

2022年2月

# 本田技研工業株式会社

サステナブル・ファイナンス・フレームワーク

**HONDA**  
The Power of Dreams

## 目次

1.はじめに.....	1
2.サステナビリティへの取組み.....	2
3.グリーンボンド原則 2021、ソーシャルボンド原則 2021 およびサステナビリティボンド・ガイドライン 2021 へ の適合性.....	5
3.1.調達資金の使途.....	5
3.2.プロジェクトの評価および選定プロセス.....	10
3.3.調達資金の管理.....	10
3.4.レポーティング.....	11
4.外部評価.....	12
4.1.セカンド・パーティー・オピニオン.....	12

## 1. はじめに

本田技研工業株式会社（以下「Honda」）は、1948年の創業以来、「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」という想いを原点に、自らの持つ技術・アイデア・デザインで人の役に立つ、より良い社会の創造をめざし、さまざまな価値の提供に取り組み続けてきました。

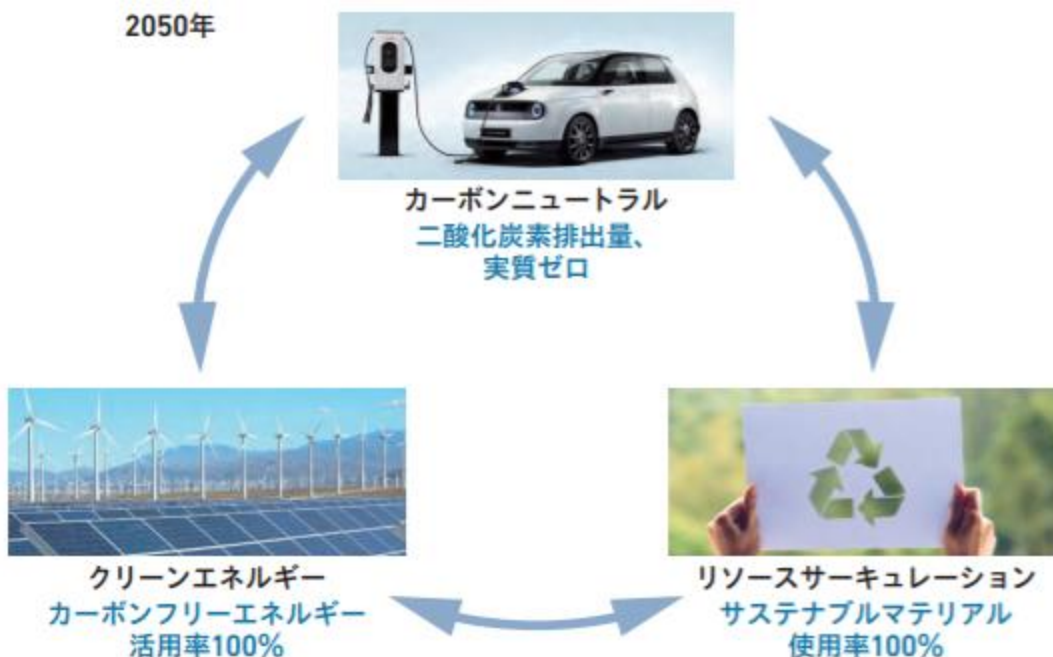
今後、社会が変化していくなか、Hondaは、提供していくべき価値を、「地球環境への負荷をなくすこと」「尊い命を守る安全を達成すること」と考え、環境と安全に徹底的に取り組んでいきます。

この取組みに対する支出を社債発行により調達するため、サステナブル・ファイナンス・フレームワーク（以下「本フレームワーク」）を設定しました。Hondaは、独立した外部機関である Vigeo Eiris より、本フレームワークが国際資本市場協会（ICMA）が定めるグリーンボンド原則 2021、ソーシャルボンド原則 2021 およびサステナビリティボンド・ガイドライン 2021 に適合している旨のセカンド・パーティー・オピニオンを取得しています。

## 2. サステナビリティへの取組み

Honda は、環境においては、創業 100 年を超える 2050 年に、Honda が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（二酸化炭素排出量、実質ゼロ）をめざし、安全においては、全世界で、Honda の二輪車、四輪車が関与する、交通事故死者ゼロをめざすことを決めました。

### 環境への取組み<sup>1</sup>



Honda は 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をめざします。その柱となるのが、「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」の3つです。

二輪・四輪製品の電動化はもちろんのこと、交換式バッテリー「Honda Mobile Power Pack（モバイルパワーパック）」により、使いやすい電動製品の幅を広げ、これらの充電時にインフラと連携したスマートな電力オペレーションを行うことで、再生可能エネルギーの利活用を拡大します。再生可能エネルギーのさらなる拡大に向けては、電気に加え水素の活用を積極的に進めていきます。

また、バッテリーのリユースやリサイクルをはじめとした、マテリアルリサイクルに関する研究を進め、サステナブルマテリアル（持続可能な資源）100%での製品開発にチャレンジします。さらに、電動モビリティとエネルギーサービスをつなぎ、自由な移動の提供と再生可能エネルギーの利用拡大に貢献する、Honda eMaaS<sup>2</sup>のコンセプトにも、引き続き取り組んでいきます。「モバイルパワーパックの活用の拡大」「電動車両に搭載した大容量バッテリーの活用」「FC（燃料電池）システムの応用、展開」の3つを軸に、着実に実行してまいります。そして、長期的には、電動化が難し

<sup>1</sup> Honda Sustainability Report 2021 – P5 ([https://www.honda.co.jp/sustainability/report/pdf/2021/Honda-SR-2021-  
jp-all.pdf](https://www.honda.co.jp/sustainability/report/pdf/2021/Honda-SR-2021-<br/>jp-all.pdf))

<sup>2</sup> eMaaS の「e」はエネルギーサービスを表し、MaaS はサービスとしてのモビリティを表します

い航空機などの領域も含め、カーボンニュートラルフェューエルも加えたエネルギーのマルチパスウェイの実現をめざします。

#### <四輪車の電動化>

電動車の普及はお客様の受容性やインフラ環境、再生可能エネルギーの普及など、特性が地域ごとに異なり、その変化も激しいため、将来を見通すことが難しい状況にあります。自動車メーカーとして、まず Tank to Wheel（走行段階）でのカーボンフリーを達成することが責務と考えます。そこで、先進国全体での EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）の販売比率を 2030 年に 40%、2035 年には 80%、そして 2040 年には、グローバルで 100% をめざします。

#### <二輪車の電動化>

二輪車の電動化は、高額なバッテリーを車両と切り離して考えることが普及のカギになります。そこで電動化への社会的要請が強い先進国では、企業や省庁・自治体をターゲットに、モバイルパワーパックを活用した電動化を進めます。

#### <FC（Fuel Cell：燃料電池）>

水素は再生可能エネルギーとして普及が期待されており、Honda は長きにわたり、FC 技術の研究、開発、実用化に取り組んできました。

また FCV の拡大だけでなく、商用トラックへの展開や、定置型、可搬型電源など、幅広い用途に FC システムを活用していくことで、コスト低減と水素社会の実現をめざします。

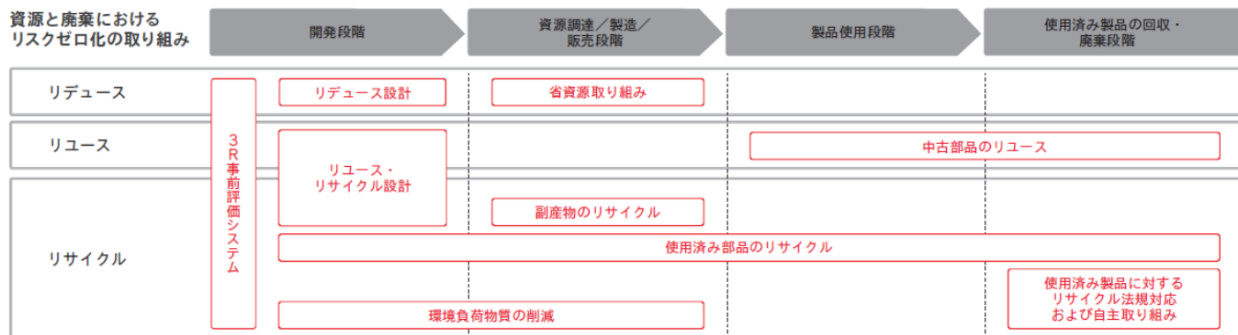
## 安全への取り組み

Honda は、道を使う誰もが事故に遭わない社会の実現を目指し「Safety for Everyone」のスローガンのもと、ハード・ソフトの両面で安全技術の研究開発に取り組んでいます。

事故に遭わない社会の実現に向けて、全方位安全運転支援システム「Honda SENSING 360」を 2030 年に先進国で販売する全ての四輪車のモデルへ展開するとともに、順次、二輪検知機能の適用拡大や ADAS 機能の更なる進化に取り組めます。また、二輪安全技術の普及拡大、安全教育技術（Honda Safety EdTech）の展開なども進めることで、2030 年に全世界で Honda の二輪・四輪が関与する交通事故死者半減<sup>3</sup>と、その先の将来安全技術の早期確立による 2050 年交通事故死者ゼロという高い目標の達成を目指していきます。

## 資源の効率利用

Honda は、「資源の効率利用」を重要課題の一つと位置付け、3R<sup>4</sup>活動を積極的に推進し、また使用済み製品の廃棄時の適正処理も確実にを行っています。そこで Honda は、資源枯渇や廃棄時のリスクを視野に入れ、廃棄物等発生量の削減をめざし、すべての企業活動の範囲において 2030 年度、原単位削減年率 1.8%（2018 年度比）の目標を設定しました。また水資源についても、水供給や枯渇リスクを視野に入れ、すべての企業活動の工業系取水において 2030 年度、原単位削減年率 1.8%（2018 年度比）に抑える目標を設定し、廃棄物同様、環境負荷を抑える取り組みを行っています。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。



<sup>3</sup> 2020 年比で 2030 年に全世界で Honda の二輪・四輪が関与する 1 万台当たりの交通事故死者数を半減

<sup>4</sup> 3R : Reduce（リデュース）、Reuse（リユース）、Recycle（リサイクル）の略

### 3. グリーンボンド原則 2021、ソーシャルボンド原則 2021 およびサステナビリティボンド・ガイドライン 2021 への適合性

グリーンボンド、ソーシャルボンドまたはサステナビリティボンドの発行を目的として、Honda は、国際資本市場協会（ICMA）の定めるグリーンボンド原則 2021（以下「GBP」）、ソーシャルボンド原則 2021（以下「SBP」）およびサステナビリティボンド・ガイドライン 2021 に則り、以下のサステナブル・ファイナンス・フレームワークを策定しました。

#### 3.1. 調達資金の使途

本フレームワークに基づき Honda により発行される債券の調達資金と同等額が、以下に記載する適格基準を 1 つ以上満たす新規事業（以下「適格事業」）に充当され、適格事業のうち、グリーンボンドの場合は適格グリーン事業、ソーシャルボンドは適格ソーシャル事業、サステナビリティボンドの場合は適格グリーン事業および適格ソーシャル事業が対象となります。なお、既存事業には充当せず、新規事業のみで対応致します。

#### 適格基準

##### 1. 製品のカーボンニュートラル（適格グリーン事業区分）

GBP 適格事業区分	適格基準	環境目標	SDGs
クリーン輸送	<b>電動四輪車</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ゼロエミッション車の車両およびバッテリーを含む構成部品の開発・製造に関する投資およびその他関連支出（研究開発費を含む）</li> </ul>	気候変動の緩和	2. 飢餓をゼロに 3. すべての人に健康と福祉を 7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを 12. つくる責任 つかう責任 13. 気候変動に具体的な対策を 17. パートナリーシップで目標を達成しよう
	<b>電動二輪車</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>電動二輪車の車両およびバッテリーを含む構成部品の開発・製造に関する投資およびその他関連支出（研究開発費を含む）</li> </ul>	気候変動の緩和	2. 飢餓をゼロに 3. すべての人に健康と福祉を 7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを

			12. つくる責任 つかう責任 13. 気候変動に具体的な 対策を 17. パートナーシップで 目標を達成しよう
	<b>充電インフラ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 上記電動四輪車・電動二輪車の充電・充填設備の整備への投資</li> </ul>	気候変動の緩和	2. 飢餓をゼロに 3. すべての人に健康と福祉を 7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを 12. つくる責任 つかう責任 13. 気候変動に具体的な対策を 17. パートナーシップで目標を達成しよう

なお、本フレームワークに基づく債券発行の調達資金をクリーン輸送に充当する場合、対象とする車両は、設備投資における建物の新設や増設を含めて、上述のとおり、製品からの二酸化炭素排出量がゼロとなる「電気自動車（BEV）」や「燃料電池自動車（FCV）」、「電動二輪車」といった電動車に限定する予定です。

仮にハイブリッド車（HV）を含む内燃機関を搭載した車両と同一プロジェクトとして開発・製造されている場合においては、上記電動車が占める台数を基に按分して充当資金を算出する予定です。



## 2. 企業活動のカーボンニュートラル（適格グリーン事業区分）

GBP 適格事業区分	適格基準	環境目標	SDGs
再生可能 エネルギー	<p>カーボンフリーエネルギーの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>太陽光発電や風力発電等の再生可能エネルギー発電<sup>5</sup>への投資</li> <li>再生可能エネルギー由来の電力等を外部から購入する際の調達支出（PPA/VPPAによる再生可能エネルギー電力調達のための支出を含む）</li> </ul>	気候変動の緩和	<p>2. 飢餓をゼロに</p> <p>3. すべての人に健康と福祉を</p> <p>7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p> <p>9. 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> <p>11. 住み続けられるまちづくりを</p> <p>12. つくる責任 つかう責任</p> <p>13. 気候変動に具体的な対策を</p> <p>17. パートナリーシップで目標を達成しよう</p>
エネルギー効率	<p>生産設備の省エネ化<sup>6</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>工場等におけるエネルギー効率の改善に係る投資</li> </ul>	気候変動の緩和	<p>2. 飢餓をゼロに</p> <p>3. すべての人に健康と福祉を</p> <p>7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p> <p>9. 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> <p>11. 住み続けられるまちづくりを</p> <p>12. つくる責任 つかう責任</p> <p>13. 気候変動に具体的な対策を</p> <p>17. パートナリーシップで目標を達成しよう</p>

<sup>5</sup> 発電による直接排出量は 100gCO<sub>2</sub>/kWh 未満に限定

<sup>6</sup> 対象は（1）クリーン輸送で対象としている電動車（製品からの二酸化炭素排出量がゼロとなる車両）および（2）環境低負荷車両（2025年までは 50gCO<sub>2</sub> per p-km 未満・2025年以降はゼロエミッション）に限る。仮にハイブリッド車（HV）を含む内燃機関を搭載した車両も生産されている場合においては、上記電動車が占める台数を基に按分して充当資金を算出する予定です

### 3. 資源の効率利用（適格グリーン事業区分）

GBP 適格事業区分	適格基準	環境目標	SDGs
環境に配慮した生産技術およびプロセス（リユース・リサイクルの取組み）	<b>使用済み部品の再利用<sup>7</sup></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>バッテリー・バンパー等使用済車両部品のリユース・リサイクルの促進に係る投資およびその他関連支出</li> </ul>	気候変動の緩和	9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを 12. つくる責任 つかう責任 17. パートナースhipで目標を達成しよう
持続可能な水資源	<b>水使用量の削減</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>水資源の利用量削減に係る投資およびその他関連支出</li> </ul>	自然資源の保全・持続可能な水資源管理	6. 安全な水とトイレを世界中に 7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 12. つくる責任 つかう責任 13. 気候変動に具体的な対策を 17. パートナースhipで目標を達成しよう

### 4. 交通事故死者ゼロ・交通弱者移動手段提供（適格ソーシャル事業区分）

SBP 適格事業区分	適格基準	ターゲット層	SDGs
安全運転支援・自動運転関連技術	<b>安全運転支援技術および自動運転関連技術</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通弱者への移動手段の提供および交通事故死者ゼロ実現に向けた、「安全運転支援技術」および「自動運転関連技術」の開発・製造に関する投資およびその他関連支出（研究開発費を含む）</li> </ul>	運転手・乗員・歩行者等（高齢者・子供・身体障がい者等の交通弱者を含む全ての人々）	3. すべての人に健康と福祉を 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 住み続けられるまちづくりを 12. つくる責任 つかう責任 17. パートナースhipで目標を達成しよう

<sup>7</sup> 最終製品の対象は（1）クリーン輸送で対象としている電動車（製品からの二酸化炭素排出量がゼロとなる車両）および（2）環境低負荷車両（2025年までは50gCO<sub>2</sub> per p-km未滿・2025年以降はゼロエミッション）に限る。仮にハイブリッド車（HV）を含む内燃機関を搭載した車両と同一プロジェクトとして開発されている場合においては、上記電動車が占める台数を基に按分して充当資金を算出する予定です

福祉車両	<p>福祉車両</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者や身体障がい者等向けの福祉車両の開発・製造に関する投資およびその他関連支出（研究開発費を含む）</li> </ul>	<p>運転手・乗員（高齢者・身体障がい者等の交通弱者）</p>	<p>9. 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> <p>11. 住み続けられるまちづくりを</p> <p>12. つくる責任 つかう責任</p> <p>17. パートナースhipで目標を達成しよう</p>
------	--	---------------------------------	---

## 3.2. プロジェクトの評価および選定プロセス

本フレームワークに基づき発行される債券の調達資金が充当される適格事業は、以下の関係部署が連携して、以下の事項を決定します。

### 関係部署

- 財務部
- サステナビリティ企画部
- 環境企画部
- 安全企画部
- 経理部 等の関係各部署

### 決定事項

- 債券の残存期間を通じ、対象事業の適格基準への準拠の検証（環境・社会に対して長期的にプラスの影響を与えるものに限って適格事業とする方針に基づく）
- 適格事業が「調達資金の使途」で規定されている内容と一致していることの確認
- 適格基準を満たさなくなった対象事業の入れ替え
- 本フレームワークの内容を確認し、Honda の事業戦略や技術、市場等に関する変更を本フレームワークに適宜反映・更新

なお、債券の残存期間を通じたモニタリングは、少なくとも年 1 回、財務部・サステナビリティ企画部が共同で実施する予定です。また、充当事業に関して仮に ESG 関連の論争を認識した場合、別の適格事業への調達資金の再充当を行うとともに、その旨レポートを実施する予定です。

## 3.3. 調達資金の管理

本フレームワークに基づき発行される債券により調達した資金は、財務部が一般口座にて管理し、本フレームワークに基づいて発行された債券の発行額と同額が適格事業のいずれかに充当されるよう確認・管理します。また、年に 1 度、発行額の充当状況について確認します。調達資金の全額が適格事業に充当されるまでの間は、現金または現金同等物にて運用します。仮に事業が中止または延期となった場合には、認識した時点から 12 か月以内に本フレームワークに則り、適格事業に再充当されます。調達資金は 36 か月以内に充当する予定です。

### 3.4. レポーティング

Hondaは、資金充当状況および環境改善効果、社会へのインパクトをHondaのウェブサイトにおいて開示する予定です。

#### 充当状況レポーティング

Hondaは、本フレームワークに基づき発行された債券の資金充当状況につき、機密性を考慮し可能な範囲で、調達資金が全額充当されるまで年1回、以下の内容を開示する予定です。

- 適格グリーン/ソーシャル事業の事業区分単位での充当額
- 調達資金が充当された適格プロジェクトの例
- 未充当資金の残高および未充当資金がある場合は、「調達資金の管理」の指針に沿った未充当資金の管理方法に関する情報

#### インパクトレポーティング

Hondaは、本フレームワークに基づき調達資金が充当された適格事業における環境・社会へのインパクトにつき、合理的に実行可能な限り、年1回、以下の内容を開示する予定です。

目指す提供価値	適格事業区分	レポーティング項目
<b>適格グリーン事業区分</b>		
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	製品のカーボン ニュートラル	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ゼロエミッション車の生産台数、販売台数または四輪車全体に占める比率</li> <li>● 電動二輪車の生産台数、販売台数または二輪車全体に占める比率</li> <li>● 充電ステーションの導入台数</li> <li>● CO<sub>2</sub>排出削減量等の環境改善効果 (CO<sub>2</sub>-t)</li> </ul>
	企業活動のカーボン ニュートラル： 再生可能エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 年間の再生可能エネルギー消費量 (TJ)</li> <li>● CO<sub>2</sub>排出削減量等の環境改善効果 (CO<sub>2</sub>-t)</li> </ul>
	企業活動のカーボン ニュートラル： エネルギー効率	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 電力消費削減量 (kWh/年)</li> <li>● CO<sub>2</sub>排出削減量等の環境改善効果 (CO<sub>2</sub>-t)</li> </ul>
	資源の効率利用： リユース・ リサイクルの取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>● リサイクル量・率</li> <li>● 廃棄物削減量</li> <li>● CO<sub>2</sub>排出削減量等の環境改善効果 (CO<sub>2</sub>-t)</li> </ul>
	資源の効率利用： 持続可能な水資源	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 水使用削減量</li> </ul>
<b>適格ソーシャル事業区分</b>		
事故のない社会の 実現	交通事故死者ゼロ・ 交通弱者移動手段 提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動運転・安全運転支援技術を搭載した車両の生産台数、販売台数または四輪車全体に占める比率</li> <li>● 福祉車両の生産台数、販売台数または四輪車全体に占める比率</li> </ul>

## 4. 外部評価

### 4.1. セカンド・パーティー・オピニオン

Hondaは、本フレームワークに対する第三者評価として、Vigeo Eirisより、本フレームワークが国際資本市場協会（ICMA）の定めるグリーンボンド原則 2021、ソーシャルボンド原則 2021 およびサステナビリティボンド・ガイドライン 2021 に適合する旨のセカンド・パーティー・オピニオンを取得しています。セカンド・パーティー・オピニオンはVigeo Eirisのウェブサイトで公開されています。

## 免責事項

本フレームワークに記載された情報および意見は、本フレームワークの日付現在におけるものであり、予告なしに変更されることがあります。本田技研工業株式会社またはその連結子会社および持分法適用会社は、それらの記述が新たな情報または将来の事象等による影響を受けるか否かにかかわらず、これらの記述を更新または修正するいかなる責任や義務も負いません。本フレームワークは、本田技研工業株式会社の現在の方針および意図を表したものであって、変更される可能性があります。法律関係、権利または義務を発生させることを意図したのではなく、そのために依拠することもできません。本フレームワークは網羅的ではない一般的な情報を提供することを意図していません。本フレームワークは、本田技研工業株式会社によって別途審査、承認または是認されていない公開情報を含んでいる、または参照している可能性があります。したがって、本田技研工業株式会社は、当該情報の公正性、正確性、合理性または完全性に関して、明示的か黙示的かを問わず、一切表明保証をするものではなく、いかなる義務および責任も負いません。本フレームワークには、将来の事象および将来の予測に関する記載が含まれる可能性があります。本フレームワークに記載されている将来の予測、予想、見込みまたは見通しは、いずれも保証されたものとして受け取られるべきではなく、また、そのような将来の予測、予想、見込みまたは見通しの前提が正確または網羅的であること、もしくは前提が本フレームワークに完全に記載されていることを示唆し、または保証するものではありません。本フレームワークは、米国またはその他の法域において、本フレームワークに従って発行される証券の販売の申し出または購入の申し出の勧誘を構成するものではありません。いかなるグリーンボンド、ソーシャルボンドまたはサステナビリティボンド（以下「サステナビリティボンド等」といいます。）についても、潜在的投資家が求める環境、社会、またはサステナビリティに係る基準に対する適合性に関して、いかなる表明もされていません。債券の潜在的購入者は、資金使途に関し、本フレームワークまたは当該サステナビリティボンド等に係る文書に含まれ、または言及されている情報の妥当性を、それぞれ自ら判断すべきであり、サステナビリティボンド等の購入は、当該潜在的購入者が必要と認めるそのような調査に基づいて行われるべきです。本田技研工業株式会社は、本フレームワークにおいて、サステナビリティボンド等に関連して、調達資金の使途、プロジェクトの評価および選択、調達資金の管理ならびに報告に関する、本田技研工業株式会社が意図する方針および行動を定めています。しかし、本田技研工業株式会社が、適格事業に資金を提供しなかったもしくは適格事業を完了しなかったこと、または（信頼できる情報および／もしくはデータの欠如等により）投資家に対し、本フレームワークにおいて想定される調達資金の使途および環境もしくは社会的影響に関する報告を提供しなかったこと、その他理由の如何を問わず、本フレームワークを遵守しなかったとしても、いかなるサステナビリティボンド等の要項上の期限の利益喪失事由または義務違反とはなりません。さらに、本フレームワークに記載されている適格事業の期待される便益のすべてが達成されない可能性があることに留意すべきです。市場、政治または経済の状況、政府の政策の変更（政府が継続するか、政府の構造が変わるかを問いません。）、法令または規則の変更、開始された利用可能な適格事業の欠如、事業の未完成または不実施、およびその他の問題を含む（ただし、これらに限られません。）要因は、適格事業の資金調達および完了を含む、これらの取組みに期待される便益の一部または全部の達成を制限する可能性があります。環境または社会を重視する各潜在的投資家は、適格事業が環境、社会またはサステナビリティに係る予想された便益をもたらさない可能性があること、および悪影響をもたらす可能性があることを認識しなければなりません。