

Environment

環境

ガバナンス

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（2026 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。

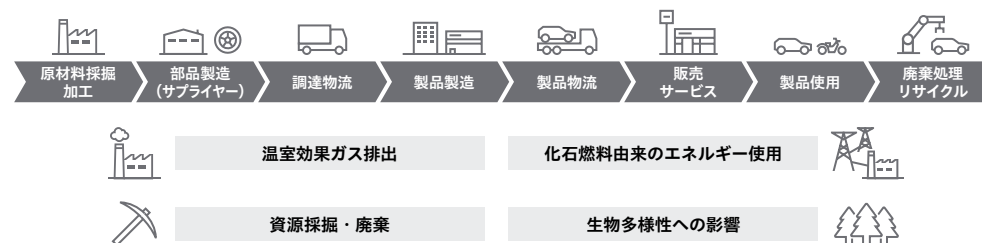
戦略

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、「温室効果ガス排出」・「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※として定めています。

※ 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。

重要テーマ

- 環境負荷ゼロ社会の実現

マテリアリティ

- 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

戦略

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使用率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。

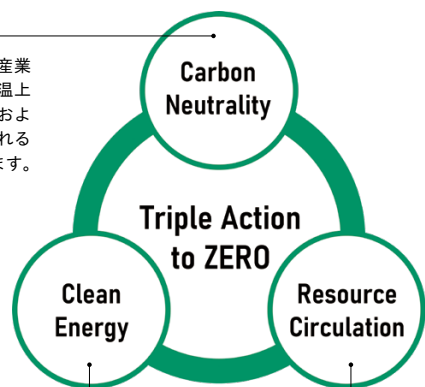
「Triple Action to ZERO」の3つの取り組みは密接に関連しており、それぞれの連鎖を考慮してシナジー効果の最大化をめざしていきます。

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”※も考慮していきます。

※ 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)）。

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℃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%

「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。

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、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。

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はパリ協定※を支持し、環境負荷ゼロ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。

環境領域の4つのマテリアリティのうち、カーボンニュートラルに向けて「気候変動問題への対応」と「エネルギー問題への対応」について優先度を上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排出を積み上げ、製品・工場ごとのCO₂排出削減量の把握につなげています。

Hondaは、地域ごとの市場環境、需要動向を見極めながら、EV、ハイブリッド車（HEV）、カーボンニュートラル燃料、カーボンオフセット技術などを組み合わせた多角的なアプローチを加速させます。

マテリアリティ「資源の効率利用」に紐づく、長期的な負荷低減施策については、Hondaとして既存の枠組みを超えた新たな取り組みが必要となる施策もあります。現在は、製品ライフサイクルにおける資源の採掘（上流）から廃棄（下流）工程における将来のCO₂排出削減への準備の段階にあり、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います。Hondaは「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。

※ パリ協定では、世界共通の長期目標として、産業革命前からの平均気温の上昇を2℃より十分下方に保持し、1.5℃に抑える努力を追求することが目的とされている。

戦略

2050年カーボンニュートラルに向けたロードマップ

				2025	2030	2035	2050		(年)	
優先的な実行施策	マテリアリティ		製品使用のCO ₂ 排出削減 Tank-to-Wheel	電動製品の普及・拡大		管理指標（2031年3月期の目標値）				
	■ 気候変動問題への対応	■ エネルギー問題への対応		・ 二輪 ・ 四輪 ・ パワープロダクツ （パワーユニット・ガーデン領域製品）	[電動二輪車]	2025年～ 欧州：Honda WN7 2026年～ タイ、ベトナム、フィリピン：Honda UC3 日本：ICON e: ベトナム：CUV e:	<製品 CO ₂ 排出原単位削減率> 二輪 15.0% 四輪 13.6% パワープロダクツ 13.4%			
					[四輪EV]	2025年～ 日本：N-ONE e: 2026年～ 日本：INSIGHT、Super-ONE 2027年～ 日本、インド等：Honda 0 α 2028年～ 日本：N-BOX EV				
					[パワープロダクツ]	2025年～ 北米／オーストラリア：電動歩行芝刈り機 HRN-BV、HRX-BV、HRX-BE、HRC-BE 2026年～ 米国：電動乗用芝刈機 ProZision、ProZision Autonomous 日本／米国／欧州：電動パワーユニット GXE4.0D、GXE6.0D、GXE9.0D 欧州：ロボット芝刈り機 Miimo 1500i、Miimo 2200i				
企業活動のCO ₂ 排出削減			HEVの環境性能向上		[四輪HEV]	2025年～ 日本：PRELUDE 2027年～2029年 北米中心：次世代ハイブリッドモデル グローバル15車種投入 2027年～ 日本：SUVモデル 2028年～ 日本：新型 VEZEL 2029年～ 北米：Dセグメント以上の大型ハイブリッドモデル				
			カーボンニュートラル工場化の拡大							
					埼玉県製作所 完成車工場			地域特性に応じたグローバル展開		
			[技術／ノウハウ]		[効率向上と省エネルギー] + [設備電化] + [クリーンエネルギー化]			炭素クレジット		
長期的な負荷低減施策	■ 資源の効率利用	上流・下流のCO ₂ 排出削減	サプライヤー連携／ライフサイクルCO ₂ 排出の削減取り組み		・ 集計システム サプライヤーとの連携 ・ 2031年3月期目標達成に向けた取り組み		・ 対象サプライヤー拡大			
			・ 製品カーボンフットプリント算定の取り組み							
			リソースサーキュレーション		・ 他社に先駆けたケイパビリティ獲得		<再生材・バイオマス材使用率> 二輪 30%（日本生産欧州設定モデル） 四輪 30%（日本生産EV）			
			・ 「循環を前提とした事業・製品、革新技術」の仕込み		・ ビジネス変革効果発現／革新技術実装					
	■ 生物多様性の保全	自然に根ざした解決策（NbS）	自然との共生		・ 自然への影響回避、最小化、復元・再生活動の推進（自然共生拠点の拡大、バリューチェーンの自然に対する依存と影響の評価／分析・対応）					
			多角的なアプローチ		・ バリューチェーンの枠を超えたカーボンニュートラルへの貢献					

環境負荷ゼロ社会の実現

戦略

公正な移行へのアプローチ

Hondaは環境負荷ゼロ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。

この過程においては、当社の従業員やサプライヤー、地域社会など多岐にわたるステークホルダーに影響が及ぶことを認識しています。私たちは、製品の電動化をはじめとするカーボンニュートラルに資する施策の実行とこれにともないステークホルダーに及ぶ負の影響の双方を勘案し、「公正な移行」の考え方のもとに調和を図りながら環境負荷ゼロ社会実現に向けた取り組みを推進してまいります。

また、Hondaでは、人事・購買・環境・IRなどの関連部門が連携するワーキンググループを設置しました。

部門横断で多角的に「公正な移行」に係る諸検討を進めてまいります。

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CO₂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。

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

基本的な考え方

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なかに、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。



指標と目標

環境に関する全社目標一覧 (KGI・KPI)

KGI/KPI	管理指標	区分	目標値※1	
			2026年3月期 (25年目標)	2031年3月期 (30年目標)
KGI	企業活動CO2排出総量削減率※2 (2020年3月期比)	全社	非開示	46%
	製品CO2総量※3	全社	非開示	非開示
	工業用取水量削減率※4 (2020年3月期比)	全社	—	12%
	工業系廃棄物削減率※5 (焼却・埋立 処理) (2020年3月期比)	全社	—	20%
KPI	製品CO2排出原単位削減率※3 (2020年3月期比)	二輪車	非開示	15.0%
		四輪車	非開示	13.6%
		パワー プロダクツ	非開示	13.4%
	再生材・バイオマス材使用率	二輪車	—	30% (日本生産欧州設定モデル)
		四輪車	—	30% (日本生産EV)

- ※ 1 新指標のため目標値を設定していないものを「—」と表記しています。
- ※ 2 Hondaのスコープ1の温室効果ガス排出量ならびにスコープ2の温室効果ガス排出量（マーケット基準）を対象としています。
- ※ 3 Hondaにおけるスコープ3温室効果ガス排出（カテゴリー11）に含まれるCO2排出量を対象としています。
- ※ 4 工業用取水量：企業活動において、製品の開発や製造に伴い直接使用される水の年間取水量。なお、従業員の飲用や手洗い場などで使用される生活用水については、AWS (Alliance for Water Stewardship) 規格の「WASH」の提供のため、本指標の対象外としています。WASH=Water, Sanitation and Hygiene（安全な水、衛生設備、衛生習慣）の略称で、衛生的な水／施設の提供を規定
- ※ 5 工業系廃棄物：企業活動において、製品の開発や製造に伴い排出される廃棄物を対象とした年間排出量。なお、再利用される資源については、環境負荷への影響が小さいことから、本指標の対象外としています。

Hondaでは、当報告期間および当報告期間の末日後から当報告書発行日までの期間に、2031年3月期を目標年度とする目標を見直しました。

製品CO₂排出原単位削減率については、二輪事業で34.0％から15.0％へ、四輪事業で27.2％から13.6％へ、パワープロダクツ事業で28.2％から13.4％へ変更しています。これらの変更は、市場環境の変化や通商政策動向の変化などにより、パワートレーンポートフォリオと商品投入計画を見直したことによるものです。

また、これまでHondaは電動製品販売比率を指標として掲げてきましたが、市場環境・顧客ニーズ・事業性の変化が複雑化している状況も踏まえ、手段の一つである電動製品の販売ではなく、より本質的なアプローチである、社会全体での温室効果ガス排出量削減へ活動の幅を広げていくことにいたしました。この考えに基づき、経営管理指標は従来の電動製品販売率から、今後はライフサイクル全体での温室効果ガス排出総量削減率へとシフトしていくことを前提に、2036年3月期を目標年度とする具体的な目標値の検討を進めていきます。

さらに、Hondaは「資源の効率利用」に関する2050年のありたき姿と連動した、より本質的でチャレンジングな目標を設定しました。

2031年3月期の目標として、KGIを「取水総量削減率（BAU比※）」から「工業用取水量削減率」に、「廃棄物総量削減率（BAU比）」から「工業系廃棄物削減率（焼却・埋立処理）」に変更しました。また、KPIに「再生材・バイオマス材使用率」を新たに設け、目標値を定め

ました。

※ 2031年3月期生産計画を基に、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）。

戦略

製品使用のCO₂排出削減

Hondaの製品使用のCO₂排出は、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、2050年カーボンニュートラル実現に向けては、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ますが、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、製品使用のCO₂排出を削減していきます。

製品の電動化によってCO₂排出削減は進みますが、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。また、内燃機関搭載製品に関しては、カーボンニュートラル燃料の普及へ対応していくことも必要と認識しています。

そのためにHondaは、製品使用段階におけるCO₂排出削減に取り組むとともに、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きます。

企業活動のCO₂排出削減

企業活動によるCO₂排出は、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。

基本的な考え方

カーボンニュートラル・クリーンエネルギーに向けて

2026年3月期のHondaのCO₂排出量は、製品使用のCO₂排出量が大半を占めています。また企業活動による直接排出と、間接排出および資源の採掘などの上流工程での排出と資源の廃棄などに関わる下流工程での排出が残りに相当します。

HondaはHonda環境宣言に基づき、2050年カーボンニュートラルの達成に向けて影響度の大きい製品使用のCO₂排出と、自社企業活動の責任領域である企業活動のCO₂排出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。

また、Hondaは総合モビリティカンパニーとして、CO₂排出量削減の取り組みを積極的に推進するために、サプライチェーン全体での排出量を算定・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算定基準である「GHG プロトコル」※に従って、排出量を算定し、開示しています。

※ 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。

Honda 環境・安全ビジョン／Honda 環境宣言 ➡ p.18

取り組み

製品使用のCO₂排出削減の取り組み

電動製品の普及・拡大と製品の環境性能の向上

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。製品使用のCO₂排出削減につなげていくため、電動製品やハイブリッド車の商品ラインアップを拡充していくこと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。

二輪事業では、2025年11月のEICMA（ミラノショー）で初の電動モーターサイクル「Honda WN7」を公開し、欧州市場への供給を開始しました。

2026年1月には、固定式バッテリー搭載の「Honda UC3」をタイとベトナムで発売しました。両国では固定式バッテリー搭載車用の二輪CHAdemo充電ステーションを整備しながら、交換式バッテリーステーションの設置も進め、充電インフラの拡充を図ります。

四輪事業では、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、市場環境の変化に柔軟に対応しながら、電動製品の普及による確実なCO₂削減を推進しています。

EV領域では、2025年9月に発売した「N-ONE e:」を皮切りに、2026年には「Super-ONE」を日本、英国、アジア各国で順次展開します。さらに、2027年にはグローバル戦略車「Honda 0 α」を日本やインドを中心に投入します。

一方で、高効率なハイブリッド技術の活用も強化しています。2025年9月発売の「PRELUDE」に加え、独自に開発を進める次世代のハイブリッドシステム技術を応用し、とくに北米市場で需要の高い中・大型車セグメントを中心に適用を拡大します。

パワープロダクツ事業では、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・パワープロダクツなどの製品を持つ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。

企業活動のCO₂排出削減の取り組み

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と間接排出の削減に向けて、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ルギー施策などに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、積極的に進めています。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活用を通じて、削減に取り組んでいます。

取り組み

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を実現

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。この取り組みによって、2026年3月期第4四半期より、Honda初のカーボンニュートラル工場を実現し、操業しています。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、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きます。



埼玉製作所 完成車工場

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。



取り組み

技術／ノウハウ③ 再生可能エネルギーの活用

Hondaは企業活動のCO₂排出削減のため、太陽光発電や風力発電などの再生可能エネルギーの活用をグローバルで積極的に進めています。2026年3月期における再生可能エネルギー電力の活用量※は、2,830GWhです。

Hondaは、敷地内の建屋や駐車場、調整池などのスペースへ太陽光パネルの設備導入を積極的に行っています。また、敷地内で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ています。

さらにHonda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を締結し、2025年12月発電月の非化石証書より取得しています。



留寿都風力発電所（留寿都ウインド合同会社）（日本）

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きます。

※ 活用量：自家消費と調達を含めた再生可能エネルギー活用量



熊本製作所（日本）



ホンダモーターサイクルアンドスクーターインディアプライベート・リミテッド 第二工場（インド）



細江船外機工場（日本）



ボイリング・スプリングス風力発電所（北米）

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、気候変動への対応を進めています。

取り組み

製品ライフサイクルCO₂排出削減の取り組み

企業活動CO₂排出量の集計高度化

製品使用のCO₂排出は、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。

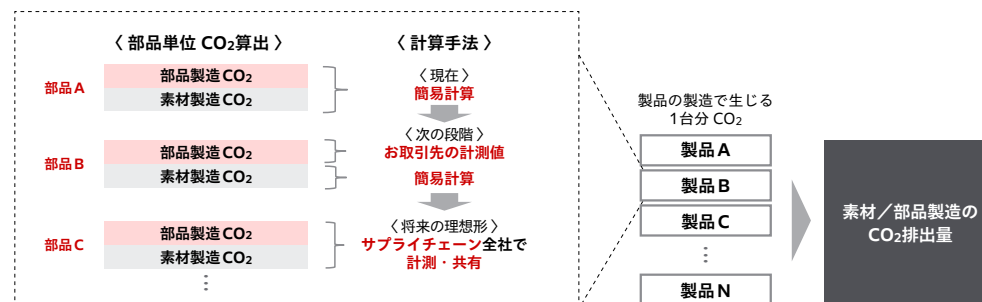
現在、素材や部品の製造時におけるCO₂排出量は、産業平均値などを用いて、簡易的な計算で算出していますが、今後は、製造過程で実際に消費するエネルギー量を計測することで、CO₂排出削減の取り組みをより正確に評価することが可能になります。

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していただくことで、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、企業活動のCO₂排出量のみならず、Hondaのバリューチェーン全体のCO₂排出量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。

購入した製品・サービスから排出されるCO₂集計：概念図



取り組み

製品カーボンフットプリント (CFP) 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などと、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多く排出してしまう領域を検証し、その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。

2026年3月期においては、製品カーボンフットプリントの算定ロジックを刷新、ITシステムを構築し、運用を開始するなど算定基盤の強化を図りました。

1. 業界標準に準拠した算定ロジックへの刷新

算定データの客観性と信頼性をより高めるため、算定ロジックをこれまでの自社メソッドから、「日本自動車工業会による自動車製品のカーボンフットプリントガイドライン 2024年版」を新たに採用しました。今後も最新の業界標準ロジックを迅速に反映し、継続的なデータ透明性の向上に努めていきます。

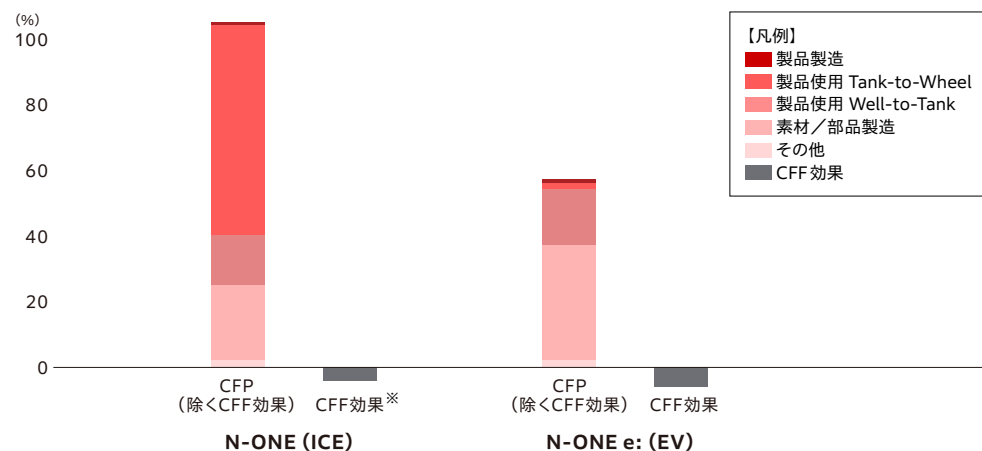
2. ITシステムの運用開始によるデータガバナンスの強化

膨大な部品データや材料情報などを正確かつ効率的に処理するための新たなITシステムを導入し、運用を開始しました。

データ処理能力の向上により、各種製品の算定データにおける正確性と再現性を高めています。

引き続き、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開発に活用するとともに、ステークホルダーの皆様に向けた情報の透明性向上に努めます。

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



※ CFF (Circular Footprint Formula) 効果：材料／部品のリサイクルなどによる温室効果ガス低減控除分

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：CO₂1t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、生産拠点を中心に運用しています。

取り組み

物流領域のCO₂排出削減の取り組み

Hondaは、カーボンニュートラル社会の実現に向け、サプライチェーンにおける物流を、CO₂排出削減の中核領域の一つと位置付け、経営として優先的に取り組んでいます。

二輪・四輪・補修部品の調達物流および製品物流は、輸送距離、輸送頻度、輸送手段の選択によってCO₂排出量が大きく左右される領域であり、個別最適の積み上げでは抜本的な削減が難しいという課題認識のもと、全社横断での取り組みを進めています。

具体的には、Hondaは物流領域における脱炭素化を、「物流効率化」と「物流手段（車両・燃料）のカーボンフリー化」の2つの柱で捉え、短期・中長期の両面から戦略的に推進しています。

物流効率化においては、輸送ルートの最適化や積載率の向上を通じて物流全体のムダを削減し、輸送量そのものを抑制することでエネルギー使用量の低減を図っています。

一方で、効率化のみでは削減に限界があるとの認識のもと、物流手段のカーボンフリー化にも踏み込み、電動車両や鉄道輸送への転換に加え、水素、アンモニア、LNG、エタノールなどの代替燃料の活用を、地域特性や技術成熟度を踏まえながら段階的に進めています。

以下では、こうした考え方に基づく具体的な取り組み事例を紹介します。

事例：電動部品（IPU）調達物流のモーダルシフト化（日本）

Hondaは、本格的なEV時代の到来を見据え、EV関連部品の物流においても、製品特性や供給安定性を踏まえたうえで、脱炭素化と事業成立性の両立を図る取り組みを進めています。

とくに、遠距離輸送をとまなう部品・製品については、輸送手段の選択がCO₂排出量に大きな影響を与えることから、環境負荷の小さい鉄道輸送への転換を重要な選択肢の一つとして位置付け、モーダルシフトを推進しています。



電動部品（IPU）輸送の鉄道モーダルシフトによるCO₂排出削減（日本）

2024年に国内生産を開始したEVの基幹部品である大型・重量物の電動部品（IPU）においては、安定供給や品質確保といった制約条件があるなかで、物流会社、鉄道事業者、部品サプライヤーと連携し、輸送手段を従来のトラック輸送から鉄道輸送へきり替えました。

この取り組みにより、CO₂排出量を年間約700t、約75%相当削減することを実現するとともに、EV立ちあげ期における低炭素物流の実装モデルとして、実効性のある仕組みを構築しました。

事例：燃料電池トラックの実証試験と商用化に向けた技術検証（日本／中国）

Hondaは、物流手段のカーボンフリー化に向けた中長期的な取り組みの一環として、長距離・重量物輸送においても実用可能な次世代物流手段の確立が不可欠であるとの認識のもと、燃料電池トラックの実用化に向けた技術開発および検証を進めています。

燃料電池は走行時にCO₂を排出しないという特性に加え、航続距離や積載性能の観点から、将来的に長距離輸送への適用が期待される技術である一方、インフラ整備や価格面などの課題も多く、実物流での検証が不可欠とされています。

Hondaはこうした課題を踏まえ、日本ではいすゞ自動車株式会社との共同開発により、実際の物流環境下での走行実証試験を実施しています。

また、中国では東風汽車グループと連携し、実際の物流配送ルートにおける運行実証を展開しています。

これらの取り組みを通じて、燃料電池トラックの技術的有効性や実用性を検証し、将来的な物流領域におけるCO₂排出削減の選択肢を広げるとともに、次世代物流の社会実装に向けた知見の蓄積を進めています。



燃料電池トラックの実証車両（日本）



燃料電池トラックの実証車両（中国）

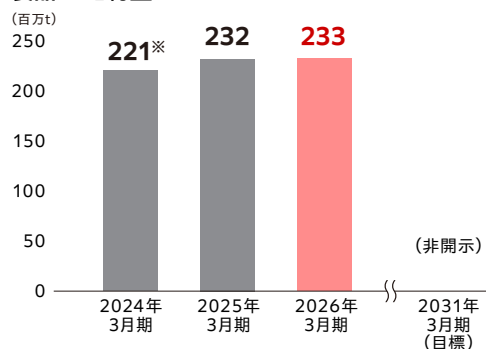
指標と目標

製品使用のCO₂排出削減

管理指標	区分	目標値
		2031年3月期
KGI	製品CO ₂ 総量※	非開示

※ 本目標は、Hondaにおけるスコープ3温室効果ガス排出（カテゴリー11）に含まれるCO₂排出量を対象としています。
また、パリ協定の考え方および科学的根拠に基づくCO₂削減目標（SBT）におけるセクター別炭素アプローチを参考にしています。

製品CO₂総量



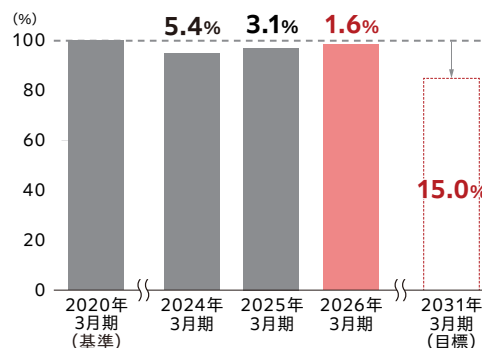
※ 算出方法の見直しにより過年度修正

管理指標	区分	目標値
		2031年3月期
KPI	製品CO ₂ 排出原単位削減率※ (2020年3月期比)	二輪車 15.0%
		四輪車 13.6%
		パワープロダクツ 13.4%

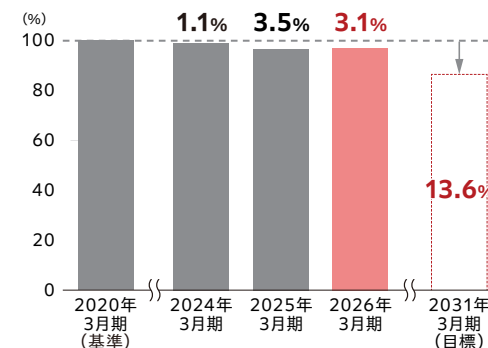
※ 本目標は、Hondaにおけるスコープ3温室効果ガス排出（カテゴリー11）に含まれるCO₂排出量を対象としています。
また、パリ協定の考え方およびSBTにおけるセクター別炭素アプローチを参考にしています。
測定方法については温室効果ガス排出の測定アプローチ（➡p.33）を参照ください。

製品CO₂排出原単位削減率

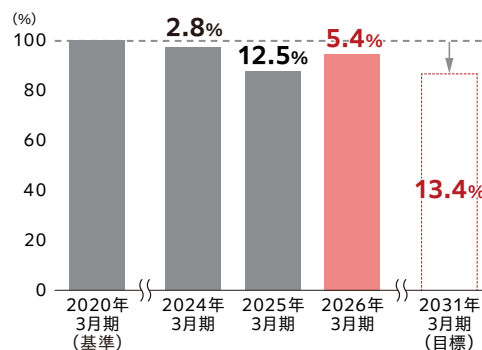
二輪車



四輪車



パワープロダクツ



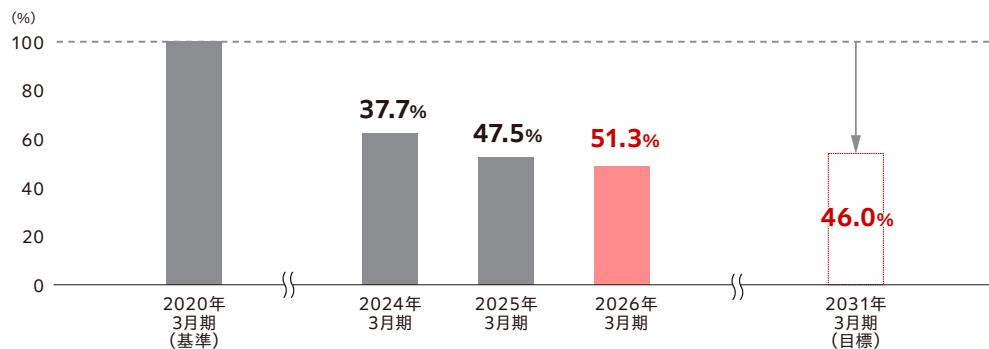
指標と目標

企業活動のCO₂排出削減

管理指標	区分	目標値
		2031年3月期
KGI	企業活動CO ₂ 排出総量削減率※ (2020年3月期比)	46%

※ 本目標はパリ協定を踏まえ、2020年3月期比で温室効果ガス排出量を46%削減することをめざすものであり、CO₂ (二酸化炭素)、CH₄ (メタン)、N₂O (一酸化二窒素)、HFCs (ハイドロフルオロカーボン類)、PFCs (パーフルオロカーボン類)、SF₆ (六フッ化硫黄) およびNF₃ (三フッ化窒素) を対象としたHondaのスコープ1の温室効果ガス排出量ならびにスコープ2の温室効果ガス排出量 (マーケット基準) に対して設定しています。
 設定においては、SBTのセクター別炭素アプローチを用いておりませんが、SBTのクロスセクター絶対量削減アプローチを用いて算出しています。

企業活動CO₂排出総量削減率 (2020年3月期比)



	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
企業活動CO ₂ 排出総量 (百万t-CO ₂ e)	3.13	2.64	2.45

指標と目標

温室効果ガス排出量

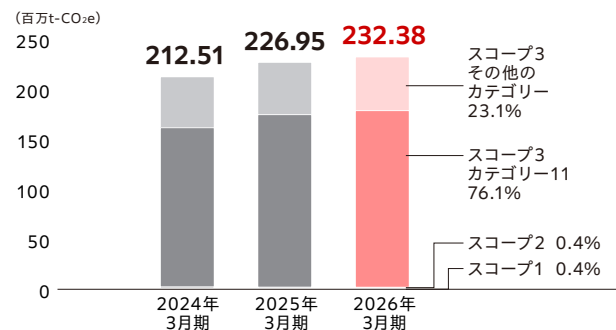
Hondaは、モビリティに携わる会社として責任を持って温室効果ガス排出量を算定・開示することが、全世界での温室効果ガス排出量の削減に向けた取り組みを積極的に推進していくために必要なことだと考えています。

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算定基準である「GHG プロトコル」に従って、2012年3月期の温室効果ガス排出量を、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。

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「IEA Mobility Model (MoMo)」に変更し、算出しています。

温室効果ガス排出総量の推移 スコープ1・2・3※



・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社

・小数点第3位を四捨五入し表示

※ 温室効果ガス排出量の測定方法および算定条件については温室効果ガス排出の測定アプローチ (➡ p.33) を参照ください。

指標と目標

温室効果ガス排出量の推移

				(百万 t-CO ₂ e)		
				2024年3月期	2025年3月期	2026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 (マーケット基準) +3総計	212.51	226.95	232.38
内訳	直接排出	全事業	スコープ1	0.936	0.882	0.892 ☒
	間接排出	全事業	スコープ2 (マーケット基準)	1.26	1.10	1.04 ☒
			スコープ2 (ロケーション基準)	1.82	1.74	1.64 ☒
	連結範囲内の排出	全事業	スコープ1+2 (マーケット基準) 合計	2.19	1.98	1.93 ☒
	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	40.90	41.72	41.13
	資本財	全事業	スコープ3カテゴリー2	1.12	1.55	2.17
	スコープ1+2 (マーケット基準) 合計に含まれない燃料及びエネルギー活動	全事業	スコープ3カテゴリー3	0.65	0.60	0.59
	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	2.55	2.71	4.03
	事業から出る廃棄物	全事業	スコープ3カテゴリー5	0.09	0.07	0.08
	出張	全事業	スコープ3カテゴリー6	0.30	0.29	0.29
	雇用者の通勤	全事業	スコープ3カテゴリー7	0.16	0.16	0.15
	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	0.65	0.58	0.56
	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	0.02	0.02	0.02
	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	159.39	172.68	176.74 ☒
	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	3.94	4.18	4.32
	リース資産 (下流)	二輪事業	スコープ3カテゴリー13	0.00	0.00	0.00
	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	0.55	0.40	0.35
連結範囲外のバリューチェーンにおける排出			スコープ3合計	210.32	224.97	230.45

・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
 ・スコープ1・2については有効数字3桁で表示、スコープ3およびHondaのバリューチェーン全体の排出については小数点第3位を四捨五入し表示
 ・スコープ1・2、ならびにスコープ3各カテゴリーの算定対象は温室効果ガス排出の測定アプローチ (▶p.33) を参照ください。

指標と目標

温室効果ガス排出量の推移（スコープ1・2）

地域別スコープ1排出量（百万t-CO₂e）

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
日本	0.232	0.226	0.232
北米	0.408	0.380	0.386
南米	0.0407	0.0439	0.0469
欧州・アフリカ中東	0.0172	0.0149	0.0140
アジア・大洋州	0.211	0.199	0.199
中国	0.0271	0.0182	0.0141
（合計）	0.936	0.882	0.892 ☒

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・有効数字3桁で表示
- ・測定方法については温室効果ガス排出の測定アプローチ（⇒p.33）を参照ください。

地域別スコープ2（マーケット基準）排出量（百万t-CO₂e）

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
日本	0.363	0.354	0.289
北米	0.198	0.113	0.175
南米	0.00166	0.00141	0.00153
欧州・アフリカ中東	0.00206	0.00217	0.00183
アジア・大洋州	0.537	0.508	0.472
中国	0.156	0.120	0.0979
（合計）	1.26	1.10	1.04 ☒

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・有効数字3桁で表示
- ・測定方法については温室効果ガス排出の測定アプローチ（⇒p.33）を参照ください。

地域別スコープ2（ロケーション基準）排出量（百万t-CO₂e）

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
日本	0.470	0.468	0.447
北米	0.584	0.568	0.545
南米	0.0273	0.0230	0.0202
欧州・アフリカ中東	0.00739	0.00892	0.00692
アジア・大洋州	0.555	0.542	0.511
中国	0.172	0.129	0.114
（合計）	1.82	1.74	1.64 ☒

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・有効数字3桁で表示
- ・測定方法については温室効果ガス排出の測定アプローチ（⇒p.33）を参照ください。

地域別スコープ1+スコープ2（マーケット基準）排出量（百万t-CO₂e）

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
日本	0.594	0.580	0.521
北米	0.606	0.493	0.561
南米	0.0423	0.0453	0.0484
欧州・アフリカ中東	0.0193	0.0171	0.0158
アジア・大洋州	0.748	0.707	0.671
中国	0.183	0.139	0.112
（合計）	2.19	1.98	1.93 ☒

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・有効数字3桁で表示

売上収益当たりの温室効果ガス排出量（百万t-CO₂e/百万円）

	2026年3月期
売上収益当たりの温室効果ガス排出量	0.0000000885

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・算定方法：売上収益あたりの温室効果ガス排出量= { スコープ1+2（マーケット基準）排出量 } ÷ 売上収益
- ・有効数字3桁で表示

指標と目標

温室効果ガス排出の測定アプローチ

Hondaは、「温室効果ガスプロトコルの企業算定および報告基準（2004年）」（以下、「GHGプロトコル（2004年）」）に基づき温室効果ガス排出を測定するにあたり、実効的な削減施策の立案・実行につなげることが可能であるため、測定アプローチとして経営支配力アプローチを用いています。

当該アプローチは、当社および当社が経営支配力を有する事業体（連結子会社）を対象とするものであり、これにより、実際に当社が意思決定権を有し、排出削減施策を直接的に講じることが可能な範囲で排出量を集計することができるため、実効性のある削減管理が可能となります。

温室効果ガス排出の測定方法

Hondaは、次の方法により温室効果ガス排出を測定しています。なお、スコープ1およびスコープ2温室効果ガス排出量の定量化は、活動量データの測定、および排出係数の決定に関する不確実性ならびに地球温暖化係数の決定に関する科学的不確実性にさらされています。

〈スコープ 1 温室効果ガス排出〉※1

Hondaにおけるスコープ 1 温室効果ガス排出の発生要因は、主に都市ガスや天然ガスなどの燃焼および作業車両・社有車からの排出です。

Honda国内拠点は、「GHGプロトコル（2004年）」に基づき、2026年3月期における活動量に対して、2026年3月期において入手可能な地球温暖化対策の推進に関する法律（以下、「温対法」）に基づく排出係数を利用し、地球温暖化係数はIPCC 第6次評価報告書の係数を乗じることにより、見積りの方法に基づきスコープ 1 温室効果ガス排出を測定しています。

さらに、Hondaの海外拠点は、「GHGプロトコル（2004年）」に基づき、2026年3月期における活動量に対して、2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventoriesに基づく排出係数を利用し、地球温暖化係数はIPCC 第6次評価報告書の係数を乗じることにより、見積りの方法に基づきスコープ 1 温室効果ガス排出を測定しています。

なお、非エネルギー起源 GHG 排出量には一部推計を含んでいます。

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）

〈スコープ 2温室効果ガス排出〉※1

Hondaにおけるスコープ 2 温室効果ガス排出の発生要因は、主に工場・オフィスでの電力エネルギーの使用です。

（ロケーション基準）

Honda国内拠点は、「GHGプロトコル（2004年）」に基づき、2026年3月期における各拠点の電力消費量に、IEAの国別排出係数（IEA Emissions Factors 2025）を乗じることにより、見積りの方法に基づきロケーション基準によるスコープ 2 温室効果ガス排出を測定しています。

算定方法：排出量=Σ（購入電力量など※2×CO₂排出係数）

（マーケット基準）

Hondaは、「GHGプロトコル（2004年）」に基づき、2026年3月期における電力契約ごとの電力使用量に、原則として2026年3月期の電力契約ごとの排出係数を乗じ、マーケット基準によるスコープ2温室効果ガスを測定しています。

国内拠点は、温対法に基づく環境省公表の『電気事業者別排出係数（令和8年提出用）』の基礎排出係数を、海外拠点は、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を、これらが入手困難な場合はIEAの国別排出係数（IEA Emissions Factors 2025）を乗じることにより、見積りの方法に基づきマーケット基準によるスコープ 2 温室効果ガス排出を測定しています。

算定方法：排出量=Σ（購入電力量など※2×CO₂排出係数）

〈スコープ 3温室効果ガス排出〉※1

Hondaにおけるスコープ3温室効果ガス排出量については、「温室効果ガスプロトコルのコーポレートバリューチェーン（スコープ3）基準（2011年）」に基づき、スコープ3カテゴリごとに分類、算定しています。15のカテゴリのうち、Hondaの総排出量に占める割合が大きい、カテゴリ1およびカテゴリ11の算定の高度化に注力しています。

カテゴリ1はHondaが2026年3月期に購入または取得した製品・サービスの生産から生じたすべての上流の温室効果ガス排出量であり、以下に示す見積りの方法に基づき測定しています。

Hondaが購入した二輪、四輪、パワープロダクツ製品の製造に使用する素材および部品の温室効果ガス排出量について、各事業の代表的な製品を選定し、代表製品とそれ以外の製品で算定方法を分けています。代表製品については、構成素材重量を活動量とし、温室効果ガス排出係数を乗じることによって算定しています。排出係数は日本自動車工業会（JAMA）が定めた製品カーボンフットプリント（CFP）算定ガイドラインに則り、AIST-IDEA Ver.3.2にもとづく原材料種類別の値、または特定の部品単位

で定められた個別の値を使用しています。代表製品以外の製品については、単位重量当たりの温室効果ガス排出量が類似する代表製品と同等であると仮定し、製品ごとの重量を基に推計しています。

購入した間接材については、有形・無形ともに品目ごとの購入金額に環境省「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出量等の算定のための排出原単位データベース ver.3.6」の産業連関表ベースの排出係数を乗じて算定しています。算定の効率性を鑑み、Hondaのすべての間接材の網羅的な収集に代わり、代表的な法人の従業員当たりの間接材の温室効果ガス排出量を算出し、算定対象範囲の他法人も同傾向であると仮定の上、全体の排出量を推計しています。

二輪、四輪、パワープロダクツ製品について、製品重量および製品の構成部品とその素材重量は当社の管理値であり、一部製品の重量データを除き、一次データを使用しています。間接用途の購買品について、購入品目ごとの金額は一次データを使用しています。それらの一次データは内部で検証のうえで、制定されたガイドラインの手順に基づき算定に使用しています。ただし、各排出係数は購買品の生産から生じた上流排出量を表している点、また代表的な製品・法人の排出特性が他の製品・法人と同等であるとの仮定に基づく算定結果である点から、不確実性にさらされています。

カテゴリ11はHondaが2026年3月期に販売およびリースした二輪車・四輪車・パワープロダクツ・航空機製品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温室効果ガス排出量であり、以下に示す見積りの方法に基づき測定しています。

Honda各製品の販売台数にCO₂排出原単位および生涯使用量（平均年間走行距離または使用時間 × 平均使用年数）を乗じることによって算定しています。CO₂排出原単位とは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量であり、Tank to Wheel（製品使用時の直接排出）とWell to Tank（燃料の採掘・精製、電力の発電による間接排出）の排出原単位で構成されます。前者はお客様の使用方法が排出ガス試験用走行サイクルと同等であると仮定の上、当該走行サイクルで測定された燃料または電力の消費率とガソリンなどのCO₂排出係数を用いて算出し、後者はIEA Mobility Model（MoMo）、IEA Emissions Factors 2025などのデータベースで定められた各種エネルギー（電気、ガソリン、水素など）のCO₂換算係数を使用しています。

二輪車、四輪車の生涯使用量の設定は、年間走行距離と平均使用年数はIEA MoMo記載のシナリオ値を、製品の販売国において生涯使用量を制限する法規がある場合は当該法規と整合した数値を使用しています。パワープロダクツは製品カテゴリ・クラスごとに定めた固有値を使用しています。

カテゴリ11の測定において、製品モデルごとの算出は各地域内の販売台数の90%を超える「算出対象国」を対象に行い、残る台数による排出は各地域の台当たり排出量の加重平均値で使用されるとみなし、推計しています。測定対象となるHonda各製品の販売台数、Tank to Wheel（製品使用時の直接排出）のCO₂排出原単位のうち燃料または電力の消費率は各製品固有の値であり、一次データを使用しています。それらの一次データは内部で検証のうえで、制定されたガイドラインの手順に基づき算定に使用しています。ただし、CO₂排出原単位については各製品におけるお客様の使用が一律同様であるとの仮定に、生涯使用量については将来のシナリオと同等であるとの仮定にそれぞれ基づく算定結果であり、不確実性にさらされています。

またカテゴリ1、11以外のスコープ3カテゴリについては、次のように温室効果ガスの算定対象を定め、見積りにて測定しています。

カテゴリ2：Hondaにおける設備投資活動

カテゴリ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と送配電損失

カテゴリ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5：Hondaの事業活動によって生じた廃棄物の処理

カテゴリ6：Hondaの従業員の出張

カテゴリ7：Hondaの従業員の通勤

カテゴリ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12：Hondaが販売およびリース二輪車、四輪車、パワープロダクツの廃棄

カテゴリ13：Hondaのバッテリーシェアリングサービス事業で使用されたエネルギー

カテゴリ15：Hondaの持分法適用会社および投資先企業のスコープ1、2の持分比率相当分

Honda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・14」を算定対象から除外しています。

また、カテゴリ15における投資先企業については、一定の影響力を有する責任の観点から、持分比率が5%以上の企業を算定対象としています。

2026年3月期に集計範囲と算定手法の一部を変更したことに伴い、スコープ3 カテゴリ1、3、4、5、9、10、11、12、13、15については、過年度実績を再算定のうえ開示しています。

※ 1 集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社

※ 2 ほかに蒸気や温水を含む

指標と目標

エネルギー消費量

直接エネルギー消費量 (TJ)

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
日本	4,170	4,070	4,160
北米	7,380	7,040	7,200
南米	699	750	805
欧州・アフリカ中東	310	268	257
アジア・大洋州	3,710	3,540	3,530
中国	505	381	266
(合計)	16,800	16,000	16,200 ☒

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・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
- ・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)

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
日本	3,690	3,680	3,660
北米	6,170	6,250	6,260
南米	992	1,050	1,040
欧州・アフリカ中東	119	126	118
アジア・大洋州	3,250	3,180	3,110
中国	1,050	829	813
(合計)	15,300	15,100	15,000 ☒

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・算定方法：消費量=Σ（購入電力量など※×単位発熱量）
- 購入電力量は、全世界共通で3.6 [GJ/MWh] でJ（ジュール）へ変換
- ※ ほかには蒸気や温水を含む
- ・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

総エネルギー消費量 (TJ)

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
日本	7,860	7,740	7,820
北米	13,500	13,300	13,500
南米	1,690	1,800	1,840
欧州・アフリカ中東	429	394	375
アジア・大洋州	6,970	6,720	6,640
中国	1,560	1,210	1,080
(合計)	32,100	31,200	31,200 ☒

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・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

再生可能エネルギー電力消費量 (GWh)

	2026年3月期
再生可能エネルギー電力の活用量	1,950
再生可能エネルギー電力の自家消費量※	134

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ※ 自家消費量：自社で生成した再生可能エネルギー量のうち自社で消費した電力量

その他の取り組み

気候変動問題などにおける渉外活動

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、「生活の可能性が広がる喜び」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。Hondaは、「存在を期待される企業」であり続けるための事業・企業活動を実現する手段の一つとして、渉外活動に取り組んでいます。

環境問題に関する私たちの働きかけ

社是の「地球的視野」とは、有限の地球感のもと、Honda自身が環境問題など社会に対して大きな負の影響を与えていることを認識し、こうした地球規模的課題解決に挑戦していくことを示しています。

「存在を期待される企業」であり続けるため、Hondaの各事業所は、Honda環境宣言のもと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、CO₂の排出量削減やエネルギー使用量の低減をはじめ、水や鉱物など資源の効率的利用、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、ともに活動しています。そこには、業界団体や政府など、バリューチェーンにとどまらないさまざまなステークホルダーも含まれます。

気候変動問題に関する私たちの働きかけ

Hondaはパリ協定を支持し、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いう目標を掲げ、その実現に取り組んでいます。カーボンニュートラル社会の実現に向け、Hondaのみでは対応が難しい課題などについては、各国・地域の外部団体と連携し、公共政策への働きかけなどの渉外活動も活用して取り組んでいます。渉外活動は環境宣言に則り、パリ協定などの国際合意、事業を実施している国の法規や政策を踏まえながら実施しています。

気候変動政策に関する私たちのスタンス

項目	スタンス
パリ協定 および カーボン ニュートラル	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℃に抑える努力目標の達成をめざして、温室効果ガス排出量を削減していく考え方が掲げられています。Hondaはパリ協定を支持しており、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に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実現する」ことをめざしています。Hondaは、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたEV・ハイブリッド車・カーボンニュートラル燃料・カーボンオフセット技術などを組み合わせた多角的なアプローチのなかで、電動製品の受容・普及拡大をめざし、お客様に選ばれる魅力的な商品や価値を提供していくほか、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。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CO ₂ 排出削減の施策に取り組んでいます。
再生可能 エネルギー	Hondaは、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたEV・ハイブリッド車・カーボンニュートラル燃料・カーボンオフセット技術などを組み合わせた多角的なアプローチのなかで、再生可能エネルギーの普及をめざし、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自身がお客様への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、再生可能エネルギー社会の実装に貢献していきます。また、企業活動のCO ₂ 排出削減についても、再生可能エネルギーの導入を進めています。外部からの再生可能エネルギー由来電力の調達にとどまらず、敷地内の建屋や駐車場などに太陽光パネルを設備導入し、併せて定置用蓄電池を設置するなど、再生可能エネルギーの実装に注力しています。

その他の取り組み

加盟団体に関するレビュー

所属する加盟団体の気候変動政策に関するスタンスについて、Honda のスタンスとの整合性をレビューしました。レビュー項目および基準はそれぞれ以下のとおりです。

- パリ協定およびカーボンニュートラルの支持
- 再生可能エネルギーの普及拡大の必要性の認識

レビューする加盟団体の選定にあたっては、以下を考慮しました。

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

上記に基づき、2026年3月期は以下の7団体を選定しました。

- 一般社団法人 日本自動車工業会 (JAMA)
- European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)
- The European Association of Motorcycle Manufacturers (ACEM)
- Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)
- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA)
- Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO)
- 持続可能な開発のための世界経済人会議 (WBCSD)

レビュー対象やレビュー結果は、毎年見直していきます。なお、加盟団体がパリ協定を含めたHondaのスタンスと整合的でない場合は、対話などを通じスタンスの見直しを継続的に働きかけていきます。

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	副会長：三部 敏宏 (本田技研工業株式会社 取締役 代表執行役社長) 環境技術・政策委員会 委員長：秋和 利祐 (本田技研工業株式会社 執行役)

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にチャレンジしており、電動車を含む多様なモビリティが普及する、マルチパスウェイによるカーボンニュートラル推進を提唱しています。また、2050年カーボンニュートラルに向けて、運輸部門への政策的・財政的措置など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、2050年カーボンニュートラルの大前提として安価で安定したカーボンニュートラル電力の供給を指摘し、エネルギー政策としての安価な再生可能エネルギーや水素の安定供給の必要性を強調しています。

確認資料： https://www.jama.or.jp/operation/ecology/carbon_neutral_data/pdf/CNMaterial_01.pdf
https://www.jama.or.jp/release/docs/release/2025/20250107_JAMA_vision2035.pdf

European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)

項目	ポジション
当社メンバーの参加状況	Sherpa：Ian Howells (Executive Vice President, Honda Motor Europe Ltd.)

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	ACEAは、パリ協定とEUの2050年気候中立目標を支持しています。また、EUの気候政策枠組みを踏まえ、運輸部門の脱炭素化について包括的な政策対応の必要性を強調しています。
再生可能エネルギー	整合	ACEAは、電動化が脱炭素化の主流であり、BEVの普及拡大に政策の重点を置くべきとしています。技術中立的な脱炭素アプローチも取りつつ、実用的な役割を果たし得る駆動系技術を用いながら再生可能エネルギーなどを普及させていくとしています。

確認資料： <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf> (英語版のみ)
https://www.acea.auto/files/ACEA_10-point_plan_European_Green_Deal.pdf (英語版のみ)

その他の取り組み

The European Association of Motorcycle Manufacturers (ACEM)

項目	ポジション	
当社メンバーの参加状況	Vice President : Vito Cicchetti (Business Transformation Planning Lead & ACEM Representative, Honda Motor Europe Ltd.)	
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	ACEMは、パリ協定に基づいたEUの目標を認識し、2050年カーボンニュートラルをめざしています。EUの気候政策枠組みを踏まえ、運輸部門の脱炭素化について包括的な政策対応の必要性を強調しています。
再生可能エネルギー	整合	ACEMは、電動モビリティが将来の運輸部門において重要な役割を果たすことを認識し、電動化を促進する施策の必要性を強調しています。そのうえで、持続可能な燃料を含む、技術中立的な脱炭素アプローチを提唱しています。

確認資料：
<https://www.acem.eu/vision-2030/climate/> (英語版のみ)
https://acem.eu/wp-content/uploads/2021/10/ACEM_Position_Paper_Decarbonisation_2021.pdf (英語版のみ)

Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)

項目	ポジション	
当社メンバーの参加状況	Member of CARS Committee : Rebecca Adamson (General Manager, Customer Engagement & Head of Automobile, Honda Motor Europe Ltd.)	
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	SMMTは、パリ協定の目標を支持しています。また、2050年までに英国の炭素排出量を少なくとも100%削減するという英国の目標や気候政策を支持しています。
再生可能エネルギー	整合	SMMTは、ゼロエミッション車やバッテリーへの投資の必要性を指摘しています。また、再生可能エネルギーの生成と供給がネットゼロをめざすうえで重要な要素であると指摘し、業界としても積極的に投資していることを示しています。

確認資料：
<https://www.smmt.co.uk/automotive-intelligence/supporting-sustainability/> (英語版のみ)
<https://smmtweb.lon1.cdn.digitaloceanspaces.com/wp-content/uploads/2025/07/2025-SMMT-Automotive-Sustainability-Report.pdf> (英語版のみ)

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA)

項目	ポジション	
当社メンバーの参加状況	Vice-Presidente : Alexandre Cury (Board of Director, Vice President, Honda Automóveis do Brasil Ltda.)	
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	ANFAVEAは、パリ協定を踏まえたブラジル政府の環境方針やカーボンニュートラルに向けた取り組みを支持しています。また、運輸部門の脱炭素化に包括的な政策対応の必要性を強調しています。
再生可能エネルギー	整合	ANFAVEAは、運輸部門における再生可能エネルギーの普及に向けて、電動化とバイオ燃料を組み合わせた複線的アプローチを提唱しています。

確認資料：
<https://www.anfavea.com.br> (英語・ポルトガル語・スペイン語版のみ)
<https://anfavea.com.br/site/wp-content/uploads/2024/09/Anfavea-Avancando-nos-Caminhos-da-Descarbonizacao-2024-Publicacao.pdf> (ポルトガル語版のみ)

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

項目	ポジション	
当社メンバーの参加状況	Presidente : Marcos Bento (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	ABRACICLOは、パリ協定を踏まえたブラジル政府の環境方針に沿って、運輸部門における環境負荷低減と持続可能なモビリティを推進しています。
再生可能エネルギー	整合	ABRACICLOは、バイオ燃料を含む再生可能エネルギーの活用などが、運輸部門における環境負荷低減と持続可能性の向上に資するとの認識を示しています。

確認資料：
<https://www.abraciclo.com.br> (英語・ポルトガル語版のみ)
<https://abraciclo.com.br/wp-content/uploads/2026/02/Manifesto-abraciclo-pdf-sit.pdf> (ポルトガル語版のみ)

その他の取り組み

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	Council Member：三部 敏宏（本田技研工業株式会社 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	WBCSDは、持続可能な開発目標（SDGs）とパリ協定の目標に沿ったかたちで、ビジョンと変革の道筋を掲げています。ビジョンでは、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℃で安定していることを示しています。
再生可能エネルギー	整合	WBCSDは、信頼性が高く、手頃な価格のネットゼロカーボンエネルギーをすべての人に提供する持続可能なエネルギーシステムの実現にあたり、鍵となる移行の一つとして再生可能エネルギーへの対応をあげています。また、持続可能なエネルギーシステムのあり方として、大部分が電化・デジタル化されていることをあげています。

確認資料： 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団体に気候変動政策の方針を表明している当社加盟団体の一部を加え、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
	一般社団法人 日本経済団体連合会	二輪・四輪・パワープロダクツ
	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 (NAM)	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
英国	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

その他の取り組み

TCFDに基づく気候関連財務情報開示

Honda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

「環境マネジメント体制」(➡p.13)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わ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、全社重点リスクなど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.182)を参照ください。

戦略

気候関連のリスクおよび機会の識別

Hondaの事業活動および見通しに影響を与えると合理的に見込み得る気候関連のリスクおよび機会について、低炭素社会への急速な移行が進展する1.5℃シナリオおよび気候変動対策が十分に進まない4℃シナリオを参照し、以下の通り識別しています。

主なリスク

分類/シナリオ		リスク	時間軸※1	影響度※2
移行リスク	1.5℃	燃費規制未達による罰金支払いや販売停止	中期／長期	大
		燃費規制強化などによるICE（内燃機関）新車販売台数減	長期	大
		炭素税・排出権取引（ETS）の導入による費用負担増	中期／長期	中
物理的リスク	4℃	自然災害による資産損害およびサプライチェーンや生産拠点への操業影響	長期	大

主な機会

シナリオ		機会	時間軸	影響度
1.5℃		電動製品の販売拡大	長期	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	中期／長期	
		HEVなどの低燃費車の販売拡大	中期／長期	
4℃		災害時に非常用電源へ転用が可能な製品の需要増	長期	

※1 Hondaは、戦略的意思決定に用いる計画期間との整合性を鑑みて、これらのリスクおよび機会の影響が生じると合理的に見込み得る時間軸を以下の通り定義しています。

短期：報告期末日から1年以内（年度ごとの実行計画期間）

中期：短期終了後から2031年3月期まで（中期経営計画期間）

長期：中期終了後から2050年（カーボンニュートラルの実現に向けた基準年）

※2 Hondaは、リスクおよび機会の影響度として、財務的影響が算定可能なものは金額基準を、その他は定性的な関連値を適用し、評価を実施しています。

大：1,000億円以上または全社規模の影響

中：100億円以上1,000億円未満または複数地域にまたがる影響

小：25億円以上100億円未満または特定の地域内での影響

その他の取り組み

ビジネスモデルおよびバリューチェーンに与える影響

■ 気候関連のリスクおよび機会が集中している部分

Hondaの温室効果ガス排出の大半は、製品使用時におけるCO₂排出です。

このため、気候関連の移行リスクのうち、燃費規制未達による罰金支払いや販売停止のリスクについては四輪事業に、また、燃費規制強化などによるICE新車販売台数減のリスクについては二輪事業および四輪事業に、気候関連のリスクおよび関連する機会が集中していると認識しています。

Hondaの温室効果ガス排出の残りは、企業活動による直接排出および間接排出ならびに資源採掘・廃棄などから排出されています。これらの領域に、炭素税や排出権取引（ETS）の導入による費用負担増のリスクおよび関連する機会が集中しています。

また、Hondaは製造工程において水利用をともなう事業モデルであることから、自然災害にともなう水リスクを主な気候関連の物理的リスクとして認識しています。Hondaの完成車工場が所在する地域のうち、インド、タイ、ベトナムおよびメキシコについては洪水リスクが高く、物理的リスクが集中している地域であると認識しています。

■ 気候関連のリスクおよび機会が現在・将来へ与える影響

Hondaは2050年カーボンニュートラルの達成に向けて、影響度の大きい製品使用のCO₂排出と、自社企業活動の責任領域である企業活動のCO₂排出の削減をマイルストーンに設定し、優先的に推進しています。

自動車業界を取り巻く環境は日々激しく変化し、環境規制の変化や通商政策動向の変化など、事業環境の不透明さが増していますが、中長期的に燃費規制やZEV規制が強化された場合は、ICEの新車販売台数の減少や、規制未達による罰金などや販売停止のリスクが生じる可能性があります。

Hondaは地域ごとの市場環境、需要動向を見極めながら、EV、ハイブリッド車、カーボンニュートラル燃料、カーボンオフセット技術などを組み合わせた多角的なアプローチを加速させます。

また、自社の企業活動にともなうCO₂排出については、今後導入が予想される炭素税・排出権取引（ETS）の導入により、税務負担など財務面での影響を受けるリスクがあります。

自社企業活動の責任領域である企業活動のCO₂排出削減に対しては、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活用を3つの主な技術・ノウハウとして、自社の企業活動によるCO₂排出削減を実施していきます。

Hondaは、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。この実現に向けて、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削減の施策に取り組んでいきます。

戦略および意思決定に与える影響

■ 気候関連の移行リスクおよび機会への対応

Hondaは、2050年のカーボンニュートラル実現にむけて、EVをはじめとする電動化を長期的な気候関連の機会として位置付けています。一方で、Hondaでは足元需要動向を見据えたパワートレーンポートフォリオの見直しを行い、当面は需要の高いハイブリッド車を主軸に環境対応を行うため、開発・生産リソースを再配分する意思決定を行っています。

これらの意思決定にあたっては、電動化によるCO₂排出削減の加速と、市場環境との間で生じるトレードオフを考慮しています。

Hondaでは、地域ごとの市場環境、需要動向を見極めながら、EV、ハイブリッド車、カーボンニュートラル燃料、カーボンオフセット技術などを組み合わせた多角的なアプローチを加速させます。EVについては、さらに競争力のあるEVハードウェアプラットフォームの導入や全固体電池の研究開発についても引き続き進めていきます。また、短中期的には内燃機関搭載製品の販売も継続する計画であることから、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ます。

その他の取り組み

製品の電動化によってCO₂排出削減は進みますが、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。また、既販車も含めた内燃機関搭載製品に関しては、カーボンニュートラル燃料の普及へ対応していくことも必要と認識しています。そのためにHondaは、製品使用段階におけるCO₂排出削減に取り組むとともに、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きます。

Hondaは、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、企業活動のCO₂削減の取り組みを進めています。四輪車の生産拠点である埼玉製作所完成車工場では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活用という3つの主な技術・ノウハウを適用することで、2026年3月期第四四半期に、カーボンニュートラル工場を実現し、操業しています。Honda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。

2050年カーボンニュートラルに向けた移行計画については「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」(➡p.15)を参照ください。

■ 事業別の主な対応計画・進捗

二輪事業では、2025年11月のEICMA(ミラノショー)で初の電動モーターサイクル「Honda WN7」を公開し、欧州市場への供給を開始しました。2026年1月には固定式バッテリー搭載の「Honda UC3」をタイとベトナムで発売しました。両国では固定式バッテリー搭載車用の二輪CHAdemo充電ステーションを整備しながら、交換式バッテリーステーションの設置も進め、充電インフラの拡充を図ります。

四輪事業では、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、市場環境の変化に柔軟に対応しながら、電動製品の普及による確実なCO₂削減を推進しています。

EV領域では、2025年9月に発売した「N-ONE e:」を皮切りに、2026年には「Super-ONE」を日本、英国、アジア各国で順次展開します。さらに、2027年にはグローバル戦略車「Honda 0 α」を日本やインドを中心に投入します。一方で、高効率なハイブリッド技術の活用も強化しています。2025年9月発売の「PRELUDE」に加え、独自に開発を進める次世代のハイブリッドシステム技術を応用し、とくに北米市場で需要の高い中・大型車セグメントを中心に適用を拡大します。

■ 気候関連の物理的リスクと適応策

Hondaでは「AQUEDUCT」や「Water Risk Filter」などの評価指標に、浸水解析(CaMa-Flood※)やハザードマップによる評価補正を行い、洪水などによる操業リスクを評価し、評価結果は、拠点ごとの対策検討や改善計画の立案に活用しています。リスクの高い地域にある各拠点では、事業への影響を軽減する措置として、拠点建設時の高低差確保、増水時における下水管などからの逆流防止策の実施に加え、内水氾濫防止に向けた排水能力の強化などの対策を実施しています。また、渇水や枯渇リスクについては、節水対策や、取水／排水規制が厳しい地域に対するリサイクル設備の導入などで対策をしています。これらの取り組みにより、拠点ごとの操業リスク軽減を図っています。

※ CaMa-Flood：河川流量や氾濫を推定するための全球規模の氾濫解析モデル

その他の取り組み

気候レジリエンス

Hondaは、当報告期間における気候関連リスク評価プロセスの一環として、毎年気候関連のシナリオ分析を実施しています。本レポートに記載の内容は当報告期間に実施した分析結果に基づいています。

■ 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・考察するため、パリ協定が求める水準である「産業革命前からの気温上昇を1.5℃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℃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℃シナリオ）を選択し、シナリオ分析を実施しています。

シナリオ分析では、対象範囲を当社、連結子会社および持分法適用会社の二輪・四輪・パワープロダクツ事業に加え、これら事業が活動する拠点とし、気候変動関連移行リスクと物理リスクならびに機会を検討のうえ、シナリオ下における中長期の財務的影響を可能な限り定量化しました。なお、影響度の定量化において、移行リスクは中期および長期、物理リスクは長期の時間軸を用いています。

各シナリオ下において想定される主要な仮定は以下の通りです。

（1.5℃シナリオ）

1.5℃シナリオでは、国際エネルギー機関（IEA）の「Net Zero Emissions by 2050 Scenario（NZE）」および気候変動に関する政府間パネル（IPCC）のAR6「SSP1-1.9」の報告内容を参考にしました。本シナリオでは、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。EV普及の前提となる各地域での環境規制の変化などによるEV市場拡大スピードの鈍化や通商政策動向の変化など、事業環境の不透明さが増していますが、本シナリオにおいては、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の需要が増加すると想定されます。

（4℃シナリオ）

4℃シナリオはIPCCのAR6「SSP3-7.0」を参考にしました。本シナリオでは、温室効果ガス排出が高水準で継続することにより気温上昇が進行し、その結果、台風や洪水などの極端な気象現象の頻発化・激甚化、降雨パターンの変化や海面上昇など、物理的リスクの顕在化が進展することが想定されます。

指標および目標

指標である温室効果ガス排出量については「温室効果ガス排出量の推移」（➡p.31）を、気候関連の目標およびそのパフォーマンスについては「製品使用のCO₂排出削減」（➡p.28）および「企業活動のCO₂排出削減」（➡p.29）を参照ください。

目標設定、レビュー、モニタリング方法

Hondaがめざす姿を実現するため、2050年での野心的目標の達成に向けた注力すべき重要テーマを設定し、5年おきに10年後の目標を設定した上で、毎年、単年での目標設定と戦略の策定・実行・評価を行っていく経営管理としています。Hondaは、目標に対する進捗を把握するため、各管理指標を設定しており、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。また、Hondaは、取締役会および経営会議によるモニタリング機能を発揮し、事業環境の変化を踏まえ、適宜目標の変更要否について検討を行っています。なお、温室効果ガス排出目標および目標設定の方法論について、第三者の認証を受けていません。

基本的な考え方

Honda環境宣言に基づき、大気汚染や水質汚染、土壌汚染、その他有害物質に係る法令・条例などを遵守し、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。

Honda 環境・安全ビジョン／Honda 環境宣言 ➡p.18

取り組み

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」への対応の重要性を認識し、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※5 Phase3規制を触媒なしでクリアし、対応しています。

企業活動領域では、光化学オキシダントの原因となるVOC※6（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）の排出削減を進めています。

四輪車については、EV普及に向けた取り組みを進めるとともに、本格普及への過渡期における現行ハイブリッドシステムのさらなる効率化とICE（内燃機関）の環境性能向上の達成をめざします。

二輪車・パワープロダクツにおいても、電動化による排ガス抑制などに取り組むことで大気汚染の防止に貢献します。

また、二輪車においては、地域特有の事情に応じた高濃度なエタノール混合燃料も使用できるフレックスフューエルモデルの拡大も進め、取り組みを強化します。

※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。

取り組み

環境に配慮した製品

二輪



Honda WN7
(ホンダ ダブルユー・エヌ・セブン)

四輪



N-ONE e:
(エヌワンイー)

パワープロダクト



「ProZision Autonomous
(プロジション オートノマス)」

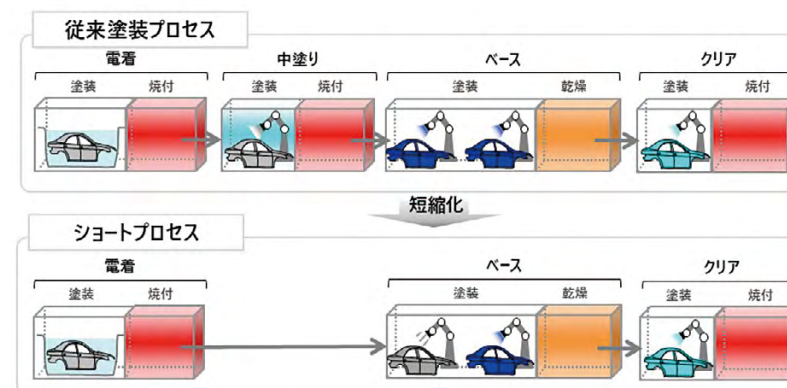
Hondaでは、大気汚染の防止に向けて、VOCの発生抑制および排出削減に取り組んでいます。

とくに四輪生産においては、埼玉製作所 完成車工場を起点に、ショートプロセス高機能塗装技術の導入をグローバルで進めています。

VOCの主な発生源である有機溶剤の使用量削減を目的に塗装材料の水溶性化や工程短縮による対策を推進しています。

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

VOC削減の取り組み



取り組み

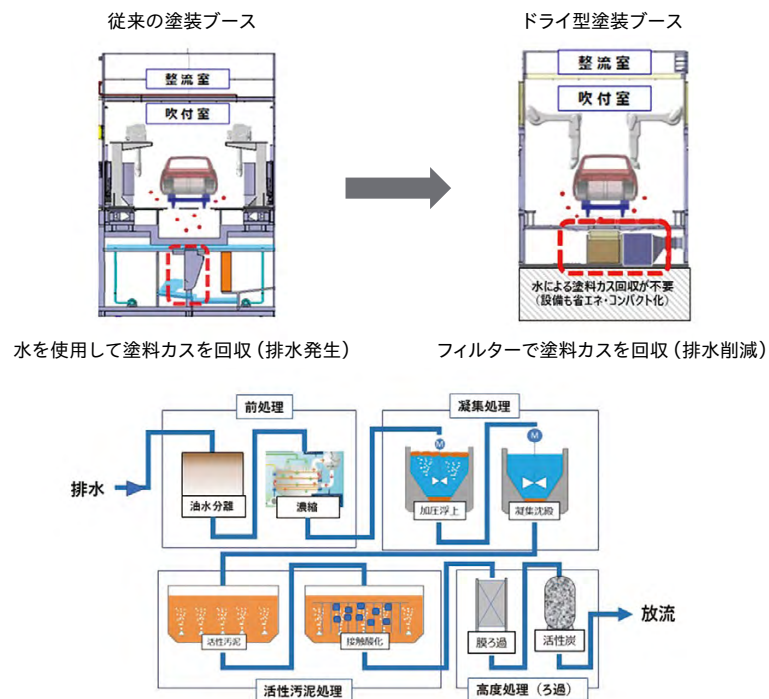
水質汚染

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。水質汚染の防止および環境負荷の低減に向けて、排水の発生抑制と適切な管理に取り組んでいます。

排水の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低減など、水質汚染リスクの低減につながる取り組みを推進しています。

排水についても、各国・地域の法規に従った適切な処理および処理水の放流を行っています。排水による水環境への影響が生じないよう、取水量の管理とあわせて排水の品質管理を徹底するとともに、水質の調査結果を開示するなど、適切な管理と情報提供に努めています。

水質汚染低減の取り組み



土壌汚染

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、必要に応じて土壌汚染調査や浄化対策を実施しています。

取り組み

有害物質

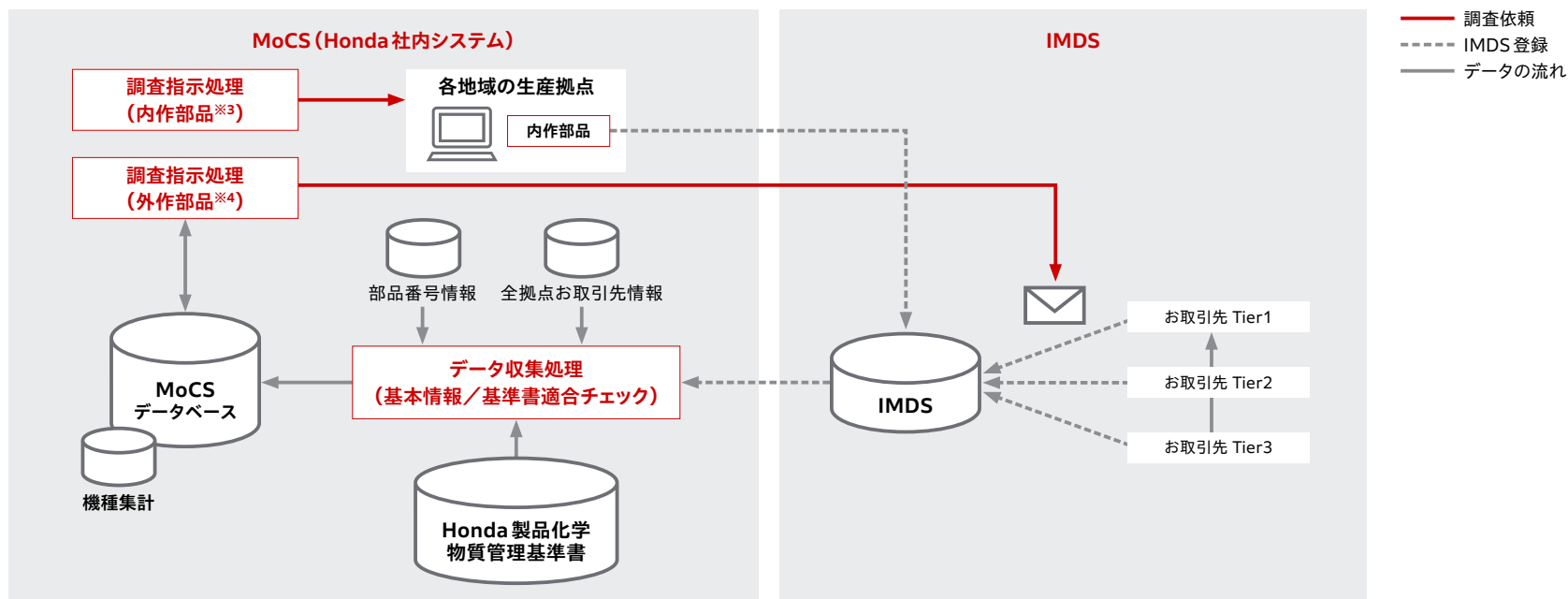
Hondaは、製品から環境や人の健康に影響を及ぼす可能性のある化学物質を削減するため、製品の設計・開発段階から、自動車構成部品に含まれる化学物質の管理と削減に取り組んでいます。

国連は、化学物質による人および環境への悪影響を最小化することを目的とした国際的な目標を掲げており、これを受けて各国・地域では、自動車構成部品に含まれる化学物質を適切に管理し、有害物質の削減を促す法規制が整備されてきました。こうした動きを背景に、ドイツ自動車工業会を中心として、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全体で共有・管理する仕組みとして、IMDS※¹が開発されました。

Hondaは、このIMDSを通じてサプライチェーンから化学物質情報を収集するとともに、独自に開発した化学物質管理システムであるHonda化学物質グローバル管理システム (MoCS※²) により、情報の集計・管理を行っています。これらの仕組みを通じて、REACH規則 (Regulation concerning the Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) をはじめとする各国・地域の化学物質規制への対応を進めています。

さらに、欧州ELV指令 (Directive on End-of Life Vehicles) に基づき、環境への影響が懸念される重金属4物質 (鉛、水銀、六価クロム、カドミウム) についても、製品への使用削減を継続的に進めています。

化学物質管理の取り組み



※ 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。

指標と目標

大気汚染物質排出量

NOx・SOx排出量 (t)

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
SOx排出量	83	79	81
NOx排出量	829	703	693

■ SOx 排出量

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・算定方法：SOx 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
- ・有効数字3桁で表示
- ・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

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・算定方法：NOx 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
- ・有効数字3桁で表示
- ・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

基本的な考え方

自然資本の一つである水資源は、気候変動の影響による洪水や干ばつの頻発、世界人口の増加にともなう水需要の高まりなど、世界的に重要性が一層高まっています。このような状況を踏まえ、水資源の保全および持続可能な利用は、企業活動における重要な課題の一つであると考えています。

Hondaは、自社の企業活動にともなう取水および排水が、取水地域のコミュニティや下流域の水資源に影響を及ぼす可能性があることを認識し、Honda環境宣言に基づいて水資源の保全に配慮した企業活動に取り組んでいます。

各拠点の立地選定や操業に際しては、周囲の水資源との調和に配慮し、責任ある企業活動を行っています。

とくに製造工程においては、淡水使用量が多いことから、重点的な管理対象として位置付けています。2050年を見据え、工業用取水量ゼロをめざす姿に掲げ、取水量の最小化に向けた取り組みを推進しています。

各事業所では、排水リサイクルの高度化や節水技術の導入など、地域の水事情を踏まえた施策を実施しています。

さらに、水資源の供給制約がもたらす事業継続上のリスクや、水資源の枯渇が地域社会に与える影響を重要な課題として捉えています。

今後も、製造工程にとどまらず、すべての企業活動において取水総量の削減を図り、水資源の持続可能な利用に貢献していきます。

Honda環境・安全ビジョン／Honda環境宣言 ➡ p.18

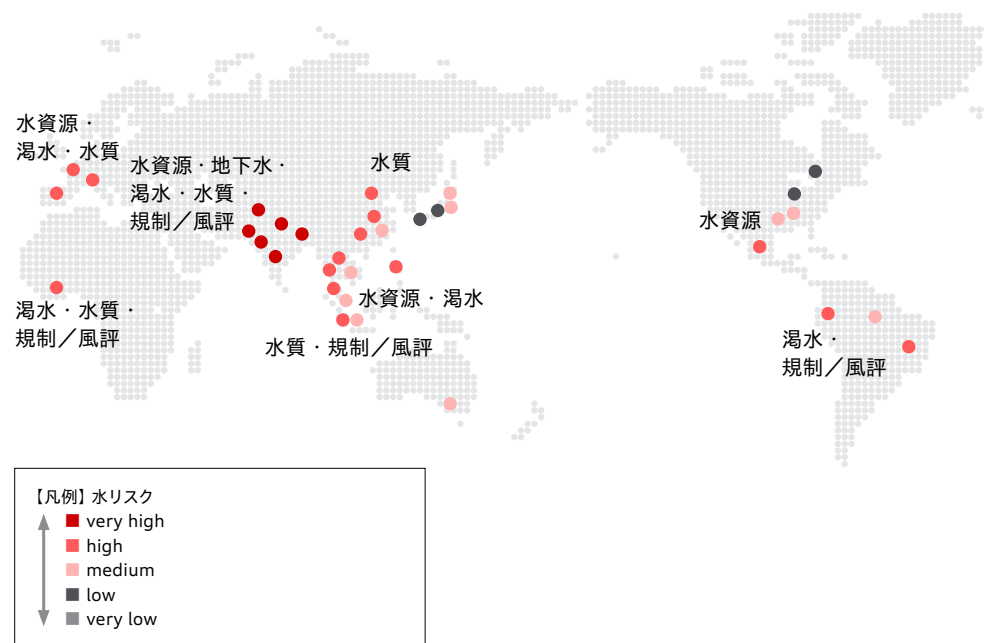
取り組み

水リスク評価

水は地域や季節などによって偏在する資源であることから、水の使用量が多い製造拠点を中心に、水リスクの把握・評価を行っています。評価にあたっては、「AQUEDUCT」や「Water Risk Filter」などの外部評価ツールも活用し、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および特定を行っています。

これらの評価結果を踏まえ、各拠点のリスク特性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



取り組み

水リスクの高い地域における取り組み

Hondaは、水資源への依存度が高く、水不足リスクの大きい地域に立地する生産拠点において、水使用量と排水量の最小化を重要課題として位置づけています。メキシコのホンダ・デ・メキシコ・エス・エー・デ・シー・ブイ セラヤ工場、インドのホンダカーズインディア・リミテッド タプカラ工場、中国の広汽本田汽车有限公司 第2工場では、排水リサイクルシステムの導入を進め、地域の水資源保全に取り組んでいます。



タプカラ工場（インド）の排水リサイクルシステム

なかでもタプカラ工場（インド）では、発生した排水をすべて回収・処理しており、敷地外への液体排水を行っていません。処理工程で発生する残渣は、自由水を含まない固形物として回収し、適切に処理を実施しています。

2026年1月以降、生活排水由来の汚泥については有機肥料として堆肥化し、再資源化しています。

また、処理水はトイレ用水や緑化用水として再利用するほか、敷地内の雨水を集水し、地下水涵養施設を通じて地下水へ還元しています。これらの取り組みにより、同工場では排水リサイクル率100%を実質的に達成しています。

さらに、2025年からはブラジルのモトホンダ・ダ・アマゾニア・リミターダのマナウス工場においても排水リサイクルシステムを導入しています。今後も、水リスクの高い地域を中心にグローバルで水のリサイクルシステムの導入を進め、環境負荷の低減と水資源の持続可能な利用に取り組んでいきます。

指標と目標

	管理指標	区分	目標値
			2031年3月期
KGI	工業用取水量削減率 (2020年3月期比)	全社	12%

指標と目標

取水

地域別取水量（百万 m³）

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
日本	6.42	6.30	6.05
北米	5.18	5.80	5.73
南米	1.77	1.77	1.69
欧州・アフリカ中東	0.105	0.118	0.126
アジア・大洋州	6.10	5.65	5.28
中国	0.950	0.728	0.645
（合計）	20.5	20.4	19.5

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・算定方法：取水量=Σ（水道施設からの購入量+地下水取水量+河川などの地表水取水量 など）
- ・有効数字3桁で表示

水源別取水量（百万 m³）

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
地表水	0.479	0.350	0.324
地下水	8.74	8.44	8.26
海水	0.00	0.00	0.00
生産随伴水	0.00	0.00	0.00
第三者の水	11.3	11.6	10.9
（合計）	20.5	20.4	19.5

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・有効数字3桁で表示

水ストレス下にある地域※からの取水実績（百万 m³）

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
水ストレス下にある地域からの取水量	1.68	2.77	2.67

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社のうち水ストレス下にある地域に位置する製造拠点
- ・有効数字3桁で表示

※ 水ストレス下にある地域：操業リスク水ヒートマップにおいて「very high」の地域。
水リスク評価 ➡ p.48

取水量当たりの売上収益（百万円/百万 m³）

	2026年3月期
取水量当たりの売上収益	1,120,000

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・算定方法：取水量当たりの売上収益（総取水効率）=売上収益÷取水量
- ・有効数字3桁で表示

指標と目標

排水

地域別排水量（百万 m³）

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
日本	3.91	3.91	3.62
北米	3.32	3.66	3.40
南米	0.659	0.653	0.571
欧州・アフリカ中東	0.0698	0.0736	0.0816
アジア・大洋州	2.95	2.72	2.62
中国	0.554	0.424	0.354
（合計）	11.5	11.4	10.7 ☒

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・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）
- ・有効数字3桁で表示
- ・一部に推計を含む

放流先別排水量（百万 m³）

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
地表水	3.01	3.06	2.95
地下水	0.00	0.00	0.00
海水	0.0133	0.0137	0.0186
第三者の水	8.45	8.36	7.68
（合計）	11.5	11.4	10.7 ☒

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・有効数字3桁で表示

水消費

水消費量（百万 m³）

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
水消費量	7.58	8.94	8.87

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・算定方法：水消費量 = 取水量 - 排水量
- ・有効数字3桁で表示

リサイクル水使用量

リサイクル水使用量

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
リサイクル水使用量（百万 m ³ ）	1.90	2.06	1.88
リサイクル水使用率（%）	11.4%	12.5%	11.8%

- ・集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社の製造拠点
- ・有効数字3桁で表示

戦略

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」、「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。

※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。

優先拠点評価ヒートマップ

【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）



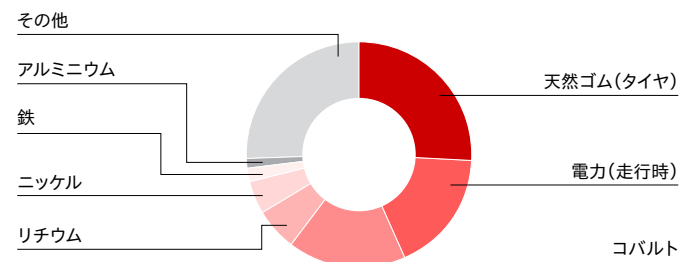
製品評価

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。

評価は、内閣府による研究開発とSociety 5.0との橋渡しプログラム（BRIDGE）の「金融／投資機関による自然関連情報開示促進と国際標準化を前提としたネイチャーフットプリントの開発と実証事業」で開発した生物多様性フットプリントを用いて行っています。

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。引き続き、気候変動と生物多様性の両面を考慮した対応を検討します。

製品における生物多様性評価結果



【計算条件】

- ・評価車両：EV（軽自動車クラス）
- ・製造時エネルギー：2025年日本生産
- ・生涯走行距離：10万km
- ・インベントリデータ：IDEAv3.3、JAMA
- ・評価手法：BRIDGE 開発ネイチャーフットプリント評価 ver1.0
- ・生物多様性フットプリント：E/MSY（種絶滅リスクに基づく影響指標）

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、影響を与えている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 環境・安全ビジョン／Honda 環境宣言 ➡ p.18

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

取り組み

〈日本〉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。

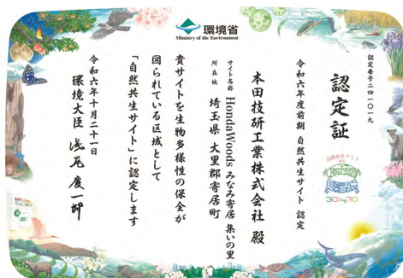
1997年の開業以来、人と自然とモビリティの共生をテーマに環境と調和した企業活動を行ってきたモビリティリゾートもてぎは、2023年10月に自然共生サイトとして認定されています。

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。

※ 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。



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）

〈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・マニファクチュアリング・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・ブランチ・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プラを植えて、緑地帯を拡大しました。また、池や昆虫ホテル（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

取り組み

〈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・アマゾン・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。一方、保護区外では、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

〈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。

ジャワ黒鶏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/>

戦略

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・廃棄をとめない、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。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。

希少資源の採掘は、膨大なエネルギーの消費と大量のCO₂排出を引き起こすだけでなく、土地改変によって生物多様性や水などの自然資本へ影響を与えます。

こうした資源消費による環境負荷から脱却するために、「リソースサーキュレーション（資源の効率利用）」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の他産業にカスケード利用※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。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、資源価格および資源調達リスクを招き、商品やサービスが提供できなくなる可能性があります。

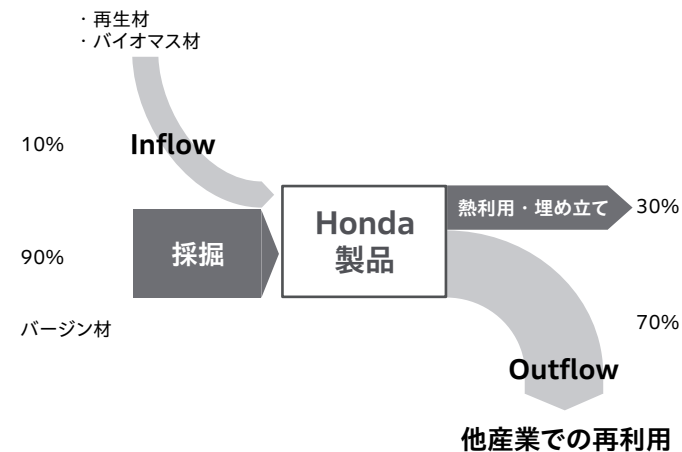
また、現状の自動車は素材に求める品質レベルが高いため、再生材を使用するとコストが高くなります。そのため、再生材に経済合理性を持たせるリソースサーキュレーションの取り組みが不可欠です。

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、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。

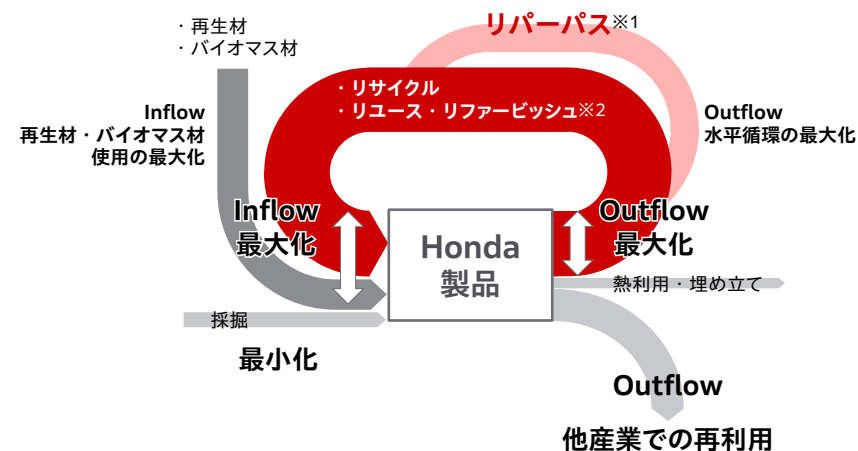
Hondaは、「資源の効率利用」をマテリアリティとして設定し、2050年「サステナブルマテリアル使用率100%」をめざします。そのためには、製品の製造段階であるInflowへ再生材・バイオマス材適用を最大化し、寿命終了後のOutflowへ水平循環を最大化していく必要があります。

※ カスケード利用：資源やエネルギーを段階的に利用し、品質が低下することを許容しながら最大限に活用する方法。

従来の物質フロー



ありきたり循環型の物質フロー



※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 リファーマービッシュ：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。

戦略

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術の仕込みになると考え、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。

※ 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。

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・リパーパスに取り組んでいきます。

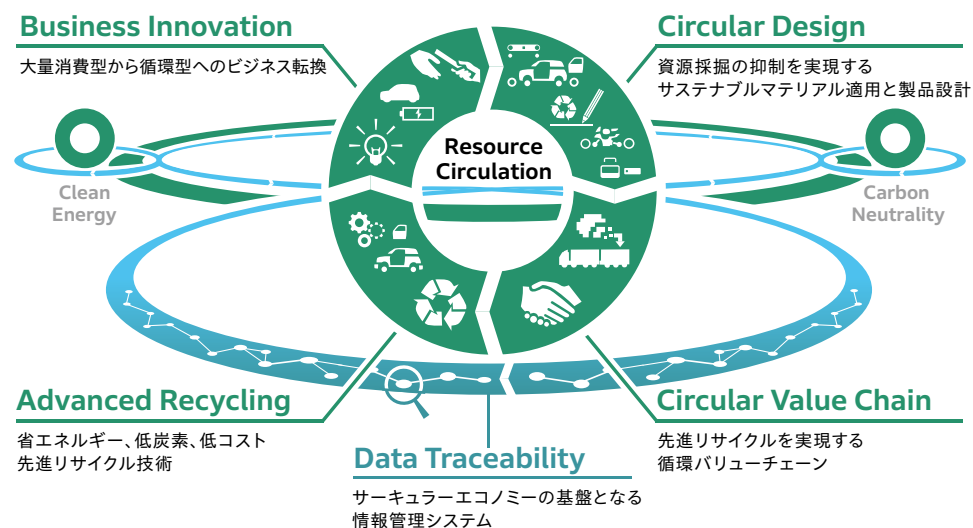
また製品ライフサイクルにおける「価値が見える化」するデータを活用し、法規制対応の証明や製品・部品の適正取引および利用促進につなげていきます。

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。

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「先進的なリサイクル技術」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めます。

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・開発に取り組めます。

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めます。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めます。

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仕組みづくりに取り組めます。

Circular Value Chain

素材メーカーや解体・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めます。

戦略

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。

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」および「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きます。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。

取り組み

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

十数年後に来た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併で「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、リパー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。

株式会社デンソー、東レ株式会社、株式会社野村総合研究所、株式会社マテック、リバー株式会社とともに、「BlueRebirth（ブルーリバース）協議会」を設立しました。本協議会では、自動車リサイクルにおける再生材の利用拡大や、動静脈が融合したバリューチェーンの構築に向けた取り組みを推進します。具体的には、ELVの自動精緻解体を起点に、参画企業や研究機関などと議論や調査を行い、技術開発や実証実験を重ねるとともに、関係企業や団体への提言なども進めていきます。これらの取り組みを通じて、Car to Carに向けた資源循環を推進し、自動車産業のサーキュラーエコノミー実現に貢献していきます。

ALTNA株式会社の設立について <https://global.honda.jp/news/2024/c240613a.html>
BlueRebirth協議会の設立について https://global.honda.jp/topics/2025/c_2025-06-30.html

循環を前提とした事業・製品、革新技術の仕込み

Hondaは、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、経済合理性の確保に加え、回収由来原料の品質確保や安定供給、製品要求性能との両立といった制約が大きく、実現が極めて困難であるため、以下のような取り組みを進めています。

出光興産株式会社とは、廃車由来プラスチックの油化ケミカルリサイクルに関する実証実験を行いました。実証実験の成果を活用して、2025年2月に廃車由来100%のケミカルリサイクル樹脂コンパウンド材料（マスバランス方式を使用）を日本国内で初めて開発し、プラットフォーム型自律移動モビリティ実験車両のフロントパネルに採用しました。

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。年産500tのパイロットプラントを東レ株式会社の名古屋工場へ設置完了いたしました。2026年4月より両社で実証実験を開始しています。

またHondaは樹脂を溶かして固体異物を分離除去するケミカルソーティングを開発しました。この技術により廃プラスチック純度が99%以上に高純度化され再資源化効率が向上するとともに、工程の簡素化による処理費用負担の縮小にもつながります。

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リサイクル技術の開発に取り組んでいきます。



出光興産株式会社
（プラスチック）



東レ株式会社
（ナイロン樹脂）

取り組み

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。

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※を2024年より適用開始し、2025年に販売した「CB1000F」や「CB1000GT (欧州販売モデル)」に適用拡大しました。

プレコンシューマーリサイクル材は、素材の性状がわ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。

※ 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。

部品適用例 (緑色箇所)



CB1000F

ポスト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さらなる適用拡大のため、ポリプロピレン製ポストコンシューマーリサイクル材※を2025年に販売した「CB750 HORNET」、「XL750 TRANSALP」の外装部品に適用しました。

ポストコンシューマーリサイクル材は市中から回収された使用済みプラスチック製品を活用するため、プレコンシューマーリサイクル材に比べ管理が難しくなります。そこで、廃材の調達段階で管理を行うことにより規制化学物質の混入を回避し、材料の配合調整により必要な物性を確保することで、製品への適用を可能としました。

今後、他モデルへ適用拡大する予定です。

※ 一般消費者や製品のエンドユーザーによる使用済み廃プラスチック製品を由来としたリサイクル材。

部品適用例 (青色箇所)



CB750 HORNET



XL750 TRANSALP

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、リパーパス、リファーマ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年発売のN-VAN e: および2025年9月発売のN-ONE 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行っています。

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「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、使用が終わったあと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。2026年3月期時点では、CR-V、N-WGN、N-ONE、PRELUDE、N-ONE e: の5車種に適用を拡大しています。

四輪バンパーリサイクル材の部品適用拡大 (Circular Design)

2024年発売のN-VAN e: に、Honda車の廃棄バンパーを回収・粉砕し、サステナブル素材として生き返らせ、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活用し、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/?msocid=3ffe3b2f158a6ff40f3d2e8414f06e2c>



「バンパーリサイクル材」を使用したフロントグリル

中古車リファーマ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純正アクセサリを取り付ける「いまコレ+ (プラス)」を開始しています。

北米の中古車事業においては、2024年1月より発売した「Wireless Apple CarPlay/Android Auto upgrade」に加え、2025年9月に「Blind Spot Information」を後付けするアップグレードサービスを開始しました。

これはリファーマービッシュや利用サービスの提供による製品価値の回復・向上により、新価値付加や製品を最後まで使いきること、廃車時の製品回収の機会を増やすことなどにつながり、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>

取り組み

「アルミ板端材を循環利用する水平リサイクル開始」(Advanced Recycling)

2026年3月より、埼玉製作所 完成車工場でアルミ製ボンネットフードのプレス端材を再度、車体用アルミ板として利用する水平リサイクルを開始しました。本取り組みは「PRELUDE」のアルミ製ボンネットフードに採用しています。

アルミニウムは軽量化により走行時のエネルギー消費を抑制し、環境負荷を減らす一方、新地金の製造には多くのエネルギーが必要です。また、プレス端材は不純物の影響を受けやすく再利用が難しいという課題がありました。

今回は端材の分別・回収方法の最適化と不純物除去の高度化により、クローズドループ型循環を実現しました。これにより、従来スクラップとして売却していた端材を高品位原料として再利用でき、アルミ新塊の使用量の削減と製造段階のCO₂排出量の削減に貢献しています。

今後は、この取り組みで得られたノウハウを活かし、適用部位の拡大や他工場への展開を検討し、アルミ資源循環のさらなる高度化をめざします。

アルミ製
ボンネットフード



PRELUDE

ELV 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から回収し再生したリサイクルアクリル樹脂をドアバイザーに採用し、2025年9月より新型軽乗用EV「N-ONE e:」向けHonda純正アクセサリとして発売しています。これはリサイクルアクリル樹脂を採用することで、CO₂排出量削減と環境負荷低減をめざしたアイテムです。

従来、ELV由来の樹脂の大半は、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認し、世界で初めて※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。

※ Honda調べ(2025年4月時点)。



取り組み

その他の取り組み

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あり方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

uppar | Honda アップサイクルプロジェクト | Honda 日本製品情報サイト

🌐 <https://www.honda.co.jp/upcycle/>

再生資源の選択肢拡大による循環価値の共創

Hondaは、自動車から自動車への循環を基本としながら、資源価値の最大化に取り組んでいます。

このたび、Hondaのめざす循環型社会の考え方に賛同いただける企業との連携・共創を進めた結果、Hondaが供給する廃棄バンパー由来のリサイクル材を原料の一部として活用し、再生ポリプロピレン使用率92～94%を実現した商品の発売が開始されました。

本取り組みは、リサイクル材の活用可能性を広げ、資源循環の裾野拡大に寄与するものです。

Hondaでは、1990年代から販売店で修理交換されるバンパーを回収・再資源化し、リサイクル材として循環させています。

自動車用途での循環を基本としつつも、品質基準や素材特性を踏まえ、リサイクル材の特性に応じた最適用途を選択することで、資源価値の最大化を図り、持続可能な循環型社会の実現に貢献していきます。

株式会社良品計画「再生ポリプロピレン入り頑丈収納ボックス 浅型 ダークグレー」

🌐 https://www.ryohin-keikaku.jp/news/articles/2026_0107_01



再生ポリプロピレン入り頑丈収納ボックス
浅型 ダークグレー



取り組み

企業活動における資源の効率利用

Honda は、製品ライフサイクルにおける環境負荷低減をめざし、マテリアリティの一つとして「資源の効率利用」を掲げています。この実現に向け、自社の企業活動においては「廃棄物の削減」および「水資源の保全」を重点的な活動領域と定め、資源循環に取り組んでいます。

廃棄物削減と3Rの推進

資源の有効活用と環境負荷低減を視野に入れ、生産工程における端材の削減（リデュース）をはじめ、リユース、リサイクルを含めた3Rの取り組みを全社で展開しています。廃棄物の削減については、グローバルや業界内で標準化された指標が確立されていない状況下においても、Hondaは継続して、自主的な管理体制を構築してきました。企業活動における廃棄物などの発生量最小化をめざし、取り組みを強化しています。

水資源の保全

水資源の保全についても、資源の効率利用における重要な要素と捉え、管理を徹底しています。

節水やリサイクル水の利活用による取水量の抑制など、地域特性に応じた最適な水利用を推進し、水資源活用の最小化に努めています。

これら3Rおよび水資源保全の取り組みを積み重ねた結果、2020年3月期以降、廃棄物発生量および取水量の双方において、低減されたレベルを安定的に維持・継続しています。今後も、資源効率のさらなる向上に向けて活動を継続してまいります。

指標と目標

	管理指標	区分	目標値
			2031年3月期
KGI	工業系廃棄物削減率（焼却・埋立処理）（2020年3月期比）	全社	20%
KPI	再生材・バイオマス材使用率	二輪車	30% （日本生産欧州設定モデル）
		四輪車	30% （日本生産EV）

地域別廃棄物等発生量（千 t）

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期
日本	202	196	202
北米	355	347	342
南米	58.5	60.1	61.1
欧州・アフリカ中東	14.3	15.7	17.7
アジア・大洋州	250	242	230
中国	92.0	67.2	56.8
（合計）	972	928	910 ☒

- ・ 集計範囲：本田技研工業株式会社および連結子会社
- ・ 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）
- ・ 有効数字3桁で表示