

九州旅客鉄道株式会社の サステナビリティ・リンク・ローンフレームワークに係る 第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、九州旅客鉄道株式会社が策定したサステナビリティ・リンク・ローンフレームワークに対して、第三者意見を提出しました。

<要約>

本第三者意見書は、九州旅客鉄道株式会社（JR九州）が策定したサステナビリティ・リンク・ローンフレームワーク（本フレームワーク）について、サステナビリティ・リンク・ローン原則およびサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン（環境省ガイドライン）（SLLPおよび環境省ガイドラインを総称して「SLLP等」）への適合性を確認したものである。株式会社日本格付研究所（JCR）は、SLLP等で推奨されている評価の透明性および客観性確保のため、独立した第三者機関として、(1)JR九州のサステナビリティ戦略とキー・パフォーマンス・インディケーター（KPI）およびサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPTs）の設定、(2)融資条件と期中のモニタリング体制について第三者評価を行った。

(1) JR九州のサステナビリティ戦略とKPI・SPTsの設定について

JR九州は、本フレームワークに基づき実施されるサステナビリティ・リンク・ローン（本ファイナンス）において、以下のKPI、SPTを設定することをJCRが確認した。

KPI：JR九州の Scope1 及び Scope2 における CO2 排出削減率
SPT：KPI の目標値である Scope1 及び 2 の 2030 年度における CO2 排出量 50%削減（基準年である 2013 年度比）

JR九州は、日本国有鉄道改革法によって、日本国有鉄道（国鉄）が分割・民営化して発足した会社である。JR九州は、鉄道等の運輸サービス、不動産・ホテル、建設などのセグメントにおける事業を、九州全域を中心に行っており、2022年3月期の営業収益は3,295億円（前年比+12.1%増）である。

運輸サービスについては、鉄道事業、バス事業および船舶事業を行っている。その中でも鉄道事業は、新幹線1路線、幹線8路線、地方交通線13路線の合計22路線を運営しており、総営業キロは2,273キロを有する。JR九州の鉄道事業は、国鉄時代より九州各県を結ぶ交通機関として重要な交通インフラであるとともに、九州全域を寝台付き列車で周る「ななつ星 in 九州」や「或る列車」などを始めとした「D&S（デザイン&ストーリー）列車」など、九州全体のブランド価値の向上と九州への観光客誘致を目指して運行が行われている。

JR九州では2019年3月に、JR九州グループの「あるべき姿」を実現するために、新たに「2030年長期ビジョン」を策定した。その後、新型コロナウイルス感染症の世界的流行（パンデミック）

が発生し、将来における経営環境の変化の不確実性も一層高まるなか、「2030年長期ビジョン」およびJR九州グループの「あるべき姿」を実現するために、JR九州では、2030年までに想定される主要な外部環境の変化として、気候変動に伴う更なる災害の激甚化や、脱炭素社会へのシフト、新型コロナウイルス感染症の世界的流行の収束などを想定し、その変化によって影響を受ける人々の豊かさに関する価値観の変化に着目して、4つの「未来シナリオ」を検討し、そのうえで「2030年長期ビジョン実現方針」を策定し、2022年3月に「JR九州グループ中期経営計画2022-2024」と合わせて公表した。

また、JR九州グループでは、「JR九州グループが常に考えるべきこと」としてESG重要課題（マテリアリティ）を特定しており、「脱炭素社会の実現」についても、そのひとつとして位置付けている。

JR九州では、2020年9月に、環境省の気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）に沿った気候リスク・機会のシナリオ分析支援事業に参加し、CO₂排出量が多く、頻発・激甚化する自然災害と隣り合わせである鉄道事業における気候変動が及ぼす影響についてシナリオ分析を実施した。2021年2月にはTCFDによる提言に賛同を表明するとともに、TCFD提言に基づく情報開示を実施している。また、上記シナリオ分析を踏まえて、2050年にJR九州グループとしてCO₂排出量実質ゼロを目指すとともに、2021年8月には、その中間点として、JR九州単体での2030年度のCO₂排出量2013年度比50%削減という目標を定めた。

JR九州は、本フレームワークにおいて同社単体のCO₂排出削減率量（Scope 1, 2）をKPI、2030年度における同CO₂排出総量の2013年度比50%削減を、SPTとして設定した。

JR九州が設定したKPIは、同社のCO₂排出源の大部分が、鉄道事業における電力使用に由来していることや、気候変動による災害の激甚化によって多大な影響を受ける同社の中長期的な経営戦略及びサステナブル経営の観点から有意義な指標であるとJCRでは評価している。

また、JR九州が設定したKPIの過去のトラックレコードでは、2021年度までのCO₂排出量の実績を見ると順調に減少し、目標達成に近づいているものの、電力会社の排出係数が原子力発電所の定期点検や高経年化によって上昇するリスクや、西九州新幹線の開業や新型コロナウイルス感染症の収束による経済活動の回復等によって、電力使用量が増加する可能性を有する。したがって、JR九州は、これまで以上の省エネルギーに対する取り組みを行う必要があるため、今回JR九州が設定したSPTは、従来通りの事業（Business As Usual）を超えた取り組みが必要であり野心度を有していると言える。

JR九州が設定したSPTは、同業他社であるJR各社と比較しても高い目標となっていることや、運輸業界におけるCO₂排出削減目標よりも高い水準となっており、同業他社および業界対比でも野心度を有していると評価できる。

また、政府の目標である「2030年までに2013年比温室効果ガス46%削減」と比較しても、JR九州の設定した、2030年度CO₂排出量を2013年度比50%削減するという目標は野心的であると言える。

(2) ファイナンス条件と期中のモニタリング体制について

JCRは、ファイナンス条件におけるインセンティブ内容について達成状況に応じて金利が変化することを確認した。また、JR九州のCO₂排出量について、年次でウェブサイト等で公開予定であることを確認した。返済期限到来年にはJR九州およびJCRで本ファイナンスに係る振り返りを行い、SPTの達成状況に加え、JR九州および社会に対するインパクトの発現状況を評価することとしている。なお、本フレームワークで定めたKPIであるCO₂排出量については、第三者検証を毎年取得する体制となっていることも併せて確認した。

以上の考察から、JCR は、今回の第三者意見提供対象である JR 九州に対する本フレームワークが、SLLP 等に適合していることを確認した。

* 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

評価対象：サステナビリティ・リンク・ローン・フレームワーク
借入人：九州旅客鉄道株式会社

2022年9月20日
株式会社 日本格付研究所

目次

<要約>	- 3 -
I. 第三者意見の位置づけと目的	- 5 -
II. 第三者意見対象の概要	- 5 -
III. 本フレームワークの SLLP 等との適合性確認	- 6 -
1. 本フレームワークのサステナビリティとの関係性	- 6 -
2. JR 九州の中長期経営計画とサステナビリティ戦略	- 6 -
3. 原則 1 KPI 選定の妥当性について	- 12 -
3-1. 評価の視点	- 12 -
3-2. 評価対象の現状と JCR の評価	- 12 -
4. 原則 2 SPTs の測定について	- 13 -
4-1. 評価の視点	- 13 -
4-2. 評価対象の現状と JCR の評価	- 13 -
4-3. JCR によるインパクト評価	- 15 -
5. 原則 3 ローンの特長（経済条件）について	- 19 -
5-1. 評価の視点	- 19 -
5-2. 評価対象の現状と JCR の評価	- 19 -
6. サステナビリティ・リンク・ローン原則等との整合性: 原則 4、5 レポーティングと検証について	- 20 -
6-1. 評価の視点	- 20 -
6-2. 評価対象の現状と JCR の評価	- 20 -
7. SLLP 等との適合性に係る結論	- 21 -

<要約>

本第三者意見書は、九州旅客鉄道株式会社（JR 九州）が策定したサステナビリティ・リンク・ローンフレームワーク（本フレームワーク）について、サステナビリティ・リンク・ローン原則¹およびサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン（環境省ガイドライン）²（SLLP および環境省ガイドラインを総称して「SLLP 等」）への適合性を確認したものである。株式会社日本格付研究所（JCR）は、SLLP 等で推奨されている評価の透明性および客観性確保のため、独立した第三者機関として、(1)JR 九州のサステナビリティ戦略とキー・パフォーマンス・インディケーター（KPI）およびサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPTs）の設定、(2)融資条件と期中のモニタリング体制について第三者評価を行った。

(1) JR 九州のサステナビリティ戦略と KPI・SPTs の設定について

JR九州は、本フレームワークに基づき実施されるサステナビリティ・リンク・ローン（本ファイナンス）において、以下のKPI、SPTを設定することをJCRが確認した。

KPI：JR九州のScope1及びScope2におけるCO2排出削減率

SPT：KPIの目標値であるScope1及び2の2030年度におけるCO2排出量50%削減（基準年である2013年度比）

JR九州は、日本国有鉄道改革法によって、日本国有鉄道（国鉄）が分割・民営化して発足した会社である。JR九州は、鉄道等の運輸サービス、不動産・ホテル、建設などのセグメントにおける事業を、九州全域を中心に行っており、2022年3月期の営業収益は3,295億円（前年比+12.1%増）である。

運輸サービスについては、鉄道事業、バス事業および船舶事業を行っている。その中でも鉄道事業は、新幹線1路線、幹線8路線、地方交通線13路線の合計22路線を運営しており、総営業キロは2,273キロを有する。JR九州の鉄道事業は、国鉄時代より九州各県を結ぶ交通機関として重要な交通インフラであるとともに、九州全域を寝台付き列車で周る「ななつ星 in 九州」や「或る列車」などを始めとした「D&S（デザイン&ストーリー）列車」など、九州全体のブランド価値の向上と九州への観光客誘致を目指して運行が行われている。

JR九州では2019年3月に、JR九州グループの「あるべき姿」を実現するために、新たに「2030年長期ビジョン」を策定した。その後、新型コロナウイルス感染症の世界的流行（パンデミック）が発生し、将来における経営環境の変化の不確実性も一層高まるなか、「2030年長期ビジョン」およびJR九州グループの「あるべき姿」を実現するために、JR九州では、2030年までに想定される主要な外部環境の変化として、気候変動に伴う更なる災害の激甚化や、脱炭素社会へのシフト、新型コロナウイルス感染症の世界的流行の収束などを想定し、その変化によって影響を受ける人々の豊かさに関する価値観の変化に着目して、4つの「未来シナリオ」を検討し、そのうえで「2030年長期ビジョン実現方針」を策定し、2022年3月に「JR九州グループ中期経営計画2022-2024」と合わせて公表した。

¹ 2021年5月改定 Loan Market Association（LMA）、Asia Pacific Loan Market Association（APLMA）および Loan Syndication and Trading Association（LSTA）制定。

² 2022年7月改定 環境省制定。

また、JR九州グループでは、「JR九州グループが常に考えるべきこと」として ESG 重要課題（マテリアリティ）を特定しており、「脱炭素社会の実現」についても、そのひとつとして位置付けている。

JR九州では、2020年9月に、環境省の気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）に沿った気候リスク・機会のシナリオ分析支援事業に参加し、CO2排出量が多く、頻発・激甚化する自然災害と隣り合わせである鉄道事業における気候変動が及ぼす影響についてシナリオ分析を実施した。2021年2月にはTCFDによる提言に賛同を表明するとともに、TCFD提言に基づく情報開示を実施している。また、上記シナリオ分析を踏まえて、2050年にJR九州グループとしてCO2排出量実質ゼロを目指すとともに、2021年8月には、その中間点として、JR九州単体での2030年度のCO2排出量2013年度比50%削減という目標を定めた。

JR九州は、本フレームワークにおいて同社単体のCO2排出削減率量(Scope 1, 2)をKPI、2030年度における同CO2排出総量の2013年度比50%削減を、SPTとして設定した。

JR九州が設定したKPIは、同社のCO2排出源の大部分が、鉄道事業における電力使用に由来していることや、気候変動による災害の激甚化によって多大な影響を受ける同社の中長期的な経営戦略及びサステナブル経営の観点から有意義な指標であるとJCRでは評価している。

また、JR九州が設定したKPIの過去のトラックレコードでは、2021年度までのCO2排出量の実績を見ると順調に減少し、目標達成に近づいているものの、電力会社の排出係数が原子力発電所の定期点検や高経年化によって上昇するリスクや、西九州新幹線の開業や新型コロナウイルス感染症の収束による経済活動の回復等によって、電力使用量が増加する可能性を有する。したがって、JR九州は、これまで以上の省エネルギーに対する取り組みを行う必要があるため、今回JR九州が設定したSPTは、従来通りの事業(Business As Usual)を超えた取り組みが必要であり野心度を有していると言える。

JR九州が設定したSPTは、同業他社であるJR各社と比較しても高い目標となっていることや、運輸業界におけるCO2排出削減目標よりも高い水準となっており、同業他社および業界対比でも野心度を有していると評価できる。

また、政府の目標である「2030年までに2013年比温室効果ガス46%削減」と比較しても、JR九州の設定した、2030年度CO2排出量を2013年度比50%削減するという目標は野心的であると言える。

(3) ファイナンス条件と期中のモニタリング体制について

JCRは、ファイナンス条件におけるインセンティブ内容について達成状況に応じて金利が変化することを確認した。また、JR九州のCO2排出量について、年次でウェブサイト等で公開予定であることを確認した。返済期限到来年にはJR九州およびJCRで本ファイナンスに係る振り返りを行い、SPTの達成状況に加え、JR九州および社会に対するインパクトの発現状況の評価することとしている。なお、本フレームワークで定めたKPIであるCO2排出量については、第三者検証を毎年取得する体制となっていることも併せて確認した。

以上の考察から、JCRは、今回の第三者意見提供対象であるJR九州に対する本フレームワークが、SLLP等に適合していることを確認した。

I. 第三者意見の位置づけと目的

JCR は、本フレームワークに対して、SLLP 等に即した第三者評価を行った。SLL とは、借入人が予め設定した意欲的な SPT の達成にインセンティブ付けを行うことで、借入人および貸付人が持続可能な社会の実現に貢献することを狙いとした、ローン商品、コミットメントライン等融資枠のことを言う。

SLLP 等は、5 つの原則からなる。第 1 原則は KPI の選択、第 2 原則は、SPTs の測定、第 3 原則はローンの特性、第 4 原則はレポーティング、第 5 原則は検証である。

本第三者意見の目的は、SLLP 等で推奨されている評価の透明性および客観性確保のため、JCR が独立した第三者機関として、本フレームワークの SLLP 等第 1 原則～第 5 原則およびガイドラインへの適合性の確認を行うことである。

II. 第三者意見対象の概要

今回の評価対象は、JR 九州が 2022 年 9 月に作成したサステナビリティ・リンク・ローン・フレームワークである。以下は、本第三者意見に含まれる評価項目である。

1. 本フレームワークのサステナビリティとの関係性
2. SLLP 等との整合性（原則 1）KPI 選定の妥当性について
3. SLLP 等との整合性（原則 2）SPTs の測定について
4. SLLP 等との整合性（原則 3）ローンの特性（経済条件）について
5. SLLP 等との整合性（原則 4、5）レポーティングと検証について
6. SLLP 等との適合性に係る結論

III. 本フレームワークの SLLP 等との適合性確認

1. 本フレームワークのサステナビリティとの関係性

JR九州は、本フレームワークにおいて、同社のマテリアリティで重視している取り組みに関連した KPI および SPT を以下の通り設定した。本 KPI および SPT は、次項で詳述の通り、同社のサステナビリティ戦略における最重要課題の一つである。

KPI : JR九州のScope1及びScope2におけるCO2排出削減率

SPT : KPIの目標値であるScope1及び2の2030年度におけるCO2排出量50%削減
(基準年である2013年度比)

2. JR九州の中長期経営計画とサステナビリティ戦略

<事業概要>

JR九州は、日本国有鉄道改革法によって、日本国有鉄道（国鉄）が分割・民営化して発足した会社である。JR九州は、鉄道等の運輸サービス、不動産・ホテル、建設などのセグメントにおける事業を、九州全域を中心に行っており、2022年3月期の営業収益は3,295億円（前年比+12.1%増）である。

運輸サービスについては、鉄道事業、バス事業および船舶事業を行っている。その中でも鉄道事業は、新幹線1路線、幹線8路線、地方交通線13路線の合計22路線を運営しており、総営業キロは2,273キロを有する。JR九州の鉄道事業は、国鉄時代より九州各県を結ぶ交通機関として重要な交通インフラであるとともに、九州全域を寝台付き列車で周る「ななつ星 in 九州」や「或る列車」などを始めとした「D&S（デザイン&ストーリー）列車」など、九州全体のブランド価値の向上と九州への観光客誘致を目指して運行が行われている。

また、不動産・ホテル事業についても九州主要駅の駅ビル、オフィスビル等の管理運営を行う不動産賃貸業や、分譲マンション販売等の不動産販売業、ホテル事業等を中心として運営が行われており、JR九州の営業収益に占める割合では、運輸サービスを凌ぐものとなっている。

(図1: JR九州事業セグメント別営業収益及び営業利益 (2021年度))

セグメント	営業収益	営業利益
運輸サービス	1,089	▲222
建設	957	70
不動産・ホテル	1,105	179
流通・外食	436	▲12
その他	600	28
合計 (セグメント間取引調整後)	3,295	39

(引用元: JR九州 有価証券報告書より JCR 作成)

<JR九州グループのあるべき姿>

JR九州グループでは、同社の「あるべき姿」として「安全とサービスを基盤として九州、日本、そしてアジアの元気を作る企業グループ」を掲げている。JR九州グループは、「あるべき姿」

のもと、長期的かつ持続的な価値を追求することで、持続可能な社会の実現に貢献することを謳っている。

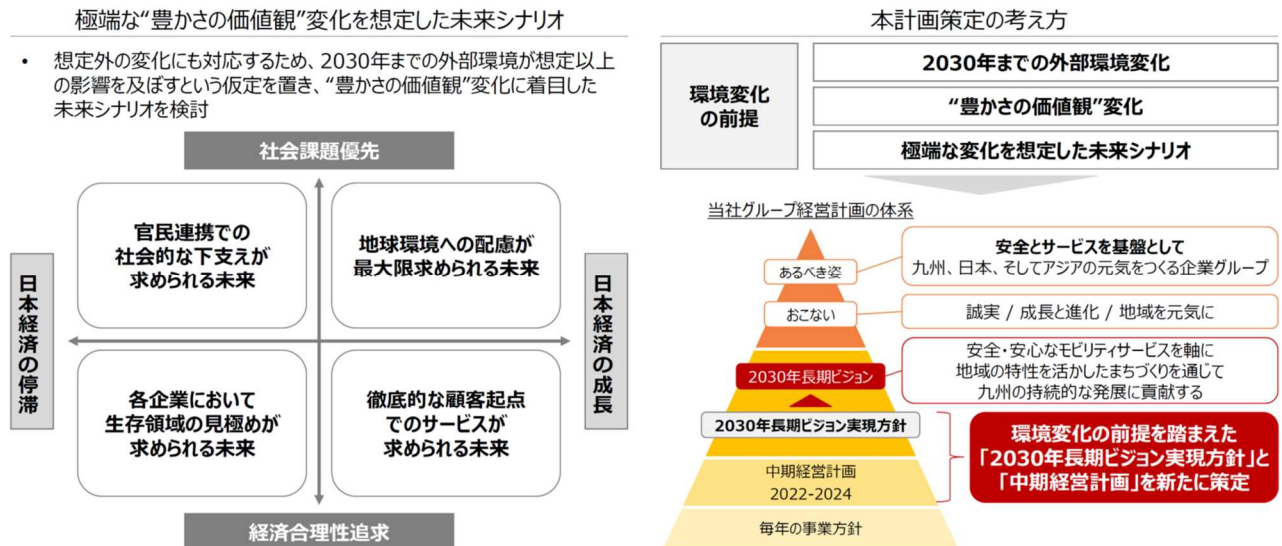
また、JR九州グループは、「誠実」、「成長と進化」および「地域を元気に」という3つの「おこない」を、「あるべき姿」の実現のため従業員が守るべき指針として定めている。

<JR九州グループ 2030年長期ビジョンおよび実現方針>

JR九州では2019年3月に、JR九州グループの「あるべき姿」を実現するために、新たに「2030年長期ビジョン」を策定した。これは、JR九州グループが事業基盤とする九州における全国平均を上回るペースでの人口減少や、地球温暖化の影響等による自然災害の頻発・激甚化といった課題への対処が必要となること、また、AIやIoTなどの言葉に代表される技術革新が急速に進む中、これまでの延長線上の取り組みだけではその変化に対応できないのではないかとといった課題意識から、策定されたものである。

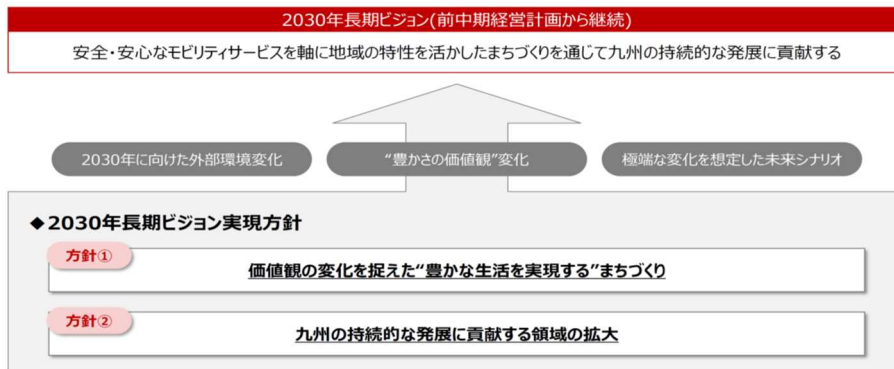
その後、新型コロナウイルス感染症の世界的流行（パンデミック）が発生し、将来における経営環境の変化の不確実性も一層高まるなか、「2030年長期ビジョン」およびJR九州グループの「あるべき姿」を実現するために、JR九州では、2030年までに想定される主要な外部環境の変化として、気候変動に伴う更なる災害の激甚化や、脱炭素社会へのシフト、新型コロナウイルス感染症の世界的流行の収束などを想定し、その変化によって影響を受ける人々の豊かさに関する価値観の変化に着目して、4つの「未来シナリオ」を検討し、そのうえで「2030年長期ビジョン実現方針」を策定し、2022年3月に「JR九州グループ中期経営計画 2022-2024」と合わせて公表している。

(図2：中期経営計画におけるシナリオ分析とJR九州グループ経営計画の体系)



(引用元：JR九州グループ中期経営計画 2022-2024 説明資料)

(図 3 : 2030 年長期ビジョンおよび 2030 年長期ビジョン実現方針)



(引用元 : JR 九州グループ中期経営計画 2022-2024 説明資料)

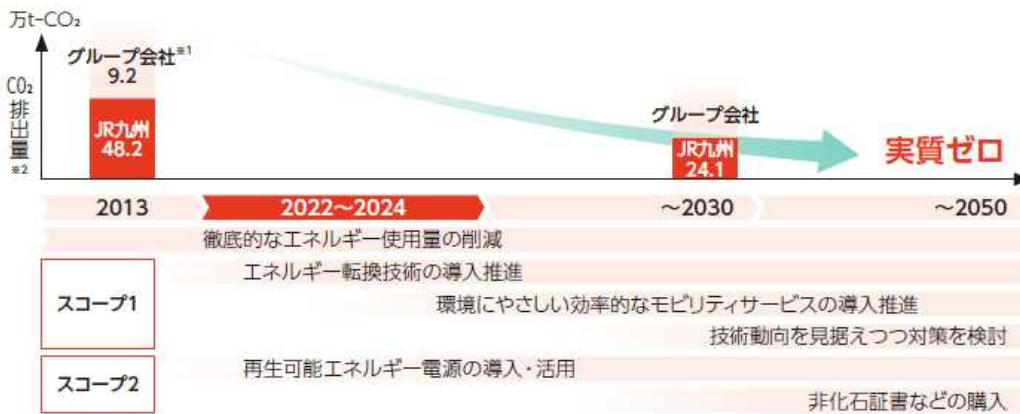
JR 九州は、「2030 年長期ビジョン実現方針」において、2 つの方針を打ち出しているが、その中でも方針② : 「九州の持続的な発展に貢献する領域の拡大」において、九州の持続的な発展に必要な領域を、「環境への貢献」、「地域経済への貢献」および「地域社会への貢献」の 3 領域と定めた。そのなかで、「環境への貢献」について、カーボンニュートラルの取り組みを含めて、サステナブルな社会を実現するために切り離せない重要な要素だと認識している。また、JR 九州は、事業活動と環境価値向上を両立させていくことが課題と考えており、CO₂ 排出量を減らすだけでなく、それを通じて新たな価値を創出することも目的として、「脱炭素社会の実現」を考慮すべき事項として、2030 年長期ビジョン実現方針に盛り込んでいる。

<JR 九州グループ 2030 年および 2050 年の CO₂ 排出量削減目標>

JR 九州グループでは、「JR 九州グループが常に考えるべきこと」として ESG 重要課題（マテリアリティ）を特定しており、「脱炭素社会の実現」についても、そのひとつとして位置付けている。

JR 九州では、2020 年 9 月に、環境省の 気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) に沿った気候リスク・機会のシナリオ分析支援事業に参加し、CO₂ 排出量が多く、頻発・激甚化する自然災害と隣り合わせである鉄道事業における気候変動が及ぼす影響についてシナリオ分析を実施した。2021 年 2 月には TCFD による提言に賛同を表明するとともに、TCFD 提言に基づく情報開示を実施している。また、上記シナリオ分析を踏まえて、2050 年に JR 九州グループとして CO₂ 排出量実質ゼロを目指すとともに、2021 年 8 月には、その中間点として、JR 九州単体での 2030 年度の CO₂ 排出量の 2013 年度比 50%削減という目標を定めた。

(図 4 : JR 九州グループ 脱炭素社会の実現に向けたロードマップ)



※1 エネルギーの使用の合理化等に関する法律(省エネ法)で定められる定期報告の集計値

※2 スコープ1、2排出量

(引用元 : JR 九州 サステナビリティ・リンク・ローン・フレームワーク)

上記のロードマップの通り、JR 九州では 2050 年の CO₂ 排出量実質ゼロに向けて取り組みが進められており、2030 年までには、①徹底的なエネルギー使用量の削減、②エネルギー転換技術の導入推進および③再生可能エネルギー電源の導入・活用によって、CO₂ 排出量を半減させてゆく予定である。

①徹底的なエネルギー使用量の削減では、照明の LED 化や節電等の省エネによる CO₂ 排出量の削減を行っていくほか、②エネルギー転換技術の導入推進では、JR 九州が開発したディーゼル・エレクトリック車に蓄電池を組み合わせることで燃料消費量を削減した YC1 系等のハイブリッド車両や、DENCHA の愛称で知られ、非電化区間では蓄電池の電力を利用して走行する BEC819 系電車などの導入を進めてきた。今後もディーゼル車両の代替を含め、エネルギーの転換に取り組んでゆく予定である。また、③再生可能エネルギー電源の導入・活用では、九州地方に多く存在する太陽光発電設備などで発電した再エネ電源の導入等が予定されている。

また、直近の 2022 年から始まった中期経営計画においては、以下の取り組みが予定されている。

- 再生可能エネルギー電源の導入や活用
- 不動産アセットにおけるグリーンビルディング認証の取得
- 他社連携によるエネルギー転換技術の導入に向けた検討
- 運転用電力の省エネ化
- 設備の効率化・スリム化

<JR 九州グループ 地球環境保全活動の基本理念>

JR 九州グループでは、1999 年より地球環境保全に対する基本理念および基本方針を定めて取り組みを行っており、2008 年に見直しを行い、2022 年 4 月にも、JR 九州グループ全体で気候変動をはじめとする様々な環境問題への対応をさらに推進するため、基本理念および基本方針の見直しを行った。

JR九州グループ 地球環境保全活動の基本理念

基本理念

JR九州グループは、全ての事業において地球環境との共生に取り組み、持続可能な社会の実現に貢献します。

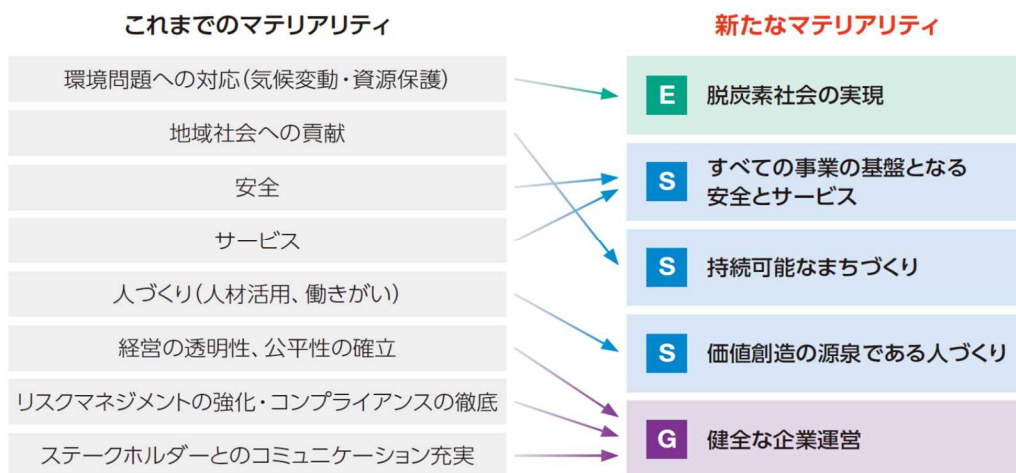
基本方針

1. 脱炭素社会の実現に向けて、効率的なエネルギー利用や新技術の導入など、より一層の気候変動対策を図るとともに、生物多様性の維持に努めます。
2. 水など限りある資源の有効活用や廃棄物の削減を徹底し、循環型社会の実現に努めます。
3. 環境汚染物質の適正な管理・処理により、環境汚染防止に努めます。

<ESG 重点テーマ(マテリアリティ)>

JR九州グループでは、マテリアリティを「JR九州グループが常に考えるべきこと」と定義し、前記中期経営計画において設定したESGに関する「重点テーマ」を、「社会にとっての重要性」と「JR九州グループにとっての重要性」の観点で議論し、2020年にマテリアリティとして公表した。その後、「JR九州グループ中期経営計画2022-2024」の策定において、外部環境の変化に着目し、2030年長期ビジョン実現方針を具体化したことを踏まえ、マテリアリティを再設定するとともに非財務KPIの設定を行っている。また、非財務KPIのうち、従業員意識調査の結果は、取締役の報酬と連動するなど、達成に向けたインセンティブを設けている。

(図5：マテリアリティ)



(引用元：JR九州グループ 統合報告書2022)

上記マテリアリティのうち「脱炭素社会の実現」は、JR九州グループの「2050年CO2排出量実質ゼロ」や、「2030年度のJR九州単体のCO2排出量2013年度比50%減」につながっていることから、脱炭素社会の実現並びにその取り組みとしてCO2排出量削減に取り組むことは、JR九州の環境

に関する戦略の中核に位置付けられる。

<JR 九州グループのカーボンニュートラル推進体制>

JR 九州は、気候変動をはじめとする環境問題への対応について、基本方針などの必要事項の審議・決定を行う機関である「ESG 戦略委員会」と、実施計画、目標設定や実績報告、活動の推進等を図る機関である、4 つの専門部会を設置している。専門部会の機能は以下の通りである。

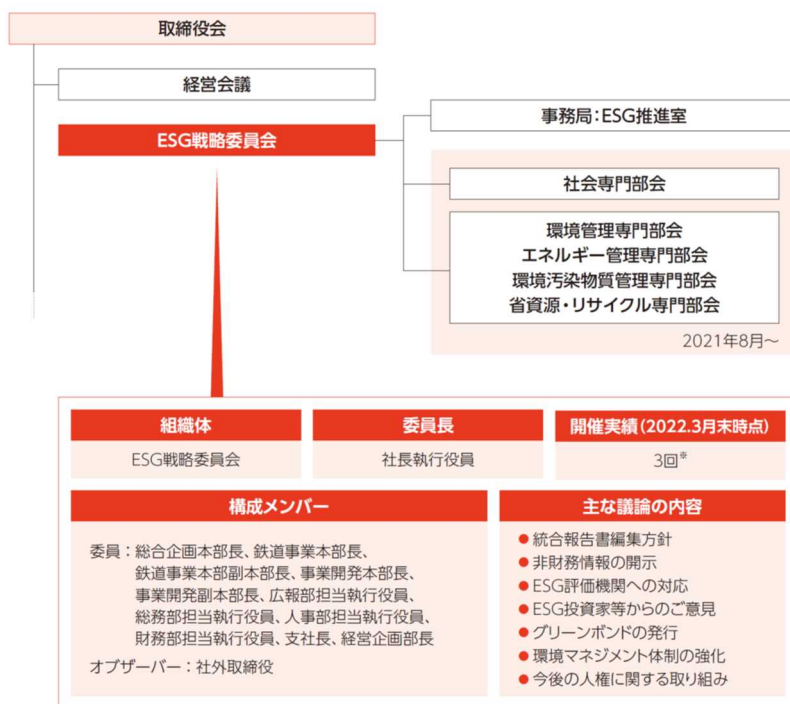
- 環境管理専門部会:環境課題全体管理、グループ会社との連携、各種法令対応
- エネルギー管理専門部会:エネルギー管理、各種法令対応
- 環境汚染物質管理専門部会:環境汚染物質管理、各種法令対応
- 省資源・リサイクル専門部会:省資源管理及び循環型社会の推進、各種法令対応

ESG 戦略委員会では、社長が委員長となり、各本部長、執行役員などがメンバーとして参加し、これら専門部会からの報告や、基本方針の審議・決定、排出量目標の策定、などの討議が実施されている。

また、ESG に知見のある社外取締役も ESG 戦略委員会に出席しており、専門家の立場から ESG の取り組みを経営に取り込むためのコメントを行っている。

(図 6 : ESG 戦略委員会および ESG 経営推進体制)

ESG経営の推進体制図



※旧環境に関する委員会の開催を含む

(出所: JR 九州グループ 統合報告書 2022)

3. 原則 1 KPI 選定の妥当性について

3-1. 評価の視点

本項では、借入人の選定した KPI について、SLLP 等で例示されている以下の要素を含んでいるかを中心として、その有意義性を評価する。

- 1) 借入人のビジネス全体に関連性があり、中核的で重要であり、かつ、借入人の現在および/または将来的なビジネスにおいて戦略的に大きな意義のあるものか。
- 2) 一貫した方法に基づき測定可能、または定量的なもので、外部からの検証が可能なものか。
- 3) ベンチマーク化（例えば、SPTs の野心度合を評価するために、外部指標・定義を活用する等）が可能か。

3-2. 評価対象の現状と JCR の評価

(評価結果)

本フレームワークで定めた KPI は、SLLP 等で求められている要素を全て含んでおり、JR 九州グループの「2050 年 CO2 排出量実質ゼロを目指す」および JR 九州における「2030 年度に 2013 年度比 CO2 排出量 50%削減」という目標達成に資する有意義な KPI が選定されている。

本フレームワークで選定された KPI は JR 九州の CO2 排出削減率である。

JR 九州は長期目標として「2050 年 CO2 排出量実質ゼロを目指す」を掲げており、中間目標として、「2030 年度の JR 九州単体の CO2 排出量 2013 年度比 50%削減」を設定している。JR 九州は、事業セグメントの中核にある鉄道事業が大部分を占めるエネルギー消費量の削減は、激甚化する気候変動対策にとって重要であると考えており、これらの目標達成に向けて中期経営計画において具体的な CO2 排出削減計画を策定して取り組みを行っている。また、組織面でも、2019 年に「ESG 戦略委員会」を設置し、従来からの「エコロジー委員会」を 2021 年に ESG 戦略委員会に統合するなど、グループ全体で環境を始めとする ESG 諸課題に対処するための体制整備を進めている。

上記の通り、JR 九州では本フレームワークで定めた KPI が自社のビジネスを継続していくうえで重要であると捉えて組織面の整備、長期戦略、中間目標等を整備して具体的な取り組みを行っている。

また、KPI として選定された CO2 排出量は定量的であり毎年第三者の検証を受ける予定である。

従って、今回設定された KPI は、有意義であると JCR では評価している。

4. 原則 2 SPTs の測定について

4-1. 評価の視点

本項では、借入人の設定した SPTs について、SLLP 等で例示されている以下の要素を含んでいるかを中心として、その野心度および有意義性を評価する。

- 1) なお、SLL は経済的なインセンティブを通じて SPT は借入人および貸付人双方の誠意を持って設定され、借入の全期間を通じて設定される必要がある。各 KPI 値の大幅な改善に結びつけられており、「従来通りの事業 (Business as Usual)」シナリオを超えているか。
- 2) (可能であれば) ベンチマークまたは参照可能な外部指標と比較できるか。
- 3) 事前に設定された借入人の全体的なサステナビリティ/ESG 戦略と整合しているか。
- 4) 融資実行前 (または融資開始と同時に) に設定された時間軸に基づき決定されているか。

次に、発行体・借入人の SPTs 設定時に考慮されたベンチマーク等を確認する。SLLP 等では以下の要素が例示されている。

- ✓ 借入人自身の直近のパフォーマンスの水準 (可能な限り、最低過去 3 年分のトラックレコードを有する KPI を選定) に基づき、定量的なものを設定し、また KPI の将来の予測情報も可能な限り開示する。
- ✓ 同業他社と比較した場合における、設定した SPTs の相対的な位置付けについて (例: 平均的なパフォーマンス水準なのか、業界トップクラスの水準なのか等)
- ✓ 科学的根拠に基づくシナリオ分析や絶対値 (炭素予算等)、国・地域単位または国際的な目標 (パリ協定、CO₂ の排出ゼロ目標、SDGs 等)、認定された BAT (利用可能な最良の技術) および ESG のテーマ全体で関連する目標を決定するその他の指標

4-2. 評価対象の現状と JCR の評価

(評価結果)

JR 九州が設定した KPI および SPT は、同社の過去の実績や政府の目標と比較しても野心的な設定であり、同業他社と比較しても高い水準にある。また、JR 九州の環境への取り組みと整合的である。

- (1) 自社の過去のトラックレコードとの比較

以下の表は、JR 九州の CO₂ 排出量実績である。

(図 7: CO₂ 排出量に関する実績値および目標値)

	2013年度 (基準年)	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2030年度
	実績	実績	実績	実績	実績	実績	実績	実績	実績	目標
CO ₂ 排出量(千t-CO ₂)	482	478	452	396	363	338	258	249	260	241
CO ₂ 排出削減量(t-CO ₂)	-	▲3	▲29	▲85	▲118	▲143	▲223	▲232	▲221	▲241
CO ₂ 排出削減割合(t-CO ₂)	-	▲0.8%	▲6.2%	▲17.7%	▲24.6%	▲29.8%	▲46.4%	▲48.2%	▲45.9%	▲50.0%
		2013年度比								

(引用元: JR 九州 サステナビリティ・リンク・ローン・フレームワーク)

基準年である 2013 年度と比較して、CO₂ 排出量は 2021 年度で約▲46%減と大きく減少している。なお、CO₂ 排出量の多くが鉄道輸送によるエネルギー消費に伴うものである。

JR 九州では、JR 発足後からの省エネ型車両の積極的な導入もあり、保有する電車およびディーゼル車の省エネ型車両の割合は基準年となる 2013 年度で約 73%と既に高い水準にあ

ったため、輸送事業における電力使用量については、新型コロナウイルスの世界的流行以前の2019年度においては2013年度比で▲7.3%減であった。また、JR九州はディーゼル車両も多く所有しており、2019年度における軽油使用量は▲17.9%減であった。一方で、電力会社の排出係数が大幅に低下し、これに伴ってJR九州のCO2排出量も電力使用量や燃料使用量を上回って減少してきた。

2030年度までは、新型コロナウイルス感染症からの社会活動の回復による社会活動の復帰、2022年9月に開業する西九州新幹線の開業に伴う電力消費の増加、駅周辺の街づくりに伴う開発の増加等の要因により、エネルギー消費量の増加が見込まれている。また、電力に関しても、川内原子力発電所の高経年化にともなう40年超の運転の不透明化、既に出力抑制が頻繁に行われている九州電力管内における再生可能エネルギー発電設備の伸びの鈍化等を踏まえると、CO2排出量の増加が懸念されることから、SPTとなっているCO2排出量の50%削減を目指すには、JR九州による一層の省エネの努力が必要となる。

つまり、JR九州にとって従来通りの事業(Business As Usual)を超えた努力が求められると考えられることから、JR九州が本フレームワークにおいて定めたCO2排出削減目標は、野心的であると考えられる。

(2) ベンチマークとの比較

JR九州は、1987年に日本国有鉄道が分割民営化された企業であり、分割民営化で誕生したJR各社と比較して、JR九州の2030年度までにCO2排出量を2013年度比50%削減するという目標は、高い数値目標であると評価している。また、JR九州が属する運輸業界においては、地球温暖化対策計画によると、CO2排出削減目標として2030年までに2013年度比35%削減が求められており、この目標と比較しても、JR九州が本フレームワークで設定したKPIならびにSPTは高い水準にある。また、政府の目標である「2030年までに2013年比温室効果ガス46%削減」についても上回っていることから、JR九州の2030年度CO2排出量を2013年度比50%削減するという目標は野心的である。

(3) JR九州のCO2削減に関する取り組みについて

JR九州では、2030年度CO2排出量を2013年度比50%削減するという目標を達成するために、下記の取り組みを行う予定である。

- ①徹底的なエネルギー使用量の削減
- ②エネルギー転換技術の導入推進
- ③再生可能エネルギー電源の導入・活用

JCRでは、JR九州によるCO2削減の取り組みを確認し、省エネ型車両の導入等による動力源の更新などのエネルギー転換技術の導入推進、再生可能エネルギー電源の導入、LED化や省エネ運転などによるエネルギー使用量の削減等によって、輸送事業における電力使用量および軽油使用量の減少を中心にCO2削減を行うことを確認した。

JR九州では、2019年に「ESG戦略委員会」を発足させ、2021年には、環境に関する取り組みを管轄していた「エコロジー委員会」をESG戦略委員会と統合させた。CO2排出削減の取り組みは、ESG戦略委員会において審議され、またその進捗が確認されている。ESG戦

略委員会における討議内容は、取締役会にも報告が行われている。

CO2削減を進めていくにあたっては、ESG戦略委員会やその下に設置された専門部会で討議が行われ、経営陣の適切なコミットの下で取り組みが進められる予定である。

上記の通り、JR九州では、2050年CO2排出量実質ゼロや2030年度CO2排出量の2013年度比50%削減へ取り組む体制を整備している。

(4) SPT設定のタイミングについて

JR九州は、本フレームワークの下で行われるファイナンスについては、貸付人と事前にSPT設定について合意する予定であることを確認している。

以上より、JR九州によって設定されたSPTは、達成のためには自社のこれまでのトラックレコードと比較して、従来のビジネスで行ってきた内容を超えた取り組みが必要となるほか、同業他社および業界対比でも野心的な目標である。また、政府の2030年の温室効果ガス削減目標を上回る野心的な目標であるとJCRは評価している。

また、本フレームワークにおけるSPTは、JR九州グループの2030年長期ビジョン実現方針やマテリアリティを踏まえて「JR九州単体の2030年度CO2排出量を2013年度比50%削減」として設定されていることから、JR九州のESGへの取り組みと整合的である。

4-3. JCRによるインパクト評価

JCRは、本フレームワークで定められたSPTが野心的かつ有意義なものであり、JR九州の持続可能な成長および社会価値の向上に資すること、並びにポジティブなインパクトの最大化およびネガティブなインパクトの回避・管理・低減の度合いを確認するため、国連環境計画が策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス(PIF)原則の第4原則で例示されているインパクト評価基準の5要素(多様性、有効性、効率性、倍率性、追加性)に沿って、SPTの影響度(インパクトの度合い)を検討した。

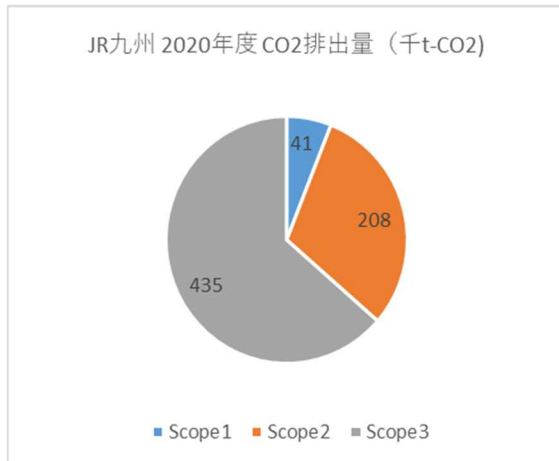
①多様性：多様なポジティブ・インパクトがもたらされているか

(バリューチェーン全体におけるインパクト、事業セグメント別インパクト、地域別インパクト等)

JR九州単体の2030年CO2排出量の2013年度比50%削減というSPTは、エネルギー、気候に限定したネガティブ・インパクトの抑制である。

また、CO2算定の範囲はScope1、2が対象となっており、JR九州の事業における主要なCO2排出源である鉄道事業を含む運輸・サービス事業が対象になっている。

(図8 : JR九州単体CO2排出量)



(引用元 : 「JR九州グループ 地球環境への取り組み」よりJCR作成)

②有効性 : 大きなインパクトがもたらされているか

(SPTsが対象とする売上高、事業活動、対象となる地域、SPTs測定を行う事業活動の国内外におけるマーケットシェア等)

JR九州は、鉄道等の運輸サービス、不動産・ホテル、建設などのセグメントにおける事業を、九州全域を中心に行っており、2022年3月期の営業収益は3,295億円（前年比+12.1%増）である。JR九州の祖業である鉄道事業は、新幹線1路線、幹線8路線、地方交通線13路線の合計22路線を運営しており、総営業キロは2,273キロを有する。JR九州は国鉄が保有していた鉄道路線を現在も数多く有しており、九州各県を結ぶ交通機関として重要な交通インフラである。

JR九州は前述の通り、九州各県を結ぶ交通機関として九州地域において大きな役割を果たしており、2030年度CO2排出量の2013年度比50%削減というSPTの目標設定およびその取り組みは九州地域の鉄道事業および運輸部門に大きなインパクトをもたらす。

(図9 JR九州路線図)



(引用元 : JR九州ウェブサイト)

③効率性：投下資本に対し相対的に規模の大きいインパクトが得られているか

本フレームワークの下で行われるファイナンスは以下の観点から効率性の高い取り組みである。JR九州では、2030年度CO2排出量2013年度比50%削減という目標のために、下記の取り組みを進めていく予定である。

- ①徹底的なエネルギー使用量の削減
- ②エネルギー転換技術の導入推進
- ③再生可能エネルギー電源の導入・活用

SPTは「2030年長期ビジョン実現方針」および「マテリアリティ」のの一つとして特定されており、ロードマップおよび中期経営計画によって具体的な取り組みが策定されている。

また、CO2削減を進めていくにあたっては、ESG戦略委員会やその下に設置された専門部会で討議が行われ、経営陣の適切なコミットの下で取り組みが進められる予定である。これらの内容は取締役会にも随時報告が行われる。

以上から、投下資本に対して大きなインパクトが期待される。

④倍率性：公的資金または寄付に対する民間資金活用の度合い

本件は、民間資金を対象としたフレームワークのため、対象外である。

⑤追加性：追加的なインパクトがもたらされているか

SDGsが未達或いは対応不足の領域への対処を促しているか

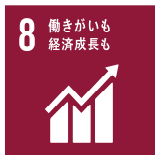
SDGs実現のための大きな前進となっているか

各指標はSDGsの17目標および169ターゲットのうち、以下のとおり複数の目標およびターゲットに追加的なインパクトをもたらすものと考えられる。



目標7：エネルギーをみんなに そしてクリーンに

ターゲット 7.2. 2030年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。



目標8：働きがいも経済成長も

ターゲット 8.4 2030年までに、世界の消費と生産における資源効率を漸進的に改善させ、先進国主導の下、持続可能な消費と生産に関する10年計画枠組みに従い、経済成長と環境悪化の分断を図る。



目標 9 : 産業と技術革新の基盤をつくろう

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。

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およ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。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



目標 11 : 住み続けられる街づくりを

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。



目標 12 : つくる責任つかう責任

ターゲット 12.4 2020 年までに、合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適正な化学物質や全ての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。



目標 13 : 気候変動に具体的な対策を

ターゲット 13.1. 全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）および適応の能力を強化する。

5. 原則3 ローンの特性（経済条件）について

5-1. 評価の視点

本項では、以下の内容を確認する。

- (1) 選定された KPI が事前に設定された SPTs を達成するか否かに応じて、ローンの財務的・構造的特性が変化する取り決めとなっているか。
- (2) KPI の定義と SPTs、サステナビリティ・リンク・ローンの財務的・構造的特性の変動可能性は、ローンの契約書類に含まれているか。
- (3) KPI の測定方法、SPTs の設定、前提条件や KPI の対象範囲に重大な影響を与える可能性のある想定外の事象が発生した場合の対応（重要な M&A 活動、規制等の制度面の大幅な変更、または異常事象の発生等）について、ローンの契約書類の中で言及の予定はあるか。

5-2. 評価対象の現状と JCR の評価

（評価結果）

本フレームワークの下で行われるファイナンスは、選定された KPI に関し事前に設定された SPT を達成するか否かに応じて、財務的特性が変化する取り決めとなっている。当該変動可能性は、ローンの契約書類に含まれる予定であり、透明性が高い。KPI の測定方法、SPT の設定、前提条件について、ローンの契約書類の中で言及される予定である。

JCR は、JR 九州が本フレームワークにおいて、SPT を達成した場合に金利を低下、または SPT が未達成であった場合に金利を上昇させるなどの財務的特性を変化させる取り決めをファイナンスごとに行う予定であることを確認した。また、KPI および SPT の定義、SPT の報告対象期間および判定日については各ローン実施時の金銭消費貸借契約書およびその他の関連契約に記載される予定である。

なお、本フレームワークに基づくファイナンスの調達時点で予見し得ない状況により、KPI の定義や SPT の設定、前提条件が変更となる可能性がある場合には、変更することについてあらかじめ借入人と貸付人との間で協議する予定としている。

本フレームワークでは、SPT の目標年度が 2030 年度に設定されていることから、2030 年度における CO2 排出量が確定する日を判定日として、2031 年 9 月の判定日を超える期間が設定されたローンが本フレームワークの対象となる。本ファイナンスの調達時点では想定外であった事象の発生などの SPT の設定等に重大な変更があった等の場合、JR 九州はこれらの変更内容を踏まえて、フレームワークの見直しおよび更新を行い、外部レビュー機関による評価を取得する予定である。

以上より、ファイナンスの条件等との連動について必要な取り決めまたは開示がなされる予定であり、契約書類における記載事項または公表予定の内容も適切であることを JCR は確認した。

6. サステナビリティ・リンク・ローン原則等との整合性：原則 4、5 レポーティングと検証について

6-1. 評価の視点

本項では、資金調達後に予定しているレポーティング内容として以下の項目が含まれる予定か、開示方法および第三者検証の予定の有無について確認する。

i. 開示予定項目

年に 1 回以上、以下の事項が開示される予定となっているか。

- ✓ 選定 KPI のパフォーマンスに関する最新情報（ベースラインの前提条件を含む）
- ✓ 借入人資金調達者が SPTs の野心度合いを測るために有用な情報（借入人の最新のサステナビリティ戦略や関連する KPI/ESG ガバナンスに関する情報、また KPI と SPTs の分析に関する情報等）

可能な範囲で以下の情報について開示：

- ✓ パフォーマンス/KPI の改善に寄与した主な要因（M&A 活動等も含む）についての定性的・定量的な説明
- ✓ パフォーマンスの改善が借入人のサステナビリティにどのような影響を与えるかについての説明
- ✓ KPI の再評価有無、設定した SPTs の修正有無、ベースラインの前提条件や KPI の対象範囲の変更有無

ii. 検証

検証内容（SPTs の達成状況、財務的・構造的特性の変更に対する影響、そのタイミング等）について情報を開示予定か。

6-2. 評価対象の現状と JCR の評価

（評価結果）

JR 九州は、資金調達後のレポーティングにおける開示内容、頻度、方法について適切に計画しており、SPT の進捗状況等、原則で必要とされる内容について、第三者検証を受ける予定である。

JR 九州は、KPI のパフォーマンスについて、ウェブサイト上において、各年度最終日（3 月 31 日）時点の数値、基準年である 2013 年度からの KPI の削減率を開示するとともに、サステナビリティ戦略の設定や、取り組み計画の策定や実施状況に関する情報や CO2 排出量に関する第三者による検証レポートについても年次でウェブサイト上において開示する予定である。

仮に期中において SPT に関する重大な変更が発生した場合には、JR 九州は本フレームワークについて見直し、更新を行い、引き続き SLLP 等への準拠状況と当初想定していた野心度や有意義性が維持されるか否かについて外部レビュー機関が確認を行う。なお、返済期限到来年に JR 九州、JCR で本フレームワークに基づき実施された個別サステナビリティ・リンク・ローンに係る振り返りを行い、SPT の達成状況に加え、JR 九州および社会に対するインパクトの発現状況を評価することとしている。

7. SLLP 等との適合性に係る結論

以上の考察から、JCR は本第三者意見の提供対象である本フレームワークが、および SLLP 等に適合していることを確認した。

(担当) 梶原 敦子・梶原 康佑

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) が付与し提供する第三者意見は、評価対象の、ローンマーケット協会 (LMA) の策定したサステナビリティ・リンク・ローン原則および環境省が 2020 年 3 月に策定し、2022 年 7 月に改訂したサステナビリティ・リンク・ローンガイドラインへの適合性に関する (SLLP 等) への適合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該評価対象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、依頼者から供与された情報および 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を評価するものであり、将来における状況への評価を保証するものではありません。また、本第三者意見は、サステナビリティ・リンク・ローン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 は借入人又は借入人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. 本評価を実施するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本評価を実施するうえで JCR は、LMA、APLMA、LSTA、UNEP FI および環境省が策定した以下の原則および原則等を参照しています。

- ・サステナビリティ・リンク・ローン原則
- ・環境省 サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン
- ・ポジティブ・インパクト金融原則
- ・資金使途を限定しないポジティブ・インパクト・ファイナンス モデルフレームワーク

3. 信用格付業に係る行為との関係

本第三者意見書を提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業に係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 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、発行体およ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。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・ファイナンスに係る各種のリスク (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、本第三者意見書は 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、又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

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、借入人が作成したサステナビリティ・リンク・ローン・フレームワークについて、Loan Market Association, Asia Pacific Loan Market Association, Loan Syndication & Trading Association の作成したサステナビリティ・リンク・ローン原則および環境省が作成したサステナビリティ・リンク・ローンガイドラインへの適合性に対する第三者意見を述べたものです。

■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
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候変動イニシアティブ 認定検証機関)
- ・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、Climate Transition Finance 作業部会メンバー

■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の定める 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