

2023年トヨタ自動車 投資家向け資料

グリーンピース・ジャパンは、2023年6月14日(水)に開催されるトヨタ自動車株式会社の第119回期の株主総会を前に、電気自動車の普及と脱炭素化に関するトヨタの現在の事業戦略や立ち位置について、以下の分析を発表しました。

トヨタの現在の戦略は、急速に変化する世界の自動車市場を十分に反映しておらず、また、世界的な平均気温上昇を1.5℃以下に抑えるというパリ協定に沿うものでもないため、投資家に大きなリスクをもたらすと考えています。

投資家の皆様には、以下の方法でトヨタに働きかけをしていただくことを強くお願いします：

- 以下の分析内容を支持することをトヨタに伝える
- トヨタ自動車の電気化・脱炭素化戦略の改善、および気候変動によるリスクを低減するために必要な活動について、トヨタ自動車に直接働きかける
- Kapitalforeningen MP Invest等運用会社3社が提案した、トヨタの気候変動に関するロビー活動の内容開示を求める株主提案に賛成する

目次

1. はじめに
 - 1.1. 現在の世界の環境状況
 - 1.2. 気候変動リスクと財務リスク
 - 1.3. グリーンピースの立場
2. 主要市場におけるトヨタ自動車の現在の戦略の問題点
 - 2.1. 中国
 - 2.2. 米国
 - 2.3. 欧州
3. Kapitalforeningen MP Invest等運用会社3社からの株主提案について

1. はじめに

1.1 現在の世界の環境状況

運輸部門は、世界全体の温室効果ガス排出量の約4分の1を占めており¹、脱炭素化の必要性の優先度が高い主要部門の一つです。この必要性は、2023年4月のG7気候・エネルギー・環境大臣コミュニケでも強調されました。2030年までに高度な脱炭素化、2050年までのネットゼロの必要性が指摘され、これはゼロエミッション車(ZEV)の普及によって一部達成されるとされています²。国際エネルギー機関(IEA)の分析も、2050年までにネットゼロを達成するためには、2035年までに内燃機関(ICE)車の新車販売を終了させる必要があると指摘しています³。

しかし、このネットゼロ達成のチャンスは急速に失われつつあります。今年の3月に発表された気候変動に関する政府間パネル(IPCC)による第6次評価報告書(AR6)では、次のように指摘されています：

¹ https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/media_gstc/FACT_SHEET_Climate_Change.pdf

² https://www.env.go.jp/earth/g7/2023_sapporo_emm/index.html

³ https://iea.blob.core.windows.net/assets/deebef5d-0c34-4539-9d0c-10b13d840027/NetZeroby2050-ARoadmapfortheGlobalEnergySector_CORR.pdf

短期的には地球の全地域において気候変動による自然災害が増加し、経済や人命への多面的リスクが高まると予測される。これらのリスク、悪影響、それに伴う損失や損害は、地球温暖化が進むごとにエスカレートしていきだろう。1.5°Cの温暖化では現在より高くなり、2°Cではさらに高くなる⁴

地球がこのような状況におかれるなか、世界最大の自動車メーカーであるトヨタの行動は非常に重要であり、脱炭素化に関するトヨタの戦略は、世界に大きな影響と結果をもたらすこととなります。

1.2 気候変動リスクと金融リスク

近年、気候リスクと財務リスクの関係性についての理解が進んできました。2020年、元イングランド銀行総裁で現在、国連気候特使を務めるマーク・カーニー氏は、いかなる企業も気候関連リスクをリスクプロファイルに含め、かつこれらを開示する必要があると主張しました⁵。気候変動がもたらす物理的リスクの影響は、資産評価に大きな影響を及ぼし、場合によっては多額の座礁資産につながる恐れがあります。

経済協力開発機構(OECD)他の予測では、自動車産業は電気化によって2030年までに収益を30%増加させ得るとされています(2.5兆ドル相当)⁶⁷。2009年の調査では、地球の平均気温が2度上昇した場合、化石燃料の8割は座礁すると算出されていました(1.5度上昇の場合はこの割合はさらに高まります)⁸。2022年に行われたデータの見直しでは、このリスクの大半は、個人投資家にしわ寄せが行くとされています⁹。

グリーンピースの2022年の調査では、地球の平均気温を1.5度以下におさめるという目標のもとでは、主要自動車メーカー4社のすべてが生産過剰に陥る可能性があることを示しました。数百万台もの車両が買い手を見つけられない状況に置かれるのです¹⁰。

	フォルクスワーゲン(VW)	トヨタ	ヒョンデ	ゼネラルモーターズ(GM)
生産過剰の割合 (%)	118%	164%	142%	57%
生産過剰台数 ('000,000)	43	63	39	13

1.5度シナリオにおける主要な自動車メーカーによる生産過剰率(出典:グリーンピース)

元来炭素集約的な産業は、政府、企業の両者に、財務的・物理的なリスクをもたらすため、それを急速に脱炭素化させることがますます重要性を高めています。グリーンピースが2022年に行ったMoody's ESG Solutionsのデータの調査では、トヨタは気候変動による物理的損害リスクを有し、施設の90%が少なくとも1種類の気候関連損害のリスクにさらされていることを明らかにしました¹¹。

⁴ https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf

⁵ <https://www.reuters.com/article/uk-climate-change-companies-accounts-idUKKCN26F2X9>

⁶ <https://www.oecd.org/finance/Financial-Markets-and-Climate-Transition-Opportunities-Challenges-and-Policy-Implications.pdf>

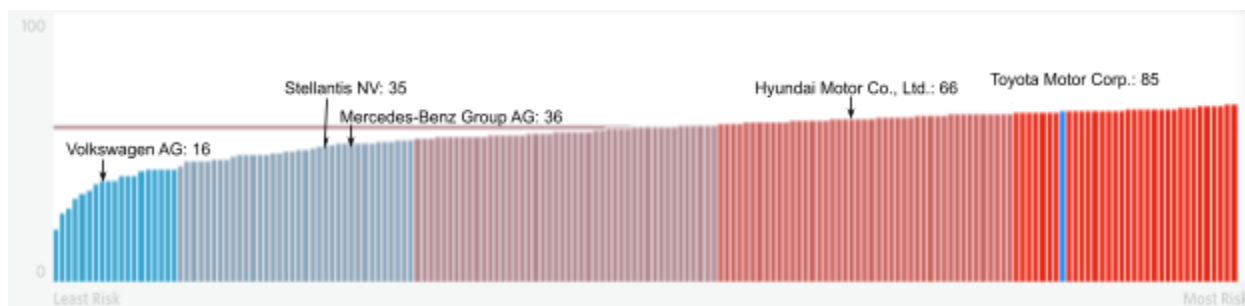
⁷ <https://www.mckinsey.com/capabilities/sustainability/our-insights/playing-offense-to-create-value-in-the-net-zero-transition/>

⁸ https://www.ubs.com/content/dam/ubs/global/asset_management/pdf/our-research/sustainable-investing-stranded-en.PDF

⁹ <https://www.nature.com/articles/s41558-022-01356-y>

¹⁰ https://www.greenpeace.de/publikationen/CF-Bubble_2.pdf

¹¹ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-08-25/toyota-honda-top-list-of-carmakers-facing-climate-change-risks>



気候変動がもたらす自動車メーカーへの物理的リスクの評価 (出典: Moody's ESG Solutions)

この分析結果の有効性は、2022年8月に中国各地において熱波によって広範囲に及ぶ停電が発生、現地政府がトヨタを含む主要メーカーの操業停止を命じたことで直ちに実証されました¹²。当然ながら、中国のGDP成長率もこれに伴って下方修正されました¹³。

物理的、財務的リスクに加え、気候変動への対応が不十分であることによって法的リスクも高まる可能性があります。1986年以降に気候関連で起きた訴訟約2千件のうち、500件は2020年から2022年の3年の間に生じたものです¹⁴。訴訟によって停止された案件もあれば¹⁵、エクソンモービルが「物言う株主」であるヘッジ・ファンドのエンジン・ナンバーワンが提案した取締役3名の任命を受け入れるというようなケースもありました¹⁶。

しかし、2022年12月現在、日本も参加する金融安定理事会 (FSB) の気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) へのトヨタの情報開示は、自然災害による電力喪失の可能性を挙げつつも、緩和策として「過去の経験に基づく事業継続計画の継続的改善」を挙げるにとどまっています¹⁷。

1.3 グリーンピースの立場

グリーンピースは、トヨタの現行の事業戦略が経済的にも環境的にも長期間にわたって現実的なものであるとは考えていません。バッテリー電気自動車やグリーン水素を使用する水素燃料電池自動車などのZEVは、現段階では不完全であるかもしれないものの、2050年までにネットゼロを達成するために必要であり、かつ、G7コミュニケで言及された深化した脱炭素化を達成できる唯一のパートレインなのです。ハイブリッド車やプラグインハイブリッド車は、従来型の内燃機関 (ICE) 車と比較してライフサイクルエミッションが少ないかもしれませんが、ZEVが達成できるエミッション削減量と比較すると、その削減量はごくわずかにとどまります^{18,19}。このようなライフサイクルエミッションの削減貢献度は、電源構成が異なっても同様であるため、電源の脱炭素化は引き続き必要であるものの、炭素集約型の電力網で充電する電気自動車は、燃費の良いハイブリッド車よりも総排出量が少なくなります²⁰。

さらにグリーンピースは、資源の循環性を高め、自動車産業全体のサプライチェーンを脱炭素化の方向へ進める考え方に賛同しています。特にレアメタルなどの鉱物の採掘や加工は非常に破壊的であり、自動車産業がEV製造にシフトする中で、新規資源の採掘や使用を最小限に抑え、製造におけるリサイクル材料の割合を増やすクローズドループシステムに移行することの重要性が高まっています。

また、EVへのシフトに伴って、公共交通機関の改善、歩きやすい街づくり、車の台数を減らすなどあらゆる方策を駆使し、温室効果ガス排出量の削減を実現しなければなりません。車を使用する場合はEVである必要があります。

¹² <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Supply-Chain/Chongqing-orders-factories-to-shut-to-save-power-during-heat-wave>

¹³ <https://edition.cnn.com/2022/08/18/economy/china-economy-gdp-heatwave-intl-hnk/index.html>

¹⁴ <https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/wp-content/uploads/2022/08/Global-trends-in-climate-change-litigation-2022-snapshot.pdf>

¹⁵ <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20221014055250-12-860359/ptun-bandung-batalkan-izin-lingkungan-pltu-tanjung-jati-a-cirebon?ref=The+Wave-newsletter>

¹⁶ <https://www.reuters.com/business/little-engine-no-1-beat-exxon-with-just-125-mln-sources-2021-06-29/>

¹⁷ https://global.toyota/pages/global_toyota/sustainability/report/sdb/sdb22_ip.pdf

¹⁸ <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/07/Global-Vehicle-LCA-White-Paper-A4-revised-v2.pdf>

¹⁹ <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/well-to-wheels-greenhouse-gas-emissions-for-cars-by-powertrains>

²⁰ <https://criepi.denken.or.jp/ip/serc/source/pdf/Y21503.pdf>

2023年の世界の新車販売台数に占めるEVの割合は18%と予測されていますが²¹、ほぼすべての市場で今後EVの割合が高まっていくという予測は広く共有されています。

2. 主要市場におけるトヨタの現戦略の問題点

世界の自動車市場の明確なトレンドと並んで、自動車の主要市場において、トヨタにとって具体的に懸念すべき事項が観察されます。いずれも現在の同社の戦略に持続性も実行可能性も欠けていることを示唆しています。格付会社のフィッチ・レーティングスによると、トヨタおよび日産は、欧州の自動車企業と比較し、電氣化移行のリスクがより高い、とされています²²(下表参照)。

フィッチ・レーティングスによる15社の電氣化移行のリスク度

社名	国	総評	レディネス*	エクスポージャー**
トヨタ	日本	高	遅れている	段階的
ホンダ	日本	中	追随している	段階的
日産	日本	高	遅れている	段階的
フォード	米国	中	追随している	段階的
ゼネラルモーターズ(GM)	米国	低	先行している	段階的
ヒョンデ(HMC)	韓国	低	先行している	段階的
FAW(China FAW Group)	中国	中	追随している	意欲的
DFG (Dongfeng Motor Group)	中国	中	追随している	意欲的
BAIC (Beijing Automotive Group)	中国	中	追随している	意欲的
フォルクスワーゲン(VW)	ドイツ	中	先行している	意欲的
MB (Mercedes-Benz Group)	ドイツ	低	先行している	段階的
BMW (Bayerische Motoren Werke)	ドイツ	中	先行している	意欲的
ルノー	フランス	低	先行している	段階的
ステランティス	オランダ	低	先行している	段階的
ボルボ	スウェーデン	中	先行している	意欲的

*レディネスは、3つの要因から算出されている。1. 保有しているEV技術、EV販売実績、販売見込み、2. EV販売目標、3. バッテリー生産能力。

**エクスポージャーは、各主要市場のEV導入政策、EV普及率、各自動車会社の販売実績を基に算出。

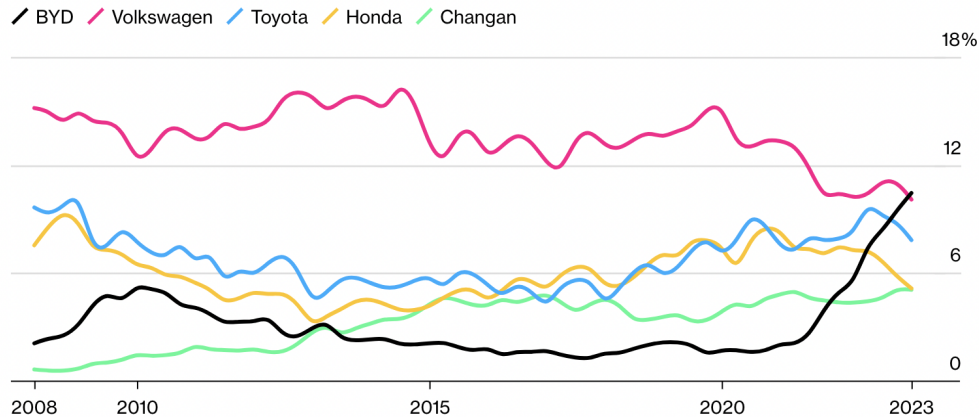
以下、中国、米国、欧州の各市場における主要な問題点について述べます。

²¹ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/executive-summary>

²² <https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/asian-auto-makers-have-higher-electric-vehicle-transition-risk-21-03-2023>

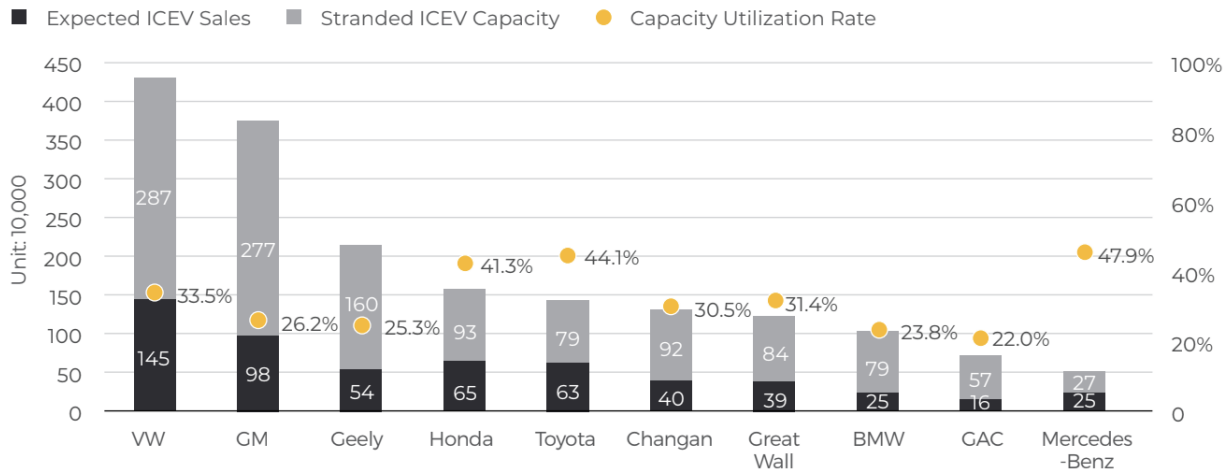
2.1 中国

世界最大の自動車市場である中国では、2022年に約2,600万台の乗用車が販売され、そのうち25.6%がEVで²³、2017年比で約10倍になっています²⁴。グリーンピースの調査では、2030年までに大半の外国メーカーが1~6%の市場シェアを失うのに対し(トヨタは3~6%)、中国のEVメーカーであるBYDは同期間に5%のシェアを獲得すると予測されています²⁵。2023年3月31日現在、BYDは、フォルクスワーゲン、トヨタ、ホンダ、長安を抜いて、中国で最も人気のある自動車メーカーの地位を確立し、市場シェアは10.4%を超えています²⁶。



中国市場の主要自動車メーカーシェアの変化 2008-2023年 (出典: Bloomberg)

このような急速な電気化の進展は、遊休生産設備の拡大に伴う資産の座礁化の可能性を浮き彫りにしています。ICE車の需要が縮小し、EVの需要が高まるということは、内燃機関のインフラに費やされた運用費や設備投資がさらに無駄になることを意味します。2030年、仮に車両の70%が新エネルギー車 (NEV²⁷) であった場合、トヨタ自動車の生産設備稼働率は44.1%にとどまり、ICEの製造キャパシティの半分以上が座礁資産となることが予測されます。



NEV市場70%シナリオにおける2030年中国市場販売予測および稼働率 (出典: グリーンピース)

²³ https://www.marklines.com/en/statistics/flash_sales/automotive-sales-in-china-by-month-2022

²⁴ <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/global-ev-data-explorer>

²⁵ <https://www.greenpeace.org/eastasia/press/7968/foreign-automakers-on-track-to-lose-market-share-in-china-due-to-slow-shift-to-evs-study/>

²⁶ <https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2023-04-26/RTP04QDWLU6901>

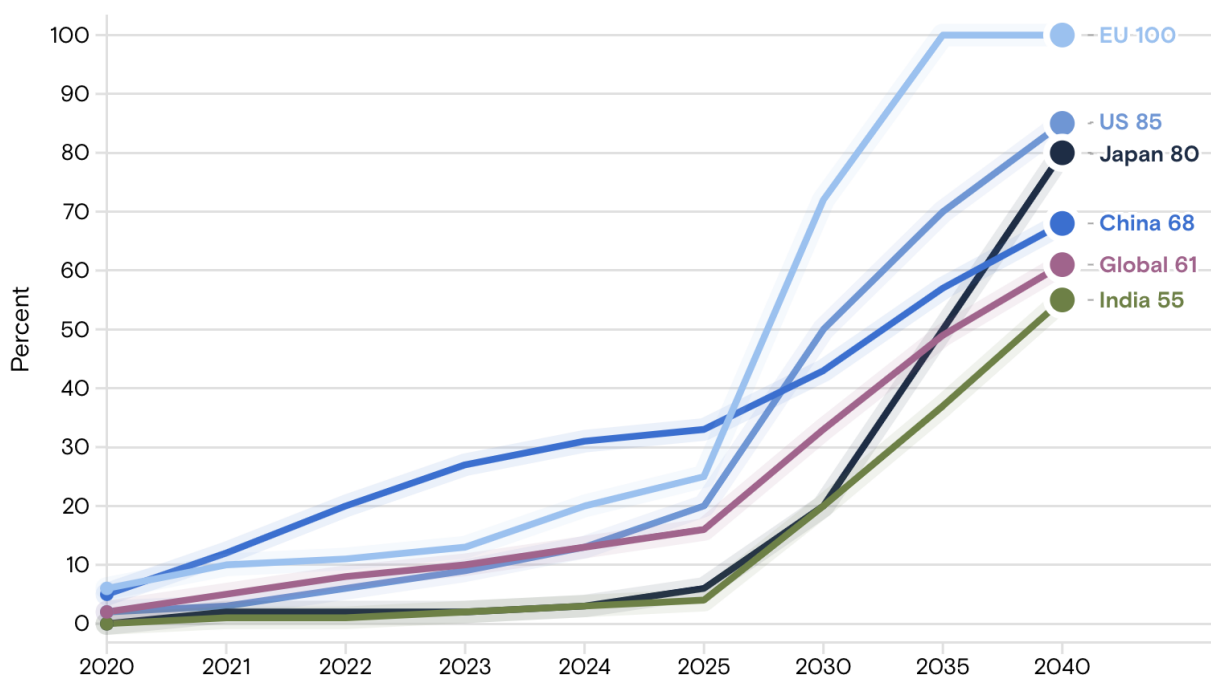
²⁷ NEVはプラグインハイブリッド、バッテリー式電気自動車、燃料電池自動車の全てを含む

なお、中国では、一部の地方や地域の例外を除き、現在、自動車電化を推進する国策は存在しないことに留意する必要があります。

2023年の上海モーターショーでは、外国メーカーの減少傾向と中国メーカーの台頭が同時に観察されました。中国の国内市場は今後も成長し続ける一方²⁸²⁹、トヨタを含むICE中心の外国メーカーの大半多くは、この成長に乗る機会を逃し、逆に使い道のない資産を抱えることになりそうです。

2.2 米国

米国では中国のようにEV販売が劇的な成長を遂げているわけではないものの、同様の傾向は見られます。2022年7月にEV販売台数5%といういわゆる「転換点」を通過し、今年1月には新車登録台数の7.1%がEVとなり、1年前の4.3%から上昇しました³⁰³¹。さらに、2040年までに米国の新車販売の85%がEVになるという予測も出されています³²。こうした予測とは裏腹に、トヨタの米国における市場シェアは過去8年間減少しており、2015年の280万台をピークに、2022年には240万台まで減少しています³³。



EV販売比率の予測 (出典: Goldman Sachs Research, IHS Global Insight)

バイデン政権が2030年までに50%のEV販売目標を掲げることに見られるように³⁴、電気化へのシフトは、政策的な後押しもあります。2022年8月には、国内で製造・組み立てられた電気自動車に多額の税制優遇措置を与えるインフレ抑制法(IRA)が導入されています。2023年4月19日現在、フォードとフォルクスワーゲンは7,500ドルの税額控除対象モデルをそれぞれ8車種、GMは6車種持っていました。しかし、トヨタは1車種もありませんでした³⁵。現在、

²⁸ <https://www.nytimes.com/2023/04/14/business/china-shanghai-auto-show.html>

²⁹ <https://www.scmp.com/business/china-business/article/3217629/shanghai-auto-show-chinese-carmakers-confident-overtaking-japan-worlds-no-1-exporter-year-shipments>

³⁰ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-07-09/us-electric-car-sales-reach-key-milestone>

³¹ <https://insideevs.com/news/657660/us-electric-car-sales-january2023/>

³² <https://www.goldmansachs.com/insights/pages/electric-vehicles-are-forecast-to-be-half-of-global-car-sales-by-2035.html>

³³ <https://global.toyota/ip/company/profile/production-sales-figures/>

³⁴ <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/08/05/fact-sheet-president-biden-announces-steps-to-drive-american-leadership-forward-on-clean-cars-and-trucks/>

³⁵ <https://www.scmp.com/comment/opinion/article/3217590/new-toyota-ceo-must-speed-transition-ev-first-mindset>

多数のメーカーがこの優遇措置の恩恵に預かるため、米国でのEVやバッテリーの生産投資を強化しています。2022年にはバッテリー設備への投資額は約730億ドルも達し、そのうち韓国のヒョンデが182億ドル、ゼネラルモーターズ(GM)が78億ドルでした。トヨタの投資額は46億ドルにとどまりました³⁶。

一方で韓国のヒョンデは、2023年の第1四半期に米国での販売台数を大幅に増やしています³⁷。実際、トヨタ以外の自動車会社の販売台数はいずれも増加傾向にあり、同社は2022年にゼネラルモーターズに販売台数で1位の座を奪われています³⁸。

米国では、環境規制も強化されつつあります。環境保護庁(EPA)は排ガス規制を強化する意向を示し、2032年モデルで業界平均1マイル(約1.6キロ)当たり82グラムという基準値を設定しました³⁹。2023年4月時点でこの基準を満たすことができるのはテスラの車種のみです。

カリフォルニア州新車販売協会(CNCDA)のデータによると、2022年のカリフォルニア州における市場シェアは、依然としてトヨタが17.4%とトップで、次いでテスラの10.7%です⁴⁰。しかし、テスラとジェネシス以外のメーカーが軒並みマイナス成長であること、環境規制の強化、競合他社の投資強化、EV市場全体の成長などを総合すると、米国市場におけるトヨタの見通しは厳しいと言えるでしょう。

2.3 欧州

欧州市場は、2010年から2017年の間に累計436,085台のEV登録があり⁴¹、2020年には140万台、2021年には230万台に達し⁴²、ノルウェーは2013年に早くもEV販売5%に達していたなど⁴³、長年にわたりEV販売を牽引してきました。このような販売実績の背景には、先進的な規制があり、特にイギリスとEUは2035年までにICE車の新車販売を廃止することを約束しています⁴⁴。もっとも本年3月末に、EUは2035年以降は合成燃料の使用に限り内燃機関車の使用を認めるという政策転換がありました⁴⁵。

大気汚染物質の排出基準をより厳格化するEuro VII⁴⁶の導入に抗議しながらも、欧州自動車工業会(ACEA)のような業界団体でさえも、2022年の新車登録台数に占めるバッテリー電気自動車は28.8%まで増加しており、ガソリン車とディーゼル車の割合は52.8%に過ぎず、ハイブリッドとプラグインハイブリッドの伸びもそれぞれ8.5%と-2.7%となっていることを踏まえ、このシフトを認めています⁴⁷。

	BEV	PHEV	HEV
EU	+28.0%	+1.2%	+8.6%
欧州自由貿易 連合(EFTA)	+23.4%	-39.7%	+7.8%
英国	+40.1%	-11.5%	+8.1%
合計	+29.3%	-2.7%	+8.5%

21/2022年の登録台数のパワートレイン別割合 (出典:ACEA)

³⁶ <https://www.energymonitor.ai/sectors/transport/weekly-data-ev-battery-investment-us-outpaces-eu/>

³⁷ <https://www.prnewswire.com/news-releases/hyundai-motor-america-reports-record-breaking-march-and-q1-2023-sales-301787605.html>

³⁸ <https://www.reuters.com/markets/us/us-first-quarter-auto-sales-set-rise-better-inventory-2023-04-03/>

³⁹ <https://www.npr.org/2023/04/12/1169269936/electric-vehicles-emission-standards-tailpipes-fuel-economy>

⁴⁰ https://www.cncda.org/wp-content/uploads/California-Covering-3Q-22_FINAL.pdf

⁴¹ https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC112745/jrc112745_kjna29401enn.pdf

⁴² <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/global-sales-and-sales-market-share-of-electric-cars-2010-2021>

⁴³ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-07-09/us-electric-car-sales-reach-key-milestone>

⁴⁴ <https://www.gov.uk/government/news/government-takes-historic-step-towards-net-zero-with-end-of-sale-of-new-petrol-and-diesel-cars-by-2030>

⁴⁵

<https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/economy/20221019STO44572/eu-ban-on-sale-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2035-explained>

⁴⁶ <https://www.acea.auto/news/euro-vii-and-co2-regulations-for-heavy-duty-vehicles/>

⁴⁷ https://www.acea.auto/files/20230201_PRC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf

欧州連合(EU)の自動車産業の電化以降に関する分析では、ダイムラー社がすべての主要市場において最も成長する潜在力があるとされています。これは、同社の世界平均気温を2度以内におさめるというシナリオのもとに採用されたEV中心のアプローチによるところが大きいでしょう⁴⁸。同分析では、フォルクスワーゲンのPHEVよりも電池EVを優先させるアプローチは、市場原理に基づいて(規制で誘導するのではなく)、「Eモビリティにおいて先導的役割を果たす見込みが高い」としています。

これとは対称的に、トヨタは、2025年までに欧州市場で10車種のBEVを提供するとしています⁴⁹、現状では、2022年にグローバルで1,744台を販売した「bZ4X」1車種しかBEVを有していません。

欧州市場でのEV販売台数が増え、世界のシェアに占める割合も高まっています。2022年、ノルウェーでは新車販売の79.3%が、英国では16.5%が、ドイツでは17.7%がEVでした。年間成長率は、それぞれ、21.6%⁵⁰、40.1%⁵¹、32.2%⁵²になります。

こうした条件が重なり、欧州におけるトヨタの環境は極めて厳しいものとなっています。2002年以降、新車登録台数は概ね年間1,500万台前後で推移しており⁵³、2035年に排ガス規制もますます厳しくなることから、市場全体に占めるEVの割合はますます高まっていくことが予測されています。

3. Kapitalforeningen MP Investら運用会社3社による株主提案について

2023年6月14日開催予定のトヨタの第119回定時株主総会を前に、Kapitalforeningen MP Invest、Storebrand Asset Management AS、APG Asset Management N.V.が共同で株主提案を行いました。本提案は、トヨタが気候変動関連のロビー活動を開示することを定款に明記することを要求するものです。

本株主提案は以下の通りとなっています：

当会社は、直接及び業界団体を通じて行う当会社の対外発表を含む気候変動関連の渉外活動が、気候変動が当会社にもたらすリスクを減少させることによりどのように寄与しているか、並びにパリ協定の目標及び2050年カーボンニュートラル実現という当会社の目標と整合しているかにつき事業年度毎に包括的に評価し、かつかかる評価結果を取り纏めた報告書(機密情報は省略することができる。)を合理的な費用にて作成する。報告書には、パリ協定の目標及び2050年カーボンニュートラル実現という当会社の目標と整合しない活動の概要及び是正策を記載するものとする。

グリーンピースは本株主提案に賛同します。トヨタの気候変動リスク、ひいては株主のリスクを十分に理解しこれらを軽減するためには、世界各国の気候関連政策や規制に対するトヨタのエンゲージメントを同社が完全に開示することが必要だと考えています。

この株主提案が指摘するように、Climate Action 100+ Net Zero Company Benchmark for Climate Policy Engagementのもと、トヨタのエンゲージメントスコアは2021年、2022年ともに100点満点中36点にとどまっています⁵⁴。トヨタが日本政府に対して、2022年のG7首脳共同宣言の気候変動への取り組み公約を軽減する

⁴⁸ <http://et-risk.eu/wp-content/uploads/2018/07/Transition-risks-for-autos.pdf>

⁴⁹ <https://www.toyota-europe.com/electrification/bev>

⁵⁰ <https://ofv.no/bilsalget/bilsalget-i-desember-2022>

⁵¹ <https://www.smmi.co.uk/2023/01/chip-crisis-subdues-new-car-market-but-evs-now-second-only-to-petrol/>

⁵² https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2023/pm01_2023_n_12_22_pm_komplett.html?snn=3662144

⁵³ <https://www.best-selling-cars.com/europe/2021-full-year-europe-new-car-sales-and-market-analysis/>

⁵⁴ <https://ca100.influencemap.org/site/data/000/037/Toyota-Review-Scorecard-Jan23.pdf>

よう働きかけたという指摘があったほか⁵⁵、英国政府がICE販売禁止案を進めるなら、英国から撤退すると脅したということも報道されています⁵⁶。

トヨタは、この株主提案に反対する姿勢をすでに示しています⁵⁷。仮に同社が気候変動を食い止め、地球環境を保護するためにあらゆる手を打っている、と主張するのであれば、そのために政府等に対して行っている提言の内容を開示することは問題ないはずです。

気候変動は、株主とその資産、そして世界により広く物理的、財務的、法的リスクをもたらし続けるため、トヨタが各国において気候変動政策にどの程度関与しているかを十分に把握することは極めて重要です。今回の運用会社3社による株主提案は、情報開示こそが、顧客、サプライヤー、投資家、従業員の信頼を失うリスクを低減することを指摘しているものと言えるでしょう。

結論

グリーンピースは、トヨタが今後も、さらなるシナリオ分析を行うなどして、リスクを再評価し、パリ協定との整合性を検討していくことと期待しています。しかし、前述の通り、トヨタの現在の戦略や世界市場の動向を見る限り、早急にその戦略が見直され強化されない限り、トヨタの財務リスクは極めて高い状態に置かれ続けると考えます。

グリーンピースは、2023年の定時株主総会において、Kapitalforeningenらが提出した提案に賛成し、この提案の意義をトヨタおよび広く社会に伝えるよう投資家に要請します。この機会に、投資家の皆様には、トヨタの戦略および方針についてより関与を強めていただき、リスクを軽減していくためにも同社の戦略をパリ協定に沿った方向へ導いていくように是非ともお力添えをお願いいたします。

連絡先

グリーンピース・<https://www.greenpeace.org/japan/>

Daniel Read・daniel.read[@]greenpeace.org

川瀬充久・mitsuhisa.kawase[@]greenpeace.org

免責事項

本報告書は、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・東アジア(以下、GPEA)が作成したものである。読者におかれては、以下の著作権表記をよく読み、十分理解したうえで、以下の条項に同意されたい。本報告書は、情報の共有、環境保護、公共の利益のみを目的とするものである。したがって、本書を投資その他の判断材料に利用することは好ましくない。利用した場合、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。本報告書の内容は、GPEAが調査期間において独自に入手した公式発表情報にのみ基づくものである。GPEAは、本報告書に含まれる情報の即時性、正確性、完全性を保証するものではない。

⁵⁵ <https://www.reuters.com/business/environment/exclusive-japan-pushes-remove-zero-emission-vehicle-target-g7-statement-draft-2022-06-27/>

⁵⁶ <https://www.thetimes.co.uk/article/toyota-threatens-to-pull-out-of-uk-manufacturing-over-net-zero-plans-djwwkzq86>

⁵⁷ https://global.toyota/pages/global_toyota/ir/stock/2023_shareholder_proposal_ip.pdf