

# トヨタファイナンス グリーンボンドについて

**トヨタファイナンス株式会社**

2020年10月

# 目次

• トヨタ環境チャレンジ2050と2030マイルストーン	2
• トヨタ環境チャレンジ2050と2030マイルストーン～新車CO <sub>2</sub> ゼロに向けて	3
• 電動車の走行時CO <sub>2</sub> 排出量	4
• 電動車普及イメージ	5
• 循環型社会実現に向けた取り組み	6
• グリーンボンド発行の目的	7
• グリーンボンドフレームワーク概要	8
• フレームワーク -1.調達資金の用途①	9
• フレームワーク -1.調達資金の用途②	10
• フレームワーク -2.プロジェクトの評価と選定のプロセス(適格クライテリア)	11
• フレームワーク -3.調達資金の管理	12
• フレームワーク -4.レポートイング	13
• (ご参考)当社グリーンボンドの評価	14

# トヨタ環境チャレンジ2050と2030マイルストーン

- 2015年10月 環境問題を経営の最重要課題の一つと捉え、「トヨタ環境チャレンジ 2050」を策定
- 2018年9月 上記達成に向けた「2030マイルストーン」を策定

「トヨタ環境チャレンジ2050」に向けた  
2030年時点のマイルストーン

トヨタ環境チャレンジ2050

### Challenge 1 新車CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ



2050年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)を目指す

2030マイルストーン

- グローバル販売台数で、電動車550万台以上、  
電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、  
合計100万台以上。  
グローバル新車平均走行時CO<sub>2</sub>排出量(g/km)は、  
2010年比で35%以上削減<sup>※1</sup>

※1 推計値。市場状況などによる変動の可能性がります

トヨタ環境チャレンジ2050

### Challenge 4 水環境インパクト最小化チャレンジ



各国地域事情に応じた水使用量の最小化と排水の管理

2030マイルストーン

- 水環境インパクトが大きいと考える地域から優先的に対策実施  
水量：北米・アジア・南アのチャレンジ優先工場  
4拠点で対策完了  
水量：北米・アジア・欧の河川に排水する  
全22拠点でインパクト評価と対策完了
- 適切な情報開示と、  
地域社会・サプライヤーとの積極的対話の実施

トヨタ環境チャレンジ2050

### Challenge 2 ライフサイクルCO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ



ライフサイクル全体でのCO<sub>2</sub>排出ゼロを目指す

2030マイルストーン

- ライフサイクルでのCO<sub>2</sub>排出量を2013年比で

25%以上削減<sup>※2</sup>

※2 チャレンジ1,3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



トヨタ環境チャレンジ2050

### Challenge 5 循環型社会・システム構築チャレンジ



日本で培った「適正処理」やリサイクルの  
技術・システムのグローバル展開を目指す

2030マイルストーン

- 電池回収から再資源化までの  
グローバルな仕組みの構築完了
- 廃車適正処理のモデル施設を30カ所設置完了

トヨタ環境チャレンジ2050

### Challenge 3 工場CO<sub>2</sub>ゼロチャレンジ



2050年グローバル工場CO<sub>2</sub>排出ゼロを目指す

2030マイルストーン

- グローバル工場からのCO<sub>2</sub>排出量を2013年比で

35%削減

トヨタ環境チャレンジ2050

### Challenge 6 人と自然が共生する未来づくりへのチャレンジ



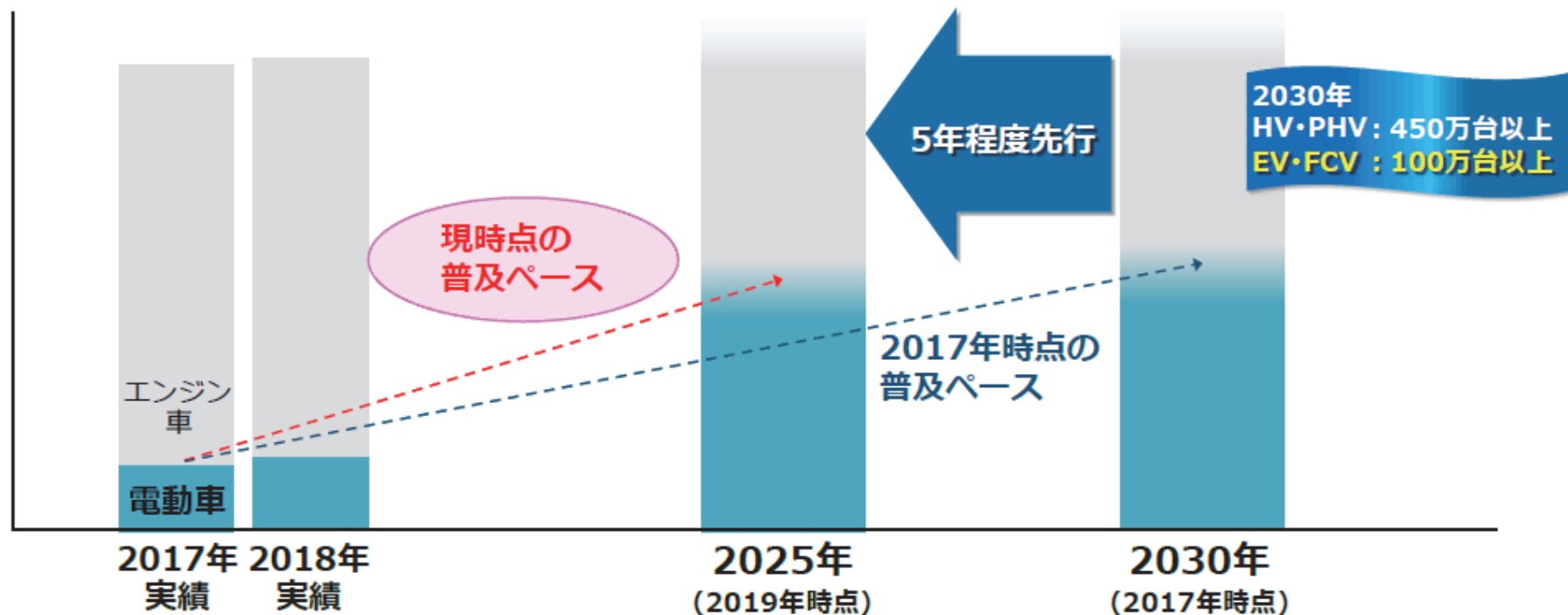
自然保全活動の輪を地域・世界とつなぎ、そして未来へつなぐ

2030マイルストーン

- 「自然と共生する工場」を、  
国内12工場、海外7工場で実現。  
また、地域・企業と連携した自然共生活動をすべての地域で実施
- NGOなどとの連携による  
生物多様性保護活動への貢献
- 未来を担うEco人材を社内外で育む施策の拡充

## トヨタ環境チャレンジ2050と2030マイルストーン～新車CO<sub>2</sub>ゼロに向けて

- 2030年マイルストーンの電動車<sup>※</sup>販売目標は5年程度先行

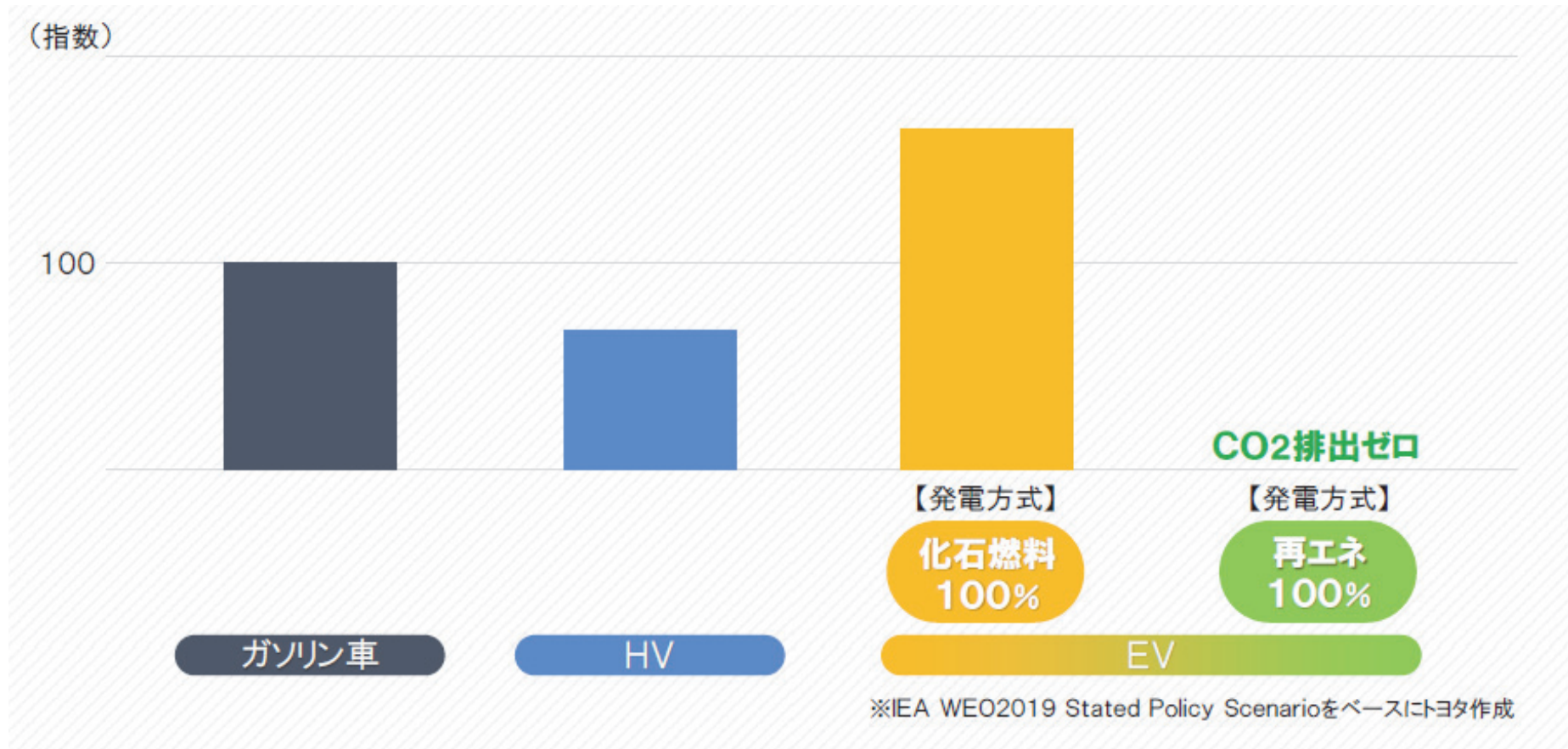


※ハイブリッド車(HV)、プラグインハイブリッド車(PHV)、電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)

## 電動車の走行時CO<sub>2</sub>排出量

- “Well to Wheel”※の場合、EVのCO<sub>2</sub>排出量は発電方式により大きく異なる

※Well to Wheel・・・自動車が発行時に発生するCO<sub>2</sub>だけではなく使用する燃料や電力の製造段階に発生するCO<sub>2</sub>も含む考え方 (EV/FCVの場合、電源構成や水素の製造方法によってWtWでのCO<sub>2</sub>排出量に変化する)

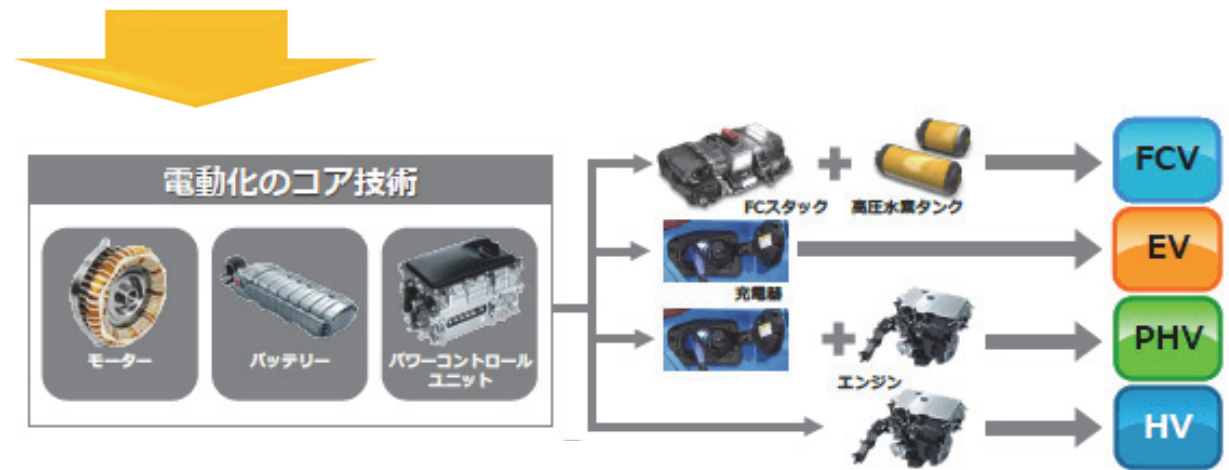




## 電動車普及イメージ

### 「エコカーは普及してこそ環境への貢献」

- 年間150万台以上のHVの量産基盤をグローバルで確立  
⇒ 電動化コア技術はすべての電動車で活用可能



- ゼロエミッションビークル (EV・FCV) の開発を幅広く進めている



## 循環型社会実現に向けた取組み

- 資源の枯渇、環境汚染等の環境リスク軽減

### 資源循環社会実現のための4本柱

エコな素材を使う

リサイクル技術の開発

部品を長く使う

廃車されるクルマからクルマを作る

事例

### HVバッテリーのリサイクル・リユース

- 独自の回収ネットワークを構築して使用済みバッテリーのリサイクル・リユースに取り組む

使用済みバッテリーの  
累計回収台数

**13万2,000台**

2019年3月時点

(出典) トヨタ自動車株式会社「環境報告書2019」

### 将来的なバッテリーtoバッテリーのイメージ



希少金属の完全リサイクルは最終実証※段階に入っています。

※新開発の製品・技術などを、実際の場面で使用し、実用化に向けての問題点を検証すること

(出典) トヨタ自動車株式会社「クルリサ ～クルマとリサイクル～」

# グリーンボンド発行の目的

## 国内販売150万台販売の維持

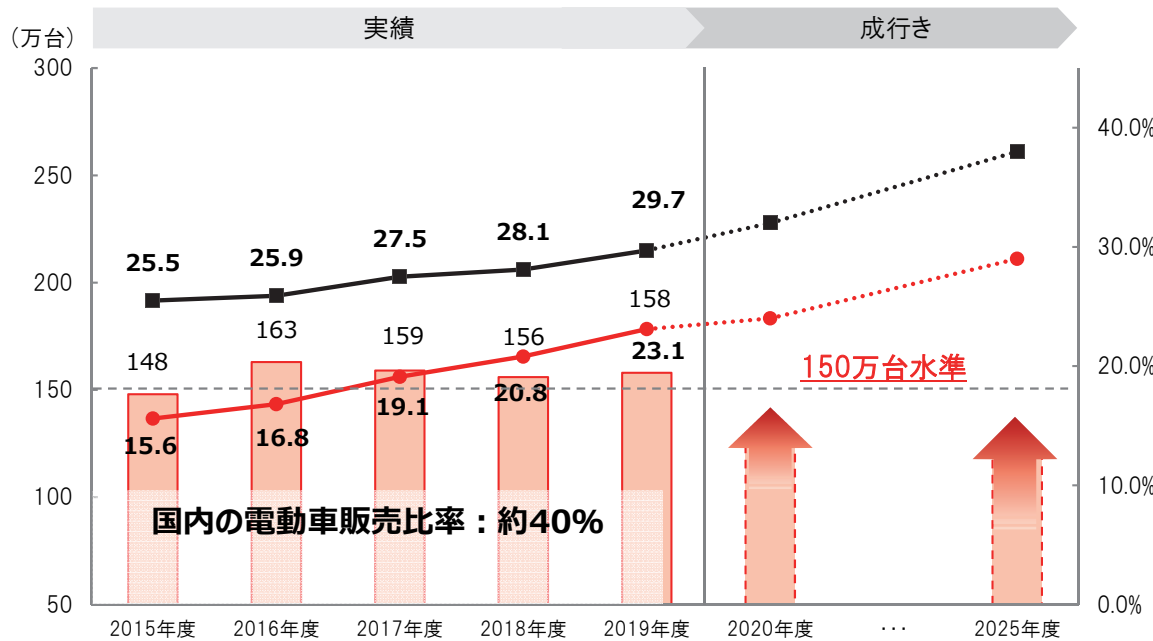
TFCはTMC・販売店とともに残価型割賦やリース等を軸に代替サイクル短縮に取り組み国内自動車販売をサポート

国内販売  
150万台維持と  
電動車普及に  
貢献

## 電動車の更なる普及

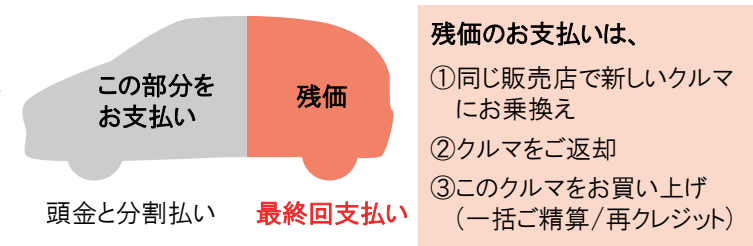
グリーンボンドで得た資金を割賦資金や販売店融資へ活用し、電動車普及を下支え

### 新車販売台数とペネトレーションの推移

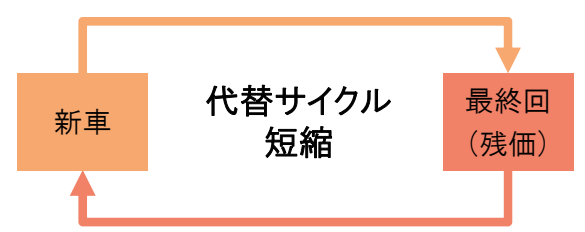


※1 = ( 割賦件数(通常・残価型・残据型) + リース保証件数 ) ÷ 新車販売台数  
 ※2 = ( 残価型・残据型割賦件数 + リース保証件数 ) ÷ 新車販売台数

### 残価型プランの販売を拡大



### 最終回での代替を促進＝新車需要創出





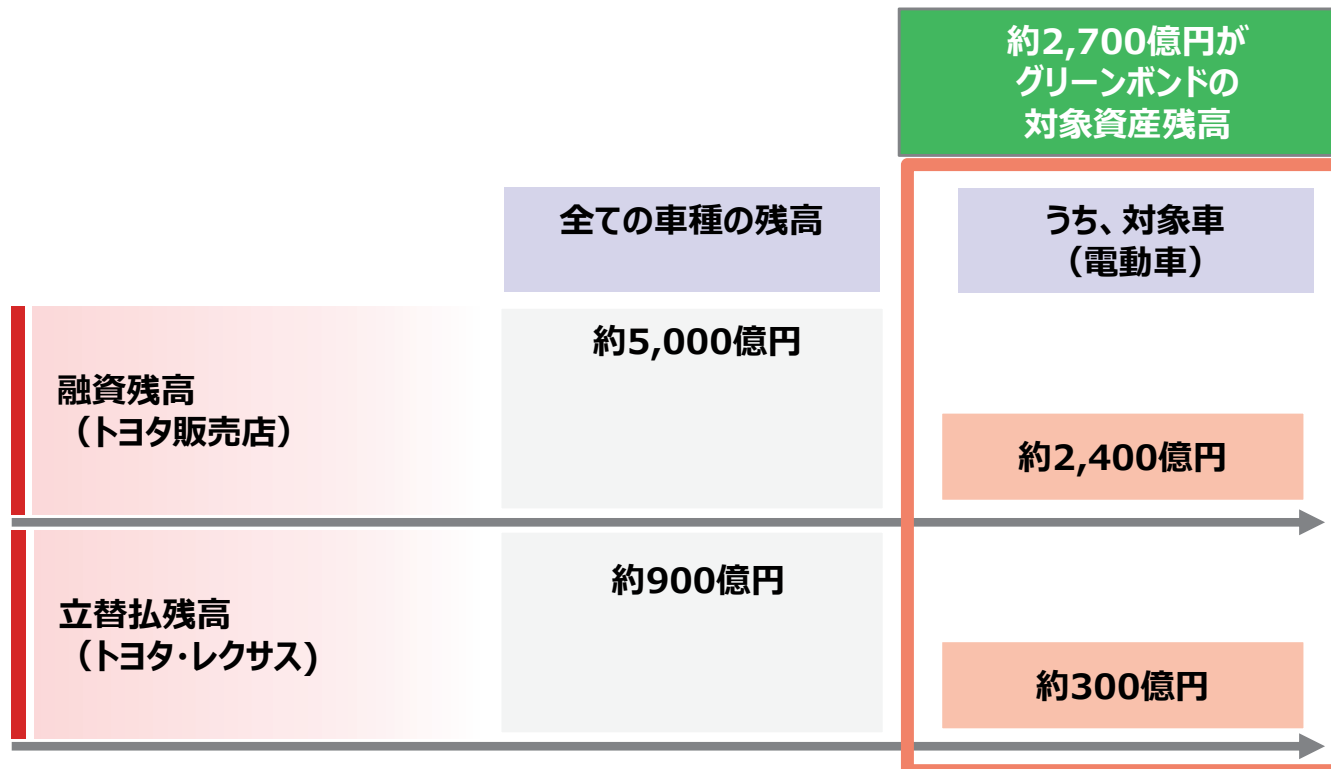
# グリーンボンドフレームワーク概要

<b>資金使途/ 適格基準</b> (P9,10)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーンボンド発行時点の3ヶ月前の月末から最大直近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</li> </ul>
<b>評価/選定プロセス</b> (P11)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象車に該当する車種を適格クライテリアに基づき選定</li> </ul>
<b>資金管理</b> (P12)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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(確認時に定める基準時点以降の取扱分)を上回っていないことを確認</li> <li>・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</li> </ul>
<b>レポートニング</b> (P13)	<p>＜＜グリーンボンド発行直後＞＞</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①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</li> <li>②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点について当社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</li> <li>③対象車のうち、グリーンボンド発行時点の3ヶ月前の月末から最大直近2年以内の販売支援により削減された車両の走行段階におけるCO2排出量(排出抑制量)の推計値</li> </ol> <p>＜＜グリーンボンドが全額償還されるまでの期間(年次)＞＞</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①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</li> <li>②開示時点での対象資産残高を元に算出した車両の走行段階におけるCO2排出抑制量の推計値</li> </ol>

## フレームワーク -1.調達資金の使途①

- グリーンボンド発行時点の3ヶ月前の月末から最大直近2年以内に取り扱った債権のうち、残存する残高が今回の資金使途の対象
- 調達資金は、対象資産に充当済の調達のリファイナンスに充当

～資金使途のイメージ～      例) 対象期間が2018年2月～2020年1月の場合（電動車比率4割程度）



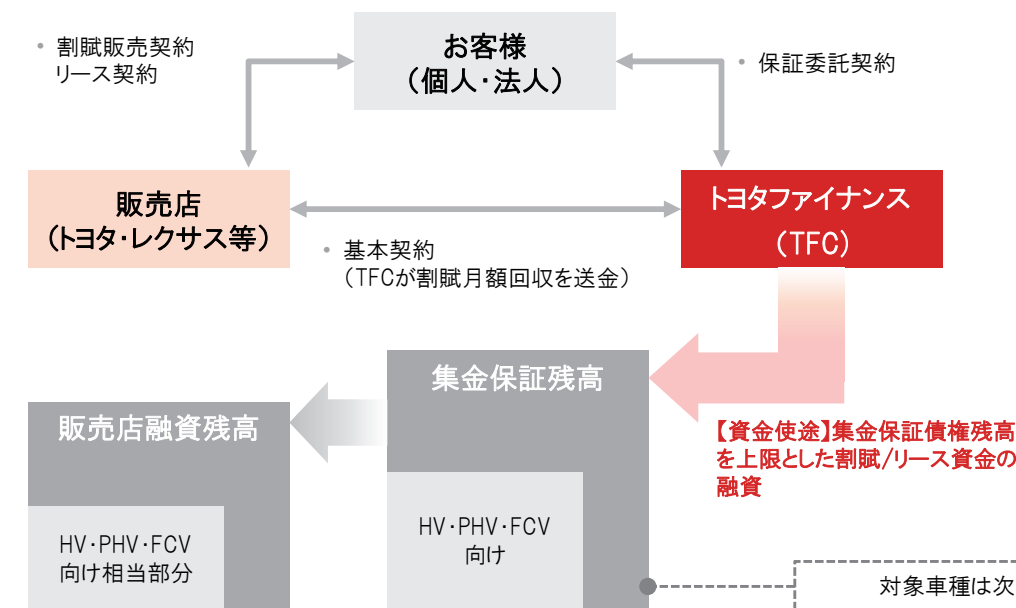
## フレームワーク -1.調達資金の使途②

### ●「融資」「立替払」の定義

- 1.「融資」: 割賦販売契約・リース契約に関する、お客様の支払債務を保証(=「集金保証」)  
→ 当社は、「集金保証」債権残高を上限に、販売店向けに融資
- 2.「立替払」: 当社がお客様に代わって割賦代金を販売店に立替払、お客様より分割回収

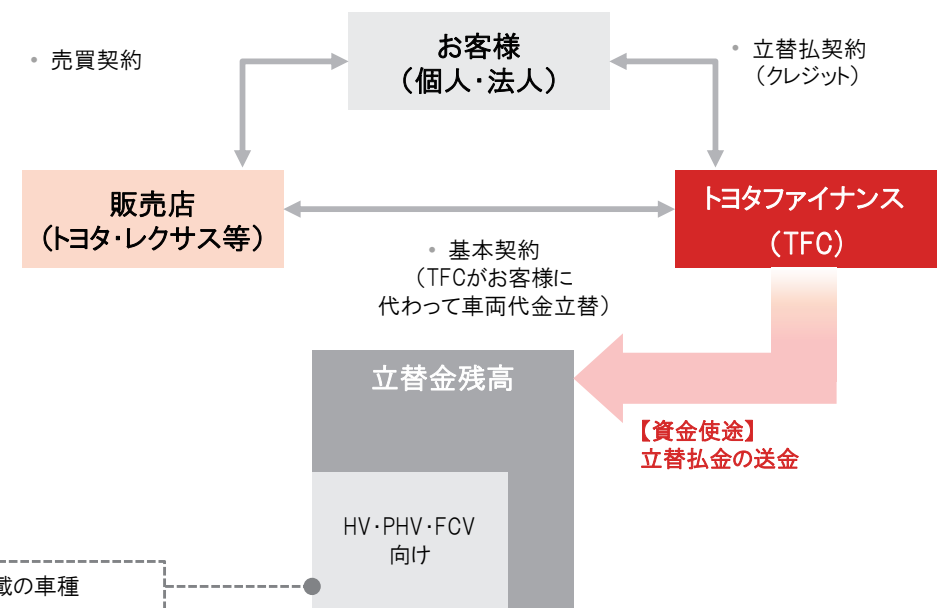
#### 「集金保証」について

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



#### 「立替払」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



## フレームワーク -2.プロジェクトの評価と選定のプロセス(適格クライテリア)

- 対象車：トヨタ/レクサス車の乗用車のうち、全ての電動車  
(HV・ガソリン併売車についてはHV車のみ対象)

対象車種リスト(2020年7月末時点)

FCV



MIRAI

HV専売車



プリウス

【トヨタブランド】  
アクア プリウス プリウスα  
エスティマハイブリッド カムリ  
センチュリー JPNタクシー

【レクサスブランド】 HS CT ES



PHV



プリウスPHV  
RAV4 PHV

HV・ガソリン併売車(HV車のみ対象)



RAV4

【トヨタブランド】  
ヴィッツ ヤリス 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 カローラ  
カローラツーリング 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 RAV4

【レクサスブランド】  
LS GS IS LC RC RX  
NX UX

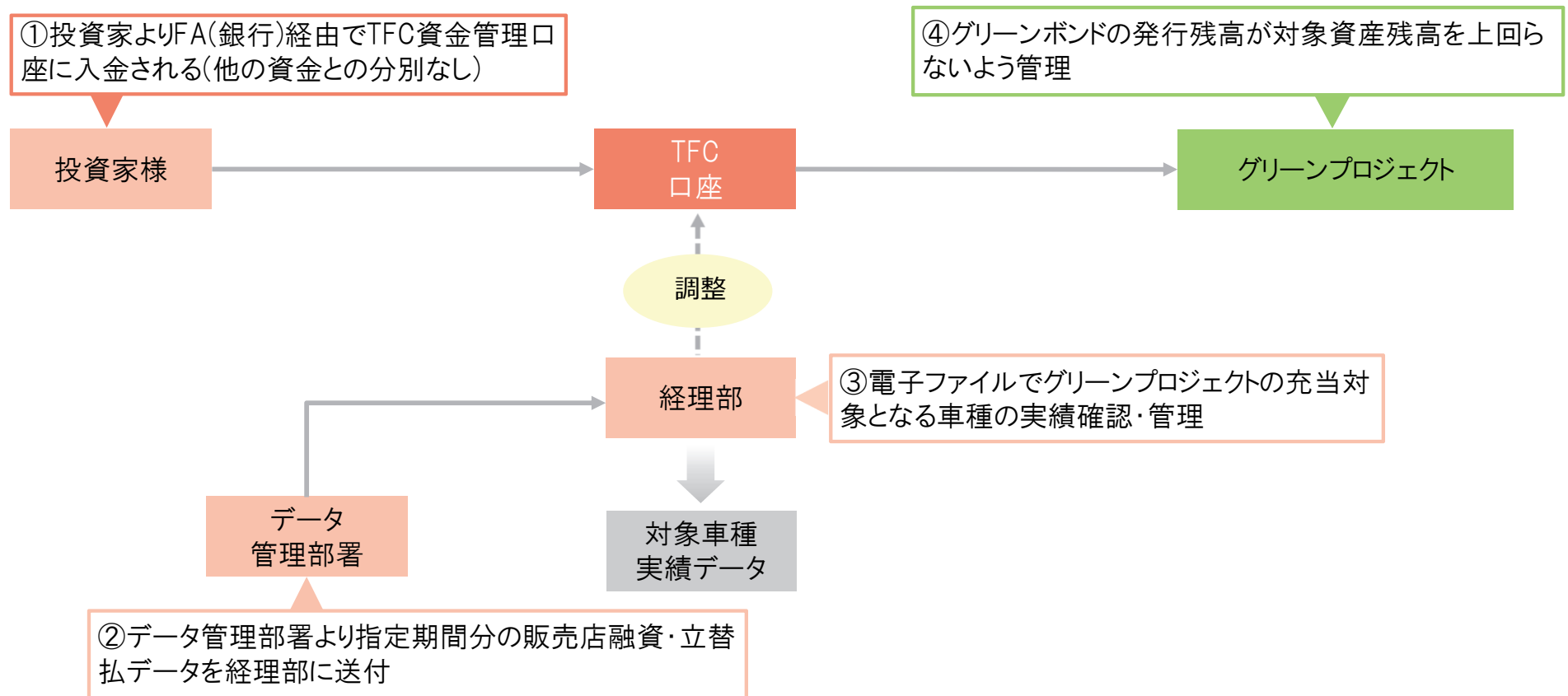


LS500h

※HV,PHVは全車種が国土交通省の定める令和2年度燃費基準を達成

## フレームワーク -3.調達資金の管理

- 半期毎に、グリーンボンド発行残高が対象資産残高を超過していないことを確認





## フレームワーク -4.レポートニング

- 対象資産の資金充当状況及びインパクトレポートニングを当社ホームページに開示予定

- 資金充当状況レポートニング

1. グリーンボンド発行直後

- 調達資金が対象資産に充当されていること
- 対象資産残高 > 発行額

2. 全額償還されるまでの期間(年次)

- 対象資産残高 > 発行残高

- インパクト・レポートニング

1. グリーンボンド発行直後

- 販売支援により削減された車両走行段階におけるCO2排出量(排出抑制量)※の推計値

2. 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を元に算出した車両走行段階におけるCO<sub>2</sub> 排出抑制量※の推計値

※生涯走行距離（年間10,000km走行×10年）を元に推計

### ～レポートニング実績～

	対象資産	環境改善効果(CO2排出抑制量)	
		対象資産全体	発行額(600億円)見合い
600億円 発行済	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	2,244,638t-CO2	480,944t-CO2
	適格クライテリアを満たす対象車の立替払い残高	281,256t-CO2	60,263t-CO2
	合計	2,525,894t-CO2	541,207t-CO2

\*数値は2019年9月時点

## (ご参考) 当社グリーンボンドの評価

▶ 2019年4月に発行した当社初のグリーンボンドが各方面から高評価を獲得

- 環境金融研究機構 「第5回 サステナブルファイナンス大賞」 グリーンボンド賞
- 環境省 「第1回 ESGファイナンス・アワード・ジャパン」 ボンド部門 銅賞



トヨタグループの金融会社では、欧米で先行していたグリーンファイナンスに続き、当社が国内において初めて電動車を対象としたグリーンファイナンスを実行したことを評価

最大発行額であることと電動車の普及による環境効果が期待されることを高く評価

## ご注意

本資料に掲載されている、当社の見通し、目標、計画、戦略などの将来に関する記述は、当社が現在入手している情報に基づく判断および仮定に基づいており、潜在的なリスクや不確実性が含まれています。そのため、実際の業績および展開は、さまざまな要素の変化により、これらの将来見通しとは大きく異なる可能性があることをご承知おきいただき、資料をご活用ください。