

【表紙】

【提出書類】	訂正発行登録書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2025年 8 月18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 佐藤 恒治
【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】	資本関連事業部長 森山 由英
【最寄りの連絡場所】	東京都文京区後楽一丁目 4 番18号
【電話番号】	<03>3817 - 7111
【事務連絡者氏名】	広報部長 入江 晶
【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】	社債
【発行登録書の提出日】	2025年 4 月25日
【発行登録書の効力発生日】	2025年 5 月 7 日
【発行登録書の有効期限】	2027年 5 月 6 日
【発行登録番号】	7 - 関東 1
【発行予定額又は発行残高の上限】	発行予定額 300,000百万円
【発行可能額】	300,000百万円 (300,000百万円) (注)発行可能額は、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)に基づき算出した。
【効力停止期間】	この訂正発行登録書の提出による発行登録の効力停止期間は、2025年 8 月18日(提出日)である。
【提出理由】	2025年 4 月25日に提出した発行登録書の記載事項中、「第一部 証券情報 第1 募集要項」の記載について訂正を必要とするため及び「募集又は売出しに関する特別記載事項」を追加するため、本訂正発行登録書を提出する。
【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)

【訂正内容】

第一部 【証券情報】

第 1 【募集要項】

1 【新規発行社債】

(訂正前)

未定

(訂正後)

本発行登録の発行予定額のうち、金（未定）円を社債総額とするトヨタ自動車株式会社第32回無担保社債（特定社債間限定同等特約付）（サステナビリティボンド）及び金（未定）円を社債総額とするトヨタ自動車株式会社第33回無担保社債（特定社債間限定同等特約付）（サステナビリティボンド）（以下、本社債と総称する。）を、下記の概要にて募集する予定であります。

<トヨタ自動車株式会社第32回無担保社債（特定社債間限定同等特約付）（サステナビリティボンド）に関する情報>

券面総額又は振替社債の総額 : 未定（注）

各社債の金額 : 金 1 億円

発行価格 : 各社債の金額100円につき金100円

払込期日（予定） : 2025年 9 月以降（注）

償還期限（予定） : 2030年 9 月以降（5 年債）（注）

（注）券面総額又は振替社債の総額及びそれぞれの具体的な日付は今後決定する予定であります。

<トヨタ自動車株式会社第33回無担保社債（特定社債間限定同等特約付）（サステナビリティボンド）に関する情報>

券面総額又は振替社債の総額 : 未定（注）

各社債の金額 : 金 1 億円

発行価格 : 各社債の金額100円につき金100円

払込期日（予定） : 2025年 9 月以降（注）

償還期限（予定） : 2035年 9 月以降（10 年債）（注）

（注）券面総額又は振替社債の総額及びそれぞれの具体的な日付は今後決定する予定であります。

2 【社債の引受け及び社債管理の委託】

(訂正前)

未定

(訂正後)

社債の引受け

本社債を取得させる際の引受金融商品取引業者は、次の者を予定しております。

引受人の氏名又は名称	住所
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番 1 号
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
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
ＳＭＢＣ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

（注）上記のとおり、元引受契約を締結する金融商品取引業者を予定しておりますが、各引受人の引受金額、引受けの条件については、利率の決定日に決定する予定であります。

3 【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】

(訂正前)

未定

(訂正後)

本社債の払込金額の総額(未定)円(発行諸費用の概算額は未定)

(注)上記金額は、第32回無担保社債及び第33回無担保社債の合計金額であります。

(2) 【手取金の使途】

(訂正前)

設備投資資金及び運転資金に充当する予定であります。

(訂正後)

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(FCEV))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。

「第一部 証券情報」「第2 売出要項」の次に以下の内容を追加します。

【募集又は売出しに関する特別記載事項】

＜トヨタ自動車株式会社第32回無担保社債(特定社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)及びトヨタ自動車株式会社第33回無担保社債(特定社債間限定同等特約付)(サステナビリティボンド)に関する情報＞

サステナビリティへの取り組み

「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。

「モビリティカンパニーへの変革」

トヨタの使命は「幸せの量産」であり、創業以来、クルマづくりを通じて、社会の発展に貢献し、お客様をはじめと

する世界中のステークホルダーの幸せな暮らしのお役に立つことをめざしてきました。誰ひとり取り残すことなく、すべての人に移動の自由と楽しさをお届けしたい。安全・安心で、持続可能なモビリティ社会を実現したい。そのために私たちがめざしているのがモビリティカンパニーへの変革です。

将来にわたって、クルマが世の中の役に立ち、人々を笑顔にするモビリティであり続けるためには、交通事故や環境負荷の増大、渋滞など、クルマが生み出すネガティブな影響を最小化し、同時に、利便性や快適性、運転の楽しさなど、ポジティブな面を最大化していくことが必要だと考えています。私たちは「カーボンニュートラル」と「移動価値の拡張」を2つの重点テーマとして、モビリティカンパニーへの変革を進めていきます。

「カーボンニュートラル」

<マルチパスウェイ戦略>

私たちの暮らしを支えているのは、エネルギーです。クルマの未来を変えていく上でも、エネルギーの未来に向き合うことが大切です。将来的には、再生可能エネルギーの普及を通じて、社会を支えるエネルギーは電気と水素に収められていくと考えられます。一方で、足元では国・地域ごとにさまざまなエネルギー事情があり、トランジションのペースは異なります。

こうした背景認識のもと、中長期的には電気と水素の未来を見据えながら、短期的にはエネルギーの実情・多様なお客様ニーズに応える選択肢を提供し、現実に応じたトランジションを進めていくのが、トヨタのマルチパスウェイの考え方です。

当社は実践的なCO₂削減に貢献するハイブリッド車の多様なラインアップを基盤に、マルチパスウェイの取り組みの解像度を上げるべく、選択肢の具体化を着実に進めています。内燃機関においては、レースを通じて鍛えている水素エンジンの技術をはじめ、長年培ってきた燃焼技術を磨いて、環境性能の高い小型・高効率な新エンジンを開発しています。次世代バッテリーEV（BEV）の小型電動ユニットも活用し、電気リッチなハイブリッド車・プラグインハイブリッド車を生み出すことをめざしています。次世代BEVでは、原理原則に立ち返って、クルマの構造・設計とモノづくりの合理化に取り組み、デザインはもちろん、空力をはじめとするBEVの最適性能にこだわって開発を進めています。小型電動ユニットなど、磨いた技術をその他のパワートレインの進化にも活かしていきます。水素で走るFCEVは、まずは商用車を軸に事業・市場の基盤づくりを進めています。エネルギー事業者をはじめ、「つくる」「はこぶ」「つかう」のバリューチェーン全体で連携し、水素からつくるe-fuelの普及につなげることも視野に入れて取り組んでいます。

<環境チャレンジ>

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るために、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、「CO₂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。

「移動価値の拡張」

「カーボンニュートラル」とともにクルマの未来を変えていくもうひとつのテーマが「移動価値の拡張」です。これからのクルマは電動化、知能化、多様化が進んでいくことで、社会とつながった存在になってまいります。そして、社会とつながったクルマは、通信や金融など人々の暮らしを支える様々なサービスとも密接につながり、モビリティを軸にした新しい付加価値の輪が広がってまいります。当社は誰もが自由に、楽しく、快適に移動できるモビリティ社会の実現をめざして、世界中のお客様にモビリティの選択肢を提供することで多様な移動ニーズへの貢献を果たしていきます。

トヨタはモビリティ社会の実現に向けソフトウェアをベースにした新たな価値を提供していきます。クルマと生活をシームレスにつなげ、お客様の期待の一步先を行く体験やサービスを提案・提供することで生活が変わり、移動を感動に変え、お客様の生活をより豊かにしていきます。人とクルマが、社会システムとクルマがつながることは、クルマが社会システムの一部となるエコシステムをつくり、ウェルビーイング実現につながります。こうした知能化を加速させ、オープンイノベーションを実現できるソフトウェアプラットフォームがArene（アリーネ）です。Areneによって、In-Car領域では、先進安全技術やインフォテインメントなどを通じ、快適な乗車体験をもたらすアプリケーションを提供し、それは時代の進化に合わせてアップデートしていきます。さらに、Out-Car領域においては、産業を越えて社会システム、例えば住宅やエネルギー、物流産業のパートナーとつながることで提供価値を広げていきます。

<安全・安心への取り組み>

クルマの価値を広げながら、社会システムとの融合を視野に入れて、モビリティの多様な価値を生み出していく。私たちは、それをけん引するクルマが、ソフトウェア・ディファインド・ビークル（SDV）であると思います。そしてクルマ屋のトヨタが考えるSDVの最も重要な提供価値は、「安全・安心」、すなわち交通事故ゼロの社会に貢献していくことです。それは、私たちがめざしている「すべての人に移動の自由をお届けすること」にもつながっていきます。

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「三位一体の取り組み」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、重大死傷事故低減に寄与する機能を取り入れたToyota Safety Senseは、先行車や歩行者との衝突回避支援または被害軽減を図る複数の予防安全機能をパッケージ化しています。Toyota Safety Senseは2015年の市場投入以来、グローバル累計装着台数5,000万台を達成（2024年10月）しています。現在、日米欧のほぼすべての乗用車への設定（標準もしくはオプション）を完了し、中国・アジアの一部、中近東、豪州など、主要な市場を含めた144の国と地域に導入しています。

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。

また、「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。ディープラーニングを中心としたAI技術も取り入れ、運転中に遭遇し得るさまざまな状況を予測・対応した運転を支援します。加えて、ソフトウェアアップデートに対応しており、無線通信、または有線接続により、最新版のソフトウェアに更新が可能です。

クルマの用途は幅広く、ニーズはますます多様化しており、トヨタは、個人所有車両「POV（Personally Owned Vehicle）」向けに加えて、ヒト、モノの移動に関わる事業「MaaS（Mobility as a Service、マース）」分野における自動運転技術の研究開発にも取り組んでいます。法人向け販売車両の高度な自動運転技術を早期に市場に導入し、データ収集・分析からのフィードバックを通じて自動運転技術をさらに進化させていきます。

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「サステナビリティボンドフレームワーク」（以下、本フレームワークという。）を策定し、ムーディーズESGソリューションズ（旧 Vigeo Eiris）より原則等に適格である旨のセカンダリー・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。

サステナビリティボンドフレームワークについて

当社は、社会課題解決に資するプロジェクトのための資金を調達することを目的として、I C M A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. 調達資金の使途

当社により本フレームワークに基づいて発行されるサステナビリティボンド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、サステナビリティボンドの発行日から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）

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（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	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及び製造原価	運転手・乗員（高齢者・身体障がい者等の交通弱者）

（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）

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（FCEV）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）

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サステナビリティボンドの調達資金の充実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

本サステナビリティボンド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
- ・ サステナビリティ推進部
- ・ 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「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サステナビリティボンド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サステナビリティボンド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サステナビリティボンド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、「3. 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サステナビリティボンド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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<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CO ₂ 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