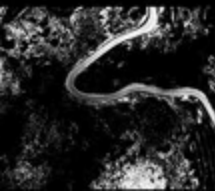


HONDA
The Power of Dreams

How we move you.
CREATE ▶ TRANSCEND, AUGMENT

SDV研究開発センター 紹介資料



HONDA
The Power of Dreams

How we move you.
CREATE ▶ TRANSCEND, AUGMENT

Hondaの原動力は、
いつの時代も私たち一人ひとりの夢です。

一人ひとりの夢の形は違っても
独創的な技術とアイデアとデザインで、
より自由で、より便利で、
より楽しいモビリティを実現するために
何度も何度も挑戦を続けてきました。

Hondaの夢見るこれからのモビリティ。
それは、自由な移動の喜びを創造するモビリティ。
時間や空間の制約から人を解放し、
あらゆる可能性を拡張していくモビリティ。

それは、夢に向かって動き出そうとする人のパワーとなる。
その夢はさらに多くの人を動かし、無限に夢が広がっていく。

The Power of Dreams

Hondaは自らが夢見るモビリティの創造を通して、
より多くの人々の夢の力となり、
人と社会を前進させる原動力となっていきます。



本田技研工業株式会社

取締役
代表執行役社長

三部 敏宏

無限の「夢」の力を信じ、その実現を後押しするパワーであり続ける

Hondaは、「自らの技術で人の役に立ちたい」という創業者の強い想いから始まり、現在、総合モビリティカンパニーとして、幅広いモビリティやサービスを世界中のお客様にお届けしています。

2023年にグローバルブランドスローガンである「The Power of Dreams」を再定義し、私たちの目指す提供価値とその原動力をあらためて明確に示しました。この検討においては、これまで私たちが提供してきたあらゆるモビリティの本質的な価値は何か、ということについて、徹底的に議論を重ねました。

考え抜いた末に、私たちがあらためて確信を抱くに至った結論は、モビリティは単に人が移動するための道具ではなく、「時間や空間といったさまざまな制約から人々を解放し、また人の能力と可能性を拡張する」という素晴らしい価値を有しているということです。

子どもの頃に初めて自転車に乗れたときの風を切る感覚、家族と一緒にクルマで訪れた知らない土地の風景やにおい、初めて乗った飛行機の窓から見下ろした光景など、モビリティをもたらす「解放」と「拡張」という価値を通じて、私たちは多くの喜びを享受してきました。「もっと遠くへ、もっと速く、もっと自由に移動したい」という想いは人間の根源的な欲求であり、その願いを叶えるモビリティは無限の可能性を秘めています。

Hondaには、この普遍的で本質的な価値を持つモビリティをさらに進化させることで「自由な移動の喜び」を世界中に広げていきたい、という強い想いを持った人たちが集まっています。Hondaで働く一人ひとりが「こうしたい、こうありたい」という夢を持ち、その強い想いと個性がぶつかり合い、多様な知と多様な夢が相互に作用し合うことで、大きな価値を生み出す「創造」につながっていくと信じています。夢を原動力に、独創的な技術とアイデアで、「より自由で、より便利で、より楽しいモビリティ」を実現するために、私たちはチャレンジを続けています。

私たちの夢と創造力から生まれるモビリティ、その「時間や空間の制約からの解放」、「人の能力と可能性の拡張」という提供価値が世界中の人々を動かし、心を震わせ、それぞれが夢に向かって一步踏み出す力となっていく。そしてその力が周りに波及し、新たなつながりが生まれ、社会全体に夢が広がっていく。Hondaはいつも、世界で紡がれる無限の「夢」の力を信じ、その実現を後押しするパワーでありたいと考えています。

目次

| | |
|------------------|----|
| 01. 会社概要 | 5 |
| 02. 企業文化 | 14 |
| 03. これからのクルマ | 18 |
| 04. Hondaが考えるSDV | 23 |
| 05. Hondaが考えるUX | 29 |
| 06. HondaのSDV技術 | 33 |
| 07. 働く環境 | 77 |
| 08. 人事制度 | 84 |

An aerial, grayscale photograph of a city skyline, likely Tokyo, featuring a large body of water and a bridge in the foreground. The image is dark and serves as a background for the text.

SECTION 01

会社概要

HONDA
COMPANY

会社概要

社名 本田技研工業株式会社
本社 〒105-8404 東京都港区虎ノ門2-2-3 虎ノ門アルセアタワー
設立 1948年（昭和23年）9月
代表者 取締役代表執行役社長 三部敏宏
主要製品 二輪車、四輪車、パワープロダクツ

Hondaを支える力

資本金



860 億円

従業員数



連結 194,173名

単独 32,088名

Hondaグループ会社



357 社

連結子会社 284社+持分法適用会社 73社

連結業績

売上収益



21兆 6,887 億円

営業利益



1兆 2,134 億円

パワープロダクツ事業
及びその他の事業 1.8%

金融サービス事業
16.2%

二輪事業
16.7%

四輪事業
65.3%

事業別
売上収益構成

その他
6.4%

アジア
18.9%

欧州
4.3%

仕向地別
(外部顧客の所在地別)
売上収益構成

北米
59.0%

日本
11.4%

主要拠点（国内）

栃木

栃木東（四輪研究開発センター / SDV研究開発センター / 統合研究センター）
栃木西（生産統括部 / 生産技術統括部）
QCT（品質改革本部）
PG栃木
ホンダレーシング

大阪

Honda Software Studio
Osaka

福岡

Honda Software Studio
Fukuoka

熊本

熊本製作所

三重

鈴鹿製作所

愛知

Honda Software Studio
Nagoya

静岡

浜松製作所
細江船外機工場

埼玉

Honda 和光ビル
Honda 白子ビル
Honda Software Studio Omiya
二輪事業本部朝霞
本田技術研究所
埼玉製作所エンジン工場
埼玉製作所完成車工場
ホンダアクセス
ホンダ・レーシング

東京

虎ノ門オフィス（本社）
Honda Software Studio Tokyo
Honda Innovation Lab, Tokyo
Honda Innovation Lab Harajuku
Honda Design Creation Lab.

※2025年度時点

Hondaの想い

人に喜んでもらう技術こそ、 本当の技術

本田宗一郎

戦後すぐ、人々の移動手段だった自転車にエンジンを付けることを思いついた本田宗一郎。毎日遠くまで苦労して買い出しに行く妻を思い、開発した自転車用のエンジンは評判となり、またたく間に世の中に広がっていきました。

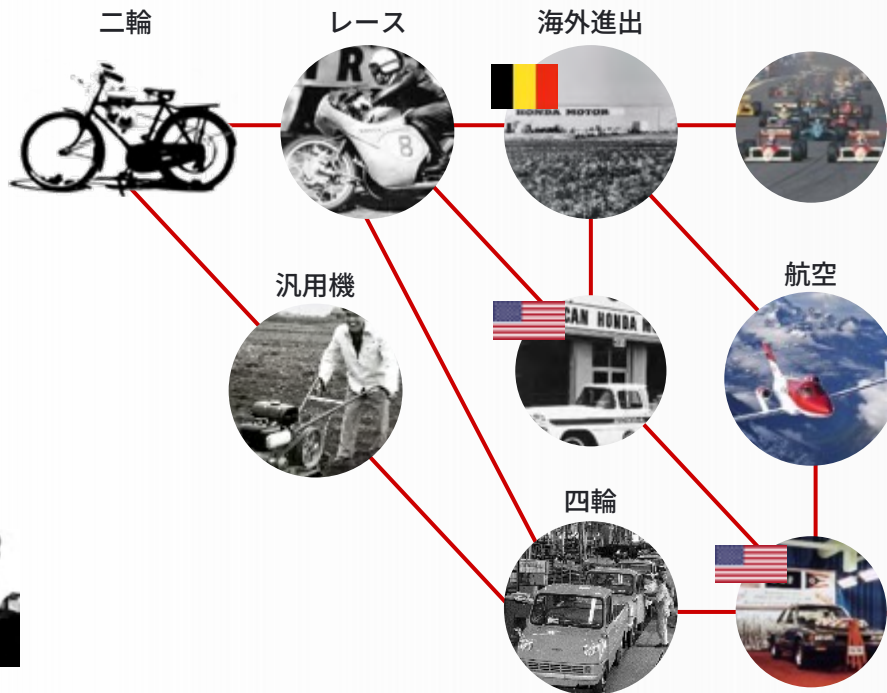
これができたら、みんながもっと喜ぶだろうな。

小さなエンジンにこめられていたその想いは今につながり、これからもつながっていきます。



1948

本田技研工業株式会社創立



2025



世界的なモータリゼーションや産業の成長に沿って成長



HONDA
The Power of Dreams

世界一のパワーユニットメーカー

28,000,000

Power units / Year



人々が行動する「パワー、原動力」を提供



Hondaの製品領域

すべての人に、

「生活の可能性が広がる喜び」を。

Hondaは創業以来「人や社会の役に立ちたい」

「人々の生活の可能性を広げたい」という想いのもと、

多くのお客様に喜んでいただける、

暮らしに役立つ商品の提供に取り組み続けています。

HONDA
The Power of Dreams



バイク

世界中、様々な地域の暮らしに溶けこむ二輪車を。

原点である二輪車は、「お客様に寄り添ったものづくり」を実践し、各国・地域に根ざした製品を提供。累計4億台以上を届け、二輪車市場の新たな境地を開拓し続けています。今後は、高いコスト競争力を活かし、お求めやすい価格で電動車を届けることで、グローバルでの電動化を牽引。また、安全技術の適応機種を拡大することで「より便利に、より自由に」を世界中のお客様に届けていきます。

クルマ

「あやつる喜び」を時代に合わせて進化させていく。

1963年に始まったHondaの四輪事業は、世界中で年間約400万台を販売。安心でストレスフリーなクルマとサービスでお客様の生活を豊かにし、移動の自由をサポートします。今後は、これまでHondaが培ってきた「あやつる喜び」は変わることなく、グローバルで電動化を進め、「移動に伴う制約からの解放と人の可能性の拡張」という提供価値の実現を目指していきます。



パワープロダクツ

人に寄り添い、仕事や暮らしの原動力になる。

Honda創業時の「人の役に立ちたい」という想いを受け継ぐパワープロダクツ事業。1953年の開始以来、エンジン、耕うん機、発電機、除雪機、芝刈機、ポンプなどを展開し、50カ国以上で選ばれています。現在はさらに持ち運び可能なバッテリーや商品の電動化など領域を拡大し、「移動と暮らしに新価値を提供する」事業へと可能性を広げていきます。

マリン（船外機）

水を汚さずに、水上の喜びを提供する。

1964年、軽量・廉価な2ストロークエンジンが主流の船外機市場に、Hondaはあえて、重量・コストにハンデがありながらも、エンジンオイルを水中に排出しない4ストロークで参入しました。「水上を走るもの、水を汚すべからず」という本田宗一郎の考えに基づき、環境性能にこだわった高性能な商品とサービスを提供。世界中のニーズに合った水上の楽しさを広めています。



航空

次世代を切り拓き、自由な移動の喜びを提供する。

空を自由に移動できるモビリティの提供は、Honda創業当初からの夢でした。夢の実現に向けてHondaは、1986年からジェットエンジンの研究・開発を開始。2015年に引き渡しを開始した「HondaJet」は、小型ビジネスジェットを革新する存在です。みなさまへ「自由な移動の喜び」を提供するために、航空機の次世代を切り拓く、性能と快適性への挑戦を続けています。



Dreams

人々に自由な移動の喜びを提供し続けていくこと

CREATE

自由な移動＝普遍的・本質的価値

TRANSCEND

時間と空間の制約から人を解放

AUGMENT

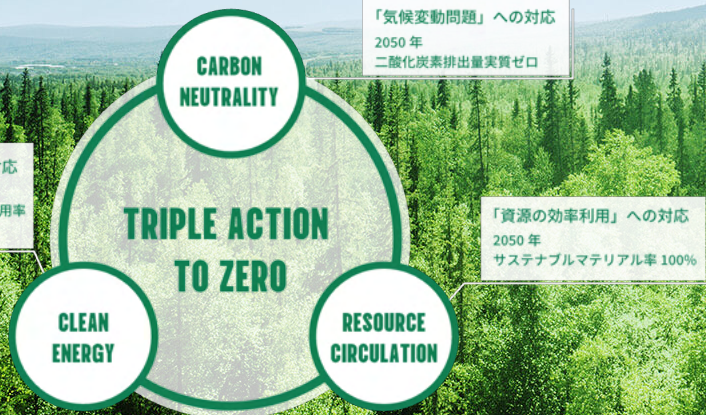
人のあらゆる可能性の拡張

環境

Hondaの社会課題への挑戦 2050年に、 環境負荷ゼロを目指す。

Triple Action to ZERO

Hondaは、この地球上で人々が持続的に生活していくため、
2050年に製品だけでなく企業活動を含めた
ライフサイクルでの「環境負荷ゼロ」の実現を目指します。



安全

Hondaの社会課題への挑戦 2050年に、 交通事故死者ゼロを目指す。

活動の方向性

Hondaの安全は、3つの要素を個別に進化させるとともに、
それぞれを組みあわせることで、
様々な要因により引き起こされる事故に対応します。



SECTION 02

企業文化

CULTURE



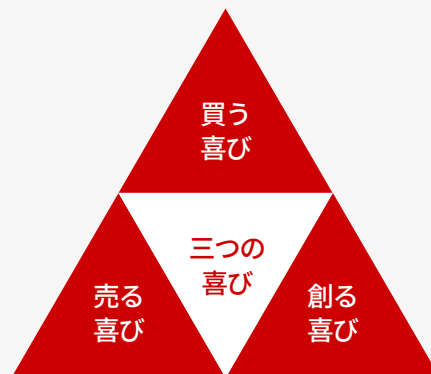
Hondaフィロソフィー

基本理念



Hondaフィロソフィー

Hondaグループの基となっているのが、
本田宗一郎と藤澤武夫という二人の創業者が残した
「Hondaフィロソフィー」。
Hondaで働く社員一人ひとりの価値観として
共有されているだけでなく、いつの時代も
行動や判断の基準となっています。



自立

自立とは、既存概念にとらわれず自由に発想し、自らの信念にもとづき主体性を持って行動し、その結果について責任を持つことです。

平等

平等とは、お互いに個人の違いを認めあい尊重することです。また、意欲のある人には個人の属性(国籍、性別、学歴など)にかかわらず、等しく機会が与えられることもあります。

信頼

信頼とは、一人ひとりがお互いを認めあい、足らざるところを補いあい、誠意を尽くして自らの役割を果たすことから生まれます。Hondaは、ともに働く一人ひとりが常にお互いを信頼しあえる関係でありたいと考えます。

社是

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

買う喜び

Hondaの商品やサービスを通じて、お客様の満足にとどまらない、共鳴や感動を覚えていただくことです。

売る喜び

価値ある商品と心のこもった応対・サービスで得られたお客様との信頼関係により、販売やサービスに携わる人が、誇りと喜びを持つことができるといことです。

創る喜び

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

運営方針

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

見たり、聞いたり、
試したりで、
試したりが
一番重要

技術の前では
皆平等だ

手自松
で分の明
のは

速い

ということが
絶対のサービス

Hondaイズム

Hondaの歴史の中で、
脈々と受け継がれる信念と、
語り継がれる言葉たち。

ノープレー・
ノーエラーを
排せ

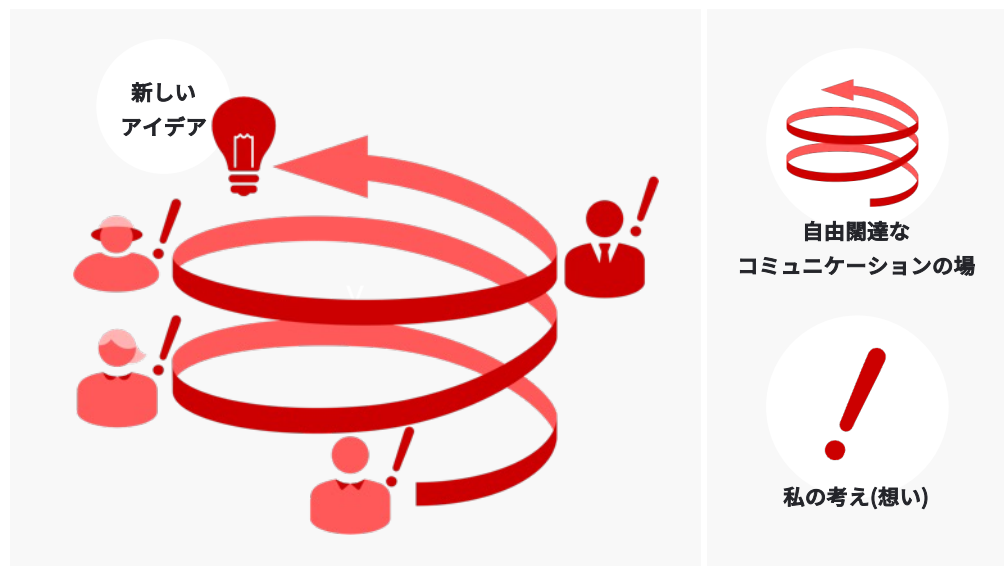
Hondaは
利益優先の会社
ではない

まず自分の
ために働け

能ある鷹は
爪を誇示せよ

新しい価値を生み出すためのHonda流のミーティング手法

「ワイガヤ」とは、「夢」や「仕事のあるべき姿」などについて、年齢や職位にとらわれずワイワイガヤガヤと腹を割って議論するHonda独自の文化です。合意形成を図るための妥協調整の場ではなく、新しい価値やコンセプトを創り出す場として、本気で本音で徹底的に意見をぶつけ合う。業界初、世界初といった、Hondaがこれまで世に送り出してきた数々のイノベーションも、ワイガヤで本質的な議論を深めるところから生まれています。



- 1 年齢、立場、肩書、一切関係なし
- 2 自身の観点、大歓迎
- 3 遠慮は無用、臆せず発信
- 4 成果に焦らず、フリートーキング
- 5 意見をぶつけ合い、違いを楽しむ

SECTION 03

これからのクルマ



100年に一度の変革期を迎えるモビリティ業界

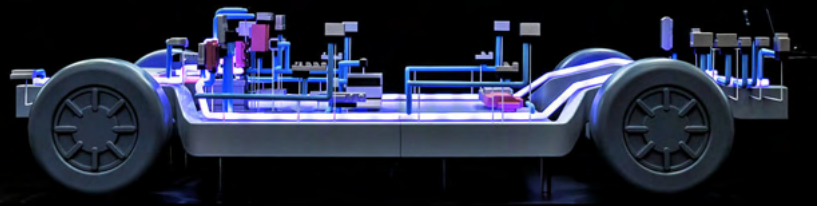
コネクテッド(Connected)、自動運転(Autonomous)、シェアリング(Shared)、電動化(Electric)といった「CASE」と呼ばれる新しい領域で技術革新が進む中、クルマの概念は大きく変わろうとしています。1つだけでも大きな変化ですが、それが4つも同時に押し寄せているような状況で、自動車業界はいま“100年に一度の変革期”とも言われています。

C
CONNECTED

A
AUTONOMOUS

S
SHARED

E
ELECTRIC



MaaS
サービスシフト



知能化



NFT



デカップリング



ICE BAN



ルールメイキング



モノづくり



電動化



100年に一度の変革期を迎えるモビリティ業界

産業構造が大きく変化する中、「電気自動車はこのようにつくれば成功する」
というような、これまでのルールや勝ちワザは存在しません。

一方で、あらゆる競合が同一線上に並んでスタートできる千載一遇のチャンス。



創業期からの
理念・想いへの
原点回帰



過去の成功体験や
しがらみに捉われない
ゼロからのスタート

覚悟を持ってHondaは現在を**第二の創業期**と定義。

これからのクルマの価値

これからのクルマは、ソフトウェアによりユーザーに合わせてパーソナライズ化。乗り心地、UI、走り方などが『乗れば乗るほど進化』していきます。

これまでのクルマ

ハードウェア・デファインド



明確な目標、企画

HWが価値を定義

※機種開発ベース

コストに見合う
HW選定

個別最適な
HWバリエーション

SW適合

これからのクルマ

ソフトウェア・デファインド



- ・不確実性
- ・価値そのものを 継続的に早く提供

SWが価値を定義

※SW開発ベース

HW予約設計
(継続進化)

HWバリエーション削減
(価値創造集中)

SW PF化

クルマのパーソナライズ化と短期開発

Personalization of cars and short development cycles



Software Defined Vehicle

AD/ADAS

Autonomous Driving/Advanced Driver-Assistance Systems

UX・デジタルサービス

UX and digital services

IVI

In-Vehicle infotainment

エネルギーマネジメント

Energy management

ソフトウェアデファインドな車づくりへの変革が必要

Transformation to software defined vehicle development

SECTION 04

Hondaが考えるSDV

SDV VISION

SDVとは？

ソフトウェア・デファインド・ビークル

クラウドとの通信により自動車の機能を継続的にアップデートすることで、

運転機能の高度化など従来車にない

新たな価値が実現可能な次世代の自動車のこと

(出典) 経済産業省：「モビリティDX戦略」を策定しました。(2024年5月24日)

ソフトウェア・デファインド

継続的なソフトウェアアップデート
により新しい価値を実現する

+

ビークル

自動車

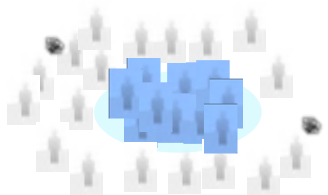

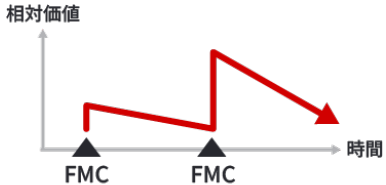
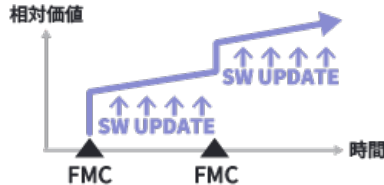
Hondaが描くソフトウェアデファインドビークル



個別のハードの域を超えてソフトウェアをベースに「繋がる」ことが
Hondaが描くソフトウェアデファインドビークルの世界

※1 「FC」 Fuel Cell ※2 「eMaas」 MaaS/EaaS
※3 「AD」 Autonomous Driving ※4 「EV」 Electric Vehicle

Hondaが目指すSDV

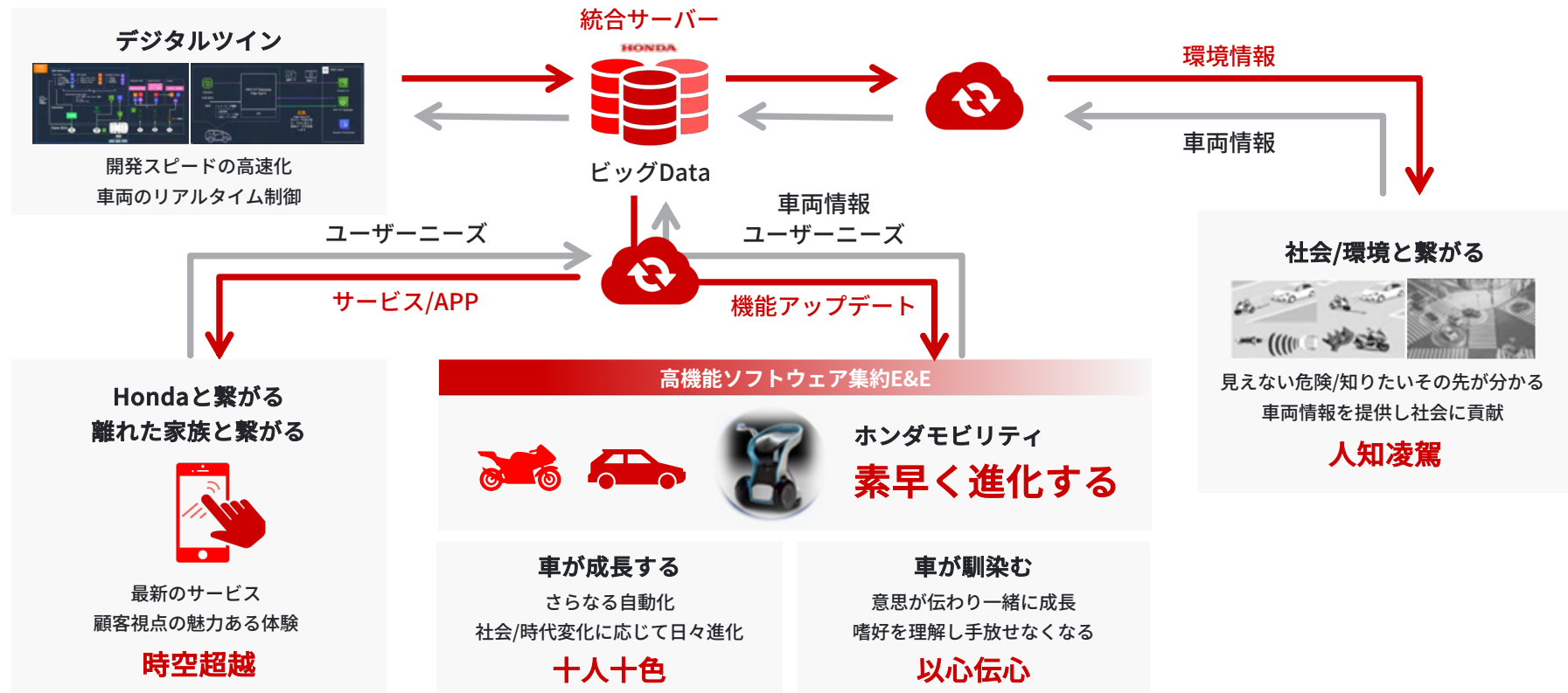
| | 従来 HDV ハードウェア・デファインド・ビークル | これから SDV ソフトウェア・デファインド・ビークル |
|-----------|---|---|
| 特徴 |  <p>メインターゲットのニーズを満たす型を起こして大量生産</p> |  <p>お客様一人一人の思考/ニーズにきめ細かく対応</p> |
| 商品保有期中の価値 |  <p>進化せず 価値は落ち続ける</p> |  <p>高頻度なソフトウェアアップデートにより進化し続け、価値は上昇する</p> |
| どんなクルマか？ | 画一的なクルマ | お客様好みに進化し続ける “カスタマーデファインド”なクルマ |

※ 「FMC」 フルモデルチェンジのこと。現行型から次期型へと、完全な新型車として開発されるモデルチェンジのことを指す。

これまで誰もやったことがないことに挑戦していく

ソフトウェア・デファインドで実現したい世界観

車外と繋がり素早く進化することで一人ひとりの夢を実現し移動の喜びを提供します。



Hondaの「SDV」開発ビジョンについて

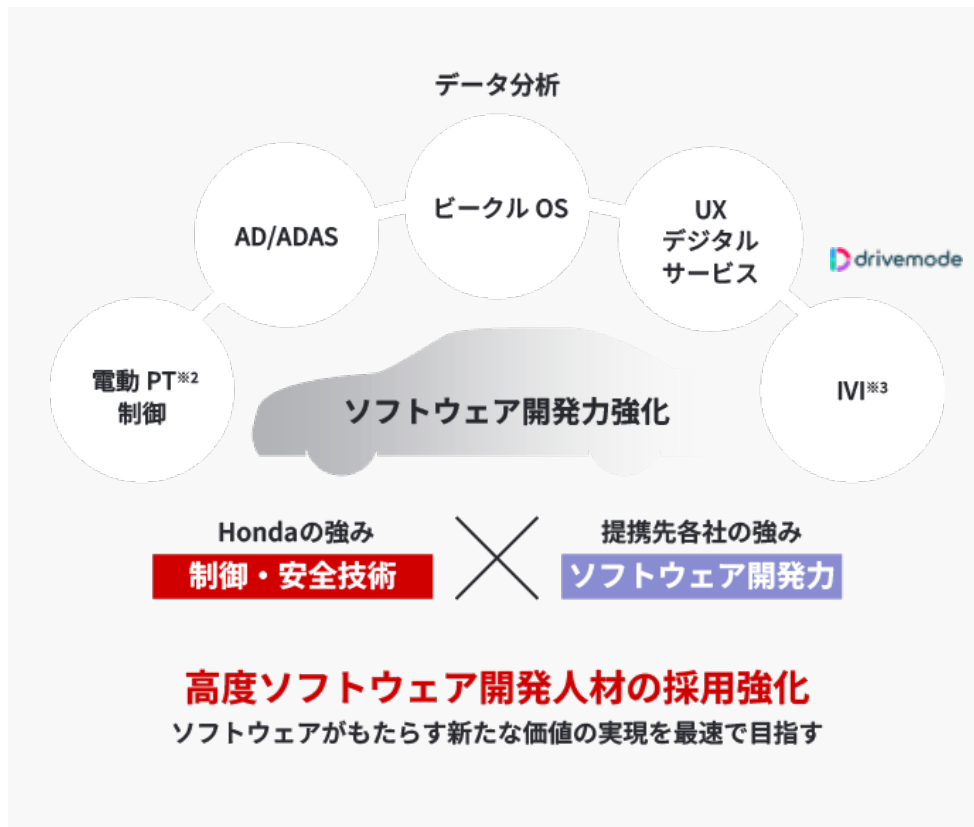
自動車開発におけるSDVによるインパクト

- ✓ 企業起点でのプロダクトの提供から顧客起点に変化
- ✓ 開発のあり方が個別のドメイン単位からクロスドメインに進化
→「ソフトウェアの手の内」化が必須
- ✓ 「終わりのある開発」からOTA^{※1}で更新し続ける
「終わりの無い開発」へとスコープが変化
- ✓ ソフトウェアの開発を前提としたハードウェアの定義が必要

※1 「OTA」 Over the Airの略。無線通信を介してソフトウェアやファームウェアなどのアップデートを含む、車両とのデータの送受信を行う技術のこと。

※2 「PT」 パワートレインのこと。エンジンで発生した回転エネルギーを、駆動系に効率よく伝達する装置類のこと。電気自動車ではモーターやバッテリーが該当し、自動車の推進力に関係する装置類の総称。

※3 「IVI」 In-vehicle Infotainmentの略。車載インフォテインメント機能のこと。



SECTION 05

Hondaが考えるUX

「運転して・使って・繋がって 楽しい」に向けた取り組み

進化の早いIT技術・シーズをいち早く活用し、
「運転して・使って・繋がって 楽しい」をお客様と共にアジャイルに創出

とことん運転を楽しめる車両制御の進化



制御アップデート
モード追加
セッティングダウンロード

車内空間・移動時間を楽しく演出



移動時間を盛り上げるエンタメサービス

運転好きの楽しさ拡大



ゲームライクな運転診断
ドライバーランキング
AIによるドラテクコーチ

リアルドライビングシミュレーター
の世界をEVで体験



クルマ移動とヒトが繋がる拡張体験



離れていても
一緒にドライブ！
仮想同乗体験



地域に詳しい
ヒトの声が届く！
音声×移動体験

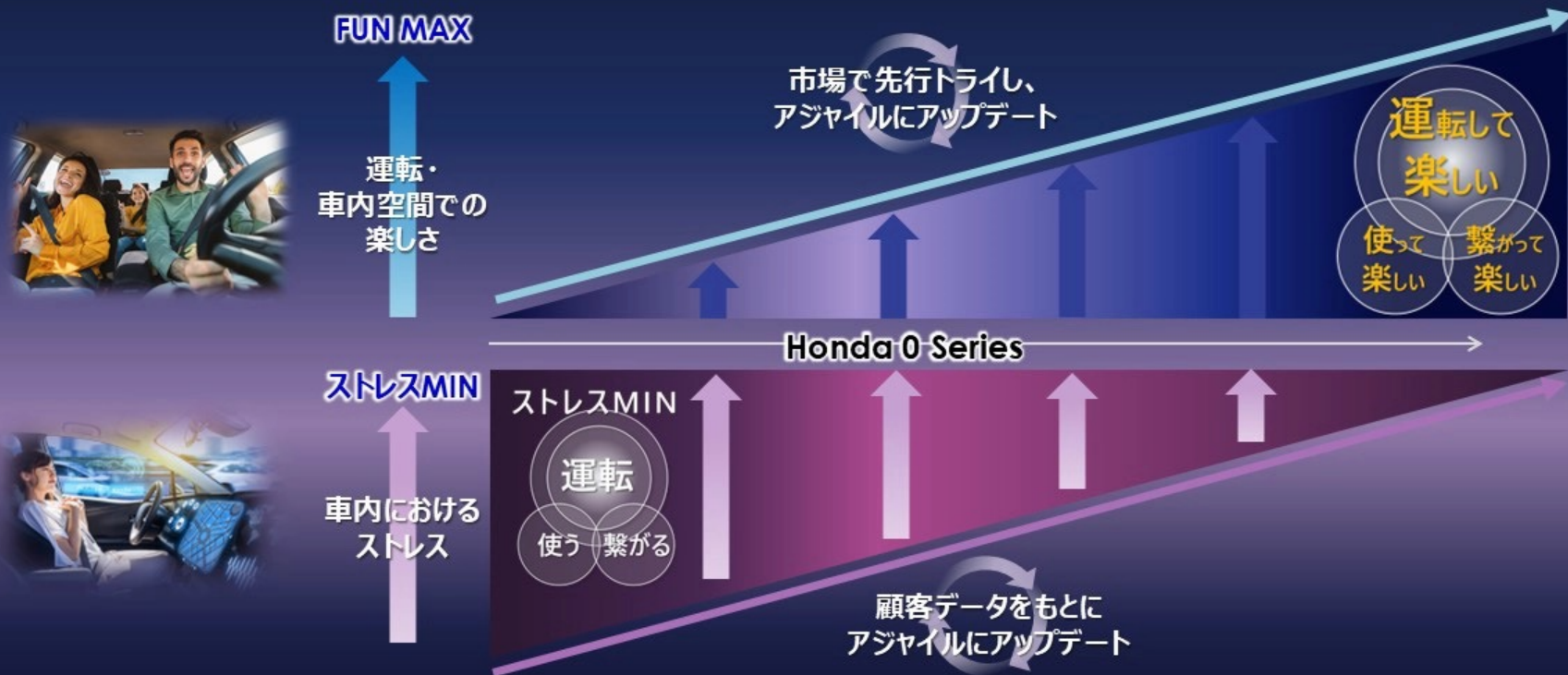
運転して
楽しい

使って
楽しい

繋がって
楽しい

デジタルUX方針

クルマがヒトに寄り添い、共に成長することで、
「ストレスMIN」な車内体験と「運転して・使って・繋がって 楽しい」の拡大を目指す



ストレスMINに向けた取り組み

直近のIVIの継続進化に加え、**意図理解・行動予測**により
お客様一人ひとりに寄り添い“**何もしなくてもできている**”を目指す

ストレスMIN



ストレスMIN

何もしなくてもできている

個々のお客様に最適な提案

声ですぐできる

徹底したシンプル操作

Android
Automotive OS搭載

3rd party Appの継続的な追加・アップデート

Honda独自

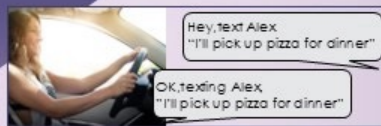
意図理解・行動予測による先回り



先読みシームレスエントリー



シーン理解によるAIエージェント



IVIのパーソナライズ・音声アシスタントの継続進化

クルマの使い方QA
充電・車両トラブルサポート

マルチモーダル
音声対話

AIによるメッセージやスケジュール連携のスマート化
顔認識による自動ユーザー切替

2022

2025

以降

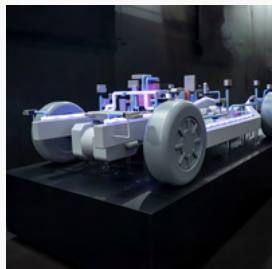
SECTION 06

HondaのSDV技術



Hondaが有するSDV技術（主な事例紹介）

お客様一人ひとりに寄り添ったクルマ体験を提供するために、Hondaが有するさまざまなSDV技術を活用し、お客様好みのクルマへとアップデートしています。



SDVプラットフォーム

E&Eアーキテクチャ

ビークルOS

OTA

最新の機能やサービスを
継続的かつ迅速に提供する
ためのプラットフォーム



**バーチャル
開発**

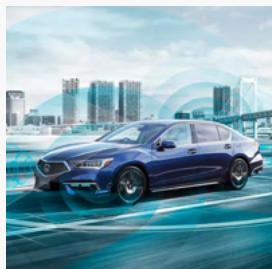
高速開発



AI

AI半導体

高度な認識・判断を
支えるAIと、高速処理・
省電力を実現する
カスタムAI半導体



AD / ADAS

安心安全な
自動運転

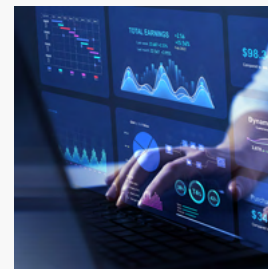


デジタルLUX

**デジタル
コックピット**

コネクテッド

運転して・使って・繋がって
楽しく、便利に

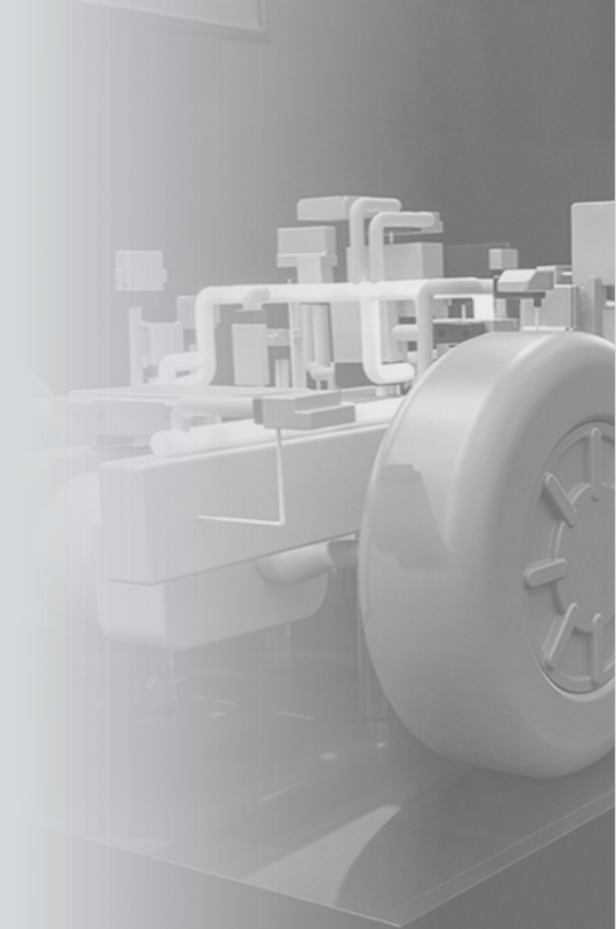


**データ分析
/ 活用**

AI機能進化

SDV技術紹介

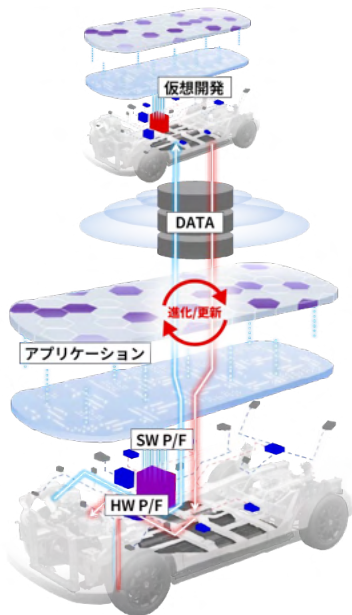
SDVプラットフォーム



SDV開発を支える共通プラットフォーム | SDVプラットフォーム

SDVプラットフォームを手の内化することで、必要な機能や価値をクロスドメインで爆速実現できる仕組みを早期に提供しています。

SDV-PFの戦略的要素技術の確立



| | |
|--|---|
| | データPF ・賢くデータ収集、簡単分析 ・データ利活用性の向上 ・AI学習が容易に新しい価値 |
| | ASIMO OS※1 + AI PF ・API標準化でSWリソース再利用性向上 ・AI・周辺状況やお客様の状況・感情・意思の理解を深め人知を超える価値を提供 |
| | 通信アーキ ・各ゾーンの車両1台分データを集約 ・ECU統合 ・配線数 |
| | E&Eアーキ (HW PF) ・AI、クロスドメイン含めた価値提供 →頭脳集約化で機能運係 |

SDV技術の進化

| | | 単ドメイン | クロスドメイン |
|--------|--------|----------------------------------|------------------------------|
| ソフトウェア | E&E | Core ECU※2 アプリ | 車1台 アプリ |
| | ソフトウェア | Core ECU サービス | 車1台 サービス |
| ハードウェア | E&E | Gateway※3 ADAS IVI ドメインアーキ | セントラル ゾーン ゾーン セントラルアーキ |
| | ハードウェア | 汎用型 | Honda カスタム型 |

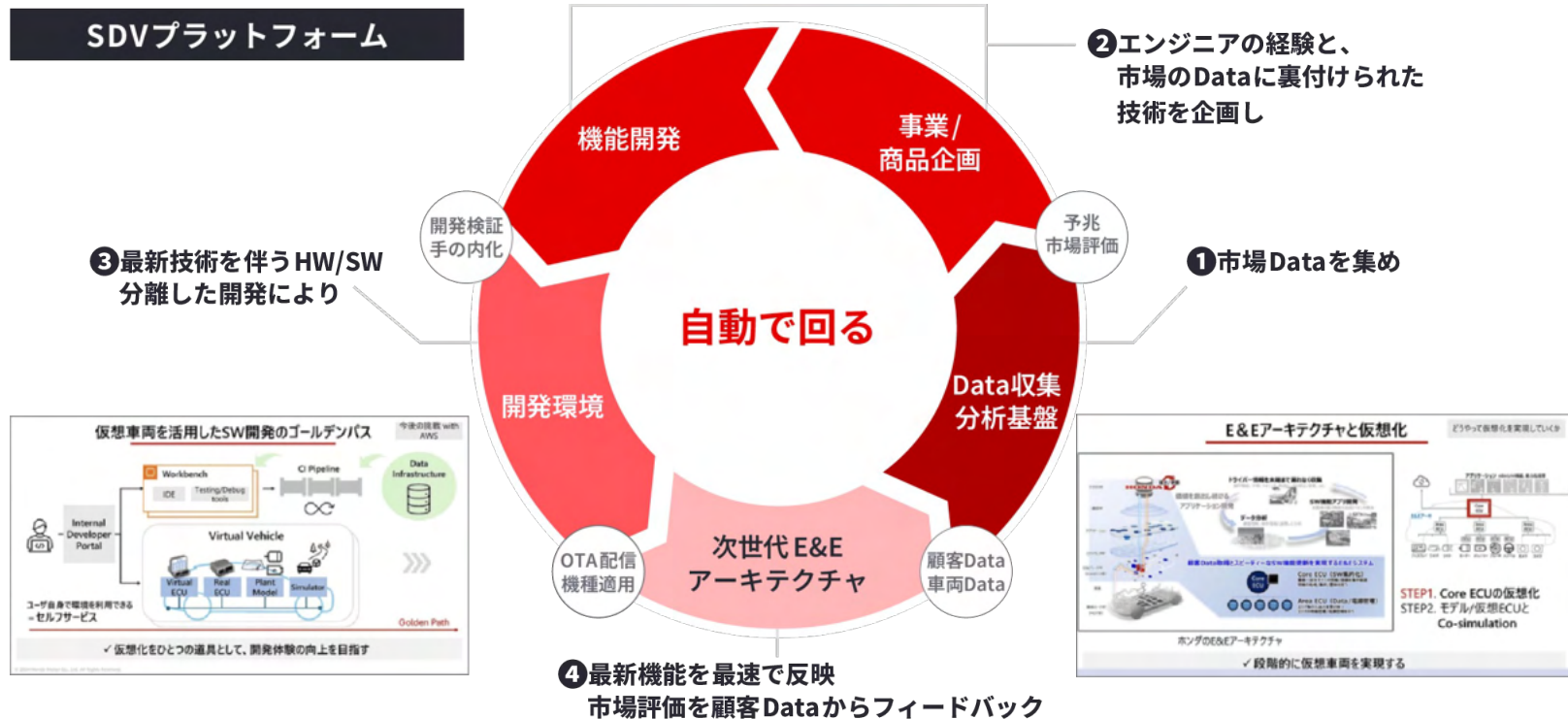
AI技術の基盤を一気通貫で手の内化

手の内化 外部調達

※1 「ASIMO OS」 Honda独自のビークルOSで、車両全体の制御と機能進化を支えるソフトウェアプラットフォーム。
 ※2 「Core ECU」 クルマの中で中核的な計算処理や制御機能を担うECU (Electronic Control Unit) を指す。
 ※3 「Gateway」 車両内のネットワーク同士をつなぎ、安全にデータの中継・管理する“通信のハブ”となるECUのこと。

SDVプラットフォームの役割

SDVプラットフォームは、HondaがSDVを実現するための基幹技術であり、開発した資産を将来にわたって継続的に活用できる仕組みです。



SDV技術紹介

E&Eアーキテクチャ / ビークルOS



SDVとE&Eアーキテクチャ

クルマの機能や価値をソフトウェアで定義し、ソフトウェアをアップデートすることで継続的に機能を増やしたり性能を高めたりすることができるSDV。その基盤となるのがE&Eアーキテクチャです。HondaはE&Eアーキテクチャに加え、ビークルOS、アプリケーションも独自開発することで、最新の機能やサービスを迅速に提供。ユーザーがディスプレイオーディオやスマートフォンを操作することで、OTA（Over-The-Air）アップデートによっていつでも新しい機能を使うことができます。



SDVプラットフォームの実現に向けて～ ビークルOS ～



機能Unit間のインターフェース設計は必要最小限

▶ 機能進化に対して柔軟性がない

標準APIでクルマのコンポーネントにアクセス可能

▶ コンポーネント組み合わせで機能が実現できる

外部サービス/
社会インフラともAPI連携

爆速アプリ開発のためのビークルOSを搭載し、さらに社会インフラ連携へと発展

SDV技術紹介

OTA



OTAとは？

OTA (Over-the-Air) とは、無線通信を通じてソフトウェアやデータを遠隔で更新・送受信する技術です。

これまでは、車載ソフトウェアの更新や修正を行うためには、故障対応と同様にディーラーによる対応が必要でしたが、OTAを活用することでディーラーやユーザーの手間なく遠隔で更新でき、クルマを常に最新・最適な状態に保つことができるようになります。

OTA (Over-the-Air)



OTAのメリット

迅速な不具合修正



リコール対応などを
迅速に実施し、
車両の安全性を即座に高める

継続的な価値向上



新しい機能の追加や
性能改善を
納車後いつでも可能にする

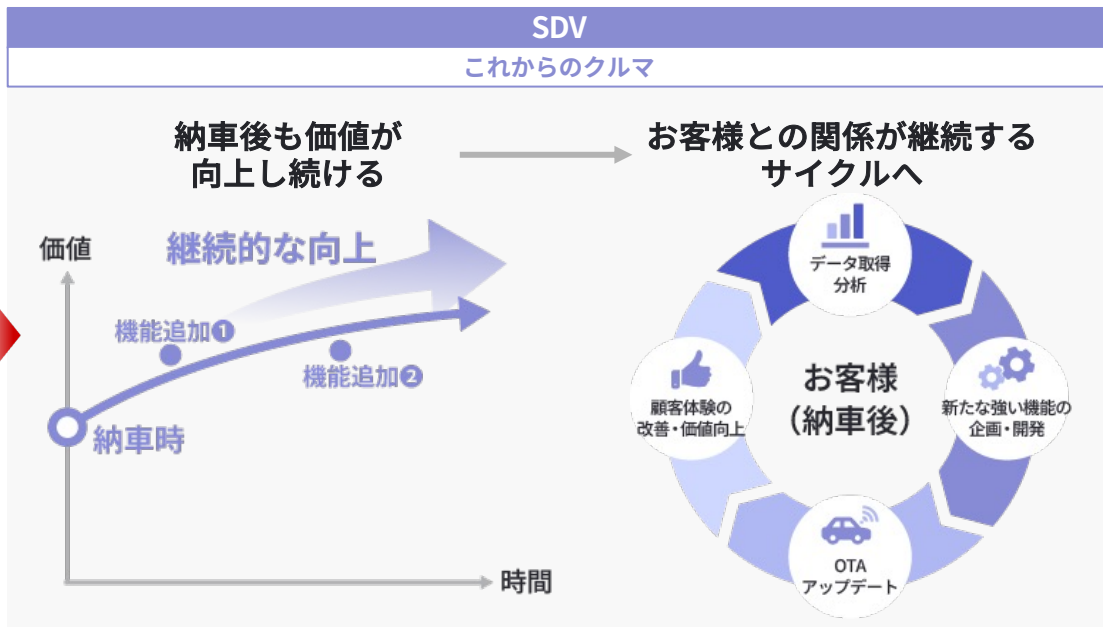
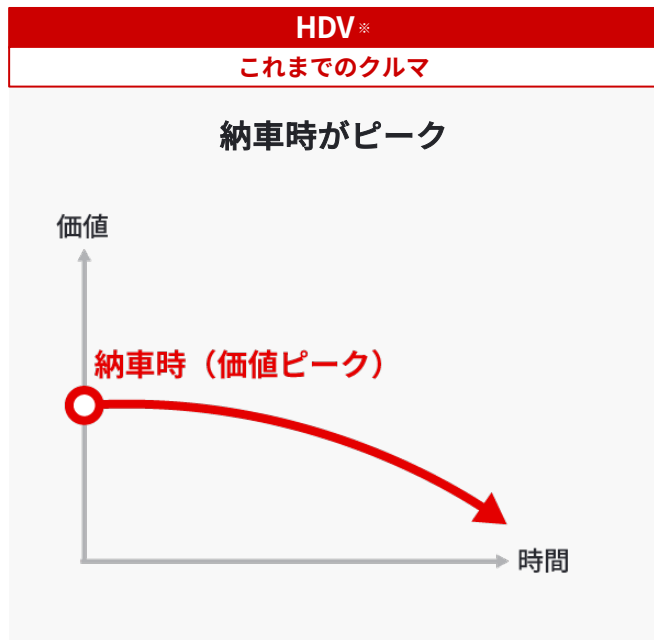
顧客体験の改善



販売店へ行く手間なく、
クルマが常に最新の状態に
保たれる

SDV時代にOTAがもたらす価値

これまでのクルマは、点検や車検といったアフターサービスによって状態を維持することはできても、機能や価値そのものが向上することはほとんどありませんでした。しかし、SDV時代には、クルマから取得したデータを分析し、その結果を新しい機能や改善としてOTAを通じて迅速に反映できるようになります。これにより、**クルマの価値が継続的に向上し、ユーザーとの関係性もアップデートを通じて長期的に維持・深化していくサイクル**が生まれます。



※「HDV」 Hardware Defined Vehicleの略。クルマの価値や機能が“ハードウェアで決まる”従来のクルマの概念のこと。

OTAアップデートのプロセス

OTAアップデートは安全かつ確実にを行うため、厳格なプロセスを経た上で適用されます。



SOTA^{※1}とFOTA^{※2}：更新対象と求められる信頼性の違い

SOTA (Software Over-the-Air)

車両の走行制御に関わらないFun領域のソフトウェアの更新

インフォテインメントシステム

ナビゲーションシステム

アプリケーション

ユーザーインターフェースに近い領域



FOTA (Firmware Over-the-Air)

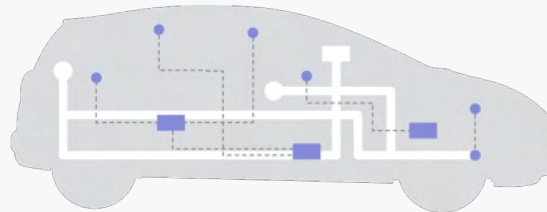
車両の根幹を制御するECU^{※3}のファームウェアを更新

エンジン制御

ブレーキシステム

バッテリー管理

極めて高い信頼性とセキュリティが要求される

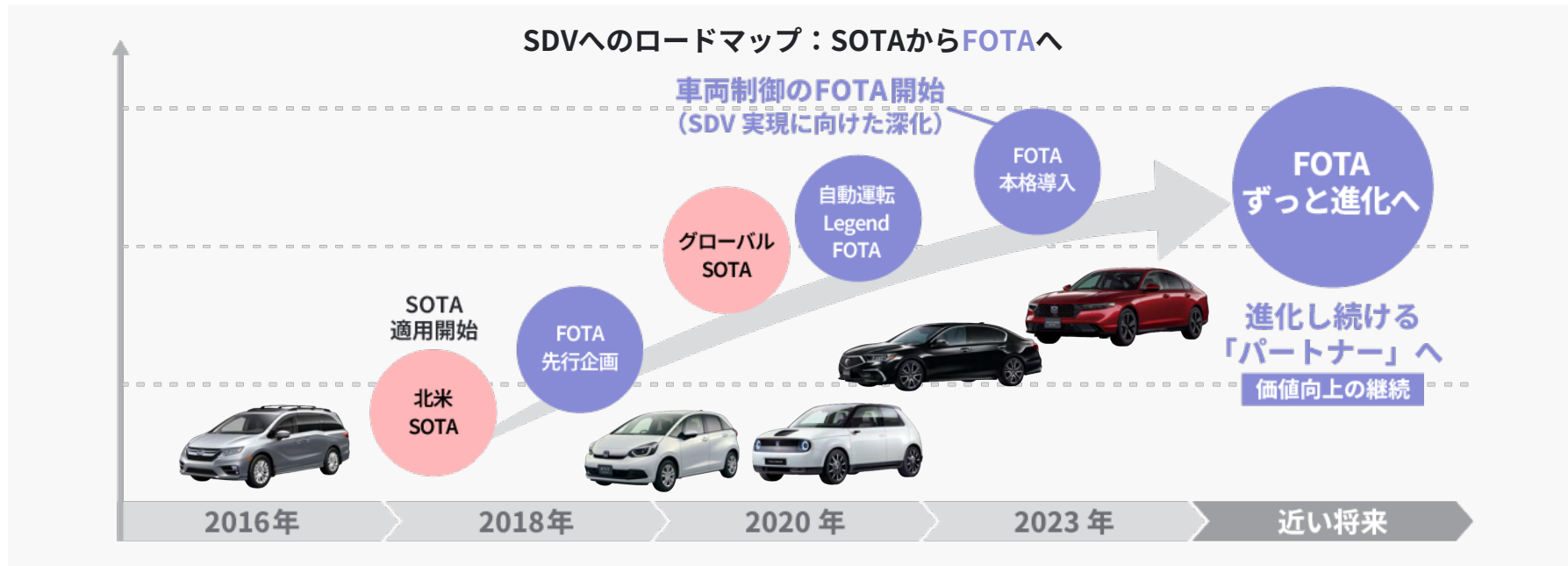


- ※1 「SOTA」 Software Over-the-Airの略。車両の「アプリケーション層・ソフトウェア」を更新するOTAのこと。
- ※2 「FOTA」 Firmware Over-the-Airの略。ECU（電子制御ユニット）のファームウェア（基本制御プログラム）を更新するOTAのこと。
- ※3 「ECU」 Electronic Control Unitの略で、車両内のさまざまな機能を電子的に制御するためのコンピュータ（電子制御ユニット）のこと。

Hondaが取り組んできたOTAの挑戦と進化

HondaはOTAの導入を段階的に進めてきました。2018年に北米でSOTAを開始し、さらに2023年からは、車両制御の根幹に及ぶFOTAに着手し、SDV実現に不可欠なOTA技術の高度化を進めています。

こうした取り組みにより、**お客様のクルマは常に最新状態に保たれ、納車後も機能・性能がアップデートし続ける“進化するパートナー”へと変わりつつあります。**



DIGITAL PROVING GROUND

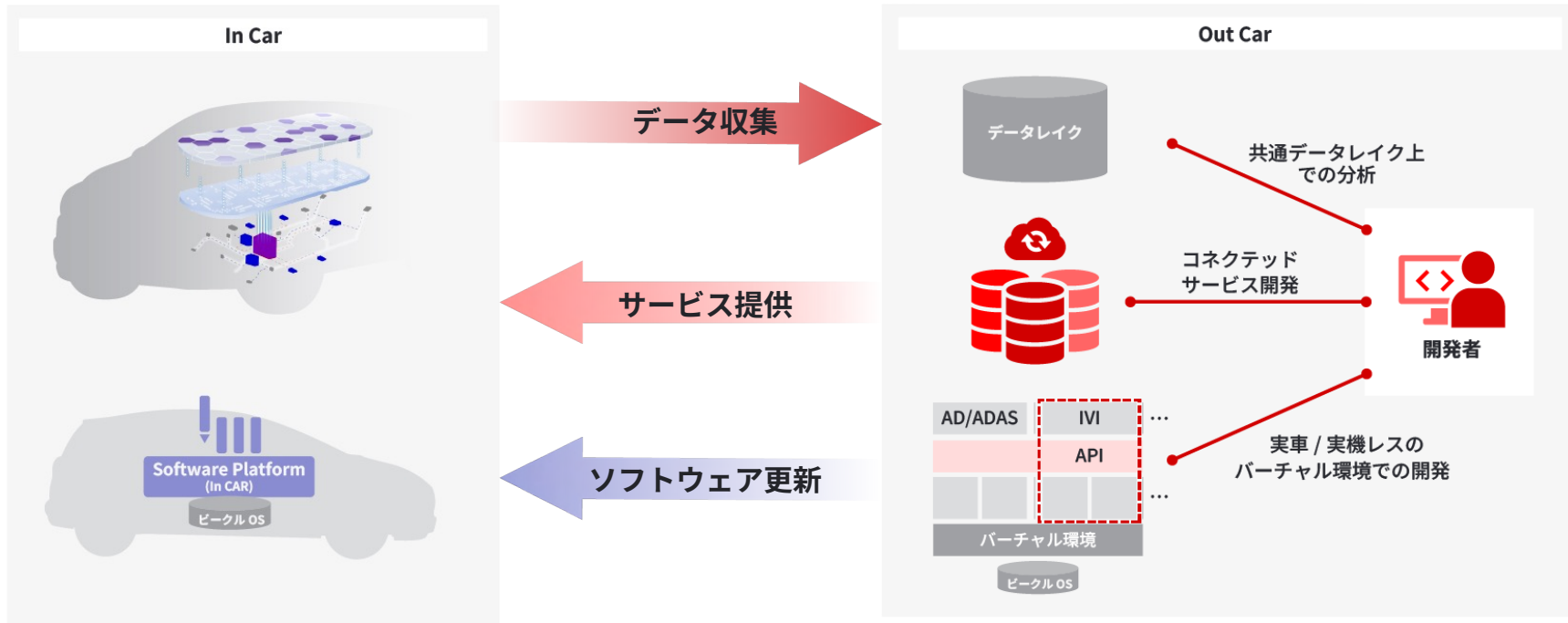
SDV技術紹介

バーチャル開発



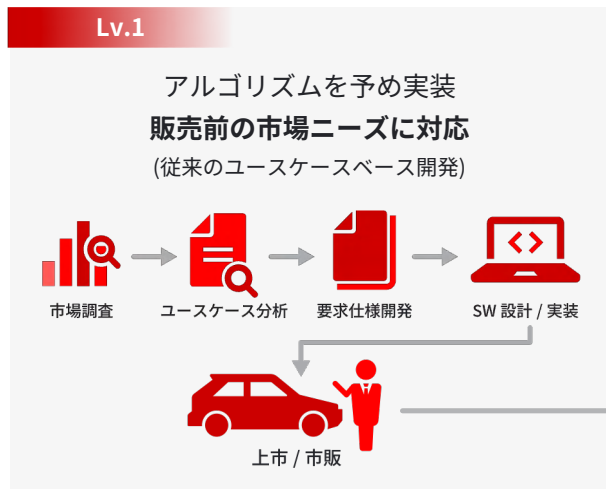
SDVプラットフォームの実現に向けて～バーチャル開発～

バーチャル開発とは、クルマ（In Car）とコネクテッドバックエンドサーバなど外部環境（Out Car）を高次元に組み合わせたバーチャル開発可能な環境の構築のこと。HondaのSDVでは、最新の機能をいち早く開発・提供するために、仮想空間上でソフトウェアの開発と車載テストが行えるバーチャル開発環境を構築しています。



クラウド活用によるIn Car/Out Carを組み合わせたバーチャル開発の環境を構築

従来の開発から脱却し、 無限のユースケース・不定な状況に応える モビリティを具現化

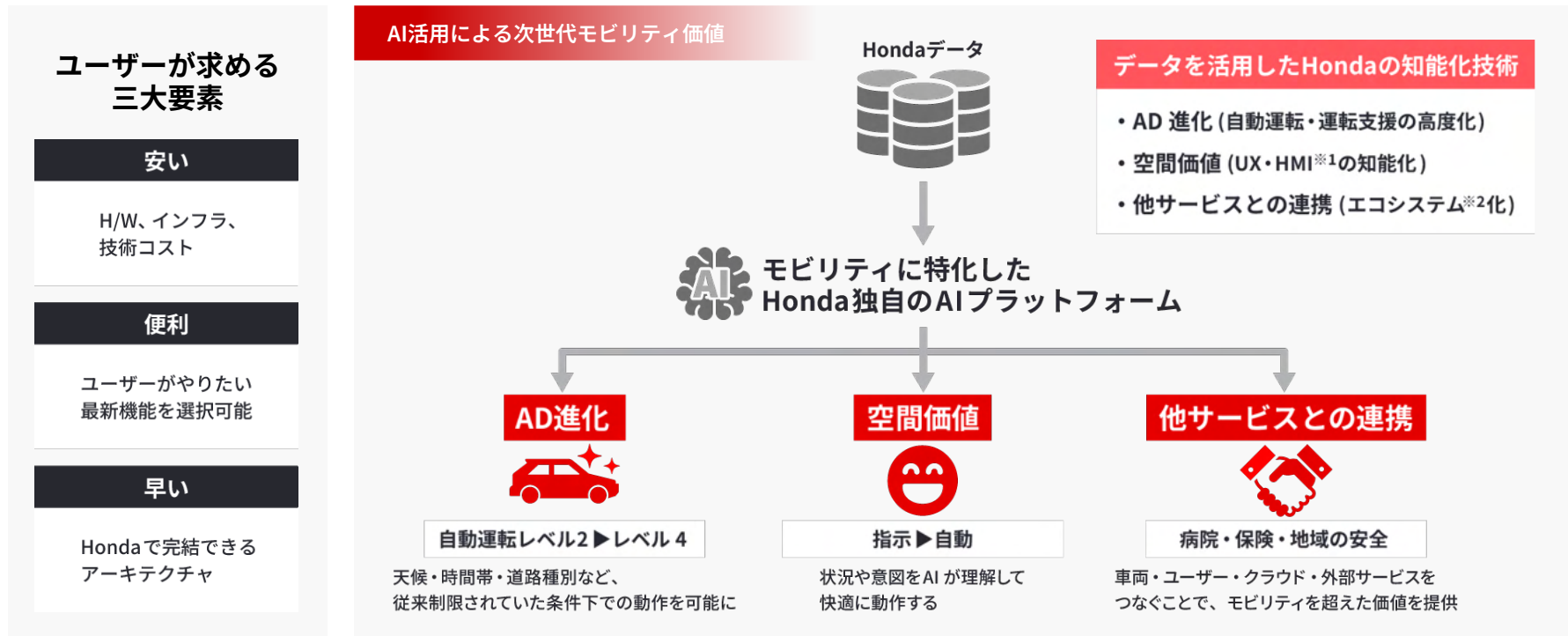


SDV技術紹介

AI / AI半導体



Hondaが目指すAI活用による次世代モビリティ価値

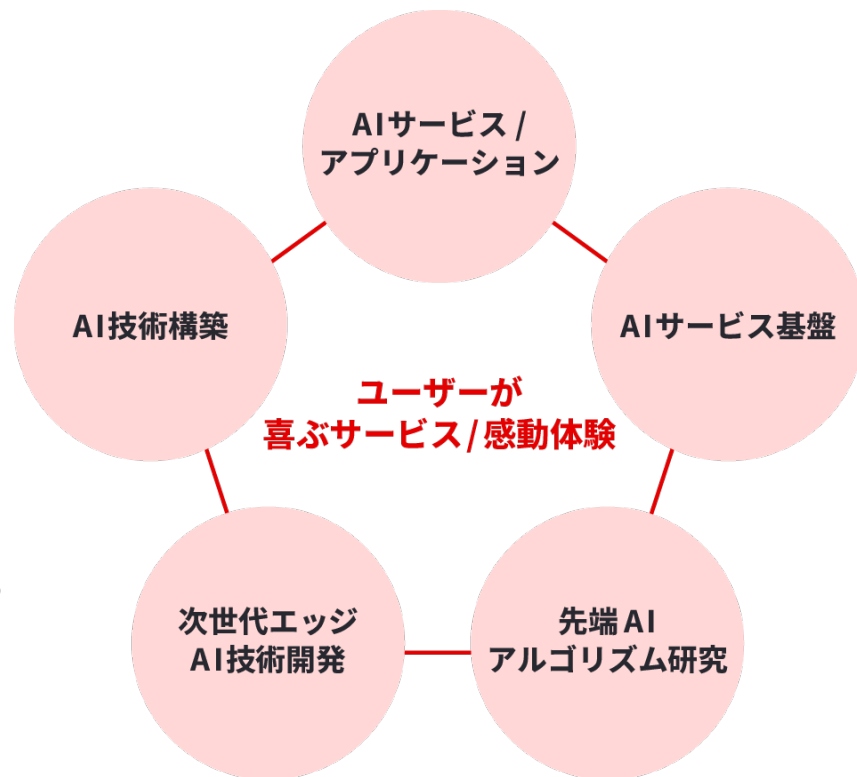


※1「HMI」 Human Machine Interfaceの略。人とクルマとの情報伝達を担うインターフェースで、ユーザーが安全かつ快適に車両を操作できるよう支援する仕組みのこと。

※2「エコシステム」 クルマそのものに加えて、周囲のサービス・データ・インフラなどが相互につながり、ユーザーにより便利で豊かな移動・生活体験を提供する価値創造の仕組みのこと。

ユーザーのペイン/ニーズにフォーカスし、
ユーザーの想像の先を行く感動体験を
最先端のAI技術を活用したサービスで提供する

AIという新技術開発をリードし、
クロスドメインで連携してユーザーが喜ぶサービスを提供する



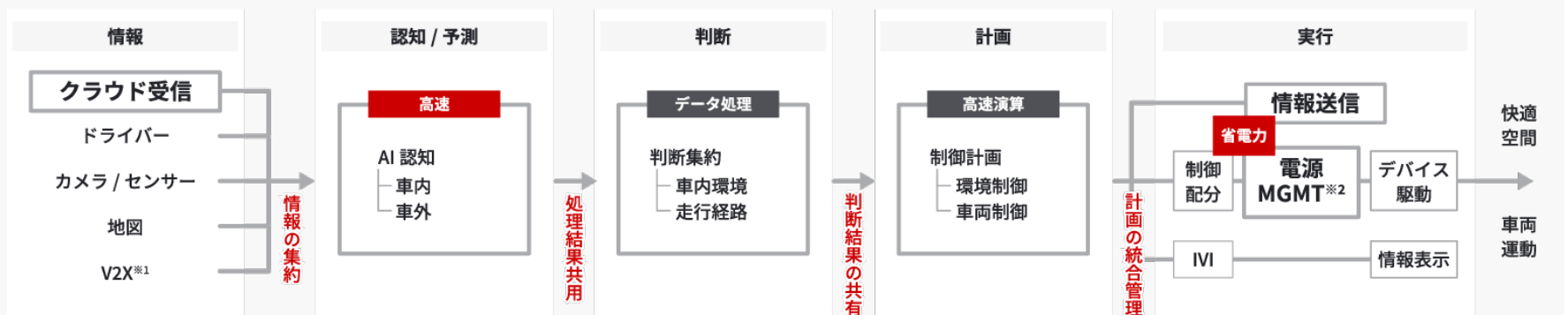
自動運転を始めAIアプリケーションを高効率で動かす半導体が必要になってきている



車におけるAIアプリケーション

自動運転 空間価値 デジタルプロダクト

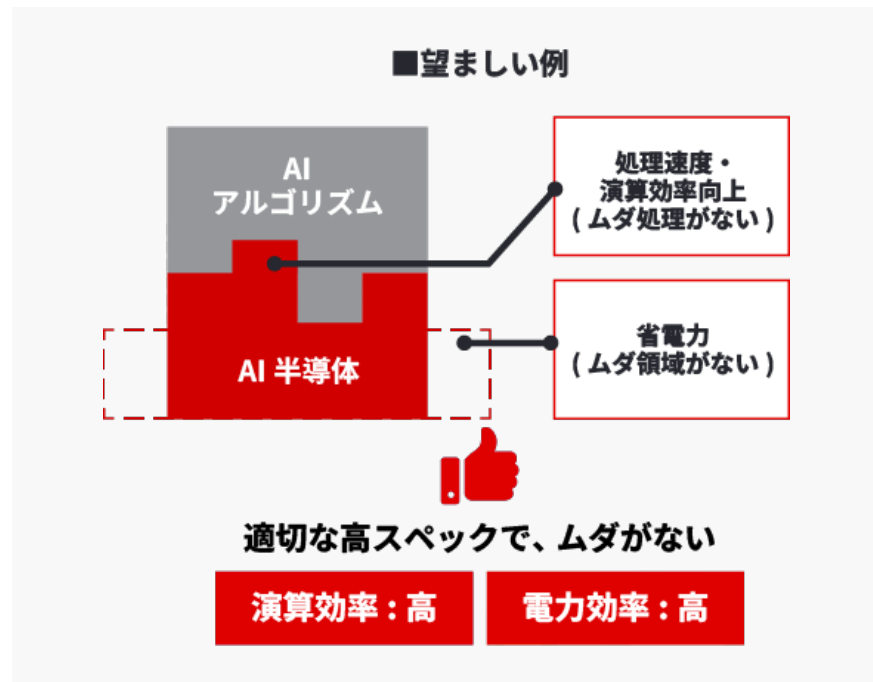
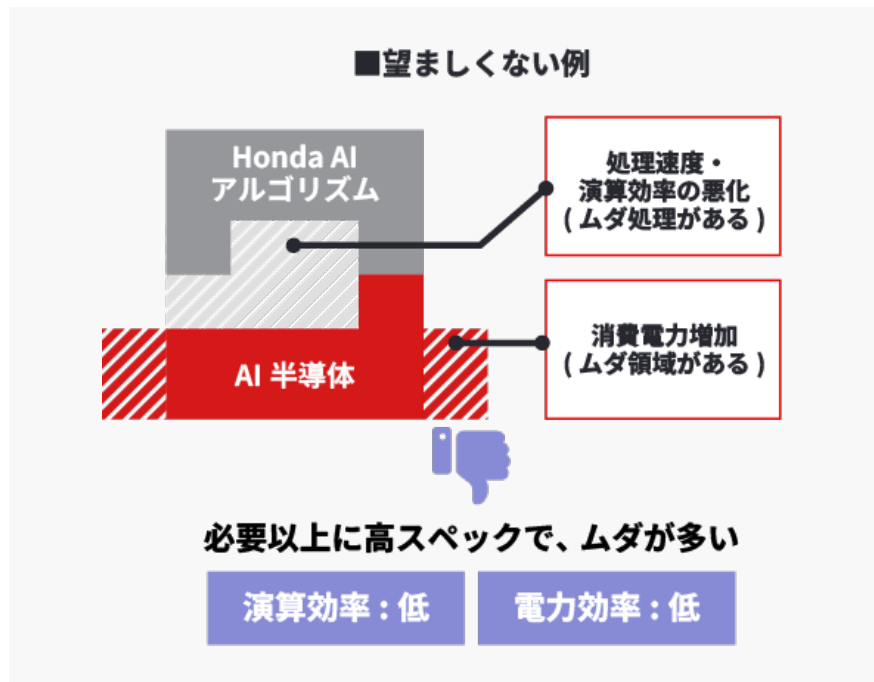
新価値機能の高速進化



※1 「V2X」 (Vehicle to X) Xはあらゆるもの 車と様々なものと通信・連携を行うこと。

※2 「MGMT」 マネジメントポートのこと。

Hondaが高性能SoC開発に取り組む目的



AIアルゴリズムに最適なAI半導体であれば、AI処理の高速処理・省電力化が期待できる

カスタムAI半導体

カスタムAI半導体



Hondaで開発



変更可能

Hondaで開発



変更可能

将来：ハードウェア&ソフトウェア協調最適化



最適化



組み込み



爆速最適化



HondaではAIアルゴリズム・AI半導体の設計を内製化しており自社特有のニーズに対応
将来はハードウェアとソフトウェアの協調最適化をすることで短期間で効率のよいAI半導体を作っていく

SDV技術紹介

AD/ADAS (自動運転、先進運転支援システム)

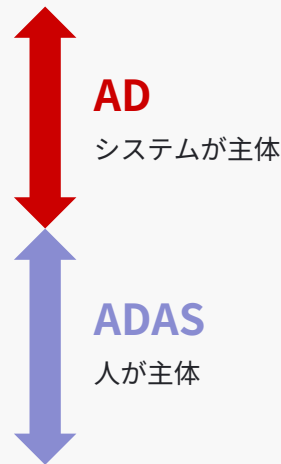


AD/ADASとは？

AD/ADASとは、「**自動運転**」（Autonomous Driving / AD）と「**先進運転支援システム**」（Advanced Driver Assistance Systems / ADAS）の総称で、車両の運転をサポートし、あるいは自動で運転するための技術やシステムのことを指します。これらはドライバーの安全性や快適性を高める目的で開発されていますが、役割や自動化レベルが異なります。

自動運転のレベル

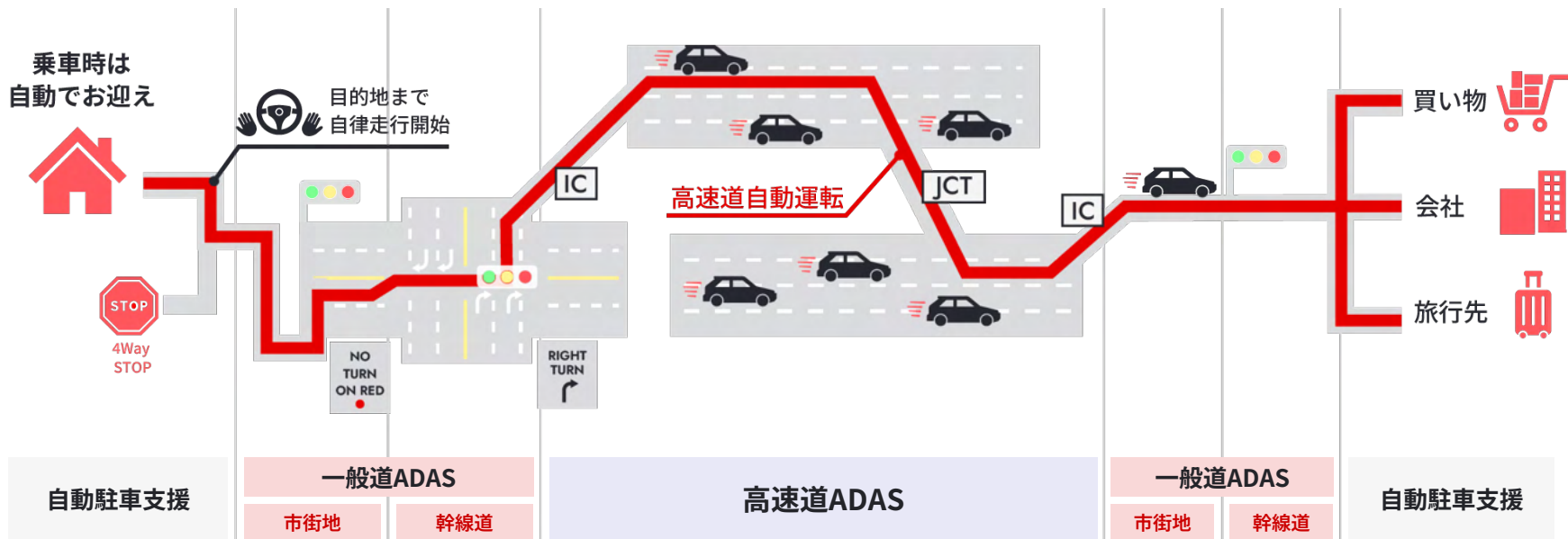
| 段階 | | 詳細 |
|------|----------|---|
| レベル5 | 完全自動運転 | あらゆる条件下でシステムが全ての運転を担い、運転者は不要 |
| レベル4 | 高度自動運転 | 特定のエリアや条件下では完全にシステムが運転を担う |
| レベル3 | 条件付き自動運転 | 特定の条件下でシステムが全ての運転を担うが、必要時には運転者が介入 |
| レベル2 | 部分的自動化 | システムがステアリングと加減速を同時に支援するが、運転者は常に運転を監視 |
| レベル1 | 運転支援 | システムがステアリング操作または加減速のいずれかを支援する（例：アダプティブクルーズコントロール） |
| レベル0 | 非自動化 | 完全に人間が運転し、システムは警告や通知のみを行う |



Honda SENSINGの機能一覧は[こちら](#)

Hondaの次世代ADAS

Hondaの次世代ADASは、一般道と高速道路の境なく、目的地までの全経路でアクセルやステアリング操作を高度に支援することを目指して開発を進めています。NOA※の実現に向けて適用範囲を一般道へ広げ、AD開発で培った認識技術や行動計画技術を生かして、幅広いモデルへ迅速に展開してきました。また、独自の次世代ADASによる走行データの蓄積と活用が将来の新価値創造へとつながり、HondaならではのSDV価値をさらに高めています。



※「NOA」 Navigation On Autopilotの略。ナビのルートに沿って車が自動で加減速や車線変更などを行い、出発地から目的地までの走行を連続的に支援する運転サポート機能のこと。

Honda SENSINGの機能一覧は[こちら](#)

ホンダにおけるADAS | Honda SENSINGとは？

Honda SENSINGとは、Hondaが有する先進の安全運転支援機能のことで、一般道や高速道路、駐車時など様々なシーンで運転をサポートしています。

事故回避のためにクルマ・歩行者・車線など
特定な対象に対して機能を提供してきた

今後はどんな場所・状況でも安全な運転を
手助けしていく技術が必要になっていく

| 提供価値 | 余計な操作やストレスなく 安心して移動 | 高速道路全線で自動運転で快適 空間価値を堪能 | 目的地到着時も 快適 |
|---------------|------------------------|--|--|
| 提供シーン 機能概要 | 呼び寄せ自動出庫 | 一般道運転支援シーンへの対応 全速度域自動運転 (ハイウェイシヨフアー) | 自動分合流 高速から一般道への スムーズな合流 自動駐車と 運転支援の一体化 |
| | | 難しい一般道シーンに拡大 | |

- ぶつからないように止まる
- はみ出さないように走る
- 一定の範囲に危険があれば通知する

- 正しく状況を判断して総合的にクルマを安全に操作する

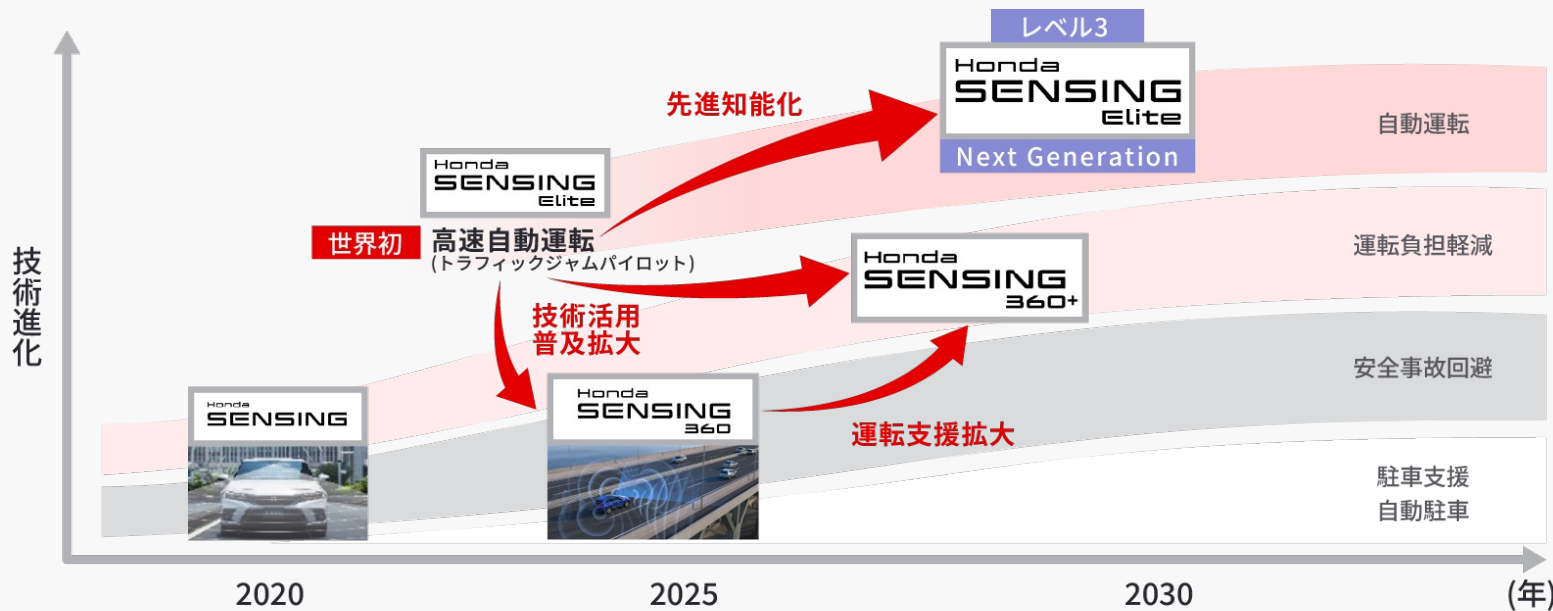
[Honda SENSINGの機能一覧はこちら](#)

Honda SENSINGは周囲の状況を正しく判断し、さらなる安全の支援を実現する

Honda SENSING ロードマップ

現在のHonda SENSINGは、クルマに応じて種類を展開しています。（「Honda SENSING Elite」は世界で初めて**自動運転レベル3**を実現しました）
Hondaは、Honda SEINSINGの進化とともに、交通事故ゼロ社会と自由な移動の喜びの提供の実現を目指します。

Safety For Everyone



Honda SENSINGの機能一覧は[こちら](#)

SDV技術紹介

デジタルUX



「運転して・使って・繋がって 楽しい」に向けた取り組み①：運転好きの楽しさ拡大

- ・モバイルデバイスを活用したトライアルで実ユーザーに使ってもらい、アジャイルに“運楽”体験を拡張
- ・デジタル活用アイデアと車両制御の進化を掛け合わせ、クルマの“操る喜び”を進化させていく

RoadPerformance

- ・ Type-R以外でも使ってみたい、という市場の声に応える形で'24.7 リリース
- ・ LogRの運転スキル判定ロジックをスマホセンサーのみで再現

コアな運転好きが手軽に楽しめるように進化
顧客・市場のフィードバックから新たな“運楽”価値をトライ・探索

ユーザーフィードバック・データ

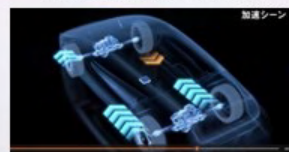
デジタル活用アイデア



車種別ランキング・対戦
AIによるスキル分析・コーチング



車両制御の進化



モード追加
セッティングダウンロード



車載アプリとして進化



車両データ追加GUI
制御モード別ランキング
セッティング別ログ分析



「運転して・使って・繋がって 楽しい」に向けた取り組み②：繋がって楽しいの拡大

単にネットワークに繋がってサービスを受けられるだけではなく、
ヒトとヒトがデジタル技術を通じて繋がって移動体験が拡張する“繋がって楽しい”を創出

RoadVoice

市場拡大が見込まれる音声コンテンツ・クリエイターと移動を結び付けることで、
場所・地域にまつわる情報が次々に聞こえる新たな移動体験
の提供を目指してトライアル運用中

仮想同乗体験（Cross Reality Virtual Ride）

XR技術を用いて、クルマと離れた場所にいる人と
クルマに乗って移動しているヒトとの間に新たなドライブ体験を提供する
“仮想同乗サービス”



ライブバーチャルツアー



押し活ドライブ



レース仮想乗車体験



SDV技術紹介

デジタルコックピット



デジタルコックピットとは

デジタルコックピットとは、**自動車の操作全般がデジタル化された運転席周りの空間**を指します。

デジタルコックピットは大量のデータの送信と処理をサポートし、ユーザーは直感的で効率的なインタラクションと完全な自動制御を体験できます。

デジタルコックピットには、IoT、クラウド、AIの技術が搭載され、ネットワークとつながることで、従来のコックピットでは分散されていた機能を総合的に接続できるようになります。



1948 >>> 1960 >>> 1980 >>> 2000 >>>

本田技研工業株式会社
創立



1964

F1初出場

日本初のF1マシンRA271が第6戦ドイツGPでデビュー。
翌年最終戦メキシコGPで初優勝。



1972

低公害CVCCエンジン発表

当時最も厳しいとされたアメリカの排出ガス。
規制マスキー法を世界で初めてクリア。

1948 >>> 1960 >>> 1980 >>> 2000 >>>



技術でドライバーに便利さを



1981

世界初のカーナビシステム

地図上に現在位置を表示する世界初の商品としてホンダ・エレクトロ・ジャイロケーターを発売。

運転しやすさを皆に



1982

日本初のフランツシステム車

手の不自由な方の運転操作をサポートするフランツシステムの搭載を国産車で初めて実現。

空間×楽しさ



2020

新型電気自動車

「Honda e」を発売

車載ディスプレイ製品開発について

Hondaでは、Android Automotive OSを搭載したHonda CONNECTディスプレイを2023年より展開。

高い音声認識精度や、Googleアカウント連携によるシームレスなパーソナライズ機能を備え、業界TOPレベルの性能を実現しています。

それに加えて、ユーザーの使用状況やフィードバックを基にOTAによる継続的なアップデートで改善・進化を続けていきます。

CarPlay / Android Auto

- ・ Apple、Googleと共同で開発
- ・ 車載機開発の知見を商品仕様に反映



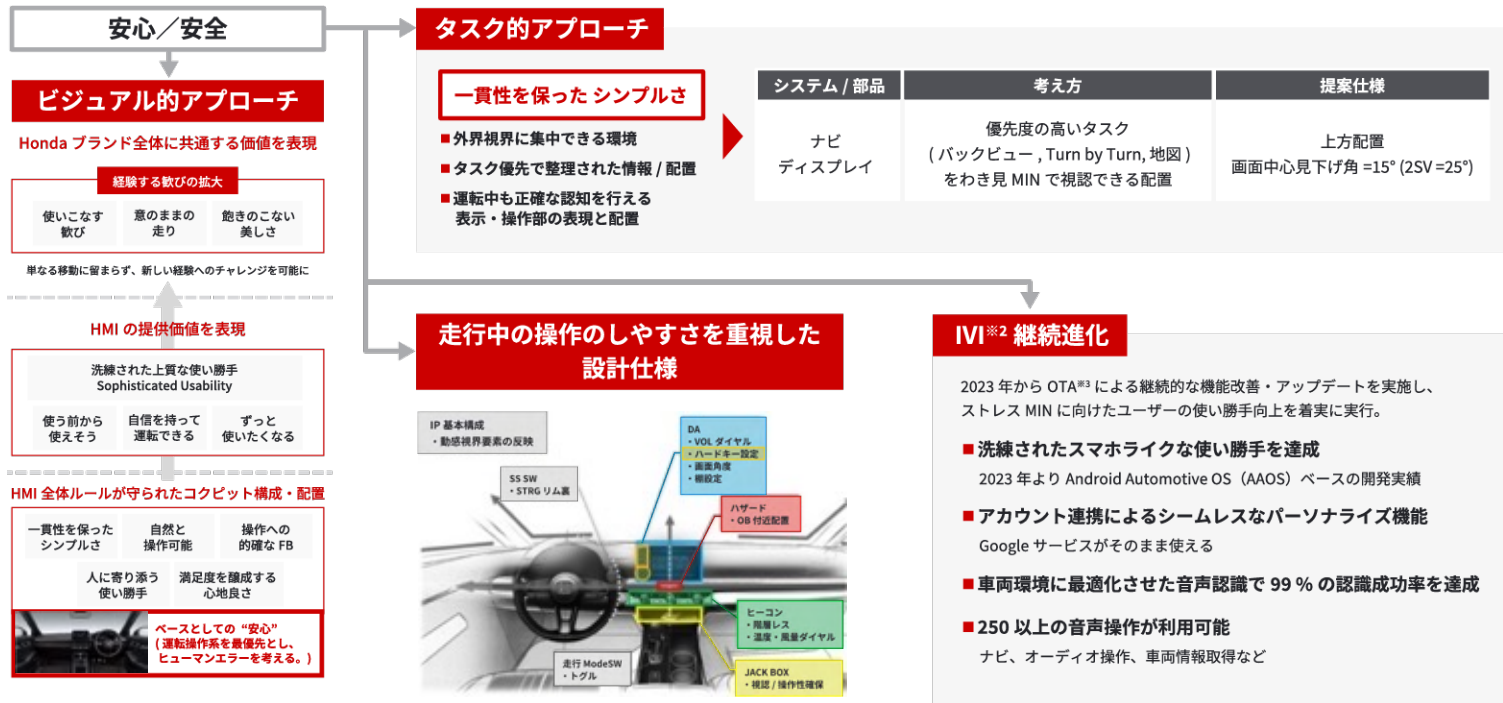
Google Automotive Service

スマートフォンと同じように、

気軽にカーナビなどのデジタルコックピットサービスが使えるようになります。



“ヒト中心”に安心・安全なコックピットの考え方をまとめ、全てのお客様が使いやすいHMIを開発します。



※1 「HMI」 Human-Machine-Interfaceの略。人間と機械が情報をやり取りするための手段や、そのための装置やソフトウェアなどの総称。

※2 「IVI」 in-vehicle infotainmentの略。主に自動車（車載システム）について用いられ、「情報の提供」と「娯楽の提供」を実現するシステムの総称、あるいは特に情報・娯楽の両要素の提供を実現する（一体化された）システムの呼び名のこと。

※3 「OTA」 Over The Airの略。インターネット経由でクルマのソフトウェアを更新する技術。

SDV技術紹介

コネクテッド



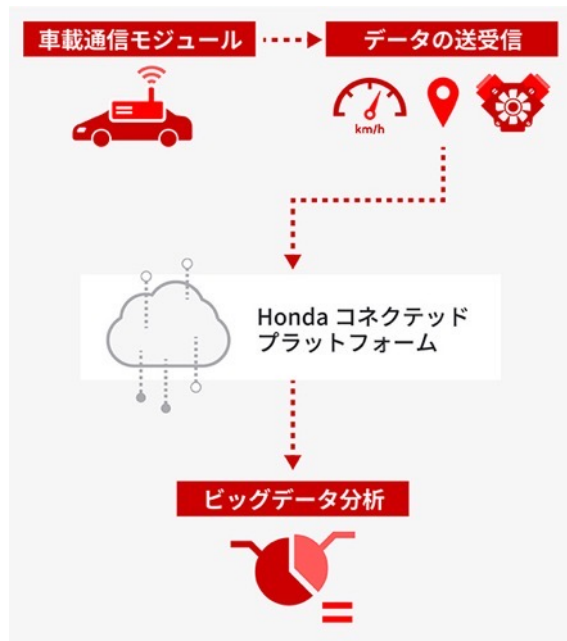
コネクテッドとは

車両における「コネクテッド（Connected）」とは、車両がインターネットやクラウドサービスと接続され、さまざまな情報やサービスをリアルタイムで活用する機能のことを指します。車両が「コネクテッドカー」として機能することで、運転者や乗員にとっての利便性や安全性が向上し、また、車両の維持管理がより効率的になります。



Honda CONNECT

Honda CONNECTは、安心・安全で、快適・便利なユーザーエクスペリエンスを提供



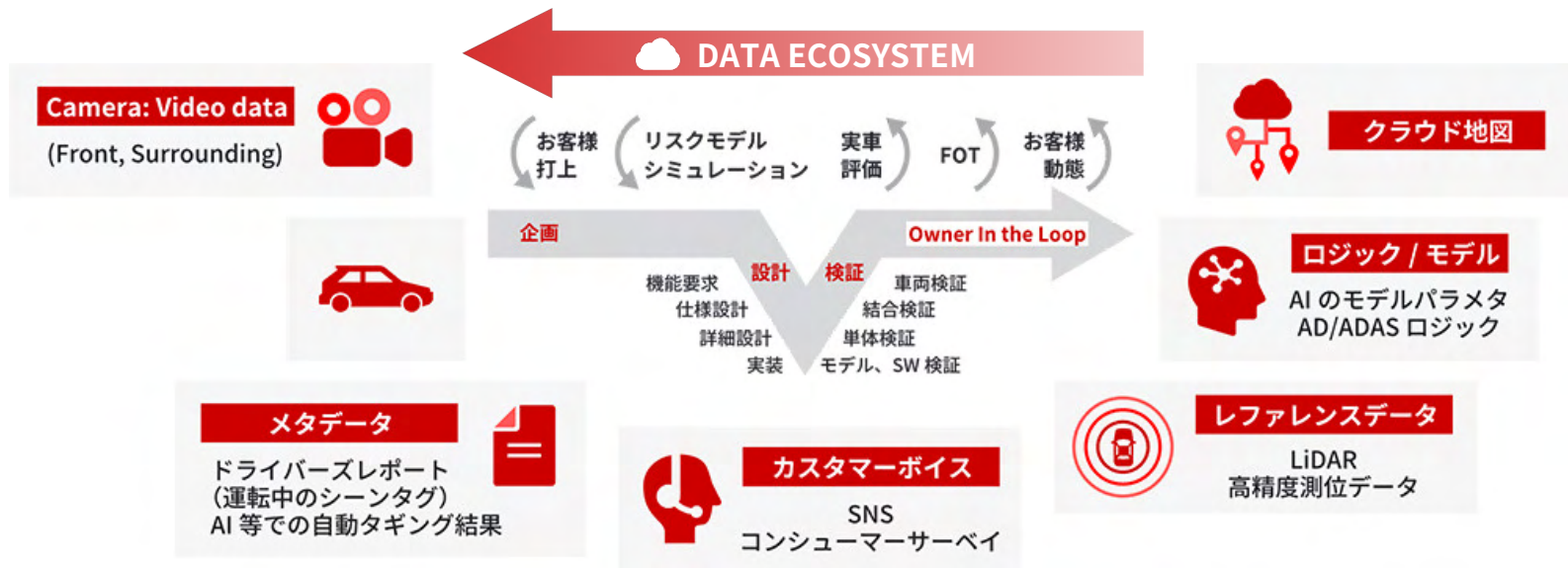
SDV技術紹介

データ分析 / 活用



車両に関わる様々なデータソース

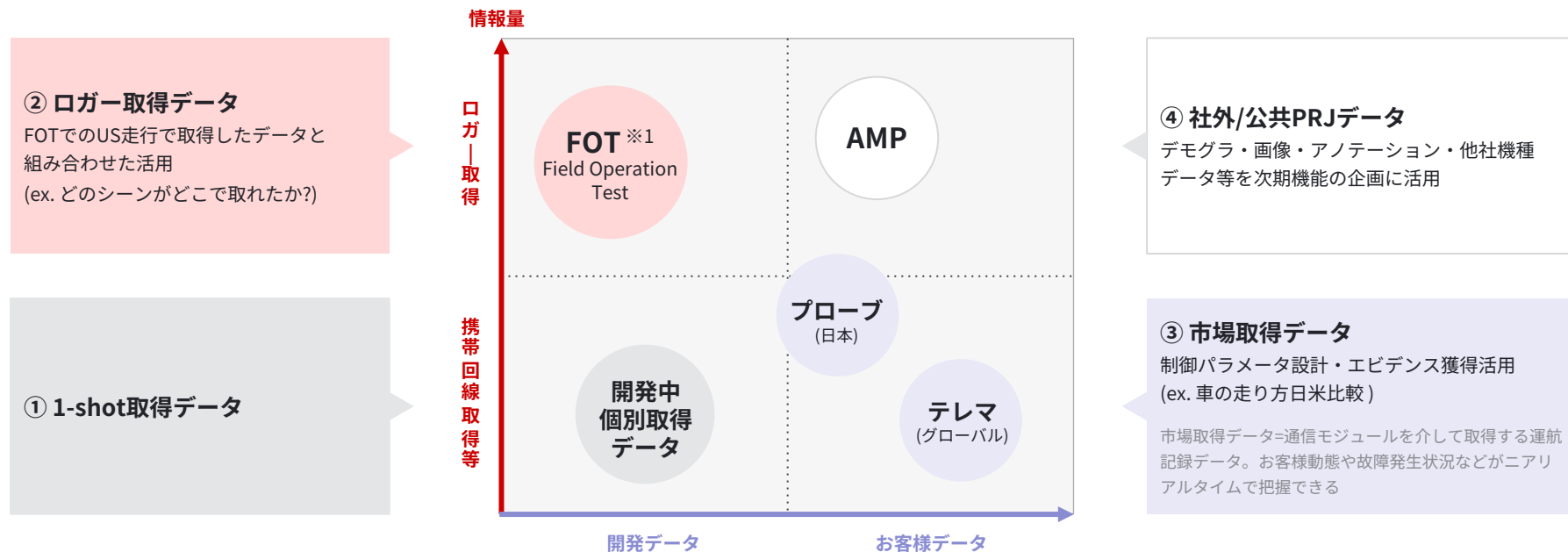
ホンダのAD/ADAS開発ではデータを血液としたエコシステムを構築
品質・開発FB・ユーザーニーズ解析による価値創出を狙う



これまでの車両運行データのみならずカスタマーボイス/AIモデル/クラウド地図に拡大
おもしろい領域に

車両開発へのデータ活用

Hondaでは、自社で取得できる開発データ/市場取得データのみならず、社外データも組み合わせて車両開発に利用しています。



※1 「FOT」 新開発の製品・技術などを公道で使用し、認識・制御等技術開発に使うデータのこと。

既存のデータとの統合活用/補完利用することでデータの活用シーンが増える

データ基盤構築組織のデザイン

デザインと分析を分担 お互いの専門性・役責を明確化し、スクラム開発のエッセンスを取込むことでアジャイルな案件推進を実行。

InCAR^{※1}, OutCAR^{※2}業務と実装業務を分けたスクラムでソフトウェアエンジニアが活躍できるように。



※1 「InCAR」 車内の機器やシステムを通して価値を提供する領域のこと。

※2 「OutCAR」 外部の社会やネットワークと繋がることで、新たな価値を生み出す領域のこと。

SECTION 07

働 < 環境

ソフトウェア開発拠点

Hondaのソフトウェア開発拠点は全国各地にあります。入社後は、業務上の必要性などを踏まえて国内外の拠点への異動の可能性があります。転勤に際しては、社宅など各種制度を揃えることで、生活負担を可能な限り軽減できるようにしています。

※2026年度時点

| 東京

Honda Software Studio Tokyo

〒105-8404

東京都港区虎ノ門2-2-3 虎ノ門アルセアタワー

Honda Software Studio Tokyo Shinagawa (天王洲ビル)

〒140-0002

東京都品川区東品川2-2-43 1,2F

| 埼玉

Honda Software Studio Omiya

〒330-0854

埼玉県さいたま市大宮区桜木町1-398-1
アドグレイス大宮 10,11F

| 栃木

栃木東 (SDV研究開発センター)

〒321-3393

栃木県芳賀郡芳賀町大字下高根沢4630

| 愛知

Honda Software Studio Nagoya

〒450-6001

愛知県名古屋市中村区名駅1丁目1-4
JRセントラルタワーズ名古屋 50F

| 大阪

Honda Software Studio Osaka

〒530-0011

大阪府大阪市北区大深町5-54 グラングリーン大阪
南館パークタワー27階

| 福岡

Honda Software Studio Fukuoka

〒812-0011

福岡市博多区博多駅前3-4-25
アクロスキューブ博多駅前 SPACES博多駅前 8F

職種例①

デジタルプロダクト推進におけるプロジェクトマネージャー

■ 業務内容（一部抜粋）

- デジタルサービスの企画立案、開発計画作成、車両開発スケジュールと連携したサービス開発・展開への積極参画
- デジタルプロダクトチームにおけるプロダクトマネジメント
- 様々な切り口における推進管理（進捗・品質・コスト・要因・ステークホルダー、内部リソース調整など）

■ 使用ツール

Jira、Confluence、Slack、Teams、Redmine など

職種例②

運転支援・自動運転システムの研究開発 （知能化領域）

■ 業務内容（一部抜粋）

- 物体認識 / 走路認識のための画像認識アルゴリズム開発及び機械学習モデルの構築
- DNN / LLM（大規模言語モデル）を活用したドライバー状態及び車内空間認識技術の開発
- 最適化 / 確率推論 / データマイニング

■ 開発ツール

Matlab、Simulink、MBD系ツール（Rational、Rhapsodyなど）、C、C++、Java、Python、SysML、UML、AI系ツール（Caffe、Chainer、TensorFlow など）など

職種例③

デジタルサービス・バックエンドエンジニア

■ 業務内容（一部抜粋）

- モバイルアプリ・車両向けバックエンド開発に関する
- プロダクト企画/UXデザイン・アプリ開発チームと直接連携したインフラやサーバシステム開発
- 継続的な機能追加・品質改善の実行と、それを実現する開発プロセス改善・ソリューション構築
- プロトタイプ開発やPoCの迅速な実行

■ 開発ツール

AWS、GCP、Go、TypeScript、Python、Firebase、Github、Notion、Slack、GoogleWorkspace、Miro、Figma、Teams、JIRA、Confluence など

SDV研究開発センターの募集職種について詳しく知りたい方は、こちらの「職種一覧」をご覧ください。

職種一覧URL：<https://honda-career.snar.jp/>

労働・休暇

| | |
|------------|--|
| 勤務時間 | 8時間 ※フレックスタイム制適用 ※休憩時間：原則1時間 |
| 可能労働時間 | 6:30～22:00 ※8:30～17:30を「標準労働時間帯」とし、会議設定などの目安としています |
| 時間外勤務の上限設定 | 月45時間/年360時間を上限とし、これを超える勤務は、労使協議が必要 |
| 時間外勤務 | 22.7時間 （2024年度）※正規従業員（管理職除く） |
| 休日・休暇 | <ul style="list-style-type: none">・週休2日制（弊社カレンダーによる）・長期休暇あり（GW、夏季、年末年始）・年間休日：121日・平均有休取得日数：18.6日（2024年度） ※正規従業員（管理職除く）・年次有給休暇：16日～20日／年 ※勤続年数に応じて付与・慶弔休暇（結婚休暇：6日、忌引休暇：1～7日） ※続柄に応じて付与・特別休暇 |

| | |
|-------------|--|
| 福利厚生 | <ul style="list-style-type: none">・各種保険 （雇用保険、労災保険、健康保険、厚生年金保険）・キャリア形成の支援・能力開発の支援・居住・通勤の支援・出産・育児との両立支援・介護との両立支援・健康・リフレッシュの支援・資産形成の支援と保障 <p>※管理職での採用の場合、福利厚生の内容が一部異なります。</p> |
| 受動喫煙防止による措置 | 屋内禁煙 |

リモートワークに関して

出社 / 対面(リアル)を基本とし、必要に応じ上司と相談の上でリモートワークも活用可能です。

| | | | |
|-----------------------|---|---------------|--|
| 考え方 | 個と組織で最大限の効率・成果を追求します Hondaとしては、三現主義（現場・現物・現実）で物事の本質を考え、更なる進化をうみ出すためには、出社 / 対面だからこそできるチームでの腹落ちするまでの議論や、企業文化ともいえるワイガヤや日常でのコミュニケーションが重要であると認識しています。そのため、出社 / 対面（リアル）を基本にした働き方にしていくこととしました。 | 対象 | フレックスタイム制適用職場の全員を対象とする ※入社1年未満、異動直後の従業員などが活用する際はマネジメントや職場でフォロー |
| 日々のリモート上限時間の設定 | 全社一律での上限は定めていません ※個々の業務内容や経験、仕事の流れを踏まえ、マネジメントが個別/都度判断。 ※業務調整ができれば終日リモート日も設定可能です。 | 可能時間 | 6:30～22:00 ※5:00～23:00への拡大をトライアル中 |
| 活用事例 | ① 育児・介護など ② 生産性（例） 海外MTG、オンライン研修や会議、出張外出の前後など ■ 例  | 就業可能場所 | 自宅、出張および公用外出時に滞在する宿泊施設、従業員の家族が居住する家屋、その他会社が認めた場所（オープンスペース含む） |

福利厚生

Hondaの福利厚生制度は「自助努力と相互扶助」を原則とし、安心して生活でき、仕事に集中できる環境をつくることを目的にしており、社員一人ひとりの多様なライフスタイルを支えています。

■ 住まい

| | |
|-----------|---|
| 独身寮 | 入社後間もない社員を対象に食堂・風呂・トイレ共用タイプや、ワンルームタイプといった各種独身寮を完備し、少ない自己負担で入居することが可能です。 |
| 社宅 | 転勤により引越しを伴う社員の生活負担を軽減するために、会社が一定期間社宅を手配します。また、住宅を持つ社員が転勤になった際に、会社がその住宅を社宅として活用するために借り上げ、相応の賃料を家主社員に支払うことで社員の負担を軽減します。 |
| 住宅手当・家賃補助 | 社宅または寮以外に居住する社員で、必要と認められた社員には、社内規定に基づき住宅手当や家賃補助を支給します。 |
| 持家促進制度 | 社員の持家取得を促進するため、自己資金を計画的に積立てられるよう、銀行預金より利率が有利な保険商品による積立制度と、持家の購入または増改築の際には積立てた資金額に応じて融資を受けることができる融資制度を用意しています。 |

■ 食事

| | |
|------|---|
| 社内食堂 | 社員が栄養のバランスを考慮した美味しい食事を手頃な料金で摂ることができるよう、各事業所に社内食堂を設置しています。 ※食堂のない事業所では、食事スペースと設備の貸与、食事料金の補助などを行っています。 |
| 食事補助 | 社内食堂で食事を摂る際や出張時において、社内規定に基づき昼食や夕食代の一部を会社が負担します。 |

■ その他

| | |
|---------|---|
| その他福利厚生 | <ul style="list-style-type: none">・厚生施設（テニスコート、フィットネス、保養所など）・カフェテリアプラン（選択制の福利厚生）・レクリエーション・長期勤続旅行・企業スポーツ |
|---------|---|

Wel-Fit (選択型福利厚生)

その他の福利厚生として、「年5万円」まで資格取得、書籍購入、QOL向上のためのサービスなどの補助をします。 ※一部抜粋

| | | | |
|---------------|--|-------------------|--|
| 自己啓発 サポート | <ul style="list-style-type: none">・公的資格の勉強・ビジネススキルの習得(プレゼンなど)・書籍の購入・大学の講義(公開講座など)・技術/技能系の資格取得、講習・セミナー、展示会への参加・モータースポーツの参戦費用・二輪/四輪/船舶の免許取得費・安全運転講習費用 | 健康増進 サポート | <ul style="list-style-type: none">・人間ドックなどの健診補助・予防接種・禁煙外来治療費補助・保養所の利用(健保/基金)・フィットネスや運動施設の利用・スポーツ大会への参加 (例：マラソン大会への参加など)・スポーツの講習(例：テニススクールなど)・スポーツ用品の購入・温泉/温浴施設利用補助 |
| 出産・育児 サポート | <ul style="list-style-type: none">・ベビーシッター派遣サービス・保育施設サービス・育児用品のレンタル・購入 (例：ベビーカー、ベビーベットなど) | ライフプラン ニングサポート | <ul style="list-style-type: none">・ファイナンシャルプランナーへの相談・自己啓発ライフプランセミナーの展開 |
| 財産形成 サポート | <ul style="list-style-type: none">・老後に向けた貯蓄プログラム (ライフプラン積立への援助)・介護保険補償保険料補助 | 介護サポート | <ul style="list-style-type: none">・介護相談 (例：ケアプラン相談など)・自宅への訪問介護サービス・介護施設の利用、入所・介護用品の購入(車イスなど)・介護保険補償 |

SECTION 08

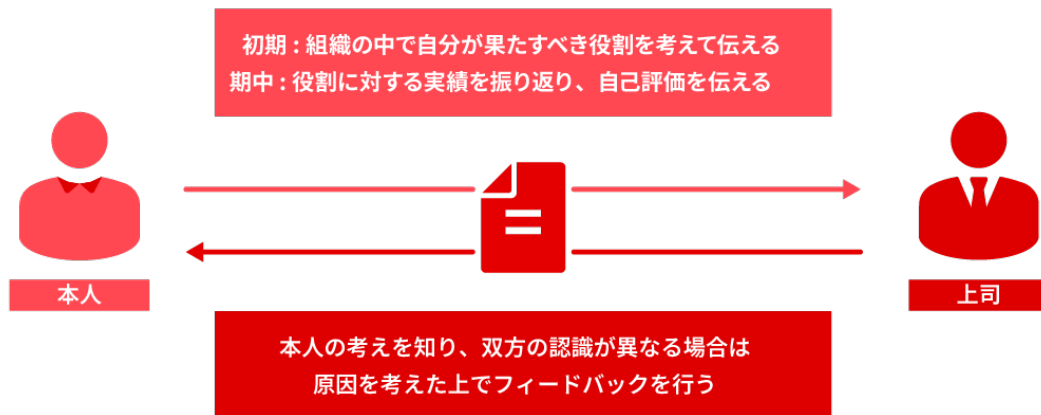
人事制度

2Wayコミュニケーション

Hondaの評価制度は「主体性」と「相互信頼」の考え方にもとづいており、上司と本人の相互のコミュニケーション（2Way）によって成り立っています。2Wayにおいては、上司から一方的に業務が与えられるのではなく、組織の目標達成に向けて自分が果たすべき役割を本人が考えます。そして上司と十分に話し合っ役割の認識を合わせ、定期的な進捗報告とフィードバックを繰り返すことで、最終的な評価が決定されます。

この仕組みにより、一人ひとりの自由な発想と主体的な行動を促し、本人と上司どちらも納得感のある評価が下されることを目指しています。

評価における 2Way コミュニケーション



評価基準

Hondaの評価基準は、職務遂行能力や個々人の潜在・蓄積能力が重視されるキャリア前期の「**能力開発ステージ**」と、実績や成果が重視されるキャリア後期の「**能力発揮ステージ**」に大きく分けられています。

さらに、それぞれのステージは複数の等級に分けられ、等級ごとに細かく評価の要素を定義。本人の業務や求められる役割によって評価要素とそのウェイトを変えることで、より納得度の高い評価となることを目指しています。

また、自ら高い目標を掲げて積極的に取り組んだ人をプラスで評価する「**チャレンジ制度**」という仕組みも用意しています。

必ずしも自発的な行動や新たな挑戦だけでなく、業務指示であっても高い目標に挑んでいたり、役割や組織の壁を越えて取り組んでいたりすれば、チャレンジとして認められます。

評価基準



チャレンジ評価



主体的な行動と挑戦を促すため、基本となる評価基準に加えて、自ら高い目標を掲げて積極的に取り組んだ人をプラスで評価する仕組み。

「夢」を実現するためにキャリアプランを描き、成長・ステップアップにつなげます。

ベース技術開発



ベース技術
開発志向

ソフトウェア開発



ソフトウェア
開発志向

組織運営



マネジメント
志向

機種開発

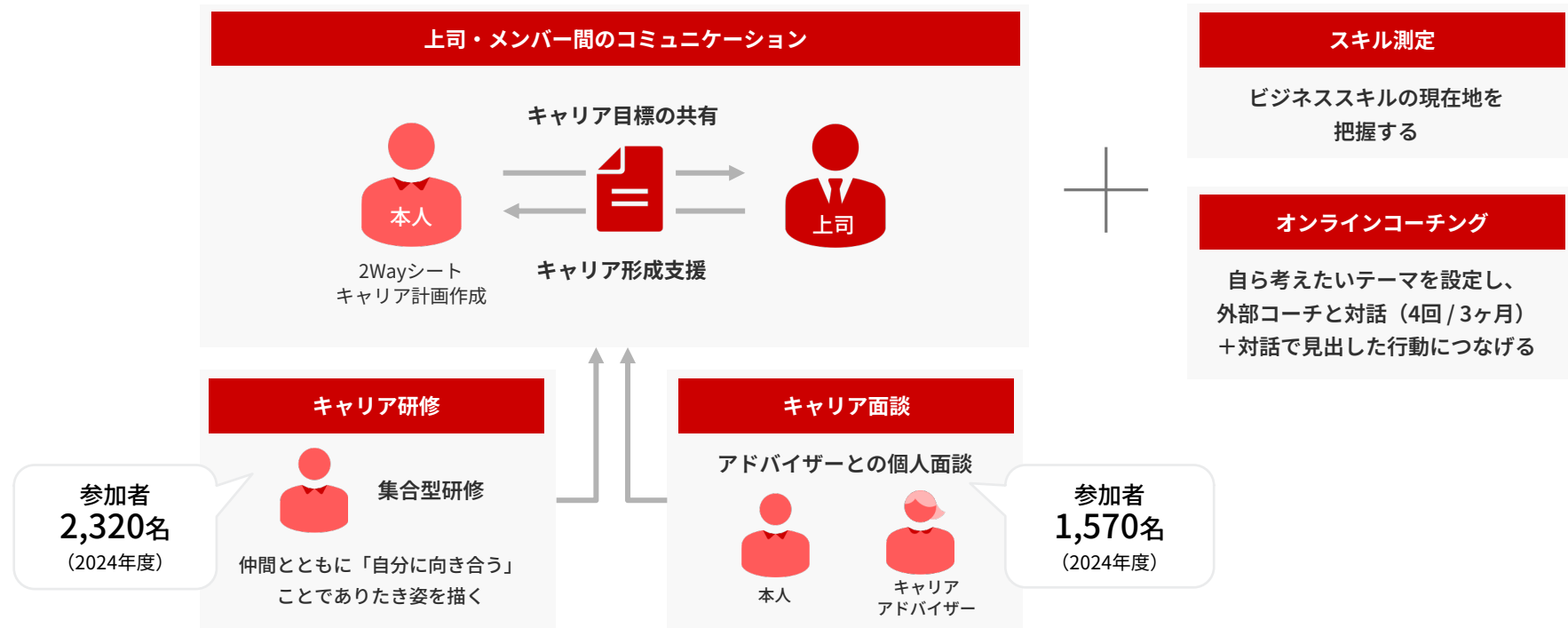


車輛開発志向

| | | | |
|---|---|---|---|
| チーフ エンジニア (組織改革、風土醸成) | 専門領域の開発責任者として商品・技術戦略を策定し次世代技術、革新技術の研究開発まとめ | 課 / 領域の管理者として室課運営を推進 | LPL / ALPLとして機種開発全体を取りまとめ |
| アシスタント チーフエンジニア (組織・チームを牽引) | <div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block;">ベース技術</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block; margin-left: 10px;">技術リーダー</div> | <div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block;">室課運営</div> | <div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block;">機種開発</div> |
| スタッフ エンジニア (組織貢献) | <ul style="list-style-type: none"> 担当領域の技術リーダー 自身のコア技術を確立している 製品開発等複数領域の役割も担う | | |
| 担当 (自己の業務を完結) | <ul style="list-style-type: none"> 担当領域の一員として研究開発業務を推進 専門領域を構築、拡大 | | |

キャリア形成支援

Hondaでは、従業員一人ひとりが自分自身のキャリアを主体的かつ自律的に形成することを重視しています。その一方で、従業員が自己実現を図れるように、職場でのコミュニケーションや、様々な研修体系、専門員による個別相談など、個人に寄り添った幅広い支援の仕組みも整えています。



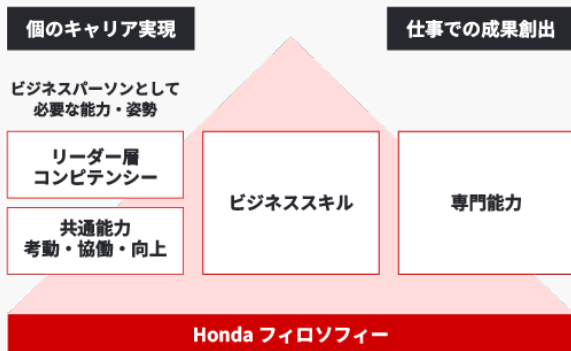
能力開発

Hondaの能力開発は、「一人ひとりが自らの責任と挑戦によって成長していく」という考え方がベースにあるため、能力開発の基本はOJTが中心です。OJTのプログラムは部門ごとに設計されており、業務に必要な知識や専門性は、その内容を通じて身につけていきます。

一方で会社としては、**意志を持ってチャレンジし続ける人に対して能力発揮の場を提供すること、会社のニーズや個人の意欲・能力に応じて個人が成長する機会（=きっかけ）を用意することが必要**だと考えています。

Hondaでは、そうした成長機会を補完するための仕組みを、会社から一律で提供するのではなく、本人が主体的に選択していけるように揃えています。

能力開発の指針になる「共通能力」を定義



選択型の学習プログラム

オンライン研修

ロジカルシンキング、デザイン思考、プロジェクトマネジメントなど、共通能力を強化するための様々なオンライン研修を受講できます。自分らしいキャリアを実現していくために役立つ考え方を、講義とワークから学べる年代別のキャリア研修も用意されています。

会社から強制されるものではなく、自ら必要だと感じる研修を選び、上司の承認を得たうえで申し込むことで、業務扱いとして受講できます。

Eラーニング

オンライン動画学習サービスを、いつでもどこでも好きなだけ受講できます。（個人端末を利用して、業務外の時間に視聴することも可）

- ・マーケティング・会計・英語などビジネススキル全般を学べるサービス（450コース以上）
- ・統計・数学・コンピュータサイエンスなど専門分野の入門知識を学べるサービス（60コース以上）
- ・ソフトウェアを中心にスキルを学べるサービス（1,800以上の講座）