

各社の考え方	
□ 算定を行う背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> ● Hondaのサプライチェーンを通じた取組みとしては、ライフサイクルアセスメント(LCA)の取組を以前から進めてきていた。 ● GHGプロトコルによってScope3という概念と世界共通のスタンダードが提供されたことを受け、企業活動の環境負荷をカテゴリに分けてマッピングし、その規模感を知り、削減ポテンシャルを見極めるツールとしてサプライチェーンでの排出量の算定を行っている。
□ 算定結果の活用方法	<ul style="list-style-type: none"> ● サプライチェーン排出量を算定は、社外に対するPRのためというよりも、自社内部での戦略検討とコミュニケーションツールとして活用できることに意義があると考えている。 ● 算定の結果を共有することで、従業員1人1人が企業活動の中で自らの業務がどのような環境負荷と結びついているのかを認識し、意識を高めていくことも可能になる。
□ 算定のメリット	<ul style="list-style-type: none"> ● 例えば製品使用段階での排出は、LCAでは現在お客様の使っている製品を対象とするため、過去に販売した製品全てが算定対象となるが、Scope3では算定する年度において販売した製品の将来にわたる排出量が算定対象となるため、当該年度の開発や販売の努力をタイムリーに評価することができる。 ● このように自社の取組を経年的に評価することで、次の戦略が立てやすくなる。
□ 社内の算定体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 社内の環境マネジメントを行っている部署で算定を行っているが、他の部署に対して新たにデータ収集を行うことを依頼しているわけではない。 ● これまでに環境マネジメントにおいて把握していたデータを活用しており、詳細なデータが無い部分については一定のシナリオを設定して算定している。

※Scope3排出量の算定に関わる詳細は以下を参照ください。

<http://www.honda.co.jp/environment/face/2012/case19/episode/episode01.html>

各社の考え方	
<p>□ サプライチェーン排出量の削減に向けて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 製品効率の改善という面ではこれまでも多くの取組を実施してきたが、自社のサプライチェーン全体における環境負荷を削減するためには、製品の製造や開発に携わる者だけではなく、全ての従業員の意識を高めていくことが必要である。 ● そのためには、排出量の大小だけに着目するのではなく、従業員がどんなことに取り組みたいと考えているか、どのような取り組みを評価されることを望んでいるかを把握し、それに応じて算定すべき対象を決めていくことが必要である。
<p>□ サプライチェーン排出量算定の課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 自社でのコントロールの可能性や、排出規模も考慮すると、全てのカテゴリを同じ考え方で算定する必要はない。 ● 特に重要ではないと判断したカテゴリについては、算定の精度を追及するのではなく、代表値などを用いて推計を行うことが必要であり、そのようなデータが整備されることを望んでいる。 ● 自社で入手できない場合に共通して活用可能なデータが整備されていることで、各社が算定をする際の足がかりとなるのではないか。
<p>□ これからサプライチェーン排出量を算定する方へ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 業種などによって各企業で重視すべきカテゴリはある程度決まってくると考えられるが、排出量の大小のみで算定するカテゴリを決めるというよりも、まずはサプライチェーン全体を眺めてみた上で、重視するカテゴリを選択するというような、選択と集中の考え方が重要である。 ● 一度全体を把握してみることで、それまでは気づかなかったような削減対策に気づいたり、GHGの排出削減以外に有効活用できるということに気づいたりすることもあると考えている。 ● その上で、算定しないと判断するカテゴリについては、その理由を明確化しておくことがGHGプロトコルで求められている。

カテゴリ	算定方法	
	活動量	原単位
カテゴリ1「購入した製品・サービス」	● 材料ごとの購入量	● カーボンフットプリント制度試行事業
カテゴリ2「資本財」	● 投資額	● 3EID
カテゴリ3「Scope1,2に含まれない燃料及びエネルギー関連活動」	● エネルギー種別の年間消費量	● IEAのエネルギーバランスシート ● カーボンフットプリント制度試行事業
カテゴリ4「輸送・配送(上流)」	● 省エネ法の荷主の考え方で算定	
カテゴリ5「事業から出る廃棄物」	● 地域別廃棄物種別の量	● 環境省・経産省の基本ガイドライン
カテゴリ6「出張」	● 移動手段別の出張旅費	● 3EID
カテゴリ7「雇用者の通勤」	● 国内の事業所については定期代やガソリン代 ● 海外の事業所については地域別の調査に基づき通勤手段の割合を設定し、手段別にシナリオを設定	● 3EID
カテゴリ8「リース資産(上流)」	● ほとんどの排出はScope1,2で既に算定しており、このカテゴリでの排出は無視できる程度に小さいと考えられるため、対象外とした	
カテゴリ9「輸送・配送(下流)」	● 連結ディーラーはScope1,2で既に算定、非連結のディーラーで専売でない多様なメーカーの車を販売しているものや量販店で販売されている場合、Hondaだけの排出量を算定することは極めて難しいため対象外とした。	
カテゴリ10「販売した製品の加工」	● OEM販売したエンジンの加工時の排出量を推計した結果、実際のデータ収集の困難さに対して、排出量の大きさは小さいことが分かったため算定対象外とした。	
カテゴリ11「販売した製品の使用」	● (自動車、自動二輪車)売上高×燃費×年間走行距離×使用年数 ● (汎用機械)売上高×製品種別の使用時間当たりのエネルギー消費量×年間使用時間×使用年数	● エネルギー種別の排出原単位
カテゴリ12「販売した製品の廃棄」	● (自動車)地域別の売上高 ● (自動二輪車、汎用機械)自動車に比べて小さいと仮定できるため、保守的に計算するために自動車の原単位を適用して同様に算定	● 地域別の処理方法を考慮した原単位
カテゴリ13「リース資産(下流)」	● カテゴリ11に含む。	
カテゴリ14「フランチャイズ」	● フランチャイズは無く、対象外	
カテゴリ15「投資」	● 投資先のScope1,2排出量の内、株式の保有割合に応じた排出量を温対法の開示データから算定	