

西日本旅客鉄道株式会社

2022年10月28日

サステナビリティボンド・フレームワーク

ESG 評価本部

担当アナリスト：税所さやか

格付投資情報センター（R&I）は、西日本旅客鉄道（JR 西日本）が 2022 年 10 月に策定したサステナビリティボンド・フレームワークが国際資本市場協会（ICMA）の「グリーンボンド原則 2021（GBP2021）」、「ソーシャルボンド原則 2021（SBP2021）」、「サステナビリティボンド・ガイドライン 2021」、環境省「グリーンボンド及びサステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン 2022」及び金融庁「ソーシャルボンドガイドライン」に適合していることを確認した。オピニオンは下記の見解に基づいている。

■オピニオン概要

(1)調達資金の使途

調達資金は在来線の新型車両 225 系近郊形直流電車、227 系近郊形直流電車、273 系特急形直流電車及び山陽新幹線の新型車両 N700S 新幹線電車の導入に対する新規またはリファイナンスに充当される。リファイナンスの場合、ルックバック期間は 2 年以内である。鉄道はもとより環境負荷の小さい輸送インフラである。グリーン事業として評価した在来線の新型車両は、省エネ性を向上させる VVVF インバーター制御装置等を採用。新幹線の新型車両も次世代半導体素子（SiC）駆動システムの採用、車両の軽量化、走行抵抗の低減等により既存車両対比で省エネ性が期待できる。上記車両のソーシャル面のインパクトとしては「安全性・快適性・利便性の向上」が想定される。グリーン分野の事業カテゴリーは「クリーン輸送」、ソーシャル分野は「手ごろな価格の基本的インフラ設備」および「社会経済的向上とエンパワーメント」に該当し、対象となる人々は高齢者・障がい者等を含む鉄道をご利用される全てのお客様、沿線地域に住む人々である。

(2)プロジェクトの評価と選定のプロセス

対象事業はいずれも JR 西日本グループの中期経営計画と整合しており、これに紐づけられたファイナンスは企業理念の実現を目的とした資金調達として位置付けられる。プロジェクトの評価・選定においては、適格クライテリアを定めて選定する他、専門性を加味するプロセスの採用、対象事業全てについて環境・社会リスク低減のための対応の確認などを行っている。プロジェクトの評価・選定は妥当な内部プロセスを経ている。

(3)調達資金の管理

調達資金の管理は財務部が行う。各プロジェクトに対する充当状況を専用の帳簿を用いて追跡管理する。未充当資金は現金または現金同等物として管理する。なお、売却など対象プロジェクトへの充当時期の遅れ以外の理由により未充当資金が発生することが明らかになった場合は、プロジェクトの評価及び選定のプロセスに従い、適格クライテリアを満たす他の適格プロジェクトを選定し、資金を充当する。調達資金の管理は妥当である。

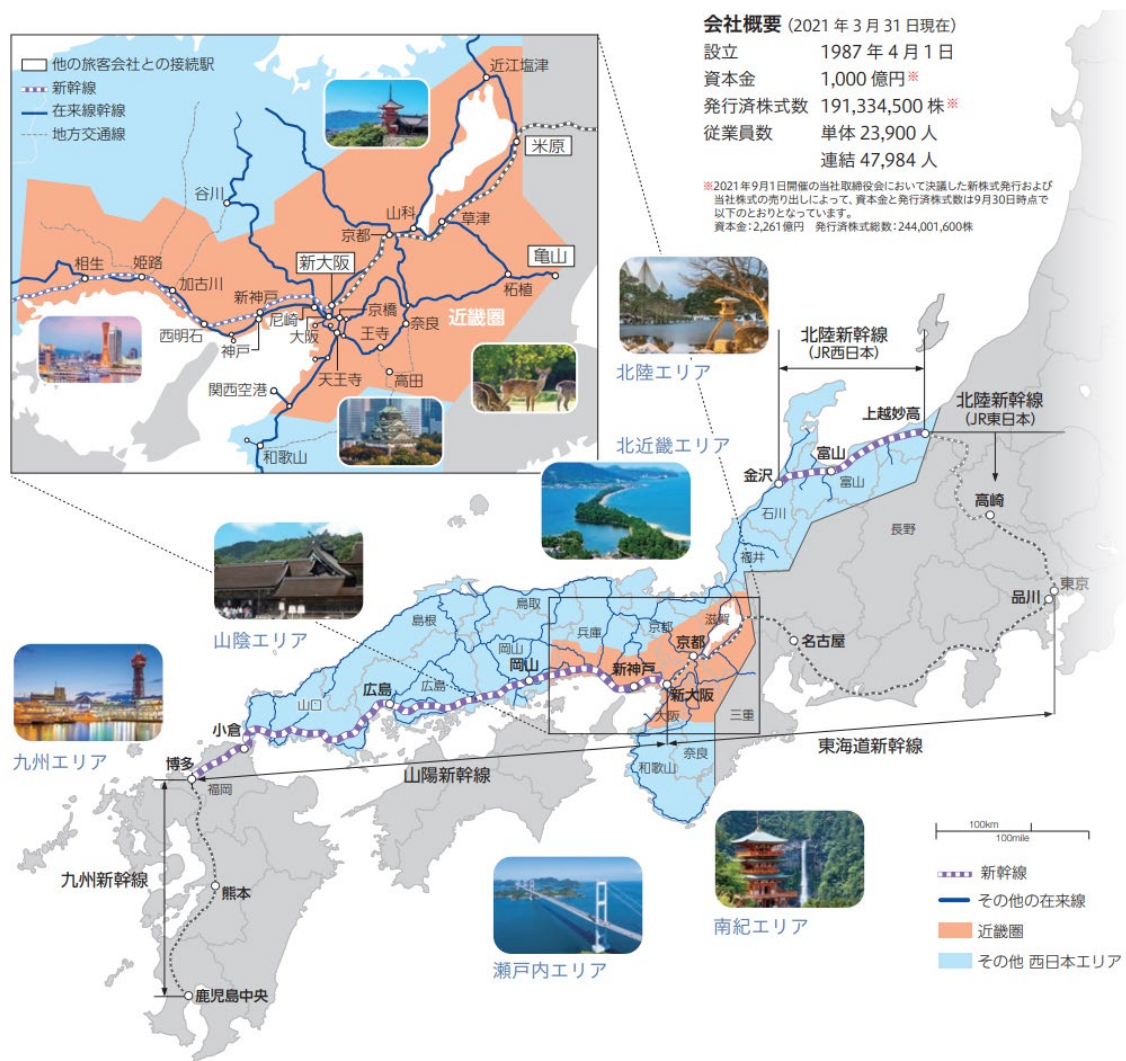
(4)レポーティング

JR 西日本は資金充当状況及び環境改善効果・社会的成果を調達資金が全額償還されるまで年次で自社のウェブサイトにてレポーティングする。資金の充当計画に大きな変更が生じた場合や、充当後に充当状況に大きな変化が生じた場合は、速やかに開示する。年に 1 回の開示頻度と定量的な指標を含むインパクト開示はともに不足ないものとなっている。

発行体の概要

- 西日本旅客鉄道（JR 西日本）は 1987 年国鉄の分割民営化に伴い発足した鉄道会社。北陸から近畿・中国・九州北部までの 2 府 16 県におよぶ営業エリアにおいて、山陽新幹線、北陸新幹線、在来線特急を中心とする都市間輸送、京阪神都市圏や各地区での通勤・通学輸送を行っており、1 日当たり約 500 万人の乗客が利用している。
- 鉄道・旅客自動車運送、船舶の運輸業のほか、流通業、不動産業、その他ホテル業や広告業、建設事業を手掛ける。
- 2005 年の福知山線列車事故を受け、安全を最優先する企業風土の構築に努めている。安全を第一に置いた「企業理念」、安全に関する行動指針の「安全憲章」、事故の教訓が時とともに風化しないための「JR 西日本グループ鉄道安全考動計画」の制定のほか、安全性を重視した車両やインフラ、安全管理体制に対する第三者機関による社内研修などを通じてハード及びソフトの両面から組織全体で安全を確保する仕組みを追求している。「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」決意で日々取り組んでいる。

■ JR 西日本事業エリア



[出所：JR 西日本グループ統合レポート 2021]

1. 調達資金の使途

(1)対象プロジェクト

- 調達資金は以下の対象事業に全額充当する（新規またはリファイナンス）。事業カテゴリーは以下に該当する。リファイナンス資金として充当するプロジェクトのルックバック期間は2年以内とする。

対象事業		事業カテゴリー ¹	
		グリーン	ソーシャル
1	在来線 新型車両の導入 (1) 225 系近郊形直流電車 (2) 227 系近郊形直流電車 (3) 273 系特急形直流電車 ・VVVF 制御装置の採用によるエネルギー効率の向上 ・LED 照明等の採用による省エネ化の推進 ・防犯カメラの設置 ・車両異常挙動検知装置の導入 ・衝撃吸収構造の導入 ・捕まりやすくオレンジ色の吊手・手スリの採用 ・バリアフリー設備（バリアフリースイッチ、車いすスペース、ドア開閉ランプ）の充実	・クリーン輸送	・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 （対象となる人々：高齢者・障がい者等を含む鉄道をご利用される全てのお客様、沿線地域に住む人々）
2	山陽新幹線 新型車両の導入 (4) N700S 新幹線電車 ・SiC 素子駆動システムの採用や車両の軽量化・走行抵抗の低減等によるエネルギー消費の改善 ・ATC とブレーキシステムの改良 ・大容量データ通信の実現 ・バッテリー自走システムの搭載 ・車いすスペースの増設		

¹ 国際資本市場協会のグリーンボンド原則及びソーシャルボンド原則に示される事業区分。グリーン適格カテゴリーとして 10 カテゴリー、ソーシャル適格カテゴリーとして 6 カテゴリーが示されている。

(2) 対象事業の事業カテゴリーと環境改善効果・社会的成果

対象事業 1：在来線（新型車両の導入）

- ・ 225 系近郊形直流電車
- ・ 227 系近郊形直流電車
- ・ 273 系特急形直流電車

対象事業 2：山陽新幹線（新型車両の導入）

- ・ N700S 新幹線電車

グリーンカテゴリー：クリーン輸送

- 対象事業は通勤車両 225 系、227 系及び特急形車両の 273 系を導入するもの。JR 西日本は環境長期目標「JR 西日本グループ ゼロカーボン 2050」において省エネ車両 100%化を進めており、今般の新型車両の導入はその一環である。（省エネ車両導入率 89.5% 2020 年度末）
- 新型車両にはエネルギー変換効率に優れた VVVF 制御装置を採用。ブレーキ時のエネルギーを最大限に回生し電気エネルギーに換えることでエネルギー効率を向上させている。このほか室内灯 LED 照明や LED 式車内表示装置を設置し省エネ化と長寿命化も図られている。入れ替え対象の車両との比較では消費電力原単位（kWh/車両・km）ベースで省エネが見込める。
- 山陽新幹線では最新型の N700S 新幹線電車を新たに 2 編成導入する。走行抵抗を低減した先頭形状（デュアル スプリーム ウィング形）の採用や次世代半導体「SiC 素子」の駆動システムの採用によりエネルギー消費が改善されている。
- 鉄道事業は旅客部門の機関別エネルギー消費を見ても環境負荷の小さい輸送インフラであり、新型車両の導入の環境面の事業カテゴリーは気候変動の緩和を目的とした「クリーン輸送」に該当すると判断した。

ソーシャルカテゴリー：手ごろな価格の基本的インフラ設備

- 鉄道は、人々や物資を大量・高速に、かつ定時に輸送できることから、我が国の国民生活に欠くことのできない交通手段となっており、在来線はもちろんのこと新幹線についても、都市間・長距離移動において経済・社会活動の活性化や地方創生に必要不可欠な交通手段であると認識されている。このような社会的な役割が期待されている鉄道インフラを支える各種旅客輸送関連設備の維



225 系



227 系（イメージ）



273 系（イメージ）



N700S

[出所：JR 西日本ウェブサイト、提供写真]

持・改修・更新事業は、ソーシャルボンド事業カテゴリーの「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当する。鉄道車両についても鉄道インフラの機能発揮に必要不可欠な根幹設備であることから鉄道車両と旅客輸送関連設備を一体として捉え、ソーシャルプロジェクトであると考えられる。

- 一般在来線に設置される「防犯カメラの設置」は近年他社で発生した車内での事件を踏まえて導入されたもので、社内の状況を録画する。特急形車両はドアと客室内に設置、近郊形車両は1両あたり3箇所に設置されている。「車両異常挙動検知装置」は万が一、列車が踏切等で車などと衝突し、乗務員も身体に被害を受けて動きが取れない場合等に周囲の列車へ異常を知らせることで後続列車を巻き込まないようにするための装置である。「客室・乗務員室の衝撃吸収構造」は車体の構造を見直して従来型よりも衝撃を吸収する構造にすることで衝突事故の際の被害を減らす。特急形を除く車両にはオレンジ色で視覚的にも形状的にも掴まりやすい「吊り手・手すり」が装備され、手すりから遠い位置にある吊り手は高さを低くして掴みやすくなっている。
- N700S 新幹線電車では「自動列車制御装置（ATC）とブレーキシステムの改良」により地震時のブレーキ距離が1世代前のN700Aよりも約5%短縮できるようになった。「大容量データ通信の実現」により、詳細な機器データの取得・分析を可能とし、車両の状態監視機能を強化することで事故の未然防止に繋がる。「バッテリー自走システム」は長時間に渡る停電時においても乗客が避難しやすい場所まで自力走行を可能とするシステムであり、いずれもN700Sより導入された新技術である。公共交通機関として乗客・乗務員の身の安全を守るために整備された「手ごろな価格の基本的インフラ設備」の事業カテゴリーに該当する。

ソーシャルカテゴリー：社会経済的向上とエンパワーメント

- 車椅子を利用する障がい者や高齢者を含む全ての利用者が安全・快適に利用できるようにするための「バリアフリー設備」も搭載している。
- 近郊形車両には車椅子スペースやバリアフリースイレ、ドア開閉ランプが設置された。ドア開閉ランプは車両の内外でドア付近にいる乗客にドア開閉の直前にランプと音声で警告するもので、主に視覚及び聴覚障がい者を対象としたものである。特急形車両は従来よりも車椅子スペース数を拡大し、多目的室も設置された。N700Sにも車いすスペースが増設されている。これらは国土交通省の示すバリアフリー整備ガイドライン²に準拠した装備であり、公共交通機関の車両等に設置するものとして望ましい設備とされている。事業カテゴリーとしては「社会経済的向上とエンパワーメント」に該当する。

(3)ネガティブな影響への対応

- ネガティブインパクトとして JR 西日本は今般の新型車両の導入は車両の走行による騒音や在来線における既存車両の廃棄を特定している。騒音については沿線の環境保全の一環として今回のものに限らず車両や線路等の設計等から継続的に対応していく。廃棄車両については法令に遵守した業者に依頼することで適宜対応する。

² 公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（車両等編）（令和4年3月版）

- 本対象事業に関わる持続可能な開発目標(SDGs)について ICMA の事業カテゴリーと SDGs のマッピングテーブルを参考に対象事業による SDGs への貢献を確認した。

SDGs 目標	
	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。
	9.1 : 全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、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。
	11.2 : 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、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、全ての人々に、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。 11.7 : 2030 年までに、女性、子供、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。 11.a : 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。
	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靱性（レジリエンス）及び適応力を強化する。

SDGs アクションプランとの整合性

日本政府のSDGsの達成へ向けた「SDGsアクションプラン2022」に示された①～⑧の優先課題に関して、本件のソーシャルカテゴリーでの充当事業が特に以下の課題に貢献すると考えられる。

優先課題	対応するSDGsターゲット
①あらゆる人々が活躍する社会・ジェンダー平等の実現 ④持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備	 

調達資金は在来線の新型車両 225 系近郊形直流電車、227 系近郊形直流電車、273 系特急形直流電車及び山陽新幹線の新型車両 N700S 新幹線電車の導入に対する新規またはリファイナンスに充当される。リファイナンスの場合、ロックバック期間は 2 年以内である。鉄道はもとより環境負荷の小さい輸送インフラである。グリーン事業として評価した在来線の新型車両は、省エネ性を向上させる VVVF インバーター制御装置等を採用。新幹線の新型車両も次世代半導体素子(SiC)駆動システムの採用、車両の軽量化、走行抵抗の低減等により既存車両対比で省エネ性が期待できる。上記車両のソーシャル面のインパクトとしては「安全性・快適性・利便性の向上が想定される。グリーン分野の事業カテゴリーは「クリーン輸送」、ソーシャル分野は「手ごろな価格の基本的インフラ設備」および「社会経済的向上とエンパワーメント」に該当し、対象となる人々は高齢者・障がい者等を含む鉄道をご利用される全てのお客様、沿線地域に住む人々である。

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

(1) 包括的な目標、戦略等への組み込み

- JR 西日本グループは 2005 年の福知山線列車事故を受け、安全を最優先する企業となることと、重大な事故を二度と発生させないという決意をもって企業理念と安全憲章を制定した。事故の反省と教訓を重く受け止め、被害に遭われた方々への真摯な対応、安全性向上の取り組み、変革の推進を「経営の 3 本柱」とし、最重要課題として取り組んでいる。

■ JR 西日本グループ経営理念と安全憲章

JR 西日本 企業理念

1. 私たちは、お客様のかけがえのない尊い命をお預かりしている責任を自覚し、安全第一を積み重ね、お客様から安心、信頼していただける鉄道を築き上げます。
2. 私たちは、鉄道事業を核に、お客様の暮らしをサポートし、将来にわたり持続的な発展を図ることにより、お客様、株主、社員とその家族の期待に応えます。
3. 私たちは、お客様との出会いを大切に、お客様の視点で考え、お客様に満足いただける快適なサービスを提供します。
4. 私たちは、グループ会社とともに、日々の研鑽により技術・技能を高め、常に品質の向上を図ります。
5. 私たちは、相互に理解を深めるとともに、一人ひとりを尊重し、働きがいと誇りの持てる企業づくりを進めます。
6. 私たちは、法令の精神に則り、誠実かつ公正に行動するとともに、企業倫理の向上に努めることにより、地域、社会から信頼される企業となることを目指します。

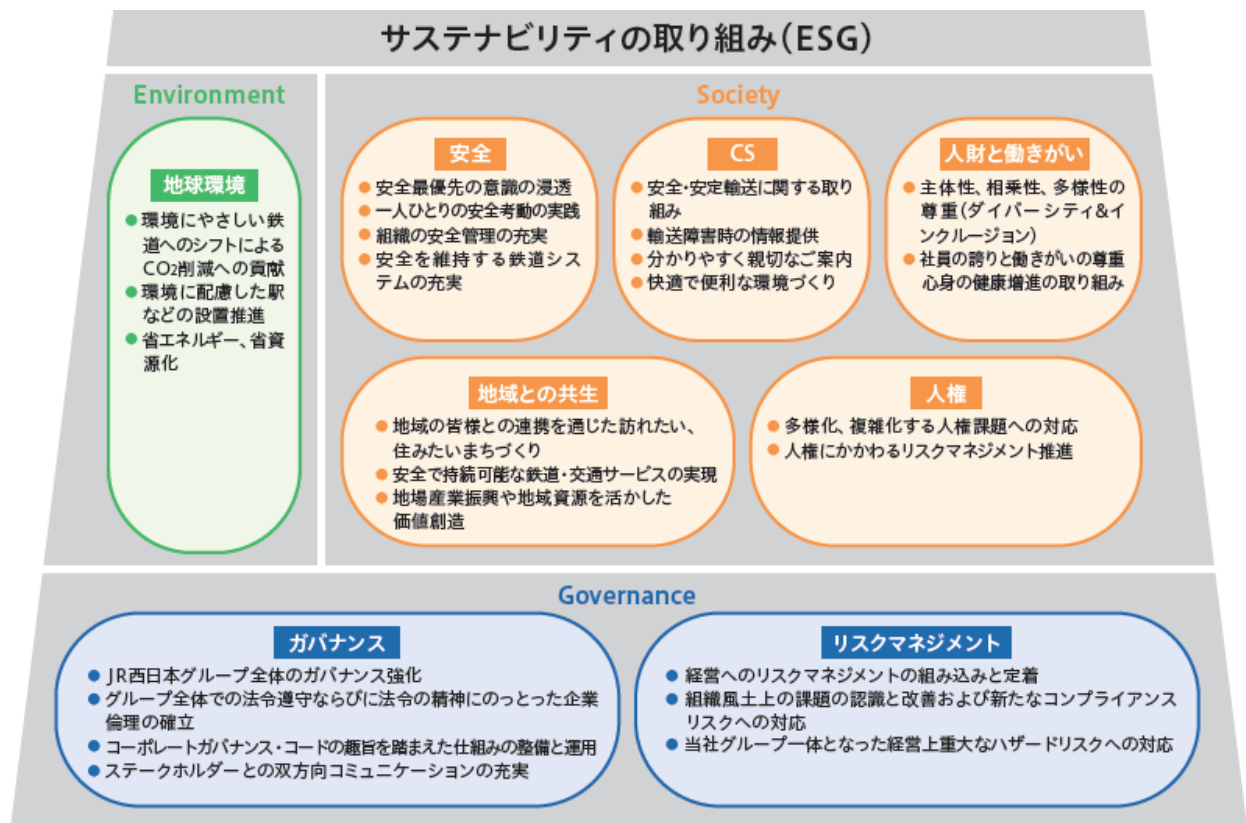
安全憲章

私たちは、2005年4月25日に発生させた列車事故を決して忘れず、お客様のかけがえのない尊い命をお預かりしている責任を自覚し、安全の確保こそ最大の使命であるとの決意のもと、安全憲章を定めます。

1. 安全の確保は、規程の理解と遵守、執務の厳正および技術・技能の向上にはじまり、不断の努力によって築きあげられる。
2. 安全の確保に最も大切な行動は、基本動作の実行、確認の励行および連絡の徹底である。
3. 安全の確保のためには、組織や職責をこえて一致協力しなければならない。
4. 判断に迷ったときは、最も安全と認められる行動をとらなければならない。
5. 事故が発生した場合には、併発事故の阻止とお客様の救護がすべてに優先する。

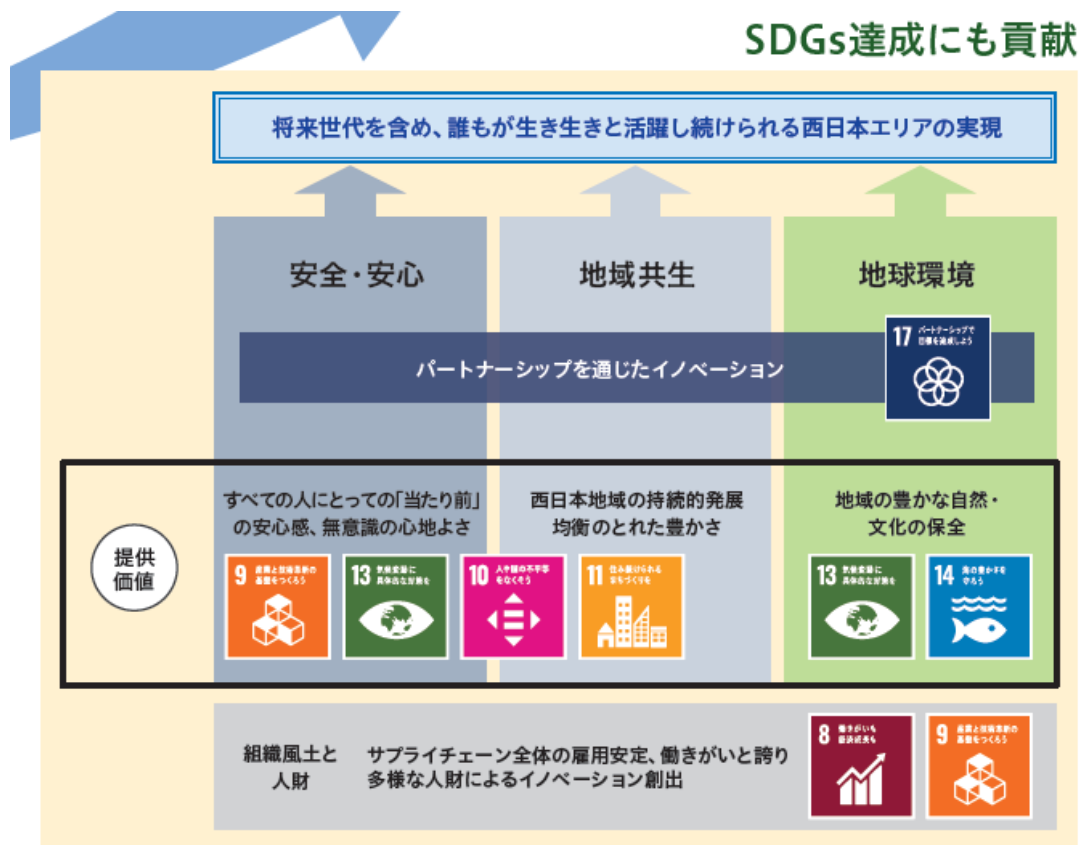
- 2018 年に策定した「JR 西日本グループ中期経営計画」において「人々が出会い、笑顔が生まれる、安全で豊かな社会」を「目指す未来」とし、日本国内の人口減少と自然災害の激甚化（風水害）を確実に訪れる未来のリスクと捉えて鉄道事業の安全性の向上を図りながらグループ一体で事業を進めてきた。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大と影響の長期化によりかつてない厳しい経営環境に直面、2020 年 10 月「JR 西日本グループ中期経営計画 2022」を見直した。この見直しの中で JR 西日本グループは ESG の観点からマテリアリティを特定した（次項「サステナビリティの取り組み（ESG）」参照）。
- 一方、SDGs の観点から「将来世代を含め、誰もが生き生きと活躍し続けられる西日本エリアの実現」をめざして安全・安心、地域共生、地球環境の 3 つを重点分野として取り組むことを掲げている（次項「SDGs 達成にも貢献」参照）。これを受けて 2021 年 4 月に環境長期目標「JR 西日本グループゼロカーボン 2050」を策定し、2030 年度に CO2 排出量を 2013 年度対比で 46%削減、2050 年に「実質ゼロ」を目指している。この達成に向けて①新技術による鉄道の環境イノベーションの推進、②省エネルギーのさらなる推進、③地域との連携による脱炭素社会実現への貢献の 3 つの軸で取り組みを進めている。
- 在来線及び山陽新幹線の新型車両の導入は JR 西日本の根幹である鉄道事業における投資であり、環境改善効果が見込まれる輸送手段かつ同時に安心・安全な輸送を目的とした社会的インフラ設備を提供するという位置付けである。

■ JR 西日本サステナビリティの取り組み (ESG)



[出所：JR 西日本グループ統合レポート 2021]

■ SDGs 達成にも貢献



[出所：JR 西日本グループ統合レポート 2021]

(2)プロジェクトの評価・選定の判断規準

- 調達資金の充当対象は在来線の新型車両 225 系近郊形直流電車、227 系近郊形直流電車、273 系特急形直流電車及び山陽新幹線の新型車両 N700S 新幹線電車の導入にかかる新規投資もしくはリファイナンス（レックバック期間は 2 年以内）に充当される。
- 全ての適格プロジェクトについて、環境・社会的リスク低減のための以下について対応していることを確認している。
 - ✓ プロジェクト実施の各自治体等で求められる環境関連法令等の遵守
 - ✓ プロジェクト実施に際しての必要に応じた地域住民への十分な説明の実施
 - ✓ 環境に配慮された製品・部品・材料を優先的に購入することを目的とした JR 西日本グリーン調達ガイドラインに沿った資材調達
 - ✓ 旧車両の処分にあたり、部品の解体など廃棄物について、法令等を遵守の上、適切な処理を実施

(3)プロジェクトの評価・選定の判断を行う際のプロセス

- 各部署の環境施策を横断的に推進する環境経営室・イノベーション本部や CSR を所管しているコーポレートコミュニケーション部との情報交換を経て財務面、技術・運営面、市場環境、ESG 面のリスクを総合的に分析・検討し、財務部が対象プロジェクトの候補を選定。その後、プロジェクトを直接担当する車両担当部署と連携してプロジェクトの詳細、環境効果試算、投資額等の情報を収集して資金使途候補を絞り、財務部長が最終決定した。

対象事業はいずれも JR 西日本グループの中期経営計画と整合しており、これに紐づけられたファイナンスは企業理念の実現を目的とした資金調達として位置付けられる。プロジェクトの評価・選定においては、適格クライテリアを定め選定する他、専門性を加味するプロセスの採用、対象事業全てにつき環境・社会リスク低減のため対応の確認などを行っている。プロジェクトの評価・選定は妥当な内部プロセスを経ている。

3. 調達資金の管理

- 調達資金は、財務部が全額充当されるまで専用の帳簿を用いて四半期毎に追跡管理する。調達資金は充当されるまで現金又は現金同等物にて管理される。
- 対象プロジェクトへの充当時期の遅れ以外の理由により未充当資金が発生することが明らかになった場合は、プロジェクトの評価及び選定のプロセスに従い、適格クライテリアを満たす他の適格プロジェクトを選定し、資金を充当する。
- 対象プロジェクトに当初の想定と異なる事象が発生したり対象プロジェクトを売却したりする場合、当該事象及び未充当資金の発生状況に関してウェブサイト等で速やかに開示する。

調達資金の管理は財務部が行う。各プロジェクトに対する充当状況を専用の帳簿を用いて追跡管理する。未充当資金は現金または現金同等物として管理する。なお、売却など対象プロジェクトへの充当時期の遅れ以外の理由により未充当資金が発生することが明らかになった場合は、プロジェクトの評価及び選定のプロセスに従い、適格クライテリアを満たす他の適格プロジェクトを選定し、資金を充当する。調達資金の管理は妥当である。

4. レポーティング

(1) 開示の概要

- レポーティングの概要は以下の通り。

	開示事項	開示タイミング	開示方法
資金充当状況	・ 資金充当額 ・ 未充当資金額 ・ リファイナンスに充当した額	・ 調達資金が全額償還されるまで年に一回。 ・ 初回はサステナビリティボンド発行から 1 年以内に実施。	ウェブサイト等
環境改善効果・社会的成果	次項「インパクトレポーティング」参照。		

- 資金充当状況はプロジェクト単位で開示する。
- 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生じた場合は、適時に開示される。

(2)環境改善効果・社会的成果に係る指標、算定方法等

- グリーン分野に関しては、在来線及び山陽新幹線の新型車両の導入における環境改善効果について、入手可能かつ定量的な指標を用いて算出の上、開示する。
- ソーシャル分野に関するレポートには諸設備を設置した車両（編成）の導入数をアウトプットに、それを利用した乗客数（導入路線における平均通過人員数）をアウトカムとして開示する。バリアフリー等のユニバーサルデザインによる設備を利用するのは障がい者だけではないことから、これら設備を有する新型車両による鉄道サービスを楽しむ乗客の数をアウトカム指標と考える。

■インパクトレポート

【グリーン適格プロジェクト】

事業カテゴリー	適格プロジェクト	環境改善効果
クリーン輸送	在来線 新型車両の導入 山陽新幹線 新型車両の導入	・ 導入車両（編成）数 ・ 従来型車両との性能比較による省エネ効果（%）またはCO2 排出削減量/割合

【ソーシャル適格プロジェクト】

事業カテゴリー	適格プロジェクト	社会的効果
手ごろな価格の基本的 インフラ設備	在来線 新型車両の導入	アウトプット： （在来線）バリアフリートイレ設置車両（編成）の導入数 （在来線）車椅子スペース設置車両（編成）の導入数 （在来線）従来型車両対比、安全性・快適性・利便性が向上し、ご利用される全てのお客様に対するポジティブな社会的便益を有する新型車両（編成）の導入数 （新幹線）車椅子スペース設置車両（編成）の導入数 （新幹線）従来型車両対比、安全性・快適性・利便性が向上し、ご利用される全てのお客様に対するポジティブな社会的便益を有する新型車両（編成）の導入数 アウトカム： 新型車両導入路線における平均通過人員（従来車両対比、充実したバリアフリー設備や安全性、快適性を有する新型車両による鉄道サービスをご利用されるお客さまの人数） インパクト： 安全で持続可能な鉄道・交通サービスの実現
社会経済的向上とエン パワーメント	山陽新幹線 新型車両の導入	

[出所：JR 西日本フレームワーク]

JR 西日本は資金充当状況及び環境改善効果・社会的成果を調達資金が全額償還されるまで年次で自社のウェブサイトにてレポートする。資金の充当計画に大きな変更が生じた場合や、充当後に充当状況に大きな変化が生じた場合は、速やかに開示する。年に 1 回の開示頻度と定量的な指標を含むインパクト開示はともに不足はないものとなっている。

以 上

【留意事項】

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、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許諾無く、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。

【専門性・第三者性】

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

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

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

サステナビリティボンド／サステナビリティボンド・プログラム 独立した外部レビューフォーム

セクション 1. 基本情報

発行体名：西日本旅客鉄道株式会社

サステナビリティボンドの ISIN 又は 発行体のサステナビリティボンド発行に関するフレームワーク名（該当する場合）：サステナビリティボンド・フレームワーク

独立した外部レビュー実施者名：格付投資情報センター

本フォーム記入完了日：2022 年 10 月 28 日

レビュー発表日：2022 年 10 月 28 日

セクション 2. レビュー概要

レビュー範囲

必要に応じて、レビューの範囲を要約するために以下の項目を利用又は採用する。

本レビューでは、以下の要素を評価し、グリーンボンド原則（以下、GBP）・ソーシャルボンド原則（以下、SBP）との整合性を確認した：

- | | |
|---|---|
| ☒ 調達資金の使途 | ☒ プロジェクトの評価と選定のプロセス |
| ☒ 調達資金の管理 | ☒ レポーティング |

独立した外部レビュー実施者の役割

- | | |
|---|---|
| ☒ セカンドオピニオン | ☐ 認証 |
| ☐ 検証 | ☐ スコアリング/レーティング（格付け） |
| ☐ その他（ご記入ください）： | |

注記：複数のレビューを実施又は異なる複数のレビュー実施者が存在する場合、それぞれ別々の用紙にご記入ください。

レビューのエグゼクティブサマリーおよび／またはレビュー全文へのリンク (該当する場合)

<セカンドオピニオン>

フレームワークがソーシャルボンド原則 2021、サステナビリティボンド・ガイドライン 2021、グリーンボンド原則 2021 及び環境省グリーンボンドガイドライン 2022 年版、金融庁ソーシャルボンドガイドライン 2021 年版に適合していることを確認した。

詳細はリポート本文を参照。

セクション 3. レビュー詳細

レビュー実施者には可能な限り以下の情報を提供し、レビュー範囲を説明するためにコメントセクションを利用するよう推奨する。

1. 調達資金の使途

セクションに関する全般的なコメント (該当する場合) :

セカンドオピニオン「1. 調達資金の使途」の本文を参照。

GBP による調達資金の使途カテゴリ :

- | | |
|--|--|
| ☐ 再生可能エネルギー | ☐ エネルギー効率 |
| ☐ 汚染防止および管理 | ☐ 生物自然資源および土地利用に係る環境持続型管理 |
| ☐ 陸上および水生生物の多様性の保全 | ☒ クリーン輸送 |
| ☐ 持続可能な水資源および廃水管理 | ☐ 気候変動への適応 |
| ☐ 高環境効率商品、環境適応商品、環境に配慮した生産技術およびプロセス | ☐ グリーンビルディング (環境配慮型ビル) |
| ☐ 発行時には知られていなかったが現在 GBP カテゴリへの適合が予想されている、又は、GBP でまだ規定されていないその他の適格分野 | ☐ その他 (ご記入ください) : |

GBP の事業区分に当てはまらない場合で、環境に関する分類がある場合は、ご記入ください :

SBP による調達資金の使途カテゴリ：

- | | |
|--|---|
| ☒ 手ごろな価格の基本的インフラ設備 | ☐ 必要不可欠なサービスへのアクセス |
| ☐ 手ごろな価格の住宅 | ☐ 中小企業向け資金供給及びマイクロファイナンスによる潜在的効果を通じた雇用創出 |
| ☐ 食糧の安全保障 | ☒ 社会経済的向上とエンパワーメント |
| ☐ 発行時には知られていなかったが現在 SBP カテゴリへの適合が予想されている、又は、SBP でまだ規定されていないその他の適格分野 | ☐ その他（ご記入ください）： |

SBP の事業区分に当てはまらない場合で、社会に関する分類がある場合は、ご記入ください:

対象とする人々：

- | | |
|--|---|
| ☐ 貧困ライン以下で暮らしている人々 | ☐ 排除され、あるいは社会から取り残されている人々、あるいはコミュニティ |
| ☒ 障がいのある人々 | ☐ 移民や難民 |
| ☐ 十分な教育を受けていない人々 | ☐ 十分な行政サービスを受けられない人々 |
| ☐ 失業者 | ☐ 女性および／または性的少数派の人々 |
| ☒ 高齢者および脆弱な立場にある若者 | ☐ 自然災害の罹災者を含む弱者グループ |
| ☒ その他（ご記入ください）：高齢者・障がい者等を含む鉄道をご利用される全てのお客様、沿線地域に住む人々 | |

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

セカンドオピニオン「2. プロジェクトの評価と選定のプロセス」の本文を参照。

評価と選定

- | | |
|--|--|
| ☒ 十分な発行体の環境・社会面での目標がある | ☒ 文書化されたプロセスにより、定義された事業区分にプロジェクトが適合すると判断される |
| ☒ サステナビリティボンドの適格プロジェクトを定義した透明性の高いクライテリアがある | ☒ 文書化されたプロセスにより、プロジェクトに関連する潜在的な ESG リスクは特定・管理される |
| ☒ プロジェクトの評価と選定のためのクライテリアの概要が、公表される | ☐ その他（ご記入ください）： |

責任およびアカウンタビリティに関する情報

- ☐ 外部機関の助言または検証を受けた評価／選定基準である
- ☒ 組織内で定められた評価基準である
- ☐ その他（ご記入ください）：

3. 調達資金の管理

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

セカンドオピニオン「3. 調達資金の管理」の本文を参照。

調達資金の追跡管理：

- ☒ サステナビリティボンドの調達資金は、発行体により適切な方法で分別又は追跡管理される
- ☒ 未充当資金について、想定される一時的な運用方法の種類が開示される
- ☐ その他（明記ください）：

追加的な開示：

- ☐ 将来の投資にのみ充当
- ☒ 既存および将来の投資に充当
- ☐ 個別単位の支出に充当
- ☐ ポートフォリオ単位の支出に充当
- ☐ 未充当資金のポートフォリオを開示する
- ☐ その他（ご記入ください）：

4. レポーティング

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

セカンドオピニオン「4. レポーティング」の本文を参照。

調達資金の使途に関するレポーティング：

- | | |
|--|--|
| ☒ プロジェクト単位 | ☐ プロジェクトポートフォリオ単位 |
| ☐ 個別債券単位 | ☐ その他（明記ください）： |

レポーティングされる情報：

- | | |
|--|---|
| ☒ 充当した資金の額 | ☐ 投資総額に占めるサステナビリティボンドによる調達額の割合 |
| ☐ その他（明記ください）： | |

頻度：

- | | |
|--|--------------------------------|
| ☒ 年次 | ☐ 半年に一度 |
| ☐ その他（明記ください）： | |

環境・社会改善効果に関するレポーティング：

- | | |
|--|--|
| ☒ プロジェクト単位 | ☐ プロジェクトポートフォリオ単位 |
| ☐ 個別債券単位 | ☐ その他（明記ください）： |

頻度：

- | | |
|--|--------------------------------|
| ☒ 年次 | ☐ 半年に一度 |
| ☐ その他（明記ください）： | |

レポーティングされる情報（計画又は実績）：

- | | |
|---|---|
| ☒ 温室効果ガス排出量／削減量 | ☐ エネルギー削減量 |
| ☐ 水使用量の減少 | ☐ 受益者の数： |
| ☐ 対象とする人々 | ☒ その他 ESG 指標（明記ください）：レポート参照 |

開示方法

- | | |
|--|---|
| ☐ 財務報告書に掲載 | ☐ サステナビリティ報告書に掲載 |
| ☐ 臨時に発行される文書に掲載 | ☒ その他（明記ください）： ウェブサイト |
| ☐ レポーティングは外部レビュー済（該当する場合は、レポートのどの部分が外部レビューの対象であるか明記してください）： | |

該当する場合は、「有益なリンク」のセクションに、報告書の名称、発行日を明記してください。

有益なリンク（例えば、 レビュー実施者の評価方法や実績、発行体の文書等。）

セカンドオピニオン 評価の考え方

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

該当する場合は、利用可能なその他外部レビューをご記入ください
実施されるレビューの種類：

- | | |
|--|---|
| ☐ セカンドオピニオン | ☐ 認証 |
| ☐ 検証 | ☐ スコアリング/レーティング（格付け） |
| ☐ その他（ご記入ください）： | |

レビュー実施者：

発表日：

GBP で定義された独立した外部レビュー機関の役割について

- (i) セカンドオピニオン：発行体の支配下でない環境・社会面の専門性を有する機関がセカンドオピニオンを提供する。オピニオンの提供者は発行体のサステナビリティボンド・フレームワーク構築のためのアドバイザーから独立しているべきである。そうでなければ情報隔壁を設けるなど、セカンドオピニオンの独立性を確保するための措置をとることになる。オピニオンは通常はGBP・SBPへの適合性評価を基本とする。特に持続可能性に関する包括的な目標、戦略、方針、プロセスの評価と、調達資金を充当するプロジェクトの種類に応じた環境・社会面の特徴に対する評価を含むことができる。
- (ii) 検証：発行体は、事業プロセスやサステナビリティ基準などに関連づけて設定する基準に対して独立した検証を受けることができる。検証は、内部基準や外部基準あるいは発行体が作成した要求との適合性に焦点を当てるものになる。また原資産の環境・社会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、外部クライテリアを参照することがある。さらにサステナビリティボンドで調達される資金の内部追跡管理方法とその資金の充当状況、環境面での影響、GBP・SBPのレポーティングとの適合性に関する保証や証明も検証と呼ぶことがある。
- (iii) 認証：発行体は、サステナビリティボンドやそれに関連するサステナビリティボンド・フレームワーク、または調達資金の用途について、一般に認知されているサステナビリティ基準やサステナビリティラベルへの適合性に係る認証を受けることができる。サステナビリティ基準やサステナビリティラベルは具体的なクライテリアを定義したもので、通常は認証クライテリアとの適合性を、検証などの手法を用いて、資格認定された第三者機関が確認する。
- (iv) スコアリング/レーティング（格付け）：発行体は、サステナビリティボンド、それに関連するサステナビリティボンド・フレームワーク、調達資金の用途などの特徴について、専門的な調査機関や格付機関の資格を有する第三者機関から、それぞれの機関が確立した評価手法に基づく査定や評価を受けることができる。評価結果には、環境・社会面のパフォーマンスデータ、GBP・SBPに関連するプロセス、2°C目標のようなベンチマークなどに焦点を当てたものが含まれることがある。このようなスコアリングや格付は、信用格付（たとえその中に重要なサステナビリティ面のリスクが反映されているとしても）とはまったく異なったものである。