

# セカンドパーティ・オピニオン 九州旅客鉄道株式会社 グリーンボンドフレームワーク



## 評価概要

サステナリティクスは、九州旅客鉄道株式会社（以下、「JR 九州」あるいは「同社」）のグリーンボンドフレームワーク（以下、「本フレームワーク」）は信頼性及び環境改善効果を有し、グリーンボンド原則 2018（Green Bond Principles、以下、「GBP」）の 4 つの要件に適合しているとの意見を表明します。サステナリティクスが、この評価に際して考慮したのは以下の要素です。



**調達資金の使途** 資金使途の対象となる適格カテゴリー、クリーンな運輸及びグリーンビルディングは、GBP において認められているカテゴリーと合致しています。また、サステナリティクスは、適格プロジェクトは、環境改善効果をもたらす、国際連合が定める持続可能な開発目標（SDGs）の目標 9 及び 11 を推進するものと考えます。



**プロジェクトの評価及び選定** JR 九州の財務部は、資金使途の適格クライテリアを基に、候補プロジェクトの評価及び選定を行い、また、同社の執行役員財務部長は、選定されたプロジェクトの最終承認を行います。JR 九州の同プロセスはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。



**調達資金の管理** JR 九州の財務部は、四半期毎に、同社の内部会計システムを利用し、適格プロジェクト毎に充当状況の追跡管理を行います。また、グリーンボンド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、未充当資金については、現金または現金同等物にて運用されます。JR 九州の調達資金の管理はマーケット・プラクティスに合致しています。



**レポートイング** JR 九州は、グリーンボンドによる調達資金の充当状況及び環境改善効果を年次で同社ウェブサイト上に開示する予定です。充当状況レポートイングには、適格プロジェクトの概要、充当額と未充当額、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について報告され、インパクト・レポートイングには、新型車両導入による年間 CO<sub>2</sub> 排出削減量、防災対策工事の実施状況、グリーンビルディング認証取得状況を含む定量的及び定性的な環境改善指標について報告される予定です。サステナリティクスは、JR 九州のレポートイングはマーケット・プラクティスに合致するものと見解します。

## 日本のグリーンボンドガイドライン 2020 年版への適合性

サステナリティクスは、本フレームワークが日本のグリーンボンドガイドライン 2020 年版に適合しているとの意見を表明します。日本のグリーンボンドガイドライン 2020 年版は信頼性の高いグリーンボンド発行のために発行体に期待される事項を示しています。サステナリティクスは、本フレームワークと日本のグリーンボンドガイドライン 2020 年版において「べきである」と表記されている事項との適合性を評価しました。

評価日	2021 年 2 月 24 日
発行体所在地	日本（福岡）

## レポートセクション

はじめに.....	2
サステナリティクスのオピニオン.....	3
参考資料.....	9

本件に関するお問い合わせは、下記の Sustainable Finance Solution プロジェクト担当チームまでご連絡ください。

**Wakako Mizuta (東京)**  
Project Manager  
wakako.mizuta@sustainalytics.com  
(+81) 3 4510 2343

**Marie Toyama (東京)**  
Project Support  
marie.toyama@sustainalytics.com  
(+81) 3 4510 2343

**Taku Kinomura (東京)**  
Client Relations  
susfinance.japan@sustainalytics.com  
(+81) 3 4510 2343

## はじめに

九州旅客鉄道株式会社（以下、「JR 九州」あるいは「同社」）は、日本の九州地方を基盤とする鉄道事業者です。同社及び同社グループでは、鉄道事業に加え、バス事業や船舶事業、不動産事業、ホテル事業、建設業、小売業等を行っています。JR 九州の本社は福岡県に所在し、社員数は 8,172 名（2020 年 4 月 1 日現在）です。

JR 九州は、グリーンボンドを発行することを企図して九州旅客鉄道株式会社 グリーンボンドフレームワーク（以下、「本フレームワーク」）を策定し、グリーンボンド発行により調達した資金を環境改善効果をもたらすプロジェクトへのファイナンス資金及び／又はリファイナンス資金に充当する予定です。本フレームワークは、以下の 2 つの領域において適格クライテリアを定めています。

1. クリーンな運輸
2. グリーンビルディング

JR 九州は、サステナリティクスとの間で、2021 年 2 月付の本フレームワークと GBP<sup>1</sup>及び日本の環境省が定めるグリーンボンドガイドライン 2020 年版<sup>2</sup>との適合性並びにその環境面での貢献について、セカンドパーティ・オピニオンを提供する委託契約を締結しています。本フレームワークの概要は、参考資料 1 をご覧ください。

### サステナリティクスのセカンドパーティ・オピニオンの業務範囲及び限定

サステナリティクスのセカンドパーティ・オピニオンは、評価対象の本フレームワークの現行のマーケット・プラクティスへの適合性並びに適格カテゴリーの信頼性及び環境改善効果についてのサステナリティクスの独立した見解を反映しています<sup>3</sup>。

セカンドパーティ・オピニオンの一部として、サステナリティクスは以下を評価しました。

- 本フレームワークの、ICMA による GBP 及び日本のグリーンボンドガイドライン 2020 年版への適合性
- 調達資金の用途に関する信頼性及び想定される改善効果
- 調達資金の用途に関連する発行体のサステナビリティ戦略、実績及びサステナビリティ・リスク管理の整合性

調達資金の用途の評価に関して、サステナリティクスは、マーケット・プラクティスと ESG のリサーチ・プロバイダーとしてのサステナリティクスの専門知識に基づく社内のタクソノミー（バージョン 1.6.1）に依拠しています。

サステナリティクスは、委託契約の一環として、本フレームワークにおける調達資金の管理やレポートの側面だけでなく、事業プロセスや想定される調達資金の用途のサステナビリティ（持続可能性）に係る影響を理解するため、JR 九州の財務部のメンバーとの対話を実施しました。JR 九州の担当者は、（1）提供された情報の完全性、正確性又は最新性の確保は JR 九州の単独責任と理解していること、（2）全ての関連情報をサステナリティクスに提供していること、（3）提供された重要な情報が適時に適切に開示されていることを確認しています。また、サステナリティクスは、関連する公表文書及び社内文書の審査も行いました。

本意見書は、本フレームワークに対するサステナリティクスのオピニオンであり、本フレームワークと併せてご覧ください。

<sup>1</sup> 国際資本市場協会（ICMA）、「グリーンボンド原則 2018」：<https://www.icmagroup.org/green-social-and-sustainability-bonds/green-bondprinciples-gbp/>

<sup>2</sup> 環境省、「グリーンボンドガイドライン 2020 年版」：<https://www.env.go.jp/press/files/jp/113511.pdf>

<sup>3</sup> 多様な顧客に対応する複数の業務を運営している場合、客観的な調査がサステナリティクスの基礎となり、アナリストの独立性の確保が客観的で実行可能な調査のために最も重要となります。そのため、サステナリティクスは、堅固なコンフリクト・マネジメント・フレームワークを導入しており、これは、特に、アナリストの独立性、プロセスの一貫性、コマーシャルチームとリサーチ（及びエンゲージメント）チームの構造的分離、データ保護並びにシステム分離の必要性に対応しています。最後にもう一つ重要なこととして、アナリストの報酬は、特定の商業的成果に直接結び付くわけではありません。サステナリティクスの特徴は、一つは完全性、もう一つは透明性です。

現在のセカンドパーティ・オピニオンの更新は、サステナリティクスと JR 九州との間で合意される委託契約の条件に従って行われます。

サステナリティクスのセカンドパーティ・オピニオンは、本フレームワークのマーケット・プラクティスへの適合性を反映していますが、適合性を保証するものでも、将来の関連するマーケット・プラクティスへの適合性を保証するものでもありません。さらに、サステナリティクスのセカンドパーティ・オピニオンは、ボンドによる調達資金の充当が期待される適格プロジェクトによって予想されるインパクトに言及していますが、実際のインパクトを測定していません。本フレームワークに基づいて資金充当されたプロジェクトを通じて達成されたインパクトの測定と報告は、本フレームワークの所有者の責任です。

加えて、セカンドパーティ・オピニオンは、調達資金の意図された充当について意見を述べていますが、ボンドによる調達資金の適格な活動への充当を保証するものではありません。

現在のセカンドパーティ・オピニオンに基づいてサステナリティクスが提供するいかなる情報も、JR 九州が本セカンドパーティ・オピニオンの目的のためにサステナリティクスへ提供した事実又は記述及び関連周辺状況の真実性、信頼性又は完全性に賛成又は反対する声明、表明、保証又は主張とはみなされないものとします。

## サステナリティクスのオピニオン

### セクション 1: 九州旅客鉄道株式会社 グリーンボンドフレームワークへのサステナリティクスのオピニオン

サステナリティクスは、本フレームワークが信頼性及び環境改善効果を有し GBP の 4 つの要件に適合しているとの意見を表明します。サステナリティクスは、本フレームワークにおける以下の要素を重要な点として考慮しました。

- 調達資金の使途
  - グリーンボンドによる資金使途の対象となる 2 つの適格カテゴリーである、クリーンな運輸及びグリーンビルディングは、GBP において環境改善効果を有するプロジェクトカテゴリーとして認められています。サステナリティクスは、JR 九州が「JR 九州低炭素社会実行計画」を通して目指す温暖化対策への貢献に加え、日本の低炭素社会への移行を推進する取り組みであると考えます。資金使途の環境改善効果に係るサステナリティクスによる評価の詳細は、セクション 3 をご参照ください。
  - クリーン輸送カテゴリーにおいて、JR 九州は、電力を動力とする車両及びハイブリッド車両の新造・改造・更新、また、九州地域の自然災害（豪雨・台風等）の激甚化対策を含む鉄道関連設備の維持・改修・更新への投資を予定しています。また、ハイブリッド車両に関して、同社は、サステナリティクスに、乗車人員 1 名あたりの 1km あたり 75 gCO<sub>2</sub> 以下を満たす車両への調達資金の充当を約束しており、サステナリティクスは、JR 九州による電力を動力とする車両及び鉄道関連設備への投資に係る適格クライテリア設定に加え、ハイブリッド車両に係る CO<sub>2</sub> 排出量の当該閾値に対する約束は環境改善効果の確保が期待されるものと考えます。
  - 本フレームワークには、グリーンビルディングカテゴリーが設定されています。当該カテゴリーにおいて、JR 九州は、同社が運営する駅周辺の不動産及び自社施設の建設に係る投資を予定しています。グリーンボンドの投資対象となる施設は、第三者認証機関によるグリーンビルディング評価基準（LEED -BD+C（Building Design and Construction）または LEED-O+M（Building Operations and Maintenance）、CASBEE 建築（新築、既存、改修）または CASBEE 不動産認証、BELS、DBJ Green Building 認証）における上位 2 レベルの認証を取得済み又は取得予定です。サステナリティクスは、上位 2 レベルの認証を取得する物件への充当は、より明確な環境改善効果が期待され、マーケット・プラクティスに合致していると考えます。

## 九州旅客鉄道株式会社グリーンボンドフレームワーク

- JR 九州は、グリーンボンドの調達資金を適格プロジェクトへのファイナンス及びリファイナンスに充当することを予定しています。リファイナンスに関しては、本フレームワークにおいてグリーンボンドの発行から2年以内に、クリーン輸送に係るプロジェクトが開始された、または、グリーンビルディング認証の取得によって環境性能が確認されたプロジェクトに充当することが定められています。
- プロジェクトの評価及び選定
  - JR 九州の財務部及び執行役員財務部長がプロジェクトの評価及び選定の責任を有します。財務部は、資金使途で定める適格クライテリアに沿って候補となるプロジェクトの評価及び選定を行い、また、選定されたプロジェクトは、同社の執行役員財務部長によって、同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との整合性が確認され、最終承認が行われます。また、選定されたプロジェクトは、財務部によって、同社の代表取締役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エコロジー委員会に報告される予定です。
  - サステナビリティクスは、適格クライテリア及び同社の環境理念や方針に沿って実施されるプロセスを考慮し、同社のプロジェクトの評価及び選定のプロセスは、マーケット・プラクティスに合致していると考えます。
- 調達資金の管理
  - グリーンボンドによる調達資金の管理は、JR 九州の財務部によって実施されます。財務部は、四半期毎に、同社の内部会計システムを利用し、グリーンボンドの発行額と同額が適格プロジェクトに充当されるよう、適格プロジェクト毎に充当状況の追跡管理を行います。同社は、グリーンボンド発行から24か月程度で調達資金の充当を完了する予定です。また、グリーンボンド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、未充当資金については、現金または現金同等物にて運用されます。
  - サステナビリティクスは、同社による明確に示された調達資金の追跡管理方法、充当予定期間、そして未充当資金の管理方法を考慮し、同社の調達資金の管理プロセスは、マーケット・プラクティスに合致していると考えます。
- レポーティング
  - JR 九州は、グリーンボンドによる調達資金の充当状況及び充当プロジェクトによる環境改善効果を、年次及び大きな状況の変化が生じた場合に、同社ウェブサイト上に開示する予定です。
  - 充当状況レポーティングについては、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の充当予定時期、新規ファイナンスとリファイナンスの割合について実務上可能な範囲で報告されます。
  - インパクト・レポーティングについては、クリーン輸送のプロジェクトでは、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CO<sub>2</sub>排出削減効果、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、また、グリーンビルディングにおいては、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）、年間CO<sub>2</sub>排出削減量、省エネルギー量、新設された建物・まちづくりによる九州を中心とした地域の活性化状況を実務上可能な範囲で報告されます。
  - サステナビリティクスは、同社の定量的及び定性的な環境改善指標の開示を考慮し、レポーティングは、マーケット・プラクティスに合致していると考えます。

**グリーンボンド原則 2018 への適合性**

サステナビリティクスは、本フレームワークが GBP の 4 つの要件に適合していると判断しました。詳細については、グリーンボンド／グリーンボンド・プログラム外部機関レビューフォーム（参考資料 4）をご覧ください。

**日本のグリーンボンドガイドライン 2020 年版への適合性**

日本のグリーンボンドガイドライン 2020 年版は信頼性の高いグリーンボンドの発行のために発行体に期待される事項を示しています。サステナビリティクスは、本グリーンボンドフレームワークと日本のグリーン

ボンドガイドライン 2020 年版において「べきである」と表記されている事項との適合性を評価しました。詳細については、日本のグリーンボンドガイドライン 2020 年版への適合性（参考資料 3）をご覧ください。

## セクション 2: JR 九州のサステナビリティ戦略

### フレームワークによる JR 九州のサステナビリティ戦略への貢献

JR 九州は、2030 年までの長期ビジョン<sup>4</sup>として事業基盤である九州地域の持続的な発展に貢献することを目指しています。同ビジョンを踏まえ、2021 年度までの 3 か年を計画年度とする中期経営計画<sup>5</sup>では、重点的に取り組む ESG のテーマの一つに「環境問題への対応（気候変動、資源保護）」を選定し、以下の目標や方針に基づき、事業活動を通じて地球環境保全に取り組んでいます。

- ・ 同社は「JR 九州低炭素社会実行計画」<sup>6</sup>の策定を通じ、2030 年度までに省エネルギー型車両の導入割合を 83%にする数値目標を掲げ、軽量化車体や「VVVF インバータ」や「回生ブレーキ」を含むエネルギーの利用効率の高い技術を採用した省エネルギー型車両の導入を進めています。また、省エネルギー型車両の導入に加え、LED 設備等の省エネルギー施策の導入により、鉄道部門のエネルギー消費原単位を 2030 年度までに 2011 年度比で 2.5%削減する目標を掲げ、2019 年度には目標値を超える 3.7%削減を達成し、目標の見直しを予定しています。
- ・ 同社は、エネルギー消費効率が高く、環境負荷が少ない輸送手段である鉄道における安全性の確保や利用拡大を通じて、持続可能な社会づくりへの貢献を目指しており、中期経営計画においては、九州地域で豪雨が増加していることを踏まえて、2021 年度までに鉄道事業において累計 700 億円の安全に係る設備投資を計画しています<sup>7 8</sup>。
- ・ 同社は、「地球環境保全活動の基本理念」<sup>9</sup>を掲げ、CO<sub>2</sub> 排出量や廃棄物の削減、資源の循環利用の推進、環境汚染物質の適正な管理・処理による環境負荷の低減を約束しており、駅周辺不動産や自社施設の開発にあたっては、エネルギー効率の高い設備や再生可能エネルギー発電設備の導入、水の再生利用の実施等による環境配慮の実績を有します。また、建替え工事を進める社員研修センターについては環境配慮を目指し、グリーンビルディング認証である BELS の 5 つ星及び ZEB Ready の認証を取得しています<sup>10</sup>。
- ・ 同社は「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」提言への賛同を表明しており、同提言に基づく情報開示において、2050 年までの CO<sub>2</sub> 排出量実質ゼロの実現に向けた中間目標とロードマップを策定することを約束しています<sup>11</sup>。

サステナビリティは、上記目標や方針、取り組みを踏まえ、JR 九州はサステナビリティに関する取り組みを経営戦略に統合しており、本フレームワークは、同社が進める鉄道事業における気候変動の緩和に向けた対策や事業活動に伴う環境負荷低減に向けた対策のさらなる推進を後押しするものとの意見を表明します。

### プロジェクトに伴う環境及び社会的リスクに対処する十分な体制整備

サステナビリティは、JR 九州が定める鉄道車両や鉄道インフラの新造・改造・更新やグリーンビルディングの建設への投資は、温室効果ガスの削減や低炭素社会への貢献を通じた環境改善効果が期待される一方で、鉄道やグリーンビルディング含む大規模なインフラの開発は潜在的な環境及び社会的リスクが伴うこ

<sup>4</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「JR 九州グループ統合報告書 2020」：

[https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/integrated\\_report/pdf/2020\\_ir\\_J\\_00\\_1.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/integrated_report/pdf/2020_ir_J_00_1.pdf)

<sup>5</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「JR 九州グループ中期経営計画 2019-2021」：

[https://www.jrkyushu.co.jp/news/\\_icsFiles/afiedfile/2019/03/19/medium-term\\_business\\_plan.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afiedfile/2019/03/19/medium-term_business_plan.pdf)

<sup>6</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「JR 九州グループ地球環境への取り組み」：<https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/env/effort2.html>

<sup>7</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「JR 九州グループ中期経営計画 2019-2021」：

[https://www.jrkyushu.co.jp/news/\\_icsFiles/afiedfile/2019/03/19/medium-term\\_business\\_plan.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afiedfile/2019/03/19/medium-term_business_plan.pdf)

<sup>8</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「JR 九州グループ統合報告書 2020」：

[https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/integrated\\_report/pdf/2020\\_ir\\_J\\_00\\_1.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/integrated_report/pdf/2020_ir_J_00_1.pdf)

<sup>9</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「環境への取り組み」：<https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/environment/>

<sup>10</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「新社員研修センターの建設について」：

[https://www.jrkyushu.co.jp/news/\\_icsFiles/afiedfile/2020/01/28/200128Newsrelease01.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afiedfile/2020/01/28/200128Newsrelease01.pdf)

<sup>11</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「TCFD 提言への賛同表明及び情報開示について」：

[https://www.jrkyushu.co.jp/common/inc/news/newtopics/\\_icsFiles/afiedfile/2021/02/17/210217\\_tcfid\\_01\\_1.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/common/inc/news/newtopics/_icsFiles/afiedfile/2021/02/17/210217_tcfid_01_1.pdf)

## 九州旅客鉄道株式会社グリーンボンドフレームワーク

とを認識しています。主な環境・社会的リスクとしては、鉄道及びグリーンビルディング含むインフラの開発における騒音、大気汚染、生物多様性の喪失、近隣住民との関係、従業員の労働安全等が挙げられます。サステナリティクスは、以下の理由で、JR九州が環境及び社会的リスクの低減に係る体制を有していることを評価します。

- JR九州は、地球環境保全活動に対する基本理念・基本方針<sup>12</sup>を基に、環境マネジメント体制が構築されており、代表取締役社長執行役員を委員長とする「エコロジー委員会」によって環境保全への対策が実施されています<sup>13</sup>。エコロジー委員会は、環境管理専門部会、エネルギー管理専門部会、環境汚染物質管理専門部会、省資源・リサイクル専門部会の4つの部会で構成されており、各部会において、関連法令の対応に加え、関連課題に対する情報の収集、実施計画、目標設定等を通じて同社の環境課題の対策が講じられています。
- JR九州が構築する環境マネジメント体制において、各4つの専門部会によって関連法令遵守への対応が管理されており、また、同社は、本フレームワークにおいて、国及び自治体で求められる環境関連法令等の遵守及び環境への影響調査の実施を約束しています。同社の約束は、鉄道に関しては、日本の環境影響評価法で定められている長さ10Km以上に加え、長さ7.5Km~10Kmで評価対象と判断された鉄道<sup>14</sup>、そしてグリーンビルディングにおいては、自治体で求められる建築物に対して環境影響評価の実施が確保されます。鉄道における日本の環境影響評価法では、大気・水環境、土壌、動植物の生息又は生育や植生及び生態系の状況等を含む自然的状況に加え、配慮が特に必要な施設の配置の状況及び住宅の配置の概況等の社会的状況の把握が必要としています<sup>15</sup>。
- JR九州は、フレームワークにおいて、鉄道インフラ及びグリーンビルディングの建設における事業実施にあたり地域住民への十分な説明を行うことを約束しています。
- 従業員の労働安全において、同社は、従業員の運転安全規範として5つの項目が定められた「安全の綱領」<sup>16</sup>を策定しています。また、具体的な「安全中期計画（2017-2019）」及び安全基本方針が定められ、重点実施項目として、1)安全を向上させる仕組み（安全マネジメント体制）の充実、2)安全を支える人材の育成、3)安全確保のための施策の展開、4)防災・減災対策の強化等、5)車両・設備の故障防止が設定され、各項目における防止や低減対策に取り組みました<sup>17</sup>。
- JR九州は、「調達の基本方針」を策定し、1)法令及び社会規範の遵守、2)安全・安心な商品・サービスの供給、3)安全で衛生的かつ健康的な労働環境の提供及び適切な労務管理、4)公正な事業運営及び腐敗防止並びに反社会的勢力の遮断、5)人権尊重及び差別の排除、6)情報開示及び情報管理、7)環境への配慮を設定することで社会規範の遵守、人権の尊重、環境への配慮等の取り組みを進めています。

### セクション3：調達資金の用途によるインパクト

JR九州が本フレームワークで定めている資金用途の2つのカテゴリーは、GBP及び日本のグリーンボンドガイドライン2020年版によって、環境改善効果をもたらすプロジェクトとして認められています。サステナリティクスは、当該プロジェクトカテゴリーが日本において環境改善効果をもたらす理由を以下に説明します。

#### 鉄道の利用促進及びエネルギー消費効率の向上による低炭素化への貢献

運輸部門によるCO<sub>2</sub>排出量は日本の総排出量の約2割を占め、その約9割が自動車に起因する排出（旅客自動車は49.6%、貨物自動車は36.6%）で、3.9%が鉄道によるものです<sup>18</sup>。日本はパリ協定を踏まえ、約束草案において、2030年度までに温室効果ガス（GHG）の排出量を2013年度比で26%削減する目標を掲げて

<sup>12</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「環境への取り組み」：<https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/environment/>

<sup>13</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「JR九州グループ地球環境への取り組み」：

[https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/environment/report/pdf/environment2020\\_all.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/environment/report/pdf/environment2020_all.pdf)

<sup>14</sup> 環境省、「環境アセスメントの対象事業一覧」：[http://assess.env.go.jp/files/1\\_seido/pamph\\_j/05.pdf](http://assess.env.go.jp/files/1_seido/pamph_j/05.pdf)

<sup>15</sup> 総務省、「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」：<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=410M50000800035>

<sup>16</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「安全方針」：[https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/safety/pdf/2020\\_anzen01.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/safety/pdf/2020_anzen01.pdf)

<sup>17</sup> 九州旅客鉄道株式会社、「鉄道の安全確保に関する方針」：[https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/safety/pdf/2020\\_anzen02.pdf](https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/safety/pdf/2020_anzen02.pdf)

<sup>18</sup> 国土交通省、「運輸部門における二酸化炭素排出量」：[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei\\_environment\\_tk\\_000007.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

## 九州旅客鉄道株式会社グリーンボンドフレームワーク

おり、その達成に向けて運輸部門については CO<sub>2</sub> 排出を 28%削減する目標を掲げています<sup>19</sup>。鉄道は、旅客 1 人輸送当たりの CO<sub>2</sub> 排出量が自動車より約 86.5%、飛行機より約 81.3%少なく、貨物輸送では 1 トン輸送当たりの CO<sub>2</sub> 排出量が営業用貨物車より約 90.6%、船舶より約 43.6%少なく<sup>20</sup>、他の交通手段と比較して CO<sub>2</sub> 排出量の少ない交通手段であることから、鉄道の利用促進や鉄道分野における省エネルギー性能の更なる改善は運輸部門の低炭素化に向けた貢献が期待されています。日本政府は約束草案において、運輸部門の主要な排出源である自動車の使用抑制につながる施策として、公共交通機関の利用促進や鉄道貨物輸送へのモーダルシフト、又、鉄道のエネルギー消費効率の向上により、運輸部門の 2030 年度削減目標の達成を目指しています<sup>21</sup>。

JR 九州は、グリーンボンドによる調達資金を省エネルギー型車両の導入や鉄道関連設備の維持・更新に係る設備投資に充当する予定です。サステナリティクスは、上記を踏まえ、JR 九州による同資金使途は、環境負荷の低い交通手段である鉄道におけるインフラの機能強化やエネルギー効率の向上を通じ、運輸部門における低炭素化に寄与し、日本政府の進める気候変動対策への貢献が期待されるものとの見解を表明します。

### 気候変動対策におけるグリーンビルディングの重要性

JR 九州は、グリーンボンドによる調達資金を国内外で認知されたグリーンビルディング認証制度である LEED、CASBEE、BELS、DBJ Green Building 認証の上位 2 つ以上のランクの認証を取得予定の自社施設や駅周辺不動産の建設に係る投資に充当する予定です。日本では、事務所・ビルや商業施設等の建築物に起因する業務その他部門の最終エネルギー消費量は 1990 年比で約 2 割増加し<sup>22</sup>、CO<sub>2</sub> 排出量は日本の総排出量の 18.5%を占めており<sup>23</sup>、気候変動対策にあたって、建築物の省エネルギー性能の向上は重要な役割を担います。日本政府は 2015 年に「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律（建築物省エネ法）」<sup>24</sup>を制定し、建築物におけるエネルギー効率の向上に関する規制を強化している他、2030 年度までに温室効果ガス（GHG）排出を 2013 年度比で 26%削減することを約束した日本の約束草案においては、建築物に起因する業務その他部門の CO<sub>2</sub> 排出量には全部門で最多となる 4 割の削減目標を設定し、新築建築物における省エネルギー基準適合の推進や既存建築物の改修、エネルギー管理の徹底等の施策による達成を目指しています<sup>25</sup>。

サステナリティクスは、JR 九州によるグリーンビルディングに係る資金使途は、環境性能を有する建築物への資金充当を通して建築物に起因する CO<sub>2</sub> 排出量の低減に寄与し、日本政府が進める気候変動対策への貢献が期待されるものとの見解を表明します。

#### 「持続可能な開発目標（SDGs）」への貢献

「持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals（SDGs）」は 2015 年 9 月に策定され、持続可能な開発を実現するための 2030 年までの目標が設定されました。JR 九州のグリーンボンドは以下の SDGs 目標を推進するものです。

資金使途のカテゴリー	SDG	SDG 目標
クリーンな運輸	11. 住み続けられるまちづくりを	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

<sup>19</sup> 「日本の NDC（国が決定する貢献）」：<https://www.env.go.jp/press/files/jp/113664.pdf>

<sup>20</sup> 国土交通省、「運輸部門における二酸化炭素排出量」：[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei\\_environment\\_tk\\_000007.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

<sup>21</sup> 「日本の NDC（国が決定する貢献）」：<https://www.env.go.jp/press/files/jp/113664.pdf>

<sup>22</sup> 資源エネルギー庁「2018 年度エネルギー需給実績を取りまとめました(確報)」：[https://www.enecho.meti.go.jp/statistics/total\\_energy/pdf/stte\\_029.pdf](https://www.enecho.meti.go.jp/statistics/total_energy/pdf/stte_029.pdf)

<sup>23</sup> 環境省、「2018 年度（平成 30 年度）の温室効果ガス排出量（確報値）について<概要>」：<https://www.env.go.jp/press/files/jp/113761.pdf>

<sup>24</sup> 国土交通省、「建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律〈建築物省エネ法〉の概要」：[http://www.ibec.or.jp/ee\\_standard/files/outline\\_pamphlet.pdf](http://www.ibec.or.jp/ee_standard/files/outline_pamphlet.pdf)

<sup>25</sup> 「日本の NDC（国が決定する貢献）」：<https://www.env.go.jp/press/files/jp/113664.pdf>

## 九州旅客鉄道株式会社グリーンボンドフレームワーク

		可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
グリーンビルディング	9. 産業と技術革新の基盤をつくろう	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。全ての国々は各国の能力に応じた取り組みを行う。

## 結論

JR 九州は、本フレームワークに基づいてグリーンボンドを発行し、調達資金をクリーンな運輸及びグリーンビルディングに係るファイナンス資金及び／又はリファイナンス資金に充当する予定です。サステナリティクスは、同社が本フレームワークで定めた資金使途は、同社が中期経営計画で掲げる環境問題への対応の推進に貢献するとともに、日本政府が取り組む気候変動の緩和に向けた対策並びにSDGsの目標9及び11の推進を後押しするものと考えます。

JR 九州が定める資金使途は、GBP 及び日本のグリーンボンドガイドライン 2020 年版において、明確な環境改善効果を有するプロジェクトカテゴリーとして認められた事業区分に該当します。同社は、電力を動力とする車両やCO<sub>2</sub>排出量が一定の閾値に合致するハイブリッド車両に加え、鉄道関連設備への充当、また、第三者認証機関によるグリーンビルディング認証上位2つのレベルを取得済み又は取得予定の物件に充当を予定しています。サステナリティクスは同社の適格クライテリアの設定、調達資金の管理、プロジェクトの評価・選定プロセス及びレポーティングに関する方針は、マーケット・プラクティスに合致していると考えます。

サステナリティクスは、上記を総合的に検討し、本フレームワークはGBPの4つの要件及び日本のグリーンボンドガイドライン2020年版と適合し、信頼性及び透明性が高いものであるとの意見を表明します。

## 参考資料

### 参考資料 1：フレームワークの概要

グリーンボンドの発行を目的として、JR九州は2021年2月にGBPが定める4つの要件（調達資金の用途、プロジェクトの評価及び選定のプロセス、調達資金の管理、レポートング）に適合するフレームワークを以下の通り策定しました。尚、フレームワークはJR九州に帰属します。

#### 1. 調達資金の用途

当社により発行されるグリーンボンドの発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、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とします。

##### 1.1 適格クライテリア

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 電力を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 821系近郊型交流電車</li> <li>➢ 811系リニューアル</li> <li>➢ 新幹線車両新製</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ハイブリッド車両の新造・改造・更新に係る投資</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ YC1系蓄電池搭載型ディーゼルエレクトリック車両</li> </ul>
グリーンビルディング	鉄道関連設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 九州新幹線防災対策工事</li> <li>➢ 運行システム装置老朽取替</li> <li>➢ ホームドア整備(下山門～筑前前原)</li> <li>➢ ATS-DK地上設備整備(自動列車停止装置)</li> <li>➢ 木まくらぎのTPC化</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 鉄道関連設備の維持・改修・更新に係る投資</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 社員研修センター改築</li> </ul>

#### 2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

##### 2.1 プロジェクトの選定における適格及び除外クライテリアの適用

本グリーンボンド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、1. 調達資金の用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、当社の執行役員

## 九州旅客鉄道株式会社グリーンボンドフレームワーク

財務部長が最終承認を行います。その結果については、当社の代表取締役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エコロジー委員会に報告されます。

## 2.2 環境目標

当社グループでは、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、「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」の観点で議論しています。当社グループでは、「環境問題への対応（気候変動・資源保護）」をマテリアリティの一つとしており、様々な取り組みを行っています。例えば、当社の基幹事業である鉄道は、エネルギー消費効率が良く、環境への負荷が少ない乗り物です。この特性を更に高めるために省エネ型車両の導入などによる効率的なエネルギーの利用に努め、地球温暖化の原因となるCO<sub>2</sub>排出量の削減を図っています。

## 2.3 環境リスク、社会リスクを低減するためのプロセス

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

## 3. 調達資金の管理

グリーンボンド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発行されたグリーンボンドの発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充当状況を把握し管理します。グリーンボンド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、発行から2年程度の間で充当を完了する予定です。

## 4. 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します。初回レポートは、グリーンボンド発行から1年以内に公表する予定です。

### 4.1 資金充当状況レポーティング

グリーンボンド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、適時に開示します。

### 4.2 インパクト・レポーティング

グリーンボンドの発行残高がある限り、適格プロジェクトによる環境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。

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 電力を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 適格事業の概要</li> <li>➢ 年間の新規導入車両数</li> <li>➢ 新型車両導入による年間CO<sub>2</sub>排出削減効果</li> </ul>

九州旅客鉄道株式会社グリーンボンドフレームワーク

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ハイブリッド車両の新造・改造・更新に係る投資</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 適格事業の概要</li> <li>➢ 年間の新規導入車両数</li> <li>➢ 新型車両導入による年間 CO<sub>2</sub> 排出削減効果</li> </ul>
<p><b>鉄道関連設備</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> <li>■ 鉄道関連設備の維持・改修・更新に係る投資</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 適格事業の概要</li> <li>➢ 災害後の被害状況</li> <li>➢ 防災対策工事の実施状況</li> <li>➢ 鉄道システム維持・改修・更新に係る工事の実施内容</li> <li>➢ ホームドア設置状況(設置完了駅数/全駅数)</li> <li>➢ 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</li> </ul>
<p><b>グリーンビルディング</b></p>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 適格事業の概要</li> <li>➢ 認証取得状況(取得予定時期・取得した認証レベル)</li> <li>➢ 環境配慮型建物による年間 CO<sub>2</sub> 排出削減効果、省エネルギー効果</li> <li>➢ 新設された建物・まちづくりによる九州を中心とした地域の活性化状況</li> </ul>

## 参考資料 2 : グリーンビルディング認証スキームの概要と比較

	LEED <sup>26</sup>	CASBEE 評価認証制度 <sup>27</sup>	BELS <sup>28</sup>	DBJ Green Building 認証制度 <sup>29</sup>
背景	LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) は、世界中で使用されている居住用及び商業用不動産向けの米国の認証制度です。LEED は非営利団体である米国グリーンビルディング協議会 (USGBC) によって開発され、建築物の設計、建設、保守及び運用を評価しています。	CASBEE (建築環境総合性能評価システム : Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency) 評価認証制度は、建築物の環境性能を評価し、一般財団法人建築環境・省エネルギー機構が認定した第三者機関が認証する日本のグリーンビルディング認証制度です。同制度には、建築物の種別に応じ、「CASBEE-建築」、 「CASBEE-不動産」及び「CASBEE-戸建」があります。	BELS (Building-Housing Energy-efficiency Labeling System) は、日本の国土交通省が定めたガイドラインに基づき発行される、省エネルギー性能ラベリング制度です。BELS では、一次エネルギー消費量を評価し、省エネ性能を測定・表示します。	DBJ Green Building 認証制度は、2011 年に日本政策投資銀行が創設した認証制度であり、一般財団法人日本不動産研究所 (JREI) との業務提携により運営されています。同プログラムは、主要な地域基準の一つとして認識されています。同認証制度は、オフィスビル、物流施設、居住用不動産、商業施設に対して取得可能です。
認証レベル	Certified Silver Gold Platinum	C ランク B-ランク B+ランク A ランク S ランク  ※CASBEE-不動産は C ランクを除く 4 段階評価	1 つ星 2 つ星 3 つ星 4 つ星 5 つ星	1 つ星 2 つ星 3 つ星 4 つ星 5 つ星
評価領域 : 建築物の環境性能	<ul style="list-style-type: none"> <li>エネルギー及び大気</li> <li>持続可能な敷地</li> <li>立地と交通</li> <li>材料と資源</li> <li>水の効率性</li> <li>室内環境の質</li> <li>デザインの革新性</li> <li>地域別重み付け</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エネルギー消費</li> <li>資源循環</li> <li>地域環境</li> <li>室内環境</li> </ul> <p>※CASBEE-不動産は、エネルギー/GHG、水、資源、生物多様性、屋内環境</p>	エネルギー効率	<ul style="list-style-type: none"> <li>Energy &amp; Resources (省エネルギー、省資源等)</li> <li>Amenity (利便性・快適性)</li> <li>Resilience (環境リスク、遵法性等)</li> <li>Community &amp; Diversity (周辺環境、生物多様性への配慮等)</li> <li>Partnership (情報開示等)</li> </ul>

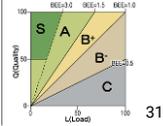
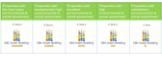
<sup>26</sup> 米国グリーンビルディング協議会、「LEED によるグリーンビルディングリーダーシップ (英文)」 : <https://new.usgbc.org/leed>

<sup>27</sup> 一般社団法人 建築環境・省エネルギー機構、「CASBEE 評価認証制度」 : <http://www.ibec.or.jp/CASBEE/certification/certification.html>

<sup>28</sup> 一般社団法人 住宅性能評価・表示協会、「建築物省エネルギー性能表示制度について」 : <https://www.hyoukakyokai.or.jp/bels/bels.html>

<sup>29</sup> 日本政策投資銀行、一般財団法人日本不動産研究所、「DBJ Green Building」 : <http://igb.jp/>

## 九州旅客鉄道株式会社グリーンボンドフレームワーク

要件	<p>必須条件（認証レベルとは無関係）を満たすとともに、評価項目に関連したポイントを取得</p> <p>上記のポイントの合計に応じて LEED 認証レベルを取得することになります。</p> <p>LEED には異なるいくつかのレーティング・システムがあります。各レーティング・システムは、特定の分野（新築、大規模リフォーム、コア及びシェル開発、学校/小売/医療施設の新築及び大規模改築、既存不動産の運営及び保守）に適用できるように設計されています。</p>	<p>スコアリングによるパフォーマンス評価</p> <p>CASBEE は、評価指標として BEE (Built Environment Efficiency) を用いています。BEE とは、Q（建築物の環境品質）を分子、L（建築物の環境負荷）を分母として算出される指標です。Q と L は、上記 4 つの評価領域の分類と再構成を通じて算定されます。</p> <p>※CASBEE-不動産は、BEE を用いず、加点方式により評価。必須項目を満たさない場合は、評価の対象外。</p>	<p>スコアリングによるパフォーマンス評価</p> <p>BELS のスコアは、建築物のエネルギー消費量を公式ガイドラインに示される建築物タイプの基準一次エネルギー消費量と比較して算出される BEI (Building Energy Index) に基づいて算定されます。</p> <p>2 つ星の評価は省エネ基準に適合していることに相当し、星による評価が高いほど、消費エネルギーの削減量が大きいことを意味します。</p> <p>スコアは第三者登録機関が算出します。</p>	<p>スコアリングによるパフォーマンス評価</p> <p>300 点満点となっており、通常設問 73 問とイノベーション設問 12 問の 85 の質問で構成されています。</p> <p>JREI が現地で上記の指標に基づき建築物の性能評価を行い、JREI 内に設置されたコミッティにより認証結果を判定します。</p>
パフォーマンス表示	 <p>Platinum</p> <p>80+ points earned 30</p>	 <p>31</p>	 <p>46</p>	 <p>33</p>
定性的考察	世界的に認知され適用されています。	CASBEE は、国土交通省の支援の下、産官学共同プロジェクトとして継続的に開発が行われています。日本では、多くの地方自治体が、建築許可審査の際に CASBEE による評価書の提出を義務付けています。	BELS は公式の政府基準に沿っています。  同制度はエネルギー性能のみを評価し、総合的な環境ファクターに関する広範な検討は行っていません。	DBJ Green Building 認証制度は、LEED と CASBEE と並んで日本のグリーンビルディングの評価基準の 1 つとして認知されています。同制度のウェブページによると、2020 年 3 月末時点で、日本において 902 の不動産物件が当プログラムによる認証を受けています <sup>34</sup> 。

<sup>30</sup> 米国グリーンビルディング協議会、「LEED によるグリーンビルディングリーダーシップ（英文）」：<https://new.usgbc.org/leed>

<sup>31</sup> 一般社団法人 建築環境・省エネルギー機構、「評価の仕組みと環境性能効率（BEE）」：[http://www.ibec.or.jp/CASBEE/CASBEE\\_outline/method.html](http://www.ibec.or.jp/CASBEE/CASBEE_outline/method.html)

<sup>32</sup> 一般社団法人 住宅性能評価・表示協会、「BELS 表示例」：[https://www.hyoukakyukai.or.jp/bels/pdf/170401bels\\_07.pdf](https://www.hyoukakyukai.or.jp/bels/pdf/170401bels_07.pdf)

<sup>33</sup> DBJ Green Building 認証、日本政策投資銀行（英文）：[http://www.dbj.jp/en/pdf/service/finance/g\\_building/gb\\_presentation.pdf](http://www.dbj.jp/en/pdf/service/finance/g_building/gb_presentation.pdf)

<sup>34</sup> 日本政策投資銀行、一般財団法人日本不動産研究所、「DBJ Green Building」：<http://igb.jp/>

## 参考資料 3：日本のグリーンボンドガイドライン 2020 年版への適合性

4つの要素	適合性	サステナビリティスのコメント
1. 調達資金の使途	適合	JR九州が本フレームワークにおいて調達資金の使途として定める、クリーンな運輸及びグリーンビルディングに係るプロジェクトは、日本のグリーンボンドガイドライン 2020 年版において明確な環境改善効果を有する事業区分として認められているものです。同社は、適格プロジェクトに付随する環境面のリスクを管理、低減する為の措置についても本フレームワークの中で説明しており、投資家は事前に閲覧することができます。また JR 九州は、複数回のグリーンボンド発行を通じてリファイナンスを行う場合、長期にわたり維持が必要である資産を対象に、発行時点において、当該資産の経過年数、残存耐用年数及びリファイナンスされる額を開示する予定であることをサステナビリティスに約束しています。
2. プロジェクトの評価及び選定プロセス	適合	同社は本フレームワークにおいて、グリーンボンドの発行により実現を目指す「2030 年長期ビジョン」や自社のマテリアリティについて説明しています。また、本フレームワークでは、プロジェクトを評価・選定するにあたっての適格クライテリアとプロセスが説明されています。
3. 調達資金の管理	適合	調達資金の管理は財務部が行い、グリーンボンドが償還されるまでの間、四半期に一度、充当額及び未充当資金の額を追跡管理することを本フレームワーク上で説明しています。同社は、発行から 2 年程度の間には充当を完了する予定であり、未充当資金は、現金又は現金同等物で管理します。
4. レポーティング	適合	JR九州は本フレームワークにおいて、充当状況については調達資金が全額充当されるまでの間、環境改善効果についてはグリーンボンドが償還されるまでの間、年次にて、また大きな状況の変化があった場合は適時に開示することを約束しています。調達資金の充当状況については、プロジェクトの概要、プロジェクト単位での充当額及び未充当額、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が開示されます。環境改善効果については、実務上可能な範囲で、プロジェクトの概要の他、プロジェクト内容に応じて、年間の新規導入車両数、CO <sub>2</sub> 排出削減効果、工事の実施内容、防災対策工事の実施状況、グリーンビルディング認証の取得状況（取得予定時期及び認証レベル）含む定量的及び定性的指標について報告される予定です。

## 参考資料 4：グリーンボンド／グリーンボンド・プログラム - 外部機関レビューフォーム

### セクション 1. 基本情報

発行体の名称:	九州旅客鉄道株式会社
グリーンボンド ISIN コード／発行体グリーンボンドフレームワークの名称（該当する場合）:	九州旅客鉄道株式会社 グリーンボンドフレームワーク
レビュー機関の名称:	サステイナリティクス
本フォームの記入完了日:	2021 年 2 月 24 日
レビューの発行日:	

### セクション 2. レビューの概要

#### レビューの範囲

レビューの範囲では、以下の項目を適宜使用/採用しています。

本レビューでは次の要素を評価し、GBP との整合性を確認しました。

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の使途 | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの評価及び選定のプロセス |
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の管理 | <input checked="" type="checkbox"/> レポーティング            |

#### レビュー機関の役割

- |   |                                 |
|---|---------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> コンサルティング（セカンドパーティ・オピニオンを含む） | <input type="checkbox"/> 認証     |
| <input type="checkbox"/> 検証                                     | <input type="checkbox"/> レーティング |
| <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい）                       |                                 |

注：レビューが複数ある場合やレビュー機関が異なる場合は、レビューごとに別々のフォームを使用して下さい。

#### レビューの要約及び／又はレビュー全文へのリンク（該当する場合）

上記「評価概要」を参照ください。

### セクション 3. レビューの詳細

レビュー機関は、以下の情報を可能な限り詳細に提供し、コメントセクションを使用してレビューの範囲を説明することが推奨されています。

#### 1. 調達資金の用途

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

資金用途の対象となる適格カテゴリー、クリーンな運輸及びグリーンビルディングは、GBPにおいて認められているカテゴリーと合致しています。また、サステナリティクスは、適格プロジェクトは、環境改善効果をもたらす、国際連合が定める持続可能な開発目標（SDGs）の目標 9 及び 11 を推進するものと考えます。

#### 資金の用途のカテゴリー（分類は GBP に基づく）

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 再生可能エネルギー  | <input type="checkbox"/> エネルギー効率               |
| <input type="checkbox"/> 汚染防止及び抑制   | <input type="checkbox"/> 自然生物資源の持続可能な管理と土地の使用  |
| <input type="checkbox"/> 陸上及び水生生物の多様性の保全  | <input checked="" type="checkbox"/> クリーン輸送     |
| <input type="checkbox"/> 持続可能な水資源及び廃水管理   | <input type="checkbox"/> 気候変動への適応              |
| <input type="checkbox"/> 高環境効率商品、環境適応商品、環境に配慮した生産技術及びプロセス   | <input checked="" type="checkbox"/> グリーンビルディング |
| <input type="checkbox"/> 発行の時点では確認されていないが、将来的にGBPのカテゴリーに適合するか、又はまだGBPのカテゴリーになっていないその他の適格分野に適合すると現時点で予想される | <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい）      |

GBP のカテゴリーにない場合は、環境分類を記入して下さい（可能な場合）

#### 2. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

JR 九州の財務部は、資金用途の適格クライテリアを基に、候補プロジェクトの評価及び選定を行い、また、同社の執行役員財務部長は、選定されたプロジェクトの最終承認を行います。JR 九州の同プロセスはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。

#### 評価・選定

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 発行体のサステナビリティ目標は、環境改善効果をもたらす | <input checked="" type="checkbox"/> ドキュメント化されたプロセスにより、プロジェクトが適格カテゴリーの範囲に適合していることが判断される |
|---|--|

## 九州旅客鉄道株式会社グリーンボンドフレームワーク

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> グリーンボンドによる調達資金に適切なプロジェクトのクライテリアが定義されており、その透明性が担保されている | <input checked="" type="checkbox"/> ドキュメント化されたプロセスにより、プロジェクトに関連した潜在的ESGリスクを特定及び管理していることが判断される |
| <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの評価・選定に関するクライテリアのサマリーが公表されている                   | <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい）   |

**責任に関する情報及び説明責任に関する情報**

- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> 外部機関による助言又は検証を受けた評価／選定のクライテリア | <input type="checkbox"/> 組織内での評価 |
| <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい）                         |                                  |

**3. 資金管理**

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

JR九州の財務部は、四半期毎に、同社の内部会計システムを利用し、適格プロジェクト毎に充当状況の追跡管理を行います。また、グリーンボンド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、未充当資金については、現金または現金同等物にて運用されます。JR九州の調達資金の管理はマーケット・プラクティスに合致しています。

**調達資金の追跡管理:**

- |  |
|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 発行体はグリーンボンドの調達資金を体系的に区別又は追跡管理している    |
| <input checked="" type="checkbox"/> 未充当の資金の運用に使用する予定の一時的な投資手段の種類が開示されている |
| <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい）                                |

**その他の情報開示**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 新規の投資にのみ充当       | <input checked="" type="checkbox"/> 既存と新規の投資に充当 |
| <input type="checkbox"/> 個別の支出に充当         | <input type="checkbox"/> 支出ポートフォリオに充当           |
| <input type="checkbox"/> 未充当資金のポートフォリオを開示 | <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい）：      |

**4. レポーティング**

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

## 九州旅客鉄道株式会社グリーンボンドフレームワーク

JR九州は、グリーンボンドによる調達資金の充当状況及び環境改善効果を年次で同社ウェブサイト上に開示する予定です。充当状況レポートには、適格プロジェクトの概要、充当額と未充当額、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について報告され、インパクト・レポートには、新型車両導入による年間CO<sub>2</sub>排出削減効果、防災対策工事の実施状況、グリーンビルディング認証取得状況を含む定量的及び定性的な環境改善指標について報告される予定です。サステナビリティクスは、JR九州のレポートはマーケット・プラクティスに合致するものと見解します。

## 資金使途レポート

- プロジェクト単位  プロジェクト・ポートフォリオ単位
- 個々の債券  その他（具体的に記入して下さい）：

## 報告される情報

- 充当額  投資額全体におけるグリーンボンドによる調達額の割合
- その他（具体的に記入して下さい）適格プロジェクトの概要、未充当額、未充当額がある場合の充当予定時期、新規ファイナンスとリファイナンスの割合

## 頻度

- 毎年  半年毎
- その他（具体的に記入して下さい）

## インパクト・レポート

- プロジェクト単位  プロジェクト・ポートフォリオ単位
- 個々の債券  その他（具体的に記入して下さい）

## 報告される情報（予想又は事後の報告）

- 温室効果ガスの排出量／削減量  消費エネルギーの削減量
- 水消費量の削減量  その他のESG指標（具体的に記入して下さい）：適格事業の概要、クリーン輸送のプロジェクトでは、年間の新規導入車両数、新型車両導入による年間CO<sub>2</sub>排出削減効果、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）、また、グリーンビルディングにおいては、認証取得状況（取得予定時期・取得した認証レベル）、年間CO<sub>2</sub>排

## 九州旅客鉄道株式会社グリーンボンドフレームワーク

出削減効果、新設された建物・まちづくりによる九州を中心とした地域の活性化状況

## 頻度

- 毎年  半年毎
- その他（具体的に記入して下さい）

## 開示の方法

- 財務報告書に掲載  サステナビリティ・レポートに掲載
- 臨時報告書に掲載  その他（具体的に記入して下さい）：同社ウェブサイト上
- レポーティングは審査済み（「審査済み」の場合、どの部分が外部審査の対象かを明示して下さい）

参考情報へのリンク先の欄で報告書の名称と発行日を明記して下さい（該当する場合）

参考情報へのリンク先（例えば、レビュー機関の審査手法、実績、発行体の参考文献などへのリンク）

参照可能なその他の外部審査（該当する場合）

## 提供レビューの種類

- コンサルティング（セカンドパーティ・オピニオンを含む）  認証
- 検証／監査  レーティング（格付け）
- その他（具体的に記入して下さい）

## レビュー機関

## 発行日

## グリーンボンド原則（GBP）が定義する外部レビュー機関の役割について

- i. セカンドパーティ・オピニオン：発行体とは独立した環境面での専門性を有する機関がセカンドパーティ・オピニオンを発行することができる。その機関は発行体のグリーンボンドフレームワークにかかるアドバイザーとは独立しているべきであり、さもなければセカンドパーティ・オピニオンの独立性を確保するために情報隔壁のような適切な手続きがその機関のなかで実施されるものとする。セカンドパーティ・オピニオンは通常、GBP との適合性の査定を伴う。特に、発行体の包括的な目的、戦略、環境面での持続可能性に関連する理念及び／又はプロセス、かつ資金使途として予定されるプロジェクトの環境面での特徴に対する評価を含み得る。
- ii. 検証：発行体は、典型的にはビジネスプロセス及び／又は環境基準に関連する一定のクライテリアに照らした独立した検証を取得することができる。検証は、発行体が作成した内部又は外部基準や要求との適合性に焦点を当てることができる。原資産の環境面での持続可能性に係る特徴についての評価を検証と称し、外部

## 九州旅客鉄道株式会社グリーンボンドフレームワーク

クライテリアを参照することもできる。発行体の資金使途の内部的な追跡手法、グリーンボンドによる調達資金の配分、環境面での影響評価に関する言及又はレポーティングの GBP との適合性の保証もしくは証明を検証と称することもできる。

- iii. 認証：発行体は、グリーンボンドやそれに関連するグリーンボンドフレームワーク、又は調達資金の用途について、一般的に認知された外部のグリーン基準もしくは分類表示への適合性に係る認証を受けることができる。基準もしくは分類表示は特定のクライテリアを定義したもので、この基準に適合しているかは通常、認証クライテリアとの適合性を検証する資格を有し、認定された第三者機関が確認する。
- iv. グリーンボンドスコアリング／格付け：発行体は、グリーンボンドやそれに関連するグリーンボンドフレームワーク又は資金用途のような鍵となる要素について、専門的な調査機関や格付機関などの資格を有する第三者機関の、確立されたスコアリング／格付手法を拠り所とする評価又は査定を受けることができる。そのアウトプットは環境面での実績データ、GBP に関連するプロセス又は 2°C 気候変動シナリオなどの他のベンチマークに着目する場合がある。グリーンボンドスコアリング／格付けは、たとえ重要な環境面でのリスクを反映していたとしても、信用格付けとは全くの別物である。

## 免責事項

© Sustainalytics 2021 無断複写・複製・転載を禁ず

本書に包含又は反映されている情報、手法及び意見は、サステナリティクス及び／又はその第三者供給者の所有物（以下、「第三者データ」）であり、サステナリティクスが開示した形式及びフォーマットによる場合又は適切な引用及び表示が確保される場合のみ第三者へ提供されます。これらは、情報提供のみを目的として提供されており、（1）製品又はプロジェクトの保証となるものではなく、（2）投資助言、財務助言又は目論見書となるものではなく、（3）有価証券の売買、プロジェクトの選択又は何らかの種類の商取引の実施の提案又は表示と解釈してはならず、（4）発行体の財務業績、金融債務又は信用力の評価を表明するものではなく、（5）いかなる募集開示にも組み込まれておらず、組み込んではありません。

これらは、発行体から提供された情報に基づいたものですので、これらの商品性、完全性、正確性、最新性又は特定目的適合性は保証されていません。情報及びデータは、現状有姿にて提供されており、それらの作成及び公表日時点のサステナリティクスの意見を反映しています。サステナリティクスは、法律に明示的に要求されている場合を除き、いかなる方法であっても、本書に含まれた情報、データ又は意見の使用に起因する損害について一切責任を負いません。第三者の名称又は第三者データへの言及は、かかる第三者に所有権があることを適切に表示するためのものであり、その後援又は推奨を意味するものではありません。当社の第三者データ提供者のリスト及びこれら各者の利用規約は、当社のウェブサイトに掲載されています。詳しくは、<http://www.sustainalytics.com/legal-disclaimers> をご参照ください。

発行体は、自らが確約した内容の確実な遵守とその証明、履行及び監視について全責任を負います。

本書は日本語で作成されました。日本語版と翻訳版との間に矛盾もしくは不一致が生じた場合は日本語版が優先されるものとします。

## サステイナリティクス（モーニングスター・カンパニー）

サステイナリティクスは、モーニングスター・カンパニーであり、環境・社会・ガバナンス（ESG）とコーポレート・ガバナンスに関する調査、評価及び分析を行う独立系機関であり、責任投資（RI）戦略の策定と実施について世界中の投資家をサポートしています。ESG 及びコーポレート・ガバナンスに関する情報及び評価を投資プロセスに組み込んでいる、数百に及ぶ世界の主要な資産運用会社や年金基金を支援しています。また、多国籍企業や金融機関、各国政府を含む世界の主要な発行体に、グリーンボンド、ソーシャルボンド、サステナビリティボンドのフレームワークに対する信頼性の高いセカンドパーティ・オピニオンを提供しています。2020 年には、Climate Bonds Initiative により、3 年連続で「気候ボンドのレビューにおける最大の認証機関」に選ばれたほか、Environmental Finance 誌により、2 年連続で「最大の外部レビュー機関」に認定されました。詳しくは、[www.sustainalytics.com](http://www.sustainalytics.com) をご参照ください。

### 5th Green Bond Pioneer Awards

Climate Bonds Initiative

Largest Verifier for Certified  
Climate Bonds of 2019

awarded to Sustainalytics



Climate Bonds  
AWARDS 2020

More information [conference.climatebonds.net/awards](http://conference.climatebonds.net/awards)

GlobalCapital  
SRI Awards

Named

2015: Best SRI or Green Bond Research or Rating Firm  
2017, 2018, 2019: Most Impressive Second Opinion Provider



The  
Green Bond  
Principles