



セカンドオピニオン

小田急電鉄株式会社

2025 年 11 月 19 日

サステナビリティファイナンス・
フレームワーク

サステナブルファイナンス本部

担当アナリスト：新井 真美

大内 祥子

格付投資情報センター(R&I)は、小田急電鉄のサステナビリティファイナンス・フレームワーク(2025 年 11 月策定)が以下の原則・ガイドラインに適合していることを確認した。

グリーンボンド原則(2025、ICMA)	グリーンローン原則(2025、LMA 等)
ソーシャルボンド原則(2025、ICMA)	ソーシャルローン原則(2025、LMA 等)
グリーンボンドガイドライン(2024、環境省)	グリーンローンガイドライン(2024、環境省)
ソーシャルボンドガイドライン(2021、金融庁)	サステナビリティボンド・ガイドライン(2021、ICMA)

■資金使途(グリーン)

事業区分	適格クライテリア
クリーン輸送	鉄道車両の新造・改造・更新 鉄道関連設備および施設の建設・改修・維持・更新
気候変動への適応	気候変動により多発する傾向にある大雨・土砂災害等に備えた鉄道事業に関する自然災害対策 ・ 小田急線敷地内における法面補強による土砂災害対策 等
グリーンビルディング/ エネルギー効率	サステナビリティファイナンス等実行時点において有効な、以下のいずれかの建物認証を取得・更新済み、または将来取得・更新予定の環境配慮型建築物の建設または取得 なお、有効期限を設けていない認証については、サステナビリティファイナンス等実行時点から遡り36ヵ月以内に認証を取得済みまたは認証を将来取得予定の建築物を対象とする ・ CASBEE 建築(新築)・不動産における A ランク以上 ・ DBJ Green Building 認証における 3 つ星以上 ・ LEED 認証における Silver 以上 ・ ZEB・ZEH・ZEH-M における Oriented 以上

株式会社格付投資情報センター

Copyright(C) 2025 Rating and Investment Information, Inc. All rights reserved.

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町三丁目2番地テラススクエア

(お問い合わせ) サステナブルファイナンス営業部 TEL 03-6273-7408

セカンドオピニオンは、企業等が環境保全およ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また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 の意見であり、事実の表明ではありません。また、R&I は、適合以外の事柄につき意見を表明するものではなく、資金調達の目的となる成果の証明、投資判断や財務に関する助言や、投資の是非等の推奨をするものではありません。R&I は、セカンドオピニオンに際し関連情報の正確性等につき独自の検証を行っておらず、これに関し何ら表明も保証もいたしません。R&I は、セカンドオピニオンに関連して発生する損害等につき、何ら責任を負いません。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。なお、詳細につき本稿末尾をご覧ください。

■資金使途(ソーシャル)

事業区分	適格クライテリア	対象となる人々
手ごろな価格の基本的 インフラ設備	鉄道関連インフラの改修・更新による安全性向上 ・ 鉄道施設の耐震補強 ・ 踏切障害物検知装置の高機能化 ・ 車内防犯カメラの設置 等	高齢者・障がい者を含む、 鉄道サービス利用者・沿線地域住民
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	子育て応援施策 ・ 子育て応援車の整備 ・ おむつ自販機・ベビーケアルームの導入・維持 等	子育て世代

- ・ 調達資金は、上記クライテリアを満たす新規投資または既存投資のリファイナンスに充当する。
- ・ 既存投資へのリファイナンスに充当する場合は、環境配慮型建築物に充当する場合を除き、調達から遡って36 カ月以内に実施した適格事業への支出に限定する。

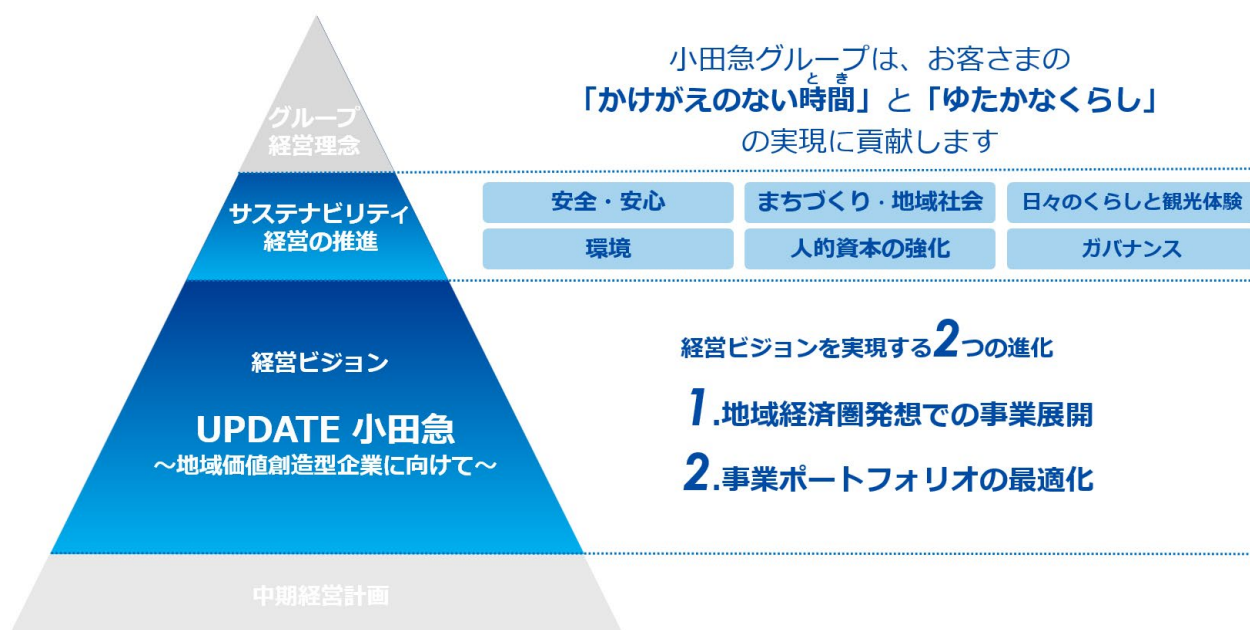
1. 資金調達者の概要

- 東京・新宿を起点に神奈川県西部に及ぶ鉄道路線を持ち、沿線地域において幅広く事業を展開する大手私鉄グループ。
- 中核の交通業では、祖業である鉄道のほかバス・タクシー等の運行も手掛け、地域の交通インフラを担っている。沿線には多くの中核都市と国内屈指の観光地を併せ持ち、豊富な地域資源が強みとなっている。不動産業では商業施設やオフィスビル等の賃貸・運営、住宅供給等を展開しており、グループにおける今後の成長領域として位置付けている。足元では、グループ最大規模のプロジェクトとして新宿西口地区開発計画を推進する。このほか、生活サービス業として百貨店やスーパーマーケット等の運営を通じ、沿線住民の日々の暮らしを支えている。



[出所:小田急電鉄 統合報告書 2024]

- グループ経営理念として「小田急グループは、お客さまの『かけがえのない時間(とき)』と『ゆたかな暮らし』の実現に貢献します」と定めている。この理念の下、サステナビリティ経営を根幹に据えながら、経営ビジョンに掲げる「地域価値創造型企業」を目指している。地域経済圏発想での事業展開と事業ポートフォリオの最適化を通じ、グループとしての持続的成長と企業価値向上の両立を実現していく。経営資源を生かした事業活動により、社会的価値と経済的価値を創出することで地域の発展に貢献する。



[出所:小田急電鉄 サステナビリティファイナンス・フレームワーク]

2. 調達資金の使途

調達資金の使途として示された対象プロジェクトは明確な環境改善効果・社会的効果をもたらす。調達資金の使途は適切である。

(1) グリーンプロジェクトの環境改善効果

鉄道車両の新造・改造・更新

鉄道関連設備および施設の建設・改修・維持・更新

事業区分：クリーン輸送

- ・ 鉄道は他の輸送機関と比べ CO₂ 排出量が少なく、環境負荷の小さい交通インフラである。小田急電鉄では、省エネ性能に優れた車両の導入を積極的に進めている。

【車両例】

<通勤車両 5000 形>

低騒音型の機器に加え、電力使用量を大幅に削減できる SiC 素子を用いた VVVF インバータ制御装置を搭載。従来の Si のみで構成される VVVF インバータ制御装置と比べて電力損失を抑えることが可能になる。また、小田急電鉄の通勤車両では初となる車内防犯カメラや空気清浄機を備えているほか、万が一の衝突時に衝撃を吸収する機能が付いたアンチクライマーを搭載するなど、環境面および安全面に配慮した仕様となっている。

<通勤車両 3000 形>

車体にリサイクル可能な素材を使用。2022 年度から順次リニューアルを進めており、5000 形と同様のフル SiC 適用 VVVF インバータ制御装置へ更新しているほか、LED 照明の設置等により更なる省エネ化を図っている。

<新型ロマンスカー>

2028 年度末の運行開始に向け、2024 年度より設計に着手している。最新式の VVVF インバータ制御装置を採用する予定であり、特急車両としての快適性に加えて高い省エネ性能を備える。

■通勤車両 5000 形



■通勤車両 3000 形



[出所：小田急電鉄ウェブサイト]

- ・ 小田急電鉄では車両の省エネ化に加え、減速時に発生する回生電力の有効活用にも取り組む。上下線のき道線を繋ぎ、回生ブレーキで発生する電力を走行中の各車両が効率よく利用できるよう上下一括き電化を進めており、2026 年度までに導入区間をさらに広げていく。また、回生ブレーキによる余剰電力を駅構内の電力として活用するための駅舎補助電源装置の設置も計画している。ソフト面の施策としては、ダイヤに影響のない範囲で力行操作での加速時間を調整することで運転電力量を削減する eco 運転を実践している。車形や線路勾配等の条件によるが、区間によっては使用電力を最大 4 割程度削減する効果がある。
- ・ 2024 年 4 月からは、鉄道運行に使用する電力を再エネ由来の電力に切り替えており、CO₂ 排出量実質ゼロでの運行を実現している。今後も再エネ電力の調達を継続していく上で省エネの取り組みは不可欠であり、引き続きハード・ソフト両面から電力消費量の抑制に注力する。
- ・ また、安全かつ正確な鉄道運行において、関連設備や施設の健全性を維持することも重要である。橋梁の耐久性向上に資する塗装工事や、線路の保守を行う重機械の更新、変電所の変電設備の更新などを計画的に進める。常に安心して利用できるインフラを整えることで鉄道利用を促進し、脱炭素社会への貢献を図る。

気候変動により多発する傾向にある大雨・土砂災害等に備えた鉄道事業に関する自然災害対策

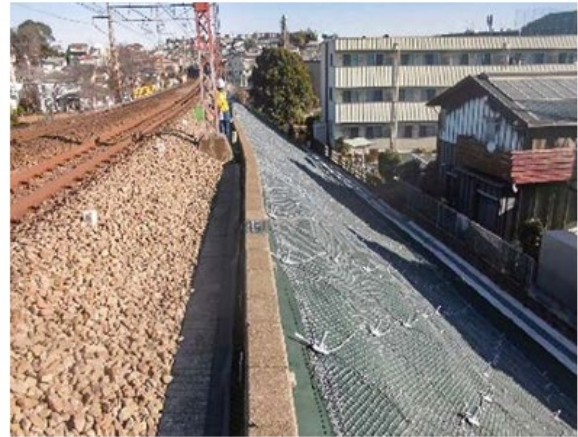
事業区分：気候変動への適応

- ・ 気候変動により近年頻発化・激甚化する大雨や土砂災害等の発生に備え、小田急線敷地内における法面の補強等を進める。
- ・ 盛土法面のうち、過去の災害発生箇所や表面の安定性に懸念がある箇所を中心にリスク診断を実施し、その結果を踏まえた適切な対策を講じる。法面崩落の主因となる雨水や浸透水を速やかに排除するための排水パイプを設置するほか、急勾配の箇所は形状を整備・補強して安定化を図る。全線を通じて法面への防草シート・防草遮水シートの敷設も進めており、法面表面を適切に管理することで土砂災害の発生リスクを低減する。
- ・ 文部科学省・気象庁の「日本の気候変動 2025」によると、日本国内における極端な大雨の発生頻度は増加している。1 時間降水量 80 mm 以上、3 時間降水量 150 mm 以上、日降水量 300 mm 以上といった大雨は、1980 年頃(1976～1985 年)と比較し、直近 10 年(2015～2024 年)では約 2 倍程度発生している。加えて、1 年で最も多くの雨が降った日の降水量も増加傾向にあり、大雨の強度も増している。地球温暖化に伴い、上空の大気中に含まれる水蒸気量が増えていることが、こうした大雨の頻度や強度の増加要因として挙げられている。今後も雨の降り方が極端になる傾向は継続すると予測されており、適切な対策が求められる。2023 年 5 月に閣議決定された気候変動適応計画では、交通インフラは気候変動によって特に重大な影響が認められる且つ緊急性が高い分野の 1 つとされており、鉄道における適応策の中には「鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策」が挙げられている。
- ・ 沿線の防災・減災機能を高めることで気候変動に起因する大雨・土砂災害の被害を抑制し、鉄道インフラとしての安全性向上を図る。

■法面の崩落防止のための工事例



施工前



施工後

[出所：小田急電鉄 安全報告書 2025]

環境配慮型建築物の建設・取得

事業区分：グリーンビルディング/エネルギー効率

- ・ 優れた環境性能を備えた建物の建設・取得を推進し、建物運用時における環境負荷低減を図る。中期経営計画では不動産業の強化を掲げており、今後一層の業容拡大を見込む当該領域における脱炭素化の取り組みは重要な意義を持つ。
- ・ 新築物件においては、グリーンビルディングに係る環境認証を取得することを前提に基本設計を実施している。住宅事業を手掛ける小田急不動産においても、ZEH や ZEH-M の導入を積極的に推進する。
- ・ 適格クライテリアに定める各種認証や基準は国際的に広く認知されたものであり、CO₂ 排出量の削減など明確な環境改善効果が見込まれる。

CASBEE 評価認証（認証団体：一般財団法人建築環境・省エネルギー機構）

「Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency（建築環境総合性能評価システム）」の略称。建築物を環境性能で評価し格付けする。省エネルギーや環境負荷の少ない資機材の使用といった環境配慮はもとより、室内の快適性や景観への配慮なども含めた建物の品質を総合的に評価する制度である。
評価結果は、S ランク（素晴らしい）からC ランク（劣る）までの5段階評価となっている。

DBJ Green Building 認証（認証団体：株式会社日本政策投資銀行及び一般財団法人日本不動産研究所（JREI））

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等を含めた総合的な評価を行う認証制度。評価結果は星5（国内トップクラスの卓越した配慮がなされた建物）から星1（十分な配慮がなされた建物）までの5段階評価となっている。
総合評価のうち環境性能項目に関する評価が確認できる場合、環境認証として有効と考えられる。

LEED認証（認証団体：米国グリーンビルディング協会（US Green Building Council））

「Leadership in Energy and Environmental Design（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）」の略称。米国発祥のグリーンビルディング認証プログラム。建築物全体の企画・設計から建築施工、運営・メンテナンスまでにわたって様々なシステムを通じ、エネルギー性能をはじめとする総合的環境負荷を評価する。必要条件を満たした上で、取得したポイントによって標準認証、シルバー、ゴールド、プラチナの4つの認証レベルが用意されている。

ZEB認証（認証団体：住宅性能評価・表示協会）

ZEB（Net Zero Energy Building）は、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロにすることを目指した建築物。50%以上の省エネルギーを図った上で、再生可能エネルギー等の導入により、エネルギー消費量を更に削減した建築物について、その削減量に応じて、ZEB（100%以上削減）、Nearly ZEB（75%以上100%未満削減）、ZEB Ready（50%以上75%未満削減）と定義される。また、30～40%以上の省エネルギー化を図り、かつ、省エネルギー効果が期待されているものの、建築物省エネ法に基づく省エネルギー計算プログラムにおいて現時点で評価されていない技術を活用している建築物のうち1万㎡以上のものがZEB Orientedと定義される。

ZEH認証（認証団体：住宅性能評価・表示協会）

ZEH（Net Zero Energy House）は年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロにすることを目指した住宅。基準一次エネルギー消費量から20%以上の省エネを図った上で、戸建て住宅については再エネの導入により同基準からZEH（100%以上削減）、Nearly ZE H（75%以上 100%未満削減）、ZE H Ready（50%以上 75%未満削減）、ZE H Oriented（再生可能エネルギー導入なし）と定義される。

ZEH-M認証（認証団体：住宅性能評価・表示協会）

ZEH-M（Net Zero Energy House Mansion）は、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロにすることを目指した集合住宅。強化外皮基準に適合のうえ、20%以上の省エネルギーを図った上で、再生可能エネルギー等の導入により、エネルギー消費量を更に削減した集合住宅について、その削減量に応じて、ZE H-M（100%以上削減）、Nearly ZE H-M（75%以上100%未満削減）、ZE H-M Ready（50%以上75%未満削減）、ZE H-M Oriented（50%未満）と定義される。

<貢献する SDGs>

本フレームワークのグリーンプロジェクトは、SDGsの「7. エネルギーをみんなに そしてクリーンに」「13. 気候変動に具体的な対策を」に貢献すると考えられる。



(2) ソーシャルプロジェクトの社会的効果

鉄道関連インフラの改修・更新による安全性向上

事業区分：手ごろな価格の基本的なインフラ設備

対象となる人々：高齢者・障がい者を含む、鉄道サービス利用者・沿線地域住民

- ・ 鉄道関連インフラの適切な改修・更新により、誰もが安心して快適に利用できる輸送サービスを持続的に提供する。
- ・ 大規模地震の発生に備えた取り組みとして、各種インフラの耐震補強を推進する。耐震省令改正を踏まえた高架橋の補強工事については 2027 年度までの完了を目指すとともに、地上駅のホーム上家についても補強が必要な箇所を洗い出し、2028 年度にかけて順次工事を進めていく。このほか、当社線の盛土法面や空石積み擁壁などの構造物に関しても、優先度を検討しながら耐震補強を実施していく方針である。
- ・ また踏切における安全性をさらに高めるため、自動車等が滞留していた場合に異常を運転士に知らせる踏切障害物検知装置の高機能化を推進しており、従来と比べて検知範囲が広範かつ検知精度の高い装置の導入を進めている。設置箇所の立地条件や地形に応じて最適な装置を選定し、通行量の多い踏切を中心に引き続き導入していく。
- ・ 犯罪の抑止等を目的として、列車内への防犯カメラの設置にも注力する。2024 年度に特急車両への設置を終え、防犯カメラ未整備の通勤車両への対応を進めている。2025 年度中には、計画された全ての車両への設置工事完了を予定している。防犯カメラの映像を車外からリアルタイムで確認できる仕組みの構築にも取り組んでおり、より安全な車内環境の実現を目指す。
- ・ 国土交通省「鉄軌道輸送の安全に関わる情報(令和 5 年度)」において、「人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄軌道は、国民生活に欠かすことのできない交通手段」とされている。一方で事故の発生を防ぐべく、各種安全対策を総合的に推進していくことの必要性についても明示されており、その具体策の中には、高架橋等の耐震性強化や鉄道車両への防犯カメラの設置などが挙げられている。また、踏切事故が鉄道運転事故全体の約 4 割を占めることから、踏切道の改良や踏切保安設備の整備等を推進することで事故を防止していくことの重要性が示されている。小田急電鉄の取り組みはこうした社会的要請に対応するものであり、鉄道輸送における安全性向上に寄与するといえる。

■踏切障害物検知装置(レーザー光線式/3D 式)



[出所：小田急電鉄 安全報告書 2025]

子育て応援施策

事業区分: 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

対象となる人々: 子育て世代

- 子ども連れの利用者が安心して鉄道を利用できるよう、子育て応援車を設定し推進している。通勤車両およびロマンスカーの3号車を子育て応援車として運行しており、車内外にはその旨を周知するステッカーを掲示することで一般利用者の理解醸成を図っている。今後新造およびリニューアルする通勤車両・ロマンスカーにおいても子育て応援車を導入する計画であり、このうち通勤車両については各車両に1か所ずつベビーカー・車いすスペースを設置する予定である。
- 駅構内における子育て応援施策としては、紙おむつ等の子育てに必要な商品を購入できる自動販売機を5駅に設置している。このほか、おむつ替えや授乳に利用できる完全個室のベビールームも全14駅に整備し、子育て世代の鉄道利用をサポートする。
- 小田急電鉄では、子育てしやすい沿線の実現を目指して2021年に子育て応援ポリシーを策定している。2022年には全国で初めて小児IC運賃を一律50円へ低廉化させるなど、子育て世代を対象とした取り組みを他社に先駆けて展開してきた。子育てしやすい環境づくりを通じ、少子化抑制への貢献を目指すとともに、子育て世代の流入促進による沿線人口増加につなげていく。
- 2023年に政府が策定したこども未来戦略では、「子育てしやすい社会環境」が子育て政策の課題の1つとされている。こうした課題認識の下、少子化に対する具体的施策の中には、公共交通機関におけるベビーカー使用者のためのフリースペース等の設置をはじめ、妊産婦や乳幼児連れの利用者に対する理解・協力を啓発する取り組みが挙げられている。また国土交通省では、2013年に「公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会」を設置し、ベビーカー使用者の利便性・安全性向上に向けた環境整備を啓蒙してきた。2018年には、ベビーカーの使用者に限らず全ての子ども連れの人々にとって移動しやすい環境を実現すべく、「子育てにやさしい移動に関する協議会」へと発展させた。公共交通事業者には、子育て世代が利用しやすい移動サービスの提供が求められている。小田急電鉄の取り組みは、こうした社会的要請に対応するものである。沿線利用者の子育てを支援するとともに、少子化対策の一助となることが期待できる。

■ベビーカーーム(成城学園前駅)



[出所: 小田急電鉄ウェブサイト]

<貢献するSDGs>

本フレームワークのソーシャルプロジェクトは、SDGsの「9. 産業と技術革新の基盤をつくろう」「11. 住み続けられるまちづくりを」に貢献すると考えられる。



3. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

環境・社会面の目標、規準、プロジェクトの評価・選定のプロセス、環境・社会リスクの特定・緩和・管理に関するプロセスが示されている。プロセスは、環境・社会に配慮したプロジェクトを選定するように定められている。評価・選定のプロセスは適切である。

(1) 環境面での目標・社会的な目標

- ・ グリーンプロジェクトにおける環境面の目標は「気候変動の緩和」および「気候変動への適応」である。
- ・ ソーシャルプロジェクトにおける社会的な目標は「安全・安心で、誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供」および「子育てしやすい沿線をつくり、少子高齢化問題の改善に貢献」である。

(2) 規準

- ・ 小田急電鉄は「サステナビリティ経営の推進」を経営ビジョンの上位概念に位置付け、環境や社会の持続性に配慮しながら事業を通じて地域に価値を創造し、地域の持続可能性の向上を目指している。その中で、グループとして向き合うべき課題から 6 つのマテリアリティを特定しており、これに基づき適格クライテリアを設定している。

マテリアリティ		向き合う主な社会課題
01 安全・安心	- 安全・安心を最優先した公共交通サービスの提供 - 誰もが安心して暮らせる社会の追求	- 公共交通の安全・安心 - バリアフリーな社会 - サイバー犯罪、自然災害
02 まちづくり・地域社会	職、住、商、学、遊、ウェルネスを兼ねそなえたまちづくりの実現 - 地域資源を活かしたまちの発展	- 少子高齢化 - 地域社会の活力低下 - 都市・地域間競争の激化 - 技術革新
03 日々のくらしと観光体験	- テクノロジーを活用したゆたかなライフスタイルの推進 - その地域ならではの観光体験の提供	- ライフスタイルの多様化 - 交通弱者の増加 - 技術革新 - オーバーツーリズム、インバウンド
04 環境 (カーボンニュートラル)	- 省エネ、再エネ、電動化、地域との連携による脱炭素社会の実現 「Beyond Waste」を目指した資源循環社会の実現	- 気候変動への対応（地域の脱炭素・資源循環） - 環境負荷の低い公共交通へのシフト 森、里、川、海の保全
05 人的資本の強化	- すべての社員が自分らしく働ける企業風土の醸成 - 持続的な成長を実現するための価値創造型人材の育成・配置	- ダイバーシティ&インクルージョン - 人手不足 - 働き方の多様化
06 ガバナンス	すべてのステークホルダーの期待に応える最適なガバナンス体制の実現	- 非財務情報の開示 - 持続可能な企業経営

[出所：小田急電鉄ウェブサイト]

- ・ 本フレームワークの適格クライテリアに基づくプロジェクトは、小田急電鉄がマテリアリティとして掲げる「安全・安心」「まちづくり・地域社会」「環境(カーボンニュートラル)」に即した取り組みとして位置付けられる。

(3) プロジェクトの評価・選定のプロセス

- ・ 調達資金を充当するプロジェクトは、適格クライテリアへの適合状況に基づき、財務部および経営戦略部が選定し、取締役社長が最終決裁する。
- ・ その上で、サステナビリティ担当執行役員が委員長を務めるサステナビリティ推進委員会にて、プロジェクト選定について報告する。

(4) 環境・社会リスクの特定・緩和・管理に関するプロセス

- ・ 充当対象プロジェクトの選定にあたっては、環境・社会面のリスクを低減するため、以下について対応していることを確認する。
 - ✓ 事業実施の所在地の国・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
 - ✓ 事業実施にあたり、必要に応じた地域住民への十分な説明の実施

4. 調達資金の管理

調達資金をグリーン/ソーシャルプロジェクトに充当するための追跡管理の方法、未充当資金の運用方法が示されている。調達資金の管理は適切である。

- ・ 調達資金の充当および管理は財務部が担当する。内部管理システムを用いて、適格クライテリアに合致するプロジェクトへの充当状況を年次で管理する。
- ・ 未充当資金が発生する場合は、充当までの間、現金または現金同等物として管理する。

5. レポーティング

開示・報告のタイミング、方法、開示・報告事項が示されている。グリーンプロジェクトの環境改善効果に係る指標・ソーシャルプロジェクトの社会的効果に係る指標は、環境面での目標・社会的な目標に整合している。レポーティングは適切である。

(1) 開示の概要

- ・ レポーティングの概要は以下の通り。

	レポーティング項目	開示時期	開示方法
資金充当状況	・ 充当されたプロジェクトのリストおよび充当済み金額 ・ 未充当資金の金額および運用方法、充当予定時期 ・ 調達資金のうちリファイナンスに充当された部分の概算金額(または割合)	調達資金の全額が充当されるまでの間、年次で開示	小田急電鉄のウェブサイトで開示
環境社会的改善効果	次項「(2)環境・社会的効果に係る指標」参照	原則としてサステナビリティファイナンス等の残高がある限り、年次で開示	※ローンにおいては必要に応じて貸付人のみへの報告とする場合がある

- ・ 調達資金の充当計画に大きな変更が生じる等の重要な事象が発生した場合は、適時に開示する。なおローンにおいて必要な場合は、貸し手のみへの報告とする。

(2) 環境・社会的効果に係る指標

- グリーンプロジェクトの環境改善効果、ソーシャルプロジェクトの社会的効果の開示に関しては以下の内容を予定しており、環境面での目標・社会的な目標に整合している。

■グリーンプロジェクト

対象プロジェクト	レポート項目
鉄道車両の新造・改造・更新	以下のいずれかまたは全てを開示 - 鉄道運行に関する年間消費電力量 - 輸送量当たりのCO₂排出量(g-CO₂/人・km) - 新規導入車両による従来型車両比エネルギー削減量または削減割合 - 資金使途となった車両の新規導入数
鉄道関連設備および施設の建設・改修・維持・更新	鉄道関連設備および施設の建設・改修・維持・更新の内容
鉄道事業に関する自然災害対策	- 自然災害対策エリア範囲や整備箇所を含む適格プロジェクトの概要 - 期待される効果
環境配慮型建築物の建設または取得	- 適格事業の概要 - 取得する認証の種類とレベル

■ソーシャルプロジェクト

対象プロジェクト	レポート項目		
	アウトプット	アウトカム	インパクト
鉄道関連インフラの改修・更新による安全性向上	以下のいずれかまたは全てを開示 - 適格事業の概要 - 資金使途となった安全対策を実施した施設数、車両導入数	適格事業の対象となる、駅施設や車両等の利用者状況 (資金使途となった駅の年間利用者数、資金使途となった車両導入路線における年間輸送人員等)	安全・安心を最優先した公共交通サービスの提供
子育て応援施策	以下のいずれかまたは全てを開示 - 適格事業の概要 - 資金使途となった子育て応援施策を実施した施設数、車両導入数	適格事業の対象となる駅、施設や車両などの利用者状況 (資金使途となった駅の年間利用者数、資金使途となった車両導入路線における年間輸送人員等)	子育てしやすい沿線をつくり、少子高齢化問題の改善に貢献

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はあるものの、R&Iは、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&Iは、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ます）について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとします。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はあるものの、R&Iは、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&Iは、これらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

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

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

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

【専門性・第三者性】

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