環境側面の重要課題

環境課題の収集、分析、評価

Honda では、さまざまな環境課題を「Honda のビジネスにおける重要度」と「ステークホルダーにとっての重要度」の 2 つの指標に基づいて「環境マテリアリティマトリクス」に整理し、自社にとって重要な環境課題を明確にしています。また、定期的に環境課題のレビューを実施しており、直近では 2015 年に見直しを行いました。

環境マテリアリティマトリクスの作成プロセス

課題の収集

環境課題は、事業活動に大きな影響を与えるリスクとなる一方で、それを想定し適切に対応することで、事業創出や拡大の機会にもなります。Honda は、現在および将来のリスク／事業機会を把握するため、ビジネスにおける重要度とステークホルダーにとっての重要度の双方から環境課題に関する情報を収集しています。

情報の収集は、6 つの地域本部と二輪、四輪、汎用の各事業本部の機能を活用して行っており、機能本部（生産系や管理系など）が収集した情報も加え、全世界の情報を蓄積しています。

課題の分析

収集した環境課題は「内部関連部門（役員および各地域や事業の環境関連部門）との議論」と「ステークホルダーとのコミュニケーション」を通じて、基本理念との整合性や「Honda 環境・安全ビジョン」との関連性を分析し、重要度の高い環境課題を選択しています。

2015 年は、課題分析にあたり、お客様、お取引先、政府関係者、NGO 団体など、各地域のステークホルダーと対話を持ちました。

課題の評価

選択した課題は、「直接性、緊急度、インパクト、顕在化の時期」「経済的なインパクト（事業に対する財務的な影響）」「対他競争力への影響」「課題が事業機会になる可能性とその内容」「Honda 環境・安全ビジョン実現に向けた重要度」「社会的関心度」などの評価基準に基づき、包括的に評価。とくに「社会的関心度」については、外部格付け指標や、国連気候変動枠組条約第 21 回締約国会議（COP21）、WBCSD（持続可能な開発のための世界経済人会議）での討議内容なども踏まえて評価しています。

優先順位の決定

課題評価を踏まえ、環境マテリアリティマトリクスを作成し、Honda とステークホルダーの双方が重要と判断した課題を「重要な環境課題」として特定しています。併せて、重要課題への対応に向けた優先順位を決定するとともに、具体的な目標や指標を策定しています。

環境側面の重要課題

Hondaの重要課題

Honda は、「気候変動問題」「エネルギー問題」「資源の有効活用」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 ZERO（トリプルゼロ）」

Honda は、「気候変動問題」「エネルギー問題」「資源の有効活用」に対応するためにめざす 3 つの「ゼロ化」を一つのコンセプトにまとめ、「Triple ZERO（トリプルゼロ）」として掲げています。この考え方をもとに事業活動に取り組むことで、環境負荷ゼロ社会の実現をめざしています。

再生可能エネルギーによる CO_2 排出ゼロ化

「気候変動問題」への対応として、再生可能エネルギーを活用することで、将来的に製品および事業活動における CO_2 排出をゼロ化することをめざします。

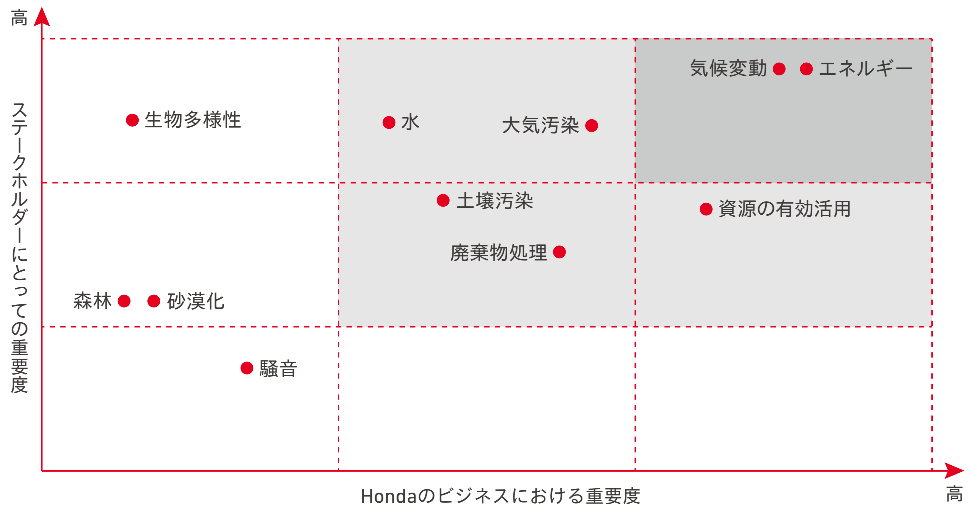
エネルギーリスクゼロ化

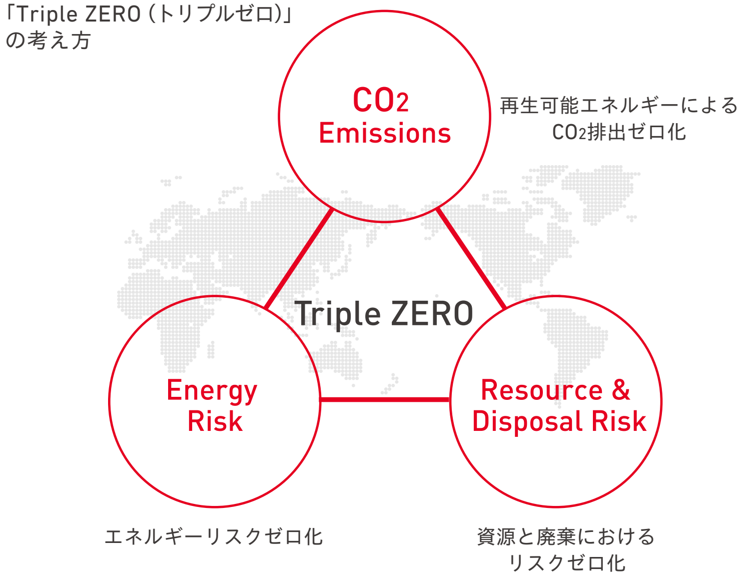
「エネルギー問題」への対応として、化石燃料への高依存などによるエネルギーリスクの将来的なゼロ化をめざします。

資源と廃棄におけるリスクゼロ化

「資源の有効活用」への対応として、資源調達段階から使用済み製品の回収、廃棄段階に至るまでに発生するリスクのゼロ化をめざします。

環境側面の重要課題





environment

環境側面の重要課題

気候変動問題

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。環境負荷ゼロの未来像を描き、2050年をめどに CO_2 総排出量を 2000年比で半減することをめざして活動していきます。また、段階的な目標として、2020年に全世界における二輪車、四輪車、汎用製品の使用時の CO_2 排出量原単位を 30% 低減(2000 年比)する「2020年製品 CO_2 排出量原単位低減目標」を掲げています。こうした目標の達成に向けて、再生可能エネルギーによるゼロ化技術の開発と、既存技術の進化による CO_2 排出低減を着実に進めていきます。

製品からの CO_2 低減を推進するうえで、Honda は、世界各国における四輪車への燃費規制の未達成による評判リスクと罰金を認識しています。例えば、米国では、2017MY(モデルイヤー)～ 2025MY の温暖化ガス規制で、2016 年のフリート平均排出量を 250g/mile(35.5mpg)から年率約 4% の削減に当たる 163g/mile(54.5mpg)まで厳しくする燃費強化法が決定。欧州では、2021 年に 95g/km 以下にすることが決定しているほか、日本では、2015 年に平均燃費 16.8km/L にする基準強化、さらに 2020 年には CAFE 規制の強化が決定しています。Honda 全体の売上の約 4 分の 3 は四輪事業であり、ビジネスへの潜在的影響は極めて大きいと考えています。そのため、Honda はリスク緩和の取り組みとして、販売、生産、開発が一体となったマネジメント体制「SED」を構築し、商品開発を進めています。

また、株式会社本田技術研究所、四輪事業本部、認証法規部などが連携して世界各国の燃費規制動向を調査し、認証法規部が「法規情報」として発信。新しい法規の内容、解釈の共有や対応の検討を行う会議を定期的に開催しています。併せて、政策立案者と協働して、つねに燃費規制の先を見据えた技術開発体制の構築に取り組んでいます。

近年、ステークホルダーがモビリティ製品を選ぶ際、燃費や CO_2 排出量などの環境性能を重視する傾向が強まっています。Honda では、消費者の価値観や市場のニーズを、最も重点を置くべき事項の一つと位置付けており、「EARTH DREAMS TECHNOLOGY」※の適用製品を積極的に拡大、提供しています。こうした取り組みは、お客様のニーズと合致し、追加収益を生み出しています。

※優れた環境性能をもとに Honda ならではの運転する楽しさを追求し、走りと燃費を高次元で両立させる革新技術群の総称。

エネルギー問題

地球温暖化や資源枯渇などの問題から、化石燃料に大きく依存している現代社会はエネルギーリスクに直面していると考えています。エネルギー問題は、自動車業界へのビジネスインパクトが非常に大きく、エネルギーの多様化への対応や再生可能エネルギーの活用などを進めていかない限り、ビジネスを存続することが難しくなると懸念しています。

「エネルギー問題」への対応として、Honda は、化石燃料への高依存などによるエネルギーリスクの将来的なゼロ化をめざし、製品および事業活動のエネルギー多様化を推進しています。段階的な目標として、2020 年には、ホームエネルギーを多様化し、モビリティと暮らしで CO_2 排出量をゼロにする技術の確立を掲げており、その実現に向けて「Honda スマートホームシステム(HSHS)」の開発を進めています。また、電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)の開発や、他社との共同による水素ステーションなどの整備を進めることで、事業機会の拡大を図っています。

燃料電池自動車は走行時に CO_2 を排出しないものの、燃料となる水素を化石燃料から製造する場合には CO_2 が発生します。

この課題の解決に向け、Honda は水素の製造時から自動車の走行時まで CO_2 ゼロのシステムの開発に取り組んでいます。

再生可能エネルギーによる電力を利用し水を電気分解することで、CO_2 を発生しない水素の製造が可能であることに着目し、その方法による水素の製造・貯蔵・充填システムとして、「スマート水素ステーション(SHS)」の実証実験を行っています。

さらに、メガソーラー発電や風力発電の積極導入などによって、事業活動においてもエネルギーの多様化に取り組んでおり、究極的にはエネルギーリスクのゼロ化をめざしています。

環境側面の重要課題

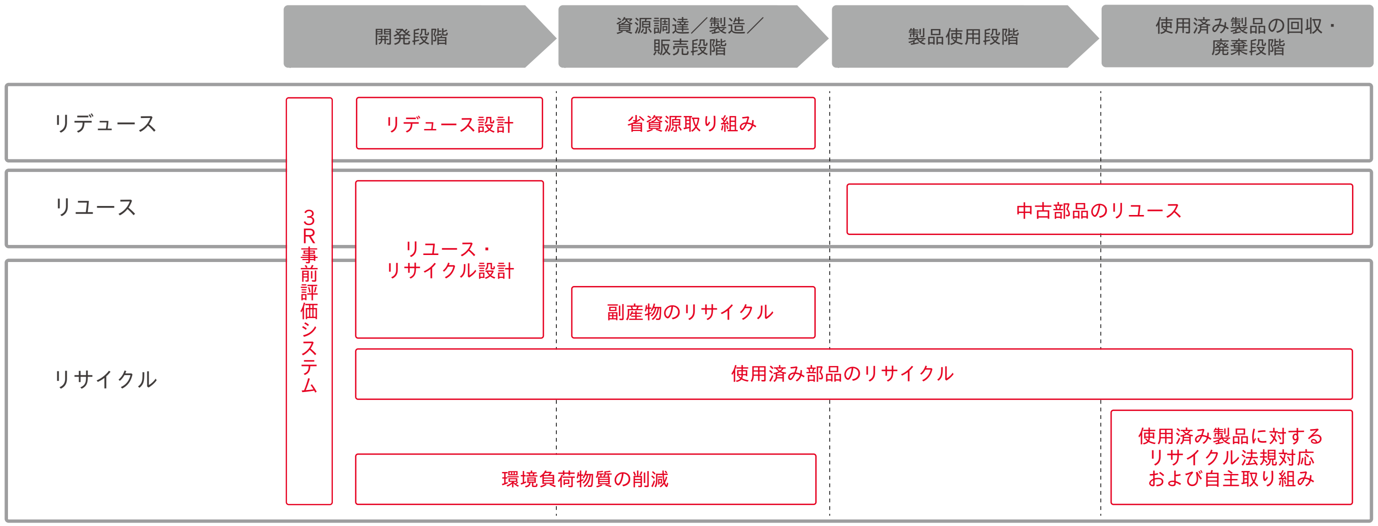
資源の有効活用

レアメタルなどの資源の枯渇や入手困難化は、製品の生産に必要な部品や材料の調達など事業を継続するうえでの大きなリスクとなる可能性があります。

そのため Honda は、「資源の有効活用」を重要課題の一つに位置付け、3R（リデュース・リユース・リサイクル）活動を積極的に推進、また使用済み製品の廃棄時の適正処理も確実に行っています。

資源調達段階から使用済み製品の回収・廃棄段階に至るまでに発生する、資源と廃棄におけるリスクのゼロ化をめざし、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。

資源と廃棄におけるリスクゼロ化の取り組み



環境側面の重要課題

TOPICS

水素供給インフラ整備への取り組み

Honda は 2001 年より、再生可能エネルギーによる水素製造に取り組んでいます。2010 年からは、独自に開発した高圧水電解システム「Power Creator」を用いた実証実験を米国ロサンゼルスにて開始しました。2014 年には、世界で初めて水素の製造、貯蔵、充填機能をパッケージ化し収納した「スマート水素ステーション（SHS）」に進化させ、岩谷産業株式会社、さいたま市、北九州市とともに実証実験を開始しています。

日本政府は規制改革会議において、SHS のような小型水素ステーションの関連規制を見直し、2015 年より低炭素な水素社会の実現と、燃料電池自動車の普及・促進のために、再生可能エネルギーによる水素ステーションの導入事業を開始しています。2015 年度は、宮城県、埼玉県、神戸市、徳島県、熊本県が採択されました。

一方、米国においても Honda は、燃料電池自動車の普及拡大に向けて取り組んでいます。2014 年 11 月、Honda は、カリフォルニア州の公共水素補給ステーションのネットワーク拡大をめざし、ファーストエレメント・フューエルへ 1,380 万ドルの資金援助を行うことを発表しました。ファーストエレメント・フューエルはカリフォルニア州内に水素ステーションネットワークを構築するため、2014 年初めにカリフォルニア州エネルギー委員会から約 2,700 万ドルの助成金を受けています。州政府からの資金提供に加え、Honda からも財政支援をすることで、同社の水素ステーションネットワークは、少なくとも 31 ヵ所になる見込みです。これによって、Honda の燃料電池自動車や、他社の燃料電池自動車が、水素を充填できる環境を下支えしています。

このように Honda は官民の協力を得ながら、水素社会の実現に向けて水素供給インフラ整備にも取り組んでいます。

スマート水素ステーション（SHS）

米国カリフォルニア州の公共水素補給ステーション

TOPICS

エネルギーの多様化への対応、米国カリフォルニア州で EV 充電ステーション設置を推進

Honda は、2030年をめどに商品ラインナップにおける販売数の 3 分の 2を、プラグインハイブリッドとハイブリッド、およびゼロエミッションビークルに置き換える目標達成を進めるため、米国カリフォルニア州トーランスにあるアメリカン・ホンダモーターの敷地内に、60 基の EV 充電ステーションを設置しました。

職場で車を充電できることによって、従業員が帰宅時にプラグイン車を満充電で運転できるようになるので、ユーザーがプラグイン車をより便利に使うことができるとともに、電気を使った運転範囲が広がることによる環境メリットにもつながっていきます。

この取り組みに関連し、地域社会への貢献の一環として、同社の敷地内に DC 急速充電器の設置も進めています。設置後は、トーランス在住で DC 充電可能な EV をお持ちの方ならどなたでも利用できます。

これらの活動資金の一部は、カリフォルニア州エネルギー委員会の助成金から提供されています。

アメリカン・ホンダモーターの EV 充電器