NEWS RELEASE

JCR Sustainable
日本格付研究所サステナブル評価

26-D-0526
2026 年 8 月 4 日

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりサステナブルファイナンス・フレームワークに対する第三者意見、サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価結果を公表します。

九州旅客鉄道株式会社

サステナブルファイナンス・フレームワーク	新 規

＜サステナビリティ・リンク・ボンド原則等への適合性確認結果＞

本フレームワークはサステナビリティ・リンク・ボンド原則等及び
サステナビリティ・リンク・ローン原則等に適合する。

総合評価	グリーン性・ソーシャル性評価（資金使途）	管理・運営・透明性評価
SU 1(F)	gs1(F)	m1(F)

発行体／借入人	九州旅客鉄道株式会社（証券コード：9142）
評価対象	九州旅客鉄道株式会社 サステナブルファイナンス・フレームワーク

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

評価の概要

▶▶▶1. 九州旅客鉄道株式会社の概要

九州旅客鉄道株式会社（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 1987 年に分割・民営化して発足した会社である。JR 九州グループは、2025 年 3 月末時点で、同社と子会社 62 社及び関連会社 7 社により構成されており、運輸サービス、不動産・ホテル、流通・外食、建設及びビジネスサービス事業について九州全域を中心に展開している。2025 年 3 月期の連結営業収益は 4,543 億円である。主力事業である運輸サービスについては、鉄道事業、バス事業を行っている。その中でも鉄道事業は、新幹線 2 路線、幹線 8 路線、地方交通線 13 路線の合計 23 路線を運営しており、総営業キロは 2,342.6 km（2025 年 3 月 31 日現在）に及ぶ。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、九州全体のブランド価値の向上と九州への観光客誘致の役割を果たしている。

また、JR 九州グループは 2025 年 2 月に「JR 九州グループ環境ビジョン 2050」を策定している。このビジョンは、気候変動・資源循環・生物多様性の三領域を相互に連動し合うテーマとして捉え、地域社会や事業パートナー、そして利用者と手を携えながら、自然と共生する未来を創り出すという長期的な姿勢を示している。特に脱炭素の領域では、2035 年度までに GHG 排出量を 2023 年度比で 60%削減し、2050 年にはカーボンニュートラルを達成するという中長期目標を据え、省エネ型車両の導入や運転用動力の脱炭素化、再生可能エネルギー活用の促進、蓄電技術の展開など、事業活動と一体化した施策を進める方針を明確にしている。

JR 九州グループは、環境・社会・ガバナンスの各分野における取り組みを強化・推進するための審議機関として、社長執行役員を委員長、ESG 推進室を事務局とする「ESG 戦略委員会」を設置している。取締役会は議論の内容について報告を受けるとともに、執行側の取り組みを監督している。また、ESG 経営を推進していくため、ESG に関する知見を有する社外取締役もオブザーバーとして適宜出席している。2025 年 3 月期は 4 回の取締役会への報告があり、統合報告書の編集方針や社内の ESG 浸透状況などの内容となっている。

▶▶▶2. SLBP 等との適合性評価の概要

本第三者意見書は、JR 九州が策定したサステナブルファイナンス・フレームワークのうち、資金使途不特定型の資金調達を行う場合に対して、「サステナビリティ・リンク・ボンド原則[1]」、「サステナビリティ・リンク・ローン原則[2]」、「サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン[3]」及び「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン[4]」（総称して「SLBP 等」）に適合しているか否かの確認を行う。

[1] International Capital Market Association (ICMA) "Sustainability-Linked Bond Principles 2024" https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/sustainability-linked-bond-principles-slbp/
[2] Asia Pacific Loan Market Association (APLMA), Loan Market Association (LMA), Loan Syndications and Trading Association(LSTA). “Sustainability-Linked Loan Principles 2025” https://www.lsta.org/content/sustainability-linked-loan-principles-sllp/
[3] 環境省 サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン 2024 年版 https://www.env.go.jp/content/000062348.pdf
[4] 環境省 サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン 2024 年版 https://www.env.go.jp/content/000062348.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

JR 九州は、本フレームワークで以下の KPI および SPT を設定している。

KPI	JR 九州グループの Scope1 及び Scope2 における GHG 排出削減率
SPT	KPI の目標値である Scope1 及び Scope2 の 2035 年度における GHG 排出量 60%削減（基準年度 2023 年度）

日本全体の GHG 排出量のなかで、JR 九州の主要な事業である鉄道事業は、「運輸部門」に関わっており、日本全体の約 2 割を占める。国土交通省は 2023 年 5 月に「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿 」を公表し、鉄道分野全体として 2050 年までにカーボンニュートラルを実現することを長期ビジョンとして掲げるとともに、2030 年代には 2013 年度比で CO_2排出量を約 46%に削減するという具体的な削減目標が示されており、鉄道分野でも温室効果ガス（GHG）排出量削減が求められている。また、JR 九州は、グループ全体で 2050 年までに GHG 排出量（Scope1＋2）を実質ゼロとする長期目標を掲げており、マテリアリティの KPI として「2035 年度までに GHG 排出量 60%削減（2023 年度比）」を掲げており、GHG 排出量削減を重要と位置付けている。以上より、本 KPI は有意義である。

本 SPT について、ベンチマークである日本政府の目標、国土交通省の「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」にある中期目標、および同業他社の目標比較した結果、相対的に高く野心的である。

本フレームワークの債券／借入金の特性として、SPT の達成状況に応じて財務的・構造的特性が変動することとなっている。変動内容については、利率のステップ・アップ/ステップ・ダウン、寄付、排出権の購入が想定されている。本フレームワークの債券／借入金の返済期限が到来するまでの期間、JR 九州は同社ウェブサイトにて SPT の達成状況を SPT 判定日までに毎年報告される。JR 九州は、KPI の年次実績について独立した第三者による検証を受ける予定である。

以上より、JCR は本フレームワークが SLBP 等に適合していることを確認した。

▶▶▶3. サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価の概要

本評価レポートは、JR 九州が策定したサステナブルファイナンス・フレームワークのうち、資金使途特定型の資金調達を行う場合に対して、「グリーンボンド原則[5]」、「ソーシャルボンド原則[6]」、「サステナビリティボンド・ガイドライン[7]」、「グリーンローン原則[8]」、「ソーシャルローン原則[9]」、「グリーンボンドガイドライン[10]」、「グリーンローンガイドライン[11]」、「ソーシャルボンドガイドライン[12]」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規制ではないことから、

[5] ICMA "Green Bond Principles 2025"
https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/green-bond-principles-gbp/
[6] ICMA "Social Bond Principles 2025"
https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/social-bond-principles-sbp/
[7] ICMA "Sustainability Bond Guidelines 2021"
https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/sustainability-bond-guidelines-sbg/
[8] LMA, APLMA, LSTA "Green Loan Principles 2025"
https://www.lsta.org/content/green-loan-principles/
[9] LMA, APLMA, LSTA "Social Loan Principles 2025"
https://www.lsta.org/content/social-loan-principles-slp/
[10] 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/000062348.pdf
[11] 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
[12] 金融庁　「ソーシャルボンドガイドライン　2021 年版」
https://www.fsa.go.jp/news/r3/singi/20211026-2/01.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

如何なる拘束力を持つものでもないが、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。

JR 九州は、マテリアリティに整合したプロジェクトを本フレームワークの資金使途に設定している。資金使途毎に適格クライテリア等の内容を確認した結果、全ての資金使途について環境改善効果又は社会的便益を有しおり、環境や社会に対する負の影響を考慮され適切な対応を行われる旨を JCR は確認している。

プロジェクトの選定基準やプロセスについて、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。選定プロセスは専門的な知見を有する部署の関与のもと進められる。調達資金の管理について適格プロジェクトへ充当されるよう JR 九州において体制が適切に構築されているとともに、JR 九州ウェブサイトによる本フレームワークが開示されること等から透明性が高いと評価している。レポーティングとして資金充当状況、及び環境改善効果もしくは社会的便益について適切に開示される計画である。以上より、JCR は JR 九州の管理運営体制は適切に構築されており、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 サステナビリティファイナンス評価手法に基づき「グリーン性・ソーシャル性評価（資金使途）」を“gs1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価」を“SU 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」、「ソーシャルボンド原則」、「サステナビリティボンド・ガイドライン」、「グリーンローン原則」、「ソーシャルローン原則」、「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」及び「ソーシャル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。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

目次

第 1 章：評価対象の概要
1-1. 企業概要
1-2. 経営理念/マテリアリティ
1-3. JR 九州グループ環境ビジョン 2050
1-4. サステナビリティ推進体制
1-5. サステナブルファイナンス・フレームワークの概要

第 2 章：サステナビリティ・リンク・ボンド原則等との適合性について
2-1. KPI の選定
2-2. SPT の測定
2-3. 債券/借入金の特性
2-4. レポーティング・検証
2-5. SLBP 等への適合性に係る結論

第 3 章：グリーンボンド原則・ソーシャルボンド原則等との適合性について
■評価フェーズ 1：グリーン性・ソーシャル性評価
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.プロジェクトのグリーン性・ソーシャル性について
(1)資金使途の環境改善効果について
(2)資金使途の社会的便益について
(3)資金使途の環境改善効果及び社会的便益について
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）

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

第 1 章：評価対象の概要

1-1. 企業概要

九州旅客鉄道株式会社（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 1987 年に分割・民営化して発足した会社である。JR 九州グループは、2025 年 3 月末時点で、同社と子会社 62 社及び関連会社 7 社により構成されており、運輸サービス、不動産・ホテル、流通・外食、建設及びビジネスサービス事業について九州全域を中心に展開している。2025 年 3 月期の連結営業収益は 4,543 億円である。

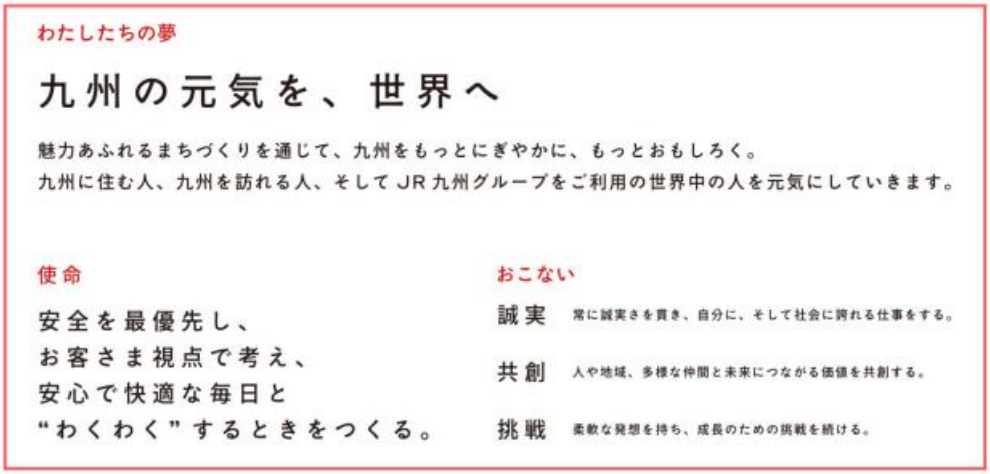
図表 1：JR 九州　2024 年度　セグメント別営業収益[13]

	2024 年度 営業収益（億円）	割合 セグメント間 取引調整後
運輸サービス	1,693	36.2%
不動産・ホテル	1,434	30.5%
流通・外食	670	14.7%
建設	1,006	9.5%
ビジネスサービス	825	9.2%
合計（セグメント間取引調整後）	4,543	

主力事業である運輸サービスについては、鉄道事業、バス事業を行っている。その中でも鉄道事業は、新幹線 2 路線、幹線 8 路線、地方交通線 13 路線の合計 23 路線を運営しており、総営業キロは 2,342.6 km（2025 年 3 月 31 日現在）に及ぶ。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の役割を果たしている。

1-2. 経営理念/マテリアリティ

JR 九州グループは、2025 年 3 月に新たな経営理念を制定している。



図表 2：JR 九州グループ　経営理念[14]

[13] JR 九州グループ開示資料より JCR 作成
[14] JR 九州ニュースリリース（2025 年 3 月 11 日）
https://www.jrkyushu.co.jp/news/__icsFiles/afieldfile/2025/03/11/20250311_JRKyushu_Group_Management_Philosophy_and_JRKyushu_Group_Medium-Term_Management_Plan_2025-2027.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

JR 九州グループの経営理念は「わたしたちの夢」、「使命」、「おこない」の 3 つで構成されている。「わたしたちの夢」を「九州の元気を、世界へ」として掲げるとともに、「使命」を「安全を最優先し、お客さま視点で考え、安心で快適な毎日と“わくわく”するときをつくる。」として明確にし、「おこない」として「誠実・共創・挑戦」の三つの価値観を据えている。当該経営理念は、鉄道事業の公共性を基盤としつつ、グループとしての多角的事業展開や地域との価値共創姿勢を反映したものとなっている。

また、新たな経営理念の制定と同時に、同理念を実行する基盤であるマテリアリティ（重要課題）も再考している。JR 九州グループは、安全を最優先しお客さま視点で考えるという「使命」と、魅力あふれるまちづくりを掲げた「わたしたちの夢」を念頭に、事業面においては「最大の使命である安全の創造とお客さま満足の追求」と「モビリティサービスを軸に総合力を活かした地域との共創によるまちづくり」をマテリアリティとして位置づけている。また、事業を支える基盤として、「わたしたちの夢」を実現するために不可欠な「価値創造の源泉である人づくり」と「健全な企業運営」に加え、脱炭素社会・循環型社会・自然共生社会の実現を目指した「環境と調和した事業展開」をマテリアリティとして設定している。

「環境と調和した事業展開」では、3 つの取り組みを掲げ、そのうち脱炭素社会の実現を目的として、2035 年度に温室効果ガス（GHG）排出量を 2023 年度比 60%削減し、スコープ 3 への対応を目標に設定している。

マテリアリティ		主な戦略・取り組み	主なKPI	
			指標	目標(2027)
事業	最大の使命である安全の創造とお客さま満足の追求	安全中期計画	鉄道事業におけるお客さまが死傷する事故件数	0件
			従業員等の死亡労災件数	0件
		お客さま満足向上戦略	お客さま満足度※1	75.0pt以上
	モビリティサービスを軸に総合力を活かした地域との共創によるまちづくり	事業戦略 NEW	沿線人口	九州全体の人口減少率を下回る
			外部連携の推進	定量目標なし
基盤	価値創造の源泉である人づくり	人材戦略※2	従業員意識調査結果(総合満足度)	毎年前年度を上回る
			経営陣と社員の意見交換	毎年40回以上
			新入社員の女性割合	毎年30%以上
		NEW	勤続15年以上の社員※3に占める管理職の割合	女性の割合が男性を下回らない
		NEW	女性の定着率	毎年の推移をモニタリング
		NEW	DE&I指標※4	毎年前年度を上回る
			男性の育児休職等取得率	1カ月以上の取得が50%以上
	健全な企業運営	IR(機関投資家)	継続的な決算説明会開催と投資家意見の取締役会での共有・活用	毎年5回以上
			社外取締役を交えたラージミーティングの開催	毎年1回以上
		IR(個人投資家)	個人投資家向け説明会・見学会等の交流機会の提供	毎年10回以上
		相互理解の促進	お客さま懇談会	毎年10回以上
		リスクマネジメント NEW	グループガバナンスの強化	半期ごとに状況をモニタリング
	環境と調和した事業展開	脱炭素社会 NEW	2035年度までにGHG排出量60%削減(2023年度比)	進捗確認
		NEW	スコープ3への対応	削減目標の設定
		循環型社会 NEW	効率的な水資源の使用	水使用量※5毎年度削減
		自然共生社会 NEW	生物多様性への取り組み	TNFD提言に基づく開示

図表 3：JR 九州　マテリアリティと KPI[15]

1-3. JR 九州グループ環境ビジョン 2050

JR 九州グループは、気候変動の深刻化や資源循環、生物多様性の保全など、環境課題が複雑化するなかで、従来の環境基本理念・方針を発展させ、より明確で具体的な方向性を示す必要性から「環境

[15] JR 九州グループ 統合報告書 2025 https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/integrated_report/pdf/2025_ir_J.pdf

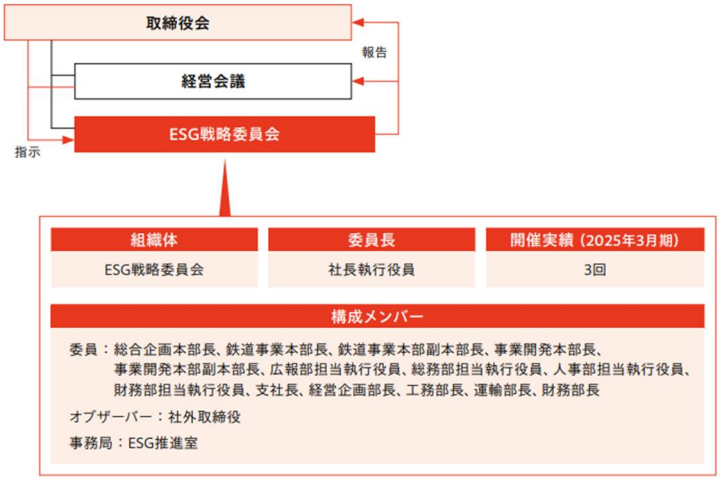
Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

ビジョン 2050」を 2025 年 2 月に策定した。このビジョンは、気候変動・資源循環・生物多様性の三領域を相互に連動し合うテーマとして捉え、地域社会や事業パートナー、そして利用者と手を携えながら、自然と共生する未来を創り出すという長期的な姿勢を示している。

図表 4：JR 九州グループ　環境ビジョン 2050 と長期 KPI[16]

1-4. サステナビリティ推進体制

JR 九州グループは、環境・社会・ガバナンスの各分野における取り組みを強化・推進するための審議機関として、社長執行役員を委員長、ESG 推進室を事務局とする「ESG 戦略委員会」を設置している。取締役会は議論の内容について報告を受けるとともに、執行側の取り組みを監督している。また、ESG 経営を推進していくため、ESG に関する知見を有する社外取締役もオブザーバーとして適宜出席している。2025 年 3 月期は 4 回の取締役会への報告が実施されており、統合報告書の編集方針や社内の ESG 浸透状況などが報告されている。



図表 5：ESG 経営推進体制[17]

[16] JR 九州グループ環境ビジョン 2050　ウェブサイト
https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/environment/pdf/Environmental_Vision.pdf
[17] JR 九州統合報告書 2025　https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/integrated_report/pdf/2025_ir_J.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

1-5. サステナブルファイナンス・フレームワークの概要

今般の評価対象は、JR 九州が作成したサステナブルファイナンス・フレームワーク（本フレームワーク）である。本フレームワークでは、以下を対象としている。

＜資金使途不特定型＞
・サステナビリティ・リンク・ファイナンス

＜資金使途特定型＞
・グリーンファイナンス
・ソーシャルファイナンス
・サステナビリティファイナンス

本第三者意見書及び評価レポートは、上記対象のファイナンスに対して、以下の関連原則類への適合性を確認することを目的としている。

不特定/特定	原則類
資金使途 不特定型	サステナビリティ・リンク・ボンド原則 サステナビリティ・リンク・ローン原則 サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン
資金使途 特定型	グリーンボンド原則 ソーシャルボンド原則 サステナビリティボンド・ガイドライン グリーンローン原則 ソーシャルローン原則 グリーンボンドガイドライン グリーンローンガイドライン ソーシャルボンドガイドライン

図表 6：本フレームワーク対象のファイナンスに対する関連原則類

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

第 2 章：サステナビリティ・リンク・ボンド等との適合性について

2-1.KPI の選定

2-1-1. 評価の視点

本項では、本フレームワークで定める KPI に係る有意義性について確認を行う。具体的には、発行体／借入人のビジネス全体にとって関連性があって中核的で重要なものであること、発行体／借入人の現在や将来の事業運営にとって高い戦略的意義を有すること、一貫した方法論に基づく測定又は定量化が可能であること等について確認を行う。

2-1-2. KPI の選定の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

本フレームワークのKPIは、SLBP等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

JR 九州は、本フレームワークで以下の KPI を設定している。

KPI	JR 九州グループの Scope1 及び Scope2 における GHG 排出削減率

本フレームワークで選定された KPI は、JR 九州グループの GHG 排出削減率である。

ここでは、日本の運輸部門及び JR 九州における気候変動に関する取り組みの重要性、及び JR 九州における GHG 排出削減の取り組みの重要性について確認を行う。

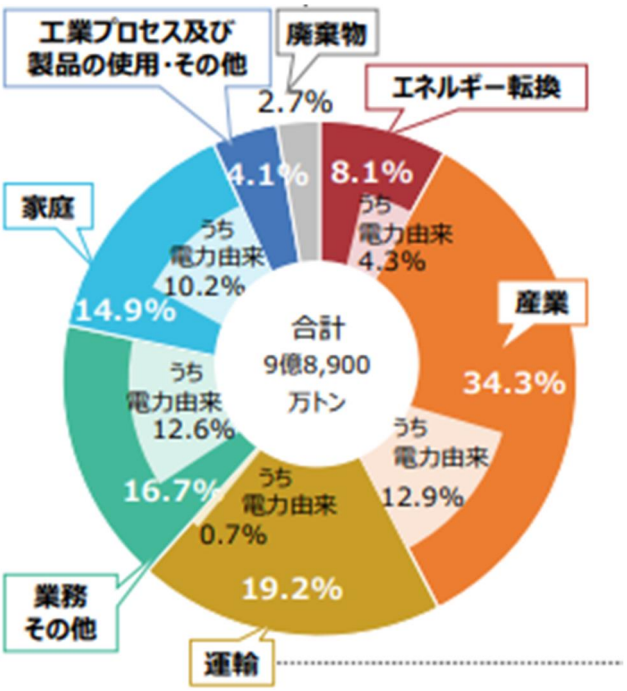
【KPI の有意義性　日本における運輸部門・不動産部門の位置づけ】

気候変動を緩和するため、気候変動の原因である GHG の排出削減が求められている。日本政府は、2021 年 4 月に、2050 年までにカーボンニュートラル実現の長期目標を打ち出すとともに、2030 年度に 2013 年比で 46%削減することを NDC として表明した[18]。また、2025 年 2 月に次期 NDC として 2035 年度に 2013 年度比 60%削減、2040 年度に 2013 年度比 73%削減の目標を国連に提出している。

日本全体の GHG 排出量のなかで、JR 九州の主要な事業である鉄道事業は、「運輸部門」に関わっており日本全体の約 2 割を占め、不動産・ホテル事業は「業務その他部門」に関わっており日本全体の約 2 割弱を占める。従って、日本国内における鉄道分野、不動産・ホテル分野の気候変動・GHG 排出量削減における取り組みが求められている。

[18] 環境省　https://www.env.go.jp/earth/earth/ondanka/ndc.html

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.



図表 7：日本　2023 年度　部門別の GHG 排出量（電気・熱配分後）[19]

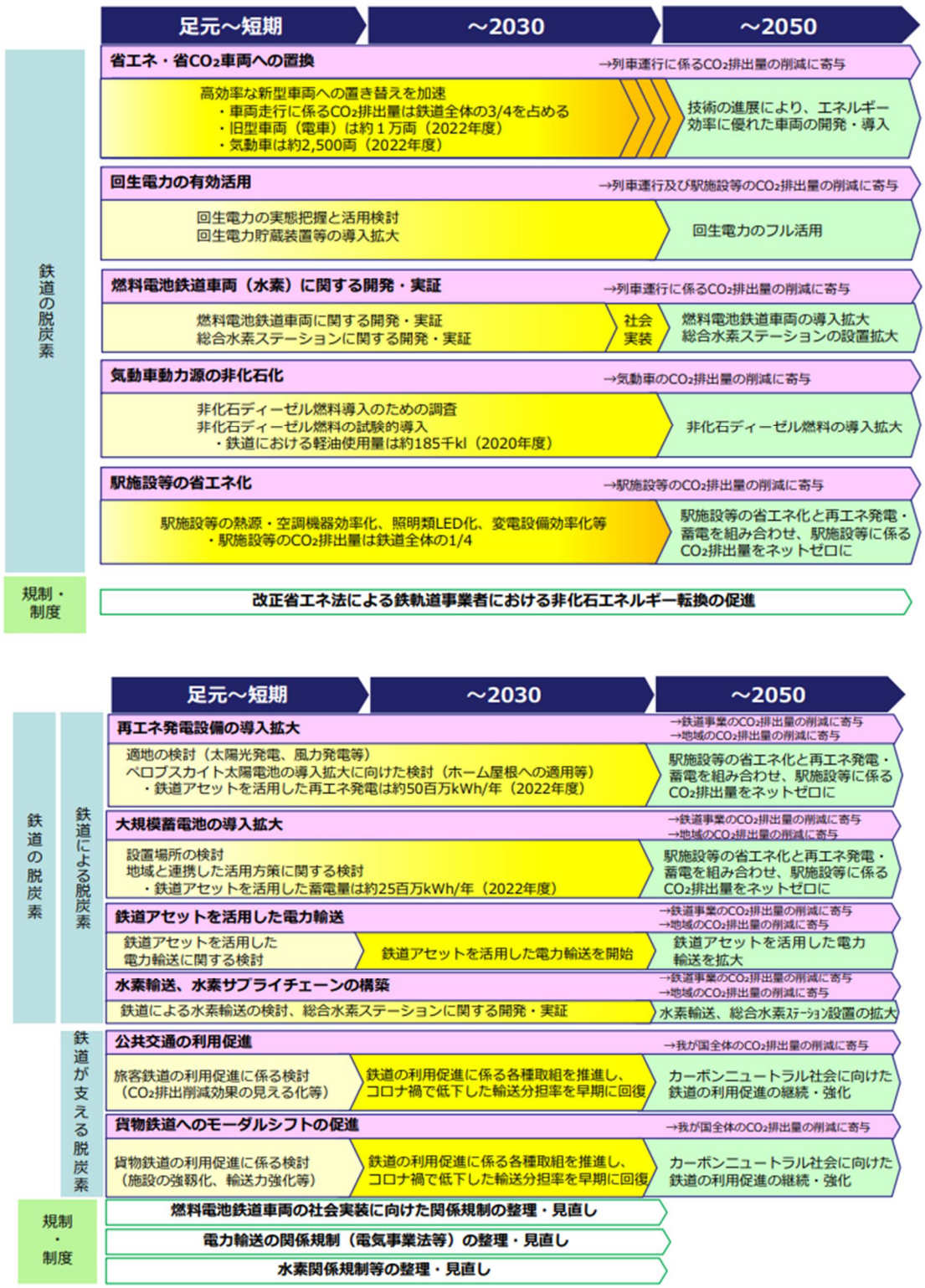
【KPI の有意義性　鉄道分野の方針・計画】

日本政府は、2050 年カーボンニュートラルに向けて、鉄道分野における CO_2 排出削減の取り組みをこれまで以上に加速化させるため、有識者・関係者から構成される「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」を立ち上げた上で検討を行い、目標値の設定やロードマップを含む「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿[20]」を 2023 年 5 月に公表し、鉄道業界に対して明確な脱炭素ロードマップを提示している。同報告では、鉄道分野全体として 2050 年までにカーボンニュートラルを実現することを長期ビジョンとして掲げるとともに、2030 年代には 2013 年度比で CO_2 排出量を約 46%に削減するという具体的な削減目標が示されている。こうした目標は、鉄道が本来持つ環境優位性を一層強化しながら、社会全体の排出削減に貢献するための基盤として位置付けられている。

また、この脱炭素ロードマップは、鉄道の環境価値を多面的に活かすべく、三つの方向性から構成されている。第一に、車両・設備の省エネ化や再生可能エネルギー導入などを通じて鉄道事業そのものの脱炭素化を進めること。第二に、駅や線路、鉄道用地といった広大な資産を活用し、地域の再エネ供給やエネルギーマネジメントに寄与するなど、鉄道アセットを用いた脱炭素化を図ること。そして第三に、他の輸送手段と比べて CO_2 排出量が少ない鉄道の利用を促すことで、人流全体の排出を下げることにより鉄道利用の拡大を通じた社会全体の脱炭素化に寄与することが求められている。これら三つの方向性を組み合わせることで、鉄道分野は 2050 年のカーボンニュートラルに向けて確実に歩みを進めるべきである旨、日本政府より示されている。

[19] 環境省資料　https://www.env.go.jp/content/000310279.pdf
[20] 国土交通省資料　https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001611572.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.



図表 8：個別施策のロードマップ[21]

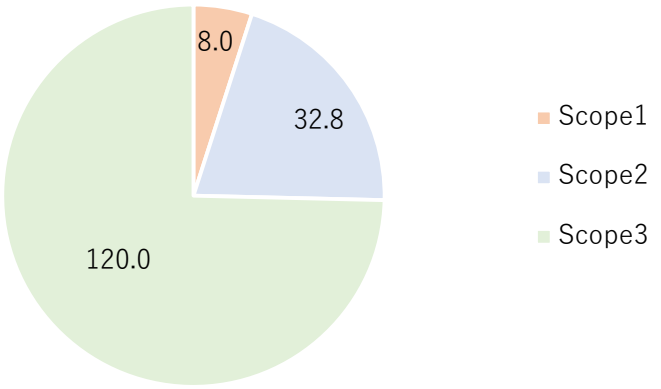
以上より、鉄道分野において、脱炭素及び GHG 排出削減は重要である。

[21] 国土交通省　https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001611572.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

【KPI の有意義性　JR 九州における KPI の位置づけ】

JR 九州グループの GHG 排出量の 2024 年度実績は計 160.9 万 tCO_2 であり、その内訳は以下の通りである。



図表 9：JR 九州グループ　GHG 排出量（2024 年度）　単位：万 tCO_2

JR 九州は、グループ全体で 2050 年までに GHG 排出量（Scope1+2）を実質ゼロとする長期目標を掲げており、先述のマテリアリティの KPI として「2035 年度までに GHG 排出量 60%削減（2023 年度比）」を掲げている。

したがって、Scope1+2 を対象とした GHG 排出削減率を KPI に採用することは、JR 九州の脱炭素戦略の中核を成すものであり、事業運営の持続可能性を高めるうえで極めて有意義であると言える。以上より、KPI の GHG 排出削減率は、JR 九州の「マテリアリティ」に整合する、中核的で重要なものであり有意義なものと JCR は考える。

また、本 SPT では設定していない Scope3 について、今後サプライチェーンを通じた削減加速を実行する予定である。現状、グループ全体での排出量に対する第三者保証を取得し、削減目標を検討中である。

【一貫した方法論に基づく測定又は定量化の可否（外部からの検証可能性）】

本 KPI は、GHG プロトコルに基づいて算定される。本 KPI は国際的に認められたルールに則って算定されることから、一貫した方法論に基づく定量化が実施されるとともに外部からの検証が可能である。

以上より、本フレームワークの KPI に係る有意義性について、JCR は確認した。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

2-2.SPT の測定

2-2-1. 評価の視点

本項では、本フレームワークの SPT に係る野心性について確認を行う。具体的には、選定された KPI における重要な改善を表し、Business as Usual（BAU、当該プロジェクトを実施しない場合、もしくは成り行きの場合）の軌跡を超える等の野心的なものであること、可能な場合にはベンチマークや外部参照値と比較可能であること、発行体／借入人の全体的なサステナビリティ戦略およびビジネス戦略と整合していること、ファイナンス開始時までにあらかじめ定められた時間軸（目標年度等）に基づいて SPT が決定されること等の観点から確認を行う。

2-2-2. SPT の測定の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

本フレームワークのSPTは、SLBP等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

JR 九州は本フレームワークで以下の SPT を設定している。

SPT	KPI の目標値である Scope1 及び Scope2 の 2035 年度における GHG 排出量 60%削減（基準年度 2023 年度）

i　過年度実績との比較（BAU を超える野心的なものか）

KPI の過年度実績は以下の通りである。

KPI	単位	2022 年度	2023 年度（基準年度）	2024 年度
Scope1 及び Scope2 の GHG 排出量・削減率	**千 t-CO_2**	**309**	**463**	**409**
	前年比(%)		–	▲11.7%
	基準年度比(%)		-	▲11.7%

図表 10：JR 九州　KPI の実績[22]

JR 九州はグループ全体の GHG 排出量算定の体制を 2022 年に整え、2023 年より本格的に集計を開始している。そのため、2022 年度と 2023 年度・2024 年度とでは算定対象範囲が異なっている。2022 年度から 2023 年度にかけて 49.8%増加しているが、これは集計範囲を拡大したこと等に起因する。一方、2023 年度から 2024 年度には 11.7%の減少に転じているが、この要因としては、省エネ車両への更新促進、再生可能エネルギー導入の促進、自社設備における省エネ化及び高度運用化推進が挙げられる。

今後、SPT の目標年（2035 年度）までの 11 年間で残り 48.3%を減らす必要があり、これは年率 4.4%削減に相当する。今後、徐々に GHG 削減策が限られてくる中で、年率 4.4%相当の削減を継続する難易度は高いと想定される。

[22] JR 九州よりヒアリングのうえ JCR 作成

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

ii ベンチマーク（科学的根拠など）との比較

【国・業界の目標】

2025 年 2 月公表の日本政府の目標である「2035 年度に 2013 年度比 60％削減（年率 2.7%削減相当）」と比して、本 SPT（基準年比・年率 5.0%削減、直近年比・年率 4.4%削減）は高い水準である

JR 九州が属する運輸業界においては、先述した国土交通省の「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」にある中期目標「2030 年代には 2013 年度比で CO_2排出量を約 46％削減」が求められており、同目標と比較しても本 SPT は高い水準にある。

【科学的根拠との比較】

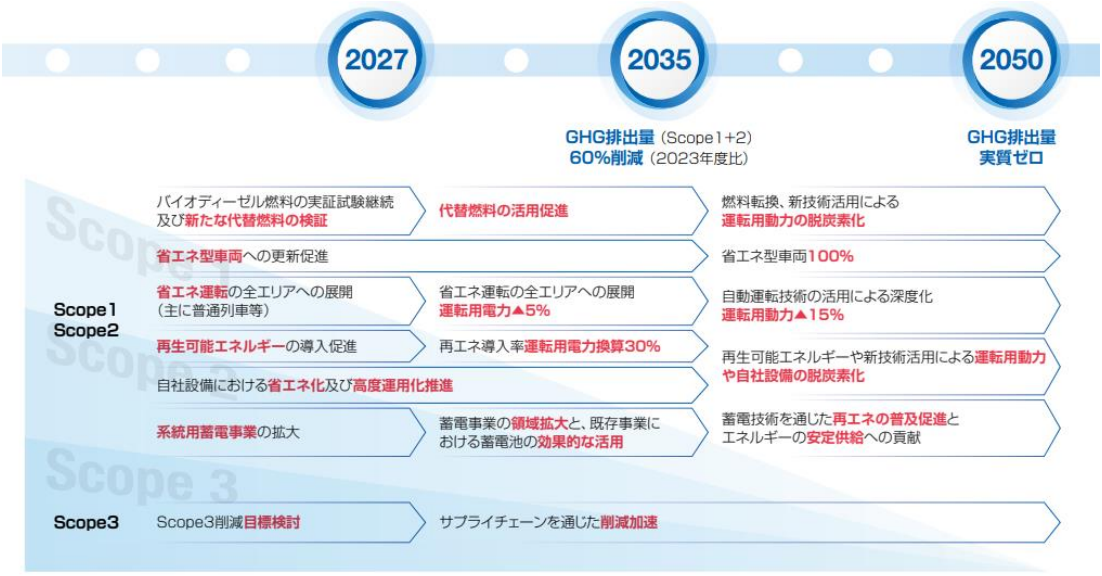
パリ協定において求められる水準と整合した科学的な GHG 排出削減目標として、SBT（Science Based Targets）が国際的に認知されている。SBT においては、1.5℃目標の達成に向けて 4.2%/年以上の排出量総量の削減が求められる。JR 九州が設定した SPT は、基準年の 2023 年度比で年率 5%/年の削減、直近年の 2024 年度比で年率 4.4%削減であり、SBT の基準と比して高い目標である。

【同業他社との比較】

分割民営化で生まれた JR 他社の目標と比較して、JR 九州が掲げる本 SPT は高い目標である。

iii SPT 達成に向けた計画・取り組み

JR 九州は、環境ビジョン 2050 において、以下のロードマップを公表している。



図表 11：JR 九州グループ環境ビジョン 2050　脱炭素社会の実現　ロードマップ[23]

[23] JR 九州グループ 2025 年 2 月 27 日ニュースリリース
https://www.jrkyushu.co.jp/news/__icsFiles/afieldfile/2025/02/27/20250227_environment_vision_jr_group2050.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

JR 九州は、上記ロードマップに基づき、本 SPT を達成するために下記施策を進める予定である。

①省エネ型車両への更新促進

②省エネ運転の全エリアへの展開

③再生可能エネルギーへの導入促進

④自社設備における省エネ化及び高度運用化推進

⑤系統用蓄電事業の拡大、既存事業における蓄電池の効果的な活用

①について、旧型車両である 811 系・813 系について、主回路制御を電力損失の大きいサイリスタ位相制御から、損失の少ない SiC ハイブリッド VVVF インバータ制御へ更新する工事を進め、省エネ性能の大幅向上を図る。また、ロングシート化により輸送効率を改善し、ピーク時の混雑緩和にも資する。さらに、次世代ハイブリッド車両である蓄電池搭載型ディーゼルエレクトリック車両（YC1 系）の新造を進める。YC1 系は、ブレーキ時の回生電力を蓄電池へ充電し、加速時に再利用することで、従来の国鉄型気動車に比べて燃料消費量を大幅に削減する。

②の「省エネ運転」とは、駅間の所要時間を維持したまま、最高速度を抑え、加速時間を短縮し、惰行（ノッチオフで慣性走行する時間）を延ばし、減速時間を短縮する運転方法を指す。この運転曲線を全線区へ展開することで、2035 年度までに鉄道運転用電力の 5%削減を目指す。

③は、鉄道運転用電力の 30%を再生可能エネルギーで賄うことを目標に、調達・導入を拡大する。

④は駅・関連施設における照明の LED 化、高効率空調機器への更新、エネルギーマネジメントシステムによる運用最適化など、既に進めてきた取り組みをさらに深化させ、省エネ効果の一層の向上を図る。

⑤は、Scope1＋2 の直接削減には寄与しないものの、再生可能エネルギーの普及促進と系統の安定化の観点から重要である。九州電力管内では、再エネ比率が高い結果として出力制御（再エネ電力の抑制）が他地域より多く発生しており、これが再エネ導入拡大の阻害要因となっている。JR 九州は蓄電事業を拡大し、再生可能エネルギーの余剰電力を蓄電池により吸収・活用することで、再エネの有効利用を後押しし、SPT 達成にも間接的に寄与する。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

2-2-3. JCR によるインパクト評価

JCR は、本フレームワークの SPT に係るポジティブなインパクトの増大及びネガティブなインパクトの回避・管理・低減の度合いについて、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が策定したポジティブ・インパクト金融原則の第 4 原則で例示されているインパクト評価基準の 5 つの観点に沿って確認した。

① 多様性：多様なポジティブ・インパクトがもたらされるか

本フレームワークの SPT は、以下のとおり UNEP FI の定めるインパクト・エリア/トピックのうち、「気候の安定性」にインパクトが限定される。

社会	人格と人の安全保障	紛争	現代奴隷	児童労働	
		データプライバシー	自然災害		
	健康および安全性				
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	水	食料	エネルギー	住居
		健康と衛生	教育	移動手段	情報
		コネクティビティ	文化と伝統	ローン	
	生計	雇用	賃金	社会的保護	
	平等と正義	ジェンダー平等	民族・人種平等	年齢差別	その他の社会的弱者
社会経済	強固な制度・平和・安定	法の支配	市民的自由		
	健全な経済	セクターの多様性	零細・中小企業の繁栄		
	インフラ				
	経済収束				
自然環境	気候の安定性				
	生物多様性と生態系	水域	大気	土壌	
		生物種	生息地		
	サーキュラリティ	資源強度	廃棄物		

また、本フレームワークの SPT は、JR 九州のサプライチェーンのうち全ての段階へのインパクトが期待される。

	【調達】	【製造】	【流通】	【使用】	【廃棄】
運輸		○	○	○	
不動産・ホテル			○	○	
流通・外食		○	○	○	
建設		○	○		
ビジネス			○		

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

② 有効性：大きなインパクトがもたらされるか

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、2025 年 3 月期の営業収益は 4,543 億円である。JR 九州の祖業である鉄道事業は、総営業後ろは 2,342.6km 有しており、九州各県を結ぶ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、2035 年度 GHG 排出量の 2023 年度比 60%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。

③ 効率性：投下資本に比して大きなインパクトがもたらされるか

JR 九州グループは、「JR 九州グループ環境ビジョン 2050」で気候変動・資源循環・生物多様性の三領域を相互に関連し合うテーマとして捉え、長期的な姿勢を示しており、本フレームワークの SPT は、JR 九州グループの同ビジョンに整合したものであり、また、JR 九州グループが掲げるマテリアリティのうち「脱炭素社会の実現」に貢献するものである。

JR 九州グループは、ESG 経営を強化・推進していくための審議機関として「ESG 戦略委員会」を設置しており、気候変動・GHG 削減の対応等を確認している。今後も、本 SPT の達成に向けた取組み等が議論される予定であり、脱炭素社会に実現に向けて ESG 経営が強化される予定である。

従って、本 SPT は、JR 九州グループの企業価値向上のため重要な施策の一つであり、ESG 戦略委員会等のガバナンスを通じて経営陣が進めていることから、投資資本に比して大きなインパクトの発現が期待される。

④ 倍率性：公的資金や寄付に比して民間資金が大きく活用されるか

本フレームワークの SPT に係るインパクトについて、本項目は評価対象外である。

⑤ 追加性：追加的なインパクトがもたらされるか

本フレームワークの SPT は、以下にリストアップしたとおり、SDGs の 17 目標および 169 ターゲットのうち複数の目標・ターゲットに対して、追加的なインパクトが期待される。

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。

ターゲット 7.3 2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。

目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 13.1 すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靭性（レジリエンス）及び適応力を強化する。

ターゲット 13.3 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

2-3. 債券／借入金の特性

2-3-1. 評価の視点

本項では、本フレームワークで定められた債券／借入金の特性について、予め設定された SPT が達成されるか否かによって、ファイナンス条件等は変化するか等を確認する。

2-3-2. 債券／借入金の特性の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

本フレームワークで定められた債券／借入金の特性は、SLBP等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

本フレームワークで定められた債券／借入金の特性として、SPT の達成状況に応じて財務的・構造的特性が変動することとなっている。変動内容については、利率のステップ・アップ/ステップ・ダウン、寄付、排出権の購入が想定されている。

また、本フレームワークに基づく債券／借入金の実行後に、事業構造に重大な影響を与える想定外の事象（M&A、規制等の制度面の大幅な変更、または異常事象の発生等）が発生し、KPI の定義や SPT の設定を変更する必要が生じた場合には、適時貸付人および外部機関と相談のうえ、SPT の数値を見直す予定である。

以上より、本フレームワークで定められた債券／借入金の特性は、SLBP 等で示されている具備すべき条件の全てを満たしていることを JCR は確認した。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

2-4.レポーティング・検証

2-4-1. 評価の視点

本項では、本フレームワークで定められたレポーティングについて、選定された KPI の実績に係る最新情報や SPT の野心度を判断できる情報等が、年に 1 回以上開示されるか等を確認する。また、本フレームワークで定められた検証について、選定された KPI の実績に対する独立した外部検証は実施されるか、当該検証内容は開示されるか等を確認する。

2-4-2. レポーティング・検証の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

本フレームワークで定められたレポーティング・検証は、SLBP等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

債券／借入金の償還／返済期限が到来するまでの期間、JR 九州は同社ウェブサイトにて SPT の達成状況を SPT 判定日までに毎年報告することとしている。

JR 九州は、KPI の年次実績について独立した第三者による検証を受検するとともに、その結果について同社ウェブサイトに開示する予定である。なお、現時点において、KPI について第三者検証は実施されており、同社ウェブサイトで検証レポートが開示されていることを JCR は確認した。

以上より、債券／借入金で定められたレポーティングについて、各原則等で示されている具備すべき条件の全てを満たしていることを、JCR は確認した。

2-5. SLBP 等への適合性に係る結論

以上より、JCR は本フレームワークが SLBP 等に適合していることを確認した。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

第３章：グリーンボンド原則・ソーシャルボンド原則等との適合性について

評価フェーズ 1：グリーン性・ソーシャル性評価　gs1(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プロジェクト、もしくは社会的便益をもたらすプロジェクトに充当されていることを確認する。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ことについて確認する。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

JR九州が本フレームワークで資金使途としたプロジェクトは、いずれもマテリアリティに貢献する重要な施策であり、環境改善効果、又は社会的便益が期待される。

JR 九州が策定した本フレームワークは、グリーンプロジェクトのみを資金使途としてグリーンファイナンス、ソーシャルプロジェクトのみを資金使途としてソーシャルファイナンス、グリーンプロジェクト及びソーシャルプロジェクトを資金使途としてサステナビリティファイナンスによる調達を行うことのできる仕組みとなっている。

資金使途にかかる本フレームワーク

当社により実行されるサステナビリティファイナンスの実行総額と同額が新規ファイナンスまたはリファイナンスとして、新規または既存の適格プロジェクトへ充当されます。なお、既存プロジェクトへの充当の場合は、サステナビリティファイナンスの実行から３年以内に開始、または、環境／社会性能が確認されたプロジェクトとします。

適格プロジェクト

グリーン適格プロジェクトは以下の通りです。

GBP カテゴリー	適格プロジェクト/基準		適格プロジェクト例
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	➢811･813 系リニューアル
		■水素を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資	➢FC バス
	鉄道関連設備	■鉄道関連設備の新設・維持・改修・更新に係る投資	➢次世代車両検査拠点の整備 ➢JR 貝塚駅の設置 ➢ATS-DK 地上設備整備（自動列車停止装置） ➢無線式列車制御

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

グリーン ビルディング	■環境建物認証[24]取得もしくは将来取得、又は更新予定の駅周辺不動産・自社保有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：B+ランク、A ランク又は S ランク、 DBJ Green Building 認証：4 つ星又は 5 つ星、 BELS：4 つ星又は 5 つ星、 ZEB/ZEH/ZEH-M（Nearly、Ready、Oriented を含む））	➢LOGI STATION 福岡小郡
省エネルギー	■省エネ設備、施設の導入、改修に係る投資	➢LED 切り替え ➢高効率空調機器の導入[25]
再生可能 エネルギー	■再生可能エネルギー設備の導入に係る支出 ■再生可能エネルギー電力の購入に係る支出 ■蓄電事業に係る支出	➢遊休地での太陽光発電 ➢フィルム型ペロブスカイト太陽電池実証実験 ➢オンサイト PPA ➢でんきの駅
気候変動適応	■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	➢九州新幹線防災対策工事

ソーシャル適格プロジェクトは以下の通りです。

SBP カテゴリー	適格プロジェクト/基準		対象となる人々	適格プロジェクト例
手ごろな価格の 基本的な インフラ設備	車両	■鉄道車両のバリアフリー化に係る投資	➢障がい者 ➢高齢者 ➢妊娠中の方 ➢子供と子供連れの家族 ➢上記を含む鉄道を利用するすべての人々	➢車両に車いすスペースを設置
	鉄道 関連設備	■駅施設のバリアフリー設備の導入に係る投資	➢障がい者 ➢高齢者 ➢妊娠中の方 ➢子供と子供連れの家族 ➢上記を含む鉄道関連設備を利用するすべての人々	➢ホームドアの整備 ➢バリアフリートイレの導入
		■災害の激甚化対策を含む安心安全向上に資する鉄道関連設備の改修・更新に係る投資	➢災害の罹患者 ➢地域住民 ➢上記を含む鉄道関連設備を利用するすべての人々	➢木まくらぎの TPC 化
	建物	■バリアフリー設備の導入・設備に係る投資や費用	➢障がい者 ➢高齢者 ➢妊娠中の方 ➢子供と子供連れの家族 ➢上記を含む建物を利用するすべての人々	➢建物・広場へのバリアフリー設備の導入

[24] 有効期限のある認証については、有効期限内のものに限る
[25] 更新前後で 30%以上のエネルギー改善効果がある設備に限る

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

		■災害対策設備の導入・設備に係る投資や費用	➢災害の被災者	➢災害対策設備の導入 ➢避難スペースの設置

サステナビリティ適格プロジェクトは以下の通りです。

GBP、SBP カテゴリー	適格プロジェクト/基準	対象となる人々	適格プロジェクト例
＜GBP＞ 再生可能エネルギー グリーンビルディング ＜SBP＞ 手ごろな価格の基本的インフラ設備 社会経済的向上とエンパワーメント	【グリーン】 ■再生可能エネルギー設備の導入 ■環境建物認証[26]取得もしくは将来取得、又は更新予定の駅周辺不動産・自社保有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：B+ランク、A ランク又は S ランク、 DBJ Green Building 認証：4 つ星又は 5 つ星、BELS：4 つ星又は 5 つ星、 ZEB/ZEH/ZEH-M（Nearly、Ready、Oriented を含む）） 【ソーシャル】 ■災害発生時における避難所機能を持つ施設 ■地域産業の育成・創出やイノベーション創出のための施設[27] ■ベンチャー支援[27] ■施設のバリアフリー化	➢地域企業 ➢中小企業、ベンチャー、スタートアップ企業 ➢地域住民 ➢障がい者 ➢高齢者 ➢妊娠中の方 ➢子供と子供連れの家族 ➢災害の罹患者 ➢患者 ➢施設を利用するすべての人々	➢九州大学箱崎キャンパス跡地開発

【本フレームワークに対する JCR の評価】

1. プロジェクトのグリーン性・ソーシャル性について

(1) 資金使途の環境改善効果について

①資金使途：クリーン輸送

本資金使途は、鉄道事業における「車両」と「鉄道関連設備」である。本資金使途の「車両」には、「電力を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資」と「水素を動力とする車両の新造・改造・

[26] 有効期限のある認証については、有効期限内のものに限る
[27] 当該適格プロジェクトに充当する場合は、都度、株式会社日本格付研究所に適格性を事前に確認

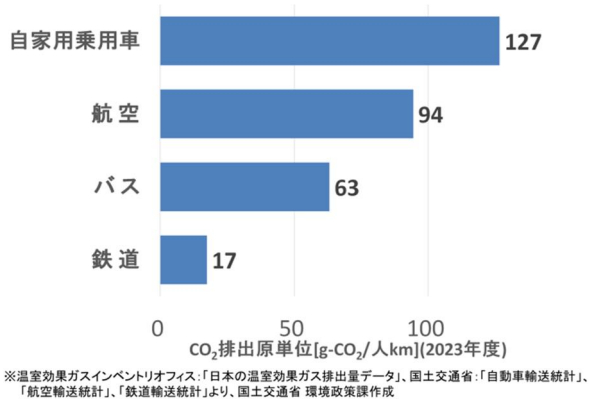
Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

更新に係る投資」の 2 区分が存在する。前者については鉄道車両である 811･813 系リニューアル等が想定されており、後者については FC バス（燃料電池バス）が想定されている。

本資金使途は、いずれも「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「クリーン輸送」、「グリーンボンドガイドライン」、「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、「クリーンな運輸に関する事業」に該当する。

■「車両」のうち「電力を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資」、及び「鉄道関連設備」

鉄道は、大量輸送というモード特性を背景に、他の交通機関と比較してエネルギー効率が高く、単位輸送量あたりの CO_2 排出量が低いという環境優位性を有している。以下記載の通り、鉄道は輸送量あたりの CO_2 排出量（旅客）が、自家用乗用車の約 1/7、航空機の約 1/6、バスの約 1/4 であり、相対的に小さい。



図表 12：輸送機関別・輸送量あたりの CO_2 排出量（旅客）（2023 年度）[28]

また、主な旅客輸送機関の平均や自家用乗用車の単位輸送量あたりの CO_2 排出量については、地球温暖化対策計画における運輸部門や国全体の排出削減目標を当てはめると以下表の通りとなる。仮に、鉄道が現状（2023 年度）のままであったとしても、鉄道が環境面において圧倒的に優れた交通機関としての特性を維持することとなる。国全体の CO_2 排出量を削減していくためには、利便性を高めつつ、自家用乗用車等に替えて公共交通機関の利用を増やす、特に、環境優位性が発揮できる鉄道の利用を増やしていくことが重要である。従って、本資金使途のうち「鉄道車両」と「鉄道関連設備」への投資は環境改善効果を有する。

（単位：g-CO_2/人キロ）

	2013 年度比▲35% を当てはめた場合 （運輸部門目標）	2013 年度比▲46% を当てはめた場合 （全体目標）
主な旅客輸送機関平均 （2013 年度：87）	64 （鉄道※の 3.8 倍）	54 （鉄道の 3.2 倍）
自家用乗用車 （2013 年度：149）	97 （鉄道の 5.7 倍）	80 （鉄道の 4.7 倍）

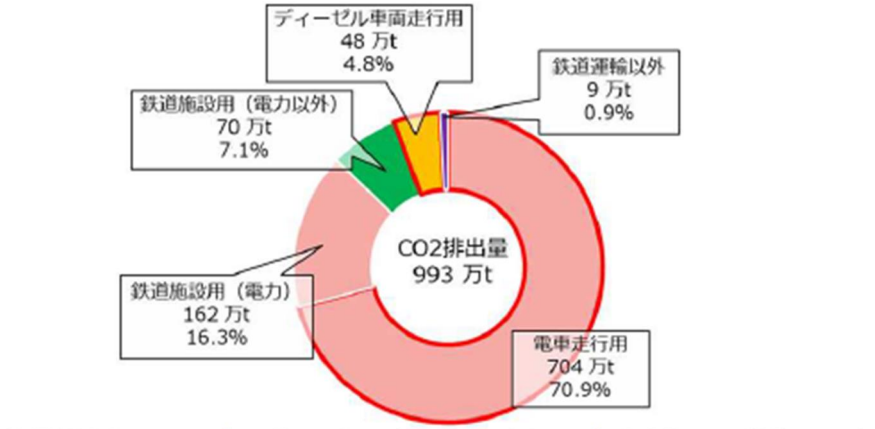
※ 鉄道については、2023 年度時点で 17（g-CO_2/人キロ）

図表 13：単位輸送量あたりの CO_2 排出量（旅客輸送平均、自家用乗用車）[29]

[28] 国土交通省　https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html
[29] 国土交通省鉄道局　「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」より JCR 作成
https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001611767.pdf

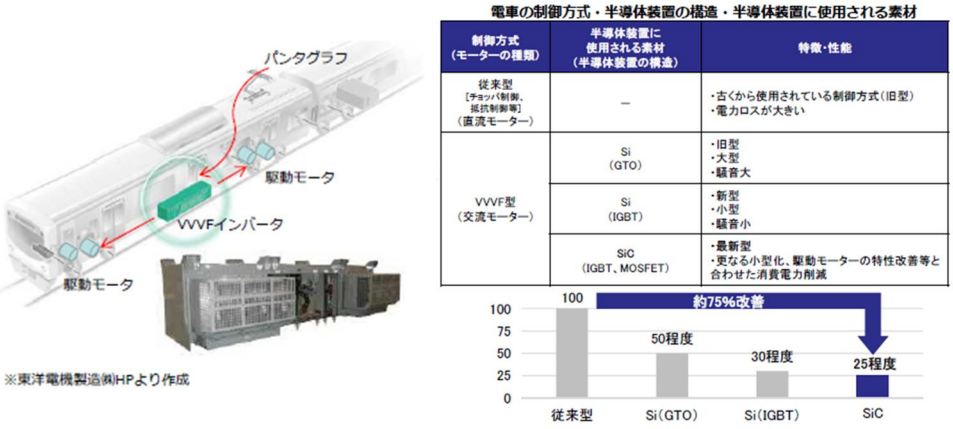
Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

鉄道は環境面において優れた交通機関である一方、国は、2050 年カーボンニュートラルに向けて、鉄道分野における CO_2 排出削減の取り組みをこれまで以上に加速化させるため、有識者・関係者から構成される「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」を立ち上げた上で検討を行い、目標値の設定やロードマップを含む「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」を公表している。鉄道分野におけるカーボンニュートラルに向けては、後述の鉄道自体の環境優位性のほかに、鉄道事業そのものの脱炭素化が重要である。列車運行に由来する CO_2 排出量が鉄道事業者全体の CO_2 排出量の 4 分の 3 程度を占めていることを踏まえると、これを削減することが最も効果的である。



図表 14：鉄道事業者の CO_2 排出量[30]

電車については、電気を動力源としていることから環境優位性があるものの、制御方式が旧式であったり、制御装置に使用される半導体装置の構造や半導体装置に用いられる素材が旧型であったりするために、エネルギー効率が低い車両が残存している。国は、こうした旧型車両について、VVVF インバータ制御装置[31]に、SiC（シリコンカーバイド）を素材として使用した半導体装置[32]を採用したエネルギー効率に優れる最新型車両に置き換えることにより、消費電力量を概ね 50～75%程度改善し、CO_2 排出量を削減することができるため、最新型車両の導入を加速化すべきであると考えている。



図表 15：電車の制御方式・半導体装置の構造・半導体装置に使用される素材による性能の比較 [30]

[30] 国土交通省「鉄道分野のカーボンニュートラルの目指すべき姿（概要）」
https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001611572.pdf

[31] 電車のパンタグラフと駆動モーターの間に置かれる動力制御の中枢機構であり、半導体を用いて電圧や周波数を変化させながら、交流モーターを効率よく制御し電車の加速力や速度を制御する装置。従来の抵抗制御等と比べ、エネルギー効率が高い。VVVF は、「Variable Voltage Variable Frequency（可変電圧可変周波数）」の頭文字をとったもの。

[32] SiC（シリコンカーバイド）はシリコン（Si）と炭素 （C）で構成される化合物半導体材料。VVVF インバータ制御装置に採用することで、熱に強く電流オン・オフ時のスイッチング損失が少なく小型軽量化が可能となる。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

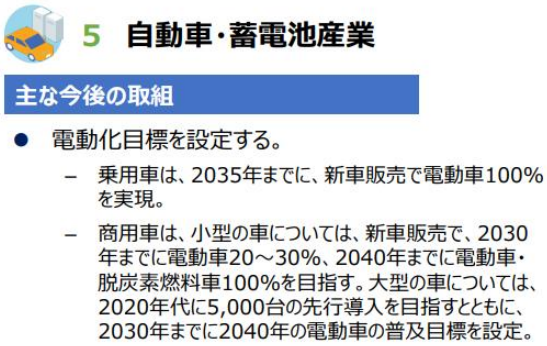
今回、JR 九州が資金使途の対象とする「鉄道車両」は 811･813 系リニューアルである。「近郊型車両 811 系電車のリニューアル車両は「Old is New ～伝統と革新の電車～」をコンセプトに新しい機器を導入した車両である。駆動用モーター及び制御機器を一新し、エネルギー効率の良い SiC ハイブリッドモジュールを採用した VVVF 制御方式に変更するとともに、回生ブレーキの採用、車内照明を LED 化するなど環境負荷の低減を図っている。813 系電車のリニューアル車両についても、811 系電車と同様に VVVF 制御方式が導入されており、加えて座席を進行方向に向けて座れる「転換クロスシート」からドアと平行に配置する「ロングシート」に変更することで 1 編成（3 両）あたりの定員が 90 名増加させる予定であり、単位輸送量あたりの CO_2 排出量の削減に繋がる。

以上より、811・813 系リニューアルへの投資は、国の 2050 年カーボンニュートラルの方針に沿ったものであり、環境改善効果を有する。

■「車両」のうち「水素を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資」

本資金使途の対象となる FC バス（燃料電池バス）とは、バスの車体上部に搭載された水素タンクに貯めた水素と空気中の酸素を、バスの中にある「燃料電池」で化学反応させて電気を生み出し、その電気でモーターを回して走行するバスである。エンジン内の燃料を燃焼させて走行するディーゼル車やガソリン車に対して、FC バスは CO_2 等の環境負荷物質を排出せず、環境改善効果を有している。

日本政府は、第 7 次エネルギー基本計画のなかで自動車分野のカーボンニュートラル化に向け、2050 年に自動車のライフサイクルを通じた CO_2 ゼロを目指す旨を示すとともに、以下の「電動化目標」を掲げ、「電動車[33]」の普及を推進している。また、国土交通省による次世代自動車のラインナップ[34]のなかでも FC バスは都市部の交通手段の一つとして明確に位置付けられている。



図表 16：日本政府による自動車の電動化目標[35]

以上より、FC バスへの投資は、国の 2050 年カーボンニュートラルの方針に沿ったものであり、環境改善効果を有する。

[33] 電動車の定義：EV（電気自動車）、FCV（燃料電池自動車）、HV（ハイブリッド）、PHEV（プラグインハイブリッド）
[34] 国土交通省 https://www.ntsel.go.jp/Portals/0/resources/forum/2019files/p1122_1020.pdf
[35] 経済産業省 https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/ggs/pdf/jidosha.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

【次世代車両検査拠点の整備、貝塚駅の設置】

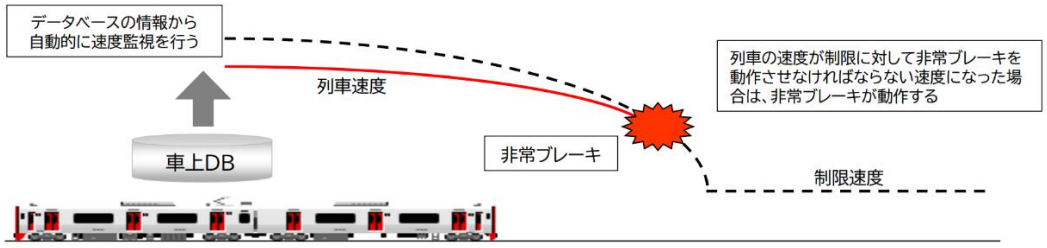
JR 九州は、在来線車両の検査・修繕工場の老朽化が著しいことから、耐震性に優れ、最新技術（自動化・ロボット化）が導入された次世代車両検査拠点を計画している。

また、JR 九州は、隣接する九州大学箱崎キャンパス跡地の再開発に伴う周辺住民の利便性向上と、他線との乗り換え向上（交通結節点の強化）等を踏まえ、JR 鹿児島本線の箱崎-千早駅間の貝塚地区で新駅である JR 貝塚駅の設置を検討している。

いずれも、CO_2 排出量が低い鉄道事業を維持するとともに、他交通機関から鉄道へのモーダルシフトを推進する取り組みであり、環境改善効果を有すると JCR は評価している。

【ATS-DK 地上設備整備（自動列車停止装置）】

ATS-DK 地上設備は、JR 九州が導入している高機能なデジタル ATS（自動列車停止装置）であり、主に線路上の信号機付近に設置された「地上子」から列車へ信号情報や速度制限データを送信し、連続的なパターン照査を行うシステムである。このシステムにより、安全性の向上（特に赤信号での停止ミス防止）と自動運転の低コストの導入の実現が期待されている。JR 九州は、従来機器からより安全性が高い ATS-DK 地上設備を進める予定である。



図表 17：自動列車停止装置（ATS-DK）のイメージ[36]

以上より、本資金使途は、高度な列車制御により安全性の向上（特に赤信号での停止ミス防止）が実現されることで鉄道利用者の安全が確保され、CO_2 排出量が低い鉄道事業の維持・信頼性向上に繋がることから、環境改善効果を有する。

【無線式列車制御】

無線式列車制御とは、汎用無線通信を活用した列車制御を導入することで、設備のスリム化や信号の車内現示などによる安全性の向上を図るものである。上述の ATS-DK で行う列車の制御について、無線を使って同じ役割を果たすことを目的としている。まだ検討段階であるが、これから試作品を制作し、実際の線路を使った試験などがスタートする予定となっている。

以上より、本資金使途は、上述の ATS-DK と同様、鉄道利用者の安全確保も期待され、CO_2 排出量が低い鉄道事業の維持・信頼性向上に繋がることから、環境改善効果を有する。

36 JR 九州 ANNUAL SAFETY REPORT 2025 https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/safety/pdf/2025_anzen_all.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

②資金使途：グリーンビルディング

資金使途 2 は、グリーンビルディング認証取得もしくは将来取得、又は更新予定の駅周辺不動産・自社保有施設の建設に係る費用である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」及び「グリーンローン原則」における「地域、国又は国際的に認知された環境性能に関する基準や認証を満たすグリーンビルディング」、「グリーンボンドガイドライン」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、「グリーンビルディングに関する事業」に該当する。

JR 九州は、本フレームワークにおいて、環境性能の高い建物に関して、物件選定に係る適格クライテリアにつき、LEED、CASBEE、DBJ Green Building 認証、BELS、ZEB/ZEH/ZEH-M に係る所定の認証ランクを取得済もしくは将来取得、又は更新予定のものを資金使途の対象としている。各認証の詳細は後述のとおりであるが、いずれも地域、国又は国際的に認知された環境認証である。

以上より、JCR は、適格クライテリアを充足する水準の認証を取得しているプロジェクトは、環境改善効果を有すると評価している。

LEED（エネルギーと環境に配慮したデザインにおけるリーダーシップ）

LEED とは、非営利団体である米国グリーンビルディング協会（USGBC）によって開発及び運用が行われている、建築と都市の環境についての環境性能評価システムである。LEED は、Leadership in Energy and Environment Design の頭文字をとったものであり、1996 年に草案が公表され、数年に 1 度アップデートが行われている。現在は v5 が運用されている。

認証の種類には、BD+C（建築設計及び建設）、ID+C（インテリア設計及び建設）、O+M（既存ビルの運用とメンテナンス）、ND（近隣開発）、HOMES（ホーム）、CITIES（都市）の 6 種類がある。 認証レベルは、各項目の取得ポイントの合計によって表され、上から、Platinum（80 ポイント以上）、Gold（60～79 ポイント）、Silver（50～59 ポイント）、Certified（標準認証）（40～49 ポイント）である。省エネルギーに関する項目は、配点が高いかもしくは達成していることが評価の前提条件になっていることが多く、エネルギー効率が高いことが、高い認証レベルを得るためには必要と考えられる。

今般、JR 九州が適格クライテリアとして定める Gold 以上は、高いエネルギー効率を達成している建物が取得できる認証レベルであり十分な環境改善効果を有することから、資金使途として適切であると JCR は評価している。

CASBEE（建築環境総合性能評価システム）

CASBEE とは、建築環境総合性能評価システムの英語名称（Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency）の頭文字をとったものであり、建築物の環境性能を評価し格付けする手法である。2001 年 4 月に国土交通省住宅局の支援のもと、産官学共同プロジェクトとして建築物の総合的環境評価研究委員会が設立され、以降継続的に開発とメンテナンスが行われている。評価ツールには、CASBEE-建築、CASBEE-街区のほか、不動産マーケット向けに環境性能を分かりやすく示すことを目的に開発された CASBEE-不動産等がある。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

CASBEE-建築（新築）の評価は、エネルギー消費、資源循環、地域環境、室内環境の 4 分野における評価項目について、建築物の「環境品質」（Q=Quality）と建築物の「環境負荷」（L=Load）の観点から再構成のうえ、L を分母、Q を分子とする BEE（建築物の環境効率）の値によって行われる。評価結果は、S ランク（素晴らしい）、A ランク（大変良い）、B+ランク（良い）、B-ランク（やや劣る）、C ランク（劣る）、の 5 段階に分かれている。高評価をとるためには、省エネルギーや環境負荷の少ない資機材を使用する等の環境への配慮に加え、室内の快適性や景観への配慮等も必要であり、総合的な建物の品質の高さが求められる。

今般、JR 九州が適格クライテリアとして定めた B+以上の建物は、CASBEE-建築（新築）においては BEE が 1.0 以上であり、「環境負荷」に対して「環境品質」が明確に勝る物件であること、また CASBEE-不動産においても、計測の基準は BEE ではないものの、従来の CASBEE-建築等における B+相当の物件であることから、環境改善効果があると JCR は評価している。

DBJ Green Building 認証

DBJ（日本政策投資銀行）が提供する、環境・社会への配慮がなされた不動産を評価する認証制度である。評価結果は星の数で表され、評価軸は「環境・社会への配慮がなされたビル」である。「Energy & Resources（建物の環境性能）」、「Amenity（テナント利用者の快適性）」、「Resilience（危機に対する対応力）」、「Community & Diversity（多様性・周辺環境への配慮）」、「Partnership（ステークホルダーとの連携）」の 5 つの大カテゴリーについて評価している。それぞれ 5 つ星（国内トップクラスの卓越した）、4 つ星（極めて優れた）、3 つ星（非常に優れた）、2 つ星（優れた）、1 つ星（十分な）で表される。環境性能に特化した評価ではないが、日本国内での認知度が高いこと、環境性能に関しても一定の評価項目を有していることから、JCR は本認証についても、「グリーンボンド原則」で定義されるグリーンプロジェクト分類における「地域、国又は国際的に認知された標準や認証」に相当すると評価している。ただし、環境性能に限った認証ではないため、個別に環境性能に対する評価を確認することが望ましいと考えている。

DBJ Green Building 認証は、評価対象物件の環境性能のみならず、テナント利用者の快適性、防災・防犯等のリスクマネジメント、周辺環境・コミュニティへの配慮、ステークホルダーとの協業を含めた総合的な評価に基づく認証である。環境及び社会に対する具体的な「優れた取り組み」を集約しながらスコアリング設計しており、不動産市場には評価対象に届かない物件が多数存在する。高評価のためには、環境のみならず、建築物にかかわるすべてのステークホルダーにとって適切に配慮された建築物であることが求められる。

DBJ Green Building 認証の認証水準は、「環境・社会への配慮」において国内収益不動産全体の上位約 20%と想定されている。さらに、3 つ星までの各評価は、認証水準を超える物件のうち上位 10%（5 つ星）、上位 30%（4 つ星）、上位 60%（3 つ星）の集合体を対象としている。JR 九州が適格クライテリアとして定めた DBJ Green Building 認証 4 つ星以上の建物は環境性能の高い物件であり、環境改善効果があると JCR は評価している。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

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。従来の基準（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、2,000m^2 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。新基準では、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、一部用途では誘導基準となっている。また、住宅は従来同様、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。

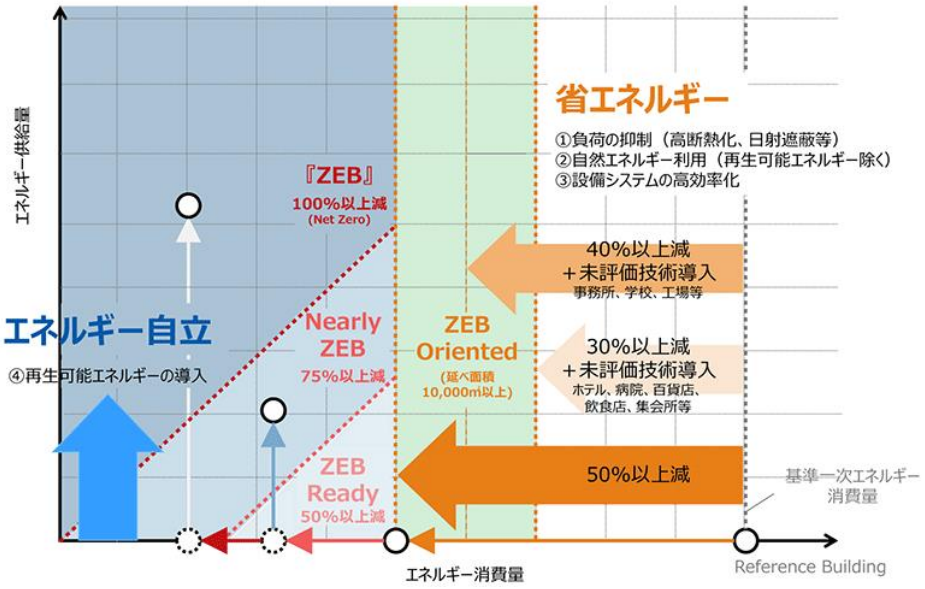
JR 九州が適用した BELS に関するクライテリアは、従来の基準（平成 28 年度基準）と新基準（令和 6 年度基準）でいずれも 4 つ星（もしくはレベル 4）以上と設定されていることから省エネ基準を上回る性能を有することとなり、環境改善効果を有すると JCR は考えている。

ZEB 認証・ZEH 認証

ZEB（Net Zero Energy Building）は、建築物における一次エネルギー消費量を、建築物・設備の省エネ性能の向上、エネルギーの面的利用、オンサイトでの再生可能エネルギーの活用等により削減し、正味（ネット）でゼロにすることを目指した建築物である。

ZEB には、①ZEB（省エネ（50%以上）＋創エネで 100%以上の一次エネルギー消費量削減を実現している建物）、②Nearly ZEB（省エネ（50%以上）＋創エネで 75%以上の一次エネルギー消費量削減を実現している建物）、③ZEB Ready（50%以上の一次エネルギー消費量削減を実現している建物）、④ZEB Oriented（延べ面積 10,000 ㎡以上で、事務所・学校・工場等の場合は 40%以上、ホテル・病院・百貨店・飲食店・集会所等の場合は 30%以上の一次エネルギー消費量削減を実現している建物）の 4 段階がある。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.



図表 18：ZEB の定義[37]

ZEH とは、Net Zero Energy House の略で、「先進的な建築設計によるエネルギー負荷の抑制やパッシブ技術の採用による自然エネルギーの積極的な活用、高効率な設備システムの導入などにより、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギー化を実現した上で、再生可能エネルギーを導入することにより、エネルギー自立度を極力高め、年間の一次エネルギー消費量の収支がゼロとなることを目指した住宅」である。

ZEH は、基準一次エネルギー消費量から 20%以上の一次エネルギー消費量削減を満たしたうえで、(i)『ZEH』(再生可能エネルギー等を加えて、基準一次エネルギー消費量から 100%以上の一次エネルギー消費量削減)、(ii)『Nearly ZEH』(再生可能エネルギー等を加えて、基準一次エネルギー消費量から 75%以上 100%未満の一次エネルギー消費量削減)、(iii)『ZEH Ready』(再生可能エネルギー等を加えて、基準一次エネルギー消費量から 50%以上 75%未満の一次エネルギー消費量削減)、(iv)『ZEH Oriented』(再生可能エネルギー等を除き、基準一次エネルギー消費量から 20%以上の一次エネルギー消費量削減）の 4 段階がある。

ZEH-M とは、Net Zero Energy House Mansion の略で、広義では「先進的な建築設計によるエネルギー負荷の抑制やパッシブ技術の採用による自然エネルギーの積極的な活用、高効率な設備システムの導入などにより、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギー化を実現した上で、再生可能エネルギーを導入することにより、エネルギー自立度を極力高め、年間の一次エネルギー消費量の収支がゼロとなることを目指した集合住宅」である。上述の ZEH は住戸を対象として評価するのに対し、ZEH-M は住棟を対象として評価する。ZEH-M は、ZEH と同様に 4 段階の評価区分がある。

今般、JR 九州が適格クライテリアとして定めた、ZEB/ZEH/ZEH-M（Nearly、Ready、Oriented を含む）は、十分な環境改善効果を有すると JCR は評価している。

[37] 出典：資源エネルギー庁「平成 30 年度 ZEB ロードマップフォローアップ委員会とりまとめ」(平成 31 年 3 月)

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

③資金使途：省エネルギー

本資金使途は、省エネルギーのための LED 導入や高効率空調機器導入の費用である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」及び「グリーンローン原則」における「エネルギー効率」、「グリーンボンドガイドライン」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、「省エネルギーに関する事業」に該当する。

LED 照明は、従来の電球や蛍光灯と比較して消費電力が約 85%低く、かつ長寿命であることから、高い省エネ効果を持ち、十分な環境改善効果を有すると JCR は評価している。省エネ設備導入については、更新前後で 30%以上のエネルギー効率の改善を適格クライテリアとしており、グローバルな水準に照らして遜色のないものと JCR は評価している。

④資金使途：再生可能エネルギー

本資金使途は、再生可能エネルギー（再エネ）の供給拡大を目的とした太陽光発電、フィルム型ペロブスカイト太陽電池実証実験風力、オンサイト PPA、でんきの駅に充当される。本資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「再生可能エネルギー」、「グリーンボンドガイドライン」、「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、「再生可能エネルギーに関する事業」に該当する。

太陽光や風力、バイオマスといった再エネは自然資源をエネルギー源としており、直接温室効果ガス（GHG）を排出しないクリーンなエネルギーである。2025 年 2 月に閣議決定した「第 7 次エネルギー基本計画」においては、日本において従来から目標となっている 2050 年カーボンニュートラル（2020 年 10 月表明）の実現に向けた野心的な GHG 排出量削減目標として、2035 年度/2040 年度にそれぞれ 60%/73%の削減（いずれも 2013 年度比）を掲げている。再生可能エネルギーについては、2023 年度における電源構成比で約 23%まで拡大しているが、今後も S＋3E（安全、安定供給、経済効率性、環境適合）を大前提としつつ、再生可能エネルギーの主力電源化に徹底し、地域との共生と国民負担の抑制を図りながら最大限の導入を促すとしている。

		2023年度（速報値）	2040年度（見通し）
エネルギー自給率		15.2%	3～4割程度
発電電力量		9854億kWh	1.1～1.2兆kWh程度
電源構成	再エネ	22.9%	4～5割程度
	太陽光	9.8%	23～29%程度
	風力	1.1%	4～8%程度
	水力	7.6%	8～10%程度
	地熱	0.3%	1～2%程度
	バイオマス	4.1%	5～6%程度
	原子力	8.5%	2割程度
	火力	68.6%	3～4割程度
最終エネルギー消費量		3.0億kL	2.6～2.7億kL程度
温室効果ガス削減割合（2013年度比）		22.9% ※2022年度実績	73%

図表 19：第 7 次エネルギー基本計画における 2040 年度時点の電源構成の見通し[38]

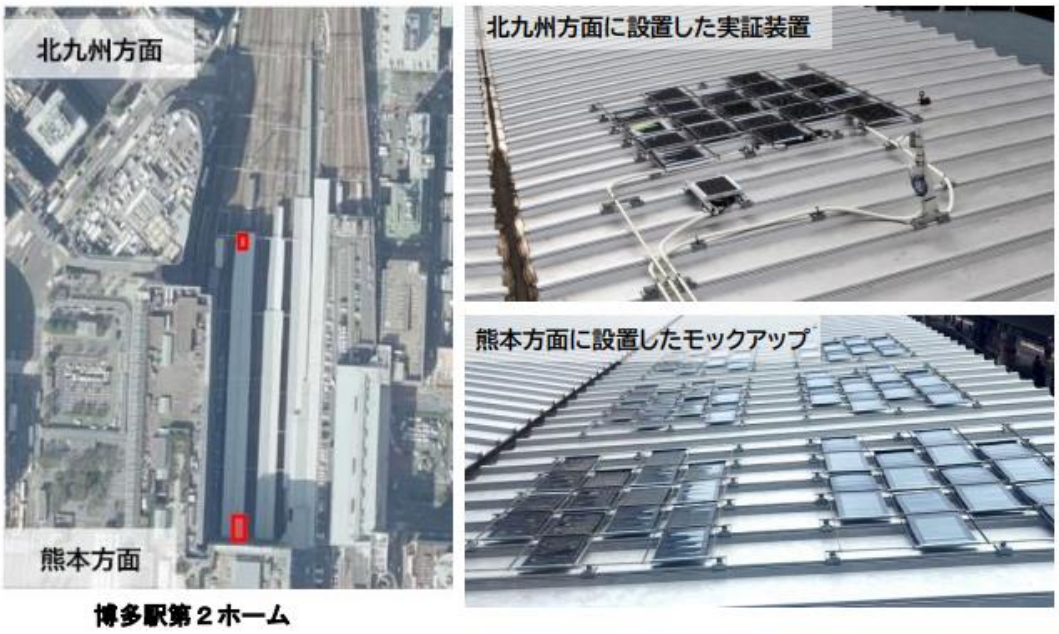
[38] 資源エネルギー庁　「第 7 次エネルギー基本計画の概要」（2025 年 2 月）
https://www.enecho.meti.go.jp/category/others/basic_plan/pdf/20250218_02.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

上述の目標達成に向けて、2040 年度における再生可能エネルギーの電源構成比率につき 4 割～5 割まで引き上げる必要があり、再生可能エネルギーの更なる導入拡大が求められる状況にある[39]。

太陽光発電やオンサイト PPA は、太陽光の再エネをエネルギー源としており、化石燃料を代替することで GHG 排出量の削減が期待できる。また、これら太陽光発電設備で発電された電気を貯蔵する蓄電池についても、再生可能エネルギーの有効かつ効率的な活用に資するという観点で環境改善効果があると JCR は評価している。

フィルム型ペロブスカイト太陽電池は、ペロブスカイトと呼ばれる結晶構造を発電層に用いた太陽電池である。設置場所が限られる従来のシリコン系太陽電池と異なり、軽量で柔軟性があり、かつ低コスト化が見込むことができる。ペロブスカイト太陽電池は実用化に向けて、環境省と経済産業省が 2025 年から実証・導入支援を開始しており、2030 年には生産体制を構築のうえ、2040 年には大規模導入を進める予定となっている。かかる状況を踏まえ、JR 九州は、博多駅ホーム屋根へのフィルム型ペロブスカイト太陽電池の実証実験を実施している。本プロジェクトは国の方針に沿うプロジェクトであり、環境改善効果が期待できると JCR は評価している。



図表 20：JR 九州　フィルム型ペロブスカイト太陽電池実証実験　設置場所及び実証実験装置[40]

「でんきの駅」とは、JR 九州が他の事業者と協力し、JR 九州の事業基盤を強みに、鉄道ネットワーク上の沿線地や遊休地で営む蓄電事業のプロジェクトである。同事業を営む「でんきの駅合同会社」は、JR 九州、住友商事 100%出資子会社の BS ホールディングス、住友商事九州の 3 社により 2023 年 4 月設立されている。

[39] 資源エネルギー庁　「エネルギー基本計画の概要」
https://www.meti.go.jp/press/2024/02/20250218001/20250218001-2.pdf
[40] JR 九州　2025 年 10 月 21 日ニュースリリース
https://www.jrkyushu.co.jp/news/__icsFiles/afieldfile/2025/10/21/20251021_Start_of_power_generation_demonstration_experiment_of_perovskite_solar_cells.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

九州では太陽光発電の導入量が 1,000 万 kW を超えており、需要が少なく天気がいい（太陽光発電量が多い）日には、太陽光で発電した電力を使い切れず、電気を安定的に使用するためには需要（電気の消費量）と供給（発電量）を常に一致させる必要があり、電気が余る状況があれば、再生可能エネルギーからの発電も抑制せざるを得ない状況となっており、日本全体の中で九州の出力制御率は最も高くなっている。

- 再エネ出力制御の短期見通しについて、**2026年度の見通しを算定したので御報告**する。

	北海道	東北	東京	中部	北陸	関西	中国	四国	九州	沖縄
出力制御率 ※1 [制御電力量]	**1.8%** [1.1億kWh]	**4.0%** [7.5億kWh]	**0.03%** [0.08億kWh]	**0.2%** [0.3億kWh]	**2.7%** [0.5億kWh]	**0.1%** [0.2億kWh]	**1.8%** [1.9億kWh]	**2.9%** [1.5億kWh]	**6.9%** [12.2億kWh]	**0.1%** [0.008億kWh]
(エリア全体がオンライン化した場合) 出力制御率 [制御電力量]	0.8% [0.5億kWh]	3.9% [7.2億kWh]	0.01% [0.03億kWh]	0.1% [0.2億kWh]	2.3% [0.4億kWh]	0.09% [0.1億kWh]	1.6% [1.6億kWh]	2.7% [1.4億kWh]	6.9% [12.2億kWh]	0.05% [0.004億kWh]
連系線利用率 ※2	65%	90%	-85% (受電)	-20% (受電)	2%	-25% (受電)	4~8月20% 9~3月70%	35%	85%	—
('24年度出力制御率実績)	0.04%	1.3%	-	0.3%	0.9%	2.1%	2.3%	3.2%	4.8%	0.15%
('25年度見通し更新) 出力制御率 ※1	0.3%	3.0%	0.042%	0.3%	0.03%	0.6%	1.5%	3.8%	5.9%	0.09%
('25年度見通し更新) 連系線利用率 ※2	55%	90%	-80% (受電)	-25% (受電)	5%	-35% (受電)	45%	35%	80%	—

※1 出力制御率［%］＝変動再エネ出力制御量［kWh］÷(変動再エネ出力制御量［kWh］＋変動再エネ発電量［kWh］)×100
※2 主に（低需要期の）直近実績を踏まえ算定。
※3 関西は淡路島南部地域を除く、四国は淡路島南部地域を含む。

出典：各エリア一般送配電事業者 12

図表 21：資源エネルギー庁　2026 年度の再エネ出力制御の短期見通し[41]

「でんきの駅」プロジェクトの目的は、2050 年のカーボンニュートラル実現に向けて、再生可能エネルギーの大量導入を見据えた電力ネットワークの安定化・次世代化が不可欠な状況を踏まえ、鉄道沿線地・遊休地での蓄電事業を共同で立ち上げ、電力安定化を通じて九州エリア全域の再エネ普及に貢献することである[42]。本プロジェクトは九州の再生可能エネルギー普及に貢献するプロジェクトであり、環境改善効果が期待できると JCR は評価している。

⑤ 資金使途：気候変動適応

資金使途は、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・更新に係る投資であり、九州新幹線の防災対策工事に充当される。本資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「気候変動への適応」、「グリーンボンドガイドライン」、「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、「気候変動に対する適応に関する事業」に該当する。

[41] 資源エネルギー庁
https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/denryoku_gas/saisei_kano/smart_power_grid_wg/pdf/006_01_00.pdf
[42] JR 九州、住友商事、住友商事九州　2023 年 3 月 29 日ニュースリリース
https://www.jrkyushu.co.jp/news/__icsFiles/afieldfile/2023/03/29/20230329_denki_no_eki.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

JR 九州は、以下に詳述の通り、国際的なイニシアティブである Climate Bonds Initiative が定めている Climate Resilience Principles で求められる 6 ステップと同等の手続きを経て適応事業に取り組んでいることについて、JCR は確認している。

図表 22：Climate Resilience Principles で求められる同等のステップ概要

JR 九州は、九州地方は温暖な気候が特徴で自然環境による観光資源に恵まれている一方、梅雨期には集中豪雨が多発し、台風が多く接近することから、河川の氾濫や土砂災害などの自然災害が多い地域でもあると考えている。そのため、地球温暖化の影響と考えられる自然災害の頻発・激甚化は事業活動へ大きな影響を及ぼしており、その対処のためにも JR 九州グループはマテリアリティの一つとして「脱炭素社会の実現」を掲げて、TCFD 提言へ賛同し、気候変動関連リスク及び機会へ対応するための分析・取り組みを推進し、持続可能な社会の実現を目指している。

JR 九州は、2024 年安全基本方針のなかで、「激変する環境への柔軟で強靭な対応」として「激甚化する自然災害、テロや新たな脅威に対するソフト・ハード面の対策と改善」を掲げている。また、2025 年 2 月に策定した「JR 九州グループ環境ビジョン 2050」のなかで、マテリアリティ「脱炭素社会の実現」のなかで「適応策」として、短期中期の KPI として「ハード・ソフト両面での災害対策を通じた気候変動適応策の強化」を掲げるとともに、長期の KPI として「地域と共に築く、気候変動の影響を最小限に抑えた災害に強い社会の実現」を掲げている。以上の方針等を踏まえ、JR 九州は、九州新幹線に対して、防災対策工事を進めていく予定である。

以上より、本資金使途は、長期の KPI である「地域と共に築く、気候変動の影響を最小限に抑えた災害に強い社会の実現」に資する対応であり、資金使途として適切であると JCR は評価している。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

⑵　資金使途の社会的便益について

①資金使途：【車両】鉄道車両のバリアフリー化に係る投資

②資金使途：【鉄道関連設備】駅施設のバリアフリー設備の導入に係る投資

本資金使途は、鉄道車両のバリアフリー化、及び鉄道関連設備である駅施設のバリアフリー設備導入に充当される。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」、「ソーシャルローン原則」及び「ソーシャルボンドガイドライン」の適格ソーシャルプロジェクト事業区分のうち、「高齢者、障がい者等の体の不自由な人々」を対象とした「必要不可欠なサービスへのアクセス」に貢献する事業に該当する。

公共交通機関の旅客施設及び車両等の利用にあたっては、すべての人々が円滑に移動できることを確保する必要がある。「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）では、高齢者や身体障がい者のみならず、知的障がい、精神障がい、発達障がいなど全ての障がい者に対して、以下の施策を実行することが求められている。

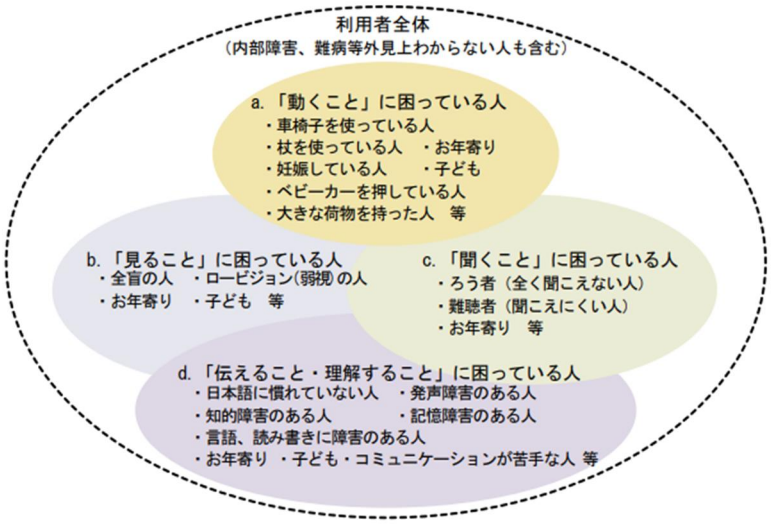
A)　公共交通機関（旅客施設・車両等）、道路、路外駐車場、都市公園、建築物を新設等する場合においては、一定のバリアフリー化基準（移動等円滑化基準）に適合させなければならないこと
B)　市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の移動等円滑化を重点的かつ一体的に推進すること

同法に基づいて、公共交通事業者は、旅客施設や車両等を新たに整備・導入等する際に義務として遵守すべき基準である移動等円滑化基準（「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」）　に則り、バリアフリーな移動を可能とする旅客施設・車両等の整備を行う必要がある。

また、「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」（バリアフリー整備ガイドライン）では、特に以下の 3 つの移動可能な環境を、以下図表で示した多様な利用者に対して整備することが推奨されている。

A)　バリアのないルートの確保：可能な限り最短距離で、高低差が少なく、見通しがききわかりやすいルートと空間を連続的に確保すること。
B)　わかりやすいルートの確保：空間構成、様々な表示サイン、音サイン、人的対応などを有効に組み合わせ、誘導を適切に行うこと。
C)　安全で使いやすい施設・設備：必要な施設・設備（乗車券等販売所、待合所、案内所、トイレ等）　をアクセスしやすく、安全で使いやすく整備すること。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.



図表 23：多様な利用者を移動の際に発生しうるニーズに基づいて整理したイメージ図[43]

以上を踏まえ、JR 九州では全ての顧客にとって「使いやすく」「わかりやすく」「安全な」駅や列車づくりを重要なテーマとして、バリアフリー化に取り組んでいる。

駅のバリアフリー化としては、国の基本方針に則り、顧客利用数が 1 日 3,000 人以上の駅及び 2,000 人以上かつ自治体が定める基本構想の生活関連施設に位置付けられた駅を対象に、国や沿線自治体の協力を得ながら、バリアフリートイレ等の整備を進めている。また、ホームからの転落防止対策についても、ホームドアの整備などを進めている。

車両のバリアフリー化としては、新型車両を中心にユニバーサルデザイン化を進めており、各号車の車端部に設けている優先席や優先スペースの空間を一般席と区別するために床敷物を新しく張り替えることにより、車いすスペースの設置・確保等の対応を進めている。

以上より、本資金使途は、「高齢者・障がい者等、全ての人々の移動の円滑化を図る」という社会課題の解決に貢献するため、社会的便益を有すると JCR は評価している。

③資金使途：災害の激甚化対策を含む安心安全向上に資する鉄道関連設備の改修・更新に係る投資

本資金使途としては、木まくらぎの TPC 化が想定されている。本資金使途は、ソーシャルボンド原則、ソーシャルローン原則及びソーシャルボンドガイドラインの適格ソーシャルプロジェクト事業区分のうち、「自然災害の罹災者、沿線住民を含む全ての鉄道サービス利用者」を対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当する。

【木まくらぎの TPC 化】

まくらぎ（枕木）とは、鉄道の線路に対し直角になるよう敷かれ、鉄道車両の重さや地面にかかる負荷を分散させる部材である。従来、木まくらぎが利用されてきたが、木まくらぎは腐朽などで劣化するとレールを適切に締結できなくなり、列車の脱線に至るリスクがある。上記リスクを未然に防ぐためには、木まくらぎの状態を定期的に検査し、不良なまくらぎを交換することが重要であるが、本検査は目視に頼っており、今後の労働力不足などを鑑みると、検査品質の維持は今後ますます難しく

[43] 国土交通省「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編」 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001964852.pdf

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

なることが予想されている。そこで、腐朽する心配の無いコンクリート製のまくらぎ（TPC まくらぎ）への交換が求められている。TPC まくらぎは、木製まくらぎの約 3.5 倍の寿命が見込まれており、将来的には交換数量の大幅な削減による廃棄物削減等も期待できる。

図表 24：TPC まくらぎの敷設例[44]

以上より、本資金使途は、列車の安全性の向上が期待され、その結果として鉄道利用者の安全確保も期待されることから、社会的便益を有すると JCR は評価している。

④資金使途：建物へのバリアフリーの導入・設備に係る投資や費用

本資金使途は、駅施設以外の建物や広場へのバリアフリー設備導入等が想定されている。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」、「ソーシャルローン原則」及び「ソーシャルボンドガイドライン」の適格ソーシャルプロジェクト事業区分のうち、「高齢者、障がい者等の体の不自由な人々」を対象とした「必要不可欠なサービスへのアクセス」に貢献する事業に該当する。

前述の通り、バリアフリー法では、高齢者や身体障がい者のみならず、知的障がい、精神障がい、発達障がいなど全ての障がい者に対して、様々な施策を実行することが求められている。JR 九州では全ての顧客にとって「使いやすく」「わかりやすく」「安全な」駅や列車づくりを重要なテーマとしてバリアフリー化に取り組んでおり、そのなかで駅周辺施設である建物や広場へのバリアフリーの導入を積極的に進めている。

以上より、本資金使途は、「高齢者・障がい者等、全ての人々の移動の円滑化を図る」という社会課題の解決に貢献するため、社会的便益を有すると JCR は評価している。なお、建物全体をソーシャル適格と取り扱う場合には、当該建物はバリアフリーに加え、別のソーシャル性を満たすこととする。

⑤資金使途：災害対策設備の導入・設備に係る投資や費用

本資金使途は、災害時の一次的な避難拠点の設置、備蓄倉庫の整備、災害情報を提供可能なデジタルサイネージの導入・設備等が想定されている。

本資金使途は、ソーシャルボンド原則、ソーシャルローン原則及びソーシャルボンドガイドラインの適格ソーシャルプロジェクト事業区分のうち、「自然災害の罹災者、沿線住民を含む全ての鉄道サービス利用者」を対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当する。

[44] JR 九州ホームページ　https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/env/symbiosis1.html

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

JR 九州は、これまで駅周辺施設の開発として、以下のような開発を行ってきた実績がある。

【過去事例】かもめ広場（長崎駅前）および周辺施設

2022 年の西九州新幹線開業に合わせて駅舎や周辺施設が刷新され、商業施設「アミュプラザ長崎」と共にエリア一帯を開発したプロジェクトである。かもめ広場は、アミュプラザ長崎（新館・本館）の入り口として、平坦なアクセスを実現しており、段差や階段を避けてバリアフリーの構造になっている。

かもめ広場は、大規模災害が発生した場合に一時的な避難スペースとなる機能を持っている。また、かもめ広場に設置された大型デジタルサイネージ「かもめビジョン」が設置されており、防災情報画面に切り替わり、長崎市の防災行政無線と連携し、災害・気象情報を迅速に配信する体制が整えられている。

本資金使途は、上述の事例に類似した形で、災害時の一次的な避難場所の整備、備蓄倉庫の整備、災害情報拠点としてのデジタルサイネージの導入等が想定されている。災害時の一次的な避難場所の整備等は「自然災害等の罹災者／地域住民」にとって社会的便益を有する、と JCR は評価している。なお、備蓄倉庫、デジタルサイネージをソーシャル適格と取り扱う場合には、避難スペースに設置されたものに限ることとする。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

(3)　資金使途の環境改善効果及び社会的便益について

①資金使途：九州大学箱崎キャンパス跡地開発

本資金使途は、九州大学箱崎キャンパス跡地開発のうち、グリーンプロジェクトとソーシャルプロジェクトとして適格と考えられるプロジェクトに係る投資である。

九州大学は、箱崎、六本松、原町地区のキャンパスを福岡市西区の元岡、桑原地区に移転統合することで、世界的レベルの新たな教育拠点を創造することを企図している。九州大学と独立行政法人都市再生機構（UR都市機構）は、2024 年 4 月に「九州大学箱崎キャンパス跡地地区土地利用事業者募集」における優先交渉権者として、住友商事株式会社を代表者とするグループに決定しており、構成員として JR 九州は参加している。同グループのまちづくりのコンセプトは「HAKOZAKI Green Innovation Campus」であり、本事業区域及び九州大学の歴史を継承したうえで、高質でみどり豊かなまちづくりを進め、新たな価値を提案している。新産業を創造・発信していくとともに、環境先進都市として世界を牽引する、未来のまちづくりを実現することを企画している。また、「HAKOZAKI Green Innovation Campus の 6 つの方針」を掲げるとともに、革新技術開発である IOWN 構想[45]に着目し、これを推進する国内最大手の通信企業である協力者とともに提案コンセプト実現に向けて取り組む計画である。

九州大学100年の歴史の継承 九州大学レガシーを継承し、 九州の学びを集結した「マナビマチ」へ	新しいライフスタイルの創出 一人ひとりの人生の質を高める パーソナライズされたサービスが生まれるまち	新産業の創造と成長 イノベーションコアを中心に、 まち全体で新産業を創造・発信
福岡の文化・千年の歴史の継承 食・アート・音楽など福岡の文化・歴史を 次の100年につなぐ	みどりあふれる空間の創出 創造性を育むエコロジカルネットワーク ＜箱崎創造の森＞	環境先進都市の創造と成長 最先端技術における脱炭素社会の実現と 安全・安心のまちづくり

図表 25：HAKOZAKI Green Innovation Campus の 6 つの方針[46]

図表 26：HAKOZAKI Green Innovation Campus の全景（イメージ）[46]

本プロジェクトにおける取り組みは多岐に渡るため、本プロジェクトにおいては個別に以下の通り適格プロジェクト毎に基準を設けることで、グリーンプロジェクトとソーシャルプロジェクト適格性を確認する。

[45] IOWN (Innovative Optical and Wireless Network)は省電力・低遅延・大容量に関する革新的な通信技術。IOWN 構想はまち全体のデジタルツインを実現した上で、すべてのスマートサービスを統合・連携することで未来のスマートシティを実現する考え方。
[46] 九州大学、都市再生機構　2024 年 4 月 18 日ニュースリリース

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

GBP、SBP カテゴリー	適格プロジェクト/基準	対象となる人々
＜GBP＞ 再生可能エネルギー グリーン ビルディング ＜SBP＞ 手ごろな価格の基本的インフラ設備 社会経済的向上とエンパワーメント	【グリーン】 ■再生可能エネルギー設備の導入 ■環境建物認証[47]取得もしくは将来取得、又は更新予定の駅周辺不動産・自社保有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、DBJ Green Building 認証：4 つ星又は 5 つ星、BELS：4 つ星又は 5 つ星、ZEB/ZEH/ZEH-M（Nearly、Ready、Oriented を含む）） 【ソーシャル】 ■災害発生時における避難所機能を持つ施設 ■地域産業の育成・創出やイノベーション創出のための施設[48] ■ベンチャー支援[48] ■施設のバリアフリー化	➢地域企業 ➢中小企業、ベンチャー、スタートアップ企業 ➢地域住民 ➢障がい者 ➢高齢者 ➢妊娠中の方 ➢子供と子供連れの家族 ➢災害の罹患者 ➢患者 ➢鉄道を利用するすべての人々

図表 27：九州大学箱崎キャンパス跡地開発の適格プロジェクト/基準

【グリーン適格基準①】再生可能エネルギー設備の導入

箱崎キャンパス跡地開発のグリーン適格基準①は「再生可能エネルギー設備の導入」であり、具体的には「太陽光発電」と「太陽光発電を貯蔵する蓄電池」が想定されている。前述の通り、太陽光発電は、太陽光をエネルギー源としており、化石燃料を代替することで GHG 排出量の削減が期待できる。また、これら太陽光発電設備で発電された電気を貯蔵する蓄電池についても、再生可能エネルギーの有効かつ効率的な活用に資するという観点で環境改善効果があると JCR は評価している。

【グリーン適格基準②】環境建物認証取得もしくは将来取得、又は更新予定の駅周辺不動産・自社保有施設の建設に係る投資

箱崎キャンパス跡地開発のグリーン適格基準②は「環境建物認証取得もしくは将来取得、又は更新予定の駅周辺不動産・自社保有施設の建設に係る投資」である。前述の通り、JR 九州は、本フレームワークにおいて、環境性能の高い建物に関して、物件選定に係る適格クライテリアにつき、LEED、CASBEE、DBJ Green Building 認証、BELS、ZEB/ZEH/ZEH-M に係る所定の認証ランクを取得済もしくは将来取得、又は更新予定のものを資金使途の対象としている。各認証の詳細は後述のとおりであるが、いずれも地域、国又は国際的に認知された環境認証である。

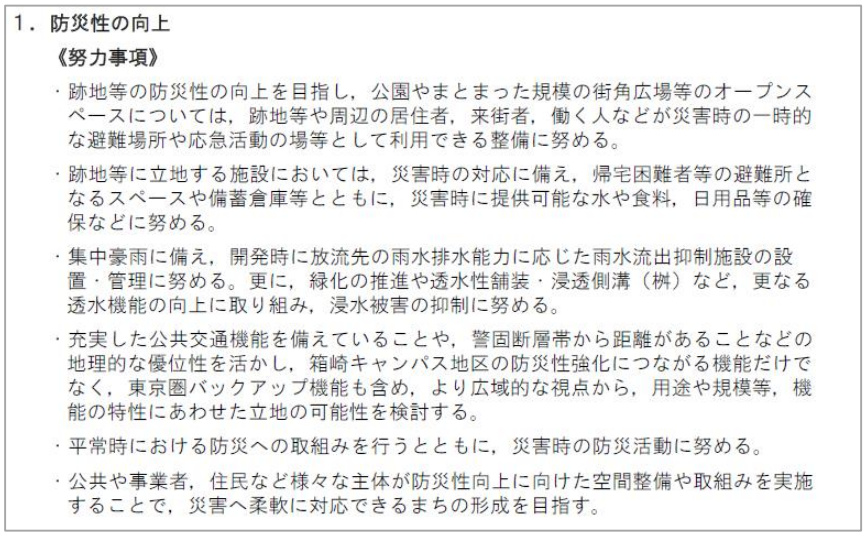
[47] 有効期限のある認証については、有効期限内のものに限る
[48] 当該適格プロジェクトに充当する場合は、都度、株式会社日本格付研究所に適格性を事前に確認

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

【ソーシャル適格基準①】災害発生時における避難所機能を持つ施設

箱崎キャンパス跡地開発のソーシャル適格基準①は「災害発生時における避難所機能を持つ施設」である。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」、「ソーシャルローン原則」及び「ソーシャルボンドガイドライン」の適格ソーシャルプロジェクト事業区分のうち、「自然災害等の罹災者／地域住民」を対象とした「手ごろな価格の基本的なインフラ整備」に貢献する事業に該当する。

福岡市と九州大学が 2018 年 7 月に策定した「九州大学箱崎キャンパス跡地グランドデザイン」において、「安心・安全への配慮」の努力事項のなかに、以下が提示されている。



1．防災性の向上

《努力事項》

・跡地等の防災性の向上を目指し，公園やまとまった規模の街角広場等のオープンスペースについては，跡地等や周辺の居住者，来街者，働く人などが災害時の一時的な避難場所や応急活動の場等として利用できる整備に努める。

・跡地等に立地する施設においては，災害時の対応に備え，帰宅困難者等の避難所となるスペースや備蓄倉庫等とともに，災害時に提供可能な水や食料，日用品等の確保などに努める。

・集中豪雨に備え，開発時に放流先の雨水排水能力に応じた雨水流出抑制施設の設置・管理に努める。更に，緑化の推進や透水性舗装・浸透側溝（桝）など，更なる透水機能の向上に取り組み，浸水被害の抑制に努める。

・充実した公共交通機能を備えていることや，警固断層帯から距離があることなどの地理的な優位性を活かし，箱崎キャンパス地区の防災性強化につながる機能だけでなく，東京圏バックアップ機能も含め，より広域的な視点から，用途や規模等，機能の特性にあわせた立地の可能性を検討する。

・平常時における防災への取組みを行うとともに，災害時の防災活動に努める。

・公共や事業者，住民など様々な主体が防災性向上に向けた空間整備や取組みを実施することで，災害へ柔軟に対応できるまちの形成を目指す。

図表 28：九州大学箱崎キャンパス跡地グランドデザインにおける防災性向上の努力事項 [46]

JR 九州は、上記努力事項を踏まえ、地域住民、来街者、労働者等の被災者のために、災害時の一次的な避難所や備蓄倉庫を建設することを企図している。以上より、災害発生時の避難所や備蓄倉庫は被災者の安全確保にとって有益であり、社会的便益を有する。

【ソーシャル適格基準②】地域産業の育成・創出やイノベーション創出のための施設

【ソーシャル適格基準③】ベンチャー支援

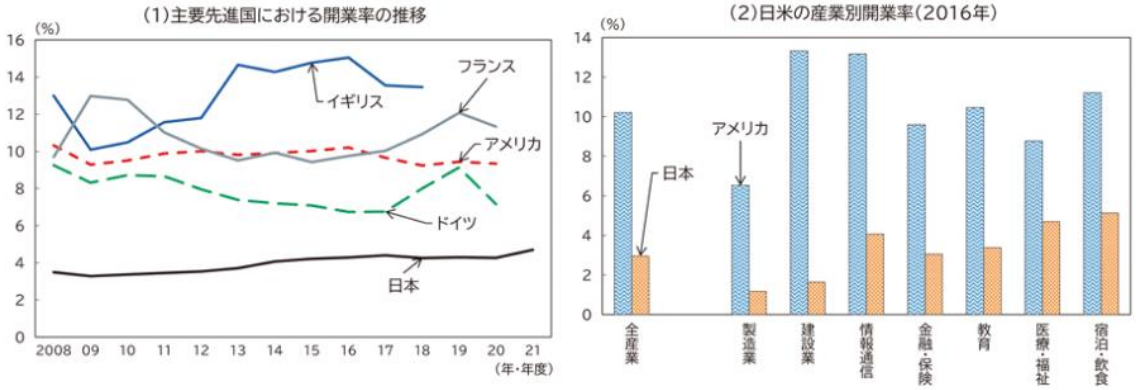
箱崎キャンパス跡地開発のソーシャル適格基準②は「地域産業の育成・創出やイノベーション創出のための施設」であり、ソーシャル適格基準③は「ベンチャー支援」である。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」、「ソーシャルローン原則」及び「ソーシャルボンドガイドライン」の適格ソーシャルプロジェクト事業区分のうち、「中小企業、地域住民」を対象とした「社会経済的向上とエンパワーメント」に貢献する事業に該当する。

日本政府は、科学技術・イノベーションは国力の源泉であり、経済成長を加速させ、社会課題を解決する原動力と考えている。そこで、日本政府は、日本の科学技術政策を定めた 5 カ年計画として、第 6 期科学技術・イノベーション基本計画（2021-2025 年度）を策定している。同計画では、Society 5.0 の実現を目標に、研究力強化、人文社会科学と自然科学の融合（総合知）、人材育成、経済安全保障を重視し、持続可能で強靭な社会と個人のウェルビーイング（幸せ）を目指している[49]。また、以下図表の通り、日本は主要先進国と比

[49] 内閣府ホームページ　https://www8.cao.go.jp/cstp/tougosenryaku/2025.html

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

較して開業率が低い傾向にあり、産業別に見ても本傾向は同様である。ベンチャーやスタートアップが増えることは、当該企業自体の成長による経済発展だけではなく、ベンチャーやスタートアップとのコラボレーションによる新技術の導入等によって、既存の大企業の成長にも資する点が指摘[50]されている。



図表 29 開業率の国際比較[51]

かかる社会情勢を踏まえ、福岡市は、将来的に福岡市の経済をけん引する独自技術を持った研究開発型スタートアップ企業に対し、補助金等の支援を実施している。福岡市と九州大学が策定した「九州大学箱崎キャンパス跡地グランドデザイン」のなかでも「創業支援機能」が想定されている。

以上より、本プロジェクトは、ベンチャーや地域中小企業のために貢献し得るため、社会的便益を有する可能性が高い。しかしながら、現時点で本プロジェクトの詳細が明確になっていないことから、JR 九州は本プロジェクトをソーシャルプロジェクトとして検討する際には、第三者機関である日本格付研究所に裨益者および社会的便益の有無を事前確認することとする。

【ソーシャル適格基準④】施設のバリアフリー化

箱崎キャンパス跡地開発のソーシャル適格基準④は「施設のバリアフリー化」である。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」、「ソーシャルローン原則」及び「ソーシャルボンドガイドライン」の適格ソーシャルプロジェクト事業区分のうち、「高齢者、障がい者等の体の不自由な人々」を対象とした「必要不可欠なサービスへのアクセス」に貢献する事業に該当する。

前述の通り、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）では、高齢者や障がい者に対して、公共交通機関（旅客施設・車両等）、道路、路外駐車場、都市公園、建築物を新設等する場合においては、一定のバリアフリー化基準（移動等円滑化基準）に適合させることが求められている。

係る状況を踏まえ、福岡市と九州大学が策定した「九州大学箱崎キャンパス跡地グランドデザイン」のなかでは、「多数の人が訪れる施設が立地する場合，駅から連続する安全で快適な歩行者動線を確保する」ことが提示されている。

以上より、本資金使途は、「高齢者・障がい者等、全ての人々の移動の円滑化を図る」という社会課題の解決に貢献するため、社会的便益を有すると JCR は評価している。

[50] 内閣官房「スタートアップ育成 5 か年計画」(https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/pdf/sdfyplan2022.pdf)
[51] 労働経済白書「令和 5 年版労働経済の分析」第 2－（3）－10 図 開業率の国際比較
(https://www.mhlw.go.jp/stf/wp/hakusyo/roudou/23/backdata/02-03-10.html)

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

以上の検討を踏まえ、九州大学箱崎キャンパス跡地開発について定められたプロジェクトは環境改善効果もしくは社会的便益を有すると JCR は評価している。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

2. 環境・社会に対する負の影響について

環境・社会的リスクにかかる本フレームワーク（抜粋）

すべての適格候補プロジェクトについて、環境・社会的リスク低減のために以下について対応していることを確認します。

・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

・当社安全管理体制に基づく輸送の安全の確保の実施

・当社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

【本フレームワークに対する JCR の評価】

JR 九州は、資金使途の対象となるすべての適格候補プロジェクトについて、環境・社会に対する負の影響を低減する予定である。

適格プロジェクト		想定されるリスク	リスクへの対応策
車両	新造・改造・更新 鉄道車両のバリアフリー化	・既存車両の廃棄 ・作業時の騒音、振動 ・工事の労務面の問題	・環境法令等の遵守 ・地域住民への十分な説明 ・労働環境や人権への配慮
鉄道関連設備	新設・維持・改修・更新 自然災害の激甚化対策のための鉄道関連設備の改修 駅施設のバリアフリー設備の導入 災害の激甚化対策を含む安心安全向上に資する鉄道関連設備の改修・更新に係る投資	・既存設備の廃棄 ・作業時の騒音、振動 ・工事の労務面の問題	・環境法令等の遵守 ・地域住民への十分な説明 ・労働環境や人権への配慮
駅周辺不動産・自社保有施設（環境建物認証） 建物へのバリアフリー設備、災害対策設備の導入		・工事時の騒音・振動 ・周辺住民による反対、苦情 ・工事の労務面の問題	・環境法令等の遵守 ・地域住民への十分な説明 ・労働環境や人権への配慮
省エネ設備、施設の導入、改修に係わる投資（LED）		・工事の労務面の問題	・労働環境や人権への配慮
再生可能エネルギー設備、蓄電事業		・開発による環境破壊 ・老朽化に伴う交換、廃棄 ・周辺住民による反対・苦情 ・工事の労務面の問題	・環境への影響調査の実施 ・環境法令等の遵守 ・地域住民への十分な説明 ・労働環境や人権への配慮

図表 30　適格プロジェクト毎に想定されるリスク・対応策[52]

以上より、JCR は、プロジェクトの環境及び社会に対する負の影響について適切に配慮されていることを確認するとともに、プロジェクトごとに適切な回避・緩和策が講じられていると評価している。

[52] JR 九州へのヒアリングより JCR 作成

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

3. SDGs との整合性について

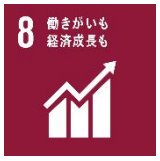
資金使途の対象となるプロジェクトは、ICMA の SDGs マッピングに照らすと、以下の SDGs の目標及びターゲットに貢献すると評価した。

目標 3：すべての人に健康と福祉を

ターゲット 3.6 2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。

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増やす。
ターゲット 7.3 2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。



目標 8：働きがいも経済成長も

ターゲット 8 .2 高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する。

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 すべ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、持続可能かつ強靭（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、子ども、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、すべての人々に、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。
ターゲット 11.3 2030 年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、すべての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。
ターゲット 11.6 2030 年までに、大気の質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。

目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 13.1 すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靭性（レジリエンス）及び適応力を強化する。
ターゲット 13.3　気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

評価フェーズ 2：管理・運営・透明性評価　m1(F)

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・ソーシャル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・ソーシャル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

JR 九州グループは、前述の通り、2025 年 3 月に新たな経営理念を制定し、同理念を実行する基盤であるマテリアリティ（重要課題）も再考している。本フレームワークに基づき実行されるサステナビリティファイナンス等の資金使途の対象は、JR 九州のマテリアリティのうち、「最大の使命である安全の創造とお客さま満足の追求」「モビリティサービスを軸に総合力を生かした地域との共創によるまちづくり」「環境と調和した事業展開」に特に貢献するものであると考えられる。

以上より、JCR では、本フレームワークに基づくサステナビリティファイナンス等の実行は JR 九州の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、高い環境改善効果及び/又は社会的便益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

プロセスにかかる本フレームワーク（抜粋・一部修正）

【事業の評価と選定のプロセス】

本サステナビリティファイナンスの調達資金が充当されるプロジェクトは、当社の財務部が、「別項　調達資金の使途」にて定める適格基準への適合状況に基づいて、対象候補を特定します。特定された対象候補事業について、当社グループの地球環境保全活動に対する基本理念及び基本方針への整合性の観点から、当社の財務部長が最終承認を行います。その結果については、当社の社長執行役員を委員長とし、各事業部長をメンバーとする ESG 戦略委員会に報告されます。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

【本フレームワークに対する JCR の評価】

サステナビリティファイナンスの資金使途の対象となるプロジェクトの選定にあたっては、財務部が対象候補を特定し、特定された対象候補について、財務部長が最終承認を行う。また、選定結果については執行役員を委員長とする ESG 戦略委員会に報告される。

以上より、JCR は本フレームワークで定めるプロジェクトの選定プロセスについて、経営陣や ESG 戦略委員会等の専門部署が適切に関与していると評価している。

なお、JR 九州のサステナビリティファイナンスに関する目標、選定基準及びプロセスについては本評価レポート及び JR 九州ウェブサイトにて開示される。したがって、投資家等に対する透明性は確保されていると考えられる。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

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。本項では、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及び/又はソーシャル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、本評価対象に基づき調達した資金が、早期に各適格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、JR九州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本評価レポートにおいて開示されるほか、ウェブサイトにてフレームワークを開示することから、透明性が高いと評価している。

資金管理にかかる本フレームワーク

【調達資金の管理】

サステナビリティファイナンスとして調達した資金について、当社の財務部が適格プロジェクトへの充当及び管理を行います。財務部は、本フレームワークにて実行されたサステナビリティファイナンスの実行額と同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／返済までの間、四半期毎に内部会計システムを用いて、追跡、管理します。なお、内部会計システムでは、適格プロジェクト毎にて充当状況を把握し管理します。

サステナビリティファイナンス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、または十分な適格プロジェクトがない場合の未充当資金については、現金または現金同等物にて運用し、実行から 2 年程度の間に充当を完了する予定です。

【本フレームワークに対する JCR の評価】

サステナビリティファイナンスによる調達資金は、実行から 2 年程度の間に充当完了となる予定である。調達資金の全額が充当されるまでの間は、現金または現金同等物にて運用・管理される。追跡管理として、償還・返済までの間、四半期毎に内部会計システムを用いて適格プロジェクト毎に財務部で管理され、財務部長により承認される。調達資金の管理については、社内のチェック体制を構築する予定である。

調達資金の管理に関する書類等については、債券の償還又は借入金の返済まで保存される。

以上より、JCR では、JR 九州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本評価レポートにおいて開示されることから、透明性が高いと評価している。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

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、JR九州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、社会的便益について、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。

レポーティングにかかる本フレームワーク

【レポーティング】

当社は、適格プロジェクトへの充当状況ならびに環境への効果を、年次で、当社ウェブサイトにて報告（ローンの場合は貸し手に対して報告）します。

＜資金の充当状況に係るレポーティング＞

サステナビリティファイナンスにて調達された資金が全額充当されるまでの間、年次で、調達資金の適格プロジェクトへの充当状況に関する以下の項目について、実務上可能な範囲でレポート（ローンの場合は貸し手に対して報告）する予定です。

- 適格プロジェクトの概要
- 適格プロジェクト別での充当額と未充当額
- 未充当額がある場合は、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

なお、調達資金の金額が充当された後に大きな資金状況の変化が生じた場合は、適時に開示（ローンの場合は貸し手に対して報告）します。

＜インパクトレポーティング＞

サステナビリティファイナンスにて調達された資金が全額充当されるまでの間、適格プロジェクトによる環境・社会への効果に関する以下の項目について、年次にて、実務上可能な範囲でレポート（ローンの場合は貸し手に対して報告）する予定です。また、大きな状況の変化が生じた場合は、適時に開示します。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

グリーン適格プロジェクト

適格事業		インパクトレポーティング項目
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	➢適格事業の概要 ➢年間の新規導入車両数
	■水素を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資	➢適格事業の概要 ➢年間の新規導入車両数
鉄道関連設備	■鉄道関連設備の新設・維持・改修・更新に係る投資	➢適格事業の概要 ➢鉄道システム維持・改修・更新に係る工事の実施内容 ➢新駅の概要 ➢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
グリーンビルディング		
■環境建物認証取得予定もしくは将来取得、又は更新予定の駅周辺不動産・自社保有施設の建設に係る投資		➢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）
省エネルギー		
■省エネ設備、施設の導入、改修に係る投資		➢適格事業の概要 ➢年間 GHG 排出削減効果 ➢設備導入前後の省エネルギー効果
再生可能エネルギー		
■再生可能エネルギー設備の導入に係る支出 ■再生可能エネルギー電力の購入に係る支出 ■蓄電事業に係る支出		➢適格事業の概要 ➢再生可能エネルギーの発電量 ➢再生可能エネルギー電力の購入量 ➢蓄電池設置数 ➢蓄電池の設備規模 ➢蓄電池を通じて、年間で蓄積できた電力量
気候変動適応		
■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		➢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

ソーシャル適格プロジェクト

適格事業		アウトプット	アウトカム	インパクト
手ごろな価格の基本的なインフラ設備				
車両	■鉄道車両のバリアフリー化に係る投資	➢適格事業の概要	➢バリアフリー設備の設置数 ➢車いすスペースの設置数	➢安全・安心で持続可能なモビリティサービスの実現

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

鉄道関連設備	■駅施設のバリアフリー設備の導入に係る投資	➢適格事業の概要	➢バリアフリー設備の設置数 ➢ホームドアの設置状況（設置完了駅数／全駅数）	
	■災害の激甚化対策を含む安心安全向上に資する鉄道関連設備の改修・更新に係る投資	➢適格事業の概要 ➢災害後の被害状況	➢対策数 ➢防災対策工事の対策状況 ➢維持管理の整備内容	
建物	■バリアフリー設備、災害対策設備の導入・設備に係る投資や費用	➢適格事業の概要	➢バリアフリー設備の設置数 ➢防災対策工事の対策状況	

サステナビリティ適格プロジェクト
＜グリーン＞

適格事業	インパクトレポーティング項目
再生可能エネルギー、グリーンビルディング	
■再生可能エネルギー設備の導入 ■環境建物認証取得もしくは将来取得、又は更新予定の駅周辺不動産・自社保有施設の建設に係る投資	➢適格事業の概要 ➢再生可能エネルギー設備の設置数 ➢再生可能エネルギーの発電量 ➢認証取得状況（取得予定時期・取得した認証レベル）

＜ソーシャル＞

適格事業	アウトプット	アウトカム	インパクト
手ごろな価格の基本的なインフラ設備、社会経済的向上とエンパワーメント			
■災害発生時における避難所機能を持つ施設 ■地域産業の育成・創出やイノベーション創出のための施設 ■ベンチャー支援 ■施設のバリアフリー化	➢適格事業の概要	➢避難所機能を持つ施設数 ➢地域企業との連携数 ➢イノベーション創出に向けた施設数 ➢ベンチャー企業との連携数 ➢バリアフリー設備の設置数	➢サステナブルなまちづくりを通じた地域の活性化

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

【本フレームワークに対する JCR の評価】

JCR では、上記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、社会的便益について、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

JR 九州は、サステナビリティファイナンス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年次でウェブサイト上にて開示（ただし、ローンの場合は貸し手に報告）する予定である。また、調達資金の全額が充当後に大きな資金状況の変化が生じた場合は、ウェブサイト上で適時に開示又は貸付人に対して遅滞なく報告（ローンの場合のみ）することを予定している。

環境改善効果・社会的便益に係るレポーティング

JR 九州は、グリーン適格事業の環境改善効果に関するレポーティング、ソーシャル適格事業の社会的便益に関するレポーティングとして、本フレームワークに定める内容を年次でウェブサイト上にて開示（ただし、ローンの場合は貸し手に報告）する予定である。これらの開示項目には、年間 GHG 排出削減効果、再生可能エネルギーの発電量、蓄電池の設備規模、ホームドアの設置完了駅数や全駅数といった定量的指標が含まれている、可能な範囲でアウトカムを定量化しており、適切な開示の対象が特定されている。また、インパクトは JR 九州の目標と一致しており、プロジェクトの社会的意義を示すのに十分である。

以上より、JCR では、JR 九州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。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

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・ソーシャル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、JR九州がサステナビリティ・ESGに関する問題を経営の重要課題と位置付け、サステナビリティに関する問題に関する会議体を有して実務・経営の観点から取り組みを行っているほか、社内の実務担当部署や社外取締役の意見を取り入れつつ、サステナビリティ・ESGを推進している点について評価している。

前述の通り、JR 九州グループは、2025 年 3 月に新たな経営理念を制定し、「わたしたちの夢」、「使命」、「おこない」の 3 つで表している。「わたしたちの夢」を「九州の元気を、世界へ」として掲げるとともに、「使命」を「安全を最優先し、お客さま視点で考え、安心で快適な毎日と“わくわく”するときをつくる。」として明確にし、「おこない」として「誠実・共創・挑戦」の三つの価値観を据えている。また、新たな経営理念の制定と同時に、同理念を実行する基盤であるマテリアリティ（重要課題）も再考している。また、マテリアリティ毎に KPI も設定している。

また、JR 九州グループは 2025 年 2 月に「環境ビジョン 2050」を策定している。このビジョンは、気候変動・資源循環・生物多様性の三領域を相互に関連し合うテーマとして捉え、地域社会や事業パートナー、そして利用者と手を携えながら、自然と共生する未来を創り出すという長期的な姿勢を示している。特に脱炭素の領域では、2035 年度までに GHG 排出量を 2023 年度比で 60%削減し、2050 年にはカーボンニュートラルを達成するという中長期目標を据え、省エネ型車両の導入や運転用動力の脱炭素化、再生可能エネルギー活用の促進、蓄電技術の展開など、事業活動と一体化した施策を進める方針を明確にしている。

JR 九州グループは、環境・社会・ガバナンスの各分野における取り組みを強化・推進するための審議機関として、社長執行役員を委員長、ESG 推進室を事務局とする「ESG 戦略委員会」を設置している。取締役会は議論の内容について報告を受けるとともに、執行側の取り組みを監督している。また、ESG 経営を推進していくため、ESG に関する知見を有する社外取締役もオブザーバーとして適宜出席している。

以上より JCR では、JR 九州の経営陣がサステナビリティに関する問題を経営の優先度の高い重要課題と位置づけ、サステナビリティに関する問題に関する会議体を有して実務・経営の観点から取り組みを行っているほか、ESG に関する知見を有する社外取締役を積極的に取り入れている点について、高く評価している。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

評価フェーズ 3：評価結果（結論）　SU 1(F)

本フレームワークについて、JCR サステナビリティファイナンス評価手法に基づき「グリーン性・ソーシャル性評価（資金使途）」を“gs1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”と、「JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価」を“SU 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」、「ソーシャルボンド原則」、「サステナビリティボンド・ガイドライン」、「グリーンローン原則」、「ソーシャルローン原則」、「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」及び「ソーシャル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・ソーシャル性評価	gs1(F)	SU 1(F)	SU 2(F)	SU 3(F)	SU 4(F)	SU 5(F)
	gs2(F)	SU 2(F)	SU 2(F)	SU 3(F)	SU 4(F)	SU 5(F)
	gs3(F)	SU 3(F)	SU 3(F)	SU 4(F)	SU 5(F)	評価対象外
	gs4(F)	SU 4(F)	SU 4(F)	SU 5(F)	評価対象外	評価対象外
	gs5(F)	SU 5(F)	SU 5(F)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

（担当）佐藤　大介・玉川　冬紀

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

本評価に関する重要な説明

1. JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価及び第三者意見の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価は、サステナビリティファイナンス・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又はソーシャル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又はソーシャルファイナンス評価等を付与する場合は、別途評価を行う必要があります。また、JCR サステナビリティファイナンス・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又は社会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・社会的便益について責任を負うものではありません。サステナビリティファイナンス・フレームワークにより調達される資金の環境改善効果・社会的便益について、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及び/又はソーシャルプロジェクトに該当する場合に限り、サステナビリティエクイティについても評価対象に含むことがあります。

また、日本格付研究所（JCR）が付与し提供する第三者意見は、International Capital Market Association（ICMA）が策定したサステナビリティ・リンク・ボンド原則、Asia Pacific Loan Market Association（APLMA）、Loan Market Association（LMA）、Loan Syndications and Trading Association（LSTA）が策定したサステナビリティ・リンク・ローン原則、及び環境省が策定したサステナビリティ・リンク・ボンド／ローンガイドラインへの評価対象の適合性に関する、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及び 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・ボンド／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。設定されたサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲットの達成度について、JCR は資金調達者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。

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 サステナビリティファイナンス評価手法」として掲載しています。

3. 本第三者意見を提供するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本第三者意見を提供するうえで JCR は、ICMA、APLMA、LMA、LSTA、環境省及び国連環境計画金融イニシアティブが策定した以下の原則及びガイドを参照しています。

・サステナビリティ・リンク・ボンド原則
・サステナビリティ・リンク・ローン原則
・サステナビリティ・リンク・ボンド／ローンガイドライン
・ポジティブ・インパクト金融原則

4. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR サステナビリティファイナンス・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。

5. 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。

6. 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、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 サステナビリティファイナンス評価は、評価の対象であるサステナビリティ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 サステナビリティ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 サステナビリティ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 サステナビリティ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 サステナビリティ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、改変等をすることは禁じられています。

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.

■用語解説

JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価：サステナビリティファイナンス・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又はソーシャルプロジェクトに充当される程度ならびに当該サステナビリティ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、SU 1(F)、SU 2(F)、SU 3(F)、SU 4(F)、SU 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

Copyright © Japan Credit Rating Agency, Ltd. All Rights Reserved.