

## 株式会社商工組合中央金庫が実施する 株式会社トムスに対する ポジティブ・インパクト・ファイナンスに係る 第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、株式会社商工組合中央金庫が実施する株式会社トムスに対するポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト・ファイナンス原則への適合性に対する第三者意見書を提出しました。

本件は、環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」への整合性も併せて確認しています。

\* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。

## 第三者意見書

2023年11月15日  
株式会社 日本格付研究所

評価対象：

株式会社トムスに対するポジティブ・インパクト・ファイナンス

貸付人：株式会社商工組合中央金庫

評価者：株式会社商工中金経済研究所

第三者意見提供者：株式会社日本格付研究所（JCR）

結論：

本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス原則に適合している。

また、環境省のESG金融ハイレベル・パネル設置要綱第2項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的である。



### I. JCR の確認事項と留意点

JCR は、株式会社商工組合中央金庫（「商工中金」）が株式会社トムス（「トムス」）に対して実施する中小企業向けのポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF）について、株式会社商工中金経済研究所（「商工中金経済研究所」）による分析・評価を参照し、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）の策定した PIF 原則に適合していること、および、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項（4）に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的であることを確認した。

PIF とは、SDGs の目標達成に向けた企業活動を、金融機関が審査・評価することを通じて促進し、以て持続可能な社会の実現に貢献することを狙いとして、当該企業活動が与えるポジティブなインパクトを特定・評価の上、融資等を実行し、モニタリングする運営のことをいう。

PIF 原則は、4 つの原則からなる。すなわち、第 1 原則は、SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できるかまたはネガティブな影響を特定し対処していること、第 2 原則は、PIF 実施に際し、十分なプロセス、手法、評価ツールを含む評価フレームワークを作成すること、第 3 原則は、ポジティブ・インパクトを測るプロジェクト等の詳細、評価・モニタリングプロセス、ポジティブ・インパクトについての透明性を確保すること、第 4 原則は、PIF 商品が内部組織または第三者によって評価されていることである。

UNEP FI は、ポジティブ・インパクト・ファイナンス・イニシアティブ（PIF イニシアティブ）を組成し、PIF 推進のためのモデル・フレームワーク、インパクト・レーダー、インパクト分析ツールを開発した。商工中金は、中小企業向けの PIF の実施体制整備に際し、商工中金経済研究所と共同でこれらのツールを参照した分析・評価方法とツールを開発している。ただし、PIF イニシアティブが作成したインパクト分析ツールのいくつかのステップは、国内外で大きなマーケットシェアを有し、インパクトが相対的に大きい大企業を想定した分析・評価項目として設定されている。JCR は、PIF イニシアティブ事務局と協議しながら、中小企業の包括分析・評価においては省略すべき事項を特定し、商工中金及び商工中金経済研究所にそれを提示している。なお、商工中金は、本ファイナンス実施に際し、中小企業の定義を、中小企業基本法の定義する中小企業等(会社法の定義する大会社以外の企業)としている。

JCR は、中小企業のインパクト評価に際しては、以下の特性を考慮したうえで PIF 原則との適合性を確認した。

- ① SDGs の三要素のうちの経済、PIF 原則で参照するインパクト領域における「包括的で健全な経済」、「経済収れん」の観点からポジティブな成果が期待できる事業主体で

- ある。ソーシャルボンドのプロジェクト分類では、雇用創出や雇用の維持を目的とした中小企業向けファイナンスそのものが社会的便益を有すると定義されている。
- ② 日本における企業数では全体の 99.7%を占めるにもかかわらず、付加価値額では 52.9%にとどまることからわかるとおり、個別の中小企業のインパクトの発現の仕方や影響度は、その事業規模に従い、大企業ほど大きくはない。<sup>1</sup>
  - ③ サステナビリティ実施体制や開示の度合いも、上場企業ほどの開示義務を有していないことなどから、大企業に比して未整備である。

## II. PIF 原則への適合に係る意見

---

### PIF 原則 1

SDGs に資する三つの柱（環境・社会・経済）に対してポジティブな成果を確認できるかまたはネガティブな影響を特定し対処していること。

SDGs に係る包括的な審査によって、PIF は SDGs に対するファイナンスが抱えている諸問題に直接対応している。

---

商工中金及び商工中金経済研究所は、本ファイナンスを通じ、トムスの持ちうるインパクトを、UNEP FI の定めるインパクト領域および SDGs の 169 ターゲットについて包括的な分析を行った。

この結果、トムスがポジティブな成果を発現するインパクト領域を有し、ネガティブな影響を特定しその低減に努めていることを確認している。

SDGs に対する貢献内容も明らかとなっている。

---

### PIF 原則 2

PIF を実行するため、事業主体（銀行・投資家等）には、投融資先の事業活動・プロジェクト・プログラム・事業主体のポジティブ・インパクトを特定しモニターするための、十分なプロセス・方法・ツールが必要である。

---

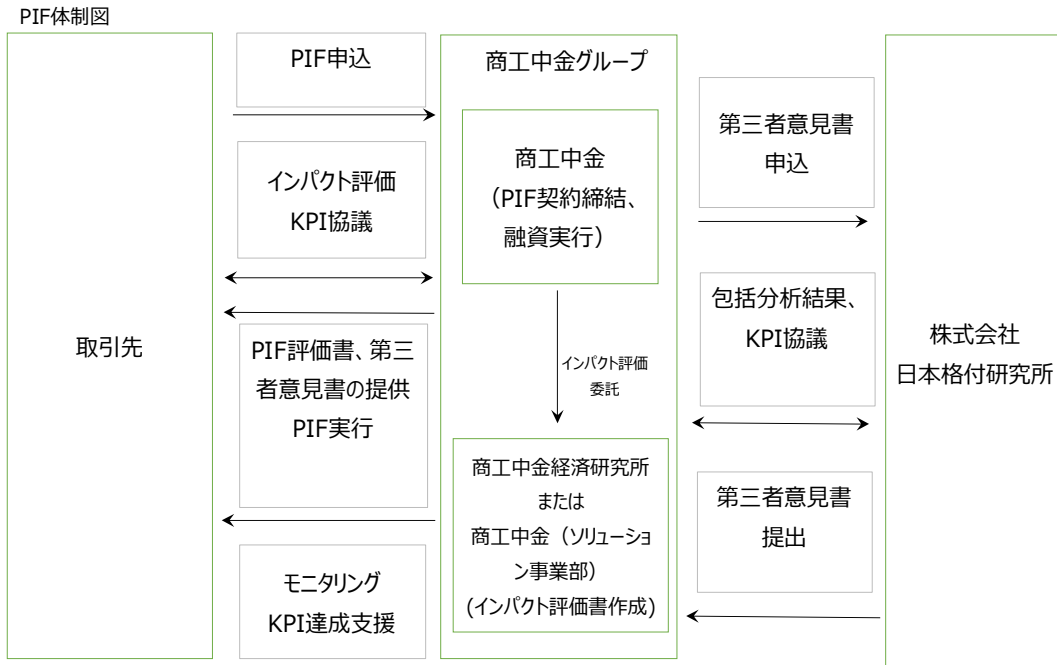
JCR は、商工中金が PIF を実施するために適切な実施体制とプロセス、評価方法及び評価ツールを確立したことを確認した。

---

<sup>1</sup> 経済センサス活動調査（2016年）。中小企業の定義は、中小企業基本法上の定義。業種によって異なり、製造業は資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下、サービス業は資本金 5 千万円以下または従業員 100 人以下などだ。小規模事業者は製造業の場合、従業員 20 人以下の企業をさす。



(1) 商工中金は、本ファイナンス実施に際し、以下の実施体制を確立した。



(出所：商工中金提供資料)

(2) 実施プロセスについて、商工中金では社内規程を整備している。

(3) インパクト分析・評価の方法とツール開発について、商工中金からの委託を受けて、商工中金経済研究所が分析方法及び分析ツールを、UNEP FI が定めた PIF モデル・フレームワーク、インパクト分析ツールを参考に確立している。

### PIF 原則 3 透明性

PIF を提供する事業主体は、以下について透明性の確保と情報開示をすべきである。

- ・本 PIF を通じて借入人が意図するポジティブ・インパクト
- ・インパクトの適格性の決定、モニター、検証するためのプロセス
- ・借入人による資金調達後のインパクトレポート

PIF 原則 3 で求められる情報は、全て商工中金経済研究所が作成した評価書を通して商工中金及び一般に開示される予定であることを確認した。



---

### PIF 原則 4 評価

事業主体（銀行・投資家等）の提供する PIF は、実現するインパクトに基づいて内部の専門性を有した機関または外部の評価機関によって評価されていること。

---

本ファイナンスでは、商工中金経済研究所が、JCR の協力を得て、インパクトの包括分析、特定、評価を行った。JCR は、本ファイナンスにおけるポジティブ・ネガティブ両側面のインパクトが適切に特定され、評価されていることを第三者として確認した。

### III. 「インパクトファイナンスの基本的考え方」との整合に係る意見

インパクトファイナンスの基本的考え方は、インパクトファイナンスを ESG 金融の発展形として環境・社会・経済へのインパクトを追求するものと位置づけ、大規模な民間資金を巻き込みインパクトファイナンスを主流化することを目的としている。当該目的のため、国内外で発展している様々な投融資におけるインパクトファイナンスの考え方を参照しながら、基本的な考え方をとりまとめているものであり、インパクトファイナンスに係る原則・ガイドライン・規制等ではないため、JCR は本基本的考え方に対する適合性の確認は行わない。ただし、国内でインパクトファイナンスを主流化するための環境省及び ESG 金融ハイレベル・パネルの重要なメッセージとして、本ファイナンス実施に際しては本基本的考え方に整合的であるか否かを確認することとした。

本基本的考え方におけるインパクトファイナンスは、以下の 4 要素を満たすものとして定義されている。本ファイナンスは、以下の 4 要素と基本的には整合している。ただし、要素③について、モニタリング結果は基本的には借入人であるトムスから貸付人である商工中金及び評価者である商工中金経済研究所に対して開示がなされることとし、可能な範囲で対外公表も検討していくこととしている。

---

要素① 投融資時に、環境、社会、経済のいずれの側面においても重大なネガティブインパクトを適切に緩和・管理することを前提に、少なくとも一つの側面においてポジティブなインパクトを生み出す意図を持つもの

要素② インパクトの評価及びモニタリングを行うもの

要素③ インパクトの評価結果及びモニタリング結果の情報開示を行うもの

要素④ 中長期的な視点に基づき、個々の金融機関/投資家にとって適切なリスク・リターンを確保しようとするもの

---

また、本ファイナンスの評価・モニタリングのプロセスは、本基本的考え方で示された評価・モニタリングフローと同等のものを想定しており、特に、企業の多様なインパクトを包括的に把握するものと整合的である。



#### IV. 結論

以上の確認より、本ファイナンスは、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス原則に適合している。

また、環境省の ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項 (4) に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」と整合的である。

(第三者意見責任者)

株式会社日本格付研究所

サステナブル・ファイナンス評価部長

梶原 敦子

梶原 敦子

担当主任アナリスト

川越 広志

川越 広志

担当アナリスト

工藤 達也

工藤 達也



### 本第三者意見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）が提供する第三者意見は、事業主体及び調達主体の、国連環境計画金融イニシアティブの策定したポジティブ・インパクト金融(PIF)原則への適合性及び環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内に設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクトファイナンスの基本的考え方」への整合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該ポジティブ・インパクト金融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、依頼者である調達主体及び事業主体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に対する意見の表明であり、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、本第三者意見は、PIF 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。本事業により調達される資金が同社の設定するインパクト指標の達成度について、JCR は調達主体または調達主体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. 本第三者意見を作成するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本意見作成にあたり、JCR は、以下の原則等を参照しています。

国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブ・インパクト金融原則

環境省 ESG 金融ハイレベル・パネル内ポジティブインパクトファイナンスタスクフォース  
「インパクトファイナンスの基本的考え方」

#### 3. 信用格付業にかかるとの関係

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、信用格付業にかかるとは異なります。

#### 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、また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 PIF の事業主体または調達主体と 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、事業主体または調達主体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、また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、明示的であると暗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、また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なるものを問わず、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、評価の対象であるポジティブ・インパクト・ファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、価格変動リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）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、また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。本文書の一部または全部を問わず、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、銀行等が作成したポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書の国連環境計画金融イニシアティブのポジティブ・インパクト金融原則への適合性について第三者意見を述べたものです。

事業主体：ポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施する金融機関をいいます。

調達主体：ポジティブ・インパクト・ビジネスのためにポジティブ・インパクト・ファイナンスによって借入を行う事業会社等をいいます。

#### ■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
- ・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作業部会メンバー
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候債イニシアティブ認定検証機関)

#### ■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



## ポジティブ・インパクト・ファイナンス評価書

2023年11月15日

株式会社商工中金経済研究所

---

商工中金経済研究所は株式会社商工組合中央金庫（以下、商工中金）が株式会社トムス（以下、トムス）に対してポジティブ・インパクト・ファイナンスを実施するに当たって、トムスの活動が、環境・社会・経済に及ぼすインパクト(ポジティブな影響及びネガティブな影響)を分析・評価しました。

分析評価に当たっては、株式会社日本格付研究所の協力を得て、国連環境計画金融イニシアティブ (UNEP FI)が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」及び ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項 (4)に基づき設置されたポジティブ・インパクト・ファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクト・ファイナンスの基本的考え方」に則った上で、中堅・中小企業<sup>※</sup>に対するファイナンスに適用しています。

※ 中小企業基本法の定義する中小企業等（会社法の定義する大会社以外の企業）

## 目次

1. 評価対象のファイナンスの概要
2. 企業概要・事業活動
  - 2.1 基本情報
  - 2.2 業界動向
  - 2.3 企業理念、経営方針等
  - 2.4 事業活動
3. 包括的インパクト分析
4. 本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性
5. サステナビリティ管理体制
6. モニタリング
7. 総合評価

## 1. 評価対象のファイナンスの概要

企業名	株式会社トムス
借入金額	200,000,000 円
資金使途	運転資金
借入期間	5 年
モニタリング実施時期	毎年 10 月

## 2. 企業概要・事業活動

### 2.1 基本情報

本社所在地	東京都世田谷区等々力 6-13-10
創業・設立	1974 年 2 月 20 日
資本金	61,025,000 円
従業員数	107 名 (2023 年 10 月現在)
事業内容	レーシングチーム運営 自動車用部品並びに用品の企画、開発、販売 トヨタ車をベースとしたコンプリートカーの企画、開発 車両デザイン及び工業デザインの受託
主要取引先	トヨタ自動車(株)、(株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメント

## 【業務内容】

### ■ 事業概略

- トムスはモータースポーツにおけるエンタメ事業や自動車部品・カスタムカーの販売の自動車事業、モビリティ革新事業を展開する。
- 具体的には国内主要レースカテゴリに属する SUPER GT への参戦や、国内外のカーレース上位入賞実績を認められることによって作り上げられてきたブランディングを利用したエンタメ事業、レースにおけるトムスの知名度と技術を生かした自動車パーツ及び自社の自動車パーツを使ったカスタムカー（トムスコンプリートカー）の販売を行う自動車事業、長年のレースに参戦している経験により培った技術とデジタルを掛け合わせた次世代型の新規業態として EV カート・シミュレーターを利用したモビリティ革新事業を展開している。



写真上下：当社がカスタムした車体

以下写真は全て当社より提出

## ■ 【エンタメ事業】

- エンタメ事業はトヨタ自動車(株)及び、トヨタ自動車関連会社と協業し、トヨタ・モータースポーツの認知に貢献する事業である。当社はトヨタ車、トヨタエンジンを使用し、国内外で様々なカテゴリの自動車レースに参戦することで培われる周辺技術を基に、モータースポーツの発展を目標としている。その中で、当社は自動車のレーシングカーの開発・製造も手掛けている。高性能なエンジンやトランスミッションの設計、製造、チューニングを行い、競技車両の性能向上に寄与している。



- 現在は《SUPER GT》や《SUPER FORMULA》《SUPER FORMULA LIGHTS》のカテゴリにおいて、チーム TOM'S として参戦しており、2021 年度の《SUPER GT》では年間シリーズチャンピオンを獲得するなど、確かな実績を残しており、全国的に注目されている名門チームである。またモータース



ポーツ関連の商品販売も行っており、オフィシャルグッズやパーツ、アクセサリなどの販売を通じて、モータースポーツファンや自動車愛好家に向けた商品ラインアップを提供している。これにより、トムスのブランドイメージの向上やファンとのエンゲージメントを深め、ビジネスの多角化に繋げている。

## ■ 【自動車事業】

- 当社はトヨタ車、トヨタエンジンを使用し、オフィシャルレースに参戦を続けてきた技術と経験を最大限に活かし、トヨタ車やレクサス車を中心にオリジナルの装備品、パーツの企画や販売を行っている。製品としてはスポーツシート、ステアリングホイールなどのインテリアパーツやエキゾーストシステム、エンジンオイルなどのパフォーマンスパーツが挙げられる。それらの企画、開発、販売を一貫(一部外注あり)して行うことで、安定した供給を実現しており、国内各ディーラーにて自動車のパフォーマンス向上やスタイリングのアップグレードを目指すユーザーに向けて提供されている。また近年はオンライン販売も強化しており、国内にとどまらず、海外に向けたオリジナル部品の販売も強化している。



## ■ 【モビリティ革新事業】

- 当社はこれまで国内外で様々なレースに参戦し培ってきたモータースポーツの技術とノウハウを最大限に活かし、2021年1月から新たにモビリティ革新事業への進出を開始した。当社のモビリティ革新事業はこれまでの既存商品の代替としてサービス提供を行うのではなく、まったく新しい利用価値の提供を目的とするものであり、その事業コアは大きくわけて以下の3点である。

### 1. 世界に通じる新しいエンターテインメントの創造

都市型で手軽に誰もがモータースポーツに触れることができることを目的として、2023年度に常設カート場【シティサーキット東京ベイ】を開設した。当社が開発・製造を行うEVカートを用いたレースを年間通じて行う方針である。新たな試みとして、都内に開設するシティサーキット東京ベイ(常設カート場)にて、今までの郊外型ではない都市近郊型レースを開催する予定である。また当社が開発した運転シミュレーターを用いて、幅広い世代に対して、リアル(EVカート)とデジタル(シミュレーター)の二つを掛け合わせてモータースポーツの価値を訴求し、他社との差別化を図る。



### 2. 高齢化社会における社会課題の解決

日本国内で社会問題となっている高齢化による健康維持に課題認識を持ち、当社が開発したEVカート並びに運転シミュレーターを活用した「シニア向け健康促進サービス」を提供する予定である。将来的には産学民間との連携を通じて、自動運転技術と小型モビリティを組み合わせ、高齢者の移動問題を解決することを目指す。



### 3. 世界的な環境問題に対する解決

当社ではこれまでのレース事業で培ってきた各自動車内蔵部品の設置再設計技術やパワーエレクトロニクス技術及び、エンジンや燃料ポンプ、ガソリンタンクなどのパワーユニット交換を用いたEVコンバージョン※を目指している。

※EVコンバージョン

内燃エンジンを搭載した車両を電気自動車のパワーユニットに交換し、EV自動車に転換させることを指す。

【事業拠点】

拠点名	住所
本社	東京都世田谷区等々力 6-13-10
テクニカルセンター	静岡県御殿場市塚原 149-6
デザインセンター	静岡県御殿場市東田中 3373-3



**【沿革】**

1974年2月	株式会社トムス設立。
1975年9月	トヨタチューニングショップの認定を授与。
1978年3月	東京都西多摩郡にガレージをオープン。初のオリジナルホイール「トムスラリー」を発売。
1983年4月	本社を現住所(東京都世田谷区等々力)に新設し、営業活動を拡大。 レーシングガレージを静岡県御殿場に新設。
1987年	トヨタワークスチームとして、トヨタ・チーム・トムスの名称でレース活動を行う。 数々のレースにてチャンピオンを獲得。「常勝&名門チーム」としてブランディングを確立。
2007年	トムスデザイン事業部が発足。静岡県御殿場市にデザインセンター設立。 レーシングカーの設計及び、自動車関連製品の販売を開始。
2018年2月	株式譲渡により株式会社モブキャストホールディングスの連結子会社化。
2020年1月	コンプリートカーTOM'S CENTURY を発表。東京国際カスタムカーコンテスト 2020 において、セダン部門優秀賞を受賞。同年経営陣により MBO(マネジメントバイアウト)実施。
2021年1月	新規事業(モビリティ革新事業領域)へ本格着手。
2022年11月	自社開発の EV カートを使用した全日本 EV カート選手権を開催。

**【レース実績】**

1974年	「マカオグランプリギアレース」優勝
1977年	「マレーシアグランプリ」優勝
1982年	初のグループ C カーで WEC 出場(5位)
1985年	「ル・マン 24 時間レース」初出場
1992年	「F3 マカオ GP」優勝/「ル・マン」総合 2 位
1994年	「全日本ツーリングカー選手権」優勝/「全日本 F3 選手権」優勝
1997年	「全日本 F3 選手権」優勝/「JGTC 選手権」優勝
1999年	「全日本 F3 選手権」優勝/「全日本 GT 選手権」優勝
2003年	「全日本 F3 選手権」優勝(2005年・2005年同様)
2006年	「SUPER GT」優勝(2008年同様)
2010年	「フォーミュラニッポン選手権」優勝(2012年同様)
2013年	「全日本 F3 選手権」優勝(2014年・2015年同様)
2017年	「全日本 F3 選手権」優勝/「SUPER GT」優勝
2019年	「SUPER GT」優勝/「SUPER FORMURA」優勝
2020年	「SUPER FORMURA」優勝/「SUPER FORMURA LIGHTS」優勝
2021年	「SUPER GT」優勝/「FORMURA REGIONAL JAPANESE」優勝 「SUPER FORMURA LIGHTS」優勝
2022年	「SUPER FORMURA LIGHTS」優勝



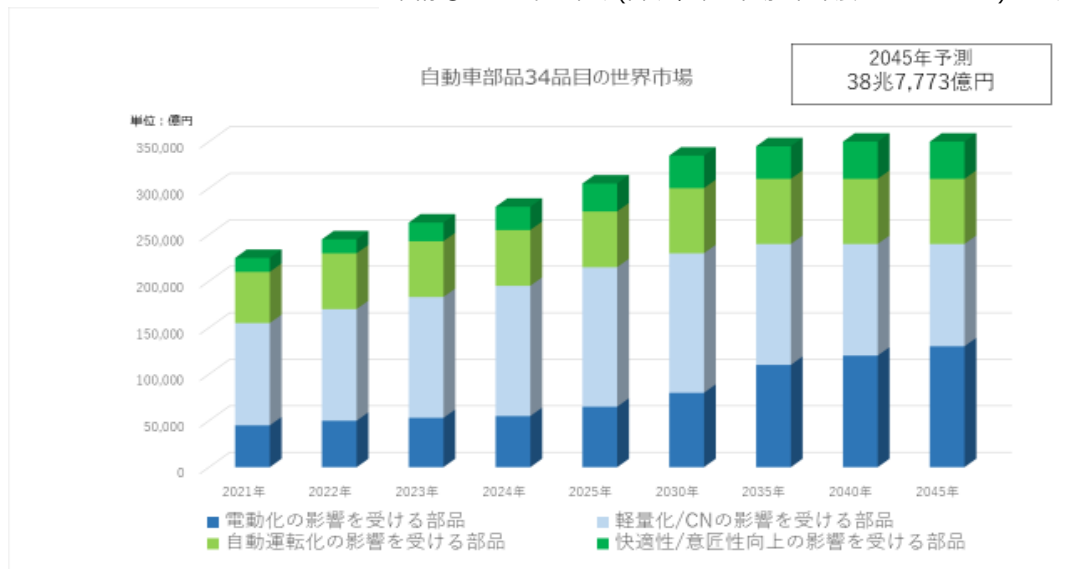
## 2.2 業界動向

### ■ 自動車用部品市場の業界動向

自動車用部品業界は自動車産業の重要なサプライチェーンの一部であり、自動車メーカーに対して部品やシステムを供給している。その特徴は以下の通りである。

- 2020年以降、新型コロナウイルス感染拡大によるロックダウン、半導体供給不足による自動車生産停止など、外部要因により、2022年も世界全体の自動車生産台数は前年度比マイナスで着地した。しかし、生産面の制約はあるものの、新興国や米国を中心に確実に需要は回復しており、2023年以降世界全体で自動車生産は回復し、成長軌道に回帰していく見通しである。
- 富士キメラ総研によると、自動車部品30品目の世界市場を調査した結果、2022年は為替変動の影響を受け、市場自体は10%程度伸長し、2045年には38兆円を越す市場規模になると予測している。

画像①：富士キメラ総研(自動車部品市場の将来展望 プレスリリース)より引用



- 自動車業界全体の技術革新が進む中、当業界も新たな技術やイノベーションを取り入れる必要がある。自動運転技術、電動化、コネクテッドカー、軽量化、安全性向上などのトレンドに対応するため、部品サプライヤーは継続的な研究開発と製品改良に取組み、競争力を維持する必要がある。
- 自動車はますます IT との関連性が高い分野となっており、インターネットやモバイル技術との統合が進んでいる。当業界では、車両間通信、車両とインフラストラクチャーの通信、ドライバーと車両の接続など、コネクティビティを可能にする部品の需要が拡大している。
- 環境への配慮と持続可能性への取組みが自動車業界全体で重要なテーマとなっており、当業界もこの取組みに貢献する必要がある。産業廃棄物の削減、再利用やリサイクルの促進、エネルギー効率の向上などが求められる。また電動化へのシフトや燃費改善技術の開発も重要な課題である。
- 今後の展望としては、自動車業界全体の電動化と自動運転技術の普及が進む中、当業界としても対応が求められる。電気自動車やハイブリッド車の需要が増加し、バッテリーやパワーエレクトロニクスなどの電動化関連部品の需要が拡大していくと考えられている。

## ■ 自動車業界の EV シフト

- 昨今、自動車業界の EV シフトが急速に加速している。世界市場では、2022 年の EV 販売台数は 780 万台に達し、シェアは 10%を超えている。国際エネルギー機関(IEA)は日本国内での EV の年間販売台数が 2030 年に 19.2 万台、2040 年には 27.9 万台に達すると予測している。またパリ協定で定められた温暖化目標を考慮した「持続可能は開発シナリオ」を達成するためには、2040 年までに 72.5 万台が EV に移行する必要があるとしており、世界的な EV シフトは更に加速する見込みである。
- 富士経済の調査によると、HV(ハイブリッド車)、PHV(プラグインハイブリッド車)、EV(電気自動車)の世界市場は、2021 年に合計で 1,044 万台となり、また HV、PHV、EV の世界市場は 2035 年には EV が新車販売台数の 57.1%を占め、7,600 万台に上り、乗用車の主役となる見通しである。中でも EV の市場規模は 2035 年に 5,651 万台に達すると予測されており、新車販売台数全体の約半数以上を占める見通しとなった。

## ■ レーシングチーム運営の業界動向

- 現在自動車業界全体で電動化へのシフトが進んでおり、それに伴いレーシングチームも電動車両への参入や電動レースシリーズへの参加が増加している。環境への配慮や持続可能性への取組みが重視され、燃費の改善や排出ガスの削減、再生可能エネルギーの活用などが注目されている。これにより、従来の内燃エンジンによるレースだけではなく、電動車両を使用したレースイベントやシリーズが増加していくことが予想されている。
- 自動車業界全体が電動化と持続可能性への取組みを進めている中、レーシングチームもこのトレンドに対応している。電動レースシリーズ(Formula E や Extreme E など)の台頭や自動車メーカーの電動レーシングカー開発など、電動化への注目度が高まっている。これに伴い、レーシングチームは電動車両の開発や技術革新に注力し、持続可能なレースイベントの実現に向けた取組みを行うことが予想される。
- インターネットのソーシャルメディアの普及により、視聴者の視聴習慣が変化している。レーシングチームはデジタルメディアやストリーミングプラットフォームを活用してレースやチームの情報を配信し、ファン獲得を強化していく必要がある。ライブストリーミングやオンデマンド視聴、ソーシャルメディア上でのライブコミュニケーションなどが重要な要素となっている。またデジタルマーケティングやデータ分析の活用もレーシングチームにとって重要なトレンドである。
- 自動車メーカーやテクノロジープロバイダーとの強力なパートナーシップが、レーシングチームの競争力を高める要素となる。自動車メーカーの技術やリソースを活用し、共同開発やデータ共有などの形で相互補完的な関係を気づくことで、レーシングカーの性能向上やイノベーションの実現が可能になる。またテクノロジーパートナーシップによって、車両のエレクトロニクス、モータースポーツテクノロジー、データ管理などの分野で共同開発や情報共有が進むと考えられている。

## 2.3 企業理念、経営方針等

経営理念
クルマに「情熱・感動・ロマン」を
企業文化
① 挑戦のこころ
② 責任感
③ 謙虚な姿勢
④ 身だしなみと紳士淑女な態度
⑤ Give の精神
中期ビジョン
モビリティ社会に愛される唯一無二の企業になる！

**「伝統」と「革新」**

トムス代表取締役社長  
谷本勲  
TANIMOTO Isao

ファウンダー  
館信秀  
TACHI Nobuhide

クルマに  
「情熱」  
「感動」  
「ロマン」を！

## 2.4 事業活動

トムスは以下のような環境・社会・経済へのインパクトを生む事業活動を行っている。

### 【環境面・社会面・経済面】

#### ■ 常設カート場の新設による地域活性化

- 当社は東京都政策企画局が「未来の東京」戦略の中で重要プロジェクトとして推進している「東京ベイ eSG プロジェクト<sup>※</sup>」において、ゼロエミッションやデジタルをテーマに世界に先駆ける都市モデルを構築するために、青海・有明地区にライブエンターテイメント拠点を形成する計画である。その中で当社は EV プラットフォームとデジタルツインを掛け合わせた計画を立案し、東京都より認可を受けたことにより、今回常設カート場の新設が決定した。
- この常設カート場では EV カートが走行可能なシティサーキットとしての役割はもちろんのこと、環境課題の解決に繋がる EV コンバージョンや国や東京都と連携してレースイベントを開催し、インバウンド増加や地域雇用の増加などの経済活性化を目指すとしており、当社が今後強化していくモビリティ革新事業として位置付けられている。

#### ※東京ベイ eSG プロジェクト

中央防波堤エリアの“陸海空”の広大なフィールドを活用して、最先端テクノロジーの社会実装を図り、東京が目指す未来の街を具現化する取組みを指す。東京都は、必要なフィールドを提供すると共に、国を始め関係機関等との調整を行うなど、社会実装に向けた支援を行う。



## ■ EV カート製造による環境負荷低減への取組み

- 昨年 2022 年 11 月に《モータースポーツジャパン 2022》が開催された。その中で、東京都お台場にあるモータースポーツジャパン会場内にカートコースを敷設し、日本初「都市型全日本格式ナイトレース」として「全日本カート選手権 EV 部門最終戦」や EV カートレンタル等を含めた様々なコンテンツが催され、そこで使用された競技用カート、大人用カート、キッズカート、タンデムカートの 4 種類について



EV は、バッテリーに蓄えた電力をモーターの動力源として走行するため、走行中に排気ガスを排出しないことから注目を集めている。本取組みにより、世間に向けて、カーボンニュートラルに向けた一つのモータースポーツの在り方を提言した。トムス製の EV カートは日本で唯一 JAF 認定を取得しており、今後国内で EV カートレースが開催される際にも、導入が可能である。今後も環境負荷低減に即した EV カート製造に注力し、EV カート市場を牽引していくことを目指している。

## 【環境面】

### ■ レース業界全体の CO<sup>2</sup> 排出量低減の取組み

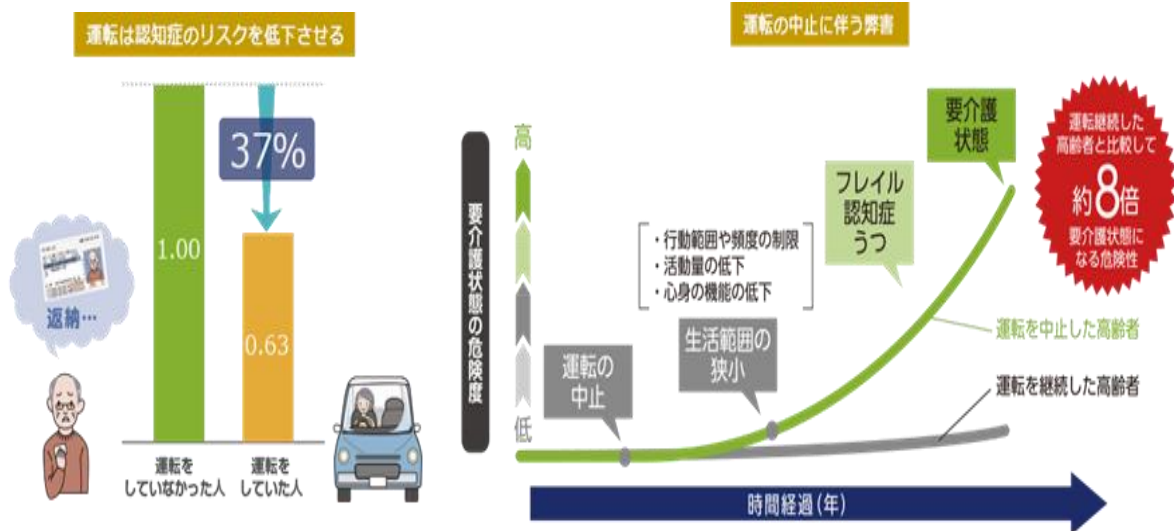
- 全世界的に開催されているレースである SUPER GT<sup>※</sup>において、2022 年 11 月において、「SUPER GT Green Project2030」が発表された。これは 2023 年からカーボンニュートラル燃料を導入することやタイヤセットの削減を行うことが織り込まれており、環境対応ロードマップの下、2030 年までにシリーズ全体の CO<sup>2</sup> 排出量半減を目指す取組みである。

当社は従来より SUPER GT に参加しており、SUPER GT に参加する団体は一部カーボンニュートラル燃料の導入、タイヤセットの削減を義務付けられている。また当レースを中心とした自動車レースの統括・主催・興行の目的たる事業を遂行するために、各自動車会社、サーキット運営会社、並びに自動車レース参加者が参画している。当社は大会規定に基づいて、積極的にカーボンニュートラル燃料の使用を推進しており、業界内の知名度を活用してインパクトを与えている。今後も国や地域と連携を行いながら、健全なモータースポーツの振興及び、豊かな自動車文化の創造・発展並びに地球環境保全に寄与し、社会貢献・環境保全に繋げていく方針である。

【社会面・経済面】

■ 産官学共同研究による運転能力の向上

- 日本全体の社会課題として高齢者社会の深刻化が取り上げられている。直近の研究によると、自動車等を運転することは、脳の認知機能や運動機能を刺激し、将来的な認知症のリスクを低減することが可能であるという結果が発表されている。当社はその社会課題を運転技術により解決する方法で社会貢献活動に繋げる取組みを行っている。



画像②：高齢者運転リスクについて 当社より提出

- 2023年に当社らが共同開発した没入型運転シミュレーターと半球体スクリーン装置を運用するワンダービジョン社、及び前橋市のデジタルツイン環境を組み合わせ、運転者の認知や技能などの判定を行う交通事故削減の市民向けサービス「デジタルツインあんぜんスコアリング」が開発された。
- 本サービスの構造としては、朝日航洋(株)の Lidar と呼ばれる道路を 3D 化する技術や、東京海上日動(株)が有する標識や看板などをデータ化する技術を用いて前橋市の道路を 3D 化し、市民の運転データを取得する。次に集めた道路データを基に、事故の多い地点を中心としてデジタル空間を構築し、大型シミュレーターにより環境運転を再現する。そのシミュレーターを利用した人々から生体信号の計測することにより、シミュレーター運転者の空間認知能力、標識・法令の理解度、ステアリング・ブレーキ・アクセルなどの操作の適切性などを判定し、運転の測定や評価を行うものである。
- 当社は本技術を用いて、継続的な産学官連携により道路の危険個所の空間的特性や危険因子の特定を実施し、高齢者、認知症、統合失調症の方の日常の運転における危険度の数値化し、危険因子の発見していくことを目的としており、将来的には免許研修、適正試験、免許更新時のテスト項目化や、街づくり、法令・規制等の見直しの検討に活用することで運転能力の向上を目指す。



## 【社会面】

### ■ 従業員の働きやすさの改善

#### ● 《従業員の労働状況》

当社は、レース運営事業のリーディングカンパニーとして、柔軟な働き方を推進している。

従業員数は 107 名であり、パート職員を含め、男性 89 名、女性 18 名が本社並びに御殿場の各工場で業務に従事している。当社は自動車技術の変化に即したスキル向上を支援し、成果を重視しながらもチームの協力を大切にしている。2022 年度の平均有給休暇取得率は 34%であり、課題であるが今後社内で休暇の個別指定方式や計画年休取得制度の導入を検討、実施することにより、従業員が計画的に有給を取得できる体制を整えていく方針である。月間時間外労働時間は 23 時間と業界平均並みで推移しており、レースなどが重なり、時間外労働が増加すると判断された際には月次で社長含め、各部長との会議を定期的に行い、人員の調整や場合によっては他部署から人員を補充する取組みを行っており、労働条件の改善に繋げている。

#### ● 《ダイバーシティ推進》

採用については中途採用を中心として行っており、2018 年から 2022 年の過去 5 年間で每期平均 15 名程度の採用を確保している。外国人の技能実習生の受け入れも積極的に行っており、2022 年段階では、外国人技能実習生 2 名、女性外国人従業員 1 名を採用している。また全従業員に対して育休産休制度並びにテレワーク制度を確立しており、育児休業を利用し、会社復帰をした際も、育児短時間勤務制度を設けていることから、個人のライフスタイルに合わせて柔軟な働き方を行える体制を敷いている。

#### ● 《従業員の能力向上への取組み》

通常、レース事業を営む同業他社では契約社員や外注のメカニックを雇用し、レースに参戦する機会が多い。しかし当社では正社員として登用し、継続してトムスの文化や技術を継承していくことに注力している。そのため、従業員の育成や教育にはメンター制度を導入しており、新入社員並びに中途採用には一定期間先輩社員からの教育を受けることにより、他社では雇用や育成が安定していない中でも、計画的かつ継続的に技術の伝承やチームワークの熟成がなされており、これまでの積み上げてきた実績に繋がっている。また全従業員はコンプライアンス研修を通して、法令遵守対応に即しているだけでなく、若手管理職候補に対してはミドルマネジメント研修を通して、早期のマネジメント層の育成やスキルマップの制定を行っている。このように従業員はスキルアップとバランスの取れたライフスタイルを実現し、企業の成功と社会貢献を両立させている。

#### ● 《幸せデザインサーベイの実施》

会社の発展と社員の幸福を追求しながら、個人の幸福度と組織のパフォーマンスを両立させる目的で、商工中金が提供する「幸せデザインサーベイ<sup>※</sup>」に取り組むとしている。2023 年にも中途採用並びに外国人労働者の追加採用を行う予定であることから、サーベイ実施により従業員幸福度を把握し、今後さらなる新規採用強化に向け、より働きやすい・働きがいのある職場環境作りに活かしていく方針である。



#### ※ 幸せデザインサーベイ

幸せデザインサーベイは、従業員アンケートの実施により中小企業の幸せを可視化するサービス。会社の幸せを、組織としての「コミュニティ・コミュニケーション」、「チームパフォーマンス」、「マネジメント」と、個々の従業員の「カラダ」、「マインド（幸福度）」の5つの要素から構成。総合点を幸せ指数として算定する（100点満点）。

### 次世代ドライバーの育成への取組み

- 当社は次世代のドライバー育成を目的として、2021年度よりトムス・フォーミュラ・カレッジを開始した。
- これは自動車レース未経験者からレース参戦を目指すエキスパートまで幅広く対応するように組まれているフォーミュラ・ドライブ・サポートプログラムである。
- 受講コースは初級である「エクスペリエンス・コース」に始まり、本格派の「エキスパート・コース」まで幅広く取り揃えており、レース参戦からフォーミュラカーの所有まであらゆるレース活動のサポートが可能である。現役ドライバーも講師として招き、個々のドライビング技術に磨きをかけている。将来的には当カレッジからレーサーや技術者を志望する若者を輩出し、日本の車業界を牽引する人材となることを目指し、全社的に推進していく方針である。





### 3.包括的インパクト分析

#### UNEP FI のインパクトレーダー及び事業活動などを踏まえて特定したインパクト

入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質（一定の固有の特徴がニーズを満たす程度）		
水（アクセス）	食糧	住居
保健・衛生	教育	雇用
エネルギー	移動手段	情報
文化・伝統	人格と人の安全保障	正義
強固な制度・平和・安定		
質（物理的・科学的構成・性質）の有効利用		
水（質）	大気	土壌
生物多様性と生態系サービス	資源効率・安全性	気候
廃棄物		
人と社会のための経済的価値創造		
包摂的で健全な経済	経済収束	

（黄：ポジティブ増大 青：ネガティブ緩和 緑：ポジティブ/ネガティブ双方のインパクト領域を表示）

#### 【UNEP FI のインパクト分析ツールを用いた結果】

国際標準産業分類	自動車部品・付属品販売業 その他のスポーツサービス業 専門デザイン業
ポジティブインパクト	保健・衛生、雇用、移動手段、包摂的で健全な経済
ネガティブインパクト	保健・衛生、雇用、大気、資源効率・安全性、気候、廃棄物

#### 【当社の事業活動を踏まえ特定したインパクト】

##### ■ポジティブインパクト

インパクト	取組内容
教育	➢ 従業員のスキル向上に向けた取組み
雇用	➢ 幸せデザインサーベイを活用した従業員幸福度の向上
雇用、包摂的で健全な経済	➢ ダイバーシティ推進
経済収束	➢ EV カートの事業拡大

■ネガティブインパクト（緩和の取組み）

インパクト	取組内容
雇用	➤ 従業員の働きやすさを改善していく取組み
雇用、包摂的で健全な経済	➤ 従業員の給与を増加させる取組み
気候	➤ EVカート事業推進による環境負荷低減



同社では、UNEP FI のインパクト分析で発出されたポジティブ・インパクトのうち「移動手段」は、モビリティ革新事業における社会課題を解決するための運転シミュレーターの導入について実装時期が未定であること、「保健・衛生」は当社の事業活動において影響が少ないことから、特定していない。

ネガティブ・インパクトとしては、同社の事業において労災に該当するような事象は発生しておらず適切な対応を図れていること、事業において窒素酸化物や粒子状物質が発生しないこと、天然資源の利用もないこと、製造される各種自動車部品の不良品等については産業廃棄物業者により適切に処理されていることから、「保健・衛生」「大気」「資源効率・安全性」「廃棄」もネガティブ・インパクト（緩和の取組み）に特定しない扱いとした。

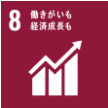

#### 4.本ファイナンスの実行にあたり特定したインパクトと設定した KPI 及び SDGs との関係性



トムスは商工中金と共同し、本ファイナンスにおける重要な以下の管理指標（以下 KPI という）を設定した。設定した KPI のうち目標年に達したものについては、再度の目標設定等を検討する。


##### 【ポジティブ・インパクト】



特定したインパクト	教育		
取組内容（インパクト内容）	従業員のスキル向上に向けた取組み		
KPI	● 融資期間中、年 6 回以上外部研修を実施する		
KPI 達成に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 毎年全従業員に対し、コンプライアンス研修を通して、法令遵守対応を徹底しているだけでなく、若手管理職候補に対してはミドルマネジメント研修を通して、早期のマネジメント層の育成やスキルマップの制定を行っている。今後はより高度化させていくために、スキルマップの制定検討することにより、従業員が意識的にスキル向上を目指す体制作りを行う。</li> <li>➢ 外部より専門家を派遣し、問題解決能力やプロダクトライフサイクル改善、他特定分野に特化した研修を行い、従業員のスキル向上を推進していく方針である。</li> </ul>		
貢献する SDGs ターゲット	4.3	2030 年までに、全ての人々が男女の区別なく、手の届く質の高い技術教育・職業教育及び大学を含む高等教育への平等なアクセスを得られるようにする。	
	4.4	2030 年までに、技術的・職業的スキルなど、雇用、働きがいのある人間らしい仕事及び起業に必要な技能を備えた若者と成人の割合を大幅に増加させる。	

特定したインパクト	雇用（働きがいのある職場づくり）
取組内容（インパクト内容）	幸せデザインサーベイを活用した従業員幸福度の向上
KPI	● 2024 年末までに幸せデザインサーベイを導入する
KPI 達成に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 「幸せデザインサーベイ」を実施し、その結果を経営陣と従業員が対話の上、今後当社にとって必要性の高い施策や制度の導入検討を行うことによって、従業員と共に満足度の高い、働きがいのある企業を目指す。</li> </ul>


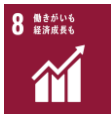
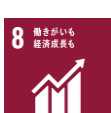
貢献する SDGs ターゲット	8.5	2030 年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	10.2	2030 年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。	



特定したインパクト	雇用、包摂的で健全な経済		
取組内容（インパクト内容）	ダイバーシティ推進		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 融資期間中、新規従業員を 20 名採用する（2022 年度全従業員 107 名）</li> <li>● 融資期間中、外国人労働者を 1 名採用する</li> <li>● 2028 年末までに女性管理職 1 名登用する（2022 年度女性管理職ゼロ名）</li> </ul>		
KPI 達成に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 2023 年度に自社 EV カート場を新設することが決定していることに加え、2028 年までに全国に EV カート場を新設する予定であるため、そこでの地元採用を強化していくである。</li> <li>➢ また、EV カート場ではインバウンド増加も一定数以上見込まれるため、外国人観光客への接客に対応可能な外国人労働者の採用も強化する。</li> <li>➢ 当社従業員の内、2 割近くが女性従業員であり、今後も PC サイトを中心とした採用活動により女性従業員（一般職員並びに営業職員）の採用を強化していく方針である。</li> <li>➢ 2022 年段階で、管理職 28 名の内、女性はおらず、今後は社内で女性管理職の若年登用を強化していくために外部機関講習への参加や資格試験補助等を通して人材教育を積極的に行い、女性管理職登用を目指す。</li> </ul>		
貢献する SDGs ターゲット	4.5	2030 年まで、教育におけるジェンダー格差を無くし、障害者、先住民及び脆弱な立場にある子供など、脆弱層があらゆるレベルの教育や職業訓練に平等にアクセスできるようにする。	
	5.1	あらゆる場所における全ての女性及び女児に対するあらゆる形態の差別を撤廃する。	


	10.2	2030年までに、年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、全ての人々の能力強化及び社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。	
--	------	---	---


特定したインパクト	経済収束		
取組内容（インパクト内容）	EVカート事業の拡大		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 融資期間中、EVカートイベントを年間3件実施する（2022年までのEVカートイベント1件）</li> <li>● 融資期間中、EVカートレースを年間4件実施する（2022年度までのEVカートレース3件）</li> <li>● 2028年末までに新規スポンサーを5件獲得する。</li> </ul>		
KPI達成に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 2023年竣工を予定している当社のEVレース会場を中心として、様々なイベントやレースを通じて地域経済を活性化させ、EV関連事業を拡大していく方針である。今回東京都との連携により、お台場にEVカート場を新設する予定であるが、今後は全国的にEVカート場を拡大し、レースやイベント等を開催することにより、地域雇用の増加が期待できるだけでなく、観光客の増加消費活動が促進され、地域経済にプラスの影響を与えよう行動する。</li> <li>➢ また、東京都政策企画局が「未来の東京」戦略の中で重要プロジェクトとして推進している「東京ベイ eSG プロジェクト」において、ゼロエミッションやデジタルをテーマに世界に先駆ける都市モデルを構築するために、国や東京都と連携を強化し、EVカートレース並びにEVカートレースイベントの開催を推進する。</li> <li>➢ また当社事業に共感する企業からスポンサーを獲得し、共により大規模かつ社会にインパクトのあるEV関連事業を行っていく。</li> </ul>		
貢献するSDGsターゲット	9.1	全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。	
	17.17	さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。	

【ネガティブ・インパクト】

特定したインパクト	雇用		
取組内容（インパクト内容）	従業員の働きやすさの改善		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2028年までに平均有給休暇取得率 60%以上を目指す (2022年度平均有給休暇取得率 34%)</li> </ul>		
KPI 達成に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 社内で休暇の個別指定方式や計画年休取得制度の導入を検討・実施することにより、従業員が計画的に有給を取得できる体制を整える。</li> <li>➢ 2022年度の平均有給休暇取得率は34%であり、従業員の間で取得状況にばらつきがあったため、職場環境向上の観点からも全員が一定日数以上の有給休暇を取得することを目指す。</li> </ul>		
貢献する SDGs ターゲット	5.1	あらゆる場所における全ての女性及び女兒に対するあらゆる形態の差別を撤廃する。	
	8.5	2030年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働同一賃金を達成する。	
	8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。	

特定したインパクト	雇用、包摂的で健全な経済		
取組内容（インパクト内容）	従業員の給与を増加させる取組み		
KPI	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 融資期間中、每期平均給与を前年対比+1.5%引き上げる</li> </ul>		
KPI 達成に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 新たな事業の柱としてモビリティ革新事業を推進する中で、今後、EVカートレース事業の拡大や従業員の教育強化により、全体的な売上を増加させ、従業員平均給与の拡大を目指す。</li> </ul>		
貢献する SDGs ターゲット	5.1	あらゆる場所における全ての女性及び女兒に対するあらゆる形態の差別を撤廃する。	
	8.5	2030年までに、若者や障害者を含む全ての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、並びに同一労働	

		同一賃金を達成する。	
	8.8	移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、全ての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。	

<b>特定したインパクト</b>	<b>気候</b>		
<b>取組内容（インパクト内容）</b>	EV カート事業推進による環境負荷低減		
<b>KPI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2028 年までに自社 EV カートを 50 台以上製造する (2022 年度自社 EV カート 10 台)</li> <li>● 2028 年までに EV カート場を 10 施設以上新設する (2022 年度 EV カート場ゼロ)</li> </ul>		
<b>KPI 達成に向けた取組み</b>	<p>➤ 現状、日本で唯一 JAF 認定を受けているトムス製の EV カートの製造を拡大し、環境負荷低減につなげていくだけでなく、EV カート市場を牽引し、カーボンニュートラル実現に向け全社的な貢献をしていく。</p>		
<b>貢献する SDGs ターゲット</b>	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。	

## 5.サステナビリティ管理体制

トムスでは、本ファイナンスに取り組むにあたり、谷本勲社長を最高責任者として、自社の事業活動とインパクトリーダー、SDGs における貢献などの関連性について検討を行った。本ファイナンス実行後も、谷本勲社長を最高責任者、プロジェクト・リーダーとし、KPI 毎に選任されたリーダーを中心として、全従業員が一丸となって KPI の達成に向けた活動を推進していく。

(最高責任者)	代表取締役社長	谷本勲
(プロジェクト・リーダー)	代表取締役社長	谷本勲
(KPI 推進リーダー)	設定した KPI ごとにリーダーを選任	

## 6.モニタリング

本ファイナンスに取り組むにあたり設定した KPI の進捗状況は、トムスと商工中金並びに商工中金経済研究所が年 1 回以上の頻度で話し合う場を設け、その進捗状況を確認する。モニタリング期間中は、商工中金は KPI の達成のため適宜サポートを行う予定であり、事業環境の変化等により当初設定した KPI が実状にそぐわなくなった場合は、トムスと協議して再設定を検討する。

## 7.総合評価

本件は UNEP FI の「ポジティブ・インパクト金融原則」に準拠した融資である。トムスは、上記の結果、本件融資期間を通じてポジティブな成果の発現とネガティブな影響の低減に努めることを確認した。また、商工中金は年に 1 回以上その成果を確認する。



本評価書に関する重要な説明

1. 本評価書は、商工中金経済研究所が商工中金から委託を受けて作成したもので、商工中金経済研究所が商工中金に対して提出するものです。
2. 本評価書の評価は、依頼者である商工中金及び申込者から供与された情報と商工中金経済研究所が独自に収集した情報に基づく、現時点での計画または状況に対する評価で、将来におけるポジティブな成果を保証するものではありません。また、商工中金経済研究所は本評価書を利用したことにより発生するいかなる費用または損害について一切責任を負いません。
3. 本評価を実施するに当たっては、国連環境計画金融イニシアティブ(UNEP FI)が提唱した「ポジティブ・インパクト金融原則」に適合させるとともに、ESG 金融ハイレベル・パネル設置要綱第 2 項(4)に基づき設置されたポジティブインパクトファイナンスタスクフォースがまとめた「インパクト・ファイナンスの基本的考え方」に整合させながら実施しています。なお、株式会社日本格付研究所から、本ポジティブ・インパクト・ファイナンスに関する第三者意見書の提供を受けています。

〈本件に関するお問い合わせ先〉

株式会社商工中金経済研究所

コンサルタント 白石 一真

〒105-0012

東京都港区芝大門 2 丁目 12 番 18 号 共生ビル

TEL: 03-3437-0182 FAX: 03-3437-0190