

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^{※1}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^{※2}）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^{※2}）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 ^{※3}) (リファービッシュ ^{※4})	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) (リファービッシュ)		
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 リファービッシュ: 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※1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※2 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。