

2019年4月5日

## 【R&amp;Iグリーンボンドアセスメント】

トヨタファイナンス株式会社 第88回無担保社債（グリーンボンド）

: GA1 本評価

(セカンドオピニオンとは、グリーンボンド原則等への適合性に関する意見です。)

格付投資情報センター(R&I)は上記のR&Iグリーンボンドアセスメント (GA1 (本評価)) を公表しました。R&Iは予備評価を2019年3月25日に公表しており、今回予備評価を本評価に切り替えました。

## 【対象債券の概要】

名称	トヨタファイナンス株式会社 第88回無担保社債 (グリーンボンド)
発行体	トヨタファイナンス株式会社
発行額	600億円
R&Iグリーンボンド アセスメント	GA1 (本評価)
発行日	2019年4月19日
償還日	2024年4月19日

R&I は、本債券の確定した発行額や期間等を踏まえ、本債券がトヨタファイナンスの定めたグリーンボンドフレームワークに則ったものとなっていることを確認し、GA1 (本評価) を付与した。

評価の詳細は、添付の 2019 年 3 月 25 日付 R&I グリーンボンドアセスメント (GA1 (予備評価)、セカンドオピニオン) を参照。

本グリーンボンドに対して R&I は本アセスメントに加えて信用格付を付与している。詳細は、<https://www.r-i.co.jp/rating/issuers/007200/8498/index.html> 参照。

R&I グリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第 299 条第 1 項第 28 号に規定される関連業務 (信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務) です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

■お問合せ先 : マーケティング本部 カスタマーサービス部 TEL. 03-6273-7471 E-mail. infodept@r-i.co.jp

■報道関係のお問合せ先 : 経営企画室(広報担当) TEL. 03-6273-7273

格付投資情報センター 〒101-0054 東京都千代田区神田錦町三丁目 22 番地 テラスクエア <https://www.r-i.co.jp>

R&I グリーンボンドアセスメントは、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対する R&I の意見であり、事実の表明ではありません。対象事業の環境効果等を証明するものではなく、環境効果等について責任を負うものではありません。R&I グリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第 299 条第 1 項第 28 号に規定される関連業務 (信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務) です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。R&I グリーンボンドアセスメントは、投資判断や財務に関する助言や、投資の是非等の推奨をするものではありません。R&I は、R&I グリーンボンドアセスメントに際し関連情報の正確性等につき独自の検証を行っておらず、これに関し何ら表明も保証もいたしません。R&I は、R&I グリーンボンドアセスメント (変更・取り下げ等を含む) に関連して発生する損害等につき、何ら責任を負いません。R&I グリーンボンドアセスメントは、原則として申込者から対価を受領して実施したものです。なお、詳細につき <https://www.r-i.co.jp/docs/policy/site.html> をご覧下さい。

## 【R&Iグリーンボンドアセスメント】

トヨタファイナンス株式会社 トヨタファイナンスグリーンボンド

: GA1 予備評価

: セカンドオピニオン

(セカンドオピニオンとは、グリーンボンド原則等への適合性に関する意見です。)

格付投資情報センター(R&I)は上記のR&Iグリーンボンドアセスメント (GA1 (予備評価)、セカンドオピニオン) を公表しました。

調達資金の用途として予定されている対象資産の「指定期間」が変更されたこと等を踏まえ、GA1 (予備評価) およびセカンドオピニオンを再度付与するものです。

### 【対象債券の概要】

名称	トヨタファイナンスグリーンボンド
発行体	トヨタファイナンス株式会社
発行額	未定
R&Iグリーンボンドアセスメント	GA1 (予備評価)
発行日	2019年4月 (予定)
償還日	2024年4月 (予定)

### 【概要】

トヨタファイナンス株式会社 (以下「TFC」) は、トヨタ自動車株式会社 (以下「TMC」) が、国内外の販売金融統括子会社であるトヨタファイナンシャルサービス (以下「TFS」) を通じて100%出資する販売金融子会社。トヨタ系ディーラーが供与するオートローンに対する回収・保証業務を軸に事業展開している。環境面では、トヨタグループの掲げる電動車の普及を販売金融事業で支援する役割を担う。

今般、電動車販売に関するトヨタ販売店向け融資及び立替払い債権のリファイナンスを資金用途とするグリーンボンドの発行を予定しており、これに先立ちグリーンボンド原則 (Green Bond Principles) の4基準である、調達資金の用途、プロジェクトの評価と選定のプロセス、調達資金の管理、レポートニングに関する発行体の対応方針であるグリーンボンドフレームワークを策定した。

### 【R&Iグリーンボンドアセスメント】

R&Iは、R&Iグリーンボンドアセスメントに定める評価方法に従い、本グリーンボンドの調達資金が環境問題の解決に資する事業に投資される程度が非常に高いと判断し、GA1 (予備評価) を付与した。なお、本件は予備評価であり、最終的な発行内容などを確認し、改めて評価を行う。

### 【グリーンボンド原則等に適合する旨のセカンドオピニオン】

また、グリーンボンドフレームワークがグリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に則ったものである旨のセカンドオピニオンを提供する。

なお、今回発行を予定している本グリーンボンドについて、債券の発行額や期間、具体的な対象事業・資産の内容や充当スケジュール等の内容を踏まえ、本フレームワークに則ったものとなっていることを確認している。

### 【評価理由】

- ・ 調達資金の用途は、最大直近2年以内に取り扱ったHV (Hybrid Vehicle, ハイブリッド車)、PHV (Plug-in Hybrid Vehicle, プラグインハイブリッド車)、FCV(Fuel Cell Vehicle, 燃料電池自動車) 向けの債権のリファイナンスに充当される (詳細は、後述の1.調達資金の用途 : Use of Proceeds を参照)。
- ・ R&Iは、対象資産について (1) 資金充当対象車から十分な環境改善効果が見込めるか、(2) 環境面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされているかについて確認を行い、調達資金の用途がグリーンボンドの資金用途として妥当と評価した。
- ・ プロジェクトの評価と選定については、対象資産を決定する適格クライテリアが、TMCの環境部・財務部との協議を経て、TFCの経理部が決定したものとなっており、適切なプロセスを経て決定されていると評価した。
- ・ 調達資金の管理は、TFC経理部が管理フローに基づき行う。グリーンボンド発行の直後に、調達資金全額が対象資産に充当される。また期中については、TFC経理部において、半期に一度、グリーンボンドの発行残高が直近の対象資産残高を上回っていないことを確認し、この確認結果について、TFC経理部統括執行役員 (2019年4月1日以降、リスクマネジメント本部長) の承認を得ることとなっており、資金管理は適切に行われると考えている。
- ・ レポートニングについては、対象資産の資金充当状況 (調達資金の管理状況) 及びインパクトレポートニング (環境改善効果) がTFCウェブサイト内において公表される予定であり妥当な内容となっている。
- ・ トヨタグループでは、環境に関する方針のもと推進体制を整え、長年に渡り各種具体的な取り組みを行ってきている。TFCはグリーンボンドによる調達資金を電動車にかかる割賦資金や販売店への融資に活用することで、トヨタグループの掲げる電動車の普及への貢献を目指している。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務 (信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務) です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

## ■ 発行体(トヨタファイナンス株式会社)の概要

TFCは、TMCが、国内外の販売金融統括子会社であるTFSを通じて100%出資する販売金融子会社。トヨタ系ディーラーが供与するオートローンに対する回収・保証業務を軸に事業展開している。環境面では、トヨタグループの掲げる電動車の普及を販売金融事業で支援する役割を担う。

TFCの属するトヨタグループは、「トヨタ基本理念」のもと、環境問題を経営における最重要課題の一つと捉え、「トヨタ地球環境憲章」を定め、その実現のための推進体制を整えている。2011年に発表した「トヨタグローバルビジョン」の中で、環境については「地球環境に寄り添う意識を持ち続けること」としている。こうした理念・方針に基づき、2015年度には、トヨタとして初めての環境取り組み長期ビジョン「トヨタ環境チャレンジ 2050」を策定し、2016年度より第6次「トヨタ環境取組プラン(2016～2020)」を開始している。このような取り組み体系のもと、事業経営に影響を及ぼす環境リスクと機会を把握し、2050年に向けて社会と共に持続的に発展できるよう取り組んでいる。

TMCが2018年9月に環境報告書にて公表した「2030マイルストーン」では、「トヨタ環境チャレンジ 2050」のうち「新車CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ」の2030年時点の姿として、「グローバルで電動車販売550万台以上、うちEV・FCV合計100万台以上」を掲げている。TFCはグリーンボンドで得た資金を割賦資金や販売店融資へ活用することで、これらの電動車の普及への貢献を目指している。

TFCはこれら環境への取り組み方針に即した資金使途となるように適格クライテリアを定め、トヨタファイナンス株式会社グリーンボンドフレームワークを策定してグリーンボンドの発行を計画している。

(参考)

・環境報告書 2018 (TMC) p.52 「トヨタ環境取り組みの体系」

[https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/report/archive/er18/pdf/er18\\_full.pdf](https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/report/archive/er18/pdf/er18_full.pdf)

## ■ グリーンボンドフレームワーク(トヨタファイナンスグリーンボンド)の概要

TFCは、グリーンボンド発行に当たり、グリーンボンド原則（Green Bond Principles）の4基準である、調達資金の使途、プロジェクトの評価と選定のプロセス、調達資金の管理、レポートに関する発行体の対応方針であるグリーンボンドフレームワークを作成した。本フレームワークの概要は、以下の通りである。

### 1. 調達資金の使途：Use of Proceeds

- グリーンボンドの調達資金は、以下の選定基準を満たすトヨタ販売店向け融資及び立替払い債権のリファイナンスとして充当される。

事業区分	適格クライテリア対象債権
クリーン輸送	HV（ハイブリッド車）向け債権 PHV（プラグインハイブリッド車）向け債権 FCV（燃料電池自動車）向け債権

- グリーンボンドで調達された資金は、以下の指定期間（最大直近2年以内）に取り扱った対象資産のうち残存する残高に対して、既に充当済の資金にかかるリファイナンスに充当する。

#### 【指定期間】

今次の指定期間については、p.16参照

#### 【対象資産】

- トヨタ販売店における割賦/リース資金（仕入代金等）を目的とした販売店向け融資のうち適格クライテリアを満たす対象車の集金保証債権見合いの融資債権
- 適格クライテリアを満たす対象車の立替払い債権
- グリーンボンド発行後に減少した対象資産残高相当額については、指定期間以降に新たに発生する適格クライテリアを満たす対象車の資産残高を対象資産残高に都度振り替える。
- 継続してグリーンボンドを発行する場合、グリーンボンドの発行残高は下記の適格クライテリアを満たす対象車にかかる残高を上限とし、定期的にレポートされる。

#### 適格クライテリア

- トヨタ/レクサス車の乗用車のうち、電動車。なお、電動車とは、HV、PHV、FCV車を指し、HV・ガソリン併売車については、うちHV車のみを対象とする。  
また、クルマ1台当たりの平均CO<sub>2</sub>排出量を「2050年までに2010年比で90%削減」することを目指すTMCの「新車CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ」実現に資する構造であり、同クラスのガソリン車・LPG車よりもCO<sub>2</sub>排出量が少ない低公害車を対象とする。（これら適格クライテリアを満たす車を総称して以下「対象車」）

ご参考：

- 新車CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ（TMC）

<https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/environment/challenge1/>

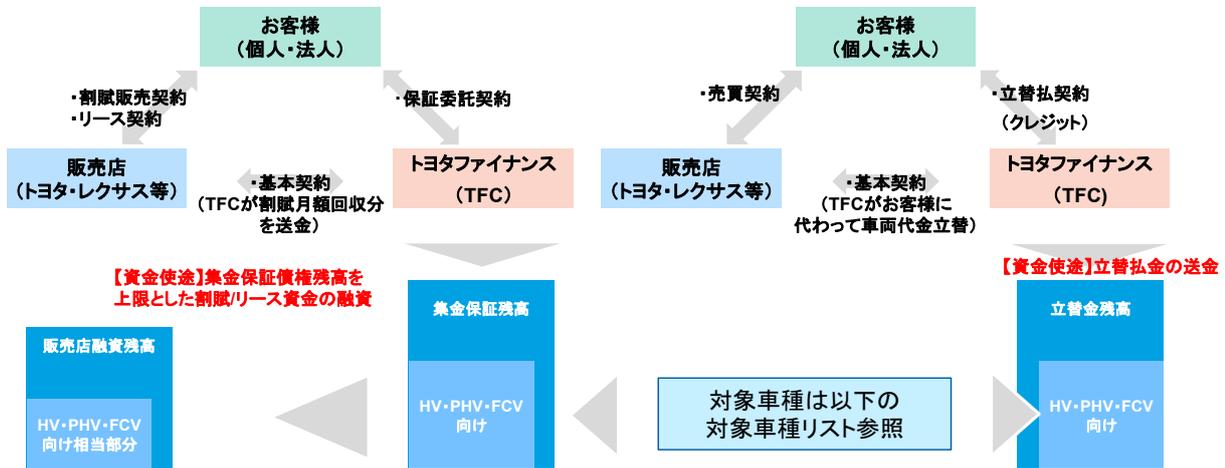
## ・ 集金保証・立替払いスキーム

### 集金保証について

- お客様・TFC間で保証委託契約が成立した場合に、お客様と販売店間の割賦販売/リース契約に基づき、TFCは割賦月額のお客様からの回収、販売店への送金を行うとともに、お客様の支払い債務を連帯保証します

### 立替払いについて

- お客様・TFC間で立替払契約が成立した場合、TFCはお客様に代わり 車両代金を販売店に立替払し、お客様から割賦月額をご返済いただきます



### 対象車種リスト (2019年1月末時点)

カテゴリー	車種名
FCV (Fuel Cell Vehicle, 燃料電池自動車)	MIRAI
PHV (Plug-in Hybrid Vehicle, プラグインハイブリッド車)	プリウスPHV
HV (Hybrid Vehicle, ハイブリッド車) 専売車	アクア プリウス プリウスα JPNタクシー カムリ センチュリー エスティマハイブリッド CT ES
HV・ガソリン併売車 ◎HVグレードが対象	ヴィッツ シエンタ カローラスポーツ カローラフィールダー カローラアクシオ ノア ヴォクシー エスクァイア アルファード ヴェルファイア クラウン ハリアー C-HR LS GS IS LC RC RX NX UX

※HV/PHVは全車種が国土交通省の定める平成32年度燃費基準  
( <http://www.mlit.go.jp/common/001178373.pdf> ) を達成

## 【FCV】MIRAI



## 【PHV】プリウスPHV



## 【HV】アクア



■お問合せ先 : マーケティング本部 カスタマーサービス部 TEL. 03-6273-7471 E-mail. infodept@r-i.co.jp  
■報道関係のお問合せ先 : 経営企画室(広報担当) TEL. 03-6273-7273

格付投資情報センター 〒101-0054 東京都千代田区神田錦町三丁目 22 番地 テラスクエア <https://www.r-i.co.jp>

R&I グリーンボンドアセスメントは、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対する R&I の意見であり、事実の表明ではありません。対象事業の環境効果等を証明するものではなく、環境効果等について責任を負うものではありません。R&I グリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第 299 条第 1 項第 28 号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。R&I グリーンボンドアセスメントは、投資判断や財務に関する助言や、投資の是非等の推奨をするものではありません。R&I は、R&I グリーンボンドアセスメントに際し関連情報の正確性等につき独自の検証を行っておらず、これに関し何ら表明も保証もいたしません。R&I は、R&I グリーンボンドアセスメント（変更・取り下げ等を含む）に関連して発生する損害等につき、何ら責任を負いません。R&I グリーンボンドアセスメントは、原則として申込者から対価を受領して実施したものです。なお、詳細につき <https://www.r-i.co.jp/docs/policy/site.html> をご覧ください。

## 2. プロジェクトの評価と選定のプロセス : Process for Project Evaluation and Selection

- ・ 前述の通り、TFCは環境面では、トヨタグループの掲げる電動車の普及を販売金融事業で支援する役割を担っている。
- ・ トヨタグループでは、「トヨタ基本理念」のもと、環境問題を経営における最重要課題の一つと捉え、「トヨタ地球環境憲章」を定め、その実現のための推進体制を整え、事業活動を通じて環境課題の解決に取り組んでいる。
- ・ こうした活動の一環として、TMCでは2015年10月に「トヨタ環境チャレンジ2050」として、6つのチャレンジを掲げている。また、2018年9月には、「トヨタ環境チャレンジ2050」の実現に向けた中長期施策の一つとして、6つのチャレンジの2030年時点の姿を現した「2030マイルストーン」を公表している。
- ・ 「トヨタ環境チャレンジ2050」のうち、「Challenge1 新車CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ」では、2050年で「グローバル新車平均走行時CO<sub>2</sub>排出量の90%削減（2010年比）」達成のための「2030マイルストーン」として、「グローバル販売台数で電動車550万台以上、うちEV・FCV合計100万台以上」という姿を目指している。
- ・ TFC経理部では、TMC環境部・財務部と協議を行い、上記のTMCの環境目標に資するものとして、本適格クライテリアを決定した。本プロジェクトの選定は適格クライテリアに基づき行われている。
- ・ また、電動車の普及により生じる環境面における潜在的にネガティブな効果としては、バッテリー使用をすることによる資源の枯渇及び環境汚染が予想される。トヨタグループでは、かかる環境リスクを軽減するためのプロセスを導入している。具体的には、使用済みのニッケル水素バッテリーを回収するために独自の回収ネットワークを構築している。また、回収したバッテリーは、検査した上で再利用可能なものは再組み立てし、定置用の蓄電池や車両交換用バッテリーとして再利用している。再利用に適さないものは金属素材にリサイクルしている。

ご参考：

- ・ 環境報告書2018（TMC）P38-43

[https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/report/archive/er18/pdf/er18\\_full.pdf](https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/report/archive/er18/pdf/er18_full.pdf)

### 3. 調達資金の管理: Management of Proceeds

- ・ グリーンボンドにより調達した資金は、TFC経理部が管理フローに従い、管理を行う。
- ・ TFCでは、グリーンボンドの発行後速やかに「1.調達資金の使途」にて示した対象資産のリファイナンスに充当する。これと同時に、グリーンボンドで調達された資金が対象資産に充当されていること、及びグリーンボンド発行額がグリーンボンド対象資産残高（発行時点で指定する期間の取扱分）を超過していないことを確認する。
- ・ 上記の充当の確認については、さらにTFC経理部統括執行役員（2019年4月1日以降、リスクマネジメント本部長）が確認を行い、発行後速やかに同役員のアサーションとともにTFCウェブサイトにて開示される予定である。（4.レポーティング参照）
- ・ また発行後、半期に一度、TFC経理部にて、グリーンボンドの発行残高が直近のグリーンボンド対象資産残高（初回 {2019年4月} のグリーンボンド発行時の対象資産の始期である2017年2月以降の取扱分）を上回っていないことを確認し、この確認結果について、TFC経理部統括執行役員（2019年4月1日以降、リスクマネジメント本部長）の承認を得る。
- ・ なお、万が一グリーンボンド発行残高がグリーンボンド対象資産残高を上回った場合には、超過分と等しい額を現金又は現金同等物にて管理する方針である。

### 4. レポーティング: Reporting

- ・ 本グリーンボンドのレポーティングは、TFCのウェブサイトにて、以下の情報が開示される予定である。

#### <資金充当状況レポーティング>

- グリーンボンド発行直後
  - グリーンボンドで調達された資金が対象資産に充当されていること
  - グリーンボンド発行額がグリーンボンド対象資産残高（発行時点で指定する期間の取扱分）を超過していないこと
 ※上記2点についてTFC経理部統括執行役員（2019年4月1日以降、リスクマネジメント本部長）によるアサーションと共に開示
- グリーンボンドが全額償還されるまでの期間（年次）
  - グリーンボンド発行残高が直近の対象資産残高（初回 {2019年4月} のグリーンボンド発行時の対象資産の始期である2017年2月以降の取扱分）を上回っていないこと

なお、調達資金の充当計画に大きな変更が生じた場合や、調達資金の充当後に大きな資金状況の変化が生じた場合は、適時に開示する予定である。

#### <インパクト・レポーティング>

- グリーンボンド発行直後
  - 対象車のうち、指定期間中の販売支援により削減された車両の走行段階におけるCO<sub>2</sub>排出量（排出抑制量）の推計値
- グリーンボンドが全額償還されるまでの期間（年次）
  - 開示時点での対象資産残高（初回 {2019年4月} のグリーンボンド発行時の対象資産の始期である2017年2月以降の取扱分）を元に算出した車両の走行段階におけるCO<sub>2</sub>排出抑制量の推計値

## ■グリーンボンドフレームワークに対する評価（セカンドオピニオン）

R&Iは、R&Iグリーンボンドアセスメントの評価方法に則り、TFCの作成するグリーンボンドフレームワークが、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に適合しているか否かの確認を行った。

### 1. 調達資金の使途: Use of Proceeds

グリーンボンドの調達資金が、環境問題の解決に資する事業に投資されるためには、まず調達資金の充当先である対象事業が、環境問題の解決に資する事業である必要がある。

#### 主な評価の根拠

- ・ 本フレームワークの内容の確認
- ・ 対象車種の内容の確認

#### 評価

- ・ R&Iは、（１）資金充当対象車から十分な環境改善効果が見込めるか、（２）環境面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされているかについて確認を行った。
- ・ （１）については、資金充当対象車から十分な環境改善効果が見込めると判断した。主な理由は、対象車は、ガソリン車対比で、高いCO<sub>2</sub>削減効果が得られること及び、電動車を広めることの意義が環境面から大きいこと等である。詳細は後述する。
- ・ （２）については、バッテリーの取扱等、環境面における潜在的にネガティブな効果についてTFCの対応を確認し、適切な配慮がなされていると判断した。詳細は後述する。

#### （１）資金充当対象車から十分な環境改善効果が見込めるかについて

##### HV・PHVについて

- ・ 経済産業大臣主催の「自動車新時代戦略会議」が2018年4月に設置され、「自動車を取り巻く大きな環境変化の中で、我が国自動車産業が世界のイノベーションをリードし、環境問題の解決などに積極的に貢献していくための戦略についての検討」を進め、2018年8月31日にまとめた、「自動車新時代戦略会議中間整理」において、『日本は、自動車の環境性能向上について、世界トップレベルの技術力や経験等を有する立場として、温暖化対策の節目である2050年に向けて、日本国内における排出削減だけでなく、日本車の環境性能向上を通じた長期ゴールを世界に掲げ、積極的に世界をリードしていく。こうした観点から、長期ゴールとしては、「2050年までに世界で供給する日本車について世界最高水準の環境性能を実現する」ことを目指す』こととされている。この長期目標を達成するためのマイルストーンとして、2030年までに「乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを目指す」としており、新車乗用車販売台数に対するHVの割合については、2017年31.6%のところを2030年までに30%～40%とし、PHV及び電気自動車は現状2%未満のところを20%～30%まで増加させることを目標としている。HV・PHVは、国際的な潮流を踏まえた環境面における国家戦略上、重要な位置づけにあると言える。

日本の次世代自動車の普及目標と現状（新車乗用車販売台数に対する割合）

次世代自動車	2017年実績	2030年
HV	31.6%	30~40%
BEV・PHV	1.23%	20~30%
燃料電池自動車	0.02%	~3%

次世代自動車戦略2010「2010年4月次世代自動車研究会」における普及目標をR&Iが加工

- 資金充当対象となる全車種のうちHV・PHVは国土交通省の定める平成32年度燃費基準+20%値をクリアしており、十分に環境性能を備えた車両が対象になっていると判断している。当該基準は、国が環境に優れた自動車に対して自動車取得税・自動車重量税の減税・免除（エコカー減税）を行う制度に基づき設定しているもので、大幅減税対象車となる。また、後述するFCVについては、当該エコカー減税の対象であることに加えて、補助金交付対象となっている。HV・PHVの主要車である「プリウス」及び「アクア」は、TMCが得意とするシリーズ・パラレル方式のハイブリッドシステムを備えること等により、国土交通省が発表した燃費の良い乗用車ベスト10（平成29年版）【普通・小型自動車ベスト10】において、高い燃費性能を実現しているなど（\*1）、資金充当対象となる車種は、ガソリン車対比は勿論のこと、HVの中においても、相対的に環境性能の高い車で構成されている。参考として、今次の充当対象資産の上位車種は、「プリウス」「C-HR HV」「アクア」である。また、日本の道路は信号機が多く、自動車運転時には、ストップ&ゴーを頻繁に行う必要があるところ、HVは、低速走行時に電力を利用するため、環境面での負荷低減効果が期待できる。
- TMCの主要車種である「プリウス」は、1997年にガソリン車の2倍という圧倒的な燃費性能を背景に、一気に広まった世界初の量産型HVである。TMCの「エコカーは普及してこそ環境への貢献」の考えのもと、足元の販売台数は400万台を超え市場に大きく受入れられている。「プリウス」は、普及による環境への貢献は勿論のこと、電動車の先駆けであり、HVという仕組みを世界に広める役割を担っている。環境面における自動車業界への貢献は大きい。

\*1 燃費の良い乗用車ベスト10（平成29年度版）【普通・小型自動車ベスト10】

順位	車種名	JC08モード燃料値 km/l
1	プリウス	40.8
2	アクア	38.0

国土交通省公表資料をR&I加工

## FCVについて

- 経済産業省が定める第5次エネルギー基本計画の「2030年に向けた基本的な方針と政策対応」において、「水素社会実現に向けた取組の抜本強化」が謳われている。具体的な内容は水素基本戦略に依るところ、本基本戦略において、「足元では燃料電池自動車を中心としたモビリティにおける水素需要の拡大を加速」するものとされている。また、第2回再生可能エネルギー・水素等関係閣僚会議において、安倍総理は「水素を新たなエネルギーの選択肢として、日本が世界の脱炭素化をリードしていく」と発言している。日本において、FCVの普及が、低炭素化を実現するための一つの手段になっている。

- 一方、TMCは、1992年に燃料電池自動車の開発を始め、1996年に燃料電池と水素吸蔵合金タンクを搭載した自動車を発表して以来、世界に先駆けて燃料電池自動車の供給を行ってきている。本フレームワークでは、資金充当対象に2014年から一般に販売が開始されているFCVの「MIRAI」が含まれている。
- 燃料電池自動車普及の牽引役として「MIRAI」への期待は高い。実際、水素ステーションビジネスの自立化が難しく、設置個数が少ないなど、販売面で不利な外部環境であるにも関わらず、未来を見据え先駆けて供給している自動車である。水素社会の実現（水素ステーションビジネス自立、普及の実現等）への期待を背負っている。
- 「MIRAI」は、走行中はCO<sub>2</sub>を全く排出しないため、“Tank to Wheel<sup>1</sup>”の概念において完全にゼロエミッションを達成できている。もっとも、現状、燃料電池自動車で利用する水素の多くは、化石燃料を化学反応させて取り出すため、CO<sub>2</sub>の排出を伴ってしまうという課題はある。本件ではその点を考慮し、FCVについても“Well to Wheel<sup>2</sup>”の考えに基づき、CO<sub>2</sub>削減効果を算出してインパクトレポートに記載される環境改善効果の数字の一部として織り込まれる予定である。また今後、水素の製造過程において、再生可能エネルギーの活用や現在利用価値のない資源（褐炭、下水汚泥など）の活用が期待されており、ライフサイクルベースでのFCVの環境性能がさらに向上することが考えられる。
- 現状、「MIRAI」の販売台数は少ないため、本グリーンボンド発行による充当資産全体に占める割合は大きくないものの、「MIRAI」の販売を促進することの環境面からの意義は大きいと考えている。

## (2) 環境面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされているかについて

- 電動車でニッケル水素バッテリーを使用することにより生じる環境リスクとして、資源の枯渇及び環境汚染が考えられるところ、かかる環境リスクを低減するためのプロセスを導入して対応をしている。詳細は、[https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/report/archive/er18/pdf/er18\\_full.pdf](https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/report/archive/er18/pdf/er18_full.pdf)を参照。

以上より、本フレームワークにおける調達資金の使途は、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に則ったものとなっていると判断した。

<sup>1</sup>すでに燃料タンクに燃料が入っている状態から、走行時にどれだけCO<sub>2</sub>を排出するかという考え方

<sup>2</sup>走行時のCO<sub>2</sub>を考えるTank to Wheelに加えて、燃料をタンクに入れるまでのCO<sub>2</sub>の排出についても考慮する考え方

## 2. プロジェクトの評価と選定のプロセス: Process for Project Evaluation and Selection

グリーンボンドの調達資金が、環境問題の解決に資する事業に投資されるためには、発行体がなぜ対象事業を環境問題に資する事業であると考え、どのようにして選定したのかというプロセスが、明確かつ合理的である必要がある。

### 主な評価の根拠

- ・ 本フレームワークの内容の確認
- ・ TMCの環境方針、ビジョン及び環境活動全般の確認
- ・ 適格クライテリアの位置付けの確認

### 評価

- ・ 適格クライテリアは、トヨタグループの環境問題への取り組み理念及び方針に則したものである。
- ・ プロジェクトの評価と選定のプロセスについて、本フレームワークの内容から、適格クライテリアは、TMCの環境部・財務部と協議を行った上で、TFCの経理部が決定したもので、その制定には、複数の部門が関係しており、牽制・確認機能及び専門性が確保されていると評価できる。

以上より、本フレームワークにおける対象事業の選定のプロセスは、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に則ったものとなっていると判断した。

### 3. 調達資金の管理: Management of Proceeds

グリーンボンドの調達資金が、環境問題の解決に資する事業に投資されるためには、調達資金が他の事業に使われず、確実に対象事業に充当される必要がある。

#### 主な評価の根拠

- ・ 本フレームワークの内容の確認

#### 評価

- ・ グリーンボンド発行による調達資金の充当及び管理は、TFC経理部が行う。
- ・ 調達資金は、発行直後に対象資産に充当されていることの確認を行い、また同時にその時点での同社のグリーンボンド発行額が、グリーンボンド対象資産残高（発行時点で指定する期間の取扱分）を超過していないことを確認する。これらの確認は経理部及び経理部統括執行役員（2019年4月1日以降、リスクマネジメント本部長）で行われ、その結果が発行後速やかに開示される予定であり、透明性が確保されている。
- ・ グリーンボンド発行後に減少した対象資産残高相当額については発行日以降に新たに発生する適格クライテリアを満たす対象車の資産残高を対象資産残高に都度振り返るものとされている。R&Iは、TMCの方針から電動車の販売数が今後も増加することが見込まれることや、TFCにおいて適格クライテリアを満たす債権が安定的に発生していることの確認を踏まえ、減少する対象資産残高相当額を十分振替得る新規債権が発生すると考えている。
- ・ また、発行後半期に一度、同社のグリーンボンド発行残高が、直近のグリーンボンド対象資産残高（初回{2019年4月}のグリーンボンド発行時の対象資産の始期である2017年2月以降の取扱分）を超過していないことを経理部及び経理部統括執行役員（2019年4月1日以降、リスクマネジメント本部長）が確認する予定であり、妥当な内容となっている。
- ・ なお、上記確認の結果、万が一グリーンボンド発行残高がグリーンボンド対象資産残高を上回った場合には、超過分と等しい額を現金又は現金同等物にて管理する方針である。

以上より、本フレームワークにおける調達資金管理の方針は、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に則ったものとなっていると判断した。

#### 4. レポーティング: Reporting

グリーンボンドの調達資金が、調達後、環境問題の解決に資する事業に投資されたことが明らかとなるためには、どのような事業にいつ充当され、その結果どのような環境改善効果があったかを、発行体がレポーティングすることが期待される。

##### 主な評価の根拠

- ・ 本フレームワークの内容の確認

##### 評価

- ・ 本グリーンボンドのレポーティングは、①発行直後の資金充当状況の確認及び当該グリーンボンド対象資産の環境改善効果、及び②年に一度、グリーンボンド発行残高が直近の対象資産残高を上回っていないこと、対象資産残高及びその環境改善効果について開示される予定である。
- ・ レポーティングの内容は、グリーンボンドによる調達資金の充当状況および環境改善効果についてであり、妥当な内容となっている。

以上より、本フレームワークにおけるレポーティングは、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に則ったものとなっていると判断した。

#### <総合評価>

R&Iは、R&Iグリーンボンドアセスメントの評価方法に則り、本フレームワークが、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に則ったものとなっていると判断した。

本セカンドオピニオンは、今回発行するグリーンボンドにのみ適用されるものであって、2回目以降に発行される際には、再度確認の上ニュースリリースを行う。

## ■ 本グリーンボンドに対する評価

R&Iは、R&Iグリーンボンドアセスメントの評価方法に則り、本グリーンボンドにおいて予定されている発行額や期間、具体的な対象プロジェクトの内容や充当スケジュール等が、本フレームワークの内容に則ったものとなっているか確認を行った。また、本フレームワークの内容や本グリーンボンドにおける具体的な対応の内容を踏まえ、本グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対する評価を行った。

### 1. 調達資金の使途: Use of Proceeds

- ・ 本グリーンボンドの対象プロジェクトは、本フレームワークにおける対象事業と同一であり、グリーンボンドフレームワークに則った内容となっている。
- ・ R&Iは、本フレームワークに対する評価と同様に、(1) 資金充当対象車から十分な環境改善効果が見込めるか、(2) 環境面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされているかについて確認を行い、調達資金の使途がグリーンボンドの資金使途として妥当と評価した。
- ・ また、本グリーンボンドフレームワークにおける対象資産残高は今回のグリーンボンド発行額を十分に上回る見込みであり、またグリーンボンド発行後に減少した対象資産残高相当額については、新たに発生する適格クライテリアを満たす債権を都度振替える予定であることから、グリーンボンド発行期間を通じて、本グリーンボンドが対象資産に充当される見込みであることを確認した。
- ・ 今次の指定期間 (p.5参照) は、2017年2月～2019年1月末である。

以上より、本グリーンボンドの資金使途は、環境問題の解決に資する程度は優れていると判断した。

### 2. プロジェクトの評価と選定のプロセス: Process for Project Evaluation and Selection

- ・ 本グリーンボンドは、発行体が定めた本フレームワークに基づき、プロジェクトが選定されていることを確認した。
- ・ R&Iは、本グリーンボンドのプロジェクトの評価と選定のプロセスは、明確かつ合理的であり、優れていると判断した。

### 3. 調達資金の管理: Management of Proceeds

- ・ 本グリーンボンドは、発行体が定めた本フレームワークに基づき、調達資金が管理される予定であることを確認した。
- ・ R&Iは、本グリーンボンドの調達資金の管理方法は、適切に定められており、優れていると判断した。

### 4. レポートニング: Reporting

- ・ 本グリーンボンドは、発行体が定めた本フレームワークに基づき、レポートニングが行われる予定であることを確認した。
- ・ R&Iは、本グリーンボンドのレポートニング方針は、内容、頻度の面から優れていると判断した。

## 5. 発行体の環境活動

グリーンボンドの調達資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度は、発行体の環境活動への取組み姿勢や取組み実績が影響すると考えられる。これは、環境活動に関心が高く実績のある発行体の方が、調達資金を環境問題の解決に資する事業に充当し、遂行する可能性が高いと考えるためである。

- ・ トヨタグループでは、環境に関する方針・体制を構築し、長期的な目標に基づいた具体的な取り組みを行っている。TFCは、こうした目標に基づき、トヨタグループの積極的な電動車の普及を、販売金融事業で支援している。
- ・ 環境活動への取組み姿勢は特に優れていると判断した。

## ＜総合評価＞

以上より、本グリーンボンドは、発行体が定めた本フレームワークに基づき発行される予定であり、グリーンボンド原則 2018 及び環境省のグリーンボンドガイドライン 2017 年版の 4 要件に適合したグリーンボンドであると判断した。

また、R&I は、R&I グリーンボンドアセスメントに則り、本グリーンボンドの評価を行った。各項目の評価を基に総合評価を行い、R&I は評価対象のグリーンボンドの調達資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度が非常に高いと判断し、GA1（予備評価）を付与した。各項目における評価は、下記の通りである。

### 【項目別評価】

各項目を5段階で評価し、（最上位）から（最下位）で表示している。

項目	評価	概要
調達資金の使途		対象となる資産は、十分な環境改善効果が見込めるほか、環境面における潜在的にネガティブな効果に配慮がなされている。環境問題の解決に資する程度が優れていると判断した。
プロジェクトの評価と選定のプロセス		本グリーンボンドのプロジェクトの評価と選定のプロセスは、明確かつ合理的であり、優れていると判断した。
調達資金の管理		本グリーンボンドの調達資金の管理方法は、適切に定められており、優れていると判断した。
レポートニング		本グリーンボンドのレポートニング方針は、内容、頻度の面から優れていると判断した。
発行体の環境活動		環境に関する方針・体制を構築し、ビジョンに基づき目標およびアクションプランを設定、これに沿って事業および環境保全への各種取り組みを推進している。発行体の環境活動への取組み姿勢は特に優れていると判断した。

R&Iグリーンボンドアセスメントの評価方法は以下のホームページに公開されています。

[https://www.r-i.co.jp/rating/products/green\\_bond/assessment.html](https://www.r-i.co.jp/rating/products/green_bond/assessment.html)

R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントは、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対するR&Iの意見です。R&Iグリーンボンドアセスメントでは、グリーンボンドフレームワークに関してのセカンドオピニオンを付随的に提供する場合があります。対象事業の環境効果等を証明するものではなく、環境効果等について責任を負うものではありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではなく、またそのように解されてはならないものであるとともに、投資判断や財務に関する助言を構成するものでも、特定の証券の取得、売却又は保有等を推奨するものでもありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、特定の投資家のために投資の適切性について述べるものでもありません。R&IはR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際し、各投資家において、取得、売却又は保有等の対象となる各証券について自ら調査し、これを評価していただくことを前提としております。投資判断は、各投資家の自己責任の下に行われなければなりません。

R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報は、R&Iがその裁量により信頼できると判断したものであるもの、R&Iは、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&Iは、これらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

R&Iは、資料・情報の不足や、その他の状況により、R&Iの判断でR&Iグリーンボンドアセスメントを保留したり、取り下げたりすることがあります。

R&Iは、R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報、R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントその他の意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やR&Iグリーンボンドアセスメントの使用、あるいはR&Iグリーンボンドアセスメントの変更・保留・取り下げ等起因又は関連して発生する全ての損害、損失又は費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含むものとします）について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとします。R&Iグリーンボンドアセスメントは、原則として申込者から対価を受領して実施したものです。

R&Iが評価対象の評価に用いる評価方法は、R&Iが独自の分析、研究等に基づいて作成したR&Iの意見の表明にすぎず、R&Iは、評価方法の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。また、R&Iは、評価方法の開示によって、いずれかの者の投資判断や財務等に関する助言を行い、又は投資の是非等の推奨をするものではありません。R&Iは、評価方法の内容、使用等に関して使用者その他の第三者に発生する損害等につき、請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、何ら責任を負いません。評価方法に関する一切の権利・利益（特許権、著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による許諾無く、評価方法の全部又は一部を自己使用の目的を超えて使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）し、又は使用する目的で保管することは禁止されています。

## グリーンボンド／グリーンボンド・プログラム

### 独立した外部レビューフォーム

#### セクション 1. 基本情報

発行体名：トヨタファイナンス株式会社

グリーンボンドの ISIN 又は 発行体のグリーンボンド発行に関するフレームワーク名（該当する場合）：

独立した外部レビュー実施者名：格付投資情報センター

本フォーム記入完了日：2019年4月5日

レビュー発表日：2019年4月5日

#### セクション 2. レビュー概要

##### レビュー範囲

必要に応じて、レビューの範囲を要約するために以下の項目を利用又は採用する。

本レビューでは、以下の要素を評価し、グリーンボンド原則（以下、GBP）との整合性を確認した：

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の使途 | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの評価と選定のプロセス |
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の管理 | <input checked="" type="checkbox"/> レポートティング          |

##### 独立した外部レビュー実施者の役割

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> セカンドオピニオン | <input type="checkbox"/> 認証                            |
| <input type="checkbox"/> 検証                   | <input checked="" type="checkbox"/> スコアリング/レーティング（格付け） |
| <input type="checkbox"/> その他（ご記入ください）：        |  |

注記：複数のレビューを実施又は異なる複数のレビュー実施者が存在する場合、それぞれ別々の用紙にご記入ください。

Latest update: June 2018

レビューのエグゼクティブサマリーおよび/またはレビュー全文へのリンク (該当する場合)

#### 【R&I グリーンボンドアセスメント】

R&I は、R&I グリーンボンドアセスメントに定める評価方法に従い、本グリーンボンドの調達資金が環境問題の解決に資する事業に投資される程度が非常に高いと判断し、GA1 を付与した。

#### 【グリーンボンド原則等に適合する旨のセカンドオピニオン】

また、グリーンボンドフレームワークがグリーンボンド原則 2018 及び環境省のグリーンボンドガイドライン 2017 年版に則ったものである旨のセカンドオピニオンを提供する。

レビュー全文は、本リリースの本文を参照。

## セクション 3. レビュー詳細

レビュー実施者には可能な限り以下の情報を提供し、レビュー範囲を説明するためにコメントセクションを利用するよう推奨する。

### 1. 調達資金の使途

セクションに関する全般的なコメント (該当する場合) :

<本フレームワークについて>

- ・R&I は、(1) 資金充当対象車から十分な環境改善効果が見込めるか、(2) 環境面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされているかについて確認を行った。
- ・(1) については、資金充当対象車から十分な環境改善効果が見込めると判断した。主な理由は、対象車は、ガソリン車対比で、高い CO2 削減効果が得られること及び、電動車を広めることの意義が環境面から大きいこと等である。詳細は後述する。
- ・(2) については、バッテリーの取扱等、環境面における潜在的にネガティブな効果について TFC の対応を確認し、適切な配慮がなされていると判断した。詳細は後述する。

## (1) 資金充当対象車から十分な環境改善効果が見込めるかについて

### HV・PHVについて

・経済産業大臣主催の「自動車新時代戦略会議」が2018年4月に設置され、「自動車を取り巻く大きな環境変化の中で、我が国自動車産業が世界のイノベーションをリードし、環境問題の解決などに積極的に貢献していくための戦略についての検討」を進め、2018年8月31日にまとめた、「自動車新時代戦略会議中間整理」において、『日本は、自動車の環境性能向上について、世界トップレベルの技術力や経験等を有する立場として、温暖化対策の節目である2050年に向けて、日本国内における排出削減だけでなく、日本車の環境性能向上を通じた長期ゴールを世界に掲げ、積極的に世界をリードしていく。こうした観点から、長期ゴールとしては、「2050年までに世界で供給する日本車について世界最高水準の環境性能を実現する」ことを目指す』こととされている。この長期目標を達成するためのマイルストーンとして、2030年までに「乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを旨とする」としており、新車乗用車販売台数に対するHVの割合については、2017年31.6%のところを2030年までに30%～40%とし、PHV及び電気自動車は現状2%未満のところを20%～30%まで増加させることを目標としている。HV・PHVは、国際的な潮流を踏まえた環境面における国家戦略上、重要な位置づけにあると言える。

日本の次世代自動車の普及目標と現状（新車乗用車販売台数に対する割合）

次世代自動車	2017年実績	2030年
HV	31.6%	30～40%
BEV・PHV	1.23%	20～30%
燃料電池自動車	0.02%	～3%

次世代自動車戦略 2010 「2010年4月次世代自動車研究会」における普及目標を R&I が加工

・資金充当対象となる全車種のうちHV・PHVは国土交通省の定める平成32年度燃費基準+20%値をクリアしており、十分に環境性能を備えた車両が対象になっていると判断している。当該基準は、国が環境に優れた自動車に対して自動車取得税・自動車重量税の減税・免除（エコカー減税）を行う制度に基づき設定しているもので、大幅減税対象車となる。また、後述するFCVについては、当該エコカー減税の対象であることに加えて、補助金交付対象となっている。

・HV・PHVの主要車である「プリウス」及び「アクア」は、TMCが得意とするシリーズ・パラレル方式のハイブリッドシステムを備えること等により、国土交通省が発表した燃費の良い乗用車ベスト10（平成29年版）【普通・小型自動車ベスト10】において、高い燃費性能を実現しているなど（\*1）、資金充当対象となる車種は、ガソリン車対比は勿論のこと、HVの中においても、相対的に環境性能の高い車で構成されている。参考として、今次の充当対象資産の上位車種は、「プリウス」「C-HR HV」「アクア」である。また、日本の道路は信号機が多く、自動車運転時には、ストップ&ゴーを頻繁に行う必要があるところ、HVは、低速走行時に電力を利用するため、環境面での負荷低減効果が期待できる。

・TMCの主要車種である「プリウス」は、1997年にガソリン車の2倍という圧倒的な燃費性能を背景に、一気に広まった世界初の量産型HVである。TMCの「エコカーは普及してこそ環境への貢献」の考えのもと、足元の販売台数は400万台を超え市場に大きく受入れられている。「プリウス」は、普及による環境への貢献は勿論のこと、電動車の先駆けであり、HVという仕組みを世界に広める役割を担っている。環境面における自動車業界への貢献は大きい。

※ 1 燃費の良い乗用車ベスト 10 (平成 29 年度版) 【普通・小型自動車ベスト 10】

順位	車種名	JC08モード燃料値 km/l
1	プリウス	40.8
2	アクア	38.0

国土交通省公表資料を R&I 加工

## FCV について

・経済産業省が定める第 5 次エネルギー基本計画の「2030 年に向けた基本的な方針と政策対応」において、「水素社会実現に向けた取組の抜本強化」が謳われている。具体的な内容は水素基本戦略に依るところ、本基本戦略において、「足元では燃料電池自動車を中心としたモビリティにおける水素需要の拡大を加速」するものとされている。また、第 2 回再生可能エネルギー・水素等関係閣僚会議において、安倍総理は「水素を新たなエネルギーの選択肢として、日本が世界の脱炭素化をリードしていく」と発言している。日本において、FCV の普及が、低炭素化を実現するための一つの手段になっている。

・一方、TMC は、1992 年に燃料電池自動車の開発を始め、1996 年に燃料電池と水素収蔵合金タンクを搭載した自動車を発表して以来、世界に先駆けて燃料電池自動車の供給を行ってきている。本フレームワークでは、資金充当対象に 2014 年から一般に販売が開始されている FCV の「MIRAI」が含まれている。

・燃料電池自動車普及の牽引役として「MIRAI」への期待は高い。実際、水素ステーションビジネスの自立化が難しく、設置個数が少ないなど、販売面で不利な外部環境であるにも関わらず、未来を見据え先駆けて供給している自動車である。水素社会の実現（水素ステーションビジネス自立、普及の実現等）への期待を背負っている。

・「MIRAI」は、走行中は CO<sub>2</sub> を全く排出しないため、“Tank to Wheel” の概念において完全にゼロエミッションを達成できている。もっとも、現状、燃料電池自動車で利用する水素の多くは、化石燃料を化学反応させて取り出すため、CO<sub>2</sub> の排出を伴ってしまうという課題はある。本件ではその点を考慮し、FCV についても“Well to Wheel”の考えに基づき、CO<sub>2</sub> 削減効果を算出してインパクトレポートに記載される環境改善効果の数字の一部として織り込まれる予定である。また今後、水素の製造過程において、再生可能エネルギーの活用や現在利用価値のない資源（褐炭、下水汚泥など）の活用が期待されており、ライフサイクルベースでの FCV の環境性能がさらに向上することが考えられる。

・現状、「MIRAI」の販売台数は少ないため、本グリーンボンド発行による充当資産全体に占める割合は大きくないものの、「MIRAI」の販売を促進することの環境面からの意義は大きいと考えている。

## (2) 環境面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされているかについて

・電動車でニッケル水素バッテリーを使用することにより生じる環境リスクとして、資源の枯渇及び環境汚染が考えられるところ、かかる環境リスクを低減するためのプロセスを導入して対応している。詳細は、[https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/report/archive/er18/pdf/er18\\_full.pdf](https://www.toyota.co.jp/jpn/sustainability/report/archive/er18/pdf/er18_full.pdf) を参照。

以上より、本フレームワークにおける調達資金の使途は、グリーンボンド原則 2018 及び環境省のグリーンボンドガイドライン 2017 年版に則ったものとなっていると判断した。

### <本グリーンボンドについて>

- ・本グリーンボンドの対象プロジェクトは、本フレームワークにおける対象事業と同一であり、グリーンボンドフレームワークに則った内容となっている。
- ・R&Iは、本フレームワークに対する評価と同様に、（１）資金充当対象車から十分な環境改善効果が見込めるか、（２）環境面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされているかについて確認を行い、調達資金の使途がグリーンボンドの資金使途として妥当と評価した。
- ・また、本グリーンボンドフレームワークにおける対象資産残高は今回のグリーンボンド発行額を十分に上回る見込みであり、またグリーンボンド発行後に減少した対象資産残高相当額については、新たに発生する適格クライテリアを満たす債権を都度振替える予定であることから、グリーンボンド発行期間を通じて、本グリーンボンドが対象資産に充当される見込みであることを確認した。
- ・今次の指定期間は、2017年2月～2019年1月末である。

以上より、本グリーンボンドの資金使途は、環境問題の解決に資する程度は優れていると判断した。

### GBPによる調達資金の使途カテゴリ：

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 再生可能エネルギー   | <input type="checkbox"/> エネルギー効率                 |
| <input type="checkbox"/> 汚染防止および管理   | <input type="checkbox"/> 生物自然資源および土地利用に係る環境持続型管理 |
| <input type="checkbox"/> 陸上および水生生物の多様性の保全  | <input checked="" type="checkbox"/> クリーン輸送       |
| <input type="checkbox"/> 持続可能な水資源および廃水管理   | <input type="checkbox"/> 気候変動への適応                |
| <input type="checkbox"/> 高環境効率商品、環境適応商品、環境に配慮した生産技術およびプロセス                                 | <input type="checkbox"/> グリーンビルディング（環境配慮型ビル）     |
| <input type="checkbox"/> 発行時には知られていなかったが現在 GBP カテゴリへの適合が予想されている、又は、GBP でまだ規定されていないその他の適格分野 | <input type="checkbox"/> その他（ご記入ください）：           |

GBPの事業区分に当てはまらない場合で、環境に関する分類がある場合は、ご記入ください：

## 2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

<本フレームワークについて>

- ・適格クライテリアは、トヨタグループの環境問題への取り組み理念及び方針に則したものである。
- ・プロジェクトの評価と選定のプロセスについて、本フレームワークの内容から、適格クライテリアは、TMCの環境部・財務部と協議を行った上で、TFCの経理部が決定したもので、その制定には、複数の部門が関係しており、牽制・確認機能及び専門性が確保されていると評価できる。

以上より、本フレームワークにおける対象事業の選定のプロセスは、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に則ったものとなっていると判断した。

<本グリーンボンドについて>

- ・本グリーンボンドは、発行体が定めた本フレームワークに基づき、プロジェクトが選定されていることを確認した。
- ・R&Iは、本グリーンボンドのプロジェクトの評価と選定のプロセスは、明確かつ合理的であり、優れていると判断した。

### 評価と選定

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 十分な発行体の環境面での持続可能性に係る目標がある            | <input checked="" type="checkbox"/> 文書化されたプロセスにより、定義された事業区分にプロジェクトが適合すると判断される    |
| <input checked="" type="checkbox"/> グリーンボンドの適格プロジェクトを定義した透明性の高いクライテリアがある | <input checked="" type="checkbox"/> 文書化されたプロセスにより、プロジェクトに関連する潜在的なESGリスクは特定・管理される |
| <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの評価と選定のためのクライテリアの概要が、公表される     | <input type="checkbox"/> その他（ご記入ください）：   |

### 責任およびアカウンタビリティに関する情報

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 外部機関の助言または検証を受けた評価／選定基準である | <input checked="" type="checkbox"/> 組織内で定められた評価基準である |
| <input type="checkbox"/> その他（ご記入ください）：              |  |

### 3. 調達資金の管理

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

#### <本フレームワークについて>

- ・グリーンボンド発行による調達資金の充当及び管理は、TFC 経理部が行う。
- ・調達資金は、発行直後に対象資産に充当されていることの確認を行い、また同時にその時点での同社のグリーンボンド発行額が、グリーンボンド対象資産残高（発行時点で指定する期間の取扱分）を超過していないことを確認する。これらの確認は経理部及び経理部統括執行役員（2019年4月1日以降、リスクマネジメント本部長）で行われ、その結果が発行後速やかに開示される予定であり、透明性が確保されている。
- ・グリーンボンド発行後に減少した対象資産残高相当額については発行日以降に新たに発生する適格クライテリアを満たす対象車の資産残高を対象資産残高に都度振り返るものとされている。R&Iは、TMCの方針から電動車の販売数が今後も増加することが見込まれることや、TFCにおいて適格クライテリアを満たす債権が安定的に発生していることの確認を踏まえ、減少する対象資産残高相当額を十分振替得る新規債権が発生すると考えている。
- ・また、発行後半期に一度、同社のグリーンボンド発行残高が、直近のグリーンボンド対象資産残高（初回 {2019年4月} のグリーンボンド発行時の対象資産の始期である2017年2月以降の取扱分）を超過していないことを経理部及び経理部統括執行役員（2019年4月1日以降、リスクマネジメント本部長）が確認する予定であり、妥当な内容となっている。
- ・なお、上記確認の結果、万が一グリーンボンド発行残高がグリーンボンド対象資産残高を上回った場合には、超過分と等しい額を現金又は現金同等物にて管理する方針である。

以上より、本フレームワークにおける調達資金管理の方針は、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に則ったものとなっていると判断した。

#### <本グリーンボンドについて>

- ・本グリーンボンドは、発行体が定めた本フレームワークに基づき、調達資金が管理される予定であることを確認した。
- ・R&Iは、本グリーンボンドの調達資金の管理方法は、適切に定められており、優れていると判断した。

#### 調達資金の追跡管理：

- グリーンボンドの調達資金は、発行体により適切な方法で分別又は追跡管理される
- 未充当資金について、想定される一時的な運用方法の種類が開示される
- その他（明記ください）：

#### 追加的な開示：

- 将来の投資にのみ充当
- 既存および将来の投資に充当
- 個別単位の支出に充当
- ポートフォリオ単位の支出に充当
- 未充当資金のポートフォリオを開示する
- その他（ご記入ください）：

#### 4. レポーティング

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

<本フレームワークについて>

- ・本グリーンボンドのレポーティングは、①発行直後の資金充当状況の確認及び当該グリーンボンド対象資産の環境改善効果、及び②年に一度、グリーンボンド発行残高が直近の対象資産残高を上回っていないこと、対象資産残高及びその環境改善効果について開示される予定である。
  - ・レポーティングの内容は、グリーンボンドによる調達資金の充当状況および環境改善効果についてであり、妥当な内容となっている。
- 以上より、本フレームワークにおけるレポーティングは、グリーンボンド原則 2018 及び環境省のグリーンボンドガイドライン 2017 年版に則ったものとなっていると判断した。

<本グリーンボンドについて>

- ・本グリーンボンドは、発行体が定めた本フレームワークに基づき、レポーティングが行われる予定であることを確認した。
- ・R&I は、本グリーンボンドのレポーティング方針は、内容、頻度の面から優れていると判断した。

調達資金の使途に関するレポーティング：

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> プロジェクト単位          | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトポートフォリオ単位 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 個別債券単位 | <input type="checkbox"/> その他（明記ください）：               |

レポーティングされる情報：

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 充当した資金の額 | <input checked="" type="checkbox"/> 投資総額に占めるグリーンボンドによる調達額の割合 |
|--|--|

- その他（明記ください）：

頻度：

- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> 年次 | <input type="checkbox"/> 半年に一度 |
|--|--------------------------------|

- その他（明記ください）：発行時に個別債券への充当が報告されるのに加え、年次で対象資産全体の残高及び充当状況について開示される。

## 環境改善効果に関するレポートニング：

- プロジェクト単位  プロジェクトポートフォリオ単位  
 個別債券単位  その他（明記ください）：

### 頻度：

- 年次  半年に一度

その他（明記ください）：発行時に個別債券単位での CO<sub>2</sub> 排出抑制量の推計値が報告されるのに加え、年次で対象資産全体の残高に対する CO<sub>2</sub> 排出量（排出抑制量）の推計値が開示される。

### レポートニングされる情報（計画又は実績）：

- 温室効果ガス排出量／削減量  エネルギー削減量  
 水使用量の減少  その他 ESG 指標（明記ください）：

## 開示方法

- 財務報告書に掲載  サステナビリティ報告書に掲載  
 臨時に発行される文書に掲載  その他（明記ください）：ウェブサイト  
 レポートニングは外部レビュー済（該当する場合は、レポートのどの部分が外部レビューの対象であるか明記してください）：

該当する場合は、「有益なリンク」のセクションに、報告書の名称、発行日を明記してください。

### 有益なリンク（例えば、レビュー実施者の評価方法や実績、発行体の文書等。）

R&I グリーンボンドアセスメント評価方法

[https://www.r-i.co.jp/rating/products/green\\_bond/assessment.html](https://www.r-i.co.jp/rating/products/green_bond/assessment.html)

該当する場合は、利用可能なその他外部レビューをご記入ください  
実施されるレビューの種類：

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> セカンドオピニオン     | <input type="checkbox"/> 認証                 |
| <input type="checkbox"/> 検証            | <input type="checkbox"/> スコアリング/レーティング（格付け） |
| <input type="checkbox"/> その他（ご記入ください）： |   |

レビュー実施者：

発表日：

■お問合せ先：マーケティング本部 カスタマーサービス部 TEL. 03-6273-7471 E-mail. infodept@r-i.co.jp

■報道関係のお問合せ先：経営企画室(広報担当) TEL. 03-6273-7273

格付投資情報センター 〒101-0054 東京都千代田区神田錦町三丁目 22 番地 テラスクエア <https://www.r-i.co.jp>

R&I グリーンボンドアセスメントは、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対する R&I の意見であり、事実の表明ではありません。対象事業の環境効果等を証明するものではなく、環境効果等について責任を負うものではありません。R&I グリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第 299 条第 1 項第 28 号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。R&I グリーンボンドアセスメントは、投資判断や財務に関する助言や、投資の是非等の推奨をするものではありません。R&I は、R&I グリーンボンドアセスメントに際し関連情報の正確性等につき独自の検証を行っておらず、これに関し何ら表明も保証もいたしません。R&I は、R&I グリーンボンドアセスメント（変更・取り下げ等を含む）に関連して発生する損害等につき、何ら責任を負いません。R&I グリーンボンドアセスメントは、原則として申込者から対価を受領して実施したものです。なお、詳細につき <https://www.r-i.co.jp/docs/policy/site.html> をご覧ください。

## GBP で定義された独立した外部レビュー機関の役割について

- (i) セカンドオピニオン：発行体の支配下でない環境面の専門性を有する機関がセカンドオピニオンを提供する。オピニオンの提供者は発行体のグリーンボンドフレームワーク構築のためのアドバイザーから独立しているべきである。そうでなければ情報隔壁を設けるなど、セカンドオピニオンの独立性を確保するための措置をとることになる。オピニオンは通常はGBPへの適合性評価を基本とする。特に環境面での持続可能性に関する包括的な目標、戦略、方針、プロセスの評価と、調達資金を充当するプロジェクトの種類に応じた環境面の特徴に対する評価を含むことができる。
- (ii) 検証：発行体は、事業プロセスや環境基準などに関連づけて設定する基準に対して独立した検証を受けることができる。検証は、内部基準や外部基準あるいは発行体が作成した要求との適合性に焦点を当てるものになる。また原資産の環境面での持続可能性に係る特徴についての評価を検証と称し、外部クライテリアを参照することがある。さらにグリーンボンドで調達される資金の内部追跡管理方法とその資金の充当状況、環境面での影響、GBPのレポートと適合性に関する保証や証明も検証と呼ぶことがある。
- (iii) 認証：発行体は、グリーンボンドやそれに関連するグリーンボンド・フレームワーク、または調達資金の使途について、一般に認知されているグリーン基準やグリーンラベルへの適合性に係る認証を受けることができる。グリーン基準やグリーンラベルは具体的なクライテリアを定義したもので、通常は認証クライテリアとの適合性を、検証などの手法を用いて、資格認定された第三者機関が確認する。
- (iv) スコアリング/レーティング（格付け）：発行体は、グリーンボンド、それに関連するグリーンボンド・フレームワーク、調達資金の使途などの特徴について、専門的な調査機関や格付機関の資格を有する第三者機関から、それぞれの機関が確立した評価手法に基づく査定や評価を受けることができる。評価結果には、環境面のパフォーマンスデータ、GBPに関連するプロセス、2°C目標のようなベンチマークなどに焦点を当てたものが含まれることがある。このようなスコアリングや格付は、信用格付（たとえその中に重要な環境面のリスクが反映されているとしても）とはまったく異なったものである。