国際環境NGOグリーンピース・ジャパン

2025年3月12日

報告資料

日本の自動車会社による温室効果ガス排出量の現状と課題

1.はじめに－気候変動と自動車産業

気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の第6次評価報告書によると、2011-2022年の世界の平均気温は産業革命前に比べて1.09℃上昇し、気温の上昇を今世紀末までに1.5℃以下に抑えるという世界目標に迫っている[1]。政府や企業を含む地球上のすべてのステークホルダーが、野心的な排出削減目標を設定し、達成するために手を打つことが不可欠である。

交通部門は世界の温室効果ガス（GHG）排出量の約14%を占め、その大半は道路部門に由来する[2]。日本には数多くの大手自動車メーカーがあり、毎年、各社が数百万台規模で内燃機関（ICE）車を販売している。これらの企業は、排出量の抑制と削減に大きな責任を負っている。

この報告資料は、日本の販売上位を占める自動車メーカー8社（ホンダ、いすゞ、マツダ、三菱、日産、スバル、スズキ、トヨタ）を対象に、各社が報告した排出量を分析するものである。これら8社の合計販売台数は、2024年の日本の乗用車総販売台数の9割を占めた[3]。本ブリーフでは、各社がそれぞれ算出・報告した排出量を検証した上で、最も重要な排出量、すなわちスコープ3カテゴリー11の「販売した製品の使用による排出」について論じている。この排出区分は、各社が販売した自動車の生涯を通じてのガソリンとディーゼルの燃焼による排出を指し、自動車産業による温室効果ガス排出の最大の割合を占めている。

ハイブリッドを含むICE車両の販売台数が多い大手自動車メーカーは、総排出量も多く、オーストラリア、イタリア、イギリスなどの主要国の年間排出量に匹敵、あるいは上回っている。日本の自動車会社が、これから数年内に具体的な削減を実現できなければ、2050年までにネットゼロを達成するための世界的な努力の妨げになっていると受け取られてしまう恐れもある。

現在のところ、スコープ３カテゴリー11の算出に関する世界基準がないため、自動車メーカー各社は独自の排出量評価をしており、会社間の比較や同一会社の時系列変化の追跡が難しくなっていることも課題である。

2024年は記録的な猛暑となった。地球全体の気温上昇は、世界各国の自然災害に拍車をかけている。自動車メーカーはこの状況に対応するため、直ちに責任ある行動を取るべきである。グリーンピースは、日本の自動車メーカー8社に対し、温室効果ガス排出削減目標をより野心的なものに引き上げ、それを達成するために必要なあらゆる措置を講じるよう求める。これには、バッテリー電気自動車などの先進技術のさらなる開発や、自動車の生産や販売からモビリティサービス提供へのビジネス転換が含まれる。道路部門からの排出を減らすためには車両の全数を減らす必要がある。ネットゼロのモビリティの未来とは、車両台数が抑制され、公共交通機関の効率性が向上し、カーシェアがより普及し、徒歩や自転車のための空間が拡充している状態である。日本政府に対しては、2030年までにハイブリッド車を含むICEの日本国内販売を禁止することを視野に入れ、自動車政策を見直すことを強く求める。

---

[1] IPCC, 2021. Climate Change 2021: The Physical Science Basis. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/

[2] World Resources Institute, Where Do Emissions Come From? 4 Charts Explain Greenhouse Gas Emissions by Sector. https://www.wri.org/insights/4-charts-explain-greenhouse-gas-emissions-countries-and-sectors

[3] 一般社団法人日本自動車販売協会連合会の資料 https://www.jada.or.jp/pages/364/

2. 自動車メーカーによる排出量報告

2.1 排出量全般

温室効果ガス（GHG）プロトコルは、1990年代に世界資源研究所（WRI）と持続可能な開発のための世界経済人会議（WBCSD）によって開発され、温室効果ガス排出量の算定と報告に関する 基準とガイドラインを提供するものである。排出量は3つのスコープに分類される。スコープ1は、製造工程での燃料燃焼など、事業者が所有または管理する排出源からの直接排出量を指す。スコープ2は、電気、蒸気、熱、冷房など購入したエネル ギーの使用による間接排出を指す。スコープ3は、上流および下流の排出を含む、企業のバリューチェーンで発生するその他のすべての間接的排出を対象とする[4]。

自動車産業は、その排出量の規模からして、気候危機への対応を考えるにあたって極めて重要な産業のひとつである。同産業の排出量の大部分 は、販売した自動車の使用（スコープ3カテゴリー11「販売した製品の使用」）と、鉄鋼やバッテリーなどの製品の調達（スコープ3カテゴリー1「購入した財・ サービス」）に起因するものである。しかし、最も大きな気候変動への影響は、内燃機関（ICE）車の使用段階で発生するものである[5]。

自動車の走行に伴う排出量の算出には、いくつかの課題がある。ICE車の生涯排出量は、燃費と走行距離の2つの変数に依存する[6]。しかし、重要な変数のひとつである、自動車が生涯に走行する平均総距離について、各自動車会社が使う数値には大きな幅があるのが現状である。現在、自動車セクターのスコープ3算定には国際基準がなく、各社に解釈の余地が与えられている。

とは言え、近年、国際財務報告基準（IFRS）や欧州委員会の企業持続可能性報告指令（CSRD）など、さまざまな国際的開示ルールや基準に対応するため、自動車会社は排出量の算定・報告に一定の尽力をしてきている。日本においても、数年内に、上場会社に対する気候変動開示制度がより厳格化される見通しである。

本資料で取り上げる日本企業8社は、過去数年間、サステナビリティレポートなどを通して年間排出量を開示してきている。2018年から2023年までの年間総排出量を下図に示す。

---

[4] GHGプロトコルのウェブサイト参照　https://ghgprotocol.org/

[5] New Climate Institute and Carbon Market Watch, 2024. Corporate Climate Responsibility Monitor 2024, p.69.

[6] Transport & Environment, 2022. Oil companies in disguise: On a ticking “carbon bomb” called “Scope 3 emissions” mandatory reporting’ and why investors should avoid car stocks and cars’ ESG ratings.

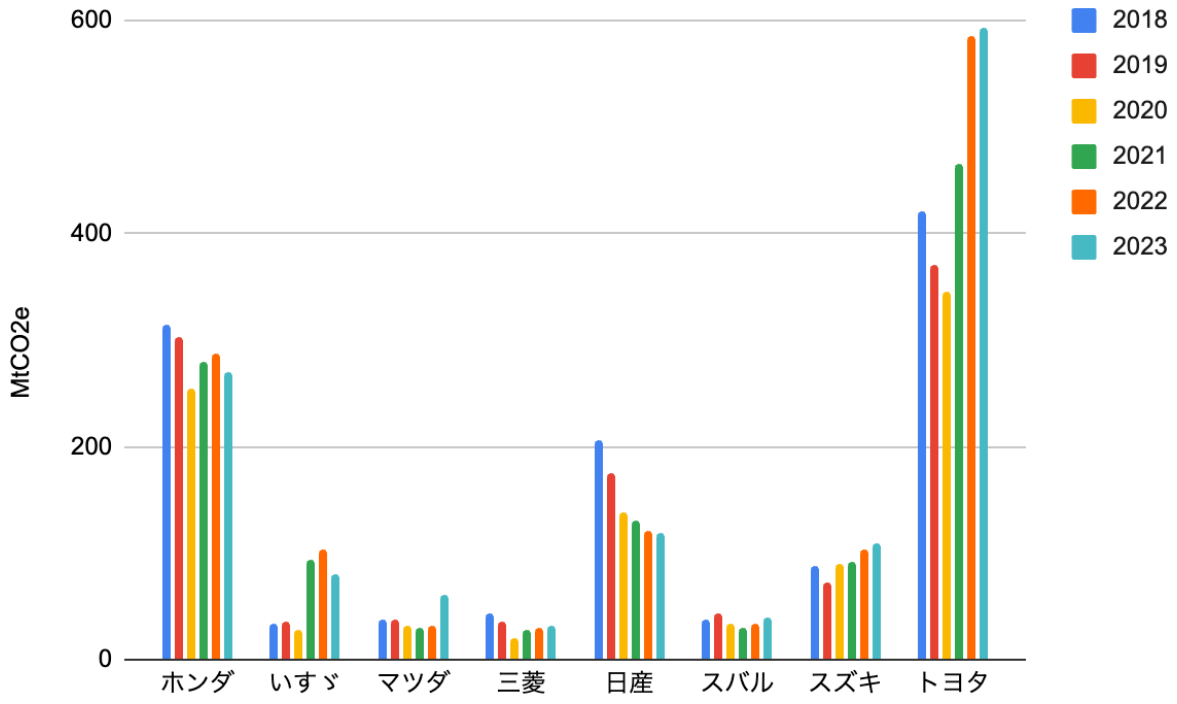

図１　日本の自動車会社8社の2018-2023年の温室効果ガス総排出報告量[7]（百万トン二酸化炭素換算値）

最も排出量が多かったのはトヨタで、2023年の総排出量は、5億9,289万トン-CO_2eに達した。2番目に多いのは、ホンダの2億7,053万トン-CO_2eで、これに日産の1億1,843万t-CO_2eが続く。これら8社が生産・販売する自動車の圧倒的多数は、ハイブリッド車を含むICE車

[7] 本報告資料では、温室効果ガスを「二酸化炭素換算値（CO_2e）」であらわしている。自動車会社のなかには、温室効果ガス全体ではなく、温室効果ガスのひとつである二酸化炭素のみを使用して算出するケースがあったり、計測方法が統一されていないケースがある。例えば、トヨタはスコープ3の排出について、カテゴリー1と11については温室効果ガス全体を算出しているが、他のカテゴリーについては二酸化炭素の排出しか含めていない。そのため、ここで引用した各社の報告数値よりも実際の排出量は多い可能性があることを留意願いたい。
出典:
ホンダ ESG Data Book 2024, https://global.honda/en/sustainability/report.html
いすゞ Sustainability Report 2024, https://www.isuzu.co.jp/world/company/sustainability/report.html
マツダ Sustainability Report 2024, https://www.mazda.com/en/sustainability/report/
三菱 Sustainability Report 2024, https://www.mitsubishi-motors.com/en/sustainability/esg/report/index.html
日産 Sustainability Data Book 2024, https://www.nissan-global.com/EN/SUSTAINABILITY/LIBRARY/SR/2024.html
スバル Sustainability Website, https://www.subaru.co.jp/en/csr/report/index_2023.html
スズキ Sustainability Report 2023, https://www.globalsuzuki.com/corporate/environmental/report/
トヨタ Sustainability Data Book October 2024, https://global.toyota/en/sustainability/report/sdb/

であり、バッテリー電気自動車（BEV）はごく一部である。日本の自動車メーカーのBEV販売比率は、アメリカ、ヨーロッパ、韓国の自動車メーカーよりも平均してはるかに低い[8]。

トヨタの年間二酸化炭素排出量（5億9,289万トン-CO_2e）は、オーストラリア、イタリア、英国などの2023年の排出量を上回った。これら3カ国の同年の排出量は、それぞれ、5億7,184万トン-CO_2e、3億7,412万トン-CO_2e、3億7,932万トン-CO_2eであった[9]。さらに、同社の2023年の排出量は、世界の総CO_2排出量の1.5%に達したことになる[10]。

排出量の全体的な規模は、おおよそ各社のICE車の販売台数に一致していると言える。しかし、留意しなければならないのは、排出量の変化は、必ずしも生産台数や販売台数の変化を反映しているとは限らないという点である。排出量の上下は、企業の排出量算出方針の変更に起因する可能性が高い。

大手3社（トヨタ、ホンダ、日産）の2018年から2023年までの乗用車販売台数と排出量から、以下の観察ができる[11]。

トヨタは2018年から2023年にかけて、販売台数で世界最大または第2位の自動車会社であった。2020年の約870万台を除き、毎年およそ1,000万台を販売している。しかし、同社が報告した排出量は、以下の図に見るように、この期間、大きく変動した（図2）。

[8] グリーンピースが2023年に発表した報告書「自動車環境ガイド2023年版」は、世界の自動車会社大手15社について、販売総数に占めるゼロエミッション車（バッテリー電気自動車（BEV)および燃料電池自動車（FCV))の割合について、2022年度および2018年から2022年の期間について評価した。このうち、日本の大手3社、ホンダ、トヨタ、スズキのゼロエミッション車の占める割合は、1%以下にとどまった。日産は2.98%であった。

[9] European Commission Joint Research Centre and IEA, 2023. GHG Emissions of All World Countries 2023, JRC/IEA Report.

[10] 国際エネルギー機関 (IEA) によると、2023年の世界全体のCO_2排出量は、37.4ギガトンであった。https://www.iea.org/reports/co2-emissions-in-2023

[11] 本資料で引用している自動車の販売台数は、断りがある場合を除き、各社の生産・販売に関するウェブサイトに依拠する。

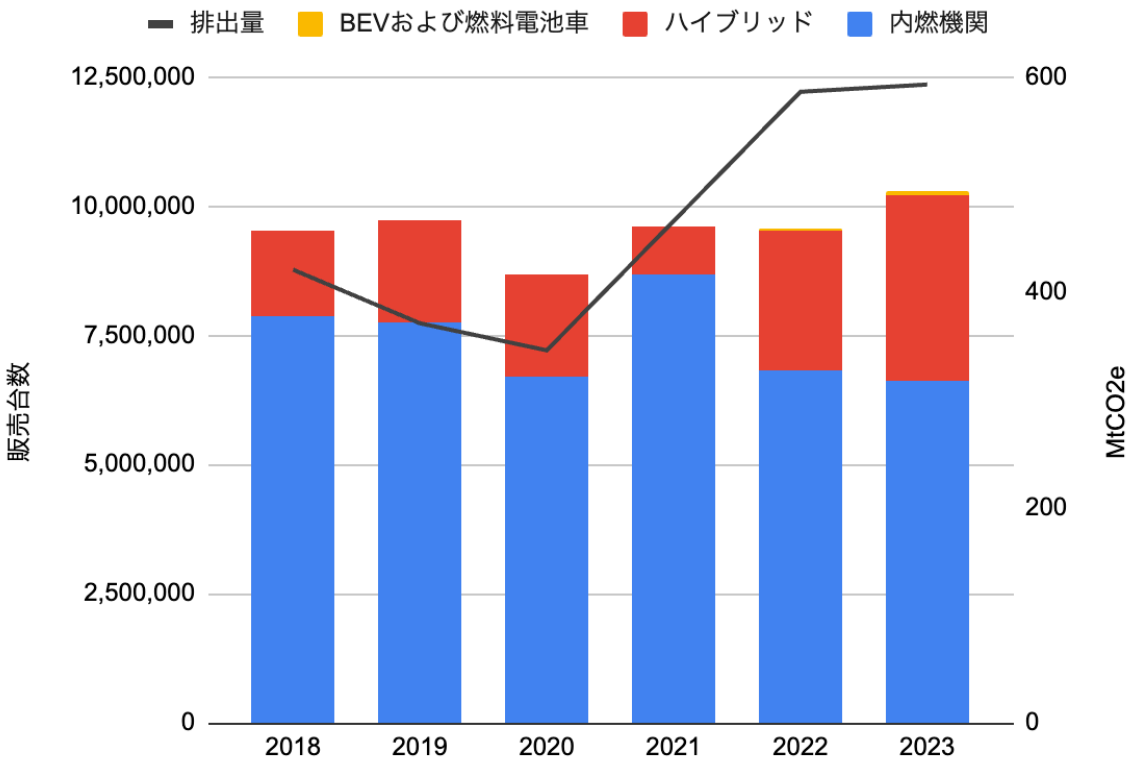

図2　トヨタの販売台数と総排出量（百万トン二酸化炭素換算値）の推移（2018-2023年）

2020年は、COVID-19により生産と販売が減少したため、多くの企業の排出量は大幅に減少した。2021年、トヨタの報告排出量は前年から35%増加し、2022年は2021年から26%増加した。後者の増加は算出方法の変更によるもので、販売台数の変化によるものではない。同社の排出量報告の精度は、2022年にSBTi（Science Based Target Initiative）に参加してから向上した。この図から以下の2点が観察される。

第1に、2018年から2023年までの年間販売台数は、2020年を例外として、ほぼ同じ水準であり、かつ、燃費は通常、時間経過とともに改善するため、2018年から2021年までの年間総排出量は、おそらく同社の報告値よりも大きかったと考えるのが妥当である。

第2に、同社の公開情報によると、2018年に販売した車両の99.97%がICE車であり、そのうちハイブリッド車は17.58%であった。2023年においても、98.95%がICE車であり、そのうち34.65%がハイブリッド車である。この期間、ハイブリッド車の比率が2倍以上になったにもかかわらず、総排出量の絶対値は2018年から2023年にかけて大幅に増加している[12]。トヨタはハイブリッド車は「今すぐCO_2排出を削減する有効な手段」としているが、販売台数が増えれば当然ながら総排出量は増え続ける。

日本第2位の自動車会社であるホンダは、2018年には約520万台あった総販売台数を2023年には約400万台へと23%減少させている。同期間の報告排出量は3億1,529万トン-CO_2eから2億7,053万トン-CO_2eへと14%減少した（図3）。

[12] トヨタの2023年販売、生産、輸出に関するウェブサイト参照。
https://global.toyota/en/company/profile/production-sales-figures/202312.html

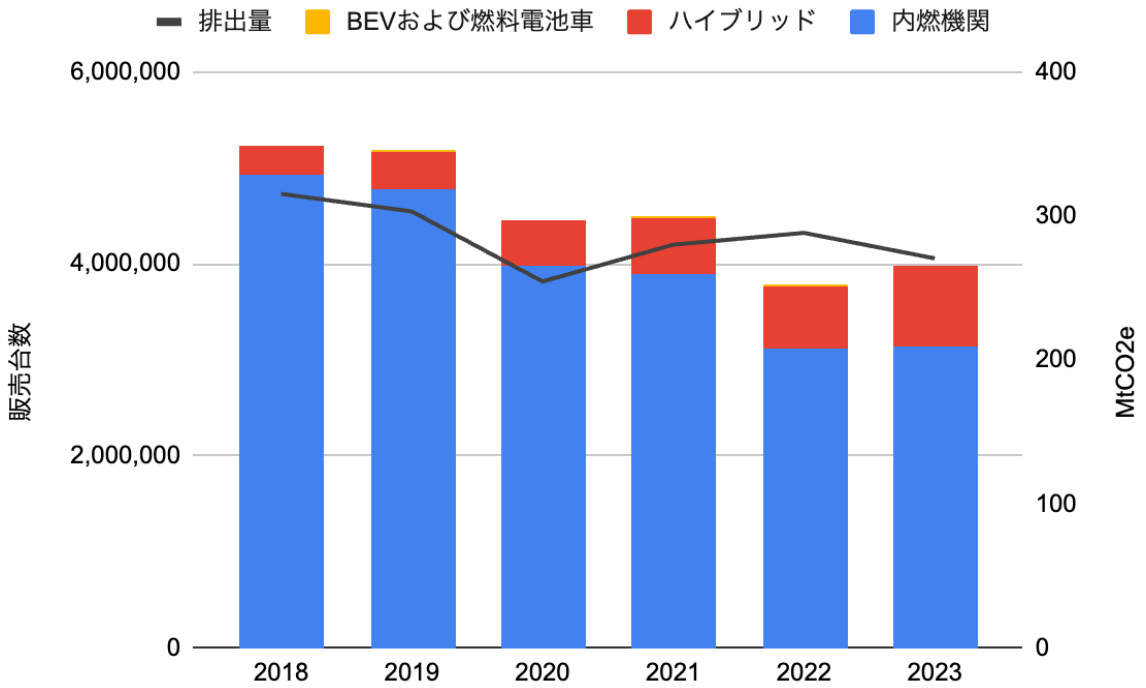

図3　ホンダの販売台数と総排出量（百万トン二酸化炭素換算値）の推移（2018-2023年）

排出量の算出と報告において、ホンダは「ホンダのブランド名で全世界に販売されるすべての二輪車、四輪車、パワープロダクツ、航空機」の排出量を含めている[13]。そのため、同社が報告する排出量は、他の自動車会社が開示する数値とはそのまま比較することはできない。さらに、同社は最新のサステナビリティ報告書の中で、2022年に算定範囲を 「全世界の販売量の約90%から、ほぼ全数に拡大した 」と記している[14]。そのため、同社の年間排出量については時系列の比較もできないことを意味している。

ホンダのハイブリッド車販売比率は、この間上昇しているが、このハイブリッド車販売台数の増加が、同社の総排出量に変化をもたらしたかどうかは確認することができない。

日産の報告データを見ると、2018年から2020年にかけて総排出量が急速に減少し、2020年から2023年にかけては緩やかに減少している。この間、総販売台数は550万台から340万台に減少している。図4から、日産については、年間売上台数と年間排出量が整合していることがうかがえる。

[13] Honda ESG Data Book 2024 (脚注 7), p.149.
[14] Honda ESG Data Book 2024 (脚注 7), p.148.

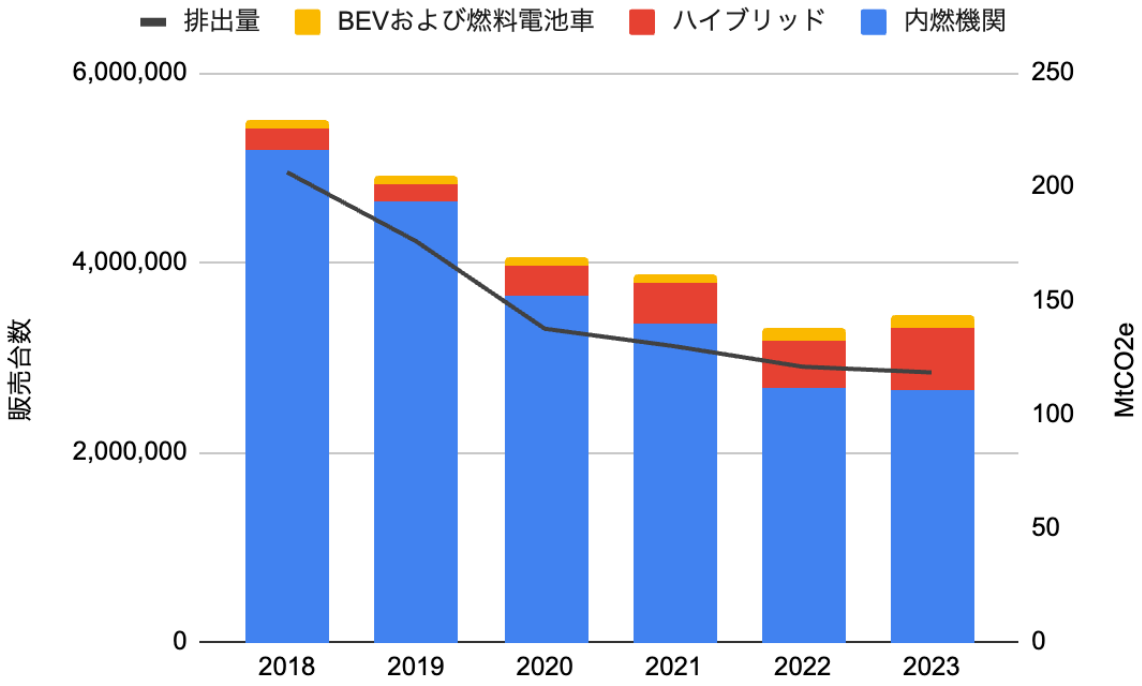

図4　日産の販売台数と総排出量（百万トン二酸化炭素換算値）の推移（2018-2023年）

しかしながら、日産が報告している排出量が必ずしも適正であることを意味するわけではない。日産のサステナビリティ報告書によると、排出量を計算する際には直接排出量のみを考慮する、としており、Tank-to-Wheel方式を採用していることがうかがえる[15]。この方式は、自動車の燃料タンクからタイヤを駆動するまで、という意味でタンクに燃料が入った状態から走行時にどれだけの炭素排出をするかということを指す。燃料の掘削や精製段階の排出は考慮しない。同サステナビリティ報告書はまた、生涯走行距離は公表された国別データに基づいて設定されていると述べているが、それ以上の説明はない。カーボン・トラッカーによる2024年レポートは、日産が（ルノーや三菱とともに）「フルハイブリッド車やマイルドハイブリッド車をICE車よりもクリーンであると誤って考えている」と述べ、日産の実際の排出量は、同社が報告している数値よりも大きい可能性が高いことを指摘している[16]。

図1で示した各社の報告排出量のうち、数社について以下の点が観察される。

マツダは、乗用車の総販売台数が若干減少したにもかかわらず、報告排出量を2022年の3,140万トン-CO_2eから2023年の6,100万トン-CO_2eへと倍増させた[17]。これには2つの理由が考えられる。第1に、マツダはグローバルな販売台数を対象として排出量を算定することにした。2022年まで、マツダの報告書は主要市場のみの排出量を対象としていた。第2に、マ

[15] Nissan Sustainability Data Book 2024 (脚注 7), p. 62.
[16] Nomisma and Carbon Tracker, 2024. Oil companies in disguise 2024 edition: CO_2matters – on emissions reporting, ESG ratings and stock market prices in the car sector, p. 22.
[17] Mazda Integrated Report 2024, p.16 https://www.mazda.com/content/dam/mazda/corporate/mazda-com/en/pdf/investors/library/integrated-report/ir2024e_all.pdf

ツダは排出量算定に際して、Tank-to-Wheelアプローチではなく、バランスの取れた総合的なWell-to-Wheelアプローチを採用することに変更した。これらの理由で2023年には排出量が大幅に増加した[18]。

いすゞは、2020年から2021年にかけて、報告する排出量を240%増加させた。これは自動車部品を製造するグループ会社を報告の対象に含めたためだと考えられる。同社は、2021年に38万4,000台、2022年に44万4,000台を世界で販売し、台数の増加は14%であった[19]。

これらのケースは、自動車会社が適用できる産業全体の排出算出基準が存在しないため、個々の会社の年度ごとのデータに齟齬が生じ、また会社間でも齟齬が生じることを示している。上述のように、主要市場で販売している車両しか考慮しない会社もあれば、全市場で販売する全車両を考慮して排出量を算出する会社もあるのである。

ドイツのNew Climate Instituteによる、トヨタを含む51のグローバル企業の気候戦略の分析では、トヨタを含め乗用車の使用による排出量については過少報告されている可能性が高いとしている[20]。最善の計算・報告方法を使っていたとしても、自動車企業による排出量の報告が実際の排出量を下回っていると推察される背景には、燃料の単位あたりの走行距離、つまり燃費の問題がある。世界的に気候変動の影響がより強く認識されるようになるにつれ、自動車の燃費に対する社会的関心は益々高まっており、近年、実際の走行による燃費を計測するプログラムやテストが複数実施されている。これらを通して、実路走行での燃費は、実験室での燃費テスト結果よりもはるかに低いことが明らかになっている。オーストラリアで実施されている検査では、実走行での燃料消費量が、自動車メーカーの実験室でのテスト結果よりも31%も多い車両があることが判明した[21]。

近年、グローバルレベルで事業を展開するほとんどの企業が、パリ協定へのコミットメントを宣言している。しかし現実は、企業が掲げる温室効果ガスの排出削減目標は、1.5°C目標と整合しているとは限らない。2050年までにカーボン・ニュートラルを目指すというコミットメントを掲げても、大幅な排出削減を実施する計画は示されていないこともある[22]。特にスコープ3の排出量については、多くの企業が原単位の目標を設定しているが、この削減目標の設定方法では、企業は総売上高の伸びを考慮しながら、排出削減目標を定めることができるのである。つまり、原単位では排出が削減されても、生産量や販売量が大幅に増加すれば、全体的なカーボン・フットプリントはさらに拡大し続ける。

2.2 スコープ3 カテゴリー11の排出量

近年、GHG排出量削減のための対策を講じる企業は増えている。例えば、トヨタは2023年に愛知県の田原工場で25MWの風力発電設備の稼働を開始した。同社は2035年までにすべて

---

[18] Mazda Sustainability Report 2024, p. 117. 説明は同サイトのリンク先を参照。
[19] マークラインズのデータを参照にした。
[20] New Climate Institute and Carbon Market Watch, 2024, Corporate Climate Responsibility Monitor 2024, p. 69. https://newclimate.org/resources/publications/corporate-climate-responsibility-monitor-2024
[21] Australian Automobile Association website, “Tests reveal popular cars using 30% more fuel than advertised”, https://www.aaa.asn.au/2025/02/tests-reveal-popular-cars-using-30-more-fuel-than-advertised/
[22] New Climate Institute and Carbon Market Watch, 2024, 前掲書。

の工場をカーボンニュートラルにすることを目指している。このような施策の効果は、スコープ2の排出削減量にも表れている。トヨタのサステナビリティデータブック（2024年10月号）によると、2021年のスコープ2排出量は339万t-CO_2eだったが、2023年には287万t-CO_2eに減少した。この削減は、新規に設置された風力タービンにすべて起因するものではないかもしれないし、他の削減源があるかもしれない。とはいえ、この例は、再生可能エネルギーの調達や自家発電によってスコープ2排出量を削減することが可能であることを示している。

しかし、スコープ3カテゴリー11の排出は、自動車会社が販売する自動車が化石燃料を燃やすものである限り、スコープ2のように減らせるものではない。スコープ3カテゴリー11の排出量は、通常、ある年に販売された自動車が、購入時から廃棄時まで使用された結果排出したCO_2の累積量である。ICE車は、走行に伴う燃焼サイクルで排出量の大部分を発生させるが、BEVは走行中の炭素排出量はゼロである。本報告資料の対象の日本企業は、販売に占めるICE車の比率が高く、2023年の実績で、トヨタは98.95%、ホンダは99.52%、日産は96.30%であった[23]。

下図は、自動車メーカー8社の2023年におけるGHG排出量を、3つのスコープの数値を比率で示したものである。スコープ1と2を合わせた排出量（青）、スコープ3のカテゴリー11の排出量（赤）、カテゴリー11を除いたスコープ3の排出量（黄）の割合を示している。

すべての自動車メーカーにおいて、スコープ1と2の排出量の割合は2%未満と少ない。自動車メーカーの排出量の圧倒的多数は、スコープ3、特にカテゴリー11からの排出である。

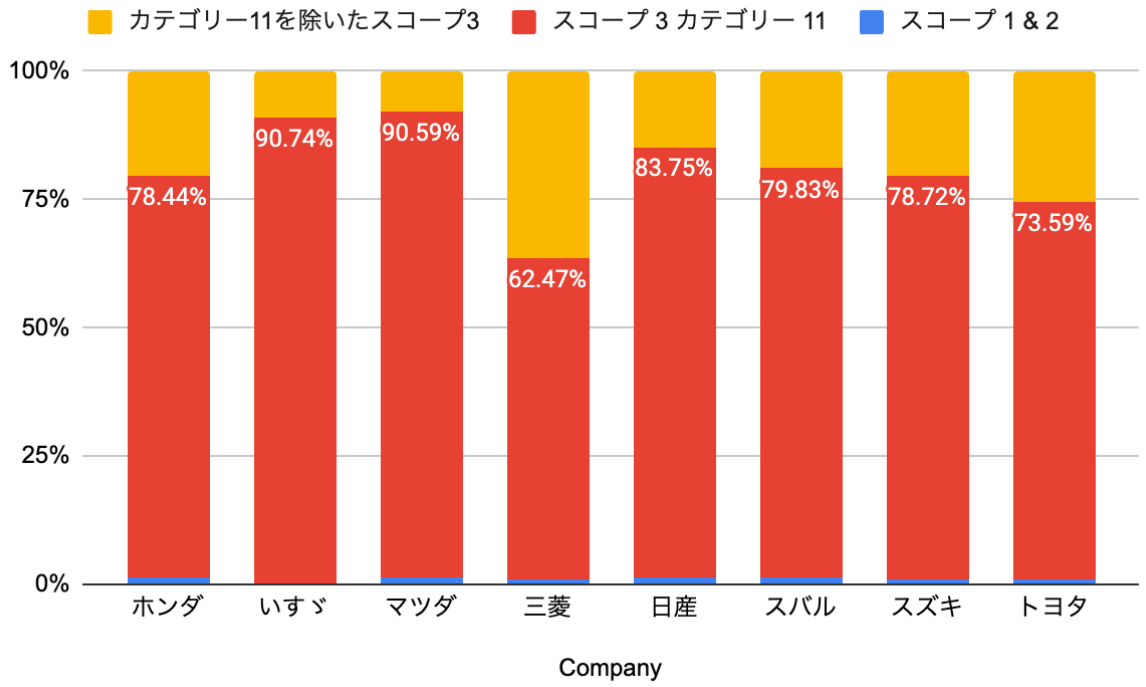

図5　8社のスコープ別排出割合（2023年）

[23] これらの比率は、各社が公開している生産・販売データから算出した。ハイブリッドおよびプラグインハイブリッドはICEとして計算した。

スコープ3カテゴリー11の排出の割合は、三菱の62.47%からいすゞの90.74%まで幅がある。販売台数最大手のトヨタの割合は73.59%で2番目に低い。スコープ3カテゴリー11の排出量の平均的な標準値は、80%から90%の間とする調査報告もある[24]。

マツダと三菱の場合、2023年の販売台数の約4分の1がハイブリッド車であった。ハイブリッド車両はバッテリーを必要とし、三菱の場合、スコープ3カテゴリー1（購入財・サービス）の排出割合がカテゴリー3排出量全体の25%であるのに対し、マツダは6%にとどまった。両社のサステナビリティ・レポートの記述からは、この違いを生み出している要因を特定することはできなかった。両社が採用している排出量会計の方針や方法が大きく異なるのかどうか、さらなる調査が必要である。

ここで比較として注目すべきは、電気自動車のみを生産するテスラ社の排出量データである。同社は、2021年に排出量の報告を開始し、2022年にはスコープ3を含む排出量の報告も含めるようになった。テスラは2023年に世界で約180万台の自動車を販売し、その総排出量は約5,000万t-CO_2eに達した[25]。単純に計算すると、同社はトヨタ自動車の約5分の1の台数を生産し、同年のトヨタ自動車の総排出量（5億9,289万t-CO_2e）の約8%を排出したことになる。図6は、テスラのスコープ別の排出量を示している。

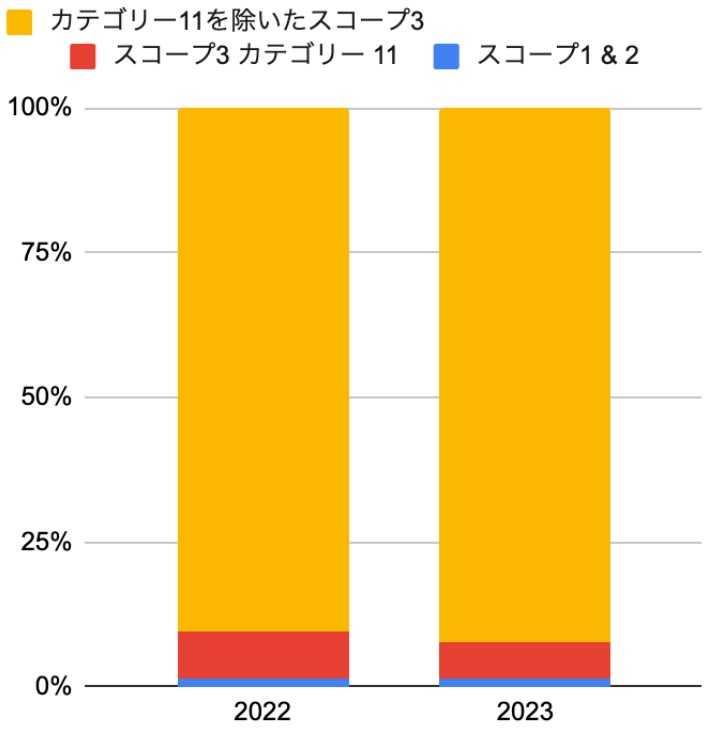

図6　テスラ社のスコープ別排出割合（2022・2023年）

[24] Transport & Environment, 2022, 'Oil companies in disguise: On a ticking 'carbon bomb' called 'Scope 3 emissions' mandatory reporting' and why investors should avoid car stocks and cars' ESG ratings.' p. 11.
[25] Tesla Impact Report 2023, https://www.tesla.com/impact

2022年と2023年のテスラの排出量の大半は、スコープ3のカテゴリー1（購入した商品とサービス）からのものであった。これは主に鉱物資源の採掘とバッテリーの製造によるものである[26]。EVは、車の使用段階での排出量ははるかに少なく、排出量の大部分は生産とサプライチェーンによるものである。

割合で言えば、EVのサプライチェーンはICEのサプライチェーンよりも排出量が多くなるが、排出総量では少なくなる。ICE車の生涯排出量は、平均寿命である12年以上、中古車としてより規制の緩い国に輸出される場合は20年近く、あるいはそれ以上、化石燃料を燃やし続けるため、はるかに大きい[27]。世界の製造工程の多くが再生可能エネルギーを採用するようになれば、BEVメーカーのスコープ3排出量は減少すると予想される。したがって、自動車メーカーがライフサイクル排出量を削減する最も効果的な方法のひとつは、BEV比率を高めることであると言える。これが理由で各国政府は道路部門の脱炭素を実現するためにICEからEVへのパワートレインの転換を実現するための政策や規制を導入していることにほかならない。

3.結論と提言

日本の自動車メーカー8社の報告排出量を分析した結果、大企業、特にトヨタが相当量のCO_2を排出していること、世界全体の炭素排出量に一定の割合を占めていることがわかった。トヨタの販売台数実績と報告された排出量を比較すると、算出方法が変更されたため、必ずしも一致していないことも明らかになった。これは算出方法の変更前、同社が排出量を過少報告していた可能性があることを意味する。日本の自動車企業は、排出量の報告と開示を大きく改善していく余地がある。正確なデータがなければ、世界的な気候危機における自動車会社の立ち位置を正確に把握することは難しいだろう。

2023年、日本が主催したG7サミットで、日本政府はゼロエミッション車目標の設定を支持しなかった。InfluenceMapの報告書によると、日本の自動車業界団体がICEハイブリッド車の役割拡大を提唱した結果だと指摘されている[28]。日本は2035年の新車販売における100%電動化の目標を掲げているが、これにはハイブリッド車も含まれる。他のほとんどのG7諸国は2035年までにハイブリッド車を含むICE車の販売禁止を目指しており、このような車を「電気自動車」のカテゴリーに含める日本は異例である。国際エネルギー機関（IEA）の『ネットゼロ世界ロードマップ報告書』（2023年改訂版）は、必要な排出量削減を達成するためには、世界各国の政府がICE車の新車販売終了という意図を明確に示す必要があると指摘している[29]。

政府および自動車会社は、1年遅れるごとに、毎年数百万台もの新たなICE車が路上を走り出し、大気中に直接炭素を排出することに危機意識を持つべきである。自動車メーカーも政策決定者も、排出ガスの影響にこれまで以上に真剣に焦点を当てる必要がある。簡単な解決策はないかもしれないが、日本の自動車産業がどれだけの炭素を排出しているかを正確に理解

---

[26] Tesla 前掲書。
[27] United Nations Environment Programme (UNEP) 2020. Used Vehicles and the Environment – A global overview of used light duty vehicles: flow, scale and regulation.
[28] InfluenceMap, May 2024, Automakers and Climate Policy Advocacy: A Global Analysis.
[29] International Energy Agency, 2023 update, Net Zero Roadmap: A Global Pathway to Keep the 1.5 °C Goal in Reach, https://www.iea.org/reports/net-zero-roadmap-a-global-pathway-to-keep-the-15-0c-goal-in-reach

することで、どのような解決策を優先して実行すべきかを特定し始めることができる。以下の点が提言として掲げられる。

自動車メーカー

1. 日本の自動車メーカーは、スコープ3排出量の算出方法の改善に力を入れ、採用する算出方法の透明性をすべきである。 正確なスコープ別データがなければ、正確な温室効果ガス削減目標を設定することはできない。
2. 日本の自動車メーカーは、そのサステナビリティ計画の信頼性を高めるためにも、原単位ベースの目標に加えて、明確な時間枠を伴う総量の排出削減目標を定めることを検討すべきである。
3. 今後、乗用車の電動化が不可避であることを踏まえ、日本の自動車メーカーは、どのパワートレインを優先して研究開発資源を配分すべきかを慎重に検討すべきである。

政策決定者

1. 日本政府は、日本の自動車メーカーによる電動化の遅れが、日本にとって深刻な経済上のリスクをもたらしかねないことを認識すべきである。世界の主要市場で気候関連規制の導入が進むにつれて、日本製のICE車両の輸出・販売が困難になる可能性がある。
2. 日本政府は、遅くとも2035年までにハイブリッド車を含むガソリン車とディーゼル車の新車販売を禁止するという他の主要G7諸国に倣って、パワートレインの変更をより迅速かつ効果的に強制する野心的な自動車規制を導入すべきである。
3. 政府は、一般市民が公共交通機関、自転車、徒歩などの持続可能なモビリティを選択するよう、何らかのインセンティブを提供し、規制緩和を通じて奨励すべきである。

免責事項
本文書は、公教育および科学研究を支援し、報道を促し、環境保護に対する意識を高めることを目的にグリーンピースが作成した。 本文書は、情報の共有、環境保護、公共の利益のみを目的とし、投資その他の判断材料となるものではなく、目的外利用があった場合、グリーンピースはかかる利用に伴ういかなる責任も負わないものとする。 本文書の内容は、グリーンピースが調査期間において独自に入手した調査情報にのみ基づく ものであり、グリーンピースが本文書に含まれる情報の適時性、正確性、完全性を保証するものではない。

著作権表記
本報告書は、グリーンピース・ジャパンが発行したものである。本報告書の著作権は、グリーンピース・ジャパンが独占的に所有している。

執筆者
塩畑真里子

以下の方々から貴重なご意見・ご指導を賜った。
Heather Choi, Benjamin Gehrs, Yooinn Hong
データの収集、整理は黒木碧惟が担当した。

2025年3月