

【表紙】

【発行登録追補書類番号】	2 - 関東 1 - 2	
【提出書類】	発行登録追補書類	
【提出先】	東海財務局長	
【提出日】	2021年 3月12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】	取締役社長 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】	経理部主計室長 高野 展 一	
【最寄りの連絡場所】	名古屋市中村区名駅四丁目 7 番 1 号	
【電話番号】	<052>552 - 2111	
【事務連絡者氏名】	財務部資金為替室長 齊藤 裕 司	
【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】	社債	
【今回の募集金額】	第26回無担保社債（5年債）	70,000百万円
	第27回無担保社債（10年債）	60,000百万円
	計	130,000百万円

【発行登録書の内容】

提出日	2020年 4月 6日
効力発生日	2020年 4月14日
有効期限	2022年 4月13日
発行登録番号	2 - 関東 1
発行予定額又は発行残高の上限(円)	発行予定額 300,000百万円

【これまでの募集実績】

(発行予定額を記載した場合)

番号	提出年月日	募集金額(円)	減額による訂正年月日	減額金額(円)
-	-	-	-	-
実績合計額(円)		なし (なし)	減額総額(円)	なし

(注) 1. 実績合計額は、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）に基づき算出しております。

2. 今回の募集とは別に、トヨタ自動車株式会社第25回無担保社債（社債間限定同等特約付）（券面総額又は振替社債の総額100,000百万円（発行価額の総額100,000百万円））を発行すべく、2021年3月12日に発行登録追補書類（発行登録追補書類番号 2 - 関東 1 - 1）を東海財務局長へ提出しましたが、2021年3月29日が払込期日であり、本発行登録追補書類提出日（2021年3月12日）現在払込みが完了していないため、上記実績合計額欄の算出には加算されておりません。

【残額】（発行予定額 - 実績合計額 - 減額総額） 300,000百万円
(300,000百万円)

- (注) 1. 残額は、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)に基づき算出しております。
2. 今回の募集とは別に、トヨタ自動車株式会社第25回無担保社債(社債間限定同等特約付)(券面総額又は振替社債の総額100,000百万円(発行価額の総額100,000百万円))を発行すべく、2021年3月12日に発行登録追補書類(発行登録追補書類番号 2 - 関東1 - 1)を東海財務局長へ提出しましたが、2021年3月29日が払込期日であり、本発行登録追補書類提出日(2021年3月12日)現在払込みが完了していないため、上記残額欄の算出には加算されておりません。

(発行残高の上限を記載した場合)

該当事項はありません。

【残高】 (発行残高の上限 - 実績合計額 + 償還総額 - 減額総額) - 円

【安定操作に関する事項】 該当事項はありません。

【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)

第一部【証券情報】

第1【募集要項】

1【新規発行社債(短期社債を除く。)(5年債)】

銘柄	トヨタ自動車株式会社第26回無担保社債 (社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)
記名・無記名の別	-
券面総額又は振替社債の総額(円)	金70,000,000,000円
各社債の金額(円)	金1億円
発行価額の総額(円)	金70,000,000,000円
発行価格(円)	各社債の金額100円につき金100円
利率(%)	年0.050%
利払日	毎年3月18日および9月18日
利息支払の方法	<p>1. 利息支払の方法および期限</p> <p>(1) 本社債の利息は、払込期日の翌日から償還期日までこれをつけ、2021年9月18日を第1回の支払期日としてその日までの分を支払い、その後毎年3月18日および9月18日の2回に各々その日までの前半か年分を支払う。ただし、半年に満たない期間につき利息を支払うときは、その半年間の日割をもってこれを計算する。</p> <p>(2) 利息を支払うべき日が銀行休業日にあたるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 償還期日後は利息をつけない。</p> <p>2. 利息の支払場所</p> <p>別記(注)9.「元利金の支払」記載のとおり。</p>
償還期限	2026年3月18日
償還の方法	<p>1. 償還金額</p> <p>各社債の金額100円につき金100円</p> <p>2. 償還の方法および期限</p> <p>(1) 本社債の元金は、2026年3月18日にその残存総額を償還する。</p> <p>(2) 償還すべき日が銀行休業日にあたるときは、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 本社債の買入消却は、法令または別記「振替機関」欄記載の振替機関の業務規程その他の規則に別途定められる場合を除き、払込期日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。</p> <p>3. 償還元金の支払場所</p> <p>別記(注)9.「元利金の支払」記載のとおり。</p>
募集の方法	一般募集
申込証拠金(円)	各社債の金額100円につき金100円とし、払込期日に払込金に振替充当する。申込証拠金には利息をつけない。
申込期間	2021年3月12日
申込取扱場所	別項引受金融商品取引業者の本店および国内各支店
払込期日	2021年3月18日
振替機関	株式会社証券保管振替機構 東京都中央区日本橋茅場町二丁目1番1号

担保	<p>本社債には担保ならびに保証は付されておらず、また特に留保されている資産はない。</p>
財務上の特約(担保提供制限)	<p>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社債(ただし、本社債と同時に発行する第27回無担保社債(社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)を含み、合併により承継した被合併会社の担保付社債を除く。)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および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。</p> <p>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。</p>
財務上の特約(その他の条項)	<p>該当事項なし</p>

(注) 1. 信用格付

本社債について信用格付業者から取得した信用格付および取得日、申込期間中に各信用格付業者が公表する情報の入手方法は以下のとおり。(電話番号はシステム障害等により情報が入手できない場合の各信用格付業者の連絡先)

(1) S & P グローバル・レーティング・ジャパン株式会社(以下、S & Pという。)

信用格付：A + (取得日 2021年3月12日)

入手方法：S & Pのホームページ(<http://www.standardandpoors.co.jp>)の「ライブラリ・規制関連」の「信用格付けの概要(S & P グローバル・レーティング・ジャパン株式会社)」(<http://www.standardandpoors.co.jp/pcr>)に掲載されている。

問合せ電話番号：03-4550-8000

(2) ムーディーズ・ジャパン株式会社(以下、ムーディーズという。)

信用格付：A 1 (取得日 2021年3月12日)

入手方法：ムーディーズのホームページ(<http://www.moodys.co.jp/>)の「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース - ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「格付情報：ムーディーズ・ジャパン株式会社」に掲載されている。

問合せ電話番号：03-5408-4100

(3) 株式会社格付投資情報センター(以下、R & Iという。)

信用格付：A A A (取得日 2021年3月12日)

入手方法：R & Iのホームページ(<https://www.r-i.co.jp/rating/index.html>)の「格付アクション・コメント」および同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるレポート検索画面に掲載されている。

問合せ電話番号：03-6273-7471

信用格付は債務履行の確実性(信用リスク)についての現時点における各信用格付業者の意見であり事実の表明ではない。また、信用格付は、投資助言、販売推奨、または情報もしくは債務に対する保証ではない。信用格付の評価の対象は信用リスクに限定されており、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて言及するものではない。各信用格付業者の信用格付は信用リスクの評価において各信用格付業者が必要と判断した場合に変更され、または情報の不足等により取り下げられる(もしくは保留される)ことがある。各信用格付業者は評価にあたり信頼性が高いと判断した情報(発行体から提供された情報を含む。)を利用しているが、入手した情報を独自に監査・検証しているわけではない。

2. 振替社債

- (1) 本社は、社債、株式等の振替に関する法律（以下、社債株式等振替法という。）の規定の適用を受け、別記「振替機関」欄記載の振替機関の振替業にかかる業務規程等の規則に従って取り扱われるものとする。
- (2) 社債株式等振替法に従い、本社の社債の社債権者（以下、本社債権者という。）が社債券の発行を請求することができる場合を除き、本社債にかかる社債券は発行されない。

3. 社債管理者の不設置

本社債には、会社法第702条ただし書に基づき、社債管理者を設置しない。

4. 期限の利益喪失

当社は、次の各号の場合には、本社債について期限の利益を喪失し、別記「利率」欄所定の利率で経過利息をつけて、ただちに元本金額で本社債を償還する。当社は、本社債について期限の利益を喪失した場合は本（注）5. に従ってその旨をただちに公告する。

- (1) 当社が別記「償還の方法」欄第2項に定める元本の支払いに違背し、7日を経過してもその履行がなされないとき。
- (2) 当社が別記「利息支払の方法」欄第1項に定める利息の支払いに違背し、7日を経過してもその履行がなされないとき。
- (3) 当社が別記「財務上の特約（担保提供制限）」欄第1項に違背したとき。
- (4) 当社が本社債以外の社債について期限の利益を喪失し、または期限が到来してもその弁済がなされないとき。
- (5) 当社が社債を除く借入金債務について期限の利益を喪失したとき、もしくは期限が到来してもその弁済がなされないとき、または当社が第三者のために行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、その履行をしないとき。ただし、当該債務の合計額（邦貨換算後）が10億円を超えない場合は、この限りでない。
- (6) 当社に関する破産手続開始、会社更生手続開始、民事再生手続開始もしくは特別清算の申立があったとき。ただし、かかる申立が当社以外のものによりなされ、かつ申立後60日以内に取下げ、棄却または却下されたときは、この限りでない。
- (7) 当社の株主総会が解散（合併の場合を除く。）の決議をしたとき。

5. 社債権者に通知する場合の公告

本社債に関して本社債権者に対し通知する場合の公告は、法令に別段の定めがある場合を除いては、当社の定款所定の電子公告によりこれを行うものとする。ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告をすることができない場合は、当社の定款所定の新聞紙ならびに東京都および名古屋市において発行する各1種以上の新聞紙にこれを掲載する。ただし、重複するものがあるときはこれを省略することができる。

6. 社債要項の公示

当社は、その本店に本社債の社債要項の謄本を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。

7. 社債権者集会

- (1) 本社債および本社債と同一の種類（会社法第681条第1号に定める種類をいう。）の社債（以下、本種類の社債と総称する。）の社債権者集会は、当社がこれを招集するものとし、本種類の社債の社債権者集会の日の3週間前までに本種類の社債の社債権者集会を招集する旨および会社法第719条各号に掲げる事項を本（注）5. に従って当社は公告する。
- (2) 本種類の社債の社債権者集会は、東京都においてこれを行う。
- (3) 本種類の社債の総額（償還済みの額を除き、当社が有する本種類の社債の金額の合計額は算入しない。）の10分の1以上にあたる本種類の社債を有する社債権者は、本種類の社債に関する社債株式等振替法第86条に定める書面を当社に提示したうえ、本種類の社債の社債権者集会の目的である事項および招集の理由を記載した書面を当社に提出して、本種類の社債の社債権者集会の招集を請求することができる。

8. 社債要項の変更

- (1) 本社債の社債要項に定められた事項（ただし、本(注)10.(1)を除く。）の変更は、法令に定めがある場合を除き、本種類の社債の社債権者集会の決議を要するものとする。ただし、本種類の社債の社債権者集会の決議は、裁判所の認可を受けなければ、その効力を生じない。
- (2) 前号の本種類の社債の社債権者集会の決議は、本社債の社債要項と一体をなすものとし、本種類の社債を有するすべての社債権者に対しその効力を有する。

9. 元利金の支払

本社債にかかる元利金は、社債株式等振替法および別記「振替機関」欄記載の振替機関の業務規程その他の規則に従って支払われる。

10. 財務代理人、発行代理人および支払代理人

- (1) 株式会社三菱UFJ銀行
- (2) 財務代理人、発行代理人および支払代理人は、本社債権者との間にいかなる代理関係または信託関係も有していない。
- (3) 財務代理人、発行代理人および支払代理人を変更する場合は、当社は本(注)5. に定められた方法により公告する。

2 【社債の引受け及び社債管理の委託(5年債)】

(1) 【社債の引受け】

引受人の氏名又は名称	住所	引受金額 (百万円)	引受けの条件
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号	24,500	1. 引受人は本社債の全額につき、共同して買取引受を行う。 2. 本社債の引受手数料は総額1億3,250万円とする。
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	16,800	
SMB C日興証券株式会社	東京都千代田区丸の内三丁目3番1号	16,100	
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	8,400	
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	4,200	
計		70,000	

(2) 【社債管理の委託】

該当事項はありません。

3 【新規発行社債（短期社債を除く。）(10年債)】

銘柄	トヨタ自動車株式会社第27回無担保社債 (社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)
記名・無記名の別	-
券面総額又は振替社債の総額(円)	金60,000,000,000円
各社債の金額(円)	金1億円
発行価額の総額(円)	金60,000,000,000円
発行価格(円)	各社債の金額100円につき金100円
利率(%)	年0.219%
利払日	毎年3月18日および9月18日

利息支払の方法	<p>1. 利息支払の方法および期限</p> <p>(1) 本社債の利息は、払込期日の翌日から償還期日までこれをつけ、2021年9月18日を第1回の支払期日としてその日までの分を支払い、その後毎年3月18日および9月18日の2回に各々その日までの前半か年分を支払う。ただし、半年に満たない期間につき利息を支払うときは、その半年間の日割をもってこれを計算する。</p> <p>(2) 利息を支払うべき日が銀行休業日にあたる場合は、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 償還期日後は利息をつけない。</p> <p>2. 利息の支払場所</p> <p>別記(注)9.「元利金の支払」記載のとおり。</p>
償還期限	2031年3月18日
償還の方法	<p>1. 償還金額</p> <p>各社債の金額100円につき金100円</p> <p>2. 償還の方法および期限</p> <p>(1) 本社債の元金は、2031年3月18日にその残存総額を償還する。</p> <p>(2) 償還すべき日が銀行休業日にあたる場合は、その前銀行営業日にこれを繰り上げる。</p> <p>(3) 本社債の買入消却は、法令または別記「振替機関」欄記載の振替機関の業務規程その他の規則に別途定められる場合を除き、払込期日の翌日以降いつでもこれを行うことができる。</p> <p>3. 償還元金の支払場所</p> <p>別記(注)9.「元利金の支払」記載のとおり。</p>
募集の方法	一般募集
申込証拠金(円)	各社債の金額100円につき金100円とし、払込期日に払込金に振替充当する。申込証拠金には利息をつけない。
申込期間	2021年3月12日
申込取扱場所	別項引受金融商品取引業者の本店および国内各支店
払込期日	2021年3月18日
振替機関	株式会社証券保管振替機構 東京都中央区日本橋茅場町二丁目1番1号
担保	本社債には担保ならびに保証は付されておらず、また特に留保されている資産はない。
財務上の特約(担保提供制限)	<p>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社債(ただし、本社債と同時に発行する第26回無担保社債(社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)を含み、合併により承継した被合併会社の担保付社債を除く。)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および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。</p> <p>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。</p>
財務上の特約(その他の条項)	該当事項なし

（注）１．信用格付

本社債について信用格付業者から取得した信用格付および取得日、申込期間中に各信用格付業者が公表する情報の入手方法は以下のとおり。（電話番号はシステム障害等により情報が入手できない場合の各信用格付業者の連絡先）

（１）Ｓ＆Ｐグローバル・レーティング・ジャパン株式会社（以下、Ｓ＆Ｐという。）

信用格付：Ａ＋（取得日 2021年3月12日）

入手方法：Ｓ＆Ｐのホームページ（<http://www.standardandpoors.co.jp>）の「ライブラリ・規制関連」の「信用格付けの概要（Ｓ＆Ｐグローバル・レーティング・ジャパン株式会社）」（<http://www.standardandpoors.co.jp/pcr>）に掲載されている。

問合せ電話番号：03-4550-8000

（２）ムーディーズ・ジャパン株式会社（以下、ムーディーズという。）

信用格付：Ａ１（取得日 2021年3月12日）

入手方法：ムーディーズのホームページ（<http://www.moody's.co.jp/>）の「当社格付に関する情報」の「レポート」コーナーの「プレスリリース - ムーディーズ・ジャパン」をクリックして表示される「格付情報：ムーディーズ・ジャパン株式会社」に掲載されている。

問合せ電話番号：03-5408-4100

（３）株式会社格付投資情報センター（以下、Ｒ＆Ｉという。）

信用格付：ＡＡＡ（取得日 2021年3月12日）

入手方法：Ｒ＆Ｉのホームページ（<https://www.r-i.co.jp/rating/index.html>）の「格付アクション・コメント」および同コーナー右下の「一覧はこちら」をクリックして表示されるレポート検索画面に掲載されている。

問合せ電話番号：03-6273-7471

信用格付は債務履行の確実性（信用リスク）についての現時点における各信用格付業者の意見であり事実の表明ではない。また、信用格付は、投資助言、販売推奨、または情報もしくは債務に対する保証ではない。信用格付の評価の対象は信用リスクに限定されており、流動性リスク、市場価値リスク、価格変動リスク等、信用リスク以外のリスクについて言及するものではない。各信用格付業者の信用格付は信用リスクの評価において各信用格付業者が必要と判断した場合に変更され、または情報の不足等により取り下げられる（もしくは保留される）ことがある。各信用格付業者は評価にあたり信頼性が高いと判断した情報（発行体から提供された情報を含む。）を利用しているが、入手した情報を独自に監査・検証しているわけではない。

２．振替社債

（１）本社債は、社債、株式等の振替に関する法律（以下、社債株式等振替法という。）の規定の適用を受け、別記「振替機関」欄記載の振替機関の振替業にかかる業務規程等の規則に従って取り扱われるものとする。

（２）社債株式等振替法に従い、本社債の社債権者（以下、本社債権者という。）が社債券の発行を請求することができる場合を除き、本社債にかかる社債券は発行されない。

３．社債管理者の不設置

本社債には、会社法第702条ただし書に基づき、社債管理者を設置しない。

４．期限の利益喪失

当社は、次の各号の場合には、本社債について期限の利益を喪失し、別記「利率」欄所定の利率で経過利息をつけて、ただちに元本金額で本社債を償還する。当社は、本社債について期限の利益を喪失した場合は本（注）５．に従ってその旨をただちに公告する。

（１）当社が別記「償還の方法」欄第２項に定める元本の支払いに違背し、７日を経過してもその履行がなされないとき。

（２）当社が別記「利息支払の方法」欄第１項に定める利息の支払いに違背し、７日を経過してもその履行がなされないとき。

（３）当社が別記「財務上の特約（担保提供制限）」欄第１項に違背したとき。

- (4)当社が本社債以外の社債について期限の利益を喪失し、または期限が到来してもその弁済がなされないとき。
 - (5)当社が社債を除く借入金債務について期限の利益を喪失したとき、もしくは期限が到来してもその弁済がなされないとき、または当社が第三者のために行った保証債務について履行義務が発生したにもかかわらず、その履行をしないとき。ただし、当該債務の合計額(邦貨換算後)が10億円を超えない場合は、この限りでない。
 - (6)当社に関する破産手続開始、会社更生手続開始、民事再生手続開始もしくは特別清算の申立があったとき。ただし、かかる申立が当社以外のものによりなされ、かつ申立後60日以内に取下げ、棄却または却下されたときは、この限りでない。
 - (7)当社の株主総会が解散(合併の場合を除く。)の決議をしたとき。
5. 社債権者に通知する場合の公告
- 本社債に関して本社債権者に対し通知する場合の公告は、法令に別段の定めがある場合を除いては、当社の定款所定の電子公告によりこれを行うものとする。ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告をすることができない場合は、当社の定款所定の新聞紙ならびに東京都および名古屋市において発行する各1種以上の新聞紙にこれを掲載する。ただし、重複するものがあるときはこれを省略することができる。
6. 社債要項の公示
- 当社は、その本店に本社債の社債要項の謄本を備え置き、その営業時間中、一般の閲覧に供する。
7. 社債権者集会
- (1)本社債および本社債と同一の種類(会社法第681条第1号に定める種類をいう。)の社債(以下、本種類の社債と総称する。)の社債権者集会は、当社がこれを招集するものとし、本種類の社債の社債権者集会の日の3週間前までに本種類の社債の社債権者集会を招集する旨および会社法第719条各号に掲げる事項を本(注)5.に従って当社は公告する。
 - (2)本種類の社債の社債権者集会は、東京都においてこれを行う。
 - (3)本種類の社債の総額(償還済みの額を除き、当社が有する本種類の社債の金額の合計額は算入しない。)の10分の1以上にあたる本種類の社債を有する社債権者は、本種類の社債に関する社債株式等振替法第86条に定める書面を当社に提示したうえ、本種類の社債の社債権者集会の目的である事項および招集の理由を記載した書面を当社に提出して、本種類の社債の社債権者集会の招集を請求することができる。
8. 社債要項の変更
- (1)本社債の社債要項に定められた事項(ただし、本(注)10.(1)を除く。)の変更は、法令に定めがある場合を除き、本種類の社債の社債権者集会の決議を要するものとする。ただし、本種類の社債の社債権者集会の決議は、裁判所の認可を受けなければ、その効力を生じない。
 - (2)前号の本種類の社債の社債権者集会の決議は、本社債の社債要項と一体をなすものとし、本種類の社債を有するすべての社債権者に対しその効力を有する。
9. 元利金の支払
- 本社債にかかる元利金は、社債株式等振替法および別記「振替機関」欄記載の振替機関の業務規程その他の規則に従って支払われる。
10. 財務代理人、発行代理人および支払代理人
- (1)株式会社三井住友銀行
 - (2)財務代理人、発行代理人および支払代理人は、本社債権者との間にいかなる代理関係または信託関係も有していない。
 - (3)財務代理人、発行代理人および支払代理人を変更する場合は、当社は本(注)5.に定められた方法により公告する。

4 【社債の引受け及び社債管理の委託(10年債)】

(1) 【社債の引受け】

引受人の氏名又は名称	住所	引受金額 (百万円)	引受けの条件
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号	21,000	1. 引受人は本社債の全額につき、共同して買取引受を行う。 2. 本社債の引受手数料は総額1億6,000万円とする。
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	14,400	
S M B C日興証券株式会社	東京都千代田区丸の内三丁目3番1号	13,800	
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	7,200	
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	3,600	
計		60,000	

(2) 【社債管理の委託】

該当事項はありません。

5 【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】

払込金額の総額(円)	発行諸費用の概算額(円)	差引手取概算額(円)
130,000,000,000	343,000,000	129,657,000,000

(注) 上記金額は、第26回無担保社債および第27回無担保社債の合計金額であります。

(2) 【手取金の使途】

上記の差引手取概算額129,657,000,000円は、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（FCV））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2 【売出要項】

該当事項はありません。

【募集又は売出しに関する特別記載事項】

「Woven Planet（ウーブン・プラネット）」への取組みについて

「Woven Planet（ウーブン・プラネット）」は、「誰ひとり取り残さない」というSDGsの精神につながる、「自分以外の誰かのために」というトヨタが創業から守り育ててきた価値観で、未来への取組みを加速させていくトヨタの決意を表しています。

「Woven（ウーブン）」の由来はトヨタ・グループの創業者・豊田佐吉が自動織機を発明したときの原動力である「母親の仕事を楽にしたい」という想い、創業の精神を継承し続けることです。また、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になる「道」を「織り込む」ことを意味しています。人を中心にして、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ています。

また、ホームタウン、ホームカントリーと同じように、地球単位の視点「ホームプラネット」という考え方で、この地球に住む人が未来に貢献することで、次の世代に美しい故郷を残したいという想いで「Planet（プラネット）」という言葉を使っています。誰かと対立するのではなく、ただ、「自分の強みを誰かの役に立たせたい」という想いで、各々が力を出し合えば、それがSDGsに貢献することになると考えます。

世界中の人々を幸せにするモビリティ社会を実現するために、対立ではなく、誠実さ、尊重する心、思いやりをもって、人の「心」と「和」を大切にしながら、未来に向けた歩みを一步一步進めてまいります。

「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、私たちの使命を「幸せの量産」と定義いたしました。自動織機を発明した豊田佐吉、国産車を作った豊田喜一郎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だったと思います。たとえ、トヨタがつくるモノが変わったとしても、「幸せ」を追求することは決して変わらないと考えました。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を大切にまいりました。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」にこだわってまいります。

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おります。

そして、「トヨタウェイ」に基づき、モノ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まいります。

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っております。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。

「Woven Planet（ウーブン・プラネット）」への取組みのうち、代表的な取組みは以下になります。

・安全に関する取組み

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、障害物がな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」を新たに開発し、今後展開車種を拡大していきます。

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、生物多様性の劣化といった地球環境の問題はいまだ山積しています。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」を公表しました。

「CO₂ゼロ」を目指す3つのチャレンジ（新車CO₂ゼロチャレンジ、工場CO₂ゼロチャレンジ、ライフサイクルCO₂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。

・Woven City（ウーブン・シティ）

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作ります。人々の暮らしを支えるあらゆるモノ、サービスがつな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（ウーブン・シティ）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」となります。

「人を中心」に、住人の一人一人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（ウーブン・シティ）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（ウーブン・シティ）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まいります。

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）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（調達資金の用途、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. 調達資金の用途

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）

SBP 適格事業区分	適格基準	ターゲット層
安全技術	<p>先進安全技術（注1）及び高度運転支援技術（注2） 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"> ・ 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） ・ 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） ・ 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） 	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）
福祉車両	<p>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</p>	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CO₂排出量の削減（適格グリーン事業区分）

GBP 適格事業区分	適格基準	環境目標
クリーン輸送	ゼロエミッション車（注） 「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（FCV）」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CO₂排出量の削減（注1）（適格グリーン事業区分）

GBP 適格事業区分	適格基準	環境目標
再生可能エネルギー	再生可能エネルギーの利用増加 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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） ・ 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 	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債の調達資金の充当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

- ・ 資本戦略室
- ・ 財務部
- ・ サステナビリティ推進室
- ・ 環境部
- ・ 先進技術統括部
- ・ 生技管理部

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。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 先進安全技術を搭載した自動車の販売台数 ・ 高度運転支援技術を搭載した自動車の販売台数 ・ 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
自動車走行時におけるCO₂排出量の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・ ゼロエミッション車（BEV / FCV）の販売台数 ・ ゼロエミッション車（BEV / FCV）によるCO₂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-CO₂））等の環境改善効果
工場・事業所等におけるCO₂排出量の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電力使用に占める再生可能エネルギー利用率 ・ 年間の再生可能エネルギー消費量（GJ） ・ 達成されたCO₂排出量の削減量（Scope 1・Scope 2の排出量総量での削減量（t-CO₂）や生産台数当たりの削減量（t-CO₂/台））等の環境改善効果

第3 【第三者割当の場合の特記事項】

該当事項はありません。

第4 【その他の記載事項】

該当事項はありません。

第二部 【公開買付け又は株式交付に関する情報】

第1 【公開買付け又は株式交付の概要】

該当事項はありません。

第2 【統合財務情報】

該当事項はありません。

第3 【発行者（その関連者）と対象者との重要な契約（発行者（その関連者）と株式交付子会社との重要な契約）】

該当事項はありません。

第三部 【参照情報】

第1 【参照書類】

会社の概況及び事業の概況等金融商品取引法第5条第1項第2号に掲げる事項については、以下に掲げる書類を参照すること。

1 【有価証券報告書及びその添付書類】

事業年度 第116期（自 2019年4月1日 至 2020年3月31日） 2020年6月24日関東財務局長に提出

2 【四半期報告書又は半期報告書】

事業年度 第117期第1四半期（自 2020年4月1日 至 2020年6月30日） 2020年8月7日関東財務局長に提出

事業年度 第117期第2四半期（自 2020年7月1日 至 2020年9月30日） 2020年11月12日関東財務局長に提出

事業年度 第117期第3四半期（自 2020年10月1日 至 2020年12月31日） 2021年2月12日関東財務局長に提出

第2 【参照書類の補完情報】

上記に掲げた参照書類としての有価証券報告書及び四半期報告書（以下、有価証券報告書等という。）に記載された「事業等のリスク」について、当該有価証券報告書等の提出日以後、本発行登録追補書類提出日（2021年3月12日）までの間において生じた変更その他の事由はありません。以下の内容は、当該有価証券報告書等に記載された「事業等のリスク」を一括して記載したものであります。

また、当該有価証券報告書等には将来に関する事項が記載されておりますが、当該事項は本発行登録追補書類提出日現在においてもその判断に変更はなく、新たに記載する将来に関する事項もありません。

「事業等のリスク」

以下において、トヨタの事業その他のリスクについて、投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項を記載しています。ただし、以下はトヨタに関するすべてのリスクを網羅したのではなく、記載されたリスク以外のリスクも存在します。かかるリスク要因のいずれによっても、投資家の判断に影響を及ぼす可能性があります。

本項においては、将来に関する事項が含まれていますが、当該事項は有価証券報告書提出日（2020年6月24日）現在において判断したものです。

（1）市場および事業に関するリスク

自動車市場の競争激化

世界の自動車市場では激しい競争が繰り広げられています。トヨタは、ビジネスを展開している各々の地域で、自動車メーカーとの競争に直面しています。自動車市場における競争はさらに激化しており、厳しい状況が続いています。また、世界の自動車産業のグローバル化がさらに進むことによって、競争は今後より一層激化する可能性があり、業界再編につながる可能性もあります。競争に影響を与える要因としては、製品の品質・機能、安全性、信頼性、燃費、革新性、開発に要する期間、価格、カスタマー・サービス、自動車金融の利用条件等の点が挙げられます。競争力を維持することは、トヨタの既存および新規市場における今後の成功、販売シェアにおいて最も重要です。トヨタは、昨今の自動車市場の急激な変化に的確に対応し、今後も競争力の維持強化に向けた様々な取り組みを進めていきますが、将来優位に競争することができないリスクがあります。競争が激化した場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下などが起きる可能性があり、それによりトヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受けるリスクがあります。

自動車市場の需要変動

トヨタが参入している各市場では、今までも需要が変動してきました。各市場の状況によって、自動車の販売は左右されます。トヨタの販売は、世界各国の市場に依存しており、各市場の景気動向はトヨタにとって特に重要です。当連結会計年度においては、貿易摩擦の影響や、新型コロナウイルスの影響が中国から北米・欧州・アジアなどへ広がったことにより、緩やかな拡大基調から急激な減速に転じました。自動車市場は、中国や新興国の一部で落ち込みがみられたものの、先進国では安定的に推移し、世界全体でも微減にとどまっておりましたが、新型コロナウイルスによる、世界的な工場の稼働停止や販売店の営業停止など、大きく影響が及び始めました。このような需要の変化は現在でも続いており、この状況が今後どのように推移するかは不透明です。今後トヨタの想定を超えて需要の変化が継続または悪化した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受ける可能性があります。また、需要は、販売・金融インセンティブ、原材料・部品等の価格、燃料価格、政府の規制（関税、輸入規制、その他の租税を含む）など、自動車の価格および自動車の購入・維持費用に直接関わる要因により、影響を受ける場合があります。需要が変動した場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下などが起きる可能性があり、それによりトヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受けるリスクがあります。

お客様のニーズに速やかに対応した、革新的で価格競争力のある新商品を投入する能力

製品の開発期間を短縮し、魅力あふれる新型車でお客様にご満足いただくことは、自動車メーカーにとっては成功のキギとなります。特に、品質、安全性、信頼性において、お客様にご満足いただくことは非常に重要です。世界経済の変化に伴い、自動車市場の構造が急激に変化している現在、お客様の価値観とニーズの急速な変化に対応した新型車を適時・適切にかつ魅力ある価格で投入することは、トヨタの成功にとってこれまで以上に重要であり、技術・商品開発から生産にいたる、トヨタの事業の様々なプロセスにおいて、そのための取り組みを進めています。しかし、トヨタが、品質、安全性、信頼性、スタイルその他の性能に関するお客様の価値観とニーズを適時・適切にかつ十分にとらえることができない可能性があります。また、トヨタがお客様の価値観とニーズをとらえることができたとしても、その有する技術、知的財産、原材料や部品の調達、原価低減能力を含む製造能力またはその他生産性に関

する状況により、価格競争力のある新製品を適時・適切に開発・製造できない可能性があります。また、トヨタが計画どおりに設備投資を実施し、製造能力を維持・向上できない可能性もあります。お客様のニーズに対応する製品を開発・提供できない場合、販売シェアの縮小ならびに売上高と利益率の低下を引き起こすリスクがあります。

効果的な販売・流通を実施する能力

トヨタの自動車販売の成功は、お客様のご要望を満たす流通網と販売手法に基づき効果的な販売・流通を実施する能力に依存します。トヨタはその参入している各主要市場の規制環境において、お客様の価値観または変化に対応した流通網と販売手法を展開していますが、それができない場合は、売上高および販売シェアが減少するリスクがあります。

ブランド・イメージの維持・発展

競争の激しい自動車業界において、ブランド・イメージを維持し発展させることは非常に重要です。ブランド・イメージを維持し発展させるためには、お客様の価値観やニーズに対応した安全で高品質の製品を提供することで、お客様の信頼をさらに高めていくことが重要です。トヨタが、安全で高品質の製品を提供することができない、または、リコール等の市場処置が必要であるにもかかわらず迅速な対応がなされないなどの結果、トヨタのブランド・イメージを効果的に維持し発展させることができなかった場合、自動車の販売台数の減少や販売価格の低下などが起きる可能性があります、その結果、売上高と利益率の低下を引き起こすリスクがあります。

仕入先への部品供給の依存

トヨタは、部品や原材料などの調達部品を世界中の複数の競合する仕入先から調達する方針を取っていますが、調達部品によっては他の仕入先への代替が難しいものもあり、特定の仕入先に依存しているものがあります。また、その調達部品が様々な車種に共通して使用される場合、当該部品の調達がより困難となり、生産面への影響を受ける可能性があります。さらに、トヨタが直接の取引先である一次仕入先を分散していたとしても、一次仕入先が部品調達を二次以降の特定の仕入先に依存していた場合、同様に部品の供給を受けられないリスクもあります。トヨタが調達部品を継続的にタイムリーかつ低コストで調達できるかどうかは、多くの要因の影響を受けますが、それら要因にはトヨタがコントロールできないものも含まれています。それらの要因の中には、仕入先が継続的に調達部品を調達し供給できるか、またトヨタが、仕入先から調達部品を競争力のある価格で供給を受けられるか等が含まれます。特定の仕入先を失う、またはそれら仕入先から調達部品をタイムリーもしくは低コストで調達出来ない場合、トヨタの生産に遅延や休止またはコストの増加を引き起こす可能性があり、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及ぶ可能性があります。

金融サービスにおける競争の激化

世界の金融サービス業界では激しい競争が繰り広げられています。自動車金融の競争激化は、利益率の減少を引き起こす可能性があります。この他トヨタの金融事業に影響を与える要因には、トヨタ車の販売台数の減少、中古車の価格低下による残存価値リスクの増加、貸倒率の増加および資金調達費用の増加が挙げられます。

デジタル情報技術への依存

トヨタは、機密データを含む電子情報を処理・送信・蓄積するため、または製造・研究開発・サプライチェーン管理・販売・会計を含む様々なビジネスプロセスや活動を管理・サポートするために、第三者によって管理されているものも含め、様々な情報技術ネットワークやシステムを利用しています。さらに、トヨタの製品にも情報サービス機能や運転支援機能など様々なデジタル情報技術が利用されています。これらのデジタル情報技術ネットワークやシステムは、安全対策が施されているものの、ハッカーによる不正アクセスやコンピュータウィルスによる攻撃、トヨタが利用するネットワークおよびシステムにアクセスできる者による不正使用・誤用、開発ベンダー・クラウド業者など関係取引先からのサービスの停止、電力供給不足を含むインフラの障害、天災などによって被害や妨害を受ける、または停止する可能性があります。特にサイバー攻撃や他の不正行為は苛烈さ、巧妙さ、頻度において脅威を増しており、そのような攻撃の標的にされる恐れがあります。このような事態が起きた場合、重要な業務の中断や、機密データの漏洩、トヨタ製品の情報サービス機能・運転支援機能などへの悪影響のほか、法的請求、訴訟、賠償責任、罰金の支払い義務などが発生する可能性もあります。その結果、トヨタのブランド・イメージや、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を及ぼす可能性があります。

（２）金融・経済のリスク

為替および金利変動の影響

トヨタの収益は、外国為替相場の変動に影響を受け、主として日本円、米ドル、ユーロ、ならびに豪ドル、ロシア・ルーブル、加ドルおよび英国ポンドの価格変動によって影響を受けます。トヨタの連結財務諸表は、日本円で表示されているため、換算リスクという形で為替変動の影響を受けます。また、為替相場の変動は、外国通貨で販売する製品および調達する材料に、取引リスクという形で影響を与える可能性があります。特に、米ドルに対する円高の進行は、トヨタの経営成績に悪影響を与える可能性があります。

トヨタは、為替相場および金利の変動リスクを軽減するために、現地生産を行い、先物為替予約取引や金利スワップ取引を含むデリバティブ金融商品を利用していますが、依然として為替相場と金利の変動は、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を与える可能性があります。為替変動の影響およびデリバティブ金融商品の利用に関しては、「３ 経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析（２）経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容 概観 d.為替の変動」および連結財務諸表注記22を参照ください。

原材料価格の上昇

鉄鋼、貴金属、非鉄金属（アルミ等）、樹脂関連部品など、トヨタおよびトヨタの仕入先が製造に使用する原材料価格の上昇は、部品代や製造コストの上昇につながり、これらのコストを製品の販売価格に十分に転嫁できない、あるいは仕入先がこれらのコストを十分に吸収できない結果、トヨタの将来の収益性に悪影響を与える可能性があります。

金融市場の低迷

世界経済が急激に悪化した場合、多くの金融機関や投資家は、自らの財務体力に見合った水準で金融市場に資金を供給することが難しい状況に陥る可能性があります。その結果、企業がその信用力に見合った条件で資金調達をすることが困難になる可能性があります。必要に応じて資金を適切な条件で調達できない場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローが悪影響を受ける可能性があります。

（３）政治・規制・法的手続・災害等に関するイベント性のリスク

自動車産業に適用される政府の規制

世界の自動車産業は、自動車の安全性や排ガス、燃費、騒音、公害をはじめとする環境問題などに関する様々な法律と政府の規制の適用を受けています。特に、安全面では、法律や政府の規制に適合しない、またはその恐れのある自動車は、リコール等の市場処置の実施が求められます。さらに、トヨタはお客様の安心感の観点から、法律や政府の規制への適合性に関わらず、自主的にリコール等の市場処置を実施する可能性もあります。トヨタが市場に投入した車両にリコール等の市場処置が必要となった場合（リコール等に関係する部品はトヨタが第三者から調達したのもの含む）、製品のリコールや無償のサービスキャンペーンに係る費用を含めた様々な費用が発生する可能性があります。また、多くの政府は、価格管理規制や為替管理規制を制定しています。トヨタは、国際貿易の動向や政策の変化に関する費用を含むこれらの規制に適合するために費用を負担し、今後も法令遵守のために費用が発生する可能性があります。また、新しい法律または現行法の改正により、トヨタの今後の費用負担が増えるリスクがあります。このように、市場処置を講じたり法律や政府の規制へ適合するために多額の費用が発生した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響を与える可能性があります。

法的手続

トヨタは、製造物責任、知的所有権の侵害等、様々な法的手続の当事者となる可能性があります。また、株主との間で法的手続の当事者となったり、行政手続または当局の調査の対象となる可能性もあります。現在トヨタは、行政手続および当局の調査を含む、複数の係属中の法的手続の当事者となっています。トヨタが当事者となる法的手続で不利な判断がなされた場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及ぶリスクがあります。政府の規制等の法的手続の状況については連結財務諸表注記25を参照ください。

自然災害、感染症、政治動乱、経済の不安定な局面、燃料供給の不足、インフラの障害、戦争、テロまたはストライキの発生

トヨタは、全世界で事業を展開することに関連して、様々なイベントリスクにさらされています。これらのリスクとは、自然災害、感染症の発生・蔓延、政治・経済の不安定な局面、燃料供給の不足、天災などによる電力・交通機

能・ガス・水道・通信等のインフラの障害、戦争、テロ、ストライキ、操業の中断などが挙げられます。トヨタが製品を製造するための材料・部品・資材などを調達し、またはトヨタの製品が製造・流通・販売される主な市場において、これらの事態が生じた場合、トヨタの事業運営に障害または遅延をきたす可能性があります。トヨタの事業運営において、重大または長期間の障害ならびに遅延が発生した場合、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及びリスクがあります。

（４）新型コロナウイルスの感染拡大による影響

新型コロナウイルスの世界的な感染拡大およびこれに対する政府やその他のステークホルダーの対応により、トヨタは様々な面で悪影響を受けています。例えば、政府からの要請や自動車需要の落ち込みが見込まれることなどの理由により、トヨタは多くの国・地域の一部の工場で、自動車および部品の生産を一時的に停止しているか、または今後そのような措置を講じることがあります。新型コロナウイルスの影響は、トヨタのディーラーおよび販売代理店のほか、一部の仕入先および取引先の事業にも及んでおり、今後も継続することが見込まれます。また、新型コロナウイルスの世界的な感染拡大および関連する問題は、様々な業界のビジネスや消費者にも悪影響を及ぼしており、これらはトヨタの自動車および金融サービスの需要にネガティブな影響を与えています。

前述の要因は、トヨタの自動車販売台数の減少および貸倒引当金や残価損失引当金の増加などにより、2020年3月期第4四半期のトヨタの売上高および営業利益に悪影響を及ぼしました。「3 経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析（2）経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容」を参照ください。これらの要因は、2021年3月期の業績にも悪影響を及ぼすことが予想されます。

新型コロナウイルスの収束時期や将来的な影響は依然として不透明であり、前述の影響やそれ以外の本書に記載されていない影響、および新型コロナウイルスの最終的な影響については予測しがたく、トヨタの財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローに悪影響が及びリスクがあります。

第3 【参照書類を縦覧に供している場所】

トヨタ自動車株式会社本社

（愛知県豊田市トヨタ町1番地）

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）

第四部 【保証会社等の情報】

該当事項はありません。