

2024年12月10日

各位

名古屋市中区栄三丁目33番13号  
株式会社 中京銀行

## 名古屋鉄道株式会社への 中京サステナビリティ・リンク・ローンの実行について

株式会社中京銀行（頭取 小林 秀夫）は、名古屋鉄道株式会社（本社 愛知県名古屋市、代表取締役社長 高崎 裕樹）に対し、サステナビリティ・リンク・ローン（以下、SLL）を下記の通り実行しましたのでお知らせします。

SLLは、お客さまがSDGsやESGに関連する経営目標を定め、その達成度に応じて金利引下げ等のインセンティブを受けられる融資商品です。

当行は、今後もお客さまのサステナビリティ経営へのサポートを通じて、お客さまの企業価値向上と持続可能な地域社会の実現に貢献してまいります。

### 記

#### 1. 融資概要

契約締結日	2024年12月10日（火）
融資期間	7年
資金使途	運転資金

#### 2. KPIおよびSPTsの概要

	KPI※1	SPTs※2
①	名鉄グループ全体（名古屋鉄道およびその連結子会社）のCO <sub>2</sub> 排出量（Scope1+2）の削減率（%）	名鉄グループ全体（名古屋鉄道およびその連結子会社）のCO <sub>2</sub> 排出量（Scope1+2）を2030年度までに2020年度比25.0%削減
②	名古屋鉄道の鉄軌道事業のCO <sub>2</sub> 排出量（Scope1+2）の削減率（%）	名古屋鉄道の鉄軌道事業のCO <sub>2</sub> 排出量（Scope1+2）を2030年度までに2013年度比46.0%削減

※1 キー・パフォーマンス・インディケーター（重要業績評価指標）の略称。

※2 サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲットの略称。

### 3. 名古屋鉄道株式会社の概要

本社所在地	名古屋市中村区名駅一丁目2番4号
代表者	高崎 裕樹
事業内容	鉄軌道事業、開発事業
創業年月日	1894年6月25日

### 4. サステナビリティ・リンク・ローンについて

国際的な指針である「サステナビリティ・リンク・ローン原則」に基づいたSDGsやESGに関連した目標（サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット、以下「SPTs」）を設定し、その達成状況について年に1回のモニタリングを行い、達成時には金利の引き下げ等のインセンティブを受けられる融資商品です。

設定するSPTsは、その妥当性について株式会社格付投資情報センターによるセカンドオピニオンを取得しています。

#### 【記念盾贈呈式の様子】



名古屋鉄道株式会社  
執行役員  
財務部長 川津 智典

株式会社中京銀行  
執行役員  
名古屋営業部長 五味 久典

以上



# セカンドオピニオン

名古屋鉄道株式会社

2024年12月10日

サステナビリティ・リンク・ローン

サステナブルファイナンス本部

担当アナリスト：安生 琢

格付投資情報センター(R&I)は名古屋鉄道のサステナビリティ・リンク・ローン(貸付人:中京銀行)が、以下の原則に適合していることを確認した。

サステナビリティ・リンク・ローン原則(2023、LMA等)  
サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン(2024、環境省)

## ■KPI

KPI①:名鉄グループ全体のCO<sub>2</sub>排出量(Scope1+2)の削減率(%)

KPI②:鉄軌道事業のCO<sub>2</sub>排出量(Scope1+2)の削減率(%)

## ■SPTs

SPT①:名鉄グループ全体のCO<sub>2</sub>排出量(Scope1+2)を2030年度までに2020年度比25.0%削減

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
Scope1+2 削減率(%)	10.0	12.5	15.0	17.5	20.0	22.5	25.0

※上記表は2020年度実績と2030年度目標の線形補間により算出したもの

SPT②:鉄軌道事業のCO<sub>2</sub>排出量(Scope1+2)を2030年度までに2013年度比46.0%削減

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
Scope1+2 削減率(%)	29.8	32.5	35.2	37.9	40.6	43.3	46.0

※上記表は2013年度実績と2030年度目標の線形補間により算出したもの

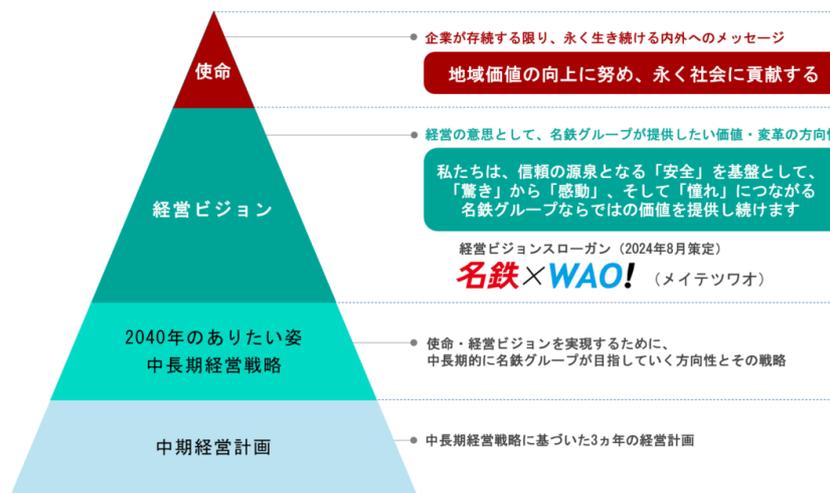
## 1. 資金調達者の概要

- 名古屋鉄道は、愛知県と岐阜県を中心に事業展開している 1894 年創業の鉄道会社。鉄道・バス・タクシーの交通事業を軸に、運送や不動産、流通、レジャー・サービス、航空関連サービスなど幅広い事業を手掛ける。
- 主力の鉄軌道事業は、豊橋駅～名鉄岐阜駅の名古屋本線を中心に中部圏で 400 km 超の路線網を展開しており、地域の交通ネットワークを支えている。また、中部国際空港への唯一の鉄道アクセスも担っている。賃貸業が主軸の不動産事業は、拠点駅周辺に多くの物件を有する。名鉄運輸グループによる混載便のトラック運送は、全国に拠点、営業基盤を持つ。



[出所:名古屋鉄道 ウェブサイト]

- 名古屋鉄道グループ(以下、名鉄グループ)では『地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する』を使命としている。持続的な成長と企業価値の向上を目的に、2024 年 3 月には「経営ビジョン」を新たに策定し、「2040 年のありたい姿」や中長期経営戦略、中期経営計画(2024～2026 年度)も公表した。



[出所:名古屋鉄道 ウェブサイト]

### 名鉄グループの2040年のありたい姿

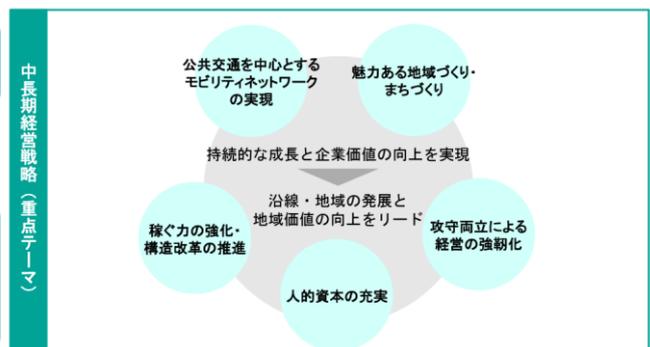
「地域」を創る、「社会」を支える、そして「まち」を彩る  
～ リーディングカンパニー ～

### 2040年のありたい姿に込めた想い

私たち名鉄グループは、人口減少・少子高齢化が進んでいく中でも、「驚き」から「感動」、そして「憧れ」につながる当社グループならではの価値を提供するチャレンジングな取り組みを、皆さまとともに進めていきます。

そして、国内外から沿線・地域に多様な人々を呼び込んで定住・交流を促進し、沿線・地域の更なる発展に貢献することで、「この地域に名鉄グループがあってよかった、と思っただけの存在でありたい」と考えます。

2040年のありたい姿の実現に向けて、5つの重点テーマからなる中長期経営戦略を策定・推進し名鉄グループを新たなステージへ



[出所:名古屋鉄道 中期経営計画]

## 2. KPI の選定

KPIは資金調達者のビジネス全体にとって関連性があり、中核的かつ重要で高い戦略的意義を持つ。KPIの選定は適切である。

### (1) KPIの概要

- ・ KPI①:名鉄グループ全体のCO<sub>2</sub>排出量(Scope1+2)の削減率(%)

<定義>

名古屋鉄道およびその連結子会社で排出されるエネルギー起源のScope1+2。各事業の活動量に当該年度の排出係数を乗じて算出される。対象となるエネルギーは原則として省エネ法に基づいたもので、ガソリン、ジェット燃料、灯油、軽油、A重油、B・C重油、液化石油ガス(LPG)、液化天然ガス(LNG)、石炭、都市ガス(CNG含む)、電気、蒸気、熱(温水)、熱(冷水)である。

- ・ KPI②:鉄軌道事業のCO<sub>2</sub>排出量(Scope1+2)の削減率(%)

<定義>

名古屋鉄道の鉄軌道事業で排出されるエネルギー起源のScope1+2。同事業の活動量に当該年度の排出係数を乗じて算出される。

### (2) KPIの重要性

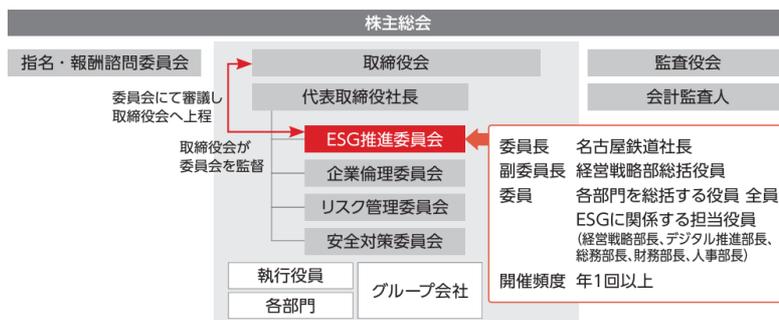
【KPI①・②】

- ・ 名鉄グループは2021年にサステナビリティ基本方針を策定し、持続可能な社会の実現を目指すことを宣言している。同年には名古屋鉄道の社長を委員長、経営戦略部総括役員およびESGに関係する部署の担当役員を委員とするESG推進委員会を設置した。同委員会ではグループ全体のサステナビリティに関する取り組みを検討・推進するとともに、必要に応じて取締役会へ上程・報告を行っている。

#### 名鉄グループ サステナビリティ基本方針(2021年9月策定)

私たち名鉄グループは、「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という使命のもと、地域を活性化し、また社会を支える事業活動を通じて、持続可能な社会の実現をめざします。

ESG推進委員会 体制図



[出所:名古屋鉄道 統合報告書]

- 持続可能な社会の実現につながる取り組み推進にあたって、2022年には名鉄グループのサステナビリティを巡る重要課題(マテリアリティ)を特定した。環境面のマテリアリティ「環境保全への貢献」に関連して、「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いる。同提言に基づく情報開示を進め、気候変動への対応に取り組んでいる。

マテリアリティ	概要	関連するSDGs項目
E 環境保全への貢献	当社グループでは、持続可能な社会の実現を目指して、2050年カーボンニュートラルの実現に向けたCO <sub>2</sub> 排出量削減の取り組みをはじめ、「環境保全への貢献」に取り組んでまいります。	7 再生可能エネルギー、11 持続可能な都市とコミュニティ、12 持続可能な消費と生産、13 気候変動
S 安全・安心の確保	安全の確保は、多様な交通サービスを有する当社グループにおいて何よりも優先すべき社会的な責任であると考え、お客さまに安心してご利用いただけるよう「安全・安心の確保」に取り組んでまいります。	9 産業、インフラ、観光、11 持続可能な都市とコミュニティ、13 気候変動
S 地域価値の向上	当社グループは、地域社会の発展とグループの発展は不可分であるとの認識のもと、「持続可能な社会の実現」に真摯に向き合い続けてきました。これからも、地域を活性化させる事業や社会を支える事業を通じて、「地域価値の向上」に努め、永く社会に貢献してまいります。	3 健全な成長、4 質の高い雇用、5 性別平等、8 持続可能な産業と経済成長、9 産業、インフラ、観光、10 人や国の不平等の削減、11 持続可能な都市とコミュニティ、14 持続可能な海洋資源、15 陸域生態系保護、17 パートナーシップ
G ガバナンスとリスクマネジメントの強化	従業員は当社グループの持続的な成長に必要な不可欠な財産です。個性や能力を発揮でき、心身共に健康で生き活きと働ける「誰もが活躍できる職場づくり・人づくり」に取り組んでまいります。	3 健全な成長、4 質の高い雇用、5 性別平等、8 持続可能な産業と経済成長、10 人や国の不平等の削減

[出所:名古屋鉄道 統合報告書]

- こうした中、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、2030年度のCO<sub>2</sub>排出量(Scope1+2)を連結会社全体で2020年度比25%削減、名古屋鉄道の鉄軌道事業で2013年度比46%削減することを掲げている。KPI①・②はこの目標に基づいたもので、同社が掲げるマテリアリティに合致している。なお、Scope3についても2025年度以降の開示を目指して取り組みを進めている。

### 長期目標

名鉄グループ全体(連結会社)において、エネルギー起源のCO <sub>2</sub> 排出量を2030年度に2020年度比で <b>25%</b> 削減する	名古屋鉄道の鉄軌道事業において、エネルギー起源のCO <sub>2</sub> 排出量を2030年度に2013年度比で <b>46%</b> 削減する
--	---

[出所:名古屋鉄道 統合報告書]

- 名古屋鉄道の路線距離は民鉄3位と広範なネットワークを抱える。さらにトラック運送を手掛ける子会社グループ、名鉄運輸グループも全国に配送網を持つ有力なプレーヤーである。ほかにもバス、タクシー、フェリー・高速船など多岐にわたる輸送サービスを展開しており、連結売上高(2024年3月期)の約5割を交通事業と運送事業が占める。



[出所:名古屋鉄道 統合報告書]

- 交通事業・運送事業はScope1+2の排出源となる電気・ガソリン・重油などを多く必要とする事業であり、名鉄グループ、また鉄軌道事業がScope1+2の削減に取り組む意義は大きい。

### 3. SPTs の設定

SPTs は野心的であり、必要な情報が開示されている。SPTs の設定は適切である。

#### (1) SPTs の概要

- SPT①は名鉄グループの Scope1 および 2 の CO<sub>2</sub> 排出量を 2030 年度までに 25.0%削減(2020 年度比)すること、SPT②は鉄軌道事業の Scope1 および 2 の CO<sub>2</sub> 排出量を 2030 年度までに 46.0%削減(2013 年度比)することである。両 SPT の各年度目標は、基準年度と 2030 年度目標の線形補間で算出されている。

##### SPT①

名鉄グループ全体	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
Scope1+2 削減率(%)	10.0	12.5	15.0	17.5	20.0	22.5	25.0

##### SPT②

鉄軌道事業	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
Scope1+2 削減率(%)	29.8	32.5	35.2	37.9	40.6	43.3	46.0

#### (2) SPTs の野心性

- 資金調達者自身の長期的なパフォーマンスとの対比

##### 【SPT①】

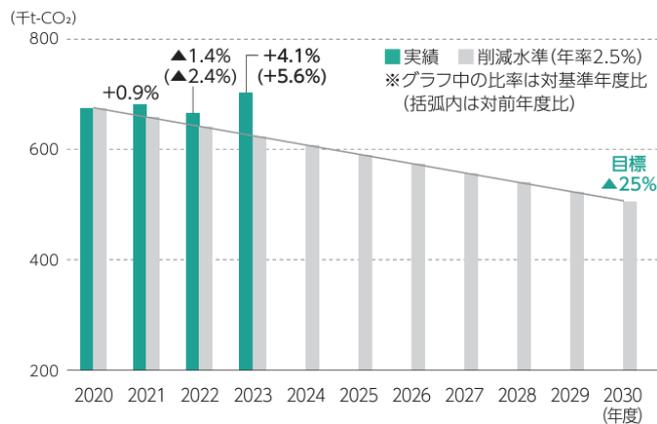
- 名鉄グループは交通事業(鉄道・バス・タクシー)のほかにもホテル運営をはじめとする人流依存度の高い事業を展開しているため、企業活動は 2020 年からの新型コロナウイルスの感染拡大によるマイナス影響を受けた。SPT①の基準年度は、消費者の行動様式に大きな変容をもたらした 2020 年度である一方、足元の社会・経済活動は正常化している。
- グループ全体におけるエネルギー起源の CO<sub>2</sub> 排出量は 2023 年度 703,586t-CO<sub>2</sub> で、基準年度比で 4.1%、前年度(2022 年度)比で 5.6%増加した。使用電力量は各事業における省エネに向けた取り組みの積み上げで 2022 年度比 84%まで削減できたものの、使用電力にかかる排出係数の増加が響いた。これまでの実績推移と 2030 年度目標に向けた線形補間を比較しても厳しい状況が続いている中、今後は事業拡大を企図した設備投資による増加も想定される。

##### ■基準年度/実績

名鉄グループ全体	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
Scope1+2 増減率	基準年度	0.9%増	1.4%減	4.1%増

[名古屋鉄道]

(参考)名鉄グループ全体(連結会社)におけるCO<sub>2</sub>排出量の推移



[出所:名古屋鉄道 統合報告書]

【SPT②】

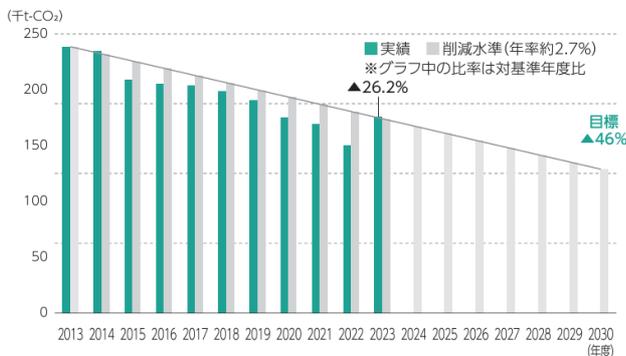
- 鉄軌道事業の2023年度実績は175,923t-CO<sub>2</sub>で、基準年度比で26.2%減少、前年度(2022年度)比で17.3%増加した。これまでの削減ペースは、効率よく電力使用ができる機能を搭載した省エネルギー車両への更新などを通じて、2022年度まで順調に推移していたが、2023年度は排出係数の増加が響いた。
- 今後の排出係数が見通しにくいことに加えて、主要な削減策である省エネ車両の導入率は2023年度に95%を超え、更新を通じた削減余地は小さくなっている。従来ペースでの削減継続には再エネ由来電力の導入や省エネ運転の徹底など追加的な取り組みが欠かせない状況にある。

■基準年度/実績

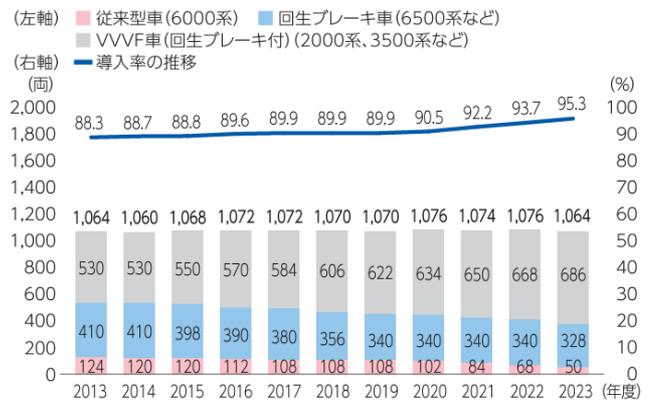
鉄軌道事業	2013年度	2021年度	2022年度	2023年度
Scope1+2 増減率	基準年度	28.8%減	37.1%減	26.2%減

[名古屋鉄道]

(参考)名古屋鉄道の鉄軌道事業におけるCO<sub>2</sub>排出量の推移



省エネルギー車両の推移



[出所:名古屋鉄道 統合報告書]

## ii. 同業他社等との対比

## 【SPT①】

- ・ 国内の民鉄各社の多くが 2030 年度までの CO<sub>2</sub>(Scope 1+2)削減目標を持つ。基準年度には相違はあるが 2013 年度としている企業が多く、削減率は年率にしておおむね 2%台後半となっている(SPT①は年率 2.5%)。他社目標を各社 2020 年度実績(本 SPT 基準年度)からみても、SPT①は見劣りしない。
- ・ 業界内で比較した名鉄グループの事業構成の特徴として、運送事業(トラック・フェリー)の規模が大きいことが挙げられる。アセットを抱える同事業では省エネ推進にあたって大規模な設備投資を要し、代替となる選択肢も市場ではまだ普及していない。本 SPT は各社目標に加えて事業構成の相違からみて他社比遜色ない。

## 【SPT②】

- ・ 日本民営鉄道協会の掲げる 2030 年度目標は「大手事業者全体の運転用電力に係る CO<sub>2</sub> 排出量を 2013 年度比で 46%削減」で、本 SPT はこれに沿った設定となっている。
- ・ 鉄道事業の CO<sub>2</sub> 排出量削減計画を開示している有力な民鉄企業は、京王電鉄、相鉄ホールディングス、東武鉄道と限られる。これら同業他社の削減目標は順に 46%、46%、約 50%(いずれも 2013 年度基準の 2030 年度目標)となっており、SPT②は他社比でも遜色ない。

## iii. 科学的根拠、国・地域・国際目標との対比

## 【SPT①】

- ・ 本 SPT は Science Based Targets WB2°Cの目標で要求される削減率(年率 2.5%)に沿ったものである。
- ・ 日本の交通・物流(運輸部門)に関する 2030 年度目標は 2013 年度比 35%削減(年率 2.1%)である。Scope 1+2 の大半を交通・運送事業が占め、交通・運送事業以外の事業を手掛けることを加味しても本 SPT ①は国の目標対比で遜色ない。

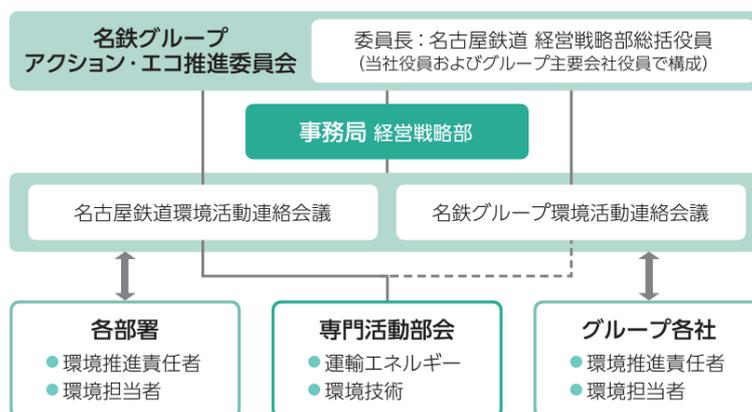
## 【SPT②】

- ・ 日本の交通・物流(運輸部門)に関する 2030 年度目標(年率 2.1%)と比較し、SPT②(年率 2.7%)は高い水準に設定されている。

### (3) SPTs の達成手段

#### 【推進体制】

- 「名鉄グループ アクション・エコ推進委員会」がグループ環境活動の具体的な方策を立て推進している。実際の活動にあたっては、具体的な方策を検討し実施するための連絡会議を名古屋鉄道およびグループ各社でそれぞれ開催している。



[出所：名古屋鉄道 統合報告書]

#### 【SPT①】

- 名鉄運輸グループでは電気小型トラック、名鉄バス・名鉄タクシーグループでは電気自動車(EV)バス、EV タクシー・ハイヤーを増やしていく。所有不動産・施設では ZEB・ZEH への入れ替えや設備更新(照明の LED 化など)を進める。中核事業である鉄軌道事業での取り組みは後述 SPT②で記載の通り。また、省エネルギー施策にとどまらず、再生可能エネルギー由来電力の導入や遊休地を利用した太陽光発電などによる創エネルギー、代替エネルギー(太陽光、水素、バイオマス燃料など)の導入・活用にも努める。
- 2024 年度からの新たな取り組みがインターナルカーボンプライシング制度の導入である。省エネや再エネの設備投資を促進することを目的に始めた。今後は目標達成に向けた方針・移行計画を策定のうえ、それに沿った投資基準や審査プロセスを整備、グループ内で浸透させて、投資活動に生かしていく。

#### 【SPT②】

- 車両自体の省エネルギー化の推進や電気設備の改良を行うほか、乗務員による節電運転の研究や部署ごとの省エネ活動組織(運輸エネルギー部会)での取り組みを通じて、さらなる施策の高度化を図る。足元で成果が出てきているのが省エネ運転である。急ブレーキや急発進の抑制のほか、適切な空調設定などを各路線に徹底していく。再エネ由来電力の導入・活用も進めていく。

### <SDGs への貢献>

- 本 SLL の取り組みは以下の SDGs に貢献すると考えられる。

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

## 4. ローンの特徴

調達条件は SPTs の達成状況と連動し、目標達成に向けたインセンティブとして機能する。ローンの特性は適切である。

- 名古屋鉄道は貸付人である中京銀行と協議のうえ貸出条件を決めている。毎年 11 月末を判定日として貸付人は最新の統合報告書で開示された SPTs を確認する。目標のいずれかを達成した場合に金利は引き下げられ、両目標を達成した場合はより大きな引き下げが生じる設計となっている。引き下げられる金利は公表されないが、目標達成に向けたインセンティブとして機能する。

## 5. レポーティング

SPTs の達成状況に関する最新情報を開示(報告)する。レポーティングは適切である。

- 名古屋鉄道は貸付人に年1回、KPI の進捗を報告するとともに、上場企業として統合報告書への掲載等により一般に公表する。

## 6. 検証

KPI の SPTs に対するパフォーマンスレベルについて独立した外部機関による検証を受ける。検証は適切である。

- 名古屋鉄道は KPI の結果について毎年度、第三者の検証を受け、貸付人に報告する。検証結果はレポーティング同様、同社ウェブサイトが開示される。

以上

#### 【留意事項】

本資料に関する一切の権利・利益（著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、特段の記載がない限り、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による承諾無く、本資料の全部又は一部を使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）することは認められません。

R&Iは、本資料及び本資料の作成に際して利用した情報について、その正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

また、本資料に記載された情報の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報の使用に関連して発生する全ての損害、損失又は費用について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負いません。

セカンドオピニオンは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

セカンドオピニオンは、企業等が環境保全及び社会貢献等を目的とする資金調達のために策定するフレームワークについての公的機関又は民間団体等が策定する当該資金調達に関連する原則等との評価時点における適合性に対するR&Iの意見です。R&Iはセカンドオピニオンによって、適合性以外の事柄（債券発行がフレームワークに従っていること、資金調達の目的となるプロジェクトの実施状況等を含みます）について、何ら意見を表明するものではありません。また、セカンドオピニオンは資金調達の目的となるプロジェクトを実施することによる成果等を証明するものではなく、成果等について責任を負うものではありません。セカンドオピニオンは、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではなく、またそのように解されてはならないものであるとともに、投資判断や財務に関する助言を構成するものでも、特定の証券の取得、売却又は保有等を推奨するものでもありません。セカンドオピニオンは、特定の投資家のために投資の適切性について述べるものでもありません。R&Iはセカンドオピニオンを行うに際し、各投資家において、取得、売却又は保有等の対象となる各証券について自ら調査し、これを評価していただくことを前提としております。投資判断は、各投資家の自己責任の下に行われなければなりません。

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

R&Iは、R&Iがセカンドオピニオンを行うに際して用いた情報、セカンドオピニオンの意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やセカンドオピニオンの使用に起因又は関連して発生する全ての損害、損失又は費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含むもの）として、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとし、セカンドオピニオンに関する一切の権利・利益（特許権、著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による承諾無く、評価方法の全部又は一部を自己使用の目的を超えて使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）し、又は使用する目的で保管することは禁止されています。

セカンドオピニオンは、原則として発行体から対価を受領して実施したものです。

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

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

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

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

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

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

#### 【専門性・第三者性】

R&Iは2016年にR&Iグリーンボンドアセスメント業務を開始して以来、多数の評価実績から得られた知見を蓄積しています。2017年からICMA（国際資本市場協会）に事務局を置くグリーンボンド原則／ソーシャルボンド原則にオブザーバーとして加入しています。2018年から環境省のグリーンボンド等の発行促進体制整備支援事業の発行支援者（外部レビュー部門）に登録しています。また、2022年から経済産業省の温暖化対策促進事業におけるトランジション・ファイナンスの指定外部評価機関に採択されています。

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

R&Iは2022年12月、金融庁が公表した「ESG評価・データ提供機関に係る行動規範」（以下、「行動規範」という。）の趣旨に賛同し、これを受け入れる旨を表明しました。行動規範の6つの原則とその実践のための指針へのR&Iの対応状況についてはR&Iのウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.html>）に開示しています（以下、「対応状況の開示」という。）。

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

なお、R&IはESGファイナンスによる資金提供あるいは資金調達を行う金融機関との間で、金融機関の顧客にR&IのESGファイナンス評価を紹介する契約を締結することがありますが、R&Iは、独立性を確保する措置を講じています。詳細は対応状況の開示をご覧ください。