

住友三井オートサービス株式会社

2021年10月1日

サステナビリティボンドフレームワーク

ESG推進室

担当アナリスト：長尾 龍

格付投資情報センター（R&I）は、2021年10月1日に公表された住友三井オートサービス（SMAS）のサステナビリティボンドフレームワークが国際資本市場協会の「グリーンボンド原則 2021」（GBP2021）、「ソーシャルボンド原則 2021」（SBP2021）及び「サステナビリティボンド・ガイドライン 2021」、及び環境省の「グリーンボンドガイドライン 2020年版」に適合していることを確認した。オピニオンは下記の見解に基づいている。

■ オピニオン概要

(1) 調達資金の使途

グリーンプロジェクトとしての資金使途は、調達資金は国際的に気候変動債発行を推進する英非営利団体 Climate Bonds Initiative（CBI）が定める CO₂排出量の基準値を満たすハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車の購入に充当される。車両の運行管理など各種サービスを通じたエコドライブや安全運転の推奨により走行時の CO₂排出量削減が期待できる。GBP2021における「クリーン輸送」に該当する。またリース車両のライフサイクルに渡って環境負荷を把握し、廃棄車両を適正に処理するなど、環境・社会に対するネガティブな影響に配慮している。

ソーシャルプロジェクトとしては他社と共同開発したモビリティサービス「SMAS-Smart Connect」のデバイスである車載器の購入資金に充当される。SMASの車載用のデバイスを使った交通安全への取り組みは、事業者及び運転者の安全運転に資する取り組みとして評価できる。国の交通安全政策とも合致しており、ポジティブな社会的成果が期待できる。SBP2021における「必要不可欠なサービスへのアクセス」に該当する。なお、車載器はガソリン車等のグリーン適格基準を満たさない車両にも装着される。車載器のリース契約に付随したテレマティクスサービスを通じた車両の運行管理や交通事故削減サポートはエコドライブ推進にもつながり、環境・社会に対するネガティブな影響にも一定程度の効果が期待できる。サステナビリティボンドの資金使途として妥当である。

(2) プロジェクトの評価と選定のプロセス

購入する車両及び車載器の適格基準は社内に関連部署間の協議を経て明確に定められている。その内容は経営理念、行動指針、環境方針に基づく中長期環境目標及び RTS（Road Traffic Safety）方針に沿うものである。

(3) 調達資金の管理

財務部は月次で適格資産の支払予定額を確認して調達資金を充当する。未充当資金は現金または現金同等物等で管理する。財務担当役員は資金充当が完了するまで年に1度、充当状況を確認する。調達資金の管理は適切である。

(4) レポートティング

レポートティングは資金充当状況について調達資金の全額が適格資産の購入費用に充当されるまで年に1度、環境改善効果及び社会的効果についてはサステナビリティボンドが全額償還されるまで年に1度、SMASのウェブサイトにて開示する予定である。開示内容も妥当である。

発行体の概要

- 住友三井オートサービスは自動車リース大手で、業界トップの管理保有台数を持ち営業基盤は強固である。2007年に住商オートリースと三井住友銀オートリースが合併して発足した。2021年3月末時点の発行済み株式（自己株式を除く。）の総数に対する所有株式数の割合は住友商事41.5%、三井住友ファイナンス&リース31.7%、三井住友フィナンシャルグループ26.8%となっている。住友商事は筆頭株主として営業面、経営管理面をサポートしている。
- SMASは2021年10月1日付でSMASウェブサイトにて公表するサステナビリティボンドフレームワークに基づき、サステナビリティボンドを発行する予定である。

1. 調達資金の使途

(1) 対象プロジェクト

- 本件の対象事業と事業カテゴリーは以下の通り整理される。

対象事業	事業カテゴリー ¹	
	グリーン	ソーシャル
環境配慮型車両の普及促進事業	①クリーン輸送	—
交通事故削減サポート事業	—	②必要不可欠なサービスへのアクセス：交通事故に遭い易い高齢者や子供を含む一般の人々

- SMASはサステナビリティボンドにより調達した資金をリース事業における環境配慮型車両の普及促進事業（以下、グリーンプロジェクト）、又は交通事故削減サポート事業（以下、ソーシャルプロジェクト）に充当する予定である。グリーンプロジェクトではグリーン適格基準を満たす車両の新規購入を通じてCO₂の削減に貢献し、「脱炭素・循環型社会」を目指す。ソーシャルプロジェクトは顧客車両にソーシャル適格基準を満たす車載器を装着することを通じて顧客の安全運転を推進し、「人・モノの移動に関する安心・安全な社会の実現」を目指す。
- グリーンプロジェクトの資金使途はグリーンボンド原則における「クリーン輸送」に該当する。
- ソーシャルプロジェクトの資金使途はソーシャルボンド原則における「必要不可欠なサービスへのアクセス」に該当する。
- 調達資金の使途はサステナビリティボンドフレームワークに記載され、SMASのウェブサイトに公表されるとともに、発行登録追補書類に記載される予定である。
- SMASは調達資金の全額を対象プロジェクトに充当する。

¹ 国際資本市場協会のグリーンボンド原則及びソーシャルボンド原則に示される事業区分。グリーン適格カテゴリーとして10カテゴリー、ソーシャル適格カテゴリーとして6カテゴリーが示されている。

(2) 対象事業の事業カテゴリと環境改善効果・社会的成果、ネガティブな影響

① クリーン輸送：グリーン

対象事業：環境配慮型車両の普及促進事業

- 対象事業はリース事業における環境配慮型車両の普及促進に係る事業である。SMAS はグリーン適格基準を満たすリース車両（適格車両）の普及に努め、サステナビリティボンドにより調達した資金は顧客にリースする適格車両の新規購入資金に充当される。

<グリーン適格基準>

英非営利団体Climate Bonds Initiative (CBI) がグリーンボンドの適格性基準として定める、EU (欧州委員会) が「EUタクソノミー」にて提示する乗車1人1km当たり走行によるCO₂排出量を下回るハイブリッド自動車 (HV)、電気自動車 (EV)、燃料電池自動車 (FCV) を適格資産とする (参考1における「Passenger Activity Threshold (gCO₂ per p-km)」を参照のこと)。

<参考1：CBIによるグリーンボンドの適格性基準>

Table 4. Universal emissions thresholds for passenger and freight activity

Direct emissions	Year of Issuance			
	2020	2025	2030	2050
Passenger Activity Threshold (gCO ₂ per p-km)	50	0	0	0

Direct emissions	Year of Issuance		
	2020	2030	2050
Freight Activity Threshold (gCO ₂ per t-km)	25	21	18

[出所：CBI, “Land Transport Criteria Version 2”]

- 適格車両はCBIの「Land Transport Criteria Version 2」に定められた基準値を満たす。HVであっても基準値を満たさない車両は充当対象にはならない。適格基準は合理的で、高い環境改善効果をもたらすと評価できる。なおSMASは各車両の1人1km当たりCO₂排出量の推計に国土交通省公表の「自動車燃費一覧」「自動車の燃費性能に関する公表」及び各メーカーがウェブサイトにて公表する燃費データ等を用いて合理性を確保している。
- HVに関してはCO₂排出量が抑制されるとはいえ、ガソリンを燃焼する機構を持つという論点がある。2018年8月にまとめられた「自動車新時代戦略会議中間整理」では「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」としたうえで、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」とされ、販売台数構成比の目標は2030年にHVが30%~40%、PHVとEVが20%~30%となっている。現状で構成比が最も高いエンジン搭載車 (HVを含む) の燃費を改善しなければ、パリ協定が目標にするCO₂排出総量の抑制は難しいという状況を反映した政策といえる。電源構成や電池の製造・廃棄などといった要素まで勘案した車両のライ

フサイクル全体での CO₂ 排出量を見た場合には、HV、EV、FCV の比較に関して議論すべき点が残っている。日本国内での走行を前提とすれば、信号機が多く停車と発進を頻繁に繰り返すことが想定され、低速走行時に電力を利用する HV の普及は CO₂ 排出総量の抑制に寄与すると考えられる。

- 適格車両がリース事業を通じて提供されれば、車両の環境性能のほかに環境改善効果が期待できる。SMAS はテレマティクス² を活用した運行管理・交通事故削減サポートや安全運転のための講習会などを推進している。安全で効率的な車両運行は環境面においても CO₂ 排出量の抑制に貢献できるものと考えられる。SMAS は車両運行に関する知見を生かしたエコドライブの啓蒙を継続的に行うほか、自社の社用車に EV を取り入れた経験を踏まえ、顧客に対して EV 利用価値の認識を広めている。車両のメンテナンスにおいては、低燃費タイヤの利用、適正時期の点検実施などにより、車両の環境性能の発揮に寄与する取り組みを行っている。
- 対象事業の環境面・社会面のネガティブな影響として、適格車両の普及によるリース満了後の廃棄車両の発生などが想定される。車両のメンテナンスにおいて、再生部品を利用することや適正時期の点検実施による車両故障の削減などを通して省資源化に取り組んでいる。リース満了車両についてはリサイクル促進に取り組んでいる。廃棄処分を要する車両については、自動車リサイクル法及びフロン排出抑制法などの環境関連法規の遵守を徹底したうえで、廃棄委託業者の認可状況の確認や適法かつ適正に処理が行われているかの管理を徹底している。

<SDGs への貢献>



SDGs への貢献という観点では、特に 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。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。」、11.6 「2030 年までに、大気の質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。」、13.2 「気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。」に貢献していると考えられる。

② 必要不可欠なサービスへのアクセス：ソーシャル

対象事業：2. 交通事故削減サポート事業

- 対象事業は自動車リース大手である発行体が重要な使命と考えている交通事故削減サポートに係る事業である。SMAS はソーシャル適格基準を満たす車載器の普及に努め、サステナビリティボンドにより調達した資金は顧客にリースする車載器の新規購入資金に充当される。

<ソーシャル適格基準>

高度な交通事故削減サポートなどを実現するために、株式会社デンソー、株式会社スマートドライブ等と共同開発したモビリティサービス「SMAS-Smart Connect」のデバイスである車載器を適格資産とする（参考 2 における「2021 年 10 月現在における車載器の種類」を参照のこと）。なお、将来、デンソー、スマートドライブ以外が「SMAS-Smart Connect」の共同開発に加わり、「SMAS-Smart Connect」の新たなデバイスとして、当該社の車載器をソーシャル適格基準を満たす車載器に加える場合、既存のソーシャル適格基準を満たす車載器が有する安全運転推進に係る主な機能と同等の機能を有する車載器とする。

² テレコミュニケーション（Telecommunication=通信）とインフォマティクス（Informatics=情報工学）から作られた造語で、移動体に携帯電話などの移動体通信システムを利用してサービスを提供することの総称。（SMAS ホームページより引用）

<参考 2 : 2021 年 10 月現在における車載器の種類>

車載器の種類	安全運転推進に係る主な機能
Advance / Advance Lite	動画配信、バック診断、ドライバーカルテ、危険運転評価、ランキングレポート、音声ガイダンス、危険運転通知
Basic	ドライバーカルテ、危険運転評価、ランキングレポート、音声ガイダンス、危険運転通知
SmartDrive Fleet	ドライバーカルテ、危険運転通知、安全運転スコアリング (G-force)
SmartDrive Driverecorder	動画配信、ドライバーカルテ、危険運転通知、安全運転スコアリング (G-force)

各機能	機能概要
動画配信	車両に急ブレーキなどの衝撃が加わった際の映像を記録しメールで配信。
バック診断	バック時の車の動きを分析し評価。全事故件数の約 4 割を占める駐車場事故の抑制に貢献。
ドライバーカルテ・危険運転評価	ドライバーの走行データを分析しレポートを生成。急挙動回数や動画、改善ポイントが確認でき、継続的な運転指導に活用可能。
ランキングレポート	危険挙動の多いドライバーをランキング形式で表示。事故発生リスクが高いドライバーの特定が容易。
音声ガイダンス・危険運転通知	危険運転を検知しその場で音声による注意喚起を実施するとともに管理者へメールで通知。安全運転意識の継続をサポート。
安全運転スコアリング (G-force)	車両にかかる G の向きと大きさを図で表し、運転の癖を可視化。

- SMAS は交通事故のない安心・安全な社会の実現に向けて、顧客の交通事故削減を支援することを重要な使命と考えている。1998 年より顧客に対して安全運転の啓発と交通事故削減に向けて支援する専門部署として現在の RMS (リスクマネジメントソリューション) 部を営業部門内に配置し、顧客企業の交通事故ゼロを目指して多様なサービスを提供してきた。2012 年より ISO39001 (道路交通安全マネジメントシステム) の認証を取得し、当該認証が重視する「PDCA サイクル」を回して、顧客が事故削減を実現できるよう様々なサービスを提供している。
- SMAS は顧客の事故削減をサポートするための取り組みとして、「事故発生状況分析などから事故防止策を提案する交通事故削減コンサルティング」、「ドライバーの特性を客観的に診断する運転適性診断」、「提携自動車学校のネットワークを活用した実車研修『ADST (Advanced Driving Skill & Technique) トレーニング』」等を提供している。
- 国内における交通事故は年々減少傾向にあるものの、国土交通省によると 2020 年は 309178 件発生しており、死亡者は 2839 人にのぼる。政府は交通安全対策基本法 (昭和 45 年法律第 110 号) に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策等の大綱を定めており、現状、令和 3 年度～令和 7 年度に渡る第 11 次交通安全基本計画を推進している。

- 同基本計画にこれからの5年間（計画期間）において特に注視すべき点として4つの事項が提示されており、その項目の中に、「人手不足への対応」として自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要とされている。また、横断的に重要な事項として6つの要素を指摘している中に「先端技術の積極的活用」があり、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進。将来的には、ICTを積極的に活用し、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していく——とされている。
- SMASの車載用のデバイスを使った交通安全への取り組みは、事業者および運転者の安全運転に資する取り組みとして評価できるとともに、国の交通安全政策とも合致しており、ポジティブな社会的成果が見込めると判断した。SBP2021に例示される事業区分は「必要不可欠なサービスへのアクセス」に該当する。対象とする人々は自動車を運転する一般の人々である。
- 本対象事業の環境面・社会面のネガティブな影響としては、調達資金はガソリン車等、グリーン適格基準を満たさない車両に装着する車載器の購入資金としても充当されることである。グリーン適格基準を満たさない車両に車載器を装着した場合は、適格車両よりも多いCO₂排出が見込まれる。SMASは車載器のリース契約に付随したテレマティクスサービスの提供を通じて、車両の運行管理や交通事故削減のサポートを提供する。これらのサポートはエコドライブ推進にもつながり、CO₂排出量削減に一定程度の効果があるものと考えられる。

<SDGsへの貢献>



SDGsへの貢献という観点では、特に(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」、(11.2)「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害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、すべての人々に、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」に貢献していると考えられる。

R&Iは調達資金の用途は妥当と評価した。グリーンプロジェクトとしての資金用途は、調達資金は国際的に気候変動債発行を推進するCBIが定めるCO₂排出量の基準値を満たすハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車の購入に充当される。車両の運行管理など各種サービスを通じたエコドライブや安全運転の推奨により走行時のCO₂排出量削減が期待できる。GBP2021における「クリーン輸送」に該当する。またリース車両のライフサイクルに渡って環境負荷を把握し、廃棄車両を適正に処理するなど、環境・社会に対するネガティブな影響に配慮している。ソーシャルプロジェクトとしては他社と共同開発したモビリティサービス「SMAS-Smart Connect」のデバイスである車載器の購入資金に充当される。SMASの車載用のデバイスを使った交通安全への取り組みは、事業者及び運転者の安全運転に資する取り組みとして評価できる。国の交通安全政策とも合致しており、ポジティブな社会的成果が期待できる。SBP2021における「必要不可欠なサービスへのアクセス」に該当する。なお、車載器はガソリン車等のグリーン適格基準を満たさない車両にも装着される。車載器のリース契約に付随したテレマティクスサービスを通じた車両の運行管理や交通事故削減サポートはエコドライブ推進にもつながる面があり、環境・社会に対するネガティブな影響にも一定程度の効果も期待できる。サステナビリティボンドの資金用途として妥当である。

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

(1) 包括的な目標、戦略等への組み込み

- SMAS は先進技術が急速に普及し自動車に対する価値観が大きく転換しつつある中、「私たちは、お客さまに満足と感動を提供し続けることで、クルマ社会の発展と地球環境の向上に貢献します。」を経営理念の「Vision (目指すべき企業像)」に掲げ、クルマそのものが地球環境に与える影響の抑制や交通事故のない安心・安全な社会の実現を目指している。
- 2020年10月に菅内閣総理大臣が2050年までに「カーボンニュートラル」の実現を表明し、政府・自治体、企業等で加速度的に低炭素への取り組みが強まっており、SMASを取り巻く事業環境は目まぐるしく変化している。こうした変化する社会に対応するため、SMASは様々なステークホルダーを意識して、より一層進んだ取り組みを行う必要があるとの認識のもと、2020年7月から2021年3月までの8カ月間をかけて各部門から募ったメンバーでタスクフォースを組成し、マテリアリティを見直した。

経営理念

Vision 目指すべき企業像

私たちは、お客さまに満足と感動を提供し続けることで、クルマ社会の発展と地球環境の向上に貢献します。

Mission 企業としての使命







私たちは、お客さまの声とスピードを最重視し、お客さまから支持される新たな価値と進化するサービスを提供し続けます。

Value 大切にしている価値観

私たちは、全役職員が情熱とプライドを持ち、夢を共有し、お客さまと喜びを分かちあう豊かな企業風土を醸成します。

新マテリアリティ

	未来を生きる世代が安心できる地球環境の実現		地域社会との共生
	新たな価値提供によるモビリティ社会の発展		人権の尊重と人財基盤の強化
	パートナーとの共創による相互成長		健全な企業活動の継続

マテリアリティ	SMASの取り組み課題	貢献するSDGs
E 未来を生きる世代が安心できる地球環境の実現	・脱炭素・循環型社会へ向けた取り組み	
S 新たな価値提供によるモビリティ社会の発展 パートナーとの共創による相互成長 地域社会との共生	・モビリティプラットフォームへの進化 ・人・モノの移動に関する安心・安全な社会の実現	
	・パートナーとの関係強化 ・公平・公正な取引慣行の実施	
	・地域社会の発展に寄与するソリューションの提供 ・社会貢献活動への積極的な参加	
人権の尊重と人財基盤の強化	・働きがいのある職場環境の整備 ・ダイバーシティ&インクルージョンの推進	
G 健全な企業活動の継続	・コーポレートガバナンスの維持・充実 ・コンプライアンスの強化 ・リスクマネジメントの強化	

[出所：SMAS Sustainability Report 2021]

- SMAS は新たな事業計画「SMAS Evolution ∞」における「10の重点戦略」の1つである「サステナブル経営実現のための基盤作り」の取り組み方針として、「地球環境・社会・経済活動という3つの観点すべてにおいて「持続可能な状態」を実現する経営」を掲げている。本件のグリーンプロジェクト並びにソーシャルプロジェクトはこの方針に基づき SMAS が取り組むものである。
- グリーンプロジェクトは「未来を生きる世代が安心できる地球環境の実現」という環境面のマテリアリティに対する SMAS の取り組み課題「脱炭素・循環型社会へ向けた取り組み」に該当する。ソーシャルプロジェクトは「新たな価値提供によるモビリティ社会の発展」という社会面のマテリアリティに対する SMAS の取り組み課題「人・モノの移動に関する安心・安全な社会の実現」に該当する。
- SMAS はカーボンニュートラル実現に向けた環境配慮型商品・サービスの普及促進をするとともに、限りある資源を浪費することなく有効活用する仕組みを構築し、推進することで、脱炭素社会と循環型社会の両立を目指した取り組みを実施していく方針である。この方針は従来から掲げてきた乗用車仕入台数に占める次世代自動車の割合を 2030 年度までに 50% とする目標など、事業上の環境負荷を低減させる活動に取り組みと整合している。その流れの中で、SMAS はサステナビリティボンドで調達する資金をハイブリッド自動車や電気自動車などのリース車両の購入に充てることを計画した。
- SMAS は安心・安全な社会の実現に向け、安全装置付き車両などの導入を積極的に促進することに加え、SMAS が長きにわたり培ってきた事故削減へ向けたプログラムを深化させ、新たなソリューションを提供していく方針である。この方針は SMAS が 2012 年に設定した交通道路安全に対する基本理念、基本方針からなる RTS 方針に基づき、継続的に実施してきた道路交通安全活動とも整合している。その流れの中で、サステナビリティボンドで調達する資金を顧客車両向けにリースする車載器の購入に充てることを計画した。

<サステナビリティ推進体制>

- SMAS は経営企画担当役員を委員長とし、人事部、総務部、法務部、営業戦略本部（営業推進部）、モビリティソリューション推進本部（セールス DX 推進部）、サービス企画部、RMS 部、事業会社統括部、財務部の 9 部署の部長を委員とする「サステナビリティ推進委員会」において、本社部門、営業部門、サービス部門の現場レベルで「サステナビリティ」に向けた取り組みを検討・審議し、経営会議へ報告する体制を有している。

(2)プロジェクトの評価・選定の判断規準

SMAS はグリーンプロジェクトについては、CBI が定める CO₂ 排出量の基準値を適格基準に採用した。電動車の中でも国際的な基準に照らして環境改善効果が高い車両に資金を充当する。ソーシャルプロジェクトについてはクルマ社会とともに成長してきた SMAS が重要な使命と考える「顧客の交通事故削減を支援すること」に根差し、高度な交通事故削減サポートなどを実現するために他社と共同開発した車載器に資金を充当する。

(3)プロジェクトの評価・選定の判断を行う際のプロセス

- SMAS 財務部は営業企画部、サステナビリティを推進する経営企画部サステナビリティ推進室及び RTS 活動を推進する RMS 部・総務部と協議して、中長期環境目標及び交通事故削減の取り組みに資するものとして適格基準を策定した。
- 適格車両の選定については、財務部は営業部が購入する車両の中からクリーン適格基準を満たす車両を選定する。CBI の基準値は 2020 年から 2024 年に適用される値 (50gCO₂ per p-km) を採用する。1 人 1km 当たり CO₂ 排出量は国土交通省公表の「自動車燃費一覧」「自動車の燃費性能に関する公表」及び各メーカーがホームページにて公表する燃費データ等を用いて算出する。
- 車載器の選定については、財務部は営業部が購入する車載器の中からソーシャル適格基準を満たす車載器を選定する。

R&I はプロジェクトの評価と選定のプロセスは適切と評価した。購入する車両及び車載器の適格基準は社内の関連部署間の協議を経て明確に定められている。その内容は経営理念、行動指針、環境方針に基づく中長期環境目標及び RTS 方針に沿うものである。以上よりサステナビリティボンドにおけるプロジェクトの評価と選定のプロセスは適切である。

3. 調達資金の管理

- 調達資金の管理方法については「サステナビリティボンドフレームワーク」に記載される。
- 調達資金は財務部が管理する。財務部は月次で社内データシステムから適格資産(適格車両及び車載器)の購入実績データを抽出したうえで、社内ファイルシステムを用いて月間の支払予定額を確認し、調達資金をその支払いに充当する。調達した資金の全額が適格資産の購入費用に充当されるまで、このプロセスを繰り返し、未充当資金は現金または現金同等物で管理する。財務担当役員は年1度、適格資産への充当済金額と未充当金額の合計が、調達金額と一致することを確認する。
- 調達資金は調達後1年を目途に充当完了する予定である。

R&I は調達資金の管理は適切と評価した。財務部は月次で適格資産の支払予定額を確認して調達資金を充当する。未充当資金は現金または現金同等物等で管理する。財務担当役員は資金充当が完了するまで年に1度、充当状況を確認する。以上より調達資金の管理は適切である。

4. レポーティング

(1) 開示の概要

- レポーティングの概要は以下の通り。

	開示事項	開示タイミング	開示方法
資金充 当状 況	① サステナビリティボンド残高 ② 充当済金額 ③ 未充当資金の額 ④ 主な購入済車種及び車載器	調達資金の充当が完了するまで年に1度	SMAS のウェブサイト
環境改 善効果・ 社会的 成果	【環境改善効果】 ① 環境改善効果に関する指標 【社会的成果】 ① アウトプット指標:安全運転支援車載器の装着台数 ② アウトカム指標:RMS(リスクマネジメントソリューション)の活動実績 ③ インパクト:アウトカムの実現によって目指す最終的な社会的な効果(目標)	サステナビリティボンドが全額償還されるまで年に1度	SMAS のウェブサイト

- SMAS は調達資金の充当計画に大きな変更が生じた場合や、充当後に充当状況に大きな変化が生じた場合は、その旨を SMAS のウェブサイトにて開示する。

(2) 環境改善効果・社会的成果に係る指標、算定方法等

- 環境改善効果については、購入済適格車両と比較対象車両の1km当たりCO₂排出量を元に算出するCO₂排出抑制量の推計値を SMAS のウェブサイトにて開示する。1km 当たり CO₂ 排出量は国土交通省が公表する「自動車燃費一覧」「自動車の燃費性能に関する公表」及び各メーカーがホームページにて公表する燃費データに基づく。
- 社会的成果については、アウトプット指標として調達資金を充当した車載器の装着台数、アウトカム指標としては発行体の RMS の活動実績、アウトカムの実現によって目指す最終的な社会的な効果として『国内外の交通事故における「死亡者及び重傷者の撲滅」の実現に貢献すること』という目標を SMAS のウェブサイトにて開示する。

R&I はレポーティングを適切と評価した。レポーティングは資金充当状況について調達資金の全額が適格資産の購入費用に充当されるまで年に1度、環境改善効果及び社会的成果についてはサステナビリティボンドが全額償還されるまで年に1度、SMAS のウェブサイトにて開示する予定である。開示内容も妥当である。

以 上

【留意事項】

セカンドオピニオンは、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。

セカンドオピニオンは、企業等が環境保全および社会貢献等を目的とする資金調達のために策定するフレームワークについての公的機関または民間団体等が策定する当該資金調達に関連する原則等との評価時点における適合性に対する R&I の意見です。R&I はセカンドオピニオンによって、適合性以外の事柄（債券発行がフレームワークに従っていること、資金調達の目的となるプロジェクトの実施状況等を含みます）について、何ら意見を表明するものではありません。また、セカンドオピニオンは資金調達の目的となるプロジェクトを実施することによる成果等を証明するものではなく、成果等について責任を負うものではありません。セカンドオピニオンは、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。セカンドオピニオンは、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 はセカンドオピニオンを行うに際し、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 がセカンドオピニオン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、R&I がセカンドオピニオンを行うに際して用いた情報、セカンドオピニオンの意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やセカンドオピニオンの使用に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。セカンドオピニオン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。

セカンドオピニオンは、原則として発行体から対価を受領して実施したものです。

【専門性・第三者性】

R&I は 2016 年に R&I グリーンボンドアセスメント業務を開始して以来、多数の評価実績から得られた知見を蓄積しています。2017 年から ICMA（国際資本市場協会）に事務局を置くグリーンボンド原則/ソーシャルボンド原則にオブザーバーとして加入しています。2018 年から環境省のグリーンボンド等の発行促進体制整備支援事業の発行支援者（外部レビュー部門）に登録しています。

R&I の評価方法、評価実績等については R&I のウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/esp/index.html>）に記載しています。

R&I と資金調達者との間に利益相反が生じると考えられる資本関係及び人的関係はありません。

サステナビリティボンド／サステナビリティボンド・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：住友三井オートサービス株式会社

サステナビリティボンドの ISIN 又は 発行体のサステナビリティボンド発行に関するフレームワーク名（該当する場合）：住友三井オートサービス・サステナビリティボンドフレームワーク

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：2021年10月1日

レビュー発表日：2021年10月1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）・ソーシャルボンド原則（以下、SBP）との整合性を確認した：

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の用途 | <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 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。

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)

<セカンドオピニオン>

フレームワークがグリーンボンド原則 2021、ソーシャルボンド原則 2021、サステナビリティボンド・ガイドライン 2021、及び環境省グリーンボンドガイドライン 2020 年版に適合していることを確認した。

詳細はレポート本文を参照。

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) :

セカンドオピニオン「1. 調達資金の使途」の本文を参照。

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 :

SBP による調達資金の使途カテゴリ：

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 手ごろな価格の基本的インフラ設備 | <input checked="" type="checkbox"/> 必要不可欠なサービスへのアクセス |
| <input type="checkbox"/> 手ごろな価格の住宅 | <input type="checkbox"/> 中小企業向け資金供給及びマイクロファイナンスによる潜在的効果を通じた雇用創出 |
| <input type="checkbox"/> 食糧の安全保障 | <input type="checkbox"/> 社会経済的向上とエンパワーメント |
| <input type="checkbox"/> 発行時には知られていなかったが現在 SBP カテゴリへの適合が予想されている、又は、SBP 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）： |

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

対象とする人々：

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 貧困ライン以下で暮らしている人々 | <input type="checkbox"/> 排除され、あるいは社会から取り残されている人々、あるいはコミュニティ |
| <input type="checkbox"/> 障がいのある人々 | <input type="checkbox"/> 移民や難民 |
| <input type="checkbox"/> 十分な教育を受けていない人々 | <input type="checkbox"/> 十分な行政サービスを受けられない人々 |
| <input type="checkbox"/> 失業者 | <input type="checkbox"/> 女性および／または性的少数派の人々 |
| <input type="checkbox"/> 高齢者および脆弱な立場にある若者 | <input type="checkbox"/> 自然災害の罹災者を含む弱者グループ |
| <input checked="" type="checkbox"/> その他（ご記入ください）：交通事故に遭いやすい高齢者や子供を含む一般の人々 | |

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）：

セカンドオピニオン「2. プロジェクトの評価と選定のプロセス」の本文を参照。

評価と選定

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 十分な発行体の環境・社会面での目標がある | <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"/> サステナビリティ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

- 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
- 組織内で定められた評価基準である
- 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）：

セカンドオピニオン「3. 調達資金の管理」の本文を参照。

調達資金の追跡管理：

- サステナビリティ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
- 個別単位の支出に充当
- 未充当資金のポートフォリオを開示する
- 既存および将来の投資に充当
- ポートフォリオ単位の支出に充当
- 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）：

セカンドオピニオン「4. レポーティング」の本文を参照。

調達資金の使途に関するレポーティング：

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクト単位 | <input type="checkbox"/> プロジェクトポートフォリオ単位 |
| <input 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 type="checkbox"/> 投資総額に占めるサステナビリティボンドによる調達額の割合 |
| <input checked="" type="checkbox"/> その他（明記ください）：セカンドオピニオン「4. レポーティング」の本文を参照。 | |

頻度：

- | | |
|--|--------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> 年次 | <input type="checkbox"/> 半年に一度 |
| <input type="checkbox"/> その他（明記ください）： | |

環境・社会改善効果に関するレポーティング：

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

レポーティングされる情報（計画又は実績）：

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 温室効果ガス排出量／削減量 | <input type="checkbox"/> エネルギー削減量 |
| <input type="checkbox"/> 水使用量の減少 | <input type="checkbox"/> 受益者の数： |
| <input type="checkbox"/> 対象とする人々 | <input checked="" type="checkbox"/> その他 ESG 指標（明記ください）：セカンドオピニオン「4. レポーティング」の本文を参照。 |

開示方法

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 財務報告書に掲載 | <input type="checkbox"/> サステナビリティ報告書に掲載 |
| <input type="checkbox"/> 臨時に発行される文書に掲載 | <input checked="" type="checkbox"/> その他（明記ください）：ウェブサイト |

- レポーティ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。）

セカンドオピニオン 評価の考え方

<https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.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：

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

レビュー実施者：

発表日：

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・社会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サステナビリティボンド・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・SBPへの適合性評価を基本とする。特に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・社会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、事業プロセスやサステナビリティ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・社会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。さらにサステナビリティ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・SBPのレポートングとの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、サステナビリティボンドやそれに関連するサステナビリティボンド・フレームワーク、または調達資金の用途について、一般に認知されているサステナビリティ基準やサステナビリティラベルへの適合性に係る認証を受けることができる。サステナビリティ基準やサステナビリティ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、サステナビリティボンド、それに関連するサステナビリティボンド・フレームワーク、調達資金の用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・社会面のパフォーマンスデータ、GBP・SBP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サステナビリティ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。