

24-D-1098
2024 年 10 月 22 日

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評価結果を公表します。

Luup 車両管理 2 号合同会社 （保証人：株式会社 Luup）

グリーンローン

新規

総合評価

Green 1

グリーン性評価
（資金用途）

g1

管理・運営・
透明性評価

m1

借入人	Luup 車両管理 2 号合同会社
保証人	株式会社 Luup
評価対象	グリーンローン
分類	長期借入金
貸付人	株式会社三井住友銀行をアレンジャーとする協調融資団
実行額	15 億円
利率	非開示
実行日	2024 年 9 月 30 日
返済日	2029 年 9 月 28 日
返済方法	スケジュール返済
資金用途	電動キックボード・電動アシスト自転車の購入資金

評価の概要

▶▶▶1. Luup 車両管理 2 号合同会社及び株式会社 Luup の概要

Luup 車両管理 2 号合同会社（本 SPC）は、評価対象となる長期借入金の保証人である株式会社 Luup が設立した子会社である。本 SPC は後述の電動マイクロモビリティを保有するための会社として設立され、Luup は本 SPC と車両のリース契約を締結し、利用者に対して電動マイクロモビリティに関するサービスを提供する。その対価として、Luup は本 SPC に対してリース料を支払う。

本グリーンローンの保証人である Luup は、2018 年 7 月に設立された東京都千代田区に本社を置く電動マイクロモビリティ（電動キックボードと電動アシスト自転車）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・一人乗りの電動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 10 都市を中心に、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 10,000 ポート以上（2024 年 10 月時点）を設置している。

▶▶▶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 排出量を抑えた電動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. グリーンローンについて

今回の評価対象は、前述の本 SPC が借入を行う長期借入金（本借入金）である。Luup は前述の通り、本借入金の保証人である。本借入金によって調達した資金は、Luup が取得を予定している電動マイクロモビリティの取得資金に充当される予定である。まず、Luup は電動マイクロモビリティを調達する。本借入金は、Luup が取得した電動マイクロモビリティを購入するための資金として使用される。その結果、本 SPC は、電動マイクロモビリティの資産を所有する。Luup は本 SPC から電動マイクロモビリティのリースを行い、LUUP の事業展開を行う。

Luup は、グリーンローン・フレームワークでグリーンローンの投資対象となる適格クライテリアを、「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」としている。

Luup の電動マイクロモビリティは電動・小型・一人乗りであることから、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い。また、再生可能エネルギー由来電力を用いた充電及び省エネ電力由来の 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・フリーとなっている。さらに、Luup へのヒアリングから、今回の対象が環境改善効果を上回るような深刻な環境・社会への負の影響を及ぼす蓋然性は低いことも確認済みである。以上から、本借入金の資金使途は CO2 排出削減を含む環境改善効果を有すると評価している。

また、JCR は本借入金についての管理・運営体制が適切で透明性が高いと評価している。

この結果、本借入金について、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”、「管理・運営・透明性評価」を“m1”とし、「JCR グリーンローン評価」を“Green 1”とした。また、本借入金は「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 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. 資金使途の概要について
2. プロジェクトの環境改善効果について
3. 環境・社会に対する負の影響について
4. 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

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

本SPCが本借入金で資金使途とした電動キックボード・電動アシスト自転車は、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	電動キックボード及び電動アシスト自転車の購入費用
適格クライテリア	グリーンローンで調達された資金は、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] 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 当社の電動アシスト自転車及び電動キックボードは電動・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、また再エネ由来電力を用いた充電及び省エネ電力由来の 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

1. プロジェクトの環境改善効果について

本借入金の資金使途は、本 SPC が Luup から取得し、Luup において使用される電動マイクロモビリティである電動キックボード、電動アシスト自転車の取得資金であり、「グリーンローン原則」における「クリーン輸送」及び「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¹。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省エネ電力由来の 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。

図 1 の移動距離別交通手段構成比における 3km 未満を見ると徒歩、自転車を除く公共交通機関や自家用車、自動二輪車を利用する割合は、平日の三大都市圏では約 50.4%、地方都市で 66.0%、休日の三大都市圏では約 59.2%、地方都市で約 79.5%となっている。これを今回のファイナンスにより増設した電動マイクロモビリティに置き換えると仮定すると、JCR の試算では年間約 1,600t-CO2 削減²される結果となった。

¹ 出典：Luup 提供資料

² 出典：Luup 提供資料を元に JCR 試算

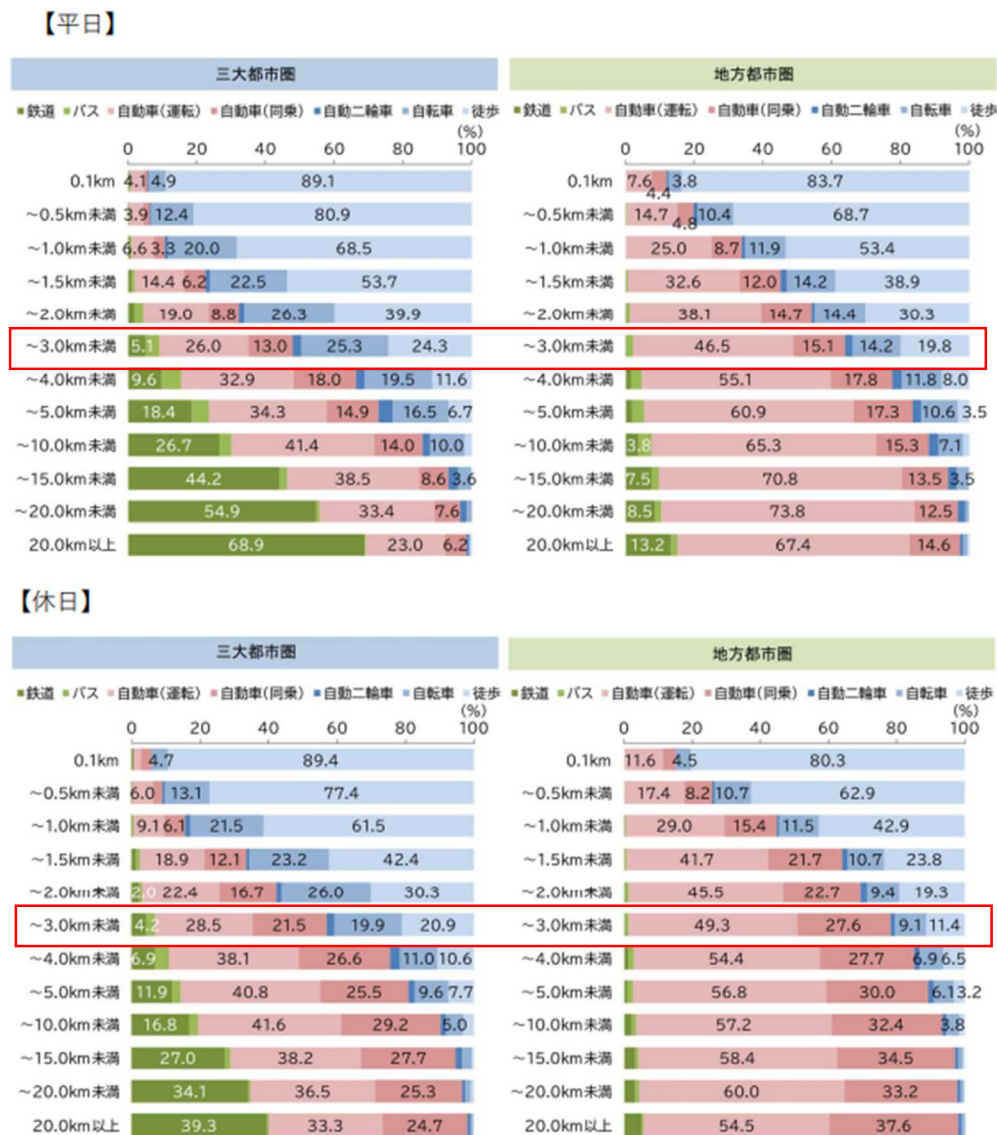


図1 移動距離別 交通手段構成比³

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。

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。

3 出典：国土交通省「都市における人の動きとその変化～令和3年度全国都市交通特性調査集計結果より～」P23
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001711623.pdf>

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主に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⁴」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 2 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⁵

⁴ 警察庁ウェブサイト <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html>

⁵ Luup ウェブサイト <https://lp.luup.sc/letter/posts/legal-0503>



図3 特定小型原動機付自転車について⁶

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。なお、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。

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が行われる。

C：違反・事故発生時

違反や事故発生時において GPS によるユーザー特定、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行う。

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、また必要な体制を構築している事を確認した。

⁶ 警視庁ウェブサイト https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/electric_mobility/electric_kickboard.html

4. 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は本借入金における目標、グリーンプロジェクトの選定基準、プロセスについて、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。

本借入金の実行は、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

本資金使途の選定基準については、本 SPC のために、Luup のコーポレート業務を管掌する部署が本借入金に関するフレームワークの作成、資金使途のグリーン性評価を行っている。その後取締役会において、これらの内容が付議されて決定が行われている。以上より、経営陣による関与が行われていることから、JCR では本借入金に関するこれらの選定基準は適切であると評価している。

3. プロセス

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、経営陣の決定を経て購入される。

また、本借入金については、本 SPC の代表社員による決裁が行われるほか、保証人である Luup においても本 SPC の設立時において、本 SPC が借入人となる場合は、その保証人となることが決議されている。本借入金に関する金銭消費貸借契約書においても、それに基づいて Luup が本 SPC の保証人となることが記載されている。

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 社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、借入人に対して適切に開示が行われる。

JCR は、Luup の経営陣が適切にプロセスに関与していることから、本プロジェクトの選定プロセスが妥当であると評価している。

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、本借入金に係る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本評価レポートにおいて開示されていることから、透明性が高いと評価している。

本借入金の資金使途は、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。なお、全額が新規投資資金であり、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。

本借入金は、本 SPC が借入人となっているが、本 SPC は事務機能を持たないため、実際の実務は、本 SPC の業務執行社員である Luup が行う。本借入金によって調達された資金は、前述の通り、Luup の完全子会社である本 SPC の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、本借入金で本 SPC が取得した車両は、固定資産台帳により紐付けられる。

口座の管理や支払処理は、本 SPC の業務執行社員である 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、定期的に親会社である 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。

以上より、JCR は本 SPC 及び 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、本借入金に係る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いずれも、貸付人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

本借入金の資金使途は、Luup によるプレスリリースにより公表される予定である。調達資金の使途及び充当状況は、Luup のウェブサイト上で年次で公表される。また、取得した電動マイクロモビリティの減失等、資金使途に重大な変更があった場合、年次のウェブサイト上での開示に加えて、貸付人に対して別途説明を行うことを確認している。

環境改善効果に係るレポーティング

Luup は、最低年 1 回、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 排出量、車両台数等を予定している。JCR では、Luup の電動マイクロモビリティからの CO2 排出量について、充電にかかる電力消費量に電力会社の排出係数を乗じて求められることを確認し、その計算方法は妥当であると評価している。

以上より、JCR は、本借入金に係るレポーティング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”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。

今回の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。

現在、東京・大阪・京都・横浜を含む国内主要 10 都市を中心に、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 10,000 ポート以上を設置している。今回のファイナンスにより、電動マイクロモビリティの台数が増えることにより、年間約 1,600 t-CO2 の削減効果があると JCR の試算では予想される。また走行時に消費される電力については、再生エネルギーの導入と 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

本借入金について、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”、「管理・運営・透明性評価」を“m1”とした。この結果、「JCR グリーンローン評価」を“Green 1”とした。本借入金は、「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	m2	m3	m4	m5
グリーン性評価	g1	Green 1	Green 2	Green 3	Green 4	Green 5
	g2	Green 2	Green 2	Green 3	Green 4	Green 5
	g3	Green 3	Green 3	Green 4	Green 5	評価対象外
	g4	Green 4	Green 4	Green 5	評価対象外	評価対象外
	g5	Green 5	Green 5	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評価の前提・意義・境界

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評価は、評価対象であるグリーンボンドの発行及び/又はグリーンローンの実行（以下、グリーンボンドとグリーンローンを総称して「グリーンファイナンス」、グリーンボンドの発行とグリーンローンの実行を総称して「グリーンファイナンスの実行」という）により調達される資金が 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、当該グリーンファイナンスで調達される資金の充当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を完全に表示しているものではありません。

JCR グリーンファイナンス評価は、グリーンファイナンスの実行計画時点又は実行時点における資金の充当等の計画又は状況の評価するものであり、将来における資金の充当等の状況を保証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、グリーンファイナンスが環境に及ぼす効果を証明するものではなく、環境に及ぼす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の実行により調達される資金が環境に及ぼす効果について、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。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、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評価：グリーンファイナンスの実行により調達される資金が 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、Green 2、Green 3、Green 4、Green 5 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が定める 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