

電気自動車（BEV）に関するよくある質問（FAQ）

最終更新：2026年3月18日

<台数データ>

トヨタ単体（含むレクサス）の2025年（1月～12月）世界販売：約1,053万台

2025年の販売構成：ハイブリッドが約44%、BEVは約1.9%

BEVのみの比率で見ると、全体の約1.9%ですが、HEVやPHEV、FCEVを含めた電動車全体の割合は、47.4%です。今すぐCO2を減らすことができるHEVを軸にプラクティカルな移行を進めています。

	全体	うち HEV	うち PHEV	うち FCEV	うち BEV
国内販売	1,501,263	888,030	19,688	422	4,227
海外販売	9,035,544	3,722,625	164,157	835	194,910
世界販売	10,536,807	4,610,655	183,845	1,257	199,137

なお、トヨタグループ全体（トヨタ+ダイハツ+日野）の2025年世界販売台数は、11,322,575台で過去最高

Q1. 「トヨタは電気自動車（BEV）で出遅れている」のですか？

A. BEV（電気自動車）の「販売台数規模のみ」で比較した場合、先行メーカーとの差があるのは事実です。一方で、トヨタは「敵は炭素」という考え方のもと、カーボンニュートラル（脱炭素化）の実現に向けて、特定の技術やパワートレーンに限定するのではなく、各国・地域のエネルギー事情やインフラ状況、お客様のニーズに応じた最適な選択肢を提供することが重要であると考えています。具体的には、電気自動車（BEV）、ハイブリッド車（HEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、燃料電池車（FCEV）、水素エンジン車など、多様なパワートレーンの開発・提供を進め、電動化を推進しています。まずは、今すぐCO2を減らすことができるHEVやPHEVを軸に、プラクティカルな移行を進めています。

トヨタはHEVをはじめとする電動車の普及や環境技術の進化により、グローバル新車の平均CO2排出量を、2024年度は2010年比で、32%削減しています。さらに、クルマの走行だけでなく、燃料をつくる段階も含めたGHG（温室効果ガス）排出量についても、2030年には2019年比で33%以上、2035年には2019年比で50%以上を削減する目標を掲げています。

トヨタは「誰ひとり取り残さない」という考えのもと、世界中の様々な環境や使用条件に対応できる複数の選択肢を用意することで、実効性のあるカーボンニュートラルの実現を目指しています。また、未来を予測するのではなく、すぐに変化に対応できるよう、多様な選択肢を準備しておくことが大切であると考えています。BEVの販売台数のみで「出遅れ」と評価されることがありますが、カーボンニュートラルへの貢献という観点では、幅広い電動車の普及を通じて取り組みを進めています。

Q2. なぜ「BEV一本化」ではなく、複数の選択肢を重視するのですか？

A. 電動化が進む環境や条件は、国や地域によって異なるだけでなく、お客様一人ひとりの暮らし方や使用用途によっても大きく異なります。例えば、充電インフラが整備されていない国や地域では、新規のインフラ設備を必要としないHEVが、今すぐできるCO2削減として最も現実的な選択肢となります。また、クルマが使われる環境も、都市部だけでなく、寒冷地や砂漠地帯、農村部や炭鉱といった過酷な環境など、多岐にわたるため、求められる性能や信頼性は同一ではありません。

トヨタは、それぞれのお客様の生活環境や価値観に寄り添い、最適な選択肢を提供することが重要であると考えています。

Q3. 「マルチパスウェイ」とは何ですか？

A. マルチパスウェイ戦略とは、カーボンニュートラル実現に向けて、特定の技術（例えば BEV のみなど）に限定せず、複数の電動化技術を開発・普及させるアプローチのことです。トヨタは、「地域ごとのエネルギー事情やインフラ状況」「一人ひとりのお客様の使い方・価値観」は多様であるという前提に立ち、最適解は一つではないと考えています。

Q4. 今後の BEV 開発に関する戦略を教えてください

A. トヨタは、次世代 BEV や電池の開発・生産に向けて、2030 年までに約 5 兆円規模の投資を行うことを公表しており、2030 年にグローバルで年間 350 万台の BEV 販売を基準としてペースを定めています。足元の計画としても、2026 年までに新たに 10 モデルの BEV を投入し、年間 150 万台の販売をめざすとともに、クルマ屋がつくる今までとは全く異なる「次世代 BEV」を 2026 年に投入します。

また、技術面では、全固体電池（小型・軽量で短い充電時間/2027～2028 年の実用化を目指す）や、次世代電池（航続距離 1,000km かつ充電時間 20 分以下を目指す）の開発を進めています。また、車体を 3 分割する「新モジュール構造」や「ギガキャスト」の採用、自走搬送などを取り入れ、開発・生産のリードタイムを半減させるなど、クルマ屋ならではの新しい BEV のつくり方に挑戦しています。トヨタの BEV はただ電気で走るだけでなく、ソフトウェア基盤「Arene（アリーン）」を通じて継続的に進化する SDV（ソフトウェア・ディファインド・ビークル）です。この「Arene（アリーン）」は、新型 RAV4 に初めて採用され、すでに SDV 量産の第一歩を踏み出しています。ソフトウェアの力で、昔のあこがれのクルマの「操作・音・振動」を再現するなど、クルマ好きがワクワクするような「愛車」としての価値も追求していきます。BEV 開発で追求した技術は、HEV や PHEV の進化にも直結します。

以上