

岐路に立つトヨタ

世界最大の自動車メーカーの
BEV戦略と1.5度目標の整合性

COP直前セミナー「パリ協定から10年～ 1.5度目標の実
現に向けたCOP30の実行性と注目点」

企業の排出責任～自動車産業 を事例に～

2025年10月27日

グリーンピース・ジャパン

塩畑真里子(気候・エネルギー担当)

気候変動と企業

- パリ協定： 世界が合意した1.5度目標
- 企業： 適応策、緩和策 + 気候変動の解決策の推進
- ビジネスへのリスクの最小化
- 一方、世界的には企業に対する気候変動訴訟も：説明責任／排出責任

気候変動に関する情報開示

- TCFD「気候関連財務情報開示タスクフォース」
(2015-2023)
- 2022年 プライム市場上場企業はTCFDに沿った情報開示が義務化
- IFRS(国際財務報告基準)
- また、脱炭素に向けた目標設定(SBTi、RE100など)も

責任範囲の拡大:自動車メーカーの例



1) 自社工場で排出されるCO₂



2) 購入する電気などエネルギー由来CO₂



3) 調達する鉄鋼のCO₂

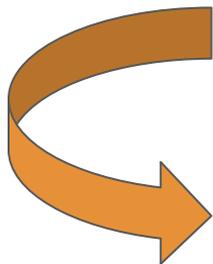


4) 販売した車
が出すCO₂

本日発表「岐路に立つトヨタ 世界最大の自動車メーカーのBEV戦略と1.5度目標の整合性」

◆ 背景

「私たちはパリ協定を支持し、それに沿って行動していきます。また、IPCCの科学的知見を踏まえ、パリ協定の目標に沿った公共政策への理解活動を実施していきます。」『トヨタの気候政策に関する考え方2024年(Toyota's View on Climate Public Policies 2024)』p.6



?? グリーンピースの問い ??

「販売台数で世界トップの位置にある自動車会社トヨタはパリ協定1.5度目標と整合性のある形で事業を展開しているのか」

=> 温室効果ガス排出削減の道筋、目標は1.5度目標達成のための経路に沿っているものか

ボックス1 トヨタの気候に関する公約 (出典：トヨタのサステナビリティデータブック)

短期

乗用車 (LDV) のスコープ3
車両使用段階排出原単位を
33.3% 削減。
中型 / 大型車両 (HDV) の
スコープ3車両使用段階排
出原単位を 11.6% 削減。

2030年までに (2019年比で)

中期

スコープ1および2の排出
量を2019年比で68%削減。
スコープ1) オフセットも
使用し、排出量をカーボン
ニュートラルに。工場にお
けるカーボンニュートラル
を達成。
スコープ3) 車両使用段階
の排出原単位を2019年比
50% 削減。

2035年までに

長期

トヨタ・グループのカーボ
ンニュートラルを達成し、
企業活動および生産工場
からの排出量をゼロとす
る。

2050年までに

二酸化炭素排出削減シナリオ(IPCC 1.5度)

		2019年の排出水準からの削減量			
		2030	2035	2040	2050
オーバーシュートしない又は限られたオーバーシュートを伴って温暖化を1.5°C (>50%) に抑える	GHG	43 [34-60]	60 [49-77]	69 [58-90]	84 [73-98]
	CO ₂	48 [36-69]	65 [50-96]	80 [61-109]	99 [79-119]
温暖化を2°C (>67%) に抑える	GHG	21 [1-42]	35 [22-55]	46 [34-63]	64 [53-77]
	CO ₂	22 [1-44]	37 [21-59]	51 [36-70]	73 [55-90]

出典:IPCC(2021)AR6第6次評価報告書

2018-2023年排出量と販売台数推移

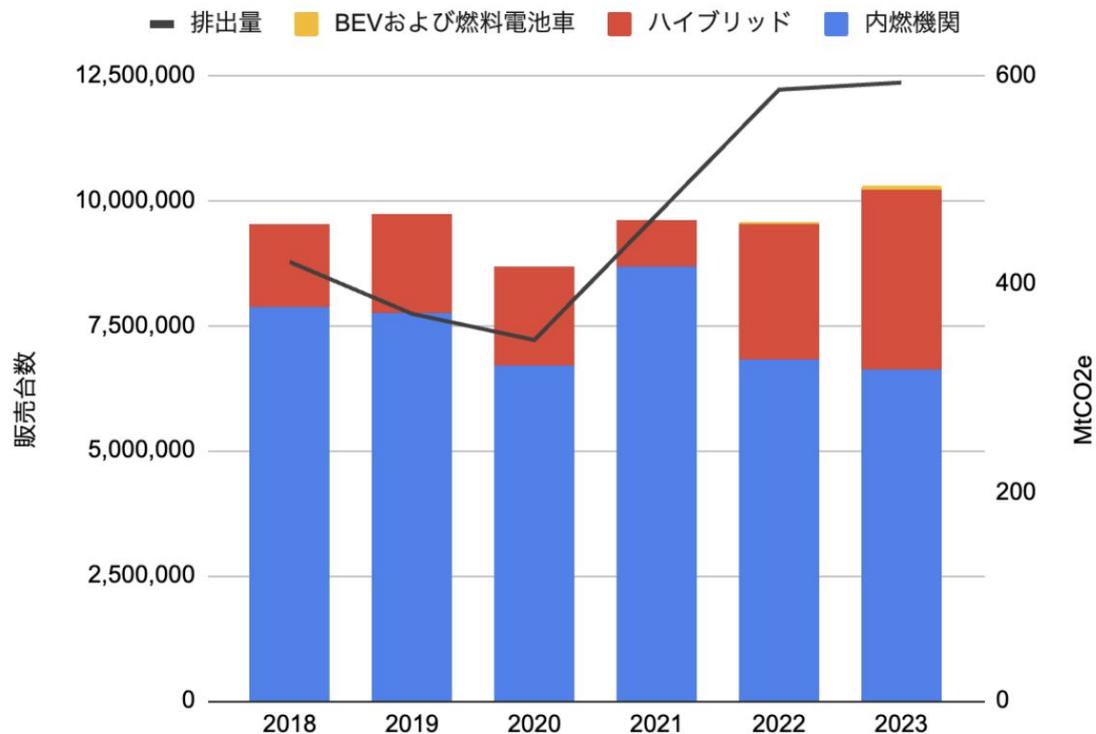
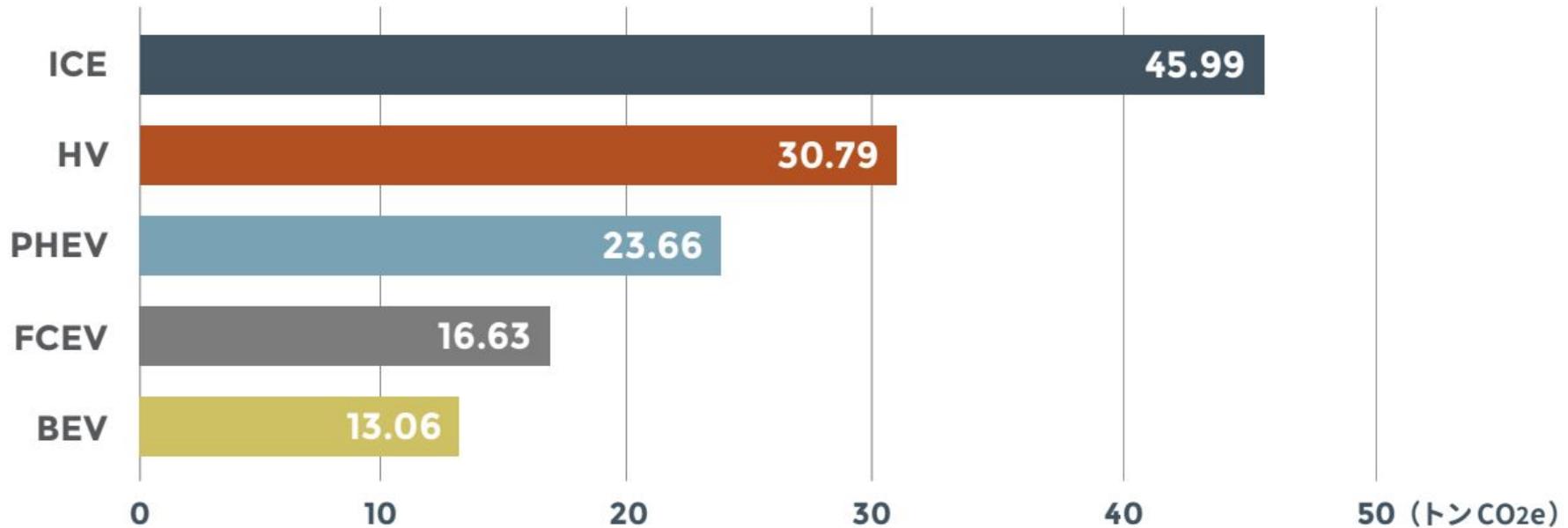


図2 トヨタの販売台数と総排出量（百万トン二酸化炭素換算値）の推移（2018-2023年）

出典：グリーンピース(2025)『日本の自動車企業の排出量の現状と課題』

パワートレイン別の排出量(2023年データ)

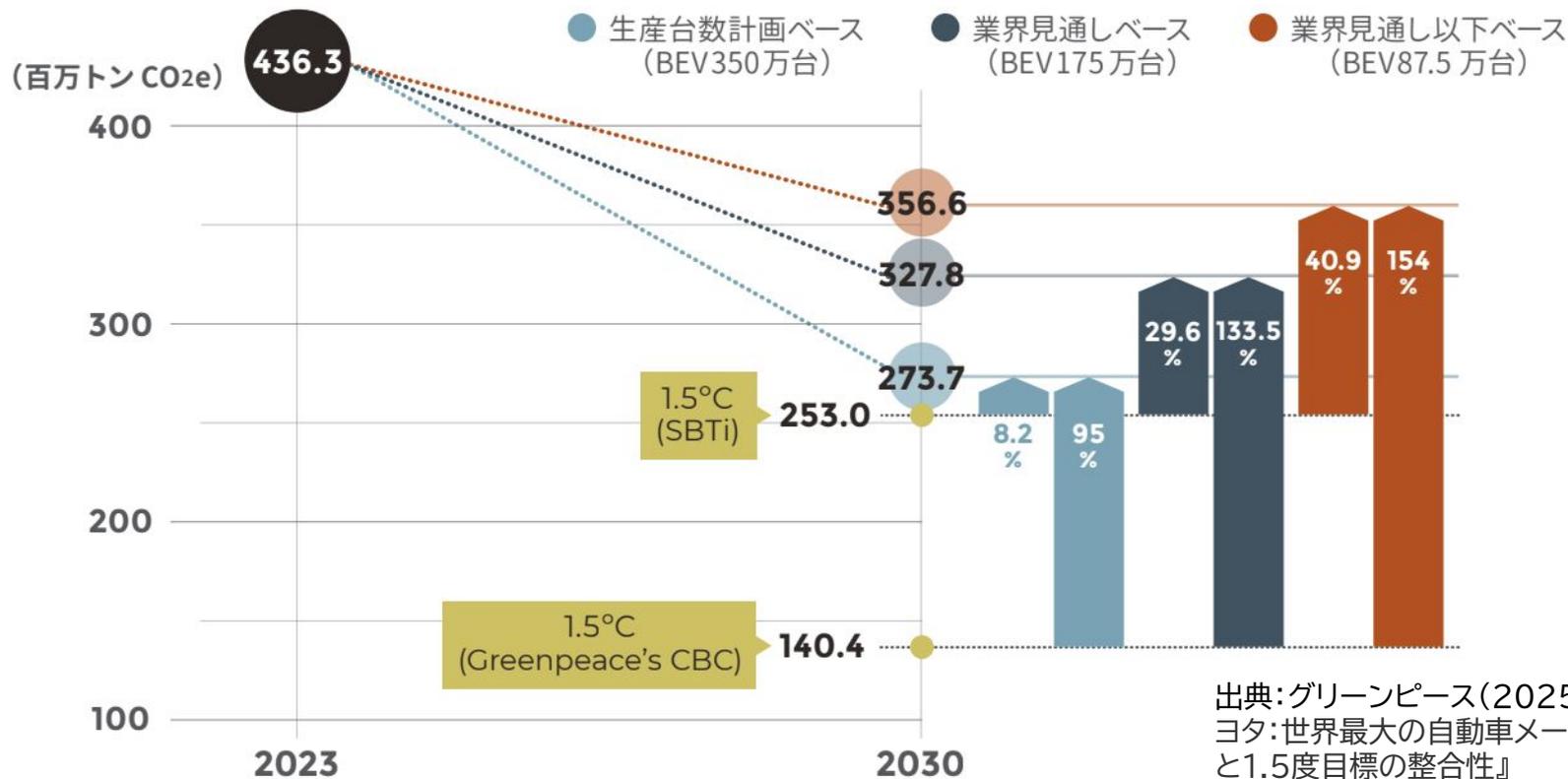


出典:グリーンピース(2025)『岐路に立つトヨタ:世界最大の自動車メーカーのBEV戦略と1.5度目標の整合性』

トヨタのBEV販売計画(2030年)

日経新聞
2021年12月14日

2030年の排出量の予測(グリーンピース)



グリーンピースの提言

1. 内燃機関車の段階的廃止
2. 総排出量削減目標の設定
3. 削減する排出量に整合性の取れた電気自動車製造台数・割合の設定
4. 排出量算定の透明性確保
5. モビリティ・サービス会社への移行

ご清聴ありがとうございました

