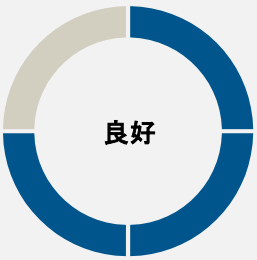
セカンドオピニオン

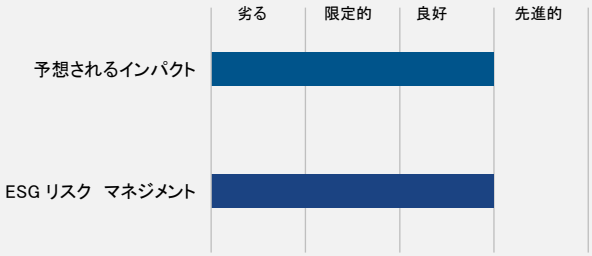
トヨタ自動車株式会社が発行する Woven Planet 債(ウーブン・プラネット債)(サステナビリティボンド)のサステナビリティについて

ヴィジオアイリスは、トヨタ自動車株式会社の Woven Planet 債フレームワークが、グリーンボンド原則の自主的ガイドライン(2018年版)、ソーシャルボンド原則の自主的ガイドライン(2020年版)及びサステナビリティボンド・ガイドライン(2018 年版)の4つの核となる構成要素に適合したものであるとの意見を表明します。

フレームワーク

サステナビリティへの貢献度合い





先進的　限定的
良好　劣る

SDGs マッピング

主な特徴

グリーン・ソーシャルプロジェクトカテゴリー	• 安全技術 • 福祉車両 • クリーン輸送 • 再生可能エネルギー
プロジェクト開催国	世界 204 の国と地域
ターゲット層	全世界(トヨタ自動車株式会社の顧客、運転手、乗員、歩行者)
フレームワーク	有り
リファイナンス比率	会計年度毎の実績を開示予定
ルックバック期間	36 ヶ月

発行体

論争

論争の数	トヨタ自動車株式会社と連結子会社は合計9件 トヨタ自動車株式会社の非連結子会社は7件 - トヨタ自動車株式会社は、非連結子会社と形式的にも実質的にも、支配関係にありません
頻度	頻繁
深刻度	クリティカル
反応度	リアクティブ

＊ヴィジオアイリスの論争データーベースでは、20%以上の持分法適用会社が含まれます。

論争の対象となる活動

☒アルコール
☒動物愛護
☐大麻
☒軍需製品
☐ギャンブル
☐市民向け銃器
☒化石燃料
☐懸念のある化学物質
☐タールサンド及びオイルシェール
☐石炭
☒遺伝子組み換え
☐高利子での貸付
☒ヒト胚性幹細胞
☐タバコ
☐原子力
☐ポルノ
☒再生医療

一貫性

一貫性あり
一部一貫している
一貫性がない

ヴィジオアイリスはトヨタ自動車株式会社の Woven Planet 債・フレームワークが、同社の持続可能性に関する戦略的な優先事項やセクターが持続可能性の観点から抱える課題と密接に関係し、同社のサステナビリティについてのコミットメントの達成に貢献するものであるとの意見を表明します。

主な結果

資金使途

- 適格カテゴリーは明確に定義されており、発行体は資金の使途、適格クライテリア、社会プロジェクトに関するターゲット層、プロジェクトのロケーションを明確に説明しています。
- 環境と社会の目標は明確に定義されており、すべてのカテゴリーに関して適切で、国際的なサステナビリティガイドラインとの一貫性を保っています。
- 期待される環境便益はすべて明確で社会便益は明確です。定量的なレポーティングは概ね適切で可能となっています。
- 初回債発行に関してリファイナンス比率は開示されていませんが、会計年度毎の実績が開示される予定です。ルックバック期間は、発行日から最長 36 ヶ月となる見込みです。

プロジェクトの評価と選定のプロセス

- プロジェクトの評価と選定のプロセスは、明確に規定されています。
  プロジェクトの評価、選定、追跡に関する役割は明確で社内関係部署が関与しています。評価と選定のプロセスは明確でフレームワークにおいて公開される予定です。
- 適格プロジェクトに関するクライテリアと除外クライテリアは概ね明確に規定され、適格プロジェクトに該当しています。
- プロジェクトの評価と選定に関するトレーサビリティと検証はそのプロセス全体を通じて確保されています。
- ESG リスクの識別、モニター、管理に関するプロセスはセカンドオピニオンにて公開される予定です。環境・社会に関するリスクの特定とその緩和に関するプロセスは良好と考えられ、モニタリグ、選定、是正措置が含まれます。（詳細は16～18ページの詳細分析をご覧ください）

調達資金の管理

- 調達資金の充当と管理は明確に定義されており、フレームワークを通して公開されます。
- 充当期間は最長 24 か月です 。
- 債券の手取金は正式な社内プロセスを元に、債券手取金以外も含む一般勘定にて適切に追跡されます。
- 未充当資金の一時的な充当先に関する情報も公開されます。
- 当債券の償還まで手取金は、適格プロジェクトに充当された資金と同額であるよう定期的に調整されます。
- 適格プロジェクトの実施延期や、事業売却等が生じた場合には、速やかにフレームワークに準拠したプロジェクトに再充当するよう努めます。

レポーティング

- 資金充当状況のレポーティングは年次、発行体のウェブサイトにて実施され、これらは債券償還まで行われます。
- レポーティングのプロセスとコミットメントは良好であり、その内容は適格プロジェクトの資金の充当状況から環境と社会的便益をカバーしています。
- 社会、環境便益に関する計算方法とその過程は公開されます。（ウェブサイトとフォーマット未定）
- 適格プロジェクトへの充当と環境社会便益の指標に関する追跡は、社内にて行われます。

連絡先

サステナビリティ　ファイナンス　チーム｜ VESUSTAINABLEFINANCE@VIGEO-EIRIS.COM

本オピニオン提供の背景

ヴィジオアイリスはトヨタ自動車株式会社がWoven Planet債フレームワーク（以下、「フレームワーク」）に基づいて発行を予定しているWoven Planet債[1]（以下、「本債券」）の持続可能性について独立した意見を表するよう要請を受けました。

本セカンドオピニオンは、ヴィジオアイリス独自の環境・社会・ガバナンス（以下、「ESG」）評価手法及び最新版の国際資本市場協会（ICMA）の「グリーンボンド原則」（2018年6月改訂版）、以下「グリーンボンド原則（2018年版）」、「ソーシャルボンド原則」（2020年6月改訂版）、以下、「ソーシャルボンド原則（2020年版）」及び「サステナビリティボンド・ガイドライン」(2018年6月改訂版)、以下、「サステナビリティボンド・ガイドライン(2018年版)」に基づいています。

本オピニオンは以下の要素について精査した結果に基づくものです。

- **フレームワーク・レベル**: フレームワークと発行体の環境・社会的コミットメントとの整合性、持続可能性への債券の潜在的貢献、グリーンボンド原則（２０１８年版）、ソーシャルボンド原則（２０２０年版）、サステナビリティボンド・ガイドライン(2018 年版)の4つの核となる構成要素への適合状況等。
- **発行体レベル**: ステークホルダーとのESGに関連する論争の管理と対応及び論争の対象となる活動[2]への関与の有無

ヴィジオアイリスは、(i) 開示情報、メディア情報及びステークホルダーから収集した情報、(ii) 自社のデータベース、(iii) 発行体から提供された情報を基に精査を行い、(iii)については、発行体の担当者やステークホルダーへのインタビュー等も実施しました。

本セカンドオピニオン発行のための精査は２０２０年１２月７日から２０２１年２月８日まで行われました。

当社は、精査にあたって必要な全ての資料の提供及び担当者へのヒアリングの機会が提供されたと考えています。また、これらのデータの正確性を確認するために合理的な努力をしました。

外部レビューのスコープ

☒	発行前のセカンドオピニオン	☐	インパクトレポーティングの独立認証
☐	資金充当の独立認証	☐	クライメート　ボンド　イニシアティブ認証

[1] Woven Planet 債の名称は発行体独自の裁量によります。

[2] ヴィジオアイリスによって分析される 17 の論争の対象となっている活動とはアルコール、動物愛護、大麻、懸念のある化学物質、市民向け銃器 、化石燃料、石炭、タールサンド及びオイルシェール、ギャンブル、遺伝子組み換え、ヒト胚性幹細胞、高金利での貸付、軍需製品、原子力、ポルノ、再生医療、タバコです。

一貫性

一貫性あり
一部一貫性あり
一貫性なし

ヴィジオアイリスはトヨタ自動車株式会社の Woven Planet 債・フレームワークが、同社の持続可能性に関する戦略的な優先事項やセクターが持続可能性の観点から抱える課題と密接に関係し、同社のサステナビリティについてのコミットメントの達成に貢献するものであるとの意見を表明します。

運輸セクターは、気候変動の主な要因である CO2の排出量が高いため、エネルギー消費による環境効果削減はとても重要な課題となっています。
国際エネルギー機関(IEA)によると、エネルギー消費による CO2 排出量の 24%が運輸セクターにより、そのうち 4 分の 3 は自動車が占めています。排出規制が世界中で厳しくなっている背景により、当問題の重要性がさらに増す事が予想されます。これらの理由により、自動車の省エネルギー、排出実質ゼロを目指す電動車は、排出削減への貢献に不可欠であると考えられています。

トヨタ本社が所在する日本では、日本政府が2020年10月に、2050年までに脱炭素社会の実現を目指す宣言をしました。さらに2035年までに、電気とハイブリッド自動車以外の販売を禁止する目標も設けました。[3]また、経済産業省は12月22日、2020年度第3次補正予算案に盛り込まれた、「災害時にも活用可能なクリーンエネルギー自動車導入事業費補助金」において、「EV・PHV・FCV」と「充放電設備／外部給電器」を同時に購入する個人(法人は対象外)を支援する補助金の概要を公表しました。補助額は、EV が最大60万円、PHV は最大30万円、FCV は最大250万円、また「再エネ100%電力調達」及び「モニター制度」の要件に適合することを前提に、電気自動車は上限80万円、プラグインハイブリッド車は上限40万円、燃料電池自動車は上限250万円となります。[4]「CAFE 規制」が2020年からさらに厳格化され2030年に各社で販売している車両の平均燃費を WLTC モードで25．4km／L 以上にしなければならないという目標が正式発効しています。EV と PHV も対象となり、Well to Wheel (WtW:燃料の製造から走行段階まで)の視点でエネルギー消費効率が算定されます。さらに、METI は2018年に、全ての自動車に対して、1キロあたりの Well to Wheel 排出量を2050年までに80%削減する目標も掲げています。

自動車の安全性は消費者、政府、自動車業界にとっての最優先課題であり、世界で加速している規制の取り組みとイノベーションがこれらを裏付けています。 たとえば、国連では自動車関連の規則を扱う"World Forum for the harmonization of vehicle regulations(WP.29)"において、世界の自動車の安全性を継続的に向上させながら、革新的な自動車技術の市場導入を可能にする独自のフレームワークを提供しています。[5]EU は一般安全規則(GSR)を改訂し、さらに先進運転支援システム(ADAS)は、事故を最大 25%削減できる可能性があると報告されています。 METI は、2020年3月から安全支援車への補助金の申請を開始し、65歳以上の高齢ドライバーによる、衝突被害軽減ブレーキと踏み間違い時加速抑制システムを備えた安全支援車の購入を、支援することを目指しています。

トヨタは、「トヨタ基本理念」[6](1992 制定 1997 年改正)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」[7](1992 制定 2000 年改正)を定め、その実現のための推進体制を整えています。省エネルギーと燃料の多様化を推進するなどのレジリエントな戦略が導入されています。[8]

トヨタ自動車株式会社は、基本方針として 4 つの分野をカバーしています。1)豊かな 21 世紀社会への貢献　2)環境技術の追求　3)自主的な取り組み　4)社会との連携・協力

「トヨタ環境チャレンジ 2050」は、2015 年 10 月に策定され、実現に向けた中長期施策の一つとして、2018 年 9 月、6 つのチャレンジについて 2030 年時点の姿を示した「2030 マイルストーン」、「第 7 次トヨタ環境取組プラン」を公表しました。

1. **新車 CO2 ゼロチャレンジ**

   2030 年:　グローバル販売台数で電動車 550 万台以上、EV・FCV 合計 100 万台以上。グローバル新車平均走行時 CO2 排出量(g/km)は、2010 年比で 35%以上削減。※1　推計値。市場状況などによる変動の可能性あり
   2050 年:　グローバル新車平均走行時 CO2 排出量の 90% 削減(2010 年比)を目指す

2. **ライフサイクル CO2 ゼロチャレンジ**

   2030 年:　ライフサイクルでの CO2 排出量を 2013 年比で 25%以上削減。『新車 CO2 ゼロチャレンジ』『工場 CO2 ゼロチャレンジ』のマイルストーン推進とともに、サプライヤー、エネルギー・インフラ企業、政府、お客様などのステークホルダーの協力を得て実施
   2050 年:　材料製造から部品・車両製造、走行、廃棄までのライフサイクル全体で CO2 を削減

3. **工場 CO2 ゼロチャレンジ**

   2030 年:　グローバル工場からの CO2 排出量を 2013 年比で 35%削減
   2050 年:　生産工場で「低 CO2 技術の開発・導入と日常改善」と「再生可能エネルギー活用と水素利用」を推進し、2050 年にグローバル工場 CO2 排出ゼロを目指す

2019 年には TCFD の提言への賛同を表明。

[3] https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2021-01-31/QNB9CJDWX2PU01
[4] https://www.meti.go.jp/press/2020/12/20201222006/20201222006.html
[5] https://unece.org/transportvehicle-regulations/wp29-world-forum-harmonization-vehicle-regulations-wp29
[6] https://global.toyota/jp/company/vision-and-philosophy/guiding-principles/
[7] https://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/data/company_information/social_contribution/environmental/appointment.html
[8] https://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/text/leaping_forward_as_a_global_corporation/chapter3/section2/item1.html

トヨタ自動車株式会社は、1990 年代から交通事故死傷者ゼロを第一の目標として、自動運転技術の研究開発に取り組んできました。「Mobility Teammate Concept」という考え方に基づいて研究開発を進め、ドライバーの能力に取って代わるのではなく、拡充・強化することで、安全性を向上させるように設計されています。また、高齢者など運転に困難を伴う方々に対し、運転をサポートし、より自立した生活を可能にする目的も含まれます。

安全技術、福祉車両、クリーン輸送、再生可能エネルギーに関する事業をリファイナンスまたはファイナンスする Woven Planet 債を発行する事は、自社とセクターが直面するサステナビリティ課題との一貫性があることを保証いたします。

フレームワーク・レベル

発行体は、発行予定の Woven Planet 債の主な特徴をフレームワークにて説明しており、その内容はグリーンボンド原則（2018 年版）及びソーシャルボンド原則（2020 年版）の自主的ガイドラインの 4 つの核となる構成要素に沿っています。
（最新フレームワークは 2021 年 1 月 27 日にヴィジオアイリスへ提出されています）。

また、本セカンドオピニオンは本債券の発行日に先立って、ヴィジオアイリスのウェブサイト[9]で公開されます。

グリーンボンド原則（2018 年版）、ソーシャルボンド原則（2020 年版）への適合状況

資金使途

不適合	一部適合	適合	ベスト プラクティス

本債券によって調達される資金は、SDGs プロジェクトカテゴリー内のプロジェクトの新規ファイナンス又はリファイナンスに用いられます（表１参照）。

- 適格カテゴリーは明確に定義されており、発行体は資金の使途、適格クライテリア、社会プロジェクトに関するターゲット層、プロジェクトのロケーションを明確に説明しています。
- 環境と社会の目標は明確に定義されており、すべてのカテゴリーに関して適切で、国際的なサステナビリティガイドラインとの一貫性を保っています。
- 期待される環境便益はすべて明確で社会便益は明確です。定量的なレポーティングは概ね適切で可能となっています。
- 初回債発行に関してリファイナンス比率は開示されていませんが、会計年度毎の実績が開示される予定です。ルックバック期間は、発行日から最長 36 ヶ月となる見込みです。

今後の検討課題としては、初回債に関してリファイナンス率を、全てのカテゴリーもしくは債券レベルにて開示することがより望ましいです。

ベストプラクティス
⇒ 内容、適格クライテリア、除外クライテリアはすべて明確で国際的なサステナビリティ基準との一貫性を保っています。

[9] https://vigeo-eiris.com/

表１　適格カテゴリー、サステナビリティ目的、便益に関するヴィジオアイリスの分析が含まれます。

- 支出の性質⇒研究開発費、製造原価、設備投資
- プロジェクト開催国⇒204の国と地域

適格カテゴリー	適格サブカテゴリー／ 定義	ターゲット層	サステナビリティ目標と便益	ヴィジオアイリス　分析
1. 安全なモビリティ社会の実現、交通弱者への移動機会の提供（ソーシャル適格事業区分）				
安全技術	**先進安全技術[10]および高度運転支援技術[11]** 交通事故死傷者ゼロの実現に向けた、以下の技術を含む「先進安全技術 」および「高度運転支援技術 」の開発・製造に関する研究開発費および製造原価 • 先行車や歩行者との衝突回避支援又は被害軽減を図るプリクラッシュセーフティ（PCS） • 車線逸脱による事故の予防に貢献するレーンディパーチャーアラート（LDA） • 夜間の前方視界確保を支援するオートマチックハイビーム（AHB）	運転手・乗員・歩行者等（高齢者・子供・身体障がい者等の交通弱者を含む全ての人々）	**交通安全の改善** 事故の防止 **移動の改善** 脆弱な層へ交通手段を提供	適格カテゴリーは、定義、クライテリア、資金使途の性質、プロジェクト運営場所も含め、明確に定義されています。 ターゲット層は適切で広範囲に定義されています。 社会目的は明確に規定されており、国際的なサステナビリティ基準との一貫性を保っています。 社会便益の直接効果は、すべての国と地域では測定困難ですが、概ね明確そして適切で、定量的にレポーティングされます。レポーティングは、装着自動車数を含む、アウトカムのみになります。
福祉車両	**福祉車両** 高齢者や身体障がい者等向けの福祉車両（ウェルキャブ）の開発・製造に関する研究開発費および製造原価	運転手・乗員（高齢者・身体障がい者等の交通弱者）	**移動の改善** 高齢者と移動が困難な層にとって安全な交通手段を提供	適格カテゴリーは、定義、クライテリア、資金使途の性質、プロジェクト運営場所も含め、明確に定義されて います。 ターゲット層は明確に定義されています。 社会目的は明確に規定されており、国際的なサステナビリティ基準との一貫性を保っています。 期待される社会便益は明確そして適切で、定量的にレポーティングされます。
2. 自動車走行時における CO2 排出量の削減（適格グリーン事業区分）				

[10] 重大死傷事故低減効果が見込める機能をパッケージ化した Toyota Safety Sense 等

[11] トヨタ独自の「Mobility Teammate Concept」の考え方のもと、高齢者や身体障がい者を含む全ての人が安全、スムース、自由に移動できる社会を目指して開発

クリーン輸送	**ゼロエミッション車** [12] 「電気自動車（BEV）」の車両および構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および製造原価 「燃料電池自動車（FCV）」の車両および構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および製造原価	N/A	**気候変動の緩和** CO2 排出削減 自動車による排出削減	適格カテゴリーは、定義、クライテリア、資金使途の性質、プロジェクト運営場所も含め、明確に定義されて います。 環境目的は明確に規定されており、国際的なサステナビリティ基準との一貫性を保っています。 期待される環境便益は明確そして適切で、定量的にレポーティングされます。
3. 工場・事業所等における CO2 排出量の削減[13]（適格グリーン事業区分）				
再生可能エネルギー	**再生可能エネルギーの利用増加** • 太陽光発電や風力発電等の再生可能エネルギー発電への設備投資 • 再生可能エネルギー由来の電力を外部から購入する際の調達支出 （PPA/ VPPA[14] による再生可能エネルギー電力調達のための支出を含む） • 再生可能エネルギー電源の取得、再生可能エネルギー発電の運営を行う事業への出資や再生可能エネルギー事業への投資を行うファンドへの出資	N/A	**気候変動の緩和** CO2 排出削減	適格カテゴリーは、定義、クライテリア、資金使途の性質、プロジェクト運営場所も含め、明確に定義されて います。 環境目的は明確に規定されており、国際的なサステナビリティ基準との一貫性を保っています。 期待される環境便益は明確そして適切で、定量的にレポーティングされます。

[12] ZEV（zero-emission vehicles）がハイブリッド車（HV）を含む内燃機関を搭載した車両と同一プロジェクトとして開発されている場合の研究開発費、同一工場において生産されている場合の設備投資は、ZEVが占める台数を基に按分して充当資金を算出

[13] 次の Scope1 および Scope2 を対象とします。

-Scope1：事業者自らによる温室効果ガスの直接排出（燃料の燃焼、工業プロセス）

-Scope2 : 他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う温室効果ガスの間接排出

[14] Power Purchase Agreement（電力購入契約）／Virtual Power Purchase Agreement（バーチャル電力購入契約）

SDGs への貢献

上記の適格カテゴリーは、5 つの国連持続可能な開発目標（SDGs）に貢献するものと考えます。

適格カテゴリー	SDGs	SDGs ターゲット
安全技術 高齢者と身体の不自由な方々のための福祉車両	3 Good Health and Well-Being	3.6 2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。
再生可能エネルギー	7 Affordable and Clean Energy	7.2　2030 年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。
安全技術 高齢者と身体の不自由な方々のための福祉車両 クリーン輸送	9 Industry, Innovation and Infrastructure	9.4　2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。
安全技術 高齢者と身体の不自由な方々のための福祉車両 クリーン輸送	11 Industry, Innovation and Infrastructure	11.2 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障がい者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
クリーン輸送 再生可能エネルギー	13 Climate Action	13.1 全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靭性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。

プロジェクトの評価と選定のプロセス

不適合	一部適合	**適合**	ベスト プラクティス

- プロジェクトの評価と選定のプロセスは、明確に規定されています。
  プロジェクトの評価、選定、追跡に関する役割は明確で社内関係部署が関与しています。評価と選定のプロセスは明確でフレームワークにおいて公開される予定です。
- 適格プロジェクトに関するクライテリアと除外クライテリアは概ね明確に規定され、適格プロジェクトに該当しています。
- プロジェクトの評価と選定に関するトレーサビリティと検証はそのプロセス全体を通じて確保されています。
- ESG リスクの識別、モニター、管理に関するプロセスはセカンドオピニオンにて公開される予定です。環境・社会に関するリスクの特定とその緩和に関するプロセスは良好と考えられ、モニタリグ、選定、是正措置が含まれます。（詳細は16～18ページの詳細分析をご覧ください）

プロジェクトの評価と選定のプロセス

そのプロセスには明確な役割と責任を持つ関係部署が関与しており、妥当な適格性を判断する基準に依拠しています。

- 資本戦略室
- 財務部
- サステナビリティ推進室
- 環境部
- 先進技術統括部
- 生技管理部

上記部署は、下記の責任を果たします

- 債券の残存期間を通じ、対象事業の適格基準への準拠の検証（環境・社会に対して長期的にプラスの影響を与えるものに限って適格事業とする方針に基づく）
- 適格事業が「調達資金の使途」で規定されている内容と一致していることの確認
- 適格基準を満たさなくなった対象事業の入れ替え
- 本フレームワークの内容を確認し、当社の事業戦略や技術、市場等に関する変更を本フレームワークに適宜反映・更新

プロジェクトの評価と選定に関するトレーサビリティと検証はそのプロセス全体を通じて確保されています。

- 資金使途に明記されている適格クライテリアへの準拠に関するモニタリングは、債券償還まで行われます。プロジェクトが適格クライテリアに準拠していない場合は、クライテリアに準拠したプロジェクトに資金が再充当されます。
- プロジェクトに関連する ESG 論争に関しては債券償還まで追跡され、その頻度と内容も開示しています。リスクマネジメント体制はトヨタ自動車株式会社のサステナビリティデーターブック[15]にて謳われる通り、グローバルリスクマネジメントの責任者として「Chief Risk Officer（CRO）および Deputy CRO（DCRO）」を配し、各地域のモニタリングを行います。CRO、および DCRO の下には、各地域を統括する地域 CRO を配し、地域ごとのリスクマネジメント体制を構築しています。また、社内のヘッドオフィス（経理・調達など）では機能別リスクの責任者・担当者として各本部長・各部リスク担当を、各カンパニーでは製品別リスクの責任者・担当者として各プレジデント・各部リスク担当を任命し、各地域本部や各セクションが相互に連携・サポートし合える体制を取っています。また、リスクレポート、対策が年間を通じて実施されています。毎年、各地域の環境変化を踏まえたグローバルリスクマネジメントが行われ、迅速な対応が必要な重要リスクについては、CRO/DCRO より逐次取締役会・その他必要なマネジメント会議にて取り上げ、協議しています。
- 意思決定プロセスは内部承認文書にて追跡可能となっています。

[15] https://global.toyota/pages/global_toyota/sustainability/report/sdb/sdb20_jp.pdf

適格クライテリア

適格プロジェクトの選定は、明確な適格性を判断するクライテリアに沿って行われており、適格カテゴリーにおいて定義されている環境、社会目的に適 切なプロセスになっています。

- 当セクションは、フレームワーク内の資金使途において定義されている適格カテゴリーを元に作成されています。
- トヨタ自動車株式会社は、Woven Planet 債の発行を通じて調達した資金の充当に適用される除外規定を以下の通り作成しました。
  - 重大な環境および社会に対する懸念により論争を抱える、再生エネルギー事業へ投資している企業／ファンドへの投資
  - 再生可能エネルギー事業に関して、再生可能エネルギー以外（化石燃料）を扱っている企業／ファンドへの投資

ベストプラクティス
⇒フレームワークにて規定されている適格クライテリアおよび除外クライテリアへの準拠は、債券償還まで追跡され、違反が生じた場合の対応法も開示されています。

調達資金の管理

不適合	一部適合	適合	ベスト プラクティス

- 調達資金の充当と管理は明確に定義されており、フレームワークを通して公開されます。
- 充当期間は最長 24 か月です 。
- 債券の手取金は正式な社内プロセスを元に、債券手取金以外も含む一般勘定にて適切に追跡されます。
- 未充当資金の一時的な充当先に関する情報も公開されます。
- 当債券の償還まで手取金は、適格プロジェクトに充当された資金と同額であるよう定期的に調整されます。
- 適格プロジェクトの実施延期や、事業売却等が生じた場合には、速やかにフレームワークに準拠したプロジェクトに再充当するよう努めます。

調達資金の管理

- 関係部署が Woven Planet 債による調達資金を適格プロジェクトへ充当し、管理します。
- 財務部が、当フレームワークを基に発行された Woven Planet 債の調達資金と同額が、適格プロジェクトのいずれかに充当されるよう追跡します。
- 財務部が会計年度の終わりに、充当額が Woven Planet 債の発行額と一致するよう調整します。
- 未充当金は、現金または現金同等物にて運用されます。

ベストプラクティス
⇒ 資金充当期間は24ヶ月もしくはそれ以下です。

モニタリングとレポーティング

不適合	一部適合	適合	ベスト プラクティス

- 資金充当状況のレポーティングは年次、発行体のウェブサイトにて実施され、これらは債券償還まで行われます。
- レポーティングのプロセスとコミットメントは良好であり、その内容は適格プロジェクトの資金の充当状況から環境と社会的便益までカバーしています。
- 社会、環境便益に関する計算方法とその過程は公開されます。(ウェブサイトとフォーマット未定)
- 適格プロジェクトへの充当と環境社会便益の指標に関する追跡は、社内にて行われます。

レポーティング　指標

発行体は、適格プロジェクトに関して透明性のある報告を下記の通りプロジェクトレベルで行います。

- 資金充当: 選択された指標は適切であると考えられます。

報告指標
⇒適格グリーン／ソーシャル事業の事業区分単位での充当された事業の一覧および各事業の総充当額 ⇒適格事業へ充当された調達資金の事業年度別の充当状況(毎年3月に終了する事業年度) ⇒未充当資金の残高および未充当資金がある場合は、「調達資金の管理」の指針に沿った未充当資金の管理方法に関する情報

今後の課題としては、ファイナンス率とリファイナンス率を開示することです。

- 環境、社会便益に関する指標は網羅的ではないが明確で適切であると考えられます。

カテゴリーテーマ	適格カテゴリー	環境、社会便益指標	
		アウトプット及びアウトカム	インパクト指標
安全なモビリティ社会の実現、交通弱者への移動機会の提供(ソーシャル適格事業区分)	安全なモビリティ社会の実現	• 先進安全技術を搭載した自動車の販売台数 • 高度運転支援技術を搭載した自動車の販売台数	N/A
	交通弱者への移動機会の提供	• 高齢者や身体障がい者向け福祉車両(ウェルキャブ)の販売台数	N/A

自動車走行時における CO2 排出量の削減（グリーン適格事業区分）	自動車走行時における CO2 排出量の削減	• ゼロエミッション車（BEV / FCV）の販売台数[16]	• ゼロエミッション車（BEV / FCV）による CO2 排出量の削減量（当社が設定する同等モデルの従来車とゼロエミッション車（BEV / FCV）の排出量の比較による排出削減量（t-CO2））等の環境改善効果
工場・事業所等における CO2 排出量の削減（グリーン適格事業区分）	工場・事業所等における CO2 排出量の削減	• 電力使用に占める再生可能エネルギー利用率 • 年間の再生可能エネルギー消費量（GJ）	• 達成された CO2 排出量の削減量（Scope 1・Scope 2 排出量総量での削減量（t-CO_2）や生産台数当たりの削減量（t-CO_2/台））等の環境改善効果

今後の検討課題としては、資金充当と環境・社会インパクトレポートの監査になります。

ベストプラクティス
⇒発行体は資金使途を債券償還までレポーティングします。 ⇒発行体はレポーティングを公開します。 ⇒発行体は資金充当および環境と社会便益に関するレポーティングをプロジェクトレベルで行います。

[16] ZEV（zero-emission vehicles）がハイブリッド車（HV）を含む内燃機関を搭載した車両と同一プロジェクトとして開発されている場合の研究開発費、同一工場において生産されている場合の設備投資は、ZEV が占める台数を基に按分して充当資金を算出

サステナビリティへの貢献度合い

予想されるインパクト

適格プロジェクトが環境及び社会目標にもたらす潜在的なポジティブインパクトは良好であると考えられます。

適格カテゴリー	期待されるインパクトレベル	分析
安全技術	良好	対象となるプロジェクトは、すでに販売されているもしくは今後販売予定の国々において、安全技術と自動運転車の研究開発・製造を通し便益をもたらします。 道路交通事故は公衆衛生上の重要課題であり、5歳から29歳の死因第一位となっています。交通事故の原因は複雑で、国によってさらに異なります。トヨタ自動車が提供する安全技術（PCS/LDA/AHB を含む TSS）は、衝突の回避や被害の軽減などを積極的に行い、安全性を向上させます。トヨタ自動車による調査は、[17]TSS 搭載車が事故を7割低減する事を証明しています（調査のコントロールグループ条件不明）。ただし、交通事故の原因が複雑であることから、直接インパクトは測定が困難です。 トヨタ自動車の販売主要国は日本、北米、欧州と中国です。これらの国々では2020年11月時点で7割程度の自動車がTSSを搭載しています。アジア、中南米、中近東、アフリカなどの地域ではTSSの普及率はまだ低く、価格と今後の普及が今後の課題になります。 トヨタ自動車は調達した資金の凡そ3割を研究開発に充てることを明らかにしています。また、販売主要国での規模の経済性を通してコストを削減したいと考えています。 高度運転支援技術は、高齢者や障がい者を含め、誰もが安全・スムーズ・自由に運転できる社会を目指しています。初期段階の技術であるため、効果、安全性、平等なアクセスや価格設定などが今後の課題となります。 全ての国でTSSをより多くの人々に提供するストラテジーと高度運転支援技術に関するクライテリアの詳細が明確ではない一方、当カテゴリーの社会便益は良好であると考えられます。
福祉車両	良好	対象となるプロジェクトは、高齢者や障がい者向けの福祉車両（ウェルキャブ）の開発・製造を行うことで、トヨタ自動車が事業を展開する国々に便益をもたらします。 移動は高齢者や障がい者にとって重要な課題です。また、WHO は、高齢者が公共交通機関を利用できない場合、自動車の利用が最も安全な移動手段であると結論づけています。 乗員（車椅子を使用）と運転手の両方が便益を受けられるプロジェクトであり、これらの人々に安全な移動手段を提供します。 当プロジェクトは CO2 排出車も含まれ、温室効果ガスなど環境への影響が懸念される一方、モビリティの向上という点では対象となる人々に多くの便益を与える可能性があると考えられます。
クリーン輸送	先進的	対象となるプロジェクトは、ZEV（ゼロエミッション車）を生産することで、トヨタ自動車が事業を展開する国に便益をもたらします。さらに、SDGs、2030年までにEVを3000万台普及させる EU 目標[18]、2010 年比で CO2排出量を 90%削減する「トヨタ環境チャレンジ 2050」にも貢献します。インパクトのレベルは ZEV 生産台数とライフサイクル排出量により異なります。また、今後の課題はライフサイクル全体の排出削減になります。
再生可能エネルギー	良好	対象となるプロジェクトは、トヨタ自動車が事業を展開する国において、風力発電や太陽光発電などの再生可能エネルギー発電設備への投資、再生可能エネルギーの購入を通して、自動車製造におけるエネルギーの需要を満たすことにより便益をもたらします。また、再生可能エネルギーの開発を促進する再生可能エネルギーファンドへの投資も対象となります。
全体	良好	

[17] https://toyota.jp/safety/about/?padid=ag461_safety_nav_pc
[18] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf

ESG リスクの識別とマネージメント体制のプロジェクト毎での整備状況

適格プロジェクトに関連した環境と社会リスクの特定と管理は良好です。

	安全技術	福祉車両	ゼロエミッション車	再生可能エネルギー
環境方針	X	X	X	X
エコデザイン	X	X	X	X
エネルギー消費と GHG 排出削減	X	X	X	N/A
環境汚染と廃棄物処理	X	X	X	X
人権と労働権利	X	X	X	X
サプライチェーン上での環境と社会への考慮	X	X	X	X
健康と安全	X	X	X	X
責任ある顧客対応	X	X	X	N/A
企業論理	X	X	X	X
全体の評価	良好	良好	先進的	良好

環境リスク

環境方針

トヨタ自動車は、「トヨタ基本理念」(1992 年制定、1997 年改訂)に基づき、環境への取り組み方針として「トヨタ地球憲章」(1992 年制定、2000 年改訂)を策定しています。トヨタ環境マネジメントシステムに基づき、全世界 130 社が ISO14001 の認証を取得していることを報告しています。

トヨタ自動車では、社内環境行動計画に基づき、各国・地域の環境法令の遵守と環境リスクの未然防止に関する明確な指針を定めています。具体的には、各工場の環境マネジメントシステムにおいて、法令遵守の確立と現地からの苦情や異常事態への対応を求めています。
トヨタ自動車では、対象事業を含めた事業全体で、以下の3つのステップでシナリオ分析を実施しています。1)気候変動の影響を想定した将来像の設定 2)トヨタ自動車への影響 3)トヨタの戦略への対応

エコデザイン

対象プロジェクトや会社全体のエコデザイン原則やガイドラインはないが、トヨタ自動車の社内環境方針である資源利用、ライフサイクル CO2 排出量、廃棄物管理などのライフサイクルへの配慮がなされています。また、トヨタ自動車は 2030 年と 2050 年の具体的な環境目標を設定しており、本 SPO「一貫性」のセクションに記載されています。

エネルギー消費と GHG 排出削減

トヨタ自動車は、エネルギー使用量と温室効果ガス排出量への取り組みが重要であると認識しています。トヨタ自動車は、気候変動のリスクと機会を踏まえたシナリオ分析の第一段階として、2°C シナリオ(2DS)と IEA のシナリオを基に気候変動影響のシナリオを設定し、気候変動対策が進まない場合と気候変動対策がより進む場合の評価を実施しています。

エネルギー効率に関しては、2020 年に新工場の生産量あたりのエネルギー使用量を半減させることを目標とし、その後は再生可能エネルギーの活用を含めた CO2 削減目標に集約されます。CO2 削減目標は「トヨタ環境チャレンジ 2050」、「2030 マイルストーン」、「第 7 次トヨタ環境取組プラン」に設定されており、その成果は毎年環境報告書で開示されています。

「クリーン輸送」と「再生可能エネルギー」の 2 つのカテゴリーは、プロジェクト全体が与える環境への影響を緩和し、トヨタ自動車の長期的な脱炭素目標に貢献します。ただし、「クリーン輸送」以外のカテゴリーについては、走行時に化石燃料を使用する車種が含まれるため、短期的にはロックイン効果が懸念されます。

環境汚染と廃棄物処理

トヨタ自動車は、対象事業を含めた事業活動と一体となった環境マネジメントシステムについて、以下の 2025 年目標と関連施策を設定しています。

- 化学物質： 各国・各地域の法規動向を踏まえた管理徹底
- 大気： （製品）低排出ガス車の着実な導入とゼロエミッション車（ZEV）の導入/拡大によるさらなる改善（生産）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
- 廃棄物： 廃棄物の徹底的削減にグローバルで取り組み、環境性と経済性を両立しつつ資源投入量と廃棄物量の最小化を目指す
- 物流梱包資材： 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
- リスク管理： 各国・各地域の環境法令遵守と環境リスクの未然防止活動の徹底強化

「クリーンな輸送」以外の対象カテゴリーについては、走行時に化石燃料を使用する車種が含まれるため、CO2 排出による環境への影響が懸念されます。

人権と労働権利

トヨタ自動車は、社内の方針と原則、および「国連ビジネスと人権に関する指導原則」の両方に基づいて、持続可能性方針において人権を保護することを約束しています。人権にまつわる問題を把握するために定期的なデューデリジェンスを確立し、社内外の「スピークアップ相談窓口」を設置した事を報告しています。
自動車の製造には様々なサプライヤーとの緊密な連携が必要であるため、トヨタ自動車では、従業員や1次サプライヤーを対象に、差別防止、本音の対話、人権に関する研修を実施しています。また、集中的な取り組みが必要な関連会社には、トヨタ自動車から社員を派遣して方針や活動の見直しを行い、トヨタ自動車の結社の自由や法令遵守に関する方針について、関連会社とのコミュニケーションや社員教育の充実を図っています。
トヨタ自動車は、2020 年度のデューデリジェンス優先課題として「移民労働者」「責任あるコバルト調達」などを挙げており、外部のステークホルダーと連携・コンサルティングを行い、社会の期待を十分に理解して整合させるとともに、すべての事業およびサプライチェーンにおいて法令遵守を維持していると報告しています。

社会リスク

サプライチェーン上での環境と社会への考慮

サプライヤーの選定にあたっては、品質、コスト、技術、納期などに加え、経営体制、環境問題への取組みなどの継続的な改善を総合的に考慮しています。

トヨタ自動車は、コンプライアンス、人権、労働者の権利、企業倫理（腐敗防止、知的財産保護、競争法遵守など）などの ESG 要素を盛り込んだ「仕入先 CSR ガイドライン」を制定し、サプライヤー選定の基準としています。また、「TOYOTA グリーン調達ガイドライン」を制定し、環境への要求事項を詳細に規定しています。トヨタ自動車では、グリーン調達ガイドラインに基づいてサプライヤーを監査し、CDP サプライチェーンプログラムを活用してサプライヤーデータを収集しています。 また、トヨタ自動車では、「サステナビリティ情報共有会」を実施し、グループ会社に最新のサステナビリティ動向を伝えています。
鉱物を使用する対象事業については、合理的な原産国の調査やサプライヤーCSR ガイドラインの実施に向けたサプライヤーとの連携など、責任ある鉱物調達の方針を明確にしています。

健康と安全

トヨタ自動車は、従業員の健康と安全の確保を長年の最重要事業活動の一つと位置づけています。毎年、技術革新や環境変化を踏まえて安全衛生管理者が安全衛生機能方針を策定し、グローバルに展開しています。この方針に基づき、全地域のすべての職場で安全衛生活動の評価と改善を繰り返しながら取り組み、その進捗状況を経営層と共有しています。

各地域にある統括会社を中心に各地域の安全衛生対策を推進しています。トヨタ自動車では、現在、各地域と連携して労働安全衛生マネジメントシステム（OSHMS）のグローバル展開を進めており、ISO45001 に基づいた、グローバル共通の対応を基本として地域特有の課題を考慮していると報告しています。また、メンタルヘルス不調の発生・再発防止を目的に、セルフケア研修やラインケア研修などの必須・任意研修を実施していると報告しています。

従業員の職務レベルやライフステージに応じた研修やワークショップを従業員自身のキャリアパスに合わせて複数回実施し、「従業員満足度調査」の結果をもとに理想的な労働条件を確保するための施策を実施していると報告しています。また、2016 年から在宅勤務制度を導入し、技能系職場で在宅勤務が難しい職場でも、時短制度を拡充しています。

責任ある顧客対応

トヨタ自動車は、「お客様第一」「品質第一」「品質は工程で造り込む」という創業以来の理念に基づき、お客様第一を第一項とする「私たちの心構え」など、トヨタ共通の価値観の浸透を図っています。トヨタ自動車では、顧客相談窓口を設置して 365 日問い合わせや相談を受け付け、不具合などの苦情に対応する体制を整えていると報告しています。

トヨタ自動車では、お客様に取扱説明書を配布することで、使用上の注意事項や危険性などの情報を提供しています。トヨタ自動車の品質機能会議では、各プレジデントや関連本部役員が出席し、品質方針や重要事項を審議・決定しています。万一、品質不具合が発生した場合には、法令を遵守するだけでなく、お客様の安全・安心の観点から品質不具合を考慮した上でリコールを決定することをお約束します。

企業倫理

トヨタ自動車は、汚職防止などの企業倫理教育（セミナー、e ラーニング、個別教育）を実施することを報告しており、従業員が告発したり、弁護士に相談できる「スピークアップ相談窓口」を設置しています。トヨタ自動車は、国内外の法令を遵守して適切な対応を行うことを約束しています。対象事業を含む全事業に適用される「トヨタ行動指針」では、知的財産の保護や行政機関との健全で透明性の高い関係の維持などを定めています。トヨタ自動車は、社会的課題の解決に向けて、政府と専門性や価値観を共有し、政府や産業界との意見交換や対話を行っています。

発行体評価

トヨタ自動車株式会社（TOYOTA MOTOR CORP）は 豊田喜一郎によって 1937 年（昭和 12 年）8 月 28 日に設立された会社です。本社は豊田市にあります。トヨタ自動車は 2019 年に、自動車・航空機・エンジン部品・産業機械の製造・販売を手掛ける株式会社 SUBARU と、さらなる発展を目的とした新たな業務・資本提携を行い、長期的なパートナーシップ構築しました。

ESG パフォーマンスのレベル

トヨタ自動車株式会社の依頼により、本セカンドオピニオンは発行体評価を含みません。

ステークホルダーとの ESG に関連する論争

2021 年 2 月 時点で、トヨタ自動車株式会社と連結子会社は合計9件、トヨタ自動車株式会社の非連結子会社は7件です。
また、トヨタ自動車株式会社は、非連結子会社と形式的にも実質的にも支配関係にありません。

6つのドメイン中、4つに関与しています。

- 人事:「健康と安全」
- 人権:「基本的人権」および「基本的労働者の権利」
- 「製品の安全性」、「顧客への情報」、「責任ある顧客関係」、「サプライチェーンにおける社会的基準」、「反競争的慣行」の基準における企業行動
- コーポレートガバナンス内の、「監査と内部統制」

頻度: セクター平均よりも頻繁です。
深刻度: 会社とそのステークホルダーの両方に与える影響は業界平均よりも深刻であると考えられます。
対応度: 業界平均の対応度です。

＊ヴィジオアイリスの論争データーベースでは、20%以上の持分法適用会社が含まれます。

論争の対象となる活動への関与

17 の論争対象となる活動の内、7 つの事業に関与しています。

軽微な関与: 5 つの事業 （アルコール、化石燃料、遺伝子組み換え、ヒト胚性幹細胞、軍事）
主要な関与: 2 つの事業 （動物愛護と生殖医療）

- アルコール: トヨタ自動車の酒類の売上高は、総売上高の 5% 以下と推定されている。これは、関連会社の豊田通商 (出資比率 22%) の 100%子会社である豊田通商フーズが、フランスから輸入したブルゴーニュやシャンパーニュを中心としたワインを販売していることによります。また、豊田自動織機株式会社（24.9%出資）は、子会社のサンリバー株式会社、シャイン株式会社を通じて、レストランやゴルフクラブの経営、宴会・会議用ケータリング等の事業の一環として酒類の販売を行っております。

- 動物愛護: トヨタ自動車の推定売上高は、動物実験を行った化粧品生産と集中養殖事業で、総売上高の 5% 未満です。関連会社の豊田通商 (22% 出資) は、動物実験を行った化粧品生産、医療目的の責任ある動物実験、集中農場経営を行っています。

- 化石燃料産業: トヨタ自動車の化石燃料による売上高は、総売上高の 5% 未満と推定されます。関連会社の豊田通商 (22% 出資) は、機械・エネルギー・プロジェクト部門で、化石燃料を中心とした川上・川中・発電事業を展開しています。

- 遺伝子組み換え: トヨタ自動車が遺伝子組み換え作物を含む可能性のある食品を供給しています。当社の関連会社である豊田通商（出資比率 22%）の 100%子会社である豊田通商フーズ株式会社は、遺伝子組み換え原料を含む可能性があると思われる飼料や油糧種子、穀物、加工食品、食材などの農産物の輸入を行っています。豊田通商フーズでは、遺伝子組み換え作物を含む製品の回避や表示について正式な方針は決めていないようですが、米国から輸入している大豆はすべて遺伝子組み換え作物を含まないことを明らかにしています。しかし、それ以外の食品については表示がありません。特に他国で生産されたもの（中国、タイ、ベトナムに生産拠点がある）については、その旨を明記していません。

- ヒト胚性幹細胞: トヨタ自動車はインドで、ヒト胚性幹細胞研究が可能な体外受精クリニックを運営しています。V.E.は、同事業を通じて、幹細胞研究のために超多数の胚が提供される可能性があると合理的に想定しています。豊田通商（22%出資）は、インドで総合病院を運営しています（Takshasila Hospitals Operating Pvt Ltd.経由）。また、バンガロールにあるサクラワールド病院（豊田通商とセコムの合弁会社）では、体外受精（IVF）サービスをはじめとする様々な治療を提供しています。

- 軍事: トヨタの軍需売上高は、総売上高の 5% 以下と推定されます。この売上高は、Toyota Land Cruiser Jeep のような物流車両を、自衛隊や、米国国防総省など世界の軍需産業向けに生産・販売しています。V.E.では、この関与を「その他の軍用部品やサービス」に分類しています。
- 生殖医療: トヨタ自動車は、中絶や関連サービスを提供する可能性のある医療施設の保有・運営、中絶に関する情報提供など、中絶関連の商品・サービスを展開しています。豊田通商（出資比率 22%）は、インドで中絶が合法な総合病院（Takshasila Hospitals Operating Pvt Ltd.経由）を運営しています。また、バンガロールのサクラワールド病院（豊田通商とセコムの合弁会社）など、当社が所有する病院には、産婦人科があり、家族計画のサービスを提供しており、中絶が可能な病院があります。

発行体は右記の活動には関与していません。大麻、懸念される化学物質、市民向け銃器、石炭、タールサンド及びオイルシェール、ギャンブル、高金利での貸付、原子力発電、ポルノ、タバコ。

論争の対象となっている活動に関する調査はトヨタ自動車株式会社による活動への関与の有無をスクリーニングしていますが、何がスクリーニング対象となるかは哲学的及び倫理的価値観の対象であり、ヴィジオアイリスがその内容について肯定的又は否定的立場を有することを示唆するものではありません。

評価手法

ヴィジオアイリスは、いかなる組織又はいかなる活動のサステナビリティを評価するにあたっても、環境、社会、ガバナンス（ESG）の各要因は互いに絡み合い補完しあっていることから、その要因を個別に分解し単独で評価することは適切ではないと考えています。したがってソーシャルボンドの適格性を評価するにあたっても、発行体の組織としての社会責任についても評価し、その上で当該ソーシャルボンドのプロセスやコミットメントについて評価する必要があると考えています。

ヴィジオアイリスによる企業のESGパフォーマンスを評価する手法はISO 26000ガイドラインに準拠しており、環境、人的資源管理、人権、地域社会貢献、企業行動とコーポレートガバナンスの6つの分野に分かれています。そして用いられる評価基準は、業界やプロジェクトの特性等を考慮した上でカスタマイズされています。

当社の調査及び評価手順は、3段階の内部品質管理（アナリスト、セクターリーダー、セカンドパーティーオピニオン監査部による内部レビュー）とメソドロジーを統括するディレクターによる最終チェックで補完されています。当社が提供するセカンドパーティーオピニオンも3段階の内部品質管理（担当コンサルタント、プロダクションマネージャー、サステナブルファイナンスディレクター及び／またはメソドロジーディレクター）が行われています。苦情等の申し立ての権利は当社が評価を行ったすべての事業体に保証されており、事業体を担当したチーム、メソドロジーディレクター、ヴィジオアイリスのサイエンス評議会にて精査されます。

当社の全社員がヴィジオアイリスの行動規範に署名しており、全コンサルタントが機密保持を遵守する条項に署名しています。

パート I.　フレームワーク・レベルの評価

パフォーマンス評価: 不適合、一部適合、適合、ベストプラクティス

本債券は、グリーンボンド原則（2018 年版）、ソーシャルボンド原則（2020 年版）、サステナビリティボンド・ガイドライン（2018 年版）、及びESGのマネジメント体制とその評価に関する国際的な基準や業界のガイドラインに基づくヴィジオアイリスの評価手法に基づいて評価されました。

資金の使途

適格なプロジェクトとその持続可能な目的と利益の定義は、グリーン/ソーシャル/サステナブルボンドまたはローン基準の中核要素です。ヴィジオアイリスは、対象となる適格カテゴリーの定義、及び目標とする持続可能性への目標の定義と関連性を評価します。プロジェクトの評価と定量化の観点から、期待される利益の定義が適当か評価します。さらに、対象となるプロジェクトの国連の持続可能な開発目標（SDGs）のターゲットへの貢献度合いを評価します。

プロジェクトの評価と選定プロセス

プロジェクトの評価と選定のプロセスは、その透明性、ガバナンス、関連性に関しヴィジオアイリスによって評価されています。適格性の基準については、適格プロジェクトの意図された目的に照らして、その基準が明らかに示されているか、関連しているかという観点から評価されます。対象プロジェクトに関連する ESG リスクの特定と管理は、ヴィジオアイリスの評価基準を基に行われます。このヴィジオアイリスの評価基準は、ESG に関する国際基準とビジネスセクターガイドラインに基づいています。

調達資金の管理

調達資金の管理及び資金充当プロセスに関する規定については透明性、一貫性、効率性の観点からヴィジオアイリスによって評価されます。

レポーティング

資金の充当や充当状況の管理、持続可能性への貢献（結果とインパクト指標）や適格プロジェクトの責任ある管理といった点についてのレポーティングの透明性を確保するため、発行体はモニタリングのプロセスとコミットメント、レポーティングのコミットメント、報告指標及び方法論を定義します。ヴィジオアイリスは、その透明性、網羅性、及び関連性に関する報告フレームワークを評価します。

サステナビリティへの貢献

パフォーマンス評価: 劣る、限定的、良好、先進的

ヴィジオアイリスのサステナビリティへの貢献に関する評価は、環境と社会目標に期待されるポジティブインパクト、そして関連するネガティブインパクトの両方を評価します。

発行体により資金が充当される事業の環境と社会事業の目標に期待されるポジティブインパクトは下記の基準にて評価されます:

i)セクター、国、もしくは事業にとって重要な環境と社会問題へ対応する事業

ii)インパクトスコープ:インパクトの度合い。ステークホルダーへのインパクト(発行体、バリューチェーン、国内と国際ステークホルダー)ターゲット層への便益

iii) スケールおよび耐久性: 適格事業による環境と社会に対するインパクトのスケールと耐久性

iv)現時点で存在するベストオプションの適用(環境のみ)

適格事業による ESG リスク管理

適格事業に関するリスク選定と管理はヴィジオアイリスの評価方法、国際基準、セクターガイドラインを元に行っています。

パート 2. 発行体レベルの評価

発行体の ESG パフォーマンスのレベル

トヨタ自動車株式会社の依頼により、本セカンドオピニオンは発行体評価を含みません。

ESG に関連する論争の管理

ESG に関連する論争とは、発行体の企業の社会的責任に関する、一般に情報開示され、文書化され、追跡可能な申し立てを意味します。こうした申し立ては、具体的な事実やこれらの事実の解釈に基づくもののほか、立証されていない事実に基づく場合もあります。

ヴィジオアイリスは評価にあたって発行体が提供した情報、メディア及びステークホルダーからの情報を用いています(ヴィジオアイリスは Factiva Dow Jones と連携しており、金融業界向け新聞から業界専門誌、ローカルな出版物から NGO の出版物まで国際的な約 28,500 の出版物へのアクセスを確保しています)。これらのソースから得られた情報は、それが公となっており、文書化され、追跡可能な場合のみ考慮されます。ヴィジオアイリスは発行体のウェブサイトや開示資料を閲覧しています。

ヴィジオアイリスは以下の 3 つの要素を分析・評価し、それを総合的に勘案することで企業の ESG 関連の論争リスクの軽減能力についての評価を行います。

- 深刻度 : 論争が与える影響についての、企業レベルでの評価。複数の論争がある場合には最も深刻とみなされるものを尺度とする。(深刻度の評価尺度:軽微、重要、高度、危機的)
- 反応度 : 論争に対する企業の対応能力の評価。ステークホルダーと適切な対話を行っているか、リスク管理の観点から適切な再発防止策や是正措置を講じているか等。(反応度の評価尺度:極めて積極的、積極的、一定水準の対応有り、未/無対応)
- 頻度 : 企業レベルで ESG 関連の論争にどの程度巻き込まれやすいかの評価。(頻度の評価尺度:単発、時々、頻繁、継続的)

ESG 関連の論争が企業の評判に与える影響は、事象の深刻度や企業の対応によりますが、時間の経過と共に小さくなります。したがって、ヴィジオアイリスの ESG に関連する論争に関するデータベースでは、深刻度が軽微から重要と分類される論争については事象発生から 24 か月、深刻度が高度から危機的とされる論争については 48 か月間有効とみなされます。

論争の対象となっている活動への関与

論争の対象となる活動への関与については 17 の活動について 30 の変数を用いてその関与を分析しました。特定の活動への関与の度合いの判断は以下の 2 つの点に基づいています。

- 論争の対象となっている製品やサービスなどから得ていると想定される収入
- 論争の対象となっている製品やサービスの特徴

パート 3. 一貫性

パフォーマンス評価: 一貫性にかける、一部一貫、一貫

発行体が資金を充当する適格事業の、発行体のサステナビリティストラテジーと、セクターのサステナビリティ課題との一貫性を分析します。

ヴィジオアイリス評価スケール

発行体 ESG ストラテジーと適格事業のサステナビリティへの貢献	
先進的	先進的なコミットメント：社会的責任に正面から取り組み、その目標達成に向けて取り組みを進めている強い裏付けがある。また、合理的なレベルのリスク管理体制が構築されており、新たなリスクを予期し、それに対応するための革新的な手法を用いている。
良好	説得力のあるコミットメント：社会的責任に取り組んでいることについて重要かつ一貫した裏付けがある。また、合理的なレベルのリスク管理体制が構築されている。
限定的	社会的責任についての取り組みを始めている、又はその一部については目標を達成しているものの、その取り組みの一貫性等についての裏付けに欠ける。リスク管理のレベルが低いレベルに留まる。
劣る	社会的責任についての取り組みを行っている裏付けが得られない。リスク管理のレベルが低いもしくは非常に低い水準にあるか、又は弱い。

グリーンボンド原則（2018 年版）、ソーシャルボンド原則（2020 年版）、サステナビリティボンド・ガイドライン（2018 年版）との適合性	
ベストプラクティス	奨励されるベストプラクティスの適用など ICMA 原則以上の適合内容
適合	ICMA が奨励する原則をすべて適用
一部適合	ほぼ全ての ICMA 原則に適合している
不適合	ICMA 原則ごく一部のみの適合

DISCLAIMERS

Transparency on the relation between Vigeo Eiris and the Issuer: Vigeo Eiris has not carried out any audit missions for Toyota Motor Corporation until so far. No established relation (financial or commercial) exists between Vigeo Eiris and the Issuer. Vigeo Eiris' conflict of interest policy is covered by its Code of Conduct, which can be found at http://vigeo-eiris.com/wp-content/uploads/2018/07/Code-of-Conduct-Vigeo-Eiris-EN.pdf.

This opinion aims at providing an independent opinion on the sustainability credentials and management of the Bond, based on the information which has been made available to Vigeo Eiris. Vigeo Eiris has neither interviewed stakeholders out of the Issuer's employees, nor performed an on-site audit nor other test to check the accuracy of the information provided by the Issuer. The accuracy, comprehensiveness and trustworthiness of the information collected are a responsibility of the Issuer. The Issuer is fully responsible for attesting the compliance with its commitments defined in its policies, for their implementation and their monitoring. The opinion delivered by Vigeo Eiris neither focuses on the financial performance of the Bond, nor on the effective allocation of its proceeds. Vigeo Eiris is not liable for the induced consequences when third parties use this opinion either to make investments decisions or to make any kind of business transaction.

Restriction on distribution and use of this opinion: The deliverables remain the property of Vigeo Eiris. The draft version of the Second Party Opinion by Vigeo Eiris is for information purpose only and shall not be disclosed by the client. Vigeo Eiris grants the Issuer all rights to use the final version of the Second Party Opinion delivered for external use via any media that the Issuer shall determine in a worldwide perimeter. The Issuer has the right to communicate to the outside only the Second Party Opinion complete and without any modification, that is to say without making selection, withdrawal or addition, without altering it in any way, either in substance or in the form and shall only be used in the frame of the contemplated concerned bond(s) issuance. The Issuer acknowledges and agrees that Vigeo Eiris **reserves the right to publish the final version of the Second Party Opinion on Vigeo Eiris' website and on Vigeo Eiris' internal and external communication supporting documents.**

© 2020 Vigeo SAS and/or its licensors and subsidiaries (collectively, "Vigeo Eiris"). All rights reserved.

Vigeo Eiris provides its customers with data, information, research, analyses, reports, quantitative model-based scores, assessments and/or other opinions (collectively, "Research") with respect to the environmental, social and/or governance ("ESG") attributes and/or performance of individual issuers or with respect to sectors, activities, regions, stakeholders, states or specific themes.

VIGEO EIRIS'S RESEARCH DOES NOT ADDRESS NON-ESG FACTORS AND/OR RISKS, INCLUDING BUT NOT LIMITED TO: CREDIT RISK, LIQUIDITY RISK, MARKET VALUE RISK, OR PRICE VOLATILITY. VIGEO EIRIS'S RESEARCH DOES NOT CONSTITUTE STATEMENTS OF CURRENT OR HISTORICAL FACT. VIGEO EIRIS'S RESEARCH: (i) DOES NOT CONSTITUTE OR PROVIDE CREDIT RATINGS OR INVESTMENT OR FINANCIAL ADVICE; (ii) IS NOT AND DOES NOT PROVIDE RECOMMENDATIONS TO PURCHASE, SELL, OR HOLD PARTICULAR SECURITIES; AND (iii) DOES NOT COMMENT ON THE SUITABILITY OF AN INVESTMENT FOR ANY PARTICULAR INVESTOR. VIGEO EIRIS ISSUES ITS RESEARCH WITH THE EXPECTATION AND UNDERSTANDING THAT EACH INVESTOR WILL, WITH DUE CARE, MAKE ITS OWN STUDY AND EVALUATION OF EACH SECURITY THAT IS UNDER CONSIDERATION FOR PURCHASE, HOLDING, OR SALE.

VIGEO EIRIS'S RESEARCH IS NOT INTENDED FOR USE BY RETAIL INVESTORS AND IT WOULD BE RECKLESS AND INAPPROPRIATE FOR RETAIL INVESTORS TO USE VIGEO EIRIS'S RESEARCH WHEN MAKING AN INVESTMENT DECISION. IF IN DOUBT YOU SHOULD CONTACT YOUR FINANCIAL OR OTHER PROFESSIONAL ADVISER. VIGEO EIRIS'S RESEARCH IS NOT INTENDED FOR USE BY ANY PERSON AS A BENCHMARK AS THAT TERM IS DEFINED FOR REGULATORY PURPOSES AND MUST NOT BE USED IN ANY WAY THAT COULD RESULT IN THEM BEING CONSIDERED A BENCHMARK.

ALL INFORMATION CONTAINED HEREIN IS PROTECTED BY LAW, INCLUDING BUT NOT LIMITED TO, COPYRIGHT LAW, AND NONE OF SUCH INFORMATION MAY BE COPIED OR OTHERWISE REPRODUCED, REPACKAGED, FURTHER TRANSMITTED, TRANSFERRED, DISSEMINATED, REDISTRIBUTED OR RESOLD, OR STORED FOR SUBSEQUENT USE FOR ANY SUCH PURPOSE, IN WHOLE OR IN PART, IN ANY FORM OR MANNER OR BY ANY MEANS WHATSOEVER, BY ANY PERSON WITHOUT VIGEO EIRIS'S PRIOR WRITTEN CONSENT.

ALL INFORMATION CONTAINED HEREIN IS OBTAINED BY VIGEO EIRIS FROM SOURCES BELIEVED BY IT TO BE ACCURATE AND RELIABLE. BECAUSE OF THE POSSIBILITY OF HUMAN OR MECHANICAL ERROR AS WELL AS OTHER FACTORS, HOWEVER, ALL INFORMATION CONTAINED HEREIN IS PROVIDED "AS IS" WITHOUT WARRANTY, EXPRESS OR IMPLIED, OF ANY KIND, INCLUDING AS TO THE ACCURACY, TIMELINESS, COMPLETENESS, MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE. VIGEO EIRIS IS NOT AN AUDITOR AND CANNOT IN EVERY INSTANCE INDEPENDENTLY VERIFY OR VALIDATE INFORMATION IT RECEIVES.

To the extent permitted by law, Vigeo Eiris and its directors, officers, employees, agents, representatives, licensors and suppliers (together, "Vigeo Parties") disclaim liability to any person or entity for any (a) indirect, special, consequential, or incidental losses or damages, and (b) direct or compensatory losses or damages caused to any person or entity, including but not limited to by any negligence (but excluding fraud, willful misconduct or any other type of liability that, for the avoidance of doubt, by law cannot be excluded); on the part of, or any contingency within or beyond the control of any Vigeo Party, arising from or in connection with the information contained herein or the use of or inability to use any such information.