

トヨタ自動車のEVシフトに関して

2022年5月19日

グリーンピース・ジャパン

気候変動問題は現代の最も重要な課題の1つです。自動車からの温室効果ガスの排出は地球全体で約25%¹を占めており、世界各国の自動車業界では温室効果ガスを出さない「ゼロエミッション車」の速やかな導入をめぐり、さまざまな施策が打たれています。

欧州委員会がEUの2030年における気候目標の達成に向けて2021年7月に発表した気候変動対策の政策パッケージ「Fit for 55」²は、

- 新車のCO2排出量を2021年比で2030年までに55%削減、2035年までに100%削減
- 2035年以降は全新車をZEV(ゼロエミッション車)とし、ハイブリッド車を含むICE(内燃機関)搭載車の生産を実質禁止

とする乗用車・小型商用車(バン)の排出基準に関する規則の改正案を含み、6月に欧州議会で投票されることが予定されています³。

また、米・バイデン大統領は、2030年までに米国における電気自動車(EV)の販売シェアを50%にするという野心的な目標とロードマップを設定しました⁴。超党派で協議されているインフラ法案では材料加工からバッテリー製造、リサイクルまでのEV サプライチェーンを確保するために70億ドル、史上初の全米規模のEV公共充電ネットワーク構築のために75億ドルの予算が盛り込まれており、政策ベースでEV充電設備の整備が進んでいます。

このように世界的な「EVシフト」の機運が高まるなか、日本の自動車業界を代表する企業であるトヨタが果たす役割はさらに大きくなると考えられます。トヨタは2050カーボンニュートラルについて「モノを作る、作ったモノを運ぶ、そして運んだモノを使う、リサイクルしながら最後は廃棄する。その流れの中で発生するCO2を2050年までにゼロにしよう」⁵という考え方を表明しています。

同社は「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」の提言にも賛同・署名しています。気候変動に関するリスク管理については「CRO(Chief Risk Officer)の監督のもと、環境分野を含むトヨタの企業活動・行動に関わる全てのリスクを網羅的に収集し分析し、対策を講じる仕組み(TGRS)を整備し、未然防止活動を主眼とした管理を推進しています」とその方針⁶を表明しています。

しかし、トヨタは現状で全世界・全ブランドで段階的にICE(内燃機関)を完全廃止する方針を掲げておらず、現状の脱炭素化戦略は2050年までにカーボンニュートラルを達成するための軌道に乗っていません。

この状況を受け、国際環境NGOグリーンピース・ジャパン(東京都新宿区、以下グリーンピース)は、ICEの段階的な完全新車販売中止とZEVの導入を求めるトヨタ株主の皆様への働きかけをスタートします。

トヨタが掲げる現状のEV戦略は結果的に同社の平均年間販売台数の40%未満に過ぎず、ICEの段階的廃止なくしてカーボンニュートラルは達成できません。また、ZEVの販売目標は西ヨーロッパだけでなくすべての市場で設定されなければなりません。トヨタがビジネスと環境政策の両面で真剣な取り組みを実施しない限り、EV市場における競争で後退してしまうのではないかと懸念しています。

¹ UNEP: Transport (国連環境計画)

² 欧州委、温室効果ガス55%削減目標達成のための政策パッケージを発表(2021年7月15日、JETRO)

³ Fit for 55: MEPs back CO2 emission standards for cars and vans (News - European Parliament)

⁴ FACT SHEET: Biden-Harris Administration Ensuring Future is Made in America (THE WHITE HOUSE, 2022年2月8日)

⁵ CO2と雇用の関係 豊田章男の危機感(2021年3月22日、トヨタタイムズ)

⁶ サステナビリティデータブック(2022年1月、p.20)

■ 株主の皆様をお願いしたいこと

グリーンピースは、世界55以上の国と地域で活動する国際環境NGOです。私たちは政府や政党、企業から資金援助を受けない独立型のNGO団体として、科学的知見に基づいて、様々な立場の人と協力して活動することで環境保護と平和の実現を目指しています。活動の一環として、株主総会への参加・議決権行使などのために、トヨタ自動車の株式を最小単位で購入しています。

気候変動をこれ以上加速させないために、ICEの段階的な完全新車販売中止とZEVの導入拡大をするよう、株主の立場からトヨタと一緒に働きかけましょう。投資家の皆様にご協力を賜りたいのは以下の内容です。

1. トヨタのビジネス方針(戦略)にかかる気候変動リスクを適切に評価し、投資判断すること
2. トヨタの株主として同社との対話、エンゲージメントを深化し、ロビー活動やCO2排出量(カーボンフットプリント)にかかるデータを要求し、本格的な脱炭素化を促すこと
3. トヨタのICEの段階的な新車販売中止計画(短期、中期、長期、ZEVへの完全移行)の提示を求めること

トヨタの現在のビジネス方針がもたらす気候変動リスクの低減のために、同社との対話深化の一環としてグリーンピースは株主として投資家の皆様とともに同社のより本格的な脱炭素化を求めます。

■ この働きかけの意義

1) 気候変動問題と企業活動の関連性

気候変動問題の深刻化にともない、世界各国では「脱炭素」を速やかに実施する必要性と事態の緊急性の共有が進んでいます。IEAのネットゼロシナリオ⁷によると、1.5°Cの気温上昇に留めるためには2020年から2030年にかけて、石油・ガスからの温室効果ガス排出量は23%（石油は27%、ガスは17%）削減される必要があります。

国際クリーン交通委員会(ICCT)⁸によると、運輸部門は最大の排出部門かつ脱炭素化が最も困難な部門の一つです。同委員会は2020年から2030年にかけては約40%、2020年から2050年にかけては約80%の温室効果ガス削減が必要と予測しています。今後数十年は輸送需要の増加が予想されるため、自動車1台あたりの排出削減量をさらに大きくする必要があります。BEV(二次電池式電気自動車)とFCEV(燃料電池車)は唯一パリ協定のシナリオと整合できる車種であり、その他の車種については一刻も早く段階的な廃止をすべきです。

国連気候変動に関する政府間パネル(IPCC)が今年4月に発表した最新の報告書⁹では、世界の排出量を遅くとも2025年をピークに縮小傾向に転じさせ、排出量を2030年までに2019年比で43%削減する必要があると指摘されています。1.5°Cの水準を守らなければ干ばつの頻度増加、珊瑚礁の白化、海面上昇等の影響が出ると考えられています。これらを防ぐために早急な行動が求められています¹⁰。

さらに、COP26議長・アロック・シャーマ氏¹¹によると、オーバーシュート(地球温暖化による気温上昇が1.5°Cの水準を一時的に超過すること)を避けることが徐々に難しくなっています。そのため、約25%温室効果ガスを占める交通部門の一刻も早い本格的な脱炭素化が不可欠なのです。

⁷ IEAの2050年ネットゼロ報告書, [World Energy Outlook 2021](#), World Energy Outlookデータ集

⁸ [WHY ARE ELECTRIC VEHICLES THE ONLY WAY TO QUICKLY AND SUBSTANTIALLY DECARBONIZE TRANSPORT?](#), ICCT, 2021年7月21日)

⁹ [IPCC第6次評価報告書](#) (気候変動に関する政府間パネル, 2022年4月)

¹⁰ [UN climate report: It's 'now or never' to limit global warming to 1.5 degrees](#) (国連, 2022年4月4日)

¹¹ COP26: 'Window closing' to meet 1.5C warming target - Alok Sharma ([BBC News](#), 2021年10月31日)

2) 金融・経済リスクの観点から

2021年に経産省が主催したTCFDサミットの冒頭挨拶でマーク・カーニー氏は「民間金融システムは移行が遅れている企業から、ネット・ゼロへの移行をリードする企業へと資本を移動させることで、取り組みのインパクトを強める上で重要な役割を果たすだろう」¹²と述べました。金融機関の間でも化石燃料や環境負荷の高い資産、座礁資産の保有は企業にとってリスクであるという認識は広まりつつあります。

CLIMATE GROUPが今年5月に公開した報告書『ゼロ・エミッション車に向かう世界の中の日本』¹³によると、ネットゼロシナリオに沿った移行がなされた場合に日本の自動車産業がZEVに遅れるとするならば、金額にして78.7兆円(GDP比 14.1%)の経済的損失を被る可能性があるという指摘しています。

同レポートによると、EV市場は2019年から2020年にかけて世界各国・地域では+137%(EU)、+12%(中国)、+4%(米国)と拡大傾向にあります。

2021年11月にグリーンピースが発表した「自動車ランキング2021」では、日産(5位)、ホンダ(6位)、トヨタ(最下位・10位)と日本の主要な自動車メーカー3社の脱炭素に関する施策に遅れが出ていることが浮き彫りになりました。

「自動車ランキング2021」(グリーンピース, 2021年11月発表)

	総合点数	化石燃料車の廃止	サプライチェーンの脱炭素化	資源の持続可能な利用	減点
		(10点満点、比重:80%)	(10点満点、比重:20%)		
ゼネラル・モーターズ	C-	6.69	5.6		-
フォルクスワーゲン	D	5.19	4.35		-
ルノー	D-	4.31	6.75		-
ヒュンダイ・キア	F+	4.81	3.1		-
日産	F+	3.31	5.4	+	-
ホンダ	F+	3.5	1.7	+	-
ダイムラー	F-	3.13	2.3	+	-
フォード	F-	1.13	5.3		-
ステランティス	F--	2.88	3.05		-
トヨタ	F--	1.88	4.45		-

※グリーンピースが年に1度の発表を予定する本ランキングでは、市場の8割を占める世界の大手自動車メーカー10社の目標と行動を検証し、脱炭素化に向けた効果的な手順を取れているか評価しています。

¹² TCFD Summit 2021 ([オリジナル 1 Welcome Messages – Opening Remarks](#))

¹³ ゼロ・エミッション車に向かう世界の中の日本 (CLIMATE GROUP, [2022年5月10日](#))

■ 自動車会社のEVシフト比較¹⁴

自動車メーカー	電気自動車への転換に向けた目標・投資額
トヨタ	2030年までに年間350万台を販売(2021年12月発表)。トヨタの販売実績は世界で950万台超 <ul style="list-style-type: none"> - 電化に350億米ドル - 2030年までに350万台(約40%) BEVの販売
ホンダ	2040年までにBEVとFCEVの割合を全ての主要市場において100%になるよう増加させる <ul style="list-style-type: none"> - 研究開発(電化を含む)に463億米ドル(2026年) - 40%のEV販売(2030年)、主要市場での100%のEV販売(2040年)
日産	2030年代はじめまでに主要市場で販売する車種の全て <ul style="list-style-type: none"> - 電化に100億米ドル(2025年) - 2030年までに50%のEV販売および23台のEVモデル
ダイムラー(メルセデス・ベンツ)	2030年までにメルセデス・ベンツ販売車の全てを電気自動車にする <ul style="list-style-type: none"> - 電化に400億ユーロ(2026年) - 10年以内にオール電化(BEV)に移行する準備が整う
ゼネラル・モーターズ	2030年までにICEを有する自動車の販売を取りやめる <ul style="list-style-type: none"> - 電化に350億米ドル(2025年) - 100%EV販売(2035年)
ステランティス(フィアット、プジョー、クライスラー、シトロエン)	2030年までにBEVとPHEVの割合を欧州で70%、米国で40%まで引き上げる <ul style="list-style-type: none"> - 300億ユーロ(2025年) - 500万台BEVの販売、~68%(2030年) - ヨーロッパ市場での100%BEV販売、および米国市場での50%BEV販売
フォルクスワーゲン	2030年までに欧州市場でのBEVの割合を70%までに引き上げる <ul style="list-style-type: none"> - 電動化を含む「将来技術」に820億米ドル(2025年) - ヨーロッパ市場での60%のBEV販売(2030年)

このような状況下のもと、トヨタは気候変動リスクを低減するためにEVシフトに向けたより積極的な投資を実施する必要があります。それが結果としてトヨタの社会的な企業価値を守ることに繋がるのです。EVシフトに関する施策・投資額をみると欧米の自動車メーカーと比べ、トヨタの遅れは明らかです。

■ 気候変動対策に関する株主からの働きかけは世界で活発化

2021年5月、米石油大手のエクソンモービルの株主総会で前例のない出来事が起こりました。新興ファンドのエンジンNo.1が気候変動対策の強化を迫り、社外取締役の候補者4人を推薦し、うち3人が株主により選任された¹⁵のです。

自動車メーカーの排出量削減シナリオの開示に関しても投資家も厳しい目を向けています。米国では近年、株主擁護団体のAsYouSowを筆頭に、気候変動対策に高い関心を持つ団体が株主として自動車会社に排出量目標の開示を求めています。自動車メーカーに対して提出された株主提案は賛成多数の獲得には至らないものの、徐々に機関投資家の賛成票も集まっています。

¹⁴ゼロ・エミッション車に向かう世界の中の日本 (CLIMATE GROUP, [2022年5月10日](#)), p13, 14をもとに作成

¹⁵ 米エクソン、物言う株主の取締役3人に 気候変動対応を重視 (Reuters, [2021年6月3日](#))

また、近年では気候ネットワークによる2020年のみずほフィナンシャルグループへの株主提案を皮切りに、日本の上場企業の気候変動対策を問題視する株主による運動が活発化しています。

企業名(所在地)	株主提案の提案主(提案年)	提案内容	株主の賛成比率
みずほフィナンシャルグループ(日本)	気候ネットワーク(2020年)	パリ協定の目標に沿った投資を行うための経営戦略の記載・計画を開示すること	34.5% ¹⁶ →「サステナビリティへの取り組み強化について」を発表(2020年4月)
住友商事(日本)	マーケットフォース(2021年)	パリ協定の目標に沿った事業活動のための事業戦略を記載した計画の策定、および開示	20% ¹⁷ →「気候変動問題に対する方針」の見直しを公表(2021年5月, 2022年2月)
エクソンモービル(米国)	Engine No.1(2021年)	気候変動対策の強化を迫り社外取締役の候補者4人を推薦	- % (Engine No.1 側が推薦した取締役4人のうち、3人選任)
ゼネラル・モーターズ(米国)	AsYouSow(2021年)	取締役会が適切な費用をかけ、以下の内容を開示する報告書を提出すること; <ul style="list-style-type: none"> - 機密情報を除き、会社が役員報酬指標の基準を満たしたかどうか、またどのように満たしたか - この指標に完全に対応するために方針を修正する予定があるのかどうか。その場合、いつ修正する予定か <p>(*株主提案提出当時、GMは温室効果ガス削減目標を設定していたものの、気候変動リスク低減のためのガバナンスのベストプラクティスである、目標達成度と報酬を連動させる報酬体系について報告せず。</p> <p>役員報酬は業績目標達成のインセンティブとして有効な手段であ</p>	15.70% ¹⁸

¹⁶ みずほFGへの株主提案の議決結果について(第2次集計)(気候ネットワーク, [2021年1月22日](#))

¹⁷ UPDATE: Sumitomo faces major rebuke from shareholders on climate inaction (Market Forces, [2022年1月21日](#))

¹⁸ 米企業の議決権行使結果については 2021 Score Card, 同データベースを参照 ([Proxy Monitor](#))

		るため、関連する指標を開示することで経営陣がパリ1.5°C目標達成に沿った方針を設定し、効果的に実行していることを投資家に保証することができる)	
フォード・モーター (米国)	AsYouSow (2018年)	取締役会の監視のもと、適切な費用をかけて以下の内容を開示する報告書を提出すること; CAFE (企業別平均燃費基準)の緩和(※当時)にともない、2025年までに同社の車両による温室効果ガス排出量が増加するのか、またはCAFEの規定よりもよい形で排出量に留めることができるのか。理由も添えて開示すること *CAFEについては国土交通省・経済産業省『 達成判定方式について 』をご参照。	12.71%
フォルクスワーゲン(独)	スウェーデンの年金基金が運営する株式ファンドのAP7など (2022年)	同子会社が直接的・間接的に行っている気候変動に関するロビー活動の内容を開示し、所属する業界団体と業界団体に支払っている金額を明らかにすること ¹⁹	-

■気候変動を阻むロビー活動、投資家からは懸念

トヨタは2019年、カリフォルニア州が独自の燃費規則を設定することを禁じたトランプ政権に味方したことで投資家に批判を浴びました。トヨタはアクティビストや投資家の圧力が強まる中、ロビー活動を見直し、どのような措置を取っているのかをより透明化すると述べています。デンマークの年金基金の Akademiker Pension はロイター通信に対し、「この動きはトヨタのPRのためではなく、ネガティブな気候変動へのロビー活動に終止符を打つという明確なシグナルでなければならない」と述べています²⁰。

また、企業の気候政策関与を評価する世界有数のデータベース(LobbyMap)を運営する **InfluenceMap** が作成した「**CA100+ 自動車業界ランキング**」²¹によると、トヨタはスズキに次ぐ低評価に終わっています。

CA100+ 自動車業界ランキング (2022年5月 InfluenceMap作成)

¹⁹ Investors push VW to reveal emissions lobbying (Clean energy wire, [2022年4月4日](#))

²⁰ Toyota to review climate stance as investors turn up the heat (Reuters, [2021年4月19日](#))

²¹ CA+ Investor Hub Investor Resources on Corporate Climate Engagement (2022年, [InfluenceMap](#))
世界各国の350以上の企業、150以上の業界団体を網羅するこのデータベースはClimate Action 100+ (CA100+)イニシアチブにデータと分析を提供しています。(評価方法論の概要は[こちら](#)、詳細は[こちら](#))

Influencemap 評価	企業	関与強度	地域
C	Volkswagen Group (フォルクスワーゲン)	51	欧州
C	Saic Motor (上海汽車)	14	アジア
C-	Volvo Group (ボルボ)	31	欧州
C-	Ford Motor (フォード)	45	北米
C-	General Motors (ジェネラルモーターズ)	43	北米
C-	PACCAR (パッカー)	6	北米
D+	ホンダ (本田技研工業)	32	アジア
D+	Stellantis (ステランティス)	31	欧州
D+	BMW Group	40	欧州
D+	Daimler (ダイムラー)	32	欧州
D+	Renault (ルノー)	25	欧州
D+	日産自動車	26	アジア
D	トヨタ自動車	32	アジア
E+	スズキ	11	アジア

より野心的な実行計画と持続可能な未来にむけて

気候変動リスクと金融リスクが緊密につながっていることから、グリーンピースはトヨタの事業計画が1.5°C未満の平均気温上昇に抑えるパリ協定と整合性のとれたものであることが必須であると考えています。そのためには製造のみならず、資源やサプライチェーン全体の脱炭素化も必要です。

グリーンピースはEVシフトの深化と真のゼロカーボンモビリティの実現に向け、それぞれの人にとって最適な移動を実現すべきだと考えています。具体的には自家用車の総数を長期的に減らすこと、より効率的な公共交通システムの導入、カーシェアリングの選択肢の拡充、都市の再設計により徒歩や自転車のためのスペースを確保することなどが考えられます。

世界のEVシフトが加速する中、日本企業の遅れが明らかになっています。環境や国際市場における日本企業の競争力の観点から考えると、トヨタをはじめとする日本の代表的な自動車会社がビジネスの方針を変える必要があります。

2050年までにカーボンニュートラルを達成するために、日本の主要産業が新たな道を切り開いていく必要があるのです。日本の自動車産業の世界的競争力を上げるためにも、低炭素化社会へのより迅速な移行を積極的に行うべきなのです。

株主の皆様からのご賛同、ご意見、ご質問をお待ちしております。

以下まで、日本語または英語にてお気軽にお問合せください。

本件に関するお問い合わせ: グリーンピース・ジャパン
 担当: ダニエル・リード (E-mail: daniel.read@greenpeace.org)

グリーンピースによる自動車業界に関する直近の調査・発行物

■『日本の乗用車の脱炭素化によるマクロ経済および環境への影響』(2021年12/17発表)

主な検証結果

Greenpeace East Asia Tokyo Office

日本における乗用車の脱炭素化がマクロ経済と環境に及ぼす影響について

- 2030年までにハイブリッドを含めてICE車からEVへ移行すると、2030年までに2.9万人の雇用増、2050年までにGDPは対2021年比1.1

%増、28.1万人の雇用増が見込まれる。

- 2050年の石油輸入量について、2030年までにEVへ移行する場合に最大で約49億バレル減少(対2021年比99%減)する。これはEVの生産増加に伴う低価格化、ランニングコスト低下による購入・維持費用削減を意味し、消費者は他の商品や国内サービスへの支出を増やすことができる。
- 車両の排気ガスに含まれる粒子状物質(PM10)と窒素酸化物(NOx)の2020から2050年の削減量について、ICE車の段階的廃止をした場合、PM10、NOxいずれの排出量も99%削減される。これは脳卒中、心臓病、肺がん、および喘息を含む慢性および急性呼吸器疾患の負担に影響する。

[報告書全文](#) (日本語 PDF)
[報告書要約版](#) (日本語 PDF)

■ “Auto Environmental Guide ” (2021年11/4発表, 英語)

主な調査結果: 自動車メーカーが取り組むべき3つの中心課題



- 内燃機関を早期に廃止する
現在路上を走る車両の99%が化石燃料を使用しているが、2050年までに道路交通から排出されるGHGを完全に脱炭素化する事が何よりも重要。
- サプライチェーンの脱炭素化も必要
EVIは、特に自然エネルギーで充電した場合、乗客が利用する際のGHG排出量を削減するための解決策として、極めて重要な役割を果たす。しかし、EVを製造するサプライチェーンでは、GHG排出が多く発生する。
- 資源の持続可能性
化石燃料から電気自動車への移行には、より多くの電池や電子機器が必要になる。これらは資源を必要とし、環境や社会に大きな影響を与える鉱物の採掘や加工に依存している。自動車メーカーは電池の再利用や、電池に含まれる金属を回収して再利用することで、資源の循環を図る必要がある。

[報告書全文](#) (英語 PDF)
[報告書要約](#) (日本語)

© グリーンピース・ジャパン

免責条項

本資料は、投融資に関するアドバイスの提供を意図したものではありません。グリーンピースキャンペーンまたは本資料の作成に関わった団体は、特定の企業・投資ファンド・その他の金融手段などへの投資と売却、あるいは特定の法人や年金基金などのサービス利用の有益性や適合性について、いかなる表明や保証をするものではありません。投融資と売却の決定は、本資料に記載されているいかなる記述によっても行われるべきではありません。本資料では可能な限り正確な情報提供を意図していますが、その正確性を保証するものではありません。グリーンピースキャンペーンと関連組織は、本資料中の情報に関して、利益の損失や損害、過失を含むいかなる請求や損失について、一切の責任を負いません。