

TOYOTA

# Sustainability Bond Report

|| 2026年1月 ||



## INDEX

- |  |                   |                     |
|--|-------------------|---------------------|
|  | 02 サステナビリティへの取り組み | 07 調達資金の使途と対象プロジェクト |
|  | 03 トヨタフィロソフィー     | 11 調達資金の充当状況        |
|  | 04 モビリティカンパニーへの変革 | 12 インパクト（効果）        |
|  | - 04 カーボンニュートラル   |                     |
|  | - 06 移動価値の拡張      |                     |



## サステナビリティへの取り組み

トヨタはグループの原点である「豊田綱領」に「上下一致、至誠業務に服し、産業報国の実を挙ぐべし」とあるように、「世のため人のためになる仕事をすること」「クルマづくりを通じて人々の幸せや社会の発展に貢献すること」こそ、トヨタが大切にすべき価値観や行動規範であると考えています。

その原点に立ち返って、2020年に取りまとめた「トヨタフィロソニー」において、私たちは、トヨタの使命を「幸せの量産」と定めました。お客様をはじめとする世界中のステークホルダーの幸せに貢献するために、社会と企業の持続的な発展をめざす。これは言い換えれば、「サステナビリティ経営」を実践していくことに他なりません。



こうした考えに基づき、トヨタは社会課題解決に資するプロジェクトのための資金を調達することを目的とし、2021年3月、サステナビリティボンド・フレームワーク（以下、「本フレームワーク」）を設定しました。

本フレームワークは、国際資本市場協会（ICMA）が定めるグリーンボンド原則2018、ソーシャルボンド原則2020およびサステナビリティボンド・ガイドライン2018に適合している旨のセカンド・パーティ・オピニオンを、独立した外部機関であるムーディーズESGソリューションズ（旧 Vigeo Eiris）より取得しています。

**LINK** トヨタ サステナビリティボンドフレームワーク [↗](#)



# トヨタフィロソフィー



## MISSION

**わたしたちは、幸せを量産する。**  
 だから、ひとの幸せについて深く考える。  
 だから、より良いものをより安くつくる。  
 だから、1秒1円にこだわる。  
 だから、くふうと努力を惜しまない。  
 だから、常識と過去にとらわれない。  
 だから、この仕事は限りなくひろがっていく。

## VISION

**可動性（モビリティ）を社会の可能性に変える。**  
 不確実で多様化する世界において、  
 トヨタは人とモノの「可動性」=移動の量と質を上げ、  
 人、企業、自治体、コミュニティができるることをふやす。  
 そして、人類と地球の持続可能な共生を実現する。

## VALUE

### トヨタウェイ

ソフトとハードを融合し、パートナーとともに  
 トヨタウェイという唯一無二の価値を生み出す。

#### 【ソフト】

より良い社会を描く  
 イマジネーションと  
 人起点の設計思想。  
 現地現物で本質を見  
 極める。

#### 【ハード】

人とモノの可動性を  
 高める装置。パート  
 ナーとともにつくる  
 プラットフォーム。これ  
 らをソフトによって柔  
 軟に、迅速に変化さ  
 せていく。

#### 【パートナー】

ともに幸せをつくる  
 仲間（顧客、社会、コ  
 ミュニティ、社員、ス  
 テークホルダー）を  
 尊重し、それぞれの  
 力を結集する。

自動車産業は今、100年に一度の大変革の時代にあります。先の見通し難い時代だからこそ、グローバルに働く従業員とその家族のために、そして、これからトヨタを支えていく次世代のために、未来への道標となる「トヨタフィロソフィー」をまとめました。

トヨタフィロソフィーでは、私たちのミッションを「幸せの量産」と定義しました。自動織機を発明した豊田佐吉と当時不可能といわれた国産自動車づくりに挑戦した豊田喜一郎。二人が本当につくりたかったものは、商品を使うお客様の幸せであり、その仕事に関わるすべての人の幸せでした。たとえ、つくるものが変わったとしても、「幸せ」を追求することは決して変わりません。また、「良品廉価」を追求し、より多くの人々にお届けすることも大切にしてきました。トヨタがトヨタであるために必要なことは「量産」です。トヨタは「幸せ」の「量産」にこだわっていきます。

次に、使命を実現するためのビジョンとして、「可動性（モビリティ）を社会の可能性に変える」を掲げました。「可動性」という言葉には、「一人ひとりが行動を起こす」という意味が込められています。今の私たちに求められていることは、トヨタに働く一人ひとりが、企業人として、その前に、一人の人間として、地球環境も含めた人類の幸せにつながる行動を起こすことだと思っています。そして、「トヨタウェイ」に基づき、ものづくりへの徹底したこだわりに加えて、人と社会に対するイマジネーションを大切にし、様々なパートナーと共に、唯一無二の価値を生み出します。

豊田綱領から続く当社のフィロソフィーは、SDGsの「誰ひとり取り残さない」という精神そのものだと思います。そして、このフィロソフィーに基づいて経営することが、SDGs、国際社会が目指す「より良い世界づくり」に持続的に取り組むことにつながると考えています。



# モビリティカンパニーへの変革

トヨタの使命は「幸せの量産」であり、創業以来、クルマづくりを通じて、社会の発展に貢献し、お客様をはじめとする世界中のステークホルダーの幸せな暮らしのお役に立つことをめざしてきました。誰ひとり取り残すことなく、すべての人に移動の自由と楽しさをお届けしたい。安全・安心で、持続可能なモビリティ社会を実現したい。そのため私たちがめざしているのがモビリティカンパニーへの変革です。

将来にわたって、クルマが世の中の役に立ち、人々を笑顔にするモビリティであり続けるためには、交通事故や環境負荷の増大、渋滞など、クルマが生み出すネガティブな影響を最小化し、同時に、利便性や快適性、運転の楽しさなど、ポジティブな面を最大化していくことが必要だと考えています。私たちは「カーボンニュートラル」と「移動価値の拡張」を2つの重点テーマとして、モビリティカンパニーへの変革を進めていきます。



## カーボンニュートラル

### マルチパスウェイ

私たちの暮らしを支えているのは、エネルギーです。クルマの未来を変えていく上でも、エネルギーの未来に向き合うことが大切です。将来的には、再生可能エネルギーの普及を通じて、社会を支えるエネルギーは電気と水素に収れんしていくと考えられます。一方で、足元では国・地域ごとにさまざまなエネルギー事情があり、トランジションのペースは異なります。こうした背景認識のもと、中長期的には電気と水素の未来を見据えながら、短期的にはエネルギーの実情・多様なお客様ニーズに応える選択肢を提供し、現実に即したトランジションを進めていくのが、トヨタのマルチパスウェイの考え方です。

当社は実践的なCO<sub>2</sub>削減に貢献するハイブリッド車の多様なラインアップを基盤に、マルチパスウェイの取り組みの解像度を上げるべく、選択肢の具体化を着実に進めています。内燃機関においては、レースを通じて鍛えている水素エンジンの技術をはじめ、長年培ってきた燃焼技術を磨いて、環境性能の高い小型・高効率な新エンジンを開発しています。次世代バッテリーEV(BEV)の小型電動ユニットも活用し、電気リッチなハイブリッド車・プラグインハイブリッド車を生み出すことをめざしています。次世代BEVでは、原理原則に立ち返って、クルマの構造・設計とモノづくりの合理化に取り組み、デザインはもちろん、空力をはじめとするBEVの最適な性能にこだわって開発を進めています。小型電動ユニットなど、磨いた技術をその他のパワートレーンの進化にも活かしていきます。水素で走るFCEVは、まずは商用車を軸に事業・市場の基盤づくりを進めています。エネルギー事業者をはじめ、「つくる」「はこぶ」「つかう」のバリューチェーン全体で連携し、水素からつくるe-fuelの普及につなげることも視野に入れて取り組んでいます。





## 環境チャレンジ

当社は常に世の中の声や動きを把握し、何に注力すべきかを考え、将来の課題に先んじて新たな発想と技術で環境課題に取り組んできました。しかし、気候変動、水不足、資源枯渇、生物多様性低下などの地球環境の問題は日々拡大し、深刻化しています。これらの問題に私たち一人ひとりが向き合い、20年30年先の世界を見据えて挑戦を続けていくために、2015年10月に「トヨタ環境チャレンジ2050」を策定しました。6つのチャレンジのもと、「CO<sub>2</sub>ゼロ」と「プラスの世界」を目指した取組みを推進し、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

“CO<sub>2</sub>ゼロ”を成し遂げるライフサイクルCO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ

2050年ライフサイクル<sup>\*1</sup>におけるGHG排出量をカーボンニュートラル



2050年新車<sup>\*2</sup>の走行における平均GHG排出量<sup>\*3</sup>をカーボンニュートラル

## 事業活動全体

2050年事業活動<sup>\*4</sup>におけるGHG排出量をカーボンニュートラル



2050年グローバル工場<sup>\*5</sup>  
CO<sub>2</sub>排出ゼロを目指す

## “プラスの世界”を成し遂げる

## 水環境インパクト最小化チャレンジ



各国地域事情に応じた水使用量の最小化と排水の管理



日本で培った「適正処理」やリサイクルの技術・システムのグローバル展開を目指す



人と自然が共生する未来づくりへのチャレンジ  
自然保全活動の輪を地域・世界とつなぎ、そして未来へつなぐ

\*1 トヨタ自動車・連結会社の事業活動のエネルギー消費にともなうGHG排出量、およびトヨタ自動車・連結会社ブランドのクルマに関連する取引先やお客様におけるGHG排出量が対象（台当たり、Scope1,2,3）（2050年はトヨタ自動車および一部連結会社が対象）

\*2 トヨタ自動車・連結会社ブランドの完成車が対象（Scope3 カテゴリー 11）（2035年、2050年はトヨタ自動車のみ対象）

\*3 台当たり、gCO<sub>2</sub>e/km、Well to Wheel：走行時に排出するGHGに加え、燃料、電力の製造段階で排出するGHGも含む

\*4 トヨタ自動車・連結会社の事業活動のエネルギー消費にともなうGHG排出量、および連結会社以外のトヨタ自動車ブランドの生産におけるGHG排出量が対象（Scope1,2+自主的な取り組み）

\*5 トヨタ自動車・連結会社の工場のエネルギー消費にともなうCO<sub>2</sub>排出量、および連結会社以外のトヨタ自動車ブランドの生産におけるCO<sub>2</sub>排出量が対象（Scope1,2+自主的な取り組み）





## ★★★ 移動価値の拡張

「カーボンニュートラル」とともにクルマの未来を変えていくもうひとつのテーマが「移動価値の拡張」です。これからのクルマは電動化、知能化、多様化が進んでいくことで、社会とつながった存在になってまいります。そして、社会とつながったクルマは、通信や金融など人々の暮らしを支える様々なサービスとも密接につながり、モビリティを軸にした新しい付加価値の輪が広がってまいります。当社は誰もが自由に、楽しく、快適に移動できるモビリティ社会の実現をめざして、世界中のお客様にモビリティの選択肢を提供することで多様な移動ニーズへの貢献を果たしていきます。

### 安全・安心への取り組み

当社では安全なモビリティ社会の実現に向け、人・クルマ・交通環境の「三位一体の取組み」および、事故に学び、新たな安全技術を開発し商品に生かす「実安全の追求」が重要と考えています。また、「交通事故死傷者ゼロ」に向けた安全技術の基本的な考え方として「統合安全コンセプト」を掲げ、安全なクルマづくりを推進しています。

具体的に、予防安全では、重大死傷事故低減に寄与する機能を取り入れたToyota Safety Senseは、先行車や歩行者との衝突回避支援または被害軽減を図る複数の予防安全機能をパッケージ化しています。Toyota Safety Senseは2015年の市場投入以来、グローバル累計装着台数5,000万台を達成（2024年10月）しています。

さらに衝突安全では、衝突エネルギーを吸収するボディ構造と、乗員を効率的に保護する装置を組み合わせ、衝突の被害を最小限に抑えることを目的とし、1995年、世界トップレベルの安全性を追求するため、GOA (Global Outstanding Assessment) という衝突安全性能に関する当社独自の厳しい社内目標を設定し、衝突安全ボディおよび乗員保護装置を開発しました。以後、トップレベルの衝突安全性能を維持するために、GOAを常に進化させ、多様な事故における実安全性を高めています。

また、「交通事故死傷者ゼロ」の実現のため、当社は、1990年代から自動運転技術の研究開発に取り組み、人とクルマが心を通わせながらお互いを高め合い、気持ちの通った仲間のように共に走るという当社独自の自動運転の考え方「Mobility Teammate Concept」のもと、自動運転技術により、高齢者や体の不自由な方を含むすべての人が安全、スムース、自由に移動できる社会を目指しています。「Mobility Teammate Concept」に基づいて開発された高度運転支援技術Lexus Teammate、Toyota Teammateは、自動車専用道路での運転支援Advanced Drive、駐車場での駐車支援Advanced Parkにより、ドライバーとクルマが連携して安全性を高めるとともに、安心感の高い走りを実現し、目的地まで疲れにくく、快適な移動を実現します。ディープラーニングを中心としたAI技術も取り入れ、運転中に遭遇し得るさまざまな状況を予測・対応した運転を支援します。加えて、ソフトウェアアップデートに対応しており、無線通信、または有線接続により、最新版のソフトウェアに更新が可能です。

クルマの用途は幅広く、ニーズはますます多様化しており、トヨタは、個人所有車両「POV (Personally Owned Vehicle)」向けに加えて、ヒト、モノの移動に関わる事業「MaaS (Mobility as a Service、マース)」分野における自動運転技術の研究開発にも取り組んでいます。法人向け販売車両の高度な自動運転技術を早期に市場に導入し、データ収集・分析からのフィードバックを通じて自動運転技術をさらに進化させていきます。





## 調達資金の使途と対象プロジェクト

当社により発行されるサステナビリティボンドの調達資金と同等額が、新規又は既存の、以下に記載する適格基準を1つ以上満たす事業（以下「適格事業」）に充当されます。適格事業は「適格グリーン事業」と「適格ソーシャル事業」からなります。なお、既存事業に充当する場合は、当社のサステナビリティボンドの発行日から36ヶ月前までの適格事業を対象とすることにします。



安全なモビリティ社会の実現、  
交通弱者への移動機会の提供  
▶  
(適格ソーシャル事業区分)

ページ  
08



自動車走行時における  
CO<sub>2</sub>排出量の削減  
▶  
(適格グリーン事業区分)

ページ  
09



工場・事業所等における  
CO<sub>2</sub>排出量の削減  
▶  
(適格グリーン事業区分)

ページ  
10



## 安全なモビリティ社会の実現、 交通弱者への移動機会の提供 (適格ソーシャル事業区分)

適格事業区分	適格基準	ターゲット層
 <b>安全技術</b>	<b>先進安全技術および高度運転支援技術</b> 交通事故死傷者ゼロの実現に向けた、「先進安全技術*6」および「高度運転支援技術*7」の開発・製造に関する研究開発費および製造原価	運転手・乗員・歩行者等 (高齢者・子供・身体障がい者等の交通弱者を含む全ての人々)
 <b>福祉車両</b>	<b>福祉車両</b> 高齢者や身体障がい者等向けの福祉車両（ウェルキャブ）の開発・製造に関する研究開発費および製造原価	運転手・乗員（高齢者・身体障がい者等の交通弱者）

\*6 重大死傷事故低減効果が見込める機能をパッケージ化したToyota Safety Sense等

\*7 トヨタ独自の「Mobility Teammate Concept」の考え方のもと、高齢者や身体障がい者を含む全ての人が安全、スムース、自由に移動できる社会を目指して開発

### 予防安全パッケージ「Toyota Safety Sense」

先行車や歩行者との衝突回避支援または被害軽減を図る「プリクラッシュセーフティ（PCS）」、車線逸脱による事故の予防に貢献する「レーンディバーチャーラート（LDA）」、夜間の前方視界確保を支援する「オートマチックハイビーム（AHB）」などを中心とする、複数の予防安全機能をパッケージ化したToyota Safety Sense（TSS）は、144の国・地域への導入が進み、グローバル累計装着台数が5,600万台（2025年7月）を達成しました。

また、ドライバー監視の下、高速道路や自動車専用道路上での運転を支援する高度運転支援「Toyota Teammate (Advanced Drive・Advanced Park)」の搭載車種も広がっており、安全な社会へのさらなる貢献につながっています。



重大死傷事故低減につながる予防安全機能をパッケージ化

### 福祉車両「ウェルキャブ」

ウェルキャブは、お身体の不自由な方や高齢の方はもちろん、介助する方にとっても快適で安全なクルマである必要があります。また、どなたにも簡単で使いやすいクルマであること、福祉車両を開発していく上で、最も基本となるこの考えをもとに、トヨタはウェルキャブを開発しています。「移動する自由」をもっと身近なものにするために、トヨタはウェルキャブを通して、すべての人に快適で素敵なお暮らしをサポートします。



ウェルキャブを通じて、すべての人に「移動する自由」を



## 自動車走行時におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減

(適格グリーン事業区分)

適格事業区分	適格基準	環境目標
グリーン輸送	<b>ゼロエミッション車</b> 電気自動車（BEV）の車両および構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および製造原価 燃料電池自動車（FCEV）の車両および構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および製造原価	気候変動の緩和

### 自動車走行時におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減 ～ゼロエミッション車～

トヨタはクルマのライフサイクル全体で、2050年カーボンニュートラルの実現に全力で取り組んでいます。パワートレイン開発においては、「マルチパスウェイ」の取り組みのもと、エネルギーの未来と世界中のお客様のニーズに寄り添った多様なモビリティを展開しています。

中でも重要な選択肢の一つであるBEVは、将来の普及期を見据えて、ラインアップの拡充や次世代BEVの開発に取り組んでいます。2025年もC-HR+、bZ4X、Lexus RZ、Lexus ESなど、多様なBEVを導入しました。

また、BEVにとっての心臓とも言える電池については、2024年10月にプライムアースEVエナジー<sup>\*8</sup>がトヨタバッテリーとして再出発しました。トヨタの名を冠したバッテリー会社として、グループのバッテリー事業をリードするとともに、日本の電池の競争力向上も目指していきます。さらに、2025年4月には、海外初となるトヨタ内製電池製造会社Toyota Battery Manufacturing, North Carolina (米国ノースカロライナ州)で電池の出荷が始まりました。今後、様々な電動車用の電池の現地生産を通じて、マルチパスウェイ戦略の一層の強化につなげていきます。

水素で走るFCEVは、商用車を軸に事業・市場の基盤づくりを進めています。エネルギー事業者をはじめ、「つくる」「はこぶ」「つかう」のバリューチェーン全体で連携し、水素からつくるe-fuelの普及につなげることも視野にいれて取り組んでいます。



欧州で発表した新型BEV TOYOTA C-HR+



Toyota Battery Manufacturing North Carolina (TBMNC)



水素モビリティの社会実装と普及を加速

\*8 1996年に前身のパナソニックEVエナジーが設立。初代プリウス（1997年発売）のころからトヨタの電動化を支え、累計で約2,500万台分の車載電池を量産。

**LINK** 新型BEVを欧州で世界初披露 [↗](#)

米国ノースカロライナ州の車載用電池工場 [↗](#)

商用車事業協業に関する共同記者会見 [↗](#)



3

## 工場・事業所等におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減

(適格グリーン事業区分)

適格事業区分	適格基準	環境目標
 <b>再生可能エネルギー</b>	<p><b>再生可能エネルギーの利用増加</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>太陽光発電や風力発電等の再生可能エネルギー発電への設備投資</li> <li>再生可能エネルギー由来の電力等を外部から購入する際の調達支出 (PPA/VPPA*)による再生可能エネルギー電力調達のための支出を含む)</li> <li>再生可能エネルギー電源の取得、再生可能エネルギー発電の運営を行う事業への出資や再生可能エネルギー事業への投資を行うファンドへの出資</li> </ul>	気候変動の緩和

\*9 Power Purchase Agreement (電力購入契約) / Virtual Power Purchase Agreement (バーチャル電力購入契約)

### 再生可能エネルギー導入と水素の活用

工場CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジでは、クルマの製造におけるCO<sub>2</sub>排出量ゼロを目指して、トヨタ自動車および連結子会社の全ての生産拠点とトヨタ自動車ブランドの生産拠点を対象に、日常改善と革新技術の導入、再生可能エネルギー導入と水素の活用を推進しています。

日常改善と革新技術の導入では、電動車の普及により材料製造、部品製造、車両製造時にCO<sub>2</sub>排出の多い部品が増加するなか、生産設備の最適化やエネルギー効率の向上により当たりのエネルギー消費量の削減を目指しています。

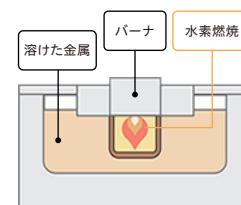
再生可能エネルギー導入と水素の活用では、各地域の特性を考慮しつつ再生可能エネルギーの導入や製造工程における水素利用を推進しております。欧州、南米全工場では再生可能エネルギー電力導入率100%を継続しているほか、国内では田原工場で2025年度カーボンニュートラル達成を目指し、太陽光による自家発電設備の設置や鋳造工程における水素利用開始を進めています。



田原工場の駐車場で太陽光による自家発電を導入



水素燃焼のバーナを使用した溶融金属の保持炉



**LINK** サステナビリティデータブック



# 調達資金の充当状況

## 調達資金合計

**2,575** 億円

トヨタサステナビリティボンドの発行概要

種類	円ホールセール債		米ドル債		
期間	5年	10年	2年	5年	10年
発行額 (円換算額) <sup>*10</sup>	200億円	200億円	500百万ドル (725億円)	500百万ドル (725億円)	500百万ドル (725億円)
払込日	2025/9/4	2025/9/4	2025/6/30	2025/6/30	2025/6/30
償還日	2030/9/4	2035/9/4	2027/6/30	2030/6/30	2035/6/30

\*10 米ドル債の円換算額は、発行日(=払込日)の公示レートにより算出しています。



- 当社は、国際資本市場協会（ICMA）が定めるグリーンボンド原則2018、ソーシャルボンド原則2020、およびサステナビリティボンド・ガイドライン2018に基づき2021年3月に策定したフレームワークに則り、トヨタサステナビリティボンドを発行しております。
- 本サステナビリティボンドの発行によって調達した資金総額と同額を、適格事業である上記の2022年3月期における取り組みに充当しました。
- 本サステナビリティボンドの調達資金を充当する適格事業は、財務部、資本関連事業部、サステナビリティ推進部、環境エンジニアリング部、先進技術統括部、生産支援部が連携して、調達資金の使途において定める適格基準への適合状況に基づき特定しております。

## インパクト（効果）

安全なモビリティ社会の実現、  
交通弱者への移動機会の提供 （適格ソーシャル事業区分）

先進安全技術を搭載した自動車の台数

TSS (TOYOTA Safety Sense) 生産台数



**7,793,843** 台  
(2025年3月期)

高度運転支援技術を搭載した自動車の台数

Advanced Park\*<sup>11</sup>販売台数



**479,764** 台  
(2025年3月期)

Advanced Drive\*<sup>12</sup>販売台数



**272,893** 台  
(2025年3月期)

\*11「Advanced Park」は、トヨタ独自の「Mobility Teammate Concept」の考え方のもと、高齢者や身体障がい者を含む全ての人が安全、スムース、自由に移動できる社会を目指して開発した機能の一つであり、ステアリング・アクセル・ブレーキ操作を制御し、駐車操作をアシストします。

\*12「Advanced Drive（渋滞時支援）」は、「Advanced Park」と同様に「Mobility Teammate Concept」に基づいて開発された機能の一つであり、運転者による状況確認のものと、一部を除く、高速道路・自動車専用道路の本線での車線維持・加減速・停車・発進を支援するシステムです。また、緊急時には減速・停車し、衝突事故の回避・衝突被害の低減に寄与します。

高齢者や身体障がい者向け福祉車両（ウェルキャブ）の販売台数

ウェルキャブ販売台数



**8,689** 台  
(2025年3月期)



## 自動車走行時におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減

(適格グリーン事業区分)

### ゼロエミッション車（BEV/FCEV）の販売台数

#### BEV販売台数



**144,513** 台  
(2025年3月期)

#### FCEV販売台数



**1,395** 台  
(2025年3月期)

### ゼロエミッション車（BEV/FCEV）によるCO<sub>2</sub>排出量の削減量

#### BEVによる削減効果



**551,000** t-CO<sub>2</sub>  
(2024年)

#### FCEVによる削減効果



**81,000** t-CO<sub>2</sub>  
(2024年)

合計 **632,000** t-CO<sub>2</sub>  
(2024年)



## 工場・事業所等におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減

(適格グリーン事業区分)

### 再生エネルギーの状況



\*13 対象範囲は、トヨタ自動車および連結子会社

### 2024年度の排出削減の状況

#### Scope1+2排出量<sup>14</sup>の削減率



#### 生産台数あたりのCO<sub>2</sub>排出量<sup>14</sup>の削減率



2019年度 Scope1+2排出量	<b>665万t</b>
2020年度 Scope1+2排出量	<b>560万t</b>
2021年度 Scope1+2排出量	<b>587万t</b>
2022年度 Scope1+2排出量	<b>524万t</b>
2023年度 Scope1+2排出量	<b>543万t</b>
2024年度 Scope1+2排出量	<b>497万t</b>

2019年度	<b>0.82t-CO<sub>2</sub>/台</b>
2020年度	<b>0.78t-CO<sub>2</sub>/台</b>
2021年度	<b>0.76t-CO<sub>2</sub>/台</b>
2022年度	<b>0.62t-CO<sub>2</sub>/台</b>
2023年度	<b>0.61t-CO<sub>2</sub>/台</b>
2024年度	<b>0.57t-CO<sub>2</sub>/台</b>

\*14 対象範囲は、トヨタ自動車および連結子会社。該当年度末の対象範囲にて算定。基準年となる2019年度は、2024年度の対象範囲で再計算を実施



## トヨタ自動車株式会社

トヨタ サステナビリティボンドレポート

<https://global.toyota/jp/ir/library/sustainability-bond/>

発行部署／財務部

発行／2026年1月（償還までの期間中毎年発行）