

V O L V O

*For life. To give people
freedom to move in a personal,
sustainable and safe way.*



VOLVO CAR GROUP
SUSTAINABILITY REPORT 2022

日本語版

目次

- 04** [サステナビリティ目標](#)
- 05-06** [気候変動対策](#)
- 07-08** [循環型経済](#)
- 09-10** [倫理的かつ責任ある事業活動](#)
- 11** [バリューチェーン](#)
- 12** [用語解説①](#)
- 14** [ステークホルダー・エンゲージメント](#)
- 15** [マテリアリティ分析](#)

気候変動対策

- 16** [バリューチェーン](#)
- 17** [ライフサイクル排出量の削減](#)
- 18** [テールパイプからの排出量](#)
- 19** [サプライチェーンからの排出量](#)
- 19-20** [事業活動からの排出量](#)
- 20** [CO₂パフォーマンスが鍵](#)
- 21** [用語解説②](#)

循環型経済

- 22-23** [循環型ビジネスの影響](#)
- 23-26** [資源価値の保持](#)
- 26** [部品価値の保持](#)
- 27** [商品価値の維持](#)
- 28** [ビジネスとパートナーシップ](#)
- 28** [廃棄物の削減](#)
- 29** [用語解説③](#)

倫理的かつ責任ある事業活動

- 30-37** [グローバル人材基準](#)
- 38-42** [責任ある調達](#)
- 43-45** [倫理的かつ責任ある企業活動](#)
- 46** [人権保護](#)
- 47** [サステナブル・ファイナンス](#)
- 48** [用語解説④](#)

- 49** [ボルボ・カーズと国連の持続可能な開発目標](#)
- 50** [サステナビリティ・レーティングとESGパフォーマンス評価](#)
- 51-54** [私たちの歴史](#)



サステナビリティはボルボの成功への鍵

SUSTAINABILITY IS KEY TO OUR SUCCESS





サステナビリティ目標



気候変動対策 CLIMATE ACTION

2040年までにクライメート・ニュートラルな企業になる

私たちは、1.5°Cの約束をはじめとするパリ協定と足並みを揃えることを目指しながら、バリューチェーン全体を通じて温室効果ガスの排出を削減するための行動を起こしています。2025年と2030年までに設定している意欲的な中間目標を達成しながら、2040年までにクライメート・ニュートラルな企業になることが私たちの目標です。

2020年代半ばまでの目標

- ・平均的な車1台あたりのCO₂排出量を40%削減する(基準値：2018年)
- ・テールパイプからの排出量を50%削減
- ・サプライチェーンからの排出量を25%削減
- ・事業活動からの排出量を25%削減

2030年の目標

- ・科学的根拠に基づく目標設定(SBTi) *によって検証された目標を達成する
- ・スコープ1とスコープ2の温室効果ガス排出量の絶対量を60%削減(基準値：2019年)
- ・ボルボ車の使用による1キロメートルあたりのスコープ3の温室効果ガス排出量(GHG)を52%削減(基準値：2019年)(Well-to-Wheel)

*当社の2030年のクライメート・ニュートラル対策は、CDP、国連グローバル・コンパクト、世界資源研究所(WRI)、世界自然保護基金(WWF)のパートナーシップによる科学的根拠に基づく目標設定(SBTi)により検証された、1.5°C目標に沿って実施されています。



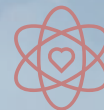
循環型経済 CIRCULAR ECONOMY

循環型ビジネスを実現する

ボルボは循環型経済に取り組んでいます。私たちは、車、オペレーション、サプライチェーン、そして廃車時に、価値があり、有限であることが多い素材をより有効に活用する必要があります。循環型の原則を採用することで、環境フットプリントを大幅に削減し、コストを削減し、新たな収益源を生み出すことができます。

2020年代半ばまでの目標

- ・循環型経済原則の採用により、年間10億スウェーデンクローネ(約128億円)のコスト削減と新たな収入源を創出(基準値：2018年)
- ・循環型経済原則の採用により、年間2,500キルトンCO₂排出削減(基準値：2018年)
- ・新型車にリサイクル素材またはバイオベース素材を25%使用
- ・製造時における車両1台あたりの生産廃棄物量を40%削減(基準値：2018年)(前年から目標を強化)
- ・製造時における車両1台あたりの生産用水使用量を40%削減(基準値：2018年)(前年から目標を強化)



倫理的かつ責任ある事業活動 ETHICAL & RESPONSIBLE BUSINESS

倫理的で責任あるビジネスのリーダーとして認知される

私たちは、企業、個人レベルともに、自らの価値観を実践し、常に倫理的で責任を持って行動する文化を支える努力をしています。私たちは国際的な基準や条約、そして国連の持続可能な開発目標を支持します。

重点分野：

- ・業界における新たなグローバル人材基準の確立を目指す
- ・責任ある調達を実践し、調達において持続可能性を品質やコストと同等に扱う
- ・倫理的かつ責任ある事業活動を通じて、従業員、顧客、ビジネスパートナーとの信頼関係を維持する
- ・バリューチェーン全体を通じて人々の権利を尊重し保護する
- ・サステナブル・ファイナンスの推進



ボルボは、モビリティにおける最高水準のサステナビリティを約束します

ボルボにとって、サステナビリティは安全性と同じくらい重要です。ボルボは、クライメート・ニュートラルを追求し、循環型経済を取り入れ、責任ある事業活動を行うことで、人々と地球を守るパイオニアとなることを目指しています。ボルボは、他者とのパートナーシップのもと、このような取り組みを行うことで、持続可能な開発に関する世界的な課題に確実に対処し、収益性の高い成長を支えることができると信じています。サステナビリティは私たちのビジネスの中心であり、シンプルに言えば、将来の成功の鍵なのです。



炭素/CO₂：二酸化炭素換算値を含む



気候変動対策：2022年の成果

2040年までにクライメート・ニュートラルな企業になる — 明確な2020年代半ばまでの目標を掲げる

私たちは2040年までにクライメート・ニュートラルな企業になることを目標に掲げており、その達成に向けた中間目標を設定しています。2018年から2025年にかけて、平均的な車のカーボンフットプリントを40%削減することを目指しています(走行距離20万キロ以上)

50%

テールパイプからの排出量の削減

2025年までに世界販売台数の50%をEVにすることで、この意欲的な目標を達成するつもりです。これは、当社の全製品の電動化を継続し、EVの新モデルを発売することによって実現します。

2022年のハイライト：

- ・3番目のEV、ボルボEX90の発売
- ・急速に進むEV化を推進するため、2回目となる5億ユーロのグリーンボンドを発行
- ・COP27にて、ゼロ・テールパイプ・エミッション・モビリティの普及を推進するプラットフォームであるAccelerating to Zero Coalitionへ参加
- ・ボルボ・カーズ・オーストラリアとボルボ・カーズ・タイランドが、2026年以降EVのみを販売することを発表

➡ 詳細はP18参照

25%

サプライチェーンからの排出量を25%削減

ボルボは、サプライヤーの事業活動においてクライメート・ニュートラルエネルギーの使用を支援することにより、この意欲的な目標を達成するつもりです。ボルボは、鉄鋼、アルミニウム、バッテリー製造など、炭素集約型産業における排出量削減に取り組んでいます。

2022年のハイライト：

- ・鉄鋼業界の脱炭素化を加速させることを目的としたSteelZeroイニシアチブに自動車会社として初めて参加。
- ・Northvolt社と合併でイーテポリにバッテリー製造施設を建設する計画を発表。新工場の完成後は、クライメート・ニュートラルエネルギーで操業予定。

➡ 詳細はP19参照

25%

事業活動からの排出量を25%削減

私たちは、2025年までに自社の事業活動（製造および非製造事業）において100%クライメート・ニュートラルを達成するとともに、物流、販売、通勤、出張による排出量を削減することで、この意欲的な目標を達成することを目指します。

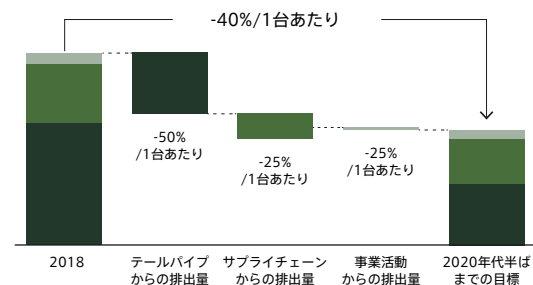
2022年のハイライト：

- ・製造時に、66%がクライメート・ニュートラルエネルギーで稼働し、94%以上クライメート・ニュートラルな電力を使用
- ・スロバキアにクライメート・ニュートラルなEV工場を建設する計画を発表

➡ 詳細はP19-20参照



CO₂削減目標 (車1台あたりのCO₂排出量・トン)



主要要素

- テールパイプからの排出量
 - ・2020年代半ばまでに販売車の50%をEVにする
- サプライチェーンからの排出量
 - ・1次サプライヤー拠点で100%クライメート・ニュートラルエネルギーを使用
 - ・リサイクル素材や化石燃料を使用しない素材の使用を増やす
 - ・効率的なバッテリー供給と生産
- 事業活動からの排出量
 - ・2025年までに製造および非製造事業ともにクライメート・ニュートラルにする
 - ・物流業務における鉄道輸送の拡大と航空輸送の削減



気候変動対策：2022年の成果

デベロップメント 2022

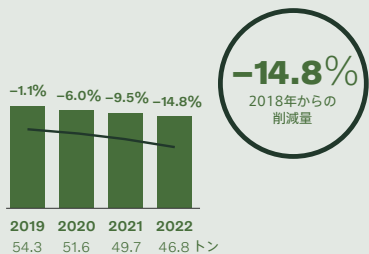
- ・平均的な車1台あたりのCO₂排出量は、2018年の基準値と比較して15%減少しました。
- ・平均的な車1台あたりのテールパイプからのCO₂排出量は2018年の基準値と比較して32%減少しました。これはリチャージ車への高い需要によるものです。私たちは、EVからの排出ガスをさらに削減するために、車両充電の再生可能電力の開発を検討しています。新しく発売されるボルボEX90は、送電網をサポートする機能を備えた双方向充電を提供する予定です。
- ・平均的な車1台あたりのサプライチェーンからのCO₂排出量は、リチャージ*車に使用される重量と材料が増加したため、2018年の基準値と比較して20%増加しました。私たちは、リサイクル素材の使用を増やし、サプライヤーにおけるクライメート・ニュートラル エネルギーの消費を推進することで、これらの排出量を抑制しようとしています。2025年までに、これらの対策が顕著なプラスの効果をもたらすと予測しています。

*リチャージ車：BEVとPHEVのこと

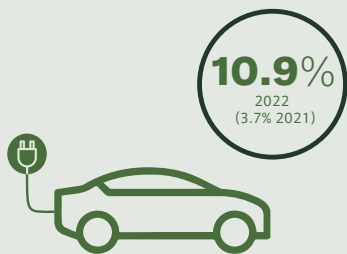
- ・平均的な車1台あたりの事業活動におけるCO₂排出量は、2018年の基準値と比較して横ばいでした。世界中にある当社の製造工場とオフィスは、それぞれのクライメート目標に向けて順調に進んでいます。しかし、2022年の物流業務におけるCO₂排出量は、サプライチェーンの乱れにより増加しました。
- ・CO₂総排出量は、EVの販売増加、製造・非製造事業所におけるクライメート・ニュートラル化の進展、および販売パートナーにおける排出量の削減により、2021年比で3%減少しました。

気候変動対策 重要業績評価指数	2020年代 半ばまでの目標	2030年の 目標	2022	2021	2020	2019
1台あたりのCO ₂ 排出量削減量 (基準値：2018年)	-40	-	-14.8	-9.5	-6.0	-1.1
1台あたりのテールパイプからの CO ₂ 排出量削減量(基準値：2018年)	-50	-100	-31.5	-21.6	-12.6	-3.1
1台あたりのサプライチェーンからの CO ₂ 排出量削減量(基準値：2018年)	-25	-	19.9	16.8	7.7	3.2
1台あたりの事業活動からの CO ₂ 排出量削減量(基準値：2018年)	50	-	0.0	0.0	0.0	0.0
EV(BEV)販売台数	-40	100	10.9	3.7	0.7	-
製造時における1台あたりの エネルギー使用量削減量 (基準値：2018年)	-30	-	-13	-7	-12	-7
製造事業における クライメート・ニュートラル エネルギー使用量	100	100	66	62	53	50
1次サプライヤーにおける クライメート・エネルギー使用量	100	100	19.0	8.5	6.0	-
1次サプライヤーのうち 2025年までに100%クライメート・ニュートラル エネルギー使用を達成するというコミットメント に署名したサプライヤーが占める割合	100	100	12.0	-	-	-

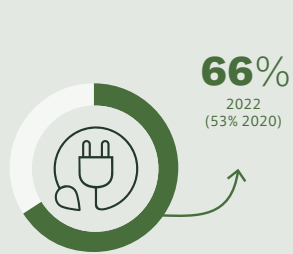
1台あたりのCO₂排出量の削減量推移



EV(BEV)販売台数



製造時における
クライメート・ニュートラル エネルギー
使用





循環型経済：2022年の成果

循環型ビジネスを実現する

循環型ビジネスには、成長と資源利用をうまく切り離すことが必要です

循環型ビジネスにおける包括的な目標：
2025年には

- 10億クローネに相当するコスト削減と新たな収益源を生み出す
- バリューチェーンにおけるCO₂排出量を2,500キロトン削減する*

バリューチェーン全体に3つの原則を取り入れています：

- 1 効率性を改善し、素材を循環させ、最大の価値で活用することで、資源の使用量を削減する
- 2 長く、利用率の高いライフサイクルになるように、製品と事業活動を設計することで、あらゆる廃棄物と汚染をなくす
- 3 ボルボのすべてのユーザーと製品にサービスとソリューションを提供することで、車両販売を超えた成長を可能にする

循環型ビジネスは、金融、政治、社会の各分野で世界的に広がっているように、ボルボでもその重要性を増しています。使用される材料の1トン1トンがプラネタリー・バウンダリー（地球の限界）に影響を与え、社会的な影響を及ぼします。この影響を定量化するための情報はまだ改善中ですが、ボルボの製品、事業、そしてビジネスが成功するためには、今すぐ行動を起こさなければならないことを私たちは理解しています。当社の調査によると、EVのXC40の生産に使用される総材料の90%以上は、主に採掘や材料加工などのサプライチェーンで発生します。パーজন資源の使用を削減しリサイクル素材の使用

を増やすことで、私たちはクライメート・ニュートラル化を達成し、生物多様性、水質悪化、汚染、土地利用への影響を軽減することができます。部品価値の保持（再利用、再製造、修理、改装）、モビリティ・アズ・ア・サービス、廃棄物取引、資源の利用改善といった循環型ビジネスの取り組みも、収益、節約、利益率向上に貢献します。2023年、私たちは循環型ビジネスになるための戦略を発表します。この計画は、私たちの短期、中期、長期の抱負を概説し、私たちにとっての循環型ビジネスとは何かについての私たちの定義を含め、全社的な目標と主要な成果をサポートするものです。

*基準値：2018年

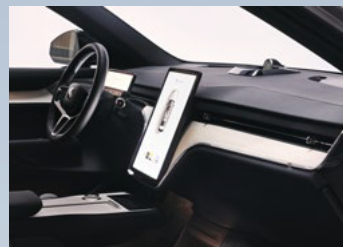
私たちは、以下の主要分野に注力しています：



循環型ビジネスの影響

循環型ビジネスは、クライメート・ニュートラル化を可能にし、他のプラネタリー・バウンダリー（地球の限界）への影響を軽減すると同時に、ビジネスとしても理にかなっています。

→ 詳細はP22-23参照



商品価値の維持

私たちが今後発売する車は、部品や素材の価値の維持が最適化されるように設計される予定です。

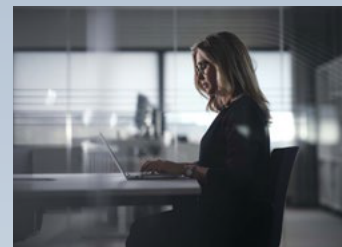
→ 詳細はP27参照



資源価値の保持

資源の使用とビジネスの成長を切り離すためには、資源の使用を最小限に抑え、採掘されたすべての資源を最大限に活用する必要があります。

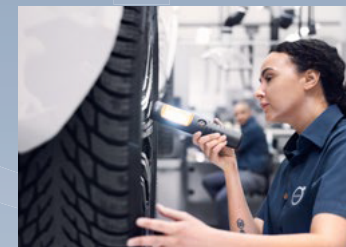
→ 詳細はP23-26参照



ビジネスとパートナーシップ

バリューチェーンの移行を可能にするため、進捗状況を追跡する社内システムと外部パートナーシップを確立しています。

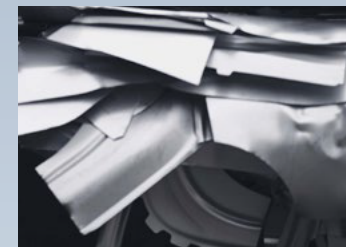
→ 詳細はP28参照



部品価値の保持

私たちは、リユース、再製造、修理を通じて、部品の最適化と寿命延長、そして新しい部品の代替を目指します。

→ 詳細はP26参照



廃棄物の削減

私たちは2025年までに生産廃棄物を40%削減し（基準値：2018年）、サプライチェーンにおける廃棄物の大幅な削減を推進します。

→ 詳細はP28参照



🔄💰 循環型経済：2022年の成果

デベロップメント 2022

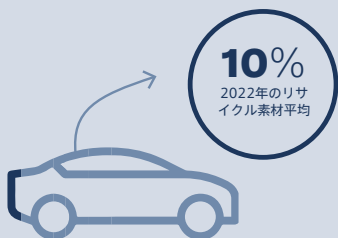
- ・2022年、私たちはバリューチェーン全体にわたる影響基準値を確立し、今後の車づくりに必要な要件を特定しはじめ、循環型でありかつクライメート・ニュートラルな高い目標との整合性を保つために必要な循環性のレベルを認識しました。
- ・ボルボEX90には、これまでのボルボの中で最も多くのリサイクルプラスチックとバイオベース・プラスチックが使用されています (48kg-15%)。さらに、ボルボEX90には再生スチールが約15%、再生アルミニウムが約25%使用されています。
- ・私たちは、素材、部品、製品、ビジネス&パートナーシップといった優先分野に取り組むため、全社横断的な移行プログラムを開始しました。これは四半期ごとに経営陣の議題に含まれています。
- ・2023年に導入予定の従業員向け包括的な循環型ビジネス研修プログラムを開発しました。このプログラムは、社内が一丸となり循環型ビジネスへ貢献することを奨励するものです。

- ・私たちは中国のバッテリーリサイクル業者と協力し、バッテリー材料のクローズド・ループの開発に着手しました。
- ・私たちは、バリューチェーン全体で生物多様性のフットプリントを定量化し、戦略と行動計画を策定する作業を開始しました。
- ・製造時における使用水と廃棄物へのアクションにより、2025年までの目標は早期に達成されたため、新たに意欲的な中間目標が設定されました。
- ・非製造部門においては、廃棄物の発生と水使用についての広範なベースライン評価を実施しました。
- ・デザイン部門に新たなチームが設置され、製品に循環経済の原則を適用するなど、複雑な課題に取り組んでいます。

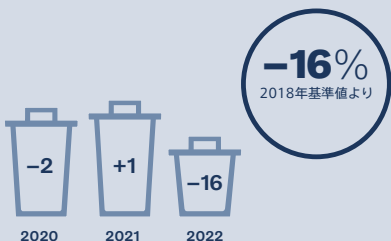
循環型経済 重要業績評価指標	2020年代 半ばまでの目標	2030年の 目標	2022	2021	2020	2019
リサイクルおよびバイオベース素材*	25 (新車時)	-	10	10	-	-
リサイクルプラスチックおよび バイオベース素材*	25 (新車時)	-	4	4	-	-
リサイクルスチール	25 (新車時)	-	15	15	-	-
リサイクルアルミ	40 (新車時)	-	10	10	-	-
製造時の1台あたりの廃棄物削減量 (基準値：2018年)	-40	-	-16	1	-2	-2
製造時の1台あたりの使用水削減量 (基準値：2018年)	-40	-	-30	-23	-8	-5

*推定値

リサイクル素材
2025年の新型車において25%



車1台あたりの生産廃棄物削減量



車1台あたりの製造時における
使用水削減量





倫理的かつ責任ある事業活動：2022年の成果

倫理的で責任あるビジネスのリーダーとして認知される

倫理的で責任ある事業活動ビジネスは、企業レベルでも個人レベルでも、私たちのブランドの根幹をなすものです。私たちは、それが人材や投資家を惹きつけ、評判を落とすリスクを最小限に抑え、ステークホルダーのエンゲージメントを向上させると信

じています。倫理的かつ責任あるビジネスは、自動車産業における環境的・社会的課題への取り組みにも役立っています。私たちは、国連の持続可能な開発目標 (SDGs) を支持し、当社の行動規範 (Our Code - How We Act) へ、国際的な行動規範とガ

イドラインの価値観を反映しています。

私たちは、責任あるビジネスを遂行することが企業の継続的な収益性にとって必要であることを認識しています。可能な限り、私たちはステークホルダーと協力し、私たちの業界に前向きな変化をもたらします。

私たちの企業文化は、倫理とリーダーシップ、そしてすべての人に平等な機会と適正な労働条件を重視しています。

私たちは以下の主要分野に注力しています：



業界内で新たなグローバル人材基準を設定する

多様で包括的かつ安全な職場をはじめとする持続可能な職場環境を提供することを目指しています。私たちは、継続的に改善しつづける文化を推進します。

➡ 詳細はP30-37参照



責任ある調達

サステナビリティをコストや品質と同等に位置づけています。わたしたちの意欲的な目標を支持し、サプライチェーン全体でサステナビリティを推進できるサプライヤーを選択し、協業しています。

➡ 詳細はP38-42参照



倫理的かつ責任ある事業活動

従業員、顧客、取引先との関係において信頼され、倫理的で責任ある行動をとる企業文化を維持します。

➡ 詳細はP43-45参照



人権保護

人権を尊重することが倫理的で責任あるビジネスにおいてリーダーシップを発揮するために不可欠であると考えています。私たちは、人権侵害を特定し、排除し、防止し、是正するための人権リスクに基づくデュー・ディリジェンスを継続的に改善することにより、バリューチェーン全体を通じて人々の権利を尊重することを目指します。

➡ 詳細はP46参照



サステナブル・ファイナンス

私たちはサステナブル・ファイナンスに取り組み、金融界が持続可能な開発を推進する力があることを認識しています。

➡ 詳細はP47参照



倫理的かつ責任ある事業活動：2022年の成果

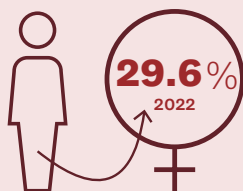
デベロップメント2022

- ・2022年に男女の多様性に関する取り組みを強化して以来、私たちは多様性に関するより良いフォローアップ方法を開発し、2023年には新たなインクルージョンKPIを導入する予定です。リーダーの流入から従業員の定着と育成に焦点を広げます。
- ・エンゲージメント調査は引き続き重要な情報源です。今年、調査結果の活用方法を進化させました。私たちは、このような激動の時代にベンチマークを上回っていることを誇りに思います。2023年、私たちはデータドリブンのアプローチを続けていきます。
- ・デュー・ディリジェンス・デザイン・プログラム (DDD) の強化を目指したプロジェクトを開始しました。このプログラムは、来るべき人権デュー・ディリジェンス法制に備え、倫理的で責任あるビジネスのリーダーとなるといふ当社の意欲的な目標を支援することを目的としています。DDDプログラムは部門間の取り組みであり、現在および将来の人権デュー・ディリジェンス業務に運営面で責任を負う組織のさまざまな部門の代表者によって推進されています。
- ・ボルボは、ユニセフとセーブ・ザ・チルドレンへの資金援助を通じて、ウクライナの戦火を逃れてきた子どもたちとその家族を支援するとともに、ウクライナ、近隣諸国、スウェーデンで活動するチームが使用する車両をこれらの団体に提供しました。さらにウクライナからの難民のうち、適任の人材を迅速に雇用確保できるよう、ITに特化した即戦力採用スキームが開始されました。
- ・ボルボの要注意材料に対する責任ある調達管理システムをさらに発展させるためのプロジェクトが開始されました。このプロジェクトは、当社のバッテリーサプライチェーン監査プログラムを拡大するもので、複数のバッテリー原材料のサプライチェーン全てを対象としています。
- ・2回目の5億ユーロのグリーンボンドを発行し、2つのグリーンローン枠を設定。これらは、ボルボ・カーズの第2世代BEVアーキテクチャーと最先端の電動パワートレイン技術の研究開発をするための資金として確保します。また、すべての債務をグリーンまたはサステナビリティに関連したものとするというボルボの2020年半ばまでの目標もサポートしています。

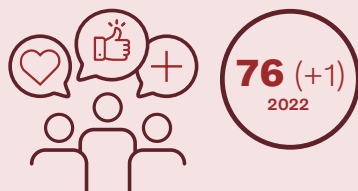
重要業績評価指標	2020年代半ばまでの目標	2030年の目標	2022	2021	2020	2019
従業員エンゲージメント (スコアとベンチマーク)	Score+4 対グローバル・ベンチマーク	Score+5 対グローバル・ベンチマーク	76 (+1)	76 (0)	75 (+1)	-
シニア・リーダーシップにおける女性(%)	34	38	29.6	-	-	-
管理職における女性(%)	-	-	29.2	29.0	28.3	28.3
外部採用および内部昇進によって管理職となった女性	-	-	31.0	32.0	29.4	-
従業員の傷病率(ロスタイム・ケース率) *	0.05 in 2023	-	0.07	0.06	0.10	0.13
グリーン資金枠組の対象となる資産に対するグリーン債務または持続可能性に連動した資金調達の債務残高に占める割合(%)	100	100	41.6	20.2	14.5	0.0

*傷病率(LTCR)は、少なくとも1日の病気休暇を伴う労働・業務災害の報告件数を労働時間で割り、200,000を乗じたものと定義される

シニア・リーダーシップにおける女性



従業員エンゲージメント



従業員の傷病率





バリューチェーン

主要な活動と目標



2025年に1台あたり40%の排出量削減を目指す*

サプライチェーンからの排出量 -25%

事業活動からの排出量 -25%

テールパイプからの排出量 -50%

事業活動からの排出量 -25%

アップストリーム(上流)

気候変動対策

- ・低排出アルミニウムと鉄鋼の使用量増加を目指す
- ・すべてのサプライヤーは、製造拠点ごとの排出量とエネルギー使用量に関するデータを開示
- ・2025年にはすべての1次サプライヤーがクライメート・ニュートラル エネルギーを100%使用することを目指す
- ・電動化と再生可能燃料を含む、最良の輸送手段を目指す

循環型経済

- ・バッテリー材料などの直接調達に関する調査
- ・生物多様性への影響評価完了
- ・商品材料供給業者メーカーとのパートナーシップ
- ・1次サプライヤーの廃棄物削減目標
- ・リサイクル率目標
- ・物流のためのデザイン

倫理的かつ責任ある事業活動

- ・原材料サプライヤーと鉱山現場の監査
- ・リスクの高いサプライヤーの特定
- ・サプライヤーの監査と評価
- ・紛争鉱物報告テンプレート(CMRT)
- ・要注材料のトレーサビリティ
- ・RMAP 適合 3TG 製錬所
- ・ビジネスパートナー行動規範
- ・責任ある調達の一環としての物流
- ・より良い採掘
- ・ブロックチェーン技術
- ・サプライヤー適正評価

自社の事業活動

気候変動対策

- ・CO₂排出1トンにつき1,000スウェーデンクローネの社内カーボンプライス
- ・ISO 14001 準拠
- ・2025年に製造時における車1台あたりのエネルギー使用量30%削減を目指す*
- ・2025年に製造および非製造事業においてクライメート・ニュートラル エネルギー使用を100%に

循環型経済

- ・2025年までに製造時の廃棄物の40%削減を目指す*
- ・2025年までに製造時の使用水の40%削減を目指す*
- ・2025年以降の新型車においてリサイクルおよびバイオベース素材を25%使用する*
- ・事業の主要な影響分野において、自然損失の回避、防止、回復させる戦略の策定
- ・循環性のある車の設計を行う

倫理的かつ責任ある事業活動

- ・2025年までにシニア・リーダーシップに就く女性を34%にする
- ・透明性の高いESG報告および第三者検証
- ・行動規範研修
- ・人事制度評価
- ・ベンチマークを超える従業員エンゲージメントスコア
- ・ファミリーボンド制度の実施
- ・グリーンボンドおよびサステナビリティに関連するローンを含むグリーンファイナンス

ダウンストリーム(下流)

気候変動対策

- ・物流網の最適化
- ・2025年に販売業者からの排出量50%削減を目指す*
- ・2025年にEV販売50%を目指す
- ・2030年にEV販売100%を目指す

循環型経済

- ・スペアパーツの廃棄と梱包の最小化
- ・販売ネットワークにおける廃棄物データのベースラインを確立
- ・ボルボ・オン・デマンド、共有モビリティを増やすサービス
- ・部品の再製造および車修理による製品寿命の延長
- ・車両重量の85%は再利用またはリサイクルでき、最低でも95%は回収可能

倫理的かつ責任ある事業活動

- ・責任ある流通の一環としての物流
- ・ビジネスパートナー向けの行動規範
- ・販売業者の監査
- ・すべての新型BEVの製品LCA (ライフサイクル分析)を公開

*基準値：2018年



用語解説①

P.04

気候変動対策

気候変動に立ち向かう行動

バリューチェーン

原材料の調達、製造、流通、販売、保守といった一連の企業活動を、最終的に顧客に提供する製品やサービスに価値を付加していく工程の連鎖として捉えたもの。

クライメート・ニュートラル

人、企業、団体などが、日常生活や製造工程などの活動により排出する温室効果ガスを、その吸収量やその他の削減量を差し引いて総排出量を算出し、実質（ネット）ゼロにするという環境保護への取り組み。

温室効果ガス(GHG)排出量

二酸化炭素やメタンなどの温室効果ガスの排出量のこと。

国連グローバル・コンパクト

アナン元国連事務総長が提唱し、2000年7月に発足した、国連と民間(企業・団体)が手を結び、健全なグローバル社会を築くための世界的な枠組み。世界162カ国、1万を超える企業、3,000以上の非営利団体が署名している。

スウェーデンクローネ(SEK)

2023年2月 / 約12.8円

P.05

カーボンフットプリント

商品やサービスの原材料調達から廃棄・リサイクルに至るまでのライフサイクル全体を通して排出される温室効果ガスの排出量をCO₂に換算する仕組み。

P.07

プラネタリー・バウンダリー

「地球の限界」や「惑星限界」とも呼ばれ、地球温暖化をはじめとする人類が抱える課題について、超えてはならない地球環境の境界(=バウンダリー)がある、ということを示す概念。

P.10

従業員エンゲージメント

従業員の会社に対する「愛着」「思い入れ」など従業員と会社の絆。

OUR SUSTAINABILITY PERFORMANCE

私たちのサステナビリティ・パフォーマンス





ステークホルダー・エンゲージメント (利害関係者)

ボルボは、環境、社会、ガバナンスに関心を持つ、または私たちの目的、製品、ビジネスモデルに関連し、私たちの活動から影響を受ける可能性のあるステークホルダーと、有意義な関係性を保つためにオープンで継続的なコミュニケーションを計っています。ストックホルム・ナスダックへの上場後、2021年には株主との対話構造に特に注力し、2022年にはサステナビリティに関する課題について具体的に話し合うため、大口株主15社と会合を開きました。今後はさらに他の主要ステークホルダー・グループとも対話を拡大していく予定です。さらに、インタビュー、調査、ネットワーク、会議、ウェブサイト、citizen@volvocars.com、TELL USを通じ、継続的なステークホルダーとの対話を実施しています。

右の表は、主なステークホルダー・グループの概要、関心のある主なESGトピックの例、各グループとの対話方法を示しています。(マテリアリティ分析を含む)

ステークホルダー・グループ	ステークホルダーが関心を持つ主なESGテーマの事例	ボルボ社内の主なステークホルダー窓口	ステークホルダーとの対話の種類と頻度の事例 (*年単位、**四半期/月単位*)
学術機関学会(大学/学校)	カーボンフットプリントの削減 資源効率と循環性 持続可能なワークライフ	ピープル・エクスペリエンス(人事) 専門知識を有する部門	学校説明会* 講演会* 学位論文、奨学金*
公的機関、政治家、政府	カーボンフットプリントの削減 資源効率と循環性 倫理的リーダーシップと人権	広報 サステナビリティ・チーム	欧州委員会を含む政府代表会議* カンファレンスおよびラウンドテーブルへの参加**
地域社会	地域社会との関わり カーボンフットプリントの削減 交通安全	ピープル・エクスペリエンス(人事) 地域販売会社	地域社会との関わり(地域の取り組み参照)**
顧客	倫理的リーダーシップ 交通安全 持続可能なワークライフ カーボンフットプリント削減	各地域/NSCs/ダイレクトセールス直接販売/カスタマーケアの商業部門	当社製品・サービスの購入・利用に伴うカスタマージャーニー・プロセス**
販売店	交通安全 カーボンフットプリント削減 倫理的リーダーシップ 能力開発	各地域/NSCsの商業部門	販売会社との会合および交渉* 販売会社向け研修* 販売会社監査*
業界団体	カーボンフットプリントの削減 資源効率と循環性 責任ある調達 倫理的リーダーシップと人権	広報 業界への働きかけ	業界団体加入* カンファレンスやラウンドテーブルなどの会議への参加*
投資家、銀行	カーボンフットプリントの削減 責任ある調達 倫理的リーダーシップと人権 ダイバーシティ	IR サステナビリティ・チーム	ステークホルダーとの対話** オーナー・ミーティングおよび年次総会の開催* 投資家および銀行との電話会議**
メディア	カーボンフットプリントの削減 労働力と持続可能なワークライフ 責任ある調達	広報 サステナビリティ・チーム	メディアインタビュー** メディア掲載** イベントと製品発表会の開催*
NGO	倫理的リーダーシップと人権 責任ある調達 カーボンフットプリント削減	広報 サステナビリティ・チーム	会議や問い合わせ** カンファレンス** イベント**
サプライヤー	責任ある調達 カーボンフットプリントの削減 持続可能なワークライフ	購買	サプライヤーとの対話* 契約交渉** サプライヤー監査*
従業員、組合	持続可能なワークライフ 倫理的リーダーシップと人権 カーボンフットプリントの削減 労働力	ピープル・エクスペリエンス(人事) ライン・マネージャー	GLINT従業員アンケート** 人材開発計画および管理職との対話* 組合との対話**















マテリアリティ分析（重要課題の特定）

ステークホルダーとのエンゲージメントは、ボルボが重要なトピックを特定し、プラスとマイナス両方の影響を管理するのに役立ちます。サステナビリティへの高い目標と実行のためだけでなく企業戦略についても有益なインプットとなりえます。ステークホルダーとの対話に加え、私たちはボルボのサステナビリティ関連トピックの優先順位を全ステークホルダー・グループに尋ねる国際調査を実施しています。この調査は2014年から定期的に行っています。マテリアリティ評価に関するGRIの要件が更新され、私たちはマテリアリティトピックの中から経済的、環境的、社会的影響を調査しました。この分析結果とともに、そして新たな法律に従い、人権への注力をより高めています。2023年には、欧州連合（EU）の企業サステナビリティ報告指令（CSRD）などの今後の法的要件に従って、新たなマテリアリティ分析を実施する予定です。

マテリアル・トピックス 一覧

以下は、ボルボが取り組むべき最も重要なサステナビリティ分野です（ステークホルダーにとって重要な順）：

-  カーボンフットプリントの削減（電動化を含む）
-  倫理的リーダーシップ
-  責任ある調達
-  資源効率と循環性
-  労働力
-  データのプライバシーと保護
-  持続可能なワークライフ
-  電動化エコシステム
-  水と廃棄物の最小化
-  生物多様性への影響の改善
-  グリーンで責任ある資金調達
-  社会的・地域的関与
 - 交通安全
 - モビリティ・ソリューションとサービス
 - 自動運転走行

前回と同様、カーボンフットプリントの削減が依然として最重要課題であり、倫理的リーダーシップも依然として上位に挙げられています。責任ある調達は、特にバッテリーに関して、ステークホルダーにとって重要度が高く、責任あるバッテリー調達も、投資家、メディア、NGOのステークホルダーとの会話で定期的に取り上げられてきました。

私たちのサステナビリティへの高い目標

マテリアリティ分析とステークホルダーからのインプットは、社内戦略、状況分析、ギャップ分析、リスク評価、ベンチマーキング、予測、消費者認識データと照らし合わせ、私たちに最も関連性が高いと思われるトピックを明確にしました。この分析から、私たちは「サステナビリティ重点分野」、「高い目標」、「戦略的イニシアチブ」を定義しました。



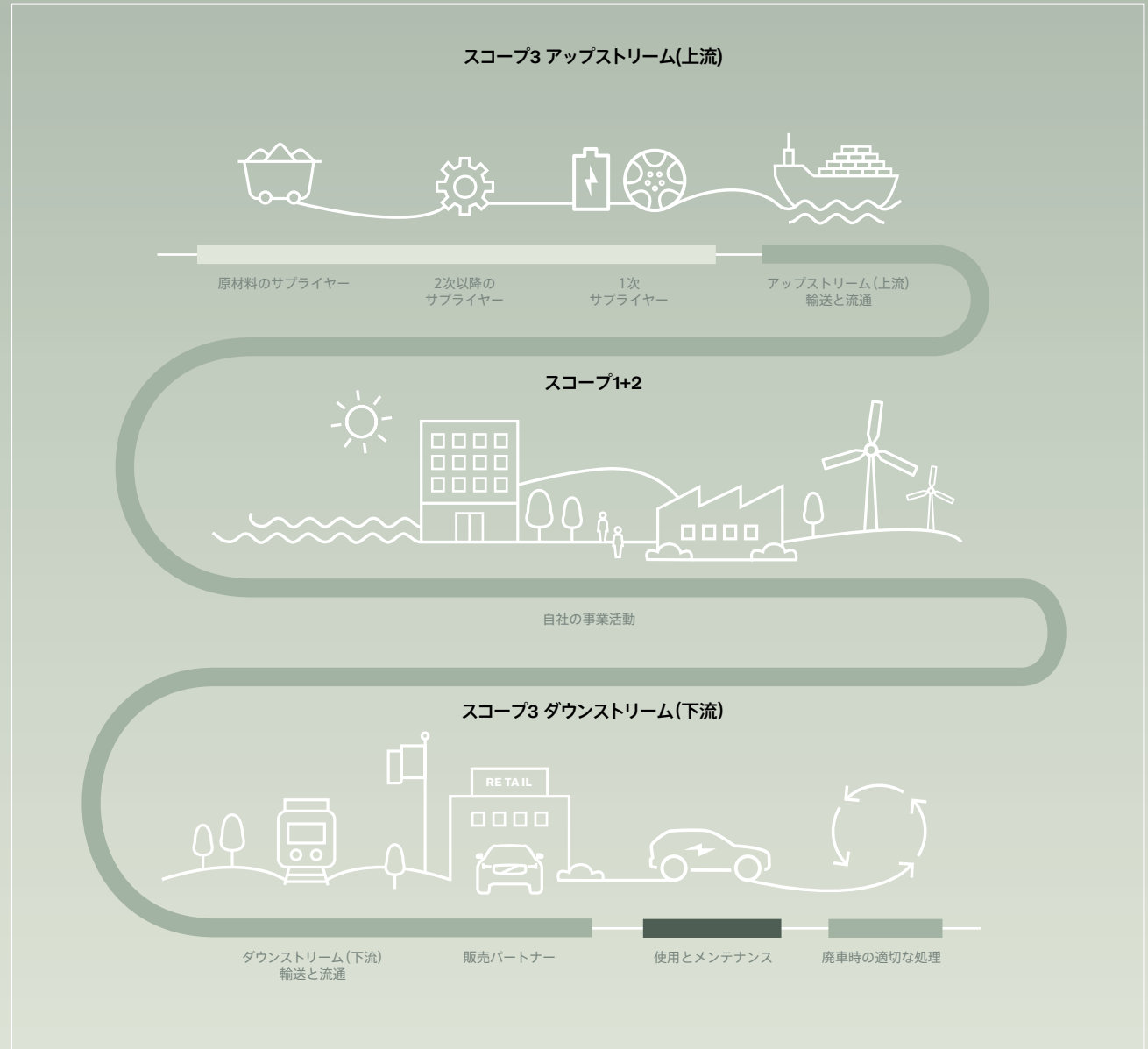
気候変動対策

気候変動対策

バリューチェーン

2040年までにクライメート・ニュートラル企業になることが私たちの目標です。そのためには、事業活動、サプライチェーン、テールパイプからの排出など、バリューチェーン全体を通じて可能な限り排出量を削減する必要があります。しかし、すべての排出を完全に無くすことは不可能であり、残留する排出を相殺する必要があることを私たちは認識しています。

- サプライチェーンからの排出
- 事業活動からの排出
- テールパイプからの排出およびその他の使用段階での排出





気候変動対策

ライフサイクルからの排出量の削減

EVのライフサイクルアセスメント (LCA) は、私たちの気候変動戦略を策定するための重要な情報を示しています。LCAは次のような重要な結論を示しています：

- ・EVへの移行は極めて重要です。同クラスのガソリン車から排出されるテールパイプ排出量は、ライフサイクル総排出量の大部分を占めています。グローバルエネルギーミックスに対応した電力で充電した場合でも、EVであるXC40 RechargeとC40の生涯カーボンフットプリントは、同等のガソリン車よりも低くなります。クライメート・ニュートラル エネルギーで充電することで、車両の生涯排出量をほぼ半分に減らすことができます。
- ・ボルボのEVのサプライチェーン排出量のほとんどは、アルミニウム、鉄鋼、鉄、リチウムイオンバッテリーによるものです。クライメート・ニュートラルなエネルギーと低排出素材またはリサイクル素材を使用することで、サプライチェーンにおける排出量を大幅に削減することができます。

排出量の内訳 (キロンCO ₂)	2022	2021	2020	2019 基準年	2018 基準年
テールパイプ排出量 (GHG プロトコル: 販売された製品の使用、燃料の燃焼)	15,839	17,924	20,480	24,345	23,785
事業活動の排出量 (GHG プロトコル: 他のすべてのカテゴリ)	2,387	2,385	2,407	2,590	2,497
サプライチェーン排出量 (GHG プロトコル: 購入した商品およびサービス)	12,102	11,650	11,068	11,327	10,435
合計	30,328	31,959	33,955	38,262	36,717
その他の使用段階での排出量 (GHG プロトコル: 販売した製品の使用、燃料と電力の生産と供給)	7,702	7,202	6,701	6,349	5,865
総計	38,030	39,161	40,656	44,611	42,582

GHG プロトコル (CO ₂ キロン)	2022	2021	2020	2019 基準年	2018 基準年
スコープ 1 (直接的GHG排出)					
会社施設	67	72	77	87	83
社有車	6	7	9	12	12
合計	73	79	86	99	95
スコープ 2 (間接的GHG排出)					
購入電力、蒸気、冷暖房	40	43	98	128	93
合計	40	43	98	128	93
スコープ 3 (上流における間接的GHG排出量)					
購入した商品やサービス	12,102	11,650	11,068	11,327	10,435
輸送および流通	770	625	639	680	596
事業活動で発生する廃棄物	7	7	7	8	8
出張	33	12	15	75	100
従業員の通勤	70	40	40	70	70
リース資産	-	8	19	14	-
合計	12,982	12,342	11,788	12,174	11,209
スコープ 3 (下流における間接的GHG排出量)					
輸送および流通	486	413	350	343	396
販売した商品の使用	23,541	25,126	27,181	30,694	29,650
- 燃料と電力の生産と供給	7,702	7,202	6,701	6,349	5,865
- 燃料の燃焼	15,839	17,924	20,480	24,345	23,785
販売した製品の廃車時の処理	402	404	399	419	385
リース資産	4	4	4	4	4
販売店	502	750	750	750	750
合計	24,935	26,697	28,684	32,210	31,185
総計	38,030	39,161	40,656	44,611	42,582



気候変動対策

テールパイプからの排出量

電動化エコシステム

私たちの電動化戦略は、テールパイプ排出量の大幅な削減につながります。私たちは現在、EVを3車種ラインナップしており、2030年までにEVのみを製造することを目指しています。これは、COP26で発表された「ゼロエミッション車に関するグラスゴー宣言」で定められた、科学に基づいた業界の目標より10年早いものです。ただし、EVを生産するだけでは、電動化へのシフトを成功させることはできません。私たちは、4つの主要分野に重点を置くことで、お客様がEVを選択できるよう支援し、奨励しています：

- 1. バッテリー戦略** – エネルギー効率、充電速度、航続距離の面で競争力のある製品を提供し、サステナブルなバッテリーを確保する。
- 2. 充電** – 自宅、外出先、販売店のいずれで充電する場合でも、プレミアムで一貫性のあるユーザー体験を提供する。
- 3. エネルギー管理** – 再生可能エネルギーへの容易なアクセスを提供し、消費者を支援する。使用段階でのCO₂排出量を削減し、双方向充電を可能にする。
- 4. 経済的影響** – EVの総所有コストと残存価値に関する情報の提供。

エネルギー管理

電動化は環境の観点からは不可欠ですが、電力網に負担をかけます。同時に、再生可能エネルギーの利用の増加により、より不安定なエネルギー市場が生み出されています。エネルギー管理は、こうした課題に対処し、現在のインフラ内でより高い柔軟性と効率性を実現するための新たな技術です。ボルボは、エネルギー管理システムとスマートな充電オプションをお客様に提供することで、電力網をサポートしており、最近発売したボルボEX90は、双方向充電とVehicle to Gridソリューションに対応しています。

使用段階での排出

車両のテールパイプ排出量の継続的なモニタリング、製品構成の変更、効率的な技術的ソリューションの開発は、現在および将来の排出量規制の要件を満たし、それを上回るための重要な要素です。平均CO₂テールパイプ排出量は、2021年から2022年にかけて139g/kmから122g/kmに減少しましたが、これは主にリチャージ車の販売増加によるものです。

EVの使用段階での総排出量を削減するには、クライメート・ニュートラルな電力での充電が不可欠ですが、この要素は地域および国の電力供給会社の電力網の構成に大きく依存します。

EVとPHEV	2022	2021	2020	2019
EV (BEV) の販売台数	66,749	25,727	4,659	-
EV (BEV) の販売台数(%)	10.9	3.7	0.7	-
プラグインハイブリッド車(PHEV) 販売台数	138,603	189,216	115,436	45,933
EVとPHEVの販売台数*	33.4	27	17	7
エネルギー効率 BEV (平均) (Wh/km)	198	234	241	-

テールパイプからの排出量	2022	2021	2020	2019
CO ₂ 総排出量の削減(キロトン)	1,870	750	150	-
製品のCO ₂ 排出量・グローバルフリート平均* (g/km, WLTP)	122	139	155	173

*対象が更新され、現在はグローバルフリートに基づいて推定されるようになったため、以前の報告年が調整されている

平均的な車両1台あたりの排出量	2022	2021	2020	2019基準年	2018基準年
車両1台あたりのCO ₂ 総排出量(トン)	46.8	49.7	51.6	54.3	54.9
車両1台あたりのテールパイプCO ₂ 排出量(トン)	24.4	27.9	31.1	34.5	35.6
車両1台あたりのサプライチェーンCO ₂ 排出量(トン)	18.7	18.1	16.8	16.1	15.6
車両1台あたりの事業活動CO ₂ 排出量(トン)	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7
SBTi目標 – スコープ1および2* (%)	-50.2	-46.3	-18.9	ベースライン	-
SBTi目標 – スコープ3 販売製品の使用* (%)	-16.6	-10.2	-5.2	ベースライン	-
排出原単位(トンCO ₂ /MSEK収益)	115	-	-	-	-

*これらの2030年気候変動対策目標は、科学的根拠に基づく目標イニシアティブ(SBTi)により検証された1.5°Cシナリオに沿ったもの。CDP、国連グローバル・コンパクト、世界資源研究所(WRI)、世界自然保護基金(WWF)のパートナーシップによる。



気候変動対策

サプライチェーンからの排出量

サプライチェーンにおける排出量を削減するため、直接契約しているサプライヤーは2025年までに100%クライメート・ニュートラル エネルギーを使用するよう求められています。2022年には、14%のサプライヤーが2021年中に製造拠点で100%クライメート・ニュートラル エネルギーを使用したと報告しています。すべての新規サプライヤーは、すでにこの目標を達成している場合を除き、2025年までにクライメート・ニュートラル エネルギー使用を100%達成する方法を示すロードマップを提示することが義務付けられています。この要件は、当社の戦略を共有するビジネス・パートナーを選定する上でも重要な役割を果たしています。2022年秋より、2025年までにクライメート・ニュートラル エネルギー100%を達成するというサプライヤーのコミットメントの収集を開始しました。2022年末現在、活動中のサプライヤーの12%がこのコミットメントに署名しています。

クライメート・ニュートラル エネルギー使用(%)	2022	2021	2020	2019
1次サプライヤーにおけるクライメート・ニュートラル エネルギー	19.0	8.5	6.0	-
2025年までにクライメート・ニュートラル エネルギー100%を達成するというコミットメントに署名した1次サプライヤーの割合	12.0	-	-	-

進捗状況は年次環境アセスメントで追跡調査されます。2022年には、直接契約しているサプライヤー拠点におけるクライメート・ニュートラル エネルギーの消費が8.5%から19%に増加しました。これは、サプライヤーとの対話、ビジネス・レビュー、交渉において、このトピックに焦点を当てた結果で

あり、またクライメート・ニュートラル エネルギーの利用可能性が高まった結果でもあります。

カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト (CDP) サプライチェーン・プログラム2022の参加者として、私たちは、上位133社の戦略的サプライヤー（排出量の多い製品カテゴリーと支出額に基づく）に対する気候アンケートからデータを収集しました。報告書の結果によると、これらのサプライヤーは2021年のグローバル事業において8%の再生可能エネルギーを使用したことがわかりました。私たちは、サプライヤーの気候変動対策を追跡し、最大の効果と改善に焦点を当てるため、サプライヤー・データを毎年収集し続けます。

サプライチェーンからの排出量をさらに削減するため、アルミニウム、鉄鋼、バッテリーなど、CO₂排出量の多い部品や素材をターゲットに追跡しています。アルミニウム生産によるCO₂排出の大部分は製錬によるものであるため、私たちはサプライヤーに対し、製錬工程でクライメート・ニュートラルな電力を使用している承認されたアルミニウム製錬所への誘導を進めています。2022年には、承認された製錬所の数を増やしました。

ボルボは2022年、ゼロエミッションに近い鉄鋼の需要を拡大し、世界の鉄鋼生産におけるカーボンニュートラルへの移行を加速させることを目的としたSteelZeroイニシアチブに参加する最初の自動車メーカーとなりました。SteelZeroは、ボルボもメンバーである鉄鋼業界の規格・認証機関Responsible Steelと提携し、Climate Groupを立ち上げました。ボルボは、Responsible Steelを通じて、鉄鋼サプライチェーンと関連するサステナビリティに関する信頼できる第三者検証・監査情報にアクセスすることができます。

すでにボルボはSSAB社とパートナーシップを結び、HYBRITプロジェクトを通じて、ゼロエミッションに近い自動車用鋼板の使用を共同で模索してい

ます。ボルボは、自社の生産にこの鋼板を使用する最初の自動車メーカーになることを目指しています。

ボルボは2022年、バッテリーメーカーのNorthvolt社との合併で、イェテボリにバッテリー工場を建設する計画を発表しました。現在、排出量の多い生産分野での二酸化炭素排出量を削減するため、この施設ではクライメート・ニュートラル エネルギーのみを消費し、欧州すべての製造工場に供給することを目指しています。

事業活動からの排出量

製造事業

私たちは、2025年までに製造事業をクライメート・ニュートラルにすることを目指しています。2022年の製造施設のエネルギー消費量は66%（うち電力消費量は94%）で、CO₂総排出量は95,500トンでした。

私たちは、製造工場が消費する電力と暖房によって温室効果ガスの排出量が実質ゼロの場合、その製造工場をクライメート・ニュートラルと定義しています。しかし、私たちの目標は、クライメート・ニュートラルな暖房と電力を供給できるかどうかにかかっており、現在のところ、すべての製造工場でこれを実現できているわけではありません。

私たちのアプローチは、3つの主要な活動に基づいています：

1. 効率改善とエネルギー回収によるエネルギー消費の削減
2. エネルギー・ユーティリティ・サプライヤーからのクライメート・ニュートラル エネルギーの使用
3. 再生可能エネルギーの自家発電と採取

2022年のエネルギー消費改善

生産工場におけるエネルギー効率改善策により、

年間エネルギー消費量が32GWh削減されました。2010年以降、体系的な省エネルギー・プロジェクトを実施しており、その結果、2022年中に直接的・間接的に約3,800万スウェーデンクローネの節約につながりました。2022年に完了した最も重要な省エネルギー対策の例としては、1つの工場におけるVOC削減と中間オープンをガスから電気へ交換したことが挙げられます。すべての工場における生産以外のエネルギー使用量の削減、オープンの起動と停止の最適化、世界中のLED照明プロジェクトに継続的に取り組んでいます。

中国の泰州工場では、クライメート・ニュートラルな電力の供給を確保し、クライメート・ニュートラル製造という目標に大きく貢献しました。また、この施設ではソーラーパネルの数も増やしました。

生産施設のソーラーパネルと風力タービンの発電量は46GWhで、自家発電は生産工場の電力消費量の8%を占めています。

非製造事業

2025年までに製造業以外の事業でクライメート・ニュートラルを目指す私たちの目標には、私たちが所有およびリースしているすべてのオフィス、ショールーム、倉庫、研究開発施設で使用される電気と暖房によるCO₂排出量が対象に含まれます。2022年には、これらの施設の総排出量を2021年比で41%、基準年の2018年比で30%削減しました。アジア太平洋地域の本社は、ソーラーパネルの設置と水力発電による電力供給の確保により、最大の貢献を果たしました。



気候変動対策

エネルギーの種類と属性 MWh		2022	2021	2020	2019
製造事業					
総エネルギー使用量(直接的・間接的)	ヨーロッパ	582,000	626,000	647,000	726,500
	アジア	382,000	312,000	332,000	358,000
	アメリカ	96,000	92,000	92,000	131,800
	合計	1,060,000	1,030,000	1,071,000	1,216,300
非製造事業					
総エネルギー使用量(直接的・間接的)	ヨーロッパ	169,000	181,000	206,000	189,000
	アジア	21,000	23,000	22,000	20,000
	アメリカ	10,000	10,000	8,000	6,000
	合計	200,000	214,000	236,000	215,000
	総計	1,260,000	1,244,000	1,307,000	1,431,300
エネルギー消費原単位* (MWh/SEK 収益)		3.8	4.4	-	-
製造業務における車両1台あたりのエネルギー使用量** (MWh/台)					
	ヨーロッパ	1.4	1.4	1.5	1.5
	アジア	1.5	1.8	2.0	2.2
	アメリカ	8.9	5.8	4.1	3.8
	平均	1.5	1.6	1.7	1.8
製造業務における車両1台あたりのエネルギー使用量削減 (%) (2018年基準-1.8MWh/台)		-13	-7	-12	-7

*すべてのエネルギーを含む

**各拠点から入手した製造車両のデータ

エネルギーの種類と属性		2022	2021	2020	2019
製造事業					
クライメート・ニュートラル電力(%)		94	94	84	79
クライメート・ニュートラル エネルギー (暖房を含む) (%)		66	64	56	54
製造事業におけるクライメート・ニュートラル エネルギー(%)		66	62	53	50
再生可能電力(%)		93	93	83	-
再生可能エネルギー (暖房を含む) (%)		54	49	44	-
再生可能エネルギーの自家発電(MWh)		46,000	25,000	27,000	14,000
エネルギー効率の節約* (GWh)		32	37	56	57
エネルギー効率の節約* (MSEK)		38	18	29	32
非製造事業					
クライメート・ニュートラル電力(%)		87	80	80	82
クライメート・ニュートラル エネルギー (暖房を含む) (%)		83	77	81	61
再生可能電力(%)		87	80	80	82
再生可能エネルギー (暖房を含む) (%)		65	57	53	61
再生可能エネルギーの自家発電(MWh)		3,000	2,000	1,000	1,000

*会計年度のデータに基づいており、表中のその他データは、2021年12月1日~2022年11月30日のデータに基づく

物流

2022年は、世界の物流部門全体でサプライチェーンの制約と混乱が発生しました。その結果、輸送によるCO₂排出量は、主に、航空貨物の利用拡大と輸送ルートの変更により、2021年比で車1台あたり21%増加しました。私たちは現在、サプライチェーンの回復力を強化し、輸送による排出量をパンデミック前のレベルに戻すことを目指しています。私たちは、総排出量を削減し、高い積載度を確保し、各ルートに最適な輸送手段を使用する取り組みを通じて、輸送による排出量を最小限に抑えることを目指しています。

販売店ネットワーク

私たちの目標は、2018年から2025年の間に、販売店の事業および施設からの排出量を50%削減することを支援することです。2022年中に、新しい施設環境サステナビリティツール(回答率95%以上)を通じて1,500以上の販売店でデータを収集したところ、2018年の水準と比較して33%の削減が見られました。この中には、COVID-19の影響が残っており、販売店での活動が低下していることも挙げられますが、多くの販売店や各国販売会社から強いコミットメントがありました。

CO₂パフォーマンスが鍵

2040年までにクライメート・ニュートラルな企業になることを確実にするため、私たちはCO₂排出量をすべての主要な意思決定に反映させ、CO₂パフォーマンスを向上させる取り組みを強化しています。主要なプロセスを更新し、CO₂データを収集するためのデジタルツールを改善することで、私たちは気候変動対策をモニターし、目標に向けて前進する確かな手段を備えています。

CO₂データを主要なプロセスで利用できるようにし、デジタルツールを導入し、CO₂をインセンティ

ブモデルに統合することが、私たちの活動を実施するための基本です。

CO₂排出量1トンにつき1,000スウェーデンクローネの社内カーボンプライスが設定されました。2021年に導入されるこの社内カーボンプライスは、費用対効果の高いCO₂削減対策を特定するのに役立ち、将来的な意思決定を可能にするものです。



用語解説②

P.15

企業サステナビリティ報告指令(CSRD)

Corporate Sustainability Reporting Directive。
欧州委員会が発表した、大企業と上場した中小企業に
対し、環境権、社会権、人権、ガバナンス要因など
の持続可能性事項に関する報告を義務付けるもの。
2023年1月5日に施行。

P.16

スコープ

Scope1 燃焼によって直接的に排出される温室効果
ガスの量。
Scope2 供給される電気の使用に伴って排出される
温室効果ガスの量。
Scope3 Scope1、Scope2以外に間接的に排出さ
れる温室効果ガスの量。

P.17

LCA

Life Cycle Assessment (ライフ・サイクル・アセス
メント)。商品やサービスの原料調達から、生産・流通、
さらには廃棄・リサイクルに至るまでの一連のライフ
サイクルにおける環境負荷を、定量的に算定するた
めの手法。

Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP)

「乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法」。乗用
車および小型商用車の燃費や二酸化炭素および大気汚
染物質の排出レベルについて、国際的に整合した標準
試験方法を定めるもの。

カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト(CDP)

2000年に英国で設立したNGO。投資家・企業・都市・
国家・地域が環境影響を管理するためのグローバルな
情報開示システムを運営。

CDP サプライチェーンプログラム

CDPが運営する環境情報開示プログラム。CDPを経
由して環境への取組に関する質問への回答要請がされ
る。

P.18

ゼロエミッション車に関するグラスゴー宣言

2021年11月10日、英国グラスゴーで開催された国
連気候変動枠組み条約第26回締約国会議(COP26)
で、販売される全ての新車を、主要市場で2035年ま
でに、世界全体では2040年までに電気自動車(EV)な
どのゼロエミッション車とすることを目指すとした共
同声明。

P.20

カーボンプライス

排出されるCO₂に価格付けを行い、CO₂を排出した企
業などにお金を負担してもらう温暖化対策の仕組み。



循環型経済

循環型経済

循環型ビジネスの影響

自動車メーカーおよびモビリティ・プロバイダーとして、私たちは資源の消費を削減し、リサイクル素材の使用を優先することで、地球への悪影響を軽減することを目指しています。

私たちは、バリューチェーン全体で循環型ビジネスの原則を採用し、これを達成することを目指しています：

- 1 効率性を改善し、素材を循環させ、最大の価値で活用することで、資源の使用量を削減する
- 2 長く、利用率の高いライフサイクルになるように、製品と事業活動を設計することで、あらゆる廃棄物と汚染をなくす
- 3 ボルボのすべてのユーザーと製品にサービスとソリューションを提供することで、車両販売を超えた成長を可能にする

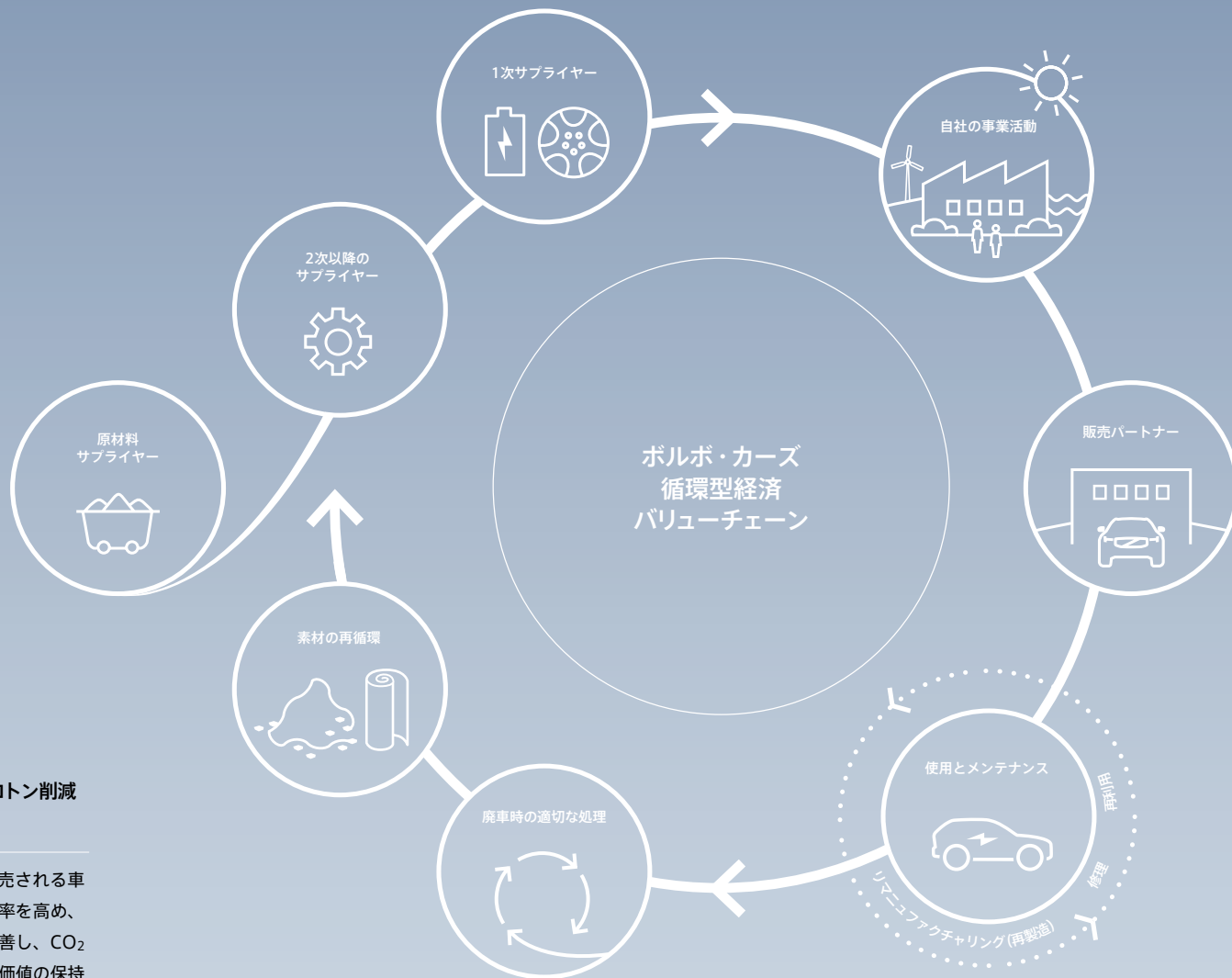
循環型ビジネスに関して2つの包括的な目標を掲げています。
2025年までの年次目標：

↓
10億スウェーデンクローネのコスト削減と新たな収入源を創出(基準値:2018年):

2022年には、部品価値の保持と廃棄物取引の効率を改善し、循環フローを収益化できるようにしました。ボルボ・オン・デマンドは、新車の必要性を置き換えながら、サービスとしてのモビリティを提供し続けています。

↓
CO₂排出量の2,500キロトン削減(基準値：2018年):

2022年には、今後発売される車両のリサイクル部品の比率を高め、廃棄物管理システムを改善し、CO₂削減への貢献となる部品価値の保持を向上させました。





循環型経済

急速な電動化と電子部品の使用増加により、原材料に関するリスクが高まっています。再生スチール、アルミニウム、銅、プラスチック、バッテリーの内容物など、サステナブルな原材料の供給は限られている一方、需要は大幅に増加しています。バッテリー材料のように、リサイクル業界に積極的に関与し、直接調達することで、供給不足と価格変動のリスクを軽減することができます。生物多様性と自然に関する報告要件は、近い将来、CO₂排出量に加えて、環境影響についてより包括的に説明することを求めるようになるでしょう。2022年、私たちは車両と関連施設の環境影響に関するベースライン調査を実施しました（本ページの生物多様性の項を参照）。

私たちはエレン・マッカーサー財団のメンバーであり、同財団の年次報告ツールCirculytics®を使用しています。その結果(P49参照)により、改善点を特定し、循環型ビジネスに向けた進捗をモニターしています。

私たちは、バリューチェーン全体を通じて環境への影響を定量化するために、エビデンスに基づくアプローチをとっています。2023年には、生物多様性、水、公害の影響に関連する総資源消費量の変化を定量化するための基準値を設定し、LCAと報告書に使用する手法を定義する予定です。

成長と資源の切り離し

私たちは、事業の成長から資源利用を切り離すことが、循環型ビジネスの究極の目標であると考えています。切り離しを評価する指標として、資源生産性（バリューチェーン全体で使用したバージン材料1トンあたりで生み出される収益）を使用します。将来的にはエネルギーと水の使用量も含める予定ですが、まずは材料の使用量を測定します。

生物多様性

地球上の多様な生物は大きな脅威にさらされており、ボルボ・カーズが悪影響を及ぼしていることを私たちは認識しています。私たちは、自然喪失の阻止と回復を支援し、ネイチャー・ポジティブな未来の支援に貢献する活動を目指しています。

私たちは、所有またはリースしているすべての敷地を含め、製造およびオフィス用地の544ヘクタール（総敷地面積の19%）が生物多様性重点地域（KBA）内またはKBAに隣接していると算定しました。

2022年、私たちは外部の専門家と協力し、バリューチェーン全体における生物多様性への影響を初期評価しました。ReCiPeモデルを用いた評価では、主な要因はバリューチェーンの上流で発生し、陸域生態毒性による影響が最も大きいことが示されました。この結果は「年間生物種数」の数値範囲で示され、値が低いほど生態毒性を含まないことになり、高いほど生態毒性を含むことになります。この理由は、生態毒性に関する利用可能な基礎データの不確実性が比較的高いためです。

この評価では、再生不可能な素材の消費を減らし、リサイクル素材の使用を増やす必要性が浮き彫りになりました。私たちは、スチール、アルミニウム、銅、バッテリーの内容物のような影響の大きい材料を含む循環経済の活動だけでなく、ベストプラクティスの基準や生物多様性に関するサプライヤーのコミットメントの検証などを通じて、生物多様性への影響を最小限に抑えるための戦略を策定しているところです。その他の重要な活動としては、主要な生産拠点における汚染に関するプログラムの確立や、事業活動を行っている地域の生態系における保護・修復活動が挙げられます。さらに、私たちはTNFD（自然関連財務情報開示タスクフォース）策定を遵守しています。

生物多様性 - 土地利用と生態学的感受性	2022	2021	2020	2019
KBA内またはKBAに隣接する事業所*（隣接する事業所の所在地）	21	16	-	-
KBA内またはKBAに隣接する面積(ha)*	544	537	-	-
KBA内またはKBAに隣接する面積の割合* (%)	19	19	-	-
ボルボのバリューチェーンが生物多様性に与える影響の推定値 （単位：年間生物種数の範囲）	171-547	-	-	-

*2022年に実施された調査から方法が変更され、KBAまでの距離が5kmの拠点が含まれるようになった。2021年の結果はそれに応じて調整され、2021年の年次報告書およびサステナビリティレポートに比べて2倍以上の数値となっている。

資源価値の保持

私たちの炭素、水、廃棄物、生物多様性への影響は、主に車両に使用する材料の供給に起因しています。私たちはこれらの材料をより有効に活用し、その寿命と価値を最大化する必要があります。これらを達成するために、私たちはいくつかの短期目標を設定しました。

2025年へ向けた資源価値保持の目標：

- ・プレス加工されたスチールおよびアルミ部品の材料利用率55%
- ・新車には25%のリサイクル素材とバイオベース素材を使用

車両の資源価値保持(%)	2022	2021	2020	2019
リサイクルおよびバイオベース素材*	10	10	-	-
リサイクルプラスチックおよびバイオベース素材*	4	4	-	-
リサイクル・スチール*	15	15	-	-
リサイクル・アルミニウム*	10	10	-	-

2022年には、生産工程でのプレス加工による材料の利用率が約50%に達しました。すでに欧州の生産拠点では、アルミニウム板のクローズドループ・リサイクルを実現しています。一方、車両のリサイクル率は平均10%です。これは、新車が発売されるにつれて改善される見込みです。



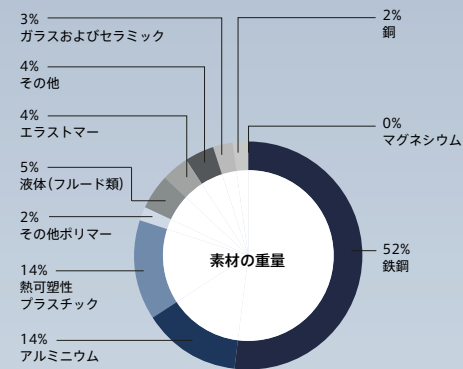
循環型経済

車種別の素材内訳

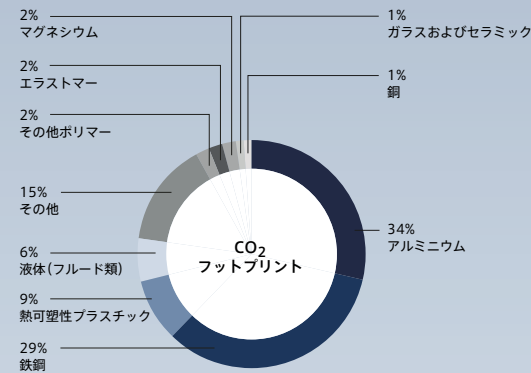
平均的な車種ごとの推定資源消費量、および2022年のフリートの総素材消費量

車種別材料内訳(kg)	TBツインエンジン					BEV		フリート ¹⁾ の総素材(キロトン)			
	XC40	V60	XC60	V90	XC90	S60	XC60	S90L	XC40	C40	
鉄鋼	999	878	985	875	1,177	1,087	1,065	1,136	934	909	649
アルミニウム	222	236	279	255	358	295	335	323	404	385	198
銅	26	29	30	32	62	51	60	59	71	75	29
マグネシウム	1	8	10	7	9	7	10	10	4	4	4
熱可塑性プラスチック	221	232	205	239	293	229	261	271	246	236	155
エラストマー	77	59	74	75	96	74	87	84	73	68	50
その他のポリマー	69	64	70	89	93	96	88	116	90	157	54
ガラスとセラミックス	50	55	56	59	61	53	58	55	49	55	36
液体(フルード類)	68	70	75	76	89	81	88	82	26	26	44
その他	35	51	41	58	108	76	110	87	276	270	66
合計	1,768	1,682	1,825	1,765	2,346	2,049	2,162	2,223	2,173	2,185	1,285

平均的な車両1台あたりの素材内訳
(車重あたりの割合)**



平均的な車両1台あたりの素材内訳
(CO₂) ***



*表中の原材料内訳と2022年の販売数量に基づく推定値。

**素材の加重平均と2022年の販売数量に基づく。数値は四捨五入のため100%にならない場合がある。

*** 素材種類ごとの排出係数、素材の加重平均、2022年の販売量に基づく。数値は四捨五入により100%にならない場合がある。



循環型経済

水の消費量

水の消費量の大部分はサプライチェーン、特に鉄鋼生産で発生しています。2022年、ボルボはResponsibleSteelイニシアチブに参加しました。このイニシアチブは、よりサステナブルな鉄鋼生産のためのグローバルスタンダードと認証プログラムを提供するもので、水の管理責任に関する具体的な要件が盛り込まれています。

私たちの事業における水の消費量の大半は製造工程が占めています。2018年から2025年にかけて、製造における車1台あたりの水消費量を15%削減するという目標はすでに達成しているため、削減目標を40%に引き上げました。また、オフィス、物流センター、研究・開発・試験施設についても目標を設定しており、これらの施設は水の消費量全体の約19%を占めています。

水		2022	2021	2020	2019
製造事業 (m³)					
総取水量* (第三者からの取水量)	ヨーロッパ	552,000	595,000	655,000	705,000
	アジア	902,000	663,000	851,000	1,047,000
	アメリカ	148,000	133,000	175,000	312,000
	合計	1,602,000	1,391,000	1,681,000	2,064,000
製造車1台あたりの総取水量17)* (m ³ /台)	ヨーロッパ	1.3	1.3	1.5	1.5
	アジア	3.5	3.8	5.0	6.3
	アメリカ	13.7	8.4	7.9	9.0
	平均	2.3	2.2	2.7	3.0
総排水量	ヨーロッパ	355,000	-	-	-
	アジア	543,000	-	-	-
	アメリカ	99,000	-	-	-
	合計	997,000	-	-	-
総水消費量**	ヨーロッパ	197,000	-	-	-
	アジア	359,000	-	-	-
	アメリカ	49,000	-	-	-
	合計	605,000	-	-	-
非製造事業 (m³)	ヨーロッパ	297,000	282,000	241,000	301,000
総取水量	アジア	57,000	67,000	62,000	72,000
	アメリカ	20,000	21,000	20,000	12,000
	合計	374,000	370,000	323,000	385,000
ボルボ・カーズ事業合計					
総取水量		1,976,000	1,761,000	2,004,000	2,449,000
製造車1台あたりの総取水量* (m ³ /台)		2.9	2.7	3.0	3.5
製造における車両1台あたりの水使用量削減(2018年基準-2.9m ³ /台)		-30	-23	-8	-5
水不足地域における水の消費と取水量*					
水不足、あるいは深刻な水不足の地域での取水量*** (製造事業および非製造事業) (ML、メガリットル)		462	546	-	-
水不足、あるいは深刻な水不足の地域での取水量*** (製造事業および非製造事業) (ML、メガリットル)		23	31	-	-
水不足、あるいは深刻な水不足の地域での消費された水の量 (製造事業) (ML、メガリットル)		134	-	-	-
水不足、あるいは深刻な水不足の地域での消費された水の量の割合 (製造事業) (%)		22	-	-	-

*過去の報告書では、取水量を使用水量と表記

**水消費量=取水量-排水量

*** 蒸発を除外し、非製造事業を含むように方法を変更。2021年の実績は、それに伴い調整され、2021年の年次報告書およびサステナビリティレポートと比較して、355から546に増加し、34%から31%に減少。



循環型経済

スチール

私たちの車に使用されている材料のうち、最も大きな割合を占めるのが鉄と鋼鉄です。将来の新型車が環境に与える影響を軽減するため、私たちはリサイクルスチールや低排出ガス・スチールの供給を確保しています。私たちの目標は、2025年までに車両に25%のリサイクルスチールを使用することです。私たちは、製造施設における鉄鋼廃棄物のクローズドループ・リサイクル・ソリューションを模索し、高付加価値の用途で材料を再循環させることを目指しています。2022年、ボルボは、鉄鋼生産における持続可能性の問題に取り組む2つの非営利イニシアチブ、Responsible SteelとSteelZeroに加盟しました。ボルボ・カーズの長期的な目標（2030年を目処）は、全車両に使用される鉄鋼をResponsibleSteelまたは同等の認証を取得し、サプライチェーンにおいて鉄鋼に関するサステナビリティの問題に確実に対処することです。

アルミニウム

二酸化炭素排出量と生物多様性フットプリントにプラスの影響を与えるため、2025年以降、新型車にはリサイクル・アルミニウムを40%使用することを目標し、一次アルミニウムの消費量については、インゴット（鋳塊）・レベルで1kgあたりCO₂ 4kgという二酸化炭素排出量目標を掲げています。この開発を支援するため、私たちはサプライチェーン内のすべてのアルミニウム製錬所に対する承認プロセスを確立しました。また、アルミニウム廃棄物のクローズドループ・リサイクルにも積極的に取り組んでおり、欧州の製造施設ではアルミニウム板のクローズドループ・ソリューションを実現し、中国でもその確保に向けて順調に前進しています。

リサイクルプラスチックとバイオベース素材

私たちは、2025年以降の新型車においてリサイクルプラスチックとバイオベース素材を25%以上使用するという目標の達成に向け、大きな進歩を遂げました。ボルボEX90には、リサイクルプラスチックとバイオベース素材が約15%（約48kg）使用され、これはボルボのこれまでのモデルで最高レベルです。

高機能用途における使用済み廃棄物の利用を増やすため、ボルボはケミカル・リサイクル・プラスチックの利用に率先して取り組んでいます。C40のルーフライナーは、2022年度プラスチック・リサイクル・アワード・ヨーロッパの自動車・電気・電子製品部門を受賞しました。

部品価値の保持

バッテリー、電子機器、モーターなどの機械的な装置は、できるだけ長く循環させなければならない価値の高い部品です。

部品価値の保持

ボルボ・カーズ・エクステンジの工程では、ディーラーの整備工場から部品を集め、再製造し、交換します。今年、私たちは環境と財務の両面での目標を支援するため、2025年までにこの事業を大幅に拡大する方法について、業界の専門家と協議しました。再製造された部品は、新しい部品を製造する場合と比較して、原材料を最大85%節約し、エネルギー消費を最大80%削減することができます。

バッテリー価値の保持

バッテリーの循環戦略の一環として、私たちは欧州、米国、中国に地域バッテリーセンターを設立し、バッテリーを最大限に活用し、環境への影響を最小限に抑え、循環型のマテリアルフローを可能にしています。私たちの目標は、EVにまだ電力を供給できる可能性のあるバッテリーを修理し、交換の必要性を減らすことです。修理やその他の用途に適さないバッテリーは、ボルボ・カーズが設計したプロセスでリサイクルされ、新しいバッテリーの生産に使用される原材料を可能な限り回収します。

エレクトロニクス

私たちの車両には、平均して1台あたり約7キロの電子機器が搭載されています。現在、私たちは電子機

器のサプライチェーンやその原材料構成、社会や環境への影響をほとんど把握していません。しかし2022年、私たちは中央処理装置とプリント基板の材料含有量のマッピングと分類を開始しました。重要な電子部品を集中化し、電子部品、ケーブル、ハウジングの数を減らすことで、最小限のシステムを設計することを目指しています。新型ボルボEX90は、ボタンやスイッチ類の数を減らしています。また、演算機能を集中化したコア・コンピュータも導入しています。一部の電子部品はすでにボルボの交換プログラムに含まれていますが、今後は交換プログラムを拡張し、ボルボの整備工場が故障した部品を返品して、新しい再製造部品と交換できるようにする予定です。再利用に適さない部品はリサイクルされます。

部品価値の保持	2022	2021	2020	2019
再製造により削減されたアルミニウム(トン)	155	132	126	144
再製造により削減された銅(トン)	7	10	-	-
再製造により削減されたスチール(トン)	284	260	271	341
再製造によって削減された素材の部品重量の合計* (トン)	509	457	-	-
アルミニウム、スチール、銅の再利用により削減されたCO ₂ (トン)	4,857	4,222	4,116	3,321
再製造品の数	33,133	37,567	39,828	49,408
修理、再使用、再利用、リサイクルのために回収されたバッテリーの数	8,805	1,071	-	-
リサイクルされている部品・コンポーネント(トン)	1,055	-	-	-

*入庫数量に基づく



循環型経済

商品価値の維持

自動車はリサイクル率が高いと思われがちです。しかし、リサイクルされた材料のうち、新車に使用される割合はごくわずかであることを認識することが重要です。ほとんどの自動車は設計が複雑なため、部品や材料の回収には高度な解体工程が必要となります。既存製品の価値の維持を最適化することに努め、長期的には、製品の価値をより高く維持し、耐用年数の終了時に部品や材料へのアクセスを容易にするような製品を設計・製造することを目指しています。

さらに、耐久性に優れ、サービスや修理を通じてライフサイクルを延長できるような車両を設計しています。私たちの全ての車両は、欧州のELV指令の要件を満たしており、車両重量の85%以上が再利用または新しい材料にリサイクルされ、95%を回収することが可能です。

製品アーキテクチャ

2022年、ボルボ・カーズは外部の専門家と協力し、現在のリサイクルプロセスにおける評価減の程度を調査しました。最初の調査結果によると、複数のライフサイクルにおいて素材価値を保持できる余地があることが明らかになりました。そのため、将来の製品設計とアーキテクチャにおいて部品と素材価値の保持が統合されるよう取り組んでいきます。これは、私たちの製品の設計と組み立ての両方に影響を与えるだけでなく、廃車の処理におけるパートナーとの協業の仕方にも影響を与えることになるでしょう。

車両の利用方法

循環型ビジネスの重要な側面は、製品の利用率を高めることです。ボルボ・オン・デマンドは、自動車をサービスとして提供する際に、この課題に取り組んでいます。ストックホルムでのボルボ・オン・デマンドの外部調査では、ボルボ・オン・デマンドの車1台で、最大11台の自家用車を代替できることが示されました。ボルボ・オン・デマンドは、他の車両所有者と協力調整することで、例えば、週末や夜間は使用頻度の低い販売店や他の車両所有者のデモカーや貸出し車両を利用することで、お客様に利用可能な車両数を増やすことができます。



車両の利用状況	2022	2021	2020	2019
車1台あたりの平均走行Km数：保有車／リース車	13,710	14,532	-	-
車1台あたりの平均走行Km数：ボルボ・オン・デマンド車	25,110	21,027	-	-
車1台およびKmあたりの平均乗客数：保有車／リース車	1.84	1.87	-	-



循環型経済

ビジネスとパートナーシップ

循環型ビジネスには、バリューチェーン全体にわたる協力体制の強化が必要です。テック・ファンドとのパートナーシップのもと、私たちはサステナビリティの実現を支援してくれる企業や、その他の先進的な企業への投資を通じて、この課題に取り組んでいます。その中には、トレーサビリティを強化するブロックチェーン技術のリーダーであるCircular社や、高性能バイオベース素材を開発・製造するBcomp社などが含まれています。

SSAB社、Novelis社、Tata steel社、Borealis社などと共同プロジェクトを立ち上げ、低炭素でリサイクル率の高い素材の使用を増やしています。また、部品のサプライヤーやリサイクル業者とも、循環性を高める方法について対話を進めており、2023年にはこうした議論を加速させる予定です。

廃棄物の削減

私たちの長期的な目標は、バリューチェーン全体で廃棄物をなくすことです。2022年、私たちは2018年から2025年の間に、生産廃棄物を20%から40%に削減するという目標をより明確にしました。これは、オープンおよびクローズドな再循環ループ、計画および内部プロセスの変更、パッケージングの削減、素材選別の改善によって達成されます。

2022年は、私たちの事業（製造部門と非製造部門）から出る廃棄物の96%が製造から排出されました。金属くずは最大の廃棄源であり、そのすべてがリサイクルされています。2022年には、オフィス、物流センター、エンジニアリング施設など、非製造事業における廃棄物リサイクルの取り組みを開始しました。私たちは、直接契約しているサプライヤーの事業所に対し、前年比の廃棄物削減目標を設定するよう求めています。大半のサプライヤーがこの要件を満たしています。また、販売業者のネットワークにおいても廃棄物削減の取り組みを行っています。

廃棄物(トン)		2022	2021	2020	2019
製造事業					
有害な廃棄物	ヨーロッパ	8,600	9,200	13,800	17,500
	アジア	2,000	1,400	1,600	2,100
	アメリカ	30	15	15	20
	合計	10,630	10,615	15,415	19,620
金属	ヨーロッパ	99,000	134,000	135,000	153,100
	アジア	86,000	70,000	68,000	67,400
	アメリカ	3,200	5,000	6,700	11,400
	合計	188,200	209,000	209,700	231,900
非有害廃棄物(金属を含む)	ヨーロッパ	188,600	224,000	220,300	232,000
	アジア	55,600	49,000	54,600	61,500
	アメリカ	5,260	5,100	5,500	9,300
	合計	249,460	278,000	280,400	302,800
総廃棄物量	ヨーロッパ	197,000	233,200	234,100	249,500
	アジア	57,600	50,400	56,200	63,600
	アメリカ	5,290	5,115	5,515	9,320
	合計	260,090	288,715	295,815	322,420
製造車1台あたりの総廃棄物量 (kg/台)	ヨーロッパ	464	528	531	514
	アジア	226	286	332	386
	アメリカ	491	323	250	264
	平均	377	456	468	471
1台あたりの生産廃棄物削減量 (2018年基準: 488kg/台)		-16	1	-2	-2
廃棄物全体に占めるリサイクル率(%)		94	96	95	94
アルミニウムのクローズド・ループ・リターン(%)		72	79	-	-
廃棄物埋立率(%)		1	0.5	1	1
非製造事業					
総廃棄物量	ヨーロッパ	8,994	6,121	5,570	6,369
	アジア	649	699	625	344
	アメリカ	474	512	476	484
	合計	10,117	7,332	6,671	7,197
廃棄物全体に占めるリサイクル率(%)		71	59	60	57
廃棄物埋立率(%)		3	2	4	4
ボルボ・カーズの全事業					
総廃棄物量		270,208	296,047	302,486	329,617
廃棄物全体に占めるリサイクル率(%)		93	95	94	93
廃棄物埋立率(%)		1	1	1	1
サプライチェーン					
廃棄物削減目標を設定した直接契約サプライヤーの事業所		1,151	-	-	-
廃棄物削減目標を設定した直接契約サプライヤー事業所(%)		79	-	-	-



用語解説③

P.22

リマニュファクチャリング

メーカー等が使用済み製品を回収した後、分解、洗浄、部品交換などを経て新品同様の製品として販売すること。

P.23

TNFD

Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (自然関連財務情報開示タスクフォース)。組織が自身の経済活動における自然環境や生物多様性に関するリスクと機会を評価し報告することを促す、2021年6月に設立されたイニシアティブのこと。

クローズドループ

「Take (資源を採掘して)」「Make (作って)」「Waste (捨てる)」というリニア型経済システムのなかで活用されることなく「廃棄」されていた製品や原材料などを新たな「資源」と捉えて、循環させること。

P.25

ResponsibleSteel

鉄鋼業界全体の規格・認証機関。CO₂削減だけでなく、労働や人権、地域社会との関わり、水使用、生物多様性への影響など、鉄鋼サプライチェーンにおけるその他の重要な問題にも焦点を当てている。

P.27

ELV指令(End-of-Life Vehicle Directive)

"Directive 2000/53/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 18 September 2000 on end-of life vehicles" (使用済み車両に関する2000年9月18日の欧州議会と欧州連合理事会の指令2000/53/EC) の通称であり、EUで、使用済み自動車が環境に与える負荷を低減するための指令。

ボルボ・オン・デマンド

ボルボ・カー・グループ内の完全所有の独立事業者であるボルボ・カー・モビリティのカー・シェアリングブランドであり、都市部および地下鉄の消費者に自動車所有に代わるより良い手段を提供することを目指している。



倫理的かつ責任ある事業活動



倫理的かつ責任ある事業活動

グローバル人材基準

私たちは、継続的な成長とイノベーションを支える多様な企業文化の中で、健康で意欲的な人材を育成する職場環境を目指しています。私たちは、社員が影響力を発揮できる誇り高いアンバサダーであってほしいと願っています。そのため、私たちはすべての行動において、従業員の体験価値を重視することを決意しています。私たちは、入社直後の人だけでなく、ポルポで働くすべての人にとって魅力的な雇用主であることを目指しています。従業員が何を必要とし、何を大切にしているかを尋ね、耳を傾け、学ぶことによって、私たちは組織で働く人々の経験を改善し、豊かにすることができます。私たちは、従業員のエンゲージメントに関するインサイトを提供するGLINTエンゲージメント調査を使用しています。最新の調査（2022年11月）には79%以上の社員が回答しています。この調査は研究に基づいた質問を行い、150カ国以上の約900社、820万人の回答者をベンチマークとしています。最新のスコアは76点で、ベンチマーク・レベルを1ポイント上回っています。また、エンゲージメント調査ではワーク・ライフ・バランスも測定しており、ベンチマーク・レベルを3ポイント上回っています。約46,000人の雇用主として、私たちは従業員の健康、安全、労働経験、専門的能力開発に大きな影響を与えており、公正な雇用条件を提供するために積極的に取り組んでいます。

ピープル・ポリシー

私たちのピープル・ポリシーは、健康、安全、ダイバーシティ、インクルージョンを優先しています。また、バリューチェーン全体を通じて、労働者の権利が遵守され、私たちの事業が法的に遵守された倫理的なものであることを保証することも目指しています。このような姿勢は、当社の事業とバリューチェーンにおける人権リスクを効率的に検出し、管理するためのリスク・ベース活動の開発など、人権活動の進展に反映されています。国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」に沿った「ピープル・ポリシー・アセスメント」プロジェクトが2017年に開始されました。このプロジェクトでは、机上評価、社外および社内の主要な利害関係者との面談を通じて、潜在的な人権への影響と実際の人権への影響の両方を評価しました。その後、権利者の視点、リスクの評価、影響の分析と行動計画の作成、作成された行動計画のフォローアップを含む現場での検証を行い、人権影響評価に沿った継続的な改善を行っています。年に1度、世界中の全拠点でフォローアップを実施し、ピープル・ポリシーの遵守状況を検証しています。2022年にスロバキアの新拠点を選ぶより前に、私たちは人権評価と利害関係者の関与を含む徹底的な分析を行いました。

2021年に開始した「デュー・ディリジェンス・デザイン」プロジェクトに続き、私たちはEUの「サステナビリティ・デュー・ディリジェンス指令」の基準を満たすことを目指し、取り組みを強化しています。これらの基準のガイダンスに基づき、私たちはピープル・ポリシーと人権デュー・ディリジェンス業務をさらに拡大します。私たちがさらに注力するデュー・ディリジェンスの取り組みはリスク・ベースで対応していきます。

➡ 詳細はP46参照

インクルージョンと帰属意識

私たちは、ありのままの自分であり、存分にアイデアを表現する自由を享受できる組織として帰属意識を促進することを目指しています。2022年、私たちはシニア・リーダーに対する男女平等の目標を定め、長期報奨金と結びつけました。2025年までにシニア・リーダー職の女性の割合を34%に、2030年までにその割合を38%に引き上げることを目標としています。また、エンゲージメント調査の主要な質問に基づき、インクルージョンと帰属意識に関する目標のモニタリング向上のための新しいKPIの作成に着手しました。

2022年、私たちはより多様な従業員のために、インクルージョンと帰属意識の重要性を強調してきました。私たちにインクルーシブな職場とは、私たちの価値観に根ざした帰属文化から始まり、誰もが私たちの目的と使命に貢献できるものです。私たちは従業員との対話を拡大し、その頻度を増やし、互いにつながるための安全なスペースを作ることで、私たちがいかに改善できるかを学ぶことを目指しています。私たちの平等へのコミットメントは、雇用慣行、給与の平等性、研修、能力開発、人材定着、昇進など、人材ライフサイクル管理のあらゆる段階に影響を与えています(例として、インクルーシブ・リーダーシップ・トレーニング、メンター・プログラム、重点的な能力開発プランなど)。



倫理的かつ責任ある事業活動

インクルージョン(%)	2022	2021	2020	2019
シニア・リーダーシップにおける女性	29.6	-	-	-
指導的地位にある女性	29.2	29.0	28.3	28.3
外部採用や内部昇進で、指導的地位に就く女性	31.0	32.0	29.4	-
従業員および雇用契約にある従業員のFTE合計(2022年12月31日現在)	2022	2021	2020	2019
従業員 - グローバル合計	44,559	43,069	-	-
雇用契約にある従業員(コンサルタント) - グローバル合計	3,881	4,017	-	-
グローバル合計	48,440	47,086	-	-
従業員および雇用契約監督下にある従業員による総労働力*(2022年12月31日現在)	2022	2021	2020	2019
従業員 - グローバル合計	46,345	-	-	-
ブルーカラー	27,502	-	-	-
ホワイトカラー	18,843	-	-	-
雇用契約にある従業員(コンサルタント) - グローバル合計**	3,986	-	-	-
グローバル合計	50,331	-	-	-

*2022年末時点の人員数

**最も一般的な従業員(非雇用者)のタイプは、エンジニアリング部門で働くホワイトカラー・コンサルタント。

雇用契約別および男女別の従業員総数(絶対数および%) (2022年12月31日現在)	2022	2021	2020	2019
女性	11,346(24)	22		
正社員契約	10,391(24)	23	-	-
派遣契約	955(27)	13	-	-
就業時間保証のない従業員	0	-	-	-
フルタイム従業員	10,114(24)	-	-	-
パートタイム従業員	1,232(34)	-	-	-
男性	34,999(76)	78		
正社員契約	32,450(76)	77	-	-
派遣契約	2,549(73)	87	-	-
就業時間保証のない従業員	0	-	-	-
フルタイム従業員	32,616(76)	-	-	-
パートタイム従業員	2,383(66)	-	-	-

地域別従業員総数(絶対数) (2022年12月31日現在)	ヨーロッパ	アジア	アメリカ	合計
従業員	31,755	12,212	2,378	46,345
正社員(無期契約)	29,098	11,483	2,260	42,841
派遣社員(派遣契約)	2,657	729	118	3,504
就業時間保証のない従業員	0	0	0	0
フルタイム従業員	28,207	12,185	2,338	42,730
パートタイム従業員	3,548	27	40	3,615



倫理的かつ責任ある事業活動

正社員における性別・年齢別構成比(%) (2022年12月31日現在)	ボードメンバー		エグゼクティブ・ マネジメント・チーム		シニア・リーダー		リーダー		その他すべての ホワイトカラー従業員		ブルーカラー従業員	
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性
<25	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	12	3
25-29	-	-	-	-	-	-	1	1	6	4	16	5
30-34	-	-	-	-	-	-	7	4	13	7	15	3
35-39	-	-	-	-	3	2	12	5	12	5	9	2
40-44	7	7	-	-	8	6	12	6	9	4	6	1
45-49	-	-	28	28	15	9	12	5	8	4	5	1
50-54	20	13	-	-	20	8	12	4	8	3	7	1
55-59	27	7	28	14	15	3	9	3	7	3	7	2
60-65	7	7	-	-	7	1	5	1	4	1	4	1
>65	7	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
平均	67	33	57	43	70	30	71	29	68	32	80	20





倫理的かつ責任ある事業活動

新規採用と離職率（絶対値および%）*	2022	2021	2020	2019
異動	1,360(36)	-	-	-
新入社員	6,782(100)	5,875(100)		
性別				
女性	1,341(20)	1,299(22)	-	-
男性	5,441(80)	4,576(78)	-	-
年齢層				
30歳未満	3,270(48.2)	2,553(43.5)	-	-
30～50歳	3,254(48.9)	3,070(52.5)	-	-
50歳以上	258(4.8)	252(4.0)	-	-
地域				
ヨーロッパ	2,177(32)	2,410(41)	-	-
アジア	3,922(58)	3,043(52)	-	-
アメリカ	684(10)	422(7)	-	-
従業員の離職率	5,098(12.1)	3,861(10.4)	-	-
性別				
女性	1,040(10.3)	896(9.6)	-	-
男性	4,058(12.7)	2,965(10.4)	-	-
年齢層				
30歳未満	2,010(20.9)	1,083(15.7)	-	-
30～50歳	2,272(10.4)	1,786(9.0)	-	-
50歳以上	816(7.7)	992(8.8)	-	-
地域				
ヨーロッパ	2,304(8.0)	2,042(7.3)	-	-
アジア	2,402(21.6)	1,537(18.1)	-	-
アメリカ	392(17.8)	282(15.1)	-	-

*正社員のみ ** 離職者数を平均従業員数で割ったもの





倫理的かつ責任ある事業活動

安全とウェルビーイング

ボルボの人材戦略と人材方針は、社内全体で共有されており、健康と福祉を推進する鍵となります。ボルボでは、すべての業務、従業員、請負業者に適用される、法的要求に基づく健康、安全、福祉に関する基準を含む労働安全衛生管理システムを導入しています。ボルボの従業員および監督下にある請負者には、それぞれの業務に合わせてカスタマイズされた安全衛生トレーニングプログラムが提供されています。

2022年も、リスク観察を行い、事故や健康障害を防止し、ベストプラクティスをグローバルに共有し、個人とチームの貢献を称えるために積極的な取り組みを継続しました。従業員代表者を含む職場環境委員会、安全ウォーク、検査など、リスクに対する体系的なアプローチを実施しています。私たちは従業員がリスクを特定し報告することを奨励しており、すべてのリスクは当社のリスク管理システムに組み込まれ文書化され、完全に排除されるまでフォローアップされません。

私たちは、健康と福祉に関するコミュニケーションや教育キャンペーンに積極的に取り組むことで、精神的な職場環境の改善に力を入れています。ストレス調査、健康増進手当、健康診断、グローバルな人間工学ツールや基準、学びの多い職場環境などを活用して、従業員のウェルビーイングをモニターし、促進しています。ストレス関連疾患に積極的に取り組むためのツールを導入し、産業保健サービスから早期警告と個別サポートをうけています。

また、従業員および監督下にある請負者に対し、安全衛生トレーニングプログラムを提供しています。これには、新入社員、管理者トレーニング、高リスクエリアが含まれます。ボルボで働くためには、社外のすべてのサプライヤーと請負者が請負者安全プログラムを受ける必要があります。

2023年の焦点は、新しいテクノロジーと連動した安全プログラムについて、リーダーと従業員のトレーニングを継続することです。私たちはウェルビーイングと安全活動の開発と改善を継続し、積極的なストレス管理プログラムと人間工学的戦略をグローバルに実施するとともに、化学物質の使用軽減に努めます。

事故、健康障害、病気休暇	2022	2021	2020	2019
事故				
報告された休業災害の総数 - 従業員	22	17	-	-
傷害率(LTCR) * - 従業員	0.07	0.06	0.10	0.13
報告された休業災害の総数 - 雇用契約にある従業員(コンサルタント)	2	-	-	-
傷病率(LTCR) * - 雇用契約従業員(コンサルタント)	0.05	0.05	0.20	0.11
重大な労働災害(死亡災害を除く)	1	-	-	-
重大な労働災害の発生率(死亡災害を除く)	0.003	-	-	-
労働災害による死者数	0	0	0	1
労働災害による死亡率	0	0	-	-
労働時間数(LTCR) - 従業員	65,064,659	56,986,946	-	-
労働時間数(LTCR) - 雇用契約にある労働者(コンサルタント)	7,972,000	7,351,333	-	-
業務上の負傷の主な種類と件数(平地での転倒-つまずき) - 従業員	6	9	-	-
主な業務上の負傷の種類と件数 - 雇用契約にある従業員(コンサルタント)	-**	-	-	-
健康障害				
報告された業務上の健康障害の総数 - 従業員	12	-	-	-
報告された業務関連の健康障害の総数 - 雇用契約にある労働者(コンサルタント)	0	-	-	-
労災による死者数	0	-	-	-
主な業務上の疾病の種類(筋・骨格系および結合組織関連障害)と症例数 - 従業員	6	-	-	-
主な業務上の健康障害の種類(0件)と件数 - 雇用契約にある従業員(コンサルタント)	-	-	-	-
病気休暇				
病気休暇-従業員** (%)	4.4	4.6	4.3	4.2

*傷病率(LTCR)は、少なくとも1日の病気休暇を伴う労災・労働災害の報告件数を労働時間で割り、200,000を乗じたものと定義される。監督下労働者(コンサルタント)には、当社の監督下で働くコンサルタントおよび代理店が含まれる。

**スウェーデンの従業員のための数字

**異なるタイプで計2件



倫理的かつ責任ある事業活動

労働安全衛生マネジメントシステムの対象となる従業員(絶対数と%)	2022	2021	2020	2019
当該制度の対象となる従業員	46,345(100)	-	-	-
当該制度の対象となる雇用契約にある従業員(コンサルタント)	3,986(100)	-	-	-
監査を受けた当該制度の対象となる従業員	46,345(100)	-	-	-
監査を受けた当該制度の対象となる雇用契約にある従業員(コンサルタント)	3,986(100)	-	-	-
外部機関の認定を受けた当該制度の対象となる従業員*	12,213(26.4)	-	-	-
外部機関の認定を受けた当該制度の対象となる雇用契約にある従業員(コンサルタント)*	76(1.9)	-	-	-

*中国は100%対象となっており、その他の地域は認証されていない。

学習と能力開発

マネージャーとの継続的な対話の中で、社員は定期的に自分のパフォーマンスと能力開発をレビューしています。2022年、私たちは事業の高い目標を実現し、確実な転換を可能にするために、学習経験を将来にわたって強化することに重点を置いています。

技術スキルに対する需要の変化により、私たちは全社会的にスキルアップと再スキルアップの取り組みを行っています。ソフトウェア開発、サステナビリティ、電動化、サイバーセキュリティとオンライン販売などの分野で再スキルアップを提供しています。

2022年には、ソフトウェア・ブートキャンプとエ

レクトロモビリティ・リスキルを継続しました。さらに、企業文化とリーダーシップの育成にも力を入れており、これは企業変革を成功させるための重要な要素であるため、2023年には最新のプログラムを導入する予定です。

私たちは、大学、技術系大学、その他の教育機関と協力し、鑄造技術、メンテナンス、ソフトウェア開発、エレクトロモビリティのようなテーマに関する教育訓練プログラムへの投資を検討しています。さらに、サステナビリティに焦点を当てた研修プログラムを立ち上げ、2023年に開始する予定です。

学習と能力開発の指標	2022	2021	2020	2019
提供された研修、1FTEあたりの平均時間	20	25	-	-
ホワイトカラー	25	30	-	-
ブルーカラー	16	21	-	-
研修および能力開発、1FTEあたり平均支出(SEK)	1,378	1,307	-	-
定期的に業績とキャリア開発のレビューを受けている従業員(%)				
女性	100	-	-	-
男性	100	-	-	-
ブルーカラー	100	-	-	-
ホワイトカラー	100	-	-	-

労働者の権利

ボルボは、労働権の遵守において業界をリードすることを目標としています。ボルボと全地域の従業員との労働条件に関する社会的対話は、価値を創造し、会社の発展に貢献すると信じています。2022年には、全世界の従業員の67%が労働協約の対象となりました。

私たちは、労働組合への加入の有無にかかわらず、すべての従業員を平等な条件で扱います。取締役会で採択されたピープル・ポリシーは、全従業員および現場請負業者の公正な労働条件と雇用条件を保証するもので、ボルボによって管理されています。また、私た

ちの意欲的な目標に沿い、最低でも週24時間の連続休暇を設けています。

私たちは、ピープル・ポリシーで定義されているように、ハラスメントや差別に対して一切許容しない姿勢をとっており、これは差別、ハラスメント、いじめに対する私たちの通達を通じて追求されています。差別、ハラスメント、いじめを発見し、適切な措置を講じる方法について、組織全体で義務的な研修が実施されています。2022年には、報告されたすべての事例が調査され、差別やハラスメントが発見された場合には、是正措置と支援措置が取られました。

労働者の権利	2022	2021	2020	2019
差別またはハラスメントの報告総件数*	52	54	50	63
組織で検討された事案	52	-	-	-
日常的な内部管理レビュープロセスを通じてレビューされた、実施済みの改善計画	43	-	-	-
措置の対象から外れた事案	52	-	-	-
労働協約の適用率(%)	67	70	79	78

*2022年には、差別が8件、ハラスメントが35件、ハラスメントでも差別でもないと判明したケースが9件報告されている。



倫理的かつ責任ある事業活動

公正な報酬

ボルボのグローバルな賃金理念、原則、および一貫した実施は、従業員に対する公正かつ公平な賃金を保証します。私たちは、業界内で生活賃金基準を設定することを旨とし、基本給の公平性と最低賃金と比較した賃金水準を継続的に分析しています。2023年も分析を継続し、その手法をさらに発展させていきます。

私たちの最も重要な4事業所について、賃金の公平性を分析した結果、男女の賃金に差があることがわかりました。これは夜勤手当、在職期間、職務の種類によるものです。その差は、事業所と職務レベルに応じて1.2%から6.7%です(表参照)。2023年には、総報酬格差を分析し、潜在的な措置を講じることによって、引き続き賃金の平等性に取り組んでいきます。

報酬委員会は、報酬ガイドラインを含む(ただしこれに限定されない)経営陣の報酬に関するすべての課題を監督・承認します。

独立したアドバイザーが、関連業界のベンチマークを報酬委員会と共有し、対策を推奨します。報酬委員会は、年次株主総会の前に、大株主グループとの調整会議において、ガイドライン、株式ベースのインセンティブ・ソリューションおよびその他の承認を事前に

検討します。議決権行使を含む年次総会の議事録は、外部の投資家向け情報ページで公表されています。

役割に関係なく、すべての従業員は私たちにとって重要であり、成功に貢献しています。従って、法律上可能であれば、全従業員に以下の手当を支給することを目指しています。

ボルボ・カーズ年金・保険原則は、全従業員が障害保険、業務上の死亡保険、出張保険に加入していることを保証するものです。ファミリー・ボンド・ポリシーは、平等な役割分担へのコミットメントを拡大するもので、性別に関係なく、全従業員に最大24週間の育児休暇を基本給の80%で取得することを奨励しています。

従業員株式マッチング・プログラムは、年次プログラム(毎年の年次総会の承認が必要)であり、全社的に段階的に導入され、従業員がボルボの株式に最大10,000スウェーデンクローネを投資する機会を提供し、2年後の投資額は会社によってマッチングされます。社用車は、市場慣行に従い、全世界の全従業員に提供されます。社用車の所有は長期的なコミットメントであるため、この手当は上記の手当とは異なり、正社員にのみ提供されます。

育児休暇*	2022	2021	2020	2019
権利のある従業員の総数(%)	100	-	-	-
女性	100	-	-	-
男性	100	-	-	-
育児休暇を取得した従業員の総数(絶対数)	5,827	-	-	-
女性	1,728	-	-	-
男性	4,099	-	-	-

* 育児休暇は2021年第4四半期~2022年第3四半期の報告期間に基づく

賃金水準(比率)		2022	2021	2020	2019
初任給水準(協定との比較)	ベルギー	1.15	1.14	-	-
	中国	2.38	2.71	-	-
	スウェーデン	1.17	1.17	-	-
	アメリカ	2.55	2.55	-	-
男性-初任給レベル(協定との比較)	ベルギー	1.15	-	-	-
	中国	2.38	-	-	-
	スウェーデン	1.17	-	-	-
	アメリカ	2.55	-	-	-
女性-初任給レベル(協定との比較)	ベルギー	1.15	-	-	-
	中国	2.38	-	-	-
	スウェーデン	1.17	-	-	-
	アメリカ	2.55	-	-	-
CEO(最高賃金者)賃金水準比較		102対1	98対1	-	-
CEO(最高賃金者)賃上げ比較(%)		2.5対1	-	-	-

賃金の平等性 - 女性の平均年間基本給と男性の平均年間基本給の格差(%)		2022	2021	2020	2019
ホワイトカラー従業員	ベルギー-ゲント	-2.0	-	-	-
	中国-成都	-1.6	-	-	-
	スウェーデン-合計	-2.3	-	-	-
	アメリカ-チャールストン	-5.7	-	-	-
ブルーカラー従業員	ベルギー-ゲント	-5.7	-	-	-
	中国-成都	-6.3	-	-	-
	スウェーデン-合計	-1.2	-	-	-
	アメリカ-チャールストン	-6.7	-	-	-



倫理的かつ責任ある事業活動

コミュニティと社会

私たちは、事業を展開する地域社会を含め、社会にプラスの影響を与える責任を認識しています。

ウクライナ人道支援

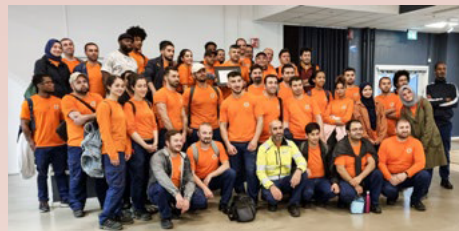
ウクライナ紛争の勃発を受け、ボルボはユニセフとセーブ・ザ・チルドレンの重要な活動を支援するため、1,000万スウェーデンクローネの寄付を行いました。また、従業員による寄付サイトを設置し、寄付金と同額を寄付しました。さらに、ウクライナ、近隣諸国、スウェーデン国内において両組織の職員が使用できるよう、25台以上の車両を提供しました。これにより、被災した子どもたちの緊急かつ長期的なニーズ（教育的・心理的支援など）に応えることを手助けします。



ワルシャワでのユニセフ・カーの引き渡しにて。Rashed Mustafa Sarwar（ユニセフ、シニア緊急対応コーディネーター、左）とPaweł Kaczmarek（ボルボ・カー・ポーランド、コマーシャル・ディレクター、右）。ユニセフはいかなる企業、ブランド、製品、サービスについて推奨していません。写真撮影：Filip Blank

スウェーデン

- ・ボルボは、イエーテボリの特に脆弱な郊外における、学業成績、就労機会、地域開発の向上を目指す Destination Tynnered プロジェクトの共同設立者です。2022年には、この地域で300以上の夏季雇用機会が創出されました。このプロジェクトは地域社会を支援し、ボルボの長期的な人材調達に貢献しています。
- ・イエーテボリ・グリーン・シティ・ゾーン構想は、イエーテボリの持続可能な発展を支援します。2022年には、イエーテボリのグリーン電力網をサポートするため、新たに持続可能な商品ハブを設立し、サステナビリティに関するイベントや Vehicle to Grid プロジェクトを開催しました。ボルボ・カーズは、グリーン・シティ・ゾーンをサステナブルな交通とモビリティのコンセプトとして普及させるべく取り組んでいます。また、イエーテボリは2030年までにクライメート・ニュートラルな都市を目指すEUの「持続可能な100のミッション都市」のひとつになるべく加盟申請も済ませています。も済ませています。
- ・ボルボ・エクスペリエンス・プログラムは、イエーテボリにあるボルボの工場で、未就職者に基幹科目の教育とパートタイムの職業体験を提供しています。現在100人以上がこのプログラムに参加しており、正規雇用の可能性を高めることを目的としています。



- ・Mitt Livs Chans (Chance of a Lifetime) この6ヶ月間の指導プログラムは、スウェーデン以外の背景を持つ人々の雇用市場への参入を支援することを目的としています。

中国

- ・COVID-19の救援活動。ボルボが開発したWeChat上の社会的責任ボランティア・プラットフォームを使って、中国の従業員がロックダウンの制約と隔離の影響を受けた人々を支援しています。約60人の従業員がCOVID-19の救援活動を支援しました。
- ・中国の従業員は、現地のNGOプログラムの一環として、農村部の子どもたちに遠隔授業（勤務時間内に週1時間）をボランティアで行っています。
- ・ボルボは上海でランニング・ドクターズ・クラブを立ち上げました。参加した医師は携帯アプリで走った距離を記録し、私たちは各走行距離に応じて、子どもたちのための手術や医学研究、新しい医師の育成に寄付しています。
- ・ボルボ・カーズ・セーフティスクール（7歳から12歳対象）は、ロックダウンという困難な状況にもかかわらず、台州工場で開催され、成功を収めました。5,000人以上の生徒がセーフティ・スクールに参加しました。



アメリカとカナダ

- ・ボルボ・カーズ・カナダは、A Greener Future of 「Love Your Lakes」 イニシアチブの一環として、オンタリオ湖周辺のプラスチック汚染に対する意識を高めるため、ビーチ・クリーニング・デーを実施しました。
- ・ボルボ・カーズ・チャールストンは、South Carolina Oyster Recycling Enhancementを支援し、カキ殻を海岸から塩性湿地まで運びました。カキ殻は大量の水をろ過し、湿地の海岸線を安定させ、さまざまな生物の生息地を提供します。
- ・チャールストンでは、安全、教育、環境保護というボルボの価値観を共有する非営利団体に資金を申請してもらおうコミュニティ投資助成金を設けています。
- ・ボルボ・カーズ・USは2004年から、小児がんと闘うアレックス・レモンネード・スタンド財団を支援しています。
- ・6月、チーム・ボルボは、知的発達障がい者の生活を向上させるために開催されたベスト・パディーズ・チャレンジのための募金活動を行いました。





倫理的かつ責任ある事業活動

責任ある調達

サプライヤー

ボルボは、世界中の多くの企業や人々が関与する複雑で多様なサプライチェーンを有しています。2022年には、直接契約している約10,020のサプライヤーから2,550億スウェーデンクローネの商品とサービスを購入しました。このうち、9,100社のサプライヤーがサービスを、920社（2,390のサプライヤー拠点到分散）が部品やコンポーネントを納品しました。2,390のサプライヤー拠点は、中国（31%）、ドイツ（15%）、スウェーデン（8%）、アメリカ（5%）、フランス（5%）、ポーランド（5%）、チェコ（4%）、その他のヨーロッパ諸国（21%）、そして、アジア、アフリカ、北米におけるその他の国々（6%）にあります。直接契約しているサプライヤー以外にも、何千ものサブ・サプライヤーがいます。そのためサプライヤー・ベースの規模が大きければ、私たちは人々や環境に幅広い影響を与えることができます。

ボルボは、サプライヤーの商品とサービスによって、業界の最先端を行くテクノロジーを備えた洗練された自動車を生産しています。ボルボは、多くの主要サプライヤーと長年にわたる協力関係を築いており、これらのサプライヤーは新車モデルの開発において重要な役割を果たしています。このような長期的な関係は、長期にわたるサプライヤーのサステナビリティ・パフォーマンスの強化にも役立っています。

チャンスと課題

- ・ボルボは、人権、環境、ガバナンスのデュー・デリジェンスを義務化する世界的な法制化の流れを歓迎します。
- ・サプライヤー・ネットワークとの関わりによって、私たちはより広い規模でサステナビリティを推進し、人々と地球にプラスの影響を与えることができます。

- ・しかしながら、サプライヤーの数が多く、サプライチェーンが非常に複雑であるため、透明性を高めることが困難な場合もあります。例えば、一次・二次サプライヤーを特定し、人権や環境への潜在的な影響を含め、そのサステナビリティのパフォーマンスについて理解を深めることが挙げられます。

2022年中の主要なアクション

- ・テクノロジー、監査、アドバイザリーのリーダーであるRCSグローバル・グループとプロジェクトを開始し、ボルボの要注意材料に対する責任ある調達管理システムをさらに発展させています（下記参照）。
- ・RCSグローバル・グループとのバッテリーサプライチェーン監査プログラムを大幅に拡大し、コバルト、リチウム、ニッケルを含む、ボルボの製造現場から鉱山までのサプライチェーンのすべてをカバーします。
- ・コバルト、リチウム、ニッケルのトレーサビリティを向上させ、バッテリーサプライチェーンにおける二酸化炭素排出量を追跡するためのブロックチェーンの導入を継続しています。
- ・人権、環境保護、ガバナンスの分野で、バリューチェーン全体を通じてリスク・ベースのデュー・デリジェンス活動を強化するプログラムを開始しました。

サプライヤーに対するサステナビリティ要件

ボルボ・カー・グループのビジネスパートナー行動規範（CoC BP）には、サプライヤーに対するボルボ・カー・グループの要件が記載されています。この行動規範は、法令遵守、人権、労働条件、環境配慮、ビジネスインテグリティなどの分野を網羅しています。すべてのサプライヤーは、CoC BPを遵守し、サプライヤー側の従業員とサブ・サプライヤーがその要件を遵守することを保証する管理システムを導入する義務があります。





倫理的かつ責任ある事業活動

サプライチェーン・デュー・ディリジェンス

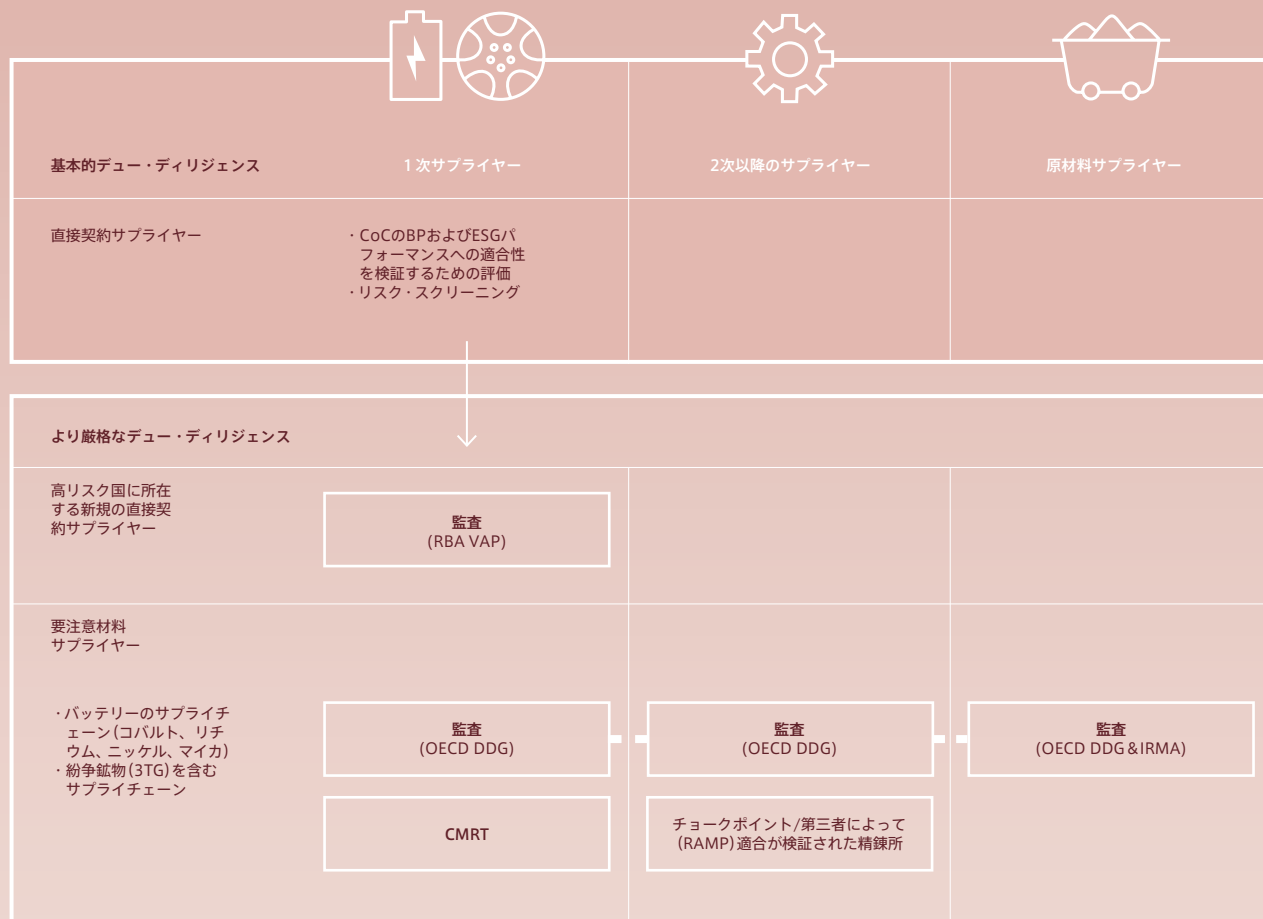
原材料の責任ある調達に関する私たちの見解は、環境・社会・ガバナンス (ESG) に深刻な悪影響を及ぼす原材料、すなわち「要注意材料」を含む部品のサプライヤーに適用されます。特に、タンタル、スズ、タングステン、金 (紛争鉱物または3TGとして知られる) を含むバッテリーや部品のサプライヤーが含まれます。今後予定されているCoC BPの更新に伴い、これらの原材料を含む部品のすべてのサプライヤーは、紛争影響地域および高リスク地域からの鉱物の責任あるサプライチェーンのためのOECDデュー・ディリジェンス・ガイダンス (OECD Due Diligence Guidance) に合致したデュー・ディリジェンス管理システムの導入が求められます。

サプライヤー・デュー・ディリジェンス

ボルボは、責任ある調達要件への適合を確保し、サプライチェーン全体のESGリスクを特定し、改善点を発見するために、リスク・ベースのデュー・ディリジェンスを継続的に実施しています。

当社のサプライチェーン・デュー・ディリジェンス・プロセスは、2つのレベルにおける複数の評価で構成されています。

1) 直接契約したサプライヤーを対象とした基本的なデュー・ディリジェンス、2) 高リスク国で操業する直接契約サプライヤーまたは要注意材料を含む部品のサプライヤーを対象とする、より厳格なデュー・ディリジェンスです。私たちは、調達開始前および取引関係全体を通じてサプライヤーの評価を実施します。



■ ■ ブロックチェーン技術は、鉱山から自動車までの原材料の追跡を可能にし、その結果、サプライチェーンの関係者を階層ごとに識別することができます。私たちは、バッテリーカソードに使用されるコバルト、リチウム、ニッケル、そして熱保護に使用されるマイカについて、ブロックチェーンの導入に取り組んでいます。



倫理的かつ責任ある事業活動

デュー・ディリジェンスデータやその他の評価は、社内およびサプライヤーとの対話の基礎となります。

私たちのサステナビリティ要件を満たすことは、サステナビリティをコストや品質と同等に位置づけるサプライヤー選定プロセスの一部となるための前提条件です。このアプローチにより、私たちはサプライヤーがサステナブルなビジネスに投資し、その影響力をサステナビリティの促進に活用できるよう努めています。

ボルボは、デュー・ディリジェンスが継続的、積極的、かつ反応的なプロセスであることを認識しており、そのため、私たちのサプライヤー評価および管理システムは、内部レビュー、サプライヤーからのフィードバック、および他の利害関係者との関与の結果として、長期にわたって継続的に改善されています。

基本的なデュー・ディリジェンス

サプライヤーがCoC BPに適合しているか、また私たちのESG要求事項に適合しているかは、自己評価アンケート、現地訪問、その他の評価により評価されます。さらに、基本的なデュー・ディリジェンスの一環としてリスク・スクリーニングが実施されます。

サステナビリティSAQの推進

私たちは2019年から、調達プロセスにおいて必須の自己評価質問票(SAQ)を使用しています。これは、企業倫理、人権、環境管理、責任ある調達などのESG分野をカバーするもので、自動車業界による共同イニシアチブ「Drive Sustainability」で開発されました。SAQの回答はすべて外部の評価者によって検証され、サプライヤーには改善方法に関する推奨事項が提示されます。既存のサプライヤーは、2年目ごとにSAQを完了する必要があります。2022年末時点で、769社(87%)のサプライヤーがSAQを完成させ提出しました。このうち93%は当社の要求事項に準拠しています。非準拠のサプライヤーは、アクションプランを策定する必要があり、我々の要求事項に沿うように改善をフォローアップしています。表の「その他の評価」を

参照ください。

腐敗防止と貿易制裁

サプライヤーは腐敗防止と貿易制裁のプロセスで審査されます。これは、汚職や貿易制裁、マネーロンダリングや人権侵害の分野における法的リスクを特定し、軽減するために、調達開始前および取引継続中に行われます。

国別データに基づくリスク・スクリーニング

私たちは、Responsible Business Alliance (RBA)が提供するリスク・スクリーニング・ツールを使用し、地理的な位置、支出、供給する製品に基づいてサプライヤーのリスク・レベルを評価します。この評価は毎年実施され、より厳格なデュー・ディリジェンス(以下に概説)の対象となるサプライヤーを決定する際の指針となります。

2022年には、直接契約しているサプライヤーのうち4,752社がリスク評価の対象となりました。これは、部品やコンポーネントを納品するサプライヤーの100%に相当し、厳選されたサービスのサプライヤーも含まれます。158社(3%)が高リスクサプライヤー、3,535社(75%)が中リスクサプライヤー、1,059社(22%)が低リスクサプライヤーと評価されました。表の「その他の評価」を参照ください。

より厳格なデュー・ディリジェンス

RBAのリスク・スクリーニング・ツールによって注視されたサプライヤー、または要注意材料を含む部品のサプライヤーに対しては、より厳格なデュー・ディリジェンスが実施されます。

要注意材料

ボルボ・カーズは、ESGリスクが高い鉱物、金属、バイオベース素材のリストを定義しました。例えば、コバルト、リチウム、アルミニウム、そしてニッケルを含みます。私たちは、材料のトレーサビリティを強

化し、ESGリスクを軽減するために、こうしたサプライチェーンの透明性を徐々に高めていくことを目指しています。これによって、責任ある調達と、業界規範と規制要件に沿った継続的な改善を確保します。2022年初頭、私たちは要注意材料に関する責任ある調達管理システムの開発に着手しました。この作業に関する詳細は、volvocars.comで公開される「責任ある原材料レポート」でご覧いただけます。

監査

当社は2つの異なる監査プログラムを実施しています。(1)RBAリスクアセスメントで高リスクスコアを獲得した既存の直接契約サプライヤー、および高リスク国に所在する新規の直接契約サプライヤー、(2)バッテリーのサプライチェーンです。さらに、バイヤーや外部の利害関係者から得た情報などを通じて特定されたリスクに基づいて、臨時的監査を実施することもできます。

直接契約サプライヤーに対する監査

私たちは、労働者の権利、環境、企業倫理、管理システム、安全衛生などの分野をカバーするResponsible Business Alliance (RBA)のVAP (Validated Assessment Program)を活用し、サブ

ライヤーのサステナビリティに関するパフォーマンスを包括的に実地監査しています。

製造現場での一般的な実地監査は2~5日間を要し、認定された第三者監査人によって実施されます。

世界のリスク情勢はダイナミックで常に変化しており、人権、環境、紛争に関するカントリーリスクの指標に反映されています。それはRBAのリスク・スクリーニングと監査の優先順位決定に反映されます。2022年の進展の結果、サプライヤーのリスク・スクリーニングでは、例年より多くの高リスクサプライヤーが発生しました。158社の高リスクサプライヤーのうち、支出や監査履歴などの要因に基づいて43社が監査対象に選ばれました。2022年12月末現在、これらの監査のうち27件が実施されました(表の「監査」および「その他の評価」を参照)。残りの監査は2023年に実施される予定です。

さらに、高リスク国(RBAリスクマップに基づく)にある原材料の新規サプライヤーはすべて、私たちのサステナビリティ要件への準拠を確認するため、生産開始前の監査が義務付けられています。この要件は2021年5月に開始され、それ以来138のサプライヤー(2022年中は116)がこの監査の対象になっています。

その他の評価	2022	2021	2020	2019
SAQを実施した直接契約サプライヤー数	769	847	663	754
直接契約しているサプライヤーのうち、SAQにおける当社の要求事項に準拠しているサプライヤーの割合(%)	93	-	-	-
3TGのサプライチェーンにおけるRMAP適合製錬所(%)	78*	82	71	71
サプライヤーは高/中/低リスクに分類される				
高リスク	158	-	-	-
中リスク	3,535	-	-	-
低リスク	1,095	-	-	-

*2021年9月~2022年5月の全報告期間について開示



倫理的かつ責任ある事業活動

2022年には42の監査が実施されました（116件）。コロナ禍においてサプライヤーとボルボ両者にとって新しい仕事の仕方へ移行したことが主要因となり、実施ペースは予想より遅れをとりました。

バッテリーサプライチェーンにおける監査

ボルボは現在、バッテリー原材料を直接調達していません。これらの原材料のサプライチェーンは複雑であり、しばしば重大なESGリスクを伴うことを認識しています。トレーサビリティを確立することは、これらのリスクに対処し、責任あるサプライチェーンを構築するための前提条件となります。トレーサビリティを確立することで、サプライチェーンの関係を階層ごとに特定し、そのESGパフォーマンスを評価し、優れた実践を促進することができるからです。そこで2019年、ボルボはCircular社とともに、私たちのEV用バッテリーの主要部品であるコバルトのブロックチェーン・プロジェクトの実施を開始しました。ブロックチェーン技術により、鉱山から自動車までの原材料の追跡が可能になり、それにより、私たちのサプライチェーンの関係者を階層ごとに特定することができます。プロジェクト開始以来、ブロックチェーンの導入はリチウム、ニッケル（バッテリー製造に使用）、マイカ（絶縁シートに使用）にも拡大されています。また、あわせてこれらのサプライチェーンにおけるCO₂排出量の追跡調査も行われています。

2019年には、ブロックチェーンの導入と連動して、特定されたバッテリー材料のサプライヤーに対して、責任ある調達の実績を詳細に評価するために、独立した監査を委託することを開始しました。これらの監査は、RCSグローバル・グループによって行われ、

バッテリーサプライチェーン



OECDデュー・ディリジェンス・ガイダンスに基づく基準と、鉱山における更なる責任ある採掘のグッド・プラクティス・スタンダードおよびESG監査基準に照らして実施されました。2019年から2021年にかけて、コバルト、リチウム、ニッケル、マイカのサプライチェーンにおけるサプライヤーの監査を25回実施しました。

2022年、私たちはバッテリーサプライチェーンにおける監査活動を正式なものとし、拡大するための体系的なプログラムを確立しました。このプログラムの目的は、コバルト、リチウム、ニッケル、マイカのサプライチェーンにおけるすべての階層のサプライヤーが関連する基準や枠組み（下記参照）に準拠していることを確認し、是正措置計画の実施を監視することにより、バッテリーサプライチェーン全体のESGパフォーマンスの継続的な改善を確保することです。2021年以降、OECDデュー・ディリジェンス・ガイダンスに加え、IRMA責任ある採掘のための重要要件基準（IRMA Standard for Responsible Mining Critical Requirements）または同等のスキームに照らし、鉱山における監査を実施しています。より広範な監査範囲によって、私たちはサプライチェーン内の鉱山の環境と人権のパフォーマンスをよりよく理解し、上流のデュー・ディリジェンスに対する外部のステークホルダーの期待に応えることができます。

2022年には、バッテリー材料サプライチェーンで16件の監査を実施しました。- これらには、3つの直接契約サプライヤー、5つの精製業者、4つのカソード製造業者、2つの処理装置、2つの鉱山が含まれます。表の「監査」と図解の「バッテリーサプライチェーン」を参照ください。

監査	2022	2021	2020	2019
監査を受けた直接契約サプライヤー数(RBA VAP)	27	29	25	33
リスク国に所在する新規直接契約サプライヤーの監査対象数(RBA VAP)	42	-	-	-
RBA VAP監査改善指摘事項に対応したシェア(%)	80	94	83	79
バッテリーサプライチェーンにおける監査回数	16	-	-	-

監査結果

監査結果は報告書にまとめられます。報告書には、特定された不適合と、サプライヤーが取るべき合意された是正措置のリスト（期限付き）が含まれます。私たちは、必要な措置が確実に取られるよう、是正措置計画（CAP）の実施状況を監視しています。サプライヤーが合意された措置を取らない場合、根本的な原因を理解し、監査要件を満たすためにサプライヤーを支援する方法を特定するために、話し合いが開始されます。必要であれば、上級管理職が関与します。

2022年、直接契約しているサプライヤーに対するRBA監査で最も頻繁に見つかった違反は、過度の労働時間、不十分な休日、労働時間を決定・管理するための効果的な方針とシステムの欠如に関するものでした。

また、強制労働のリスクがあるケースを1件確認しました。中国の製造拠点では、雇用直後に退職した労働者の賃金を控除する雇用条件を定めていました。しかし、実際の強制労働の証拠は見つかりませんでした。私たちは、合意された是正措置が合意されたスケジュール内で実施されるよう、このサプライヤーをモニタリングしています。

2018年のプログラム開始以来、194件（うち2022年の69件）のRBA監査が直接契約サプライヤーに対して実施されました。2021年に実施された監査から、2022年においても調査結果のモニタリングを継続しています。

このうち80%は対応済みです（表「監査」を参照）。2021年と比較して減少した理由は、監査の実施件数が増加したこと、新しい監査追跡システムを導入し

たことです。残りの指摘事項については、サプライヤーとの緊密な協力のもと、引き続き対応していきます。

2022年、当社のバッテリーサプライチェーンに対する監査で最も頻繁に見られた指摘事項は、OECDデュー・ディリジェンス・ガイダンスに基づく、責任ある調達のための管理システムの不備に関するものでした。リスクアセスメントに関するその他の主な指摘事項は、例えば、デュー・ディリジェンスの強化が不十分であることや、サプライチェーンのリスクデータを評価する手順がないことでした。

さらに、コンゴ民主共和国の2カ所の鉱山で強制労働のリスクが確認されました。しかし、実際に強制労働が行われたという証拠は確認されませんでした。私たちはRCSグローバル・グループおよびサプライヤーと緊密に協力し、これらの問題に対処するための是正措置を確実に実施しています。今回、児童労働の使用に関する重大なリスクは確認されませんでした。

紛争鉱物

私たちの目標は、タンタル、スズ、タングステン、金（いわゆる紛争鉱物）を含む部品を、第三者によって検証された、紛争鉱物を含まない製錬・精製業者によるサプライチェーンから調達することです。私たちは、毎年すべての紛争鉱物を含む部品のサプライヤーに対し、責任ある鉱物イニシアティブ（RMI）が提供する紛争鉱物報告書（CMRT）において、デュー・ディリジェンス措置を宣言し、サプライチェーンで使用されている製錬所を開示するよう要請しています。サプライチェーンにおける鉱物を追跡し、RMIの「責任ある鉱物保証プロセス（RMAP）」に準拠していると評価さ



倫理的かつ責任ある事業活動

れた製錬所から材料を購入することで、紛争鉱物を含む製品を製造しています。

製錬・精製業者の管理システムと調達慣行を第三者機関が検証することで、グローバルスタンダードに沿った責任ある調達を確保することができます。この蓄積された情報は、紛争鉱物に関するデュー・ディリジェンス・プロセスの基礎となり、潜在的な不一致を特定し、必要に応じて、悪影響に対処するためのリスク軽減行動計画についてサプライヤーをフォローアップします。2017年以降、紛争鉱物のサプライチェーンに含まれる製錬業者がRMIの準拠製錬・精製業者リストに掲載されているかどうかを確認しています。現在の報告期間は継続中であるため、最後の報告年度である2021年の数値を開示します。

データを評価した結果、紛争鉱物のサプライチェーンにおけるRMAP準拠製錬所の割合は78%ということがわかりました。2022年のデータは、近々発行予定の責任ある調達に関する報告書で開示する予定です。

ベター・マイニング

コバルト、銅、 tantalum、スズ、タングステンの職人的小規模採掘 (ASM) コミュニティの労働・生活環境の継続的改善を支援するため、ボルボはコンゴ民主共和国とルワンダでRCSグローバル・グループが主導する保証・改善プログラム「ベター・マイニング」と協力しています。「ベター・マイニング」は、ASMの現場状況を直接改善し、現場の改善状況をプログラム参加者であるサプライチェーンと社会に報告しています。訓練を受けた監視員が現場に常駐し、特定の鉱山がどのようなリスクに直面しているかを示す事案に関する情報を記録しています。収集された情報は、専門家チームによって検証・分析されます。専門家チームは見落としや漏れが無いよう、危険信号やデータの異常について担当者にフォローアップを行います。特定されたリスクを軽減するために、毎月の是正措置計画 (CAP) が現地の利害関係者とともに見直され、その

実行がベターマイニングの監視員とプロジェクトチームによって監督されます。ボルボは、四半期ごとにCAPの実施状況について連絡を受けます。

サステナビリティ研修と協力

サプライチェーンにおけるESG問題への認識を高め、責任ある調達を推進するため、RBAとDrive Sustainabilityを通じて、サプライヤーと従業員向けに研修を実施しています。私たちは、調達部門内にサステナビリティ・チャンピオンの社内ネットワークを構築しました。彼らの役割は、バイヤーのチーム内でアンバサダーとして活動することです。

調達のサステナビリティ・エキスパートがサステナビリティ・チャンピオンと定期的に打ち合わせをし、関連するトピックについて常に最新の情報を提供しています。また、CoC BPに定められた期待事項の理解を深めるため、調達担当者やサプライヤーに対して研修を実施しています。

私たちはいくつかの組織や業界団体と協力し、サステナビリティ目標の達成を支援するとともに、ベストプラクティスを共有し、倫理的で責任ある企業として業界における私たちの役割を明確にしています。

これらには以下が含まれます：

- ・国連グローバル・コンパクト
- ・Drive Sustainability
- ・Responsible Business Alliance
- ・Responsible Minerals Initiative
- ・Carbon Disclosure Project





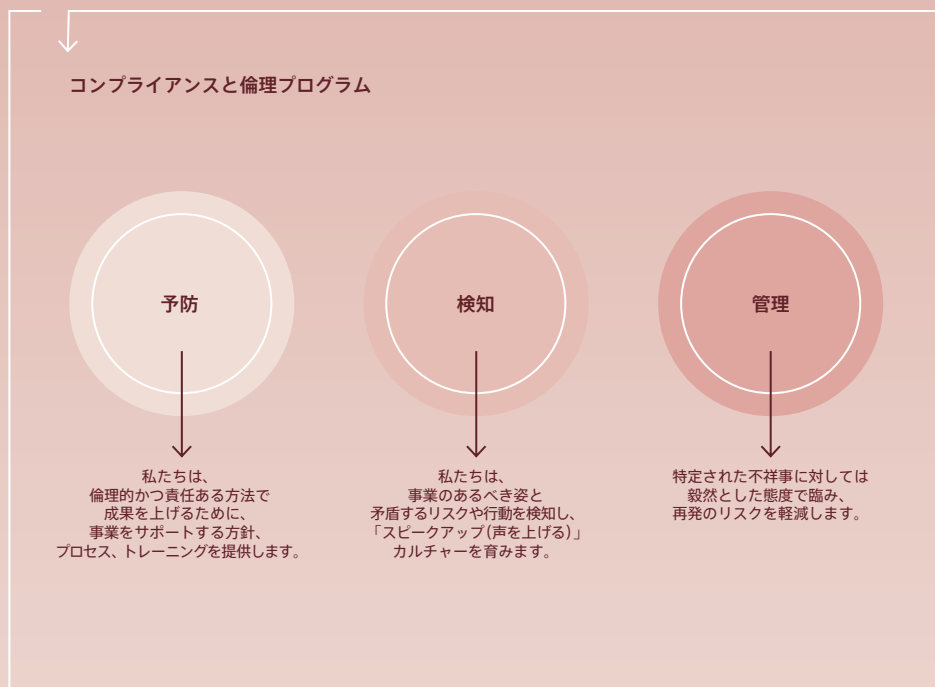
倫理的かつ責任ある事業活動

倫理的かつ責任ある企業活動

はじめに

ボルボは、倫理的で責任あるサステナブルな方法で事業を行うことを約束し、コンプライアンスおよび倫

理プログラムを実施しています。プログラムの要素は次のように要約できます: 予防、検知、そして管理です。



予防

予防

私たちの行動規範は、倫理的かつ責任ある方法で結果を出すための基盤を形成しています。

それは、私たちの目的をに信念を持ち、私たちの価値観に従い、私たちの企業文化によって支えられています。

私たちのビジネスパートナーに対する行動規範は、私たちがビジネスパートナーに求める基準と原則を記述したものです。私たちはバリューチェーン全体を通じて、倫理的で責任ある事業へのコミットメントに積極的に取り組んでいます。私たちの原則と価値観が確実に実践されるよう、継続的なトレーニングとコミュニケーションを提供しています：

- ・非製造部門の全従業員を対象とした年間eラーニングと認証。2022年、e-ラーニングは当社の行動規範、12の基本方針、腐敗防止、データ・プライバシー、スピークアップ・カルチャーに焦点を当てました。この研修は取締役役員も受講を完了しています。

- ・社内リーダーシップ・プログラムのモジュール。
- ・責任あるビジネスに関するディスカッション・キット：リーダーがチームと倫理的で責任あるビジネスに関するディスカッションを促進できるようにします。
- ・コンプライアンスと倫理の5つの主要なリスク領域に関する的を絞った研修。2022年には、4,100人が対面式のリスク別研修に参加しました。サイバーセキュリティや差別・ハラスメントなど、行動規範に記載されているその他の分野に関する研修も、他の組織から提供されています。
- ・製造従業員への研修。2022年、当社の行動規範に関する研修が、5つの工場で製造従業員に対して実施されました。残りの製造拠点の工場スタッフには、2023年に研修が行われます。
- ・シニア・リーダーが倫理的で責任ある事業活動についての経験や考えを共有する朝食セミナー。
- ・コンプライアンス・エシックス・オフィスが主催するイニシアチブを通じ、合計12,900人以上の参加者が倫理的かつ責任ある事業活動に関する対面での研修を受けました。

トレーニングとコミュニケーション	2022	2021	2020	2019
年間のC&E eラーニング(腐敗防止など)を通じて、倫理的で責任ある事業活動について研修を受けた(非製造部門の)従業員の割合(%)	79	83	N/A	85
アメリカの完了率	100	-	-	-
APACの完了率	99	-	-	-
EMEAの完了率*	74	-	-	-
製造従業員が行動規範(汚職防止など)に関する研修を受けた生産拠点の数	5	-	-	-
C&E関連のイニシアティブ(汚職防止など)を通じて、対面での研修を受けた人の総数	12,900+	-	-	-

*完了率の地域差は、部分的には技術的な問題で説明できると考えており、2023年に向けてその対応に取り組んでいます



検知

リスク

コンプライアンス・エシックス・オフィスは、汚職、競争法、データ保護、貿易制裁、輸出管理に関するリスク管理で会社をサポートしています。

コンプライアンス・エシックス・オフィスは、事業活動上のリスクを特定し、軽減するために、毎年リスク評価を実施しています。その結果は、グローバル・コンプライアンス委員会を通じてグループ経営陣に報告されます。プログラムは定期的に見直され、その有効性を高めるために更新されます。

腐敗防止

ボルボは、あらゆる形態の贈収賄と汚職を一切許容しません。私たちは、ビジネスパートナーのリスク・ベースのデュー・ディリジェンスを実施し、ビジネスパートナーの行動規範の遵守を監視しています。さらに、ボルボ・カーズは、倫理的かつ責任ある方法で事業が行われるよう、その価値観に基づく企業文化の発展に注力しています。ボルボのコンプライアンスと倫理に関するeラーニングと、腐敗防止に関する詳細なトレーニングは、これらのコミットメントを実践するものです。

企業リスクマネジメントの一環として実施された評価に加え、特に8つの法人を選定し、重点的に腐敗防止リスク評価を実施しました。重大な汚職リスクは特定されませんでした。

競争法

ボルボ・カーズは常に公正に競争することを約束します。競合他社と交流する従業員には、対象となるトレーニングと特定の承認が必要です。

データ保護

ボルボの車両に搭載されるソフトウェアや接続サービスの増加に伴い、データプライバシーを尊重し、ボルボに預託された個人データを保護するために適切な予防措置を講じることを約束します。グローバルデータ保護オフィス（GDPO）は、ボルボのデータ保護戦略および組織のコンプライアンスをサポートするフレームワークを推進し、すべての従業員、ビジネスパートナー、サプライヤーが運用しなければならない基準を設定する責任を負っています。

当グループのデータ保護責任者（DPO）は、データ保護慣行に関する問い合わせの指定窓口です。2022年度には、グループDPOが6件の顧客からの苦情に対応し、特定のデータ対象者アクセス要求に関連する規制当局の調査1件を管理しました。この問題は、監督当局が譴責処分を下すことで是正されました。この調査の一環として、私たちに対して行政罰やその他の措置が取られたことはありません。2022年には、顧客データに関連する58件の実質的な個人データに関する事案が発生しました。

貿易制裁と輸出管理

コンプライアンス・エシックス・オフィスは、貿易制裁および輸出管理コンプライアンス・プログラムの監督と、グローバルベースでの貿易制裁プログラムの実施を担当しています。2022年、地政学的環境、特にウクライナでの戦争は、プログラムとボルボ・カーズの事業に影響を与えました。貿易制裁と輸出規制に関連するリスクを管理するための措置が取られました。

スピークアップ・カルチャー

私たちは、違反の疑いに関する疑問や懸念を、従業員に次のような形で提起することを奨励しています。行動規範を遵守し、困難な状況において質問し、助言

を求め、内部告発専用の「TELL US」報告ラインを含む複数の苦情処理チャネルを利用できるようにしています。サプライヤーやその他のビジネスパートナーなど社外の利害関係者も、「TELL US」報告ラインを利用して懸念を表明し、報告書を提出することができます。

「TELL US」報告ラインを通じて報告されたすべての報告は、コンプライアンス調査ユニットに送られ、当社のコンプライアンス調査手順および関連する規制要件に従って、機密扱いで処理されます。そして、ボルボは善意で問題を報告した個人に対するいかなる報復も認めません。

リスクエリア	2022	2021	2020	2019
競争法に関連する当局主導の調査終了件数	0	-	-	-
競争法に関連する当局主導の調査保留件数	0	-	-	-
グループDPOが対応した顧客苦情件数	6	-	-	-
グループDPOが管理する規制当局の調査件数	1	-	-	-
顧客データに関する立証された個人データに関する事案の件数	58	-	-	-



倫理的かつ責任ある事業活動



管理

事例と調査の管理

2022年には、ボルボの行動規範に対する違反の疑いが112件、コンプライアンス・エシックス・オフィスに報告されました。コンプライアンス・エシックス・オフィスによる50件の調査の結果、これらの報告のうち22件が立証され、従業員の解雇やサプライヤーとの契約解除を含む16件の懲戒処分が下されました。立証された22件のうち、汚職に関連するものは5件でした。ボルボ・カーズまたはその従業員に対して、汚

職に関する公的な訴訟は提起されていません。

グローバル・コンプライアンス委員会は、四半期ごと、または必要に応じて、進行中の事案の状況について報告を受けています。取締役会への年次報告には、取り扱った事例の総数と性質に関する情報、および会社に深刻な影響を及ぼす可能性のある事例の詳細が含まれます。2022年にはそのような案件は報告されていません。

スピーク・アップカルチャーと調査	2022	2021	2020	2019
取締役会に報告された、会社に深刻な影響を及ぼす可能性のある事例の数	0	-	-	-
コンプライアンス・倫理室に報告された行動規範違反事例	112	104	126	133
汚職の立証された事例	5	5	10	9
ボルボ・カーズまたはその従業員に対して提起された汚職に関する公的訴訟事件	0	-	-	-



倫理的かつ責任ある事業活動

人権保護

国際公約

倫理的で責任ある事業活動において業界のリーダーとなることを目指すボルボは、人権保護への取り組みにおいて重要な役割を果たしています。ボルボは、国連グローバル・コンパクトの創設メンバーであることを誇りに思っています。2000年の設立以来、ボルボは10原則の遵守に努めてきました。加えて、以下の国際的な規範やガイドラインをボルボの行動規範と取引先行動規範に盛り込みました(P43参照)：

- ・世界人権宣言
- ・国連子どもの権利条約
- ・国連の国際労働機関 (ILO) の8つの中核的条約、児童労働 (138および182)、強制労働および義務労働の禁止 (138および182)、強制労働の禁止 (29と105)、同一報酬と差別 (100と111)、結社と団体交渉の自由 (87と98)
- ・ビジネスと人権に関する国連指導原則
- ・OECD多国籍企業ガイドライン
- ・OECD責任ある企業行動のためのデュー・ディリジェンス・ガイダンス

これらの国際的ガイドラインのいくつかは、オーストラリアとイギリスの現代奴隷法、ノルウェーの透明性法、EUタクソノミーのミニマム・セーフガード基準、および今後予定されているEU企業持続可能性デュー・ディリジェンス指令など、人権デュー・ディリジェンスに関する広範な要件を導入する現在および今後の法律の基礎となっています。ボルボは、これらの法整備を支持するとともに、他のステークホルダーや社会からの法整備に対する要求も高まっていることを認識し

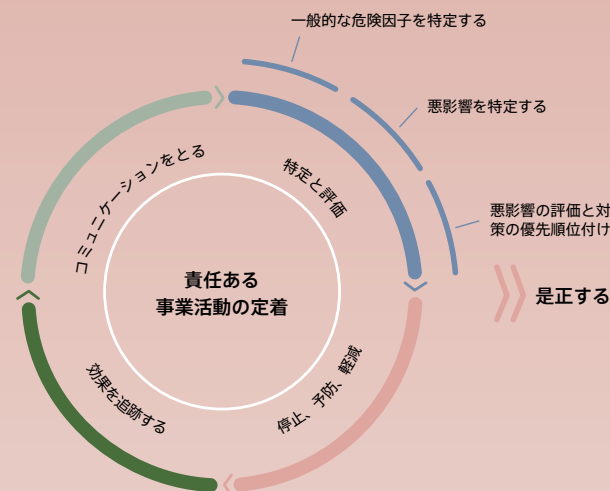
ています。これらのグローバル法および国内法への準拠に関するボルボの年次進捗報告書はこのサステナビリティレポート、または当社のグローバル・サイト、あるいは各国のウェブサイト(各国の法制に対応)をご覧ください。また、国連グローバル・コンパクトの進捗状況報告書は、国連グローバル・コンパクトのウェブサイトで公表されています。

人権デュー・ディリジェンス手続き

グローバル企業として、複雑なバリューチェーンのどの部分においても人権を保護し、侵害のリスクを最小限に抑えることは極めて重要です。私たちはリスク・ベースのアプローチをとり、人権に重大な影響を及ぼす可能性のあるものに優先順位をつけています。私たちはデュー・ディリジェンスの取り組みを強化しています。潜在的なリスクと取引関係の種類に応じて、潜在的または実際の悪影響を評価し、停止、予防、軽減、および人権侵害を最小限に抑えるための行動の優先順位を決定するために、私たちはリスク・ベースのデュー・ディリジェンス活動をさらに改善しており、今後も改善していく予定です。

権利保有者(工場労働者や先住民など)、または権利保有者を代表する組織(人権NGOなど)は、私たちの外部向けの「TELL US」報告ラインを利用して、人権侵害の可能性を匿名で報告することもできます。スピークアップ・カルチャーおよび「TELL US」報告ラインの詳細については、P44を参照)。進捗状況はモニタリングされ、年次報告書で報告されます。バッテリーチェーンにおける第三者監査についてはP38の「責任ある調達」、ピープル・ポリシーの評価についてはP30の「グローバル人材基準」をご覧ください。行動規範違反の是正についてはP43とP45をご覧ください。

ボルボのより厳格なデュー・ディリジェンス手続きの概略



デュー・ディリジェンス指令プロジェクト

間もなく施行されるEU企業持続可能性デュー・ディリジェンス指令に対応するため、私たちは組織や作業方法だけでなく、部門横断的なガバナンスをさらに強化しています。2021年、デュー・ディリジェンス手順の強化を目的とした社内プロジェクトが開始されました。このプロジェクトには、現代的奴隷制、児童労働、清潔で健康的かつサステナブルな環境に対する

権利、健康、人権、人権侵害など、バリューチェーンにおける最も顕著な人権問題を特定することを目的としたいくつかのワークストリームが含まれています。また、潜在的な影響と実際の影響については、デュー・ディリジェンス手順を確立しています。上記の概略図をご覧ください。



倫理的かつ責任ある事業活動

サステナブル・ファイナンス

経済的な成果と貢献

ボルボは、ステークホルダーのためにサステナブルな利益を創造することを目指しています。これには以下が含まれます：

- ・従業員への賃金と福利厚生
- ・株主への配当金
- ・サプライヤーへの原材料およびサービス価格

獲得した利益の一部は社内に留保され、テクノロジー、研究開発、品質保証などの分野に投資されます。

経済的な成果と貢献*	2022	2021	2020	2019
MSEK (1SEK=約12.8円/2023年2月)				
創出・分配された直接的経済利益 (EVG&D) **				
収益	330,145	282,045	262,833	-
事業費用	-313,812	-262,462	-252,424	-
従業員の賃金および手当(人件費)	-34,518	-32,332	-30,302	-
資本提供者への支払い	-910	-878	-998	-
政府からの財政援助	409	472	1,340	-
財政投資貢献				
設備投資	-32,112	-23,324	-18,560	-
減価償却費	-16,091	-15,0054	-14,449	-
自社株式買戻し	-	-	-	-
配当金の支払い	-846	-10,462	-4	-
研究開発費合計	-26,661	-23,544	-18,879	-

* 税金については、当社の税金に関する方針を参照

** 地域社会への投資については37ページを参照





用語解説④

P.34

LTCR (Lost Time Case Rate)

損失時間件数率

P.35

FTE (full-time equivalent)

1人のフルタイム社員が1週間に処理できる仕事量

P.36

ファミリー・ボンド・ポリシー

ボルボ・カーズの従業員が現地のポリシーに基づいて育児休暇を利用するための最低基準を定めたグローバルなポリシー(“国によって異なる場合あり”)。

P.37

Vehicle to Grid (V2G)

EVを「蓄電池」として活用し、電力会社の電力系統に接続し相互に利用する技術のこと。

P.38

RCSグローバル

調達関連の監査を実施しているグローバルサービスプロバイダー。ドイツ(ベルリン)や英国(ロンドン)、米国(ニューヨーク)や中国(上海)等の他、ルワンダ(キガリ)やDRC(ゴマ・コルヴェジ)に拠点を有しており、鉱物サプライチェーンにおける責任ある調達の実現を目指して活動を行っている。

ブロックチェーン

参加者の中に不正を働く者や正常に動作しない者がいたとしても正しい取引ができ、改ざんが非常に困難で、停止しない、多数の参加者に同一のデータを分散保持させる仕組み。

P.39

RBA

電気電子機器産業またはそれらが主な部品である産業およびそのサプライチェーンにおいて、労働環境が安全であること、労働者が敬意と尊厳を持って処遇されること、さらにその事業活動が環境に対し責任を持ち倫理的に行われることを確実にするための基準を規定したもの。

OECD

経済協力開発機構。本部はフランスのパリに置かれている。

CMRT (Conflict Minerals Reporting Template)

紛争鉱物(3TG = Tantalum, Tin, Tungsten, Gold)に関して、サプライチェーン上の製錬所などを特定し、デュー・ディリジェンス(DD)情報を収集するための世界的フォーマットとして、RMIが毎年発行(改定)する帳票。

RMAP (Responsible Minerals Assurance Process)

責任ある鉱物保証プロセス

P.42

RMI (Responsible Minerals Initiative)

世界で300以上の企業や団体が加盟する、紛争鉱物に関する取り組みを主導している団体。

P.43

EMEA

ヨーロッパ、中東及びアフリカを指す。

P.46

EU企業持続可能性デュー・ディリジェンス指令

欧州議会がそのドラフト案を採択した、従業員数や売り上げなどについて一定規模以上の事業者に、包括的な人権や環境に関するデュー・ディリジェンス (Due Diligence/DD)の実施を義務付ける指令。

グローバル・コンパクトの10原則

「人権」「労働」「環境」「腐敗防止」の4分野からなる10原則。

人権	
原則1	国際的に宣言されている人権の保護を支持、尊重する。
原則2	自らが人権侵害に加担しないよう確保する。
労働	
原則3	組合結成の自由と団体交渉の権利の実効的な承認を支持する。
原則4	あらゆる形態の強制労働の撤廃を支持する。
原則5	児童労働の実効的な廃止を支持する。
原則6	雇用と職業における差別の撤廃を支持する。
環境	
原則7	環境上の課題に対する予防原則的アプローチを支持する。
原則8	環境に関するより大きな責任を率先して引き受ける。
原則9	環境にやさしい技術の開発と普及を奨励する。
腐敗防止	
原則10	強要と贈収賄を含むあらゆる形態の腐敗の防止に取り組む。

EUタクソノミー

欧州連合 (EU) が策定した企業報告書の分類基準のこと。ある経営者と投資家の情報収集を促進することを目的としている。



ボルボ・カーズと国連の持続可能な開発目標

2015年、国連はすべての人にとってより良く、より持続可能な未来を実現するための青写真として、17の持続可能な開発目標 (SDGs) を策定しました。ボルボはSDGsの支援に取り組んでおり、サステナビリティ活動の指針として活用しています。ボルボの製品および事業活動は、SDGs目標の3、5、7、8、11、

12、13、16に大きな影響を与えています。さらに、SDGs目標の1、4、6、9、17にも貢献しています。私たちは、ボルボがSDGsにプラスとマイナスの両方の影響を与えていることを認識し、可能な限りプラスの影響を高め、マイナスの影響を減らすことを目指しています。

略語：

- ・行動規範=CoC
- ・ビジネスパートナー行動規範=CoC BP

国連SDGs目標

ボルボの影響および/または貢献の例 (SDGsサブターゲット参照X.X)

	・ボルボは、従業員だけでなく、バリューチェーン全体の労働者の生活賃金を確保することを目指しています。ボルボは、国際労働機関 (ILO) の要件を支持し、ビジネスパートナーがILO基準を遵守し、尊重することを期待します。(1.2)
	・安全は私たちのビジネスの中核です。私たちは衝突事故ゼロのビジョンと戦略を確立しています。(3.6) ・カーボンフットプリントを削減するための段階的目標を掲げ、2040年までにクライメート・ニュートラル企業になることを目指します。(3.9)
	・学術機関と協力し、失業者に職業訓練を提供することで、地域社会のより良い未来を築くことを目指します。(4.4)
	・私たちのビジネス・カルチャーは、CoCとピープル・ポリシーに記載されています。(5.1, 5.2) ・ボルボのファミリー・ボンド・ポリシーは、全従業員に男女を問わない育児休暇を提供しています。(5.4) ・私たちは、給与と上級管理職の地位の両面で、男女平等の向上を目指します。(5.5)
	・2020年代半ばまでに、製造事業における水の消費量を車両1台あたり40%削減することを目指します (基準値：2018年)。(6.4)
	・2020年代半ばまでに、私たちは事業活動においてクライメート・ニュートラル エネルギーのみを使用することを目指し、1次サプライヤーにもこの目標を達成するよう奨励しています。(7.2) ・2020年代半ばまでに、製造事業におけるエネルギー消費を自動車1台あたり30%削減し (基準値：2018年)、製品のエネルギー効率を高めることを目指します。(7.3)

国連SDGs目標

ボルボの影響および/または貢献の例 (SDGsサブターゲット参照X.X)

	・私たちの成長、電動化、デジタル化戦略を通じて、雇用とサステナブルな開発を創出します。(8.2, 8.5) ・循環型ビジネスを目指します(8.4) ・教育、職業訓練、雇用を通じて、地域社会により良い未来を築くことを目指します。(8.6) ・私たちは、組織内およびバリューチェーン全体で人権を保護することを目指します。(8.7, 8.8)
	・私たちは、サステナビリティと電動化のための戦略的プログラムを持っており、中間目標と長期目標を掲げています。(9.4)
	・電動化、安全技術、カーシェアリングの提供を通じて、安全でサステナブルなモビリティをサポートします。安全は私たちのビジネスの中核です。私たちは衝突事故ゼロのビジョンと戦略を掲げています。イェテボリ・グリーン・シティ・ゾーン・プロジェクトに積極的に参加しています。(11.2, 11.3)
	・循環型経済に貢献することで、廃棄物やバージン原材料の消費を大幅に削減することを目指します。製品と部品のライフサイクルの最適化を図ります。(12.2, 12.4, 12.5) ・私たちは、国際的な基準やガイドラインに従ってサステナビリティ・レポートを発行しています。(12.6)
	・私たちは、バリューチェーンにおけるカーボンフットプリントの削減に取り組んでいます。パリ協定の目標に沿って、2040年までにクライメートニュートラルな企業になることを目指しています。(13.1) ・気候変動を抑制するためのボルボの施策は、サステナビリティ戦略(13.2)に定義されています。 ・ステークホルダーとの対話、ポジションペーパー、会議などを通じて、気候変動緩和の重要性をステークホルダーに伝え、影響を与える。(13.3)
	・私たちは、差別、ハラスメント、いじめに対して一切許容しません。(16.1) ・ボルボとそのビジネスパートナーは、あらゆる形態の児童労働の防止に積極的に取り組んでいます。私たちは、ボルボの事業、製品、サービスに関連するいかなる強制労働もないことを目指します。(16.2) ・私たちは、CoC および CoC BP の遵守を監視します。違反の懸念や疑いがある場合は、TELL USレポートチャンネルを通じて報告され、調査や措置が取られることを奨励しています。(16.3) ・ボルボは、常に公正で責任ある市場参加者として行動するよう努め、ビジネスパートナーにも同様のことを求めます。(16.5) ・当社は、プライバシーの権利を尊重し、個人情報を保護するためにあらゆる適切な予防措置を講じます。(16.10)
	・ステークホルダーとの対話、ポジションペーパー、会議などを通じて、気候変動緩和の重要性をステークホルダーに伝え、影響を与えます。(17.16) ・私たちは、スウェーデン政府の「国家共同アジェンダ2030」のレファレンス・グループ・メンバーであり、持続可能な開発のための原則を支持しています。(17.17)



サステナビリティ・レーティングとESGパフォーマンス評価

私たちはいくつかのESG評価に取り組んでおり、私たちのパフォーマンスが近年向上していると自負しています。これらの評価により、私たちのサステナビリティへの目標に対して順調に進んでいることが確認されました。

サステナビリティ・レーティング	段階	スコア	日付
CDP気候 - 詳細はこちら: CDP	D- ~ A	A	2022年12月13日現在
CDPウォーター - 詳細はこちら: CDP	D- ~ A	B-	2022年12月13日現在
エコバディス - 詳細はこちら: EcoVadis	1-100	72	2022年12月20日現在
エレン・マッカーサー財団 - Circulytics* - 詳細はこちら: エレン・マッカーサー財団	A ~ E	B-	2023年3月2日現在
ISS ESG企業レーティング - 詳細はこちら: ISS	D- ~ A+	C	2023年2月20日現在
MSCI ESGレーティング** - 詳細はこちら: MSCI	CCC ~ AAA	BBB	2023年2月20日現在
S&Pグローバル企業サステナビリティ評価(CSA) - 詳細はこちら: S&P Global	1-100	75	2022年12月16日現在
サステナリティクスのESGリスク評価総合スコア*** - 詳細はこちら: Sustainalytics	重度(40以上) ~ 無視できる(10以上)	17.1	2023年2月20日現在

*スコアは提出企業から提供された情報とデータに基づいており、エレン・マッカーサー財団によるデータの検証は行われていない。

**ホルボによるMSCI Research LLCまたはその関連会社(以下「MSCI」)のデータの使用、およびここに記載されているMSCIのロゴ、商標、サービスマークまたは指数名の使用は、MSCIによるホルボの後援、推薦、推奨または宣伝を意味するものではない。MSCIのサービスおよびデータはMSCIまたはその情報提供者の財産であり、「現状のまま」提供され、保証はない。MSCIの名称およびロゴはMSCIの商標またはサービスマーク。

***著作権 ©2022 Sustainalytics.無断複写・転載を禁じます。本スコアには、Sustainalytics (www.sustainalytics.com)が開発した情報が含まれています。このような情報およびデータは、Sustainalyticsおよび/またはその第三者サプライヤー(第三者データ)の専有物であり、情報提供のみを目的として提供されています。また、完全性、適時性、正確性、特定目的への適合性を保証するものではない。これらの使用は、以下の条件に従う。 <https://www.sustainalytics.com/legal-disclaimers>

私たちの歴史 — エキサイティングな歩みと 長年にわたるイノベーション

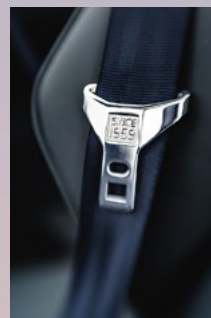
ボルボ・カー・グループは、アッサル・ガブリエルソンとグスタフ・ラーソンによってスウェーデンのイエーテボリで品質と安全性をコンセプトに設立され、1927年に最初のボルボ車が発売されました。1927年の創業以来、私たちは人を第一に考えた車をデザインし続け、現在では世界中で約615,000台（2022年度）を販売する、安全性で高い評価を受ける真にグローバルな企業となりました。

1927



アッサル・ガブリエルソンとグスタフ・ラーソンがスウェーデンのイエーテボリでボルボ第1号車を発表。それは4気筒エンジンを搭載したオープンカーでした。

'40s-'60s



1944年 - 「リトル・ボルボ」(PV444)がストックホルムで発表され、ボルボは国際的な自動車会社となりました。

1953年 - 仕事にもレジャーにも使える「1台で2役」のボルボ・デュエットを発表。

1955年 - 最初のPV 444がカリフォルニア州ロングビーチの港に上陸。2年後、ボルボ・カーはカリフォルニアで2番目に大きな輸入車ブランドに。

1959年 - ボルボのエンジニア、ニルス・ボーリンが「3点式シートベルト」を発明。

1964年 - イェーテボリ工場が操業を開始。現在でもボルボ最大の生産拠点となっている。

'70s

1972年 - コアバリューである「安全」と「品質」に「環境」が加わる。ボルボが「後向きチャイルドシート」を発明。

1976年 - 有害な排出ガスを削減する世界初の触媒式排気制御システム、ラムダソンドを発表。ボルボが、アメリカのすべての新車の安全基準ベンチマークに正式に選定される。

1977-1978年 - ボルボ240が、アメリカ国家環境産業賞を受賞。カリフォルニア州大気資源局から最もクリーンな車に選ばれる。

1978年 - ボルボ・カー・グループがABボルボから独立。

'80s

ボルボ740と760の売上が大成功を収める。



'90s

1991年 - ボルボ850を発表。SIPS（側面衝撃吸収システム）導入以来、最大の製品投資となる。

1998年 - インフレータブル・カーテン（頭部側面衝撃吸収エアバッグ）を開発。

1999年 - ボルボ・カーズがフォード・モーターに吸収合併される。

'00s

環境に適応した新世代ディーゼルエンジンを発表。- 2001年

ボルボXC90を発売。瞬く間に世界中で成功を収める。- 2002年

プラグイン・ハイブリッドのコンセプトカー、ボルボReChargeを初公開。- 2007年

衝突の危険を検知して自動的にブレーキをかける衝突回避・軽減フルオートブレーキシステム、「シティセフェティ」を発表。- 2008年
人気のDRIVEシリーズは、グリーンカーに分類される7つのモデルを展開。



'10s

2010年 Geelyホールディングがフォードからボルボ・カーを買収。

2011年 ボルボ・カーズがサステナブル・ブランドのトップ自動車メーカーに選出される。

2013年 14エンジン・パワートレイン・シリーズの後継として、軽量な基本パワートレインを特徴とする4気筒パワートレインを発表。Geelyホールディングと製造合弁会社を設立し、中国の成都と大慶に2つの製造工場を建設。ボルボC30が中国で「グリーン・カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞。

2014-2015年 スケーラブル・プロダクト・アーキテクチャー（SPA）の自社開発を完了。SPAを採用した初の車種である新世代XC90でボルボの歴史における新たな章がスタート。

2017年 電動化戦略を発表。

2017

コンパクト・モジュラー・アーキテクチャー（CMA）を初採用したモデル、ボルボXC40を発表。デザイン、コネクティビティ、安全性において新たな基準を打ち出す。



2018

スウェーデンのショプデにあるエンジン製造工場が、クライメート・ニュートラル(CO₂排出量に基づく)生産施設となる。ゲント工場に太陽光発電設備の導入を発表。

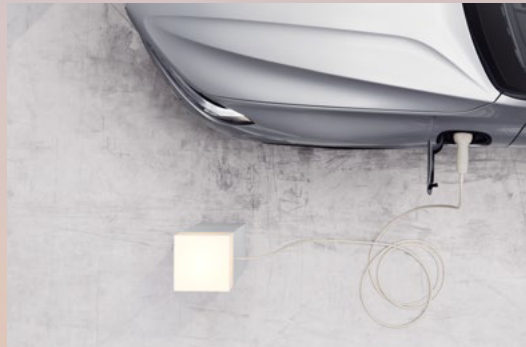
サウスカロライナ州チャールストンに生産施設を開設し、グローバルな生産拠点を確立。サブスクリプション・ベースのサービス "Care by Volvo" と "Volvo Car Mobility" を発表。NVIDIA社と提携し、次世代ボルボ車用のAIベースの高性能セントラル・コンピューターを開発。

2019

2040年にクライメート・ニュートラルな企業になるという長期的なサステナビリティ目標を発表。

ボルボ初のEV SUV、XC40 Recharge P8を発表。

ボルボ初のAndroidを採用したインフォテインメントシステムを搭載。



2020

ゲント工場でXC40 Rechargeの生産を開始。

2040年までにクライメート・ニュートラルな企業になることを目指すボルボ・カーズの気候に関する計画が、パリ協定を支持するための明確な道筋を企業に提供する共同イニシアチブであるSBTi (Science Based Targets initiative) により科学的に認証される。

2021

2030年までにすべての新車をEVとすることを発表。

2番目のEV C40 Rechargeの生産を開始。

10月29日、ボルボ・カーズはナスダック・ストックホルム証券取引所に上場。



2022

バッテリーの研究開発と製造に300億スウェーデンクローネを投資する一環として、Northvolt社と共同で、スウェーデンのイエーテボリに新しいバッテリー工場の設立を発表。

成長戦略に合わせ、スロバキアにEV製造工場の設立を発表。

Accelerating to Zero Coalitionの創設メンバーとなり、各国政府に気候変動対策の強化を要請。

新型ボルボEX90を発表。ボルボの新時代の幕開けを象徴し、完全な電動化の未来に向けた決定的な方向性を打ち出す。

電動化の目標に基づき、Aurobay社の株式33%をGeelyホールディングに売却。

自律走行(AD)および先進運転支援システム(ADAS)ソフトウェア開発会社のセンセアクトを完全子会社化。