

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりグリーンローン・フレームワーク評価結果を公表します。

株式会社 Luup

グリーンローン・フレームワーク

新規

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)

借入人

株式会社 Luup 及び車両購入のための株式会社 Luup 子会社

評価対象

グリーンローン・フレームワーク

評価の概要

▶▶▶1. 株式会社 Luup の概要

Luup は、2018 年 7 月に設立された東京都品川区に本社を置くマイクロモビリティ（電動キックボード及び電動アシスト自転車等）のシェアリングサービスを提供する企業である。2020 年 5 月より開始した電動・小型・一人乗りのマイクロモビリティのシェアリングサービス LUUP（サービス名は大文字）を通して、新しい短距離移動インフラネットワークの構築に取り組んでいる。これにより、日本の街や人々が抱える移動に関する課題の解決を目指している。

現在、東京・大阪・京都・横浜を含む国内主要 34 エリア（うち、小規模パートナー¹型 16 エリア）を中心に、オフィスビルやコンビニエンスストア等の様々な狭小・遊休スペースやランドマークに 14,000 ポート以上（2025 年 7 月時点）を設置している。

¹ 「LUUP for Community」という地方自治体・企業・団体など小規模エリア向けの導入パッケージを利用するパートナー

▶▶▶2. Luup の ESG 経営及び脱炭素に向けた取り組み

Luup は、“街じゅうを「駅前化」するインフラをつくる”をミッションとして、オフィスビルやコンビニエンスストア等にある様々な狭小・遊休スペースやランドマークにポート（駅）を設置し、CO2 排出量を抑えたマイクロモビリティで、誰もが街を自由自在に移動できるインフラの構築を進めている。これにより、例えば都心で数キロの移動の場合、公共交通機関を利用すると徒歩より時間がかかるケースや、交通渋滞や駐車場不足といった日本の街や人々が抱える移動に関する課題の解決を、環境負荷を抑えながら実現する事を目指している。将来的には、若者から高齢者まで利用できるユニバーサルな車両の導入を実現し、より多くの人々が、短距離移動の足として選択できる世の中を目指している。

一方、サービスが普及するに従い、環境・社会に対するネガティブな影響が生じる可能性も考慮する必要がある。これに対し、Luup では、リスクの抽出やモニタリングを、四半期に 1 度開催されるリスク・コンプライアンス委員会において行う。当該委員会は社長、社内外取締役等で構成されており、経営陣によって意思決定が行われている。環境・社会へネガティブな影響があると判断されたリスクの対応については、業務分掌規程に基づき担当部署が主導する。

▶▶▶3. グリーンローン・フレームワークについて

今般の評価対象は、株式会社 Luup 及び車両購入のための株式会社 Luup 子会社がグリーンローンにより調達する資金を、環境改善効果を有する用途に限定するために定めたグリーンローン・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「グリーンローン原則²」及び「グリーンローンガイドライン³」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。

Luup は本フレームワークにおける資金使途を、予め定められた適格クライテリアを満たす「当社の提供する電動アシスト自転車及び電動キックボード等のマイクロモビリティ」、またはこれらの資金のリファイナンスに充当する。また、適格プロジェクトの実施に際しては、環境や社会に対する負の影響を考慮し、適切な対応を行うことが定められている。以上より、JCR は本フレームワークにおける資金使途について、環境改善効果が期待されるものであると評価している。

資金使途の対象となるプロジェクトの選定に関しては、経営陣が関与するようプロセスが構築されている。資金管理については適切に管理されることが予定され、会計監査等を通じた統制が働いている。レポートングについては、資金充当状況及び環境改善効果に関する項目を適切に定め、ウェブサイト等で開示することとしている。以上より、JCR は Luup における管理運営体制が確立されており、透明性を有すると評価している。

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 グリーンローン・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「グリーンローン原則」及

² Loan Market Association (LMA)、Asia Pacific Loan Market Association(APLMA)、Loan Syndications and Trading Association (LSTA) "Green Loan Principles 2025"
<https://www.lsta.org/content/green-loan-principles/>

³ 環境省 「グリーンローンガイドライン 2024 年版」
<https://www.env.go.jp/content/000062348.pdf>

び「グリーンローンガイドライン」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

■評価フェーズ1：グリーン性評価

I. 調達資金の使途

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

1. プロジェクトの環境改善効果について
2. 環境・社会に対する負の影響について
3. SDGs との整合性について

■評価フェーズ2：管理・運営・透明性評価

I. 資金使途の選定基準とそのプロセス

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

1. 目標
2. 選定基準
3. プロセス

II. 調達資金の管理

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

III. レポーティング

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

IV. 組織のサステナビリティへの取り組み

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

■評価フェーズ3：評価結果（結論）

評価フェーズ 1: グリーン性評価

g1(F)

I. 調達資金の使途

【評価の視点】

本項では、最初に、調達資金が明確な環境改善効果をもたらすグリーンプロジェクトに充当されているかを確認する。次に、資金使途において環境・社会への負の影響が想定される場合に、その影響について社内の専門部署又は外部の第三者機関によって十分に検討され、必要な回避策・緩和策が取られているかについて確認する。最後に、持続可能な開発目標（SDGs）との整合性を確認する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

Luupが本フレームワークで資金使途とした電動アシスト自転車及び電動キックボード等のマイクロモビリティは、CO2削減効果を有しており、高い環境改善効果が期待される。

資金使途にかかる本フレームワーク（抜粋）

1. 資金使途

資金使途の概要	電動アシスト自転車及び電動キックボード等のマイクロモビリティの購入費用
適格クライテリア	グリーンローンで調達された資金は、借入人が、以下の適格クライテリアを満たす製品の購入資金に充当する予定です。 [適格クライテリア] Luup の提供する電動アシスト自転車及び電動キックボード等のマイクロモビリティ Luup の電動アシスト自転車及び電動キックボード等は電動・小型・軽量であることから、移動により排出される CO2 排出量が既存の交通手段に比べて大幅に少なく、また J-クレジット取得により、走行に伴うエネルギー消費は実質的にカーボン・フリーとなっております。
資金の調達方法と投資先	調達方法：借入金 投資先：新規投資、同資金のリファイナンス

【本フレームワークに対する JCR の評価】

1. プロジェクトの環境改善効果について

資金使途：Luup の提供する電動アシスト自転車及び電動キックボード等のマイクロモビリティ

資金使途は、Luup の提供する電動アシスト自転車及び電動キックボード等のマイクロモビリティ（電動マイクロモビリティ）に対する購入資金である。本資金使途は、「グリーンローン原則」における「クリーン輸送」、「グリーンローンガイドライン」に例示されている資金使途のうち「クリーン輸送に関する事業」に該当する。

Luup が提供する電動マイクロモビリティは、市街地を中心に利用されており、従来の移動手段である鉄道、バス、タクシーといった公共交通機関や、自家用車、自動二輪車の代替手段として、数キロ程度の短距離移動で利用されている。

Luup の電動マイクロモビリティは、車両が自動車に比べて軽量であることに加え、充電式リチウムイオンバッテリーで駆動するため、移動により排出される CO2 排出量は、既存の交通手段に比べて大幅に少なく、例えば自家用乗用車に比べて、人を 1 人 1km 移動に伴い発生する CO2 排出量は 3g-CO2/人 km と約 40 分の 1 である⁴。また走行時に消費される電力については、再生可能エネルギー由来電力の導入と J-クレジットの取得により、実質的にカーボン・フリーを実現している。

Luup では、上記のような走行時だけではなく、車両の耐久性を上げ、高頻度のメンテナンスを続けることで、長寿命化を図り、ライフサイクル上の環境負荷を抑える取り組みも行っている。さらに、電動マイクロモビリティの軽微な修理・メンテナンスはポートで実施することでメンテナンス時の移動を削減し、巡回等の業務で使用する業務用車両についても環境負荷の小さいものを選択するなど、サービス全体でのライフサイクルでの環境負荷を抑える取り組みも進めている。

以上より、環境改善効果が生じるものであると JCR は評価している。

⁴ 出典：Luup 提供資料

2. 環境・社会に対する負の影響について

環境・社会に対する負の影響として、①労働環境の悪化に伴う社会的影響、②ユーザーによる交通ルール違反、③電動マイクロモビリティ製造時の奴隷労働等、が想定される。

①は、車両の投下やバッテリー交換を巡回チームが実施する。当該業務に従事する従業員については原則として昼間の時間帯に稼働しており、外注先については、業務委託先を分散化し特定の業務委託先への負荷がかからないようにする等により、健全な労働環境の維持に努めている。

②について、利用可能なユーザーは、2023 年 7 月に施行された改正道路交通法により、16 歳以上に限られる。Luup が提供している電動キックボードを「特定小型原動機付自転車⁵」と定義して、運転免許を不要としているが、利用者に対して基本的な交通ルールを理解してもらい、事故防止・事故発生時の適切な対応がとられるように以下の措置を講じている。

	改正法施行前 (個人所有の車両など)	改正法施行前 実証実験の特例措置下の 電動キックボード (LUUPなど)	改正道路交通法施行後 現行法 (一部、保安基準等の項目含む)
位置付け	原動機付自転車 ※改正道路交通法施行後は、 「一般原動機付自転車」という名称に変更	小型特殊自動車	特定小型原動機付自転車
速度制限	1種：30km/h 2種：60km/h ※原動機付自転車に準ずる	15km/h	二段階で速度制限： ① 最高速度20km/h ② 最高速度6km/h
走行場所	車道のみ	車道、普通自転車専用通行帯、 自転車道、 自転車が行き可能な一方通行路	車道、普通自転車専用通行帯、自転車道、 走行可能な標識のある一方通行路 (速度制限20km/hの場合のみ) 路側帯、 歩道 ※走行可能な標識がある場合に限り (速度制限6km/hの場合のみ)
右折方法	二段階右折または小回り右折 ※原動機付自転車に準ずる	小回り右折	二段階右折
免許	必要（原付免許）	必要 (普通免許など、小型特殊自動車を運転できる免許)	不要（16歳以上である必要あり）
ヘルメット	必要	任意	努力義務
バックミラー	必要	必要	不要
尾灯、制動灯	必要	不要	必要
ウィンカー	必要	必要	必要
最高速度表示灯 ※新しい保安基準	不要	不要	必要（一部猶予規定あり）
ナンバープレート	必要	必要	必要

図1 改正道路交通法下の特定小型原動機付自転車の取り扱いについて⁶

⁵ 警察庁ウェブサイト <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html>

⁶ Luup ウェブサイト <https://lp.luup.sc/letter/posts/legal-0503>



図2 特定小型原動機付自転車について⁷

A：乗車前

アプリ上で、初回登録時に年齢を証明する本人確認書類の提出や、全問連続で正解が必要な道路交通法の交通ルールテストの受験が求められる。2025年5月には、安全対策をより強化すべく、交通ルールテストの内容強化および全利用者を対象とする再受験を実施している。この試験は警察庁によって監修されている。その他、都度の乗車前の交通ルールの通知や説明も行われる。また Luup による安全講習会も、警察や自治体、保険会社などの協力の下で実施されている。加えて、2025年6月には、走行ルート上で遭遇する可能性のある進入禁止場所をアプリ上で事前に表示し、危険な場所への誤進入を防止する誤進入防止サポート機能を導入している。

B：乗車中

乗車禁止エリアである手押しゾーン内にいる事の通知や乗車ルールの掲示に加え、2025年4月に危険行動検知システム LUDAS (LUUP Dangerous-Activity Detection Systems) を導入した。LUDAS は、GPS で取得した利用者の移動経路データを用いて、交通違反や危険行為を Luup が独自に検知し、警告やペナルティを科す仕組みとなっている。

C：違反・事故発生時警察による取り締まりに加え、Luup による GPS を活用したユーザー特定、警察への報告・連携、ユーザーのアカウント停止等の処分を従来より行っている。加えて LUDAS 導入により、ユーザーの危険走行（例：公園走行、通行禁止道路の走行、逆走等）が検知されると、オペレーターが確認を行い、警告やペナルティが科される。

③については、電動マイクロモビリティが非人道的な労働環境下で製造されることのないように、海外に存在する一次サプライヤーに年間複数回訪問を行うだけでなく、主要サプライヤーに対しても訪問を行うなど、調達者としてモニタリングを行っている。

環境・社会に負の影響を与える可能性のあるリスクの抽出や、それらのモニタリングは四半期に一度開催されるリスク・コンプライアンス委員会で行われる。当該委員会は社長、社内外取締役等

⁷ 警視庁ウェブサイト https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/electric_mobility/electric_kickboard.html

で構成されており、経営陣による意思決定が行われている。環境・社会へネガティブな影響があると判断されたリスクの対応については、業務分掌規程に基づき担当部署が対応する。

以上より、JCR は、Luup が環境・社会に及ぼし得る負の影響について特定・管理・緩和するための措置を講じ、必要な体制を構築している事を確認した。また、リファイナンスのルックバック期間は 2 年であることを確認した。

3. SDGs との整合性について

ICMA の SDGs マッピングを参考にしつつ、JCR では、以下の SDGs の目標及びターゲットに貢献すると評価した。



目標 9：産業と技術革新の基礎をつくろう

ターゲット 9.4. 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



目標 11：住み続けられるまちづくりを

ターゲット 11.2. 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

I. 資金使途の選定基準とそのプロセス

【評価の視点】

本項では、本評価対象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が適切に投資家等に開示されているか否かについて確認する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRは本フレームワークにおける目標、グリーンプロジェクトの選定基準、プロセスについて、専門知識をもつ部署及び経営陣が適切に関与しており、透明性も担保されていると判断している。

1. 目標

Luup は、その設立の目的として、既存の交通インフラを補完する新たなインフラとなることを目指しており、自社の提供する価値として、①街を活性化する次世代インフラ、②人と乗り物と街が共生できる安全で安心な社会実装、③人の移動が生む環境負荷の最小化、の3つを掲げている。

①「街を活性化する次世代インフラ」では、自社の電動マイクロモビリティを設置する場所を「ポート」と定義し、ポートを街中のいたるところに設置することで、交通の利便性を上げ、その街の魅力の再発見を促すことを企図している。

②「人と乗り物と街が共生できる安全で安心な社会実装」では、2019 年以降、段階を踏んで電動キックボードに関する実証実験を実施し、参加者や街の人の声を聞いて、車両やサービスの改善を行ってきた。2020 年 10 月～2023 年には、政府が公道で行った実証実験に参加した。歩行者の安全を守る仕組みの構築や、車両の改良、交通ルールの啓発などを行い、誰もがより安全に移動できる社会の構築を進めている。

③「人の移動が生む環境負荷を最小化」では、電動マイクロモビリティが普及することにより、走行時の CO2 排出量の減少を実現し、持続可能な社会の構築を目指している。また、耐久性の高い車両を開発することにより、走行時のみならず、ライフサイクル全体での CO2 排出量の削減を目指している。

これらの取り組みによって、アクセス改善による街全体の価値向上を図り、将来的には若者から高齢者まで幅広い層が利用できるユニバーサルな車両の導入を実現し、より多くの人々が、短距離移動の足として選択できる世の中を目指している。

本フレームワークは、Luup が掲げているこれら目標と整合的であると評価している。

2. 選定基準

JCR は、本フレームワークの適格クライテリアについて、評価フェーズ 1 で確認したとおり、高い環境改善効果を有するプロジェクトを対象としていると評価している。

3. プロセス

本フレームワークは、株式会社 Luup 及び車両購入のための株式会社 Luup 子会社による車両の調達資金のための借入として使用される。

調達資金の使途となる電動マイクロモビリティの取得は、取得時に職務権限規程に定められた通り、Luup の経営陣の決定を経て購入される。

また、これらの選定基準及びプロセスは、本評価レポート及び Luup のウェブサイトまたはプレスリリースによって開示が予定されており、貸付人に対して適切に開示が行われる。

以上より、Luup の経営陣が関与していることから、選定プロセスは適切に定められていると JCR は評価している。

II. 調達資金の管理

【評価の視点】

調達資金の管理方法は、資金調達者によって多種多様であることが通常想定される。本評価対象に基づき調達された資金が、確実にグリーンプロジェクトに充当されること、また、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整備されているか否かを確認する。

また、本評価対象により調達した資金が、早期にグリーンプロジェクトに充当される予定となっているか否か、加えて未充当資金の管理・運用方法の評価についても重視している。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、Luupの資金管理体制が適切に構築されており、調達資金の管理方法については投資家等に対して適切に開示されることから、透明性が高いと評価している。

資金使途は、評価フェーズ1に記載している電動マイクロモビリティの取得資金であり、これ以外の目的に充当される予定はない。資金調達から全額充当までの期間は約1年の予定である。

借入人の口座の管理や支払処理は、Luupのコーポレート部が担当する予定である。調達資金の追跡管理は、同様にLuupのコーポレート部が行う予定である。調達資金の支払いは、担当者によるシステムへの入力の後、Luupのコーポレート部長の承認が行われる。調達資金の入出金や残高の状況は、資金が入金される専用口座の明細等により管理される。資金管理については、定期的にLuupの内部監査及び外部の監査法人による監査を受けているため、本調達資金についても監査の対象となる。調達資金の充当が決定されるまでの間は、前述のとおり、調達資金は専用口座にて管理される。

本借入金によって調達された資金は、前述の通り、専用口座に入金され、Luupが取得した電動マイクロモビリティの取得資金に充当される。なお、借入金で取得した車両は、Luupコーポレート部が管理する固定資産台帳により各借入人に紐付けられる。

以上より、JCRはLuupが適切な資金管理体制を構築していると評価している。

III. レポーティング

【評価の視点】

本項では、本評価対象に基づく資金調達前後での投資家等への開示体制が、詳細かつ実効性のある形で計画されているか否かを評価する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、Luupのレポーティングについて、資金の充当状況及び環境改善効果の両方について、投資家等に対して適切に開示される計画であると評価している。

資金の充当状況に係るレポーティング

Luup は、グリーンローンにより調達した資金の充当状況について、本フレームワークに定める内容を Luup のウェブサイト上で開示する予定である。また、資金使途に重大な変更があった場合、ウェブサイト上で年次で開示することを予定している。

環境改善効果に係るレポーティング

Luup は、最低年 1 回、借入人ごとに Luup のウェブサイトを開示する予定としている。レポーティング内容は、電動マイクロモビリティによる CO2 排出削減量、車両台数等を予定している。CO2 排出削減量については、短距離移動における既存移動手段の排出量と、ライド数、台数に基いて算出された電動マイクロモビリティの排出量から算出されることを確認し、その計算方法は妥当であると JCR は評価している。

以上より、JCR では、Luup によるレポーティング体制が適切であると評価している。

IV. 組織のサステナビリティへの取り組み

【評価の視点】

本項では、資金調達者の経営陣がサステナビリティに関する問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置づけているか、サステナビリティに関する分野を専門的に扱う部署の設置又は外部機関との連携によって、サステナブルファイナンス実行方針・プロセス、グリーンプロジェクトの選定基準などが明確に位置づけられているか、等を評価する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、Luupがサステナビリティに関する問題を経営の重要課題と位置付け、電動マイクロモビリティのシェアリングサービス事業を通じ脱炭素社会の実現に向けて積極的に取り組んでいることを確認した。

Luup は、“街じゅうを『駅前化』するインフラをつくる”をミッションとして、オフィスビルやコンビニエンスストア等にある様々な狭小・遊休スペースやランドマークにポート（駅）を設置し、CO2 排出量を抑えた電動キックボードと電動アシスト自転車で、誰もが街を自由自在に移動できるインフラの構築を進めている。これにより、例えば都心で数キロの移動の場合、公共交通機関を利用すると徒歩より時間がかかるケースや、交通渋滞や駐車場不足といった日本の街や人々が抱える移動に関する課題の解決を、環境負荷を抑えながら実現する事を目指している。将来的には、若者から高齢者まで利用できるユニバーサルな車両の導入を実現し、より多くの人々が、短距離移動の足として選択できる世の中を目指している。

現在、東京・大阪・京都・横浜を含む国内主要 34 エリア（うち、小規模パートナー型 16 エリア）を中心に、オフィスビルやコンビニエンスストア等の様々な狭小・遊休スペースやランドマークに 14,000 ポート以上を設置している。

本フレームワーク策定により実行されるファイナンスを通じ、ポートや台数を拡大させ、短距離移動の移動手段として自動車等の交通手段からの置き換えを進めることにより、より多くの CO2 排出量を削減することを企図している。また走行時に消費される電力については、再エネ由来電力の導入と J-クレジットの取得により、実質的にカーボン・フリーを実現している。

一方で、サステナビリティに関する取り組みに関して専門的に行う部署等は未設置である。また自社のビジネスが社会にもたらす価値や将来的な目標について設定されているものの、それらについて社内外の専門家やステークホルダーからフィードバック等を受け、重要課題の特定等が行われることについて期待したい。

以上より、Luup は自社の目標に関する、社内外のステークホルダーからのフィードバックを受けた重要課題の特定等や専門部署の設置を行ってはいないものの、Luup がサステナビリティに関する問題を経営の重要課題と位置付け、安定的なサービスの運営を実現するとともに、脱炭素社会の実現に向けて積極的に取り組んでいることを JCR は確認した。

評価フェーズ 3: 評価結果 (結論)

Green 1(F)

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)”とした。この結果、「JCR グリーンローン・フレームワーク評価」を“Green 1(F)”とした。本フレームワークは、「グリーンローン原則」及び「グリーンローンガイドライン」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・深澤 優貴

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、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