



Toyota's Views on Climate Public Policies 2023

2022年版からの主な変更点

- 加入団体のレビュー数を6→12団体に倍増
- 加入団体のレビューは透明性の確保のために第三者による評価を実施

CONTENTS

はじめに	2
渉外活動に関する基本的な考え方	4
気候変動政策に対するスタンス	5
各国の個別政策に対するスタンス	8
具体的な渉外事例	12
加入団体に関するレビュー結果	21
当社の加入団体一覧	30

はじめに

私たちは、トヨタのカーボンニュートラル (CN) 実現に向けた取り組みが、より多くのステークホルダーの皆様にご理解いただけるよう、主要投資家の皆様が提示されている基準も参考にしながら、充実した情報発信に努めています。

この「Toyota's Views on Climate Public Policies 2023」では、重要な気候変動政策に関するトヨタの基本的な考え方や具体的な活動事例、また、トヨタが属している経済・業界団体による気候変動政策関連渉外活動への客観的な評価を実施し、トヨタの活動に透明性を持たせ、社会との信頼関係を構築・強化し、ステークホルダーの皆様との連携を一段と強化することを目的としています。その内容は皆様のご意見も聞きながら、毎年更新していくことを約束しています。

環境への取り組み

私たちは、1992年に制定し、2000年に改定した「トヨタ地球環境憲章」の中で、環境との調和ある成長、環境技術の追求、自主的で継続的な取り組み、社会との連携・協力という基本方針を示しました。また、生産・使用・廃棄のすべての段階におけるゼロエミッションへの挑戦、関係会社との協力、社会的な取り組みへの積極的な参画、積極的な情報開示・啓発活動といった行動指針、推進体制を示しています。

パリ協定に先立つ2015年10月には、さらに一歩進めた「トヨタ環境チャレンジ2050」を公表しました。ここでは、ライフサイクルCO₂ゼロチャレンジ、新車CO₂ゼロチャレンジ、工場CO₂ゼロチャレンジ、水環境インパクト最小化チャレンジ、循環型社会・システム構築チャレンジ、人と自然が共生する未来づくりへのチャレンジの、6つのチャレンジを掲げています。私たちはこれら6つのチャレンジのもと、「CO₂ゼロ」と「プラスの社会」を目指した取り組みを推進し、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

2020年には、その実現に向けた新たな5カ年の実行計画として「第7次トヨタ環境取組プラン（2025年目標）」を公表しました。この新たな目標のもと、さらに取り組みを加速させ、SDGs（持続可能な開発目標）を含めた持続可能な社会の実現に貢献します。また、海外6地域においても、これに沿った「地域の2025年目標」を策定しています。

以降のページでは、私たちの環境と社会への貢献に対する長年の強い思い・行動から導かれたトヨタの気候変動政策に関する考え方をご説明します。



車両開発の領域では1992年にFCEVの開発に着手し2002年に日米で世界初のリース販売を開始しました。(写真上 2008年トヨタFCHV-adv) また、バッテリーEV (BEV) の開発では1992年にEV開発部を設置し、1996年に「RAV4 EV」を市場に投入しました (写真下)

トヨタ環境チャレンジ2050

<https://global.toyota/jp/sustainability/esg/environmental-policy/>



2050年CN実現に向けて地球規模でチャレンジ

私たちは、「地球という美しい故郷 (Home Planet) を次世代に引き継ぐ」ために、社会や個人が抱えるさまざまな課題の解決(マイナスをゼロにする)に取り組むだけでなく、ゼロを超えた新たな価値の創出・提供を目指し、「回答のない未来へ弛まぬ挑戦」を続けています。この「BEYOND ZERO」という考えのもと、モノづくりで培った強みを生かし、CASEへの対応による技術革新でクルマの可能性を広げ、すべての人の移動を自由にするサービスの提供に取り組むとともに、SDGsの達成に貢献したいと考えています。なかでもCO₂排出量削減は地球規模での喫緊の課題あり、トヨタは2050年CN達成に向けた取り組みを進めています。さらに欧州においては、2040年までにCNを達成することを目標としており、車両・製造・ライフサイクルでのCO₂削減に向けた大胆なコミットメントをすでに発表しています。

トヨタは世界のさまざまな地域のエネルギー事情を踏まえ、2050年CNの実現に向けて「誰ひとり取り残さない」「すべての人に移動の自由をお届けしたい」と考えています。プラグインハイブリッド車(PHEV)、BEVをはじめ、今後もマルチパスウェイを軸に、多様な選択肢でCO₂の着実な削減に取り組んでいきます。

私たちはプラクティカル(実用的)な形でサステナブル(持続可能)な移動手段を提供するため、燃料の脱炭素化とともに、ハイブリッド車(HEV)、PHEV、BEV、燃料電池自動車(FCEV)といった電動車をフルラインナップ化することでさまざまな選択肢を用意しています。すでに、1997年以降、2,315万台以上の電動車を販売し、約1.76億トンもの温室効果ガス(GHG)の排出削減に貢献してきました(2023年3月時点)。

世界の最新知見を科学的に検証したIPCC(国連気候変動に関する政府間パネル)の第6次評価報告書では、低炭素電源によるBEVに加え、持続可能なバイオ燃料やCO₂低排出の水素とその派生物質(合成燃料を含む)の活用、燃費改善なども、GHG排出緩和に向けた有効な手段としています。トヨタの考える多様な選択肢の提供は、そうした科学的知見と整合的な取り組みであると私たちは考えています。

2022年9月には、Science Based Targets Initiative(SBTi)より、「当社のScope1・2のGHG削減目標が1.5℃基準に合致すること」「トヨタの新車GHG削減目標がwell below 2℃基準に合致する」との承認を受けました。これにより、私たちの取り組みが科学的知見と整合的であることが確認されました。

CNの達成は決してトヨタ単独で成し遂げられるものではありません。再生可能エネルギー政策、充電インフラ、電動車購入支援、サプライヤー支援、バッテリーのリサイクルシステムなど、あらゆる側面から総合的に取り組むことが求められており、その成否は、政府、業界団体、燃料・インフラ事業者、お客様、そしてNGOなどのさまざまステークホルダーの皆様との連携にかかっています。私たちは、すべての方々からご支援をいただくことが必要と切に考えおり、今後も皆様との連携を一段と強化していきたいと考えています。



／ 電動車累計販売台数

2,315万台以上

／ CO₂累計排出抑制効果

約1.76億トン

※ 2023年3月時点

SBTiから目標の認定・承認

<https://global.toyota.jp/sustainability/esg/environmental-policy/>

渉外活動に関する基本的な考え方

私たちは世界中の人を幸せにするモノやサービス提供し、「幸せを量産すること」を使命に掲げ、地域の皆様から愛され、頼りにされる、「その町いちばんの会社」を目指しています。

気候変動の分野では、電動車を世界的に広めていくことが大重要です。その実現に向けて、政府がエネルギー政策やインフラ整備などにおいて果たす役割は極めて大きいと考えています。

政府からの求めなどに応じて、私たちは専門性を生かしてお役に立ちたいと考えており、常に透明性と遵法性を忘れずに、各国・各地域の政府との対話を続けています。ステークホルダーの皆様と連携し、相互に学び合いながら、政策、社会的ニーズ、技術の進化、多様なお客様のニーズなどができるだけ同じ方向を向き、カーボンニュートラル (CN) に向けた活動が進むよう、可能な限り貢献していきます。

具体的には以下のような取り組みを通して貢献していきます

- 政府、行政機構、規制当局、政党、NGO、地域コミュニティ、お客様などのステークホルダーの皆様との良好な関係構築
- 多くの役員・従業員が世界中の経済団体・業界団体で活動し、政策提言策定などに関与・貢献
- 気候変動政策に関する渉外活動の開示

ガバナンス体制

私たちは持続的な成長と長期安定的な企業価値の向上に向け、コーポレートガバナンスの充実に取り組んでいます。

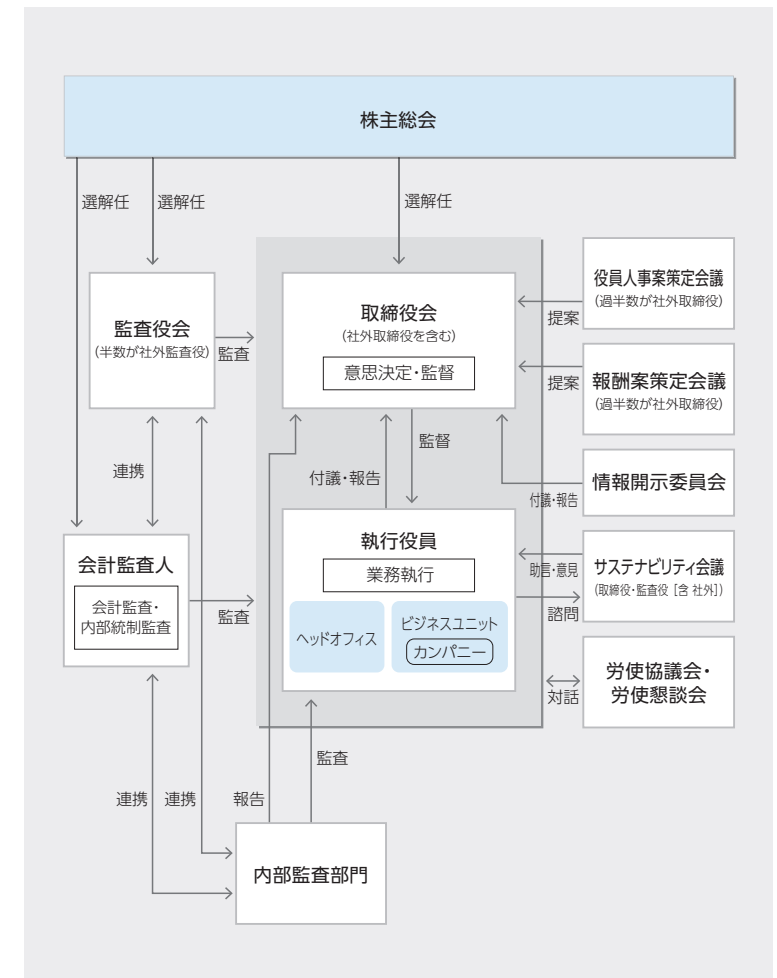
当社では、気候関連課題に対する最終的な意思決定・監督機関は取締役会です。取締役会は、戦略、主要な行動計画、事業計画の審議と監督を行う場であり、気候関連の重要な事案が生じた時に、議題として上程されます。最終的な議決は10人の取締役で行いますが、取締役会には監査役も参加しており、多様なバックグラウンドを持つ社外監査役の意見も取り入れながら決議を行います。近年は、ほぼすべての議案で社外取締役、社外監査役に発言をいただいています。

また、社外役員だけが集まった勉強会を頻繁に開催し、中長期のテーマについて、社外取締役と社外監査役の7人で議論も行っています。

さらに、取締役会以外に、CNを含む、経営上の重要課題、中長期的な課題について、社外取締役・社外監査役と業務執行側との双方向コミュニケーションの場を定期的に設定しています。

その他、「労使協議会・労使懇談会」などの各種協議会を通じて、さまざまなステークホルダーの視点から、経営や企業行動のあり方について審議、モニタリングを行っています。

今までにないスピードで激しく変化する外部環境に迅速に対応するための改革を続けており、今後も取り組みを進めていきます。



コーポレートガバナンスに関する詳細

コーポレートガバナンス報告書

https://global.toyota/pages/global_toyota/ir/library/corporate-governance/2023_corporate-governance_jp.pdf

統合報告書

https://global.toyota/pages/global_toyota/ir/library/annual/2022_001_integrated_jp.pdf

気候変動政策に対するスタンス

本項では、私たちの気候変動政策に対するスタンスを説明しています。

パリ協定に対する私たちのスタンス

パリ協定は、2015年12月にパリで開催されたCOP21において、196カ国・地域により採択され、2016年11月に発効しました。気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力が追求されています。私たちはパリ協定を支持し、それに沿って行動していきます。また、IPCCの科学的知見を踏まえ、パリ協定の目標に沿った公共政策への理解活動を実施していきます。

カーボンニュートラル (CN) に対する私たちのスタンス

2050年CN達成に向けて、全力でチャレンジします。

その実現にはエネルギーを「つくる」「はこぶ」「つかう」、すべてのプロセスでCO₂を削減することが必要です。

私たちは、1997年のプリウス発売以来、本格的に開始した電動化戦略を20年以上着実に進めてきている他、パリ協定採択に先駆け、2015年10月に発表した「トヨタ環境チャレンジ2050」において、いち早くライフサイクルCO₂削減への取り組みを宣言し、包括的な取り組みを進めています。

今後のさらなる電動化推進に向け、一層の環境整備が必要と考えており、政策的・財政的措置などの強力な支援について、政府と相談しています。

再生可能エネルギーに対する私たちのスタンス

<エネルギーを「つくる」>

エネルギーを「つくる」プロセスの脱炭素化に向け、再生可能エネルギーの普及は不可欠であり、コスト競争力、安定供給、責任ある事業規律を備えた主力電源として最大限導入すべきと考えています。

私たちは、世界中で風力や太陽光などの発電プロジェクトに多くの投資をしており、2019年度以降、欧州全工場および南米4工場、日本のFCEV [MIRAI] の生産ラインで再生可能エネルギー電力導入率100%を達成しています。2035年の工場CN化を目指し、今後も取り組みを継続していきます。



2035年までにグローバル全工場でのCN達成を目指す

エネルギー転換と脱炭素技術に対する私たちのスタンス

<エネルギーを「はこぶ」>

日本では、再生可能エネルギーを需要地へ送ったりBEVなどの分散型リソースを活用したりするための送配電網の増強・次世代化は不可欠です。政府には、引き続き送配電網整備のマスタープランの策定と、その着実な実行を期待しています。また、BEVを仮想の発電所（VPP：Virtual Power Plant）として利用促進できる規制緩和もお願いしたいと考えています。

私たちはCNの実現に向け、水素を有力な選択肢の一つとして位置付けており、持ち運び可能なポータブル水素カートリッジのプロトタイプの開発や水素輸送の効率化に向けた取り組みなどを行っています。IPCCもCO₂低排出の水素がCO₂排出の緩和に貢献するとしており、水素社会の実現に向け、規制見直しの加速、補助金・税制優遇などを今後も政府にお願いしていきたくと考えています。

<エネルギーを「つかう」>

私たちは、IPCCの最新報告書にある「CO₂低排出電力を動力源とするBEVは、陸上輸送について、ライフサイクルベースで最大の脱炭素化ポテンシャルを提供しうる」という評価に賛同しており、BEVの普及にも本気で取り組んでいます。

すでに発表した主な取り組み事例は、以下の通りです。

- トヨタ・レクサスは、2030年にBEVのグローバル販売台数で年間350万台を目指します
- 2030年までに30車種のBEVを展開し、グローバルに乗用・商用各セグメントにおいてフルラインでBEVを揃えていきます
- レクサスは、2030年に全カテゴリーでBEVをフルラインナップ化し、欧州などのBEV普及条件が揃う地域ではBEV100%、さらに2035年にはグローバルでBEV100%を目指します
- 2030年までに、BEVに関わる研究開発費・設備投資に5兆円を投資する予定です

BEVの普及に必要な不可欠な充電インフラについても、さまざまな取り組みを進めています。日本においては、販売店の90%以上の店舗に普通充電器を設置しており、今後、全国の販売店に急速充電器も順次設置していく予定です。また、全国に2万基以上の充電設備を持つ株式会社e-Mobility Powerに出資をし、充電ネットワーク拡充などに取り組んでいます。

一方、BEVの普及には政府の支援が不可欠です。充電インフラの拡充・整備加速（特に公共交通機関が不足している地方、および家庭・集合住宅での導入支援）、補助金や税制優遇などの購入支援、公共調達の推進などを、今後も政府にお願いしていきたくと考えています。



「ウーブン・シティ」の第1期エリアの建物完成イメージ



バッテリーEV戦略に関する説明会で公開された16車種のBEV

TOYOTA WOVEN CITY

<https://www.woven-city.global/jpn/>

バッテリーEV戦略に関する説明会

<https://global.toyota/jp/newsroom/corporate/36428939.html>

2030年 トヨタ・レクサスで

BEV 350万台

レクサス グローバルで

2035年 BEV100%

BEVの投資に

5.0兆円

IPCCは「持続可能なバイオ燃料、CO₂低排出の水素とその派生物質（合成燃料を含む）」が陸上輸送由来のCO₂排出の緩和に貢献するとも記載しています。私たちも、これらがCNの早期実現に向けて選択肢を広げる可能性のある技術であると考えており、さまざまな企業や自治体とともに取り組みを行っています。

バイオ燃料・合成燃料については、すでにお客様のお手元にある既販車のCO₂排出を減らす方策としても可能性を検討しています。技術の進化に向け、バイオ燃料、そしてバイオマス由来の合成燃料を使用する車両をレースに投入し、実証実験を繰り返しています。

一方、これらの燃料の商用化に向けては、技術面・価格面の課題に加え、認知度向上のための国内外への発信や、サプライチェーンの構築、CO₂削減効果を評価する仕組みの整備などの課題があり、官民が一体となって取り組んでいく必要があります。これらの議論を加速させるため、私たちは経済産業省に働きかけ、「合成燃料 (e-fuel) の導入促進に向けた官民協議会」を設立いただき、議論に参加しています。

水素については、FCEVである「MIRAI」を販売しており、水素エンジン車の開発も行っています。

私たちは燃料電池技術で世界をリードしており、2023年11月には新型「クラウン」のFCEVを発表しました。初代および第2世代の「MIRAI」と合わせ、全世界で2.3万台以上を販売しています（2023年10月時点）。また、燃料電池システムは、十分な航続距離、積載量、短時間での燃料供給が求められる商用車においても有効であると考えています。FC商用車の早期実用化に向けた取り組みとして、FC小型トラックを社会実装として導入を進めており、FC大型トラックは技術実証を各社と進め、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の研究開発助成事業「グリーンイノベーション基金事業／スマートモビリティ社会の構築」にも参加しています。また、モビリティ分野での水素活用拡大に向け、政府とも協議を進めており、経済産業省が設立した「モビリティ水素官民協議会」にも参加し、必要な政策議論に貢献しています。

水素エンジンについては、その開発スピードを上げることを目的に、モータースポーツの厳しい環境で改良を重ねています。福岡市が製造する下水バイオガス由来水素や山梨県産のグリーン水素を水素エンジンに供給したり、水素の搬送効率を改善する実証を行ったりするなど、水素を「つくる」「はこぶ」「つかう」の選択肢を広げる取り組みを行っています。レースを重ねるごとに、私たちの熱意や行動に共感いただいた企業や自治体などの仲間が増え、水素社会の実現に向けた議論が着実に進んでいます。また、私たちは2018年に水素ステーションネットワークの構築に取り組んでいる日本水素ステーションネットワーク合同会社（JHyM）を設立した1社であり、戦略的な水素ステーションの整備などに向けた取り組みも進めています。

炭素税／排出権取引に対する私たちのスタンス

私たちは、技術開発とイノベーションがCO₂削減には必須であると考えています。その促進に寄与する「公平・公正」で、「実効性」や「実現可能性」が担保され、各国・各地域の実情に即した制度の導入を期待します。日本政府のカーボンプライシングに関する議論にも、こうした考え方が反映されることを要望します。

GHG 排出規制の強化に対する私たちのスタンス

一度大気中に排出された温室効果ガスは、長期間にわたり蓄積されることから、できるだけ早く排出を削減する必要があります。私たちは、予見性が高く、技術中立で、お客様に安全でお手ごろな価格のクルマを提供できるような規制、包括的なエネルギー・産業政策に統合された規制を支持します。さらに、インフラ建設、消費者への補助金といった、目標達成の障壁を取り除くための一連の施策を支えるような規制緩和と政策を支持します。



HEV／PHEV／BEV／FCEVという電動車のフルラインアップ



水素社会の実現に向け、フラッグシップである「クラウン」にFCEVを設定

自動車に関連する個別政策に対するスタンス

本項では、日本・米国・欧州における自動車に関連する個別政策に対するトヨタのスタンスを説明しています。

日本

GX*1関連法

- 「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律 (GX推進法)」が2023年5月12日に成立しました。日本において2050年カーボンニュートラル (CN) などの国際公約と産業競争力強化・経済成長を同時に実現していくために、今後10年間で150兆円を超える官民のGX投資という野心的な目標を掲げています。

GXの推進は成長戦略の柱であり、官民の投資を最大限引き出し、産業競争力を維持・強化する観点から、経団連とともに国家のブランドデザインとなる「GX政策パッケージ」の策定と実行を求め、この提言を全面的に盛り込む形でGX推進法が成立しました。私たちはモビリティ産業競争力強化とCNの実現に向けて積極的に行動を起こしていきます。

*1 Green Transformation「グリーントランスフォーメーション」の略。

2050年CNや、2030年の国としての温室効果ガス排出削減目標の達成に向けた取り組みを経済の成長の機会と捉え、排出削減と産業競争力の向上の実現に向けて、経済社会システム全体の変革

GXリーグ*2

- トヨタ自動車はGXリーグに賛同し2023年度のフェーズ1に参画しています。

GX-ETS*3は参加企業が野心的な目標を掲げ、成長と排出削減のための積極的な投資と削減に向けた行動を促進するものです。

トヨタ自動車もこれに参画し、自らの目標を設定・公表を行ったうえで、GXに向けた技術開発や投資を果敢に行うことでリーダーシップのある行動をとっていきます。

*2 日本の政府、大学、学術機関、企業などが協力して、温室効果ガスの削減目標を達成し、2050年までにCNを実現するためのフォーラム

*3 経済産業省が創設したGXリーグにおける自主的な排出量取引 (Emission Trading Scheme) のことで、CO₂削減量・吸収量を取り引きできる仕組み



GXリーグ公式サイト
<https://gx-league.go.jp/>

米国

乗用車に対するGHG、CAFE、ZEV*¹排出量規制

- 2023年4月、EPA*²は、2027～2032年モデルにおける乗用車と小型トラックのGHGおよび汚染物質の新たな排出基準案を公表しました。同年7月には、NHTSA*³が2027-2032モデルの新たな企業平均燃費基準 (CAFE) を提案しました。私たちは、交通の脱炭素化という目標を規制当局と共有し、お客様の生活や社会全体の向上のために自動車の電動化に取り組んでおり、すべての法律と規制を遵守し続けることを目指しています。また、GHGおよびCAFEの基準に関する公的規制プロセスの一環として、EPAとNHTSAにコメントを提供しています。

さらにToyota Battery Manufacturing North Carolina (TBMNC) への投資を139億ドルに拡大し、BEV、PHEV、HEV用のバッテリーを生産する14の生産ラインを建設します。一方で、多額の投資を行っても、バッテリーの材料となる鉱物が不足していること、それらの鉱物が米国で採掘・精製されていないこと、インフラが不十分であること、BEVのコストの高さなど、重要な課題を考慮する必要があると考えています。こうした課題への対処、技術革新、消費者のニーズを満たす手頃な選択肢の提供を実現するマルチパスウェイ戦略 (PHEV、HEV、BEV、FCEV) の推進こそが、より迅速に炭素の削減を進める効果的なアプローチであることが、データにより示されています。

Toyota Motor North America (TMNA) が複数の電動化技術を並行して推進しているのは、短期的には炭素排出削減のため、中長期的にはCNのための多様な選択肢を提供することがCN達成への近道であると考えているからです。そのため、米国では、すべての主要な電動化技術を用いた商品 (HEV、PHEV、BEV、FCEV) を提供しています。

*1 Zero Emission Vehicle (ゼロエミッション車)

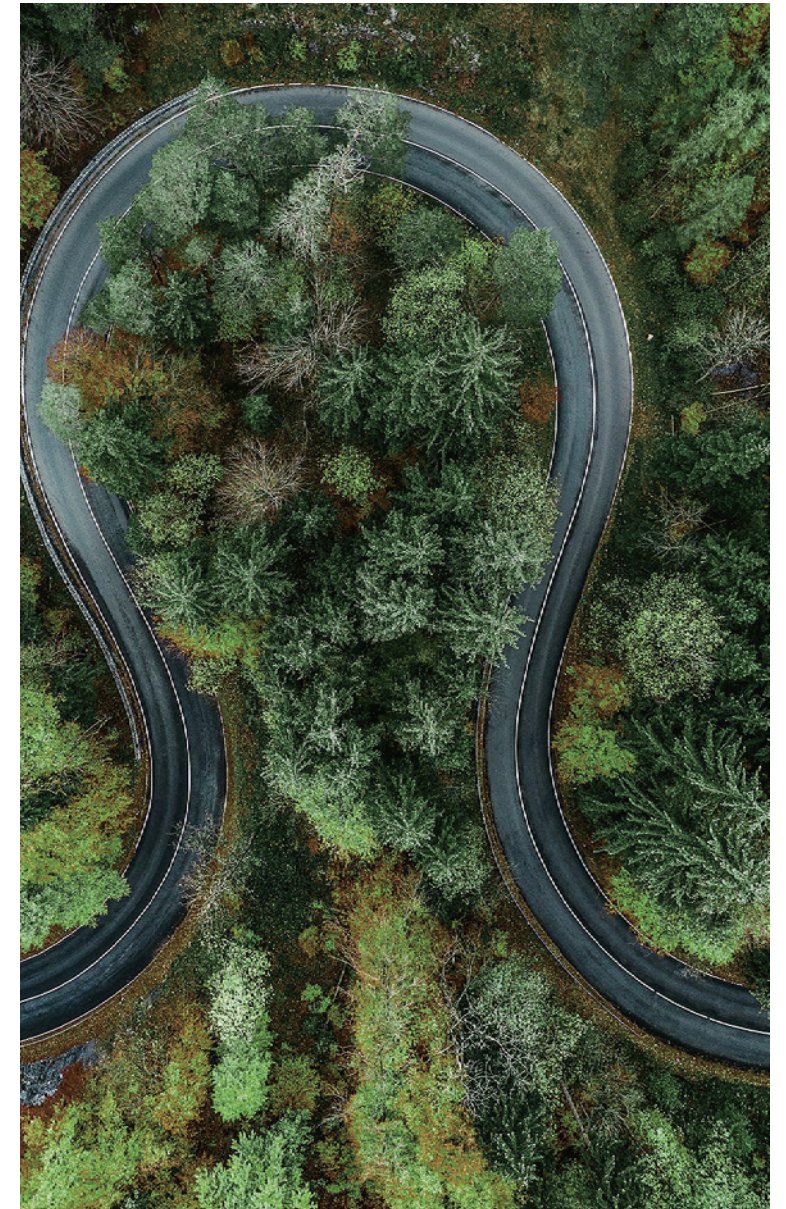
*2 Environmental Protection Agency (米国環境保護庁)

*3 National Highway Traffic Safety Administration (米国運輸省道路交通安全局)

カリフォルニア州のアドバンスド・クリーン・フリート規制と着岸中規則

- 2023年9月、カリフォルニア州は、2045年までに州内の中型および大型トラックの完全電動化を義務づけるアドバンスド・クリーン・フリート規制をまとめました。また、先頃承認された外航船着岸中規制では、カリフォルニア州の港に停泊する外航船のエンジン補機から排出されるディーゼル排気微粒子や窒素酸化物の削減が義務づけられています。私たちは、物流業務においてトラックを所有・運用しているほか、一部の車両輸入でカリフォルニア州の港を使用しています。日々の走行ルートや迅速な燃料補給の必要性などを考慮すると、FCEVは大型車両の電動化と着岸中船舶への脱炭素電力供給の有望な技術であることから、公的規制プロセスの一環としてCARB*⁴に情報を提供しています。

*4 California Air Resources Board (米国カリフォルニア州大気資源局)



米国インフレ削減法（2022年）によるクリーンビークルクレジット

- 米国インフレ削減法（2022年）セクション30Dでは、クリーンビークルの対象車両の購入者が最大7,500ドルの税額控除を受けられることが定められています。7,500ドルの半額の3,750ドルの控除は、バッテリー材料の調達価格のうち、米国が自由貿易協定を締結している国から調達された重要鉱物の割合、または北米でリサイクルされた割合によって適用されます。残りの3,750ドルの控除は、北米で製造、または組み立てが行われたバッテリー部品の価格の割合によって適用されます。控除の適用対象となる割合は毎年増加していきます。重要な点として、組み立てが北米で行われた車両のみが対象となります。

2023年時点で、米国インフレ削減法セクション30Dに基づくクリーンビークルクレジットの対象となるトヨタ車はありませんが、リースされるトヨタ車とレクサスBEVは、米国インフレ削減法セクション45W商用車クレジットの対象となる可能性があります。また、TBMNCが2025年頃に生産を開始するバッテリーは、米国インフレ削減法のセクション45X、または48Cに基づくバッテリー製造税額控除の対象となると考えています。私たちは同法の目標を支持しており、政策による望ましい成果の実現に貢献できるよう努めています。

事業活動におけるGHGの削減

- 米国の一部の州・地域では排出量取引制度が導入されていますが、TMNAの主要な生産拠点は、現在それらの制度の規制対象にはなっていません。しかし、私たちは「トヨタ環境チャレンジ2050」を踏まえ、米国での事業活動において、2030年までに購入電力で、2035年までに自家燃焼でCNを達成することを目指しており、目標達成に向けて、エネルギー効率の向上、エネルギー需要の削減、社内外における再生可能エネルギー発電の支援を進めています。事例の詳細は、北米環境報告書 および環境のサステナビリティに関するウェブサイトの「Carbon」ページをご覧ください。

サプライチェーンにおけるGHGの削減

- TMNAは、サプライヤー、物流、ディーラーを含むサプライチェーン全体のGHG排出量を削減するための目標を策定するとともに、2022年には「グリーンサプライヤー要件」を更新し、発表しました。
- 要件の一つとして、サプライヤーの皆様には、車両のライフサイクル全体でのCO₂排出量削減に向け、年間3%のCO₂削減目標に取り組むことが期待されています。また、トヨタおよびレクサスは、「Dealer Environmental Excellence Program (Deep)」を通じてディーラーと協力し、LEED®（環境に配慮した建物を評価する認証制度）の認証取得に向け、持続可能な建設・改修プロジェクトに関するガイダンスを提供しています。



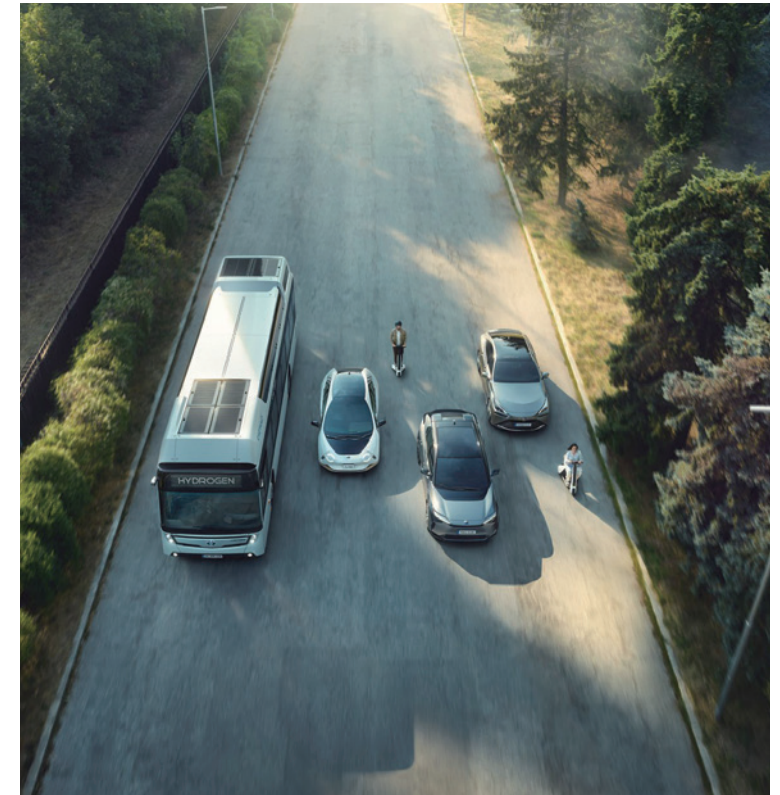
欧州

EUの乗用車・小型商用車のCO₂排出基準（2035年までに100%削減）に関する規則の改正案

- 私たちは、1995年から継続的にCO₂排出量を削減しています。2015年以降は、欧州の車両平均CO₂目標を常に上回っており、欧州における車両燃費のリーダーとしての地位を確立しています。EUの新しい目標に合わせ、「2035年までに新車のCO₂排出量100%削減」に向け、全力でチャレンジしていきます。EUの目標が合意された今、その達成に必要な環境整備を加速させることが必要不可欠であると考えています。例えば、充電や水素充填インフラの整備、再生可能エネルギーや関連原材料へのアクセス、手頃な価格のクルマの提供などが必要となります。また、他の自動車OEMとともに、2026年の進捗評価が非常に重要なマイルストーンであると考えており、欧州の規制当局と継続的に協力していくことが、ゼロエミッション輸送の実現、製造現場の強化、経済競争力、成長促進のために重要であると考えています。

英国のZEVマンドート

- 私たちは、英国政府が掲げるネットゼロの達成という目標を共有しており、ゼロエミッション輸送の実現を共同で推進するため、英国政府をはじめとするステークホルダーと引き続き連携していきます。英国政府による2023年9月の発表は、2024年1月からのZEVの義務化に関して業界が求めていた明確性を提示するものでした。政府が、新たな規制の導入時期が早まることを考慮し、消費者、メーカー、インフラ事業者、エネルギー供給事業者などのすべてのステークホルダーに対して、規制に対応するための枠組みを与える柔軟性を盛り込んだことを、私たちは評価しています。私たちは、25年以上にわたりCO₂排出量を削減する取り組みの先頭に立ち、脱炭素化を実現するために世界全体で数十億ポンドを投資してきました。また、英国における「2035年までに新車100%ゼロエミッション化」という目標の実現に向けた明確なロードマップに従って、お客様のモビリティ要件をサポートするさまざまなクリーンテクノロジーを市場に投入してきました。遅くとも2023年までに英国の工場においてCNを実現できるよう取り組んでいます。



具体的な渉外事例

日本

📅 4月 — 業界個社 —

トヨタ新体制方針発表

- トヨタは4月7日に新体制方針説明会を実施し、「継承と進化」をテーマに、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 (CN) の実現に向けた取り組みをステークホルダーの皆様にご紹介しました。
- クルマづくりにおいては、エネルギーの未来と地域ごとの現実に寄り添って、マルチパスウェイを軸に、今後も多様な選択肢を追求していきます。まずは今すぐにできる電動化に徹底的に取り組み、足元から着実にCO₂を減らすために、プラクティカルに電動車の普及を進めます。重要な選択肢のひとつであるBEVは、今後数年でラインナップを拡充していきます。同時に、将来への仕込みも大胆に進めていきます。その一つとして普及期に向けた次世代BEVの開発、新しい事業モデルの構築に全力で取り組んでいきます。
- これらの取り組みにより、全世界で販売するクルマの平均CO₂排出量は2019年と比べて、2030年には33%、2035年には50%を超える削減レベルを目指します。
- 2050年に向かってグローバルで、着実に、脱炭素を進めていきます。



新体制方針を説明する新社長の佐藤恒治

📅 5月 — 業界団体 —

G7サミット開催にあわせて自動車業界のCNに向けた社会実装の取り組みを紹介

- 一般社団法人 日本自動車工業会 (会長：豊田 章男 以下、自工会) は「G7広島サミット (主要国首脳会議)」に際し、G7の国際メディアセンターに隣接する「ひろしまゲートパークプラザ」にて、自動車業界のCN達成に向けた取り組みを紹介する展示「Diversity in Carbon Neutralityーカーボンニュートラルにも、多様性を。ー」(5月18～21日)を開催しました。
- 日本の自動車業界は、2050年にCO₂排出を実質ゼロにするCNに向けて全力で取り組むことを宣言しています。自工会では、かねてより「CNへの山の登り方は一つではない」、「CO₂削減は、みんなで協力して、今すぐできることから取り組む必要がある」との考えのもと、多様な選択肢の重要性を継続的に発信してきました。
- 本展示では、自工会会員各社がオールジャパン、フルラインナップの多様なモビリティを会場に展示し、CNに向けた具体的な社会実装の取り組みや、日本らしい「CNへの山の登り方」を提案しました。



「Diversity in Carbon Neutrality」における展示の様子

5月 — 業界個社 —

液体水素エンジン搭載車で「ENEOSスーパー耐久シリーズ 2023」に参戦

- 「ENEOSスーパー耐久シリーズ 2023 第2戦 NAPAC 富士 SUPER TEC24時間レース」(5月26～28日)に、液体水素エンジンを搭載した「ORC ROOKIE GR Corolla H2 Concept」(水素エンジンカラー)で参戦しました。液体水素を燃料として搭載した車両でのレース参戦は、世界初となります。
- 併せて、隣接する「トヨタ交通安全センターモビリティ」では合成燃料走行デモンストレーションが開催され、国内で製造した合成燃料を充填した「プリウスPHEV」「GR86」の走行デモンストレーションを実施しました。来賓の官庁・国会議員の皆様には、ガソリンと変わらない走行を体感いただきました。



液体水素エンジンを搭載した「ORC ROOKIE GR Corolla H2 Concept」

6・10月

Toyota Technical Workshop、Toyota MONOZUKURI Workshop

- 2023年6月13日に「クルマの未来を変えていこう」をテーマにした技術説明会「Toyota Technical Workshop」、および同年9月19日に「クルマづくりの未来を変えていこう」をテーマとした「Toyota MONOZUKURI Workshop」を開催しました。
- トヨタモビリティコンセプトのカギを握る電動化、知能化、多様化について説明するとともに、5月に発足したBEV専任組織であるBEVファクトリー、7月発足の水素ファクトリーより、それぞれBEVおよび水素事業の戦略について説明しました。
- BEVにおいては2026年次世代BEV導入を目指した次世代電池や全固体電池の実用化に向けたチャレンジ、モノづくりにおけるギガキャストや自走組み立てラインなどによる生産工程1/2のへのチャレンジについて説明しました。
- また、水素ファクトリーにおいては今後大幅な需要拡大が見込まれる商用車に関する事業化の取り組みについて説明しました。
- 来賓の官庁、国会議員、メディアの方々にご覧いただき、今後の政策支援について理解を深めていただきました。



「Toyota MONOZUKURI Workshop」で公開された、クルマの未来を変えるモノづくりの現場

[／ カーボンニュートラル](#)
[／ エネルギー転換と脱炭素技術](#)
[／ 多様な選択肢](#)
[／ 水素](#)
[／ 合成燃料](#)
[／ カーボンニュートラル](#)
[／ エネルギー転換と脱炭素技術](#)
[／ 多様な選択肢](#)
[／ 電動化](#)
[／ 水素](#)
[／ 合成燃料](#)

📅 10月 — 業界団体 —

政府との懇談会を実施

- 岸田文雄総理が「JAPAN MOBILITY SHOW 2023」を視察された10月26日には、経団連モビリティ委員会の共同委員長（十倉雅和、豊田章男、有馬浩二）、自工会副会長らとの懇談会で意見交換が行われました。
CN達成に向けては全産業が連携して進める必要があり、自動車産業が日本の産業界のコアになり、モビリティを軸とした産業横断的なCN・競争力の両立のための受け皿となるように、総理をお招きし懇談会を実施しました。
懇談会では委員会から政府へ、モビリティ産業がグローバル競争の最前線で戦うための投資環境整備の必要性について問題意識が共有化され、「他国に負けない投資環境の整備」「サプライチェーンのカギとなる中堅・中小企業の投資の後押し」「GX投資に伴う企業間連携の独禁法に関する課題への対応」などについて具体的な要望が出されました。

／ カーボンニュートラル ／ サプライチェーン



岸田首相視察の様子

📅 10-11月

Japan Mobility Show 2023

- 日本自動車工業会（JAMA）は2023年10月26日～11月5日にかけて、「乗りたい未来を、探しに行こう！」をテーマに「JAPAN MOBILITY SHOW 2023（ジャパンモビリティショー）」を開催しました。自動車業界の枠を超えた他産業やスタートアップも多く、475の企業・団体が出展・参加し、来場者数は111.2万人となりました。来場いただいた官庁、国会議員、メディアの方々にも、JAMAが訴求しているマルチパスウェイと技術の進化に向けた政策支援の必要性について理解を深めていただきました。
トヨタ自動車は「クルマの未来を変えていこうーFind Your Future」をテーマにブース出展しました。私たちトヨタの使命は、世界中のお客様の暮らしにとことん寄り添って、多様なモビリティの選択肢をお届けし続けていくこと。だからこそ、トヨタが目指すべきマルチパスウェイの未来だと考えています。
次世代BEVでは、すべての車体構造・コンポーネントを小型軽量化することで、より自由度の高い車両パッケージングを実現。LEXUSは長年にわたり磨き上げてきた走りの味の継承と、電動化技術の進化によって、機能と美しさに妥協のない「クルマ屋ならではのBEV」を実現していきます。
また、10月27日に行われたJalan Future Sessionでは「カーボンニュートラル×モビリティの未来」が実施されました。使うときだけでなく、モノづくりを含めたモビリティライフサイクルの視点から脱炭素についてセッションが行われ、「モノづくり・運搬時・走行中・エネルギー」をトータルで脱炭素化していく必要性について議論されました。

／ カーボンニュートラル ／ エネルギー転換と脱炭素技術 ／ 多様な選択肢 ／ 電動化 ／ 水素



JAPAN MOBILITY SHOW 2023 プレスフィーリングの様様

米国

4月

米国トヨタ幹部による「Washington Fly-In」

- 2023年4月、TMNAの幹部85人がワシントンD.C.で100人以上の米国連邦議会議員と直接会談し、ゼロエミッションパワートレインの商品化の促進と、運輸部門のCO₂排出量削減に向けた「私たちの全方位戦略」について紹介しました。さらに、北米全域において最適な形で電池サプライチェーンの強化を実現できるよう、連邦政府機関による米国インフレ削減法(2022年)の導入を提唱しました。

[／カーボンニュートラル](#) [／サプライチェーン](#) [／エネルギー転換と脱炭素技術](#)

TMNAの幹部と米国連邦議会議員との直接会談

4月

「Future Fuels Showcase」開催

- 2023年4月、トヨタはシェブロンと提携し、低炭素ガソリンを用いた走行実証実験を実施しました。この実証実験では、トヨタ車3台がミシシッピ州からルイジアナ州を経てテキサス州まで、メキシコ湾岸の製油所一帯の約1,000マイルを走行しました。併せて行政機関、報道機関、研究機関などのステークホルダーを対象に、低炭素燃料のメリットと、低炭素輸送エネルギーに関するマルチパスウェイ戦略についての啓発を目的としたイベントを開催しました。同月、ミシガン州アナーバーにあるトヨタの研究開発施設で、エクソンモービルと行った燃料試験を取り上げた、低炭素燃料の有望性についての動画を共同で公開しました。

[／カーボンニュートラル](#) [／エネルギー転換と脱炭素技術](#)

実証実験に用いられた「RAV4」

9月

カリフォルニア州にFuelCell Energyとの世界初の「Tri-Gen」施設を竣工

- 2023年9月、TMNAとFuelCell Energyは、ロングビーチ港の物流拠点トヨタロジスティクスサービス(TLS)に初の「Tri-Gen(トライジェン)」施設を竣工したことを発表しました。FuelCell Energyが所有・運営する同施設は、バイオマスによる再生可能エネルギーから電気、水素、水を生成します。FuelCell Energyは同施設を通じて、CO₂排出量削減に向けた世界的な取り組みにおいて、近年重要性を増しているエネルギーソリューションである水素燃料電池の規模拡大を図る能力を有することを示しています。ロングビーチ港のTLS拠点は、オンサイトで生成した100%再生可能エネルギーを利用する世界初の港湾車両施設となり、TLSが環境サステナビリティ戦略の一環として革新的かつ積極的な投資を行っていることを裏付けています。

[／カーボンニュートラル](#) [／エネルギー転換と脱炭素技術](#) [／多様な選択肢](#) [／水素](#)

世界初のTri-genシステム

欧州

4月

Toyota Motor Italia (TMI) による「Let's go beyond」の開催

- TMIは、国内報道機関や政府機関の代表者（省庁職員、国会議員など）をはじめとする多方面のステークホルダーを対象としたトヨタの方針説明会を3日間にわたり開催しました。
- 主なトピックとして、CNの実現を目指す意欲的な取り組みや、より良い社会の実現に寄与するためのコミットメントについて発表し、マルチパスウェイ戦略のメリットを説明しました。乗用車、バス、物流、定置式発電機など、トヨタの燃料電池技術を採用した技術ソリューションも展示し、水素社会の実現を目指すトヨタの取り組みに大きな注目が集まりました。

[カーボンニュートラル](#) / [エネルギー転換と脱炭素技術](#) / [多様な選択肢](#) / [水素](#)


方針説明会の会場に並ぶトヨタの電動車

7月

Toyota Motor Spain (TES) による「Looking Forward: Renewable Hydrogen」の開催支援

- TSEは、乗用車／小型商用車市場における水素モビリティのメリットを訴求するため、EU理事会議長国のスペインが主催したイベント「Looking Forward: Renewable Hydrogen」の開催を支援しました。
- 2日間にわたるこのイベントには、スペイン政府、EU加盟国、欧州委員会の代表者やスペイン企業が参加し、再生可能エネルギー由来の水素バリューチェーンの現状と将来や、今後の課題について、さまざまな水素事業関係者と議論を交わしました。また、燃料電池を道路交通に応用した具体例として、参加者全員が「MIRAI」の見学・乗車を行える場が設けられました。

[エネルギー転換と脱炭素技術](#) / [水素](#)


イベントで展示された「MIRAI」を見る参加者

📅 9月

／ エネルギー転換と脱炭素技術 ／ 水素

燃料電池搭載「ハイラックス」のプロトタイプ発表

- 水素燃料電池を搭載する「ハイラックス」のプロトタイプを10台製造しました。英国政府の資金援助を受け、コンソーシアムパートナー（Ricardo、ETL、D2H、Thatcham Research など）との共同プロジェクトで開発されたこの画期的なピックアップトラックのプロトタイプは、英国生産拠点である Toyota Motor Manufacturing (UK) Ltd. (TMUK) のバーナストーン工場にて発表されました。プロトタイプ車両は現在、広範な性能評価を受けており、その結果を踏まえて少量生産が検討される予定です。
- トヨタブランドの世界的なアイコンである「ハイラックス」は、卓越した信頼性と耐久性で高い評価を得ています。開発プロジェクトでは、品質を維持しながら、燃料電池の電気を使用するゼロエミッションの新たなパワートレインを採用する可能性を模索してきました。今回のプロトタイプの公開は、多様なパワートレインソリューション（HEV、PHEV、BEV、FCEV）を世界中のあらゆるユーザーニーズや走行環境に合わせて適用し、脱炭素モビリティを実現するという、トヨタのマルチパス戦略の幅広さを実証するものです。



「FCハイラックス」プロトタイプ

📅 9月

／ エネルギー転換と脱炭素技術 ／ 多様な選択肢 ／ 水素

ドイツで水素利活用推進・提言イベントを開催

- 2023年9月7日、Toyota Motor Europe S.A./N.V. (TME) と Toyota Germanyは、GPジュールと共同で、ドイツ連邦議会の中核都市ベルリンにおいて、水素利活用推進を目的とする連邦議会議員朝食会を開催しました。朝食会では、エネルギー供給・輸送部門において重要な役割を担う水素のエコシステムを構築するために、志を同じくするパートナーが協力することの重要性について説明しました。
- ドイツ連邦議会の議員28人を含む45人が出席した朝食会は、私たちが取り組んでいる「Mobility for All」や、CO₂排出量削減を目指すマルチパスウェイ戦略について説明する機会となりました。また、信頼性のある直接的な意見交換ができたとして出席者に高く評価され、今後のフォローアップにも高い関心が寄せられました。



水素利活用推進を目的とする連邦議会議員朝食会

10月

第3回サステナビリティ・フォーラムの開催

- 2023年10月19日、TMEは、企業、NGO、業界団体、政策立案者、研究機関など、幅広い組織を代表する欧州の社外ステークホルダーから45人を招き、第3回サステナビリティ・フォーラムを開催しました。このフォーラムの目的は、双方向の対話を継続し、トヨタのサステナビリティ戦略や欧州における主要な取り組みについて社外の知見を得ることです。
TME幹部は、欧州のサステナビリティのロードマップ、これまでの成果、今後の優先事項について概説しました。ワーキンググループでは、CN、循環型経済、人権などの主要なトピックについて、多角的な視点から意見交換が行われました。また、災害時に地域社会をどのように支援するか、教育や技能習得へのアクセスをさらに向上させるためにTMEがどのように貢献できるかについても議論が行われました。
サステナビリティに関するTMEの取り組みと意欲的な姿勢は、参加者全員に大変好評でした。また、TME幹部とのオープンで透明性の高い質疑応答や、TMEが各事業においてどのようにサステナビリティを取り入れているかについて、参加者から高く評価されました。

／カーボンニュートラル／エネルギー転換と脱炭素技術



サステナビリティフォーラムでTMEの取り組みを説明

11月

TMUKによる「Let's go beyond」の開催

- 2023年11月3日、TMUKバーナストン工場にて、英国トヨタ、TMUK、TMEロンドン事務所が、トヨタのビジョンを紹介するステークホルダー向けのイベントを開催しました。
当日は、英国の国会議員、在英国日本大使館関係者、Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) をはじめとする主要業界団体の代表者、地元ダービー地域の政府高官やパートナーなど、44人が出席しました。
このイベントは、トヨタにおける製品・サービスの開発方法、技術革新、CNに向けた取り組み、すべての人に持続可能なモビリティを提供するためのコミットメントについて、ステークホルダーの皆様へ説明する機会となりました。イベントでは、特に水素社会の実現に向けた取り組みに重点を置いたトヨタのマルチパスウェイ戦略を大いにアピールし、乗用車、バス、物流、発電などにおけるトヨタの燃料電池技術を紹介しました。
このイベントは、トヨタの社内関係者、ディーラー、英国におけるトヨタのパートナーなど、多くの人々を招いて2週間にわたり開催されました。

／カーボンニュートラル／エネルギー転換と脱炭素技術／多様な選択肢／水素



ステークホルダーにトヨタのビジョンを説明

中国

6月

CN目標の実現に向けた地方政府への訴求

- CN目標の実現に向けて気候変動に対応する国家戦略を積極的に推進するため、2023年6月、成都市政府は近ゼロカーボン排出区の建設モデルを発表しました。
- 一汽トヨタ成都工場 (FTCC) はゼロカーボン工場の構築に向けた以下の取り組みを推進しています。
 - ・クリーンエネルギー利用率：95%以上
 - ・再生可能エネルギー電力利用率：100%達成
 - ・再生可能エネルギー設備施設の配置
 - ・生産における熱エネルギーの回収と利用の推進
- こうした一連の取り組みは現地政府の審査で認められ、FTCCは「成都市ローカーボン排出区 示範社」として認定されました。

／カーボンニュートラル



成都市生態環境局および専門家による審査時の様子

7月

国際水素と燃料電池自動車展覧会2023 (FCVC 2023) における水素関連訴求

- 2023年7月、TMCIは水素モビリティへの訴求に向けてFCVC2023に出展し、すでに中国で販売している第2世代「MIRAI」、最新の交換式水素貯蔵モジュール技術、および商用車用大容量高圧水素タンクを展示し、トヨタが水素の製造、輸送、使用におけるインフラストーリーチェーンの発展に貢献してきた成果を展示しました。
- フォーラムでは、業界組織や中央政府関係者に対して水素領域の取り組みと今後の展望を紹介するとともに、引き続き中国市場で水素燃料電池技術の普及を促進し、商用車を中心にパートナーとの連携を拡大し、水素エネルギー社会を構築することを表明しました。

／カーボンニュートラル ／エネルギー転換と脱炭素技術 ／多様な選択肢 ／水素



FCVC2023における展示の様子

11月

中国国際輸入博覧会2023出展

- 2023年11月、Toyota Motor China Investment (TMCI) はCIIE 2023に出展し、「中国に立脚し、自動車の新たな未来を共創する」をテーマに、来場する中央地方政府、業界組織、研究機関に向けてマルチパスウェイによる電動化の取り組みを紹介しました。
- FCEVにおいては、水素エネルギーの「つくる」「はこぶ」「ためる」「つかう」など、一連の技術を展示しました。
- BEVにおいては、トヨタがマルチパスウェイを実行する上で重要な取り組みであり、全固体電池はその発展を支える重要な構成部分であることとともに、2027～2028年に実用化される予定であることを示しました。
- HEVにおいては、第5世代となるHEVシステム（電池、電機、電気制御）を展示し、安全、信頼性、省エネについて、全世界2,400万人、中国250万人以上の消費者の皆様からの信頼をいただける技術をご覧いただきました。

／カーボンニュートラル ／エネルギー転換と脱炭素技術 ／多様な選択肢 ／電動化 ／水素



中国国際輸入博覧会2023における展示の様子

タイ

3月

CNに向けCJPTとともにCPG、SCGとの協業基本合意書を締結

- タイならではのCN実現に向けて、エネルギー、データ、モビリティの3領域で取り組みを加速するべく、2023年4月、トヨタ自動車は、Commercial Japan Partnership Technologies (CJPT) 参画のもと、Charoen Pokphand Group (CPG)、およびSiam Cement Group (SCG) との協業に関する基本合意書に締結しました。

これに先立ち、3月にはバンコク市内で商用車を中心とした試乗会を実施し、CPGの養鶏場で得られたバイオガスより製造した水素を利用するなど、協業の一端を公表しました。

「今すぐ取り組む」ために、タイの経済特区において、エネルギーを「つくる」「はこぶ」「つかう」自立循環型の社会実装を実施し、効果を検証、他の地域にも展開できる原単位を作ることに取り組みます。また、実際に協業を通じて削減できたCO₂量をもとに、タイ全土に広げた際の効果を算出し、CNへの取り組みを可視化することにも挑戦を続けていきます。

[／カーボンニュートラル](#)
[／エネルギー転換と脱炭素技術](#)
[／多様な選択肢](#)
[／水素](#)


CNモビリティ試乗会を実施

インド

6月

自家発電型太陽光および風力再生可能エネルギープロジェクト開始

- 2023年6月、Toyota Kirloskar Motor (TKM) は、インドにおける再生可能エネルギー発電分野で最大手であるReNew Energy Global社との合併事業を通じて、太陽光および風力を活用した再生可能エネルギープロジェクトを開始しました。このプロジェクトを通じて生成されたグリーン電力がTKMに供給されることで、同社の年間CO₂排出量51,000トンの削減が見込まれています。TKMは、2021年6月にビダディ工場および周辺サプライヤー8社による再生可能エネルギー利用による電力グリッド内でのCN達成を発表しており、今回のReNew Energy Global社との取り組みは、TKMが自動車事業のライフサイクル全体でさらなるCO₂削減の取り組みを強化する姿勢を示すものです。

[／カーボンニュートラル](#)
[／エネルギー転換と脱炭素技術](#)


プロジェクトを通じて生成されたグリーン電力

加入団体に関するレビュー結果

加入団体に関する6つのステータス

パリ協定の目標に沿った公共政策への理解活動を実施していく上で、以下はトヨタ自動車のカーボンニュートラル実現に向けたスタンスを表しています。業界団体の見解を検討するための評価項目として使用しました。

1 パリ協定	パリ協定を支持しており、団体活動の目標に整合させている
2 気候科学	IPCCなどの最新の科学的知見を尊重しており、客観的科学研究を引用し気候変動への人為的な影響に言及している
3 排出量削減目標	パリ協定と整合した排出量削減目標を設定しており、支援政策への支持を表明
4 エネルギー効率改善	エネルギー効率改善の重要性への理解を表明しており、政策(省エネ、燃費改善など)を支持している
5 テクノロジー	IPCCなどで推奨されているCNに貢献する新しい技術の開発実証について言及し、提言などの行動をしている
6 カーボンプライシング	市場メカニズムを活用し、効率的に排出削減を進めるためのカーボンプライシング(各地域の状況を踏まえ、公平・構成で、実効性、実現可能性のある、技術開発とイノベーションを促進される制度で、暗示的炭素価格を含む)を支持している



bZ4X



レクサス充電ステーション

加入団体に関するレビュー

レビューを行った団体

2022年の開示では、気候変動に関する渉外活動を行っている自動車関連団体や自動車に関わるインフラ整備などの活動を行っている団体の内、トヨタの生産販売拠点のある地域の団体、政策に影響力のあるポジションにトヨタのメンバーが就任している以下6団体のレビューを行いました。

- 日本自動車工業会(自工会)
- 日本経済団体連合会(経団連)
- Alliance for Automotive Innovation(米国自動車イノベーション協会)
- European Automobile Manufacturers' Association(欧州自動車工業会)、
- Society of Motor Manufacturers and Traders(SMMT)
- World Business Council for Sustainable Development(WBCSD)

2023年の開示では、情報開示を一層充実させるために以下6団体を加え、評価数を倍増しました。

- 中部経済連合会
- 水素バリューチェーン推進協議会
- 経済同友会
- National Association of Manufacturers(全米製造者協会)
- Hydrogen Council(水素協議会)
- Thailand Business Council for Sustainable Development (TBCSD)

第三者による評価

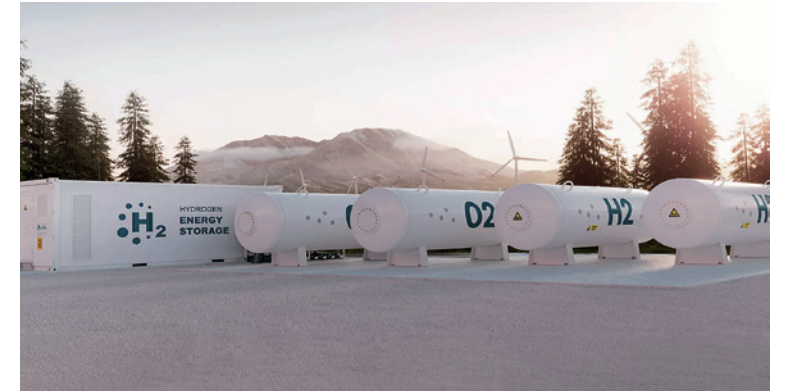
加入団体の気候変動に係る渉外活動への評価の透明性向上のため、海外で実績のある第三者への委託による評価に変更しました。
評価基準は 1.整合、2.部分的整合、3.不整合、4.ポジションの公開を確認できない、の4つのクライテリアを設けました。

加入団体がパリ協定の目標と整合的でない活動をしている場合の対応

加入団体がパリ協定の目標と整合的ではない活動を行っている場合、下記のステップで当団体と建設的な議論を通じスタンスの見直しを働きかけていきます。

- トヨタの気候変動に対するスタンスを共有する
- 気候変動に対するスタンスの違いを明確化
- 気候政策について意見交換を実施する
- 建設的な対話を通じてスタンスの見直しなどを働きかける

なお、加入団体は、毎年適切な見直しを実施していきます。



再生可能エネルギー由来の水素と発電所などで排出されるCO₂を反応させて都市ガスの主成分であるメタンを合成するメタネーション

※本レビューは、2023年8月10日から2023年12月1日の間に作成されたもので、作成時点での情報に基づいています。

加入団体に関する第三者による評価結果の要約

加入団体の大部分が一致しているか、部分的に一致していることが分かりました。
一致していないと特定されたものではありませんでした。

団体名	1 パリ協定との整合性	2 気候変動科学との整合	3 排出量削減目標	4 エネルギー効率改善	5 テクノロジー	6 カーボンプライシング [*]
日本自動車工業会	整合	整合	整合	整合	整合	部分的整合
日本経済連合会	整合	整合	整合	整合	整合	部分的整合
中部経済連合会	整合	ポジションの公開を 確認できない	部分的整合	整合	整合	部分的整合
経済同友会	整合	整合	整合	整合	整合	整合
水素バリューチェーン推進協議会	ポジションの公開を 確認できない [*]	ポジションの公開を 確認できない [*]	ポジションの公開を 確認できない [*]	整合	整合	整合
WBCSD	整合	整合	整合	整合	整合	整合
AAI	整合	ポジションの公開を 確認できない	整合	整合	整合	ポジションの公開を 確認できない
NAM	整合	整合	部分的整合	整合	整合	ポジションの公開を 確認できない
ACEA	整合	ポジションの公開を 確認できない	整合	整合	整合	整合
SMMT	整合	整合	整合	整合	整合	整合
Hydrogen Council	整合	ポジションの公開を 確認できない [*]	整合	整合	整合	整合
TBCSD	整合	ポジションの公開を 確認できない	整合	整合	ポジションの公開を 確認できない	整合

^{*} 団体創設の特性上、団体意思表明が必要ない項目

加入団体に関する第三者による評価結果

団体名	一般社団法人 日本自動車工業会（自工会）		
目的	日本の自動車工業と関連産業の健全な発展を図り、持続可能な経済、およびモビリティ社会の実現、さらには社会課題の解決に寄与すること		
当社の役員の参加	豊田 章男：会長（トヨタ自動車 代表取締役会長） 佐藤 恒治：副会長（トヨタ自動車 代表取締役社長） 長田 准：総合政策委員長（トヨタ自動車 執行役員）		
項目	結果	サマリー	
1 パリ協定との整合性	整合	パリ協定に関連するグローバルな文脈を認識したうえで、政策への支持およびカーボンニュートラルへのチャレンジを宣言している。	
2 気候変動科学との整合	整合	世界全体の道路交通のCO ₂ 排出削減において、IPCC AR6 WG3 1.5℃シナリオのシナリオ削減幅と同水準に達成できるかどうかを確認したシナリオを作成し発表しており、IPCCの科学的知見を尊重している。	
3 排出量削減目標	整合	日本のカーボンニュートラル政策を尊重し、CO ₂ ゼロエミッションを目標として設定している。	
4 エネルギー効率改善	整合	エネルギー効率改善に関する重要性を理解し、日本の運輸部門のCO ₂ 総排出量における燃費向上による寄与を推計。今後も燃費向上に取り組むとしている。また、電力・燃料のエネルギー使用量の低減に取り組んでいる。	
5 テクノロジー	整合	BEV、FCVに関して、取り組みの必要性を認識している。多様な技術（FCV、BEV、CN燃料によるICE）に則した政策を提言している。	
6 カーボンプライシング	部分的整合	成長に資する国際的な競争力を阻害しない制度の設計について発言を行っている。一方、カーボンプライシング制度の導入に懸念を示している。	

一般社団法人 日本経済連合会（経団連）

総合経済団体として、企業と企業を支える個人や地域の活力を引き出し、日本経済の自律的な発展と国民生活の向上に寄与すること

早川 茂：副議長（トヨタ自動車 代表取締役副会長）

結果	サマリー
整合	パリ協定で掲げられている脱炭素社会に向け、企業・団体が率先して取り組めるよう、日本政府と連携した「チャレンジ・ゼロ」活動を行っている。
整合	NOAA/ESRL Global Monitoring Divisionのデータを引用し、大気中のCO ₂ 濃度が高くなっていることを認識。地球温暖化の被害が多くなっていることに言及し、危機感をもって取り組むべきとしている。またGXに取り組むべき理由の背景にもなっている。
整合	2050年カーボンニュートラル実現を重要な目標とし、「経団連カーボンニュートラル行動計画」を発足、ビジョン策定を呼びかけている。パリ協定を支持した国内政策への支持を表明している。
整合	経団連所属の自動車業界は、電動車の普及と水素社会の実現などに取り組むことを2050年CNに向けた業界ビジョンとして設定している。
整合	経団連カーボンニュートラル行動計画において、BAT (Best Available Technologies) の最大限の導入による排出削減と、革新的技術の開発を進めることを明確にしている。
部分的整合	カーボンプライシングに関して、排出量取引制度に関してポジティブな見解を示し、日本の実情に合わせて設計することを推奨している。しかしながら、炭素税への反対意見を示している。

団体名	一般社団法人 中部経済連合		経済同友会	
目的	中部経済界としての意見を取りまとめや実現に向けて、政府・関係機関などに対する積極的な提言・要望やさまざまな活動を通じた中部経済の活性化		企業経営者が個人として参加し、一企業や特定業種の利害を超えた幅広い先見的な視野から、国内外の諸問題について考え議論し政策提言を行い、より良い経済社会の実現や国民生活を充実させること	
当社の役員の参加	寺師 茂樹：副会長（トヨタ自動車 Executive Fellow）		島崎 豊：幹事（トヨタ自動 Fellow）	
項目	結果	サマリー	結果	サマリー
1 パリ協定との整合性	整合	パリ協定の目標に向けた政策に対する戦略の方向性を提案している。	整合	日本のCN政策を支持し、CNを前進させるために提言を行っている。
2 気候変動科学との整合	ポジションなし	気候科学、気候変動が人為的であるということに関して言及なし。	整合	GHG削減に向けた提言のなかで、現状認識としてIPCCを参照し、温暖化が疑う余地がないことに言及している。この情報を認識したうえで提言を行っている。
3 排出量削減目標	部分的整合	CNの実現に向けて、実用可能なロードマップの提案を国に求めている段階で、団体としての目標設定は行っていない。きわめて難しいという表現からも、ロードマップが示されてこそはじめて政策を支持できると考えている。しかしながらCNの方向性自体は必要と認識している。	整合	「目指すべき2050年の日本の将来像」の中で、持続的な経済成長とカーボンニュートラルの両立を提言している。
4 エネルギー効率改善	整合	脱炭素への転換について認識している。着実な進め方を提案。省エネの徹底について提言で触れている。	整合	CN政策を前に進めることを支持している。政府に対し、脱炭素に向けたトランジション・ロードマップの策定を提言している。
5 テクノロジー	整合	水素サプライチェーンの社会実装に肯定的な発言をしている。	整合	政府に、水素エネルギーの開発などを推進できる支援策を提言している。
6 カーボンプライシング	部分的整合	国際競争力の維持・向上にも配慮しつつ、脱炭素化が次の新しいビジネスにつながるような制度設計を求めた提言を行っている。一方で、すでに課せられた石油石炭税などには多くの負担が生じていることに言及している。	整合	カーボンプライシングに肯定的であり、政府に対し導入に向けての意見を述べている。

団体名	水素バリューチェーン推進協議会		WBCSD	
目的	水素社会の実現に向けて、さまざまな技術や知見を持つ企業、団体、自治体などが議論を行い、社会実装プロジェクトの創設や、需要創出、規制緩和への政策提言などを行う		サステナブルなビジネスをより成功へと導くことで、持続可能な世界への移行を加速させることを目指す	
当社の役員の参加	内山田 竹志：代表理事（トヨタ自動車 Executive Fellow）		早川 茂：Executive Committee（トヨタ自動車 代表取締役副会長）	
項目	結果	サマリー	結果	サマリー
1 パリ協定との整合性	ポジションなし	パリ協定や関連政策に言及なし。	整合	パリ協定が気候政策活動の中核となっている。
2 気候変動科学との整合	ポジションなし	気候科学に言及なし。	整合	IPCC レポートを引用し、気候変動が人為的なものであることを言及している。
3 排出量削減目標	ポジションなし	削減目標に言及なし。	整合	2050 年までに 1.5℃以下に気温上昇を抑える構想を掲げている。
4 エネルギー効率改善	整合	水素バリューチェーン推進協議会が設立された理由が、水素を推進し、水素事業を支援するため。	整合	アメリカ、イギリス政府と協力し ZEV 社会移行のためのイニシアティブをとっている。
5 テクノロジー	整合	水素技術の開発・普及にあたって、必要となる事項を整理し、政策提言を行っている。	整合	ZEV とそれにまつわる充電インフラの展開を加速させるために、さまざまなステークホルダーを交えたモビリティ脱炭素化プロジェクトを構築している。官民対話を強化し、技術展開の機会を作り上げている。
6 カーボンプライシング	整合	水素社会実現に向けた政策提言の中で、カーボン・プライシングに関して肯定的な姿勢を見せている。	整合	カーボンプライシングメカニズムは、1.5℃目標を達成するために重要であることに言及している。

団体名		Alliance For Automotive Innovation (AAI)		National Association of Manufacturers (NAM)	
目的		Auto Innovatorsは米国経済の転換を促進し、アメリカ人の創造力と移動の自由の維持に資する、よりグリーンで、安全で、賢い移動の実現に向け、政策立案者に働きかける		中小企業からグローバルな先進企業まで、あらゆる産業分野の14,000の会員企業を代表している団体	
当社の役員の参加		Chris Reynolds : Member of the Board of Directors (Chief Administrative Officer, Toyota Motor North America)		Chris Nielsen (Executive Vice President, Product Support & Chief Quality Officer Toyota Motor North America)	
項目	結果	サマリー		結果	サマリー
1 パリ協定との整合性	整合	バイデン政権のネットゼロカーボントランスフォーメーション(2050年)に、自動車業界を整合させ、BEVへのシフトを加速させ、管理者と協働することをコミットしている。		整合	パリ協定の目的を支援しているとともに、米国の経済におけるすべてのセクターが削減における役割を果たすことをコミットしている。
2 気候変動科学との整合	ポジションなし	気候科学に言及なし。		整合	米国USGCRPの報告書を参照し、気候変動が人為的に起きており、影響を及ぼしていることを認識している。
3 排出量削減目標	整合	バイデン政権のネットゼロカーボントランスフォーメーション(2050年)支持し、ネットゼロをコミットしている。		部分的整合	パリ協定への支持を示してはいるが、ネットゼロのゴールなどを示してはいない。
4 エネルギー効率改善	整合	自動車業界はエネルギー効率に関してコミットしていると述べている。また、クリーン燃料基準に関して意見を述べており、EVの割合を上げるよりも、液体燃料の改善と脱炭素化を早急に実現することが現実的であるとしている。		整合	エネルギー効率改善に関しての必要性を理解し、政策提言を行っている。
5 テクノロジー	整合	BEVに関して支持を表明しており、自動車産業は電動化のために、2025年までに330憶ドル以上を投資するとしている。		整合	新技術として水素の開発に言及したうえで、技術開発を促進させるための政策の提言などを行っている。
6 カーボンプライシング	ポジションなし	カーボンプライシングに関して言及なし。		ポジションなし	カーボンプライシングに関して言及なし。

団体名			The European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)			The Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)		
目的			欧州のモビリティ転換を推進し、同時に、自動車産業が引き続きグローバルで競争力のあるプレーヤーであり続けることを目指す			英国自動車業界の利益を国内外で支持・促進することを目指す		
当社の役員の参加			Didier Leroy : Member of the Board of Directors (Chairman of the Board of Management, Toyota Motor Europe)			Agustin Martin : Member of Executive Board (President & Managing Director of Toyota (GB))		
項目			結果	サマリー		結果	サマリー	
1 パリ協定との整合性			整合	パリ協定への理解を示しており、団体活動の目標としている。		整合	イギリス政府が掲げるネットゼロに賛同。イギリス政府の目標はパリ協定に基づいており、SMMTもパリ協定に賛同していると言える。また脱炭素の投資も進めており、行動も伴っている。	
2 気候変動科学との整合			ポジションなし	気候科学に言及なし。		整合	UKのカーボンバジェット設定のためのアンケート調査で、IPCCのエビデンスを参照しており、気候科学を肯定していると考えられる。	
3 排出量削減目標			整合	パリ協定に沿って、2050年までに自動車産業を気候ニュートラルにすると宣言している。		整合	イギリス政府が掲げる2050年までにネットゼロ達成に賛同をしている。	
4 エネルギー効率改善			整合	EUが掲げる排出規制に肯定的な姿勢を示す一方で、自動車産業だけの解決は難しいとし、政策立案者へ向けた建設的な意見を構築している。また、エネルギー効率のよい生産に関する政策を支持し支援を実施している。		整合	ZEV販売の動きに関して、インフラ整備や消費者へのインセンティブ制度をすること、さまざまなステークホルダーが取り組むことの重要性を訴えている。それとともに、エネルギー効率に関してホームページで情報をまとめ、積極的に提言している。	
5 テクノロジー			整合	EV促進に向け、インフラ環境整備のために電化に投資をしている。		整合	EV促進に向け、インフラ環境整備のために電化に投資をしている。ゼロエミッション技術に関してアドボカシー活動を続けるとし、政府との対話も継続的に実施。ZEV普及のためのサプライチェーン全体における技術コンサルティングも行う。	
6 カーボンプライシング			整合	カーボンプライシングに関して、ポジティブな姿勢を示している。EU-ETSに自動車産業が含まれることに対しても肯定的である。		整合	ETSの仕組みを肯定的に捉えており、UKとEUのスキームとリンクさせることへの提言を行っている。	

団体名		Hydrogen Council		Thailand Business Council for Sustainable Development (TBCSD)	
目的		クリーンエネルギーへの移行を促進するために、水素に関する共通のビジョンと長期的な野心を持つCEO主導のグローバルなイニシアティブ		タイの主要産業を網羅する43社以上のメンバー企業で構成されており、タイにおける持続可能な開発を先導	
当社の役員の参加		Stephan Herbst (General Manager, Toyota Motor Europe)		Kalin Sarasin (Chairman of the Board at Toyota Motor Thailand)	
項目	結果	サマリー		結果	サマリー
1 パリ協定との整合性	整合	団体の設立理由が水素を推進し、パリ協定で設定された目標である気温上昇を2℃以下に抑えることである。		整合	気温上昇1.5℃以下に抑えることにコミットしている。
2 気候変動科学との整合	ポジションなし	気候科学に言及なし。		ポジションなし	気候科学に関して言及なし。
3 排出量削減目標	整合	団体がパリ協定に基づき2℃未満に抑えることを目的として設立されている。さらに低炭素で再生可能な水素を後押しするための提言を行うなどの活動を実施しており、団体の目的が実質的な削減実現に資するものと考えられる。		整合	2050年までにカーボンニュートラル、気温上昇1.5℃以下に抑えることを目標としている。
4 エネルギー効率改善	整合	脱炭素に向けたコスト効率的なロードマップとしての水素の活用を提言している。		整合	省エネを推進する活動に資金を供給している。
5 テクノロジー	整合	世界銀行、Climate Smart Miningと共同で報告書を発行。脱炭素に向けて水素インフラを整備するにあたり金属資源など原材料の必要量、水への影響などを報告。資源の観点から水素のロードマップを分析している。		ポジションなし	該当するテクノロジーに関する言及なし。
6 カーボンプライシング	整合	カーボン・プライシングによって、ブルー水素の価値がグレー水素よりも上がることを主張している。		整合	政府(all governments)に対して野心的なカーボンニュートラルに向けた目標設定をするよう呼び掛けており、カーボン・プライシングなどの政策的枠組みを導入するよう求めたいとしている。

当社の加入団体一覧

レビューを行った12団体に加え、気候政策に影響力のある当社加入団体の一部を一覧にしました。

トヨタはこれらの団体の活動に積極的に関わり、カーボンニュートラルの実現に向け、引き続き取り組んでいきます。

日本	一般社団法人電池サプライチェーン協議会 https://www.basc-j.com/	EPA Green Power Partnership https://www.epa.gov/greenpower	German Hydrogen and Fuel Cell Association (ドイツ) https://www.dwv-info.de/german-hydrogen-fuel-cell-association/?lang=en
	中部圏水素利用協議会 ※公式HPなし https://global.toyota/jp/newsroom/corporate/34806052.html	Fuel Cell and Hydrogen Energy Association https://www.fchea.org/	Hydrogen Europe https://www.hydrogeneurope.eu/
	CHAdemo 協議会 https://www.chademo.com/ja/	Information Technology Industry Council https://www.itic.org/	H2 Mobility (ドイツ) https://h2.live/h2mobility/
	日本自動車会議所 https://www.aba-j.or.jp/	Resources for the Future https://www.rff.org/	National Platform Future of Mobility (ドイツ) https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/en/
	燃料電池実用化推進協議会 https://fccj.jp/	Renewable Energy Buyers Alliance https://rebuyers.org/	Plateforme de la Filière Automobile (フランス) https://pfa-auto.fr/
米国	WWF Japan https://www.wwf.or.jp/	VELOZ https://www.veloz.org/	Society of Motor Manufacturers and Traders (イギリス) https://www.smm.co.uk/
	CALSTART https://calstart.org/	Clean Energy Partnership (ドイツ) https://cleanenergypartnership.de/en/home-engl	UKH2 Mobility (イギリス) http://www.ukh2mobility.co.uk/
	Center for Climate and Energy Solutions https://www.c2es.org/	Confederation of British Industry (イギリス) https://www.cbi.org.uk/	Zemo Partnership (イギリス) https://www.zemo.org.uk/
	Electric Drive Transportation Association https://electricdrive.org/	France Hydrogène (フランス) https://www.afhypac.org/	その他 RE100 Thailand Club (タイ) https://re100th.org/en/home/
欧州			