

# 3

## Environment

環境

### 重要課題

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

3 環境

- > 基本的な考え方 …… 14
- グローバルマネジメント …… 15
- 環境側面の重要課題 …… 17
- 気候変動・エネルギー問題への対応 …… 18
- 資源の効率利用 …… 22
- クリーンな大気の保全 …… 25
- その他の重要課題 …… 26

## 基本的な考え方

### Honda 環境・安全ビジョン／Honda 環境宣言

Hondaは、1960年代から積極的に環境課題の解決に取り組んできました。1970年代には一酸化炭素、炭化水素、NOx※1の排出を減らした低公害の「CVCC※2エンジン」を開発し、当時世界で最も厳しい自動車の排出ガス規制といわれた米国マスキー法に世界で初めて適合しました。

1992年には、すべての環境取り組みの指針となる「Honda環境宣言」を制定しました。ここでは、資材調達から設計、開発、生産、輸送、販売、使用、廃棄段階に至る製品ライフサイクルの各段階で環境負荷を低減するという基本姿勢を整理・明文化しています。

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

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

※ 1 NOx：Nitrogen Oxides（窒素酸化物）の略。  
 ※ 2 CVCC：Compound Vortex Controlled Combustion（複合渦流調整燃焼方式）の略。  
 ※ 3 GHG：Greenhouse Gas（温室効果ガス）の略。

### Honda 環境・安全ビジョン

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現

2011年制定

### Honda 環境宣言

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

以下に、私たちの日々の活動にあたって従うべきガイドラインを示します。

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

1992年6月制定・発表

## 3 環境

基本的な考え方 …… 14

## &gt; グローバルマネジメント …… 15

環境側面の重要課題 …… 17

気候変動・エネルギー問題  
への対応 …… 18

資源の効率利用 …… 22

クリーンな大気の保全 …… 25

その他の重要課題 …… 26

## グローバルマネジメント

## 環境経営推進体制とマネジメントサイクル

Hondaは、気候変動問題、エネルギー問題、資源問題などグローバルに対応すべき環境問題は、事業運営に影響を与える重要課題であると認識しています。

この認識のもと、1991年に社長が議長を務め経営層が出席する「環境会議」を設置、1995年に世界レベルでの環境保全活動の計画を審議決定する「世界環境会議」とし、その後「世界環境安全戦略会議」として毎年継続的に開催してきました。

最高経営責任者（CEO）が議長を務め、気候変動やエネルギー、資源に関わるリスクと機会、それに基づいた短・中・長期的な環境戦略の議論を実施しています。同会議では、全社方針や中長期経営計画に基づいたグローバルの中長期環境方針・計画を策定しており、同会議での決定事項には、すべての役員が関与しています。

各事業本部では、環境責任者および環境事務局を設置し、環境施策の推進にあたっては、本部内の機能を横断する体制を構築のうえ、PDCAを実行しています。各地域では各地域本部の環境関連部門を集めた「6地域環境事務局会議」を開催。ここでの情報共有を経て、各地域本部の環境関連部門がそれぞれ具体的な行動計画を策定し、施策を展開しています。

各事業本部と各地域本部の間で議論・整合された、環境取り組みの進捗や全世界にまたがるテーマについては、事務局である経営企画統括部へ集約され、世界環境安全戦略会議で報告されます。それらを次期中期経営計画や方針に反映し、各事業本部や各地域本部、環境関連部門でPDCAを回すことで、継続的に環境マネジメントの強化を図っています。

気候変動に起因する環境規制や自然災害等のリスクについても管理・監視項目として把握し、リスクマネジメント活動に反映し全社重点リスクに統合しています（➡p.128）。

## 環境マネジメントシステム

Hondaは、グローバルの既存の完成車工場と完成機工場において、環境マネジメントシステムの国際規格ISO14001の認証を取得しています（2023年3月時点）。

その結果、環境マネジメントシステムのカバー率はほぼ100%です。また、複数の新工場においても取得活動を進めています。

## 環境関連法令の遵守状況

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

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

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



3 環境

基本的な考え方 …… 14

> グローバルマネジメント …… 15

環境側面の重要課題 …… 17

気候変動・エネルギー問題への対応 …… 18

資源の効率利用 …… 22

クリーンな大気の保全 …… 25

その他の重要課題 …… 26

# グローバルマネジメント

## 環境会計

### 日本における環境会計

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

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

環境保全コスト → p.142

経済効果（収益、費用低減の実質効果） → p.142

3 環境

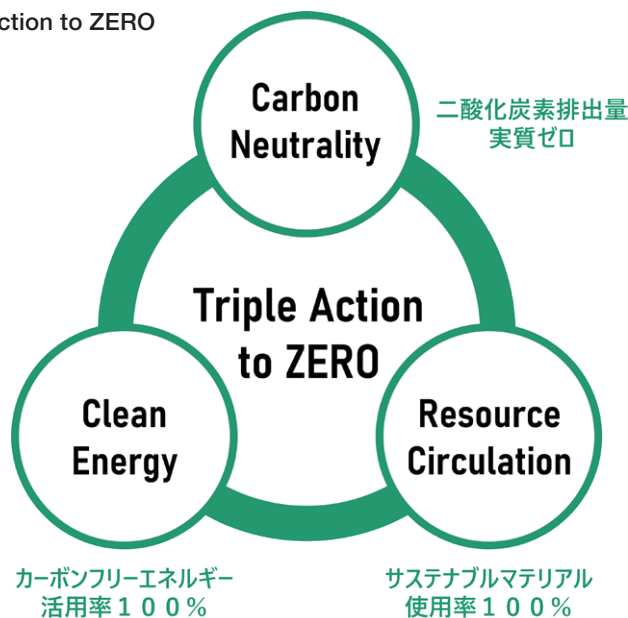
- 基本的な考え方 …… 14
- グローバルマネジメント …… 15
- > 環境側面の重要課題 …… 17
  - 気候変動・エネルギー問題への対応 …… 18
  - 資源の効率利用 …… 22
  - クリーンな大気の保全 …… 25
  - その他の重要課題 …… 26

## 環境側面の重要課題

### Hondaの重要課題

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

#### Triple Action to ZERO



※ 自然生態系を保全・再生しながら社会課題への対応をすすめる取り組み (Nature-based Solutions (NbS))。

### 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、「環境負荷ゼロ」の実現をめざし、環境取り組みにおけるコンセプト (Triple ZERO) を設定しておりましたが、2021年には、具体的な目標年や行動を定めた「Triple Action to ZERO」を掲げました。

「カーボンニュートラル」「クリーンエネルギー」「リソースサーキュレーション」、この3つを1つのコンセプトにまとめた「Triple Action to ZERO」を中心にして、取り組みます。このコンセプトは、3つの連鎖を考慮しながら、施策の検討や実行を進めており、国際的な枠組みにおける取り組みの加速やステークホルダーの関心も高まっている“自然に根ざした解決策※”にもつながると認識しています。

#### 2050年二酸化炭素排出量実質ゼロ

「気候変動問題」への対応として、企業活動、および、製品ライフサイクル観点から排出されるCO<sub>2</sub>に対し、産業革命以前と比較した地球の平均気温上昇を1.5℃に抑える目標の達成をめざします。

#### 2050年カーボンフリーエネルギー活用率 100%

「エネルギー問題」への対応として、これまでのエネルギーのリスクを減らす取り組みを超えて、企業活動、および、製品使用において使用されるエネルギーをすべてクリーンなエネルギーにすることをめざします。

#### 2050年サステナブルマテリアル率 100%

「資源の効率利用」への対応として、これまでの資源と廃棄におけるリスクを減らす取り組みを超えて、環境負荷のない持続可能な資源 (サステナブルマテリアル) を使用した製品開発や仕組みづくりに挑戦します。

企業活動領域においては、2050年Honda工場の工業用取水と工業系廃棄物“ゼロ”をめざします。

## 3 環境

基本的な考え方 …… 14

グローバルマネジメント …… 15

環境側面の重要課題 …… 17

> 気候変動・エネルギー問題  
への対応 …… 18

資源の効率利用 …… 22

クリーンな大気の保全 …… 25

その他の重要課題 …… 26

## 気候変動・エネルギー問題への対応

### 気候変動 複数シナリオによるリスクと機会分析

HondaはTCFD※提言でも重要視されているシナリオ分析を実施しており、現在から将来に向けた複数のシナリオを想定したうえで、戦略構築を行っています。

どのシナリオも、さまざまな要因の変化により不確実性を含んでいるため、さまざまな状況における分析や検証が重要となります。リスクや機会をそれぞれのシナリオで明確にすることで、より持続可能な企業経営が実現できると考えています。

そこでHondaは複数のシナリオを視野に入れ、戦略を立案することで、事業や製品展開に活用し、リスク軽減や機会創出を図り、さらなるレジリエンスを持ったサービス・製品展開を実現します。

「Honda Report 2022」では、リスクと機会に対してHondaの取り組みを開示しています。抽出されたリスクと機会に対して、Hondaは戦略のレジリエンスを高め、さまざまな取り組みを実施しています。

統合報告書「Honda Report 2022」 p.55、p.56

■ [https://www.honda.co.jp/sustainability/integratedreport/pdf/Honda\\_Report\\_2022-jp-all-m.pdf#page=29](https://www.honda.co.jp/sustainability/integratedreport/pdf/Honda_Report_2022-jp-all-m.pdf#page=29)

### Hondaのアプローチ

現在、モビリティを取り巻く環境は、大変革期にあり、Hondaは、事業戦略と環境戦略を連携させた取り組みを通じて、「気候変動問題」への対応を進めています。世界の市場やお客様の変化を予測し、お客様の生活に貢献することを第一に定めながら、積極的に環境負荷低減に取り組んでいます。

Hondaは2020年10月に「カーボンニュートラルの実現」をめざすことを、2021年4月には「環境負荷ゼロ」の循環型社会の実現に向けて「2050年にHondaの関わるすべての製品と企業活動を通じて、カーボンニュートラルをめざすこと」を公表しました。これはパリ協定で掲げられた気温上昇を1.5℃に抑える努力目標の達成をめざしてCO<sub>2</sub>を削減していく考え方が背景にあります。

そこで、2050年カーボンニュートラルの着実な実現に向けて、製品領域においては二輪・四輪・PPごとに電動製品の販売比率と、製品使用時のCO<sub>2</sub>原単位の低減率を2030年マイルストーンとして設定し推進しています。

企業活動領域においても、CO<sub>2</sub>排出総量を2019年度比で46%削減する目標を設定し推進しています。

2050年カーボンニュートラル目標達成に向けて、Hondaでは初となるカーボンニュートラル工場を埼玉製作所完成車工場に2025年度に実現する予定です。

またCO<sub>2</sub>削減をよりいっそう加速させるため、2023年よりICP（インターナショナルカーボンプライシング）制度の運用を日本の拠点で開始しました。炭素価格はCO<sub>2</sub>1トン当たり15,000円と設定し、炭素削減量を金銭価値化することで設備投資の判断材料の1つとして活用します。社会情勢と社内実績を鑑みて制度の改定とグローバル拠点への適用を進めていきます。

グローバルにおける環境へのアプローチは1つではなく、再生可能エネルギーの最大限の活用も重要です。CO<sub>2</sub>削減のアプローチには多様性があると考え、「マルチパスウェイ」をコンセプトに掲げ、環境に配慮した製品を各地域に合わせて積極的に提供していきます。

※ TCFD: Task Force on Climate-related Financial Disclosures (気候関連財務情報開示タスクフォース) の略。



3 環境

基本的な考え方 …… 14

グローバルマネジメント …… 15

環境側面の重要課題 …… 17

> 気候変動・エネルギー問題への対応 …… 18

資源の効率利用 …… 22

クリーンな大気の保全 …… 25

その他の重要課題 …… 26

# 気候変動・エネルギー問題への対応

## 製品に関する取り組み

### GHG低減に向けた3つの取り組み

Hondaの製品ライフサイクルのCO<sub>2</sub>排出量は、「製品使用時」が全体の約8割を占めています。これを踏まえHondaは、つねにすべての製品での使用時のCO<sub>2</sub>排出量低減に努め、地球環境に配慮した製品として自信を持って提供できるものを生産、販売しています。これまで、グローバルに生産・販売を拡大しながら、CO<sub>2</sub>に代表されるGHGの低減を実現するため、次の3つの取り組みを行いました。

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

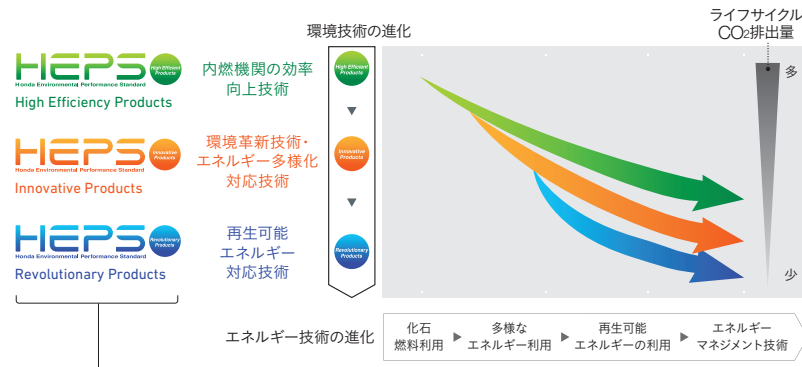
Hondaはこの3つの取り組みを段階的に推進することで着実に製品のCO<sub>2</sub>排出量を削減していき、最終的には実質ゼロを達成するシナリオを描いています。

そのため、この3つの取り組みに関して独自に高い次元の製品ガイドラインを定め、自社製品をこれに対応させていくことで、このシナリオの達成をめざしています。それが、2011年に制定した「HEPS※」です。2022年度に発売した製品の認定を行った結果、二輪車21モデル、四輪車26モデル、パワープロダクツ2モデルの合計49モデルを新たにHEPS 適合製品として認定。二輪車218モデル、四輪車94モデル、パワープロダクツ64モデルの合計376モデルがHEPS 適合製品となりました。

また、製品・サービス情報やラベリング全般についての違反はありませんでした。

※ HEPS : Honda Environmental Performance Standard (Honda 環境性能基準) の略。

HEPS 適合モデル数の推移 (グローバル) → p.141



**●High Efficiency Products**  
 内燃機関の効率を向上させることでCO<sub>2</sub>排出を低減した製品。エンジンの燃焼効率向上技術や駆動系の効率向上技術、エンジン内各部の摩擦を低減させる低フリクション技術などを採用した製品がこれに該当します。使用時のCO<sub>2</sub>排出量が以前のモデルと比較してどれだけ低減しているかを適合基準として定めています。

**●Innovative Products**  
 環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応により、CO<sub>2</sub>排出を低減した製品。Honda独自の二輪車アイドリングストップシステム技術、四輪車のハイブリッド技術、直噴エンジン技術、パワープロダクツの燃料噴射装置 (FI) などの環境革新技術を搭載した製品や、二輪車・四輪車のエタノール燃料対応製品、パワープロダクツのガス燃料対応製品などのエネルギー多様化対応を実現した製品がこれに該当します。使用時のCO<sub>2</sub>排出量が以前のモデルと比較してどれだけ低減しているかを適合基準として定めています。

**●Revolutionary Products**  
 再生可能エネルギーへの対応やトータルエネルギーマネジメントへの貢献により、CO<sub>2</sub>排出ゼロ化をめざしている製品。電動化対応技術や再生可能エネルギーの使用技術を採用した製品がこれに該当します。

3 環境

- 基本的な考え方 ..... 14
- グローバルマネジメント ..... 15
- 環境側面の重要課題 ..... 17
- > 気候変動・エネルギー問題への対応 ..... 18
- 資源の効率利用 ..... 22
- クリーンな大気の保全 ..... 25
- その他の重要課題 ..... 26

# 気候変動・エネルギー問題への対応




## 電動化の推進

Hondaは、気候変動やエネルギー多様化による、社会ニーズや社会構造の変化を課題と捉え、製品の電動化を積極的に加速しています。電動製品の普及・拡大により、使用時のCO<sub>2</sub>排出を削減し気候変動リスクの低減や、再生可能エネルギーの活用によるエネルギー問題への対応にも貢献します。

さらに、電動車に搭載されるバッテリーを活用することで、レジャーでの電力や災害時の非常用電源に使用するなど、お客様の暮らしの質の向上につながると考えています。

そこでHondaは全世界における2030年の電動製品の販売比率をそれぞれ、二輪車は15%、四輪車は30%、パワープロダクツは36%と、CO<sub>2</sub>原単位※2低減率を二輪車は34.0%、四輪車は27.2%、パワープロダクツは28.2% (2019年度比) と掲げました。

この目標を達成するために、商品ラインナップの拡大・拡充を進めることで、事業機会の拡大を図っています。

	二輪車	四輪車	パワープロダクツ
			
電動製品の販売比率※1 目標	15%	30%	36%
製品CO <sub>2</sub> 排出量原単位 低減率目標	34.0%	27.2%	28.2%

※1 電動製品の販売比率：二輪車は電動モーターサイクル (BEV) と電動自転車 (EB)、四輪車はBEVと燃料電池自動車 (FCV)、パワープロダクツは電動製品の比率。

※2 製品別全世界平均値。

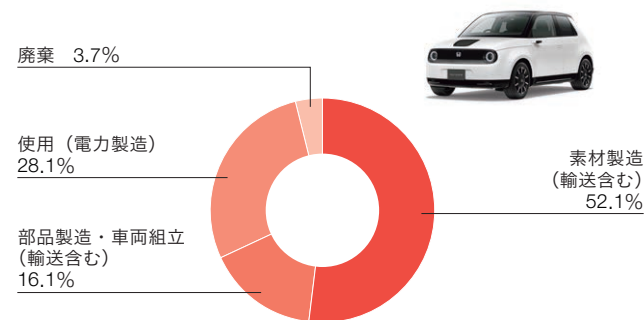
## LCA (ライフサイクルアセスメント) の推進

LCAの推進は製品の原材料から廃棄に至るライフサイクルでのCO<sub>2</sub>排出低減のみならず、Triple Action to ZEROをめざすうえで重要な取り組みであると認識しています。

これまでHondaは、独自のLCAシステムで企業活動の全領域におけるCO<sub>2</sub>総排出量を定量的に算定、把握し、生産・購買・販売・オフィス・輸送など各部門が低炭素化に向けて、活動を展開してきました。

Hondaは、製品のライフサイクルにおける環境負荷の算出手順を定め、2023年、ドイツのテュフ ラインランドによる第三者認証を取得しました。この認証はISO14040、14044の規格に基づいています。今後は、これまで以上に開発段階における低炭素化の提案や資源循環による環境負荷低減などにも対応し、幅広く活用していきます。

Honda eのLCAによるCO<sub>2</sub>総排出量算定結果





3 環境

基本的な考え方 …… 14

グローバルマネジメント …… 15

環境側面の重要課題 …… 17

> 気候変動・エネルギー問題への対応 …… 18

資源の効率利用 …… 22

クリーンな大気の保全 …… 25

その他の重要課題 …… 26

# 気候変動・エネルギー問題への対応

## 企業活動に関する取り組み

Hondaは、2050年企業活動における「CO<sub>2</sub>排出量の実質ゼロ」と「カーボンフリーエネルギー活用率 100%」をめざし、グローバルに生産・販売を拡大する可能性も視野に入れ、エネルギー使用量とCO<sub>2</sub>排出量の低減に注力しています。

この目標の実現に向けて、Hondaは生産効率向上、省エネルギー取り組みの推進、低炭素エネルギーへの転換、再生可能エネルギーの活用の順にCO<sub>2</sub>削減を推進しています。

2050年カーボンニュートラル目標達成に向けて、Hondaでは初となるカーボンニュートラル工場を埼玉製作所完成車工場で2025年度に実現する予定です。

その工場で構築した技術をグローバルに展開するにあたり、事業所間、地域間の情報共有を促進する仕組みを構築するとともに、日本からの技術サポートにも力を入れていきます。

さらに、グローバルで再生可能エネルギーの活用も積極的に進めています。Hondaは地域社会のCO<sub>2</sub>削減に直接的に貢献できる方法を優先して採用しています。具体的には新たに発電設備を設置することに重点を置き、自社敷地内への設置から検討を始め、順次敷地外まで範囲を広げて活用拡大に取り組んでいます。

2022年度にはHondaの世界の事業所では、ソーラー発電や風力発電など合計1,498GWhの再生可能エネルギー由来の電力を活用しました。前年度よりも694GWh、86%増加しました。

今後も、2030年までに熊本製作所で太陽光発電システム能力を20MWまで拡大する計画など、地域の状況に適した再生可能エネルギーの利用を進めていきます。



熊本製作所 (5.35MW)



埼玉製作所 完成車工場 (2.0MW)



ボイルング・スプリングス風力発電所 (120MW)

3 環境

- 基本的な考え方 ..... 14
- グローバルマネジメント ..... 15
- 環境側面の重要課題 ..... 17
- 気候変動・エネルギー問題への対応 ..... 18
- > 資源の効率利用 ..... 22
  - クリーンな大気の保全 ..... 25
  - その他の重要課題 ..... 26

# 資源の効率利用

## Hondaのアプローチ

Hondaは、レアメタルなどの資源の入手困難化や枯渇が、製品の生産に必要な材料や部品の調達などに影響を与えることから、事業を継続するうえでも大きなリスクになると考えており、「資源の効率利用」を重要課題の一つとして位置づけています。

地球との共生を考え、限りある地球資源の消費（採掘、廃棄）を抑制し、循環型バリューチェーンへの転換に挑戦します。資源調達や価格高騰のリスクへの備えに加えて、顧客価値の向上とステークホルダーへの貢献や経済価値の創出をめざします。資源調達段階から廃棄段階に至るまでに発生する、資源と廃棄における環境負荷ゼロをめざし、社内外のステークホルダーと協力、連携しながら取り組みを進めています。

## 製品を軸にしたアプローチ

Hondaは、以前から3R<sup>※1</sup>活動を積極的に推進し、また使用済み製品の

適正処理も確実にを行っています。

さらに製品を構成するすべての部品および材料を対象にリユース、リサイクル材料、バイオマス材料などの仕組みづくりや技術研究を進めるとともに、2050年サステナブルマテリアル使用率100%をめざし、社内マイルストーンを定め、達成に向けた取り組みを始めています。

## 企業活動のアプローチ

Hondaは、資源枯渇のリスクや廃棄時の環境汚染につながるようなリスクを視野に入れ、廃棄物等発生量の削減をめざし、すべての企業活動における2030年度総発生量を14.5%削減（BAU比<sup>※2</sup>）に目標設定しました。

また水資源についても、事業に影響を及ぼす供給リスクや地域に影響を及ぼす枯渇リスクを視野に入れ、すべての企業活動における2030年度総取水量の目標を14.5%削減（BAU比<sup>※2</sup>）に目標設定し、廃棄物と同様に環境負荷を抑える取り組みを行っていきます。

### 資源と廃棄における環境負荷ゼロへの取り組み

	開発	資源調達・製造	販売・使用	回収・再生・廃棄
リデュース	部品点数の削減など	省資源取り組み		
リユース (リバーパス <sup>※3</sup> ) (リファーマビリティ <sup>※4</sup> )	部品交換しやすい、長寿命化など	製品のリユース (リバーパス) (リファーマビリティ)		
リサイクル	解体・分離・再生しやすいなど	副産物のリサイクル	使用済み製品、部品のリサイクル	
	リサイクル材料開発・適用、調達	環境負荷物質の削減	使用済み製品に対するリサイクル法規対応	
バイオマス	バイオマス材開発適用、調達			

※ 1 3R: Reduce (リデュース)、Reuse (リユース)、Recycle (リサイクル) の略。  
 ※ 2 BAU: Business as Usual の略。生産計画をもとにした成り行き。  
 ※ 3 リバーパス: 一次利用した自社製品などを、多用途に二次利用すること。  
 ※ 4 リファーマビリティ: 中古車に対して最新アップデートによる性能・サービス向上などの新価値を付加すること。

## 3 環境

基本的な考え方 …… 14

グローバルマネジメント …… 15

環境側面の重要課題 …… 17

気候変動・エネルギー問題  
への対応 …… 18

> 資源の効率利用 …… 22

クリーンな大気の保全 …… 25

その他の重要課題 …… 26

## 資源の効率利用

### 開発段階での取り組み

#### リデュース設計

製品のボディ骨格、エンジン、ボルトなどすべての部品について、構造や材料を工夫することで、小型化・軽量化を図っています。例えば、軽量化に向けたリデュース設計として、「N-WGN」より、肉厚の薄いバンパーを採用しました。バンパー材料の高剛性化と高流動化、および製造技術の進化により平均肉厚3.0mmの従来仕様バンパーを軽量化、樹脂使用量を削減しました。国内ではN-WGN以降の新機種から順次適用を拡大しています。海外では「シビック」からグローバル展開を開始。全世界へ展開することで、材料の削減を図ります。

#### リユース・リサイクル設計

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

また、二輪車は1992年から、四輪車は2001年から、新規開発する機種ごとにリサイクル性の事前評価を実施しています。こうした取り組みの結果、2022年度に発売したすべての新型車、モデルチェンジ車におけるリサイクル可能率<sup>※1</sup>は、四輪車・二輪車ともに95%以上となっています。またパワープロダクツも、使用部材のリカバリー可能率<sup>※2</sup>95%以上を継続しています。

※1 リサイクル可能率：一般社団法人日本自動車工業会（自工会）「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン」による指標。

※2 リカバリー可能率：リサイクル可能率に熱エネルギー回収分を含んだ値。ISO22628自動車の「リサイクル可能率」などの算出方法に準じる。

### 資源調達・製造段階での取り組み

アセンド・エレメンツ、サーバ・ソリューションズとの協業、POSCO ホールディングスとの包括的パートナーシップなど、資源リサイクル事業者との強固なパートナーシップを通じ、積極的にリサイクル資源を活用することで、材料調達を安定化させるとともに、環境負荷ゼロの実現をめざします。

#### ■ アルミ再生材の適用

二輪においては、熊本製作所にて、2023年6月から車体用アルミ鋳造材にリサイクル材の適用を開始しました。

四輪においては、北米地域における製造拠点にて、2022年4月から車体用アルミ板に再生材を使用した材料をシビックをはじめとした複数機種に適用しています。

### 使用段階での取り組み

2023年1月より中古車事業においてリファービッシュ施策を日本の一部販売店で開始しました。

リファービッシュによる製品価値の回復・向上、新価値付加などや利用サービスの提供は、製品を最後まで使いきることと廃車回収の機会を増やすことにつながり、資源を効率的に利用することができます。

## 3 環境

基本的な考え方	14
グローバルマネジメント	15
環境側面の重要課題	17
気候変動・エネルギー問題 への対応	18
> 資源の効率利用	22
クリーンな大気の保全	25
その他の重要課題	26

## 資源の効率利用

## 使用済み部品のリサイクル

修理・交換などで発生する使用済み部品を全国の販売店などから回収し、リサイクルしています。2022年度は、使用済みバンパー約13.4万本を回収・リサイクルしました。回収したバンパーは再生し、「フリード」のアンダーカバーなどに使用しています。また、ハイブリッド車用駆動用バッテリーの回収・リサイクルを含め、今後も使用済み部品のリサイクルを継続していきます。アクリル樹脂の水平リサイクル実証実験を2021年8月より開始、使用済み自動車から回収したテールライトレンズから再度テールライトレンズを製造する技術を確認しました。

## 廃棄段階での取り組み

## 四輪車の取り組み

自動車メーカーは、「使用済自動車の再資源化等に関する法律（自動車リサイクル法）」に則り、「フロン類」「エアバッグ類」「ASR※1」の3品目を引き取り、処理する責任があります。

2022年度、Honda車のフロン類の引き取り台数は約36万台（前年比-15.1%）、エアバッグ類の引き取り台数は約36万台（前年比-15.1%）、また使用済み自動車処理の最終工程であるASRの引き取り台数は約39万台（前年比-16.9%）でした。ガス発生器の再資源化率は95.4%、ASRの再資源化率は96.7%であり、主務省令で定められた再資源化率（ガス発生器85%以上、ASR70%以上）をそれぞれ達成しています。

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

※2 ODS：Ozone Depleting Substances（オゾン層破壊物質）の略。

## 二輪車の取り組み

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

指定引き取り窓口で引き取られた廃棄二輪車のうちHondaの製品は、2022年度1,128台で全引き取り台数に占める割合は69.3%でした。また、Honda製品のリサイクル率は、重量ベースで97.8%となり、「リサイクル率95%」という目標を2013年度から達成しています。

## 企業活動に関する取り組み

Hondaは、企業活動における廃棄物の削減に取り組んでいます。

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



## 3 環境

基本的な考え方 …… 14

グローバルマネジメント …… 15

環境側面の重要課題 …… 17

気候変動・エネルギー問題  
への対応 …… 18

資源の効率利用 …… 22

## ▶ クリーンな大気の保全 …… 25

その他の重要課題 …… 26

## クリーンな大気の保全

## Hondaのアプローチ

Hondaは公害問題が深刻化した1960年代から「大気汚染問題」を重要課題と認識しています。とくに都市部における大気汚染が人々の健康に悪影響を与えると考え、製品の排出ガスをクリーンにする技術の開発で解決してきました。

これまで、Hondaは二輪車においては、市販車すべてのエンジンの4ストローク化を完了するとともに、全世界で販売する機種の88%以上に「PGM-FI※1」を適用し、燃焼効率を向上させることで、排出ガスをクリーンにしてきました。

四輪車では「アコード プラグインハイブリッド」が世界で最も厳しいとされるUSカリフォルニアLEV※2 3 SULEV※3 20規制を世界に先駆けて達成。

その後も先進排ガス規制である、欧州Euro6や中国の第六段階（国6）、さらに世界的に強化されつつある、PM※4（微粒子）についても先行して低減技術を投入してきました。

また、新興国においても、先進国同様の技術を順次適用し、世界的な排出ガスクリーン化に貢献しています。

パワープロダクトにおいては、エンジンの改善技術により世界で最も厳しいUS EPA※5 Phase3規制を触媒なしでクリアし、対応を完了しました。

今後も内燃機関の排出ガス内の有害成分を低減するとともに、使用時に排出ガスが出ない電動製品の販売比率をマイルストーンに設定し、クリーンな大気の保全に取り組みます。

自動車の生産においては、塗装工程で使用する塗料やシンナーに含まれる溶剤成分が光化学オキシダントの原因となるVOC※6の発生につながります。これまで、塗装効率の向上、VOC除去装置の導入、埼玉製作所完成車工場では、ショートプロセス高機能塗装技術「Honda Smart Ecological Paint」※7の導入などでVOC排出の削減を進めてきました。

Hondaは、今後も削減の取り組みを継続していきます。Hondaは環境性能の高い製品をリーズナブルな価格で提供し、排出ガスのクリーン化と「大気汚染問題」への対応で業界をリードすることが、クリーンな大気を保全するとともに、ビジネス拡大の大きな機会になると考えています。

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

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

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

※4 PM: Particulate Matter (粒子状物質) の略。

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

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

※7 Honda Smart Ecological Paint: 4コート3ベークの塗装方法から中塗り工程を廃止した、水性3コート2ベーク塗装。

3 環境

基本的な考え方 …… 14

グローバルマネジメント …… 15

環境側面の重要課題 …… 17

気候変動・エネルギー問題への対応 …… 18

資源の効率利用 …… 22

クリーンな大気の保全 …… 25

> その他の重要課題 …… 26

## その他の重要課題

### 水資源の保全

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

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

また、取水量の最小化に向けて、各事業所で、リサイクル水の活用や節水など地域の事情を踏まえた取り組みを推進しています。

すべての製造拠点を対象に「AQUEDUCT」や「Water Risk Filter」などの評価指標を用いた水リスク検証を行っており、そのなかでとくに水リスクの高い地域であるホンダ・デ・メキシコ・エス・エー・デ・シー・バイセラヤ工場（メキシコ）、ホンダカーズインディア・リミテッド タプカラ工場（インド）、广汽本田汽车有限公司 第2工場（中国）などでは、重点的に水のリサイクルシステムの導入に取り組んでいます。

製造拠点におけるリサイクル水の使用量合計は年間約386万m<sup>3</sup>となり、これは全使用量のおよそ16%を占めます。

今後もグローバルで水のリサイクルシステムの導入を進めていきます。

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

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

「森林保全活動」 <https://www.honda.co.jp/philanthropy/forest/>



## 3 環境

基本的な考え方 …… 14

グローバルマネジメント …… 15

環境側面の重要課題 …… 17

気候変動・エネルギー問題  
への対応 …… 18

資源の効率利用 …… 22

クリーンな大気の保全 …… 25

&gt; その他の重要課題 …… 26

## その他の重要課題

## 化学物質の管理と削減

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

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

この動きを受けて、ドイツ自動車製造業会を中心に自動車を構成する部品の材料および含有化学物質情報を、サプライチェーンを通じて収集するシステム (IMDS※1) が開発されました。HondaもこのIMDSをベースに情報収集を行い、独自に開発したHondaの化学物質グローバル管理システム (MoCS※2) で集計、管理を行っています。

HondaはこのMoCSによる化学物質の管理を進めることで、REACH規則 (Regulation concerning the Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) など、各国での環境負荷物質の使用規制に対応し、欧州ELV指令 (Directive on End-of Life Vehicles) に基づいて環境に悪影響を及ぼすとされる重金属4物質 (鉛、水銀、六価クロム、カドミウム) の削減を進めています。

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

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

※3 IPBES: Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (生物多様性及び生態系サービスに関する政府間科学政策プラットフォーム) の略。

## 生物多様性の保全

生物多様性は、人類の福利と健全な地球、そしてすべての人々の経済的繁栄の基本であり、我々は生物多様性に依存しているだけでなく、生物多様性は地球上の生命のすべてのシステムを支えています。IPBES※3の地球規模評価報告書 (2020年発行) では、約100万種、その多くが数十年の間に、絶滅に直面することが示唆されています。また、2021年6月、G7コーンウォール・サミットにおいて「2030年自然協約」が採択され、2030年までに自然の損失を反転させる「ネイチャー・ポジティブ」が宣言されました。

Hondaは、天然資源や鉱物資源の恩恵を受けて事業を行っています。また原材料の調達だけでなく、研究開発、製造、使用、使用後の廃棄に至るバリューチェーン全体において、多くの自然資本に依存をし、そして影響を与えています。

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

自然との関わりのなかで、生物多様性への配慮が必要であることも認識しています。その認識のもと、1960年代から工場での植林活動や工業用水の循環利用を行い、1976年には「ふるさと森」づくり活動を開始しました。2011年には「Honda 生物多様性ガイドライン」を制定し、同ガイドラインに沿って、大気や水、生物多様性を含む自然への影響の回避・最小化に加え、保全・再生にも取り組んでいます。さらに生物多様性の影響評価を行っています。

Honda生物多様性ガイドライン

■ <https://www.honda.co.jp/environment/report/pdf/report/report-2022-biodiversity.pdf>

3 環境

- 基本的な考え方 ..... 14
- グローバルマネジメント ..... 15
- 環境側面の重要課題 ..... 17
- 気候変動・エネルギー問題への対応 ..... 18
- 資源の効率利用 ..... 22
- クリーンな大気の保全 ..... 25

> その他の重要課題 ..... 26

## その他の重要課題

### 生物多様性の保全に向けた優先事項分析

#### 自社生産拠点周辺における、生物多様性評価

Hondaは事業活動によって生物多様性に影響を与える可能性について、生物多様性評価ツールであるIBAT※1を用いて評価を行っています。

世界の自社生産拠点(86拠点)について、各拠点から半径50km圏内を調査対象とし、IUCN※2レッドリストの絶滅危惧種が生息するエリアとの近接状況を整理しています。

また、生物多様性の取り組みを具体的化するに際し、IBATにある、KBA※3・WDPA※4・IUCN絶滅危惧種・STAR※5の指標を使って、自社生産拠点の生物多様性リスクを統合的に評価を行っています。

今後は、優先拠点を定め、生物多様性保全の具体的な取り組みを検討していきます。

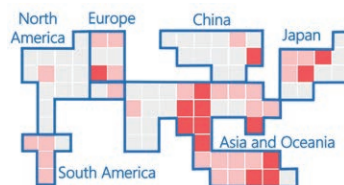
なお絶滅危惧種・優先拠点の評価・特定はともに、生物多様性評価の専門機関である、一般社団法人バードライフ・インターナショナル東京の協力のもとに行っています。

#### 自社生産拠点周辺の絶滅危惧種評価

地域	絶滅危惧種カテゴリー		
	CR※6 (深刻な危機)	EN※7 (危機)	VU※8 (危急)
日本	60	292	607
北米	75	187	294
欧州	62	136	305
アジア・大洋州	647	1,547	4,538
中国	189	404	755
南米	29	97	212
アフリカ・中東	36	64	90
合計	1,098	2,727	6,801

種数(延べ)

#### 自社生産拠点の生物多様性優先拠点評価

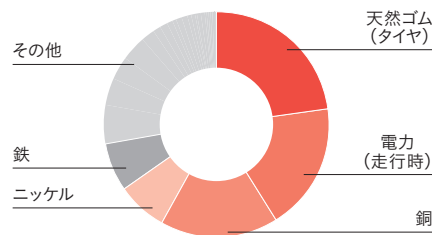


- 【凡例】
- リスク評価上位拠点(最優先拠点)
  - リスク評価中位拠点(優先拠点)
  - リスク評価下位拠点(その他拠点)

### 製品における、生物多様性評価

製品にはさまざまな材料が使用されており、それら材料のなかには生物多様性に影響を及ぼすものが存在する可能性があります。そこでHondaは製品に使用される材料が生物多様性に与える影響について一次評価する取り組みを行っています。評価結果をもとに影響が大きい可能性がある材料については、今後より詳細な分析を行い製品が生物多様性に及ぼす影響の低減の取り組みを検討していきます。

#### 生物多様性影響の一次評価結果



【計算条件】

- ・評価車両  
小型電気自動車
- ・製造時エネルギー  
2020年日本生産
- ・生涯走行距離 20万km
- ・インベントリーデータ: IDEAv2.3
- ・EINES評価(生物多様性影響): LIME2

※1 IBAT: Integrated Biodiversity Assessment Tool (生物多様性評価ツール)の略。  
 ※2 IUCN: International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (国際自然保護連合)の略。  
 ※3 KBA: Key Biodiversity Area (生物多様性重要地域)の略。  
 ※4 WDPA: The World Database on Protected Areas (世界保護地域データベース)の略。  
 ※5 STAR: Species Threat Abatement and Restoration (種の脅威の軽減と生息地の復元に関する指標)の略。  
 ※6 CR: Critically Endangered (深刻な危機)  
 ※7 EN: Endangered (危機)  
 ※8 VU: Vulnerable (危急)

## 3 環境

基本的な考え方 …… 14

グローバルマネジメント …… 15

環境側面の重要課題 …… 17

気候変動・エネルギー問題  
への対応 …… 18

資源の効率利用 …… 22

クリーンな大気の保全 …… 25

&gt; その他の重要課題 …… 26

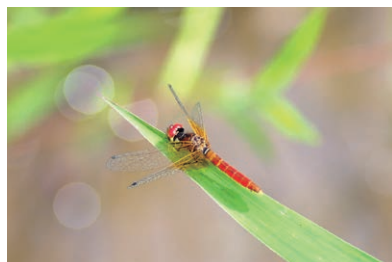
## その他の重要課題

## 生物多様性保全に対する具体的な取り組み

## 生物多様性の保護・復元活動

Hondaが100%を出資する日本の栃木県にあるモビリティリゾートもてぎは、約640haの敷地があり、約7割の森林における自然の保全活動を行っています。確認されている生物種は約5,800種あり、生息する生物のなかには希少種も多数含まれています。

元々は、管理が行き届いていない雑木林や田んぼが広がっていましたが、木を切り森に光を取り込むことで環境改善を図ったり、棚田などの水辺の再生を行い、絶滅が危惧されているハッチョウトンボの保護・移殖も行いました。モビリティリゾートもてぎでは「環境改善は減らすことだけでなく、つくることも行う※」という考えのもと、生きものたちの多様な環境づくりも行っています。なお、持続的な森づくりのために、森林調査（毎木調査等）・モニタリング調査（日本国のモニタリングサイト 1000に登録）・森づくりに関わる「人」を育む「森づくりワークショップ」の開催を行っています。



モビリティリゾートもてぎで確認されたハッチョウトンボ

※ 森の環境改善は、伐採などにより林内密度を減らし光や風が入りやすいようにするだけでなく、生きものたちの棲みかをつくることも行う。

## 外部イニシアチブとの連携

2022年4月、日本において環境省が主導する「生物多様性のための30by30アライアンス」に参画し、生物多様性の保全が図られている区域となる「自然共生サイト」の認定取得に向けて推進しています。

また、2022年12月よりTNFD（自然関連財務情報開示タスクフォース）フォーラムに参画しています。積極的な情報の開示に努め、今後も環境保全に関する取り組みをよりいっそう加速させます。



## 〈日本〉四輪完成車工場におけるビオトープ

2013年に操業を開始した埼玉製作所完成車工場には、ビオトープがあります。ここにはトウキョウサンショウウオ・ホトケドジョウなどの絶滅危惧種が生息しており、モニタリングや保全活動とともに、外来種であるアメリカザリガニ・ウシガエルの駆除等を行っています。



埼玉製作所のビオトープ

3 環境

基本的な考え方 ..... 14

グローバルマネジメント ..... 15

環境側面の重要課題 ..... 17

気候変動・エネルギー問題への対応 ..... 18

資源の効率利用 ..... 22

クリーンな大気の保全 ..... 25

> その他の重要課題 ..... 26

## その他の重要課題

### 〈米国〉野生ミツバチの生息地保全

オハイオ州にある四輪製造および研究開発施設（ホンダ・ディベロップメント・アンド・マニュファクチュアリング・オブ・アメリカ・エル・エル・シー）の未使用地には、野生のミツバチが生息しています。ミツバチは、健全な生態系を支えるうえで重要な役割を果たし、顕花植物の約80%の受粉を助けます。ミツバチを守るため、約5haを生息地として維持するとともに、養蜂場をつくりミツバチの研究を支援しています。



養蜂活動

### 〈ベルギー〉物流拠点の生物多様性の保全

アールストにある物流拠点（ホンダモーターヨーロッパロジスティクス・エヌブイ）では、生息地の劣化と遺伝的多様性の欠如によって絶滅の危機に瀕しているブラックポプラを植えて、緑地帯を拡大しました。また、池やインセクトホテル（昆虫のホテル）、給餌所を設置するなど、生息環境を整備することで、生物多様性の維持に貢献しています。



昆虫のホテル

※ Sanjivani van：ヒンズー語で、癒しの特性を持つハーブ「サンジバニ」に関連付けられた神話上の森を指し、ヒンズー教の神話で重要な意味を持つ。

### 〈ブラジル〉テストコースの自然保全

リオ・プレト・ダ・エバにある二輪車のテストコース（モトホンダ・ダ・アマゾニア・リミターダ）は、アマゾンの熱帯雨林にあります。環境と調和するために、敷地内の約80%（802ha）を法定保護区として維持しています。ここでは農業プロジェクトとして果物や野菜の植え付けのほか、マホガニー、ローズウッド、ブラジルナッツなど、絶滅の危機に瀕している種の再生も行っています。



テストコース

### 〈インド〉生物多様性を考慮した工場緑化

グジャラート州にある二輪車工場（ホンダモーターサイクルアンドスクーターインディアプライベート・リミテッド）の敷地内には、生態系を守る豊かな自然環境づくりをめざして0.4haのミニフォレストを作りました。この森は、「Sanjivani van※」と名付けられ、24の異なるカテゴリーの16,000本以上の木が植えられました。また、食品残渣を堆肥に変換してガーデニングに使用しています。



ミニフォレスト



3 環境

基本的な考え方 …… 14

グローバルマネジメント …… 15

環境側面の重要課題 …… 17

気候変動・エネルギー問題への対応 …… 18

資源の効率利用 …… 22

クリーンな大気の保全 …… 25

> その他の重要課題 …… 26

## その他の重要課題

### 目標の一覧

目標項目	2030年目標	2050年めざす姿
企業活動 CO <sub>2</sub> 排出総量削減率 (2019年度比)	46%	
電動製品 販売比率	二輪車	15%
	四輪車	30%
	パワープロダクト	36%
製品 CO <sub>2</sub> 排出量原単位低減率 (2019年度比)	二輪車	34.0%
	四輪車	27.2%
	パワープロダクト	28.2%
企業活動 取水総量削減率 (BAU比)	14.5%	工業用取水・工業系廃棄物ゼロ
企業活動 廃棄物等総量削減率 (BAU比)	14.5%	
製品 リソースサーキュレーション	(社内マイルストーン設定)	サステナブルマテリアル使用率100%