

【R&I グリーンボンドアセスメント】

住友三井オートサービス株式会社 グリーンボンド：GA1 本評価

格付投資情報センター(R&I)は上記の R&I グリーンボンドアセスメント GA1 (本評価) を公表しました。R&I は予備評価を 2020 年 7 月 31 日に公表しており、今回予備評価を本評価に切り替えました。

【対象債券の概要】

名称	住友三井オートサービス株式会社第 6 回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（グリーンボンド）
発行体	住友三井オートサービス株式会社
発行額	100 億円
R&I グリーンボンドアセスメント	GA1 (本評価)
発行日	2020 年 9 月 11 日
償還日	2025 年 9 月 11 日

R&I は、本債券の確定した発行額や期間等を踏まえ、本債券が住友三井オートサービス株式会社 (SMAS) の定めたグリーンボンドフレームワークに則ったものとなっていることを確認し、GA1 (本評価) を付与した。

評価の詳細は、添付の 2020 年 7 月 31 日付 R&I グリーンボンドアセスメント (GA1 (予備評価)、セカンドオピニオン) を参照。

グリーンボンドに対して R&I はアセスメントに加えて信用格付を付与している。詳細は、<https://www.r-i.co.jp/rating/issuers/009050/4703/index.html> 参照。

R&I グリーンボンドアセスメントは、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。

2020年7月31日

【R&Iグリーンボンドアセスメント】

住友三井オートサービス株式会社 グリーンボンド

：GA1 予備評価

：セカンドオピニオン

(セカンドオピニオンとは、グリーンボンド原則等への適合性に関する意見です。)

格付投資情報センター(R&I)は上記のR&Iグリーンボンドアセスメント (GA1 (予備評価)、セカンドオピニオン) を公表しました。

【対象債券の概要】

名称	住友三井オートサービス グリーンボンド
発行体	住友三井オートサービス株式会社
発行額	100 億円 (予定)
R&Iグリーンボンドアセスメント	GA1 (予備評価)
発行日	2020 年 9 月 (予定)
償還日	2025 年 9 月 (予定)

【概要】

住友三井オートサービスは自動車リース大手。住友商事とSMBCグループによる戦略的共同事業で業界トップの管理保有台数を有する。環境面では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%とする目標を掲げるなど、事業上の環境負荷を低減させる活動に取り組んでいる。その一環としてグリーンボンドで調達する資金をハイブリッド車や電気自動車などの購入に充てることとし、発行に先立ちグリーンボンド原則に定められる4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) に対応したグリーンボンドフレームワークを策定した。

【R&Iグリーンボンドアセスメント】

R&Iは、R&Iグリーンボンドアセスメントの評価方法に従い、グリーンボンドの調達資金が環境問題の解決に資する事業に投資される程度が非常に高いと判断し、GA1 (予備評価) を付与した。なお、本件は予備評価であり、最終的な発行内容などを確認し、改めて評価を行う。

【グリーンボンド原則等に適合する旨の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2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に則ったものである旨のセカンドオピニオンを提供する。

【評価理由】

- ・ 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。車両の環境性能と合わせて、エコドライブの啓発やメンテナンスリース取引の推進などリース事業の特性を生かした走行時のCO₂排出量削減が期待できる。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、廃棄車両の適正処理などの対応をとることにより、環境・社会に対する負の影響に配慮している。グリーンボンドの資金使途として妥当である。
- ・ 購入車両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に沿うものである。
- ・ 財務部は毎月適格車両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。
- ・ レポーティングは年に1度、資金充当状況と環境改善効果をホームページに開示する予定である。開示内容は主な購入済車種やCO₂排出抑制量の推計値を予定しており妥当である。
- ・ 住友三井オートサービスは住友商事グループの環境経営の考え方に沿って環境に配慮した事業活動を進めている。2020年3月末現在、全国34拠点でISO14001認証を取得。2009年度には社用車に電気自動車の導入を開始して自社のCO₂削減に取り組むと同時に、その有効性を顧客に伝えるなど、自動車を使用する観点に立って環境配慮型車両の普及に向けた活動に取り組んでいる。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、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。

■ 発行体の概要

住友三井オートサービス (SMAS) は自動車リース大手。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。住友商事とSMBCグループとのリース共同事業の再編に併せて出資構成が見直され、2019年1月以降の出資構成は住友商事34%、三井住友ファイナンス&リース26%、三井住友フィナンシャルグループ22%、日立キャピタル18%となっている。三井住友ファイナンス&リースを通じた住友商事の出資割合は47%となり、筆頭株主として営業や経営管理面をサポートしている。

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、経営理念のMissionを果たすべく「オートサービス」から「モビリティサービス」への進化を目指している。顧客のニーズに応えることでVisionに掲げる「クルマ社会の発展と地球環境の向上」に向き合い、自然環境や人間社会の課題解決と企業価値向上の両立を図る。経営理念を実現するために個々の役職員が取るべき行動を示した行動指針とCSR重要テーマの取り組み状況を一体化させることで、目指す姿と業務上の課題を見える化しCSRマネジメントの実行を図っている。環境面では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%とする目標掲げるなど、事業上の環境負荷を低減させる活動に取り組んでいる。その一環としてグリーンボンドで調達する資金をハイブリッド車や電気自動車などの購入に充てることを計画した。

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。

行動指針

1. 私たちは、お客さまの信頼を得られるよう迅速かつ誠実に行動します。
2. 私たちは、数多くの改善や、新しい試みにも自ら進んで取り組みます。
3. 私たちは、納得ゆくまで根気強く話しあい、協力し合う職場を築きます。
4. 私たちは、高い倫理観を持ち、法令および社内規則を遵守して行動します。
5. 私たちは、思いやりと感謝の精神を持ち、社会や地球環境の向上に貢献します。

【出所：SMAS Sustainability Report 2020】

<CSR マネジメント>

経営企画担当役員を委員長とし、人事部、法務部、モビリティソリューション開発部、営業推進部、サービス企画部等の9部署の部長を委員とする「CSR 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、CSRの取り組みを検討し、経営会議へ報告する体制を有している。

■ グリーンボンドフレームワークの概要

SMASはグリーンボンド発行に先立ち、グリーンボンド原則の4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、レポーティング）に対応するグリーンボンドフレームワークを策定した。概要は以下の通り。

1. 調達資金の使途 : Use of Proceeds

- ・ 調達資金は自動車リース事業における以下の適格基準を満たす新規の車両（適格車両）の購入に充当される。
- ・ グリーンボンド事業区分は「クリーン輸送」。

<適格基準>

英非営利団体Climate Bonds Initiative (CBI) が気候変動債の目安として、国際エネルギー機関 (IEA) による2℃目標と整合的なデータに基づき設定した1人1km当たりCO₂排出量の基準値を満たすハイブリッド車 (HV)、電気自動車 (EV)、燃料電池自動車 (FCV) を適格車両とする。

<参考1: CBIが提示する基準値>

Table 2: Possible threshold options for new land transport products and projects based on IEA Mobility Model data

Direct emissions	2000	2010	2015	2020	2030	2050
IEA 2DS Passenger Activity (gCO ₂ per p-km)	107	94	87	75	56	33
IEA 2DS Freight Activity (gCO ₂ per t-km)	35	30	27	25	21	18

【出所: CBI, “Low Carbon Land Transport and the Climate Bonds Standard”】

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス : Process for Project Evaluation and Selection

- ・ 経営理念、行動指針、環境方針に基づき策定した中長期環境目標の1つに、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%とすることを掲げている。
- ・ 財務部は営業企画部、環境活動を推進する経営企画部広報・CSR室と協議して、中長期環境目標に資するものとして適格基準を策定した。
- ・ 財務部は営業部が購入する車両の中から適格基準を満たす車両を選定する。CBIの基準値はグリーンボンドの償還期限と整合する値を採用する。1人1km当たりCO₂排出量は国土交通省公表の自動車燃費データ等を用いて算出する。
- ・ 適格車両の購入により生じる環境面のネガティブな影響としてリース満了後の廃棄車両の発生などが想定される。廃棄物に関しては自動車リサイクル法及びフロン排出抑制法に則り、適正に処理する。

3. 調達資金の管理: Management of Proceeds

- ・ 調達資金は財務部が管理する。財務部は毎月社内データシステムから適格車両の購入実績データを抽出した上で、社内ファイルシステムを用いて同月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車両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。
- ・ 調達資金の全額が適格車両の購入費用に充当されるまで、財務担当役員は年に1度、適格車両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。

4. レポーティング: Reporting

- ・ 資金充当状況については、調達資金の全額が適格車両の購入費用に充当されるまで年に1度、グリーンボンド残高、充当金額、未充当資金の額、主な購入済車種をホームページで開示する。充当完了後、充当状況に大きな変化があった場合は、その旨を開示する。
- ・ インパクトレポーティングについては、グリーンボンドが全額償還されるまで年に1度、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ホームページで開示する。1km当たりCO₂排出量は国土交通省が公表する「燃費一覧」に基づく。

■グリーンボンドフレームワークに対する評価（セカンドオピニオン）

R&Iは、SMASの作成するグリーンボンドフレームワークが、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に適合しているか否かの確認を行った。

1. 調達資金の使途: Use of Proceeds

グリーンボンドの調達資金の充当先は環境問題の解決に資する対象事業である必要がある。

主な評価の根拠

- ・ フレームワークの内容の確認
- ・ 対象事業の内容の確認

評価

- ・ R&Iは、（１）対象事業から十分な環境改善効果が見込めることと、（２）環境面・社会面における潜在的にネガティブな影響への配慮がなされていることを確認し、調達資金の使途は妥当と判断した。

（１）対象事業から十分な環境改善効果が見込める

- ・ フレームワークの概要に記載の通り、適格車両は2℃目標と整合的なデータに基づき設定した基準値を満たすものである。HVの中にはこの基準値を満たさない車両があるが、それらはSMASの適格車両にはならない。適格基準は合理的で環境改善効果を生じさせるものである。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」とした上で、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言える。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¹を活用した運行管理・交通事故削減サポートを推進している。安全

¹ 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）

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。

- ・ 以上より、R&Iは対象事業から十分な環境改善効果が見込めると判断した。
- (2) 環境面・社会面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされている
 - ・ フレームワークの概要に記載の通り、プロジェクトの評価プロセスにおいて環境面・社会面のネガティブな影響とその対応について検討されている。
 - ・ 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り車両故障を削減すること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、環境関連法規の遵守を徹底した上で、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。

以上より、調達資金の使途は、グリーンボンド原則 2018 及び環境省のグリーンボンドガイドライン 2017 年版に適合していると判断した。

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス: Process for Project Evaluation and Selection

グリーンボンドの調達資金が、環境問題の解決に資する事業に投資されるためには、発行体がなぜ対象事業を環境問題に資する事業であると考え、どのようにして選定したのかというプロセスが、明確かつ合理的である必要がある。

主な評価の根拠

- ・ フレームワークの内容の確認
- ・ 経営理念、行動指針、中長期環境目標の確認
- ・ 適格基準の位置付けの確認

評価

- ・ SMASは経営理念、行動指針、環境方針に基づき事業上の環境負荷を把握し、中長期環境目標を設定の上、進捗管理を行い環境負荷低減に努めている。
- ・ 適格基準は社内の関連部署の協議を経て中長期環境目標に沿う明確な内容になっている。
- ・ 購入車両の選定において、CO₂排出量は国土交通省が公表するデータ等を用いて算出される。

以上より、対象事業の評価と選定プロセスは、グリーンボンド原則 2018 及び環境省のグリーンボンドガイドライン 2017 年版に適合していると判断した。

3. 調達資金の管理: Management of Proceeds

グリーンボンドの調達資金が、環境問題の解決に資する事業に投資されるためには、調達資金が他の事業に使われず、確実に対象事業に充当される必要がある。

主な評価の根拠

- ・ フレームワークの内容の確認

評価

- ・ フレームワークの概要に記載の通り、調達資金の管理は社内業務フローを踏まえて適切な体制が整えられている。
- ・ 未充当資金は現金または現金同等物で管理されるなど適切な管理方法が定められている。

以上より、調達資金管理の方針は、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に適合していると判断した。

4. レポートイング: Reporting

グリーンボンドの調達資金が、調達後、環境問題の解決に資する事業に投資されたことが明らかとなるためには、どのような事業にいつ充当され、その結果どのような環境改善効果があったかを、発行体がレポートイングすることが期待される。

主な評価の根拠

- ・ フレームワークの内容の確認

評価

- ・ 発行時にフレームワークの概要を開示する。
- ・ 期中のレポートイングは年に1度、資金充当状況と環境改善効果をホームページに開示する予定である。開示内容は主な購入済車種やCO₂排出抑制量の推計値を予定しており妥当である。

以上より、レポートイングは、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に適合していると判断した。

<総合評価>

R&Iは、フレームワークが、グリーンボンド原則2018及び環境省のグリーンボンドガイドライン2017年版に適合していると判断した。

■ 本グリーンボンドに対する評価

R&Iは、R&Iグリーンボンドアセスメントの評価方法に則り、グリーンボンドにおいて予定されている発行額や期間、具体的な対象事業の内容や充当スケジュール等が、フレームワークに則ったものとなっているか確認を行った。また、フレームワークの内容やグリーンボンドにおける具体的な対応の内容を踏まえ、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対する評価を行った。

1. 調達資金の使途: Use of Proceeds

- ・ グリーンボンドの対象事業はフレームワークに定められたものである。
- ・ R&Iは、フレームワークに対する評価と同様に、(1) 資金充当対象事業から十分な環境改善効果が見込めること、(2) 環境面および社会面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされていることについて確認を行い、グリーンボンドの資金使途が、環境問題の解決に資する程度は優れていると判断した。

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス: Process for Project Evaluation and Selection

- ・ グリーンボンドの対象事業はフレームワークに基づき選定されており、評価と選定のプロセスは明確かつ合理的で優れている。

3. 調達資金の管理: Management of Proceeds

- ・ グリーンボンドの調達資金の管理はフレームワークに基づき適切に定められており、優れている。

4. レポーティング: Reporting

- ・ グリーンボンドのレポーティングはフレームワークに基づいて行われることとなっており、内容、頻度の面から優れている。

5. 発行体の環境活動

グリーンボンドの調達資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度は、発行体の環境活動への取り組み姿勢や取り組み実績が影響すると考えられる。環境活動に関心が高く実績のある発行体の方が調達資金を環境問題の解決に資する事業に充当し、遂行する可能性が高いと考えるためである。

- ・ SMASは2003年1月より住友商事の統合認証方式に参画して環境に配慮した事業活動を進め、2003年8月の東京本社、大阪本社を皮切りに、2020年3月末現在、全国34拠点でISO14001の認証を取得している。SMASは住友商事グループの環境方針に基づき、環境マネジメントシステムを活用し、地球環境にやさしい事業活動を行うよう努めている。2014年3月には国連グローバル・コンパクトに署名している。
- ・ 自動車を使用する観点に立ってリース業を通じた環境配慮への取り組みを展開している。専門組織である次世代モビリティ推進室を中心に、環境配慮型車両の普及を目的とした顧客向け試乗会や社内啓発活動を行う。2009年度には社用車にEV導入を開始して自社のCO₂削減に取り組むと同時に、その有効性を顧客に伝えることに取り組んでいる。
- ・ 発行体の環境活動に対する取り組み姿勢は優れている。

＜総合評価＞

R&Iは各項目の評価を基に総合評価を行い、評価対象のグリーンボンドの調達資金が環境問題の解決に資する事業に投資される程度が非常に高いと判断し、GA1（予備評価）を付与した。各項目における評価は、以下の通りである。

【項目別評価】

各項目を5段階で評価し、（最上位）から（最下位）で表示している。

項目	評価	概要
調達資金の使途		対象となる資産は、十分な環境改善効果が見込めるほか、環境面における潜在的にネガティブな効果に配慮がなされている。環境問題の解決に資する程度は優れている。
プロジェクトの評価と選定のプロセス		グリーンボンドのプロジェクトの評価と選定のプロセスは、明確かつ合理的であり、優れている。
調達資金の管理		グリーンボンドの調達資金の管理方法は、適切に定められており、優れている。
レポーティング		グリーンボンドのレポーティング方針は、内容、頻度の面から優れている。
発行体の環境活動		環境に関する方針・体制を構築し、ビジョンに基づき目標およびアクションプランを設定、これに沿って事業および環境保全への各種取り組みを推進している。発行体の環境活動への取り組み姿勢は優れている。

R&I グリーンボンドアセスメントの評価方法は以下のホームページに公開されています。

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

R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントは、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対するR&Iの意見です。R&Iグリーンボンドアセスメントでは、グリーンボンドフレームワークに関してのセカンドオピニオンを付随的に提供する場合があります。対象事業の環境効果等を証明するものではなく、環境効果等について責任を負うものではありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、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。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、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。R&Iグリーンボンドアセスメントは、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R&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際し、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R&Iグリーンボンドアセスメント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はないものの、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、資料・情報の不足や、その他の状況により、R&Iの判断でR&Iグリーンボンドアセスメントを保留したり、取り下げたりすることがあります。

R&Iは、R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報、R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントその他の意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やR&Iグリーンボンドアセスメントの使用、あるいはR&Iグリーンボンドアセスメントの変更・保留・取り下げ等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。R&Iグリーンボンドアセスメントは、原則として申込者から対価を受領して実施したものです。

R&Iが評価対象の評価に用いる評価方法は、R&Iが独自の分析、研究等に基づいて作成したR&Iの意見の表明にすぎず、R&Iは、評価方法の正確性、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。また、R&Iは、評価方法の開示によって、いずれかの者の投資判断や財務等に関する助言を行い、又は投資の是非等の推奨をするものではありません。R&Iは、評価方法の内容、使用等に関して使用者その他の第三者に発生する損害等につき、請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、何ら責任を負いません。評価方法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承諾無く、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。

グリーンボンド／グリーンボンド・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

グリーンボンドの ISIN 又は 発行体のグリーン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株式会社第 6 回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（グリーンボンド）

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：2020 年 9 月 4 日

レビュー発表日：2020 年 9 月 4 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）との整合性を確認した：

- | | |
|---|---|
| ☒ 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 | ☒ レポーティング |

独立した外部レビュー実施者の役割

- | | |
|---|--|
| ☒ セカンドオピニオン | ☐ 認証 |
| ☐ 検証 | ☒ スコアリング/レーティング（格付け） |
| ☐ 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。

Latest update: June 2018

1

■お問合せ先：マーケティング本部 カスタマーサービス部 TEL. 03-6273-7471 E-mail. infodept@r-i.co.jp

■報道関係のお問合せ先：経営企画室（広報担当） TEL. 03-6273-7273

格付投資情報センター 〒101-0054 東京都千代田区神田錦町三丁目 22 番地 テラススクエア <https://www.r-i.co.jp>

R&I グリーンボンドアセスメントは、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対する R&I の意見であり、事実の表明ではありません。対象事業の環境効果等を証明するものではなく、環境効果等について責任を負うものではありません。R&I グリーンボンドアセスメントは、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。R&I グリーンボンドアセスメントは、投資判断や財務に関する助言や、投資の是非等の推奨をするものではありません。R&I は、R&I グリーンボンドアセスメントに際し関連情報の正確性等につき独自の検証を行っており、これに関し何ら表明も保証もいたしません。R&I は、R&I グリーンボンドアセスメント（変更・取り下げ等を含む）に関連して発生する損害等につき、何ら責任を負いません。R&I グリーンボンドアセスメントは、原則として申込者から対価を受領して実施したものです。なお、詳細につき <https://www.r-i.co.jp/docs/policy/site.html> をご覧下さい。

©Rating and Investment Information, Inc.

【R&I グリーンボンドアセスメント】

R&I は、R&I グリーンボンドアセスメントの評価方法に従い、グリーンボンドの調達資金が環境問題の解決に資する事業に投資される程度が非常に高いと判断し、GA1 を付与した。

【グリーンボンド原則等に適合する旨の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 2018 及び環境省のグリーンボンドガイドライン 2017 年版に則ったものである旨のセカンドオピニオンを提供する。

レビュー全文は、本リリースの本文を参照。

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）：

＜フレームワークについて＞

R&I は、（１）対象事業から十分な環境改善効果が見込めることと、（２）環境面・社会面における潜在的にネガティブな影響への配慮がなされていることを確認し、調達資金の使途が妥当と判断した。

（１）対象事業から十分な環境改善効果が見込める

- ・ フレームワークの概要に記載の通り、適格車両は 2℃目標と整合的なデータに基づき設定した基準値を満たすものである。HV の中にはこの基準値を満たさない車両があるが、それらは SMAS の適格車両にはならない。適格基準は合理的で環境改善効果を生じさせるものである。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」とした上で、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言える。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 はテレマティクスを活用した運行管理・交通事故削減サポートを推進している。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。
- ・ 以上より、R&I は対象事業から十分な環境改善効果が見込めると判断した。

(2) 環境面・社会面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされている

- ・ フレームワークの概要に記載の通り、プロジェクトの評価プロセスにおいて環境面・社会面のネガティブな影響とその対応について検討されている。
- ・ 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り車両故障を削減すること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、環境関連法規の遵守を徹底した上で、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。

以上より、調達資金の使途は、グリーンボンド原則 2018 及び環境省のグリーンボンドガイドライン 2017 年版に適合していると判断した。

<グリーンボンドについて>

- ・ グリーンボンドの対象事業はフレームワークに定められたものである。
- ・ R&I は、フレームワークに対する評価と同様に、(1) 資金充当対象事業から十分な環境改善効果が見込めること、(2) 環境面および社会面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされていることについて確認を行い、グリーンボンドの資金使途が、環境問題の解決に資する程度は優れていると判断した。

GBP による調達資金の使途カテゴリ：

- | | |
|--|--|
| ☐ 再生可能エネルギー | ☐ エネルギー効率 |
| ☐ 汚染防止および管理 | ☐ 生物自然資源および土地利用に係る環境持続型管理 |
| ☐ 陸上および水生生物の多様性の保全 | ☒ クリーン輸送 |
| ☐ 持続可能な水資源および廃水管理 | ☐ 気候変動への適応 |
| ☐ 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 | ☐ グリーンビルディング（環境配慮型ビル） |

- ☐ 発行時には知られていなかったが現在 GBP カテゴリー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
- ☐ 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：

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）：

<フレームワークについて>

- ・ SMAS は経営理念、行動指針、環境方針に基づき事業上の環境負荷を把握し、中長期環境目標を設定の上、進捗管理を行い環境負荷低減に努めている。
- ・ 適格基準は社内の関連部署の協議を経て中長期環境目標に沿う明確な内容になっている。
- ・ 購入車両の選定において、CO₂排出量は国土交通省が公表するデータ等を用いて算出される。

以上より、対象事業の評価と選定プロセスは、グリーンボンド原則 2018 及び環境省のグリーンボンドガイドライン 2017 年版に適合していると判断した。

<グリーンボンドについて>

- ・ グリーンボンドの対象事業はフレームワークに基づき選定されており、評価と選定のプロセスは明確かつ合理的で優れている。

評価と選定

- | | |
|--|--|
| ☒ 十分な発行体の環境面での持続可能性に係る目標がある | ☒ 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 |
| ☒ グリーン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 | ☒ 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 |
| ☒ 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 | ☐ 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）：

<フレームワークについて>

- ・ フレームワークの概要に記載の通り、調達資金の管理は社内業務フローを踏まえて適切な体制が整えられている。
- ・ 未充当資金は現金または現金同等物で管理されるなど適切な管理方法が定められている。

以上より、調達資金管理の方針は、グリーンボンド原則 2018 及び環境省のグリーンボンドガイドライン 2017 年版に適合していると判断した。

<グリーンボンドについて>

- ・ グリーンボンドの調達資金の管理はフレームワークに基づき適切に定められており、優れている。

調達資金の追跡管理：

- ☒ グリーン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 | ☐ 既存および将来の投資に充当 |
| ☒ 個別単位の支出に充当 | ☐ ポートフォリオ単位の支出に充当 |
| ☐ 未充当資金のポートフォリオを開示する | ☐ その他（ご記入ください）： |

4. レポートティング

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

<フレームワークについて>

- ・ 発行時にフレームワークの概要を開示する。
- ・ 期中のレポートティングは年に1度、資金充当状況と環境改善効果をホームページに開示する予定である。開示内容は主な購入済車種やCO₂排出抑制量の推計値を予定しており妥当である。

以上より、レポートティングは、グリーンボンド原則 2018 及び環境省のグリーンボンドガイドライン 2017 年版に適合していると判断した。

<グリーンボンドについて>

- ・ グリーンボンドのレポートティングはフレームワークに基づいて行われることとなっており、内容、頻度の面から優れている。

調達資金の使途に関するレポートティング：

- | | |
|--|--|
| ☒ プロジェクト単位 | ☐ プロジェクトポートフォリオ単位 |
| ☐ 個別債券単位 | ☐ その他（明記ください）： |

レポートティングされる情報：

- | | |
|--|---|
| ☒ 充当した資金の額 | ☐ 投資総額に占めるグリーンボンドによる調達額の割合 |
| ☐ その他（明記ください）： | |

頻度：

- | | |
|--|--------------------------------|
| ☒ 年次 | ☐ 半年に一度 |
| ☐ その他（明記ください）： | |

環境改善効果に関するレポートティング：

- | | |
|--|--|
| ☒ プロジェクト単位 | ☐ プロジェクトポートフォリオ単位 |
| ☐ 個別債券単位 | ☐ その他（明記ください）： |

頻度：

- | | |
|--|--------------------------------|
| ☒ 年次 | ☐ 半年に一度 |
| ☐ その他（明記ください）： | |

レポートされる情報（計画又は実績）：

- | | |
|---|--|
| ☒ 温室効果ガス排出量／削減量 | ☐ エネルギー削減量 |
| ☐ 水使用量の減少 | ☐ その他 ESG 指標（明記ください）： |

開示方法

- | | |
|---|--|
| ☐ 財務報告書に掲載 | ☐ サステナビリティ報告書に掲載 |
| ☐ 臨時に発行される文書に掲載 | ☒ その他（明記ください）：ウェブサイト |
| ☐ レポートは外部レビュー済（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。）

R&I グリーンボンドアセスメント評価方法

<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 | ☐ 認証 |
| ☐ 検証 | ☐ スコアリング/レーティング（格付け） |
| ☐ その他（ご記入ください）： | |

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グリーン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への適合性評価を基本とする。特に環境面での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、事業プロセスや環境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。さらにグリーン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のレポートニ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、グリーンボンドやそれに関連するグリーンボンド・フレームワーク、または調達資金の使途について、一般に認知されているグリーン基準やグリーンラベルへの適合性に係る認証を受けることができる。グリーン基準やグリーン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、グリーンボンド、それに関連するグリーンボンド・フレームワーク、調達資金の使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、環境面のパフォーマンスデータ、GBPに関連するプロセス、2℃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環境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。