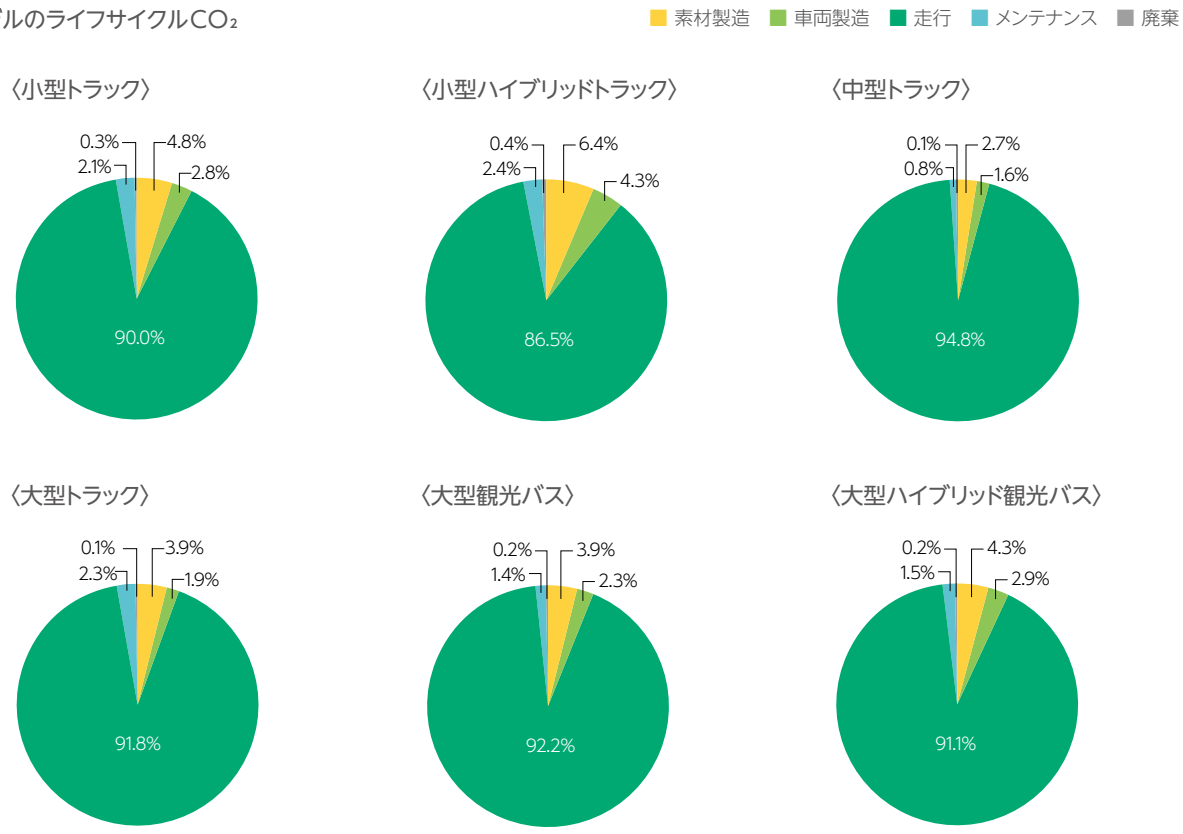
※ Eco-VAS(エコバス Eco-Vehicle Assessment System)とは、LCAの考え方を踏まえ、開発初期段階から環境負荷削減目標を設定し、着実に環境パフォーマンスを高めていくための仕組みです



◆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



※ 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

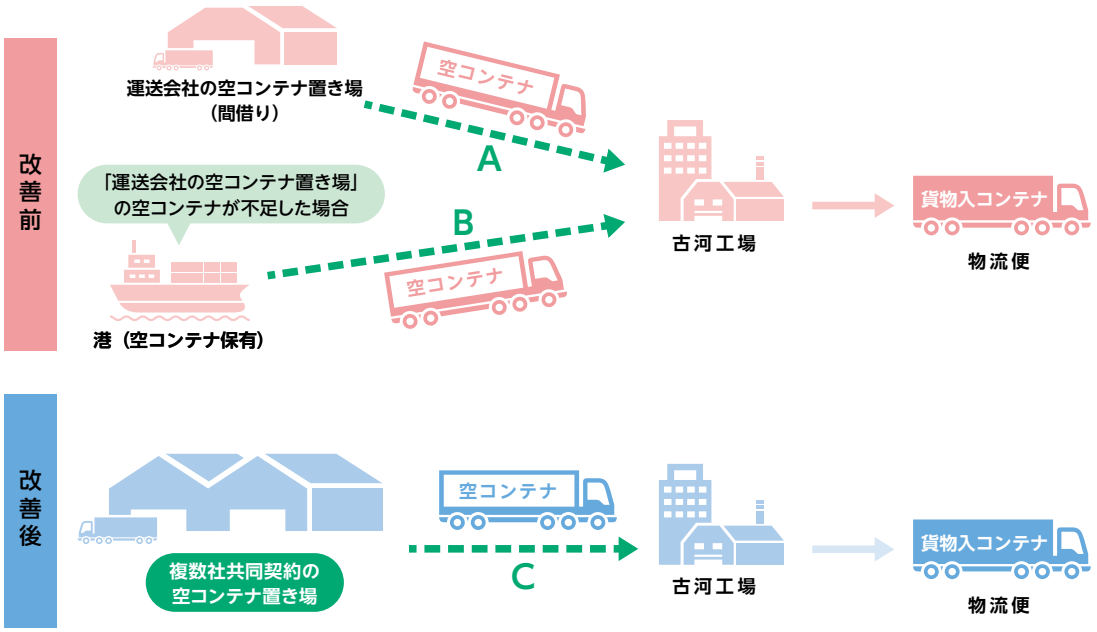
◆物流におけるCO_2排出量の削減

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 他社コンテナ有効活用による物流CO_2排出量の低減

古河工場からの物流便は、通常は「運送会社の空コンテナ置き場」より空コンテナを持ち出し、不足する場合は更に遠方の「港」より空コンテナを運んでいました。
そこで古河工場に近い「複数社共同契約の空コンテナ置き場」から空コンテナを持ち出すようにした結果、空コンテナの輸送距離低減に繋がり、物流CO_2を31.6t-CO_2削減することが出来ました。



古河工場までの距離
B＞A＞C

空コンテナの輸送距離削減による物流CO_2
−31.6 t-CO_2／年

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についてはこちら

●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。2018年度は国内で1,184名、海外31カ国で36,299名、合計37,483名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、2019年3月で累計来場者数が9万人に到達しました。

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」を無償提供することで、エコドライブ、運行管理などに役立てていただくなど、環境面において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

エコツリーレポートについてはこちら



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」に加え「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。

お役立ち活動についてはこちら

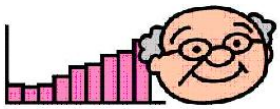

お客様向け講習会の様子

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

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

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

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

CO_2削減のお手伝い



CO_2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)

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

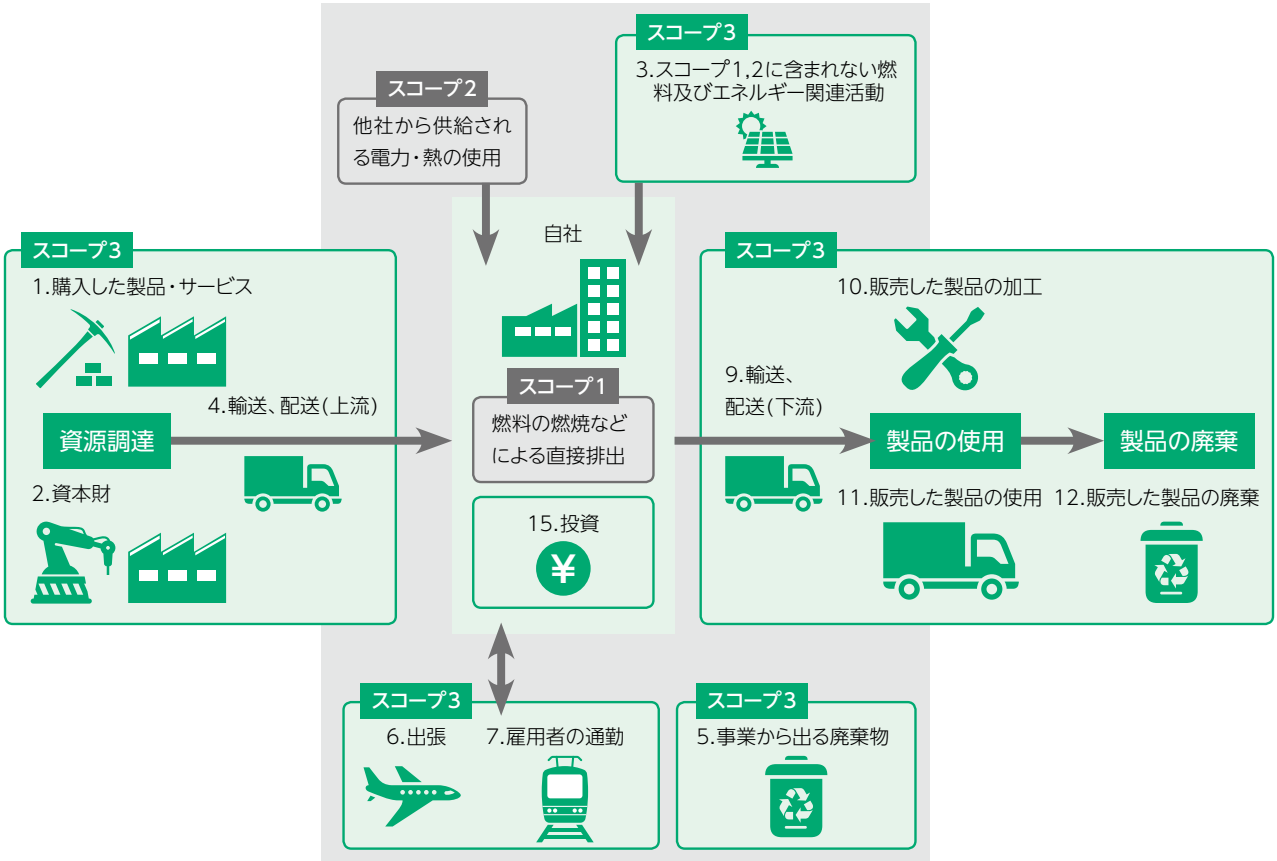
スコープ3への対応

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(万t-CO_2)
スコープ1	燃料の燃焼などによる直接排出	15
スコープ2	他社から供給される電力・熱の使用	24
スコープ3	1.購入した製品・サービス	347
	2.資本財	20
	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	8
	4.輸送、配送(上流)	2
	5.事業から出る廃棄物	2
	6.出張	1
	7.雇用者の通勤	3
	8.リース資産(上流)	0
	9.輸送、配送(下流)	1
	10.販売した製品の加工	113
	11.販売した製品の使用	7,333
	12.販売した製品の廃棄	12
	13.リース資産(下流)	0
	14.フランチャイズ	0
	15.投資	6



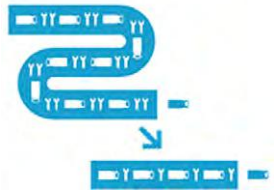
CHALLENGE! 3　工場CO_2ゼロチャレンジ

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」削減の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



生産現場で日ごろ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技術など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

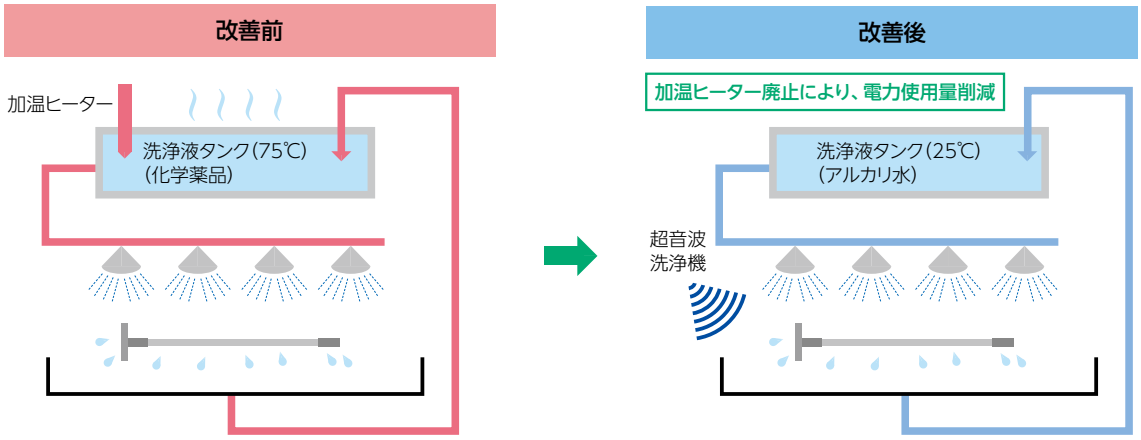
地球温暖化の防止は、人類が直面する課題のひとつであると認識し、すべての生産現場において生産性向上、およびエネルギーのムダを徹底的に省く日常改善に全員参加で取り組み、CO_2排出量の低減に向けた活動を推進しています。2018年度は引き続き、2017年度に策定した長期環境ビジョン「日野環境チャレンジ2050」に基づき、生産活動から排出するCO_2をゼロにする「工場CO_2ゼロチャレンジ」に取り組むなど、日々の省エネ活動を幅広く実施しました。

主な取り組み事例

- 工場照明のLED化
- 構内運搬車両の電動化
- 生産設備の高効率モーターへの置換
- パルスエアーブローガン導入

事例 超音波洗浄機導入による洗浄水の常温化

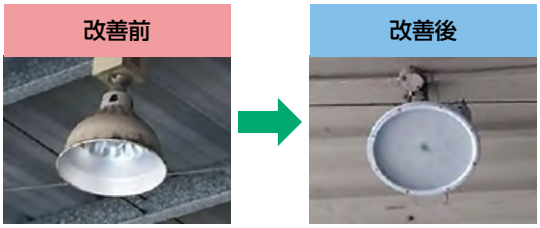
機械加工工程では、製品に付着した油分などを洗浄するため、部品洗浄機を使用しています。今までは、薬品が含まれた洗浄剤を加温して洗浄していましたが、常温でも同様の洗浄効果が得られる超音波部品洗浄機(アルカリ水)を導入しました。これにより、加温させるために使っていたヒーターのCO_2排出量を1台当たり5.7t-CO_2/年削減を実現したと同時に、薬品洗浄剤の使用も廃止することができました。



事例 工場内照明のLED化

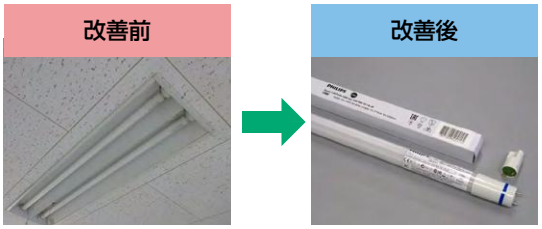
各国でも積極的にLED化を推進中。

●日野モータース・ベトナム



削減量 1.5 t-CO_2/年

●日野モータース・マニュファクチャリング・タイランド



削減量 5.7 t-CO_2/年

事 例 「省エネ賞」の受賞

日野モータース・マニュファクチャリング・タイランドが、タイ王国エネルギー省主催の、Thailand Energy Award 2018において、「Energy Conversation」「Energy Personel-Exective Designated Factory」の2部門で表彰されました。日ごろの省エネ活動が高く評価されました。



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ルギーだけでなく、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 新田工場 新食堂屋上への太陽光発電パネル設置

2018年度、新田工場新食堂の屋上に、出力約160kWの太陽光発電パネルを新たに設置しました。発電した電力は、生産活動や事務所の照明、敷地内の街灯に使用しています。今後も既存設備の省エネルギー改善のみでなく、再生可能エネルギーも取り入れながらCO_2削減を進めていきます。



新食堂の屋上

事例 水力発電による電力の購入

日野自動車の連結子会社である明友機工(株)は、山梨県と東京電力エナジーパートナー(株)が共同運営する電力供給ブランド「やまなしパワーPlus(プラス)」が提供する「ふるさと水力プラン」の契約を締結しました。

同プランは、CO_2を排出しない山梨県営水力発電所で発電された電力を提供するもので、明友機工の本社および石和事業所2カ所でこの電力を利用します。これらを2018年度実績より工場排出CO_2に換算すると年間約260トンの削減となり、工場排出CO_2全体の約89%の削減に相当します。

電気料金の一部は、山梨県の環境保全事業などの施策に充てられ地域貢献につながることから、山梨県知事から環境優良企業として表彰を受けました。

今後はフォークリフトの電動化、そのほかの燃料使用などの削減を目指し、さらなるCO_2削減を進めて環境チャレンジ2050で公表中の「工場CO_2ゼロチャレンジ」に向けて活動を推進していきます。



受賞の様子

CHALLENGE! 4　水環境インパクト 最小化チャレンジ

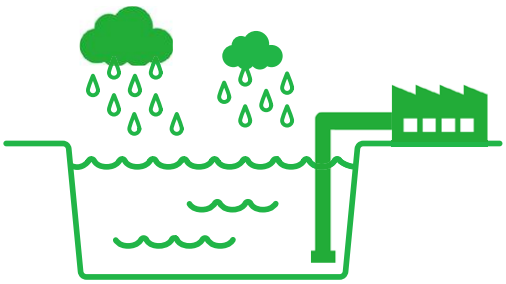
TARGET 各事業所で

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

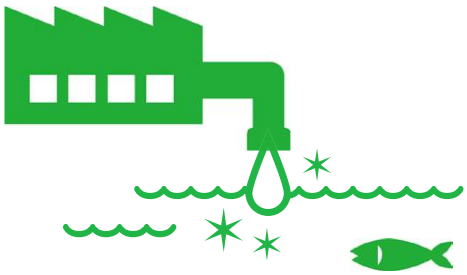
使う水は 少なく



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）や節水啓発活動を徹底します。

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など)
- 雨水および排水処理場処理水の有効利用

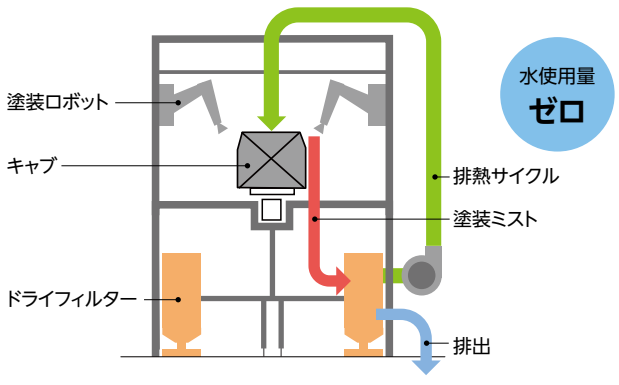
事例 水を使わない塗装ミスト回収技術の導入

古河工場のキャブ塗装工程にて環境負荷低減に対応した塗装設備「ドライブース」を導入しました。
従来方式では塗料ミストを水膜で除去したうえで薬品を使用して塗料を回収していましたが、新方式としてフィルターと炭酸カルシウムを使用し、水や薬品を使用しないシステムとしました。

ドライブースの構造



ドライブースの仕組み



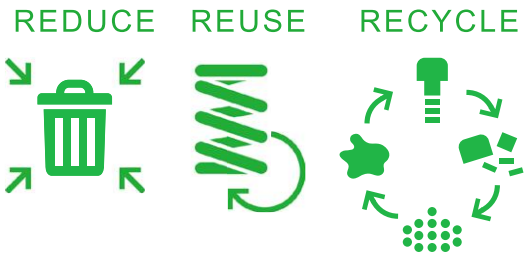
CHALLENGE! 5　廃棄物ゼロチャレンジ

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
- 分別ルールの徹底

事例 分別優良職場コンテスト実施

古河工場では廃棄物に関する分別優良職場コンテストを実施。各職場で分別リーダーを配置し、リーダーを中心に職場内で徹底した分別指導をおこないました。また毎月の分別状況を工場内の会議体を通じて共有することで各職場の意識が向上し、当初75%だった分別率は98%まで上昇しました。


優良職場表彰


分別指導風景


チェック風景

事例 廃棄物分別トレーニング

日野モータース・マニュファクチャリング・コロンビアでは、従業員に対して廃棄物の種類をより理解するため、実際の廃棄物を使って分別のトレーニングを行っています。


トレーニング風景

事例 プラスチック削減に向けた活動①

昨今の社会的問題を受け、各国でプラスチックゴミ撲滅活動を推進しています。日野モータース・マニュファクチャリング・タイランドでは、「Say No Plastic」をスローガンに、全従業員に対し、「レジ袋を貰わない」「飲食時のカップ・容器も極力使用しない」活動を実施。各自の成果に応じ、エコバッグやマイカップをプレゼントし、活動を促進しています。また、脱梱包の一環として、各国でも、プラスチック製の袋を削減するなど、身近でできる活動を着実に推進しています。



プラスチックゴミ撲滅活動のポスター



活動に取り組む社員

事例 プラスチック削減に向けた活動②

日野モータース・マニュファクチャリング・タイランドでは、脱梱包の一環として、足回り部品(ショックアブソーバー)に使用するプラスチック袋の個包を廃止し、専用箱を製作しました。
身近でできる活動を着実に推進しています。

改善前


一つひとつ梱包して搬出

改善後


専用箱を製作し、個包を廃止

削減数 544 袋/月

VOICE



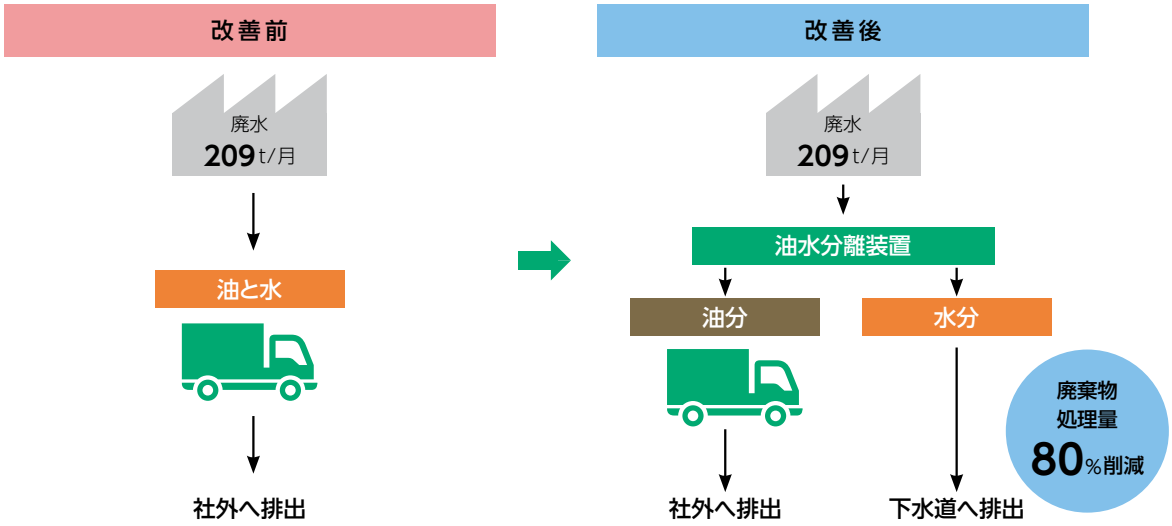
全従業員一丸となった脱プラスチック活動

日野モータース・マニュファクチャリング・タイランド
工場長
Paradorn Siripunt

CSR活動の一環として、従業員とその家族、近隣住民やNPOなどの諸団体とも連携し、環境保全活動に努めています。2018年は、昨今、世界中で問題視されているプラスチック問題に対し、Say No Plasticをスローガンに、全従業員と一緒に、日常生活で取り組みました。私たちは、タイのフロントランナーとして、地球環境をより良くしていきます。

事例 油水分離槽設置による汚水の削減

日野モータース・マニュファクチャリング・U.S.A.では、工場から排出される含油排水を廃棄処理していましたが、油水分離槽を設置したことにより、油分と汚水に分離することができ、年間廃棄物処理量を80%削減しました。



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、リサイクル率など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、さまざま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。

2018年度のASRのリサイクル率は97%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ども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、関連団体との対話や、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うえで植樹、ビオトープ造成など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うえで、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などを定め、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

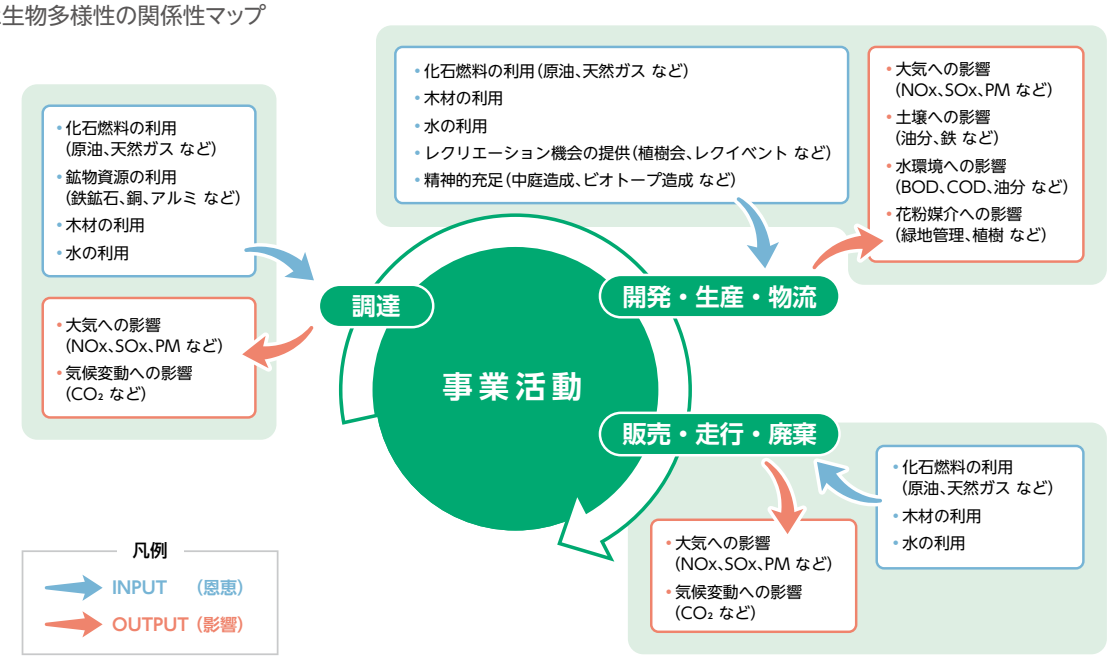
事業活動と生物多様性の関係整理

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

◆生物多様性普及啓発、教育活動

本社・日野工場では、身近に住む生き物を知ってもらうため、日野市「カワセミハウス」にご協力いただき、地域に生息する鳥や爬虫類の剥製、昆虫や植物の種の標本などを展示した展示会を開催しました。

また、羽村工場では、羽村市環境保全課より講師を招き、生物多様性の意味から地域戦略、市内の貴重な生き物や取り組みなどについて紹介していただきました。

今後もこの活動を広めるべく、行政とも交流を図り、他事業所でも展開していきます。



展示会(日野工場)



羽村市の取り組みについての紹介(羽村工場)

◆地域の保全活動への参加

東京都が指定した保全地域に、「立川崖線」という古代多摩川の浸食によってできた崖の連なりがあり、青梅市から調布市まで全長約40kmも続いています。また、羽村工場が所在する羽村市に「立川崖線」の一部である「稲荷緑地」があります。

東京都に残された貴重な自然地を守るべく、羽村市管理のもと市民団体と協力し、多様な生物の生息空間としての貴重な緑を保全していく活動に取り組んでいます。



稲荷緑地での活動

◆近隣小学校に向けた環境学習教室の開催

古河工場では、周辺河川に直結しているビオトープ化した工場内調整池において、近隣の小学生と一緒に水生植物の植栽と生物調査を行いました。

2018年も多くの地域在来生物が確認され、豊かな生態系に囲まれていることを共有するとともに、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。



調整池での調査

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

●2018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	151	457	608

◆事務所周辺の地域清掃活動

日野工場、羽村工場、新田工場など国内事業所のみならず、国内・海外グループ会社でも事業所周辺の清掃活動を実施し、環境意識や通勤マナー向上を図るとともに地域に貢献しています。


青梅部品センター


パキスタン

◆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。


羽村工場正門の点灯時


夜間消灯時

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。お客様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

「自動車技術展・人とくるまのテクノロジー展2018：横浜・名古屋」に小型EV商用車プラットフォームの原寸モデルなど、最新の安全・環境技術をはじめ、先進技術、トータルサポートに関する日野の技術開発の取り組みを紹介しました。

来場者の皆さまとの情報交換、意見交換を通じて日野自動車に対する御理解を深めていただくとともに、日野自動車の技術者にとっては、皆さまからの期待を知る大変に貴重な機会となりました。



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

◆近隣の小学校で出前授業

パキスタンでは、近隣の学校を訪問し、「Beat Plastic Pollution」と題し、地球環境問題について紹介しました。

また、アートクラフト作品を募集し展示会を開催し、身近な環境問題について学ぶ機会を提供しました。


近隣の小学校での環境教育

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。

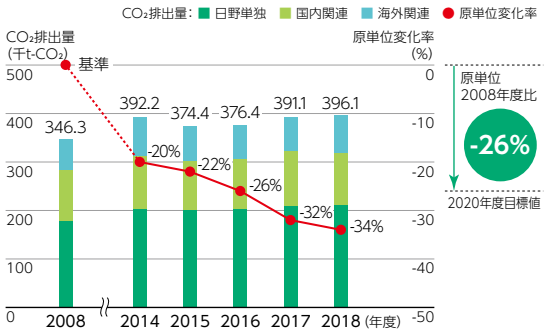
公益財団法人 日野自動車グリーンファンドのページはこちら


「農業体験」(体験イベント)

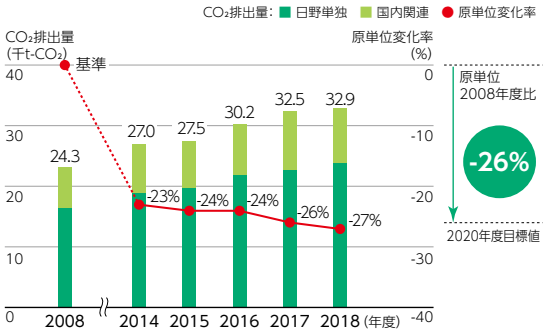
主要パフォーマンスデータ

日野自動車は生産活動にともな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。廃棄物以外はすべて達成見込みです。廃棄物・原単位は、有価物引き取り市場の変化や、グループ会社の工場火災による影響で、廃棄物発生量と生産台数のバランスが崩れ、原単位が悪化しました。今後は、稼働率を向上させ、原単位を改善していきます。

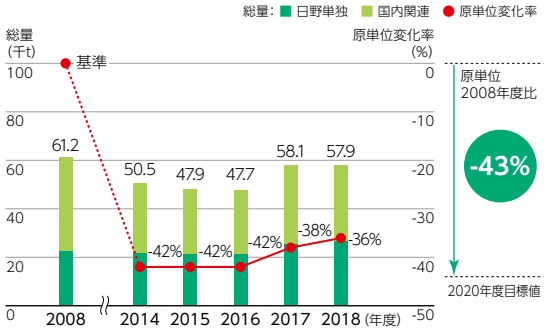
●CO_2排出量・原単位※1(グローバル※4)



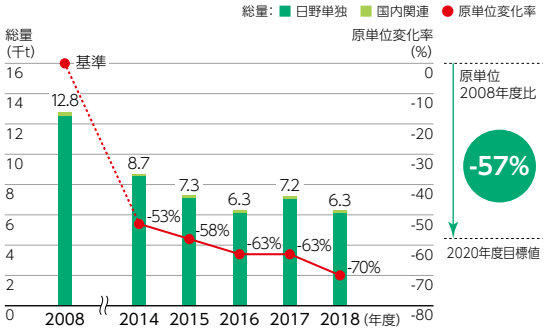
●物流CO_2排出量・原単位※2(国内連結※5)



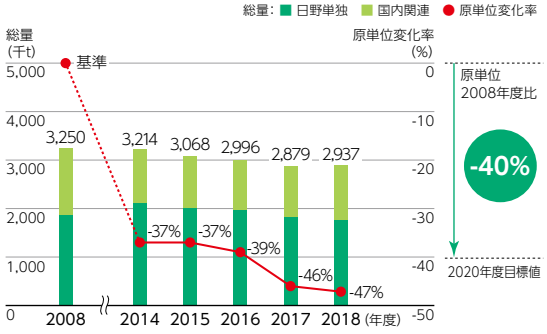
●廃棄物総量・原単位※1(国内連結※5)



●梱包包装資材総量・原単位※3(国内連結※5)

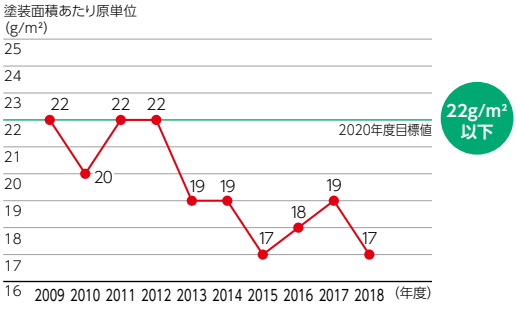


●水使用量・原単位※1(国内連結※5)



●VOC排出量(日野工場・羽村工場)

※2017年度より、古河工場を含む。



※1 原単位：1台当たり ※2 原単位：輸送量当たり 基準年の数値を見直したため、過年度の原単位変化率も遡及修正しています。 ※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

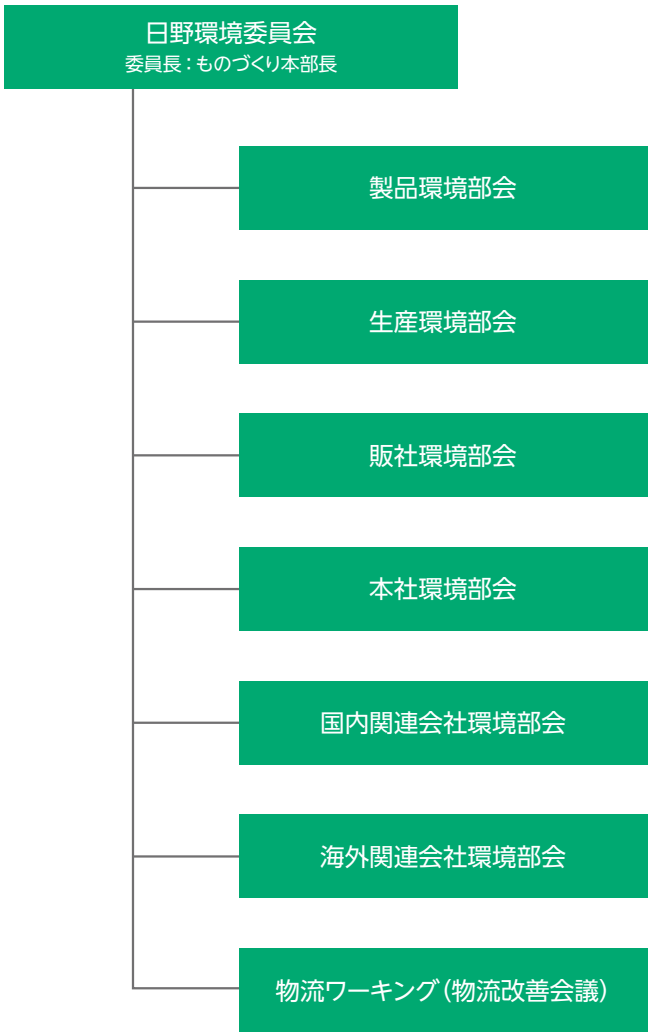
環境マネジメント

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領域ごと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、担当役員を部会長とする各部会（製品・生産・販社・本社・国内関連会社・海外関連会社・物流）を設置し、具体的な環境保全活動を推進していきます。

環境保全推進体制図



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。2018年度、外部審査において、認証に影響を及ぼす恐れがある不適合はありませんでした。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
古河工場	2019年 3月24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（パキスタン）	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・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
日野モータース・マニュファクチャリング・マレーシア株式会社	2019年 1月18日
Jフィルター株式会社（タイ）	2016年 4月29日

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。

日野自動車では、日野環境委員会のもと、7つの部会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、各環境部会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、関係する環境部会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、2018年度は、日野自社外部倉庫における梱包作業の騒音苦情が1件、関連子会社における廃棄物運搬時の漏洩事故が1件と鋳造工程の臭気規制値超過が1件ありました。

これらは、工場稼働時の運用管理不備により発生したため、稼働時間の変更や夜間パトロール、ルールの再整備により再発防止に努めていきます。

◆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。

今回、自社羽村工場において、工場周辺の用途地域変更に伴う騒音規制値の変更により超過の恐れがあったため、騒音対策として作業エリアの変更や防音シートを設置するなど、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。


建屋内壁に設置した防音シート

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。



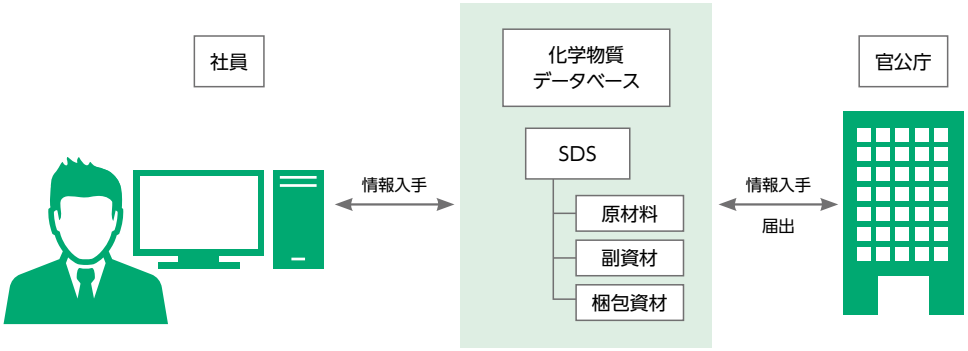
グリーン調達ガイドライン

「HINOグリーン調達ガイドライン(全ページ)」はこちら

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、および梱包資材など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。

2018年度の環境保全コストは、総額で349億円（売上高比1.8%）となり前年度比103%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などにより、20億円と前年比120%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	2017年度		2018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	123	763	571	657	
① 公害防止コスト	109	279	342	122	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	5	122	228	130	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	9	362	0	405	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	67	0	64	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	396	EMS維持運用、情報公開
(4) 研究開発コスト	0	32,528	0	33,249	環境負荷抑制のための研究開発費
(5) 社会活動コスト	0	5	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	123	33,762	571	34,371	

※ 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	2017年度	2018年度
収益	リサイクルによる事業収入	1,635	1,960
	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	49	70
	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	3	0
	その他	0	0
合計		1,687	2,030

※ 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

	2017年度	2018年度
CO_2低減(t-CO_2)	739	1,622
廃棄物低減(t)	204	0

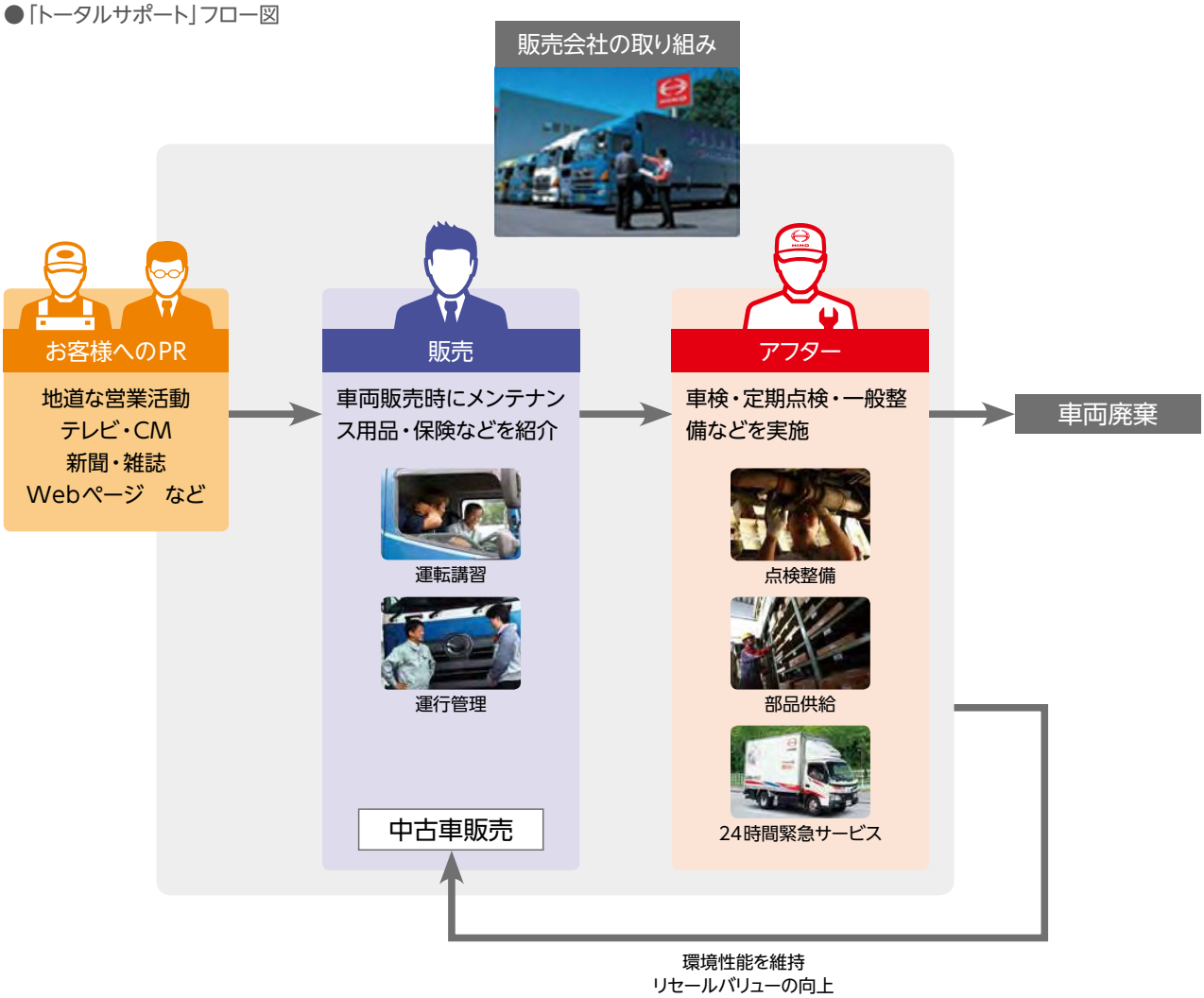
※ 環境保全効果については、確実な根拠に基づくもののみを単年度効果として算定しています

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）に関する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。

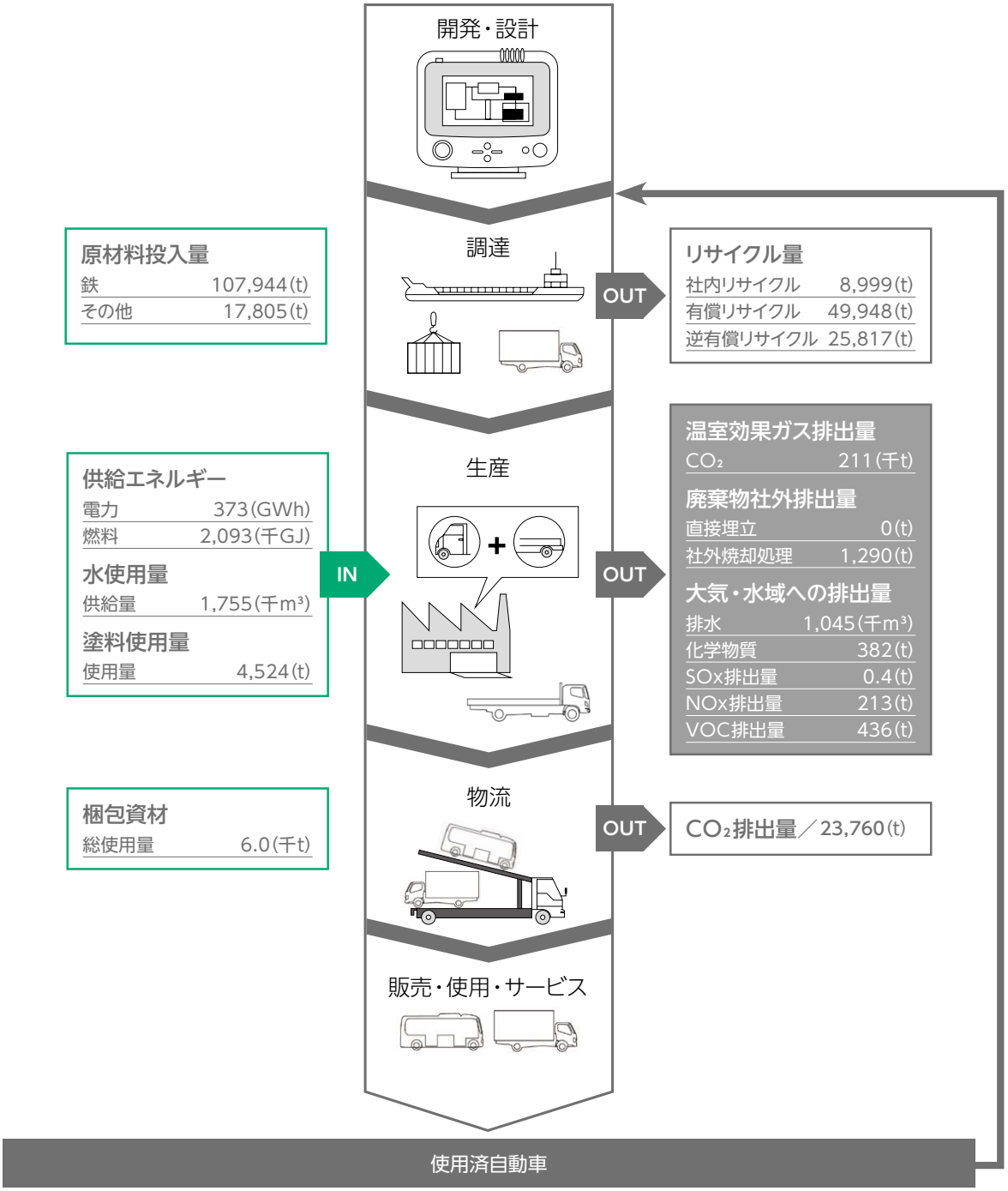
日野自動車は、業界トップクラスの環境性能を目指して製品開発に取り組むのはもちろんのこと、サービス面を含め製品ライフサイクル全般を通じてさまざまな価値をお客様に提供することにとくに注力してきました。われわれが開発した環境にやさしい製品を、廃棄時までお客様に環境にやさしく使っていただくため、製品自体の環境性能を維持させることを目的とした「トータルサポート」の充実を目指しています。良い製品を提供するのはもちろんのこと、お客様一人ひとりのご要望に応えるサポートを実現するため、今後も企業努力を重ねていきます。

●「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・古河・新田の4工場です

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。

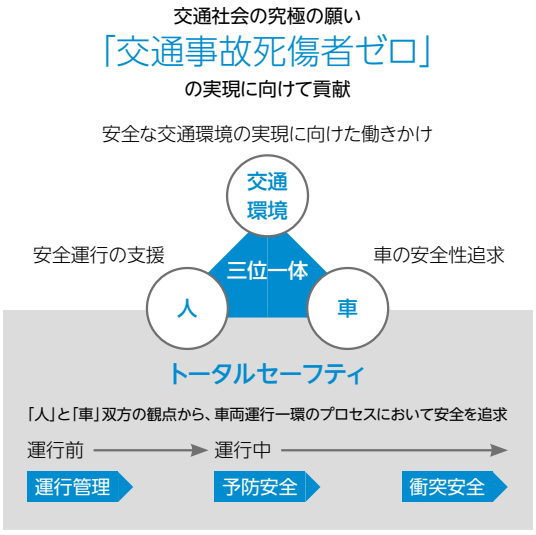
安全な交通環境を目指す「トータルセーフティ」

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〈P18〉）

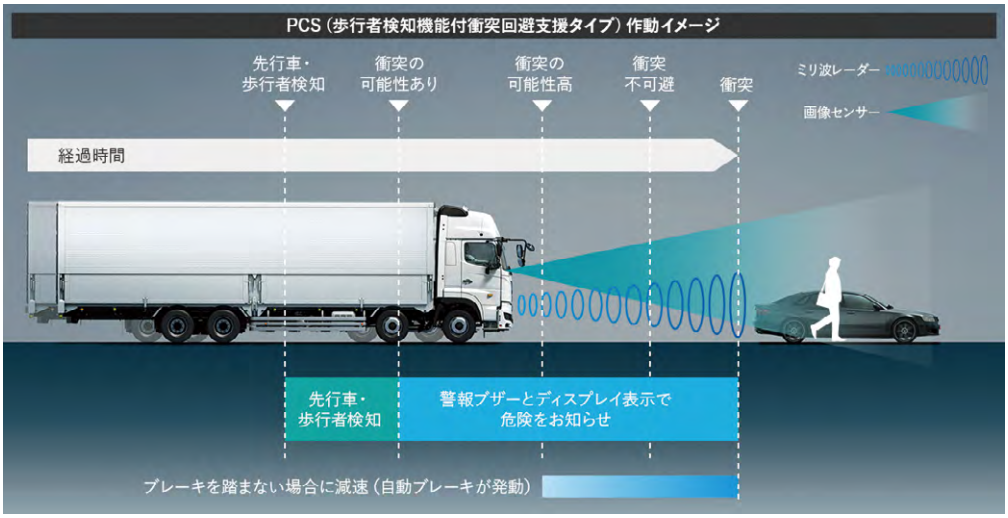


安全技術・装備

◆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。

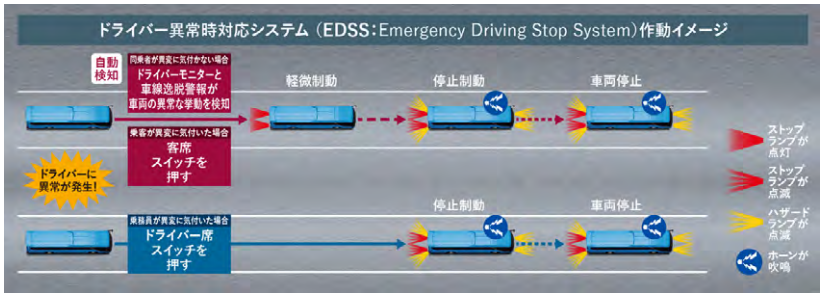
※PCSはトヨタ自動車（株）の登録商標です



◆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、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、さらに進化させています。ドライバーの運転姿勢や車両の挙動をモニターし、体調急変などドライバーの異常を自動検知して徐々に減速し、車両を停止させる機能を追加しました。

2018年7月発売の大型観光バス「日野セレガ」ではトラック・バスで世界初、2019年7月発売の路線バス「日野ブルーリボン　ハイブリッド　連節バス」では路線バスで世界初となる標準装備を行うなど、進化したシステムにより交通事故を未然に防止し、お客様の安心・安全な運行にさらに貢献します。





◆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



◆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努めています。

・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。

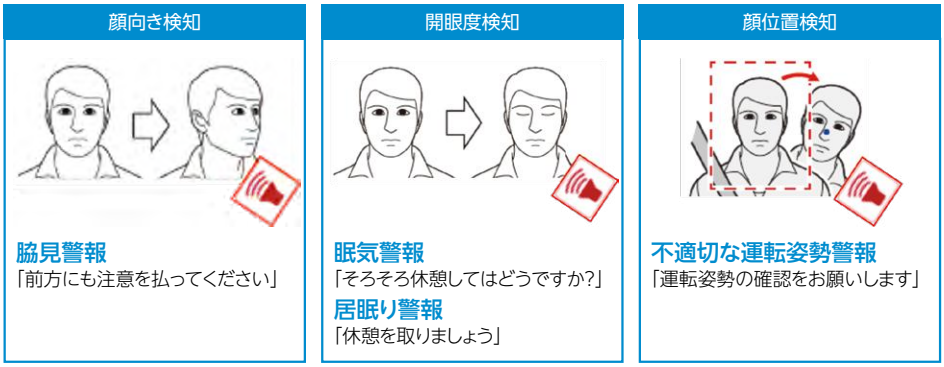




・ドライバーステータスモニター

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、前方不注意など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



トラックの安全技術・装置についてはこちら
バスの安全技術・装置についてはこちら

◆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、2019年3月時点で累計来場者数が9万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

安全運転講習についてはこちら

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。

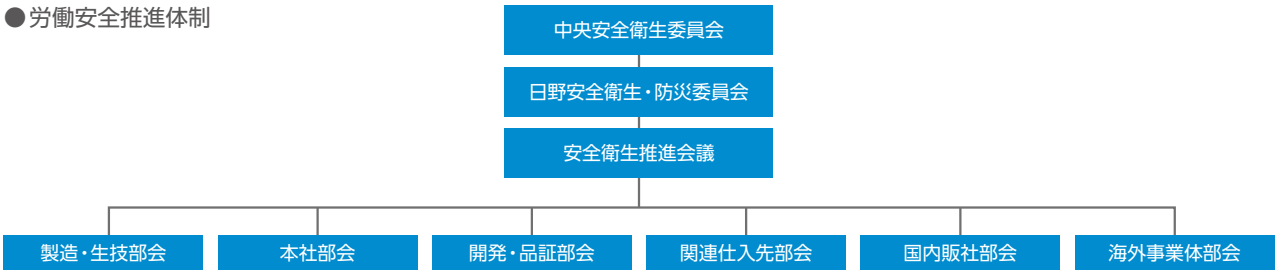
社員が安全に働くことのできる職場づくりを進めるだけでなく、社員の安全意識の醸成をおこなうことで、労働災害のリスク低減を図っています。

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



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

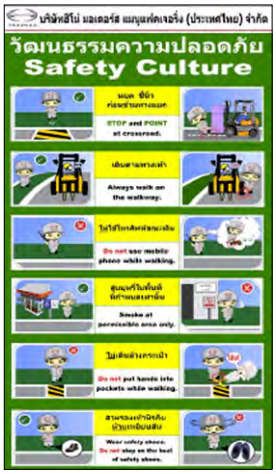
日野自動車では、全社員に対して安全意識や安全基本行動(ポケットに手を入れて歩かない、携帯電話を操作しながら歩かないなど)の重要性の浸透を目指し、さまざまな形での啓発活動をおこなっています。

海外でも同様の取り組みをおこなっており、日野ベトナムでは2015年3月時点で工場内に歩行帯がない状態でしたが、同年7月より歩行帯、指差し看板、指差しマークを順次設置しました。2018年6月に再度、安全講習を行い歩行マナーを徹底したところ、それまでの遵守率は75%でしたが、8月末には順守率100%を達成しました。



安全基本行動を呼びかけるのぼり(国内)


日野ベトナムに設置した看板



安全ポスター(ベトナム)

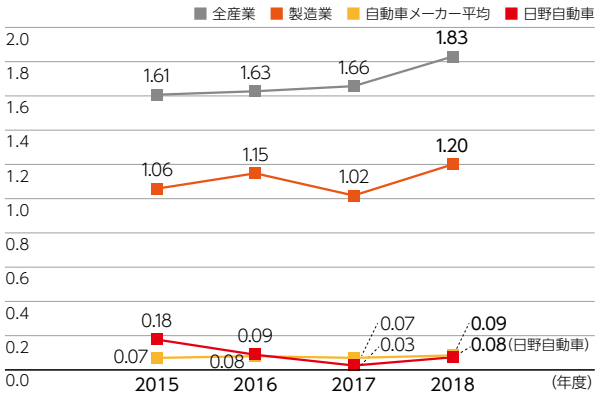
◆安全教育の強化

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。

2018年度には労働災害が起きた原因の分析を行い、入職1年未満の経験の浅い社員と、高齢者の事故が増えていることがわかりました。そこで入職1年以内の社員を対象にした研修は、事故の未然防止につながる内容に見直しました。

また高齢者は転倒事故が多いことがわかり、研修で歩行と身体機能の理解、事故のメカニズム、運動機能のテスト、運動機能低下を防ぐ日常の運動、食生活や健康習慣の啓発をおこなっています。

●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

日野自動車が成長し続け、より一層お客様と社会に貢献するためには、社員の「健康」がなくてはならない重要な要素です。すべての社員がそれぞれの職場で、健康に活躍し続けるために、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、心身ともに健康に働ける企業づくりを推進していきます。

健康の基本方針

日野自動車は、「健康経営」を実現するため、2019年10月に「日野自動車 健康宣言」を発表いたしました。社員一人ひとりの意識向上と、「チーム日野」での活動促進に向け、社員が健康に働き続けられる職場づくりに積極的に取り組んでまいります。

健康宣言

世界中の社員と、社員を支えて頂いているご家族の健康は、全ての事業を推進するうえでの基盤であり財産とも言える重要な要素です。

社員が健康で意欲と情熱を持って、それぞれの職場でチャレンジし、活躍し続けることが「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ことにつながります。

私たちは『健康増進・疾病予防活動』に、チーム日野一丸となって取り組みすべての社員が活力にあふれ、いきいきと働き続けられる企業を目指すことを宣言します。

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。

メンタル不調者の早期発見・早期対応を継続的に強化するため職場相談員制度を創設しています。2018年度は社内各職場に計12名の相談員を配置し、190名に対し延べ330回の面談や医療職へのつなぎなどの支援をおこないました。2019年度は相談員を5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、産業医によって就業制限が必要と判断された場合には、該当者の所属部署に対し改善指導と継続的なフォローをおこなうなど、社員の健康に配慮し、きめ細やかに対応しています。

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・評価をしたうえ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。2018年度には合計209名の管理者が参加しました。

これらの研修の成果として、メンタル疾患の休業・休職者数は、研修開始当初の2013年度比で2分の1以下に減少しています。

●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	2016年度	2017年度	2018年度
本社・日野工場	183	266	126
羽村工場	47	33	42
新田工場	44	27	33
古河工場	—	18	8
合計	274	344	209



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・支援するため日野自動車健康保険組合と協働して、定期健康診断結果や社外診療情報を分析し、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、胃がんの検診を社員が選択受診できる制度を設けました。

◆受動喫煙防止・喫煙率低下に向けて

受動喫煙防止を徹底するため2018年度に日野本社建屋の屋内喫煙所はすべての閉鎖を完了しました。あわせて受動喫煙防止に配慮した屋外喫煙所の整備もおこなっています。

また喫煙率の低下に向けた禁煙タイムの運用開始や各職場単位の喫煙率の見える化、禁煙講演会、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（5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などを実施しています。

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など、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

◆インフルエンザ予防対策

インフルエンザ予防対策として、海外赴任者・出張者の社員には無償で予防接種を実施しており、帯同家族についてもインフルエンザを含めた感染予防のワクチン接種補助をおこなっています。また、2018年度より全社員に対し事業所内でインフルエンザワクチン接種を開始しました。

2017年度までの接種率が5.2%でしたが、2018年度は25%まで接種率が上昇し、罹患率低減につながっています。

◆訪問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、社内の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実施しています。テーマの選定は次の8つの中から職場リクエストに応じて実施し、職場より好評を得ています。

｜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
⑥さらば疲労 ⑦朝食のチカラ
⑧職場で出来る簡単ストレッチ


健康講話の様子

◆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、予防接種などを実施しています。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。

また、現地で日本食を調達するのが難しい地域においては、日本より日本食を配付しております。そのほか、文庫本の送付なども実施しており、駐在員や帯同家族が新たな生活環境で体調を崩したりストレスを抱えたりすることなく、健康な生活を送るための支援をおこなっています。

今後の取り組み

日野自動車は「チーム日野」として、すべての社員の健康維持・増進を目指して健康支援体制を強化しており、健康保険組合と協働で国内外のグループ会社の効果的な疾病未然防止と健康増進活動に力を注いでいきます。

これまでの取り組みに加え、社員一人ひとりがより良いパフォーマンスを発揮できるよう、楽しみながら取り組める活動も積極的に取り入れて、すべての社員が健康に活躍し続けられる環境づくりを推進します。

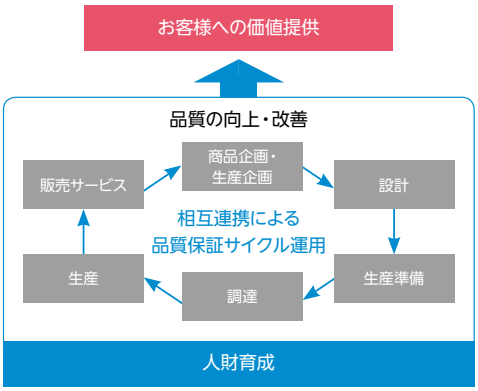
品質

基本的な考え方

日野自動車は、創業以来品質を大切にしており、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、常に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※1活動

日野自動車は、社会とお客様のニーズにお応えする製品・サービスの質向上を目指し、実務者から基幹職にいたる各職層で、小集団改善活動※2や職場マネジメント改善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。

※1　TQM:Total Quality Management（総合的品質管理）
※2　小集団改善活動：同じ職場内で品質改善を目的に、グループで課題を見つけ解決する自主的な活動です。メンバー同士の理解を深め職場の活性化を図るとともに、お互いの刺激が成長の機会にもなっています



オール日野TQM大会


TQMグローバル大会

◆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月の品質月間に『品質展示会』を開催しています。また2018年4月には社内に「品質学習館」を開設し、すべての社員が日野自動車における品質の現状について学び、「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、製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14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。2018年度で47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47回サービス技術コンクール競技結果(総合競技)

	販売会社
最優秀賞(1位)	群馬日野自動車
優秀賞　(2位)	東京日野自動車
優良賞　(3位)	千葉日野自動車
殊勲賞　(3チーム)	愛知日野自動車
	富山日野自動車
	九州日野自動車

〔出場販売会社〕北海道日野自動車／宮城日野自動車／群馬日野自動車／千葉日野自動車※／東京日野自動車／静岡日野自動車※／愛知日野自動車／富山日野自動車／滋賀日野自動車／岡山日野自動車／愛媛日野自動車／九州日野自動車(※：特別選抜)


フロント競技(お客様対応)



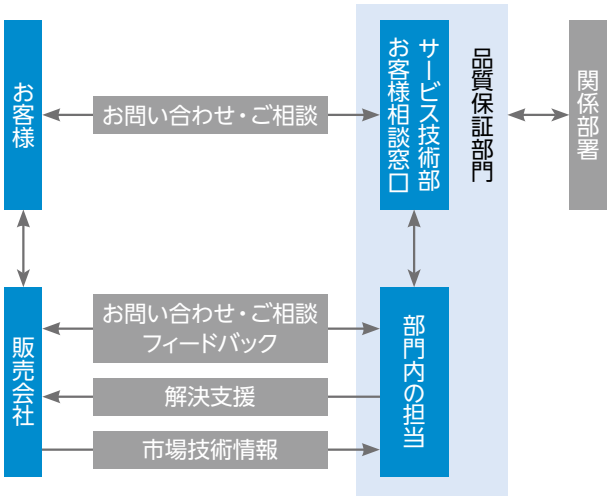
表彰式


受賞した販売会社

お客様相談窓口の活動(国内)

「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)

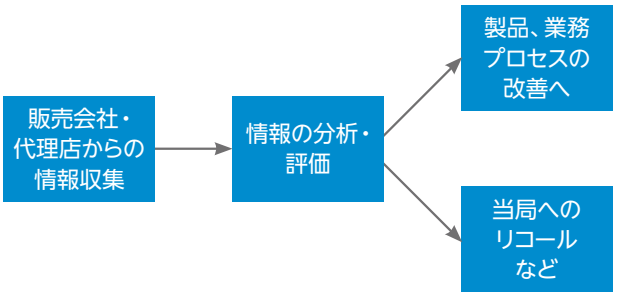


品質不具合（リコールなど）への対応と実績

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、品質不具合を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）

	2016年度	2017年度	2018年度
リコール※1	18	18	21
改善対策※2	0	3	0
サービスキャンペーン※3	5	1	12

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。

日野自動車を支える力

日野自動車の品質を支える最前線としての誇りを感じます

品質保証部
伊豆川 真穂



車両不具合一つひとつを部品単位で分析

私の仕事は、車両の不具合の原因を突き止めるため、部品を回収して解析し、開発部署や設計部署にフィードバックして品質の向上につなげることです。

車両不具合の原因は、想定外の使われ方なども含めると多岐にわたっており、ひとつに絞り込むことが難しいケースも多々あります。ですが、そんなときは推測で判断せず、確実な情報を伝えることを心掛けています。もし自分の判断が違っていた場合、品質不良につながりかねません。それだけ責任のある仕事に日々向き合っています。

「不具合ゼロ」という究極の目標を目指して

トラックやバスが絡む事故のニュースを聞くと、他人事とは思えません。

「このような悲しい事故をなくしたい」という気持ちで、改めて緊張感と使命感を持って仕事に取り組むようにしています。

発生する不具合によっては早急に対処しなければさらなる不具合を生みかねない案件もあります。品質保証の究極の目標は、すべての不具合を未然に防ぐことです。その目標達成に向け、不具合一つひとつの原因を徹底的に追究していくことで、さらなる不具合の未然防止にも貢献できる、そんな仕事の最前線にいることに、誇りとやりがいを感じています。



人権の尊重

基本的な考え方

私たち一人ひとりには考え方や価値観の違いがあり、また、人種・宗教・性別・年齢・障がいの有無等のさまざまな違いがあります。一人ひとりの人権を尊重するため、「チーム日野」全員が持つべき基本的な考え方を「日野行動指針」および「仕入先CSRガイドライン」に定義し、価値観を共有しています。

人権の尊重

私たちは、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・その他の嫌がらせ)等の人権尊重に反する行為を許さず、また、職場の仲間を思いやる気持ちをもち、職場の環境や人間関係をより良いものとするよう努めます。

日野自動車は、「チーム日野」一人ひとりがお互いの考え方や価値観の違いを認め尊重し、お客様・社会のご要望に応えるために知恵を出し合うことで、最適な商品、より良いサービス等の価値提供につながると考えています。今後もそれぞれを尊重し思いやることで、多様な人財が活躍できる企業であり続けます。

社員への教育

日野自動車では、新入社員や管理・監督者、海外出向者に向けて、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おり、その中で「日野行動指針」に記載している人権の尊重について教育をおこなっております。

2018年度の研修には、延べ1,163名の社員が参加しました。今後も、社内全体で人権に対する理解を深め、社員一人ひとりがお互いを尊重できる、働きやすい職場づくりを進めていきます。


新入社員研修の風景

サプライヤーの皆さまとともに

裾野の広いサプライチェーン全体で人権問題に取り組むため、サプライヤーの皆さまには「仕入先CSRガイドライン」に示された人権に対する基本的な考え方に基づき、企業活動を推進していただいています。

さらにチェックシートで取り組み状況を定期的にご確認いただき、改善活動につなげていただいています。

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。

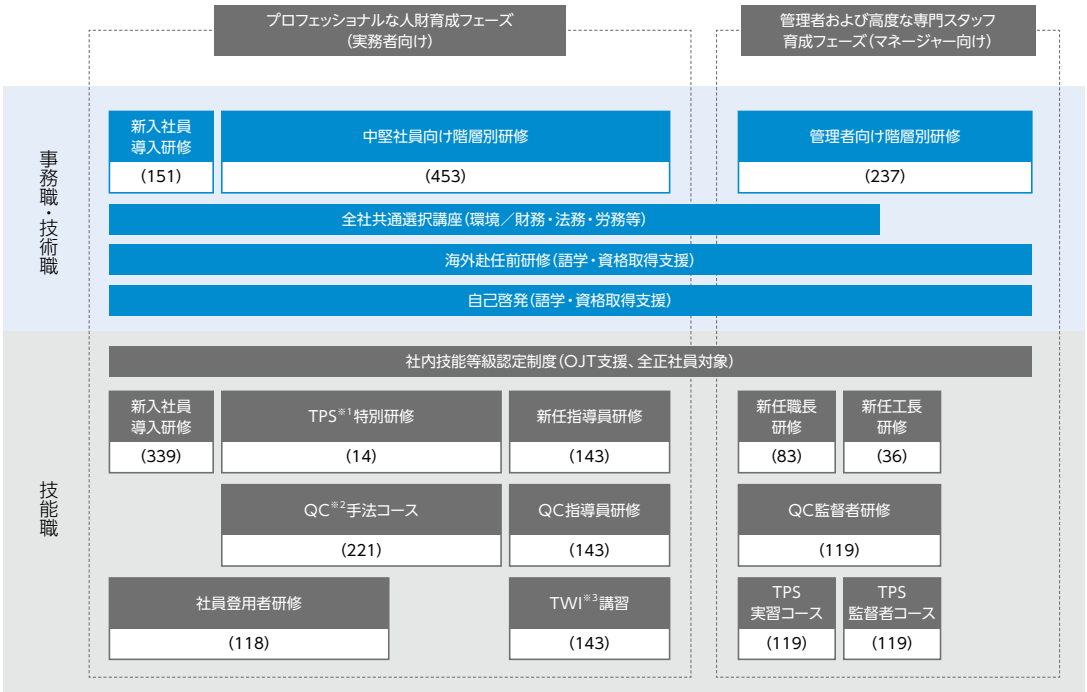
人財に関わる取り組みは企業の基盤を支えると考えており、「チーム日野」全員が変化を的確に捉え、グローバルな視野で課題を実践していけるよう一人ひとりに合った人財登用、育成、活躍支援などに積極的に取り組んでいきます。

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2018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、その習得を目指して、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をおこなっています。

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を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、社員の意欲向上に取り組んでいます。


品管車両


保全(芯出し)

◆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.39〉)。

直近では人財育成のさらなる強化を進め、2017年度から従来の1学年40名体制から、1学年60名体制に入学人数を拡大し、2019年度で3学年180名体制が確立いたしました。

事例 技能五輪全国大会への挑戦

日野工業高等学園では、2018年度より技能五輪全国大会(次世代を担う技能者が技能レベルを競う全国大会)に挑戦し、技能の向上に取り組んでいます。毎年2名が普通旋盤作業と機械製図(CAD)の種目に挑戦し、2019年には、普通旋盤作業で2名とも東京都代表に初めて選抜されるなど、着実に成果が表れています。日野自動車の技能伝承のけん引役となるべく、同大会でのメダル取得を目指して、挑戦を続けます。


普通旋盤作業の様子

日野工業高等学園についてはこちら

ダイバーシティ推進への取り組み

日野自動車では、世界各国の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、グローバル規模での人財育成・人財活用を経営課題のひとつと捉えています。そのため、性別や国籍などにとらわれずに能力を発揮し活躍できる人財の積極的な登用を進め、社員の多様性（ダイバーシティ）を尊重して活気があふれる企業風土をつくることを目指しています。

◆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月現在で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、2019年4月現在で43名の女性社員がさまざま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

女性社員の活躍は、2015年の海外現地法人（カナダ）の社長就任、2019年の常勤監査役就任など、国内外問わず活躍の場を広げています。

●女性管理職者数（各年4月時点）

（単位：人）

2014年※	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
19	21	23	30	36	43

※11月時点

◆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。同社では年々業務を拡張し、新たな活躍の場を増やしています。

また、障がいを持った社員が健康管理・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


郵便物仕分け作業風景

設けるなど、働きやすい環境づくりに努めつつ、今後も新たな職域の開拓など、障がい者雇用促進に取り組んでいきます。なお日野自動車の2018年度障がい者雇用率は法定雇用率を上回る2.24%でした。

日野ハーモニーについてはこちら


日野ハーモニーの社外スポーツ大会の様子

◆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。また知識・経験を活かしモチベーション高く活躍いただくことを狙いとして、公募制による再配置制度も導入しています(異動実績　2018年度14件)。

2018年度末に定年を迎えた社員132人のうち、118人(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。2019年3月末現在、全社で505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	2019年3月末
再雇用者実績	465	471	487	506	505

◆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

(2018年度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	12,935	31	0.2
その他	2,466	85	3.4
総計	15,401	116	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	2018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	48
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	138
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	26
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	68
介護休暇	要介護状態にある対象家族1人につき年5日の休暇	46

◆選べる福利厚生〈カフェテリアプランの充実〉

働き方改革推進の一環として2019年5月から選択式福利厚生プラン(カフェテリアプラン)導入に向け、パッケージプランを導入しました。旅行や宿泊、育児・介護、フィットネス、自己啓発などのメニューの中から、社員が利用したいメニューを選ぶことができます。

今後、日野自動車独自のメニューとして、食堂の利用、作業服の提供など社員個人のニーズに応えられるよう、メニューの充実に取り組んでいきます。

◆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。また2019年度中には、サテライトオフィスなどを利用したテレワークにも拡大して実施する計画です。本制度をさらに拡大することで、社員の多様な働き方に積極的に対応していきます。

◆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。さらに事業本部ごとに本部長が中心になって「本部別労使懇談会」を開催し、2019年度からはより小さい単位である「領域別・工場別労使懇談会」を開催するなど、現場の生の声を共有できる、より業務内容にそった話し合いの機会を設けています。

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


「労使懇談会」の様子


「領域別労使懇談会」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、厚生施設整備など、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（本社・日野工場、古河工場、羽村工場）

日野自動車には現在、5歳未満の子どものいる子育て世代の社員が、自社単体で約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年には本社・日野工場および古河工場でそれぞれ「トントンキッズ・ひの」「トントンキッズ・こが」を開設、2019年には羽村工場で「トントンキッズ・はむら」を開設しました。開所日は工場のカレンダーに合わせ、「子ども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ており、今後は新田工場にも展開を進めていきます。


トントンキッズ・はむら

事例 社員食堂の充実（古河工場、新田工場、日野グローバルパーツセンター）

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、2019年5月に稼働開始した日野グローバルパーツセンターなど、今後もほかの工場含め、社員食堂の充実を図っていく予定です。


2019年に新たに完成した日野グローバルパーツセンターの社員食堂

事例 米国新本社社屋の開設（日野モータース・マニュファクチャリング・U.S.A.、日野モータース・セールス・U.S.A.）

2018年9月、米国・ミシガン州デトロイト郊外に新社屋を開設しました。販売拠点と生産拠点を一カ所に集約することで、双方のコミュニケーションがこれまで以上に円滑になり、連携がさらに強化されました。新オフィスでは、ワイヤレスモニター付きの会議室に加え、カフェテリアやフィットネスセンターなどが完備されており、働きやすさや業務効率化の観点だけでなく、健康管理や仕事へのモチベーションの向上につながり、社員の士気がより一層高まりました。


約270名収容可能な大ホール


社員が自由に利用できるカフェテリア

◆社員の一体感の醸成

・ダカールラリー参戦

日野自動車は、2019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2019」に参戦。トラック部門総合9位、排気量10リットル未満クラス10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。

次回のラリーでは、従来のレース車に加え、北米専用車であるボンネットタイプの車両を初採用した新型車導入を予定しています。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


激走を支えるメカニック



ゴールセレモニー



次回参戦予定のボンネットタイプ車両

ダカールラリーについてはこちら

・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での熱戦―

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」をモットーに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て以降、名だたる強豪チームとの熱い戦いが続いています。今後も、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。


強豪チームとの熱戦の様子


トライの瞬間

日野レッドドルフィンズについてはこちら

・卓球部　―日本卓球リーグ1部リーグでの激闘―

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な活動を続けてきました。そして2018年11月に日本卓球リーグの1部昇格して以降、強豪チームとしのぎを削っています。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、結束力を高めており、今後もさらなる士気向上につなげていきます。


600名以上が来場した、日野市でのホームマッチ



激闘の様子

・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※）などを、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

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

- 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

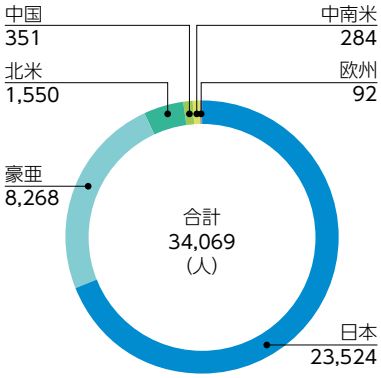
人財データ

●地域別社員数の推移(連結)

(単位:人)

	2016年3月末	2017年3月末	2018年3月末	2019年3月末
日本	22,191	22,520	23,120	23,524
豪亜	7,101	7,296	7,518	8,268
北米	1,098	1,413	1,463	1,550
中国	417	370	363	351
中南米	147	171	179	284
欧州	66	67	76	92
合計	31,020	31,837	32,719	34,069

●地域別社員数(連結 2019年3月末)



●雇用形態別社員数の推移(単体)

(単位:人)

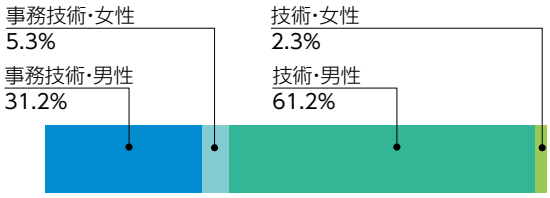
	2017年3月末	2018年3月末
正社員	32,719	34,069
それ以外	11,910	11,373
合計	44,629	45,442

●男女別社員数の推移(単体)

(単位:人)

	2016年3月末	2017年3月末	2018年3月末	2019年3月末
男性	11,392	11,720	11,763	11,960
女性	861	902	942	975
合計	12,253	12,622	12,705	12,935

●職種別の割合(単体 2019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

誰もが働きやすい職場環境のさらなる充実に協力していきたい



中長期商品戦略部　商品事業戦略室
桐明 幹

自らのアイデアで新しい車両を形に

入社前の工場見学で、大型トラックに搭載されているエンジンを見て、その大きさに圧倒されました。乗用車よりも遥かにスケールの大きな商用車が、世の中の困りごとを解決していく姿に魅力を感じ、入社を決意しました。

もともと興味があった海外向けの商品企画や取引先様との商談対応を経験し、現在は電動車の戦略策定や商品化を検討する業務に携わっています。取り組む仕事はすべてが新しく、解がありません。その分、お客様・社会の要望をひとつでも多く取り入れながら、自分のアイデアで日野ならではのソリューションを実現する車両を生み出せることに大きなやりがいを感じています。



子育て世代に隔たりのない社会の実現をリードしたい

いま夫婦共働きで二人の子どもの子育て中です。仕事も家事や育児も、全力で取り組みたかったので、「フレックスタイム制度」や「在宅勤務制度」を活用し、夕方の家事・育児は私が毎日、担当しています。保育園のお迎え時間に応じて仕事がコントロールでき、子どもの急な発熱対応や園内行事への参加もできるようになり、柔軟で効率的に時間を使えるようになりました。なにより、幼い子どもとの貴重な時間を、毎日一緒に過ごせることがとても幸せです。



「在宅勤務制度」は徐々に社内に広まってきているものの、まだまだ“特別な働き方”というイメージが強いと感じています。子育て世代が働きやすい環境を実現するために、性別問わず誰もが“当たり前”に柔軟な働き方ができる風土づくりや環境整備に、利用者として率先して協力していきたいと思います。

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、調達方針を説明しています。原価や品質の改善、労働環境、環境、コンプライアンスについての考え方のほか、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。

2018年度は、360社を超える仕入先様にご参加いただき、2019年度の方針として、コスト構造改革の推進、グローバル調達基盤の強化、先進技術による競争力の強化について説明しました。


下社長のスピーチ


表彰式典の様子

◆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。2018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。


タイ日野製造ソムチャイ社長のスピーチ


終了時の集合写真

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

2018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。



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。



地域社会への貢献



地域の小学生を対象に、タグラグビー教室を開催
(日野自動車)



地域のカーブミラー清掃
(三共ラヂエーター)



地域清掃
(日野・モータース・カナダ)



地域の子供達のために、玩具寄付
(日野モータース・フィリピン)



地域の貧困家庭の子供達へクリスマスプレゼントを贈呈(日野モータース・セールス U.S.A.)



地域の孤児院へ、食料品や文房具の寄付・施設の修繕をおこなう(日野モータース・マニュファクチュアリング・マレーシア)

地域文化への支援



地域の野球チーム(埼玉武蔵ヒートベアーズ)
活動支援(東京日野自動車)



工場に地域の方々をお招きし桜まつり開催
(日野自動車／羽村工場)



日野新選組まつり
(日野自動車／日野本社)



地域運動イベント開催支援
(上海日野エンジン)



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)



南アフリカ農業ショー(NAMPO)へ、フルラインナップ展示(日野代理店：南アフリカトヨタ社)

次世代に向けた人づくり支援



地域の技術学生に向け、技術講習会を実施
(千葉日野自動車)



地元中学生を対象に、企業見学受け入れ
(長野日野自動車)



地域の科学館(サイエンスヒルズこまつ)に実物カットバスを展示(ジェイ・バス／小松工場)



技術の普及のため、バンコク大量輸送機関(BMTA)へ日野ハイブリッドバスを寄贈
(日野モータース・セールス・タイランド)



大学生に対して実践的な学習環境を提供するため、インターンシップ生を受け入れ
(日野パック・モータース)



地域の大学にトラックを寄贈
(日野モータース・ベトナム)

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

良き企業市民として、CSRを通じて地域社会に貢献したい



日野モータース・セールス インドネシア(HMSI)
Dyah Maryati



無料の口唇裂・口蓋裂手術を提供



再生可能エネルギー開発の支援


現地のサファリパークと連携したジャワワシの保護活動

弁護士の経験を活かして新しいキャリアに挑戦

前職の弁護士になって数年経ったころ、日野モータース・セールス インドネシア(HMSI)が、法律関係の知識があり、社会貢献にも関心がある人財を探していることを知りました。当時、新しい領域でキャリアを積みたいと考えており、さらに社会に貢献できる仕事に挑戦するため入社を決意しました。

入社後は法務部を支援する仕事を任され、2010年8月には日野インドネシアCSR委員会のメンバーに選任されました。この委員会は環境保護、健康増進、人づくり支援、地域文化への支援、自然災害時の復興支援など、100を超えるさまざまなCSR活動を推進しており、大変やりがいを感じています。

経済的に恵まれない人のための口唇裂・口蓋裂の無料手術

特に印象深かった社会貢献活動は、スマイルトレイン財団と協力して行った、東ヌサ・西ヌサ(トゥンガラ州)、タンゲラン県(バンテン州)、プルワカルタ県(西ジャワ州)およびバリ州での口唇裂・口蓋裂患者の支援活動です。この病気により食べたり話したりすることが困難になってしまった方々には、手術費用を捻出できない人もたくさんいました。私たちはそのような方々を少しでも支援するため、無料手術の場を提供しました。

手術によって子どもを含む90人以上の方が健康で幸せな暮らしを取り戻すことができ、みんな笑顔になったことにとても感動しました。今後もさまざまな支援を通じて地域社会に貢献できるよう努力していきます。

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、株主の皆さまやお客さまをはじめ、取引先、国際社会・地域社会、従業員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。

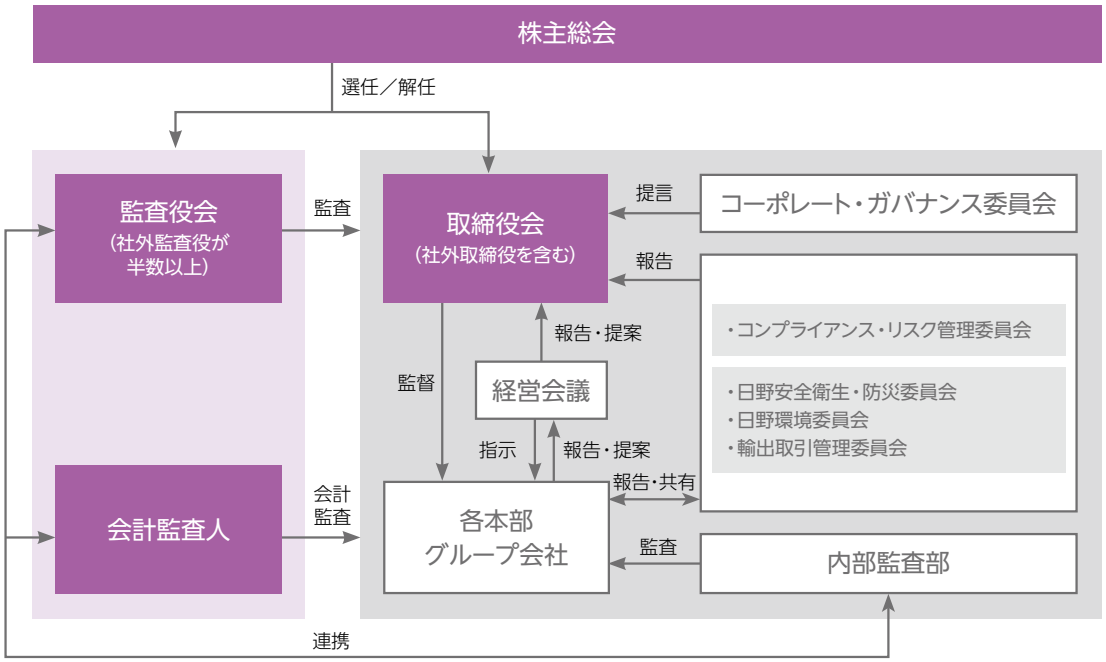
コーポレート・ガバナンス体制の概要

◆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(2019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、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)および領域長制を採用しています。

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、会長、社長、本部長および常勤の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、2018年度においては3回開催しました。

●コーポレート・ガバナンス体制図（2019年6月21日現在）



◆監査体制

日野自動車の監査役会は監査役４名（2019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（2019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（2019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」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。「HINO基本理念」における会社の使命の実現に向け、ステークホルダーの信頼を得て、持続的成長と企業価値の向上を目指します。また、企業価値を高めるために、コーポレート・ガバナンスのさらなる強化が重要と認識し、取締役会運営の改善を不断に図っていきます。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

社外取締役メッセージ

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4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。

社外取締役メッセージ



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

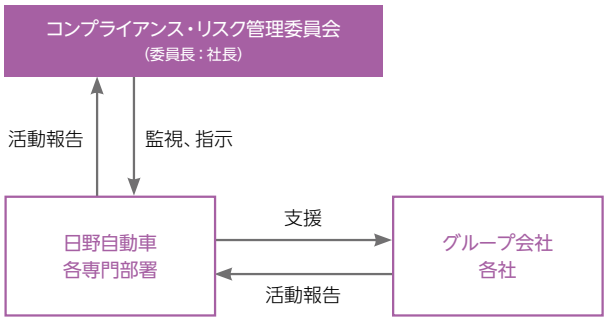
日野自動車は、各種CSR取り組みを推進するにあたり、ステークホルダーの皆さまから信頼・共感を得られるよう行動することが重要であると考えています。そのうえで『コンプライアンス』について、「法令順守はもとより、倫理的な行動や、社会からの期待に沿った適切な行動をとること」と捉え、その徹底を重要な経営課題としています。

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、具体的な対処方法なども解説した「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などで配布し、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。

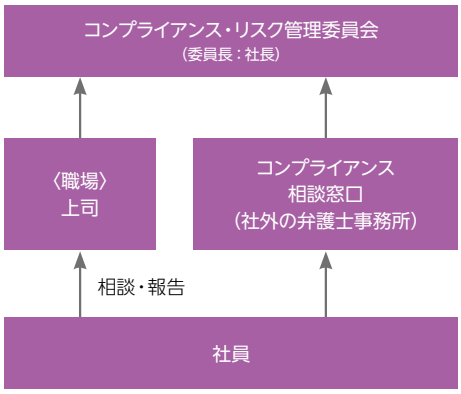
「CSRメッセージ」はこちら　「日野行動指針」はこちら

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・国内グループ会社では、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。

2018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、125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



グローバル内部通報制度“HINO Global Compliance Hotline”の導入

日野自動車では、国内に加え、新たに海外グループ会社のコンプライアンスに関する相談を受け付ける統一の窓口「HINO Global Compliance Hotline」を導入しました。

これら国内外含めたグローバルな内部通報制度の適正運用を通じ、さらなるコンプライアンス促進に努めていきます。

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などの活動をおこなっています。

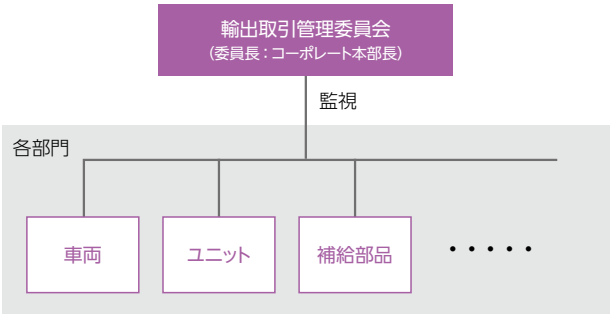
特に2011年に発生した東日本大震災以降は、より実践的な活動として、当時の経験も踏まえた消火訓練や避難訓練などに取り組み、自衛消防力のレベルアップを図っています。


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。

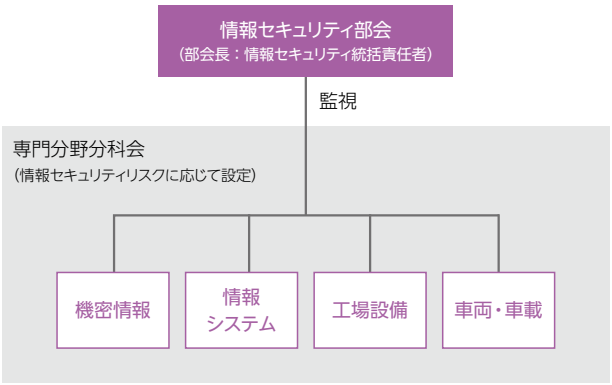
各部門で厳格な順法確認をおこない、それらの管理状況は「輸出取引管理委員会」で監視することで、全社で各種法令に則った輸出取引をおこなっています。



◆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。



2018年度からは、社内の情報資産を機密性、完全性、可用性の重要度でランク付けし、リスク評価をおこない、重要な情報資産には多層防御を図る考え方で対策に取り組みリスクの低減を進めています。

国内外グループ会社においても「情報セキュリティ基本方針」に沿った対策を推進しており、年1回各社対応状況を点検し、情報セキュリティの継続的な維持・向上に努めています。また、インシデント対応についてはグループ内連絡網を設け、事前防御と有事の迅速な対応体制を整えています。

「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	2017年度	2018年度
温暖化	CO_2排出量		グローバル	千t-CO_2	391.1	396.1
			単体	千t-CO_2	210.3	210.8
			国内	千t-CO_2	112.0	107.4
			海外	千t-CO_2	68.8	77.9
	エネルギー使用量	電力	単体	GWh	348	373
		燃料	単体	千GJ	2,147	2,093
大気	大気汚染物質排出量	NOx排出量	単体	t	213	213
		SOx排出量	単体	t	0.7	0.4
		VOC	単体※2	t	470	436
資源	水使用量	総使用量	国内連結	千t	2,879	2,937
廃棄物	廃棄物		国内連結	t	58,063	57,869
	梱包資材		国内連結	t	7,204	6,089
	最終処分量比率		国内連結	%	0.09	0.07

※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・古河工場

Social〔社会〕

分類	項目		範囲	単位	2017年度	2018年度
人財	社員数（グローバル）※2019年3月末		グローバル	人	32,719	34,069
	社員数（単体）※2019年3月末	男性	単体	人	11,763	11,960
		女性	単体	人	942	975
		総計	単体	人	12,705	12,935
	雇用形態別社員数	正社員	単体	人	32,719	34,069
		それ以外	単体	人	11,910	11,373
	障がい者雇用率　※各年度6月1日		単体	%	2.16	2.24
	再雇用勤務者数		単体	人	506	505
安全	休業度数率		単体		0.03	0.08
働き方	育児休業取得者		単体	人	105	48
	育児短時間取得者		単体	人	103	138

Governance〔企業統治〕

項目		単位	2017年度	2018年度
取締役		人	10	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 2019」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2016／2018」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	2-5
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)	103, 111
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	113-114
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	44-48
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	-
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
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	124-125

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	119-121
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	-
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	34, 45, 121
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	35, コーポレート・ガバナンス報告書(P.10)
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	119-121
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	119-121
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	119-121
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107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	35, 119-123
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	コーポレート・ガバナンス報告書(P.3)
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	コーポレート・ガバナンス報告書(P.3)
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	79-80, 124-125, コーポレート・ガバナンス報告書(P.12-13)
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	79-80, 124-125, コーポレート・ガバナンス報告書(P.12-13)
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	125, コーポレート・ガバナンス報告書(P.12-13)

項目			掲載ページ
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	34-35
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	79, 119, 124-125
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	79, 125
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	コーポレート・ガバナンス報告書(P.8)
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	コーポレート・ガバナンス報告書(P.8)
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	35
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	-
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	34
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	-
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107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	33
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	-
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	143
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)	143
102-52	報告サイクル	a.報告サイクル	143
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	143
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。」	143、本表

項目			掲載ページ
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
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	34-35, 45-46
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)	34-35, 77
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	34-35

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, 75

項目			掲載ページ
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	79, 81
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107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	-
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」	-
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	-

項目			掲載ページ
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)	-
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	76, 83
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	83
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	63-64, 83, 127
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	83
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	-

項目			掲載ページ
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	62-64
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	-
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	65-66
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	76, 83
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	76
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	83

項目			掲載ページ
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	-
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	72
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	60, 76, 83
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	60, 76, 83

項目			掲載ページ
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	60, 76
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)	76
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	47, 76
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	76, 83
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	76, 83

項目			掲載ページ
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	-
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)	103
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)	104

項目			掲載ページ
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	88
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	88
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	88-89
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	89
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	89
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	90
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	88-89
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	88

項目			掲載ページ
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	89
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	90-91
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	95, 100-101
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)	111
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	-

項目			掲載ページ
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	-
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	99
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	-
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)	-

項目			掲載ページ
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)	-
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	88-89
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	48, 94
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	10-11
		日野のCSR	34-41
		コーポレート・ガバナンス	119-123
		コンプライアンス・リスク管理	124-126
人権	1 デューデリジェンス	人づくり・働き方	100-112
	2 人権に関する危機的状況	サプライチェーン	113-114
	3 加担の回避	コンプライアンス	124-126
	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	100-112
	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	44-50
	2 持続可能な資源の使用	マテリアルバランス	51
	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	58-61
	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	62-67
		工場CO_2 ゼロチャレンジ	68-71
		水環境インパクト 最小化チャレンジ	72-73
		廃棄物 ゼロチャレンジ	74-77
		生物多様性インパクト 最小化チャレンジ	78-82
公正な事業慣行	1 汚職防止	サプライチェーン	113-114
	2 責任ある政治的関与	コンプライアンス	124-126
	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	84-89
	2 消費者の安全衛生の保護	品質	94-98
	3 持続可能な消費	サプライチェーン	113-114
	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	115-118
	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	58-61
	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	62-67
	7 教育および意識向上	工場CO_2 ゼロチャレンジ	68-71
		廃棄物 ゼロチャレンジ	74-77
		コンプライアンス・リスク管理	124-126
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	84-89
	2 教育および文化	健康	90-93
	3 雇用創出および技能開発	社会貢献活動	115-118
	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、PDF形式で発行しています。

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

●日野自動車の価値創造を俯瞰するページを設けるとともに、中長期経営戦略「Challenge2025」「3つの方向性」の概要を掲載しました。

●「SDGsと日野の戦略・取り組み」を新たに設け、SDGsへの貢献を通じて日野が目指す姿、課題解決に向けた日野の貢献領域、戦略・取り組み事例をそれぞれご紹介しています。

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**
2018年度(2018年4月1日～2019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**
2019年11月
(前回：2018年11月／次回予定：2020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2016/2018」
●環境省「環境報告ガイドライン2018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



サンメッセ株式会社 サンメッセ総合研究所 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.報告の構成について

「伝えたい」という想いと工夫

昨年に続いて、CSR経営全般を対象として意見を述べる。まず報告書の全体については、ストーリー性があり読みやすい構成となっている。また、絵図写真が効果的に配置され、文章も分かり易く簡潔な印象となっており、「伝えたい」という想いと工夫がうかがわれる。

特に、SDGsはターゲット・レベルで検討され、日野の特性を活かして具体的にどう取り組むかを掲載したことは高く評価できる。また、毎年の慣例となった複数の若手社員のインタビュー記事は、時宜を得た話題と共に、日野の活力ある雰囲気を醸し出している。

ESG情報については、環境面ではこれまでの蓄積もあり、報告は充実している。ゼロチャレンジたる「日野環境チャレンジ2050」に対応する「2020年環境取り組みプラン」の目標と実績・課題が分かりやすく記載されている。今後は、課題に対する積極的な取り組みを期待したい。

社会面では、その考え方や取組内容を記載しており、意欲的に伝えようとしている。今後は、経年評価のために出来る限り定量化を行った上で、課題を明確にすることが肝要である。ガバナンス面では、態勢の説明に加え、CSRやサステナビリテイについてどのような議論が行われたのか、是非とも記載いただきたい。

昨年、グローバルレベルでのCSR経営の体制整備が急務と指摘したが、専門部署の新設など強化中とのこと。今後は海外拠点との連携を更に強化し、取り組みの加速に繋げていただきたい。

サプライチェーンについては、『Social(社会)』にて「仕入先CSRガイドライン」や国内・海外の「仕入先総会」の記載があるが、今後の海外生産・調達の拡大を考えると、マネジメント・レベルに位置付け、今後更なる取り組み強化が望まれる事項である。

なお、今年新たに記載されたのが「人権の尊重」である。これは労働・安全・健康と関連して、“働き方”の根幹をなすものであるため、グローバルで人権に対する考え方を共有し、更なる取り組み強化に繋げることを期待する。このことはサプライチェーンのCSRリスクへの対処に他ならない。

2.報告の内容について

時代変革の中でさらなるCSRの向上を

今年のサステナビリティ報告書の内容は、CSR経営を超えて、長期にわたる価値創造を戦略的にめざす「統合報告書」の片鱗がうかがえる。一般にCSRであれCSVあれ、ほとんど時間軸の認識はない。しかし、長期の時間軸を意識した「日野環境チャレンジ2050」に続き、中長期経営戦略「Challenge2025」が策定された。SDGsの達成目標は2030年である。

これにはいくつか要因があろう。一つは“CASE”と呼ばれる技術革新を契機に、自動車産業は世界的に大きな転換点に立っている。つまり、気候変動対策としてクルマが電動化する中、IT産業がAIやIoTを武器に参入してきたのである。もう一つは所有から利用へという価値観の変化であり、クルマに対して新しい使い方のニーズが高まってきている。

このことは個人向けの乗用車だけでなく商用車にも及んでおり、これまでのビジネスモデルは成り立たたず、むしろリスクにさえなってきた。他方、クルマにかかわる社会的課題としての高齢化・人手不足・過疎化が顕在化してきた。そこで、資金力のある今こそ、危機感をバネに次の時代に向けて戦略的に“構造改革”を自ら実行しなければならない。

このことはトップインタビューからも明らかである。「4つの価値提供」のため、新しい人流・物流プラットフォームの構築を目指す。そこで、単に「良い製品を作ればよい」という発想から脱せねばならない。例えば、クルマの生涯を視野に入れた「トータル・サポート」は良い着眼点である。顧客への価値提供と同時に、社会的課題の解決となり、SDGsにもつながる。

下社長が指摘されるように、「サステナビリティ」は世界中が意識すべき時代のキーワードであり、自社のバリューチェーン全体を視野に入れた正しい意味でのCSRと体制構築はその基礎となる。今後の日野のCSRの更なる向上に期待する。

日野自動車株式会社

https://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（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