

# クリーンな自動車サプライチェーンへの移行を牽引する

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向けた世界の自動車メーカーの進展に関する比較分析

2026年版リード・ザ・チャージリーダーボード・レポート



# 目次 内容

レポートについて	3
エグゼクティブサマリー(要旨)	3
2026年版リーダーボードの評価結果	5
主な評価結果 — 企業の実績	9
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	10
人権・責任ある調達	12
What is Lead the Charge?	15
What is the Lead the Charge Leaderboard	15
Which companies are we looking at?	15
リード・ザ・チャージ・リーダーボードの評価結果	15
2026年版のリーダーと遅れを取る企業	15
サプライチェーンの取り組みの変化	17
クリーンで公正なサプライチェーンに関する自動車メーカーの現時点でのベストプラクティス	22
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	24
人権・責任ある調達	28
市場による違い	31
最後に	36
2026年リーダーボード企業概要	38

# 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4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遅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サイトでご覧いただけます。[\(https://leadthecharge.org/ja/scorecards-summary/\)](https://leadthecharge.org/ja/scorecards-summary/)

デザイン: Nanda van der Meer / Studio Lake

## エグゼクティブサマリー(要旨)

リード・ザ・チャージ・リーダーボードについて

リード・ザ・チャージ・リーダーボードは、世界の大手自動車メーカー18社を対象に、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以上の指標に基づいて評価しています。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の確立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。

各自動車メーカーには、100%を満点とする評価スコアがパーセンテージで与えられます。これにより、クリーンな自動車の生産というスコアカードが求める水準に各社がどれだけ近いかが明らかとなり、また自動車メーカー間の相対的なパフォーマンス分析も可能となります。自動車メーカーの総合スコアは、リーダーボードを構成する2つの部門それぞれの合計スコアから算出され、両部門は同じ加重で評価されます。

「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、サプライチェーン全体における温室効果ガス排出量および環境への悪影響を減らす取り組みを評価しています。「人権・責任ある調達」部門では、サプライチェーンにおける人権侵害の防止・軽減・是正に関する取り組み、ならびに車両の製造に用いられる鉱物・原材料の責任ある調達活動への取り組みを評価しています。

リーダーボードの2つの部門(section)は、それぞれ4つの区分(subsection)で構成されています。各部門に設けられている2つの「全般」区分では、サプライチェーン全体での環境および人権への悪影響を軽減するために、自動車メーカー各社が採用している包括的なアプローチを評価します。残る6つの課題別区分では、EVのサプライチェーンにおいて環境や人権関連のインパクトをもたらす極めて重要な要因に対処するための戦略と行動を評価します。具体的には、鋼材、アルミニウム、バッテリーの生産に伴う排出量やその他の環境影響と、サプライチェーンにおける先住民族および労働者の人権侵害、および移行鉱物の調達に関する人権侵害が対象となります。

クリーンな自動車の提供に向けた自動車メーカーの進捗をより適切に反映するため、各区分のスコア配分では、単なる方針や目標、コミットメントの策定ではなく、実際に実施されている証拠が必要な指標に重み付けをしています。

スコアは、取締役会レベルで承認され、一般に公開されている企業報告において開示された方針および活動内容を対象とした比較分析に基づいており、プレスリリースやメディア報道、第三者レポートは対象外です。今回の分析は、企業が2025年7月1日までに開示した内容を対象としています。第4版となる2026年版リード・ザ・チャージ・リーダーボードにより、自動車メーカーおよび業界全体の進捗を継続的に追跡することが可能となっています。

# 2026年版リーダーボードの評価結果

## 未来のクリーンな自動車の実現に向け、進展が加速

今回のリーダーボードの分析から、真にクリーンな自動車の実現に向けた動きが着実に加速していることが明らかになっています。「クリーンな自動車」とは、単に電力で走行するだけでなく、化石燃料を使用しない鋼材やアルミニウムなど、脱炭素化された材料やリサイクル材料を用いて製造され、さらにバリューチェーン全体を通じて労働者や地域社会の権利を尊重して生産された車両です。

この目標はまだほど遠いものの、今回のレポートで確認された進展は、その実現が次第に現実味を帯びてきていることを示しています。今回の最高水準のスコア(各課題領域に関して業界で既に実証済みのベストプラクティスに倣うことで到達し得る最高スコア)は86%に達しており、クリーンで公正なサプライチェーンが実現可能であることを力強く示しています。また、自動車メーカー全18社の平均スコアも3年連続で上昇しており、勢いが持続していることが示されています。

自動車メーカーが最も大きな改善を示したのは、サプライチェーンにおける環境・人権への悪影響に対処するための全体的なアプローチです。この区分の平均スコアは、2023年のリーダーボード初版からほぼ倍増しています。<sup>1</sup>これは、サプライチェーンの持続可能性および人権デュー・ディリジェンスに関する包括的な方針や実務において、持続的な進展が可能であることを示しています。

一方で、リーダーボードが評価対象とする6つの課題領域における進展のペースは著しく鈍く、2023年から2026年にかけての平均スコアの上昇はわずか7ポイントにとどまり、同期間における全体的なアプローチの改善幅の半分未満となっています。<sup>2</sup>これらの領域での進展は極めて重要です。なぜなら、EVのサプライチェーンにおいて環境や人権関連のリスクとインパクトをもたらす極めて重要な要因に対する自動車メーカーの取り組みを評価するものだからです。

しかし、これらの課題領域においても、基礎的な取り組みが講じられつつあります。特に心強いのは、先住民族の権利に関して初期的な取り組みを始めた自動車メーカーが、リーダーボードの公表開始以来初めて多数派となった点です。2023年版ではわずか6社でしたが、現在では18社中12社を占めています。先住民族の権利は、リーダーボードが重点的に扱う課題領域の中で、最後にこの水準を超えた領域です。鋼材・アルミニウムの脱炭素化に取り組む企業も、2024年版で少数派から多数派へと転じています。こうした変化は、クリーンで公正なサプライチェーンに向けた自動車メーカーの取り組みが決定的に主流化したことを示しています。

## サプライチェーンの取り組み: 一般的なものから、より実効性の高い取り組みへ移行

こうした進展にもかかわらず、リーダーボードが評価する6つの重点課題領域における業界全体のパフォーマンスは、極めて低いままで。<sup>3</sup>しかし同時に、これらの領域こそが、上位5社(テスラ、フォード、ボルボ、メルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲン)が同業他社との差を最も明確に示している領域でもあります。リーダーボードの初版以降、これらの企業の平均(総合)スコアの伸びは、他社の2倍となっています。さらに、6つの重点課題領域全体での改善幅は他社の3倍に達しています。上位5社の6つの課題領域における平均スコアは今や、同業他社の3倍以上となっています。<sup>4</sup>

これは、業界をリードする企業とそれ以外の企業の取り組みに重要な違いがあることを浮き彫りにしています。平均的な企業の大半は、サプライチェーン全体を対象とした脱炭素化やデュー・ディリジェンスにおいて、標準化されたアプローチや一般的な開示にとどまっています。一方、先進的な自動車メーカーは、よりの絞った原材料別・課題別のサプライチェーン戦略を追求し始めており、現場での実質的なインパクトを生み出す可能性が高まっています。また、進捗についてもより詳細かつ細分化した報告を行うようになっています。<sup>5</sup>

スコア上位5社はいずれも、複数の課題領域にわたって、課題をよく理解した上で策定された、実効性の高いサプライチェーンの取り組みを実例によって明らかにしています。さらに、今回のリーダーボードでは、吉利汽車(Geely)、ル

<sup>1</sup>自動車メーカーの全体的なアプローチ(サプライチェーン全体に及ぶ取り組み)は、リーダーボードにおける2つの「全般」区分で評価されています。この2つの区分の平均スコアは、2023年版の25%から2026年版には43%へと上昇しています。

<sup>2</sup>6つの課題領域は、以下の区分で評価されています。「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「鋼材」、「アルミニウム」、「バッテリー」区分、および「人権・責任ある調達」部門の「移行鉱物」、「先住民族の権利」、「サプライチェーンにおける労働者の権利」区分

<sup>3</sup>この6つの区分における18社全体の平均スコアは18%(2026年版)。

<sup>4</sup>この6つの区分における上位5社の平均スコアは35%(2026年版)となり、2023年版の22%から上昇しています。残る13社の平均スコアは11%でした(2023年版は7%)。

<sup>5</sup>2026年版リーダーボードで確認された実務面の主な変化の詳細については、17ページのBox 2を参照。

ノー、BMWといった自動車メーカーも、一部の領域でこうした取り組みへの移行に着手していることが確認されました。これについては、本レポートに新設された「クリーンで公正なサプライチェーンに関する自動車メーカーの現時点でのベストプラクティス」の章で紹介しています。

こうした変化は、クリーンで公正な自動車サプライチェーンの将来に向けて、いくつかの重要な示唆をもたらしています：

### Box 1: サプライチェーンの取り組みにおける主な変化とそれらによる示唆

#### 1. インパクトを生み出すための影響力の活用

重要な第一歩ではあるものの、定型的で画一的なアプローチやツールだけでは、それぞれのサプライチェーンが抱える個別のリスクや課題に実効的に対処することができません。実質的なインパクトを生み出すためには<sup>6</sup>、自動車メーカーが自らの影響力をどのように活かして特定のサプライチェーンや課題において前向きな変化を促進できるのか、戦略的に考える必要があります。こうした変化の例としては、一次アルミニウム生産における再生可能エネルギーの利用促進や、ニッケル産業における責任ある採掘慣行の推進などが挙げられます。

今回のリーダーボードでは、こうした戦略が数多く確認されています。例えば、ボルボは、持続可能な鋼材に関するポジションペーパーにおいて、鉄鋼産業の脱炭素化に向けた課題と、それらに対処するために自社の影響力をどのように活かしていくかを示しています。また、メルセデス・ベンツは「原材料報告書 (Raw Material Report)」において示した「変化の理論 (ToC)」によって、同社の12の原材料サプライチェーンにおいて特定された人権および環境上のリスクを、どのように防止・軽減・是正していくかを説明しています。

#### 2. トップを目指す競争を促進

今回のリーダーボードからは、企業が自らの方針やコミットメントを実際に実施するために講じている具体的な措置について、特に初版と比べて格段に多くの情報を開示するようになっていくことが明らかになっています。同時に、一部の先進的な自動車メーカーでは、上流のスコップ3排出量の細分化されたデータや監査結果といったより詳細な定量データの開示に加え、複数のサプライチェーンにわたる現場レベルでの介入について原材料別の具体例も示すことで、自社が達成している実質的な進展を明らかにし始めています。

詳細かつ包括的な透明性の確保は、実効的な検証や説明責任の確保に不可欠であると同時に、先進的な自動車メーカー自身の利益にもかまいません。業界内での実質的な比較や時系列での一貫した進捗評価が可能になることで、投資家をはじめとする主要なステークホルダーは、真のリーダーである企業と形式的な対応にとどまる企業とを的確に見極められるようになります。こうして、先進的な企業が評価され遅れを取る企業が浮き彫りになるという競争圧力が生まれます。

#### 3. サプライチェーンからショールームへ：インパクトを明確に伝える新たな機会

原材料別に絞った戦略とサプライチェーンのトレーサビリティの両方に同時に注力している自動車メーカーほど、自社の取り組みの成果を市場に投入する車両と直接結び付けて示しやすい立場にあります。今回のリーダーボードでは、こうした取り組みの具体例が示され始めています。メルセデス・ベンツ、ボルボ、Geelyといった自動車メーカーが新型EVを市場に投入し、それらに使用されている低炭素型（低排出）の鋼材およびアルミニウムの割合を開示するとともに、その特性を車両マーケティングの一環として積極的に訴求しています。

このような取り組みは、消費者、従業員、株主の共感を呼ぶように自社のインパクトを明確に伝える機会として重要です。一方で、努力をせずに同様の恩恵を得ようとする企業によるグリーンウォッシュのリスクもはらんでいます。

#### 4. 規制圧力が高まる中で、将来を見据えたサプライチェーンを強化

今回のリーダーボードで紹介する最新のベストプラクティスは、国連「ビジネスと人権に関する指導原則」(UNGP) や鉱物の責任あるサプライチェーンのためのOECDデュー・ディリジェンス・ガイダンスなど、既存の国際基準や枠組みを、企業がより本格的に実践し始めていることを示す事例です。

欧州バッテリー規則から企業サステナビリティ・デュー・ディリジェンス指令 (CSDDD)、欧州サステナビリティ報告基準 (ESRS) まで、今後導入される多くの規制は、これらと同じ国際的な枠組みに基づいています。そのため、現在そ

<sup>6</sup>リーダーボードにおける「インパクト」の定義については、19ページのBox 3を参照。

これらの本格的な実践に向けてより多くの進展を遂げている自動車メーカーほど、将来的なコンプライアンスのコストが低くなり、移行リスクも抑えられることとなります。

## 5. 電動化が促進するサプライチェーンの変革

2026年版リーダーボードは、電動化がサプライチェーン全体に及ぶ変革の原動力となりつつあること、そしてサプライチェーンの変革が電動化を後押ししていることを示しています。欧州バッテリー規則などのEV特有の規制は、内燃機関(ICE)車のサプライチェーンでこれまでに実現されてきた水準をはるかに上回るような透明性やトレーサビリティの向上と循環利用の拡大をもたらしています。

この傾向はリーダーボードの結果にも表れており、最も顕著な進展の多くは、EVサプライチェーンに特有のものとして確認されています。例えば、バッテリーや移行鉱物については、他の車両部品と比べ、サプライチェーンマッピング、デュー・ディリジェンス、循環利用の面でより包括的な取り組みが見られます。同様に、低炭素型(低排出)の鋼材およびアルミニウムについても、旧来のICE車ではなく、EVモデルに優先的に使用する選択がなされています。クリーンなサプライチェーンは、単にEVに付随するものではありません。EVがクリーンなサプライチェーンを促進しつつあるのです。

## 今後の展望

複数の自動車メーカーが重要な進展を遂げているにもかかわらず、業界全体としての進捗ペースは、極めて遅い状態が続いています。遅れを取っている企業の一部は依然として基本的な対応ができておらず、全18社の平均スコアはわずか25%にとどまっています。さらに4年連続で、総合スコアが50%以上に達した企業は1社もありませんでした。業界をリードする企業でさえ、確認されたベストプラクティスを一貫して実施できておらず、その結果、特定の領域では成果をほとんど示せていません。

1ポイントから19ポイントにも及ぶ後退が見られた企業もあり、特に懸念されます。フォードやステランティスのように、かつて業界のベストプラクティスを示していた領域での同社の後退は、特に残念です。新たな、あるいはより強化された取り組みの実施や、より実質的な情報開示によって一度前向きな進展を示した自動車メーカーが、そうした取り組みを継続できないというのは容認できません。

リーダーボードの2つの「全般」区分と、6つの課題別区分との間に見られる進捗状況の差からも、多くの企業が依然として、一般的な方針や手続きの段階から、的を絞った行動へと移行できていないことが示されています。過去数年と同様に、方針・コミットメント・目標に焦点を当てた指標と、実際の実施を裏付ける証拠を求める指標との間には、引き続き乖離が見られます。

すでに各自動車メーカーはこうした乖離を是正できる段階にあります。多くの企業がサプライチェーン全体の方針や取り組みで積み重ねてきた進展は、重点課題領域でのよりのを絞った行動を始める基盤となります。先進的な自動車メーカーがこれらの領域で実質的な進展が可能であることを示しています。同時にそれらの企業は、今後はそうしたアプローチをサプライチェーン全体に、より体系的に実践していくことが求められます。

いずれの状況においても、自動車メーカーは同業他社の取り組みを参考にして迅速な進展を図ることができます。今回の最高水準のスコアが示すとおり、業界内ですでに実施されているベストプラクティスに倣うだけで、86%というスコアに到達することが可能です。

電気自動車(EV)への移行によって、自動車産業における排ガス対策が進む中、今回のリーダーボードは、クリーンなサプライチェーンが実現可能であるだけでなく、先頭に立つ覚悟のある自動車メーカーにとって、手の届くものとなりつつあることを示しています。

## 主な評価結果 — 企業の実績

テスラは2年連続でリーダーボード首位を維持し、フォードは2位を維持しました。テスラが総合スコアを6ポイント伸ばした一方で、フォードの伸びは2ポイントにとどまりました。その結果、両社の差は拡大し、テスラは、フォードを約5ポイント上回っています。

比亞迪(BYD)とGeelyは、ルノーと並んで総合スコアの改善幅が最も大きい上位3社となり、いずれも9ポイントの改善を達成しました。これは、中国の自動車メーカーが持続可能な取り組みへと舵を切りつつあることを示す歓迎すべき変化であり、今回、中国メーカーが全体として最大の改善幅を達成しています。Geelyは、リーダーボード

において3年連続で最大級のスコア改善を達成しました。同社は東アジア地域で最高スコアを獲得し、ゼネラルモーターズとステランティスを上回っています。

ルノーの総合スコアが9ポイント改善した主な要因は、人権に関する4つの区分すべてにおいて大きな進展を達成したことにあります。

かつて首位に立っていたフォードは、「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」部門において7ポイントという顕著なスコア改善を達成しました。しかし、人権部門でスコアが2ポイント低下したことにより、その増加分は一部打ち消されました。

ボルボはスコアを6ポイント伸ばし、メルセデス・ベンツを抜いて3位に浮上しました。フォードとの差はわずか1ポイントで、実質的に2位と同水準にあります。

フォルクスワーゲンは、2年連続でリーダーボードの中でも最も力強いパフォーマンスを示した企業の一つでした。8つの区分のうち6つで改善が見られ、総合スコアは6ポイント上昇しました。

中国メーカー全体で今回、最も大きな総合スコアの改善(5ポイント)を達成しました。これに欧州および韓国の自動車メーカー(それぞれ4ポイント)、米国の自動車メーカー(2ポイント)が続いています。一方、日本の自動車メーカーは1ポイントのスコア低下となりました。

フォードとフォルクスワーゲンは、気候と環境部門よりも人権部門で優れたパフォーマンスを示しており、ボルボはその逆です。一方、メルセデス・ベンツとテスラは、両部門で比較的一貫したパフォーマンスを示しています。

メルセデス・ベンツは、総合スコアが後退した4社のうちの1社で、4位に順位を落としました。同社は実際に、8つの区分のうち5つでスコアを下げています。それにもかかわらず、「鋼材」、「アルミニウム」、「先住民族の権利」の区分では、注目すべき進展が見られました。

メルセデス・ベンツに加え、ゼネラルモーターズ、ステランティス、トヨタ自動車も総合スコアが後退しました。トヨタとステランティスは後退幅が最も大きく、いずれも2ポイントの低下となっています。ステランティスは今回、起亜自動車(Kia)、ヒョンデ、Geelyに追い抜かれました。

ゼネラルモーターズは2025年にサステナビリティ報告書を公表しておらず、総合スコアが1ポイント低下しました。総合順位も7位から10位へと後退しており、ステランティスと並んで全社中最も大きな下落幅となりました。

トヨタ、広州汽車(GAC)、上海汽車(SAIC)は依然として基本的な対応ができておらず、ランキングの下位で低迷しています。これら3社の平均スコアはわずか5%と極めて低く、残る15社の平均スコアを24ポイント下回っています。

## 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

「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」部門における企業の平均スコアは24%で、2025年版と比べて5ポイント上昇しました。

平均スコアの24%は、「人権・責任ある調達」部門の27%を依然として下回っているものの、その差は縮小しています。これは、自動車メーカーが両部門にバランスよく取り組むようになってきていることを示しています。

気候と環境の「全般」区分のスコアは、自動車メーカー全体で平均7ポイント上昇し、単一区分として最大の上昇幅となりました。この「全般」区分の平均スコアは、他の3区分の平均スコアの2倍以上に達しています。

ボルボは今回も最大のスコア上昇(11ポイント)を達成し、「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」部門で最高スコアとなる55%を記録しました。この部門でスコアが50%を超える企業が現れたのは、今回が初めてです。同社はまた、「鋼材」(58%)と「アルミニウム」(55%)の両区分で50%を超えた唯一の企業でもあります。

上位4社であるボルボ、テスラ、メルセデス・ベンツ、フォードの平均スコアは、残る14社の平均スコアの2.6倍であり、「鋼材」と「アルミニウム」の区分では、その差は5.2倍でした。

大半の自動車メーカー(18社中14社)は、森林破壊リスクの管理に関連する何らかのサプライヤー要件を設定していますが、実際の運用におけるデュー・ディリジェンスやサプライヤー・エンゲージメントの取り組みを裏付ける証拠は依然として限定的です。一方で、BMWやフォルクスワーゲンなど、特筆すべき例外も存在します。

評価対象企業の半数は、バッテリーの回収、修理、再使用、二次利用の具体的な事例があるほか、バッテリーリサイクルのための社内施設を整備したり協働パートナーシップを構築しており、バッテリーの循環利用に関する指標で進展が見られました。しかし、実際の実施状況を示す定性的および定量的データの両方を開示している企業はごく少数にとどまっています。

Geely、メルセデス・ベンツ、ボルボは、発売したEVモデルに使用されている低炭素型(低排出)の鋼材(メルセデス・ベンツ)およびアルミニウム(Geely、メルセデス・ベンツ、ボルボ)の量を開示しており、車両モデル単位での透明性において、新たな業界基準を打ち立てました。

テスラ、フォルクスワーゲン、ボルボは、低炭素アルミニウムに関する新たなオフテイク契約を開示しました。一方で、低炭素型(低排出)の鋼材に関するオフテイク契約は進展していません。

テスラは、「バッテリー」区分において20ポイントという大幅なスコア上昇を達成し、首位の座を奪還しました。同社は、バッテリーサプライチェーンにおける排出量を、セル製造時および主要原材料(リチウム、ニッケル、コバルト、グラファイト(黒鉛))ごとに開示しました。これにより、この区分で初めて50%を超えるスコアを達成するとともに、バッテリー由来の排出量開示に関する指標で満点を獲得した初の企業となりました。

BMWグループは今回も、「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」部門の単一区分において60%を超えるスコアを記録した唯一の企業となり、「全般」区分で67%を達成しています。ただし、残りの区分では同様の進展を達成できていません。

GeelyとBYDは、この部門におけるスコア改善幅で上位5社に入り、それぞれ12ポイント、9ポイントのスコア上昇を達成しました。これは、中国メーカーが人権デュー・ディリジェンスに前向きに取り組んでいることを示しています。

Kiaとボルボは、気候と環境部門の「全般」区分において最大の改善を示し、いずれも21ポイントという顕著なスコア上昇を達成しました。その結果、Kiaは気候と環境部門の全区分を通じて順位を最も大きく上げた企業となりました。この記録に並んだのは「アルミニウム」区分で改善を示したBYDのみです。

業界全体では進展が見られるものの、GAC、ゼネラルモーターズ、ステランティスは、気候と環境部門のスコアが低下しました。GACとゼネラルモーターズはいずれも、3つ順位を落としました。

## 人権・責任ある調達

「人権・責任ある調達」部門の平均スコアは27%で、前回から2ポイント上昇しました。これは、2025年版での前年比改善幅(4ポイント)と比べると、進捗が鈍化していることを示しています。今回、50%を超えるスコアを達成した自動車メーカーはありませんでした。

フォードは引き続きトップを維持していますが、スコアが年々緩やかに低下しており、近い将来首位の座を失う可能性があります。テスラはフォードとの差を0.33ポイント未満まで縮めており、他の競合企業も追い上げを見せえています。

テスラは、引き続き人権部門のすべての区分においてフォードを下回っており、特に労働者の権利など一部の領域では、他の欧州企業数社との間に依然として大きな差があります。フォルクスワーゲン、メルセデス・ベンツ、BMWが、それぞれ3位、4位、5位となっています。

ルノーは、人権部門で最大のスコア改善を達成しました。実際に、人権の4区分すべてでスコアを改善した唯一の自動車メーカーです。同社は今回初めて、サプライチェーンにおける「先住民族の権利」と「労働者の権利」の両区分で、スコア上位5社に入りました。

フォルクスワーゲンとBYDは、総合スコアを9ポイント伸ばし、2番目に大きくスコアが改善した企業です。フォルクスワーゲンは前回、人権部門で最大の改善を達成しました。今回も上昇基調にあり、人権ランキングでは5位から3位へと順位を上げています。

BYDは、「人権デュー・ディリジェンス全般」区分において22ポイントもの大幅なスコア上昇を達成しました。進展の要因としては、新たな「BYDサプライヤー行動規範(Code of Conduct for BYD Supplier)」の策定や、サプライチェーンにおける苦情処理メカニズムの整備が挙げられます。ただし、同社は依然として人権部門で下位5社にとどまっています。

Geelyは、「人権デュー・ディリジェンス全般」区分のスコアを10ポイント改善しました。前回の24ポイントの改善と合わせ、2年間で合計34ポイントという称賛に値するスコア上昇を実現しています。

メルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲン、テスラは、複数の原材料サプライチェーンにわたるデュー・ディリジェンスの取り組みについて、情報を詳細かつ細分化して開示している点で際立っています。BMWも今回、メルセデス・ベンツやフォルクスワーゲンに続いて原材料報告書を別途公表しましたが、初版の内容は、同じドイツ企業の両社ほど包括的ではありません。

BMWは、「人権デュー・ディリジェンス全般」区分でスコアをさらに8ポイント伸ばし、首位に浮上しました。この区分で同社は、人権の全4区分を通じてこれまでに達成された最高スコアとなる73%を記録しています。

フォード、ステランティス、ゼネラルモーターズ、メルセデス・ベンツ、トヨタは人権部門の総合スコアが2025年版よりも低下しました。中でもトヨタは6ポイントの低下と、最も大きく後退しています。ゼネラルモーターズは、欧米の自動車メーカーの中で、最もパフォーマンスが低い企業となりました。

トヨタ、GAC、SAICは人権部門で最もパフォーマンスが低い企業です。SAICとGACは、人権の全4区分でそれぞれ最下位、下から2番目にとどまりました。トヨタも1区分を除くすべての区分で下位3社に入っています。

「人権デュー・ディリジェンス全般」区分の平均スコアは47%で、全区分の中で際立って高い水準となりました。これに続くのは、「責任ある調達」(28%)、「労働者の権利」(23%)、「先住民族の権利」(9%)です。

フォードとテスラは、「移行鉱物の責任ある調達」区分で実質的にトップの座を分け合っており、両者の差はわずか1ポイントです。フォードは、鉱物サプライチェーンにおける苦情処理メカニズムを変更した結果、前回の89%から今回は70%へとスコアを下げました。

今回、評価対象企業の半数が「先住民族の権利」区分でスコアを改善しており、リーダーボードが初めて公表された2023年以来、この課題で最も多くの企業に進展が見られたことを示しています。

メルセデス・ベンツは引き続き「労働者の権利」区分でトップを維持しており、フォルクスワーゲンがこれに続いています。テスラも、サプライチェーンにおける労働者の権利侵害に対する救済措置について具体的なデータを開示した初の自動車メーカーとなり、この区分で顕著なスコア上昇を達成しました。

## 2026年版リード・ザ・チャージ・リーダーボードのスコアとランキング

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	50%	48%	49%
2	フォード	40%	49%	45%
3	ボルボ	55%	32%	44%
4	メルセデス・ベンツ	39%	42%	41%
5	フォルクスワーゲン	31%	46%	39%
6	BMWグループ	30%	39%	34%
7	ルノー	28%	35%	31%

8	吉利汽車( Geely)	31%	24%	27%
9	ヒョンデ	21%	25%	23%
10	ゼネラルモーターズ(GM)	20%	25%	22%
11	起亜自動車(Kia)	20%	23%	21%
12	ステランティス	14%	29%	21%
13	日産自動車	13%	17%	15%
14	比亞迪(BYD)	13%	16%	14%
15	本田技研工業(Honda)	8%	16%	12%
16	トヨタ自動車	7%	10%	9%
17	広州汽車(GAC)	5%	2%	4%
18	上海汽車(SAIC)	4%	1%	3%

## 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タクソノ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

指標カテゴリー	加重%
開示	22.22%
目標設定と進捗	33.33%
サプライチェーン対策	44.44%

#### 人権・責任ある調達

指標カテゴリー	加重%
表明	15%
特定	23%
予防、軽減、報告	31%
救済措置	31%

「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2025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、今年の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
グループ	418,432	2,198,694	19%	ドイツ
BYD	2,501,646	4,701,572	53%	中国
フォード	246,779	3,976,258	6%	米国
広州汽車	301,776	632,854	48%	中国
吉利汽車グループ	1,120,705	3,130,318	36%	中国
ゼネラルモーターズ	1,090,292	5,710,217	19%	米国
本田技研工業	78,562	3,484,078	2%	日本
ヒョンデ(ヒョンデ、起亜自動車を含む)	507,349	6,801,279	7%	韓国
メルセデス・ベンツ・グループ	188,593	1,768,735	11%	ドイツ
日産を	121,886	2,951,910	4%	日本
ルノー	242,080	2,085,120	12%	フランス
上海汽車	330,409	1,492,802	22%	中国
ステランティス	352,574	5,008,294	7%	オランダ
テスラ	1,836,477	1,836,477	100%	米国
トヨタ自動車	194,798	9,958,852	2%	日本
フォルクスワーゲングループ	923,977	8,114,098	11%	ドイツ
ボルボ・カー・グループ	162,132	702,569	23%	スウェーデン

出典: Marklines

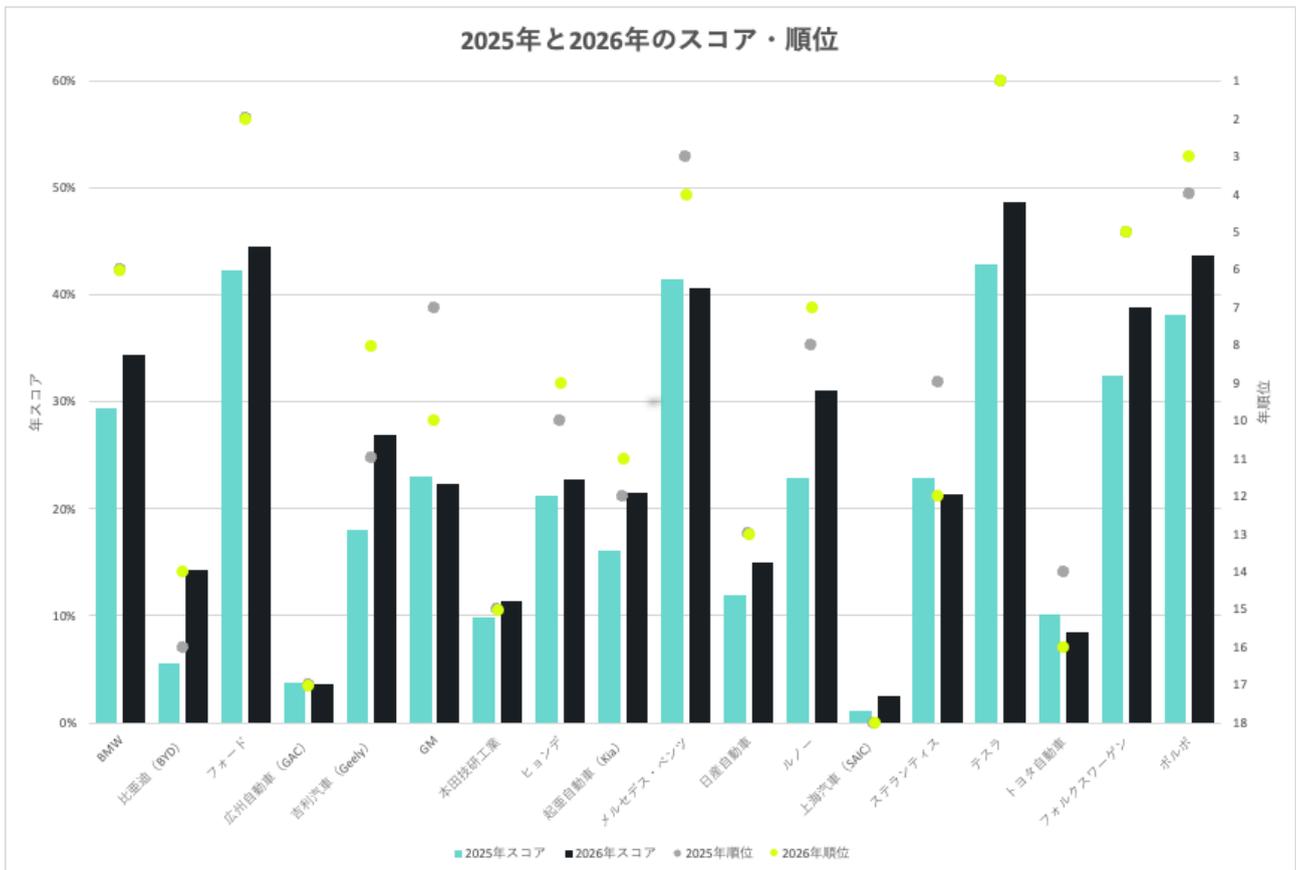
すべての数値は、2025年の欧州、中国、韓国、日本、米国、カナダにおける乗用車の販売を対象としたデータです。

# リード・ザ・チャージ・リーダーボードの評価結果

## 2026年版のリーダーと遅れを取る企業

今回の評価では、ほとんどの企業が総合スコアを改善しており、1~9ポイントの上昇幅となっています。これにより、自動車メーカー全体で平均3ポイントのスコア向上が実現しました。

特に注目されるのは、比亞迪(BYD)と吉利汽車(Geely)がいずれも総合スコアを9ポイント改善し、最大級の上昇幅を達成したことです。これは、中国の自動車メーカーが持続可能なサプライチェーンの取り組みへと移行していることを示す、歓迎すべき変化です。今回東アジアの自動車メーカーで最高スコアを記録したGeelyは、バッテリーの脱炭素化と循環利用において業界の優良事例を実践しており、人権デュー・ディリジェンス全体においても引き続き着実な進展を遂げています。BYDは、サプライチェーンの脱炭素化とデュー・ディリジェンスについて重要な初期段階の取り組みを開始した結果、両部門の「全般」区分で大きくスコアを改善しました。



テスラとフォードは、2026年版でもそれぞれ1位と2位を維持しており、持続可能性の向上に向けた継続的なコミットメントと安定した高いパフォーマンスを示しています。テスラは今回、総合スコアを6ポイント伸ばし、リーダーボード初版以降の累計スコア上昇幅は、実に35ポイントという驚異的な数値となりました。フォードは今回2ポイントの上昇幅にとどまり、2026年版では両社の差が拡大しています。

これに続くのが、メルセデス・ベンツを抜いて3位に浮上したボルボです。前回最大の総合スコア改善を達成した同社は、今回も引き続き力強いパフォーマンスを示し、総合スコアを6ポイント伸ばしています。フォードとの差はわずか1ポイントで、実質的に2位と同水準にあります。ボルボは引き続き、「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」部門の評価において明確な業界リーダーであり、業界平均の2倍のスコアを達成しています。

ボルボに順位を譲ったメルセデス・ベンツは、今回のリーダーボードの総合ランキングで4位で、総合スコアが低下した4社のうちの1社です。対照的に、フォルクスワーゲンは今回も好調を維持し、総合スコアを6ポイント伸ばしましたが、順位は5位にとどまっています。

全体として見ると、上位5社は、2023年のリーダーボード開始以降、他の企業よりもはるかに速いペースで進展しており、平均スコアの上昇幅は18ポイントと、残る13社の平均(9ポイント)の2倍に達しています。これは、業界をリードする

企業が業界全体で求められる到達水準を引き続き高められることを示しており、競合他社は改善ペースを大幅に加速するよう奮起が求められています。

その他の企業で今回力強いパフォーマンスを示したのは、ルノー、起亜自動車(Kia)、BMWで、それぞれ9ポイント、6ポイント、5ポイントのスコア改善を達成しました。ルノーは、人権部門において全18社中最大のスコア上昇を達成し、Kiaは気候と環境部門の「全般」区分で21ポイントもの改善を示しました。またBMWは両部門の「全般」区分で力強い進展を成し遂げています。

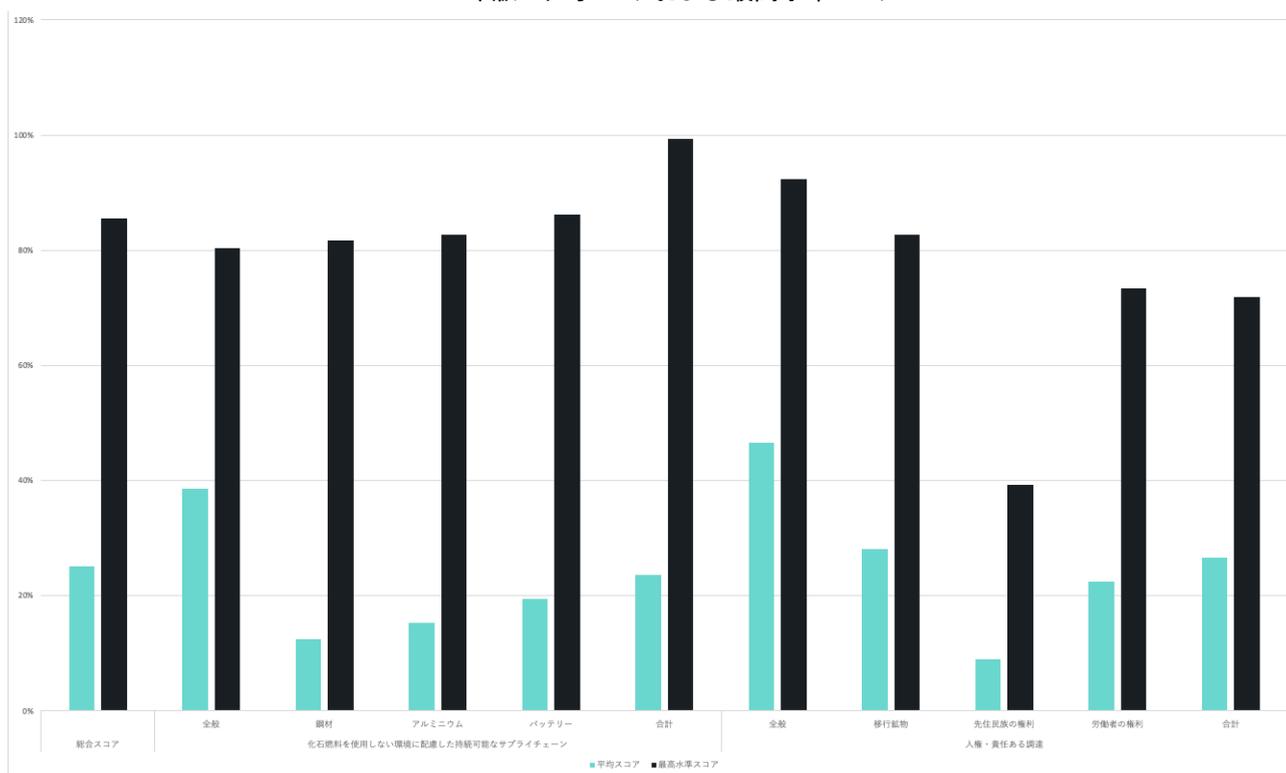
一方、今回、総合パフォーマンスが後退したのは、メルセデス・ベンツに加えて、ステランティス、ゼネラルモーターズ、トヨタ自動車の3社でした。これは主に、サプライチェーンの持続可能性およびデュー・ディリジェンスの実施に関する重要な情報開示を取りやめたことによるものです。広州汽車(GAC)は唯一、総合スコアに変化がありませんでした。

総合スコアを後退させた4社の中でも、ゼネラルモーターズについては、特筆すべき点があります。それは、同社は2025年にサステナビリティレポートを公表しないという、驚くべき判断を行ったことです。これは透明性の面で重大な後退であり、その結果、年次の情報開示を前提とするリーダーボードの指標はすべて評価不能となりました。これにより、多くのポイントが減点されています。自動車メーカーは、顕著な人権リスクについて定期的に(少なくとも年1回)報告することが求められていますが、ゼネラルモーターズは今回、この課題領域でポイントを獲得できませんでした。同社は2024年にもサプライチェーンにおける製錬所・精製所のリスト開示を取りやめる決定をしており、透明性に関する意思決定は、年々後退し続けていることが明らかです。

## サプライチェーンの取り組みの変化

各社は引き続き、「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」部門と「人権・責任ある調達」部門それぞれの「全般」区分において、スコアを伸ばしています。リーダーボードの開始以降、「全般」区分では顕著な改善が見られており、2023年版から2026年版にかけて、平均スコアはそれぞれ19%から39%、31%から47%へと上昇しました。これは、環境および人権に関する全体的なデュー・ディリジェンスの方針と実践において、持続的な進展が可能であることを示しています。

2026年版 平均スコアおよび最高水準スコア



一方で、上記のグラフから確認できるように、6つの課題別区分の改善水準は「全般」区分には及びません。これまでの報告でも指摘されてきた傾向が、今回も続いています。気候と環境部門の3つの課題別区分の平均スコアはわずか16%、人権部門では20%にとどまり、いずれも「全般」区分の平均スコアの半分未満です。6つの課題別区分を合算した平均スコアは、2023年版以降7ポイントしか上昇していません。これは、企業が全体として、一般的なコミットメントやプロセスを超えて、よりのを絞った測定可能な取り組みへと移行できていないことを示しています。

しかしながら、サプライチェーン全体の脱炭素化およびデュー・ディリジェンスにおいて一定の進展を遂げてきており、多くの自動車メーカーはすでにさらに取り組みを進める基盤を整えています。鋼材の脱炭素化、バッテリーの持続可能性、移行鉱物の責任ある調達といった優先的な課題領域で、よりのを絞った戦略を実行できるのです。これらの領域のスコアが低水準のままであるのは、もはや正当化できません。

上記のグラフから分かるように、6つの課題別区分では、平均スコアと最高水準のスコアとの間に大きな差があります。実際、今回の最高水準のスコアは86%に達しています。これは、各課題領域において業界内にすでに存在するベストプラクティスに倣うことで、どの自動車メーカーもこの水準のパフォーマンスを達成できることを意味しています。

最高水準のスコアと平均スコアの差は、先進的な自動車メーカーと同業他社とのパフォーマンス格差が、6つの課題別区分において最も大きいことを示しています。2026年版では、6つの課題別区分での上位5社の平均スコアは、残る13社の3倍に達しました。これに対し、両部門の「全般」区分における平均スコアの差は1.6倍にとどまっています。

したがって、今回のリーダーボードで際立っているのは、数社の自動車メーカーがより具体的で実効性と影響力のあるアプローチを新たに実践し、持続可能性への取り組みを拡大し始めていることです。これらの企業は、サプライチェーンの脱炭素化、持続可能性、デュー・ディリジェンスに関して、定型化されたツールや画一的なアプローチにとどまらない実践へと移行しています。まずリスクを正確かつ包括的に特定し、特定の課題やインパクトに対応するため状況に応じた個別の対策へと展開する、的を絞った戦略を導入しています。

重要なのは、こうした取り組みの事例が上位の企業だけに限られないという点です。数社の自動車メーカーがより具体的で実効性と影響力のあるアプローチを新たに実践し、持続可能性への取り組みを拡大し始めていることです。BMW、ルノー、Geelyがこの点で際立っています。

よりのを絞った戦略に加えて、情報開示においても注目すべき変化が生じています。大まかな集計データから、特定の課題やサプライチェーンに関する取り組みやその成果と進捗について詳細かつ細分化されたデータを開示する方向への移行が、新しい動きではあるものの、すでに明確に見て取れます。透明性の向上は、適切な検証や説明責任の確保に不可欠であると同時に、自動車メーカーにとっても利益にかなうものです。業界内での実質的な比較や時系列での一貫した進捗評価が可能になることで、自動車業界のリーダーは遅れを取る企業だけでなく、単に形式的な対応にとどまる平均的な企業とも容易に差別化を図ることができます。結局のところ、パフォーマンスの低い企業には自らの取り組みによる成果をほとんど示すことができません。

このような最新のベストプラクティスと、それを採用している企業については、今回のリーダーボード報告書とともに公開された新たな補足資料で詳しく紹介しています。その概要は、以下の図の通りです。

## 平均的な企業の基本的な取り組み

### 平均的な企業の基本的な取り組み

### 優れた成果を示す企業の最新のベストプラクティス

サプライチェーン全体を対象とした、一般的なリスクや課題、進捗の障壁の必要最低限の特定と開示。対象は通常一次サプライヤーに限定され、主に年1回実施されるサプライヤー調査や監査に基づく。

移行

機動的かつ変化に即応したリスクベースのアプローチにより、特定の状況や原材料サプライチェーンにおける具体的なリスクや課題、進捗の障壁を特定し開示。対象は一次サプライヤーにとどまらず、調達前の段階も含む。

サプライチェーン全体における排出量、環境への悪影響、人権侵害を軽減するための、画一的な目標や戦略、プロセスおよびツール/手法の適用。

移行

優先すべき課題や原材料サプライチェーンに適した個別の目標、戦略、「変化の理論」を策定し、企業の影響力によって重要なインパクトを創出する。

実施した取り組みに関する大まかな記述や、集計データ/サプライチェーン全体の進捗データの開示にとどまる一般的な進捗報告。

移行

自社および個別のサプライチェーンに特化した脱炭素化およびデュー・ディリジェンスのプロセスから得られた、詳細かつ細分化した進捗データを開示。特定の状況における介入、方針の運用、サプライヤー・エンゲージメントの具体例によって裏付けることで、企業の方針やコミットメントが、実際の取り組みとして実行され、具体的なインパクトをもたらしていることを実証する。

こうした改善にもかかわらず、業界全体としての進捗ペースは遅いまです。依然として基本的な対応さえできていない企業もあります。スコアが最も低いトヨタ、GAC、上海汽車(SAIC)の3社の平均スコアは、わずか5%と極めて低く、残る15社の平均スコアを24ポイント下回っています。

また、業界をリードする企業でさえ、これらのベストプラクティスを一貫して実施できているわけではなく、特定の課題領域では示せる成果がほとんどありません。全自動車メーカーの平均スコアはわずか25%であり、4年連続で総合スコアが50%を超えた企業はありませんでした。現実の世界でいえば、これは今も多くの人が苦しんでおり、深刻な環境破壊が回避されていないことを意味しています。

サプライチェーンの持続可能性およびデュー・ディリジェンスに関して、年に一度のサプライヤー調査や型通りの監査といった、従来の形式的な対応が業界全体で依然として一般的です。それは必要な第一歩で基礎となる対策ではあるものの、多くの自動車メーカーはそこで止まってしまい、その結果として対策は不十分なものとなっています。

しかし、今回の調査結果から明らかなのは、個別の課題や特定のサプライチェーンに特化した、実際にインパクトを生み出すうえでより効果的なアプローチへと移行し始めている業界のリーダーも存在するという事実です。この新たに始まった動向を主流化するためには、自動車業界の各社がこれらのベストプラクティスを模範とする必要があり、すでに着手している企業はこれらのアプローチを自社のサプライチェーン全体により体系的に展開していくことが求められます。

# クリーンで公正なサプライチェーンに関する自動車メーカーの現時点でのベストプラクティス

今年版では、業界をリードする企業が、よりの絞ったサプライチェーン戦略を実行に移すことでプラスのインパクトを生み出し、特定の課題領域において他社との差別化を一層進めつつあることが示されています。これらの企業は、こうした取り組みを通じて国連「ビジネスと人権に関する指導原則」(UNGP)やOECDデュー・ディリジェンス関連文書といった国際的なデュー・ディリジェンスの枠組み、ならびに独立系シンクタンク[New Climate Institute](#)や[科学に基づく目標イニシアチブ\(SBTi\)](#)が示すサプライチェーンの脱炭素化に関する国際的なベストプラクティスとの整合性を、より一層高めています。

平均的な企業も業界をリードする企業も、サプライチェーン全体の人権・環境上のリスクと機会をマッピングし対処するための広範な分析と戦略から着手する点では同じです。しかし、業界をリードする企業は、的を絞った介入のための優先領域を特定している点で際立っています。鋼材サプライチェーンにおける石炭を使用する高炉などの主要な排出源の削減、アルミニウムなど特定の素材に関連する循環利用の課題への対応、原材料ごとに異なる最も顕著な環境・人権リスクへの対応など、マイナスのインパクトが最も大きく、かつ自社の影響力によって重要な成果をもたらせる領域に取り組みを集中させているのです。

特定のサプライチェーンや課題に合わせて的を絞った戦略は、環境と人権にプラスのインパクトをもたらすうえで、最終的にさらに高い効果を発揮します(BOX xを参照)。課題をよく理解した上で個別に策定したサプライチェーン戦略を実施している自動車メーカーが、自らの活動と進捗状況について、より具体的で包括的かつ説得力のある情報を開示できているのは、決して偶然ではありません。

## BOX 3: リーダーボードにおける「インパクト」の定義

自動車メーカーのサプライチェーンにおける取り組みを評価するにあたり、リーダーボードでは、成果とその成果をもたらすプロセスの両方を含む包括的な意味で「インパクト」を定義しています。インパクトには、排出量、環境への悪影響、人権侵害が低減された自動車サプライチェーンの実現という最終的な目標の達成だけでなく、自動車メーカーが原材料の主要な購買者としての影響力により、サプライヤーがより厳格な人権・環境基準を採用するよう促すとともに、取り組みが不十分な点や人権侵害が特定された際にはその責任を明確にするという重要な一連の行動(プロセス)も含まれます。このような二重の捉え方は、自動車メーカーが直面している現実を反映しています。その現実とは、重要な成果を達成するためには、主要な産業およびサプライチェーンの水準引き上げに焦点を当てた持続的かつ体系だった取り組みが不可欠であると同時に、特定の状況での被害や課題に対応するため、サプライヤーに的を絞った行動を求めていく必要があるという現実です。

成果としてのインパクトが確認されている事例ははまだ限定的であるものの、リーダーボードでは、自動車メーカーが自らの取り組みによって、プロセスとしての影響に該当する変化を生み出している優良事例が、着実に蓄積されつつあることを確認しています。例えば、グリーンスチールやグリーンアルミニウムの生産設備への投資を可能にするためにオフテイク契約を締結する、サプライヤーに対して低炭素(低排出)原材料の使用や責任ある鉱業保証のためのイニシアチブ(IRMA)といった厳格な第三者保証制度による監査の受審を求める、苦情申し立てに対応し、現地レベルで被害の是正に取り組むようサプライヤーに働きかけるといった事例です。

この章では、リーダーボードの各指標にわたって確認された、自動車メーカーによるクリーンで公正なサプライチェーン構築に向けた取り組みの具体例を紹介します。ここで紹介する内容は、2026年版のリーダーボード・レポートとともに公開された新たな補足資料の要約であり、リーダーボードの各区分において現在特定されているベストプラクティスを示しています。この補足資料は、自動車業界においてより影響力のあるサプライチェーンの取り組みを推進しようとする自動車メーカー、投資家、規制当局、その他のステークホルダーが活用できるリソースとして作成されています。

## 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

基本的な取り組みの例	最新のベストプラクティスの例
<p>サプライチェーン全体を対象とした、一般的なリスクや課題、進捗の障壁の必要最低限の特定と開示</p>	<p>機動的かつ変化に即応したリスクベースのアプローチにより、特定の状況や原材料サプライチェーンにおける具体的なリスクや課題、進捗の障壁を特定し開示</p>
<p>本田技研工業(Honda)は、サプライチェーンの排出量削減という課題について、「EVの生産拡大に伴い、必要な原材料や部品の製造に関連するCO2排出量(スコープ3カテゴリ1)が増加すると見込まれる」といった一般的な記述を示している。</p>	<p>ボルボは、持続可能な鋼材に関するポジションペーパーを公表した。この文書では、鋼材の脱炭素化に関する具体的な課題を概説しており、実現に必要な技術や手法、それらに対する大規模投資を確保するうえでの課題に触れている。同社はまた、これらの課題を克服するための戦略も示している。</p>
<p>トヨタ自動車は、鉱物に関して想定される主な重要リスクを表形式で開示しているが、「環境影響」という括りの分類にとどまっており、鉱物ごとの具体的な環境リスクは特定されていない。</p>	<p>フォルクスワーゲンは、「責任ある原材料報告書(Responsible Raw Materials Report)」において鉱物ごとの具体的な環境リスクを開示し、サプライヤーとの直接的なエンゲージメントと業界横断的なマルチステークホルダー・エンゲージメントの使い分けについて明示している。</p>
<p>サプライチェーン全体の排出量、環境への悪影響、人権侵害を軽減するための、画一的な目標や戦略、プロセスおよびツール/手法</p>	<p>優先すべき課題や原材料サプライチェーンに適した個別の目標、戦略、「変化の理論」を策定し、企業の影響力によって重要なインパクトを創出</p>
<p>日産自動車は、製品ライフサイクル全体で2030年までにCO2排出量を30%削減するという目標しか設定していない。</p>	<p>フォードは、2030年までに事業活動、車両の使用およびサプライチェーンからの排出量を削減するための一連の科学的根拠に基づく目標(SBT)を開示している。サプライチェーンについては、2030年までに25%削減(基準年:2023年)することを目標としている。さらに、2030年までにニア・ゼロエミッションの鋼材を10%購入し、同年までに一次アルミニウム調達量の10%をニア・ゼロエミッションのものに切り替えるという目標も設定している。</p>
<p>広州汽車(GAC)は、「循環経済の発展」に向けた戦略について一般的な説明しか発表していない。例えば、「革新的なビジネスモデルとグリーンな発展に向けた理念の本格的な実践を通じて、バリューチェーンのグリーンな移行を継続的に推進している。製品設計、生産・製造から廃棄物のリサイクル・再利用に至るまで、100%グリーンな循環型バリューチェーンを構築している」といった内容である。</p>	<p>吉利汽車(Geely)は、バッテリーの循環利用および排出管理について、企業レベル(バッテリーの研究開発、調達、使用、リサイクル、生産、スクラップ・解体・再資源化など)とバッテリー子会社VREMTレベルの両方で詳細な戦略を開示している。VREMTの戦略は、製品の排出削減、事業活動における排出削減、シナリオに基づく排出削減という3つのアプローチで構成されている。</p>
<p>「ゼネラルモーターズ・サプライヤー行動規範(General Motors Supplier Code of Conduct)」では、「サプライヤーは期限を定めた排出削減目標を設定しなければならず、また、GMサプライヤー・サステナビリティ・パートナーシップ宣言に最低限整合する水準で、科学的根拠に基づく目標についてSBTiの承認を得るよう努めるものとする」と</p>	<p>ボルボは、すべての鋼材サプライヤーが2030年までにレスポンシブルスチール(ResponsibleSteel)に加盟し、各事業拠点での認証を取得する必要があるとしている。アルミニウムについては、一次サプライヤーに対し、加工に使用される電力の90%以上が再生可能エネルギー由来である製錬所から調達するよう指示している。</p>

<p>定めている。</p>	
<p>フォードの「サプライヤー行動規範(Supplier Code of Conduct)」は、サプライヤーに対し、「国際的な生物多様性および森林破壊に関する規制に則り、違法な森林破壊を回避する」ことを求めているが、詳細は開示していない。</p>	<p>フォルクスワーゲンは、すべてのサプライヤーに対する一般要件として自社のサプライチェーンが森林破壊に関与していないことを保証するよう求めているほか、レザーおよび天然ゴムのサプライヤーに対し、森林破壊リスクを軽減するための具体的な要件を策定している。天然ゴムに関しては、「タイヤのサプライチェーンにおける天然ゴム仕様書」を策定するためパイロットプロジェクトを立ち上げており、「サプライヤーに対し、天然ゴムのサプライチェーンにおける透明性向上のための措置を講じること、ならびに「責任ある農業サプライチェーンのためのOECD-FAOガイダンス」の基準に従った適切なデュー・ディリジェンス管理システムを構築することを求めている」。レザーの仕様書では、サプライヤーに対し、国際NPOレザーワーキンググループ(LWG)のブロンズランク以上の認証取得を求めている。</p>
<p>実施した取り組みに関する大まかな記述や、集計データ/サプライチェーン全体の進捗データの開示にとどまる一般的な進捗報告</p>	<p style="text-align: center;"></p> <p>自社および個別のサプライチェーンに特化した脱炭素化およびデュー・ディリジェンスのプロセスから得られた、詳細かつ細分化した進捗データの開示と、当該データを裏付ける介入、方針の運用、サプライヤー・エンゲージメントに関する具体的な事例の提示</p>
<p>トヨタは、2024年の「購入した商品・サービス」に由来するスコープ3排出量が1億2,633万t-CO2eであったと開示しているが、それ以上の内訳は示していない。</p>	<p>テスラは、スコープ3カテゴリ1排出量の総量(4,937万6,000t-CO2e)を開示したうえで、バッテリー、アルミニウム、鋼材、ガラス、プラスチック、その他の項目別に割合を示している。さらに、バッテリーサプライチェーンの排出量についても、セル生産、グラファイト、ニッケル、カソード生産、リチウム、前駆体、コバルト、マンガンといった項目別に、対応する割合を細分化して示している。</p>
<p>起亜自動車(Kia)のEV4モデルに関するライフサイクルアセスメント(LCA)では、「原材料の採取」およびその後の「部品製造」による排出量が集計値として開示されている。</p>	<p>ボルボの車両LCAでは、車両モデルごとに、鋼材、アルミニウム、リチウムイオンバッテリーモジュールそれぞれに関連する温室効果ガス(GHG)排出量(合計値)が示されている。</p>
<p>ステランティスは、脱炭素化の進捗についてサプライチェーン全体を対象とした集計データのみを開示している。具体的には、2024年時点で主要サプライヤーの84%以上がパリ協定に準拠したCO2削減目標を設定していること、一次サプライヤーからの年間調達額の90%がサステナビリティ基準に基づいて評価されていること、2024年には一次サプライヤーに対して35件の監査が実施され、その中にGHG排出削減に関する項目が含まれていたことなどが挙げられている。</p>	<p>テスラは、複数のサプライチェーンにわたって、サプライヤーの脱炭素化に関する定量データを開示している。バッテリーについては、セル生産、グラファイト、ニッケル、カソード生産、リチウム、前駆体、コバルト、マンガンといった項目について、サプライヤーから収集した排出量に関する一次データの割合を示している。また、GHG排出量のデータを開示しているサプライヤーの割合や、脱炭素化計画および目標を設定しているサプライヤーの割合についても開示しており、これには中間的なGHG排出削減目標を設定しているサプライヤーの割合に関する細分化データも含まれる。さらに、同社は、再生可能エネルギー証書(REC)を活用した再生可能エネルギーの使用に取り組んでいるグラファイト(黒鉛)サプライヤーの割合や、LCAを完了しているセルサプライヤーおよびカソードの直接サプライヤーの割合についても開示している。</p>
<p>ヒョンデは、「原材料の調達段階において、低炭素の原材料(鋼材・アルミニウム)の使用を拡大している」と述べている。</p>	<p>メルセデス・ベンツは、低排出鋼材と化石燃料を使用しない鋼材の両方について、複数の生産地域にわたる多くのオフテイク契約(拘束力のある契約を含む)を開示している。これらの契約の一部に</p>

については、供給を受けた時期や規模も公表している。また、CLAモデルのLCAでは、「自社のプレス工場で生産される鋼材には、再生可能エネルギー由来の電力で製造された電炉鋼39kgが使用されている」と記載している。さらに、鋼材は車両重量の45%を占め、車両総重量は1,980kgであることも示している。同じLCAでは、「CLAモデルに使用されるアルミニウムのおよそ40%が、再生可能エネルギーを用いた電解プラントで生産されており、これにより、従来一般的に輸入されているアルミニウムと比較して1kgあたりのCO2フットプリントが約40%削減され、合計で約0.4トンのCO2排出削減につながっている」と述べている。

## 人権・責任ある調達

基本的な取り組みの例	最新のベストプラクティスの例
<p>サプライチェーン全体を対象とした、一般的なリスクや課題、進捗の障壁の必要最低限の特定と開示</p>	<p>機動的かつ変化に即応したリスクベースのアプローチにより、特定の状況や原材料サプライチェーンにおける具体的なリスクや課題、進捗の障壁を特定し開示</p>
<p>ステランティスは、バリューチェーンにおいて特定した大まかなリスク領域を列挙しており、「不安定な雇用条件」、「表現の自由の侵害」、「地域コミュニティの権利の侵害」などを挙げている。ただし、詳細な情報やサプライチェーンのどの段階でこれらのリスクが発生しているかは開示していない。</p>	<p>メルセデス・ベンツ、テスラ、フォルクスワーゲンは、デュー・ディリジェンスのプロセスを通じて原材料別サプライチェーンにおいて特定した具体的な人権リスクについて、詳細な説明を提供している。メルセデス・ベンツとフォルクスワーゲンはこの情報を掲載した原材料報告書を別途公表しており、テスラはインパクトレポートの中で原材料ごとに説明している章を設けている。</p>
<p>ゼネラルモーターズは、顕著な人権リスクおよび高リスクサプライヤーの特定プロセスについて一般的な説明にとどまっており、これが一次サプライヤー以外にも適用されるかどうか、またどのように適用されるかについては説明していない。</p>	<p>BMW、フォード、メルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲン、ボルボは、リスクベースのプロセスを通じてサプライヤー関連のリスクを特定・評価しており、その適用範囲は一次サプライヤーにとどまらず、調達前段階におけるリスク特定も含まれている。</p>
<p>サプライチェーン全体の排出量、環境への悪影響、人権侵害を軽減するための、画一的な目標や戦略、プロセスおよびツール／手法</p>	<p>優先すべき課題や原材料サプライチェーンに適した個別の目標、戦略、「変化の理論」を策定し、企業の影響力によって重要なインパクトを創出</p>
<p>日産は、第三者評価、是正措置、検証、定期的な再評価など、リスクを監視し対応するための標準的なツールを用いている。</p> <p>ステランティスの予防・軽減措置には、是正措置、サステナビリティ評価、ならびに高リスクに分類された事業体に対する現地でのフォローアップ監査が含まれている。</p>	<p>メルセデス・ベンツは、人権・環境リスクを軽減するためのサプライチェーン全体を対象としたアプローチを説明するだけでなく、12種類の原材料それぞれについて個別の「変化の理論」を策定し、企業としての影響力によって人権および環境にマイナスのインパクトを及ぼすリスクをどのように予防、軽減、是正するのかを明らかにしている。</p> <p>テスラは、エンゲージメントの優先領域を特定し、継続的な改善に向けたスケジュールを定めた軽減計画を策定することで、特定の原材料リスクに対処している。</p>
<p>トヨタは、モニタリング、ビジネスパートナーとの協働、人権団体との意見交換、リスク軽減計画など、サプライチェーンリスク全般への対処方法について一般的な説明にとどまっている。</p>	<p>フォードは、サプライチェーンにおける強制労働のリスクを軽減するために個別に策定した戦略を詳述しており、サプライヤーがリスク低減に向けて自ら強制労働に関するデュー・ディリジェンスを実施できるよう、サプライヤー向けの教育・研修を実施していると述べている。</p> <p>また、同社はサプライチェーンにおける「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意 (FPIC)」関連のリスクを軽減するための措置についても説明しており、鉱業サプライヤーとのエンゲージメント、FPICの権利尊重に関する第三者認証の取得要件、FPIC侵害の申し立てに対する調査、是正に向けたサプライヤーとの協働、侵害の有無の判定プロセスへの先住民族代表の参加促進および同代表との協議などを挙げている。</p>

<p>Hondaのサプライヤー・サステナビリティ・ガイドラインには、サプライヤーに対する一般的な期待事項として、人権問題につながる可能性のない鉱物精錬・精製業者の採用に努める。また、サプライチェーンの調査を行うことが含まれているが、より具体的な要件は開示されていない。</p>	<p>メルセデス・ベンツ、フォード、フォルクスワーゲンは、バッテリー用鉱物のサプライヤーに対してIRMA監査の受審を求めるとともに、高リスク地域においては、バッテリー用原材料の調達先をIRMA基準に基づいて監査された鉱山に限定するなど、具体的な要件を策定している。</p>
<p>BMWは、サステナビリティ重点項目の評価において、「投資家、従業員代表であるBMW AGの労使協議会など」と協議したと説明している。一方で、この協議は、サプライチェーン内の労働組合や労働者代表、国際的な労働組合連合には及んでいない。</p>	<p>フォルクスワーゲンは、労働者の権利に関連するリスクについて、サプライチェーン内の労働組合や労働者代表と協議する複数の方法を説明している。同社は、マルチステークホルダー・イニシアチブや現地プロジェクトへの参加を通じて、労働組合などのバリューチェーン内の労働者代表と会合を持ち、デュー・ディリジェンスの基準や労働条件について協議していると説明している。</p>
<p>実施した取り組みに関する大まかな記述や、集計データ／サプライチェーン全体の進捗データの開示にとどまる一般的な進捗報告</p>	<p>自社および個別のサプライチェーンに特化した脱炭素化およびデュー・ディリジェンスのプロセスから得られた、詳細かつ細分化した進捗データの開示と、当該データを裏付ける介入、方針の運用、サプライヤー・エンゲージメントに関する具体的な事例の提示</p>
<p>Kiaは、「一次サプライヤーからN次サプライヤーまでのサプライチェーンの状況をマッピングするため」の「可視化システム」を通じたサプライチェーンマッピングのプロセスを説明しているが、マッピングから得られた具体的な情報は開示していない。</p>	<p>テスラは、サプライチェーンマッピングのプロセスを説明するとともに、ニッケルやリチウムの原産国、ならびにニッケルやリチウムのサプライチェーンにおける主要な関係事業者（鉱山会社と採掘地、製錬所・精製所などの名称および所在地）といった詳細な情報を開示している。3TG（すず、タンタル、タングステン、金）、マイカ（雲母）、アルミニウム、鋼材については、開示されている情報は比較的小さいものの、原産国、主要サプライヤーおよびその所在地といった一部の重要な情報は含まれている。</p>
<p>ヒョンデは、原材料および部品の調達リスクに対処するため、重要原材料の直接調達を拡大していると述べているが、これらの契約に関する詳細は開示していない。</p> <p>Hondaは、原材料の直接調達に関する活動と計画を説明しているが、人権要件についても、関連する採掘企業、鉱物、鉱山の名称についても詳細を示していない。</p>	<p>フォードは、オーストラリア産リチウムについてアルベマール社と締結した供給契約を開示し、人権尊重に関して契約上定めている要件を詳細に説明している。同社は、「人権、労働条件および環境を保護するための適切なESG要件を考慮して契約を締結した」と述べており、採掘現場において、責任ある鉱業保証のためのイニシアチブ（IRMA）による独立した監査検証を受けることを契約条件としたほか、「水資源の保全、追加的なクリーンエネルギー契約を通じた脱炭素化、廃棄物のリサイクル・回収促進」に関する条件も盛り込んだと説明している。</p>
<p>ボルボは、サプライヤー向け「サステナビリティ評価質問票（Sustainability Assessment Questionnaire）」および監査を通じてコンプライアンス評価を受けた、サプライヤーの総数について、サプライチェーン全体における集計データのみを提供している。採掘企業や影響を受けるライツホルダーと直接エンゲージメントを行い、懸念事項に対処しているかどうか、また行っている場合にどのように行っているのかについては言及しておらず、その具体例も示していない。</p>	<p>メルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲン、テスラはいずれも、特定の人権・環境問題に対処することを目的として実施された、現地でのデュー・ディリジェンスおよび採掘企業や影響を受けるライツホルダーとの直接的なエンゲージメントについて、複数の事例を開示している。これらの事例には、コンゴ民主共和国の銅・コバルトサプライヤー、チリやオーストラリアのリチウムサプライヤー、インドネシアのニッケルサプライヤーが含まれる。</p>
<p>ルノーは、「ルノーグループでは、2024年に全世界で765件の新規報告（苦情処理メカニズムを通じて申し立てのあった苦情）があった」と開示している。このうち、サプライ</p>	<p>テスラは、当該報告期間中に提起されたサプライチェーンにおける苦情の総数（うち同社の正式な苦情処理メカニズムを通じたものは1件）と、その状況や対応結果を開示している。</p>



チェーンに関する苦情の件数を明示しておらず、苦情の種類、状況、結果に関する統計データも提供していない。

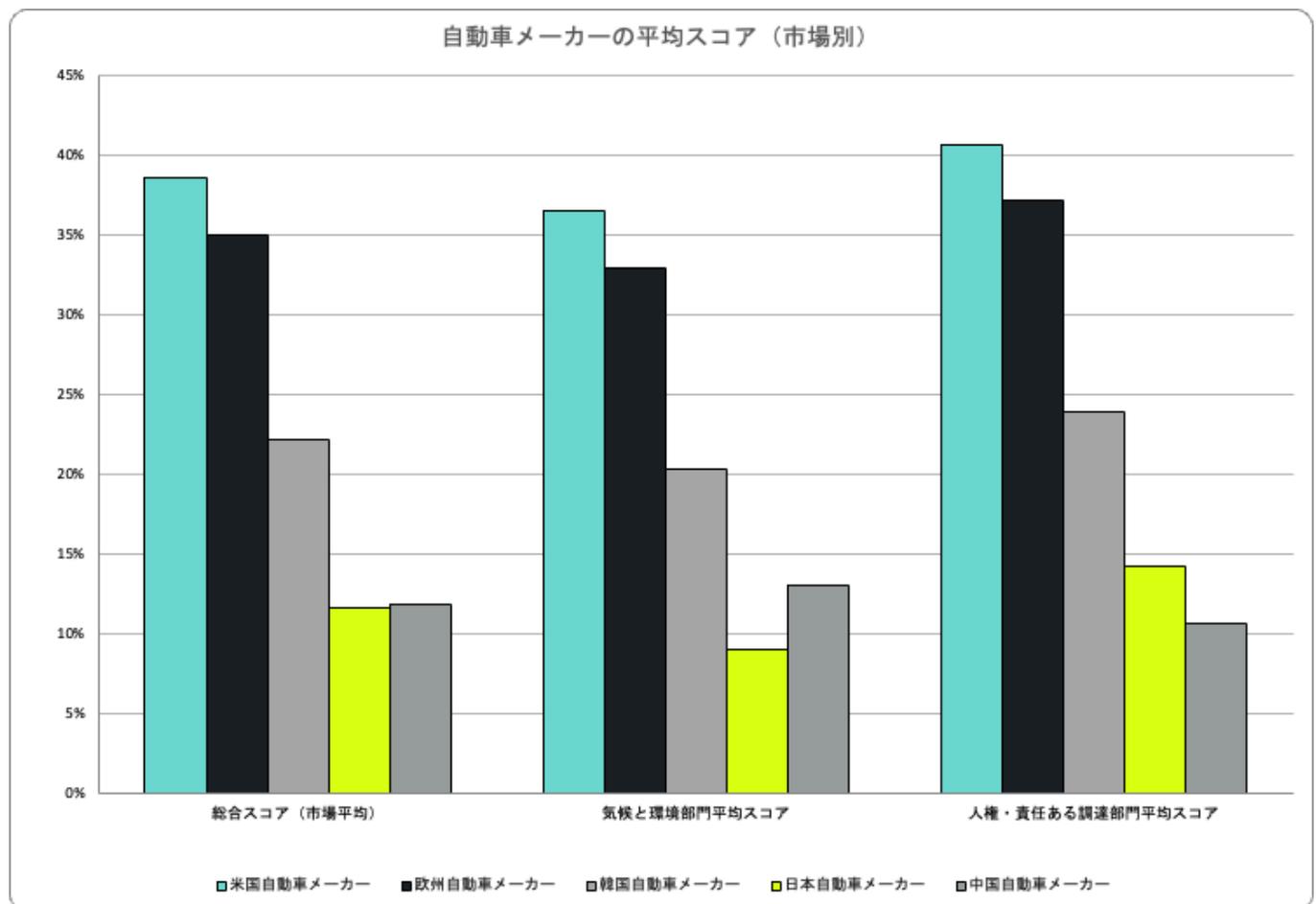
また、権利侵害が確認されたサプライチェーン労働者に対して提供された救済措置の事例も多数開示している。これには、授乳室にカーテン式のパーティションを設置したベトナムのサプライヤーの事例、労働者の安全およびプライバシーの権利を守るため匿名のオンライン申告フォームに切り替えた台湾のサプライヤーの事例(インパクト・レポート146ページ)、ならびに賃金の未払いや不明確な契約条件に関する慣行の改善により、台湾で102人、ハンガリーで346人、マレーシアで142人、メキシコで40人の労働者がそれぞれ恩恵を受けた事例が含まれている。

## 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38%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36%、「人権・責任ある調達」部門で41%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35%、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33%、「人権・責任ある調達」部門が37%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22%、2つの部門の平均スコアはそれぞれ21%と24%を達成しています。日本と中国の自動車メーカーは同率で最下位となっており、いずれも総合スコアの平均は12%となっています。

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ます（平均スコアは14%対11%）。一方気候と環境部門では、中国企業が再び日本の競合企業を追い抜き、平均スコアは中国企業が13%、日本の自動車メーカーは9%となっています。この進展は言うまでもなく吉利汽車(Geely)と比亞迪(BYD)によるものであり、広州汽車(GAC)と上海汽車(SAIC)は平均スコアを押し下げているにすぎません。



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、地域間の成績の良し悪しは、1~2社が地域全体の評価を押し上げたり押し下げたりした結果であることが多いのです。例えば、GACとSAICを除けば、中国の自動車メーカーは人権部門で最下位ではなくなり、実際には日本の競合企業を上回るようになります。

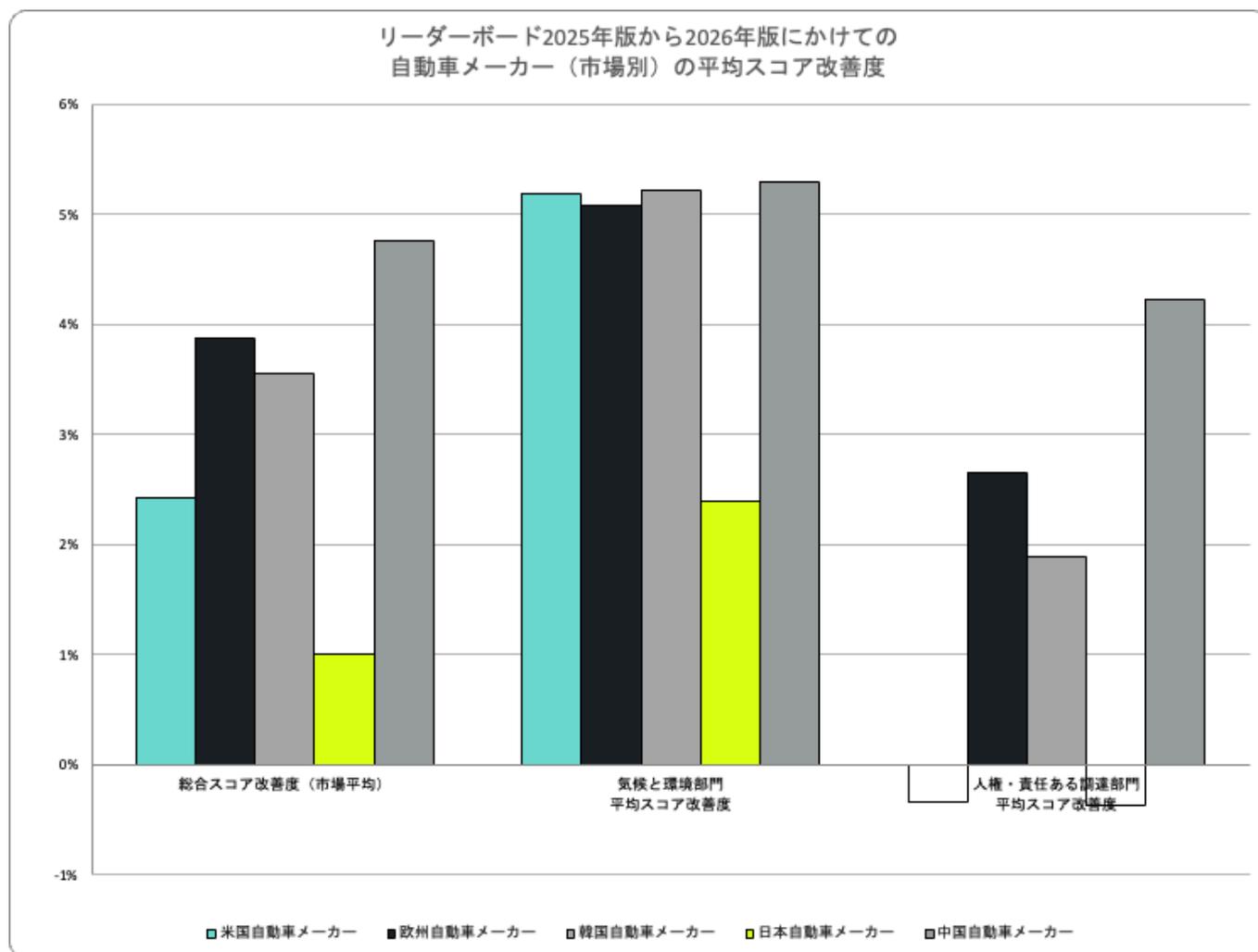
同様に、ステランティスを除けば、欧州の自動車メーカーは米国勢と同等の総合平均スコアを達成していたことになります。ステランティスは欧州の同業他社に遅れを取っており、その差は区分によって異なりますが、特に顕著な区分もあります。例えば、「先住民族の権利」では、トップのメルセデス・ベンツと比べてスコアは9分の1にとどまっています。「鋼材」と「アルミニウム」の区分では、ボルボの50分の1以下のスコアとなっています。

ゼネラルモーターズを除けば、米国の自動車メーカーは、仮にステランティスを計算に入れなくても、他を大きく引き離して首位となっていたことになります。ゼネラルモーターズの総合スコアはフォードの半分にすぎません。バッテリーのサステナビリティ

ティや鉱物の責任ある調達といった課題領域では、ゼネラルモーターズのスコアはフォードやテスラの3分の1未満となっています。

このように、地域間のみならず同一地域内においてもスコアに差異が見られることは、市場間においても、また特定の地域内や国家内においても、改善の余地が十分にあることを示しています。各地域で低い評価にとどまっている企業は、より高い評価を得ている同地域の同業他社の取り組みから示唆を得て、自社で実践していく必要があります。

一方、リーダーボードの2025年版から2026年版にかけての平均スコアの改善度を見ると、市場間で異なる傾向が現れます。今回は、中国の自動車メーカーが他のすべてのグループを上回る進展を示しました。これに欧州、韓国、米国の自動車メーカーが続きます。日本の自動車メーカーは今回も改善幅が最も小さく、平均スコアの上昇はわずか1ポイントにとどまりました。こうした差は特に人権部門で顕著で、米国と日本の自動車メーカーは2025年と比べて平均スコアが実際に低下しています。



欧州および米国の自動車メーカーは、気候と環境の全4区分において相対的に高いパフォーマンスを示しています。欧州の自動車メーカーは「全般」区分で全体として高いスコアを獲得している一方、米国の自動車メーカーは、サプライチェーンに特化した3区分すべてで欧州勢を上回っています。ただし、ステランティスの成績が低調でなければ、欧州企業は「鋼材の脱炭素化」区分で米国企業を上回っていたはずですが。逆に、「バッテリーのサステナビリティ」区分でゼネラルモーターズの成績が低調でなければ、米国の自動車メーカーはこの区分で欧州勢に対し、現在の2ポイント差ではなく13ポイントのリードを確保していたことになります。

今回、中国および韓国の自動車メーカーは気候と環境部門で大きな進展を示し、平均スコアの改善幅は欧米の自動車メーカーを上回りました。BYDとGeelyは同部門において改善が特に顕著であり、Geelyは「鋼材」と「アルミニウム」の両区分で初めてトップ5に入りました。両社は、バッテリーのサプライチェーンの持続可能性においても大きな改善を示しています。

韓国企業のパフォーマンスは、総じて進展と停滞が混在する結果となりました。「全般」「アルミニウム」「バッテリー」の各区分ではスコアの顕著な改善を達成した一方で、「鋼材」区分ではごくわずかな改善にとどまっています。ヒョンデとその傘下の起

亜自動車(Kia)は、自動車グループで唯一製鉄会社を有していることを踏まえると、「鋼材」区分での両社の伸び悩みは、惜しい機会を逃した結果と言えます。

アジアの自動車メーカー全体としては、脱炭素化およびデュー・ディリジェンスに関する基礎的な戦略を、依然として実行できていません。例えば、中国NPO・公共環境問題研究所(IPE)の[最新の報告書](#)でも指摘されているように、上流のスコープ3排出量データをいまだに開示していないのは、中国の自動車メーカーであるBYD、GAC、SAICの3社のみです。こうした状況は、3社がカーボンニュートラルに関する大枠でのコミットメントを具体的な実践や情報開示へと転換できていないことを示しており、公に表明したネットゼロの誓約が「中身の無いグリーンウォッシュ」となってしまうリスクをはらんでいます。

欧州の自動車メーカーは、「人権デュー・ディリジェンス全般」および「労働者の権利」の区分で最も高いスコアを獲得している一方で、米国の自動車メーカーは、「責任ある調達」および「先住民族の権利」の区分において、引き続き欧州勢を上回るスコアを達成しています。欧州企業が「人権デュー・ディリジェンス全般」で高いスコアを獲得している背景には、人権デュー・ディリジェンスを義務付ける法律が欧州で比較的早期に導入されたことがあると考えられます。

一方、米国企業が移行鉱物に関して優れたパフォーマンスを示しているのは、過去15年間にわたって施行されてきた米国のドッド・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れらの要件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マッピングやトレーサビリティに関する専門知識全般を構築する一助となった可能性があります。

ただし、こうした傾向は個々の企業レベルでは必ずしも当てはまりません。例えば、フォードは「人権デュー・ディリジェンス全般」において、多くの欧州企業よりも進んだ取り組みをしています。また、ルノーは制定当初からフランスの企業注意義務法の適用を受けていますが、この課題領域でテスラに遅れを取っています。また、すべての欧州企業は、移行鉱物の責任ある調達においてゼネラルモーターズを上回っています。

全体として、人権デュー・ディリジェンスに関する透明性は、欧州および米国の自動車メーカーの間で引き続き高い水準にありますが、すべての企業に一律に当てはまるわけではありません。多くの東アジアの自動車メーカーは関連する統計データを開示しており、実際のところ、欧米の自動車メーカーよりもこうしたデータの開示に前向きであるように見受けられます。例えば、Geely、BYD、ヒョンデ、Kiaはいずれも、評価を実施したサプライヤーの数とその階層を開示していますが、BMW、フォード、ゼネラルモーターズ、メルセデス・ベンツを含む欧米企業は開示していません。Geely、ヒョンデ、Kiaは、監査を実施したサプライヤーの数とその階層を開示していますが、BMW、ゼネラルモーターズ、メルセデス・ベンツを含む複数の欧米企業は開示していません。実際、今回のリーダーボードにおいて、報告期間中の是正措置計画の要求件数を開示したのはヒョンデとKiaの2社のみでした。同様に、潜在的な新規サプライヤーの評価件数およびその結果に関するデータを開示したのは、リーダーボード全体でGeelyのみでした。

欧米の自動車メーカーは、東アジアの競合他社に比べ、サプライヤーに対する要件がより厳格である傾向があります。一般に、より厳しい要件を設定し、必須であるという表現を用いることも厭いません。これに対し、東アジアの自動車メーカーは、要件の適用範囲を限定する傾向があり、任意であるという表現を用いる企業も多く見られます。責任ある調達の要件についても同様で、欧米企業は、サプライチェーンの追跡や製錬所・精製所に関する開示など、より踏み込んだ要求を行う傾向があります。例えば、東アジアの企業には、製錬所・精製所に関する開示をサプライヤーに明示的に求めている企業はありません。ただし、ここにも例外はあります。例えば、フォルクスワーゲンは人権の尊重をサプライヤーに明示的に求めておらず、ルノーは自社の人権要件をサプライチェーン全体に展開することを求めています。一方で、日産はその両方を求めています。BYDは、紛争地域および高リスク地域(CAHRA)から調達される鉱物の種類を問わず、「鉱物の責任あるサプライチェーンのためのOECDデュー・ディリジェンス・ガイダンス」に沿ってサプライヤーが事業を行うことを求めているのに対し、BMW、メルセデス・ベンツ、ステランティス、フォルクスワーゲンは、こうした要件をCAHRA由来の紛争鉱物に限定しています。

こうした市場間におけるもう一つの重要な違いは、苦情処理メカニズムに関するものです。欧米企業はすべて、サプライチェーン向けの苦情処理メカニズム(第三者運営または自社運営)を整備していますが、東アジア企業で第三者運営のサプライチェーン向け苦情処理メカニズムを有する企業はなく、サプライチェーン向けの苦情処理メカニズム自体を整備しているのもBYDとGeelyの2社のみです。これは、東アジア企業の取り組みに見られる深刻な不備であり、国連「ビジネスと人権に関する指導原則」(UNGP)をはじめとする国際的なビジネスと人権の基準から大きく乖離しています。Honda、ヒョンデ、Kiaなど多くの東アジアの自動車メーカーは苦情処理メカニズムを設けているものの、その対象は自社の従業員や倫理・コンプライアンス上の懸念に限定されています。

## 最後に

平均スコアは引き続き低水準にとどまっているものの、2026年版のリード・ザ・チャージ・リーダーボードは、重要な変化が進行しつつあることを明らかにしています。多くの自動車メーカーが依然として、サプライチェーンの脱炭素化やデュー・ディリジェンスにおいて標準化された定型的なアプローチに依存している一方で、一部の業界リーダーは、より対象を絞った原材料別の戦略へと移行することで、他社との差をさらに広げ始めています。こうした戦略とは、アルミニウム生産における再生可能エネルギー利用の加速、バッテリーリサイクルを向上させる技術革新の推進、移行鉱物のサプライチェーン全体における責任ある採掘慣行の改善などです。これらの変化は、自動車メーカーのサプライチェーン慣行が大きく進化していることを示しています。形式的なチェックリスト対応から脱却し、最も重要な領域で効果を発揮するよう、対象別に設計された戦略へと移行しつつあるのです。

これは重要な進化です。なぜなら、定型的で画一的なアプローチやツールだけでは、自動車産業に供給する多様な産業それぞれが抱える固有の課題に対処できないからです。真のインパクトを生み出すためには、自動車メーカーは自らの影響力をどのように活かして異なる産業や様々な状況で変革を促進できるのかを、戦略的に考える必要があります。本リーダーボードで示された最新のベストプラクティスは、こうした戦略的アプローチが実行可能であるだけでなく、効果的であることを示しています。

これらの変化は、クリーンで公正なサプライチェーンをめぐる「トップを目指す競争」をさらに加速させる基盤ともなります。今回のリーダーボードは、一部の企業が、異なるサプライチェーンや状況において、自社の方針やコミットメントが実際にどのように実装されているのかについてより踏み込んだ情報を開示し始めていることを示しています。さらに、少数ではあるものの、達成状況を裏づけるために、より詳細で定量的なデータを公表し始めた自動車メーカーも現れています。こうした動きにより、投資家や規制当局をはじめとする主要なステークホルダーは、真のリーダーである企業と、単に形式的な対応にとどまる企業とをよりの確に見極められるようになります。その結果、先進的な企業が評価され、遅れを取る企業が浮き彫りになるといって、競争圧力が生み出されます。

重要なのは、的を絞った戦略とサプライチェーンのトレーサビリティの両方に同時に注力している自動車メーカーほど、自らの取り組みの成果を市場に投入する車両と直接結び付けて示しやすい立場にあるという点です。今回のリーダーボードでは、メルセデス・ベンツ、ボルボ、吉利汽車 (Geely) といった自動車メーカーが市場に投入した新型EVに使用されている低炭素型 (低排出) の鋼材・アルミニウムの割合を開示しており、こうした取り組みの具体像が示され始めています。このような情報開示は、消費者、従業員、投資家のいずれにも訴求する、説得力のあるインパクト・ストーリーを語るための機会として重要です。

今回のリーダーボードで示された最新のベストプラクティスは、国連「ビジネスと人権に関する指導原則」(UNGP) や OECD ガイダンスなど、既存の国際基準や枠組みを、企業がより本格的に実践し始めていることの例でもあります。欧州バッテリー規則から企業サステナビリティ・デュー・ディリジェンス指令 (CSDDD)、欧州サステナビリティ報告基準 (ESRS) まで、今後導入される多くの規制は、これらと同じ国際的な枠組みに基づいています。そのため、今回のリーダーボードの結果は、こうした規制要件が非現実的である、あるいは達成不可能であるとする企業の主張が成り立たないことを明確に示しています。

最後に特筆すべきは、こうした進展の多くが電気自動車 (EV) のサプライチェーンに特有のものであるという点です。これは、電動化がより広範なサプライチェーン変革を促進し得ること、またサプライチェーンの変革が電動化を後押しすることも示しています。欧州バッテリー規則などEV特有の規制は、内燃機関 (ICE) 車のサプライチェーンでこれまでに実現されてきた水準をはるかに上回る、透明性とトレーサビリティの大幅な向上をすでにもたらしています。この傾向はリーダーボードの結果にも表れています。バッテリーや移行鉱物については、他の車両部品と比べ、サプライチェーンマッピング、デュー・ディリジェンス、循環利用の面でより包括的な取り組みが見られます。さらに、低炭素型 (低排出) の鋼材およびアルミニウムについても、旧来のICE車ではなく、EVモデルに優先的に使用する選択がなされています。

電気自動車 (EV) への移行によって、自動車産業における排ガスへの対応が進む中、自動車メーカーは、ライフサイクル全体にわたって真にクリーンなEVを製造することを目指し、サプライチェーンにも目を向けることが不可欠です。サプライチェーンでの排出量削減だけでなく、採掘から製造、再使用、リサイクルに至るまでの環境や人権に関連する悪影響への対処が必要です。こうした取り組みの実現は、単なる道義的な責務であるだけでなく、規制当局、投資家、消費者からますます期待されています。本リーダーボードで示された進展は、このビジョンが達成可能であるだけでなく、先頭に立つ覚悟のある自動車メーカーにとって、手の届くものとなりつつあることを示しています。

# 2026年リーダーボード企業概要

## BMW (6位)

BEV販売台数	418,432
自動車販売台数に占めるBEVの割合	19%
2026年ランク(2025年ランク)	6 (6)
総合スコア	34%
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	30%
人権を尊重した責任ある調達スコア	39%

BMWグループは今回も引き続き改善を示し、総合スコアを5ポイント伸ばしました。これは「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」部門と「人権デュー・ディリジェンス全般」区分での大きな進展によるもので、総合ランキングでは6位を維持しています。

同社は、リーダーボードの両部門における「全般」区分で最高スコアを記録しています。これらの区分は、サプライチェーンの脱炭素化とデュー・ディリジェンスに対する企業のアプローチ全般を評価するものです。BMWは気候と環境の「全般」区分で67%、「人権デュー・ディリジェンス全般」区分で73%のスコアを獲得しました。

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」部門で、4つの区分すべてでスコアを向上させ、同部門の総合スコアは11ポイント上昇しました。

「人権デュー・ディリジェンス全般」の実践でも引き続き大幅な改善を遂げ、スコアをさらに8ポイント上昇させました。しかし、この進展は、先住民族の権利および労働者の権利で改善が見られなかったこと、「鉱物の責任ある調達」区分で10ポイント低下したことにより相殺されました。その結果、人権に関する同社の進捗は全体で実質ゼロとなり、人権部門の順位は4<sup>位</sup>から5<sup>位</sup>に後退しました。

BMWはこれまでに築いてきた強固な基盤を活かし、鋼材の脱炭素化や先住民族の権利など、リーダーボードが対象とする個別の課題領域において、よりの絞った戦略を策定・実行する必要があります。

### 評価の要点

- 気候と環境の「全般」区分において、森林破壊への対応で最も優れたパフォーマンスを示している。2つの原材料それぞれについて森林破壊に関する目標を設定している唯一の企業であり、サプライヤーの選定およびサプライヤーに対するモニタリングの両プロセスを通じて、森林破壊のリスクを軽減するために講じている具体的な措置を開示している。
- 「鋼材」および「アルミニウム」区分では若干の改善が見られた。具体的には、循環利用に焦点を当てた指標において、鋼材とアルミニウムのリサイクルに関するクローズドループ型の工程や循環利用を前提とした設計アプローチに関する新たな情報を開示している。
- 同社は2025年、「責任ある原材料管理 (Responsible Raw Material Management)」報告書を公表し、特定された人権リスクに関する透明性の向上を図っている。しかし、原材料別の人権リスクおよびデュー・ディリジェンス措置に関する記述は、同業他社（メルセデス・ベンツやフォルクスワーゲンなど）と比較すると限定的である。
- バッテリーの再利用・二次利用の取り組みではスコアがゼロとなった数少ない企業の一つであり、バッテリーリサイクルの取り組みについても最低限のスコアにとどまっている。
- 人権へのコミットメントとサプライチェーンのデュー・ディリジェンス体制については引き続き優れたパフォーマンスを示しており、サプライヤーに対する厳格な要件と、一次サプライヤーにとどまらないリスク特定ツールを有している。
- サプライチェーンマッピングの取り組みについては、製品別データを含むデジタル製品パスポート (DPP) の提供計画などを通じて、開示内容がより詳細になっている。一方で、重要な情報は依然として不足しており、直接調達契約に関する開示についてはむしろ後退している。

- 先住民族の権利については進展が見られず、パフォーマンスは極めて低い水準にとどまっている。サプライヤーに対して「先住民族の権利に関する国連宣言(UNDRIP)」および「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」の尊重を求めているものの、その効果的な実施を裏付ける情報は依然として一切開示していない。
- サプライヤーに生活賃金の支払いを義務付けているわずか3社のうちの1社であるが、その要件を自社にはいまだ適用していない。サプライチェーンのリスク評価、モニタリング、是正措置において、サプライチェーンの労働者またはその代表者がどのように関与しているかに関する情報は、依然として不足している。

## 比亞迪 - BYD (14位)

BEV販売台数	4,701,572
自動車販売台数に占めるBEVの割合	53%
2026年ランク(2025年ランク)	14 (16)
総合スコア	14%
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	13%
人権を尊重した責任ある調達スコア	16%

比亞迪(BYD)は吉利汽車(Geely)と並び、今回最も大きな改善を示した企業の一つで、総合スコアは9ポイント上昇しました。気候と環境部門、人権部門の両方で重要な改善が見られました。2026年版のリーダーボードでは、先住民族の権利を除くすべての区分で着実に進展し、総合順位を2つ上げて14位になりました。

気候と環境部門では、全般、アルミニウム、バッテリーの各区分で最も大きく改善した企業の一つです。これらの改善は、BYDとそのバッテリー子会社FinDreams Batteryが2025年に開示した、サプライヤーに対する脱炭素化、水資源管理、森林破壊に関する要件が、より包括的かつ厳密なものになったことによります。一方で、グリーンスチールやグリーンアルミニウムの調達、バッテリー用鋳物に関する環境デュー・ディリジェンスといった課題領域では、依然として進展が見られません。

同社は人権部門でも同様に、1つを除くすべての区分でパフォーマンスが向上しました。「人権デュー・ディリジェンス全般」区分だけでも、22ポイントという大幅なスコア上昇を達成しています。具体的な改善としては、さまざまな人権の尊重を求める新たなサプライヤー行動規範の策定や、これまで存在しなかったサプライチェーンの苦情処理メカニズムの導入が挙げられます。

しかしながら、同社の情報開示の水準は依然として全体的に極めて低く、引き続きほとんどの区分でアジアの自動車メーカーの大半に遅れを取っています。

### 評価の要点

- 同社は2024年、2045年までのカーボンニュートラル目標を設定したが、上流のスコップ3排出量を対象とする中間目標が設定されておらず、購入した商品・サービスに伴うスコップ3排出量も依然として開示していない。
- 「BYDのサプライヤー向けの行動規範(Code of Conduct for BYD Suppliers)」を新たに策定。サプライヤーに対し、脱炭素化、森林破壊、水資源管理、さまざまな人権の尊重に関する要件を定めている。また、サプライチェーン全体への要件の展開や、鋳物の責任あるサプライチェーンのためのOECDデュー・ディリジェンス・ガイダンスに従った鋳物デュー・ディリジェンスの実施も義務付けている。
- アルミニウムの循環利用に関して進展があり、生産工程と自動車解体から発生するアルミニウム廃棄物の社内リサイクルラインに関する情報を開示した。
- 「バッテリー」の区分で顕著な進展を見せ、順位が4つ上昇した。これは主に、バッテリーの循環利用に関する開示の改善と、バッテリー子会社FinDreams Batteryによる脱炭素化の取り組み強化によるものである。
- 「鋼材」および「アルミニウム」の区分では引き続き低いスコアにとどまっており、鋼材は0%、アルミニウムは8%となっている。また、バッテリー用鋳物のデュー・ディリジェンスに関するすべての指標で0%の評価となっている。
- サプライチェーンにおける人権リスクを特定するプロセスを開示し、サプライチェーンのモニタリングに関する情報開示を拡充したほか、サプライチェーンの苦情処理メカニズムを新たに導入した。ただし、実施状況を示す詳細なデータは依然として公開されていない。
- グローバル・バッテリー・アライアンス(GBA)の第2回「バッテリーパスポート」のパイロットプロジェクトにおいて、試験的なサプライチェーンマッピングを完了したが、そのプロセスの詳細やマッピング結果に関する情報はほとんど提供していない。
- 新たな行動規範において、サプライヤーに対し、労働における5つの基本的原則および権利の尊重を明確に求め、募集・斡旋手数料を禁止したことにより、サプライチェーンにおける「労働者の権利」区分では進展があった。ただし、この区分における他の指標はいずれも満たしていない。



## フォード - Ford (2位)

BEV販売台数	246,779
自動車販売台数に占めるBEVの割合	6%
2026年ランク(2025年ランク)	2 (2)
総合スコア	44%
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のスコア	49%

フォードは引き続きリーダーボードで最も優れたパフォーマンスを示す企業の一つであり、テスラに次いで総合2位を維持しています。しかしながら、主導的な地位を維持しているにもかかわらず、総合スコアの上昇は今回わずか2ポイントにとどまりました。その結果、ボルボとの差は1%未満となり、テスラとの差は昨年版よりもさらに広がっています。

2026年版の分析では、気候と環境部門でトップクラスのパフォーマンスを示しており、メルセデス・ベンツを抜いて3位に浮上しました。特に注目すべきは、サプライチェーンの排出削減目標を設定したこと。また、「バッテリー」区分では顕著なスコアの伸びが見られました。これは、欧州向けEVモデルの「エクスペローラー」と「カプリ」について、バッテリーのサプライチェーン排出量を細分化して示した新たなライフサイクルアセスメント(LCA)を公表したことによるものです。この区分のバッテリー用鉱物のデュー・ディリジェンスに関する指標でも、最も優れたパフォーマンスを示す企業の一つです。

気候と環境部門での高い評価は、人権部門における不十分なパフォーマンスによって相殺される結果となりました。人権部門では引き続き首位を維持しており、今回の評価では「全般」と「先住民族の権利」の区分でスコアを伸ばしました。一方で、「サプライチェーンにおける労働者の権利」区分では低評価のまま、「鉱物の責任ある調達」区分では19ポイント低下しました。これにより、人権部門の総合スコアは3ポイント後退しました。フォードが方針を変えない限り、首位の座を明け渡すのは時間の問題です。

### 評価の要点

- 2030年までに上流のサプライチェーンにおける排出量を25%削減するという新たな目標を設定した。
- 「バッテリー」区分のスコアは10ポイント上昇した。これは、バッテリー関連のサプライチェーンの排出量を車両レベルで細分化して開示を始めたこと、およびリチウムとニッケルのサプライチェーンに関する環境デュー・ディリジェンスについて、より具体的な情報を開示したことによるものである。
- ファースト・ムーバーズ・コアリション(FMC)の枠組みで、ニア・ゼロエミッションの鋼材およびアルミニウムの調達に関する目標を設定しているにもかかわらず、鋼材とアルミニウムに関する各指標では改善が見られなかった。
- 評価対象企業の中で唯一、サプライヤーにおける不適合の件数およびその割合について、種類や深刻度の詳細を含めて開示している。一方で、過去数年とは異なり、是正措置計画の要求件数や、不遵守を理由とした契約解除の有無については開示していない。
- リーダーボードの中で唯一、国連「ビジネスと人権に関する指導原則」が定める実効性基準に照らして苦情処理メカニズムを評価しており、救済措置の決定におけるライツホルダーの参加について説明しているわずか2社のうちの1社である。
- かつて業界屈指の優良事例を示していた鉱物別の苦情処理メカニズムを廃止したことで、「鉱物の責任ある調達」区分ではスコアを落とした。一方で、3TG(すず、タンタル、タングステン、金)の製錬所・精製所に関する開示や、責任ある鉱業保証のためのイニシアチブ(IRMA)の監査、製錬所・精製所との直接的なエンゲージメントなど、鉱物の責任ある調達に関する他の課題領域では依然として優れた取り組みを示している。
- 依然として、「先住民族の権利に関する国連宣言(UNDRIP)」および「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」の尊重を全面的に約束している唯一の企業であり、サプライヤーに対しても例外なく同様の要件を定めている。加えて、鉱業サプライヤーによるFPICの確保に向けた手順と、FPIC違反が判明した場合の対応についても開示しており、これを行っているのは同社のみである。
- 生活賃金の支払いを約束し、サプライヤーにも生活賃金の支払いを義務付けているわずか3社のうちの1社である。



## 広州汽車集団(GACグループ) (17位)

BEV販売台数	301,776
自動車販売台数に占めるBEVの割合	48%
2026年ランク(2025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	5%
人権を尊重した責任ある調達スコア	2%

総合的に見ると、広州汽車(GAC)は2026年版リーダーボードでごく限定的な改善にとどまりました。クリーンで公正なサプライチェーンを確保するための初期的なコミットメントを採択することや、そうした取り組みについての基本的な情報を開示することが、依然として十分にできていません。その結果、リーダーボードのランキングでは引き続き下位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、前回見られた勢いを維持できず、順位を1つ下げて17位となりました。それでも、気候と環境の「全般」区分では、温室効果ガスの排出削減やその他の環境影響への要件遵守について、サプライヤーのモニタリング方法に関する情報開示を拡充したことで、スコアが改善しました。しかし、「鋼材」と「アルミニウム」の区分のスコアは依然として0%にとどまっており、「アルミニウム」区分でスコアが0%なのは同社を含めわずか3社です。

「人権・責任ある調達」部門でもパフォーマンスは低調でした。リーダーボードの人権ランキングでは下から2番目に位置しているにもかかわらず、サプライチェーンにおけるデュー・ディリジェンスや責任ある調達に関するパフォーマンスを改善する上で最低限の対応すら行っていません。

評価全般にわたって進展が見られなかったのは、残念なことです。とりわけ、サプライチェーンの脱炭素化とデュー・ディリジェンスにおいてははるかに速い進展を示している中国の同業他社、比亞迪(BYD)や吉利汽車(Geely)の実績と比べると、なおさらです。今回、BYDとGeelyのスコアはそれぞれGACの3倍と7倍となっています。人権についてはさらに顕著な差があり、BYDとGeelyのスコアはそれぞれGACの8倍と12倍となっています。

### 評価の要点

- 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グループ全体の中間目標がなく、サプライヤーに独自の排出削減目標を設定するよう求めていない。
- 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を研究開発・生産する体制を確立しているにもかかわらず、EV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一切公表していない。
- 独立した人権方針をいまだ策定しておらず、人権尊重に関するその他の正式なコミットメントも表明していない。同社はサプライヤー管理に関する複数の社内規程に言及しているものの、サプライヤーに求める要件や期待事項を分かりやすく説明する文書を公表していない。
- ESGに関する影響について、サプライヤーのモニタリングに関する一部の情報を引き続き開示している。GACは、こうした初期的な取り組みを足がかりとして、人権および人権デュー・ディリジェンスに関する取り組みと情報開示の拡充を目指す必要がある。

## 浙江吉利控股集团 (Geely) (8位)

BEV販売台数	1,120,705
自動車販売台数に占めるBEVの割合	36%
2026年ランク(2025年ランク)	8 (11)
総合スコア	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	31%
人権を尊重した責任ある調達スコア	24%

吉利汽車(Geely)は、3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。その結果、今回の総合ランキングでは11位から8位へと順位を3つ上げ、中国の自動車メーカーとして初めてトップ10入りを果たしました。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おり、同業他社に追いつくよう奮起を促す存在となっています。さらにGeelyのパフォーマンスは今回、GMやステランティスを大きく上回っています。

気候と環境部門では、バッテリーの循環利用に関してスコアが大きく改善し、この課題領域でのパフォーマンスを評価するすべての指標でスコアを伸ばしました。また、特定の車両モデルにおける低炭素型(低排出)の鋼材およびアルミニウムの使用量を開示している数少ない企業の一つでもあります。鋼材およびアルミニウムの循環利用に関するこれらの取り組み基盤に、今後は一次鋼材・一次アルミニウムについても、より低排出の材料を使用することが求められます。具体的には、公式な方針を示すとともにその取り組みに特化した調達戦略の策定が求められます。

人権部門では、「先住民族の権利」区分を除くすべての区分でパフォーマンスが改善しました。これにより、人権ランキングは12位から11位へと上昇しています。特に「全般」および「サプライチェーンにおける労働者の権利」の区分では、改善の伸びが際立っていました。「全般」区分では、わずか2年で34ポイントという、素晴らしい進展を示しています。これらの多くは透明性の向上によるものであり、一部の同業他社を大きく上回るペースとなった進展が多くあります。

こうした顕著な前進が見られるにもかかわらず、人権部門の総合スコアは24%にとどまっており、今後も継続的かつ迅速な改善を図る余地は十分に残されています。

- 森林破壊と原材料サプライチェーンの持続可能性に関して、自社のコミットメントとサプライヤーに対する要件を明確にした新たな方針を公表している。
- グループ全体および一部の子会社・ブランドについて、具体的な期限を設けた二酸化炭素排出削減目標を設定している。また、新エネルギー車(NEV)の駆動用バッテリーについては2025年までに二酸化炭素排出量を25%削減するという目標を掲げているが、鋼材・アルミニウムのサプライチェーンの脱炭素化には同等の目標を設定していない。
- 紛争鉱物にとどまらず、高リスクの重要原材料を対象とする「持続可能な原材料に関する方針(Sustainable Raw Materials Policy)」を新たに公表した。一方で、他の自動車メーカーとは異なり、人権および環境領域のデュー・ディリジェンスの取り組みに関する原材料ごとの情報開示は行っていない。
- バッテリーの循環利用において最もパフォーマンスの高い企業の一つであり、循環利用およびライフサイクル全体での排出量管理について詳細な戦略と進捗報告を開示している。この開示は、企業レベル(バッテリーの研究開発、調達、使用、リサイクル、生産、スクラップ、解体・再資源化を含む)とバッテリー子会社VREMTレベルの両方で実施している。
- 人権および労働者の権利を尊重することを表明した「人権方針声明(Human Rights Policy Statement)」を新たに公表している。
- 一次サプライヤーにとどまらない、人権リスクの特定・評価に関する強固なプロセスを有しており、特定された顕著な人権リスクを明示している。さらに、新規サプライヤー候補について、リスクスクリーニングに基づく評価データおよびその結果を開示している唯一の企業でもある。
- 自社の顕著な人権課題の最終リストについて、サプライヤーの従業員および労働者代表と協議を行っている自動車メーカーは4社のみであり、同社はそのうちの1社である。

## ゼネラルモーターズ(GM) (10位)

BEV販売台数	1,090,292
自動車販売台数に占めるBEVの割合	19%
2026年ランク(2025年ランク)	10 (7)
総合スコア	22%
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	25%

ゼネラルモーターズ(GM)は、2026年版のリーダーボードにおいて最も低調なパフォーマンスを示した企業の一つです。2025年にサステナビリティ報告書を公表しておらず、透明性と説明責任の面で大きく後退しています。その結果、年次での情報更新が求められる多くの評価指標でスコアを落としました。

こうした後退は特に残念です。というのも、同社は今回、「責任ある原材料に関する方針(Responsible Materials Policy)」を新たに公表し、新たなサステナビリティ要件を追加し「サプライヤー行動規範(Supplier Code of Conduct)」を改訂したほか、「サプライチェーン・デュー・ディリジェンス方針(Supply Chain Due Diligence Policy)」を新たに公表するなど、ごく一部の分野では前進が見られたからです。しかし、こうした限定的な前進は後退によって相殺されるにとどまりませんでした。

結果的に、すべての評価区分でスコアが停滞または後退し、総合スコアは1ポイント低下しました。2026年版リーダーボードでスコアが低下した企業はわずか4社であり、GMはそのうちの1社です。これにより、ランキングも7位から10位に後退し、ヒョンデと吉利汽車(Geely)に追い抜かれました。人権部門では、GMは欧米の自動車メーカーの中で最もパフォーマンスが低い企業となっています。

### 評価の要点

- 2025年にサステナビリティレポートを発行しなかった唯一の自動車メーカーである。
- 「責任ある原材料に関する方針(Responsible Materials Policy)」を新たに公表し、重要鉱物、天然ゴム、レザーに関する具体的な目標、戦略、サプライヤーへの期待を明示している。また、「サプライヤー行動規範(Supplier Code of Conduct)」を改訂し、生物多様性と森林破壊に関する要件を追加した。
- バッテリー・サプライチェーンにおける影響への対応状況を報告するためにレポートを発行すると「バッテリー・サプライチェーン・デュー・ディリジェンス方針(Batteries Supply Chain Due Diligence Policy)」で約束していたにもかかわらず、いまだ公表していない。
- ファースト・ムーバーズ・コアリション(FMC)の鉄鋼およびアルミニウムのセクターグループに参加しているが、この課題領域での具体的な進展はこれまで開示していない。
- サプライチェーン・デュー・ディリジェンスに関する新方針を公表し、リスク特定プロセスについて十分な情報を開示している。これには、プロセスを「継続的」に実施していることや、「リアルタイムで継続的な知見を提供する多様なツール」に依拠している点など、継続性に関する優良事例が含まれる。
- 特定された人権リスク、モニタリング活動に関する統計情報、苦情処理メカニズムの運用状況など、年次での情報・データの更新が求められる人権指標の多くで後退した。
- サプライチェーンのマッピングに関する活動について情報を一切開示していない数少ない企業の一つである。また、サプライチェーンで特定された製錬所・精製所のリストについても、2024年に開示を取りやめた。
- 先住民族の権利およびサプライチェーンにおける労働者の権利については、引き続き低調なパフォーマンスを示している。これらの課題領域でコミットメントを掲げているにもかかわらず、それが実際にどのように運用・徹底されているのかを示す具体的な証拠を開示していない。

## 本田技研工業(Honda) (15位)

BEV販売台数	78,562
自動車販売台数に占めるBEVの割合	2%
2026年ランク(2025年ランク)	15 (5)
総合スコア	11%
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	8%
人権を尊重した責任ある調達のスコア	16%

本田技研工業(Honda)は2026年版リーダーボードにおいて、ごく限定的な改善にとどまり、総合スコアの上昇はわずか2ポイントでした。その結果、リーダーボードのランキングでは引き続き最下位付近にとどまっています。

一方で、リーダーボードの「全般」区分に限れば一定の改善が見られ、気候と環境の「全般」区分で17ポイント、人権の「全般」区分で5ポイントのスコア上昇を達成しています。これは、同社がサプライチェーンの脱炭素化およびデュー・ディリジェンスの基盤となるプロセスの導入に向けて、基本的な一歩を踏み出し始めていることを示しています。

しかし、こうした限定的な改善は、残りの課題別区分でのよりの絞った行動には、依然として結びついていません。気候と環境部門では、「鋼材」、「アルミニウム」、「バッテリー」の各区分において、スコアはそれぞれ0%、1%、2%にとどまっています。人権部門では、「責任ある調達」区分で2ポイント、「労働者の権利」区分で3ポイントのスコア低下が見られました。

これは、サプライチェーン全体の持続可能性およびデュー・ディリジェンスについて成しえた限定的な進展を基盤として取り組みを展開するのではなく、バリューチェーンの重要な活動領域での人権および環境への悪影響に対処する責任を十分に果たしていないことを示しています。

### 評価の要点

- 温室効果ガスのスコープ3排出量について、購入した商品・サービス(カテゴリ1)を含む全カテゴリ別の内訳を、初めて全面的に開示した。
- サプライヤーのCO2排出削減の進捗をモニタリングするため、PDCAサイクルの導入、文書提出の要請、現地調査を含む、より明確なプロセスを確立した。さらに、サプライヤーの取り組みがHondaの2030年・2050年目標と整合しているかを分析するための可視化システムを導入した。
- 主要サプライヤー(日本国内の一次サプライヤーに限定)の水使用量データを開示している企業は依然として同社のみであり、そのデータを基に、サプライチェーンにおける水消費量の削減目標に対する進捗を示している。
- アルミニウムのリサイクルプロセスについて最小限の情報しか開示しておらず、使用済み製品に由来するスクラップについても言及していない。
- 三菱商事と合弁会社ALTNAを設立し、バッテリーの健全性モニタリングと使用済みバッテリーの二次利用に取り組んでいる。
- サプライヤーにすべての人権の尊重を求めたり、サプライチェーンでの顕著な人権リスクの開示、サプライチェーン向け苦情処理メカニズムの整備といった、人権デュー・ディリジェンスの初期的な取り組みを、いまだに実施していない。
- 一次サプライヤーにとどまらない高リスクサプライヤーの特定、およびサプライヤーの要件遵守状況のモニタリングといった手順を組み込み、サプライチェーン全体のリスク評価プロセスを強化した。
- 「移行鉱物の責任ある調達」区分についてはパフォーマンスが依然として低く、この課題領域におけるコミットメントおよびサプライヤーへの要求事項は限定的である。サプライチェーンマッピングに関しては一定の進捗を開示しているものの、その取り組みの結果得られた情報の開示には至っていない。
- 「先住民族の権利」および「サプライチェーンにおける労働者の権利」の区分については、引き続き最低水準のパフォーマンスとなっている企業の一つである。「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」の尊重を

約束したり、ILOの労働における基本的原則および権利の尊重をサプライヤーに求めるといった、基本的な第一歩すら踏み出していない。

## ヒョンデ (Hyundai) (9位)

BEV販売台数	256,282
自動車販売台数に占めるBEVの割合	9%
2026年ランク(2025年ランク)	9 (10)
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スコア	25%

持続可能で公正なサプライチェーンについて、ヒョンデは着実ながらも緩やかな進展を続けており、総合スコアの上昇は2ポイントにとどまりました。それでも、この改善によりリーダーボードの順位を1つ上げ、総合ランキングは9位となりました。リーダーボードの上位半分に入った東アジアの企業はわずか2社であり、同社はそのうちの1社です。

気候と環境部門では、「バッテリー」の区分で顕著な進展があり、スコアが6ポイント上昇しました。これは、バッテリーの循環利用に関する新たな取り組みを開示したことによるもので、例えば、2024年にEVバッテリーの回収・リサイクル推進に向けたサービス契約をLithion(本社:カナダ)と締結したことなどです。

こうした進展にもかかわらず、鋼材の脱炭素化については3年連続で改善できていません。グループ内に製鉄会社を有する唯一の自動車メーカーであることを考えると、何も対策を講じない状態が続いていることは特に懸念されます。

人権については、全体として緩やかな進展にとどまっています。最も注目すべきは、先住民の「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」の権利を尊重する新たなコミットメントを公表した点で、この区分でようやく0%の達成度から脱却しました。

一方で、人権部門の「全般」および「移行鉱物の責任ある調達」の区分では、全く進展が見られませんでした。これは、同社がこれら両課題領域で遂げた前回の著しい進歩とは対照的であり、明らかに勢いを失っていることを示しています。全体として、人権部門での改善はわずか1ポイントという残念な結果にとどまり、9位から10位へと順位を落としました。

### 評価の要点

- かつて開示していたサプライチェーンの排出削減目標を取り下げたようである。2045年までのカーボンニュートラル目標とロードマップは維持されているが、スコープ3カテゴリ1排出量に関する定量的な中間目標はもはや開示しておらず、大きな後退である。
- 森林破壊に関連する方針を含め、環境およびサプライチェーンの持続可能性に関する複数の方針を更新したが、森林破壊については、期限を定めた目標や品目別の目標を設定していない。
- 複数のEVモデルについてライフサイクルアセスメント(LCA)を開示しているが、車両に使用されている鋼材、アルミニウム、バッテリーに由来するエンボディド・エミッションカーボン(原材料の採掘・精錬から素材の製造段階までに発生する温室効果ガス排出量)の細分化されたデータは含まれていない。これは、より詳細なLCAデータを提供している同業他社と比べて、機会を逃していることを意味する。
- 依然として、サプライヤーにすべての人権の尊重を求めておらず、サプライチェーン向け苦情処理メカニズムを整備していない。
- 強固な2段階の人権リスク特定プロセスを説明しており、サプライチェーンにおけるリスクの特定を一次サプライヤー以外にも拡大する計画を公表している。
- サプライチェーン全体に対して強力なモニタリング体制を構築しており、依然として、評価および監査を実施したサプライヤーの数とその階層に関するデータを開示している極めて数少ない企業の一つである。また、パートナーである起亜自動車(Kia)と共同でデータを開示しており、是正措置計画の要求件数を開示している唯一の企業となっている。
- サプライチェーンのリスク評価およびマッピングを継続しているものの、これらの取り組みの結果については、依然として具体的な情報を開示していない。

- 「人権方針(Human Rights Policy)」および新たに策定した「サプライチェーンの持続可能性管理方針(Supply Chain Sustainability Management Policy)」の双方に、FPICへの明確なコミットメントを盛り込んだことで、「先住民族の権利」保護に向けた第一歩を踏み出した。
- 「サプライチェーンにおける労働者の権利」の区分のスコアはわずかに改善した。これに関して特定された顕著なリスクについて、開示情報を拡充したことによる。

## 起亜自動車(Kia) (11位)

BEV販売台数	241,500
自動車販売台数に占めるBEVの割合	12%
2026年ランク(2025年ランク)	11 (12)
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	20%
人権を尊重した責任ある調達スコア	23%

起亜自動車(Kia)は2年連続で、フォルクスワーゲン、テスラ、ボルボと並んで2番目に大きな総合スコアの上昇を達成しました。「サプライチェーンにおける労働者の権利」を除くすべての区分で継続的にパフォーマンスを改善しています。これにより、総合ランキングで再び順位を1つ上げ、11位となりました。しかし、実際のところ総合スコアはわずか21%と、リーダーボードの指標による評価で5分の1程度にとどまっており、改善すべき点が多く残されています。

気候と環境部門では、「全般」区分で最大の改善を見せ、スコアは21ポイントと大幅に上昇しました。これは、サプライヤーに対する排出削減要件を明確化したことや、サプライヤーの進捗状況に関する情報開示を充実させたことによるものです。さらに、サプライチェーンにおける水および森林破壊リスクの軽減についても、講じている措置をより具体的に開示したことで、スコアが改善しました。

一方、「鋼材」、「アルミニウム」、「バッテリー」の区分での改善は、循環利用に関する指標にのみと限定的でした。しかし、鋼材およびアルミニウムの脱炭素化については、相対的に低調なパフォーマンスが続いています。

人権部門では、ほとんどの区分で改善が見られたものの、今回の改善ペースは前回には及びませんでした。他社と比較して小幅な改善にとどまったことから、人権ランキングでは順位を1つ下げました。

### 評価の要点

- 温室効果ガス排出削減目標を設定している一次サプライヤーの割合を初めて開示し、サプライチェーンの脱炭素化に向けた取り組みに関する透明性を高めた。
- 吉利汽車(Geely)と並び、バッテリーの二次利用で最高スコアを獲得した自動車メーカーである。二次利用に関する複数の取り組みについて詳細な情報を開示しているほか、修理・再利用・再製造のために回収されたバッテリーの定量的データも開示している。
- 2030年までに量産車にまず低炭素鋼材(例: 電炉鋼)を使用し、「長期的」には水素還元製鉄による鋼材を使用するという新たな目標を設定したが、その内容は曖昧で野心に欠け、追加的な詳細は開示していない。
- バッテリー材料に関する鉱物管理計画において、製錬所の認証状況を検証し、鉱物の責任あるサプライチェーンのためのOECDデュー・ディリジェンス・ガイダンスに基づく現地でのデュー・ディリジェンスを実施する方針を開示しているが、特定のサプライチェーンや状況における実施を示す証拠は提供していない。
- 依然として、サプライヤーにすべての人権の尊重を求めておらず、サプライチェーンにおける苦情処理メカニズムを整備していない。
- 高リスクサプライヤーを特定するためのプロセスを有しており、その対象は一次サプライヤーにとどまらないが、調達契約の初回締結前にもそのプロセスが適用されるかについては説明していない。
- 情報開示の取り組みでの勢いが低下しており、リスク特定プロセスや特定された顕著な人権リスクの詳細を依然として公表していない。
- 採掘段階までのサプライチェーンマッピングを開始したが、これらの取り組みから得られた具体的な情報はまだ開示していない。

- 「先住民族の権利」の区分については、関連するリスクを明示的にリスク特定プロセスに含めることで、重要な第一歩を踏み出した。しかし、「先住民族の権利に関する国連宣言(UNDRIP)」および「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」の尊重については、いまだ公的なコミットメントを示しておらず、サプライヤーにも同様の対応を求めている。
- サプライチェーンにおける労働者の権利については、進展が見られなかった。

## メルセデス・ベンツ（4位）

BEV販売台数	188,593
自動車販売台数に占めるBEVの割合	11%
2026年ランク(2025年ランク)	4 (3)
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	39%
人権を尊重した責任ある調達スコア	42%

メルセデス・ベンツは2026年版リーダーボードでも引き続きトップクラスのパフォーマンスを示していますが、今回の全体的なパフォーマンスは、残念な結果となりました。一部の課題領域で顕著な改善が見られたものの、他の領域での後退により相殺され、リーダーボードの8つの区分のうち5つでスコアが低下しました。その結果、総合スコアは41%にとどまり、3年連続で順位を1つ下げています。

「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」部門では今回、自動車メーカーとして初めて、EV車両に使用されている低炭素型(低排出)の鋼材・アルミニウムの具体的な使用量を示すライフサイクルアセスメント(LCA)を開示し、重要な進展を遂げました。しかし、他の課題領域での後退により、同社のこの部門の総合スコアの上昇はわずか1ポイントにとどまりました。

人権部門では、「先住民族の権利」を除くすべての区分の指標で後退し、この部門の総合スコアは2ポイント低下しました。

こうした低調なパフォーマンスにもかかわらず、メルセデス・ベンツは人権部門のほとんどの区分で引き続きトップ5に入っており、「人権デュー・ディリジェンス全般」区分においてのみ6位に後退しました。また、この課題領域で業界の優良事例を示し続けており、「先住民族の権利」区分では2位、「労働者の権利」区分では1位を維持しています。

### 評価の要点

- 2025年に「責任ある調達基準 (Responsible Sourcing Standards)」を改訂し、サプライヤーに対して材料・部品別のCO2削減目標へのコミットメントを求めるようになったが、科学に基づく気候目標の設定を必須要件から外した。また、新基準では明示的に募集・斡旋手数料を禁止しなくなり、是正措置計画が実際に履行されているかを検証する措置に関して重要な情報が削除された。
- 両部門全体で重要なデータの開示を中止しており、具体的には、再利用または二次利用された使用済みバッテリーの割合、持続可能性基準に照らして評価された新規サプライヤー候補の数およびその階層、苦情処理メカニズムを通じて提起された苦情の件数などが含まれる。
- EVモデル「CLA with EQ Technology」のライフサイクルアセスメント(LCA)を開示し、同車両に「再生可能エネルギー由来の電力で製造された電炉鋼39kg」を使用していること、ならびに「CLAに使用されているアルミニウムの40%が再生可能エネルギーを使用した電解プラントで生産されている」ことを明示した。
- 鋼材サプライチェーンの脱炭素化では引き続きトップ3に入っており、特にグリーンスチールのオフテイク契約については最高スコアを維持している。
- 2024年に南独クッペンハイムに、最大96%を回収できる、機械式湿式製錬プロセスを備えた欧州初のバッテリーリサイクル工場を開設した。
- 人権リスクの特定および評価において業界の優良事例をいくつか示しており、事業環境の変化に対応した柔軟なリスク評価を採用している。また、この評価は一次サプライヤーにとどまらず、かつ調達前の段階までを対象としている。
- 詳細な「原材料報告書 (Raw Materials Report)」を公表している。この報告書で、複数の原材料サプライチェーンにおいて特定した個別の人権・環境リスクについて具体的に記述するとともに、これらのリスクや悪影響に対処するための同社の変化の理論 (ToC) を説明し、さまざまな状況でデュー・ディリジェンスを実施した具体的な証拠を示している。

- 「先住民族の権利」に関しては、引き続きトップ2を維持しており、この課題領域におけるサプライヤーへの要件を強化している。
- 「労働者の権利」では首位を維持しており、デュー・ディリジェンス・プロセスへの労働者参加に関して、業界における優良事例を示している。

## 日産自動車 (13位)

BEV販売台数	121,886
自動車販売台数に占めるBEVの割合	4%
2026年ランク(2025年ランク)	13 (13)
総合スコア	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	13%
人権を尊重した責任ある調達スコア	17%

日産自動車(日産)2026年版のリーダーボードでは前回と比べてパフォーマンスが改善し、8つの区分のうち5つでスコアを伸ばしました。しかし、「鋼材」区分での10ポイントという大幅な低下により、こうした進展の多くが相殺され、総合スコアの上昇はわずか3ポイントにとどまり、総合順位も13位のままとなりました。

気候と環境の「全般」区分では、サプライヤーに対し、科学に基づくCO2削減目標の設定や森林破壊リスクの管理に関する要件をより具体化したことにより、スコアが15ポイント上昇するという顕著な改善が見られました。また、バッテリー原材料のサプライチェーンにおける環境リスクのデュー・ディリジェンスについても初期的な取り組みを開始しました。

一方で、鋼材の脱炭素化についてはスコアを全く改善できなかった点は残念です。実際には、低排出鋼材に関するリーダーボードの定義が更新されたことにより、この区分のスコアは引き下げられました。日産は以前、問題の多い[マスバランス方式](#)を用いた「グリーンスチール」について、日本の製鉄メーカーとのオフテイク契約を開示していました。しかし、この鋼材は依然として石炭を使用する高炉で生産されているため、「製鉄・製鋼プロセスにおいて技術的に可能な限りの石炭」を排除する生産方法の例とは見なされず、評価ポイントの対象外となりました。

一方で、「人権デュー・ディリジェンス全般」区分では称賛に値する13ポイント、「鉱物の責任ある調達」区分では5ポイントの改善を示し、人権ランキングでは15位から14位へと順位を上げました。こうした改善にもかかわらず、人権の総合スコアはわずか17%にとどまっています。

### 評価の要点

- 環境およびサプライチェーン関連の複数の方針を更新・強化し、科学に基づくCO2削減目標と森林破壊リスクの管理に関するサプライヤー要件を明確化した。
- 天然ゴムを持続可能性に向けた取り組みの優先原材料と位置づけ、2025年に持続可能な天然ゴムのためのプラットフォーム(GPSNR)に加盟した。
- アルミニウムの循環利用で段階的な改善を示しており、日産自動車九州および北米・欧州の工場におけるクローズドループ・リサイクルプロセスや、使用済み製品由来のアルミニウムスクラップをサスペンション部品に活用する事例を開示した。
- バッテリー用鉱物の潜在的な環境リスクについては、第三者の情報源のみに依拠したおおまかな開示にとどまっている。
- 高リスクサプライヤーの特定とリスク軽減プロセス、特定されたサプライチェーンの人権リスク、サプライヤーに対するモニタリング体制に関する情報開示を開始した。
- サプライチェーン上のライツホルダーが企業に直接懸念を提起するための明確な苦情申し立ての仕組みを提供していない。
- 新たに「原材料の責任ある調達方針(Responsible Materials Sourcing Policy)」を定め、サプライヤーに対して、「紛争地域および高リスク地域(CAHRA)からのすべての鉱物」について、鉱物の責任あるサプライチェーンのためのOECDデュー・ディリジェンス・ガイダンスに沿ったデュー・ディリジェンスを実施すること、すべての原材料を対象とする人権デュー・ディリジェンスのプロセスを整備すること、ならびにトレーサビリティシステムを確立することを求めている。

- 「先住民族の権利」については、依然として業界で遅れを取っている企業の一つで、スコアが0%のままであり、改善に向けた行動を一切講じていない。
- 「労働者の権利」に関するサプライヤー要件は強化したものの、ILOの労働における5つの基本的原則および権利を全面的に約束し、例外なく遵守することをサプライヤーに要求するには至っていない。また、これらの要件が実際にどのように執行されているのかを示す開示もほとんど行っていない。

## ルノー（7位）

BEV販売台数	242,080
自動車販売台数に占めるBEVの割合	12%
2026年ランク(2025年ランク)	7(8)
総合スコア	31%
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	28%
人権を尊重した責任ある調達のスコア	35%

ルノーは2026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の一つであり、8つの区分のうち7つでスコアが改善し、総合スコアを9ポイント伸ばしました。吉利汽車(Geely)および比亞迪(BYD)と並んで今回最も改善した企業となり、総合ランキングでは8位から7位に上昇しました。この改善ペースが続けば、上位にいる欧米の競合他社数社を近いうちに追い抜く可能性があります。

気候と環境部門では、GeelyとBMWがより速いペースで改善を進めた結果、2026年版ではルノーはこの2社に追い抜かれ、8位に後退しました。「化石燃料を使用しない環境に配慮した持続可能なバッテリー」の区分では引き続きトップ3を維持しており、特にバッテリーの循環利用に関しては業界をリードしていますが、鋼材およびアルミニウムの循環利用については、残念ながら同様の成果を上げていません。

これに対し、人権部門ではより顕著な進展を遂げました。総合スコアを12ポイント伸ばし、この部門で群を抜いて最大の改善を示しています。さらに、人権の各区分で順位を上げ、今回「先住民族の権利」と「労働者の権利」の区分ではトップ5に入りました。

総合的に見ると、人権ランキングでは順位を4つ上げ、現在は6位につけています。ボルボとステランティスを追い抜き、ルノーは今や欧州勢で遅れを取る企業ではなくなりました。一方で、人権分野の総合スコアは35%にとどまっており、まだ道半ばの状況です。

### 評価の要点

- 「サプライヤー行動規範(Supplier Code of Conduct)」を新たに公表し、すべての人権の尊重を明確に求めるとともに、紛争地域および高リスク地域(CAHRA)からの鉱物を扱うサプライヤーに対して、鉱物の責任あるサプライチェーンのためのOECDデュー・ディリジェンス・ガイダンスの適用を義務付けている。一方で、新たな行動規範では、以前のグリーン調達ガイドラインにおいて義務とされていた、科学に基づく目標(SBT)の設定に関する必須要件が緩和された。
- 排出削減に関するサプライヤー・エンゲージメントで引き続き優良事例を示している。主要サプライヤー500社に対し、温室効果ガス排出削減目標をSBTiに提出し検証を受けることを求めており、そのうちの35%がすでに承認を受けている。
- 2024年9月以降、鋼材、アルミニウム、バッテリーを含む排出量の多い7つの材料分野のサプライヤーに対し、入札参加時に部品のカーボンフットプリントと削減提案の提出を義務付けている。
- バッテリーのリサイクルおよび脱炭素化の双方について2030年目標を設定している唯一の企業であり、2030年までに使用済みバッテリー由来のコバルト、リチウム、ニッケルの80%をリサイクル・再利用する目標と、バッテリーのカーボンフットプリントを最大35%削減する目標を掲げている。
- 低炭素型(低排出)のコバルト、ニッケル、リチウムについて、調達契約を締結している唯一の企業である。
- 特定された人権リスクに関する情報開示を拡充し、例えばサプライチェーン上のどこで発生したかを公表しているが、関連する原材料・階層・地域別に細分化した開示には至っていない。
- 責任ある鉱物イニシアチブ(RMI)と責任ある鉱業保証のためのイニシアチブ(IRMA)の双方に加盟しているものの、IRMAの監査やデュー・ディリジェンスの実施をめぐる、サプライヤーに直接働きかけていることを示す証拠は、いまだ開示していない。

- サプライヤーに対して「先住民族の権利に関する国連宣言(UNDRIP)」および「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」の尊重を明示的に求めており、採掘段階までを対象としたリスク評価の中で、FPICやその他の先住民族の権利に関するリスクを明示的に含めているわずか5社のうちの1社である。

## 上海汽車(SAIC) (18位)

BEV販売台数	330,40
自動車販売台数に占めるBEVの割合	22%
2026年ランク(2025年ランク)	18 (18)
総合スコア	3%
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	1%

上海汽車(SAIC)は今回も全体として残念なパフォーマンスにとどまりましたが、「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」の「全般」区分では9ポイントの改善を示しました。この改善により、総合スコアは2ポイント上昇しました。それでもなお、リーダーボードでは引き続き同社は最下位に位置しており、すべての区分でスコアは0%または極めて低い結果となっています。

気候と環境の「全般」区分における改善は、温室効果ガス排出削減や環境管理などの課題領域で、サプライヤーに対する要件をより具体的に開示したことによるものです。一方で、鋼材・アルミニウムのサプライチェーンにおける脱炭素化では、スコア0%にとどまるわずか3社のうちの1社という状態から、依然として抜け出せていません。

人権部門では、4つの区分のうち3つで1ポイントも獲得できなかった唯一の企業となっています。この極めて低い達成度は、国内同業の比亞迪(BYD)や吉利汽車(Geely)とは、鮮明な対照をなしています。この2社は年々着実に進展し、東アジアの競合他社の多くを上回る水準に達しています。この2社とSAICとの差は拡大しており、BYDとの差は前回の5ポイントから今回15ポイントに、Geelyとの差は17ポイントから23ポイントに拡大しています。

### 評価の要点

- スコープ3排出量を算定する新たな計画を開示したが、購入した商品・サービスに関するスコープ3排出量を開示していないわずか2社のうちの1社に引き続きとどまっている。
- 新たなサプライヤー・デュー・ディリジェンスの仕組みとグリーンサプライヤー選定制度を開示している。量産部品サプライヤーの100%を対象とするがあるが、詳細は示していない。
- バッテリーの二次利用に関する一部の取り組みについては最低限の情報を開示しているが、バッテリーのリサイクルに関する具体的な内容は一切開示していない。
- 人権および責任ある調達に関する基本的なコミットメントをいまだ公表しておらず、関連するプロセスも引き続き自社の収益に対するリスクや影響に過度に焦点を当てている。
- 「サプライヤー行動規範(Supplier Code of Conduct)」に労働基準やその他の倫理的課題に関する要件を含むとしているが、この行動規範は公表されていないため、実際の要件を評価することはできない。

## ステランティス(12位)

BEV販売台数	352,574
自動車販売台数に占めるBEVの割合	7%
2026年ランク(2025年ランク)	12(9)
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	14%
人権を尊重した責任ある調達スコア	29%

ステランティスは2026年版リーダーボードにおいて非常に厳しい結果となり、8つの区分のうち5つで後退し、総合スコアも2ポイント低下しました。その結果、総合ランキングでは9<sup>位</sup>から12<sup>位</sup>へと順位を落としています。実際、同社はトヨタと並び、今回のリーダーボードにおいて最もパフォーマンスの低い企業となっています。昨年版での低調なパフォーマンスに続き、下降基調から抜け出せておらず、現在では欧米の自動車メーカーの中で最もパフォーマンスの低い企業となりました。また、ヒョンデ、起亜自動車(Kia)、吉利汽車(Geely)にも追い抜かれています。

こうした後退が特に残念なのは、使用済みEVバッテリーの処理、特定されたサプライヤーの不適合事項、是正措置計画の要求に関して以前開示していた定量データなど、同社がこれまで業界をリードする優良事例を示してきた課題領域での後退です。

気候と環境部門では、「全般」区分でわずか1ポイントの改善が見られたことを除き、「鋼材」「アルミニウム」「バッテリー」の各区分で後退しました。これは主に、透明性の低下によるものです。「鋼材」と「アルミニウム」の区分のスコアは極めて低く、いずれもわずか1%にすぎず、欧州の同業他社の平均スコアを25ポイント下回っています。

人権については、「人権デュー・ディリジェンス全般」と「責任ある調達」の区分で後退し、後者では8ポイント低下しました。「労働者の権利」は横ばい、「先住民族の権利」は3ポイントの小幅な改善にとどまりました。この低調なパフォーマンスにより、人権部門の総合スコアは2ポイント低下し、人権ランキングでは7<sup>位</sup>から8<sup>位</sup>に後退しています。同社は、取り組みを大幅に強化しない限り、近い将来ランキングの下位半分に落ち込む可能性があります。

- サプライヤーによる排出削減目標の設定に関しては引き続き高いパフォーマンスを維持し、2030年までに主要サプライヤーの95%がパリ協定に整合した排出削減目標を採用することを目指しており、すでに84%以上が準拠している。
- リサイクル鋼材に関する情報開示では後退しており、2024年の報告書では、これまで開示していたスクラップ使用量のデータを省略し、代わりに二次材料の集計データのみを提供している。
- バッテリーについては、特に子会社であるSUSTAINera Valorautoを通じて堅固な4R(再製造、修理、再利用、リサイクル)プロセスを運用しているが、使用済みバッテリーの処理に関する詳細なデータ(回収量、修理・再製造・リサイクルの実績、バッテリー種類別のリサイクル率)の開示を取りやめている。
- 「人権デュー・ディリジェンス全般」の区分では引き続きトップ5に入っており、強固な人権コミットメントおよびサプライヤー要件を備えるとともに、デュー・ディリジェンスの対象を一次サプライヤーに限定せず、採掘地にまで広げている。
- 責任ある鉱物調達に関する独立した方針を持たず、鉱物調達に関する明確なコミットメントも示していないわずか4社のうちの1社である。また、サプライチェーンマッピングに関する開示レベルも後退しており、サプライチェーンの製錬所・精製所の最新リストを公表していない。
- 「FPIC方針(Free Prior and Informed Consent Policy)」を新たに公表した唯一の自動車メーカーであり、「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」について採掘企業に積極的に働きかけているわずか3社のうちの1社である。しかし、残念ながらこの方針はサプライヤーには適用されないとみられる。
- 生活賃金の支払いを約束し、その算定方法を説明しているのはわずか2社であり、同社はそのうちの1社である。ただし、サプライヤーに明示的に生活賃金の支払いを求めるには至っていない。

## テスラ (1位)

BEV販売台数	1,836,477
自動車販売台数に占めるBEVの割合	100%
2026年ランク(2025年ランク)	1 (1)
総合スコア	49%
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	50%
人権を尊重した責任ある調達スコア	48%

テスラは2年連続でリーダーボード首位を維持しています。総合スコアが6ポイント上昇した結果、2位のフォードとの差は、2025年版の1ポイント未満から2026年版では4ポイント超へと拡大しました。

今回の改善は気候と環境部門で特に顕著で、同部門の総合スコアは9ポイント上昇しました。4つの区分のうち3つで改善が見られ、特に「アルミニウム」と「バッテリー」の区分で大きな進展がありました。

しかし、鋼材の脱炭素化に関しては引き続き多くの同業他社に遅れをとっており、バッテリーの循環利用の取り組みについて、より包括的で詳細な情報を提供することで、「バッテリー」区分のスコアをさらに向上させることができます。

人権部門でのパフォーマンスはばらつきがあり、テスラは人権関連の全区分において引き続きフォードを下回っています。一方で、「サプライチェーンにおける労働者の権利」の区分では13ポイントの顕著な改善を達成しました。これは、自動車メーカーとして初めて、サプライチェーンで権利侵害を受けた労働者に対して提供した救済措置の具体例を開示したことによるものです。もっともこうした進展は、自社事業における労働者の権利に関する問題のある実績とは、著しい対照をなしています。

その他の人権区分では今回、スコアは横ばいにとどまり、人権部門全体としての改善幅は3ポイントにとどまりました。これは、一部の競合他社と比べるとかなり控えめな改善です。

### 評価の要点

- 鋼材、アルミニウム、バッテリーの各サプライチェーンからのスコープ3排出量を細分化して開示している唯一の自動車メーカーである。また、バッテリーセルの製造時や主要材料ごとの排出量に加え、排出量データにおける一次データの比率を開示するなど、バッテリーのサプライチェーンに関する情報開示を引き続き改善している。こうした取り組みにより、同業他社にとっての優良事例の新たな基準を示している。
- サプライヤーに対する排出要件を強化し、排出量モニタリング計画書または独立した第三者による検証を受けた製品ライフサイクルアセスメント(LCA)のいずれかを必須としている。
- 北米において、排出原単位が2kgCO<sub>2</sub>e/kg未満の低炭素(低排出)アルミニウムの調達に関する新たな契約を締結した。一方、鋼材の脱炭素化では同様の進展が見られず、この分野のスコアは著しく低い。
- バッテリー用鉱物に関する環境デュー・ディリジェンスの指標において、最も高いパフォーマンスを示す企業の一つであり、ニッケル、リチウム、コバルトの各サプライチェーンに関して、特定されたリスクおよび措置の実施について詳細な情報を開示している。ただし、低炭素型(低排出)のバッテリー用鉱物の調達については、他社と比べて進展が小さい。
- 特定された人権リスクについては、引き続き最も透明性の高い企業の一つであり、紛争鉱物や移行鉱物を含め、十分な説明を行っている。
- 契約締結前に評価したサプライヤーの数や、確認された不適合の件数、監査を実施したサプライヤーの数など、デュー・ディリジェンスの取り組みの規模を示すデータについては、依然として開示していない。
- サプライチェーンマッピングの結果について詳細な情報を開示している唯一の企業であり、鉱物の直接調達契約について十分な説明を行っている数少ない2社のうちの1社である。

- 人権方針において「先住民族の権利に関する国連宣言(UNDRIP)」への明示的なコミットメントを新たに示したが、「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」については、依然として同様のコミットメントを明示していない。
- サプライチェーンでの労働者の権利侵害に対して提供した救済措置の具体例を開示している唯一の企業である一方で、労働協約を締結していないわずか4社のうちの1社である(米国ではテスラのみ)。

## トヨタ自動車(16位)

BEV販売台数	194,798
自動車販売台数に占めるBEVの割合	2%
2026年ランク(2025年ランク)	16 (14)
総合スコア	9%
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	10%

2026年版のリーダーボードでのトヨタ自動車のパフォーマンスは非常に残念な結果となりました。気候と環境部門の2つの区分では改善が見られたものの、それ以外のすべての区分では進展が見られない、あるいはスコアが低下しています。実際、トヨタは今回全体として最もパフォーマンスが悪化した企業となっており、総合スコアは2ポイント低下しました。その結果、リーダーボードの順位は14位から16位に後退しました。

気候と環境部門では、サプライチェーンも対象に含めた2030年温室効果ガス排出削減目標を新たに設定し、バッテリーの循環利用に関する追加的な情報開示を行ったことにより、「全般」と「バッテリー」の区分でスコアを改善することができました。しかしその一方で、鋼材・アルミニウムの脱炭素化では、広州汽車(GAC)および上海汽車(SAIC)と並び、引き続きスコア0%にとどまっているわずか3社のうちの1社となっています。

人権分野では、前回評価で見られた勢いを維持できませんでした。前回の改善を足がかりにするどころか、多くの人権関連の区分で後退しており、「労働者の権利」の区分では14ポイントの低下となりました。これはリーダーボードの全評価対象企業・全区分を通じて2番目に大きなスコア低下です。その結果、人権部門の総合スコアは6ポイント低下し、今回のリーダーボードにおいて、単一部門としては最大のスコア下落となりました。

### 評価の要点

- ライフサイクル全体を対象とするカーボンニュートラルの長期目標(2050年)と中期目標(2030年)を設定し、スコアP1、2、3排出量(サプライチェーンからの排出を含む)を明示的に対象としている。
- バッテリーの循環利用に関する情報開示を拡充し、大型バッテリーのリサイクル改善を目的とした「解体が容易な設計(Easy-to-Dismantle Design)」の採用などを具体例として示し、設計面からリサイクルプロセスの改善に取り組む具体的事例を開示している数少ない企業の一つとなっている。
- 人権デュー・ディリジェンスの基本的な要件の一部を依然として満たしていない。具体的には、サプライヤーに対して人権や労働者の権利の尊重を求めておらず、鉱物の調達に関する最低限のデュー・ディリジェンスを実施していない。また、サプライチェーン向けの苦情処理メカニズムを導入しておらず、人権リスク評価プロセスや特定された人権リスクに関してほとんど何も開示していない。さらに、同社が掲げる数少ない基本的人権に対するコミットメントやプロセスを裏付ける統計データや証拠も提供していない。
- サプライチェーンマッピングの仕組みを整備しているが、その結果として得られた情報は報告していない。一方で、責任ある鉱物イニシアチブ(RMI)への適合状況に関する情報など紛争鉱物に関連するリスクについては最低限の情報を提供し、サプライチェーンの製錬所・精製所のリストを一部公表している数少ない自動車メーカーの一つである。
- 紛争鉱物に関する進展とは対照的に、バッテリー用鉱物に関する人権および環境領域のデュー・ディリジェンスについては、具体的な証拠を示していない。
- 「先住民族の権利」の区分では依然としてスコア0%にとどまっており、この課題領域で最も遅れた企業の一つという位置づけをさらに固定化している。
- 「労働者の権利」については、最も基本的な対応すらいまだ講じていないにもかかわらず、進展は一切見られなかった。また、サプライチェーンで特定した労働者の権利に関するリスクについての情報開示も、前年より減少している。

## フォルクスワーゲン(5位)

BEV販売台数	923,977
自動車販売台数に占めるBEVの割合	11%
2026年ランク(2025年ランク)	5(5)
総合スコア	39%
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	46%

気候と環境部門では、「アルミニウム」の区分で顕著な改善が見られ、スコアは12ポイント上昇しました。低炭素型(低排出)のアルミニウムに関する新たな供給契約を開示したことに加え、アルミニウムのクローズドループ・リサイクルシステムに関する情報開示を拡充したことで、追加のポイントを獲得しています。しかし、低炭素型(低排出)の鋼材・アルミニウムについて複数の契約を締結しているものの、これらサプライチェーンの脱炭素化に向けた具体的な目標や個別の戦略、進捗状況の詳細な報告は十分に示されていません。

人権分野では、総合スコアが9ポイント上昇し、比亞迪(BYD)と並んで全体で2番目に大きな改善幅となりました。昨年版では人権部門で最大の改善を記録しており、同社の取り組みが着実な改善基調にあることがうかがえます。この力強い改善ペースが継続していることから、総合順位は5位のままであるものの、人権部門のランキングでは5位から3位へと順位を上げ、この課題領域での優良企業としての存在感をさらに確かなものとしています。特に注目されるのは、「先住民族の権利」に関するコミットメントの強化と情報開示の拡充により、同区分で17ポイントの改善を達成した点です。

フォルクスワーゲンのスコア改善の主な要因の一つとなっているのが、同社が公表している詳細な「責任ある原材料報告書(Responsible Raw Materials Report)」です。同報告書では、複数のサプライチェーンおよび課題にわたる環境および人権領域のデュー・ディリジェンスの取り組みについて、調査対象となった自動車メーカー全18社の中で最も包括的な情報が提供されています。その結果、気候と環境部門および人権部門の双方において、複数の評価指標でポイント獲得につながっています。

### 評価の要点

- 2050年に実質排出ゼロを達成するという目標を掲げているが、2030年の中間目標は使用段階のスコープ3排出量のみを対象としており、サプライチェーン上流や購入した商品に伴う排出は対象外となっている。
- 森林破壊リスクの管理で業界をリードしており、レザーと天然ゴムの新規契約において持続可能性に関する要件を契約上の義務としている。
- アルミニウムのサプライチェーンにおける脱炭素化で顕著な進展を示しており、アウディはアルミニウム管理イニシアチブ(ASI)に参画し、ボルシェはノルスク・ハイドロ(本社:ノルウェー)と低炭素型(低排出)のアルミニウムで提携している。一方で、「鋼材」区分では進展が停滞している。
- デュー・ディリジェンスの取り組みについて高い透明性を維持している。特定された人権リスク(紛争鉱物・移行鉱物を含む)について十分な説明を行っている数少ない自動車メーカーの一つであるほか、契約締結前に評価したサプライヤーの数を、その階層の詳細とともに開示しているわずか2社のうちの1社である。
- サプライヤー監査、不履行事例、是正措置計画に関するデータを開示していないため、サプライチェーンにおけるモニタリングの規模と結果をいまだ示していない。
- 苦情処理に関する情報開示では後退しており、サプライチェーンにおける苦情の種類・階層・地域別の内訳や、その対応結果に関する情報提供を行わなくなった。これは、かつてフォルクスワーゲンが同業他社に対し優良事例を示していた課題領域である。
- 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の原材料調達を義務付け、これに関して採掘企業に直接働きかけている自動車メーカーは、メルセデス、フォードと同社の3社のみである。
- 「先住民族の権利」の区分で大きな進展を遂げており、新たな「責任ある原材料方針(Responsible Raw Materials Policy)」に「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」へのコミットメントを明示したほか、採掘段

階までを対象としたリスク特定プロセスにFPICおよび先住民族のその他の権利に対するリスクを組み込み、サプライチェーンのどの段階でリスクが生じているかを開示している。

- サプライチェーンの労働者の権利に関するリスクについて、どのように労働者自身から意見を聴取しているかを開示している数少ない企業の一つである。

## ボルボ(3位)

BEV販売台数	162,132
自動車販売台数に占めるBEVの割合	23%
2026年ランク(2025年ランク)	3(4)
総合スコア	44%
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	55%
人権を尊重した責任ある調達スコア	32%

ボルボは2026年版リーダーボードでも堅調なパフォーマンスを示しました。リーダーボードの8つの区分のうち7つで進展を遂げ、総合スコアは6ポイント上昇しています。この着実な改善により、同社はリーダーボードで順位を1つ上げ、3<sup>位</sup>に浮上しています。

気候と環境部門ではトップの座を維持しており、スコアを11ポイント改善しました。その結果、ボルボの総合スコアは、同部門の平均スコアの2倍以上となっています。鋼材・アルミニウムの脱炭素化においても引き続き優れたパフォーマンスを示して同業他社をリードし、その差はさらに大きくなっています。また、ライフサイクルアセスメント(LCA)報告書で鋼材、アルミニウム、バッテリー由来の排出量について車両モデル別に細分化したデータを公表している唯一の企業でもあります。

鋼材とアルミニウムでは業界をリードしていますが、「バッテリー」の区分では進展が乏しく、スコアは上位3社の半分未満にとどまっています。持続可能なバッテリーの開発を目的とするEV用バッテリー企業ノボ・エナジーの買収は、この区分でスコアを改善する機会となり得ます。

人権分野でも改善は見られましたが、その進展は比較的控えめでした。「労働者の権利」を除くすべての人権関連区分で平均3ポイントの改善を示した一方で、「労働者の権利」では6ポイントの後退となっています。その結果、人権分野全体では平均でわずか1ポイントの改善にとどまり、人権ランキングは6<sup>位</sup>から7<sup>位</sup>へと後退しました。なお、「先住民族の権利」については初期的な取り組みを開始したものの、この区分のスコアは依然として8%にとどまっています。

### 評価の要点

- ビジネスパートナー向けの最新の行動規範で、サプライヤーに水使用量削減に向けた目標の設定を求めており、2年以内にサプライチェーンの水管理に関する報告を拡充する計画である。
- 自然と生物多様性(2024年9月)、持続可能な原材料(2024年9月)、責任ある調達(2025年1月)に関する新たなポジションペーパーを公表した。
- 自社の電気自動車(EV)について、鋼材、アルミニウム、バッテリー由来の排出量を細分化して示した、包括的かつ詳細なLCAを開示している。
- 低炭素型(低排出)の鋼材・アルミニウムとリサイクルされた鋼材・アルミニウムの使用拡大について、細分化した目標を設定している唯一の企業である。
- バッテリーのリサイクル、修理、再利用、二次利用の取り組みの実施状況について、細分化された定量データを開示している。
- リスク評価プロセスの完全な説明を外部の人権専門家との協議を含め提供している数少ない企業の一つであるが、特定された人権リスク(紛争鉱物や移行鉱物に関連するものなど)に関して開示されている詳細は極めて限定的である。
- 欧州バッテリー規則に沿った初のバッテリーパスポートをすでに導入している。この証明書はアプリおよびQRコードを通じてアクセス可能で、車両バッテリーに含まれるコバルト、ニッケル、グラファイト、リチウム、マイカ(雲母)の原産国情報を示している。
- サプライチェーンの製錬所・精製所のリストは依然として開示していないが、責任ある鉱物イニシアチブ(RMI)への適合状況に関する一部情報は開示しており、責任ある鉱業保証のためのイニシアチブ(IRMA)基準による監査に関しては、採掘企業に直接働きかけている。

- サプライヤーに対し、「自由意思による、事前の、十分な情報に基づく同意(FPIC)」の尊重を求め、期待される内容について最小限の指針を提供するようになった。しかし、これらの要件がどのように履行されているかを示す証拠は開示していない。
- 生活賃金の支払いを約束しているわずか3社のうちの1社であり、サプライヤーに対しても生活賃金の支払いを明示的に求めるようになった。