



R&I グリーンボンドアセスメント

九州旅客鉄道株式会社

2021年04月09日

グリーンボンド：GA1（本評価）

ESG推進室

担当アナリスト：宇佐見 剛

格付投資情報センター（R&I）は、九州旅客鉄道（JR九州）が行う資金調達につき R&I グリーンボンドアセスメント（本評価）を付与しました。R&I は予備評価を 2021 年 3 月 15 日に公表しており、今回予備評価を本評価に切り替えたものです。

■ R&I グリーンボンドアセスメント概要

評価対象	九州旅客鉄道株式会社第 8 回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（グリーンボンド）
発行額	200 億円
発行日	2021 年 4 月 15 日
償還日	2031 年 4 月 15 日
資金用途	クリーン輸送／グリーンビルディング
評価	GA1（本評価）

【項目別評価】

項目	評価
調達資金の用途	
プロジェクトの評価と選定のプロセス	
調達資金の管理	
レポーティング	
発行体の環境活動	

※ 各項目を 5 段階で評価し、（最上位）から（最下位）で表示している。

【総合評価】

グリーンボンドの調達資金はクリーン輸送に係る省エネ車両及び鉄道関連設備とグリーンビルディングに全額充当される。これらの取組みは JR 九州が掲げるマテリアリティの 1 つである「環境問題への対応（気候変動・資源保護）」に対して、より効率的にエネルギーを消費し、CO2 排出量の削減に寄与する。環境面・社会面におけるネガティブな影響への配慮も十分なされており、全体として高い CO2 削減効果に資するものと判断した。プロジェクトの選定の基準は明確に定められている。選定された適格プロジェクトは JR 九州が定める地球環境保全活動における基本理念及び基本方針に沿ったものと位置づけられる。財務部が調達資金を内部会計システムにより、プロジェクト毎に充当状況を管理する。また、未充当資金は全額充当されるまでの間、現金又は現金同等物で運用される。調達資金の管理方法は適切に定められている。資金充当状況レポーティングおよびインパクト・レポーティングは個別プロジェクト毎に開示される。定量化が可能な指標は、定量的にレポーティングされるほか、定性情報についても適格事業の内容が確認できるものとなっている。

以上より、グリーンボンドの調達資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度が非常に高いと評価し、GA1（本評価）を付与した。

R&I グリーンボンドアセスメントの評価方法は以下のウェブサイトに掲載しています。

<https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.html>

I. 発行体の概要

- 九州エリア全域を営業地盤とする旅客鉄道会社。営業キロは 2,273km、駅数 568 駅、車両 1,665 両を数える。グループ全体では鉄道事業以外に、マンション事業、建設事業、船舶事業、ホテル事業、駅ビル事業等の鉄道事業との相乗効果が高い領域を中心に展開している。
- 「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つくる企業グループ」を掲げている。営業地盤である九州は全国を上回るペースでの人口減少が見込まれるだけでなく、2016 年の熊本地震、2017 年の九州北部豪雨災害などの自然災害が発生しており、地球温暖化が進むなか自然災害の頻発・激甚化も避けられない点も課題になっている。このような状況を踏まえ、2019 年 3 月に「2030 年長期ビジョン」を策定し、持続可能なモビリティサービスの構築を通じて事業の持続可能性確保に向けた対策を講じている。
- 社会基盤、公共交通機関を担う会社であり、事業の継続自体が ESG の取り組みそのものと認識している。加えて、JR 九州が大切にしている 3 つの「おこない」である「誠実」「成長と進化」「地域を元気に」を通じて事業を運営することは ESG 経営そのものと整理している。
- ESG 経営は、2019 年 4 月に ESG の担当部署の設立、同 11 月に「ESG 戦略委員会」を立ち上げ、推進している。E・S・G のそれぞれについて、様々な取組みを推進している。鉄道事業者として「安全」に係る対策はもとより、新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた施策の実施等、様々な手段を講じている。

II. 個別評価項目

1. 調達資金の使途

(1) 対象プロジェクト

- 本件の対象事業と事業カテゴリーは以下の通り整理される。鉄道事業に係る車両導入及び鉄道関連設備とグリーンビルディングが対象事業である。適格プロジェクト及び資金充当予定は、確定後にレポートイングされる。

事業カテゴリー	適格プロジェクト/基準	適格プロジェクト候補
クリーン輸送	車両 電力を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資 ハイブリッド車両の新造・改造・更新に係る投資	821 系近郊型交流電車 811 系リニューアル 新幹線車両新製 YC1 系蓄電池搭載型ディーゼル エレクトリック車両
	鉄道関連設備 気候変動の影響による九州の自然災害（豪雨・台風等）の激甚化対策のための鉄道関連設備の改修・更新に係る投資 鉄道関連設備の維持・改修・更新に係る投資	九州新幹線防災対策工事 運行システム装置老朽取替 ホームドア整備（下山門～筑前前原） ATS-DK 地上設備整備（自動列車停止装置） 木まくらぎの TPC 化
グリーンビルディング	環境建物認証取得予定の駅周辺不動産・自社施設の建設に係る投資（LEED-BD+C（Building Design and Construction）または LEED-O+M（Building Operations and Maintenance）認証：Gold 又は Platinum、CASBEE 建築（新築、既存、改修）または CASBEE 不動産認証：A ランク又は S ランク、BELS：4 つ星又は 5 つ星、DBJ Green Building 認証：4 つ星又は 5 つ星）	社員研修センター改築

<適格基準>

上記の基準に加え、既存の適格プロジェクトを対象とする場合、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する。

- 調達資金の使途は、フレームワークの概要として法定開示書類へ記載される他、外部評価とともに公表することで投資家に事前説明がなされる。

(2) 環境改善効果

クリーン輸送

- JR 九州は「JR 九州低炭素社会実行計画」として、鉄道部門において 2030 年度までに、①省エネ型車両の導入割合を 83%にする、②エネルギー消費原単位を 2011 年度比で 2.5%削減することを数値目標として掲げている。
- 電動車においては、省エネルギー性を示すステンレスやアルミを用いた軽量化車体、従来品と比べ消費電力の削減効果に寄与する VVVF インバータや、その特徴により特性が向上する回生ブレーキ等を搭載する省エネ型車両の導入を継続的に実施している。資金充当対象候補として挙げられているリニューアルした 811 系車両は、旧国鉄時代の主力であった 415 系車両と比べ消費電力は 49%となっている。415 系車両の更新を目的として導入される 821 系車両においても、415 系比で 32%の消費電力となっている。811 系及び 821 系に装備される VVVF インバータは次世代半導体素子(SiC)を用いたもの。電力変換を目的とした半導体は「パワー半導体」と呼ばれ、SiC を用いた半導体は高性能・高効率の実現に資するものとして着目されてきた。この次世代半導体素子を用いた VVVF インバータは、従来の Si 系半導体を用いたインバータに比べ、(1)消費電力の削減、(2)小型軽量化、(3)信頼性の向上という特徴を持つ。また高速なスイッチング（電流のオンオフ）が可能となり、回生ブレーキ特性が向上し、省エネルギー性が向上する。LED 照明は従来から用いられている蛍光灯を置換することにより省エネルギー効果を持つ。九州新幹線車両についても、すべて省エネ車両となっている。
- 気動車においては、ハイブリッド車両である YC1 系蓄電池搭載型ディーゼル電気トラック車両の導入が候補に挙げられている。当該車両はブレーキ時の回生電力を蓄電池へ貯え加速時に利用する等のエネルギーの有効活用や、エンジン駆動からエンジン発電式モーター駆動へ置き換えることにより、従来車と比較して約 20%の燃料消費量を削減している。
- 鉄道関連設備は、環境負荷の低い交通手段である鉄道を運営する上で不可欠なものが対象である。九州地区は、平成 28 年熊本地震により大きな被害が発生したうえ、令和 2 年 7 月豪雨という気象災害によっても被害を生じている。このような台風や豪雨といった気象災害が多いことから、気候変動の影響による自然災害の激甚化対策が求められる。九州新幹線防災対策工事は、降雨災害対策として斜面对策工事等を実施し、気候変動に対する適応策を強化する。
- 運行システム装置の老朽取替や ATS-DK 地上設備整備、ホームドアの整備などは、安全・安心な鉄道運行に欠かせない設備であり、エネルギー消費効率がよく環境負荷の少ない鉄道運行を支えるものである。
- その他、まくらぎの TPC 化がある。木製のまくらぎの交換時により耐用年数の長い TPC まくらぎ（コンクリート製）や合成まくらぎ（ガラス繊維と発泡ウレタンから構成）などへ置き換える。TPC まくらぎは、木製まくらぎと比べ約 3.5 倍の寿命が見込まれることから、交換数量の大幅な削減やそれに伴う廃棄物の減少、交換工事自体の減少が環境改善効果として現れる。
- 以上より、環境負荷の小さい輸送方法である鉄道を運行するための資金使途であり、JR 九州が掲げる地球環境保全に係る取組みに資することから、クリーン輸送に該当するものである。

グリーンビルディング

- 適格プロジェクト候補は適格基準のうち BELS5 つ星を満たす社員研修センターである。概要は以下の通り。

<物件概要>


建物名	社員研修センター
所在地	福岡県北九州市門司区新原町 8-1
敷地面積	約 41,400 m ²
延床面積	約 10,400 m ²
階数	(研修棟) 地上 2 階建、(生活棟) 地上 4 階建
設計	安井・JR 九州コンサルタンツ設計共同体
施工	五洋建設株式会社
着工	2020 年 3 月
竣工	2023 年
主な環境への配慮	省エネ性能を有する機器や外気量の制御、自然換気等のパッシブ技術及び地中熱利用システム等のアクティブ技術を導入し、ZEB Ready を実現
主な環境認証等	建築物省エネルギー性能表示制度 (BELS) 評価 5 つ星の認証を取得
省エネルギー性能	年間の一次エネルギー消費量 57%削減 (ZEB Ready)

- 第 4 次エネルギー基本計画 (2014 年 4 月閣議決定) において示されたエネルギー関係技術開発のロードマップでは、2030 年までに新築建築物の平均で ZEB (ネット・ゼロ・エネルギー・ビル) の実現を目指すことが掲げられている。とりわけ延床面積 10,000 m²以上の大規模な非住宅建築物における ZEB 化の実現・普及が重要¹だが、技術的課題も多いことから ZEB Ready 以上の認証をとった事例は少ない。本プロジェクトは延床面積約 10,400 m²かつ非住宅建築物で ZEB Ready を目指した事例として先進的かつ有意義な取り組みといえる。

(3) 環境面・社会面におけるネガティブな影響への配慮

- 適格プロジェクト候補は、環境・社会的リスク低減のための対応がなされていることが確認されており、十分な配慮がなされている。確認項目は次の通り。
 - 国もしくは事業実施の所在地の地方自治体にて求められる環境関連法令等の遵守と、必要に応じた環境への影響調査の実施
 - 事業実施にあたり地域住民への十分な説明の実施
 - JR 九州安全管理体制に基づく輸送の安全の確保の実施
 - JR 九州グループの地球環境保全活動に対する基本理念・基本方針及び調達の基本方針等のポリシーに沿った資材調達、環境汚染の防止、労働環境・人権への配慮の実施
- 具体的には、土木関連の工事において廃棄物を抑制する設計や工法及び再利用から廃棄物排出量を抑制の実施や、列車の走行に伴う沿線での騒音や振動の低減対策を講じている。建設廃棄物抑制は、日豊本線や日田彦山線における落石止擁壁を、コンクリートを使用せずに現地の発生土を用いて築く「ジオロックウォール工法」の採用や、佐賀高架橋では既存の高欄を活かした「スムーズボード工法」を用いることで、廃棄物を発生させずに工事を実施している。

¹ 「ZEB ロードマップフォローアップ委員会とりまとめ」(経済産業省資源エネルギー庁 平成 31 年 3 月) を参照。延床面積 10,000 m²以上の新築非住宅建築物全体のエネルギー消費量に占める割合は 36%とインパクトが大きい。

調達資金の用途に関する評価： 

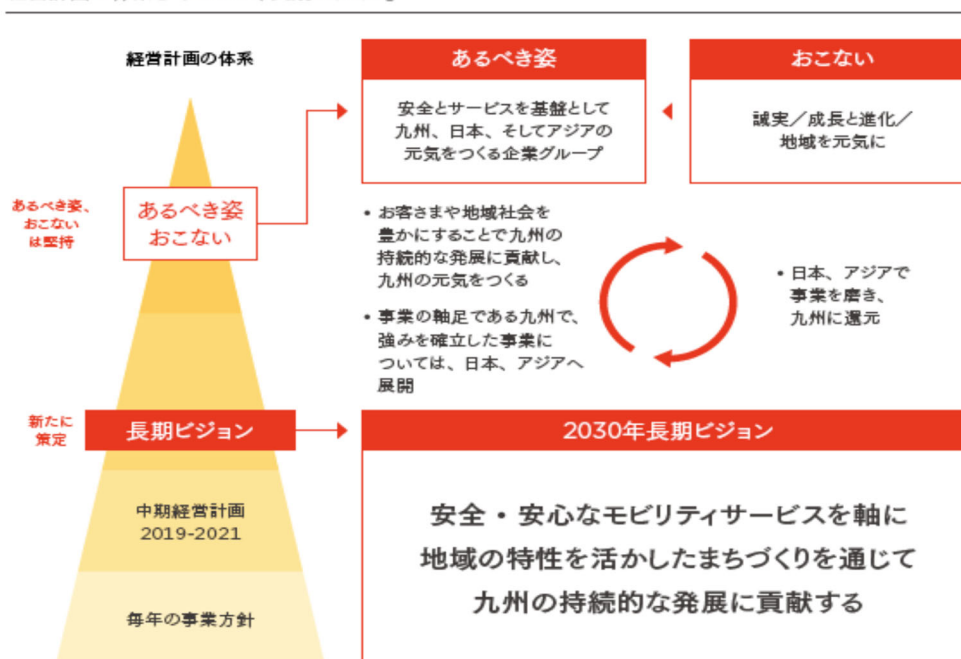
グリーンボンドの調達資金は、クリーン輸送に係る省エネ車両及び鉄道関連設備とグリーンビルディングに全額充当される。これらの取組みは JR 九州が掲げるマテリアリティの 1 つである「環境問題への対応（気候変動・資源保護）」に対して、より効率的にエネルギーを消費し、CO2 排出量の削減に寄与する。環境面・社会面におけるネガティブな影響への配慮も十分なされており、全体として高い CO2 削減効果に資するものと判断した。

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

(1) 包括的な目標、戦略等への組み込み

- JR 九州グループが指針としてきた 3 つの「おこない」——誠実、成長と進化、地域を元気に——とともに、「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つくる企業グループ」の実現を目指している。これらのもと 2030 年長期ビジョンを策定し、九州の持続的な発展に貢献していくとしている。

経営計画の体系と「2030年長期ビジョン」



[出所：JR 九州 グリーンボンドフレームワーク]

- 策定したビジョンは ESG の取り組みと合致するものとして、ESG 推進体制並びにマテリアリティの特定を行っている。マテリアリティの 1 つに「環境問題への対応（気候変動・資源保護）」を特定している。
- 地球環境保全活動について基本理念・基本方針を策定しており、効率的なエネルギーの利用を推進し、地球温暖化の原因となる CO2 排出量削減に努めるとしている。基幹事業である鉄道事業はエネルギー消費効率がよく環境負荷の少ない輸送手段と位置付け、この特性をさらに高めるための取り組みを行っている。数値目標として「JR 九州低炭素社会実行計画」を策定している。

JR 九州低炭素社会実行計画

鉄道部門において、2030 年度までに

- ① 省エネ型車両の導入割合を 83%にする
- ② エネルギー消費原単位を 2011 年度比で 2.5%削減する

なお、将来的な輸送体系の変化等を踏まえ、必要に応じて目標の見直しを行う

[出所：JR 九州グループ地球環境への取り組み]

- 対象プロジェクトは、いずれも地球環境保全活動についての基本理念・基本方針の文脈に位置づけられ、低炭素社会実行計画に資するものである。

(2)プロジェクトの評価・選定の判断規準

- 適格プロジェクトを選定するために、グリーンボンド原則の 카테고리 「クリーン輸送」「グリーンビルディング」に該当する基準を定めている。グリーンビルディングについては、参照する認証を特定している。
- 除外クライテリアは設けていないが、環境・社会的リスク低減のための措置があることを適格プロジェクト候補の選定時に確認している。

(3)プロジェクトの評価・選定の判断を行う際のプロセス

- 財務部が適格基準への適合状況を基に対象候補を特定し、地球環境保全活動における基本理念及び基本方針への整合性の観点から、執行役員財務部長が組織決定する。プロジェクトの評価・選定プロセスはグリーンボンドフレームワークに記載されている。

プロジェクトの評価と選定のプロセスに関する評価 :

プロジェクトの選定の基準は明確に定められている。選定された適格プロジェクトは JR 九州が定める地球環境保全活動における基本理念及び基本方針に沿ったものと位置づけられる。環境・社会的リスクを低減する措置がプロセスに含まれる。評価と選定のプロセスは明確かつ合理的に定められており、極めて優れていると判断した。

3. 調達資金の管理

- 財務部は調達金額の適格プロジェクトへの充当及び管理を行う。調達金額の全額が適格プロジェクトのいずれかに充当されるよう、償還までの間、四半期毎に内部会計システムを用いて定められた事務手続きに則って追跡、管理される。充当状況はプロジェクト毎に管理される。
- 発行から2年程度の間には充当を完了する予定で、未充当資金は現金または現金同等物にて運用される。
- 調達資金の管理方法は、フレームワーク概要の開示によって投資家へ説明される。

調達資金の管理に関する評価 :

財務部が調達資金を内部会計システムにより、プロジェクト毎に充当状況を管理する。また、未充当資金は全額充当されるまでの間、現金又は現金同等物で運用される。調達資金の管理方法は適切に定められており、優れていると判断した。

4. レポーティング

(1) 開示の概要

- レポーティングの概要は以下の通り。

	開示事項	開示タイミング	開示方法
資金充 当状 況	<p>適格プロジェクトの概要 適格プロジェクト別の充当額と未充当額 未充当額がある場合、充当予定時期 新規ファイナンスとリファイナンスの割合</p>	全額充当されるまでの間、年次	実務上可能な範囲で、ウェブサイトを開示
環境改 善効果	<p><u>クリーン輸送車両</u> 適格事業の概要 年間の新規導入車両数 新型車両導入による年間 CO2 排出削減効果</p> <p><u>鉄道関連設備</u> 適格事業の概要 災害後の被害状況 防災対策工事の実施状況 鉄道システム維持・改修・更新に係る工事の実施内容 ホームドア設置状況（設置完了駅数/全駅数） その他維持・改修・更新を実施した鉄道関連インフラがある場合はその設備の状況</p> <p><u>グリーンビルディング</u> 適格事業の概要 認証取得状況（取得予定時期・取得した認証レベル） 環境配慮型建物による年間 CO2 排出削減効果、省エネルギー効果 新設された建物・まちづくりにより九州を中心とした地域の活性化状況</p>	発行残高がある限り、年次	実務上可能な範囲で、ウェブサイトを開示

- 調達資金の充当後に大きな資金状況の変化が生じた場合は、適時に開示する。

(2)環境改善効果に係る指標、算定方法等

- 資金充当状況レポートおよびインパクト・レポートはプロジェクトカテゴリー毎に開示される。
- CO2 排出量削減効果といった定量化が可能な指標については定量的に示される。

レポートに関する評価：

資金充当状況レポートおよびインパクト・レポートはプロジェクトカテゴリー毎に開示される。定量化が可能な指標については、定量的にレポートされるほか、定性情報についても適格事業の内容がわかるものとなっており、頻度や内容等の面から優れていると判断した。

5. 発行体の環境活動

- 環境に関する体制は、1999年に設置したエコロジー委員会を軸に、環境マネジメント体制を構築している。同委員会は、社長を委員長に基本方針等の必要事項の審議・決定を行なう機関として位置づけており、様々な環境問題に関する実施計画、目標設定や実績報告、活動の推進等を図るため、4つの専門部会を設定している。その他、ISO14001の認証を小倉総合車両センターおよびグループ会社にて取得している。
- 地球温暖化防止に向けては、自主的目標である「JR九州低炭素社会実行計画」を策定している。具体的な取組みは、グリーンボンドの資金使途以外に、新幹線としては初となる「電力融通装置」を新みやまき電区分所へ導入し、車両の減速時に生じる回生電力を異なる変電所の送電範囲で走行させるための電力として有効活用する試みや、未使用地を有効利用したメガソーラー発電を実施している。
- 循環型社会の形成へ向けた3R (Reduce、Reuse、Recycle) を促進し、工事における廃棄物の削減や、環境に配慮した素材の活用を進めている。各種法令が定める化学物質の管理も適切に行っている。
- 環境活動については、統合報告書、ESG データブック、「JR九州グループ地球環境への取り組み」等を通じて外部に適切へ開示している。2021年2月17日に「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」提言への賛同と、「TCFD コンソーシアム」への参加を表明し、同日TCFDに基づく気候関連情報を開示している。鉄道事業に係るシナリオ分析は、「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」や「国際エネルギー機関(IEA)」などが描く2℃と4℃シナリオに基づいた分析を開示している。また、TCFDへの取り組みを契機として、JR九州のESG推進室が環境省のTCFDシンポジウムに参加する予定となっている。

発行体の環境活動に関する評価 :

JR九州は環境問題に対応するため、エコロジー委員会を軸とする環境マネジメント体制を構築し、JR九州グループ全体で取り組んでいる。環境活動は、鉄道事業のエネルギー消費効率を高める取り組みを通じて、CO2排出量を削減している。そのほか、循環型社会の形成へ向けた取り組みを推進するとともに、各種法令に基づいて管理している。このような取組みは、統合報告書やTCFDに基づく開示などを通して適切に对外公表されている。JR九州の環境活動に関する取組みは優れていると判断した。

Ⅲ. 総合評価

- R&I は R&I グリーンボンドアセスメントに先立ち、本件グリーンボンドフレームワークが「グリーンボンド原則 2018」及び「環境省グリーンボンドガイドライン 2020 年版」に適合していることを確認している。
- 評価対象であるグリーンボンドは、発行体が定めた上記グリーンボンドフレームワークに基づき発行される予定である。
- グリーンボンドの調達資金はクリーン輸送に係る省エネ車両及び鉄道関連設備とグリーンビルディングに全額充当される。これらの取組みは JR 九州が掲げるマテリアリティの 1 つである「環境問題への対応（気候変動・資源保護）」に対して、より効率的にエネルギーを消費し、CO2 排出量の削減に寄与する。環境面・社会面におけるネガティブな影響への配慮も十分なされており、全体として高い CO2 削減効果に資するものと判断した。プロジェクトの選定の基準は明確に定められている。選定された適格プロジェクトは JR 九州が定める地球環境保全活動における基本理念及び基本方針に沿ったものと位置づけられる。財務部が調達資金を内部会計システムにより、プロジェクト毎に充当状況を管理する。また、未充当資金は全額充当されるまでの間、現金又は現金同等物で運用される。調達資金の管理方法は適切に定められている。資金充当状況レポートおよびインパクト・レポートは個別プロジェクト毎に開示される。定量化が可能な指標は定量的にレポートされるほか、定性情報についても適格事業の内容が確認できるものとなっている。

以上より、グリーンボンドの調達資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度が非常に高いと評価し、GA1(本評価)を付与した。

以 上

【留意事項】

R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントは、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対するR&Iの意見です。R&Iグリーンボンドアセスメントでは、グリーンボンドフレームワークに関してのセカンドオピニオンを付随的に提供する場合があります。対象事業の環境効果等を証明するものではなく、環境効果等について責任を負うものではありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではなく、またそのように解されてはならないものであるとともに、投資判断や財務に関する助言を構成するものでも、特定の証券の取得、売却又は保有等を推奨するものでもありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、特定の投資家のために投資の適切性について述べるものでもありません。R&IはR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際し、各投資家において、取得、売却又は保有等の対象となる各証券について自ら調査し、これを評価していただくことを前提としております。投資判断は、各投資家の自己責任の下に行われなければなりません。

R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報は、R&Iがその裁量により信頼できると判断したものではあるものの、R&Iは、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&Iは、これらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

R&Iは、資料・情報の不足や、その他の状況により、R&Iの判断でR&Iグリーンボンドアセスメントを保留したり、取り下げたりすることがあります。

R&Iは、R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報、R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントその他の意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やR&Iグリーンボンドアセスメントの使用、あるいはR&Iグリーンボンドアセスメントの変更・保留・取り下げ等に起因又は関連して発生する全ての損害、損失又は費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含むものとします）について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとします。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、原則として申込者から対価を受領して実施したものです。

【専門性・第三者性】

R&Iは2016年にR&Iグリーンボンドアセスメント業務を開始して以来、多数の評価実績から得られた知見を蓄積しています。2017年からICMA（国際資本市場協会）に事務局を置くグリーンボンド原則/ソーシャルボンド原則にオブザーバーとして加入しています。2018年から環境省のグリーンボンド等の発行促進体制整備支援事業の発行支援者（外部レビュー部門）に登録しています。

R&Iの評価方法、評価実績等についてはR&Iのウェブサイト（<https://www.ri.co.jp/rating/esg/index.html>）に記載しています。

R&Iと資金調達者との間に利益相反が生じると考えられる資本関係及び人的関係はありません。