

————— JCR グリーンファイナンス評価 by Japan Credit Rating Agency, Ltd. —————

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりグリーンファイナンス・フレームワーク評価の結果を公表します。

名古屋鉄道株式会社の グリーンファイナンス・フレームワークに対して Green 1(F)を付与

評価対象：名古屋鉄道株式会社によるグリーンファイナンス・フレームワーク

<グリーンファイナンス・フレームワーク評価結果>

総合評価	Green 1(F)
グリーン性評価（資金使途）	g1(F)
管理・運営体制及び透明性評価	m1(F)

第1章: 評価の概要

名古屋鉄道株式会社（名鉄）は、1894年6月に愛知馬車鉄道として創業し、1921年6月に改めて設立された大手民鉄会社。1922年に名古屋市に当時の市内線を譲渡したのち、1930年に美濃電気軌道、1935年に各務原鉄道および愛知電気鉄道と合併し、現在の基礎が築かれた。

名鉄は鉄道を中心とする交通事業、不動産事業等幅広い事業活動を行っている。そのうち交通事業では、中心となる鉄軌道事業において路線網を拡充してきた結果、名古屋を中心として愛知・岐阜両県下にまたがる444.2キロの鉄軌道路線を有しており、これは鉄道営業距離数では民鉄3位である。また、不動産事業では名古屋駅周辺や沿線主要駅に多くの不動産賃貸施設を有しており、上記2事業が利益の柱となっている。

今般の評価対象は、名鉄が債券または借入金により調達する資金を、環境改善効果を有する資金使用に限定するために、名鉄が定めたグリーンファイナンス・フレームワーク（本フレームワーク）である。本フレームワークが ICMA のグリーンボンド原則 2018（「グリーンボンド原則」）、LMA および APLMA のグリーンローン原則（グリーンローン原則）およびグリーンボンドガイドライン 2017 年版（グリーンボンドガイドライン）に適合しているか否かの評価を行う¹。

本フレームワークでは、資金使途を、「クリーンな輸送に関する事業」及び「省エネルギーに関する事業」と定めている。JCR は、資金使途のうち、「クリーンな輸送に関する事業」は、電車の電力消費量の削減および騒音・振動の軽減による沿線環境の改善に資すると評価している。また、「省エネルギーに関する事業」は対象となるプロジェクトを、CASBEE 評価認証 B+ランク以上、BELS 評価 3 つ星以上の環境認証をいずれかを取得済みまたは取得予定もしくは 10%以上の省エネ効果又は水使用量の削減が見込まれるものとしており、JCR では、上記対象プロジェクトの定義は、環境改善効果を有する建物を対象としていると評価している。プロジェクト実施に際しては、環境並びに社会的リスクの検討を行い、環境に対するネガティブな影響が発生するリスクがある場合は、リスクに対する適切な緩和策を講じる体制としている。以上から、本フレームワークの資金使途は高い環境改善効果を有すると JCR では評価した。

管理運営体制面については、対象プロジェクトの選定およびプロセスにおいて、財務部総括役員を決裁者とする稟議が行われ、広報部総括役員が委員長となり、名鉄の役員およびグループ主要会社役員で構成される「名鉄グループ アクション・エコ推進委員会」においてプロジェクトが報告されるなど、適切にプロジェクトの承認体制が敷かれ、経営層まで報告が行われていることを確認した。また、資金管理における内部統制態勢は適切に構築されていること、グリーンファイナンス実行前の開示体制及び実行後のレポート内容も妥当であること等から、JCR では名鉄の強固な管理運営体制及び高い透明性を確認した。

この結果、今回の評価対象となるグリーンファイナンス・フレームワークは、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン性（資金使途）評価」において”g1(F)”、「管理・運営体制及び透明性評価」において”m1(F)”としたため、「JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価」は”Green1(F)”とした。評価結果は次章にて詳述する。また、本フレームワークはグリーンボンド原則、グリーンローン原則およびグリーン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 JCR は評価している。

¹ グリーンボンド原則、グリーンボンドガイドラインおよびグリーンローン原則は、それぞれ国際資本市場協会（ICMA）、ローンマーケット協会（LMA）並びにアジア太平洋ローンマーケット協会（APLMA）及び日本の環境省が自主的に公表している原則であって規制ではないため、いかなる拘束力を持つものでもないが、現時点においてグローバルに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。

第2章:各評価項目における対象事業の現状とJCRの評価

評価フェーズ1：グリーン性評価

JCRは評価対象について、以下に詳述する現状及びそれに対するJCRの評価を踏まえ、本フレームワークの資金使途の100%がグリーンプロジェクトであると評価し、評価フェーズ1:グリーン性評価は、最上位である『g1(F)』とした。

(1) 評価の視点

本項では、最初に、フレームワークで定められたグリーン適格クライテリアが明確な環境改善効果をもたらすグリーンプロジェクトであるか否かを確認する。次に、資金使途がネガティブな環境へ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かについて確認する。最後に、持続可能な開発目標(SDGs)との整合性を確認する。

(2) 評価対象のフレームワークとJCRの評価

<資金使途に係るフレームワーク>

1.資金使途

(資金使途の概要)

名鉄エコ・プラン「環境負荷軽減に向けたアクション」として挙げられている項目はじめ、環境改善効果が認められる事業

- ・クリーンな輸送に関する事業
VVVF制御車の導入と車両の軽量化
レールの重量化、ロングレール化の推進
- ・省エネルギーに関する事業
地域自治体等により一定以上の評価を受けている等、環境配慮型の建築物の新築・取得ならびに建築物の省エネ改修

(適格性基準)

- ・法令上求められる事項を遵守しているプロジェクト
- ・環境改善効果および環境へのネガティブなインパクトが適切に回避されているプロジェクト
- ・鉄道事業による環境改善(CO₂、エネルギー使用量の削減)が測れるプロジェクト
- ・鉄道事業の効率化(運転時間の短縮など)が図れるプロジェクト
- ・不動産事業における環境配慮では、下記環境認証を取得済みまたは取得予定(自己評価含む)の物件
CASBEE B+以上、BELS 認証3つ星以上
また、改修については、10%以上の省エネ効果または水使用量の削減が見込まれるもの

<フレームワークに対する JCR の評価>

a. プロジェクトの環境改善効果について

- i. 資金使途として本フレームワークで掲げられた適格事業は、「クリーン輸送」および「地域、国又は国際的に認知された標準や認証を受けたグリーンビルディング」、「省エネルギー」であり、環境改善効果が高い

(クリーンな輸送に関する事業)

対象事業として挙げられている VVVF 制御車の導入および車両の軽量化は、いずれも電車を走らせるのに必要な電力を減らすことができる事業である。VVVF 制御車とは、電圧や周波数を変化させながら、交流モーターを制御し電車の加速力や速度を制御する装置である VVVF (Variable Voltage Variable Frequency (可変電圧・可変周波数)) 制御装置を搭載した車両を指し、従来の制御方式を搭載している車両よりも少ない電力で加減速を行うことができる。また、車体の軽量化も、電車の加減速に要する電力を減らすことができる。レールの重量化及びロングレール²化の推進は、車両の走行に伴う騒音や振動の軽減につながり、沿線環境の改善に資すると考えられる。

(省エネルギーに関する事業)

CASBEE B+以上または BELS 認証 3 つ星以上の環境認証を取得済または取得予定の物件ならびに 10%以上の省エネ効果または水使用量の削減が見込まれる改修工事を対象としている。以下に名鉄の省エネルギーに関する事業の適格性基準に関する JCR の評価を記す。

①環境認証の評価

1. CASBEE³ (建築環境総合性能評価システム)

CASBEE の評価結果は、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 (CASBEE-不動産は 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 (必須項目を満足) の 4 段階) に分かれている。評価方法は、建築物におけるエネルギー消費、資源循環、地域環境、室内環境の 4 分野における性能を、建築物の環境品質 (Q=Quality) と建築物の環境負荷 (L=Load) の観点から再構成して定量化したものをを用いる。評価は、L を分母、Q を分子とした BEE (建築物の環境効率) の値によって行われる。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などの環境への配慮に加え、室内の快適性や景観への配慮なども必要であり、総合的な建物の品質の高さが求められる。名鉄が適格とした B+以上の建物は、BEE が 1.0 以上の物件であり、建築物の環境品質が建築物の環境負荷以上であることを示しており、JCR ではこの基準設定は適切であると考えている。

(参考) CASBEE について

建築物の環境性能を評価し格付けする手法であり、2001 年 4 月より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を設立し、以降継続的に開発とメンテナンスを行っている。評価ツールには、CASBEE-建築、CASBEE-街区などのほか、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-不動産がある。一部の自治体では、一定規模の建築物を建てる際に、環境計画書の届出を義務付けており、その際に CASBEE を活用している。

² 1本のレールの長さを溶接等により 200m 以上にしたもの

³ 建築環境性能評価システムの英語名称の頭文字をとったもの。

(Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency)

2.BELS(建築物省エネルギー性能表示制度)

BELS は、建築物省エネルギー性能表示制度のことで、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（性能基準・仕様基準）および一次エネルギー消費量（性能基準・仕様基準）が評価対象となり、評価結果は省エネ基準の達成数値によって星の数で表される。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。BELS では、BEI によって星の数が 1 つから 5 つにランク分けされるが、当該ランク分けは BEI（Building Energy Index）によっている。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し、基準値に比した省エネ性能を図る尺度である。1 つ星が既存の省エネ基準、2 つ星が省エネ基準、3 つ星を誘導基準としている。名鉄が適格とした BELS3 つ星以上の建物は、誘導基準以上の省エネ性能（非住宅：BEI 値 0.8 以下）を基準としており、適切であると考えている。

②改修に関する評価

改修については、対象物件の 10%以上の省エネ効果または水使用量の削減が見込まれるものと定められている。JCR では、上記目標設定は、グローバルな水準で比較した場合にはさほど高い設定ではないものの、現在の日本のグリーンビルディング市場における目標値の設定としては妥当と評価している。

以上より、名鉄が資金使途として定めている「クリーン輸送に関する事業」および「省エネルギーに関する事業」は、いずれも環境改善効果が高いプロジェクトであると JCR では評価している。

- ii. 資金使途は、グリーンボンド原則、グリーンローン原則または環境省のグリーンボンドガイドラインに定義されているグリーンプロジェクトのうち、「クリーンな運輸に関する事業」、「地域、国又は国際的に認知された標準や認証を受けたグリーンビルディング」、「省エネルギー」に該当する。

b. 環境に対する負の影響について

名鉄では、事業を実施する際は、環境並びに社会的リスクの検討を行い、環境に対して負の影響が発生するリスクがある場合は、リスクに対し、以下に記載する緩和策を講じている。名鉄のグリーンファイナンス・フレームワークの資金使途となっているプロジェクトにおいて、想定される環境に対する負の影響ならびに名鉄による負の影響に対する緩和対応策は以下のとおりである。

1. 想定されるリスク

- ・工事における騒音・振動の発生、景観への影響
- ・交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響
- ・労働環境の悪化に伴う社会的影響

2. リスク緩和対応

- ・法令および諸規則を遵守（適用されるものに限る）することで対応
- ・工事における労働者の安全管理

上記想定リスク並びにリスク緩和対応より、資金使途の対象となる事業において、名鉄は上記リスクに対して、適切にリスク緩和策を行う枠組みとなっていることを JCR は確認した。

c. SDGs との整合性について

グリーンファイナンス・フレームワークに記載の資金使途は「クリーン輸送」、「地域、国又は国際的に認知された標準や認証を受けたグリーンビルディング」、「省エネルギー」に分類される事業であり、ICMA の SDGs マッピングを参考にしつつ、JCR では、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 7：エネルギーをみんなに そしてクリーンに

ターゲット 7.3. 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 9：産業と技術革新の基盤をつくろう

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。

ターゲット 11.6. 2030 年までに、大気の水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。

ターゲット 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。

評価フェーズ2：管理・運営体制及び透明性評価

JCRは評価対象について、以下に詳述する現状及びそれに対するJCRの評価を踏まえ、管理・運営体制がしっかり整備され、透明性も非常に高く、計画どおりの事業の実施、調達資金の充度が十分に期待できると評価し、評価フェーズ2:管理・運営体制及び透明性評価は、最上位である『m1(F)』とした。

1. 資金使途の選定基準とそのプロセスに係る妥当性及び透明性

(1) 評価の視点

本項では、グリーンボンドまたはグリーンローンを通じて実現しようとする目標、グリーン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。

(2) 評価対象の現状とJCRの評価

a. 目標

<グリーンボンド発行の目標にかかるフレームワーク>

(長期ビジョンにたった投資方針)

【名鉄グループ エコ・ビジョン】

基本理念

名鉄グループは、環境問題を地球規模で考え、地域・個人レベルで行動し、環境にやさしい企業をめざします

基本方針

1. 環境問題に対する一人ひとりの意識向上につとめます

地球環境問題を正しく理解し、持続可能な社会の実現のために一人ひとりが行動できるよう、環境教育や啓発を通じて、意識向上を図ります。

2. 環境保全に関する技術力の向上と提供につとめます

グループが展開する幅広い事業を活かし、各社は保有・開発する環境保全事業やノウハウの共有と社会への提供を通じて、環境負荷の軽減を図ります。

3. 地域との連携を大切にし、環境保全に対する社会貢献につとめます

地域を中心とした関係各方面と協力し、地球環境保全の向上を図ります。また環境に関する情報公開を通じて、あらゆるステークホルダーとの対話を深めます。

4. 環境法令の正しい理解と遵守につとめます

名鉄グループ企業倫理基本方針に則り、環境法令の理解・遵守はもちろんのこと、各社相互間の情報交換等を通じて、環境リスクの予防と低減を図ります。

行動目標

上記の基本理念・基本方針を受け、名鉄グループ各社毎に、環境活動における行動目標を設定します。

<目標に対する JCR の評価>

名鉄では、名鉄グループ全体の環境方針である「名鉄グループ エコ・ビジョン」に掲げられている基本理念および 4 つの基本方針の実現に資することを目標として、グリーンファイナンス・フレームワークに記載された資金使途の対象プロジェクトを選定・実施する。なお、行動目標に示されているように、上記「名鉄グループ エコ・ビジョン」のもと、名鉄グループ各社が環境活動における行動目標を設定している。名鉄では「名鉄エコ・プラン」として、環境方針、行動指針ならびに行動目標を下記の通り策定している。

【名鉄エコ・プラン（名古屋鉄道株式会社 環境方針）】

【行動指針】

《環境負荷の軽減》

1. 省エネルギー、リサイクルなどの目標を掲げ、温室効果ガスを削減します。
 運転電力削減目標（原単位）を達成します。
 使用済み乗車券のリサイクル率 100%を達成します。

《利便性の向上》

2. 効率的で利便性の高い公共交通サービスを提供し、環境にやさしい鉄道の利用を促進します。

《地域環境貢献》

3. 地域の皆さまとともに環境保全活動を推進し、環境にやさしい地域社会づくりに貢献します。

《環境法令の遵守》

4. 環境問題に対する意識を高め、環境法令の遵守を徹底します。

【行動目標】

各部署毎に、所管業務に則した環境行動目標を設定します。なお、その内容は「エコ・マニフェスト」として全ての部署長が宣言することとし、1年毎に見直しを行います。

名鉄では、「名鉄グループ 環境報告書 2018」において、今回のグリーンファイナンス・フレームワークで資金使途としている「クリーンな輸送に関する事業」（VVVF 制御車の導入と車両の軽量化、レールの重量化、ロングレール化の推進）を上記行動指針のうち《環境負荷の軽減》の具体的な取り組み内容として挙げている。また、「省エネルギーに関する事業」は、「名鉄グループ エコ・ビジョン」における基本方針「2.環境保全に関する技術力の向上と提供につとめます」に該当することをヒアリングにて確認している。

上記の名鉄グループ並びに名鉄の各種理念、方針は、名鉄のウェブサイト上で適切に開示がなされている。また、グリーンファイナンスの資金使途の対象となるプロジェクトは、上記の各種理念、方針に沿っていると JCR では評価している。

b. 選定基準

<選定基準にかかるフレームワーク>

(適格性基準)

- ・法令上求められる事項を遵守しているプロジェクト
- ・環境改善効果および環境へのネガティブなインパクトが適切に回避されているプロジェクト
- ・鉄道事業による環境改善（CO₂、エネルギー使用量の削減）が測れるプロジェクト
- ・鉄道事業の効率化（運転時間の短縮など）が測れるプロジェクト
- ・不動産事業における環境配慮では、下記環境認証を取得済みまたは取得予定（自己評価含む）の物件
CASBEE B+以上、BELS 認証3つ星以上
また、改修については、10%以上の省エネ効果または水使用量の削減が見込まれるもの

<選定基準に対する JCR の評価>

名鉄のグリーンファイナンスにおける資金使途の選定基準は、上記フレームワークおよび「評価フェーズ1：グリーン性評価」にて既述の通りであり、JCR ではこの選定基準が、環境改善効果を有する事業を対象とするものであると評価している。

c. プロセス

<プロセスにかかるフレームワーク>

(適格プロジェクトの選定プロセス)

1. プロジェクト選定関与者

調達資金の使途となるプロジェクトは、名古屋鉄道の財務部および環境対策に関する事項を所管する広報部により検討され、評価・選定を行う。

2. プロジェクト選定プロセス

対象となるプロジェクトの選定にあたり、財務部では、投資全体を管理している経営戦略部および候補となる事業部門にヒアリングし、候補となるプロジェクトを選定する。

その後、広報部に対し、候補プロジェクトのグリーン適格性を確認した上で、財務部総括役員を決裁者とする稟議を行う。また、当社広報部総括役員が委員長となり、名古屋鉄道の役員およびグループ主要会社役員で構成される「名鉄グループ アクション・エコ推進委員会」において、選定されたプロジェクトに関する報告を行う予定である。

<プロセスに対する JCR の評価>

名鉄では、財務部が候補となるプロジェクトを選定し、広報部が候補プロジェクトのグリーン適格性を、「b.選定基準」に記載した適格性基準に照らして確認する。その後、財務部総括役員を決裁者とする稟議が行われ、対象プロジェクトが決定される。また、対象プロジェクトは、広報部総括役員を委員長とし、名古屋鉄道の役員およびグループ主要会社役員で構成される「名鉄グループ アクション・エコ推進委員会」において、報告される予定である。選定の過程並びにその後の報告において経営層の関与が明確になされており、選定プロセスは適切であると JCR では評価している。

なお、名鉄のグリーンボンド発行またはグリーンローン実行時における選定基準及びプロセスは、本評価レポートにおける概要で開示することが予定されており、投資家または貸付人に対する透明性が確保されている。

2. 資金管理の妥当性及び透明性

(1) 評価の視点

調達資金の管理方法は、発行体によって多種多様であることが通常想定されるが、本フレームワークのもとで調達された資金が、確実にグリーン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、本フレームワークのもとで調達した資金が、早期にグリーンプロジェクトに充当される予定となっているか、また、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。

(2) 評価対象の現状と JCR の評価

<資金管理にかかるフレームワーク>

3. 資金管理

(調達資金と資産の紐付け方法)

調達資金はあらかじめ選定された個別のプロジェクトに全額紐付けられる。

(調達資金の追跡管理の方法)

調達資金は対象プロジェクトの支払いに充当されるよう、財務部が社内システムにて追跡管理を行う。また、グリーンローンの返済（もしくはグリーンボンドの償還）まで、調達額とプロジェクトへの充当額との差額もしくは全額充当されたことを定期的に確認する予定である。

(追跡管理に関する内部統制および外部監査)

調達資金の対象プロジェクトへの充当状況については、社長はじめ経営層に対し、財務部より定期的に報告を行う予定であり、必要に応じ、内部監査部署等に対して別途提出できる体制とする。

(未充当資金の管理方法)

調達資金が対象プロジェクトへ充当されるまでの間は、調達資金は現金または現金同等物（譲渡性預金等）で管理されるほか、プロジェクトの中止等により未充当資金が発生した場合においても、新たに該当するプロジェクトに充当されるまで、同様に管理される。

<資金管理に対する JCR の評価>

本フレームワークでは、グリーンファイナンスによって調達された資金は個別のプロジェクトに全額紐付けられる。JCR では、グリーンファイナンスによって調達された資金は、資金充当が行われるプロジェクトへの紐付けが行われることが望ましいと考えていることから、上記管理方法を評価している。

また、グリーンファイナンスの実行から対象プロジェクトへの全額充当までの間は、調達資金は現金または現金同等物（譲渡性預金等）で管理されるほか、対象プロジェクトの中止等によって未充当資金が発生しても、新たに充当するプロジェクトが選定され、資金充当が行われるまで同様に現金または現金同等物で管理することが明確に定められており、資金充当方針の透明性は高いと JCR では評価している。

名鉄では、グリーンファイナンスによって調達された資金は、社内システムにより管理が行われる。入金については財務部の責任担当者による決裁、出金については該当部署の部長による決裁ののち、財務部の責任担当者による決裁が行われる。入出金は個別のプロジェクト単位で行うことを想定している。

また、四半期ごとの会計監査を監査法人が行っており、会計帳簿は監査に備えて適切に保管される体制となっていることをヒアリングにより確認した。加えて社内の監査担当部署による会計監査および内部統制の監査等も定期的に行われる体制となっていることを確認している。

さらに、対象プロジェクトの充当状況は、社長をはじめとする経営層に対して財務部から定期的に報告が行われることやこれら資金調達の管理に関する文書等は適切な保存期間が設けられていることもフレームワーク及びヒアリングにて確認している。

JCR では、上記の確認の結果、名鉄の資金管理の妥当性及び透明性は高いと評価している。

3. レポーティング体制

(1) 評価の視点

本項では、本フレームワークに基づくグリーンファイナンスの実行または実行前後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。

(2) 評価対象の現状と JCR の評価

<レポーティング体制にかかるフレームワーク>

4. レポーティング

(資金の充当状況に関する開示の方法)

- ・調達資金の充当状況については、年に一度、財務部長および広報部長の承認の後、貸付人（もしくは投資家）に対し開示される予定である。
- ・グリーンローンの返済（もしくはグリーンボンドの償還）までの間、JCR より資金の充当状況並びに環境改善効果のレポーティングの状況を主としたレビューを受ける予定である。

(インパクト・レポーティングの開示方法および開示頻度)

- ・インパクト・レポーティングについては、年に一度、財務部長および広報部長の承認の後、貸付人（もしくは投資家）に対し開示される予定である。
- ・グリーンローンの返済（もしくはグリーンボンドの償還）までの間、JCR より資金の充当状況並びに環境改善効果のレポーティングの状況を主としたレビューを受ける予定である。

(インパクト・レポーティングにおける KPI(key performance indicator))

環境改善効果として以下のインパクト・レポーティングを予定している。

- ・クリーンな輸送に関する事業
 - エネルギー使用の削減量
 - CO₂ 排出の削減量
 - 騒音、振動の低減度合
 - 輸送効率の向上（平均遅延時間、平均混雑率の低減状況等）
- ・省エネルギーに関する事業
 - 環境認証（CASBEE、BELS）の取得状況（自己評価含む）
 - 省エネ設備の導入状況

<レポーティング体制に対する JCR の評価>

(資金充当状況レポーティング)

本フレームワークによる資金使途の対象は、「クリーンな輸送に関する事業」および「省エネルギーに関する事業」であり、調達した資金が全額充当されるまでの期間が長期に及ぶ場合も想定される。名鉄では、調達した資金が全額充当されるまで年 1 回、社内承認ののち充当状況を貸付人または投資家に対して開示することとしている。

(インパクト・レポーティング)

名鉄では、資金が充当された事業について、環境改善効果に係るインパクト・レポーティングを年 1 回、社内承認ののちに貸付人または投資家に対して行うことを予定している。

開示項目及び開示の頻度は、グリーンボンド原則及びグリーンローン原則に照らし、適切であると JCR では評価している。

4. 組織の環境への取り組み

(1) 評価の視点

本項では、発行体の経営陣が環境問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置づけているか、環境分野を専門的に扱う部署の設置または外部機関との連携によって、グリーンファイナンス調達方針・プロセス、グリーン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。

(2) 評価対象の現状と JCR の評価

名鉄は、2005 年に策定した名鉄グループ経営ビジョンにおける経営理念「私たち名鉄グループは、豊かな生活を実現する事業を通じて、地域から愛される「信頼のトップブランド」をめざします」のもと、社会的責任の完遂の一つとして、地球環境保全活動に取り組んでいる。

その一環として、名鉄グループは 2006 年から「名鉄グループ エコ・ビジョン」を掲げ、そのビジョンの実現のために「環境問題に対する一人ひとりの意識向上」「環境保全に関する技術力向上と提供」などを基本方針として掲げ、グループを挙げて環境保全への取り組みを積極的に推進している。また、2018 年度から 2020 年度までの 3 ヶ年を対象とした「アクション・エコ中期計画」を策定し、省エネ車両の導入や、オフィスにおけるエコ活動、廃棄物の削減及びリサイクル率の向上など具体的な活動を推進することで、エネルギー使用量や環境負荷の低減に努めている。

名鉄単体としては、2007 年に環境活動の基本的な考え方を示す環境方針「名鉄エコ・プラン」を策定し、行動指針として「環境負荷の軽減」、「利便性の向上」、「地域環境貢献」、「環境法令の遵守」を掲げている。さらに当該指針に沿った「行動目標」を策定し、各種の具体的な取り組みを行っている。

今回、名鉄のグリーンファイナンス・フレームワークで示された適格プロジェクトである「クリーンな輸送に関する事業」は上記「名鉄エコ・プラン」の《環境負荷の軽減》に資する事業として環境報告書に例示されている。また、「省エネルギーに関する事業」は、「名鉄グループ エコ・ビジョン」の基本方針 2「環境保全に関する技術力の向上と提供につとめます」に該当すると評価している。JCR は、「名鉄グループ エコ・ビジョン」が各社の環境方針に反映され、さらに具体的な事業に具現化された一例であると評価している。

また、名鉄は、自社の鉄軌道事業など公共交通機関の利用を、マイカー利用と比較して「身近で簡単な環境活動になること」として、「電車で、ECO MOVE。」のキャッチフレーズのもと地域住民に働きかけている。車両については、電車がブレーキをかけた際にモーターを発電機として作用させ、発電した電力を架線に戻し、運行している他の電車のエネルギーとして再利用（回生）できる回生ブレーキを搭載した車両や、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である VVVF インバーター制御機能を搭載した省エネルギー車を順次導入しており、10 年前と比較して 2017 年度末の在籍 1,072 両中、回生ブレーキを搭載した車両または VVVF 制御車は、78%から 89.9%まで増加している。これは、名鉄の環境負荷の軽減に対する取り組みの表れであると JCR では評価している。

これらの取り組みは、名鉄グループの環境報告書 2018 において取締役社長のメッセージでも付言されており、経営陣が環境問題に高い関心を持ち、重要度の高い優先課題ととらえていることの表れであると JCR では評価している。

なお、名鉄では、環境問題に専門的な知見を有する部署として広報部があり、環境対策に関する基本方針等の作成や前述の「名鉄グループ アクション・エコ推進委員会」の事務局、環境報告書の作

成等情報発信事業を担っているほか、民鉄各社と環境に関する意見交換を行う会合にも参加しており、定期的に各社と環境に関する意見交換を行っている。

グリーンファイナンスの実行にあたっては、財務部が候補となるプロジェクトを選定し、広報部がグリーンファイナンスとしての適格性を確認したのち、財務部統括役員を決裁者とする稟議が行われる。その後、名古屋鉄道の役員およびグループ主要会社役員で構成される「名鉄グループ アクション・エコ推進委員会」において報告が行われる。

JCR では、これらの組織の環境への取り組みについて、経営陣が環境問題を重要度の高い優先課題として位置付けているほか、外部専門家ではないものの、専門的知見を有する部署が、グリーンファイナンス調達方針・プロセス、グリーンプロジェクトの選定に、組織として明確に関与していると評価している。

■評価結果

評価対象のグリーンファイナンス・フレームワークは、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン性（資金使途）評価」を“g1(F)”、「管理・運営体制及び透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価」を“Green1(F)”とした。また、本フレームワークは、グリーンボンド原則、グリーンローン原則及び環境省によるグリーン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。

【JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価マトリックス】

		管理・運営・透明性評価				
		m1(F)	m2(F)	m3(F)	m4(F)	m5(F)
グリーン性評価	g1(F)	Green 1(F)	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g2(F)	Green 2(F)	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g3(F)	Green 3(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外
	g4(F)	Green 4(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外
	g5(F)	Green 5(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

■評価対象

発行体/借入人：名古屋鉄道株式会社（証券コード：9048）

【新規】

対象	評価
グリーンファイナンス・フレームワーク	JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価 : Green 1(F) グリーン性評価 : g1(F) 管理・運営・透明性評価 : m1(F)

(担当) 梶原 敦子・梶原 康佑

本件グリーンファイナンス・フレームワーク評価に関する重要な説明

1. JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価の前提・意義・境界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、グリーンファイナンス・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への適合性ならびに資金使途等にかかる管理、運営およ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・運営体制及び透明性評価等を行うものではなく、本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ボンド評価またはグリーンローン評価を付与する場合は、別途評価を行う必要があります。また、JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、本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、環境改善効果について責任を負うものではありません。グリーンファイナンス・フレームワークにより調達される資金の環境改善効果について、JCR は発行体または発行体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。

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 グリーンファイナンス評価手法」として掲載しています。

3. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR グリーンファイナンス・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。

4. 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、または閲覧に供することを約束するものではありません。

5. JCR のグリーンファイナンス・フレームワーク評価上の第三者性

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、発行体およ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、また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、結果的正確性、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、また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なるものを問わず、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 グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、評価の対象であるグリーンファイナンス・フレームワークにかかる各種のリスク（信用リスク、価格変動リスク、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 グリーンボンド評価は 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 グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、または撤回されることがあります。JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価のデータを含め、本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価のデータを含め、本文書の一部または全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価：グリーンファイナンス・フレームワークにより調達される資金が JCR の定義するグリーンプロジェクトに充当される程度ならびに当該グリーンファイナンス・フレームワークの資金使途等にかかる管理、運営およ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、Green1 (F)、Green2 (F)、Green3 (F)、Green4 (F)、Green5 (F) の評価記号を用いて表示されます。

■グリーンボンドの外部評価者としての登録状況等

- ・ 環境省 グリーンボンド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

■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