



Toyota's Views on Climate Public Policies 2024

2023年版からの主な変更点

- 加入団体のレビュー数を12→15団体に増加（主要地域の日米欧で3団体追加）
- 昨年の団体レビューにおいて「整合」とならなかった項目について国内団体とコミュニケーションを実施
- 第三者評価における透明性向上（評価クライテリアの説明を追加）

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	6
各国の個別政策に対するスタンス	9
具体的な渉外事例	12
加入団体に関するレビュー結果	23
当社の加入団体一覧	34

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 2024」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、2,701万台以上の電動車を販売し、約1.97億トンの温室効果ガス(GHG)の排出削減に貢献してきました(2024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

2,701万台以上

／ CO₂累計排出抑制効果

約1.97億トン ※2024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。

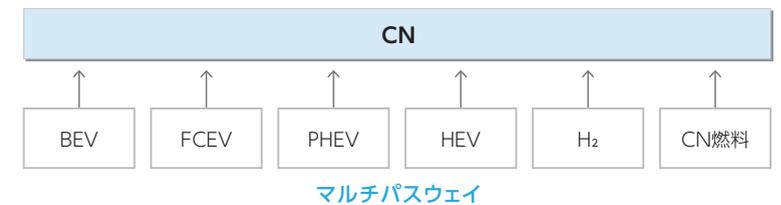
- 政府、行政機構、規制当局、政党、NGO、地域コミュニティ、お客様などのステークホルダーの皆様との良好な関係構築
- 多くの役員・従業員が世界中の経済団体・業界団体で活動し、政策提言策定などに関与・貢献
- 気候変動政策に関する渉外活動の開示

トヨタが進めるマルチパスウェイ

私たちはクルマのライフサイクル全体で2050年CNの実現に全力で取り組んでいきます。

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い「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。まずは今すぐに見える電動化を進めます。足元から着実にCO₂を減らすため、プラクティカルに電動車の普及を進めます。新興国も含めてハイブリッド車 (HEV) の販売を強化し、プラグインハイブリッド車 (PHEV) の選択肢も増やしていきます。重要な選択肢のひとつである電気自動車 (BEV) は、今後数年でラインナップを拡充します。同時に、将来への備えも進めています。そのひと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取り組んでいます。そして、その先の水素社会の実現に向けたプロジェクトも加速しています。さらに、エネルギー産業と連携しCN燃料の技術開発も進めていきます。

私たちは新興国も含めて、誰ひとり取り残すことなく電動車の普及やCO₂の削減に取り組んでいきます。こうした全方位での取り組みにより、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。



「多様な選択肢」とIPCCの2050年1.5℃シナリオ*の整合

日本自動車工業会において、2050年CNに向けた多様な選択肢の客観的かつ定量的な把握のために、エネルギー分野で国際的に評価の高いシンクタンクである「日本エネルギー経済研究所」に委託し、BEVの推進やCN燃料の活用可能性、先進国・新興国の状況などを勘案して設定した「3つのシナリオ分析」が実施されています。

その結果、世界全体の道路交通のCO₂排出削減は、BEV化を急速に進めるシナリオだけでなく、HEV・PHEVとCN燃料を有効活用するシナリオでもIPCCの2050年1.5℃シナリオとの整合性が示されています。

* IPCC (気候変動に関する政府間パネル) 第6次評価報告書第3作業部会報告書で分析された、科学的に検証されている世界の1,000以上のシナリオのなかから、1.5℃目標に整合的なシナリオとして政策決定者向け要約で示されているもの

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。

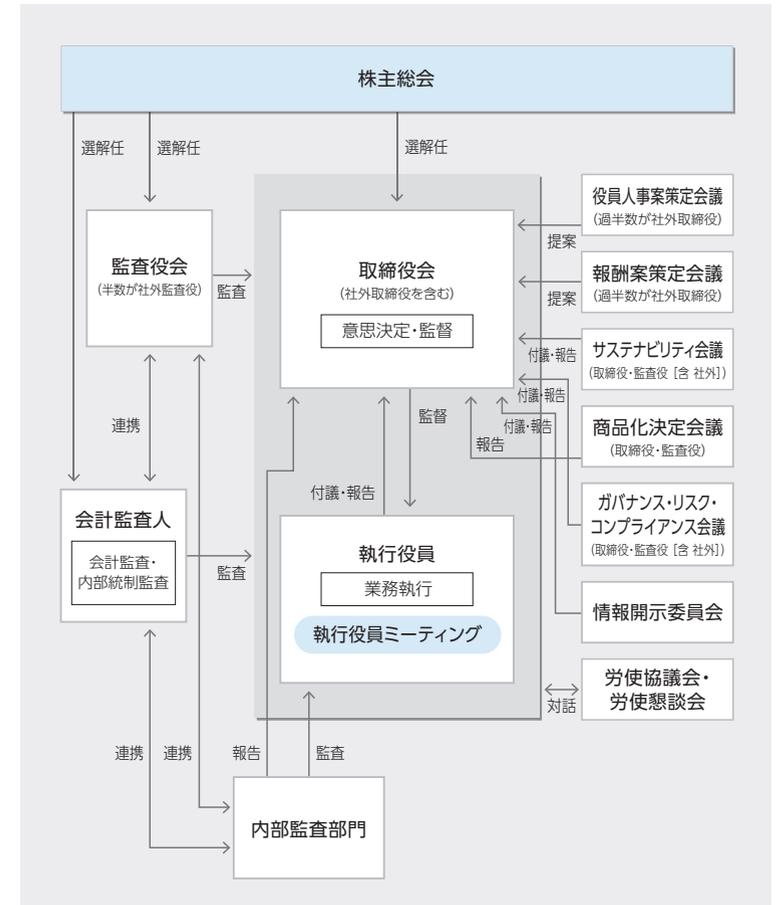
当社では、気候関連課題に対する最終的な意思決定・監督機関は取締役会です。取締役会は、戦略、主要な行動計画、事業計画の審議と監督を行う場であり、気候関連の重要な事案が生じた時に、議題として上程されます。最終的な議決は10人の取締役で行いますが、取締役会には監査役も参加しており、多様なバックグラウンドを持つ社外監査役の意見も取り入れながら決議を行います。近年は、ほぼすべての議案で社外取締役、社外監査役が発言しています。

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/2023_001_integrated_jp.pdf

日本自動車工業会「2050年カーボンニュートラルシナリオ」

https://www.jama.or.jp/operation/ecology/carbon_neutral_scenario/

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。



LEXUS [UX300h]

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、2023年3月に策定された送配電網整備のマスタープランの着実な実行を期待しています。また、BEVを仮定の発電所（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「低排出電力を動力とする電気自動車は、陸上輸送由来のGHG排出量をライフサイクルベースで削減する大きな潜在的可能性を有す」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、販売店の約90%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。



持ち運び可能なポータブル水素カートリッジ



プリウス Z (PHEV)

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2.7万台以上を販売しています(2024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。



研究開発施設「Toyota Technical Center Shimoyama」



LEXUS UX300e

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

水素社会推進法*1

- 2050年カーボンニュートラル (CN) の実現を目指し、水素社会推進法が制定されました。これは、クリーンエネルギーの普及促進と持続可能な社会の構築に向けた重要な枠組みです。水素は再生可能エネルギーを有効活用し、温室効果ガス (GHG) の排出を大幅に削減することができます。私たちは、燃料電池自動車 (FCEV) をはじめとする水素関連技術の開発においてリーダーシップを発揮してきました。今後もモビリティ産業競争力強化とCNの実現に向けて引き続き積極的に行動していきます。

*1 脱炭素成長型経済構造への円滑な移行のための低炭素水素などの供給および利用の促進に関する法律

エネルギー基本計画の見直し*2

- 政府による第7次エネルギー基本計画の議論が実施されています。政府のエネルギー政策は「S+3E」*3を基本方針としており、複数のエネルギー源を組み合わせる“エネルギーミックス”により、リスク分散と電力供給の安定の実現を目指しています。また、再生可能エネルギーの導入による技術革新の促進や効率的なエネルギーシステム構築が検討されています。エネルギーミックス戦略を効果的に進めるための蓄電池技術も重要な課題と位置付けられており、車載用電池の利用もこれに含まれます。私たちはこの方向性と整合的なマルチパス戦略を軸とし、多様なエネルギー源の活用として、電気、バイオ燃料、水素などの利用を推進しています。さまざまな技術開発を通じ、持続可能な社会の実現に向けた具体的な行動を引き続き推進していきます。

*2 第7次エネルギー基本計画では、「2050年カーボンニュートラル」への中間目標として、2040年度の削減目標と脱炭素電源の構成比率についての議論を実施

*3 安全性 (Safety)、安定供給 (Energy Security)、経済効率性 (Economic Efficiency)、環境適合 (Environment)

GX-ETS*4

- トヨタ自動車はGXリーグ*5に賛同し、2023年度のフェーズ1に参画しています。GX-ETS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。私たちもこれに参画し、自らの目標を設定・公表したうえでGXに向けた技術開発や投資を果敢に行うことで積極的に貢献していきます。

*4 Green Transformation Emission Trading Scheme : 排出量取引制度

*5 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



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

- 2024年3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に関する最終規則を発表しました。同年6月には、NHTSA*3が2027～2031年モデルの新たな企業平均燃費基準 (CAFE) に関する最終規則を発表しました。

私たちは、交通の脱炭素化という目標を共有し、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います。また、Toyota Battery Manufacturing North Carolina (TBMNC) への投資を139億ドルに拡大し、HEV、PHEV、BEV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。私たちが目指しているのは、すべての法律と規制を遵守し続け、その発展を支援することです。

GHGおよびCAFEの基準に関する複数年にわたる公的規制プロセスにおいては、EPAとNHTSAにコメントを提示しました。バッテリーの材料となる鉱物の希少性や産地依存性、それらの鉱物が米国で採掘・精製されていない現状、充電インフラの不十分さ、BEVの高コストなどは、いずれも自動車会社だけでは対処しきれない課題ですが、トヨタや自動車業界が懸念しているそうした重要な課題の一部がより適切に最終規則に反映されたのは望ましいことです。

私たちは、最終規則の要求は極めて厳しいものであると考えており、規制の遵守に必要な台数のBEVの導入に市場が対応できるかどうか引き続き懸念しています。市場の不確実性を考慮すると、先に述べた課題への対処、技術革新の奨励、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 (HEV、PHEV、BEV、FCEV) の推進こそが、迅速に炭素排出削減を進めるためのより効果的なアプローチであるといえます。短期的には炭素排出削減のため、中長期的にはCN実現のための、多様な選択肢を提供することが、CN達成への近道です。そのため、米国では現在、すべての主要な電動化技術を用いた製品 (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)

バリューチェーンにおけるGHGの削減

- TMNAは、サプライヤーやディーラーを含むバリューチェーン全体の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。

TMNAは、「Dealer Environmental Excellence Program (DEEP)」を通じてディーラーと協力しています。このプログラムは、環境パフォーマンスを大幅に向上させるための技術支援をトヨタとレクサスのディーラーに提供し、地域社会とのエンゲージメントを図りながらエネルギーと水の使用量を大幅に削減したディーラーを表彰するものです。



Toyota Battery Manufacturing, North Carolina



Toyota North American Environmental Report

<https://www.toyota.com/usa/environmentalsustainability/data-report-hub>

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Scope 1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。

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CO₂排出量の削減に取り組んでおり、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て、「2035年までに新車のCO₂排出量100%削減」という目標の達成に向け、全力でチャレンジしていきます。私たちは、広範な電動化を中心とした特定の技術に依存しないアプローチこそが、気候変動に関する目標の達成に向けた最善策であると確信しています。一方で、そうした目標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、充電や水素充填のインフラの整備、クリーンな再生可能エネルギーの活用、関連原材料へのアクセス、より手頃な価格のクルマの提供などが必要となります。すべての市場セグメントでZEVを広く導入できるよう、購入補助や税制優遇措置などの需要喚起策を継続的に実施することも同様に重要です。これらは、脱炭素化に向けて“ある”と良い条件ではなく、2030年と2035年の目標を達成するための基本的な要件です。また、他の自動車OEMとともに、欧州委員会によって実施される規制のレビュー期間を、意欲的な目標の達成に向けた進捗を評価するための重要なマイルストーンと捉えています。この評価においては、インフラの現状やEU産業基盤の全体的な競争力など、現状を幅広く考慮することが求められます。したがって、2026年までにCO₂規制の実質的かつ包括的なレビューを行うことは、必要に応じて適切な措置を講じるためにも極めて重要です。ゼロエミッションの実現にあたって、欧州規制当局との継続的な連携も重要になります。



LEXUS RZ SPORT CONCEPT

具体的な渉外事例

日本

3月 業界団体

自動車業界7つの課題の取り組み

- 自動車業界を取り巻く「7つの課題*」の解決に向け、日本自動車工業会（自工会）の正副会長がオーナーシップをもって進めるべく、業界を横断した取り組みについて会見で説明されました。佐藤副会長（トヨタ自動車 社長）は、自身の担当である「重要資源の安定調達」ならびに「国内投資が有効に生かせる通商政策への反映」について以下のように説明しました。

2023年のG7広島サミット（主要国首脳会議）で発信した日本らしいカーボンニュートラル（CN）のあり方「マルチパスウェイ」を基軸に置きながら、その一つ的手段であるバッテリーEV（BEV）の普及・浸透に向けた大きなエコシステムの構築、材料調達から電池の二次利用、並びにリサイクル、といった大きなサイクルをしっかりと描いていくことは非常に重要だと捉え、さまざまな課題の検討を進めています。

* 2023年11月に設定した物流の2024年問題など、向こう2年程度をScopeに自動車産業として特に注力すべき課題
https://toyotatimes.jp/toyota_news/1050_1.html#anchorTitles

／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



自動車業界7つの課題に対する自工会の記者会見

5月 業界個社

決算発表においてモビリティカンパニーへの変革の取り組みを紹介

- 2024年5月8日の決算発表において、モビリティ社会を具体化する挑戦について以下の内容について説明しました。
 さらなる成長戦略を描き、持続的成長につなげていくため、今期も「モビリティカンパニーへの変革」というビジョンを具体に落とし取り組みに力を入れていきます。それはクルマの付加価値を高め、モビリティ社会づくりに役立つということであり、新しい産業構造をつくっていくことだと考えます。その実現に向け、使命感を持って多くの仲間とともに挑戦していきます。
 また、この一年はミッシングピースとなっていたBEVの具現化を進めてきました。小型軽量ユニットの開発や空力、熱マネジメントのあり方などの技術進化により、クルマの新しいアーキテクチャをつくる挑戦が進んでいます。これらの要素技術は、今後、PHEVなどの開発にも応用でき、マルチパスウェイの多様なラインナップの構築にもつながります。

／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 ／電動化 ／水素 ／合成燃料



2024年3月期決算時の社長スピーチ

5月 業界個社

マルチパスウェイワークショップ

- 株式会社SUBARU、マツダ株式会社、トヨタ自動車の3社は、カーボンニュートラル (CN) 実現に向けた電動化に適合する新たなエンジン開発についてそれぞれの立場から宣言しました。
 新たなエンジンでは、モーターやバッテリーなどの電動ユニットとの最適な組み合わせを目指します。また、エンジンの小型化によるクルマのパッケージ革新に加え、多様なCN燃料*にも対応することで内燃機関でのCNを実現します。
 CN実現に向けて、「敵は炭素」[意志ある情熱と行動で選択肢を広げよう]という想いのもと、エンジンとそれを支えるサプライチェーンや雇用の未来を見据えた取り組みを続けてきました。そうした中で、CN実現に向けた未来のエンジンの役割が明確になってきました。次世代エンジンは、エンジン単体の性能向上だけでなく、電動ユニットと組み合わせることを前提に、エンジンと電動ユニットがそれぞれの得意領域で最適に機能することを目指します。加えて、新エンジンは化石燃料から脱却し、e-fuel (合成燃料) やバイオ燃料、液体水素など多様な燃料に対応することでCNを実現します。これにより、新エンジンはCN燃料の普及にも貢献します。

* 製品ライフサイクル全体においてCO₂排出量を抑えられる燃料のこと

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



電動化時代に向けた3社による新たな開発宣言

5月 業界団体

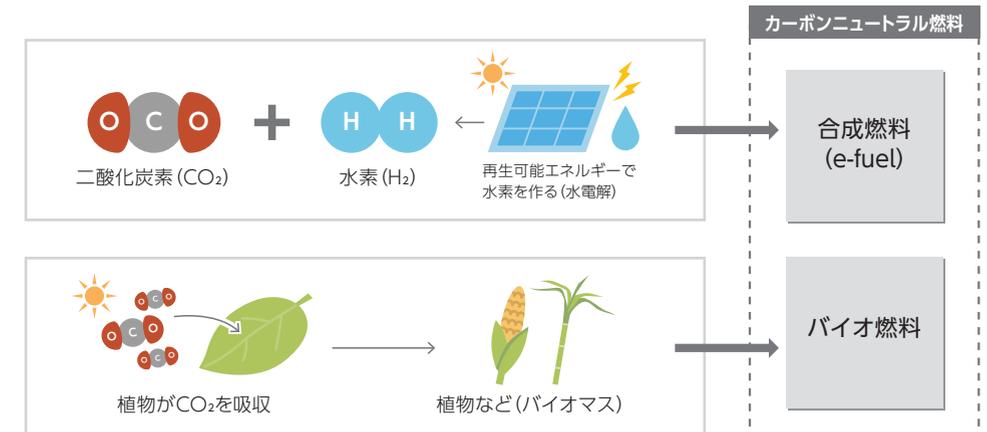
4社連携による自動車向けCN燃料の導入と普及に向けた取り組み

- 出光興産株式会社、ENEOS株式会社、三菱重工業株式会社、トヨタ自動車は、CN社会の実現に向けたCN燃料の普及には、産業を超えた連携・仲間づくりが不可欠であるとし、その第一歩として、CN燃料の導入・普及に向けた検討を始めました。
 日本国内においては2030年頃のCN燃料の導入を目指し、供給、技術、需要のそれぞれで主要な役割を果たす4社が共同で検討を進め、2024年5月27日に以下について発表しました。

4社共同で取り組む内容

- 日本の自動車市場におけるCN燃料の導入シナリオやロードマップ、市場導入に必要となりうる諸制度について議論・検討
- 日本におけるエネルギーセキュリティなどの観点から、製造の実現可能性を調査

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 / 合成燃料



カーボンニュートラル燃料の種類と製造過程

5月、11月 一業界個社一

進化した液体水素エンジン「GRカローラ」が スーパー耐久シリーズ富士24時間に挑戦

- 2024年5月24～26日に行われた「ENEOS スーパー耐久シリーズ 2024 Empowered by BRIDGESTONE 第2戦 NAPAC富士 SUPER TEC 24時間レース」に、液体水素を燃料として搭載した液体水素エンジン「GRカローラ」で参戦しました。また、同年11月16～17日に行われた「ENEOS スーパー耐久シリーズ 2024 Empowered by BRIDGESTONE 第7戦 S耐ファイナル 富士」にも参戦するなど、モータースポーツの厳しい環境を通じてクルマと人を鍛え、CNの実現に向けて仲間とともに進化を続けています。



液体水素エンジン「GRカローラ」

／カーボンニュートラル ／多様な選択肢 ／水素

9月 一業界個社一

水素ファンドへの出資

- 水素社会の実現に向けた取り組みの一環として、水素関連分野への投資に特化したファンド「Japan Hydrogen Fund」に出資することを決定しました。本ファンドは、日本での水素の普及を目指し、個社ではできない水素サプライチェーン構築の支援を目的とした民間ファンドです。
トヨタはCNの実現に向けた取り組みのなかで、水素を重要なエネルギーと位置付け、「つくる」「はこぶ」「ためる」「つかう」の各領域において、多くの仲間とともにさまざまな取り組みを進めてきましたが本ファンドへの出資を通じて、早期の水素社会の構築に向けて貢献していきます。



JH2A 共同会長の(左から)牧野明次氏(岩谷産業株式会社社長兼CEO)、國部毅氏(三井住友フィナンシャルグループ取締役会長)、内山田竹志(トヨタ自動車Executive Fellow)

／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

9月 業界団体

トヨタとBMW、水素社会実現に向けた協力関係を強化

- トヨタとBMWグループはCNの実現と水素社会の構築に向け、水素分野での協力関係を強化することで合意し、基本合意書を締結しました。今後、燃料電池システムの開発やインフラ整備などに共同で取り組んでいきます。両社は、2011年12月に環境技術における中長期的な協力関係の構築に合意し、燃料電池をはじめとした環境技術やスポーツカーなどの開発を、共同で10年以上にわたり進めました。「水素社会を実現したい」という共通の想いを持つ両社は、今後、燃料電池システムの技術革新を加速させていきます。

[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](#) / [電動化](#) / [水素](#)


(左から)トヨタ自動車社長の佐藤恒治、BMW AG オリバー・ツィプセ会長

10月 業界個社

トヨタバッテリー出発式

- 2024年10月1日、トヨタバッテリー株式会社は、プライムアースEVエナジー株式会社からの社名変更を記念し「出発式」を開催しました。出発式には、静岡県湖西市やトヨタグループの関係者をはじめとする多くの方に出席いただきました。湖西市は、豊田佐吉翁に始まるトヨタグループの原点です。若き日の佐吉は、1890年に東京・上野で開催された内国勧業博覧会で見た蒸気機関や機械設備の性能とパワーに衝撃を受け、動力に興味を持つようになりました。このときに抱いた佐吉の「無限動力」への情熱が、後の動力織機の発明につながり、蓄電池にもつながってます。1925年、当時の100万円(現価値100億円以上)の懸賞金をかけ、佐吉は飛行機に載せて太平洋をひとつとびできる蓄電池の開発を推奨しました。来年で100年を迎える今でも、世界にこれだけの性能を持つ電池はできていません。私たちは佐吉の夢の継承者であり、皆で心を合わせていつの日かこの湖西の地で、佐吉が夢見た電池を実現したい。そうした想いでマルチパスウェイ戦略の要となる2次電池の生産を進めていきます。

[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](#) / [電動化](#)


会場となった新居工場(2024年稼働)

10月 一業界個社一

／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

JAPAN MOBILITY SHOW BIZWEEK 2024

- 2024年10月、千葉県幕張メッセで開催された「JAPAN MOBILITY SHOW BIZWEEK 2024」に出展しました。このビジネスイベントは、モビリティ産業と次世代を担うスタートアップ企業が交流し、「持続可能な未来づくり」という共通の目標に向かって「共創」を生み出すイベントです。持続可能な未来づくりに向けたさまざまな取り組みがあるなか、トヨタはCNに関する技術を展示し、スタートアップとの技術交流・マッチングを目指します。国土が狭く、資源の少ない日本にとって、「エネルギー政策」は国・産業共通の大きな課題です。このような状況だからこそ、裾野が広く、B to Cの産業であるモビリティがペースメーカーとなり、産業界一丸となって取り組みを進めることが重要です。

マルチパスウェイでのCN実現に向け、エネルギー供給の安定性と環境負荷低減に寄与する「水素社会実現に向けた取り組み」「再生可能エネルギーマネジメント」の領域で、スタートアップや他企業との共創を進め、新たな仲間づくりや技術革新を通じて取り組みを強化し、「持続可能な未来づくり」に貢献していきます。



イベントに出展したポータブル水素カートリッジ

米国

4月

米国トヨタ幹部による「Washington Fly-In」

- 2024年4月、TMNAの幹部とディーラーの100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。

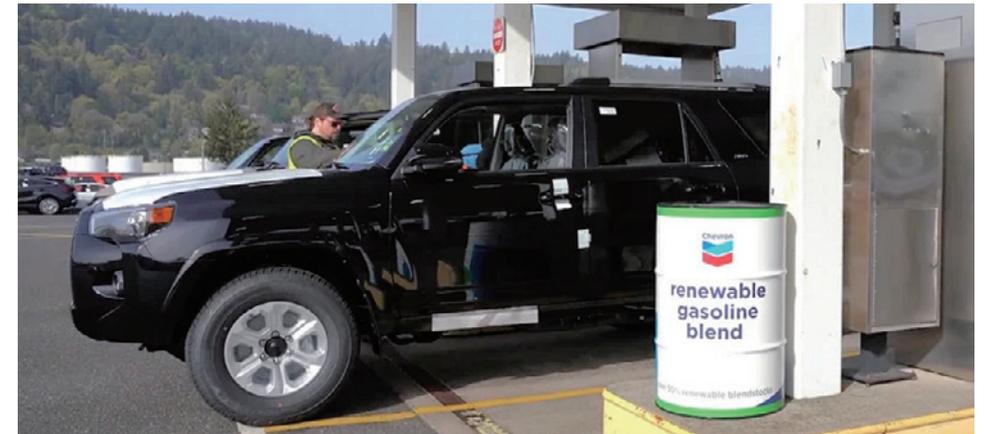


ワシントンD.C.で米国連邦議会議員との直接会談後の集合写真

4月

低炭素燃料（再生可能ガソリン混合燃料）の納入・走行試験

- 2024年4月、ポートランド港の物流事業における試験プロジェクトにより、低炭素燃料における大きな一歩を踏み出しました。納入されたシェブロン製の再生可能ガソリン混合燃料（RGB）4,000ガロンは、港に到着した新車の給油に使用しました。シェブロンによると、RGBの使用により、従来のガソリンに比べてライフサイクル全体のCO₂排出量を40%以上削減できます。また、2024年にはエクソンモービルの研究による低GHG排出量燃料を使用した新たな走行試験も実施しました。エネルギー関連企業と協力し、新車だけでなく、今後長年にわたり走行し続ける既存車両も対象とした低炭素燃料ソリューションの開発に取り組んでいます。



新車の給油に使用したRGB

5月

カリフォルニア州にNorth American Hydrogen Headquarters (H2HQ) を設立

- 2024年5月、TMNAは、TMNA R & D Californiaの名称を「North American Hydrogen Headquarters (H2HQ)」に改称しました。H2HQでは、研究開発、商品化計画、販売など、水素関連の製品や技術を担うチームのために、オフィス環境が整備されました。将来的には、柔軟なマイクログリッドや持続可能な顧客教育センターなどを増設する予定です。H2HQは、北米が主導する水素関連の取り組みを推進し、小型FCアプリケーション、大型FCの活用、定置用FC発電、湾岸車両アプリケーションといったグローバルな水素関連技術・製品のローカライズをサポートします。

[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](#)


H2HQ チーム

5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

- 2024年5月、TMNAとFuelCell Energyは、カリフォルニア州ロングビーチ港にある世界初の「Tri-Gen (トライジェン)」施設の運用を開始しました。Tri-Genは、バイオガスを利用して、再生可能電力、再生可能水素、使用可能な水を生成する施設で、ロングビーチ港にあるToyota Logistics Services (TLS) の車両加工と配送センターを支援するために建設されました。FuelCell EnergyのTri-Genプラットフォームを活用することで、TLSは100%オンサイトで生成した再生可能電力を使用するトヨタ初の港湾車両加工施設となります。この画期的な施設は、水素を利用した拡張可能な技術により排出量と天然資源への負担を削減する方法を示しています。

[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施設

欧州

📅 8月

第4回サステナビリティ・フォーラムの開催

- Toyota Motor Europe NV/SA (TME) は、オリンピック・パラリンピック競技大会におけるワールドワイド・モビリティ・パートナーとして、「Mobility for All」のビジョンに基づき、2024年8月28～29日にパリで第4回サステナビリティ・フォーラムを開催しました。このフォーラムでは、社会システムや都市インフラの統合によりクルマの所有から多様な移動手段の利用へと移行する、次世代のモビリティ社会「モビリティ3.0」について議論しました。当日は、各都市、学術機関や都市計画の専門家、市民社会、障がい者支援機関、国際機関、政策立案者、モビリティ企業をそれぞれ代表する、外部ステークホルダー25人を招きました。このフォーラムは、都市における将来的なモビリティニーズを理解し、パートナーと協力して潜在的な課題を解決する方法を模索することを目的とした議論を重ねました。

「Mobility for All」というトヨタのビジョンは、今回初めて対面したステークホルダーに大変好評でした。また、KINTO Europe B.V.とトヨタ・モビリティ基金がトヨタのモビリティ企業への変革において重要な役割を担っていることも確認されました。さらに、出席者からは、都市交通の脱炭素化のために、持続可能なモビリティハブを拡大・強化する必要性が指摘されました。



第4回サステナビリティ・フォーラムの様子

📅 6月、9月

ベルリン事務所と水素ファクトリーがマルチパスウェイ戦略と水素利活用の推進・提言イベントを開催

- TMEは、2024年6月27日にBMWと共同でベルリンにおいて、また9月12日にはBMWおよびGP JOULEと共同でドイツ連邦議会の中核都市であるベルリンにおいて、連邦議会議員朝食会を開催しました。この朝食会は、マルチパスウェイ戦略と、エネルギー供給・輸送部門における水素の重要な役割の推進を目的として開催されたものです。

連邦議会、各省、各種団体の主要メンバーが出席した朝食会は、CO₂排出量削減に向けたトヨタの効率的なマルチパスウェイ戦略について説明し、実現可能な水素エコシステムの構築に向けて志を同じくするパートナーが連携することの重要性を示す機会となりました。



連邦議会議員との朝食会の様子

[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](#)
[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](#)

📅 8～9月

パリ2024オリンピック・パラリンピック競技大会で持続可能なモビリティを提供

- トヨタは、国際オリンピック委員会 (IOC) と国際パラリンピック委員会 (IPC) のワールドワイド・モビリティ・パートナーとして、オリンピック・パラリンピック競技大会の物流を支援し、持続可能でインクルーシブなモビリティを推進するため、100%電動車、先進的かつインクルーシブなモビリティソリューション、革新的な水素技術を提供しました。提供車両の約60%がZEVで、平均CO₂排出量44.2g/kmで600万キロを走行したトヨタの車両は、パリ2024の環境目標を達成する上で重要な役割を果たしました。多くの車両がフランスをはじめとした欧州で生産されていることは、トヨタが現地での調達と持続可能性に注力している姿勢を示しています。[MIRAI] 500台、FCバス [Caetano] 14台、FCシャトルバス 10台などで合計100万キロ以上を走行し、約12トンの再生可能水素を使用しました。水素燃料車両の幅広い活用を通じて、CNの実現や化石燃料依存度の低減における水素の可能性が示されました。また、参加者全員が自由に移動できるように、850以上のインクルーシブなバッテリー式電動モビリティソリューションを提供しました。パリ2024のために設計された Accessible People Mover (APM) は、人や物資の輸送に役立ち、救護車としても使用されました。APMは、「Yosh-e」「C+WalkS」「C+WalkT」といった電動ラストマイルモビリティソリューションとともに、選手、ボランティア、来場者が自由に移動できるようにし、インクルーシブな体験を提供しました。

／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 ／ 電動化 ／ 水素



Photo credit: Getty Images

大会に提供されたハイラックスFCEV

📅 9月

英国Cenex Expoでマルチパス技術を紹介

- 2024年9月4～5日、TME ロンドン事務所と英国におけるその他の関係会社は、Cenex Expo 2024 (英国の主要な低排出車技術展示会) に出展し、多様なマルチパス車両を展示しました。道路未来大臣のリリアン・グリーンウッド氏は、「MIRAI」と「bZ4X」の試乗を行いました。また、Toyota Motor Manufacturing (UK) Ltd. (TMUK) で持続可能な方法で生成された水素を移動式の燃料補給車に貯蔵し、水素ガス発生装置を介してトヨタの展示ブースに電力を供給する、オフグリッド水素エコシステムを紹介しました。展示会の開催期間中、発電された電気がトヨタのPHEVとBEVの充電にも使用されたほか、オンサイトで生成した水素がすべてのFCEVに使用されました。この展示会は、政府機関職員、公務員、主要な政治ステークホルダーのほか、報道機関、学術機関、産業界の関係者など、2,400人を超える来場者に、モビリティに対するトヨタのマルチパスウェイ戦略を紹介すると同時に、水素の汎用性を示す重要な機会となりました。会期中は、117回の試乗、報道機関やソーシャルメディア向けの対応、動画配信、水素に関するワークショップでの講演を行いました。

／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



「MIRAI」に試乗された英国道路未来大臣のリリアン・グリーンウッド氏(左から2人目)

中国

6月

世界新エネルギー車会議2024 (WNEVC 2024)

- 2024年9月、水素モビリティへの訴求に向けてWNEVCに参加し、フォーラムで業界団体関係者や中央政府関係者に対して水素領域での取り組みと今後の展望を紹介しました。
また、トヨタは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て中国企業とともに水素エネルギー産業の建設を推進し、水素エネルギー社会を構築することを表明しました。



WNEVC 2024の様子

11月

中国国際輸入博覧会2024出展 (CIIE2024)

- 2024年11月、CIIE 2024に出展し、「60年手を携えて、共に未来を創ろう」をテーマに、「技術で中国に貢献していきたい」という豊田会長の想いを継承し、「マルチパスウェイ」「Mobility for All」「Best in Town」の3方面で、中国のカーボンニュートラル達成、および社会課題解決に具体的な提案を、来場された中央地方政府、業界団体関係者、研究機関に向けて紹介しました。
FCEVにおいては、FC商用化(幹線物流)に関する「はこぶ」「ためる」「つかう」の新たな推進&協業の進捗を紹介しました。
HEVにおいては、第5世代となるHEVシステムを展示し、HEV技術によるカーボン削減への貢献も説明しました。
BEVにおいては、新しいBEV車種の最新状況、および知能化(協業も含む)の進化を展示しながら、電池リサイクルリユース中国事業の取り組みを紹介し、多くの来場者から高い関心が寄せられました。



CIIE2024

アジア

📅 12月

生産工場において100%再生可能エネルギー導入

- Toyota Motor Philippines (TMP) は、2023年12月26日からサンタローザ工場で再生可能エネルギーを100%導入したことを発表しました。この取り組みは、フィリピン国内での再生可能エネルギーの小売供給契約に基づいており、電力使用による間接的なCO₂排出削減を目的としています。

TMPは2035年CN達成に向けた取り組みとして、これまでに2018年に1メガワットの太陽光発電設備を設置し、2022年にはさらに0.46メガワットを増設しました。これに加え、今回の契約により、ASEAN地域のトヨタ工場の中で100%再生可能エネルギーを使用する工場の一つとなりました。脱炭素に向けた取り組みを広げるため、地域のサプライヤーや販売店に対しても、再生可能エネルギー導入を促進するよう協力を呼び掛けています。



再生可能エネルギーを100%導入したサンタローザ工場

／ カーボンニュートラル ／ エネルギー転換と脱炭素技術

📅 10月

同国初の使用済み車両 (ELV) 解体施設が稼働開始

- 2024年10月、フィリピン初の使用済み車両 (ELV:End-of-Life Vehicle) 解体施設がパンパンガ州メキシコ市で稼働を開始しました。TMPは、環境コンプライアンス、施設設計、解体方法、設備要件、有害廃棄物管理など、さまざまな分野で技術支援を提供しました。この施設は、使用済み車両から環境に配慮しつつ部品や材料を適切に解体・リサイクルすることで、汚染を減らし、資源の再利用を促進することを目的としています。

さらに訓練用として、ハイブリッド車を含む5台のELVをこの施設に寄贈しました。この取り組みは、トヨタが掲げるCNや循環型経済への取り組みを支えるものであり、廃車解体施設への支援を通じて、自動車のライフサイクル全体での活動を一層強化していきます。



訓練用に寄贈されたハイブリッド車を含む5台のELV

／ カーボンニュートラル ／ エネルギー転換と脱炭素技術

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



レクサス [UX]



トヨタ会館に展示された電動化技術

加入団体に関するレビュー

レビューを行った団体

2023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12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)
- ・ 中部経済連合会
- ・ 水素バリューチェーン推進協議会 (JH2A)
- ・ 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)

2024年の開示では、情報開示を一層充実させるために選定基準を精査し、昨年までのレビュー団体が選定基準上問題ないことを確認。さらに3団体を加え、合計15団体のレビューを行いました。

- ・ 日本自動車会議所
- ・ Hydrogen Europe
- ・ Electric Drive Transportation Association (EDTA)

第三者による評価

加入団体の気候変動に関わる渉外活動への評価の透明性向上のため、新たな第三者への委託による評価を実施しました。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。

パリ協定との整合の評価クライテリア

団体のスタンスとして、パリ協定との整合は特に重要であり、私たちは下記の評価クライテリアを設定しています。この評価クライテリアを公開することで、団体評価がより透明性のあるものとなります。

- ・ 整合 : パリ協定、またはパリ協定に沿った各国の政策を支持しており、2050年CNを目標*としている
- ・ 部分的整合 : パリ協定、またはパリ協定に沿った各国の政策を支持しているが、パリ協定に整合するような積極的な活動を確認できない
- ・ 不整合 : パリ協定に反対している

* 「パリ協定」に準じていることが明記されていない場合でも、長期目標としてカーボンニュートラルを設定している場合、また団体としての目標を設定していない場合でもパリ協定に沿った長期目標を支持していれば基準を満たすものとする

加入団体が6つのステータスと整合的でない活動をしている場合の対応 (エスカレーションステップ)

加入団体が6つのステータスと整合的で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

私たちは加盟団体とのコミュニケーション後、12か月間の団体スタンスの改善を調整する期間を設けています。改善が認められない場合には、再度エスカレーションステップに従いコミュニケーションが実施されます。

私たちは対話を重視しており、団体との建設的な議論を通じ粘り強いコミュニケーションを図っていきます。

なお、加入団体は、毎年適切な見直しを実施してまいります。

昨年評価で「整合」とならなかった団体とのコミュニケーションを実施

私たちは昨年の評価において「整合」とならなかった項目について、国内の4団体(日本自動車工業会、日本経済団体連合会、中部経済連合会、水素バリューチェーン推進協議会)と、気候変動に対するスタンスを共有し、建設的な対話を通じたスタンスの表明を働きかけました。その結果、すべての団体においてスタンス表明の改善が見られ、すべての項目が「整合」となりました。

※本レビューは、2024年8月5日から2024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。国内の4団体(日本自動車工業会、日本経済団体連合会、中部経済連合会、JH2A)はスタンス表明の改善が見られ、すべての項目が「整合」となりました。一致していないと特定されたもの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	整合*
日本経済団体連合会	整合	整合	整合	整合	整合	整合*
中部経済連合会	整合	整合*	整合*	整合	整合	整合*
経済同友会	整合	整合	整合	整合	整合	整合
JH2A	整合*	整合*	整合*	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	整合*	ポジションの公開を 確認できない
日本自動車会議所	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
Hydrogen Europe	整合	整合	整合	整合	整合	整合
EDTA	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

* 昨年評価から改善が見られた項目

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	佐藤 恒治：副会長 (トヨタ自動車 代表取締役社長)	
項目	結果	サマリー
1 パリ協定との整合性	整合	パリ協定の1.5℃目標を達成するためには2050年カーボンニュートラル (CN) が必要と発言している。また、日本政府が2050年までにCNの実現を目指していることを踏まえて、日本の自動車産業としてもCNにチャレンジすることを宣言している。
2 気候変動科学との整合	整合	BEV化を急速に進めるシナリオだけでなく、HEV、PHEVやCN燃料を有効活用するシナリオの構築・分析を通じて、2050年CNに向け、多様な選択肢があることをIPCCの1.5℃シナリオと整合していることをもって示している。
3 排出量削減目標	整合	2050年CNの実現に向けて、2035年までに乗用車新車販売で電動車 (BEV、HEV、PHEV、FCEV) 100%の実現を目指す日本政府の取り組みを踏まえ、自動車産業としても同取り組みに全力でチャレンジするとしている。また、バイオ燃料や合成燃料、水素燃料を含む、2030/2040年非化石電源に関わる目標も掲げている。
4 エネルギー効率改善	整合	日本の運輸部門におけるCO ₂ の総排出量への燃費向上による寄与を推計し、今後も燃費の改善に努めるとしている。また、自動車製造工程を含む電力・燃料のエネルギー消費量の削減にも取り組んでいる。
5 テクノロジー	整合	電動化はCN実現への有力な手段であり、BEV、FCEV、CN燃料を利用したICE (バイオ由来材料・水素・液体合成燃料など) など多様な技術に基づく政策推進を提言している。
6 カーボンプライシング	整合*	エネルギー政策によるエネルギーの脱炭素化とカーボンプライシング制度はセットで導入が検討されるべきと言及し、制度設計に対して建設的な意見を表明している。

* 昨年評価から改善が見られた項目

一般社団法人 日本経済団体連合会 (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	日本政府と連携し、パリ協定が長期的なゴールと位置づける脱炭素社会の実現に向け、企業・団体のイノベーションのアクションを国内外に発信する「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していることに加え、CNに向けた政策に利用可能な「最良の科学」の一つとして、IPCCがあると言及している。
整合	パリ協定の下での日本の中期削減目標への貢献などの観点から、2030年に向けた排出削減に力点を置いてきた。また「経団連カーボンニュートラル行動計画」は、政府の「地球温暖化対策計画」において、産業界が取るべき対策の中心的な役割を果たしていると言及している。
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。また、省エネルギー推進や輸送機器の燃費改善を排出削減策として挙げている。
整合	革新的技術の開発を推進することを明確にしており、自動車業界は電動車の普及と水素社会の実現に取り組んでいると言及している。
整合*	カーボンプライシングの必要性を示している。また、排出削減効果を最大限発揮するための課題として市場の非効率性を挙げ、検討すべきポイントを提言していることに加え、今後も研究分析を進めることを表明している。

* 昨年評価から改善が見られた項目

団体名

一般社団法人 中部経済連合会

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

当社の役員の参加

寺師 茂樹：副会長（トヨタ自動車 Executive Fellow）

項目

結果

サマリー

1 パリ協定との整合性

整合

日本の2050年CNの実現に向けて、中部圏の社会経済活動全体の戦略の方向性を提案している。また、政府に国全体の包括的なロードマップとマイルストーンの策定を提言している。

2 気候変動科学との整合

整合*

1.5℃目標の実現には、2050年ごろまでに世界のGHG排出量を実質ゼロにする必要があるとのIPCCの報告書を参照している。また、気候変動が人為的なものであることは「疑う余地がない」とも言及している。

3 排出量削減目標

整合*

政府の2030年度GHG排出量削減目標や2035年電動化目標の実現に向けて、戦略の方向性を打ち出している。また、「第6次エネルギー基本計画」は、2030年度排出量削減目標に至る道筋と具体的なポートフォリオを示していると言及している。

4 エネルギー効率改善

整合

省エネ法に基づく規制の見直し・強化や、供給側の非化石燃料の拡大を踏まえて、需要側における省エネルギー推進が求められることについて提言している。

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向けた支援活動を行っている。また、電動車やICEの動力源ミックスを通じて脱炭素社会へのトランジションを効果的に進める必要があると提言している。

6 カーボンプライシング

整合*

カーボンプライシングは、2050年CNの実現に向けて重要な仕組みであり、特定の業種に偏った負担とならないことや、エネルギー間の公平性・炭素価格の中立性の確保が必要などの意見を表明している。

* 昨年評価から改善が見られた項目

経済同友会

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

島崎 豊：幹事（トヨタ自動車 Fellow）

結果

サマリー

整合

日本のCN宣言、およびその目標に向けた具体的な取り組みを開始したことを歓迎すると言及し、CNの実現に向けた政策提言を行っている。

整合

現状認識としてIPCCの報告書を参照し、気候変動が人為的なものである「可能性が極めて高い」と言及している。

整合

日本政府により提示された「GX実現に向けた基本方針」の考え方、および今後10年を見据えたロードマップを支持している。

整合

BEVとICEのライフサイクルCO₂排出量を比較すると、製造時までの排出量ではBEVの方が相当量多いことを踏まえ、製造過程の排出量を極力抑えることの必要性を言及している。

整合

再生可能エネルギーの増加により需給管理の重要性が高まっており、蓄電池や揚水発電、水素・アンモニア発電、CCUS付きのゼロエミッション火力発電などの調整力を持つ電源の確保と低炭素化開発を進めるため、インセンティブの付与や適切なルール整備が必要と提言している。

整合

市場メカニズムはCNを達成するための有効な仕組みであり、カーボンプライシングの導入と併せた既存エネルギー諸税の見直しを行い、環境負荷に応じた税のあり方を検討すべきと提言している。

団体名

JH2A

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

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）

項目

結果

サマリー

1 パリ協定との整合性

整合*

パリ協定が掲げる長期的なゴールである脱炭素社会の実現、および日本のCNの目標達成に向けて、水素社会を目指した多岐にわたる取り組みを推進している。

2 気候変動科学との整合

整合*

IPCCの報告書を参照し、気候変動が人為的なものであることは「疑う余地がない」と言及している。

3 排出量削減目標

整合*

日本政府が掲げる2030年度のGHG排出量削減目標に対応し、官民の総力を挙げた取り組みが不可欠であることを強く認識している。また、「第6次エネルギー基本計画」において2030年のエネルギー供給のうち、1%を水素・アンモニアが担うとされていることも踏まえ、政府と一体となり、持続可能な水素社会の早期実現に取り組むとしている。

4 エネルギー効率改善

整合

水素製造の効率化を実現するためには、電気分解の効率向上や電解装置のコスト削減、製品の耐久性と信頼性の向上が必要と言及している。

5 テクノロジー

整合

FCEVの新技術（小型タンク、液体水素タンクなど）の開発と量産技術の支援、基準整備が必要など、水素技術の開発・普及のために提言している。

6 カーボンプライシング

整合

カーボンプライシングについて、シグナリング効果として複数のプライスを組み合わせることにより、民間企業の水素ビジネスへの経済的インセンティブを生み出すことが期待できるものとしている。また、研究開発やバリューチェーンへの投資の見通しが可能となるよう、位置付けの明確化や環境整備を含めた制度設計を早期に行うべきと言及するなど、建設的な意見を表明している。

* 昨年評価から改善が見られた項目

WBCSD

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

早川 茂：Executive Committee（トヨタ自動車 代表取締役副会長）

結果

サマリー

整合

気候変動に対する野心的な行動と一致する、ビジネス主導の解決策を推進する政策の立案を各国に要請し、パリ協定の実施加速に取り組んでいる。また、2050年までに人為的なGHG排出量を実質ゼロとし、気温上昇が+1.5℃未満で安定している状態になることをビジョンとして掲げている。

整合

IPCCの報告書が、現在直面している気候変動問題を最も明確に証明するものであると言及していることに加え、気候変動が人為的なものであることも言及している。

整合

2050年までに人為的なGHG排出量を実質ゼロにするため、エネルギー効率の改善や新規の石炭火力発電の建設停止など、2030年までの企業行動の道筋を示している。

整合

ネットゼロ交通・輸送の実現に向けて、燃料効率の高いハイブリッドエンジンなどの技術革新が必要と提言している。

整合

ZEVとその充電インフラの展開を加速するために、多様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、官民対話の強化を通じて技術展開の機会を作り上げている。

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と言及している。

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	バイデン政権の運輸部門でのネットゼロカーボントランスフォーメーション(2050年)およびBEV、PHEV、FCEVへの加速を支持している。	整合	気候変動のリスクと影響を大幅に削減することを目的としているパリ協定を支持している。また、米国製造業として、パリ協定の実現に向けて団体の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	気候変動科学に関して言及なし。	整合	米国USGCRPの報告書を参照し、気候変動が人為的なものであると言及している。
3 排出量削減目標	整合	2030年までに新車の半数以上をBEV、PHEV、FCEVにするバイデン政権の目標を踏まえ、目標達成に向けて米国国立再生可能エネルギー研究所が推定した充電インフラの設置必要数を参照している。	部分的整合	短中期のGHG排出量削減目標は示されていない。また、他のエネルギー源を犠牲にして特定のエネルギー源の利用を増加させることを連邦政府が義務付けることへの反対を表明しているが、再生可能エネルギーや省エネルギーの促進政策には支持をしている。
4 エネルギー効率改善	整合	自動車業界がエネルギー効率に関してコミットしていると言及している。また、ZEVの普及促進には、購入インセンティブや低炭素燃料基準の導入などの取り組みが必要と提言している。	整合	製造業にとっては、グローバル市場での競争において持続可能で効率の高いエネルギーが不可欠であり、再生エネルギーや分散型エネルギーが柔軟性をもたらし、エネルギー効率の向上は製造業のエネルギーコストを削減していると提言している。
5 テクノロジー	整合	自動車の電動化を推進するために、あらゆる政府レベルの支援が必要と提言している。また、自動車産業はBEV、PHEV、FCEVの製造にコミットし、2025年までに330億ドル以上を投資すると発表している。	整合	新技術として水素の開発を挙げ、その技術開発を促進する政策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	パリ協定の目標に沿って、2050年までに自動車業界をクライメートニュートラルにすることをコミットしている。	整合	イギリス政府が掲げる2050年までのネットゼロ脱炭素目標実現に対し、自動車業界としてコミットしている。
2 気候変動科学との整合	ポジションなし	気候変動科学に関して言及なし。	整合	イギリス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の報告書が気候変動リスクと世界のGHG排出経路を評価するための基礎になると言及している。
3 排出量削減目標	整合	2050年クライメートニュートラルを掲げる「欧州グリーンディール」の目標や、今世紀半ばまでの輸送セクターのCN化に向けた現行規制のさらなる発展を支持している。また、2030年までに電気自動車のシェアを50%にするには、約6,000万箇所の民間および公共の充電スポットや、1,000箇所の公共の水素ステーションが必要であると提言している。	整合	イギリス政府の2050年までのネットゼロ脱炭素目標に向けて、2035年までの自動車によるCO2削減量を示している。また、自動車業界がネットゼロに移行していくための規制に関わる協議プロセスにおいて、政府と緊密に連携していくとしている。
4 エネルギー効率改善	整合	自動車産業の排出量削減に向けた取り組みとして、クルマの使用時の外気吸入率を減少させることや、自動車の製造拠点を海上輸送ガスが供給可能な沿岸地域に再配置することによるエネルギー効率の向上などを挙げている。	整合	エネルギー効率の改善に向けた行動計画の策定ステップや、具体的な対策を取りまとめている。
5 テクノロジー	整合	ZEVの普及に向け、技術開発や充電インフラ、水素充填インフラなどインフラ整備の必要性を提言している。	整合	ZEVの普及に向け、インフラ環境整備への投資をより戦略的に行うべきと提言している。また、ゼロエミッション技術のアドボカシー活動を継続し、政府との対話を持続的に行っている。さらに、ZEV普及のためのサプライチェーン全体にわたる技術コンサルティングも行っている。
6 カーボンプライシング	整合	効果的なカーボンプライシング策を遅くとも2027年までに実施すべきだと提案している。また、EU ETSに自動車産業が含まれることは、運輸部門の脱炭素に向けた政策の要であると言及している。	整合	加盟企業はEU ETSに参加しており、排出量削減に取り組んでいると言及している。また、UK ETSとEU ETSのスキームとリンクさせることで、炭素価格の公平な競争条件を確保する提言を行っている。

団体名

Hydrogen Council

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

当社の役員の参加

Stephan Herbst
(General Manager, Toyota Motor Europe)

項目

結果

サマリー

1 パリ協定との整合性

整合

パリ協定の目標に従い、地球温暖化を2℃に抑えることを支援するとともに、エネルギー転換を加速するための水素利用に関するビジョンと目標を共有することを目的として設立されている。

2 気候変動科学との整合

ポジションなし

気候変動科学に関して言及なし。

3 排出量削減目標

整合

2030年までにネットゼロのシナリオの軌道に合致することが困難であることを踏まえて、2050年までに1.9℃上昇するシナリオに基づき、2030年までのクリーン水素の需要見込みを示している。また、欧州における再生可能エネルギー指令において、2030年までに42%をグリーン水素とする導入目標に言及している。

4 エネルギー効率改善

整合

水素は、発電のピーク時に再生可能電力から製造可能であり、電力網の過負荷を防ぐのに役に立つため、効率の高い発電システムの実現に寄与できると提言している。

5 テクノロジー

整合

脱炭素社会への移行には水素の普及が必要であると言及し、水素の製造に必要な金属資源量や水への影響などを報告している。

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り、ブルー水素の製造コストがグレー水素に比して安価になる可能性があると言及している。

Thailand Business Council for Sustainable Development (TBCSD)

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

Kalin Sarasin
(Chairman of the Board at Toyota Motor Thailand)

結果

サマリー

整合

タイの最大級の持続可能な開発ビジネスネットワークとして気候変動問題に取り組み、気温上昇を1.5℃以下に抑えることを目指している。

ポジションなし

気候変動科学に関して言及なし。

整合

タイ政府による2030年までのGHG排出量削減目標を支持している。また、気候変動対策は緊急課題であり、加盟企業を含めて行動を起こすべきと提言している。

整合

加盟企業が参照にすべき情報として、省エネ活動を支援する国のファンドに関する情報を提供している。

整合*

BEV、FCEVの普及拡大に向けた研究開発や、CCUSを含めたCO₂排出削減技術の推進を提言している。

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。

* 昨年評価から改善が見られた項目

団体名

日本自動車会議所

目的

自動車産業に関わる幅広い団体や企業が加入しており、政策提言や啓発活動、会員向けの研修会や視察会などを通じて自動車社会の発展に貢献すること

当社の役員の参加

内山田 竹志
(トヨタ自動車 Executive Fellow)

項目

結果

サマリー

1 パリ協定との整合性

整合

パリ協定に基づく地球温暖化対策などに対し、積極的に政府に意見書を提出してきている。また、2050年CNの実現などに向けて「新たなモビリティ社会」が求められているとし、実現に向けた課題にチャレンジしていくとしている。

2 気候変動科学との整合

ポジションなし

気候変動科学に関して言及なし。

3 排出量削減目標

整合

政府の掲げる2030年次世代自動車の普及目標に向けて、税体系の改革や補助金の確保が必要となることを提言している。

4 エネルギー効率改善

整合

政府の掲げる2030年次世代自動車の普及目標に向けて、車両購入やインフラ整備のための補助金の確保や、電動車や燃費性能が優れた車に対する優遇措置を提言している。

5 テクノロジー

整合

電動車の早期普及に向け、車両購入やインフラ整備の補助金の確保を提言している。

6 カーボンプライシング

整合

政府の掲げる2030年次世代自動車の普及目標に向けて、補助金の確保が必要であること、またCNに資する税体系に改革すべきことを提言している。

Hydrogen Europe

水素技術の普及と市場の発展を通じて持続可能な社会を目指すこと

Didier Stevens

(Senior Manager, Toyota Motor Europe)

結果

サマリー

整合

パリ協定の1.5℃シナリオの達成に向けた、再生可能エネルギーの導入目標達成を求めている。また、2050年までのネットゼロ達成に向け、クリーン水素技術開発を促進する水素戦略などを提言している。

整合

GHG排出量を大幅に削減しなければ、今世紀中に2℃の気温上昇を上回るというIPCCの警告を踏まえ、クリーンエネルギーへの移行を加速させる必要があると言及している。

整合

パリ協定の目標達成に向けて、2030年までに再エネの比率を少なくとも45%以上にすることを求めている。また、2030年の気候目標達成に向け必要な投資を確実に確保するために、クリーン水素の目標を設定することが不可欠であると言及している。

整合

水素の製造から回収された熱は、エネルギー効率を向上させる手段であり、EUの効率目標にも貢献できると言及している。

整合

クリーン水素技術の研究・開発・革新を促進することをミッションとしている。

整合

EU ETSやCBAMを活用することにより、削減が困難な分野での化石燃料の代替として水素が利用され、気候変動対策の野心とEU産業の持続可能性の両立に貢献できると提言している。

団体名

EDTA

目的

電動輸送技術とインフラ普及を推進すること

当社の役員の参加

Pete Patterson
(Managing Counsel, Toyota North America)

項目

結果

サマリー

1 パリ協定との整合性

整合

運輸部門におけるネットゼロエミッションの達成は極めて重要な目標であると言及している。

2 気候変動科学との整合

ポジションなし

気候変動科学に関して言及なし。

3 排出量削減目標

整合

2040年までに全国にゼロエミッション貨物ネットワークの展開を目的とする「全米ゼロエミッション物流回廊戦略」を支持している。

4 エネルギー効率改善

整合

米国エネルギー省が推進する、効率性を高めたEVバッテリー開発プログラムを支持している。

5 テクノロジー

整合

水素・燃料電池技術の開発を含め、自動車の電動化推進を提唱している。

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。

当社の加入団体一覧

レビューを行った15団体に加え、気候政策に影響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/	Information Technology Industry Council https://www.itic.org/	National Platform Future of Mobility (ドイツ) https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/en/
	中部圏水素利用協議会 ※公式HPなし https://global.toyota/jp/newsroom/corporate/34806052.html	Resources for the Future https://www.rff.org/	Plateforme de la Filière Automobile (フランス) https://pfa-auto.fr/
	CHAdemo 協議会 https://www.chademo.com/ja/	Renewable Energy Buyers Alliance https://rebuyers.org/	Society of Motor Manufacturers and Traders (イギリス) https://www.smmt.co.uk/
	燃料電池実用化推進協議会 https://fccj.jp/	VELOZ https://www.veloz.org/	UKH2 Mobility (イギリス) http://www.ukh2mobility.co.uk/
WWF Japan https://www.wwf.or.jp/	欧州	Clean Energy Partnership (ドイツ) https://cleanenergypartnership.de/en/home-engl	Zemo Partnership (イギリス) https://www.zemo.org.uk/
米国	CALSTART https://calstart.org/	Confederation of British Industry (イギリス) https://www.cbi.org.uk/	その他
	Center for Climate and Energy Solutions https://www.c2es.org/	France Hydrogène (フランス) https://www.afhypac.org/	RE100 Thailand Club (タイ) https://re100th.org/en/home/
	EPA Green Power Partnership https://www.epa.gov/greenpower	German Hydrogen and Fuel Cell Association (ドイツ) https://www.dww-info.de/german-hydrogen-fuel-cell-association/?lang=en	
	Fuel Cell and Hydrogen Energy Association https://www.fchea.org/	H2 Mobility (ドイツ) https://h2.live/h2mobility/	