

環境およびサステナビリティ における海外の潮流と 日本企業における影響

EY Global, JBS (ジャパン・ビジネス・サービス) Global Leader

菊井 隆正

Takamasa Kikui



1. はじめに

世界各国を毎月回っていると、日本企業の前線でご活躍されている経営陣の皆様から現場での課題を直接うかがう貴重な機会をいただきます。そのなかでも今年には持続可能な経済への移行における動向が目立ちます。なかでも以下のとおり、欧米ではサステナビリティの開示制度への対応、アジア・中国ではEV改革による自動車業界の日本企業の対応が必要となってくると思われま

す。CSRDの特徴として、ESRSにおける大量の開示要求のうちどの項目を開示するかについては、企業が環境および人類に与えるインパクト、環境および人類が企業に与える財務的影響の双方の観点から重要であるか否かの評価・判断（いわゆるダブルマテリアリティ評価）が必要になりますが、このプロセスを実務的にどのように行っていくかが欧州に進出しているCSRD適用対象日系企業の直近の課題となると考えられます。

2. 欧州の状況

まず欧州においては欧州グリーン・ディールの一環として2023年1月に企業サステナビリティ報告司令（CSRD）が施行され、今後企業は欧州サステナビリティ報告基準（ESRS）のもとでサステナビリティ情報を報告する義務が生じます。欧州の大規模な上場企業や銀行、保険会社に対しては2024年1月1日以降に開始する事業年度から適用されますが、在欧日系子会社の場合は、売上50百万ユーロ、総資産25百万ユーロ、従業員数250人以上のうちの2つ以上を満たす場合に大企業となり、2025年1月1日以降に開始する事業年度から開示が必要となります。また欧州中間親会社において傘下の子会社を含めたグループとして上記の閾値を超えた場合にはサブ連結グループでの開示が必要となります。加えて、欧州域内での売上150百万ユーロを有する欧州域外の最終親会社は、連結グループ全体で2028年1月1日以降開始する事業年度から欧州域外企業向けESRSに準拠した開示が必要となるため、将来は欧州子会社だけでなく、日本の連結グ

3. 米国の状況

次に米国においては、2023年9月にカリフォルニア州議会によって、気候変動に関する2つの開示法令（SB-253、SB-261）が可決されました。これはカリフォルニア州において一定規模以上（前事業年度の売上が10億米ドル超、もしくは5億米ドル超）の事業を営んでいる公開企業と非公開企業の双方に適用され、2025年の情報をもとに2026年にはそれぞれの法令において定められている開示が義務付けられるものです。企業に気候変動に関する情報開示を法定義務化する州法令は全米初となります。これに対して米国証券取引委員会（SEC）の気候開示規則案はSEC登録企業を適用対象としているため、当該カリフォルニア州における法令の適用対象となる企業数は、SECの対象となる企業数を大きく上回り、条件を満たしている事業を営んでいる日本企業の子会社も対象となります。

したがって当該開示の対象となる可能性のある会社は、要求される事項を遵守するための情報収集および新規のプロセス、システムおよび統制の構築などへの

対応に着手することが望まれます。また世界各国における対応の重複を避けるために、その他のフレームワークの要求事項に従って作成される報告書によって、カリフォルニア州における法令の要求事項が満たされるかどうかについても検討することが望まれます。なお事業規模により、開示情報に対する合理的保証、限定的保証、開示のみで保証の必要がない場合に分かれます。

4. アジアの状況

(1) 中国の状況

不動産市場による影響が心配される中国に目を向けると、欧米のようなサステナビリティ・環境における政府の包括的な企業の開示制度はまだ進展していません。一方、自動車産業ではEV化が急激に加速しており、日本企業の対応が迫られています。中国の日系企業関連事業の約半分は自動車産業が占めており、現地EVメーカーの急成長により、日系メーカーの売上と市場シェアの低下、完成車メーカーの撤退やその一部の工場での製造停止の動きなどにより、足元では自動車部品業界の減損会計の相談も多くなっています。撤退の可能性などの報道もあるため、それを見た消費者は車を買いにくくなるといった影響もあります。本筋から外れますが、コロナ前後での消費行動の変化や事業環境の急激な変化により、日系企業の中では、自動車産業以外でも中国市場戦略の方向性の変化への対応が急務となり、既存現地法人の事業構造改革として、清算・統合・アライアンス・中国統括会社機能の強化・人事改革などさまざまな再編・事業改革を検討・実行する会社が増えています。

(2) アセアンの状況

さてアセアンにおいても中国同様に、現時点では各国政府／地域による包括的なサステナビリティ・環境における企業の開示制度は進展していませんが、欧州の会社と取引する際に、欧州のサステナビリティ制度、特に人権に関する対応が必要となってきています。一方で中国同様、自動車産業において変革が起きています。これまでアジアのデトロイトと呼ばれ日系自動車メーカーが大きな地位を築いてきたタイですが、最近ではBYDなどの中国EVメーカーの勢いが激しく、一方で日本メーカーは急速なEV化に対応できていません。なおタイにおいてはEV生産にかかわる優遇税制などの制度があり国としてEV生産に力を入れているものの、アジア内における他国の巻き返しも激しく、このアジアにおける縮図に変化が起きるかもしれません。

その筆頭はインドネシアであり、インドネシアはEV化への対応により、もしかすると自動車生産の覇権をタイから奪うかもしれません。インドネシアはニッケルの埋蔵量が世界最大とされており、ニッケルを加工せずそのまま輸出することが2020年に禁止されています。これに伴い、主として中国や韓国のメーカーが現地でEV用バッテリーの生産等を行うために大規模な投資を開始しており、これによりインドネシアがアセアンにおける自動車の一大生産地になる可能性があります。なおこれらの生産は当初は輸出向け中心であるかもしれないものの、インドネシアは世界第4位の人口を抱えておりその人口ピラミッドも理想的であることから、将来のマーケットとしても有望と考えられます。

5. あとがき

生成AIや高齢化社会と並んで「環境を守る」といったテーマは今後の企業のパラダイムシフトを余儀なくされる課題であり、海外での動向をいち早く察して、持続可能なビジネスモデルを実現していく必要が感じられる年となるのではないのでしょうか。

(著者紹介)

- ・2007年にEY Australiaのパートナーに昇格し、日本企業の海外活動を支援するEY GlobalのネットワークであるJBSのオセアニアリーダーに就任
- ・2019年7月に東京に拠点を移し、JBSのグローバル統括責任者（アジア太平洋地域統括責任者を兼務）となる（現任）
- ・公認会計士（オーストラリア）
- ・NSW州立大学Australian Graduate School of Management 経営学修士号（MBA）取得

