

3

Environment

環境

3 環境

> 基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

基本的な考え方

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」をめざして

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、すべての環境への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、こうした環境への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、気候変動の原因の一つとされているGHG^{※3}の排出量削減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たものです。

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、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	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

基本的な考え方

「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」をめざして

グローバル環境スローガン

— BLUE SKIES FOR OUR CHILDREN —

「自由な移動の喜びを次世代に (for our children) 伝えていきたい、だからこそ豊かで持続可能な社会 (blue skies) を実現させたい」という、これまでも、これからも変わらない Honda の環境への取り組みに対する想いを象徴するスローガンとしました。

グローバル環境シンボル

丸い地球のモチーフの中に、太陽と青空（きれいな空気）、きれいな水、そして緑豊かな大地といった「豊かで持続可能な社会」の実現のために必要な自然の恵みを表現しました。また、中央の白いラインはモビリティが自由に移動できる道を、ハートは Honda の環境への取り組みに対する想いや情熱を表現しています。



BLUE SKIES FOR
OUR CHILDREN

3 環境

基本的な考え方	15
> アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

アプローチ

環境負荷ゼロ社会の実現に向けて、取り組むべきこと

Hondaが認識する環境負荷

Hondaはすべての企業活動において環境負荷があることを認識しています。課題達成のためには企業活動を製品ライフサイクルに合わせた各工程に分けて、それぞれの環境負荷を考えることが重要です。Hondaが認識する主な環境負荷として、「CO₂排出」・「化石燃料由来のエネルギー使用」・大量な「資源採掘・廃棄」、そして「生物多様性への影響」を設定しました。

製品ライフサイクルにおける主な環境負荷



Hondaは、持続可能な企業活動をめざし、それぞれが連鎖している環境負荷を網羅的に低減する取り組みに向けて、全社の重要テーマの一つを「環境負荷ゼロ社会の実現」と設定し、環境負荷への対応を4つのマテリアリティ※1として定めています。

※1 持続可能性の観点から網羅的に抽出した社会課題を、Hondaのめざす方向性に照らし優先順位を付けたうえで選定した「重要テーマ」において、とくに注力していくべき課題。

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

Triple Action to ZERO

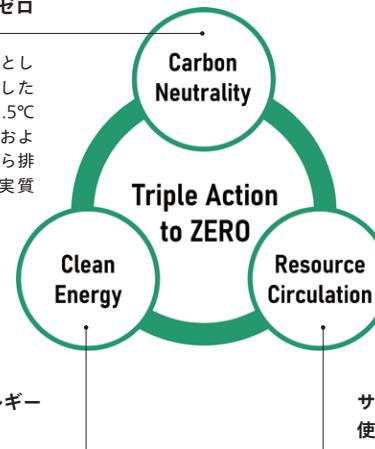
「環境負荷ゼロ社会の実現」に向けて、2050年の二酸化炭素排出量実質ゼロ、カーボンフリーエネルギー活用率100%、サステナブルマテリアル率100%をめざす姿として、「カーボンニュートラル」「クリーンエネルギー」「リソースサーキュレーション」、この3つを1つのコンセプトにまとめた「Triple Action to ZERO」を中心にして、取り組んでいます。

「Triple Action to ZERO」の3つの取り組みは密接に関連しており、それぞれの連鎖を考慮してシナジー効果の最大化をめざしていきます。

また「Triple Action to ZERO」の取り組みは、国際的な要求が高まっている、生物多様性の保全を含む自然共生にもつながると考えています。その推進においては“自然に根ざした解決策”※2も考慮していきます。

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、産業革命以前と比較した地球の平均気温上昇を1.5°Cに抑えるため、企業活動および製品ライフサイクルから排出されるCO₂の排出量実質“ゼロ”をめざします。



カーボンフリーエネルギー活用率100%

サステナブルマテリアル使用率100%

「エネルギー問題への対応」として、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。

「資源の効率利用」への対応として、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年に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	15
> アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

アプローチ

環境負荷ゼロ社会の実現に向けて、取り組むべきこと

マテリアリティ達成に向けた主要施策とマイルストーン

Hondaは、ライフサイクル全体での「2050年カーボンニュートラル」に向けて4つのマテリアリティのうち、「気候変動問題への対応」と「エネルギー問題への対応」について優先度をあげて取り組んでいます。

優先的な実行施策として製品使用のCO₂排出削減と企業活動のCO₂排出削減を主要施策とし、より具体的な取り組みにつながる施策に細分化して取り組んでいます。具体的には、各事業領域の個別の製品群についてのCO₂排出や、各々の製品工場や製造設備のCO₂排出を積みあげ、製品・工場ごとのCO₂排出削減量の把握につなげています。

マテリアリティ「資源の効率利用」に紐付く、長期的な負荷低減施策については、カーボンニュートラルに向けてHondaとして既存の枠組みを超えた新たな事業の取り組みが必要となる施策もあり、将来の上流・下流工程におけるCO₂排出削減につながる仕込み段階にあります。これらの取り組みは、マテリアリティ「生物多様性の保全」など自然への影響を考慮しながら進めていくことも重要と認識しており、「2050年カーボンニュートラル」に向けた取り組みのみならず、「環境負荷ゼロ社会の実現」のために長期的な視点を持って将来への取り組みを継続していきます。

また、社会全体におけるカーボンニュートラルの実現に向けて、モビリティの電動化に加えて、多角的なアプローチでチャレンジをしています。

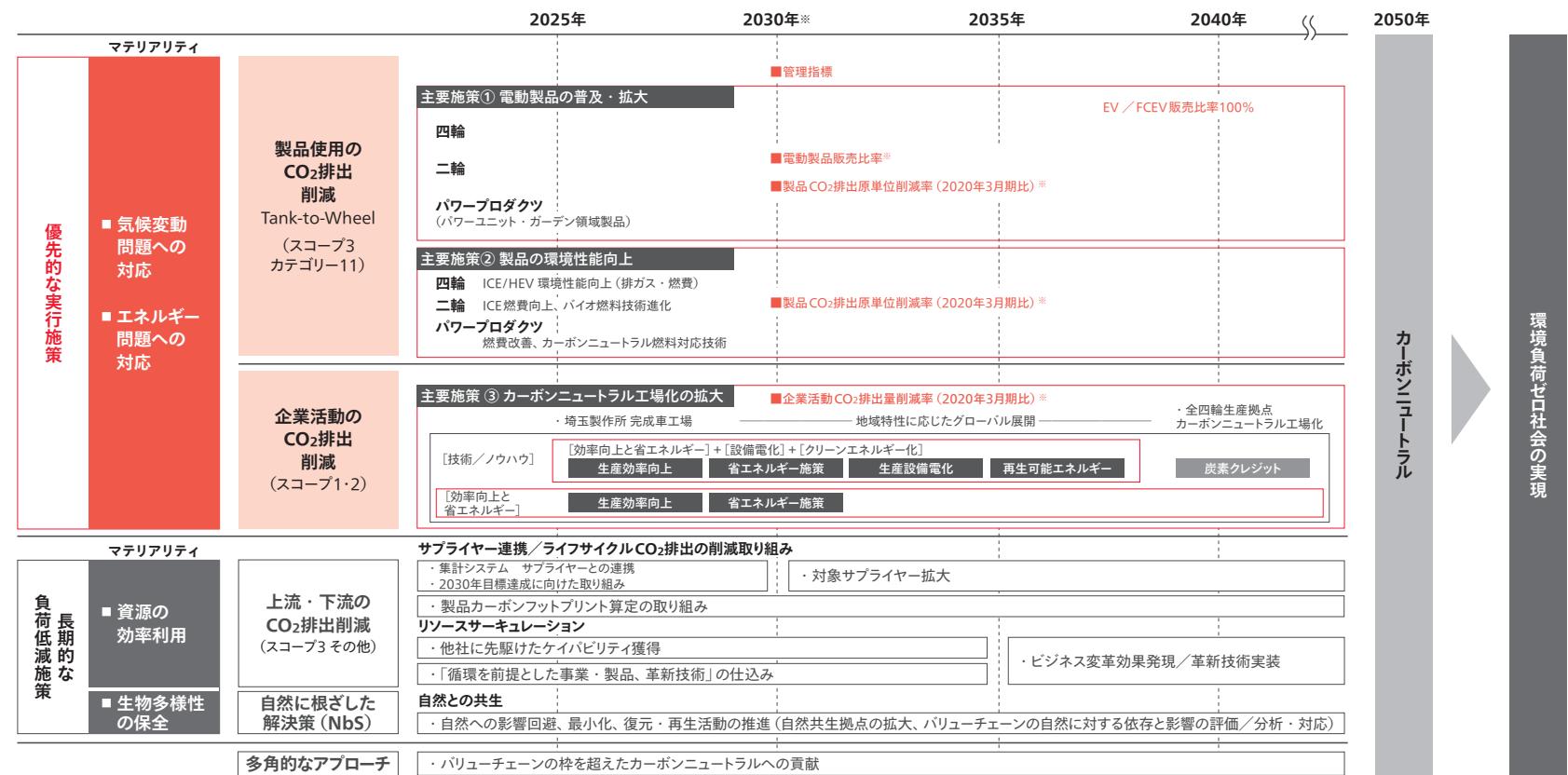
3 環境

基本的な考え方	15
> アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

アプローチ

環境負荷ゼロ社会の実現に向けて、取り組むべきこと

2050年カーボンニュートラルに向けたロードマップ



※ 事業環境変化のため、目標値の算出未了です。(統合報告書「Honda Report 2025」で更新予定)

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
> 指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

指標および目標

環境に関する全社目標一覧 (KGI・KPI)

重要テーマ	マテリアリティ	管理指標	区分	目標値	
				2026年3月期	2031年3月期
環境負荷ゼロ社会の実現	<ul style="list-style-type: none"> ■ 気候変動問題への対応 ■ エネルギー問題への対応 ■ 資源の効率利用 ■ 生物多様性の保全 	企業活動CO ₂ 排出総量削減率 (2020年3月期比)	全社		(非公開)
		製品CO ₂ 総量	全社／事業		
		廃棄物総量削減率(BAU比)※1	全社(BAU比)※1		(未設定)
		取水総量削減率(BAU比)※1			
		電動製品販売比率	二輪車		
		KPI	四輪車		
		製品CO ₂ 排出原単位削減率 (2020年3月期比)	事業		パワープロダクツ (非公開)
			二輪車		
			四輪車		
			パワープロダクツ		

※1 2031年3月期生産計画をもとに、削減に向けた対策・施策を行わないと仮定した場合の推計値。(Business As Usual)

※2 事業環境変化のため、目標値の算出未了です。(統合報告書「Honda Report 2025」で更新予定)

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
> グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

グローバルマネジメント

環境マネジメント体制

Hondaは、ライフサイクルでの「環境負荷ゼロ社会の実現」に向けた取り組みをグループ全体で推進しています。

Hondaは、長期経営方針や中期経営計画は経営会議（議長：取締役代表執行役社長 最高経営責任者）や取締役会で承認・決議しています。気候変動問題への対応を含む最終的な監督機関は取締役会であり、経営会議では取締役会の決議事項などについて事前審議を行うとともに、取締役会から委譲された権限の範囲内で、経営の重要事項について審議しています。

また、事業活動にともなうさまざまなリスクへ対応し、社会とHondaの永続的な発展に向けた事業運営の監督を行う必要性から、気候変動問題への対応を含む「ESG・サステナビリティ」を必要スキルの一つとして定め、取締役を選任しています。

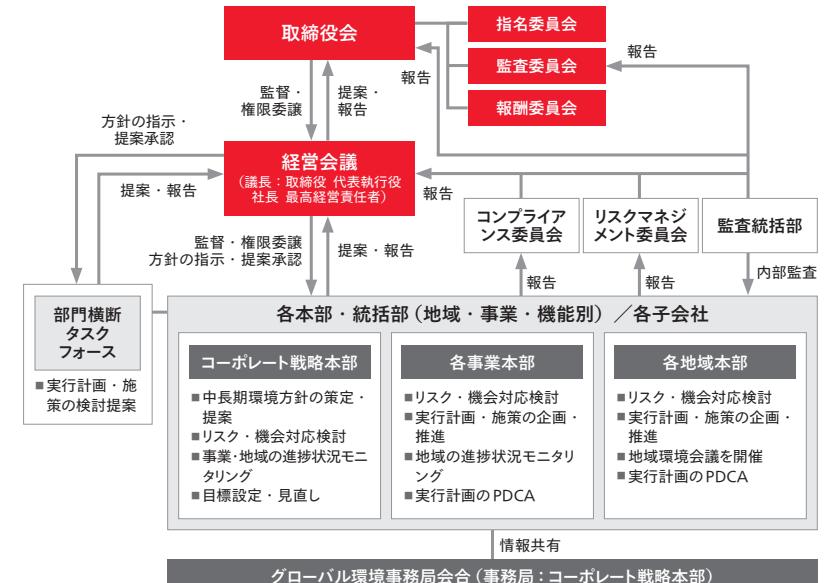
各本部、統括部や各子会社は、全社の長期経営方針や中期経営計画に基づき、実行計画・施策を企画・推進し、重要事項については経営会議で適宜、報告・承認されています。各事業本部や各地域本部では、「グローバル環境事務局会合（事務局：コーポレート戦略本部）」で共有される情報をもとに、グローバルの中長期環境方針を踏まえ、実行計画を策定し、施策を推進しています。各地域本部では、「地域環境会議」を開催し、地域本部内でのPDCAを推進しています。各事業本部では、地域の進捗状況をモニタリングし、事業本部内でのPDCAを推進しています。コーポレート戦略本部では各事業本部や各地域本部での進捗状況をモニタリングし、必要に応じて中長期環境方針や目標の見直しを検討します。なお、重要事項は経営会議にて報告・承認され、取締役会にて報告・決議されています。また、気候変動問題への対応など、部門をまたぐ重要課題については「部門横断タスクフォース」を組成し、実行計画・施策の検討提案を適宜行い、重要事項については経営会議で報告・承認されています。

気候変動を含む環境に関するコンプライアンスやリスク管理については、当社の内部統制システム整備の基本方針に基づいて運用されています。（→ p.185）

Hondaでは「環境負荷ゼロ社会の実現」に向けて、取締役会が監督責任を有するKGIや経営会議が執行責任を有するKPIは、取締役会や経営会議が進捗を定期的にモニタリングすることで、経営ガバナンスの強化を図っています。財務指標および非財務指標に連動した役員報酬制度については有価証券報告書「4 コーポレート・ガバナンスの状況等（4）役員の報酬等」をご参照ください。

有価証券報告書 <https://global.honda/jp/investors/library/report.html>

環境マネジメント体制



3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
> グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

グローバルマネジメント

環境マネジメントシステム

Hondaは、グローバルの既存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（2025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。

今後も継続して、取得活動を推進していきます。

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	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

カーボンニュートラル・クリーンエネルギーの取り組み

Hondaは、総合モビリティカンパニーとして、GHG排出量削減の取り組みを積極的に推進するために、全世界での企業活動のGHG排出量を算定・開示することが必要と考えています。そのために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」※1に従って、Hondaに関わるサプライチェーン全体でのGHG排出量を算定し、GHG排出量をCO₂排出量に換算して2012年より開示しています。

2025年3月期のHondaのGHG排出量は、全世界トータルで2億9,686万t-CO₂eです。製品使用のCO₂排出量に当たるスコープ3 カテゴリー11が約8割を占めています。また企業活動による直接排出である「スコープ1」と、エネルギー利用による間接排出である「スコープ2」、および資源の採掘などの上流工程でのCO₂排出と資源の廃棄などに関わる下流工程でのCO₂排出に当たる「スコープ3 その他のカテゴリー」の3種が残りの2割に相当します。

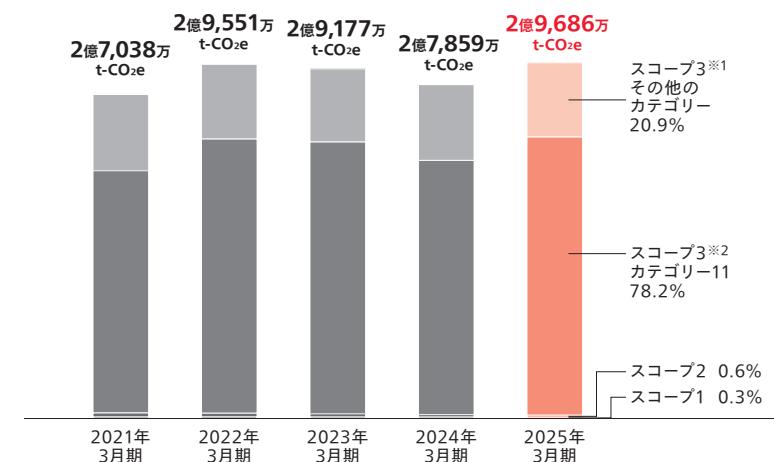
2050年カーボンニュートラルの達成に向けては、影響度の大きい製品使用のCO₂排出（スコープ3 カテゴリー11）と、自社企業活動の責任領域である企業活動のCO₂排出（スコープ1・2）の削減をマイルストーンに設定して優先的に推進しています。

※ 1 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。

※ 2 スコープ3 カテゴリー1, 4, 9, 12について2025年3月期より、一部変更しています。当該カテゴリーは過年度の実績を再算定のうえ、開示しています。

※ 3 スコープ3 カテゴリー11について、2021年3月期まではIEA SMP Modelで、2022年3月期からは、IEA Mobility Model (MoMo) で集計しています。また、2023年3月期より、一部算出条件を変更しています。

GHG排出量の推移 スコープ1・2・3



3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

アプローチ

製品使用のCO₂排出削減（スコープ3 カテゴリー11）

製品使用のCO₂排出（スコープ3 カテゴリー11）は、内燃機関搭載製品であるICE/HEVにおける化石燃料の燃焼によるCO₂排出が主要因です。Hondaは、電動製品の普及・拡大が製品使用のCO₂排出を削減する有効な手段と考えており、電動製品販売比率を増やしていくことで、スコープ3 カテゴリー11 のCO₂排出を削減していきます。

また短中期的には、引き続き内燃機関搭載製品の販売を計画していることから、二輪・四輪・パワープロダクツ製品の環境性能向上にも継続的に取り組み、足元のCO₂排出削減を推進していきます。

製品の電動化によってCO₂排出削減は進みますが、一方で各国・地域の再生可能エネルギーの普及・適用状況によっては、電動製品使用によるCO₂排出が残ります。そのためにHondaは、再生可能エネルギーの自社利用だけにとどまらず、エネルギーのクリーン化の促進に向けた渉外活動にも取り組んでいきます。

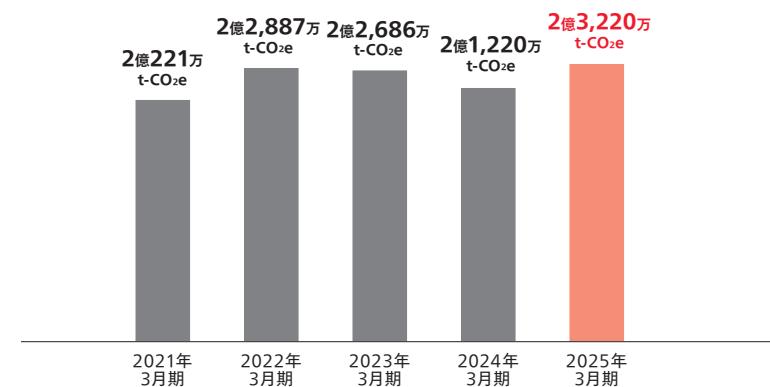
Hondaは、お客様へのクリーンエネルギー供給に直接的に携わることも視野に入れながら、社会全体のクリーンエネルギー化の拡大に貢献していくことで、電動製品使用のCO₂排出削減に取り組んでいきます。

指標と目標・実績

管理指標 (KGI)	区分	目標値
		2031年3月期
製品CO ₂ 総量	全社／事業	—※

※ 事業環境変化のため、目標値の算出未了です。（統合報告書「Honda Report 2025」で更新予定）

総GHG排出量（スコープ3 カテゴリー11）



3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

アプローチ

企業活動のCO₂排出削減（スコープ1・2）

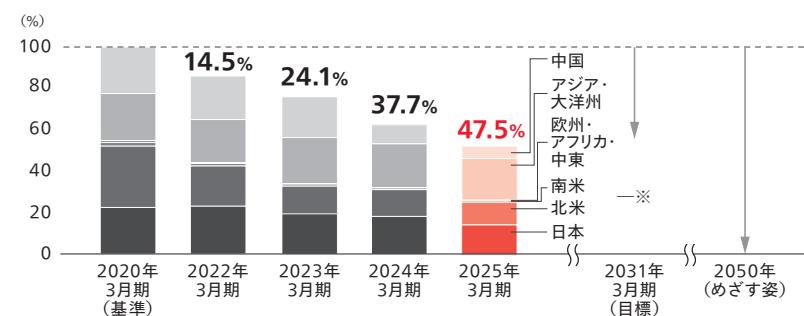
企業活動によるCO₂排出（スコープ1・2）は、各生産拠点における製品製造時の直接的CO₂排出と製品の製造／加工工程などで使用する化石燃料由来のエネルギーによる間接的CO₂排出が主要因です。生産工程の効率向上や設備の電化などを行い、さらに使用するエネルギーを再生可能エネルギー由来に置換することで、企業活動のCO₂排出削減を進めていきます。

指標と目標・実績

管理指標 (KGI)	区分	目標値
		2031年3月期
企業活動CO ₂ 排出総量削減率 (2020年3月期比)	全社	—※

※ 事業環境変化のため、目標値の算出未了です。（統合報告書「Honda Report 2025」で更新予定）

企業活動 CO₂排出総量削減率（2020年3月期比）



製品使用のCO₂排出削減（スコープ3カテゴリー11）の取り組み

主要施策①電動製品の普及・拡大

魅力的な電動製品のラインアップ拡充

Hondaは、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたアプローチとして、二輪・四輪などの小型モビリティについては電動化が最も有効なソリューションであると考えています。電動製品の普及・拡大を確実に推し進めるため、電動製品の商品ラインアップを拡充していくことお客様に選ばれる魅力的な商品や価値を提供することが重要です。

今後、EV事業の柱となる「Honda 0（ゼロ）シリーズ」は、2026年に第1弾を投入します。

Honda 0シリーズは、“Thin, Light, and Wise.”「薄く、軽く、賢く」という新たなEV開発アプローチにより、ゼロからの発想で創り出すまったく新しいEVシリーズです。

Honda 0シリーズの提供価値

“Thin, Light, and Wise.”の開発アプローチによって以下の5つのコアバリューを提供

- 安心・安全のAD/ADAS
- IoT・コネクテッドがもたらす新たな空間価値
- 高い電費性能
- 人車一体の操る喜び
- 共鳴を呼ぶ芸術的なデザイン

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

製品使用のCO₂排出削減(スコープ3カテゴリー11)の取り組み

二輪製品は、ラインアップを拡充し、電動二輪車の市場投入を進めています。

交換式バッテリー「Honda Mobile Power Pack e: (モバイルパワーパック e:)」2個を動力源にした電動二輪パーソナルコミューターを、2024年10月にはインドネシアで「CUV e:」(シユーピイイー)、11月にはインドで「Activa e: (アクティバイ)」をそれぞれ発表しています。また固定式バッテリー搭載モデルも発表し、着実にラインアップ拡充を進めています。

またパワープロダクト製品は、パワーユニット領域とガーデン領域を電動製品の主要ドメインに位置付け、電動化の取り組みを加速させていきます。

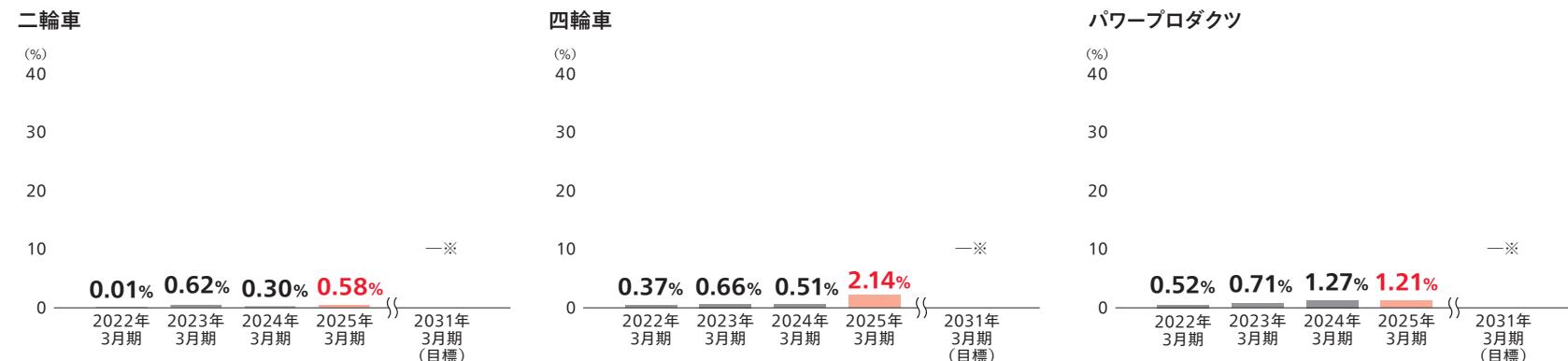
二輪・四輪・パワープロダクトなどの製品を持つHondaは、技術の水平展開による技術力の向上や、製品の部品共有化による生産効率の向上など、事業間のシナジーによる開発・コスト競争力の強化を図っています。これは製品の電動化においても同様であり、今後も多様なモビリティを有する強みを活かした取り組みを継続していきます。

指標と目標・実績

管理指標 (KPI)	区分	目標値	
		2031年3月期	
電動製品販売比率	二輪車		
	事業	二輪車	—※
	四輪車	四輪車	—※
	パワープロダクト	パワープロダクト	—※

※ 事業環境変化のため、目標値の算出未了です。(統合報告書「Honda Report 2025」で更新予定)

電動製品の販売比率



3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

製品使用のCO₂排出削減（スコープ3カテゴリー11）の取り組み

主要施策②製品の環境性能向上

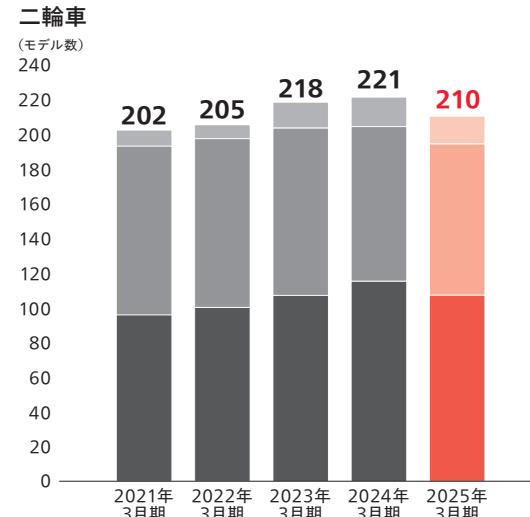
環境性能向上によるCO₂排出量の削減

Hondaは、製品の電動化を推し進めるとともに、ICE/HEV/EVなどの各製品における環境性能を向上させて、製品使用のCO₂排出削減に努めています。環境性能向上については、独自に定めた「Honda環境性能基準（HEPS）」を用いて、取り組みを行っています。

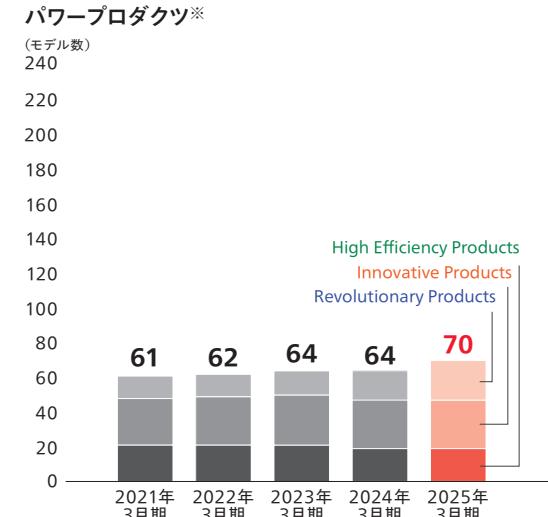
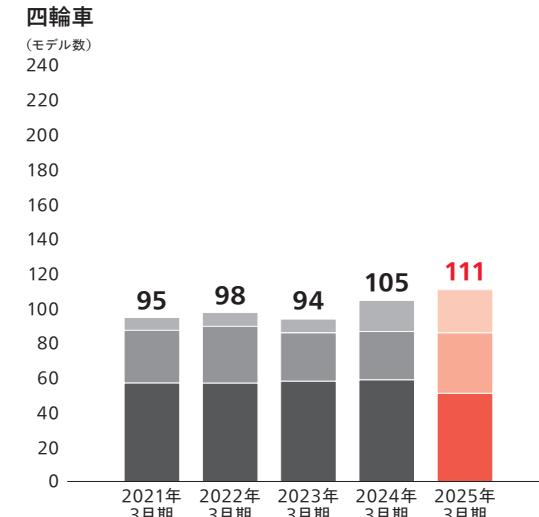
Hondaは、2011年に「Honda環境性能基準（HEPS）」を制定し、運用ガイドラインを定めて、継続的に取り組みを行っており、各事業領域において2024年3月期のHEPS適合モデル数は増加傾向にあり、内燃機関搭載製品の効率向上などが着実に進んでいると考えています。

2025年3月期に発売した製品の認定を行った結果、製品・サービス情報やラベリング全般についての違反もありませんでした。

HEPS適合モデル数の推移（グローバル）



※ 2024年3月期において、誤記があったため修正



Honda環境性能基準（HEPS）

- 内燃機関の効率向上
- 環境革新技術の適用やエネルギーの多様化対応
- 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

HEPS
Honda Environmental Performance Standard
High Efficiency Products
内燃機関の効率向上技術

HEPS
Honda Environmental Performance Standard
Innovative Products
環境革新技術・エネルギー多様化対応技術

HEPS
Honda Environmental Performance Standard
Revolutionary Products
再生可能エネルギー対応技術

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

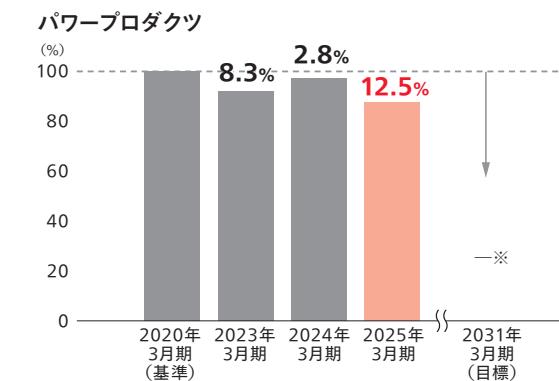
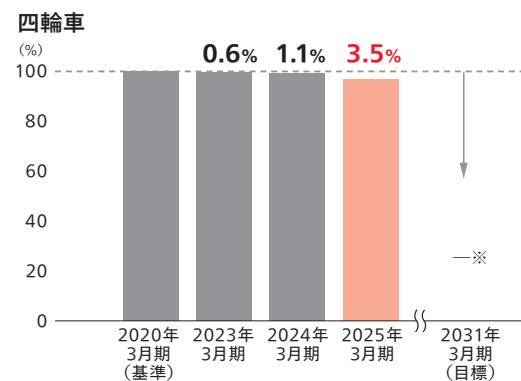
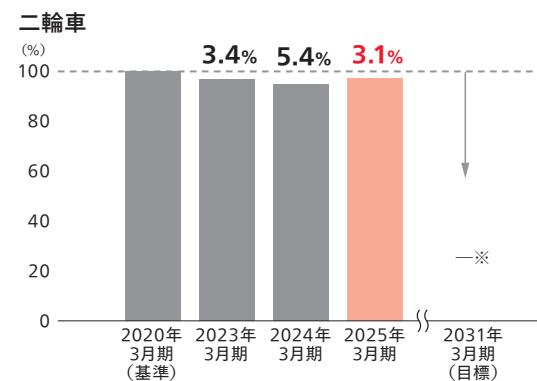
気候変動

製品使用のCO₂排出削減(スコープ3カテゴリー11)の取り組み

指標と目標・実績

管理指標(KPI)	区分	目標値
		2031年3月期
製品CO ₂ 排出原単位削減率(2020年3月期比)	事業	—※
	二輪車	
	四輪車	
	パワープロダクツ	

※ 事業環境変化のため、目標値の算出未了です。(統合報告書「Honda Report 2025」で更新予定)



3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	45
環境関連データ	50
2025年3月期実績	58

気候変動

企業活動のCO₂排出削減（スコープ1・2）の取り組み

主要施策③カーボンニュートラル工場化の拡大

CO₂排出削減の起点は生産効率向上と省エネルギー施策の実施

Hondaは、企業活動による直接排出（スコープ1）とエネルギー利用による間接排出（スコープ2）の削減に向けて、取り組みを推進しています。

3つの主な技術／ノウハウによるCO₂排出削減

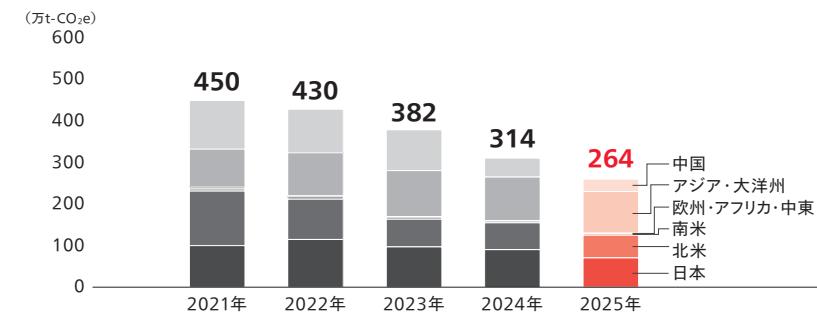
- ① 生産効率の向上と省エネルギー施策の実施
- ② 生産設備の電化
- ③ 再生可能エネルギーの調達・活用

生産工程においては、プロセス改善による生産効率向上や省エネ施策などを優先して取り組んでいます。また工場内設備の電化は、設備更新時や設備自動化タイミングなどに、積極的な導入を進めています。

さらに化石燃料由来の電力使用によるCO₂排出については、工場敷地内への太陽光パネルの設置をはじめとして、再生可能エネルギーの調達や活用を通じて、削減に取り組んでいます。

2025年3月期実績は、2020年3月期比に対して、47.5%削減に到達しており、CO₂排出量は、264万t-CO₂eとなっています。

総GHG排出量（スコープ1・2）



【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

2026年3月期 埼玉製作所 完成車工場 カーボンニュートラル工場化の実現へ

Hondaは、3つの主な技術／ノウハウにて、自社の企業活動によるCO₂排出削減を実施しており、実質的なCO₂排出ゼロに到達した生産拠点を「カーボンニュートラル工場」と定義しています。

埼玉製作所 完成車工場を、カーボンニュートラルのリーディング工場に設定して、3つの主な技術／ノウハウの適用を行っています。この取り組みを進めることで、2026年3月期にHonda初のカーボンニュートラル工場の実現をめざします。また、これを通して蓄積した技術／ノウハウは、事業所間で情報共有することで、各地域特性に応じたカーボンニュートラル工場化の拡大を図っていきます。2030年代後半には、全世界の四輪生産拠点でカーボンニュートラル工場を実現することをめざし、取り組みを進めています。



埼玉製作所 完成車工場

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

企業活動のCO₂排出削減（スコープ1・2）の取り組み

技術／ノウハウ① 生産効率の向上と省エネルギー施策の実施

自社企業活動のCO₂排出削減のため、第一に取り組むべきことは「生産効率の向上」と「省エネルギー施策」の実施だと考えています。生産効率の向上のため、生産工程の見直しや生産における工程数／手順の削減などを行っています。

省エネルギー施策については、未利用熱の活用などを行うことで、消費エネルギーの抑制やCO₂排出削減につなげています。

例えば、塗装工程で発生した廃熱を回収して他の設備に活用するなどの取り組みを進めています。塗装工程だけにとどまらず、各工程で実装可能な取り組みを継続して行っています。

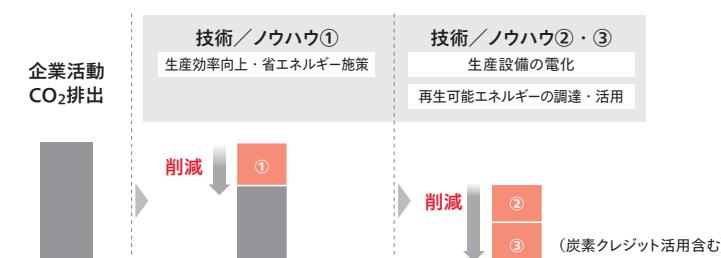
技術／ノウハウ② 生産設備の電化

生産工程からのCO₂排出を削減するためには、設備の電化が有効な手段の一つです。取り組み事例としては、乾燥に使用する設備などのガス燃焼設備を電化し、工程からのCO₂排出を削減しています。

また、電化後の設備に使用する電力を化石燃料由来から再生可能エネルギー由来に置換することで、さらなるCO₂排出削減にもつなげています。

今後も継続して、生産工程の特性に応じた設備の電化に取り組んでいきます。

企業活動によるCO₂排出削減イメージ



※ バーチャルPPA：仮想電力購入契約（Virtual Power Purchase Agreement）の略。

技術／ノウハウ③ 再生可能エネルギーの調達・活用

Hondaは、敷地内の建屋や駐車場などに太陽光パネルの設備導入を積極的に行ってています。

自家発電した再生可能エネルギーを最大限利用するために、定置用蓄電池などを設置し、可能な限り自社の企業活動CO₂排出を抑制し、削減する取り組みに注力しています。

また、日本や北米などでは外部からの再生可能エネルギー由来電力の調達も進めています。

日本における取り組み事例として、2024年9月に留寿都ウインド合同会社とバーチャルPPA※契約を締結し、2026年3月期より、非化石証書（環境価値）を取得する予定です。



留寿都風力発電所（留寿都ウインド合同会社）

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

企業活動のCO₂排出削減（スコープ1・2）の取り組み

技術／ノウハウ③ 再生可能エネルギーの調達・活用

Hondaは、グローバルで太陽光発電や風力発電など、再生可能エネルギーの活用を積極的に進めています。

具体的には、駐車場や工場屋根、調整池などに太陽光パネルの設置を行いました。

今後は、さらなる再生可能エネルギーの活用を促進・拡大するために、リチウムイオン蓄電池などの導入も推進しており、各地域の状況に適した再生可能エネルギーの活用をグローバルで進めています。



熊本製作所



埼玉製作所 完成車工場



細江船外機工場



ポイリング・スプリングス風力発電所

■再生可能エネルギー電力の活用（グローバル拠点）

2,835GWh (前年比47.1%増)

炭素クレジットの活用

Hondaは、さまざまな施策や工夫を行い、CO₂排出の抑制や削減に取り組んでいます。しかし、こうした取り組みをもってしてもCO₂排出のゼロ化が困難なものも一部想定されるため、どうしても排出されるCO₂については、高品質なクレジットなどの活用も選択肢の一つとして考え、実質的なCO₂排出ゼロをめざします。

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

製品ライフサイクルCO₂排出削減の取り組み

企業GHG排出量の集計高度化

製品使用のCO₂排出（スコープ3 カテゴリー11）は、主に電動製品の普及・拡大により削減が進む一方で、電動製品に必要な素材や部品を製造する際に排出されるCO₂（スコープ3 カテゴリー1）は、現状の成り行きのままでは、増加する見込みとなっています。

まずは、CO₂排出量が大きい箇所（ホットスポット）の特定のため、Honda製品を構成する約2万点の部品を約50種類の構成素材に分解し、部品一つひとつのCO₂排出量を計算可能な集計方法を開発し、運用を開始しました。

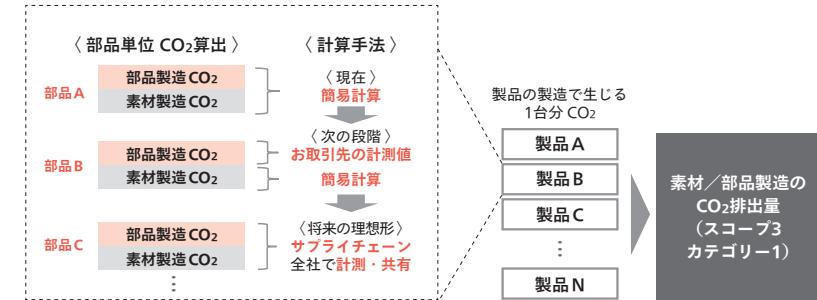
現在、素材や部品の製造時におけるCO₂排出量は、産業平均値などを用いて、簡易的な計算で算出していますが、今後は、製造プロセスで実際に消費するエネルギー量を計測することで、CO₂排出削減の取り組みをより正確に評価することが可能になります。

また、素材／部品の製造時におけるCO₂排出量をより正確に算定できるのは、実際に素材・部品を製造されているお取引先各社です。将来の理想的な取り組みのかたちとして、お取引先各社が算定したCO₂排出量をサプライチェーンに沿って共有することで、Honda製品のCO₂排出量をより正確に評価し、その結果を踏まえてさらなる削減に向けた取り組みなどをお取引先各社と協働して行うことをめざしています。

このように、CO₂排出量を正しく評価することで、より有効な取り組みが可能になるという考えに基づき、企業活動CO₂排出量（スコープ1・2）のみならず、Hondaのバリューチェーン全体のCO₂排出量（スコープ3）データを一括で集計・分析可能なシステムの導入を進めています。

得られた分析結果をさらなるCO₂排出削減に向けた戦略や施策などに活かし、カーボンニュートラルの実現をめざします。

スコープ3 カテゴリー1集計：概念図



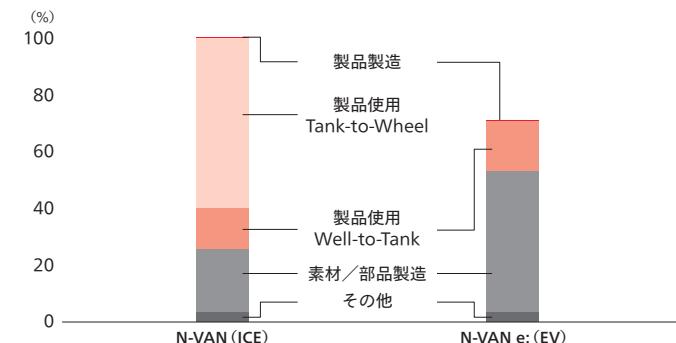
製品カーボンフットプリント算定の取り組み

2050年のカーボンニュートラル実現に向けて、CO₂排出の削減に有効な製品の電動化と、より低炭素で環境負荷の少ないものづくりをめざしています。

そのために、ライフサイクル全体における製品のカーボンフットプリントの定量化を行い、素材／部品製造など従来の製品よりもCO₂を多く排出してしまう領域を検証し、CO₂排出削減が可能となる技術の構築や製品仕様の改善にも取り組んでいます。

今後は、カーボンフットプリント算定の取り組みで得られた結果を製品設計の初期段階などの開発プロセスにも取り込み、継続して活動を推進していきます。

N-VAN (ICE) と N-VAN e: (EV) のカーボンフットプリント比較結果



3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

製品ライフサイクルCO₂排出削減の取り組み

ICP（インターナルカーボンプライシング）の取り組み

CO₂排出量の削減をよりいっそう加速させるため、2023年よりICP制度の運用を日本の拠点で開始しました（炭素価格：CO₂1トン当たり15,000円）。

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一つとして活用します。

海外拠点においては各地域で代表拠点を選定し、生産拠点を中心にトライアルを開始しています。

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

気候変動関連の渉外活動に関する基本的な考え方

渉外活動に関する基本的な考え方

Hondaは、次のような社是を掲げて事業・企業活動を行っております。

社 是

わたしたちは、地球的視野に立ち、世界中の顧客の満足のために、質の高い商品を適正な価格で提供することに全力を尽くす

Hondaは、世界中のすべての人に、「生活の可能性が拡がる喜び」を提供し、持続可能な社会の実現に貢献することにより、「存在を期待される企業」をめざしています。

また、社会的責任として、2050年に全製品・企業活動を通じたカーボンニュートラルとHondaの二輪車、四輪車が関与する交通事故死者ゼロ達成という目標を掲げ、Hondaとして取り組むとともに、事業を行っている各国においては外部団体と連携し、政府へ働きかけを行うなどして、持続可能な社会の実現に向け取り組んでいます。

気候変動に関する私たちの働きかけ

Hondaはパリ協定を支持し、企業活動を行いながら、公共政策への働きかけなどの渉外活動に取り組んでいます。

Hondaが事業展開している国・地域では、対応すべき法規や政策がそれぞれ異なるため、Hondaは環境宣言に則り、業界団体や政府に働きかけを行っています。また、Hondaだけでは対応が難しい課題については、各国・地域の外部団体と連携した働きかけも行っています。

気候変動政策に対する私たちのスタンス

項目	スタンス
パリ協定	<p>パリ協定では、産業革命以前と比較した地球の平均気温上昇を1.5°Cに抑える努力目標の達成をめざして、CO₂排出量を削減していく考え方が掲げられています。</p> <p>Hondaはパリ協定を支持し、企業活動を行いながら、公共政策への働きかけなどの渉外活動に取り組んでいます。</p>
カーボンニュートラル	<p>Hondaは環境負荷ゼロ社会の実現に向けて、パリ協定の考え方に基づき2050年に「Hondaの関わるすべての製品と企業活動全体を通じてカーボンニュートラルを実現する」ことをめざしています。2050年カーボンニュートラルの実現に向けたアプローチとして、二輪・四輪などの小型モビリティについては電動化が最も有効なソリューションであると考えています。電動製品の普及・拡大を確実に推し進めるため、商品ラインアップを拡充し、お客様に選ばれる魅力的な商品や価値を提供してまいります。また、企業活動においては、自社の企業活動だけではなく、素材・部品調達から設計・開発・生産・輸送・販売・使用・廃棄段階に至るまでのライフサイクル全体を対象とし、グローバルに展開する多くのパートナーとともにCO₂排出削減の施策に取り組んでいます。</p>
再生可能エネルギー	<p>〈スコープ1・2〉</p> <p>Hondaは、敷地内の建屋や駐車場などに太陽光パネルの設備導入を積極的に行ってています。</p> <p>自家発電した再生可能エネルギーを最大限利用するために、定置用蓄電池などを設置し、可能な限り自社の企業活動CO₂排出を抑制し、削減する取り組みに注力しています。</p> <p>また、外部からの再生可能エネルギー由来電力の調達も進めています。</p> <p>〈スコープ3 カテゴリー11〉</p> <p>製品の電動化によってCO₂排出削減を進めますが、一方で各国・地域の再生可能エネルギーの普及・適用状況によっては、電動製品使用によるCO₂排出が残ります。そのためにHondaは、再生可能エネルギーの自社利用だけにとどまらず、エネルギーのクリーン化の促進に向けた渉外活動にも取り組んでいます。</p> <p>Hondaは、お客様へのクリーンエネルギー供給に直接的に携わることも視野に入れながら、社会全体のクリーンエネルギー化の拡大に貢献していくことで、電動製品使用のCO₂排出削減に取り組んでいます。</p>

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

加盟団体に関するレビュー

レビューの考え方

所属する加盟団体の気候変動に対するスタンスについて、Hondaの考え方との整合性をレビューしました。

レビューする加盟団体の選定については以下を考慮しました。

- 気候政策の方針を表明している
- Hondaの主要市場で活動している
- Hondaの役員クラスが参加している

上記に基づき、以下の7団体を選定しました（2025年3月31日時点）。なお、加盟団体がパリ協定の目標と整合的ではない場合は、対話を実施します。

対象団体	事業セグメント
一般社団法人 日本自動車工業会 (JAMA)	二輪・四輪
European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)	四輪
The European Association of Motorcycle Manufacturers (ACEM)	二輪
Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)	四輪
Associação Nacional dos fabricantes de veículos automotores (ANFAVEA)	四輪
Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraclo)	二輪
持続可能な開発のための世界経済人会議 (WBCSD)	二輪・四輪・パワープロダクツ

レビュー結果

一般社団法人 日本自動車工業会 (JAMA)

項目	ポジション
当社メンバーの参加状況	三部 敏宏：副会長（本田技研工業 取締役 代表執行役社長） 青山 真二：モビリティショー委員会 委員長 (本田技研工業 取締役 代表執行役副社長※) 伊藤 裕直：環境技術・政策委員会 委員長 (本田技研工業 執行役常務)

※ 2025年3月31日時点

項目	結果	スタンス
パリ協定およびカーボンニュートラル	整合	■ JAMAは2050年カーボンニュートラル(CN)に全力でチャレンジしています。 ■ JAMAは2050年CNは、画期的な技術ブレークスルーなしには達成が見通せない大変難しいチャレンジであり、安価で安定したCN電力の供給が大前提であるとともに、政策的・財政的措置等の強力な支援が必要と主張しています。
再生可能エネルギー	整合	■ JAMAは競争力のある再生可能エネルギー拡大計画、および日本における低コストの再生可能エネルギーと水素の安定供給を提唱しています。

出典：https://www.jama.or.jp/operation/ecology/carbon_neutral_data/pdf/CNMaterial_01.pdf

European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)

項目	ポジション	
当社メンバーの参加状況	Ian Howells： 委員 (Executive Vice President, Honda Motor Europe)	
項目	結果	
パリ協定およびカーボンニュートラル	整合	■ ACEAは一貫して、パリ協定の目標と2050年までのカーボンニュートラルへの移行へのコミットメントを表明しています。
再生可能エネルギー	整合	■ ACEAは、欧州の運輸部門に再生可能エネルギーを統合するためのより野心的なアプローチを提唱し、気候中立性を達成するためのより高い目標と長期的な戦略の必要性を強調しています。

出典：[\(英語版のみ。Hondaによる和訳\)](https://www.acea.auto/files/ACEA_10-point_plan_European_Green_Deal.pdf)
[\(英語版のみ。Hondaによる和訳\)](https://www.acea.auto/files/ACEA_Position_Paper-Revision_CO2_targets_cars_vans.pdf)

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

加盟団体に関するレビュー

The European Association of Motorcycle Manufacturers (ACEM)

項目	当社メンバーの参加状況	ポジション
Vito Cicchetti : Vice President (Business Transformation Planning Lead & ACEM Representative, Honda Motor Europe)		
項目	結果	スタンス
パリ協定およびカーボンニュートラル	整合	<ul style="list-style-type: none"> ■ ACEMは、2050年までにカーボンニュートラルを達成するために、技術中立的なマルチパスウェイ戦略を提唱しています。
再生可能エネルギー	整合	<ul style="list-style-type: none"> ■ ACEMは、輸送における再生可能エネルギーの統合を支援する政策措置、例えば、EU再生可能エネルギー指令改訂の一環として、道路輸送における低炭素またはゼロ炭素燃料の義務化の導入などを提唱しています。

出典：<https://www.acem.eu/vision-2030/climate/>(英語版のみ。Hondaによる和訳)

Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)

項目	当社メンバーの参加状況	ポジション
Rebecca Adamson : 委員 (Head of Car (UK), Honda Motor Europe)		
項目	結果	スタンス
パリ協定およびカーボンニュートラル	整合	<ul style="list-style-type: none"> ■ SMMTはパリ協定に賛同し、自動車産業の環境負荷低減に取り組んでいます。
再生可能エネルギー	整合	<ul style="list-style-type: none"> ■ SMMTは、電力化を最大化し、産業排出量を削減するために、再生可能エネルギーのさらなる開発とグリッドへの投資を支援しています。

出典：<https://www.smmt.co.uk/automotive-intelligence/supporting-sustainability/>(英語版のみ。Hondaによる和訳)

Associação Nacional dos fabricantes de veículos automotores (ANFAVEA)

項目	当社メンバーの参加状況	ポジション
Otavio Kiyoshi Mizikami : Vice President (Board of Director, Vice President, Honda Automoveis do Brasil)		
項目	結果	スタンス
パリ協定およびカーボンニュートラル	整合	<ul style="list-style-type: none"> ■ ANFAVEAは、温室効果ガスの排出削減と気候変動対策目的としたパリ協定へのコミットメントを明らかにしています。
再生可能エネルギー	整合	<ul style="list-style-type: none"> ■ ANFAVEAは、温室効果ガス排出削減の観点から、低コストで効率的な再生可能エネルギーを拡大する計画として、電化に加えてバイオ燃料、とくにエタノールの利用を主張しています。

出展：<https://www.anfavea.com.br>(英語・ポルトガル語・スペイン語版のみ。Hondaによる和訳)

Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abracicro)

項目	当社メンバーの参加状況	ポジション
Marcos Bento : President (Board of Director, President, Moto Honda da Amazonia)		
項目	結果	スタンス
パリ協定およびカーボンニュートラル	整合	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abracicroは、ブラジル政府が定めた環境方針に沿って、パリ協定へのコミットメントを明らかにしています。
再生可能エネルギー	整合	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abracicroはバイオ燃料(エタノール)の使用を優先しており、ブラジルはオートバイにバイオ燃料を使用した最初の国です。さらに、カーボンニュートラルに焦点を当てた他の環境に優しい技術の使用もサポートしています。

出展：<http://www.abracicro.com.br>(英語・ポルトガル語版のみ。Hondaによる和訳)

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

加盟団体に関するレビュー

持続可能な開発のための世界経済人会議 (WBCSD)

項目	ポジション	
当社メンバーの参加状況	三部 敏宏：委員（本田技研工業 取締役 代表執行役社長）	
項目	結果	スタンス
パリ協定およびカーボンニュートラル	整合	<ul style="list-style-type: none"> ■ ビジョンと変革の道筋は、持続可能な開発目標 (SDGs) とパリ協定の目標に沿っています。 ■ 2050年までに、私たちは、次のような世界を思い描く：地球規模の人為的な温室効果ガスの排出量が実質ゼロに達し、地球温暖化は産業革命以前のレベルより+1.5°Cで安定している。
再生可能エネルギー	整合	<ul style="list-style-type: none"> ■ WBCSDは再生可能エネルギーについて、とくに電力消費において1.5°C目標達成のための脱炭素化の有力手段と認識しています。今日の再生可能電力は従来の電力に対し信頼性、コスト競争力に優位性があるとも認識しており、WBCSDとしては企業の再生可能エネルギーの導入と低炭素電力システムへの移行に取り組んでいます。

出展：https://www.wbcsd.org/wp-content/uploads/2023/10/WBCSD_Vision2050TTT_Japanese.pdf

主要市場における加盟団体

レビューを行った7団体に加え、気候政策の方針を表明している当社加盟団体の一部を一覧にしました。

Hondaはこれらの団体の活動に積極的に関わり、カーボンニュートラルの実現に向け、引き続き取り組んでいきます。

国・地域	団体	事業セグメント
日本	一般社団法人 日本自動車工業会 (JAMA)	二輪・四輪
	東京商工会議所	二輪・四輪・パワープロダクツ
米国	National Association of Manufacturers	四輪
	Alliance for Automotive Innovation (Auto Innovators)	四輪
欧州	European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)	四輪
	The European Association of Motorcycle Manufacturers (ACEM)	二輪
イギリス	Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)	四輪
	Motorcycle Industry Association (MCIA)	二輪
ブラジル	Associação Nacional dos fabricantes de veículos automotores (ANFAVEA)	四輪
	Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo)	二輪
グローバル	持続可能な開発のための世界経済人会議 (WBCSD)	二輪・四輪・パワープロダクツ

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

TCFDに基づく気候関連財務情報開示

Hondaは「気候変動・エネルギー問題への対応」を環境分野における最重要課題の一つと考え、2021年4月に「2050年に、当社グループ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。当社グループは金融安定理事会（FSB：Financial Stability Board）により設置された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）に賛同しており、TCFDが提言する情報開示フレームワークに沿った開示を行っています。

ガバナンス

グローバルマネジメント（→ p.21）を参照ください。

リスク管理

Hondaでは、「リスクマネジメント委員会」において事業運営上重要なリスクを「全社重点リスク」として特定し、対応状況の確認・議論などを行っています。気候変動関連リスクである、気候変動に起因する環境規制に関するリスクや自然災害等リスクについてもこの管理・監視項目のなかで把握し、組織特性を踏まえたより効果的なリスクマネジメント活動の展開を図っています。コーポレート戦略本部では、全社重点リスク等の社内のリスク認識に加え、社外のリスクトレンドも反映のうえ、TCFD提言に基づいたシナリオ分析を行い、気候変動関連リスクを評価・特定しています。気候変動関連リスクに関するシナリオ分析の結果は、リスクマネジメント委員会へ共有しています。気候変動関連リスクへの対応は、コーポレート戦略本部、事業本部、地域本部を中心に、各本部・統括部、各子会社および「部門横断タスクフォース」で推進しています。気候変動関連リスクへの対応を

含むリスクマネジメントに関する重要事項については、リスクマネジメント委員会で審議しており、実施内容については経営会議で適宜報告されています。リスクマネジメント活動におけるリスク評価・管理プロセスについてはリスクマネジメント（→ p.202）を参照ください。

戦略

Hondaでは、より持続可能な企業経営実現のために、気候変動に対する短中長期のリスク・機会を評価、特定し、当社グループの全社戦略へ反映するとともに、技術・製品・サービスの進化により、新たな事業機会を創出することができるよう対応することで、企業としてのレジリエンスを高める取り組みを進めていきます。

シナリオ分析の概要

Hondaでは、気候変動が事業に与える影響を評価・考察するにあたり、パリ協定の目標である「産業革命前からの気温上昇を1.5°C未満に抑える」ことを想定した政策移行の影響が大きいシナリオ（1.5°Cシナリオ）および環境規制が強化されず物理リスクが高まるシナリオ（4°Cシナリオ）を含む複数のシナリオを設定し、TCFD提言にも推奨されるシナリオ分析を実施しています。

シナリオ分析では、TCFD提言の分類に沿って、気候変動関連リスクと機会を検討し、シナリオ下における中長期の財務影響度を可能な限り定量化し、評価・考察しました。なお、シナリオ分析は二輪・四輪・パワープロダクツ事業を対象としています。

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
> 気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

気候変動

TCFDに基づく気候関連財務情報開示

TCFD 提言に基づくシナリオ分析では、以下のシナリオを主に使用し、想定する世界観を整理しました。

1.5°Cシナリオ

1.5°Cシナリオでは、IEA(国際エネルギー機関)のNZE(Net Zero Emissions by 2050 Scenario)、APS(Announced Pledges Scenario)およびIPCC(気候変動に関する政府間パネル)のAR6SSP1-1.9の報告内容を参考にしました。

1.5°Cシナリオでは、長期的には世界全体で2050年カーボンニュートラルに向けた施策が推進され、新技術の開発や利用の促進により脱炭素製品が広く普及することや、再生可能エネルギーの利用が拡大することが想定されます。自動車業界では、政策変化などによる不確定要素はあれど、長期的には燃費・ZEV規制が強化され、先進国を中心にEVやFCEVの

主なリスクと機会およびその対応※1

分類／シナリオ	リスク	影響度	時期※2	機会	対応
移行リスク 1.5°C	■ 燃費規制未達による罰金支払い ■ 燃費規制強化等によるICE(内燃機関)新車販売台数減	1,000億円以上	中期	■ 電動化製品・サービスの販売拡大 ■ 省エネルギー施策の導入や再生可能エネルギーの活用による事業運営コスト削減	■ 電動化をはじめとするカーボンニュートラルに向けた環境革新技術の投入やエネルギーの多様化対応、トータルエネルギーマネジメントの取り組みの推進 ■ 生産効率向上、省エネルギー施策の導入、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推進
	■ 炭素税・排出権取引(ETS)の導入による費用負担増	100億円以上 1,000億円未満			
	■ 市場のエネルギークリーン化にともなうエネルギー購入価格の上昇	100億円以上 1,000億円未満	中期		
物理リスク 4°C	■ 自然災害による資産損害 ■ 営業停止またはサプライチェーン寸断による生産停止の発生	100億円以上 1,000億円未満	長期	■ 災害時に非常用電源へ転用が可能な、電動化製品の需要増 ■ サプライチェーンの見直しおよび強化	■ 事業継続計画(BCP)の策定、見直しおよび訓練実施による対策の実施

※ 1 記載されているリスクと機会ならびに対応は、すべてを網羅するものではありません。

※ 2 影響が生じると見込み得る時間軸として、短期は1年以内(年度ごとの実行計画期間)、中期は2年から2031年3月期まで(中期経営計画期間)、長期は2031年3月期以降から2050年まで(カーボンニュートラルの実現に向けた基準年)で設定しました。

需要が増加する見込みです。

さらに、二輪・四輪・パワープロダクツ事業において、脱炭素製品やサービスを好むお客様が増加するなど顧客価値観の変化が想定されます。

4°Cシナリオ

4°CシナリオはIPCCのAR6SSP3-7.0を参考にしました。4°Cシナリオでは不可逆的な環境の変化が想定され、自然災害が頻発化・激甚化することが想定されます。

指標および目標

環境に関する全社目標一覧(KGI・KPI)(→ p.20)および環境関連データ(GHG排出総量の推移)(→ p.63)をご参照ください。

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
> 汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

※ 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ペ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ペーク塗装。

汚染

取り組み

環境汚染防止への取り組み

Honda 環境宣言に基づき、大気汚染や水質汚染、土壤汚染、その他有害物質に係る法令・条例等を遵守し、環境汚染を防止するとともに、汚染・汚濁物質の排出抑制に努めます。

大気汚染

Hondaは、大気汚染による公害問題が深刻化した1960年代から「クリーンな大気の保全」への対応は重要と認識し、製品の排出ガスを削減する技術の開発などを通じて、大気の保全に対する取り組みを行ってきました。

製品領域ごとの状況として、二輪車は、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91%以上に「PGM-FI」^{※1}を適用し、燃焼効率を向上させ、排出ガスを削減してきました。

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し、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) や PM^{※4} (微粒子) についても先行して削減技術を投入してきました。

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、対応しています。

企業活動領域としては、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}排出の削減を進めています。

環境に配慮した製品



EM1 e:



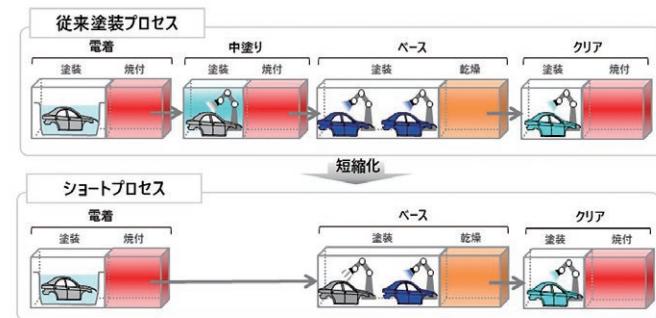
CR-V e:FCEV



EU3200i

四輪車の生産においては、埼玉製作所 完成車工場からショートプロセス高機能塗装技術「Honda Smart Ecological Paint」^{※7}の導入をグローバルで進めています。

VOC削減の取り組み



VOCの発生源となる有機溶剤を削減するために塗装材料の水性化と工程短縮による使用量の削減を推進しています。

また、燃焼式排気装置 (RTO : Regenerative Thermal Oxidizer) によって排気のなかに含まれるVOCの燃焼・脱臭処理を施した後に大気放出を行っています。

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
> 汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

汚染

取り組み

水質汚染

Hondaは、周囲の水資源と調和の図れる地域を選定し、各国の環境アセスメント法規に則って企業活動を行っています。

各国の法規や地域固有の規則などに従って排水処理や処理水の放流を行っており、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。

環境負荷低減のために、排水リサイクルによる再活用や塗装工程のドライブース化による排水量の削減を推進しています。

土壤汚染

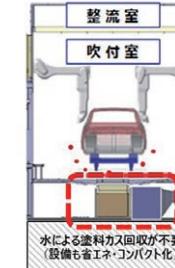
各国の関連法令に則って、適正に企業活動を実施しています。また、必要に応じて土壤汚染調査や浄化対策を実施しています。

水質汚染低減の取り組み

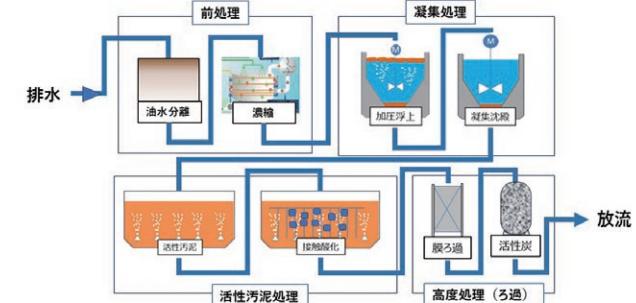
従来の塗装ブース



ドライ型塗装ブース



水を使用して塗料カスを回収（排水発生）



3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
> 汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

汚染

取り組み

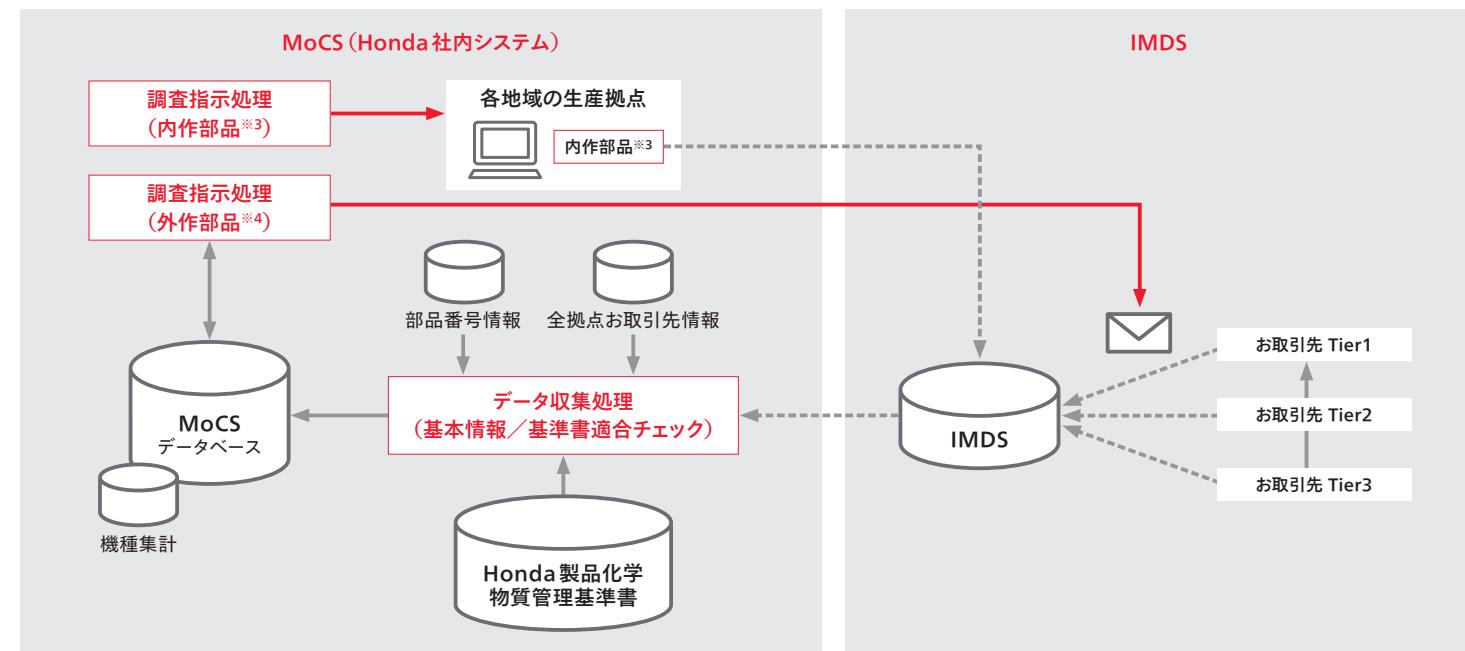
有害物質

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、ドイツ自動車工業会を中心とする自動車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

化学物質管理の取り組み

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 内作部品：自社内における製作物などの略。

※ 4 外作部品：サプライヤーにおける製作物の略。

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
> 水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

水

取り組み

自然資本である水資源については、気候変動の影響による洪水や干ばつ、世界人口の増加による水需要の高まりが予測されるなど、問題が深刻化しています。

Hondaは、取水地域のコミュニティとその下流域の水資源に影響を及ぼす可能性を認識し、水資源の保全に取り組んでいます。

周囲の水資源と調和の図れる地域を選定し、各国の環境アセスメント法規に則って企業活動を行っています。

また、2050年工業用取水ゼロをめざし、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、地域事情を踏まえた取り組みを推進しています。

また、事業に影響を及ぼす供給リスクや地域社会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取水総量の削減をめざしていきます。

指標と目標・めざす姿

管理指標 (KGI)	区分	目標値		2050年めざす姿
		2031年3月期	—※	
企業活動 取水総量削減率	全社 (BAU比)	—	—	工業用取水ゼロ

※ 事業環境変化のため、目標値の算出未了です。(統合報告書「Honda Report 2025」で更新予定)

水は、地域や季節などによって偏在する資源であり、水の使用量の多い製造拠点においては、「AQUEDUCT」や「Water Risk Filter」などの評価指標を用いて拠点地域における「水資源」「地下水」「渇水」「水質」「規制／風評」などのリスクの検証・特定を行っており、リスクに応じた取り組みを推進しています。

操業リスク水ヒートマップ



【凡例】水リスク

 very high
 high
 medium
 low
 very low

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
> 水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

水

取り組み

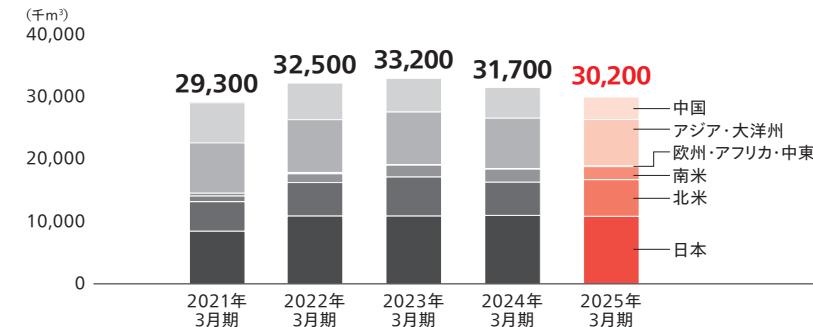
水リスクの高い地域に所在するホンダ・デ・メキシコ・エス・エー・デ・シー・ブイ セラヤ工場（メキシコ）、ホンダカーズインディア・リミテッド タプカラ工場（インド）、广汽本田汽車有限公司第2工場（中国）などでは、重点的に水のリサイクルシステムの導入に取り組んでいます。

■リサイクル水 使用量（グローバル製造拠点）

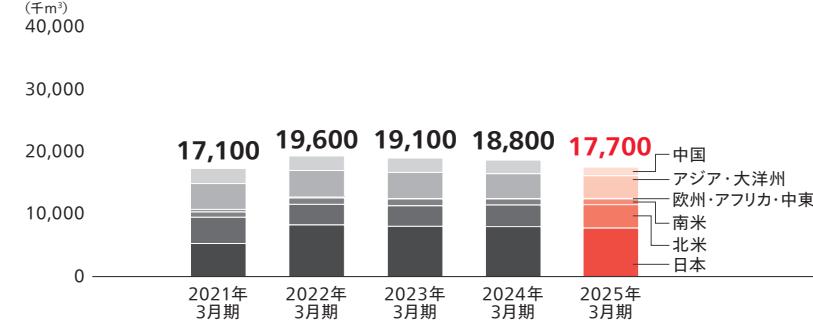
3,160千m³/年間（全使用量の約14%）

排水についても、各国の法規に従った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なく、排水量の管理を行っています。

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、環境負荷低減に取り組んでいきます。

取水量 

【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+河川などの地表水取水量 など)
・有効数字3桁で表示

排水量 

【算定方法】排水量 = Σ (下水道などの他社処理量+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

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
> 生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

生物多様性および生態系

基本的な考え方

Hondaは、ネイチャーポジティブに向けた自然共生の取り組みを推進するにあたり、「生物多様性の保全」をマテリアリティとして設定しています。

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。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、影響を与えていたことを認識しており、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、取り組みを推進しています。

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、復元・再生にも取り組んでいます。

Honda生物多様性ガイドライン

【基本的な考え方】

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きます。

重点取り組み領域

1. 環境技術の追求

低燃費車、次世代自動車、エネルギー創出等の環境負荷物質低減技術の開発と普及により、生物多様性の保全の取り組みに貢献します。

2. 企業活動での取り組み

効率の追求による環境負荷物質の低減と資源の有効活用を推進します。

3. 地域社会との連携

Hondaが「ふるさとの森」「ハローウッズ」等で培ってきた“生態系を大切にしてきたノウハウ”を活かし、ステークホルダーと連携・協力しながら、地域に根ざした活動を推進します。

4. 情報の開示と共有

成果を開示することで、社会と情報の共有を図ります。

2011年5月制定

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
> 生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

生物多様性および生態系

アプローチ

優先拠点評価

生産拠点における生物多様性の取り組みを具体化するに際し、生物多様性評価ツールであるIBAT^{※1}にある指標を使って、生産拠点の生物多様性リスクを統合的に評価しています。

具体的には、拠点周りの「保護区の数」や「KBA^{※2}の数」、「陸域における絶滅危惧種の種数」や「流域における絶滅危惧種の種数」に生息する絶滅危惧種の数、「保全活動により絶滅リスクを減少させる可能性」と「保全活動による環境復元・自然再生の効果」といった6つの評価を行い、相対的にリスクが高い拠点を確認しました。

これに従い優先拠点を定め、生物多様性保全の具体的な取り組みを検討しています。

なお、優先拠点評価は、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。

また、生物多様性の保全には水リスクも重要だと考えており、水リスクと連動した取り組みを検討します。

優先拠点評価 ヒートマップ[®]

生物多様性の保全に向けた優先事項分析



- 【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）

※ 1 IBAT: Integrated Biodiversity Assessment Tool(生物多様性評価ツール)の略。

※ 2 KBA : Key Biodiversity Area(生物多様性重要地域)の略。

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
> 生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

生物多様性および生態系

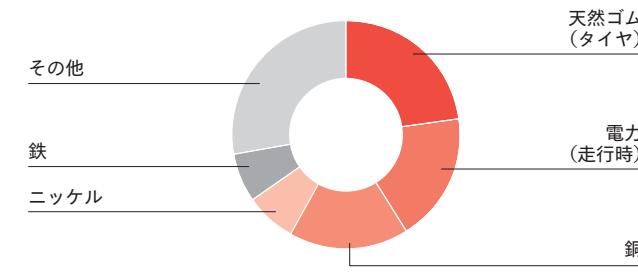
アプローチ

製品評価

製品にはさまざまな材料が使用されており、その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に向けた取り組みを検討していきます。

製品における、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

取り組み

生物多様性の保全活動

Hondaは、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さまざまな取り組みを推進しています。

※ 自然共生サイト：「民間の取組等によって生物多様性の保全が図られている区域」を国が認定する区域。

1997年の開業以来、人と自然とモビリティの共生をテーマに環境と調和した企業活動を行ってきたモビリティリゾートもてぎは、2023年10月に自然共生サイトとして認定されています。

また、工場敷地内にビオトープを設置し、生物多様性を考慮した自然環境の維持や絶滅危惧種の保全を行ってきた埼玉製作所 完成車工場（寄居工場）も、2024年9月に自然共生サイトとして認定されました。

上記の2拠点以外にも生物多様性評価に基づいて、優先度の高い国内拠点で自然共生サイト認定取得をめざし、生物多様性の復元・再生活動を推進していきます。

将来的には自然共生サイトと同等の自社基準を設定し、海外工場でも取り組みを展開していきます。



30by30アライアンスロゴマーク



埼玉製作所 完成車工場（寄居工場）
自然共生サイト認定証



ビオトープを活用した地域住民と従業員による
田植え活動（寄居工場）

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
> 生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

生物多様性および生態系

取り組み

〈米国〉Honda Power of Dreams Forest

オハイオ州ユニオン郡にある生産拠点（ホンダ・ディベロップメント・アンド・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ・エル・エル・シー）の敷地内では、2024年4月に8万5,000本の樹木を植え、「Honda Power of Dreams Forest」を造成しました。Hondaのメアリズビル工場とイーストリバティ工場近くのフラット・プランチ・クリーク沿いに広がるこの約40.5haの広大なプロジェクトは、多様な動物、鳥、昆虫、植物に生息地を提供することで、河岸緩衝地帯を改善し、生物多様性を高めることを目的としています。



活動の様子

〈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ックス・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ップラを植えて、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

〈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

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
> 生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

生物多様性および生態系

取り組み

〈インドネシア〉生物多様性に重点を置いた動植物の保全

四輪車製造工場である、ピー・ティ・ホンダプロスペクトモーターでは、地域コミュニティと連携して、敷地内で生物多様性を保全しています。

ジャワ黒鶲などの在来種やさまざまな絶滅危惧種を含む65種の動物を確認しています。また、植物保全への取り組みとして、敷地内に苗床を設けて地元の植物種を栽培および保全し、地域の豊かな生物多様性を保全する取り組みをさらに強化しています。



動物の保護・育成

水資源の保全

Hondaは自社の企業活動により生物多様性や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、各国の法規や地域固有の規則など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。

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、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。

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は船外機におけるエンジンを4ストロークエンジンのみのラインアップとしています。また、電動推進機の実証実験も行い、製品使用時の環境負荷低減に取り組んでいます。

森林保全活動 <https://global.honda/jp/philanthropy/forest/>

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
> 資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

資源利用および循環経済

基本的な考え方

製品の電動化にともなう希少資源の採掘がもたらす環境負荷

私たちの生活は生産・消費・廃棄をともない、さまざまな資源によって成り立っています。世界人口の増加や経済発展を背景に、資源需要は伸び続けており、大量の資源採掘は社会課題となっています。これは、限りある資源を大量に消費するということに加えて、資源採掘がエネルギー消費・CO₂排出や土地改変をともない、自然資本に依存し影響を与える環境負荷となるためです。

製品の電動化は、製品使用のCO₂排出を削減する有効な手段ですが、従来の内燃機関搭載車に対し、電気自動車では銅やニッケル・コバルト・リチウム・レアアースなど希少資源を多く使用します。

希少資源の採掘には、膨大なエネルギーの消費と大量のCO₂排出が発生します。そのため低エネルギーで循環を可能とする、資源の効率利用(以下、リソースサーキュレーション)が重要となります。

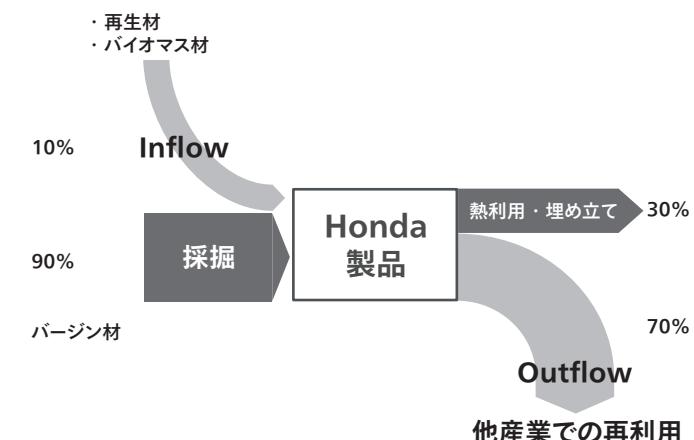
新車製造時は約9割が新たに採掘した資源に依存している一方、解体後の資源の約7割はリサイクルされ再利用されるもの他産業にカスクエード利用され、残りの約3割は焼却による熱利用または埋め立てられているのが実態です。また、現状の自動車は素材に求める品質レベルが高いため、再生材を使用するとコストが高くなります。加えて、製品の電動化を進めると、希少資源を大量に必要とするため、資源価格上昇と調達のリスクを招き、商品やサービスが提供できなくなる可能性があります。そのため、再生材に経済合理性を持たせるリソースサーキュレーションが重要です。

生産・廃棄を前提とする売り切り型ビジネスでは、リサイクルプロセスがこれまでのサプライチェーンに含まれていません。従来のビジネスの枠を超えて、関連する業界との連携を図りながら、リソースサーキュレーションを実現していきます。カーボンニュートラルと併せて資源利用に関する社会課題にも向き合い、モビリティを通して「自由な移動の喜び」を永続的に提供し続けるため取り組んでいきます。

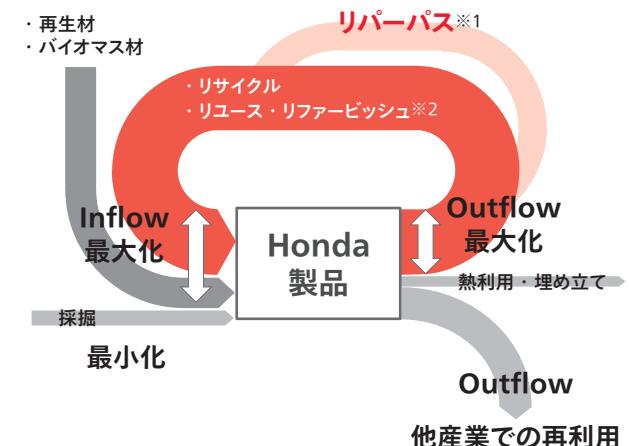
*1 リパーパス：一次利用した自社製品などを、他用途に二次利用すること。

*2 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。

従来の物質フロー



ありたき循環型の物質フロー



3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
> 資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

資源利用および循環経済

アプローチ

使い切った製品を最大限活用する水平リサイクルの実現

Hondaがめざすリソースサーキュレーションは、製品価値を使い切った車両（以下、ELV：End of Life Vehicle）を最大限活用する水平リサイクルによる資源利用です。水平リサイクル※の実現には新たな「循環型バリューチェーン」が必要です。この構築のため、これまでの企業活動の枠を超えて自社に不足するケイパビリティを獲得していきます。この取り組みを通して得られる知見や技術は、循環を前提とした新たな事業・製品、そしてそれらを実現する革新技术の仕込みになると想え、大量消費型から循環型への「ビジネス変革」も見据えて取り組んでいます。

リソースサーキュレーションにおける経済合理性の創出

リソースサーキュレーションには、ライフサイクルを通して製品・部品価値を使い切ること、使用済み製品を高効率に再資源化すること、それらを通じて製品1台分で経済合理性を生み出していくことが重要です。

製品や部品の価値を使い切るために、製品・部品のリユース・リペア・リバースに取り組んでいます。

また製品ライフサイクルにおける「価値を見える化」するデータを活用し、法規制対応の証明や製品・部品の適正取引および利用促進につなげていきます。

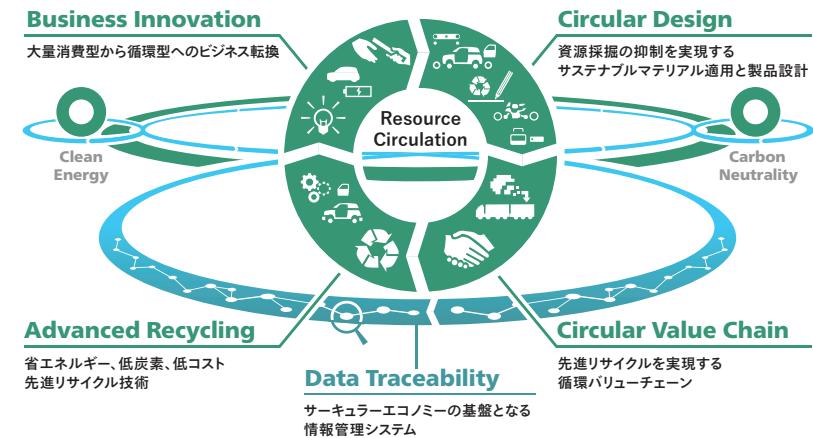
さらに、使用済み製品を高効率に再資源化するために、製品へ「循環を前提とした材料・設計」を取り入れることが重要となります。現在開発中の製品は、循環を前提とした材料への置換や材料種の統合を進めるとともに、再生材の適用を可能とする材料仕様・製法などに変更していきます。また、ELVを高効率に解体するための易分離設計を拡大し、複数の材料から構成される部品については、単一材料まで容易に分離できる構造、再資源化の際に不純物となる素材を混入させない構造に転換していきます。

※ 水平リサイクル：使用済み製品を再資源化し、再び同じ用途の製品に利用すること。

このような製品への仕込みに加えて、将来の水平リサイクルを拡大するために、環境負荷の軽減と経済合理性を両立する「先進的なりサイクル技術」として、解体・破碎・選別・再資源化などの技術開発を協力パートナーとともに取り組んでいきます。

リソースサーキュレーション 5つの要諦

リソースサーキュレーション概念図



Business Innovation

ライフサイクル全体を通した製品・部品の使い切りと高効率な再資源化を実現する循環型ビジネスへの転換に取り組みます。

Advanced Recycling

省エネルギー、低炭素、低コストでのリサイクルを可能にする先進技術の研究・開発に取り組みます。

Data Traceability

法規制対応の証明や、再生材の適正取引や利用促進のため、ライフサイクルCO₂排出量やリサイクル率などの「社会的価値」の見える化に取り組みます。デジタル技術の幅広い活用を通じて、メンテナンス履歴の証明や資源回収率の向上などに取り組みます。

Circular Design

循環を前提とし、循環に適した材料の選定、良質なスクラップを容易に取り出せる易解体・易分離設計、安定的な再生材調達の仕組みづくりに取り組みます。

Circular Value Chain

素材メーカー・解体・破碎業など資源循環に関わるサプライチェーン全体でスペックを最適化し、経済合理性を最大化する循環型バリューチェーンの構築に取り組みます。

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
> 資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

資源利用および循環経済

アプローチ

製品ライフサイクルを考慮したビジネス変革への道のり

Hondaは、「資源の効率利用」をマテリアリティとして設定し、2050年「サステナブルマテリアル使用率100%」をめざします。

製品リソースサーキュレーション



一般的に、自動車は製造・販売によってお客様のもとに届いて以降、十数年の製品使用を経て、使い切りの時期を迎えます。そのため、リソースサーキュレーションに関する取り組みは、実施した対策の効果を得るまでに、時間を要します。2050年までに「サステナブルマテリアル使用率100%」を実現するためには、製品ライフサイクルを念頭に置いた取り組みが必要です。

Hondaは、2050年までを大きく2つのフェーズに分け、製品のリソースサーキュレーションの実現に向けて取り組んでいます。具体的には、2030年代前半までを「他社に先駆けたケイパビリティ獲得」として「循環を前提とした事業・製品・革新技術の仕込み」の時期、2030年代後半以降を仕込みの効果が現れ始める「ビジネス変革効果発現・革新技術実装」の時期と捉えています。また、2050年にめざす姿を実現するためには、自社の事業領域および技術開発だけでは到達できないことを認識しています。そのため直近では、自社の事業領域ではない分野のパートナーと協業し、他社に先駆けて事業領域を広げるためのケイパビリティを獲得していきます。また、さまざまな材料・素材や部品を取り扱うメーカーとともに協業を見据え

た技術開発を行い、循環を前提とした事業・製品、革新技術の仕込みを進めています。この仕込みが、2030年代後半以降にはビジネス変革の効果となって発現し、さらなる革新技術の実装を可能にすると確信し、取り組みを進めています。

他社に先駆けたケイパビリティ獲得と循環を前提とした事業・製品、革新技術の仕込み

十数年後に来るビジネス変革効果が発現する時期を見据え、循環型バリューチェーンを構成するためにさまざまなパートナーとの協業を検討しています。

他社に先駆けたケイパビリティ獲得

循環型バリューチェーンを構築するためのケイパビリティを獲得するため、三菱商事株式会社と合弁で「ALTNA（オルタナ）株式会社」を設立しました。

ALTNA株式会社では、スマート充電事業、リバーパス蓄電事業に加えて、HondaのEV車両を用いたリース商品の販売を開始しました。リース期間中、バッテリー使用状況のモニタリングを行い、車載利用を終了したバッテリーを回収します。車載利用時からバッテリーの状態を継続的にモニタリングし、得られるデータをもとに回収したバッテリーを最大限活用することで、長期的・安定的な運用に結び付けます。車載から定置用まで、バッテリーを長期で利活用することを前提としたリース価格の設定により、EVユーザーの経済的負担の軽減にも貢献します。

また車載から定置用までの利用を終了したバッテリーは、循環型バリューチェーンの実現に向けてリサイクルにつなげていきます。

ALTNA株式会社の設立について <https://global.honda/jp/news/2024/c240613a.html>

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
> 資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

資源利用および循環経済

アプローチ

循環を前提とした事業・製品、革新技術の仕込み

循環を前提とした事業・製品、革新技術の仕込みとして、さまざまな材料・素材や部品を取り扱うメーカーとの取り組みを進めています。樹脂領域での水平リサイクルの実現は経済合理性を成立させることが非常に困難であるため、三菱ケミカル株式会社および北海道自動車処理協同組合とはアクリル樹脂、出光興産株式会社とはプラスチックについて、水平リサイクルに関する実証実験を開始しています。

東レ株式会社とは、共同でナイロン樹脂を分子状態に戻すモノマー化に成功しました。この技術は溶媒に亜臨界水を用いることで、従来の酸触媒の廃液処理が不要となり、短時間に高い収率でバージン材と同等の性能・品質の再生材に転換できます。また反応時間を短縮できることにより、連続式の設備構成を実現し、設備投資額も抑えることが可能です。これにより再生材の提供価格の低減が期待できます。

これからも、低エネルギーでの循環と経済合理性を両立する先進的なりサイクル技術の開発に取り組んでいきます。



三菱ケミカル株式会社
(アクリル樹脂)



東レ株式会社
(ナイロン樹脂)



出光興産株式会社
(プラスチック)

製品ライフサイクルの一部である企業活動における資源の効率利用

Hondaは、自社の企業活動において、廃棄物の削減と水資源の保全に注力しています。

廃棄物

Hondaは、資源の有効活用や環境負荷低減を視野に入れ、企業活動における廃棄物等※1の削減に取り組んでいます。生産工程における端材の削減など、資源リデュースを含めた3R(リデュース、リユース、リサイクル)に取り組んでおり、Hondaのすべての企業活動における廃棄物等の発生量削減をめざしています。

指標と目標・めざす姿

管理指標 (KGI)	区分	目標値		2050年めざす姿
		2031年3月期	—※2	
企業活動 廃棄物総量削減率	全社 (BAU比)	—	—	工業系廃棄物ゼロ

※2 事業環境変化のため、目標値の算出未了です。(統合報告書「Honda Report 2025」で更新予定)

※1 GRIスタンダードに基づく廃棄物と有価物の総量。

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
> 資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

資源利用および循環経済

取り組み

四輪車の取り組み

四輪車においては、従来の3R活動を推進し、使用済み製品の適正処理も確実に行ってきました。

循環型ビジネスへの転換として、水平リサイクル、リバーパス、リファービッシュなど新しい事業やサービスに取り組んでいきます。

以下、新車販売、中古車に関わるリソースサーキュレーションの取り組みについて紹介します。

バッテリーのライフタイムマネジメント事業化に向けた取り組み (Business Innovation)

2024年に発売した軽商用N-VAN e:に搭載のバッテリーを対象に、バッテリーモニタリング機能を高度化し、車載用から定置用への転用を通じて、ライフタイムマネジメントを行うバッテリー価値最大化への取り組みを開始しました。

部品の劣化状態などを判断するバッテリーモニタリング機能により、資源の効率利用が可能となり、車両ユーザーの経済的負担低減につながります。

Hondaと三菱商事、EV普及拡大を見据えた新事業創出に向けた覚書を締結
●<https://global.honda/jp/news/2023/c231012.html>

フロアカーペットマットへのサステナブル素材の適用拡大 (Circular Design, Circular Value Chain)

2024年4月より、軽自動車「N-VAN」のHonda純正アクセサリー「フロアカーペットマット」にサステナブル素材であるリサイクルPET素材を採用しており、従来製品に比べて大幅な軽量化も実現しています。サステナブル素材を採用することは、使用が終わった後のリサイクル性への配慮や将来の循環型社会への対応を見据えた取り組みです。2025年3月期時点では、CR-V e:FCEV、N-BOX JOY、N-VAN e:の3車種に適用を拡大しています。

四輪バンパーサイクル材の部品適用拡大 (Circular Design)

2024年発売の軽EVN-VAN e:に、Honda車の廃棄バンパーを回収・粉碎し、サステナブル素材として生きかえらせ、エクステリアなどのワンポイントとして再利用しました。

フロントグリルは歴代Honda車のバンパー塗装をあえて粗く残してランダムに混ぜ合わせる技術を適用し、一つとして同じものがない、個性的で楽しい模様としています。

SUSTAINABLE MATERIALS | N-VAN e: | 軽自動車 | Honda公式サイト
●<https://www.honda.co.jp/N-VAN-e/susmate/?msockid=3ffe3b2f158a6ff40f3d2e8414f06ec>



「バンパーサイクル材」を使用したフロントグリル

中古車リファービッシュに関連するサービス開始 (Business Innovation)

2023年9月より日本の中古車事業において、中古車に新品のHonda純正アクセサリーを取り付ける「いまコレ+（プラス）」を開始しています。

2024年1月より北米の中古車事業においても「アコード」向けApple CarPlayおよびAndroid Autoのワイヤレス機能を実現するディーラー装着の新しいアップグレードサービス」を開始しました。

これはリファービッシュによる製品価値の回復・向上により、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切ることと、廃車時の製品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。

いまコレ+ | Honda公式中古車検索サイト
●<https://ucar.honda.co.jp/LP/ImakorePlus>

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
> 資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

資源利用および循環経済

取り組み

アルミニウム循環の再構築に向けた取り組み (Advanced Recycling)

2024年11月から、埼玉製作所エンジン工場にてエンジン用アルミダイカスト部品の水平リサイクルを開始しました。

アルミダイカスト合金スクラップには鉄部品が付属するため、これまでにはアルミ純度の高いスクラップで希釀し、合金中の鉄濃度を下げる必要がありました。

Hondaはアルミニウム合金溶湯中の鉄成分除去技術を開発することで、100%同種材のスクラップ(ADC12系)の水平リサイクルを達成しました。

これにより、高純度のアルミスクラップ材などの使用量を削減し、CO₂排出量および製造コストの削減につなげました。

本取り組みは、低品位スクラップの水平リサイクルを推進するだけでなく、従来カスケードリサイクルに用いられていた高品位スクラップの活用方法を見直す機会にもなります。これにより、高品位スクラップはその品質を保ったまま再利用され、より上位の資源循環へつながることが期待されます。さらに、アルミニウム資源の物質フロー全体を再考するきっかけとなり、持続可能な循環型社会の実現に寄与すると考えています。



アルミダイカストの部品の水平リサイクル

※ 1 ELV: End of Life Vehicleの略。

※ 2 Honda調べ(2025年4月時点)。

ELV^{※1}由来アクリル樹脂の水平リサイクルの量産化 (Circular Value Chain、Advanced Recycling)

ELVから回収された、アクリル樹脂から水平リサイクルされたドアバイザーを2025年発売予定の四輪製品へ適用開始します。

従来、ELV由來の樹脂の大半は、分別回収やリサイクルの技術的難度の高さから、燃料などへの利用にとどまっており、製品へのリサイクルはされていませんでした。

Hondaは、北海道自動車処理協同組合および三菱ケミカル株式会社と協力し、アクリル樹脂の水平リサイクルの実証実験(2021年8月～2022年2月)を行い、事業全体の効率的なスキームを確立しました。

この実証実験を通じて、異物が混入しない回収手法と、バージン材同等の再生化技術を確立し、世界で初めて^{※2}水平リサイクル製品を量産化する見通しとなりました。

この取り組みにより、バージン材の使用量を削減し、アクリル樹脂の製造・廃棄時のCO₂排出量を50%削減することが可能になります。

今後も、循環型社会の実現に向け、バリューチェーンの構築と持続可能な資源循環を支える先進的なリサイクル技術を研究・開発し、協力企業とともに社会実装に取り組んでいきます。



3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
> 資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

資源利用および循環経済

取り組み

お客様との共創によるリソースサーキュレーションの実現

リソースサーキュレーションの実現のためにHondaでは、2024年10月のN-VAN e:発売以降、各地域環境イベントにて、お客様の理解促進と取り組みへの共感を目的に、リソースサーキュレーションの発信・訴求活動を行っています。

イベントでは、サステナブルマテリアルを適用した製品に加えて、資源循環を前提とした製品利用サービスや廃却予定の補修部品を有効利用するアップサイクルの取り組みを紹介するとともに、資源を効率利用した製品・サービスが、廃棄物削減による環境負荷低減だけでなく、新しい価値提供につながることを説明しました。

本取り組みは、お客様に製品使用後の在り方にについて考えていただく機会となるものと捉えており、リソースサーキュレーションの理念・取り組みに理解・共感いただき、お客様とHondaが相互に理解を深めていくことで、資源循環を基盤とした持続可能な社会の実現をめざしていきます。



Hondaのめざす循環型ビジネス(概念図)



アップサイクル品

二輪車の取り組み

二輪車においては、環境負荷低減の観点から軽量化による材料使用量の削減、再生材の適用やリサイクル性に配慮した構造設計などの取り組みを行ってきました。

原材料の採掘における土地改変や材料製造時に発生するCO₂排出量を削減することができる鉄・アルミなどの再生材のほか、化石資源の採掘削減につながるバイオ由来の材料や樹脂再生材などを適用した新たな取り組みを行っています。

四輪バンパーサイクル材の二輪車への適用

(Circular Design, Circular Value Chain)

これまで、販売店から回収したHonda車の廃棄バンパーを原料としたりサイクル材を、四輪車のアンダーカバーなどに適用してきました。

新たに設計最適化を行うことで、これまで二輪車への適用が難しかった四輪のバンパーサイクル材を、2024年に販売したNCシリーズ※のラゲッジボックスなどに適用しました。

これはHondaの特徴でもある販売製品の多様性や回収スキームを活かした取り組みです。

適用モデルの一例



X-ADV

適用部品の一例



X-ADV ラゲッジボックス

※ 適用機種:「NC750X」、「フォルツア750」、「X-ADV」

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
> 資源利用および循環経済	50
環境関連データ	58

資源利用および循環経済

取り組み

プレコンシューマーリサイクル材の製品適用 (Circular Design)

樹脂リサイクル材の適用拡大の一つとして、ポリプロピレン製のプレコンシューマーリサイクル材※1を2024年に販売したNCシリーズの外装部品に適用しました。

プレコンシューマーリサイクル材は、素材の性状が分かっていることからバージン材と同等の物性調整が可能であるとともに、規制化学物質の混入リスクを回避することができます。

引き続き、他モデルへもプレコンシューマーリサイクル材を適用していきます。

部品適用例

着色外装部品（黄色箇所）



FORZA 750

※ 1 自動車や家電などの製造や成形過程において発生する、端材由来のリサイクル材。

※ 2 DURABIOTMは三菱ケミカル株式会社の登録商標です。

※ 3 Honda調べ(2023年10月時点)。

※ 4 HPDC : High Pressure Die Casting (高圧鋳造法) の略。

バイオエンジニアリングプラスチックの製品適用 (Circular Design)

バイオエンジニアリングプラスチック "DURABIOTM"※2の適用拡大の取り組みとして、二輪車として初めて、2024年に販売したNCシリーズの外装着色部品に適用しました。

意匠性の高い、着色したDURABIO™を適用することで塗装が不要となり、CO₂排出削減に寄与しています。

また、2024年3月発売の「CRF1100L Africa Twin」の透明フロントスクリーンに世界で初めて※3採用したDURABIOを、2024年9月に欧州発売のX-ADVを皮切りに、NC750Xや「XL750 TRANSALP」にも適用拡大し、今後、他モデルへも適用する予定です。

部品適用例



NC750X
着色外装部品（緑色箇所）

X-ADV
適用部位

FORZA 750
適用部位

NC750X
透明フロント
スクリーン

アルミ再生材の適用 (Circular Design)

スクーターやカブなどの小型モデルに、市中スクラップを原料としたHPDC※4製法の小径ホイールをベトナム、タイ、ブラジル、中国で適用してきました。

一方、技術課題などの観点から、これまで適用が難しかった大径ホイールも2024年以降に販売した日本生産の大型モデルに適用を始めました。

今回の大型モデルへの適用によって、大型から小型までの全製品群で再生材を使用したホイールが適用されることになりました。

引き続き、アルミ再生材ホイールの適用をグローバル機種に順次拡大予定です。

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
> 環境関連データ	58

環境関連データ

対象範囲

対象組織

本田技研工業株式会社および国内外357社の関係会社（連結子会社285社、持分法適用会社72社）。会社数は、2024年12月末時点。

対象期間

2025年3月期（2024年4月1日～2025年3月31日）

環境に関する全社目標一覧（KGI・KPI）

重要テーマ	マテリアリティ	管理指標	区分	目標値	
				2026年3月期	2031年3月期
環境負荷ゼロ社会の実現	<ul style="list-style-type: none"> ■ 気候変動問題への対応 ■ エネルギー問題への対応 ■ 資源の効率利用 ■ 生物多様性の保全 	企業活動CO ₂ 排出総量削減率 (2020年3月期比)	全社		(非公開)
		製品CO ₂ 総量	全社／事業		
		廃棄物総量削減率（BAU比）	全社（BAU比）		(未設定)
		取水総量削減率（BAU比）			
事業	電動製品販売比率	二輪車			—※
		四輪車			
	製品CO ₂ 排出原単位削減率 (2020年3月期比)	パワープロダクツ			(非公開)
		二輪車			
		四輪車			
		パワープロダクツ			

※ 事業環境変化のため、目標値の算出未了です。（統合報告書「Honda Report 2025」で更新予定）

統合報告書「Honda Report 2024」全社目標
https://global.honda/jp/sustainability/integratedreport/pdf/Honda_Report_2024-jp-all.pdf#page=24

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
> 環境関連データ	58

環境関連データ

GHG 排出総量の推移

		(単位:t-CO ₂ e)			
		2022年3月期	2023年3月期	2024年3月期	2025年3月期
Hondaのバリュー・チェーン全体の排出	(スコープ1・2・3合計)	2億9,551万	2億9,177万	2億7,859万	2億9,686万
企業活動による直接排出	全事業 (スコープ1)	116万	109万	107万	99.7万
エネルギー利用による間接排出	全事業 (スコープ2)	314万	273万	207万	164万
Hondaの企業活動による排出	全事業 (スコープ1・2合計)	430万	382万	314万	264万
購入した製品・サービス	二輪、四輪、パワープロダクツ事業 (スコープ3 カテゴリー1)	5,134万	5,006万	5,213万	5,014万
資本財	全事業 (スコープ3 カテゴリー2)	80万	142万	112万	155万
燃料およびエネルギー関連活動	全事業 (スコープ3 カテゴリー3)	47万	45万	49万	45万
輸送・配送(上流)	二輪、四輪、パワープロダクツ事業 (スコープ3 カテゴリー4)	289万	279万	295万	314万
事業廃棄物の処理	全事業 (スコープ3 カテゴリー5)	22万	20万	21万	19万
出張	全事業 (スコープ3 カテゴリー6)	32万	31万	30万	29万
内訳	雇用者の通勤 (スコープ3 カテゴリー7)	17万	16万	16万	16万
リース資産(上流)	— (スコープ3 カテゴリー8)	—	—	—	—
輸送・配送(下流)	四輪事業 (スコープ3 カテゴリー9)	91万	73万	73万	86万
販売した製品の加工	パワープロダクツ事業 (スコープ3 カテゴリー10)	0万	0万	0万	0万
販売した製品の使用	二輪、四輪、パワープロダクツ、航空機事業 (スコープ3 カテゴリー11)	2億2,887万	2億2,686万	2億1,220万	2億3,220万
販売した製品の廃棄	二輪、四輪、パワープロダクツ事業 (スコープ3 カテゴリー12)	487万	458万	484万	488万
リース資産(下流)	— (スコープ3 カテゴリー13)	—	—	—	—
フランチャイズ	— (スコープ3 カテゴリー14)	—	—	—	—
投資	全事業 (スコープ3 カテゴリー15)	37万	40万	33万	37万
その他の間接排出	(スコープ3合計)	2億9,121万	2億8,796万	2億7,546万	2億9,422万

※ 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。

※ スコープ1・2、並びにスコープ3各カテゴリーの算定対象は次ページ参照。

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
> 環境関連データ	58

環境関連データ

■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）。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IPCC第5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）。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調整後排出係数を利用。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のカテゴリーに分解・体系化されており、各カテゴリーについて、Hondaは算定対象を次のように定めている。

- ・カテゴリー1：Hondaが二輪車、四輪車、パワープロダクツの製造のために購入した素材と部品、および事業活動で使用したオフィス用品などの間接材
- ・カテゴリー2：Hondaにおける設備投資活動
- ・カテゴリー3：Hondaの事業活動において使用した、各種エネルギーの製造活動
- ・カテゴリー4：Hondaのお取引先から販売店までの部品、製品の輸送活動
- ・カテゴリー5：Hondaの事業活動によって生じた廃棄物の処理
- ・カテゴリー6：Hondaの従業員の出張
- ・カテゴリー7：Hondaの従業員の通勤
- ・カテゴリー9：Hondaの四輪車販売店において使用されたエネルギー
- ・カテゴリー10：Hondaが他社へ販売したパワープロダクツエンジンの最終製品への加工
- ・カテゴリー11：Hondaが販売した二輪車、四輪車、パワープロダクツ、航空機の使用
- ・カテゴリー12：Hondaが販売した二輪車、四輪車、パワープロダクツの廃棄
- ・カテゴリー15：Hondaの投資先企業のスコープ1、2の出資比率相当分

自社の企業活動に含まれない、もしくは他カテゴリーで計上した「カテゴリー8・13・14」を算定対象から除外。

■スコープ3 カテゴリー1, 4, 9, 12について2025年3月期より、一部変更し、当該カテゴリーは過年度の実績を再算定のうえ、開示している。

■「スコープ3 カテゴリー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って排出される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）のグローバル販売の全台数を網羅。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。

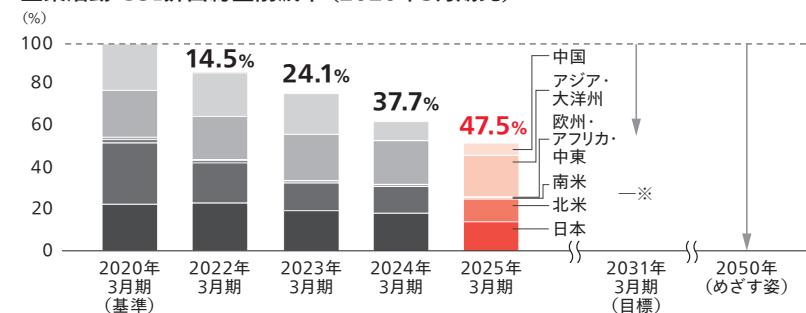
- ・CO₂排出量原単位：製品の単位走行距離または単位使用時間において排出されるCO₂量
- ・年間走行距離／生涯使用年数：IEA推計モデル「MoMo」などを参照
- ・CO₂排出係数：各地域での公的機関が発行するGHG算定ガイドラインを参照。ない場合は、日本のガイドラインを参照

3 環境

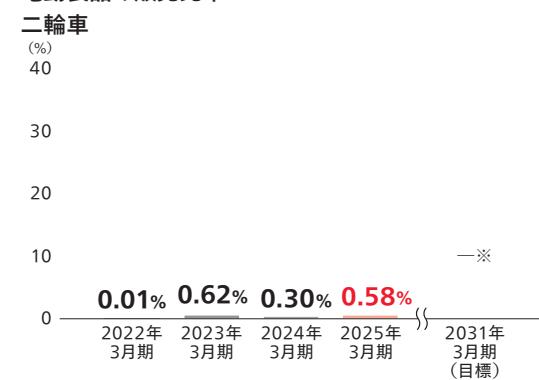
基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50

> 環境関連データ 58

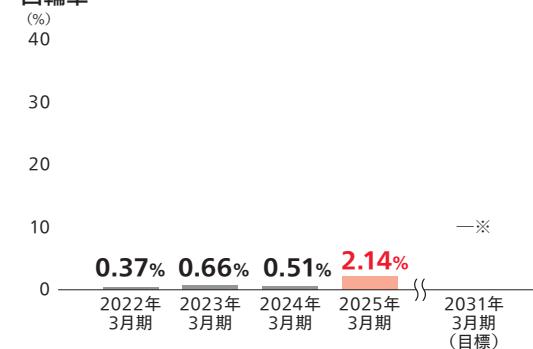
環境関連データ

企業活動 CO₂排出総量削減率 (2020年3月期比)

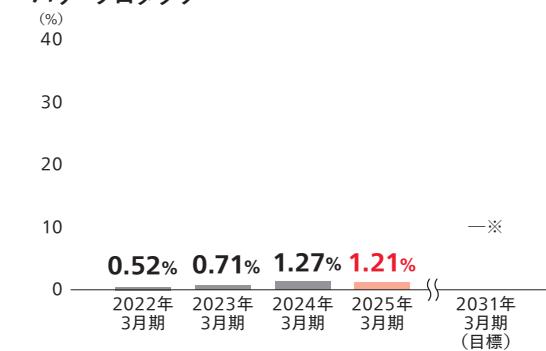
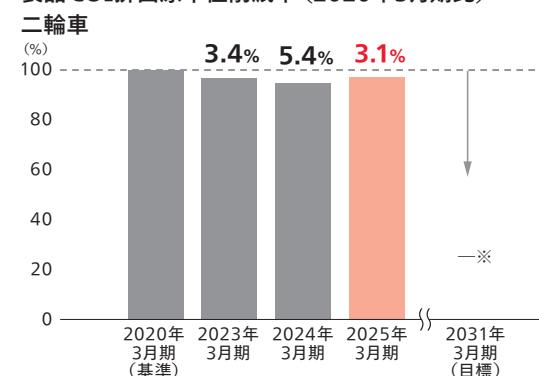
電動製品の販売比率



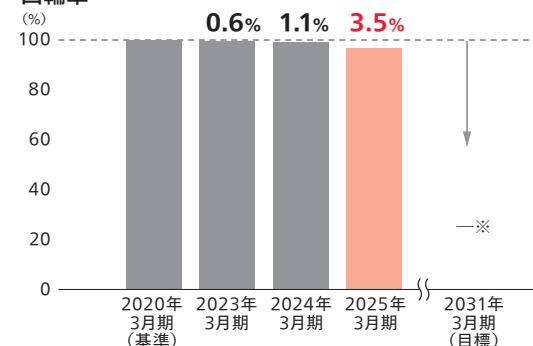
四輪車



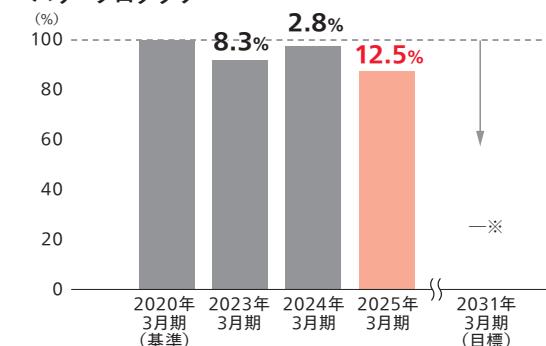
パワープロダクト

製品CO₂排出原単位削減率 (2020年3月期比)

四輪車



パワープロダクト

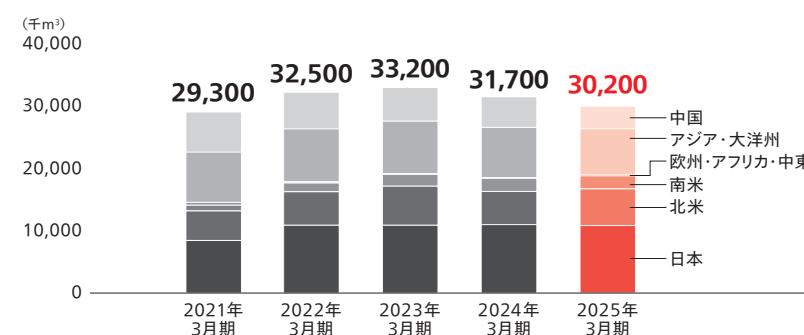


※ 事業環境変化のため、目標値の算出未了です。(統合報告書「Honda Report 2025」で更新予定)

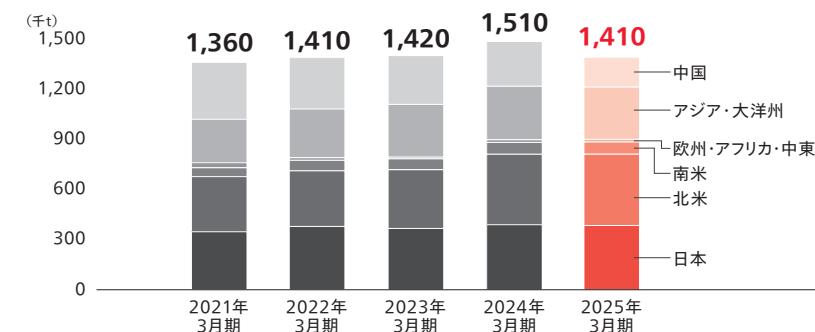
3 環境

環境関連データ

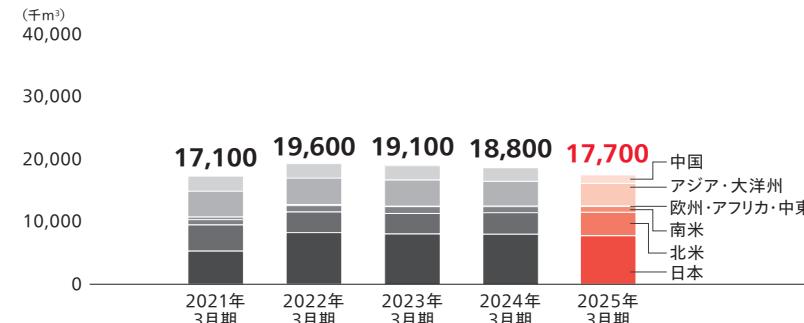
基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
> 環境関連データ	58

取水量 

【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+河川などの地表水取水量 など)
・有効数字3桁で表示

廃棄物等発生量 

【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（各國の規制による）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

排水量 

【算定方法】排水量 = Σ (下水道などの他社処理量+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

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
> 環境関連データ	58

環境関連データ

2025年3月期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排出量の削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、2012年3月期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）ばかりではなく、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（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。

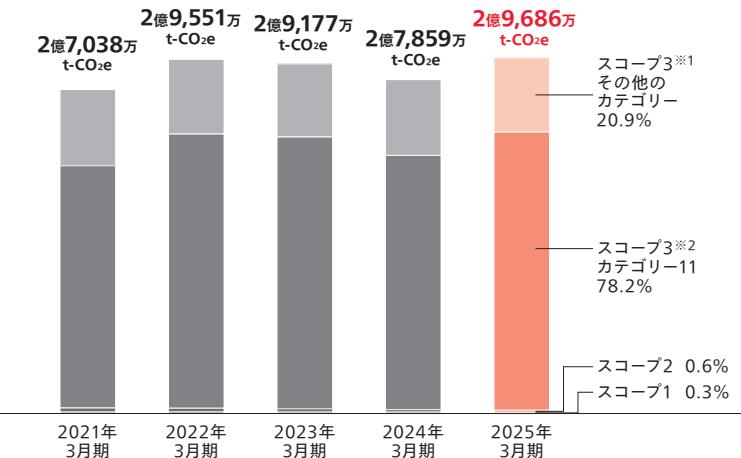
2022年3月期の実績より、算出範囲をグローバル販売台数の約9割からほぼ全数へ、年間走行距離や生涯使用年数などの条件は従来の「IEA SMP Model」からより新しい「IEA Mobility Model (MoMo)」に変更し、算出しています。

2025年3月期Hondaの企業活動によるGHG排出量が264万t-CO₂e、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2億9,686万t-CO₂eとなりました。今後もデータの把握・管理を進め、削減施策の実践に活かしていきます。

※1 スコープ3 カテゴリー1, 4, 9, 12について2025年3月期より、一部変更しています。当該カテゴリーは過年度の実績を再算定のうえ、開示しています。

※2 スコープ3 カテゴリー11について、2021年3月期まではIEA SMP Modelで、2022年3月期からは、IEA Mobility Model (MoMo)で集計しています。また、2023年3月期より、一部算出条件を変更しています。

GHG排出総量の推移 スコープ1・2・3



3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
> 環境関連データ	58

環境関連データ

GHG 排出量

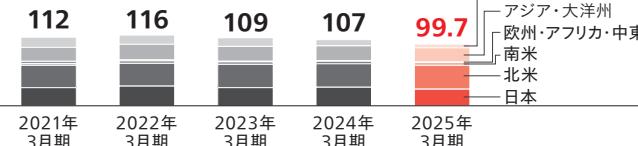
直接排出量(スコープ1) (万t-CO₂e)
400

300

200

100

0



【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

IPCC第5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

総GHG排出量(スコープ1・2) (万t-CO₂e)
600

500

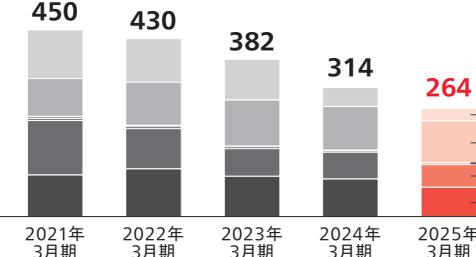
400

300

200

100

0



【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

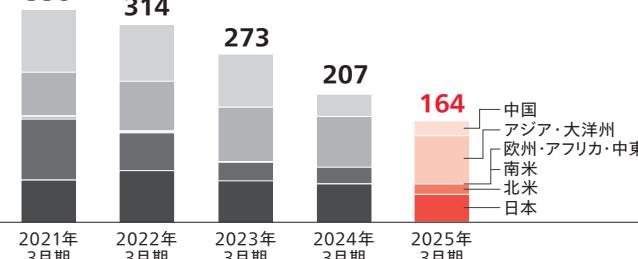
間接排出量(スコープ2) (万t-CO₂e)
400

300

200

100

0



【算定方法】排出量 = Σ (購入電力量など × 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調整後排出係数

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

※ ほかには蒸気や温水を含む。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排出量算定期・報告・公表制度より引用

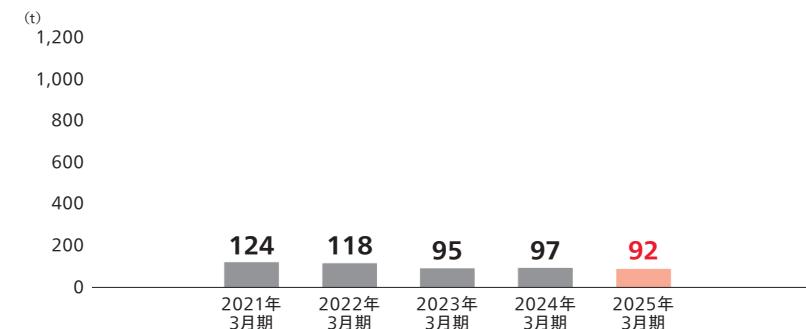
・有効数字3桁で表示

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
> 環境関連データ	58

環境関連データ

大気汚染物質排出量

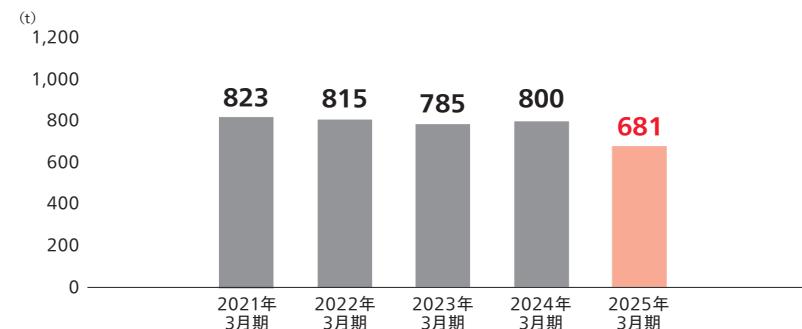
SOx排出量 

【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 

【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

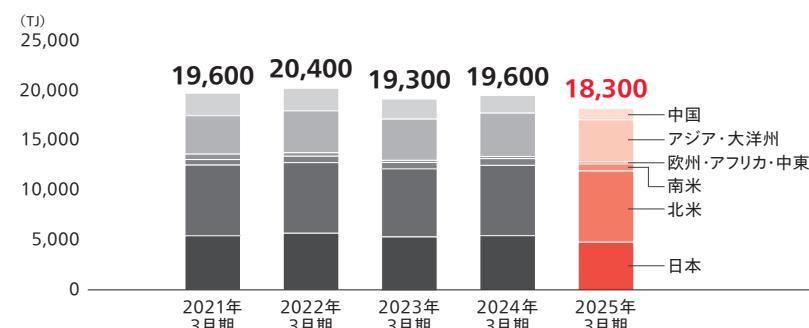
NOx排出量算定表（排出ガス量などを測定していない燃焼施設）における排出係数

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
> 環境関連データ	58

環境関連データ

エネルギー消費量

直接エネルギー消費量 

【算定方法】消費量=Σ(燃料使用量×単位発熱量)

単位発熱量

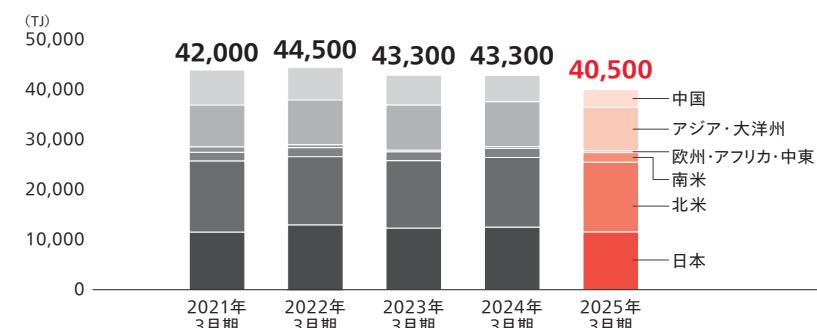
日本：地球温暖化対策の推進に関する法律に基づくGHG排出量算定・報告・公表制度の発熱量

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

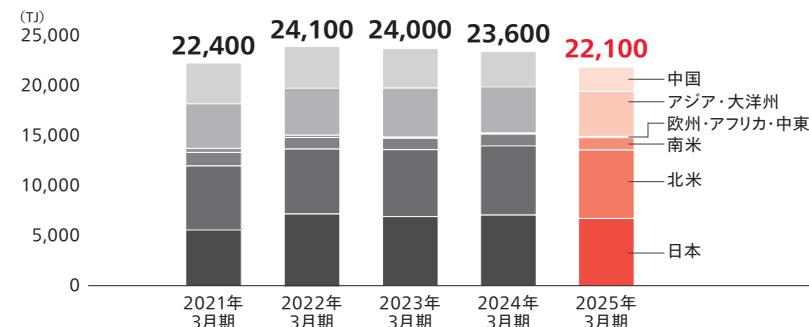
・単位のTJ(テラジュール)とはエネルギーの単位で、テラは10の12乗

・有効数字3桁で表示

総エネルギー消費量 

【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

間接エネルギー消費量 

【算定方法】消費量=Σ(購入電力量など※×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

※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

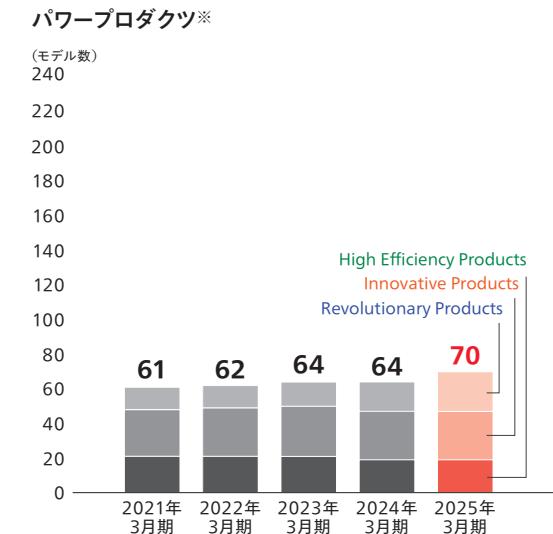
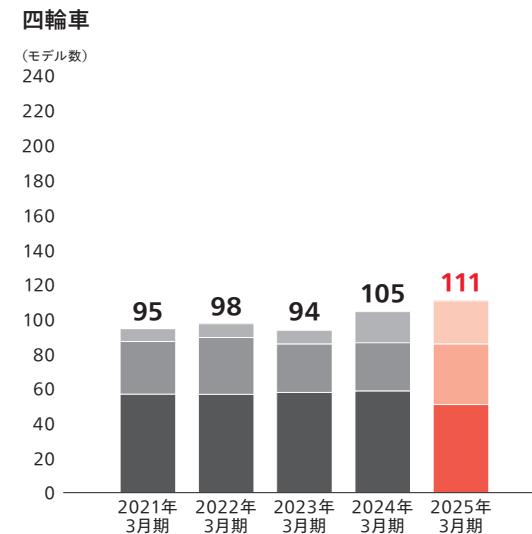
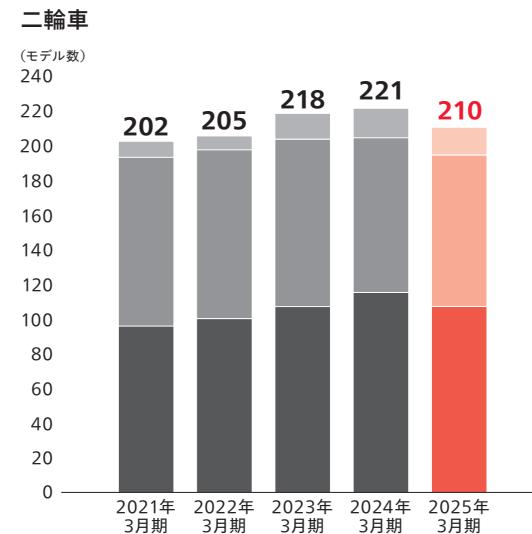
・有効数字3桁で表示

3 環境

基本的な考え方	15
アプローチ	17
指標および目標	20
グローバルマネジメント	21
気候変動	23
汚染	40
水	43
生物多様性および生態系	45
資源利用および循環経済	50
> 環境関連データ	58

環境関連データ

HEPS 適合モデル数の推移（グローバル）



※ 2024年3月期において、誤記があったため修正