

自動車業界レビュー 2022 Q2

2022年7月7日
グリーンピース・ジャパン

概要

気候変動問題は現代の最も重要な課題の一つです。世界のエネルギー関連のCO2排出量の約4分の1を占める運輸部門、とりわけ自動車業界は電気自動車(EV)へのより積極的な投資を実施し、一刻も早いビジネスモデルの転換を行う必要があります。

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)が四半期ごとに発行するこの「自動車業界レビュー」では、世界や日本の自動車業界の動きや環境に対する事業の影響について分析し、報道機関/投資家のみなさまに向けて最新の情報をお届けします。

今回の自動車レビューのポイント

1. グリーンピースはトヨタがEVシフトについて適切なコミットメントを約束するまで、株主として同社の行動を注視する
2. 各国の首脳会議で共有されている認識と、自動車企業が掲げる目標に隔たり。総会シーズンにはNGOだけでなく、気候変動問題に危機感を持つ年金基金/機関投資家も活発な動き
3. EV市場は着実に拡大も、日本の自動車大手企業の投資計画/目標設定は不十分。トヨタ、ホンダ、日産の3社はとくに現計画よりも高いコミットメントが必要である

S1 世界のEVシフト: 欧州、2035年～ICE実質廃止へ

気候変動対策について、世界各国による緊急性の共有が進むなか、2022年5月26日-27日にかけてドイツで主要7カ国首脳会議(G7)の気候・エネルギー・環境大臣の会合が実施されました。各国の閣僚は運輸部門に関して:

気温上昇を1.5°Cに抑えることを射程に入れ続けることは、2020年代における電動化技術の大規模な導入や排出量の大幅な削減による運輸部門からの温室効果ガスの迅速かつ相当な削減を通してのみ可能であり、運輸部門の全体的な転換により促進されることを強調する

との認識¹を共有しています。

そのうえで;

- この10年間に排出ゼロの公共交通機関及び公用車を含む小型車の排出ゼロ車両の販売、割合、及び導入を相当に増加させること

¹ [G7 気候・エネルギー・環境大臣会合コミュニケ 日本語訳\(暫定仮訳\)](#) (経済産業省, 2022年05月30日)

- ディーゼル車やガソリン車の新規販売からの移行を加速させ、中型・大型車からの排出を相当に削減すること
- 充電及び充填インフラに相当に投資し、イノベーションを促進すること
- 持続可能で安全なバッテリーリサイクルを支援することを含め、2030年までに高度に脱炭素化された道路部門にコミットする

などの方針を確認しています。しかし同時に、EV推進を積極的に推し進める欧米や中国と比べ、国際会議の舞台では日本の消極性が浮き彫りにもなっているのです。

ロイター通信の報道²によると、日本はG7首脳会議の声明草稿から二酸化炭素を排出しない「ゼロエミッション車」の普及目標を削除するよう求めていたといっています。日本は代わりに「この目標に近づくためにG7各国が採用している様々な道筋を認識し、ゼロエミッションの小型車の販売とシェアを大幅に増加させる」という表現に変えられないか打診したとのこと。同報道によると日本は内燃機関とモーターを動力源とするハイブリッド車も「電動車」に含めています。

対照的に、欧州では、具体的な政策決定が着々と進んでいます。欧州理事会では6月28日に政策パッケージ“Fit 55 Package”が採択され、欧州連合として2030年までに温室効果ガスの純排出量を1990年比で少なくとも55%削減することに合意しました³。EU諸国の環境大臣等は、2035年までに新車の乗用車と小型商用車から排出管を取り払う可能性、つまり事実上の内燃機関禁止と同等の未来を支持したことになります。なお、EU議会は6月9日に2035年から新車の乗用車と小型商用車から内燃機関を段階的に廃止することも承認⁴しています。

このような状況のなか、世界のEV市場の規模も拡大の一途をたどっています。4月12日付の日本経済新聞の報道⁵によると、2021年に世界のEVの新車販売台数が約460万台(調査会社のマークラインズが発表した統計をもとに集計、2020年比2.2倍)となり、史上初めてハイブリッド車を上回ったことが判明しました。

各国の首脳が内燃機関搭載の自動車からEVへの一刻も早い移行の必要性を訴えると同時に、EV市場が拡大していることはCO₂排出ゼロに向けた世界的な自動車会社への期待の高まりを反映しています。迅速なEVシフトを望むステークホルダーの要望にうまく応えられるよう、ビジネスモデルを素早く作り変えることができるかどうか、自動車会社の社会的な企業価値を決めるのです。

一方で、EVの販売数が実際に伸びている状況にも関わらず、EVシフトに関する取り組みが不十分な企業には、投資家や年金基金から厳しい視線が注がれるようになっています。

今年4月には、スウェーデンの年金基金が運営する株式ファンドのAP7などがドイツの自動車業界大手・フォルクスワーゲン(VW)子会社が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を求め、世界第2位の自動車メーカーであるVWに対して株主運動を実施⁶しました。グリーンピースはVWに対して訴訟を行っている有機農家への支援⁷も実施しており、VWが農家が所有する農場と関連する森林に多大な損害を与えた責任の一端を担っていると主張しています。

² [G7声明草稿、日本が修正提案 ゼロエミッション車の普及目標](#) (2022年6月27日)

³ [Fit for 55 package: Council reaches general approaches relating to emissions reductions and their social impacts](#) (European Council, 2022年6月29日)

⁴ [EU Council confirms ICE ban for cars and vans by 2035](#) (electrive.com, 2022年6月29日)

⁵ [EV世界販売460万台、HV超え ホンダは5兆円投資](#) (日本経済新聞, 2022年4月12日, *同記事によると販売台数のデータはモーターのみでも走行可能なフルHVをカウント)

⁶ [Investors push VW to reveal emissions lobbying](#) (Clean energy wire, 2022年4月4日)

⁷ [VW lawsuit in court](#) (Greenpeace 2022年5月5日)

S2 投資家も日本企業のロビーイングに懸念

このような世界の流れを受け、日本の自動車メーカーは「EVシフト」をめぐる社運を左右する岐路に立たされていると言えるでしょう。日本のEV普及率は1%未満ですが、日産が5月20日に発表した新型EV「サクラ」は、3週間で受注台数が約1万1千台に達するなど、日本ユーザーのEVへの関心の高まりが伺えます。

5月19日に開催された日本自動車工業会（自工会）のオンライン記者会見で豊田章男会長は「最大のテーマはカーボンニュートラル社会の実現」としたうえで「カーボンニュートラルは、日本の自動車産業のCASE技術を磨くチャンスでもある」と述べています⁸。

このような発言があったにもかかわらず、自工会の行動は大きく矛盾しているようです。ロイター通信の報道⁹によると、6月7日に政府が閣議決定した経済・財政運営の指針「骨太の方針」について自民党が自工会に配慮して文案を修正したと伝えています。同報道によると豊田氏は政府関係者に「HVを否定するような政権はまったく賛同できない」と伝えたといい、政府側の出席者にハイブリッド車（HV）も電動車に含まれるよう文案の修正を求めたとされています。

日本の自動車大手企業の取り組みは未だに不十分であるだけでなく、企業のロビー活動に関して株主から厳しい目が向けられています。今年の株主総会シーズンでは日本の自動車大手に具体的なアクションが取られる事例もありました(後述)。

◆ トヨタの株主総会、電動化戦略に注目集まる

6月に行われた自動車主要各社の株主総会では、株主からEV対応への質問が相次いで寄せられました。トヨタは同社のHPで「もっとも株主の関心が高かった項目の一つが電動化戦略を問うものだった」と明かしています¹⁰。



2022年6月15日、愛知県豊田市のトヨタ自動車本社前にて。
グリーンピースも株主として株主総会に出席した(C) Taishi Takahashi/ Greenpeace

⁸ [日本の自動車産業ならではの強さは 自工会会見](#) (トヨタタイムズ, 2022年5月20日)

⁹ [自動車業界に配慮し文案修正、今年の骨太方針 HVも電動車と明確化](#) (ロイター通信, 2022年6月24日)

¹⁰ [トヨタ取り巻く主要論点 株主質疑【前編】](#) (トヨタタイムズ, 2022年6月22日)

日本経済新聞が報じたところ¹¹によると、デンマークの年金基金であるアカデミカーペンションがトヨタの株主総会に向け、気候変動対策を遅らせるロビー活動に関する質問状を提出したといます。同社の株主総会ではトヨタの前田副社長がこの質問への回答として「ゴールは(EVの普及だけでなく)カーボンニュートラル」としながらも、ハイブリッド車や水素を使う燃料電池車も含め、引き続き「全方位」で次世代車の開発を行う方針を説明するにとどまりました。

総会后、アカデミカーペンションは「トヨタは『顧客の選択肢』を口実に、化石燃料を使わない車への移行を遅らせるロビー活動に関する回答を避けた」と声明を発表し(ロイター通信の報道より¹²)、トヨタの姿勢に対して不満を募らせています。

このように、トヨタには環境団体だけでなく年金基金からもEVシフトに対して厳しい目が向けられています。同社はステークホルダーに対し、EVシフトに関するより積極的かつ具体的な行動目標の開示と説明が求められています。

同じく6月にはトヨタの新型EV「bZ4X」とスバルの兄弟車「ソルテラ」の販売停止が発表されました。日本経済新聞¹³によると、急旋回などでタイヤのポルトが緩み、脱落する恐れがあるとして国土交通省へのリコール(回収・無償修理)の届出に至ったといます。足元でもトヨタの取り組みは不安定な部分が残っています。

■合成燃料に関する考え方

トヨタは再生エネルギー由来の「合成燃料」について「カーボンニュートラルな燃料」としています¹⁴。しかしグリーンピースは、完全な脱炭素化のために合成燃料について検討を進めていくことは本質的な解決策ではないと判断しています。

合成燃料の製造を進めるためには、農地のさらなる拡大に依存せざるを得ないのです。研究書“*The Role of Bioenergy in the Emerging Bioeconomy*”(2019年)¹⁵によると、合成燃料の製造過程(つまり伐採)は炭素隔離力の純減少になります。つまり、合成燃料は従来型ガソリン比で車から排出する時点の排出量削減ができて、合成燃料の製造過程を考慮すると二酸化炭素の増加を招いてしまうのです。

したがって、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を推し進めることこそ、人々にとって最適な移動を実現するために不可欠であると考えています。

◆ その他の自動車大手の動き

4月初旬に米ゼネラル・モーターズとグローバルEVシリーズの共同開発の合意を発表¹⁶したホンダは、同月12日には製造する自動車の電動化に向けた進捗と将来への事業変革を取りまとめた「四輪電動ビジネスの取り組みについて」を明らかにしました¹⁷。また、同社はソニーと連携して行うとしていたEVの販売とモビリティ向けサービスの提供を行う新会社の設立に関して、6月16日に合弁契約書を締結し新会社の社名や役員体制などについて公表しました。

¹¹ [北欧年金、トヨタに「脱炭素」質問状 ロビー活動けん制](#) (日本経済新聞, 2022年6月14日)

¹² [自動車業界に配慮し文案修正、今年の骨太方針 HVも電動車と明確化](#) (ロイター通信, 2022年6月24日)

¹³ [トヨタ・スバル、新型EVの販売停止](#) (日本経済新聞, 2022年6月24日)

¹⁴ [【保存版】エンジンで脱炭素!? EVだけじゃない もう一つの選択肢](#) (トヨタタイムズ, 2022年5月30日)

¹⁵ [The Role of Bioenergy in the Emerging Bioeconomy, Indirect Land-Use Change](#) (2019年, Elsevier Inc)

¹⁶ [ゼネラルモーターズ\(GM\)とHonda、量販価格帯のグローバルEVシリーズの共同開発に合意](#) (ホンダ, 2022年4月5日)

¹⁷ [四輪電動ビジネスの取り組みについて](#) (ホンダ, 2022年4月12日)

いっぽう、日産は5月12日に事業構造改革「Nissan NEXT」の進捗状況を発表¹⁸し、2026年度までに電動車のモデルミックスをグローバルで40%以上に向上することや、次世代EV向けに低コストでコバルトフリーのリチウムイオンバッテリーを開発する方針を明らかにしています。

その他の自動車メーカーも、決算発表や株主総会でEV関連の取り組みなどを発表しており、日本国内におけるEVへの関心は高まっています。しかし、世界の流れを省みると、日本の自動車メーカーにはより積極的な取り組みや投資計画の策定、実行が求められていると言えるでしょう。

特に、日本の基幹産業を担うトヨタには大きな期待が寄せられています。トヨタは政治的にも大きな影響力を持っており、同社が内燃機関車からZEVへの移行を進め、日本政府に脱炭素に向けた取り組みを働きかけることで、気候変動対策に関する議論を牽引することを大いに期待します。

S3 グリーンピースからのメッセージ

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を推し進めることこそ、人々にとって最適な移動を実現するために不可欠であると考えています。具体的には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を通じて自家用車が無くても良い社会への移行を目指し、自家用車の総数を減らす必要があります。

EVシフトが「移動の最適化」にもたらす潜在的な効果の大きさには;

『「EVシフト」により「自動運転」はより安全に、そして「自動運転」によりEVは更にエコになっていくため、2つの流れは相乗効果で加速していくことになりそうです』

などとEVシフトによる、自動運転への相乗効果への期待を表明する国内機関投資家¹⁹もあるほどです。

このようなステークホルダーからの期待に応え、EVシフトに傾く世界の流れに取り残されないよう、日本の主要産業である自動車業界は2050年までにカーボンニュートラルを達成するための道を切り開いていくべきでしょう。言うまでもなく、EVシフトには大きな機会があります。日本の自動車産業の世界的競争力を上げるためにも、移動手段の最適化と低炭素化社会へのより迅速な移行を促進するための積極的な投資が必要とされているのです。

¹⁸ 日産自動車、事業構造改革「Nissan NEXT」進捗 (日産自動車ニュースルーム, 2022年5月12日)

¹⁹ 「EVシフト」と併走して加速する『自動運転』開発 (三井住友DSアセットマネジメント, 2022年)

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

■ [投資家向け説明資料『トヨタ自動車のEVシフトに関して』](#) (2022年5/19発表)

気候変動をこれ以上加速させないために、株主の立場からの働きかけが必要として、投資家の皆様向けに説明資料を発行。

【主なポイント】

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
- また、なぜ上記のアクションが必要であるかについて、気候変動問題と企業活動の関連性、金融・経済リスクの観点からの検証、世界で活発化する気候変動対策に関する株主からの働きかけ状況などについて調査を行っており、それらについても報告している。

■ [『自動車業界レビュー 2022 Q1』](#) (2022年4/8発表)

自動車業界の新しい動きや環境に対する事業の影響を四半期ごとに分析・解説。

【主なポイント】

- ・拡大する世界市場と日本国内の格差
- ・トヨタ、ホンダ、日産のEVシフト計画

■ [『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)

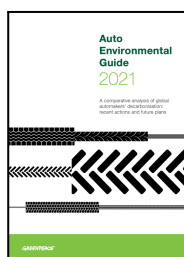


ICE車からEVへ移行した場合の雇用者数の増加、石油輸入量の変化およびそれに伴う他サービスへの影響、車両の排気ガスに含まれる粒子状物質と窒素酸化物の削減量と人体への影響についてを検証。

◇ [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)



自動車メーカーが取り組むべき3つの中心課題について、その必要性と理由について調査。

【3つの中心課題】

1. 内燃機関の早期廃止
2. サプライチェーンの脱炭素化
3. 資源の持続可能性の追及

◇ [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

担 当: ダニエル・リード / Daniel Read
T E L : 070-1505-2897
E-mail: auto.jp@greenpeace.org