

環境

環境マネジメント	05
気候変動対策	07
資源循環推進	18
環境リスク予防／対策	22
生物多様性保全	24

環境マネジメント

基本的な考え方

いすゞグループでは、すべての事業領域において地球環境保全の配慮に積極的に取り組むことで、経営理念体系ISUZU IDのMISSIONのひとつに掲げた「地球へのやさしさNo.1」を目指します。

また、環境マネジメントシステムの構築・運用を通じてあらゆる側面で環境負荷を低減させ、「いすゞ環境長期ビジョン2050」の達成および持続可能な社会の実現に向けた取り組みを進めています。

いすゞグループ地球環境憲章

いすゞグループのすべての人が環境活動を行ううえで指針となるものです。

基本方針

▶ 豊かで持続可能な社会の実現

私たちいすゞグループは豊かで持続可能な地球を維持し、次の世代に繋げるために地球環境保全が重要な経営課題であることを認識し、全ての事業領域において地球環境保全に配慮した事業活動を推進します。

▶ 事業活動全体の環境負荷低減

私たちいすゞグループは「運ぶ」を支える責任を認識し、全てのグループ会社と連携しより良い製品とサービスを世界中のお客様に提供し、環境マネジメントシステムの構築、運用を通じ全ての事業領域で環境負荷を低減します。

活動指針

▶ 1 持続可能な社会の実現

事業活動と環境活動を連携し、環境に配慮したより高付加価値の製品、サービスを社会に提供します。

▶ 2 環境法令の遵守、環境負荷の最小化

環境法令の順守を徹底し、開発、生産、物流、販売、サービス等、全ての事業領域において気候変動対策、資源循環推進、化学物質などによる環境リスクの予防、対策、生物多様性の保全などの重要な環境課題に取り組む、環境負荷を最小化します。

▶ 3 環境技術開発の推進

製品のライフサイクルの全てにおいて、より環境負荷を低減する技術開発を推進します。

▶ 4 積極的な社会とのコミュニケーション

環境に関する製品、サービス、事業活動に関する情報を積極的に開示し、地域や社会との良好なコミュニケーションを図り、豊かな社会づくりに貢献します。

▶ 5 企業市民としての環境マインドの育成

一人ひとりが地域社会に生きる企業市民として地球環境保全について学び、行動する中で、環境マインドの育成を継続します。

いすゞ環境長期ビジョン2050

2050年の社会が豊かで持続可能な社会であるために、そしていすゞがこれからも「運ぶ」を支え続けるため、いすゞグループは2020年3月に「いすゞ環境長期ビジョン2050」を策定しました。

環境ビジョンは、気候シナリオや社会経済シナリオを参考にした2050年のシナリオ分析により定めたいすゞグループの目指すべき姿です。

環境ビジョンでは、環境重点4課題（気候変動対策、資源循環推進、環境リスク予防／対策、生物多様性保全）を定め、ステークホルダーと協業して活動を推進していくことで、5つのAspirationの実現を目指します。



環境マネジメント

2030環境ロードマップ

環境ビジョンの実現に向け、通過点である2030年までにチャレンジする目標（2030チャレンジ）と具体的な行動計画（グローバルアクション）を「2030環境ロードマップ（以下、ロードマップ）」として2022年に作成しました。このロードマップは2022年の時点において、いすゞが環境ビジョン実現に向けてどう考え、どうしていきたいかを、関係者で考えてまとめたものです。今後、技術の進歩や社会環境の変化により状況が大きく変化する可能性もありますが、それらの変化に柔軟に対応しながら、環境長期ビジョンに示すAspirationの実現に向けた取り組みを着実に推進するとともに、GX（グリーントランスフォーメーション）をはじめとする環境課題への対応を進めていきます。

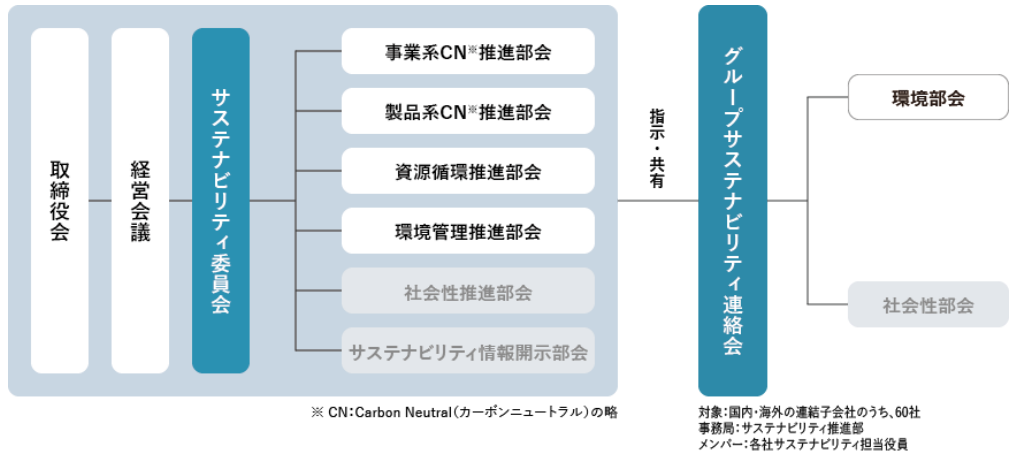
いすゞ環境長期ビジョン2050と2030環境ロードマップ

いすゞ環境長期ビジョン2050	2030環境ロードマップ	
Aspiration	2030チャレンジ	グローバルアクション
 事業活動から直接排出されるGHGゼロ	2030年までにCO₂排出量※を2013年度比で50%削減します ※ Scope1+Scope2	- エネルギー使用総量を削減します - クリーンエネルギーの導入・拡大を推進します - 革新技術を積極的に導入します
 製品ライフサイクル全体でGHGゼロ	多様なニーズに応えるCN車両のラインアップを揃えていきます	2025年までに技術の見極めを行っていきます 2030年までに社会実装を進めながら量産モデルを拡大していきます
 廃棄物・廃棄車両の再資源化率100%	循環経済の実現に向けた活動を推進します	- 全拠点の排出資源量総量管理を徹底します - 資源の有効利用を推進します - ビジネスを循環型にしていきます
 安心・安全な操業、製品を追求	環境経営基盤とサプライヤーエンゲージメントを強化します	- グループ共通環境経営体制を構築します - 持続可能なサプライチェーンを構築します - 事業活動における環境・自然リスクの把握と適応を進めます
 地域本来の生物多様性を保全	各地域固有の生物多様性保全活動を推進します	- 地域と連携し、地域固有の生物多様性保全活動を推進します - 積極的な情報開示を進めます - 従業員の環境意識を向上し自然共生社会の実現を支える人材育成を推進します

[いすゞ環境長期ビジョン2050](#)


マネジメント体制

いすゞは、グループ全体でサステナビリティの推進を図るため、各領域の担当役員を常任委員とするサステナビリティ委員会を設置しています。2026年度からは、取締役社長が委員長を務める体制とし、経営主導での推進強化を図っています。環境については、サステナビリティ委員会の下に4つの環境系部会を設置し、各課題の解決に向けた活動を推進しています。各部会での活動内容は、サステナビリティ委員会を通じて、取締役会や経営会議へ報告しています。グループサステナビリティ連絡会の下には、連結子会社を対象とした環境部会を設置しております。環境部会では、連結子会社を地域性や事業形態などを考慮したグループに分け、いすゞグループ全体で活動を推進しています。



4つの環境系部会

事業系CN推進部会	主要なCO ₂ 排出源である生産活動を中心に、いすゞグループの事業活動におけるカーボンニュートラル化を目指し、部門横断で2050年カーボンニュートラル化達成に向けた活動を推進する
製品系CN推進部会	Well to Wheelでのカーボンニュートラル化に向けて、脱炭素技術／エネルギーなどによる製品のカーボンニュートラルに資するさまざまな活動を推進する
資源循環推進部会	資源循環100%の達成に向けて、製品、サービスを含めたいすゞのすべての事業活動で、廃棄物発生抑制／リサイクル活動を推進する
環境管理推進部会	ISO14001認証取得、環境リスク管理、生物多様性の保全など環境マネジメント施策を中心に、グループ各社と連動した環境活動を推進する

気候変動対策

基本的な考え方

気候変動を起因とするさまざまな自然災害が私たちの社会に大きな影響を及ぼしており、気候変動は喫緊に解決すべき最重要課題として世界の共通認識となっています。こうした認識を踏まえ、日本をはじめとする各国のカーボンニュートラル戦略が急進しており、世界的に脱炭素社会実現に向けた動きが加速しています。いすゞグループは、「いすゞ環境長期ビジョン2050」のAspirationに「事業活動から直接排出されるGHGゼロ」、「製品ライフサイクル全体でGHGゼロ」を掲げ、気候変動への対応をいすゞグループのさらなる成長の機会と捉え、さまざまな取り組みを推進しています。また、いすゞは、2021年にTCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言への賛同を表明し、シナリオ分析を通じて、気候変動へ対応した事業戦略の策定も進めています。

いすゞ環境長期ビジョン2050	2030環境ロードマップ	
Aspiration	2030チャレンジ	グローバルアクション
 事業活動から直接排出されるGHGゼロ	2030年までにCO₂排出量※を2013年度比で50%削減します ※ Scope1+Scope2	- エネルギー使用総量を削減します - クリーンエネルギーの導入・拡大を推進します - 革新技術を積極的に導入します
 製品ライフサイクル全体でGHGゼロ	多様なニーズに応えるCN車両のラインアップを揃えていきます	2025年までに技術の見極めを行っていきます 2030年までに社会実装を進めながら量産モデルを拡大していきます

TCFD提言に沿った情報開示

ガバナンス

いすゞは、グループ全体でサステナビリティの推進を図るため、取締役を委員長とし、各領域の担当役員を常任委員とするサステナビリティ委員会を設置しています。サステナビリティ委員会の傘下には、環境および社会の専門部会を設置して個別課題について具体的な議論を行っています。特に、カーボンニュートラルの達成に向けた取り組みについては、サステナビリティ委員会の傘下に、生産活動を中心に事業活動のカーボンニュートラル達成に向けた活動を推進する「事業系CN※推進部会」と脱炭素技術／エネルギーなどによる製品のカーボンニュートラルに資するさまざまな活動を推進する「製品系CN※推進部会」において、具体的な対応方針や活動の検討、実務展開を行う体制を整えています。

※ CN：カーボンニュートラル

- サステナビリティ推進体制
- 環境マネジメント体制

リスク管理

気候変動に関するリスク全般については、グループCRMO（Chief Risk Management Officer）主導による全社グループのリスク管理体制のもとで管理しています。個々の具体的な気候変動リスクについては、サステナビリティ委員会が特定・評価を行い、事業への影響を踏まえた対策の進捗を管理しています。

- リスクガバナンス体制

指標と目標

いすゞは、いすゞ環境長期ビジョン2050において、製品・サービスでは2050年までに当社グループ製品のライフサイクル全体でGHGゼロを、事業活動では2050年までに当社グループの事業活動から直接排出されるGHGゼロを目指しています。また、「2030環境ロードマップ」では、それぞれの中間目標として、製品では多様なニーズに応えるCN車両のラインナップ拡充を進めるとともに、事業活動では2030年までに当社グループのCO₂排出量（Scope1+2）を2013年度比で50%削減することを掲げています。さらに、パリ協定の目指す気温上昇1.5℃以内達成を支持し、科学的根拠に基づく温室効果ガス排出削減目標の検討を進めています。脱炭素社会の実現に向け、事業活動および製品を通じた気候変動対策に取り組んでいきます。

気候変動対策

戦略

いすゞでは、産業革命以前と比較した気温上昇1.5℃と4℃における環境長期シナリオにてシナリオ分析を実施し、気候変動がいすゞグループの事業活動や製品に与えるリスクと機会を特定しました。リスクの対策には、環境に関する規制強化への対応や新しい技術開発が必要です。一方で、脱炭素社会に貢献するイノベーションの創出が社会から期待されており、適切に対応することで新たな事業の機会につながると認識しています。

いすゞグループでは、2050年カーボンニュートラルに向け、マルチパスウェイによるカーボンニュートラルソリューションの展開と事業活動から直接排出されるGHGの削減に取り組んでいます。これらを通じ、リスクの低減と機会の獲得を目指します。

＞ 取り組み

シナリオ分析

環境長期シナリオ

4℃シナリオ（RCP8.5※1、SSP3※2）

- 化石燃料への依存が続き、気候変動が進行し、自然災害が増大する社会
- 化石燃料は奪い合いとなり、格差の増大による反グローバル化が進み、国際的なガバナンスは機能不全に
- 災害に脆弱で経済が停滞すると想定

1.5℃シナリオ（RCP2.6※1、SSP1※2、2DS※3）

- 規制の強化と技術革新により、社会構造や産業構造が大きく変化したカーボンニュートラルな社会
- いすゞグループの製品群は用途により大きな変化が生じ、事業活動に大きな変化があると想定

製品

- ＜車両＞
 - 近距離、少量輸送を支える小型商用車はEVなど次世代パワートレインの開発、提供が進む
 - 中～大型商用車にも電動化など新たな流れが生まれる
 - 長距離・大量輸送を支える中～大型商用車では今後も内燃機関が果たす役割が大きい
- ＜パワートレイン＞
 - 持続可能な脱炭素化したクリーンエネルギーを活用
 - 従来以上に超省燃費でエネルギーロスのないパワートレインとそれらを搭載した製品の開発、市場提供が必要

サービス

- 現在実証実験を行っている自動運転、隊列走行、フルトレーラーが一般化
- より効率的な輸送方法が一般化

事業活動

- 製品生産をはじめとする事業活動で使用するエネルギーは脱炭素化したクリーンエネルギーへ切り替え
- カーボンニュートラル実現のため、資源投入量の最小化、排出物の有効利用を徹底

※1 RCP2.6：国連気候変動に関する政府間パネル（IPCC）が作成した気候シナリオ
※2 SSP1：国連気候変動に関する政府間パネル（IPCC）が作成した社会経済シナリオ
※3 2DS：国際エネルギー機関（IEA）が作成した社会経済シナリオ

気候変動対策

リスクと機会

分類		リスク	機会	対策	事業への影響度
脱炭素社会への移行に伴うリスク・機会	政策規制	• さらなる環境対応規制の強化への対応遅れによる、シェア低下	• ゼロエミッション車への需要増加	• カーボンニュートラル化に対応できるフルラインアップ確立に向けた取り組み推進	大
	技術	• EV、FCV※など多様なパワートレインに対応するための開発、生産コストの増加	• オープンイノベーションの拡大 • 安価なクリーンエネルギーの普及拡大	• アライアンスを活用した効率的な共同開発 • 安価なクリーンエネルギーへの切り替えによる低炭素な操業とコスト低減	大
		• 物流インフラの多様なニーズに対応できないことによるブランド力低下	• 自動運転、隊列走行、フルトレーラーのニーズ拡大	• お客様との協創活動によるカーボンニュートラルに資する物流イノベーションの創出	大
	市場	• 化石燃料を使う内燃機関車の市場縮小	—	• 次世代燃料（カーボンニュートラル燃料）の活用による既存内燃機関技術やインフラの活用	大
	評判	• 事業全般におけるGHG削減対策や再生可能エネルギー導入の遅れによるエネルギーコストの増加、評判リスクの増加	• 早期の再生可能エネルギー導入によるコスト低減と企業イメージ向上	• 再生可能エネルギーの導入拡大 • 省エネ活動のさらなる推進によるエネルギーコスト低減	中
自然災害の増大や水資源の枯渇などのリスク・機会		• 異常気象（洪水、台風など）発生増加による事業被害	• 災害対応可能な車両へ需要増加 • 自然災害に強靱なインフラサービスへのニーズ拡大	• 災害対応車の提供 • 水害などで被水した車両の復旧サービス提供 • BCPの拡充による企業体質の強化	大

※ FCV：「Fuel Cell Vehicle」の略。燃料電池自動車

取り組み

製品・サービス

2050年までにいすゞグループ製品のライフサイクル全体でGHGゼロを実現するため、いすゞグループは、世界で販売する新車ラインアップすべてのカーボンニュートラル化を目指し、パワートレインの技術的検証を進めてきました。その結果、BEV、FCV、CN燃料、水素内燃機関はいずれも商用車のカーボンニュートラル化に貢献し得る有効な技術であることを確認しました。一方で、商用車に求められる性能や使用条件は、用途・地域によって大きく異なります。いすゞは、それぞれの技術の特長を活かし、最適なパワートレインを使い分ける「マルチパスウェイ」により、物流を維持しながらカーボンニュートラルの実現を推進していきます。

これらを踏まえ、いすゞは量産を見据えた電動車開発を推進し、2023年には新型エルフEV、2024年にはBEVフルフラット路線バス エルガEVの発売を開始しました。また、FCVについては、FC大型・小型トラックやFC路線バスなどの開発を進めています。これらのカーボンニュートラル化に向けた取り組みを加速するべく、藤沢工場内で稼働を開始した電動開発棟「The EARTH lab.」を活用し、電動車に最適なシステムの開発を推進します。

また、電動化が難しい用途や地域においては、CN燃料※を活用した内燃機関も重要な選択肢となり、液体／ガス体問わずCN燃料対応車の開発を継続して進めています。いすゞグループは、お客様、燃料事業者、行政、関連業界との連携を通じ、車両・エネルギー・サービスを一体で捉えた最適解を提供していきます。

※ CN燃料：カーボンニュートラル燃料の略称。バイオ燃料や再生可能エネルギー由来の合成燃料など

次世代車両の開発普及

EV小型トラック

エルフEVは、カーボンニュートラル社会の実現のため、いすゞが初めて開発した量産BEVトラックです。2025年2月にエルフEVのラインアップに、塵芥車と高所作業車を新たに加え、展開しています。架装物への動力供給にはいすゞ独自開発の電動PTO（Power Take Off）を開発、採用しています。



> EV小型トラック

気候変動対策

FCV大型トラック

2020年より本田技術研究所との共同開発を開始し、2023年12月から2025年9月まで実施した公道実証走行を通じて、市場導入へ向けたデータの取得、知見の蓄積、技術課題の抽出などを進めてきました。今後、いすゞ環境長期ビジョン2050に基づきマルチパスウェイで技術開発を進め、地域状況・社会動向に適した商品開発展開の一環としてFCVの開発を進めていきます。



> FCV大型トラック

FCV小型トラック

2021年より、Commercial Japan Partnership Technologies（以下、CJPT）において共同企画され、2023年から福島県・東京都・福岡県にて水素技術活用の社会実装プロジェクトへいすゞとトヨタ自動車とで共同開発した車両の供給を進めて参りました。量産化へ向け、エルガEVをベースにトヨタ製の燃料電池システムを組み合わせ、FCシステムの適合について両社で共同開発を進めています。



> CJPT

BEVフルフラット路線バス

2024年5月に国内初のBEVフルフラット路線バス エルガEVを発売しました。路線バスは、運行ルートや走行距離が比較的定まっていることから、BEVがカーボンニュートラル実現に向けた有力な選択肢のひとつになると考えています。「エルガEV」は、長年の路線バス開発で培った知見を活かし、フルフラット構造によるバリアフリー性や静粛性を実現しました。「2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）」の会場アクセス輸送を担うシャトルバスとして採用されました。また、自動運転技術と組み合わせた実証運行にも活用されるなど、次世代公共交通に向けた社会実装が進展しています。

> BEVフルフラット路線バス



次世代FC路線バス

いすゞは、トヨタ自動車と共同で、FC路線バスの実用化に向けた開発を進めています。このFC路線バスは、「エルガEV」をベース車両として活用し、BEV開発で培った車両レイアウトやバリアフリー性能などを継承しています。FCVは、走行時にCO₂を排出せず、短時間での充填や長距離運行への対応が可能であることから、高稼働な公共交通に適した技術として期待されています。いすゞは今後も、BEV・FCVを含むマルチパスウェイの考え方のもと、多様なニーズに応じたソリューションを提供し、持続可能なモビリティ社会の実現に貢献していきます。

> FC路線バス



気候変動対策

北米中型BEV

北米におけるGHG削減のために、いすゞはAccelera by Cumminsのパワートレインを搭載した中型電動トラックの開発を発表しました。カミンズ社といすゞの両社の強みを活かし、お客様のゼロエミッション達成をサポートしていきます。



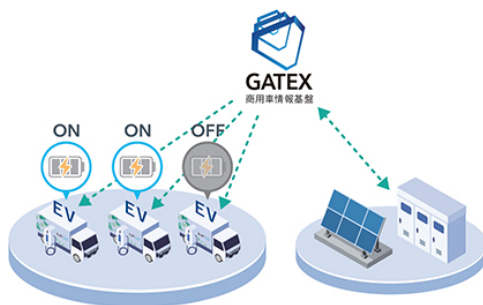
＞ 北米中型電動プロトタイプトラック

BEVの導入・運用支援トータルソリューションプログラム「EVision」の提供

いすゞは、2023年、量産BEV「エルフ EV」の市場投入に合わせ、BEVの導入・運用支援トータルソリューションプログラム「EVision」の提供を開始しました。

EVisionは、商用EVの導入検討のサポート、導入課題の解決、効果の定量化、さらなる改善提案によりお客様のカーボンニュートラルを実現するソリューションプログラムです。

お客様の拠点当たりのEV導入台数の増加を見込み、充電による電力基本料金の上昇を抑制するエネルギーマネジメントサービス「SmartEver」を展開しており、幅広いお客様に安心してEVをお使いいただけるようEVisionのサービス内容を拡充していきます。



＞ EVision

＞ SmartEver

EVision Cycle Concept（商用車バッテリー交換式EVコンセプト）

カーボンニュートラルの新たな選択肢として、いすゞはバッテリー交換式ソリューションの検討開発を行っています。車両とバッテリーの分離運用により、さまざまな社会課題の解決が期待できます。2025年度には国内での客先実証およびタイ現地法人での社内実証を開始し、実運用におけるバッテリー交換式の有用性を確認するとともに、得られた知見を車両やバッテリーステーションの開発へ活かしていきます。



バッテリーステーション

CNガス燃料（低炭素燃料の取り組み）

天然ガス自動車は天然ガスを燃料としていますが、その燃料をバイオメタンや再生可能エネルギー由来のe-methane※に置き換えることで、既存の車両やインフラを活用しながら低炭素化・脱炭素化を図ることが可能です。また、近年、世界的にバイオメタンの導入量は増加傾向にあります。e-methaneについても製造技術の開発が活発に進められており、今後の普及拡大が期待されています。昨年度には、新たに大阪万博において製造したバイオメタンを使った実証に参画するなど、CNガス燃料によるモビリティのカーボンニュートラル化の取り組みを推進しております。

※ e-methane：CO₂と再生可能エネルギー由来の水素から製造した合成メタン

CN燃料の普及と対応

いすゞグループでは、全社横断的活動としてCN燃料使用による車両の諸性能・耐久信頼性等の影響についての評価などを実施し、CN燃料の社会実装化に向けた取り組みを継続しています。

具体的な一例として、いすゞは協力する8社とともに、東京都の令和6年度「新エネルギー推進に係る技術開発支援事業」に、「新規HVO※混合燃料の開発及びサプライチェーン構築とその社会実装」が採択されました。このたび採択された9社は、かねてよりバイオ燃料などの使用を通じてサステナブルな社会の実現への貢献を目指しており、各々の分野でHVOベースの新たなバイオ燃料の開発・製造・貯蔵・輸送・実証利用などを実施し、サプライチェーン構築と社会実装への取り組みを継続します。

また、CN燃料の普及加速のため、CN燃料製造事業者に対し、燃料品質上の課題提起や改善提案について働きかけるとともに、供給や販売などの流通過程で追加の投資を必要としない制度作りなどにも積極的に参画していきます。

※ HVO：Hydrotreated Vegetable Oil（水素化処理植物油）の略。バイオマス（生物資源）原料を水素化処理した燃料で、軽油と混合でも単独でも利用することが可能。石油由来の軽油使用時と比較してCO₂排出量の削減効果が高いCN燃料のひとつ

気候変動対策

事業活動

2050年までに事業活動から直接排出されるGHGをゼロにするため、いすゞグループでは、エネルギー使用総量の削減や再生可能エネルギーの導入・拡大などに取り組んでいます。

エネルギー使用総量の削減

工程の効率化、設備などの運転方法の見直し、適正化、エネルギー使用量の見える化など、省エネルギー活動を継続して実施しています。
従来の運用方法を見直すことで効果が見られた取り組みは、グループ内で水平展開を行うことで、いすゞグループの事業活動全体でのエネルギー使用総量の低減につなげています。
いすゞグループは各国の気候変動に関連する法規制（国内の場合は、省エネ法^{※1}や温対法^{※2}など）や政策などを支持し、法に基づく行政機関への各種報告などを通じ、使用エネルギーの低減に対応しています。

※1 エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律

※2 地球温暖化対策の推進に関する法律

高効率溶解炉による省エネ

いすゞでは、2019年に宮本工業所および互交産業と共同で高効率アルミ溶解保持炉を開発し、2020年から藤沢工場およびいすゞエンジン製造北海道の2,000tダイカストラインで量産運用を開始しました。
本設備は、予熱効果を最大化する炉内構造の採用に加え、稼働状況に応じて必要な溶解量を把握し、燃焼能力を最適に制御する技術を導入しています。これにより、従来設備と比較してエネルギー消費量を約40%削減し、生産性と環境性能の両立を実現しました。
さらに、燃焼装置の変更ににより、水素をはじめとする多様な燃料への対応が可能であり、将来的なカーボンニュートラルの実現にも貢献する技術として期待されています。
こうした技術の先進性と産業界への波及効果が評価され、2025年11月7日に開催された「第41回 素形材産業技術賞」において、経済産業省製造産業局長賞を受賞しました。



「第41回 素形材産業技術賞」表彰式の様子



高効率アルミ溶解保持炉

> いすゞ、「第41回素形材産業技術賞」で「経済産業省製造産業局長賞」を受賞 □

環境配慮型販売拠点の拡大

販売拠点を新設、または改修する際には、LED照明の採用、再生可能エネルギーの導入など、エネルギー使用量の低減を進めています。また、新設時には車両整備や洗車からの排水による環境汚染を防止するため、従来より環境に配慮した排水処理装置を採用するなど、環境配慮型拠点を拡大することを推進しています。



いすゞ自動車首都圏 港北サービスセンター



いすゞ自動車首都圏 柏サービスセンター

クリーンエネルギーを創出

いすゞグループでは、事業所における再生可能エネルギー由来電力の利用拡大に加え、自らクリーンエネルギーを創出する取り組みも進めています。
日本国内では、藤沢工場および栃木工場に太陽光発電設備を導入しており、両工場合計で1,389kWの発電容量を有しています。加えて、国内連結会社においてもオンサイトPPAによる太陽光発電設備の導入を進めており、生産拠点や販売会社など、グループ全体で再生可能エネルギー創出の取り組みを拡大しています。
また海外のいすゞグループ各社においても、太陽光発電設備の導入を積極的に進めています。タイをはじめ、UAE、南アフリカ、ケニア、ベトナム、マレーシアなどの拠点においても太陽光発電設備の導入が進んでおり、再生可能エネルギーの創出・活用の取り組みをグローバルに広げています。
今後もいすゞグループは、省エネルギー設備の導入に加え、太陽光発電設備をはじめとするクリーンエネルギー創出設備の導入拡大を進め、事業活動における環境負荷低減に取り組んでいきます。



泰国いすゞ自動車（IMCT）の太陽光発電設備



いすゞ自動車インターナショナル（IIF）の太陽光発電設備

気候変動対策

クリーンエネルギーへ転換

事業所で使用するエネルギーについても、順次クリーンエネルギーへの転換を進めています。

いすゞでは、再生可能エネルギー由来電力の導入拡大を進めており、2025年度からはオフサイトコーポレートPPAおよび非化石証書付き電力を組み合わせることで、藤沢工場で使用するすべての購入電力を再生可能エネルギー由来の電力へ切り替えています。また、2027年度からは栃木工場においてもオフサイトコーポレートPPAの導入を計画しており、再生可能エネルギー利用のさらなる拡大を進めていきます。こうした取り組みにより、購入電力に占める再生可能エネルギー由来電力の比率は着実に拡大しています。

燃料についてはまだ電気のようなクリーンエネルギー技術が確立されていません。こうした状況を鑑み、いすゞでは2021年度から工場で使用する燃料の一部にカーボンオフセット都市ガス（地球環境貢献型）を使用しています。カーボンオフセット都市ガス（地球環境貢献型）は、天然ガスの採掘から燃焼に至るまでの工程で発生するGHGを、CO₂クレジットで相殺（カーボンオフセット）し、燃焼しても地球規模ではCO₂が発生しないとみなす液化天然ガスです。このクレジットはボランタリークレジットではありますが、国際的にも信頼性の高い機関から発行されたものであり、地域や生態系に重大な悪影響を及ぼさない等、導入先の調達要件・品質基準などが満たされたプロジェクトで構成されています。

こうした取り組みを天然ガス車利用ユーザーの皆様にも広く知っていただくため、いすゞではカーボンオフセット都市ガス（地球環境貢献型）を藤沢工場に併設する天然ガススタンドにも供給しています。同スタンドで供給する天然ガスはすべてカーボンオフセット都市ガス（地球環境貢献型）となっています。



供給を行う北関東の太陽光発電所

物流過程におけるCO₂排出量の削減

いすゞでは、物流過程におけるCO₂排出量を毎年1%削減することを目標に掲げ、CO₂排出量の削減の取り組みを実施しています。

主な取り組み

- 輸送方法の見直し
- 搬送時の省燃費運転促進
- 新規航路開拓による海上輸送の増便（モーダルシフト）
- 荷量に合わせたトラック輸送管理の徹底
- 返却時に折り畳めるリターナブルラックの使用拡大
- トレーラー輸送の拡大とコンテナ内貨物充填率向上
- コンテナラウンドユースの拡大
- 物流拠点におけるクリーンエネルギーへの転換

気候変動対策

輸送方法の見直し

いすゞグループでは、製品・部品の輸送ルートの見直しや最適化を継続的に進めており、グループ間の共同輸送などを通じて、輸送に伴うCO₂排出量の削減に取り組んでいます。

これまでは販売店・修理工場の休業日を考慮した部品配送センターからの配送便の調整、また一般道を使用していた藤沢地区から栃木地区への配送往復便の全線を高速道路利用へ変更などを実施し、燃費向上とCO₂排出量削減を実現しました。

2025年度からは対象範囲を拡大し、他社や部品メーカーとも協業しながら、さらなる環境負荷低減と輸送効率向上に取り組んでいます。

生産拠点への部品補充便では、従来、毎週月曜日から金曜日まで10t車2台体制で運行していました。1台は往復運行、もう1台は往路のみの運行でしたが、他社との共同配送開始に伴い、フルトレーラー1台による往復運行へ変更しました。本取り組みでは、他社部品との混載により積載効率を向上させ、輸送便数および燃料使用量の削減を図りました。改善前は、10t車2台の運行により、1運行日当たりの延べ走行距離が1,380kmでしたが、改善後はフルトレーラー1台による往復運行へ見直したことで、920kmまで短縮しました。

その結果、年間228便の運行削減と、年間約26KLの燃料使用量削減を実現し、輸送に伴うCO₂排出量削減にもつなげています。

また、部品メーカーからの引き取り物流では、従来1日9便を運行していましたが、便ごとの荷量や運行時間に偏りがあり、輸送効率の低下が課題となっていました。そこで、2025年度に積荷配分や運行内容の最適化を実施し、共同便の運行体制を見直しました。

これにより、便数削減と積載率向上を推進し、便数は1日9便から7便へ削減しました。年間では488便の削減を実現するとともに、走行距離を1日あたり2,826kmから2,198kmへ短縮し、年間約15万3,000kmの削減につなげました。さらに、トラック内の平均積載率は約60%から約80%へ向上し、輸送効率を大幅に改善しました。

これら施策により、ドライバーからも積載率の平準化や作業負荷の軽減等の評価も得られており、物流効率の向上だけでなく、運行品質の改善にもつながっています。

配送拠点である倉庫内においても、環境負荷低減に取り組んでいます。軽油を燃料とするディーゼルフォークリフトから電動フォークリフトへの切り替えを進めており、2030年度までにディーゼルフォークリフトゼロを目標に活動しています。また、2024年度からは、栃木エリアの倉庫内照明を人感センサー付きLED照明へ更新し、無人時には自動で消灯する仕組みを導入しました。その結果、CO₂排出量を削減するとともに、職場環境の改善にもつながりました。

今後も、他社との連携を強化し、輸送ルートや共同物流のさらなる最適化、混載輸送の拡大を通じて、環境負荷低減と安定的な物流体制の両立を図りながら、持続可能な物流の実現に取り組んでいきます。



電動フォークリフト



人感センサーにより無人時に消灯された倉庫

物流拠点でのクリーンエネルギーへの転換

2025年に開催された大阪・関西万博関連のEVバス補修部品供給にも携わったいすゞグループの物流拠点では、いすゞグループの「2030環境ロードマップ」に掲げる、事業活動における2030年までのCO₂排出量（Scope 1+2）の2013年度比50%削減目標の達成に向け、実効性のある施策を検討していました。

一方で、多くの拠点が賃貸物件であることから、太陽光発電パネルのような大規模設備の導入には制約がありました。そこで、再生可能エネルギー由来電力の活用について検討を開始しました。

再エネ電力への切り替えにより、一部拠点ではコスト増加も見込まれましたが、会議体ではSDGsやLNOB（Leave No One Behind：誰1人取り残さない）の観点から議論を重ねました。その結果、拠点間・部署間の垣根を越え、物流拠点全体での最適化を優先することで、脱炭素化に向けた取り組みを推進しました。

これにより、9拠点において、物流拠点全体の電力使用量の70%にあたる年間約620万kWh相当を、再生可能エネルギー由来の電力へ切り替えました。本取り組みは、環境負荷低減に加え、従業員の環境意識向上にもつながっており、環境配慮への姿勢を社内外へ発信しようとする動きも広がっています。

また、再生可能エネルギー活用の一環として、モータープール（車両の一時保管場所）においても、省エネと環境配慮を踏まえた拠点整備を進めています。まず、水銀灯からLED照明への切り替えを行い、全モータープールへの導入を完了しました。さらに、昼間に太陽光発電で蓄えた電力を夜間に活用するソーラーライトを順次設置しています。モータープールは、工場や倉庫と比較して電力使用量が少ないことから、LED照明に加えてソーラーライトを併用することで、拠点特性に応じた電力使用量の抑制を図っています。

今後も、環境負荷の低減と、安全で働きやすい職場環境の両立を目指していきます。



モータープールのソーラーライト

気候変動対策

コンテナラウンドユースの拡大

いすゞグループでは物流分野全体でカーボンニュートラル活動を実施しており、栃木、藤沢、横浜港、上尾の各エリアで、輸入用コンテナから貨物を取り出した後、空になったコンテナを輸出用コンテナとして再利用するコンテナラウンドユース（CRU）に取り組んでいます。

栃木エリアでは、従来、栃木工場で梱包するノックダウン（KD）部品の輸出に使用する空コンテナを横浜港まで引き取りに行っていました。現在は、船会社が指定する栃木工場近隣の内陸デポにおいて、他社が輸入貨物を取り出した後のコンテナを引き取り、KD部品の輸出用コンテナとして再利用しています。

藤沢エリアでは、他社との協業により、輸入貨物を取り出した後のコンテナを横浜港へ返却せず、藤沢工場近隣のいすゞグループ倉庫へ輸送し、KD部品の輸出用コンテナとして再利用するCRUを実施しています。

2025年度は新たに船会社1社とCRUに関する契約を締結しました。本取り組みでは、他社の輸入貨物の荷下ろし後に発生する空コンテナを港へ返却せず、KD部品の輸出貨物用コンテナとして再利用しています。これにより、年間24本の空コンテナ輸送を削減しました。

これまでのCRU活動は、日本物流団体連合会より高く評価され、協業他社とともに、2022年度から2024年度まで3年連続で物流環境大賞「特別賞」を受賞しました。

今後も、グループ内外の関係各社との連携を強化しながら、CRUのさらなる拡大と輸送効率の向上を図り、安定的な物流体制の構築とCO₂排出量削減を両立することで、持続可能な物流の実現とカーボンニュートラルへの貢献を目指していきます。



CRU KD出荷コンテナ内外

バイオマス資材の導入拡大

いすゞグループでは、海外組立工場向けKD出荷の包装資材にバイオマス資材を導入しています。バイオマス資材は、再生可能な植物由来原料を活用することで、石油由来資源の使用量削減に加え、ライフサイクル全体でのCO₂排出量抑制にも寄与する資材として活用を進めています。

2017年度から、年間約900万枚と最も使用量の多いA4サイズのポリ袋について、石油由来製品からバイオマス資材への切り替えを開始しました。その後、他サイズへの展開を進め、2023年度には全10サイズのポリ袋をバイオマス資材へ切り替えています。

また、気泡緩衝材についても、2022年度から全16サイズを対象に、バイオ原料を約15%配合したバイオマス資材への切り替えを実施しています。

さらに2025年度には、バイオマス資材導入の5種類目の取り組みとして、発泡シートを対象に、バイオ原料を10%配合した製品への切り替えを実施しました。導入にあたっては、資材メーカーから提供された物性データをもとに、品質面・作業面・安全面への影響を確認し、従来品と同等の性能を有すると判断したことから、年間約76万枚（重量換算約35t）を使用する発泡シート9品番へ適用しました。

今後も、包装資材における植物由来原料の活用を拡大し、環境負荷の低減と脱炭素社会の実現に貢献していきます。



バイオマス資材

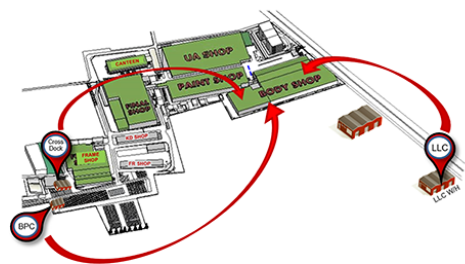
気候変動対策

外部倉庫機能の集約による物流効率化

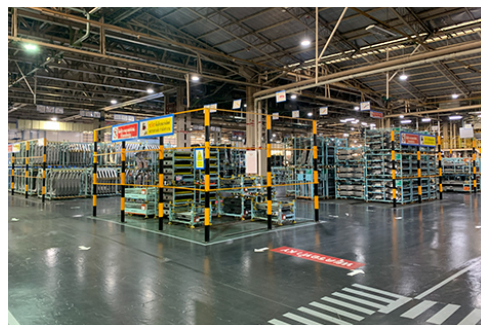
いすゞグループでは、物流効率化を通じた環境負荷低減を推進しています。

タイの泰国いすゞ自動車（IMCT）サムロン工場では、工場再編に伴い、外部倉庫を含む部品保管・供給機能を車体組立工程近傍へ集約しました。これにより、部品輸送距離の短縮と搬送効率の向上を実現し、物流プロセス全体の最適化を図りました。

その結果、物流に伴う燃料使用量を削減し、年間で軽油を約153KL、LPガスを約53tの削減を達成するなど、輸送に伴う環境負荷の低減に貢献しています。



部品保管・供給機能の集約



集約した部品倉庫

省燃費・安全運転講習会の開催

いすゞ製品のライフサイクルを考慮すると、CO₂排出が最も多いのは製品（車両）使用時となります。

いすゞでは、お客様に車両の走行性能に合わせた省燃費運転方法をお伝えするため、1995年から「省燃費・安全運転講習会」を国内外で開催しています。

過去3年間の開催実績

	回数（回）	参加人数（人）
2025年度	58	778
2024年度	77	1,039
2023年度	76	999



省燃費・安全運転講習会の様子

お取引先様との取り組み

いすゞは、「いすゞグループ サプライヤーサステナビリティガイドライン」にのっとり調達活動を実施し、お取引先様に対してもこのガイドラインに沿った活動を要請するとともに、要請に準ずる同意書への署名をお願いしています。本ガイドラインには、グリーン調達の観点を含めた環境に関する依頼事項も定めており、お取引先様に取り組みをお願いしています。これにより、お取引先様と一体となってバリューチェーン全体におけるサステナビリティおよび環境マネジメントの強化を進めています。

2022年度からはCDPのサプライチェーンプログラムに参画し、お取引先様の気候変動関連の取り組みやGHG排出量の把握を進め、お取引先様との連携を強化しています。

気候変動対策

横浜市との取り組み

いすゞは2023年10月に横浜市と「横浜市内の商用車部門におけるカーボンニュートラルの実現に向けた連携協定」を締結しました。横浜市内の商用車部門におけるカーボンニュートラル車の普及や、脱炭素に資する輸送の効率化に協働で取り組むことを目指しています。

この協定に基づき、2025年11月より横浜市内にてバッテリー交換式EV車を使い市内ファミリーマートへの店舗配送を開始、続いて2026年6月より塵芥車を使った横浜市内のごみ収集作業の実証実験を開始しています。

バッテリー交換式とすることで、短時間で満充電されたバッテリーへの交換が可能となり、商用車の電動化で課題となる充電に伴うダウンタイムの短縮につながります。これら実証実験では、現場業務の効率化と車両運行の継続性向上を目的に、運用面での効果を検証して参ります。



コンビニ向けバッテリー交換ステーション



塵芥車向けバッテリー交換ステーション

- ＞ 横浜市といすゞ自動車が連携協定を締結 
- ＞ いすゞと横浜市、バッテリー交換式EVごみ収集車の実証実験を開始 

資源循環推進

基本的な考え方

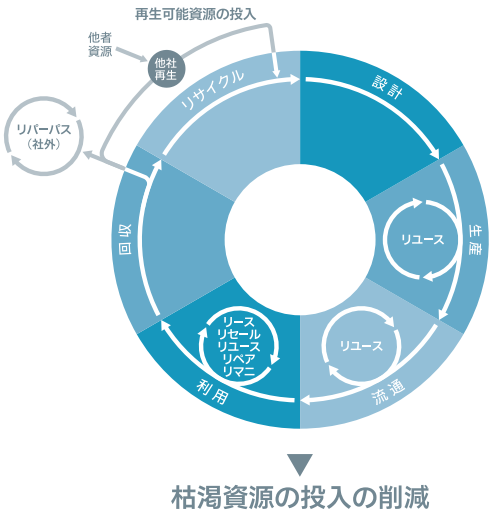
私たちの暮らしや社会、企業活動は多くの資源によって支えられています。一方で、限りある資源を循環的に活用する社会への転換が求められています。そのため、製品や資源を有効活用しながら、環境負荷低減と持続可能な成長の両立を目指す「サーキュラーエコノミー（循環経済）」の重要性が高まっています。

いすゞグループは、「いすゞ環境長期ビジョン2050」に掲げる「廃棄物・廃棄車両の再資源化率100%」に向けた活動を推進します。

活動においては、グループ共通の考え方として、「事業の中で資源や製品を循環し、物質をなるべく長く使うことで価値を最大化する経済モデル」をサーキュラーエコノミーと定義しました。対象範囲は、事業活動や製品・サービスに加え、原材料や副資材などの「物質」とし、エネルギーに関する取り組みは、カーボンニュートラル領域として区別しました。さらに、設計、生産、流通、利用、回収、リサイクルまでの各段階で資源を有効的・循環的に活用するための考え方を整理し、概念図を作成しました。

今後もグループ内外との協働を通じて、サーキュラーエコノミーの実現を目指していきます。

いすゞ環境長期ビジョン2050	2030環境ロードマップ	
Aspiration	2030チャレンジ	グローバルアクション
100% 廃棄物・廃棄車両の再資源化率100%	循環経済の実現に向けた活動を推進します	- 全拠点の排出資源量総量管理を徹底します - 資源の有効利用を推進します - ビジネスを循環型にしていきます



本図は、資源を循環利用することで、枯渇資源の投入削減を目指す考え方を示しています。

いすゞグループでは、製品を長く使っていただくことも重要と考えているため、リマニ※・リペアをはじめとする取り組みを推進しています。

※ リマニ：再生産（Remanufacturing）のこと。使用済み製品を回収した後、分解、部品交換などを経て新品同様の製品とすること

取り組み

資源の削減

梱包・包装資材の削減：リターナブルラックの導入拡大

いすゞグループでは、物流全体における環境負荷を低減する活動の一環として、グループ内で行う梱包出荷から海外工場における廃棄までを考慮した、環境負荷の少ない梱包資材の導入拡大を推進しています。中でも繰り返し利用可能な全仕向地共通のリターナブルラックの導入は2017年から推進しており、国内外の工場間部品輸送などに順次展開・拡大しています。リターナブルラックの導入拡大により、海外の組立工場で廃材となっていた、ノックダウン（KD）部品の梱包用ワンウェイラックの使用を削減することができました。



リターナブルラック

資源循環推進

従来は木製でワンウェイであったキャブ用ラックも鉄製のリターナブルラックへ変更することで、廃棄時の釘抜きなどの木材解体作業が不要となり、作業時の安全性も向上しています。

また、2021年度からは完成キャブをコンテナに積載する際に発生する上部空間を活用するため、キャブ用ラックの下に入る部品用リターナブルラックを開発しました。これにより、段積みによるコンテナ内充填率が向上しました。アクスルなどの大物部品や他のコンテナを使用して出荷していた部品をこの部品用リターナブルラックに搭載することにより、40ftコンテナを年間約300本分削減でき、省資源化のみならず、輸送における温室効果ガス（GHG）の低減にもつながっています。

2019年度には、単体重量が従来比33%減の軽量型リターナブルラックやコンテナ内の充填率を上げるための高さ違いの2種類のラックも開発し、2023年度には主要仕向国への展開が完了しました。また、2024年度から新型モデル車対応キャブ用リターナブルラックの開発を進め、2025年度より追加導入しました。これにより、2025年度に使用したリターナブルラックは累計16万2,000枚となりました。

今後も、環境負荷の低減と物流効率の向上を目指し、リターナブル資材の有効活用を推進していきます。



キャブ用リターナブルラック（オレンジ）＋
部品用リターナブルラック（ブルー）



新型モデル車対応キャブ用リターナブルラック

梱包・包装資材の削減：ストレッチフィルム・段ボール・帳票類の削減拡大

いすゞグループでは、資源循環活動の一環として、国内拠点間の搬送に使用する資材の削減にも取り組んでいます。いすゞロジスティクスでは、国内の2拠点間で包装された資材を搬送する際には、2段式の台車を使用しており、屋外作業が発生することを考慮して、台車の上から雨避けカバーを設置しています。

従来は、雨避けカバー内の包装された部品の荷崩れや落下を防ぐため、カバーの上からストレッチフィルムを巻いて固定していました。しかし、搬送後にはそのストレッチフィルムを廃棄しており、廃棄物の発生が課題となっていました。

また、高さ50cm、重量2kgのストレッチフィルムを持ち上げながら、2段式台車に2周巻き付ける作業は作業員への負担が大きく、腰痛や転倒につながるリスクもありました。

そこで、2024年10月より、ストレッチフィルムから繰り返し使用可能なラッシングベルトへ変更しました。これにより、作業面では軽量のラッシングベルトを2本巻くだけで固定できるようになり、作業負荷が軽減されました。品質面においても、台車からの包装された資材のこぼれ落ち防止につながっています。この取り組みにより、ストレッチフィルムの廃棄量を年間約5t削減するとともに、作業効率の改善にもつながりました。

2025年度から物流の生産拠点では使用済みストレッチフィルムのループリサイクルにも取り組みました。使用後のストレッチフィルムを分別し、再利用に適している透明で汚れていないストレッチフィルムのみを資材メーカーへ引き渡しています。これをメーカーで再生原材料に加工し、「同じ用途・同じ製品の材料」として製品化しています。これにより、排出していたストレッチフィルムの内、年間約51tをループリサイクルへ移行し、CO₂排出量の削減に加え、原材料の使用削減にも貢献しています。

また、ストレッチフィルムに加え、2025年度からは全国の部品配送センターにおいて、リサイクル処理が可能な廃棄物処理業者への見直しを行いました。これにより、これまで一般ごみとして処理されていた段ボールなどの紙類、約88tをリサイクルすることができました。

さらに、全国の部品配送センターへの補充部品については、これまで指示伝票の上に、別途行き先帳票を貼付していましたが、指示伝票自体を行き先別にカラー化することで行き先帳票が不要となり、年間約5万枚の印刷物の削減につながりました。これらの取り組みにより、2025年度は補給部品にかかわる業務全体で前年度比約10%、年間17万枚弱の印刷物削減を達成しました。

今後も、廃棄物削減と資源循環の両立を図ることで、環境負荷を低減していきます。



（変更前）ストレッチフィルムを巻く作業



（変更後）ラッシングベルトを巻く作業

資源循環推進



生産拠点のリサイクルセンター（右列がルーブリサイクル用ストレッチフィルム）

梱包・包装資材の削減：プラスチック固定材から段ボール固定材への切り替え

いすゞグループでは、持続可能な社会の実現に向け、日々、環境に配慮した梱包方法を検討しています。2024年度には、初のEV車のノックダウン（KD）生産に伴い、いすゞロジスティクスでは車両コンセプトに合わせた環境配慮型梱包資材の開発・採用を本格的に開始しました。

従来、梱包仕様を設計する際、部品の固定材には石油化学由来のプラスチック発泡材を主に使用していました。しかし、EV車の車両コンセプトに合わせ、石油化学由来の梱包資材を削減するため、日本国内で95%以上がリサイクルされている段ボールを用いた固定材の採用にチーム全体で取り組みました。

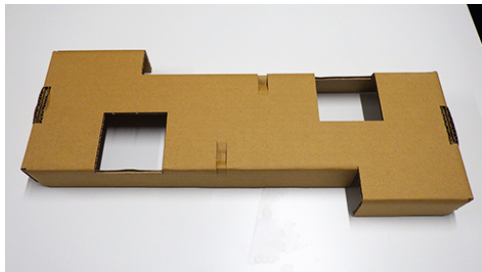
段ボール固定材は発泡材と性質が大きく異なり、従来にはない新たな発想と工夫が必要でしたが、試作を繰り返すことで、着実に採用を拡大しています。また、ノウハウの蓄積や技術力の向上に加え、環境に対する意識改革にもつながりました。

品質、コスト、作業性、運用などクリアすべき課題は多くありましたが、資材メーカーや関係部署と連携し、2024年6月よりEV車のラジエターを含む8部品に段ボール固定材を導入しました。これにより、プラスチック発泡材を年間308kg削減することができました。

2025年度は、積層段ボールに加え、ハニカム段ボールや組立式段ボール固定材など、多様な環境配慮型梱包資材の導入検討を推進しました。コストと作業性の両立を重視し、試行錯誤を重ねた結果、段ボール固定材3件の導入につなげることができました。

さらに、これまで適用が難しかった大型部品分野にも取り組みを拡大し、排気系後処理装置（DPD）を対象に、資材メーカーと共同で大型段ボール固定材の開発を進めています。

今後も、環境に配慮した設計を取り入れ、梱包分野における環境負荷低減に貢献していきます。



段ボール固定材を使用した部品包装



水資源の有効活用

いすゞの事業活動では車両製造、工場の維持管理、排水処理など、さまざまな場面で大量の水を使用しています。限りある水資源を保全するため、工程使用水や排水処理水の再利用、使用量低減などに取り組んでいます。

製品・部品の再利用

リマニユニットを活用したメンテナンスリース

いすゞでは、短期間で高稼働運行したリースアップ車に対し、いすゞのリマニ技術によって、再利用可能なエンジンやトランスミッションなどの主要部品を新品同等に機能回復させ再生した車両（以下「リマニユニット車」）を、再度メンテナンスリースで提供しています。

大型トラック“GIGA type-Re”に加え、お客様からのご要望にお応えし、2025年3月より中型トラック“FORWARD type-Re”の提供も開始しました。これにより、幹線輸送から中距離・地域配送まで、より幅広い輸送用途においてリマニユニット車を活用いただける体制を整えています。

リマニユニット車の機能回復にあたっては、高度純正整備「PREISM」を活用して車両のコンディションを把握し、交換が必要な部品のデータを検出したうえで実施しています。車両ごとの稼働状況や整備履歴を踏まえた点検・整備を行うことで、再生車両であってもお客様に安心してお使いいただける品質の確保に努めています。PREISMは、車両から送信されるコンディションデータをもとに、予兆・予防整備や休車時間の短縮につなげるサービスです。

部品を再利用することで資源の循環利用に貢献するだけでなく、新車と比較して製造時のCO₂排出量を、大型トラックでは約76t/台^{※1}、中型トラックでは約28t/台^{※2}削減することが可能で、GHG削減にもつながります。

2025年度は、既存車型での導入実績を踏まえ、地域販売会社と連携しながら、お客様の使用条件や整備履歴、車両状態を確認し、リマニユニット車として再生・提供可能な車両の把握に取り組みました。また、メンテナンスリースでの再提供に加え、リマニユニット車の再販などの活用方法も視野に入れ、より多くのお客様に循環型車両をご活用いただくための検討を進めています。

今後は、これまでの導入実績や知見を活かし、お客様からご要望をいただいているトラクタヘッドや冷蔵冷凍車といった他の車型・架装物への対応拡大を進めていきます。車両本体だけでなく、架装物や使用用途に応じた再生・整備のあり方を検討し、販売会社、整備拠点、お客様と連携しながら、リマニユニット車の活用機会を広げていきます。

いすゞは、リマニユニット車のメンテナンスリースを通じて、お客様の車両稼働を支えながら、資源投入量の低減、製造時CO₂排出量の削減、車両価値の長期活用を推進し、循環型ビジネスの拡大に取り組んでいきます。



リマニユニット車

※1 5年間で約100万km走行した大型トラック「ギガ」にて算出
※2 5年間で約70万km走行した中型トラック「フォワード」にて算出

資源循環推進

リビルトの推進

いすゞグループでは、使用済みのエンジンや部品を回収し、分解・洗浄・検査を行ったうえで、必要な部品を新品に交換し、再び製品としてよみがえらせる「リビルト」に取り組んでいます。

こうして製造されたリビルト製品は、新品と同等の品質基準に基づく検査を実施し、いすゞ純正リビルト・リユース部品「E-PARTS」として販売しています。

いすゞエンジン製造北海道では、エンジンやトランスミッションなどのリビルトを通じて、資源使用量や製造時のエネルギー削減を推進しています。また、製品や部品の情報を適切に管理することで、品質の維持・向上や、安心して使用いただける仕組みづくりにも取り組んでいます。

今後も、リビルト事業を通じて得られた知見を製品開発や品質向上に活かし、より高い製品価値の提供を目指していきます。



再組み立て中のリビルトエンジン

廃棄物の再資源化

自動車リサイクルへの対応

いすゞは、2005年1月の自動車リサイクル法施行以来、使用済み自動車から発生するフロン類、エアバッグ類、ASR※の3品目について、適正な回収・リサイクルに継続して取り組んでいます。

また、リチウムイオン電池については、2018年12月より自動車再資源化協力機構の回収スキームを活用し、適切な回収・処理を実施しています。2025年度は26台を処理しました。

これらの取り組みを通じて、いすゞは使用済み自動車の適正処理に努めています。

さらに、再生材活用に関する日本自動車工業会の自主目標についても、いすゞは乗用車向け目標の達成に向けた取り組みを推進しています。

※ ASR：Automobile Shredder Residue（自動車シュレッダーダスト）の略

自動車リサイクル法への取り組み

環境リスク予防／対策

基本的な考え方

いすゞグループは、いすゞ環境長期ビジョン2050のAspirationに「安心・安全な操業、製品を追求」を掲げています。環境経営基盤とサプライヤーエンゲージメントを強化することで、環境リスクの予防に努めます。

いすゞ環境長期 ビジョン2050	2030環境ロードマップ	
Aspiration	2030チャレンジ	グローバルアクション
 安心・安全な操業、 製品を追求	環境経営基盤とサプライヤーエンゲージメントを強化します	- グループ共通環境経営体制を構築します - 持続可能なサプライチェーンを構築します - 事業活動における環境・自然リスクの把握と適応を進めます

取り組み

水資源保全の推進

水リスクの把握と対応

昨今、気候変動によって、水資源の安定確保や河川氾濫などの「水リスク」の発生懸念が高まっています。いすゞでは、2015年度からグローバルな水リスク評価ツールである「AQUEDUCT」を使用し、水リスクの調査を実施しています。調査の結果、いすゞでは、地下水や上水を使用していますが、水使用そのものについては喫緊の課題はないことを確認しました。一方で、地理的な条件などにより、大雨などの異常気象に起因する洪水や干ばつ、水源枯渇リスクなどによる操業リスクやサプライチェーンへの影響があることがわかりました。こうした状況を鑑み、水資源の使用量低減など、操業／事業リスクを踏まえた水リスクへの対応を進めています。

水ストレスのない社会の構築

いすゞグループは、すべての人が安心して安全な水を確保できる水ストレスのない社会構築への貢献を推進しています。

Isuzu Gives Water...for Life

タイのいすゞグループ21社は、同国の地下水資源局や地域当局と協働で、水ストレスのない社会構築への貢献活動「Isuzu Gives Water...for Life」に取り組んでいます。このプロジェクトは、タイ国内の辺境地域において水が汚染されている学校に飲料水を供給するための浄水システムを設置し、教員や生徒たちに管理方法を学んでもらいながら、持続的に飲料水を確保できるようにする取り組みです。2013年から開始し、2026年3月までに46回実施しています。



プロジェクトの様子

環境リスク予防／対策

化学物質管理を徹底

事業活動で使用する化学物質や、製品に含まれる化学物質が環境に及ぼすリスクを最小化するため、環境リスク対策を徹底しています。2025年度は化学物質関連における事故の発生はありませんでした。

事業活動で使用する化学品の使用管理

事業活動で使用する化学品（塗料や油脂類など）による環境リスク低減および従業員の安全確保のため、新たな化学品を使用する際には事前に申請を行い、化審法※1・労働安全衛生法・毒劇法※2などにに基づき化学品の使用可否を審査することを社内規定で定めています。この事前審査結果に基づき、必要な措置を施したうえで使用しています。2025年度は215件について事前審査を実施しました。また、事業所で使う化学品に含有する化学物質や使用量などの情報をデータベース化し、事前申請分の随時登録、登録情報の適宜更新を行うことで管理を強化しています。このデータベースを活用することで、化管法※3に基づくPRTR（化学物質排出移動量登録）の届出を適正に行うほか、化審法・労働安全衛生法・毒劇法・化管法の法改正に適切に対応しています。さらにデータベースの情報を参照し、環境負荷の少ない化学品への変更や工程の見直しなどにより有害な化学物質の使用を低減する活動に取り組んでいます。

- ※1 化審法：化学物質の審査および製造等の規制に関する法律
- ※2 毒劇法：毒物及び劇物取締法
- ※3 化管法：化学物質排出把握管理促進法

VOC排出量の低減

いすゞは、日本自動車工業会の推進するVOC（揮発性有機化合物）低減に対する自主的取り組みに基づき、VOCの回収や塗装工程の見直しなどにより工場外へのVOC排出量の低減に取り組んでいます。

製品に含有する化学物質の管理

設計・開発段階から原料や構成部品に含まれる化学物質に配慮し、日本国内法のほか欧州REACH規則、ELV指令およびELV規則、米国TSCAなど各国の化学物質規制への対応を行っています。各国の法規動向を踏まえ、いすゞとして使用を禁止または管理する化学物質をいすゞ技術標準規格として規定し、製品に使用する原材料や部品に適用しています。部品中に含まれる化学物質に関する情報は、自動車業界標準のグローバルな製品含有化学物質情報伝達システムであるIMDS（International Material Data System）を活用し、お取引先様よりいただいた情報を社内システムにて管理しています。そのデータを適宜集計し、法規適合性の確認や必要な届出・報告を行うとともに、新たに規制対象となる化学物質の削減に活用しています。

サプライチェーン全体での管理

いすゞでは、日本自動車工業会および日本自動車部品工業会が共同で策定した「製品含有化学物質管理ガイドライン」附属の自己診断シートを活用し、お取引先様の管理体制や取り組み状況についての情報交換を行うことで、サプライチェーン全体での化学物質管理のレベルアップを目指しています。

オゾン層破壊物質の排出抑制

いすゞは、2015年施行のフロン排出抑制法※にのっとり、全拠点において、業務用冷凍空調機器をはじめとするフロン類使用機器の冷媒について点検を強化するなど、適正な管理を実施しています。さらに、設備更新時はノンフロン型設備の導入を推進し、オゾン層破壊物質排出抑制を進めています。2025年度のフロン漏えい量は、法定報告義務である1,000t-CO₂/年未満でした。このような取り組みが評価され、2025年度には日本冷媒・環境保全機構による「第5回JRECO フロン対策格付け」では調査対象企業のうち最も優秀なAランク企業108社（全体の7%）に選ばれました。Aランク企業に選定いただくのは2022年度から4年連続となります。いすゞはこれからも法に基づく適切な冷媒管理、機器点検の徹底、ノンフロン冷媒の選定の推進を通じ、フロン漏えい量の削減に向けた取り組みを推進していきます。

※ フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律



「第5回JRECO フロン対策格付け」表彰式の様子

土壌汚染の管理

いすゞでは、土壌汚染による健康被害を防止するため、一定規模以上の工事や新たな建築を行う際には、土壌汚染対策法および条例に基づく土地の汚染状況調査を実施しています。2025年度は土壌の汚染状況調査を伴う工事を実施しましたが、調査の結果、基準超過となる土壌汚染は確認されませんでした。いすゞはこれからも各種工事実施において、確実に汚染状況を調査し適切な対応を進めていきます。

大気汚染物質・排水の管理

いすゞの工場では、ボイラーなどのばい煙発生施設の適正な管理を行っています。排出ガス中の大気汚染物質であるNO_x（窒素酸化物）やSO_x（硫黄酸化物）などは、規制基準値内であることを確認しています。また、工場の排水は、処理設備で処理を行った後に下水道や公共水域に放流しています。放流水は定期的に分析し、規制基準値内であることを確認しています。

生物多様性保全

基本的な考え方

いすゞグループの事業活動は、生物多様性を育む自然界に依存していると同時にさまざまな影響も与えています。そのため、いすゞグループは環境省による「生物多様性民間参画ガイドライン」や「経団連生物多様性宣言」などを参考に、いすゞグループ生物多様性方針を策定し、持続可能な社会実現のため生物多様性と事業活動の調和を目指した行動を推進しています。

いすゞ環境長期ビジョン2050のAspirationで掲げた「地域本来の生物多様性を保全」を実現するため、いすゞグループの周辺地域を基点にNGOなど各種ステークホルダーと協働・連携し、地域本来の生物多様性を保全する活動に取り組みます。

また、いすゞは2020年1月に経団連の生物多様性宣言にも賛同しています。

いすゞ環境長期ビジョン2050	2030環境ロードマップ	
Aspiration	2030チャレンジ	グローバルアクション
 地域本来の生物多様性を保全	各地域固有の生物多様性保全活動を推進します	- 地域と連携し、地域固有の生物多様性保全活動を推進します - 積極的な情報開示を進めます - 従業員の環境意識を向上し自然共生社会の実現を支える人材育成を推進します

いすゞグループ生物多様性方針（2018年策定）

基本理念

私たちいすゞグループはすべての事業活動における生態系との関わりを理解し、持続可能な社会実現のため、生物多様性と事業活動の調和を目指した行動を推進します。

行動指針

- 従業員一人ひとりが私たちの事業活動は生物多様性が生み出す恵みを受け、同時に影響を与えていることを学び、自覚します
- すべての事業活動で生物多様性への影響の低減、生物多様性の保全につながる活動を積極的に行います
- グローバルな視点で多様な地域性に配慮し生物多様性の保全を図ります
- より良い保全活動を推進するため、ステークホルダーとの連携、協力を積極的に推進します
- 活動内容などの情報開示を通して、ステークホルダーとのコミュニケーションと協調を大切に、地域社会に貢献します

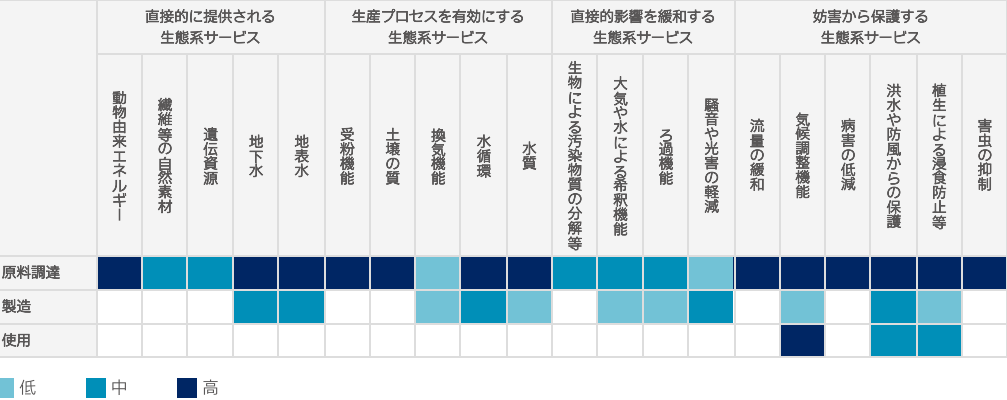
取り組み

自然への依存と影響の評価

いすゞでは、自然への依存や影響の大きさを把握するツール「ENCORE」※1を用い、バリューチェーンにおける依存および影響について評価し、ヒートマップを作成しました。今後、この結果および当社の事業を踏まえ、自然資本に関するリスクと機会の評価を進めます。

原材料の調達については、環境負荷の低減やGHG排出量の削減などに対するお取引先様とのコミュニケーションによるエンゲージメントの強化、製造および使用については2030環境ロードマップに沿った取り組みにより、リスクの低減と機会の獲得を目指します。

依存に関するヒートマップ※2



影響に関するヒートマップ※2



※1 Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure の略

※2 原料調達に関しては、複数の原料（石油、鉱物、ガラス、天然ゴムなど）や調達プロセス（化学品、金属、電子部品、タイヤなど）があるため、依存および影響の度合いが大きいものを採用することで過小評価とならないよう配慮

生物多様性保全

生物多様性保全活動を推進

いすゞは藤沢工場、栃木工場において、近隣の大学と協働で工場敷地内の生物多様性保全活動に取り組んでいます。2013年から、工場敷地内の動植物について調査を開始し、その結果、両工場ともに林の手入れが不十分なことで敷地内の生態系の偏りや外来種の繁茂が生じ、里山としての公益的機能が弱まっていることがわかりました。そこで大学からの助言をもとに、2016年度から在来種が繁茂するエリアの整備など構内の手入れを実施しています。2017年以降、毎年の調査により外来種の減少や生態系の偏りの改善傾向が確認されています。



藤沢工場 敷地内林地の保全（左：整備前、右：整備後）



栃木工場 敷地内緑地の保全（左：整備前、右：整備後）



また藤沢工場では、地域の大学研究室の専門的知見を活用し、活動エリアにおいて敷地内に生育する植物や外来種植物の除去方法について解説いただきました。当日は、A0サイズのパネルを用いて植物キャラクターを演じながらのわかりやすい説明で、従業員の生物多様性保全に対する理解促進と意識向上につなげました。



近隣の大学生による解説

地域の生態系保護活動を推進

周辺地域の生態系保護活動を推進し、周辺地域の生態系と生物多様性の保全を推進します。また、こうした活動をいすゞグループ全社で推進することで、グローバルな生物多様性保全活動を推進していきます。

渡良瀬遊水地保全活動

いすゞは、2016年から栃木工場近隣にある渡良瀬遊水地の保全活動に参画しています。渡良瀬遊水地は日本最大の遊水地であり、地域の水害を防ぐための重要な治水機能を担うとともに、絶滅危惧種を含む多数の動植物が生息するラムサール条約登録湿地です。いすゞは、栃木工場と周辺地域のグループ会社の有志とその家族とともに、地域行政やNPOが主催するヨシ刈りや外来植物除去、ごみ拾いなどの活動に参加しています。地域の皆様と続けている保全活動が実を結び、渡良瀬遊水地はコウノトリの飛来、営巣が確認されるようになりました。2021年度には栃木市から「環境保全団体」として、また小山市からは2021年度から2025年度と5年連続で「小山市渡良瀬遊水地湿地保全サポート団体」として、それぞれ感謝状をいただきました。また、栃木工場では、渡良瀬遊水地に流れ込む渡良瀬川の上流にある足尾の植樹活動にも取り組んでいます。足尾は銅山の精錬による煙害で周囲の山が荒廃しました。山の復元のため植樹活動に参加することで、上流と下流の環境活動を通し環境を学ぶ場としています。



外来植物除去活動の様子



小山市から5年連続で表彰



足尾の植樹活動参加者

生物多様性保全

かながわ水源の森林づくり活動

いすゞ藤沢工場では、2018年度から神奈川県森林再生パートナー事業に参画し、同工場で使用する地下水の水源となる森を守るため南足柄市21世紀の森保全活動・足柄上郡やどりき水源林保全活動を実施しています。2019年度からは藤沢工場内のグループ会社も活動に加わっています。荒れた森から元気な森に戻すための間伐作業や自然観察を通し、生物多様性の大切さと水源となる森を保全することの重要性を改めて認識しながら活動しています。2020年度と2021年度は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため活動を自粛しましたが、2022年度から活動を再開し、2025年9月に行った保全活動には3社8名、2025年11月に行った保全活動には3社18名の従業員とその家族が間伐作業に参加しました。



南足柄市21世紀の森保全活動



足柄上郡やどりき水源林保全活動

いすゞプラザのビオトープ

いすゞプラザでは、所在地である藤沢地域固有の生態系を再現したビオトープを設置しています。2019年度より地域の大学の研究室と連携し、ビオトープが地域の皆様にとっての憩いの場として、自然を身近に感じてもらえる場所になるよう樹木表示の内容見直しなど、さまざまなアドバイスをいただき、改善を進めています。学生の皆様にはフィールドワークの場として、また地域共生を考える実践の場として活用いただき、研究成果をいすゞに発表してもらう場を設けています。従業員も学生の斬新なアイデアに刺激を受けながら、生態系保全の大切さを改めて学んでいます。

タイにおける植林活動

タイの泰国いすゞ自動車（IMCT）では、天然資源・環境省森林局と連携し、森林生態系の保全に向けた「いすゞ植林活動」を継続的に実施しています。2025年度には第13回目となる活動を実施しました。2025年9月、チャチュンサオ県サナムチャイケート郡の国有保護林であるクウェーラボム森林およびシーヤット森林において、生態系の回復を目的に、在来種を含む4,000本以上の樹木を約3.2haの敷地に植樹しました。また、2022年から2024年にかけても合計約12.8haの植林を実施しており、継続的な森林保全活動を通じて、生物多様性の維持・向上に取り組んでいます。



いすゞ植林活動

生物多様性保全

持続可能な調達を推進

環境に配慮した素材の採用

いすゞは、従来のトラックの荷台の材料である木材を森林保全の観点から、イネ科の竹に変更しました。竹は成長スピードが早く、約5年で材料として活用できることに加え、耐久性に優れることからトラックの荷台に適した素材と言えます。竹製の床材は2023年3月に発売した新型エルフをはじめ、多くの車種で採用しています。



竹床材を利用した車両

自然共生社会を実現するための人材育成推進

いすゞでは、従業員の環境意識啓発、いすゞの環境活動への理解を深めることを目的に、2016年度より従業員を対象に定期的に環境教育を実施しています。教育の実施形態は、eラーニングと集合教育を併用することで、従業員の移動によるCO₂発生の抑制にもつながっています。また、2023年度から新たに全いすゞグループの環境活動担当役員や担当者を対象に共通の環境教育を実施し、「いすゞ環境長期ビジョン2050」や「2030環境ロードマップ」の理解促進を進めています。この活動は今後いすゞグループ全従業員に拡大し、いすゞグループの一人ひとりがお客様やパートナーの皆様とともにいすゞ環境長期ビジョン2050の実現に取り組めるよう人材育成につなげていきます。

工場周辺地域とのコミュニケーション

いすゞ藤沢工場では、近隣6地区の自治会役員の皆様を対象に、いすゞと藤沢工場の環境保全の取り組みを紹介し、いすゞの活動にご理解をいただく場を設けています。2025年11月は長後地区9名の方にご参加いただきました。また近隣ではありませんが、静岡県藤枝市や大阪府松原市の方々の工場見学の際に、環境保全の取り組みも紹介しています。



環境保全の取り組み説明の様子（写真は2024年11月開催時）