

# 2025年版リード・ザ・チャージ リーダーボード・レポート

化石燃料を使用しない公正で持続可能な  
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

## 目録

レポートについて	3
エグゼクティブサマリー(要旨)	4
2025年版リーダーボードの評価結果	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	6
人権・責任ある調達	7
リード・ザ・チャージについて	9
リード・ザ・チャージ・リーダーボードについて	9
リーダーボードの構造	9
評価対象企業	11
リード・ザ・チャージ・リーダーボードの評価結果	13
総合スコアと2024年版からの変化	13
市場による違い	17
規制環境の変化	20
最後に	21
企業の実績概要	<a href="#">22</a>

## 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3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。

デザイン: Studio Lake

## エグゼクティブサマリー(要旨)

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3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。「真にクリーンな自動車」とは、単に電気自動車(EV)ということではなく、化石燃料を使用しない公正で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を意味しています。

リーダーボードでは、企業の方針と実践の2つの主な側面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における「人権を尊重した責任ある調達」の確立です。各自動車メーカーには、クリーンな自動車の特性としてスコアカードが期待する内容にどれだけ近いか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できます。

今回で3回目となるリード・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正で環境に配慮した持続可能なEVサプライチェーンの構築に向けて、企業や業界の進捗状況を継続的に追跡することができます。

## 2025年版リーダーボードの評価結果

2025年版の分析によると、業界は着実な進歩を続けています。自動車メーカー18社全体の平均スコアは、前年版と比べて3ポイント上昇しました。

パフォーマンスの改善が特に顕著だったのは、気候部門と人権部門の「全般」区分で、スコアはそれぞれ8ポイント上昇しました。これらの区分は、サプライチェーンにおける気候と環境、人権への影響への取り組みに対する姿勢全般を評価しています。「責任ある移行鉱物の調達」については、同区分の平均スコアが5ポイント上昇し、3番目に大きくパフォーマンスが改善しました。

これらの区分が、欧州バッテリー規則や企業サステナビリティ・デューデリジェンス指令(CSDDD)など最近承認された政策・規制が対象としている分野と同じ課題に対応しているのは、偶然ではありません。これらの分野で業界が成し遂げた顕著な進展は、業界のパフォーマンス改善を促す上で公共政策と規制が重要な役割を担っていることを示しています。

このほか、リーダーボードの評価結果での心強い変化として、これまでほぼ業界全体が先住民族の権利について行動を起こさない状態が2年続いたあと、今回は複数の自動車メーカーがこの分野で新たなコミットメントを表明したりパフォーマンスを改善するなど、この課題に関する機運が高まっていることが初めて示されました。

とはいえ、業界による進展のペースは、依然として嘆かわしいほど不十分です。3年連続で50%を超える総合スコアを達成した自動車メーカーはなく、18社全体の平均スコアはわずか22%にとどまっています。

昨年版では、複数の自動車メーカーが鋼材・アルミニウムの脱炭素化で次々と進展を見せ始めていたものの、その後この分野でのパフォーマンスが概ね停滞していることは、特に自動車メーカーにとって不名誉な事態です。さらに、一部の自動車メーカーの顕著な進展にもかかわらず、50%以上の企業の先住民族の権利や労働者の権利に関するパフォーマンスは全く改善されませんでした。

リーダーボードはまた、多くの自動車メーカーが確固とした方針とコミットメントを導入しているものの、実践という困難な段階になると十分な成果を上げられていないことを明らかにしています。リーダーボードに共通するテーマは、実施状況の証拠を提供することに焦点を当てた指標のスコアが、方針、コミットメント、目標に焦点を当てた指標よりも引き続き顕著に低いということです。

自動車業界はより良い対応が可能であり、またそうしなければなりません。さまざまな課題に対するパフォーマンスにばらつきがある現状は、企業がベストプラクティスを模倣することで自社のスコアを劇的に改善できる機会を提供しています。少なくとも1社は指標の半数以上が求める基準を完全に達成しており、各分野で最高のパフォーマンスを示している同業他社と同等の取り組みを行うことで、各社は70%以上までスコアを伸ばすことができます。

### 主な評価結果

- テスラは今回も引き続き力強い進展を見せ、総合スコアを8ポイント伸ばし、リーダーボードで1位を獲得しました。2位と3位にはそれぞれフォードとメルセデス・ベンツが続いています。しかしながらこれは、これらの企業のいずれかが積極的な行動を起こす、あるいは逆戻りするすることで、来年版では上位3社の順位が容易に入れ替わりうることを意味します。
- メルセデス・ベンツは、自動車メーカーの中で唯一、8つの区分すべてにおいてトップ5に入っており、自動車メーカーがリーダーボードで評価されるすべての分野において同時に顕著な進歩を遂げられることを実証しています。

- 前回首位のフォードは、総合スコアでほとんど進展が見られません。「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」部門で4ポイントのわずかなスコア上昇があったものの、人権部門でほぼ同程度のスコア低下があり、相殺される結果となりました。
- ボルボは、9ポイントという最大のスコア上昇を達成しました。8つの区分のうち7つでパフォーマンスを改善し、すでにトップスコアを獲得していた「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」部門でも最大のスコア上昇を達成しています。同社のパフォーマンスは、業界を牽引する企業が、他の分野での進歩の勢いを失うことなく、他社が追随すべき基準を引き上げ続けられることを示しています。
- 吉利汽車 (Geely) は2年連続でリーダーボードにおいて最大級のスコア上昇を記録しました。今回は、人権部門でフォルクスワーゲンや起亜自動車 (Kia) と並んで最大のスコア上昇を達成したほか、「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」部門でもスコアを伸ばし、東アジアの自動車メーカーでこの部門でのトップの座を維持しています。その結果、吉利汽車は順位を1つ上げ、東アジアの自動車メーカー全体では、ヒョンデにわずか1%の差で2位となっています。
- フォルクスワーゲンと起亜自動車も2025年版リーダーボードで最も優れたパフォーマンスを示した企業に数えられ、リーダーボードの両部門における顕著な改善により、それぞれ総合スコアを8ポイント伸ばしました。これにより、両社とも順位を1つ上げ、それぞれ5位と12位に位置しています。
- リーダーボードの初版において東アジアの自動車メーカーの中で最高スコアを獲得していた日産自動車 (日産) は、2025年版でも引き続き順位が下がりました。同社は最も低調なパフォーマンスを示した企業の一つで、スコアカード全体を通して4つの指標でスコアを改善したものの。一方トヨタは、2023年以降に評価された中で、気候と環境部門のパフォーマンスが少しも改善されていない唯一の自動車メーカーです。
- 最も改善の余地があるにもかかわらず、ランキング下位層の顔ぶれは昨年版と変わっていません。BYDと広州汽車 (GAG) は総合スコアが2ポイント改善した一方、上海汽車 (SAIC) は前回と同じ1%にとどまっています。
- 「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」部門では、上位3社が他社との差をさらに広げ、業界平均の2倍あるいはそれ以上のスコアを達成しています。しかし、人権部門では逆の状況が生じています。上位企業がほとんど進展を見せていない中、中位および下位にランクされている企業が業界をリードする企業との差を大きく縮めています。

## 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

- 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19%で、2024年版リーダーボードと比べてわずか3ポイントの上昇にとどまりました。
- 昨年版のリーダーボードでは、複数の自動車メーカーで鋼材・アルミニウムの脱炭素化において心強い進展が見られたものの、今年版のこの分野のスコアは停滞し、わずか1ポイントの上昇となっています。リーダーボードの初版以来、これらの分野でパフォーマンスを改善していないのは、ヒョンデ、トヨタ、BYD、広州汽車のみとなっています。
- 環境と気候部門ですでに業界をリードしているボルボは総合スコアで、自動車メーカー18社の中で同部門最大となる10ポイントの上昇を達成しました。同社は鋼材・アルミニウムの脱炭素化に関して引き続き業界を牽引し、さらに他社との差を広げています。この2つの区分におけるボルボの平均スコアは、業界平均の4倍以上を達成しています。

- BMW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(気候と環境)」部門の「全般」区分で順位を一気に1位まで上げ、60%のスコアを達成しました。これは同部門において、自動車メーカー18社の中で単一区分における最高スコアとなっています。テスラもこの部門のパフォーマンスを大幅に改善し、スコアを24ポイント上昇させました。全体として、この区分の進展はさらに心強いものとなっており、平均スコアは8ポイント上昇しました。
- サプライチェーンにおける森林破壊リスクへの対応については、企業のパフォーマンスが全体的に低調で、この問題に関する進展は他の業界と比べて著しく遅れています。自動車業界と比較して、他の業界では高い透明性、意欲的なコミットメント、徹底したデュー・ディリジェンスが広く普及しています。
- バッテリーのサステナビリティの区分はわずかなスコア改善にとどまりましたが、一部の企業は大幅な改善を見せました。メルセデス・ベンツはテスラを抜いて首位に立ち、ルノーが3位となりました。ルノーは過去2年間、この分野で特に目覚ましいパフォーマンスを示しており、リーダーボード初版からスコアを2倍以上に伸ばし、ランキングを6位から3位に上げています。テスラを含む上位3社は、いずれもこの区分で継続してスコアを改善し、それぞれ業界平均スコア16%の2倍以上となっています。
- 評価対象の自動車メーカーの中で「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」部門でスコアが少しも改善しなかったのは、上海汽車と日本の自動車メーカー3社(トヨタ、本田技研工業(Honda)、日産)のみでした。
- ステランティスは今回、「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」部門において、欧州の自動車メーカーの中で最低のパフォーマンスを示し、この部門で吉利汽車とヒョンデの両社を下回る結果となりました。

## 人権・責任ある調達

- 自動車業界は人権に関して再び進展を見せています。平均スコアは25%となり、昨年版より4ポイント上昇しました。これは前向きな変化である一方、進歩のペースは極めて遅く、自動車セクターにおける人権への取り組みの採用と実施は依然として憂慮すべき低い水準にとどまっています。フォードを除いて、人権部門で50%の水準を超えた自動車メーカーはなく、フォードでさえかろうじて超えただけです。
- 低調なパフォーマンスではあるものの、フォードは人権部門においてリーダーボード首位をかろうじて維持しました。実際に同社の総合スコアは54%から52%に下落しました。フォードのほか、日産とステランティスだけが、2024年版の人権総合スコアと比較して後退を示しました。
- テスラはメルセデス・ベンツから2位の座を奪うことができましたが、両社のスコアの差はごくわずかでした。テスラは、責任ある移行鉱物の調達に関してメルセデス・ベンツをかなり上回るスコアを獲得した一方、メルセデス・ベンツは、労働者の権利においてテスラのほぼ2倍のスコアを達成しました。テスラは労働者と労働協約を結んでいない唯一の欧米企業です。
- 昨年版とは異なり、米国の自動車メーカーは他のすべての地域と比べて進展がかなり少なくなっています。今年版では、国や企業によって顕著な差はあるものの、東アジアの企業が全体として大きな進展を見せています。
- 今回、人権に関して総合的に顕著な改善がみられたのは、吉利汽車、起亜自動車、フォルクスワーゲンで、いずれも総合スコアが11ポイント上昇しました。吉利汽車は人権の「全般」区分で24ポイントアップという目覚ましい変化を示しました。これは、テスラが気候と環境の「全般」区分で達成した改善とともに、リーダーボードの単一区分における最大のスコア上昇となっています。フォルクスワーゲンと起亜自動車も「全般」区分で目覚ましいスコアの改善を達成し、フォル

クスワーゲンはランキングで7位から2位へと躍進し、フォードに1ポイント未満の差まで迫っています。

- また、人権の各区分の間で達成度に顕著な違いが見られます。人権デュー・ディリジェンス全般の平均スコアは43%で、全区分の中で最も高くなっています。また、この区分は今回最も大きな改善を見せ、平均スコアが8ポイント以上上昇しました。
- 移行鉱物に関する平均スコアは4ポイント強上昇して29%となり、リーダーボードの区分の中で3番目に大きな上昇幅となりました。また、この区分ではフォードが89%を獲得し、単一区分における最高スコアを維持しています。
- これまでほぼ業界全体が先住民族の権利について行動を起こさない状態が2年続いたあと、今回は5社が新たなコミットメントを表明したりパフォーマンスを改善しており、わずかながら希望が見え始めました。しかし、全企業の平均スコアはわずか6%であり、引き続き他のどの区分と比べても大幅に低いスコアとなっています。先住民族の権利に関する明確なコミットメントや方針を掲げている企業があまりにも少なく、そうした方針を持つ企業でさえ、効果的な実施という点ではまだ道半ばの状況です。
- 企業の55%は労働者の権利において進展がなく、平均スコアの改善はわずか2ポイントにとどまる結果となりました。
- BMWは、サプライヤーに生活賃金の支払いを求めている唯一の企業です。フォード、ステランティス、ボルボはいずれも自社の人権方針で生活賃金を約束しているにもかかわらず、サプライヤーには生活賃金の支払いを求めています。生活賃金の算出方法を説明しているのはステランティスだけです。
- 広州汽車と上海汽車は人権部門で最低スコアとなっています。一方で、同じ中国企業のBYDと吉利汽車はより大きな進展を見せ始めており、吉利汽車は広州汽車より15ポイント、上海汽車より17ポイント高いスコアを獲得しています。
- ゼネラルモーターズは依然として米国企業の中で人権に関するパフォーマンスが最も低く、人権の総合スコアはフォードの半分で、テスラより21ポイント低くなっています。一方、ルノーはこの分野において、欧州企業の中で最低のパフォーマンスにとどまっています。
- ヒョンデは、一部の人権に関するコミットメントで後退し、先住民族の権利でも進展が見られなかったものの、東アジアの自動車メーカーの中では依然として人権で最も高いパフォーマンスを示しています。同社はまた、移行鉱物において今回最も大きな改善を示しました。一方で、労働者の権利における7ポイントのスコア低下は、18社全体の人権分野で3番目に大きな下落となっています。



## 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、環境への悪影響、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。

- **公正である(Equitably)**: 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。
- **持続可能である(Sustainably)**: 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健全な環境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(Fossil-free)**: 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正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3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、自動車の生産が電気自動車(EV)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、「クリーンな自動車」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、化石燃料を使用せず環境に配慮した公正で公平な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「クリーンな自動車」と定義します。

- 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。
- 先住民族、労働者、地域社会の権利を尊重するサプライチェーン。

この定義およびリーダーボードは、EVの最大市場である2カ国(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(UNGP)、気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)、グローバル・レポーティング・イニシアチブ(GRI)、国際エネルギー機関(IEA)、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・責任ある調達」の2つの主要部門(section)で構成されています。それぞれの部門(subsection)には、4つの区分があり、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。各区分の概要は次のとおりです。

## リーダーボードの2つの部門

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(全般)
- 化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能な鋼材
- 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バッテリー
- 気候変動関連のロビー活動(この部門での合計スコアの乗数として適用)

人権・責任ある調達:

- 人権の尊重(全般)
- 移行鉱物の責任ある調達
- 先住民族の権利の尊重(自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)の権利を含む)
- 労働者の権利の尊重

両部門の「全般」区分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取り組み全般を評価した、基準となるスコアを提供します。その他の区分は、EVへの移行に関連して、サプライチェーンにおける特に顕著な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2部門の各区分は、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」部門の各区分の指標は、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・責任ある調達」部門の各区分の指標は、UNGPをもとに設計されています。

クリーンな自動車の提供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通りです。

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・責任ある調達	
指標カテゴリー	加重%	指標カテゴリー	加重%
開示	100%	表明	100%
目標設定と進捗	150%	特定	150%
サプライチェーン対策	200%	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」部門では、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関連の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、この部門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。ただし、今回変更が加えられ、企業の公式文書で明確に言及されているか、関連リンクが提供されている場合に限り、企業のウェブサイトからの情報も考慮することになりました。今年版の分析において、企業の新規または改定された方針の反映は2024年7月1日を締切日としました。

## 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二次電池式電気自動車（BEV）の最大の製造企業、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、EV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・三菱自動車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自動車も含まれますが、アライアンスのEV販売総数に占める三菱自動車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ヒョンデと起亜自動車も、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、議論や質問、説明、フィードバックなどの機会を提供しました。受け取ったフィードバックはすべて精査し、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	364,001	2,243,785	16%	ドイツ
BYD	1,937,574	4,513,032	43%	中国
フォード	148,336	4,030,064	4%	米国
広州汽車	380,251	817,239	47%	中国
吉利汽車グループ	682,018	2,527,240	27%	中国
ゼネラルモーターズ	821,270	5,424,831	15%	米国
本田技研工業(Honda)	65,659	3,789,631	2%	日本
ヒョンデ(ヒョンデ、起亜自動車を含む)	380652	6400160	6%	韓国
メルセデス・ベンツ・グループ	252,840	2,104,218	12%	ドイツ
ルノー・日産・三菱自動車アライアンス(ルノー、日産を含む)	269144	5040239	5%	フランス / 日本
上海汽車(SAIC)	261,795	1,456,717	18%	中国
ステランティス	216,195	5,355,849	4%	オランダ
テスラ	1,977,734	1,977,734	100%	米国
トヨタ自動車	133,796	9,363,271	1%	日本
フォルクスワーゲングループ	707,516	8,450,970	8%	ドイツ
ボルボ・カー・グループ	175,194	763,389	23%	スウェーデン

出典: Marklines

すべての数値は、2024年の欧州、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メーカー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2024年版からの変化

2025年版の分析では、大半の企業で緩やかな進展が見られました。ステランティス、日産、上海汽車を除き、すべての企業が総合スコアで1~9ポイントの上昇を記録しました。

しかし、自動車業界が今後の課題にうまく対処するためには、進展のペースを大幅に加速させる必要があります。3年連続で、50%以上の総合スコアを達成した企業はなく、自動車メーカー全体の平均スコアはわずか22%でした(昨年版の18.5%から上昇)。

昨年版と同様に、企業の平均スコアは「人権・責任ある調達」部門(25%)が、「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」部門(19%)よりもやや高い結果となりました。2025年版リーダーボードでは、再び上位の自動車メーカーが変わり、テスラとフォードの順位が入れ替わってテスラが首位に、フォードが2位となりました。5位だったステランティスは9位に順位を下げ、他のすべての欧米自動車メーカーに後れを取っています。フォードは人権部門で首位を維持していますが、他の自動車メーカーとの差は縮まりました。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」部門で首位を維持しており、他の自動車メーカーとの差を広げています。

一方、メルセデス・ベンツは両部門で引き続き好調なパフォーマンスを維持しており、両部門においてテスラと僅差であり、リーダーボード総合でも3位となっています。実際、同社は自動車メーカーの中で唯一、8つの区分すべてにおいてトップ5に入っており、自動車メーカーがリーダーボードで評価されるすべての分野において同時に着実な進展を遂げられることを実証しています。

#### リード・ザ・チャージ・リーダーボード

順位	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・責任ある調達	リーダーボード総合スコア
1	テスラ	40%	46%	43%
2	フォード	33%	52%	42%
3	メルセデス・ベンツ	38%	45%	41%
4	ボルボ	45%	32%	38%
5	フォルクスワーゲン	27%	37%	32%
6	BMW	20%	39%	29%
7	ゼネラルモーターズ	21%	25%	23%
8	ルノー	22%	23%	23%
9	ステランティス	15%	31%	23%
10	ヒョンデ	19%	24%	21%
11	吉利汽車	19%	17%	18%
12	起亜自動車	12%	20%	16%
13	日産自動車	12%	12%	12%
14	トヨタ	5%	16%	10%
15	本田技研工業	4%	16%	10%

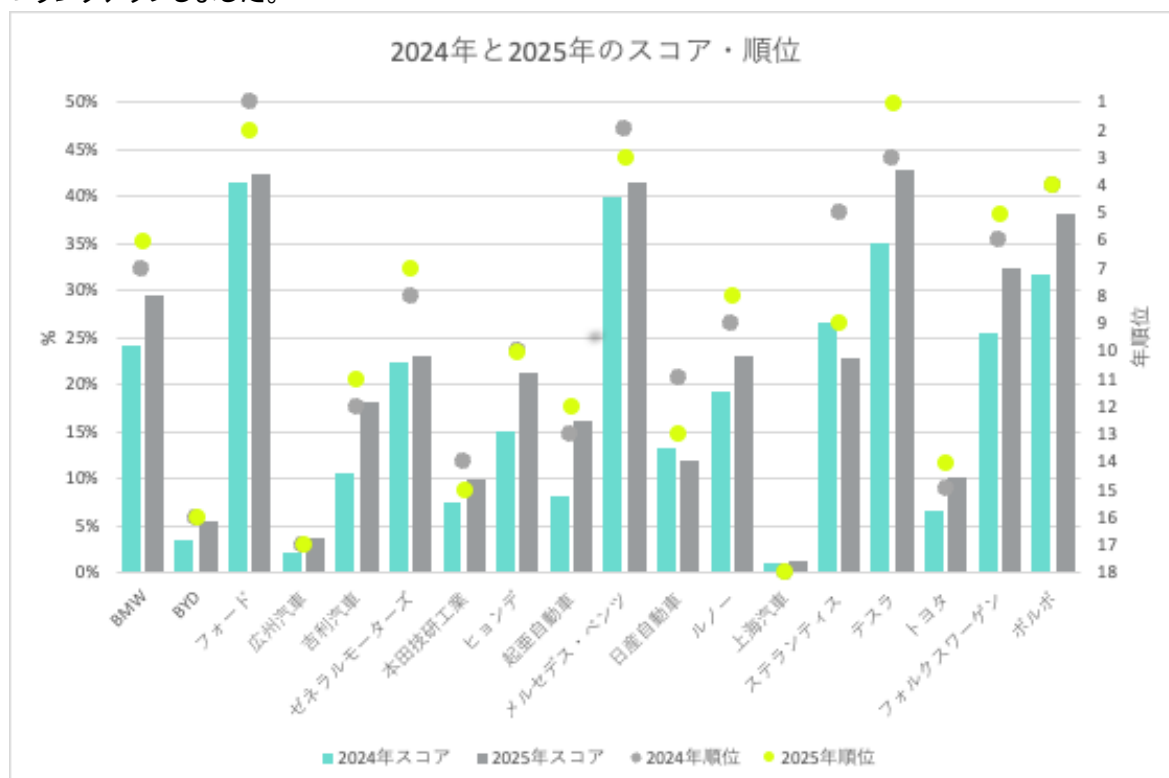
16	比亞迪 (BYD)	4%	7%	6%
17	広州汽車 (GAC)	6%	2%	4%
18	上海汽車 (SAIC)	2%	0%	1%

ボルボは今回最も改善した企業で、スコアは9ポイント上昇しました。また、すでにトップスコアを獲得していた気候と環境部門においても、最大のスコア上昇を達成しました。この部門におけるボルボのスコアは現在、業界平均の2倍であり、鋼材・アルミニウムの区分では業界平均の4倍以上となっています。この分野における同社のパフォーマンスは、業界を牽引する企業が、他社が追随すべき基準を引き上げ続けられることを示しています。

人権部門ではこの傾向は見られず、業界トップ企業のパフォーマンスが概ね停滞する一方で、起亜自動車、フォルクスワーゲン、吉利汽車、BMW、トヨタ、ボルボなどのランキング下位企業は最も大幅なスコアの改善を見せています。

ボルボのスコア改善に続いて、吉利汽車、フォルクスワーゲン、起亜自動車、テスラがいずれも総合スコアを8ポイント上昇させました。テスラは2023年版のリーダーボード以来、総合スコアで最大の改善を達成した結果、今年版のランキングで首位となりました。しかし、トップに立つテスラの地位は不安定です。それは、英気候シンクタンクのInfluenceMapのランキングで現在業界1位を獲得している強力な気候変動関連のロビー活動のスコアに依存しているからです。このロビー活動の評価がリーダーボードのスコアに考慮されなければ、テスラは3位のままであったでしょう。また、同社が[米国のEV税額控除の廃止を支持している](#)という報道を踏まえると、テスラは気候対策を支持する確固としたロビー活動の実績を維持し続けられない限り、2026年版のランキングで容易に首位から転落する可能性があります。

中国の自動車メーカーの吉利汽車も、2年連続でリーダーボードにおいて最大級のスコア上昇を達成しました。今回、同社は起亜自動車、フォルクスワーゲンと並んで人権部門で最大のスコア上昇を成し遂げました。これにより、ランキングの順位を一つ上げ、東アジアの自動車メーカーの中ではホンデにわずか3ポイント差で続く2位となっています。さらに吉利汽車は、「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」部門で東アジアの自動車メーカートップの地位を維持し、人権部門では3つランクアップしました。



個々の自動車メーカーのパフォーマンスは、部門内でも部門間でもばらつきが見られます。例えば、業界をリードするボルボは鋼材・アルミニウムのサプライチェーンの脱炭素化に向けた取り組みでトップを維持している一方で、バッテリー区分のスコアは他の上位企業の半分にも達していません。人権部門では、欧米の自動車メーカーの大半に後れを取っています。

一方、ステランティスは、人権デュー・ディリジェンス全般において特に優れたパフォーマンスを示していますが、他のすべての人権関連の区分ではスコアが大幅に低下しています。また、「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」部門でも、欧米の自動車メーカーの中で他社を大きく下回る最低スコアとなっています。今回、同社はリーダーボード全体で最もパフォーマンスが低迷した欧米企業となりました。

日本の自動車メーカーであるトヨタとHondaのパフォーマンスも同様の状況を示しています。両社は人権部門で重要な改善を達成しましたが、気候と環境の4つの区分のいずれの指標でもスコアを改善できませんでした。実際トヨタは、リーダーボード初版から評価対象となっているすべての企業の中で唯一、2023年版以来この部門でスコアが全く改善していない企業となっています。

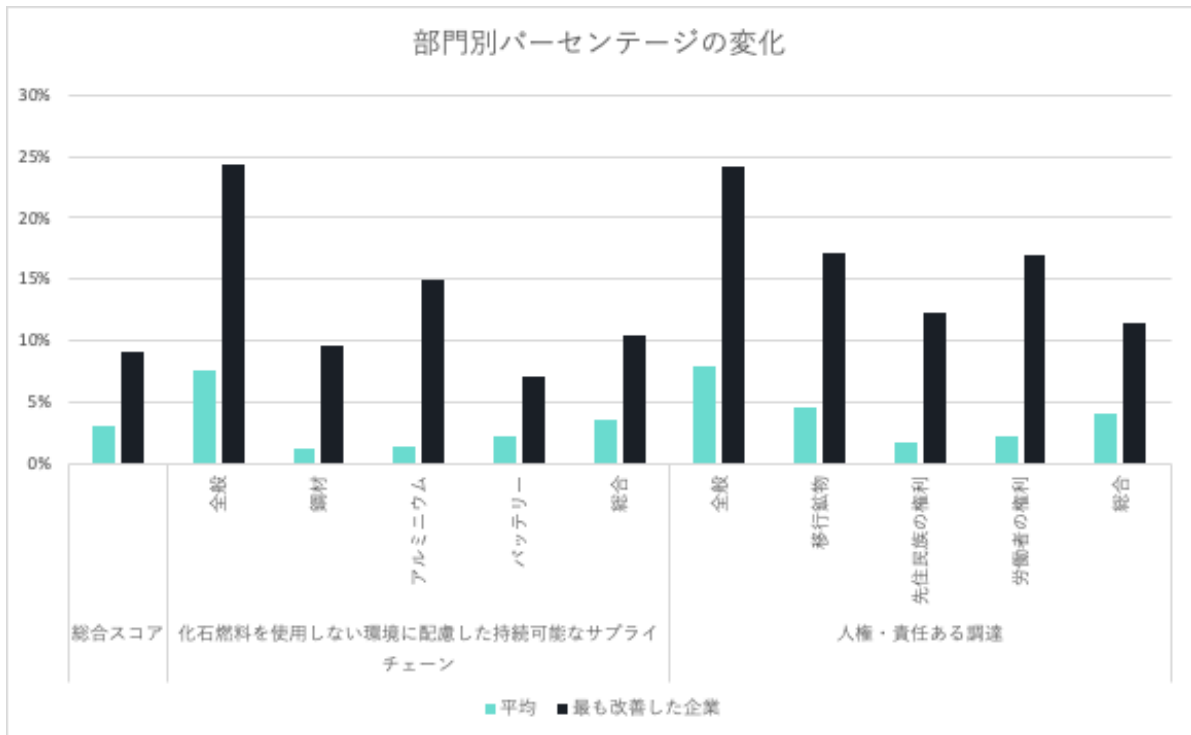
最も大きな改善が見られたのは、「化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なサプライチェーン」と「人権・責任ある調達」の両部門における「全般」区分で、平均スコアはそれぞれ8ポイント上昇しました。「責任ある移行鉱物の調達」区分は3番目に大きなパフォーマンスの改善を示し、この区分の平均スコアは5ポイント上昇しました。

これらの区分が、欧州バッテリー規則や企業サステナビリティ・デューディリジェンス指令(CSDDD)など最近承認された政策・規制が対象としている分野と同じ課題に対応しているのは、偶然ではありません。これらの分野で業界が成し遂げた顕著な進展は、業界のパフォーマンス改善を促す上で公共政策と規制が重要な役割を担っていることを示しています。このことは、現在、義務付ける内容と適用範囲の点で後退の危機に瀕しているCSDDDのような説明責任に関する規制を弱めるべきではないことを、さらに示唆しています。規制を弱めれば、これまでに達成された進展と、約束された変革の道筋は危うくなるからです。

他の区分での進展は、きわめて小幅、あるいは無きに等しい程度という結果でした。昨年版の分析では、鋼材・アルミニウムの脱炭素化において期待が持てる進展が始まったものの、今回、これらの2分野におけるパフォーマンスはほぼ停滞しています。バッテリーのサステナビリティと労働者の権利に関する区分のパフォーマンスもあまり良好とは言えず、これらの指標における平均スコアの上昇はわずか2ポイントにとどまっています。

先住民族の権利に関しても同様の状況が見られ、8つの区分のなかで最も低い平均スコアのままとなっています。しかし、今回は昨年版と比べて注目すべき改善が見られました。自動車メーカー5社が、この分野で新たなコミットメントを表明したり既存のパフォーマンスを改善しており、この課題に関する機運が高まりつつある兆しが見られました。

リーダーボードが対象とする個別の課題分野において企業が実質的な進展を遂げられなかったことにより、業界全体が包括的なコミットメントやプロセスを超えた意味のある行動を取っておらず、各社は一般的なプロセスやシステムから、よりの絞った、きめ細やかで、確実な行動へと迅速に移行する必要があります。ということが明らかとなりました。



個々の企業に関して見ると、テスラは2年連続で気候と環境部門の全区分で大幅なスコア改善を達成し、吉利汽車は人権・責任ある調達部門において同様の成果を上げました。両社はそれぞれ、「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」部門の「全般」区分と、人権デュー・デシリジェンスの「全般」区分で、スコアが24ポイント上昇しました。

気候と環境の4区分すべてにおいてパフォーマンスを改善したのはボルボとフォードのみ、人権の4区分すべてにおいて改善を達成したのはBMWと吉利汽車の2社のみでした。これらの企業は、十分な意欲を持ち真摯に取り組めば、個別の課題分野だけでなく全体にわたって意味のある進展を遂げられることを実証しています。



## 市場による違い

米国の自動車メーカーは今年版でもリーダーボードのトップスコアを維持しており、総合スコアの平均は36%となっています。米国企業がリーダーボードの両部門で首位を維持しており、「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」部門で31%、「人権・責任ある調達」部門で45%という平均スコアを達成しています。

欧州の自動車メーカーは、総合スコアで31%、リーダーボードの両部門では「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」部門が28%、「人権・責任ある調達」部門が35%と、いずれも2番目に高い平均スコアを達成しました。

欧州の自動車メーカーに続くのは韓国企業で、総合平均スコアは19%、2つの部門の平均スコアはそれぞれ16%と22%を達成しています。次に日本企業が総合平均スコア11%で、その後に中国企業が平均スコア7%で続いています。しかしながら、日本の自動車メーカーは人権指標において中国企業を引き続き上回っている(平均スコアは15%対6%)ものの、気候と環境部門では中国企業が日本の競合企業を追い抜き、平均スコアは中国企業が8%、日本の自動車メーカーは7%となっています。

リーダーボードの個別区分ごとにデータをさらに詳しく見ていくと、これらの傾向とは異なるいくつかの注目すべき点が明らかになります。欧州の自動車メーカーは、両部門の「全般」区分とバッテリーの区分で最高得点を獲得しています。しかし、米国の自動車メーカーは責任ある鉱物調達の指標において、欧州企業のほぼ2倍という、はるかに高いスコアを達成しています。

欧州企業がサプライチェーン全体における持続可能性とデュー・ディリジェンスの実践において優れたパフォーマンスを示しているのは、ドイツやフランスなどの国々でデュー・ディリジェンスの義務化に関する規制が進展し、さらに地域レベルでも企業サステナビリティ・デュー・ディリジェンス指令(CSDDD)が承認されたことによるものと考えられます。同様に、欧州の自動車メーカーがバッテリーのサステナビリティにおいてより高いパフォーマンスを示しているのは、欧州バッテリー規則が最近承認されたことによるものと考察されます。

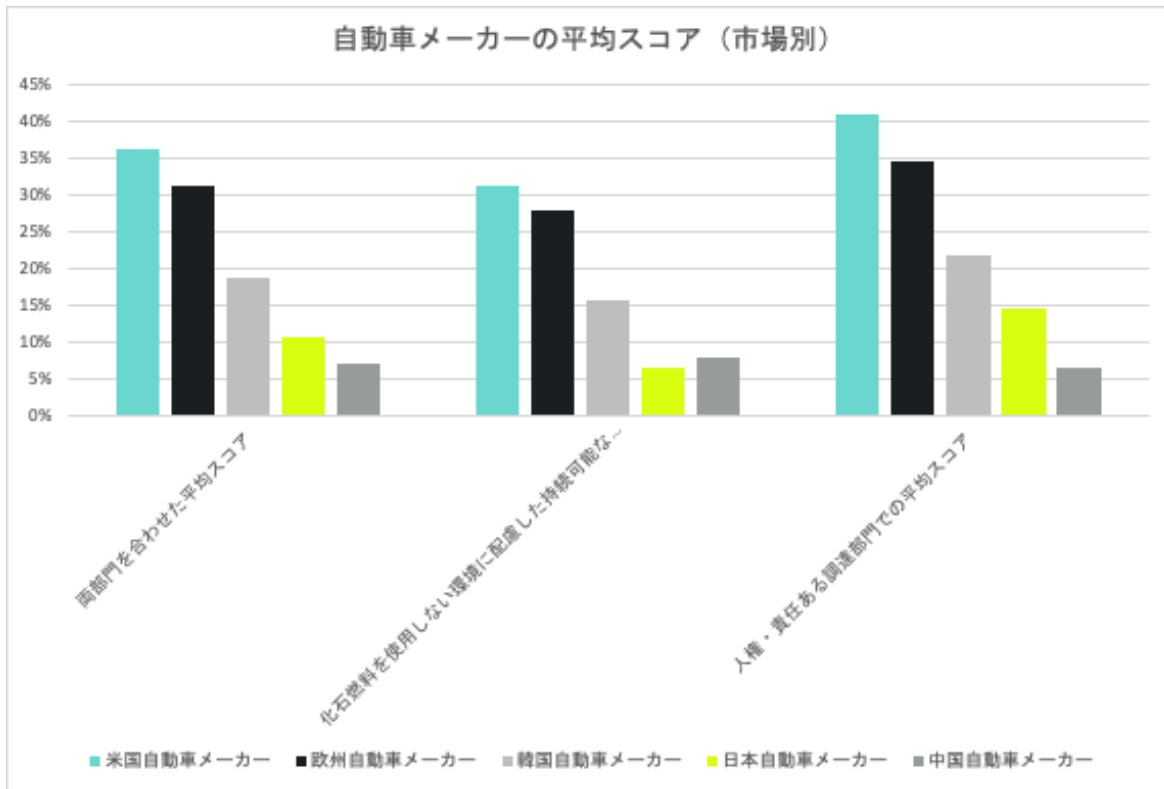
一方、米国企業が移行鉱物において優れたパフォーマンスを示しているのは、米国のドッド・フランク法に基づく紛争鉱物利用の報告義務化によるものと考えられます。この法律は紛争鉱物に焦点を当てたものですが、米国企業がサプライチェーンのトレーサビリティに関する全般的な専門知識を構築する一助となった可能性があります。しかし、これは必ずしも常に良いスコアを保証するものではなく、欧州企業5社が移行鉱物区分においてゼネラルモーターズを上回っています。

先住民族の権利と労働者の権利に関する区分については、米国企業が先住民族の権利で最高のパフォーマンスを示す一方、欧州企業が労働者の権利で地域別での首位を獲得しています。東アジアの企業の中では、韓国企業が労働者の権利に関して他社を大きく引き離しています。

一方で、韓国企業は「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」部門で中国企業よりも全体的に高いスコアを獲得しましたが、バッテリーのサステナビリティの区分では中国の自動車メーカーがより高い平均スコアを達成しました。これは、中国の自動車メーカーがバッテリーの技術革新などの分野で示した大きな進展を反映しており、BYDの「ブレードバッテリー(刀片電池)」のような技術は、バッテリーのサステナビリティに向けた重要な一歩となっています<sup>1</sup>。

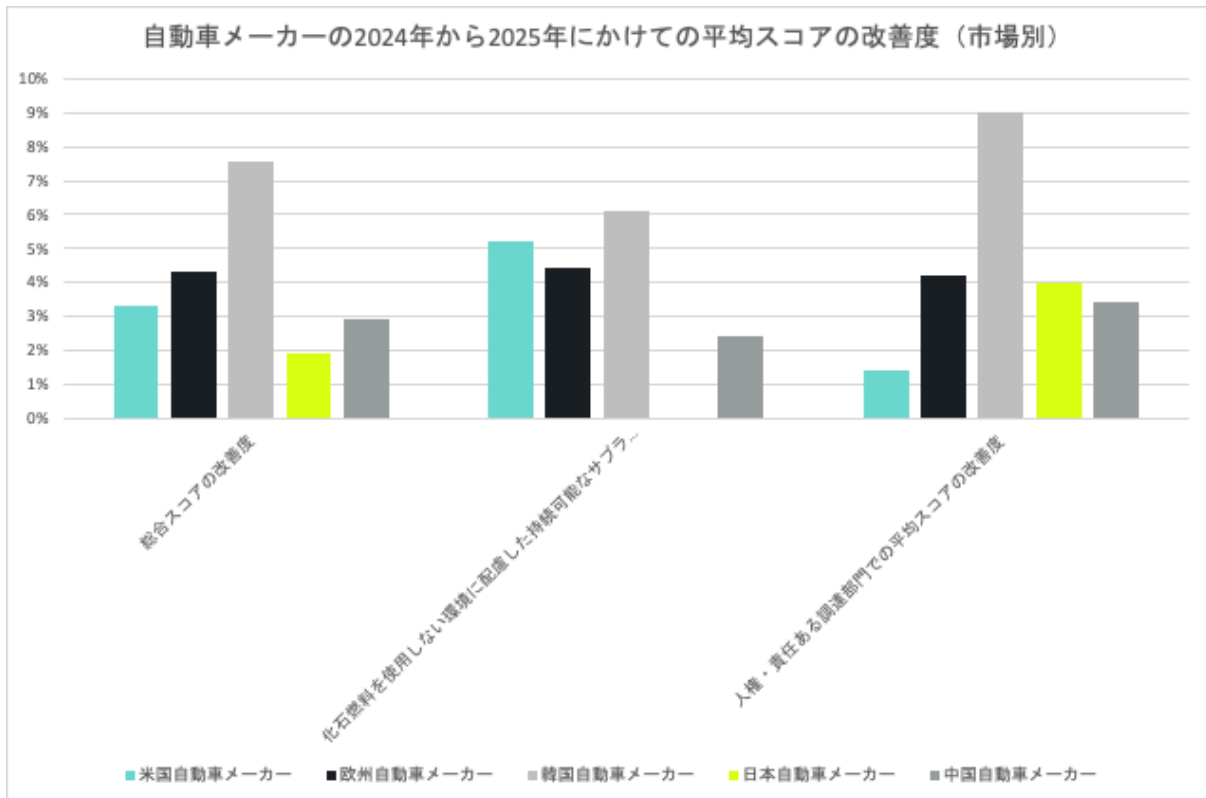
---

<sup>1</sup> Earthworks & UTS (2024年)「Minimizing Mining Impacts on the Road to Zero Emissions Transport」p. 32を参照。  
[https://earthworks.org/wp-content/uploads/2024/07/ISF-UTS-Earthworks\\_Minimizing-mining-impacts.pdf](https://earthworks.org/wp-content/uploads/2024/07/ISF-UTS-Earthworks_Minimizing-mining-impacts.pdf)で閲覧可能。



2024年版と2025年版のリーダーボードの平均スコアの改善度を比較すると、異なる状況が見えてきます。2025年版では、米国の自動車メーカーは欧州企業、韓国企業の両方と比べて全体的に進展が小さく、中国の自動車メーカーのパフォーマンスとほぼ同じ水準でした。日本の自動車メーカーは全体的に進展が最も小さく、平均スコアの改善はわずか2ポイントにとどまりました。

これらの違いは、「人権・責任ある調達」部門で特に顕著で、米国の自動車メーカーの改善度は今回、他を大きく下回る最低の水準でした。一方、「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」部門で日本の自動車メーカーの平均スコアが全く改善していないことは注目に値します。また、韓国企業はリーダーボードの両部門で最も大きくパフォーマンスが改善しましたが、これは主に起亜自動車成し遂げた改善によるものです。



スコアの差は異なる市場間だけでなく、同じ市場内でも見られました。つまり、ある市場が他の市場より良好なパフォーマンスを示しているにもかかわらず、その多くが1~2社、あるいはごく少数の企業が地域全体の実績を引き上げていることによるものです。例えば、ボルボは鋼材とアルミニウムの区分で欧州の同業他社を大きく上回るパフォーマンスを示しています。ボルボのスコアを除くと、これらの区分における欧州自動車メーカーの平均スコアは、それぞれ20%から12%、14%から8%に低下します。特に注目すべきはこの分野におけるステランティスの低調なパフォーマンスで、鋼材では欧州平均の6分の1以下、アルミニウムでは欧州平均の3分の1以下のスコアとなっています。

同様に、吉利汽車と日産はそれぞれ、自国の同業他社の中で鋼材とアルミニウムの区分で0%を超えるスコアを獲得した唯一の自動車メーカーです。この2社のうち、吉利汽車がより高いスコアを達成しています。両区分で16%を獲得し、ボルボとメルセデス・ベンツを除くすべての欧州自動車メーカーのスコアを上回っています。

米国では、ゼネラルモーターズが引き続きフォードとテスラに後れを取っています。気候と環境部門では、フォードより12ポイント、テスラより19ポイント低いスコアとなっています。人権部門では、その差はさらに顕著で、ゼネラルモーターズは両社と比べてそれぞれ27ポイント、21ポイント下回っています。

欧州では、「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」部門において、ステランティスがボルボより30ポイント低く、また、「人権・責任ある調達」部門では、ルノーがメルセデス・ベンツを22ポイント下回っています。実際、ドイツ企業は責任ある調達の各区分において、他の欧州企業を上回るパフォーマンスを示しています。

中国では、「人権・責任ある調達」部門において、吉利汽車が同業他社を大きく引き離しています。しかし、このようなパフォーマンスがあらゆる面で示されたわけではありません。吉利汽車は中国の自動車メーカーの中で唯一、自社のウェブサイトですばり行動規範を公開していますが、2025年版の評価時点では、BYDが自国の同業他社の中で初めて独立した人権方針を公表した企業となりました。これらは上海汽車と広州汽車が見習うべき取り組みです。

全体として、欧米の自動車メーカーは、他の地域と比べて引き続き透明性と情報開示の水準が大幅に高くなっていますが、これはすべての面で当てはまるわけではなく、市場内でも顕著な違いが見られま

す。気候と環境部門では、ヒョンデと起亜自動車が、年間生産サイクルで使用されるリサイクル鋼材・アルミニウムの量を開示している3社のうちの2社(もう1社はボルボ)となっています。「人権・責任ある調達」部門では、吉利汽車はデュー・ディリジェンスの取り組みについて、自国の同業他社よりもはるかに多くの情報を開示しています。

地域間だけでなく、同じ国の企業間でもスコアに差が見られることは、特定の市場間でも国内においても、大きな改善の余地があることを示しています。

## 規制環境の変化

EUと中国が主導する規制環境の変化は、自動車メーカーに影響を与えています。

ドイツの自動車メーカーが人権の全区分、特に人権デュー・ディリジェンス全般において優れたパフォーマンスを示しているのは、2023年1月から施行されているドイツのサプライチェーン・デュー・ディリジェンス法における既存の人権・環境デュー・ディリジェンス要件が一因となっています。しかし、フランスの類似する法律は、ルノーのパフォーマンスに影響を及ぼしていないと見られ、同社は人権に関して、欧米の自動車メーカーの中で引き続き最悪のパフォーマンスを示しています。

変化を推進する重要な要因の一つとして、EUによる最近の法整備が挙げられます。欧州バッテリー規則は2023年8月に、EU重要原材料法(CRMA)は2024年5月に発効となり、これらの規制の個々の条項は今後数年にわたって段階的に施行される予定です。これら2つの画期的な法律に続いて、EUの企業サステナビリティ・デュー・ディリジェンス指令(CSDDD)が2024年5月に承認されました。CSDDDは、EUの大企業やEU域内で事業を行う企業に対し、自社の事業活動、子会社、サプライチェーンにおける人権と環境への悪影響を特定し、対処することを求めています。同指令はまた、段階的な実施を定めており、「規制対象」となる最大規模の企業は中小規模の企業よりも早期の遵守が求められます。

EUは2024年11月、強制労働産品禁止規則を採択しました。これにより、強制労働を用いて製造された製品をEU市場で販売することが禁止されます。同規則は発効から3年後に適用されるため、2027年末からEUとの間で取引される製品に影響を及ぼすこととなります。自動車メーカーがこれらの法律の要件に沿った取り組みを進めていくにつれて、リーダーボードの指標への準拠が進んでいくことが見込まれます。

規制環境の変化の大半は欧州で起きていますが、中国でも注目すべき環境規制が見られます。例えば、スコープ1、2、3排出量に関する気候関連情報の開示義務化や、排出量の多い鉄鋼、アルミニウム、セメント産業を対象とする排出権取引制度の拡大などが挙げられます。これらの規制の確実な進展により、来年版以降のリーダーボードでは、「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」の指標において、中国の自動車メーカーがより高いパフォーマンスを示す可能性があります。

## 最後に

リード・ザ・チャージが年1回発行しているリーダーボードは、化石燃料を使用しない公正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、先行している企業や後れを取っている企業、自動車メーカーのサプライチェーン全体のどこでどのように前向きな変化を推進すべき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。

2025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。一部の分野で著しい改善が見られたことは、比較的短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競争力を失うリスクを避けるためにパフォーマンスの向上を迫られることを示しています。

しかしながら、これらの前向きな変化にもかかわらず、自動車業界にはまだ容認できないほど多くの課題が残されています。獲得できるスコアの半分を超えた企業はほとんどありませんでした。人権分野ではフォードだけが50%以上を獲得しましたが、わずか2ポイント上回っただけでした。気候と環境部門では、ボルボとテスラだけが40%の水準を超えました。

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。鋼材・アルミニウムの脱炭素化においては、昨年版のリーダーボードで大きな進展が見られただけに、今回、広範な停滞が見られたことは懸念されます。先住民族の権利に関して、今年版では一部に進展の兆しが見られるものの、企業のパフォーマンスは平均スコアが最も低い区分であり、依然として重大な懸念事項となっています。

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、サプライチェーンで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。

# 企業の実績概要

## BMW

企業名	BMW
BEV販売台数	364,001
自動車販売台数に占めるBEVの割合	16%
2025年ランク(2024年ランク)	6 (7)
総合スコア	29%
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	20%
人権を尊重した責任ある調達スコア	39%

BMWはEVへの移行を力強く進めており、2024年半ばには欧州のEV販売でトップの座を獲得しています。しかし、2025年版リーダーボードでは小幅な改善となり、総合スコアの上昇は6ポイント、ランキングは7位から6位へと一つ順位を上げるにとどまりました。

気候と環境部門では「全般」区分でのみスコアが改善しました。これは主に、新たに導入された森林破壊の指標で平均を上回るパフォーマンスを示したことによるものです。

人権部門ではより顕著な進展を見せ、2024年版リーダーボード発表以降、すべての人権分野で着実な改善が見られました。人権部門の総合スコアは前年比で8ポイント上昇しています。最も大きな改善が見られたのは「移行鉱物」と「労働者の権利」です。これにより人権部門のランキングは5位から4位に上昇しましたが、依然としてフォード、メルセデス・ベンツ、テスラに後れを取っています。

- 気候と環境部門の「全般」区分で最高スコアを獲得し、関連指標に基づく総合スコアは60%となった。
- 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の分野では業界リーダーに後れを取っている。具体的には「鋼材」と「アルミニウム」の区分ではスコアが全く改善せず、「バッテリー」では1つの指標についてのみスコアが改善した。
- 車両レベルでのライフサイクルでのカーボン・フットプリントを公表している数少ない自動車メーカーの一つであり、i5モデルについては原材料使用量やCO2排出量の内訳を開示している。一方、ボルボなどの競合他社とは異なり、車両で使用される鋼材、アルミニウム、バッテリーの原材料別排出量は開示していない。
- 人権分野での主導者的地位を維持しており、サプライチェーンにおける人権尊重への確固としたコミットメント、方針、制度を整備している。2025年版リーダーボードの分析では、人権デュー・ディリジェンスのプロセス、サプライチェーンにおける苦情、是正プロセスについてより詳細な情報開示が行われていることが確認されており、透明性が改善された。
- 鉱物サプライチェーンのマッピング結果、直接調達に関する契約、特定された紛争鉱物・移行鉱物のリスクについて、詳細な情報開示を行っている。
- 先住民族の権利については引き続き低評価となっている。サプライヤーに対して先住民族の権利の尊重を明確に要求している数少ない企業の一つではあるものの、この要件の実施とその徹底を示す情報は一切開示していない。
- 労働者の団結権や団体交渉権について2024年にCEOが懸念される発言をしたものの、全般的に労働者の権利に対する確固としたコミットメントと方針を掲げている。2025年版の分析では、労

働者の権利に関する顕著なリスクと、労働者の権利方針について労働組合と協議するためのメカニズムに関する情報開示が改善された。

- 自動車メーカーで唯一、サプライヤーに対して生活賃金の支払いを義務付けているものの、生活賃金の定義や、サプライヤーがこの要件を遵守しているかを確認するための措置については、情報を開示していない。



## 比亞迪(BYD)

企業名	BYD比亞迪比亞迪比亞迪
BEV販売台数	1,937,574
自動車販売台数に占めるBEVの割合	43%
2025年ランク(2024年ランク)	16 (16)
総合スコア	6%
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	20%
人権を尊重した責任ある調達のスコア	7%

BYDはEVへの移行において主導者的地位を維持しています。しかし、クリーンで責任あるサプライチェーンについては、一部の同業他社と同レベルのリーダーシップを発揮するには至っていません。2025年版リーダーボードの分析では、総合スコアがわずかに2ポイント上昇しただけであり、その結果、ランキングで下位層にとどまっています。

サプライチェーンの脱炭素化と持続可能性については、わずかな進展しか見られず、電動化でのリーダーシップとは極めて対照的です。一方、「全般」と「バッテリー」の区分では一定の進展がありました。鋼材とアルミニウムの脱炭素化では現在も0%のスコアにとどまっており、この分野でパフォーマンスを大きく改善できる余地があります。

サプライチェーンのデュー・ディリジェンスに関するパフォーマンスは、評価対象である自動車メーカーのほとんどに依然として後れを取っています。しかし、2024年に人権方針を公表し、さらに人権分野の一部でさらなる進展が見られたことから、「全般」区分でスコアが改善されたことは、注目に値します。とはいえ、責任ある調達部門全体でのスコアは2ポイントの改善にとどまっており、「人権・責任ある調達」部門で称賛に値する11ポイントのスコア改善を達成した主要な競合他社の吉利汽車との差はさらに広がっています。

バッテリー製造子会社のFinDreams Batteryが親会社のBYDよりも包括的なサプライチェーンの持続可能性とデュー・ディリジェンスの方針を開示していることは、注目に値します。BYDはこれらの分野における子会社の進展を活かし、グループ全体のサプライチェーン方針と目標を強化する必要があります。

- 中国の国家政策に対応し、炭素排出管理委員会を設置している。サプライヤーに対し、炭素排出削減などを通じて環境負荷を最小限に抑えるための継続的な改善プログラムの実施を求め、その要件を開示している。しかし、依然としてスコープ3排出量を開示しておらず、サプライチェーンの排出削減に関する科学に基づく目標(SBT)も設定していない、数少ない評価対象企業の一つである。
- ニッケルやコバルトを使用しないLFP電池のエネルギー密度、安全性、リサイクル性を向上させる「ブレードバッテリー(刀片電池)」技術のさらなる開発と商品化などを通じて、バッテリーの技術革新における主導者的地位を引き続き強化している。
- 同社は、世界人権宣言、国連指導原則およびその他の国際人権文書を明確に認める初の人権方針声明を公表したことにより、2025年版の分析で重要な進展があった。これに加え、サプライヤーの評価・監視プロセスに関する詳細情報も新たに開示した。
- 正式なサプライヤー要件や、サプライチェーンにおけるESGリスクを特定・評価・監視するためのシステム全般に関する情報開示は、依然として行っていない。とはいえ、今回の分析で確認された初期的な取り組みは、来年版において、責任ある調達の各区分でパフォーマンスを改善するための重要な基盤となり得る。

## フォード (Ford)

企業名	フォード
BEV販売台数	148,336
自動車販売台数に占めるBEVの割合	4%
2025年ランク(2024年ランク)	2 (1)
総合スコア	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	33%
人権を尊重した責任ある調達スコア	52%

フォードは2025年版リーダーボードでも引き続き最も優れたパフォーマンスを示す企業の一つであり、総合2位を獲得し、首位のテスラとの差は1ポイント未満でした。しかし、今回は総合スコアの改善が1ポイント未満にとどまったことにより、昨年の1位の座を明け渡すことになりました。

「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」部門では、引き続き上位5社に入っています。しかし、他の上位企業と比較すると、過去1年間で大きな進展は見られず、スコアが改善されたのは、4つの区分全体を通じて、わずか6つの指標にとどまりました。

人権部門ではトップを維持しているものの、この部門における総合パフォーマンスは、2025年版のリーダーボードで芳しくない結果となりました。最新の顕著な人権リスク評価については、例年に比べて開示情報が減少したため、複数の指標でポイントを失いました。そのため、人権部門における総合パフォーマンスは2024年版よりも3ポイント低下し、この部門の総合パフォーマンスが後退した3社のうちの1社となっています。

一方で、先住民族の権利については、まだ初期段階ではあるものの著しい進展を見せ、その結果、フォードはこの区分において18社中最大のスコア上昇を達成しました。実は、この分野は過去数年間、同社のスコアを引き下げる要因となっていました。今後、同社はサプライチェーン全体において、先住民族の権利に関する新たなコミットメントや要件をどのように実行し、監視しているかを開示していく必要があります。

- 昨年版の分析では、鋼材とアルミニウムの脱炭素化に関して初期の改善が見られたものの、2025年版ではスコアの改善が両区分の中で1つの指標(鋼材リサイクル)にとどまっている。
- 森林破壊の指標については多くの同業他社よりもスコアが低く、規制要件対応の強化に向けた準備において大きな改善の余地があることが示された。
- 人権デュー・ディリジェンスの方針と実践に関する情報開示のレベルが高く、人権部門ではトップスコアを維持している。しかし、サプライチェーンの顕著な人権リスクに関する詳細な情報開示のレベルでは後退しており、人権の複数の区分でスコアにマイナスの影響を与えた。
- 現在、「先住民族の権利に関する国連宣言」と「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」に対する明確なコミットメントを人権方針に含めており、サプライヤーに対してこれらの権利を尊重するよう求める新たな要件もサプライヤー行動規範に組み込んでいる。
- 責任ある鉱物の調達において引き続き業界を牽引しており、全企業の人権スコアの中で最高得点を記録し、この部門で2位のテスラを20ポイント以上上回っている。
- バッテリー用鉱物の直接調達に関する契約を公表し、これらの契約の一部について人権に関する条件の詳細を開示している数少ない自動車メーカーの一つである。

- 労働者の権利については、2024年版リーダーボードで最高スコアを獲得したものの、2025年版の分析では、この区分でのスコアが低下した。これは、最新の労働者の権利リスク評価において労働者とその代表の参加に関する情報を開示せず、また評価結果の開示も例年に比べて限定的であったことが要因である。

## 広州汽車集団(GACグループ)

企業名	GACグループ
BEV販売台数	380,251
自動車販売台数に占めるBEVの割合	47%
2025年ランク(2024年ランク)	17 (17)
総合スコア	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	6%
人権を尊重した責任ある調達スコア	2%

GACは、2024年の総販売台数の60%以上をEVが占めており、EVへの移行において、引き続き業界をリードしている企業の一つです。しかし、クリーンで公正なサプライチェーンについては、情報開示、コミットメント、具体的な行動が不十分なため、リーダーボードのランキングでは下位層にとどまっています。

しかしながら、「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」については、いくつかの改善を行い、この部門でトヨタとHondaを抜き順位を上げました。

責任ある調達については、サプライチェーンのデュー・ディリジェンスと移行鉱物に関する複数の指標について若干の改善を見せ、この部門で全体のスコアを1ポイント改善しました。今後は、国内の競合他社を参考にすることが求められます。実際に、BYDの総合スコアはGACの3倍、吉利汽車はGACの8倍高くなっています。

- 2050年ネットゼロ目標を掲げているが、サプライチェーンに関する中間目標がなく、サプライヤーに独自の目標を設定するよう求めている。
- 調達プロセスで低炭素型(低排出)の原材料の選択を優先するという方針を打ち出したが、鋼材、アルミニウム、バッテリーのサプライチェーンの脱炭素化に関する具体的な要件や実際の取り組みについては詳細を開示していない。
- 自社内でバッテリーの研究開発および生産に投資しているにもかかわらず、バッテリーのリサイクル性向上のための取り組みについては情報を開示していない。ただし、EVバッテリーおよび関連廃棄物のライフサイクル管理について、バッテリーのリサイクル・リユース企業であるGEMと契約を締結している。
- ESG関連の影響におけるサプライヤーの監視については情報開示のレベルが若干改善したものの、責任ある調達慣行の情報開示と透明性については引き続き最もパフォーマンスの低い自動車メーカーの一つである。サプライチェーンにおける人権リスクの特定と対応に関するコミットメント、要件、プロセスを開示していない。

## 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	682,018
自動車販売台数に占めるBEVの割合	27%
2025年ランク(2024年ランク)	11 (12)
総合スコア	18%
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のスコア	17%

吉利汽車は2年連続で、リーダーボードで最大級のスコアアップを達成しました。これにより、ランキングの順位を一つ上げ、東アジアの自動車メーカーの中ではヒョンデにわずか3ポイント差で続く2位となっています。

「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」部門では、引き続き東アジアで最も優れたパフォーマンスを示しています。2025年版リーダーボードの分析では、スコアが5ポイント改善し、10位から9位に上昇しました。

人権・責任ある調達部門では、自動車メーカー18社の中で単一区分における最大のスコアアップを達成し、人権デュー・ディリジェンス全般でスコアを24ポイント改善しました。これにより、起亜自動車やフォルクスワーゲンと並び、人権分野全般において最も改善を果たした企業となりました。また、人権ランキングでも15位から12位に上昇し、東アジアの競合他社の大半を上回りました。しかし、この部門における総合スコアが17%であることは、吉利汽車が他の多くの自動車メーカーと同様に、真にクリーンで公正な自動車の実現に向けた道のりは長いことを示しています。

すべての自動車メーカーが今後一年、同じペースで進歩し続けた場合、吉利汽車は来年版リーダーボードにおいて、ステランティス抜いてランキング8位に浮上し、東アジアの自動車メーカーの中で総合スコアトップとなるでしょう。そのため同社は、来年版リーダーボードでのさらに大きな改善幅を目指し、よりクリーンで公正なサプライチェーンの構築に向けて、取り組みを一層強化する必要があります。

- 主要な一次サプライヤーに対し、2025年までに使用電力を100%再生可能エネルギーにすることを求める野心的な目標を設定している。同社のバッテリー子会社であるVREMTもサプライヤーに対し、2025年までにすべての新規プロジェクトとアルミニウムインゴットの生産に100%グリーン電力を使用することを求める新たな要件を設定している。
- リサイクルされた鋼材・アルミニウムの使用量を増加させるという目標を設定している数少ない企業の一つで、一次サプライヤーが2025年までにリサイクル材利用の割合における要件(リサイクル鋼材20%、リサイクルアルミニウム30%)を実現するよう求める行動計画を策定している。しかし、鋼材、アルミニウム、バッテリーの脱炭素化に関する具体的な目標はまだ設定されていない。
- 人権に関する評価システムを確立し、サプライチェーンにおけるリスクの特定、監視のプロセスと実践に関して、充実した情報を開示している。これには他の多くの企業が開示していない統計データも含まれる。
- 責任ある鉱物の調達慣行の強化に向けて、特に紛争鉱物に関していくつかの措置を講じている。採掘地点までのトレーサビリティを確保し、サプライチェーンマッピングの結果と特定した顕著な移行鉱物リスクを開示し、採掘事業者責任ある鉱業保証のためのイニシアチブ(IRMA)

の監査を受けることを義務づけることで、この分野での取り組みを大きく前進させることが可能である。

- 全体的には優れたパフォーマンスを示しているものの、他の分野では進展が遅いか、まったく見られないため、「鋼材」の区分ではスコアの改善が全くなく、「アルミニウム」と「先住民族の権利」の区分でそれぞれ3ポイントと2ポイントの改善にとどまっている。

## GM

企業名	GM
BEV販売台数	821,270
自動車販売台数に占めるBEVの割合	15%
2025年ランク(2024年ランク)	7 (8)
総合スコア	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	21%
人権を尊重した責任ある調達のスコア	25%

2025年版リーダーボードでは、パフォーマンスの改善は微々たるもので、総合スコアはわずか1ポイントの上昇、順位も8位から7位への上昇にとどまりました。

気候と環境部門のパフォーマンスは特に精彩を欠き、4つの区分全体を通じて、1つの指標でしかスコアを改善できませんでした。これは、13ポイントもスコアを改善した前年とは極めて対照的です。

人権についての同社のパフォーマンスは、進展と停滞が混在しているものの、全体的には残念な結果となりました。「全般」区分の指標では進展が見られたものの、この進展は移行鉱物に関する大幅なスコアの低下によって相殺され、先住民族の権利や労働者の権利については全く進展がありませんでした。人権ランキングは一つ上昇したものの、依然として米国企業の中で人権に関するパフォーマンスが最も低く、人権の総合スコアはフォードの半分で、テスラより21ポイント、ステランティスより6ポイント低くなっています。

- ゴムのサプライチェーンについて、HCS(炭素貯留量の多い)森林およびHCV(保護価値の高い)森林からの調達をなくすというコミットメントを設定しているが、その達成に向けた進捗に関する情報は一切開示していない。
- 2022年に「ファースト・ムーバーズ・コアリション(FMC)」の鉄鋼・アルミニウムのグループに参加しているにもかかわらず、鋼材とアルミニウムのサプライチェーン脱炭素化に向けた進展を示す証拠は何も開示していない。
- 「化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なバッテリー」の区分では、いずれの指標においてもスコアが改善しなかった。
- 人権デュー・ディリジェンスの方針とプロセスに関する透明性のレベルは維持、一部の分野では向上した結果、「全般」区分で8ポイントのスコア上昇を達成したことは重要である。
- 責任ある移行鉱物の調達に関するスコアが7ポイント低下した。これは主に製錬所・精製所に関する情報開示を縮小したことによるもので、サプライチェーンのSoR(製錬所・精製所)リストの公表を取りやめたことなどである。
- サプライヤーに対して、先住民族と労働者の権利を尊重するよう求めるコミットメントを掲げているものの、これらのコミットメントが実際に運用され、確実に実施されていることを示す十分な情報を開示しておらず、一部の場合にはまったく開示していない。

## 本田技研工業(Honda)

企業名	本田技研工業(Honda)
BEV販売台数	65,659
自動車販売台数に占めるBEVの割合	2%
2025年ランク(2024年ランク)	15 (14)
総合スコア	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	4%
人権を尊重した責任ある調達スコア	16%

2025年版リーダーボードでは、「人権・責任ある調達」の諸指標においてパフォーマンスの改善が見られたものの、「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」部門のすべての区分で低い評価となり、自動車業界で気候対策に最も後れを取っている企業の一つという位置づけが一層強まっています。

気候と環境に関する4区分のうち、Hondaは2つの指標においてのみ部分的な改善を示しました。特筆すべきは、同社が鋼材とアルミニウムの脱炭素化という両区分において0%のスコアを記録している極めて少数の自動車メーカーの一つであり続けているという事実です。日本が世界の鉄鋼業において重要な役割を担っていることを考えると、Hondaはこの重要な持続可能性の課題に対して行動を開始する必要があります。

昨年版リーダーボードでは、人権と責任ある調達に関して非常に低い評価でしたが、人権デュー・ディリジェンス全般と責任ある移行鉱物の調達においてはいくつかの重要な進展を遂げ、これらの分野でそれぞれ13ポイントと11ポイントのスコア上昇を達成しました。しかし、これらの前進は、先住民族の権利に関して全く進展が見られないこと、また労働者の権利についてもわずかな進展にとどまっていることにより相殺されています。その結果人権の面では、東アジアの主要な競合企業である吉利汽車と起亜自動車に追い抜かれています。

- 購入した商品・サービスに関するスコープ3排出量を開示しておらず、サプライチェーンの排出削減に向けた科学に基づく目標(SBT)を設定していない数少ない自動車メーカーの一つである。
- 鋼材、アルミニウム、バッテリーの区分において、評価対象の自動車メーカー18社の中で最も低い評価となっており、鋼材とアルミニウムの持続可能性に関する指標では0%、バッテリーではわずか1%のスコアにとどまっている。
- 気候変動関連のロビー活動の実績は依然として極めて不十分であり、すでに低い「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」部門のスコアをさらに押し下げている。
- サプライヤーの人権リスクに関する評価プロセスと監視活動については、いくつかの重要な統計情報を含め、情報開示を若干拡充している。しかし、サプライヤーに対して人権全般の尊重を明確に要求していないことが、この分野でさらに進歩する機会を根本的に損なっている。
- 特定の移行鉱物の責任ある調達へのコミットメントを表明し、紛争鉱物に関する報告をわずかに改善しているものの、責任ある鉱物調達の実際の取り組みとその徹底を示す十分な証拠を提供していない。
- 先住民族の権利に関するパフォーマンスは依然として悲惨で、スコアは0%となっている。



- 労働者の権利については若干の改善が見られたものの、日産自動車、比亞迪(BYD)、広州汽車(GAC)、上海汽車(SAIC)を上回る程度にとどまっている。

## 現代自動車 (Hyundai)

企業名	現代自動車 (Hyundai)
BEV販売台数	190,326
自動車販売台数に占めるBEVの割合	6%
2025年ランク(2024年ランク)	10 (10)
総合スコア	21%
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のスコア	24%

持続可能で公正なサプライチェーンについては引き続き、着実ながらも不十分な進展にとどまっています。リーダーボードの複数の区分で若干の改善が見られたことにより、東アジアの自動車メーカーの中では最高スコアを誇る企業としての地位を維持しています。しかし、競争は一層激しくなっており、吉利汽車 (Geely) が背後に迫り、気候と環境の部門ではヒョンデを上回っています。

気候と環境部門では、「全般」区分でスコアが顕著に向上しました。しかし、2年連続で鋼材とアルミニウムの脱炭素化に関するスコアが全く改善していない数少ない評価対象メーカーの一つとなっています。子会社に鉄鋼メーカーを持つ自動車メーカーという独自の立場にあり、明らかにクリーンスチールで業界のリーダーとなる機会があるにもかかわらず、鋼材の脱炭素化に関する進展が不十分なことは特に残念です。スチールゼロ (SteelZero) やファースト・ムーバーズ・コアリション (FMC) といったイニシアチブへの参加は、この目標に向けた最初のステップとして理にかなっています。

人権に関する評価は明暗が分かれており、人権デュー・ディリジェンス全般と移行鉱物で大幅な改善が見られた一方で、先住民の権利では全く進展がなく、労働者の権利では深刻なスコアの低下が見られました。移行鉱物においては称賛に値する17ポイントのスコア上昇を達成し、最も改善が進んだ企業となりました。

- より詳細なカーボンニュートラルの達成に向けたロードマップを公表し、サプライチェーンにおける環境リスクと影響をどのように管理しているかに関する追加情報を提供したことにより、「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」部門の「全般」区分でスコアが改善した。
- 森林破壊の指標では平均以上のスコアを達成している。森林破壊ゼロと生物多様性保護の方針(ただし期限付きの目標はない)を策定しており、(潜在的な)新規サプライヤーの入札・契約プロセスにおいて森林破壊リスクをどのように考慮しているかを開示している数少ない自動車メーカーの一つである。
- アルミニウム・鋼材のスクラップの使用については一定の進展を見せており、引き続き、年間生産サイクルで使用されるリサイクル鋼材・アルミニウムの総量を開示しているわずか2社の自動車メーカーのうちの1社である。しかし、鋼材、アルミニウム、バッテリーの脱炭素化に焦点を当てたすべての指標においてはスコアが0%となっている。これらの各区分では循環利用とリサイクルに焦点を当てた指標でのみスコアを獲得している。
- 人権デュー・ディリジェンスプロセスについては、監視活動の結果を含め、情報開示を拡大しており、評価・監査対象のサプライヤーの数や是正措置計画に関する統計データを提供している数少ない企業の一つである。しかし留意すべき点として、いまだにサプライチェーンにおける苦情処理・救済メカニズムを導入していない。

- 移行鉱物のリスク評価とデュー・ディリジェンスプロセスについては、マッピングの取り組みを含めより詳細な情報を提供しているが、これらの取り組みの結果や、特定した顕著な移行鉱物リスク、サプライチェーンの製錬所・精製所に関する情報は開示していない。
- 先住民族の権利に関しては依然として全く進展がなく、後れを取っている他の多くの企業と並んで最下位に位置している。
- 労働者の権利に関するスコアは7ポイント低下しており、全18社の人権分野全体で3番目に大きな下げ幅となった。これは、この分野におけるコミットメントと、サプライチェーンで特定した顕著な労働者の権利リスクの開示レベルが後退したことによる。これは、最近のヒョンデのサプライチェーンにおける労働者の権利侵害の申し立てに照らして、特に懸念される問題である。

## 起亜自動車 (Kia)

企業名	Kia
BEV販売台数	190,326
自動車販売台数に占めるBEVの割合	6%
2025年ランク(2024年ランク)	12 (13)
総合スコア	16%
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	20%

2025年版リーダーボードでは、フォルクスワーゲン、テスラ、吉利汽車と共に、2番目に大きな総合スコアアップを達成しました。これは主に「人権・責任ある調達」部門での大幅な改善によるもので、これにより起亜自動車はランキングで一つ順位を上げました。

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」に関しては、依然として業界内で後れをとっている企業の一つとなっています。この部門でのスコアはわずか12%であり、「全般」「鋼材」「バッテリー」の各区分ではわずかなスコアの改善にとどまっています。鋼材、アルミニウム、バッテリーの全区分で、極めて低い5%のスコアにとどまっています。起亜自動車は、Hyundai Motor Groupおよび現代製鉄などの主要子会社と連携することで、鋼材・アルミニウムのサプライチェーンの脱炭素化において大きな進展を実現する機会があり、それを同社の優先課題とする必要があります。

一方で、人権については、特に例年の評価と比較して、大きな改善が見られました。人権デュー・ディリジェンス全般においては2番目に、責任ある移行鉱物の調達においては3番目に大きなスコア上昇を達成しています。人権の総合スコアでは、吉利汽車やフォルクスワーゲンと共に、最大のスコアアップを記録しています。

人権全般における大きな改善を考えると、先住民族の権利については全く進展が見られず、再びスコアが0%になったことは残念です。

- 鋼材とアルミニウムの区分では、1つの指標に対してのみスコアが改善している。これは、年間生産サイクルの一部で使用されるスクラップ鉄の量を開示したことによるもので、これら2区分の総合スコアはわずか4%にとどまっている。
- 2050年までに森林破壊ゼロのバリューチェーンを実現するという目標を掲げた森林破壊ゼロ方針を有しているものの、この方針を実践するために取られた行動の証拠は一切開示されていない。
- 人権の「全般」区分では22ポイントのスコア上昇を達成し、吉利汽車に次ぐ2番目に大きな上昇幅となった。また、他のすべての人権関連の区分においても2番目に大きなスコア上昇を達成した。これは、リスクの特定や監視システムを含む人権デュー・ディリジェンスのプロセスについて、より詳細な情報を開示したことによる。
- 責任ある移行鉱物の調達に関するスコアは、移行鉱物のリスク評価とデュー・ディリジェンスのプロセスに関する情報開示が若干拡大したことにより、14ポイント改善した。しかし依然として、サプライチェーンマッピングの取り組みの実証はなく、顕著な移行鉱物リスクやサプライチェーンの製錬所・精製所との適切なエンゲージメントに関する情報開示は行っていない。

- 先住民族の権利に関するパフォーマンスは依然として極めて悲惨で、この分野でのコミットメントや行動は全くない。

## メルセデス (Mercedes)

企業名	メルセデス (Mercedes)
BEV販売台数	252,840
自動車販売台数に占めるBEVの割合	12%
2025年ランク(2024年ランク)	3 (2)
総合スコア	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	38%
人権を尊重した責任ある調達スコア	45%

メルセデス・ベンツは2025年版リーダーボードでも上位企業に名を連ねていますが、フォードに1ポイント未満の僅差で後れを取り、2位から3位に順位が下がりました。特筆すべきは、リーダーボードのすべての部門で優れたパフォーマンスを示していることです。評価対象の自動車メーカーの中で唯一、8つの区分すべてにおいてトップ5に入っており、自動車メーカーがリーダーボードで評価されるすべての分野において優れたパフォーマンスを達成できることを実証しています。

しかしながら、今年版では全体的なパフォーマンスが精彩を欠いており、総合スコアは2ポイント未満の上昇にとどまりました。「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」部門では引き続きトップ3に入っており、新たに導入された森林破壊の指標において平均を上回るパフォーマンスを示しています。また、「バッテリー」の区分では注目すべき改善を見せ、この区分ではテスラを抜いて首位となりました。

人権については、いずれの分野でも大きな改善を示していません。人権デュー・ディリジェンス全般と先住民族の権利については若干の改善を達成したものの、労働者の権利と移行鉱物については停滞したままです。その結果、人権全般のスコアの伸びは2ポイントにとどまり、2位のテスラに1ポイントの差で後れを取っています。

留意すべきは、同社の気候変動関連のロビー活動に関する評価が分かれたことで全体のスコアが伸びず、この分野では、英気候シンクタンクのInfluenceMapからC-の評価を受けています。今年版の分析によると、メルセデス・ベンツが気候ロビー活動の実績をボルボやテスラなど同業他社と同等のレベルまで改善していれば、今年の評価で首位を獲得していたことが示されています。

- サプライチェーン全体にわたってネットゼロ目標を設定し、2039年までに調達するすべての生産原材料を実質カーボンニュートラルにするというコミットメントを掲げている。
- サプライチェーンにおける森林破壊ゼロへの全般的なコミットメントを確立し、サプライヤーに対して天然林の保護を支援するためのデュー・ディリジェンス措置を契約上義務付けている。また、森林破壊のリスクに対処するためのサプライヤーとのエンゲージメントの証拠を提示することで実施状況を示している。
- 低炭素型でニア・ゼロエミッションの鋼材とアルミニウムの調達においては業界のリーダーであり、化石燃料を使わない鋼材・アルミニウムへの投資拡大と生産量増加を支援するため、複数のサプライヤーと契約や協定を結んでいる。しかし、二次鋼材や二次アルミニウムの使用拡大については、比較的進展が見られない。
- 持続可能なバッテリー用鉱物の調達とバッテリーリサイクルでの進展により、「化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なバッテリー」の区分では最高スコアを獲得している。2024年に南独クッペンハイムに新しいバッテリーリサイクル工場を開設し、焼却の必要がなく、バッテリー生産に使用される重要な原材料の最大96%を回収できる機械式湿式製錬プロセスを採用している。

- 人権に関する強力なコミットメント、方針、プロセスを有しており、サプライチェーンのデュー・ディリジェンス活動について全般的に透明性を維持している。人権リスクの特定と評価プロセスに外部の人権専門家をどのように関与させているかを詳細に説明している唯一の企業である。
- 移行鉱物の調達については全般的に高いレベルの透明性を維持している。鉱物サプライチェーンマッピングの結果に関する十分な情報を開示し、サプライヤーに対して責任ある鉱業保証のためのイニシアチブ(IRMA)の監査を受けた鉱山から採掘されたコバルト、リチウム、ニッケル、天然黒鉛のみを使用するよう要求している数少ない企業の一つである。
- サプライチェーンのどこで先住民族の権利に関するリスクが発生するかなど、より詳細な情報を開示したことで、先住民族の権利に関するパフォーマンスが若干改善した。しかし、この分野ではより具体的な方針、プロセス、情報開示が必要である。
- 労働者の権利に関しては最高のパフォーマンスを示しており、この分野でベストプラクティスを数例を示している。強力な方針、労働者の権利方針について労働者や組合と協議するためのメカニズム、労働者の権利に関するリスクの評価において組合と協議するためのプロセスを有している。

## 日産自動車 (Nissan)

企業名	日産自動車 (Nissan)
BEV販売台数	134,572
自動車販売台数に占めるBEVの割合	5%
2025年ランク(2024年ランク)	13 (11)
総合スコア	12%
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	12%

かつてはリーダーボードの初版において東アジアの自動車メーカーの中で最高スコアを獲得していた日産自動車(日産)は、2025年版でも引き続き順位が下がりました。昨年版ではヒョンデ(Hyundai)に追い抜かれ、2025年版では、最もパフォーマンスが低迷した自動車メーカーの一つとなり、評価全体でスコアが改善したのは7つの指標のみでした。そのため日産は起亜自動車(Kia)と吉利汽車(Geely)に追い越され、11位から13位へ順位が下がりました。

特に、バッテリーのサステナビリティの区分のスコアはわずか4%と、自動車メーカー全18社のうち2番目に低いものでした。低炭素型(低排出)の鋼材・アルミニウムの調達において一定の進展が見られ、「鋼材」と「アルミニウム」の区分ではそれぞれ11%と、やや高めスコアでした。日産はこの進展を足掛かりに、鋼材とアルミニウムのサプライチェーンの脱炭素化に向けた野心的な目標を設定し、その目標の達成に向けて具体的な行動を起こす必要があります。レスポンシブルスチール(ResponsibleSteel)やスチールゼロ(SteelZero)、ファースト・ムーバース・コアリション(FMC)といったマルチステークホルダーイニシアチブへの参加は、これらの目標の達成に役立つと思われます。

日産の人権部門に関するパフォーマンスは許容しがたいほど低く、改善が見られたのは4つの区分全体でわずか2つの指標にとどまりました。実際には後退した分野もあり、既に非常に低かったスコアがさらに下がる結果となりました。人権部門の順位は11位から15位へと後退し、人権部門全体でのパフォーマンスは上海汽車(SAIC)、広州汽車(GAC)、比亞迪(BYD)に次いで、下から4番目と低迷しています。

- 2050年までにカーボンニュートラルを達成するコミットメントに2030年の中間目標を追加したが、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細分化された排出削減目標を示していない。
- 評価対象企業の中で、日産と広州汽車(GAC)のみが「鋼材」「アルミニウム」「バッテリー」の区分において今回スコアがまったく改善しなかった企業であった。
- バッテリーリサイクルに関するすべての指標のスコアがゼロであり、バッテリーのサステナビリティの区分において自動車業界で後れを取っている企業の一つである。日本自動車工業会(JAMA)が構築した共通スキームに沿って、バッテリーのクローズドループ・リサイクルの取り組みを強化しなければならない。
- 人権デュー・ディリジェンスのプロセスとシステムに関する開示レベルが極めて低く、リスクの特定方法に関してなど、一部の分野で開示が縮小している。また、2017年以降、顕著な人権リスクに関する評価を実施した証拠を開示していない。
- 紛争地域および高リスク地域(CAHR)から調達されるすべての鉱物と金属に適用される責任ある鉱物調達方針を定めているが、サプライヤーに対する実際の要件にこのコミットメントを反映させておらず、サプライチェーンで実際に運用されていることを示すものはほとんどない。



- 先住民族の権利に関して惨憺たる記録が続いており、そのパフォーマンスを0%から改善するための行動を一切とっていない。
- 「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」を支持し、本社では労働者と労働協約を結んでいるが、その他すべての労働者の権利に関する指標でスコアが低迷している。

## ルノー (Renault)

企業名	ルノー (Renault)
BEV販売台数	134,572
自動車販売台数に占めるBEVの割合	5%
2025年ランク(2024年ランク)	8 (9)
総合スコア	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	22%
人権を尊重した責任ある調達スコア	23%

ルノーは、2025年版のリーダーボードで小幅な改善となり、総合スコアが4ポイント上昇し、9位から8位へと順位が上がりました。

ルノーは、「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」部門においてパフォーマンスが向上し、6位となりましたが、5位のフォルクスワーゲンとはスコアにかなり大きな差があります。注目すべき点として、「全般」と「バッテリー」の区分で、2番目に大きなスコアの上昇幅となりました。サプライヤーに対する温室効果ガス排出削減についての追加要件と奨励策を開示したこと、また、すでにルノーが業界リーダーの一員となっているバッテリーリサイクルに関してさらなる進展を遂げたことが主な要因です。ルノーはこの進展を足掛かりに、鋼材とアルミニウムの循環利用についても同様のリーダーシップを発揮することが求められます。

人権部門では、今回のルノーのパフォーマンスは平凡なものでした。人権と先住民族の権利全般についてはいくつか個別の改善点が見られたものの、移行鉱物や労働者の権利に関しては進展がありませんでした。人権部門での総合スコアはわずか2ポイントの上昇にとどまり、スコアはたったの23%と、欧州トップのメルセデス・ベンツより22ポイント低く、この分野では欧州企業の中で依然としてワースト1位です。

全体的なパフォーマンスは低迷していますが、先住民族の権利に関して6ポイント上昇したことは重要です。大幅な上昇ではないものの、先住民族の権利に関するパフォーマンスは全般的に低迷しており、この分野では、全18社中2番目の上昇幅です。

- 欧州では2040年まで、世界では2050年までにカーボンニュートラルを達成する目標を掲げている。また、部品や原材料のサプライチェーンにおけるCO2排出削減目標(2030年までに2019年比で30%削減)、およびバッテリーについても具体的な目標(2030年までに2019年比で35%削減)を掲げている。しかし、鋼材とアルミニウムのサプライチェーンについてはこのように細分化された目標を設定していない。
- 最新の「グリーン調達ガイドライン」でサプライヤーによる排出削減に関する優先分野を特定し、現在サプライヤーに対して「科学に基づく目標(SBT)」の認証を取得した温室効果ガス排出削減目標を掲げることを求めている。また、SBTを設定しているサプライヤーの割合を開示している数少ない企業の一つである。
- ● 主にバッテリーの循環利用に関する継続的な取り組みにより、「化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なバッテリー」区分で4位から2位へと順位が上がった。使用済みバッテリーからコバルト、リチウム、ニッケルの80%をリサイクル・リユースする2030年目標を掲げ、低炭素型(低排出)でより持続可能なバッテリー鉱物を調達するための複数のパートナーシップを構築している。直近では低炭素型リチウムを供給する仏Arverneグループとのパートナーシップがその一例である。

- 生産サイクルで一部の特定の構成部品に使用されるリサイクル鋼材・アルミニウムの量は開示しているものの、「鋼材」と「アルミニウム」の区分のスコアはなおも低迷している。
- 現在、独立した人権方針を公表し、リスクの特定や監視の実践状況など、人権デュー・ディリジェンスのプロセスの一定の側面についての開示レベルを改善しているが、こうした取り組みの規模を示す統計情報は提供していない。
- 独立した責任ある鉱物調達方針を制定したが、この方針を運用するためのプロセスについては限られた情報しか開示されておらず、実際の運用を示す証拠もほとんど、あるいはまったくない。
- 「先住民族の権利に関する国連宣言」と、「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意（FPIC）」に関する先住民族の権利の尊重を人権方針において約束した数少ない企業の一つとなったが、これらの約束はまだサプライヤーに対する要件として表明されていない。
- 労働者の権利については全体的に確固としたコミットメントと実践を行っているが、サプライチェーンにおいてまだ生活賃金を約束しておらず、主要なデュー・ディリジェンスのプロセスへの労働者の参加について改善する必要がある。

## 上海汽車 (SAIC)

企業名	上海汽車 (SAIC)
BEV販売台数	261,795
自動車販売台数に占めるBEVの割合	18%
2025年ランク(2024年ランク)	18 (18)
総合スコア	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のスコア	0%

2024年、自動車販売総数のおよそ18%をバッテリー式電気自動車(BEV)が占め、上海汽車(SAIC)は電気自動車(EV)への移行において引き続き力強い進展を遂げていますが、クリーンで公正なサプライチェーンの構築に向けた開示と正式なコミットメントが欠落しているため、リーダーボードでは自動車メーカーの中で最低スコアにとどまっています。

これは、中国国内の他の自動車メーカーとは対照的で、広州汽車(GAC)と比亞迪(BYD)はいずれも2ポイント、吉利汽車(Geely)は8ポイント、それぞれ総合スコアが上昇しました。SAICは現在、BYDに5ポイント、吉利汽車に17ポイント後れを取っています。

サプライチェーン・デュー・ディリジェンスの「全般」区分のスコアの差は特に顕著で、SAICのスコアはBYDより17ポイント、吉利汽車より40ポイント低い結果となっています。今後のEUのデュー・ディリジェンス規制に対応するため、この分野でのパフォーマンスを大幅に改善するよう取り組む必要があります。

- スコープ3排出量をいまだに一切開示していない数少ない自動車メーカーの一つである。
- 中国政府の「カーボンピークアウト」の目標に対応したCO2排出削減目標を設定しているが、それらが科学に基づくものであるかを明示しておらず、その目標においてサプライチェーンの上流の製品や購入財を考慮に入れていない。
- サプライヤー評価とサプライヤー管理の基本システムを構築し、環境影響に関する配慮などの定期的なパフォーマンス評価を行っている。鋼材、アルミニウム、およびバッテリーのサプライヤーに対する具体的な環境要件について開示の透明性を高めることで、パフォーマンスを改善することができる。
- バッテリーのサプライチェーンにおいて小幅な進展を遂げた。新しいバッテリー技術の開発に対する投資、バッテリーリサイクルの強化、および中国でのバッテリーの用途変更に向けた協働が評価され、一定のポイントを獲得している。
- 人権や責任ある調達に関するコミットメント、あるいはこれらの分野における取り組みに関する情報を一切開示していないため、この部門で最低スコアにとどまっている。

## ステランティス (Stellantis)

企業名	ステランティス (Stellantis)
BEV販売台数	216,195
自動車販売台数に占めるBEVの割合	4%
2025年ランク(2024年ランク)	9 (5)
総合スコア	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	15%
人権を尊重した責任ある調達スコア	31%

ステランティスは、リーダーボードの第1版から第2版にかけてそのパフォーマンスが大幅に向上したことを踏まえると、多くの同業他社とは対照的に、2025年版でその進歩を維持していないことは残念です。このため、ステランティスは2025年のリーダーボードで5位から9位へと順位を大きく落としました。

「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」部門では、4つの全区分のうちパフォーマンスが向上したのはわずか2つの指標に関してのみでした。その2つとは、温室効果ガスの排出削減目標の遵守に関してサプライヤーを監視する仕組みと、スクラップ鉄の使用に関する一部の情報を開示する仕組みに関するものです。ステランティスは現在、この部門で吉利汽車 (Geely) とヒョンデ (Hyundai) に追い抜かれました。

2024年のスコアと比べ、ステランティスは人権部門全般において最悪のパフォーマンスを示しています。すべての人権指標で改善が見られず、鉱物の調達慣行でもわずかに後退したため、人権部門の順位は4位から7位に下がっています。

プラスの側面としては、2025年版リーダーボードの締切日には間に合わなかったものの、ステランティスは新たに先住民族の権利に関する独立した方針を策定しました。これは同社にとってこの分野での重要な一歩であり、先住民族の権利について今後さらに改善していくための基礎となるものです。2026年版では、今回の0%というスコアを改善できる可能性があります。

- サプライチェーンにおけるスコープ3排出量を開示している。また、2030年までにサプライチェーンの排出量をバッテリー式電気自動車 (BEV) 1台あたり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にする目標を掲げている。
- 「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」部門の「鋼材」と「アルミニウム」区分で、欧米の自動車メーカーの中で依然として最低スコアとなっており、この2つの区分の平均スコアはわずか3%にとどまる。鋼材とアルミニウムのリサイクルにおける進展は業界のリーダーから後れを取っているものの、一定の初歩的な取り組みを行っている。しかし、自動車に使用される一次鋼材と一次アルミニウムからの排出量を削減するための行動は一切開示していない。
- バッテリーの循環利用に関する継続的な取り組み、バッテリー用の新たな化学物質への投資、および低炭素型 (低排出) のリチウム・ニッケルの調達に関する契約の締結により、「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」部門の「バッテリー」区分で、今回も自動車メーカーの上位5社にランクインした。
- BMWおよびルノーと同様に、気候変動関連のロビー活動に関して欧米の自動車メーカーの中で最も低い評価を受けており、これがスコアと順位をさらに押し下げている。

- 人権デュー・ディリジェンスのプロセスとシステムにおいて、継続して十分な量の情報を開示しており、評価企業の中でもまだ一般的に珍しい監視活動に関する統計データが含まれている。しかしながら、顕著な人権リスクやサプライチェーンにおける苦情については十分な情報開示がなされていない。
- 移行鉱物の責任ある調達に関するパフォーマンスにはばらつきがある。例えば、サプライチェーンのマッピングや情報開示など、一部の実践はしっかりと維持している一方、独立した責任ある鉱物調達方針の策定、サプライチェーンにおけるSoR(製錬所・精製所)とのエンゲージメントあるいは鉱業サプライヤーにIRMA(責任ある鉱業保証のためのイニシアチブ)による監査を受けるよう求める要件など、その他の項目で多くの同業他社から依然として後れを取っている。
- 労働者の権利に関して確固とした方針を維持している。生活賃金を約束している数少ない企業であり(3社のうちの1社)、生活賃金の計算方法を説明している唯一の企業である。しかしながら、生活賃金を支払うことをサプライヤーに明確に求めるには至っておらず、サプライチェーンで特定した労働者の権利に関する顕著なリスクについて開示する情報も縮小している。

## テスラ (Tesla)

企業名	テスラ (Tesla)
BEV販売台数	1,977,734
自動車販売台数に占めるBEVの割合	100%
2025年ランク(2024年ランク)	1 (3)
総合スコア	43%
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	40%
人権を尊重した責任ある調達スコア	46%

テスラは2025年のリーダーボードで引き続き力強い進展を見せています。2位のフォードとのスコアの差は1ポイント不足ですが、総合スコアが8ポイント上昇し、2025年の順位ではトップの座を獲得しました。

テスラは今回、リーダーボードのいくつかの分野で重要な改善を行いました。気候と環境の「全般」区分におけるパフォーマンス向上は特に注目に値します。これは、サプライヤーによる排出削減を促進するための追加策を開示したほか、2025年版で新たに追加された森林破壊の指標において平均を上回るスコアを獲得したことによるものです。

テスラは今回、人権部門の大半の分野でもスコアアップとなり、この部門における順位は3位から2位に上がりました。しかしながら、同じ米国の自動車メーカーで部門トップのフォードとは依然として大差があり、その差が最も大きい移行鉱物に関しては、テスラはフォードに20ポイントもの差をつけられています。

2025年版リーダーボードでのランキングで自動車メーカーのトップに立つテスラの地位は不安定です。それは、英気候シンクタンクのInfluenceMapのランキングで現在業界1位を獲得している強力な気候変動関連のロビー活動のスコアに依存しているからです。このロビー活動の評価がリーダーボードのスコアに考慮されなければ、テスラは3位のままだったでしょう。また、同社が米国のEV税額控除の廃止を支持しているという報道を踏まえると、テスラは2026年版のランキングで容易に首位から転落する可能性があり、世界的な気候政策の強化を支持するロビー活動で実績を確実に維持することで、このリスクを軽減することが求められます。

- 気候と環境部門の「全般」区分でスコアが24ポイント上昇し、この部門の1区分におけるスコア上昇幅がすべての自動車メーカーの中で最大となった。
- 持続可能なバッテリーの区分で引き続き上位のパフォーマンスを収めており、より持続可能なリチウムとニッケルの採掘を支援するさらなる取り組みを開示したことにより、2025年版でさらにポイントを獲得した。しかしながら、バッテリーの循環利用を強化する取り組みに関する開示は、多くの同業他社に比べ、はるかに少ない。
- 引き続き、鋼材、アルミニウム、バッテリーのサプライチェーンの細分化されたスコープ3排出量を開示している唯一の自動車メーカーであるが、「鋼材」と「アルミニウム」の両区分において、スコアが上昇したのはわずか1つの指標に対してのみであった。
- リスクの特定、サプライチェーンにおける強制労働のリスクに対処するための措置、および苦情処理メカニズムの運用など、人権デュー・ディリジェンスの多くの分野で開示レベルが向上した。
- 確固とした責任ある鉱物調達方針を有し、調達場所を問わずすべての移行鉱物のサプライヤーにOECDガイドラインの遵守を求めているごくわずかな企業のうちの1社である。サプライチェーンマッピングの結果、および直接調達契約についても十分な詳細情報を提供している。

- 先住民族の権利に関するパフォーマンスで首位を維持しているものの、合計スコアがわずかに26%であるにもかかわらず、今回この分野ではスコアが一切改善していない。
- サプライチェーン全体において、および移行鉱物や先住民族といった特定の課題に関連して、顕著な人権リスクについてより詳細に説明することが、今後のスコアの改善につながると思われる。例えば、サプライチェーンにおける苦情など、実施中のデュー・ディリジェンスについてより厳密な統計データを提供するなどである。
- サプライチェーンにおける労働者の権利、特に強制労働に関するリスクをどのように特定し、それを軽減するかについて開示を改善した結果、労働者の権利に関するスコアが大幅に上昇した。しかし、依然としてやるべきことは多い。テスラは生活賃金を約束しておらず、労働者と労働協約を結んでいない唯一の欧米企業であるほか、サプライチェーンのデュー・ディリジェンスにおける労働者との正式な協議プロセスに関する情報を一切提供していない。さらに、[スウェーデン](#)、[ドイツ](#)、[米国](#)などの国において労働組合に否定的な行動を展開しているという報告も懸念材料である。



## トヨタ自動車 (Toyota)

企業名	トヨタ自動車 (Toyota)
BEV販売台数	133,796
自動車販売台数に占めるBEVの割合	1%
2025年ランク(2024年ランク)	14 (15)
総合スコア	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	5%
人権を尊重した責任ある調達のスコア	16%

2025年版のリーダーボードにおけるトヨタのパフォーマンスにはばらつきが見られます。人権部門のスコアでいくつか顕著な改善を達成し、人権分野のほとんどでパフォーマンスが改善しました。責任ある鉱物調達に関して16ポイントと、この区分で2番目に大きなスコアの上昇を見せたことは特に注目に値します。全体として、人権全体のパフォーマンスは8ポイント上昇し、人権の順位は15位から14位に上がりました。

人権分野とはまったく対照的に、気候と環境部門のスコアは2年連続で一切改善が見られませんでした。実際トヨタは2023年以降に評価された中で、この部門のパフォーマンスが少しも改善されていない唯一の自動車メーカーです。EVへの移行に関する進展が欠如していること、気候変動関連のロビー活動で英気候シンクタンクのInfluenceMapにより最低の評価を受けていることに加え、サプライチェーンの脱炭素化においてパフォーマンスが低迷し続けていることにより、自動車業界で気候変動対策が最も後れている企業であるというトヨタの評判をさらに強固となっています。

- すべての自動車ライフサイクルで排出量をゼロにする2050年目標を掲げているが、サプライチェーンに関する中間目標はなく、サプライチェーンの温室効果ガスの排出削減の取り組みについては実質的に何も開示していない。
- アルミニウムと鋼材の脱炭素化を対象とした区分で0%のスコアが続いている数少ない自動車メーカーのひとつである。
- 気候変動関連のロビー活動のパフォーマンスが依然として改善しておらず、引き続き英気候シンクタンクのInfluenceMapにより最も気候政策を妨害している自動車メーカーの一つと評価されている。
- 人権デュー・ディリジェンスのプロセスの一部の側面に関する情報開示はわずかに拡大しているが、この分野における透明性は全体的にまだ低い。特に、リスクの特定と評価のプロセス、およびサプライヤーの監視活動を行っていることを示す統計データに関して不十分である。
- 現在、すべての鉱物と金属に適用される独立した責任ある鉱物調達方針を公表しており、製錬所・精製所に関連するものも含め、紛争鉱物のマッピングと開示を大幅に改善している。
- 先住民族の権利に関するパフォーマンスは悲惨で、この分野でのコミットメント、プロセス、あるいは行動の欠如により、スコアは引き続き0%のままである。
- サプライチェーンにおける労働者の権利に関するリスク、特に児童労働と強制労働に関連するリスクについて開示を強化したことにより、労働者の権利に関するスコアが改善した。しかし、「労働における基本原則及び権利に関するILO宣言」を明確に支持し、これが定める権利の尊重をサプライヤーに明示的に要求するといった基本的な対応がまだできていない。



## 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	707,516
自動車販売台数に占めるBEVの割合	8%
2025年ランク(2024年ランク)	5 (6)
総合スコア	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	27%
人権を尊重した責任ある調達のスコア	37%

フォルクスワーゲンは、2025年版のリーダーボードで最も優れたパフォーマンスを示した企業の一つでした。気候と環境、および人権の両部門で顕著な改善が見られたことを受け、総合スコアは8ポイント上昇し、これにより順位は6位から5位に上がりました。

気候と環境の部門では、サプライヤーに排出削減と環境管理のパフォーマンスを向上させるよう追加で求める要件とシステム、およびリチウム、コバルト、ニッケルの調達による環境影響を低減する具体的な措置について開示を行ったことにより、「全般」と「バッテリー」の区分で進展を見せました。

同社は今回、人権部門でも優れたパフォーマンスを示し、先住民族の権利を除くすべての区分でスコアが上昇しました。特に、人権デュー・ディリジェンス全般のスコアの改善は注目に値します。同社のスコアは21ポイント上昇し、これは全評価対象企業の中で、この区分だけでなく人権の全区分で3番目に大きい上昇幅です。フォルクスワーゲンは今回、フォードと並んで人権デュー・ディリジェンス全般において最高スコアを獲得しています。これにより、起亜自動車 (Kia) と吉利汽車 (Geely) とともに、人権全般で最も改善した企業となり、人権部門での順位は6位から5位に上がりました。

しかしながら、今回これらの分野で著しい改善を見せたことで、先住民族の権利に関する進展の欠如がいつそう際立っています。

- 上流のスコープ3排出量を削減するための2030年目標と2050年目標を掲げ、現在これらの目標に向けた進展を加速するため、サプライチェーンに対する追加の要件とプロセスを開示している。しかし、科学に基づく温室効果ガス排出削減目標を設定するようサプライヤーに求めることに関しては、多くの同業他社に後れを取っている。
- サプライチェーンにおける水や森林破壊のリスクへの対応と軽減策の開示に関しては、スコアの高い自動車メーカーの一つである。
- 「鋼材」と「アルミニウム」の区分のスコアはまったく改善されず、これらの分野全体で9%と低いスコアにとどまっている。
- バッテリーのサプライチェーンの持続可能性に関して複数の改善を行った。コバルトやニッケルを使用しない、より持続可能なセルの化学物質を開発するための研究開発投資を実施したり、高電圧バッテリーの新規サプライヤーに再生可能エネルギー認証を受けた電力の使用を契約により求めたり、より持続可能なニッケル、リチウム、コバルトの調達を促進するための複数の取り組みを開示している。
- 主に、リスク特定プロセス、顕著な人権リスク、およびサプライチェーンにおけるモニタリングと苦情に関する統計情報の開示レベルが向上したことにより、人権デュー・ディリジェンス全般のスコアは大幅に改善した。

- 移行鉱物および紛争鉱物に関するリスクについてより多くの情報を開示しているが、この分野全体の進展は限定的である。
- 先住民族の権利については2年続けて進展が見られない。そのスコアは現在、テスラの4分の1未満、メルセデスとフォードの3分の1未満、BMWとGMの半分である。
- 労働者の権利に関する確固とした方針を持ち、サプライチェーンで特定された労働者の権利に関するリスクについてより詳細な情報を開示するようになった。しかし、生活賃金は約束しておらず、サプライヤーに生活賃金の支払いを求めている。また、デュー・ディリジェンスのプロセスに労働者がどのように参加しているかについても開示していない。

## ボルボ (Volvo)

企業名	ボルボ (Volvo)
BEV販売台数	175,194
自動車販売台数に占めるBEVの割合	23%
2025年ランク (2024年ランク)	4 (4)
総合スコア	38%
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	45%
人権を尊重した責任ある調達スコア	32%

ボルボは2025年版リーダーボードで最も優れたパフォーマンスを示し、総合スコアで9ポイントも上昇しました。中でも特筆すべきは、既に最高スコアを獲得していた気候と環境の部門で、10ポイントという最大の上昇幅を達成したことです。その結果、この部門でボルボは5ポイントリードと差を広げ、業界リーダーがいかに業界水準を高め続けることができるかを示す明確な事例となりました。

特に、ボルボは2025年版で「鋼材」と「アルミニウム」の区分で力強い進歩を遂げ続けている数少ない自動車メーカーの一つです。これは、新型EVのライフサイクルアセスメント(LCA)で、鋼材とアルミニウムに関する細分化された排出量を開示したほか、サステナブルで低炭素型(低排出)の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によるものです。

ボルボは、先住民族の権利を除く大半の人権分野でも着実に前進しました。人権デュー・ディリジェンス全般においては11ポイント、労働者の権利では12ポイントスコアが上昇し、移行鉱物についても5ポイントと小幅ながらスコアが上昇しました。

しかし先住民族の権利に関しては、スコアはわずか6%で、依然として欧米で最もパフォーマンスの低迷している自動車メーカーの一つです。

- 2019年以降、すべての新型EVで使用される鋼材、アルミニウム、バッテリー由来の排出量について細分化されたデータを含む、ライフサイクルアセスメント(LCA)を開示している。特に「EX30」モデルはこれまでの同社のバッテリー型電気自動車(BEV)の中でカーボン・フットプリントが最も低いことがLCAにより示されており、サプライチェーンの脱炭素化におけるボルボのリーダーシップをさらに裏付けるものとなっている。
- EUの新たな規制に先駆けて、2024年にSUV「EX90」において世界初のEVバッテリーパスポートを発行したものの、この重要な成果を除いて、バッテリーのサプライチェーンの持続可能性に関する開示はあまり進展していない。
- 人権デュー・ディリジェンスの方針とプロセスについて高い透明性を維持しているほか、リスク評価プロセスや救済メカニズムなどの主要分野における開示レベルを高めるなど、サプライヤーの監視活動に関してより完全な統計データを提供している。
- 移行鉱物に関する進展はわずかだが、特定の分野、特にサプライチェーンの製錬所や精製所に関する開示は向上しているが、移行鉱物関連のリスクのより正確な情報の開示およびサプライチェーンマッピング結果など、他の分野は足踏み状態にある。
- 先住民族の権利についてはほとんど進展がなく、この分野のパフォーマンスは依然として低い。「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」の権利を含む、先住民族の権利に関する具体的な約束やサプライヤー要件はなおも欠如したままである。

- 労働者の権利については、労働者とその代表者との協議に関する開示を拡大したことにより、スコアが12ポイント上昇した。労働者の権利に関するリスクについてサプライチェーンの労働者と協議していることは、特に注目に値する。これはこの分野における優良事例であり、これを実施しているわずか2社のうちの1社である。
- 生活賃金を支払うというコミットメントを表明しているにもかかわらず、いまだにサプライヤーに生活賃金を支払うよう求めている。