

# Sustainability Data Book

最終更新 2024年6月

## 編集方針

2024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

### 対象期間

前年度の取り組み結果を中心に年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ご覧ください。

### 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。

### 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(2024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.125 SASB対照表](#)
- GRI(Global Reporting Initiative)サステナビリティレポーティング・スタンダード(該当箇所に [GRI ●●●●●](#) を記載)
  -  [P.126 GRI対照表](#)
- ISO 26000ガイドライン

### 第三者検証

**第三者検証** を付したデータは第三者検証を受けています。



### 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、諸条件の変化によって、将来の事業活動の結果や事象が予測とは異なる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します。

## 更新履歴

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	2022年12月 2022年10月 2022年8月 2022年1月 2021年12月	サステナビリティ推進 全ページを更新(2021年度取り組み・レイアウト見直し) 環境への取り組み SASB/GRI対照表 環境への取り組み サステナビリティ推進 安全 情報セキュリティ・プライバシー	渉外活動 TCFDに基づく気候関連財務情報開示 戦略・マネジメント、環境データ 基本的な考え方、渉外活動に関する基本的な考え方 （「ガバナンス」から「社会への取り組み」へ移動。社会への貢献について情報開示を拡充）
2024年2月	サステナビリティ推進	サステナビリティ課題と取り組み(マテリアリティ)			
2024年1月	サステナビリティ推進 社会	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 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) 2022年度レビュー 第三者検証 社会 バリューチェーン連携(販売店との取り組み) 車両安全 品質・サービス(アフターサービス) プライバシー 社会データ コンプライアンス		ビジネスパートナー ダイバーシティ&インクルージョン 知的財産 リスクマネジメント 環境への取り組み 品質・お客様第一 社会貢献活動 人権の尊重 ビジネスパートナー ダイバーシティ&インクルージョン 社会データ リスクマネジメント コンプライアンス	販売店 社会的評価 (新規) 基本的な考え方 （新規） サプライチェーン 事業活動マネジメント 贈収賄防止への取り組み
2023年10月	環境	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) 2022年度レビュー 第三者検証 社会 バリューチェーン連携(販売店との取り組み) 車両安全 品質・サービス(アフターサービス) プライバシー 社会データ コンプライアンス	2021年11月 2021年10月	ビジネスパートナー ダイバーシティ&インクルージョン 知的財産 リスクマネジメント 環境への取り組み 品質・お客様第一 社会貢献活動 人権の尊重 ビジネスパートナー ダイバーシティ&インクルージョン 社会データ リスクマネジメント コンプライアンス	販売店 社会的評価 (新規) 基本的な考え方 （新規） サプライチェーン 事業活動マネジメント 贈収賄防止への取り組み
2023年6月	ガバナンス 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			

# 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
<b>トヨタ自動車の概要</b>	会社概要	5
<b>サステナビリティ推進</b>	基本的な考え方	6
	推進体制	6
	サステナビリティ課題と取り組み(マテリアリティ)	8
	ステークホルダーエンゲージメント	9
	渉外活動	10
	トヨタのSDGs	10

## 環境

<b>方針・環境マネジメント</b>	基本的な考え方	12
	環境マネジメント	12
	サプライヤーとの取り組み	14
	販売店・販売代理店との取り組み	16
	ステークホルダーエンゲージメント	17
<b>気候変動</b>	基本的な考え方	18
	ライフサイクル	19
	製品	22
	事業活動・生産	26
<b>資源循環</b>	基本的な考え方	29
	循環型社会構築に向けた取り組み	29
<b>自然共生</b>	基本的な考え方	34
	生物多様性	34

<b>TCFDに基づく気候関連財務情報開示</b>	水環境	37	不安定雇用における取り組み	66
	ガバナンス	38	人権に関わる教育	66
<b>環境データ</b>	戦略	39	<b>ダイバーシティ、エクイティ&amp;インクルージョン(DE&amp;I)</b>	
	リスク管理	45	基本的な考え方	67
	指標と目標	46	推進体制	67
	温室効果ガス	50	女性活躍	68
	エネルギー	52	両立支援	71
	水	52	障がいのある方の活躍	72
	リサイクル	53	LGBTQ+に関する取り組み	73
	廃棄物	54	人権・国籍に関する取り組み	73
	VOC、NOx・SOx	54	60歳以降の就労制度	74
	参照した係数	54	<b>バリューチェーン連携</b>	
<b>第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標) 2022年度レビュー</b>		55	基本的な考え方	75
<b>第三者検証</b>		58	サプライヤーとの取り組み	75

## 社会

<b>人権の尊重</b>	基本的な考え方	61	責任ある材料調達	77
	推進体制	61	販売店との取り組み	78
	人権方針の策定と浸透	61	基本的な考え方	79
	人権デューデリジェンス	62	統合安全コンセプト	79
	移民労働(強制労働)における取り組み	63	予防安全	80
	賃金における取り組み	64	衝突安全	81
	適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み	64	安全に関する外部評価(2022年)	81
	ハラスメントにおける取り組み	65	救助	81
	多様な文化を尊重する取り組み	65	自動運転技術	82
	児童労働における取り組み	65	交通安全意識向上に向けた取り組み	82
	結社の自由における取り組み	66	<b>品質・サービス</b>	
			基本的な考え方	83
			推進体制	84
			製品安全に対する取り組み	84
			品質リスクマネジメント	84
			品質に対する意識・風土の醸成	85
			重大な品質不具合への対応	85

<b>情報セキュリティ</b>	アフターサービス	86	<b>社会データ</b>	推進体制	106
	お客様第一に向けた取り組み	87		社会貢献活動	106
	基本的な考え方	88		従業員	107
	推進体制	88		サプライチェーン	109
	情報セキュリティ施策	89		品質	109
<b>プライバシー</b>	情報漏洩・外部からの攻撃への備え	89	社会貢献活動	109	
	自動車のセキュリティ	90			
	基本的な考え方	91			
<b>知的財産</b>	推進体制	91	<b>ガバナンス</b>		
	プライバシー尊重、個人情報保護	92	<b>コーポレートガバナンス</b>		
	基本的な考え方	93	基本的な考え方	111	
<b>人材育成</b>	推進体制	93	コーポレートガバナンス体制	111	
	知的財産活動	93	取締役会	113	
	基本的な考え方	94	監査役制度	114	
	採用	95	役員の報酬	114	
	教育・キャリア形成	95	内部統制	115	
<b>健康・安全衛生</b>	リソースシフト	96	<b>リスクマネジメント</b>		
	評価とフィードバック	97	基本的な考え方	116	
	Well-being (幸福感)向上における取り組み	97	推進体制	116	
	Well-being Survey	98	リスクマネジメントの仕組み	117	
	幸せと生きがいに関する意識度調査		事業継続マネジメント(BCM)	117	
	基本的な考え方	99	<b>コンプライアンス</b>		
	推進体制	100	基本的な考え方	119	
<b>社会貢献</b>	健康・安全教育	100	コンプライアンス教育	120	
	健康に対する取り組み	101	贈収賄防止	121	
	安全に関する取り組み	104	税務	121	
	基本的な考え方	106	スピーカアップ	122	
		点検活動	122		
		<b>ガバナンスデータ</b>			
		ガバナンス	123		

**SASB/GRI対照表**

<b>SASB対照表</b>	125
<b>GRI対照表</b>	126

2024年6月更新

# トヨタ自動車の概要

GRI 2-1.7

5 会社概要

## 会社概要

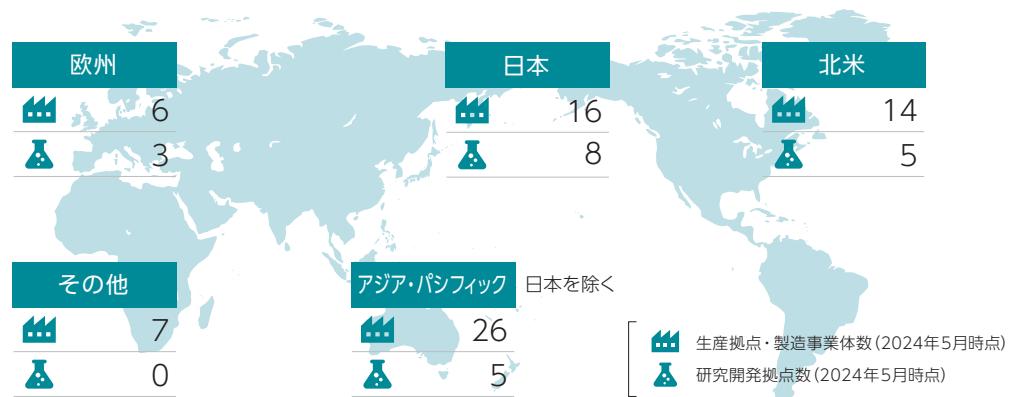
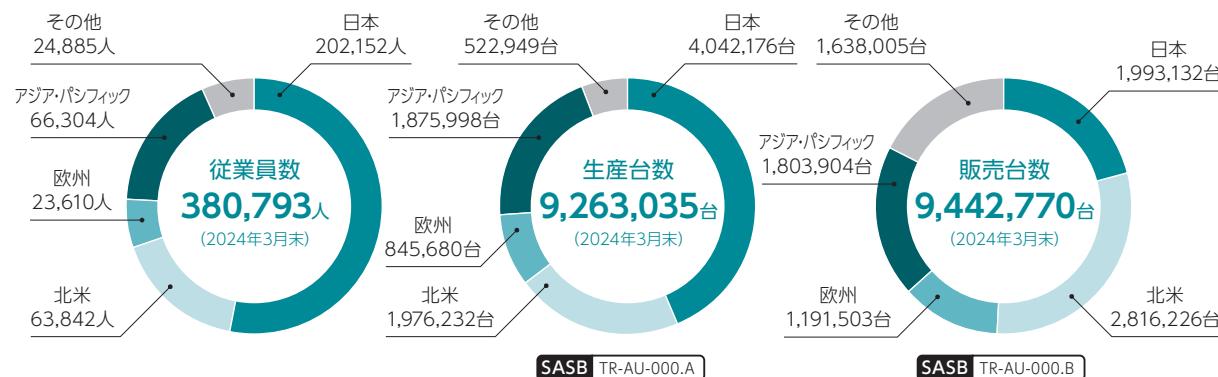
会社名	トヨタ自動車株式会社 (TOYOTA MOTOR CORPORATION)
代表者名	佐藤 恒治
所在地	
本社	愛知県豊田市トヨタ町1番地
東京本社	東京都文京区後楽1丁目4番18号
名古屋オフィス	愛知県名古屋市中村区名駅4丁目7番1号
創立	1937年(昭和12年)8月28日
資本金	6,354億円(2024年3月末時点)
主要な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車事業</li> <li>● 金融事業(自動車の販売金融およびリース事業など)</li> <li>● その他の事業(情報通信事業など)</li> </ul>
従業員数(連結)	380,793人(2024年3月末時点)
連結子会社数	577社(2024年3月末時点)
持分法適用会社数	165社(2024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。

 [経営理念](#)

## 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。

 [財務データ](#)

## 基本的な考え方

2024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 サステナビリティ課題と取り組み(マテリアリティ)**
- 9 ステークホルダーエンゲージメント**
- 10 渉外活動**
- 10 トヨタのSDGs**

### 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**

[② トヨタフィロソフィー](#)[② トヨタ基本理念](#)[② サステナビリティ経営に向けて－社長メッセージ－](#)

### 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 [②](#)

&lt;関連方針&gt;

環境	地球環境憲章	自然共生方針
情報	情報セキュリティ基本方針	
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 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 トヨタスピーカップポリシー	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
税務	税務ポリシー	

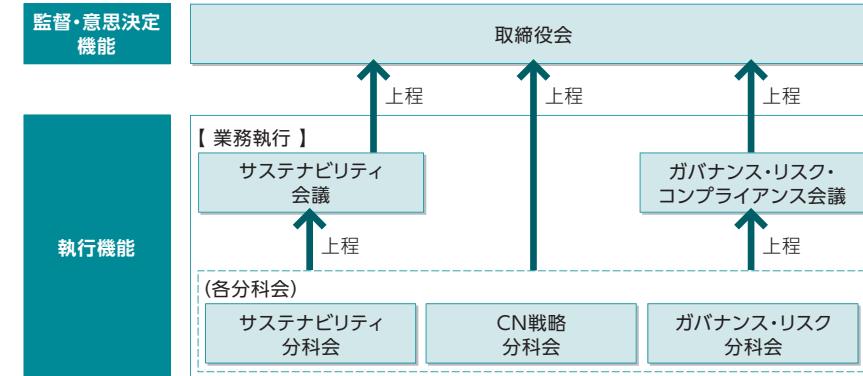
## 推進体制

### 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、右図の推進体制にて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
- サステナビリティ活動に関して外部ステークホルダーとのエンゲージメントや情報発信をリードする責任者として **Chief Sustainability Officer (CSO)** を任命
- 経営に関わる横断的なサステナビリティの重要課題を審議するため、社長を議長とする主に環境、社会課題に関するテーマを扱うサステナビリティ会議と、CRO兼CCOを議長とするガバナンスに関するテーマを扱うガバナンス・リスク・コンプライアンス会議を設置
- サステナビリティの実務に近い個別の課題・テーマは関連する各分科会で審議



(2024年6月時点)

	サステナビリティ会議	ガバナンス・リスク・コンプライアンス会議	サステナビリティ分科会	CN戦略分科会	ガバナンス・リスク分科会
議長または 推進者	社長	CRO兼CCO	総務・人事本部副本部長	CN開発センター長	総務・人事本部副本部長 DCRO兼DCCO
メンバー	副社長2人、社外取締役4人、社外監査役1人、CPO、CSO、CHRO、他5人	副社長2人、社外取締役1人、社外監査役1人、CPO、CHRO、常勤監査役1人、他3人	社外取締役1人、CRO兼CCO、CSO、CISO、CHRO、他7人	副社長2人、CRO兼CCO、CPO、CSO、CISO、常勤監査役1人、他11人	副社長2人、社外取締役1人、社外監査役1人、CRO兼CCO、CSO、CISO、CHRO、常勤監査役1人、他5人
2023年度 開催実績	4回	— (2024年6月新設)	3回	3回	6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	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"> <li>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</li> <li>ガバナンス・リスク・コンプライアンスに関する業務執行における重要事項の報告・審議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>内外の変化を総覧しつつ、環境、社会、ガバナンス、およびSDGsに関わる中長期的な競争力強化とリスク対応に関する経営の重要事項について報告・審議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>カーボンニュートラルおよび環境課題に係る、グローバルの重要動向への共通認識を醸成</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ガバナンス・内部統制、企業倫理、コンプライアンスおよびインシデント並びに事業・商品戦略におけるリスクマネジメント全般に関する重要課題および対応について審議・決定・活動を推進</li> </ul>	

CPO : Chief Production Officer  
CSO : Chief Sustainability Officer

CHRO : Chief Human Resources Officer  
CRO : Chief Risk Officer

CCO : Chief Compliance Officer  
CISO : Chief Information & Security Officer

DCRO : Deputy Chief Risk Officer  
DCCO : Deputy Chief Compliance Officer

## サステナビリティ課題と取り組み(マテリアリティ)

### 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(最重要課題)を特定し、継続的に見直しを実施
- 社会への貢献を実現しながらトヨタ自身の持続的な企業価値向上を図る

### 取り組み事項

### マテリアリティ特定プロセス

#### 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すべて抽出し整理
- 「ESRS\*」「SASB」「ESG評価(MSCI、FTSEなど)」なども参考にし、選定

\* 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、自社従業員、NGO・NPO8団体、有識者4名、機関投資家10社との対話を実施
- 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、執行機関である「サステナビリティ分科会」および、社長の佐藤が議長を務め、社外役員も参画する諮問機関である「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



### ステークホルダーの主なコメント

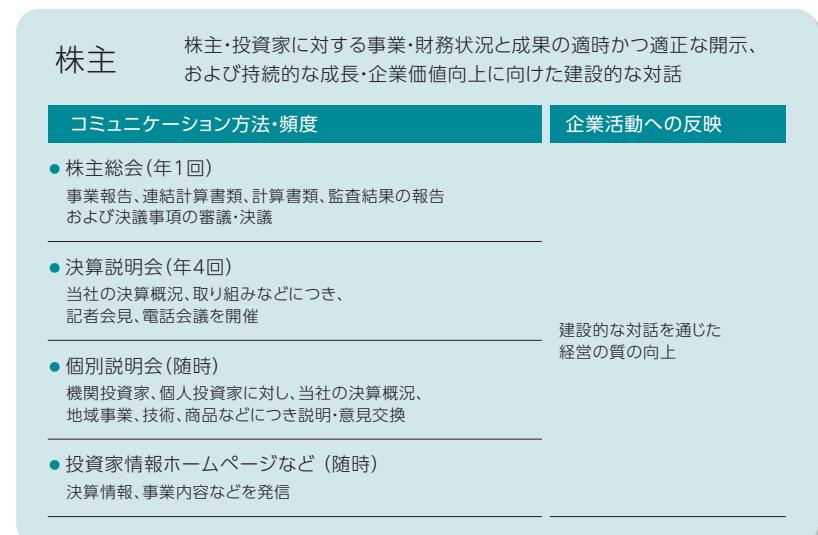
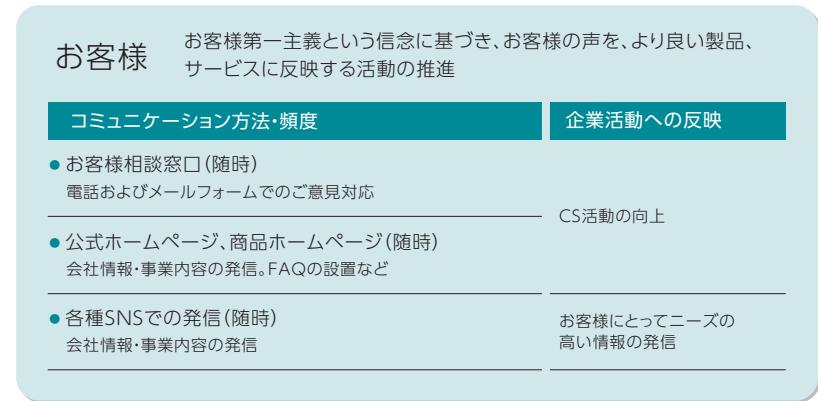
従業員	<ul style="list-style-type: none"> <li>自分たちの役割がトヨタの価値観とつながることが分かれば、取り組みが加速するだろう</li> <li>トップの考えを手触り感ある粒度に落とし込むための羅針盤にしていきたい</li> </ul>
NGO・NPO	<ul style="list-style-type: none"> <li>トヨタ視点で、「将来作りたい社会、未来」を表現してほしい</li> </ul>

有識者	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
機関投資家	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>気候変動は明確な表現で伝えてほしい</li> </ul>

## ステークホルダーエンゲージメント

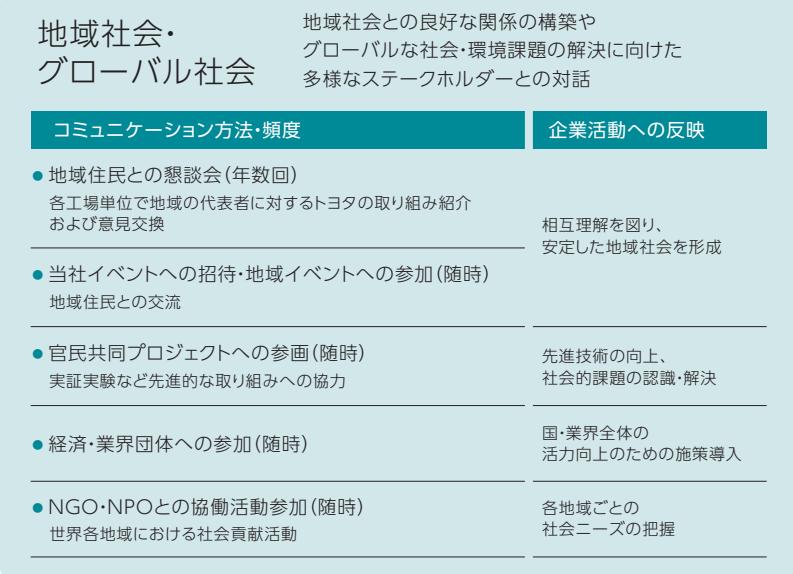
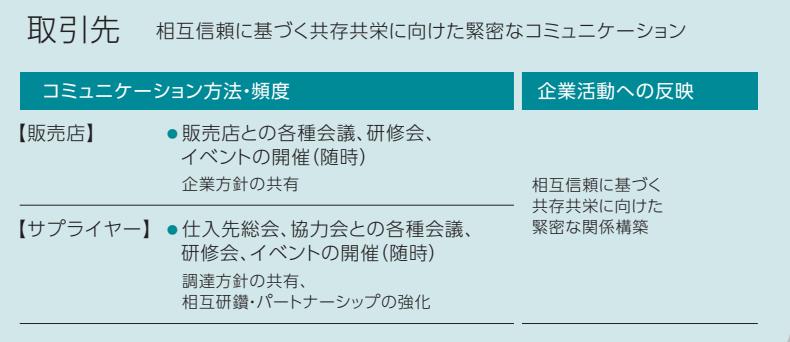
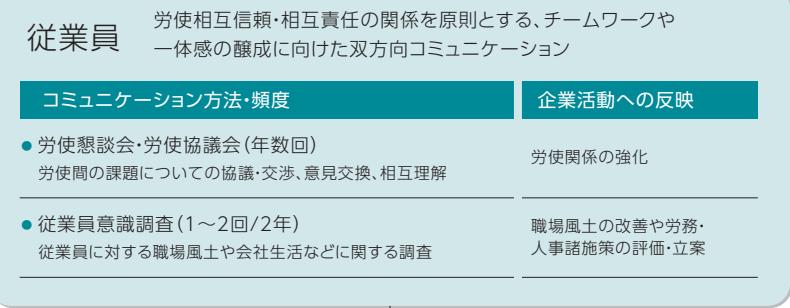
### ありたい姿

- トヨタは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

- 主要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**
- サステナビリティに関する取り組みの方向性検討などを目的とした社外有識者との対話や、社外講演会への登壇などを通じてトヨタの取り組みを発信



- 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.17 ステークホルダーエンゲージメント(環境)
    - P.62 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

- 世界中の人たちを幸せにするモノやサービスを提供し、「**幸せを量産すること**」がトヨタの使命

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  
 • 例えば、気候変動の分野では、電動車を世界的に広めていくことは大変重要。その実現に向けて、政府や当局がエネルギー政策やインフラ整備などにおいて果たす役割は極めて大きい。トヨタは、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、常に透明性と遵法性を忘れずに、ステークホルダーの皆様と連携し、相互に学び合いながら、現地の社会や公共政策づくりに可能な限り貢献

### 取り組み事項

- 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の良好な関係構築
- 多くの役員・従業員が世界中の経済団体・業界団体で活動し、政策提言策定などに関与・貢献
- **気候変動政策に関する渉外活動の開示**
  - 重要な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関連渉外活動への客観的な評価を実施し、トヨタの活動に透明性を持たせ、社会との信頼関係を構築・強化し、ステークホルダーの皆様との連携を一段と強化

 [Toyota's Views on Climate Public Policies 2023](#)

## 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



方針・環境マネジメント

気候変動

資源循環

自然共生

TCFDに基づく  
気候関連財務情報開示

環境データ

第7次トヨタ環境取組プラン  
2022年度レビュー

第三者検証

# 環境

**12 方針・環境マネジメント****18 気候変動****29 資源循環****34 自然共生****38 TCFDに基づく気候関連財務情報開示****50 環境データ****55 第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標) 2022年度レビュー****58 第三者検証**

2023年10月更新

# 方針・環境 マネジメント



GRI 2-25, 2-27, 3-3, 305-6, 306-2, 308-1, 308-2

12 基本的な考え方

12 環境マネジメント

14 サプライヤーとの取り組み

16 販売店・販売代理店との取り組み

17 ステークホルダーエンゲージメント

## 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年代から継続して「環境」への取り組みを実施
- 1992年「トヨタ地球環境憲章」策定(2000年改定)
- 2015年\*には、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である「**トヨタ環境チャレンジ2050**」を策定し、その後、これに基づくさまざまな取り組みを推進

\* 2015年はCOP21(気候変動枠組条約第21回締約国会議)開催年

経営理念

トヨタ地球環境憲章

P.47 トヨタ環境チャレンジ2050

## 環境マネジメント

### ありたい姿

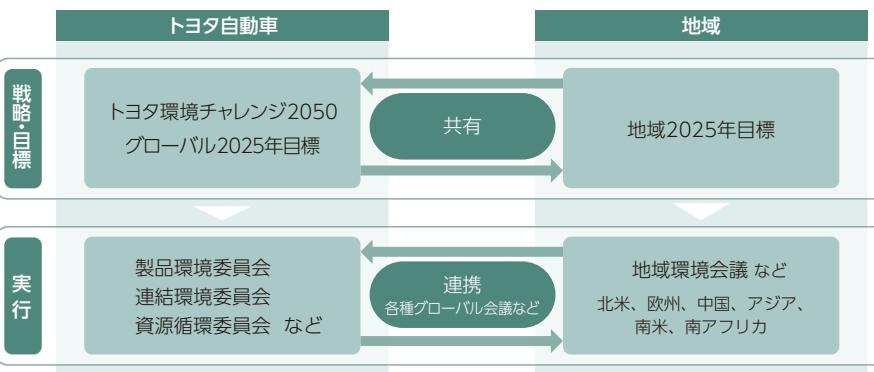
- 社会と共に持続的に発展するために、連結会社と環境マネジメントシステムを構築し、リスク管理やコンプライアンスの徹底、環境パフォーマンスの最大化などをグローバルで推進
- 常にマネジメントの仕組みを改善し、気候変動の深刻化など環境課題の変化に迅速に対応

### 取り組み事項

#### 環境マネジメントシステムの構築

- 取締役会の監督の下、「製品環境委員会」「連結環境委員会」「資源循環委員会」の三つの委員会を中心に、各分野の**戦略や対応方針を策定**
- 以下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
  - 財務会計上の連結会社(494社)
  - 非連結の車両生産会社(7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<sup>\*1</sup> 14001・ISO 50001

### 2022年取得状況

- ISO 14001：トヨタ自動車および連結会社(121社)のすべての生産拠点
- ISO 50001：上記のうち7社

\* 1 International Organization for Standardization：国際標準化機構

## リスク管理、コンプライアンス

- トヨタ自動車および連結会社の事業拠点で以下を実施
  - 未然防止のための取り組み
  - 法令あるいは法令を上回る基準によるリスク管理
  - 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、気候変動、資源循環、自然共生の取り組みを推進

[P.18 気候変動](#) [P.29 資源循環](#) [P.34 自然共生](#)

- 「化学物質」「大気」などコンプライアンスに関する取り組み、および「廃棄物」「物流梱包資材」については、2025年目標に基づき推進

## 気候変動と水に対する社外評価

### CDP<sup>\*2</sup>企業調査

- CDP「気候変動」で「A-リスト企業」、「水」で最高評価の「Aリスト企業」に選定(2022年12月)

\* 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



## 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

#### グリーン調達\*方針

##### グリーン調達ガイドラインの展開

- トヨタ自動車は、新規取引先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』(以下、ガイドライン)に基づく基本的な取り組みを依頼し、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・啓発による浸透を依頼
- ガイドラインでは、各社の生産工場、および製品のライフサイクル全体の環境負荷低減につながる取り組み、関連法令の遵守を依頼
- \*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
- 海外のグリーン調達方針の事例
- ・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]

##### Toyota Motor North America (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(CO<sub>2</sub>の削減など)の遵守を規定するなどマネジメントを強化

##### 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

- トヨタは、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
- 生物多様性を維持し、気候変動に対応し、暮らしを維持する上で、森林やその他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
- 本方針は、
  - ・トヨタが加盟している「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)」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
- 2022年度実績
  - ・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

##### 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
- これを、『仕入先サステナビリティガイドライン』(2021年に改訂)に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  
**2022年度実績**
  - ・日本の主要な203社から回答を得て、スコアリング結果をフィードバック

#### CDP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、2015年より「CDPサプライチェーンプログラム」を導入し、サプライヤーの気候変動や水資源に関するリスク・機会や取り組み状況を把握
- 説明会や回答ガイダンスを毎年開催し、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

#### 2022年度実績

- ・トヨタ自動車の調達金額の約82%のサプライヤーが回答
- ・うち約70%のサプライヤーがCO<sub>2</sub>原単位(売上額当たり)を前年比で低減(新型コロナウイルスの影響で停滞していた生産の一部回復、省エネルギー活動や再生可能エネルギー導入などの取り組みによる効果)

#### CDPサプライチェーンプログラムの主な結果(2022年)

	気候変動	水セキュリティ
回答社数	133	121
回答率(%)	99	98
「実施」と回答した割合(%)	ガバナンス(監視体制、企業方針) 98	79
	リスクの特定 93	73
	事業戦略への織り込み 84	81
	定量目標の設定 97	77

## CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出量の削減目標を提示しながら、具体的なCO<sub>2</sub>低減策の検討を実施

### 2025年目標

- 各国・各地域の主要サプライヤーとCO<sub>2</sub>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）

### 2022年実績

- 各国・各地域で設定した目標を確実に達成

## リスク管理

### REACH規則<sup>\*1</sup>など、世界の化学物質規制への確実な対応

- 日本の化審法<sup>\*2</sup>、欧州連合(EU)のELV指令<sup>\*3</sup>、REACH規則など、世界各国・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

### 2022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、欧州で新たに開始されたデータ登録規制(WF Directive<sup>\*4</sup>／SCIP<sup>\*5</sup>)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 Regulation concerning the 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

\* 2 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

\* 3 Directive on End-of-Life Vehicles：使用済み自動車が環境に与える負荷を低減するための指令

\* 4 Waste Framework Directive：欧州廃棄物枠組み指令

\* 5 Database of information on Substances of Concern In articles as such or in complex objects [Products]：成形品に含有する懸念化学物質情報のデータベース

## 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のガイダンス<sup>\*6</sup>に基づいて「責任ある鉱物調達方針」を定め、調達においては「人権・環境などの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

\* 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

### 責任ある鉱物調達への対応方針

### P.77 責任ある材料調達

### P.33 欧州新電池法規への対応

### P.34 人と自然が共生する未来づくりへのチャレンジ

## サプライヤーホットライン

### P.76 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

- 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に関わる勉強会を定期的に実施

### サプライヤーとの相互研鑽

- サプライヤーとトヨタは、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
- 2022年度は、4つのテーマグループ(環境マネジメント、法令遵守、省エネエネルギー、再生可能エネルギー)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に共有
- \* トヨタ自動車に自動車部品・車体などを納入する200社以上のサプライヤーで構成された任意団体



2022年度成果発表会の様子

## カーボンニュートラルに関する説明会(2021・2022年)

- CO<sub>2</sub>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
- CO<sub>2</sub>排出量低減アイテムの紹介
- 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企画を実施
- 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

P.76 サプライヤー向け啓発活動

### 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

### ありたい姿

- 販売店・販売代理店と連携し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67の国と地域に所在する販売店(約1万4,000店舗。販売台数で92%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

## CO<sub>2</sub>排出量削減に向けた取り組み

### 2025年目標

- 新改築の販売店: CO<sub>2</sub>削減アイテム導入率 100%

### 2022年実績

- すべての対象国・地域(67の国と地域)で目標を達成

## 海外での取り組み

### Toyota South Africa Motors (南アフリカ)

- 南アフリカでは、2017年に販売店の環境マネジメントの取り組みを進めるために『Environmental Activities Guidelines for Toyota Dealerships』を発行
- 全販売店が上記ガイドラインに基づく環境マネジメントの取り組みに参加
- 環境マネジメント体制の構築、CO<sub>2</sub>削減の達成度などに応じて4段階で評価
- 新改築店はもちろん、既存店においても2023年までにLED100%に置き換えるなどの取り組みを推進

## ステークホルダーエンゲージメント

### ありたい姿

- 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**良好な関係を構築**
- 経済団体・業界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、公共政策などにも関与・貢献

### 取り組み事項

- 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\*3」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
- グローバル：WBCSD\*4へ参画し、持続可能な社会への移行を加速させるための取り組みを推進

\* 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、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を推進する、欧州のビジネスネットワークを運営するNPO

\* 3 自動車業界のサステナビリティを推進するための、欧州のパートナーシップ活動をするNPO

\* 4 World Business Council for Sustainable Development：世界の主要企業が参加し、持続可能な社会の実現に向け、提言活動や実証事業を行うNGO

 [Suppliers Partnership for the Environment](#)

 [Drive Sustainability](#)

 [World Business Council for Sustainable Development](#)

### 日本

- トヨタは、自ら、あるいは経済団体・業界団体を通じ、パリ協定・カーボンニュートラルの実現、安価な再生可能エネルギーの安定供給など、気候変動政策に関する渉外活動や提言を実施
- 代表的な参加団体：
  - ・日本自動車工業会(自工会)
  - ・日本経済団体連合会(経団連)

### [事例]

#### 自工会

- 汚染、廃棄物、または資源の使用量削減
- 自動車リサイクル法の遵守：フロン、エアバッグ、シュレッダースト(ASR\*5)の引き取りリサイクル・適正処理
- 3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進：自動車の設計時には、軽量化や原材料を工夫し、製造工程では、特定副産物の発生抑制およびリサイクルを実施
- 車室内VOC(揮発性有機化合物)の低減
- 重金属4物質(鉛、水銀、六価クロム、カドミウム)の使用禁止・大幅低減

\*5 Automobile Shredder Residue：使用済み自動車の破碎処理後に出る廃棄物

 [渉外活動に関する基本的な考え方](#)

2023年10月更新

# 気候変動



GRI 201-2, 302-4, 302-5, 305-3, 305-5

18 基本的な考え方

19 ライフサイクル

22 製品

26 事業活動・生産

## 基本的な考え方

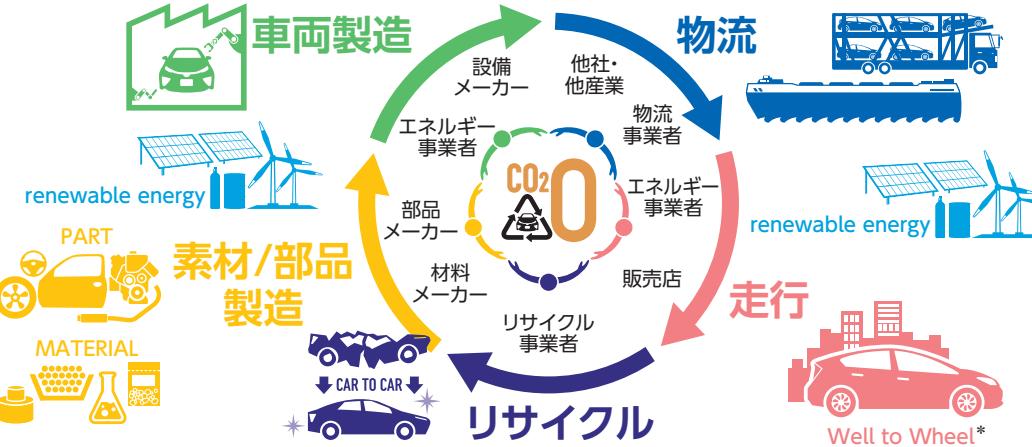
### ありたい姿

- カーボンニュートラル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

### 取り組み事項

- 「トヨタ環境チャレンジ2050」における気候変動への対応として、「ライフサイクルCO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ」「新車CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ」「工場CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ」を策定し、2015年より取り組みを開始

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のカーボンニュートラルを目指す



\* クルマが走行時に排出するCO<sub>2</sub>に加え、燃料、電力の製造段階で排出されるCO<sub>2</sub>も含む（バッテリーEV (BEV)・燃料電池自動車 (FCEV) では、電源構成や水素の製造方法で排出量が変化）

## ライフサイクル

### ありたい姿

- クルマが走行時に排出する温室効果ガス(GHG)だけではなく、素材／部品製造、車両製造、物流、エネルギー製造、廃棄・リサイクルなど、クルマのライフサイクルのすべてのプロセスにおけるカーボンニュートラルを達成

### 取り組み事項

- ライフサイクルの観点でGHG排出量を最小化するため、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などの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、より密にコミュニケーションを取りながら、ライフサイクル全体でのGHG削減活動に一層尽力
- 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、LCA<sup>\*1</sup>を取り入れた環境評価システムEco-VAS (Eco Vehicle Assessment System)を用いて低減目標達成を図る環境マネジメントを推進

\* 1 Life Cycle Assessment：  
 ・資源採取から廃棄・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  
 ・トヨタ自動車は第三者認証機関TÜV Rheinlandにより、ISO 14040／14044規格に基づく認証を取得

### ライフサイクルCO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ

#### ライフサイクル全体でのカーボンニュートラルを目指す

##### 中長期目標

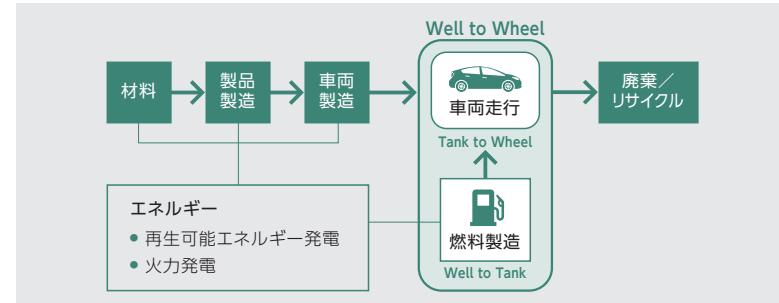
- 2050年：ライフサイクル<sup>\*2</sup>におけるGHG排出量をカーボンニュートラル
- 2030年：ライフサイクル<sup>\*2</sup>におけるGHG排出量を30%削減(2019年比)  
**2022年度進捗**
  - 2019年比GHG排出量5%削減

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

### ライフサイクルの各段階で検討

- LCAでのカーボンニュートラル実現とは、走行時に排出するGHGだけではなく、材料製造、部品・車両製造、物流、エネルギー製造、廃棄・リサイクルなど、ライフサイクルを通じて発生するGHGをカーボンニュートラルとすること
- トヨタは、LCAによるCO<sub>2</sub>の排出評価方法を用い、ステークホルダーの皆様と協力し、2050年に向けてカーボンニュートラルを推進

#### ライフサイクル各段階のイメージ



- クルマの走行で排出されるCO<sub>2</sub>は製造時(WtT<sup>\*3</sup>)と走行時(TtW<sup>\*4</sup>)の2段階で考慮
- ガソリン車は燃料製造時(WtT)と走行時(TtW)にCO<sub>2</sub>を排出するのに対し、バッテリーEV(BEV)は走行時(TtW)にCO<sub>2</sub>を排出しないが、化石電源が利用される場合は電気製造時(WtT)ならびに電池製造時にCO<sub>2</sub>が発生
- BEVのCO<sub>2</sub>低減には、再生可能エネルギーへの転換が重要となるが、国や地域によって進捗に差があり全面的な導入は難しいため、市場に数多く存在するガソリン車やハイブリッド車(HEV)などの既存パワートレーンのCO<sub>2</sub>削減を、低炭素のバイオ燃料やe-fuelなどの合成燃料も活用し進めいくことも重要

\* 3 Well to Tank：燃料の採掘・製造からタンク、あるいは発電から電池を満たすまでの過程  
 \* 4 Tank to Wheel：エンジンやモーターからタイヤを駆動するまでの過程

P.23 製品開発を通じてカーボンニュートラルを目指す

## カーボンニュートラル燃料とは

- 製造から使用に至る全体で、大気中へのCO<sub>2</sub>排出が実質ゼロになる燃料（現状は、CO<sub>2</sub>排出を抑制した低炭素燃料にとどまる場合もある）
- 合成燃料：  
CO<sub>2</sub>と水素を合成して製造される燃料（人工的な石油とも呼ばれる）
  - e-fuel：  
大気中などから回収した二酸化炭素と、水を電解\*して生成された水素を原料に、合成して製造する燃料
- \*再生可能エネルギー由来の電力による
- 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

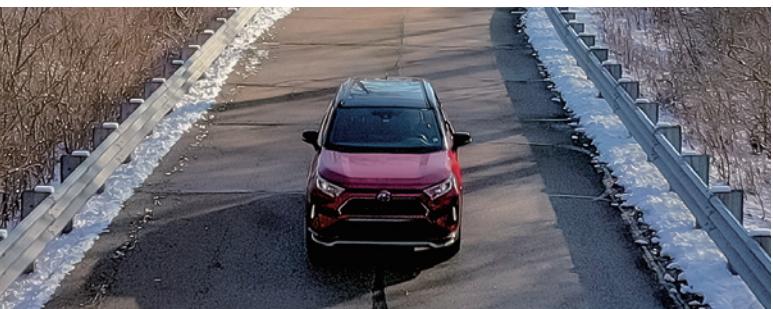
 [トヨタイムズ「\[保存版\] エンジンで脱炭素!? EVだけじゃない もう一つの選択肢」](#)

## カーボンニュートラル燃料の活用検討

- 既販車への対応
  - ライフサイクルカーボンニュートラルの早期実現に向けては、新車のみではなく既販車への対応も必要であり、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が地域によって差があるため、再生可能エネルギー由來の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由來の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カーボンニュートラルを推進していくことも可能

## カーボンニュートラル燃料の早期導入に向けた活動

- 石油会社をはじめとする燃料事業者との連携を深め、カーボンニュートラル燃料の認知拡大と社会実装に協力
- 石油会社は合成燃料の研究に取り組んでおり、トヨタは2023年4月に米国においてExxonMobil社（プロモーションビデオ）、Chevron社（路上走行）、2023年5月に日本においてENEOS株式会社（走行デモ）と認知拡大を目的としたイベントを実施
- 改造を施さない市販車にカーボンニュートラル燃料を使用し走行  
米国：「RAV4（プラグインハイブリッド車（PHEV））」、日本：「プリウス」



車両走行の様子

 [ExxonMobil and Toyota Team Up to Test Fuels with a Lower Carbon Footprint \(ExxonMobil社とのイベント\)](#)

 [Chevron demonstrates renewable gasoline blend \(Chevron社とのイベント\)](#)

 [合成燃料走行デモンストレーションを開催 \(ENEOS社とのイベント\)](#)

## エネルギー製造段階から考える

### エネルギー政策を考慮

- カーボンニュートラルの実現に向けて、以下に示すような、さまざまな要素が各国・各地域のエネルギー政策に影響していることを考慮
  - 社会インフラや産業の進展度合い、資源の有無によってエネルギー事情は異なるが、各国・各地域は、電力のカーボンニュートラル化に向けて、事情に応じたさまざまな取り組みを推進
  - 一方で、近年の電力供給ひっ迫やエネルギー価格高騰は、各国のエネルギー政策に影響

### 発電方法ごとの特徴を考慮

- カーボンニュートラルの実現に向けて、以下に示すような、発電方法により異なる特徴を考慮
  - **再生可能エネルギー発電**
    - 発電時にCO<sub>2</sub>を排出しない
    - コストが低下し、政策支援の後押しもあり導入増加
    - 天候により発電量に差異が出るなど、安定供給に課題があるものの、電力系統の増強、蓄電池の併用などの解決策の検討も進む
    - 他の発電方法によるバックアップは課題
  - **火力発電**
    - 安定的な電源として、現在多くの国や地域で利用
    - CO<sub>2</sub>排出量を削減するため、水素やアンモニアを混焼する技術の検討も進む
    - 工場や発電所の排気ガス中のCO<sub>2</sub>を分離・回収し、地下に貯留するCCS (CO<sub>2</sub>回収・貯留) の併用も期待されるが、適地選定、コスト低減や法整備などが課題

## エネルギー製造と活用における取り組み事例

### エネルギー・マネジメントシステムの構築・社会実装(日本)

- Commercial Japan Partnership Technologies株式会社はカーボンニュートラル社会実現に貢献し、物流現場での課題を解決するため2023年1月から、福島県と東京都で電動車のエネルギー・マネジメントシステムの構築と社会実装を開始
- 今回の社会実装では、商用電動車導入に加え、商用車の運行管理と一体となったエネルギー・マネジメントにより充電・水素充填などの社会全般の負担、およびCO<sub>2</sub>排出量削減につなげる

② CJPT、電動車普及に向け、福島・東京でエネルギー・マネジメントシステムの構築・社会実装を開始

### グリーン水素生成およびカーボンニュートラルオペレーションへの挑戦(米国)

- Toyota Motor North America(米国)は、カリフォルニア州ロングビーチ港の物流拠点トヨタロジスティクスサービスにおいて、グリーン水素をオンラインで生成する施設「Tri-Gen(トライジエン)」を竣工
- 100%再生可能エネルギー由来のカーボンニュートラルな港湾オペレーションの実現を目指し、CO<sub>2</sub>、NOx(窒素酸化物)の削減や、余剰電力の供給で地域社会へも貢献

② トヨタ、米国カリフォルニア州の物流拠点でグリーン水素生成およびCNオペレーションにチャレンジ

## 物流分野の取り組み

- ライフサイクル全体でのカーボンニュートラルに向け、生産部品、完成車、補給部品の輸送における自社手配範囲について、グローバルで「輸送効率の向上(仕事量の低減)」と「低炭素技術の活用(CO<sub>2</sub>排出原単位低減)」を実施

### 2022年実績

- 日本国内の物流CO<sub>2</sub>排出量: 2018年比9%減
- 海外の物流CO<sub>2</sub>排出量: 地域特性を踏まえたCO<sub>2</sub>低減活動を推進中

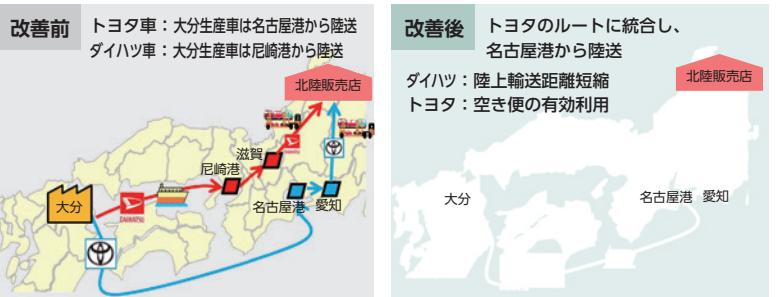
### [事例] 陸上輸送距離の短縮

#### ブランドをまたいだ完成車輸送によるリソースの有効活用

- カーボンニュートラル、ドライバー不足などの社会問題への対応として、グループ会社であるダイハツ工業株式会社と完成車輸送における協業・改善を推進
- トヨタはダイハツに車両の生産を一部委託しているが、これまで、同じ届け先(地域)であってもメーカーごとに輸送しており、この非効率を改善するために以下のとおり見直し、GHG排出量を削減
  - 両社が持つ船、キャリアカー、ヤードを共同活用
  - 日本各地でモーダルシフトや陸上ルートの見直しを通じた輸送の効率化

#### 北陸向けの輸送における、年間200tのGHG削減例

##### モーダルシフト<sup>\*1</sup>



\*1 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すること

#### 陸上ルートの見直し

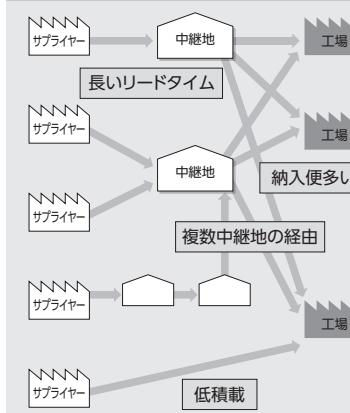


### [事例] 輸送効率の向上(仕事量の低減)

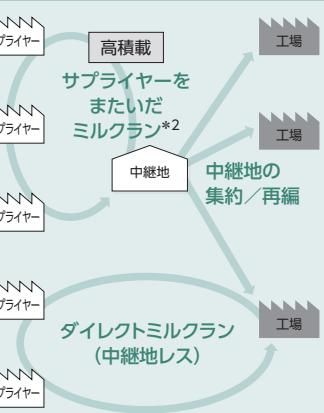
#### 自社手配化によるサプライヤーをまたいだ全体最適な物流

- 日本国内の生産部品の物流において、トヨタ生産方式(TPS)の原則である後工程引き取りの考え方の下、従来のサプライヤー手配による「お届け方式」をトヨタ手配による「引き取り方式」に順次変更
- トヨタが全体最適の観点から物流管理をすることで、全サプライヤーの荷量を組み合わせた積載率の向上やサプライヤー拠点での輸送効率改善の推進を実現し、GHG排出量低減に寄与
- 九州、東北地域については約9割引き取り化完了、東海地域については全体の約4割の進捗(2023年7月時点)

#### 改善前(お届け方式)



#### 改善後(引き取り方式)



#### トラックへの積載イメージ



\*2 複数のサプライヤーを1台のトラックが効率的に集配して回る方式

## 製品

### ありたい姿

- カーボンニュートラルの実現に向け、各国・各地域の事情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

### 取り組み事項

- 「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<sup>\*1</sup>やフレックス燃料車(FFV<sup>\*2</sup>)といったラインアップの拡充、普及推進
- 走行時におけるクルマ1台当たりの平均GHG排出量「2050年カーボンニュートラル」に挑戦

\* 1 ハイブリッド車(HEV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)、バッテリーEV(BEV)、燃料電池自動車(FCEV)

\* 2 Flexible-Fuel Vehicle：燃料の一部に植物由来のバイオエタノールを混合して走行できるクルマ

### 新車CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ SASB TR-AU-410a.3.

#### 新車の走行における平均GHG排出量のカーボンニュートラルを目指す

##### 中長期目標

- 2050年：新車<sup>\*3</sup>の走行における平均GHG排出量<sup>\*4</sup>をカーボンニュートラル
- 2035年：新車<sup>\*3</sup>の走行における平均GHG排出量<sup>\*4</sup>を50%以上削減(2019年比)
- 2030年：新車<sup>\*3</sup>の走行における平均GHG排出量<sup>\*4</sup>を削減(2019年比)
  - ・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

P.51 実績値は環境データ[G]を参照

\* 3 トヨタ自動車・財務連結会社ブランドの完成車が対象(Scope3 カテゴリー11)(2035年、2050年はトヨタ自動車のみ対象)

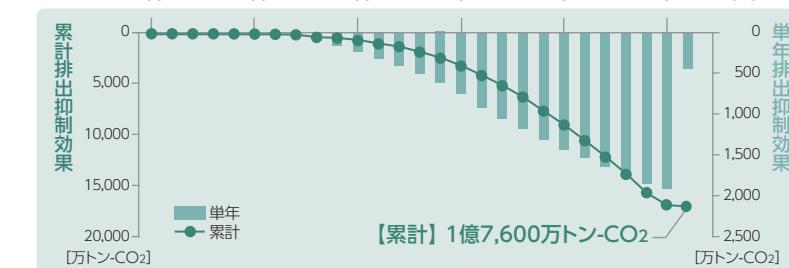
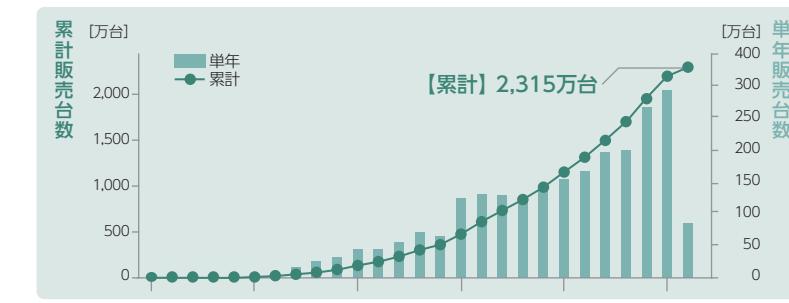
\* 4 台当たり、gCO<sub>2</sub>e/km、Well to Wheel:走行時に排出するGHGに加え、燃料、電力の製造段階で排出するGHGも含む

### 電動車の普及実績<sup>\*5</sup> SASB TR-AU-410a.2 第三者検証 2022年データ

- 累計販売台数：2,315万台(2023年3月末時点)
- 電動車普及によるCO<sub>2</sub>排出抑制効果：累計約1億7,600万トン

\* 5 トヨタ自動車ブランドの電動車が対象

#### 電動車によるCO<sub>2</sub>排出抑制効果の累計



P.51 環境データ[F]

## 製品開発を通じてカーボンニュートラルを目指す

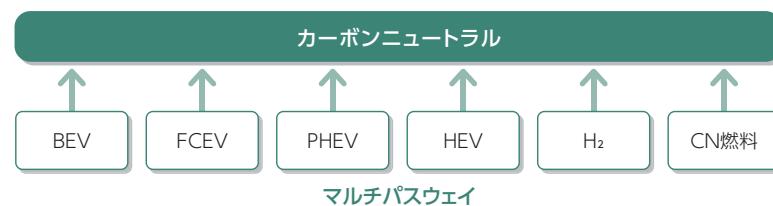
### 多様な状況に対応する多様なソリューション

- 乗用車から商用車、人々の生活の足になるクルマから高級車、都市部だけではなくインフラが整備されていない国や地域、特に砂漠や炭鉱といった過酷な環境など、クルマの使用状況は多岐にわたる
- トヨタは、HEV、PHEV、BEV、FCEVといった、電気を動力に変換して動くクルマである電動車を中心として、**多様なパワートレーンラインアップを開拓**
- 各国・各地域の多様化された市場では、最適解が一つとは限らないため、さまざまな解決策を提案し、お客様の選択肢を可能な限り増やしていくことに注力

### BEV戦略

- BEVでもフルラインアップを実現し、カーボンニュートラルを実現するための選択肢を拡大
- 2023年3月、BEV専用モデル「レクサス RZ450e」を発売
- 2023年4月、2026年までに新たに10モデルの投入、販売台数も年間150万台を基準にペースを定めると発表、また同月上海モーターショーにて2024年に中国に導入予定のbZシリーズ2モデルを披露
- 2023年5月、BEV開発を専門に行う組織「BEVファクトリー」の設立を公表。車台、電子プラットフォーム、ソフトウェアプラットフォームのすべてを刷新し、BEV専用ならではの合理的構造により、新しい車両パッケージのモビリティの実現を加速

② 2023年3月期決算説明会



### PHEVの普及

- 電動車のフルラインアップを進めるなか、カーボンニュートラルに向けた重要な選択肢の一つとして、従来よりPHEVを販売
- 2023年3月、新型「プリウス」のPHEVを発売  
バッテリー性能の向上により、EV走行距離は日常のドライブのほぼすべてを電気だけで走行可能な性能を確保(17インチタイヤ装着車では従来型\*1比75%向上となる105km\*2を達成)

\* 1 従来型「プリウス PHV」との比較

\* 2 WLTCモード・充電電力使用時走行距離(国土交通省審査値)  
エンジン、駆動用バッテリーの状態、エアコンの使用状況や運転方法(所定の車速を超える)などによっては、バッテリー残量に関わらずEV走行が解除されエンジンが作動



新型「プリウス」のPHEV

## 液体水素を燃料とした水素エンジンの技術開発

- 水素エンジン車は、既存のガソリンエンジンに一部変更を加え、水素を燃料として直接燃焼
- 100%純水素を使用することで、ごく微量のエンジンオイル燃焼分を除きCO<sub>2</sub>はほとんど発生しない
- 2021年より液体水素を燃料とする水素エンジンをモータースポーツの場に持ち込むことでアジャイルに開発すると同時に、より高いエネルギー密度の液体水素を燃料とすることも目標に開発を実施
- 2023年5月、「スーパー耐久第2戦富士SUPER TEC24時間レース」に液体水素を搭載した車両で参戦、途中、計画的なストップを挟むも完走



液体水素を燃料に積んだ「GRカローラ」

- 新たに使用した液体水素は、川崎重工業株式会社が建造した液化水素運搬船「すいそ ふろんていあ」で、2022年2月に豪州から輸送した褐炭由来水素を燃料の一部として使用、またサーキットで使用する移動式液化水素ステーションは岩谷産業株式会社が開発
- 取り組みを継続するなかで、カーボンニュートラルという同じ目的を持つ仲間が集まり、水素やカーボンニュートラル燃料を「つくる」「はこぶ」「つかう」企業や自治体が、39(2023年3月18日時点)に増加
- 部品製造時のCO<sub>2</sub>を削減する仲間が新たに加入
  - 2022年第2戦富士24時間レースから、株式会社神戸製鋼所が開発・商品化した低CO<sub>2</sub>高炉鋼材をサスペンションメンバーに使用
  - 第6戦岡山では東京製鐵株式会社が鉄スクラップから作ったロアアームを採用



製造におけるCO<sub>2</sub>排出量をマスバランス方式で100%削減した株式会社神戸製鋼所の「Kobenable Premier」によって作られたサスペンションメンバー

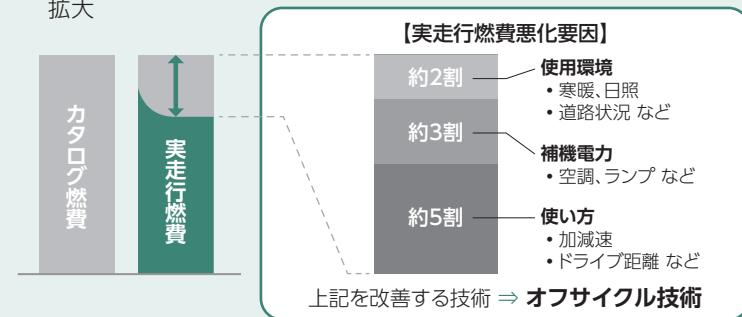


東京製鐵株式会社から供給された日本国内の鉄スクラップを100%使用したリサイクル鋼材で作られたサスペンションロアアーム。従来の天然資源由來の鋼材と比較して、CO<sub>2</sub>排出量を製品1トン当たり5分の1程度に抑えることができる

## GHG低減アイテム

### オフサイクル技術の開発とグローバル展開 第三者検証 2022年データ

- トヨタ自動車は電動車を増やすことに加え、カタログ燃費には反映されない、実際の運転環境でGHG排出抑制効果のあるオフサイクル技術開発を推進（冷暖房エネルギー低減、消費電力低減など）
- カーボンニュートラル達成に向け、グローバルにオフサイクル技術を拡大



### オフサイクル技術によるGHG排出抑制効果（米国、サウジアラビア）（万トン-CO<sub>2</sub>e）

	2020年度	2021年度	2022年度
GHG排出抑制効果	△443	△605	△529

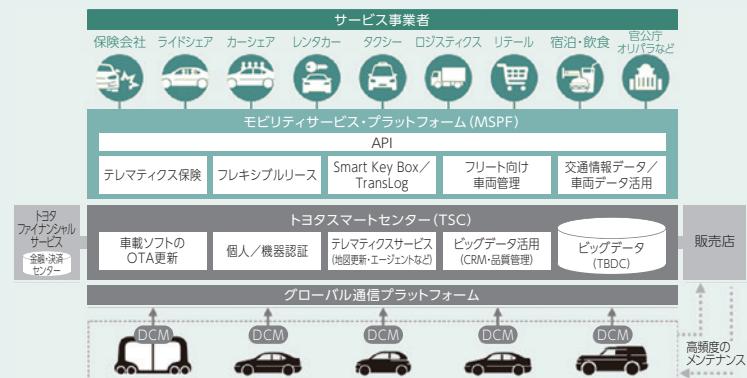
### 先読みエコドライブ（先読みSOC制御：目的地予測）

- 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、ハイブリッドシステムのより効率的な制御が可能



### コネクティッドデータによるGHG排出抑制効果の把握 第三者検証 2022年データ

- トヨタは通信機「DCM」(Data Communication Module)から得られる各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



- ビッグデータを活用したGHG排出抑制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

### 技術例 エアコン内気循環抑制の使われ方調査

- 外気温と走行時間ごとのエアコン利用の利用分布を集計、内気循環モードにおける市場でのGHG排出抑制効果を把握

#### 2022年度実績(日本)

- 30.8万トン-CO<sub>2</sub>e

#### 内気循環制御と実施頻度



- 地域社会への貢献を目指し、データ利活用を通じた環境に優しいまちづくり、渋滞緩和に向けた取り組みなどを推進

### 省エネルギー案内 第三者検証 2022年データ

- 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)に、燃料消費量を考慮したルート提案機能を2022年7月に配信
- 従来の交通状況に加え、道路勾配や車重、速度などから、燃料消費の少ないルートを提案
- 今後は、他地域への展開を検討

#### 2022年度実績

- GHG排出抑制効果: 16,583トン-CO<sub>2</sub>e



## 事業活動・生産

### ありたい姿

#### 事業活動

- 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から排出するGHGのカーボンニュートラル

#### 生産

- 2035年までにグローバル全工場でのCO<sub>2</sub>排出量をカーボンニュートラル

### 取り組み事項

- トヨタ自動車および財務連結会社すべての事業活動拠点と、トヨタ自動車ブランドの生産拠点を対象に、「**日常改善と革新技術の導入**」と「**再生可能エネルギー導入と水素の活用**」を推進

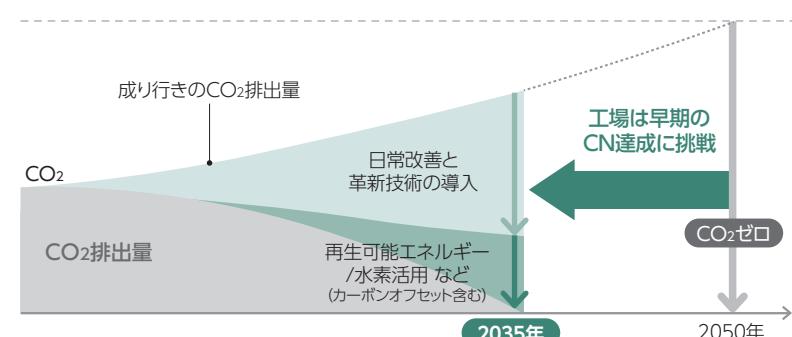
#### ・日常改善と革新技術の導入：

電動車の普及により製造時にCO<sub>2</sub>排出の多い部品が増加するなか、生産設備の最適化やエネルギー効率の向上により台当たりのエネルギー消費量を年率1%以上削減

#### ・再生可能エネルギー導入と水素の活用：

自社内および普及に必要な社会システムづくりについて、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達成に挑戦



## 事業活動

### 事業活動におけるGHG排出量のカーボンニュートラルを目指す

#### 中長期目標

- 2050年：事業活動<sup>\*1</sup>におけるGHG排出量をカーボンニュートラル

P.50 実績値は環境データ[B]を参照

- 2035年：事業活動<sup>\*1</sup>におけるGHG排出量を68%削減(2019年比)

P.51 実績値は環境データ[G]を参照

\* 1 トヨタ自動車・財務連結会社の事業活動のエネルギー消費とともにGHG排出量、および財務連結会社以外のトヨタ自動車ブランドの生産におけるGHG排出量が対象(Scope1,2+自主的な取り組み)

## 生産（工場CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ）

### グローバル工場CO<sub>2</sub>排出量ゼロを目指す

#### 中長期目標

- 2050年：工場<sup>\*2</sup>の生産におけるCO<sub>2</sub>排出量をゼロ

- 2035年：工場<sup>\*2</sup>の生産におけるCO<sub>2</sub>排出量をカーボンニュートラル  
**2022年進捗**

- 2013年比CO<sub>2</sub>排出量25%削減(算定期間：1～12月)

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

## 日常改善と革新技術の導入

### 生産活動におけるCO<sub>2</sub>排出量削減

- 工場の製造部門・製造技術・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
- エネルギーに取り組む活動(社内ESCO<sup>\*1</sup>活動)と、好事例の社内共有を継続
- 塗装工程を中心とした革新技術導入の拡大、蒸気レス、エアレス、LED化の展開により、省エネルギーを推進

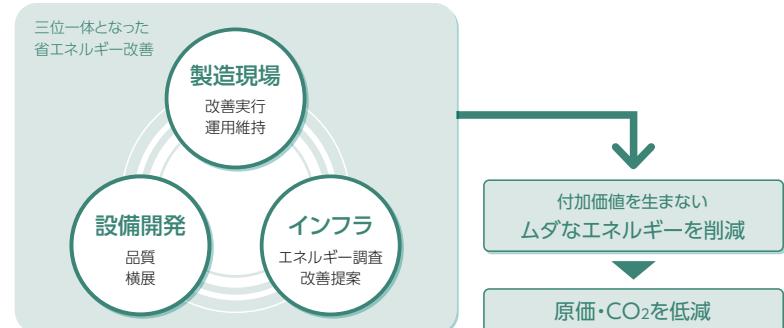
#### 2022年実績

- グローバルCO<sub>2</sub>排出量：2013年比25%削減

- グループ会社やサプライヤーと共に、省エネルギー活動のノウハウを共有する勉強会を実施して各社での改善に反映したり、異業種を視察して新規改善アイテムの発掘を継続

\* 1 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)



### ギガキャスト<sup>\*2</sup>

- BEVの車体を3分割の新モジュール構造とし、ギガキャストの採用により、大幅な部品統合を実現することで、車両開発費、および工場投資の削減に貢献。さらに自走生産の技術で、工程と工場投資を半減し、カーボンニュートラルへの貢献を目指す

\* 2 大型の鋳造設備で複数のアルミ部品を一つのパーツとして成型し、巨大な車体部品を造る新たな生産技術

#### トヨタ、クルマの未来を変える新技术を公開



### 高圧エアレス化

- 高岡工場ボデー工程で、高圧エアレス化の取り組みを実施
- 課題：  
原動力から高圧エアと低圧エアの2系統を工場へ送気することによる、供給時のエネルギー損失が大きい
- 対策：  
設計圧が高圧の設備に増圧弁を導入することで、原動力から低圧エア1系統のみを工場へ送気

#### 2022年実績

- CO<sub>2</sub>排出量削減効果：210トン

### DX化による点検から対策までのリードタイム短縮

- 工場点検時にエア漏れなどの異常を発見した際、正確な情報をモバイル端末とクラウドでリアルタイムに共有し、異常発見から対策までのリードタイムを短縮

## 再生可能エネルギー導入と水素の活用

### 再生可能エネルギーの導入拡大

- 各地域の特性を考慮しつつ、再生可能エネルギーの導入を推進
- 自社工場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
  - ・ 田原工場: 風力発電設置(22MW、試運転調整中)
  - ・ Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN)(インドネシア): 太陽光パネル設置(2.2MW、2023年稼働予定)

#### 2022年実績

- 再生可能エネルギー電力導入率(グローバル): 20%



田原風力発電



TMMIN 太陽光導入全景

### 全データセンター(日本国内)で再生可能エネルギー電力100%を達成

- 工場以外の拠点でもCO<sub>2</sub>削減を進めており、2023年1月から日本の全データセンターで再生可能エネルギー由来の電力を100%使用

### 工場における水素利活用

- 水素を利用した発電設備の実証拡大(本社工場)
- アルカリ水電解による水素製造を開始(元町工場)
- ・ 元町工場の太陽光発電による電力を使って水を電気分解し、低炭素水素を製造。車載電池の組み付け工程のシーラー乾燥用水素バーナーの燃料として利用  
(中部圏低炭素水素認証制度の7号認定取得: 2023年6月)



### 田原カーボンニュートラルモデル工場

- 2025年度に田原カーボンニュートラルモデル工場のカーボンニュートラルを目指して人財育成を通じた全員活躍のカーボンニュートラル活動を推進
  - ・ カーボンニュートラルテーマによるQCサークル活動<sup>\*1</sup>を、すべてのサークルで実践
  - ・ カーボンニュートラル体感場を内製し、従業員全員を対象としたカーボンニュートラル体感講座を開設
- 技術革新や日常改善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職場と使用する製造職場が連携して改善
- 地理的特長を生かし、風力や太陽光発電による再生可能エネルギーの自前化を推進
- 水素利用拡大、将来のCO<sub>2</sub>排出量ゼロを目指し、製造設備に水素技術実装を推進
- 地域や行政と連携したカーボンニュートラル社会実現を目指す

\* 1 主に技能系職場において職場単位でチームを組み、職場の身の回りの問題点に対する自主的な改善活動を通じて、人財育成と職場力向上を図る活動

### カーボンニュートラル実現に向けた生産活動以外のGHG排出量削減の取り組み

- BEV導入によるトヨタ自動車社有車の電動化を促進
  - ・ 2021年10月より、順次社有車にBEV「C+pod」(全270台)を導入開始し、2022年に完了
  - ・ トヨタ自動車では、出張用の社有車は全車両電動車<sup>\*2</sup>化達成

\* 2 HEV、PHEV、BEV、FCEV



C+pod

2023年10月更新

# 資源循環

SDGs  
への貢献  
9  
12GRI  
203-1, 301-3, 306-2

29 基本的な考え方

29 循環型社会構築に向けた取り組み

## 基本的な考え方

### ありたい姿

- 限られた貴重な資源を最大限有効活用して、持続可能な地球環境や社会の構築に貢献

### 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」を策定し、2015年から取り組みを実施

## 循環型社会構築に向けた取り組み

### ありたい姿

- 人口増加や資源消費スピードの加速による資源の枯渇や廃棄物増加などへの対応を、クルマのライフサイクル全体で行うことで循環型社会の実現を目指す

### 取り組み事項

- 「循環型社会・システム構築チャレンジ」において、特に次のプロジェクトを重点的に推進

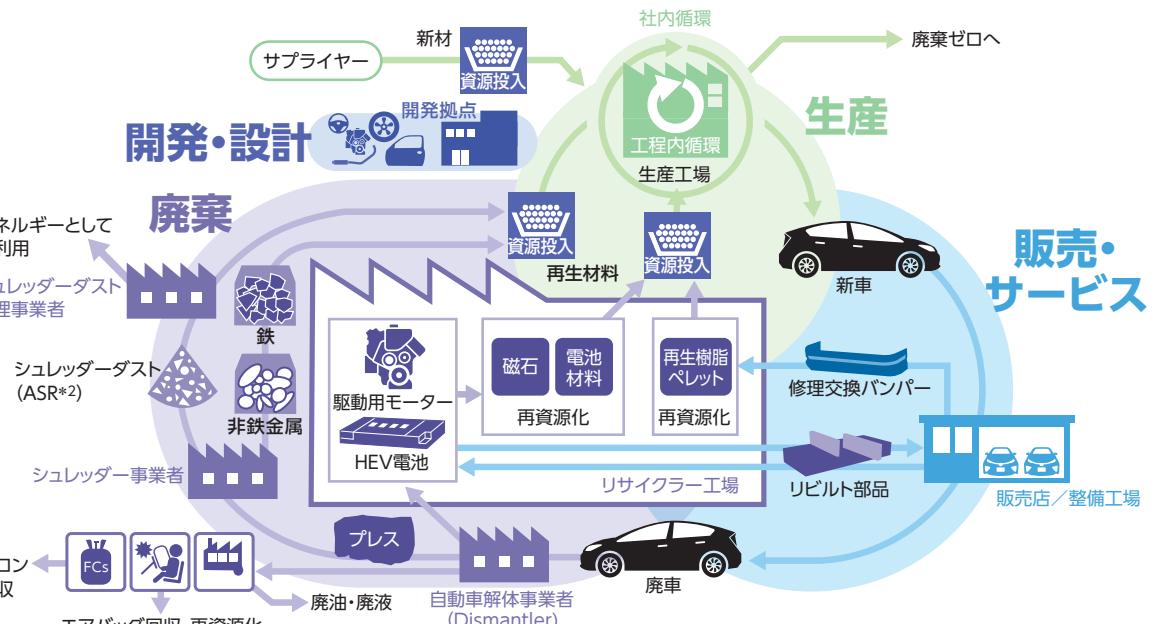
- 「Toyota Global 100 Dismantlers<sup>\*1</sup> Project」: 環境負荷を抑えて廃車を処理する社会システムの構築

- 「Toyota Global Car-to-Car Recycle Project」: クルマのライフサイクル全体における資源循環への取り組み

<sup>\*1</sup> クルマなどの解体事業者

### 循環型社会・システム構築チャレンジ

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



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

## 「Toyota Global 100 Dismantlers Project」

### 廃車を適正に処理する社会システムの構築

- 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を推進

#### 廃車適正処理モデル施設の設置

- 燃料電池自動車(FCEV)の廃車処理に当たり、安全上の観点から、燃料タンクに残った水素ガスを完全に抜き切って適正処理する方法を周知
- 2021年度までに設置されたモデル施設の適正処理の維持や運営状況を確認

#### 2022年度実績

- 「MIRAI」の第1・2世代双方に使用可能な水素ガス抜き治具を開発
- 日本国内のFCEV適正処理モデル施設候補の解体事業者に対して、水素ガス抜き作業習得会を実施
- マレーシアに設置したモデル施設を現地視察、設備維持状況の確認と意見交換実施



FCEV水素ガス抜き作業習得会の様子

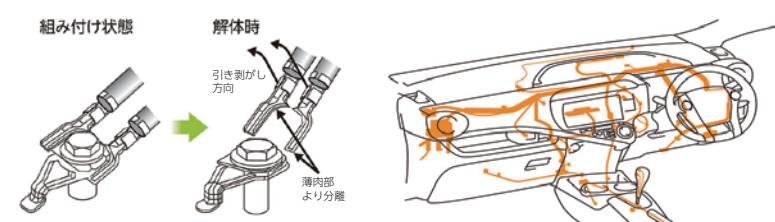
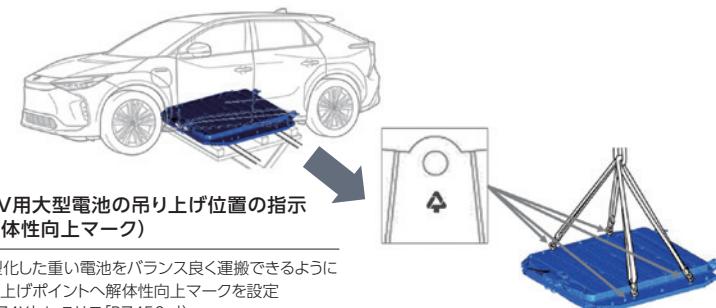


マレーシアのモデル施設Car Medic社視察

#### 資源回収しやすい「易解体性トップレベル」の実現 SASB TR-AU-440b.3

- 廃車の資源循環を推進するため、リサイクルしやすい材料を継続的に採用
- 2003年発売の「ラウム」以降、世界中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行えるよう、解体・分別しやすい構造を新型車両に積極的に採用
- 2022年度発売の易解体設計採用車種  
「シエンタ」「プリウス」「クラウン」「bZ4X」、レクサス「RX」
- 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リカバリー可能率は95%以上

#### 易解体設計の例



缶詰のフタのように引っ張るだけで容易に  
解体が可能

ワイヤーハーネスが極力他部品に干渉することなく  
引き剥がすことが可能

## 「Toyota Global Car-to-Car Recycle Project」

### クルマのライフサイクル全体を考えた資源循環の取り組み

- トヨタ自動車はクルマのライフサイクルを「開発・設計」「生産」「販売・サービス」「廃棄」の4段階に層別し、それぞれの段階において廃棄物発生の抑制に取り組み、資源効率向上のために廃棄物の再利用や廃車の再資源化を実施

#### 廃車の再資源化

##### 再生材

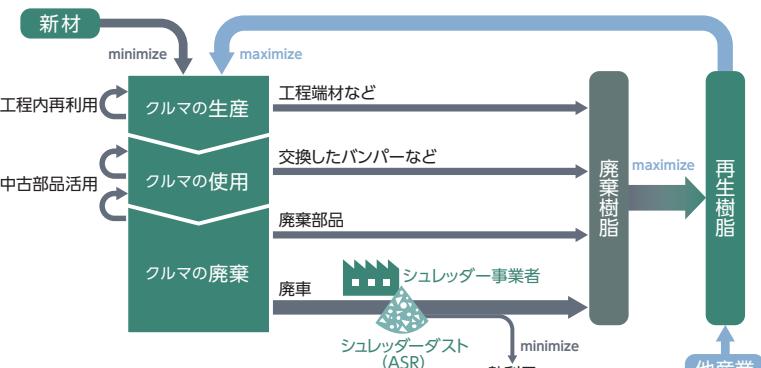
##### <2030年目標>

2050年資源循環が最大化する社会構築を目指し、再生材採用率<sup>\*1</sup>30%以上を目指す(対象:日本・欧州の生産車)

\* 1 車両重量ベース

#### 再生樹脂の活用

- 2050年に向けてグローバルで樹脂循環が最大化する社会の構築を目指す  
トヨタ自動車の車両における再生樹脂活用の最大化



- 販売店で修理交換されたバンパーを回収・再資源化
- 今後、これまでサーマルリサイクルされていた廃車のシュレッダーダスト(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碎選別技術を活用したASR由来の再生樹脂材を新車に採用していく予定
- 2022年以降販売される新型車への段階的織り込みを開始し、今後は、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、さらなる採用を計画

#### 2022年実績

- 2022年12月「プリウス」から、再生樹脂の適用を順次拡大(国内生産)
- 国内生産車<sup>\*2</sup>の再生樹脂利用指標は0.7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<sup>\*2</sup>の再生樹脂利用指標は1.4倍に増加

\* 2 トヨタ・レクサスブランドのクルマが対象

#### リサイクル性向上へ向けた検討

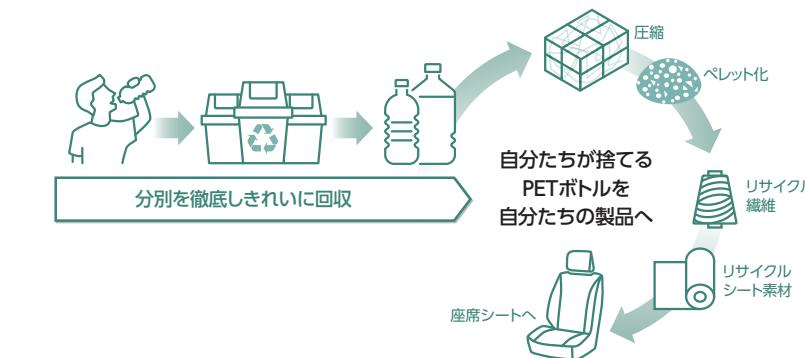
- リサイクルの障害となる異素材の廃止や置換
- リサイクル材活用へ向けた材料規格の最適化

#### [事例]

##### 自社回収PETボトルの製品適用

- 社内で発生するPETボトルを分別、洗浄し、きれいに回収。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」など今後発売する一部の国内生産車種のシート表皮へ採用予定

##### Self sufficient PET Bottle 自社回収PETボトル



## レアメタル、レアアース

- 天然資源の使用を抑制し資源投入効率を高める観点から、ハイブリッド車（HEV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）、燃料電池自動車（FCEV）などの電動車に使用されている希少資源の回収やリサイクル材の再利用を推進し、循環型社会を目指す
- 関係協力会社と共同で、HEV用電池、HEVモーター用磁石、FC STACK、生産で使用する超硬工具などの回収・再資源化を継続
- 活動成果を開発・設計にフィードバックすることで、リサイクルに考慮したモビリティ開発を推進



回収されたHEVモーター



回収されたFC STACK

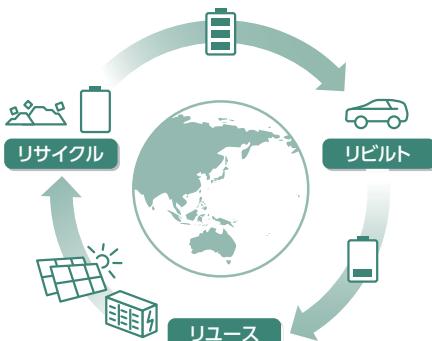
## 電池3R<sup>\*1</sup>

- 日本では、レクサスのBEVに向けて、レクサスバッテリー3Rプログラムを開始
- レクサスのBEVを新車・CPO<sup>\*2</sup>で購入されたお客様については、レクサス販売店にて下取り・買い取り・割賦契約における返却時に、バッテリー3Rへのご協力金を提供
- 車両に搭載されたバッテリーは、新しいクルマへの活用（リビルト）、電力貯蔵などの蓄電池としての活用（リユース）、再資源化し新しい電池に生まれ変わらせる（リサイクル）などの取り組みにより、ムダなバッテリーを作ることなくお客様と共に環境社会へ貢献

\* 1 リビルト (Rebuilt)・リユース (Reuse)・リサイクル (Recycle)

\* 2 認定中古車 (Certified Pre-Owned)

## 電池3Rのイメージ

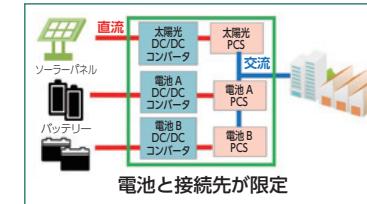


## バッテリーのリユース

- 株式会社JERAと協業し、リユースした電動車（HEV、PHEV、BEV、FCEV）の駆動用バッテリーを活用した世界初となる大容量スイープ蓄電システム<sup>\*3</sup>を構築し、電力系統への接続を含めた運転を開始
- 大容量スイープ蓄電システムの特徴
  - 性能および容量の差が大きい使用済みの車載電池を扱うことが可能となるスイープ機能を搭載したことにより、電池の劣化状態を問わず、かつ異種電池が混合した状態でも容量を使い切ることが可能
  - スイープ機能を応用することで電池からの交流の直接出力、車載用インバーターをリユースすることで、パワーコンディショナー（PCS）を省略し、コストダウンに寄与するとともに、PCSによる交流から直流に変換する際の電力損失を抑えることでエネルギーの利用効率を向上

\* 3 直列につないだ各電池の通電と非通電をマイクロ秒で切り替えることで、充放電量を任意に制御するデバイス

### 従来の蓄電システム



### トヨタのスイープ蓄電システム



① リユースした電動車用バッテリーで大容量スイープ蓄電システムを構築し、電力系統への接続を含めた運転を開始

## 欧州新電池法規への対応

- 2020年末、欧州委員会が「**欧州新電池法規**」のドラフト版を公示、2023年中に公布される予定
- 本法規は、欧州グリーンディール政策で「サーキュラーエコノミー」の一部を具現化したもの
- あらゆる種類の電池を対象とし、鉱山採掘から製品設計、生産プロセス、再利用、リサイクルに至るライフサイクル全体を規定
- トヨタは、社内外の連携を強化するとともに、代表的な法的要件について、以下のとおり検討を開始

### カーボンフットプリントの計測と情報収集

- 電池パックのカーボンフットプリント計測システムの構築検討
- 電池メーカー各社へ、カーボンフットプリント情報の提供方法を相談

### リサイクル材の使用および必要量の検討

### 特定素材のデューデリジェンス (Li (リチウム)、Ni (ニッケル)、Co (コバルト)、天然黒鉛)

- 電池サプライチェーンのリスク管理プロセスの構築検討
- 原材料採掘まで遡る人権侵害や環境破壊へのリスク調査を検討
- 第三者機関による認証を検討

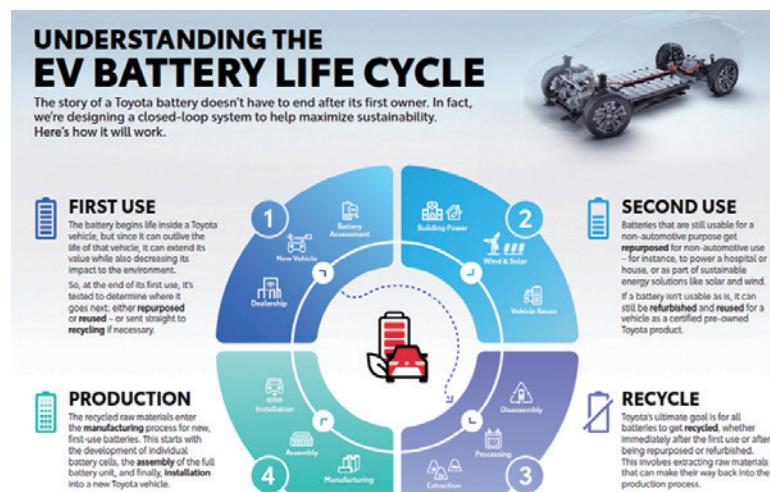
### デジタル技術を用いた「電池パスポート」の仕組み

- 電池のトレーサビリティの仕組みづくりを検討

## 電池3Rの啓発活動

- 米国では、バッテリーライフサイクルの取り組みを一般ユーザーの方にも理解していただくため、ホームページでトヨタが目指す「Closed-loop system」をわかりやすく紹介

### [Toyota Battery Warranty](#)



2023年10月更新

# 自然共生



GRI 303-1, 303-2

- 34 基本的な考え方
- 34 生物多様性
- 37 水環境

## 基本的な考え方

### ありたい姿

- さまざまなステークホルダーと連携して、生物多様性の保全活動を進め、人と自然が共生できる社会づくりを目指す

### 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」を策定し、2015年に取り組みを開始

## 生物多様性

### ありたい姿

- 人と自然が共生できる持続可能な社会の構築に向けて、「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、反転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・世界とつなぐ、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\* Project  
「次世代人材への環境教育」⇒「未来へつなぐ」活動

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

## トヨタ自然共生方針

- 2008年策定の『生物多様性ガイドライン』を刷新し、2021年1月に「トヨタ自然共生方針」を制定
- 本方針は、自然共生活動を推進するための指針であり、今後の活動の拠り所となるもの
- 社会のさまざまな方々と協力して、生物多様性の保全をはじめとする自然共生活動の輪を地域から世界へと広げる

### トヨタ自然共生方針

水や大気などの自然の様々な要素が調和し、生物の多様性が保たれることにより、私たち人間は豊かな生活を送ることができます。しかし、気候変動や水不足といった環境課題が、相互に関係しあって深刻化するのに伴い、この自然の調和が崩れ、生物の多様性も失われてきています。この現状を改善するために、トヨタは、様々な事業を通じて培った自社技術やノウハウを最大限活用し、人と自然が共生する持続可能な社会の実現をめざします。

1. 資源の供給、気候の安定等により、暮らしや経済を支えてくれる自然に感謝し、自然の様々な要素が調和し、生物の多様性を保つための活動を推進します。
2. 自ら行動するだけでなく、社会の皆さんとの連携を深めることによって、地域へと活動の輪を広げ、さらに世界へとつなげていきます。
3. 豊かな生活の基盤である生物多様性が危機的状況にあるという認識に基づき、従業員や幅広い世代の人々の意識を変革するために環境教育を推進します。また同時に、社内外の活動を通じ、関連する情報を社会に提供します。

### ② トヨタ自然共生方針

## - Toyota Green Wave Project -

### 「自然と共生する工場」⇒「地域をつなぐ」活動

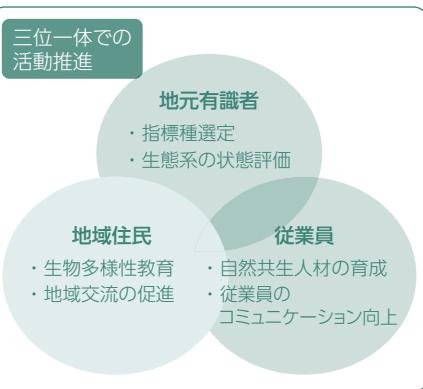
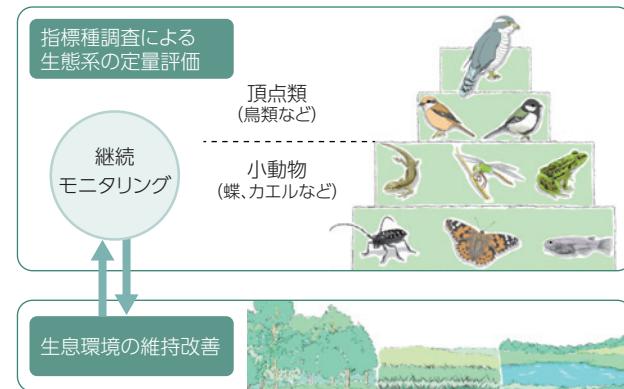
#### 2025年目標

- 「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

#### 2022年実績

- 日本4工場・海外4工場で実現
- グループ会社(22社)および海外事業体と連携し、活動を推進(活動回数: 1,038回)

#### 「自然と共生する工場」の活動イメージ



#### [事例] 地域をつなぐ活動

##### オールトヨタ統一活動 オオキンケイギク\*駆除(日本)

- 現場での体験型活動を通じて自然共生の取り組みを学ぶ活動
- グループ会社で連携した活動として、同じ場所に集まらなくても地域貢献できるテーマを選定し、各拠点で実施

#### 2022年実績

- 参加企業: グループ会社7社
- 参加人数: 418人、駆除量: 1,201kg+ゴミ袋299袋

\*オオキンケイギク: 特定外来生物



オオキンケイギクの駆除作業

#### [事例] 自然と共生する工場づくり

##### 上郷工場 東グラウンド植樹会(日本)

- 工場のグラウンドで、豊田市矢作川研究所、豊田工科高校、地域住民と協働で活動
- 植樹や遊歩道の設置により「人と生きものが集う空間」を目指す
- 樹種は有識者の指導の下に選定

#### 2022年実績

- 植樹本数: 702本
- 樹種: コナラ、ヤマザクラ、イロハモミジ、上郷工場の指標種であるゴマダラチョウを呼び込むエノキなどの地域の在来種



植樹後の様子

## - 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

#### 2022年実績

- 環境教育プログラムを世界各地で実施
  - トヨタ自動車(日本)の例
    - 環境学習会の実施
      - 自然と共生する工場: 19回(オンライン含む)
      - トヨタの森: 249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] 次世代向け環境教育プログラム「トヨタ環境こどもプログラム」を実施

#### トヨタ自動車(日本)

- 次世代向け環境教育プログラム「トヨタ環境こどもプログラム(トンボ篇)」を実施
  - 目的  
未来を担う子どもたちに、環境課題を自分事として捉え、日々の行動に結び付けてもらう
  - プログラム内容
    - 小学生を中心に子どもやその家族がオンラインや対面で参加
    - 生態系の中間に位置する「生態系の目安」となる身近な生き物「トンボ」を題材に、トンボを取り巻く状況の変化や、人間の生活が環境に及ぼす影響について考える
    - 講義とワークショップで構成され、「推理クイズ」「3コマ漫画」など遊びを通して考え、行動につなげる
    - 自然環境を起点に、幅広い環境課題についての気付きを促進

#### 2021～2022年実績

- 7回(320名)



教材(スライド・冊子)



「二番町こどもクラブ(運営：株式会社日本保育サービス)」での実施風景

## 自然共生サイトへの登録

- 昆明・モントリオール生物多様性枠組(2022年)で定められた30by30<sup>\*1</sup>達成のために、環境省が自然共生サイト<sup>\*2</sup>の認定を開始
- トヨタは、日本において環境省が主導する「生物多様性のための30by30アライアンス」に参画し、以下の4つのサイトについて認定申請を行い、2023年10月に認定取得
- 本サイトはOECM<sup>\*3</sup>国際データベースにも登録され、30by30の達成に貢献する予定

\*1 30by30 : 2030年までに各國で陸域・海域の30 %を保全・保護する目標

\*2 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」を国が認定したもの

\*3 OECM(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	サイト概要
トヨタテクニカルセンターや山	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
びおとーぶ堤	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	里山環境を保全し、整備・調査・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	1689.53ha	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



トヨタテクニカルセンターや山：森林と水田の様子



びおとーぶ堤：ビオトープの全景



トヨタの森：サイト内で確認された希少種シデコブシ(環境省レッドリスト2020準絶滅危惧)



トヨタ三重宮川山林：間伐後の森林の様子

## 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
- 水資源の有効使用を通じ、社会全体の豊かさにつながる“地域で一番の工場”を目指す

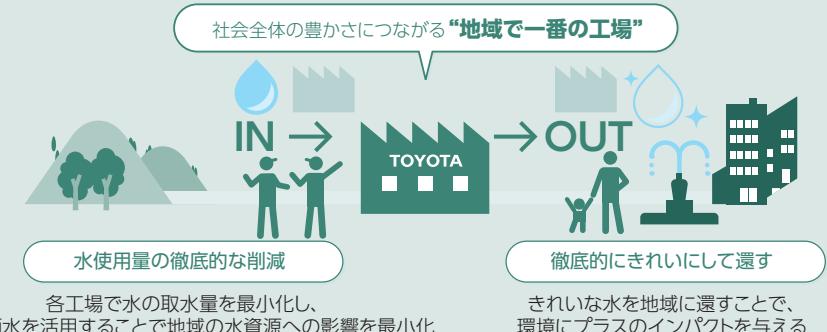
### 取り組み事項

### トヨタ水環境方針

- 社会全体の豊かさにつながる“地域で一番の工場”を目指す
- 水使用量の徹底的削減(IN)と、使った水をきれいにして還す(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。



### 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、水をきれいにして還す活動

#### 水使用量削減事例

##### [事例] 蒸発水の有効活用による水低減活動

##### Toyota Motor Manufacturing Poland SP.zo.o (ポーランド)

- エネルギー低減に加え、水使用量低減活動も推進中
- 各工程から出る液体廃棄物(クーラント、油分を含んだ水、清掃廃水など)を減容化する際に発生する蒸発水に注目し、この蒸発水をタンクに貯め、クーラント補給水として再利用
- 社内メンバーにより改善推進を実施

#### 2022年実績

- 水使用量：年間 720 m³削減
- エンジン工程での水使用量：9%削減(2021年比)
- 上記を含む一連の活動が評価され、トヨタ社内の環境活動を表彰するGlobal Eco Awardにて金賞を受賞



水使用量削減改善チームのメンバー



液体廃棄物の蒸発システム

P.52 環境データ [I]

報告対象: 2023年度

本章における報告対象期間

主に2023年4月1日～2024年3月31日

ただし、それ以降も重要な情報があれば掲載

2024年6月更新

# TCFD<sup>\*</sup>に基づく 気候関連 財務情報開示

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

GRI 2-13, 2-16, 2-22, 201-2

38 ガバナンス

39 戰略

45 リスク管理

46 指標と目標

## ガバナンス

### a) 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

- トヨタは、効果的に社会動向に応じた戦略を立案・実行するため、気候関連の重要な事案が生じた場合、取締役会に上程
- 取締役会では、以下を実行
  - 戦略・主要な行動計画・事業計画の審議と監督
  - 気候関連課題に対応するための定性的あるいは定量的な目標の進捗モニタリング
- モニタリングは気候関連課題になり得る、以下による財務影響などを考慮して実行
  - 燃費・排出ガス規制など製品関連のリスクや機会
  - 低炭素技術開発に関するリスクや機会
- このガバナンスメカニズムを「トヨタ環境チャレンジ2050」を含む長期戦略の策定、中長期目標およびアクションプランの立案・見直しに活用
- 2023年における取締役会での意思決定の事例
  - カーボンニュートラルの実現に向け、電動車については2030年を見据えた電池の必要量を確保していくための投資の承認
  - カーボンニュートラル社会の実現に向け、マルチパスウェイとしてのパワートレーン(燃焼技術の進化)への研究開発の承認

### b) 気候関連のリスクと機会を評価・管理するまでの経営の役割

- 取締役会は気候関連課題に対応するトヨタの最終的な意思決定・監督機関
- 主に以下の会議体が、気候関連のリスクと機会について評価・管理を実施

(2024年6月時点)

	サステナビリティ会議	サステナビリティ分科会	CN 戦略分科会	ガバナンス・リスク分科会
議長または 推進者	社長	総務・人事本部副本部長	CN開発センター長	総務・人事本部副本部長 DCRO兼DCCO
メンバー	副社長2人、 社外取締役4人、 社外監査役1人、 CPO、CSO、CHRO、 他5人	社外取締役1人、 CRO兼CCO、 CSO、CISO、CHRO、 他7人	副社長2人、 CRO兼CCO、 CPO、CSO、CISO、 常勤監査役1人、 他11人	副社長2人、 社外取締役1人、 社外監査役1人、 CRO兼CCO、 CSO、CISO、CHRO、 常勤監査役1人、他5人
2023年度 開催実績	4回	3回	3回	6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	重要な事案が生じたとき
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>内外の変化を総覧しつつ、環境、社会、ガバナンス、およびSDGsに関わる中長期的な競争力強化とリスク対応に関する経営の重要事項について審議・報告</li> <li>上記に関する目標・KPIなどの経営上の重要施策を審議・報告</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>ガバナンス・内部統制、企業倫理、コンプライアンスおよびインシデント並びに事業・商品戦略におけるリスクマネジメント全般に関する重要課題および対応について審議・決定・活動を推進</li> </ul>	

CPO : Chief Production Officer

DCRO : Deputy Chief Risk Officer

CISO : Chief Information &amp; Security Officer

CHRO : Chief Human Resources Officer

CSO : Chief Sustainability Officer

DCCO : Deputy Chief Compliance Officer

CCO : Chief Compliance Officer

CRO : Chief Risk Officer

➡ 会議体の体制図についてはP.7をご覧ください

## 戦略

SASB TR-AU-410a.3.

### トヨタの戦略

#### ■マルチパスウェイ戦略の基本的な考え方

- 2024年2月、トヨタが目指すカーボンニュートラルの全体像について説明
- マルチパスウェイ戦略の根幹にある考え方は、「エネルギーの未来」と地域・お客様の期待に寄り添った多様なモビリティを提供すること
- 大前提として、地球環境やサステナビリティの観点から、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えられる
- 一方で、短期的には、世界各地の現実に向かい、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
- 電気と水素が中心となるエネルギーの未来を見据えて、再生可能エネルギー由来の電力、その電力をもとにした水素や合成燃料、バイオ燃料など、多様なエネルギーに対応するモビリティの選択肢でカーボンニュートラルに貢献
- 現実的にCO<sub>2</sub>を減らしていくには、既存のインフラやアセットを活用しながら確実に減らしていくことが重要

#### 多様な選択肢(マルチパスウェイ)



- 自動車産業におけるカーボンニュートラルの実現には、再生可能エネルギーや充電インフラなどのエネルギー政策と、購入補助金、サプライヤー支援、電池リサイクルシステムの整備などの産業政策が不可欠であり、各国のエネルギー政策や産業政策、お客様の選択など、不確実性への対応が必要
- 多様なモビリティの選択肢を提供するマルチパスウェイ戦略は、**不確実性に対し、どのような社会が実現してもいずれかの選択肢で対応可能な戦略**
- さまざまな産業が関わっているため、パートナーづくりに積極的に取り組み、電気と水素が地球環境を守っていく環境づくりを少しでも早く実現できるよう取り組んでいく
- 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検証**

[シナリオ分析の結果はP.42をご覧ください](#)

### シナリオ分析の概要

- トヨタは2019年4月、TCFD提言に賛同・署名し、国内企業や金融機関などが一体となって取り組みを推進するTCFDコンソーシアムに加盟
- 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提言を踏まえ、リスクと機会を特定し、シナリオ分析による戦略のレジリエンスを検証
- 2022年、関連組織により構成されるプロジェクトを立ち上げ、TCFDフレームワークを参考に、1.5°Cと4°Cの二つの温度帯を用いたシナリオ分析を実施
- 気候変動リスク・機会の評価・特定、財務影響の評価、トヨタの対応の確認などを実施
- 設定シナリオ**
  - 1.5°Cシナリオ(IEA\*2 NZE\*3、APS\*4 シナリオなど)
  - 4°Cシナリオ(SSP5-8.5)

\*2 International Energy Agency : 国際エネルギー機関

\*3 Net Zero Emissions by 2050 Scenario : 国際エネルギー機関(IEA)が発表した脱炭素シナリオ

\*4 Announced Pledges Scenario : IEAが公表しているシナリオのひとつ

#### ■分析対象事業

- トヨタ自動車および連結会社における自動車事業およびサプライチェーン
- 日本および海外のトヨタグループの生産拠点

#### ■リスクが発現する期間は、以下のように設定

	期間	設定理由
長期	2050年まで	トヨタ環境チャレンジ2050目標年
中期	2030年まで	2030マイルストーン、SBTi*5認定・承認
短期	現在～2025年	第7次トヨタ環境取組プラン

\*5 Science Based Targets initiative : 科学的根拠による基準を用いて、企業のScope1,2の削減目標が「世界平均の気温上昇を、産業革命前に比べ1.5°C未満に抑制する基準」に合致していることを認定。自動車メーカーに関しては、この認定とともに、Scope3 カテゴリー11の排出原単位(gCO<sub>2</sub>e/km)の削減目標について、「世界平均の気温上昇を、産業革命前に比べ2°Cを十分に下回る水準に抑制する基準」に合致していることを承認

## 各戦略の説明

### ■ HEV・PHEV

- トヨタは、累計2,350万台の電動車を販売し、1.76億トンのCO<sub>2</sub>排出削減を実現(2023年3月時点)
- お客様の多様なニーズにお応えしていくため、新興国を中心にHEVの販売拡充を進めながら、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、CO<sub>2</sub>排出量を抑制できるエンジン開発を推進

〔『統合報告書2023』P.38ハイブリッド・プラグインハイブリッド〕

### ■ BEV戦略

- 2023年5月、次世代BEV開発のため、すべての機能と権限を持つ専任組織(BEVファクトリー)を設置
- 2023年5月、2030年までにBEV(電池を含む)に約5兆円の投資を公表
- BEVは2026年までに年間150万台、2030年にはグローバルで年間350万台を基準にペースを定める(次世代BEVは2030年時点で170万台)
- 新モジュール構造、自走生産、デジタルツインなどで、工程・工場投資・生産準備リードタイムを1/2に短縮
- 小型軽量ユニットの開発や空力・熱マネジメントなどの技術進化により、クルマの新しいアーキテクチャに挑戦、今後はPHEVなどの開発にも応用
- 多様な次世代電池技術の開発に取り組む

パフォーマンス版	航続距離1,000km、コスト20%減、急速充電20分以下。2026年導入予定
普及版	航続距離20%向上、コスト40%減、急速充電30分以下。リン酸鉄リチウム(LFP)を採用し、2026～2027年の実用化を目指す
ハイパフォーマンス版	パフォーマンス版と比べ航続距離20%向上、コスト10%減、急速充電20分以下。パフォーマンス版と普及版のメリットを併せ持つ。2027～2028年の実用化を目指す

- 全固体電池を開発。高出力化、長い航続距離、充電時間の短縮を期待し、液体電池以上の性能で、2027～2028年の実用化を目指し、出光興産株式会社との量産実現に向けた協業を発表(2023年10月)

### ■ 水素事業戦略

- 2023年7月、燃料電池・水素関連商品で商品開発と生産を加速するため、専任組織(水素ファクトリー)を設置し、三つの軸で事業化の基盤づくりを推進
  - ① マーケットのある国(欧州・中国)での開発・生産(量産化・現地化)
  - ② 有力パートナーとの連携強化(標準規格化)
  - ③ 次世代FC技術の革新的進化
- 商用領域での水素モビリティの開発・実装に加え、電車・船舶・発電機など多様なアプリケーションに対し、次世代FCシステムを提供
- 水素の価格低減・需要拡大のため、水素を「つくる」「ためる」領域に取り組み、大型商用タンクの規格化(原単位づくり)にも挑戦
- 今後は、水素消費量の大きい欧州、中国、北米を中心に、鉄鋼業界・電力業界のパートナーと連携し、インフラも含めて水素モビリティの社会実装を加速

〔『統合報告書2023』P.46水素事業戦略〕

### ■ カーボンニュートラル燃料の取り組み

- 電気と水素がエネルギーの中心となる未来においても、e-fuelやバイオ燃料など、液体燃料の活用を視野に入れた次世代エンジンの開発を進め、業界の垣根を超えたパートナーとの取り組みを進める
- 水素が高価な地域では、水素が安い地域で製造したe-fuelを輸送し、活用
- バイオ燃料の活用が拡大する新興国では、バイオ燃料対応車両を投入
- 2022年7月、民間7社で「次世代グリーンCO<sub>2</sub>燃料技術研究組合」を設立、第2世代バイオ燃料の製造技術向上を目指す

〔『統合報告書2023』P.49カーボンニュートラル燃料の取り組み〕

### ■ 今後の取り組み

- 多様なエネルギー事情やお客様ニーズに寄り添い、既存インフラの有効活用、カーボンニュートラル燃料、既販車への取り組みなど、プラクティカルなトランジションを軸にあらゆる手段でカーボンニュートラルの実現を目指す

## a) 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

- トヨタは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、取り組みを推進、競争力強化を図る
- トヨタの事業領域に影響を及ぼす可能性のある気候変動にともなう変化への対策が必要
- 上記認識の下、リスク管理フレームワーク、Toyota Global Risk Management Standard (TGRS) に沿って特定したものから、影響度やステークホルダーからの関心も踏まえ、特に重要度の高い気候変動リスクを抽出
- 気候変動の進行は事業上のリスクになるが、適切に対応できれば競争力強化や新たな事業機会の獲得にもつながると認識

 [リスク管理の詳細についてはP.45をご覧ください](#)

TGRSのリスク評価から抽出された重要な気候変動リスク(①③④⑤⑨は特に重要度が高い)

リスクのタイプ	リスク項目	リスク	インパクト
移行リスク	政策・法規制 ①燃費規制・ZEV*規制の強化 ②カーボンプライシングの導入・拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃費・CO<sub>2</sub>・ZEV規制未達による、罰則・罰金、生産・販売停滞</li> <li>ZEVの義務化、ZEVシフトによる販売台数減少</li> <li>炭素税の導入・拡大による調達・生産コストの増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制未達による罰金・クレジットの支払い</li> <li>ZEVラインアップ拡充のための製品開発費用の発生</li> <li>調達・生産コストの増加</li> </ul>
	技術・市場 ③脱炭素技術の開発(電動化) ④資源の逼迫・高騰 ⑤再生可能エネルギー導入 ⑥消費者の嗜好変化 ⑦市場の不確実性	<ul style="list-style-type: none"> <li>カーボンニュートラル達成に向けた電動化推進にともなう原価増</li> <li>資源開発遅れ、投資判断遅れによる原料調達の困難化 (例：バッテリーユニットの供給不足・原価高騰)</li> <li>地域のエネルギー事情に合った車両・技術の開発の遅れ</li> <li>化石燃料の利用規制と再生可能エネルギー価格高止まり</li> <li>市場変化への反応遅れ（消費者の期待に沿わない仕様・価格）</li> <li>環境変化による事業の不安定化 (例：米国インフレ抑制法などによる市場変化)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>電動化のための開発費用の発生</li> <li>カーボンニュートラル技術・材料の開発費用の発生</li> <li>原材料の高騰</li> <li>代替技術に関わる開発費用の発生</li> <li>WtWでの自動車脱炭素の減速</li> <li>新車販売台数や市場シェアの減少</li> <li>市場の商品選択自由度の低下</li> <li>新車販売台数や市場シェアの減少</li> <li>原価率の悪化、販売数減少による棚卸資産・固定資産評価への影響</li> </ul>
評判	⑧業界批判・訴訟	上記の政策・法規制、技術・市場に関するリスクがトリガーとなり、激しい業界批判による企業イメージの著しい低下や訴訟の発生	<ul style="list-style-type: none"> <li>新車販売台数や市場シェアの減少</li> <li>ラインアップ変更のための製品開発費用の発生</li> <li>調達・生産費用の増加</li> </ul>
	物理リスク 急性 ⑨自然災害の頻発化・激甚化 慢性 ⑩水不足、熱波	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライヤーからの部品や材料の供給停止にともなう工場の操業停止</li> <li>災害(集中豪雨・地震など)による生産・物流の停止</li> <li>水の安定確保の難化による工場操業への影響</li> <li>熱波による労働環境の悪化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>操業停止による売り上げ減</li> <li>災害による資産への物理的な損失</li> <li>事業継続計画(BCP)対応費用の発生</li> <li>生産台数減少による売り上げ減</li> <li>労働力の不足</li> </ul>

\* Zero Emission Vehicle : BEVやFCEVなど、走行時にCO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>(窒素酸化物)などを排出しないクルマ

## b) ビジネス、戦略および財務計画に対する1.5°Cシナリオ、4°Cシナリオなどの様々なシナリオ下の影響

### STEP 1

#### 気候変動影響を踏まえた社会像の決定

- 1.5°Cシナリオにおける移行リスクと機会について、2030年の外部環境を、IEAのNZE、APSなど複数シナリオを用いて想定し、TGRSにて抽出した気候変動リスクのなかで影響が大きいと懸念されるものに対し、詳細な影響度評価を次ページ表2・3で実施
- 4°Cシナリオにおける物理リスクについて、IPCC\*1シナリオ(SSP5-8.5)を用い、2050年・2090年の将来予測をもとにリスク分析を実施
- ・ 気候変動にともなう気象災害の増加がトヨタグループの事業に与える影響を把握するため、国内外の事業拠点(国内137拠点、海外73拠点)について、気候変動による影響を簡易評価し、優先的に調査すべき拠点のスクリーニングを実施

\* 1 Intergovernmental Panel on Climate Change : 気候変動に関する政府間パネル

- ・ 生産や調達への影響としては、炭素税などの導入や税率引き上げによるコスト上昇の懸念により、省エネルギー技術、再生可能エネルギーや水素などの利用拡大がリスク低減につながる

- 4°Cシナリオにおいて、内水氾濫と高潮について将来変化が見られた拠点が存在(表1)

- ・ 社会全体の気候変動対策が十分ではない場合、以下の可能性が高まる懸念
  - ・ 洪水などの自然災害の頻発や激甚化による生産停止
  - ・ サプライチェーン寸断による減産や生産停止

\* 2 持続可能なバイオ燃料、e-fuelなどの合成燃料

表1 気候変動による将来変化が見られた拠点数\*3

評価対象ハザード	評価対象拠点	現在～21世紀後半	
		RCP8.5	
河川氾濫リスク	国内137拠点	0拠点	
	海外73拠点	0拠点	
内水氾濫リスク	海外73拠点	3拠点	
高潮リスク	海外73拠点	8拠点	

\* 3 リスクに留意すべき(グレードB以上)と評価された拠点に限定

#### ハザードグレードの凡例



#### 評価条件

以下条件に基づき、4°Cシナリオ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  
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：東京海上ディーアール株式会社(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

### STEP 3

#### トヨタの戦略

- シナリオ分析を用いることにより、次ページ表2・3に示すとおり、トヨタはマルチパスウェイ戦略により、中長期的にレジリエンスを高めるべく事業運営に取り組んでいることを確認

☞ [マルチパスウェイ戦略の詳細についてはP.39をご覧ください](#)

- 移行リスクにおいては、IEA NZEを含む複数のシナリオとの比較を通じて、カーボンニュートラル燃料の組み合わせも含むトヨタの戦略は、パリ協定で掲げられている1.5°C目標を満たす可能性があることを確認

- ・ トヨタは、各地域のエネルギー事情を考慮した上で、BEV、PHEV、HEV、水素エンジンなど、お客様へのさまざまな選択肢を用意し、かつ電気や水素のほか、既存インフラの有効活用も可能な新しい燃料(カーボンニュートラル燃料)、それによる既販車のCO<sub>2</sub>削減への取り組みなど、あらゆる手段で2050年カーボンニュートラルを目指す

- ・ 一般社団法人日本自動車工業会(JAMA)のCNFシナリオの報告によると、自動車燃料の低炭素化も重要であり、BEV化を急速に進めるシナリオだけでなく、HEV・PHEVとカーボンニュートラル燃料を有効活用するシナリオでも、IPCCの2050年1.5°Cシナリオに整合的になり得る

☞ [JAMA「2050年カーボンニュートラルに向けたシナリオ分析」](#)

- 物理リスクにおいては気象災害ハザードスクリーニングの結果、気候変動による将来変化が見られ、リスクに留意すべき(グレードB以上)と評価された国内外の拠点について、リスク評価の実施を検討し、その結果に応じて水災対策やBCPの見直しを進める

- ・ 今後もシナリオ分析を継続的に行い、気候変動の影響が大きいリスクと機会の特定・整理、インパクト評価を進めていく

方針・環境マネジメント	気候変動	資源循環	自然共生	TCFDに基づく 気候関連財務情報開示	環境データ	第7次トヨタ環境取組プラン 2022年度レビュー	第三者検証
-------------	------	------	------	------------------------	-------	-----------------------------	-------

| ガバナンス | 戰略 | リスク管理 | 指標と目標 |

STEP 2 STEP 3

- 重要リスクの財務影響評価と、重要なリスク要因がもたらし得る機会の検討を実施
- P.41 で示した「特に重要度が高い気候変動リスク」を精査・分析し、対策としての主な取り組みと、これにより得られる主な機会を表2に示す

表2 移行リスク(1.5°Cシナリオにおける重要なリスク)

リスクのタイプ	主なリスク			時期	影響度*	主な機会	主な取り組み
政策・法規制 (規制・実需の変化への対応)	電動化 BEV 増産コスト	● 必要な設備・開発投資の増加 ● 電動化推進とともに原価増	中期	大	● 電池ビジネス・エネルギー・マネジメント関連周辺 ビジネスによるお客様との接点拡大	● 燃費・電費性能向上の研究開発推進 ● 電池への投資拡大、リソースシフト ● 電動車ラインアップの拡充 ● 規制変化に迅速かつ柔軟に追随するべく、マルチパスウェイ戦略を採用	
	投資回収	● 急な規制変更による投資回収困難化 ● 増産したが、想定販売台数に達しない					
	BEV 増産の遅れ	● 燃費規制未達による罰金 ● ZEV 規制対応遅れによる販売台数減					
技術・市場 (原料調達の困難化)	資源の逼迫・高騰 (原料調達の困難化)	● BEV需要の高まりに応じて資源開発の遅れによる資材の逼迫・高騰が加速 ● BEVへの投資判断の遅れにより最適な資源調達ができない恐れ	中期	大	● 電池3R推進による資源確保 ● PHEVの拡販によるBEV以外の電動車販売台数確保	● パートナーからの供給確保 ● パートナーとの共同研究 ● 多様な次世代電池技術の開発(LFP電池) ● 燃焼技術を進化させ、CO <sub>2</sub> 排出量を抑制できるエンジン開発を推進	
	再生可能エネルギー導入	再生可能エネルギー地域偏差					
		● 地域のエネルギー事情に合った車両・技術の開発が遅れ、販売が遅延・停滞					
	再生可能エネルギー価格高止まり	● 製造原価増／エネルギーコスト上昇による フルマ離れの加速	中期～ 長期	中	● 地域の実需に合うBEV/CN燃料車を販売  ● 低燃費車の販拡・再生可能エネルギー事業拡大	【車両】燃費・電費性能向上の開発推進 【燃料】カーボンニュートラル燃料（持続可能なバイオ燃料、e-fuelなどの合成燃料）や水素のための技術開発、他社連携 【電力マネジメント】再生可能エネルギー、電力マネジメント技術・事業の推進	

表3 物理的リスク(4°Cシナリオにおける重要なリスク)

リスクのタイプ	主なリスク			時期	影響度*	主な機会	主な取り組み
急性	自然災害の頻発化・激甚化	● 洪水・高潮などの異常気象による生産拠点の被害やサプライチェーン寸断による生産停止	短期～ 長期	小	● 自然災害への対策となるソリューションの提供（災害に強いフルマ、非常用電源、マップ情報など）	● 工場新設時、水害を念頭にサイトを選定 ● 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継続的なBCPを見直し	

\* 財務影響の定義

大：グローバルに重大な影響がある

中：地域の事業体に影響がある

小：地域の事業体への影響は軽微

### c) 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

- 前述したリスクと機会へ対応するために、トヨタでは移行計画として温室効果ガス(GHG)削減目標を設定
- 移行計画の妥当性確認には、複数のシナリオを参照
- マルチパスウェイ戦略の下、プロジェクト関連の財務計画に落とし込み、移行計画を具体化
- 一定額以上のプロジェクト投資に当たっては、取締役会で承認

#### カーボンニュートラルへの取り組み(移行計画の具体的な事項)

	2021年	2022年	2023年	2024年
全体戦略	2021/4 ● 2050年カーボンニュートラル実現に向けた取り組みを地球規模でチャレンジすることを宣言		2023/4 ● 新体制の重点テーマに「カーボンニュートラル」を発表	
BEV	2021/12 ● BEV戦略に関する説明会	2022/4 ● レクサス「RZ」発表  2022/5 ● 「bZ4X」発売	2023/5 ● 2030年までにBEVと電池への5兆円の投資を発表  ● BEVファクトリー設置	2023/6 ● 米国：BEV生産と電池工場への追加投資  ● Japan Mobility Show 2023にて次世代BEVコンセプト発表
電池	2021/7 ● バイポーラ型ニッケル水素電池搭載の「アクア」発売	2022/8 ● 日米でBEV向け電池投資最大7,300億円を発表	2023/5 ● 豊田通商株式会社、東京電力ホールディングス株式会社と定置用蓄電池システムの開発実証開始	2023/10 ● 米国：車載用電池生産に約80億ドル追加投資  ● プライムアースEVエナジー株式会社を完全子会社化し車載用電池の量産体制を強化(2024年10月にトヨタパッティー株式会社に社名変更予定)
水素 カーボンニュートラル燃料	2021/5~ ● 水素エンジン「カローラ」、スーパー耐久レース参戦 水素を「つくる」「はこぶ」「つかう」領域で選択肢の広がり	2022/3 ● ENEOS株式会社とWoven Cityを起点としたCO <sub>2</sub> フリー水素の製造・利用推進での協業を発表	2022/12 ● 水素エンジン「カローラ」タイ25時間耐久レース参戦  2023/3 ● 水電解装置稼働開始	2023/6 ● テクニカルワークショップで次世代技術を公表  ● 次世代BEV戦略  ● 3種類の次世代電池、全固体電池  ● ロケット技術活用の空力技術  ● マルチパスウェイプラットフォーム  ● 水素事業戦略  ● 次世代FCシステム  ● 大型商用タンク規格化
商用領域	2021/4 ● 商用分野の社会課題解決や脱炭素に取り組むCommercial Japan Partnership Technologies(CJPT)株式会社設立	2022/12 ● タイ：Charoen Pokphand Group (CP)との協業	2023/4 ● タイ：Siam Cement Group (SCG)との協業  2023/5 ● ダイムラートラック、三菱ふそうトラック・バス株式会社、日野自動車株式会社とCASE*水素普及の協業	2023/9 ● モノづくりワークショップで先進技術を形にするモノづくりを公表  ● 生産工程1/2(ギガキャスト、次世代BEVライン、次世代工場設計)  ● 混流生産ライン  ● デジタルツイン
HEV・PHEV		2022/7 ● 新型「クラウン」発表  2022/11 ● 新型「プリウス」発表		2023/10 ● タイ：CJPTとカーボンニュートラル実現、物流課題解決に向けた取り組み強化を発表  ● タイ：カーボンニュートラルに向けた協業基本合意書締結
その他	2021/6 ● 2035年工場カーボンニュートラルを目指すことを発表	2021/12~ ● 気候変動政策の渉外活動の開示(毎年更新)	2022/9 ● 一般社団法人日本経済団体連合会モビリティ委員会初会合開催  ● SBTiより認定・承認	2023/11 ● サーキュラーエコノミー実現に向けた電池3Rの取り組み加速を発表

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

#### 移行計画(GHG削減目標)

Scope1,2	Scope3
2035年 △68% (2019年比)*	2030年：乗用車、小型商用車 △33.3% (2019年比)* 中型・大型貨物車 △11.6% (2019年比)*
2035年 工場カーボンニュートラル	2035年 50%以上削減 (2019年比)*

\* SBTi目標：SBTiは、科学的根拠による基準を用いて、企業のScope1,2の削減目標が「世界平均の気温上昇を、産業革命前に比べ1.5°C未満に抑制する基準」に合致していることを認定。自動車メーカーに関しては、この認定とともに、Scope3カテゴリー11の排出原単位(gCO<sub>2</sub>e/km)の削減目標について、「世界平均の気温上昇を、産業革命前に比べ2°Cを十分に下回る水準に抑制する基準」に合致していることを承認

 [目標の詳細についてはP.46・47をご覧ください](#)

## リスク管理

### a) 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

- トヨタでは、グローバルな事業活動に関わるすべてのリスクを対象とした全社横断的リスク管理の仕組みTGRSに基づき、気候変動を含むすべてのリスク抽出・評価・対応を実施
- リスクは「影響度」と「脆弱性」の二つの観点で評価、想定される発生時期を記載し、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」の各要素を5段階評価（「財務」は売上高に対する割合を指標化）
- 脆弱性**
  - 「対策の現状」と「発生可能性」の二つの指標で評価

### 特定された気候関連のリスクと影響についての考察事例

リスクの種類		考えられる影響の事例	
移行リスク	政策・法規制	● 各国・各地域の燃費・GHGの排出規制などの強化は、技術開発や製品計画、生産計画などに幅広く影響	
		● 規制の強化や導入に当たっては、投資家と企業といった主体間での解釈の違いにより、訴訟などに発展する可能性	
		● 気候変動政策として、世界的に自動車の燃費規制は強化されており、顧客の低炭素車両ニーズも上昇	
	技術	● 電動化を中心とした、低炭素技術の開発と低コスト化は重要な経営課題	
		● 市場の変化は売り上げの減少として財務に影響	
	市場	● 社会的な企業イメージの低下がトヨタの売上高や株価に影響を与える懸念	
物理リスク	急性	● 気候変動による自然災害（洪水・高潮など）により国内外で210拠点ある事業拠点が被害を受ける懸念	
		● 気候変動による渇水拡大が、トヨタグループの一部の工場での生産計画や水コスト上昇などに大きな影響を与える懸念	
	慢性		

### b) 組織が気候関連のリスクを管理するプロセス

- 各部署にて抽出され、影響度や脆弱性の観点から評価された地域別、機能別（生産・販売など）、製品別のリスクに対し、各地域や各部門が相互に連携・サポートしながら迅速に対応
- 各部門の本部長や社内カンパニー・プレジデントがカンパニーの活動を統括し、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
- 気候関連のリスクおよび機会については、「CN戦略分科会」「サステナビリティ分科会」においても特定、評価され、担当部署や関係役員による審議を行い、以下の内容についての対応状況のモニタリングや見直しを実施
  - CN戦略分科会：燃費規制や調達、工場・物流・その他非生産拠点のCO<sub>2</sub>排出規制や水リスクなどの直接操業
  - サステナビリティ分科会：サステナビリティ推進に関する課題や社外ステークホルダーを考慮した取り組みの妥当性
- 上記会議体は、年4回程度の頻度で開催され、技術・環境・財務・調達・生産・営業といった関連部署の役員・部長級が参加
- 各会議体での検討により、年複数回リスク評価を実施
- 迅速な対応が必要となる重要なリスクおよび機会については、逐次取締役会へ報告され、対応を決定

### c) 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

- 前述のように、TGRSを用いたプロセスは、気候変動をはじめ、グローバルな事業活動に関わるすべてのリスクおよび機会を対象とした全社横断的なリスク管理の仕組み
- 関係部署が集まる「CN戦略分科会」「サステナビリティ分科会」では、気候関連のリスクおよび機会について特定・評価を実施し、対応策を検討

## 指標と目標

### a) 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

- トヨタでは、複数の指標を設定し、複合的に気候関連のリスクと機会を管理することが、気候変動への適応とその緩和に向けた対策として重要と認識
- 指標には、GHG排出量のほか、気候変動と深く関係する、エネルギー、水、資源循環、生物多様性なども含む
- これらの指標を考慮して以下の目標を定め、「6つのチャレンジ」という6分野の取り組みにより体系的に推進
- 長期(2050年目標)：「トヨタ環境チャレンジ2050」**
- 中期(2030年目標)：「2030マイルストーン」、SBTi認定・承認**
- 短期(2025年目標)：「第7次トヨタ環境取組プラン」**
- 「6つのチャレンジ」のうち、以下の取り組みを推進することにより、2050年のScope1,2,3カーボンニュートラルを目指す

取り組み	対象範囲とScope1,2,3の関係
ライフサイクルCO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	Scope1,2,3
新車CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	Scope3 カテゴリー11の新車の走行における平均GHG排出量*1
事業活動全体	Scope1,2+自主的な取り組み*2
工場CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	生産プロセスにおけるScope1,2+自主的な取り組み*2

\*1 台当たり、gCO<sub>2</sub>e/km、Well to Wheel：走行時に排出するGHGに加え、燃料、電力の製造段階で排出するGHGも含む

\*2 財務連結会社以外のトヨタ自動車ブランドの生産プロセス

- 社内では一定の炭素価格を指標とし、設備投資などの検討に活用
- 各目標の体系については、次ページで開示

### b) Scope1、Scope2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

- 気候変動などの非財務情報開示要請が、世界各地で拡大し、法制化が進む
- トヨタはこれまで、広く環境情報の開示に取り組んでおり、今後も、各地の制度に準拠する情報開示を行うべく、開示条件の見直しも随時進める
- 2023年度のScope1,2排出量は生産台数が過去最大となり、かつ法制開示に向けた計上範囲見直しなどにより増加したが、継続的に削減取り組みを推進

CO <sub>2</sub> 排出量の推移(速報値)				(万トン-CO <sub>2</sub> )
	2021年度	2022年度	2023年度	
Scope1	248	237	<b>256</b>	
Scope2	339	287	<b>285</b>	

- 対象範囲：財務連結
- 排出係数：P.51「環境データG」参照
- 対象期間：  
財務報告期間(4月1日～3月31日)

### c) 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

#### 環境戦略の体系

- トヨタは常に世の中の動きやお客様の声を把握し、何に注力すべきかを考え、将来の課題をいち早く察知し、新たな発想と技術で課題解決を推進
- 気候変動、水不足、資源枯渇、生物多様性低下などの地球環境問題は日々拡大、深刻化
- 中長期の目指す姿を描き、そこからバックキャストした具体的な取り組みを、世界中の連結会社やビジネスパートナーと一緒に推進することで、持続可能な社会の実現を目指す

- 20年、30年先の世界を見据えて挑戦を続けていくため、2015年に「トヨタ環境チャレンジ2050」を、2018年に「2030マイルストーン」を策定
- 中長期の目標を実現するための5カ年計画である「環境取組プラン」の最新目標として、「2025年目標」を2020年に設定
- 2022年9月には、SBTiからScope1,2とScope3 カテゴリー11の削減目標について認定・承認\*3を取得、これに準じて中期目標を更新

#### SBTiから目標の認定・承認

対象	目標年	基準年	削減率	設定・承認区分
Scope1,2	2035		68%	1.5°C
Scope3 カテゴリー11 (排出原単位)	2030	2019	33.3%	Well Below 2°C
			11.6%	

\*3 SBTiは、科学的根拠による基準を用いて、企業のScope1,2の削減目標が「世界平均の気温上昇を、産業革命前に比べ1.5°C未満に抑制する基準」に合致していることを認定。自動車メーカーに関しては、この認定とともに、Scope3 カテゴリー11の排出原単位(gCO<sub>2</sub>e/km)の削減目標について、「世界平均の気温上昇を、産業革命前に比べ2°Cを十分に下回る水準に抑制する基準」に合致していることを承認

- 2023年4月、全世界で販売する新車の走行における平均GHG排出量の2030年33%、2035年50%以上削減(2019年比)を目指すことを公表

## 長期目標と中期目標

	Challenge CO <sub>2</sub> 0 ライフサイクルCO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	Challenge CO <sub>2</sub> 0 新車CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	事業活動全体	Challenge CO <sub>2</sub> 0 工場CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	Challenge 水環境インパクト 最小化チャレンジ	Challenge 循環型社会・ システム構築チャレンジ	Challenge 人と自然が共生する 未来づくりへのチャレンジ
SDGsへの貢献							
<b>トヨタ環境チャレンジ2050</b>							
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	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 <sub>2</sub> 排出量をゼロ	各国地域事情に応じた水使用量の 最小化と排水の管理	日本で培った「適正処理」や リサイクルの技術・システムの グローバル展開を目指す	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
		<b>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)</b>	<b>2035年事業活動に おけるGHG排出量を68%削減 (2019年比)</b>	<b>2035年工場の 生産におけるCO<sub>2</sub> 排出量をカーボン ニュートラル*</b>			
<b>2030マイルストーン</b>							
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)	●2030年新車の走行における平均 GHG排出量を削減 • 乗用車、小型商用車: 33.3%削減 (2019年比) • 中型貨物車、大型貨物車: 11.6% 削減(2019年比)			●水環境インパクトが大きいと考える地域 から優先的に対策実施 水量: 北米・アジア・南アフリカのチャレ ンジ優先工場4拠点で対策完了 水質: 北米・アジア・欧州の河川に排水 する全22拠点でインパクト評価 と対策の完了 ●適切な情報開示と、地域社会・サプライ ヤーとの積極的対話の実施	●電池回収から再資源化までのグローバ ルな仕組みの構築完了 ●廃車適正処理のモデル施設を30カ所 設置完了	●「自然と共生する工場」を、日本国内 12工場、他の地域7工場で実現 また、地域・企業と連携した自然共生 活動をすべての地域で実施 ●NGOなどとの連携による生物多様 性保護活動への貢献 ●未来を担うEco人材を社内外で育 む施策の拡充
短期	<b>第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)</b>						

\* カーボンニュートラル達成に向けた考え方はP.26「2035年工場カーボンニュートラル達成に挑戦」参照

方針・環境マネジメント

気候変動

資源循環

自然共生

TCFDに基づく  
気候関連財務情報開示

環境データ

第7次トヨタ環境取組プラン  
2022年度レビュー

第三者検証

| ガバナンス | 戦略 | リスク管理 | 指標と目標 |

## 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

	Scope		備考
	1,2	3	
Challenge CO <sub>2</sub> 0 ライフサイクルCO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	●	●	
Challenge CO <sub>2</sub> 0 新車CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	—	○	Scope3 カテゴリー11のみ対象
事業活動全体	●	—	
Challenge CO <sub>2</sub> 0 工場CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	○	—	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	財務連結会社
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	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	財務連結ブランドの完成車
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】 ● 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	●	●
		●	—
長期	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	●	—
		●	—

### Scope1,2目標の対象範囲

●：すべての範囲 ○：一部範囲

		トヨタ自動車		財務連結会社		財務連結会社以外の 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CO <sub>2</sub> 排出量をカーボンニュートラル	●	—	●	—	○
長期	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 <sub>2</sub> 排出量をゼロ	●	—	●	—	○

## 短期目標 第7次トヨタ環境取組プラン(2025年目標)

 <p><b>ライフサイクル CO<sub>2</sub>ゼロ チャレンジ</b></p>	<b>ライフサイクル CO<sub>2</sub></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ライフサイクル CO<sub>2</sub>排出量 2013年比 18%以上削減</li> </ul>
	<b>物流</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日本 輸送効率の改善によりCO<sub>2</sub>排出量 2018年比 7%削減(年平均 1%削減)</li> <li>● 日本⇒ほかの地域 外航船でCO<sub>2</sub>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)</li> </ul>
	<b>サプライヤー</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主要サプライヤーを対象にCO<sub>2</sub>削減に向けた活動を推進</li> </ul>
	<b>販売店</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新改築の販売店へのCO<sub>2</sub>削減アイテム導入率 100%</li> </ul>
	<b>新車平均 CO<sub>2</sub></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● グローバル*1 新車平均 CO<sub>2</sub>排出量*2 を、2010年比 30%以上削減</li> </ul> <p>*1 以下の国・地域：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・豪州・台湾・タイ・インドネシア *2 台当たり、gCO<sub>2</sub>/km、Tank to Wheel：走行時に排出するCO<sub>2</sub></p>
 <p><b>新車 CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ</b></p>	<b>電動車</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 累計 3,000万台以上を販売</li> </ul>
	<b>工場 CO<sub>2</sub></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 革新技術、日常改善、再生可能エネルギー導入によるCO<sub>2</sub>排出量削減</li> <li>● グローバル工場からのCO<sub>2</sub>排出量 2013年比 30%削減</li> <li>● 再生可能エネルギー電力導入率 25%</li> <li>● 水素利活用技術の開発を積極的に推進</li> </ul>

 <p><b>水環境インパクト最小化チャレンジ</b></p>	<b>水量</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各国・各地域の水環境を考慮し、水使用量を削減</li> <li>● 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</li> <li>● 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)</li> <li>● 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</li> </ul>
	<b>水質</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 規制よりも厳しい自主基準値での徹底的な排水管理</li> <li>● 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</li> </ul>
 <p><b>循環型社会・システム構築チャレンジ</b></p>	<b>Toyota Global 100 Dismantlers Project</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 廃車適正処理のモデル施設を 15カ所設置完了</li> <li>● 環境配慮設計*3 の継続取り組み <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul> </li> </ul> <p>*3 大型電池、FC、水素タンク</p>
	<b>Toyota Global Car-to-Car Recycle Project</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 電動車普及を見据え、安全・効率的な電池 3R*4 の仕組み構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>● グローバルで最大限の電池回収・無害化を目指す</li> <li>● 日本・米国・欧州・中国・アジア 5 地域で電池 3R を運用開始</li> </ul> </li> <li>● リビルト(Rebuilt)・リユース(Reuse)・リサイクル(Recycle)</li> <li>● 各地の実情に応じた再生材(特に樹脂)の利活用に向けた技術開発 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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)による利用促進</li> </ul> </li> </ul>
 <p><b>人と自然が共生する未来づくりへのチャレンジ</b></p>	<b>Toyota Green Wave Project</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「自然と共生する工場」を日本 6 工場・ほかの地域 4 工場で実現</li> <li>● 関係会社と連携し、地域とつなぐ活動を推進</li> <li>● 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</li> </ul>
	<b>Toyota Today for Tomorrow Project</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>
	<b>Toyota ESD*5 Project</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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"> <li>● 「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</li> <li>● 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</li> </ul> </li> </ul>

\*5 Education for Sustainable Development : 持続可能な開発のための教育

 <p><b>環境マネジメント</b></p>	<b>化学物質</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各国・各地域の法規動向を踏まえた管理徹底</li> </ul>
	<b>大気</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 製品：低排出ガス車の着実な導入と ZEV の導入・拡大によるさらなる改善</li> <li>● 生産：VOC(揮発性有機化合物)低減取り組みを継続し、業界トップレベルを維持</li> </ul>
	<b>廃棄物</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>
	<b>物流梱包資材</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>
	<b>リスク管理</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>

2023年10月更新

# 環境データ

- 50 温室効果ガス
- 52 エネルギー
- 52 水
- 53 リサイクル
- 54 廃棄物
- 54 VOC、NOx・SOx
- 54 参照した係数

## 温室効果ガス

**A**

**CO<sub>2</sub>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) : グローバル

	2020年	2021年	2022年
Scope1,2,3 合計	(34,601*) <sup>*2</sup>	(39,572)* <sup>*2</sup>	<b>57,573<sup>*3</sup></b>

\*1 コロナ過の影響を受け、2020年の生産台数は低めに推移  
 \*2 Scope3カテゴリー11はトヨタ自動車、ダイハツ工業が対象  
 \*3 2022年以降、Scope3 カテゴリー11の算定条件をSBTiガイダンスに基づき変更

P.51 詳細は環境データ [D] を参照

**B**

**CO<sub>2</sub>排出量、CO<sub>2</sub>排出原単位**  
Scope1(直接排出), Scope2(エネルギー起源間接排出) : グローバル

GRI | 305-1, 305-2, 305-4 | 第三者検証 | 2022年データ

	2020年	2021年	2022年
Scope1 (直接排出)	245	248	<b>237</b>
トヨタ自動車	39	33	<b>30</b>
日本 (トヨタ自動車以外)	98	92	<b>87</b>
北米	38	46	<b>46</b>
欧州	10	12	<b>11</b>
アジア	17	22	<b>21</b>
その他 (南米、オセアニア、アフリカ、中近東)	43	43	<b>43</b>
Scope 2 (エネルギー起源間接排出)	315	339	<b>287</b>
トヨタ自動車	72	60	<b>43</b>
日本 (トヨタ自動車以外)	100	110	<b>79</b>
北米	68	75	<b>71</b>
欧州	1	1	<b>1</b>
アジア	64	83	<b>82</b>
その他 (南米、オセアニア、アフリカ、中近東)	11	11	<b>11</b>
合計	560	587	<b>524</b>

	2020年	2021年	2022年
生産台数当たり	0.78	0.76	<b>0.62</b>

GHGプロトコルに基づいて算出

〈対象範囲〉  
 ・トヨタ自動車および連結会社の100%

P.54 環境データ (参照した係数)

**C**

**エネルギー起源CO<sub>2</sub>以外の  
温室効果ガス(GHG)排出量**  
Scope1(直接排出) : グローバル

GRI | 305-1

【種類別】	2020年	2021年	2022年
非エネルギー起源CO <sub>2</sub>	0.7	0.7	<b>0.7</b>
CH <sub>4</sub> (メタン)	1.5	1.2	<b>1.3</b>
N <sub>2</sub> O(一酸化二窒素)	0.8	0.8	<b>0.8</b>
HFCs(ハイドロフルオロカーボン)	0.8	3.9	<b>4.1</b>
PFCs(パーカルフルオロカーボン)	0.0	0.0	<b>0.0</b>
SF <sub>6</sub> (六フッ化硫黄)	0.5	0.2	<b>0.2</b>
NF <sub>3</sub> (三フッ化窒素)	0.0	0.0	<b>0.0</b>
合計	4.2	6.9	<b>7.1</b>

地球温暖化対策の推進に関する法律をもとに算出

〈対象範囲〉  
 ・トヨタ自動車および連結会社の100%

P.54 環境データ (参照した係数)

方針・環境マネジメント

気候変動

資源循環

自然共生

TCFDに基づく  
気候関連財務情報開示

環境データ

第7次トヨタ環境取組プラン  
2022年度レビュー

第三者検証

温室効果ガス | エネルギー | 水 | リサイクル | 廃棄物 | VOC、NOx・SOx | 参照した係数 |

**D CO<sub>2</sub>排出量**  
Scope3(その他間接排出) : グローバル  
GRI 305-3 第三者検証 2022年データ

	2020年	2021年	2022年
1 購入した製品・サービス	9,197	10,256	<b>11,049</b>
2 資本財	393	417	<b>505</b>
3 Scope1,2に含まれない燃料 およびエネルギー関連活動	100	108	<b>120</b>
4 輸送、配送(上流)	379	421	<b>433</b>
5 事業から出る廃棄物	11	10	<b>10</b>
6 出張	5	4	<b>6</b>
7 雇用者の通勤	74	63	<b>61</b>
8 リース資産(上流)*1	—	—	—
9 輸送、配送(下流)	2	3	<b>6</b>
10 販売した製品の加工	9	12	<b>12</b>
11 販売した製品の使用	(23,435*2)	(26,739*2)	<b>43,945*3</b>
12 販売した製品の廃棄	429	480	<b>482</b>
13 リース資産(下流)*1	—	—	—
14 フランチャイズ	—	465	<b>407</b>
15 投資	7	7	<b>13</b>
合計	(34,041)	(38,985)	<b>57,049</b>

## 対象範囲

- 主としてトヨタ自動車および連結会社における自動車事業

 P.54 環境データ (参照した係数)

\* 1 Scope1,2 および Scope3 カテゴリー11で計上

\* 2 カテゴリー11はトヨタ自動車、ダイハツ工業が対象

- カテゴリー11 トヨタ自動車分は、以下の国／地域(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、豪州、台湾、タイ、インドネシア)の平均的な燃費値(燃費規制上の貨物区分、およびトラック・バスは除く)より算出

\* 3 2022年以降、算定条件をSBTiガイダンスに基づき変更

- 各車燃費値はWLTPに基づき標準化、実燃費を考慮するため+10%される
- 年間走行距離はSBTiガイダンス、および生涯使用年数はIEA Mobility Modelを使用
- グローバルでの販売を対象とし、燃費規制上の貨物区分、およびトラック・バスも含まれる

**E 新車平均CO<sub>2</sub>排出量: グローバル**  
SASB TR-AU-410a.1 GRI 302-5, 305-5  
第三者検証 2022年データ

【国・地域別】	2020年	2021年	2022年
米国	150.2	146.0	<b>141.4</b>
カナダ	142.6	134.9	<b>131.7</b>
ブラジル	100.4	101.5	<b>100.1</b>
欧州	96.1	113.2	<b>109.9</b>
ロシア	188.0	187.3	<b>193.6</b>
日本	131.2	125.0	<b>120.3</b>
中国	127.9	136.1	<b>133.4</b>
台湾	147.7	144.2	<b>140.9</b>
インド	148.5	152.3	<b>137.6</b>
タイ	165.4	163.1	<b>155.8</b>
インドネシア	161.5	158.4	<b>150.3</b>
サウジアラビア	162.8	159.4	<b>149.7</b>
豪州	177.1	172.8	<b>170.2</b>
南アフリカ	194.0	179.6	<b>180.9</b>

## 対象範囲

- トヨタ自動車(連結会社は含まない)
- 各国・各地域の燃費／CO<sub>2</sub>／GHG規制テストモードでのTtW(Tank to Wheel)値(ロシア、タイ、インドネシア、南アフリカはNEDCモード)
- 各国・各地域の燃費／CO<sub>2</sub>／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: グローバル**  
SASB TR-AU-410a.2 第三者検証 2022年データ

【種類別】	2020年	2021年	2022年
ハイブリッド車(HEV)	1,905	2,565	<b>2,720</b>
プラグインハイブリッド車(PHEV)	48	116	<b>88</b>
バッテリーEV(BEV)	3	16	<b>38</b>
燃料電池自動車(FCEV)	1	5	<b>3</b>
合計	1,957	2,703	<b>2,849</b>

	2020年	2021年	2022年
電動車販売台数比率	22.5	24.6	<b>29.6</b>

## (対象範囲)

- トヨタ自動車ブランドの電動車

**G Science Based Targets initiative  
(SBTi)\*4に認定・承認された削減目標  
の進捗状況**

## 1) 目標について

トヨタは2022年9月、SBTiからScope1,2の削減目標について1.5℃基準に合致するとの認定を受けた。またこの認定とともに、Scope3 カテゴリー11の排出原単位の削減目標についてWell Below 2℃基準に合致するとの承認も受けた

\*4 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  
(算定期間は1~12月の暦年)

## 2) Scope1,2 排出削減の進捗

	2019年	2020年	2021年	2022年
(a) トヨタ自動車 および連結会社	684	587	624	<b>536</b>
(b) 非財務連結会社の トヨタ車生産拠点 (生産工程)	54	81	77	<b>80</b>
合計 (a)+(b)	738	669	701	<b>616</b>

〈対象範囲〉 · 上記の合計(a)+(b)

〈削減目標〉 · 2035年、2019年比68%削減

〈進捗〉 · 上記の合計(a)+(b)の各年の排出量を参照

## 3) Scope3 カテゴリー11 排出削減の進捗

	2022年 実績	2030年 目標
新車の走行における 平均 GHG 排出量 (2019年比)	乗用車・ 小型貨物車 5.8% 削減	<b>33.3% 以上削減</b>
	中型貨物車・ 大型貨物車 3.8% 削減	<b>11.6% 以上削減</b>

方針・環境マネジメント

気候変動

資源循環

自然共生

TCFDに基づく  
気候関連財務情報開示

環境データ

第7次トヨタ環境取組プラン  
2022年度レビュー

第三者検証

温室効果ガス | エネルギー | 水 | リサイクル | 廃棄物 | VOC、NOx・SOx | 参照した係数 |

## エネルギー

**H**

### エネルギー消費量、エネルギー原単位：グローバル

GRI 302-1, 302-3, 302-4 第三者検証 2022年データ

(PJ \* 1)

【地域別】	2020年	2021年	<b>2022年</b>
トヨタ自動車	10.1	10.2	<b>11.3</b>
日本(トヨタ自動車以外)	17.8	19.4	<b>23.2</b>
北米	11.2	13.3	<b>15.4</b>
欧州	2.9	3.2	<b>3.7</b>
アジア	6.2	7.7	<b>9.1</b>
その他(南米、オセアニア、アフリカ、中近東)	1.6	1.8	<b>7.3</b>
合計	49.9	55.6	<b>70.1</b>

(GJ \* 2/台)

	2020年	2021年	<b>2022年</b>
生産台数当たり	6.69	6.84	<b>8.36</b>

〈対象範囲〉

- ・2020・2021年(CY)：トヨタ自動車および連結会社の生産拠点(昨年公表値)
- ・2022年(FY)：トヨタ自動車および連結会社の100%

#### P.54 環境データ(参照した係数)

\* 1 ペタジュール：P(ペタ)は10の15乗倍、J(ジュール)はエネルギー量の単位

\* 2 ギガジュール：G(ギガ)は10の9乗倍、J(ジュール)はエネルギー量の単位

(PJ \* 1)

【種類別】	2020年	2021年	<b>2022年</b>
電力	20.2	22.7	<b>23.5</b>
都市ガス	14.1	14.7	<b>12.8</b>
天然ガス	9.5	12.1	<b>12.9</b>
液化石油ガス(LPG)	1.2	1.3	<b>1.7</b>
液化天然ガス(LNG)	0.3	0.1	<b>0.03</b>
コークス	0.3	0.3	<b>0.3</b>
石炭	0.001	0.001	<b>0.0004</b>
A重油	0.5	0.4	<b>0.5</b>
軽油	0.2	0.2	<b>2.2</b>
灯油	0.1	0.1	<b>0.3</b>
蒸気	0.02	0.01	<b>0.003</b>
温水	0.00	0.01	<b>0.1</b>
再生可能エネルギー	3.0	3.5	<b>8.0</b>
その他	0.5	0.1	<b>7.8</b>
合計	49.9	55.6	<b>70.1</b>

## 水

**I**

### 取水量：グローバル

GRI 303-3 第三者検証 2022年データ

(百万m³)

【地域別】	2020年	2021年	<b>2022年</b>
トヨタ自動車	6.1	5.7	<b>5.7</b>
日本(トヨタ自動車以外)	13.4	12.5	<b>12.0</b>
北米	5.7	6.5	<b>6.5</b>
欧州	1.3	1.5	<b>1.3</b>
アジア	4.9	6.2	<b>6.2</b>
その他(南米、オセアニア、アフリカ、中近東)	1.1	1.3	<b>1.3</b>
合計	32.5	33.7	<b>33.0</b>

**J**

### 排水量：グローバル

GRI 303-4

(百万m³)

【排水先別】	2020年	2021年	<b>2022年</b>
地表水	26.9	27.1	<b>26.5</b>
地下水	0.0	0.0	<b>0.0</b>
海水	2.0	2.0	<b>1.9</b>
第三者の水	1.5	2.8	<b>3.4</b>
合計	30.4	31.9	<b>31.7</b>

〈排水の水質管理〉

- ・各国の規制で定められた指標\*4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

\* 4 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

〈対象範囲〉

- ・トヨタ自動車および連結会社の生産拠点

**K**

### 水消費量：グローバル

GRI 303-5

(百万m³)

【水源別*3】	2020年	2021年	<b>2022年</b>
地表水	0.2	0.2	<b>0.2</b>
地下水	6.6	6.7	<b>6.9</b>
海水	0.0	0.0	<b>0.0</b>
生産伴隨水	0.0	0.0	<b>0.0</b>
第三者の水	25.7	26.8	<b>25.8</b>
合計	32.5	33.7	<b>33.0</b>

\* 3 GRI定義に合わせて項目分類を見直し

「水源別」のデータは第三者検証の対象外

	2020年	2021年	<b>2022年</b>
生産台数当たり	4.50	4.34	<b>3.93</b>

〈対象範囲〉

- ・トヨタ自動車および連結会社の生産拠点

**L**

### 排水リサイクル量：グローバル

(百万m³)

	2020年	2021年	<b>2022年</b>
排水リサイクル量	0.9	1.3	<b>1.9</b>

〈対象範囲〉

- ・トヨタ自動車および連結会社の生産拠点

方針・環境マネジメント

気候変動

資源循環

自然共生

TCFDに基づく  
気候関連財務情報開示

環境データ

第7次トヨタ環境取組プラン  
2022年度レビュー

第三者検証

| 温室効果ガス | エネルギー | 水 | リサイクル | 廃棄物 | VOC、NOx・SOx | 参照した係数 |

## リサイクル

### M 原材料の使用量およびリサイクル材 使用率：グローバル

GRI 301-1, 301-2, 306-4

(万トン)

【原材料の使用量*1】	2020年	2021年	<b>2022年</b>
全材料	1,232	1,366	<b>1,453</b>
鉄	797	883	<b>939</b>
アルミニウム	112	125	<b>132</b>
その他	324	358	<b>381</b>

(%)

【リサイクル材使用率*1】	2020年	2021年	<b>2022年</b>
使用原材料における リサイクル材使用率	24	25	<b>25</b>

\* 1 代表車種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グローバルの車両生産対象へ拡大推計

### N 自動車リサイクル法に基づく 車両のリサイクル量：トヨタ自動車

GRI 301-3

(千台)

	2020年	2021年	<b>2022年</b>
廃車適正処理台数	623	585	<b>503</b>

(%)

【リサイクル率】	2020年	2021年	<b>2022年</b>
リサイクル実効率*2 (車両換算値)	99	99	<b>99</b>
ASR*3再資源化率*4	96	96	<b>97</b>

	2020年	2021年	<b>2022年</b>
ASR処理量	143	136	<b>118</b>

\* 2 解体・シュレッダー工程まで再資源化される比率約83%（『自動車リサイクル法審議会報告書』より引用）に、残りのASR比率17%×ASR再資源化率96%を合算して算出  
\* 3 Automobile Shredder Residue：使用済み自動車の破碎処理後に出る廃棄物  
\* 4 再資源化量／引き取り量

### P 部品のリサイクル量：トヨタ自動車

GRI 301-3

(個)

	2020年	2021年	<b>2022年</b>
駆動用電池	40,694	41,366	<b>45,547</b>

(%)

	2020年	2021年	<b>2022年</b>
FCスタック	26	39	<b>41</b>

(トン)

	2020年	2021年	<b>2022年</b>
磁石*5	10.0	7.5	<b>6.5</b>
鉛バランスウェイト*6	59.7	58.4	<b>62.9</b>

(万本)

	2020年	2021年	<b>2022年</b>
バンパー	53.5	54.4	<b>53.2</b>

(万本)

### Q バulk方式\*7 給油率\*8：トヨタ自動車

GRI 306-2

(%)

	2020年	2021年	<b>2022年</b>
	63.7	48.8	<b>58.3</b>

\* 7 容器使用量削減のため、オイル缶などでの供給ではなく、タンクローリー車で店舗設置のタンクなどに直接充填や給油を行う方式

\* 8 部品共販売量におけるバルク方式での給油量の割合

### O (修理交換用) リビルト部品・中古部品の供給数：トヨタ自動車

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

(ユニット)

	2020年		2021年		<b>2022年</b>	
	リビルト／中古	[参考]新品交換	リビルト／中古	[参考]新品交換	リビルト／中古	[参考]新品交換
リビルト部品	オートマチックトランスミッション	714	49	655	65	<b>640</b>
	パワーステアリングギヤ	3,102	1,654	3,429	1,782	<b>3,867</b>
	トルクコンバーター	750	—	645	2,265	<b>613</b>
中古部品		24,100	—	21,008	—	<b>18,195</b>

方針・環境マネジメント

気候変動

資源循環

自然共生

TCFDに基づく  
気候関連財務情報開示

環境データ

第7次トヨタ環境取組プラン  
2022年度レビュー

第三者検証

温室効果ガス | エネルギー | 水 | リサイクル | 廃棄物 | VOC、NOx・SOx | 参照した係数 |

## 廃棄物

### R 廃棄物量：グローバル

SASB TR-AU-440b.1 GRI 306-3

第三者検証 2022年データ

【地域別】	2020年	2021年	2022年
トヨタ自動車	25	24	<b>23</b>
日本(トヨタ自動車以外)	109	115	<b>111</b>
北米	28	35	<b>47</b>
欧州	13	14	<b>11</b>
アジア	20	26	<b>30</b>
その他(南米、オセアニア、アフリカ、中近東)	6	10	<b>10</b>
合計	201	223	<b>233</b>

【処分作業別*1】	2020年	2021年	2022年
逆有償リサイクル*2	155	152	<b>162</b>
焼却廃棄物	28	50	<b>51</b>
埋立廃棄物	17	21	<b>20</b>
合計	201	223	<b>233</b>

【種類別*3】	2020年	2021年	2022年
無害廃棄物	182	192	<b>199</b>
有害廃棄物	18	31	<b>34</b>
合計	201	223	<b>233</b>

【生産台数当たり】	2020年	2021年	2022年
	27.8	28.8	<b>27.8</b>

対象範囲  
・トヨタ自動車および連結会社の生産拠点

\* 1 「処分作業別」のデータは第三者検証の対象外

\* 2 費用を支払ってリサイクルするもの

\* 3 「種類別」のデータは第三者検証の対象外

### S 梱包材使用量：グローバル

	2020年	2021年	2022年
梱包材使用量	38.1	47.0	<b>44.3</b>

対象範囲

・トヨタ自動車

## VOC\*4、NOx\*5・SOx\*6

### T VOC排出量：グローバル

GRI 305-7

	2020年	2021年	2022年
VOC	19.8	25.6	<b>22.7</b>

対象範囲

・トヨタ自動車および連結会社の生産拠点

\* 4 握発性有機化合物

\* 5 窒素酸化物

\* 6 硫黄酸化物

### U NOx・SOx排出量：グローバル

GRI 305-7

	2020年	2021年	2022年
NOx	184	167	<b>1,508</b>
SOx	406	347	<b>408</b>

対象範囲

・トヨタ自動車および連結会社の生産拠点

算出方法

・NOx排出量 =  $\sum$  (燃料使用量 × 燃料ごとの排出係数)・SOx排出量 =  $\sum$  (燃料使用量 × 密度 × 硫黄含有率)

P.54 環境データ (参照した係数)

## 参照した係数

### A CO<sub>2</sub>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)：グローバル

## 【電力】

・電気事業者別の排出係数(一部でIEA『Emissions Factors 2022』の2020年実績値を使用)

## 【電力以外】

・経済産業省『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  
・環境省『温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル』

### B CO<sub>2</sub>排出量、CO<sub>2</sub>排出原単位

Scope1(直接排出)、Scope2(エネルギー起源間接排出)：グローバル

## 【電力】

・電気事業者別の排出係数(一部でIEA『Emissions Factors 2022』の2020年実績値を使用)

## 【電力以外】

・経済産業省『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  
・環境省『温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル』

### D CO<sub>2</sub>排出量

Scope3(その他間接排出)：グローバル

カテゴリー 1,2,3,5,7,14 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』

カテゴリー 1,3,6,7,11,14 LCIデータベース IDEA version 2.3

カテゴリー 1,10,12 IEA『Emissions Factors 2022』『World Energy Outlook 2022』『Data &amp; Statistics』の2020年実績値とLCA for Expertsのデータをもとに算出

カテゴリー 3,14 みづほ情報総研株式会社

カテゴリー 7,14 地球温暖化対策の推進に関する法律  
環境省『温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル』

カテゴリー 11 IEA『Emissions Factors』2022

カテゴリー 1 国土交通省 自動車燃費一覧

カテゴリー 10,12,14 経済産業省  
『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

カテゴリー 3,14 IEA『Emissions Factors 2022』『World Energy Outlook 2022』『Data &amp; Statistics』の2020年実績値とGabiのデータをもとに算出

### H エネルギー消費量、エネルギー原単位：グローバル

【電力】

・3.6GJ/MWh

【電力以外】

・経済産業省『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

・環境省『温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル』

### U NOx・SOx 排出量：グローバル

・環境省『環境活動評価プログラム』

2023年10月更新

# 第7次トヨタ 環境取組プラン (2025年目標) 2022年度レビュー

GRI 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
- 全23項目で取り組みを推進し、2022年度はおおむね順調に進捗

〔評価凡例〕  
 ✓✓：順調に進捗  
 ✓：課題はあるものの、2025年度には目標達成見込み  
 -：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	2022年度の進捗結果	評価
新車CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	1	新車平均CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>グローバル*1新車平均CO<sub>2</sub>排出量(TtW*2, g/km)を、2010年比30%以上削減</li> <li>* 1 以下の国・地域：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・豪州・台湾・タイ・インドネシア</li> <li>* 2 TtW (Tank to Wheel)：クルマが走行時に排出するCO<sub>2</sub>燃料・電力の製造段階で排出されるCO<sub>2</sub>を含まないため、バッテリーEV (BEV)、燃料電池自動車 (FCEV) ではゼロ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010年比27%削減</li> </ul>	✓✓
	2	電動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>累計3,000万台以上を販売</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>累計2,315万台を販売(2022年度販売台数は284万台)</li> </ul>	✓✓
工場CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	3	工場CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>革新技術、日常改善、再生可能エネルギー導入によるCO<sub>2</sub>排出量削減</li> <li>グローバル工場からのCO<sub>2</sub>排出量 2013年比30%削減</li> <li>再生可能エネルギー電力導入率 25%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>低CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>低減活動を推進</li> <li>グローバル工場からのCO<sub>2</sub>排出量 2013年比25%削減</li> </ul>	✓✓
			<ul style="list-style-type: none"> <li>水素利活用技術の開発を積極的に推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>グローバルの再生可能エネルギー電力導入率20%を達成</li> <li>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</li> </ul>	✓✓
ライフサイクルCO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ	4	ライフサイクルCO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライフサイクルCO<sub>2</sub>排出量 2013年比18%以上削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライフサイクルCO<sub>2</sub>排出量 2013年比17%削減</li> </ul>	✓✓
	5	物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本           <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送効率の改善によりCO<sub>2</sub>排出量 2018年比7%削減 (年平均1%削減)</li> </ul> </li> <li>日本⇒他の地域           <ul style="list-style-type: none"> <li>外航船でCO<sub>2</sub>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)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本           <ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>排出量 2018年比9%削減</li> <li>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策を実施</li> </ul> </li> <li>日本⇒他の地域           <ul style="list-style-type: none"> <li>中央アジア向け輸送で、中国鉄道活用</li> </ul> </li> </ul>	✓✓
	6	サプライヤー	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要サプライヤーを対象にCO<sub>2</sub>削減に向けた活動を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	✓✓
	7	販売店	<ul style="list-style-type: none"> <li>新改築の販売店へのCO<sub>2</sub>削減アイテム導入率100%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新改築の販売店CO<sub>2</sub>削減アイテム導入率100%を達成 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67の国と地域</li> </ul>	✓✓

方針・環境マネジメント	気候変動	資源循環	自然共生	TCFDに基づく 気候関連財務情報開示	環境データ	第7次トヨタ環境取組プラン 2022年度レビュー	第三者検証
-------------	------	------	------	------------------------	-------	-----------------------------	-------

〔評価凡例〕

✓✓：順調に進捗

✓：課題はあるものの、2025年度には目標達成見込み

-：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	2022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"> <li>各國・各地域の水環境を考慮し、水使用量を低減</li> <li>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</li> <li>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)</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各國・各地域の水環境を考慮した改善アイテムを導入推進し、水使用量の低減を実施</li> <li>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</li> <li>2013年比13%削減</li> <li>チャレンジ優先工場での対策を推進</li> </ul>	✓✓
	9	水質	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制よりも厳しい自主基準値での徹底的な排水管理</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制よりも厳しい自主基準値での排水管理を継続</li> <li>河川に排水する全生産拠点で評価を実施</li> </ul>	✓✓
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"> <li>廃車適正処理のモデル施設を15カ所設置完了</li> <li>環境配慮設計*1の継続取り組み           <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> </li> </ul> <p>*1 大型電池、燃料電池(FC)、水素タンク</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設置完了した9カ所のモデル施設について適正処理の維持や運営状況を確認</li> <li>残り6カ所設置に向け、個別課題に対応しながら取り組み中</li> <li>新型車両への易解体設計の継続織り込み</li> </ul>	✓
	11	Toyota Global Car to Car Recycle Project	<ul style="list-style-type: none"> <li>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"> <li>グローバルで最大限の電池回収・無害化を目指す</li> <li>日本・米国・欧州・中国・アジアの5地域で電池3Rを運用開始</li> </ul> </li> <li>各地の実情に応じた再生材(特に樹脂)の利活用に向けた技術開発           <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> </li> </ul> <p>*2 リビルト(Rebuilt)・リユース(Reuse)・リサイクル(Recycle)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本           <ul style="list-style-type: none"> <li>株式会社JERAと協業し、電動車の駆動用電池を再利用した世界初の大容量スイープ蓄電システムを構築。JERA四日市火力発電所で電力系統への接続を含めた運転を開始</li> <li>東京電力ホールディングス株式会社と協業し、パッテリーEVの駆動用蓄電池を複数台連結させた定置用蓄電池システムを開発。これを、豊田通商株式会社と株式会社ユーラスエナジーホールディングスが、ユーラス田代平ウインドファームへ導入し、2023年度中に実証試験を開始予定</li> </ul> </li> <li>海外           <ul style="list-style-type: none"> <li>北米Redwood Materialsと協業し、リチウムイオン電池とニッケル水素電池の回収、評価、リサイクルに焦点を当てた検証を開始</li> </ul> </li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>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           <ul style="list-style-type: none"> <li>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、再生樹脂の適用を順次拡大(取り組み状況はP.31を参照)</li> </ul> </li> </ul>	✓✓
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"> <li>「自然と共生する工場」を日本6工場・他の地域4工場で実現</li> <li>関係会社と連携し、地域とつなぐ活動を推進</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本4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工場は環境省自然共生サイトに認定され、OECM国際データベースに登録予定)</li> <li>グループ会社(22社)および海外事業体と連携し活動を推進(活動回数:1,038回)</li> </ul>	✓✓
	13	Toyota Today for Tomorrow Project	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	—
	14	Toyota ESD*3 Project	<ul style="list-style-type: none"> <li>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"> <li>「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</li> <li>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</li> </ul> </li> </ul> <p>*3 Education for Sustainable Development:持続可能な開発のための教育</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境教育プログラムを世界各地で実施           <ul style="list-style-type: none"> <li>日本の事例               <ul style="list-style-type: none"> <li>環境学習会の実施:自然と共生する工場19回(オンライン含む)、トヨタの森249回</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	✓✓

方針・環境マネジメント	気候変動	資源循環	自然共生	TCFDに基づく 気候関連財務情報開示	環境データ	第7次トヨタ環境取組プラン 2022年度レビュー	第三者検証
-------------	------	------	------	------------------------	-------	-----------------------------	-------

〔評価凡例〕

✓✓：順調に進捗

✓：課題はあるものの、2025年度には目標達成見込み

-：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	2022年度の進捗結果	評価
環境マネジメント	15	化学物質	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各国・各地域の法規動向を踏まえた管理徹底</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 最新法規・規制物質に適合した車両を着実に投入</li> <li>● 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</li> </ul>	✓✓
	16	大気	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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 * Zero Emission Vehicle : バッテリーEV (BEV) や燃料電池自動車 (FCEV) など、走行時にCO<sub>2</sub>やNOx (窒素酸化物)などを排出しないクルマ</li> <li>● 生産 VOC (揮発性有機化合物) 低減取り組みを継続し、業界トップレベルを維持</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 製品 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul> </li> <li>● 生産 <ul style="list-style-type: none"> <li>● パンパー塗装において水性塗料への切り替えを推進</li> <li>● 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し、重大な排出はなし</li> </ul> </li> </ul>	✓✓
	17	廃棄物	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 排出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低減を推進</li> </ul>	✓✓
	18	物流梱包	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 梱包仕様の見直しによる梱包用プラスチック材の低減、リサイクル材の積極的な活用を継続推進</li> </ul>	✓✓
	19	リスク管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生産分野で環境異常が3件 (日本: 0件、他の地域: 3件)、 非生産分野で異常・苦情が2件 (日本: 1件、他の地域: 1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</li> </ul>	✓✓

2023年10月更新

# 第三者検証

GRI 2-5

## 検証意見書

2023年10月10日  
意見書番号：SGS23/044



トヨタ自動車株式会社  
愛知県豊田市トヨタ町1番地  
代表取締役社長  
佐藤 恒治 様

### 検証目的

SGSジャパン株式会社（以下、当社）は、トヨタ自動車株式会社（以下、組織）からの依頼に基づき、組織が作成した検証対象（以下、GHG等に関するステートメント）について、検証基準（ISO14064-3:2019及び当社の検証手順）に基づいて検証を実施した。本検証業務の目的は、組織の対象範囲にかかるGHG等に関するステートメントについて、判断基準に照らし適正に算定・報告されているかを独立の立場から確認し、第三者としての意見を表明することである。GHG等に関するステートメントの作成及び公正な報告の責任は組織にある。

### 検証範囲

検証対象は、Scope 1及びScope 2、エネルギー消費量、Scope 3、水使用量、廃棄物量及び自動車関連環境パフォーマンスデータ（Toyota Sustainability Data Bookへ開示）である。

対象期間は2022年4月1日～2023年3月31日である。

詳細な検証対象範囲は別紙参照。

### 検証手順

本検証業務は、検証基準に則り、限定的保証水準にて次の手続きを実施した。

- 算定期制の検証：検証対象の測定・集計・算定・報告方法に関する質問、及び関連資料の閲覧
- 定量的データの検証：明知工場及びトヨタ車体株式会社いなべ工場の現地検証及び証憑突合、本社でのその他検証対象範囲に対する分析的手続及び質問

判断基準は、Emissions Factors 2022、温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル Ver. 4.8、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 Ver. 2.4、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 Ver. 3.3、カーボンフットプリントコミュニケーションプログラム基本データベース Ver.1.01、IDEA Ver. 2.3、SBTi Transport Guidance、トヨタ LCA システム及び組織が定めた手順を用いた。

### 結論

前述の要領に基づいて実施した検証手続の範囲において、組織のGHG等に関するステートメントが、判断基準に従って、算定及び報告されていないと認められる重要な事項は発見されなかった。

なお、当社は、組織から独立しており、公平性を損なう可能性や利害の抵触はない。

SGSジャパン株式会社  
神奈川県横浜市保土ヶ谷区神戸四丁目134  
横浜ビジネスパーク ノーススクエアⅠ  
認証・ビジネスソリューションサービス  
経営委員会メンバー  
認証・認定候補責任者

竹内 裕二

1 / 4

本書面は、SGSジャパン株式会社によってwww.sgs.com/terms\_and\_conditions.htmlで参照することができます。「認証サービスの一般条件」に従って発行されたものであり、「認証サービスの一般条件」に規定されている責任の制限と補償に関する条項および賃貸にに関する条項等に記載されています。この書面は、記載された内容は検証を行った時点におけるまた適用される場合は組織の指針の範囲内における確認内容を示しています。組織およびこの書面に記載するSGSジャパン株式会社の責任は取引文書におけるすべての権利および義務の履行から、免除させるものではありません。本書面の内容または体裁について、許可なく偽造、変造または改ざんすることは違法であり違反した場合には法令に基づくあらゆる範囲において罰せられる可能性があります。

別紙

2023年10月10日  
意見書番号：SGS23/044

### 検証対象範囲の詳細

検証対象	検証範囲	GHG等に関するステートメント
1 新車平均CO <sub>2</sub> 排出量： グローバル（地域別）	14の国、地域におけるトヨタ・レクサスブランドの乗用車（トラック、バス及び燃費規制上の商用車を除く）： 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、豪 州、台湾、タイ、インドネシア、 ロシア、南アフリカ	日本：120.3 g-CO <sub>2</sub> /km 米国：141.4 g-CO <sub>2</sub> /km 欧州：109.9 g-CO <sub>2</sub> /km 中国：133.4 g-CO <sub>2</sub> /km カナダ：131.7 g-CO <sub>2</sub> /km ブラジル：100.1 g-CO <sub>2</sub> /km サウジアラビア：149.7 g-CO <sub>2</sub> /km インド：137.6 g-CO <sub>2</sub> /km 豪州：170.2 g-CO <sub>2</sub> /km 台湾：140.9 g-CO <sub>2</sub> /km タイ：155.8 g-CO <sub>2</sub> /km インドネシア：150.3 g-CO <sub>2</sub> /km ロシア：193.6 g-CO <sub>2</sub> /km 南アフリカ：180.9 g-CO <sub>2</sub> /km
2 新車平均CO <sub>2</sub> 排出削減率： グローバル（2010年比）	12の国、地域におけるトヨタ・レクサスブランドの乗用車（トラック、バス及び燃費規制上の商用車を除く）： 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、豪 州、台湾、タイ、インドネシア	-27%
3 電動車販売台数：グローバル	全世界におけるトヨタ・レクサスブランドの電動車（乗用車、商用車）	2,849千台
4 電動車によるCO <sub>2</sub> 排出抑制効果：グローバル	全世界において、過去に販売したトヨタ・レクサスブランドの電動車（乗用車、商用車）による累計CO <sub>2</sub> 抑制効果	1億7,600万 t-CO <sub>2</sub>
5 空調の市場燃費効果： (ビッグデータの活用)	内気循環型エアコン使用によるCO <sub>2</sub> 排出量削減効果 ・対象国：日本 ・対象車種：車両セグメント C 及び D のトヨタ・レクサスブランド乗用車（2017年以降バージョンの車載通信機搭載車） ・データ取得時外気温：26°C以上 41°C未満 ・算定方法：Scope 3 Cat. 11 の算定方法に準拠	30.8 万 t-CO <sub>2e</sub>

2 / 4

本書面は、SGSジャパン株式会社によってwww.sgs.com/terms\_and\_conditions.htmlで参照することができます。「認証サービスの一般条件」に従って発行されたものであり、「認証サービスの一般条件」に規定されている責任の制限と補償に関する条項および賃貸にに関する条項等に記載されています。この書面に記載された内容は検証を行った時点におけるまた適用される場合は組織の指針の範囲内における確認内容を示しています。組織およびこの書面に記載するSGSジャパン株式会社の責任は取引文書におけるすべての権利および義務の履行から、免除させるものではありません。本書面の内容または体裁について、許可なく偽造、変造または改ざんすることは違法であり違反した場合には法令に基づくあらゆる範囲において罰せられる可能性があります。

方針・環境マネジメント	気候変動	資源循環	自然共生	TCFDに基づく 気候関連財務情報開示	環境データ	第7次トヨタ環境取組プラン 2022年度レビュー	第三者検証
-------------	------	------	------	------------------------	-------	-----------------------------	-------

6	オフサイクル技術による走行 CO <sub>2</sub> 低減	<p>EPA認可を受けた以下のオフサイクル技術による走行 CO<sub>2</sub>低減効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・オフサイクル技術：高効率エアコン（10項目）、オフサイクル（11項目）、独・自認可（4項目）</li> <li>・対象国：米国及びサウジアラビア</li> <li>・対象車種：米国における LDV 及び LDT に相当する、トヨタ・レクサスランプ車のオフサイクル技術搭載車</li> <li>・算定方法：Scope 3 Cat. 11 の算定方法に準拠</li> </ul>	<p>米国：</p> <table border="0"> <tr><td>2022 :</td><td>500 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>2021 :</td><td>581 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>2020 :</td><td>423 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>2019 :</td><td>496 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>2018 :</td><td>458 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>2017 :</td><td>459 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>2016 :</td><td>275 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>2015 :</td><td>298 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> </table> <p>サウジアラビア：</p> <table border="0"> <tr><td>2022 :</td><td>29 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>2021 :</td><td>24 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>2020 :</td><td>20 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>2019 :</td><td>11 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>2018 :</td><td>3 万 t-CO<sub>2</sub>e</td></tr> </table>	2022 :	500 万 t-CO <sub>2</sub> e	2021 :	581 万 t-CO <sub>2</sub> e	2020 :	423 万 t-CO <sub>2</sub> e	2019 :	496 万 t-CO <sub>2</sub> e	2018 :	458 万 t-CO <sub>2</sub> e	2017 :	459 万 t-CO <sub>2</sub> e	2016 :	275 万 t-CO <sub>2</sub> e	2015 :	298 万 t-CO <sub>2</sub> e	2022 :	29 万 t-CO <sub>2</sub> e	2021 :	24 万 t-CO <sub>2</sub> e	2020 :	20 万 t-CO <sub>2</sub> e	2019 :	11 万 t-CO <sub>2</sub> e	2018 :	3 万 t-CO <sub>2</sub> e
2022 :	500 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2021 :	581 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2020 :	423 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2019 :	496 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2018 :	458 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2017 :	459 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2016 :	275 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2015 :	298 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2022 :	29 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2021 :	24 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2020 :	20 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2019 :	11 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
2018 :	3 万 t-CO <sub>2</sub> e																												
7	省エネルギーによる CO <sub>2</sub> 削減	<p>ナビゲーションが提供する省エネルギー走行による CO<sub>2</sub>低減効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象国：日本</li> <li>・対象車両：2017 年以降バージョンの「トヨタ純正ナビゲーション（コネクティッドナビ）及び又は movilink（スマホナビ）」装着車（エンジン車及び HEV ハイブリッド車）のうち、省エネルギー利用車</li> <li>・算定方法：省エネルギーと推奨ルートとの燃料消費量の比較（実交通情報（道路勾配・車速など）に基づくシミュレーション及び実走比較、特定期間情報に基づく年間情報の推定など）に基づく算定</li> </ul>	<p>燃料消費量低減効果：</p> <table border="0"> <tr><td>エンジン車 :</td><td>2,135 kg-CO<sub>2</sub>e</td></tr> <tr><td>ハイブリッド（HEV）車 :</td><td>14,448 kg-CO<sub>2</sub>e</td></tr> </table>	エンジン車 :	2,135 kg-CO <sub>2</sub> e	ハイブリッド（HEV）車 :	14,448 kg-CO <sub>2</sub> e																						
エンジン車 :	2,135 kg-CO <sub>2</sub> e																												
ハイブリッド（HEV）車 :	14,448 kg-CO <sub>2</sub> e																												
8	CO <sub>2</sub> 排出量：Scope3、グローバル	カテゴリー1：トヨタ・レクサスおよび連結会社ブランドの自動車事業に関わる有形購入品	カテゴリー1 : 11,049 万t-CO <sub>2</sub>																										
9		カテゴリー2：トヨタ自動車および連結会社の自動車事業	カテゴリー2 : 505 万t-CO <sub>2</sub>																										
10		カテゴリー3：トヨタ自動車および連結会社の生産拠点	カテゴリー3 : 120 万t-CO <sub>2</sub>																										
11		カテゴリー4：トヨタ自動車および連結会社の自動車事業に関わる素材、部品、製品の輸送	カテゴリー4 : 433 万t-CO <sub>2</sub>																										
12		カテゴリー5：トヨタ自動車および連結会社の生産拠点 (検証範囲はNo.28廃棄物と同様)	カテゴリー5 : 10 万t-CO <sub>2</sub>																										
13		カテゴリー6：トヨタ自動車および連結会社の自動車事業	カテゴリー6 : 6 万t-CO <sub>2</sub>																										
14		カテゴリー7：トヨタ自動車および連結会社の自動車事業	カテゴリー7 : 61 万t-CO <sub>2</sub>																										
15		カテゴリー9：トヨタ自動車および連結会社（日野自動車、ダイハツ工業を除く）の自動車事業に関わる素材、部品、製品の輸送	カテゴリー9 : 6 万t-CO <sub>2</sub>																										

3 / 4

本書面は、SGSジャパン株式会社によってwww.sgs.com/terms\_and\_conditions.htmlで参照することができる「認証サービスの一般条件」に従って発行されたものであり、「認証サービスの一般条件」に規定されている責任の制限と補償に関する条項および規則に関する文書等に該当します。この書面に記載された内容は検証を行った時点における当該の組織の表示の範囲内における確認内容を示しています。組織およびこの書面に関するSGSジャパン株式会社の義務は取引文書におけるすべての権利および義務の遂行から、免除させるものではありません。本書面の内容または体裁について、許可なく偽造、変造または改ざんすることは違法であり違反した場合には法令に基づくあらゆる範囲において罰せられる可能性があります。

16		カテゴリー10：日野ブランドの自動車事業製品	カテゴリー10：12万t-CO <sub>2</sub>
17		カテゴリー11：連結会社ブランドの完成車、及び連結会社が販売する完成車	カテゴリー11：43,945万t-CO <sub>2e</sub>
18		カテゴリー12：トヨタ・レクサスおよび連結会社ブランドの自動車事業製品	カテゴリー12：482万t-CO <sub>2</sub>
19		カテゴリー14：トヨタ自動車、ダイハツ工業、日野自動車の非連結販売会社の店舗およびサービス拠点	カテゴリー14：407万t-CO <sub>2</sub>
20		カテゴリー15：トヨタ自動車単体	カテゴリー15：13万t-CO <sub>2</sub>
21	CO <sub>2</sub> 排出量： Scope1&2（エネルギー一源泉 CO <sub>2</sub> ）	トヨタ自動車および連結会社 (国内外 494社、998集計単位)	Scope 1: 237万t-CO <sub>2</sub> Scope 2: 287万t-CO <sub>2</sub>
22	CO <sub>2</sub> 排出原単位： Scope1&2（エネルギー一源泉 CO <sub>2</sub> 、グローバル（生産台数あたり）	トヨタ自動車および連結会社 (国内外 494社、998集計単位)	0.62 t-CO <sub>2</sub> /台
23	エネルギー消費量：グローバル（地域別、種類別）	トヨタ自動車および連結会社 (国内外 494社、998集計単位)	日本：34.5 PJ、北米：15.4 PJ、 欧州：3.7 PJ、アジア：9.1 PJ、 その他：7.3 PJ
24			電力：23.5 PJ、都市ガス：12.8 PJ、 天然ガス：12.9 PJ、LPG：1.7 PJ、 LNG：0.03PJ、コークス：0.3 PJ、 石炭：0.0004 PJ、A重油：0.5 PJ、 軽油：2.2 PJ、灯油：0.3 PJ、 蒸気：0.003 PJ、温水：0.1 PJ、 その他：7.8 PJ、 再生可能エネルギー：8.0 PJ
25	エネルギー原単位：グローバル（生産台数あたり）	トヨタ自動車および連結会社 (国内外 494社、998集計単位)	8.36 GJ/台
26	水使用量：グローバル（地域別）	トヨタ自動車および連結会社の生産拠点 (国内外 126社、216集計単位)	日本：18百万m <sup>3</sup> 、北米：7百万m <sup>3</sup> 、 欧州：1百万m <sup>3</sup> 、アジア：6百万m <sup>3</sup> 、 その他：1百万m <sup>3</sup>
27	水使用原単位：グローバル（生産台数あたり）	トヨタ自動車および連結会社の生産拠点 (国内外 126社、216集計単位)	3.9 m <sup>3</sup> /台
28	廃棄物量（地域別）	トヨタ自動車および連結会社の生産拠点 (国内外 126社、216集計単位)	日本：135千t、北米：47千t、 欧州：11千t、アジア：30千t、 その他：10千t
29	廃棄物量原単位：グローバル（生産台数あたり）	トヨタ自動車および連結会社の生産拠点 (国内外 126社、216集計単位)	27.8 kg/台

備考：対象年度（2022年度）は各国の会計年度によって異なるため、2022年1月1日～2022年12月31日、2022年4月1日～2023年3月31日、2021年9月1日～2022年8月31日の期間を含む。

（なお、対象範囲No.6については、2022年度に再整理した過去年分(2021-2015)算定を含む。）

4 / 4

本書面は、SGSジャパン株式会社によってwww.sgs.com/terms\_and\_conditions.htmで参照することができる「認証サービスの一般条件」に従って発行されたものであり、「認証サービスの一規約」に規定されている責任の制限と補償に関する条項および管轄に関する条項等に従います。この書面に記載された内容は検証を行った時点におけるまた適用される場合は組織の指示の範囲内における確認内容を示しています。組織およびこの書面に関するSGSジャパン株式会社の責務は取引文書におけるすべての権利および義務の遂行から、免除させるものではありません。本書面の内容または体裁について、許可なく複造、変造または改ざんすることは違法行為に基づくあらゆる範囲において罰せられる可能性があります。

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	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

61 人権の尊重

67 ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)

75 バリューチェーン連携

79 車両安全

83 品質・サービス

88 情報セキュリティ

91 プライバシー

93 知的財産

94 人材育成

99 健康・安全衛生

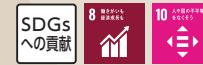
106 社会貢献

107 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	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

2024年6月更新

# 人権の尊重



GRI 2-25, 26, 30, 3-3, 409-1, 414-2

- 61 基本的な考え方
- 61 推進体制
- 61 人権方針の策定と浸透
- 62 人権デューデリジェンス
- 63 移民労働(強制労働)における取り組み
- 64 賃金における取り組み
- 64 適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み
- 65 ハラスメントにおける取り組み
- 65 多様な文化を尊重する取り組み
- 65 児童労働における取り組み
- 66 結社の自由における取り組み
- 66 不安定雇用における取り組み
- 66 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
- ② トヨタ自動車人権方針 ② 仕入先サステナビリティガイドライン
- ② 外国人労働・強制労働に関する取組み報告(各国現代奴隸関連法に関する声明)
- ② 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

- サステナビリティ分科会にて方向性・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
- ・人権の統括責任者: Chief Human Resources Officer
- ・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

④ 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にのっとり、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

#### 人権方針の浸透

- 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
- 従業員の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ターネットに構築(2023年12月)
- 海外事業体へ人権方針を共有
- ・『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
- ・『販売店基本契約書・事業企画の手引き』に、人権に関する具体的な内容を追加

④ P.66 人権に関わる教育

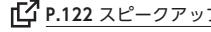
人権の尊重	ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I)	バリューチェーン連携	車両安全	品質・サービス	情報セキュリティ	プライバシー	知的財産	人材育成	健康・安全衛生	社会貢献	社会データ
基本的な考え方	推進体制	人権方針の策定と浸透	人権デューデリジェンス	移民労働(強制労働)における取り組み	賃金における取り組み	適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み	ハラスメントにおける取り組み	多様な文化を尊重する取り組み	児童労働における取り組み	結社の自由における取り組み	不安定雇用における取り組み

## 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"> <li>・さまざまな国際規範・国際基準を参照</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>* 原材料については、調達する地域や量、種類などを考慮</li> <li>・サステナビリティ分科会においてリスクを報告・評価</li> </ul>
予防	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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"> <li>・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)</li> <li>・自社ビジネスおよび関係先の人権リスク評価</li> <li>・リスクが高いと判断した場合は取引先と協働</li> </ul> </li> </ul>
軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
救済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・苦情処理メカニズムの整備           <ul style="list-style-type: none"> <li>・社内向け:スピーカーアップ相談窓口</li> <li>・連結子会社向け:トヨタ連結ヘルpline</li> <li>・移民労働者向け:相談・救済窓口</li> <li>・販売店向け:トヨタ販売店「ヘルpline」</li> </ul> </li> </ul>
 	

### 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。2023年以降も定期的に勉強会を開催、人権リスク低減に向けた協業を継続(テーマ:LGBTQ+、外国人技能実習生など)

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

### 2023年優先取り組みテーマ

- 重要課題を特定・評価した結果、2023年は以下のテーマに優先的に取り組み、デューデリジェンス活動を継続:  
**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)**
- 上記テーマ以外にも、予期していなかった重大なリスクが発生した場合は、優先事項を見直し、必要に応じたデューデリジェンス活動の実施を検討

### 2024年優先取り組みテーマ

- 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
- 優先取り組みテーマの選定プロセスの見直しを検討中

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	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

## 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、公正な待遇、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、国内外事業体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\*1」策定に参画

\*1 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)および国際労働機関(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に対し次の調査を2022年から2023年にかけて実施

### [調査1]

調査対象	● トヨタの国内外の子会社
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移民労働者*2の数</li> <li>● どの国から移住してきたか</li> <li>● 間接雇用者の比率</li> <li>● 採用または帰国の過程で考えられる問題点           <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> </li> </ul>
調査結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 子会社において移民労働者に対する権利侵害なし</li> </ul>

\*2 この調査では、就労目的に在留資格(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\*3に絞って調査を実施

\*3 技能研修のために日本に派遣された外国人労働者。90職種165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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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)</li> <li>● トヨタの販売店(248社)</li> </ul>
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 外国人技能実習生の受け入れ人数・派遣国</li> </ul>
調査結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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)</li> <li>● 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</li> <li>● 初の手数料調査実施の中国・インドネシアについては、第三者機関のアドバイスを得つつ、対応を検討</li> <li>● 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</li> </ul>

 [外国人労働・強制労働に関する取り組み報告\(各国現代奴隸関連法に関する声明\)](#)

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	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

## 外国人技能実習生の実態(日本)

	受入状況調査		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

## 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)\*」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・仕入先・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

\* 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700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(各国現代奴隸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(各国現代奴隸関連法に関する声明)

## 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

- 最低賃金が上昇した場合には、必要に応じて賃金を改定  
非正規社員の待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

- 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を見える化し、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・競業禁止・誠実義務などに基づき可否を判断

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	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

## 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、働く職場を目指す

### 取り組み事項

- 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「スピーカップ相談窓口」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く職場作りを推進
- [P.122 スピーカップ](#)
- [P.97 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、従業員が安心・安全に就労・生活できる環境を整備

### 取り組み事項

- 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
- 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.67 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拡充

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	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

## 結社の自由における取り組み

### 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と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、具体的な事例を共有、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(2021～2023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は是正を要請(2021～2023年：0件)

## 人権に関わる教育

### ありたい姿

- 役員や社員、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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
全従業員 (トヨタ自動車単体)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
新任海外拠点長／人事機能赴任者 (主要サプライヤー含む)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
海外調達機能への赴任者 (トヨタ自動車単体)	<ul style="list-style-type: none"> <li>赴任先での日常の調達業務を支援するため、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</li> </ul>

### 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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>さまざまな場面でハラスメントの防止を周知徹底 <b>2023年度実績</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>幹部職および基幹職全員：約8,000人・2,600時間</li> <li>主任職以下全員：約1万7,500人・4,375時間</li> <li>技能職全員：約4万3,500人・1万5,700時間</li> </ul> </li> </ul>
管理監督者 (トヨタ自動車単体)	<ul style="list-style-type: none"> <li>精神医学・心理学の専門スタッフによるオンライン研修 <b>2023年度実績</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>管理監督者：約1万5,000人</li> </ul> </li> </ul>

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&amp;インクルージョン(DE&amp;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

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 | 女性活躍 | 両立支援 | 障がいのある方の活躍 | LGBTQ+に関する取り組み | 人権・国籍に関する取り組み | 60歳以降の就労制度 |

2024年6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)



67 基本的な考え方

67 推進体制

68 女性活躍

71 両立支援

72 障がいのある方の活躍

73 LGBTQ+に関する取り組み

73 人権・国籍に関する取り組み

74 60歳以降の就労制度

GRI 3-3

## 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、障がい、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)	2023年11月
Top 50 Companies For Diversity 2024	米国DiversityIncが発表するダイバーシティ・ランキング「Top 50 Companies For Diversity 2024」において総合部門4位を獲得(Toyota Motor North America(米国))	2024年5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

- サステナビリティ分科会にて方向性・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 Motor North America(米国)・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

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	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 | 女性活躍 | 両立支援 | 障がいのある方の活躍 | LGBTQ+に関する取り組み | 人権・国籍に関する取り組み | 60歳以降の就労制度 |

## 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

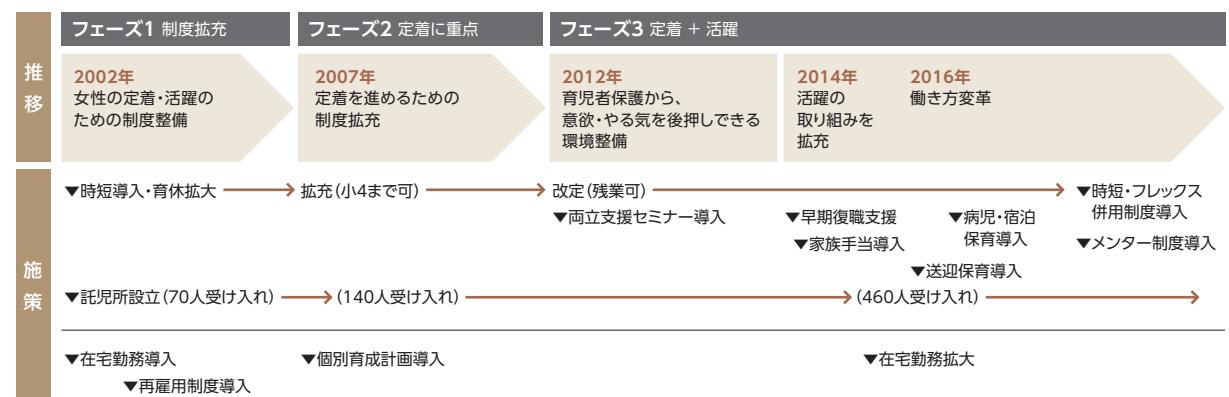
### 取り組み事項

#### 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

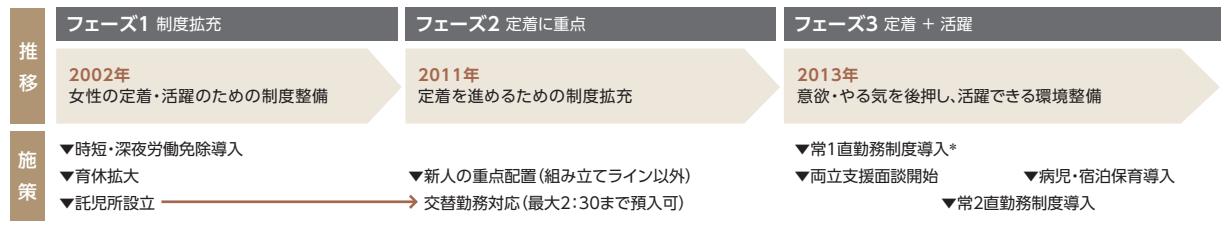
### 事務・技術職

(トヨタ自動車単体)



### 技能職

(トヨタ自動車単体)



### 女性活躍推進法に基づく行動計画

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。

- 計画期間** 2020年4月1日～2025年3月31日
- 『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**

<b>課題</b>	管理職に占める女性の割合が低い(16-20年計画に引き続き、継続取組みが必要)
<b>目標</b>	女性管理職数を、登用目標を定めた2014年時点に対し、2025年に4倍、2030年に5倍とする
<b>取り組み内容</b>	〈採用〉新卒採用時の女性一定比率採用(事務系40%以上、技術系10%以上)、および中途女性積極採用の継続(2020年以前より継続実施) 〈体制構築〉各本部・カンパニーの女性育成状況に関し、取締役への報告体制構築(2020年～) 〈育成〉個別育成計画の立案・運用(2020年以前より継続実施)、メンター制度の活用(2020年～) 〈ネットワーキング〉グローバル女性会議、昇格候補者と社内外(海外)管理職の座談会、等実施(2019年～)
- 『職業生活と家庭生活との両立に資する雇用環境の整備』について**

<b>課題</b>	在宅勤務・テレワーク制度の導入・拡大を進めてきたが、活用については途上である
<b>目標</b>	育児・介護等の事由の有無に関わらず活用できる、在宅勤務・テレワークの利用者数を、2025年時点で全社員(生産職を除く時間管理対象者)の50%以上とする
<b>取り組み内容</b>	〈環境整備・周知浸透〉ITツールによる、物理的に会社にいなくても大差ない働き方の拡大・浸透(2020年～) 〈風土醸成〉在宅・テレワークがハンデにならない組織風土づくり(2020年～)

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	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 | 女性活躍 | 両立支援 | 障がいのある方の活躍 | LGBTQ+に関する取り組み | 人権・国籍に関する取り組み | 60歳以降の就労制度 |

## 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

### 1. 計画期間

2023年4月1日～2025年3月31日

### 2. 内容

#### 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

(取り組み)

- 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「本音での対応」を更に促進する施策
- 年次や学歴ではなく、現在の能力やチャレンジに重きを置いた評価制度の導入
- 「多様性」「チャレンジの余力」の為のリソース補強

#### 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

(取り組み)

- 育児時短の適用条件緩和(学年制限など)
- 希望者全員がパートナー育休を取得できる環境整備
  - 性別を問わない育児休職取得促進セミナーを実施
  - 社内男性育児参画実績・推移データの掲載
  - 育休取得者による体験レポートの掲載 他
- 全従業員を対象としたダイバーシティ研修の強化

#### 目標 3 仕事と不妊治療を両立できる環境の整備

(取り組み)

- 仕事と不妊治療との両立支援制度(休務)の周知徹底・相談窓口の構築
- 不妊治療に対する職場理解の促進を目的とした情報提供の実施

#### 目標 4 働く人を支える施設・インフラの利用を自社従業員以外へ拡大

(取り組み)

- 企業内託児所などのグループ各社相互利用を促進
- 従業員以外の地域在住者(豊田市内)への再周知による病児保育施設の利用促進

## グローバル女性会議

■ 全員活躍の取り組みを加速するため、グローバル女性会議を初開催(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
- モビリティ・カンパニーとしての価値創造につなげるため、女性に限らず多様な人材にとって働きやすさとやりがいを両立する職場を実現するアクションにつなげる



グローバル女性会議

## 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)

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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>社内女性エグゼクティブとの座談会</li> <li>各本部・カンパニー内の座談会</li> </ul>
管理職登用	<ul style="list-style-type: none"> <li>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進</li> <li>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 <b>2023年度実績</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>女性管理職比率<sup>2</sup> : 3.7% (トヨタ自動車単体)</li> </ul> </li> </ul> <p>* 2 産業平均値 : 2.0% (2022年度)</p>
幹部候補者の育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>サクセションプランに基づく候補者の育成 <b>2024年6月時点実績</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>女性役員比率 : 13.8%<sup>3</sup></li> </ul> </li> </ul> <p>* 3 取締役・監査役・執行役員・フェロー : 29人中4人</p>
取締役・監査役登用	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 <b>2024年6月時点実績</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>女性取締役・監査役比率 : 18.8% (16人中3人)</li> </ul> </li> </ul>

## 「経団連2030年30%チャレンジ」への賛同

■ トヨタ自動車は「経団連2030年30%チャレンジ<sup>1</sup>」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

<sup>1</sup> 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

	主な内容
次世代育成・裾野拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)           <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> </li> </ul>
採用の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)           <ul style="list-style-type: none"> <li>技能職についても、女性採用比率は着実に増加</li> </ul> </li> </ul>

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	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 | 女性活躍 | 両立支援 | 障がいのある方の活躍 | LGBTQ+に関する取り組み | 人権・国籍に関する取り組み | 60歳以降の就労制度 |

## 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)
- 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
- 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

### 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

### 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(2023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*	25	14	11	7	12.6	10.0
日本	19	14	3.7	19	16.3	13.9
北米	26	22	25	29	7.6	5.9
欧州	32	20	17	6	11.4	7.3
中国	14	10	28	0	10.5	13.5
アジア・パシフィック	23	7	19	2	14.9	12.3
ラテンアメリカ	42	10	12	0	8.9	4.3
アフリカ	22	27	31	13	17.6	13.7

\* 集計範囲:日本を含む海外47社

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



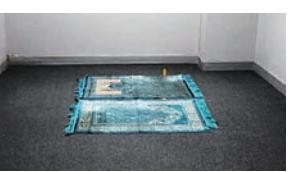
- 授乳中の女性従業員向け、最大1時間/日の授乳休憩



### Toyota Motor 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

### Toyota Motor North America(米国)



- トヨタ女性会議: すべての女性役員や、今後の活躍が期待される女性管理職および男性役員・管理職が出席し、ネットワーキングや女性の活躍推進への動機付けを実施
- 各領域役員の「ダイバーシティ&インクルージョン推進に関するKPI」をダイバーシティスコアカードとして開示し、その取り組みを促進
- 女性の育成を含む多様性推進の進捗状況について説明責任を負う「ダイバーシティに関する外部のアドバイザリー委員会」を設置
- 育児者の柔軟な勤務に対応、複数の拠点に託児施設設置
- ビジネスパートナーグループ(マイノリティの利益代表団体として、従業員に対し、ネットワーキングや研修などの機会を提供)主催のイベント

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



- 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
- 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、学校で必要な用具の提供
- 在宅勤務の実施

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	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 | 女性活躍 | 両立支援 | 障がいのある方の活躍 | LGBTQ+に関する取り組み | 人権・国籍に関する取り組み | 60歳以降の就労制度 |

## 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くよう、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	育児休職：子が2歳になるまで利用可能(正社員)
休暇制度	子の看護休暇：子1人の場合は年間8日間 (子が2人以上の場合は年間13日間) 子が18歳になるまで利用可能
時短勤務制度	時短勤務の対象となる子の年齢を18歳まで拡大
在宅勤務制度	フレックスタイム勤務制の時短、雇用固定の時短、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.64 適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み

#### 男性の育児参画

- 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：2022年度38%→2023年度61.5%
- 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

- 産休・育休前セミナーの実施
  - 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  
**例**・時短勤務者の不在時に勤務していただける高年齢者の個別雇用  
・応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

- 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「ぴーぽらんど」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、地域と一緒にし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"> <li>介護休職、介護休暇、時短勤務などを利用可能</li> <li>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.64 適正な労働時間管理と柔軟な働き方における取り組み</li> <li>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)</li> </ul>
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>介護相談窓口設置</li> <li>介護講演会開催</li> <li>介護ガイドブック発行</li> </ul>
介護サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>「介護積立」導入</li> <li>大手介護事業者との提携</li> </ul>
経済的支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>「介護保障」導入</li> <li>介護融資制度導入</li> <li>「両親介護保障」新設</li> </ul>

#### 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"> <li>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</li> <li>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)</li> <li>不妊治療のための特別休暇制度：年間20日間(正社員)</li> </ul>
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

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	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 | 女性活躍 | 両立支援 | 障がいのある方の活躍 | LGBTQ+に関する取り組み | 人権・国籍に関する取り組み | 60歳以降の就労制度 |

## 障がいのある方の活躍

### ありたい姿

- 障がい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

- ・障がい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・発達障がい講座など)
  - 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

- ・障がい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、個々人の障がい特性に応じた配属の実施

##### ■ 障がいのある方の雇用率

- ・2.49%\*(2023年6月時点) \* 特例会社含む

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

- 障がい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)

## トヨタループス(トヨタ自動車特例子会社)の取り組み

### ■ 2009年より障がいのある方々と共に事業を開始

#### 2023年6月時点実績

- ・障がいのある方 397人が就労

### 主な業務

- ・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
- ・医療現場での看護補助や消毒作業
- ・マッサージ
- ・障がい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動

- ・自動車製造をサポートするモノづくり事業
  - 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

- ・**福祉車両の評価**
  - トヨタの福祉車両のユーザー評価として、障がい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
  - 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ぬ細かい点も含め、当事者の意見を吸い上げ、品質を造り込み



### 業務以外の活動

- ・**アビリンピック**(障がい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
  - 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stant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

- ・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

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	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 | 女性活躍 | 両立支援 | 障がいのある方の活躍 | LGBTQ+に関する取り組み | 人権・国籍に関する取り組み | 60歳以降の就労制度 |

## 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

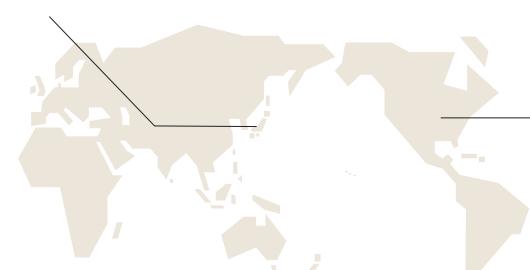
##### ■ 社内研修の実施

- 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つけて応援、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(マイノリティの利益代表団体)の一つにLGBTQ+のグループがあり、教育・啓発活動などを実施

##### ■ アライ制度

- アライメンバーの増加に焦点を当てた活動実施



## 人権・国籍に関する取り組み

### ありたい姿

- 各地域の事情に応じ、人権・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

- 多様性理解の一つとして教育・啓発を実施

- マネジメント層は、多様な人種によって構成



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	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 | 女性活躍 | 両立支援 | 障がいのある方の活躍 | LGBTQ+に関する取り組み | 人権・国籍に関する取り組み | 60歳以降の就労制度 |

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

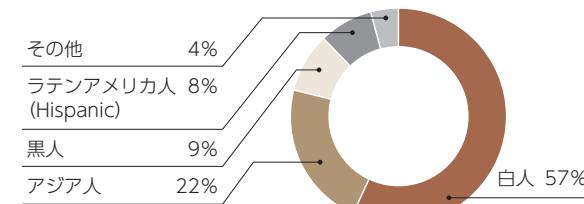
■ 南アフリカでの事業においては、同国の経済発展と雇用創出に向けた、

黒人経済力強化政策(B-BBEE\*)に沿った活動を推進

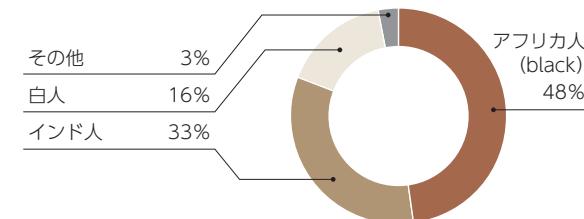
• 2023年6月時点実績: レベル3取得

\* 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 2023年度)



マネジメントの人員構成(TSAM 2023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

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&amp;インクルージョン(DE&amp;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

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 |

2024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

75 基本的な考え方

75 サプライヤーとの取り組み

77 責任ある材料調達

78 販売店との取り組み

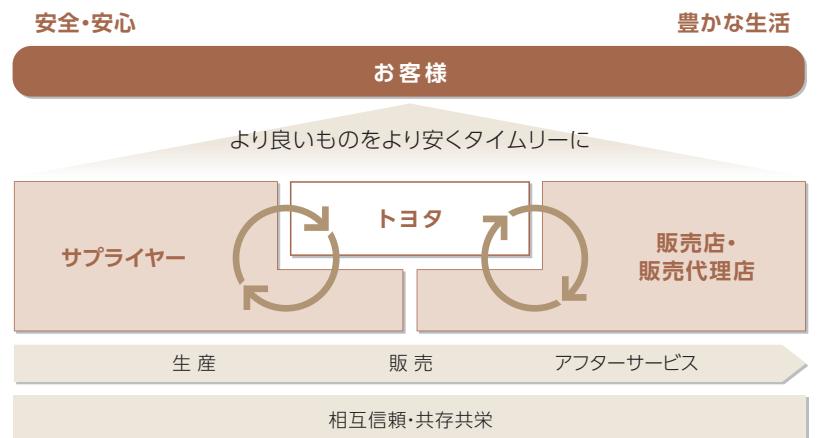
## 基本的な考え方

### 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」に基づく活動の推進

- 「調達基本方針」をグローバルに展開

- 取引引きに当たっては、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. オープンドアポリシーに基づく公正な競争

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え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。

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	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 |

## 推進体制

- サステナビリティ分科会にて方向性・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](#)

## 『仕入先サステナビリティガイドライン』の展開

- 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、本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た策定、展開（2009年策定、2021年改訂）
- 2021年改訂内容：環境・人権問題の重要性の高まりなどに鑑み、環境・人権パートの内容を充実化
- **日本国内の9割以上のサプライヤーがガイドラインの主旨へ賛同・署名**（2024年3月時点）
- 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
- 海外事業体の調達部門を通じて、海外のサプライヤーにも展開し、グローバルで共有

[仕入先サステナビリティガイドライン](#)

## 『仕入先サステナビリティガイドライン』の遵守

- **自主点検シートに基づく点検**
  - ・日本国内すべてのサプライヤーを対象に定期的に自主点検を依頼
  - ・日本国内の発注金額9割以上を占める主要な一次サプライヤーに対しては、自主点検結果を提出していただき、取り組み状況をトヨタで確認
- **問題発覚時の対応**
  - ・問題が発覚した場合、当該サプライヤーとのコミュニケーションを図り、改善依頼  
⇒改善が見られない場合は、取り引き関係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に、あらためて注意喚起し、徹底を依頼

## 贈収賄防止

- 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](#)

## 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入手できるよう、匿名性を担保した通報窓口を設定

[P.122 スピーカップ相談窓口](#)

## 啓発活動

- 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

対象者	内容	
社内	調達部門全員	● サステナビリティに関する教育の実施
	定期勉強会	● 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	● 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	● 近年の実施事例 • 外国人技能実習生に関する説明会(2023年) • 2023年3～6月にかけてサプライチェーン全体での人権意識の浸透と向上に向け、「人権にまつわる社会情勢の動きと環境変化に対するトヨタ自動車の取り組み」に関する説明会を開催。あわせて「外国人技能実習生実態調査」を実施 • カーボンニュートラルに関する情報発信(2021～2023年) • CO <sub>2</sub> 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 • CO <sub>2</sub> 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(2023年:計3回) • 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企画を実施 • 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

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	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 |

## ■ サプライヤーの自主活動事例<sup>\*1</sup>(日本)

### ・経営者懇談会

- 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・デジタルトランスフォーメーション(DX)(2022年)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・対応を協議

### ・協豊会テーマ研究部会(環境)・栄豊会サステナビリティ研鑽会

- サプライヤー間の情報交換を通じて相互啓発。環境マネジメント、遵法・コンプライアンス・環境リスク低減、生物多様性、エネルギーの見える化と分析、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力会全体に発信、共有

### ・各種ボランティア活動

\* 1 トヨタのサプライヤーで構成される協力会：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

④ P.63 移民労働(強制労働)における取り組み

④ P.84 サプライヤーとの取り組み(品質リスクマネジメント)

④ P.89 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

### 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：総務・人事本部副本部長(サステナビリティ担当)
- 関係部：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
- 取り組みの進捗はサステナビリティ分科会に報告

④ 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・ディリジェンス・ガイダンス』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

④ 責任ある鉱物調達への対応方針

④ 仕入先サステナビリティガイドライン

### リスク認識

- 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<sup>\*2</sup>

●：リスク高 ○：リスクあり

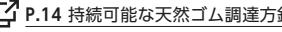
主な潜在リスク	コバルト	リチウム	ニッケル	天然黒鉛	スズ	タンタル	タングステン	金	天然ゴム
児童労働	●				●	●		●	●
強制労働	●				●	●		●	●
先住民・地域社会への影響	○	●	●	○	○	○	○	●	●
環境への影響(GHG排出・汚染など)	●	●	●	○	●	●		●	●

\* 2 "Material Change"(Drive Sustainability, Responsible Minerals Initiatives, Dragonfly Initiative)などの情報をもとに作成

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	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 |

## 対策の実施

材料	取り組み	外部団体との連携(加盟年)
コバルト、リチウム、ニッケル、天然黒鉛	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主要な電池メーカーとの対話、調査を開始(2023年~)</li> <li>● コバルトは2020年にも調査実施           <ul style="list-style-type: none"> <li>• Responsible Minerals Initiative (RMI) が提供する調査票(CRT: Cobalt Reporting Template)を用いて、コバルトを使用する主要な部品である電池に関するサプライチェーンの把握を進め、複数の製鍊業者を特定</li> </ul> </li> </ul>	<b>Responsible Business Alliance (RBA)</b> (2024年) 
スズ、タンタル、タングステン、金 (3TG/紛争鉱物)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2013年以降、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・ディリジェンス・ガイダンス』に従い、サプライチェーンの調査を毎年実施</li> <li>● 調査への回答不備が含まれる場合は再提出を依頼するなど、実効性のある活動を実施</li> <li>● Toyota Motor North America (米国)においては、RMIと協力し、コンフリクトフリー・ソーシング・ワーキンググループ活動やAutomotive Industry Action Group (AIAG) のコンゴ産紛争鉱物ワーキンググループ活動を実施</li> <li>● 製鍊業者の素性確認、製鍊業者に責任ある鉱物の監査プログラム(RMAP: Responsible Minerals Assurance Process)への参加奨励</li> </ul>	
天然ゴム	<ul style="list-style-type: none"> <li>● トヨタは、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」を策定</li> </ul>	Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR) (2019年) 

 P.62 人権デューデリジェンス

## 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、**販売店と共に、お客様の期待に応え、お客様満足度を向上**

### 取り組み事項

#### ト販協\*1・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

- 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
  - 内容：下記各法律のチェックリストや、各種点検ツールの展開など
    - 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、景表法、著作権法、消費者契約法、保険業法、割販法、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（労基法、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（独禁法、下請法）
  - 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～、毎年6～8月)
    - 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～)
    - 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pline」
    - 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

- 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を踏まえ、以下を実施(2021年度以降)
  - 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
  - 2022年4月：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
  - 「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
  - 販売店ヘトヨタ自動車の人権方針を発信
    - 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トヨタ自動車販売店協会

\* 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

- 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
  - 販売店における職場環境アンケート結果の活用促進を目的として、「もっと良い会社づくり講習会」を定期的に開催
  - 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 顧客満足度

\* 4 従業員満足度

 P.64 JP-MIRAIとの協業

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&amp;インクルージョン(DE&amp;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

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 | 統合安全コンセプト | 預防安全 | 衝突安全 | 安全に関する外部評価(2022年) | 救助 | 自動運転技術 | 交通安全意識向上に向けた取り組み |

2024年6月更新

# 車両安全



GRI 3-3, 203-2, 416-1

79 基本的な考え方

79 統合安全コンセプト

80 預防安全

81 衝突安全

81 安全に関する外部評価(2022年)

81 救助

82 自動運転技術

82 交通安全意識向上に向けた取り組み

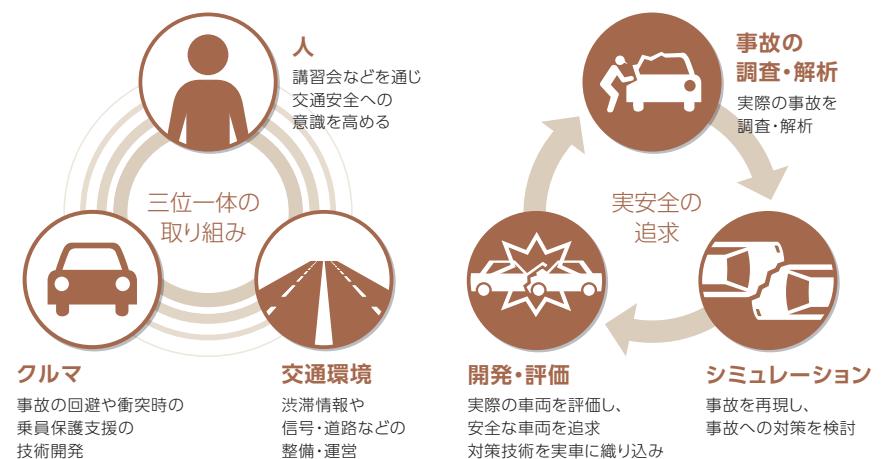
## 基本的な考え方

### ありたい姿

- トヨタの究極の願い=「交通事故死傷者ゼロ」

### 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

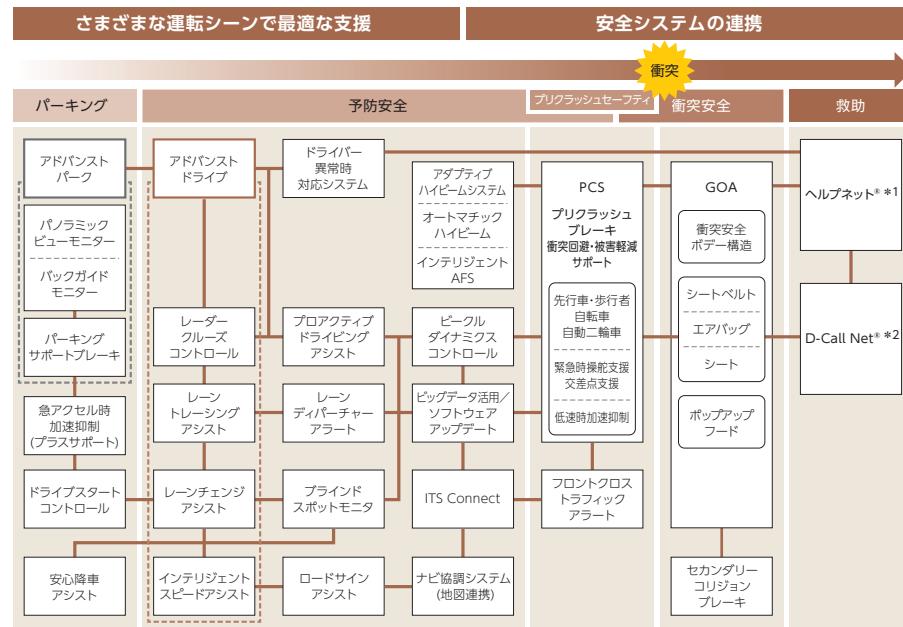
### ありたい姿

- 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です

\* 2 認定NPO法人救急へり病院ネットワーク(HEM-Net)の登録商標です

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&amp;インクルージョン(DE&amp;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

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 | 統合安全コンセプト | **予防安全** | 衝突安全 | 安全に関する外部評価(2022年) | 救助 | 自動運転技術 | 交通安全意識向上に向けた取り組み |

## 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」

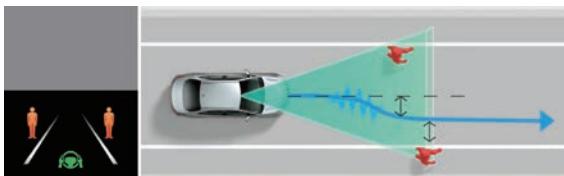
- 死亡事故低減に寄与する複数の予防安全機能をパッケージ化

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	
レーンディィパーキャラート(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4,050万台を達成(2023年7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

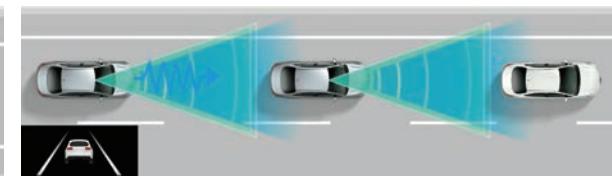
- ベテランドライバーのように前方状況を先読みし、運転リスクを上げないようにドライバーをさりげなく支援するプロアクティブドライビングアシスト(PDA)を搭載

### 障害物先読みアシスト



通過する際に安全な速度まで減速  
可能な限り、歩行者や対向車と距離を取って通過

### 減速アシスト(車両)



車間距離が近づきすぎないように減速を支援

### 高度運転支援「Toyota Teammate」

- 「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

#### P.82 自動運転技術

##### 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

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&amp;インクルージョン(DE&amp;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

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 | 統合安全コンセプト | 預防安全 | 衝突安全 | 安全に関する外部評価(2022年) | 救助 | 自動運転技術 | 交通安全意識向上に向けた取り組み |

## 衝突安全

### ありたい姿

- 衝突エネルギーを吸収するボディ構造と、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)

- ・ 衝突安全性能に関するトヨタ独自の厳しい社内目標  
⇒ 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1月から、より多くのユーザーに幅広くご活用いただけるよう、ウェブサイトを通じてTHUMSを無償で公開

## 安全に関する外部評価<sup>\*1</sup>(2022年)

( ) : 最高ランク獲得車種数/評価を受けた車種数

日本 JNCAP <sup>*2</sup> 「5★」(最高評価)	「bZ4X」「Corolla Cross」「Sienta」「Voxy/Noah」	(4/5)
米国 IIHS <sup>*3</sup> の自動車アセスメント「TSP+ <sup>*4</sup> 」/「TSP」(最高評価)	「Avalon」「Camry」「C-HR」「Corolla Cross」「Corolla HB」「Corolla SD」「GR86」「Highlander」「RAV4」「RAV4 Prime」「Sienna」「Tundra」「Venza」「Lexus」「ES」「IS」「NX」「RX」「UX」	(18/24)
米国 NCAP <sup>*2</sup> 「5★」(最高評価)	「Avalon」「Camry」「Corolla HB」「Corolla SD」「Highlander」「Prius」「Prius Prime」「RAV4」「Sienna」「Tundra」「Venza」「Lexus」「ES」「IS」「UX」	(14/18)
欧州 Euro NCAP <sup>*2</sup> 「5★」(最高評価)	「bZ4X」「Corolla Cross」「Lexus」「NX」「RX」	(4/5)
豪州 ANCAP <sup>*2</sup> 「5★」(最高評価)	「Corolla Cross」「Lexus」「NX」「RX」	(3/3)
中国 C-IASI <sup>*5</sup> 「乗員保護・歩行者保護・予防 Good」(最高評価)	「Crown Kluger」「Ling Shang」	(2/2)
中国 C-NCAP <sup>*2</sup> 「5★」(最高評価)	「Venza」	(1/1)
台湾 NCAP <sup>*2</sup> 「5★」(最高評価)	「Corolla Altis」「Corolla Cross」「RAV4」	(3/3)

\* 1 期間:日本:2022/4~2023/3、米国IIHS:2021/12~2022/11(2022TSP+/TSPwinners)、

米国NCAP:2022年モデル、その他:2022/1~12

\* 2 New Car Assessment Program: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:中国保险汽车安全指数

SASB TR-AU-250a.1

## 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

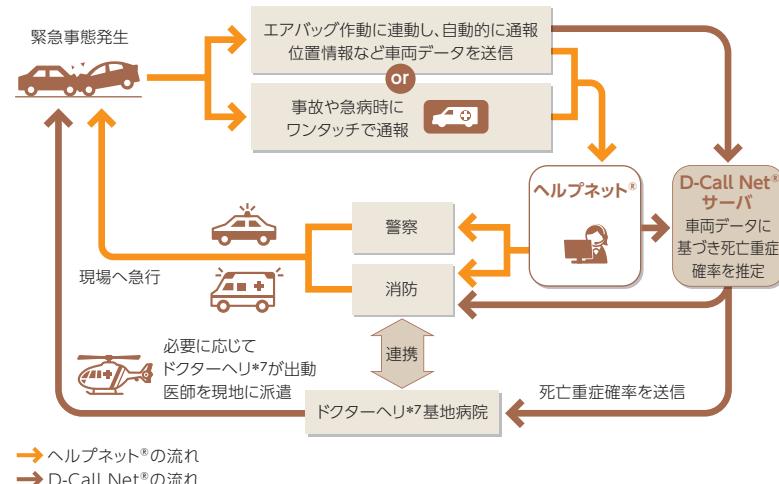
#### ■ 緊急通報サービス「ヘルプネット<sup>®6</sup>」(日本)

- ・ 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<sup>®7</sup>に対応(対応車種)

- ・ 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、ドクターへリなどの早期出動判断につなげる

#### ヘルプネット<sup>®6</sup>(エアバッグ連動タイプ)通報イメージ

→ ヘルプネット<sup>®</sup>の流れ→ D-Call Net<sup>®</sup>の流れ\*6 「ヘルプネット<sup>®</sup>」は、株式会社日本緊急通報サービスの、「D-Call Net<sup>®</sup>」は認定NPO法人救急ヘリ病院ネットワーク(HEM-Net)の登録商標です\*7 ドクターへリは、場所、時間帯、天候などにより出動できない場合があります  
また、「ヘルプネット<sup>®</sup>」ボタンを押した場合は「D-Call Net<sup>®</sup>」には対応しません

## 自動運転技術

### ありたい姿

- 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はなく、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、本当の安全・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) : マース」における自動運転技術の研究開発の取り組みを実施
- 法人向け販売車両の高度な自動運転技術を早期に市場に導入
- 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

#### 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"> <li>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、追い越しなどをしながら、目的地に向かって分岐までの運転を支援</li> <li>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</li> </ul>
ディープラーニングを中心としたAI技術	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
ソフトウェアアップデート対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

② [Woven by Toyota, Inc.](#)

## 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"> <li>交通安全啓発ウェブサイトでメーカーと業界の枠を超えて、ドライバーや歩行者の方に役立つ情報を発信</li> </ul> <p>② <a href="#">トヨタ安全かたる~クルマと語る、人と語る、道と語る~</a></p>
ドライバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>【トヨタドライバーコミュニケーション】(安全運転実技講習会) :           <ul style="list-style-type: none"> <li>富士スピードウェイ内の「トヨタ交通安全センター モビリタ」にて、一般および企業のドライバー向けに定期的に開催</li> <li>2019年より、お客様自身の運転操作データを可視化し、トヨタの車両開発に関わるドライバーがデータに基づいてアドバイスを行うプログラムを導入</li> </ul> </li> </ul> <p>② <a href="#">トヨタ交通安全センター モビリタ</a></p>
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢ドライバー・歩行者向け交通安全プログラム「いきいき運転講座+神経シグキ体操」:           <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢ドライバーの安全運転能力、安全意識と脳機能向上を目的に、自治体や販売店と共に実施</li> </ul> </li> <li>国が推奨する「セーフティ・サポートカー(通称: サポカー)」の普及に合わせて、安全・安心なカーライフの実現に向けた活動を全国で販売店と共に展開</li> </ul> <p>② <a href="#">トヨタの安全技術</a></p>
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>幼児向け交通安全教材の贈呈活動</b>を継続(1969年~)</li> <li>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</li> </ul> <p>② <a href="#">トヨタこどもこうつうあんぜん</a></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

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	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 |

2024年6月更新

# 品質・サービス

GRI 3-3,416-1,2,417-1

83 基本的な考え方

84 推進体制

84 製品安全に対する取り組み

84 品質リスクマネジメント

85 品質に対する意識・風土の醸成

85 重大な品質不具合への対応

86 アフターサービス

87 お客様第一に向けた取り組み

## 基本的な考え方

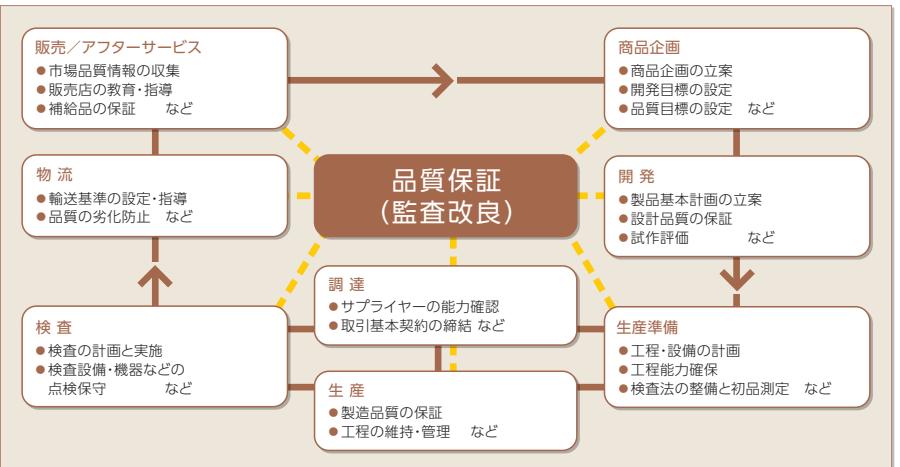
### ありたい姿

- 「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

### 品質を保証する体制



### ■ 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

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	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 |

## 推進体制

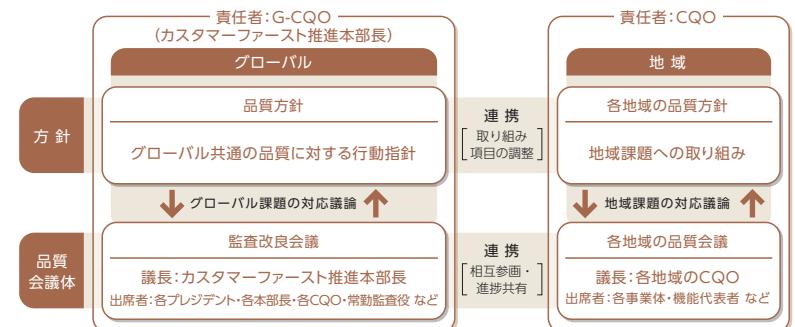
### ありたい姿

- 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Global Chief Quality Officer (G-CQO)、および世界各地域の品質責任者であるChief Quality Officer (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：各プレジデント、各本部長、各CQO、常勤監査役
  - 毎年数回、全地域の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CQOが議長を務める会議体にはG-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



- クルマが「人」「モノ」「街」とつながる通信の品質やセキュリティ、サービスの運用をつかさどる、情報通信プラットフォームおよびサーバーの品質を保証
- ・品質保証規則の見直しなども実施し、品質保証プロセスの強化に全社を挙げて取り組み中

## 製品安全に対する取り組み

### ありたい姿

- 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、フェールセーフにより安全に退避・停止できるなど、お客様が不安を抱く車両挙動に対して定量指標化し、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

### 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
- ・**新規サプライヤー**
  - ・設計開発・品質管理など、主に技術的な能力を確認し、品質確保のための土台づくりをした上で、取り引きを開始
- ・**既存サプライヤー**
  - ・生産準備から量産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手順書、品質管理体制および製造工程を自主点検するためのチェックリストをサプライヤーと共有
  - ・点検結果および改善計画をトヨタも定期的に確認

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	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 |

## 品質に対する意識・風土の醸成

### ありたい姿

#### ■ 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

- 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

- 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)
- 直近の品質課題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
- 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
- 2023年度参加実績:4万1,000人(トヨタ自動車単体)

### オールトヨタ TQM大会

- サプライヤー、販売店を交えたウェブ交流会、改善事例のウェブ展示を開催
  - 2023年度参加実績:ウェブ交流会 約500人、現地展示 約800人、ウェブ展示 約1万9,000人
- 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



2023年オールトヨタTQM大会

## 重大な品質不具合への対応

### 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、G-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

### 2023年度リコール実績 SASB TR-AU-250a.3

国・地域	件数	台数 [万台]
日本	19	280
北米	20	543
欧州	26	63
その他	34	205
グローバル	65*1	1,091*2

\* 1 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

\* 2 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(トヨタ自動車がOEM供給した他社車も含む)

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	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 |

## 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」「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”的優先順位を守ることで、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つのピラーを軸に、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"> <li>● 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</li> <li>● 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・リスクマネジメント体制を構築</li> </ul>
人中心の販売店経営	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>
もっといいサービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 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 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</li> </ul>
もっといいクルマづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>

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	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 |

## お客様第一に向けた取り組み

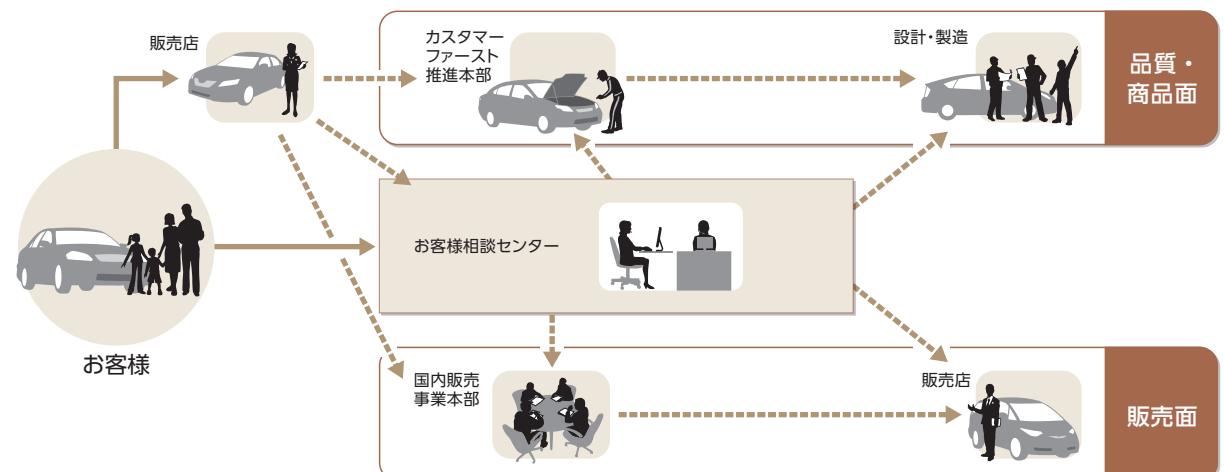
### ありたい姿

- 「お客様第一」の原点に立った迅速・的確・親身な対応を行い、いただいたお客様の声、および販売店からの情報を、「もっといいクルマ・販売・サービスづくり」に生かす

### 取り組み事項

- 海外市場において、さまざまな国・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
- 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(2022年2月～手話通訳サービス対応)
- 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
- お客様相談窓口ならびに販売店向け相談窓口から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

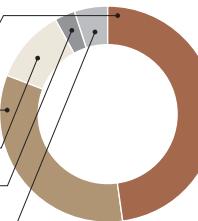
### お客様の声の流れ(例:日本)



### 2023年度 お客様相談窓口実績

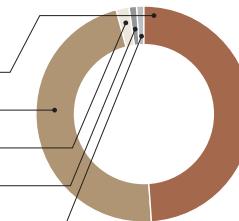
トヨタ自動車お客様相談センター  
お問い合わせ件数 25.9万件(日本)

車両関係	48%
ナビ・コネクティッドサービス	33%
販売関係	11%
安全装備	3%
その他	5%



レクサスインフォメーションデスク  
お問い合わせ件数 13.9万件(日本)

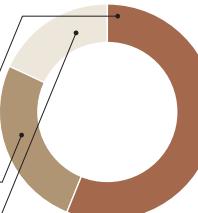
車両関係	49%
ナビ・コネクティッドサービス	47%
販売関係	2%
安全装備	1%
その他	1%



### 2023年度 顧客満足度調査\*1

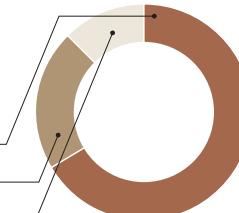
トヨタ自動車お客様相談センターご利用者の声(日本)  
アンケート送信件数 7,875 件  
回答数 1,200 件

窓口に対する顧客推奨度
薦めたい 56.3%
どちらとも言えない 25.8%
薦めたくない 18.0%



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 1,706 件  
回答数 203 件

窓口に対する顧客推奨度
薦めたい 66.4%
どちらとも言えない 21.3%
薦めたくない 12.3%



\* 1 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

お客様の声体験	<ul style="list-style-type: none"> <li>「お客様相談センター」の見学・体感</li> <li>お客様の声をまとめた「掲示板」を社内インターネットに公開</li> </ul>
消費生活アドバイザー	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>有資格者からなる「トヨタ消費生活アドバイザーの会」では、新入社員向け消費者トラブル未然防止講習会の開催や、お客様目線での施設評価・車両評価・カタログチェック、お客様相談センター対応力強化のためのミステリーカール*2などを実施</li> </ul>

\* 2 覆面調査

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	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 |

2024年6月更新

# 情報セキュリティ

GRI 416-1, 418-1

88 基本的な考え方

88 推進体制

89 情報セキュリティ施策

89 情報漏洩・外部からの攻撃への備え

90 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

⑦ [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

- 情報セキュリティ推進会議**の議長を**Chief Information & Security Officer (CISO)**とし、セキュリティ分野ごとに責任者を配置
- 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



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	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 |

## 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／参考ガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> <li>ISO 27001/27002</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>『自工会／部工会・サイバーセキュリティガイドライン』など</li> </ul>
-------------	---

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"> <li>組織的管理策</li> <li>人的管理策</li> <li>技術的管理策</li> <li>物理的管理策</li> <li>問題発生時の対応体制の整備</li> </ul>
---------------------------	--

ATSGに基づく自主点検	年1回実施
--------------	-------

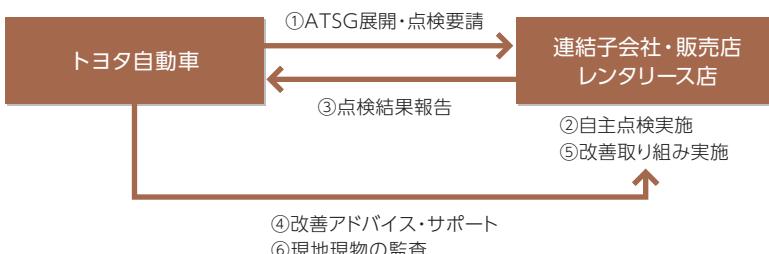
##### ■情報セキュリティ教育の実施

- 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した教育プログラムの開設、セキュリティ資格認定制度の制定

### 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しての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、統括会社から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

#### 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	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<sup>\*1</sup>や多層防御<sup>\*2</sup>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<sup>\*3</sup>)
- ・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<sup>\*4</sup>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 対症療法治的にセキュリティ対策を施す事後の対処から脱し、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となる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

人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&amp;インクルージョン(DE&amp;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

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 |

2024年6月更新

# プライバシー

GRI 416-1, 418-1

91 基本的な考え方

91 推進体制

92 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、**各國・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、「もっといいクレマ」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」、各國・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**

① トヨタ行動指針(個人情報)

② データを利用する際の取り組み

③ プライバシー

④ 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

- プライバシーガバナンス推進会議**にて、Chief Privacy Officer (CPO)の下、重要事項・方針・具体的施策などを決定
- 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
- 重大な問題が発生した際には、速やかに問題を把握し、CPOおよび経営層に報告、分析・対策を実施



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	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** |

## 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

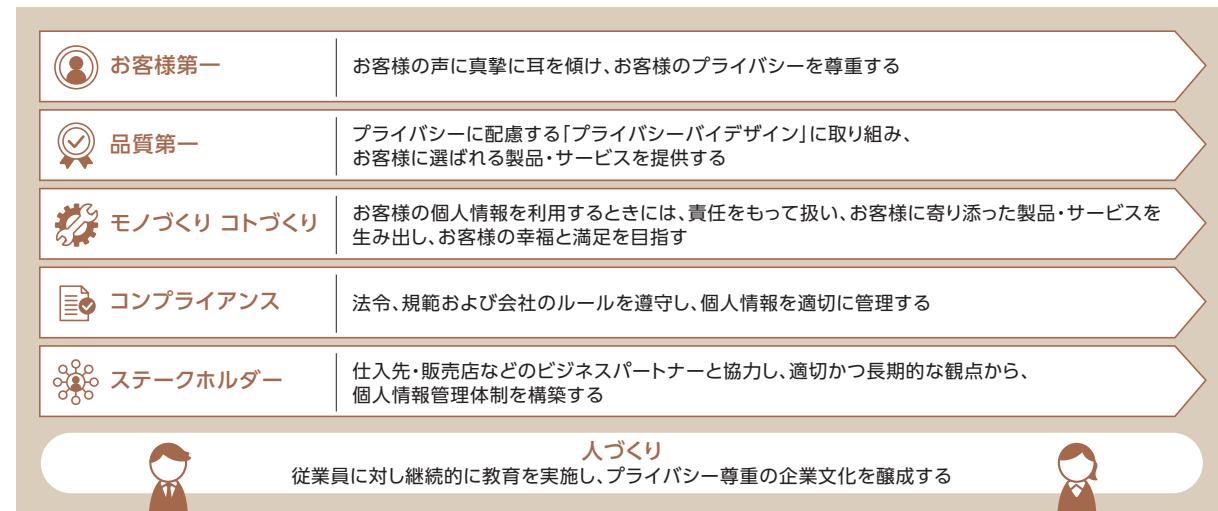
#### 社内規則の整備と運用

- 「トヨタ行動指針」で、プライバシー・個人情報に関す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を行い、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

### 行動指針



② トヨタ行動指針(個人情報)

### 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
- 情報の品質月間を通じた全社参加型の啓発活動(年1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)
- イントラ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.78 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)

2024年6月更新

# 知的財産

- 93 基本的な考え方
- 93 推進体制
- 93 知的財産活動

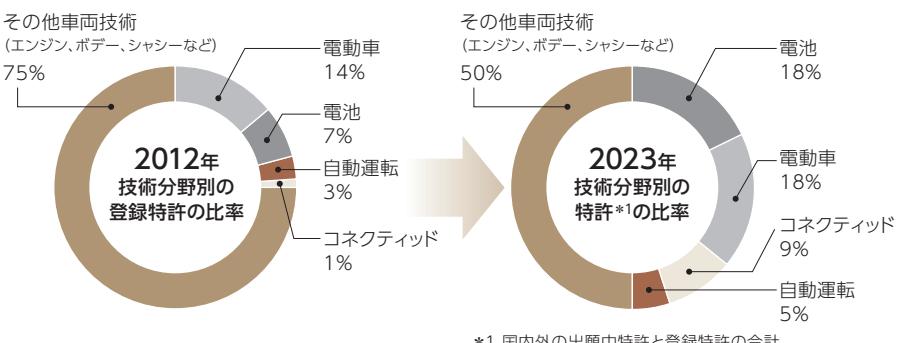
## 基本的な考え方

### 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知的財産活動**を実施
- 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、知的財産に関す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

- 特許出願件数および特許登録件数

### 2023年実績(グローバル)

特許出願件数	約1万5,000件
特許登録件数	約9,000件 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 日本：自動車メーカーで年間1位(総合3位)*2</li> <li>• 米国：自動車メーカーで年間1位(総合12位)*2</li> </ul>

\*2 出所：

日本：IP Force (2023年末時点)

米国：IFI CLAIMS (2023年末時点)

- ④ 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

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	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 | 採用 | 教育・キャリア形成 | リソースシフト | 評価とフィードバック | Well-being(幸福感)向上における取り組み | Well-being Survey 幸せと生きがいに関する意識度調査 |

2024年6月更新

# 人材育成

GRI 3-3、404-2.3

94 基本的な考え方

95 採用

95 教育・キャリア形成

96 リソースシフト

97 評価とフィードバック

97 Well-being(幸福感)向上における取り組み

98 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、挑戦することを重視。「誰もが、いつでも、何度も、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と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、取り組みを推進することに加え、「10年後の働き方を作れる」という、“将来”を見据えたなかでの対応を図る
- 一人ひとりが会社で働くことのやりがいを見つけ、自ら成長する機会を求める・見つける・取りに行く。そのような行動を会社としても応援する環境を整備

### 「自らやりがいをつかみ取る」仕組みづくり

- 強みを生かす働き方
  - 全職種を対象とした職種変更制度の検討・実施
  - 自律的な働き方を促進する基盤の整備
- マネジメントの強化
  - マネジメントの役割定義、育成・評価の見直し検討・実施
- 自ら学べる機会
  - 自律型人材の輩出に向けた支援策の整備・展開(選択型研修の強化など)
- 自社製品の知識・愛着
  - 研修などを通じた試乗体験機会の提供

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	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 | 採用 | 教育・キャリア形成 | リソースシフト | 評価とフィードバック | Well-being(幸福感)向上における取り組み | Well-being Survey 幸せと生きがいに関する意識度調査 |

## 採用

### ありたい姿

- 人間力とトヨタで夢を実現したいという情熱を重視し、多様な人材を採用
  - ・「一緒に頑張りたい」と周囲が思える人材の採用を強化
  - ・外部知見を取り入れ、仕事の進め方や働き方の見直しを促進

### 取り組み事項

#### キャリア採用の強化

- 従来：新卒採用90%、キャリア採用10%
- ・キャリア採用を49%まで拡大（2023年度：トヨタ自動車単体、事務職・技術職）
- ・今後も50%程度を基準に採用活動を実施
- リファラル（社員紹介）などの採用手法も導入

#### 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、高校などから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、情報系の人材など、職場の特色に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ァ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發揮するための仕組み

##### 1. 経営哲学・幹部への期待の明示

- トヨタフィロソファーを展開し、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: トヨタフィロソファー、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”的実現のため、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ホームページを開設

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	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   採用   教育・キャリア形成   リソーセシフト   評価とフィードバック   Well-being(幸福感)向上における取り組み   Well-being Survey 幸せと生きがいに関する意識度調査											
<b>■ 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)</b>											
• 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											
<b>■ 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</b>											
• 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											
<b>事務職・技術職・業務職</b>											
■ 思想・技・所作を身に付け、トヨタの仕事の仕方を習得											
<b>■ 現地現物を重視したOJTを基本として、OFF-JT<sup>*1</sup>も実施</b>											
■ 自らのキャリア形成と自己成長を考えるカリキュラムを各階層別研修内で新設して実施											
■ 社内の教育コンテンツを集約するポータルサイトを立ち上げ、選択型のオンライン学習サービスを充実化											
*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）: • 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**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」と併せ、EX級・SX級・CX級<sup>\*2</sup>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、障がいのある方など、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、研修自体も障がい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

## リソーセシフト

### 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セ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

### 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

- ソフトウェアを含むデジタル人材の定義
- 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

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	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 | 採用 | 教育・キャリア形成 | リソースシフト | 評価とフィードバック | Well-being(幸福感)向上における取り組み | Well-being Survey 幸せと生きがいに関する意識度調査 |

## 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、メリハリある待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

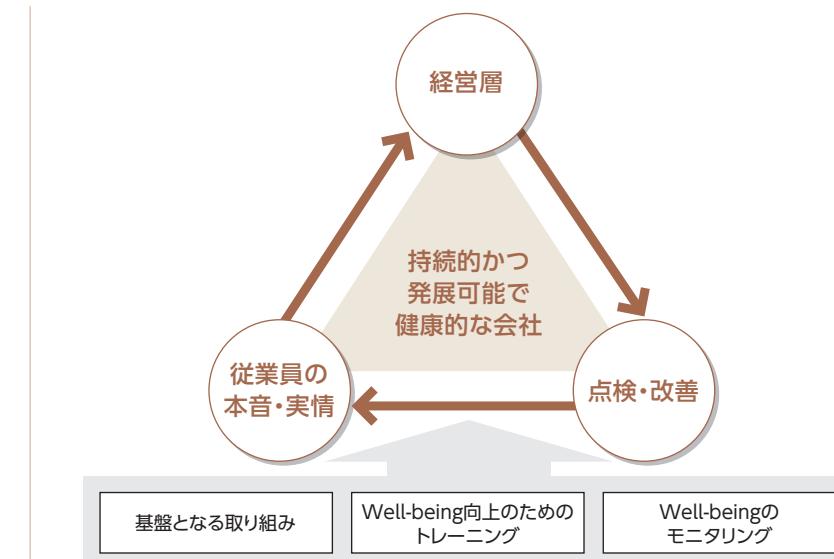
- 「クルマづくり」に関わることで、楽しさ・幸せを感じてもらう



誰もが、いつでも、何度も、失敗を恐れず挑戦できるモビリティカンパニーへ変革し、幸せの量産という使命の達成

### 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\*：16人）、心理士：7人
  - 保健師：1人、心理士／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・発達障がい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中で届いた従業員の本音・実情が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

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	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 | 採用 | 教育・キャリア形成 | リソースシフト | 評価とフィードバック | Well-being(幸福感)向上における取り組み | Well-being Survey 幸せと生きがいに関する意識度調査 |

## 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"> <li>ハラスマ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</li> </ul>
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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>認知行動モデルを活用し、傾聴・他者受容・アサーション・解説力・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</li> <li>Well-being(幸福感)を自他共に高め合う要素PERMA-Vを体験、会得できる研修</li> <li>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)</li> </ul>
認知行動変容アプローチ・PERMA-V心理教育(オンライン)		

\* 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(幸福感)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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
Well-being Check (毎月実施)	入社3年目までの事務・技術職	<ul style="list-style-type: none"> <li>PERMA-Vに関するアンケートを実施</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>

## Well-being Survey 幸せと生きがいに関する意識度調査<sup>\*2</sup>

\* 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 (従業員エンゲージメント)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<sup>\*3</sup>スコア) [点]

	2023年度
トヨタ自動車単体	21.8 <sup>*4</sup>

### Work Well-being 調査<sup>\*5</sup>

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
トヨタ自動車単体	57 <sup>*5</sup>

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
トヨタ自動車単体	52 <sup>*5</sup>

### 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 [%]

	2023年度
事技職	78.3 <sup>*6</sup>
技能職	69.5 <sup>*7</sup>

\* 3 Satisfaction with Life Scale; Diener, E., Horwitz, J. & Emmons, R. A. (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 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 2023年度よりサーベイの設問を変更

\* 6 29社の加重平均値

\* 7 30社の加重平均値

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	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 |

## 基本的な考え方

2024年6月更新

# 健康・ 安全衛生

GRI 403-1~10

99 基本的な考え方

100 推進体制

100 健康・安全教育

101 健康に対する取り組み

104 安全に関する取り組み

### 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「バッタ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。

（バッターボックスに立ち続けたために 健康な心と体づくりから 豊田章男）

(2017年9月)

② 健康・安全の理念

### 社会的評価

	内容	認定年
	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>経済産業省、東京証券取引所が実施</li> </ul>	2021、2023
	<ul style="list-style-type: none"> <li>健康経営に取り組む優良法人を認定</li> <li>経済産業省、日本健康会議が実施</li> </ul>	2018～2024
	<ul style="list-style-type: none"> <li>高い安全衛生水準を維持・改善している企業を認定</li> <li>厚生労働省が実施(3年ごとの更新)</li> </ul>	2015～2024
	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>スポーツ庁が実施</li> </ul>	2024

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	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 |

## 推進体制

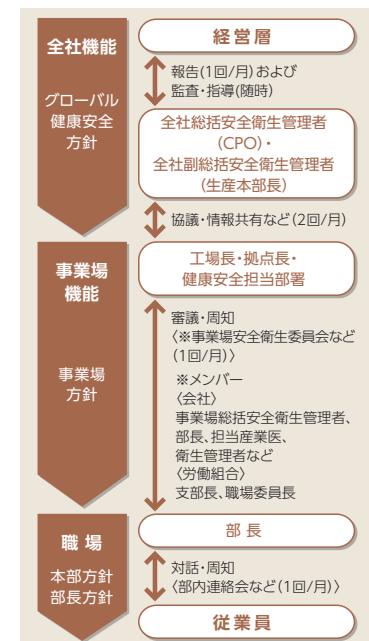
### ありたい姿

- 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・災害の発生状況と併せて役員へ報告
- 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

### 推進体制



## 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)

##### 2023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	約 40
課長	6	約 200
CX*2	4	約 150
職場リーダー	12	約 1,400
一般・新入社員	1	約 4,040

\* 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

##### 2023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	3,116

### 健康・安全意識啓発

(トヨタ自動車単体)

#### 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

- 全役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

### レベルアップに向けた教育

##### 2023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	228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		150,199回

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	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 |

## 健康に対する取り組み

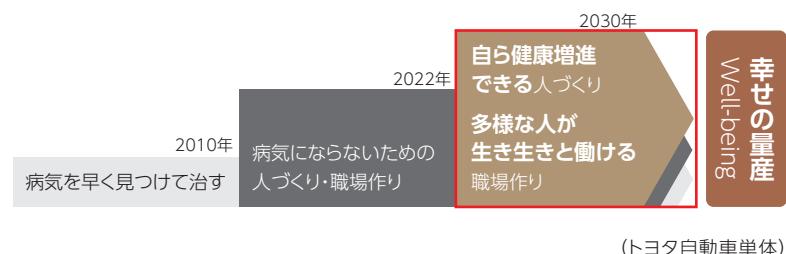
### ありたい姿

- 健康第一の考え方下、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

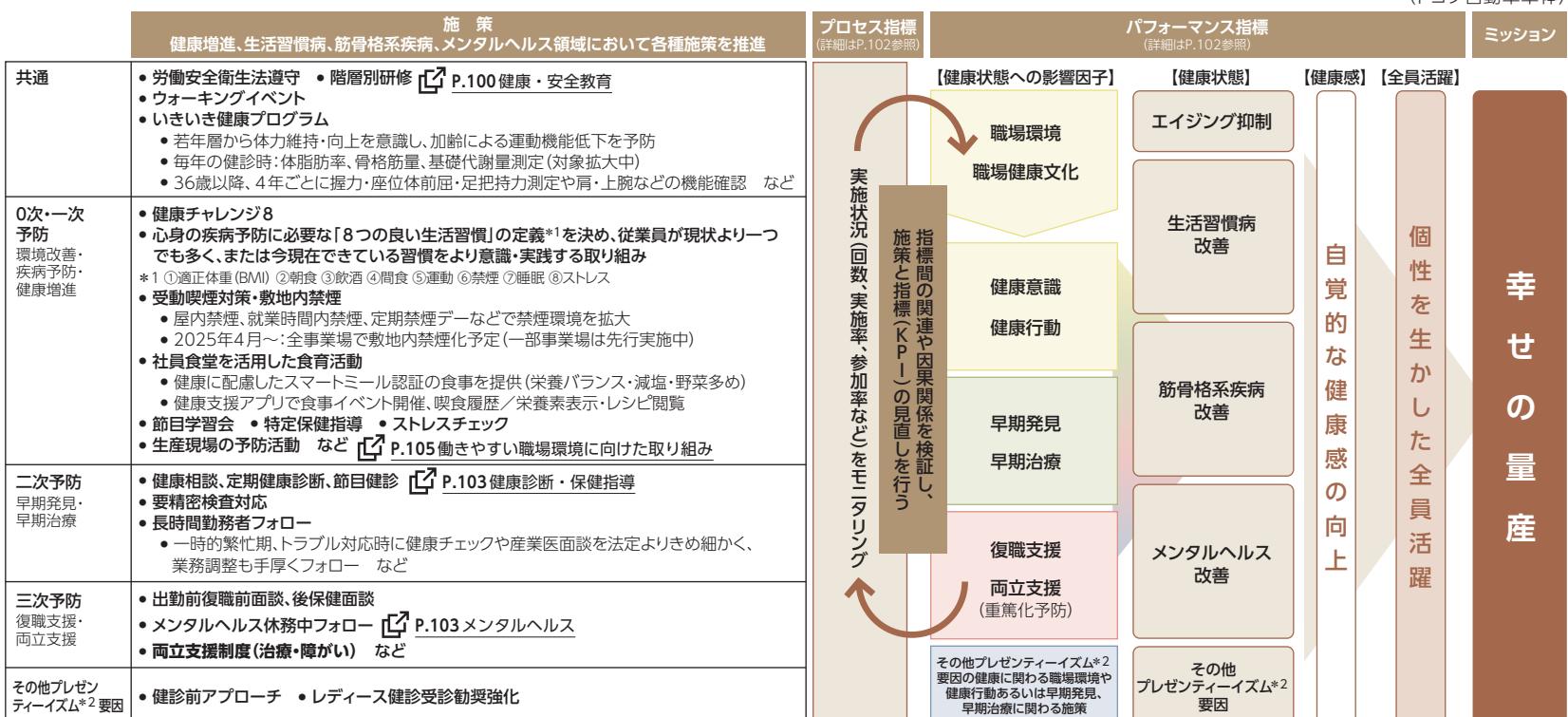
- 幸せの量産の実現に向け、トヨタで働く一人ひとりが健康でいきいきと働きクルマづくりに関わることで楽しさ・幸せを感じられることを目指し、健康ビジョンを策定



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	高年齢化、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	・「高年齢者」の健康維持・増進対策 ・治療・障がいと仕事の「両立支援」 ・「メンタルヘルス」の未然防止・再発防止
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	・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
- 各指標を機密性の配慮をした上で、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



### 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
- 会社を取り巻く情報共有
- 働き方(勤務ルールなど)の改善
- 福利厚生の充実、利便性向上
- 成長への寄り添い
- 心理学の専門スタッフによるWell-being(幸福感)向上施策
- 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
- 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
- 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
- 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
- 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
- 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.97 Well-being(幸福感)向上における取り組み

\* 2 体調による生産性低下

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	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)	
	2023年目標
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
〈メンタル〉新規休務者	2022年比2%減
再発休務者	2022年比5%減
〈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

## 2024年

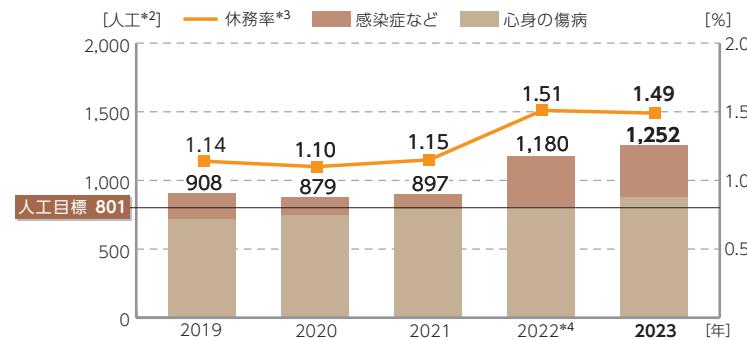
2024年 (トヨタ自動車単体)	
	2024年目標
休務者	801人工以下
健康状態	フィジカル 健康スコア6 6つの検査項目基準内の該当数の平均値 4.37/6
メンタル	ストレスを多く感じる者の割合 18.9%
健康習慣	健康チャレンジ8 8つの健康習慣実践数の平均値 6.4/8
職場環境	健康づくりに取り組む姿勢 計画的に実行している職場の割合 50%
健康施策	〈全社企画参加率〉 ウォーキングイベント 20%

## 2024年 (トヨタ自動車単体)



## 健康事由による休務推移<sup>\*1</sup>

(トヨタ自動車単体)



\*1 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)

\*2 休務日数累計/年間稼働日数=人工(年間休務人工)

\*3 休務人工/従業員人数×100=休務率

\*4 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

## 主な指標と実績

項目	プロセス指標	パフォーマンス指標	2021年	2022年	2023年
定期健康診断 受診率	○		100%	100%	100%
定期健康診断 有所見者率		○	42.7%	43.0%	43.2%
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)		○	4.31/6	4.30/6	4.25/6
定期健康診断後の精密検査受診率	○		98.3%	97.9%	96.2%
ストレスチェック受検率	○		96.2%	91.7%	89.5%
特定保健指導の実施率	○		24.9%	37.2%	63.5%
特定保健指導の改善率		○	39.4%	41.4%	42.3%
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	6.3/8
(適正体重) 40歳以上		○	63.3%	62.3%	63.3%
(運動習慣) 30分/日×2回/週 40歳以上		○	47.1%	53.4%	54.9%
(運動習慣) 30分/日×1回/週		○	64.1%	67.9%	70.0%
(喫煙率)		○	25.1%	20.9%	19.5%
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%
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)	○		16.9%	19.1%	17.6%
女性の健康課題教育の全管理職参加状況	○		—	3.7%	40.1%
アブセンティーアイズム (傷病による休務人工)		○	897人工	1,180人工	1,252人工

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	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 |

## 「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

2023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		63.5

### 体力測定・運動指導

- 上記4年に一度の節目健診の中で、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一部事業場で開始。今後国内主要事業場で実施する健康診断へ展開予定

## 治療・障がいと仕事の「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の整備や、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
- 障がいをお持ちの方の入社前の健康・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.71 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"> <li>マインドフルネス瞑想研修</li> <li>セルフケア           <ul style="list-style-type: none"> <li>良い生活習慣づくりの促進（健康チャレンジ8）</li> <li>ストレスチェックによる気付きの提供</li> <li>階層別教育（新人・若年層）</li> </ul> </li> <li>ラインケア           <ul style="list-style-type: none"> <li>職場管理（上位・周囲の支援・コミュニケーション）</li> <li>職場相談員による職場・個別支援</li> <li>階層別教育（管理者向け）</li> </ul> </li> <li>専門家によるケア           <ul style="list-style-type: none"> <li>心理学専門スタッフによる研修</li> </ul> </li> </ul>
二次予防 (早期発見・対応)	<ul style="list-style-type: none"> <li>健診時のスクリーニング</li> <li>健康相談の社内外窓口の常設</li> </ul>
三次予防 (再発・再休務防止)	<ul style="list-style-type: none"> <li>職場復帰支援ガイドラインに基づくフォロー</li> <li>専門家によるケア</li> <li>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</li> </ul>

## 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ホームページで公開し、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<sup>\*1</sup>

2023年度	
トヨタ自動車単体	5.18 / 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:69,247人 有効回答数:58,044人 有効回答数／研究同意あり数:48,315人

P.98 Well-being Survey 幸せと生きがいに関する意識度調査

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	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 |

## 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、受入出向者、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

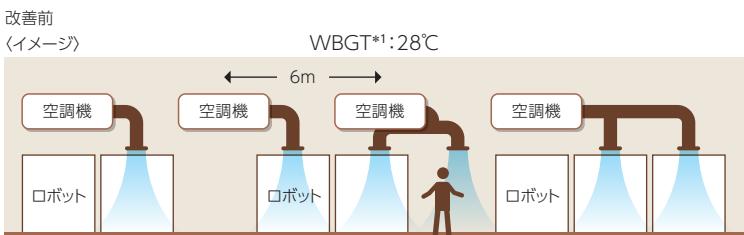
安全な「人」	<ul style="list-style-type: none"> <li>自らKY(危険予知)ができ、ルールを守り、考動できる人づくりに向けた取り組みを実施           <ul style="list-style-type: none"> <li>日常からリーダーによる安全第一の率先垂範を基本とし、安全教育の場では先人たちの経験やその活動の変遷などを踏まえて、日頃の意識行動を振り返り、安全な人づくりを伝承</li> </ul> </li> </ul>
安全な「作業」(リスク管理)	<ul style="list-style-type: none"> <li>重点災害ゼロに向けたハイリスク作業の低減と管理を実施           <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> </li> </ul>
安全な「場／環境」	<ul style="list-style-type: none"> <li>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           <ul style="list-style-type: none"> <li>作業環境は法令に基づく環境測定によって管理</li> <li>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</li> </ul> </li> </ul>

### 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<sup>※2</sup>)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<sup>※3</sup>の認証取得
  - グローバルの8工場で取得(2023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	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		2024年目標
安全	構内死亡災害	ゼロ
	全災害	24件以下

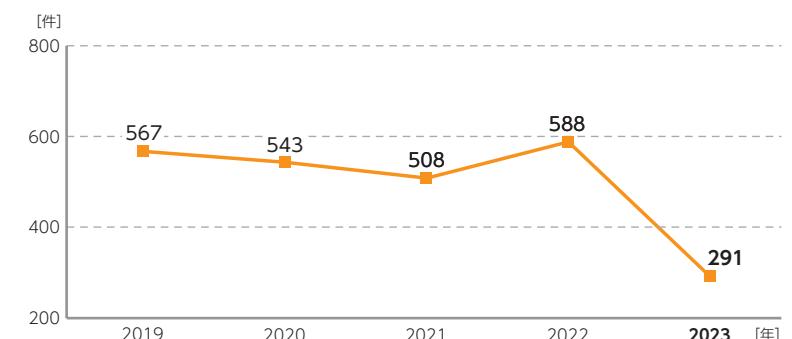
## 災害・疾病発生状況

### 2023年実績

	範囲	2023年目標	実績
全災害	グローバル*1	125件	291件
	単体	24件	37件
構内死亡災害	グローバル*1	ゼロ	1件
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	29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)	686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

- 2023年は1件の死亡災害が発生
- 現状を真摯に受け止め、変化に対応できる職場作り・人づくりに向け以下を実施
  - メンバー一人ひとりに寄り添う
  - 安全の3本柱活動の継続とさらなる浸透
  - 安全衛生マネジメントシステムの継続的な改善に取り組む

P.104 安全の3本柱

## 業務上の負傷(休業災害度数率\*3)

	2019年	2020年	2021年	2022年度 <sup>7</sup> (2022年)	2023年度
グローバル*4	0.25	0.24	0.23	0.28 (0.30)	<b>0.13</b>
日本	0.04	0.10	0.03	0.07 (0.07)	<b>0.05</b>
北米*8	1.01	0.89	0.93	1.25 (1.43)	<b>0.32</b>
欧州	0.42	0.27	0.13	0.05 (0.05)	<b>0.10</b>
中国	0.07	0.11	0.08	0.03 (0.03)	<b>0.03</b>
アジア	0.05	0.02	0.07	0.06 (0.05)	<b>0.05</b>
その他	0.23	0.23	0.31	0.26*9 (0.24)	<b>0.26</b>
全産業(日本国内)*5	1.80	1.95	2.09	— (2.06)	<b>2.14*10</b>
製造業(日本国内)*5	1.20	1.21	1.31	— (1.25)	<b>1.29*10</b>
日本自動車工業会 (14社)*6	0.09	0.09	0.07	— (0.07)	(10月更新)

\* 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

2024年6月更新

# 社会貢献



GRI 201-1, 203-2, 413-1

- 106 基本的な考え方
- 106 推進体制
- 106 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

- サステナビリティ分科会にて方向性・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](#)

- 社会貢献推進部を中心に、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のため、地域の皆様と力を合わせ、持てる資源を有効活用しながら、次世代を担う人財育成<sup>\*1</sup>をはじめとする活動を推進

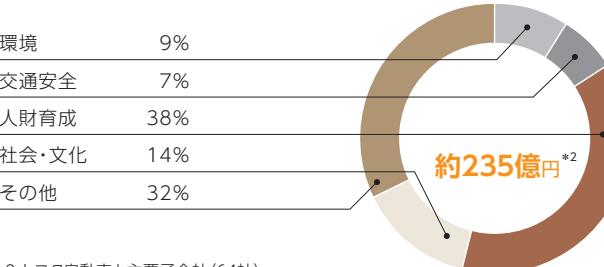
\*1 「人財育成」は一人ひとりが多様で、かけがえのない力を持った存在であると捉え、その力を育むことを意図

### 取り組み事項

- 以下4分野を推進  
**「共生社会」**  
**「人財育成」**  
**「地域共創」**  
**「Mobility for All」**(事業を通じ、全ての人に自由で安全な移動の提供)  
 例・社会貢献自主プログラム活動の推進(「共生社会」「人財育成」「地域共創」)  
 • 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)  
 • 自動車・モビリティ文化、企業文化の理解活動(トヨタ会館、トヨタ博物館など)

[社会貢献活動](#)

## 社会貢献活動費(2023年度)



人権の尊重

ダイバーシティ、エクイティ&amp;インクルージョン(DE&amp;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

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 |

2024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

		2021年度	2022年度	2023年度
従業員数(連結)	人	372,817	375,235	<b>380,793</b>
従業員数(単体)		70,710	70,056	<b>70,224</b>
男		61,571	60,780	<b>60,663</b>
女		9,139	9,276	<b>9,591</b>
採用人数(単体)		1,122	1,401	<b>934</b>
男		840	1,138	<b>723</b>
女		282	263	<b>211</b>
平均年齢(単体)		40.5	40.6	<b>40.6</b>
男		41.4	41.2	<b>41.2</b>
女		36.4	36.8	<b>37.0</b>
勤続年数(単体)	年	16.4	16.2	<b>16.0</b>
男		16.8	16.6	<b>16.3</b>
女		13.4	13.7	<b>13.9</b>
離職率(単体、自己都合による退職)	%	1.0	1.0	<b>0.9</b>
再雇用人数(単体) *1	人	1,288	1,465	<b>1,579</b>
海外子会社の幹部に占める現地社員の割合	%	78.4	76.7	<b>74.4*2</b>
重要な海外子会社CEO・COOの日本人以外比率		60.7	63.1	<b>63.9*3</b>
管理職の人数(単体)	人	10,534	10,416	<b>10,503</b>
女性管理職比率	%	12.0	14.8	<b>11.0*4</b>
グローバル		3.0	3.4	<b>3.7</b>
女性主任職の人数(単体)	人	762	787	<b>813</b>
女性管理職の人数(単体)		315	351	<b>386</b>
女性採用比率(単体)	%	40.0	45.6	<b>34.8</b>
事務職		12.7	11.8	<b>10.7</b>
技術職		31.5	20.8	<b>20.9</b>
女性の離職率(単体、自己都合による退職)	%	1.8	1.7	<b>1.5</b>
事務・技術職		3.6	3.6	<b>2.3</b>
育児介護休職制度利用数(単体)	人	923	1,369	<b>1,847</b>
男		495	932	<b>1,382</b>
女		428	437	<b>465</b>
育児休職平均取得期間(単体)	月	1.9	1.9	<b>2.0</b>
男		16.5	16.4	<b>15.2</b>

\* 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

※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

		2021年度	2022年度	2023年度
育児休職取得後の復職率(単体)		99.0	99.0	<b>99.8</b>
男	%	100	100	<b>99.9</b>
女		98.1	97.8	<b>99.3</b>
男性の育児休職取得率(単体)		19.4	38.0	<b>61.5</b>
男性の配偶者の出産直後の特休・有休取得率(単体)*5		91.0	90.7	<b>88.5</b>
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	<b>6.0</b>
平均年間給与(単体)	円	8,571,245	8,954,285	<b>8,998,575</b>
男女の賃金格差(単体)*6	全労働者	— *7	66.7	<b>67.0</b>
	正社員	— *7	66.5*8	<b>66.9*8</b>
	パート・有期契約社員など	— *7	57.8*9	<b>59.5*9</b>
障がいのある方の雇用率(単体、特例子会社含む)	%	2.50	2.49	(10月更新)
障がいのある方の雇用人数(単体、特例子会社含む)	人	1,431	1,437	(10月更新)
柔軟な勤務時間制度利用数(単体)*10		35,654	36,392	<b>37,182</b>
有給休暇取得率(単体)*11*12	%	93.4	101	<b>87.8</b>
労働者の一月当たりの平均残業時間(単体)*11	時間/月	19.7	19.1	<b>21.8</b>
研修総時間(単体)*13	時間/年	507,485	412,236	<b>487,381</b>
従業員一人当たりの研修受講時間(単体)*13	時間/年	7.2	5.9	<b>6.9</b>
研修総費用(単体)*14	百万円/年	378	343	<b>442</b>
自分の成長を実感できる従業員割合(単体)	%	85.1	82.3	— *16
会社に満足している従業員割合(単体)		78.2	77.2*15	— *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)		—	—	<b>57</b>
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)		—	—	<b>52</b>
会社に満足している従業員割合事技職(海外)		70.0	67.9	<b>78.3*17</b>
会社に満足している従業員割合技能職(海外)		72.1	73.5	<b>69.5*18</b>
非正規雇用率(単体)		14.9	17.5	<b>19.8</b>
団体交渉協定の対象となっている従業員の割合		91	90	<b>86*19</b>
稼働停止件数、およびそれにともなう労働損失日数	件(人・日)	0	0*20	<b>1 (1,267) *21</b>
休業災害度数率	グローバル*22	0.23*24	0.28	<b>0.13</b>
	*23	0.03*24	0.07	<b>0.05</b>
休務率(単体)*24	%	1.15	1.51	<b>1.49</b>
ストレスチェック実施率(単体)*24		96.2	91.7	<b>89.5</b>

\* 5 配偶者の出産後2カ月以内に半日または1日以上の休み(年次有給休暇、育児休業など)を取得した男性の割合

\* 6 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。

\* 7 2022年度より開示開始

\* 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、事技職：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待遇を決定しており、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。継越休暇日数(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めず)

\* 15 事務職・技術職・業務職(技能職は含まず)

\* 16 2023年度よりサービスの設問を変更(新設:「トヨタでの生きがい・やりがい」「多様性・個人の尊重】

\* 17 29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ー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 トヨタ自動車および海外53拠点

\* 23 100万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]

\* 24 集計期間1~12月

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	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 |

## B サプライチェーン

		2021年度	2022年度	2023年度
サプライヤー数(一次サプライヤー)	社	9,762	11,167	(10月更新)
		471	477	
		2,791	3,034	
		(1,561)*25	(1,734)	
		1,265	1,267	
		5,235	6,389	

\* 25 2023年4月修正 2,032→1,561

## C 品質

		2021年度	2022年度	2023年度
リコール台数	万台	409	303	1,091
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

		2021年度	2022年度	2023年度
社会貢献活動費総額	億円	167	199	235*26

\* 26 トヨタ自動車と主要子会社(64社)

コーポレートガバナンス

リスクマネジメント

コンプライアンス

ガバナンスデータ

# ガバナンス

**111** コーポレートガバナンス**116** リスクマネジメント**119** コンプライアンス**123** ガバナンスデータ

2024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

111 基本的な考え方

111 コーポレートガバナンス体制

113 取締役会

114 監査役制度

114 役員の報酬

115 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

- コーポレートガバナンスの充実に向けた体制整備、取締役会・監査役会の適切な運営などの取り組み

## コーポレートガバナンス体制

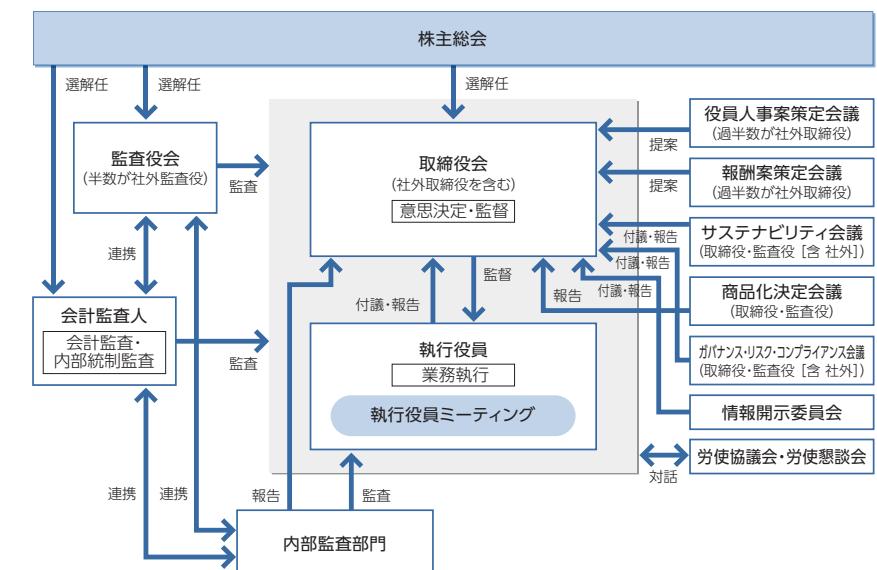
### ありたい姿

- 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か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等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、社外監査役を含む監査役会により、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



## コーポレートガバナンス

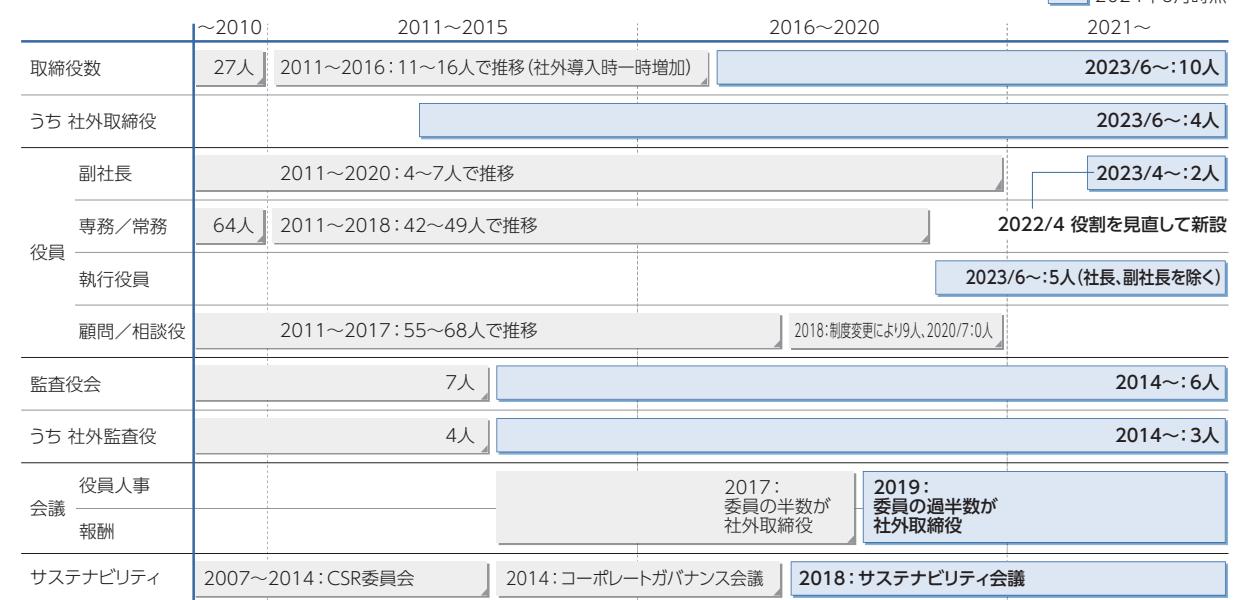
## リスクマネジメント

## コンプライアンス

## ガバナンスデータ

| 基本的な考え方 | コーポレートガバナンス体制 | 取締役会 | 監査役制度 | 役員の報酬 | 内部統制 |

## ガバナンス体制の変遷



2011年 4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>取締役会のスリム化(27人→11人) ※現在は10人</li> <li>役員意思決定階層の削減(組織担当役員の廃止、副社長、本部長の二階層へ)</li> <li>本部長には専務役員もしくは常務役員を柔軟に配置(専務取締役廃止)</li> <li>常務理事の新設</li> <li>地域本部長を原則現地へ配置</li> </ul>
2013年 4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>ビジネスユニットの設置</li> <li>地域本部の再編</li> <li>社外取締役の登用</li> </ul>
2015年 4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>役員の役割変更</li> <li>ダイバーシティの促進(外国人役員、女性役員の登用)</li> </ul>
2016年 4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>カンパニーの設置 機能軸から製品軸へ</li> </ul>
2017年 4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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</li> <li>取締役の人数を減少 社外取締役を含め9人体制(6月)</li> </ul>
2017年 10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>相談役・顧問の制度変更</li> </ul>
2018年 1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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</li> <li>フェロー新設 高度な専門性、役員の人材育成の幅</li> </ul>
2019年 1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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)</li> </ul>
2020年 1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>「領域長」廃止→統括部長・フェローへ</li> </ul>
2020年 4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>「副社長」と「執行役員」を「執行役員」に一本化</li> </ul>
2020年 7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>執行役員の役割をさらに明確化</li> </ul>
2022年 4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
2023年 4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>「継承と進化」をテーマに、執行役員の定義を「商品(もっといいクリエイティブ)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</li> </ul>

## 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、意思決定の迅速化や適正な監督を実施

#### 取り組み事項

- モノづくりを熟知した社内役員と、新たな価値創造に向けた助言を行うことができる社外役員が、取締役会にバランス良く参画
  - ガバナンス機能の充実を図るため、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
- (2024年6月時点)

構成 10人 (独立社外取締役: 4人、女性: 1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: 5.1年 (0~4年: 6人、5~9年: 3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

取締役会のダイバーシティ 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「当社の取締役・監査役のスキルマトリクス」

- 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・社外監査役と業務執行側との双方向コミュニケーションの場を定期的に設定

取締役会の実効性の分析・評価

頻度	年1回
評価の対象	取締役および監査役
評価項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>取締役会の構成と運営</li> <li>経営戦略と事業戦略</li> <li>企業倫理とリスク管理</li> <li>株主などのステークホルダーとの対話 など</li> </ul>
方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケートによる自己評価</li> </ul>
結果の概要 (2024年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>「事前説明」「社外役員への情報提供」について“改善”されていると評価</li> <li>ただし、前年も課題とされた「時間配分」「事業戦略の検討」「持続可能性を意識した経営」については継続課題</li> </ul>
改善の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>ガバナンス施策について、風土・体制・仕組みにまとめ取締役会で報告・議論</li> <li>取締役会での議論の充実のため、取締役会周辺の会議体の活用・明確化を隨時推進</li> </ul>

### 策定会議

名称	構成 (2024年6月時点)	開催頻度/ 出席率	事前 ミーティング*	主な議論内容
役員人事案 策定会議	議長 取締役副会長 構成6人 (独立社外取締役: 4人、女性: 1人、 外国人: 1人)	9回／100%	4回	<ul style="list-style-type: none"> <li>取締役・監査役の選解任案</li> <li>執行役員・統括部長以上幹部職の選解任・担当変更</li> <li>個人別査定の評価</li> <li>組織体制</li> <li>社外役員の役割・期待、独立性判断基準</li> </ul>
報酬案 策定会議	議長 取締役副会長 構成6人 (独立社外取締役: 4人、女性: 1人、 外国人: 1人)	2回／100%	5回	<ul style="list-style-type: none"> <li>役職・職責ごとの報酬水準</li> <li>2023年度の指標実績評価</li> <li>個人別報酬額の決定</li> </ul>

\* 社外取締役のみで構成

### コーポレートガバナンスハイライト

#### 在任期間



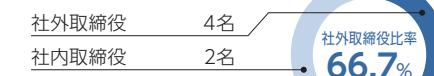
#### 役員人事案策定会議



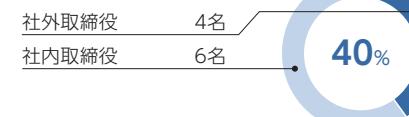
#### 年齢



#### 報酬案策定会議



#### 独立性比率



#### ダイバーシティ



## 監査役制度

### 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

- 社内事情に通じた常勤監査役と高い専門性・見識を有する社外監査役で構成
- 監査役それが単独でも監査権限を行使できる独任制を維持

(2024年6月時点)

構成	6人(社外監査役:3人、女性:2人、外国人:2人)
監査役の選解任	「役員人事案策定会議」にて監査役会に提案する内容を検討
社外監査役の独立性	会社法に定める社外監査役の要件、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
監査役の経歴	 <a href="#">役員紹介</a>
取締役会出席率	 <a href="#">招集通知「取締役会出席率(出席回数)」</a>
スキルマトリクス	 <a href="#">招集通知「当社の取締役・監査役のスキルマトリクス」</a>

## 役員の報酬

### ありたい姿

- 「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、電動化、知能化、多様化への対応や仲間づくりなどモビリティカンパニーへの変革と、気候変動問題などの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

報酬制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>当社取締役の個人別の報酬などの決定方針は取締役会にて決議</li> <li>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</li> <li>社外取締役および監査役の報酬は、固定報酬のみとし、会社業績に左右されない報酬体系としており、経営に対する独立性を担保</li> </ul>	
取締役の報酬	現金報酬枠	年間30億円以内(うち社外取締役3億円以内)
	株式報酬枠	年間40億円以内
監査役の報酬		月額30百万円以内
報酬の決定方法	日本籍の取締役 (社外取締役を除く)	<ul style="list-style-type: none"> <li>各人の役割の大きさなどに応じて、日本企業に加えて、グローバル企業も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</li> <li>報酬構成・業績評価指標の考え方: 次ページ参照</li> </ul>
	外国籍の取締役 (社外取締役を除く)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>出身国との税率差を考慮し、税金補填をする場合あり</li> </ul>

 [有価証券報告書「役員の報酬等」](#)

## コーポレートガバナンス

## リスクマネジメント

## コンプライアンス

## ガバナンスデータ

| 基本的な考え方 | コーポレートガバナンス体制 | 取締役会 | 監査役制度 | 役員の報酬 | 内部統制 |

## 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
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
- 毎事業年度、内部統制の整備・運用状況の点検を実施
- 部署に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
- 足元の環境を踏まえ、内部統制の基本方針を改訂

 [有価証券報告書「グループビジョンと足場固め」「認証不正問題に対する当社の認識と関与」「風土」「体制」「仕組み」](#)

2024年6月更新

# リスクマネジメント

GRI 2-16、3-3

116 基本的な考え方

116 推進体制

117 リスクマネジメントの仕組み

117 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、CASE\*など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**

\* 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

- 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

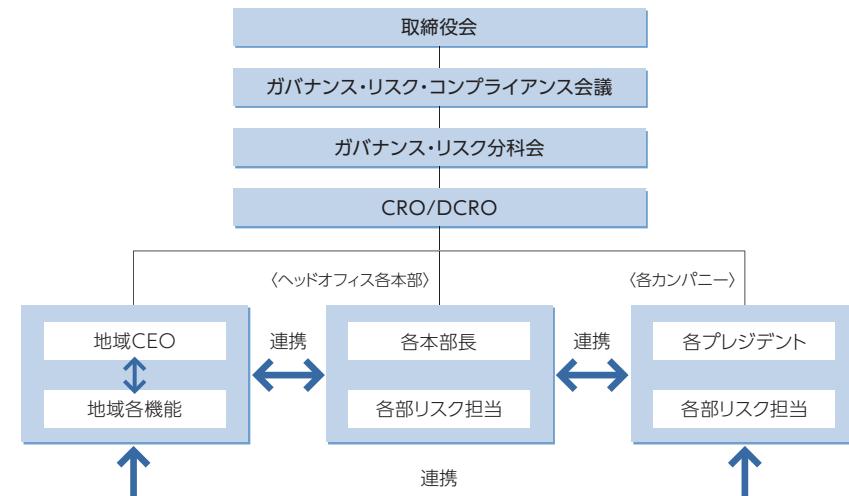
### ありたい姿

- 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 CRO (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、モニタリングを行うためにCROを議長として「ガバナンス・リスク分科会」を設置し、重要案件については「ガバナンス・リスク・コンプライアンス会議」にて審議。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)を基盤とする全社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・リスク分科会」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"> <li>事業継続マネジメント(BCM : Business Continuity Management)</li> <li>サイバー攻撃のリスク</li> <li>プライバシーの保護</li> <li>知財・技術リスク</li> <li>内部統制のリスク</li> <li>経営戦略リスクなど</li> </ul>
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

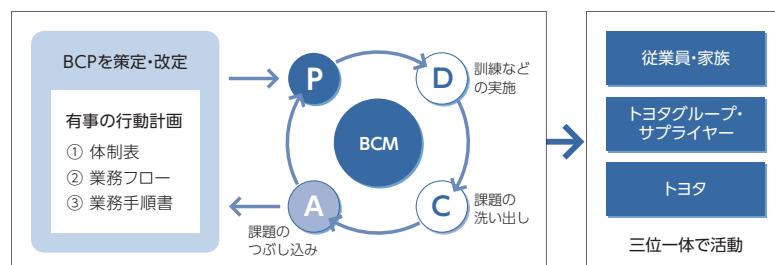
- 「南海トラフ巨大地震」を想定した初動から復旧の体制・プロセスを重点的に整備
- 南海トラフ巨大地震：トヨタの本社機能や開発・生産拠点およびサプライチェーンが高度に集積する東海地方において甚大な被害をもたらすとされており、グローバルトヨタとして重点対応が必要

#### 事業継続計画(BCP\*)の策定

##### ■ 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
- ・有事に強い人材を育成

\* Business Continuity Plan : 事業継続計画



##### ■ 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

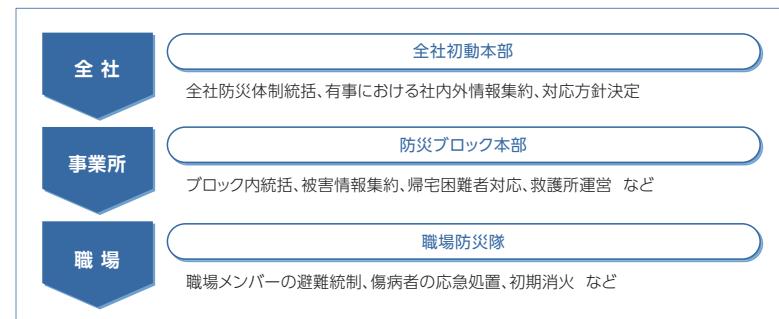
##### トヨタの行動規範(災害時の優先順位)



##### ■ 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

##### 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

### 2023年度実績

- 全社訓練での安否回答率：98%（トヨタ自動車単体）

## ■ 災害に対する啓発

(トヨタ自動車単体)

緊急対応手帳の配布	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急対応手帳の主な内容           <ul style="list-style-type: none"> <li>地震、台風、大雨、火災など各種災害時の安全な避難行動、けが人などの応急手当、家族との連絡手段などの防災知識</li> <li>安否確認システムの利用方法</li> <li>スマートフォンでも閲覧可</li> </ul> </li> </ul>
パソコンの啓発画面での意識喚起	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年の風水害の激甚化を踏まえた基本知識を周知           <ul style="list-style-type: none"> <li>防災気象情報や自治体の避難情報</li> <li>住民に求められる警戒行動・避難行動</li> </ul> </li> </ul>
各職場での話し合い	<ul style="list-style-type: none"> <li>具体的なケースを想定した話し合いの実施</li> </ul>

## 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、もれなく耐震診断を行い、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斷に実施
- 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**

## 人道支援・被災地（地域）の早期復旧

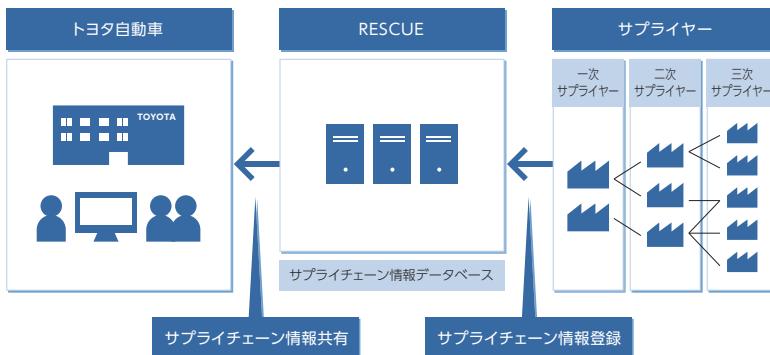
- 行政との包括的な災害支援協定を締結し、平時からの備えを実施（豊田市、みよし市、田原市、碧南市、裾野市）**
- 人道支援・地域復旧支援は行政との相互協力の下で実施することとし、あらかじめBCPの中に織り込んで体制を整備するとともに、行政との合同訓練を実施
- 主な支援内容
  - 災害発生時の救援・救護活動
  - 大規模震災時における一時避難場所の提供（被災した地域住民の受け入れ）
  - 食料・飲料水・生活物資などの行政（市民）への提供
  - 市設置の救援物資などの受け入れ施設における荷役支援
  - 地域インフラ（上下水道、道路など）復旧工事などに必要な用地の提供
  - 社員の地域復旧活動への参画

## 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緒に「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に実施  
⇒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、サプライヤーと一緒に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



2024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

119 基本的な考え方

120 コンプライアンス教育

121 贈収賄防止

121 税務

122 スピーカップ

122 点検活動

## 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、社会・地球の持続可能な発展に貢献していくなかで確立、継承されてきた独自の考え方・価値観・手法（「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」という使命を果たすために、「トヨタ行動指針」に基づき、法令遵守はもちろんのこと、誠実な行動を実践し、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）に翻訳の上、教育用の動画もセットにして連結子会社を含めたトヨタで働くすべての人に周知し、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、スピーカップ相談窓口（トヨタ自動車）、グローバルスピーカップライン、オールトヨタスピーカップ窓口、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

 [トヨタ行動指針](#)

 点検活動の詳細はP.122「点検活動」をご覧ください

## 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
  - ・社内各部や国内子会社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          | • 下請法      |
| • 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

- 取締役が遵守すべき基本的事項について、取締役に周知
- 「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」などの諸規定と併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

## 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、腐敗行為および賄賂の定義を明記
- ・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

- 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)

### トヨタ行動指針

### 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、防止のための実務運用

- ・入社時、昇格時、海外赴任時などの継続的な節目教育・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
- ・「点検活動」において、国内外の子会社に対する贈収賄防止・腐敗行為防止体制強化に向けた改善活動を推進(2013年～)
- ・インドネシア、タイ、ブラジルなど、CPI(腐敗認識指数)\*が高い国に所在する連結子会社を中心に、贈収賄防止体制強化活動を実施(2020年～)。現在、グローバルへ展開中

\* Corruption Perceptions Index : NGO組織のトランスペアレンシー・インターナショナルが1995年以来毎年発行している、専門家評価と世論調査に基づき決定された世界各地の公的機関の汚職レベルで各国を順位付けする指数

 点検活動の詳細はP.122「点検活動」をご覧ください

## 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

## スピーカップ

### 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

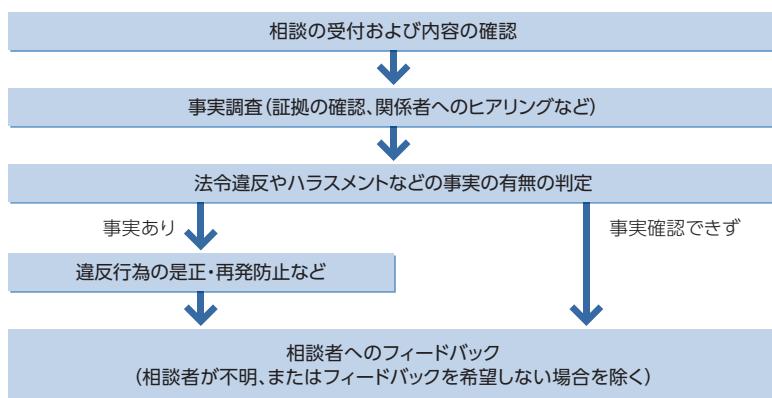
### 取り組み事項

#### スピーカップ相談窓口(トヨタ自動車)

- 従来：コンプライアンス上の疑問が相談できる「企業倫理相談窓口」やハラスメントに関する窓口など、相談内容に応じた窓口を設置
- 現在：窓口を「スピーカップ相談窓口」に統一(2020年4月～)

対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>匿名での相談も受付</li> </ul>
窓口の周知方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>インターネットを含む複数の媒体によって周知</li> </ul>
対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>相談内容は、希望に応じて匿名または顔名で社内事務局に連絡され、相談者が特定されることがないよう細心の注意を払いつつ、事実関係を調査</li> <li>相談者に不当な目的がない限り、窓口への相談などを理由として、相談者に対する不利益な取り扱いを行わない旨を社内規則に明記</li> <li>実際に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</li> </ul>
受付実績 (2023年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>884件(前年度比:+25%)</li> <li>内訳 <ul style="list-style-type: none"> <li>法令・ルール違反の可能性 105件</li> <li>ハラスメントの可能性 167件</li> <li>意見・問い合わせ 154件</li> <li>お金に関する事案 10件</li> <li>職場環境・人事の相談 308件</li> <li>その他 140件</li> </ul> </li> </ul>

### 報告・対応手順



#### 海外子会社・国内子会社向け窓口

- グローバルスピーカップライン、オールトヨタスピーカップ窓口、連結ヘルプラインなど、トヨタ自動車が運営する、国内外の子会社向けの通報窓口を複数設置
- ポータルサイトやメールで受付
- 海外子会社対応の窓口はさまざまな言語に対応
- 社外の委託先が受付
- 法律で禁止されていない限り、匿名で相談が可能
- 通報者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を「トヨタ行動指針」に明記

② トヨタ行動指針(スピーカップ)

② トヨタスピーカップポリシー

## 点検活動

### 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(毎年実施)
  - 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など、継続的な取り組みを実施
  - 子会社へのヒアリングを通じて実情を把握し、必要なサポートを実施
  - 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
- 2023年度実績
  - 明るい職場作り(労働環境)・スピーカップ・安全性の追求と製品の品質など、7分野21項目を点検

2024年6月更新

# ガバナンスデータ

## A ガバナンス

		2022年6月	2023年6月	<b>2024年6月</b>
取締役数	人	9	10	<b>10</b>
		8	9	<b>9</b>
		1	1	<b>1</b>
		3	4	<b>4</b>
	%	11	10	<b>10</b>
		33	40	<b>40</b>

		2021年度	2022年度	<b>2023年度</b>
贈収賄に関する罰金・解雇案件(単体)	件	0	0	<b>0</b>
		0	0	<b>0</b>
		727	707	<b>884</b>

SASB対照表

GRI 対照表

# SASB/GRI対照表

125 SASB対照表

126 GRI 対照表

## SASB対照表

2024年6月更新

<input type="checkbox"/> トピック	<input type="checkbox"/> 会計指標	<input type="checkbox"/> コード	<input type="checkbox"/> 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	地域別の売上高加重平均の車両燃費	TR-AU-410a.1	環境データ [E] 新車平均CO <sub>2</sub> 排出量:グローバル
	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	新車CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ > 電動車の普及実績
	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		環境データ [F] 電動車販売台数:グローバル
		TR-AU-410a.3	TCFDに基づく気候関連財務情報開示 > 戦略
	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	環境データ [R] 廃棄物量:グローバル
	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	資源循環 > 循環型社会構築に向けた取り組み
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

2024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

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
<b>1. 組織と報告実務</b>		
<b>GRI 2 : 一般開示事項 2021</b>		
2-1	組織の詳細	会社概要 <a href="#">②</a>
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 <a href="#">④</a>
2-3	報告期間、報告頻度、連絡先	編集方針 <a href="#">④</a> 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 <a href="#">④</a>
2-5	外部保証	第三者検証 <a href="#">④</a>
<b>2. 事業活動と労働者</b>		
2-6	活動、バリューチェーン、その他の取引関係	事業所 <a href="#">②</a> 有価証券報告書 3【事業の内容】 <a href="#">②</a>
2-7	従業員	会社概要 <a href="#">②</a> 社会データ > 従業員 <a href="#">④</a>
2-8	従業員以外の労働者	社会データ > 従業員 <a href="#">④</a>
<b>3. ガバナンス</b>		
2-9	ガバナンス構造と構成	コーポレートガバナンス <a href="#">④</a>
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 <a href="#">④</a>
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 <a href="#">④</a>
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 <a href="#">④</a> サステナビリティ推進 <a href="#">④</a>

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 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 <a href="#">④</a> サステナビリティ推進 > 推進体制 <a href="#">④</a> TCFDに基づく気候関連財務情報開示 > ガバナンス <a href="#">④</a>
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 <a href="#">④</a>
2-15	利益相反	コーポレートガバナンス報告書 <a href="#">②</a> コンプライアンス <a href="#">④</a>
2-16	重大な懸念事項の伝達	リスクマネジメント <a href="#">④</a> コンプライアンス <a href="#">④</a> コーポレートガバナンス報告書 <a href="#">②</a> TCFDに基づく気候関連財務情報開示 > ガバナンス <a href="#">④</a>
2-17	最高ガバナンス機関の集合的知見	サステナビリティ推進 <a href="#">④</a> コーポレートガバナンス > コーポレートガバナンス体制 <a href="#">④</a>
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 <a href="#">②</a>
2-19	報酬方針	コーポレートガバナンス > 役員の報酬 <a href="#">④</a>
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 <a href="#">④</a> 有価証券報告書「役員の報酬等」 <a href="#">②</a>
2-21	年間報酬総額の比率	有価証券報告書「役員の報酬等」 <a href="#">②</a>
<b>4. 戦略、方針、実務</b>		
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 <a href="#">②</a> TCFDに基づく気候関連財務情報開示 > 戦略 <a href="#">④</a>

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 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 <a href="#">↗</a>
2-24	方針声明の実践	サステナビリティ推進 <a href="#">↗</a>
2-25	マイナスのインパクトのは正プロセス	コンプライアンス <a href="#">↗</a>
		方針・環境マネジメント > 環境マネジメント > リスク管理、コンプライアンス <a href="#">↗</a>
		人権の尊重 > 人権デューデリジェンス <a href="#">↗</a>
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 > スピーカップ <a href="#">↗</a> 人権の尊重 > 人権デューデリジェンス <a href="#">↗</a> バリューチェーン連携 > サプライヤーとの取り組み <a href="#">↗</a>
2-27	法規制遵守	コンプライアンス > 贈収賄防止 <a href="#">↗</a> 方針・環境マネジメント > 環境マネジメント > リスク管理、コンプライアンス <a href="#">↗</a>
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 <a href="#">↗</a>
<b>5. ステークホルダー・エンゲージメント</b>		
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 <a href="#">↗</a>
2-30	労働協約	人権の尊重 > 結社の自由における取り組み <a href="#">↗</a>
<b>GRI3 : マテリアルな項目 2021</b>		
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 > サステナビリティ課題と取り組み(マテリアリティ) <a href="#">↗</a>
3-2	マテリアルな項目のリスト	サステナビリティ推進 > サステナビリティ課題と取り組み(マテリアリティ) <a href="#">↗</a>
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 <a href="#">↗</a>
		人権の尊重 <a href="#">↗</a>
		ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(DE&I) <a href="#">↗</a>
		バリューチェーン連携 <a href="#">↗</a>
		車両安全 <a href="#">↗</a>
		品質・サービス <a href="#">↗</a>

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
		人材育成 <a href="#">↗</a>
		コーポレートガバナンス <a href="#">↗</a>
		リスクマネジメント <a href="#">↗</a>
		コンプライアンス <a href="#">↗</a>

## 項目別スタンダード(経済)

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
<b>GRI 201 : 経済パフォーマンス 2016</b>		
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」 <a href="#">↗</a> 社会貢献活動 <a href="#">↗</a>
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	TCFDに基づく気候関連財務情報開示 > 戦略 <a href="#">↗</a> 新車CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ <a href="#">↗</a> 事業活動・生産 <a href="#">↗</a> ライフサイクルCO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ <a href="#">↗</a>
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」 <a href="#">↗</a>
201-4	政府から受けた資金援助	—
<b>GRI 202 : 地域経済での存在感 2016</b>		
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	—
<b>GRI 203 : 間接的な経済的インパクト 2016</b>		
203-1	インフラ投資および支援サービス	資源循環 > 「Toyota Global 100 Dismantlers Project」廃車を適正に処理する社会システムの構築 <a href="#">↗</a> 資源循環 > 「Toyota Global Car-to-Car Recycle Project」クルマのライフサイクル全体を考えた資源循環の取り組み <a href="#">↗</a>

## SASB対照表

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
203-2	著しい間接的な経済的インパクト	車両安全 <a href="#">□</a>
		社会貢献 <a href="#">□</a>

**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 <a href="#">□</a>
-------	-----------------	------------------------------------

**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 <a href="#">□</a> 有価証券報告書「コーポレート・ガバナンスの状況等」 <a href="#">□</a>
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」 <a href="#">□</a> バリューチェーン連携 <a href="#">□</a> コンプライアンス <a href="#">□</a>
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 <a href="#">□</a>

**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 <a href="#">□</a>
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)**

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
<b>GRI 301 : 原材料 2016</b>		
301-1	使用原材料の重量または体積	環境データ [M] 原材料の使用量およびリサイクル材使用率:グローバル <a href="#">□</a>

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
301-2	使用したリサイクル材料	環境データ [O] (修理交換用) リビルト部品・中古部品の供給数:トヨタ自動車 <a href="#">□</a>
		環境データ [M] 原材料の使用量およびリサイクル材使用率:グローバル <a href="#">□</a>
301-3	再生利用された製品と梱包材	環境データ [O] (修理交換用) リビルト部品・中古部品の供給数:トヨタ自動車 <a href="#">□</a>
		資源循環 > 「Toyota Global Car-to-Car Recycle Project」クルマのライフサイクル全体を考えた資源循環の取り組み <a href="#">□</a>
301-4	環境データ [P] 部品のリサイクル量:トヨタ自動車 <a href="#">□</a>	環境データ [P] 部品のリサイクル量:トヨタ自動車 <a href="#">□</a>
		環境データ [N] 自動車リサイクル法に基づく車両のリサイクル量:トヨタ自動車 <a href="#">□</a>
301-5	環境データ [O] (修理交換用) リビルト部品・中古部品の供給数:トヨタ自動車 <a href="#">□</a>	環境データ [O] (修理交換用) リビルト部品・中古部品の供給数:トヨタ自動車 <a href="#">□</a>

**GRI 302 : エネルギー 2016**

302-1	組織内のエネルギー消費量	環境データ [H] エネルギー消費量、エネルギー原単位:グローバル <a href="#">□</a>
302-2	組織外のエネルギー消費量	—
302-3	エネルギー原単位	環境データ [H] エネルギー消費量、エネルギー原単位:グローバル <a href="#">□</a>
302-4	エネルギー消費量の削減	環境データ [H] エネルギー消費量、エネルギー原単位:グローバル <a href="#">□</a>
302-5	工場CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ <a href="#">□</a>	工場CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ <a href="#">□</a>
新車CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ > 電動車の普及実績 <a href="#">□</a>		新車CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ > 電動車の普及実績 <a href="#">□</a>
環境データ [E] 新車平均CO <sub>2</sub> 排出量:グローバル <a href="#">□</a>		環境データ [E] 新車平均CO <sub>2</sub> 排出量:グローバル <a href="#">□</a>

**GRI 303 : 水と廃水 2018**

303-1	共有資源としての水との相互作用	水環境インパクト最小化チャレンジ <a href="#">□</a>
303-2	排水に関連するインパクトのマネジメント	水環境インパクト最小化チャレンジ <a href="#">□</a>
303-3	取水	環境データ [I] 取水量:グローバル <a href="#">□</a>
303-4	排水	環境データ [J] 排水量:グローバル <a href="#">□</a>
303-5	水消費	環境データ [K] 水消費量:グローバル <a href="#">□</a>

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
<b>GRI 304 : 生物多様性 2016</b>		
304-1	保護地域および保護地域ではないが生物多様性価値の高い地域、もしくはそれらの隣接地域に所有、賃借、管理している事業サイト	—
304-2	活動、製品、サービスが生物多様性に与える著しいインパクト	—
304-3	生息地の保護・復元	—
304-4	事業の影響を受ける地域に生息するIUCNレッドリストならびに国内保全種リスト対象の生物種	—
<b>GRI 305 : 大気への排出 2016</b>		
305-1	直接的な温室効果ガス(GHG)排出量 (スコープ1)	環境データ [B] CO <sub>2</sub> 排出量、CO <sub>2</sub> 排出原単位 Scope1 (直接排出)、Scope2 (エネルギー起源間接排出) : グローバル
		環境データ [C] エネルギー起源CO <sub>2</sub> 以外の温室効果ガス(GHG)排出量 Scope1(直接排出)、Scope2(エネルギー起源間接排出) : グローバル
305-2	間接的な温室効果ガス(GHG)排出量 (スコープ2)	環境データ [B] CO <sub>2</sub> 排出量、CO <sub>2</sub> 排出原単位 Scope1 (直接排出)、Scope2 (エネルギー起源間接排出) : グローバル
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)	ライフサイクルCO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ
		環境データ [D] CO <sub>2</sub> 排出量 Scope3 (その他間接排出) : グローバル
305-4	温室効果ガス(GHG)排出原単位	環境データ [B] CO <sub>2</sub> 排出量、CO <sub>2</sub> 排出原単位 Scope1 (直接排出)、Scope2 (エネルギー起源間接排出) : グローバル
305-5	温室効果ガス(GHG)排出量の削減	新車CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ > 電動車の普及実績
		工場CO <sub>2</sub> ゼロチャレンジ > 生産活動におけるCO <sub>2</sub> 排出量削減
		環境データ [E] 新車平均CO <sub>2</sub> 排出量: グローバル
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) 2022年度レビュー
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	環境データ [T] VOC排出量: グローバル
		環境データ [U] NOx SOx 排出量: グローバル

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
<b>GRI 306 : 廃棄物 2020</b>		
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	循環型社会・システム構築チャレンジ 環境データ [Q] バルク方式給油率: トヨタ自動車
		方針・環境マネジメント > 環境マネジメント > リスク管理、コンプライアンス
306-3	発生した廃棄物	環境データ [R] 廃棄物量: グローバル
306-4	処分されなかった廃棄物	環境データ [M] 原材料の使用量およびリサイクル材使用率: グローバル 環境データ [O] (修理交換用) リビルト部品・中古部品の供給数: トヨタ自動車
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	方針・環境マネジメント > 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	方針・環境マネジメント > サプライヤーとの取り組み

#### 項目別スタンダード(社会)

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
<b>GRI 401 : 雇用 2016</b>		
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
<b>GRI 402 : 労使関係 2016</b>		
402-1	事業上の変更に関する最低通知期間	—

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
<b>GRI 403 : 労働安全衛生 2018</b>		
403-1	労働安全衛生マネジメントシステム	
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	
<b>GRI 404 : 研修と教育 2016</b>		
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	
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
<b>GRI 405 : ダイバーシティと機会均等 2016</b>		
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
<b>GRI 406 : 非差別 2016</b>		
406-1	差別事例と実施した救済措置	—

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
<b>GRI 407 : 結社の自由と団体交渉 2016</b>		
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	—
<b>GRI 408 : 児童労働 2016</b>		
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 パリューチェーン連携 > 責任ある材料調達
<b>GRI 409 : 強制労働 2016</b>		
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 パリューチェーン連携 > 責任ある材料調達
<b>GRI 410 : 保安慣行 2016</b>		
410-1	人權方針や手順について研修を受けた保安要員	—
<b>GRI 411 : 先住民族の権利 2016</b>		
411-1	先住民族の権利を侵害した事例	—
<b>GRI 413 : 地域コミュニティ 2016</b>		
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)2022年度レビュー 方針
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	—
<b>GRI 414 : サプライヤーの社会面のアセスメント 2016</b>		
414-1	社会的基準により選定した新規サプライヤー	パ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	パ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
<b>GRI 415 : 公共政策 2016</b>		
415-1	政治献金	—

<input type="checkbox"/> 開示事項番号	<input type="checkbox"/> 開示事項内容	<input type="checkbox"/> 該当箇所
---------------------------------	---------------------------------	-------------------------------

**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



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。



Worldwide  
Olympic Partner

**TOYOTA**



Worldwide  
Paralympic Partner

## 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／2024年 6月

次回発行／2024年10月