

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりサステナビリティ・リンク・ローン・フレームワークに対する
第三者意見を公表します。

ウエイズトヨタ神奈川株式会社・ウエイズアセット株式会社

サステナビリティ・リンク・ローン・フレームワーク

新規

<サステナビリティ・リンク・ローン原則等への適合性確認結果>

本フレームワークはサステナビリティ・リンク・ローン原則等に適合する。

借入人	ウエイズトヨタ神奈川株式会社・ウエイズアセット株式会社
評価対象	ウエイズトヨタ神奈川株式会社・ウエイズアセット株式会社 サステナビリティ・リンク・ローン・フレームワーク

要約

本第三者意見は、ウエイズトヨタ神奈川株式会社・ウエイズアセット株式会社のサステナビリティ・リンク・ローン・フレームワーク（本フレームワーク）に対して、「サステナビリティ・リンク・ローン原則」¹、及び「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン」²（総称して「SLLP 等」）への適合性を確認したものである。JCR は、SLLP 等で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、独立した第三者機関として、ウエイズグループのサステナビリティ戦略、本フレームワークで定められたキー・パフォーマンス・インディケーター（KPI）、サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPT）、特性、レポートニング、検証について確認を行った。

ウエイズトヨタ神奈川とウエイズアセットは、ウエイズグループの一員である。ウエイズグループは、1956 年の横浜トヨペット創業以来、「お客様第一主義」を理念に掲げ、トヨタ車販売事業を主軸に、安全・安心のカーライフを顧客に届けるとともに、豊かな地域社会づくりに貢献する活動を続けてきた。そして、時代とともに変化する顧客のニーズに応えるべく輸入車販売、レンタカー、自動車買取、携帯・通信事業、警備など事業の領域を広げ、多様なサービスを提供している。現在のウエイズグループは、神奈川県を中心に静岡県東部地域や、カナダのグレートトロントエリアで自動車販売事業を展開しており、現在ではグループ 13 社、グループ売上高 5,000 億円超を擁する。

¹ Asia Pacific Loan Market Association (APLMA), Loan Market Association (LMA), Loan Syndications and Trading Association (LSTA). "Sustainability-Linked Loan Principles 2025" (<https://www.lsta.org/content/sustainability-linked-loan-principles-sllp/>)

² 環境省 サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン 2024 年版 (<https://www.env.go.jp/content/000062348.pdf>)

ウエインズトヨタ神奈川は、1956 年 3 月に横浜トヨペットとして創業されたのち、2023 年に横浜トヨペット、トヨタカローラ神奈川、ネットトヨタ神奈川の 3 社統合により生まれた会社である。ウエインズトヨタ神奈川はトヨタ自動車の正規ディーラーである。ウエインズトヨタ神奈川の現時点の売上高は約 3,000 億円であり、ウエインズグループの中核会社である。

ウエインズアセットは、ウエインズトヨタ神奈川の資産管理会社として、2023 年の上記 3 社統合時に合わせてスタートしており、本社は横浜市中区に位置する。現在は、資本関係においてウエインズトヨタ神奈川を含むウエインズグループ各社の親会社となっており、ウエインズトヨタ神奈川の事業戦略に則し、運営を円滑に進めるためのサービスやソリューションを提供している。

ウエインズトヨタ神奈川・ウエインズアセット（借入人）は、本フレームワークで以下の KPI 及び SPT を設定している。本 KPI の対象はウエインズトヨタ神奈川である。

KPI： 新車販売台数に占める電動車（PHEV、BEV、FCEV）の販売台数比率						
SPT：						
	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
	3%	5%	10%	13%	18%	25%

本 KPI として設定された電動車（PHEV、BEV、FCEV）は、ガソリンのみで走行する車と比較して、走行時の CO₂ 排出量や排気ガスが少ないことから、世界各国で自動車の電動化を推進する目標が掲げられている。日本政府においても、2025 年 2 月に閣議決定した第 7 次エネルギー基本計画のなかで、自動車分野のカーボンニュートラル化に向け、2050 年に自動車のライフサイクルを通じた CO₂ ゼロを目指す旨を示している。また、日本政府は、2050 年の自動車産業のカーボンニュートラル化に向け、「電動化目標」を掲げている。

電動車のうち、BEV はバッテリーに充電された電気によって走る車であり、走行時の CO₂ 排出量はゼロであるため、環境改善効果が高いといえる。同様に、FCEV は水素と酸素の化学反応による電気によって走る車であり、走行時の CO₂ 排出量はゼロである。PHEV は、HV と同様にエンジンとモーターを併用して走行し、さらに外部からの充電も可能な車両である。PHEV は、ガソリン等の化石燃料を使用するが、HV よりもバッテリーの電気走る機会が多くなる。自動車分野の低炭素・脱炭素化について、国・地域における自動車の動力源の適性やエネルギー事情、電力の発電構成などを踏まえた、適材適所の対応が可能となるマルチソリューションを提供できるよう更なる技術開発が重要であり、経済産業省のトランジションロードマップ の中では PHEV について将来的にはバイオ燃料や合成燃料を用いることにより脱炭素化の実現に貢献することが示されている。以上より、KPI として設定された「電動車（PHEV、BEV、FCEV）」は、いずれも日本政府が目指す脱炭素社会の実現のために必要であり、環境改善効果を有する。

本 SPT は、2025 年度から 2030 年度の今後 6 年間で、過年度実績のベースを超える必要がある高い目標である。また、借入人の SPT 達成に向けた計画内容を確認したところ、日本政府の目標に沿うものであることを JCR は確認した。以上より、本 SPT は野心的である。

本フレームワークで定められた借入金の財務的・構造的特性は、SPT の達成状況に応じて財務的・構造的特性が変動することとなっている。変動内容については、利率のステップ・ダウンが想定されている。借入人は、本フレームワークに基づき実行される借入金返済までの期間、毎年レポーティングを実施する。レポーティング内容はウェブサイトで開示される。借入人は、KPI に関する実績値に関して独立した第三者による検証報告書を年次で取得する。

以上より、JCR は、本フレームワークが SLLP 等に適合していることを確認した。

I. 第三者意見の位置づけと目的

本第三者意見は、ウエイズトヨタ神奈川・ウエイズアセット（借入人）のサステナビリティ・リンク・ローン・フレームワーク（本フレームワーク）に対して、「サステナビリティ・リンク・ローン原則」及び「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン」（総称して「SLLP 等」）への適合性を確認したものである。SLLP 等は、KPI の選定、SPT の測定、借入金の特性、レポーティング、検証という 5 つの核となる要素で構成されている。本第三者意見の目的は、SLLP 等で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、JCR が独立した第三者機関として、本フレームワークの SLLP 等への適合性を確認することである。

II. 第三者意見の概要

本第三者意見は、2025 年 9 月に策定された本フレームワークに対する意見表明であり、以下の項目で構成されている。

1. ウエイズトヨタ神奈川・ウエイズアセットのサステナビリティ戦略
2. KPI の選定
3. SPT の測定
4. 借入金の特性
5. レポーティング・検証
6. SLLP 等への適合性に係る結論

III. SLLP 等への適合性について

1. ウエインズトヨタ神奈川・ウエインズアセットのサステナビリティ戦略

(1) 企業の概要（沿革、事業内容等）

ウエインズトヨタ神奈川とウエインズアセットは、ウエインズグループの一員である。ウエインズグループは、1956年の横浜トヨペット創業以来、「お客様第一主義」を理念に掲げ、トヨタ車販売事業を主軸に、安全・安心のカーライフを顧客に届けるとともに、豊かな地域社会づくりに貢献する活動を続けてきた。そして、時代とともに変化する顧客のニーズに応えるべく輸入車販売、レンタカー、自動車買取、携帯・通信事業、警備など事業の領域を広げ、多様なサービスを提供している。現在のウエインズグループは、神奈川県を中心に静岡県東部地域や、カナダのグレートトロントエリアで自動車販売事業を展開しており、現在ではグループ13社、グループ売上高5,000億円超を擁する。

ウエインズトヨタ神奈川は、1956年3月に横浜トヨペットとして創業されたのち、2023年に横浜トヨペット、トヨタカローラ神奈川、ネットトヨタ神奈川の3社統合により生まれた会社である。ウエインズトヨタ神奈川はトヨタ自動車の正規ディーラーである。ウエインズトヨタ神奈川の2024年度の売上高は約3,000億円であり、ウエインズグループの中核会社である。

ウエインズアセットは、ウエインズトヨタ神奈川の資産管理会社として、2023年の上記3社統合時に合わせてスタートしており、本社は横浜市中区に位置する。現在は、資本関係においてウエインズトヨタ神奈川を含むウエインズグループ各社の親会社となっており、ウエインズトヨタ神奈川の事業戦略に則し、運営を円滑に進めるためのサービスやソリューションを提供している。



図表 1：ウエインズグループの事業概要³

³ ウエインズグループ HP <https://weins.jp/>

(2) グループビジョン／CSR／環境／ガバナンス

ウエインズグループは、愛する地域、そしてそこに暮らすあらゆる顧客の未来を想うウエインズの姿勢を表現するため、グループビジョンを制定している。



図表 2：ウエインズグループ グループビジョン⁴

ウエインズトヨタ神奈川は、環境保全、スポーツを通じた地域活性化、安全・安心のモビリティ社会の実現に向けた活動等に取り組んでいる。2020 年 4 月に神奈川県内の自動車販売会社の中で初めて「かながわ SDGs パートナー」の一員となった。そして持続可能な地域社会の実現に貢献するため、2022 年 4 月に「まちいちばん支援部」を立ち上げ、SDGs の取り組みを推進するとともに、CSR 方針や環境方針を制定している。

⁴ ウエインズグループ ホームページ <https://weins.jp/vision/>

CSR基本理念

私たちは、法令遵守に基づく健全な事業活動を通じ、
「安心、安全でクリーンなカーライフの提供」、
「地域社会との調和、相互に持続可能な発展」、
「お客様、取引企業、従業員とその家族の夢」を実現し、
信頼される企業となることを目指します。

CSR基本方針

- I. お客様に信頼され選ばれる企業となること
 - ・お客様第一主義を徹し、真に満足していただける、優れた商品とサービスを提供します。
 - ・消費者保護法、個人情報保護法など関連法令を遵守し、信頼される営業活動を徹底します。
- II. 地域社会、環境に対して貢献すること
 - ・福祉、環境活動を通じて、地域社会との調和を図ります。
 - ・道路関連法令を遵守し、地域社会の交通安全を積極的に推進します。
 - ・暴力団対策法、暴力団排除県条例に則り、反社会的勢力との取り引きを行わないことに取り組みます。
- III. 取引企業と良好なパートナーシップを確立すること
 - ・相互信頼に基づく、良好なパートナーシップを確立します。
 - ・独占禁止法、下請法など関連法令を遵守し、公正な取引を徹底します。
- IV. 従業員が誇りをもって働ける企業となること
 - ・従業員が働き甲斐を持ち、自己実現できるよう、個々の考え方、立場を尊重します。

図表 3：ウエイズトヨタ神奈川 CSR 方針⁵

基本理念

当社は「お客様第一主義」の創業精神を基に、
「人にそして地球にやさしい」
企業をめざして、法規制を順守し、
汚染の予防及びより良き企業市民として、
地域社会の環境保全活動への積極参加・貢献を致します。
環境負荷の少ない快適な車社会を構築し、
次世代に住みよい地球と豊かな社会を
残せるように、継続的な環境の保護・改善に
努めることを宣言します。

基本方針

1. 企業の事業活動が環境に与える影響を認識し、環境目的・環境目標を定めて、全従業員・構成員で継続的な環境改善に取り組む
2. 環境問題の理解に努め、事業活動の全領域において汚染の予防に努め、省エネルギー・リサイクルの推進と廃棄物の削減および責任ある処理を行い、循環型社会システムの実現に寄与する
3. 環境監査により活動を確認して改善施策を実行し、自主管理の維持向上に努める
4. 国・地方自治体などの環境規制を順守することはもとより、自主管理基準を設定し、環境管理のレベルアップを計る
5. 全員への環境教育を徹底し、環境への意識向上を計るとともに、自らが責任を持って環境保護活動を遂行する
6. 緑を守る運動に協力、地域社会の環境保護活動に参画しコミュニケーションを深め、環境保護のための提案・改善・実行および情報提供に努め、社会に貢献する
7. 事業活動に関する環境情報をお客さまに提供し、使用の方法・処理の仕方等で環境改善に寄与出来ることを積極的に伝える

図表 4：ウエイズトヨタ神奈川 環境方針⁵

⁵ ウエイズトヨタ神奈川 HP <https://www.weins-toyota-kanagawa.co.jp/corporate/sustainability>

ウエインズトヨタ神奈川は、従業員の健康管理を経営的な視点から考え、従業員や家族の健康増進のため、「健康経営宣言」を制定している。また、優良な健康経営を実践している企業として「健康経営優良法人(大規模法人部門)」に6年連続で認定されている。

ウエインズトヨタ神奈川は、気候変動・脱炭素の取り組みも進めており、2024年7月に「脱炭素取組宣言」を実施している。



図表5：ウエインズトヨタ神奈川 脱炭素取組宣言⁶

ウエインズトヨタ神奈川・ウエインズアセットともに、CSR・環境に特化したガバナンス体制は構築されていないが、取締役会を中心とするガバナンス体制やコンプライアンス体制は整備されており、一般的なガバナンスは構築されていることをJCRは確認した。

⁶ ウエインズグループHP <https://weins.jp/sustainability/>

2. KPIの選定

(1) 評価の観点

本項では、本フレームワークで定める KPI に係る有意義性について確認を行う。具体的には、借入人のビジネス全体にとって関連性がある中核的で重要なものであること、借入人の現在や将来の事業運営にとって高い戦略的意義を有すること、一貫した方法論に基づく測定又は定量化が可能であること等について確認を行う。

(2) KPIの選定の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

本フレームワークのKPIは、SLLP等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

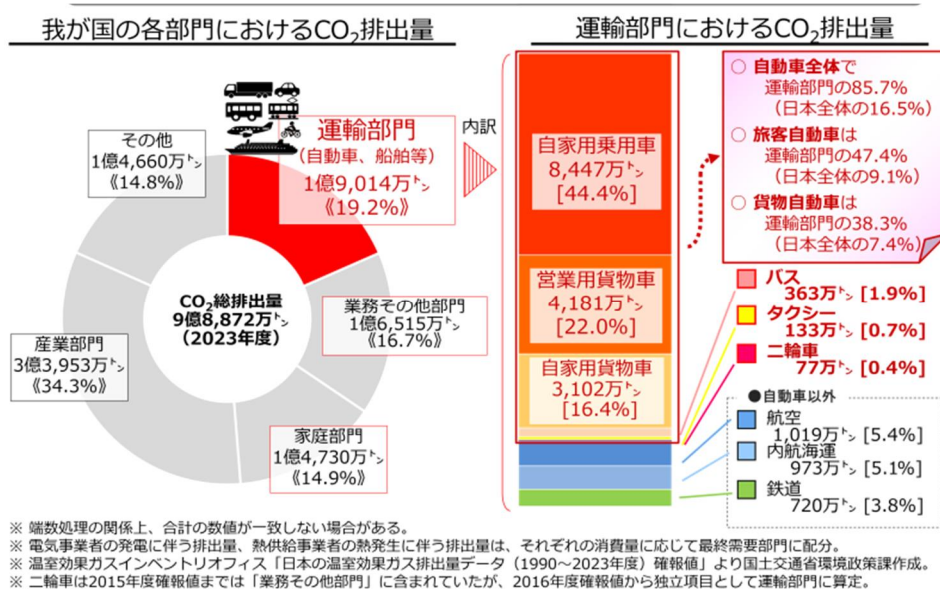
本フレームワークは、ウェインズグループのうちウェインズトヨタ神奈川とウェインズアセットの2社がローンによる資金調達を実施する場合に使用される。

本フレームワークでは以下の KPI が設定されている。KPI の対象はウェインズトヨタ神奈川である。

KPI	新車販売台数に占める電動車（PHEV、BEV、FCEV）の販売台数比率
-----	-------------------------------------

【KPI の有意義性 日本政府の気候変動政策における自動車の位置づけ】

日本の 2023 年度の CO₂ 排出量（9 億 8,872 万トン）のうち運輸部門からの排出量（1 億 9,014 万トン）は 19.2% を占めており、自動車全体では運輸部門の 85.7%（日本全体の 16.5%）を占めている。



図表 6：日本 運輸部門における二酸化炭素排出量⁷

⁷ 国土交通省 HP https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

電動車（BEV、FCEV、PHEV）は、ガソリンのみで走行する車と比較して、走行時に CO₂ 排出量や排気ガスも少ないことから、世界各国で自動車の電動化を推進する目標が掲げられている。

日本政府においても、2025 年 2 月に閣議決定した第 7 次エネルギー基本計画のなかで、自動車分野のカーボンニュートラル化に向け、2050 年に自動車のライフサイクルを通じた CO₂ ゼロを目指す旨を示している。また、日本政府は、2050 年の自動車産業のカーボンニュートラル化に向け、以下の「電動化目標」を掲げるとともに、補助金制度等を通じて「電動車⁸」の普及を推進している。



5 自動車・蓄電池産業

主な今後の取組

- 電動化目標を設定する。
 - － 乗用車は、2035年までに、新車販売で電動車100%を実現。
 - － 商用車は、小型の車については、新車販売で、2030年までに電動車20～30%、2040年までに電動車・脱炭素燃料車100%を目指す。大型の車については、2020年代に5,000台の先行導入を目指すとともに、2030年までに2040年の電動車の普及目標を設定。

図表 7：日本政府による自動車の電動化目標⁹

電動車のうち、BEV は、バッテリーに充電された電気によって走る車であり、走行時の CO₂ 排出量はゼロであるため、環境改善効果が高いといえる。同様に、FCEV は水素と酸素の化学反応による電気によって走る車であり、走行時の CO₂ 排出量はゼロである。PHEV は、HV と同様にエンジンとモーターを併用して走行し、さらに外部からの充電も可能な車両である。PHEV は、ガソリン等の化石燃料を使用するが、HV よりもバッテリーの電気で走る機会は多くなる。自動車分野の低炭素・脱炭素化について、国・地域における自動車の動力源の適性やエネルギー事情、電力の発電構成などを踏まえた、適材適所の対応が可能となるマルチソリューションを提供できるよう更なる技術開発が重要であり、経済産業省のトランジションロードマップ¹⁰の中では PHEV について将来的にはバイオ燃料や合成燃料を用いることにより脱炭素化の実現を貢献することが示されている。

KPI として設定された「電動車（PHEV、BEV、FCEV）」は、いずれも日本政府が目指す脱炭素社会の実現のために必要であり、環境改善効果を有する。

【KPI の有意義性 ウェインズグループにおける KPI の位置づけ】

ウェインズトヨタ神奈川とウェインズアセットは、ウェインズグループとして、前述の通り、愛する地域、そしてそこに暮らすあらゆる顧客の未来を想うウェインズの姿勢を表現するため、グループビジョンを制定している。グループの主力事業を担うウェインズトヨタ神奈川は、CSR 基本理念のな

⁸ 電動車の定義：EV（電気自動車）、FCV（燃料電池自動車）、HV（ハイブリッド）、PHEV（プラグインハイブリッド）

⁹ 経済産業省 HP https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/ggs/pdf/jidosha.pdf

¹⁰ 経済産業省 HP https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/transition_finance.html

かで「安心、安全でクリーンなカーライフの提供」を、環境方針のなかで「環境負荷の少ない快適な車社会を構築」を掲げるとともに、2024年7月に「脱炭素取組宣言」を実施している。

ウエインズトヨタ神奈川は、グループの主力事業である自動車販売において「電動車（PHEV、BEV、FCEV）」の販売台数比率」の向上に取り組むことで、脱炭素社会の構築に貢献することを企図している。

【一貫した方法論に基づく測定又は定量化の可否（外部からの検証可能性）】

本 KPI は、ウエインズグループにおいて重要な KPI の一つとして、ウエインズトヨタ神奈川にて管理されている。販売台数は、ウエインズトヨタ神奈川にて経営指標・財務指標の一つとして継続的に管理されていることから、一貫した方法論に基づき測定され、外部からの検証も可能である。

以上より、本フレームワークの KPI に係る有意義性について、JCR は確認した。

3. SPT の測定

(1) 評価の視点

本項では、本フレームワークの SPT に係る野心性について確認を行う。具体的には、選定された KPI における重要な改善を表し、Business as Usual (BAU、当該プロジェクトを実施しない場合、もしくは成り行きの場合) の軌跡を超える等の野心的なものであること、可能な場合にはベンチマークや外部参照値と比較可能であること、借入人の全体的なサステナビリティ戦略及びビジネス戦略と整合していること、ファイナンス開始時までにはあらかじめ定められた時間軸（目標年度等）に基づいて SPT が決定されること等の観点から確認を行う。

(2) SPT の測定の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

本フレームワークの SPT は、SLLP 等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

本フレームワークでは、以下の KPI 及び SPT が設定されている。

KPI：新車販売台数に占める電動車（PHEV、BEV、FCEV）の販売台数比率

SPT：

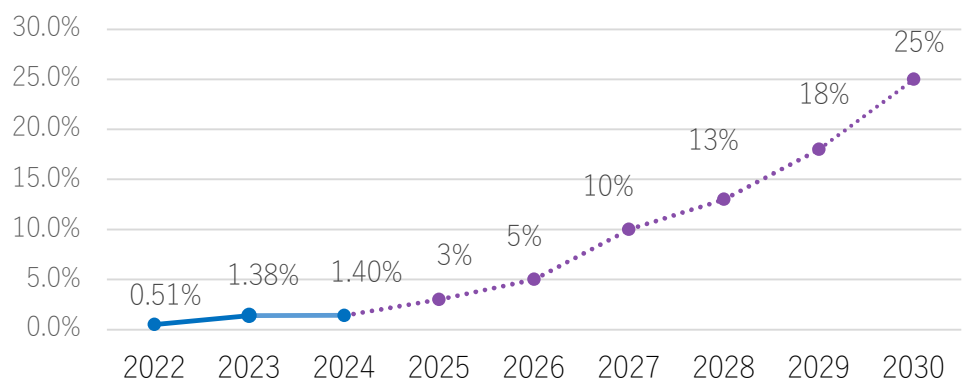
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
3%	5%	10%	13%	18%	25%

i 過年度実績との比較（BAU を超える野心的なものか）

KPI の過年度実績（及び SPT）は、以下に示す通りである。

図表 8-1：KPI の過年度実績（及び SPT）

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	実績	実績	実績	SPT	SPT	SPT	SPT	SPT	SPT
「電動車（PHEV、BEV、FCEV）」 の販売台数比率	0.51%	1.38%	1.40%	3%	5%	10%	13%	18%	25%



図表 8-2：KPI の過年度実績（及び SPT）

KPI の実績について、2022 年度から 2024 年度の 3 年間で、0.51%から 1.40%まで、年率 0.45%の伸びを示している。特に 2022 年度から 2023 年度にかけて増加しているが、この要因として、2022 年年度は対象車種が 7 車種だったの対し、2023 年度は 14 車種に増えたことによる。

一方、本 SPT を達成するためには、2025 年度から 2030 年度の 6 年間で 1.40%から 25%まで計 23.6%（年率 5.6%）の伸びを達成する必要がある、BAU を超える必要がある。

以上より、本 SPT は、過年度実績と比較して野心的である。

ii ベンチマークとの比較

【日本政府の目標との比較】

日本政府は、乗用車の新車販売について、2030 年に次世代自動車 50～70%の目標を掲げるとともに、2035 年までに電動車¹¹100%の目標を掲げている。

	2020年 (新車販売台数)	2030年 (政府目標)
従来車	60.58% (231万台)	30～50%
次世代自動車	39.42% (150万台)	50～70%
ハイブリッド自動車	34.77% (132万台)	30～40%
プラグイン・ハイブリッド自動車	0.39% (1.5万台)	20～30%
電気自動車	0.38% (1.5万台)	
燃料電池自動車	0.02% (0.08万台)	～3%
クリーンディーゼル自動車	3.86% (14.7万台)	5～10%

図表 9：日本における次世代自動車の普及目標と現状¹²

JCR は、借入人に対して SPT 達成に向けた計画内容をヒアリングした結果、上述した日本政府の目標に対して「対象となる車両」の定義は同一であり、日本政府の目標水準に沿う SPT 達成計画であることを確認した。

以上より、本 SPT は、日本政府の目標と同等であり、野心的である。

【同業他社との比較】

借入人は、主に神奈川県で自動車販売業を営んでいる。借入人が事業で競合する首都圏の同業他社のなかで、本 KPI と類似の目標を公表している会社は現時点で見当たらないことから、本 KPI は同業他社対比で野心的であることが推察される。

¹¹ 電気自動車（EV）、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車（PHV/PHEV）、ハイブリッド自動車（HV）を指す。

¹² 一般社団法人日本自動車工業会 ホームページ https://www.jama.or.jp/operation/ecology/carbon_neutral/index.html

iii SPT 達成に向けた計画・取り組み

今後、借入人は SPT を達成するために、以下の施策を進めていく予定である。

- ・ 電動車販売に向け、スタッフ勉強会を行うことでスタッフの知識を深める
- ・ 急速充電設備の整備をより充実させ、顧客に体験をしてもらうことにより販売を促進する
- ・ 電動車販売に特化したイベントを開催し、電動車の魅力を伝え販売を促進する
- ・ 電動車に関する公的補助金に関する情報を収集し、顧客へ補助金情報を適切に伝える

以上より、本フレームワークの SPT に係る野心性について、JCR は確認した。

(3) JCR によるインパクト評価

JCR は、本フレームワークの SPT に係るポジティブなインパクトの増大及びネガティブなインパクトの回避・管理・低減の度合いについて、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が策定したポジティブ・インパクト金融原則の第 4 原則で例示されているインパクト評価基準の 5 つの観点に沿って確認した。

① 多様性：多様なポジティブ・インパクトがもたらされるか

本フレームワークの SPT は、以下のとおり UNEP FI の定めるインパクト・エリア／トピックのうち、「気候の安定性」「大気」にインパクトがもたらされることが期待される。

社会	人格と人の安全保障	紛争	現代奴隷		児童労働
		データプライバシー	自然災害		
	健康および安全性				
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	水	食料	エネルギー	住居
		健康と衛生	教育	移動手段	情報
		コネクティビティ	文化と伝統	ファイナンス	
	生計	雇用		賃金	社会的保護
	平等と正義	ジェンダー平等	民族・人種平等	年齢差別	その他の社会的弱者
社会 経済	強固な制度・平和・安定	法の支配		市民的自由	
	健全な経済	セクターの多様性		零細・中小企業の繁栄	
	インフラ				
	経済収束				
自然 環境	気候の安定性				
	生物多様性と生態系	水域	大気		土壌
		生物種	生息地		
	サーキュラリティ	資源強度		廃棄物	

本 SPT は、KPI の対象である新車販売のライフサイクルのうち、主に「使用」段階のインパクトが期待される。



乗用車（新車）				○	
---------	--	--	--	---	--

② 有効性：大きなインパクトがもたらされるか

ウエインズトヨタ神奈川の 2024 年度の売上高は約 3,000 億円であり、首都圏の自動車販売会社のなかで一定の存在感を有する。本 SPT は神奈川県自動車販売業界のみならず、首都圏の自動車販売業界や自動車製造業界等にもインパクトをもたらすと予想される。

以上より、本フレームワークの SPT は大きなインパクトをもたらすことが期待される。

③ 効率性：投下資本に比して大きなインパクトがもたらされるか

本フレームワークの SPT は、ウエイズトヨタ神奈川の経営目標であるが、ウエイズトヨタ神奈川の売上高はウエイズグループの過半を占めることから、ウエイズグループ全体においても重要であることが推察される。

従って、SPT 達成に向けた取り組みが推進されることにより、投資資本に比して大きなインパクトの発現が期待される。

④ 倍率性：公的資金や寄付に比して民間資金が大きく活用されるか

新車購入者向けの電動車補助金が公的制度として構築されており、同補助金の活用をバックアップとして電動車の販売が推進されているが、本フレームワークの SPT に係るインパクトとしては借入人自身のファイナンスの対象外であることから、本項目は評価対象外である。

⑤ 追加性：追加的なインパクトがもたらされるか

本フレームワークの SPT は、以下にリストアップしたとおり、SDGs の 17 目標及び 169 ターゲットのうち複数の目標・ターゲットに対して、追加的なインパクトが期待される。



目標 7：エネルギーをみんなに そしてクリーンに

ターゲット 7.3 2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。



目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう

ターゲット 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。



目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 13.1 すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応力を強化する。

ターゲット 13.3 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。

4. 借入金の特性

(1) 評価の視点

本項では、本フレームワークで定められた借入金の特性について、予め設定された SPT が達成されるか否かによって、ファイナンス条件等は変化するか等を確認する。

(2) 借入金の特性の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

本フレームワークで定められた借入金の特性は、SLLP等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

本フレームワークで定められた借入金の財務的・構造的特性は、SPT の達成状況に応じて財務的・構造的特性が変動することとなっている。変動内容については、利率のステップ・ダウンが想定されている。

また、本フレームワークに基づく借入の実行後に、KPI の測定方法、SPT の設定等、前提条件や KPI の対象範囲に重要な影響を与える可能性のある事象（M&A や外的要因など重大な環境変化）が発生した場合には、既に実行されたサステナビリティ・リンク・ローンの SPT について借入人・銀行・外部評価機関の間で協議のうえ再設定される。

以上より、本フレームワークで定められた借入金の特性は、SLLP 等で示されている具備すべき条件の全てを満たしていることを JCR は確認した。

5. レポーティング・検証

(1) 評価の視点

本項では、本フレームワークで定められたレポーティングについて、選定された KPI の実績に係る最新情報や SPT の野心度を判断できる情報等が、年に 1 回以上開示されるか等を確認する。また、本フレームワークで定められた検証について、選定された KPI の実績に対する独立した外部検証は実施されるか、当該検証内容は開示されるか等を確認する。

(2) レポーティング・検証の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

本フレームワークで定められたレポーティング・検証は、SLLP等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

借入人は、本フレームワークに基づき実行される借入金が弁済されるまでの期間、以下の通り、年次でレポーティングを実施する。

図表 10：借入人のレポーティング項目

項目	レポーティング内容	レポーティング時期
KPI 実績	各年度の KPI の実績値	サステナビリティ・リンク・ローン実行の翌年度を初回とし、最終判定日まで年次
第三者検証	KPI の数値に対する SPT の達成状況に関する独立した第三者による検証報告書	
重要な情報更新等	KPI・SPT に関連する、借入人の最新のサステナビリティ戦略に関する情報または SPT 達成に影響を与える可能性のある情報（もしあれば）	

レポーティング内容は、同社のウェブサイトが開示されるとともに、貸付人に対して報告される。

借入人は、KPI の年次実績や SPT の達成状況について、独立した第三者による検証報告書を年次で取得したうえで、貸付人に対して開示予定である。

以上より、本フレームワークで定められたレポーティングについて、SLLP 等で示されている具備すべき条件の全てを満たしていることを、JCR は確認した。

6. SLLP 等への適合性に係る結論

以上より、JCR は本フレームワークが SLLP 等に適合していることを確認した。

(担当) 佐藤 大介・任田 卓人

本評価に関する重要な説明

1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する第三者意見は、Asia Pacific Loan Market Association（APLMA）、Loan Market Association（LMA）、Loan Syndications and Trading Association（LSTA）が策定したサステナビリティ・リンク・ローン原則及び環境省が策定したサステナビリティ・リンク・ローンガイドラインへの評価対象の適合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該評価対象がもたらすポジティブなインパクトの程度を完全に表示しているものではありません。

本第三者意見は、依頼者から供与された情報及び JCR が独自に収集した情報に基づく現時点での計画又は状況を評価するものであり、将来における状況への評価を保証するものではありません。また、本第三者意見は、サステナビリティ・リンク・ローンによるポジティブな効果を定量的に証明するものではなく、その効果について責任を負うものではありません。設定されたサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲットの達成度について、JCR は借入人又は借入人の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定されていることを確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。

2. 本第三者意見を提供するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本第三者意見を提供するうえで JCR は、APLMA、LMA、LSTA、環境省及び国連環境計画金融イニシアティブが策定した以下の原則及びガイドを参照しています。

- ・サステナビリティ・リンク・ローン原則
- ・サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン
- ・ポジティブ・インパクト金融原則

3. 信用格付業に係る行為との関係

本第三者意見を提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業に係る行為とは異なります。

4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、又は閲覧に供することを約束するものではありません。

5. JCR の第三者性

本評価対象者と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、借入人及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、又はその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると黙示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、又は当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかんを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。本第三者意見は、評価の対象であるサステナビリティ・リンク・ローン・フレームワークに係る各種のリスク（信用リスク、価格変動リスク、市場流動性リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、本第三者意見は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。本第三者意見は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、又は撤回されることがあります。本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本文書の一部又は全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

第三者意見：本レポートは、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、サステナビリティ・リンク・ローン・フレームワークについて、APLMA、LMA、LSTA によるサステナビリティ・リンク・ローン原則への適合性に対する第三者意見を述べたものです。

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブインパクト作業部会メンバー
- ・環境省 グリーンボンド外部レビュー者登録
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier（気候債イニシアティブ 認定検証機関）
- ・ICMA（国際資本市場協会）に外部評価者としてオブザーバー登録） ソーシャルボンド原則、Climate Transition Finance 作業部会メンバー

■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会の定める NRSRO（Nationally Recognized Statistical Rating Organization）の5つの信用格付クラスのうち、以下の4クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示は JCR のホームページ（<https://www.jcr.co.jp/en/>）に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■本件に関するお問い合わせ先

情報サービス部 TEL：03-3544-7013 FAX：03-3544-7026

株式会社 **日本格付研究所**

Japan Credit Rating Agency, Ltd.

信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル