

TOYOTA

TOYOTA MOTOR CORPORATION

Sustainability Data Book

最終更新 2026年6月

2026年6月更新

サステナビリティ データブック概要

GRI 2-2~4

- 1 編集方針
- 2 更新履歴
- 3 目次

編集方針

『Sustainability Data Book』は、サステナビリティに関心の高い方および専門家向け媒体として、トヨタのサステナビリティに対する考え方、ESGの取り組み方針や事例、数値データを紹介しています。

対象期間・時間軸

前年度の取り組み結果を中心に主に年2回(6月および10月)更新しています。更新履歴につきましては次ページを参照ください。SDBでは下記の時間軸で整理しています。
短期:1年、中期:1年超~5年、長期:5年超以上


対象範囲

トヨタ自動車株式会社および国内外の連結子会社などでの取り組みと活動事例を紹介しています。データの対象範囲は、個々に記載をしています。
本サステナビリティ・ステートメントは、トヨタグループ自身の事業活動に加えて、上流および下流のバリューチェーンも対象としています。

 [P.92 バリューチェーン](#)

文中の表記について

- トヨタ : トヨタ自動車および国内外の連結子会社の情報またはその取り組み
- トヨタグループ : トヨタグループ17社(2026年3月現在)に関する情報またはその取り組み
- トヨタ自動車 : トヨタ自動車株式会社に関する情報またはその取り組み

 [トヨタグループ](#)



参考ガイドライン

- TCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)提言
- SASB(米国サステナビリティ会計基準審議会)スタンダード
(該当箇所に **SASB TR-AU-●●●** を記載)
 [P.146 SASB対照表](#)
- GRI(Global Reporting Initiative)サステナビリティ・レポート・スタンダード
(該当箇所に **GRI ●●●-●●●** を記載)
 [P.147 GRI対照表](#)
- ISO 26000ガイドライン
- 欧州企業サステナビリティ報告指令(CSRD)による持続可能性報告基準(ESRS)

第三者保証

第三者保証 を付したデータは第三者保証を受けています。

免責事項

本報告書には、トヨタ自動車および対象範囲となる会社の過去と現在の事実だけでなく、発行日時点における計画や見通し、経営方針・経営戦略に基づいた将来予測が含まれています。この将来予測は、記述した時点で入手できた情報に基づいた仮定ないし判断であり、諸与件の変化によって、将来の事業活動の結果や事象が予測とは異なったものとなる可能性があります。過去の報告書で提供した情報を修正、再記述する場合や、重要な変更がある場合は、その内容を本報告書に記載します。読者の皆様には、以上をご了解いただきますようお願いいたします。

更新履歴

2026年6月	サステナビリティ推進 環境 社会	バリューチェーン連携 車両安全 品質・サービス 情報セキュリティ AI 知的財産 健康・安全衛生 社会貢献	2025年6月	サステナビリティ推進 環境 社会 ガバナンス SASB/GRI/TCFD対照表	TCFDに基づく気候関連財務情報開示 TCFD対照表
2026年3月	サステナビリティ推進 社会	サステナビリティ課題と取り組み(マテリアリティ) ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I) AI	2025年3月 2025年1月	サステナビリティ推進 環境	サステナビリティ課題と取り組み(マテリアリティ) 気候変動 第三者保証
2026年2月	環境	カーボンニュートラル(CN) 第三者保証	2024年10月	環境 社会	方針・環境マネジメント 気候変動 資源循環 自然共生 環境データ 第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標) 2023年度レビュー 第三者保証 バリューチェーン連携(販売店との取り組み) 車両安全 社会データ(サプライチェーン)
2025年10月	サステナビリティ推進 環境 社会	推進体制 ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I) 人材育成 バリューチェーン連携 車両安全 品質サービス 健康・安全衛生 社会貢献 社会データ	2024年6月	サステナビリティ推進 環境 社会 ガバナンス SASB/GRI対照表	TCFD に基づく気候関連財務情報開示
			2024年2月 2024年1月	サステナビリティ推進 サステナビリティ推進 社会	サステナビリティ課題と取り組み(マテリアリティ) 渉外活動 ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I) バリューチェーン連携

目次

概要

サステナビリティデータブック概要	編集方針	1
	更新履歴	2
	目次	3
トヨタ自動車の概要	会社概要	5
サステナビリティ推進	基本的な考え方	6
	推進体制	7
	サステナビリティ戦略・考え方	8
	ステークホルダーエンゲージメント	13
	渉外活動	14
	トヨタのSDGs	14

環境

方針・環境マネジメント	基本的な考え方	16
	環境マネジメント	17
カーボンニュートラル(CN)	基本的な考え方	18
	ガバナンス	21
	気候変動関連のインパクト・リスク・ 機会の特定および評価	22
	レジリエンス分析	28
	移行計画	30
サーキュラーエコノミー(CE)	基本的な考え方	45
	より少ない資源でつくる	46
	より長く使う	48
	廃棄物を出さない	49
ネイチャーポジティブ(NP)	基本的な考え方	51
	自然関連課題に関する取り組み	52

バリューチェーン連携

生物多様性	53
水環境	56
サプライヤーとの取り組み	57
販売店・販売代理店との取り組み	59
ステークホルダーエンゲージメント	60
指標と目標	61
温室効果ガス	61
エネルギー	63
水	64
サーキュラーエコノミー	65
VOC、NOx・SOx	65
参照した係数(2025年度算定用)	66
中長期目標の体系	67
第7次トヨタ環境取組プラン (2025年目標)レビュー	69
第8次トヨタ環境取組プラン (2030年目標)	72
第三者保証	73

社会

人権の尊重	基本的な考え方	78
	推進体制	78
	人権方針の策定と浸透	78
	人権デューデリジェンス	79
	移民労働(強制労働)における取り組み	80
	賃金における取り組み	82
	適正な労働時間管理と	82
	柔軟な働き方における取り組み	
	ハラスメントにおける取り組み	82

多様な文化を尊重する取り組み	82
児童労働における取り組み	82
結社の自由における取り組み	83
不安定雇用における取り組み	83
人権に関わる教育	83
ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)	
基本的な考え方	84
推進体制	84
女性活躍	85
両立支援	88
障害のある方の活躍	89
LGBTQ+に関する取り組み	90
人種・国籍に関する取り組み	90
60歳以降の就労制度	91
バリューチェーン連携	
基本的な考え方	92
サプライヤーとの取り組み	92
責任ある材料調達	95
販売店との取り組み	96
車両安全	
基本的な考え方	97
統合安全コンセプト	97
予防安全	98
衝突安全	99
安全に関する外部評価(2024年)	99
救助	99
自動運転技術	100
交通安全意識向上に向けた取り組み	101
品質・サービス	
基本的な考え方	102
推進体制	103
製品安全に対する取り組み	103

情報セキュリティ	品質リスクマネジメント	104
	品質に対する意識・風土の醸成	104
	重大な品質不具合への対応	104
	アフターサービス	105
	お客様第一に向けた取り組み	106
	基本的な考え方	107
	推進体制	107
	情報セキュリティ施策	108
	情報漏洩・外部からの攻撃への備え	108
	自動車のセキュリティ	109
プライバシー	基本的な考え方	110
	推進体制	110
	プライバシー尊重、個人情報保護	111
AI	基本的な考え方	113
	AI施策	113
知的財産	基本的な考え方	114
	推進体制	114
	知的財産活動	114
人材育成	基本的な考え方	115
	採用	116
	教育・キャリア形成	116
	リソースシフト	117
	評価とフィードバック	118
	Well-being (幸福感)向上における取り組み	118
	Well-being Survey	119
健康・安全衛生	幸せと生きがいに関する意識度調査	
	基本的な考え方	120
	推進体制	121
	健康・安全教育	121

社会貢献	健康に対する取り組み	122
	安全に関する取り組み	125
	基本的な考え方	127
	推進体制	127
	社会貢献活動	127
社会データ	従業員	128
	サプライチェーン	130
	品質	130
	社会貢献活動	130

ガバナンス

コーポレートガバナンス	基本的な考え方	132
	コーポレートガバナンス体制	132
	取締役会	134
	監査等委員会	135
	役員の報酬	135
	内部統制	136
リスクマネジメント	基本的な考え方	137
	推進体制	137
	リスクマネジメントの仕組み	138
	事業継続マネジメント (BCM)	138
コンプライアンス	基本的な考え方	140
	コンプライアンス教育	141
	贈収賄防止	142
	税務	142
	スピークアップ	143
	点検・改善活動	143
	ガバナンスデータ	144

SASB/GRI/TCFD 対照表

SASB 対照表	146
GRI 対照表	147
TCFD 対照表	153

2026年6月更新

トヨタ自動車の概要

会社概要

会社名	トヨタ自動車株式会社 (TOYOTA MOTOR CORPORATION)
代表者名	近 健太
所在地 本社 東京本社 名古屋オフィス	愛知県豊田市トヨタ町1番地 東京都文京区後楽1丁目4番18号 愛知県名古屋市中村区名駅4丁目7番1号
創立	1937年(昭和12年)8月28日
資本金	6,354億円(2026年3月末時点)
主要な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 自動車事業 金融事業(自動車の販売金融およびリース事業など) その他の事業(情報通信事業など)
従業員数(連結)	390,927人(2026年3月末時点)
連結子会社数	602社(2026年3月末時点)
持分法適用会社数	159社(2026年3月末時点)

経営理念

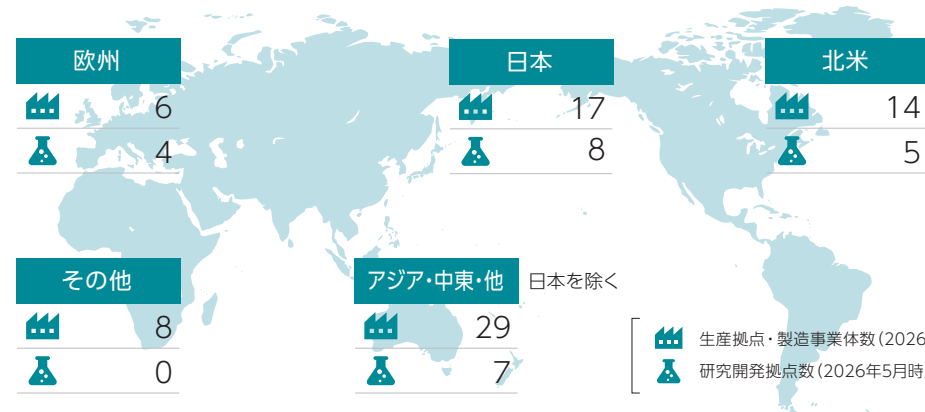
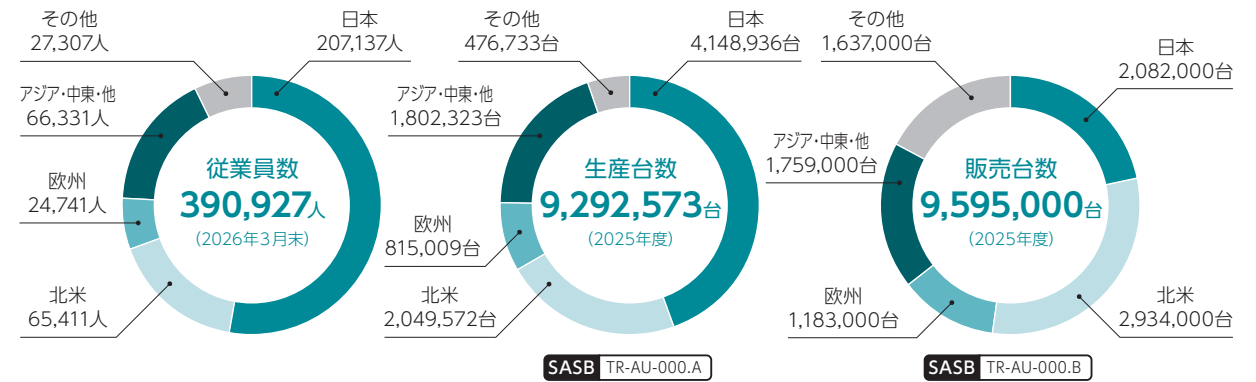
経営理念の詳細は、公式企業サイトをご覧ください。



GRI 2-1-7

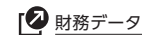
5 会社概要

グローバル展開・地域別データ



財務データ

主な財務データは、公式企業サイトをご覧ください。



2026年6月更新

サステナビリティ 推進

GRI 2-12~14・17-24・28-29, 3-1・2

6 基本的な考え方

7 推進体制

8 サステナビリティ戦略・考え方

13 ステークホルダーエンゲージメント


14 渉外活動


14 トヨタのSDGs


基本的な考え方

ありたい姿

- 創業以来、「豊田綱領」の精神を受け継ぎ、「トヨタ基本理念」に基づく事業活動を通じ、豊かな社会づくりに貢献
- 2020年には、「トヨタフィロソフィー」を取りまとめ、「幸せの量産」をミッションに掲げ、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す
⇒「トヨタフィロソフィー」の下、サステナビリティ推進に努め、**社会・地球の持続可能な発展に貢献**

 [トヨタフィロソフィー](#)

 [トヨタ基本理念](#)

 [サステナビリティ経営に向けて -副会長メッセージ-](#)

取り組み事項

- サステナビリティ基本方針および個別方針・ガイドラインを整備し、各種取り組みを推進

サステナビリティ関連方針

サステナビリティ基本方針

〈関連方針〉

環境	トヨタ地球環境憲章	トヨタ自然共生方針	トヨタ炭素除去・カーボンクレジット方針
情報	情報セキュリティ基本方針	AI基本方針	
人権	トヨタ自動車人権方針		
サプライチェーン	調達基本方針 責任ある鉱物調達への対応方針 TOYOTAグリーン調達ガイドライン	仕入先サステナビリティガイドライン 持続可能な天然ゴム調達方針	
健康・安全	トヨタ自動車健康宣言	安全衛生基本理念	
社会貢献	社会貢献活動の基本理念		
コンプライアンス	トヨタ行動指針 トヨタスピークアップポリシー	贈収賄・腐敗行為防止に関するトヨタグローバルポリシー 贈収賄防止に関するガイドライン (ビジネスパートナー用)	
税務	トヨタの税務ポリシー		

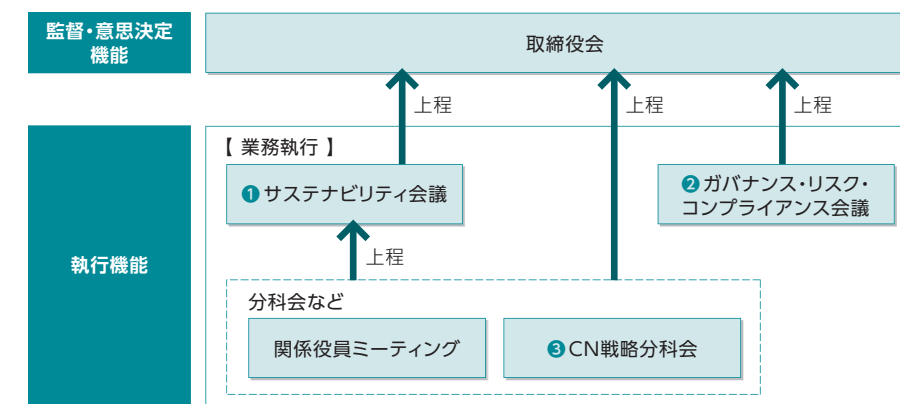
推進体制

ありたい姿

- 外部環境の変化・社会からの要請などを把握し、より重要性・緊急性が高い課題に優先的に取り組む

取り組み事項

- 取締役会の監督・意思決定の下、関係部署と密に連携しながら、E（環境）・S（社会）・G（ガバナンス）などのサステナビリティ活動を継続的に推進・改善
- 重要なインパクト、リスク、機会（IRO）の評価を含むサステナビリティに関する課題・テーマは関係役員ミーティングやCN戦略分科会で審議
- IROを含むサステナビリティの重要課題・横断的な計画は、社長を議長とするサステナビリティ会議（主なテーマ：環境・社会課題）、またはCROを議長とするガバナンス・リスク・コンプライアンス会議（主なテーマ：ガバナンス関連）にて審議・モニタリング
- 各会議体議長がIROを踏まえ、重要と判断した事項などについては適切に取締役会へ付議・報告



(2026年6月時点)

	① サステナビリティ会議	② ガバナンス・リスク・コンプライアンス会議	③ CN戦略分科会
議長	社長	CRO兼CCO	CN開発センター長
メンバー	副会長1人、 副社長2人、 社外取締役1人、 社外監査等委員2人、 CRO兼CCO1人、 ほか3人	副社長2人、 社外取締役1人、 社外監査等委員3人、 監査等委員1人、 ほか4人	副社長2人、 執行役員4人、 ほか10人
2025年度開催実績	4回	4回	3回
取締役会への報告頻度	重要な事案が生じたとき	重要な事案が生じたとき	重要な事案が生じたとき
内容	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> ガバナンス・リスク・コンプライアンスに関連する重要事項、特に経営レベルで方向付けが必要な案件を提案・審議 	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルおよび環境課題に関わる、グローバルの重要動向への共通認識を醸成 上記に関する目標・KPIなどの経営上の重要施策を報告・審議

CRO : Chief Risk Officer CCO : Chief Compliance Officer

サステナビリティ戦略・考え方

ありたい姿

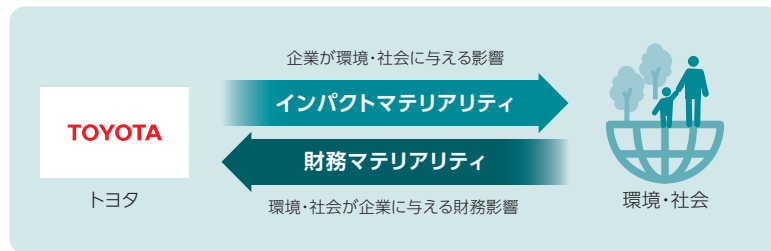
- 「幸せの量産」というミッションの下、モビリティカンパニーへの変革に向けて、社会環境の変化やステークホルダーの皆様の声を踏まえ、マテリアリティ(重要課題)を特定し、それに取り組むことで、誰もが自由に、楽しく、快適に移動できるモビリティ社会を実現

取り組み事項

マテリアリティ(重要課題)の特定

- これまで継承してきたトヨタの原点を土台とし、幸せの量産－Mobility for All－の使命を果たすために、6つのマテリアリティを特定
- マテリアリティは、社内外の情報をもとに、トヨタが環境・社会に与える影響(インパクトマテリアリティ)、環境・社会からトヨタが受ける影響(財務マテリアリティ)という二つの観点から、モビリティカンパニーへの変革に向けて必要な課題を抽出し整理

ダブルマテリアリティ(影響の方向性：企業 ⇄ 環境・社会)の概念



Toyota Mobility Concept

- モビリティカンパニーへの変革に向けた取り組みを「Toyota Mobility Concept」として整理
 - 1.0 モビリティ：クルマの価値の拡張
 - 2.0 モビリティ：モビリティの拡張
 - 3.0 モビリティ：社会システムとの融合
- モビリティカンパニーへの変革に向けた二つの重点テーマ「カーボンニュートラル (CN)」 「移動価値の拡張」に基づき、エネルギー多様化と多様な移動ニーズに対する具体的な取り組みを整理
- 「Toyota Mobility Concept」の具体化を進め、モビリティカンパニーへの変革を着実に進める

② 『統合報告書 2025』 P.41 トヨタがめざすモビリティ社会

「Toyota Mobility Concept」で目指すもの



ダブルマテリアリティマップによる課題の具体化

- マテリアリティの社内浸透を通じて従業員一人ひとりの具体的な行動につなげ、ステークホルダーの皆様にトヨタが社会にどのような貢献をする会社であるかを理解・共感いただくために、ダブルマテリアリティマップとして整理
- マテリアリティをより具体的な課題へ落とし込み、インパクトマテリアリティと財務マテリアリティの2軸で重要度を定量的に評価
- ダブルマテリアリティマップの課題ごとに取り組みとありたい姿を明確化
- 社会環境の変化やステークホルダーの皆様の声を踏まえ、マテリアリティの継続的な見直しを実施

重要課題マップ～ダブルマテリアリティ～



* DE&I : Diversity Equity & Inclusion

6つの重要課題： 移動価値の拡張 安全・安心 人類と地球の共生(カーボンニュートラル含む) 暮らしと雇用を守る 全員活躍 強固な経営基盤

マテリアリティ		取り組み		ありたい姿
移動価値の拡張	Mobility for All	<ul style="list-style-type: none"> Toyota Mobility Concept <ul style="list-style-type: none"> 人と社会をつなぐクルマ エネルギーインフラとの連動 モータースポーツとクルマ文化 		人中心のモビリティにより、すべての人に移動の自由を
	安全・安心	製品の安全性と品質	<ul style="list-style-type: none"> 三位一体で交通事故ゼロ化 高品質で信頼のおける製品とサービス 	
人類と地球の共生	プライバシー	<ul style="list-style-type: none"> プライバシー・情報セキュリティ 		情報の適切な管理・利活用による、もっといいクルマ・町・社会づくりへの貢献
	気候変動／エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラル 		保有車も含めたライフサイクルでカーボンニュートラルを実現
	資源循環	<ul style="list-style-type: none"> サーキュラーエコノミー 		サーキュラーエコノミーに向けて、より少ない資源でつくる・より長く使う・廃棄物を出さないことを目指す
暮らしと雇用を守る	自然資本／生物多様性	<ul style="list-style-type: none"> ネイチャーポジティブ 		自然と共生する社会の実現に向けて、ライフサイクルで自然への影響を減らし保全活動を進める
	人権の尊重	<ul style="list-style-type: none"> 人権の尊重 		事業活動に関わるすべての人の人権尊重
	バリューチェーンの労働力	<ul style="list-style-type: none"> 産業に関わる人々の雇用を創る バリューチェーンへの寄り添いと相互成長 		「町いちばん」を目指し、バリューチェーンでの相互信頼に基づく相互繁栄
全員活躍	人材育成	<ul style="list-style-type: none"> 未来を担う「人」づくり 		トヨタの理念に基づき「誰かのために、自ら考え、行動し続ける」人材の獲得・育成
	従業員との対話			相互信頼・相互責任に基づく会社と従業員との対話により、行動につなげる
	DE&I	<ul style="list-style-type: none"> 多様な活躍のあり方の追求 		トヨタで働くすべての人が尊重され、多様な才能や価値観を持つ人材が個性・強み・能力を最大限発揮
	労働慣行	<ul style="list-style-type: none"> 一人ひとりの Well-being スポーツを通じたより良い社会づくり 		安定雇用と労働条件の維持・向上を図り、従業員の安心感と地域社会の持続的発展に貢献
	健康・安全衛生			従業員や家族の健康と幸せを守り続けるとともに、安全文化を浸透させ全災害ゼロを目指す
強固な経営基盤	リスク管理	<ul style="list-style-type: none"> リスクマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> 商品軸・地域軸の経営 ガバナンスの強化 DX 	不確実性に対応し、新たな挑戦を支える体制を構築
	コンプライアンス	<ul style="list-style-type: none"> コンプライアンスの徹底 		トヨタで働くすべての人が誠実な行動を実践し、期待された社会的使命を果たす

④ 『統合報告書 2025』 P.5 サステナビリティ課題と取り組み (マテリアリティ)

マテリアリティの特定プロセス

プロセス 1

- 「トヨタフィロソフィー」などの普遍的な価値観を「継承」、モビリティカンパニーへの変革を進めるために必要な課題を「進化」に区分
- 課題の選定では、社内外の情報をもとに、トヨタが環境・社会に与える影響、環境・社会からトヨタが受ける影響という観点でトヨタにとって関連性の高い課題や、モビリティカンパニーへの変革に向けて必要な課題を抽出し整理
- 「ESRS*1」「SASB」「ESG評価(MSCI、FTSEなど)」なども参考にし、選定

* 1 European Sustainability Reporting Standards : 欧州サステナビリティ報告基準

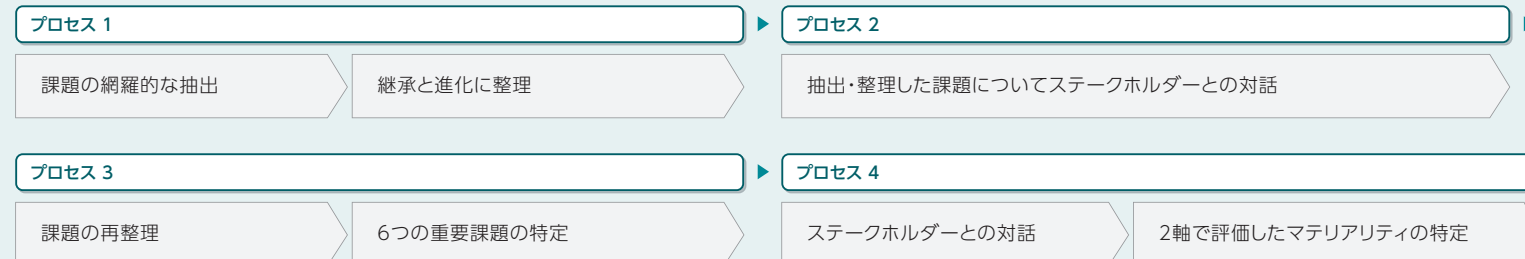
プロセス 2

- 「プロセス 1」で抽出・整理した課題について、NGO・NPO8団体、有識者4名、機関投資家10社、トヨタ自動車で働く従業員との対話を実施
- 対話で得たフィードバックをもとに、課題を再整理

プロセス 3

- 「プロセス 2」で整理した課題を社長が議長を務め、社外役員も参加する「サステナビリティ会議」で議論し、最終的に6つのマテリアリティを特定

選定ステップ



ステークホルダーの主なコメント

NGO・NPO	<ul style="list-style-type: none"> ● トヨタ視点で、「将来作りたい社会、未来」を表現してほしい
有識者	<ul style="list-style-type: none"> ● ネイチャーポジティブはこれから重要な取り組みになるので検討してほしい ● ダブルマテリアリティとして、理論的な部分と経営者の意思が整合しており納得性がある
機関投資家	<ul style="list-style-type: none"> ● トヨタのDNAから紡いでおり、トヨタらしくて好感が持てる ● マテリアリティと財務影響などのKPIをつなぐストーリーが重要 ● 気候変動は明確な表現で伝えてほしい
従業員	<ul style="list-style-type: none"> ● 自分たちの役割がトヨタの価値観とつながることが分れば、取り組みが加速するだろう ● トップの考えを手触り感ある粒度に落とし込むための羅針盤にしていきたい

プロセス 4

- 「プロセス 3」で整理した課題について、トヨタが環境・社会に与える影響(インパクトマテリアリティ)、環境・社会がトヨタに与える影響(財務マテリアリティ)の2軸で重要度を評価
- ステークホルダーとの対話を実施しつつ「サステナビリティ会議」で議論し、マテリアリティを特定

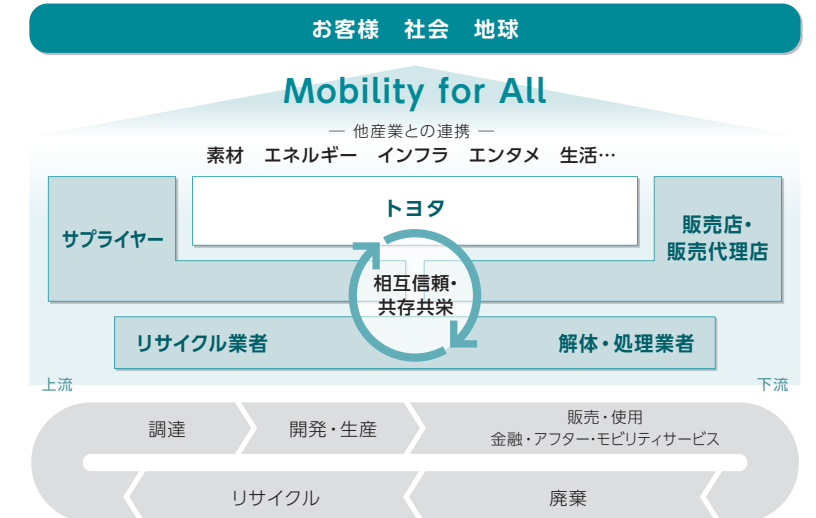
バリューチェーン

- 先進的で魅力的な商品づくりのために、トヨタグループ内外のパートナーと幅広いバリューチェーンを形成
- 上流では1万1,000社を超える一次サプライヤーをはじめとした多くのサプライヤー、下流では世界中にお客様を抱える販売店・販売代理店、解体・リサイクル業者などと連携
- 幅広いバリューチェーンのなかで、トヨタは調達、開発・生産、販売に加え、販売店・販売代理店などと連携した金融サービスやアフターサービス、クルマのネクティッド技術を活用したモビリティサービスも展開
- 他産業とも連携を拡大し、ロボティクスの活用やSDV*2、陸海空のモビリティの開発などを通してバリューチェーンビジネスを拡大することで、モビリティ社会実現へ貢献

* 2 Software Defined Vehicle : クルマを買ったときのままではなく、機能を継続的にアップデートしたり追加したりする仕組み

安全・安心

豊かな生活



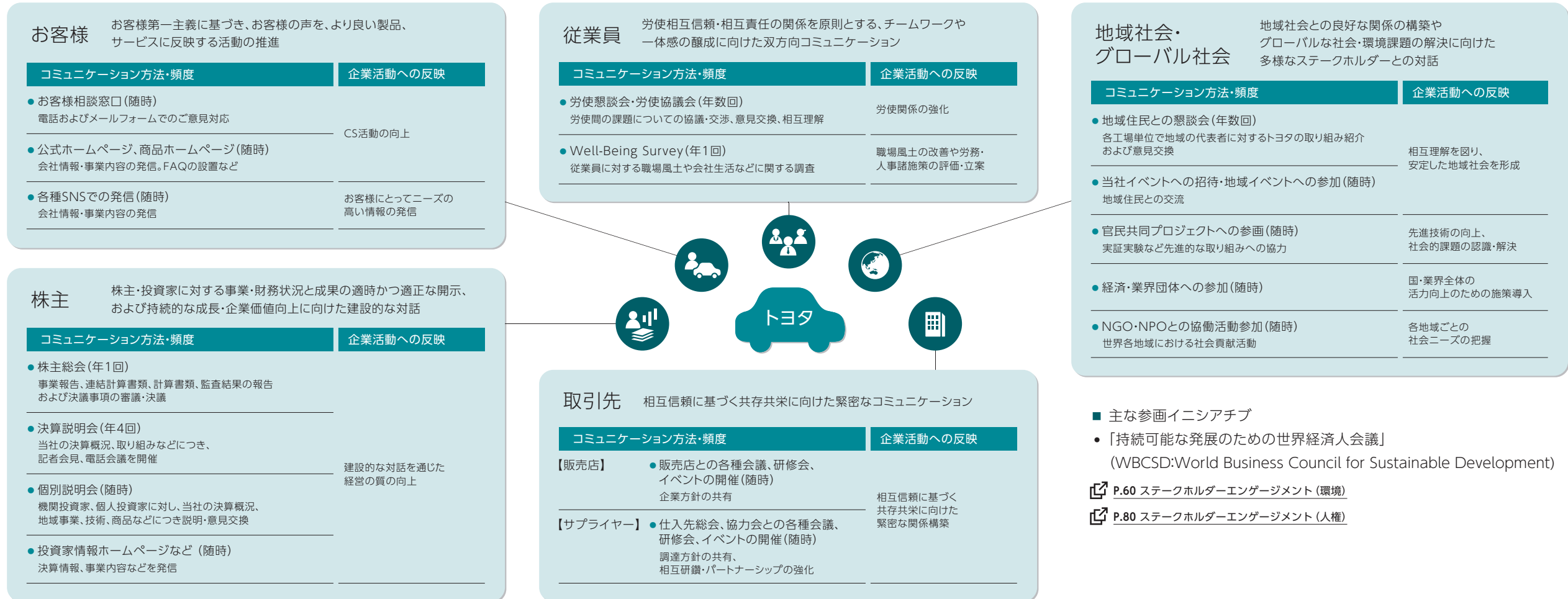
ステークホルダーエンゲージメント

ありたい姿

- 持続可能な発展のために、すべてのステークホルダーを重視した経営を行い、オープンで公正なコミュニケーションを通じて、**ステークホルダーとの健全な関係の維持・発展**に努める

取り組み事項

- ステークホルダーに対し、トヨタの関連部署、または世界各地の事業体が窓口となり、**対話を実施**
- 社外有識者との対話や社外講演会への登壇に加え、トヨタタイムズでもトヨタのサステナビリティに関する取り組みを発信



- 主な参画イニシアチブ
- 「持続可能な発展のための世界経済人会議」(WBCSD:World Business Council for Sustainable Development)

- 📄 P.60 ステークホルダーエンゲージメント (環境)
- 📄 P.80 ステークホルダーエンゲージメント (人権)

渉外活動

ありたい姿

- 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、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と良好な関係を構築する

取り組み事項

- ステークホルダーと連携しながら、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を踏まえ、世界各地での政策提言や公共政策策定などに関与・貢献
 - 例 • 電動車普及に向けたエネルギー政策
 - インフラ整備に関する政府、当局への働きかけ
- 気候変動政策に関する渉外活動の開示
 - 気候変動政策に関する基本的な考え方を示すとともに、トヨタが属している経済・業界団体による気候変動政策に関する渉外活動の客観的な評価を実施。トヨタの活動に透明性を持たせ、社会との信頼関係を引き続き強固にしていくと共にステークホルダーとの対話を通じた取り組みを推進

 [気候変動政策に関する渉外活動の開示](#)

トヨタのSDGs

ありたい姿

- 相手の立場で考える「YOUの視点」で、多様化の時代のなか、一人ひとりの「幸せを量産」

取り組み事項

- 創業以来、脈々と受け継がれる「自分以外の誰かのために」という想いに基づき、取り組みを推進
 - 例 • 地球環境への取り組み
 - 幸せに暮らせる社会への取り組み
 - 働く人への取り組み

 [SDGsへの取り組み](#)

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

環境

- 16 方針・環境マネジメント
- 18 カーボンニュートラル(CN)
- 45 サーキュラーエコノミー(CE)
- 51 ネイチャーポジティブ(NP)
- 57 バリューチェーン連携
- 61 指標と目標
- 73 第三者保証

2026年6月更新

方針・環境 マネジメント

GRI 2-25-27, 3-3, 306-2

- 16 基本的な考え方
- 17 環境マネジメント

基本的な考え方

ありたい姿

- トヨタの事業活動のすべての領域を通じて、環境負荷を低減し、社会・地球の持続可能な発展に貢献
- 環境保全に関わる社会の幅広い層との連携・協力関係を構築

取り組み事項

トヨタ地球環境憲章

- 1960年代からトヨタは継続して環境への取り組みを実施
- 1992年には、「どのような会社でありたいか」を明文化した「トヨタ基本理念」とともに、『トヨタ地球環境憲章』を策定
- トヨタ基本理念に掲げる「クリーンで安全な商品の提供を使命とし、あらゆる企業活動を通じて、住みよい地球と豊かな社会づくりに取り組む」を具現化するものとして制定
- 2000年には、「ゼロエミッションへの挑戦」や「循環型社会づくりへの参画」など、時代の要請に適応した視点を盛り込んで改定
- 2020年には、トヨタの使命である「幸せの量産」を具現化するサステナビリティ経営の在り方を明文化した『サステナビリティ基本方針』を策定し、『トヨタ地球環境憲章』を関連方針として位置付け
- 気候変動をはじめとする環境課題は、トヨタのマテリアリティ（重要課題）と位置付け、今後もグローバルトヨタ全体で地域の持続可能な発展に貢献

[トヨタ基本理念](#)

[サステナビリティ 基本方針](#)

[トヨタ地球環境憲章](#)

トヨタ環境チャレンジ2050

- 2015年にトヨタの地球環境に対する2050年までの長期的な取り組みを表したものとして策定
- 気候変動、水不足、資源枯渇、生物多様性の劣化といった地球環境の問題に対し、6つのチャレンジを公表
- 「もっといいクルマをつくろうよ」「町いちばんの会社を目指そう」「自分以外の誰かのために行動しよう」という価値観のなかで、グローバルトヨタ全体の取り組みを推進
- 環境チャレンジ2050の実現に向けて、新たな5カ年実行計画である第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標)を策定し、2026年4月より取り組みを開始
- 従前からトヨタが重視する、カーボンニュートラル(CN)、サーキュラーエコノミー(CE)、ネイチャーポジティブ(NP)の3分野を柱に目標を設定

[P.67 トヨタ環境チャレンジ2050](#)

[P.72 第8次トヨタ環境取組プラン\(2030年目標\)](#)

環境マネジメント

ありたい姿

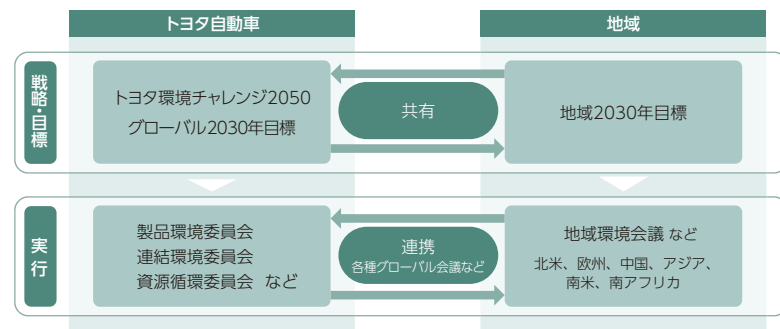
- 社会と共に持続的に発展するために、連結子会社と環境マネジメントシステムを構築し、リスクの最小化や環境パフォーマンスの最大化などをグローバルで推進
- 常にマネジメントの仕組みを改善し、気候変動の深刻化など環境課題の変化に迅速に対応

取り組み事項

環境マネジメントシステムの構築

- 取締役会が監督するCN戦略分科会の下部組織である製品環境委員会、連結環境委員会、資源循環委員会の3つの委員会を中心に、各分野の戦略や対応方針を策定
- 経営に関わる重要課題や気候変動関連のインパクト・リスク・機会も踏まえた横断的な計画、進捗は社長を議長とするサステナビリティ会議に上程
- 以下の対象会社と目標を共有し、環境マネジメントの取り組みを推進
 - 財務会計上の連結子会社(527社)
 - 連結会社以外の車両生産会社(8社)
- 6地域(北米・欧州・中国・アジア・南米・南アフリカ)に環境事務局を設置し、地域事情を踏まえつつ、グローバル一体となった環境取り組みを推進

グローバル環境マネジメントの体系



ISO*1 14001

2025年取得状況

- ISO 14001:トヨタ自動車および124社の連結子会社の生産拠点

*1 International Organization for Standardization:国際標準化機構。国際的に適用する規格を制定する非政府機関

リスクの最小化

- トヨタ自動車および連結子会社の事業拠点で以下を実施
 - 法令遵守
 - 環境リスクの未然防止
 - 万が一に備えて、法令違反や苦情の発生時に迅速に対応するための仕組みを構築するとともに、発生時には真因追究による再発防止
- 生産拠点においては、トヨタグループ各社との事例共有により、相互研鑽を実施

パフォーマンスの最大化

- トヨタ環境チャレンジ2050に基づき、取り組みを推進

📄 P.18 カーボンニュートラル(CN)

📄 P.45 サーキュラーエコノミー(CE)

📄 P.51 ネイチャーポジティブ(NP)

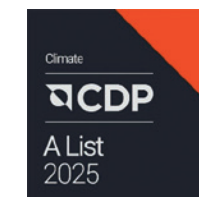
- 化学物質、大気などコンプライアンスを遵守するための取り組み、および廃棄物、物流梱包資材については、第7次トヨタ環境取組プラン目標に基づき推進

気候変動と水に対する社外評価

2025年度 CDP*2企業調査

- CDP気候変動でAリスト企業、水でA-リスト企業に選定

*2 環境問題に高い関心を持つ世界の機関投資家の要請に基づき、企業の環境への取り組みの開示を促し評価する国際NGO



2026年6月更新

カーボンニュートラル(CN)

GRI 2-13-16-22, 201-2, 302-4-5, 305-3-5

TCFD ガバナンス、戦略、リスク管理

- 18 基本的な考え方
- 21 ガバナンス
- 22 気候変動関連のインパクト・リスク・機会の特定および評価
- 28 レジリエンス分析
- 30 移行計画

基本的な考え方

ありたい姿

- カーボンニュートラル(CN)実現に貢献することを通じて、人と自然が共生する持続的な社会の構築を目指す
- 『トヨタ地球環境憲章』、『トヨタ環境チャレンジ2050』の理念の下、気候変動関連のインパクト・リスク・機会の対応に取り組むとともに、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く
- 「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」考えから、マルチパスウェイ戦略を軸に、多様な選択肢で温室効果ガス(GHG)排出量を着実に削減していく

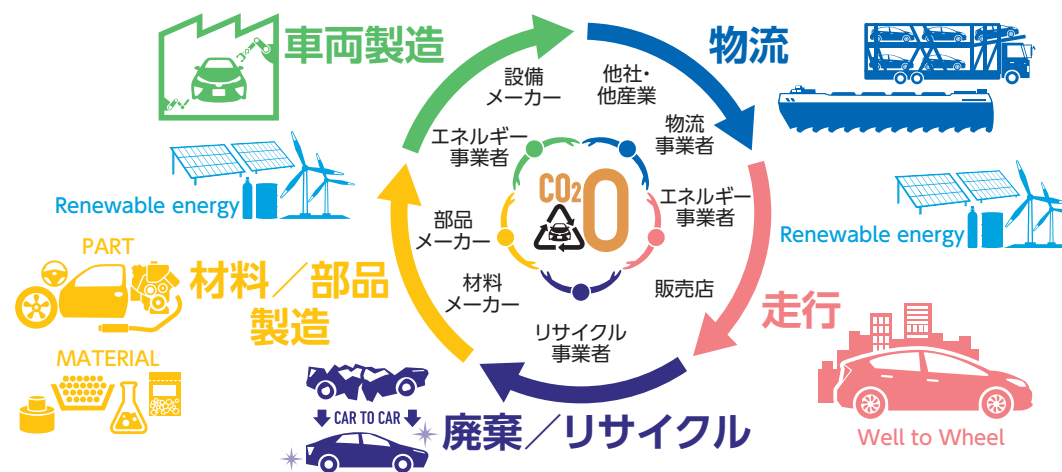
📄 トヨタ地球環境憲章

📄 P.16 方針・環境マネジメント

📄 P.67 トヨタ環境チャレンジ2050

📄 P.72 第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標)

トヨタは各段階での取り組みを通じてライフサイクル全体でCN実現に取り組む



マルチパスウェイ戦略の基本的な考え方 SASB TR-AU-410a.3

- クルマが社会に必要な存在であり続けるための喫緊の課題がカーボンニュートラル(CN)
- トヨタの活動の軸は、モノづくりやサプライチェーンの脱炭素化を進めながら、モビリティにおいてマルチパスウェイ戦略の下、世界中のお客様に選択肢を提供していくこと
- 大切なことは、エネルギーの未来に寄り添ったモビリティの在り方を考えていくこと
 - 地球環境やサステナビリティの観点で、化石燃料から脱却していく必要がある
 - 中長期的には、再生可能エネルギーの普及が進み、「電気」と「水素」が社会を支える有力なエネルギーになっていくと考察
 - 短期的には、世界各地の現実に向き合い、エネルギーセキュリティを担保しながら、プラクティカルに変化を進めていくことが重要
 - 電気と水素の未来を見据えながら、多様なエネルギー事情やお客様ニーズに寄り添ったモビリティの選択肢を提供していく
- プラクティカルなトランジションを軸に、CNの実現を目指していくことが、マルチパスウェイ戦略の根底にある考え方

多様な選択肢(マルチパスウェイ)



• 販売台数は2030年に年間350万台へ



• プラクティカルなBEV
• EV走行200km以上のPHEVを開発



• 今すぐGHG排出量を削減する有効な手段



• 保有車(新車および既販車)のGHG排出量削減に貢献



• 内燃機関の技術を生かした水素エンジンの開発



• 商用車中心に量産・事業化

* 電気自動車(BEV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)、ハイブリッド車(HEV)、燃料電池自動車(FCEV)

方針・環境マネジメント	カーボンニュートラル(CN)	サーキュラーエコノミー(CE)	ネイチャーポジティブ(NP)	バリューチェーン連携	指標と目標	第三者保証
-------------	----------------	-----------------	----------------	------------	-------	-------

基本的な考え方 | ガバナンス | 気候変動関連のインパクト・リスク・機会の特定および評価 | レジリエンス分析 | 移行計画 |

取り組み事項

BEV

- 2030年のBEVグローバル販売台数(基準台数)を350万台と設定
- マーケットのある国での開発・生産
 - 中国：2025年2月、中国上海市政府とカーボンニュートラル(CN)に関する包括的提携契約を発表。上海市において、BEVと電池の開発・生産会社であるレクサス(上海)新エネルギー有限会社を設立。2027年以降に生産開始予定
- 次世代BEVのチャレンジ
 - 次世代電池の採用により、航続距離1,000km、充電時間20分を目指す
 - 部品をより小さく・室内空間を広く、進化し続けられる拡張性の実現に取り組む
 - 知能化したBEVをデータとエネルギーの移動媒体として利活用し、車両・生活・エネルギーデータを連携させることで、クルマからモビリティの世界に広げる
- 電池の革新技术
 - 現在主流の液系リチウムイオン電池は、エネルギー密度を高めることで航続距離1,000kmの実現のみならず、コスト低減と急速充電時間の短縮を目指す
 - 材料に安価なリン酸鉄リチウム(LFP)を採用したバイポーラ型電池をBEVにも適用し、BEVの普及拡大への貢献を目指す
 - さらなる高出力化、長い航続距離、充電時間の短縮が期待される全固体電池は、2027～2028年の実用化に向けて製品開発や量産工法の開発に取り組む

🔗 『統合報告書2025』P.62 バッテリーEV戦略

PHEV・HEV

- お客様の多様なニーズに応えていくため、ラインアップを拡充
- PHEVはEV航続距離を200km以上に延ばすことでプラクティカルなBEVと再定義し、選択肢を増やすための開発を強化
- 燃焼技術を進化させ、GHG排出量を抑制できるエンジン開発を推進

CN燃料

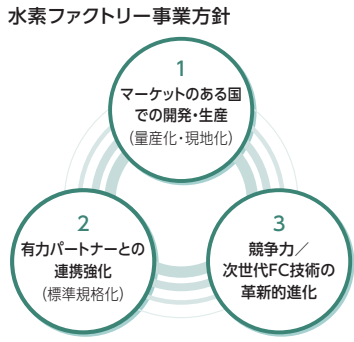
- CN実現のためには、新車販売を中心とした電動車の普及だけでなく、お客様が使われている保有車のGHG排出量削減が必要であり、使用する燃料の低炭素化が重要
- パートナーとの連携
 - 再生可能エネルギー由来の電力をもとにした水素・合成燃料、バイオエタノール燃料など、業界の垣根を越えたパートナーとの取り組みを推進
 - 日本：2024年5月、出光興産株式会社・ENEOS株式会社・三菱重工業株式会社・トヨタ自動車株式会社の4社で、自動車向けCN燃料の導入と普及に向けた検討を開始
 - 米国：Exxon Mobilとの研究用燃料の路上走行評価、Chevronとの新車への低炭素燃料の充填デモなど、CN燃料の認知拡大と社会実装を推進
- 水素・合成燃料活用
 - 水素が安価な地域では燃料電池(FC)で水素をそのまま用いて地産地消し、水素が高価な地域では製造コストが安い地域でe-fuel*1を製造し輸送することで、トータルコストを踏まえた水素活用を検証
- バイオ燃料*2活用
 - 日本：2022年7月、バイオエタノール燃料の製造技術向上を目指し、トヨタを含む民間7社で次世代グリーンCO₂燃料技術研究組合(raBit)を設立
 - 新興国：バイオ燃料の活用が拡大する国では、バイオ燃料(エタノール)対応車両の投入など、適時・適地・適車の車両投入を推進

*1 空気中などから回収したCO₂と、水を電気分解して生成された水素を合成して製造する燃料
 *2 バイオマスから製造される燃料であり、バイオエタノールやバイオディーゼルなど

🔗 『統合報告書2025』P.74 カーボンニュートラル燃料の取り組み

水素・FCEV

- 3つの軸で水素事業を推進
 - マーケットのある国での開発・生産
 - 欧州：Toyota Motor Europe NV/SAにてFCシステムの開発を行い、生産・外販を推進
 - 中国：SinoHytecとの共同開発および生産拠点を設け、2024年8月よりFCの生産を開始
 - 有力パートナーとの連携強化
 - 「MIRAI」に搭載されるFCユニットを、水素社会の実現を目指すパートナー向けに2019年から外販を開始。2025年12月時点でグローバル累計3,000台以上を達成
 - 水素社会の実現に向けて、乗用・商用のFCEVのほか、FC定置発電機などのFC製品の普及を通じて、水素を「つくる」「はこぶ」「つかう」の各領域でさまざまな業界のパートナーとの取り組みを推進
 - トヨタは国内で、いすゞ自動車株式会社・日野自動車株式会社・スズキ株式会社・ダイハツ工業株式会社と2021年に設立したCommercial Japan Partnership Technologies(CJPT)株式会社を通じて、輸送業が抱える課題の解決・CN社会実現への貢献を目指す
 - 競争力/次世代FC技術の革新的進化
 - 現行世代よりも耐久性が2倍、燃費・航続距離は20%向上
 - 2026年度の実用化を目指して順次展開予定



🔗 『統合報告書2025』P.68 水素事業戦略


🔗 『統合報告書2025』P.71 商用領域での取り組み

ガバナンス

気候変動関連のガバナンス体制

- 気候変動関連課題の取締役会による監督
 - 取締役会は気候変動関連課題(リスク・機会を含む)に対応する監督・意思決定機関
 - トヨタは、社会動向に応じた戦略を効果的に立案・実行するため、気候変動関連の重要な事案が生じた場合、取締役会に上程
 - 気候変動関連課題への対応(年一回以上のリスク・機会の評価・管理を含む)はCN戦略分科会などを中心に実施し、取締役会が監督
 - サステナビリティおよび気候変動関連課題間でのトレードオフも含め、各会議体で審議された結果を踏まえて、取締役会が意思決定
 - 気候変動関連の目標の策定・進捗確認・見直しについて、取締役会の監督の下、各委員会での審議を経て、CN戦略分科会にて審議・承認
 - 製品環境委員会はLCA*1やScope3 カテゴリー1・11など、連結環境委員会はScope1,2、Scope3 カテゴリー4・9について議論


* 1 Life Cycle Assessment : 材料製造から廃棄・リサイクルまでの各段階で、クルマが環境に与える環境影響(温暖化、酸性化、資源枯渇など)を定量化し、総合評価する手法

 [P.16 方針・環境マネジメント](#)

 [P.7 推進体制](#)

- 取締役会の気候変動関連スキルや報酬とのつながり
 - トヨタでは気候変動をはじめとした環境課題や、トヨタおよびバリューチェーンに関わる社会課題の解決に貢献できることが取締役には必要な資質と考え、必要スキルの一つとして定め取締役を選任
 - 財務指標および非財務指標に連動した役員報酬制度により環境取り組みを推進し、企業価値向上を目指す

 [「統合報告書2025」P.159 スキルマトリクス](#)

 [「統合報告書2025」P.112 役員の報酬](#)

- 取締役会での意思決定の事例
 - 2025年、中国のカーボンニュートラル実現への貢献に向け、上海市との包括的提携契約の締結や、BEVや電池の開発・生産会社であるレクサス(上海)新エネルギー有限会社の設立を承認。当該会社ではレクサスブランドのBEVを開発し、2027年以降に生産開始予定

全社的なリスク管理と気候変動関連のリスク管理プロセスとの連携

- トヨタは、気候変動に関するリスクと機会を重要な経営課題と認識し、TCFD*2提言を踏まえ、シナリオ分析によりリスクと機会を特定し、事業活動のレジリエンスを評価
- ISO*3規格やCOSO*4の枠組みを基盤とする、トヨタが設計したToyota Global Risk Management Standard (TGRS)を全社的リスク管理フレームワークとして運用
- TGRSなどを活用して、グローバルな事業活動に関わるすべてのリスクを特定。必要に応じて全社横断でタスクフォースを設置し、対策の進捗を確認しながらリスクマネジメントを推進
- リスクは影響度と脆弱性の二つの観点で評価し、時間軸を具体的に想定することで、事業に対する実質的な財務・戦略的影響を明確化
 - 影響度：財務・評判・法規制違反・事業継続の各要素について5段階で評価
 - 脆弱性：対策の現状と発生可能性の二つの要素で評価
- 前述の観点で評価された地域別、機能別(生産／販売など)、製品別の重要リスクは、リスクオーナーが設定され、各部門の本部長や社内カンパニープレジデントが活動を統括し、その下位では部長が部署の活動を統括、対応策の実行およびモニタリングを実施
- 気候変動関連のリスクと機会は、前述のTGRSに加え、関係役員や担当部署による審議を行い、対応状況のモニタリングや見直しを実施。環境問題から生じるさまざまなリスクと機会の把握に努め、トヨタ環境チャレンジ2050などの戦略の妥当性を常に確認し、取り組みの推進と競争力強化を図る
- リスクへの対策として、車両・生産販売事業・サプライチェーンにおける現在と将来のGHG排出量を算定し、関連する科学的根拠に基づいた排出削減経路に照らし合わせて評価
- 迅速な対応が必要となる重要なリスクと機会については、ガバナンス・リスク・コンプライアンス会議にて審議の上、取締役会へ適切に付議し、対応を決定

* 2 Task Force on Climate-related Financial Disclosures : 気候関連財務情報開示タスクフォース

* 3 International Organization for Standardization : 国際標準化機構。国際的に適用する規格を制定する非政府機関

* 4 Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission : 内部統制の枠組みを策定する組織

気候変動関連のインパクト・リスク・機会の特定および評価

インパクト・リスク・機会の概要

- トヨタは特定されたインパクト・リスク・機会(IRO)を起点として、将来に影響を与える可能性のある要因を把握。トヨタの戦略、移行計画の下で適切に対応
- 気候変動関連のIROの概要は以下のとおり
 - インパクト
 - 企業の活動または取引関係の結果として、企業が環境および社会に与える影響
 - リスク
 - 移行リスク：気候変動政策の導入・強化や低炭素技術の進展など、低炭素社会への移行が企業に与えるネガティブな影響
 - 物理的リスク：気候変動により生じる物理的気候事象が企業に与えるネガティブな影響
 - 機会
 - 低炭素社会への移行や気候変動の進展により生じる、市場変化への対応や技術革新などが、企業に与えるポジティブな影響

■ 気候変動関連のリスク・機会については、シナリオ分析を用いた特定・評価プロセスを構築。IROの重要性の解像度を上げるため、財務影響評価もプロセスに含めて実施

■ IROを評価する際の時間軸は以下のとおり分類

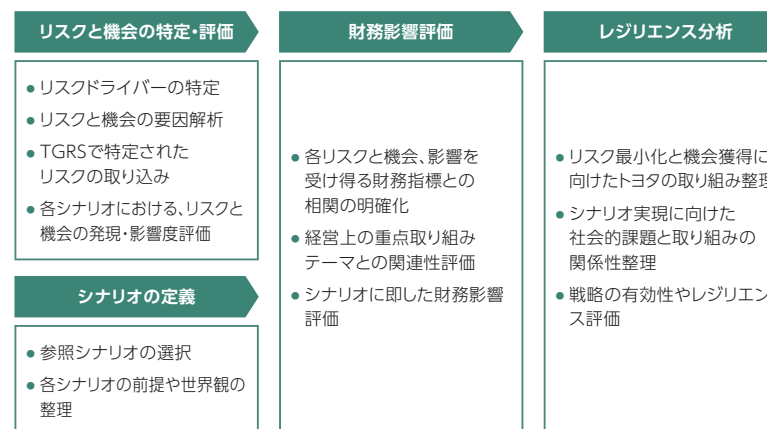
短期	中期	長期
1年	1年超～5年	5年超

気候変動関連のインパクトの特定および評価するプロセス

- トヨタおよびバリューチェーンにおける活動を分析し、環境および社会に与え得るインパクトを特定
- 特定したインパクトについて、深广度(影響の規模および範囲)と発生可能性の二つの軸で評価を実施
- トヨタのGHG排出量のうち、Scope3が99%、そのうちカテゴリー11が72%を占めており、気候変動への影響が大きく、バリューチェーン全体での削減の取り組みが重要
- 一方、Scope1,2は排出量割合こそ小さい(1%)ものの、自社での直接管理が可能な範囲であり、ライフサイクルCO₂ゼロチャレンジを掲げるトヨタにとって重要

気候変動関連のリスクと機会の特定および評価するプロセス

- 気候変動に関する社内専門チームと社外専門家により、多様な将来の社会像を想定したシナリオ分析を行い、気候変動関連のリスクと機会を特定・評価するとともに、戦略のレジリエンスを評価



シナリオ分析の概要

- シナリオ分析は、TCFDや環境省のガイダンスにおいて示されるプロセスに基づき実施
- 移行リスク・機会を評価する 1.5℃シナリオ分析、および気候ハザードに基づく物理的リスクを評価する 4℃シナリオ分析を実施
- シナリオ分析の対象、影響評価の対象期間は以下のとおり設定
- 分析対象
 - 移行リスク・機会：トヨタ自動車および連結子会社における自動車事業とバリューチェーン
 - 物理的リスク：トヨタ自動車および連結子会社、連結子会社以外の車両生産会社
- 影響評価の対象期間
 - 移行リスク・機会は、トヨタの中期目標や、各種気候変動関連政策の施行予定、NDC*1における目標年などを考慮し設定
 - 物理的リスクは、気候ハザードがより顕在化すると想定される時期を踏まえて設定
 - 移行リスク・機会：～2035年
 - 物理的リスク：～21世紀後半

* 1 Nationally Determined Contribution：国が決定する貢献(国別削減目標)

1.5℃シナリオ分析

シナリオ選定

- 参照シナリオとして、以下の公表シナリオを選択
- IEA*2、IPCC*3 AR6*4 WG3 報告書などの複数の公表シナリオ
- シナリオ選定における考え方
- トヨタは、社会を支えるエネルギーは再生可能エネルギーの普及にともない、電気と水素に収れんしていくと考察する一方、足元では各国・各地域でさまざまなエネルギー事情に応じて、トランジションの進捗が異なることを認識
- 近年の世界情勢からも、環境問題と経済安全保障との両立が議論され始めた。また、国際的なインフレによる再生可能エネルギー投資の鈍化や、欧米などでのBEVの販売増加傾向の停滞といった事象も見受けられる
- 気候変動枠組条約締約国会議(COP)をはじめとする国際的な議論の場においても、将来に至るまでの過渡期の対応について議論が進んでおり、各国・各地域の事情に応じ、多様な脱炭素手段導入の重要性について認識が広がっている
- 上記の背景認識の下、中長期的には電気と水素の未来を見据えながら、短期的には各国・各地域のエネルギー事情と多様なお客様のニーズに応える選択肢を提供し、プラクティカルにトランジションを進めていくことがトヨタのマルチパスウェイ戦略の考え方
- 1.5℃シナリオにおける分析では、乗用車について、BEV・PHEVの導入を主要な施策として脱炭素策を論じたIEAのNZEシナリオ*5に加え、地域性や緩和策の多様化(炭素除去(CDR*6)、炭素回収・貯留技術(CCS*7)、カーボンニュートラル燃料など)を反映したその他の1.5℃シナリオも考慮し、戦略のレジリエンスを評価

■ 各シナリオの前提・世界観を以下のとおり考察

- IEA NZEシナリオ(IEA『World Energy Outlook 2025』)
 - グローバル全体に電化と再生可能エネルギーが拡大し、発電部門からのGHG排出量削減により、他部門からの排出量も削減される
 - 運輸部門では、比較的電化が容易な道路輸送分野において、BEVが普及することにより、GHG排出量が削減。実際には、各国・各地域のエネルギー事情と政策展開により、これら施策の取り組み進捗、時間軸には遅れが生じることもあり、その場合はCDR技術が必須となる
- その他の1.5℃シナリオ
 - エネルギー・経済安全保障や産業力低下の懸念などにより、各国・各地域のエネルギー事情と政策展開による緩和策進展の遅れが世界全体に及ぶ。脱炭素技術の市場導入には初期段階に多大な投資が必要であり、投資状況により進展に差が生じ得る
 - 低排出電力による電化以外の脱炭素化技術も活用するが、道路輸送分野のバイオ燃料利用については、食料競合や自然環境保護のための土地利用制約による供給量の差異など、導入量拡大には制約も生じ得る。同時に、燃料価格の上昇をとまなう
 - より遅いGHG排出量削減から、気温上昇のオーバーシュートが生じざるを得ず、NZEシナリオより大規模・大量のCDR技術を、後々導入することが前提となる

* 2 International Energy Agency：国際エネルギー機関
 * 3 Intergovernmental Panel on Climate Change：気候変動に関する政府間パネル
 * 4 6th Assessment Report：第6次評価報告書
 * 5 Net Zero Emissions by 2050 Scenario
 * 6 Carbon Dioxide Removal
 * 7 Carbon Capture and Storage

IEA NZEシナリオの検討

- IEAはNZEシナリオ実現には、以下の対応が必要と報告
- 再生可能エネルギーの積極的な導入により電力の脱炭素化が進むなか、乗用車はBEV化が進み、2030年以降、急速にGHG排出量が削減され、2050年には保有車も含めてネットゼロを達成
- その実現に向けて、各国政府が、カーボンプライシング／燃費規制の厳格化／内燃機関車の販売禁止など、野心的な気候政策を実施すると同時に、BEVを普及させるためのインセンティブ策を拡大
- 政策と消費者の環境意識の向上により、市場はBEVを受容する一方、技術面では、車両電動化、革新的な電池開発、再生可能エネルギー電力を活用したエネルギーマネジメントシステムなどが進展。社会全体で電化と再生可能エネルギーへの転換が進み、エネルギー効率の改善によりエネルギー消費量を抑制
- 電化が困難な分野で残る化石燃料、電化と再生可能エネルギーへの転換遅れへの対処には、CDR技術による大気からの炭素除去が必須
- 2023年版以前のIEA『World Energy Outlook』では、NZEシナリオにおいて、CDR技術の活用は想定されていなかったが、2024年版では活用が必須となり、2025年版ではより多くの活用が必須と報告

■ 本シナリオにおける移行リスク

- 燃費・GHG・ZEV*1規制不適合による罰金など
- 規制対応にともなう急な商品変更による減産や販売台数の低下
- パワートレイン技術開発にともなう研究開発費用の増加
- BEV関連の原材料需要増加にともなう供給不足と調達コストの増加
- 再生可能エネルギー電力価格の高騰による製造コストの増加

* 1 Zero Emission Vehicle：電気自動車(BEV)や燃料電池自動車(FCEV)など、走行時にCO₂やNOx(窒素酸化物)などを排出しないクルマ

■ 本シナリオ実現に向けては、以下の社会的課題あり

- 再生可能エネルギー導入を促進する政策と投資の実行
- 電池材料確保のための社会システム構築とリサイクル技術開発
- 電気や水素利用の脱炭素技術革新と低コスト化
- 電動車普及にともなう充電インフラの整備
- 脱炭素技術やCDR技術導入にともなう費用負担増加

その他の1.5℃シナリオの検討

- IEAのNZEシナリオに加え、各国・各地域のエネルギー事情と政策展開の差異を詳細に分析するため、IPCCや各研究機関が公表している複数の1.5℃シナリオ群を比較検討
- パリ協定1.5℃実現に向けた道筋
- エネルギー部門：再生可能エネルギー利用のほか、CCSなどの多様な技術を導入。バイオ燃料や合成燃料などの低炭素燃料・カーボンニュートラル(CN)燃料を導入
- 運輸部門：車両の電動化のほか、省燃費車の活用やバイオ燃料・合成燃料などの低炭素燃料・CN燃料に対応
- 各国・各地域の差異：各国・各地域の事情に応じて、バイオマスなどの再生可能エネルギーをそれぞれ最大限に活用、過渡期には炭素回収・利用・貯留技術(CCUS*2)と組み合わせた化石燃料利用も行うことで、経済発展とCNの両立を目指す。低炭素燃料・CN燃料などの多様なエネルギーインフラ整備が進むことにより、それぞれの利便性にも基づいて、多様なエネルギーとパワートレインを選択

* 2 Carbon Capture, Utilization and Storage

■ 本シナリオ群における移行リスク

- BEV推進に関わる移行リスクはIEAのNZEシナリオと同様だが、現時点での各国・各地域のBEV導入の実績、施策の見直しを踏まえると、トヨタの戦略・財務への影響は比較的小さい
- バイオ燃料や合成燃料などの低炭素燃料・CN燃料の普及遅れ
- 自動車燃料多様化にともなう研究開発費用の増加
- 電力以外にも、ガス燃料や液体燃料などエネルギーの低炭素化にともなうエネルギー調達コストの増加
- 本シナリオ群実現に向けた社会的課題は、IEAのNZEシナリオより多様化
- 水素／バイオ／合成燃料など各国・各地域に適合した低炭素燃料・CN燃料の技術開発と普及初期段階での導入支援
- バイオ燃料に関わる食料競合などの問題解決と燃料価格の上昇抑制
- 他部門との連携による低炭素燃料・CN燃料の供給確保
- 安定したエネルギー供給に向けたインフラ整備や政策支援など

1.5℃シナリオにおけるリスクと機会のトレードオフ

- 電動化による売り上げ変動にかかる機会が考えられる一方で、研究開発費用の増加や原材料調達コストの増加などのリスクがトレードオフとして発生

4℃シナリオ分析

シナリオ選定

- 4℃シナリオ分析における参照シナリオとして、IPCC AR6 WG1 SSP5-8.5 を選択
- IPCC SSP5-8.5は、化石燃料依存型の経済発展の下、気候政策が導入されない最大排出量シナリオであり、物理的気候事象が極端に頻発化・激甚化するシナリオ
- 本シナリオの下で分析を行うことで、事業活動のレジリエンスを評価

4℃シナリオの検討

- 本シナリオ下における主な物理的リスク
 - 自然災害の頻発化や激甚化の結果、サプライチェーンが分断することによる生産・販売の停止
 - 水不足や水コスト増加による、工場操業への影響
- リスクの高い拠点のスクリーニング
 - 洪水による河川氾濫／内水氾濫／高潮による浸水ハザードについて、国内外の事業拠点（日本国内137拠点・海外73拠点）の地理的座標を用いて、リスクの高い拠点のスクリーニングを実施
 - 気候変動による将来変化が見られ、リスクに留意すべき（ハザードグレードがB以上）と評価された国内外の拠点を特定
- リスク分析の結果
 - 国内外の事業拠点の一部において河川氾濫リスク／内水氾濫リスク／高潮リスクが特定されたが、影響は軽微であることを確認

ハザードグレードの定義

グレード	グレード定義
A	浸水により1階が概ね水没する
B	一般的な対策では屋内への浸水を防ぐことが困難
C	建物および建物周辺の浸水が想定される
D	浸水ハザードは小さいと考えられる
E	浸水ハザードは極めて小さいと考えられる。またはハザード情報なし

物理的リスクのスクリーニング結果

評価対象ハザード	評価対象拠点	現在から21世紀後半にかけてハザードグレードがB以上に变化した拠点数
河川氾濫	日本国内137拠点	0拠点
	海外73拠点	0拠点
内水氾濫	海外73拠点	3拠点
高潮	海外73拠点	8拠点

評価条件
 以下条件に基づき、4℃シナリオ(SSP5-8.5)下のハザードについて、現在から21世紀後半までのグレードの変化を評価

[日本国内拠点]
 ロジック：MS&ADインターリスク総研株式会社(洪水リスクファインダーなど)
 評価項目：河川氾濫による浸水ハザード

[海外拠点]
 ロジック：東京海上ディール株式会社(Fathom Global Flood Mapなど)
 評価項目：河川氾濫／内水氾濫／高潮による浸水ハザード

リスク最小化に向けた取り組み

- トヨタは、物理的リスクの最小化に向けて、以下の取り組みを実施
 - 工場新設時、水リスクを念頭にサイトを選定
 - リスク評価の結果に基づき対策を推進
 - 災害経験を踏まえた事業継続計画(BCP*¹)の継続的な見直し
- サプライチェーンを含めた事業継続マネジメント(BCM*²)にかかる取り組みの詳細はP.138を参照

* 1 Business Continuity Plan：災害などの緊急事態が発生したときに、企業が損害を最小限に抑え、事業の継続や復旧を図るための計画
 * 2 Business Continuity Management：BCPで定めた各対策計画が実行可能なものとして機能するよう定める運用管理の仕組み

財務影響評価

- 特定したリスクと機会から、財務影響が発生する因果関係を解析
- 特定したリスクと機会におけるモビリティコンセプトなどの経営上のテーマやサステナビリティの重点取り組みテーマとの関連性を評価し重要性を確認
- それぞれのシナリオにおける前提を考慮し、特に重要性の高いリスクと機会の財務影響を評価

インパクト

	分類	インパクト	時間軸*	バリューチェーン
I-1	ネガティブ	直接操業 (Scope1,2) における GHG 排出による気候変動への影響	短・中・長	自社
I-2		バリューチェーン (Scope3) における GHG 排出による気候変動への影響	短・中・長	上流・下流
I-3		気候変動対応 (電動化) による産業構造の変化が、サプライヤーや地域経済・住民に与える影響 (内燃機関部品のサプライヤーの事業継続性や雇用維持の問題)	中・長	上流・自社
I-4	ポジティブ	直接操業 (Scope1,2) における GHG 排出量の削減によるカーボンニュートラル (CN) への貢献	短・中・長	自社
I-5		バリューチェーン (Scope3) における GHG 排出量の削減による CN への貢献	短・中・長	上流・下流
I-6		脱炭素ソリューション (蓄電池、再生可能エネルギー活用、物流効率化など) を社会へ提供することによる、CN への貢献	中・長	下流
I-7		気候変動対応 (電動化) による産業構造の変化が、サプライヤーや地域経済・住民に与える影響 (電池製造工場の建設や新たな雇用創出)	中・長	上流・自社

* 短期: ~1年、中期: ~5年、長期: 5年超

重要なリスクと機会

■ グローバルに重大あるいは一定の影響があるリスク・機会を「重要なリスク・機会」と位置付け

	分類		ドライバー	リスク／機会		時間軸*2	バリューチェーン	財務影響*3 (定性)	
RO-1	移行リスク・機会 (1.5℃シナリオ)	政策・法規制	<ul style="list-style-type: none"> 燃費・GHG・ZEV 規制強化 	燃費規制不適合による罰金の支払い	リスク	短・中・長	自社	大	
RO-2				規制対応にともなう急な商品計画変更による減産にともなう販売台数の低下	リスク	短・中・長	自社・下流	大	
RO-3				技術・市場 (製品)	<ul style="list-style-type: none"> 低炭素技術進展 電化・再生可能エネルギー拡大 燃料転換 エネルギー多様化・低炭素化 化石燃料需要変動 	電動車需要の拡大にともなう売り上げ増加	機会	短・中・長	自社・下流
RO-4		パワートレイン技術開発にともなう研究開発費の増加	リスク			中・長	自社	中	
RO-5		製品開発における他社連携によりモビリティの新価値創造と新顧客・新需要獲得	機会			中・長	自社	中	
RO-6		低炭素燃料に関する他社連携により新しいバリューチェーン構築と新顧客・新需要獲得	機会			中・長	自社・下流	中	
RO-7		<ul style="list-style-type: none"> 素材の低炭素化 資源逼迫・高騰 使用済み車両(ELV)・電池規制導入 	低炭素材料・電池などの原材料需要の増加による供給量不足とそれにとともなう調達コスト増加			リスク	中・長	自社	大
RO-8			電池エコシステム構築を通じた電池 3R*1 推進による資源供給および製造安定化			機会	中・長	自社	大
RO-9			電池ビジネスやエネルギーマネジメント関連ビジネスによる新顧客・新需要獲得	機会	中・長	自社	大		

* 1 リデュース (Reduce)、リユース (Reuse) / リビルト (Rebuilt)、リサイクル (Recycle)

その他のリスクと機会

■ グローバルへの影響は軽微だが、企業の社会的責任やトヨタの重要課題との関連性から特定したリスク・機会を「その他のリスク・機会」と位置付け

	分類		ドライバー	リスク／機会		時間軸*2	バリューチェーン	財務影響*3 (定性)
RO-10	移行リスク・機会 (1.5℃シナリオ)	技術・市場 (製造)	<ul style="list-style-type: none"> 省エネルギー加速 低炭素技術進展 	低炭素設備購入や既存設備の改良などの設備投資の増加	リスク	中・長	自社	小
RO-11				エネルギー効率の向上による原価低減やエネルギー多様化による製造安定化	機会	中・長	自社	小
RO-12			<ul style="list-style-type: none"> 再生可能エネルギー電力拡大 	再生可能エネルギー電力価格の高騰による製造コストの増加	リスク	中・長	自社	小
RO-13			<ul style="list-style-type: none"> 燃料転換・電化 エネルギー多様化・低炭素化 	水素・バイオ燃料などの低炭素燃料使用のための設備投資や燃料価格高騰による製造コスト増加	リスク	中・長	自社	小
RO-14	物理的リスク・機会 (4℃シナリオ)	急性・慢性	<ul style="list-style-type: none"> 自然災害の激甚化／水ストレス など 	洪水や高潮などの異常気象による生産拠点の建屋・設備被害への復旧費用の発生	リスク	短・中・長	自社	小
RO-15				異常気象によるサプライチェーン寸断にともなう生産停止	リスク	短・中・長	上流・自社・下流	小


* 2 短期：～1年、中期：～5年、長期：5年超


* 3 財務影響の評価基準は、2030～2035年の財務影響が、大：グローバルに重大な影響がある 中：グローバルに一定の影響がある 小：グローバルに軽微な影響がある

レジリエンス分析

重要なIROに対応するための戦略とビジネスモデル


- 前述の評価プロセスにより、特定した重要なIROはトヨタにとって重要な影響を与えることを認識
- マルチパスウェイ戦略の下、移行計画などに当該IROへの対応を織り込み、対応を実施するための経営資源を確保

 [P.19 マルチパスウェイ戦略の基本的な考え方](#)

 [P.30 移行計画](#)

レジリエンス分析

- シナリオ分析によりマルチパスウェイ戦略のレジリエンスを評価

 [P.23 シナリオ分析](#)

1.5℃シナリオ分析結果

- シナリオ分析を通じて、パリ協定に整合する1.5℃実現に向けた経路はさまざま存在し、それぞれに実現のための条件や社会的な課題が存在することを確認
- 世界に市場を持つトヨタは、各国・各地域で異なる市場とステークホルダーの要請に応えることが必要。よって、単一の施策や技術に特化および限定することなく、さまざまな経路や不確実性に対応可能な多様な施策や技術の提供、すなわちマルチパスウェイ戦略が有効と再認識

4℃シナリオ分析結果

- シナリオ分析を通じて、国内外の事業拠点の一部において河川氾濫リスク／内水氾濫リスク／高潮リスクが特定されたが、影響は軽微であることを確認
- 災害訓練などにより、PDCAを回して改善を行うことで事業継続計画(BCP)の実効性が高まり、災害発生時の復旧速度が上がっていることを確認
- この活動を事業継続マネジメント(BCM)と位置付け、従業員・家族、トヨタグループ・サプライヤー、トヨタが三位一体となった活動として推進

レジリエンスの考察

- トヨタは「町いちばんの会社を目指そう」との理念に基づいて各国・各地域発展の助成につなげるべく、さまざまな経済・エネルギー事情に即しつつ、お客様に受け入れていただけるモビリティの選択肢を提供していく
- GHG排出量の削減に向けては、既存のインフラやアセットも活用しつつ取り組んでいく
- このマルチパスウェイ戦略は、あらゆるシナリオが描く世界観においてレジリエンスが高いことが判明
- IPCCの評価報告書などにも記載されているとおり、パリ協定で掲げられている1.5℃実現にはさまざまな経路があり、地域のエネルギー事情や政策によっても変動する可能性がある。その実現にはさまざまな産業が関与。従って、カーボンニュートラル(CN)燃料普及を含むパートナー連携が不可欠
- トヨタはパリ協定を支持し、それに沿って行動。パリ協定との整合は重要であり、パートナーと共に、モビリティコンセプトに基づく車両開発や社会インフラづくりを推進し、2050年CN実現に向けて全力でチャレンジ
- 今後もシナリオ分析に基づき、内外の状況の変化に応じてリスクと機会を見直し、その対応を戦略に織り込むことで、さらなるレジリエンス向上を目指す

方針・環境マネジメント	カーボンニュートラル(CN)	サーキュラーエコノミー(CE)	ネイチャーポジティブ(NP)	バリューチェーン連携	指標と目標	第三者保証
-------------	----------------	-----------------	----------------	------------	-------	-------

基本的な考え方 | ガバナンス | 気候変動関連のインパクト・リスク・機会の特定および評価 | レジリエンス分析 | 移行計画 |

リスク最小化・機会拡大に向けた主な取り組み

移行リスクと機会 (1.5℃シナリオ)

分類	リスク・機会	リスク最小化・機会拡大に向けた主な取り組み
政策・法規制	<ul style="list-style-type: none"> 燃費規制不適合による罰金の支払い 規制対応にともなう急な商品計画変更による減産にともなう販売台数の低下 	<ul style="list-style-type: none"> 海外統括事業体と連携し、各地域の規制状況をモニタリングするとともに、商品計画に迅速に反映 各国・各地域に合わせて低炭素化に資する多様なパワートレインを投入 バイオ燃料・合成燃料などのカーボンニュートラル(CN)燃料やCO₂回収など、多様なシナリオに対応できる技術開発や社会システムづくりを多様なステークホルダーと推進
技術・市場 (製品)	<ul style="list-style-type: none"> 電動車需要の拡大にともなう売り上げ増加 パワートレイン技術開発にともなう研究開発費の増加 製品開発における他社連携によりモビリティの新価値創造と新顧客・新需要獲得 低炭素燃料に関する他社連携により新しいバリューチェーン構築と新顧客・新需要獲得 低炭素材料・電池等の原材料需要の増加による供給量不足とそれにともなう調達コスト増加 電池エコシステム構築を通じた電池3R推進による資源供給および製造安定化 電池ビジネスやエネルギーマネジメント関連ビジネスによる新顧客・新需要獲得 	<ul style="list-style-type: none"> 海外統括事業体と連携し、各地域の規制状況をモニタリングするとともに、商品計画に迅速に反映 電池資源を有効活用しつつ電動化を進める技術(プラクティカルBEV)開発 省資源化を可能とする電池や長寿命電池を開発 リユース/リビルトし、最終的にはGHG排出量の少ない方法で希少金属のリサイクルを行う電池3Rの考えの下、限りある資源を大切に使う電池エコシステムの構築 安定したエネルギー供給や既存資源の有効活用に向けHEVなど省燃費車の導入を促進し、あわせてGHG排出量削減も推進 バイオ燃料・合成燃料などのCN燃料やCO₂回収など、多様なシナリオに対応できる技術開発や社会システムづくりを多様なステークホルダーと推進
技術・市場 (製造)	<ul style="list-style-type: none"> 低炭素設備購入や既存設備の改良などの設備投資の増加 エネルギー効率の向上による原価低減やエネルギー多様化による製造安定化 再生可能エネルギー電力価格の高騰による製造コストの増加 水素・バイオ燃料などの低炭素燃料使用のための設備投資や燃料価格高騰による製造コスト増加 	<ul style="list-style-type: none"> 日常改善と革新技術の導入などによる省エネルギーの推進 電池資源を有効活用しつつ電動化を進める技術(プラクティカルBEV)開発 省資源化を可能とする電池や長寿命電池を開発 リユース/リビルトし、最終的にはGHG排出量の少ない方法で希少金属のリサイクルを行う電池3Rの考えの下、限りある資源を大切に使う電池エコシステムの構築 関連するステークホルダーと協力し、太陽電池、水電解装置、水素など再生可能エネルギー電力・水素利活用技術を開発

物理的リスクと機会 (4℃シナリオ)

分類	リスク	リスク最小化に向けた主な取り組み
急性・慢性	<ul style="list-style-type: none"> 洪水や高潮などの異常気象による生産拠点の建屋・設備被害への復旧費用の発生 異常気象によるサプライチェーン寸断にともなう生産停止 	<ul style="list-style-type: none"> 工場新設時、水リスクを念頭に置いたサイトを選定 水リスク評価の結果に基づき対策を推進 災害経験を踏まえたBCPの継続的な見直し

移行計画

SASB TR-AU-410a.3

移行計画の位置付け

- トヨタはパリ協定に先立つ2015年10月にトヨタ環境チャレンジ2050を公表。気候変動に関する長期目標として、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ゼロチャレンジを掲げた
- また、中期目標として、第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標)の中で、排出スコープ個別の削減目標を設定。Scope1,2およびScope3カテゴリー11の削減目標は、SBTi*1認定を取得
- トヨタは、パリ協定を支持し、これらのGHG排出量削減目標の下、マルチパスウェイ戦略を推進することにより、2050年カーボンニュートラル(CN)に全力でチャレンジ
- 目標に向けた削減取り組みなどをまとめた移行計画を策定。トヨタが気候変動関連のリスクと機会に対応するためにも重要な計画として位置付けられており、販売計画や中期経営計画などの経営計画にも組み込まれる

* 1 Science Based Targets initiative : CDP、国連グローバル・コンパクト、World Resources Institute (WRI)、世界自然保護基金(WWF)によって設立されたイニシアチブ

[P.21 気候変動関連のガバナンス体制](#)

[P.67 中長期目標の体系](#)

移行計画の全体構成

- 移行計画は、主要な排出スコープを中心に、トヨタが重要と考えている社会のCNに貢献する取り組みも含めて構成
- 排出スコープごとに、主要な削減取り組みを削減レバーとして設定しており、これらのレバーの下で具体的な削減施策を実施するとともに、取り組み進捗を管理。排出スコープごとの目標および取り組みの詳細は次ページ以降に記載
- 移行計画の策定においては、シナリオ分析で参照した1.5°Cシナリオの前提条件を考慮

[P.23 1.5°Cシナリオ分析](#)

- 取り組み実施にかかる投資計画を含んでおり、策定された計画を進めていく上での経営資源を確保

排出スコープ	目標*2, *3			削減レバー	関連するIRO*4
	2030年	2035年	2050年		
ライフサイクル (GHG: t*5-CO ₂ e/台)	30%削減	—	CN	—	—
Scope1,2 (GHG: kt-CO ₂ e)	47%削減	68%削減	CN	<ul style="list-style-type: none"> 省エネルギー活動の推進 再生可能エネルギーの導入 燃料転換 	I-1,4 RO-10,11,12,13
工場生産 (GHG: kt-CO ₂ e)	—	CN	CO ₂ 排出量ゼロ		
再生可能エネルギー電力導入率(%)	80%	—	—		
Scope3 カテゴリー11 (新車平均GHG*6: g-CO ₂ e/km/台)	乗用車・小型商用車 33.3%削減 中型貨物車・大型貨物車 11.6%削減	50%以上削減	CN	<ul style="list-style-type: none"> 電動車の普及 	I-2,3,5,7 RO-1,2,3,4,5,6
Scope3 カテゴリー1	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> サプライヤーとの取り組み 低炭素材料の導入 再生可能エネルギーの導入 	I-2,5 RO-7

* 2 削減率目標の基準年はすべて2019年

目標設定時の直近実績年(2020年)は、COVID-19のパンデミックや世界的な半導体不足による販売台数減少があったため、その前年を基準年として設定

* 3 削減率目標はすべて総量(グロス)排出量における削減率

* 4 表内の排出スコープに当てはまらないI-6、RO-8,9は、「その他の取り組み」に関連付けて対応を実施

* 5 メートル法によるトン(tonne, 1t=1,000kg)

* 6 台当たり、g-CO₂e/km、WtW (Well to Wheel)

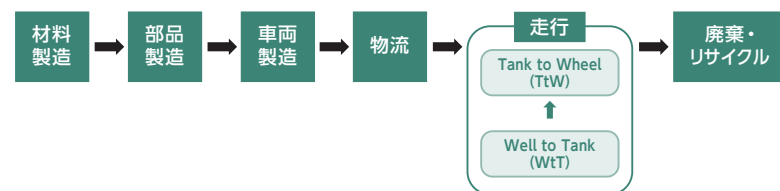
WtWのGHG排出量は、エンジンやモーターからタイヤを駆動させるまでの過程(TtW, Tank to Wheel)に排出するGHGに加え、燃料の採掘・製造や電力製造段階など(WtT, Well to Tank)で排出するGHGも含む

ライフサイクル

ライフサイクルの概要

- クルマのライフサイクルでは、材料製造、部品製造、車両製造、物流、走行、廃棄・リサイクルの各段階でのカーボンニュートラル(CN)を推進

ライフサイクルの各段階のイメージ



目標

- 2050年：
ライフサイクルにおけるGHG排出量*1をCN
- 2030年：
ライフサイクルにおけるGHG排出量*1を30%削減(2019年比)

*1 台当たり

[P.67](#) 中長期目標の体系

2030年目標を設定する上での前提

- 対象範囲
 - 自動車事業*2
 - トヨタ自動車および連結子会社
 ただし目標を持つScopeはその範囲に準ずる
- 目標にはエネルギー起源のCO₂、および非エネルギー起源のCO₂、その他GHGプロトコル*3に記載の6種類のGHGを含む
- 将来の生産台数変化のような不確定要素は未考慮
- 基準年は2019年に設定
- 総量(グロス)で設定

*2 全事業の売上高の90%、GHG排出量では99%が自動車事業
 *3 温室効果ガスプロトコルの企業算定及び報告基準(2004年)

GHG排出量の測定方法

- トヨタのScope1, 2, 3のGHG排出量については、GHGプロトコルに基づき算定
- GHGのCO₂等価換算は、IPCCの評価における100年の時間軸に基づくGWP*4値を使用。
その他係数はP.66「指標と目標(参照した係数)」を参照
- 測定アプローチ・主な活動量はP.61「指標と目標(温室効果ガス)」を参照

*4 Global Warming Potential

[P.66](#) 指標と目標(参照した係数)

[P.61](#) 指標と目標(温室効果ガス)

目標達成に向けた取り組みの考え方

- クルマのライフサイクルを通じて発生するGHG排出量をCNとする
特にトヨタのGHG排出量のうち、Scope3が99%、そのうちカテゴリー11が72%を占めているため、カテゴリー11の目標達成が重要
- 各国・各地域で異なるエネルギー事情・発電源の構成比率を考慮し、最適な製品を提供
- GHG排出量を削減する技術開発や環境に配慮した設計の取り組みをさらに加速させ、もっといいクルマづくりを追求
- サプライヤーや販売店といったバリューチェーンに関わるさまざまなステークホルダーと、ライフサイクル全体でのGHG削減活動を推進
- ライフサイクル全体でクリーンなクルマづくりを目指し、削減目標達成を図る環境マネジメントを推進

目標に対する実績

GHG排出量	2019年 (基準年)	2023年	2024年	2025年
ライフサイクル	58.9 t-CO ₂ e/台	11% 削減	11% 削減	12% 削減

- 走行段階の削減により、2025年実績ではGHG排出量を12%削減

Scope1, 2

目標*1

- 2050年：
 - 事業活動におけるGHG排出量をカーボンニュートラル(CN)*2
 - 工場の生産におけるCO₂排出量をゼロ*3
- 2035年：
 - 事業活動におけるGHG排出量を68%削減(2019年比)*2、*4
 - 工場の生産におけるGHG排出量をCN*3
- 2030年：
 - 事業活動におけるGHG排出量を47%削減(2019年比)*5
 - 再生可能エネルギー電力導入率80%*2

*1 総排出量
 *2 トヨタ自動車および連結子会社の事業活動のエネルギー消費にともなう排出量、および連結子会社以外のトヨタ自動車ブランドの生産プロセスにおける排出量が対象(Scope1,2+自主的な取り組み)
 *3 トヨタ自動車および連結子会社の工場のエネルギー消費にともなう排出量、および連結子会社以外のトヨタ自動車ブランドの生産プロセスにおける排出量が対象(Scope1,2+自主的な取り組み)
 *4 SBTiに認定された削減目標
 *5 トヨタ自動車および連結子会社の事業活動のエネルギー消費にともなう排出量(Scope1,2)、およびScope1,2+自主的な取り組みの両範囲が対象

[P.67 中長期目標の体系](#)

2030年・2035年目標を設定する上での前提

- 対象範囲
 - すべての事業
 - トヨタ自動車および連結子会社(目標によって自主的な取り組みを含む)
 - 目標にはエネルギー起源のCO₂、および非エネルギー起源のCO₂、その他GHGプロトコルに記載の6種類のGHGを含む
- 参照したシナリオ・基準と科学的根拠
 - 参照シナリオは、「世界平均の気温上昇を、産業革命前に比べ1.5℃を下回る水準に抑制する基準」であり、これに合致した目標であることをSBTiが認定
 - SBTiの1.5℃セクター横断的な削減方法に基づく
- Scope2はGHGプロトコルをベースにマーケット基準での算定を採用
- 将来の生産台数変化のような不確定要素は未考慮
- 基準年は2019年に設定
- 削減率目標は総量(グロス)、CN目標は純量(ネット)で設定
- ネット目標におけるカーボンクレジットの考え方はP.43「炭素除去・カーボンクレジット」を参照

[P.43 炭素除去・カーボンクレジット](#)

GHG排出量の測定方法

- GHG排出量は、GHGプロトコルに基づき算定
- 直接測定はなく、当連結会計年度における活動量に係数を乗じるにより算定
- Scope2はロケーション基準とマーケット基準の二つの基準でGHG排出量を算定
- GHGのCO₂等価換算は、IPCCの評価における100年の時間軸に基づくGWP値を使用
 - その他係数はP.66「指標と目標(参照した係数)」を参照
- 測定アプローチ・主な活動量はP.61「指標と目標(温室効果ガス)」を参照

[P.66 指標と目標\(参照した係数\)](#)

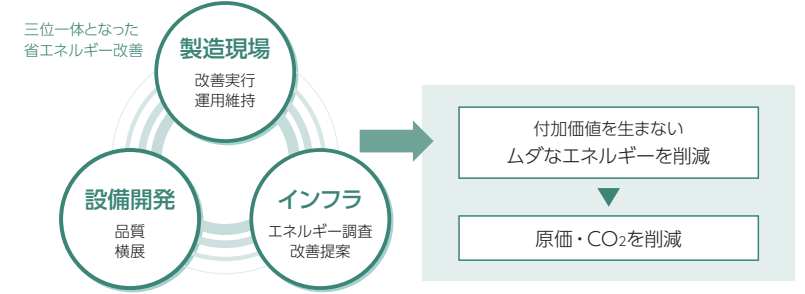
[P.61 指標と目標\(温室効果ガス\)](#)

目標達成に向けた取り組みの考え方

- クルマの生産時に排出するGHGだけでなく、物流、事務所、研究施設などを含めた事業活動全体にて削減活動を実施
- トヨタ自動車、連結子会社および自主的な取り組みを含むすべての事業活動拠点を対象に、省エネルギー活動の推進、再生可能エネルギーの導入、燃料転換を実施
- 省エネルギー活動の推進
 - 日常改善と革新技術の導入
 - 工場の製造部門・製造技術部門・原動力部門が一体となって、生産現場でのエネルギー診断、改善提案、対策を実施(社内ESCO*6活動)

*6 Energy reduction Support & Cooperation : 省エネルギー支援サービス

社内ESCO活動の考え方(三位一体となった省エネルギー改善)



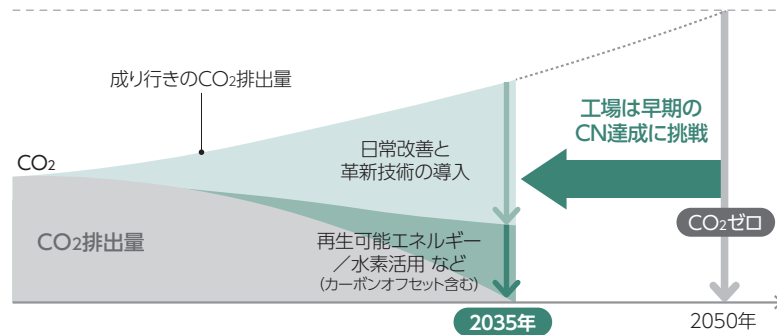
再生可能エネルギーの導入

- 各国・各地域のエネルギー事情を考慮しつつ、グローバルで再生可能エネルギーの導入を推進
- 自社敷地への再生可能エネルギー発電設備導入を積極的に推進
- 普及に必要な社会システムづくりにおいてステークホルダーの皆様と幅広く連携

燃料転換

- バイオ燃料、水素の活用を推進
- 社会システムづくりのため、ステークホルダーの皆様と幅広く連携

2035年工場カーボンニュートラル(CN)達成に挑戦



省エネルギー活動の推進

[事例] 建屋換気回数の適正化

トヨタ自動車 明知工場(日本)

- 建屋の換気回数を適正化し、暖房負荷を削減
- 法規および自社基準に基づき、建屋内温度・空気清浄度・エアバランス(建屋内外の空気の流れや圧力のバランス)の運転条件を最適化
- 空調機・排風機の停止やリターンエアでの運転に切り替えを実施
- 今後もラインレイアウトや稼働状況の変化に応じて、運転条件の見直しを継続

2025年度実績

- CO₂排出量削減効果：115トン/年

[事例] 空調設備の電化

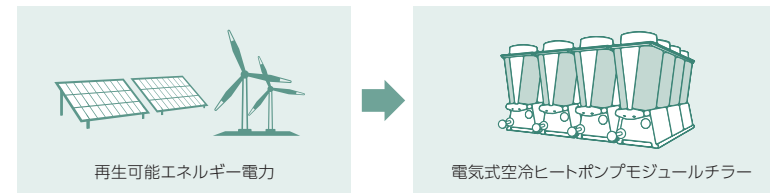
トヨタ自動車 三ヶ日研修所(日本)

- 吸収式冷温水発生機2台を、電気式空冷ヒートポンプモジュールチラー*1へ老朽更新
- 動力源を灯油から電気に切り替えることで、再生可能エネルギーの導入を推進
- モジュール構成により省スペースかつ高効率を実現。気流解析に基づき、適切な吸い込み・排気となるよう設計

2025年度実績

- CO₂排出量削減効果：111トン/年

* 1 外気の熱を利用して冷水や温水を作る電気駆動の熱源機



再生可能エネルギーの導入

[事例] 再生可能エネルギー電力導入率100%*2

- 2025年度、日本国内のレクサスブランド車両生産プロセス*3で再生可能エネルギー電力導入率100%を達成

* 2 購入電力ベース

* 3 トヨタ自動車株式会社：元町工場、田原工場
トヨタ車体株式会社：吉原工場
トヨタ自動車東日本株式会社：岩手工場
トヨタ自動車九州株式会社：宮田工場

[事例] ソーラーファームの稼働

Toyota Motor Thailand Co., Ltd. (タイ)

- 日中の電力需要を賄うのに十分な規模の太陽光パネルを導入
- 発電容量：30.4MW(屋上設置：6.3MW、ソーラーファーム：24.1MW)



Toyota Motor Thailand Co., Ltd. ソーラーファーム

燃料転換

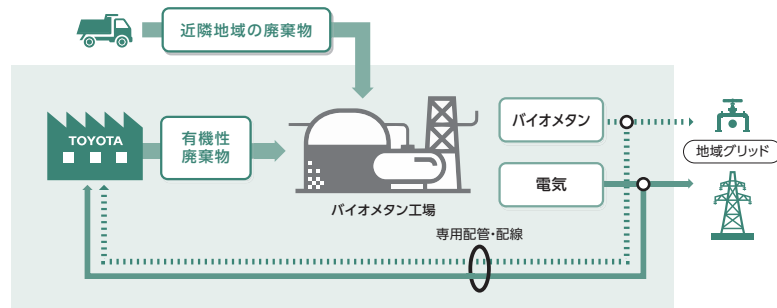
[事例] 廃棄物由来バイオメタンの活用

Toyota Motor Manufacturing (UK) Ltd.

- Deeside Plant (イギリス)

- 2026年、地域や建設会社との連携により、隣接地で廃棄物由来のバイオメタン工場が稼働予定
- 農地散布・埋め立て・焼却されていた120kt/年の有機性廃棄物をバイオメタンに転換
- バイオメタンの原料として、TMUK-D (Toyota Motor Manufacturing (UK) Ltd. - Deeside Plant) から発生する有機性廃棄物も活用
- 発電設備も備えており、バイオメタン由来の再生可能エネルギー電力を供給
- TMUK-Dは、当該バイオメタンおよび再生可能エネルギー電力で、エネルギー需要を100%賄う

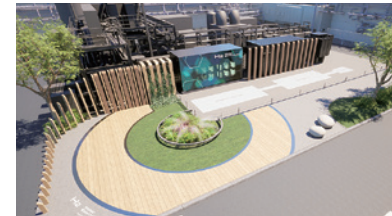
バイオメタン・再生可能エネルギー電力利用 フロー図



[事例] 水素製造装置の導入

トヨタ自動車 本社工場(日本)

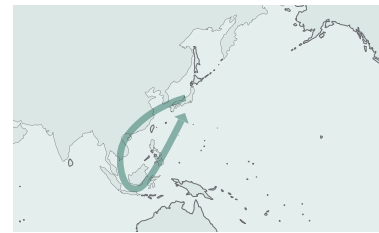
- 2023年に[MIRAI]のFCセル技術を転用して水電解システムを開発。その後改良を重ね、機器配置と構造を最適化した設計により、コンパクト化を実現。システム全体の同一面積で水素製造量が従来比24倍に向上
- 2026年5月、本社工場にて水電解システムによる大規模実証試験を開始



本社工場水素パークイメージ図

[事例] 東南アジア航路へのLNG燃料自動車運搬船導入

- 液化天然ガス(LNG)燃料にて駆動する最新型の自動車運搬船を2025年に2隻運航開始
- これまでの同規模の重油燃料型船舶と比較して、最新の船舶改良効果を含めてCO₂排出量を3割程度削減



東南アジア航路



LNG燃料自動車運搬船

目標に対する実績

2025年度の実績

		2019年度 (基準年)	2023年度	2024年度	2025年度
Scope1,2	排出量	6,696 kt-CO ₂ e	—	—	32% 削減
Scope1,2+自主 的な取り組み*1	排出量	7,428 kt-CO ₂ e	—	—	32% 削減
	再生可能エネルギー(電力) 導入率	—	—	—	51%

2025年の実績

		2019年 (基準年)	2023年	2024年	2025年
Scope1,2+自主 的な取り組み*1	排出量*2	7,383 kt-CO ₂ e	14% 削減	24% 削減	32% 削減
工場*3	排出量	5,678 kt-CO ₂ e	—	—	34% 削減

■ 省エネルギー活動の推進、再生可能エネルギーの導入、燃料転換により Scope1,2で2025年の実績では32%削減

*1 トヨタ自動車および連結子会社の事業活動のエネルギー消費にともなうGHG排出量、および連結子会社以外のトヨタ自動車ブランドの生産プロセスにおけるGHG排出量が対象
 *2 SBTiに認定された削減目標の進捗状況
 *3 トヨタ自動車および連結子会社の工場のエネルギー消費にともなうGHG排出量、および連結子会社以外のトヨタ自動車ブランドの生産プロセスにおけるGHG排出量が対象 (Scope1,2+自主的な取り組み)

田原工場 トヨタ自動車初の工場カーボンニュートラル(CN)を達成

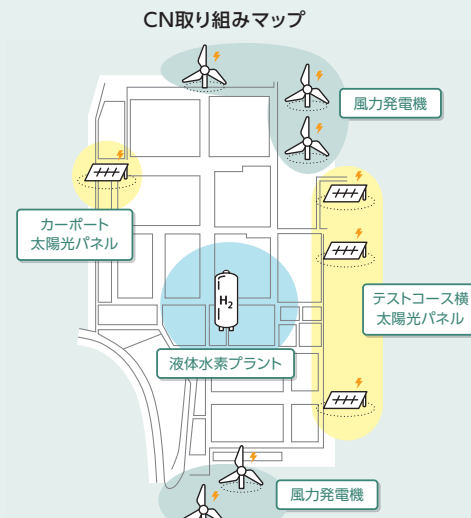
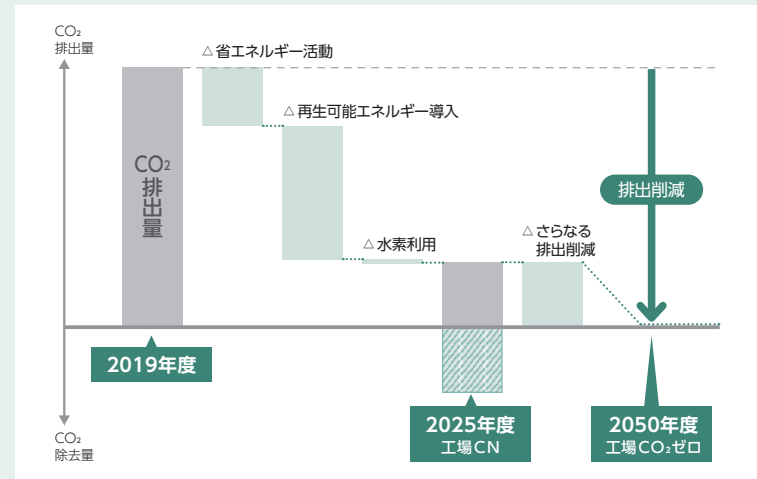
田原CNモデル工場 **第三者保証** 2025年データ

- 2035年の工場の生産におけるGHG排出量をCNとするグローバル目標に先立って、2025年度にモデル工場としてCNを達成*1
- 田原工場のGHG排出量(2025年度)：33kt-CO₂e◆
- 田原工場2025年度向けに償却したカーボンクレジット量：33kt-CO₂e◆
- 人材育成を通じた工場全体での環境意識改革を実践し、全員活躍型のCN活動を推進
- 日常改善や革新技術の導入による徹底的な省エネルギー活動を推進
- エネルギーを供給する原動力部門と使用する製造部門が連携して改善
- 地理的特徴を生かし、風力や太陽光発電による再生可能エネルギー電力の自前化を着実に推進
- 将来のCO₂排出量ゼロを目指し、水素利用を拡大

*1 GHG排出量とクレジット償却量について第三者保証取得済み(◆:第三者保証取得値) 目標に対する進捗を示すことを目的として、モデル工場におけるGHG排出量の総量(対象:Scope1,2)およびカーボンクレジットの償却量を開示

[P.73 第三者保証](#) [P.61 指標と目標\[B\]](#) [P.66 指標と目標\(参照した係数\)](#)

田原工場CNおよび工場CO₂ゼロ達成までの道のり



工場CNの定義

- 工場から排出されるGHGのうち、回避または削減されなかった排出量を、炭素除去またはカーボンクレジットによって相殺した状態
- 工場CO₂ゼロを目指す移行段階

[P.43 炭素除去・カーボンクレジットについて](#)

人材育成

[事例] CN体感講座の新設・拡充

- CN体感講座は「見て、触って、実感して」のコンセプトに基づいて構成
- その場で受講者が削減効果を実感できるCN体感場を導入(配管経路からのエアリーク、エネルギーのムダが体感できる模型を展示)
- CN体感から気づきを得て、各部門のリーダーとの具体的な改善相談を通じ、従業員に適切な省エネルギー活動の知見や改善の着眼点を養う



CN体感講座の様子

[事例] CNテーマを織り込んだ現場主導の改善活動

- CN体感講座で得られた知見と着眼点をもとに、現場の従業員の小集団活動であるQCサークルおよび一人ひとりが改善点を見つけて対策する職場改善活動を推進

[事例] トヨタ三重宮川山林の間伐材を活用した環境意識改革

- トヨタ自動車は三重県大台町に約1,700haの社有林「トヨタ三重宮川山林」を保有し、FSC®認証*2 (FSC®C084762)を取得して持続可能な森林経営を実施
 - 間伐材を有効活用し、敷地内の家具・什器を従業員自ら製作
 - この取り組みを通じて、敷地内の利便性や景観の向上に貢献するとともに、環境意識改革を推進
- *2 Forest Stewardship Council® (森林管理協議会)が適切な管理がなされている森林を認証し、そこから生まれた製品を証明する国際的な制度

トヨタ One田原で達成したトヨタの工場初となるカーボンニュートラル

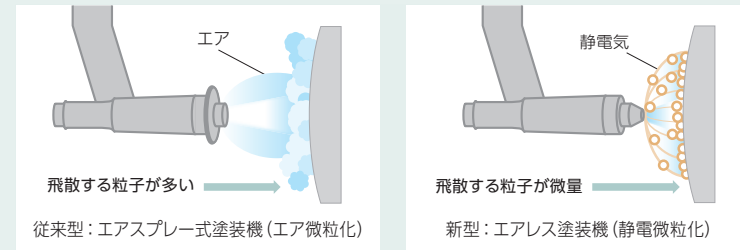
省エネルギー活動の推進 日常改善と革新技術の導入

[事例] 車体部品製造工程におけるGHG排出量削減

- バーナーの稼働時間を削減し、ガス使用量を削減
- 課題：加熱が不要な時間でも、バーナーを常時ON
- 対策：加熱完了後すぐにOFFにする間欠運転制御を導入

[事例] エアレス塗装機導入によるGHG排出量削減

- 車体塗装工程で従来使用しているエアスプレー式の塗装機に代わり、静電気を活用した新型の塗装機(エアレス塗装機)を導入
- 塗着効率(噴霧した塗料に対して実際に車体に塗着する塗料の割合)を従来型の60~70%程度から、95%以上に向上させ、塗装工程におけるGHG排出量を削減



再生可能エネルギーの導入

■ 田原工場のオンサイト再生可能エネルギー電力導入率

2025年度実績

- 13%

[事例] 日本国内最大級の陸上風力発電機の設置

- 田原市は、愛知県内でも有数の良好な風況の地域に当たり、トヨタ自動車の日本国内工場のなかでも、風力発電の導入に最も適した立地
- 自家発電・自家消費として国内最大級の規模を誇り、工場の電力需要の15%以上を供給
- 運転保全に関する知見の蓄積に努め、稼働率向上を推進
- 発電容量：21.5MW(4.3MW×5基)

[事例] 工場敷地を有効活用した太陽光パネルの設置(2026年度)

- 車両テストコースの余剰地の活用
- 車両テストに支障が出ないよう、日光の反射を防ぐ対策を講じ、走行時の安全性に十分配慮した上で、最大限導入
- 発電容量：1.1MW
- 太陽光パネル付きカーポートの設置
- 駐車の実用性と耐風圧の強度を両立する構造を採用
- 両面パネルの採用で、高効率な設計により発電容量を向上
- 発電容量：1.1MW



風力発電機



車両テストコースに設置された太陽光パネル

燃料転換 水素の活用

[事例] 液体水素プラントの実装

- 工場内での水素利用拡大に向け液体水素タンクを実装
- タンク容量：78kL/基
- 漏洩の防止・検知および引火危険性低減策を実装し、安全性を確保

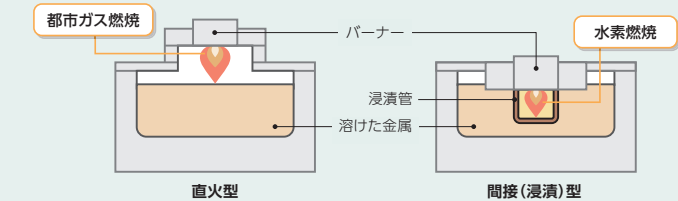


液体水素タンク

[事例] 鋳造工程における水素利用

- 2025年、鋳造工程において水素利用を開始
- ダイキャスト工程の保持炉(溶けた金属を一時保管する炉)を、直火型都市ガスバーナー炉から間接(浸漬)型水素バーナー炉に変更し、省エネルギー化に加え、燃料転換によるGHG排出量削減も実現
- 浸漬管内の温度に応じて燃焼方式を切り替えることで、NOx(窒素酸化物)の増加を抑制
- 安全性とスペースを両立した、水素燃焼時の安全対策を実施

バーナー炉の仕組み



2050年CO₂ゼロに向けた展望

- 田原工場は、カーボンニュートラル達成の経験と実績を礎に、今後も多様なアプローチを組み合わせながら、トヨタ自動車の目標である「2050年工場の生産におけるCO₂排出量ゼロ」に向けて挑戦を継続
- 社内外のステークホルダーや地域社会と連携し、田原工場で培った知見やノウハウをグローバルに展開することで、持続可能な社会の実現を目指していく

Scope3 カテゴリー 11

目標

- 2050年：
 - 新車の走行における平均GHG排出量*1をカーボンニュートラル(CN)
- 2035年：
 - 新車の走行における平均GHG排出量*1を50%以上削減(2019年比)
- 2030年：
 - 新車の走行における平均GHG排出量*1を削減(2019年比)
 - 乗用車・小型商用車：33.3%削減*2
 - 中型貨物車・大型貨物車：11.6%削減*2

*1 台当たり、g-CO₂e/km/台、WtW

*2 SBTiに認定された削減目標

 [P.67 中長期目標の体系](#)

2030年目標を設定する上での前提

- 対象範囲
 - すべての事業
 - トヨタ自動車ブランドおよび連結子会社ブランドの完成車*3
 - 目標にはエネルギー起源のCO₂、および非エネルギー起源のCO₂、その他GHGプロトコルに記載の6種類のGHGを含む
- 参照したシナリオ・基準と科学的根拠
 - 参照シナリオは、「世界平均の気温上昇を、産業革命前に比べ2℃を十分に下回る水準に抑制する基準」であり、これに合致した目標であることをSBTiが認定
 - SBTiの自動車と陸上運輸部門、部門脱炭素化アプローチを使用
 - SBTiは現在1.5℃自動車基準を開発中であり、正式ガイダンスが公表され次第、分析、検討を行う
- 目標設定に当たって考慮したこと
 - 各国・各地域の規制動向・エネルギー事情・電動車販売動向
 - 電動化移行ペースは、上記に依存
- 基準年は2019年に設定
- 総量(グロス)で設定

*3 燃費規制上のバスカテゴリーを除く

GHG排出量の測定方法

- GHG排出量は、GHGプロトコルに基づき算定
- 乗用車・小型商用車(TtW)
 - 原則、各国・各地域の当局届出値を使用し、一部の国・地域の車両は、他国・他地域の当局届出値を流用
 - 当局届出値をWLTPモード値に換算後、実燃費補正係数(1.1倍)*4を乗じて算定
- 中型貨物車・大型貨物車(TtW)
 - 日本の重量車規制届出値を使用
- GHGのCO₂等価換算は、IPCCの評価における100年の時間軸に基づくGWP値を使用
 - その他係数はP.66「指標と目標(参照した係数)」を参照
- 測定アプローチ・主な活動量はP.61「指標と目標(温室効果ガス)」を参照

*4 SBTiガイドラインを参照

 [P.66 指標と目標\(参照した係数\)](#)

 [P.61 指標と目標\(温室効果ガス\)](#)

目標達成に向けた取り組みの考え方

- CNの実現に向け、各国・各地域のエネルギー事情・発電源の構成比率に応じた最適な製品を提供
- 「サステナブル&プラクティカル」をキーワードに、お客様に「使いやすい、乗りたい」と感じ、受け入れていただける商品を提供
- 「エコカーは普及してこそ環境への貢献」の考え方の下、電動車やバイオ燃料対応車両のラインアップの拡充、普及推進
- 取り組みの考え方についてはP.19「マルチパスウェイ戦略の基本的な考え方」を参照

 [P.19 マルチパスウェイ戦略の基本的な考え方](#)

[事例] HEV・PHEVラインアップの拡充

- 新型「RAV4」のHEVを2025年12月、PHEVを2026年3月に発売
 - PHEVのEV航続距離を150km*5に延伸、総航続距離1,350km
 - Vehicle to Home*6に対応
 - 牽引能力3,500lbsを実現
- 新型「クラウン エステート」を2025年3月に発売

*5 2026年2月現在。満充電時、EVモードでの社内測定値

*6 クルマの電池を家庭用電源として活用するシステム



新型「RAV4」



新型「クラウン エステート」

[事例] BEV乗用車ラインアップの拡充

- 新型「bZ Woodland」を2026年3月に発売
- 新型レクサス「ES」を2026年5月に発売
 - HEVとBEVのプラットフォームを共通化した初のモデル



新型「bZ Woodland」



新型レクサス「ES」(プロトタイプ)

【事例】 BEV商用車ラインアップの拡充

- 新型「ハイラックス」を2026年以降に発売予定
 - EV航続距離は300km以上*1
- 次世代モビリティ「e-Palette」を2025年9月に販売開始
 - 自由な移動とさまざまなサービスを含めた価値を提供
- 「ピクシス バン」のBEVを2026年2月に発売
 - 搭載するBEVシステムは、スズキ株式会社・ダイハツ工業株式会社が培った小さなクルマづくりのノウハウと、トヨタが持つ電動化技術、それぞれの強みを生かし3社で共同開発
 - 企画に当たっては、CJPT株式会社も参画することで、効率的なラストワンマイル輸送に最適な仕様を追求

*1 NEDCモード値、開発目標値



新型「ハイラックス」(プロトタイプ)



次世代モビリティ「e-Palette」

【事例】 FCEV商用車ラインアップの拡充

- 次世代FC路線バスを2026年度に生産開始予定
 - いすゞ自動車株式会社とトヨタ自動車株式会社で、次世代燃料電池路線バスの実用化に向け、共同で開発することを合意

【事例】 水素エンジンの開発

- マルチパスウェイの選択肢拡大のため、さらなる技術進化に挑戦
- モータースポーツの場で航続距離の伸長に挑戦



液体水素エンジン搭載車「GRカローラ」

目標に対する実績

原単位	2019年 (基準年)	2023年	2024年	2025年
乗用車・ 小型商用車*2	208.8 g-CO ₂ e/km	10.3% 削減	9.9% 削減	12.2% 削減
中型貨物車・ 大型貨物車*2	496.0 g-CO ₂ e/km	12.4% 削減	8.7% 削減	10.4% 削減

- 電動車普及により、乗用車・小型商用車カテゴリーにおいて2025年実績では排出原単位を12.2%削減
- 電動車普及により、中型貨物車・大型貨物車カテゴリーにおいて2025年実績では排出原単位を10.4%削減

*2 SBTiに認定された削減目標の進捗状況

電動車の普及実績*3 SASB TR-AU-410a.2 第三者保証 2025年データ

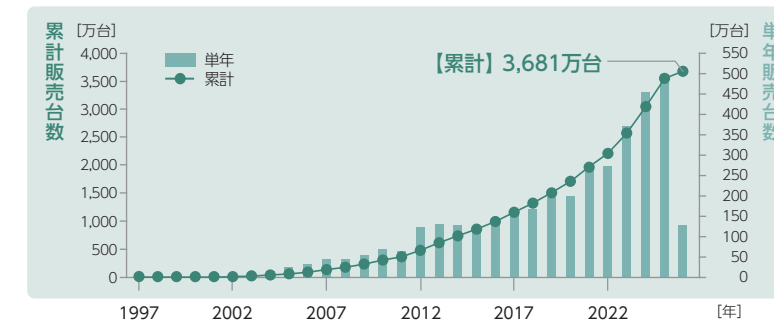
■ 累計販売台数：3,681万台(2026年3月末時点)◆

*3 トヨタ自動車ブランドが対象

〈第三者保証〉

◆：第三者保証取得値

電動車販売台数の累計



Scope3 カテゴリー1

算定の前提

- 対象範囲
 - すべての事業
 - トヨタ自動車および連結子会社

GHG 排出量の測定方法

- GHG 排出量は、GHG プロトコルに基づき算定
- GHG のCO₂ 等価換算は、IPCC の評価における 100 年の時間軸に基づく GWP 値を使用
 その他係数は P.66「指標と目標(参照した係数)」を参照
- 測定アプローチ・主な活動量は P.61「指標と目標(温室効果ガス)」を参照

P.66 指標と目標 (参照した係数)

P.61 指標と目標 (温室効果ガス)

取り組みの考え方

材料製造・部品製造の取り組み

- トヨタ自動車は、すべての一次サプライヤーに『TOYOTA グリーン調達ガイドライン』に基づく環境負荷低減の基本的な取り組みを依頼し、ライフサイクル目標達成活動の一環として活動を推進

P.57 サプライヤーとの取り組み

- 材料製造・部品製造段階の排出量削減に向け、低炭素材料・再生可能エネルギーの導入を推進
- 日本の活動を参考に、海外拠点においても地域の事情に応じた材料製造・部品製造の GHG 排出量削減活動を推進

低炭素材料の導入

【事例】鉄の取り組み

- 脱炭素に向けた材料製造段階での取り組みとして、日本市場において政府が推進する「GX 推進のためのグリーン鉄*」製品である、株式会社神戸製鋼所「Kobenable® Steel」、JFE スチール株式会社の「JGreeX®」、日本製鉄株式会社の「NSCarbolex® Neutral」、POSCO Holdings Inc. の Carbon reduction allocated steel の採用を 2025 年から開始
- 加えて、鉄スクラップを主原料とした東京製鐵株式会社の「低 CFP 鋼材*」の採用を 2025 年に開始

* 「GX 推進のためのグリーン鉄」および「低 CFP 鋼材」は経済産業省が主催する GX 推進のためのグリーン鉄研究会における定義

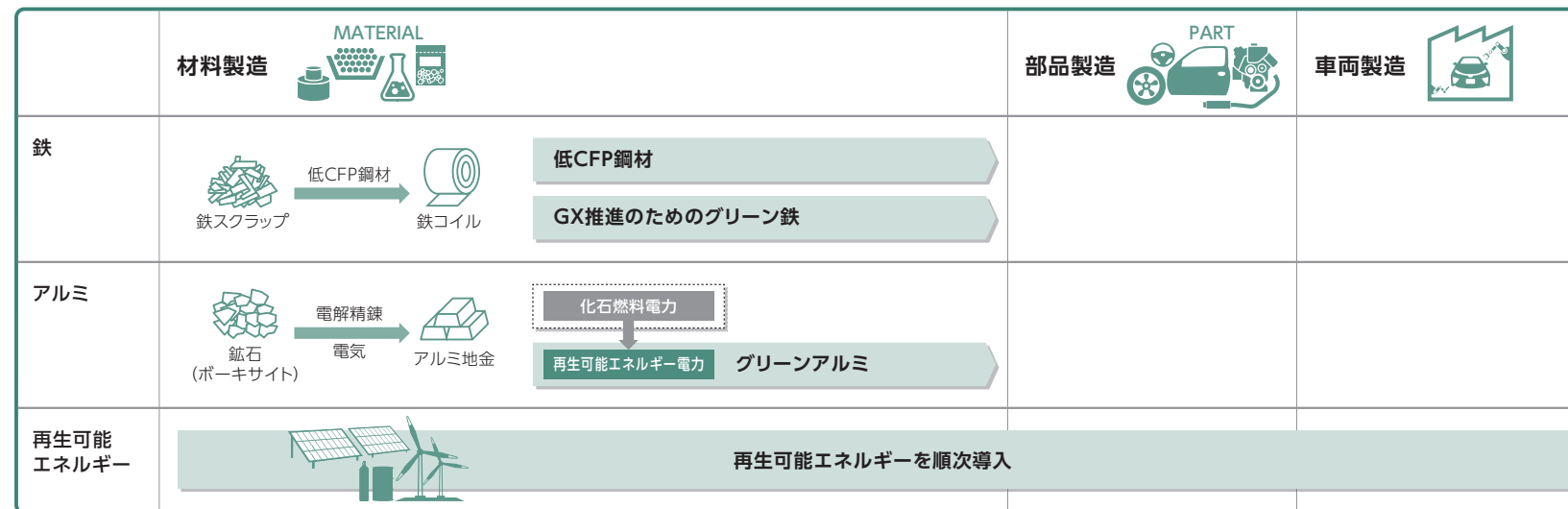
【事例】アルミの取り組み

- アルミニウムは鉱石(ボーキサイト)からの精錬過程で電解法を用いるため大量の電力を要する
- GHG を多く排出する石炭火力発電ではなく、再生可能エネルギー電力で精錬した環境負荷の低いアルミニウムの採用を 2025 年末から開始

再生可能エネルギーの導入

【事例】日本での取り組み

- 日本において直接取引のあるサプライヤーを対象に、2030 年までに部品製造における再生可能エネルギー電力導入率 100% を目標とした活動を開始
- サプライヤーと連携したカーボンニュートラルを目指す取り組み



その他の取り組み(走行時のGHG排出量削減に向けた取り組み)

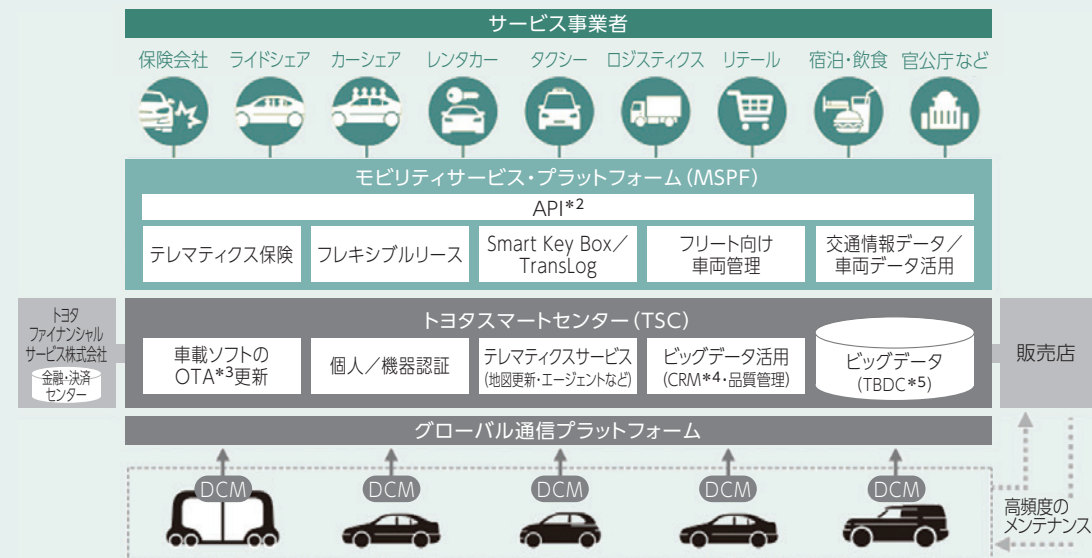
GHG排出量削減アイテム

オフサイクル技術の開発

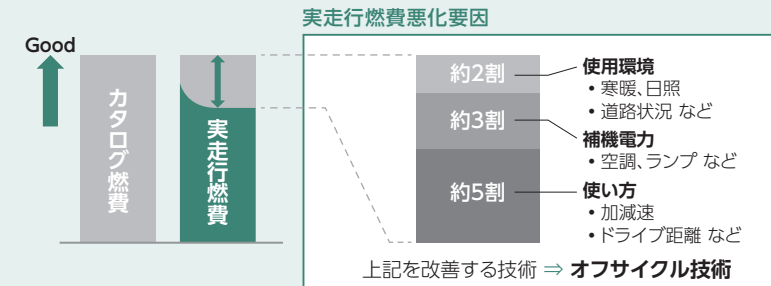
- トヨタは電動車を増やすことに加え、当局届出値(カタログ燃費)には反映されないが、実際の運転環境でGHG削減効果のある技術(オフサイクル技術:冷暖房エネルギー低減、消費電力低減など)の開発を推進
- カーボンニュートラル達成に向け、オフサイクル技術をグローバル展開

コネクティッドデータによるGHG排出量削減効果の把握

- トヨタはDCM*1から得られる走行データをビッグデータとして蓄積することで、良品廉価な車両設計や、適切なメンテナンスに活用



* 1 Data Communication Module : 車載専用通信機
 * 2 Application Programming Interface : ソフトウェアやアプリケーション同士が互いの機能やデータを共有するための規約や仕組み
 * 3 Over The Air : 無線通信を通じてデバイスやソフトウェアを更新・保守する技術
 * 4 Customer Relationship Management : 顧客関係性マネジメント
 * 5 Toyota Big Data Center : DCMから収集されるデータを安全に集積・解析し、各種サービスなどへ活用



- ビッグデータを活用したGHG排出量削減効果の定量的な把握に向け、市場におけるクルマの使われ方を解析

第三者保証 2025年データ

	GHG 排出削減量 (kt-CO ₂ e) *8	効果算定範囲	お客様にエコな選択肢	ビッグデータによる削減効果把握
オフサイクル技術のグローバル展開	8,614◆	日本、米国、欧州、中国、サウジアラビア		
コネクティッドデータによるGHG排出量削減効果の把握				
省エネルギー案内	0.06◆	日本	○	○
エアコン内気循環制御 (内外気2層エアコンユニット)	749◆	日本	○	○
S-FLOW (乗員検知エアコン気流制御)	39◆	日本	○	○
エコスイッチ (ドライブモード切り替え)	375◆	日本	○	○
アダプティブクルーズコントロール (ACC*6)	7◆	日本	○	○
先読みSOC*7制御 (駐車前充電制御)	2◆	日本	○	○
タイヤ空気圧警報システム	2◆	日本	○	○

◆: 第三者保証取得値

* 6 Adaptive Cruise Control : 詳細はP.41 参照
 * 7 State Of Charge : 詳細はP.41 参照
 * 8 2025年度排出削減量の算定方法

P.74 2025年度 GHG 排出量削減アイテム算定方法

省エネルート案内

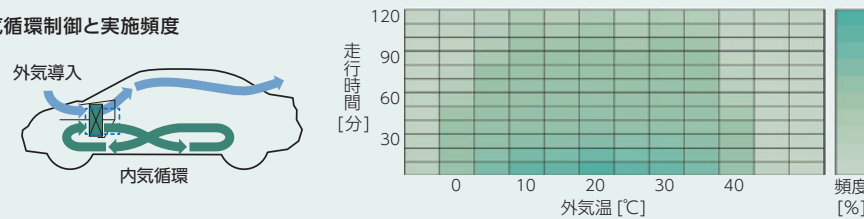
- 交通状況に加え、道路勾配や車両重量、車速などから、燃料消費量削減に貢献するルート提案
- 2022年7月から、日本のトヨタ純正カーナビゲーションシステム(2017年モデル以降)で配信
- 他国・他地域への展開も検討



エアコン内気循環制御 (内外気2層エアコンユニット)

- 空調の外気導入モードを内気循環モードに切り替える制御
- イグニッションON時やエアコン操作スイッチのAUTOモード選択時、外気温が高いときのような省エネ効果が大きいシーンにおいて、内気循環モードへ自動的に切り替え、空調負荷を低減させることで燃費向上に貢献

内気循環制御と実施頻度

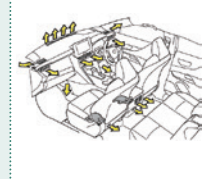


S-FLOW (乗員検知エアコン気流制御)

- エアコンの送風を乗員検知した座席に優先するよう自動的に制御
- ムダな冷暖房を抑えることで燃費向上に貢献

S-FLOW設定無車種

- 全席へ送風



S-FLOW付車種

※車種状態によっては全席送風になる場合も有

- 前席集中モード
後席への送風をシャットし、運転席・助手席にのみ送風を制御



S-FLOW 前席モード付車種

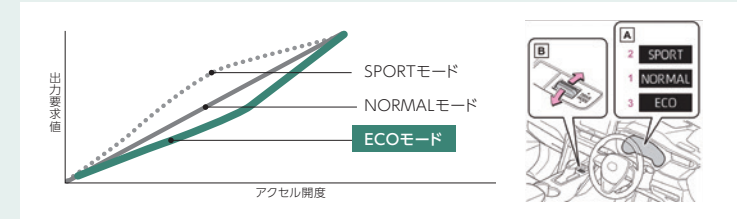
- 前席集中モード
後席への送風をシャットし、運転席・助手席にのみ送風を制御
- 1席集中モード
運転席のみに送風を制御



S-FLOW 1席集中モード付車種(前席モード含む)

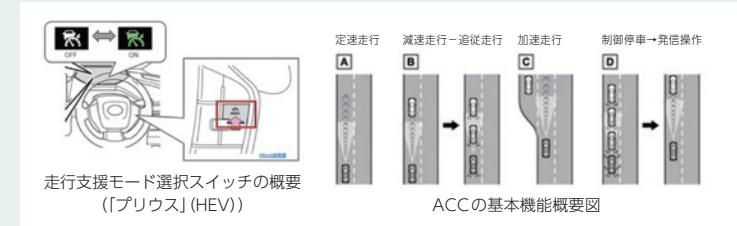
エコスイッチ (ドライブモード切り替え)

- ドライブモードセレクトスイッチで選択可能なドライブモードの一種
- エコドライブモードを選択することで、ドライバーのアクセル操作に対して出力特性がより穏やかになり、低燃費走行をアシスト
- エアコン(冷暖房)の作動も抑制されるため、燃費向上に貢献



アダプティブクルーズコントロール (ACC)

- 先行車の有無、車間距離を判定し、適切な車間距離を確保する制御
- 高速道路走行時、走行支援モードの選択スイッチをONにすることで、ドライバーの余分なアクセル・ブレーキペダル操作回数が減少し、燃費向上に貢献



先読みSOC制御 (駐車前充電制御)

- GPS情報から長時間駐車場所(目的地)を推定
- 車両が目的地に近づくと自動的にEV走行に切り替えて放電
- これにより、次の始動時にはエンジン暖機と同時に駆動用電池を充電し、暖機時間が短縮されることで、より効率的なハイブリッドシステムの制御が可能となり、燃費向上に貢献



* 1 学習した結果を制御に反映

タイヤ空気圧警報システム

- 空気圧低下状況を早期にお知らせ
- 車種ごとに推奨空気圧を設定(ラベルで表示)
- 推奨空気圧以上に保つことで、空気圧低下時と比べてタイヤの転がり抵抗が減少し、燃費向上に貢献




* 2 Japan Automobile Transport Technology Association: 日本自動車輸送技術協会

その他の取り組み(低炭素燃料・カーボンニュートラル(CN)燃料普及に向けた取り組み)

CN燃料とは

- クルマのライフサイクル全体においてGHG排出量を抑えられる燃料(現状は、GHG排出量を抑制した低炭素燃料にとどまる場合もある)
- 合成燃料 : CO₂と水素を合成して製造される燃料
 - e-fuel : 空気中などから回収したCO₂と、水を電気分解*して生成された水素を合成して製造する燃料
- バイオ燃料: バイオマスから製造される燃料であり、バイオエタノールやバイオディーゼルなどがある

* 再生可能エネルギー由来の電力による

 トヨタタイムズ「エンジンで脱炭素!?EVだけじゃない もう一つの選択肢」

低炭素燃料・CN燃料の活用検討

- 保有車への対応
 - CN実現のためには、新車販売を中心とした電動車の普及だけでなく、お客様が使われている保有車のGHG排出量削減が必要であり、使用する燃料の低炭素化が重要
- 地域情勢に応じた対応
 - 日照時間や風況などの自然状況や設備導入のコストは地域によって差があるため、再生可能エネルギー電力は地域によって普及状況が異なる
 - 安価な再生可能エネルギー電力が得られる地域で合成燃料を製造し、それを多くの地域で活用することでCNを推進していくことが可能
- 社会実装に向けた対応
 - 原料調達から製造工程において、業界の垣根を越えたさまざまなパートナーとの取り組みが必要

CN燃料の早期導入に向けた活動

[事例] 国内外の燃料事業者との連携


- 国内外の石油会社をはじめとする燃料事業者との連携を深め、CN燃料の認知拡大と社会実装に協力
- 2025年5月、スーパー耐久シリーズにおいて、液体水素およびENEOS株式会社の国産低炭素ガソリン(E20)を用いた実証走行を実施。燃料・自動車メーカーがオールジャパン体制で連携し、CN社会の実現に向けた「共挑」を推進



2025スーパー耐久富士24時間 28号車[GR86]

- 2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)の開催期間中の来賓・関係者向け車両の会場内運行において、合成燃料を混合した燃料を使用した乗用車を提供

 S耐富士24時間レースで「マルチパスウェイ」を推進

 エンジン搭載車両のカーボンニュートラル化に向けて合成燃料の活用で連携

社会システムと融合したモビリティの価値拡張

Toyota Mobility Conceptの3つのステップ

- トヨタは、Toyota Mobility Conceptの下、モビリティカンパニーへの変革を推進。「CN」と「移動価値の拡張」を柱とし、さまざまなパートナーと連携
- クルマを真ん中にモビリティの進化を目指すステップを、「モビリティ1.0:クルマの価値の拡張」「モビリティ2.0:モビリティの拡張」「モビリティ3.0:社会システムとの融合」と整理

 『統合報告書2025』P.41 Toyota Mobility Concept

クルマのエネルギー領域の価値拡張

- 社会実証の取り組み
 - タイにおけるデータ・エネルギー・モビリティの社会実装、中国における自動運転・水素社会の実装など、地域ごとにプロジェクトを推進
- 蓄電事業・電池エコシステム
 - 電動車の開発で培った技術を生かし、電動車の駆動用電池を活用したスィープ蓄電システムを開発
 - モビリティの進化を目指す上で、「より少ない資源でつくる」「より長く使う」「廃棄物を出さない」という考え方の下、サーキュラーエコノミーの取り組みも強化

 『統合報告書2025』P.77 電池エコシステム

炭素除去・カーボンクレジット

ありたい姿

- GHG排出量削減を最優先に取り組みつつ、高品質な炭素除去・カーボンクレジットを活用し、カーボンニュートラル(CN)を達成する町いちばんの会社を実現

取り組み事項

トヨタ 炭素除去・カーボンクレジット方針

- 「トヨタフィロソフィー」に基づき、「幸せの量産」を通じて地域の皆様から愛され頼りにされる町いちばんの会社を目指すとともに、トヨタ環境チャレンジ2050達成に向け、ライフサイクル全体でのGHG排出量削減の取り組みを推進
- 排出量削減が最優先であることを改めて明文化し、その上でCN達成のための炭素除去、およびカーボンクレジットの考え方と利用原則を定めた『トヨタ 炭素除去・カーボンクレジット方針』を策定

トヨタ 炭素除去・カーボンクレジット方針 5つの原則

1. 温室効果ガス排出量削減を最優先
2. 高品質な炭素除去・カーボンクレジットを活用
3. 透明性の高い情報開示
4. 多様な炭素除去の取り組み
5. 町いちばんの会社を目指した地域貢献

トヨタ 炭素除去・カーボンクレジット方針

トヨタ三重宮川山林による炭素除去定量化

- 三重県大台町に位置する社有林「トヨタ三重宮川山林」(約1,700ha)が年間に除去する炭素量を自ら定量化することで品質を担保
- 航空機とドローンに搭載したLiDAR(Light Detection And Ranging:光による検知と測距)センサーにより除去量をモニタリング*1
- 得られたデータから、名古屋大学大学院と共に樹高および樹種推定を実施
- 炭素除去量は、J-クレジット方法論FO-001(森林経営活動)に基づいた自社算定ルールにより定量化し、一般財団法人日本品質保証機構による検証を実施
- トヨタ三重宮川山林はFSC®認証*2(FSC®C084762)を取得しており、生物多様性の保全、土壌や水資源の保全にも寄与する森林経営活動を実施
- トヨタは自然と共生しつつ、炭素除去量を増加させる研究開発を今後も継続

2024年度実績

- 森林炭素除去量：6,563トン-CO₂

*1 航空機測量については、三重県知事の承認を受け三重県農林水産部所管の測量結果を解析し作成(令和5年10月18日付農林水第30-245号承認)

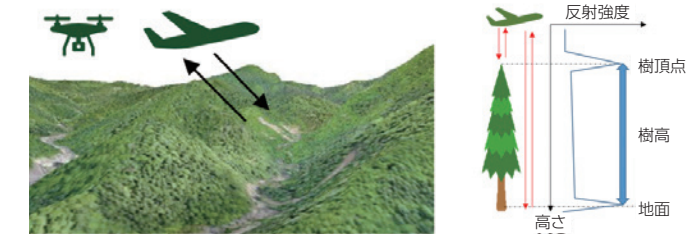
*2 Forest Stewardship Council®(森林管理協議会)が適切な管理がなされている森林を認証し、そこから生まれた製品を証明する国際的な制度

トヨタテクニカルレビューVol.69 No.2「グリーンカーボン、ブルーカーボン」

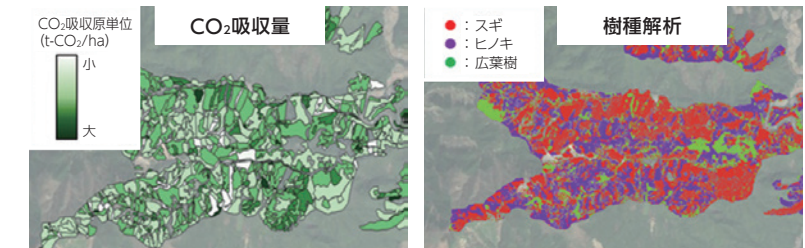
森林ファンドへの投資

- トヨタとして初めてとなる森林ファンドManulife Forest Climate Fund(MFCF)への投資を実施
- MFCFは、森林ファンドとして最大規模の運用額を誇るManulife Investment Management Timberland and Agriculture Inc.(MIMTA)が運用
- 持続可能な森林管理を通じて、森林による炭素除去量を増加させ、高品質なカーボンクレジットを創出
- トヨタとして高品質なカーボンクレジットの獲得手段の一つとして位置付け

航空機LiDARおよびドローンLiDAR計測イメージ



宮川山林の計測結果例



MFCF 保有の森林(米国ミシガン州)

カーボンクレジットの調達

- 田原工場のカーボンニュートラル達成のため、『トヨタ炭素除去・カーボンクレジット方針』を満たすカーボンクレジットを調達
- 国際ルールに基づいた方針・品質基準を、みずほ総合研究所(株式会社みずほ銀行内の調査・コンサルティング部門)と共に作成
- 方針・品質基準に基づきデューデリジェンスを実施し、プロジェクトエリアへの訪問も実施
- 2025年度は持続可能な森林経営を行い、FSC® 認証を取得している森林プロジェクトからのカーボンクレジットのみを購入

田原工場2025年度向けに償却したカーボンクレジット一覧

認証制度	プロジェクト番号	方法論	プロジェクト名	ビンテージ	数量 (kt-CO ₂ e)	償却日
J-クレジット	225	森林経営	西粟倉村百年の森林CO ₂ 吸収プロジェクト	2021-2023年度	10	2026年4月10日
	253		九州電力社有林CO ₂ 吸収プロジェクト	2021-2023年度	10	2026年4月10日
	254		「三井物産の森」三重県森林管理プロジェクト	2021-2022年度	7	2026年4月10日
	327		清流の国ぎふ県営林プロジェクト～高山市久々野地区～	2022年度	1	2026年4月10日
	331		「三井物産の森」北海道胆振・日高管内 森林管理プロジェクト	2022年度	3	2026年4月10日 2026年5月7日
Gold Standard	GS4221	ARR*	Vichada Climate Reforestation Project	2021年	2	2026年4月10日

* ARR (Afforestation, Reforestation, and Revegetation) : 新規植林や再植林、植生回復

2026年6月更新

サーキュラーエコノミー (CE)

GRI 203-1, 301-1~3, 306-2-4

- 45 基本的な考え方
- 46 より少ない資源でつくる
- 48 より長く使う
- 49 廃棄物を出さない

基本的な考え方

ありたい姿

- サーキュラーエコノミーに向けて、より少ない資源でつくる・より長く使う・廃棄物を出さないことを目指す

取り組み事項

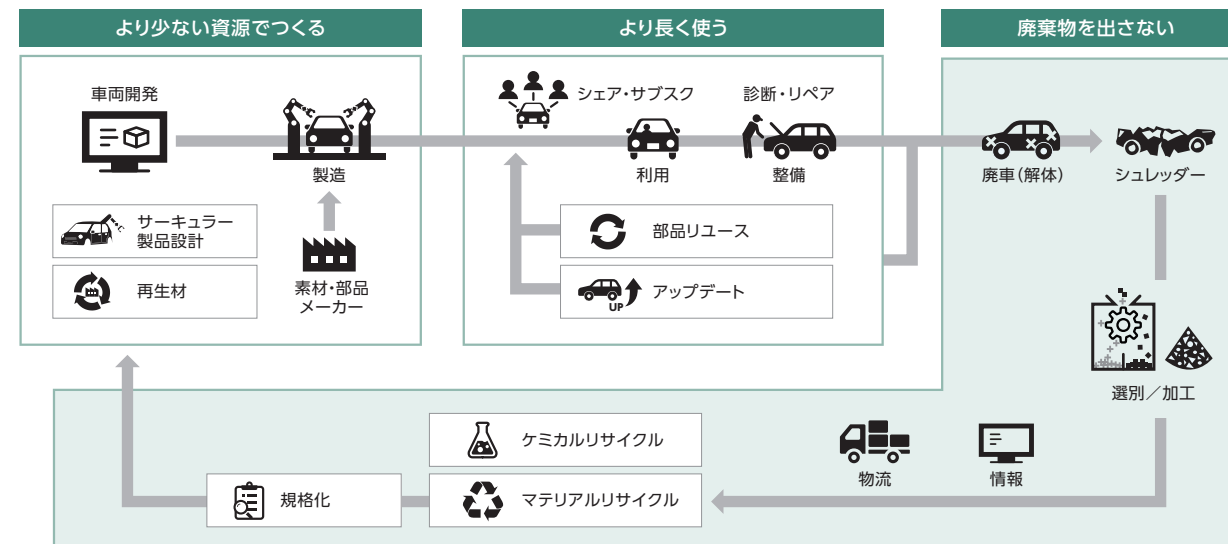
- トヨタ環境チャレンジ2050における資源循環への対応として、循環型社会・システム構築チャレンジを2015年に策定し、取り組みを開始
- トヨタにおけるサーキュラーエコノミーの3本柱を2024年に公表し、取り組みを推進
- 2026年4月、循環型社会・システム構築チャレンジをサーキュラーエコノミーチャレンジへ改定

📄 『統合報告書 2025』 P.76 サーキュラーエコノミー

📄 サーキュラーエコノミー推進に向けた想い

📄 P.67 中長期目標の体系

トヨタにおけるサーキュラーエコノミーの3本柱



より少ない資源でつくる

ありたい姿

- 部品共通化と部品点数削減
- 希少資源を極力使わないクルマづくりの推進
- 技術開発による再生材の利用拡大

取り組み事項

- 再生材の利用最大化
 - クルマの部品からクルマの部品を目指して
 - 身近な製品からクルマの部品を目指して

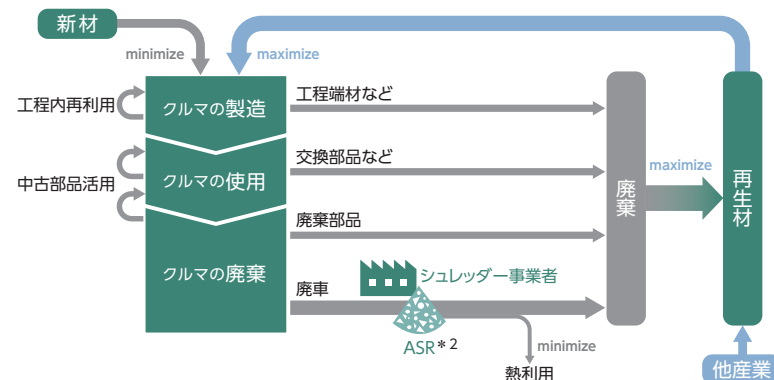
再生材の利用最大化

〈2030年目標〉

2050年資源循環が最大化する社会構築を目指し、再生材使用率*1 30%以上を目指す(対象：2030年以降の新型車平均)

*1 車両重量ベース

再生材の利用最大化の考え方



*2 Automobile Shredder Residue：使用済み自動車の破砕処理後に出る廃棄物

クルマの部品からクルマの部品を目指して

〔事例〕 鉄の再生材利用

- 2025年からスクラップを100%使用したリサイクル鋼材の採用開始
- 2026年1月からは「プリウス」のシャシー部品であるサスペンションアームに適用。トヨタのサスペンションアームでは初採用
- パージン材と比較して、温室効果ガス(GHG)排出量を製品1トン当たり5分の1程度に削減。今後も、鉄の再生材利用を促進するとともに、部品製造時のGHG削減にも取り組む



「プリウス」のサスペンションアーム

〔事例〕 樹脂の再生材利用

- 販売店で修理交換されたバンパーを回収・再資源化
- 2022年「プリウス」から、再生樹脂の利用を順次拡大(日本生産)
- 2030年までに再生樹脂の利用を3倍以上に拡大する目標に向けて、さらなる利用を計画

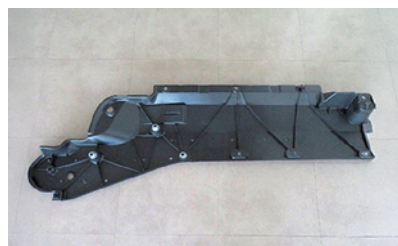
2025年実績

- 日本生産車*3の再生樹脂利用指標は1.2倍、今後さらなる再生樹脂の適用車種・部品拡大を進める
- 欧州生産車*3の再生樹脂利用指標は1.6倍に増加

*3 トヨタ・レクサスブランドのクルマが対象

【事例】 ASR由来の再生樹脂の利用

- ASRはこれまで熱回収されることが多かったが、素材として再利用すべく株式会社プラニックとASR由来の再生ポリプロピレン樹脂材料を開発。2025年より「クラウン スポーツ」「RAV4」への採用を開始。今後、採用車種・部品を拡大



「RAV4」のボデーアンダーカバー

身近な製品からクルマの部品を目指して

【事例】 自社回収PETボトル由来材の利用

- 社内で発生するPETボトルを分別・洗浄し、きれいにして回収。その後、関係会社と連携し高品質な材料にリサイクル。「ランドクルーザー250」および「4ランナー」のシート表皮に採用

【事例】 海洋ゴミ由来材の利用

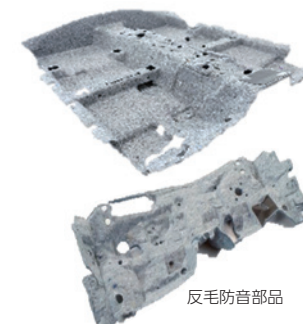
- 世界中で問題となっている海洋プラスチックゴミを少しでも減らすため、日本国内の美しい島々に漂着した飲料PETボトルを集め、きれいに洗って粉砕し、モビリティ用原材料の一部として採用することを検討中



対馬に漂着した海洋ゴミを100%用いて試作したシート表皮

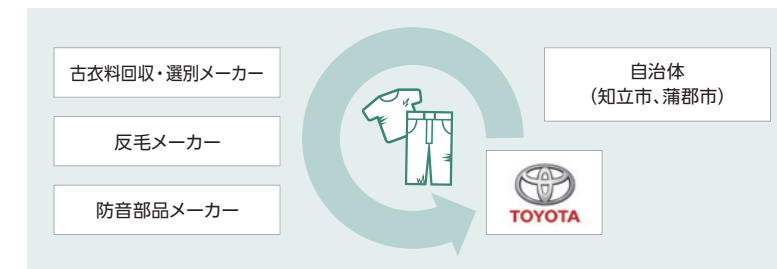
【事例】 古衣料リサイクル材の利用

- 日本国内では、年間75万トンの古衣料が発生しているといわれ、うち50万トンが焼却廃棄され、再利用されていない
- これまでトヨタ自動車は、愛知県知立市、蒲郡市の協力で回収した古衣料由来の防音部品を採用。2025年12月からトヨタ自動車でも古衣料回収・選別を開始し、資源の有効利用を拡大



反毛防音部品

古衣料回収スキーム



より長く使う

ありたい姿

- 耐久性が高く、使われ続ける仕様のクルマづくり
- 蓄積された車両・部品データの分析による適正な診断やリペア(修理)タイミングの判断
- ハード(部品)やソフトウェアのアップデートによる価値維持と長期使用の実現

取り組み事項

- 部品のリユース/リビルト

部品のリユース/リビルト

- 【事例】 Toyota Circular Factoryを設立しサーキュラーエコノミーを推進
Toyota Motor Europe NV/SA(ベルギー)
- 2025年3月にイギリス・ダービーシャー州バーナストンの製造工場に Toyota Circular Factoryを設立
 - 廃車から再利用可能部品を回収し、電池やホイールのリビルト、銅・アルミ・鉄・プラスチックなどの原材料のリサイクルにより、クルマの新しい部品製造にも活用することを目指す
 - Toyota Motor Manufacturing(UK)Ltd.では、年間約1万台の廃車を処理し、プラスチック300トン、鋼材8,200トンを回収。約12万点の部品を資源回収・再利用する見込み
 - 将来的には欧州全域への展開と他企業との協業も視野に入れる

【事例】 車載電池を利用した固定式BESSの実証を開始

Toyota Motor Asia(Thailand)Co.,Ltd.(タイ)

- 敷地内に新設された専用エリアで、車載電池を利用した固定式バッテリーエネルギー貯蔵システム(BESS)の実証を2025年3月に開始
- BESS容量0.63MWhを活用し、現地およびオフサイト太陽光発電の電力を管理、スマートグリッド技術によるエネルギー管理システムの開発・最適化を推進
- タイの気候条件下での再生可能エネルギー電力の安定供給を通じて、カーボンニュートラルの実現にも寄与
- その他参加企業:Siam Cement Group、豊田通商株式会社、現地パートナー企業、トヨタ自動車



タイでのBESS実証の開所式の様子

廃棄物を出さない

ありたい姿

- ASRの活用による循環促進に向けた技術開発
- 工場からの廃棄物を最小化し、資源としての再利用を促進
- 使用済み自動車から使える部品・資源の再利用

取り組み事項

- 廃車適正処理の推進
- 廃車由来の材料循環
- 工場での廃棄物発生量の削減
- 電池のリサイクル

廃車適正処理の推進

- 廃車の不適切な放置・解体は、地域の環境に影響を及ぼし、地域住民の健康や安全を脅かす懸念あり
- トヨタ自動車はこれまでに培った技術やノウハウを生かし、環境に負荷をかけず廃車を適正に処理する社会システム構築「Toyota Global 100 Dismantlers Project」を推進

2025年度実績

[事例] フィリピンで第2号の使用済み車両(ELV)解体モデル施設を設置

Toyota Motor Philippines Corp. (フィリピン)

- Standard Insurance Co. Inc. 内の施設を、フィリピン国内第2号のELV解体モデル施設に設定
- 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完備
- 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の排出量削減にも寄与。本施設は東南アジアで5件目の事例



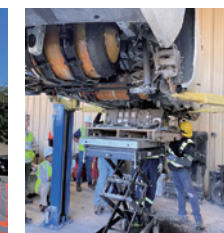
Standard Insurance Co. Inc. での施設開所式の様子

[事例] 米国における燃料電池自動車(FCEV)の廃車適正処理方法の周知

- 米国の自動車解体事業者に対し、水素ガス抜きやタンク取り外しなどFCEVの適正処理方法に関する講習会を実施。同社が保有する全米50拠点でFCEVの適正処理が可能
- 米国の自動車リサイクル関連業界を通じて、トヨタ自動車が推奨する解体手順や水素ガス抜き道具に関する情報を発信し、FCEVの安全かつ適正な処理について同業界全体への周知と理解を促進



FCEV 適正処理講習会



水素タンク取り外し作業

廃車由来の材料循環

[事例] ASRの樹脂の取り出しに向けた技術開発

- これまでサーマルリサイクルされていたASRを素材としても再利用すべく、豊田メタル株式会社の破砕選別技術を利用
- ASRから高効率でポリプロピレンが多く含まれる樹脂を選別回収する技術を確認し、再生樹脂母材として利用



選別前のASR

選別後の樹脂

工場での廃棄物発生量の削減

- 工場から発生する廃棄物を最小化し、資源としての再利用を推進
- 発生量削減のため、生産技術の開発・導入や日常改善活動を実施

[事例] 工程内端材のリサイクルによる廃棄物量の削減

Toyota Motor Manufacturing Turkey Inc. (トルコ)

- プラスチック成型工程で発生する工程内端材をリサイクルする設備を開発・設置し、再生利用による廃棄物量削減を実現
- これまで一部の車体部品のプラスチック成型工程では、トリミングや成型品取り出し時に使用プラスチックの24%を廃棄物として処理
- 粉砕・粒子化・フィルタリング機能を備えた再資源化設備を開発し、工場内へ設置することで、工程内端材を原料として再利用

2025年実績

- 廃棄物発生量の削減効果：35.8トン/年

電池のリサイクル

- カーボンニュートラルとサーキュラーエコノミーの実現を目指し、使用済み電池から希少金属を回収する技術開発や研究が進行中。北米をはじめ、グローバルで電池リサイクルを推進

[事例] 燃やさない電池リサイクルの開発・実証

- 豊田通商株式会社、豊田ケミカルエンジニアリング株式会社と共同で、燃やさない電池リサイクルを実証中
- リチウムイオン電池は可燃性の電解液を含むため、これまで焼却炉で処理
- 新しいリサイクル方法では、焼却せずにリサイクル設備に直接投入し、破砕することで、GHGの排出量を削減し、資源の回収率も向上
- これにより、希少金属を含む有用な物質だけでなく、抽出した電解液も選別して回収することが可能



電池リサイクル回収物

CE3本柱を横断する取り組み

[事例] サーキュラー製品設計

- サーキュラー製品設計とは、廃車の資源循環を推進するために、解体性を考慮した設計であり、「より少ない資源でつくる」「より長く使う」「廃棄物を出さない」の3本柱にまたがる取り組み
- 2003年発売の「ラウム」以降、世界のさまざまな国の解体事業者を実際に訪問・調査し、解体作業が安全かつ短時間でできるよう、解体・分別しやすい構造を新型車両に積極的に採用
- 2025年発売の設計採用車種「bZ4X」「C-HR+」「e-Palette」「クラウン エステート」「ハイラックス」「ランドクルーザー「FJ」「RAV4」「YARIS ATIV」、レクサス「RZ」
- トヨタ自動車の車両設計値上のリサイクル可能率は85%以上、エネルギー回収を含めたリカバリー可能率は95%以上

易解体設計の例

BEV用大型電池の吊り上げ位置の指示 (解体性向上マーク)

大型化した重い電池をバランス良く運搬できるように吊り上げポイントへ解体性向上マークを設定 (「bZ4X」、レクサス「RZ450e」)

ワイヤーハーネス配線の工夫

極力他部品に干渉することなくワイヤーハーネスを引き剥がすことが可能

ワイヤーハーネス プルタブ式アース端子部採用

缶詰のフタのように引っ張るだけで容易に解体が可能

ワイヤーハーネス配線の工夫

極力他部品に干渉することなくワイヤーハーネスを引き剥がすことが可能

2026年6月更新

ネイチャーポジティブ (NP)

GRI 101-1・2・4~8, 303-1・2

51 基本的な考え方

52 自然関連課題に関する取り組み

53 生物多様性

56 水環境

基本的な考え方

ありたい姿

- 自然と共生する社会の実現に向けて、ライフサイクルで自然への影響を減らし保全活動を進める

取り組み事項

- トヨタ環境チャレンジ2050における生物多様性や水問題への対応として、人と自然が共生する未来づくりへのチャレンジ、水環境インパクト最小化チャレンジを2015年に策定し、取り組みを開始
- 2024年からTNFD*フォーラムへ参画

* Taskforce on Nature-related Financial Disclosures：自然関連財務情報開示タスクフォース

トヨタ自然共生方針

- 2008年に『生物多様性ガイドライン』を策定、2021年に『トヨタ自然共生方針』として刷新し、2026年6月に改訂
- さまざまなステークホルダーと連携して、自然共生活動の輪を地域から世界へと広げ、未来へつなげる取り組みを推進

トヨタ自然共生方針

私たちトヨタ（以下、私たち）は、あらゆる事業活動を通じ環境保全に努め、環境と経済を両立する技術の開発と普及に取り組むとともに、社会の幅広い層との連携を図り、人類と自然が共生する調和ある成長を目指しています。事業活動において原材料の採取や水の利用など自然から多くの恵みを受けている一方で、GHG排出や取排水、土地利用など、さまざまな形で自然へ負荷を与えています。

私たちは、生物多様性条約第15回締約国会議(COP15)で採択された「昆明・モンリオール生物多様性枠組」を支持し、『トヨタ自然共生方針』に沿って自然と共生する取り組みを推進していきます。

1. 自然への負荷をライフサイクルで最小化する

- 調達、生産、使用、廃棄、リサイクルまでのライフサイクルすべての過程で自然への依存とインパクトを把握する。
- 事業全体で自然への依存とインパクトを回避・最小化するための取り組みを進める。

〈関連方針〉

仕入先サステナビリティガイドライン TOYOTAグリーン調達ガイドライン 持続可能な天然ゴム調達方針
責任ある鉱物調達への対応方針 トヨタ水環境方針

2. 自然を回復へと導くための取り組みを推進する

- 事業拠点とその周辺を含めた自然を保全・回復し、「町いちばん」を目指して取り組む。
- さまざまなステークホルダーと連携し、地域に合わせた自然保全・回復活動をグローバルで進める。

3. カーボンニュートラル、サーキュラーエコノミーと統合的に推進する

- 自然との相互関係を認識した上で、カーボンニュートラルを目指したマルチパスウェイ戦略に取り組む。
- サーキュラーエコノミーの実現に向けた取り組みを通じて、天然資源の有効活用に取り組む。

トヨタ自然共生方針

自然関連課題に関する取り組み

ありたい姿

- 自然と共生する社会の実現に向けて、ライフサイクルで自然への影響を減らし保全活動を進める
- 自然関連課題への取り組みを適切に開示し、ステークホルダーとの対話を通じて継続的に取り組みを進化

取り組み事項

- 生産・研究開発を中心に、トヨタの拠点(以下、直接操業拠点)およびバリューチェーンにおける自然との関連を把握し、優先的に取り組むべき項目を特定
- 自然関連課題の把握に当たっては、TNFDで推奨されている手法やWEF*1が2024年に発行した『Nature Positive: Role of the Automotive Sector』以下、WEFレポート)などを参照

* 1 World Economic Forum : 世界経済フォーラム

〈直接操業拠点〉

自然との関連把握と優先取り組み項目の選定

- WEFレポートおよびENCORE*2、TN LEAD*3を用いて、自動車事業における依存とインパクトを把握
- 依存とインパクトを緩和するための優先取り組みを選定

依存	水をはじめとする資源の利用や災害緩和などの生態系サービスに依存
インパクト	事業活動により発生する取排水や廃棄物、土地利用などが自然の状態を変化させている可能性

- 自然への依存とインパクトを回避・緩和するために、直接操業拠点において優先的に取り組む4項目を選定
 - ①生物多様性評価：拠点周辺の生物多様性・生態系の維持
 - ②水の管理：水使用量・排水の管理
 - ③温室効果ガス(GHG)排出量削減：製造工程のGHG排出量削減
 - ④汚染の防止：製造工程からの大気排出物・廃棄物などの管理

* 2 Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure : 企業活動が自然へ与える依存とインパクトを把握するためのツール

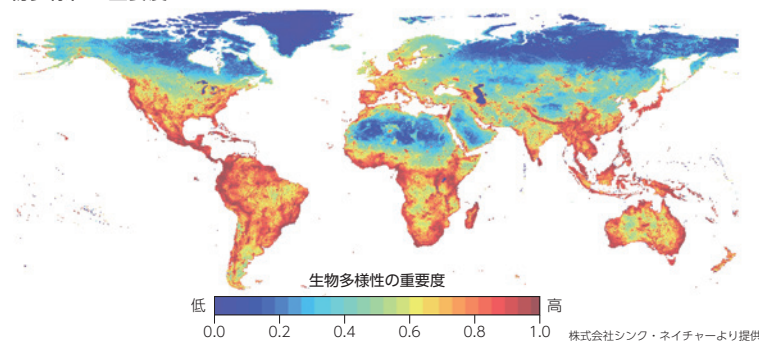
* 3 株式会社シンク・ネイチャーが提供するTNFDが推奨しているLEAPアプローチに基づいた分析サービス

優先取り組み項目 実施状況

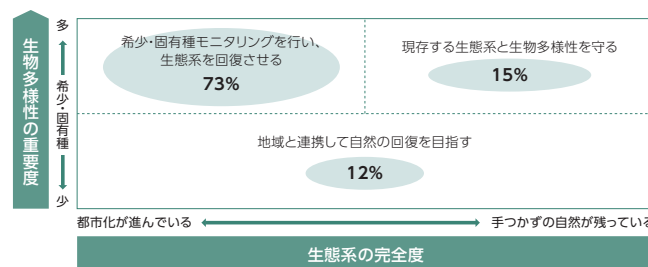
①生物多様性評価

- 主要な直接操業拠点における「生物多様性の重要度」および「生態系の完全度」を評価し、7割以上の拠点が「生物多様性の重要度が高いが、都市化が進んでいる」エリアに属していることを確認
- 評価結果を参考に、各拠点で取り組むべき自然共生活動の方向性を整理

生物多様性の重要度



評価に基づく自然共生活動の方向性



②水の管理

- 生産拠点を対象に、Aqueduct*4で水量・水質に対するリスク評価を実施
- 水量は「非常に高い」と評価された拠点を重点拠点に選定。水質はリスク評価に加え、河川放流の有無を加味して重点拠点を選定

* 4 世界資源研究所が開発した水リスク評価ツール

③ GHG 排出量削減

- 全工場でカーボンニュートラルを目指した活動を推進

🔗 P.32 Scope1,2

④汚染の防止

- 環境マネジメント構築、ISO 14001取得などを推進し、全工場で化学物質・大気汚染・廃棄物の管理を徹底

🔗 P.17 環境マネジメント

🔗 P.58 世界の化学物質規制への確実な対応

取り組み目標

- 優先取り組みについて第8次トヨタ環境取組プランで目標を設定
 - ①自然共生の取り組みを生産拠点以外にも拡大
 - ②水量・水質の重点拠点到個別の管理目標を設定
 - ③Scope1,2のGHG排出量を2019年比47%削減
 - ④各国・各地域の法規動向を踏まえた管理徹底

🔗 P.72 第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標)

〈バリューチェーン〉

優先して取り組むべき材料の選定

- 自動車のバリューチェーンのうち、上流の原材料調達における自然との接点を把握
- 外部調査*5や社会動向、自動車1台当たりの使用量などを踏まえ、優先的に取り組むべき材料として天然ゴム、電池材料などを選定

* 5 "High Impact Commodity List" (SBTs for Nature), "Material Change" (Drive Sustainability, Responsible Minerals Initiatives, Dragonfly Initiative)

🔗 P.95 責任ある材料調達

今後の取り組み

- 第8次トヨタ環境取組プランの進捗結果をレビュー
- 直接操業における優先拠点の明確化
- 優先的に取り組むべき材料の詳細分析

生物多様性

ありたい姿

- 自然と共生する社会の実現に向けて、『トヨタ自然共生方針』や『持続可能な天然ゴム調達方針』などにに基づき、生物多様性の保全活動を推進して、生物多様性の損失を止め、回復させることに貢献する

取り組み事項

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

- Toyota Green Wave Project
「自然と共生する工場」⇒「地域をつなぐ」活動
- Toyota ESD*1 Project
「次世代人材への環境教育」⇒「未来へつなぐ」活動

* 1 Education for Sustainable Development : 持続可能な開発のための教育

–Toyota Green Wave Project– 「自然と共生する工場」⇒「地域をつなぐ」活動

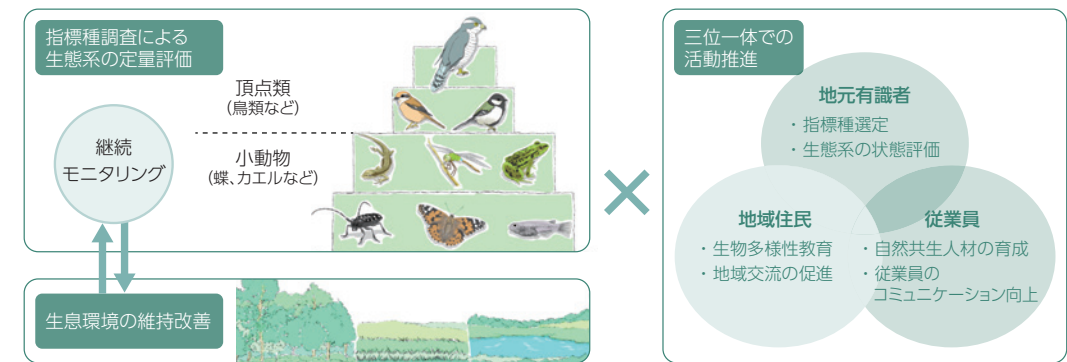
2025年目標

- 「自然と共生する工場」を日本6工場・海外4工場
で実現
- 関係会社と連携し、地域とつなぐ活動を推進
- 生物多様性保全に向け、地域・企業と連携した自然
共生活動に着手

2021～2025年実績

- 日本6工場・海外4工場
で実現
- グループ会社(25社)および海外事業体と連携し、
活動を推進(活動回数: 4,528回)

「自然と共生する工場」の活動イメージ



自然共生サイトへの登録(日本)

- 昆明・モンテリオール生物多様性枠組(2022年)で定められた30by30*2達成のために、2025年4月に地域生物多様性増進法が施行され、主務大臣(環境大臣、農林水産大臣、国土交通大臣)による自然共生サイト*3の認定を開始
- トヨタ自動車は、環境省が主導する「生物多様性のための30by30アライアンス」に参画し、5サイトの認定を取得(2026年3月時点)
- 本サイトはOECD*4国際データベースにも登録され、30by30の達成に貢献

* 2 30by30 : 2030年までに各国で陸域・海域の30%を保全・保護する目標
 * 3 自然共生サイト: 「民間の取組等によって生物多様性の保全が図られている区域」を認定したもの
 * 4 Other Effective area-based Conservation Measures: 保護地域以外で生物多様性保全に資する地域



サイト名	所在地	面積	主な活動の概要	認定年月
トヨタテクニカルセンター下山	愛知県豊田市・岡崎市	385ha	研究開発拠点に隣接する里山環境を維持するために森林の間伐や、水田耕作、草刈を実施し、生物多様性を保全	2025年9月
トヨタ自動車土別試験場	北海道土別市	832ha	日本国内最大規模のテストコースに残存する厳しくも豊かな北国の自然環境を維持するため、重要種の保全、外来種の防除、環境学習を推進	
トヨタ・びおとーぷ堤	愛知県豊田市	0.74ha	生産拠点内にビオトープを開設し、地域本来の生態系保全に貢献	
トヨタの森	愛知県豊田市	45ha	里山環境を保全・整備・調査し、地域に開かれた教育の場として活用	
トヨタ三重宮川山林	三重県多気郡	1,689.28ha	森林の資源情報に基づいた森林管理、公益的機能を発揮できる健全な森づくりを推進	2026年3月

WHC 認証の取得(北米)

- 1999年からTandem Global*1と連携し、北米地域の工場・拠点において花粉媒介者の生息地保全や指標種・在来種の保護活動を推進
- 現在17サイトがWHC 認証*2を取得

* 1 19カ国で生物多様性保全などに取り組む国際NPO
 * 2 Wildlife Habitat Council 認証：Tandem Globalが実施している生物多様性向上や教育活動に関する認定制度

サイト名	認証レベル
Production and Engineering Manufacturing Center, Kentucky	
Toyota Motor Manufacturing Canada, Cambridge	
Toyota Motor Manufacturing Canada, Woodstock	
Toyota Motor Manufacturing, Kentucky	
Toyota Motor Manufacturing, Mississippi	
Toyota Motor Manufacturing, Texas	
Toyota Motor Manufacturing, West Virginia	
Toyota Technical Center, Ann Arbor, Michigan	
Toyota Technical Center, York Township, Michigan	
Toyota Auto Body, California	
Toyota Motor Manufacturing, Alabama	
Toyota Motor Manufacturing, Guanajuato	
Toyota Motor Manufacturing, Indiana	
Toyota Motor Manufacturing, Missouri	
Toyota Motor Manufacturing, Tennessee	
Toyota Motor North America Headquarters in Plano, Texas	
Toyota Logistics Services in Portland, Oregon	

【事例】 自然と共生する工場づくり①

Toyota Motor Manufacturing, West Virginia, Inc. (米国)

- 工場敷地内にあるバイオダイバーシティパークにおいて、在来植物の育成や養蜂など花粉媒介者の生息地保全を推進
この活動を通じて2022年にWHCのibis賞*3を受賞
- バイオダイバーシティパークは地域に開放し、児童・学生への環境教育や、地域住民のレクリエーションに活用

* 3 困難な状況下でも生物多様性の保全活動を継続的に実施したプロジェクトに与えられる賞

2025年実績

- WHC 認証で10年連続Gold 認証を取得
- 2025年までに17のプロジェクトを通じて工場の緑地面積の約90%を花粉媒介者の生息地とすることに成功



養蜂の様子



放牧による太陽光発電エリアの除草

【事例】 自然と共生する工場づくり②

Toyota Motor Thailand Co., Ltd. (TMT)バンポー工場(タイ)

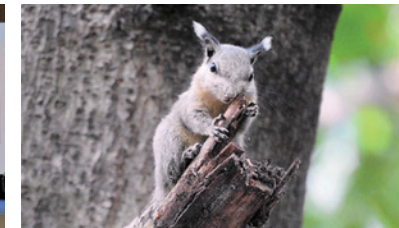
- 敷地内にある自然共生施設のTMT Cheewa Panavetが、2026年5月にタイ初のOECMの一つとして政府から認定を取得
- 民間企業として持続可能な生物多様性保全活動に取り組み、地域住民・学生と協働した環境教育と啓発活動を推進

2025年実績

- 地域のNGOとの共同生物調査により植物134種、動物553種(鳥類152種、昆虫・クモ類328種など)を確認
- 2016年の設立以来、累計7万人以上がTMTの環境教育プログラムに参加



タイ政府からTMTへOECM認定授与



カンボジアシマリス (学名:タミオプ・ロドルフィイ)

【事例】 自然と共生する工場づくり③

トヨタ自動車 明知工場(日本)

- 工場敷地内にビオトープを設け、水辺や樹林環境などを利用する在来生物を増やす取り組みや侵略的な外来種の防除活動を実施

2025年実績

- 専門家の指導の下、指標種(トンボ類やコゲラ、シジウカラなど)の調査を開始
- 敷地外構への植樹(1年を通して花や実を楽しめるシャリンバイ、ヤマブキなど6種約1,000本)を実施



アオモンイトトンボ



植樹の様子

– Toyota ESD Project –

「次世代人材への環境教育」⇒「未来へつなぐ」活動

2025年目標

- 未来を担うEco人材育成に向けたグローバルな統一施策を実施
- 「自然と共生する工場」と連携し、ビオトープなどを活用した環境学習の機会を提供
- 次世代向け自然共生教育ツールを効果的に活用し、工場・トヨタの森など社内外施設において、Eco人材育成を進める

2025年度実績

- 環境教育プログラムを世界各地で実施
- トヨタ自動車の例
 - 環境学習会の実施
 - 自然と共生する工場：64回
 - トヨタの森：217回

次世代向け環境教育のグローバル推進

- 環境教育を通じて地域社会との良好な関係を構築することは、中長期的な視野において、トヨタの事業に好影響
- 世界各地域でToyota ESD Projectを推進し、地域の皆様と従業員が共に学び活動する環境学習会やイベントを多数開催

【事例】 未来へつなぐ活動

トヨタ自動車 元町工場(日本)

- 2024年度より地域の小学校と連携し、従業員による環境教育活動を推進
 - 生き物観察やビオトープ見学を通じて、地域の生物多様性や生き物を大事に思う気持ちを育む取り組みを実施
- 活動開始以来の児童参加実績
- 2024年度：531人
 - 2025年度：407人



ビオトープの紹介



生き物の観察



生き物の観察・スケッチ

水環境

ありたい姿

- 地域ごとに異なる環境の下、グローバルで水環境インパクトを最小化
- 水資源の有効利用を通じ、社会全体の豊かさにつながる地域でいちばんの工場を目指す

取り組み事項

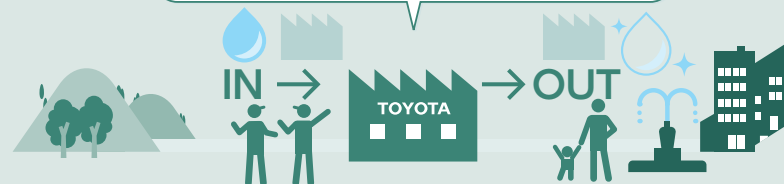
トヨタ水環境方針

- 社会全体の豊かさにつながる地域でいちばんの工場を目指す
- 水使用量の徹底的な削減 (IN) と、使った水をきれいにしして還す (OUT) の両面から評価し、水環境インパクト最小化を目指す

トヨタ水環境方針

トヨタは水の持続可能性への配慮に努め、将来にわたって健全な水環境を共有できる豊かな社会を目指します

社会全体の豊かさにつながる **地域でいちばんの工場**



水使用量の徹底的な削減

各工場での水の取水量を最小化し、さらに雨水を活用することで地域の水資源への影響を最小化

徹底的にきれいにしして還す

きれいな水を地域に還すことで、環境にプラスのインパクトを与える

水環境インパクト最小化チャレンジ

各国地域事情に応じた水使用量の最小化と排水の管理

- 水量 (IN) : 水使用量を削減する活動
- 水質 (OUT) : 排水の徹底的な管理、使った水をきれいにしして還す活動

水使用量削減事例

[事例] 排水リサイクル徹底による水使用量の削減

Toyota Motor Thailand Co., Ltd. (タイ)

PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia (インドネシア)

- 徹底的に水を再利用することで取水量を削減
- 砂・活性炭などのフィルターとRO膜を組み合わせた排水リサイクルシステムを構築
- リサイクルした水を工程や非生産部門で再利用することで敷地外への排水ゼロを実現

2025年水使用量削減実績

- Toyota Motor Thailand Co., Ltd. : 183,149m³
- PT. Toyota Motor Manufacturing Indonesia : 2,250m³



活動チームのメンバー(タイ)



活動チームのメンバー(インドネシア)



排水リサイクルシステム

2026年6月更新

バリューチェーン連携

GRI 101-2:5, 308-1:2, 414-1:2

57 サプライヤーとの取り組み

59 販売店・販売代理店との取り組み

60 ステークホルダーエンゲージメント

サプライヤーとの取り組み

ありたい姿

- サプライヤーとの相互信頼・相互繁栄の考え方に基づき、サプライヤーと共にライフサイクル全体の環境負荷低減を推進することで、持続可能な社会に貢献

取り組み事項

TOYOTAグリーン調達*1 ガイドライン*2

TOYOTAグリーン調達ガイドラインの展開

- トヨタ自動車は、新規サプライヤーを含めたすべての一次サプライヤーに『TOYOTAグリーン調達ガイドライン』に基づく基本的な取り組みを依頼、また一次サプライヤーから二次以降のサプライヤーへの展開・啓発による浸透促進を依頼
- 第8次トヨタ環境取組プランをもとにカーボンニュートラル(CN)、サーキュラーエコノミー(CE)、ネイチャーポジティブ(NP)、環境マネジメントにおけるサプライヤーとの取り組みを依頼

*1 製品を製造するための部品、原材料、設備、その他のサービスの提供において、環境負荷の少ないものを優先的に調達すること

*2 2026年1月刷新

- 海外のグリーン調達方針
- 各地域の調達拠点でも、地域の事情に即したガイドラインを展開し、継続的な取り組みを依頼

[事例] 米国のグリーン調達方針

Toyota Motor North America, Inc. (米国)

- 2021年4月に『Green Supplier Requirements』としてガイドラインを刷新、基本契約で要求事項(温室効果ガス(GHG)の削減など)の遵守を規定するなどマネジメントを強化

[TOYOTAグリーン調達ガイドライン](#)

持続可能な天然ゴム調達

- 天然ゴムサプライチェーンにおける森林破壊と生態系転換の撲滅を推進
- 生物多様性を維持する上で、森林やその他の自然生態系の保護は不可欠と考え、自動車に使われる天然ゴムを対象とした『持続可能な天然ゴム調達方針』を策定

持続可能な天然ゴム調達方針の考え方

- トヨタ自動車加盟している持続可能な天然ゴムのためのグローバルプラットフォーム(GPSNR*3)総会において2020年9月決議で採択された方針・枠組みに一致
- 国連のビジネスと人権に関する指導原則や国際労働機関(ILO)の基本条約に示された指針やガイドラインを尊重

2025年実績

- 本方針の実施状況に関して、GPSNRから要請された質問事項に対し、サプライヤーと連携して情報を収集し、回答

*3 Global Platform for Sustainable Natural Rubber

[持続可能な天然ゴム調達方針](#)

ガイドラインの遵守

- 法令の不遵守など、ガイドラインに反する事象が発覚した後に、サプライヤーに改善が見られない場合、取引関係の見直しもあり得ることに言及
- 上記内容を『仕入先サステナビリティガイドライン』(2021年改訂)へ記載して一次サプライヤーへ展開済み

[仕入先サステナビリティガイドライン](#)

モニタリング

自主点検シート

- 各社の環境取り組みの状況を、自主点検シートを用いて確認し、結果を共有
2025年度実績
 - 日本の主要な 242 社から回答を得て、スコアリング結果をフィードバック

サプライチェーンプログラム

- サプライヤーとの環境取り組みを継続的に推進するため、サプライヤーの気候変動や水セキュリティに関するリスク・機会や取り組み状況を把握
- 説明会を毎年開催し、社会動向やトヨタの取り組み方針の共有、回答結果のフィードバックを通じて、環境に関するコミュニケーションの機会を創出
2025年実績
 - トヨタ自動車の調達金額の約 81% を占めるサプライヤーが回答
 - うち約 73% のサプライヤーが GHG 原単位 (売上高当たり) を前年より削減
- 社会と共に持続的に発展するために、連結子会社と環境マネジメントシステムを構築し、リスク管理やコンプライアンスの徹底、環境パフォーマンスの最大化をグローバルで推進
- 常にマネジメントの仕組みを改善し、気候変動の深刻化といった環境課題の変化に迅速に対応

環境対応を意識したサプライチェーン構築の結果(2025年)

		気候変動	水セキュリティ
回答社数		164	164
回答率 (%)		68	68
「実施」と回答した割合 (%)	ガバナンス (監視体制、企業方針)	66	64
	リスクの特定	67	51
	事業戦略への織り込み	77	45
	定量目標の設定	95	54

GHG 排出量削減に向けた取り組み

- 2050年カーボンニュートラルを共通のゴールとして共有し、各サプライヤーに GHG 排出量の削減目安を提示しながら、具体的な GHG 削減策の検討を実施
2025年実績
 - 各国・各地域の主要サプライヤーと GHG 削減に向けた活動を推進
 - 対象国・地域：調達機能のある 7 地域 (日本、北米、欧州、中国、アジア、南米、南アフリカ)

リスク管理

世界の化学物質規制への確実な対応


- 日本の化審法*1、欧州連合 (EU) の ELV 指令*2、REACH 規則*3、各国・各地域における化学物質に関する法令・規制を遵守
- 化学物質の情報伝達に関わるすべての関係者と連携して仕組みを改善し、運営管理を実施
- 産業連携、地域の文化・産業構造に応じた規定類のグローバル展開・徹底を継続実施
2025年度実績
 - 最新の各国法規を反映した規制対象物質のグローバル自動車業界標準物質リスト GADSL に基づいた規定の改正 (法規要件などを鑑みた物質ごとの含有率目標を設定)
 - 適合車両を着実に投入するとともに、欧州のデータ登録規制 (WFD*4) に対し、欧州事業体と連携し対応を着実に継続推進
 - 化学物質管理の徹底に向けたサプライヤー啓発活動、海外事業体との連携活動を継続実施

* 1 化学物質の審査及び製造等の規制に関する法律：人の健康を損なう恐れ、または動植物の生息・生育に支障を及ぼす恐れがある化学物質による環境の汚染を防止することを目的とする法律
 * 2 Directive on End-of-Life Vehicles：使用済み自動車環境に与える負荷を低減するための指令
 * 3 Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals：人の健康や環境の保護のために化学物質を管理する規則
 * 4 Waste Framework Directive：欧州における廃棄物枠組み指令


調達時の環境デューデリジェンス

- 責任ある鉱物調達への対応方針
 - OECD*5 のガイダンス*6 に基づいて責任ある鉱物調達への対応方針を定め、調達においては人権・環境社会問題を引き起こす原因となり得る原材料の使用による地域社会への影響を考慮
- デューデリジェンス推進方針
 - サプライヤーと共にサプライチェーン上のリスクの特定と評価を実施し、懸念すべきリスクが特定された場合、リスク低減につながる適切な措置を講じる


* 5 Organization for Economic Co-operation and Development
 * 6 OECD 紛争地域および高リスク地域からの鉱物の責任あるサプライチェーンのためのデューデリジェンスガイダンス

 [仕入先サステナビリティガイドライン](#)

 [責任ある鉱物調達への対応方針](#)

 [P.95 責任ある材料調達](#)

サプライヤーホットライン

 [P.93 サプライヤーホットライン](#)

啓発活動(日本)

調達部門担当者への研修

- 調達部門の新入社員に対し、環境を含むサステナビリティに関する集合研修を実施
- サプライヤーと直接コミュニケーションを行う担当者に対し、カーボンニュートラル(CN)に関わる勉強会を定期的を実施

サプライヤーとの相互研鑽

- 環境に関するさまざまな相互研鑽の実践機会を設定

協豊会*による取り組み

- 2019年に環境をテーマにした研究部会を設置
- 2025年度は、4つのテーマグループ(環境マネジメント、サーキュラーエコノミー、再生可能エネルギー、カーボンフットプリント)に分かれ、自主的な研鑽活動を1年間実施
- 成果は年度末の成果報告会で発表し、協豊会のウェブサイトで会員と共有

* トヨタ自動車に自動車部品や車体を納入する200社以上のサプライヤーで構成された任意団体

CNに関する情報発信

- GHG削減目標の達成に向け、具体的な排出量の算出方法や算出ツールを展開
- 省エネルギー・再生可能エネルギー・資源循環達成のための勉強会の実施
- 排出量の削減対策を提案する企業と排出量削減対応で困っているサプライヤーとのマッチングに向けたウェビナーおよび展示会を開催
- サプライヤーごとのGHG排出量削減目標(Scope1,2,3)算出
- GHG排出量削減アイテムの採否ガイドラインをサプライヤーと共有
- 目標達成に向け、優先的に部品製造時の再生可能エネルギー電力とグリーンアルミの100%採用を目指す。本取り組みは一次サプライヤーから二次以降のサプライヤーへ参画を促し、サプライチェーン全体へ展開

P.94 啓発・教育活動

環境取り組みに対する表彰

- 2017年に環境推進賞を設け、優れた環境取り組みを推進するサプライヤーを表彰しており、毎年継続して実施

販売店・販売代理店との取り組み

ありがたい姿

- 販売店・販売代理店と連携して環境負荷低減に取り組み、地域から信頼される町いちばんのお店として地域・お客様に貢献

取り組み事項

「販売・サービス分野の環境取り組みにおけるグローバル方針」の展開

- 店舗経営における環境負荷低減の戦略として2016年から継続推進

対象国・地域

- 日本・北米・欧州・アジア・南米・オセアニア・アフリカの主な72の国と地域に所在する販売店(約1万5,000店舗。販売台数で94%をカバー)

取り組み内容

- 取り組み体制の構築
- 環境リスク最小化
- 環境パフォーマンス向上
- お客様・社会と共に環境を良くする取り組み

CO₂排出量削減に向けた取り組み

2025年目標

- 新改築の販売店：CO₂排出量削減アイテム導入率100%

2025年度実績

- 71の国と地域で目標を達成

国内販売店との取り組み

- 全店舗排出量把握
 - 2024年度より、GHG 排出量データ収集対象を全国販売店に拡大、排出量の把握開始
- 削減活動のサポート強化
 - 2026年度より、各販売店は太陽光パネル設置や排出量削減アイテムの導入計画を策定し、取り組みを推進
 - 電気自動車(BEV)・プラグインハイブリッド車(PHEV)の普及とオーナーの利便性向上を目指し、販売店への急速充電器の設置を継続支援

ステークホルダーエンゲージメント

ありがたい姿

- 政府、行政機構、規制当局、政党、NGO、地域コミュニティ、お客様、販売店、サプライヤー、そして従業員と町いちばんの存在を目指し良好な関係を構築
- 加入団体やさまざまなイニシアチブの活動への参加を通じて、専門性を生かし公共政策などにも関与・貢献

取り組み事項

気候変動に関する取り組み

- 自社だけでなく、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実施
- 具体的には、カーボンニュートラル(CN)の実現、再生可能エネルギーの普及・安定供給など、気候変動政策に関するエンゲージメント活動や提言を実施

[事例]


- 米国：

サプライヤーとは、『Green Supplier Requirements』の下で排出量削減目標をお願いしながら、共に活動を推進。

販売店とは、『Dealer Environmental Excellence Program(D.E.E.P.)』の下で技術支援や優れた活動を行った販売店の表彰を実施
- 欧州：

毎年「サステナビリティフォーラム」を主催し、NGO、学術機関、産業界など幅広いステークホルダーを招待し、CNなどのサステナビリティ課題について意見交換を実施
- 日本：

モータースポーツの厳しい環境で、志を共にするビジネスパートナーと連携し、持続可能な低炭素燃料や水素を活用する技術開発を推進

 [気候変動政策に関する渉外活動の開示](#)



サプライヤーとの取り組み

- 米国：

Suppliers Partnership for the Environment*1に参画し、サプライヤーと政府・NGOなどのステークホルダーが一体となった環境取り組みを推進
- 欧州：

CSR Europe*2が設立した自動車業界のパートナーシップ活動Drive Sustainabilityに参画し、サプライチェーンにおけるサステナビリティの重要課題への取り組みを推進

*1 自動車メーカーとサプライヤーのサステナビリティを推進するための、米国の官民パートナーシップ活動
*2 企業のサステナビリティ推進を目的に、欧州のビジネスネットワークを運営する団体

-  [Suppliers Partnership for the Environment](#)
-  [Drive Sustainability](#)

2026年6月更新

指標と目標

TCFD 指標と目標

- 61 温室効果ガス
- 63 エネルギー
- 64 水
- 65 サーキュラーエコノミー
- 65 VOC、NOx・SOx
- 66 参照した係数
- 67 中長期目標の体系
- 69 第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)レビュー
- 72 第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標)

温室効果ガス

A 温室効果ガス (GHG) 排出量 Scope1 (直接排出), Scope2 (エネルギー 起源間接排出), Scope3 (その他間接排出)

	(kt*1-CO2e)*2		
	2023年	2024年	2025年
Scope1,2,3 合計	600,261*3	589,573*3	513,981

* 1 kt : k (キロ)は10の3乗倍、t (トン)はメートル法によるトン (tonne, 1t = 1,000kg)
 * 2 2024年からGHGベースで算定。2023年は一部エネルギー起源CO2ベースで算定
 * 3 連結子会社以外のトヨタ自動車ブランドおよび連結ブランド含む

P.61 指標と目標 [B]

P.62 指標と目標 [C]

P.66 指標と目標 (参照した係数)

B GHG 排出量、GHG 排出原単位 Scope1 (直接排出), Scope2 (エネルギー 起源間接排出)

GRI 305-1, 305-2, 305-4 第三者保証 2025年データ

	(kt-CO2e)		
	2023年	2024年	2025年
Scope1	2,627	2,518	2,466◆
Scope2	ロケーション基準	4,083	4,127
	マーケット基準	2,868	2,533

	(t-CO2e/台)		
	2023年	2024年	2025年
生産台数当たり (マーケット基準)	0.6	0.6	0.5

〈対象範囲〉
 ・トヨタ自動車および連結子会社

〈算定方法〉
 ・GHG プロトコルに基づき算定
 ・直接測定はなく、算定方法は「活動量×排出係数」を用いており、主な活動量は燃料消費量、電力消費量
 ・トヨタの経営実態を反映する経営支配力アプローチで算定
 ・測定アプローチは目標と一致
 ・算定に、除去・購入・販売・譲渡されたカーボンクレジットまたはGHG 排出枠を含めず
 ・2023年および2024年データ(比較情報)は、「Sustainability Data Book 2025」で報告している「CO2排出量、CO2排出原単位」および「エネルギー起源CO2以外の温室効果ガス(GHG)排出量」のデータを組み替えて表示

P.66 指標と目標 (参照した係数)

〈第三者保証〉
 ◆：第三者保証取得値

方針・環境マネジメント	カーボンニュートラル(CN)	サーキュラーエコノミー(CE)	ネイチャーポジティブ(NP)	バリューチェーン連携	指標と目標	第三者保証
-------------	----------------	-----------------	----------------	------------	-------	-------

温室効果ガス | エネルギー | 水 | サーキュラーエコノミー | VOC、NOx・SOx | 参照した係数 | 中長期目標の体系 | 第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)レビュー | 第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標) |

C GHG 排出量 Scope 3 (その他間接排出)

GRI 305-3 第三者保証 2025年データ

	2023年	2024年	2025年	主な算定対象	主な活動量
1 購入した製品・サービス	129,878*4	126,325*4	115,461	新車、試作車、交換部品の製造 副資材の製造	車両重量、材料重量、生産台数、販売台数、試作車台数 購入金額
2 資本財	6,092	4,316	6,250	導入した設備の製造・輸送・設置・建設	設備投資金額
3 Scope 1, 2に含まれない燃料 およびエネルギー関連活動*1	998	1,044	936	消費エネルギーの採掘、精製、輸送、および消費電力の 送電ロス	エネルギー消費量
4 輸送、配送(上流)*1	4,566*4	5,296*4	4,709	完成車・生産部品・交換部品の輸送	燃料消費量、輸送重量、輸送距離
5 事業から出る廃棄物	101	109	112	生産拠点において発生する廃棄物の廃棄処理	廃棄物量
6 出張*1,*2	87	108	324	従業員の出張	出張実績
7 雇用者の通勤*1,*2	587	57	60	従業員の通勤	通勤費
8 リース資産(上流)*3	-	-	-	-	-
9 輸送、配送(下流)*1	96*4	200*4	186	完成車、交換部品の輸送	燃料消費量、輸送重量、輸送距離
10 販売した製品の加工	11*4	12*4	11	販売したトラック・バスの架装	販売台数、車両重量
11 販売した製品の使用	436,274*4	432,163*4	368,263◆	当年に販売した新車の走行	販売台数、燃費、生涯走行距離
12 販売した製品の廃棄	12,143*4	12,090*4	9,811	当年に販売した新車の廃棄	車両重量、材料重量、販売台数
13 リース資産(下流)*1,*2	22	145	154	他社に貸している資産	リースの台数、延床面積
14 フランチャイズ*1,*2	3,853	2,640	2,235	ディストリビューター・販売店の活動	エネルギー消費量
15 投資	120*5	16*5	946	投資先の排出量	保有銘柄の株式保有割合
合計	594,829*4	584,522*4	509,458◆		

(kt-CO₂e)

〈対象範囲〉
・トヨタ自動車および連結子会社

〈算定方法〉
・GHG プロトコルに基づき算定
・主な算定方法は「活動量×排出係数」を用いており、主な算定対象・活動量・排出係数について表に示す
・排出量算定に対し、1次データは使用していない
・トヨタの経営実態を反映する経営支配力アプローチで算定
・測定アプローチは目標と一致
・算定に、除去・購入・販売・譲渡されたカーボンクレジットまたは温室効果ガス排出枠を含めず

 [P.66 指標と目標 \(参照した係数\)](#)

* 1 2024年からGHGベースで算定。2023年はエネルギー起源CO₂ベースで算定
* 2 一部をScope3 カテゴリー11で計上
* 3 Scope1,2で計上
* 4 2023年、2024年は連結子会社以外のトヨタ自動車ブランドおよび連結ブランド含めて算定、2025年ではこれらを除外
* 5 2023年、2024年はトヨタ自動車株式会社みなし保有株式分を算定。2025年では持分法適用会社を含む投資先を対象とした算定へ変更

〈第三者保証〉
◆：第三者保証取得値

D CO₂ 排出量 Scope 1 (直接排出)・Scope 3 (その他間接排出) バイオ燃料由来

	2025年
Scope 1	7
Scope 2	-
Scope 3	8,573

(kt-CO₂)

〈Scope 1 対象範囲〉
・トヨタ自動車および連結子会社

〈Scope 3 対象範囲〉
・燃費規制上のバスカテゴリーを除く
トヨタ自動車および連結子会社ブランド

・Scope 3 カテゴリー 11

〈算定方法〉
・直接測定はなく、算定方法は「活動量×排出係数」を用いて算定
・主な活動量は燃料消費量
・トヨタの経営実態を反映する経営支配力アプローチで算定

 [P.66 指標と目標 \(参照した係数\)](#)

方針・環境マネジメント

カーボンニュートラル(CN)

サーキュラーエコノミー(CE)

ネイチャーポジティブ(NP)

バリューチェーン連携

指標と目標

第三者保証

温室効果ガス

エネルギー

水

サーキュラーエコノミー

VOC、NOx・SOx

参照した係数

中長期目標の体系

第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)レビュー

第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標)

E 新車平均CO₂排出量

SASB TR-AU-410a.1 GRI 302-5、305-5

(g-CO₂/km)

【国・地域別】	2023年	2024年	2025年
米国	142.8	133.3	121.9
カナダ	120.4	115.9	117.0
ブラジル	98.5	98.7	102.4
欧州	107.1	103.0	95.4
日本	114.0	115.1	115.0
中国	128.7	123.5	119.6
台湾	140.1	134.7	133.3
インド	126.0	120.6	117.3
タイ	148.0	141.5	134.9
インドネシア	142.9	143.4	144.8
サウジアラビア	141.8	140.2	150.3
豪州	164.4	158.0	152.8
南アフリカ	184.9	171.8	170.8

〈対象範囲〉

- ・トヨタ自動車ブランド
- ・各国・各地域の燃費/CO₂/GHG規制テストモードでのTtW (Tank to Wheel: 走行時に排出するCO₂)値(タイ、インドネシア、南アフリカはNEDC)
- ・各国・各地域の燃費/CO₂/GHG規制上の貨物区分、およびトラック・バスは除く

F 電動車販売台数

SASB TR-AU-410a.2 第三者保証 2025年データ

(千台)

【種別】	2023年	2024年	2025年
ハイブリッド車(HEV)	3,594	4,441	4,620
プラグインハイブリッド車(PHEV)	141	161	175
電気自動車(BEV)	117	145	243
燃料電池自動車(FCEV)	4	1	1
合計	3,855	4,748	5,040◆

(%)

	2023年	2024年	2025年
電動車販売台数比率	37	46	48

〈対象範囲〉

- ・トヨタ自動車ブランド

〈第三者保証〉

- ◆: 第三者保証取得値

エネルギー

G エネルギー消費量、エネルギー原単位

GRI 302-1、302-3、302-4 第三者保証 2025年データ

(GWh*1)

【地域別】	2023年	2024年	2025年
トヨタ自動車	3,350	3,273	3,173
日本(トヨタ自動車以外)	6,333	6,394	6,539
北米	4,451	4,506	4,609
欧州	985	939	978
アジア	2,771	2,703	2,763
その他(南米、オセアニア、アフリカ、中近東)	2,631	2,469	2,453
合計	20,519	20,284	20,516◆

(GWh*1)

【種別】	2023年	2024年	2025年	
化石燃料	電力	6,210	5,624	4,486
	天然ガス	7,536	7,329	7,191
	コークス	67	64	68
	重油	2,426	2,283	2,206
	軽油	602	640	617
	灯油	52	48	48
	温水	20	22	21
	その他	643	611	600
合計	17,555	16,621	15,237	
再生可能エネルギー	電力	2,964	3,663	5,243
	その他	0	0	36
	合計	2,964	3,663	5,279
合計	20,519	20,284	20,516◆	

(MWh*2/台)

	2023年	2024年	2025年
生産台数当たり	2.3	2.3	2.3

〈対象範囲〉

- ・トヨタ自動車および連結子会社

〈算定方法〉

- ・最終エネルギー消費量で算定

〈第三者保証〉

- ◆: 第三者保証取得値

 P.66 指標と目標(参照した係数)

- * 1 GWh: G(ギガ)は10の9乗倍、Wh(ワットアワー)はエネルギー量の単位
- * 2 MWh: M(メガ)は10の6乗倍、Wh(ワットアワー)はエネルギー量の単位

水

GRI 101-6

H 取水量

GRI 303-3 第三者保証 2025年データ

(Mm³*1)

【地域別】	2023年	2024年	2025年
トヨタ自動車	6	6	6
日本(トヨタ自動車以外)	13	14	15
北米	7	7	7
欧州	1	1	1
アジア	6	6	6
その他(南米、オセアニア、アフリカ、中近東)	2	1	1
合計	35	36	36◆

(Mm³*1)

【水源別】	2023年	2024年	2025年
地表水	0.3	0.4	0.3
地下水	7	7	8
海水	0	0	0
生産随伴水	0	0	0
第三者の水	27	28	28
合計	35	36	36◆

(m³/台)

	2023年	2024年	2025年
生産台数当たり	3.9	4.1	4.0

〈対象範囲〉
・トヨタ自動車および連結子会社の生産プロセス

〈第三者保証〉
◆：第三者保証取得値

* 1 Mm³：M(メガ)は10の6乗倍、m³(立方メートル)は体積の単位

I 排水量

GRI 303-4

(Mm³)

【排水先別】	2023年	2024年	2025年
地表水	19	19	18
地下水	0	0	0
海水	2	3	3
第三者の水	11	11	11
合計	33	33	32

〈排水の水質管理〉
・各国の規制で定められた指標*2については各工場にて各国規制の基準値よりも厳しい自主管理基準値を設定し、厳格な管理を実施

〈対象範囲〉
・トヨタ自動車および連結子会社の生産プロセス

* 2 BOD(生物化学的酸素要求量)、COD(化学的酸素要求量)、窒素、リン、pH など

J 水消費量

GRI 303-5

(Mm³)

	2023年	2024年	2025年
水消費量	2	3	3

〈対象範囲〉
・トヨタ自動車および連結子会社の生産プロセス

〈算定方法〉
・GRI303に従い下記の式で算出
水消費量=取水量-排水量

K 排水リサイクル量

(Mm³)

	2023年	2024年	2025年
排水リサイクル量	1	2	2

〈対象範囲〉
・トヨタ自動車および連結子会社の生産プロセス

サーキュラーエコノミー

L 原材料の使用量およびリサイクル材使用率 GRI 301-1、301-2、306-4

【原材料の使用量】	2023年	2024年	2025年
全材料	16,055	16,745	17,320
鉄	9,736	10,139	10,458
アルミニウム	1,665	1,758	1,825
その他	4,653	4,848	5,038

(kt)

【リサイクル材使用率】	2023年	2024年	2025年
使用原材料におけるリサイクル材使用率	21	21	19*<!--1</b-->

(%)

〈対象範囲〉
・トヨタ自動車ブランド

〈算定方法〉
・代表型式で算出した原材料の使用量およびリサイクル材使用率をもとにグローバルの車両生産分を推計

* 1 算定条件を日本自動車工業会(JAMA)ガイドラインに基づき変更

M 廃棄物量 SASB TR-AU-440b.1 GRI 306-3 第三者保証 2025年データ

【地域別】	2023年	2024年	2025年
トヨタ自動車	29	23	26
日本(トヨタ自動車以外)	107	103	103
北米	48	65	70
欧州	11	10	10
アジア	35	38	41
その他(南米、オセアニア、アフリカ、中近東)	10	10	9
合計	239	249	260◆

(kt)

【処分作業別】	2023年	2024年	2025年
逆有償リサイクル*2	171	180	187
焼却廃棄物	46	47	51
埋立廃棄物	22	22	22
合計	239	249	260◆

(kt)

【種類別】	2023年	2024年	2025年
無害廃棄物	207	212	224
有害廃棄物	33	37	36
合計	239	249	260◆

(kt)

(kg/台)

〈対象範囲〉
・トヨタ自動車および連結子会社の生産プロセス

〈第三者保証〉
◆：第三者保証取得値

* 2 費用を支払ってリサイクルするもの。有価物は除く

VOC*3、NOx*4・SOx*5 GRI 101-6

N VOC排出量 GRI 305-7

	2023年	2024年	2025年
VOC	24	24	24

(kt)

〈対象範囲〉
・トヨタ自動車および連結子会社の生産プロセス

* 3 揮発性有機化合物

O NOx・SOx排出量 GRI 305-7

	2023年	2024年	2025年
NOx	3	2	2
SOx	1	1	1

(kt)

〈対象範囲〉
・トヨタ自動車および連結子会社

〈算定方法〉
・NOx排出量 = Σ(燃料使用量 × 燃料ごとの排出係数)
・SOx排出量 = Σ(燃料使用量 × 密度 × 硫黄含有率)

* 4 窒素酸化物

* 5 硫黄酸化物

 [P.66 指標と目標\(参照した係数\)](#)

参照した係数(2025年度算定用)

GHG排出量、GHG排出原単位

B Scope1 (直接排出), Scope2 (エネルギー起源間接排出)

C Scope3 (その他間接排出)

CO₂排出量

D Scope1 (直接排出)・Scope3 (その他間接排出) バイオ燃料由来

出典/データベース名	Scope1	Scope2	Scope3																
			カテゴリー																
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
環境省・経済産業省「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」	●		●								●			●					
資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数(2018年度改訂)の解説」	●		●		●								●	●					●
2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories Volume 2 Energy	●		●		●						●		●	●	●				●
財団法人 日本自動車研究所 総合効率検討作業部会「総合効率とGHGの分析報告書」平成23年3月	●	●			●								●		●				
経済産業省資源エネルギー庁「ガソリンGHG排出量改定案等について」令和2年6月	●	●			●								●		●				
S&P Global Fundamentals Refining and Marketing Annual Strategic Workbook - 2025	●	●			●								●		●				
日本：環境省「電気事業者別排出係数(特定排出者の温室効果ガス排出量算定用) 令和8年提出用」の基礎排出係数		●																	
日本以外：電気事業者別の排出係数		●																	
IEA「Emissions Factors 2025」		●	●		●						●		●	●	●			●	●
IEA「Life Cycle Upstream Emission Factors 2025」			●		●	●					●		●	●	●			●	●
LCIデータベース IDEA Ver.3.2.0 (2022/04/15) 国立研究開発法人 産業技術総合研究所 安全科学研究部門 IDEAラボ	●		●		●	●			●		●		●	●	●				●
環境省「サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース」			●	●	●	●		●			●		●	●				●	
日本自動車工業会(JAMA)「自動車製品のカーボンフットプリントガイドライン」2024年版			●											●				●	
経済産業省・国土交通省「物流分野のCO ₂ 排出量に関する算定方法ガイドライン」						●							●						
環境省「廃棄物処理技術情報」								●											
国土交通省 自動車燃費一覧																		●	

G エネルギー消費量、エネルギー原単位








- 【電力以外】
- ・資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数(2018年度改訂)の解説」

O NOx・SOx排出量

- ・環境省「環境活動評価プログラム」

中長期目標の体系

- トヨタは企業ミッションである人類と地球の共生、「幸せの量産」を実現するために、環境分野のビジョン・目標を体系的に策定
- カーボンニュートラル(CN)、サーキュラーエコノミー(CE)、ネイチャーポジティブ(NP)の3分野を柱として、長期ビジョンであるトヨタ環境チャレンジ2050、中期目標としては、第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標)などを社内外に共有し、連携して取り組みを推進

	カーボンニュートラル(CN)				サーキュラーエコノミー(CE)	ネイチャーポジティブ(NP)	
	 Challenge CO₂ 0 ライフサイクルCO ₂ ゼロチャレンジ	 Challenge CO₂ 0 新車CO ₂ ゼロチャレンジ	事業活動全体	 Challenge CO₂ 0 工場CO ₂ ゼロチャレンジ	 Challenge サークュラーエコノミーチャレンジ	 Challenge 人と自然が共生する未来づくりへのチャレンジ	 Challenge 水環境インパクト最小化チャレンジ
長期 2050年	トヨタ環境チャレンジ2050						
	2050年ライフサイクルにおけるGHG排出量をカーボンニュートラル	2050年新車の走行における平均GHG排出量をカーボンニュートラル	2050年事業活動におけるGHG排出量をカーボンニュートラル	2050年工場の生産におけるCO ₂ 排出量をゼロ	より少ない資源でつくる・より長く使う・廃棄物を出さないことを目指す	自然保全活動の輪を地域・世界とつなぎ、そして未来へつなぐ	各国地域事情に応じた水使用量の最小化と排水の管理
中期 2030年～		2035年新車の走行における平均GHG排出量を50%以上削減(2019年比)	2035年事業活動におけるGHG排出量を68%削減(2019年比) 	2035年工場の生産におけるGHG排出量をカーボンニュートラル			
	第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標)						

 P.72 第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標)

方針・環境マネジメント

カーボンニュートラル(CN)

サーキュラーエコノミー(CE)

ネイチャーポジティブ(NP)

バリューチェーン連携

指標と目標

第三者保証

| 温室効果ガス | エネルギー | 水 | サーキュラーエコノミー | VOC、NOx・SOx | 参照した係数 | 中長期目標の体系 | 第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)レビュー | 第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標) |

長期目標と中期目標の参考情報

Scope1,2,3と環境チャレンジの関係

(●:すべての範囲 ○:一部範囲)

		Challenge CO ₂ 0 ライフサイクルCO ₂ ゼロチャレンジ	Challenge CO ₂ 0 新車CO ₂ ゼロチャレンジ	事業活動全体	Challenge CO ₂ 0 工場CO ₂ ゼロチャレンジ
Scope	1,2	●	—	●	○
	3	●	○	—	—
備考			Scope3 カテゴリー 11 のみ対象		生産プロセスのみ対象

Scope1,2,3目標の対象範囲(カテゴリーすべて)

		対象範囲	トヨタ自動車	連結子会社
中期	2030年ライフサイクルにおけるGHG排出量を30%削減(2019年比)	Scope1,2	●	●
		Scope3	●	●
長期	2050年ライフサイクルにおけるGHG排出量をカーボンニュートラル(CN)	Scope1,2	●	●
		Scope3	●	○

Scope3目標の対象範囲

カテゴリー 11 (走行)

		トヨタ自動車ブランドの完成車	連結子会社ブランドの完成車
中期	2030年新車の走行における平均GHG排出量を削減(2019年比)【SBTi】	●	●
	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車・小型商用車: 33.3%削減 中型貨物車・大型貨物車: 11.6%削減 		
	2035年新車の走行における平均GHG排出量を50%以上削減	●	—
長期	2050年新車の走行における平均GHG排出量をCN	●	—

Scope1,2目標の対象範囲

		トヨタ自動車		連結子会社		連結子会社以外の トヨタ自動車ブランドの 生産プロセス
		生産 プロセス	非生産 プロセス	生産 プロセス	非生産 プロセス	
中期	2035年事業活動におけるGHG排出量を68%削減(2019年比)【SBTi】	●	●	●	●	○
	2035年工場の生産におけるGHG排出量をCN	●	—	●	—	○
長期	2050年事業活動におけるGHG排出量をCN	●	●	●	●	○
	2050年工場の生産におけるCO ₂ 排出量をゼロ	●	—	●	—	○

第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)レビュー

GRI 305-6, 413-1

トヨタはトヨタ環境チャレンジ2050の実現に向けて、5カ年実行計画である第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)を推進

〔評価凡例〕
 ✓✓：達成
 ✓：課題あり
 -：目標未達

6つのチャレンジ	No.	取り組み項目	具体的な実施項目・目標など	2025年度の進捗結果	評価
新車CO₂ゼロチャレンジ 第三者保証 2025年アワード	1	新車平均CO ₂	<ul style="list-style-type: none"> グローバル新車平均CO₂*1 排出量(TtW*2、g/km)を、2010年比30%以上削減 *1 以下の国・地域でグローバル値を算定 日本・米国・欧州・中国・カナダ・ブラジル・サウジアラビア・インド・オーストラリア・台湾・タイ・インドネシア *2 Tank to Wheel：走行時に排出するCO₂ 	<ul style="list-style-type: none"> 2010年比35%削減◆ 目標を1年前倒しで達成 	✓✓
	2	電動車	<ul style="list-style-type: none"> 累計3,000万台以上を販売 	<ul style="list-style-type: none"> 累計3,681万台◆を販売 目標を1年前倒しで達成 	✓✓
工場CO₂ゼロチャレンジ	3	工場CO ₂	<ul style="list-style-type: none"> 革新技術、日常改善、再生可能エネルギー導入によるCO₂排出量削減 グローバル工場からのCO₂排出量2013年比30%削減 	<ul style="list-style-type: none"> 低CO₂生産技術の開発および導入、環境ショップ軸活動による日常改善事例のグローバルな横展開により、CO₂削減活動を推進 グローバル工場からのCO₂排出量2013年比44%削減 	✓✓
			<ul style="list-style-type: none"> 再生可能エネルギー電力導入率25% 	<ul style="list-style-type: none"> 各国・各地域の特性を考慮して再生可能エネルギーを購入 グローバルの再生可能エネルギー電力導入率51%を達成 欧州・南米全工場での再生可能エネルギー電力導入率100%を継続 	✓✓
			<ul style="list-style-type: none"> 水素利活用技術の開発を積極的に推進 	<ul style="list-style-type: none"> 本社工場・元町工場・田原工場で、水素活用に向けた各種実証運転中 	✓✓
ライフサイクルCO₂ゼロチャレンジ	4	ライフサイクルCO ₂	<ul style="list-style-type: none"> ライフサイクルCO₂排出量2013年比18%以上削減 	<ul style="list-style-type: none"> ライフサイクルCO₂排出量2013年比20%削減 	✓✓
	5	物流	<ul style="list-style-type: none"> 日本 <ul style="list-style-type: none"> 輸送効率の改善によりCO₂排出量2018年比7%削減(年平均1%削減) 日本⇄ほかの地域 <ul style="list-style-type: none"> 外航船でCO₂削減に取り組む(自動車運搬船2隻を液化天然ガス(LNG)船へ切り替え) 	<ul style="list-style-type: none"> 日本 <ul style="list-style-type: none"> 積載率向上、共同輸送、モーダルシフト*3、連結トレーラー利用など輸送効率改善を推進 生産拠点の移転による平均輸送距離の伸長、生産台数の増加による輸送量が増加 輸送効率改善を推進した一方で、物流活動量(輸送距離×輸送量)の増加が影響し、CO₂排出量2018年比5%削減(年平均0.7%削減) *3 自動車による貨物輸送を鉄道や船舶など環境負荷の少ない輸送手段へ転換 日本⇄ほかの地域 <ul style="list-style-type: none"> 2025年度、自動車運搬船3隻をLNG船へ切り替え 	-
	6	サプライヤー	<ul style="list-style-type: none"> 主要サプライヤーを対象にCO₂削減に向けた活動を推進 	<ul style="list-style-type: none"> 各地域で主要サプライヤーとコミュニケーションを行い、地域の事情に応じた活動を推進 	✓✓
	7	販売店	<ul style="list-style-type: none"> 新改築の販売店へのCO₂排出量削減アイテム導入率100% 	<ul style="list-style-type: none"> 新改築の販売店へのCO₂排出量削減アイテム導入を推進 対象：日本・北米・欧州・アジア・南米・オセアニア・アフリカの主な72の国と地域 新築販売店へのCO₂排出量削減アイテム導入率100%達成 一部の改築販売店で未達 	-

〈第三者保証〉
 ◆：第三者保証取得値

方針・環境マネジメント

カーボンニュートラル(CN)

サーキュラーエコノミー(CE)

ネイチャーポジティブ(NP)

バリューチェーン連携

指標と目標

第三者保証

温室効果ガス | エネルギー | 水 | サーキュラーエコノミー | VOC、NOx・SOx | 参照した係数 | 中長期目標の体系 | 第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)レビュー | 第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標) |

〔評価凡例〕
 ✓✓：達成
 ✓：課題あり
 -：目標未達

6つのチャレンジ	No.	取り組み項目	具体的な実施項目・目標など	2025年度の進捗結果	評価
水環境インパクト最小化チャレンジ	8	水量	<ul style="list-style-type: none"> 各国・各地域の水環境を考慮し、水使用量を削減 日常改善など各種取り組み、排水リサイクル、雨水利用を推進 グローバル生産台数当たり使用量 2013年比3%削減(2001年比34%削減) 水環境インパクトの大きいチャレンジ優先工場2拠点で対策完了 	<ul style="list-style-type: none"> 各国・各地域の水環境を考慮した改善アイテムを導入推進し、水使用量の削減を実施 目標達成に向け、日常改善や排水リサイクル、雨水利用などの取り組みを推進 2013年比17%削減 2030年マイルストーンのチャレンジ優先工場4拠点すべてで対策完了 	✓✓
	9	水質	<ul style="list-style-type: none"> 規制よりも厳しい自主基準値での徹底的な排水管理を実施 河川に排水する全拠点で排水インパクトを継続的に評価 	<ul style="list-style-type: none"> 規制よりも厳しい自主基準値での排水管理を継続 河川に排水する全生産拠点で評価を実施 	✓✓
循環型社会・システム構築チャレンジ	10	Toyota Global 100 Dismantlers Project	<ul style="list-style-type: none"> 廃車適正処理のモデル施設を15カ所設置完了 	<ul style="list-style-type: none"> 廃車適正処理のモデル施設を22カ所設置完了 	✓✓
			<ul style="list-style-type: none"> 環境配慮設計*1の継続取り組み <ul style="list-style-type: none"> 廃車適正処理・資源課題対応の観点から容易な解体を可能にする設計構造の織り込みと適切な情報提供 *1 大型電池、燃料電池(FC)、水素タンク 	<ul style="list-style-type: none"> 新型車両への易解体設計の継続織り込みと適正処理マニュアルを通じた適切な情報提供を実施 	✓✓
	11	Toyota Global Car-to-Car Recycle Project	<ul style="list-style-type: none"> 電動車普及を見据え、安全・効率的な電池3R*2の仕組み構築 <ul style="list-style-type: none"> グローバルで最大限の電池回収・無害化を目指す 日本・米国・欧州・中国・アジアの5地域で電池3Rを運用開始 *2 リデュース(Reduce)、リユース(Reuse)／リビルト(Rebuilt)、リサイクル(Recycle) 	<ul style="list-style-type: none"> リユース <ul style="list-style-type: none"> タイ：EVバッテリーを利用した固定式バッテリーエネルギー貯蔵システム(BESS)の開始 リサイクル <ul style="list-style-type: none"> 日本：電池を焙焼せず、希少金属を選別・回収する電池リサイクルの実証中 	✓✓
		<ul style="list-style-type: none"> 各地の実情に応じた再生材(特に樹脂)の活用に向けた技術開発 <ul style="list-style-type: none"> 再生材の使いこなし技術開発(欧州)と再生材の供給量拡大に向けた技術開発(日本)による活用促進 	<ul style="list-style-type: none"> サーキュラーエコノミー対応として再生材活用の拡大に向けた具体的な検討に着手 再生樹脂2030年使用拡大目標へ向けて、2022年12月「プリウス」からはじめ、2025年度には「RAV4」などに再生樹脂の適用を順次拡大(取組状況はP.46を参照) 	✓✓	

方針・環境マネジメント

カーボンニュートラル(CN)

サーキュラーエコノミー(CE)

ネイチャーポジティブ(NP)

バリューチェーン連携

指標と目標

第三者保証

| 温室効果ガス | エネルギー | 水 | サーキュラーエコノミー | VOC、NOx・SOx | 参照した係数 | 中長期目標の体系 | 第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)レビュー | 第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標) |

(評価凡例)
 ✓✓: 達成
 ✓: 課題あり
 -: 目標未達

6つのチャレンジ	No.	取り組み項目	具体的な実施項目・目標など	2025年度の進捗結果	評価
人と自然が共生する未来づくりへのチャレンジ	12	Toyota Green Wave Project	<ul style="list-style-type: none"> 「自然と共生する工場」を日本6工場・海外4工場で実現 関係会社と連携し、地域とつなぐ活動を推進 生物多様性保全に向け地域・企業と連携した自然共生活動に着手 	<ul style="list-style-type: none"> 日本6工場・海外4モデル工場で実現し、取り組みノウハウを他工場にも横展開して継続推進(日本の1工場は地域生物多様性増進法に基づく自然共生サイトに認定され、OECD*3国際データベースに登録) グループ会社(25社)および海外事業体と連携し活動を推進(2021~2025年活動回数:4,528回) *3 Other Effective area-based Conservation Measures: 保護地域以外で生物多様性保全に資する地域 	✓✓
	13	Toyota Today for Tomorrow Project	<ul style="list-style-type: none"> NGOなどと連携し、生物多様性の象徴である絶滅危惧種の保全をグローバルに強化 	<ul style="list-style-type: none"> 2020年度で、国際自然保護連合(IUCN)との絶滅危惧種のアセスメントへの支援契約などとトヨタ環境活動助成プログラムによる支援先の採択を終了 	✓✓
	14	Toyota ESD*1 Project	<ul style="list-style-type: none"> 未来を担うEco人材育成に向けたグローバルな統一施策を実施 <ul style="list-style-type: none"> 「自然と共生する工場」と連携し、ビオトープなどを活用した環境学習の機会提供 次世代向け自然共生教育ツールを効果的に活用し、工場・トヨタの森など社内外施設において、Eco人材育成を進める *1 Education for Sustainable Development: 持続可能な開発のための教育	<ul style="list-style-type: none"> 環境教育プログラムを世界各地で実施 日本の事例 <ul style="list-style-type: none"> 環境学習会の実施: 自然と共生する工場64回、トヨタの森217回 	✓✓
環境マネジメント	15	化学物質	<ul style="list-style-type: none"> 各国・各地域の法規動向を踏まえた管理徹底 	<ul style="list-style-type: none"> 最新法規・規制物質に適合した車両を着実に投入 各地域の事業体およびサプライヤーと共に、化学物質管理体制の評価・改善を継続推進 	✓✓
	16	大気	<ul style="list-style-type: none"> 製品 <ul style="list-style-type: none"> 低排出ガス車の着実な導入とゼロエミッション車(ZEV*2)の導入・拡大によるさらなる改善 生産 <ul style="list-style-type: none"> VOC低減取り組みを継続し、業界トップレベルを維持 *2 ZEV (Zero Emission Vehicle): 電気自動車(BEV)や燃料電池自動車(FCEV)など、走行時にCO ₂ やNOx(窒素酸化物)などを排出しないクルマ	<ul style="list-style-type: none"> 製品 <ul style="list-style-type: none"> 各国・各地域において排気ガス規制強化が進むなか、これに適合した車両を投入 生産 <ul style="list-style-type: none"> バンパー塗装において水性塗料への切り替えを推進 オゾン層破壊物質(ODS)使用の全廃に向けた取り組みを実施、重大な排出はなし 	✓✓
	17	廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> 廃棄物の徹底的削減にグローバルで取り組み、環境性と経済性を両立しつつ資源投入量と廃棄物量の最小化を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> 廃棄物低減生産技術の開発・導入と日常改善活動による廃棄物量の削減を推進 	✓✓
	18	物流梱包	<ul style="list-style-type: none"> 梱包用プラスチック材の削減、プラスチック材のリサイクルに向けた取り組み実施 	<ul style="list-style-type: none"> 梱包仕様の見直しによる梱包用プラスチック材の削減、リサイクル材の積極的な活用を継続推進 	✓✓
	19	リスク管理 GRI 306-3	<ul style="list-style-type: none"> 各国・各地域の環境法令遵守と環境リスクの未然防止活動の徹底強化 	<ul style="list-style-type: none"> 生産分野で環境異常が8件(日本:3件、ほかの地域:5件)、非生産分野で環境異常が2件(日本:2件、ほかの地域:0件)発生したが、対策完了 重大な環境法令違反および環境異常なし 	✓✓

第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標)

GRI 101-1

- 環境チャレンジ2050の実現に向けて、新たな5カ年実行計画である第8次トヨタ環境取組プラン(2030年目標)を策定し、2026年4月より取り組みを開始
- 従前からトヨタが重視する、カーボンニュートラル(CN)、サーキュラーエコノミー(CE)、ネイチャーポジティブ(NP)の3分野を柱に、17項目で目標を設定
- 10の国・地域(北米、欧州、中国、アジア、インド、南米、南アフリカ、オーストラリア、ニュージーランド、韓国)においても、これに沿った国・地域別の2030年目標を設定

取り組み項目		2030年目標	
カーボンニュートラル(CN)	ライフサイクル	● ライフサイクルにおける台当たりGHG排出量を2019年度比30%削減	
	Scope1,2	● 事業活動におけるGHG排出量を2019年度比47%削減	
		● 水素やCN燃料を含む、低炭素化技術の活用に取り組む	
	再生可能エネルギー(電力)	● 再生可能エネルギー(電力)導入率80%	
Scope3	● 中期的なGHG削減を見据え、引き続き「輸送効率の向上」と「水素やCN燃料を含む低炭素技術の活用」に取り組む		
	● 新車の走行における台当たり平均GHG排出量*1を ● 乗用車・小型商用車：2019年比33.3%削減 ● 中型貨物車・大型貨物車：2019年比11.6%削減	*1 g-CO ₂ e/km、Well to Wheel：走行時に排出するGHGに加え、燃料、電力の製造段階で排出するGHGも含む	
サーキュラーエコノミー(CE)	再生材	＜Toyota Global Car-to-Car Recycle Project＞ ● 2050年資源循環が最大化する社会構築を目指し、再生材使用率*2 30%以上を目指す(対象：2030年以降の新型車平均) *2 車両重量ベース	
	製品設計	● サークュラー製品設計*3の織り込み拡大 *3 解体性などを考慮した設計	
	電池	＜Toyota Global Car-to-Car Recycle Project＞ ● リデュース：将来電池において、重要鉱物の使用量削減を目指す ● リユース：● 中国における合併事業を皮切りに、各地域の事情に合わせたエコシステムの事業化の推進 ● 車載電池を品質・経済性が成り立つようにリユースできる技術の開発に取り組む ● リサイクル：電池 to 電池リサイクルサプライチェーンを構築し、Ni、Co、Liなど重要鉱物のリサイクル材活用を開始	
	廃車適正処理	＜Toyota Global 100 Dismantlers Project＞ ● モデル施設(廃車適正処理施設)を起点とした資源循環への実証を開始	
	廃棄物	● 廃棄物の徹底的削減にグローバルで取り組み、環境性と経済性を両立しつつ、資源投入量と廃棄物量の最小化を目指す ● グローバル生産台数当たり工場廃棄物量を2019年度以下	
	自然共生	● 自然と共生する拠点の拡大 ● 環境NGOの支援、環境教育(社内外) ● オールトヨタ グリーンウェーブプロジェクトを推進	
ネイチャーポジティブ(NP)	水	水量	● グローバル生産台数当たり工場取水量を2019年度以下 (これまでも着実に削減してきたが、電池生産会社の連結化により使用量増加。2019年度以下を目指し、さらなる取り組みを推進。重点地域*4の工場での管理目標を設定) *4 外部評価において水不足や水質汚染の懸念がある地域
		水質	● 重点地域の工場での管理目標を設定
環境マネジメント	環境教育	● トヨタが目指す環境人材像をグローバルトヨタに浸透させる	
	化学物質	● 各国・各地域の法規動向を踏まえた管理徹底	
	大気	● 製品：低排出ガス車の着実な導入とゼロエミッション車(ZEV)の導入・拡大によるさらなる改善 ● 生産：揮発性有機化合物(VOC)低減取り組みを継続し、業界トップレベルを維持	
	リスク管理	● 各国・各地域の環境法令遵守と環境リスクの未然防止活動の徹底強化	

2025年度 GHG排出量削減アイテム算定方法


トヨタが掲げる温室効果ガス(GHG)削減目標(Scope1,2,3)はパリ協定の達成に整合する目標であるとSBTi認定を受けており、毎年その進捗を報告。また、これらScope1,2,3の削減活動に加えて、さらなる脱炭素化への貢献を図るため、販売する車両へのGHG削減に資する装備の開発と拡販を推進。これらのGHG削減効果を明らかにし、お客様による装備の使用頻度や装着率の向上を促すことにより、マルチパスウェイ戦略に基づくGHG削減を推進。

ここでは、走行時におけるGHG削減効果の算定方法を説明し効果の透明性を保つ。

項目	項目の説明	算定方法	報告の範囲
オフサイクル技術のグローバル展開	<ul style="list-style-type: none"> ■ 開示の目的 <ul style="list-style-type: none"> トヨタはマルチパスウェイの一環としてオフサイクル技術の展開を進めており、これらの技術によるGHG削減効果を明らかにすることによって装着率の向上を図る ■ 技術の説明 <ul style="list-style-type: none"> P.40 GHG排出量削減アイテム 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 比較前提 <ul style="list-style-type: none"> オフサイクルアイテム効果を考慮していない燃費値 ■ 対象範囲 <ul style="list-style-type: none"> 国・地域と期間： <ul style="list-style-type: none"> [日本] 2024年4月1日～2025年3月31日 [米国] 2023年1月1日～2024年12月31日 [欧州] 2024年1月1日～2024年12月31日 車両： <ul style="list-style-type: none"> [日本] 製造車両(届出台数) [米国] 製造車両(2024モデルイヤー対象車) [欧州] 登録車両(当局公表台数) [中国(現地生産車)] 製造車両(届出台数) [中国(輸入車)] 輸入車両(陸揚台数) [サウジアラビア] 製造車両(型式認可台数) ■ GHG削減効果： <ul style="list-style-type: none"> 走行時の削減効果*1を対象とするが、エンジンやモーターからタイヤを駆動させるまでの過程(TtW)に排出するGHGに加え、燃料の採掘・製造や電力製造段階など(WtT)で排出するGHGも含むWtWベースで算出*2 * 1 走行に関わるエネルギー消費を算定対象とし、その他の上流・下流の効果は含まない * 2 排出原単位：Scope3 カテゴリー11にて算定した各パワートレインの排出係数 ■ 主な算定式：①×②×③×④ <ul style="list-style-type: none"> ① オフサイクルによる対象範囲のGHG削減効果*3 (kg-CO₂e/台/km) <ul style="list-style-type: none"> [オフサイクル制度導入国・地域：米国、欧州、中国、サウジアラビア] 各国・各地域当局が車種ごとに認定した効果に基づき算定 [オフサイクル制度非導入国：日本] 米国当局が車種ごとに認定した効果に基づき算定されるGHG削減効果に、使用環境(外気温・停車時間)*4に応じた定数を乗じて算定 ② 年間走行距離*3 (km/年) ③ 生涯使用年数*3 (年) ④ 2025年度の各国・各地域の台数 * 3 SBTi ガイダンスに基づき、以下を考慮 <ul style="list-style-type: none"> 年間走行距離、生涯使用年数はIEA Mobility Modelを参照 * 4 外気温：IMAC-GHG-LCCP * 5を参照 <ul style="list-style-type: none"> 停車時間：各国・各地域の燃費測定モードにおける停車時間の割合から算定 * 5 IMPROVED MOBILE AIR CONDITIONING-GREENHOUSE GAS-LIFE CYCLE CLIMATE PERFORMANCE (IMAC-GHG-LCCP) TOOL 	対象範囲に記載の車両における走行時の生涯走行距離での削減効果

項目	項目の説明	算定方法	報告の範囲
----	-------	------	-------


コネクティッドデータによるGHG削減効果の把握

<p>省エネルギー案内</p>	<p>■ 開示の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> トヨタはマルチパスウェイの一環として実燃費技術の展開を進めており、これらの技術によるGHG削減効果を明らかにすることによって、装着率の拡大やお客様による使用率の向上を図る <p>■ 技術の説明</p> <p> P.40 GHG排出量削減アイテム</p>	<p>■ 比較前提</p> <ul style="list-style-type: none"> ルート候補のうち、過半数のお客様が選択する推奨ルート*1 <p>* 1 ナビゲーションが最初にお客様へ提供する、料金・時間・運転のしやすさ等、バランスを取ったルート</p> <p>■ 対象範囲</p> <ul style="list-style-type: none"> 国・地域と期間： [日本] 2025年4月1日～2026年3月31日 車両： <ul style="list-style-type: none"> トヨタ自動車ブランドにて販売されたエンジンのみで走行する車両およびハイブリッド車(HEV) 本技術が評価できるデータを有するDCM(Data Communication Module)搭載車両 GHG削減効果： 走行時の削減効果*2を対象とするが、エンジンやモーターからタイヤを駆動させるまでの過程(TtW)に排出するGHGに加え、燃料の採掘・製造や電力製造段階など(WtT)で排出するGHGも含むWtWベースで算出*3 <p>* 2 走行に関わるエネルギー消費を算定対象とし、その他の上流・下流の効果は含まないアイテムごとに削減効果の切り分け処理をしているが、重複が生じている場合がある</p> <p>* 3 排出原単位：Scope3 カテゴリー11にて算定した各パワートレーンの排出係数</p> <p>■ 主な算定式：①×②×③</p> <p>①パワートレーン別の平均GHG排出量(kg-CO₂e/km)</p> <p>②パワートレーン別の利用距離*4(km)</p> <p style="padding-left: 20px;">パワートレーン割合(%)×省エネルギーの年間利用距離(km)</p> <p>③省エネルギーを使用した際の燃料削減率*5(%)</p> <p>* 4 利用距離については、季節性の考慮が不要なため、2025年11月の実績を用いて年間利用距離を推定</p> <p>* 5 推奨ルートと省エネルギーを走行したすべてのデータを類似走行データとして使用し、算出</p>	<p>対象範囲に記載の車両および期間における走行時の削減効果</p>
------------------------	--	---	------------------------------------

方針・環境マネジメント	カーボンニュートラル(CN)	サーキュラーエコノミー(CE)	ネイチャーポジティブ(NP)	バリューチェーン連携	指標と目標	第三者保証
-------------	----------------	-----------------	----------------	------------	-------	-------

項目	項目の説明	算定方法	報告の範囲
----	-------	------	-------

コネクティッドデータによるGHG削減効果の把握

<p>エアコン内気循環制御 S-FLOW エコスイッチ アダプティブクルーズコントロール 先読みSOC制御 タイヤ空気圧警報システム</p>	<p>■ 開示の目的</p> <ul style="list-style-type: none"> トヨタはマルチパスウェイの一環として実燃費技術の展開を進めており、これらの技術によるGHG削減効果を明らかにすることによって、装着率の拡大やお客様による使用率の向上を図る <p>■ 技術の説明</p> <p> P.40 GHG排出量削減アイテム</p>	<p>■ 比較前提</p> <ul style="list-style-type: none"> 各機能が非作動時の燃費値 <p>■ 対象範囲</p> <ul style="list-style-type: none"> 国・地域と期間： 【日本】 2025年4月1日～2026年3月31日 車両： <ul style="list-style-type: none"> トヨタ自動車ブランドにて販売されたエンジンのみで走行する車両およびHEV 本技術が評価できるデータを有するDCM搭載車両 GHG削減効果： <p>走行時の削減効果*1を対象とするが、エンジンやモーターからタイヤを駆動させるまでの過程(TtW)に排出するGHGに加え、燃料の採掘・製造や電力製造段階など(WtT)で排出するGHGも含むWtWベースで算出*2</p> <p>*1 走行に関わるエネルギー消費を算定対象とし、その他の上流・下流の効果は含まないアイテムごとに削減効果の切り分け処理をしているが、重複が生じている場合がある</p> <p>*2 排出原単位：Scope3 カテゴリー11にて算定した各パワートレインの排出係数</p> <p>■ 主な算定式：①×②×③×④</p> <p>①各機能作動時のGHG削減量*3 (kg-CO₂e/台/km)</p> <ul style="list-style-type: none"> エアコン内気循環制御：エアコン利用時における比較 S-FLOW：乗員数1名時における比較 エコスイッチ：走行中すべての状態における比較 アダプティブクルーズコントロール：高速道路走行時における比較 先読みSOC制御：エンジン暖機走行における比較 タイヤ空気圧警報システム：タイヤ空気圧が推奨値以下であったものが推奨値以上に調整された期間と、推奨値以下で継続している期間の比較 <p>②年間走行距離*4 (km/年)</p> <p>③生涯使用年数*4 (年)</p> <p>④販売実績台数 (台)</p> <p>*3 距離当たりのGHG削減効果・市場発生率・機能利用率・排出原単位を加味アイテムごとの効果が切り分け可能となるよう、走行条件とデータ抽出期間(年間/季節ごと)を考慮</p> <p>*4 SBTiガイダンスに基づき、以下を考慮</p> <ul style="list-style-type: none"> 年間走行距離、生涯使用年数はIEA Mobility Modelを参照 	<p>対象範囲に記載の車両における走行時の生涯走行距離での削減効果</p>
--	--	--	---------------------------------------

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&
インクルージョン(DE&I)

バリューチェーン連携

車両安全

品質・サービス

情報セキュリティ

プライバシー

AI

知的財産

人材育成

健康・安全衛生

社会貢献

社会データ

社会

78 人権の尊重

84 ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)

92 バリューチェーン連携

97 車両安全

102 品質・サービス

107 情報セキュリティ

110 プライバシー

113 AI

114 知的財産

115 人材育成

120 健康・安全衛生

127 社会貢献

128 社会データ

人権の尊重	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)	バリューチェーン連携	車両安全	品質・サービス	情報セキュリティ	プライバシー	AI	知的財産	人材育成	健康・安全衛生	社会貢献	社会データ
基本的な考え方	推進体制	人権方針の策定と浸透	人権デューデリジェンス	移民労働(強制労働)における取り組み	賃金における取り組み	適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み	ハラスメントにおける取り組み	多様な文化を尊重する取り組み	児童労働における取り組み	結社の自由における取り組み	不安定雇用における取り組み	人権に関わる教育

2025年10月更新

人権の尊重

GRI 2-25、26、30、3-3、409-1、414-2

- 78 基本的な考え方
- 78 推進体制
- 78 人権方針の策定と浸透
- 79 人権デューデリジェンス
- 80 移民労働(強制労働)における取り組み
- 82 賃金における取り組み
- 82 適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み
- 82 ハラスメントにおける取り組み
- 82 多様な文化を尊重する取り組み
- 82 児童労働における取り組み
- 83 結社の自由における取り組み
- 83 不安定雇用における取り組み
- 83 人権に関わる教育





基本的な考え方

ありたい姿

- ビジネスを行うすべての国・地域において、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
- 従業員、お客様など、**事業活動に関わるすべての人々の人権の尊重**
- 従業員一人ひとりが、安全で健康的な職場環境づくりに貢献し、互いの尊厳を尊重する、差別やハラスメント、児童労働、強制労働などの人権侵害のない適正な労働環境

取り組み事項

- 「**国連ビジネスと人権に関する指導原則**」(以下、**国連指導原則**)を支持し、これに基づき人権尊重の取り組みを推進
- トヨタの従業員は「トヨタ自動車人権方針」、サプライヤー各社には『仕入先サステナビリティガイドライン』に基づいて人権の尊重を求め、人権デューデリジェンスや教育を実施

-  [トヨタ自動車人権方針](#)  [仕入先サステナビリティガイドライン](#)
-  [外国人労働・強制労働に関する取組み報告\(各国現代奴隷関連法に関する声明\)](#)
-  [責任ある鉱物調達への対応方針](#)


推進体制

ありたい姿

- 人権に関する取り組みのプロセスや行動を定着化し、確実に実行することで、企業として人権尊重責任を果たしていく

取り組み事項

- 関係部門の責任者が出席するミーティングにて方向性・課題などを報告・審議し、重要案件はサステナビリティ会議で審議の上、取締役会にて監督・意思決定を実施
- 人事部が中心となり、調達本部・サステナビリティ推進部などと連携

 [P.7 推進体制](#)

人権方針の策定と浸透

ありたい姿

- 以下を包括した方針を、トヨタ(トヨタ自動車株式会社およびその連結子会社)のすべての役員・社員が遵守し、ビジネスパートナーの皆様にもご理解・ご支持いただく
- **国連指導原則**、**世界人権宣言**をはじめとする規範ののっとり、国際的に認められた人権を尊重
- 人権に関する義務、関連する法令の遵守

取り組み事項

人権方針の策定

- 人権専門機関の助言に基づいて策定
- 経営陣主導の下、社内各部門、海外事業体の経営陣やサプライチェーン関係者とも協議を実施し、取締役会にて承認

人権の尊重	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)	バリューチェーン連携	車両安全	品質・サービス	情報セキュリティ	プライバシー	AI	知的財産	人材育成	健康・安全衛生	社会貢献	社会データ
基本的な考え方	推進体制	人権方針の策定と浸透	人権デューデリジェンス	移民労働(強制労働)における取り組み	賃金における取り組み	適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み	ハラスメントにおける取り組み	多様な文化を尊重する取り組み	児童労働における取り組み	結社の自由における取り組み	不安定雇用における取り組み	人権に関わる教育

人権方針の浸透

従業員

- 2022年8月に全社向け人権教育を実施、全従業員へ人権方針について周知。それ以降の入社者に対しても、入社時導入教育にて随時人権教育を展開
- 人権意識向上を図り、適宜必要な情報を閲覧できるよう、以下を実施
 - 「トヨタ行動指針」に「人権」項目を追加(2023年10月)
 - 人権教育コンテンツやESG関連情報をまとめた人権サイトを社内イントラネットに構築(2023年12月)
 - 12月を「人権月間」とし、職場で起こりやすい人権侵害を取り上げた事例集を全従業員向けに毎年発信(2023年12月以降)
- 『事業企画の手引き』に、人権に関する具体的な内容を追加

海外事業体

- 「トヨタ自動車人権方針」を共有
- 2024年3月、人権方針の優先取り組み課題を中心に履行状況の調査を実施。調査結果を、グローバルトヨタおよび各地域の活動強化に向けて活用

連結子会社

- 人権方針の周知や実践状況の調査を通じ、各社の取り組みを促進

サプライヤー

- 『仕入先サステナビリティガイドライン』の展開を通して、一次サプライヤーに対しても、自社事業およびサプライチェーンへの人権方針の浸透を推進

販売店

- 『販売店基本契約書』に、人権に関する具体的な内容を追加

[P.83 人権に関わる教育](#)

人権デューデリジェンス

ありたい姿

- ステークホルダーに対する**人権侵害リスクの継続的な特定・評価**、および**リスクの低減・予防**を確実に実施

取り組み事項

負の影響の特定	<ul style="list-style-type: none"> さまざまな国際規範・国際基準を参照 自動車産業特有の課題やリスクについて、人権分野の専門家やステークホルダーと協議 ステークホルダーへの影響とビジネスへの関連性により*層別・分析 <ul style="list-style-type: none"> * 原材料については、調達する地域や量、種類などを考慮 関係部門の責任者が出席するミーティングにおいてリスクを報告・評価
予防	<ul style="list-style-type: none"> 以下のようなリスクモニタリング活動を継続的に実施 <ul style="list-style-type: none"> リスクの動向把握(人権関連団体との交流、関係するステークホルダーとの対話など) 自社ビジネスおよび関係先の人権リスク評価 リスクが高いと判断した場合は取引先と協働
低減	<ul style="list-style-type: none"> 関係するステークホルダーに同意を得ながら、対策を立案・実施 進捗状況を定期的に確認、人権関連機能によって効果を評価した上で、改善の必要性を判断し、計画の見直しを毎年実施
救済	<ul style="list-style-type: none"> 苦情処理メカニズムの整備 <ul style="list-style-type: none"> 社内向け：スピークアップ相談窓口 連結子会社向け：トヨタ連結ヘルプライン 移民労働者向け：相談・救済窓口 販売店向け：トヨタ販売店「ヘルプライン」 <p>P.143 スピークアップ P.81 JP-MIRAIとの協業</p>








取引先との協働(サプライチェーン・デューデリジェンス)

- 『仕入先サステナビリティガイドライン』の中で、法令遵守の徹底をはじめ、サプライヤー各社にも人権尊重への期待を明記
- サプライヤーと協力してリスクを監視、追跡、軽減することで、リスクの影響を受ける可能性のあるステークホルダーに対する情報提供・支援
- サプライヤーとの取り組み方法
 - 一次サプライヤーとグループ会社：直接連携
 - 二次サプライヤー以降：他のステークホルダーと連携
- 2022年12月、トヨタのサプライヤーで構成される協豊会の人権リスクマネジメント研究部会において、トヨタの人権デューデリジェンス推進に関する考え方や取り組み事例を紹介
- 2024年5月、中小企業の経営者・労務担当者向け外部セミナーで、当社の外国人労働者の人権に配慮した具体的な取り組み、サプライチェーンにおける人権尊重に向けた活動を紹介

人権の尊重	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)	バリューチェーン連携	車両安全	品質・サービス	情報セキュリティ	プライバシー	AI	知的財産	人材育成	健康・安全衛生	社会貢献	社会データ
基本的な考え方	推進体制	人権方針の策定と浸透	人権デューデリジェンス	移民労働(強制労働)における取り組み	賃金における取り組み	適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み	ハラスメントにおける取り組み	多様な文化を尊重する取り組み	児童労働における取り組み	結社の自由における取り組み	不安定雇用における取り組み	人権に関わる教育

ステークホルダーエンゲージメント

- 自社およびサプライチェーンにおいて、法令遵守に加え、以下のようなステークホルダーと共に社会の期待値を把握し、対応

ステークホルダー	エンゲージメント内容
	<ul style="list-style-type: none"> 自動車産業関連の人権リスク特定のためのコンサルティング 人権分科会(年2回)、セミナー(年4回)への参加 <ul style="list-style-type: none"> 法制化や人権課題の動向把握 参加企業とのネットワーク構築 参加企業間で人権活動の実施状況を共有
 	<ul style="list-style-type: none"> 人権取り組みに関する調査への参加 <ul style="list-style-type: none"> 人権先進企業の好事例をベンチマーク 評価結果の詳細について対話を実施
 	<ul style="list-style-type: none"> 国際会議へ参加 <ul style="list-style-type: none"> 参加企業とのネットワーク構築 参加企業間で人権活動の実施状況を共有 最新のILO(国際労働機関)動向の共有
	<ul style="list-style-type: none"> 強制労働関連のコンサルティング(現代奴隷報告書の作成、当社活動に関する提言など) 実地でのエンゲージメント調査の協働実施
	<ul style="list-style-type: none"> マルチステークホルダー相談窓口事業への参画 移民労働の課題に関するセミナーへの参加 参加企業との意見交換会、分科会への参画

優先取り組みテーマ

- 重要課題を特定・評価した結果を踏まえ、2023年以降、優先取り組みテーマとして、サプライチェーン・デューデリジェンス、強制労働、児童労働、ハラスメント、差別(ジェンダー)を継続

移民労働(強制労働)における取り組み

ありたい姿

- 自社事業およびサプライチェーンにおける、**移動の自由、公正な処遇、適正な雇用契約などの保証**

取り組み事項

- 移民労働者が、搾取や強制労働を受ける立場に陥りやすく、また事業の性質上、トヨタおよびサプライチェーンにおいて強制労働が起こり得るリスクがあることを認識
- 2019年より移民労働を優先取り組みテーマとして設定
- デューデリジェンス活動の一環としてNGOと協力し、国内外事業者およびサプライヤーにおいて、移民労働者に適正な労働条件を保証するよう取り組みを実施

ガイドライン・宣言の策定

- 高額な手数料を請求する斡旋業者による搾取をなくし、移民労働者に対し、移動の自由、公正な待遇、適正な雇用契約を保証するためのガイドラインの策定
- **「ASSC東京宣言2020*」策定に参画**

* 移民労働者が雇用されたときから外国で就業している間、そして母国へ安全に帰国するまでその権利を強化・尊重するために作成された13の宣言。国際移住機関(IOM)およびILOにより国際的な規範とされている「ダッカ原則」に準拠

 [ASSC東京宣言2020](#)

リスク評価

- 移民労働に関する課題を踏まえた上で、特に深刻と思われる点に関する調査を目的としたタスクフォースを立ち上げ、トヨタの国内外の子会社などに対し次の調査を2022～2023年にかけて実施

人権の尊重	ダイバーシティ、エキイティ&インクルージョン(DE&I)	バリューチェーン連携	車両安全	品質・サービス	情報セキュリティ	プライバシー	AI	知的財産	人材育成	健康・安全衛生	社会貢献	社会データ
基本的な考え方	推進体制	人権方針の策定と浸透	人権デューデリジェンス	移民労働(強制労働)における取り組み	賃金における取り組み	適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み	ハラスメントにおける取り組み	多様な文化を尊重する取り組み	児童労働における取り組み	結社の自由における取り組み	不安定雇用における取り組み	人権に関わる教育

[調査1]

調査対象	● トヨタの国内外の子会社
調査内容	● 移民労働者*1の数 ● どの国から移住してきたか ● 間接雇用者の比率 ● 採用または帰国の過程で考えられる問題点 例 ● 派遣手数料の請求、パスポートや身分証明書の取り上げ、母国への帰国の禁止など
調査結果	● 子会社において移民労働者に対する権利侵害なし

*1 この調査では、就労を目的に在留資格(非永住)を得ている外国籍の非正規労働者(他企業/他国からの出向者を除く派遣社員、契約社員、有期雇用、臨時雇いなど)を指す

トヨタの国内外における移民労働者数(地域別)


地域	移民労働者[人]
日本	1,021
北米	100
中南米	108
欧州	3,089
南アフリカ	14
アジア	234
オセアニア	9
中国	2

[調査2]

一般的に借金による強制労働のリスクが高い外国人技能実習生*2に絞って調査を実施

*2 技能研修のために日本に派遣された外国人労働者。91職種168作業が対象で、実習生は、帰国後に母国での業務に役立つ技能を身に付けるため、さまざまな産業に派遣される

調査対象	● 日本国内のトヨタグループ各社とその主要一次サプライヤー ● トヨタの主要一次サプライヤー(調達総額の9割を占める上位280社) ● トヨタの販売店(248社)
調査内容	● 外国人技能実習生の受け入れ人数・派遣国
調査結果	● 技能実習生の派遣国はベトナム、中国、インドネシアで8割を占める ● ベトナム、中国、インドネシア出身の技能実習生については、本人負担手数料の費用明細を、監理団体・送り出し機関から入手(179社) ● 手数料が相対的に高額な事例について、追加の事実確認を実施(41社)、法外に高額な手数料徴収のケースなし ● 調査結果を踏まえ、外国人技能実習生の実態把握をすべく、第三者機関と協働し、一次サプライヤーへの訪問調査を開始

 外国人労働・強制労働に関する取組み報告(各国現代奴隷関連法に関する声明)

外国人技能実習生の実態(日本)

	受け入れ状況調査			手数料調査	
	対象会社数	在籍会社数	実習生在籍者数	ベトナム・中国・インドネシア実習生在籍会社数	追加調査会社数(ベトナム)
トヨタグループとその子会社・主要一次サプライヤー	295	121	3,951	100	17
トヨタの主要一次サプライヤー	280	75	2,654	65	14
トヨタの連結子会社	90	3	65	1	1
トヨタの販売店	248	20	73	13	9
合計	913	219	6,743	179	41

リスク低減

- 外国人技能実習生の最新実態に関し、トヨタグループ企業とコミュニケーション、対話や訪問調査などの強制労働リスク低減に向けた活動を継続
- 第三者機関と協働し、物流拠点の構内請負企業で働く外国人労働者のエンゲージメント調査を実施。外国人労働者のヒアリング結果に基づき、職場改善活動を推進


JP-MIRAIとの協業

- トヨタは、日本における移民労働者の課題解決に向けたマルチステークホルダーの枠組み「責任ある外国人労働者受入れプラットフォーム(JP-MIRAI)*3」の活動に2020年の設立から参画
- 移民労働者を対象にした相談・救済窓口へ2022年5月より参画、当社内・グループ会社・サプライヤー・販売店での活用を促進
- 活動の内容
 - ポータルサイト・アプリを通じた生活や就労に関する情報発信(多言語対応)
 - 相談窓口の提供
 - 重大な問題に発展しそうな事案に対する伴走型支援
 - 法廷外調停メカニズム

*3 民間企業・自治体・NPO・学識者・弁護士など多様なステークホルダーが加盟、総会員数は800以上

情報開示

- 2021年より、移民労働に関する『外国人労働・強制労働に関する取組み報告(各国現代奴隷関連法に関する声明)』を発行

 外国人労働・強制労働に関する取組み報告(各国現代奴隷関連法に関する声明)

人権の尊重	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)	バリューチェーン連携	車両安全	品質・サービス	情報セキュリティ	プライバシー	AI	知的財産	人材育成	健康・安全衛生	社会貢献	社会データ
基本的な考え方	推進体制	人権方針の策定と浸透	人権デューデリジェンス	移民労働(強制労働)における取り組み	賃金における取り組み	適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み	ハラスメントにおける取り組み	多様な文化を尊重する取り組み	児童労働における取り組み	結社の自由における取り組み	不安定雇用における取り組み	人権に関わる教育

賃金における取り組み

ありたい姿

- 法規制と競争力を踏まえ、**必要な人材確保と従業員の安心感醸成**のため、**適切なレベルの賃金を支給**

取り組み事項 トヨタ自動車単体

- 最低賃金が上昇した場合には、必要に応じて賃金を改定
非正規社員の処遇改善という観点では、正社員に準じた待遇となるよう、家族手当や食費補助の支給、特別休暇の付与、社員登用(期間従業員)などを実施

適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み

ありたい姿

- 労働時間や休憩時間、休暇に関する法令・慣行を遵守
- 労使間で綿密なコミュニケーションを行い、従業員の健康と安全を確保
- 自律的な働き方による生産性向上および仕事と育児・介護などの両立支援の観点から、**時間や場所にとらわれない柔軟な働き方**を推進

取り組み事項 トヨタ自動車単体

- 時間管理システムにて出退勤時刻およびパソコンのログイン/ログオフの時間を把握・管理し、従業員の勤務申請を上司が承認
- 上司と部下のコミュニケーションを通じ、**システムにて業務の負荷と年次有給休暇取得状況**に見える化し、労働時間の適正化と休暇の確実な取得につなげる
- **在宅勤務を可能とするFTL (Free Time & Location) 制度・子が18歳になるまでの時短勤務制度**など多様な選択肢を用意し、柔軟な働き方や育児・介護などとの両立を支援
- 従業員から兼業申請があった場合、安全配慮・秘密保持・競業避止・誠実義務などに基づき可否を判断

ハラスメントにおける取り組み

ありたい姿

- セクシュアルハラスメント、パワーハラスメントなど、**あらゆる形態のハラスメントや、個人の尊厳を傷つける行為を認めない**
- すべての従業員が幸福感を抱き、働ける職場を目指す

取り組み事項 トヨタ自動車単体

- 就業規則に、ハラスメントの禁止およびハラスメントを行った際の懲罰規定を明記
- 「トヨタ行動指針」にあらゆるハラスメント行為を許さない旨を明記
- 役員・管理監督者から一般社員に至るまで周知徹底のためのウェブ教育を年に一度実施
- 役員・管理監督者(約8,800人)向け
内容：ハラスメント撲滅の重要性理解、不適切な言動例、職場でよく起こるケースとその対応例(専門機能への相談も含む)
実施状況：約2万5,000人が受講済み
- 一般社員(約3万3,000人)向け
内容：ハラスメント撲滅の重要性理解、不適切な言動例、職場でよく起こるケースとその対応例、メンバーから上司へのパワーハラスメント、対応と相談方法
- 従業員の困り事や職場の課題を早期に発見し、解決できる体制として、社内外のハラスメント相談窓口を「スピークアップ相談窓口」に統合
- 心理学専門スタッフによる人の心理的側面に踏み込んだ研修を行い、ハラスメント防止にとどまらず幸福感を抱いて働ける職場作りを推進

[P.143 スピークアップ](#)

[P.118 Well-being \(幸福感\) 向上における取り組み](#)

[トヨタ行動指針](#)

多様な文化を尊重する取り組み

ありたい姿

- 多様な文化・慣習を尊重し、従業員が安全・安心に就労・生活できる環境を整備

取り組み事項 トヨタ自動車単体

- 食事への対応
社員食堂：提供するメニューの食品表示
寮：自炊可能な設備の提供、ベジタリアンなど食事習慣に配慮した部屋割り
- 礼拝用設備
お祈り用の部屋・備品の貸し出し、足洗い場の設置
- 日常生活サポート
言語支援(通訳、語学学習、翻訳ツールの貸し出しなど)、賠償責任保険への加入支援、24H医療アシスタンスサービスの提供、自動車免許取得支援 など

[P.84 ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン \(DE&I\)](#)

児童労働における取り組み

ありたい姿

- 児童から教育機会を奪い、その発達を阻害するような早い年齢から仕事をさせる**児童労働の禁止と撤廃**
- 国際規範に従い、以下を遵守
 - 就労可能年齢の下限：15歳、各国該当法令などによる就労最低年齢、または義務教育終了年齢いずれか最高のもの
 - 18歳未満の従業員を危険有害業務に従事させない
 - 就業訓練や見習いについては、各国該当法令などが認めている範囲のみで就労

取り組み事項

- 自社事業およびサプライチェーン上で、児童労働が発生するリスクが高い分野における人権デューデリジェンスの実施

人権の尊重	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)	バリューチェーン連携	車両安全	品質・サービス	情報セキュリティ	プライバシー	AI	知的財産	人材育成	健康・安全衛生	社会貢献	社会データ
基本的な考え方	推進体制	人権方針の策定と浸透	人権デューデリジェンス	移民労働(強制労働)における取り組み	賃金における取り組み	適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み	ハラスメントにおける取り組み	多様な文化を尊重する取り組み	児童労働における取り組み	結社の自由における取り組み	不安定雇用における取り組み	人権に関わる教育

結社の自由における取り組み SASB TR-AU-310a.1

ありたい姿

- 「仲間を信じる」という経営理念の下、個人の能力、考え方、創造性を尊重
- 世界人権宣言に基づき、事業活動を行う国・地域の法令に従い「**結社する権利**」および「**結社しない権利**」を尊重
- 労働組合の有無にかかわらず、あらゆる機会を通じて**従業員との徹底した対話**を実施し、健全な労使関係を構築

取り組み事項

- 基本的な労使関係の考え方に合意するグローバルな枠組みである「**労使宣言**」に調印：日本(1962年)、タイ(1993年)、インドネシア(2004年)、ブラジル(2015年)、フィリピン(2023年)
- 子会社との連携：
 - 従業員との対話状況や課題を把握するため、定期的に質問票を子会社に送付し、回収結果に基づき、必要に応じて方針や活動の改善を要請
- トヨタグループでの取り組み：
 - 人事実務担当者会議において、具体的事例を共有、日頃からの労使コミュニケーションの重要性について議論
- サプライチェーンとの連携：
 - デューデリジェンス活動において、不当労働行為になりかねない案件を調査し、是正を働きかけ(2022～2024年：1件対応)
- 組合組織化比率：
 - 組合組織がある拠点の国(工場立地国・地域のみ)：**86%**(19/22カ国)

不安定雇用における取り組み

ありたい姿

- トヨタのビジネスモデル実現に向け、高い能力を持ち、トヨタの価値観を深く理解する人材を、時間をかけて育成するため、外部環境が厳しいなかでも、**可能な限り雇用の安定化**に努める
- 季節および需要の経済的変動に対応するため、一定規模の有期契約の人材を、**各地域の労働法と慣習に基づき適切な労働条件で雇用**

取り組み事項

- 各地域の労働法と慣習に基づき以下の対応を実施
 - 海外事業体の従業員構成を確認し、非正規労働者の雇用関係について優先的に調査が必要な事業体を特定し、トヨタ自動車社員が現地を訪問
 - 必要性が判明した場合には、配置転換や契約期間に関する就業規則の見直しなどの是正を要請(2022～2024年：0件)

人権に関わる教育

ありたい姿

- 役員や従業員、取引先に人権問題、差別の禁止や開かれた誠実な対話に関する正しい理解と取り組みを促す

取り組み事項

人権全般

対象者	内容
役員 (トヨタ自動車単体)	● 人権にまつわる国際規範やその期待値、企業に求められる責任、直近の主要な人権課題について説明
全従業員 (トヨタ自動車単体)	● 国際社会で定められている規範や事例をもとに、企業に求められる責任とその範囲を学び、日常業務における人権遵守につなげる
新任海外拠点長／人事機能赴任者 (主要サプライヤー含む)	● 労使コミュニケーションの好事例、過去に起きた労働争議、労使交渉、最新の人権関連動向、国際規範、規制などを共有
海外調達機能への赴任者 (トヨタ自動車単体)	● 赴任先での日常の調達業務の支援として、人権関連を含む、現地サプライヤーで健全な労使関係を築くための研修

ハラスメント

対象者	内容
役員・管理監督者・一般社員・新入社員など (トヨタ自動車単体)	● さまざまな場面でハラスメントの防止を周知徹底 2024年度実績 <ul style="list-style-type: none"> ● 幹部職・基幹職・主任職グループ長：約8,400人・8,400時間 ● 主任職以下(主任職グループ長除く)：約1万6,200人・6,800時間 ● 技能職全員：約4万3,500人・1万5,700時間
管理・監督者 (トヨタ自動車単体)	● 精神医学・心理学の専門スタッフによるオンライン研修 2024年度実績 <ul style="list-style-type: none"> ● 管理監督者：約1万5,000人

2026年3月更新

ダイバーシティ、 エクイティ& インクルージョン (DE&I)

GRI 3-3

84 基本的な考え方

84 推進体制

85 女性活躍

88 両立支援

89 障害のある方の活躍

90 LGBTQ+に関する取り組み

90 人種・国籍に関する取り組み

91 60歳以降の就労制度



基本的な考え方

ありたい姿

- 自動車会社からモビリティカンパニーへの転換に向けた従来領域のたゆまぬ変革と新領域へのチャレンジに取り組み、**多様な才能や価値観を持つ人材が最大限能力を発揮**

取り組み事項

- 多様な生き方・働き方を尊重し、一人ひとりの意欲・能力に応じた活躍機会を提供
- **性別、年齢、国籍、人種、民族、信条、宗教、性的指向、性自認、障害、配偶者や子の有無**などを含むいかなる理由であれ差別を認めない
- ハラスメントのない、風通しの良い職場作り

	内容	受賞時期
PRIDE 指標  	性的マイノリティに関するダイバーシティ・マネジメントの促進と定着を支援する任意団体「work with Pride」による取り組み評価指標「PRIDE 指標」で、「ゴールド」を受賞(トヨタ自動車)	2025年11月

推進体制

ありたい姿

- **ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン推進に関する取り組み方針の立案・合意形成・実行**

取り組み事項

- 関係部門の責任者が出席するミーティングにて方向性・課題などを報告・審議し、重要案件はサステナビリティ会議で審議の上、取締役会にて監督・意思決定を実施

P.7 推進体制

- 人事部が中心となり、グローバルトヨタ全体において各地域に応じた施策を展開
- トヨタ自動車(日本)・Toyota South Africa Motors (Pty) Ltd. (南アフリカ)において専任組織を設置
- その他多くの地域においても兼務者を中心とした推進組織を人事領域内に設置

女性活躍

ありたい姿

■ トヨタで働く一人ひとりの多様な個性、強み、能力を最大限発揮し、お客様により良い価値を提供する「全員活躍」を目指すなかの第一歩として、女性活躍の推進に取り組む

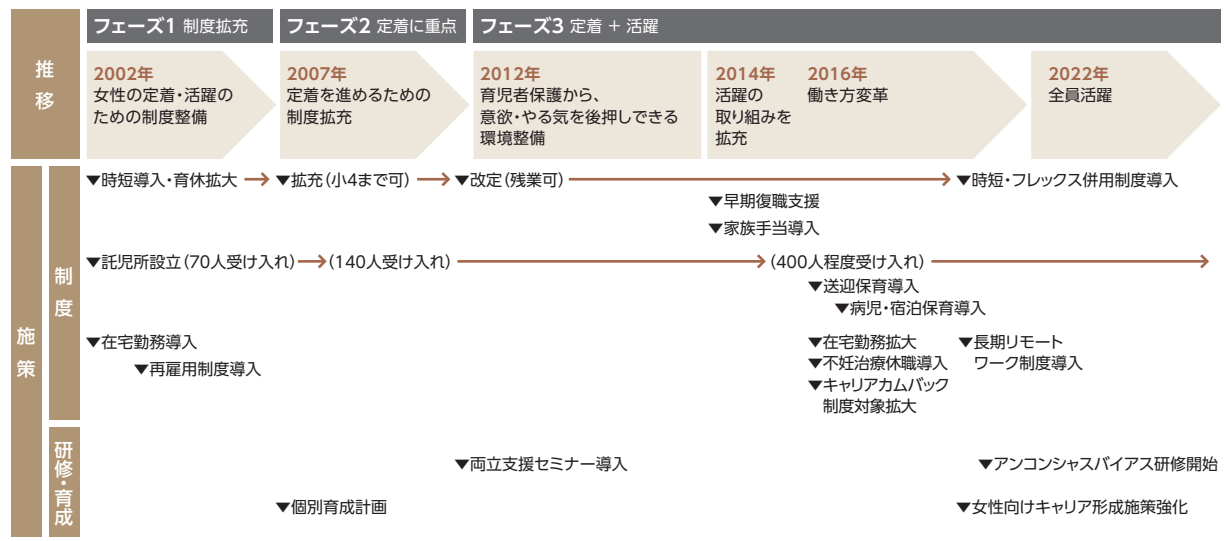
取り組み事項

トヨタ自動車の主な取り組み変遷

- 2002年：「両立支援施策の拡充および定着を中心とした取り組み」を開始
- 2012年～：「意欲・やる気を後押しできる環境整備および活躍支援(特に女性管理職の輩出)」を重点課題として取り組みに注力
- 2020年～：メンタリング活動、社外プログラムへの参加などキャリア形成施策を強化
- 2021年～：アンコンシャスバイアス研修を社内全管理・監督者を対象に実施
- 2022年～：ダイバーシティ研修の実施(基礎講座・マネジメント向け講座)
- 2023年～：経営トップのリーダーシップの下、全社重要課題の一つと位置付け、サステナビリティ会議にて現状や課題を共有・議論し、具体的な取り組みを加速

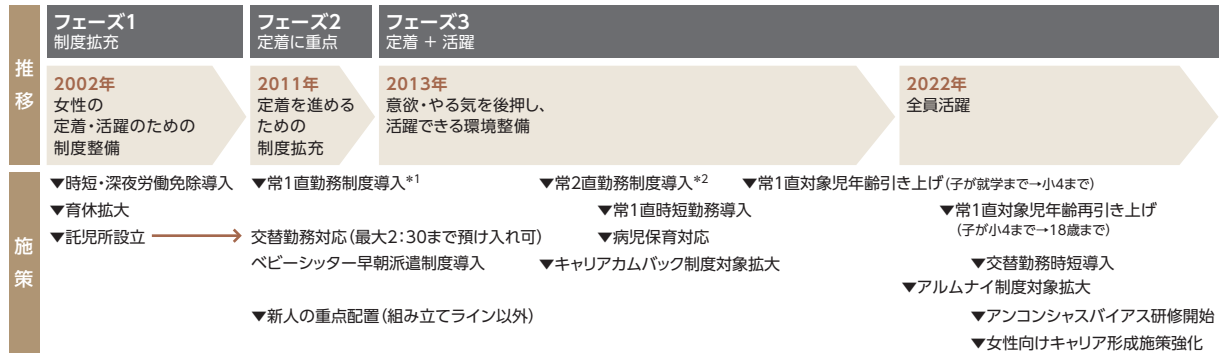
事務職・技術職・業務職

(トヨタ自動車単体)



技能職

(トヨタ自動車単体)



*1 育児両立者向けに工場での交替勤務を免除する制度 *2 育児事由の常1直在籍職場サポート

女性活躍推進法に基づく

トヨタ自動車株式会社 行動計画

女性が活躍できる雇用環境の整備を行うため、次のように行動計画を策定

1. 計画期間: 2025年4月1日～2030年3月31日

2. 『女性労働者に対する職業生活に関する機会の提供』について

- (1) 課題: 管理職に占める女性の割合が低い(21-25年計画に引き続き、継続取り組みが必要)
- (2) 目標

①女性管理職数を、登用目標を定めた2014年時点に対し、2030年に5倍とする

(3) 取組み内容

- 新卒採用時の女性一定比率採用、および中途女性積極採用の継続(2020年以前より継続実施)
- 女性活躍に関連する観点(働き方・一人ひとりの意識)をサステナビリティ会議で議論(2024年～)
- グローバル女性会議(2024年～)、メンタリング(2020年～)、座談会等の実施(2019年～)を通じた育成・ネットワークの機会提供

3. 『職業生活と家庭環境の両立に資する雇用環境の整備』について

- (1) 課題: 男女の育児休業取得率に差がある
- (2) 目標

②男性の平均育児休業取得率を85%以上とする

(3) 取組み内容

- 性別を問わない育児休業取得促進セミナーの実施
- 社内男性育児参画実績・推移データの掲載
- 育児取得者による体験レポートの掲載
- 全従業員を対象としたダイバーシティ研修の強化

〈次世代育成支援対策推進法に基づく〉

トヨタ自動車株式会社 行動計画

<p>1. 計画期間: 2025年4月1日～2030年3月31日</p>
<p>2. 内容</p> <p style="background-color: #8B4513; color: white; padding: 2px;">目標1 「多様性」「成長」「貢献」の3つを柱とした「全員活躍」の推進</p> <p>〈取り組み〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 両立者を含む多様な人材の「成長」「全員活躍」についての労使コミュニケーションの更なる強化 ■ 上司・部下間の「本音での対話」を更に促進する実施 <p style="background-color: #8B4513; color: white; padding: 2px;">目標2 性別を問わず仕事と生活、育児、介護を両立できる環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 計画期間における男性の育児休職取得率を85%以上とする ■ 労働者の一月あたりの平均残業時間30時間未満を継続 <p>〈取り組み〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 時間外・休日労働の削減のための措置の実施 ● ゼロ時間勤務制度の活用 (フレックスタイム制勤務者を対象に、1日の標準労働時間を別の日の残業時間で補うことで、実質的な休務とする制度) ■ 年次有給休暇の取得促進 ● 3DVの推進(連続3日以上年次有給休暇を取得することを呼びかける制度) ● スマイルデーの設定 (「国民の祝日」が稼働日となっている会社カレンダーを対象に、祝日に年次有給休暇取得を呼びかけ) ■ 育休取得者による体験レポートの掲載 ■ 全従業員を対象としたダイバーシティ研修の強化

「経団連 2030年30%チャレンジ*1」への賛同

- トヨタ自動車は「経団連 2030年30%チャレンジ」に賛同し、「女性活躍推進法に基づく行動計画」に沿って活動を推進

* 1 経団連「新成長戦略」として、「多様な人々の活躍促進」に向けた取り組みを加速し、その推進力となる具体的な目標:「2030年までに役員に占める女性比率を30%以上にすることを設定

全員活躍に向けて

- 全員活躍の取り組みを加速させるため、まずは女性に焦点を当てたグローバル女性会議を開催(2024年5月)
- 各地域からのメンバーが日本に集まり、トップメッセージ発信に加え、ベストプラクティスの共有、経営層も参画するグループディスカッションなどを実施
- 各本部・カンパニーでも全従業員のWell-Beingな働き方に向けた取り組みを推進。この活動をさらに拡大するために、全従業員を対象とした「全員活躍を考えるウィーク」を開催(2025年7月)
- 体験型コンテンツを中心に当事者視点の体感などを通じ、「全員活躍」「脱一律」に取り組む意義について、全員で考え、行動を始める契機となった
- モビリティカンパニーとしての価値創造・競争力強化に向け、今後も全従業員にとって「働きやすさ」と「やりがい」を両立する職場作りを目指す



全員活躍を考えるウィーク

各階層における取り組み

- 次世代育成・裾野拡大の取り組みから、トップマネジメントにおける多様性確保まで、**各階層における取り組みを推進**

(トヨタ自動車単体)

	主な内容
次世代育成・裾野拡大	<ul style="list-style-type: none"> ● 日本国内の製造業界の女性活躍促進に貢献するため、グループ会社9社と共に「一般財団法人トヨタ女性技術者育成基金」を設立(2014年) ● 理系キャリア紹介事業および理工系女子大学生への奨学支援事業を通じて、理系志望の女性学生数の拡大とモノづくりの世界で活躍できる女性技術者を育成

採用の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ● 新卒採用における女性比率目標: 事務系40%以上、技術系10%以上(該当労働市場の女性比率) ● 技能職についても、女性採用比率は着実に増加
キャリア形成支援	<p>ネットワーク形成や視座向上を目的とし、毎年約100人の女性管理職候補者・若手管理職へ以下の取り組みを実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ● メンター制度 個々人の悩み・希望に沿ったメンターを社内外からマッチングし、半年間1on1を実施 ● 21世紀職業財団プログラムへの参加 女性のためのエンパワーメント21世紀塾、女性管理職研修へ参加 ● 他社女性との交流会 他業界の企業やグループ会社と実施 ● 社内女性エグゼクティブとの座談会 ● 各本部・カンパニー内での座談会
管理職登用	<ul style="list-style-type: none"> ● 女性活躍推進法に基づき策定した女性管理職数目標(2014年時点に対し、2025年に4倍、2030年に5倍とする)については計画どおりに推移 ● 人事部と各職場が連携し、毎年昇格候補者の育成状況の確認を実施。候補者へは上位資格相当のチャレンジングな役割を付与 <p>2024年度実績</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 女性管理職比率*2: 4.0%(トヨタ自動車単体) <p>* 2 産業平均値: 3.2%(2023年度)</p>
幹部候補者の育成	<ul style="list-style-type: none"> ● サクセッションプランに基づく候補者の育成 <p>2025年6月時点実績</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 女性役員比率: 9.5%*3 <p>* 3 取締役・執行役員・フェロー: 21人中2人</p>
取締役登用	<ul style="list-style-type: none"> ● 性別、国籍などにかかわらず、これまでの実績、役割、経験を踏まえ、ダイバーシティを重視した適材適所の観点から幅広く総合的に検討 <p>2025年6月時点実績</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 女性取締役比率: 20%(10人中2人)

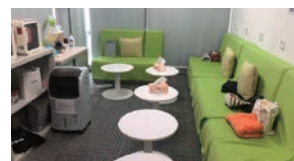
グローバル主要拠点の主な取り組み

Toyota Motor Europe NV/SA (ベルギー)



- 「国際女性デー」週間に全社イベントを開催 (トップからのビデオメッセージ、ワークショップなど)
- ジェンダーダイバーシティ推進に向けたネットワーキング
- 共働き夫婦支援: 在宅勤務制度・短時間勤務制度・TMEへの出向者の配偶者の現地就労支援
- 女性のキャリア形成支援: メンター制度・スポンサー制度
- 優秀人材のキャリア積極採用
- 全管理職を対象に、アンコンシャスバイアス研修実施
- 採用・管理職目標の設定

Toyota Motor (China) Investment Co., Ltd. (中国)



- 授乳中の女性従業員向け、最大1時間/日の授乳休憩

Toyota Motor North America (米国)



- トヨタ女性会議: 男性と女性の招待者が参加し、ネットワーク構築と職場における女性の活躍推進とリーダーシップの動機付けを実施
- 育児者の柔軟な勤務に対応、複数の拠点に託児施設設置



- 管理職向けアンコンシャスバイアス研修



- ビジネスパートナーグループ主催のイベントで、ネットワーキングや研修などの機会を提供

Toyota South Africa Motors (Pty) Ltd. (南アフリカ)

- 製造業における女性の地位向上に向けた「TSAM Women Leading the Change」開催
- 採用目標の設定



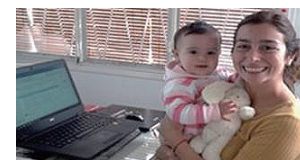
Toyota do Brasil Ltda. (ブラジル) Toyota Argentina S.A. (アルゼンチン)



- 女性のワークライフバランスについて議論をする「女性の日」を設定



- 妊娠中の従業員向け健康妊娠プログラム: 健康状態に関するガイダンスとアドバイス、授乳とベビーケアに関するオリエンテーションを実施



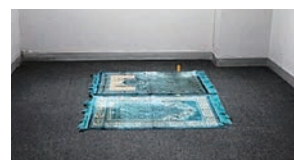
- 在宅勤務の実施

- 全管理職を対象に、アンコンシャスバイアス研修実施
- 採用目標の設定
- 社内の多様性推進に向け、配置について人事部門と管理職で対話を実施
- メンター制度による女性リーダーへの支援
- 「ソフトランディングプログラム」の導入、出産からの職場復帰を支援
- 早期復職者向け保育費用補助
- 子どもがいる全従業員に対し、学校に必要な用具の提供

Toyota Motor Asia Co., Ltd. (タイ)



- 搾乳室の設置



- 女性専用祈祷室
- 妊娠中の従業員専用の駐車場エリアの設置



女性活躍推進に関するKPI

多くの事業体において、採用から管理職における女性比率が一貫して向上するよう、女性活躍推進に向けた取り組みを継続しています。

各国・各地域の事業体における女性比率 (2024年度)

	女性比率 (%)				平均勤続年数 (年)	
	採用	正社員	管理職	経営幹部	男性	女性
グローバル*	23	15	12	5	12.5	10.2
日本	23	14	4	20	15.9	13.8
北米	25	21	21	17	9.3	7.2
欧州	30	20	18	0	12.3	9.3
中国	14	10	28	0	12.6	14.5
アジア・パシフィック	15	8	19	1	11.7	10.4
ラテンアメリカ	44	13	12	6	9.3	3.7
アフリカ	37	26	31	11	15.2	10.3

* 集計範囲: 日本を含む海外46社

両立支援


ありたい姿


- モビリティカンパニーへの変革に向けて、「会社は従業員の幸せを願い、従業員は会社の発展を願う」という会社と従業員の相互信頼から生まれるチャレンジを、競争力向上につなげていく
- 会社は、多様化する個人の価値観を尊重し、従業員一人ひとりが思い描く多様な人生・キャリアパスを進んでいけるよう、**グラデーションのある両立観**に沿った**バリエーション豊かな働き方の選択肢**を準備する。また、選択肢(制度)拡充と並行して、それを**両立者が気兼ねなく使え、職場も無理なく運営できる環境を整備**する
- 従業員は、一人ひとりが**自律的に選択肢を選び**、従来以上に自らがキャリアを考える意識を持つ

取り組み事項

育児との両立


(トヨタ自動車単体)

	主な内容
休職制度 休暇制度	<ul style="list-style-type: none"> ● 育児休職：子が2歳になるまで利用可能(正社員) ● 子の看護休暇：子1人の場合は年間15日間相当(子が2人以上の場合は年間20日間相当)子が18歳になるまで利用可能
時短勤務 制度 在宅勤務 制度	<ul style="list-style-type: none"> ● 時短勤務の対象となる子の年齢を18歳まで拡大 ● フレックスタイム勤務制の時短、昼直固定の時短、交替勤務制の時短など、それぞれの職場で利用できる時短勤務制度を整備 ● 在宅勤務制度を整備し、多様かつ柔軟な働き方実現を支援 <p> P.82 適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み</p>

男性の育児 参画	<ul style="list-style-type: none"> ● 男性の育児休職について、希望者の取得率100%を目標に掲げ、周知やアンケートを実施 取得率実績：2023年度61.5% → 2024年度67.4% ● 上司とのキャリア面談のなかで、育児休職の取得意向・希望期間を確認する枠組みを設け、キャリア・ライフプランの共有を着実に実施(2022年～)
両立制度を 活用できる 環境・意識 づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 産休・育休前セミナーの実施 <ul style="list-style-type: none"> ● 対象者：産育休取得者(性別問わず) ● 目的：仕事と育児の両立に向けた不安払拭、復職後も成長し続けるための意欲向上 ● 内容：両立期のキャリアプランと働き方の検討 社内の先輩従業員の両立事例の共有や座談会の実施 ● 交替勤務職場においても制度利用と健全な職場運営の両方を成立させるため時短勤務や休職制度を利用する際の要員確保をサポート <ul style="list-style-type: none"> ● 例：時短勤務者の不在時間に勤務できる高年齢者の個別雇用 <ul style="list-style-type: none"> ● 応受援のルール見直しによる職場をまたいだ要員配置の実現
事業所内 託児所	<ul style="list-style-type: none"> ● 工場での交替勤務者や病院の夜勤をともなう看護師などに向け、早朝・宿泊保育、近隣工場からのバスによる幼児送迎を導入 ● 早期復職を希望する従業員、キャリア入社、海外からの帰任者などに対応するため、年度途中での入園にも対応 ● トヨタ記念病院の敷地内には、子どもの病気の際にも安心して預けられる病児保育施設「ぴーぼらんど」も設置(本施設は豊田市在住の地域住民も利用可能であり、地域と一体となった仕事と育児の両立を支援) 

介護との両立

(トヨタ自動車単体)

	主な内容
制度	<ul style="list-style-type: none"> ● 介護休職、介護休暇、時短勤務などを利用可能 ● 在宅勤務制度を整備し、多様かつ柔軟な働き方実現を支援 <p> P.82 適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 介護事由による退職者の再雇用制度を準備(キャリアカムバック制度)
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ● 介護相談窓口設置 ● 介護e-ラーニング導入 ● 介護ガイドブック発行 ● 上司とのキャリア面談のなかで、介護休職の取得意向・時短勤務などの制度利用希望有無を確認する項目を設け、キャリア・ライフプランの共有を着実に実施
介護 サービス	<ul style="list-style-type: none"> ● 「介護積立」導入 ● 大手介護事業者との提携
経済的支援	<ul style="list-style-type: none"> ● 「介護保障」導入 ● 介護融資制度導入 ● 「両親介護保障」新設

治療との両立

(トヨタ自動車単体)

	主な内容
制度	<ul style="list-style-type: none"> ● がん治療のための通院時に利用できる特別休暇制度：年間5日間 ● 不妊治療のための休職制度：1子妊娠につき最大2年間(正社員) ● 不妊治療のための特別休暇制度：年間20日間(正社員)
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ● ダイバーシティ研修などを通じ、啓発活動・職場風土づくりを実施

障害のある方の活躍

ありがたい姿

- 障害の有無にかかわらず共に働き共に生きる「共生社会」の実現
- さまざまな職場で特性を生かし、能力発揮を通じて働きがいを持てる職場環境整備の推進

取り組み事項

トヨタ自動車(日本)の取り組み

■ 職場全体の風土醸成

- 障害に対する理解と共感する心を養うため、従業員を対象に以下を実施
 - 心のバリアフリー研修(車いす体験講座、精神・発達障害講座など)
 - 手話講習会
 - 配属職場向けに勉強会を実施

■ 能力発揮に向けた支援

- プライバシーを確保した相談窓口の開設
- 通院などに利用できる特別休暇制度の導入
- 手話通訳士の派遣
- 各種支援ツールの配付

■ 施設面の整備

- 障害のある方専用の駐車場の設置
- ユニバーサルトイレの整備
- 産業医同伴の下、職場の労働環境・条件を確認し、個々人の障害特性に応じた配属の実施

■ 障害のある方の雇用率

- 2.49%*(2025年6月時点) * 特例子会社含む

Toyota South Africa Motors (Pty) Ltd. (南アフリカ)の取り組み

- 障害のある方の雇用に関するKPIを設定し、施設面・風土面での働きやすさを向上
- 車両費用補助の特別加算制度の設置(特殊車両を要することによる負担増に対応)

トヨタグループ株式会社(トヨタ自動車特例子会社)の取り組み

- 2009年より障害のある方々と共に事業を開始
2025年6月時点実績
 - 障害のある方477人が就労

主な業務	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両製造の補助業務 ● 補給品物流の補助業務 ● 紙資料のPDF化やアノテーションなどのPC作業 ● 印刷 ● 社内便の集配達 ● 洗濯・清掃 	<ul style="list-style-type: none"> ● 医療現場での看護補助や消毒作業 ● マッサージ ● 障害理解のための研修企画・運営 ● 福祉車両・機器の開発協力 ● カフェ運営 ● 車両開発の補助業務 	 
製造現場における活躍	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車製造をサポートするモノづくり事業 <ul style="list-style-type: none"> ● 下山工場、上郷工場、本社工場、衣浦工場、三好工場で実施 ● エンジン部品の組み付け作業や部品のピッキング 		 
開発協力業務	<ul style="list-style-type: none"> ● 福祉車両の評価 <ul style="list-style-type: none"> ● トヨタの福祉車両のユーザー評価として、障害のある従業員が利用者目線での使いやすさの評価に参画 <ul style="list-style-type: none"> 例 ● 車いすでの乗降性評価、自動運転車両開発に関する意見提供 ● 実際に使う人でないと分からない細かい点も含め、当事者の意見を吸い上げ、品質を造り込み 		 
業務以外の活躍	<ul style="list-style-type: none"> ● アビリンピック(障害のある方の技能競技大会)全国大会へ愛知県代表として参加 <ul style="list-style-type: none"> ● 2020年：写真撮影部門金賞、ワードプロセッサ部門銀賞、オフィスアシスタント部門銅賞、データベース部門銅賞 ● 2021年：データベース部門金賞、ワードプロセッサ部門銀賞、製品パッキング部門銅賞 ● 2022年：写真撮影-屋外部門、英文ワープロ部門 ● 2023年：国際アビリンピック日本代表として2人参加 		 
支援体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 専門スタッフ(医師、心理士、精神保健福祉士など)の連携による支援体制を整備 ● 相談窓口の設置 ● 行政・地域社会や福祉機関との積極的な情報交換 		

LGBTQ+に関する取り組み

ありたい姿

- 個の性的指向や性自認を尊重すべく、適切に理解・認識・受容する風土の醸成

取り組み事項

トヨタ自動車(日本)の取り組み

- 採用
 - 新卒採用のエントリーシートでの性別記載を廃止
- 施設の整備
 - 相談窓口設置
 - 性別を問わず利用しやすいトイレの設置 (2028年までに社内に66カ所設置)
- 社内制度
 - 2020年7月より、同性婚・事実婚に対し、法律婚と同等の社内制度(休暇・福利厚生制度など)を利用可
- 社内研修の実施
 - 全従業員・役員対象の「LGBTQ+に関する基礎知識」研修(必須受講)
 - 社外講師(LGBTQ+当事者)による研修(希望制)
- アライ*制度
 - 2024年6月時点で、約2万1,000人の従業員がアライとして登録
 - レインボーマッチ開催:
豊田市と連携し、当社女子ソフトボール公式試合において、イベントを開催(レインボーグッズを身に着けて応援、豊田市とトヨタのLGBTQ+に関する取り組み紹介パネルの共同展示)

* 困り事や問題に直面している人々と連帯しながら、これを自分(たち)の問題として主体的に取り組む人を指す言葉。「同盟」や「連盟」を意味するAllianceが語源

Toyota Motor North America (TMNA、米国)の取り組み

- 採用
 - 「性別や人種やLGBTQ+などの属性による差別をしない」旨を発信し、履歴書への写真の添付や性別の記載を廃止
- 施設の整備
 - 主要拠点に性別を問わず利用しやすいトイレを設置
- 教育・啓発
 - ビジネスパートナーグループの一つにLGBTQ+のグループがあり、教育・啓発活動などを実施

人種・国籍に関する取り組み

ありたい姿

- 各地域の事情に応じ、人種・国籍に関するダイバーシティを推進

取り組み事項

Toyota Motor North America (TMNA、米国)の取り組み

- 理解活動の一環として教育・啓発活動を実施



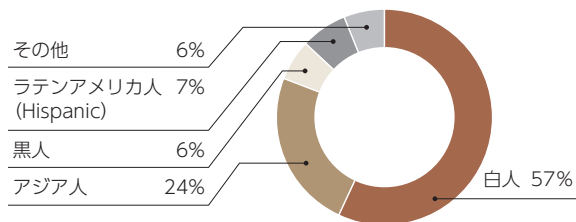
Toyota South Africa Motors (Pty) Ltd. (TSAM、南アフリカ)の取り組み

■ 南アフリカでの事業においては、同国の経済発展と雇用創出に向けた、黒人経済力強化政策(B-BBEE*)に沿った活動を推進

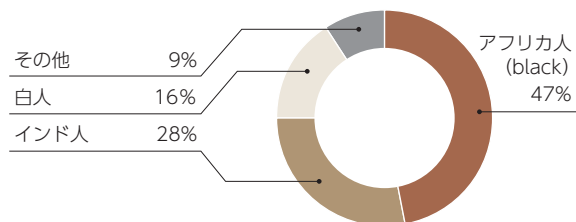
● 2023年6月時点実績: レベル3取得

* Broad-Based Black Economic Empowerment: 企業や諸団体のB-BBEEへの取り組みや貢献度についてのスコア化(最高のレベル1~レベル8および不遵守に格付け)

マネジメントの人員構成(TMNA 2024年度)



マネジメントの人員構成(TSAM 2024年度)



60歳以降の就労制度

ありたい姿

■ 60歳以降における従業員一人ひとりの多様なライフスタイル、就労意思を尊重し、いつまでもやりがい・生きがいを持って活躍できる制度・職場環境の整備

取り組み事項

(トヨタ自動車単体)

年	内容
1991	● 技能職定年退職者を対象とした「社内再雇用制度」の導入
2001	● 社外就労希望者に関係会社などの就労先の情報を提供する「選択式再就労システム」を導入
2006・2013	● 改正高齢者雇用安定法施行に合わせて、本人の希望調査・面談などを行い、より多くの従業員が再雇用される制度へと見直し
2016	● 「上級スキルド・パートナー制度」を新設(技能職) ● 60歳以降も意欲高く活躍し続けることを後押しするために、60歳以前と同様の職位・待遇を維持する制度

2026年6月更新

バリュー チェーン連携

GRI 2-26、3-3、205-2、414-1、2

- 92 基本的な考え方
- 92 サプライヤーとの取り組み
- 95 責任ある材料調達
- 96 販売店との取り組み

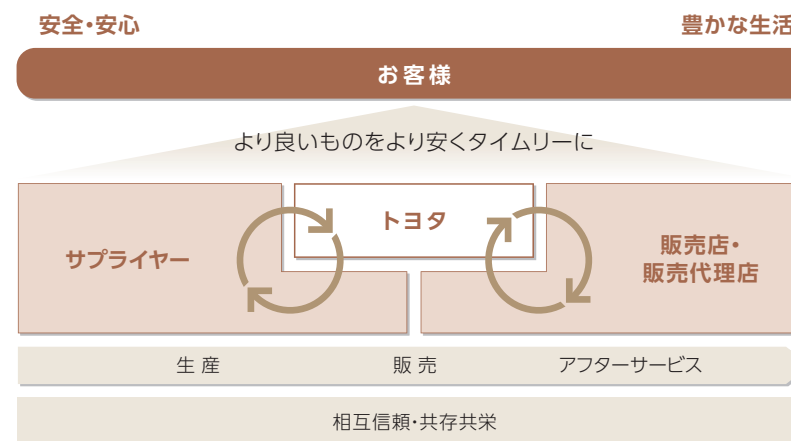
基本的な考え方

ありたい姿

- サプライヤーや販売店などの取引先の皆様と連携し、お客様第一の活動を推進

取り組み事項

- トヨタはオープンでフェアな企業活動をもとに、サステナビリティに対する取り組みを着実に推進すると同時に、安全・安心をはじめとする品質向上のために、サプライヤー・販売店と共に、高いレベルのお客様満足度の実現に取り組む



サプライヤーとの取り組み

ありたい姿

- サプライヤーとトヨタの相互信頼に基づく相互繁栄
- サプライヤーと共にモノづくりを追求

取り組み事項

調達基本方針および仕入先向けガイドラインに基づく活動の推進

- 「調達基本方針」をグローバルに展開
- 取り引きに当たっては、法の遵守、人権の尊重、地域および地球環境への配慮を明記した契約を締結

トヨタの調達基本方針

1. オープンで公平な競争

トヨタとの取引を希望される国内外のサプライヤーに対して、国籍、企業規模、取引実績の有無を問わず、オープンで公正かつ公平な参入機会を提供しています。サプライヤーの選定にあたっては、品質、原価、技術、納期などの能力に加え、継続的な改善に取り組む経営姿勢・体制、および環境問題などの社会的責任に対する取り組み、などを総合的に勘案しています。

2. 相互信頼に基づく相互繁栄

トヨタは、長期的なビジョンの中で、相互繁栄を図ることができる取引関係の確立を目指しています。その基礎となる相互の信頼関係を築くため、サプライヤーとの双方向かつ密接なコミュニケーションの促進を図っています。

3. 良き企業市民を目指した現地化の推進

トヨタは、世界各地での車の需要に応じて現地生産を積極的に進めています。現地生産にあたっては、車の生産に必要な部品・資材・型・設備等を、現地のサプライヤーから積極的に調達することにより、地域社会に貢献し、良き企業市民となることを目指しています。

- 「仕入先サステナビリティガイドライン」をグローバルで共有
 - サステナビリティに取り組む重要性をサプライヤーと共有し、ガイドラインに基づいて自ら実践していただくことを目的とし策定、展開(2009年策定、2021年改訂)
 - 一次サプライヤー各社が二次以降のサプライヤーにもガイドラインを展開することを明記し、サプライチェーン全体にガイドラインを浸透
 - 海外子会社の調達部門を通じて海外のサプライヤーにも展開

ガイドライン記載の主な項目

- コンプライアンス
- 人権・労働条件
- 環境
- 責任ある資源・原材料調達
- 地域社会への貢献・ステークホルダーへの情報開示と対話
- サプライチェーンへの展開
- ガイドライン遵守

[🔍 仕入先サステナビリティガイドライン](#)

- **贈収賄防止の徹底のため、「贈収賄防止に関するガイドライン」を策定し、サプライヤーにも周知**

[🔍 贈収賄防止に関するガイドライン \(ビジネスパートナー用\)](#)

推進体制

- 関係部門の責任者が出席するミーティングにて方向性・課題などを報告・審議し、重要案件はサステナビリティ会議で審議の上、取締役会にて監督・意思決定を実施
- 統括責任者：調達本部 本部長・副本部長
- 調達本部が中心となり、環境・人事・コンプライアンス・サステナビリティ関連部署などと連携し、取り組みを推進

[📄 P.7 推進体制](#)

サプライヤーとの持続可能な調達に向けたデューデリジェンスの取り組み

- サプライヤーに各社でのリスク低減に取り組んでいただくことを目指して、持続可能な調達に向けた取り組みを大きく以下のステップに沿って実施



Step1 ガイドライン展開

- サプライヤーに「仕入先サステナビリティガイドライン」を展開し、ガイドラインに基づく調達活動の実施をお願い
- 日本での取り組み
 - 主要なサプライヤー(約 1,000 社)がガイドラインへ賛同・署名(2026年4月時点)

Step2 実態調査を通じた点検

- サステナビリティ実態調査を通じて、サプライヤー各社でのガイドライン遵守や取り組み状況を点検
- 日本での取り組み
 - 2024年に調査の内容を改訂
 - 実態調査をアンケート形式で実施

調査内容	<ul style="list-style-type: none"> 以下のテーマに関する方針の有無、研修の実施、取り組み内容など 会社経営 安全衛生 環境 責任ある原材料調達 人権・労働条件 企業倫理 責任あるサプライチェーンマネジメント
実績	<ul style="list-style-type: none"> 主要なサプライヤー980社へ展開、814社から回答を受領(2024年)

- 海外での取り組み
 - 米国、欧州、タイでも類似の取り組みを実施(2024年)

Step3 リスク評価・点検

- 点検結果を踏まえて、当社でリスク評価・特定を実施
- 日本での取り組み
 - 集計結果を確認後、サプライヤーへフィードバックを実施(2025年)
 - 実態調査の内容のうち優先項目を設定し、当該項目の取り組みが不十分なサプライヤーを特定

Step4 リスク低減・改善要請

- 取り組みが不十分なサプライヤーに対し、一部第三者機関を活用した監査を活用しながら、リスク低減活動や改善を働きかけ
- 国内外での取り組み
 - 日本・米国・欧州・タイで監査を実施(2024年実績：2社、2025年実績：21社)
- **問題発覚時の対応**
 - 上記ステップ以外でも、サプライチェーン上で問題が発覚した場合は、当該サプライヤーとコミュニケーションを図り、再発防止策の立案、他社好事例の共有などのサポートなどを行いながら、改善を依頼
 - ⇒状況に改善が見られない場合、最終的な手段として、取引関係の見直しの可能性もあり
 - 同様の問題が他のサプライヤーでも起こらないようにするため、あらためて注意喚起し、徹底を依頼

救済窓口

■ **サプライヤーホットライン**

- 万が一、法令・規則・上記ガイドラインなどに反するような行動があった場合には、サプライヤーからの声を入手できるよう、匿名性を担保した通報窓口を設定

[📄 P.143 スピークアップ相談窓口](#)

■ **サプライチェーンなどにおける人権侵害などに関する苦情処理・救済の仕組み**

- 社外ステークホルダーが利用できるグリーバンスメカニズム(苦情処理メカニズム)を整備し、2026年4月1日より一般社団法人ビジネスと人権対話救済機構(JaCER)に加盟
- 国連「ビジネスと人権に関する指導原則(UNGPs)」に準拠した対話型救済プラットフォームを通じて、事業活動やサプライチェーンなどに関する人権の苦情・通報を受け付け(匿名での通報も可能)
- 必要に応じて事実確認や対話を行い、是正および救済につなげる

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)

バリューチェーン連携

車両安全

品質・サービス

情報セキュリティ

プライバシー

AI

知的財産

人材育成

健康・安全衛生

社会貢献

社会データ

基本的な考え方 | [サプライヤーとの取り組み](#) | 責任ある材料調達 | 販売店との取り組み |

啓発・教育活動

- 社内：調達部員も含む全従業員の意識向上、啓発
- サプライヤー各社：自主活動を通じた自社の取り組み推進

トヨタ主体の活動事例(日本)

対象者		内容	
社内	調達部門全員	調達部門配属時の教育	<ul style="list-style-type: none"> ● サステナビリティに関する教育の実施
		定期勉強会	<ul style="list-style-type: none"> ● 人権・環境などをテーマにした勉強会を定期的に開催
	調達部門からの海外赴任者	赴任前研修	<ul style="list-style-type: none"> ● 人事部門による労務管理研修の実施
サプライヤー	日本国内のサプライヤー	各種説明会	<p>近年の実施事例</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 人権デューデリジェンスに関する情報発信(2024~2025年) <ul style="list-style-type: none"> ● サプライチェーン全体の人権意識の浸透と向上に向け、人権デューデリジェンスを取り巻く環境、トヨタ自動車の取り組みに関する説明会を実施。あわせて「サステナビリティ実態調査」を実施 ● カーボンニュートラル(CN)に関する情報発信(2021~2025年) <ul style="list-style-type: none"> ● CO₂低減目標の達成に向け、具体的な排出量の算出方法や算出ツールを展開 ● CO₂排出量低減アイテムの紹介 ● 省エネルギー・再生可能エネルギー勉強会の実施 ● 排出量の低減対策を提案する企業と排出量低減対応で困っているサプライヤーとのマッチングに向けた Webinar および展示会を開催 ● サプライヤーごとの排出量低減目標(Scope1/2/3)算出と、目標達成に向けたグリーン材*1・環境に優しいエネルギー源を利用した製品や技術の吸い上げ ● 上記取り組みについては、一次サプライヤーから二次以降のサプライヤーへ参画を促し、サプライチェーン全体へ展開されるよう取り組みを推進

* 1 再生樹脂など、既存のものよりもCO₂の排出量が抑えられた材料

サプライヤーの自主活動事例*2(日本)

活動	内容
経営者懇談会	<ul style="list-style-type: none"> ● 各企業の経営者自らリーダーシップを持って活動を牽引していただくために実施 ● トヨタ自動車のメンバーも参画し、カーボンニュートラル(CN)・デジタルトランスフォーメーション(DX)などをテーマにしたディスカッションをしながら情報共有・課題の抽出・対応を議論
協豊会テーマ研究会(環境)・栄豊会サステナビリティ研鑽会	<ul style="list-style-type: none"> ● サプライヤー間の情報交換を通じて相互啓発。環境/CNマネジメント、サーキュラーエコノミー、カーボンフットプリント、省エネルギー対策などのテーマについて理解を深め、ノウハウ集を作成して協働会全体に発信、共有

* 2 トヨタのサプライヤーで構成される協働会：協豊会・栄豊会が実施
 協豊会：主に自動車部品・資材などのサプライヤーで構成 栄豊会：主に設備・建築・物流などのサプライヤーで構成

その他、サプライヤーとの取り組み

[P.80 移民労働\(強制労働\)における取り組み](#)

[P.104 サプライヤーとの取り組み\(品質リスクマネジメント\)](#)

[P.108 サプライチェーンにおける取り組み\(情報セキュリティ施策\)](#)

責任ある材料調達

SASB TR-AU-440a.1

ありたい姿

- トヨタは、事業活動に関わる人権・環境への負の影響に最大限配慮し、リスクの特定・予防・軽減に努める

取り組み事項

推進体制

- 社内横断のタスクフォースを設置し、関係部が密に連携
 - リーダー：サステナビリティ推進部統括部長
 - 関係部門：サステナビリティ、調達、人事、環境および主要地域の事業体
 - 外部動向の把握、リスク評価、取り組み方針の議論、対策を実施
- 取り組みの進捗は関係部門の責任者が出席するミーティングに報告

P.7 推進体制

方針

- トヨタは、『OECD 紛争地域および高リスク地域からの鉱物の責任あるサプライチェーンのためのデュー・デリジェンス・ガイドランス』に基づき、「責任ある鉱物調達への対応方針」を策定し、児童労働および強制労働といった人権侵害の防止に努める
- 『仕入先サステナビリティガイドライン』の中で、サプライヤー各社に対して「責任ある資源・原材料調達」への期待を明記

責任ある鉱物調達への対応方針

仕入先サステナビリティガイドライン

リスク認識・対策の実施

- 外部調査、規制動向、社外ステークホルダーとの対話結果などに基づき、自動車に使用される材料のリスクを分析し、取り組みを実施(リスク認識については適宜見直しを実施)

材料の主な潜在リスク*1・対策の実施*2

●：リスク高 ○：リスクあり □：対策を実施中

		コバルト	リチウム	ニッケル	天然黒鉛	スズ	タンタル	タングステン	金	天然ゴム	マイカ
材料の主な潜在リスク	児童労働	●				●	●		●	●	●
	強制労働	●				●	●		●	●	●
	先住民・地域社会への影響	○	●	●	○	○	○	○	●	●	○
	環境への影響 (GHG 排出・汚染など)	●	●	●	○	●	●		●	●	○
対策の実施	<ul style="list-style-type: none"> 欧州の電池規則準拠に向け対応を実施 電池材料について、電池サプライチェーンに関する調査を重ね、複数の製錬業者や鉱山を特定 主要な電池メーカー・サプライヤーとの対話を継続中 	□	□	□	□						
	<ul style="list-style-type: none"> 米国ドッド・フランク法に基づき、RMI*3が提供する調査票(CMRT)*4を用いて調査を毎年実施(2013年~)*5 RMIと協力の上、製錬業者/精製業者の素性確認、製錬業者/精製業者に責任ある鉱物の監査プログラム(RMAP)*6への参加奨励 <ul style="list-style-type: none"> Toyota Motor North America (米国)においてはRMIと協力し、「Global Smelter Engagement Teams Working Group」活動やAutomotive Industry Action Group (AIAG)の「Smelter Engagement Teams Working Group」活動を実施 調査の対象となる子会社・サプライヤーに対して以下の取り組みを実施(日本) <ul style="list-style-type: none"> 実務担当者向けに説明会を開催し、人権・環境デューデリジェンスや本調査の理解促進を実施 調査結果に基づき社内基準に沿ったリスク評価をトライアルで行い、各社へフィードバックを実施(2025年) 								□		
	<ul style="list-style-type: none"> 天然ゴムサプライチェーンにおける森林破壊と生態系転換の撲滅を目指し「持続可能な天然ゴム調達方針」*7を策定 欧州の森林破壊防止規則準拠に向け対応を実施 										□
	<ul style="list-style-type: none"> RMIが提供する調査票(EMRT)*8を用いて、調査を開始(2024年~) 	□									□

* 1 "Material Change"(Drive Sustainability, Responsible Minerals Initiatives, Dragonfly Initiative) などの情報をもとに作成

* 2 加盟外部団体(加盟年)
・ Responsible Business Alliance (RBA) (2024年) RBA
・ Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR) (2019年)

* 3 Responsible Minerals Initiative

P.79 人権デューデリジェンス

* 4 Conflict Minerals Reporting Template Conflict Minerals Reporting Template

* 5 紛争鉱物報告書

* 6 Responsible Minerals Assurance Process

* 7 持続可能な天然ゴム調達方針： 持続可能な天然ゴム調達方針 P.57 持続可能な天然ゴム調達方針

* 8 Extended Minerals Reporting Template Extended Minerals Reporting Template

販売店との取り組み

ありたい姿

- お客様に支持され続けるために、**地域の発展と、そこで暮らすお客様・従業員の幸せを願い、その町でいちばん信頼される販売店、お店を目指す**
- 「1にユーザー、2にディーラー、3にメーカー」の考えの下、**販売店と両輪でお客様の期待に応え、お客様満足度を向上**

取り組み事項

トヨタ自動車販売店協会*1 (ト販協)・販売店のコンプライアンス活動支援(日本)


ト販協の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ● 販売店はト販協コンプライアンス年間取り組みスケジュールに沿い、各種点検ツールや『法令遵守の手引き*2』を活用して取り組みを推進 <ul style="list-style-type: none"> ● 内容：以下各法律のチェックリストや、各種点検ツールの展開など <ul style="list-style-type: none"> ● 商談時やお客様対応などの販売店業務に関連する法律(個人情報保護法、景品表示法、著作権法、消費者契約法、保険業法、割賦販売法、特定商取引法、車庫法、民法、刑法) ● 安全・環境に関わる法律(道路運送車両法、自動車リサイクル法) ● 従業員の労働や雇用に関連する法律(労働基準法、労働安全衛生法、男女雇用機会均等法、ハラスメント関連法令) ● 取り引きに関する法律(独占禁止法・中小受託取引適正法) ● サービス指定整備に関する全店舗総点検(自主点検活動)(2020年～) <ul style="list-style-type: none"> ● 指定整備業務に加えボデーペイント(板金塗装)業務点検も追加(2023年～) ● 「販売店本部による業務確認活動」(2024年4月～) <ul style="list-style-type: none"> ● 各販売店本部に業務確認チームを作り、業務プロセスに沿って、法令や会社で定めるルール・手順どおりに正しく業務が遂行されているかなどを定期的に確認する活動を各社に呼びかけ ● 基本ガイド(詳細編・抜粋編)、確認項目、確認帳票例・チェックシート例を提供 ● 「ト販協ヘルプライン」 <ul style="list-style-type: none"> ● 法令、規則違反などの未然防止・早期発見に向け、販売店従業員への告知を再度実施
トヨタの支援内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 販売店における指定整備違反およびお客様の個人情報の不適切な取り扱いなどが発生していることを踏まえ、以下を実施(2021年度以降) <ul style="list-style-type: none"> ● 販売店の代表者などを対象としたコンプライアンスセミナー ● TPS(トヨタ生産方式)のノウハウ展開や研修を通じて、販売店の改善活動を支援 ● ガバナンス強化に向けた自主点検ツールおよび社内規程類の内容充実のためのサポート(2025年～) ● 改正個人情報保護法を踏まえたプライバシーガバナンスのガイドブックを配付し、販売店の取り組みをサポート(2022年4月～) ● 下請法から中小受託取引適正法への改正を見据え、ガイドブック・確認ツールなどを展開し、販売店の取り組みをサポート(2025年) ● 「販売店本部による業務確認活動」に当たり、ツール類の作成をサポート。また、活動リーダー向けの研修を実施 <ul style="list-style-type: none"> ● 店舗スタッフの意識向上のための映像教材を毎月配信(2025年7月～) ● 販売店へ「トヨタ自動車人権方針」を発信 <ul style="list-style-type: none"> ● とりわけ、外国人技能実習生への適切な対応やハラスメントのない職場作りを販売店に依頼

* 1 日本国内のトヨタ販売店が加入する団体 * 2 ト販協が発行する販売店各社の自主的な法令遵守活動のサポートツール

国内販売店各社の“良い経営”に向けた、CS*3・ES*4 向上に資する支援

トヨタの支援内容	<ul style="list-style-type: none"> ● CS：「お客様向けCSアンケート」の仕組みを販売店に提供、販売店各社の取り組み状況に応じたサポート活動を実施 ● CS向上に役立つ販売店の取り組み事例の収集・展開や、販売店間で情報交換を行う場も設定 ● ES：「職場環境アンケート」を販売店に提供、販売店各社での定期的な実施を推奨 ● 在日外国人労働者向け情報サイト&相談窓口(JP-MIRAI)の紹介
----------	---

* 3 Customer Satisfaction：顧客満足度 * 4 Employee Satisfaction：従業員満足度

 [P.81 JP-MIRAIとの協業](#)

2026年6月更新

車両安全

GRI 3-3. 203-2. 416-1

- 97 基本的な考え方
- 97 統合安全コンセプト
- 98 予防安全
- 99 衝突安全
- 99 安全に関する外部評価
- 99 救助
- 100 自動運転技術
- 101 交通安全意識向上に向けた取り組み

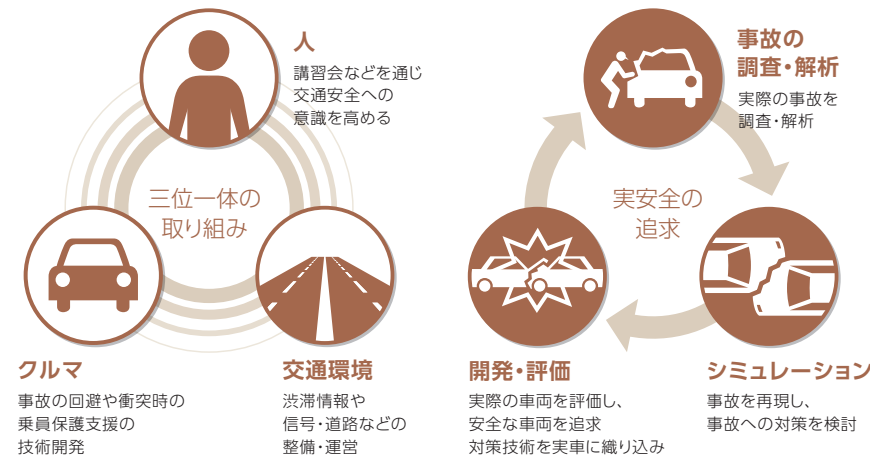
基本的な考え方

ありたい姿

- トヨタの究極の願い=「交通事故死傷者ゼロ」、さらにその先の「交通事故ゼロ」社会の実現

取り組み事項

- 人・クルマ・交通環境の「三位一体の取り組み」を推進
- 事故に学び、商品開発に生かす「実安全の追求」
- 「統合安全コンセプト」の下、予防、衝突、救助に関わる技術開発を実施



統合安全コンセプト

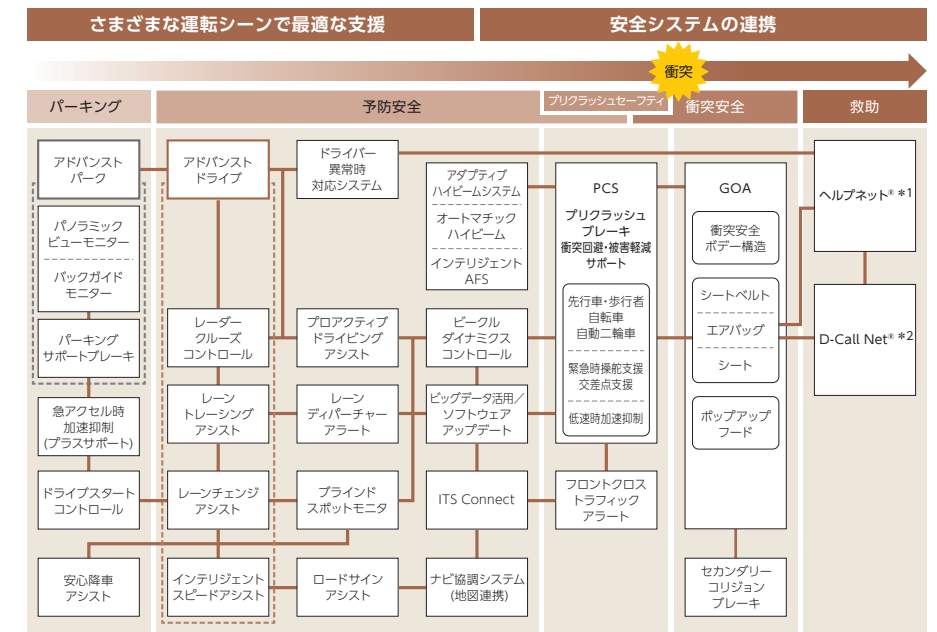
ありたい姿

- クルマに搭載される安全システムを個別に考えるのではなく、各システム間の連携を図ることで、安全性を追求=「統合安全コンセプト」

取り組み事項

- 駐車から通常運転、衝突直前、衝突、事故後の救助まで、さまざまな運転ステージで最適なドライバー支援を実施

個々の技術・システムの連携イメージ



* 1 株式会社日本緊急通報サービスの登録商標

* 2 認定NPO法人救急ヘリ病院ネットワーク(HEM-Net)の登録商標

予防安全

ありたい姿

- 衝突回避支援・被害軽減、車線逸脱による事故の予防、夜間の視認性確保を中心とした安全機能をもとに、重大死傷事故の低減に貢献

取り組み事項

■ 予防安全パッケージ「Toyota Safety Sense」

- 死亡事故低減に寄与する複数の予防安全機能をパッケージ化

プリクラッシュセーフティ(PCS)	先行車や歩行者との衝突回避支援または被害軽減	
レーンディパーチャーアラート(LDA)	車線逸脱による事故の予防に貢献	
オートマチックハイビーム(AHB)	夜間の前方視界確保を支援	
レーダークルーズコントロール(RCC)	追従ドライブを支援	
レーントレーシングアシスト(LTA)	RCC使用時に車線内中央の走行を支援	
ロードサインアシスト(RSA)	交通規制の見落とし軽減に寄与	
プロアクティブドライビングアシスト(PDA)	リスクを先読みして運転操作をサポート	

- 2015年の市場投入以来、**グローバル累計装着台数6,100万台**を達成(2026年3月)
- 現在、日米欧のほぼすべての乗用車への設定(標準またはオプション)を完了し、中国・アジアの一部、中近東、豪州など、主要な市場を含めた144の国と地域に導入

- センサー性能(カメラ・レーダー)向上により認識範囲が拡大したことで、交差点に対応した衝突回避支援を実現。また、シーンに応じた適切な加速抑制・減速支援・停車支援機能を改良

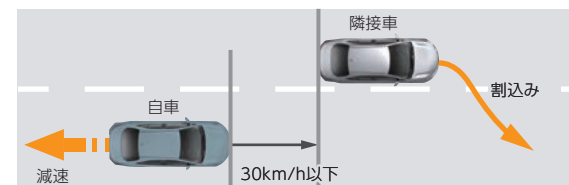
プリクラッシュセーフティ(PCS)

交差点衝突回避支援(右折時)により検知困難な同方向の歩行者・自転車に対応



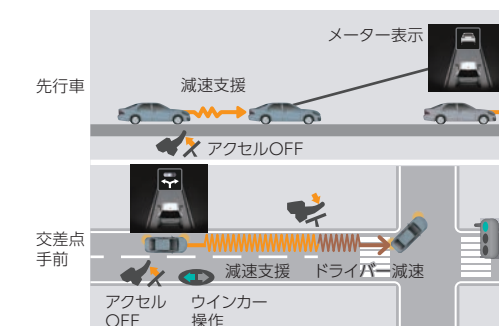
レーダークルーズコントロール(RCC)

センサー性能向上や匠ドライバー*の運転をAI解析して人の感覚に近い制御を実現



プロアクティブドライビングアシスト(PDA)

ドライバーが減速を期待するシーンの特定を改良



■ メーター表示改良

運転支援の制御状態や周辺車両をリアルタイム表示



* 社内資格を持つ、高技術の認定ドライバー

衝突安全

ありたい姿

- 衝突エネルギーを吸収するボデー構造と、乗員や歩行者を保護する装置を組み合わせ、**衝突時の被害を最小限に抑制**

取り組み事項

- **GOA (Global Outstanding Assessment)**
 - 世界トップレベルの衝突安全性評価
 - ⇒ GOAを常に進化させ、多様な事故における実安全性を追求
- **THUMS (Total HUMAN Model for Safety)**
 - THUMSは、交通事故における人体の傷害をコンピューターで解析するため、トヨタと株式会社豊田中央研究所が共同で開発したバーチャル人体モデル
 - シートベルトやエアバッグなどの安全装備や、歩行者事故時の傷害を軽減する車両構造など、さまざまな安全技術の研究開発に活用
 - ⇒ 2021年からウェブサイトを通じてTHUMSを無償で公開

THUMS

- 今後は各国の自動車アセスメントで本格化するバーチャルテストに対応するモデルを順次リリース予定

安全に関する外部評価^{*1}

SASB TR-AU-250a.1

() : 最高ランク獲得車種数 / 評価を受けた車種数

日本 JNCAP ^{*2} [5★](最高評価)	評価を受けた車種なし	(0/0)
米国 IIHS ^{*3} の自動車アセスメント [TSP+ ^{*4}] / [TSP](最高評価)	[bZ4X][Camry][Corolla Cross][Prius][Tundra] Lexus[NX 25MY ^{*6}][NX 26MY ^{*6}]	(7/7)
米国 NCAP ^{*2} [5★](最高評価)	[bZ4X][Camry][Corolla (Sedan)][Corolla (Hatchback)][Grand Highlander][Highlander][Prius][Prius PHEV][RAV4][RAV4 PHEV][Sienna][Tundra] Lexus[ES][IS][RX][RZ][TX][UX]	(18/23)
欧州 Euro NCAP ^{*2} [5★](最高評価)	[bZ4X]	(1/5)
豪州 ANCAP ^{*2} [5★](最高評価)	[bZ4X][Hiace][Hilux]	(3/3)
ラテン Latin NCAP ^{*2} [5★](最高評価)	—	(0/2)
中国 C-IASI ^{*5} [乗員保護・歩行者保護・予防Good](最高評価)	[bZ5]	(1/1)
中国 CNCAP ^{*2} [5★](最高評価)	[bZ3X][bZ5]	(2/2)
韓国 KNCAP ^{*2} [グレード1](最高評価)	評価を受けた車種なし	(0/0)
アセアン ASEAN NCAP ^{*2} [5★](最高評価)	[Yaris Cross]	(1/1)
インド Bharat NCAP ^{*2} [5★](最高評価)	[Innova Hycross]	(1/1)
Global NCAP アフリカ [5★](最高評価)	—	(0/1)
台湾 NCAP ^{*2} [5★](最高評価)	Lexus[RX]	(1/4)

* 1 期間：日本：2025/4～2026/3、米国 IIHS：2024/9～2025/12 (2025TSP+/TSPwinners)、米国 NCAP：2025年モデル、その他：2025/1～12

* 2 New Car Assessment Program (NCAP)：各国・各地域で行っている自動車アセスメント

* 3 Insurance Institute for Highway Safety：米国道路安全保険協会

* 4 TSP (Top Safety Pick) の中でも最優秀事例として選ばれたクルマ

* 5 China Insurance Automotive Safety Index：中国保険汽车安全指数

* 6 MY：モデルイヤー

救助

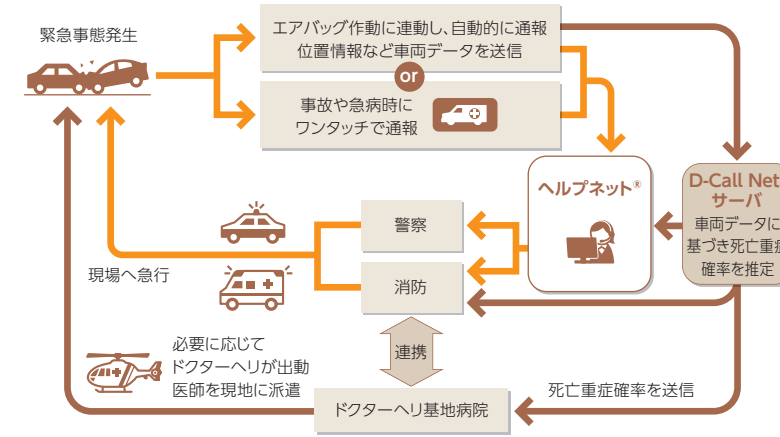
ありたい姿

- **事故後の早期救命救護**により交通事故死亡者低減に貢献

取り組み事項

- **緊急通報サービス「ヘルプネット®」(日本)**
 - 突然の事故や急病時に、専門オペレーターが迅速に警察や消防に緊急車両を手配
- **D-Call Net®に対応**
 - エアバッグ作動に連動して自動送信された車両データから乗員の死亡重症確率を推定し、消防・病院に送信することで、ドクターヘリ^{*7}などの早期出動判断につなげる

ヘルプネット®(エアバッグ連動タイプ)通報イメージ



→ ヘルプネット®の流れ

→ D-Call Net®の流れ

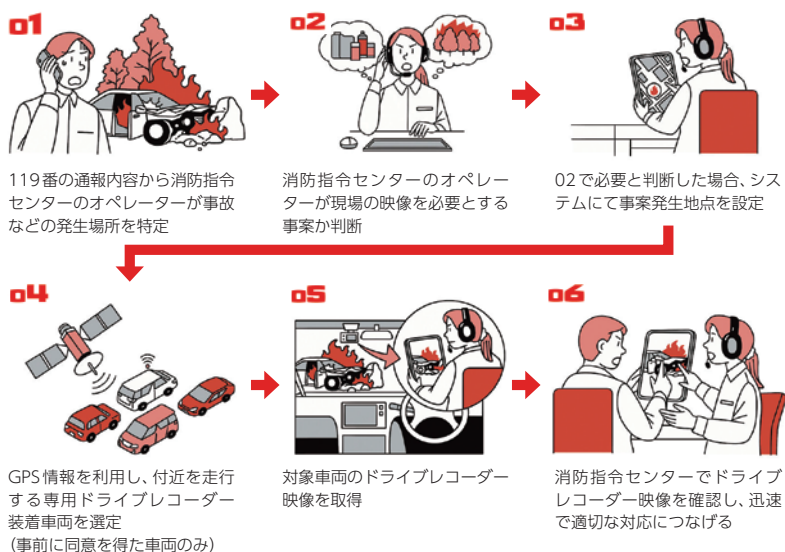
*7 ドクターヘリは、場所、時間帯、天候などにより出動できない場合あり
「ヘルプネット®」ボタンを押した場合は「D-Call Net®」に非対応

■ DRIVE RECORDER119 (日本)*1

- 現場の状況把握が難しい119番通報で、消防指令センターのオペレーターが付近を走る車両の専用ドライブレコーダー*2映像を確認
- 119番通報時にドライブレコーダー映像で現場状況を把握し、迅速かつムダのない消防対応を支援
- 一分一秒を争う消防の“目”となり、迅速で適切な消火、救助活動に貢献

*1 堺市でサービス導入、京都市・岡山市・川崎市・豊田市で実証実験中
 *2 専用ドライブレコーダーはバス・タクシー・トラックなどの商用車両に設置
 豊田市では事前に同意をいただいた一部のトヨタ車・レクサス車とも連携

通報からドライブレコーダー映像を活用する流れ



実証実験における活用事例(大阪府堺市)

事故内容	ドライブレコーダーの活用効果
高速道路でトラック2台の横転事故	緊急車両の進入経路を確認し、二次災害発生リスクの軽減と過剰な部隊投入を防止
交差点で乗用車と歩行者の接触事故	ドクターカー要請にて医療行為を15分早め、命の危機から救出
高架下での乗用車の衝突事故	事故現場の早期特定と交通状況の把握で、現場到着時間を短縮

トヨタタイムズニュース「ドライブレコーダーを消防の目に 舞台は京都へ、実績着々」

自動運転技術

ありがたい姿

- 自動運転技術により、交通死傷事故ゼロを目指し、**高齢者や体の不自由な方を含むすべての人が安全、スムーズ、自由に移動**できる社会の実現

取り組み事項

自動運転技術の開発

- 1990年代から自動運転技術の研究開発の取り組みを実施
- 人とクルマが心を通わせながらお互いを高め合い、気持ちの通った仲間のように共に走るというトヨタ独自の自動運転の考え方 =「**Mobility Teammate Concept**」
- クルマが人から運転を奪うのでも、単に人に取って代わるのでもなく、人とクルマが双方をパートナーとして尊重し合い、運転を楽しみ、時には運転操作を任せることで、より高いレベルの安全・安心、移動の自由を実現
- 個人所有車両「POV (Personally Owned Vehicle)」に加えて、人、モノの移動に関わる事業「MaaS (Mobility as a Service)」における自動運転技術の研究開発の取り組みを実施
- 人手不足となる産業において、働く人を楽に、安全にするための自動運転技術の導入
- ウーブン・バイ・トヨタと連携し、データ収集・分析からのフィードバックを通じて自動運転技術をさらに進化

ウーブン・バイ・トヨタ「Automated driving」

高度運転支援技術搭載車の設定

- 2021年4月発売のレクサス「LS」、 「MIRAI」に、**高度運転支援技術Lexus Teammate、Toyota Teammateの新機能Advanced Drive**搭載車を設定

搭載技術の内容

自動車専用道路での運転支援「Advanced Drive」	<ul style="list-style-type: none"> ● ドライバー監視の下、実際の交通状況に応じて車載システムが適切に認知、判断、操作を支援し、車線・車間維持、分岐、車線変更、追い越しなどを行いながら、目的地に向かって分岐までの運転を支援 ● 高い安全性と安心感を実現し、目的地まで疲れにくく、快適な移動を提供
ディープラーニングを中心としたAI技術	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転中に遭遇し得るさまざまな状況を予測・対応した運転を支援
ソフトウェアアップデート対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 無線通信、または有線接続により、最新版のソフトウェアに更新が可能

- **高度運転支援「Toyota Teammate (Advanced Drive・Advanced Park)」**
- 「**Mobility Teammate Concept**」の考え方に基づき開発した高度運転支援技術「**Toyota Teammate**」を、安全な社会へのさらなる貢献のため普及価格帯の車両へ搭載

Advanced Drive (渋滞時支援)	自動車専用道の渋滞時、ドライバーの運転操作による疲労軽減を支援
Advanced Park	さまざまな駐車シーンでスムーズな入庫・出庫を支援

トヨタチームメイト



Advanced Drive (渋滞時支援)

Advanced Park

交通安全意識向上に向けた取り組み

ありたい姿

- ドライバー、歩行者など人への啓発活動を実施し、交通安全への意識を高め、事故を未然に防止

取り組み事項

(トヨタ自動車単体)

対象	概要
全般	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全啓発ウェブサイトでメーカーや業界の枠を超えて、ドライバーや歩行者の方に役立つ情報を発信 <p> トヨタ安全かたる〜クルマと語る、人と語る、道と語る〜</p>
ドライバー	<ul style="list-style-type: none"> 「交通安全センター モビリティ」(富士スピードウェイ内): <ul style="list-style-type: none"> 一般および企業のドライバー向けに交通安全実技講習(トヨタドライバーコミュニケーション)を定期的開催 トヨタの車両開発ドライバーが開発した講習(データ計測プログラム)を通してお客様の運転操作をデータで可視化し、アドバイスを実施 <p> トヨタ交通安全センター モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ドライビング・ヘルス(ベテランドライバー向け健康運転支援): 販売店と共同で、運転に関する身体機能・認知機能を計測し、その結果に基づく車の安全装備や安全運転行動をアドバイス <p> トヨタの安全技術 運転能力計測システム ドライビング・ヘルス</p>
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 全国のトヨタ販売店と協同で、全国の幼稚園・保育園の年長園児を対象に、幼児向け交通安全教材の贈呈活動を継続(1969年～) デジタルコンテンツを活用した「トヨタこどもこうつうあんぜん」サイトでは、幼児や保護者に向けて情報を発信 <p> トヨタこどもこうつうあんぜん</p> <ul style="list-style-type: none"> 子ども向けみまもりGPS「SayuU」: 位置情報による見守りだけでなく、横断前の左右確認や走ったことを検知・記録して児童の交通安全習慣化を目指すサービスを提供 <p> 交通安全サポート「SayuU」</p> <ul style="list-style-type: none"> イベントなどを通じて、高齢者を中心に来場されたお客様に向けて啓発チラシや、反射材グッズの配布

2026年6月更新

品質・サービス

GRI 3-3、416-1、2、417-1

- 102 基本的な考え方
- 103 推進体制
- 103 製品安全に対する取り組み
- 104 品質リスクマネジメント
- 104 品質に対する意識・風土の醸成
- 104 重大な品質不具合への対応
- 105 アフターサービス
- 106 お客様第一に向けた取り組み

基本的な考え方

ありたい姿

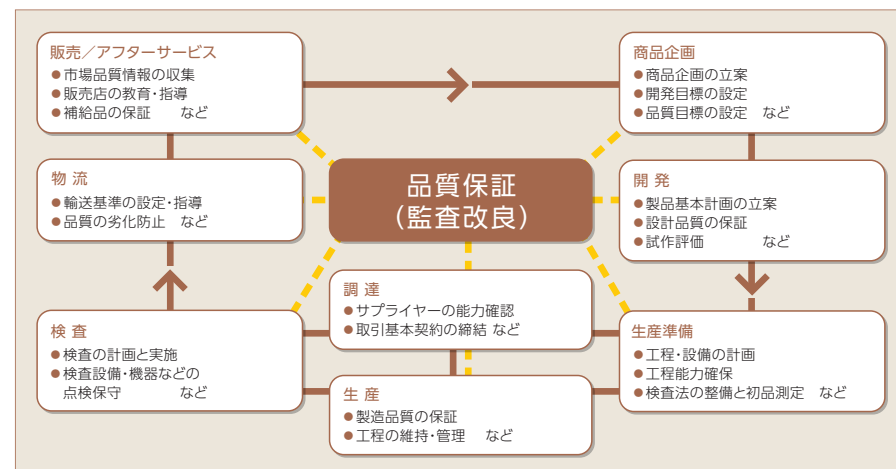
- 「製品」の質、「営業・サービス」の質、それを支える基盤である従業員一人ひとりの「仕事」の質が一体となり、お客様の信頼に応え得る製品・サービスを提供

取り組み事項

- 開発、調達、生産、販売、アフターサービスなど、すべてのプロセスに関わる従業員一人ひとりが**仕事の品質を造り込む**と同時に各機能が互いに連携し、品質を改良するサイクルを回す。そのためにISO 9001も参考にしながら構築したトヨタの品質マネジメントシステム(QMS)を企画・開発から生産、調達、物流、販売・サービスの一連のプロセスに適用
- 国内外45.7%の生産拠点*でISO 9001シリーズ(IATF 16949を含む)の認証を取得

* 対象範囲:生産拠点・製造事業体70拠点(2026年4月時点)

品質を保証する体制



主な生産拠点のISO 9001シリーズの認証取得状況(ISO 9001シリーズにはIATF 16949を含む)2026年4月時点

地域	国	事業体・工場	事業内容	
日本	-	三好工場	部品製造	
		衣浦工場		
北米	アメリカ	TMMK	車両製造	
	アメリカ	TMMI		
	カナダ	TMMC		
欧州	ベルギー	TME	部品製造	
	チェコ	TMMCZ	車両製造	
	フランス	TMMF		
	ポーランド	TMMPP	部品製造	
	トルコ	TMMT	車両製造	
	イギリス	-	TMUK(バーナストン工場)	部品製造
			TMUK(ディーサイド工場)	
アジア	インドネシア	TMMIN(カラワン工場)	車両製造	
	マレーシア	ASSB(シャールアラム)		
		ASSB(ブキットラジャ)	販売・サービス	
	パキスタン	UMWT		
		IMC		
	タイ	-	TMT(サムロン工場)	車両製造
TMT(ゲートウェイ工場)				
TMT(バンポー工場)				
TAW				
TMV				
中国	-	FTMC	開発	
		FTEV		
		FTCC		
		FTCF	部品製造	
		FTRD		
		FTET		
		FTEC	物流	
		FTLT		
		FTMS		
		GTMC	販売・サービス	
		TFAP		
		部品製造	GTE	
			TTFC	
			CPAB	
			TASA	車両製造
アルゼンチン	TDB(ソロカバ工場)			
	TDB(インディアアツバ工場)			
南米	ブラジル	TSAM	車両製造	
アフリカ	南アフリカ	TSAM		

■ 品質方針に基づく取り組み推進

- お客様からの信頼を維持・向上するため、グローバル共通の品質に対する行動指針を策定し、対応をグローバル・各地域で議論することで、品質課題解決や新たな事業・技術に対する品質確保を推進
- 関連グループ会社およびサプライヤーとも共有し、品質確保の取り組みを推進
- 品質方針に基づく取り組みなどは、取締役を含む経営層に報告

■ トヨタ品質管理標準に基づく品質保証

- トヨタが目指す製品の性能や機能・サービスを継続的に提供するため、工程や業務プロセスを管理するために必要なルール・方法・基準を規定
- グローバル規定をもとに各地域のお客様・環境に合わせて各拠点にて管理標準を規定し、定期的に確認と見直しを実施

推進体制

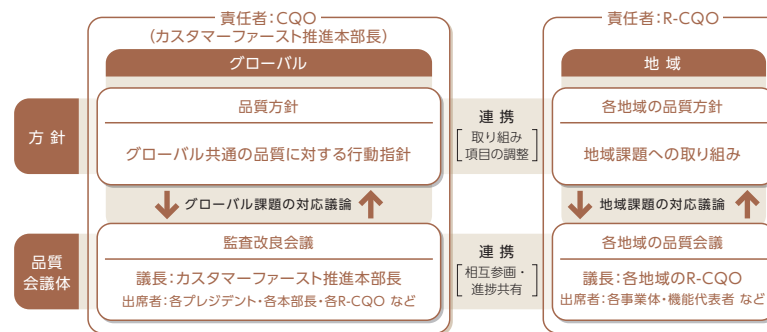
ありがたい姿

- 地域主導の品質改善活動を推進し、**お客様に一番近い場所で判断・対応**
- これまで以上に多様化するお客様の移動のニーズに寄り添い、従来のモノの品質に加え、モビリティサービスを通じて得られるお客様の経験の質(=コトの品質)を保証

取り組み事項

- グローバルの品質保証責任者である**Chief Quality Officer (CQO)**、および世界各地の品質責任者であるRegional Chief Quality Officer (R-CQO)を配置
- **監査改良会議：品質に関する方針・重要課題について審議・決定**
- 出席者：関係執行役員、各プレジデント、各本部長、CQO、各R-CQO
- 毎月を基本とし、CQO、各R-CQOが一堂に参集し、グローバル課題の対応議論と対応結果の評価、評価に基づく新たな方針・目標について議論・決定
- その他、各地域には品質に関するさまざまな会議体が組織されており、各R-CQOが議長を務める会議体にはCQOまたは事務局メンバーが参加し、連携

方針と品質会議体のグローバル推進体系



製品安全に対する取り組み

ありがたい姿

- **設計から生産まで安全・安心に配慮したクルマづくり**を行い、各国で要求される法規を満たすことはもちろん、世界中のお客様からいただいた声を「もっといいクルマづくり」に反映

取り組み事項

■ 開発過程

- 世界トップレベルの信頼性、耐久性の追求
 - 製品の開発時に品質に関わる目標、重点実施事項を品質企画書として書面にし、開発関係者で共有
 - 使用環境調査や回収部品解析などから「車両の長寿命化」に対応した目標設定
 - 社内標準に基づく耐久試験の実施
- 万が一故障しても、安全に退避・停止できるようにフェールセーフの機能を備えるなど、お客様が不安を抱く車両挙動に対して定量的なデータなどを活用し、安心して乗っていただけるように開発

■ 生産過程

- 製品安全に関係する工場の設備、作業、検査については、サプライチェーンを含め、設備管理、作業内容、検査内容を見える化し、重点的な管理を徹底

品質リスクマネジメント

SASB TR-AU-250a.2

ありたい姿

- グローバルでの品質リスクの共有、地域のお客様目線に立った適切な対応、有事におけるグローバルでの緊急時の円滑対応

取り組み事項

体制整備

- Regional-Product Safety Executive (RPSE) の任命
- 地域のお客様の声を代表した適切な判断を行う品質リスクマネジメント体制を整備

監査

- 各国法規や、社内規定に基づく適正な品質保証活動のさらなる強化に向けた内部監査を社内およびトヨタグループ各工場において毎年実施
- ISO 9001の知識、トヨタにおける品質保証のルールや仕組み、監査手法に精通した内部監査員で監査団を編成し、社内外の環境変化、品質指標などを参考に、監査ポイントを定め実行
- 監査結果は関係者と共有し、速やかに改善
- 各国の認証機関など、第三者の意見も真摯に取り入れ、品質保証活動のさらなる強化を推進

サプライヤーとの取り組み

- トヨタが目指す製品品質をサプライヤーと一体となり推進
- 設計開発・品質管理など品質確保のために必要な能力を有しているかを確認した上で取引を開始。その後、安全・品質・供給の観点でサプライヤーと現地現物を実施し、量産品質を確保する
- 生産準備から量産開始までの各段階で必要なサプライヤー・トヨタそれぞれの実施事項をまとめた品質マニュアルを用いて、サプライヤーと一緒に作図・型制作・工程整備を推進
- 量産開始後は方針・目標・実績を示し、PDCAサイクルに基づき品質維持・向上を図る。前年実績に基づき、特に課題のあるサプライヤーに対しては現状把握・改善計画立案・対策推進をサプライヤー・トヨタが一体で進める

品質に対する意識・風土の醸成

ありたい姿

- 「お客様目線を持つ」「安全>品質>量>コストの優先順位を守る」ことでトヨタらしい人づくりと仕事の質向上

取り組み事項

- 全従業員を対象とした品質啓発施策、職層に応じた品質教育を毎年実施

トヨタ再出発の日	<ul style="list-style-type: none"> ● 2010年の一連のリコール問題の際に、米国公聴会に社長の豊田(当時)が出席した2月24日を「トヨタ再出発の日」と定め、当時の経験からの学びを風化させない仕組みづくり・啓発活動を実施
品質学習館	<ul style="list-style-type: none"> ● 一連のリコール問題での経験と学びを伝承する教育施設(2014年開設) ● 認証問題での経験と学びや、直近のお客様の声と期待値を加えて毎年リニューアルするなど、学びを風化させない工夫を実施 ● 階層別教育での活用に合わせて、来館/リモートツアーを通じて社内向けに伝承。また、主要なトヨタグループ内企業とも連携しながら、伝承の取り組みを推進 ● 各工場や海外拠点においても独自の品質学習館を設置し、各地域・各工場で働く従業員に品質の重要性を周知徹底 ● 2025年度参加実績：約1万5,000人(トヨタ自動車単体)
品質事例展示会	<ul style="list-style-type: none"> ● 毎年11月の期間を「品質月間」と定め、直近の品質問題事例やそれら事例をもとにした学びを全社へ周知する目的で「品質事例展示会」を開催 ● 多くの従業員が参加し日頃の業務へと落とし込めるよう、本社地区での開催だけでなく各拠点で同時開催 ● 2025年度参加実績：約3万2,000人(トヨタ自動車単体)
オールトヨタTQM大会	<ul style="list-style-type: none"> ● サプライヤー、販売店を交えた組織・役職を超えた対話会・改善事例展示を開催 <ul style="list-style-type: none"> ● 2025年度参加実績：約4,200人(含む展示・平場の対話) ● 会社・組織を超えて一丸となり、品質向上に向けて人と情報がつながる機会を提供

重大な品質不具合への対応

SASB TR-AU-250a.2

SASB TR-AU-250a.3

ありたい姿

- お客様に安心してクルマを使っていただくために、「お客様第一」で品質不具合の早期発見・早期解決
- 迅速な対応によりお客様へのご迷惑を最小限にするため、法令遵守はもとより、お客様目線の安全・安心の観点からリコールを決定

取り組み事項

リコール決定のプロセス

- トヨタ品質管理標準に基づき、対応手順と責任者を明確化
- 品質情報をもとに関係部署の長および対象地域の車両品質責任者(RPSE)を招集した検討会にて合議の上、CQOの決裁でリコールを実施
- お客様に一番近い地域の代表者も加わり、地域のお客様の声を確実に反映

リコール実施時の対応

- お客様の安全・安心を最優先とした迅速な修理、およびお客様の入庫誘致に結び付けるため、以下を実施
 - リコール対象車両のお客様へのダイレクトメールによる速やかかつ公平な連絡に加え、必要に応じて販売店より直接連絡
 - リコール届け出即日にホームページに情報を掲載
 - 各国法規に準じた当局への届け出や、リコール対象車の台数に対して改善措置を完了した台数の割合など、必要な報告を実施

日本国内のリコール情報

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)

バリューチェーン連携

車両安全

品質・サービス

情報セキュリティ

プライバシー

AI

知的財産

人材育成

健康・安全衛生

社会貢献

社会データ

基本的な考え方

推進体制

製品安全に対する取り組み

品質リスクマネジメント

品質に対する意識・風土の醸成

重大な品質不具合への対応

アフターサービス

お客様第一に向けた取り組み

2025年度リコール実績*1

SASB TR-AU-250a.3

国・地域	件数	台数[万台]
日本	13	230
北米	21	374
欧州	19	177
その他	24	190
グローバル	48*2	971

*1 集計の対象範囲：トヨタ自動車が届け出た、トヨタ車、レクサス車に関するリコール(トヨタ自動車 OEM供給した他社車も含む)

*2 複数の国・地域で実施した同一のリコールは集約しているため、「各国・各地域の件数の合計=グローバルの件数」とはならない

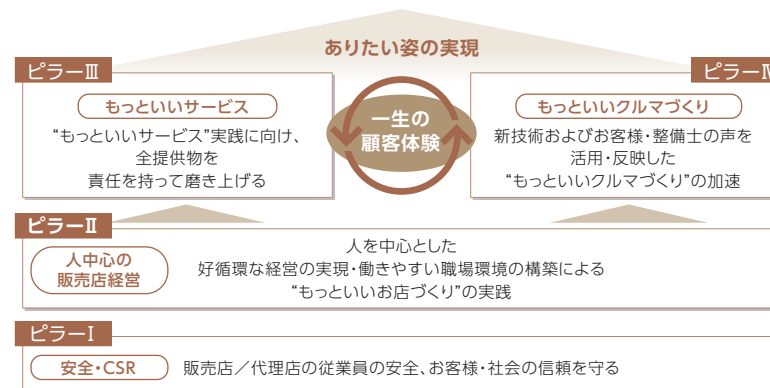
アフターサービス

ありたい姿

- 正確かつ親切なサービスをトヨタ車・レクサス車にお乗りの一人ひとりのお客様に提供し、安全・安心を担保することにより、信頼を獲得する(3S精神：正確+親切=信頼)
- 「あの店で」「この人に」と言われる町いちばんのサービスを追求し、幸せの量産を目指す
- 上記を遂行するに当たり、“安全>品質>台数>収益”の優先順位を守ることと、トヨタブランド・レクサスブランドの維持、向上に貢献し続ける

取り組み事項

- 「安全・CSR」「人中心の販売店経営」「もっといいサービス」「もっといいクルマづくり」の4本のピラーを軸に、各種施策をタイムリーかつ着実に推進



安全・CSR	<ul style="list-style-type: none"> ● 職場での災害ゼロを目指した、各国災害情報や事例を活用した未然防止活動の実施 ● 国内外のクルマ、部品、現場オペレーションにおけるすべてのプロセスにおいて法令遵守を担保できる仕組みづくりを推進し、リスクマネジメント体制を構築
人中心の販売店経営	<ul style="list-style-type: none"> ● 国内外のトヨタ・レクサス販売店における、整備士の魅力向上と働きやすい環境の整備に向けた支援 ● 車検制度改革に向けた取り組みなどを通じ、国土交通省・業界と連携した整備士の働き方改革を推進
もっといいサービス	<ul style="list-style-type: none"> ● 修理・メンテナンス、お客様対応、部品供給などのオペレーション改善を支援 ● 整備士・情報利用者視点に立ち、各地域ニーズに応じた修理機器の開発・修理情報の展開 ● 世界各国で必要とされる部品を必要なときに必要なだけ供給できる体制の確立 ● コネクティッドデータを活用した車両見守りなどの新サービスの開発と、それを支えるオペレーションを通じたお客様との新たな絆づくりを推進
もっといいクルマづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様化する地域のニーズ・お客様の声・整備士の声をクルマづくりに活用・反映

お客様第一に向けた取り組み

ありたい姿

- 創業からの精神である「お客様第一」に則り、お客様の声を聴き、その声を社内や関係各社に適切にフィードバックすることで、製品や販売、サービス面での改善につなげる

取り組み事項

- お客様の声を直接聴き、社内や関係各社へのフィードバックを実施

①お客様相談窓口の運用

- 日本：
 - トヨタ自動車およびトヨタブランド製品の窓口「お客様相談センター」と、レクサスブランド製品の窓口「レクサスインフォメーションデスク」「レクサスオーナーズデスク」にて、お客様相談対応を実施
- 海外：
 - 国・地域の販売代理店がお客様相談窓口を設置し、お客様相談対応を実施

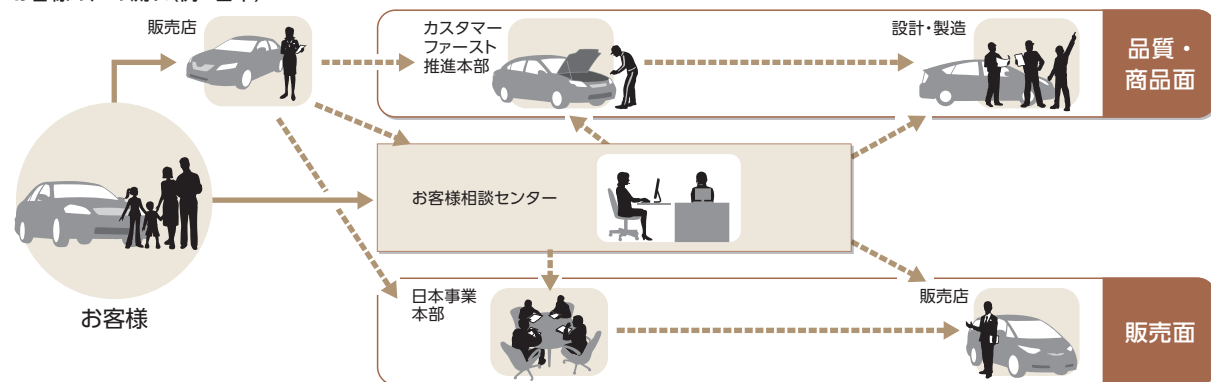
②販売店向け相談窓口(日本)

- 販売店営業スタッフ専用の「営業スタッフサポートデスク」をトヨタ自動車社内に設置し、販売店における「お客様第一」の相談対応をサポート

③お客様の声のフィードバック

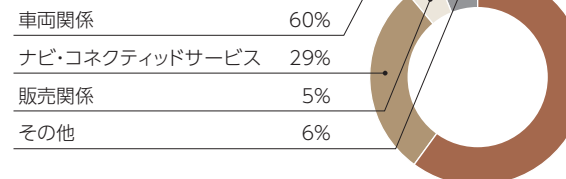
- お客様相談窓口ならびに販売店向け相談窓口にいただいたお客様の声を「もっといいクルマ・販売・サービスづくり」につなげる活動を実施

お客様の声の流れ(例：日本)

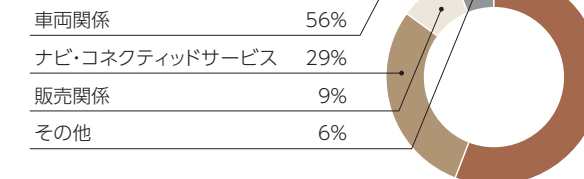


2025年度 お客様相談窓口実績

トヨタ自動車お客様相談センター
お問合せ件数 **20.2万件**(日本)

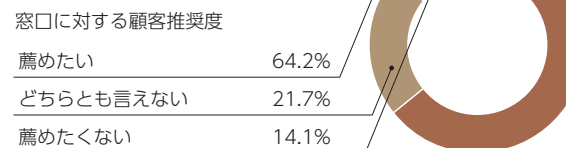


レクサスインフォメーションデスク
お問合せ件数 **1.4万件**(日本)

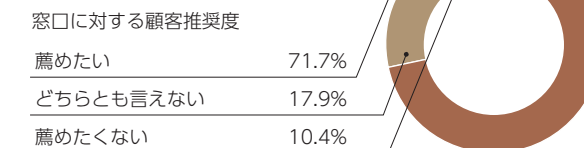


2025年度 顧客満足度調査*

トヨタ自動車お客様相談センターご利用者の声(日本)
アンケート送信件数 **7,169件**
回答数 **883件**



レクサスインフォメーションデスクご利用者の声(日本)
アンケート送信件数 **1,531件**
回答数 **173件**



* 割合は小数第一位で四捨五入しているため「合計の割合=100%」とはならない

社内啓発活動

(トヨタ自動車単体)

お客様の声体験	<ul style="list-style-type: none"> ● 「お客様相談センター」の見学・体感 ● お客様の声をまとめた「掲示板」を社内イントラネットに公開
消費生活アドバイザー	<ul style="list-style-type: none"> ● 内閣総理大臣および経済産業大臣事業認定資格である「消費生活アドバイザー」資格取得を全社で積極的に推進し、社内の「お客様第一」意識浸透に向けた施策を実施

2026年6月更新

情報セキュリティ

GRI 416-1, 418-1

- 107 基本的な考え方
- 107 推進体制
- 108 情報セキュリティ施策
- 108 情報漏洩・外部からの攻撃への備え
- 109 自動車のセキュリティ


基本的な考え方

ありたい姿

- 企業の機密情報や情報システム、ネットワークでつながる工場設備や自動車などの制御に関するシステム(車載システムなど)だけでなく、サプライチェーンをもターゲットとするサイバー攻撃の脅威・リスクから、**情報資産を守り、お客様の安全・安心を確保**

取り組み事項

- 「**情報セキュリティ基本方針**」に基づき、トヨタ自動車および連結子会社が一体となって情報漏洩防止策を実施

 [情報セキュリティ基本方針](#)

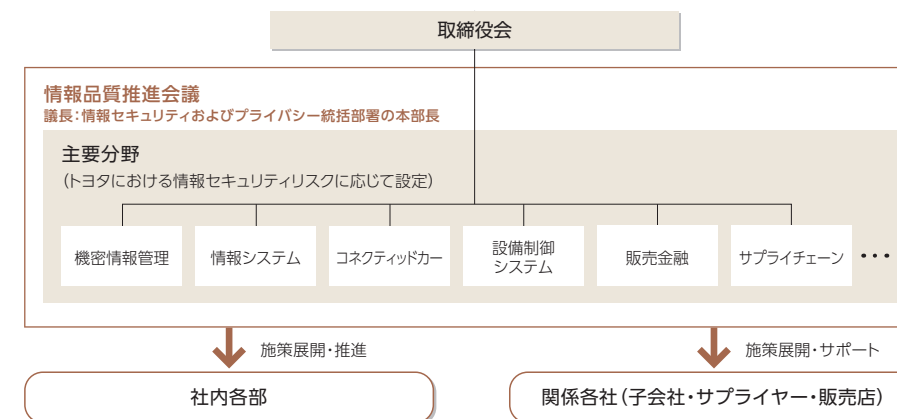
推進体制

ありたい姿

- 各セキュリティ分野の活動内容や課題の共有・検討
- 重大問題発生への備え

取り組み事項

- セキュリティに関する重要事項・方針・具体的施策などを**情報セキュリティおよびプライバシー統括部署の本部長**を議長とした**情報品質推進会議**にて決定
- 重大問題発生時：
速やかに事象を確認→取締役を含む経営層に報告→原因を分析・対応・対策



情報セキュリティ施策

ありたい姿

- 機密情報の漏洩防止およびサイバー攻撃から情報資産を保護

取り組み事項

トヨタ自動車における取り組み

- 『オールトヨタ セキュリティガイドライン(ATSG)』に基づくレベルアップ活動

準拠／参照ガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> ● ISO 27001/27002 ● NIST (米国立標準技術研究所) サイバーセキュリティフレームワーク ● 経済産業省サイバー・フィジカル・セキュリティ対策フレームワーク ● 『自工会／部工会・サイバーセキュリティガイドライン』など
内容 ※環境変化に対応するため定期的に見直し	<ul style="list-style-type: none"> ● 組織的管理策 ● 人的管理策 ● 技術的管理策 ● 物理的管理策 ● 問題発生時の対応体制の整備
ATSGに基づく自主点検	● 年1回実施

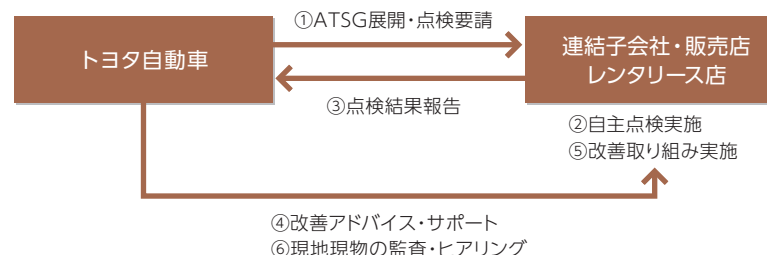
■ 情報セキュリティ教育の実施

- 例 ● 全従業員(出向者・派遣社員含む)を対象とした教育
- 情報セキュリティ強化月間を通じた全員参加型の啓発活動の実施(年2回)
 - 個人用パソコンの立ち上げ時に啓発・注意喚起情報を表示
 - 入社時研修、法施行時などに特別研修を実施し、タイムリーな周知を実施(eラーニング)
 - 役員を含む従業員に対し抜き打ちの標的型メール訓練を実施(年1～2回)
 - 急速に進むクラウド化に対応させたクラウドサービス活用者向け教育プログラムの開設、セキュリティ資格認定制度を制定

連結子会社・販売店・レンタリース店における取り組み

- トヨタ自動車同様にATSGに基づいたレベルアップ活動を推進
- トヨタ自動車の専門チームにより連結子会社・販売店(日本)・レンタリース店(日本)を対象とした現地現物での監査・ヒアリング活動を実施(ATSG回答内容の実態や物理セキュリティ対策状況の確認)

ATSGに基づく点検・監査・ヒアリングプロセス



サプライチェーンにおける取り組み

- 近年はサプライチェーンを標的にしたサイバー攻撃が増加(サプライヤーに対する不正侵入・ランサムウェア攻撃が実際に発生)
- サプライチェーン向けセキュリティ対策の体制を整備し、自動車業界全体でセキュリティ強化を目指す取り組みを実施
⇒ サプライヤーに対し、業界標準である『自工会／部工会・サイバーセキュリティガイドライン』を用いた取り組みを推進

情報漏洩・外部からの攻撃への備え

ありたい姿

- 企業の情報や情報システム、ネットワークでつながる工場設備などに対するサイバー攻撃に備え、実際に問題が発生した際に、適切かつ迅速に対応

取り組み事項

- 専門チームによる情報収集・監視
 - セキュリティの脅威情報を各地域の統括会社と共有し、その後、統括会社が各地域内での情報共有および対策を必要に応じて即実施
- 対応訓練の実施
 - 複雑化・巧妙化するサイバー攻撃を想定した専門チームによる対応訓練を年に1回以上実施、早期復旧に向けてのシナリオを作成し大規模な問題発生にも備える
- 第三者による評価
 - 各システムの管理面・技術面のセキュリティ対策状況に対して、NIST SP 800-82/53、ISO 27001/27002、IEC 62443などをベースとした第三者評価を3～5年ごとに実施し、指摘を受けたポイントについて適宜対策し、セキュリティ対策を高度化(2024年度実績:設備制御、2025年度実績:コーポレート)
- 問題発生時の対応
 - 経営層も含めた対応チーム(TMC-SIRT*)を編成し、適切かつ迅速な事態の収束に向けて対応

* Toyota Motor Corporation-Security Incident Response Team

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&
インクルージョン(DE&I)

バリューチェーン連携

車両安全

品質・サービス

情報セキュリティ

プライバシー

AI

知的財産

人材育成

健康・安全衛生

社会貢献

社会データ

| 基本的な考え方

| 推進体制

| 情報セキュリティ施策

| 情報漏洩・外部からの攻撃への備え

| **自動車のセキュリティ**

自動車のセキュリティ

ありたい姿

- 世界トップレベルの対策でお客様の安全・安心を確保

取り組み事項

■ 国際規約・規格を適用

下記の国際規約・規格への準拠に加え、セキュリティバイデザイン*1や多層防御*2を意識した開発、脅威・脆弱性情報の収集・監視対応まで、自動車のライフサイクル全体に対して取り組みを推進

- 自動車サイバーセキュリティにおける国連規約(UNR155*3)
- 自動車の電気／電子システムのサイバーセキュリティに関する国際標準規格(ISO/SAE 21434)

■ 日米のAuto-ISAC*4に加盟

- 業界内で発生した問題事象を即時に把握し、対応につなげる
- 業界全体のセキュリティ対応力の強化を推進

■ 社外専門家との連携

- 社外専門家と積極的に連携し、外部の知見を自動車のセキュリティ強化に活用
- 脆弱性通報制度の導入(外部からのセキュリティ指摘受付窓口の設置)

* 1 対症的にセキュリティ対策を施す事後的対処から脱し、情報システムの企画・設計から、システムの安全運用に必要なセキュリティ要件を定義し、開発工程を通じて情報システムに確実に実装されることを目指した取り組み

* 2 セキュリティ強化のために、複数の防御の「層」を組み合わせることで、一つの層が破られても攻撃が成立しないようにするセキュリティ対策

* 3 2020年6月に自動車基準調和世界フォーラムWP29で成立したサイバーセキュリティに関する規約

* 4 Automotive Information Sharing & Analysis Center:情報セキュリティに関する知見を共有

2025年10月更新

プライバシー

GRI 416-1, 418-1

110 基本的な考え方

110 推進体制

111 プライバシー尊重、個人情報保護

基本的な考え方

ありたい姿

- 「お客様第一」という信念の下、**各国・各地域の法令を遵守**し、国際社会の一員として**プライバシーを尊重**
- 情報を適切に管理しつつ正しく利活用することにより、「もっといいクルマ」づくり、「いい町・いい社会」づくりに貢献

取り組み事項

- **プライバシーガバナンス体制の整備・運用**
 - トヨタは「トヨタ行動指針」、各国・各地域ごとに制定された個人情報保護に関する基本方針に基づき、プライバシー・個人情報に関する情報の適切な管理・保護を実施
- **個人情報保護法およびその他法令の遵守**
- 社会課題の解決やより良い製品・サービスを提供するための**情報の利活用**

- 🔗 [トヨタ行動指針\(個人情報\)](#)
- 🔗 [データを利活用する際の取り組み](#)
- 🔗 [プライバシー](#)
- 🔗 [個人情報保護に関する基本方針\(トヨタ自動車\)](#)

推進体制

ありたい姿

- 社外関係者の視点を取り入れながら**全社横断的なプライバシーガバナンス体制**を構築

取り組み事項

- プライバシーに関する重要事項・方針・具体的施策などを、**情報セキュリティおよびプライバシー統括部署の本部長**を議長とした**情報品質推進会議**にて決定
- **アドバイザリーボードの設置**
 - 社外有識者など、第三者の視点に基づく助言を社内の取り組みに反映
- **重大問題発生時**：
 - 速やかに事象を確認→取締役を含む経営層に報告→原因を分析・対応・対策



プライバシー尊重、個人情報保護

ありたい姿

- 個人情報・プライバシーに関わる情報の取り扱いにおいて、柔軟で革新的かつ長期的に継続できる情報管理体制を構築し、社会の規範となる企業を目指す
- プライバシーの尊重および個人情報の保護を意識した業務遂行、人材育成

取り組み事項







社内規則の整備と運用


- 「トヨタ行動指針」で、プライバシー・個人情報に関わる情報の取り扱いにおいてトヨタが目指す姿を明確にし、会社・従業員一人ひとりの進むべき方向性を提示
- GDPR*1（欧州）、CPRA*2（米国カリフォルニア州）など各国や地域の法令も踏まえ、個人情報の取得・利用・管理などの必要な手続きを社内規則として定め、運用
- 取り扱いに一層の配慮が必要な情報などについては、リスク評価を事前に行い、適切な対策を実施

* 1 General Data Protection Regulation:EU一般データ保護規則

* 2 California Privacy Rights Act:カリフォルニア州プライバシー権法

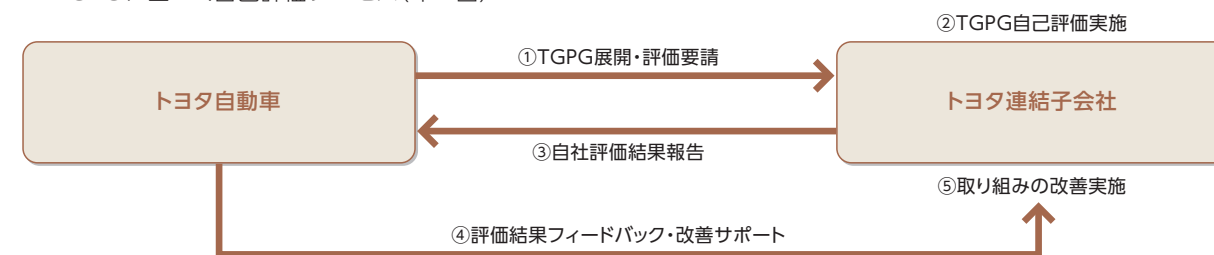
トヨタ行動指針

 お客様第一	お客様の声に真摯に耳を傾け、お客様のプライバシーを尊重する
 品質第一	プライバシーに配慮する「プライバシーバイデザイン」に取り組み、お客様に選ばれる製品・サービスを提供する
 モノづくり コトづくり	お客様の個人情報を利用するときには、責任をもって扱い、お客様に寄り添った製品・サービスを生み出し、お客様の幸福と満足を目指す
 コンプライアンス	法令、規範および会社のルールを遵守し、個人情報を適切に管理する
 ステークホルダー	仕入先・販売店などのビジネスパートナーと協力し、適切かつ長期的な観点から、個人情報管理体制を構築する
 人づくり 従業員に対し継続的に教育を実施し、プライバシー尊重の企業文化を醸成する	

 トヨタ行動指針（個人情報）

プライバシーガバナンスのグローバル推進

- 『トヨタ・グローバル・プライバシー・ガイドライン(TGPG)*3』による、国内外の子会社を含むトヨタ全体での取り組みのレベルアップ、および個人情報保護のPDCAサイクルの確立を推進
- TGPGに基づく自己評価プロセス(年1回)



* 3 OECD 8原則、ISO/IEC 27701・29100などの国際的な基準・要件に準拠

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&
インクルージョン(DE&I)

バリューチェーン連携

車両安全

品質・サービス

情報セキュリティ

プライバシー

AI

知的財産

人材育成

健康・安全衛生

社会貢献

社会データ

| 基本的な考え方 | 推進体制 | プライバシー尊重、個人情報保護 |

教育の実施

事例 トヨタ自動車(日本)


- 全従業員(出向者・派遣社員を含む)を対象とした教育
 - 業務種別・内容に応じた研修の実施
 - 取り組みを強化する月を設定し、全社参加型の啓発活動や研修を実施(年1～2回)
 - 法施行・改正時などに特別研修を実施し、タイムリーに社内へ周知
- 一部従業員を対象とした教育
 - 入社時研修やオンデマンド型研修の実施

事例 Toyota Motor Europe NV/SA (ベルギー)

- 全従業員(出向者・派遣社員を含む)を対象とした教育
 - プライバシーおよびデータ保護についてのeラーニングを実施(2年に1回)
 - イン트라ネットを通じた啓発など、全社参加型の活動を実施(年1回)
- 一部従業員を対象とした教育
 - 入社時にプライバシーとデータ保護についてのeラーニング受講
 - プライバシーバイデザインなどを含む研修を特定部署のメンバー向けに実施(年1～2回)
 - 法施行・改正時、特定部署のメンバー向けに特別研修を実施

事例 Toyota Motor North America (米国)

- 一部従業員を対象とした教育
 - 管理部署の従業員に向けたプライバシー研修の実施(年1回)
 - プライバシーに関する法律について研修を実施(年1回)
 - 専門的な研修を特定部署のメンバーに提供

 [P.96 ト販協・販売店のコンプライアンス活動支援\(販売店におけるお客様の個人情報の不適切な取り扱いを踏まえた取り組み\)](#)

2026年6月更新

AI

113 基本的な考え方

113 AI施策

基本的な考え方

ありたい姿

- 人と協調しながら人の可能性を広げ、社会的価値の創出を通じて企業競争力を支える重要な技術の一つとしてAIを位置付け
- 多くの人に幸せを届けるとともに、業界全体におけるAIの適切な活用の促進を通じて、持続的な成長と企業価値の向上を目指す

取り組み事項

- AI活用におけるリスクに適切に配慮し、地球環境への影響にも配慮しながら、「AI基本方針」に基づく責任あるAIの活用を推進



AI基本方針

AI施策

ありたい姿

- AIが活用される全プロセスにおいて、国内外の法規制や社会的期待を踏まえたAIガバナンス体制の構築を全社的に推進
- AI技術や関連法規制の進化に対応するため、ガバナンス体制の継続的な見直しと改善への取り組み

取り組み事項

推進体制

- 責任あるAI活用を推進するため、「AIガバナンス推進会議」を設置し、体制の整備を推進
- AI活用に関する重要方針の審議・決定、社内外の有識者やステークホルダーとの対話を通じた公平性・透明性および信頼性の高い意思決定を同会議において実施

AIガイドライン

- 「AI基本方針」を具体化する社内ルールとして、開発者向けおよび利用者向けにそれぞれ「AIガイドライン」を策定
- 活用における各段階で、安全性、セキュリティ、プライバシー尊重、バイアスの軽減を重視した運用・改善を推進
- リスクの早期発見と是正への取り組み

教育／免許制度

- AIの安全かつ効果的な運用を確保するため、AIの活用リスクに応じた社内教育や免許制度の導入
- 技術的・倫理的な基準を満たした従業員が適切にAIを扱う仕組みを整備
- 全従業員を対象としたAIのリテラシー教育を体系的に実施し、リスクへの理解と適切な対応力の向上を目指す

標準化活動

- 国内外の標準化団体への参画を通じた、関連法規制や国際的な動向に関する最新情報の適時収集
- AI技術の進化やリスクの高まりに応じた適切な社内ルール、運用プロセスの策定・改善への取り組み

「グローバルAIアクセレーター(GAIA)」によるイノベーション加速

- トヨタの研究開発から製造現場まで、あらゆる領域でAI活用を飛躍的に加速させることを目指し、関連する技術開発への大幅な投資拡大や人材育成を推進
- 誰かの仕事を楽にしたいというニブンのついた「自動化」の考え方に根ざし、チームメンバーの生産性を向上させ、新しいAI対応製品の創出に寄与
- グローバルに10カテゴリー*でのAIの活用に注力し、今後カテゴリーの拡大も検討

* 自動運転(AD/ADAS)、AIエージェント、モビリティ3.0、ソフトウェア効率化、ノウハウ伝授、材料設計、製造、業務効率化、ロボティクス、車両設計

2026年6月更新

知的財産

- 114 基本的な考え方
- 114 推進体制
- 114 知的財産活動

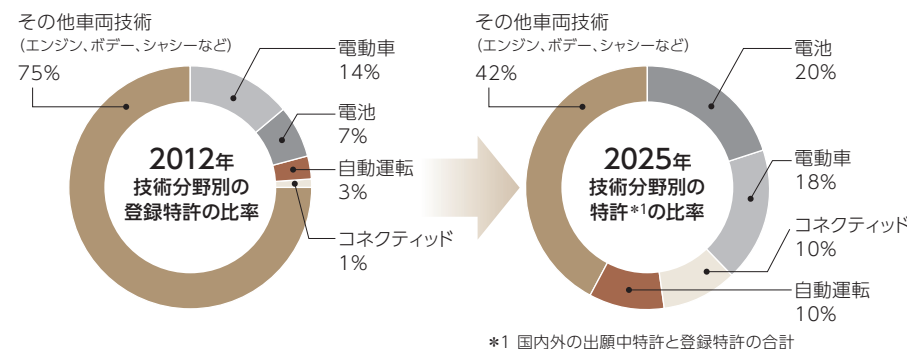
基本的な考え方

ありたい姿

- トヨタの重要な経営資源である、発明やノウハウ、ブランドなどの**知的財産を適切に保護・活用**し、他に先んじた研究開発への挑戦により、競争力の源泉である商品力と技術力を向上

取り組み事項

- 未来のモビリティ社会の実現に向け、**経営施策と連動した戦略的なポートフォリオを構築**
- 電動車や電池の開発をはじめとする「カーボンニュートラル」やコネクティッド技術、自動運転技術に係る「ソフトウェアとコネクティッド」領域へ重点的なリソースの振り分け、知的財産権の取得活用を強化



推進体制

ありたい姿

- 「**経営・研究開発・知的財産**」三位一体の活動を推進

取り組み事項

- 研究開発活動と知的財産活動を有機的・組織的に連携させ、グローバルに技術開発をサポート
 - 日本、米国、欧州、中国の研究開発拠点に知的財産機能を設置
- **知的財産統括委員会**において、経営に資する重要な知的財産の取得と活用、知的財産に関わる経営リスクへの対応方針について審議・決定
- 世界各国で約110の有力な法律事務所と連携し、知的財産情報の収集や各国・各地域で生じる知財紛争にも適切に対処

知的財産活動

ありたい姿

- トヨタの発明やノウハウ、ブランドなどの知的財産の適切な保護・活用

取り組み事項

- 特許出願および特許登録

2025年実績(グローバル)

特許出願件数	約1万9,000件
特許登録件数	約1万件 <ul style="list-style-type: none"> ● 日本：自動車メーカーで年間1位(総合1位)*2 ● 米国：自動車メーカーで年間1位(総合8位)*2

*2 出所：
 日本：IP Force (2025年末時点)
 米国：IFI CLAIMS (2025年末時点)

🔗 トヨタ自動車、ハイブリッド車開発で培ったモーター・PCU・システム制御等車両電動化技術の特許実施権を無償で提供

2025年10月更新

人材育成

GRI 3-3, 404-2, 3

115 基本的な考え方

116 採用

116 教育・キャリア形成

117 リソースシフト

118 評価とフィードバック

118 Well-being (幸福感)向上における取り組み

119 Well-being Survey 幸せと生きがいに関する意識度調査

基本的な考え方

ありたい姿

- 「モノづくりは人づくり」という理念の下、創業当初から**人材育成に注力**
- 「誰かのために、自ら考え、行動し続ける」こと、そして仲間づくりをしていくための人材育成を推進
- 100年に一度の大変革期にモビリティカンパニーへの変革を進め、「幸せの量産」という使命を果たすため、当社の最大の財産である「人」が自分らしく働き、挑戦することを重要視。「誰もが、いつでも、何度でも、失敗を恐れず挑戦できる」会社を目指す

取り組み事項

- 周囲へ好影響を与え、頼られ信頼される「**人間力***」と専門性を発揮し、仕事を前に進め、人を育てることができる「**実行力**」を兼ね備え、トヨタの看板がなくても活躍できる人材を職場主体で育成

* お客様や仲間など他者のために頑張ることができる、他者から謙虚に学び自分を変え続けられる力

- 「**誰もが、いつでも、何度でも、失敗を恐れず挑戦できる**」会社であるため、多様性・成長・貢献を三本柱とした取り組みを2023年から推進。顕在化している課題を中心に取り組みを進め、一定の基盤構築を実現
- 引き続き、「**全員活躍**」に向けた取り組みを推進することに加え、競争力を維持しつづけ、将来に引き継いでいくためには、全員が健全な危機感と当事者意識を持ち、未来に向けた行動を積み重ねていくことが重要
- 「人も職場も一律ではない」という想いの下、各職場固有の課題や、未来に向けた行動を具体的に話し合い、全員が実行に移していける環境を整備

“挑戦・行動する人”を後押しする仕組み・制度

- 個の力を引き出す仕組み・制度
 - 全職種・資格での役割に応じたメリハリのついた評価
 - 技能職の人事制度見直し
 - 新たに加わるメンバーの立ち上がりサポート施策の充実
- 個と職場に本気で向き合うマネジメントの育成
 - 配置前の研修新設・職場実践で改善につなげるサイクル導入
 - 対話力や評価・フィードバックスキルの改善支援

採用

ありたい姿

- 周囲から一緒に頑張りたいと思ってもらえるような人間力と、トヨタで夢を実現したいという情念を重視し、多様な人材を採用
- 年齢や学歴に関係なく、専門性や経験、バックグラウンドに特徴のある人材の採用を強化
- これまでの人生やストーリー、それを踏まえた想い(トヨタでやりたいこと)を重視した採用へシフト。選考を通じて、点(断面での活動)ではなく、線(継続性ある取り組み)を見ていき、マッチングを図る
- 多様性を実現するために、より柔軟な採用活動を推進

取り組み事項

トヨタ自動車単体

キャリア採用の強化

- 従来：新卒採用90%、キャリア採用10%
- キャリア採用比率は約半数で推移(2024年度48%：トヨタ自動車単体、事務職・技術職)
- リファラル(社員紹介)やダイレクトスカウトなど、ダイレクトリクルーティングの採用手法も導入・拡大

多様なバックグラウンドからの新卒採用

- これまで採用実績がない大学や、高等専門学校、専門学校、高校、また多様な主体性を重視した教育を推進している教育機関からの多様な人材の採用を促進

新卒コース別採用

- 「トヨタで何をやりたいか」について、具体化した学生を採用(学校推薦を廃止)
- 採用時点から配属コースを決めることにより、本人のやりたいことと職場の特色がマッチした多様な人材の採用を促進

教育・キャリア形成

ありたい姿

- 「豊田綱領」の精神を受け継ぎ、モビリティカンパニーへの変革に向けてトヨタフィロソフィーを実践できる人材をグローバルで育成



取り組み事項

グローバル幹部の人材育成：「GLOBAL21」プログラム

- 全世界の優秀な人材が、グローバルトヨタの幹部にふさわしい能力・見識を習得し、各担当職務で個人の強みを最大限に発揮するための仕組み
1. 経営哲学・幹部への期待の明示
 - トヨタフィロソフィーを展開し、グローバル人事制度や各種教育へ織り込み
 2. 人事管理
 - トヨタ共通の価値観を踏まえ、各地域における適切な人事評価基準およびプロセスを運用
 3. 育成配置・教育プログラムの展開
 - グローバルでの配置や幹部教育を展開
 - 地域ごとのサクセッションコミッティも開催し、次世代リーダーの発掘・育成を加速

TMC人材の育成

事技・業務職の教育の方向性

- 「トヨタらしさ」を共通で深めながら、「自身の役割や伸ばしたい専門性、学びたい意欲」などに応じて、従業員が“選べる”自律選択型の教育へシフト

管理職

- 思想・技・所作*を軸としたトヨタの価値観や経営の想いを踏まえ、不確実・正解のないなかで方向性(ビジョン)を示し、情熱・共感力を持って変革を進めることができる「リーダー」を育成
- 新任部長を対象に、1年間を通して、集合研修や創業の歴史の振り返り、フィールドワークなどを実施。自身の「志」の明確化と、他者への共感力を高め、社内外で活躍できるリーダーとしてのマインドの醸成と職場での具体的な行動変容につなげる
- 幹部職、基幹職昇格者を主な対象としながら、対象層を「主任職以上」と拡大し、自ら学びたい人を広く募集、受け入れる形へ変更。1年間を通しての集合研修や少人数のゼミ形式での活動を通じ、自身の役割認識と「志」を明確にする
- ゼミ活動の講師を新任部長研修受講者がアドバイザーとして担当することで、講師・受講者が「自ら学び、教える」ことを通じて、相互研鑽を図る

* 思想：トヨタフィロソフィー、技：トヨタ生産方式(TPS)、所作：トヨタウェイ2020

- 多様な価値観・働き方を持ったメンバー一人ひとりが自律的に生き生きと、自分らしく活躍できる“全員活躍”の実現のため、職場運営の要であるポスト長のマインド・スキル向上を通じた人材育成力の強化
- 「オープンで公正な評価(考課)・納得感のあるフィードバック方法」の理解・習得に向けた「考課者(部長/室長)訓練・評価者(グループ長)訓練」を実施(ポスト長は必須。また自ら学びたい方を広く受け入れ)
- 上司がメンバー一人ひとりと向き合い、「信頼関係」を土台とした「成長支援」のためのメンバーとの対話を学ぶことができる「対話力アップ研修」を実施(ポスト長に限定せず学びたい方へ広く募集)
- 1on1ミーティングの目的や実践方法、上司・メンバー間の対話が有意義になるスキルについての動画や役立ちコンテンツを掲載したウェブサイトを開設

- マネジメントを行う個人へのサポート施策として、職場運営上の悩み・課題などの解決に資する機会・場の提供(希望者対象)
- グループ長座談会：
グループ長の困り事をテーマとし、グループ長同士での課題や好事例の共有などを通じて、解決の糸口を見つける場。また、グループ長同士の交流により困ったときに助け合える関係性を構築
- 経営人材候補の育成のため、重要ポストへの若い世代からの積極的な登用を推進
- 経営トップが直接見極める機会を創出するとともに、役員候補者の心構えを醸成

事務職・技術職・業務職

- 思想・技・所作を身に付け、トヨタの仕事の仕方を習得
- **現地現物を重視したOJTを基本として、OFF-JT*¹も実施**
- 自分らしいキャリア・成長を考える機会提供を各階層別研修内のカリキュラムや手上げ式参加のセミナーで実施
- 自立的な学びを促進するため、社内外の選択型学習コンテンツを集約したポータルサイトを充実化

* 1 Off the-Job Training:自職場を離れて行う研修

時期	主な内容
入社後	● OFF-JTにおいて職場配属後に必要とされる各分野の基礎知識を習得
配属後	● 現地現物を重視したOJTによる人材育成
2年目	● 販売店実習・工場実習でトヨタパーソンとしての基礎を徹底的に習得(事務職・技術職)
3年目	● OFF-JTにおいて集合研修を実施(事務職・技術職)
4年目以降	● 「修行派遣プログラム」(事務職・技術職): <ul style="list-style-type: none"> ● 若手社員の海外への派遣規模を拡大し、早期育成・さらなる能力向上 ● 海外現地法人、海外大学院(MBA含む)、日本国内の関連会社などに1~2年間研修派遣 ● 実務や異文化の理解を深めることに加え、ビジネスの場で通用する語学力を習得
6~8年目	● OFF-JTにおいて集合研修を実施(事務職・技術職)

技能職

- 現場において、上司や先輩からの**日常業務を通じた指導(OJT)を基本**として育成。育成計画立案→育成に向けた配置→評価・フィードバックというサイクルを回す
- OJTによる育成を基本とし、昇格前後などの節目に階層別研修(OFF-JT)を行い、人材育成を加速
- OFF-JTでは、「役割認識」「必要な知識・技能習得」とあわせ、EX級・SX級・CX級*²の昇格前研修に、「他職場実習」や「他社研修出向」を導入し、視野拡大とともに「人間力向上」を推進

* 2 EX級:Expert, SX級:Senior Expert, CX級:Chief Expert

- 60歳定年以降の再雇用者、女性技能職、障害のある方など、従業員の多様化が進むなか、各研修に「ダイバーシティ」カリキュラムを導入し、従業員の理解浸透を進める一方で、研修自体も障害のある方に配慮した教材に変えるなど、積極的に職場環境を維持・向上
- 技能重視の職場風土づくりを目指し、各職種別に専門技能習得制度を設けて技能レベルの向上を推進
- 工場などをまたぐ異動者のキャリア支援策の一環として「スタートアップセミナー」を実施
- 自ら学びたいと思う従業員の成長を支援するウェブ学習や、技能専門講座などを充実させ、成長したいと思う人材の支援に注力

海外事業体人材の育成

- 海外事業体の自立化を目的とし、海外事業体の従業員がトヨタ自動車に出向し、**OJTにより人材育成**を図る制度を実施
- 半年~3年間、スキル・ノウハウやトヨタの考え方、仕事の進め方を習得
- 幹部従業員：
上記に加え、主にトヨタ自動車の幹部職としてトヨタの意思決定プロセスを習得し、人脈構築

リソースシフト

ありたい姿

- モビリティカンパニーへの変革に向け、既存の新車製造・販売事業から、CASE*・バリューチェーンなどの新領域に速やかにリソースシフトを行っていくことが必要
- 採用・再教育・人材シフト(異動)に積極的に取り組み、社員のポテンシャルを高め、個々の役割と能力を見極め、適材適所を実現

* Connected(コネクティッド)、Autonomous/Automated(自動化)、Shared(シェアリング)、Electric(電動化)

取り組み事項

- 多様な人材の獲得と成長支援
- 具体例:ソフトウェア人材の獲得・育成

ソフトウェア人材に関わる組織体制の整備

- ソフトウェア人材の育成を担う組織を2021年1月に立ち上げ
- トヨタグループとしてソフトウェア開発体制を見直し、社内の分散した機能軸体制から、ソフトウェアに関する事業・開発を一体となって推進する組織を2023年10月に新設

ソフトウェア人材の獲得・育成

- ソフトウェア人材や、AI、IoTなどのデジタル技術を活用して、ビジネスの課題解決や革新に貢献できるデジタル人材それぞれの定義および必要数を明確にした取り組み
- キャリア採用/社内異動を通じた人材確保
- リスキリング・専門性向上に向け、基礎レベルから専門レベルまでの教育体系の整備

評価とフィードバック

ありたい姿

- 全員活躍に向けて、多様な人材を育成するため、**一人ひとりの自律的なキャリア形成を促進**し、各職場にてメンバーの意欲・能力に応じた配置・育成を推進
- その上で一人ひとりの能力を適切に見極め、メリハリある処遇やさらなる育成に資する業務付与につなげるため、**上司-メンバー間での「納得感」ある評価・フィードバックを推進**

取り組み事項

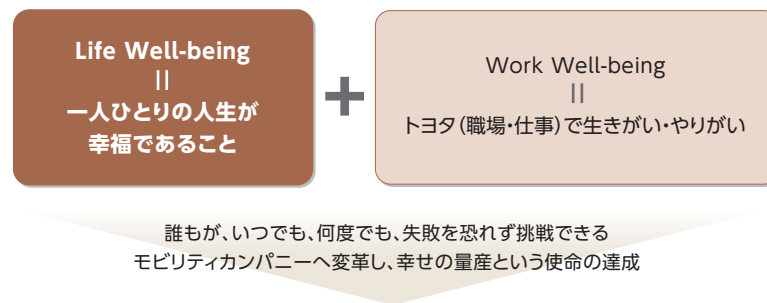
- 年度初めに役割・テーマを決定し、**定期的**に上司との面談を実施
- 面談や日頃のコミュニケーションの機会を活用し、上司-メンバー間で1年間の能力発揮、半期ごとの成果を事実に基づき確認
- 特に、能力発揮については、各資格に求められる人間力、実行力の評価基準に照らし評価を実施
- 人間力については、360度フィードバックなどを通じて、対象者の強み、改善点について周囲の声を集め、本人にフィードバックを実施
- 半期の成果は賞与に、過去1年間の能力発揮は基本給に反映

年	内容
2019	● 人事制度を見直し、 年齢・資格を問わず、頑張った人が報われる制度 へシフト
2020	● 従業員の評価、上司との面談結果、職場運営に関するアンケート結果などの個人情報を一元管理するシステムを導入 ⇒過去の評価や人事情報、本人の意向を確認することが可能。 より本人の適性・意向、周囲からの評価を踏まえた業務アサインを行い、過去から一貫性のある育成と配置を実施
2021	● 幹部職・基幹職：本人への考課結果フィードバックを開始
2022	● 主任職以下(事務職・技術職・業務職)：本人への考課結果フィードバックを開始

Well-being (幸福感) 向上における取り組み

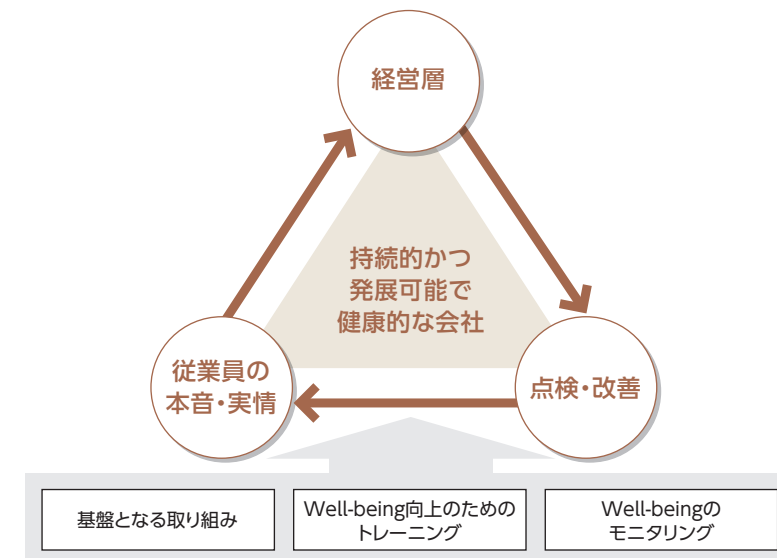
ありたい姿

- 「クルマづくり」に関わることで、楽しさ・幸せを感じてもらう



取り組み事項

- 高レベルの専門知識を有するスタッフが全従業員に対し幸福感向上施策を提供
 - 幸福感向上施策を立案し遂行できる高レベルの専門知識を持つ専従スタッフ(以下、専門スタッフと記載)を社内に配置
 - 精神科医：1人(非専従*：18人)、心理士：8人
 - 保健師：1人、心理師/保健師：1人、精神保健福祉士：1人、スタッフ：6人
- * 地域医療の現場で活躍しており、睡眠医学・認知症・発達障害などへの高い専門性を有している
- 専門スタッフの活動のなかで届いた従業員の本音・実情について、匿名性が担保された上で経営層に直接フィードバックされ、それらにより会社施策の点検・改善がなされ、点検・改善後の会社施策に対する従業員の本音・実情がまた届くという、循環システムを整備



基盤となる取り組み

- 全従業員がいつでも、相談窓口や各種トレーニングなどへ自由にアクセス・申し込みができる環境を整備

(トヨタ自動車単体)

取り組み	対象	概要
専門スタッフによる助言とダイアログ	すべての役員	● 年に複数回、専門スタッフにより定期的にメンタルヘルスケアと従業員の生の声を情報提供。優良な会社施策につなげる
メールマガジンの配信	全従業員	● 生活していく上で心のビタミン・糧となる情報をメールで毎月定期的に一斉配信
オンライン相談窓口	● 産業保健スタッフ ● 人事 ● 上司	● 現場で活躍中の非専従専門スタッフによる、薬剤・医療機関に関する情報、医療連携に関するガイダンスなど、有用な情報を適宜提供する相談窓口を設置

Well-being向上のためのトレーニング

(トヨタ自動車単体)

取り組み	対象	概要
人間力OMOIYARIコミュニケーション研修 (ライブ/オンライン)	すべての 上司と役員 (必須)	<ul style="list-style-type: none"> ハラスメント防止および幸福促進を目的としたグループ心理教育を継続的に反芻的受講構造で実施
Well-being道場 (ライブ/オンライン+動画配信)	全従業員 (任意)	<ul style="list-style-type: none"> 自他共に幸福感を大切に感じ、お互いに高め合う認知と行動の変容をもたらす心理教育を専門スタッフにより実施
認知行動療法スキルアップ トレーニング		<ul style="list-style-type: none"> 認知行動モデルを理解し、ストレスマネジメントに活用できるようになる研修
コミュニケーションスキルアップ トレーニング		<ul style="list-style-type: none"> 認知行動モデルを活用し、傾聴・他者受容・アサーション・解読力・表現力・関係調整力などを駆使して関係性を向上し得る研修
PERMA-V*1トレーニング		<ul style="list-style-type: none"> Well-beingを自他共に高め合う要素PERMA-Vを体験・会得できる研修
認知行動変容アプローチ・PERMA-V 心理教育(オンライン)		<ul style="list-style-type: none"> 社内事情に精通しつつ、中立的な立場の専門スタッフによる研修(個別ケースワークなど)

* 1 Positive Emotion (前向きな感情)、Engagement (物事への積極的な関わり)、Relationship (他者との良い関係)、Meaning (人生の意義の自覚)、Accomplishment (達成感)、Vitality (快眠を含む生き生きとした活動性)

Well-beingのモニタリングの取り組み

- 2023年度から新たに下記の取り組みを実施

(トヨタ自動車単体)

取り組み	対象	概要
Well-being Survey (毎年継続実施)	全従業員	<ul style="list-style-type: none"> ゴールとしての主観的幸福感や幸福体験に加えて主要な推進力となり得る会社施策に対する満足感などのアンケート調査を実施 統計相関分析を行い、貢献度と期待度の高い施策を選定し、持続的発展をもたらし得る施策遂行の効率化を図る
Well-being Check (毎月実施)	入社3年目 までの 事技職	<ul style="list-style-type: none"> PERMA-Vに関するアンケートを実施 幸福感にフォーカスし、自分の状態をモニタリングする機会を提供 幸福感の減弱を認めたときは専門スタッフがトリアージとケースワークを実施

Well-being Survey 幸せと生きがいに関する意識度調査*2

* 2 従業員エンゲージメント調査を含む

ありたい姿

- 従業員一人ひとりの人生が幸福であり、トヨタで生きがい・やりがいを持って活躍している

取り組み事項

- 一人ひとりの幸福感と会社施策への納得感を調査する「Life Well-being」調査と仕事へのやりがいや職場への誇りを調査する「Work Well-being (従業員エンゲージメント)」調査を実施
- 分析結果は従業員が生き生きと人生を過ごすための施策の企画・実行に活用
- Life Well-being結果は個人と経営層にフィードバックし、労使で対話と改善活動を推進し健全な職場風土醸成につなげる
- Work Well-being結果は職場にフィードバックし、各組織で対話と改善活動を推進。職場起点で対話を主体にした組織づくり(ボトムアップ)と、会社の経営課題として取り組む風土づくり(トップダウン)の両面からの組織風土変革を推進

Life Well-being調査(人生満足度*3スコア) [点]

	2023年度	2024年度
トヨタ自動車単体	21.8*4	22.5 *5
(同一集団での比較値*6)	(21.94)	(22.69)

従業員エンゲージメント調査(海外)

会社に満足している従業員割合 [%]

	2024年度
事技職	78.5*7
技能職	70.2*8

Work Well-being調査*5

トヨタでの生きがい・やりがいを実感できている従業員割合(エンゲージメント) [%]

	2023年度	2024年度
トヨタ自動車単体	57	60

多様性・個人が尊重されていると実感している従業員割合(インクルージョン) [%]

	2023年度	2024年度
トヨタ自動車単体	52	55

* 3 Satisfaction with Life Scale; Diener, E., Emmons, R. A., Larsen, R. J., & Griffin, S. (1985)。幸福度を測定する手法の一つ。全5問、1項目7段階評価、35点満点。平均的な人生の満足度は20~24点とされている
 * 4 2023年度対象者数:69,247人 有効回答数:58,044人 有効回答数/研究同意あり数:48,315人
 * 5 2024年度対象者数:69,428人 有効回答数:60,959人 有効回答数/研究同意あり数:54,765人
 * 6 2年連続有効回答数/研究同意あり数:37,873人
 * 7 31社の加重平均値
 * 8 30社の加重平均値

2026年6月更新

健康・安全衛生

GRI 403-1~10

- 120 基本的な考え方
- 121 推進体制
- 121 健康・安全教育
- 122 健康に対する取り組み
- 125 安全に関する取り組み

基本的な考え方

ありたい姿

- トヨタの事業場*で働くすべての人が心身共に健康で、安全な環境の下、生き生き活躍し続ける職場作り

* 労働安全衛生法の表記に合わせ本パートでは事業所を事業場と記載

取り組み事項

- 以下の理念・方針に基づき、従業員のみならず構内業者などすべての人に対して健康・安全の取り組みを推進
- 健康・安全の理念：「トヨタ自動車 健康宣言」「安全衛生基本理念」
- 方針：「相互啓発型健康・安全文化の定着と深化」をグローバルに展開

『トヨタ自動車 健康宣言』～健康第一の会社を目指して～


心身の健康は「良い仕事をするための原動力」であり、「社員一人ひとりの幸せ」にとって、また家族にとっても大変重要です。

在職中に元気でやりがいを持って働き、定年後も豊かな人生を送ることを願っています。





失敗を恐れず「バッテリーボックスに立ってチャレンジ」する当社の風土は、健康面にも通じることであり、一人ひとりの「より良い生活習慣改善へのチャレンジ」をトヨタは積極的に支援し、健康保険組合と連携した「健康増進・疾病予防活動」に取り組むことをここに宣言します。

バッテリーボックスに立ち続けるためには 健康な心と体づくりから 豊田章男

(2017年9月)

 健康・安全の理念

社会的評価

	内容	認定年
	<ul style="list-style-type: none"> ● 従業員の生活習慣改善チャレンジ活動や、メリハリある働き方でライフワークバランスを重視した「予防」に重点を置いた取り組み方針・活動を評価・選定 ● 経済産業省、東京証券取引所が実施 	2021、2023
	<ul style="list-style-type: none"> ● 健康経営に取り組む優良法人を認定 ● 経済産業省、日本健康会議が実施 	2018～2025
	<ul style="list-style-type: none"> ● 高い安全衛生水準を維持・改善している企業を認定 ● 厚生労働省が実施(3年ごとの更新) 	2015～2024
	<ul style="list-style-type: none"> ● 従業員の健康増進のためにスポーツ活動の支援や促進に向けて積極的に取り組む企業を認定 ● スポーツ庁が実施 	2024～2025

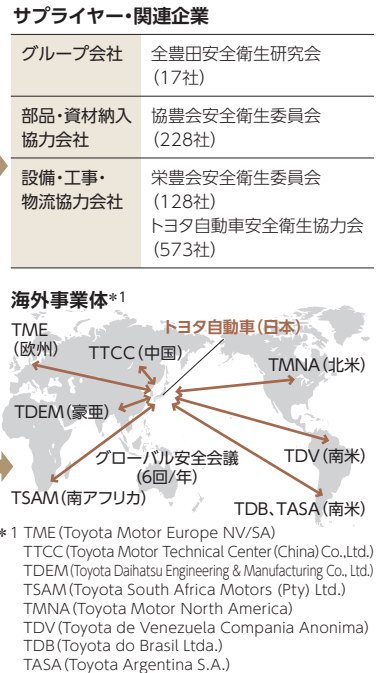
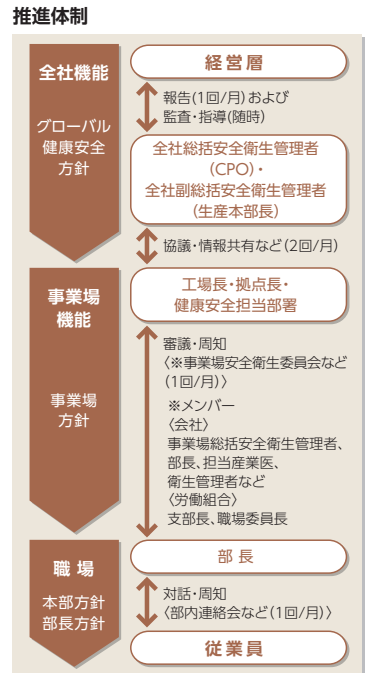
推進体制

ありたい姿

- 事業場、労働組合、サプライヤーや構内業者などのビジネスパートナーとの連携による働きやすい環境づくりの促進
- 日常的な連携に基づく取り組みの推進、困り事の共有・改善

取り組み事項

- **統括責任者：全社総括安全衛生管理者(CPO:Chief Production Officer)**
 - 技術革新や環境変化を踏まえた健康・安全方針およびKPIを策定
 - 健康づくりや安全への取り組み結果は、疾病・災害の発生状況とあわせて役員へ報告
- 安全健康推進部が中心となり、各事業場・労働組合・健康保険組合・各地域事業体・サプライヤーなどと連携



健康・安全教育

ありたい姿

- 新入社員から役員まで、**各層で期待される健康安全の役割理解のための教育を実施**

取り組み事項

階層別教育(新任向け)

2024年実績 (トヨタ自動車単体)

受講対象者	研修時間【時間】	受講人数【人】
部長	6	54
課長	6	190
CX*2	4	189
職場リーダー	12	1,642
一般・新入社員	1	6,557

*2 Chief Expert

- 管理者向け教育の概要
- 職場マネジメントのポイントや事例に基づく議論
- 日頃からのコミュニケーションの重要性の再認識
 - 早めに部下の体調不良を把握・危険予知の提案など

危険有害業務・技能向上教育

- 労働安全衛生法に基づく技能講習
- 法定の講習内容に加え、実際の設備を利用したベテラン経験者による指導

2024年実績 (トヨタ自動車単体)

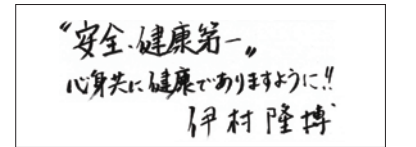
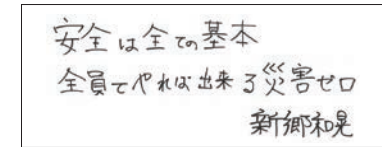
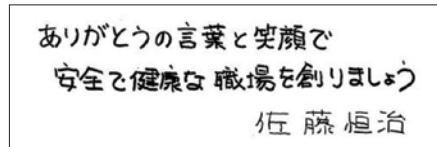
受講対象者	受講人数【人】
危険有害業務に従事する生産部門メンバー	3,341

健康・安全意識啓発

(トヨタ自動車単体)

健康・安全 トップメッセージ	● トヨタで働くすべての人の健康・安全に向けた、社長・各組織のトップ(当時)よりメッセージを発信(2025年)
安全継承	● 社内での重大災害・事故を教訓として、全職場で災害防止のために管理者の決意表明や安全ミーティングを行い、安全の重要性を継承
健康・安全の 振り返り	● 全従業員のメッセージ展開や、管理者などの思いを表明し職場全員で日常の振り返りを実施

健康・安全トップメッセージ(社長・生産トップ)(2025年1月発信)*3



*3 上から代表取締役社長 佐藤恒治、全社統括安全衛生管理者 CPO 新郷和晃、全社副統括安全衛生管理者 生産本部長 伊村隆博(役職は当時のもの)

レベルアップに向けた教育

2024年実績 (トヨタ自動車単体)

	概要	受講対象者	回数
職場への 出前教育	専門講師による健康安全活動支援。健康面のリテラシー向上や災害模擬体験の講習	全従業員	280回
健康 ウェブ学習	メンタルヘルス、生活習慣病予防などの意識・知識向上を目的とした各種コンテンツによるウェブ上での啓発		107,399回

健康に対する取り組み

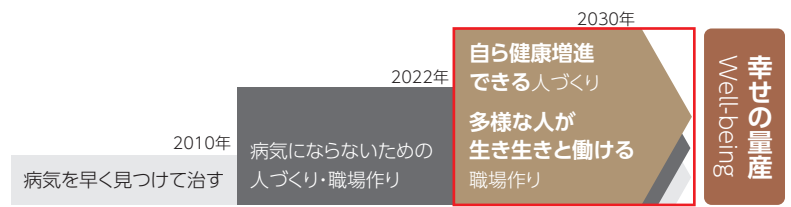
ありたい姿

- 健康第一の考えの下、**生活習慣病予防・メンタルヘルス・働きがい・働きやすさ向上**など予防中心の推進を図り、「健康経営」を通じて従業員・会社が共に成長しながら全員活躍での生産性向上を目指す

取り組み事項

2030年健康ビジョンの策定

- 幸せの量産の実現に向け、トヨタで働く一人ひとりが健康で生き生きと働きクルマづくりに関わることで楽しさ・幸せを感じられることを目指し、健康ビジョンを策定



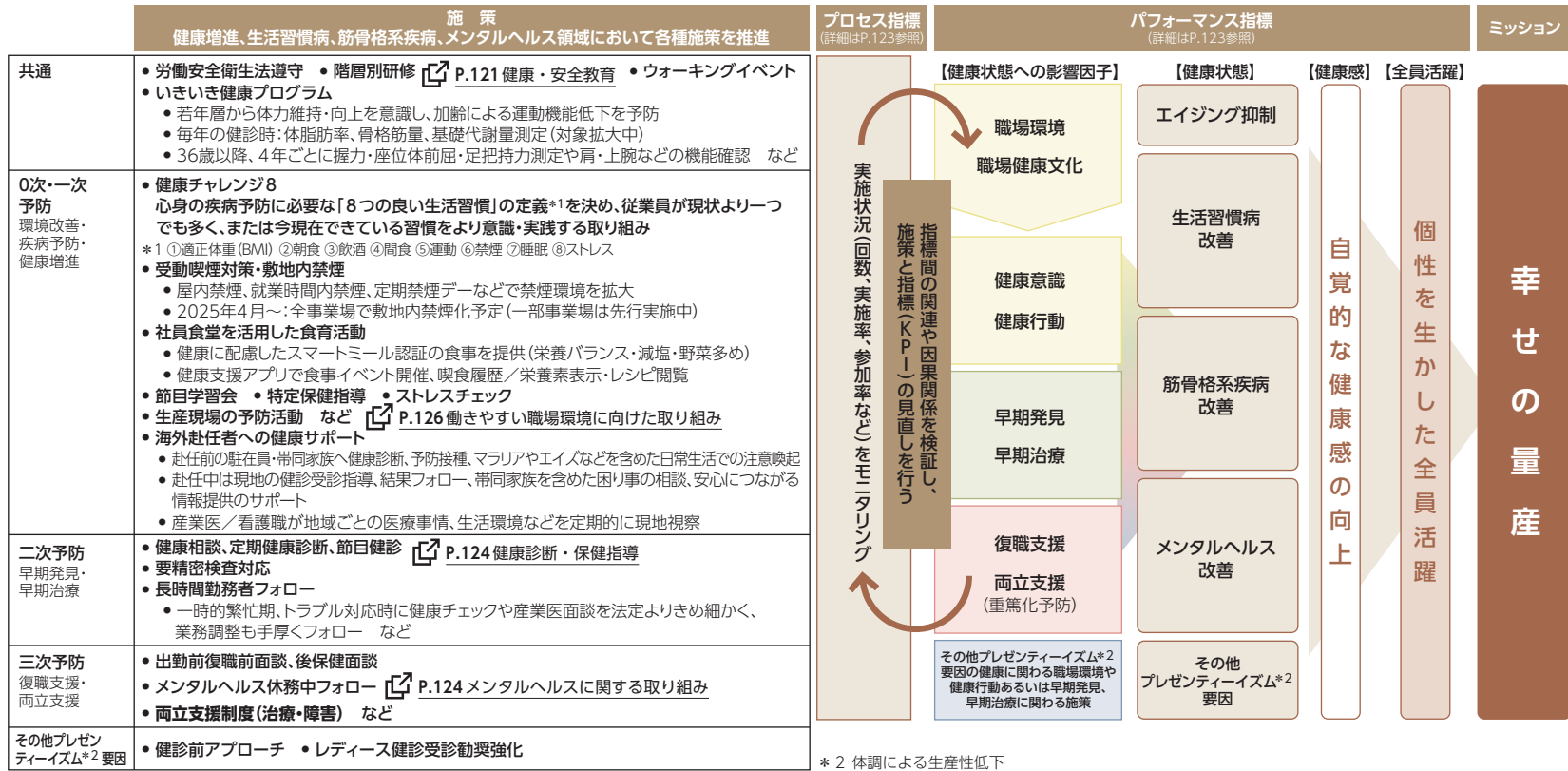
(トヨタ自動車単体)

健康ビジョン	ビジョン策定の背景	重点アクション
自ら健康増進できる人づくり	高齢化、多様性の時代に誰一人取り残さず、一人ひとりに寄り添った支援強化が必要	<ul style="list-style-type: none"> 「高齢者」の健康維持・増進対策 治療・障害と仕事の「両立支援」 メンタルヘルス不調の未然防止・再発予防
多様な人が生き生きと働ける職場作り	“全員活躍”を生み出すサプライヤー・海外事業体なども含めた働きやすい職場作り(職場環境改善)の支援が必要	<ul style="list-style-type: none"> データを活用し、職場マネジメント層と協働した「職場環境改善」 関係者(人事・健康保険組合・病院・労働組合・サプライヤーなど)と連携し、多様性を意識した「働きやすい職場作り」

健康ビジョン実現に向けた取り組み

- 各施策および心身の健康上の指標を設定
- 各指標を機密性について配慮をした上で、施策改善へつなげるべく会社上位から部内メンバーに至るまで共有を図り、施策改善、指標改善に向けた議論・検討を実施
- 指標間の関連や因果関係を検証の上、施策と指標の見直しを行う
- 上記のサイクルを回し、健康ビジョン実現に向けて取り組む

(トヨタ自動車単体)



幸せの量産に関わる社内施策

- コミュニケーション機会の提供
全社/職場でのスポーツイベント、インフォーマル活動、運動部応援、ボランティア、各種相談窓口など
- 会社を取り巻く情報共有
労使協議などでの経営視点の情報発信、社外イベント活動
- 働き方(勤務ルールなど)の改善
ワークライフバランス重視の時短/在宅/勤務地に囚われない働き方、各種休職制度、ダイバーシティ推進
- 福利厚生の実実、利便性向上
社内外のハード・ソフト両面のサポート拡充、資産形成支援
- 成長への寄り添い
職種/職層研修、上司との双方向面談、自己申告制度、評価のフィードバック、業務改善発表、専門スキル教育、DX・ICTの推進
- 心理学の専門スタッフによるWell-being(幸福感)向上施策
幸福感と生産性を両立しながら人生を豊かにしていく機会となる助言、相談、トレーニング、モニタリングなど
[P.118](#) Well-being(幸福感)向上における取り組み

人権の尊重

ダイバーシティ、エキイティ&インクルージョン(DE&I)

バリューチェーン連携

車両安全

品質・サービス

情報セキュリティ

プライバシー

AI

知的財産

人材育成

健康・安全衛生

社会貢献

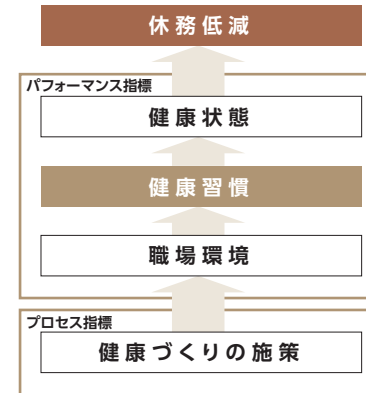
社会データ

基本的な考え方 | 推進体制 | 健康・安全教育 | 健康に対する取り組み | 安全に関する取り組み

重点KPI

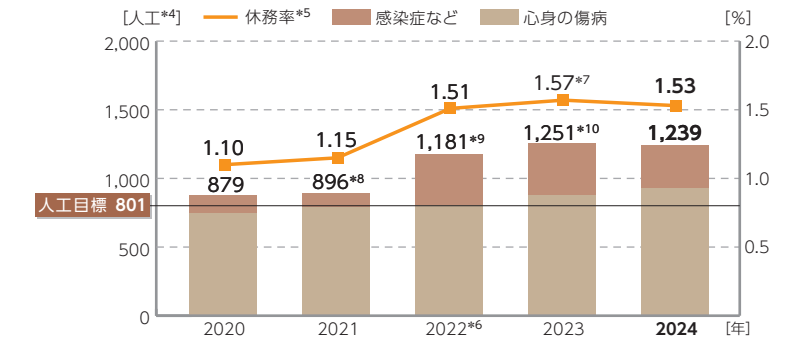
健康習慣の改善から休務低減に至る心と身体 の健康状態を確認するため、KPIの見直しを実施

2023年 (トヨタ自動車単体)		2024年 (トヨタ自動車単体)	
2023年目標		2024年目標	
休務者	801人工以下	継続	休務者 801人工以下
〈フィジカル〉生活習慣病休務者	2022年比5%減	新規	健康スコア6 6つの検査項目基準内の該当数の平均値 4.37/6
〈メンタル〉新規休務者	2022年比2%減	新規	メンタル ストレスを多く感じる者の割合 18.9%
再発休務者	2022年比5%減	継続	健康習慣 健康チャレンジ8 8つの健康習慣実践数の平均値 6.4/8
健康チャレンジ8 8つの健康習慣実践数の平均値	6.4/8	新規	職場環境 健康づくりに取り組む姿勢 計画的に実行している職場の割合 50%
		新規	健康施策 〈全社企画参加率〉ウォーキングイベント 20%



健康事由による休務推移*3

(トヨタ自動車単体)



*3 算出条件:稼働4日以上 の休務 (医師の診断書要) の累計日数 (有給休暇含む)
 *4 休務日数累計 / 年間稼働日数 = 人工 (年間休務人工)
 *5 休務人工 / 従業員人数 × 100 = 休務率
 *6 新型コロナウイルス感染による休務者の増加により 2021年より増加
 *7 2025年6月修正 1.49 → 1.57
 *8 2025年6月修正 897 → 896
 *9 2025年6月修正 1,180 → 1,181
 *10 2025年6月修正 1,252 → 1,251

主な指標と実績

(トヨタ自動車単体)

項目	プロセス指標	パフォーマンス指標	2022年	2023年	2024年
定期健康診断 受診率	○		100%	100%	100%
定期健康診断 有所見者率		○	43.0%	43.2%	41.9%
定期健康診断「健康スコア6」 (肥満・血圧・肝機能・脂質・血糖・尿酸値の基準内該当数)		○	4.30/6	4.25/6	4.27/6
定期健康診断後の精密検査受診率	○		97.9%	96.2%	96.4%
ストレスチェック受検率	○		91.7%	89.5%	94.2%
特定保健指導の実施率	○		63.5%	74.8%	—*1
特定保健指導の改善率		○	42.3%	41.2%	—*1
生活習慣 (健康チャレンジ8項目のクリア項目平均)		○	6.3/8	6.3/8	6.4/8
(適正体重) 40歳以上		○	62.3%	63.3%	65.2%
(運動習慣) 30分/日×2回/週 40歳以上		○	53.4%	54.9%	57.2%
(運動習慣) 30分/日×1回/週		○	67.9%	70.0%	72.1%
(喫煙率)		○	20.9%	19.5%	18.4%
健康支援アプリ (食事イベント開催、喫食履歴/栄養素表示・レシピ閲覧) インストール率	○		33.9%	41.1%	48.2%
全従業員向け健康イベント参加率 (ウォーキングイベント)	○		19.1%	17.6%	20.5%
女性の健康課題教育 参加状況 累計	○		0.3%	10.1%	19.3%
女性の健康課題教育 全管理職向け教育*2	○		3.7%	40.1%	11.3%
女性の健康課題教育 全従業員向け教育*2	○		0.3%	9.8%	9.2%
アブゼンティーズム (傷病による休務人工)		○	1,180人工	1,252人工	1,239人工
プレゼンティーズム (身体愁訴などによるパフォーマンス低下率)		○	33.3%	33.1%	33.8%

*1 翌年度に更新 *2 集計期間:年度(4月1日~翌年3月31日)

「高齢者」の健康維持・増進対策

健康診断・保健指導

- 社内常勤の医務職による年齢やリスクに応じた健康診断、任意検診(脳ドック・婦人科検診など)の受診勧奨、および特定保健指導の実施
- 36歳から60歳定年まで4年に一度、高齢者の60歳以降は2年に一度、従業員とその配偶者(被扶養者)を対象とした人間ドックと同等の健診と、歯周病などの口腔内チェック、個人の健康状態に合わせた健康学習会の実施(節目健診：年間約2万人が受診、トヨタ自動車健康保険組合加入の本人・家族)
- 社内経過観察や通院治療で改善傾向が見られないケースには個別指導を実施

2024年実績 (トヨタ自動車単体)

	実績 [%]
健康診断受診率	100
特定保健指導実施率	74.8

体力測定・運動指導

- 上記4年に一度の節目健診のなかで、運動機能のチェックを行い、加齢にともなう運動機能の低下を自覚し、本人の運動機能に合わせた体力づくりの方法を指導することで、運動のきっかけづくりを支援
- 体組成計を用いた筋肉量測定を毎年の健康診断へ組み込み、若年層から自らの筋肉量を認識する取り組みを開始

治療・障害と仕事の「両立支援」

- 治療と仕事の両立を抱える従業員の支援のため、産業医や産業保健スタッフによる相談窓口や、各種両立制度の整備を実施
- 両立支援制度例
特定疾病休暇、ファミリープラン休暇、不妊治療休暇 など
- 障害のある方の入社前の健康・安全面での確認と、入社後1年間の定期的な産業医面談を実施することで、安心して仕事に就ける環境づくりを支援

[P.88 両立支援](#)

メンタルヘルスに関する取り組み

- **メンタルヘルス不調の未然防止および再発予防**を目的として、従業員自身、職場管理者、心理学専門スタッフを含めた産業保健スタッフ、人事・労務担当者のそれぞれが各種活動を実施

(トヨタ自動車単体)

0～一次予防 (未然防止)	<ul style="list-style-type: none"> ● マインドフルネス瞑想研修 ● セルフケア <ul style="list-style-type: none"> ● 良い生活習慣づくりの促進(健康チャレンジ8) ● ストレスチェックによる気付きの提供 ● 階層別教育(新人・若年層) ● ラインケア <ul style="list-style-type: none"> ● 職場管理(上位・周囲の支援・コミュニケーション) ● 職場相談員による職場・個別支援 ● 階層別教育(管理者向け) ● 専門家によるケア <ul style="list-style-type: none"> ● 心理学専門スタッフによる研修
二次予防 (早期発見・対応)	<ul style="list-style-type: none"> ● 健診時のスクリーニング ● 健康相談の社内外窓口の常設
三次予防 (再発・再休務防止)	<ul style="list-style-type: none"> ● 職場復帰支援ガイドラインに基づくフォロー ● 専門家によるケア <ul style="list-style-type: none"> ● 精神科専門医が常駐する相談センターにて本人および産業保健スタッフへの助言

データを活用し、職場マネジメント層と協働した「職場環境改善」

- ストレスチェックの集団分析結果を各部長へフィードバックし、高ストレス職場に対しては人事部、安全健康推進部の精神科医、産業医で懇談を行い職場環境改善の取り組みを支援
- 健康チャレンジ8の実践率を各職場へフィードバックし、データに基づき、職場単位の活動の企画・実践を支援することで従業員の健康行動変容を後押し

関係者(人事・健康保険組合・病院・労働組合・サプライヤーなど)と連携し、多様性を意識した「働きやすい職場作り」

- 健康保険組合、トヨタ記念病院、労働組合と「健康向上協議会」を開催し、それぞれの立場から求められる健康施策を共有し会社施策へ反映
- 人事部、労働組合と連携し、女性特有の健康課題に基づく困り事の吸い上げを実施。そのなかから特に生産現場を中心に生理に関する困り事が多いことから、生産現場の管理監督者のリテラシー向上を目的に生理研修を実施
- サプライヤーへ向け、健康経営の取り組み事例を専用ウェブサイトで公開し、サプライヤーからの要望に応じて健康経営推進について個別のアドバイスを実施

会社施策への納得感

「心身の病気やケガがあったときでも、安心して働き続けるための制度とサポート体制」への納得感*1

	2024年度
トヨタ自動車単体	5.16 / 7*2

* 1 「Well-being調査(幸せと生きがいに関する調査)」の調査項目の一つ
* 2 対象者数:69,428人 有効回答数:60,959人 有効回答数/研究同意あり数:54,765人

[P.119 Well-being Survey 幸せと生きがいに関する意識度調査](#)

安全に関する取り組み

ありたい姿

- 「いつかは全災害ゼロ、そしてゼロの継続」を目指し、現場に根付いた安全衛生活動の推進
- 「労働安全衛生規則」の下、従業員のみならず、受け入れ出向者、応援出向者、派遣社員、構内請負などを対象として取り組み実施

取り組み事項

安全3本柱の推進

安全の3本柱

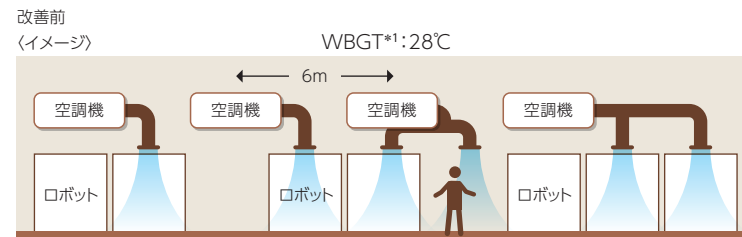
安全な「人」	<ul style="list-style-type: none"> ● 自らKY(危険予知)ができ、ルールを守り、考動できる人づくりに向けた取り組みを実施 ● 日常からリーダーによる安全第一の率先垂範を基本とし、安全教育の場では先人たちの経験やその活動の変遷などを踏まえて、日頃の意識行動を振り返り、安全な人づくりを伝承
安全な「作業」(リスク管理)	<ul style="list-style-type: none"> ● 重点災害ゼロに向けたハイリスク作業の低減と管理を実施 ● 4S(整理・整頓・清掃・清潔)を実施するとともに、職場の安全リスク評価をした上で、作業性を考慮した標準化を実施
安全な「場/環境」	<ul style="list-style-type: none"> ● 明るく、人に優しい工程づくりを目指し、困り事を吸い上げて、即断即決の対応を実施 ● 作業環境は法令に基づく環境測定によって管理 ● 生産設備や季節などによっても大きく影響されるため、優先順位を付けて設備の対策を実施

取り組み事例

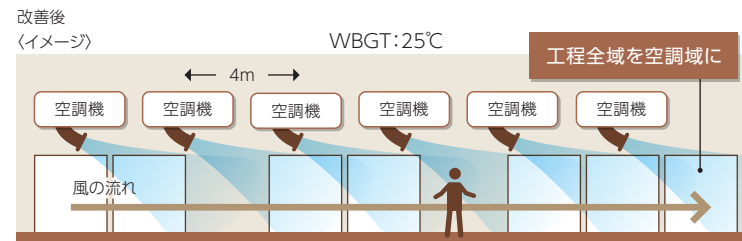
- 安全な「作業」：作業者と産業車両との接触を防止するため、人の行動範囲と車両の走行範囲を区別



- 安全な「場/環境」：暑熱対策として、作業場内全体に冷えた空気の流れを送り、作業環境を改善



* 1 Wet Bulb Globe Temperature: 湿球黒球温度(°C)
温度と湿度を加味した、熱中症防止を目的とする環境評価指標



安全リスクアセスメント

- 労働安全衛生マネジメントシステム(OSHMS^{*2})のグローバル展開を推進中
- OSHMSに基づく現地現物確認を行うことで弱点を把握
- 確認事項：他の事業体で発生した災害の対策事項の実施有無、それらを継続的に取り組む仕組みの整備状況など
- 国際規格ISO 45001^{*3}の認証取得
- グローバルの8工場で取得(2024年末時点)、今後も地域や工場の状況に応じて事業体の認証取得を検討
- グローバル安全会議
- 各地域の安全衛生担当マネージャーが参加(6回/年)
- 共通課題への対応策の検討や各地域の好事例を共有
- 新規の事業場設立については、各国・地域の法的要件に加え、敷地・建屋・設備工事において、グローバルトヨタ共通の工事安全ルールや設備安全基準に基づき、サプライヤーと共に安全対策を推進

* 2 Occupational Safety and Health Management System: 労働安全衛生マネジメントシステム
* 3 ISO(国際標準化機構)が制定した労働安全衛生マネジメントシステムに関する国際規格

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)

バリューチェーン連携

車両安全

品質・サービス

情報セキュリティ

プライバシー

AI

知的財産

人材育成

健康・安全衛生

社会貢献

社会データ

基本的な考え方 | 推進体制 | 健康・安全教育 | 健康に対する取り組み | 安全に関する取り組み

働きやすい職場環境に向けた取り組み(筋骨格系疾病防止)

- 年齢、性別、身体的特徴によらず、生産活動に携わるすべての人へ寄り添い、すべての地域でより働きやすい職場環境の整備を推進
- 繰り返し作業による腰痛や手指の痛みを防止するため、組み立てやすい部品の設計、働きやすい生産設備・作業方法、生産現場のメンバーへの身体ケア、痛みが発生した場合のサポート体制の整備と実態の見える化を実施



作業改善の例:腕の疲労を軽減させるアシスト装置(北米)

安全KPI

災害の種類		2025年目標
安全	構内死亡災害	ゼロ
	全災害	24件以下 (ルール違反ゼロ)

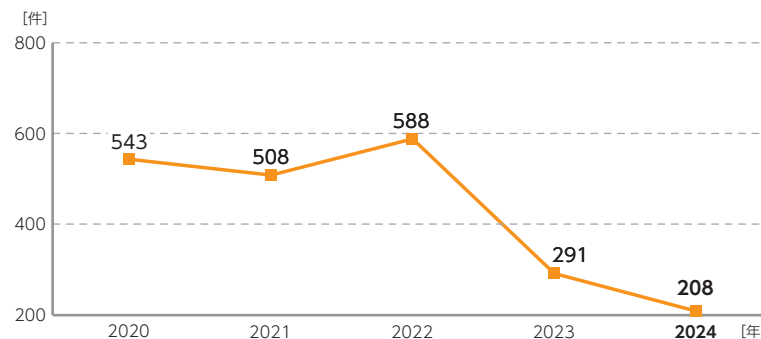
災害・疾病発生状況

2024年実績

	範囲	2024年目標	実績
全災害	グローバル*1	125件	208件
	単体	24件	44件
構内死亡災害	グローバル*1	ゼロ	ゼロ
重点災害(死亡に至る可能性を持つ災害)	グローバル*1	10件	12件
重点疾病(2週間以上の休務や作業制限が必要な筋骨格系疾病)	グローバル*1	478件 (2021年比20%減)	889件

*1 トヨタ自動車および海外53拠点

全災害推移(グローバル*2)



*2 トヨタ自動車および海外53拠点

業務上の負傷(休業災害度数率*3)

	2020年	2021年	2022年度*7 (2022年)	2023年度	2024年度
グローバル*4	0.24	0.23	0.28 (0.30)	0.13	0.18
日本	0.10	0.03	0.07 (0.07)	0.05	0.10
北米*8	0.89	0.93	1.25 (1.43)	0.32	0.44
欧州	0.27	0.13	0.05 (0.05)	0.10	0.12
中国	0.11	0.08	0.03 (0.03)	0.03	0.10
アジア	0.02	0.07	0.06 (0.05)	0.05	0.09
その他	0.23	0.31	0.26*9 (0.24)	0.26	0.29
全産業(日本国内)*5	1.95	2.09	— (2.06)	2.14*10	2.10 *11
製造業(日本国内)*5	1.21	1.31	— (1.25)	1.29*10	1.30 *11
日本自動車工業会(14社)*6	0.09	0.07	0.07 (0.07)	0.09*12	0.12

*3 100万延べ実労働時間当たりの労働災害による死傷者数
[(死傷者数/実労働時間数) × 1,000,000]

*4 トヨタ自動車および海外53拠点

*5 出所:厚生労働省 統計表

*6 出所:日本自動車工業会

*7 2022年度からは年度実績を開示

*8 2023年度よりデータ統計基準を変更

*9 2024年6月修正 0.40(0.37) → 0.26(0.24)

*10 2023年データ

*11 2024年データ

*12 2025年10月修正 0.08 → 0.09

2026年6月更新

社会貢献

GRI 201-1、203-2、413-1

- 127 基本的な考え方
- 127 推進体制
- 127 社会貢献活動

基本的な考え方

ありたい姿

- 「幸せの量産」に向けて、ステークホルダーと一緒にSDGs実現に貢献

取り組み事項

- 各分野の課題に「自分事」として「現地現物」で取り組む。より幅広い社会課題の解決に向けて、パートナーと積極的に連携する

[社会貢献活動の基本理念](#)

[トヨタ社会貢献活動](#)

推進体制

ありたい姿

- 社会貢献活動の推進、取り組み方針の審議・報告

取り組み事項

- 社会貢献部を中心に、米国・欧州・アジア・中国の各地域統括会社と連携を図りながら活動を推進

社会貢献活動

ありたい姿

- 豊かな社会の実現とその持続的発展に向けて、地域の皆様と連携した、「文化・芸術」「交通安全」「自然環境」「災害支援」などを通じた社会貢献活動を推進
- 特に、未来を担う次世代に向けて、夢や希望につながる原体験の提供を重視し、一人ひとりが多様でかけがえのない力を持つ「人財」とあるという考えのもと、活動を展開

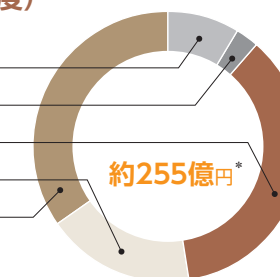
取り組み事項

- 「町いちばん」を目指し、以下4分野を重点テーマとして、豊かな社会づくりとその持続的な発展に向けて取り組む
 - 【文化・芸術】メセナ活動や自動車・モビリティ文化、企業文化の醸成活動
 - 【交通安全】交通事故死傷者ゼロ社会実現に向けての取り組み(交通安全センターモビリティ、幼児向け交通安全絵本作成)
 - 【自然環境】生物多様性保全や環境教育(トヨタの森、トヨタ白川自然学校など)
 - 【災害支援】自動車メーカーのリソース、ノウハウを生かした被災者・被災地支援(ボランティア活動支援・モビリティ支援・車中泊避難支援、給電支援など)
- その他の主な社会貢献活動
 - 共生社会の実現を目指した障害者支援(スペシャルオリンピックスなど)
 - 従業員によるボランティア活動の推進(トヨタボランティアセンター)
 - NPO、NGOなどへの活動支援(寄付・協賛など)

[社会貢献活動](#)

社会貢献活動費(2025年度)

環境	8.7%
交通安全	2.8%
人材育成	36%
社会・文化	17.8%
その他	34.7%



*トヨタ自動車と連結子会社のうち62社(2025年度実績から集計範囲を変更)
 主要な連結子会社の実績は2025年度平均為替レートで円換算

2026年6月更新

社会データ

GRI 2-7、8、204-1、401-1、3、404-1、405-1、2

A 従業員

		2022年度	2023年度	2024年度
従業員数(連結)		375,235	380,793	383,853
従業員数(単体)		70,056	70,224	71,515
	男	60,780	60,663	61,483
	女	9,276	9,591	10,032
採用人数(単体)		1,401	934	1,928
	男	1,138	723	1,489
	女	263	211	439
中途採用人数(単体)		310	410	869
	男	255	349	667
	女	55	61	202
平均年齢(単体)		40.6	40.6	40.5
	男	41.2	41.2	41.1
	女	36.8	37.0	37.1
勤続年数(単体)		16.2	16.0	15.6
	男	16.6	16.3	15.9
	女	13.7	13.9	13.8
離職率(単体、自己都合による退職)	%	1.0	0.9	0.9
再雇用人数(単体)*1	人	1,465	1,579	1,690
海外子会社の幹部に占める現地社員の割合	%	76.7	74.4*2	75*2
重要な海外子会社 CEO・COO の日本人以外比率	%	63.1	63.9*3	64.2*3
管理職の人数(単体)	人	10,416	10,503	10,762
女性管理職比率	グローバル	14.8	11.0*4	12.0*5
	単体	3.4	3.7	4.0
女性主任職の人数(単体)	人	787	813	865
女性管理職の人数(単体)	人	351	386	432
女性採用比率(単体)	事務職	45.6	34.8	40.1
	技術職	11.8	10.7	12.2
	技能職	20.8	20.9	20.0
女性の離職率(単体、自己都合による退職)	事務・技術職	1.7	1.5	1.4
	技能職	3.6	2.3	2.1

*1 事技系再雇用者の人数を記載

*2 集計範囲:海外32社

*3 集計範囲:海外108社

*4 日本含む海外47社

*5 日本含む海外46社

※従業員データ:Sustainability Data Bookと有価証券報告書では対象となる従業員区分の違いがあるため、報告値が一致しない場合があります。
Sustainability Data Book:正社員(国内・海外出向者含む)
有価証券報告書基準:国内・海外出向者は含まない、受入出向者は含む

人権の尊重	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)	バリューチェーン連携	車両安全	品質・サービス	情報セキュリティ	プライバシー	AI	知的財産	人材育成	健康・安全衛生	社会貢献	社会データ
-------	------------------------------	------------	------	---------	----------	--------	----	------	------	---------	------	-------

従業員 | サプライチェーン | 品質 | 社会貢献活動 |

		2022年度	2023年度	2024年度
育児介護休職制度利用数(単体)		1,369	1,847	1,978
	男	932	1,382	1,508
	女	437	465	470
育児休職平均取得期間(単体)	男	1.9	2.0	2.2
	女	16.4	15.2	14.9
育児休職取得後の復職率(単体)		99.0	99.8	99.9
	男	100	99.9	100.0
	女	97.8	99.3	99.5
男性の育児休職取得率(単体)		38.0	61.5	67.4
男性の配偶者の出産直後の特休・有休取得率(単体)*6		90.7	88.5	78.4
男性の配偶者の出産直後の特休・有休平均取得日数(単体)	日	6.0	6.0	3.5
平均年間給与(単体)	円	8,954,285	8,998,575	9,825,635
男女の賃金格差(単体)*7	全労働者	66.7	67.0	66.2
	正社員	66.5*8	66.9*8	65.9
	パート・有期契約社員など	57.8*9	59.5*9	58.7
障害のある方の雇用率(単体、特例子会社含む)	%	2.49	2.51	2.49
障害のある方の雇用人数(単体、特例子会社含む)	人	1,437	1,477	1,528
柔軟な勤務時間制度利用数(単体)*10		36,392	37,182	38,389
有給休暇取得率(単体)*11*12	%	101	87.8	88.4
労働者の一月当たりの平均残業時間(単体)*11	時間/月	19.1	21.8	21.1
研修総時間(単体)*13	時間/年	412,236	487,381	494,681
従業員一人当たりの研修受講時間(単体)*13	時間/年	5.9	6.9	6.9
研修総費用(単体)*14	百万円/年	343	442	730
自分の成長を実感できる従業員割合(単体)		82.3	—*16	—*16
会社に満足している従業員割合(単体)		77.2*15	—*16	—*16
トヨタでの生きがい・やりがいを実感できている従業員割合(単体)		—	57	60.0
多様性・個人が尊重されていると実感している従業員割合(単体)		—	52	55.0
会社に満足している従業員割合(海外)	%	67.9	78.3	78.5 *17
会社に満足している従業員割合(技能職(海外))		73.5	69.5	70.2 *18
非正規雇用率(単体)		17.5	19.8	21.8
団体交渉協定の対象となっている従業員の割合		90	86*19	86
稼働停止件数、およびそれにとまなう労働損失日数	件(人・日)	0*20	1(1,267)*21	1(4,318)*22
休業災害度数率	グローバル*23	0.28	0.13	0.18
	単体	*24	0.07	0.05
休務率(単体)*25	%	1.51	1.57*26	1.53
ストレスチェック実施率(単体)*25		91.7	89.5	94.2

*6 配偶者の出産後2カ月以内に半日または1日以上(年次有給休暇、育児休業など)を取得した男性の割合
 *7 女性労働者の平均年間賃金÷男性労働者の平均年間賃金×100
 平均年間賃金は、総賃金(賞与及び基準外賃金を含む)÷人員数
 正社員は当社から社外への出向者および他社から当社への出向者は除く
 パート・有期契約社員等は、期間従業員、準社員、パートタイマー、定年後再雇用者、嘱託社員を含む。(パートタイマーの人員数については、労働時間を基に換算した算出をしていない)
 当社において、男女間で賃金体系および制度上の違いはありません。
 *8 正社員の男女間賃金の差は、「平均年齢」と「職種別の在籍人員」に起因しています。正社員について、同一年齢かつ同職種であれば男女間の賃金差は縮小します。年齢が30歳の正社員における職種別の男女間の賃金差は、事務職：94.0%、業務職：データなし(男性0人のため)、技能職：74.9%、医務職：88.6%
 *9 パート・有期契約社員等の男女間賃金の差は「就業形態の違い」に起因しています。特に、定年後再雇用者は、職務内容や定年前の資格等を踏まえて処遇を決定しており、差異が出る要因となっています。
 *10 育児介護事由以外での制度利用を含む
 *11 組合員平均
 *12 単年度付与日数を分母とする。繰越休暇日数(2年間繰越可)取得数も含む
 *13 人事部主催の全社教育のみ(本部/カンパニー/各部教育は含まず)
 *14 人件費(設営・運営に伴う社内人件費、外部委託費、アドバイザー・労務費)、会場使用料、備品費用(レンタル/購入)、外部講師費用、外部研修受講料
 [注:研修受講時の労務費は含まず]
 *15 事務職・技術職・業務職(技能職は含まず)
 *16 2023年度よりサーベイの設問を変更(新設:「トヨタでの生きがい・やりがい」「多様性・個人の尊重」)
 *17 31社の加重平均値
 *18 30社の加重平均値
 *19 組合組織がある拠点の国(工場立地国・地域のみ:19/22カ国) **SASB TR-AU-310a.1**
 *20 1→0に修正(SASB定義に合わせ集計を変更)
 *21 2024/3/5-6、Toyota do Brasil LTDA (TDB、ブラジル)で、従業員に対しインダイアツバ工場移転に伴う説明を実施、工場稼働停止。SASBの定義に基づく労働損失日数は1,267日(稼働停止1日×労働者1,267人) **SASB TR-AU-310a.2**
 *22 2024/4/10-15、Toyota do Brasil LTDA (TDB、ブラジル)で、インダイアツバ工場の移転の発表に伴うストライキが発生、同工場の稼働停止。SASBの定義に基づく労働損失日数は4,318日(稼働停止3.49日×労働者1,238人)
 *23 トヨタ自動車および海外53拠点
 *24 100万延べ実労働時間当たりの労働災害による死傷者数[(死傷者数/実労働時間数)×1,000,000]
 *25 集計期間1~12月
 *26 2025年6月修正

B サプライチェーン

		2023年度	2024年度	2025年度
サプライヤー数(一次サプライヤー)		11,349	11,759*27	11,489*27
	社			
日本(部品)		480	487	491
海外(部品)		2,978	3,013	2,893
うち 非日系サプライヤー数		(1,692)	(1,636)	(1,638)
日本(設備・物流他)		1,264	1,267	1,254
海外(設備・物流他)	6,627	6,992	6,851	

* 27 トヨタ自動車および海外20社

C 品質 SASB TR-AU-250a.2 SASB TR-AU-250a.3

		2023年度	2024年度	2025年度
リコール台数	万台	1,091	367	971
安全関連の苦情件数、調査がなされた割合	%	各国当局からの調査依頼に対して100%調査し回答	各国当局からの調査依頼に対して100%調査し回答	各国当局からの調査依頼に対して100%調査し回答

D 社会貢献活動

		2023年度	2024年度	2025年度
社会貢献活動費総額	億円	235*28	335*28	255*29

* 28 トヨタ自動車と連結子会社のうち64社

* 29 トヨタ自動車と連結子会社のうち62社(2025年度実績から集計範囲を変更)

ガバナンス

- 132 コーポレートガバナンス
- 137 リスクマネジメント
- 140 コンプライアンス
- 144 ガバナンスデータ

2026年6月更新

コーポレートガバナンス

GRI 2-9~13, 2-17, 19, 20, 3-3

- 132 基本的な考え方
- 132 コーポレートガバナンス体制
- 134 取締役会
- 135 監査等委員会
- 135 役員の報酬
- 136 内部統制

基本的な考え方

ありたい姿

- 持続的な成長と長期安定的な企業価値の向上を支えるガバナンス体制の確立

取り組み事項

- 株主やお客様をはじめ、取引先、地域社会、従業員などの各ステークホルダーと良好な関係を築くとともに、お客様に満足していただける商品を提供し続けるため、コーポレートガバナンスを充実化

コーポレートガバナンス体制

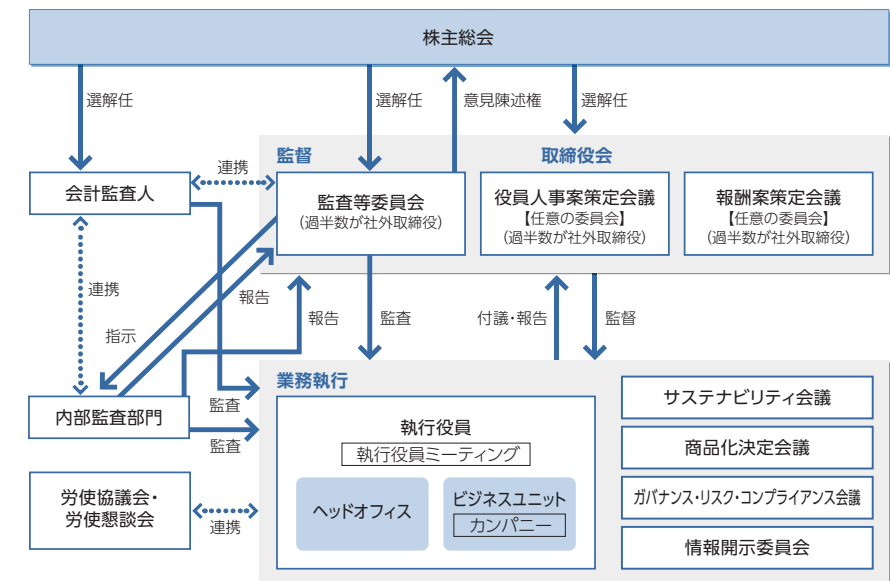
ありたい姿

- お客様の声や現場の情報を迅速に経営陣に伝え、**適時・的確な経営判断を実現**し、その経営判断がお客様や社会に受け入れていただけるものを**常にチェックできる体制**を構築

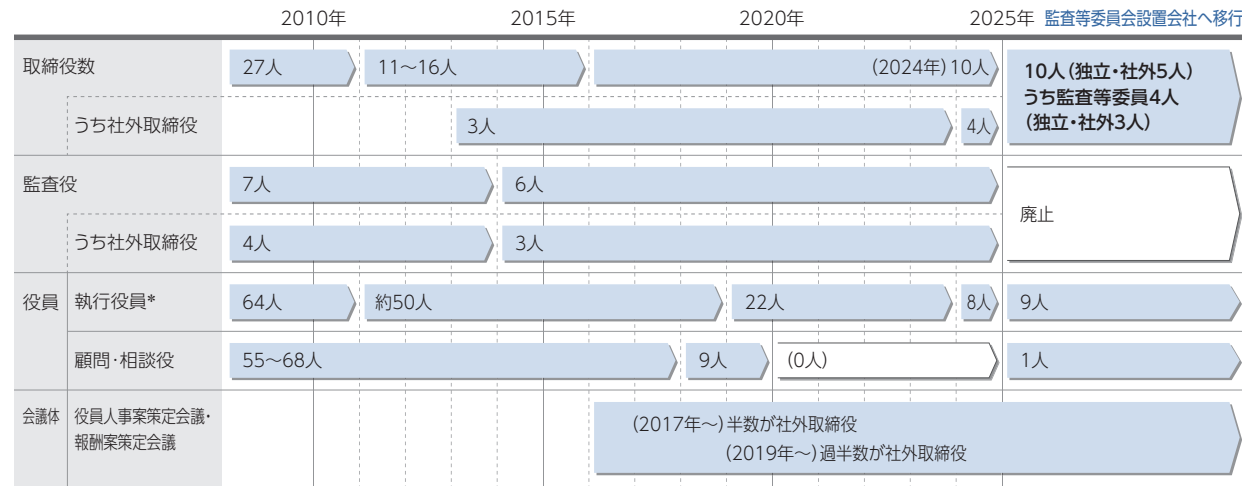
取り組み事項

- 取締役会を構成する社内・社外メンバーが役職にとらわれずに参加者全員で議論を行い、取締役会のさらなる活性化を図るとともに、執行への権限委譲によるさらなる意思決定の迅速化と、取締役会によるモニタリング機能の強化を推進
- 取締役会より権限を委譲された社長・副社長・執行役員が、ビジネスユニット(カンパニー/事業・販売)と一体となり、執行役員によるミーティングなどを通じ迅速な意思決定を実現し、取り組みを推進
- 社外取締役を含む取締役会と、監査等委員会により、業務執行を監督・監査
- ガバナンス・経営基盤の強化に向けて、「ガバナンス・リスク・コンプライアンス会議」を設置

コーポレートガバナンス体制



ガバナンス体制の変遷



* 執行役員制度以前は、副社長・専務・常務など

2017年	<ul style="list-style-type: none"> 「取締役=意思決定・監督」「執行役員=業務執行」の位置付けを明確化 取締役の人数を減少、社外取締役を含め9人体制 相談役・顧問の制度変更
2018年	<ul style="list-style-type: none"> 社内外から高度な専門性を持つ人の登用拡大(グループ会社、社外、技能系など) 副社長は社長補佐役に加え執行役(President)、本部長として自ら現場を指揮 フェロー新設。高度な専門性、役員の人材育成の幅
2019年	<ul style="list-style-type: none"> 「幹部職」導入(常務役員/常務理事/基幹職1級・2級/技範級を統合)
2020年	<ul style="list-style-type: none"> 「領域長」廃止→統括部長・フェローへ 「副社長」と「執行役員」を「執行役員」に一本化 執行役員の役割をさらに明確化
2022年	<ul style="list-style-type: none"> 執行役員の役割を整理し、トップと共に経営視点に専念する「副社長」を新設
2023年	<ul style="list-style-type: none"> 「継承と進化」をテーマに、執行役員の設定を「商品(もっといいクルマづくり)と地域(町いちばん)を軸にした経営」を実践する経営チームへ見直し
2024年	<ul style="list-style-type: none"> 社外役員の役割・期待値明確化および独立性判断基準を見直し
2025年	<ul style="list-style-type: none"> 取締役会のさらなる活性化のため、監査等委員会設置会社へ移行 取締役会構成メンバーの半数を独立社外取締役へ(10人中5人)

取締役会

ありたい姿

- 「モビリティカンパニー」への変革を通じた持続的成長を実現するために、**迅速な意思決定や適正な監督**を実施

取り組み事項

- 「商品と地域を軸とした経営」を実践できる社内取締役と、幅広い視点で新たな価値創造とガバナンスへの助言ができる独立社外取締役全員が参画し議論
- ガバナンスの充実を図るため、独立社外取締役が過半数を占める「役員人事案策定会議」「報酬案策定会議」を設置

(2026年6月時点)

構成	10人(独立社外取締役:5人、女性:2人、外国人:2人)	
取締役会の議長	取締役会長	
取締役の在任期間	平均在任期間:4.4年(0~4年:9人、5~9年:0人、10年以上:1人)	
取締役の選解任	「役員人事案策定会議」にて取締役会に上程する案を検討	
社外取締役の独立性	会社法に定める社外取締役の要件および金融商品取引所が定める独立性基準に従って検討	
取締役会の構成	当社が必要とする豊富な知識、深い知見、高度な専門性を有する人材、ダイバーシティに配慮した人材で構成	
取締役の経歴	🔗 役員紹介	
取締役会出席率	🔗 招集通知「取締役会出席率(出席回数)」	
スキルマトリクス	🔗 招集通知「コーポレートガバナンスハイライト、スキルマトリクス」	
独立社外取締役の知見を積極的に取り入れるための取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ● 各議案に十分な審議時間を確保できるよう、取締役会への上程基準を適宜見直し、議案を絞り込み ● 事前に議案を説明し、議案に関する背景などの理解を促進 ● 取締役会以外に、経営上の重要課題、中長期的課題について、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設定 	
取締役会の実効性の分析・評価	頻度	年1回
	評価の対象	取締役
	評価項目	<ul style="list-style-type: none"> ● 取締役会の構成・運営 ● 取締役会の役割・審議方法 など
	方法	<ul style="list-style-type: none"> ● インタビューによる自己評価
	振り返り(2025年)	<ul style="list-style-type: none"> ● 体制:社内・社外取締役が全員参画で、それぞれの専門性を生かして議論を実施 ● 議論の内容:執行からの前工程での相談に対し、企業価値向上の観点で審議 「日本を強くする」をテーマに執行の取り組みを後押し ● 意思決定のスピード:執行からの前工程の相談により、大きな方向性を承認後、執行へ権限を委譲し、意思決定のスピードを向上
改善の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ● 「全員参画で、専門性の発揮による議論の活性化」「企業価値向上に向けた議論の強化」「一律対応の見直し」を軸に改善を継続 	

🔗 [有価証券報告書「④取締役会の活動状況」](#)

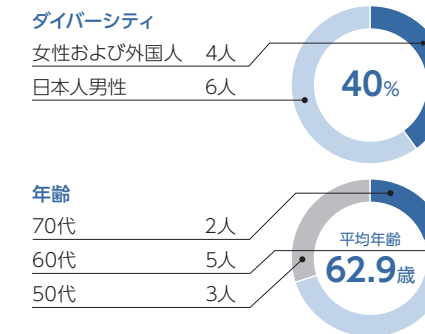
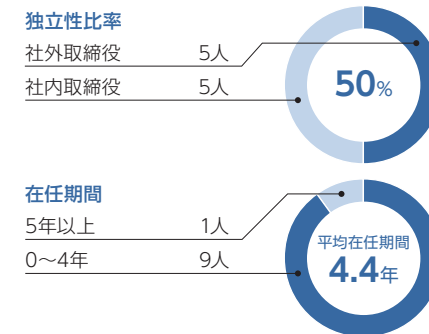
🔗 [「統合報告書2025」P.108 株主・投資家との対話](#)

策定会議

名称	構成(2026年6月時点)	開催実績/出席率(2025年度実績)	主な議論内容
役員人事案策定会議	議長 取締役副社長 構成3人(独立社外取締役:2人、女性:1人)	7回/100%	<ul style="list-style-type: none"> ● 取締役の選解任案 ● 執行役員の選解任・担当変更 ● 個人別査定の評価 ● 組織体制
報酬案策定会議	議長 取締役副社長 構成3人(独立社外取締役:2人、女性:1人)	9回/100%	<ul style="list-style-type: none"> ● 役職・職責ごとの報酬水準 ● 当該年度の指標実績評価 ● 個人別報酬額の決定

🔗 [有価証券報告書「⑤役員人事案策定会議の活動状況、⑥報酬案策定会議の活動状況」](#)

コーポレートガバナンスハイライト



監査等委員会



ありたい姿

- 「モビリティカンパニー」への変革により、将来にわたりグローバルに持続的成長を目指すトヨタを**適切に監査**

取り組み事項

- 監査等委員による、リスクアプローチに基づく、現地現物を重視した監査を実施
- 監査等委員会と内部監査室との指示・報告体制を整備し、内部統制システムを活用した組織的監査を推進

(2026年6月時点)

構成	4人(社外取締役:3人、女性:1人、外国人:2人)
監査等委員の選解任	「役員人事案策定会議」にて監査等委員会に提案する内容を検討
社外取締役の独立性	会社法に定める社外取締役の要件、金融商品取引所が定める独立性および当社が定める「独立性判断基準」に従って検討
監査等委員の経歴	 役員紹介
スキルマトリクス	 招集通知「コーポレートガバナンスハイライト、スキルマトリクス」

役員の報酬

ありたい姿

- 「トヨタフィロソフィー」を基盤に、「商品と地域を軸にした経営」を実践し、将来にわたる持続的成長に向けた意思決定への貢献や、仲間づくりなどモビリティカンパニーへの変革、気候変動をはじめとした環境対応や、トヨタ自動車およびバリューチェーンに関わる社会課題の解決への貢献など、役員報酬はさまざまな取り組みを促すための重要な手段

取り組み事項

- 報酬は以下の方針に沿って決定
 - 中長期的な企業価値向上に向けた取り組みを促すものであること
 - 優秀な人材を確保・維持できる報酬水準であること
 - 経営者としてより一層強い責任感を持ち、株主と同じ目線に立った経営の推進を動機付けるものであること
 - クローバック規則を2023年11月より導入

(2026年6月時点)

報酬制度		<ul style="list-style-type: none"> ● 当社取締役(監査等委員である取締役を除く)の個人別の報酬などの決定方針は取締役会にて決議 ● 会社業績との連動性を確保し、職責や成果を反映した報酬体系としており、支給額の水準および支給方法を設定 ● 社外取締役(監査等委員である取締役を除く)および監査等委員である取締役の報酬は、固定報酬のみとし、会社業績に左右されない報酬体系とすることで、経営に対する独立性を担保
取締役(監査等委員である取締役を除く)の報酬	現金報酬枠	年額30億円以内(うち社外取締役3億円以内)
取締役(社外取締役および監査等委員である取締役を除く)の報酬	株式報酬枠	年額40億円以内
監査等委員である取締役の報酬		年額3.6億円以内
報酬の決定方法	日本籍の取締役(社外取締役および監査等委員である取締役を除く)	<ul style="list-style-type: none"> ● 各人の役割の大きさなどに応じて、グローバル企業をベンチマークとした役員報酬水準を参考に、役員一人ひとりが1年間に受け取る報酬の総額の水準を決定 ● 報酬構成・業績評価指標の考え方:次ページ参照
	外国籍の取締役(社外取締役および監査等委員である取締役を除く)	<ul style="list-style-type: none"> ● 人材を確保・維持できる報酬水準・構成で、固定報酬と業績連動報酬を設定 ● 年間総報酬水準および総報酬に占める固定報酬、業績連動報酬の各比率は、職責や出身事業体などの報酬水準(個別に適用を判断)を踏まえて設定 ● 出身事業体との税率差を考慮し、税金補填をする場合あり

 [有価証券報告書「役員の報酬等」](#)

報酬構成

報酬の種類	総報酬に占める割合	支給方法	考え方
固定報酬	30%前後	現金報酬	役割・職責が大きいほど、総報酬に占めるLTI比率を大きくする
STI (Short Term Incentive : 短期インセンティブ)	20%前後	現金報酬	
LTI (Long Term Incentive : 長期インセンティブ)	50%前後	株式報酬	

業績評価指標の考え方

STI	財務指標	①連結営業利益(単年)	当社の取り組みを短期の業績で評価する指標
		②当社時価総額の変動率	当社の取り組みを株主・投資家が評価する企業価値指標
	個人別査定*	役員一人ひとりの成果を定性的に評価	
LTI	財務指標	③連結営業利益(複数年)	当社の中長期的な取り組みを業績で評価する指標
		④株主総利回り	当社の中長期的な取り組みを株主・投資家が評価する企業価値指標
		⑤自己資本利益率	
	非財務指標	⑥サステナビリティ課題への取り組み状況	当社の中長期的な取り組みを企業価値向上度合いで評価する指標
	個人別査定*	役員一人ひとりの成果を定性的に評価	

* 「トヨタフィロソフィー」を基盤にした取り組み(ESGの観点を含む)に加え、周囲からの信頼、人材育成の推進などの観点で実施

 有価証券報告書「役員の報酬等」

内部統制

ありたい姿

- 「内部統制の整備に関する基本方針」に基づき、企業集団としての**業務の適正を確保するための体制整備とその適切な運用の実施**

取り組み事項

- 業務執行プロセスの中に問題発見と改善の仕組みを組み込むとともに、それを実践する人材を育成
- 環境・社会・ガバナンスの各領域において、内部統制の整備に関する基本方針に基づき、プロセスの可視化や業務手順の文書化、統制の識別を実施
- 部署および子会社おける活動が自律的に実施され、必要に応じ強化が図られていることを確認

 有価証券報告書「会社の対処すべき課題」

2026年6月更新

リスクマネジメント

GRI 2-16, 3-3

- 137 基本的な考え方
- 137 推進体制
- 138 リスクマネジメントの仕組み
- 138 事業継続マネジメント(BCM)

基本的な考え方

ありたい姿

- カーボンニュートラル、移動価値の拡張(電動化・知能化・多様化など)をはじめとする自動車産業を取り巻く状況や価値観の大変革時代において、常に新たな挑戦が求められるなか、**不確実性への対応としてリスクマネジメントを強化**

取り組み事項

- 推進体制の整備およびリスクマネジメントの仕組みの運用を通じ、危機が生じた場合でもお客様や従業員をはじめステークホルダーの安全・資産・利益を守る

推進体制

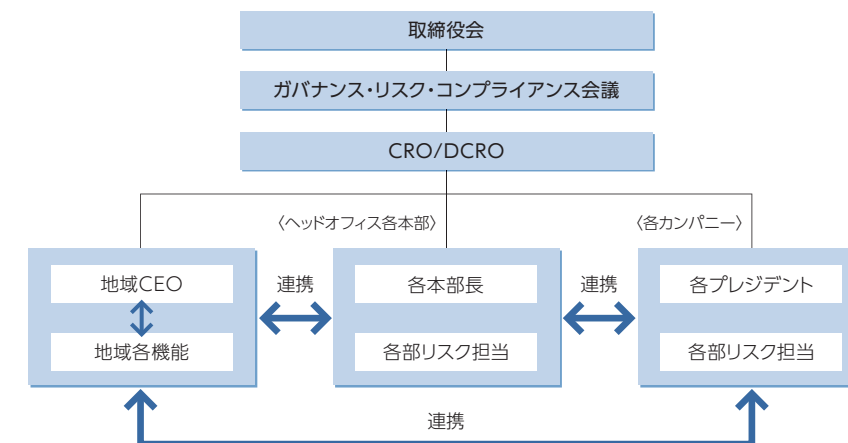
ありたい姿

- Chief Risk Officer(CRO)の下で各地域、機能、カンパニーが相互に連携・サポートし、グローバル視点で事業活動において発生するリスクを予防・緩和・軽減し適切に管理

取り組み事項

- リスクマネジメントの責任者：CRO、Deputy Chief Risk Officer(DCRO)
 - 各地域のリスクマネジメント統括：地域CEO
 - 機能別リスクの責任者・担当者：社内ヘッドオフィスの各本部長・各部リスク担当
 - 製品別リスクの責任者・担当者：各カンパニーの各プレジデント・各部リスク担当
- 全社横断的な観点で重要なリスクを特定・対応し、重要案件についてはCROを議長とした「ガバナンス・リスク・コンプライアンス会議」にて審議。取締役会へ適切に付議し、事業の推進を図る

推進体制



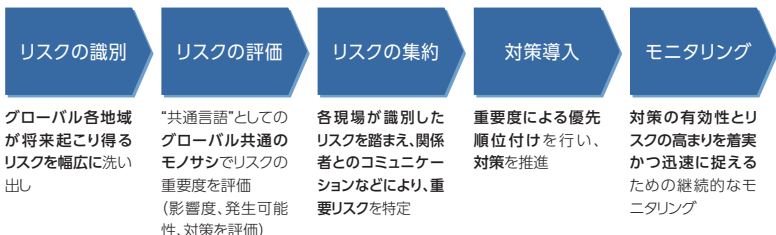
リスクマネジメントの仕組み

ありたい姿

- グローバル共通のリスクマネジメントの考え方、体制、運用手順を定め、**重要リスクを特定・評価・対応**

取り組み事項

- ISOやCOSO(Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission)などを参考にして構築される全社横断的リスク管理フレームワーク、**Toyota Global Risk Management Standard(TGRS)**に基づき定期的にリスクの識別・評価・集約・対策・モニタリングを実施
- リスクの評価・集約はグローバル共通のガイドに沿って評価・集約し、重要度に応じて層別して外部の知見や情報も確認しながら対策を推進



- TGRSの取り組みを通して、下記のような重要リスクを特定、必要に応じて全社横断でタスクフォース化し、「ガバナンス・リスク・コンプライアンス会議」などで対策の進捗を確認しながらリスクマネジメントを推進

項目	概要
特定した主な重要リスク	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業継続マネジメント(BCM: Business Continuity Management) ● サイバー攻撃 ● 機密情報漏洩 ● 知財・技術 ● 内部統制 ● 経営戦略 ● 新法規 ● インフラ老朽化 など
対象範囲	本社、グループ各社、および取引先などのサプライチェーン

事業継続マネジメント(BCM)

ありたい姿

- 震災や洪水などの大規模災害による自社事業所・従業員への影響、サプライチェーンの混乱や重要な物資の供給途絶のリスクに備え、**事業の継続、早期復旧を実現**

取り組み事項

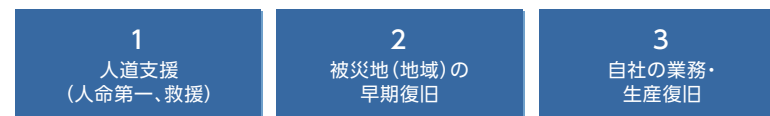
重点災害への備え

- 「南海トラフ地震」を想定した初動から復旧の体制・プロセスを重点的に整備
- 南海トラフ地震：トヨタの本社機能や開発・生産拠点およびサプライチェーンが高度に集積する東海地方において甚大な被害をもたらすとされており、グローバルトヨタとして重点対応が必要

トヨタの行動規範(災害時の優先順位)

- 災害時には従業員などの生命身体の安全確保を最優先し、地域復旧支援、自社生産復旧へ移行

トヨタの行動規範(災害時の優先順位)

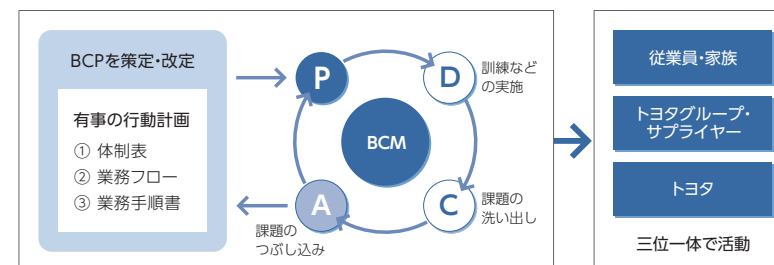


事業継続計画(BCP*)の継続的な見直し

- 危機に強い組織・職場づくり
- 「従業員・家族」「トヨタグループ・サプライヤー」「トヨタ」が「三位一体」となり、訓練などによりPDCAを回して改善を行うことで、実効性を向上
- 事業環境の変化や国・自治体の最新の被害想定や災害リスク評価の変化などを踏まえBCPの見直しを実施

- 有事に強い人材を育成

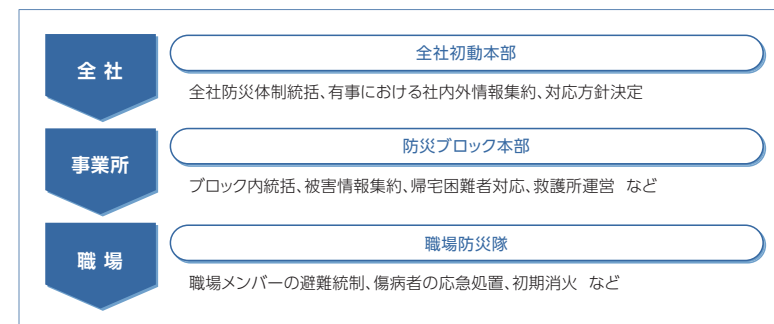
* Business Continuity Plan : 事業継続計画



防災体制・訓練の実施

- 全社レベル、事業所レベル、職場レベルの三階層の初動体制を構築
⇒ 三階層を連動させて行う全社一斉防災訓練(1回/年)や、事業所レベルで組織する防災ブロックごとの防災訓練を通じて、初動の精度と実効性の向上に努める
- 有事の際、社会や地域の回復と歩調を合わせながら、限られた資源で柔軟な対応を実施するために、平時から復旧体制や関係先との連携を整備

推進体制



■ 安否確認システムの活用

- 国内で大規模な災害や事件が発生した場合、発生地域に勤務・居住または滞在している従業員が、自分自身と家族の安否情報をパソコンやスマートフォンから会社に報告
 - 災害などの状況に応じて、全従業員に安否報告を促す通知を行う場合あり
 - 毎年、全社一斉防災訓練に合わせて、全従業員対象の安否報告の訓練を実施
- 2025年度実績
- 全社訓練での安否回答率：99% (トヨタ自動車単体)

人道支援・被災地(地域)の早期復旧

- 行政との包括的な災害支援協定を締結し、平時からの備えを実施(豊田市、みよし市、田原市、碧南市、裾野市)
- 人道支援・地域復旧支援は行政との相互協力の下で実施することとし、あらかじめBCPの中に織り込んで体制を整備するとともに、行政との合同訓練や適宜適切な見直しを実施
- 主な支援内容
 - 災害発生時の救援・救護活動
 - 大規模震災時における一時避難場所の提供(被災した地域住民の受け入れ)
 - 食料・飲料水・生活物資などの行政(市民)への提供
 - 市設置の救援物資などの受け入れ施設における荷役支援
 - 地域インフラ(上下水道、道路など)復旧工事などに必要な用地の提供
 - 社員の地域復旧活動への参画

建物・設備の減災への取り組み

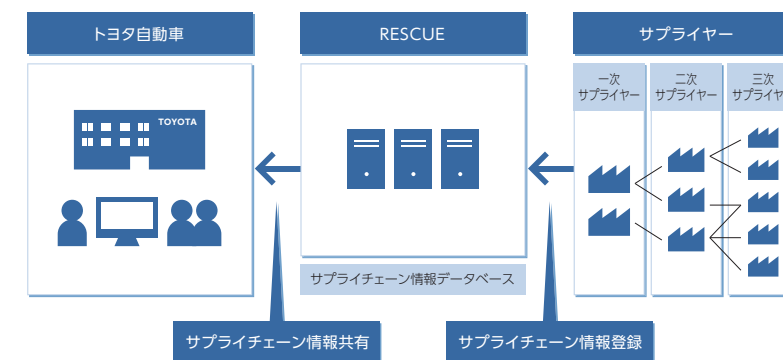
- 災害時の人的・物的被害を抑え、事業復旧段階時に速やかに生産を回復できるよう、**建物・設備の減災**に努める
- 建物：日本国内の新しい建物は新耐震基準を十分に満たすとともに、旧耐震基準の下で建設された建物も耐震診断を行い、必要な補強を着実に実施
- 生産などの設備：工程や機械設備の特性に応じて、災害時の倒壊や発火、電源喪失などの危険性や、製造品質に影響するリスクを洗い出し、合理的な対策を設備仕様や運用方法に織り込む活動を不断に実施
- 建物・設備に関する知見や技術は、各国・各地域の事業体におけるリスク評価や対策の取り組みにも活用

災害に強いサプライチェーンの構築

- 初動の迅速化、復旧の早期化
- 各国・各地域でサプライヤーと一体となった「災害に強いサプライチェーンの構築」に努め、平時からの「**サプライチェーン情報の見える化**」と「**災害に備えた対策**」を推進
 - サプライチェーン情報の見える化：RESCUE*システムの構築
 - サプライヤーから提供していただいた機密性の高い情報をもとにデータベースを構築
 - 各社の情報について守秘義務を厳守しつつ、災害時に有効活用するための訓練をサプライヤーと共に定期的実施
 - ⇒一般社団法人日本自動車工業会を通じて他社へも展開し、災害に強いサプライチェーンの基盤構築の一助として貢献
- 日本以外の各国・各地域でも、サプライヤーと一体となった同様の取り組みを促進

* REinforce Supply Chain Under Emergency

サプライチェーン情報を保有するRESCUEの仕組み



防災人材の育成に向けた啓発(トヨタ自動車)

- 従業員の災害対応力向上を目的として、地震、台風、大雨、火災など各種災害時の対応や安否確認システムの利用方法を記載した「緊急対応手帳」を配布
- 従業員の防災知識・対応力の向上を目的に災害対応要員向け研修や新入社員研修で教育を実施
- 各種社内広報ツールを活用し、従業員に対する防災知識・家庭での備えなどの普及啓発を実施

2026年6月更新

コンプライアンス

GRI 2-15, 16, 25~27, 3-3, 205-1~3, 207-1~3




- 140 基本的な考え方
- 141 コンプライアンス教育
- 142 贈収賄防止
- 142 税務
- 143 スピークアップ
- 143 点検・改善活動

基本的な考え方

ありたい姿

- 世界中のトヨタで働く人々が、「トヨタフィロソフィー」「トヨタ基本理念*」に基づき「幸せを量産する」という使命に向け、「トヨタ行動指針」に則った法令遵守・誠実な行動を実践することで、トヨタに期待された社会的責任を果たす

*「内外の法およびその精神を遵守し、オープンでフェアな企業活動を通じて、国際社会から信頼される企業市民をめざす」

-  [トヨタフィロソフィー](#)
-  [トヨタ基本理念](#)
-  [トヨタ行動指針](#)

取り組み事項

- 「トヨタフィロソフィー」および「トヨタ基本理念」を実践するため、トヨタで働く人々が、会社・社会生活において行動する際に規範とすべき指針として「トヨタ行動指針」を策定（1998年策定、2006年、2023年改訂）
- 2023年、取締役会の承認を経て改訂。会長、社長からのトップメッセージに加え、贈収賄防止や人権など、昨今の事業環境や優先課題を反映
- 「トヨタ行動指針」は14言語（世界中のトヨタで働く約98%の母国語をカバー）に翻訳。さらに6言語による教育用動画・資料を整備し、トヨタで働くすべての人に周知および教育を実施中
- Chief Compliance OfficerおよびDeputy Chief Compliance Officerの指揮の下、トヨタで働くすべての人々が、「トヨタ行動指針」に基づき、コンプライアンスを遵守した責任ある行動を取るよう、コンプライアンス活動を推進
- コンプライアンス上の疑問・相談を受け付ける内部通報窓口として、スピークアップ相談窓口（トヨタ自動車）、グローバルスピークアップライン・オールトヨタスピークアップ窓口・トヨタ連結ヘルプライン（国内外子会社・孫会社）などを整備
- 各種教育や点検活動を通じ、コンプライアンスを強化

 [P.143 点検・改善活動](#)

コンプライアンス教育

ありたい姿

- 経営トップ・従業員一人ひとりが、「トヨタ行動指針」や重要法令に関するコンプライアンス教育を受けることで、**トヨタで働くすべての人による誠実な行動の実践を実現**

取り組み事項

従業員向け

- 業務を進める上で理解が必要となるさまざまな法規制などについて周知
- 以下の各種教育コース・セミナーを実施
- 全従業員を対象とした「トヨタ行動指針」の教育およびその内容理解・遵守のコミットメントの取得
- 社内専門部署が講義を行う「ビジネスコンプライアンスセミナー」(毎年開催)
- eラーニングによる教育
- 社内各部のニーズに応じた個別教育
- 入社時、昇格時、海外赴任時などの節目教育

主な教育テーマ

- | | |
|-----------------|-------------|
| ● 契約 | ● 製造物責任 |
| ● 景品表示法 | ● 贈収賄防止 |
| ● 知的財産(著作権法、商標) | ● 安全保障貿易管理 |
| ● 機密管理 | ● 中小受託取引適正法 |
| ● 労務 | ● 個人情報保護法 |
| ● 独占禁止法 | ● 税務 |
| ● インサイダー取引規制 | ● 安全衛生 |
| | ● など |

役員向け

- 取締役を含む役員が遵守すべき基本的事項について、役員に周知
- **「役員法令ハンドブック」**
 - 取締役が職務を遂行するに当たり、必要な法令や留意点・対応ポイントを解説するもので、贈収賄規制、インサイダー取引規制や利益相反取引規制、競業取引規制などの腐敗防止全般を記載
 - 役員向けイントラネットに掲載し、取締役就任時には説明して周知
 - 法改正などに対応するため、内容の見直しを毎年実施
- **「役員倫理規程」**
 - 取締役、執行役員などが職務を遂行するに当たり、「トヨタ基本理念」「トヨタ行動指針」などの諸規定とあわせて遵守すべき基本的事項を定めた倫理規程
 - 取締役会にて策定し、対象役員に周知

子会社向け

- 「トヨタ行動指針」の教育およびその内容理解・遵守のコミットメントの取得
- 日本国内子会社のニーズに応じた個別教育サポートの実施
- 役員法令ハンドブック(子会社版)の配布

贈収賄防止

ありたい姿

- 贈収賄防止の徹底を通じ、信頼と倫理を基盤とする社会秩序や公平・公正な競争環境の維持・向上に寄与

取り組み事項

- 「トヨタ行動指針」にて、賄賂の授受やファシリテーションペイメントを行わない旨など、贈収賄防止のための方針とコミットメントを明記し、トヨタで働くすべての人に周知・教育

トヨタ行動指針 (贈収賄防止)

- 関連ポリシー・ガイドラインの策定
 - 「トヨタ行動指針」の改訂(2023年)
 - 「贈収賄・腐敗行為防止に関するトヨタグローバルポリシー」の策定(2023年)
 - 社内およびビジネスパートナー用「贈収賄防止に関するガイドライン」を策定(2012年)

贈収賄・腐敗行為防止に関するトヨタグローバルポリシー

贈収賄防止に関するガイドライン (ビジネスパートナー用)

- 意識向上・浸透活動、防止のための仕組みづくり
 - 入社時、昇格時、海外赴任時などの節目教育・コミュニケーションなどを通じた意識向上・浸透活動を継続
 - 支払い手続きのなかで、贈収賄が疑われる行為がないか承認者(上司)が確認
 - 客観的な指数に基づいて贈収賄リスクが高いとされる国に所在する子会社を中心に、贈収賄・腐敗行為防止体制強化活動を実施中(2020年～)

税務

ありたい姿

- トヨタ全体で税務コンプライアンスを維持しつつ、質の高い税務業務を実行

取り組み事項

- 『トヨタの税務ポリシー』の策定
 - トヨタの納税に対する考え方や税務方針を分かりやすく発信し、ステークホルダーからの理解を促進
 - 全子会社に展開し、周知

トヨタの税務ポリシー

スピークアップ

ありたい姿

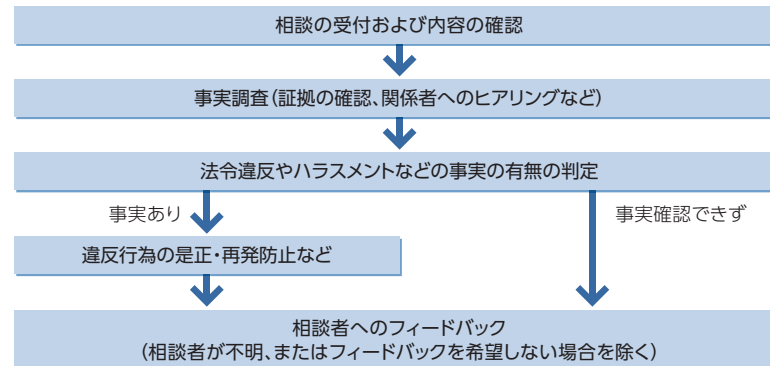
- 従業員などの職場・業務に関する悩み・苦情・疑問に対して、迅速かつ公正に対処

取り組み事項

スピークアップ相談窓口(トヨタ自動車)

対象者	<ul style="list-style-type: none"> トヨタ自動車の従業員や職場に関する相談であれば、従業員に加えてその家族や取引先など、誰からの相談も受付 匿名での相談も受付
窓口の周知方法	<ul style="list-style-type: none"> イントラネットを含む複数の媒体によって周知
対応	<ul style="list-style-type: none"> 弁護士事務所やウェブサイト・電話などを通じて相談を受付(ウェブ窓口やメールは24時間いつでも受付) 相談内容は、社内事務局から調査を行う部署に連絡され、相談者が特定されないよう細心の注意を払いつつ、事実関係を調査 窓口への相談者および調査に協力した者を探索してはならない旨を社内規則に明記 相談者に不正な目的がない限り、窓口へ相談したことを理由として、相談者に対し不利益な取り扱いを行わない旨、および調査に協力した者に対して、調査に協力したことを理由として不利益な取扱いを行わない旨を社内規則に明記 問題が確認された場合には、就業規則などの社内規則にのっとり適切に対処
受付実績(2025年度)	<ul style="list-style-type: none"> 915件(前年度比:104%) 内訳 <ul style="list-style-type: none"> 法令・ルール違反の可能性 188件 ハラスメントの可能性 130件 意見・問い合わせ 95件 お金に関する事案 10件 職場環境・人事の相談 345件 その他 147件

報告・対応手順



海外子会社・日本国内子会社向け窓口

- グローバルスピークアップライン(主に海外の子会社・孫会社向け)、オールトヨタスピークアップ窓口・トヨタ連結ヘルプライン(主に国内子会社・孫会社向け)など、子会社の窓口を補完する通報窓口を複数設置
- ウェブサイトやメールで受付
- グローバルスピークアップラインはさまざまな言語に対応
- 法律で禁止されていない限り、匿名で相談が可能
- 通報した従業員や調査に協力した従業員に対して、通報や調査協力を行ったことを理由として、不利益な取り扱いを行わない旨、および通報者を探索したり、不利益な取扱いをしたりした者は懲戒処分を受ける可能性がある旨を「トヨタ行動指針」および「トヨタスピークアップポリシー」に明記

受付実績(2025年度)	<ul style="list-style-type: none"> グローバルスピークアップライン <ul style="list-style-type: none"> 513件 オールトヨタスピークアップ窓口・トヨタ連結ヘルプライン <ul style="list-style-type: none"> 196件 内訳 <ul style="list-style-type: none"> 法令・ルール違反の可能性 62件 ハラスメントの可能性 34件 意見・問い合わせ 6件 お金に関する事案 6件 職場環境・人事の相談 35件 その他 53件
--------------	---

トヨタ行動指針(スピークアップ)

トヨタスピークアップポリシー

点検・改善活動

ありたい姿

- 国内外の子会社を含めて、コンプライアンス遵守状況を把握し不断の改善を徹底することで、高いコンプライアンスレベルを有する企業集団であり続ける

取り組み事項

- 「トヨタ行動指針」をもとに分野を選定・点検(定期的に実施)
 - 点検によって明らかになった課題や改善が必要とされる項目については、次年度の取り組み方針に織り込むことを要請したり、教育資料の提供を含めた必要な支援を実施したりするなど、継続的な取り組みを実施
 - 重点分野・重点子会社に対しては監査を行い、点検活動の正確性を確保
- 2025年度実績
- 明るい職場作り(労働環境)・スピークアップ・安全性の追求と製品の品質など、7分野25項目を点検
 - 教育資料・マニュアル・チェックシートなど、各社の改善活動に活用できる「改善ツール」を100種類以上に拡充・提供

2026年6月更新

ガバナンスデータ

A ガバナンス

		2024年6月	2025年6月	2026年6月
取締役数	人	10	10	10
男		9	8	8
女		1	2	2
社外取締役(独立役員)		4	5	5
女性比率	%	10	20	20
ダイバーシティ比率		30	40	40
独立性比率		40	50	50

		2023年度	2024年度	2025年度
贈収賄に関する罰金・解雇案件(単体)	件	0	0	0
贈収賄関係規則違反による懲戒・解雇案件(単体)		0	0	0
スピークアップ窓口相談件数(単体)		884	884	915
グローバルスピークアップライン*2		—*1	522	513
オールトヨタスピークアップ窓口・トヨタ連結ヘルプライン*3		—*1	221	196

- * 1 2024年度より開示
- * 2 主に海外の子会社・孫会社向け
- * 3 主に国内子会社・孫会社向け

SASB/GRI/TCFD対照表

146 SASB 対照表

147 GRI 対照表

153 TCFD 対照表

SASB 対照表

GRI 対照表

TCFD 対照表

SASB対照表

2026年6月更新

トピック	会計指標	コード	リンク先
製品の安全性	NCAP プログラムにより総合5つ星の安全評価を獲得した車種の地域別割合	TR-AU-250a.1	車両安全 > 安全に関する外部評価 🔗
	安全上の不具合に関する苦情件数、調査がなされた割合	TR-AU-250a.2	品質・サービス > 品質リスクマネジメント 🔗
			品質・サービス > 重大な品質不具合への対応 🔗
リコールされた車両の台数	TR-AU-250a.3	品質・サービス > 重大な品質不具合への対応 🔗 社会データ > 品質 🔗	
労働慣行	団体労働協約の対象となるアクティブな労働力の割合	TR-AU-310a.1	人権の尊重 > 結社の自由における取り組み 🔗
	(1) 作業停止件数および (2) 総停止日数	TR-AU-310a.2	社会データ > 従業員 🔗
燃費と使用段階の排出量	地域別の売上加重平均の車両燃費	TR-AU-410a.1	指標と目標 > 温室効果ガス > [E] 新車平均CO ₂ 排出量 🔗
	以下の販売台数 (1) ゼロエミッション車(ZEV) (2) ハイブリッド車 (3) プラグインハイブリッド車	TR-AU-410a.2	カーボンニュートラル(CN) > 移行計画 > 電動車の普及実績 🔗
			指標と目標 > 温室効果ガス > [F] 電動車販売台数 🔗
車両燃費および排出量のリスクと機会を管理するための戦略の説明	TR-AU-410a.3	カーボンニュートラル(CN) > 基本的な考え方 > マルチパスウェイ戦略の基本的な考え方 🔗 カーボンニュートラル(CN) > 移行計画 🔗	
資材調達	クリティカルマテリアルの使用に伴うリスクの管理に関する説明	TR-AU-440a.1	バリューチェーン連携 > 責任ある材料調達 🔗
原材料効率とリサイクル	生産工程で発生した廃棄物の総量、リサイクル率	TR-AU-440b.1	指標と目標 > サーキュラーエコノミー > [M] 廃棄物量 🔗
	回収された使用済材料の重量、リサイクル率	TR-AU-440b.2	—
	販売した車両の平均リサイクル率	TR-AU-440b.3	—
車両生産台数		TR-AU-000.A	会社概要 🔗
車両販売台数		TR-AU-000.B	会社概要 🔗

GRI対照表

2026年6月更新

この対照表は、「GRI (Global Reporting Initiative)」の「GRI スタンダード」を参照しています。GRI2、GRI3のスタンダード名と開示事項は当社による仮訳です。

共通スタンダード

☐ 開示事項番号	☐ 開示事項内容	☐ 該当箇所
1. 組織と報告実務		
GRI 2：一般開示事項 2021		
2-1	組織の詳細	会社概要 🔗
2-2	組織のサステナビリティ報告の対象となる事業体	編集方針 🔗
2-3	報告期間、報告頻度、連絡先	編集方針 🔗
		サステナビリティ推進部
2-4	情報の修正・訂正記述	更新履歴 🔗
2-5	外部保証	第三者保証 🔗
2. 事業活動と労働者		
2-6	活動、バリューチェーン、その他の取引関係	事業所 🔗
		有価証券報告書「事業の内容」 🔗
2-7	従業員	会社概要 🔗
		社会データ > 従業員 🔗
2-8	従業員以外の労働者	社会データ > 従業員 🔗
3. ガバナンス		
2-9	ガバナンス構造と構成	コーポレートガバナンス 🔗
2-10	最高ガバナンス機関における指名と選出	コーポレートガバナンス > 取締役会 🔗
2-11	最高ガバナンス機関の議長	コーポレートガバナンス > 取締役会 🔗
2-12	インパクトマネジメントの監督における最高ガバナンス機関の役割	コーポレートガバナンス 🔗
		サステナビリティ推進 🔗

☐ 開示事項番号	☐ 開示事項内容	☐ 該当箇所
2-13	インパクトマネジメントに関する責任の移譲	コーポレートガバナンス 🔗
		サステナビリティ推進 > 推進体制 🔗
		カーボンニュートラル (CN) > ガバナンス 🔗
2-14	サステナビリティ報告における最高ガバナンス機関の役割	サステナビリティ推進 > 推進体制 🔗
2-15	利益相反	コーポレートガバナンス報告書 🔗
		コンプライアンス 🔗
2-16	重大な懸念事項の伝達	リスクマネジメント 🔗
		コンプライアンス 🔗
		コーポレートガバナンス報告書 🔗
		カーボンニュートラル (CN) > ガバナンス 🔗
2-17	最高ガバナンス機関の集会的知見	サステナビリティ推進 🔗
		コーポレートガバナンス > コーポレートガバナンス体制 🔗
2-18	最高ガバナンス機関のパフォーマンス評価	コーポレートガバナンス報告書 🔗
2-19	報酬方針	コーポレートガバナンス > 役員の報酬 🔗
2-20	報酬の決定プロセス	コーポレートガバナンス > 役員の報酬 🔗
		有価証券報告書「役員の報酬等」 🔗
2-21	年間報酬総額の比率	有価証券報告書「役員の報酬等」 🔗
4. 戦略、方針、実務		
2-22	持続可能な発展に向けた戦略に関する声明	新体制方針説明会 🔗
		カーボンニュートラル (CN) > 基本的な考え方 > マルチパスウェイ戦略の基本的な考え方 🔗

SASB 対照表

GRI 対照表

TCFD 対照表

□ 開示事項番号	□ 開示事項内容	□ 該当箇所
2-23	方針声明	サステナビリティ関連方針・ガイドライン 🔗
2-24	方針声明の実践	サステナビリティ推進 🔗
2-25	マイナスのインパクトの是正プロセス	コンプライアンス 🔗
		方針・環境マネジメント > 環境マネジメント 🔗
		人権の尊重 > 人権デューデリジェンス 🔗
2-26	助言を求める制度および懸念を提起する制度	コンプライアンス > スピークアップ 🔗
		人権の尊重 > 人権デューデリジェンス 🔗
		バリューチェーン連携 > サプライヤーとの取り組み 🔗
2-27	法規制遵守	コンプライアンス > 贈収賄防止 🔗
		方針・環境マネジメント > 環境マネジメント 🔗
2-28	会員資格を持つ団体	サステナビリティ推進 > ステークホルダーエンゲージメント 🔗

5. ステークホルダー・エンゲージメント

2-29	ステークホルダー・エンゲージメントへのアプローチ	サステナビリティ推進 > ステークホルダーエンゲージメント 🔗
2-30	労働協約	人権の尊重 > 結社の自由における取り組み 🔗

GRI 3 : マテリアルな項目 2021

3-1	マテリアルな項目の決定プロセス	サステナビリティ推進 > サステナビリティ戦略・考え方 🔗
3-2	マテリアルな項目のリスト	サステナビリティ推進 > サステナビリティ戦略・考え方 🔗
3-3	マテリアルな項目のマネジメント	方針・環境マネジメント 🔗
		人権の尊重 🔗
		ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン (DE&I) 🔗
		バリューチェーン連携 🔗
		車両安全 🔗
		品質・サービス 🔗
		人材育成 🔗
コーポレートガバナンス 🔗		

□ 開示事項番号	□ 開示事項内容	□ 該当箇所
		リスクマネジメント 🔗
		コンプライアンス 🔗

項目別スタンダード(経済)

□ 開示事項番号	□ 開示事項内容	□ 該当箇所
----------	----------	--------

GRI 101 : 生物多様性 2024

101-1	生物多様性の損失を止め、反転させるための方針	サステナビリティ推進 > サステナビリティ戦略・考え方 🔗
		ネイチャーポジティブ (NP) > 基本的な考え方 > トヨタ自然共生方針 🔗
		指標と目標 > 第8次トヨタ環境取組プラン (2030年目標) 🔗
101-2	生物多様性へのインパクトの管理	ネイチャーポジティブ (NP) > 自然関連課題に関する取り組み 🔗
		ネイチャーポジティブ (NP) > 生物多様性 🔗
		バリューチェーン連携 > サプライヤーとの取り組み > 持続可能な天然ゴム調達 🔗
101-3	アクセスと利益配分	—
101-4	生物多様性へのインパクトの特定	サステナビリティ推進 > サステナビリティ戦略・考え方 🔗
		ネイチャーポジティブ (NP) > 自然関連課題に関する取り組み 🔗
		バリューチェーン連携 > 責任ある材料調達 🔗
101-5	生物多様性へのインパクトを伴う場所	ネイチャーポジティブ (NP) > 自然関連課題に関する取り組み 🔗
		バリューチェーン連携 > サプライヤーとの取り組み > 持続可能な天然ゴム調達 🔗
		バリューチェーン連携 > 責任ある材料調達 🔗
101-6	生物多様性の損失の直接的な要因	ネイチャーポジティブ (NP) > 自然関連課題に関する取り組み 🔗
		バリューチェーン連携 > サプライヤーとの取り組み > 持続可能な天然ゴム調達 🔗
		バリューチェーン連携 > 責任ある材料調達 🔗

SASB 対照表

GRI 対照表

TCFD 対照表

□ 開示事項番号	□ 開示事項内容	□ 該当箇所
101-6	生物多様性の損失の直接的な要因	指標と目標 > 水 🔗 指標と目標 > VOC、NOx・SOx 🔗
101-7	生物多様性の状態の変化	ネイチャーポジティブ (NP) > 自然関連課題に関する取り組み 🔗
101-8	生態系サービス	ネイチャーポジティブ (NP) > 生物多様性 🔗
GRI 201 : 経済パフォーマンス 2016		
201-1	創出、分配した直接的経済価値	有価証券報告書「企業の概況」 🔗 社会貢献 🔗
201-2	気候変動による財務上の影響、その他のリスクと機会	カーボンニュートラル (CN) > 気候変動関連のインパクト・リスク・機会の特定および評価 🔗 カーボンニュートラル (CN) > 移行計画 > Scope3 カテゴリー 11 🔗 カーボンニュートラル (CN) > 移行計画 > Scope1, 2 🔗 カーボンニュートラル (CN) > 移行計画 > ライフサイクル 🔗
201-3	確定給付型年金制度の負担、その他の退職金制度	有価証券報告書「経理の状況」 🔗
201-4	政府から受けた資金援助	—
GRI 202 : 地域経済での存在感 2016		
202-1	地域最低賃金に対する標準新人給与の比率(男女別)	—
202-2	地域コミュニティから採用した上級管理職の割合	—
GRI 203 : 間接的な経済的インパクト 2016		
203-1	インフラ投資および支援サービス	サーキュラーエコノミー (CE) > より少ない資源でつくる 🔗 サーキュラーエコノミー (CE) > より長く使う 🔗 サーキュラーエコノミー (CE) > 廃棄物を出さない 🔗
203-2	著しい間接的な経済的インパクト	車両安全 🔗 社会貢献 🔗
GRI 204 : 調達慣行 2016		
204-1	地元サプライヤーへの支出の割合	社会データ > サプライチェーン 🔗

□ 開示事項番号	□ 開示事項内容	□ 該当箇所
GRI 205 : 腐敗防止 2016		
205-1	腐敗に関するリスク評価を行っている事業所	コンプライアンス 🔗 有価証券報告書「コーポレート・ガバナンスの状況等」 🔗
205-2	腐敗防止の方針や手順に関するコミュニケーションと研修	有価証券報告書「コーポレート・ガバナンスの状況等」 🔗 バリューチェーン連携 🔗 コンプライアンス 🔗
205-3	確定した腐敗事例と実施した措置	ガバナンスデータ > ガバナンス 🔗
GRI 206 : 反競争的行為 2016		
206-1	反競争的行為、反トラスト、独占的慣行により受けた法的措置	—
GRI 207 : 税金 2019		
207-1	税務へのアプローチ	コンプライアンス > 税務 🔗
207-2	税務ガバナンス、管理、およびリスクマネジメント	
207-3	税務に関するステークホルダー・エンゲージメントと懸念への対処	
207-4	国別の報告	—

項目別スタンダード(環境)

□ 開示事項番号	□ 開示事項内容	□ 該当箇所
GRI 301 : 原材料 2016		
301-1	使用原材料の重量または体積	指標と目標 > サーキュラーエコノミー > [L] 原材料の使用量およびリサイクル材使用率 🔗 サーキュラーエコノミー (CE) > より長く使う > 部品のリユース/リビルト 🔗
301-2	使用したリサイクル材料	指標と目標 > サーキュラーエコノミー > [L] 原材料の使用量およびリサイクル材使用率 🔗 サーキュラーエコノミー (CE) > より長く使う > 部品のリユース/リビルト 🔗

SASB 対照表

GRI 対照表

TCFD 対照表

□ 開示事項番号	□ 開示事項内容	□ 該当箇所
301-3	再生利用された製品と梱包材	サーキュラーエコノミー(CE) > より少ない資源でつくる 🔗 サーキュラーエコノミー(CE) > より長く使う > 部品のリユース/リビルト 🔗

GRI 302 : エネルギー 2016

302-1	組織内のエネルギー消費量	指標と目標 > エネルギー > [G]エネルギー消費量、エネルギー原単位 🔗
302-2	組織外のエネルギー消費量	—
302-3	エネルギー原単位	指標と目標 > エネルギー > [G]エネルギー消費量、エネルギー原単位 🔗
302-4	エネルギー消費量の削減	指標と目標 > エネルギー > [G]エネルギー消費量、エネルギー原単位 🔗 カーボンニュートラル(CN) > 移行計画 > Scope 1, 2 🔗
302-5	製品およびサービスのエネルギー必要量の削減	カーボンニュートラル(CN) > 移行計画 > 電動車の普及実績 🔗 指標と目標 > 温室効果ガス > [E] 新車平均CO ₂ 排出量 🔗

GRI 303 : 水と廃水 2018

303-1	共有資源としての水との相互作用	ネイチャーポジティブ(NP) > 水環境 🔗
303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント	ネイチャーポジティブ(NP) > 水環境 🔗
303-3	取水	指標と目標 > 水 > [H] 取水量 🔗
303-4	排水	指標と目標 > 水 > [I] 排水量 🔗
303-5	水消費	指標と目標 > 水 > [J] 水消費量 🔗

GRI 305 : 大気への排出 2016

305-1	直接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ1)	指標と目標 > 温室効果ガス > [B]GHG 排出量、GHG 排出原単位、Scope1(直接排出)、Scope2(エネルギー起源間接排出) 🔗
305-2	間接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ2)	指標と目標 > 温室効果ガス > [B]GHG 排出量、GHG 排出原単位、Scope1(直接排出)、Scope2(エネルギー起源間接排出) 🔗
305-3	その他の間接的な温室効果ガス(GHG)排出量(スコープ3)	カーボンニュートラル(CN) > 移行計画 > ライフサイクル 🔗 指標と目標 > 温室効果ガス > [C]GHG排出量Scope 3(その他間接排出) 🔗

□ 開示事項番号	□ 開示事項内容	□ 該当箇所
305-4	温室効果ガス(GHG)排出原単位	指標と目標 > 温室効果ガス > [B]GHG 排出量、GHG 排出原単位、Scope1(直接排出)、Scope2(エネルギー起源間接排出) 🔗
305-5	温室効果ガス(GHG)排出量の削減	カーボンニュートラル(CN) > 移行計画 > 電動車の普及実績 🔗 カーボンニュートラル(CN) > 移行計画 🔗 指標と目標 > 温室効果ガス > [E] 新車平均CO ₂ 排出量 🔗
305-6	オゾン層破壊物質(ODS)の排出量	第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)レビュー 🔗
305-7	窒素酸化物(NOx)、硫黄酸化物(SOx)、およびその他の重大な大気排出物	指標と目標 > VOC、NOx・SOx > [N]VOC 排出量 🔗 指標と目標 > VOC、NOx・SOx > [O]NOx・SOx 排出量 🔗

GRI 306 : 廃水および廃棄物 2016

306-3	重大な漏出	指標と目標 > 第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)レビュー > 環境マネジメント > リスク管理 🔗
-------	-------	---

GRI 306 : 廃棄物 2020

306-1	廃棄物の発生と廃棄物関連の著しいインパクト	—
306-2	廃棄物関連の著しいインパクトの管理	サーキュラーエコノミー(CE) 🔗 方針・環境マネジメント > 環境マネジメント > リスクの最小化 🔗
306-3	発生した廃棄物	指標と目標 > サーキュラーエコノミー > [M] 廃棄物量 🔗
306-4	処分されなかった廃棄物	指標と目標 > サーキュラーエコノミー > [L] 原材料の使用量およびリサイクル材使用率 🔗 サーキュラーエコノミー(CE) > より長く使う > 部品のリユース/リビルト 🔗
306-5	処分された廃棄物	—

GRI 308 : サプライヤーの環境面のアセスメント 2016

308-1	環境基準により選定した新規サプライヤー	バリューチェーン連携 > サプライヤーとの取り組み 🔗
308-2	サプライチェーンにおけるマイナスの環境インパクトと実施した措置	バリューチェーン連携 > サプライヤーとの取り組み 🔗

SASB 対照表

GRI 対照表

TCFD 対照表

項目別スタンダード(社会)

☐ 開示事項番号	☐ 開示事項内容	☐ 該当箇所
GRI 401 : 雇用 2016		
401-1	従業員の新規雇用と離職	社会データ > 従業員 🔗
401-2	正社員には支給され、非正規社員には支給されない手当	—
401-3	育児休暇	社会データ > 従業員 🔗
GRI 402 : 労使関係 2016		
402-1	事業上の変更に関する最低通知期間	—
GRI 403 : 労働安全衛生 2018		
403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	健康・安全衛生 🔗
403-2	危険性(ハザード)の特定、リスク評価、事故調査	
403-3	労働衛生サービス	
403-4	労働安全衛生における労働者の参加、協議、コミュニケーション	
403-5	労働安全衛生に関する労働者研修	
403-6	労働者の健康増進	
403-7	ビジネス上の関係で直接結びついた労働安全衛生の影響の防止と緩和	
403-8	労働安全衛生マネジメントシステムの対象となる労働者	
403-9	労働関連の傷害	
403-10	労働関連の疾病・体調不良	
GRI 404 : 研修と教育 2016		
404-1	従業員一人あたりの年間平均研修時間	社会データ > 従業員 🔗
404-2	従業員スキル向上プログラムおよび移行支援プログラム	人材育成 🔗

☐ 開示事項番号	☐ 開示事項内容	☐ 該当箇所
404-3	業績とキャリア開発に関して定期的なレビューを受けている従業員の割合	人材育成 🔗
GRI 405 : ダイバーシティと機会均等 2016		
405-1	ガバナンス機関および従業員のダイバーシティ	コーポレートガバナンス報告書 🔗 社会データ > 従業員 🔗
405-2	基本給と報酬総額の男女比	社会データ > 従業員 🔗
GRI 406 : 非差別 2016		
406-1	差別事例と実施した救済措置	—
GRI 407 : 結社の自由と団体交渉 2016		
407-1	結社の自由や団体交渉の権利がリスクにさらされる可能性のある事業所およびサプライヤー	—
GRI 408 : 児童労働 2016		
408-1	児童労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	人権の尊重 🔗 バリューチェーン連携 > 責任ある材料調達 🔗
GRI 409 : 強制労働 2016		
409-1	強制労働事例に関して著しいリスクがある事業所およびサプライヤー	人権の尊重 🔗 バリューチェーン連携 > 責任ある材料調達 🔗
GRI 410 : 保安慣行 2016		
410-1	人権方針や手順について研修を受けた保安要員	—
GRI 411 : 先住民族の権利 2016		
411-1	先住民族の権利を侵害した事例	—
GRI 413 : 地域コミュニティ 2016		
413-1	地域コミュニティとのエンゲージメント、インパクト評価、開発プログラムを実施した事業所	社会貢献活動 🔗 第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)レビュー 🔗 方針 🔗

[SASB 対照表](#)
[GRI 対照表](#)
[TCFD 対照表](#)

開示事項番号	開示事項内容	該当箇所
413-2	地域コミュニティに著しいマイナスのインパクト (顕在的、潜在的) を及ぼす事業所	—
GRI 414 : サプライヤーの社会面のアセスメント 2016		
414-1	社会的基準により選定した新規サプライヤー	バリューチェーン連携 > サプライヤーとの取り組み 🔗
414-2	サプライチェーンにおけるマイナスの社会的インパクトと実施した措置	バリューチェーン連携 > サプライヤーとの取り組み 🔗
		人権の尊重 🔗
GRI 415 : 公共政策 2016		
415-1	政治献金	—
GRI 416 : 顧客の安全衛生 2016		
416-1	製品およびサービスのカテゴリーに対する安全衛生インパクトの評価	車両安全 🔗
		品質・サービス 🔗
		情報セキュリティ 🔗
		プライバシー 🔗
416-2	製品およびサービスの安全衛生インパクトに関する違反事例	品質・サービス > 重大な品質不具合への対応 🔗
GRI 417 : マーケティングとラベリング 2016		
417-1	製品およびサービスの情報とラベリングに関する要求事項	取扱説明書検索 🔍
417-2	製品およびサービスの情報とラベリングに関する違反事例	—
417-3	マーケティング・コミュニケーションに関する違反事例	—
GRI 418 : 顧客プライバシー 2016		
418-1	顧客プライバシーの侵害および顧客データの紛失に関して具体化した不服申立	情報セキュリティ 🔗
		プライバシー 🔗

TCFD対照表

2026年6月更新

□ 主要カテゴリー	□ 推奨される開示内容	□ 該当箇所
ガバナンス	気候関連のリスクと機会についての取締役会による監視体制	カーボンニュートラル (CN) > ガバナンス 🔗
	気候関連のリスクと機会を評価・管理するうえでの経営の役割	
戦略	組織が特定した、短期・中期・長期の気候関連のリスクと機会	カーボンニュートラル (CN) > 基本的な考え方 > マルチパスウェイ戦略の基本的な考え方 🔗
	ビジネス、戦略および財務計画に対する 1.5℃シナリオ、4℃シナリオなどの様々なシナリオ下の影響	カーボンニュートラル (CN) > 気候変動関連のインパクト・リスク・機会の特定および評価 🔗
	気候関連のリスクと機会が組織のビジネス、戦略および財務計画に及ぼす影響	カーボンニュートラル (CN) > レジリエンス分析 🔗 カーボンニュートラル (CN) > 移行計画 🔗
リスク管理	組織が気候関連のリスクを特定および評価するプロセス	カーボンニュートラル (CN) > ガバナンス 🔗 カーボンニュートラル (CN) > 気候変動関連のインパクト・リスク・機会の特定および評価 🔗
	組織が気候関連のリスクを管理するプロセス	
	組織が気候関連のリスクを特定・評価および管理するプロセスが組織の総合的なリスク管理にどのように統合されているか	
指標と目標	組織が自らの戦略とリスク管理プロセスに即して、気候関連のリスクと機会を評価するために用いる指標	指標と目標 🔗
	Scope1, 2および当てはまる場合はScope3の温室効果ガス排出量と関連リスク	
	気候関連のリスクと機会を管理するために用いる目標、および目標に対する実績	



より多くの人へ適切に情報を伝えられるよう配慮したユニバーサル
デザインフォントを採用しています。

トヨタ自動車株式会社

発行部署／サステナビリティ推進部

<https://global.toyota/jp/sustainability/report/sdb/>

最終更新／2026年6月