

トヨタ自動車：気候変動政策関与の概要

投資家向けブリーフィング：トヨタ自動車 2024 年定時株主総会における気候変動政策関与に係る株主提案について

- 投資家は、トヨタ自動車の気候変動政策関与に関する二度目の株主決議を提出した。
- InfluenceMap の分析によると、トヨタ自動車は 2023 年から 2024 年にかけて、世界中の複数の地域における重要な自動車に関する気候変動政策に対して、直接的、または業界団体を通じて間接的に、活発かつ否定的な関与を続けていた。
- トヨタ自動車が 2024 年 1 月に発表した最新の業界団体レビューは、「[責任ある気候変動ロビー活動に関するグローバルスタンダード](#)」に基づく投資家の期待事項を大幅に下回っていることが再び明らかになった（日本語対応）

エグゼクティブ・サマリー

- **背景**：2024 年 6 月 18 日、投資家らはトヨタ自動車（以下、トヨタ）に対し、「当社は、各事業年度毎に、主要な市場において自ら直接及び業界団体を通じて間接的に行う当社の気候変動関連の渉外活動が、全体としてパリ協定の目標とどのように整合しているかについての包括かつ客観的な報告書（中略）を合理的な費用にて作成し公表する。報告書には、パリ協定の目標と整合しない活動の概要及び是正案を記載するものとする。」ことを求める[株主決議](#)を行う。これは、2023 年のトヨタの気候変動関与に関する同様の株主提案に続くものである。本ブリーフィングは、トヨタによる気候変動政策への関与とその開示について、InfluenceMap の分析結果をまとめたものである。
- **直接的な政策関与（企業単独による関与）**：InfluenceMap の分析によると、トヨタの直接的な気候変動政策関与は、温暖化を 1.5°C に抑えるというパリ協定の目標達成に向けた科学的知見に基づく道筋と不整合である。2023 年から 2024 年にかけて、トヨタは[パリ協定](#)への支持を表明している。しかし同社は、世界の主要地域における自動車の気候変動規制について、否定的な関与を行なっている。例えば、2023 年から 2024 年に提出した規制当局に対するトヨタの公式コメントや協議回答の中で、[オーストラリア](#)と[米国](#)では温室効果ガス（以下、GHG）排出基準の引き下げを主張し、[英国](#)と[カナダ](#)ではゼロエミッション車（以下、ZEV）の義務化、そして[米国](#)では野心的な燃費基準に反対してきた。

- **間接的な政策関与（業界団体を含む第三者組織による、企業に代わって行われる関与）：**
InfluenceMap の分析によると、トヨタは、パリ協定の 1.5°C 目標と不整合かつ活発的な¹ 気候変動政策関与を行う八つの業界団体（InfluenceMap のシステムに基づき D、またはそれ以下の評価）と、部分的に整合した活動的な気候変動政策関与を行う 11 の業界団体（B-から D+評価）に所属している。さらに同社は、グローバルに戦略的かつ否定的な気候変動政策関与を行ういくつかの業界団体の会員でもある。日本では、トヨタの豊田章男会長が[日本経済団体連合会（経団連）](#)のモビリティ委員会の委員長を務めており、同社の佐藤恒治社長は[日本自動車工業会（自工会）](#)の副会長である。米国では、Toyota North America 役員が[全米製造業者協会（NAM）](#)の理事を務め、[米国自動車イノベーション協会（Alliance for Automotive Innovation）](#)にも所属している。オーストラリアでは、Toyota Australia の役員が[自動車産業連邦協議会（FCAI）](#)の副会長を務めており、EU を拠点とする[欧州自動車工業会（ACEA）](#)の理事も務めている。

- **気候変動政策関与に関する開示の正確性：** InfluenceMap の分析によると、トヨタは、直接的または業界団体を通して間接的に行なっている特定の気候変動政策関与について[部分的に開示している](#)。同社は、気候変動政策に対する自社の見解や政策関与について部分的な説明を公表している一方で、重要な詳細については記載がされていない。例えば、米国にて、トヨタは、[GHG 排出基準](#)及び[自動車の企業別平均燃費（以下、CAFE）基準](#)に関して規制当局に対しコメントを提出したと公表しているが、これらの基準案に対するトヨタの反対的な意見は開示されていないように見受けられた。同社はまた、オーストラリアなどの特定の地域での気候変動政策関与を開示していない。またトヨタは、所属する業界団体の見解を[部分的に開示している](#)。トヨタが所属する業界団体による主要な気候変動政策関与を三件以上省略しており、気候変動政策に活発に関与している 14 の業界団体を除外している。

- **気候変動政策関与の年次報告書：** 2021 年以降、トヨタは気候変動政策関与に関する報告書を三回公表しており、最新の報告書は 2024 年に発表された。しかし、分析によると、2024 年 1 月に公表された[年次報告書](#)は、2022 年の「責任ある気候変動ロビー活動に関するグローバル基準（[Global Standard on Responsible Climate Lobbying](#)）」の一部として機関投資家が定めた期待事項に大きく及ばなかった。同スタンダードを元に作成された InfluenceMap の評価基準にでは、14 項目中三つを満たす（21%）スコアを得た。トヨタは、この評価を間接的関与のみ行ない、また、同社の政策関与をパリ協定の 1.5°C 目標ではなく、自社の表向きのメッセージの見解との整合性を評価した。トヨタは、四つの部分的な整合事例（[自工会](#)、[経団連](#)、[中部経済連合会（中経連）](#)、[全米製造業者協会](#)）を特定したものの、InfluenceMap が確認した、いくつかの重要な不整合事例を見逃している（付録 A 参照）。

- 地球温暖化を 1.5°C に抑えるための科学と整合した道筋に沿った政策関与の進捗：トヨタは、直接的及び間接的な政策関与とパリ協定の 1.5°C 目標との間に不整合があるケースに対処するための是正方法を示していない。同社は、業界団体との潜在的な不整合に対処するための枠組みは開示しているが、エスカレーション戦略、またはそのような戦略を使用する時間枠を含めていない。トヨタは、気候変動政策への直接的関与の整合性を評価しなかったために、直接的な政策関与の不整合性を是正方法に関するエビデンスを何も示さなかった。トヨタの気候変動政策関与に関する InfluenceMap の分析によると、トヨタは、気候変動政策への否定的な関与活動の改革について、全く進展していない。トヨタの組織スコアは、2021 年以降ほとんど変化しておらず、41% から 45% へとわずか四ポイント増加しただけである。その結果、同社のエンゲージメント活動は、[昨今の気候変動政策の関与活動](#)から明らかなように、依然としてパリ協定と不整合のままである。

背景：気候変動政策関与における株主提案

現在、気候変動政策関与をめぐる課題は、投資家の気候変動に関するスチュワードシップのアジェンダとして定着している。これは、Climate Action 100+(CA100+) の投資家エンゲージメント・プロセスには不可欠な要素であり、今や 700 を超える機関投資家が署名し、運用資産総額は約 68 兆ドルを超える。

CA100+ のオフィシャルデータプロバイダーである InfluenceMap は、パリ協定に基づくベンチマークに照合し、気候変動政策への企業の取り組みを追跡、評価、採点するグローバルなプラットフォームを運営している。このプラットフォームは現在、約 500 社とその主要な 250 の業界団体を対象としている。

InfluenceMap が定める「政策関与」の定義は、国連の「企業が気候変動政策に責任を持って取り組むためのガイド」を参照している。これによると、「政策関与」は広告、SNS、広報、研究費用のスポンサー、規制当局や選出議員との直接的な接触等が含まれる。

本ブリーフィングは、2024 年 6 月 18 日に開催されるトヨタ自動車年次株主総会における株主決議（図表 1）に先立ち、同社の直接的及び間接的な気候変動政策関与の概要、それに関する開示とレビュープロセスをまとめたものである。

図表 1：トヨタ 2024 年定時株主総会における株主決議

議案：気候変動関連の渉外活動とパリ協定の目標との整合性に関する年次報告書の公表

提案株主：	Kapitalforeningen MP Invest	株主総会開催日：	2024 年 6 月 18 日
株主提案の概要： 全文は こちら 。	「当社は、各事業年度毎に、主要な市場において自ら直接及び業界団体を通じて間接的に行う 当社の気候変動関連の渉外活動が、全体としてパリ協定の目標とどのように整合しているかについての包括的かつ客観的な報告書（機密情報は省略することができる。）を合理的な費用にて作成し公表する。報告書には、パリ協定の目標と整合しない活動の概要及び是正策を記載するものとする。」		

トヨタの気候変動政策関与の要旨

企業による気候変動政策関与を分析することは、ネット・ゼロ経済へのトランジションにおけるコーポレート・ガバナンスや経営層の思考を測る有力な指標となる。したがって、企業の気候変動政策関与がパリ協定の 1.5°C 目標と矛盾している場合、その企業のビジネスモデルが低炭素社会に向けた転換の準備ができていないことを示唆している。

InfluenceMap の方法論は、七つの一般公開されているデータソースより、様々な気候変動関連政策の動向に対する企業や業界団体の関与のエビデンスを収集している。各エビデンスは、IPCC の科学的知見や、パリ協定の実現を図る明確な意図に基づく各国政府政策に基づき作成されたベンチマークと照合してスコア付けされる。このプロセスにより、数百ものエビデンスが評価され、企業や業界団体の気候変動政策関与がパリ協定の 1.5°C 目標にどの程度整合しているかを評価する強力な根拠となる。（当社[ホームページ](#)にて公開）

InfluenceMap のトヨタのプロフィール（この評価の根拠となる各エビデンスへのアクセスを含む）は、[こちら](#)から参照されたい。トヨタが所属する業界団体との関係に関する分析と各団体の詳細なプロフィールは、「関係性スコアの詳細」タブより見ることができます。この評価の概要は以下の図表 2 に示されている通り。

図表 2：InfluenceMap によるトヨタの評価概要

トヨタ		
パフォーマンス・バンド	D	パフォーマンス・バンド（A+から F）：気候変動政策への企業の関与・働きかけの総合評価。組織スコアと関係性スコアから構成される。 A+は、1.5°C目標に沿った気候変動政策を全面的に支持していることを示し、D から F の評価は、気候変動政策への関与が徐々に否定的になっていることを示す。

組織スコア	45%	組織スコア（0 から 100）：科学的根拠に基づいたベンチマークと照らして企業または団体による気候変動政策への働きかけを評価するもの。 50 以下のスコアは、1.5°C 目標と不整合であることを示唆する。
関係性スコア	51%	関係性スコア（0 から 100）：企業が関係を持つ経済・業界団体による気候変動政策への働きかけを評価するもの。 50 以上 74 以下のスコアはパリ協定との間に整合性と不整合性が混在していること、50 未満のスコアは不整合を示唆する。
関与の度合い	41%	関与の度合い（0 から 100）：気候変動政策への働きかけがどの程度戦略的、積極的に行われているかを示す。12 以上のスコアは活発な関与、25 以上のスコアは戦略的な関与を示す。

トヨタによる直接的な気候変動政策関与の要旨

InfluenceMap によるトヨタの直接的な気候変動政策関与の分析は、461 件に上るエビデンスに基づいており、2022 年以降に記録されたものは 189 件であった。InfluenceMap のシステム上、直近のエビデンスがスコアに対してより比重が高い（詳しくは[方法論](#)を参照）。

トヨタの気候変動に関する表向きのメッセージは、主に前向きなものである：

- トヨタは、2024 年に発表した「[2023 Climate Public Policies Report](#)」の中で、パリ協定を支持した。
- 同社は、2023 年 1 月の Toyota USA [ブログ](#)の中で、地球温暖化を 1.5°C に抑えるための取り組みを支持した。
- トヨタ自動車現会長の豊田章男氏は、2024 年 1 月の[ブルームバーグ](#)の記事の中で、気候変動規制の必要性を支持していないように見受けられた。

トヨタは、2023 年に各国の規制当局に提出した提言の中で、自動車の温室効果ガス排出基準や燃費基準などの政策に対し、戦略的かつ否定的な関与を行っていた。

- 米国では、2023 年 7 月の[規制に関する提言](#)の中で、トヨタは環境保護庁（EPA）による小型・中型車における GHG 排出基準の引き上げ案に反対し、ゼロエミッション車の 2030 年と 2032 年の普及率案に対して下げるよう主張した。2024 年 3 月の[ニューヨーク・タイムズ紙](#)の記事も、トヨタが米国の小型車における GHG 基準に対し、「懸命に働きかけ」、「バイデン政権が提案したテールパイプ規制に強く反対した」と報じた。
- 米国では、2023 年 10 月の[規制に関する提言](#)の中で、自動車と小型トラックの CAFE 基準の引き上げ案に反対した。その合法性に疑問を呈し、いくつかの柔軟性を維持し、規制の厳しさを弱めるように求めた。
- オーストラリアでは、2023 年 5 月、燃費（CO2）基準案に関する[協議への回答](#)において、乗数、オフサイクル、そして AC・クレジットなどの、規則を弱めるような数多くの制度、そして「時間をかけて加速させるような慎重なスタート」を求めた。2024 年 2 月の [The Australian Financial Review 紙](#)の記事によると、オーストラリア政府による国家全体を対象とする燃費基準案の発表後、トヨタはその基準を「野心的すぎる」と公に批判した。その後、トヨタは 2024 年 3 月の[協議における回答](#)の中で、政府に対し、CO2 削減目標の「見直し」を求め、2029 年まで完全な罰則を先延ばしにし、スーパー・クレジットやオフサイクル・クレジットなど、規則を弱めるような柔軟性を求めた。その後、2024 年 3 月の[ガーディアン紙](#)によると、トヨタの幹部が、緩和された基準の最終法案を発表するための政府の記者会見に参加し、「依然として大きな課題である」と述べた。

トヨタは、2022 年から 2024 年にかけて、世界の主要地域におけるゼロエミッション車の義務化と内燃機関（ICE）の段階的廃止政策に否定的であった：

- 英国では、2023 年 5 月に情報公開請求を通じて確認された[協議への回答](#)の中で、トヨタは、英国の ZEV の義務化を事実上遅らせるよう主張し、2024 年をモニタリングするためのみの年とし、自動車に対する義務化の見通しを狭めるよう求めた。2023 年 9 月、英国政府が最初の ICE 段階的廃止の導入を 2030 年から 2035 年に延期したことを受け、[Autocar 紙](#)は政策が緩和されたことを歓迎するトヨタの声明を報じた。2022 年 4 月、[タイムズ紙](#)もまた、トヨタが英国運輸長官に対し、バッテリー式電気自動車（以下、BEV）への急速な移行を義務付ける「グリーン」な政策を緩和するように求めたと報じた。
- 日本では、2022 年 11 月の[自工会のブログ記事](#)によると、トヨタの豊田章男前社長が、2022 年 6 月に岸田首相と懇談し、気候変動規制の導入反対を主張し、その後の G7 サミットにおいて ZEV 目標への支持を保留するよう岸田首相を説得したと伝えた。また、2022 年 6 月の[ロイター](#)の記事では、豊田前社長は日本の経済・財政運営の指針「骨太の方針」において、BEV よりも ICE 駆動のハイブリッド車を推進するよう日本政府に圧力をかけることに成功したと報じた。

- 米国では、2022 年 5 月のカリフォルニア州規制当局に向けたコメントの中で、カリフォルニア州にて提案された「Advanced Clean Cars II（先進クリーンカーII）」（2035 年に 100%ZEV に達するまで同州における年間の軽量自動車(新車)販売台数に占める ZEV の割合を毎年引き上げるよう自動車メーカーに求めるもの）に反対しているように見受けられた。また、2022 年 5 月の規制に関する提言では、米国連邦政府の大型車における ZEV 義務化に反対し、2022 年 10 月のカリフォルニア州の規制当局に向けた提言では、2040 年の中型車と大型車の ZEV100%義務化を含む「Advanced Clean Fleets Rule（アドバンスド・クリーン・フリート規制）」に反対しているように見受けられた。
- カナダでは、2023 年 3 月の[協議回答](#)の中で、トヨタはカナダの ZEV の義務化に反対し、一般的に「トヨタは ZEV 義務化の概念を支持しない」とした。
- メキシコでは、2023 年 6 月の[協議回答](#)の中で、トヨタは ICE 駆動のハイブリッド車の販売を含めることで、メキシコの ZEV2030 年販売目標である 50%を引き下げよう働きかけたように見受けられた。

トヨタは一貫して、気候変動戦略としてバッテリー式電気自動車の世界販売台数を急速に増やす必要性に疑問を呈し、代わりにハイブリッド車を含む ICE 駆動車の長期的な役割を推進してきた。

- 2024 年 1 月に行われた[講演](#)の中で、豊田章男会長は、「いくら電気自動車が進んだとしてもやっぱり市場の 3 割だと思います」と見解を述べ、ICE 駆動車の長期的な役割を推進しているように見受けられた。2024 年 1 月、[日本経済新聞](#)は ICE は依然として「カーボンニュートラルに向けた現実的な手段」であると主張する豊田会長のスピーチを報じた。これは、2022 年 12 月の[スピーチ](#)に続くもので、「バッテリーEV が主流になるには、メディアが言うよりも時間がかかります」と述べている。2023 年 1 月にトヨタチーフ・サイエンティストが行った同様のスピーチは、2023 年 5 月に [Automotive News](#) と [ブルームバーグ](#)によって報じられた。2023 年 7 月には[米国の規制当局に向けた提言](#)の中で、BEV よりも ICE 駆動のハイブリッド車の長期的な役割を主張した。2023 年 [ガーディアン紙](#)は、トヨタ・オーストラリアの幹部が、同地域での BEV の急速な普及には「時期尚早」だと述べたと報じた。
- 2024 年 3 月の[ニューヨーク・タイムズ紙](#)の記事によると、米国における「トヨタのトップ・ロビイスト」が、「トヨタとその販売店パートナーは、非現実的な BEV の義務化との戦いで孤軍奮闘してきた」と演説した。2024 年 1 月にバイデン米大統領に宛てた、電気自動車の推進に「ブレーキを踏む」よう促す共同書簡への支持を集めるために、Toyota USA の販売店は利用されたと報じた。肯定的な面では、2022 年 6 月、トヨタが署名した[共同書簡](#)は米国の電気自動車税額控除を支持している。

- 総じて、トヨタのメッセージは、[IPCC の 2022 年版「気候変動の緩和」報告書](#)の「低排出である電力を動力源とする電気自動車は、陸上輸送において、ライフサイクルベースで最大の脱炭素化のポテンシャルを提供する（高い信頼性）」と矛盾している。[国際エネルギー機関（IEA）が 2023 年 9 月に発表した最新の 1.5°C シナリオ](#)においても、1.5°C の温暖化目標を達成するためには、2030 年までに全世界の小型車販売台数の 66% を電気自動車（BEV）、燃料電池自動車（FCEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）を含む）にしなければならないとしている。

業界団体を通じた間接的な気候変動政策関与の要旨

InfluenceMap の LobbyMap プラットフォームは、企業に対し適用されている同じベンチマークと方法論を用いて、250 以上の業界団体の気候変動政策への関与を追跡・分析している。このように、各団体の政策関与がパリ協定の 1.5°C 目標と整合するベンチマークと照合して評価される。

本セクションでは、トヨタが所属する主要業界団体に関する InfluenceMap の分析の詳細を説明する。各団体へのオンラインプロフィールへのリンクを含む、トヨタが所属するすべての業界団体のランキング表は、付録 A にて掲載されている。

- InfluenceMap の分析から、トヨタは、パリ協定の 1.5°C 目標の達成に対し不整合な気候変動政策関与を活発に行っている 8 つの業界団体（InfluenceMap のシステムで D 以下の評価、そして関与の度合いが 12% 以上）と、パリ協定の目標達成に対し部分的に整合している気候変動政策関与を活発に行っている 11 の業界団体（B- から D+ の評価、かつ強度の度合いが 12% 以上）に所属している可能性が高いことがうかがえる。
- トヨタは、世界の主要地域の業界団体の重要な会員である。日本では、トヨタの会長が[経団連](#)モビリティ委員会の委員長を務め、同社の社長は[自工会](#)の副会長を務めている。世界的には、トヨタの役員がオーストラリアの[自動車産業連邦協議会](#)、米国の[全米製造業者協会](#)、EU の[欧州自動車工業会](#)でも理事を務めている。
- トヨタはまた、気候変動政策に活発に関与する多くの業界団体の会員でもある。これには、2023 年から 2024 年にかけて小型・中型車の GHG 及び CAFE 基準の強化への反対を主導した[米国トラック・エンジン協会](#)（トヨタの関係会社である日野自動車を通して）が含まれる。その他の自動車関連の業界団体としては、英国の[自動車製造販売協会](#)、インドの[インド自動車工業会](#)などがある。

図表 3 は、6 つの主要業界団体の概要と、直近の気候変動政策への関与事例を示している。トヨタの全業界団体のプロフィールの詳細は、表中のリンク、付録 A、またはトヨタの[オンラインプロフィール](#)の「関係性スコアの詳細」タブから参照されたい。

図表 3：トヨタの主要業界団体による直近の気候変動政策関与のエビデンス

業界団体	パフォーマンス・バンド	会員の種類 トヨタとの関係性	直近の気候変動政策関与事例
欧州自動車工業会 (European Automobile Manufacturers Association (ACEA))	C-	Toyota Europe 会長が取締役	2023 年 4 月：欧州自動車工業会はプレスリリースの中で、EU 代替燃料インフラ規制 (AFIR) の高い野心度を求めた 2023 年 1 月：同工業会会長は EU の政策立案者に宛てた公開書簡の中で、EU の 2035 年における小型車の CO2 排出量 100%目標を支持しな
日本経済団体連合会 (経団連)	C-	トヨタ自動車 会長がモビリティ委員会委員長	2024 年 5 月：経産省でのヒアリングの中で、排出削減対策が講じられていない火力の発電電力量を削減する必要があることを認識すると同時に、液化天然ガスを固定化する可能性のある投資・調達環境の整備・支援など、国の関与を一層強化することを求めた。 2024 年 1 月：経団連は、バイデン米大統領宛の共同書簡の中で、バイデン政権が LNG の輸出許可を一時停止するという決定に反対した 2023 年 12 月：経団連の十倉会長は記者会見の中で、岸田首相が排出削減対策のない石炭火力発電の国内建設を中止する方針を打ち出したことを評価したが、グローバル・サウスでの水素とガスの混焼やアンモニアと石炭の

			混焼の拡大を推進する一方で、脱炭素化については不透明な姿勢を崩さなかった。 2023 年 9 月：経団連は、令和六年度税制改正に関する政策提言の中で、炭素税を支持していないように見受けられ、地球温暖化対策税の廃止などを含めた、既存のエネルギー関係諸税の総合的な見直しも求めた。
自動車産業連邦協議会 (Federal Chamber of Automotive Industries (FCAI))	D+	Toyota Australia 社長が副会長	2024 年 3 月：自動車産業連邦協議会は、協議回答の中で、オーストラリア政府が提案した国家全体の燃費（CO2）基準に反対し、CO2 目標値を大幅に弱めるよう主張するとともに、この基準の最初の 2 年間は「報告のみ」とするよう求めた。 2023 年 5 月：協議回答の中で、「短期・中期間で技術的、財政的、商業的、政治的に可能である」という大きな例外を含み、オーストラリアの燃料基準を支持する一方、「時間をかけて加速させるような慎重なスタート」の必要性や、常数（multiplier）、オフサイクル、AC・クレジットの使用など、規則を緩和させるための柔軟性を推進した。
米国自動車イノベーション協会 (Alliance for Automotive Innovation)	D	正会員	2023 年 10 月：規制当局への提言の中で、米国自動車イノベーション協会は、CAFE 基準案を大幅に弱め、この基準案を弱めるような AC 及びオフサイクル・クレジットなどの柔軟性を維持するよう主張した。 2023 年 7 月：規制に関する提言の中で、同協会は、小型・中型車の GHG 排出基準の強度を大幅に引き下げるよう主張し、基準をさらに

			弱めるオフサイクル、AC、そして乗数クレジットを維持するよう主張した。
日本自動車工業会（自工会）	D	トヨタ自動車社長が副会長	2023 年 5 月：欧州では、EU における大型自動車（HDV）の CO2 排出基準の改正に対する自工会の意見書において、HDV の対象範囲を拡大することを先延ばし、また 2030 年の CO2 の 45%削減目標の再検討を主張し、マルチパスウェイの一環としてカーボン・ニュートラル燃料を含めることも求めた。 2023 年 5 月：日刊工業新聞によると、自工会は EU が 2035 年以降に ICE 駆動車の動力源として e-fuel の抜け穴を設けることで、ICE の段階的廃止政策を弱めることに同意した。
全米製造業者協会（National Association of Manufacturers (NAM)）	E	Toyota North America 副会長が取締役	2023 年 10 月：全米製造業者協会は、米国連邦政府の規制に関する提言において、同政府の CAFE 基準案の延期を主張し、規制の厳しさを緩和するような変更を主張した。 2023 年 5 月：同協会はプレスリリースで、米国環境保護庁による発電所規制案は経済に悪影響を及ぼすとして反対した。

気候変動政策関与の開示とレビュー

「責任ある気候変動ロビー活動に関するグローバル基準（[Global Standard on Responsible Climate Lobbying](#)）」は、投資家によって提唱され 2023 年 3 月に始動した、気候変動政策関与に関する情報公開のための主要なベストプラクティスの枠組みである。グローバル・スタンダードは、企業の気候変動政策関与とパリ協定の 1.5°C 目標の達成との整合性を確保するため、開示、ガバナンス、そして監督プロセスを網羅する 14 の指標を定めている。

2023 年 9 月、InfluenceMap による「気候変動政策関与に関する企業の開示の評価方法」が、グローバル・スタンダードとステークホルダーの意見に沿って正式に更新された。InfluenceMap は、以下二種類の開示評価を行っている：

気候変動政策関与に関する開示の正確性：気候変動政策への直接的及び間接的（業界団体を通じた）関与に関する企業報告の正確性を評価。

- InfluenceMap の分析によると、トヨタは、特定の政策に関する自社の気候変動政策関与について、[部分的な説明](#)を開示した。同社は、InfluenceMap が確認した気候変動政策への直接的な関与に関する三つ以上のマテリアルな関与（material evidence）の証拠を除外した。
- 例えば 2023 年 5 月の英国での協議回答の情報開示請求によると、InfluenceMap が確認した政策関与とは齟齬があった。トヨタは、英国の ZEV の義務化に関する「明確性」を歓迎し、「いくつかの柔軟性を付与する政府の決定」を支持すると述べていたが、[協議回答](#)内では立場を開示していなかった。この回答では、英国政府に対して、2024 年を義務化のモニタリングのための年のみにするように求め、提案された自動車の将来の見通しを狭めるように主張した。[同じ回答](#)の中で、トヨタは、2030 年から 2035 年までの ICE 段階的廃止政策の中で、ICE 駆動のハイブリッド車を 2035 年まで販売できるように求めた。そして、2035 年以降の ZEV への本格的なトランジションを支持した。
- 米国では、トヨタは GHG 排出量と自動車の CAFE 基準に関する規制当局に向けたコメントを提出したことを開示している。しかし同社は、以下のような事例を開示していない：米国環境保護庁が提案した小型車の GHG 排出量基準引き上げに[反対](#)し、CAFE 規則の合法性に疑問を呈すると同時に、自動車と小型トラックの CAFE 基準引き上げ案に[反対](#)していた事。2023 年 5 月、オーストラリアで提案されている燃費（CO2）基準に関する 2023 年 5 月のトヨタの[協議内での回答等](#)。
- InfluenceMap の分析から、トヨタは、特定の気候変動政策に対する業界団体の政策関与について[部分的な説明](#)を開示しているものの、InfluenceMap のデータベースが確認した三つ以上の間接的な政策関与が含まれていないことがわかった。同社は、以下のような事例を開示していない：[米国自動車イノベーション協会](#)による 2023 年における米国の小型・中型車の GHG 排出基準に対する緩和要請、[米国トラック・エンジン協会](#)による 2023 年における英国の ZEV 義務化に対する緩和と施行時期の先延ばし要請、そして[全米製造業者協会](#)による 2023 年における米国の電力セクターの脱炭素化に向けた発電所規制への反対等。さらにトヨタは、気候変動政策に活動的に関与している以下を含む 14 の業界団体も開示から除外している：[自動車産業連邦協議会](#)、[ビジネス・ヨーロッパ](#)、[米国トラック・エンジン協会](#)と[インド自動車工業会](#)。

企業による気候変動政策関与に関するレビュー：2024 年 1 月にトヨタが作成した報告書の評価。パリ協定の 1.5°C 目標達成と、企業の気候変動政策関与の間に存在する不整合の具体的事例を特定、報告し、不整合があった場合それに対する是正措置の質と網羅性の評価。

- トヨタは、2021 年以降、気候変動政策への取り組みに関するレビューを三度公表しており、直近では 2024 年に公表している。しかし、InfluenceMap の分析によると、トヨタのレビュープロセスの質は、責任ある気候変動ロビー活動に関するグローバル・スタンダード 2022 (*Global Standard on Responsible Climate Lobbying*) の一環として機関投資家が定めた期待事項に大きく及ばず、2024 年 1 月に公表された[レビュー](#)では、InfluenceMap の評価基準で 3/14 (21%) のスコアを得た。
- トヨタは、最新のレビューにて、自社の気候変動政策関与とパリ協定の 1.5°C 目標との整合性を評価していない。同社は、業界団体の気候変動関与の整合性を評価しているが、それはパリ協定の 1.5°C 目標ではなく、自社の表向きの立場に対して評価している。また同社は、潜在的な不整合性に対処するための枠組みを開示しているが、実際不整合性が生じた場合に用いるエスカレーション戦略や、そのような戦略を用いる時間軸を開示していない。
- トヨタは、各業界団体との 1.5°C 目標との不整合や部分的な不整合な主要事例を見落としているように見受けられる。トヨタは、八つの業界団体（自工会、経団連、中経連、全米製造業者協会）が部分的に整合的であると評価している。しかし同社は、例えば、米国自動車イノベーション協会、自動車産業連邦協議会、カリフォルニア商工会議所など、InfluenceMap が確認した不整合の主要事例を見逃している（付録 A 参照）。また、トヨタは業界団体との不整合事例に対処するための是正措置も示していない。

InfluenceMap によるトヨタの情報開示とレビュー・プロセスに関する評価は[こちら](#)より参照されたい。

付録 A：トヨタが所属する業界団体のランク表

下表は、InfluenceMap のデータベースが現在網羅しているトヨタが所属する業界団体を、パフォーマンス・バンド別にランク付けしたものである。各業界団体の詳細なプロフィールは表中のリンクからアクセスすることができる。

業界団体は、パリ協定の 1.5°C 目標達成に対する気候変動政策への関与が、パフォーマンス・バンド別に、整合、部分的に不整合、または不整合として、InfluenceMap によって分類されている：

- **整合**：パフォーマンス・バンド（A+から B 評価）
- **部分的に不整合**：パフォーマンス・バンド（B-から D+評価）
- **不整合**：パフォーマンス・バンド（D から F 評価）
- **低エンゲージメント**：パフォーマンス・バンド該当なし

業界団体	InfluenceMap パフォーマンス・バンド	InfluenceMap 評価
ナショナル・ビジネス・イニシアチブ (National Business Initiative)	B+	整合
オーストラリア水素協会 (Australian Hydrogen Council)	C+	部分的に不整合
日本経済同友会	C+	部分的に不整合
インド商工会議所 (Federation of Indian Chambers of Commerce)	C	部分的に不整合
水素協議会 (Hydrogen Council)	C	部分的に不整合
ハイドロジェン・ヨーロッパ (Hydrogen Europe)	C	部分的に不整合
米国トラック・エンジン協会 (Society of Motor Manufacturers and Traders(SMMT))	C	部分的に不整合
中部経済連合会 (中経連)	C-	部分的に不整合
欧州自動車工業会 (European Automobile Manufacturers Association(ACEA))	C-	部分的に不整合
日本経済団体連合会 (経団連)	C-	部分的に不整合
カナダ商工会議所 (Canadian Chamber of Commerce)	D+	部分的に不整合
自動車産業連邦協議会 (Federal Chamber of Automotive Industries(FCAI))	D+	部分的に不整合
コロンビア・ビジネス協会 (National Business Association of Colombia)	D+	部分的に不整合
米国自動車イノベーション協会 (Alliance for Automotive Innovation)	D	不整合

日本自動車工業会（自工会）	D	不整合
日本自動車会議所	D	不整合
インド自動車工業会（Society of Indian Automobile Manufacturers(SIAM)）	D	不整合
米国トラック・エンジン協会（Truck and Engine Manufacturers Association(EMA)）	D-	不整合
ビジネスヨーロッパ（Business Europe）	D-	不整合
カナダ製造業協会（Canadian Manufacturers & Exporters）	D-	不整合
テネシー州商工会議所（Tennessee Chamber of Commerce & Industry）	E+	不整合
全米製造業者協会（National Association of Manufacturers(NAM)）	E	不整合
カリフォルニア州商工会議所（California Chamber of Commerce）	F	不整合

付録 B：用語解説

- **温暖化を 1.5°Cに抑制するための科学と整合した道筋** – InfluenceMap は、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の報告書を用いて、企業による気候変動政策関与の整合性を評価している。そのため、InfluenceMap は、「科学的知見に基づく気候変動政策」を、「1.5°Cに向けた努力をしつつ、世界の気温上昇を 2°C以下に抑えるというパリ協定の目標を達成するために IPCC が強調した道筋に整合した政策」と定義している。
- **責任ある気候変動ロビー活動に関するグローバル基準（以下、グローバル基準）** – 気候変動政策関与に関する開示のベストプラクティスの枠組みとして、投資家によって提唱され、2022 年 3 月に始動した。InfluenceMap は、Climate Action 100+ Net Zero Company Benchmark の気候変動政策関与の整合性に関する評価の指標 2 と 3 のベンチマークとして、グローバル基準を用いている。
- **実体経済での気候変動政策関与** – InfluenceMap の「政策関与」の定義は、国際連合の「[企業が気候変動政策に責任を持って取り組むためのガイド（2013 年版）](#)」に基づいており、広告、SNS、広報、規制当局や選出議員との直接的な接触やロビー活動など、さまざまな企業活動を関与と定義している。この政策関与が、科学的知見に基づき温暖化を 1.5°Cに抑制するための道筋と整合しているかどうかは、Climate Action 100+ Net Zero Company Benchmark 指標 1「実体経済での気候変動政策関与」で評価される。
- **気候変動政策関与に関する開示** – 企業が直接的又は間接的に（業界団体を通じて）行っている気候変動政策関与の開示。これらの開示の正確性は、InfluenceMap 独自のデータベースを用いて、CA100+ Net Zero Company Benchmark 指標 2「気候変動政策関与に関する開示の正確性」にて評価される。

- **気候変動政策関与レビュー（以下、レビュー）**－レビューとは、企業が温暖化を 1.5°C に抑制するための科学的知見に基づく道筋と、（業界団体を通じた）直接的・間接的（業界団体を通じた）な気候変動政策関与の整合性を評価し、不整合が生じた場合に対処するための行動を詳述するための仕組みである。これらのレビューの質と網羅性は、**CA100+ Net Zero Company Benchmark 指標 3「企業の気候変動政策への関与のレビュー（不整合の是正）」**で評価される。