

24-D-1540
2025年1月20日

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりグリーンボンド・フレームワーク評価のレビュー結果を公表します。

日本貨物鉄道株式会社

グリーンボンド・フレームワーク

据置

総合評価

Green 1(F)

グリーン性評価
(資金使途)

g1(F)

管理・運営・
透明性評価

m1(F)

発行体

日本貨物鉄道株式会社

評価対象

日本貨物鉄道株式会社 グリーンボンド・フレームワーク

評価の概要

▶▶▶1. 日本貨物鉄道株式会社の概要

日本貨物鉄道株式会社（JR 貨物）は旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（JR 会社法）に基づき、日本国有鉄道（国鉄）が担っていた貨物鉄道事業を一元的に管理・運営するために設立された特殊会社である。

1987年（昭和62年）4月の国鉄の分割民営化にあたり、貨物部門については、貨物部門独自の確固とした収支管理を前提に経営責任を明確化すること、輸送距離が長く往路と復路とが不均衡になりやすい貨物輸送を円滑に行っていくこと等を踏まえ、旅客部門から分離し全国一元的な事業運営を行うことのできる独立した事業体とすることとされた。JR 貨物の株式は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）がその全てを保有している。

当社は貨物鉄道輸送を基軸に貨物駅構内における複合物流施設を運営管理するほか、オフィスビルや商業施設等の賃貸を中心とする不動産事業など、幅広い事業を全国で展開している。貨物鉄道

輸送の営業キロは 2024 年 4 月時点で 7,805Km と国内で圧倒的な輸送ネットワークを有する。このうち当社で線路を保有する第一種鉄道事業区間は 29Km にとどまり、残りの区間は第二種鉄道事業者として、JR 旅客各社および第三セクター鉄道会社が所有する線路を使用して営業している。

▶▶▶2. 日本貨物鉄道株式会社の ESG 経営及び脱炭素に向けた取り組み

JR 貨物グループでは、2021 年 1 月に「JR 貨物グループ 長期ビジョン 2030」を制定し、「鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして最適なソリューションを提供し社会価値向上に貢献します」という方針を制定している。同方針において、JR 貨物グループは「物流生産性の向上」、「安全・安心な物流サービス」、「グリーン社会の実現」および「地域の活性化」という 4 つの価値を社会に提供、持続可能な社会の形成に貢献することができるとしている。そのなかでも「グリーン社会の実現」においては「貨物鉄道の優れた環境特性を生かすと共に環境に配慮した事業運営を進め、2050 年カーボンニュートラルをはじめとするグリーン社会の実現に貢献」という項目を掲げている。また、長期ビジョン 2030 では、上記 4 つの価値と「社員の働きがいの実現」に係る取組を具体的に推進している。

また、JR 貨物では、「グリーン社会の実現」を推進するために 2022 年 7 月に「JR 貨物グループカーボンニュートラル 2050」を策定している。この計画の中では、2050 年度に CO2 排出量を実質ゼロとすることで、2050 年カーボンニュートラルをはじめとしたグリーン社会の実現に貢献することを目的として、様々な施策に取り組む予定である。

さらに、2024 年 3 月に策定した中期経営計画 2026 では、「グリーン社会の実現」のため、5 つの基本方針のひとつである「貨物鉄道輸送の更なる役割発揮に向けた体制強化」の中で、「脱炭素社会の実現に向けた取組み」の実施を掲げている。

▶▶▶3. グリーンボンド・フレームワークについて

今般の評価対象は、JR 貨物がグリーンボンドにより調達する資金を、環境改善効果を有する使途に限定するために定めたグリーンボンド・フレームワーク（本フレームワーク）である。

JCR では、本フレームワークが「グリーンボンド原則¹」及び「グリーンボンドガイドライン²」に適合しているか否かの評価を行う。これらは原則又はガイドラインであって法的な裏付けを持つ規制ではないが、現時点において国内外の統一された基準として当該原則及びガイドラインを参照して JCR では評価を行う。

JCR は、2022 年 2 月 15 日に JR 貨物の本フレームワークに対してグリーンファイナンス・フレームワーク評価結果として総合評価“Green 1(F)”を公表している。今回のレビューは、2024 年 4 月に施行された建築物の省エネ性能表示制度の改正及び BELS 新基準導入等を受けて、JR 貨物が本フレームワークを更新したことを受けて行うものである。

1 ICMA Green Bonds Principle 2021

<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/green-bond-principles-gbp/>

2 環境省 グリーンボンドガイドライン 2024 年版

<https://www.env.go.jp/content/000264120.pdf>

JR 貨物は、2022 年 2 月時点の本フレームワークにおいて、資金使途の対象をクリーン輸送に関するプロジェクト及び一定以上の認証水準を有するグリーンビルディングの 2 つとしている。クリーン輸送に関する適格クライテリアは、貨物鉄道輸送に資する施設等の建設・取得等にかかる投資、電気機関車・貨物電車の更新・新製にかかる投資、貨車・コンテナ等の更新・新製にかかる投資、輸送関連設備等の更新・新製にかかる投資及び運行システムの更新・新製にかかる投資と定めている。また、グリーンビルディングに関する適格クライテリアは、CASBEE 評価認証 B+ランク以上、DBJ Green Building 認証 3 つ星以上、BELS 評価 3 つ星以上のいずれかを取得済あるいは今後取得予定の物件としている。JCR は JR 貨物の定めた適格クライテリアが環境改善効果を有するプロジェクトであると評価している。

JR 貨物は、今回のグリーンボンド・フレームワークの改訂において、グリーンビルディングの基準について、BELS 評価の適格ランクの変更を行っている。JCR では、JR 貨物が改訂を行ったグリーンビルディングの基準について、その内容に鑑み、引き続き環境改善効果を有するものであると評価している。

JR 貨物は、環境に関する明確な目標のもと、グリーンボンド調達を実施している。環境問題へ取り組む社内体制は適切に構築されており、環境に関して専門的な知見を有する部署が資金使途となるプロジェクトの選定プロセスに関与する仕組みも確保されている。また、グリーンボンドによる調達資金の管理は、予め定められた部署において適切に行われる。レポーティングについては、資金充当状況及び環境改善効果の指標が開示されている。以上より、JR 貨物のグリーンボンドに係る管理・運営体制について、前回評価時と同様適切であり、透明性が高いことを JCR は確認した。

この結果、本フレームワークについて、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン性評価（資金使途）」を“g1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とし、「JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価」を“Green 1(F)”とした。また、本フレームワークは「グリーンボンド原則」及び「グリーンボンドガイドライン」において求められる項目について基準を満たしていると JCR は評価している。

目次

■ レビュー事項

■ レビュー内容

1. 調達資金の用途
2. 資金用途の選定基準とプロセス
3. 調達資金の管理
4. レポーティング
5. 組織のサステナビリティへの取り組み

■ レビュー結果（結論）

レビュー事項

本項では、フレームワークのレビューにおいて確認すべき項目を記載する。レビューでは前回評価時点と比較して、内容が変化している項目について重点的に確認を行う。

1. 調達資金の使途

グリーンファイナンスの適格クライテリアの分類や資金使途について、変更後も引き続きグリーン性を有しているか。

2. 資金使途の選定基準とプロセス

グリーンファイナンスを通じて実現しようとする目標、グリーンプロジェクトの選定基準とそのプロセスの妥当性及び一連のプロセスについて引き続き適切であるか。

3. 調達資金の管理

グリーンファイナンスによって調達された資金が、確実にグリーンプロジェクトに充当され、その充当状況が容易に追跡管理できるような仕組みと内部体制が引き続き適切に整備されているか。

4. レポートニング

グリーンファイナンスに係る資金充当状況レポートニング及びインパクト・レポートニングが、グリーンファイナンス評価付与時点において発行体が定めた方法でフレームワーク変更後も適切に開示される体制が整備されているか。

5. 組織のサステナビリティへの取り組み

サステナビリティに関する問題を、引き続き行政運営の優先度の高い重要課題と位置付けているか。

レビュー内容

1. 調達資金の使途

JR 貨物は、本フレームワークにおいて、調達資金の使途を以下の通り定めている（太字及び下線を施している部分が今般の変更点）。なお、以下では変更後のフレームワークのみを記載している。

資金使途にかかる本フレームワーク

(1) 調達資金の使途

グリーンボンドで調達された資金は、以下の適格プロジェクトに対する新規投資及び既存設備のリファイナンスに充当する予定です。なお、既存設備へのリファイナンスの場合は、グリーンボンドの発行から2年以内に開始または環境性能が確認されたプロジェクトを対象とします。

適格クライテリア

適格カテゴリー	適格プロジェクト	プロジェクト例
クリーン輸送	貨物鉄道輸送に資する施設等の建設・取得等にかかる投資	<ul style="list-style-type: none"> 「東京レールゲート EAST」等の貨物ターミナル駅直結型物流施設 貨物駅の改修・新設 その他、貨物鉄道輸送に関連する施設等
	電気機関車・貨物電車の更新・新製にかかる投資	<ul style="list-style-type: none"> 電気機関車、貨物電車等
	貨車・コンテナ等の更新・新製にかかる投資	<ul style="list-style-type: none"> 新製コンテナ車、次世代低床コンテナ車、定温輸送コンテナ車等
	輸送関連設備等の更新・新製にかかる投資	<ul style="list-style-type: none"> まくらぎ・分岐器等の輸送関連設備の交換 老朽設備の取替・改良 貨物駅構内照明の LED 化 貨物駅構内の入換作業で用いるインフラの整備（ハイブリッドディーゼル機関車等） その他、貨物鉄道輸送を支える設備全般
	運行システムの更新・新製にかかる投資	<ul style="list-style-type: none"> 貨物鉄道輸送の運行等に関連するシステム更新等

<p>グリーンビルディング</p>	<p>下記環境認証のいずれかを取得済みもしくは取得予定のグリーンビルディングの建設・取得等にかかる投資</p> <ul style="list-style-type: none"> • CASBEE 評価認証 (<u>自治体版 CASBEE を除く</u>) における S ランク、A ランクまたは B+ ランク • DBJ Green Building 認証における 5 つ星、4 つ星または 3 つ星 • <u>BELS (平成 28 年基準) における 3 つ星以上 (既存不適格 ※は除く)</u> • <u>BELS (令和 6 年基準) におけるレベル 6~4 (非住宅)</u> • <u>BELS (令和 6 年基準) におけるレベル 4~3 (再エネ設備のない住宅)</u> • <u>BELS (令和 6 年基準) におけるレベル 6~3 (再エネ設備のある住宅)</u> <p>※ <u>工場等 (物流倉庫含む) で BEI が 0.75 超え</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • 「東京レールゲート EAST」を含む、左記環境認証のいずれかを取得済みもしくは取得予定の不動産等
-------------------	---	--

【本フレームワークに対する JCR の評価】

JR 貨物は、本フレームワークの更新において、適格クライテリアで求める建物の環境認証のうち、自治体版 CASBEE の除外及び BELS 認証における取得資産毎の適格ランクの変更を実施している。

特に、本フレームワークにおいて、今回内容に影響する記載の変更をおこなった BELS の概要を以下に示す。

BELS (建築物省エネルギー性能表示制度)

BELS とは、建築物省エネルギー性能表示制度の英語名称 (Building-Housing Energy-efficiency Labeling System) の頭文字をとったものであり、新築・既存の建築物において、省エネ性能を第三者評価機関が評価し認定する制度である。外皮性能及び一次エネルギー消費量が評価対象となり、高評価のためには優れた省エネ性能を有していることが求められる。評価結果は BEI (Building Energy Index) によってレベル分けされる。BEI は、設計一次エネルギー消費量を分子、基準一次エネルギー消費量を分母とする、基準値に比した省エネ性能を測る尺度である。従来基準 (平成 28 年度基準) では 1 つ星から 5 つ星の 5 段階で評価されており、2 つ星は省エネ基準を満たしている。

改正建築物省エネ法の 2024 年 4 月 1 日施行により、2,000m² 以上の非住宅大規模建築物を対象の省エネ基準が厳格化された。施行後の省エネ基準は建物用途によって異なり、物流施設を含む工場等では 25% 以上削減、事務所・学校・ホテル・百貨店等では 20% 以上となっている。同改正に基づき、建築物の販売・賃貸時の省エネ性能表示制度が 2024 年 4 月に強化され、BELS に新基準 (令和 6 年度基準) が導入された。新基準においては、再生可能エネルギー設備がある住宅及び非住宅に対しては、レベル 6 (消費エネルギー削減率が 50% 以上) ~ レベル 0 (消費エネルギー削減率が 0% 未満) の 7 段階で評価され、再生可能エネルギー設備がない住宅に対しては、レベル 4 (消費エネルギー削減率が 30% 以上) ~ レベル 0 (消費エネルギー削減率が 0% 未満) の 5 段階で評価される仕組みとなっている。新基準における BELS のレベル 4 (消費エネルギー削減率が 30% 以上 40% 未満) 以上は、全ての非住宅建築物の省エネ基準を満たす建築物を対象として付与されており、一部の用途については誘導基準になっている。住宅については従来基準と変わらず、消費エネルギー削減率 0% 以上が省エネ基準、20% 以上が誘導基準となっている。

JR 貨物が適用した BELS におけるクライテリアは、いずれも省エネ性能を有する建物を対象としており、資金使途として適切であると JCR は考えている。

以上より、JCR は変更後の適格クライテリアも高い環境改善効果が期待できると評価している。

2. 資金使途の選定基準とプロセス

JR 貨物は、本フレームワークにおいて、資金使途の選定基準とプロセスを以下の通り定めている（変更点なし）。

プロセスにかかる本フレームワーク

(2) プロジェクトの選定基準とプロセス

グリーンボンドの資金使途とする適格クライテリアは、財務部及び経営企画部が候補を選定し、社内関係各部との協議を経て、財務担当役員が最終決定します。各プロジェクトの適格性の評価にあたっては、潜在的にネガティブな環境面・社会面の影響に配慮しているものであり、対象設備、案件において設置国・地域・自治体で求められる設備認定・許認可の取得、環境アセスメントの手続き及び地域住民への十分な説明等を実施の上、それらが適正であることを確認します。

【本フレームワークに対する JCR の評価】

JCR では前回評価時点において、本フレームワークに記載された資金使途の選定基準及びそのプロセスについて適切と評価した。今次レビューにあたり、JCR は前回評価からの変化はないことを確認しており、引き続き適切であると評価している。

3. 調達資金の管理

JR 貨物は、本フレームワークにおいて、調達資金の管理を以下の通り定めている（変更点なし）。

資金管理にかかる本フレームワーク

(3) 調達資金の管理

グリーンボンド発行による調達資金は、当社財務部が専用の帳簿を作成し、適格プロジェクトへ全額が充当されるまで、四半期毎に調達資金の充当状況を管理します。

また、グリーンボンド発行による調達資金が適格プロジェクトに充当されるまでの間の未充当資金については、現金または現金同等物にて管理します。

【本フレームワークに対する JCR の評価】

JCR では前回評価時点において、本フレームワークに記載された資金管理について適切と評価した。JCR では、今回改訂された本フレームワークにおいて変更がないことを確認しており、引き続き適切であると評価している。

4. レポーティング

JR 貨物は、本フレームワークにおいて、レポーティングを以下の通り定めている（変更点なし）。

レポーティングにかかる本フレームワーク

(4) レポーティング

当社は、資金充当状況レポーティングおよびインパクト・レポーティングを、当社ウェブサイトもしくは JR 貨物グループレポートにて年次で開示します。初回の開示は、グリーンボンド発行から1年以内に予定しています。

① 資金充当状況のレポーティング

当社は、適格プロジェクトに調達資金が全額充当されるまでの間、資金の充当状況に関する以下の項目について、年次で開示します。

- ・ 充当金額
- ・ 未充当金の残高及び運用方法
- ・ 調達資金のうちリファイナンスに充当された部分の概算額または割合

また、償還期間中、資金充当状況に重大な変化があった場合には、その旨開示する予定です。

② インパクト・レポーティング

当社は、グリーンボンド発行から充当完了までの期間、以下の指標について、実務上可能な範囲において、年次で開示します。

適格プロジェクト	レポーティング項目（例）
貨物鉄道輸送に資する施設等の建設・取得等にかかる投資	<ul style="list-style-type: none"> ・ プロジェクトの概要 ・ 貨物鉄道輸送の CO₂ 削減効果（貨物鉄道輸送が担う年間の輸送トンキロをすべて営業用トラックで運んだ場合と比較した数値）
電気機関車・貨物電車の更新・新製にかかる投資	
貨車・コンテナ等の更新・新製にかかる投資	
輸送関連設備等の更新・新製にかかる投資	
運行システムの更新・新製にかかる投資	
グリーンビルディングの建設・取得等にかかる投資	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物件の概要 ・ 環境認証の取得状況

【本フレームワークに対する JCR の評価】

JCR では前回評価時点において、本フレームワークに記載された資金の充当状況及び環境改善効果に係るレポートについて適切と評価した。JCR では、今回改訂された本フレームワークにおいて変更がないことを確認しており、引き続き適切であると評価している。

JR 貨物は、ウェブサイト上にグリーンボンド専用のページを設けたうえで、グリーンボンドとして調達した債券について調達金額や充当状況、インパクト・レポートを開示している。当該レポート内容についても適切であると JCR は評価している。

5. 組織のサステナビリティへの取り組み

JR 貨物グループでは、2021 年 1 月に「JR 貨物グループ 長期ビジョン 2030」を制定した。JR 貨物ではこの長期ビジョンにおいて、ESG 経営、SDGs への貢献をこれまで以上に掲げ、JR 貨物グループが鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして最適なソリューションを提供することで、「物流生産性の向上」、「安全・安心な物流サービス」、「グリーン社会の実現」および「地域の活性化」という 4 つの価値を社会に提供、持続可能な社会の形成に貢献することができるとしている。

JR 貨物グループ 長期ビジョン 2030

私たちは、鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして
最適なソリューションを提供し社会価値向上に貢献します

<基本方針>

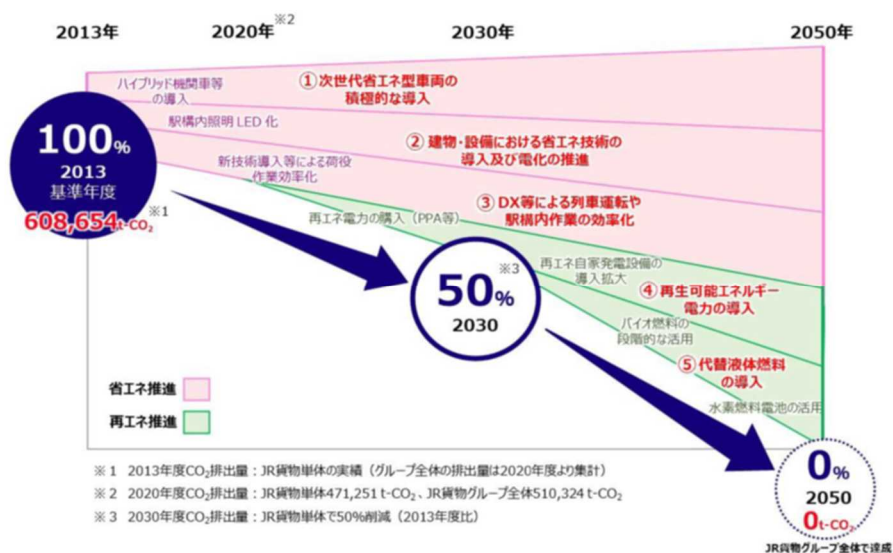
- 全国ネットワークの貨物鉄道輸送サービスを提供する我が国唯一の鉄道会社として、安全を全ての基盤として、これまで同様、社会インフラである物流の幹線輸送を担うべく、鉄道ネットワークの強靱化を進め、確固たる事業基盤を構築します。
- 物流系施設のみならずオフィスビルや商業施設など多角的な不動産開発により資産のポテンシャルを最大限に活かした不動産事業を展開します。
- 全国をつなぐ鉄道ネットワークを基盤に不動産事業のノウハウを活かし、物流結節点としての貨物駅に保管、流通加工等のサービスを付加することで最適なソリューションを提供し、鉄道を基軸とした総合物流企業グループとして物流生産性の向上に寄与していきます。
- これらの取組みを通じ、グリーン社会の実現・持続可能な社会の形成に貢献するとともに、人々の生活や産業を支え、完全民営化を実現していきます。

また、長期ビジョン 2030 の取組方針も掲げており、上記 4 つの価値と「社員の働きがいの実現」を加えた 5 つとし、それぞれの取組を具体的に推進している。

取組方針	取組内容
物流生産性の向上	総合物流事業の推進
	レールゲート・積替ステーションの全国展開、ブロックトレインの新設等
	スマート貨物ターミナルの実現
安心・安全な物流サービス	安全の確立
	安心な物流サービス
グリーン社会の実現	カーボンニュートラルの推進
	モーダルシフトの推進

	サーキュラーエコノミーへの貢献
地域の活性化	不動産事業を通じた地域活性化への貢献
	鉄道事業を通じた地域活性化への貢献
	新規事業へのチャレンジ
社員の働きがいの実現、 価値創造を支えるガバナンス	働きやすさの充実
	人材育成の取組み
	コーポレートガバナンス
	コンプライアンス、リスクマネジメント

JR 貨物では、上記取り組みのなかにおける「グリーン社会の実現」を推進するために 2022 年 7 月に「JR 貨物グループ カーボンニュートラル 2050」を策定している。この計画の中では、2050 年度に CO₂ 排出量を実質ゼロとすることで、2050 年カーボンニュートラルをはじめとしたグリーン社会の実現に貢献することを目的として、様々な施策に取り組む予定である。



既に実現している取り組みとして、以下のようなものがある。

(1) 省エネルギー施策の推進

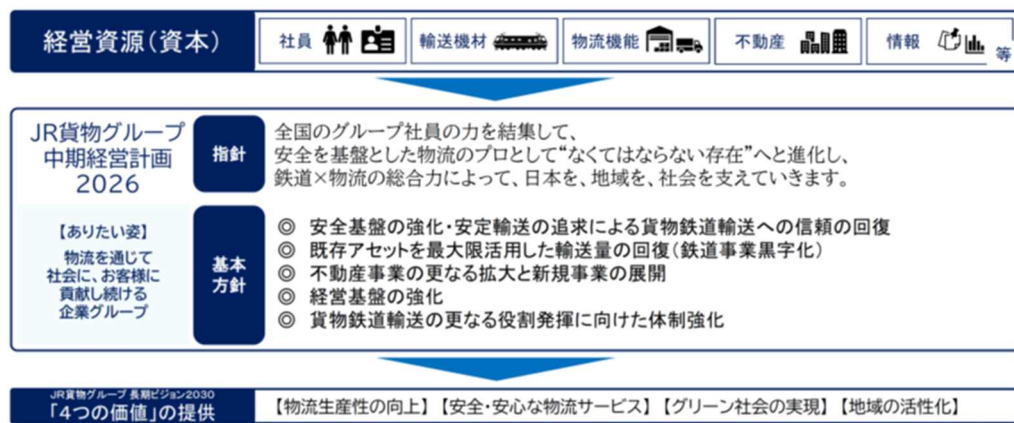
- ①次世代省エネ型車両の導入：HD300 形機関車の導入等
- ②建物・設備における省エネ技術の導入及び電化の推進：駅構内照明の LED 化等
- ③DX 等による列車運転や駅構内作業の効率化：セミオート・ガイダンス機能搭載フィークリフトの開発等

(2) 再生可能エネルギー活用の推進

- ①再生可能エネルギー電力の導入：ルールゲート EAST 等への導入
- ②代替液体燃料の導入：越谷貨物ターミナル構内移送トラックでのバイオディーゼルの試使用等

JR 貨物ではこれらの取り組みを推進するために、CO₂削減効果を金額換算して、設備投資の収支計算に反映させるインターナルカーボンプライシングの設定を行っている。

また、JR 貨物では 2024 年に中期経営計画 2026 を策定している。ここでは、長期ビジョン 2030 で掲げた方針のうち「グリーン社会の実現」のため、中期経営計画 2026 の 5 つの基本方針のひとつである「貨物鉄道輸送の更なる役割発揮に向けた体制強化」の中で、「脱炭素社会の実現に向けた取り組み」を掲げている。また、貨物鉄道輸送は CO₂ 排出の少ない物流輸送手段であることから、「安全基盤の強化・安定輸送の追求による貨物鉄道輸送への信頼の回復」を進め、「既存アセットを最大限活用した輸送量の回復（鉄道事業黒字化）」の取り組みによって、貨物鉄道輸送量の拡大に取り組んでいる。



中期経営計画 2026 では、上記の通り「脱炭素社会の実現に向けた取り組み」として、顧客の CO₂ 排出量の精緻化に向けた取組みと、次世代エネルギー輸送の検討を挙げている。顧客の CO₂ 排出量の精緻化については、鉄道総研と共同で貨物鉄道輸送によって排出される CO₂ 排出量の精緻化に向けた計算手法の策定に取り組んでおり、トラック輸送と比較可能な精度まで精緻化したいと考えている。また、次世代エネルギー輸送の検討では、岡山地区、姫路地区において、関係各社と液化水素の大規模輸送・利活用に向けた調査をそれぞれ実施しており、インフラ面から日本の脱炭素に向けた取り組みを推進してゆく計画である。

JR 貨物では上記取組みを行うにあたって、経営企画部内に、JR 貨物グループ全体の ESG に関する取組みや環境施策の取組みを取りまとめる部署として、「ESG 推進グループ」を設置している。また、CO₂ 排出量は、経営企画部が計算及び報告を行っている。

以上より、JR 貨物では、経営陣が環境問題を経営の優先度の高い重要課題と位置づけていると JCR では評価している。

レビュー結果(結論)

Green 1(F)

本フレームワークの内容は、変更点を含めて、資金使途であるグリーンプロジェクトにおいて高い環境改善効果が期待できるものであることを JCR は確認した。本フレームワークは、「グリーンボンド原則」及び「グリーンボンドガイドライン」において求められる項目について基準を満たしていると考えられる。

		管理・運営・透明性評価				
		m1(F)	m2(F)	m3(F)	m4(F)	m5(F)
グリーン性評価	g1(F)	Green 1(F)	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g2(F)	Green 2(F)	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g3(F)	Green 3(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外
	g4(F)	Green 4(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外
	g5(F)	Green 5(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

(担当) 玉川 冬紀・梶原 康佑

本評価に関する重要な説明

1. JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、グリーンファイナンス・フレームワークで定められた方針を評価対象として、JCR の定義するグリーンプロジェクトへの適合性ならびに資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明です。したがって、当該方針に基づき実施される個別債券又は借入等の資金使途の具体的な環境改善効果及び管理・運営体制・透明性評価等を行うものではなく、当該フレームワークに基づく個別債券又は個別借入につきグリーンファイナンス評価を付与する場合は、別途評価を行う必要があります。また、JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、当該フレームワークに基づき実施された個別債券又は借入等が環境に及ぼす改善効果を証明するものではなく、環境改善効果について責任を負うものではありません。グリーンファイナンス・フレームワークにより調達される資金の環境改善効果について、JCR は発行体及び/又は借入人（以下、発行体と借入人を総称して「資金調達者」という）、又は資金調達者の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定される事項を確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。なお、投資法人等で資産がすべてグリーンプロジェクトに該当する場合に限り、グリーンエクイティについても評価対象に含むことがあります。

2. 本評価を実施するうえで使用した手法

本評価を実施するうえで使用した手法は、JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/>) の「サステナブルファイナンス・ESG」に、「JCR グリーンファイナンス評価手法」として掲載しています。

3. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価を付与し提供する行為は、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行為とは異なります。

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、又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 グリーンファイナンス・フレームワーク評価上の第三者性

本評価対象者と 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、資金調達者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、又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、明示的であると黙示的であると問わず、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、又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んを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であることを問わず、一切責任を負いません。JCR グリーンファイナンス評価は、評価の対象であるグリーンファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、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、JCR グリーンファイナンス評価は 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。JCR グリーンファイナンス評価は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、又は撤回されることがあります。JCR グリーンファイナンス評価のデータを含め、本文書にかかる一切の権利は、JCR が保有しています。JCR グリーンファイナンス評価のデータを含め、本文書の一部又は全部を問わず、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

JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価：グリーンファイナンス・フレームワークに基づき調達される資金が JCR の定義するグリーンプロジェクトに充当される程度ならびに当該グリーンファイナンスの資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度を評価したものです。評価は 5 段階で、上位のものから順に、Green 1(F)、Green 2(F)、Green 3(F)、Green 4(F)、Green 5(F) の評価記号を用いて表示されます。

■サステナビリティファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・環境省 グリーンファイナンス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
- ・UNEP FI ポジティブ・インパクト金融原則 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）

■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官（格付）第 1 号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会定める NRSRO（Nationally Recognized Statistical Rating Organization）の 5 つの信用格付クラスのうち、以下の 4 クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則 17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示は JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■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