



LEXUS「ES」(BEV プロトタイプ)

# Toyota's Views on Climate Public Policies 2025

## 2024年版からの主な変更点

- 第三者評価において、各加入団体の評価根拠とそのリンク先を明記（出典先名にハイパーリンクを設定しています）
- 第三者評価において、「気候変動科学」の評価クライテリアの説明を追加
- 加入団体のレビュー数を15→16団体に増加（米国で1団体追加）

## 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
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	21
当社の加入団体一覧	32

## はじめに

トヨタは、カーボンニュートラル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 2025」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

トヨタは、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CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ、新車CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ、工場CO<sub>2</sub>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つのチャレンジの下、「CO<sub>2</sub>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。

その実現に向けた5カ年計画として「第7次トヨタ環境取組プラン（2025年目標）」を策定し、グローバルで実行しています。また2025年10月に、次の2030年に向けた実行計画である「第8次トヨタ環境取組プラン（2030年目標）」を公表し、2026年4月から取り組みを開始します。この新たな目標の下、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ていきます。

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。



1992年に燃料電池車（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「FCHV-adv（2008年モデル）」）。また、電気自動車（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）。

## 2050年カーボンニュートラル実現に向けて地球規模でチャレンジ

トヨタは、「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」という考えの下、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。なかでも温室効果ガス (GHG) 排出量削減は地球規模での喫緊の課題あり、トヨタは2050年カーボンニュートラル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年までにカーボンニュートラル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GHG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年カーボンニュートラルの実現に向けて「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。電気自動車 (BEV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV) 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GHGの着実な削減に取り組んでいきます。

トヨタは、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、BEV、PHEV、ハイブリッド車 (HEV)、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。1997年以降、3,175万台以上の電動車を販売しました (2025年3月末時点)。

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低GHG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」「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、トヨタ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。

カーボンニュートラル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。トヨタは、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。



「ハイラックス」(BEV プロトタイプ)

電動車累計販売台数

3,175万台以上 ※ 2025年3月末時点

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

トヨタ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。

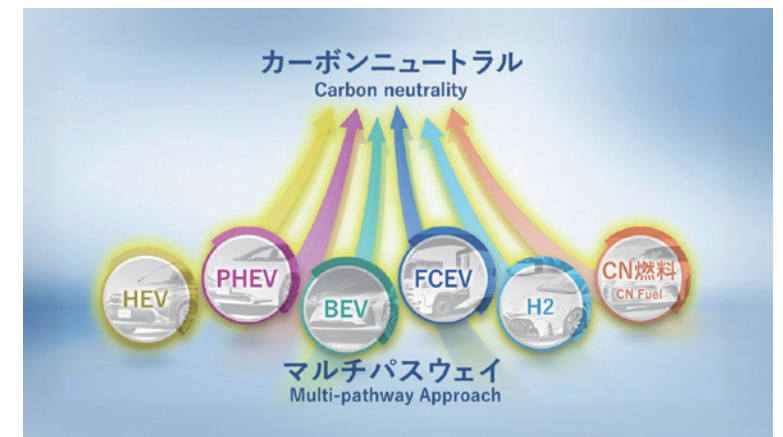
- 政府、行政機構、規制当局、政党、NGO、地域コミュニティ、お客様などのステークホルダーの皆様との良好な関係構築
- 多くの役員・従業員が世界中の経済団体・業界団体で活動し、政策提言策定などに関与・貢献
- 気候変動政策に関する渉外活動の開示

### トヨタが進めるマルチパスウェイ

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。まずは今すぐにできる電動化を進めます。足元から着実にGHG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HEVの販売を強化し、PHEVの選択肢も増やしていきます。重要な選択肢の一つであるBEVは、ラインナップの拡充を進めています。同時に、将来への備えも進めています。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カーボンニュートラル燃料の技術開発も進めています。

トヨタは、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GHG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年カーボンニュートラル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の推進やカーボンニュートラル燃料の活用可能性、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CO<sub>2</sub>排出削減は、BEV化を急速に進めるシナリオだけでなく、PHEVやHEVとカーボンニュートラル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 (AR6) 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

トヨタは、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。

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5人の独立社外取締役(内、3人は監査等委員)も参加しており、多様なバックグラウンドを持つ独立社外取締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が発言しています。

取締役会以外に、カーボンニュートラルを含む、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。

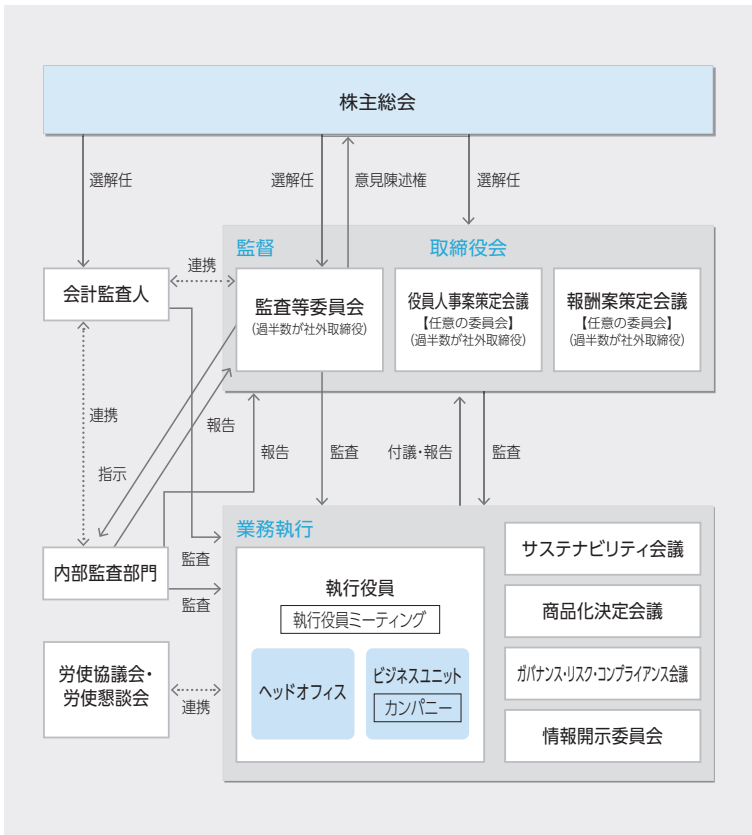
また、社長が議長を務め、社外取締役も参加する「サステナビリティ会議」では、サステナビリティに関連する重要案件について、審議・決定・活動を推進することで企業価値向上に貢献しています。

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。

## 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/](https://www.jama.or.jp/operation/ecology/carbon_neutral_scenario/)



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/2025\\_corporate-governance\\_jp.pdf](https://global.toyota/pages/global_toyota/ir/library/corporate-governance/2025_corporate-governance_jp.pdf)

### 統合報告書

<https://global.toyota/jp/ir/library/annual/>

## 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。トヨタは、IPCCの科学的知見を尊重します。トヨタは、自社だけでなく、メンバーとなっている加入団体の活動において、パリ協定の目標に沿った政策エンゲージメント活動を行います。

### カーボンニュートラルに対する私たちのスタンス

2050年カーボンニュートラル達成に向けて、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GHGを削減することが必要です。

トヨタは、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GHG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。

トヨタは、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、2025年時点で欧州・南米の全工場における再生可能エネルギー電力導入率100%を達成・継続しています。日本やその他の地域でも導入を推進し、2030年にグローバルでの再生可能エネルギー導入率80%、2035年までにグローバル全工場でのカーボンニュートラル達成を目指し、今後も取り組みを継続していきます。



「bZ4X」(BEV)

2030年にグローバルでの

再生可能エネルギー導入率80%

2035年に

全工場でカーボンニュートラルを目指す

## 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

## &lt;エネルギーを「はこぶ」&gt;

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月に策定された広域系統長期方針（送配電網整備のマスタープラン）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。

トヨタは、カーボンニュートラルの実現に向け、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CO<sub>2</sub>低排出の水素がCO<sub>2</sub>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いと考えています。

## &lt;エネルギーを「つかう」&gt;

トヨタは、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350万台を基準にペースを定めます\*1  
\*1 この台数はお客様の需要に応じて、サプライヤー・販売店と共に供給体制を整えるための基準を示すもの。今後も「最終的に商品を決めるのはお客様」という認識のもと柔軟に対応
- 2026年から、航続距離1,000km、コスト-20%、急速充電20分以下（SOC\*2=10～80%）などを目指した次世代BEVを投入していく予定です  
\*2 State of charge：満充電を100とした場合の、バッテリーの充電状態
- レクサスは、2030年にBEVでフルラインアップを実現、5年後の2035年にはグローバルでBEV販売100%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いと考えています。



ポータブル水素カートリッジ

## バッテリーEV戦略に関する説明会

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

## LEXUS BEV開発のこだわり

<https://lexus.jp/models/bev/philosophy/>



[PRIUS] (左：HEV 右：PHEV)

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、CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出の緩和に貢献すると記載しています。私たちも、これらがカーボンニュートラル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GHG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。日本では、次世代グリーンCO<sub>2</sub>燃料技術研究組合（raBit）に参画し、福島県において非可食の作物から持続可能なバイオ燃料を効率的に製造する技術開発を進めています。

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、GHG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、「次世代燃料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。

トヨタは、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2.8万台以上を販売しています（2025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、トヨタは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

トヨタは、技術開発とイノベーションがGHG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。日本では、2026年4月からの排出量取引制度法定化に向けて準備が進められていますが、こうした考え方が制度設計や運用に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。トヨタは、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。



次世代グリーンCO<sub>2</sub>燃料技術研究組合 (raBit)

<https://rabit.or.jp/>



raBit生産研究事業所



「MIRAI」(FCEV)

## 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

#### 第7次エネルギー基本計画、GX2040ビジョン、地球温暖化対策計画の閣議決定

- 2025年2月18日、エネルギー安定供給、経済成長、脱炭素の同時実現に取り組んでいくため、3つの基幹政策が同時に閣議決定されました。エネルギー基本計画では、乗用車について2035年までに、新車販売で電動車（BEV、PHEV、HEV、FCEV）100%の実現を目指すことが再確認されました。また、バイオエタノールの導入拡大により、2030年度までに最大濃度10%、2040年度からは最大濃度20%の低炭素ガソリン供給開始を目指すことが新たに示されました。

GX2040ビジョンは、GXに向けた投資の予見可能性を高めるため、より長期的な方向性を示した政府のビジョンです。多様な選択肢の追求を基本方針としたクリーンエネルギー車の導入支援、全固体電池の研究開発及びサプライチェーン全体での生産技術開発の加速の支援、合成燃料などカーボンリサイクル燃料の実用化・低コスト化に向けた研究開発支援などが示されました。

地球温暖化対策計画では、日本国として2050年のネット・ゼロに向けた野心的な目標として、2035年度、2040年度に、GHGを2013年度からそれぞれ60%、73%削減することを目指すことが示されました。この目標は気候変動に関する国際連合枠組条約事務局（UNFCCC）に「国が決定する貢献（NDC）」として提出されました。

これら3つの政策の方向性は、トヨタが推進するマルチパスウェイの考え方と整合的と考えています。引き続き、お客様を第一に考え、地域事情に応じた多様な商品を提供しつつ、低炭素の電力・燃料とも組み合わせることで、カーボンニュートラルとエネルギーの安定供給、経済成長の同時の実現に向けて行動していきます。



[e-Palette]

#### GX-ETS\*1

- トヨタはGXリーグ\*2に賛同し、2023年度に成長志向型カーボンプライシングの一環として開始されたGX-ETSの第1フェーズに参画しています。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。2025年5月28日には改正GX推進法が成立し、排出量取引制度が法定化されました。2026年4月からCO<sub>2</sub>の直接排出量が一定規模（10万トン）以上の事業者の参加が義務化されます。トヨタは引き続き、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。

\*1 Green Transformation Emission Trading Scheme：排出量取引制度

\*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年までにカーボンニュートラル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、企業平均燃費基準 (CAFE)、ゼロエミッション車 (ZEV) 規制

- GHG、CAFE、および ZEVに関する連邦・州の政策は、大きな転換期を迎えています。米国環境保護庁(EPA)は、2009年の危険性認定を撤回し、それに基づく自動車向け GHG 排出量規制をすべて廃止する提案を公表しました。また、運輸省は、CAFE 基準を緩和する新たな規制案を公表しました。議会は、議会審査法を発動し、カリフォルニア州のアドバンスト・クリーンカー(ACC)II 規制に対する大気浄化法の適用免除を否認しました。さらに議会は、運輸省の CAFE 基準に違反した場合の民事罰を撤廃する法案を可決しました。これらの一連の変更により BEV の販売要請は緩和される見通しですが、一方で、規制の安定性、訴訟の行方、各州の対応による不確実性が高まっています。

こうした政策転換の中、私たちは引き続き、主要な電動化技術 (BEV、PHEV、HEV、FCEV) を活用したマルチパスウェイ戦略を推進しています。トヨタの HEV は主流として支持を得ており、現在では米国における新車販売台数の約 50% を占めています。この事実は、価格帯やライフスタイルに応じて、すべてのお客様が排出量削減の取り組みに参加できるようにすることが、早期の排出量削減につながることを示しています。

危険性認定の撤回と自動車向け GHG 排出基準の廃止に関する EPA の提案について、トヨタは 2025 年 9 月 22 日にパブリックコメントを提出し、マルチパスウェイ戦略を通じた継続的な排出量削減の取り組みを強調するとともに、現行の GHG 排出量規制が市場の需要、製品の手頃さ、遵守に必要なインフラの整備を上回るペースであることを指摘しました。また、GHG 削減を加速させるために、将来的に上流排出量や低炭素燃料を考慮した性能基準を設定することを提案しています。



「プリウス」(HEV)

## バリューチェーンにおけるGHGの削減

- Toyota Motor North America (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しています。2025 年には「グリーンサプライヤー要件」を更新しました。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 CO<sub>2</sub> 排出量削減に向け、年間 5.5% の CO<sub>2</sub> 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 (D.E.E.P.)」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削減したディーラーを表彰するものです。



## Toyota's Innovative Dealer Environmental Excellence Program

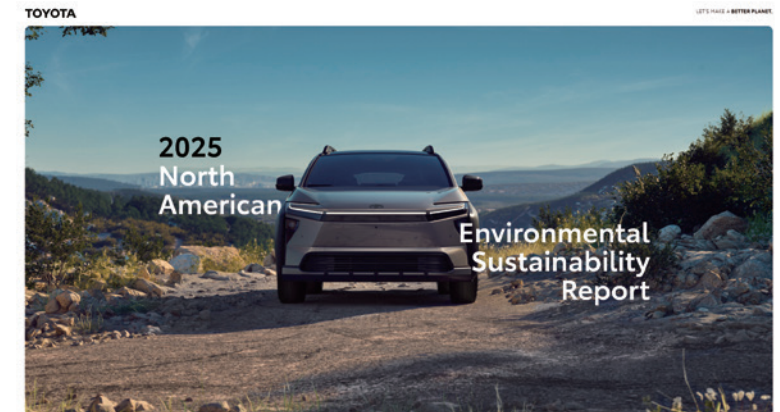
<https://www.toyota.com/usa/environmentalsustainability/carbon/toyotas-innovative-dealer-environmental-excellence-program>

## 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2035年までにカーボンニュートラルを達成することを目指しています。この目標には、2030年までに購入電力の100%を再生可能エネルギーで賄うことも含まれています。これらの目標の達成に向けて、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、North America Environmental Sustainability Reportおよび企業ウェブサイトの環境サステナビリティ「Commitment to Carbon Neutrality」のページでご覧いただけます。

Commitment to Carbon Neutrality

<https://www.toyota.com/usa/environmentalsustainability/carbon>



North American Environmental Sustainability Report 2025

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

## 欧州

### EUの乗用車・小型商用車のCO<sub>2</sub>排出基準に関する規則の改正案

- トヨタは、EUの気候変動に関する目標に賛同し、2040年までに欧州でカーボンニュートラルを実現することを目指しています。欧州の全工場では2030年までのカーボンニュートラル達成を目指すとともに、ZEVの普及促進に全力で取り組んでいます。また、効果的かつ円滑な移行に向けてマルチパスウェイ戦略を掲げており、あらゆるパワートレインやエネルギーキャリアの活用を通じてCO<sub>2</sub>削減とお客様のニーズへの対応を可能にし、誰一人取り残さないことを目指しています。さらに、BEV、PHEV、HEVに加えて水素やカーボンニュートラル燃料の活用にも大きな可能性を見いだしています。排出量削減目標を達成するためには、環境整備を加速させることが必要不可欠です。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、需要喚起を目的とした長期的な政策の枠組みも同様に重要です。これらは、EUの乗用車・小型商用車のCO<sub>2</sub>排出量削減目標を達成するための基本的な要件です。私たちは、カーボンニュートラル燃料をはじめとしたあらゆるゼロエミッションや低排出のソリューション、エネルギーキャリアを公平かつ公正に評価するという技術中立の原則に基づき、CO<sub>2</sub>規制の現実的なレビューを提唱しました。目標の達成にあたって、自動車業界と欧州規制当局の継続的な連携も重要になります。



[AYGO] (HEV)

## 具体的な渉外事例

### 日本

5月

#### 決算発表において「マルチパスウェイの解像度の向上」を重点テーマとして説明

- 2025年5月8日、トヨタは2025年3月期の決算説明会を開催しました。その中で、「カーボンニュートラルへの貢献」と「移動の価値の拡張」の2つを軸に、産業を超えた仲間との連携を深めながら、社会と一体となってクルマの価値を広げ、安全・安心なモビリティ社会をつくる取り組みを進めていることを説明しました。今期の重点テーマとして、「マルチパスウェイの解像度の向上」と「トヨタらしいSDV (ソフトウェア・ディファインド・ビークル) \*の基盤整備」の2つを掲げ、前者について佐藤社長は以下のように説明しました。

——マルチパスウェイにおいて、トヨタが大切にしている想いは、「誰ひとり取り残すことなく」、カーボンニュートラルに貢献していくことです。多様なクルマでCO<sub>2</sub>削減に貢献しながら、次世代BEVで磨く技術を生かして、パワートレイン全体のさらなる進化につなげていきます。そして、それぞれのパワートレインを真の選択肢とするために、多くの仲間とともに、燃料やインフラの進化を後押しする取り組みも進めていきます。

\* ソフトウェアの更新で機能をアップデートすることを前提に設計・開発されたクルマ

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



決算発表で説明する佐藤社長

5～6月

#### スーパー耐久シリーズ 2025で「マルチパスウェイ」を推進

- 2025年5月30日～6月1日、「ENEOS スーパー耐久シリーズ 2025 Empowered by BRIDGESTONE 第3戦 NAPAC富士24時間レース」に、「低炭素ガソリン (E20)」を燃料とした「#28 TGRR GR86 Future FR concept」と、液体水素を燃料とした「#32 TGRR GR Corolla H<sub>2</sub> concept」(以下、「GRカローラ」) で参戦しました。

「GRカローラ」は、決勝で468周 (約2,135km) を記録。雷雨や霧の影響で長く中断され、走行時間が短くなったにもかかわらず、前年の332周 (約1,515km) からおよそ1.4倍も記録を伸ばしました。

また2025年11月15～16日に行われた「ENEOS スーパー耐久シリーズ 2025 Empowered by BRIDGESTONE 第7戦 S耐FINAL大感謝祭」では、液体水素ポンプ用超電導モーターを搭載することで、1.3倍以上のタンク容量拡大を実現し航続距離を向上させた「GRカローラ」のデモンストレーション走行を実施しました。

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、カーボンニュートラルの実現に向けて仲間と共に進化を続けています。

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

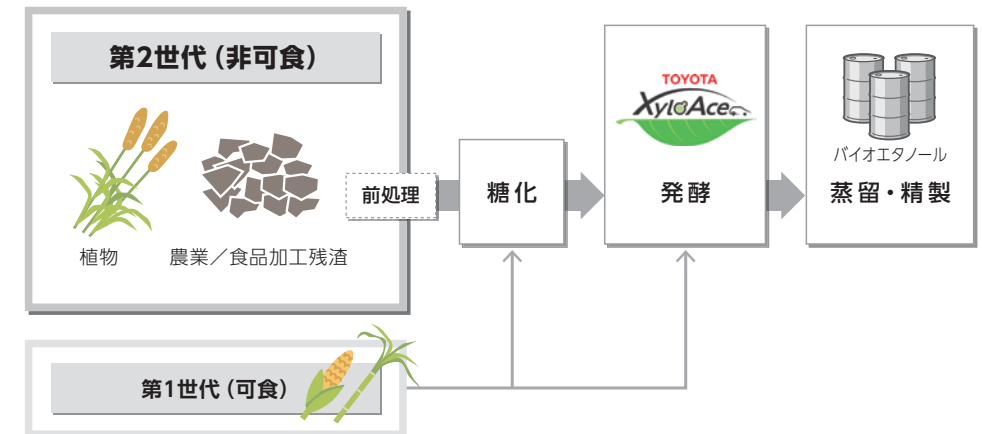


液体水素エンジンを搭載した「GRカローラ」

8月

## 第2世代バイオエタノール生産研究施設を取材公開

- 2025年8月28日、トヨタも主要組合員として参画している次世代グリーンCO<sub>2</sub>燃料技術研究組合 (raBit, 福島県大熊町) において、非可食植物を原料とした第2世代バイオエタノールの生産研究の取り組みを取材公開しました。
- バイオエタノールは、化石燃料と比べてライフサイクルでGHG排出量を削減できます。また、電力よりエネルギー密度が高く「ためる」「運ぶ」にも優れていることから、カーボンニュートラルに向けた現実的かつ効果的な手段の一つだと考えられます。食料と競合しない原料から生産することも、持続可能性の観点で重要です。
- raBitでは、非可食の原料作物であるソルガムの品種改良やトヨタ生産方式による生育技術の向上に取り組む一方で、製造プロセス開発では豊田中央研究所と独自開発した酵母菌「TOYOTA XyloAce (トヨタ ザイロエース)」によるエタノール収率の向上に取り組み、世界トップレベルとなる95%の発酵効率を達成しています。
- raBitで製造されたバイオエタノールは、全日本スーパーフォーミュラ選手権2026シーズンでの活用に向け、2025年9月9～11日に行われたテスト走行に低炭素ガソリン (E10) として供給されるなど、社会実装をすでに開始しています。
- 今後もさらなる研究を進め、バイオ燃料の社会実装を進めることで、マルチパスウェイによるカーボンニュートラル実現に貢献していきます。



9月

“水素で世界をリードする東京”へ トヨタ、「TOKYO H<sub>2</sub>」プロジェクトに参画

- 2025年9月3日、トヨタは、東京都が発足させた“水素で世界をリードする東京”を目指す新たなプロジェクト「TOKYO H<sub>2</sub>」に参画することを発表しました。官民連携で進める本プロジェクトでは、燃料電池タクシーの普及拡大を皮切りとして、トヨタの「クラウン」が導入される予定です。
- 東京都が定めた燃料電池タクシーの導入目標 (2030年度に約600台) の達成に向け、トヨタとしても、2025年度に200台の導入を目指し、サポートを行っていきます。



「クラウン」(FCEV)

📅 10月

## 第4回経団連モビリティ委員会で、「7つの課題」の進捗を報告

- 2025年10月22日、日本経済団体連合会の「モビリティ委員会」が、日本自動車工業会が掲げる「7つの課題\*」を議題に開催されました。モビリティ産業の国際競争力の強化を通じ日本経済全体の成長を目指すもので、2023年10月に続き4回目となります。当社からは、社長の佐藤が委員長の一人として参画しています。
- 今回、7つの課題のうち「半導体の安定調達」「日本の電池エコシステム構築」「カーボンニュートラル燃料の早期実装」の3つのテーマを今後2～3年で優先的に取り組むべき事項とした上で、自動車産業単独では対応が難しい課題を挙げ、モビリティ委員会に参画する企業・団体が協力し活動を進めていくことを確認しました。
- 佐藤委員長は、カーボンニュートラルやサーキュラーエコノミー（循環経済）の一環である電池エコシステムの構築について、「概念としてはあるが、いざやろうとすると決まっていないことや明確になっていないことが多く、利害が対立することが多い」と指摘し、まずは「リサイクルプロセス実証」「海外でのセカンドループ実証」「電池の価値“見える化”による国内還流促進の実証」に取り組む方針を示しました。

\* 2023年11月に設定した電動車普及のための社会基盤整備など、向こう2年程度をスコープに自動車産業として特に注力すべき課題  
[https://www.jama.or.jp/release/press\\_conference/2024/2463/](https://www.jama.or.jp/release/press_conference/2024/2463/)

／カーボンニュートラル ／多様な選択肢 ／エネルギー転換と脱炭素技術 ／低炭素燃料 ／サーキュラーエコノミー



モビリティ委員会で発言する佐藤社長

📅 10～11月

## JAPAN MOBILITY SHOW 2025で、電池技術や資源循環の取り組みを展示

- 2025年10月29日～11月9日、トヨタは、グループの関係4社（トヨタバッテリー株式会社、株式会社豊田自動織機、株式会社ジェイテクト、豊田通商株式会社、プライムプラネットエナジー&ソリューションズ株式会社）と連携し、東京ビッグサイトで開催された「Japan Mobility Show 2025」において、電動化の核となる車載電池の取り組みを紹介するブースを出展しました。
- 本ブースでは「BATTERY to the FUTURE」をテーマとし、トヨタグループ創始者である豊田佐吉翁の夢である「佐吉電池」に始まる電池づくりの歴史や、最新のBEVに搭載される電池技術、使用後の資源循環を見据えたサーキュラーエコノミー実現に向けた活動まで、グループの力を結集した取り組みを紹介しました。

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



JAPAN MOBILITY SHOW 2025の展示ブース

## 米国

4月

## 水素への取り組みを拡大し、車両、インフラ、次世代システムを公開

- 2025年4月28日、North America Parts Center California (NAPCC) 向けに、水素燃料電池を搭載したクラス8の大型トラックを導入する計画を発表しました。また、水素トラックの導入に対応するためNAPCC構内に新しい水素燃料ステーションを建設する計画や、水素エコシステムへの追加投資と垂直統合を進める方針についても発表しました。これらのクラス8の大型トラックは、サプライチェーンにおけるGHG排出量削減を目指す「トヨタ環境チャレンジ2050」の一環として導入され、南カリフォルニア地域での部品配送に使用されます。計画の実現に向けて、Air Liquide社および岩谷産業株式会社と連携し、燃料供給インフラの強化、燃料補給時間の短縮、SAE規格の更新に取り組んでいます。

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

トヨタの水素事業拠点前に停まる燃料電池トラック

4月

## Rehiko社と燃料電池モジュール供給の独占契約を締結

- 2025年4月29日、RehikoとTMNAは「Advanced Clean Transportation Expo」において、トヨタが水素燃料電池モジュールをRehikoの定置型発電機製品向けに供給する契約を締結したことを発表しました。この契約の下、障害や中断が許されない重要なインフラ、施設、住宅向けに革新的なエネルギーソリューションを長年にわたり提供してきた実績、およびエネルギー・レジリエンスにおけるグローバルなリーダーシップを有するRehiko社と、燃料電池技術の実績を有するトヨタとの連携が実現します。Rehikoは、使用場所でのゼロエミッションを実現するソリューションに重点を置き、従来型の発電機と同等の運用基準で設計・製造が可能なトヨタの燃料電池技術を、発電システムに統合する予定です。このシステムは、データセンター、倉庫、オフグリッド・ネットワークなどの施設への電力供給だけでなく、気象や電力系統の過負荷からの保護にも活用でき、使用場所で排出されるのは水と空気のみです。

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

トヨタの燃料電池を搭載したRehiko社の1MW発電機

5月

## 燃料電池で公共イベントにクリーン電力を供給

- GHG 排出量削減に向けたトヨタの取り組みのうち、水素を用いて発電する燃料電池は、マルチパスウェイ戦略においてますます重要な役割を果たしています。2025年5月19日に、「タンドラ」の荷台に設置可能な移動式燃料電池を発表しました。この燃料電池によって、カリフォルニア州からフロリダ州まで移動が可能で、さまざまなイベントにクリーンな電力を供給できます。この燃料電池は、ライブパフォーマンスやレースなどの屋外イベントにおいて、使用場所におけるゼロ排出を実現しながらほぼ無音で電力を供給しており、クリーンな電力だけでなく快適な体験も提供しています。

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

「タンドラ」の荷台に搭載された移動式燃料電池

5月

## 「Great American Road Trip」への出展

- 2025年5月29日、米国運輸省は初の博覧会「Great American Road Trip」を開催しました。トヨタは、米国で生産されている車両を展示し、快適さ、手頃な価格、優れた燃費性能、低排出技術を訴求しました。このイベントは、クルマでの旅行、通勤、その他の日常的な運転といったお客様のニーズに応えるクルマを通じて、トヨタが継続的にGHG 排出量削減に取り組んでいることを改めて示す機会となりました。

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

米運輸省の前に展示された米国生産の電動車

## 欧州

3月

## フランス議会での公聴会

- フランスの国民議会は、同国の再工業化を阻む要因を調査するため、大規模な議会調査委員会を設置しました。これまでに54回の公聴会が開かれ、企業経営者、業界団体、政府機関職員などから意見が聴取されました。Toyota Motor Manufacturing France (TMMF)、Toyota France、トヨタ・パリ事務所は、2025年3月20日に招請を受け、1997年の現地進出から現在に至るまでフランスで産業基盤を確立し成功を収めてきた背景や、同国およびEUにおける自動車生産の減少を食い止めるための対策について説明し、以下を共有しました。
  - ・ 公的機関との信頼関係を構築することの重要性
  - ・ 電動化技術 (BEVなど) の現地生産開始前に低排出車のマス・マーケットを確立するための、長期的なコミットメントと開かれた欧州市場の維持
  - ・ 工業拠点の近隣における緊密なサプライヤー・ネットワークの維持
  - ・ お客様の需要に対応し、BEV市場形成のための十分な移行期間を確保するための、マルチパスウェイ戦略の推進
  - ・ 規制の明確化の必要性
  - ・ 産業界への過度な課税を抑制し、主に原子力発電によって電力価格を引き下げることの重要性

私たちが推進するマルチパスウェイ戦略のメッセージとその合理性は、フランス当局 (議会および政府) に認識され、理解されました。公表された報告書は、今後政府が再工業化に向けた提案をまとめる際の基礎資料として活用される予定です。

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


フランス産業界への貢献および提言に関するヒアリングが行われたフランス上院

9月

## 英国Cenex Expoでマルチパスウェイ技術を紹介

- 2025年9月3～4日、Toyota Motor Europe (TME) ロンドン事務所とトヨタの英国事業体は共同で、Cenex Expo 2025 (英国の低排出車技術展示会) に出展し、大臣、政府機関職員、政策立案者、幅広い業界ステークホルダーに向けてマルチパスウェイ技術を紹介しました。来場者には、「bZ4X」(BEV)、「プリウス」(PHEV)、「カローラ」(HEV)、「MIRAI」(FCEV)、「ハイラックス」(試作車) の試乗体験を提供しました。展示会は、会場に設けられた水素エコシステムを利用して運営されました。このエコシステムでは、Toyota Motor Manufacturing (UK) Ltd. (TMUK) で生成された水素を移動式の燃料補給車に貯蔵し、水素燃料を利用する発電機に供給することで、BEVやHEVの充電に使用する電力を発電するとともに、すべてのFCEVに燃料を直接補給しました。英国のリリアン・グリーンウッド道路未来大臣は、ZEVの普及促進を目指し、英国政府が新たに導入した電気自動車補助金制度 (バンド2) の対象車両として最近承認された「bZ4X」の試乗を行いました。この展示会は、英国の主要なステークホルダーと交流を深め、マルチパスウェイ戦略の実例を紹介し、技術中立による脱炭素化に向けたアプローチで実現できうる多様な道筋を示す重要な機会となりました。

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


Cenex Expoで展示されたトヨタの電動車ラインアップ

9月

## ベルリン事務所がTMEと連携し、マルチパスウェイ戦略、カーボンニュートラル燃料、水素利活用の推進・提言イベントを開催

- 2025年9月、ベルリンにおいて2つの政治円卓会議が開催されました。  
18日には、TMEがドイツ経済評議会主催のエネルギー・環境政策に関するパネルディスカッションに参加し、カーボンニュートラル実現に向けたマルチパスウェイ戦略について詳しく説明しました。  
23日には、BMW社、Daimler Truck社、GP JOULE社と共同で、連邦議会の中核都市であるベルリンにおいて議員朝食会を開催しました。この朝食会では、水素の利活用推進とエネルギー供給・運輸部門における水素の重要な役割について、志を同じくするパートナーと意見を交わしました。  
これらの会議には、ドイツの連邦議会、各省、各種団体の主要メンバーが出席しました。

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


エネルギー・環境政策に関するパネル議論

10月

## 第5回サステナビリティ・フォーラムの開催

- 2025年10月8日、TMEはブリュッセル本社において第5回サステナビリティ・フォーラムを開催しました。このフォーラムには、NGO、学術機関、ビジネス・パートナー、投資家向け広報関係者、トヨタ自動車・TME幹部など、28人の多様な分野のステークホルダーが参加しました。このフォーラムは、進化を続けるトヨタのサステナビリティ戦略に関しての対話の促進、見識の共有、連携強化を目的としています。本会議では、まず豊田佐吉翁の功績が称えられ、続いて「Be Best in Town for the Sake of Others」というテーマに沿ったプレゼンテーションが行われました。最後に、トヨタがビジネスの枠を超えて社会に有益な貢献をしている取り組み、特にスポーツへのコミットメントが紹介されました。特別ゲストとして登壇いただいた世界パラ陸上競技連盟のポール・フィッツジェラルド代表は、多様性を受け入れ、既存概念を打破する姿勢を持つよう出席者に訴えかけました。出席者は、以下の精力的なワークショップに参加しました。
- ・ サステナビリティと競争力
- ・ サプライチェーンデューデリジェンスによる信頼構築
- ・ サステナビリティの報告とコミュニケーションにおけるステークホルダー要請の理解
- ・ 価値共有活動による社会的影響の測定

各セッションでは、企業市民活動、サステナビリティ、カーボンニュートラルに関する多様な取り組みが紹介され、欧州の各市場で展開されている具体的な取り組みやベストプラクティスが共有されました。

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


第5回欧州サステナビリティフォーラム

## 中国

9月

## 世界新エネルギー車会議 (WNEVC 2025)

- 2025年9月27～29日、中国海南省で開催されたWNEVC 2025に「立全 更中国」(Born Global More Chinese)をテーマに出展しました。開催期間中は、中国R&Dの現地化加速によって、BEVをはじめとした「もっといいクルマづくり」が着実に進んでいることを訴求し、多くの中国政府や自動車業界の関係者に来場いただきました。

会場には現地開発のbZシリーズ(bZ3X、bZ5、bZ7など)を展示することで、トヨタのBEV技術と商品力、そしてマルチパスウェイによるGHG削減への貢献を紹介しました。また、障がいの有無にかかわらず、誰もが自由に移動し、自分らしくいられる世界を目指す「Mobility for All」のエリアでは、福祉車両と知能化(Poni Ai社との協業)の進化を展示し、多くの来場者から高い関心が寄せられました。



WNEVC 2025

11月

## 中国国際輸入博覧会 (CIIE 2025)

- 2025年11月5～10日、「立全球 更中国」(Born Global More Chinese)をテーマに、CIIE 2025に出展しました。「技術で中国に貢献していきたい」という豊田会長の思いを継承し、「マルチパスウェイ」「Mobility for All」「Best in Town」の3軸でさらに進化させていく方針の下、中国におけるカーボンニュートラル達成および社会課題解決への具体的提案を、来場いただいた中央地方政府、業界団体、研究機関の関係者に紹介しました。

BEVでは、2025年に中国で発売した新型BEVと共に、現地における電池リサイクル・リユース事業の進捗を紹介しました。ブースの中央には上海で計画中のBEV・電池の開発・生産会社のジオラマを展示し、環境に配慮した工場のコンセプトを紹介しました。

FCEVでは、商用物流での活用に関する、現地の物流企業との協業の進捗を複数紹介しました。

HEVでは、LEXUS「ES」「GX-OR」を展示し、HEV技術の性能およびGHG削減への貢献を紹介しました。



CIIE 2025

## アジア

6月

## タイで日本国外初の「保護地域以外で生物多様性保全に資する地域 (OECM)」認定拠点を創出

- 2025年6月6日、Toyota Motor Thailand (TMT) のバンポー工場敷地内にある自然共生施設「Cheewa Panavet 学習センター」が、タイ政府より OECM 候補地として認定されました。これは日本国外のトヨタ拠点として初の事例であり、生物多様性保全を推進する「30by30\*」目標を共有する日本・タイ両政府の連携やカーボンニュートラルの推進にも資する取り組みです。
- 同センターは約10ヘクタールの敷地において森林と生態系の再生を進め、植物119種、動物528種が確認されています。また、従業員・地域住民・行政と連携し、累計 6万 2,000 人以上がTMTの環境教育プログラムに参加しています。

\* 2022年12月に採択された「昆明・モントリオール生物多様性枠組」における目標の1つ。2030年までに、陸と海の30%以上を健全な生態系として効果的に保全しようとする目標

[／カーボンニュートラル](#)
[／ネイチャーポジティブ](#)
[／森林吸収](#)


Cheewa Panavet 学習センターでの集合写真

7月

## フィリピン第2号となる使用済み車両 (ELV) 解体施設を設定

- 2025年7月1日、Toyota Motor Philippines (TMP) は、国内第2号となるELV解体施設を正式に設定しました。本施設は年間約850台の解体能力を有し、安全で環境負荷の少ないリサイクルを実現する体制を備えています。特に、エアコンなどに含まれるフロン類の適切な回収を通じて、GHGの排出削減にも貢献しており、カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みの一環となっています。
- 東南アジアでは5件目の事例となり、循環型社会の構築に向けた重要な前進となります。
- この取り組みは、トヨタが世界で推進する「Toyota Global 100 Dismantlers Project」の一環であり、車両ライフサイクルの最終段階における責任ある対応を促進するものです。式典では、「お客様が安心して車両の最終段階を迎えられる環境整備は、カーボンニュートラルと循環型社会の実現に向けた重要な基盤である」とのメッセージが発信されました。

[／カーボンニュートラル](#)
[／エネルギー転換と脱炭素技術](#)
[／サーキュラーエコノミー](#)


施設開所式にてプロジェクト関係者の集合写真

# 加入団体に関するレビュー結果

## 加入団体に関する6つのスタンス

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。  
加入団体の見解を検討するための評価項目として使用しています。

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カーボンニュートラル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・公正で、実効性、実現可能性があり、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



「MIRAI」(FCEV)



「CROWN」(FCEV) 燃料電池ユニット

## レビューを行った団体

2024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15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)
- ・ 中部経済連合会
- ・ 経済同友会
- ・ 水素バリューチェーン推進協議会 (JH2A)
- ・ 日本自動車会議所
- ・ World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)
- ・ Alliance for Automotive Innovation (AAI)
- ・ Electric Drive Transportation Association (EDTA)
- ・ National Association of Manufacturers (NAM)
- ・ European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)
- ・ Hydrogen Council
- ・ Hydrogen Europe
- ・ Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)
- ・ Thailand Business Council for Sustainable Development (TBCSD)

2025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しました。さらに1団体を加え、合計16団体のレビューを行いました。

- ・ Renewable Thermal Collaborative (RTC)

## 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、第三者への委託による評価を実施しました。「整合」「部分的整合」「不整合」「ポジションの公開を確認できない」、の4つの段階で評価を行っています。

## 評価クライテリア

2025年の開示では、パリ協定との整合に加えて、気候変動科学との整合の評価クライテリアを掲載しました。評価クライテリアを公開することで、団体評価の透明性を向上させます。

### 〈パリ協定との整合〉

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年カーボンニュートラルを目標*1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

\*1 「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

### 〈気候変動科学との整合〉

整合	IPCC など*2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
部分的整合	気候変動への人為的影響について議論の余地があると認識している
不整合	気候変動への人為的影響について否定している

\*2 U.S. Global Change Research Program (USGCRP) なども含む

## 加入団体が6つのスタン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

私たちは加入団体とのコミュニケーション後、12カ月間の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いきます。

## 加入団体とのコミュニケーションを実施

2025年の評価において、「不整合」の項目があった団体はありませんでしたが、トヨタは加入団体との対話を重視しており、定期的に気候政策に関するコミュニケーションを実施しています。

※本レビューは、2025年7月21日から2025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評価の結果（要約）

加入団体の大部分が「整合」か「部分的整合」であることが確認されました。TBCSDについては、カーボンプライシングの項目が「整合」となりました。「不整合」と特定された項目はありませんでした。

団体名	1 パリ協定との整合	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（自工会）	整合	整合	整合	整合	整合	整合
日本経済団体連合会（経団連）	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
水素バリューチェーン推進協議会（JH2A）	整合	整合	整合	整合	整合	整合
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
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
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
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
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
Hydrogen Europe	整合	整合	整合	整合	整合	整合
SMMT	整合	整合	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	整合*
RTC <b>NEW</b>	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

\* 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評価の結果

団体名	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	
当社の参加	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	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が必要と言及している。また、日本政府が2050年までにカーボンニュートラル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カーボンニュートラルにチャレンジすることを宣言している[1]。 [1] カーボンニュートラル
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、PHEV、HEVやカーボンニュートラル燃料を有効活用するシナリオの構築・分析を通じて、2050年カーボンニュートラルに向け、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[2]。 [2] 2050年カーボンニュートラルに向けたシナリオ
3 排出量削減目標	整合	2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、2035年までに乗用車新車販売で電動車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[3]。また、バイオ燃料や合成燃料、水素燃料を含む、2030年および2040年の非化石電源に関わる目標も掲げている[4]。 [3] 地球温暖化対策長期ビジョン [4] エネルギー基本計画の見直しに向けて
4 エネルギー効率改善	整合	日本の運輸部門におけるCO <sub>2</sub> 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[5][6]。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[7]。 [5] 次世代自動車・工場CO <sub>2</sub> 排出 [6] 地球環境 [7] 省エネの取り組み
5 テクノロジー	整合	電動化はカーボンニュートラル実現への有力な手段であり、BEV、FCEV、カーボンニュートラル燃料（バイオ由来材料・水素・液体合成燃料など）を利用した内燃機関（ICE）など多様な技術に基づく政策推進を提言している[8]。 [8] 2050年カーボンニュートラルに向けた自動車業界の課題と取り組み
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[9]。 [9] 排出量取引制度の段階的な発展に向けて

※出典 [1]～[9]：日本自動車工業会

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

佐藤 恒治：副会長（トヨタ自動車 代表取締役社長）

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[10]。 [10] 「チャレンジ・ゼロ」とは
整合	NOAA ESRL* Global Monitoring Divisionのデータを引用し、大気中のCO <sub>2</sub> 濃度が高まっていることを認識していることに加え[11]、カーボンニュートラル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[12]。 * National Oceanic and Atmospheric Administration：米国海洋大気庁 Earth System Research Laboratories：地球システム研究所 [11] グリーン・トランスフォーメーション(GX)に向けて [12] パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略(案)パブリックコメント募集に対する意見
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[13]。 [13] 経団連カーボンニュートラル行動計画 2050年カーボンニュートラルに向けたビジョンと2024年度フォローアップ結果総括編(2023年度実績) [確定版]
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年カーボンニュートラルに向けた業界ビジョンとして設定している[14]。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[13]。 [14] 経団連カーボンニュートラル行動計画 2050年カーボンニュートラルに向けたビジョンと2021年度フォローアップ結果(2020年度実績) [確定版]
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[13]。
整合	カーボンプライシングの必要性を示している[15]。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[16]。 [15] FUTURE DESIGN 2040「成長と分配の好循環」～公正・公平で持続可能な社会を目指して～ [16] カーボンプライシングのあり方-地球温暖化対策ワーキンググループ

※出典 [10]～[16]：日本経済団体連合会

団体名	中部経済連合会		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	
当社の参加	宮崎 洋一：副会長（トヨタ自動車 代表取締役副社長）		島崎 豊：幹事（トヨタ自動車 Fellow）	
項目	結果	サマリー	結果	サマリー
1 パリ協定との整合	整合	日本の2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、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[17]。また、産官学に対して、カーボンニュートラル技術の社会実装に向けた、産官学と社会の連携の必要性を提言している[18]。 [17] カーボンニュートラルの実現に向けた経済社会の変革 [18] カーボンニュートラルの実現に向けた社会実装の推進	整合	日本のカーボンニュートラル宣言、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、カーボンニュートラルの実現に向けた政策提言を行っている[22]。 [22] グリーン・リセット～2050年カーボンニュートラルに向けた産業、社会、生活の大刷新～
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[17]。	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[23]。 [23] 温室効果ガス排出削減に向けてーカーボンフットプリントの活用と負担の構造改革ー
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[17]。	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[24]。 [24] 「GX実現に向けた基本方針～今後10年を見据えたロードマップ～」についてのパブリックコメント
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[17][19]。 [19] 次期エネルギー基本計画策定に対する提言	整合	BEVとICEのライフサイクルCO <sub>2</sub> 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に言及している[25]。 [25] 第7次エネルギー基本計画に向けた意見～2050年に向けたわが国のエネルギーシステムの最適化のために～
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[20]。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[19]。 [20] PROFILE 2025-2026	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[26]。 * Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage : CO <sub>2</sub> 回収・利用・貯留 [26] カーボンニュートラル実現のための企業行動の変革と環境整備～イノベーション＆トランジションを実現するGX推進のために～
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年カーボンニュートラル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[21]。 [21] 2025年度税制改正に対する意見	整合	市場メカニズムはカーボンニュートラル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[26]。
※出典 [17]～[21]：中部経済連合会		※出典 [22]～[26]：経済同友会		

団体名	水素バリューチェーン推進協議会 (JH2A)		日本自動車会議所	
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		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	
当社の参加	佐藤 恒治：会長（トヨタ自動車 代表取締役社長）		豊田 章男：会長（トヨタ自動車 代表取締役会長）	
項目	結果	サマリー	結果	サマリー
1 パリ協定との整合	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、および日本のカーボンニュートラル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[27]。 [27] 気候変動に対する認識と行動	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いる。また、2050年カーボンニュートラル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[29]。 [29] あゆみ
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[27]。	ポジションの公開を確認できない	気候変動科学に関して言及なし。
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[27]。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[28]。 [28] 政策提言	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[30]。 [30] 2024年度(令和6年度)税制改正に関する要望書
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[28]。	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[30]。
5 テクノロジー	整合	FCEVの新技术(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[28]。	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[31]。 [31] 2025年度(令和7年度)税制改正等に関する要望書
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[28]。	整合	カーボンニュートラル目標の実現に向けて、保有ベースでのCO <sub>2</sub> 排出量を削減するため、環境性能に応じて保有時課税額を増減する仕組みの導入を提言している[31]。
※出典 [27]～[28]：水素バリューチェーン推進協議会			※出典 [29]～[31]：日本自動車会議所	

団体名	World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)	
目的	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	
当社の参加	佐藤 恒治：Executive Committee ※2026年1月就任予定（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	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[32]。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[33]。 [32] Climate Action and Policy [33] Vision2050: Time to Transform
2 気候変動科学との整合	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[34]。 [34] How the built environment must respond to the IPCC's 2021 climate change report
3 排出量削減目標	整合	地球温暖化を1.5℃に抑えるために、GHG排出量を2030年までに2010年比で45%削減する必要があることを示している[35]。また、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[33]。 [35] GUIDELINES FOR AN INTEGRATED ENERGY STRATEGY
4 エネルギー効率改善	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[33]。
5 テクノロジー	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[36]。 [36] Mobility Decarbonization
6 カーボンプライシング	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[37]。 [37] Carbon Pricing – WBCSD Policy Paper 2019

※出典 [32]～[37]：World Business Council for Sustainable Development

## Alliance For Automotive Innovation (AAI)

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

Tom Stricker（Group Vice President, Toyota Motor North America）

結果	サマリー
整合	COP27で国際自動車工業会によって示された、運輸部門での2050年カーボンニュートラル目標や実現に向けた政策を支持している[38]。 [38] Achieving Carbon Neutrality in Road Transport by 2050: Reaffirmation by the Automobile Industry
ポジションの公開を確認できない	気候変動科学に関して言及なし。
整合	2030年までに新車の半数以上をBEV、PHEV、FCEVにするバイデン前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[39][40]。 [39] Get Connected: Electric Vehicle Quarterly Report [40] The 2030 National Charging Network
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[41]。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[42]。 [41] Auto Industry EV Policy Letter to President Biden [42] ENERGY & ENVIRONMENT
整合	電動車の普及には、充電・水素燃料インフラへの投資やインセンティブの確保が必要と提言している。また、電動車の電力網のレジリエンス強化などの長期的な政策支援の必要性を提言している[43]。 [43] 2024 INNOVATION AGENDA
ポジションの公開を確認できない	カーボンプライシングに関して言及なし。

※出典 [38][39][41]～[43]：Alliance For Automotive Innovation  
[40]：National Laboratory of the Rockies

団体名

目的

当社の参加

項目

1 パリ協定との整合

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

## Electric Drive Transportation Association (EDTA)

電動輸送技術とインフラ普及を推進する

Pete Patterson (Group Vice President, Toyota Motor North America)

結果	サマリー
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 [44]。 [44] Our Mission
ポジションの公開を確認できない	気候変動科学に関して言及なし。
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 [45]。 [45] Biden-Harris Administration Releases First-Ever National Strategy to Accelerate Deployment of Zero-Emission Infrastructure for Freight Trucks
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 [46]。 [46] Advocacy
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 [46] [47]。 [47] Who We Are
ポジションの公開を確認できない	カーボンプライシングに関して言及なし。

※出典 [44]～[47] : Electric Drive Transportation Association

## National Association of Manufacturers (NAM)

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

Robert Chiapetta (Senior Consultant, Toyota Motor North America)

結果	サマリー
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 [48]。 [48] NAM POLICY POSITIONS
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 [49]。 [49] The Promise Ahead Manufacturers Taking Action on Climate
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 [48]。
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、再生可能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 [48]。
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 [50] [51]。 [50] TESTIMONY OF JAY TIMMONS, PRESIDENT AND CEO, NATIONAL ASSOCIATION OF MANUFACTURERS BEFORE THE U.S. SENATE COMMITTEE ON ENVIRONMENT AND PUBLIC WORKS [51] ONLY AT THE NAM: LEADING THROUGH 2024 Annual Report
ポジションの公開を確認できない	カーボンプライシングに関して言及なし。

※出典 [48]～[51] : National Association of Manufacturers

団体名	The European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)		Hydrogen Council	
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		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	
当社の参加	Didier Leroy (Chairman of the Board of Directors, Toyota Motor Europe)		Stephan Herbst (Technical Head of H <sub>2</sub> Business & Value Chain, Toyota Motor Europe)	
項目	結果	サマリー	結果	サマリー
1 パリ協定との整合	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 [52] [53]。 [52] ACEA Position Paper Review of the CO <sub>2</sub> Regulation for cars and vans [53] ACEA statement on adoption of regulation on CO <sub>2</sub> emissions for new cars and vans	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 [58]。 [58] Founding Story
2 気候変動科学との整合	ポジションの公開を確認できない	気候変動科学に関して言及なし。	ポジションの公開を確認できない	気候変動科学に関して言及なし。
3 排出量削減目標	整合	欧州グリーンディールが掲げる2035年までに新車のCO <sub>2</sub> 排出量をゼロとする目標を支持している [53]。また、2030年までに電気自動車のシェアを50%にするには、約6,000万の民間および公共の充電スポットが必要であり、さらなる規制が必要と提言している [52]。	整合	IPCC AR6を前提とした、2100年までに1.8℃上昇するシナリオに基づき、2030年までのグ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42.5%をグリーン水素とする導入目標に言及している [59]。 [59] Hydrogen: Closing the cost gap Unlocking demand for clean hydrogen by 2030
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 [54]。 [54] Energy crisis: Automakers' plans to cut gas consumption	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 [60]。 [60] Greener, Faster, Cheaper: A Combination of Battery and Fuel Cell Electric Technology Is Key to Successfully Decarbonising Global Transport
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 [55]。 [55] A COMPETITIVE EUROPEAN AUTO INDUSTRY, DRIVING THE MOBILITY REVOLUTION	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 [61]。また、水素の潜在的需要の実現に向けてインフラや大規模技術への投資の必要性を提言している [59]。 [61] Sufficiency, sustainability, and circularity of critical materials for clean hydrogen
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を遅くとも2027年までに実施すべきだと提案している [56]。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 [57]。 [56] Position Paper Review of CO <sub>2</sub> emission standards regulation for heavy-duty vehicles [57] EU ETS: Auto manufacturers welcome inclusion of road transport	整合	クリーン水素導入に向けたグレー水素に対するコストギャップを埋めるための施策として、EU ETSやCBAMを含むカーボンプライシングを挙げている [62]。 [62] Emerging trade corridors for hydrogen and its derivatives

※出典 [52]～[57] : The European Automobile Manufacturers' Association

※出典 [58]～[62] : Hydrogen Council

団体名
目的
当社の参加
項目
1 パリ協定との整合
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

## 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

Stephan Herbst (Technical Head of H<sub>2</sub> Business & Value Chain, 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 [63]。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 [64]。 [63] Yes to 45% RES [64] Policy priorities
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 [64]。
整合	パリ協定の目標達成に向けて、2030 年までに再生可能エネルギーの比率を少なくとも 45% 以上にすることを求めている [63]。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 [64]。
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 [65]。 [65] Hydrogen Europe Position Paper Low carbon hydrogen: key principles for a coherent methodology in the upcoming Delegated Act
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 [66]。 [66] Vision & Mission
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 [64]。

※出典 [63]～[66] : Hydrogen Europe

## The Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT)

英国自動車業界の利益を国内外で支援・促進することを目指す

Luigi Luca : Member SMMT car section (President, Toyota Great Britain)

結果	サマリー
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 [67]。 [67] AUTOMOTIVE SUSTAINABILITY REPORT 2024 DATA
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 [68]。 [68] The Fifth Carbon Budget - Call for Evidence
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 年末までの自動車による CO <sub>2</sub> 削減量を示している [69]。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 [70]。 [69] VISION 2035: READY TO GROW [70] SMMT statement in response to Government's Zero Emission Vehicle Mandate proposals
整合	カーボンニュートラルの達成に向けて、車両の製造に要するエネルギー効率向上の重要性を認識している [71]。英国政府は脱炭素化、高効率化を進める工場への投資を促進することで、エネルギー効率性を高め、国際的な競争力を高めることができると提言している [67]。 [71] MANIFESTO 2030: AUTOMOTIVE GROWTH FOR A ZERO EMISSION FUTURE
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 [72]。また、英国政府が示す産業戦略を支持し、ZEV とバッテリー製造の加速に向けて、基金を早急に投入すべきと政策に対する提言も行っている [73]。 [72] AUTOMOTIVE SUSTAINABILITY REPORT 2023 DATA [73] Competitive Edge: Driving Long-Term UK Automotive Growth
整合	EU ETS、CBAM を GHG 排出量とクライメートニュートラルの目標を達成する上で必要な制度として支持している [74]。 [74] EU Sustainability Reporting and Legislation

※出典 [67] [69]～[74] :The Society of Motor Manufacturers and Traders  
[68] :The Climate Change Committee

団体名

目的

当社の参加

項目

1 パリ協定との整合

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

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, Toyota Motor Thailand)

結果 サマリー

整合 タイ政府による2050年までにカーボンニュートラル、2065年までにネットゼロの目標を支持している[75]。  
[75] Green Society ※タイ語

ポジションの公開を確認できない 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[76]。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[75]。  
[76] 気候変動対策に関する企業の社会的責任(CSR)ハンドブックタイの企業組織向け ※タイ語

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[76][77]。  
[77] Case Study Report: Thailand Energy Conservation Fund

整合 BEV、FCEVの普及拡大に向けた研究開発や、CCUSを含めたCO<sub>2</sub>排出削減技術の推進を提言している[76]。

整合\* タイ政府が打ち出しているカーボンクレジット市場の促進を、ネットゼロの施策として支持している。また、企業が実施可能な温室効果ガス排出量削減に向けた取り組みとして、カーボンクレジット、カーボンオフセットを挙げている[76]。

※出典 [75] : Thailand Business Council for Sustainable Development  
[76] : Thailand Environment Institute  
[77] : United Nations Development Programme

\* 昨年評価から改善が見られた項目

Renewable Thermal Collaborative (RTC)

NEW

熱エネルギーの脱炭素化のために、再生可能エネルギー熱の利用技術を普及させる

Tim Hilgeman (General Manager, Toyota Motor North America)

結果 サマリー

整合 2050年までにカーボンニュートラルとする目標を支持し、その実現に向けて政策策定や目標を支持する企業、機関、政府からなるコミュニティを構築することを目標に掲げている[78]。  
[78] About the RTC

ポジションの公開を確認できない 気候変動科学に関して言及なし。

整合 2050年の産業部門の脱炭素化目標達成に向けて、パリ協定に沿った2030年までに熱排出量を30%削減する目標を設定している[79]。その実現に向けて政策策定や目標を支持する企業、機関、政府からなるコミュニティを構築することを目標に掲げている[78]。  
[79] Renewable Thermal Collaborative Wins \$10 Million 2030 Climate Challenge

整合 CO<sub>2</sub>排出量削減に向けて、熱エネルギーシステムの効率性向上に向けた政策促進を行っている[80]。産業用ヒートポンプ(IHP)の高効率性を分析結果とともに示し、導入提言を行っている[81]。  
[80] Renewable Thermal Policy Principles  
[81] Electrification Action Plan

整合 グリーン水素を輸送やエネルギー貯蔵、産業プロセス等の多くの用途における有力な脱炭素ソリューションとして認識し、政策やインフラ支援、技術革新の必要性の提言、ワーキンググループの設立を行っている[82]。  
[82] Our Strategy

整合 カーボンプライシングを低炭素再生可能熱ソリューションの導入に向けて有効な施策として位置付けている。また、カーボンプライシングによって創出した収入を気候変動対策や財政上の懸念解消に活用可能であると提言している[83]。  
[83] Low-Carbon Renewable Thermal Technology Solutions: Policies to Support Development and Deployment

※出典 [78]～[83] : Renewable Thermal Collaborative

# 当社の加入団体一覧

レビューを行った16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	電池サプライチェーン協議会 https://www.basc-j.com/	米国	Clean Energy Buyers Association https://cebuyers.org/	欧州	CSR Europe https://www.csreurope.org/
	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/		Clean Energy Partnership (ドイツ) https://cep.expert/en/
	CHAdemo 協議会 https://www.chademo.com/ja/		Hydrogen Fuel Cell Partnership https://h2fcp.org/		German Hydrogen Association (ドイツ) https://dwv-info.de/en/
	燃料電池実用化推進協議会 https://fccj.jp/		Resources for the Future https://www.rff.org/		H <sub>2</sub> Mobility (ドイツ) https://h2-mobility.de/en/h2mobility/
	WWF Japan https://www.wwf.or.jp/		Supplier Partnership for Environment https://www.supplierspartnership.org/		Plateforme de la Filière Automobile (フランス) https://pfa-auto.fr/ ※フランス語
			Tandem Global https://tandemglobal.org/	その他	UKH <sub>2</sub> Mobility (イギリス) http://www.ukh2mobility.co.uk/
					Thai renewable energy (RE100) Association (タイ) https://re100th.org/en/home-english/