参考和訳（英語版は日本語版に優先する）

TOYOTA

トヨタ自動車株式会社
Woven Planet 債（ウーブン・プラネット債）フレームワーク

（サステナビリティボンド・フレームワーク）

2023 年 5 月

参考和訳（英語版は日本語版に優先する）

目次

1. はじめに 1

2. 発行体概要 1

3. Woven Planet への取り組み 1

4. グリーンボンド原則 2018、ソーシャルボンド原則 2020 およびサステナビリティボンド・ガイドライン 2018 への適合性 6

4.1. 調達資金の使途 6

4.2. プロジェクトの評価および選定プロセス 8

4.3. 調達資金の管理 8

4.4. レポーティング 9

5. 外部評価 9

5.1. セカンド・パーティー・オピニオン 9

参考和訳（英語版は日本語版に優先する）

1. はじめに

トヨタ自動車株式会社（以下、「当社」）は、社会課題解決に資するプロジェクトのための債券を「Woven Planet 債（ウーブン・プラネット債）」とし、2021 年 3 月、Woven Planet 債の発行の一部であるサステナビリティボンド発行のために「Woven Planet 債フレームワーク（サステナビリティボンド・フレームワーク）」（以下、「フレームワーク」）を設定しました。フレームワークは、2022 年 5 月に改訂されており、本書は 2023 年 5 月に設定された更なる改訂版です。本フレームワークは、国際資本市場協会（ICMA）が定めるグリーンボンド原則 2018、ソーシャルボンド原則 2020 およびサステナビリティボンド・ガイドライン 2018 に適合している旨のセカンド・パーティー・オピニオンを、独立した外部機関であるムーディーズ ESG ソリューションズ（旧 Vigeo Eiris）より取得しています。なお、当社は Woven Planet 債という名称で、本フレームワークに基づかない、国連 SDGs（持続可能な開発目標） に係る幅広い取組みを中心に充当する債券も発行しており、今後も発行することがあるものの、本文章において「Woven Planet 債」は本フレームワークに基づいて発行される Woven Planet 債を指します。

2. 発行体概要

当社は創業以来、トヨタグループの創始者、豊田佐吉の考えをまとめた「豊田綱領」の精神を受け継ぎ、事業活動を通じて豊かな社会づくりに貢献し、国際社会から信頼される企業市民を目指しています。この精神の下、トヨタ生産方式をはじめとするモノづくりで培った技術で、環境問題の解決に向けた世界初の量産ハイブリッド車を開発する等世の中の課題にチャレンジしてきました。また、お客様に喜んでいただける「もっといいクルマ」をつくり社会に貢献することが安定した経営基盤につながり、その良い循環を回すことで事業活動の持続的成長を実現してきました。

現在、自動車業界は「CASE」(Connected, Autonomous/Automated, Shared, and Electric)と呼ばれる技術革新を背景に、100 年に一度の大変革の時代を迎えています。当社はこの変革をチャンスと捉え、自動車をつくる会社からモビリティカンパニーへのモデルチェンジを進めております。

3. Woven Planet への取り組み

当社は、Woven Planet 債の発行を通じて、世界中の多くの皆様に、トヨタの「Woven Planet（ウーブン・プラネット）」への理解を深めていただきたいと考えています。

「Woven（ウーブン）」の由来は、トヨタの原点である自動織機にさかのぼります。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のは「母親の仕事を楽にしたい」という想いが原動力でした。「自分以外の誰かのために」という創業から守り育ててきたトヨタの価値観。Woven Planet は、「誰ひとり取り残さない」という SDGs の精神に もつながるこのトヨタの価値観で、未来への取り組みを加速させていきます。

また、「Woven」は、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となる「道」を「織り込む」ことを意味しています。ヒトを中心とした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ます。

さらに、ホームタウン、ホームカントリーと同じように、地球という「ホームプラネット」を大切にし、次の世代に 美しい故郷を残したいという想いから、「Planet（プラネット）」という言葉を使っています。未来に貢献するためには、 対立するのではなく、各々が「自分の強みで誰かの役に立ちたい」という想いで力を出し合えば、それが SDGs に貢献することになると考えます。

参考和訳（英語版は日本語版に優先する）

トヨタフィロソフィー

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、私たちのミッションを「幸せの量産」と定義しました。自動織機を発明した豊田佐吉と当時不可能といわれた国産自動車づくりに挑戦した豊田喜一郎。二人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でした。たとえ、つくるものが変わったとしても、「幸せ」を追求することは決して変わりません。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も大切にしてきました。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」にこだわっていきます。

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います。そして、「トヨタウェイ」に基づき、もの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マジネーションを大切にし、様々なパートナーと共に、唯一無二の価値を生み出していきます。

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います。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、代表的な取組みをご紹介します。

フィロソフィーコーン

MISSION	**わたしたちは、幸せを量産する。** だから、ひとの幸せについて深く考える。 だから、より良いものをより安くつくる。 だから、1秒1円にこだわる。 だから、くふうと努力を惜しまない。 だから、常識と過去にとらわれない。 だから、この仕事は限りなくひろがっていく。
VISION	**可動性（モビリティ）を社会の可能性に変える。** 不確実で多様化する世界において、 トヨタは人とモノの「可動性」＝移動の量と質を上げ、 人、企業、自治体、コミュニティができることをふやす。 そして、人類と地球の持続可能な共生を実現する。
VALUE	**トヨタウェイ** ソフトとハードを融合し、パートナーとともに トヨタウェイという唯一無二の価値を生み出す。 【ソフト】 よりよい社会を築くイマジネーションと人起点の設計思想。 現地現物で本質を見極める。 【ハード】 人とモノの可動性を高める装置。 パートナーとともにつくるプラットフォーム。 これらをソフトによって柔軟に、 迅速に変化させていく。 【パートナー】 ともに幸せを作る（仲間、顧客、社会、コミュニティ、社員、ステークホルダー）を尊重し、それぞれの力を結集する。

参考和訳（英語版は日本語版に優先する）

安全に関する取り組み

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」および、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機能」を開発し、展開しています。

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、衝突安全ボデーおよ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、スムース、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。

環境への取り組み

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、生物多様性低下などの地球環境の問題は日々拡大し、 深刻化しています。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」を策定しました。6 つのチャレンジのもと、「CO_2 ゼロ」と「プラスの世界」を目指した取組みを推進し、持続可能な社会の実現に貢献していきます。

参考和訳（英語版は日本語版に優先する）

“CO_2ゼロ”を成し遂げる

“プラスの世界”を成し遂げる

2050 年グローバル[1]新車平均 CO_2排出量（TtW[2]）の 90%削減（2010 年比）を目指す

各国地域事情に 応じた水使用量の 最小化と排水の管理

2050 年グローバル工場 CO_2排出ゼロを目指す

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

ライフサイクル全体での CO_2排出ゼロを目指す

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

当社は 2021 年 4 月に、2050 年カーボンニュートラル実現に向け、地球規模でチャレンジすることを宣言しました。 グローバルに事業活動を展開する上で、各国政府と電動化推進に向けた環境整備について連携しながら、ライフサ イクル全体での CO_2 削減に資する電動車戦略を推進していきます。 当社はこれまでも累計 2,030 万台を超える電動車を世界で販売し、1.6 億トンを超える CO_2 削減を実現するなど、 いち早く気候変動のリスクに対応してきました。電気自動車（BEV）については、専用プラットフォームによるモデルを 2022 年から順次導入、BEV 以外にも、ハイブリッド車（HEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、燃料電池自動車（FCEV）の全方位での電動車戦略に取り組んでおり、地域に最適な電動車の販売を進めていきます。今後も市場の変化に鑑み、販売台数を柔軟に増加させるとともに、電動車の普及を加速させていきます。また、生産分野においても、工場のカーボンニュートラルを 2035 年の実現に向けて挑戦することを発表しています。

[1] 以下の国・地域：日本・米国・欧州・中国・カナダ・ブラジル・サウジ アラビア・インド・豪州・台湾・タイ・インドネシア

[2] TtW（Tank to Wheel）:クルマが走行時に排出する CO_2（燃料・電力の製造段階で排出される CO_2を含まないため、電気自動車・燃料電池自動車ではゼロ）

参考和訳（英語版は日本語版に優先する）

Woven City

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㈱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つくります。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 は、「今よりも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」です。

「人を中心」に、住人の一人ひとり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 を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 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 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、一歩一歩、未来に向けた歩みを進めていきます。

参考和訳（英語版は日本語版に優先する）

4. グリーンボンド原則 2018、ソーシャルボンド原則 2020 およびサステナビリティボンド・ガイドライン 2018 への適合性

本フレームワークは、国際資本市場協会（ICMA）が定めるグリーンボンド原則 2018、ソーシャルボンド原則 2020 およびサステナビリティボンド・ガイドライン 2018 に基づき策定されています。当社は本フレームワークに則り、Woven Planet 債を発行いたします。

4.1. 調達資金の使途

当社により発行される 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」）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

1. **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）**

適格事業区分	適格基準	ターゲット層
安全技術	**先進安全技術[3]および高度運転支援技術[4]** 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[3]」および「高度運転支援技術[4]」の開発・製造に関する研究開発費および製造原価 • 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	**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および製造原価	運転手・乗員（高齢者・身体障がい者等の交通弱者）

[3] 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
[4] 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、スムース、自由に移動できる社会を目指して開発

参考和訳（英語版は日本語版に優先する）

2. 自動車走行時における CO_2 排出量の削減（適格グリーン事業区分）

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**[5] 電気自動車（BEV）の車両および構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および製造原価 燃料電池自動車（FCEV）の車両および構成部品の開発・製造に関する研究開発費、設備投資および製造原価	気候変動の緩和

3. 工場・事業所等における CO_2 排出量の削減[6]（適格グリーン事業区分）

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** • 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[7]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

除外規定

当社は、Woven Planet 債の発行を通じて調達した資金の充当に適用される除外規定を以下の通り作成しました。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。

1. 重大な環境およ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
2. 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

[5] 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

[6] 次の Scope1 および Scope2 を対象とします。
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

[7] Power Purchase Agreement（電力購入契約）／ Virtual Power Purchase Agreement（バーチャル電力購入契約）

4.2. プロジェクトの評価および選定プロセス

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

- 財務部
- 資本関連事業部
- 秘書部
- 環境エンジニアリング部
- 先進技術統括部
- 生産支援部

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「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

4.3. 調達資金の管理

当社関係部署が Woven Planet 債として調達した資金について、適格事業への充当および管理を行います。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。

4.4. レポーティング

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ティング

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ティングする予定です。

- 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およ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）
- 未充当資金の残高およ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・レポーティング

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ティ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	• 先進安全技術を搭載した自動車の生産台数 • 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 CO_2 排出量の削減	• 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 CO_2 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-CO_2））等の環境改善効果
工場・事業所等における CO_2 排出量の削減	• 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 CO_2 排出量の削減量（Scope 1・Scope 2 の排出量総量での削減量（t-CO_2）や生産台数当たりの削減量（t-CO_2/台））等の環境改善効果

5. 外部評価

5.1. セカンド・パーティー・オピニオン

当社は本フレームワークの環境および社会的な便益に加えて、グリーンボンド原則、ソーシャルボンド原則およびサステナビリティボンド・ガイドラインとの整合性に関するセカンド・パーティ・オピニオン（SPO）を提供する外部機関として、ムーディーズ ESG ソリューションズを採用しました。SPO は評価機関のウェブサイトで公開されております。

参考和訳（英語版は日本語版に優先する）

免責事項

本フレームワークに記載された情報および意見は、本フレームワークの日付現在におけるものであり、予告なしに変更されることがあります。トヨタ自動車株式会社またはその関連会社は、それらの記述が新たな情報または将来の事象等による影響を受けるか否かにかかわらず、これらの記述を更新または修正するいかなる責任や義務も負いません。本フレームワークは、トヨタ自動車株式会社の現在の方針および意図を表したものであって、変更される可能性があり、法律関係、権利または義務を発生させることを意図したものではなく、そのために依拠することもできません。本フレームワークは網羅的ではない一般的な情報を提供することを意図しています。本フレームワークは、トヨタ自動車株式会社によって別途審査、承認または是認されていない公開情報を含んでいる、または参照している可能性があり、したがって、トヨタ自動車株式会社は、当該情報の公正性、正確性、合理性または完全性に関して、明示的か黙示的かを問わず、一切表明保証をするものではなく、いかなる義務および責任も負いません。本フレームワークには、将来の事象および将来の予測に関する記載が含まれる可能性があります。本フレームワークに記載されている将来の予測、予想、見込みまたは見通しは、いずれも保証されたものとして受け取られるべきではなく、また、そのような将来の予測、予想、見込みまたは見通しの前提が正確または網羅的であること、もしくは前提が本フレームワークに完全に記載されていることを示唆し、または保証するものではありません。いかなるウーブン・プラネット債についても、潜在的投資家が求める環境、社会、またはサステナビリティに係る基準に対する適合性に関して、いかなる表明もされていません。債券の潜在的購入者は、資金使途に関し、本フレームワークまたは当該ウーブン・プラネット債に係る文書に含まれ、または言及されている情報の妥当性を、それぞれ自ら判断すべきであり、ウーブン・プラネット債の購入は、当該潜在的購入者が必要と認めるそのような調査に基づいて行われるべきです。トヨタ自動車株式会社は、本フレームワークにおいて、ウーブン・プラネット債に関連して、調達資金の使途、プロジェクトの評価および選択、調達資金の管理ならびに報告に関する、トヨタ自動車株式会社が意図する方針および行動を定めています。しかし、トヨタ自動車が、適格事業に資金を提供しなかったもしくは適格事業を完了しなかったこと、調達資金が本フレームワークに明記された除外基準のうち 1 つ以上を満たす活動のために直接的もしくは間接的に用いられないことを確保しなかったこと、または（信頼できる情報および/もしくはデータの欠如等により）投資家に対し、本フレームワークにおいて想定される調達資金の使途および環境もしくは社会的影響に関する報告を提供しなかったこと、その他理由の如何を問わず、本フレームワークを遵守しなかったとしても、いかなるウーブン・プラネット債の要項上の期限の利益喪失事由または義務違反とはなりません。さらに、本フレームワークに記載されている適格事業の期待される便益のすべてが達成されない可能性があることに留意すべきです。市場、政治または経済の状況、政府の政策の変更（政府が継続するか、政府の構造が変わるかを問いません）、法令または規則の変更、開始された利用可能な適格事業の欠如、事業の未完成または不実施、およびその他の問題を含む（ただし、これらに限られません）要因は、適格事業の資金調達および完了を含む、これらの取組みに期待される便益の一部または全部の達成を制限する可能性があります。環境または社会を重視する各潜在的投資家は、適格事業が環境、社会またはサステナビリティに係る予想された便益をもたらさない可能性があること、および悪影響をもたらす可能性があることを認識しなければなりません。