

# トヨタ自動車 佐藤社長就任100日 ——EV専門家による現状分析と評価

## はじめに

現在、世界の自動車産業は、コネクテッド(connected)、自動化(autonomous)、シェアリング・サービス(shared, service)、電動化(electric)の頭文字をとった「CASE」<sup>1</sup>へ向けた大変化にさらされています。また、2015年に採択されたパリ協定で目指す2050年までのカーボンニュートラル達成へ向けて、各国政府が自動車を含む交通分野の脱炭素政策の立案と実施に本格的に乗り出しています。

日本の自動車産業もこの大変革に直面し、脱炭素に向けた様々な取り組みを行ってきました。販売台数で世界最大規模を誇るトヨタ自動車の気候変動対応はどのように評価されるべきでしょうか。

2023年4月1日に新社長に就任したトヨタ自動車の佐藤恒治氏は、車の電動化や知能化を念頭に、ソフトウェア開発や外部連携を強化する考えを明らかにしています。また、脱炭素の推進を含め、世界で販売する新車の二酸化炭素排出量を、2035年に2019年比で50%以上削減する新たな目標の達成に強い意欲も示しています<sup>2</sup>。一方で、新車の排出量削減の新目標については「地域のエネルギー事情に応じた現実的な電動化シフトが必要」とし、EVIに限定せずに多様な「環境車」を提供する「全方位戦略」で臨む姿勢も強調しています。

組織のリーダーにとって就任から最初の100日間は非常に重要な時期です<sup>3</sup>。グリーンピースは、日本を含め東アジア地域で自動車産業の脱炭素化の加速化と環境に配慮したモビリティの推進を目指す「Driving Change」キャンペーンを2021年から実施しています。過去2回、自動車製造大手10社の脱炭素への取り組みを[ランキングする報告書](#)を発表するなどし、日本の自動車会社のガソリン車製造・販売の終焉と脱炭素の加速化を訴えてきました。

今般、7月上旬に佐藤新社長の就任100日目を迎えるにあたって、佐藤氏が新社長として打ち出した戦略、実際の取り組みを、リーダーシップ、EV開発戦略、気候変動対応などの観点から、EVについて深い造詣を持つ2人の専門家に評価していただきました。

<sup>1</sup> 2016年のパリ・モーターショーで当時のダイムラー会長であるディーター・ツェツェが使い、その後広まった

<sup>2</sup> 日本経済新聞2023年4月21日付「トヨタ社長『35年までにCO2半減』EV・HVなど全方位 共同インタビュー」

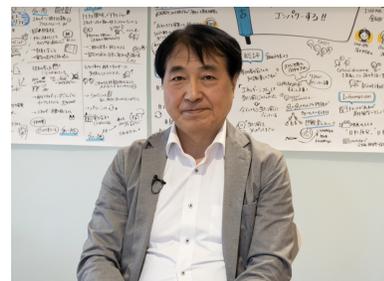
<sup>3</sup> 米国のフランクリン・D・ルーズベルト大統領が就任後の100日間で数々の仕事を成し遂げた時、その業績を称えるために使われたのが始まりとされ、その後政治だけではなく、ビジネスの世界でもリーダーが着任して最初の期間を表す用語となった

## 評価を寄せていただいた専門家

### 飯田哲也氏

環境エネルギー政策研究所 (ISEP) 所長

1959年、山口県生まれ。京都大学大学院工学研究科原子核工学専攻修了。東京大学先端科学技術研究センター博士課程単位取得満期退学。原子力産業や原子力安全規制などに従事後、「原子カムラ」を脱出して北欧での研究活動や非営利活動を経てISEPを設立し現職。自然エネルギー政策では国内外で第一人者として知られ、先進的かつ現実的な政策提言と積極的な活動や発言により、日本政府や東京都など地方自治体のエネルギー政策に大きな影響力を与えている。



© Natsuki Fujii/Greenpeace

### 八重さくら氏

環境系バーチャルユーチューバー (VTuber)

ツイッターやエコを推進するメディア「エコレポ」のほか、オンライン・メディアEVsmartやメルクマールを通してEVや環境に関する情報を発信。事務所の社用車として2018年にテスラ モデルX、2020年に三菱アイ・ミーブを購入し2台体制でEVを運用中。事務所には太陽光発電とテスラの蓄電池「パワーウォール」を設置、車と事務所のほぼすべての電力を太陽光で賄うことを目指している。



画像：八重さくら氏提供

## トヨタ佐藤社長最初の100日間の評価

ここでは、1) リーダーシップ、2) EV開発戦略、3) 気候変動対応、4) 自動車産業従事者の公正な移行、5) モビリティ推進、という5つの項目について、2人の専門家のコメントをもとに、以下のように評価しました。

- A: 十分期待値に達しています (80点以上)
- B: 満足できません (50点以上80点未満)
- C: もう少し努力しましょう (50点未満)

## 総合評価

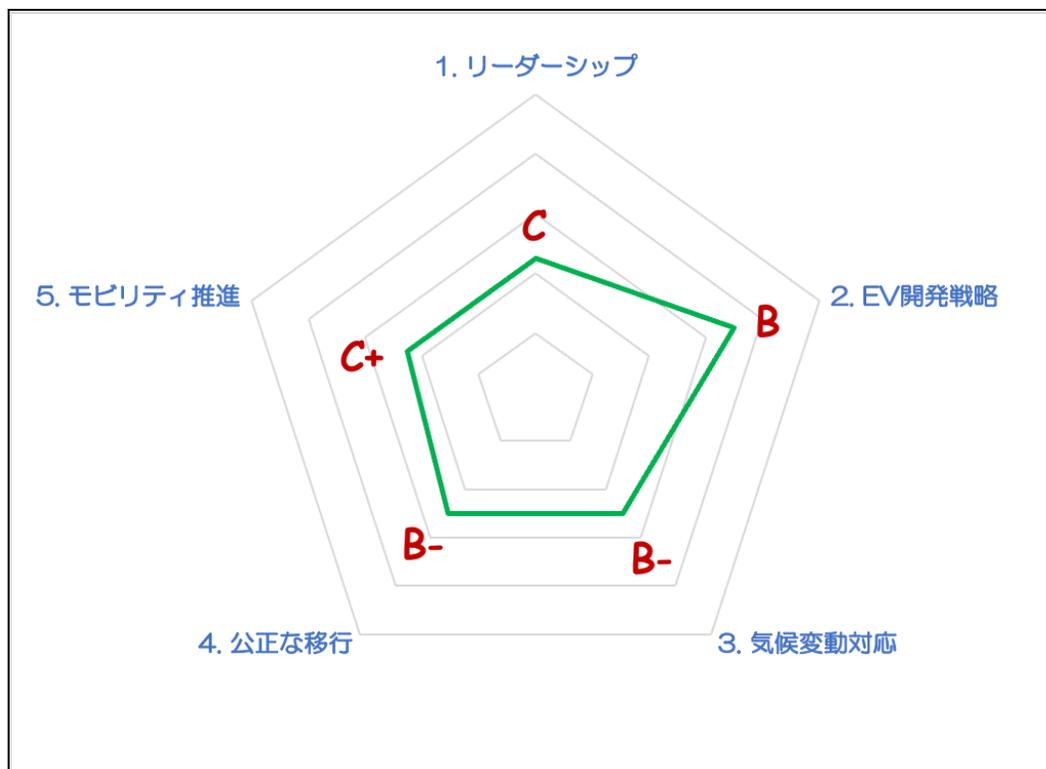
### B-

5つの項目のそれぞれについて評価をした結果、総合的には、佐藤社長の最初の100日の全体の評価は、B- (B マイナス) となりました。社長就任後にEV専門組織「BEVファクトリー」の新設を発表し、EV開発強化の姿勢を見せたほか、4月の記者会見では二酸化炭素排出量の削減への意欲を見せるなど評価できる点もありますが、社長としての強いリーダーシップを十分に発揮しているとは言えないことや、前社長から引き継いでいる「全方位戦略」を通してカーボンニュートラルを達成できるのかといった疑問が残ります。このように克服すべき課題はあるものの、今後の舵取りに期待したい点も多くあることから、総合的にB-の評価としました。

個別の項目ごとの評価は下図の通りです。以下、各項目ごとに、評価の詳細を説明します。一部の項目については、同時期に実施したトヨタオーナーへの意識調査<sup>4</sup>の結果も含めて評価を行いました。

>>トヨタオーナー意識調査についてはこちらをご覧ください。

[https://www.greenpeace.org/static/planet4-japan-stateless/2023/07/b3513829-20230707\\_toyota-survey.pdf](https://www.greenpeace.org/static/planet4-japan-stateless/2023/07/b3513829-20230707_toyota-survey.pdf)



## 1. リーダーシップ

### C

飯田哲也氏

- 豊田章男会長の「院政の影」が存在する。EVやソフトウェア定義型自動車(SDV)へのシフトという大きな転換期のリーダーが務まるのか懸念もある。
- 本人のキャリアも機械工学、エンジン設計出身であり、EVやソフトウェア定義型自動車(SDV)へのパラダイム転換期のリーダーが務まるのか懸念が残る。

八重さくら氏

- 4月以降の新社長による発表の内容の大半は前社長時代の延長である印象が拭えず、「強いリーダーシップ」を発揮しているのか疑問。

<sup>4</sup> トヨタ車を所有、日常的に利用する全国の1000人に対して、トヨタブランドに対する期待、気候変動と自動車による二酸化炭素排出、トヨタの全方位戦略、EV普及のための期待などについてオンラインで質問

- 前社長の豊田章男氏が今後も会長を続け、さらに取締役として経営陣に残ることを宣言しており、大きな方針転換や改革は難しいかもしれないが、佐藤社長の今後の手腕に期待したい。

佐藤社長のリーダーシップについて、飯田氏、八重氏ともに、豊田章男前社長の影響を指摘しており、佐藤社長自身のリーダーシップについては、今後の実績次第という評価となりました。

佐藤社長は4月、複数のテレビ局と新聞社のインタビューの中で、EVと並行してハイブリッド車や水素燃料自動車も展開する「全方位戦略」という豊田章男前社長時代からの方向性を改めて説明しています。豊田氏が14年間の在職中、メディアの単独インタビューに応じたことがほとんどなかったのとは対照的に、佐藤新社長は着任早々メディアとのインタビューに応じたため、これを「新しい次元」と評価する声もあります<sup>5</sup>。

一方、6月の株主総会を前にした5月下旬、アメリカの株主議決権行使助言会社グラスルイスが会長を務める豊田章男氏の取締役選任議案に反対するよう株主に推奨したことが報道され、続いて6月上旬には、株主である米カリフォルニア州職員退職年金基金とニューヨーク市の公的年金基金が取締役会の独立性などを疑問視する姿勢を明らかにしました。これら一連の株主関連の動きが佐藤氏のリーダーシップにネガティブな印象を与えた感は否めません。

いずれの専門家も前社長が会長として経営陣に残ることから、大きな方向転換や改革が難しいかもしれない、という考えです。一方で、佐藤氏への「今後の手腕に大きな期待を寄せたい」（八重さくら氏）という意見もありました。

## 2. EV開発戦略

### B

飯田哲也氏

- 6月8日に開催したテクニカル・ワークショップで2030年代350万台のゴールを再確認し、新たに次世代BEV(バッテリーEV)の開発と事業を加速させる専任組織「BEVファクトリー」を新設した姿勢は評価できる。
- しかし内容は、実用化手前の全固体電池の強調、3年以上の遅れとなるテスラの技術(ギガキャストなど)や蓄電池への大型投資など、テスラや中国勢を後追いするものではないか。
- (日本勢はEVの生産と販売において)ただでさえ遅れているのに「マルチパスウェイ」や「水素ファクトリー」など「選択と集中」をしない余裕があるのか疑問である。
- トヨタは充電インフラについて150kW級の「レクサス充電ステーション」を30年までに設置すると公表しているが事前予約制で高級な仕様。ユーザーから見れば使い勝手が良くなく、非常に高価なのではないか。むしろ、世界が雪崩を打ってテスラ方式(NACS)に移行しつつある今、業界リーダーのトヨタもNACS採用をいち早く表明し、日本での不便極まりないSAPAなどでのチャデモ規格からへのNACS規格への転換を支援してはどうか。

八重さくら氏

- 「BEVファクトリー」によるスピード感を持った開発、さらにテスラのような「ギガキャスト」採用による「工程1/2」とするコスト削減策、ソフトウェアの「フルOTA」更新による「ソフトウェア定義のクルマ」を発表。これらの発表が反映された製品の発売は26年以降とまだ時間がかかるものの、製品の魅力向上による販売増加や収益性の向上が期待できるため、評価したい。

<sup>5</sup> 東洋経済2023年4月25日の記事「トヨタ、佐藤新社長で『広報戦略』激変の訳」(<https://toyokeizai.net/articles/-/668436>)など

- 一方で固体電池による1000km以上の航続距離や10分での充電については車両(主に電池)や充電インフラのコストが明示されず、大衆車ではなく、ごく一部の高級車に向けた機能と感じた。同社の発表やメディア報道ではその点が明確にされておらず、同社のこれまでの反EVロビー活動とも相まって、市場に対して「そのような製品が出ないとEVは普及しない」という誤った印象を与えてしまったのではないだろうか。
- また、「30年に350万台」という従来目標に加えて「26年に150万台」という具体的な中間目標が発表されたことは評価するものの、30年には世界の主要市場でBEVが過半数を占めるという予想もあり、他社の目標(例えばVWは30年に欧州で80%、対してトヨタは55%)と比べても大幅に低い。とはいえ、これまで内燃機関車一辺倒だったトヨタにとってみれば、この目標でも最大限の増産の努力の結果と予想されるため、トヨタ自身の資源のみでの大幅な目標の上積みは期待できず、大きな不安が残る。

4月下旬に開かれた上海モーターショー。自動車会社が独自の技術や車両を展示する世界最大級のイベントです。ここで発表された新型車のほとんどはEVであったことが話題になりました。トヨタは、bZ Sport Crossover Concept (bZスポーツクロスオーバーコンセプト)とbZ FlexSpace Concept (bZフレックススペースコンセプト)という2台のEVを発表し、2024年内に中国での発売開始を予定していることを明らかにしました<sup>6</sup>。

中国では、昨年販売された新車の2割はEVで、EVの普及が世界のスピードで進んでいます。2022年末で政府による購入補助金はいったん打ち切られると見られていましたが、つい先日にも工業情報省は自動車取得税の減税措置の期限を2027年末まで延長すると発表しており、2023年に入ってもEVの販売は躍進しています<sup>7</sup>。

上海モーターショーでは、日本の報道関係者からも、圧倒的にEVの割合が高いことに驚きの声が上がりました。トヨタが2つのEVモデルを発表したことについて、「これまで出遅れが目立っていた日本勢も、挽回に向け動き出そうとの姿勢が鮮明になった」と評価しています<sup>8</sup>。一方で、中国のEVメーカーは、より庶民や若い世代に手の届きやすい価格でのEVの販売を開始しようとしているなど、提供する車種も価格も多角化が進んでいます。

トヨタは、5月10日に次世代バッテリー電気自動車(BEV)の開発促進を目的に専任組織の「BEVファクトリー」の新設を発表しました<sup>9</sup>。また、6月8日にテクニカル・ワークショップを開催し、その場で2030年に販売する乗用車の350万台をEVにする、という目標を再確認しました。また、EVに搭載する全固体電池の実用化の見通しについても発表されました<sup>10</sup>。

2022年の日本国内の新車販売に占めるEVの割合は1.7%でした<sup>11</sup>。徐々に上がっては来ていますが、中国や他のG7諸国と比較しても低い割合です。

トヨタオーナーを対象に実施したオンライン調査(脚注4参照)では「EV普及のためにトヨタを含む自動車会社が優先して取り組むべきことは何ですか」という問いに対して、66%がEVの販売価格を下げることを挙げました。2番目に多かった回答はEVの車種の拡充(15%)、でした。また、「EV普及促進のために政府が取り組むべきことは何ですか」という質問に対して最も多かった回答は「EV購入時の補助金の拡充」(47%)で、「EV生産能力を有する自動車企業へ税制や補助金の恩恵を与える」が続きました(40%)。現在のトヨタオーナーがEVの価格を気にしていることが浮かび上がってきます。トヨタは果たして一般市民の手の届く車種を提供していくことに優先して取り組んでいくのでしょうか。

<sup>6</sup> 2023年4月18日付トヨタ自動車ニュースリリース「TOYOTA bZシリーズの新たな2モデルを上海モーターショーで披露」  
(<https://global.toyota.jp/newsroom/corporate/39098757.html>)

<sup>7</sup> 日本経済新聞2023年6月21日付「中国、EV減免措置27年まで延長 世界ブランドを育成」

<sup>8</sup> 日経ビジネス2023年4月24日「上海モーターショー、日本のEV攻勢に中国BYDの壁」

<sup>9</sup> 2023年5月10日付トヨタ自動車ニュースリリース「組織改正および幹部職の担当変更について」  
(<https://global.toyota.jp/newsroom/corporate/39176157.html>)

<sup>10</sup> 2023年6月13日付トヨタ自動車ニュースリリース「トヨタ、クルマの未来を変える新技術を公開」  
(<https://global.toyota.jp/newsroom/corporate/39288466.html>)

<sup>11</sup> 2023年4月22日付日本経済新聞「国内新車販売のEV比率最高 22年1.7%、米欧中には後れ」

また同調査では、トヨタオーナーに「様々な動力源の車種を生産・販売するトヨタの『全方位戦略』についてどう思うか」という質問もしてみました。回答は、大きく3つに分散しました。「EVに注力すべき」と回答したのは20.3%、「ハイブリッドに注力すべき」としたのは23.5%、「全方位戦略を継続すべき」は24.1%でした。「内燃機関に注力すべき」という回答者は3.9%にとどまりました。トヨタオーナーの5人に1人は、「EVに注力すべき」と回答しているのは興味深い結果です。

また、今回の調査の対象のトヨタオーナーのなかでこれまでEVの運転、乗車経験がある方は19%にとどまりましたが、これらの運転、乗車経験のある人のうち、「条件が整えば自分もしくは家族のためにEV購入を検討しますか」と聞いたところ、63%が「検討する」と回答しました。

これらの結果から、現在のトヨタオーナーの間では、EVの価格が最も気になっていること、一方で、購入価格が手に届くようになれば、EVに転換することにはさほど抵抗感を持っていない層も一定数存在する、ということがうかがえます。

### 3. 気候変動対応

#### B-

飯田哲也氏

- 「敵は内燃機関ではなく炭素」とのキーワードがEVへの消極姿勢のカムフラージュにも解釈される。
- 佐藤社長は「全方位戦略」を継承しているが、つい最近の研究報告によると、「水素は二酸化炭素の10倍以上の温室効果をもたらす可能性がある」など<sup>12</sup>、普及、効率性、再エネ由来が必須であることなど複数の制約がある水素燃料電池にこだわる姿勢の意義が果たして検証されているのか、という疑問が残る。

八重さくら氏

- トヨタは佐藤社長就任前より、自家消費向けに風力発電を導入するなど、製造段階での再エネ使用を推進。さらに5月には秋田県の風力発電所に同社が定置型蓄電池を設置、変動を吸収し需給調整に活用するなど多くの評価できる取り組みもあり、今後もこのような取り組みに期待したい。
- 一方で自動車は他の工業製品と比べて使用段階での環境負荷が高いことが特徴で、一般的に製造してから廃棄されるまで10年～15年程度使用されることになる。2050年にカーボンニュートラルを達成するには、遅くとも2035年～2040年にはほぼ100% EV、PHEV、FCVなどのゼロエミッション車(ZEV)に移行する必要がある。国内ではホンダ社が2040年にZEVへの完全移行を示しているが、トヨタは未だにこの時期を明確に示していない点が気がかりと言える。

今年の5月半ば、国連の世界気象機関(WMO)は、世界の気温上昇は今後5年間で過去最高レベルとなり、産業革命前以来の1.5度を突破する可能性は66%、という新たな推計を発表しました。この可能性が50%を超えたのは史上初めてです<sup>13</sup>。

2021年度の日本の二酸化炭素排出量に占める自動車利用を含む運輸部門の割合は17%で、このうち9割は自動車からのものでした。トヨタオーナーの意識調査では、この割合についてどう思うか、という質問をしたところ、35%

<sup>12</sup> Maria Sandほか 2023年6月, “A multi-model assessment of the Global Warming Potential of hydrogen”, Communications Earth & Environment. 水素そのものは温室効果ガスではないものの、大気中に漏れることによって、化学反応によりメタンなど大気中の温室効果ガスの行動に影響を与えることが指摘されている

<sup>13</sup> ロイター通信2023年5月18日付「地球の気温上昇、今後5年以内に1.5度超える確率が初めて50%突破=WMO」

が「思っていたより多い」と回答しています。「分からない」と回答した人も約3割にのぼりました。自動車の利用と地球温暖化の関係についてあまり身近に感じていない人も一定数に達しています。

「交通による二酸化炭素削減のために自分としてできることは何か」という質問に対しては、「できるだけ公共交通機関を使う」、「歩く、自転車に乗る」と回答した人はあわせて約40%、また、次回の自家用車の買い替えの際にEVを選択する、とした人は26%にのぼりました。「運転時に加速や減速を少なくするなど運転方法を工夫する」という回答は23%でした。大半の回答者は、二酸化炭素排出のために車の使用に関連して何らかのアクションは必要だ、と認識していることがうかがえます。

近年、気候変動に起因するとされる異常気象と深刻な自然災害が世界各地で発生しています。2023年も、5月から6月にかけてカナダ東部で大規模な山火事が発生し、国境を超えて米国内へも大量の煙が流れ込み、ニューヨークでは大気汚染警報が発出されました。5月半ばにはイタリア北部で大規模な洪水が発生しています。これらは気候変動による深刻な自然災害の冰山の一角だということを見落としてはなりません。アフリカや南アジアでは、すでに慢性的な干ばつが発生している地域があり、人々の生計に大打撃をもたらしています。トヨタはこれまで、EVの目標販売台数や二酸化炭素削減率について繰り返し発表を続けています。しかし、パリ協定の目標との整合性については今後、世界各地から検証を求める声が世界各地から強まってくる可能性があります。

## 4. 公正な移行(ジャスト・トランジション)

### B-

飯田哲也氏

- 2025年までに約9000人を再教育してソフト人材に転身させることは、危機感による経営戦略とはいえ、従事者の公正な移行の一環であり評価できる。
- 他方、豊田章男会長が常々言ってきた「自動車産業550万人の雇用を守る」という言葉は、結果として、自社のEV化への消極姿勢とEV化の遅れをもたらした挙げ句、ブーメランのようにその「公約」を守ることを危うくしているのではないか。
- 「自動車産業550万人の雇用を守る」という言葉とは裏腹に、部品など製造関連、ディーラー網の整理統合、メンテ・中古市場・レンタカー事業など自動車製造業に留まらず、関連する産業全般の大転換への眼差しは乏しいのではないか。

八重さくら氏

- 自動車産業は豊田氏が自負するように国内で550万人が従事する裾野が広い産業であり、国の基幹産業として重要な役割を担う。
- 例えば日本と同様に自動車も基幹産業であるドイツでは、EVへの移行に備えて内燃機関関連の技術者に対するリスキリングを、政府とともに取り組んでいる。一方で、トヨタは前述の通りZEVへの移行時期を明らかにしておらず、今後も依然として内燃機関を温存すると決めており、リスキリングへの取り組みも十分とは言えない。
- 仕事がなくなってから慌てることのないよう、他社と同等のZEVへの移行計画を策定するとともに、リスキリングの計画作りが必要ではないだろうか。

「公正な移行」とは、気候変動対応の具体的な政策の実施の影響を受ける産業分野と同分野に従事する人々が不利な立場に置かれずに、新しく生まれる産業分野や経済活動に調整して移行していけるような措置のことで、2015年に採択されたパリ協定の前文でも言及されています。産業構造の転換に伴い雇用を保証しながらリスクを目指すもの、と捉えることもできます。自動車産業の場合、内燃機関車から電氣化に移行するにあたり、必要な技術は変化していきます。

2021年の衆議院選挙では大半の政党が公約として「公正な移行の実現、実施」を盛り込みました。自民党を含めて各政党が地球温暖化対応に伴う産業の業態転換を支援する姿勢を見せている一方で、これまでトヨタ幹部は、自動車関連の「550万人の雇用」という言葉を使い、自動車産業を守るというスタンスを取っています。この姿勢は、政府の方針と足並みが揃っていないのでは、とも感じさせます。豊田会長は、「550万人の雇用」という言葉を「雇用を維持する」という意味でこれまで使ってきていると言っても過言ではないでしょう。一方で、そもそも、550万人の雇用を守るために気候変動対応を遅らせる、というのは、将来の世代に説明が見つくことなのか、佐藤社長には今後、継続した取り組みを期待したいところです。

## 5. モビリティ推進とウーブン・シティ構想

### C+

飯田哲也氏

- 電動化に加えて、知能化・多様化はキーワードとしては良いが、それを果たしてトヨタが実現できるかが課題。欧米のレガシー自動車企業も壁にぶつかっており、ましてやデジタル後進国日本のDNAを引きずっている日本企業としてはいっそうの困難が予想される。
- ウーブン・シティ構想の状況が聞こえてこないが、「巨大プロジェクトの99%は失敗する」との研究もあるとおり<sup>14</sup>、こうした巨大プロジェクトが必ず遭遇する困難に陥っていることが懸念される。また、テスラの完全自動運転(FSD)の実用化が目前に迫るなか、プロジェクト自体が無意味になっているのではないか。

八重さくら氏

- 国内では新技術に対する規制の動きが強く、改革や住民を巻き込んだ社会実験のためにはウーブン・シティ構想のような実験都市が必要となるため、その意味では正しい選択と言える。
- 一方で国内よりも失敗に寛容な海外では、実験都市ではなく実際の都市で直接導入して改善を繰り返すことで、より効率的な開発を進めている。例えばテスラは北米で一般道を含めてドライバーの介入がほぼ不要な高度運転支援であるFSD(完全自動運転)ベータ版を導入し、開発に必要な膨大な実世界のデータを集めている。
- これはトヨタに責任があるわけではないが、実験都市を作るにはそれなりの費用や時間がかかる(24年に竣工、25年に社会実験を開始予定という不十分なスピード感)だけでなく、集められるデータの量にも限界がある。今後は実際の都市でも同様の新技術を容易に導入できるよう、政府のより強いリーダーシップによる規制改革の推進に期待したい。

トヨタは2021年に静岡県裾野市の約70万平方メートルの土地でモビリティの巨大な都市「ウーブン・シティ」の建設に着工しています。

新しいモビリティのあり方については、単に二酸化炭素排出削減を目指すだけでなく、自動運転、コネクテッド、交通事故の撲滅なども含め、新しいヒトとモノの移動のあり方を含めて包括的に議論されています。コネクテッドについては、通信インフラが整備されるに伴って、動く車がインターネットにつながるようになれば、そこで消費されるデジタル・コンテンツの市場規模が相当なものになることは容易に想像が付きまします。最近話題になることの多い自動運転についても、実現に向けて運転データの重要性が非常に高いことは言うまでもありません。グーグル、アップル、アマゾンなどのIT企業が自動車産業への進出を試みている背景にはこれらのデータ、コンテンツの活用と商品化のポ

<sup>14</sup> Bent Flyvbjerg & Dan Gardner, 2022, "How Big Things Get Done", Penguin Random House.

テンシャルの高さがあります。モビリティが再定義されるのに伴い、これまで「部外者」だった企業が自動車産業に次々と参入しようとしています<sup>15</sup>。

上述の通り、脱炭素とあわせて、日本各地で進行する人口減少と高齢化を考えると、移動の確保を含む交通環境整備、農林業振興、災害に強い町や村づくりは、多くの自治体や市民にとっても重要な課題です。「モビリティ会社」への転換を目指すトヨタの新社長が、この課題についてどのように立ち向かっていくのか、ビジョンの発表が待たれます。

## おわりに

現在、世界ではEVシフトが10年前には想定していなかったスピードで進んでいます。また、世界の再生可能エネルギーの普及も急速に進んでいます。背景には気候変動の深刻化と脱炭素の動きの加速化、ロシアのウクライナ侵攻による燃料価格の高騰などがあります。中国では、今年の4月時点で新車販売の35%がEVでした。

この状況を、自動車が基幹産業である日本で生活する私たちはどのように捉えるべきでしょうか。八重さくら氏が指摘する通り、予想以上のスピードでEV販売が伸びている事実と、トヨタが「各地域の規制や目標にあわせてEVへ移行する」と主張してきたことが両立しなくなってくる、という新しい状況が生まれつつあるのではないのでしょうか。「各地の目標」が前倒しで達成されてしまう事態になり、自動車メーカーであるトヨタがEVの需要に対応することが困難な状態になりつつあるのです。これは日本経済にも影響を及ぼすことになります。

今年のトヨタの株主総会で、過去18年間で初めて気候変動対応に関する株主提案が出されたことにみられるように、世界のトヨタを見る目、とりわけ、気候変動対応と内燃機関車生産・販売終了時期の発表への関心は今後も衰えることはない予想されます。日本では、トヨタは誰もが知っている、信頼あるブランドです。これまで効率的な生産方式などを開発し、世界の自動車産業をリードしてきたトヨタの企業としての力と人々の生活への貢献は、誰もが認めるどころです。そのトヨタの価値をさらに高めるためにも、佐藤社長には、これからの気候変動対応の強化へ、強いリーダーシップの発揮を期待します。

以上

### 免責事項

本文書は、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・ジャパン（以下、GPJ）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、GPJ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。GPJ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。

<sup>15</sup> 桑島浩彰、川端由美著「日本車は生き残れるか」（講談社現代新書、2021年）では、米国や中国で進展する自動車のコネクテッドの事例と自動車各社の取り組みの詳細が紹介、分析されている