

## 【表紙】

【提出書類】	訂正発行登録書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2023年5月17日
【会社名】	トヨタ自動車株式会社
【英訳名】	TOYOTA MOTOR CORPORATION
【代表者の役職氏名】	取締役会長 豊田章男
【本店の所在の場所】	愛知県豊田市トヨタ町1番地
【電話番号】	<0565>28 - 2121
【事務連絡者氏名】	資本関連事業部長 森山由英
【最寄りの連絡場所】	東京都文京区後楽一丁目4番18号
【電話番号】	<03>3817 - 7111
【事務連絡者氏名】	広報部長 入江晶
【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】	社債
【発行登録書の提出日】	2023年4月26日
【発行登録書の効力発生日】	2023年5月7日
【発行登録書の有効期限】	2025年5月6日
【発行登録番号】	5 - 関東1
【発行予定額又は発行残高の上限】	発行予定額 300,000百万円
【発行可能額】	300,000百万円 (300,000百万円) (注)発行可能額は、券面総額又は振替社債の総額の合計額 (下段( )書きは、発行価額の総額の合計額)に基づき算出した。
【効力停止期間】	この訂正発行登録書の提出による発行登録の効力停止期間は、2023年5月17日(提出日)である。
【提出理由】	2023年4月26日に提出した発行登録書の記載事項中、「第一部 証券情報 第1 募集要項」の記載について訂正を必要とするため及び「募集又は売出しに関する特別記載事項」を追加するため、本訂正発行登録書を提出する。
【縦覧に供する場所】	株式会社東京証券取引所 (東京都中央区日本橋兜町2番1号) 株式会社名古屋証券取引所 (名古屋市中区栄三丁目8番20号)

【訂正内容】

第一部 【証券情報】

第 1 【募集要項】

1 【新規発行社債】

(訂正前)

未定

(訂正後)

本発行登録の発行予定額のうち、金(未定)円を社債総額とするトヨタ自動車株式会社第30回無担保社債(特定社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)及びトヨタ自動車株式会社第31回無担保社債(特定社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)(愛称:Woven Planet債(ウーブン・プラネット債))(以下、本社債と総称する。)を、下記の概要にて募集する予定であります。

<トヨタ自動車株式会社第30回無担保社債(特定社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)に関する情報>

券面総額又は振替社債の総額 : 未定(注1)  
各社債の金額 : 金1億円  
発行価格 : 各社債の金額100円につき金100円  
払込期日(予定) : 2023年6月(注1)  
償還期限(予定) : 2028年6月(5年債)(注1)  
財務上の特約 : 担保提供制限条項を付す予定。(注2)

(注1)券面総額又は振替社債の総額及びそれぞれの具体的な日付は今後決定する予定であります。

(注2)担保提供制限の内容は以下のとおりとすることを予定しております。

「財務上の特約(担保提供制限)」欄

1. 当社は、本社債発行後、当社が国内で既に発行した、または国内で今後発行する他の無担保社債(ただし、本社債と同時に発行する第31回無担保社債(特定社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)を含み、別記「財務上の特約(その他の条項)」欄で定義する担付切換条項が特約されている無担保社債を除く。)に担保提供する場合には、本社債のためにも担保付社債信託法に基づき同等の担保権を設定する。担保提供とは、当社の資産に担保権を設定すること、当社の特定の資産につき担保権設定の予約をすることおよび当社の特定の資産につき特定の債務以外の債務の担保に供しない旨を約することをいう。
2. 当社が前項により本社債のために担保権を設定する場合は、当社は、ただちに登記その他必要な手続を完了し、かつ、その旨を担保付社債信託法第41条第4項の規定に準じて公告する。

「財務上の特約(その他の条項)」欄

本社債には担付切換条項等その他の財務上の特約は付されていない。なお、担付切換条項とは、純資産額維持条項等当社の財務指標に一定の事由が生じた場合に期限の利益を喪失する旨の特約を解除するために担保権を設定する旨の特約、または当社が自らいつでも担保権を設定することができる旨の特約をいう。

<トヨタ自動車株式会社第31回無担保社債(特定社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)に関する情報>

券面総額又は振替社債の総額 : 未定(注1)  
各社債の金額 : 金1億円  
発行価格 : 各社債の金額100円につき金100円  
払込期日(予定) : 2023年6月(注1)  
償還期限(予定) : 2033年6月(10年債)(注1)  
財務上の特約 : 担保提供制限条項を付す予定。(注2)

(注1)券面総額又は振替社債の総額及びそれぞれの具体的な日付は今後決定する予定であります。

(注2)担保提供制限の内容は以下のとおりとすることを予定しております。

「財務上の特約(担保提供制限)」欄

1. 当社は、本社債発行後、当社が国内で既に発行した、または国内で今後発行する他の無担保社債(ただし、本社債と同時に発行する第30回無担保社債(特定社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)

- ド)を含み、別記「財務上の特約(その他の条項)」欄で定義する担付切換条項が特約されている無担保社債を除く。)に担保提供する場合には、本社債のためにも担保付社債信託法に基づき同等の担保権を設定する。担保提供とは、当社の資産に担保権を設定すること、当社の特定の資産につき担保権設定の予約をすることおよび当社の特定の資産につき特定の債務以外の債務の担保に供しない旨を約することをいう。
2. 当社が前項により本社債のために担保権を設定する場合は、当社は、ただちに登記その他必要な手続を完了し、かつ、その旨を担保付社債信託法第41条第4項の規定に準じて公告する。

「財務上の特約(その他の条項)」欄

本社債には担付切換条項等その他の財務上の特約は付されていない。なお、担付切換条項とは、純資産額維持条項等当社の財務指標に一定の事由が生じた場合に期限の利益を喪失する旨の特約を解除するために担保権を設定する旨の特約、または当社が自らいつでも担保権を設定することができる旨の特約をいう。

## 2 【社債の引受け及び社債管理の委託】

(訂正前)

未定

(訂正後)

社債の引受け

本社債を取得させる際の引受金融商品取引業者は、次の者を予定しております。

引受人の氏名又は名称	住所
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目9番2号
大和証券株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目9番1号
みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号
東海東京証券株式会社	名古屋市中村区名駅四丁目7番1号

(注)上記のとおり、元引受契約を締結する金融商品取引業者を予定しておりますが、各引受人の引受金額、引受けの条件については、利率の決定日に決定する予定であります。

## 3 【新規発行による手取金の使途】

### (1) 【新規発行による手取金の額】

(訂正前)

未定

(訂正後)

本社債の払込金額の総額(未定)円(発行諸費用の概算額は未定)

(注)上記金額は、第30回無担保社債及び第31回無担保社債の合計金額であります。

### (2) 【手取金の使途】

(訂正前)

設備投資資金及び運転資金に充当する予定であります。

(訂正後)

設備投資資金及び運転資金に充当する予定であります。

なお、本社債発行による手取金は、全額を、設備投資資金及び運転資金のうち、当社が策定したソーシャルプロジェクト及びグリーンプロジェクト(ソーシャルプロジェクトにおいては 先進安全技術及び高度運転支援技術、福祉車両(ウェルキャブ)に係るそれぞれの開発・製造に関する研究開発費及び製造原価とし、グリーンプロジェクトにおい

ては、ゼロエミッション車（電気自動車（BEV）、燃料電池自動車（FCEV））の車両及び構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資及び製造原価並びに、再生可能エネルギーの利用増加に係る設備投資、支出及び出資とする。いずれにおいてもリファイナンス含む。）に充当する予定であります。なお、実際の充当時期までは、現金又は現金同等物として運用予定です。

「第一部 証券情報」「第2 売出要項」の次に以下の内容を追加します。

#### 【募集又は売出しに関する特別記載事項】

<トヨタ自動車株式会社第30回無担保社債（特定社債間限定同等特約付）（サステナビリティボンド）及びトヨタ自動車株式会社第31回無担保社債（特定社債間限定同等特約付）（サステナビリティボンド）に関する情報>

「Woven Planet」への取り組みについて

「Woven（ウーブン）」の由来は、トヨタの原点である自動織機にさかのぼります。トヨタグループの創業者、豊田佐吉が自動織機を発明したのは「母親の仕事を楽にしたい」という想いが原動力でした。「自分以外の誰かのために」という創業から守り育ててきたトヨタの価値観。Woven Planetは、「誰ひとり取り残さない」というSDGsの精神にもつながるこのトヨタの価値観で、未来への取り組みを加速させていきます。

また、「Woven」は、自動運転やモビリティサービスの開発・実装を支えるために絶対に必要となる「道」を「織り込む」ことを意味しています。ヒトを中心としたソフトウェアやコネクティッド技術により、モノ・情報・街をつなげ、新しいサービスや商品を創出することを目指します。

さらに、ホームタウン、ホームカントリーと同じように、地球という「ホームプラネット」を大切に、次の世代に美しい故郷を残したいという想いから、「Planet（プラネット）」という言葉を使っています。未来に貢献するためには、対立するのではなく、各々が「自分の強みで誰かの役に立ちたい」という想いで力を出し合えば、それがSDGsに貢献することになると考えます。

「トヨタフィロソフィー」について

自動車産業は今、100年に一度の大変革の時代にあります。先の見通し難い時代だからこそ、グローバルに働く従業員とその家族のために、そして、これからのトヨタを支えていく次世代のために、未来への道標となる「トヨタフィロソフィー」をまとめました。

トヨタフィロソフィーでは、私たちのミッションを「幸せの量産」と定義しました。自動織機を発明した豊田佐吉と当時不可能といわれた国産自動車づくりに挑戦した豊田喜一郎。二人が本当につくりたかったものは、商品を使うお客様の幸せであり、その仕事に関わるすべての人の幸せでした。たとえ、つくるものが変わったとしても、「幸せ」を追求することは決して変わりません。また、「良品廉価」を追求し、より多くの人々にお届けすることも大切にしてきました。トヨタがトヨタであるために必要なことは「量産」です。トヨタは「幸せ」の「量産」にこだわっていきます。

次に、使命を実現するためのビジョンとして、「可動性（モビリティ）を社会の可能性に変える」を掲げました。「可動性」という言葉には、「一人ひとりが行動を起こす」という意味が込められています。今の私たちに求められていることは、トヨタに働く一人ひとりが、企業人として、その前に、一人の人間として、地球環境も含めた人類の幸せにつながる行動を起こすことだと思っています。そして、「トヨタウェイ」に基づき、ものづくりへの徹底したこだわりに加えて、人と社会に対するイメージーションを大切に、様々なパートナーと共に、唯一無二の価値を生み出していきます。

豊田綱領から続く当社のフィロソフィーは、SDGsの「誰ひとり取り残さない」という精神そのものだと思います。そして、このフィロソフィーに基づいて経営することが、SDGs、国際社会が目指す「より良い世界づくり」に持続的に取り組むことにつながると考えています。

#### ・安全に関する取り組み

当社では安全なモビリティ社会の実現に向け、人・クルマ・交通環境の「三位一体の取り組み」及び、事故に学び、新たな安全技術を開発し商品に生かす「実安全の追求」が重要と考えています。また、「交通事故死傷者ゼロ」に向けた安全技術の基本的な考え方として「統合安全コンセプト」を掲げ、安全なクルマづくりを推進しています。

具体的に、予防安全では、被害軽減ブレーキを含む複数の予防安全システムをパッケージ化した「Toyota Safety Sense」をほぼすべての乗用車に展開している（日米欧）ほか、ペダル踏み間違い事故に対応した「インテリジェントクリアランスソナー（ICS）[パーキングサポートブレーキ（静止物）]」を日本を中心に展開しています。さらに、障害

物が無い状況での踏み間違い事故に対応する「急アクセル時加速抑制機能」を開発し、展開しています。

実際の交通環境においてICS装着車は、駐車場での踏み間違い事故の約7割を低減する効果があることが調査により分かっています。また、ICSとToyota Safety Senseを組み合わせることで、追突事故に対しては、約9割の事故低減効果があることが確認されています（日本、トヨタ調べ）。

さらに衝突安全では、衝突エネルギーを吸収するボデー構造と、乗員を効率的に保護する装置を組み合わせ、衝突の被害を最小限に抑えることを目的とし、1995年、世界トップレベルの安全性を追求するため、GOA（Global Outstanding Assessment）という衝突安全性能に関する当社独自の厳しい社内目標を設定し、衝突安全ボデー及び乗員保護装置を開発しました。以後、トップレベルの衝突安全性能を維持するために、GOAを常に進化させ、多様な事故における実安全性を高めています。

「交通事故死傷者ゼロ」の実現のため、当社は、1990年代から自動運転技術の研究開発に取り組み、人とクルマが心を通わせながらお互いを高め合い、気持ちの通った仲間のように共に走るという当社独自の自動運転の考え方「Mobility Teammate Concept」のもと、自動運転技術により、高齢者や体の不自由な方を含むすべての人が安全、スムーズ、自由に移動できる社会を目指しています。「Mobility Teammate Concept」に基づいて開発された高度運転支援技術Lexus Teammate、Toyota Teammateは、自動車専用道路での運転支援Advanced Drive、駐車場での駐車支援Advanced Parkにより、ドライバーとクルマが連携して安全性を高めるとともに、安心感の高い走りを実現し、目的地まで疲れにくく、快適な移動を実現します。

#### ・環境への取り組み

当社は常に世の中の声や動きを把握し、何に注力すべきかを考え、将来の課題に先んじて新たな発想と技術で環境課題に取り組んできました。しかし、気候変動、水不足、資源枯渇、生物多様性低下などの地球環境の問題は日々拡大し、深刻化しています。これらの問題に私たち一人ひとりが向き合い、20年30年先の世界を見据えて挑戦を続けていくために、2015年10月に「トヨタ環境 チャレンジ2050」を策定しました。

「CO<sub>2</sub>ゼロ」を目指す3つのチャレンジ（新車CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ、工場CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ、ライフサイクルCO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ）と、「プラスの世界」を目指す3つのチャレンジ（水環境インパクト最小化チャレンジ、循環型社会・システム構築チャレンジ、人と自然が共生する未来づくりへのチャレンジ）のもと、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

当社は2021年4月に、2050年カーボンニュートラル実現に向け、地球規模でチャレンジすることを宣言しました。グローバルに事業活動を展開する上で、各国政府と電動化推進に向けた環境整備について連携しながら、ライフサイクル全体でのCO<sub>2</sub>削減に資する電動車戦略を推進していきます。当社はこれまでも累計2,030万台を超える電動車を世界で販売し、1.6億トンを超えるCO<sub>2</sub>削減を実現するなど、いち早く気候変動のリスクに対応してきました。電気自動車（BEV）については、専用プラットフォームによるモデルを2022年から順次導入、BEV以外にも、ハイブリッド車（HEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、燃料電池自動車（FCEV）の全方位での電動車戦略に取り組んでおり、地域に最適な電動車の販売を進めていきます。今後も市場の変化に鑑み、販売台数を柔軟に増加させるとともに、電動車の普及を加速させていきます。また、生産分野においても、工場のカーボンニュートラルを2035年の実現に向けて挑戦することを発表しています。

#### ・Woven City

当社は2020年1月に米国ラスベガスで開催された家電見本市（CES）で、「コネクティッド・シティ」のプロジェクト概要を発表しました。トヨタ自動車東日本株式会社の東富士工場の用地を発展させ、人々が生活を送るリアルな環境のもと、自動運転、MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）、パーソナルモビリティ、ロボット、スマートホーム技術、人工知能（AI）技術などを導入・検証できる実証都市を新たにつくります。人々の暮らしを支えるあらゆるモノ、サービスが繋がっていく時代を見据え、この街で技術やサービスの開発と実証のサイクルを素早く回すことで、新たな価値やビジネスモデルを生み出し続けることが狙いです。網の目のように道が織り込まれ合う街の姿から、この街を「Woven City（ウーブン・シティ）」と名付けました。Woven Cityは、「今よりもっといいやり方がある」というトヨタのカイゼン手法を根付かせ、街の形が常に変化・改善する「未完成の街」です。

「人を中心」に、住人の一人ひとりの生活を想像しながら、バーチャルとリアルの世界の両方で将来技術を実証することで、街に住む人々、建物、車などモノとサービスが情報でつながることによるポテンシャルを最大化できると考えています。もっといい暮らしとMobility for Allと一緒に追求していきたい様々なパートナー企業や研究者と連携しな

がら、新たな街を作り上げていきます。

Woven Cityは、「Woven Planet（ウーブン・プラネット）」への取組みにおいて大きな役割を担っています。Woven Cityにかかわる全員がそれぞれの役割を果たしていけば、世界中の人々を幸せにするモビリティ社会が見えてくると信じて、地域の皆様とともに、一步一步、未来に向けた歩みを進めていきます。

#### サステナビリティボンドとしての適格性について

当社は、本社債についてサステナビリティボンドの発行のために国際資本市場協会（以下、ICMAという。）の「グリーンボンド原則（Green Bond Principles）2018」（注1）、「ソーシャルボンド原則（Social Bond Principles）2020」（注2）及び「サステナビリティボンド・ガイドライン（Sustainability Bond Guidelines）2018」（注3）（以下、原則等という。）に則した「Woven Planet債（ウーブン・プラネット債）フレームワーク」（以下、本フレームワークという。）を策定し、V.E（Vigeo Eiris）（現：ムーディーズESGソリューションズ）より原則等に適格である旨のセカンド・パーティー・オピニオンを取得しております。

（注1）グリーンボンド原則（Green Bond Principles）2018とは、ICMAが事務局機能を担う民間団体であるグリーンボンド・ソーシャルボンド原則執行委員会（Green Bond Principles and Social Bond Principles Executive Committee）により策定されているグリーンボンドの発行に係るガイドライン。

（注2）ソーシャルボンド原則（Social Bond Principles）2020とは、ICMAが事務局機能を担う民間団体であるグリーン・ソーシャルボンド原則執行委員会（Green Bond Principles and Social Bond Principles Executive Committee）により策定されているソーシャルボンドの発行に係るガイドライン。

（注3）サステナビリティボンド・ガイドライン（Sustainability Bond Guidelines）2018とは、ICMAにより策定されているサステナビリティボンドの発行に係るガイドライン。

#### Woven Planet債（ウーブン・プラネット債）フレームワークについて

当社は、サステナビリティボンド発行を目的として、ICMAによるグリーンボンド原則2018、ソーシャルボンド原則2020及びサステナビリティボンド・ガイドライン2018が定める4つの要件（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、レポートニング）に適合するフレームワークを以下のとおり策定しました。

##### 1. 調達資金の使途

当社により本フレームワークに基づいて発行されるWoven Planet債の調達資金と同等額が、新規又は既存の、以下に記載する適格基準を1つ以上満たす事業（以下、適格事業という。）に充当されます。適格事業は「適格グリーン事業」と「適格ソーシャル事業」から成ります。なお、既存事業に充当する場合は、Woven Planet債の発行日から36ヶ月前までの適格事業を対象とすることにします。

#### 適格基準

##### 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（適格ソーシャル事業区分）

適格事業区分	適格基準	ターゲット層
安全技術	<p><b>先進安全技術（注1）及び高度運転支援技術（注2）</b> 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」及び「高度運転支援技術」の開発・製造に関する研究開発費及び製造原価</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）</li> <li>・ 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）</li> <li>・ 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）</li> </ul>	<p>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）</p>

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及び製造原価	運転手・乗員（高齢者・身体障がい者等の交通弱者）
------	---	--------------------------

（注1）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

（注2）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、スムーズ、自由に移動できる社会を目指して開発

**自動車走行時におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減（適格グリーン事業区分）**

適格事業区分	適格基準	環境目標
クリーン輸送	<b>ゼロエミッション車（注）</b>  電気自動車（BEV）の車両及び構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資及び製造原価  燃料電池自動車（FCEV）の車両及び構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資及び製造原価	気候変動の緩和

（注）ゼロエミッション車がハイブリッド車（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、ゼロエミッション車が占める台数を基に按分して充当資金を算出

**工場・事業所等におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減（注1）（適格グリーン事業区分）**

適格事業区分	適格基準	環境目標
再生可能エネルギー	<b>再生可能エネルギーの利用増加</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 再生可能エネルギー由来の電力等を外部から購入する際の調達支出（PPA/ VPPA（注2）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）</li> <li>・ 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</li> </ul>	気候変動の緩和

（注1）Scope1：事業者自らによる温室効果ガスの全ての直接排出（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

（注2）Power Purchase Agreement（電力購入契約）/ Virtual Power Purchase Agreement（バーチャル電力購入契約）

**除外規定**

当社は、本フレームワークに基づいて発行されたWoven Planet債の調達資金の充実に適用される除外規定を以下のとおり作成しました。これに関し、当社は、以下の除外規定に含まれるプロジェクトへ調達資金を故意に割り当てないことを約束します。

- 重大な環境及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

## 2. プロジェクトの評価及び選定プロセス

本Woven Planet債の調達資金が充当される適格事業は、以下の関係部署が連携して、以下の事項を決定します。

### 関係部署

- ・ 財務部
- ・ 資本関連事業部
- ・ 秘書部
- ・ 環境エンジニアリング部
- ・ 先進技術統括部
- ・ 生産支援部

### 決定事項

- ・ 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「1. 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

## 3. 調達資金の管理

当社関係部署が本フレームワークに基づいて発行されたWoven Planet債の調達資金について、適格事業への充当及び管理を行います。当社財務部は、本フレームワークに基づいて発行されたWoven Planet債の発行額と同額が適格事業のいずれかに充当されるよう追跡・管理すると同時に、必要に応じて定期的に発行額と充当額が一致するよう調整します。調達資金の全額が適格事業に充当されるまでの間は、現金又は現金同等物にて運用します。仮に事業が中止又は延期となった場合には、調達資金は本フレームワークに則り、適格事業に再充当されます。調達資金は24ヶ月以内に充当する予定です。

## 4. レポートニング

当社は、本フレームワークに基づいて発行されたWoven Planet債の調達資金の全額が適格事業に充当されるまでの間、年次にて当社ウェブサイトにて報告します。

### 資金充当状況レポートニング

当社は、以下を含む資金充当状況を実務上可能な範囲においてレポートニングする予定です。

- ・ 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及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）
- ・ 未充当資金の残高及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

### インパクト・レポートニング

当社は、実務上可能な範囲において、本フレームワークに基づいて発行されたWoven Planet債の調達資金が充当された適格事業による環境・社会への効果について以下指標を含めてレポートニングするよう努めます。

<b>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</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 先進安全技術を搭載した自動車の生産台数</li> <li>・ 高度運転支援技術を搭載した自動車の販売台数</li> <li>・ 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</li> </ul>
<b>自動車走行時におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ゼロエミッション車（BEV / FCV）の販売台数</li> <li>・ ゼロエミッション車（BEV / FCV）によるCO<sub>2</sub>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-CO<sub>2</sub>））等の環境改善効果</li> </ul>

<b>工場・事業所等におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 電力使用に占める再生可能エネルギー利用率</li><li>・ 年間の再生可能エネルギー消費量（GJ）</li><li>・ 達成されたCO<sub>2</sub>排出量の削減量（Scope 1・Scope 2の排出量総量での削減量（t-CO<sub>2</sub>）や生産台数当たりの削減量（t-CO<sub>2</sub>/台））等の環境改善効果</li></ul>
--	---