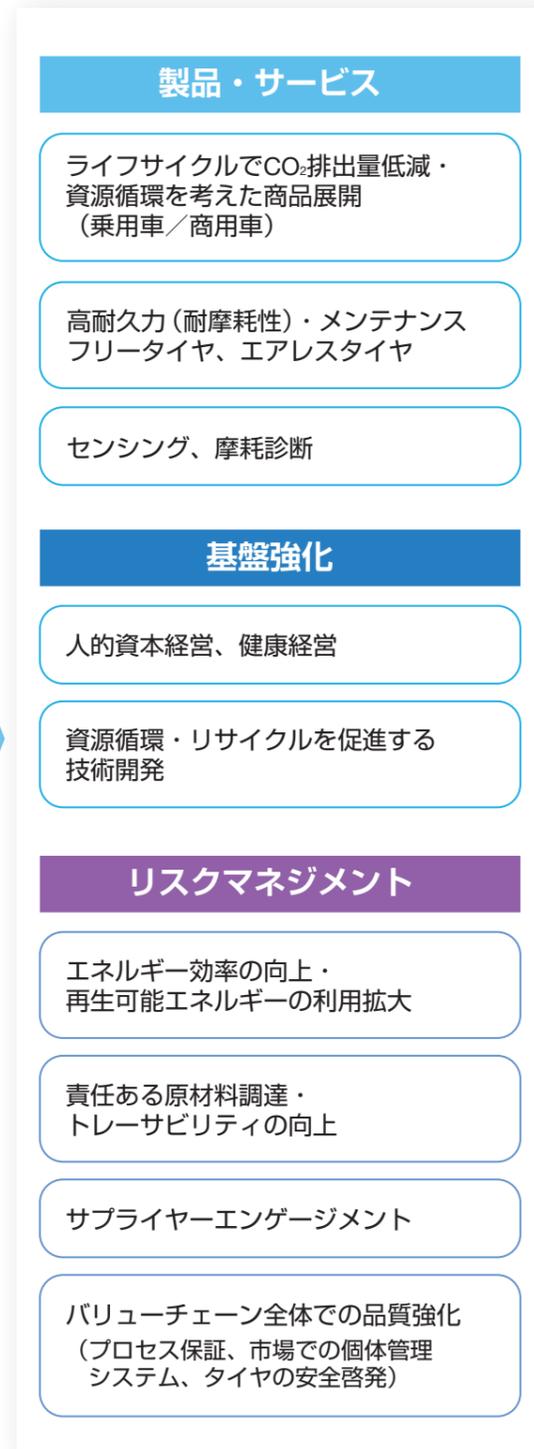
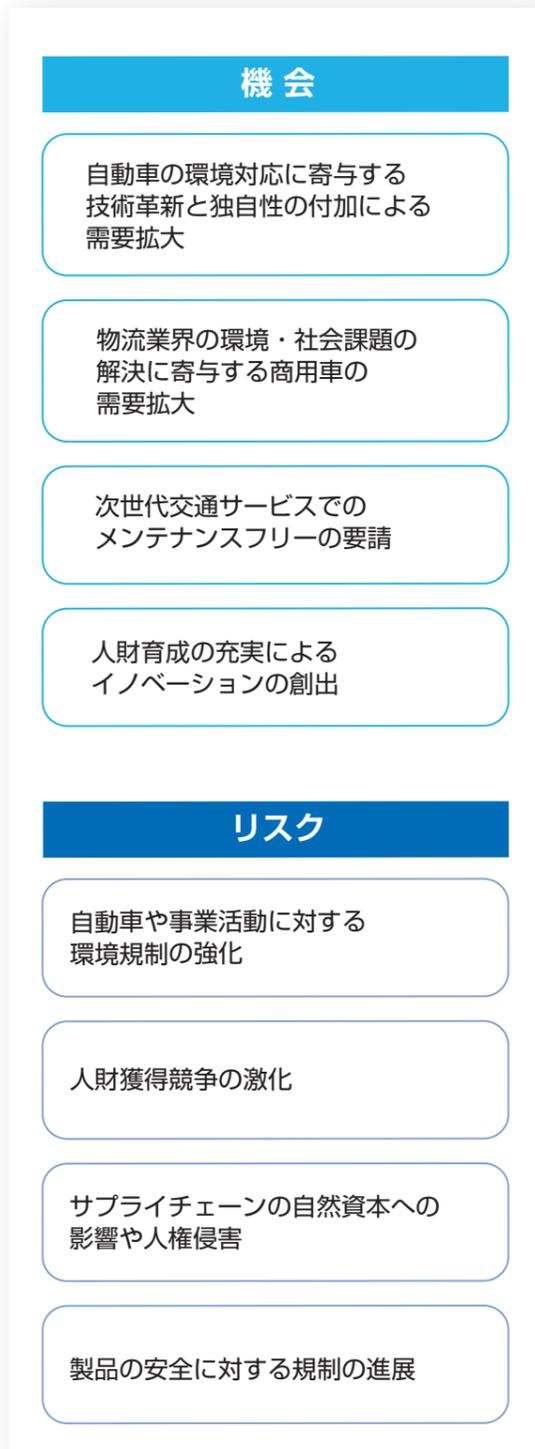


# 外部環境・リスクと機会

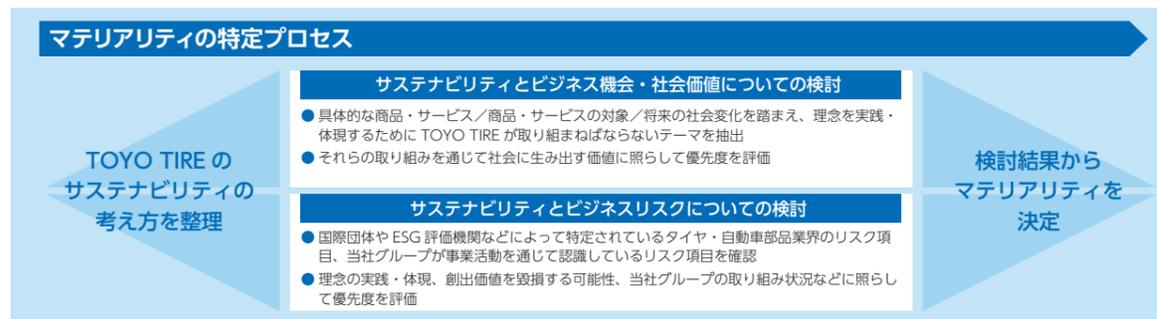
中計 '21の期間における事業環境の変化、及びそのなかで2030年頃までに進行することが想定されるモビリティ分野の変革を踏まえ、当社はリスクと機会を認識し、製品・サービスや取り組みを通じて適応しながら、価値創造につなげていきます。



I 価値創出  
II 価値創出を支える基盤  
III リスクマネジメント

# TOYO TIREのマテリアリティ

当社は、2021年6月のサステナビリティ委員会において、当社の取り組むべき重要課題としてマテリアリティを決定し、同年7月の経営会議でこれを承認しました。社内リソースを戦略的にマテリアリティの取り組みに投下するとともに、従業員一人ひとりが業務と関連づけてサステナビリティ課題に取り組む組織風土の醸成、そして、マテリアリティを軸としたステークホルダーエンゲージメントの強化にもつなげています。



	SDGs	KPI(目標)	2024年の主な実績
I 価値創出 当社グループの製品・サービスを通じて顧客や社会に対して提供するユニークな価値	1 持続可能なモビリティ社会の実現に寄与する 「環境負荷ゼロ」「事故ゼロ」「効率的な移動・輸送」といったサステナブルなモビリティ社会の確立に向けて、独自の製品・サービスを通じて貢献していきます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● モデルチェンジごとの低燃費性能グレードワンランクアップ</li> <li>● 環境規制や物流課題に対応する国内の商用EV向け商品の発売</li> <li>● 温室効果ガス (GHG) 排出量削減 Scope3 2030年：タイヤ1本当たり2019年比20%削減貢献</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「PROXES CF3」「OPEN COUNTRY H/T II」*等の発売 *発売は2025年</li> <li>■ 「NANOENERGY M151EV、M951EV」の発売</li> <li>■ 温室効果ガス (GHG) 排出量削減 Scope3 タイヤ1本当たり2019年比1.6%削減貢献</li> </ul>
	2 豊かなモビリティライフを支え、創造する 人々がモビリティライフに求めるさまざまな期待の一端に、独自の製品やサービスを通じて応えていくことは、モビリティ社会の多様性を支える創造的付加価値であり、これを実現することが重要と考えます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境性能と意匠性を両立した付加価値商品の開発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ サステナブル原材料を採用した「OPEN COUNTRY R/T TRAIL」の発売*</li> <li>■ 意匠性と静粛性を兼ね備えた「OPEN COUNTRY H/T II」の発売* *発売は2025年</li> </ul>
II 価値創出を支える基盤 価値を生み出すための基盤	3 多様な人財の挑戦と働きがいを創出する 加速度的に激変する不透明な経済社会のなかで、当社グループの事業経営を支え、より高い付加価値を創出できる多様な人財の基盤を強固にしていきます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 多様な人財が有機的に協働し、働きがいを持って活躍</li> <li>● 個性と質と能力を極める人財育成</li> <li>● 健康経営指標の良化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 同志社大学との包括的連携協定に基づく産学連携</li> <li>■ 階層別理念研修プログラムの更新</li> <li>■ 技術部門独自の教育カリキュラム実施</li> <li>■ 健康経営銘柄2025選定</li> </ul>
	4 次世代モビリティの技術革新を続ける 新しい時代に求められるモビリティの進化を支える技術革新に常に取り組み、社会の要請に応えるテクノロジーの進化を続けていくことが重要だと考えています。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 製品におけるサステナブル原材料比率 2030年：40%、2050年：100%</li> <li>● 摩耗診断技術の適用拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ サステナブル原材料使用比率：28% (2024年末時点の生産品における重量ベース)</li> <li>■ サステナブル原材料使用比率55%タイヤのダカールラリー参戦</li> <li>■ 国内2工場でのISCC PLUS認証取得</li> <li>■ 物流事業者向けソリューションのテストマーケティング開始 (トラック・バス用タイヤの状態管理デジタル・アプリケーション開発)</li> </ul>
III リスクマネジメント 価値創出の実現にあたり全事業活動において疎かにせず責任を持って遂行していく事項	5 全企業活動における脱炭素を追求する 製品・サービスを通じた環境負荷低減を含め、製造プロセスやサプライチェーン全体での脱炭素化をめざすと同時に、各種施策を事業上のコスト競争力にもつなげます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 温室効果ガス (GHG) 排出量削減 Scope1、Scope2 2030年：2019年比46%削減 2050年：カーボンニュートラル</li> <li>● Scope3 2030年：タイヤ1本当たり2019年比20%削減貢献</li> <li>● 生産拠点における再エネ由来電力比率 2030年：90%以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 2030年に向けた温室効果ガス (GHG) 排出削減目標のSBT認定取得</li> <li>■ 温室効果ガス (GHG) 排出量削減 Scope1、Scope2 2019年比46%削減</li> <li>■ Scope3 タイヤ1本当たり2019年比1.6%削減貢献</li> <li>■ 生産拠点における再エネ由来電力比率 85.5% (購入電力量ベース)</li> <li>■ ICP本格運用の開始 2024年：10,000円/t-CO<sub>2</sub></li> </ul>
	6 サプライチェーンのサステナビリティを促進する 当社の事業経営におけるサステナビリティ及び真に豊かなモビリティライフは、健全なサプライチェーンによって成り立つという認識のもと、サプライチェーン上の環境・社会課題に取り組めます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● サステナブルなサプライヤーの拡大 2025年：一次サプライヤーのリスク評価実施率95%以上</li> <li>● 持続可能な天然ゴムの利用促進</li> <li>● 国内幹線輸送*1におけるトラック使用比率*2 2033年：2019年比50%引き下げ *1 タイヤ製品にかかる国内工場から国内エリア倉庫または輸出港までの輸送 *2 4月～翌年3月で集計</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 環境・社会リスク評価が完了した一次サプライヤーの割合 タイヤ原材料の取引総額の90% *天然ゴム一次サプライヤーについては100%</li> <li>■ 製造委託先及び物流事業者における人権対応状況の調査実施</li> <li>■ 天然ゴムの収穫地域の把握：40%</li> <li>■ 国内幹線輸送*1におけるトラック使用比率*2 2019年比33%引き下げ</li> </ul>
	7 モノづくりの根幹(品質と安全性)を守り抜く どれだけ価値ある製品やサービスも、品質や安全性という根幹が揺らげば、社会でその価値が認められません。過去の教訓に立ち、すべてに優先して確かな品質・安全性を守ります。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各国の品質規格への対応</li> <li>● 工程内品質の可視化によるプロセス保証体制の確立</li> <li>● ユーザーの安全意識向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ISO9001/IATF16949認証適合継続</li> <li>■ セルビア工場のMES*運用 * Manufacturing Execution Systemの略</li> <li>■ ステークホルダーとのタイヤ安全啓発活動の協働実施</li> </ul>

I 価値創出  
II 価値創出を支える基盤  
III リスクマネジメント

領域 I **価値創出**

1 **持続可能なモビリティ社会の実現に寄与する**

2 **豊かなモビリティライフを支え、創造する**

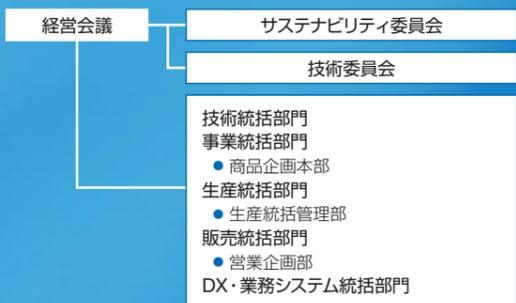
- 環境貢献(CO<sub>2</sub>削減):転がり抵抗低減、EV化対応、省資源
- 走りの愉しみ・嗜好性の追求
- 安全・安心:メンテナンスフリー、摩耗診断

**基本方針**

モビリティ社会が持続可能であって初めて、タイヤ・自動車部品メーカーのサステナビリティは確保されるという認識を持ち、環境負荷の低減や交通事故の防止、効率的な移動・輸送を適えるサステナブルなモビリティ社会の実現に貢献していきます。加えて、そうした持続可能性に必要な要素を満たしながら、人々がモビリティライフに求めるさまざまな期待に、独自の製品やサービスを通じて応えていくことが、モビリティ社会の多様性を支える創造的付加価値と考えており、この実現を当社グループはめざします。

**活動推進体制(2025年4月)**

技術統括部門を責任主管として、商品企画、生産管理、営業企画・各販売本部、DXの機能組織と連携し、中期経営計画の遂行と連動しながらサステナビリティ活動テーマの取り組みを推進します。技術委員会が取り組みの全体を統括し、サステナビリティ委員会に進捗報告を行います。



**持続可能なモビリティ社会の実現に向けて**

**モビリティの環境負荷低減**

●モデルチェンジごとの低燃費性能のグレードアップ

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、自動車のCO<sub>2</sub>排出量の削減はサプライチェーン全体で取り組むべき課題です。当社は、タイヤ1本当たりのCO<sub>2</sub>排出量について、2030年時点において2019年比20%の削減貢献をめざすことを目標に掲げ、商品開発にあっています。

商品企画部門は、中期商品計画に基づいて重点(基幹)商品のモデルチェンジを企画する際、販売部門と連携して各市場の動向を注視しながら、低燃費性能を含め、EVにも対応できる機能・性能のグレードアップを開発要件に織り込みます。技術部門は自動車業界の動向やタイヤに求められる性能・機能レベルを見越して、中長期スパンで基盤技術のアップデートを積み重ね、商品企画の具現化に高次元で応えられる技術開発態勢を整えています。商品ラインナップにおける低燃費性能の向上を継続的に図り、モビリティの環境負荷低減に貢献していきます。

2025年4月には、OPEN COUNTRYシリーズの特長である意匠性に、静粛性と低燃費性能を兼ね備えたハイウェイテレーンタイヤ\*1「OPEN COUNTRY H/T II」を国内市場向けに発売しました。国内のSUVの市場拡大に合わせて同シリーズを国内市場に投入後、アグレッシブなパターンデザインと街乗りに適した性能も兼ね備えた商品ラインナップの充実を求めるユーザーからの声が販売店などに数多く寄せられたことを受け、開発したものです。「Nano Balance Technology」を用いてゴム強度を向上させるシリカを増量するとともに、その分散性を高めるスーパーアクティブポリマーを採用することで、低燃費性能、ウェット性能及び耐

摩耗性能を高次元で最適化しました。燃費改善に寄与する転がり抵抗は当社従来品の「OPEN COUNTRY A/T EX」比で17%\*2低減しています。

\*1 オールテレーン(全地形)カテゴリーに比べ、舗装路や高速道路のオンロード走行に適した静粛性、乗り心地をより向上させたカテゴリー  
 \*2 試験場所:当社室内ドラム転がり抵抗試験機  
 評価条件:●タイヤサイズ:OPEN COUNTRY A/T EX 225/65R17 102H、OPEN COUNTRY H/T II 225/65R17 102H ●リムサイズ:17×6.5 ●空気圧:210kPa ●荷重:6.67kN ●速度:80km/h  
 ・上記テストの詳細データは、タイヤ公正取引協議会に届けています。  
 ・本テストの結果は同様な条件下であっても、必ずしも同じ結果が得られるとは限りません。



**OPEN COUNTRY H/T II**

●独自のEV戦略

世界のEVシフトは鈍化傾向にあるものの、EVが自動車のCO<sub>2</sub>排出量を減らすための有効な選択肢の一つであることに変わりはなく、各国・地域のエネルギー事情や自動車の用途に合わせた普及が進んでいくと想定しています。

例えば、日本国内のCO<sub>2</sub>排出量を部門別に見ると、運輸部門が全体の約2割\*3を占めており、輸送業界ではモーダルシフトなど脱炭素化に向けた取り組みが本格化しています。輸送車両のEV化も進んできており、商用車メーカー各社においてもEVトラックのラインアップが強化され始めました。また、大手の荷主や運送会社に対し、非化石エネルギーへの転換が義務づけられたことから、EVトラックは今後さらに需要の増加\*4が見込まれています。

このような動向を捉え、当社は、2024年6月に国内市場向けに小型EVトラック専用リブタイヤ「NANOENERGY M151 EV」、9月には国内市場初の小型EVトラック専用スタッドレスタイヤ「NANOENERGY M951 EV」を発売しました。

EVは1回の充電で可能な航続距離が重視され、タイ

ヤにはこれに貢献する低燃費性能(EV向けタイヤではいわゆる「低電費」性能)が求められます。また、EVは、バッテリーの搭載による車両重量の増大やパワフルな駆動力による加速性能の向上によってタイヤへの負荷が高くなるほか、回生ブレーキ\*5の使用による操縦性の変化などの特徴を持つため、EV専用のタイヤ性能が求められます。

これらの商品開発においては、ナノバランステクノロジーのナノ加工技術によって生み出されたナノ・コンポジット・ポリマー(P.27参照)を採用して最適なコンパウンドを設計し、転がり抵抗の低減に加え、耐摩耗性能を向上させました。特に、「NANOENERGY M151 EV」では、タイヤや車両が走行中に受ける空気抵抗をあらかじめ予測して商品設計に生かす当社独自の「空カシミュレーション」を初めて、トラック・パスタイヤ設計に採用し、空力特性\*6を最適化しています。

これら2商品は、公益財団法人日本デザイン振興会が主催する2024年度グッドデザイン賞において、輸送業界のEV化に伴う需要にデザイン面からアプローチした点と、性能向上と耐久性向上を高い次元で両立した点が高く評価され、受賞しています。

\*3 国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」より  
 \*4 全日本トラック協会「トラック輸送業界の環境ビジョン2030」より  
 \*5 通常時、モーターで電源入力を変換し駆動回転力を出力しているのに対し、軸回転を電源入力として動作させ、運動エネルギーを電気エネルギーに変換、回収または消費することで制動利用する電気ブレーキの手法  
 \*6 空気中で物体が移動、運動するとき受ける空気力(抵抗)や流れの特質



**NANOENERGY M151 EV**

**NANOENERGY M951 EV**

## モビリティの安全・安心

### ●安全性能と環境性能の両立

日本国内では、Eコマース市場の成長により小口配送をはじめとした物流需要が増加している一方で、2024年4月に働き方改革関連法が施行され、ドライバーの時間外労働時間の上限が引き下げられたことに伴う未経験ドライバーの採用増加などを背景に、輸送車両やタイヤでのより高い安全性能が求められると認識しています。

当社は同年6月に、小型トラック用リブタイヤにおいて、耐摩耗性能と低燃費性能を両立し、ウェット性能も高いレベルで維持した「DELVEX M135」を国内市場向けに発売しました。独自のパターン設計で積車時から空車時まで幅広い荷重域でのグリップ力を確保し、「Nano Balance Technology」を用いて開発した「耐摩耗専用LTコンパウンド」により、小口配送が主体の小型トラックに最も重要と考えられる耐摩耗性能とウェット性能はもとより、低燃費性能も向上させました。当社従来品の「DELVEX M134」比で、推定摩耗ライフは32%向上<sup>※7</sup>し、転がり抵抗は同16%低減<sup>※8</sup>しています。

※7 評価条件：●評価サイズ：205/85R16 117/115N  
●場所：TOYO TIRE (株) タイヤテストコース/近郊の一般道  
●走行距離：12,000km  
●使用車両：3 tトラック(いすゞエルフTRG-NPR85AR)、排気量：2.99L、車軸配列：2-D  
●リムサイズ：16X5 1/2J ●空気圧：600kPa ●ローテーション：あり  
●評価方法：リア軸の総平均推定摩耗ライフを比較(取り外し残溝1.6mmで計算)

※8 計測方法：当社室内ドラム試験機(転動抵抗試験機)による転がり抵抗を測定。  
評価条件：●評価サイズ：205/85R16 117/115N  
●場所：TOYO TIRE (株) タイヤ技術センター  
●試験装置：ドラム式転がり抵抗試験機  
●試験法：UN R117 フォース式 ●リムサイズ：16X5 1/2J  
●空気圧：600kPa ●荷重：10.71kN ●速度：80km/h  
・本テストの結果は同様な条件下であっても、必ずしも同じ結果が得られるとは限りません。  
・上記テストの詳細なデータはタイヤ公正取引協議会に届けています。  
・転がり試験低減率と実際の燃費低減率の数値は一致するものではありません。

### ●天候や路面の変化への対応

近年、日本や欧州などで見られている暖冬傾向は冬季の路面に変化をもたらしています。気温の高低差が大きいため、降雪時には、日中の気温の上昇で雪が解けてシャーベット状態になり、気温が低下する夜間には凍結してアイス状態になるといった、溶けたり凍ったりを繰り返すことで滑りやすい路面が発生するケースが増えており、スタッドレスタイヤにはその状況に対応できる性能の強化が求められます。

なかでも、自動車の安全走行に大きく影響するアイス性能の向上に注力してきた当社は、2024年8月に、アイス路面でのブレーキ性能や発進時のトラクション性能を進化させ、その効き目がより持続するスタッドレスタイヤ「OBSERVE GIZ3」を国内市場向けに発売しました。「T-MODE」によりスノー予測技術を活用した新しいパターン設計と、新規素材の「持続性高密着ゲル」「サステナグリップポリマー」を配合することで低温でも柔らかさが維持されるゴムの採用により、アイス路面へのタイヤの密着性を向上させました。アイスブレーキ性能は当社従来品の「OBSERVE GIZ2」比で22%向上<sup>※9</sup>しています。

※9 評価条件：●場所：冬季タイヤテストコース  
●タイヤサイズ：195/65R15 91Q ●車両：トヨタカローラHB (ABS付き)  
●排気量：1800cc ●駆動方式：4WD ●リム：15X6  
●タイヤ空気圧：250kPa/240kPa ●路面の種類：氷盤路面  
●試験方法：速度20km/hの直進走行からフルブレーキングし、停止するまでの距離を計測。  
・アイス路面での評価のため、環境条件によって性能のバラツキが発生します。



## 走りの愉しみを提供し、多様なモビリティライフを提案

タイヤの基本性能や持続可能性の要件と同時に、走りの愉しさや高い意匠性を追求する技術開発と商品化によって、人々のモビリティライフの質的な豊かさを支えていくことが当社の存在意義であると考えています。

当社は、日本国内でのSUVの市場拡大とともに多様化するユーザーニーズに合わせて、主力ブランドであるOPEN COUNTRYシリーズのラインナップを拡充しています。

2025年3月に国内市場向けに発売した「OPEN COUNTRY R/T TRAIL」は、不整地や泥濘地などの本格的なオフロード向けのマッドテレーンと、オンロード/オフロードのバランスを重視したオールテレーンの間に位置するラギッドテレーンタイヤで、このタイヤカテゴリーのパターン設計を他社に先駆けて開発した当社ならではの長を有します。印象的な意匠性と

オフロードレース参戦を通じて磨き上げたパターン技術により高いトラクション性能やノイズ抑制により快適性を両立させています。さらに、ビードワイヤー等にはレースで検証済みのサステナブルな再生材料を採用しています。2024年11月にメキシコで開催されたBAJA1000では、当製品を装着したLEXUS LXで参戦した「TEAM JAOS」がStock Full Size部門でクラス優勝を達成しています。

また、2025年4月に発売した「OPEN COUNTRY H/T II」は、意匠性にこだわりながら、舗装路や高速道路のオンロード走行に適した静粛性と低燃費性能も実現した商品です (P.38参照)。



### TOPIC

#### OPEN COUNTRY R/Tがみんなカラ「PARTS OF THE YEAR 2024年間大賞」タイヤ(SUV/4X4)部門で3年連続殿堂\*入り

「みんなのカーライフ(みんなカラ)」は、株式会社LINEヤフーが運営し、クルマ好きのユーザーがクルマにまつわるさまざまな話題を投稿して交流する日本最大級の自動車専門SNSです。ユーザーが投稿したパーツレビューの数と評価点を独自に集計し、上半期と年間の年2回、「PARTS OF THE YEAR」として支持率の高い商品をランキング化して発表しています。「OPEN COUNTRY R/T」は2017年の上半期大賞から連続して上位入賞を続け、2022年の年間大賞で初めて殿堂入りし、今回の受賞で3年連続の殿堂入りとなりました。今後も市場におけるトレンドやユーザーのインサイトを

的確に把握し、独自性の高い魅力ある商品の開発に取り組んでいきます。



※ 過去数年間のPARTS OF THE YEARの結果に基づいて、不動の支持を集め続けたパーツに対して贈られる称号

## 社会変容とモビリティの進化 に対応する価値提供に向けて

IT・データの活用や自動運転などモビリティの進化、社会変容に伴う人々のモビリティライフの変化がより現実的になってきています。当社はモビリティを取り巻く環境に適合した安全・安心を提供するため、必要となる技術や新たな製品・サービスの開発に取り組んでいます。

### ●安全運転の支援

当社は、自動車が走行する際、唯一路面と接触しているタイヤから各種情報を吸い上げるセンシング技術について開発を進め、タイヤそのものを「情報取得デバイス」として活用する構想の具現化を進めています。

2024年12月に、トラック・バス用タイヤの使用環境や使用状態を把握し、管理するデジタル・アプリケーション「Tire SAPRI (タイヤサプリ)」を開発し、一部のお客さまへテストマーケティングを開始しました。車両の個別運行状況に応じて、装着タイヤの状態変化をはじめとする走行環境情報を自動的に収集・蓄積し、AIを活用してそれらのデータを解析することで、タイヤの摩耗状態を実測することなく推定できるモデルを構築し、物流事業者の協力を得ながら実証実験を重ね、テストマーケティングに至ったものです。タイヤの摩耗状態の予測表示や空気圧・温度のモニタリングによる異常通知など、物流事業者の車両運行上の効率的な管理や運行トラブルの未然防止に貢献すべく、技術更新を継続していきます。



### ●エアレスタイヤによるメンテナンスフリー

ガソリンスタンドのセルフ化、EVの自宅充電、カーシェアリングの普及など、専門家によるタイヤメンテナンスの機会の減少は進んでいくと考えられます。また、省エネ・省資源の観点から自動車の軽量化が求められるなか、スペアタイヤがなくても安全・安心を提供していくことは次代のモビリティ社会に対するタイヤメーカーの挑戦です。当社はエアレスタイヤによるメンテナンスフリーとスペアレスソリューションの具現化をめざしています。

エアレスコンセプトタイヤ「noair (ノアエア)」は、高い耐久性と空気入りタイヤに近い操縦性を実現し、エアレスタイヤとして乗用車に装着して走行が可能レベルに到達しています。実用化に向けた施策の一環として、ラストワンマイル輸送現場での試走を行っています。

また、2025年国際博覧会協会の開催・運営に関わる関係者の会場内移動の時間短縮・効率化に寄与できるモビリティとして、noairを装着した電動カート車両を提供しました。公道走行に関する法規制の動向を注視しながら、グリーンスローモビリティへの適用など、実用化に向けた実証実験、さらなる性能向上を進めています。



エアレスコンセプトタイヤ「noair (ノアエア)」

実証実験の様子

## 領域 II 価値創出を支える基盤

### 3 多様な人財の挑戦と働きがいを創出する

- 能力の発揮とやりがいの醸成(人財育成)
- 多様な人財の確保(ダイバーシティ推進)
- ウェルビーイングな職場づくり(働き方改革)

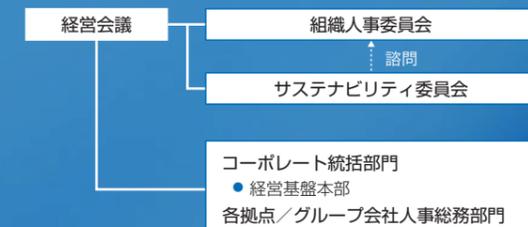
#### 取り組み方針

当社は、中計'21において、持続的な成長を支える経営基盤構築の一環として、(1)多様な人財が有機的に協働し、働きがいを持って活躍できる仕組みの整備、(2)個性と質と能力を極める育成システムの構築を掲げています。

人的資本への投資については、人財育成、ダイバーシティ推進、ウェルビーイングな職場づくり(働き方改革)の観点から中長期的にリソースを投下する考えです。

#### 活動推進体制(2025年4月)

人財基盤の強化に向けた方針と重要な施策の方向性は、組織人事委員会で協議・決定し、コーポレート統括部門が責任主管として施策実行を指揮します。サステナビリティ委員会が管轄する人財に関わる活動テーマもこの方針に基づいており、必要に応じて組織人事委員会に諮問します。



## 人財基盤

### 能力の発揮とやりがいの醸成(人財育成)

人財は、当社グループが事業活動を通じて社会に対する価値を生み出す源泉であり、継続的事業成長を支える最重要資本であると捉え、人的資本開発の重要性を認識しています。不透明・不確実な事業環境下において複雑化・多様化する課題や困難に対して「挑戦を続けられる人財」、挑戦の先に「独自性を持って課題解決につなげられる人財」が当社の成長を支え、社会に対する新たな価値創出を可能にすると考えています。そうした人財を育成するための人事施策と投資をサイクルさせることで、当社の人財基盤を構築していく方針です。

この方針に基づき、2021年に総合職に相当する社員を対象とした新人事評価制度を開始して以降、2023年には工場の技能職と地域限定職に該当する人財を対象を拡げ、求める人財像と各階層での役割期待を明示することで、社員一人ひとりの成果達成・自己成長への意欲を促す評価・処遇を実施しています。導入後のアンケート調査では、これら新人事制度と関連施策が期待通り社員の意欲促進につながっていることが確認できています。併せてリテンション側面から働く環境や処遇に課題がある職群に対する改善、人事制度の改定に継続して取り組んでいます。

また、「個性と質と能力を極める育成システム」の構築の一環として研修体系を2022年に見直し、当社が経営の支柱として掲げる理念、人事制度で明示している役割期待、及び中核社員が基礎的知見として有すべき事項(DX、ESG)について十分認識を醸成するために研修内容を再編し、各階層研修にも組み込みました。各階層の役割期待を果たすために必要なマインド・スキルを重点的に学び、職場実践につなげるため、数カ月わたるプログラムを実施しています。各部門長・本部長を対象とする研修では、自己変革を促してマネジメント力を強化し、中長期的な課題解決に向けたリーダーシップの向上を図っています。中堅層の選抜人財については、

大学での越境研修や海外派遣を含めた計画的異動に加え、選抜型研修を通じてグローバルに活躍できる将来の事業経営候補者としての育成を強化しています。

さらに、従業員が将来の目標に向けて意欲的に取り組めるよう、社内におけるキャリア育成方針を明確に

し、従業員のキャリア開発に関する定期的なレビュー、上司・本人との面談を実施するとともに部署ごとに中長期的視点での人財ローテーションを含めた人員計画書を作成し、同計画に基づく人事異動を全社レベルで促進しています。

**2024年度 階層別研修実績 (TOYO TIRE 株式会社)**

研修名	研修時間	研修の狙い
新入社員研修	93時間	職場実践に必要な当社経営方針・戦略の理解と、社会人スキルの体得
フォローアップ研修	12時間	新入社員期間の振り返りと次年度に向けたマインドセット
新任一般職上級研修	11時間	中堅社員として専門性を発揮し活躍するためのスキル・視座を体得
新任次席研修	34時間	初級管理監督職として、業務の遂行に責任を持つポジションに必要なスキルを習得
新任主幹研修	34.5時間	管理職に求められる役割・成果を理解し、組織成果の実現と業績貢献ができる人財を育成
新任部門長研修	18.5時間	組織マネジメントを推進し、事業革新・高付加価値化できる人財を育成
新任監督者研修	8時間	現場のリーダーとして、部下を適切にマネジメントできる人財を育成
重点プログラム <sup>※1</sup>	理念	2.5時間 理念を通じた業務思考を各階層で実践・定着促進
	DX	1.5時間 当社DX施策の理解と自業務を通じた思考により、DXによる変革への意識を醸成
	ESG	1.5時間 当社を取り巻く環境や自業務とのつながりを認識し、職場でのESG視点の浸透を推進

※1 階層別研修の研修時間を含む

**多様な人財確保(ダイバーシティの推進)**

当社グループでの登用においては、能力や適性、実績のほか理念への共感や体現も考慮項目に加え、本人の意欲を見極めた人財の最適配置を図るとともに、国籍や性別、年齢などにかかわらず、多様な人財が活躍できる職場づくりを推進しています。

新卒採用では大学と連携し、日本の大学への外国人留学生、海外大学への日本人留学生にも門戸を広げているほか、博士号取得者など、実力の実践ポテンシャルを有する人財の獲得を進めています。同時に、当社の成長ステージを支える重要な基盤として、社外で経験を積んだキャリア人財の採用割合も積極的に拡充しています。このほか、障がい者雇用、定年退職者の再雇用など多様な活躍機会の提供にも積極的に取り組んでいます。定年退職を迎えながらも、卓越したマネジメント力や戦略推進力を有する人財、特定分野のエキスパートとして技術・技能伝承に寄与できる人財が引き続き当社で活躍し、当社がその力を活用できるよ

う、2024年に制度の柔軟化を行い、シニア層の意欲向上と後継者育成を促進しています。これらが社内にも好影響を与え、組織の活性につながることも期待しています。

当社グループでは男女同一、同一資格・同一職務レベルにおいて統一された報酬体系としていますが、管理職の男女間比率の差異が賃金実績に影響していると分析しています。そこで、従業員の意識改革を企図して「ダイバーシティ&インクルージョン」をテーマにしたeラーニングの実施、女性活躍を推進する企画として外部講師を招聘した講演会の開催など、さまざまな施策を実施しています。併せて、女性社員の育成、登用などをより積極的に進め、賃金差異の解消につなげています。具体的には、2016年から2020年までの5年間に、係長級以上(管理職及び係長級)における女性比率を倍増させました(2016年:2.0%、2020年:4.7%)。なかでも、2021年からは、管理職への女性登用比率目標を男

性登用比率の0.8倍~1.2倍に設定して、女性社員の管理職への登用を推進しており、2023年から2025年の直近3年平均で目標の1.2倍を達成しています。

**女性従業員比率・女性係長級比率・女性管理職比率 (TOYO TIRE株式会社)**



**ダイバーシティの状況 (TOYO TIRE株式会社、正社員)**

総数	3,705名 (前年比 +0.9%)	
年齢層比	30歳未満	17.9%
	30~50歳	60.8%
	50歳超	21.3%
性別 <sup>※2</sup> 比	男性	92.6% (前年比 -0.2pt)
	女性	7.4% (前年比 +0.2pt)
障がい者数	79名/2.58% (2024年6月1日現在)	
外国人 <sup>※3</sup>	20名	
管理職者総数	367名	
管理職者性別 <sup>※2</sup> 比	男性	97.8% (前年比 -0.5pt)
	女性	2.2% (前年比 +0.5pt)

※2 性別データについて:生物学的性別によるデータです。社会的性別について定量的なデータの把握は困難であり、把握できていませんが、すべての従業員が平等に活躍できる職場環境づくりに努めています。

※3 外国人データについて:国籍法の定義に基づく外国人

**ウェルビーイングな職場づくり(働きやすい環境の整備)**

当社らしい働き方や働き場所が挑戦と独創性を育み、多様な人財、組織の能力・活力を最大化すると考えています。

2023年、それまでのコロナ期間中に定着させた在宅勤務を選択肢に加えた新しい就業様式を制度として導入しました。また、入社時には社員が自ら働く場所を選び、集中して業務の生産性を向上させるとともに周囲との調和を図ることのできるオフィス環境を本社に整えました。働き方の選択肢を広げ、自在かつ自律的に働ける当社独自の就業様式・職場環境に対しては、9割以上の従業員が「満足している」との意識調査結果を得ています。また、改装した本社は、社外のオフィス評価団体より奨励賞を受賞しました。

2024年には、猛暑下での通勤負担軽減を目的に期間中の100%在宅勤務を推奨しました。ワーク・ライフ・バランスの側面



本社オフィス

で高い従業員満足度につながっていることが確認できたことから、同年11月より「在宅勤務100%選

択可]とする勤務態様を恒常的な制度へ更新しました。

このほか、従業員が人生で迎えるライフイベントによる生活変化に理解を深め、仕事と生活の調和を実現する選択肢の提供に努めています。2歳以下の子の養育及び家族の介護に専念できる休業制度や男性が育児休暇を取得しやすい制度や職場環境を整え、従業員の育児・介護を支援しているほか、傷病、育児・介護やボランティア活動、通院、入院に妊娠・不妊治療などの事由に該当する場合には、前々年度に失効した年次有給休暇を復活させて使用できる制度なども整備しています。また、事務技術拠点では労使協議のうえで「ワーク・ライフ・バランス年休取得推進日」を年間で複数日設定しており、生産拠点では年間生産計画に合わせた年次有給休暇の計画的取得を進めています。2024年度の年休取得率は71.4%で、直近3年間で約17ポイント良化しています。

2024年に更新した行動計画では、子の看護休暇の有給化や有休となる育児休業日数の拡大の検討等を対策に織り込み、性別を問わず育児取得率100%を目標として、子育て支援制度の拡充と職場環境の整備に取り組んでいます。

育児休業取得状況

	2021年度		2022年度		2023年度		2024年度	
	取得率	取得者数	取得率	取得者数	取得率	取得者数	取得率	取得者数
男性 (内、1週間超取得者)	16.9%	22名 (7名)	35.4%	34名 (12名)	50.5%	51名 (38名)	66.7%	62名 (42名)
女性	100%	3名	100%	7名	100%	12名	100%	14名

社員意識調査

社員が誇りを持って仕事に取り組み、価値の創出に意欲的である状態が必要です。2021年より2年に一度、社員意識調査を実施し、組織風土を定点観測しています。詳細に分析した調査結果は経営会議体で共有され、各部門にフィードバックされます。振り返りを通じて作成したアクションプランを実行するサイクルが定着しており、各部門は自律的かつ主体的に取り組み、人事部

門がその進捗をモニタリングし、全社共通課題は横断的な施策や制度見直し等に反映しています。前回2023年の結果では、生産部門のシフト制勤務の負担に課題が浮き彫りとなり、対策プロジェクトを設置して労使で改善を推進しています。理念、各種制度や行事、コミュニケーションを連関させ、当社らしい文化を形成し、社員の働きがいを高めています。

同志社大学との相互連携による人財育成

2024年3月、当社は同志社大学と5年間の包括的連携協定を締結し、次世代の技術開発や人財育成をめざした連携プロジェクトを開始しました。

初年は、若手と次世代リーダークラスを中心とした26名の社員が、同学が提供する「文理融合」による大学院教育プログラムを受講しました。さまざまな研究

分野の大学院生と活発な議論を行いながらともに学ぶことで、社員が世界に向け、持続可能な発展のために自社の技術・製品をどのように活用していくべきなのかを考察できる視座を養うことができます。2025年も同程度程度の受講者を見込み、社員のリカレント教育の場として積極活用していきます。

TOPIC 健康経営銘柄に初選定

当社は、健康経営への取り組みが高く評価され、経済産業省と東京証券取引所が共同で選定する「健康経営銘柄2025」\*に初めて選ばれました。2024年には、全社禁煙の実現、本社及び各事業所における猛暑の通勤時負担軽減を企図した100%在宅勤務の推奨を制度化しました。また、生産現場の快適性や安全性向上の取り組みを推進しています。

従業員が健康で活力を持って業務に取り組むこと

が、生産性の向上や組織の活性をもたらし、結果的に事業の発展と社会への価値創出につながっていくという考えのもと、今後も、全従業員がいきいきと働ける、健全で健康な職場づくりを続けていきます。

\*「健康経営優良法人ホワイト500」に認定され、重大な法令違反等がないといった要件を満たした上場企業から、ROE推移や投資家の皆さまとの対話状況なども加味され選定



4 次世代モビリティの技術革新を続ける

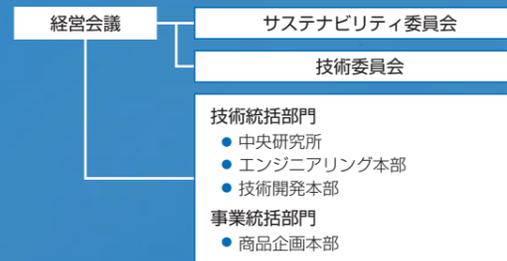
- 次世代モビリティ社会に向けた製品の基盤技術・材料開発の強化
- 製品・原材料リサイクル技術の構築
- 環境負荷物質代替材料の開発

取り組み方針

当社グループが製品やサービスを通じて提供する価値は、新しい時代に求められるモビリティの進化を支えるものでなければならぬと考えています。環境と調和する社会や、安全な運転を支援する社会の実現に貢献するため、技術革新に挑戦し続けます。

活動推進体制 (2025年4月)

技術統括部門を責任主管として、サステナビリティ活動テーマの取り組みを推進しています。技術委員会が取り組みの全体を統括し、サステナビリティ委員会に進捗報告を行います。



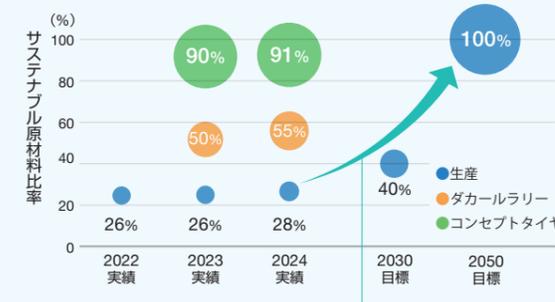
基盤技術

サステナブル原材料の使用拡大

資源を消費する社会から、資源が循環する社会への移行に貢献することは、モノづくりを行う企業としての責務と考えています。当社は製品に使用するサステナブル原材料<sup>\*1</sup>の比率<sup>\*\*2</sup>を2030年に40%、2050年に100%にすることをめざして研究開発を進めており、2024年時点で28%になっています。今後も、使用済みタイヤ由来の再生ゴムや再生カーボンブラック、再生ビードワイヤーなどのリサイクル原材料、また、バイオマス由来合成ゴム（バイオマス由来ブタジエンゴム、バイオマス由来スチレンブタジエンゴム）、粉殻灰シリカのようなリニューアブル原材料の使用量を高めるための技術開発にも取り組んでいきます。これらは気候変動への影響の大きい石油由来原材料の使用量を低減することにつながり、タイヤライフサイクルでのGHG排出量の削減にも寄与します。

\*1 当社はリサイクル原材料及びリニューアブル原材料をサステナブル原材料と定義  
\*2 比率は毎年時点の生産品における重量ベース

サステナブル原材料使用比率の目標と実績 (重量ベース)



コンセプトタイヤ、ダカールラリー等の実用化前技術を展開、2050年100%サステナブル化をめざす

ISCC PLUS認証<sup>\*\*3</sup>を取得

国内主力タイヤ生産拠点の仙台工場（宮城県岩沼市）及び生産子会社である福島ゴム株式会社（福島県福島市）において、持続可能な製品の国際的な認証制度の

I

価値創出

II

価値創出を支える基盤

III

リスクマネジメント

### 領域 III リスクマネジメント

一つであるISCC PLUS認証を2024年12月に取得しました。今回、認証を取得した2工場ではマスバランス方式\*4に準拠して認証原材料の取り扱いが可能となります。今後も、認証品を含めたサステナブル原材料の活用を計画的に進めていきます。



※3 バイオマス原材料・製品やリサイクル原材料・製品がサプライチェーン上で適切に管理されていることを担保する第三者認証制度  
※4 特性の異なる原材料が混合される場合、ある特性を持つ原材料の投入量に応じて生産する製品の一部にその特性を割り当てる手法

#### TRWP\*5 低減の取り組み

TRWPはタイヤと路面の摩擦によって発生する粉塵で、タイヤのトレッド部材と道路舗装材からなる混合物です。環境中へ排出されることから、これを低減することはタイヤメーカーの重要な課題の一つであると認識しています。タイヤの摩耗は安全性や乗り心地、燃費にも影響することから、当社は素材開発や道路接地面のデザイン改良等を重ね、タイヤの耐摩耗性の向上に継続的に取り組んでいます。

当社はまた、業界団体のTIP\*6や（一社）日本自動車タイヤ協会に参画し、まだ十分に解明されていないTRWPの研究及び影響緩和の検討を進めています。業界としての取り組みに貢献しながら、業界活動を通

じて得られた知見等を自社の取り組みにも活かし、TRWP低減対応を進めていきます。

また、TRWPには世界のタイヤ産業で広く使用されている老化防止剤6PPD\*7も含まれています。6PPDが酸素やオゾンと反応することにより形成される可能性のある変性生成物である6PPD-キノンがある種の魚類に対して影響を与えていると指摘する米国での論文がありますが、当社もタイヤ業界の一員として、さまざまな研究や代替品評価を進めています。

※5 Tire and Road Wear Particles (タイヤ・路面摩耗粉塵)  
※6 WBCSD (持続可能な開発のための世界経済人会議)のセクタープロジェクトの一つである、Tire Industry Project (タイヤ産業プロジェクト)  
※7 N-(1,3-ジメチルブチル)-N'-フェニル-p-フェニレンジアミン、タイヤ表面のシワ、ひび割れを防ぐ老化防止剤

#### 知的財産

当社は環境に配慮した社会や安全な車社会の実現に向け、技術革新と商品開発に取り組んでいます。それら取り組みを通して生まれた新技術・新商品はお客さまの手に届き、使用されて初めて社会的価値あるものへと昇華されると考えています。リサイクル原材料やリニューアブル原材料及び低燃費化を実現するゴ

ム配合等、研究開発の成果の結晶である商品をお客さまに安心して使用いただくため、その技術的裏付けとなる知的財産権の取得を進めています。これら継続的な知的財産への取り組みは次世代モビリティ社会に向けた価値創出に寄与し、当社プレゼンスの確保にもつながるものと考えています。

#### TOPIC サステナブル原材料使用比率91%のコンセプトタイヤを開発

業界最高のサステナブル原材料使用比率である91%のタイヤを開発(当社調べ)、「東京オートサロン2025」で披露しました。その内訳はリニューアブル原材料62%とリサイクル原材料29%となります。OPEN COUNTRY R/Tにて、実際に走行可能な強度・品質を



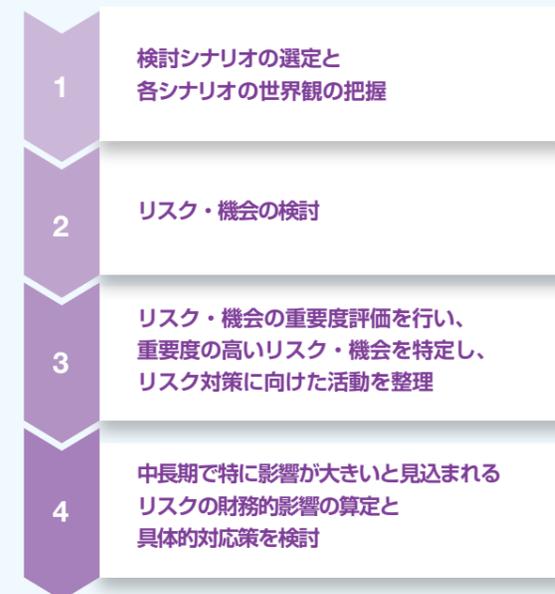
備える状態で試作、オフロード仕様でもサステナブル化対応ができることを確認しました。今後もさらなる技術革新を進め、持続可能なモビリティ社会の実現に貢献する製品としての早期実用化をめざします。

## 脱炭素

### 気候変動におけるリスクと機会への対応 (TCFD)

気候変動が当社グループの事業活動に及ぼす影響について、シナリオ分析を実施しました。

#### シナリオ分析のプロセス



## 5 全企業活動における脱炭素を追求する

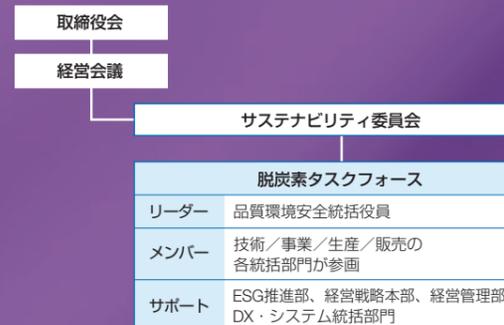
- 気候変動によるリスクと機会への対応 (TCFD)
- 温室効果ガス (GHG) の排出削減

#### 取り組み方針

気候変動による影響が深刻化し、モビリティに対する社会的要請がますます高まるなか、モビリティ事業を事業経営の中核に据える当社グループにとって、気候変動対応は当社グループの成長を左右する最重要課題であると認識し、パリ協定が掲げる長期目標の達成に向けた温室効果ガスの排出削減やグリーンエネルギーの活用拡大を進めます。また、当社はTCFD提言に賛同し、開示フレームワークに沿った情報開示を通じてステークホルダーとの対話やエンゲージメントを活性化させ、気候変動に関する取り組みを推進します。

#### 活動推進体制 (2025年4月)

サステナビリティ委員会(委員長:社長、年4回開催)で気候関連を含むサステナビリティ課題への対策や対応状況について報告、審議を行っています。サステナビリティ委員会傘下に設置した「脱炭素タスクフォース」において気候関連の活動計画や目標・KPIを協議し、その活動状況をサステナビリティ委員会で定期的に確認・モニタリングしています。サステナビリティ委員会で決裁された気候関連事項は、経営会議にて報告、審議され、年度計画や中期事業計画の策定・見直しに反映されています。これらは適時適切に取締役会にも報告されています。



I

価値創出

II

価値創出を支える基盤

III

リスクマネジメント

### 1 検討シナリオの選定と各シナリオの世界観の把握

現行シナリオ (3~4℃上昇) と移行シナリオ (1.5℃上昇) を選定しました。各シナリオの世界観は下表の通りです。

現行シナリオ	移行シナリオ
<b>〈シナリオの世界観〉</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在想定されている以外に政策導入や規制強化が行われない</li> <li>● 一部では、経済成長に伴い、温室効果ガスの排出量が増加</li> <li>● 気温上昇に伴い、極端に暑い日や大雨などの自然災害が激甚化</li> </ul>	<b>〈シナリオの世界観〉</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 気候変動の緩和に向けた政策導入や規制強化が実施される</li> <li>● 温室効果ガスの排出量が減少し、2050年までに世界全体の実質排出量がゼロとなる</li> <li>● 気温上昇により海面上昇や気候パターンの変化が生じるが、変化は現行シナリオよりも抑えられる</li> </ul>
<b>〈主な参照シナリオ〉</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● IEA Stated Policies Scenario (STEPS)</li> <li>● IPCC SSP5-8.5</li> </ul>	<b>〈主な参照シナリオ〉</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● IEA Sustainable Development Scenario (SDS)</li> <li>● IEA Net Zero Emission Scenario by 2050 case (NZE)</li> <li>● IPCC SSP1-2.6</li> </ul>

### 2 リスク・機会の検討

### 3 リスク・機会の重要度評価を行い、重要度の高いリスク・機会を特定し、リスク対策に向けた活動を整理

シナリオごとに気候関連のリスク・機会を抽出し、各リスク・機会の要因となりうる事象の「発生確率」と、当社事業において想定されるコスト等への「影響度」から、リスクと機会の重要度を評価しました。また、重要度の高いリスクの対策に向けた活動を整理しました。

#### 重要度の高いリスク

シナリオ	属性	気候関連事象	事業への影響	主な財務的影響	リスク対策に向けた活動
現行	慢性	気候パターンの変化	● 天然ゴムの木の生育可能地域変動、品質低下 ● 電力供給体制の不安定化 ● 化石燃料などの需要拡大	● 原材料価格の上昇 (天然ゴム)	(i)
				● 研究開発費の増加 (代替原料)	(ii)
				● 売上の減少 (タイヤ減産) ● 物流費の増加	(iii)
	急性	温度の上昇	● 道路状況の悪化 ● 降雪エリアの減少	● 研究開発費の増加 (耐熱性)	(ii)
				● 売上の減少 (冬タイヤ減産)	(iv)
				● 売上の減少 (タイヤ減産、生産停止) ● 在庫・製品の毀損 (洪水被害)	(iii)
急性	海面の上昇	● 天然ゴム収穫量減少 ● 港湾・倉庫機能不全	● 原材料価格の上昇 (天然ゴム)	(i)	
			● 売上の減少 (タイヤ減産、生産停止) ● 在庫・製品の毀損 (洪水被害)	(iii)	
			● 売上の減少 (事業活動停滞、生産計画見直し) ● 原材料価格の上昇 (天然ゴム) ● 物流費の増加 ● 在庫・製品の毀損	(v)	
移行	政策	カーボンプライシングの導入	● 各種サービスへのコスト転嫁 ● 国境炭素税の導入 ● 自動車関連の輸出品への環境関連税の導入	● 物流費の増加	(iii)
			● 研究開発費、設備投資の増加 (低炭素製品へのシフト)	(ii)	
	市場・評判	原材料コストの上昇	● 採算性悪化によるゴム農家の減少	● 収益性の悪化 (関税) ● 排出権購入価格負担の増加	(vi)
				● 天然ゴムの産出量低下による原材料価格の上昇	(i)

### リスク対策に向けた活動

(i)	軽量化技術の開発による原材料使用量の削減 (マテリアリティ1、2)
(ii)	「Nano Balance Technology」 「T-MODE」 を活用した高効率、高精度なタイヤ開発による研究開発費の低減 (マテリアリティ1、2)
(iii)	欧米生産拠点の供給能力強化等により、柔軟に最適なグローバル供給体制を実現し、減産や物流費高騰の影響を抑制 (中計'21生産、供給成長戦略)
(iv)	次世代車向けタイヤ市場への参入拡大 (マテリアリティ5:TCFD機会)
(v)	BCPIによる被害・損害の最小化、事業の早期復旧 (全社的リスクマネジメント体制)
(vi)	SBT認定取得におけるサプライチェーン全体での温室効果ガス排出削減の推進 (マテリアリティ5)

### 重要度の高い機会

シナリオ	属性	気候関連事象	事業への影響	主な財務的影響
現行	慢性	気候パターンの変化 異常気象の増加	● 差別化商品開発による競争力強化 (高耐久性、ウェット性能等)	● 売上の増加 (販売量増)
移行	市場	環境配慮行動の高まり	● 環境配慮による取引先の拡大 ● 環境配慮製品の付加価値向上、需要拡大	● 売上の増加 (取引先拡大、付加価値向上、次世代車向け製品)
	製品・サービス	次世代車の普及	● 次世代車用製品の需要拡大 ● 早期開発、販売対応	
	エネルギー	化石燃料の価格高騰	● 次世代車両市場の拡大	

### 4 中長期で特に影響が大きいと見込まれるリスクの財務的影響の算定と具体的対応策を検討

#### 1. 気候パターンの変化に伴う天然ゴムの調達への影響【リスク】

気候関連事象／事業への財務的影響	影響額／発生年	算定方法	対応策
<b>気候パターンの変化</b> 気候パターンの変化により、天然ゴムの木の生育可能地域変動、品質低下等の影響が生じ、天然ゴムの調達コストが増加する。	約7~約97億円 (中期:2030年)	(下限) 天然ゴム調達量×天然ゴムの上昇価格 ● 天然ゴム調達量は過去実績から推定した2030年時点の天然ゴム調達量 ● 天然ゴムの上昇価格は、過去の大洪水発生月の価格上昇分を年間に均したものの (上限) 天然ゴム調達コスト増加額×天然ゴム調達量増加割合 ● 天然ゴム調達コスト増加額は、大規模洪水が発生した年の調達コスト増加分 ● 天然ゴム調達量増加割合は、大規模洪水が発生した年から2030年までの調達量における推定増加割合	● タイヤ転がり抵抗低減を念頭に置いたタイヤの軽量化を推し進めることにより、タイヤ1本当たりを使用する天然ゴム使用量を低減する。 ● サステナブル原材料の使用比率向上に向けた取り組みを継続し、使用済みタイヤ由来の再生ゴム等のリサイクル原材料を適用した商品を順次市場投入していくことで、天然ゴムの消費量を低減する。 ● 天然ゴムの生産現場における課題 (森林減少、地域住民の権利侵害等) に対し、サプライチェーン全体で解決策を講じることにより安定した天然ゴム調達を実現する。

2. カーボンプライシングメカニズム【リスク】

気候関連事象／事業への財務的影響	影響額／発生年	算定方法	対応策
カーボンプライシングの導入 カーボンプライシングの導入により、CO <sub>2</sub> の排出に対するコストが上昇する。	約5億円 (中期：2030年)	CO <sub>2</sub> 削減目標未達分×炭素税 ●CO <sub>2</sub> 削減目標未達分は、2030年時点の当社CO <sub>2</sub> 目標削減量が仮に10%足りなかった場合の未達量 ●炭素税はIEAが公表する2050年Netゼロに向けて想定される2030年時点の先進国向け炭素税 ●天然ゴム調達量増加割合は、大規模洪水が発生した年から2030年までの調達量における推定増加割合	●当社グループにて、組織内外での事業活動及び製品を通じた効率的なエネルギー利用により、CO <sub>2</sub> の削減を継続する。 ●CO <sub>2</sub> 削減への対策としては、ICP(社内炭素価格)を活用した生産拠点の再エネ調達、燃料転換、及び設備更新を進めていく。
	約57億円 (中期：2030年)	CO <sub>2</sub> 排出量×炭素税 ●CO <sub>2</sub> 排出量は、2030年時点の当社目標CO <sub>2</sub> 排出量 ●炭素税はIEAが公表する2050年Netゼロに向けて想定される2030年時点の先進国向け炭素税	

気候関連の指標

- ・ 温室効果ガス (GHG) 排出量 (Scope1・Scope2・Scope3)  
→2019年～2024年の実績はこちら
- ・ 温室効果ガス (GHG) 排出原単位  
→2019年～2024年の実績はこちら

気候関連の目標

●温室効果ガス (GHG) 排出削減目標

2021年11月サステナビリティ委員会にて決定、12月経営会議で承認。2022年2月15日公表。

Scope1、Scope2	GHG排出量：2030年に2019年度比46%の削減、2050年にカーボンニュートラルをめざす。
Scope3	GHG排出量原単位：タイヤ1本当たりのGHG排出量について、2030年時点において2019年比20%の削減貢献をめざす。

マイルストーンとして、Scope1、Scope2 GHG排出量について、2025年に2019年度比25%の削減をめざす

温室効果ガス (GHG) の排出削減

温室効果ガス (GHG) の排出は気候変動の主な原因とされており、当社グループでは組織内外での事業活動及び製品を通じて、GHGの削減を進めています。

Scope1、Scope2への取り組み

生産量の増加とともにエネルギー使用量は増加しますが、Scope1、Scope2への対策として、以下のような取り組みを行っています。

- 蒸気配管を中心に保温強化を図り、放熱を防止する熱損失の低減
- 建物の屋根や外壁に放射冷却塗料を塗装し、建物への熱の侵入を抑える冷房負荷の低減
- 高効率な省エネ設備への更新によるエネルギーの効率化
- 蒸気ドレン内のフラッシュ蒸気を再利用することによるエネルギーの有効利用
- フォークリフトの電動化による燃料転換。2024年は13台を電動化し、年換算で約400tのCO<sub>2</sub>削減を達成
- ボイラー燃料のガス化による燃料転換。大規模なガスインフラの整備が必要な一部の拠点を除き国内全拠点で実行

グリーンエネルギーの利活用拡大

当社グループは、2022年下期より、生産拠点を中心に、購入電力について、再生可能エネルギー由来電力への切り替えを進めています。今後も計画的に取り組みを進め、グローバルでの再生可能エネルギー由来電力比率を30年までに90%以上とすることをめざします。2024年末においては85.5% (購入電力量ベース) となっています。

また、自家消費としての太陽光発電システムの導

Scope3への取り組み

当社グループは、Scope3に対し、タイヤ1本当たりのGHG排出量について、2030年時点で2019年比20%の削減貢献をめざしています。(一社)日本自動車タイヤ協会の「タイヤのLCCO<sub>2</sub>算定ガイドライン Ver.3.0.1」に基づき、当社グループのバリューチェーンにおけるGHG排出量を算定した結果、カテゴリ11「製品の使用段階」におけるGHG排出量が全体の80%以上を占めています。同ガイドラインによれば、低燃費タイヤは汎用タイヤと比べ、タイヤ使用時(自動車走行時)のCO<sub>2</sub>排出量を、PCR(乗用車用タイヤ)で95.4kg CO<sub>2</sub>e/本、TBR(トラック・バス用タイヤ)で879.0kg CO<sub>2</sub>e/本に削減が可能です。技術部門では、タイヤの燃費性能の向上に向けて、転がり抵抗の低減や軽量化に向けた技術開発を進め、商品企画部門と連携して、中長期的に、タイヤのモデルチェンジごとに低燃費性能をグレードアップさせていく計画です。2024年時点で、PCRに関して、2019年比1.6%の削減、削減貢献量は100千ton-CO<sub>2</sub>eとなっています。

入も進めています。マレーシアのタイヤ工場では、2023年末に稼働した太陽光発電システムを、2024年に拡大し、工場棟の屋上に設置した発電容量15.8MW (2023年末時点の14.0MWから拡大) のシステムが全面稼働しました。年間発電量は約21,000MWh、年間約13,000tのCO<sub>2</sub>を削減できる見込みです。

エネルギー消費量

(千GJ)

	2021	2022	2023	2024
エネルギー消費量総量	6,992.9	7,370.8	7,686.9	7,328.5
非再生可能エネルギー由来燃料	4,735.7	5,130.8	5,302.7	5,133.2
購入した電力消費量	1,944.2	1,923.5	2,027.6	1,853.7
購入した電力に占める再生可能エネルギー由来の電力消費量、非化石証書の調達相当の消費量	0.0	114.2	1,442.5	1,584.2
購入した電力に占める再生可能エネルギー由来の電力、非化石証書の割合 (%)	0.0%	5.9%	71.1%	85.5%
再生可能エネルギー由来燃料 (太陽光発電) の消費量	0.80	0.73	41.08	112.5
購入した蒸気消費量	312.2	315.8	315.4	229.1

温室効果ガス (GHG) 排出量

(千t-CO<sub>2</sub>e)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
直接的 (Scope1) GHG排出量総量 (エネルギー起源CO <sub>2</sub> 排出量)	296.3	263.8	268.2	265.3	274.5	265.1
直接的 (Scope1) GHG排出量総量 (天然ガス及び都市ガスの使用に伴うCH <sub>4</sub> 、N <sub>2</sub> O排出量)	—	—	—	—	—	3.6
間接的 (Scope2) GHG排出量総量 (ロケーションベース)	294.6	271.6	284.4	253.6	280.5	244.6
間接的 (Scope2) GHG排出量総量 (マーケットベース)	—	—	—	—	105.8	55.2
その他の間接的 (Scope3) GHG排出総量	—	—	—	—	—	14,785.5
カテゴリー1	—	—	—	—	—	2,325.0
カテゴリー2	—	—	—	—	—	81.7
カテゴリー3	—	—	—	—	—	106.4
カテゴリー4	—	—	—	—	—	140.1
カテゴリー5	—	—	—	—	—	11.1
カテゴリー6	—	—	—	—	—	1.6
カテゴリー7	—	—	—	—	—	5.4
カテゴリー10	—	—	—	—	—	4.0
カテゴリー11	—	—	—	—	—	11,879.0
カテゴリー12	—	—	—	—	—	227.7
カテゴリー15	—	—	—	—	—	2.5

SBTi<sup>※</sup>に対する取り組み

2024年11月、当社が2030年に向けて設定した温室効果ガス排出削減目標について、SBTiより地球温暖化による気温上昇を1.5℃以内に抑制するための科学的根拠に基づいたものとして評価され、「SBT認定」を取得しました。

※ SBTi: Science Based Targets-イニシアチブ。世界の平均気温上昇を1.5℃に抑えるという目標達成に向けたイニシアチブ。世界の平均気温上昇を産業革命前と比べて2℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力をするという長期目標が掲げられている。

区分	目標
●Scope1 ●Scope2	2030年までに、2019年比で総排出量を46.20%削減すること
●Scope3 (カテゴリー1)	2029年までに、購入した製品・サービスに関わる排出量の89.00%を占めるサプライヤーが科学的根拠に基づく目標を設定すること

6

サプライチェーンのサステナビリティを促進する

- 持続可能な天然ゴム調達
- サプライヤー管理、リスク原材料対応
- ホワイト物流

取り組み方針

当社グループは、「TOYO TIREグループ購買基本方針」を定め、公正な取引による適正な品質・価格を追求します。

そして、「TOYO TIREグループCSR調達ガイドライン」及び「持続可能な天然ゴムの調達方針」に基づき、お取引先さまと協働して、企業活動が環境・社会に及ぼすマイナスのインパクトを軽減、防止、最小化すること、さらにはともに企業価値・競争力を向上させることをめざしてサステナビリティ調達を推進します。

また、トラック輸送の生産性の向上・効率化と荷役作業の安全性を確保することで、持続可能な物流の実現に貢献します。

活動推進体制 (2025年4月)

サステナビリティ委員会の下に設置した「サプライチェーンタスクフォース」においてサプライチェーンのESG課題関連の活動計画や目標・KPIを協議し、その活動状況をサステナビリティ委員会で定期的に確認・モニタリングしています。

経営会議

サステナビリティ委員会

サプライチェーンタスクフォース

リーダー	事業統括役員
メンバー	購買本部、環境安全推進本部、品質保証本部、SCM本部
サポート	ESG推進部、コンプライアンス・リーガル本部

サプライチェーン

持続可能な天然ゴム調達

天然ゴムを主原料とする事業活動を行う当社グループにとって、特に天然ゴムを将来にわたって安定的に調達していくことは重要な経営課題です。天然ゴム産業は生産現場における森林減少、地域住民の権利侵害などの問題を抱えており、生産から消費に至るサプライチェーン全体でこれらの解決に取り組むことが重要と認識しています。

持続可能なサプライチェーンの構築に向けた国際連携

当社は持続可能な開発のための世界経済人会議 (World Business Council for Sustainable Development: WBCSD) 傘下のタイヤプロジェクト (Tire Industry Project: TIP) の主導によって2018年に発足した「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)」<sup>\*</sup>のメンバーとして、課題解決に向けた協議に参画しています。森林破壊の防止、生物多様性や水資源の保全、人権尊重・地域コミュニティへの支援、天然ゴムの生産性向上、サプライチェーンの透明性に向けて取り組んでいます。また、天然ゴムの生産現場における環境・社会課題に専門的な知見を持つ市民社会セクター (NGO等) との情報交換も進めています。

国際的なイニシアチブやステークホルダーと連携しながら、当社のバリューチェーンを通じて持続可能な天然ゴムサプライチェーンの構築をめざします。



Global Platform for Sustainable Natural Rubber

※Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR)。業界の枠を超えて、世界の天然ゴムの生産や利用が、より自然環境や社会的課題に配慮した方法で行われることをめざすプラットフォーム

I

価値創出

II

価値創出を支える基盤

III

リスクマネジメント

## 持続可能な調達への推進

GPSNRの掲げる「持続可能な天然ゴムの原則」をタイヤメーカーとしての事業活動に組み込むための指針を踏まえ、CSR 調達ガイドラインの一部として定めていた天然ゴム調達に関する項目を全面的に見直し、2021年から、個別の「持続可能な天然ゴムの調達方針」として運用を強化しました。同方針は、環境NGOからの意見を踏まえて、健全な生態系や人権・コミュニティなどに関する取り組みの実効性を高める内容としています。現在、お取引先さまへの同方針の周知や協力要請を進めるとともに、サプライチェーンタスクフォースで策定した中長期の活動計画に沿って、ト

レーサビリティの確保や環境保護に向けた活動を推進しています。なかでも、天然ゴムが対象品目となる欧州の森林破壊防止規則 (EU Deforestation Regulation: EUDR) の義務化への対応準備は着実に進めており、2024年末時点で全調達量のうち約40%を占める天然ゴムの収穫地域を把握しています。また、2023年から毎年、森林保護を目的として国際的な環境保護団体への寄付を行っています。なお、天然ゴムサプライチェーンに特化した苦情受付窓口も設置しており、2024年は通報がありませんでした。

## サプライヤー管理

### ガイドラインを通じたサプライヤー・エンゲージメント

当社グループは、サプライチェーン全体で環境・社会課題の解決に取り組むため、すべてのお取引先さまに「TOYO TIREグループ CSR 調達ガイドライン」に沿った活動の推進を要請しています。また、ガイドラインの趣旨をサプライチェーンの上流に展開してもらうよう協力を呼びかけています。

2022年からは、公正で客観的なサプライチェーンのリスク評価を行うため、CSR評価の第三者機関である EcoVadis 社と契約し、お取引先さまの脱炭素、水処理、人権、安全、汚職防止など環境・社会課題に対する取り組みについてのサステナビリティ評価を委託しています。2025年末までにタイヤ原材料の取引金額総額のうち95%以上の取引金額を占めるお取引先さまの受審完了をめざしており、2024年末時点で天然ゴムの一次サプライヤーを含む90%以上の評価を完了しています。評価結果については基準点を45点に設定

### 公正・透明な取引

当社グループでは、各国・地域の自由な競争と公正な取引を「TOYO TIREグループ行動基準」に掲げ、独占禁止法・下請法の遵守、公正な調達活動、輸出入関連法令の遵守、適正な表示と説明を実施しています。

具体的には、公正かつ無差別な取引の徹底、お取引先さまとの個人的な利害関係の禁止などを定めた購買

し、基準点未満のお取引先さまには毎年の評価受審やセミナー受講を促す予定です。また、3年以上続けて基準点未満または未受審の場合は、取引継続に関する社内協議を行うことを検討しています。

脱炭素に関する取り組みに関しても、2021年から既存のお取引先さまを対象に当社独自のアンケートを実施しており、サプライチェーンにおける環境負荷低減といった課題解決にも取り組んでいます。また、さらなるリスク管理のために、従前より実施していた制裁リストや法的リスクの確認についても、2025年からはすべてのお取引先さまを対象を拡大して本格運用を開始しています。

今後も、これらの手法を組み合わせる複合的に評価を実施しながら、お取引先さまとのエンゲージメントを推進し、サプライチェーンの課題解決に向けて共同して取り組んでいきます。

取引規定や、当社においては、カルテル・談合行為を未然に防止するためのカルテル防止規定を定め、公正かつ自由な競争に基づく事業活動を確保しています。また、下請法遵守状況の自主点検や下請法に関するeラーニングを継続的に実施しています。

## リスク原材料対応

### 紛争鉱物等への対応

紛争地域や高リスク地域で採掘される紛争鉱物 (スズ・タンタル・タングステン・金) やコバルトを購入することが現地の武装勢力の資金源となったり、人権侵害、贈収賄、資金洗浄等の腐敗行為を助長したりするとして、欧米では法によりサプライチェーンのデュー・ディリジェンス等が義務づけられています。当社グループでは、そのような地域で採掘、製造され

た鉱物や原材料等については、人権侵害、環境破壊、紛争、汚職に関与していないものを調達する方針とし、お取引先さまと協力しながら製錬所までさかのぼって、購入する原材料がそのような非人道的行為に関与していないかを確認しています。万一、関与が懸念される場合にはお取引先さまを通して是正措置を要請します。

## ホワイト物流

日本ではトラック運転手の不足が深刻化しており、国土交通省主導のもと、トラック輸送の生産性の向上・効率化と働きやすい労働環境の実現に取り組む活動 (ホワイト物流) が展開されています。

当社では、ホワイト物流への取り組みとして、工場からの国内長距離輸送の船舶・JR 輸送への切り替え (モーダルシフト) を進めています。既に50%以上の切り替えが完了しており、2033年にはトラック長距離輸送を2019年の半分程度まで減らすことをめざしています。また、荷役作業のさらなる安全確保・効率

化により運転手の負担を減らすだけでなく、経済成長や働きがいの創出にもつなげます。

### 具体的な取り組み内容

- トラック運転手の負荷が高い長距離輸送におけるモーダルシフトの推進
  - 1) 桑名物流センター発内航コンテナ船輸送の導入・拡大
  - 2) 仙台及び桑名物流センター発JR大型コンテナ輸送の導入・拡大
- リスクアセスメントを実施したうえで仙台及び桑名物流センター倉庫内の安全防護柵設置 (地震時タイヤラックの転倒・落下事故防止)
- 工場物流センター及び国内配送センター構内での安全行動観察カメラ設置、フォークリフトへの安全運転観察カメラの設置
- トラックへの荷役作業の効率化、待機時間の見える化と短縮

## TOPIC 「物流環境大賞」で低炭素物流推進賞を共同受賞

当社は、お取引先さまである物流事業者3社と協業して推進した国内タイヤ輸送におけるモーダルシフトの取り組みが評価され、第26回物流環境大賞「低炭素物流推進賞」\*1を共同受賞し、また、当社は令和6年度エコシップマーク認定事業者として「海運モーダルシフト大賞」\*2も受賞しました。

具体的には、桑名工場 (三重県) から広島県のトラックによるタイヤ輸送の一部を、四日市港から広島港の内航船による海上輸送に切り替えることで、同ルートにおけるCO<sub>2</sub>排出量を56%削減\*3しました。また、四

日市港から広島港を回送していた空コンテナを海上輸送に活用し、輸送の効率化とコスト低減を達成しています。さらに、桑名工場で海外輸出に使用している専用コンベアを荷詰め時に利用することで、トラックドライバーの荷役作業の負担を半減しました。なお、工場周辺と広島県の倉庫で適正な在庫管理を実施し、天候などによる海上輸送時の遅延リスクの影響も最小化しています。今後もモーダルシフトを通じて環境負荷低減と物流インフラの課題解決に努めます。

\*1 一般社団法人日本物流団体連合会が、モーダルシフトの推進や輸送網の集約、輸配送の共同化等の取り組みにより、温室効果ガスの削減に寄与した事業者に授与

\*2 エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会が、海上輸送へのモーダルシフトに特に貢献したと認められる荷主及び物流事業者のうち、特に功績のあった事業者に授与

\*3 海上輸送した物量と同量をトラック輸送した場合のCO<sub>2</sub>排出量に対する削減率

# 7 モノづくりの根幹 (品質と安全性)を守り抜く

- 品質と顧客満足度の向上
- タイヤ安全啓発

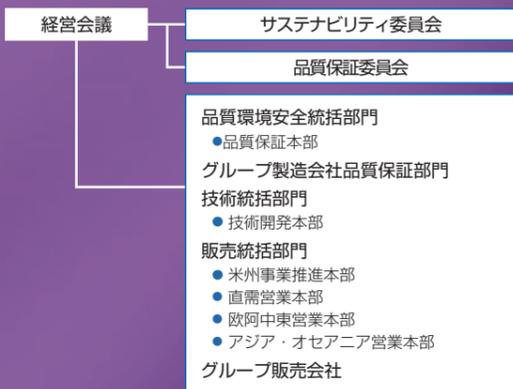
## 取り組み方針

「高い品質と安全性を有し、社会に役立つ製品とサービスを提供」することをモノづくりの原則に掲げ、製品の安全に関する基本理念と行動基準を「TOYO TIREグループ製品安全に関するグローバル方針」に定めています。同方針には、製品の企画、開発、設計の段階から生産、販売、使用、さらには使用後に至るまでバリューチェーン全体で製品の安全と地球環境保護に配慮することを明示しています。生産拠点を中心に、IATF16949（一部生産拠点はISO9001）をベースとした品質マネジメントシステムを運用し、リスク対策を講じます。

- ISO9001認証登録（2025年5月末時点）  
生産拠点13事業所（TOYO TIRE株式会社3事業所\*1、関係会社10事業所）、販売拠点（関係会社）1事業所  
\*1 桑名工場はタイヤ工場、自動車部品工場のそれぞれ（2事業所）で独立して認証を取得しています。
- IATF16949認証登録（2025年3月末時点）  
生産拠点9事業所（TOYO TIRE株式会社3事業所、関係会社6事業所）

## 活動推進体制（2025年4月）

品質環境安全統括部門を責任主管として、各統括部門が関連する活動テーマの取り組みを推進し、サステナビリティ委員会に進捗報告を行います。



## 品質

### 品質向上の取り組み

#### 各国の品質規格への対応

気候変動リスクの高まり等を背景に自動車の燃費向上やCO<sub>2</sub>排出量削減を促進するための環境性能・品質に関する規制の導入が急速に進むなど、複雑化する各国の品質関連法規に漏れなく対応するため、当社グループ全体で品質規格の対応強化を図っています。年に1回、タイヤ、自動車部品の各事業において、国内外の生産拠点の品質保証責任者・関係者によるグローバル品質保証会議をそれぞれ開催しています。本会議では、各拠点における製品品質、工程の品質システム改善、取引先から要求される品質に関する取り組みなどを共有し、議論しています。また、当社が開発するタイヤの実験及び評価を行う日本国内の4拠点では、2013年にISO/IEC17025（試験所及び校正機関の能力に関する一般要求事項）の初回認定を受け、以降、試験精度や信頼性の向上に取り組み、継続して規格要求事項に適合した試験運営を実施しています。



グローバル品質保証会議参加者  
(上左:タイヤ事業、上右:自動車部品事業)

会議風景:(下:自動車部品事業)

#### 品質規格への対応の例

- 現地での情報収集
- 業界団体への活動参画を通じた提言活動
- 規制機関との意見交換
- 最新法規動向の情報配信
- 法規制に関する説明会の開催

### 顧客満足度の向上

#### 品質・顧客満足度の改善

モノづくり企業として、製品・サービスを通じて顧客（消費者）、そして社会とつながっていることを認識し、バリューチェーン全体で品質向上に取り組んでいます。生産拠点では製品品質の維持向上のため、日々研鑽を重ねています。そして、技術サービス部門では、市場における当社製品の満足度を継続的に調査し、お客さまのご要望を企画・設計・生産各部門にフィードバックしています。また、お客様相談室では、日々寄せられる顧客（消費者）のご意見やお問い合わせの内容を分析し、社内の関係部門に製品・サービスの向上に向けた提言を行っています。その他のすべての職場においても、お客さま視点を持ってサービスの提供、業務品質の向上に努めており、これは、「需要者の為に各自の職場で最善を」尽くすという当社の社是の精神で

す。当社グループでは、現場目線での「気づき」をもとに品質管理水準を自ら主体的に高めるQCサークル活動を50年以上にわたって継続しています。製造現場で始まった活動は今では販売部門にも広がり、全拠点でおよそ300のサークルが存在します。いずれのサークルでも課題解決のためメンバーそれぞれの経験と知見を持ち寄り、現状把握・目標設定・活動計画・課題解析を行うことで品質改善を重ねています。毎年「全社QCサークル大会」を開催し、国内外のサークル代表者が品質改善のみならず、職場のムダやロス排除に向けた日頃の取り組みについて発表し、相互研鑽を図っています。今後も、生産拠点の現場力アップや顧客満足度向上をめざし、QCサークル活動に取り組んでいきます。

### MES<sup>※2</sup>（製造実行システム）導入による工程内品質の見える化

当社グループは、製造工程において事前に不具合発生を予知予見し、未然防止する品質保証体制の構築をめざしています。タイヤ製造工程に自動計測機器を導入し、生産設備から品質、生産に関わる情報をデジタルデータとして収集、可視化するシステムの導入を進めています。これにより、製造プロセスごとに品質が保証され、収集したデータの分析、監視により工程の

傾向変化を検知することが可能となります。セルビア工場において2024年からMESの運用を開始しています。今後品質領域にも広げ、その結果等を分析しながら、他の生産拠点への導入も順次進めていきます。同時に、データ活用促進のための人材育成や企業文化醸成にも取り組んでいます。

※2 Manufacturing Execution Systemの略。

### タイヤ安全啓発活動

当社グループでは、ドライバーの皆さまにタイヤを適正に使用いただくための啓発活動を大事な使命の一つであると考えています。2019年から当社は独自にソフト開発したドライブシミュレーターを用いて、すり減ったタイヤと新品タイヤでの雨の日におけるブレーキの効きの違いやバーストの疑似体験、タイヤの空気圧の違いによる操縦安定性の違いなどを体感いただく活動を行っています。

2024年は、本社が所在する伊丹市、一般社団法人日

本自動車連盟（JAF）や会場最寄りの警察署と協力して開催するほか、商業施設や取引先の店舗など全国72会場で3,513名の方に体験いただきました。実施後のアンケートでは97%の方から「タイヤの安全に対する意識が高まった」との回答をいただいております。本活動がタイヤを適正に使用いただく意識の高まりにつながっていることを確認しています。



ドライブシミュレータ体験の様子