

7 環境



environment

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

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

— 基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

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、NO_x※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低減など、「製品」と「企業活動」の両面にわたっています。

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。



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

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



※ 1 NO_x: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。



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

— グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

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。

議長に最高経営責任者（CEO）を迎え、各地域のPDCAや、気候変動やエネルギー、資源にかかわるリスクと機会、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。

また、Hondaでは同会議での決定事項を受け、各地域本部の環境関連部門を集めた「世界6極環境会議」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。

Hondaの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、各地域本部から経営企画統括部へ集約され、世界環境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、各地域本部や環境関連部門で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。

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（2021年3月時点）。また、複数の新工場においても取得活動を進めています。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。

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。



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

— グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

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。

DATA

環境保全コスト

> p.75

DATA

経済効果
<収益、費用低減の実質効果>

> p.75



7 パフォーマンス報告

— 環境 …………… 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

— 環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 …………… 77

品質 …………… 93

人材 …………… 109

サプライチェーン …………… 133

社会貢献活動 …………… 146



※ 産業革命以降の地球の温度上昇を 2℃以内に抑えるため、Honda は 2014 年に「2050 年をめぐり CO₂ の企業総排出量を半減（2000 年比）することをめざす」と公表しました。

2021 年 4 月には「2050 年に、Honda の関わるすべての製品と企業活動を通じ、カーボンニュートラルをめざすこと」を表明しました（⇒ p.04、05）。

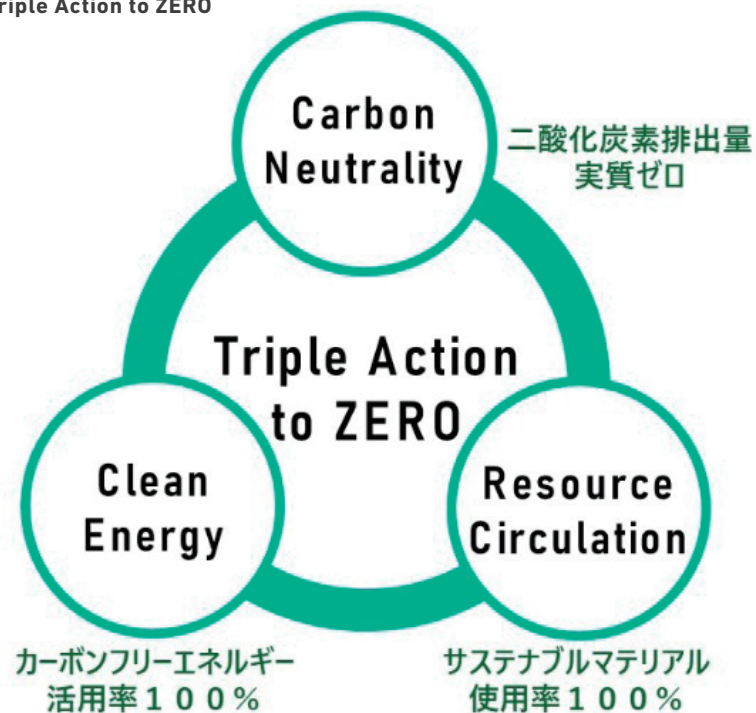
2014 年に設定した CO₂ 排出半減の目標は 2℃シナリオに相当し、今回のカーボンニュートラル（CO₂ 実質排出ゼロ）の目標は 1.5℃シナリオに相当します。

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。とくに環境領域では「気候変動・エネルギー問題への対応」と「資源の効率利用」を最重要課題と考えています。

Triple Action to ZERO



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」の循環型社会の実現をめざし、これまでの「Triple ZERO」を超えた、より高い取り組み目標を掲げます。

「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、取り組みます。

この取り組みによって、可能な限り地球資源の消費を抑制し、環境への負荷のない社会をめざします。

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、製品だけでなく、企業活動を含めたライフサイクルでの CO₂ 排出量において、これまでの 2℃に抑える目標から、1.5℃に抑える目標※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、製品使用時と企業活動時のすべてでクリーンエネルギーの利用をめざします。

2050 年サステナブルマテリアル使用率 100%

「資源の効率利用」への対応として、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ます。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を使用した製品開発に挑戦します。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

— 環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

環境側面の重要課題

気候変動・エネルギー問題への対応

現在、モビリティを取り巻く環境は、大幅な変革期にあります。そんななか 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。

段階的な目標として、全世界における、二輪車、四輪車、パワープロダクト使用時の CO₂ 排出量原単位を 30% 低減（2000 年比）する「2020 年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標」を掲げました。2020 年度までの達成状況については、(⇒ p.75) に掲載しています。

さらに 2020 年 10 月には、「2050 年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。

パリ協定で掲げられた 1.5℃ に抑える努力目標をめざして CO₂ を削減していく考え方が背景にあります。

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、また再生可能エネルギー活用を最大化することをめざしていくことが重要です。Honda は再生可能エネルギー活用や CO₂ 低減に向けたソリューションのアプローチには多様性があることから、「マルチパスウェイ」というアプローチ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提供していくことを定め、積極的に進めています。

その象徴として、Honda の電動化技術を、「Honda e:Technology」として展開しています。また、再生可能エネルギーの最大活用を狙い、エネルギーマネジメントサービスとモビリティサービスを連携させた、未来社会の構築に向けた技術開発を進めています。2019 年、EaaS^{※1} と、MaaS^{※2} を連携させる「Honda eMaaS」コンセプトを掲げ、事業化に向けた提案と市場実証

実験を進めていくことを発表しました。Honda の多様な領域の商品群を連携させ、さまざまな価値を社会、そしてお客様に提供していきます (⇒ p.05)。

企業活動においても、再生可能エネルギーの活用を視野に入れ、各地域に適した再生可能エネルギーの導入を進めています。



※1 EaaS: Energy as a Service (サービスとしてのエネルギー) の略。次世代電力供給・エネルギー最適化サービス。

※2 MaaS: Mobility as a Service (サービスとしての移動) の略。次世代移動サービス。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

— 環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

環境側面の重要課題

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。

電動化製品の拡大・普及は、製品使用時の低 CO₂ 化、さらにはカーボンニュートラル化につながり、気候変動リスクを低減するだけでなく、利便性の向上や緊急災害時の対応といった、さまざまな機会の創出につながると考えています。そこで Honda は 2030 年をめどに、四輪車販売の 3 分の 2 を電動化技術を搭載した機種に置き換える目標を掲げました。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。

Honda の電動化に関する取り組みについては、トップメッセージ (⇒ p.06) をご参照ください。



7 パフォーマンス報告

一 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

一 環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



環境側面の重要課題

気候変動 複数シナリオによるリスクと機会分析

Honda は TCFD^{*1} 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、さらなる強靱性を持ったサービス・製品展開を実現します。

下記表は、リスクと機会に対して Honda の取り組みを示した一覧になります。抽出されたリスクと機会に対して、Honda は戦略の強靱性を高め、さまざまな取り組みを実施しています。

	気候関連のリスク (TCFD より抽出)	Honda のリスク 具体的な対応 / ページ	気候関連の機会 (TCFD より抽出)	Honda の機会 具体的な機会 / ページ
移行リスク⇒ 2℃ / 1.5℃ (主な影響) ・CO ₂ 排出が多いモビリティの市場からの排除 ・製品利用サービスに必要なエネルギーの多様化	政策、法規制リスク ・GHG 排出に関する規制強化 ・排出量報告義務の強化	・燃費向上および電動化の推進 (⇒p.06, 61) ・ライフサイクル全体での排出量開示 (⇒p.71)	製品 / サービス ・新製品 / サービスの開発 ・低炭素製品 / サービスの拡張 ・事業活動の多様化	・eMaaS による TCO ^{*2} の低減 (⇒p.05) ・電動化製品 / サービスの販売の拡大 (⇒p.05, 06, 61) ・マルチバスウェイによる製品販売の拡大 (⇒p.05)
	技術リスク ・低炭素製品への入れ替え	・電動化製品の展開 (⇒p.06, 61)	市場 ・新しい市場へのアクセス	・高付加価値製品 / サービスによる市場拡大 (⇒p.05)
	市場リスク ・消費者行動の変化 ・市場シグナルの不確実性 ・原材料のコスト上昇	・マルチバスウェイによる製品開発 (⇒p.05) ・3R を見据えた製品設計 (⇒p.59, 64)	エネルギー源 ・より低排出のエネルギー使用 ・分散型エネルギー源への転換	・再エネ / 省エネによる生産コスト低減 (⇒p.63) ・MPP によるバッテリーシェアリングの拡大 (⇒p.60, 61)
	評判リスク ・消費者選好の変化 ・業種への非難 ・ステークホルダーの懸念の増加	・低排出製品 / サービスの展開 (⇒p.05) ・カーボンニュートラルへの転換 (⇒p.56) ・レジリエントな戦略発信 (⇒p.58)	資源の効率性 ・より効率的な輸送手段活用 ・リサイクルの利活用	・3R の積極推進 (⇒p.59, 64)
物理的リスク⇒ 4℃ (主な影響) ・異常気象の発生によるインフラの分断 ・異常気象に対応した製品 / サービスの必要性増加	急性リスク ・洪水等の異常気象深刻化 ・洪水等の異常気象増加 ・サプライチェーンの分断	・グローバル BCP 対応 (⇒p.45) ・グローバルバリューチェーンの構築 (⇒p.140) ・調達リスクへの対策 (⇒p.142)	強靱性 ・サプライチェーンの信頼性と業務能力の向上 ・レジリエンス確保に関連する製品 / サービスの拡大	・グローバルバリューチェーンによる安定的な生産体質 (⇒p.142) ・災害対応製品 / サービスによる早期復興への貢献 (⇒p.06) ・eMaaS によるエネルギーの安定供給 (⇒p.05)
	慢性リスク ・降雨や気象パターンの変動 ・平均気温の上昇	・取水量、エネルギー削減取り組み (⇒p.59, 63) ・エネルギー消費の効率化 (冷暖房) (⇒p.63)		

※1 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。

※2 TCO : Total Cost of Ownership (総保有コスト) の略。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

— 環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

環境側面の重要課題

資源の効率利用

レアメタルなどの資源の入手困難化や枯渇は、製品の生産に必要な部品や材料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、「資源の効率利用」を重要課題の一つと位置付け、3R※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。

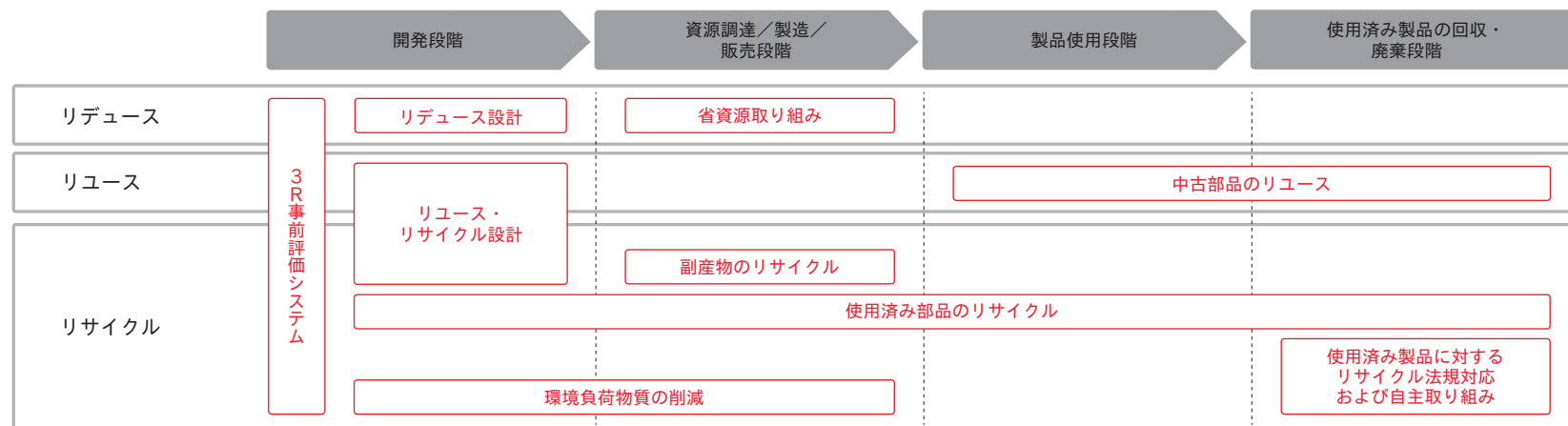
そこで Honda は、資源枯渇や廃棄時のリスクを視野に入れ、廃棄物等発生量の削減をめざし、すべての企業活動の範囲において 2030 年度、原

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きます。

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。

資源と廃棄における環境負荷ゼロへの取り組み



※ 3R:Reduce (リデュース)、Reuse (リユース)、Recycle(リサイクル)の略。

7 パフォーマンス報告

— 環境 …………… 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

— 環境側面の重要課題

気候変動・エネルギー問題への対応

資源の効率利用

クリーンな大気保全

その他の重要課題

環境関連データ

安全 …………… 77

品質 …………… 93

人材 …………… 109

サプライチェーン …………… 133

社会貢献活動 …………… 146

環境側面の重要課題

クリーンな大気保全

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の悪化が人々の健康に悪影響を与えて「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」が阻害されると考え、この問題を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。

1972 年、当時世界一厳しいといわれた排出ガス規制である米国マスキー法をクリアした CVCC エンジンを発表したことに始まり、その後も高効率の燃焼技術や触媒による排出ガスの浄化技術などを次々に開発してきました。これにより、四輪車から排出される排出ガスのレベルは、米国マスキー法の成立以前に比べ、約 40 年間で 1,000 分の 1 まで低減することができました。

また二輪車やパワープロダクトにおいては、2 ストロークエンジンから 4 ストロークエンジンへの転換を進め、加えてキャブレターから「PGM-FI※」へ転換することでエンジンの燃焼効率を向上させ、排出ガスをクリーンにしました。

Honda は、このように製品の排出ガスクリーン化技術を先行して開発していくことで、環境規制強化への対応コスト増加によるビジネス存続のリスクを回避しています。

また、これにより環境性能の高い製品をリーズナブルな価格で提供することが可能となり、結果として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していくことが、ビジネスの大きな機会になると考えています。

TOPICS

ビジネス用電動三輪スクーター「ジャイロ e:」を発売

Honda は 2021 年 3 月、交換式バッテリー「Honda Mobile Power Pack (モバイルパワーパック)」を使用した、ビジネス用途向けの原付一種電動三輪スクーター「ジャイロ e:」を、法人向けに発売しました。

ジャイロ e: は、走行時に CO₂ 排出のない、電動モビリティならではの優れた環境性能を有しています。動力用電源には、「ベンリイ e:」と共通のモバイルパワーパックを 2 個使用しており、充電済みのモバイルパワーパックに交換することで、充電されるのを待つことなく走行が可能になります。

Honda は、環境にも使う人にもやさしい「Honda e: ビジネスバイクシリーズ」の普及に向けた取り組みを進めることで、より静かでクリーンな生活環境の提供に寄与していきます。



ジャイロ e:



モバイルパワーパック

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



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

— 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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

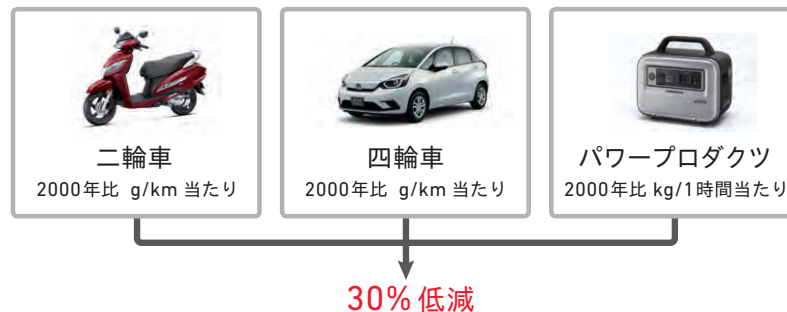
品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

気候変動・エネルギー問題への対応

2020 年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標・ Honda の製品から排出される CO₂ の全世界平均値

Honda は、2020 年までに二輪車・四輪車・パワープロダクツの CO₂ 排出量原単位を 2000 年比で 30% 低減する「2020 年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標」を策定し、製品の使用時における CO₂ 排出量の低減に取り組んできました。

2020 年の二輪車は 32.6% で目標を達成。四輪車は 29.8% でおおむね達成。パワープロダクツは新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大にともなう影響により、電動製品の販売が計画を下回ったことが要因で 27.5% と未達になりました。

2020 年目標は未達となりますが、Honda は今後 2℃を上回る 1.5℃に抑える努力目標を目指して、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて推進していきます。

なお 2020 年目標に向けた集計対象範囲は、日本、北米、南米、欧州、アジア・大洋州、中国の各地域の国々とし、二輪車・四輪車・パワープロダクツのそれぞれにおいて、Honda の全世界の販売台数のおよそ 90% を網羅しています。

DATA

2020 年製品 CO₂ 排出量原単位
低減目標に対する現在の達成状況

> p.75

TOPICS

「Honda e」が「ドイツ・カーオブザイヤー」を
日本車として初受賞

Honda の欧州向け電気自動車「Honda e」が、「ドイツ・カーオブザイヤー 2021」を受賞しました。日本車が同賞を受賞したのは、史上初のことです。

ドイツ・カーオブザイヤーは、ドイツの主要な自動車ジャーナリストによって選出されます。ジャーナリストはまず、最新モデルに試乗して、使い勝手や運転性能、イノベーション・レベルなどに応じて、ランク付けを行います。次に、「コンパクト」「プレミアム」「ラグジュアリー」「ニュー・エナジー」「パフォーマンス」という 5 つのカテゴリーのトップを選出し、そのなかから大賞となるドイツ・カーオブザイヤーを選出します。「Honda e」は、「ニュー・エナジー」部門賞に選ばれ、最終選考でカーオブザイヤーを受賞しました。

「Honda e」は 2020 年春の発売以来、ドイツの「レッド・ドット・デザイン賞」をはじめとした、数々の名譽ある賞を受賞しています。

Honda は、欧州で販売する四輪車を、2022 年までに 100% 電動車にすることを目標としています。「Honda e」はシームレスで洗練されたモダンな外観、最先端のテクノロジー、高度なインテリジェント・コネクティビティなど、現代的なデザインと、高度な e モビリティの両立を実現しています。



Honda e



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

— 気候変動・エネルギー問題への対応

資源の効率利用

クリーンな大気保全

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



気候変動・エネルギー問題への対応

目標達成に向けた3つの取り組み

Honda の製品ライフサイクルの CO₂ 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 CO₂ 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、「2020 年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標」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 CO₂ 排出量の低減
- ② 環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応による製品の CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 排出を低減していき、最終的にゼロ化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。

2020 年度に発売した製品の認定を行った結果、二輪車 20 モデル、四輪車 3 モデル、パワープロダクツ 1 モデルの合計 24 モデルを新たに HEPS 適合製品として認定。累計では二輪車 202 モデル、四輪車 95 モデル、パワープロダクツ 52 モデルの合計 349 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。

DATA

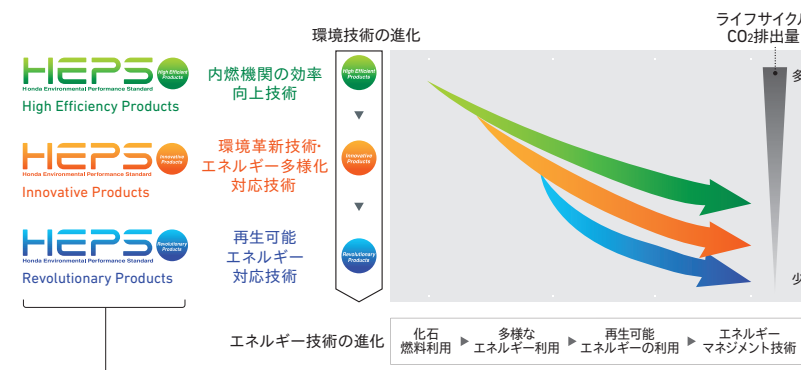
HEPS 適合モデル数の推移 (グローバル)

> p.76

DATA

地域別 HEPS 適合モデル数

> p.76



●High Efficiency Products

内燃機関の効率を向上させることでCO₂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CO₂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、CO₂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CO₂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、CO₂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。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

— 気候変動・エネルギー問題への対応

資源の効率利用

クリーンな大気の実現

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

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、「再生可能エネルギーによる CO₂ 排出ゼロ化」「エネルギーリスクゼロ化」をめざし、グローバルに生産・販売を拡大する一方で、エネルギー使用量と CO₂ 排出量の低減に注力しています。将来的には「製品生産にともなうエネルギー使用量の上昇率」より「エネルギー消費の削減率」が上回るまで低減させることをめざしています。

この目標の実現に向けて、工場の新設やリニューアルにあたっては、クルマ 1 台当たりの生産エネルギーを従来工場比※で 30% 低減した寄居完成車工場など、最新の省エネルギー技術やノウハウを積極的に導入。エネルギー使用量や CO₂ 排出量の低減につなげています。また、グローバルに展開する各事業所の省エネルギーの取り組みを支援するために、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おり、2020 年度にはソーラー発電や風力発電などで合計 358GWh を活用しました。

今後も、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。



※ 埼玉製作所狭山完成車工場との比較。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

資源の効率利用

開発段階での取り組み

3R 事前評価システム

Honda では、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「3R 事前評価システム」に基づいて 3R 性を評価し、その向上に努めています。

リデュース設計

製品のボディー骨格、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約 20% 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。

こうした取り組みの結果、2020 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 90% 以上、二輪車 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。

使用段階での取り組み

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。2020 年度は、使用済みバンパー約 13.6 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。

※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。



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

資源の効率利用

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。

2020年度、Honda車のフロン類の引き取り台数は約44万台（前年比-6.3%）、エアバッグ類の引き取り台数は約45万台（前年比-5.6%）、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49万台（前年比-7.6%）でした。ガス発生器の再資源化率は95.0%、ASRの再資源化率は95.7%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。

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製品は、2020年度1,400台で全引き取り台数に占める割合は52.2%でした。また、Honda製品のリサイクル率は、重量ベースで98.1%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。バーゼル条約付属文書I、II、III、VIIに定められた有害廃棄物は、輸出入していません。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おり、重大な排出はありません。



※1 ASR: Automobile Shredder Residue (自動車破砕残さ)の略。シュレッターダスト。
 ※2 ODS: Ozone Depleting Substances (オゾン層破壊物質)の略。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

クリーンな大気の保全

Hondaは、「クリーンな大気の保全」をめざし、製品の使用段階におけるテールパイプからの排出ガスの有害物質の削減に努めています。

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し、全世界で販売する機種の80%以上が、PGM-FIを適用しています。

四輪車においては、世界で最も厳しいとされるカリフォルニアのLEV※1 3排出ガス法規において2013年に発売した「アコード ハイブリッド」からSULEV※2 30を達成し、適用モデルを順次拡大しました。「アコード プラグインハイブリッド」は、世界に先駆けSULEV20を達成しました。また、新興国でも排出ガス規制が適用・強化されていますが、Hondaは、アジア・中東の国々においてそれらの排出ガス規制強化に先行して対応を進めています。

パワープロダクツにおいては、エンジンの改善技術により世界で最も厳しいUS EPA※3 Phase3規制を触媒なしでクリアし、対応を完了しました。

また、Hondaは「クリーンな大気の保全」をめざし、とくに大気への影響が大きい生産領域での大気保全の取り組みを進めています。

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※4の発生につながります。これまでHondaの生産領域では、ロボットによる高効率塗装の導入、洗浄用シンナーの見直しや回収率向上、VOCを燃やして浄化処理する装置の導入などでVOC排出の削減を進めてきました。こうした取り組みに加え、環境取り組みのベンチマークである寄居完成車工場では、従来の4コート3ベーク溶剤塗装から中塗り工程を廃止した3コート2ベーク水性塗装「Honda Smart Ecological Paint」を導入し、VOCの発生自体を削減。現在は、この最先端技術をグローバルの四輪車工場へ水平展開していく取り組みを進めています。

日本においては、一般社団法人日本自動車工業会で設定した目標に準じ

て2010年度のVOC排出量原単位を管理値に定め、そこからの自主削減を進めており、2010年より目標を達成しています。Hondaは、今後もこの自主削減の取り組みを継続していきます。

※1 LEV: Low Emission Vehicle (低排出ガス車) の略。
 ※2 SULEV: Super Ultra Low Emission Vehicle (極超低排出ガス車) の略。
 ※3 US EPA: United States Environmental Protection Agency (米国環境保護庁) の略。
 ※4 VOC: Volatile Organic Compounds (揮発性有機化合物) の略。



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

— その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

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、取水では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、水使用量の最少化に向けて、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。製造過程においても水のリサイクルとリユースに取り組んでおり、その量は年間約 480 万 m³、全使用量の約 20% になります。とくにホンダエンジニアリング株式会社（日本）、ホンダオートモービル（タイランド）カンパニー・リミテッド第二工場（タイ）、广汽本田汽车有限公司第二工場（中国）では、ほぼ 100% リユースできる水のフル循環システムを導入するなど、グローバルで随時、導入の検討を進めています。

製品では、全世界に展開している船外機の水質汚染を低減することを目的に、Honda は船外機のエンジンを 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。

そして、水資源保全を自ら推進するだけでなく、水資源保全基金の運営を北米で実施しています。水資源保全基金「Honda Marine Science Foundation」は、海洋生態系の回復を支援し、気候変動の回復力を促進するイニシアチブとして、将来の世代のために沿岸環境の改善、維持を支援しています。年間約 20 万ドルの支援を行い、周辺環境の保全に貢献しています（右上リンク参照）。

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）。

WEB

「Honda Marine Science Foundation」(英文)

> <https://www.honda.com/environment/marine-science-foundation>

WEB

「水源の森」

> <https://www.honda.co.jp/philanthropy/forest/about/>



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

気候変動・エネルギー問題への対応

資源の効率利用

クリーンな大気保全

— その他の重要課題

環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

その他の重要課題

生物多様性の保全

Honda は、自社の企業活動が生物多様性に影響を及ぼす可能性があることを認識し、早くからその保全につながる活動に力を入れてきました。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「ふるさとの森」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。「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。

Honda は、製品と企業活動による環境負荷を最小化することが、生物多様性の保全に対する最大の貢献だと考えています。そこで同ガイドラインにおいて、「環境技術の追求」「企業活動での取り組み」「地域共生の取り組み」などの重点取り組み領域を定め、積極的に推進しています。

Honda は、生物多様性を損なう最大の要因は、GHG と汚染物質の排出であると認識しています。そのため、同ガイドラインで優先順位を付け、計画的にそれらの最小化に取り組んでいます。また国内主要事業所では、生物多様性実態調査を実施し、各生物種に即した間伐や剪定、外来種の駆除などを推進しています。さらに、毎年レッドリストを作成している IUCN^{※1} に加盟する日本国政府の「モニタリングサイト 1000」（重要生態系監視地域モニタリング推進事業）に協力し、生態系の定点観測と報告を継続しています。

PDF

「Honda 生物多様性ガイドライン」

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

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^{※2}) 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^{※3}) 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ながら、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。例えば国内の四輪車では、2020 年度に発売したすべての新型車、モデルチェンジ車で、コンビネーションメーターにおいて水銀を使用しないものを採用。自主的に水銀廃止に取り組んでいます。



※1 IUCN: International Union for Conservation of Nature (国際自然保護連合) の略。

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

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

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

— 環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



※ GHGプロトコル：The Greenhouse Gas Protocol（温室効果ガスプロトコル）の略。WBCSD（World Business Council for Sustainable Development：持続可能な開発のための世界経済人会議）とWRI（World Resources Institute：世界資源研究所）が主体となって策定。

環境関連データ

対象範囲

p.71～74の「環境関連データ」では、国内外のHonda および連結子会社・関連会社合わせて422社の事業活動における、2020年度のデータを掲載します（会社数は2020年12月末時点）。

2020年度 Honda の GHG 排出量

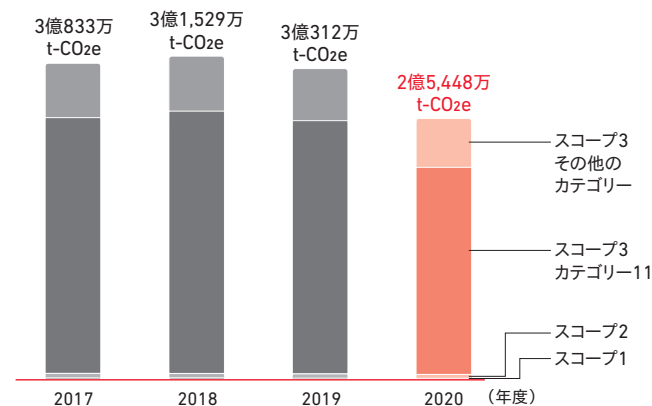
Honda は、モビリティに携わる会社として責任を持ってGHG排出量を算定・開示することが、全世界でのGHG低減に向けた取り組みを積極的に推進していくために必要なことだと考えています。

その足がかりとして、2012年8月、Hondaは世界で最も広く利用されているGHG算定基準である「GHGプロトコル※」に従って、2011年度GHG排出量を、Hondaに関わるバリュー・チェーン全体で算定し、開示しました。自社の企業活動による排出（スコープ1、2）ばかりでなく、原材料の採掘・輸送からお客様の製品使用・廃棄による排出など（スコープ3）を含んだ算定方法での開示は、業界では世界で初めてでした。

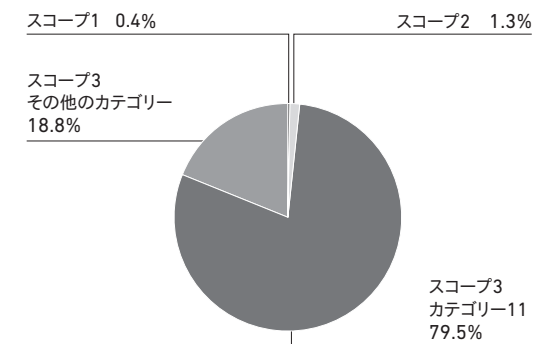
以後、Hondaは継続して、バリュー・チェーン全体でのGHG排出量の算定と開示を行っています。スコープ3（その他の間接排出）の算定では、推計割合の大きいカテゴリーについて対象範囲（バウンダリー）を拡大して、データ収集の推計・算出方法の精度を向上させるなど、より正しく把握できるよう進化を続けています。

2020年度の算定結果は、Hondaの企業活動によるGHG排出量が450万t-CO₂e、その他の間接排出も含めたHondaに関わるバリュー・チェーン全体でのGHG排出量が2億5,448万t-CO₂eとなりました。今後もデータの把握・管理を進め、低減施策の実践に活かしていきます。

GHG 排出総量の推移



2020年度 GHG 排出総量の内訳



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

— 環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

環境関連データ

製品使用時の GHG 排出量の低減

Honda に関わるバリュー・チェーン全体での GHG 排出の約 8 割は、「お客様の製品使用による排出（スコープ 3・カテゴリ 11）」です。つまり、バリュー・チェーン全体の GHG 排出量を低減していくには、お客様の製品使用時の GHG 排出を低減していくことが最も重要であるといえます。そのため Honda は、製品の燃費向上に努めてきました。2021 年度以降も、さらなる GHG 排出量削減をめざします。

LCA*の推進

これまでも Honda は、独自の方法で企業活動および製品の生産から廃棄段階に至るライフサイクル全体での環境負荷低減に努めてきました。

2002 年 3 月には「Honda LCA データシステム」を構築し、企業活動の全領域における CO₂ 総排出量を定量的に把握するとともに、生産・購買・販売・オフィス・輸送など各部門が抑制目標を定め、低減活動を効果的に展開してきました。

また、製品 1 台の原材料から廃棄に至るライフサイクルでの CO₂ 排出量の算定、把握を行い、個別機種ごとの CO₂ 排出量低減の取り組みに活用しています。これは、今後ますます多様化する次世代技術の適用を検討するうえでも重要な考え方であり、開発段階における低炭素化の提案など、さらなる活用を行っていきます。



※ LCA : Life Cycle Assessment (ライフサイクルアセスメント) の略。

7 パフォーマンス報告

— 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

気候変動・エネルギー問題への対応

資源の効率利用

クリーンな大気保全

その他の重要課題

— 環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

環境関連データ

Honda の GHG 排出総量

		2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度
Honda のバリュー・チェーン全体の排出 (スコープ 1・2・3 の合計)		3 億 833 万 t-CO ₂ e	3 億 1,529 万 t-CO ₂ e	3 億 312 万 t-CO ₂ e	2 億 5,448 万 t-CO ₂ e
内訳	企業活動による直接排出 (スコープ 1)	135 万 t-CO ₂ e	138 万 t-CO ₂ e	124 万 t-CO ₂ e	112 万 t-CO ₂ e <input checked="" type="checkbox"/>
	エネルギー利用による間接排出 (スコープ 2)	417 万 t-CO ₂ e	409 万 t-CO ₂ e	379 万 t-CO ₂ e	338 万 t-CO ₂ e <input checked="" type="checkbox"/>
	Honda の企業活動による排出 (スコープ 1・2 合計)	552 万 t-CO ₂ e	547 万 t-CO ₂ e	503 万 t-CO ₂ e	450 万 t-CO ₂ e
	製品の使用による排出 (スコープ 3・カテゴリ 11)	2 億 4,971 万 t-CO ₂ e	2 億 5,610 万 t-CO ₂ e	2 億 4,725 万 t-CO ₂ e	2 億 221 万 t-CO ₂ e <input checked="" type="checkbox"/>
	その他の排出 (スコープ 3・その他のカテゴリ)	5,310 万 t-CO ₂ e	5,372 万 t-CO ₂ e	5,084 万 t-CO ₂ e	4,777 万 t-CO ₂ e
	その他の間接排出 (スコープ 3 合計)	3 億 281 万 t-CO ₂ e	3 億 982 万 t-CO ₂ e	2 億 9,809 万 t-CO ₂ e	2 億 4,998 万 t-CO ₂ e

●スコープ 1: GHG プロトコルで定義されている、企業活動による GHG の直接排出 (例: 工場における重油の燃焼、作業車両・社用車からの GHG 排出)。上記数字は、Honda および国内外の連結子会社・関連会社の企業活動からの直接 GHG 排出量。一部小規模な会社は除く。日本は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく排出係数を、日本以外は 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories の排出係数を利用。地球温暖化係数は 2007 年 IPCC 第四次評価報告書の係数を利用。

●スコープ 2: GHG プロトコルで定義されている、企業活動のエネルギー利用にともなう GHG の間接排出 (例: 工場・オフィスでの電力エネルギーの使用)。上記数字は、Honda および国内外の連結子会社・関連会社の企業活動からの間接 GHG 排出量。一部小規模な会社は除く。GHG プロトコルのマーケット基準手法を採用。日本は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく電気事業者別の排出係数を利用。日本以外は電気事業者別の排出係数、または各地域での最新の排出係数、これらが入手困難な場合は IEA, Emissions from Fuel Combustion の排出係数を利用。

●スコープ 3: GHG プロトコルで定義されている、スコープ 1・スコープ 2 を除く、その他の間接 GHG 排出。全体が 15 のカテゴリに分解・体系化されている (例: カテゴリ 11 = 販売した製品の使用にともなう GHG 排出。カテゴリ 12 = 販売した製品の廃棄にともなう GHG 排出など)。

●「スコープ 3・カテゴリ 11」の数字は、Honda が当該年度に販売した製品(二輪車・四輪車・パワープロダクツ・航空機)がお客様の手に渡り、最終的に廃棄されるまでの間に、お客様の使用にともなう排出される GHG の量。算出範囲は、自社製品(二輪車・四輪車・パワープロダクツ・航空機)のグローバル販売台数の約 90% を網羅。また、CO₂ 排出量原単位×年間走行距離または年間使用時間×生涯使用年数×年間販売台数の総和を排出量としている。

- CO₂ 排出量原単位: 製品の単位走行距離または単位使用時間において排出される CO₂ 量
- 年間走行距離 / 生涯使用年数: IEA 推計モデル「SMP Model」等を参照
- CO₂ 排出係数: 各地域での公的機関が発行する GHG 算定ガイドラインを参照、ない場合は、日本のガイドラインを参照

●「スコープ 3・その他のカテゴリ」の数字は、「カテゴリ 1・2・3・4・5・6・7・9・10・12・15」の合計。Honda は GHG プロトコルに定められた基準に従い、自社の企業活動に含まれない、もしくは他カテゴリで計上した「カテゴリ 8・13・14」を除く。

の付されたデータにつきましては、第三者保証を受けています。



7 パフォーマンス報告

一 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

一 環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

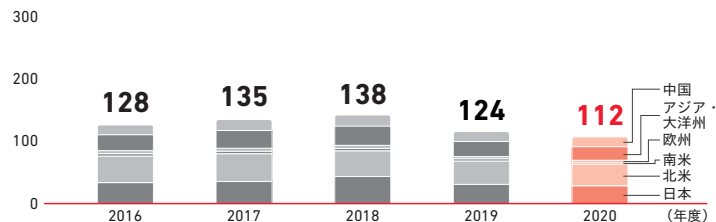
社会貢献活動 146

環境関連データ

GHG排出量

直接排出量 (スコープ1)

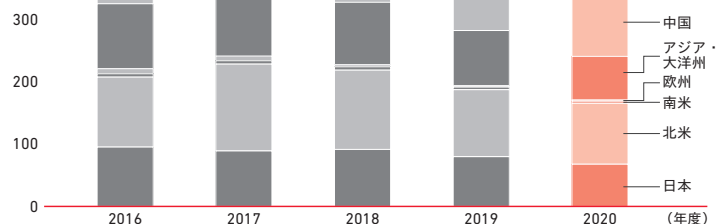
(万t-CO₂e)
400



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
排出量 = Σ (燃料使用量 × CO₂排出係数) + 非エネルギー起源CO₂排出量 + Σ (CO₂以外のGHG排出量 × 地球温暖化係数)
排出係数
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく排出係数
日本以外：2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventoriesの排出係数
地球温暖化係数
2007年 IPCC 第四次評価報告書の係数
・非エネルギー起源GHG排出量には一部推計を含む
・主に固定排出源からのGHG排出量
・有効数字3桁で表示

間接排出量 (スコープ2)

(万t-CO₂e)
400

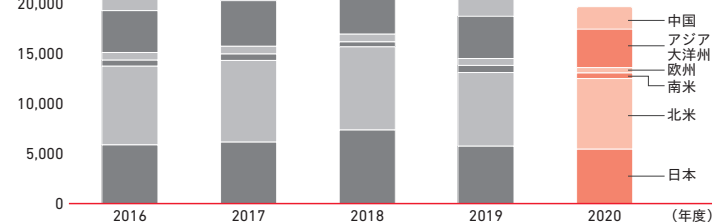


【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。
【算定方法】
排出量 = Σ (購入電力量 等^{※1} × CO₂排出係数)
GHGプロトコルのマーケット基準手法を採用
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく電気事業者別の排出係数
日本以外：電気事業者別の排出係数、または各地域での最新の排出係数、これらが入手困難な場合はIEA, Emissions from Fuel Combustionの排出係数
※1 ほかに蒸気や温水を含む。排出係数は地球温暖化対策の推進に関する法律に基づくGHG排出量算定・報告・公表制度より引用
・有効数字3桁で表示

エネルギー消費量

直接エネルギー消費量

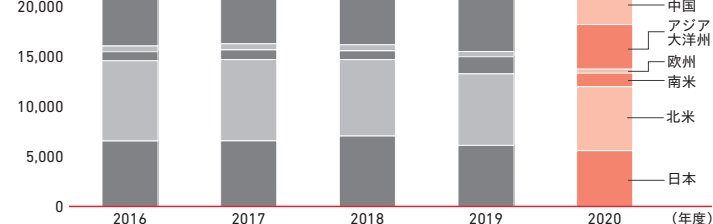
(TJ)
25,000



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
消費量 = Σ (燃料使用量 × 単位発熱量)
単位発熱量
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づくGHG排出量算定・報告・公表制度の発熱量
日本以外：2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories
・主に固定排出源からのエネルギー消費量を算出
・単位のTJ(テラジュール)とはエネルギーの単位で、テラは10の12乗
・有効数字3桁で表示

間接エネルギー消費量

(TJ)
25,000



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
【算定方法】
消費量 = Σ (購入電力量 等^{※1} × 単位発熱量)
購入電力は、全世界共通で3.6 [GJ/MWh] でJ (ジュール) へ変換
※1 その他
単位発熱量
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づくGHG排出量算定・報告・公表制度の発熱量
日本以外：2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories
・有効数字3桁で表示



7 パフォーマンス報告

一 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

一 環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

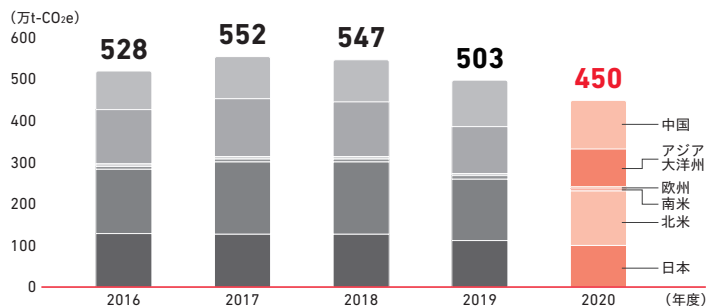
サプライチェーン 133

社会貢献活動 146



環境関連データ

総GHG排出量 (スコープ1・2) ☑

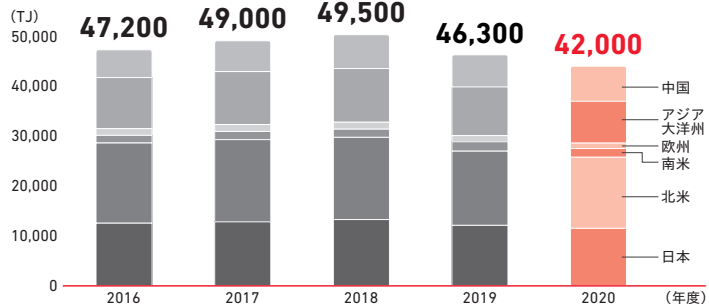


【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。

【算定方法】

総GHG排出量 (スコープ1・2) = 直接GHG排出量 + 間接GHG排出量
・有効数字3桁で表示

総エネルギー消費量 ☑



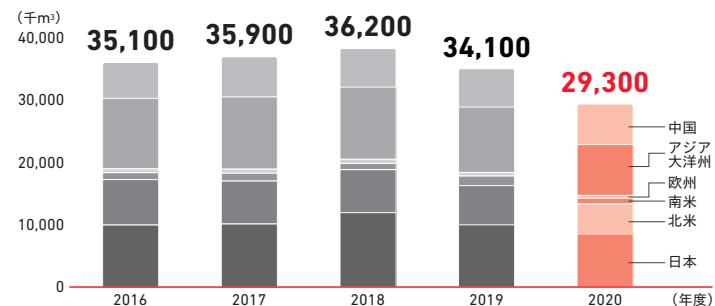
【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。

【算定方法】

総エネルギー消費量 = 直接エネルギー消費量 + 間接エネルギー消費量
・有効数字3桁で表示

取水量/排水量

取水量 ☑

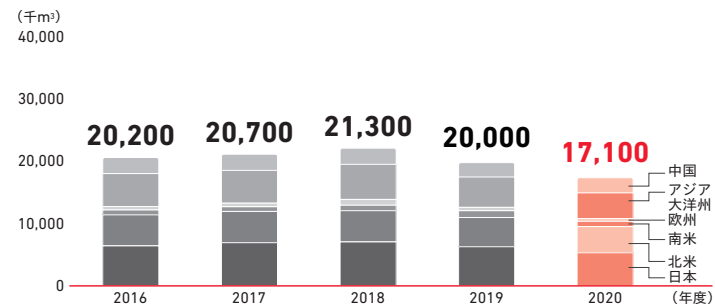


【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。

【算定方法】

取水量 = Σ (水道施設からの購入量 + 地下水取水量 + 雨水活用量 + 河川等の地表水取水量 等)
・有効数字3桁で表示

排水量 ☑



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。

【算定方法】

排水量 = Σ (下水道等の他社処理量 + 公共水域直接放流量)
・一部に推計を含む
・有効数字3桁で表示

7 パフォーマンス報告

環境関連データ

— 環境 51

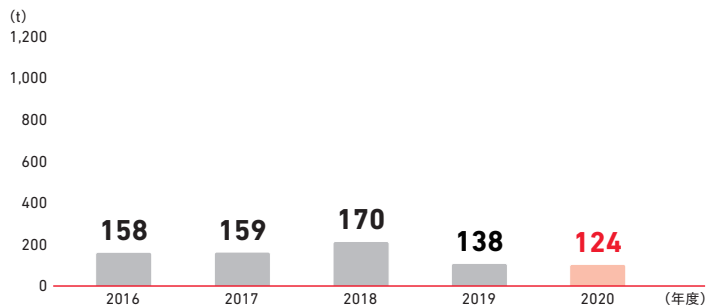
- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 気候変動・エネルギー問題への対応
- 資源の効率利用
- クリーンな大気の保全
- その他の重要課題

— 環境関連データ

- 安全 77
- 品質 93
- 人材 109
- サプライチェーン 133
- 社会貢献活動 146

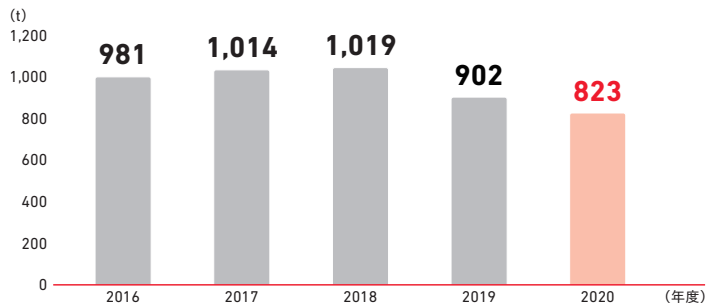
大気汚染物質排出量

SOx排出量



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
 【算定方法】
 排出量=Σ(燃料使用量×密度×硫黄含有率×64/32)
 ・燃料使用量からの算出
 密度：石油連盟 統計情報 換算係数一覧
 硫黄含有率：揮発油(ガソリン)、軽油、灯油および重油は、揮発油等の品質の確保等に関する法律で規定する強制規格、LPガスは、LPガスの規格(JIS K 2240)

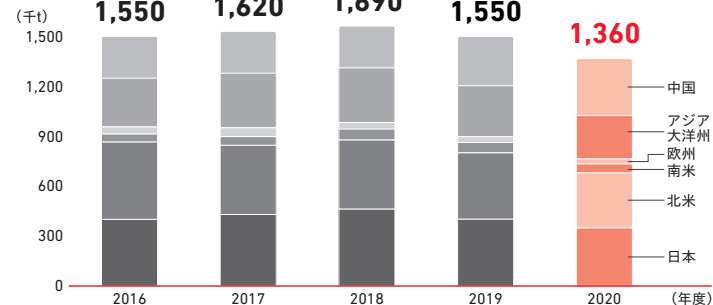
NOx排出量



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
 【算定方法】
 排出量=Σ(燃料使用量×燃料ごとの排出係数)
 ・燃料使用量からの算出
 燃料ごとの排出係数：環境省 環境活動評価プログラム
 NOx 排出量算定表(排出ガス量等を測定していない燃焼施設)における排出係数

廃棄物等発生量

廃棄物等発生量



【集計対象範囲】 Hondaグループの連結子会社・関連会社。一部小規模な会社は除く。
 【算定方法】
 発生量=Σ(産業廃棄物発生量+事業系一般廃棄物発生量+有価物発生量)
 ・ただし、日本以外は、産業廃棄物のうち有害廃棄物(各国の規制による)以外と事業系一般廃棄物につき、対象外
 ・有効数字 3 桁で表示



7 パフォーマンス報告

環境関連データ

一 環境 51

基本的な考え方

グローバルマネジメント

環境側面の重要課題

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

その他の重要課題

一 環境関連データ

安全 77

品質 93

人材 109

サプライチェーン 133

社会貢献活動 146

環境保全コスト

分類	主な取り組みの内容	2020 年度	
		投資額 (百万円)	費用額 (百万円)
公害防止コスト	● 大気汚染防止、水質汚濁防止、土壌汚染防止等	446	190
事業エリア内コスト	● 地球環境保全コスト ● 温暖化防止、オゾン層破壊防止、その他の環境保全	273	233
	● 資源循環コスト ● 廃棄物の処理、処分、減量化、低減、リサイクル等	17	625
上・下流コスト	● 生産、販売した製品等のリサイクル、回収、再商品化、適正処理 ● 業界団体等への負担金	161	572
管理活動コスト	● 環境マネジメントシステムの構築、運用、認証取得 ● 環境負荷の監視、測定 ● 環境保全対策組織、従業員への環境教育等 ● 環境広報活動のための費用	8	1,825
研究開発コスト	● 製品等のライフサイクルにおける環境負荷抑制のための研究開発、企画設計 ● EV(電気自動車)、プラグインハイブリッド車を含む先進環境対応車の研究開発	9,093	202,940
社会貢献活動コスト	● 自然保護、緑化、美化、景観保持等の環境改善対策 ● 地域住民への支援、情報提供等 ● ビーチクリーン活動、「水源の森」保全活動	0	126
環境損傷対応コスト	● 土壌汚染の修復等	0	2
(合計)		10,000	206,513

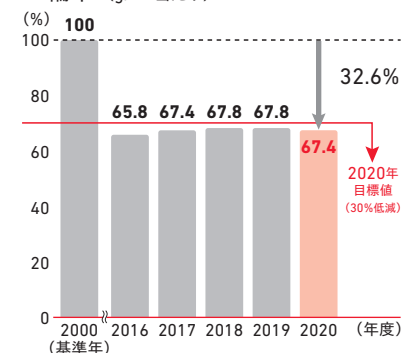
- ・集計対象：本田技研工業株式会社、株式会社本田技術研究所、ホンダエンジニアリング株式会社、株式会社ホンダアクセス。
- ・集計期間：2020 年 4 月 1 日～2021 年 3 月 31 日。
- ・公表した数値には一部推計値を含みます。
- ・集計表の作成にあたっては、環境省より公表されているガイドライン、ガイドブックなどの環境会計に関する資料を参考としました。
- ・キャッシュフローをベースとし、減価償却費を除いた金額です。

経済効果 〈収益、費用低減の実質効果〉

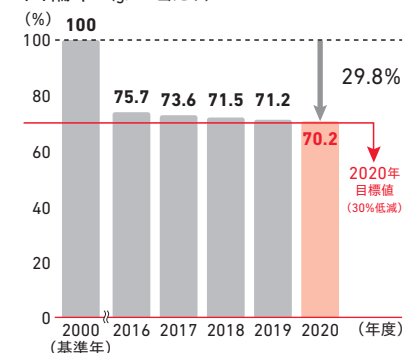
2020 年度 (百万円)		
有価物売却益	4,345	
省エネルギー施策による低減費用	設備導入	36
	マナー施策など	55
(合計)	4,436	

2020 年製品 CO₂ 排出量原単位低減目標に対する現在の達成状況

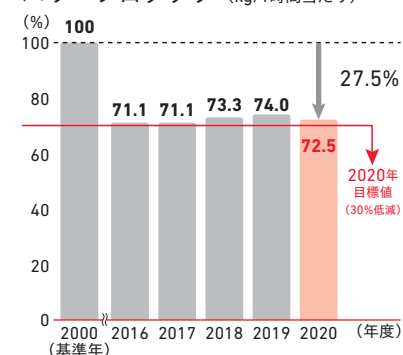
二輪車 (g/km 当たり)



四輪車 (g/km 当たり)



パワープロダクツ (kg/1時間当たり)



7 パフォーマンス報告

— 環境 51

- 基本的な考え方
- グローバルマネジメント
- 環境側面の重要課題
- 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
- その他の重要課題

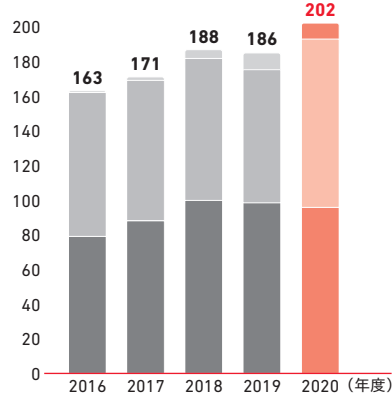
— 環境関連データ

- 安全 77
- 品質 93
- 人材 109
- サプライチェーン 133
- 社会貢献活動 146

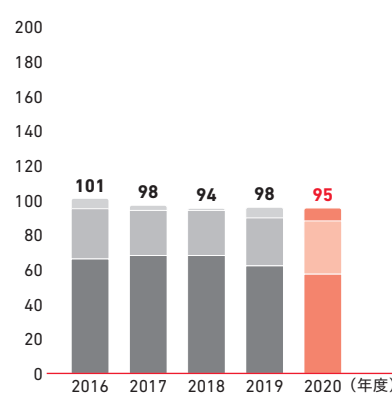
環境関連データ

HEPS 適合モデル数の推移 (グローバル)

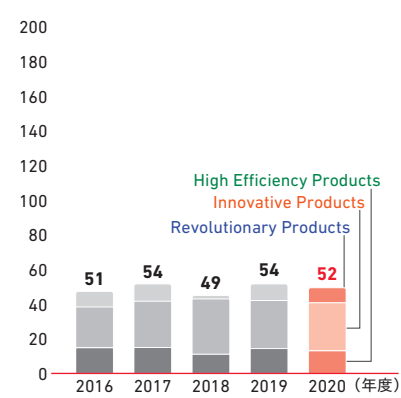
二輪車
(モデル数)



四輪車
(モデル数)



パワープロダクト
(モデル数)



地域別 HEPS 適合モデル数 (2020 年度)

(モデル数)

