



検証報告書 改訂-2

VERIFICATION REPORT

鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRTT)

サステナビリティファイナンス適格性 資金調達前

Prepared by: DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

Location: 神戸, 日本

Date: 2022 年 12 月 15 日

Ref. Nr.: PRJN-592664-2018-AST-JPN-1-R2

改訂履歴

発行履歴		内容
初版	2019 年 1 月	JR TT サステナビリティファイナンス適格性 資金調達前 DNV 検証報告書
改訂-1	2021 年 6 月	JR TT サステナビリティファイナンス適格性 資金調達前 DNV 検証報告書 改訂-1 (1) 整備新幹線の追加 (2) 気候ボンド基準(CBS*)技術基準(陸上交通)更新による適格性の再検証 (3) CBSv2.1→CBSv3.0 への更新を反映(CBSv3.0 への更新は 2020 年 10 月の債券発行後プログラム検証で実施済みの内容を反映) CBS; Climate Bonds Standard の略。気候ボンドイニチアチブ(Climat e Bons Initiative、低炭素経済に向けた大規模投資を促進する国際 NGO)によりグリーンボンド等に必要な要件(基準)が定められており、2019 年 12 月に CBSv2.1→CBSv3.0 に更新された。
改訂-2	2022 年 12 月	JR TT サステナビリティファイナンス適格性 資金調達前 DNV 検証報告書 改訂-2 以下の基準をアップデート。 グリーンボンド原則 2018→2021 ソーシャルボンド原則 2018→2021 サステナビリティボンドガイドライン 2018→2021 グリーンローン原則 2018→2021 グリーンボンドガイドライン 2017→2022 ソーシャルボンドガイドライン 2021 新規追加 グリーンローンガイドライン 2022 新規追加

検証及び評価結果 サマリー

鉄道建設・運輸施設整備支援機構(“JR TT”)は JR TT サステナビリティファイナンス^{*1}に基づく資金調達を予定しており、外部レビュー機関である DNV に対し、検証及び評価を依頼しました。JR TT サステナビリティファイナンスは、以下、SDGs への貢献を含む適格プロジェクトポートフォリオで構成されています。概要は、下表を参照ください。

^{*1}：環境(グリーン)性と社会(ソーシャル)性の両方への貢献、債券発行(ボンド)や市中借入(ローン)などを内包した資金調達手段

適格プロジェクトポートフォリオ:

01 鉄道建設業務

02 船舶共有建造業務

DNV はサステナビリティファイナンスに基づく資金調達前検証及び評価を実施しました。我々 DNV は独立した機関として責任を持って、気候ボンド基準 3.0 版への更新と適合について検証意見を述べると共に、関連する規準であるグリーンボンド原則(ICMA、2021)、ソーシャルボンド原則(ICMA、2021)、サステナビリティボンドガイドライン(ICMA、2021)、グリーンローン原則(LMA 他、2021)、グリーンボンドガイドライン(環境省、2022)、グリーンローンガイドライン(環境省、2022)、ソーシャルボンドガイドライン(金融庁、2021)への適合について評価を行いました。

検証及び評価の結果、DNV は、JR TT サステナビリティファイナンスが上述の規準で要求される全ての重要事項への準拠について、懸念は認められず、適格であることを確認しました。

なおこの検証及び評価レポートは、JR TT が今後継続的に検証されたサステナビリティファイナンスに基づく資金調達を行うためのプロジェクトポートフォリオと関連規準及びそれらの共通事項への適合性(CBI プログラム認証)について要約したものです。検証レポートに記載される全てのプロジェクトが次回の資金調達に含まれるわけではありません。また、DNV は検証活動を通じて、将来的に含まれ得る各プロジェクトについて評価(例えば、鉄道距離、利用者数)を行い、適格性を確認しました。また今後実施されるファイナンスの対象となるプロジェクトは JR TT により、各サステナビリティファイナンスに基づく資金調達の都度、事前に必要な情報が公開される予定です。

この検証報告書改訂-2 は、上記の最新版の各種基準を適用して、適格性検証を行ったものです。

プロジェクト ポートフォリオ	環境的便益	社会的便益	SDGs 目標への貢献
01 鉄道建設業務	適格カテゴリ： クリーンな輸送 環境負荷の低減 (温室効果ガス等の 排出削減)	適格カテゴリ： - 必要不可欠な交通インフラの整備 - 低コスト性及び多様な顧客層のアクセス性	- 目標 3：すべての人に健康と福祉を - 目標 7：エネルギーをみんなにそしてクリーンに - 目標 8：働きがいも経済成長も - 目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう - 目標 11：住み続けられるまちづくりを - 目標 12：つくる責任、つかう責任 - 目標 13：気候変動に具体的な対策を - 目標 15：陸の豊かさを守ろう 
02 船舶共有建造業務	適格カテゴリ： クリーンな輸送、 汚染防止および管理 - 環境負荷の低減 (温室効果ガス等の 排出削減) - 海洋汚染防止	適格カテゴリ： - 必要不可欠な交通インフラの整備及び多様な利用者の利便性 - 物流の効率化 - 離島航路の整備	- 目標 8：働きがいも経済成長も - 目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう - 目標 11：住み続けられるまちづくりを - 目標 13：気候変動に具体的な対策を - 目標 14：海の豊かさを守ろう 

目次

I まえがき(発行体とサステナビリティファイナンス概要について)	6
II スcopeと目的	9
III 発行体責任者と意見表明提供者としての DNV の責任	11
IV DNV 意見の規準	12
V 評価項目(作業範囲)	13
VI 評価結果と DNV 意見表明	15
スケジュール-1 対象プロジェクト概要	26
スケジュール-2 気候ボンド基準 3.0 版 検証基準	28
スケジュール-3 サステナビリティファイナンス適格性評価手順	30
チェックリスト-1 サステナビリティファイナンス適格性チェックリスト	30

I まえがき(発行体とサステナビリティファイナンス概要について)

(1) JRTT について

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構（略称：鉄道・運輸機構 以下、JRTT）は政府が資本金を全額出資する独立行政法人です。

鉄道・船舶による交通ネットワークの整備・支援を行う唯一の独立行政法人であり、建設勘定、海事勘定、特例業務勘定、地域公共交通等勘定及び助成勘定の 5 つの勘定に区分し、鉄道施設の建設、船舶共有建造、旧国鉄の資産処分・年金支払、地域公共交通への出資及び鉄道整備支援の 5 つの業務を主として活動を行っています。

(2) JRTT の基本理念

JRTT は、「安全で安心な、環境にやさしい交通ネットワークづくりに貢献します」という基本理念等を策定し、社会貢献することを掲げています。独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法に規定された機構の目的を役職員が共通の認識の下に一丸となって達成することができるよう、JRTT は以下基本理念等を策定しています。

【基本理念】

明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します。

- ・ 安全で安心な、環境にやさしい交通ネットワークづくりに貢献します。
- ・ 交通ネットワークづくりを通じ、人々の生活の向上と経済社会の発展に寄与します。
- ・ 交通ネットワークづくりに当たっては、確かな技術力、豊富な経験、高度な専門知識を最大限に発揮します。

業務運営に当たっての環境配慮の方針等を「環境基本方針」として策定し、また、環境負荷の低減を推進していくことを目的として環境配慮に関する具体的な内容を「環境行動計画」として定めております。毎年度、「環境情報の提供の促進等による特定事業者等の環境に配慮した事業活動の促進に関する法律」（平成 16 年法律第 77 号）第 9 条の規定に基づき環境報告書を作成し、公表しております。

(3) JR TT の環境基本方針、環境行動計画

【環境基本方針】（平成 25 年 8 月 27 日決定）

鉄道・運輸機構は、陸上運送、海上運送などの円滑化を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを使命とし、地球環境の保全に積極的に取り組み、豊かで美しい自然環境と調和した未来の交通ネットワークづくりを通じて、社会に貢献します。

1. 鉄道の建設、鉄道事業者、海上運送事業者などによる運輸施設の整備を促進するための助成などの支援など事業活動のすべての領域で環境負荷の低減に努めます。
2. 環境保全に関する法令および自主基準を遵守します。
3. 地域の環境保全活動に積極的に参加し、地域社会に貢献します。

【環境行動計画（概要）】（平成 30 年 4 月 1 日策定）

JR TT では、鉄道建設事業として、環境にやさしい大量輸送機関である整備新幹線等の鉄道の整備、新線の建設や既存鉄道施設の有効活用による速達性の向上を図り、もって利用者の利便性増進に資する都市鉄道利便事業を実施しており、また、環境・省力化に資する鉄道の技術開発等への助成等を実施することで、環境にやさしい大量輸送機関としての鉄道の整備を推進している。また、船舶共有建造事業として、環境に配慮した CO₂ 抑制効果のより高い船舶を国内海運のグリーン化に資する船舶として位置づけ、その建造を促進しているほか、船舶建造の計画段階から技術的なコンサルティング等を含めた技術支援や環境にやさしい船舶であるスーパーエコシップ（SES）、先進二酸化炭素低減化船の建造に係る技術支援も行っており、これらの船舶の普及促進に努めています。

JR TT の実施するこれらの事業における環境負荷低減への具体的な取り組みとして、①地球温暖化対策、②建設廃棄物対策、③工事排水と掘削土の適切な処理、④生物多様性の保全、⑤土地処分に伴う特定有害物質への対応、⑥事務に関する環境負荷低減の取り組みの対策等に取り組んでいます。

(4) JRJT サステナビリティファイナンス^{*1}

JRJT は環境、社会そして SDGs に貢献するためサステナビリティファイナンスに基づいた資金調達を行う計画です。

表-1 に JRJT サステナビリティファイナンスの環境、社会的な便益、そしてターゲットとなる SDGs についての概要を示します。

スケジュール-1 にサステナビリティプロジェクト及び資産を、プロジェクト No. 01(R1-R5)と 02(S-1)に分類して示します。

^{*1}:サステナビリティファイナンスは、JRJT の調達する負債性資金調達全般(債券及び借入れ)を説明しており、本文中債券/債券と表記があるものは、借入れを包含するものとします。

表-1 JRJT サステナビリティファイナンスの環境・社会的便益及び SDGs 目標への貢献

プロジェクト ポートフォリオ	環境的便益	社会的便益	SDGs 目標への貢献
01 鉄道建設業務	適格カテゴリ： クリーンな輸送 環境負荷の低減（温室効果ガス等の排出削減）	適格カテゴリ： - 必要不可欠な交通インフラの整備 - 低コスト性及び多様な顧客層のアクセシビリティ	- 目標 3：すべての人に健康と福祉を - 目標 7：エネルギーをみんなにそしてクリーンに - 目標 8：働きがいも経済成長も - 目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう - 目標 11：住み続けられるまちづくりを - 目標 12：つくる責任、つかう責任 - 目標 13：気候変動に具体的な対策を - 目標 15：陸の豊かさも守ろう 
02 船舶共有建造業務	適格カテゴリ： クリーンな輸送、 汚染防止および管理 - 環境負荷の低減（温室効果ガス等の排出削減） - 海洋汚染防止	適格カテゴリ： - 必要不可欠な交通インフラの整備及び多様な利用者の利便性 - 物流の効率化 - 離島航路の整備	- 目標 8：働きがいも経済成長も - 目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう - 目標 11：住み続けられるまちづくりを - 目標 13：気候変動に具体的な対策を - 目標 14：海の豊かさを守ろう 

II スコープと目的

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社(以下、「DNV」若しくは「我々」)はこの「DNV 検証報告書」において、独立した検証機関として、2021 年 6 月に実施した CBSv3.0 への更新および整備新幹線の適格性評価を追加した検証報告書改訂-1 から、最新版の各種基準を適用して適格性評価を実施するように JRTT から依頼を受けています。DNV の規準及びこれを達成していることについての必要な情報は後述の確認作業の欄に記載されています。DNV は JRTT により依頼されたこの資金調達前検証が、CBSv3.0 に基づくプログラム資金調達*であると理解しています。

また、DNV は、サステナビリティボンドガイドライン 2021(SBG)に適合するため、グリーンボンド原則 2021(GBP)、ソーシャルボンド原則 2021(SBP)及び関連する規準として、グリーンローン原則 2021(GLP)、グリーンボンドガイドライン 2022(GBGLs)、グリーンローンガイドライン 2022(GLGLs)、ソーシャルボンドガイドライン 2021(SBGLs)を参照します。

*プログラム資金調達：この報告書における検証結果及び認証に基づき継続した資金調達を実施すること

この資料では、サステナビリティファイナンスの財務的なパフォーマンス、いかなる投資の価値、もしくは長期的な環境効果に関する評価は提供されません。我々 DNV の目的は、サステナビリティファイナンスが下記に示す CBSv3.0 とそれらに関連する技術的な基準に合致しているかについてアセスメントを提供することです。

- **陸上交通 (2 版)**

[Land Transport Criteria (Version 2) Aug. 2022]

これとは別に、CBSv3.0 及びその関連する分野の技術基準の適合性についての資金調達前検証の DNV 活動に加え、DNV はサステナビリティファイナンスの適格性について、GBP2021、SBP2021、SBG2021、GLP2021、GBGLs2022、GLGLs2022、SBGLs2021 に適合していることを定性的にレビューを実施しました。

この報告書における CBSv3.0 の検証対象は鉄道建設業務です。また、鉄道建設業務及び船舶共有建造業務の両方に対して、GBP2021、SBP2021、SBG2021、GLP2021、GBGLs2022、GLGLs2022、SBGLs2021 を参照して適格性評価を実施しています。

我々DNVはこのサステナビリティファイナンスサービス提案で実施する範囲に関し、JR TT と直接的な資本に関する一切の業務上の関係及び利害関係が生じることはありません。

JR TTは、いかなる未充当資金についても、JR TTのサステナビリティファイナンスフレームワークの調達資金の用途及び調達資金の管理のセクションで設定した方法に従います。

DNV は、サステナビリティファイナンス実施前検証及び評価オピニオンを提供することを、JR TT から依頼されています。我々が依頼内容を達成するために用いる手法は、後述の「V 評価項目(作業範囲)」に記載されています。我々は独立した認証対応や他の監査対応は提供しません。

この資料では、サステナビリティファイナンスの財務的なパフォーマンス、いかなる投資の価値、もしくは長期的な環境効果に関する評価は提供されません。我々の目的は、下記に定めた基準で策定されたクライテリアに適合するかについてアセスメントを提供することです。

この DNV 意見表明の範囲は、気候ボンド基準 3.0 版、グリーンボンド原則 2021、グリーンローン原則 2021 及びソーシャルボンド原則 2021 をベースにしたサステナビリティボンドガイドライン 2021 で定められる範囲です。DNV は、この検証及びアセスメントにおいてグリーンボンドガイドライン 2022、グリーンローンガイドライン 2022、ソーシャルボンドガイドライン 2021 の要求事項を考慮します。気候ボンド基準 3.0 版に関し、「陸上交通基準 (2 版)」の技術基準(例：公共鉄道施設関連)を考慮します。

ここでは、基準に対して適合するための意見(助言)は提供されず、また、このレポートでは認証は行われません。今後、気候ボンド基準 3.0 版に基づく CBI 認証の取得を行うかどうかは、発行体である JR TT により判断されます。

Ⅲ 発行体責任者と意見表明提供者としての DNV の責任

JR TT は DNV がこのレビューを提供するための期間、必要な情報を提供するものとし、我々の意見は独立したオピニオンであり、我々に提供された情報を基に、確立された規程が適格性を満たしているかどうかについて、JR TT 及びサステナビリティファイナンスの他の利害関係者に対し情報提供することを意図しています。我々の意見表明では、JR TT から提供された情報及び事実に依拠しています。

DNV はこの意見表明の中で参照する選定された資産に対する責任を負わず、また試算、観察事項、意見もしくは結論が正しくない場合、それに対し責任を負うことができません。このように、DNV は JR TT から提供される情報やデータ及びこのアセスメントの基本となる情報やデータが正確でない、または不完全な場合には責任を負うことはできません。

IV DNV 意見の規準

DNV は CBS v3.0 及び関連する技術基準に対し、CBS v3.0 個別の要求事項に合わせた検証手順の作成と検証の実行を行います。DNV 検証範囲の詳細は後述のスケジュール-2 に纏められています。

我々 DNV の手順、すなわち、レビュー対象のサステナビリティファイナンスに対する規準は、上記 CBSv3.0 に加え、GBP2021、SBP2021、SBG2021、GLP2021、GBGLs2022、GLGLs2022、SBGLs2021 を考慮します。これらの規準では、以下の 4 つの要素(原則)にグループ分けされています。

- **要素 1：調達資金の使途**：調達資金の使途の規準は、サステナビリティファイナンスの発行体が適格性を有する活動に対して、調達した資金を使わなければならない、という要求事項によって定められています。適格プロジェクトは、明確な環境改善効果を提供するものです。
- **要素 2：プロジェクトの評価及び選定のプロセス**：プロジェクトの評価及び選定の規準は、サステナビリティファイナンスの発行体が、サステナビリティファイナンス調達資金を使途とする投資の適格性を判断する際に従うプロセスの概要を示さなければならない、また、プロジェクトが目的に対する影響をどのように考慮しているかの概要を示さなければならない、という要求事項によって定められています。
- **要素 3：調達資金の管理**：調達資金の管理の規準は、サステナビリティファイナンスにより調達された資金が、発行体組織によって追跡管理されなければならないこと、また、必要な場合には、区別されたポートフォリオを構築し、未充当資金がどのように扱われるか公表するという観点で、作成されなければならないことが、要求事項によって定められています。
- **要素 4：レポーティング**：レポーティングの規準は、サステナビリティファイナンスの利害関係者に対して、少なくとも、調達資金の充当状況及び可能な場合には定量的もしくは定性的なパフォーマンス指標を用いたサステナビリティレポートを発行する、という推奨事項によって定められています。

*1: 気候ボンド基準 3.0 版 (気候ボンドイニシアチブ)

*2: グリーンボンド原則 (2021 年 国際資本市場協会 ICMA)

*3: ソーシャルボンド原則 (2021 年 国際資本市場協会 ICMA)

*4: サステナビリティボンドガイドライン (2021 年 国際資本市場協会 ICMA)

*5: グリーンローン原則 (2021 年 ローンマーケット協会(LMA)他)

*6: グリーンボンドガイドライン 2022 年版 (環境省)

*7: グリーンローンガイドライン 2022 年版 (環境省)

*8: ソーシャルボンドガイドライン 2021 年版 (金融庁)

V 評価項目(作業範囲)

我々が請け負った業務(評価項目)は、有効な情報(JRTT から我々に提供された情報が正確であるという認識)に基づく上位レベルの調査で構成されています。我々は、JRTT から我々に提供された情報の正確さについて監査やテストによるチェックを行いません。我々の意見表明を作成する際の評価項目(作業範囲)は以下を含みます。

資金調達前検証(気候ボンド基準 3.0 版 CBS v3.0)

- サステナビリティファイナンス資金調達への適用を目的とした、CBSv3.0 を評価手順(上述の選定されたプロジェクト及び資産が関連する分野技術基準を含む)の作成と実行(検証)を行います。スケジュール-2 にアセスメント結果の概要を示します。
- サステナビリティファイナンスに関して JRTT より提供された文書のアセスメント及び、上位レベルのデスクトップ調査による補足的なアセスメント。現場訪問による文書レビューの確認や JRTT の主要担当者へのインタビュー。
- JRTT 管理者との協議及び関連する文書のレビュー。
- 各規準に対する指摘事項(観察事項)の文書作成。我々の意見表明(詳細は後述)はこれらの指摘事項を要約したものです。

また、関連する規準として上述の GBP2021、SBP2021、SBG2021、GLP2021、GBGLs2022、GLGLs2022、SBGLs2021 への適合性及び、国連の持続可能な開発目標への貢献について考慮します。

GBP2021、SBP2021、SBG2021、GLP2021、GBGLs2022、GLGLs2022、SBGLs2021 への適合性評価

- 要素 1：調達資金の使途
- 要素 2：プロジェクトの評価及び選定のプロセス
- 要素 3：調達資金の管理
- 要素 4：レポーティング

国連の持続可能な開発目標（SDGs）への貢献

- SDGs 3 : すべての人に健康と福祉を
- SDGs 7 : エネルギーをみんなにそしてクリーンに
- SDGs 8 : 働きがいも経済成長も
- SDGs 9 : 産業と技術革新の基盤をつくろう
- SDGs 11 : 住み続けられるまちづくりを
- SDGs 12 : つくる責任、つかう責任
- SDGs 13 : 気候変動に具体的な対策を
- SDGs 14 : 海の豊かさを守ろう
- SDGs 15 : 陸の豊かさを守ろう

<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/about/index.html>

VI 評価結果と DNV 意見表明

DNV はサステナビリティファイナンス資金調達前検証を実施しました。CBS v3.0 への適合に関する独立した検証意見の提供が DNV の責任です。

DNV は CBS v3.0 及び過去情報の監査もしくはレビューを除く ISAE3000 に従って検証を実行しました。検証では、i)CBS V3.0 の条項に矛盾なく適切に適用されているかの照合、ii)検証を裏付ける証拠の集約、を含みます。

DNV の検証アプローチは、CBS v3.0 の適合に関するリスクを理解し、それらを緩和するために用いられる管理方法の理解に基づいています。DNV はサステナビリティファイナンスが CBS v3.0 の要求事項に合致しているかについて、DNV が必要と判断した「限定された評価」(全数調査では無く、代表的な事例サンプリングに基づく評価)を提供するために得られた証拠、関連する他の情報及び説明により検証を計画し実行しました。なお、GBP2021, SBP2021, SBG2021, GLP2021, GBGLs2022、GLGLs2022、SBGLs2021 についてもベースとなる適合要件は CBS v3.0 と関連付けが可能なため、次ページ以降に集約した形で検証及び評価結果をまとめました。個々の要件への適合については検証・評価活動を通じて確認を行いました。

「限定された評価」手順の実行においては、サステナビリティファイナンスが CBS v3.0 及び関連する分野技術基準の要求事項に対し全ての事項が合致しているということを保証するものではない、という点に注意が必要です。

1. 要素 1 : 調達資金の使途

DNV は、JRTT が調達する資金が、以下のサステナビリティファイナンス適格クライテリアを満たす 2 つの事業[6 つのプロジェクト]に充当される計画であることを確認しました。

サステナビリティファイナンス適格クライテリア :

「鉄道建設業務」(プロジェクト 01 R-1~R5)

- クリーンな輸送
- 必要不可欠な交通インフラの整備
- 低コスト性及び多様な顧客層のアクセス性

「船舶共有建造業務」(プロジェクト 02 S1)

- 必要不可欠な交通インフラの整備及び多様な利用者の利便性
- 物流の効率化
- 離島航路の整備
- クリーンな輸送と汚染防止および管理

スケジュール-1 にサステナビリティプロジェクト一覧を示します。

具体的には、調達する資金は全てサステナビリティプロジェクトにファイナンスもしくはリファイナンスされます。

各サステナビリティプロジェクトの詳細は以下の通りです。

プロジェクト 01 R-1 : 都市鉄道利便増進事業

図-1 に都市鉄道利便増進事業である神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）を示します。

平成 17 年に施行された「都市鉄道等利便増進法」に基づき、既存の鉄道施設を有効活用しつつ、連絡線建設による乗り換えの解消や速達性向上により、利用者の利便性向上を図る新しい事業です。

整備の財源については、国、地方自治体及び JRTT が 3 分の 1 ずつ負担することになっています。開業後は、JRTT が施設を保有し、これを営業主体に貸し付け、営業主体が施設使用料を JRTT に支払うことになっています。



図-1 プロジェクト 01 R-1 都市鉄道利便増進事業

神奈川東部方面線（相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線）

プロジェクト 01 R-2 : 主要幹線及び大都市交通線、R-3 : 民鉄線、R-4 : 都市鉄道線

図-2 にプロジェクト 01 R-2 から R-4 の事業の代表的な鉄道を示します。

JR TT は大都市においては、都市機能の維持、交通環境の整備等に、そして地方においては経済基盤の強化、地域格差の是正に、総合鉄道技術を有する唯一の全国規模の公的機関として責務を果たしています。

サスナビリティファイナンスの鉄道建設業務対象プロジェクトには、R-2 主要幹線及び大都市交通線、R-3 民鉄線、R-4 都市鉄道線、を含んでおり、いずれも公共交通に資するインフラ設備(電化用鉄道線)です。

DNV はプロジェクト 01-R3 に含まれる路線を代表サンプルとして、オンサイトレビュー及び現地関係者へのインタビューを実施し(2018 年 12 月)、当該プロジェクトがサステナビリティファイナンスとして適格性を有することを確認しました。



図-2 プロジェクト 01 R-2 から R-4 の事業の代表的な鉄道 一例(2021 年 6 月時点)

R-2 主要幹線及び大都市交通線、R-3 民鉄線、R-4 都市鉄道線 (凡例 赤：開業線、青：工事線)

プロジェクト 01 R-5 : 整備新幹線

図-3 にプロジェクト 01 R-5 整備新幹線の北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)及び西九州新幹線(武雄温泉・長崎間)を示します。

JR-TT は全国新幹線鉄道整備法に基づき昭和 48 年に整備計画が決定された上記の 3 路線で、国土交通大臣から建設主体として指名を受け整備新幹線の建設を進めています(一部は 2021 年 5 月時点で営業中)。現在、建設中の整備新幹線は、平成 16 年 12 月政府・与党申合せ「整備新幹線の取扱いについて」及び平成 23 年 12 月政府・与党確認事項「整備新幹線の取扱いについて」に基づき、工事実施計画の認可を受けた 3 路線 3 区間(延長約 403km)です。

DNV は、プロジェクト 01 R-5 が全域において電化された公共交通機関として利用される鉄道であり、後述する分野技術基準を満たし、またサステナビリティファイナンスとして適格性を有することを確認しました。

建設工事に伴う環境への影響については、法令で定められる環境影響評価等により適切に周辺環境への配慮や、建設工事に伴う廃棄物(例：トンネル発生土)の取扱いを実施していること、また、分野技術基準で求められる追加的な GHG 排出に対して重要なインパクトが無いこと等、プロジェクト実行に伴うネガティブな影響への対応が適切になされていることを確認しました。

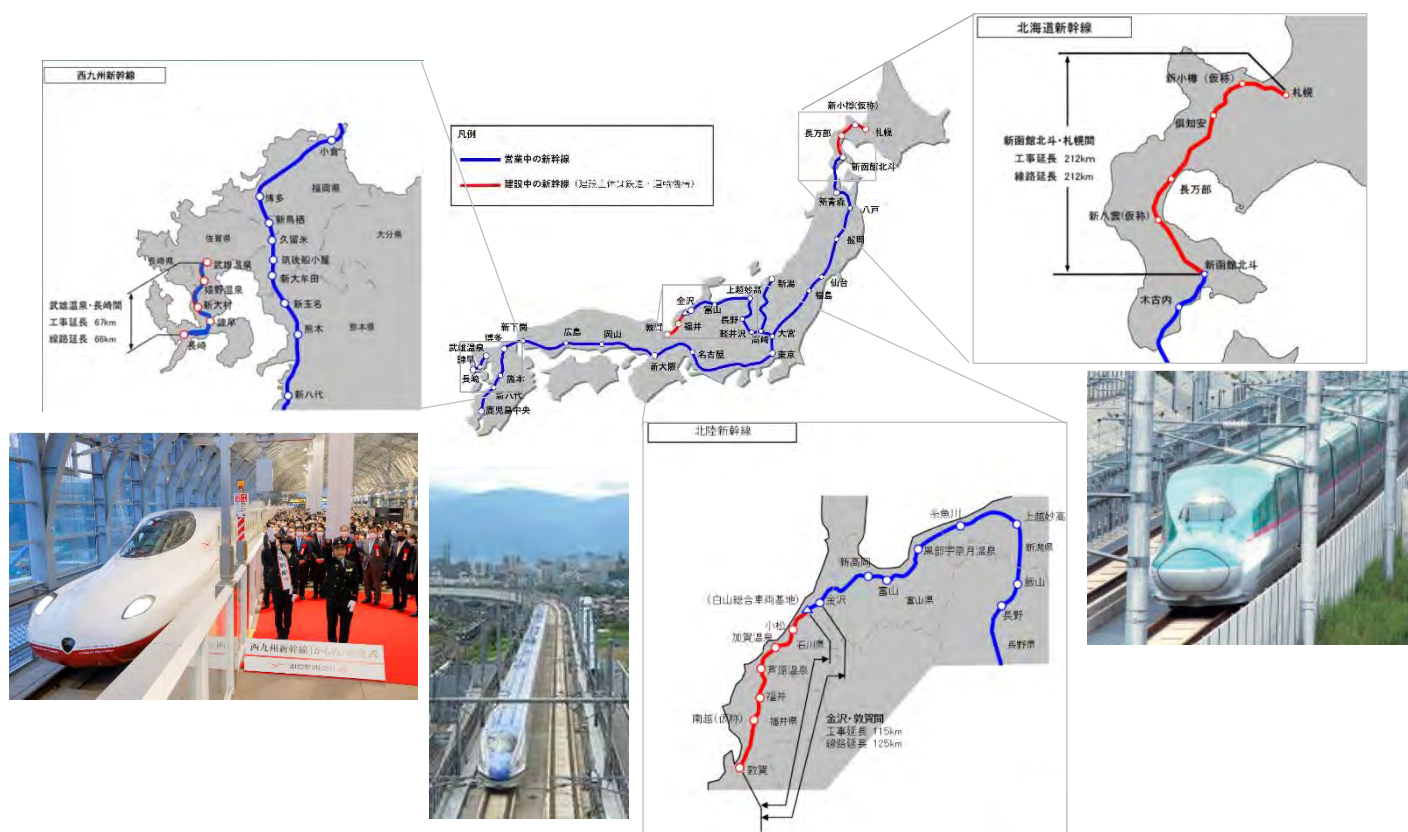


図-3 プロジェクト 01 R-5 整備新幹線(凡例 赤：建設中、青：営業中)
北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間) 及び
西九州新幹線(武雄温泉・長崎間)

プロジェクト 02 S-1 : 国内貨物船および旅客船の共有建造

図-4 及び図-5 に、プロジェクト 02 S-1 の代表的な実績を示します。

JRTT は国内旅客船又は国内貨物船の建造について、船舶共有建造業務を通じて低利・長期資金を供給し、建造に関する技術的支援を実施しています。特に平成 13 年 12 月「特殊法人等整理合理化計画」により平成 14 年度からは共有建造の対象を以下の「真に政策的必要性のあるもの」に重点化しています。

- (1) 物流効率化等対策：船舶の大型化あるいは荷役、運航の効率化等を図ることができる船舶の建造を行うこと
- (2) 環境対策：近年、道路混雑の緩和、CO₂ 排出量の削減等の面からモダルシフト（トラックから船舶・鉄道への転換）等の環境対策の推進を図ることができる船舶建造を行うこと
- (3) 少子高齢化対策：高齢化社会の急速な進展に対応するため、バリアフリー化した船舶の建造を行うこと
- (4) 離島航路に就航する船舶：離島住民の生活に不可欠な交通手段として安全かつ確実な輸送サービスを行う船舶の建造を行うこと

さらに、平成 17 年度には共有建造の対象をより政策的意義の高いものへの重点化し、平成 22 年度には政策要件の見直しを行っています。また、平成 30 年度にはさらに社会性にフォーカスした取組を行った他、平成 29 年度には国土交通省でも内航海運の今後求められる環境面での役割を整理しており、目指す将来像や具体的施策を進めるためには、当機構による船舶共有建造制度の維持・充実を図ることが必要と謳われ、船舶共有建造業務が継続的な国の社会・経済を支える重要なインフラ事業として位置づけられており、サステナビリティファイナンスとして適格であることを裏付けています。これらの情報の詳細は、JRTT サステナビリティファイナンスフレームワークに記載されています

JRTT がする調達するサステナビリティファイナンスのうち船舶共有建造への資金充当では、サステナビリティファイナンスとして適格であると判断されたプロジェクトの新規建造資金及びリファイナンスとして充当する予定です。

この報告書における船舶共有建造業務への適格性評価は、GBP2021、SBP2021、SBG2021、GLP2021、GBGLs2022、GLGLs2022、SBGLs2021 を参照したものです(CBSv3.0 検証対象はプロジェクト 01 の鉄道建設業務です)。

共有貨物船



図-4 プロジェクト 02 S-1 の代表的な実績(共有貨物船)

共有旅客船(離島航路就航船)



共有旅客船(長距離フェリー等)



図-5 プロジェクト 02 S-1 の代表的な実績(共有旅客船)

2. 要素 2 : プロジェクトの評価及び選定のプロセス

DNV はレビューを通じて、スケジュール 1 に記載されている全てのサステナビリティプロジェクト(2 つの事業に分類される 6 つのプロジェクト)が、JR TT の企業理念及び環境基本方針と一致した取組であり、プロジェクトの評価及び選定が、JR TT の関連部署で適切なプロセスを経て決定されたことを確認しました。

JR TT はプロジェクトの実行による環境への貢献について、国土交通省の定める方針に基づき、自家用車等の他の輸送手段と比べて有効(低 CO₂ 排出量)であると判断しています。

表-2 輸送量当たりの CO₂ 排出量 (2020 年度)

出典 : 国土交通省総合政策局環境政策課公表資料

輸送手段	旅客 : g-CO ₂ /人キロ	貨物 : g-CO ₂ /ton キロ
自家用乗用車	131	1,215
営業用貨物車	-	216
航空	133	-
バス	109	-
船舶	-	43
<u>鉄道</u>	<u>28</u>	<u>21</u>

具体的には、プロジェクトを通じた環境リスクやその対応策等について、関連法規を遵守すると共に、適切に配慮することを確認しました。DNV は JR TT がその影響は限定的であり、必要な場合には適切な処置を実行する計画であることを確認しました。

3. 要素3：調達資金の管理

DNV は、JRTT がサステナビリティファイナンス実施以降の調達資金の充当についてどのように追跡管理するか計画についてレビューにより確認しました。また、資金総額の管理方法に関する計画が適切かつ明確になっていることを確認しました。具体的には、調達資金の充当が決定されるまでの間は、JRTT が資金と等しい額を現金及び現金同等物にて管理する計画です。DNV は JRTT が、少なくとも 1 年毎に未充当資金の残高を定期的にレビューする計画であることを確認しました。調達資金の充当実績(ファイナンス及びリファイナンス充当額またはその割合)については、年次レポートで公表する計画であることを確認しました。

具体的には以下の通りです。

- ・ JRTT は、調達された資金がどれだけ各プロジェクトへ充当されたかを整理する帳票により、プロジェクトごとの資金調達の内訳を捕捉することができます。また、充当残高と未充当残高は各プロジェクトへの未充当資金の残高を整理する帳票で、借入金、債券ごとにプロジェクトに表示することができます。
- ・ JRTT は、独立行政法人通則法に基づき、監事の監査の他、会計監査人の監査を受けなければならない。内部プロセスによる統制については、業務監査などによって、調達資金の経理区分や資金使途の適切性が常時点検・確認されています。
- ・ JRTT の決算については、主務大臣である国土交通大臣による承認を得る必要があり、そのための手続も年一回とられています。上記の決算関係検査等は内部統制プロセスの一部です。
- ・ JRTT は、事業報告書等で各個別プロジェクトの支出状況等を開示しており、大きな状況の変化があった場合は、外部有識者から構成される事業評価監視委員会において事業の評価を行い、評価結果を開示しています。
- ・ JRTT は、未充当資金の運用方法について独立行政法人通則法等に基づき、安全・確実かつ流動性の高い銀行預金等の運用手段にて運用することが定められており、一例として、国債、地方債、政府保証債、その他主務大臣の指定する有価証券等があります。

なお、先述の通り、ここでは DNV はサステナビリティファイナンスの財務的なパフォーマンス、いかなる投資の価値又は長期的な環境改善効果に関する評価は提供しません。

4. 要素4：レポートニング

DNV は CBSv3.0 及び関連する規準で要求される特定の項目に関して、JR TT が、年に 1 回 JR TT のホームページで報告・公表する計画であることを確認しました。また、ここには、プロジェクト概要、リファイナンス充当状況(充当額若しくは割合)を含む資金充当及びプロジェクト運用状況(必要な場合)についての記載が含まれる計画であることを確認しました。

また、DNV は環境改善効果が JR TT により各種規準の要求に応じて報告される計画であることを確認しました。DNV は報告内容の妥当性について、定期レポートの際にレビューを行い、そのレビュー結果について意見表明を行う予定です。

具体的には以下の通りです。

JR TT は鉄道・運輸機構ウェブサイト「IR 情報」(<https://www.jrtt.go.jp/ir/>)にて業務及び財務の概況を公開しています(複式簿記)。今後については、当該フレームワークに基づきサステナビリティファイナンスに係るフレームワークおよび資金調達後の調達資金の充当状況等をホームページで開示・更新し、全ての資金が充当されるまでかかる開示を行っていく予定です。例えば、以下の報告書が含まれます。

- ・ 環境報告書
 - ・ 事業年度事業報告書
 - ・ 年度決算報告書
 - ・ 事業年度財務諸表
 - ・ 業務実績等報告書
 - ・ 債券内容説明書
-
- ・ JR TT は環境的・社会的便益及び資金管理状況に関し、以下の項目を公開する予定です。
 - ・ 輸送量当たりの CO₂ 排出量
 - ・ 建造決定した政策課題に適合した船舶の内訳
 - ・ 適格プロジェクト(鉄道建設業務)の主要路線の鉄道利用者数
 - ・ 適格プロジェクト毎の事業状況
 - ・ 年度の資金充当状況
 - ・ 未充当の資金残高
 - ・ リファイナンスの比率(単位：%)

以上から、DNV は JR TT のサステナビリティプロジェクトが、関連する規準(気候ボンド基準 3.0 版、グリーンボンド原則、ソーシャルボンド原則、サステナビリティボンドガイドライン、グリーンローン原則、グリーンボンドガイドライン、グリーンローンガイドライン、ソーシャルボンドガイドライン)に従って計画されていること、また実行される予定であることを検証及びレビュー活動を通じて確認しました。

また、DNV は選定されたプロジェクト及び資産の資金使途が、JR TT により SDGs に合致、貢献すると評価されたことを確認しました。

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

2022 年 12 月 15 日



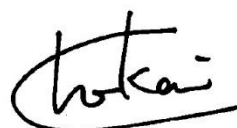
Mark Robinson マーク ロビンソン
サステナビリティサービス マネージャー
DNV ビジネス・アシュアランス、オーストラリア



Naoki Maeda 前田 直樹
代表取締役社長
DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社



Masato Kanedome 金留 正人
プロジェクトリーダー
DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社



Jun Chokai 鳥海 淳
アセッサー
DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

About DNV

Driven by our purpose of safeguarding life, property and the environment, DNV enables organisations to advance the safety and sustainability of their business. Combining leading technical and operational expertise, risk methodology and in-depth industry knowledge, we empower our customers' decisions and actions with trust and confidence. We continuously invest in research and collaborative innovation to provide customers and society with operational and technological foresight.

With our origins stretching back to 1864, our reach today is global. Operating in more than 100 countries, our 16,000 professionals are dedicated to helping customers make the world safer, smarter and greener.

スケジュール-1 対象プロジェクト概要

ここに記載されているプロジェクトポートフォリオは、初回の検証時(2019年1月時点の計画 路線数：18 路線、路線延長距離：231.6km)、及び改訂-1の検証で追加された整備新幹線(2021年5月時点の計画：路線数3、路線延長距離：約403km)であり、今後変更される場合があります。
重要な変更があった場合には、CBSv3.0の要求事項に基づき、JRTT 及び DNV にて協議の上、必要と判断される場合は改訂します。

表(1/2) JRTT サステナビリティファイナンス プロジェクトポートフォリオ (プロジェクト No. 01 鉄道建設業務)

プロジェクト No.		プロジェクト ポートフォリオ	プロジェクト事業区分	サブ区分	詳細 (対象プロジェクト概要)
01	R-1	都市鉄道 利便増進事業	・クリーンな運輸に関する事業 ・基本的インフラ 設備	・鉄道(電鉄) ・公共交通機関	鉄道建設業務(建設勘定)：以下、プロジェクト例 ・ 神奈川東部方面線
	R-2	主要幹線及び 大都市交通線	・クリーンな運輸に関する事業 ・基本的インフラ 設備	・鉄道(電鉄) ・公共交通機関	鉄道建設業務(建設勘定)：以下、プロジェクト例 ・ 京葉線、武蔵野線 等
	R-3	民鉄線	・クリーンな運輸に関する事業 ・基本的インフラ 設備	・鉄道(電鉄) ・公共交通機関	鉄道建設業務(建設勘定)：以下、プロジェクト例 ・ 東武伊勢崎線、みなとみらい 21 線、小田急小田原線、北総線、西武有楽町線、東武東上線、西武池袋線、東葉高速線、埼玉高速鉄道線、臨海副都心線二期、みなとみらい線 等
	R-4	都市鉄道線	・クリーンな運輸に関する事業 ・基本的インフラ 設備	・鉄道(電鉄) ・公共交通機関	鉄道建設業務(建設勘定)：以下、プロジェクト例 常磐新線(つくばエクスプレス)
	R-5	整備新幹線	・クリーンな運輸に関する事業 ・基本的インフラ 設備	・鉄道(電鉄) ・公共交通機関	鉄道建設業務(建設勘定)：以下、プロジェクト例 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)、西九州新幹線(武雄温泉・長崎間)



表(2/2) JRTT サステナビリティファイナンス プロジェクトポートフォリオ (プロジェクト No. 02 船舶共有建造業務)

プロジェクト No.		プロジェクト ポートフォリオ	プロジェクト事業区分	サブ区分	詳細 (対象プロジェクト概要)
02	S-1	国内貨物船および旅客船の共有建造	・クリーンな運輸に関する事業 ・基本的インフラ 設備	・公共交通機関 ・モーダルシフト	船舶共有建造業務(海事勘定) : 旅客船計 1,060隻 1,099千総トン 貨物船計 3,062隻 3,699千総トン (令和4年3月31日現在)

スケジュール-2 気候ボンド基準 3.0 版 検証基準

CBS V3.0 版への適合条件サマリー

サステナビリティファイナンスの適格プロジェクト及び資産のポートフォリオを組込むに先立ち、関連するプロジェクト及び資産をレビューするための基準は、CBSv3.0 及び技術基準に基づき分類されます。CBS3.0 版及び技術基準の主要な要求事項は大きく下表のパート A～パート C に分類されます。

DNV は、JRTT が下表の要求事項を満たしていることを、JRTT 関連文書及び JRTT 関係者へのインタビューを通じて得た証拠に基づき確認しました。下表中で「債券」と表記される項目は、ここではローンを包含するものとします。

パート A: 債券発行前要求事項

範囲	要求事項
1.調達資金の使途	債券の手取り金は(全て)選定されたプロジェクト及び資産に充当されなければならない。
2.プロジェクト及び資産の評価及び選定プロセス	(発行体は)選定されたプロジェクト及び資産が継続して適格であることを定義・決定したプロセスを文書として維持しなければならない。
3.調達資金の管理	(発行体は)債券の手取り金をサブアカウント(別口座)へ預金する、サブポートフォリオに移動する、もしくは他の識別可能な適切な方法で管理し、それらを文書化すべきである。
4.レポーティング(発行前)	発行体はフレームワークの開示、適用する基準、充当(新規投資及びリファイナンス)及び未充当資金の管理、プロジェクト情報が含まれる更新レポートの作成と開示計画等について明確にしなければならない。

パート B: 債券発行後要求事項

範囲	要求事項
5.調達資金の使途	債券の手取り金は(全て)選定されたプロジェクト及び資産に充当されなければならない。 充当されたプロジェクト及び資産は、他のグリーンボンドやローン等と混在してはいけない。また、対象プロジェクト及び資産の持つ価値が、少なくとも債券発行額(発行時点)、もしくは発行済みの金額と同等またはそれ以上とすべきである。
6.プロジェクト及び資産の評価及び選定プロセス	(発行体は)選定されたプロジェクト及び資産が継続して適格であることを定義・決定したプロセスを文書として維持しなければならない。
7.調達資金の管理	(発行体は)債券の手取り金をサブアカウント(別口座)へ預金する、サブポートフォリオに移動する、もしくは他の識別可能な適切な方法で管理し、それらを文書化すべきである。
8.レポーティング(発行後)	発行体は債券の残高が残存している期間、少なくとも1年に1回更新レポートを準備し、公開しなければならない。更新レポートには、資金充当状況、環境改善効果、対象プロジェクトに関する情報が含まなければならない。適合性に必要な情報を検証者及び気候ボンド基準事務局に提供しなければならない。

パート C: プロジェクト及び資産の適格性

範囲	要求事項
9.気候ボンド分類	選定されたプロジェクト及び資産は、気候ボンド分類でリスト化されている1つもしくはそれ以上の投資領域に該当しなければならない。
10.セクター適格性基準	プロジェクト及び資産は関連する分野(セクター)適格性基準文書で提供される特定の適格性基準文書に合致していなければならない。 下記に検証対象となる分野と基準の概要を示す。 陸上交通 <u>陸上交通セクターでの対象スコープは以下であり、個別に設定された適格性基準を満たすプロジェクトが適格性を有する。</u> (適格性基準の例：電化されていること、単位輸送距離当たりのCO₂排出量上限値を下回ること、適格な車両に利用される主要部品(バッテリー等)の製造、購入、リース事業等、鉄道網や鉄道線の建設、開発、購入及び運転等、適格プロジェクトの運用に資する駅舎や整備場、ICT整備等) ・乗用車及び商用車 ・道路を利用する公共旅客輸送及び貨物輸送 ・旅客鉄道用及び貨物鉄道用車両 ・鉄道網及び鉄道線 ・他の様々な車両の製造 ・低炭素交通に関するインフラストラクチャー

スケジュール-3 サステナビリティファイナンス適格性評価手順

チェックリスト-1 サステナビリティファイナンス適格性チェックリスト

サステナビリティファイナンスは、JR TT の調達する負債性資金調達全般(債券及び借入れ)を説明しており、このチェックリスト内の表記である債券/債券は借入れ、また債券関連文書/公的書類は借入れに関する公式書類を包含するものとします。表中に記載の JR TT サステナビリティファイナンスフレームワーク及び公式な資金調達関連書類(債券内容説明書 等)は投資家向け説明資料として別途公開される予定です。

(1)～(4)はグリーン債券原則(ICMA, 2021)、ソーシャル債券原則(ICMA, 2021)に基づくサステナビリティ債券ガイドライン(ICMA, 2021)で示される適格性についてチェックリストとして整理したもので、評価作業で JR TT 関連文書及び JR TT 関係者へのインタビューを通じて得た証拠に基づき、DNV 観察結果を記載しています。

SBG-1 調達資金の使途

Ref.	規 準	要求事項	DNV観察結果
1a	債券の種類	サステナビリティ債券の種類は GBP で定義される以下の種類のいずれかに分類される。 ・サステナビリティ債券 ・サステナビリティレベニュー債 ・サステナビリティプロジェクト債券 ・サステナビリティ証券化債	DNVは、資料レビュー及び協議結果に基づき、債券の分類は以下であることを確認した。 サステナビリティ債券
1b	プロジェクト分類	サステナビリティ債券において肝要なのは、その調達資金がサステナビリティプロジェクトのために使われることであり、そのことは、証券に係る法的書類に適切に記載されるべきである。	債券の目的に応じた判断により、調達資金の使途は以下の分プロジェクト分類にファイナンス又はリファイナンスされる。 <鉄道建設業務> ・都市鉄道利便増進事業 ・主要幹線及び大都市交通線 ・民鉄線 ・都市鉄道線 ・整備新幹線

Ref.	規 準	要求事項	DNV観察結果
			<船舶共有建造業務> ・国内貨物船及び旅客船の共有建造 DNV はアセスメントを通じ、プロジェクトがグリーンボンド原則、ソーシャルボンド原則及びサステナビリティボンドガイドライン、グリーンローン原則に基づく分類であることを確認した。また、これらの事項は、債券関連文書(債券内容説明書)にも記載される予定であり、1b での要求事項を満足していると結論付ける。また、将来的に、ここに記載されていないプロジェクトが追加になる場合には、適宜、同様の検証を通じて適格性を判断する方針であることを確認した。
1c	環境面及び社会面での便益	調達資金使途先となる全てのサステナビリティプロジェクトは明確な環境面、社会面の何れかまたは両方での便益を有すべきであり、その効果は発行体によって評価され、可能な場合は、定量的に示されるべきである。	DNV は CBI 検証者として、CBI の発行する CBSv3.0 及び必要な分野の技術基準(陸上交通 2 版)を適用し、プロジェクトの適格性を確認した。また、環境及び社会的便益の両方での便益を有することを定性的及び一部については定量的に確認した。DNV は、JR TT はこれらのプロジェクトが、SDGs マッピングとの関連性があることを、国土交通省の方針及び ICMA の資料をベースを参照して整理していることを確認した。DNV は JR TT から提供される資料のレビュー及びインタビューを通じ、JR TT がプロジェクト実行に伴うリスクやそれに対する適切な対策を講じていることを確認した。以上から、DNV は要求事項 1c を満足していると結論付ける。
1d	リファイナンスの割合	調達資金の全部あるいは一部がリファイナンスのために使われる場合、又はその可能性がある場合、発行体は、初期投資に使う分とリファイナンスに使う分の推定比率を示し、また、必要に応じて、どの投資又はプロジェクトポートフォリオがリファイナンスの対象になるかを明らかにすることが推奨される。	調達資金は全てスケジュール-1 に含まれるプロジェクトに充当される。現状計画では、鉄道建設業務、船舶共有建造業務共、新規ファイナンス及びリファイナンスを予定している(プロジェクト 01 鉄道建設業務 R-1~R-4 はリファイナンス)。なお、詳細については、各起債毎に公的書類(債券内容説明書)でプロジェクト毎にファイナンス及びリファイナンスの別及び割合を事前に投資家に開示する。

SBG-2 プロジェクト選定及び評価のプロセス

Ref.	規 準	要求事項	DNV観察結果
2a	プロジェクト選定のプロセス	サステナビリティボンドの発行体はサステナビリティボンド調達資金の使途となるプロジェクトの適格性を判断したプロセス概要を示すべきである。これは以下を含む(これに限定されるものではない) ・発行体が、対象となるプロジェクトがサステナビリティボンド原則の適格なサステナビリティプロジェクトの事業区分に含まれると判断するプロセス ・サステナビリティボンド調達資金の使途となるプロジェクトの適格性についての規準作成 ・環境面及び社会面での持続可能性に係る目標	JRTT サステナビリティボンドフレームワークでは、発行体(JRTT)が以下の規準に従いプロジェクトの選定を行った。適格プロジェクトは、JRTT 基本理念及び環境基本方針に合致したものであり、JRTT が実施する 2 つの業務(鉄道建設業務、船舶共有建造業務)が、グリーンボンド原則 2021 及びソーシャルボンド原則 2021、また気候ボンド基準 3.0 版及び関連する分野技術基準に合致することを考慮し以下を選定した。 <参照した規準> - Climate Bonds Standards(ver3.0)、陸上交通 2 版 - ICMA グリーンボンド原則 - ICMA ソーシャルボンド原則 - ICMA サステナビリティボンドガイドライン - LMA 他グリーンローン原則 - 環境省グリーンボンドガイドライン - 環境省グリーンローンガイドライン - 金融庁ソーシャルボンドガイドライン (参考：グリーンボンド、ソーシャルボンド；SDGs の関連：持続可能な目標に対するハイレベルマッピング(2022 年 6 月版、ICMA)) <適格プロジェクト> - 「クリーンな輸送に関する事業」(鉄道建設業務、船舶共有建造業務) - 「汚染防止および管理」(船舶共有建造業務) - 「必要不可欠な交通インフラの整備」(鉄道建設業務、船舶共有建造業務) - 「低コスト性及び多様な顧客層のアクセス性」(鉄道建設業務、船舶共有建造業務) - 「物流の効率化」(船舶共有建造業務) - 「離島航路の整備」(船舶共有建造業務) DNV は上記のプロジェクト及び資産の選定が JRTT の経営層を含む関連部署及び責任者により決定されたことを確認した。DNV は、JRTT はこれらのプロジェクトが、SDGs マッピングとの関連性があることを、国土交通省の方針及び ICMA の資料をベースを参照して整理していることを確認した。DNV は文書レビュー及び JRTT との協議を通じ、2a の要求事項を満足していると結論付ける。
2b	発行体の環境及び社会的ガ	サステナビリティボンドプロセスに関して発行体により公表される情報には、規準、認証に加え、サステナ	DNVはJRTTへのインタビュー及びJRTTから提供されるフレームワーク等の文書のレビューにより、JRTTが開示している「環境への取組」

Ref.	規準	要求事項	DNV観察結果
	バナンスに関するフレームワーク	ビリティボンド投資家は発行体のフレームワークや環境に関連する持続性に関するパフォーマンスの品質についても考慮している。	(https://www.jrjt.go.jp/corporate/efforts/environment.html)及び国土交通省が開示している「内航未来創造プラン」(http://www.mlit.go.jp/common/001190904.pdf)に基づき環境、社会性を有する持続可能な社会の実現に取り組んでいることを確認した。 また、当該債券は、CBI規準に従い計画・実行されることについて、CBI認証を取得予定である。また、JRJTは今後も継続的に、環境及び社会性の高い債券を定期的に発行する計画であり、CBIのプログラム認証を取得予定である。 https://www.climatebonds.net/certification/get-certified https://www.climatebonds.net/programmatic-certification 以上から、DNVは2bの要求事項を満足していると結論付ける。

SBG-3 調達資金の管理

Ref.	規 準	要求事項	DNV観察結果
3a	調達資金の追跡管理-1	サステナビリティボンドによって調達される資金に係る手取金は、サブアカウントで管理され、サブ・ポートフォリオに組み入れ、又はその他の適切な方法により追跡されるべきである。また、サステナビリティプロジェクトに係る発行体の投融資業務に関連する正式な内部プロセスの中で、発行体によって証明されるべきである。	JRJTは調達資金の用途について個別に認可申請して国土交通大臣に認可された用途でしか費消できないよう定められており、この旨は確認した各種法令等で定められている。調達資金の入金口座は勘定別となっており、各種管理表によって部門別、個別プロジェクト（使途）別のサブアカウントを設定して残高の区分管理が行われており、3aを満足していると結論付ける。
3b	調達資金の追跡管理-2	サステナビリティボンドが償還されるまでの間(もしくは期間中のローンの支払い)、追跡されている調達資金の残高は、一定期間ごとに、当該期間中に実施された適格プロジェクトへの充当額と一致するよう、調整されるべきである。	各種決算帳票により、ボンド償還期間(もしくはローン支払い)は少なくとも1年に1回を目途に調達資金のプロジェクトへの充当額と未充当残高が管理されていることを確認し、3bを満足していると結論付ける。
3c	一時的な運用方法	適格性のあるサステナビリティプロジェクトへの投資または支払いが未実施の場合は、発行体は、未充当資金の残高についても、想定される一時的な運用方法を投資家に知らせるべきである。	独立行政法人に適用される法令に従い、リスクのある運用はできないよう限定されている。調達資金残高は安全な資産で運用することがフレームワークその他で明示されており、DNVは3cを満足していると結論付ける。

SBG-4 レポーティング

Ref.	規準	要求事項	DNV観察結果
4a	定期レポートの実施	調達資金の使途及び未充当資金の一時的な投資のレポートに加え、発行体はサステナビリティボンドで調達した資金が充当されているプロジェクトについて、少なくとも年に1回、以下を含む各プロジェクトのリストを提供すべきである。 -守秘義務契約や競争上の配慮 -各プロジェクトの概要、期待される持続可能な環境・社会的な効果	JRTTはサステナビリティボンドで要求される特定の項目を含む報告をJRTTホームページで1年に1回報告・公開する。この報告には、プロジェクトに関する記載(調達資金の充当状況、環境及び社会的便益に関する情報)が含まれる。DNVは、JRTTが具体的な報告計画について、これまでに実施している方法を活用して報告する計画であることをJRTTフレームワーク文書レビュー及びJRTT関係者との協議により確認しており、要求事項4aを満足していると結論付ける。