

よりクリーンな自動車サプライチェーンを目指した競争

化石燃料を使用しない公平で持続可能なサプライチェーンの構築における自動車メーカーの実績の比較分析



Lead the Charge

目次

レポートについて	3
エグゼクティブサマリー	4
リード・ザ・チャージについて	7
リード・ザ・チャージ・リーダーボードについて	7
リーダーボードの構造	8
評価対象企業	9
リード・ザ・チャージ・リーダーボードの評価結果	10
総合スコアと2023年からの変化	11
市場による違い	15
最後に	17
企業の実績概要	18

レポートについて

このレポートは、リード・ザ・チャージが年1回発行している自動車のサプライチェーンに関するリーダーボードの第2版です。リーダーボードは、世界の大手自動車メーカー18社のサプライチェーンにおける排出量、環境への悪影響、人権侵害を減らす取り組みについて評価を行っています。このレポートでは、リーダーボードの主な評価結果を分析して取りまとめ、その中で、進捗状況とギャップを明らかにし、先行している企業と後れを取っている企業を取り上げ、今後1年間の課題と機会を特定します。リーダーボードのすべての評価データ、および各企業の実績についての追加データは、リード・ザ・チャージのWebサイト (<https://leadthecharge.org/scorecards-summary/>) でご覧いただけます。

このレポートは、リード・ザ・チャージ・ネットワークのために、Pensions & Investment Research Consultant (PIRC) によって作成されました。

デザイン: [Studio Lake](#)

エグゼクティブサマリー

このレポートは、世界の大手自動車メーカー18社のサプライチェーンにおける排出量、環境への悪影響、人権侵害を減らす取り組みについて、80以上の指標に対する評価を行ったリード・ザ・チャージ・リーダーボード第2版の分析に基づいて作成されています。リーダーボードは、真にクリーンな自動車を生産することに対する新たな期待と競争上の優位性を確立することを目的としています。単にEV(電気自動車)ということではなく、化石燃料を使用しない公平で持続可能なサプライチェーンと通じて生産されたEVを意味しています。

リーダーボードでは、2つの主な側面に対する企業の方針と実践に焦点を当てています。一つは化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンの構築で、もう一つはサプライチェーン全体を通じて人権を尊重した責任ある調達の実現です。各自動車メーカーには、クリーン自動車としてのスコアカードの期待値にどれだけ近いを示す評価スコアがパーセンテージで与えられます。また、これにより、各社間の比較が簡単にできます。リード・ザ・チャージ・リーダーボードの評価は今年が2回目であり、1年前からの企業の進捗状況を追跡することもできます。

今回の分析から、業界の進捗がわかります。今回、初回のリーダーボードの評価対象企業のうち1社を除くすべての企業において、スコアが改善しました。特に、化石燃料を使用しない鉄鋼の需要の推進と人権デューデリジェンスの取り組みにおいて、注目すべき進展がありました。

米国の自動車メーカーは他と比べ、最も早い進歩が見られました。特に、テスラはわずか1年でランクが9位から3位まで急上昇し、他の自動車メーカーに大差をつけた大幅な進歩となりました。さらに、それぞれの米国企業において、ほとんどの指標で評価基準を十分に満たしており、それ以外の企業が追いつくには高いハードルとなっています。

しかし、今後の課題の大きさを考慮すると、業界全体での進捗は精彩を欠いたものと言えます。全体の平均スコアはわずか19%で、総合スコアが50%を超える企業は1社もありませんでした。さらに、評価した自動車メーカーのうちの3分の1は、鉄鋼とアルミニウムの脱炭素化に関して、いまだに具体的な対策を取っていません。また、移行鉱物の責任ある調達、先住民族の権利、労働者の権利に関する指標全体における平均スコアの上昇は2%にとどまり、18社のうち11社の先住民族の権利に関するスコアは今回も0%となっています。

主な評価結果

- 今回、総合スコアが42%のフォードが、メルセデスからトップの座を奪いました。フォードの2023年のスコアは9%上昇し、メルセデス(40%)を2%超える結果となりました。
- 3位は最も改善したテスラ(35%)で、1年間でスコアが21%上昇し、ランクを9位から3位へと上げました。EVの製造に専念しているこのメーカーは、8つの指標カテゴリーのすべてにおいて改善が見られた唯一の企業でした。
- ゼネラルモーターズも目立った進歩(全体で7%改善)がありました。特に、低炭素の鉄鋼とアルミニウムに関する目標設定と供給量の確保についての進捗が要因となり、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンの指標が向上しました。
- 米国自動車メーカーによる著しい改善に対して、一部の欧州自動車メーカー(特に、フォルクスワーゲン、ルノー、ボルボ)に変化が見られなかったことにより、今年、米国自動車メーカー(今年の平均スコア31%、昨年21%)が、欧州(今年の平均スコア28%、昨年26%)

を追い越す結果となりました。次回も同様の改善が繰り返されれば、欧州の他の自動車メーカーも、改善のペースが早いゼネラルモーターズや吉利汽車などに追い越される可能性があります。

- 特に、米国(テスラ、フォード、ゼネラルモーターズ)では、鉄鋼と、規模はわずかに小さいながらアルミニウムの脱炭素化が着実に進みました。しかし、これらの指標において、米国自動車メーカーは依然として欧州よりも後れを取っており、東アジアの自動車メーカーはそれよりもさらに遅れをとっています。
- トヨタとHondaは、気候変動対策が遅れており、EVへの移行とサプライチェーンの脱炭素化ともに努力が不足しています。しかしながら、起亜自動車と日産自動車もそれほど先に進んでおらず、2023年からほとんど変化がありませんでした。さらには、この4社ともすべて、人権を尊重した責任ある調達に関しても低いスコアとなっています。
- 人権一般のサブセクションの平均スコアは6%上昇し、EUでの法律の強化が自動車メーカーのデューデリジェンスの実施に影響を与えたと思われます。特に、EU市場への輸出拡大を狙う中国自動車メーカーのスコアの上昇が目立ち、人権を尊重した責任ある調達に関しては、昨年0%であった中国自動車メーカー3社(吉利汽車、BYD、広州汽車)が、人権デューデリジェンスと移行鉱物のセクションの一般の指標でスコアを獲得するに至りました。吉利汽車は、人権デューデリジェンスセクションでの一般スコアが16%上昇し、圧倒的な進歩が見られました。
- 総体的に見て、化石燃料を使用しない公平で持続可能なサプライチェーンの構築についての中間点を超えた自動車メーカーは1社もありませんでした。しかしながら、自動車メーカーは、他社のベストプラクティスを取り入れることにより、大きな改善を図ることができます。少なくとも1社が半分を超える指標を完全に満たしています。各指標において、企業が獲得した最高スコアを合計すると、スコアは70%を超えます。したがって、自動車メーカーは、それぞれの分野での他社のベストプラクティスを適用するだけで、抜本的な改善を行うことができます。
- 自動車メーカーは、サプライチェーン全体で公正な移行を確かなものとするための適切な対策を行っておらず、2023年には70%以上の自動車メーカーで先住民族の権利に関して進捗が見られませんでした。また、約半数においては労働者の権利に関して何も進展がありませんでした。

化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーン

- 化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンの取り組みについての企業の平均スコアはわずか16%(スコアカード全体の平均を下回る結果)でした。これは、2023年のリーダーボードの業界全体の平均スコアと比べて5%上回っています。
- 最も改善したのはボルボとメルセデスで、それぞれ業界全体平均スコアの2倍以上である36%を獲得しました。
- ボルボは、車両に使用される鉄鋼とアルミニウムの脱炭素化への取り組みにおいて、引き続き他社を大きく引き離しています。このスウェーデンの自動車メーカーは、業界全体平均スコアがわずか11%であるこれらの指標に対して、42%を獲得しました。

- ボルボはトップの座を維持しましたが、全体的にはほとんど進捗が見られませんでした。今後も進捗がなければ、改善を続ける他の自動車メーカーに対してボルボの首位の座は影響を受けやすくなります。例えば、これらの指標におけるボルボとメルセデスのスコア差は現在1%未満であり、テスラとフォードも急速にボルボとの差を縮めています。
- ドイツの自動車メーカー3社(BMW、メルセデス、フォルクスワーゲン)は、環境一般のサブセクションで最も高いスコアを獲得し、基準となる指標にわたり優れた結果を出しました。
- テスラは現在、スコープ3の排出量開示において業界をリードしており、鉄鋼、アルミニウム、電池のサプライチェーンの細分化されたスコープ3の排出量を提供する初の自動車メーカーとなりました。これらを含む改善の結果、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのセクションでのスコアが31%となり、ランクが3位まで上がりました。
- 2024年には、鉄鋼と、規模はわずかに小さいながらアルミニウムの脱炭素化で著しい進捗が見られ、平均スコアはそれぞれ5%と4%上がりました。2023年のリーダーボードでは、鉄鋼の脱炭素化に関して、過半数(61%)の自動車メーカーのスコアは0%で、さらに、スコアが10%未満の企業の割合は78%でした。2024年には状況が一転し、スコアが0%または10%未満の自動車メーカーは少数(それぞれ33%と39%)となりました。これは、過去1年間にわたる市民社会、投資家、規制当局からの圧力が、鉄鋼材料の脱炭素化を自動車業界のささいな問題からメジャーな課題へと押し上げるのに成功したことを示唆しています。
- テスラとメルセデスは、電池のセクションにおいて業界をリードしており、それぞれスコアは33%と32%でした。ルノーはまた、電池のクローズドループ・リサイクルを開発する新事業部門と低炭素コバルトの新規購入契約により、電池の指標において著しい改善(13%の上昇)が見られました。

人権を尊重した責任ある調達

- 人権セクションにおける平均スコアは21%に過ぎず、2023年と比較してわずか3%の上昇でした。
- 総合的には、54%を獲得したフォードが自動車メーカーのトップとなり、44%のメルセデス、39%のテスラがそれに続きます。フォードとメルセデスは、2023年と同じランクを維持していますが、テスラはステランティス(37%)に代わり、今回3位となりました。
- 人権デューデリジェンスの基礎評価(「一般」のサブセクション)内のスコアは、スコアカードすべてのサブセクションの中でも最も高く、76%を獲得したステランティスがトップでした。
- フォードは、移行鉱物の責任ある調達の取り組みにおいて、86%という非常に良いスコアを獲得しました。これは、リーダーボード全体のサブセクションの中で最も高いスコアでした。また、テスラは前回からスコアが31%上昇し、サブセクションの中で最も高い上昇値となりました。しかしながら、同様の進歩は他には見られず、同指標に対するスコアの平均上昇値はわずか2%でした。

- 自動車メーカーはサプライチェーンにおける先住民族のリスクにはほとんど目を向けておらず、先住民族の権利を守る取り組みが行われていません。先住民族の権利のサブセクションに関する企業の進捗は2年連続で非常に悪く、平均スコアはわずか4%であり、1年間で1%上昇したに過ぎません。これは、昨年に引き続き、すべてのサブセクションの中で最も低い平均スコアであることに加え、最も改善が行われていない課題であることを意味します。自動車メーカーの16社のうち13社に至っては全く進展が見られませんでした。一つだけ良い点として、テスラは、責任ある調達に関する自社のポリシーに、事前の自由なインフォームド・コンセントを得るための完全な要件を導入し、特に際立った人権リスクのデューデリジェンスの開示において、先住民族の権利に対するリスクを公開するようにしました。
- 企業はまた、サプライチェーンにおける労働者の権利への対策をほとんど行っていません。労働者の権利尊重のためのサプライヤーへの取り組みに関する自動車メーカースコアは業界全体で19%でした。これらの指標において、50%を超えた自動車メーカーはフォードとメルセデスだけでした。全体の平均スコアの上昇は3%で、改善はごくわずかなものであり、自動車メーカーのほぼ半数に至っては全く改善が見られませんでした。
- 労働者に対して生活賃金を保証すると約束した自動車メーカーはわずか3社でした。フォードとメルセデスは生活賃金に対して全般的に約束をしており、BMWはサプライヤーの行動規範における要件としています。しかしながら、「生活賃金」について、具体的に定義している企業はありません。

リード・ザ・チャージについて

リード・ザ・チャージは、地域、国、世界の市民社会組織による多様なネットワークで、自動車メーカーに対して、サプライチェーンを抜本的に変え、化石燃料の使用、環境への被害、人権侵害をなくすよう働きかけています。

ネットワークのメンバーは、気候、環境正義、人権、先住民族の権利、重工業、ESGなどの専門知識を持ち、複数の地域と課題にわたり取り組みを行っています。

以下の私たちのビジョンは、製造されるすべての車両を網羅している自動車産業を対象としています。

- 公平さ: サプライチェーン全体を通じて、先住民族、労働者、地域社会の権利を尊重し、向上させます。
- 持続可能性: 資源の効率的な利用と再生含有量を増やすことを通じて、天然資源の需要を減らしながら、サプライチェーン全体で環境の健全性と生物多様性を守り、回復させます。
- 化石燃料を使用しない: 電化率100%の化石燃料を使用しないサプライチェーン。

リード・ザ・チャージ・リーダーボードについて

年1回発行されているリード・ザ・チャージ・リーダーボードでは、化石燃料を使用しない公平で持続可能なサプライチェーンを構築するというビジョンに基づき、世界の大手自動車メーカー18社の進捗状況の評価を行っており、今回が2回目の出版となります。温室効果ガス排出を削減するために、自動車の生産がEV(電気自動車)へと移行していく中で、リード・ザ・チャージ・リーダーボードは、「クリーン自動車」が意味するところの新たな期待を確立することを目指しています。これは単に自動車の排ガスをゼロにするという意味ではなく、公正公平な化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンを通じて生産されたEVのことを指します。

次の2つの条件を満たしたサプライチェーンにおいて製造された車を「クリーン自動車」と定義します。

- 人間の健康、生物多様性、資源枯渇、生態系の回復力に対するマイナスの影響を可能な限り最小限に留めた、化石燃料を使用しないサプライチェーン。
- 全体を通じて、先住民族、労働者、地域社会の権利を尊重したサプライチェーン。

この定義およびリーダーボードは、EVの最大市場である二か国(EUと米国)におけるベンチマークに関する既存のイニシアチブ、報告基準、サプライチェーンのベストプラクティスへの取り組み、および法的要件の調査をもとに開発されました。また、これらの指標は、国連のビジネスと人権に関する指導原則、気候関連財務情報開示タスクフォース、グローバル・レポーティング・イニシアチブ、国際エネルギー機関、EUタクソミーなどの国際的な基準や広く認められている基準に合わせています。草案作成に続き、関係者の意見を聞きながら、提案された指標の改善が行われました。リーダーボード開発の詳細については、[方法論の説明に関するページ](#)をご参照ください。

リーダーボードの構造

リーダーボードは、100%を満点として企業にスコアをつけるよう設計されています。これにより、自動車メーカー間の相対的な実績の分析や、スコアカードの期待値にどれだけ近いのか(または遠いのか)の分析を行うことができます。

リーダーボードは、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーン、および人権を尊重した責任ある調達との2つの主要セクションで構成されています。それぞれのセクションには、4つのサブセクションがあり、これらは異なるサプライチェーンの課題領域を表しています。各サブセクションの概要は次のとおりです。

リーダーボードのセクション

化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーン(気候と環境)：

- 化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーン(一般)
- 化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能な鉄鋼
- 化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なアルミニウム
- 化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能な電池
- 気候変動に関するロビー活動(このセクションでの合計スコアの乗数として適用)

人権を尊重した責任ある調達：

- 人権の尊重(一般)
- 移行鉱物の責任ある調達
- 先住民族の権利の尊重と事前の自由なインフォームド・コンセント
- 労働者の権利の尊重

両セクションの一般サブセクションで適用される指標は、サプライチェーン全体での人権、排出量、その他の環境への影響に対処するための自動車メーカーによる一般的な取り組みを評価した、基準となるスコアを提供します。その他のサブセクションは、サプライチェーンにおける課題に対処するための取り組みに焦点を当てた分析を提供しています。

リーダーボードの各サブセクションは、いずれも同じ指標の構造に従っています。化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンの各サブセクションの指標は、サプライチェーンに関するSBTiレポートをもとに作られています。この指標は、排出量に焦点を当てていますが、より広範囲な環境への影響に関連した枠組みも提供しています。人権を尊重した責任ある調達の各サブセクションの指標は、国連の指導原則をもとに設計されています。

クリーンな自動車の導入に向けた自動車メーカーの進歩を高く評価するために、実施に対する指標に、意図的に加重スコアを用いています。これらの枠組みと加重については次のとおりです。

化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーン

人権を尊重した責任ある調達

指標カテゴリー	加重%
開示	100%
目標設定と進捗	150%
サプライチェーン対策	200%

指標カテゴリー	加重%
表明	100%
特定	150%
予防、軽減、報告	200%
救済措置	200%

化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのセクションでは、気候政策に関するロビー活動も追加の要素として考慮しています。これは、基準を引き上げ、トップを目指すための競争を生み出すための政府の努力に反対するよりも、むしろ支持側になるという自動車メーカーの重要な役割を反映しています。したがって、リーダーボードでは、自動車メーカーの気候変動に関するロビー活動の方針と実行についてInfluenceMapが行った評価に照らし合わせて、このセクションでの自動車メーカーの総合スコアを調整する加重が用いられています。

指標と加重スコアは、自動車メーカーを評価するための枠組みを提供します。続いて、企業の方針と活動を分析します。これらは、プレスリリースやメディア、第三者のレポートではなく、企業の公式な開示情報に限定しています。企業の公式な開示情報を重視する理由は、取締役会レベルで承認された公式な企業方針と報告に基づいた分析結果を確保すること、また業界における高い透明性の向上を促進するためです。

評価対象企業

リーダーボードで評価対象となった企業の選定基準は、特定の地域におけるBEV(二次電池式電気自動車)の最大の製造者、もしくは世界最大手の自動車メーカーとしています。したがって、リーダーボードは、電気自動車への移行をリードしている、またはリードする可能性がある企業、また、EVサプライチェーンの取り組みにおいて、トップを目指す競争を生み出すために極めて重要な役割を果たすことができる企業に焦点を当てています。

選定された企業のリストは以下の通りです。ルノー・日産・三菱アライアンスの販売データには、ルノーと日産のデータが含まれていますが、両社は大きく異なる経営、方針、報告機能であるため、スコアカードではそれぞれ個別に評価しました(アライアンスには三菱も含まれますが、アライアンスのEV販売総数に占める三菱の割合がわずかであるため、今年スコアカードの対象とはなっていません)。販売データが統合されている現代と起亜も、同じ理由により、スコアカードでは個別に評価しています。

それぞれの自動車メーカーには、レポートを出版する前に結果を知らせるために連絡し、質問、説明、フィードバックなど議論の機会が提供されました。受け取ったフィードバックはすべてレビューし、妥当である場合、リーダーボードの最終スコアとこのレポート結果に反映しています。

評価対象に含まれる自動車メーカー

OEM(相手先ブランド製造)	BEV販売台数	自動車販売台数	BEVの割合	本社所在国
BMWグループ	165,303	1,286,153	13%	ドイツ
BYD	711,556	1,474,077	48%	中国
フォード	43,570	1,763,257	2%	米国
広州汽車	265,391	439,253	60%	中国
吉利汽車グループ	172,105	690,161	25%	中国
ゼネラルモーターズ	311,070	2,597,538	12%	米国
本田技研工業	9,334	1,777,932	1%	日本
現代自動車(現代、起亜を含む)	191,560	2,584,073	7%	韓国
メルセデス・ベンツ・グループ	138,207	1,264,493	11%	ドイツ
ルノー・日産・三菱アライアンス(ルノー、日産を含む)	152,517	2,302,027	7%	フランス / 日本
上海汽車	60,351	180,917	33%	中国
ステランティス	151,236	2,416,540	6%	オランダ
テスラ	945,119	945,119	100%	米国
トヨタ自動車	46,821	4,111,313	1%	日本
フォルクスワーゲングループ	370,513	4,145,279	9%	ドイツ
ボルボ・カー・グループ	88,156	378,671	23%	スウェーデン

出典:EV-Volumes OEM Share tracker

すべての数値は、2023年1月から7月までの欧州、中国、韓国、日本、米国、カナダにおける乗用車の販売を対象としたデータです。

リード・ザ・チャージ・リーダーボードの評価結果

リード・ザ・チャージ・リーダーボードは、世界の大手EVおよび自動車メーカーのサプライチェーンにおける排出量、環境への悪影響、人権侵害を減らす取り組みについて評価を行っています。選定された18社の自動車メーカーの開示情報を、[こちらの方法論](#)に概説されているスコアカードの基準に対して分析し、評価しています。今回の評価結果は以下の通りです。また、リード・ザ・チャージのwebサイト (<https://leadthecharge.org/>) でもご覧いただけます。

総合スコアと2023年からの変化

今年はいくつかの実質的な進歩が見られました。フォルクスワーゲンを除く、初回のリーダーボードの評価対象であったすべての企業でスコアが改善しました。これは、2年連続評価対象となった全自動車メーカーの平均スコアが、前年16%から今年20%へと上昇(上昇率25%)したことを意味します。

しかしながら、自動車業界がこの先の課題に適切に対処するためにも、この変化のスピードを大幅に上げる必要があります。総合スコアが50%を超える企業は1社もなく、自動車メーカー全体における平均スコアはわずか19%でした。企業の平均スコアは、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーン(16%)と比べて、人権を尊重した責任ある調達(21%)の方がやや高い結果となっています。

より良い実績を達成することは可能です。2024年版のリーダーボードでは、トップの自動車メーカーに変化がありました。42%のスコアを獲得したフォードが、メルセデス(40%)からトップの座を奪いました。フォードは引き続き人権のセクションにおいて業界のリーダーであり、気候と環境に関する指標のランクも5位から4位に上がりました。一方で、メルセデスは、今年も両セクションで良い実績を残し、それぞれ2位にランクされています。

リード・ザ・チャージ・リーダーボード

ランク	自動車メーカー	化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーン	人権を尊重した責任ある調達	リーダーボード総合スコア
1	フォード	29%	54%	42%
2	メルセデス	36%	44%	40%
3	テスラ	31%	39%	35%
4	ボルボ	36%	27%	32%
5	ステランティス	16%	37%	27%
6	フォルクスワーゲン	25%	26%	26%
7	BMW	17%	31%	24%
8	ゼネラルモーターズ	19%	26%	22%
9	ルノー	17%	21%	19%
10	現代自動車	12%	18%	15%
11	日産自動車	12%	15%	13%
12	吉利汽車	15%	6%	10%
13	起亜自動車	7%	9%	8%
14	ホンダ	4%	11%	8%
15	トヨタ自動車	5%	9%	7%
16	BYD	2%	5%	4%
17	広州汽車	3%	1%	2%
18	上海汽車	2%	0%	1%

今年、大きな進歩が見られたのがテスラでした。このEVメーカーのリーダーボードのスコアは21%上昇し、昨年の9位から、今年はトップ3に入るまでになりました。テスラによる改善は、献身的な努力により他の自動車メーカーも同様の達成が可能であることを立証しています。テスラは、リーダーボードの8つのサブセクションすべてにおいて改善が見られました。今回、これを達成した唯一の自動車メーカーです。化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのセクションにおける進捗が最も顕著でした(20%の上昇で、テスラの気候変動に関するロビー活動の実績により、さらに20%増える結果となりました)。

この重要な要因として、テスラがサプライチェーンのスコア3の排出量を一切開示していない少数自動車メーカーであった昨年の状況から、今年は鉄鋼、アルミニウム、電池の生産の細分化されたサプライチェーン排出量を開示する唯一の企業となったことがあげられます。同社はまた、移行鉱物の責任ある調達のサブセクションにおいて、重要な進歩(29%の上昇)がありました。加えて、責任ある調達に関するポリシーの中で、事前の自由なインフォームド・コンセント(FPIC)を先住民族の権利のための要件として、ポリシーの改訂を行いました。また現在は、まだ不十分とはいえ、サプライチェーンにおける人権リスクの広範な人権デューデリジェンス評価を通じて特定された、先住民族の権利に関するリスクの詳しい情報を開示しています。

フォード(全体で9%上昇)が今年2番目に大きな進歩があった企業で、ゼネラルモーターズ(7%の上昇)がそのすぐ後に続きました。この2社は、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンの各サブセクションで顕著な改善が見られました。特に際立ったのは、鉄鋼とアルミニウムの指標に対する進捗でした。両社は現在、First Movers Coalitionの鉄鋼とアルミニウムグループのメンバーであり、そのため、2030年までに一部低炭素の鉄鋼とアルミニウムを使用することを公約しています。また、鉄鋼とアルミニウムの再利用を強化するとともに、低炭素鉄鋼の長期供給契約を結ぶことにより、これらの公約を後押ししています。テスラを含めたこれら3社の自動車メーカーは、鉄鋼とアルミニウムの実績を大幅に伸ばしました。これらの指標に対して、3社の平均スコアが19%上昇した一方で、残り15社の平均スコアの上昇はわずか1%でした。

これらの進捗により、フォードはメルセデスからトップの座を奪い、またテスラはボルボに代わり、3位となりました。メルセデスとボルボは、全般的にスコアが上がりました(それぞれ3%と2%)が、2023年のランクを維持するのに十分な伸びではありませんでした。

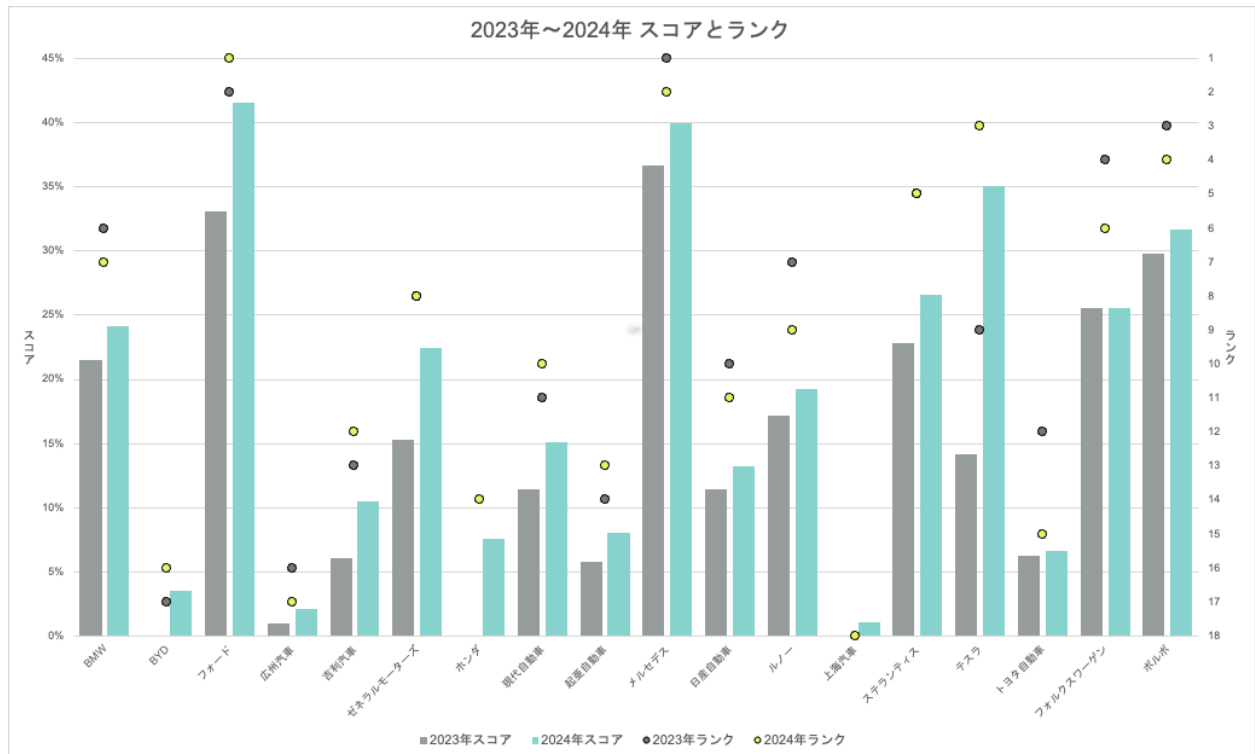
4位のボルボの後には、欧州の自動車メーカーであるステランティス、フォルクスワーゲン、BMWが続いています。これら3社は、24%~27%のスコアを獲得しました。ステランティスとBMWは昨年と比べて向上しましたが、フォルクスワーゲンは伸びがなく、その結果として、4位から6位へとランクを後退させました。

ルノーは、上位のランクでも、総合スコアに大きな変化が見られたわけでもありませんが、電池のクロードループ・リサイクルを開発する循環経済の新事業部門を設立し、低炭素コバルトの新規購入契約を結んだことにより、電池のサブセクションのスコアが13%上昇したことは注目に値します。

日本と韓国の企業の総合的な平均スコアは10%前後で、米国や欧州の企業に後れを取っています。ホンダとトヨタは、EVへの移行(上記の「評価対象企業」セクションの表を参照)がリーダーボードの企業の中で最も遅れているだけでなく、サプライチェーンの脱炭素化と人権の尊重の確保においても低いスコアとなっています。実際にトヨタは、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンの4つのすべてのサブセクションにおいて、一つもスコアの上昇が見られなかった唯一の企業でした。結果として、トヨタのランクは12位から15位へと後退しました。

リーダーボードでは、EVへの移行が著しく進んでいる中国メーカーが含まれています。しかしながら、サプライチェーンにおける環境や社会問題の管理、およびリスクに関しては、比較的開示がなされていません。特に、他の市場への参入と事業展開を狙うこれらの企業には、競合他社とのギャップを埋めるために、開示、ポリシー、実践において速やかな改善を行う余地があります。例えば、BYDはEVへの移行をリードする自動車メーカーの1社ですが、クリーンで公平なサプライチェーンに関しては低いスコアとなっています。

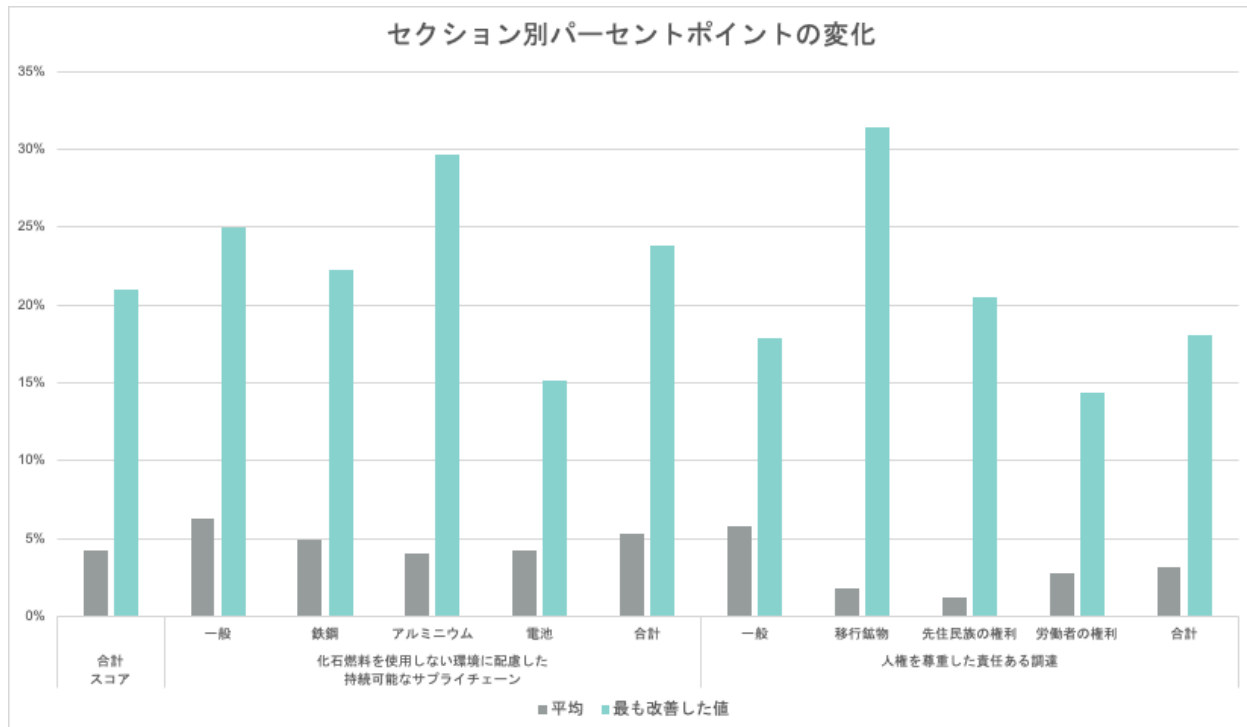
実際に吉利汽車は、大幅な改善が可能であることを今回の評価で示しました。同社は、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのセクションで、すでに東アジアの自動車メーカーをリードしています。また、人権サブセクション(16%)のスコアを最も伸ばした企業で、人権に関するすべての指標において、テスラに続いて2番目に大きな改善が見られました。



それぞれの自動車メーカーの成績は、各セクションによって差があります。例えば、フォードは、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのセクションで4位でしたが、人権を尊重した責任ある調達では1位で、特に、86%を獲得した移行鉱物への取り組みにおいて非常に良い成績をあげました。反対にボルボは、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンへの取り組みにおいては他のすべての自動車メーカーよりも先に進んでいましたが、人権を尊重した責任ある調達の取り組みでは6位にランクされています。

このような統計は、企業による改善の余地が非常に大きいことを示しています。実際、半分を超える指標において少なくとも1社が満点を獲得しています。さらに、自動車メーカーが各指標に対してクラス最高基準（つまり、それぞれの指標の最高スコア）を達成した場合、総合スコアは70%を超えます。これは、自動車メーカーが、単にそれぞれの分野で他社のベストプラクティスを取り入れることにより、根本的な改善をもたらすことが可能であることを示しています。

化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのセクションでは、鉄鋼、アルミニウム、電池、および一般の指標全体において約4～6%の一貫した着実な改善が見られました。最も大きな改善（15～30%の範囲）が行われた自動車メーカーにより、総合的に大きな進捗となりました。



鉄鋼とアルミニウムの脱炭素化に関する前述の進歩に加えて、電池のクローズドループ・リサイクルも今年の改善分野でした。BMW、吉利汽車、ゼネラルモーターズ、メルセデス、ルノー、テスラ、フォルクスワーゲンのいずれも、電池用鉱物のクローズドループ・リサイクルプロセスの開発または確立において進捗がありました。一方で、中国自動車メーカーのBYDと広州汽車は、コバルトやニッケルを使用しない新しいリチウムイオン電池技術の市場投入において前進がありました。

自動車メーカーはまた、サプライチェーンにおいて人権のリスクと影響に対処するための自動車メーカーの取り組みの基礎評価を提供する人権の「一般」サブセクションでも顕著な伸びがありました。それぞれスコアが9~18%の間で上昇したテスラ、吉利汽車、ステランティス、BMW、BYDによる改善が一因となり、このサブセクションのスコアは平均で6%上昇しました。

しかしながら、人権セクション内の移行鉱物の責任ある調達、先住民族の権利、労働者の権利に関しては、著しく低い結果となりました。これらの指標に対する平均スコアはそれぞれ2%、1%、3%の上昇にとどまりました。特に懸念されるのは、すでに平均点が最も低かった先住民族の権利のサブセクションにおいて進捗が見られないことです。この課題に対して、13社には全く改善が行われず、全自動車メーカーの平均スコアはわずか4%でした。これは明らかに、自動車業界が今後優先的に取り組まなければならない課題です。

最後に、たとえ企業の人権デューデリジェンスのポリシーや実践に改善があったとしても、効果的な実現という点において重大な隔たりが残されています。例えば、テスラは、国際労働機関の5つの基本的原則（以前は結社の自由と差別の撤廃を除外）への明確な誓約を伴った人権ポリシーの更新により、労働者の権利のサブセクションにおいて、今年、追加のスコアを獲得しました。しかし、テスラは2023年にスウェーデンで、団体交渉に関する労働者の権利を尊重していないことで批判を受けました。

同様に、現代自動車は、人権リスクの顕著性の評価の中にいくつかの労働者の権利課題を含めたことにより、このセクションで追加スコアを獲得しました。しかしながら、これらの活動は、現代自動車のアラバマ州のサプライチェーンを通じて児童労働が確認されたことにより、必要とされる大幅な変化には程遠いものとなりました。実際、現代自動車は、米国のサプライチェーンにおける労働者の権利の侵害に関する複数の疑いにより、2023年にジョージア州とアラバマ州の労働団体から批判を受けました。そして、サプライヤーに対する第三者による監視を実施し、地元コミュニティとの地域福利に関する協定の締結を求められました。現在まで、これらの要求に対する回答はありません。

移行鉱物と先住民族の権利においても似たような状況です。例えば、移行鉱物の責任ある調達に対するフォードの業界をリードする取り組みと、この分野におけるテスラによる2023年の大幅な改善に反して、両社（およびフォルクスワーゲン）は、Climate Rights International (CRI)により、同組織が人権と環境への一連の侵害を指摘するインドネシアにあるIWIPの施設で処理されたニッケルの最終購入者であることが特定されています。一方で、ゼネラルモーターズは、サプライヤーに対して、先住民族の権利である事前の自由なインフォームド・コンセントを尊重することを明確な要件としている数少ない企業の一つです。しかしながら、同社は、リチウム・アメリカズのタッカーパス鉱山において事前の自由なインフォームド・コンセントが尊重されなかったとの申し立てが行われた際に、対策を講じなかったとして批判を受けています。

市場による違い

全般的に見て、欧州と米国の企業¹の平均スコアはそれぞれ28%と31%で非常に類似した結果となりました。東アジアの自動車メーカーの平均スコアはこれより低い8%でした。化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのセクションでも、欧米の自動車メーカー間のスコアは類似していましたが、人権を尊重した責任ある調達の指標では米国自動車メーカーが平均してより高いスコアを獲得しました。

欧州自動車メーカーは、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのセクションの一般の指標において特に高いスコアを獲得しました。しかし、移行鉱物への取り組みにより、人権セクションにおける米国自動車メーカーの優れた成績は特に顕著なものでした。この責任ある移行鉱物での高スコアは、ドッド・フランク法による紛争鉱物に関する報告義務が部分的に関与していると考えられます。その結果、米国自動車メーカーが、他の鉱物のサプライチェーンにも適用できるサプライチェーンを追跡するための高度な専門知識を得た可能性があります（ただし、米国の企業間には移行鉱物に関するスコアに差があり、必ずしも高いスコアを保証するものではないようです）。

2年連続評価対象となった企業のうち、米国の企業はスコアが急上昇し、10%の伸びとなりました。欧州の自動車メーカーの伸びは2%と、より緩やかでした。これにより、米国自動車メーカーは複数の欧州自動車メーカーを追い越す結果となり、テスラがボルボに代わり3位となり、トップの座がメルセデスからフォードへと交代しました。

2%の上昇であった東アジアの自動車メーカーの伸びは欧州の自動車メーカーと類似していました。ただし、ベースとなる昨年のスコアが低かったため、上昇率は33%となりました。化石燃料を使用しな

¹ ステランティスはイタリアとアメリカの会社です。米国と欧州とを比較する目的において、ステランティスのスコアは米国と欧州の2つの市場で均等に分割されました。

い環境に配慮した持続可能なサプライチェーン、および人権を尊重した責任ある調達両方セクションにおける「一般」の指標で最も大きな進捗が見られました。

スコアが最も低い企業にとっての最初のステップは、持続可能で責任あるサプライチェーンに関する高いレベルでのコミットメントと要件を目指すことです。これらは、さらに他の分野でも改善を推進するために活用することができます。例えば、吉利汽車は、サプライヤーの行動規範で説明されている人権尊重に関するサプライヤーに対する新たな要件により、人権セクションの一般スコアが向上しました。これはBYD、上海汽車、広州汽車においても適用することが可能な積極的な対策と言えます。東アジアの自動車メーカーはまた、短期間で達成できる改善を検討するために、リーダーボードの中間にランクされている自動車メーカーに目を向けることも一つの方法です。これは、中間のランクに位置する企業が、下位の企業よりも著しく優れた結果を出している一般セクションにおいて、東アジアの企業がさらなる改善を図っていくべきことを意味します。

米国自動車メーカーでは、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのセクションの改善（人権セクションの上昇が5%に対して、14%の上昇）が最も目立ち、特に鉄鋼とアルミニウムのサブセクションが顕著な伸びを示しました。人権を尊重した責任ある調達においては移行鉱物のサブセクションに改善がありました。

スコアの差は同じ市場内および異なる市場間でも見られました。米国では、今年大きな進歩があったにも関わらず、ゼネラルモーターズは20%の差でフォードにリードされています。欧州では、ルノーがメルセデスを21%下回っています。日本と韓国では、トヨタ、ホンダ、起亜自動車のスコアは現代自動車（15%）の約半分となっています。一方で、吉利汽車（10%）は、他の中国自動車メーカーを総合的に6~9%上回り、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンの指標で12~13%上回りました。同じ地域内でのスコアの差は、特定の市場内において十分な改善の余地があることを示しています。

最後に

リード・ザ・チャージにより年1回発行されているリーダーボードは、化石燃料を使用しない公平で持続可能なサプライチェーンを構築するための自動車メーカーの競争力に関するベンチマークです。リーダーボードは、誰がリードし、誰が後れを取り、自動車メーカーのサプライチェーンにおいて、どこでどのように前向きな変化が引き起こされているかを特定する目的で、自動車メーカー、投資家、政策立案者、消費者にご利用いただけるツールです。

2024年版のリーダーボードでは、複数の分野で重要な進展があったことが明らかになっています。いくつかのケースにおいて顕著な改善があり、このことは、比較的短い期間で急速な進歩が可能であること、また自動車メーカーは改善を行うか、または競争力を失うリスクにさらされるかのプレッシャーを受けていることを示しています。

しかしながら、このような前向きな変化にもかかわらず、自動車業界にはまだ長い道のりが続いています。獲得できるスコアの半分以上を超えた企業は1社もありませんでした。一部の自動車メーカーは全体的にスコアが低く、他の自動車メーカーでも高いスコアと低いスコアが入り混じっています。改善が非常に限定的だった分野もありました。これは、公正な移行に関する指標、とりわけ、すでに企業のポリシーや実践が最も弱い分野であった先住民族の権利において最も懸念されることです。

自動車業界の排ガス汚染に対処するために、電気自動車への移行が急加速していますが、自動車メーカーはライフサイクルを通じて真にクリーンなEVを製造することを目的として、サプライチェーンにも関心を向けることが不可欠です。これには、サプライチェーンの排出量を削減するだけでなく、採掘活動から、製造、再利用、リサイクルに至るまで、環境や人権へのその他の悪影響に対する取り組みも含まれます。これらを実現することは、道徳的義務にとどまらず、すべての車が化石燃料を使用しない公平で持続可能な方法で製造されることへの規制当局、投資家、消費者による高まる期待に応えることでもあります。

企業の実績概要

BEV 販売データのソース: EV-Volumes OEM Share tracker

すべての数値は、2023年1月から7月までの欧州、中国、韓国、日本、米国、カナダにおける乗用車の販売を対象としたデータです。

BMW

企業名	BMW
BEV販売台数	165,303
自動車販売台数に占めるBEVの割合	13%
2024年ランク(2023年ランク)	7 (6)
合計スコア	24%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	17%
人権を尊重した責任ある調達スコア	31%

2022年にBMWのEV生産台数はほぼ倍増しましたが、より公正でサステナブルなサプライチェーンの構築については、2023年に入ってからはほとんど進展が見られません。鋼材とアルミニウムに関する行動の欠如、ならびに気候政策に反対するロビー活動に関する容認しがたい実績のために、同社の気候と環境に関するスコアは依然として低く押さえられています。英気候シンクタンクのInfluenceMapは、気候ロビー活動の実績を理由に、BMWに自動車産業の中で二番目に低いスコアをつけています。

- 購入した物品・サービスに関するスコープ3温室効果ガス排出量の総量を開示し、これについて科学的根拠に基づく排出削減目標を設定しているが、サプライチェーンごとの内訳を示していない。
- 自社の自動車に使用される鋼材、アルミニウム、バッテリーの脱炭素化に特化した目標や戦略を欠く。
- しかしながら、バッテリーセルのサプライヤーに対してグリーン電力の使用を契約上義務付けているという点で、ほとんどの同業他社よりも優れている。また、中国のバッテリーリサイクル業者との共同により、バッテリーのクローズドループ・システムの構築に関しても前進している。
- 高水準の人権デュー・ディリジェンス方針を実践しており、自社サプライチェーンにおける人権侵害を特定、軽減、是正する仕組みがある。
- こうした方針や仕組みを、責任ある鉱物調達と労働者の権利について、そして特に先住民族の自由で事前の情報に基づく合意(FPIC)に関する権利が確実に尊重されるようにするために、強化する必要がある。
- 同社は2023年、サプライヤー行動規範に生活賃金の支払義務を導入した初めての自動車メーカーとなり、これにより労働者の権利に関して大幅な改善を行った。

比亞迪(BYD)

企業名	BYD比亞迪比亞迪比亞迪
BEV販売台数	711,556
自動車販売台数に占めるBEVの割合	48%
2024年ランク(2023年ランク)	16 (17)
合計スコア	4%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	2%
人権を尊重した責任ある調達スコア	5%

BYDは依然としてEVへの移行を先導する企業の一つです。2022年に内燃機関(ICE)自動車の生産を終了し、今はバッテリー式電気自動車(BEV)とハイブリッド車のみを生産しています。CO2排出量の大きいニッケル、コバルト、リチウムなどの鉱物の使用を削減するバッテリー技術の革新においても、自動車産業を牽引しています。

しかし、一部の基礎的情報を新たに開示することにより、スコアが2023年版よりも改善されたとはいえ、自社サプライチェーンに関する全般的な透明性の欠如のため、同社はスコアボードの最下位に近い位置にとどまっています。世界第2位のEVメーカーであるBYDは、自社の垂直統合したサプライチェーンに対して影響力を行使すれば、公正でサステナブルなサプライチェーンの構築においてリーダーに浮上することができます。

- 自社サプライチェーンの排出量や脱炭素化目標を開示していない、数少ない企業の一つ。
- 自社が使用する鋼材、アルミニウム、バッテリーの気候および環境に対する影響を低減する取り組みについて、ほとんど開示していない。
- しかしながら、今ではコバルトやニッケルを使用しないリチウムイオンバッテリーを提供しており、近々、ナトリウムイオンバッテリーを使用する車両も市場投入するとしている。
- サプライヤーの社会的課題に関するパフォーマンスを監視する方法の開示について、いくつかの基本的、初歩的な手順を踏んだが、サプライチェーン全体にわたり人権が確実に尊重されるようにするための明確な要件やプロセスについてはまだ開示していない。

フォード (Ford)

企業名	フォード
BEV販売台数	43,570
自動車販売台数に占めるBEVの割合	2%
2024年ランク(2023年ランク)	1(2)
合計スコア	42%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	29%
人権を尊重した責任ある調達スコア	54%

すでに人権に関して最も優れた実績を上げていますが、今年は環境と人権の両方の指標においても進捗を示しており、前回トップであったメルセデスとの差を縮め、リーダーボードのトップを争うことになりました。

それでもなお、改善すべき分野があることは明らかです。フォードは、鉄鋼、アルミニウム、電池のサプライチェーンから化石燃料と環境への悪影響を取り除く取り組みにおいては、いまだに競合他社に後れを取っています。人権に関するフォードのスコアは、受け入れがたいほど低い先住民族の権利に関するスコアに引きずられる形となっており、2023年にスコアの改善が見られなかった分野のひとつでした。

- 自動車産業の中でも最高水準の責任ある鉱物の方針とデュー・ディリジェンスのプロセスを有し、広範囲に及ぶバッテリーサプライチェーンのマッピングを行っており、サプライヤー専用のグリーンバンスメカニズム(苦情処理メカニズム)も備えている。
- 労働者の権利の面で最高スコアを獲得。人権方針の中で生活賃金を約束したことも心強い。しかし、例えば是正措置と救済へのアクセスについて労働組合と協力する手順を確立することなど、まだ改善すべき重要分野がある。
- 先住民族の権利に関して進展がなく、2023年は容認しがたいほどに低い7%というスコアであり、改善が見られない。
- サプライチェーンの脱炭素化については全体的に改善が見られた。これは、すべてのサプライヤーに科学的根拠に基づく排出削減目標(SBT)の設定と行動計画の策定を義務付けたことによる。
- 化石燃料を使わない鋼材とアルミニウムについて進展があった。具体的には、ファースト・ムーバース・コアリション(FMC)の参加企業となったのを受けて、グリーンスチールおよびグリーンアルミニウムの使用についての目標を設定した。また、低炭素鋼材について戦略上重要な鉄鋼サプライヤーと新たな契約を結んだ。
- バッテリーの新規材料を試験する研究所の新設など、バッテリーの研究開発に関する新規投資を発表した。しかし、バッテリーの脱炭素化および鉱物回収に関する目標は設定していない。

広州汽車集団(GACグループ)

企業名	GACグループ
BEV販売台数	265,391
自動車販売台数に占めるBEVの割合	60%
2024年ランク(2023年ランク)	17 (16)
合計スコア	2%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	3%
人権を尊重した責任ある調達スコア	1%

GACが急速にEV生産を増加させているのはすばらしいことですが、クリーンで責任あるサプライチェーンの構築に向けた開示、コミットメント、行動の不足のため、同社はスコアボードの最下位に近い位置にとどまっています。同社は、新しいLFPバッテリー(リン酸鉄リチウムイオン電池)を市場投入し、大量にエネルギーを使用する鉱物への依存を軽減することで、バッテリーに関して一定の進展を見せています。また、サプライヤーのデュー・ディリジェンスに関しても、いくつかの最低限の活動を初めて開示しました。しかし、これと比肩するような、自社サプライチェーンから化石燃料、環境破壊、人権侵害を排除するための活動は行っていません。

- EVへの移行を先導する企業の一つであり、今やバッテリー式電気自動車(BEV)が総販売台数の60%を占める。
- サプライチェーンを対象に含む2050年ネットゼロ排出目標はあるが、中間目標はなく、この目標の達成に向けて実施しているサプライチェーンに対する取り組みについては、ほとんど情報を開示していない。
- ニッケルやコバルトを使用しない新たなLFPバッテリーを市場に投入した。
- サプライヤーが社会的リスクについて監査を受けているという証拠を、不十分ながら提示するようになったものの、こうした評価の内容や範囲についての詳細はほとんど提示していない。また、サプライチェーンのデュー・ディリジェンスに関連するその他の指標のスコアはすべて0%である。

浙江吉利控股集团(Geely)

企業名	浙江吉利控股集团(Geely)
BEV販売台数	172,105
自動車販売台数に占めるBEVの割合	25%
2024年ランク(2023年ランク)	12 (13)
合計スコア	10%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	15%
人権を尊重した責任ある調達スコア	6%

2023年、ジーリー・ホールディング・グループ(Geely Holding Group、以下ジーリー)は、気候と環境の面で最も優秀な東アジアの自動車メーカーとしての地位をさらに強固にすると同時に、この1年間での人権に関するスコアの上昇幅が2番目に大きい企業になりました。同社がクリーンで公正なサプライチェーンについて、自動車産業をリードする企業になるまでの道のりはまだ長いものの、今日に至る堅調な進展は、同社が鋼材やアルミニウムなど特定のサプライチェーンや、移行鉱物の責任ある調達や先住民族の権利といった主要な人権問題について、よりのめを絞った対策を講じるための強固な基盤となります。

ジーリーは、自社のパフォーマンスをさらに強化するためのヒントを遠くに求める必要はありません。同社はボルボの支配株主であり、メルセデス・ベンツにも多額の出資をしています。この2社は、リード・ザ・チャージのスコアボードで上位に位置する自動車メーカーです。

- 東アジアの自動車メーカーの中で、気候と環境の面でトップスコアを獲得。スコープ3排出量に関する取り組みや、リサイクル鋼材やリサイクルアルミに関する開示と目標設定がその要因である。2023年には、ティア1サプライヤーの大部分についてサステナビリティ評価を適用し、鉄鋼とバッテリーについてクローズドループ・プロセスを構築して、さらなる進展を見せた。
- 化石燃料を使わない鋼材とアルミニウムに関する行動については、同業他社に後れを取る。
- スコアボード中の人権部門「全般」の区分で、スコアの上昇幅が最も大きかった(16ポイント)。これは、人権に関するサプライヤーへの新たな要求事項と、行動規範の順守についてサプライヤーを監査するデュー・ディリジェンスの改善によるものだ。サプライチェーンのデュー・ディリジェンスに関するこの初期の進展を、自社サプライチェーンにおける主要な人権リスクを特定し是正する仕組みの改善によって強化すべきである。
- 移行鉱物の責任ある調達、先住民族の権利、労働者の権利に関するコミットメントと行動の不足が、ジーリーの人権スコアを押し下げている。

GM

企業名	GM
BEV販売台数	311,070
自動車販売台数に占めるBEVの割合	12%
2024年ランク(2023年ランク)	8 (8)
合計スコア	23%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	19%
人権を尊重した責任ある調達スコア	26%

GMIは2024年版のスコアボードで、気候と環境部門の指標に関して最も改善された企業の一つであり、スコアが13ポイント上昇しました。上流のスコープ3排出量の開示が改善されたこと、ならびにファースト・ムーバース・コアリション(FMC)の参加企業として、化石燃料を使わない鋼材とアルミニウムの調達に関する新たな目標を設定したことが、主な要因です。しかし、人権に関してはGMのスコアはフォードの半分にも満たず、この分野では気候と環境の分野での改善に並ぶような進展は見られなかったため、GMの総合順位は昨年版と変わりません。

- 今年の分析までに、サプライチェーンからのスコープ3排出量を開示し、ようやく多くの同業他社に追いついた。
- 2023年、FMCの参加企業となったのを受けて、2030年までに鋼材とアルミニウムの一部をゼロ排出に近い仕入れ先から調達することを表明した。また、USスチールと新たな契約を結び、2024年から同社より低排出鉄鋼の供給を受ける。
- バッテリーのサプライチェーンのもたらす影響に対する対策不足のため、気候と環境部門全体のスコアが押し下げられている。バッテリーに関するスコアはわずか8%である。
- 人権の分野では2023年にちょうど25%というスコアを出しているが、スコアの上昇はわずか1ポイントでしかない。人権デュー・ディリジェンスに関しては、とりわけ自社サプライチェーンにおける人権侵害を予防し、説明責任を果たし、是正する施策を導入することにより、改善できる余地が大いにある。
- 先住民族の自由で事前の情報に基づく合意(FPIC)の権利について明確なコミットメントを示している、数少ない自動車メーカーである。しかし残念なことに、同社はカナダの資源会社リチウム・アメリカズとタッカーパス鉱山のリチウム開発プロジェクトに投資しており、上記のコミットメントを確実に実現するための行動を起こしていない。
- 労働者の権利に関するパフォーマンスの弱さは、生活賃金を約束し、自社サプライチェーンにおける労働者の権利の侵害を予防、軽減、是正するために労働組合と協力することによって改善できる。

本田技研工業(Honda)

企業名	本田技研工業(Honda)
BEV販売台数	9,334
自動車販売台数に占めるBEVの割合	1%
2024年ランク(2023年ランク)	14
合計スコア	8%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	4%
人権を尊重した責任ある調達スコア	11%

ホンダはEVへの移行において遅れが目立つ企業です。2024年版のスコアボードに新たに加えたところ、自社サプライチェーンからの温室効果ガス排出量削減と環境破壊の排除に関するスコアはわずか4%であり、同社がこの分野でも自動車産業の中でパフォーマンスが最も低いレベルにあることが分かりました。人権の分野の方がまだ成績が良く、いくつかのコミットメントを示しているものの、そうしたコミットメントを確実に実現するための方針やプロセスは、十分な内容を伴っていません。

- 自社サプライチェーンからのスコープ3排出量を適切に開示しておらず、自社サプライチェーンの排出量について科学的根拠に基づく排出削減目標も設定していない、数少ない自動車メーカーである。
- 鋼材、アルミニウムおよびバッテリーのサプライチェーンの脱炭素化に向けた取り組みを一切開示していないため、この3区分のスコアはすべて0%である。
- 気候政策に反対するロビー活動に関する実績も良くないため、気候と環境部門のスコアはさらに押し下げられている。
- 人権、移行鉱物の責任ある調達、労働者の権利に関してはトップレベルのコミットメントを示している。しかし、自社サプライチェーンの人権リスクや人権侵害を特定、予防、軽減、是正する適切なデュー・ディリジェンスのプロセスを開示していない。

現代自動車(Hyundai)

企業名	現代自動車(Hyundai)
BEV販売台数	191,560*
自動車販売台数に占めるBEVの割合	7%*
2024年ランク(2023年ランク)	10 (11)
合計スコア	15%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	12%
人権を尊重した責任ある調達スコア	18%

*売上高はヒュンダイとキアの両方を含むヒュンダイ自動車OEMの数値です。

今年版の分析では、ヒョンデ(Hyundai)のEV生産台数は増加しました(ただし、同社の総自動車販売台数に占めるEVの割合はまだ微々たるものです)。また、サプライチェーンにおいてもある程度の改善が見られたため、スコアボードの順位は一つ上がり、総合スコアで東アジアの自動車メーカーのトップとなりました。

それでもヒョンデは、クリーンで公正なサプライチェーンという観点では、多くの同業他社に後れを取っています。特に、鋼材、アルミニウム、バッテリーのサプライチェーンの排出量削減およびその他の環境影響の低減については、ほとんど進展が見られません。また、移行鉱物の責任ある調達および先住民族の権利に関するパフォーマンスも改善されていません。

- サプライチェーンからのスコープ3排出量を開示し、2045年までにバリューチェーン全体でカーボンニュートラルを達成するという目標を設定しているが、自社サプライチェーンの明確な中間目標については開示しなくなった。
- 自社の自動車に使用される一次鋼材や一次アルミの脱炭素化に向けた活動については開示していないが、二次鋼材や二次アルミについてはいくつかの初期段階の取り組みが見られる。
- 英気候シンクタンクInfluenceMapによる自動車産業の気候政策に反対するロビー活動に関するスコアで見ると、ヒョンデは依然として最も低い企業の一つである。ヒョンデよりもスコアが低いのはトヨタだけである。
- 人権に関していくつかの具体的なコミットメントを示しており、現在では、労働者の権利に関する一部のリスクを含め、人権リスクを地域ごとに開示している。
- 憂慮されるのは、2023年公表された調査報告により、米国アラバマ州のサプライヤーにおいて児童労働の使用が横行していることが明らかになったにもかかわらず、ヒョンデが自社サプライチェーンの人権デュー・ディリジェンスのプロセスを有効な形で強化したという証拠を示していないことである。

起亜自動車(Kia)

企業名	Kia
BEV販売台数	191,560*
自動車販売台数に占めるBEVの割合	7*
2024年ランク(2023年ランク)	13 (14)
合計スコア	8%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	7%
人権を尊重した責任ある調達スコア	9%

*売上高はヒュンダイとキアの両方を含むヒュンダイ自動車OEMの数値です。

起亜自動車は、初版のスコアボードの中で最もパフォーマンスが低調な自動車メーカーの一つであり、2023年のスコアの伸びはわずか2ポイントであったことから、2024年版のスコアボードでも最下位付近にとどまっています。引き続き全体的にスコアが低く、2つの区分(化石燃料を使わず環境に配慮したアルミニウム、先住民族の権利)でスコアが0%となったほか、鋼材、バッテリー、および移行鉱物の責任ある調達に関する指標でも10%に届きませんでした。

- 2045年カーボンニュートラル宣言と中間目標を設定しており、企業に対し科学的根拠に基づく排出削減目標を立てることを求めるSBTイニシアティブへの参加を準備している。
- 現在、購入した物品・サービスのスコープ3排出量を開示している。
- 原材料の採掘については、バッテリーのクローズドループ・システムを有している。
- 鋼材、アルミニウム、およびバッテリーの脱炭素化の取り組みについては詳細がほとんどなく、これらの区分のスコアはすべて10%未満となっている。
- 人権、労働者の権利、および移行鉱物の責任ある調達に対するコミットメントを表明しているが、その実現に向けた施策については詳細をほとんど明らかにしていない。しかしながら、2023年は個々のサプライヤーの人権リスクを評価する自社システムについて、詳しい情報を提供している。
- 移行鉱物と先住民族の権利に関するパフォーマンスが極めて悪かったため、人権スコアは全体的に低下した。

メルセデス (Mercedes)

企業名	メルセデス (Mercedes)
BEV販売台数	138,207
自動車販売台数に占めるBEVの割合	11%
2024年ランク(2023年ランク)	2 (1)
合計スコア	41%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	37%
人権を尊重した責任ある調達スコア	45%

第2版のリーダーボードで、メルセデスはトップの座をフォードに明け渡しました。しかし、化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンと人権を尊重した責任ある調達の両セクションで引き続き優れた成績を収めています。2023年には、目立った進捗がいくつか見られ、特に、化石燃料を使用しない環境に配慮したアルミニウムに関してはスコアが18%上昇しました。

メルセデスは、排出量開示における業界のリーダーであるテスラが今年行ったように、細分化されたサプライチェーン排出量を開示すること、また、先住民族の権利に対する取り組みを優先して行うことで前進する余地があり、トップの座を取り戻すことも可能となるでしょう。

- サプライチェーンにおける排出量を開示しており、バリューチェーンの全段階で2040年までにネットゼロ排出を達成するという目標と、2030年までにバリューチェーンにおける排出量を50%削減するという新たな中間目標を設定している。
- サプライヤーに対し、排出削減目標の設定と水使用量の開示に関する明確な要件を設定している。
- 化石燃料を使わず環境に配慮した鋼材、アルミニウム、およびバッテリーの各区分でトップ3に入るスコアを獲得している。中でも、新たな目標を設定したことや、「CO2排出実質ゼロ」の自動車用アルミニウムの開発・使用に向けてアルミニウム製造企業と基本合意書を締結したことにより、2024年版スコアボードの分析はアルミニウムの脱炭素化が大きく進展した。
- 今年版スコアボードの分析では、リサイクルと再利用に関するパフォーマンスも向上した。これは、鉄鋼生産用鉄スクラップのクローズドループ・プロセスを独ジンデルフィンゲン工場に導入する取り組みと、効率的な湿式製錬プロセスを用いるバッテリーリサイクル工場を独クッペンハイムに新設する取り組みについて、進捗状況を開示したことによる。
- 人権部門では「全般」、「移行鉱物」、「労働者の権利」の区分で一定のスコアを獲得している。また、「先住民族の権利」の区分では最高スコアを獲得しているが、そのスコアはわずか17%であるため、まだ大きな改善の余地がある。

日産自動車(Nissan)

企業名	日産自動車(Nissan)
BEV販売台数	152,517*
自動車販売台数に占めるBEVの割合	7%*
2024年ランク(2023年ランク)	10 (11)
合計スコア	13%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	12%
人権を尊重した責任ある調達のスコア	15%

*売上高は、ルノー、日産、三菱を含むR-N-MアライアンスOEMの売上高です。

総合スコアがわずか13%の日産は2024年版のスコアボードの分析では、限定的な進捗にとどまっており、「気候と環境」、「人権」の両指標で低い結果となりました。自社のサプライチェーンにおける排出量と人権については一定の目標とコミットメントを掲げていますが、その実現に向けた具体的な行動は、ほとんど示していません。

- 購入した物品・サービスのスコープ3排出量を開示しており、自社製品のライフサイクル全体でカーボンニュートラルを達成するという2050年目標を設定しているが、スコープ3の中間目標は設定していない。
- CO2排出量が比較的少ない鋼材とアルミニウムを神戸製鋼所から調達する新たな契約を締結した。しかしながら、鋼材については依然として石炭を使う高炉で生産されるため、他の自動車メーカーが締結しているグリーン鋼材の調達契約ほど意欲的ではないことに留意する必要がある。
- 自社のバッテリー・サプライチェーンによる気候と環境への影響に対処する取り組みについては、引き続きわずか4%のスコアにとどまっている。
- 人権、労働者の権利、移行鉱物の責任ある調達に関するコミットメントを示しているが、先住民族の権利に関するコミットメントはない。特に、移行鉱物と労働者の権利については、その実現に向けた具体策をほとんど開示していない。
- サプライチェーンの人権に関するグリーンバンスメカニズム(苦情処理メカニズム)の計画を発表したが、いまだに実施されていない。

ルノー (Renault)

企業名	ルノー (Renault)
BEV販売台数	152,517*
自動車販売台数に占めるBEVの割合	7%*
2024年ランク(2023年ランク)	9 (7)
合計スコア	19%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	17%
人権を尊重した責任ある調達スコア	21%

*売上高は、ルノー、日産、三菱を含むR-N-MアライアンスOEMの売上高です。

ルノーは環境と人権の両指標で低い結果となりました。欧州の自動車メーカーの中で最下位となり、2024年版スコアボードでは大半の指標区分で改善がみられませんでした。特筆すべき例外は、化石燃料を使わず環境に配慮したサステナブルなバッテリーです。これは、バッテリーをリサイクルするクローズドループ・プロセスに関連した取り組みによるところが大きく、同社はこの区分で最も改善した自動車メーカーの一つとなっています。

- 自社のサプライチェーンにおける2030年GHG排出削減目標を掲げており、鋼材、アルミニウム、バッテリーに重点を置くことを表明している。
- 2023年にはバッテリーに関する優れた進捗があった。これは、リサイクルされるバッテリー用鉱物の割合を高める目標を設定し、バッテリーのクローズドループ・リサイクルを専門に行う新会社を設立し、低炭素型(低排出)コバルトの購入契約を締結したためである。
- しかしながら、鋼材とアルミニウムのGHG排出削減目標については、ほとんど進展がみられない。低排出鋼や低排出アルミニウムの購入契約については開示しておらず、クリーンな鉄鋼・アルミニウムの需要促進に焦点を当てたマルチステークホルダー(複数の関係者による)・イニシアティブにも参加していない。
- 2023年には人権区分のいずれにおいても全く進捗がなかった。
- 移行鉱物の責任ある調達に関する取り組みが不十分なことや、先住民族の権利に関するスコアが0%であったことなどにより、人権の総合スコアは下がった。

上海汽車(SAIC)

企業名	上海汽車(SAIC)
BEV販売台数	60,351
自動車販売台数に占めるBEVの割合	33%
2024年ランク(2023年ランク)	18
合計スコア	1%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	2%
人権を尊重した責任ある調達スコア	0%

2024年版のスコアボードに新たに加わったSAICは、バッテリー式電気自動車(BEV)の生産を総生産台数の約3分の1に拡大しました。残念ながら、同社は今年スコアボードで最低スコアとなった自動車メーカーです。これは、クリーンで公正なサプライチェーンの構築に関する開示を十分に行っておらず、コミットメントも公表していないためです。

- 自社のスコープ3排出量またはサプライチェーンを対象とした排出削減目標を開示していない数少ない自動車メーカーの一つである。
- バッテリーに関する進捗は微々たるものだった。バッテリーのリサイクルおよび再利用の拡大に向けて新会社Energixを共同設立し、固体バッテリーの研究開発でスタートアップ企業と協働しており、バッテリーによる気候と環境への影響を低減する可能性を秘めている。
- 人権に関するコミットメントがなく、自社のサプライチェーンにおける有意義なデュー・ディリジェンス・プロセスを開示していない。

ステランティス(Stellantis)

企業名	ステランティス(Stellantis)
BEV販売台数	151,236
自動車販売台数に占めるBEVの割合	6%
2024年ランク(2023年ランク)	5(5)
合計スコア	27%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	18%
人権を尊重した責任ある調達のスコア	37%

ステランティスは気候と環境のパフォーマンスが振るいませんでした。自社の自動車に使われる鋼材とアルミニウムの脱炭素化に向けた取り組みがほとんど行われていないことや、気候政策に反対するロビー活動に関するInfluenceMapの評価が低いことから、総合スコアはさらに下がっています。

人権については、はるかに優れたパフォーマンスを示しており、サプライチェーン全体のデュー・ディリジェンス方針および対策を検討する「全般」区分では特に、評価対象となった自動車メーカー18社の中で最高スコアを獲得しました。

- サプライチェーンのスコープ3排出量を開示しており、現在、2030年までにバッテリー式電気自動車(BEV)1台あたりのサプライチェーン排出量を40%削減し、2038年までにバリューチェーン全体でネットゼロを達成する目標を設定している。
- 化石燃料を使わず環境に配慮したサステナブルな鋼材およびアルミニウムについては、欧州および米国の自動車メーカーの中で最もスコアが低く、2023年にはこれらのサプライチェーンに関する進展はみられなかった。
- バッテリーに関するスコアが伸びたのは、リサイクル・プロセスやCO2排出量の多い鉱物の使用を減らすバッテリー用化学物質への投資のほか、リチウムとニッケルの採掘に伴うカーボンフットプリントを削減するためにこれらの鉱物サプライヤーと契約を締結したことに起因する。
- 人権の「全般」区分では76%という最も優れたスコアを獲得している。これは、人権侵害を防止・軽減し、人権侵害の可能性がある場合にはサプライヤーに説明責任を問う強力な対策によるものである。
- しかしながら、労働者の権利と移行鉱物の責任ある調達では複数の同業他社に後れをとっている。
- 自社のサプライチェーンにおける先住民族の権利が確実に尊重されるための取り組みについては、引き続きスコアは0%であった。

テスラ (Tesla)

企業名	テスラ (Tesla)
BEV販売台数	945,119
自動車販売台数に占めるBEVの割合	100%
2024年ランク(2023年ランク)	3 (9)
合計スコア	35%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	31%
人権を尊重した責任ある調達スコア	39%

テスラは、今年のリーダーボードで最も大きな動きがあった企業で、すべての指標カテゴリーにわたり改善が見られました。その結果、総合スコアが21%上昇し、ランクが9位から3位まで大幅に押し上げられました。

それでもなお、十分な改善の余地があります。化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンに関しては、2023年に達成したサプライチェーン排出量の測定の進歩を基礎として、鉄鋼、アルミニウム、電池のサプライチェーンの脱炭素化に的を絞った対策を行うことができます。人権を尊重した責任ある調達に関しては、サプライチェーン全体で先住民と労働者の権利が確実に尊重されるようポリシーとプロセスを強化することを優先させる必要があります。これらは、今年と同じ割合で実績を伸ばし、化石燃料を使用しない公平で持続可能なサプライチェーンにおける業界のリーダーであり続ける機会をテスラに提供します。

- 2023年には、自社の鋼材、アルミニウム、バッテリーのサプライチェーンについて、製品ごとのスコープ3排出量を初めて開示した自動車メーカーとなった。しかしながら、これらのサプライチェーンの排出削減目標は定めていない。
- 化石燃料を使わず環境に配慮したバッテリーについては、優れたパフォーマンスを示している。これは、バッテリーをリサイクルするクローズドループ・プロセスの進捗や、炭素集約度の高い鉱物の需要を削減できるリン酸鉄リチウムイオン(LFP)バッテリーなどのバッテリー用化学物質への投資、環境要件を含む契約を結んだ採掘企業から相当な割合のコバルト、ニッケル、リチウムを直接調達したことによる。
- しかしながら、鋼材とアルミニウムに関するパフォーマンスは低調で、これらのサプライチェーンの脱炭素化に向けて講じた施策の証拠は示されていない。アルミニウムのリサイクルについては一定の進捗があった。
- 人権デュー・ディリジェンスと移行鉱物の責任ある調達プロセスについては、大きく改善した。第三者による新たなグリーンバンスメカニズム(苦情処理メカニズム)を構築し、包括的なサプライチェーン・マッピング、人権の優先領域、重要な移行鉱物別のエンゲージメント活動を実

施している。また、現在、自社のサプライヤーに対し、責任ある鉱業保証のためのイニシアチブ(IRMA)の監査を受けるよう求めており、採掘企業4社がそれに同意している。

- 自社のサプライチェーンにおけるすべての原材料の採掘と加工について、自由で事前の情報に基づく合意(FPIC)への完全なコミットメントを表明しており、先住民族の権利に関するスコアが改善した。しかしながら、この区分のスコアはわずか14%であるため、まだ数多くの課題が残されている。
- 人権方針とサプライヤー行動規範には現在、団体交渉権など国際労働機関(ILO)の5つの原則すべてを遵守するというコミットメントが含まれているが、労働者の権利についてはこれ以外の進捗はなかった。

トヨタ自動車 (Toyota)

企業名	トヨタ自動車 (Toyota)
BEV販売台数	46,821
自動車販売台数に占めるBEVの割合	1%
2024年ランク(2023年ランク)	15 (12)
合計スコア	7%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	5%
人権を尊重した責任ある調達スコア	9%

第2版のスコアボードは、自動車産業の中で気候変動への対策が最も遅れているというトヨタ自動車（以下、トヨタ）の評判をさらに確固たるものとししました。トヨタは、総販売台数に占めるバッテリー式電気自動車 (BEV) の割合が引き続きわずか1%にとどまったほか、InfluenceMapから自動車産業で最下位の評価を受けた気候政策に反対するロビー活動に関するパフォーマンスも改善しなかったため、スコアボードの気候と環境のスコアはわずか5%となりました。トヨタは方針を速やかに変更する必要があります。さもなければ、同業他社がよりクリーンな未来に向けて突き進む中、徐々に取り残されるおそれがあります。

- スコープ3のサプライチェーン排出量を開示しており、ライフサイクル全体の排出量削減に向けた2050年目標を設定している。
- 鋼材とアルミニウムの全指標で獲得したスコアは0%、バッテリーのサプライチェーンの指標ではわずか4%にとどまっており、これらのサプライチェーンからの排出量とその他の環境影響について全く削減が進んでいないことが見て取れる。
- 国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」に対する基本的なコミットメントを示しており、サプライヤーに対して、人権に関する要件を各自のサプライヤーに適用するよう求めている。しかし、そのコミットメントを実現するための具体策については、いまだに明白な証拠を示していない。
- 移行鉱物の責任ある調達、先住民族の権利、労働者の権利に関する指標では、スコアが10%に届かず、これらの問題に対する基本的なコミットメントさえない。

フォルクスワーゲン (Volkswagen)

企業名	フォルクスワーゲン (VW)
BEV販売台数	370,513
自動車販売台数に占めるBEVの割合	9%
2024年ランク(2023年ランク)	6 (4)
合計スコア	26%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	25%
人権を尊重した責任ある調達スコア	26%

フォルクスワーゲンは、初版のスコアボードで比較的優れたパフォーマンスを上げたものの、第2版では総合スコアが改善しなかった唯一の自動車メーカーとなりました。バッテリーリサイクルと低排出鋼の事前購入契約については一定の進捗がありましたが、鉱物のサプライチェーンに関する透明性のレベルが後退したことにより相殺されました。進捗がなかったことで、同社はスコアボードの順位を4位から6位に落としました。

- 2030年および2050年のスコープ3のサプライチェーン排出削減目標を開示している。
- 鋼材とアルミニウムの脱炭素化については、進捗が不十分だった。その理由として、材料別の目標を掲げていないことや、主要なマルチステークホルダー(複数の関係者による)・イニシアティブに参加していないことが挙げられる。
- ザルツギッターAGとの間で締結した2025年末からの低排出鋼の生産に関する新しい契約と、バッテリーリサイクル企業のユミコアと協力して鉱物を回収する新規合併事業について開示している。
- 人権デュー・ディリジェンスと責任ある鉱物調達については堅実なプロセスを開発しているが、十分ではない。
- 自社の鉱物サプライチェーンについては、生産国または国別リスクを開示しなくなった。
- いまだに先住民族の権利に対するコミットメントはなく、自社のサプライチェーン全体で労働者の権利を確実に尊重する方針は十分ではない。

ボルボ (Volvo)

企業名	ボルボ (Volvo)
BEV販売台数	88,156
自動車販売台数に占めるBEVの割合	23%
2024年ランク(2023年ランク)	4 (3)
合計スコア	32%
化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーンのスコア	36%
人権を尊重した責任ある調達スコア	27%

ボルボは近年、電気自動車 (EV) の生産を急速に伸ばしており、化石燃料を使用しない鋼材とアルミニウムについては、引き続き業界トップでした。しかしながら、他の自動車メーカーと比べると、2023年は全体として比較的進捗が少なく、トップ3から外れる結果となりました。気候と環境に関する同社の最高スコアは現在、メルセデスに追いつかれており、人権と責任ある調達に関する進捗もわずかであったため、複数の競合他社に後れを取っています。

- 気候と環境については引き続き最高スコアを獲得しているが、2番目に高いスコアを獲得したメルセデスとの差は1ポイント未満に縮小している。
- 化石燃料を使わない鋼材とアルミニウムについては、引き続き業界トップを維持している。これは、自社のクローズドループ・プロセスや、リサイクル目標、事前購入契約、スチールゼロ (SteelZero) やファースト・ムーバーズ・コアリション (First Movers Coalition) といったマルチステークホルダー (複数の関係者による) ・イニシアティブへの参加によるものである。
- 人権については一定のパフォーマンスがあるものの、先住民族の権利に関するスコアが0%であるため、評価が下がった。