

SBTi自動車セクター・ネットゼロ基準 公開協議 用ドラフト エグゼクティブ・サマリー

2025年6月

免責事項

このエグゼクティブ・サマリーは、ステークホルダーに概要およびガイダンスを提供することを目的とするものであり、この基準案の規範的な部分を構成するものではありません。提案された要件のスコープ全体については、協議用基準案の本体を参照する必要があります。この文書のいかなる翻訳も情報提供のみを目的としています。何らかの不一致がある場合、企業各社は英語版原本を参照する必要があります。

科学に基づく目標設定イニシアチブ (SBTi) 自動車セクターネットゼロ基準は、自動車メーカーおよび自動車部品メーカーが、地球温暖化を壊滅的なレベルに達しないように抑制し、遅くとも2050年までにネットゼロを達成できるような温室効果ガスの排出削減目標を設定するための枠組みを提供します。

この基準案では、SBTi企業ネットゼロ基準の最新版に合わせて、本セクターが脱炭素化を進める上で利用可能なベストプラクティスを組み込むために、[SBTi陸運セクターガイダンス](#) (2024年3月発行) の関連部分を置き換えます。ここでは、自動車メーカーや自動車部品メーカーが、関連するすべての排出量を対象とした目標を設定するために、セクター固有の要件とともに[SBTi企業ネットゼロ基準](#)の最新版をどのように使用するべきかを説明します。

本基準は、自動車セクターに属する企業に対し、企業ネットゼロ基準には記載されていないより詳細なセクター固有の経路、基準、算定ルールを提供し、各企業が置かれた状況において有意義な目標を設定するために、両方の基準がどのように使用できるかを示します。これらセクター固有の基準を提供することを通じて、本セクターに属する企業に目標を設定するように促し、それによって科学に基づく目標設定が業界全体に及ぼす影響力を強めます。

自動車セクターネットゼロ基準の最終版が確定し発行された後は、それによって自動車メーカーおよび自動車部品メーカー向けの陸運セクターガイダンスが置き換えられます。ただし、陸運セクターガイダンスの要件は、他の種類の企業に対しては依然として有効です。これまでのガイダンスの下で認定された目標がある企業は、その期限まで目標を更新する必要はありませんが、できるだけ早めに更新することをお勧めします。発行後6カ月間は、まだ目標を設定していない自動車メーカーや自動車部品メーカーは、どちらの基準も使用することができます。それ以降は、新基準が必須になります。

基準の主な要素

SBTi自動車セクターネットゼロ基準案では、自動車メーカーおよび自動車部品メーカーに対する現在の要件について、いくつかの重要な変更が加えられています。

- それぞれの基準の要件を適用する方法の明確化を含む、SBTi企業ネットゼロ基準バージョン2.0ドラフトとの直接的なリンク。
- 新車を製造する自動車メーカーの視点からスコープ1、2、3の関連排出量を組み合わせた新たな総合指標。
- ゼロエミッション車宣言にコミットする要件に代わる、「低排出ガス車の販売割合」の向上を企業に求める新たな要件。
- 経済や市場の違いを反映するように設計された地域別排出経路。
- 原材料の調達と製造段階での排出量の削減への取り組みに重点を置いた、自動車部品メーカーに対する新たな要件
- 既定データに基づくより詳細なウェル・トゥ・ホイール (well-to-wheel) 手法など、排出量算出に関する追加的ガイダンス。

基準の構成

SBTi自動車セクターネットゼロ基準案は、企業ネットゼロ基準バージョン2.0の章立てに合わせて構成され、2つの基準が容易に相互参照できるようになっています。基準案は以下の6つの章から構成されています。

1. 企業ネットゼロコミットメント：企業が科学に基づくネットゼロ目標を設定する意図をどのように表明する必要があるかに関する要件を含みます。
2. 目標基準年における実績の判定：企業がどのような組織バウンダリおよび業務バウンダリを使用する必要があるか、また目標基準年における気候関連実績をどのように測定すべきかを定義します。
3. 目標設定：企業が、SBTiの手法を用いて目標を策定する上で、どのように基準年のデータを使用すべきかを概説します。

4. 継続的な排出の影響への対処: 企業がネットゼロへの移行期間中に放出する排出物に対してどのように責任を負うべきかを説明します。
5. 進捗状況の評価と報告: 企業が、認定された科学に基づく目標に対する進捗をどのように測定し、共有すべきか、また、これまでの実績に基づき新たな目標をどのように設定すべきかを定義します。
6. SBTiに関連した主張: 自動車セクター基準に関連して企業が行う主張が、正確かつ検証可能であることの担保に重点を置きます。

それぞれの章には、SBTi企業ネットゼロ基準バージョン2.0ドラフトの要件が、SBTi自動車セクターネットゼロ基準案を使用する企業にどのように適用されるかを示す表が掲載されています。

公開協議への参加

自動車セクターネットゼロ基準プロジェクトは2024年3月に開始され、その基準策定プロセスは[SBTi基準策定のための標準作業手順書 \(SOP\)](#)に従って調整されました。

基準のドラフト作成は、集中的な調査と専用の[専門家諮問グループ](#)との協議を踏まえて行われました。本ドラフト初版は、2025年6月12日から8月11日まで公開協議に付されます。

SBTiは、本基準案、特に以下のトピック（関連要件を括弧内に示します）に関するすべてのフィードバックを歓迎します。

- 非完全子会社の総排出量を対象とする (AMSS-C1.1.3b)。
- 実績判定のための総排出量の使用 (AMSS-C1、AMSS-C5、APSS-C1、APSS-C6)。
- ネットゼロ目標との整合性を評価するための低排出ガス車の販売割合 (AMSS-C2、AMSS-C7、APSS-C2)。
- スコープ3について、自動車部品メーカーに対するカテゴリ1排出量、パワートレイン部品メーカーに対するカテゴリ11排出量の実績を個別に評価する追加要件 (APSS-C3、APSS-C4、APSS-C7、APSS-C8)。
- SBTi企業ネットゼロ基準バージョン2.0ドラフトと自動車セクター基準案とを一緒に適用できるかどうか。
- 地域別経路

自動車セクターネットゼロ基準の意見募集調査を用いて、基準全体または特定部分に関するフィードバックをお送りください。調査票全体に記入いただいても、最も関連する部分を重点的に記入いただいても、貴社からのフィードバックは、本基準の明確性、信頼性、意欲の向上に寄与します。調査票への記入は、対象として選択したトピックにもよりますが、最短20分程度で完了します。

今後の進め方

公開協議期間の終了後、すべてのインプットがレビューされ、コメントが匿名化された上でフィードバックレポートとしてまとめられます。レポートが利用可能になると、すべての回答者に通知されます。

その後、自動車セクター基準案は受領したフィードバックに基づいて改善され、2回目の公開協議とパイロットテストのために再び公表されます。その後、基準の最終版が[SBTi技術評議会](#)による承認と[理事会](#)による採択のために提出されます。

自動車セクター基準の策定に関するすべての更新事項は、[SBTiの自動車および陸運向けWebページ](#)、[ニュースレター](#)、およびソーシャルメディアチャンネルを通じてお知らせします。