

鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JR TT) 様

JR TT サステナビリティファイナンス

DNV GL ファイナンス実行後検証及び定期レビュー



2019 年 10 月

DNV GL ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

スコープと目的：

この報告書は、2018 年度に実行した JRTT の気候ファイナンス(債券及びローン)としてのサステナビリティファイナンス*¹ に対する実行後検証と定期レビューを対象としています。

2019 年 3 月 27 日、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、最初の JRTT サステナビリティファイナンスとして 553 億円のローンによる調達を実施しました。JRTT は気候ボンド基準に基づき、気候ボンドイニシアチブからファイナンスの認証を取得しています。DNV GL ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社（以下、「DNV GL」）は、気候ボンド基準 2.1 版(以下、CBS v2.1)の要求事項に従い気候ボンド基準 2.1 版に対しファイナンス実行後検証を実施すると共に、JRTT の年次レポートに対し、関連する基準であるサステナビリティボンドガイドライン 2018（ICMA, 以下「SBG」）、グリーンボンドガイドライン（環境省、2017 年、以下「GBGLs」）に準拠してサステナビリティファイナンスの適合性評価を実施しました。

*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

JRTT は、基本理念である「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します」の下、環境基本方針及び環境行動計画を定め、サステナビリティファイナンス適格プロジェクトポートフォリオである「鉄道建設業務」及び「船舶共有建造業務」を含む各種業務を実施しています。JRTT は SDGs とサステナビリティファイナンス適格プロジェクトポートフォリオとを関連付け、各種業務を通じた持続可能な社会への貢献を明確にしています。

JRTT は 2019 年 3 月に JRTT サステナビリティファイナンスで調達した資金(ローン)を以下に分類されるプロジェクト及び資産に対し、計画通りにファイナンスとして充当しました。

「鉄道建設業務」(プロジェクト No.01)

- ・R-2 主要幹線及び大都市交通線 *リファイナンス
- ・R-3 民鉄線 *リファイナンス

*プロジェクト及び資金充当状況の詳細はスケジュール-1 を参照ください。

DNV GLはサステナビリティファイナンスについて、国際的な気候ボンド認証機関として認知されている気候ボンドイニシアチブ(CBI)が定める基準であるCBS 2.1版に対して資金調達前検証、実行後検証及び定期レビューを提供するようJRTTから依頼されています。また、同時にSBGやGBGLsに準拠した評価を依頼されています。資金調達前検証は2019年1月に実施しており、鉄道建設業務に対する気候ボンド2.1版及び関連する技術基準に対する適格性が確認されています。JRTTは当該検証結果を基に、継続的なサステナビリティファイナンスによる環境への貢献に資する資金調達を意図したプログラム認証を取得しています。我々は独立した保証対応や他の監査活動は提供しません。

JRTTからの依頼を達成するための我々の基準と情報は後述の「評価項目（作業範囲）」に記載されています。今回実施するファイナンス実行後検証及び定期レビューは、2019年9月19日に実施したJRTTへのインタビューにて、JRTTによってDNV GLへ提供された情報(JRTT関係者からの説明及び文書)に基づいて行われました。

この報告書では、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、ファイナンスのいかなる投資の価値、あるいは選定されたプロジェクトの長期の環境便益に関する保証は提供しません。DNV GLの目的は、調達資金の用途が後述する基準に合致しているかについて、以下に定めた基準に基づいて評価を提供することです。

・低炭素交通

低炭素陸上交通及び気候ボンド基準(1.0版)

[Low Carbon Land Transport and the Climate Bonds Standard (Version 1.0)]

DNV GLはまた、“DNV GL意見の基礎”のセクションに記載されている他に関連する基準についても年次レポートのレビューを行いました。

JRTT および DNV GL の責任

JRTT は、DNV GL がレビューを実施する間に必要な情報やデータを提供しています。DNV GL のステートメントは、独立した検証及び意見を表明するものであり、我々に提供された情報を基礎にして、確立された基準が満たされているかどうかについて JRTT 及び、債券、ローンのその他利害関係者に情報提供することを意図しています。その業務において我々は、JRTT から提供された情報及び事実を根拠にしています。DNV GL は、この意見表明の中で参照する選定された資産のいかなる側面についても責任が無く、また試算、観察結果、意見又は結論が不正確である場合、それに対し責任を問われることはありません。従って DNV GL は、JRTT から提供されたこの評価の基礎として使用された情報やデータのいずれかが正確または完全でなかった場合、責任を問われないものとします。

DNV GL 意見の基礎

DNV GL は CBS v2.1^{*1} 及び関連する技術基準に対し、CBS v2.1 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 GL 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。

我々の手順は、DNV GL の意見表明の根拠に資する適切な一連の基準を含んでいます。その基準の背景にある包括的な原則は、サステナビリティファイナンスは“環境及び社会便益を伴う新規又は既存プロジェクトへの資本調達や投資を可能とする”べきである、というものです。

具体的には、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基準は、上記気候ボンド基準 2.1 版に加え、GBP^{*2}、SBP^{*3}、SBG^{*4}、GLP^{*5} 及び GBGLs^{*6} を考慮します。これらの基準では、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** : 調達資金の使途の基準は、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、明確な環境もしくは社会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基準は、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** : 調達資金の管理の基準は、サステナビリティファイナンスにより調達し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 : レポートニング** : レポートニングの基準は、サステナビリティファイナンスへの投資家に対して、少なくとも、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適切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 2.1 版 (気候ボンドイニシアチブ)

*2: グリーンボンド原則 (2018 年 国際資本市場協会 ICMA)

*3: ソーシャルボンド原則 (2018 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 (2018 年 国際資本市場協会 ICMA)

*5: グリーンローン原則 (2018 年 ローンマーケット協会(LMA)、アジア太平洋地域 LMA 及びローン債権市場協会)

*6: グリーンボンドガイドライン 2017 年版 (環境省)

評価作業

DNV GL の評価作業は、JRTT によってこの情報が我々に誠実に提供されたという理解に基づき、入手可能な情報の上位レベルのレビューで構成されます。DNV GL は、我々に提供された情報の正確さをチェックするための監査やその他試験を実施しません。我々の意見を形成する評価作業には、以下が含まれます。

資金調達前検証(初回検証)及びアセスメント (実施済み)

- 選定されたプロジェクトに対する気候ボンド基準と関連するセクター技術基準を含む評価手順の作成と実施。スケジュール-2 に評価の概要を示します。
- ファイナンスに関して発行体より提供された文書の評価及び、上位レベルのデスクトップ調査による補足的な評価。これらのチェックでは、最新のベストプラクティス及び標準方法論を参照します。
- 発行体との協議及び、関連する文書のレビュー。
- 基準の各要素に対する観察結果の文書化。
- プロジェクト及び資産に対する現地調査および検査。

資金調達実行後検証、定期検証及びアセスメント

- サステナビリティファイナンスの実行に関連した発行体から提供された根拠書類、上位レベルのデスクトップ調査、文書レビュー、発行体の主要担当者へのインタビューで補足された根拠書類の評価。これらのチェックは、現在の評価のベストプラクティスと標準の方法論を参照しています。
- 発行体関係者との協議、および関連資料のレビュー。
- スケジュール-2 に記載されたプロジェクト及び資産の定期評価時点でのレビュー。
- 定期評価における観察事項の詳細の文書化。
- プロジェクト及び資産に対する現地調査および検査(必要な場合)。

我々の意見表明 (詳細は後述) はこれらを要約したものです。

観察結果及び DNV GL 意見表明

DNV GL は JRTT が 2019 年 3 月 27 日に実行したローンによる調達の実行後検証を実施しました。ここでは、JRTT サステナビリティファイナンスの CBS v2.1 への適合に関する独立した検証意見の提供が DNV GL の責任です。

DNV GL は CBS v2.1 及び ISAE3000 に従って検証を実行しました(及び他の監査や過去の情報のレビューを除く)。検証では、
i)CBS V2.1 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 GL の検証アプローチは、CBS v2.1 の適合に関連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 GL はサステナビリティファイナンスが CBS v2.1 の要求事項に継続して合致しているかについて、DNV GL が「限定的保証」を提供するために必要と判断する証拠の入手、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。

「限定的保証」手順の実行の結果、サステナビリティファイナンスが CBS v2.1 及び関連する低炭素交通技術基準の要求事項の全ての重要な点において、準拠していることを確認しました。また、選定されたプロジェクト及び資産に関連する環境改善効果のレポートが正確であることを確認しました。

DNV GL は、この報告書においてファイナンス実行後検証に加えて、JRTT の年次報告について GBP2018、SBP2018、SBG2018、GLP2018、及び GBGLs2017 の基準に対する定期レビューを実施しました。

DNV GL の観察結果と意見は以下の通りです。

要素 1 : 調達資金の用途

JRTT は、調達資金(調達総額 553 億円)を、以下の事業にリファイナンスとして充当したことを JRTT のウェブサイトでも報告しています。

(1) サステナビリティファイナンス適格プロジェクト (リファイナンス):

鉄道建設業務 (プロジェクト 01 R-2 及び R-3)

プロジェクト 01 R-2 : 主要幹線及び大都市交通線

小計 _____ : 332 億円

プロジェクト 01 R-3 : 民鉄線

小計 _____ : 221 億円

合計 _____ : 553 億円

スケジュール-1 にサステナビリティプロジェクトの詳細を示します。

DNV GL は資金充当された上記で分類されたプロジェクト及び資産が適格性を満たしていることをレビューしました。



図-1 プロジェクト 01 の代表的な鉄道 一例

(凡例 赤：開業線、青：工事線)

要素 2 : プロジェクトの評価及び選定のプロセス

調達資金はスケジュール-1 に記載のプロジェクト及び資産に対して、計画通りにリファイナンスされていることを確認しました。また、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 GL は JRTT 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。

要素 3 : 調達資金の管理

DNV GL は、JRTT がファイナンス実行以降(ローン実行、若しくは債券発行から償還期間まで)、どのように調達資金をトレースしたかについて提示した証拠をレビューしました。すべての調達資金は調達後速やかに充当され、支出の詳細は JRTT の内部手順に基づき記録されています。JRTT は各会計期間(年度)末における調達資金の残高を管理しています。

DNV GL は定期レビューにおいて 2018 年度末(2019 年 3 月末)時点において調達した 553 億円が全てリファイナンスとして計画通り充当済みであることを JRTT から提供されたエビデンスに基づき確認しました。

なお、先述の通り、ここでは DNV GL 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、もしくは資金調達の取引に関する保証は提供されません。

要素 4 : レポーティング

DNV GL はサステナビリティファイナンスで要求される特定の項目に関して、JRTT が、JRTT のウェブサイトにて年次報告を公開していることを確認しました。公開された情報には、対象プロジェクト、資金充当状況が報告されています。環境改善効果に関する定量的及び定性的な情報は、レポーティング公表時点において国土交通省から公開された最新データに基づいていることを確認しました。

JRTT 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 JRTT のウェブサイトで公開しています。

<https://www.jrtt.go.jp/05Ir/ir-sustainabilityfinance.html> (レポーティング)

- ・ 輸送量当たりの CO₂ 排出量(2017 年度現在)
- ・ 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(2016 年度)
- ・ 2018 年度資金充当状況
- ・ 2018 年度リファイナンスの比率（単位：％）
- ・ 2018 年度適格プロジェクト毎の事業状況（資金充当実績）

このうち、「2018 年度適格プロジェクト毎の事業状況」に関連する以下の情報は JRTT のウェブサイトで公開されています。

- ・ 環境報告書 2019
- ・ 平成 30 事業年度事業報告書
- ・ 平成 30 事業年度決算報告書
- ・ 平成 30 事業年度財務諸表
- ・ 平成 30 年度業務実績等報告書
- ・ 債券内容説明書（法人情報の部、証券情報の部）

* 上記には 2018 年度サステナビリティファイナンス充当対象以外の他の JRTT 事業の報告も含まれています。

表-1 に国土交通省により 2017 年度最新版として更新された輸送方法別の単位輸送量あたりの CO₂ 排出量一覧を示します。鉄道事業は、引き続き他の輸送手段と比べて有効(低 CO₂ 排出量)です。

表-1 輸送量当たりの CO₂ 排出量 (2017 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	137	1,177
営業用貨物車	-	232
航空	96	-
バス	56	-
船舶	-	38
鉄道	19	20

DNV GL ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

2019年10月30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 GL 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 GL 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 GL ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

About DNV GL

Driven by our purpose of safeguarding life, property and the environment, DNV GL 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.

1. スケジュール 1 JRTT サステナビリティファイナンス 対象プロジェクト及び資産ポートフォリオ

表 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)

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	資金充当実績 (2018年度)	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	332 億円	鉄道建設業務 (建設勘定) : ・ 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	221 億円	鉄道建設業務 (建設勘定) : ・ みなとみらい 21 線、小田急小田原線、北総線、西武有楽町線、西武池袋線、埼玉高速鉄道線、臨海副都心線二期 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)
					資産額	1,791,662,509,171円 (2018年度末)
					サステナビリティファイナンス充当額	55,300,000,000円 (2018年度実績)

2. スケジュール 2 気候ボンド基準 2.1 版 検証基準

CBS 2.1 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、下表に分類される CBS2.1 版の分野技術基準に基づき分類されます。

DNV GL 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、ここではローンを含むものとします。

パート A: 一般要求事項

範囲	要求事項
選定されたプロジェクト及び資産	(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維持すべきである。
資金使途	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。
調達資金管理	(発行体は)債券の手取り金を補助勘定への預金する、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。
秘密保持	選定されたプロジェクト及び資産に関する情報は、気候ボンド基準2.1版への適合の支援を行う検証者及び気候ボンド委員に提供されるべきである。検証者及び気候ボンド基準委員に公開される情報は、秘密保持協定に基づき管理される。
レポート	資金使途及び選定されたプロジェクト及び資産に関するレポートについて、(気候ボンド基準2.1版に基づく)特別な要求事項が存在する。

パート B: 低炭素への貢献 -適格プロジェクト及び資産

ファイナンス、投資対象となる選定されたプロジェクト及び資産は温室効果ガス低減を可能にすること(スケジュール-1 参照).

範囲	要求事項
低炭素交通	全ての電化された公共交通機関(インフラストラクチャ、インフラストラクチャ改修、鉄道車両及び輸送車両)は基準を満たす。例えば、電化された鉄道やトラム、トロリーバスやケーブルカーが含まれる。

パート C: 債券構造

範囲	要求事項
プロジェクトの保持	気候ボンドの発行体は、保有する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とすべきである。
資金充当管理	債券発行体は、選定されたプロジェクト及び資産へ資金充当の経理管理について維持すべきである。

3. 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、JRTT の調達する負債性資金調達全般(債券及び借入れ)を含んでおり、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」をそれぞれ包含するものとします。表中に記載の JRTT 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以下の JRTT ウェブサイトで公開されています。

<https://www.jrtt.go.jp/05Ir/ir-sustainabilityfinance.html>

(1)~(4)はグリーンボンド原則(ICMA,2018)、ソーシャルボンド原則(ICMA,2018)に基づくサステナビリティボンドガイドライン(ICMA,2018)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 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、DNV GL 観察結果を記載しています。

(1) SBG-1 調達資金の用途

Ref.	基準	要求事項	DNV GL観察結果
1a	ボンドの種類	サステナビリティボンドの種類は GBP で定義される以下の種類のいずれかに分類される。 <ul style="list-style-type: none"> ・サステナビリティボンド ・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ボンド ・サステナビリティ証券化債 	DNV GL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。 サステナビリティボンド
1b	プロジェクト分類	サステナビリティボンド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。	借入金の目的に応じ、資金の用途は以下の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。2018 年度はサステナビリティファイナンスにより調達した 553 億円を下記プロジェクトのうち太斜体字(下線)に充当した。

Ref.	基準	要求事項	DNV GL観察結果
			<p><鉄道建設業務></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p><船舶共有建造業務></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内貨物船及び旅客船の共有建造 <p>DNV GL 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、借入れに関する公式書類(金銭消費貸借契約書)にも記載されており、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。</p>
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。	<p>DNV GL は CBI 検証者として、CBI の発行する CBS 及び必要な分野の技術基準(低炭素交通)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。</p> <p>DNV GL 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。</p> <p>DNV GL は JRTT 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、JRTT 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 GL は要求事項 1c を満足していると結論付ける。</p>
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	調達資金はスケジュール-1 に含まれる鉄道建設業務に全てリファイナンスとして充当された(2018 年度実績)。なお、詳細については、借入れに関する公式書類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を投資家に開示している。

Ref.	基準	要求事項	DNV GL観察結果
		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。	

(2) SBG-2 プロジェクト選定及び評価のプロセス

Ref.	基準	要求事項	DNV GL観察結果
2a	プロジェクト選定のプロセス	<p>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用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)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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用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 	<p>JRTT サステナビリティファイナンスフレームワークでは、発行体(JRTT)が以下の基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 2018 及びソーシャルボンド原則 2018、また気候ボンド基準 2.1 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。</p> <p><参照した基準></p> <ul style="list-style-type: none"> - Climate Bonds Standards(ver2.1、低炭素交通) - 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 - Green Loan Principles (Loan Market Association) - Green Loan Principles (Asia Pacific Loan Market Association) - Green Loan Principles (The LOAN SYNDICATION AND TRADING ASSOCIATION) - 環境省グリーンボンドガイドライン(2017 版) <p>(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(2018 年 6 月版、ICMA)</p> <p><適格プロジェクト></p> <ul style="list-style-type: none"> - 「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)

Ref.	基準	要求事項	DNV GL観察結果
			<ul style="list-style-type: none"> - 「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) <p>DNV GL 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 GL 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 GL 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。</p>
2b	発行体の環境及び社会的ガバナンスに関するフレームワーク	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、基準、認証に加え、サステナ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。	<p>DNV GL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」(https://www.jrtt.go.jp/01Organization/Csr/csr-kankyo.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ました。</p> <p>DNV GLは、JRTTが今後も継続して、CBSの要求事項を満たし、CBIプログラム認証を受けたフレームワークに基づき、ローン及び債券による資金調達を実施する計画であることを確認しました。</p> <p>https://www.climatebonds.net/certification/get-certified https://www.climatebonds.net/programmatic-certification</p> <p>以上から、DNV GLは2aの要求事項を満足していると結論付ける。</p>

(3) SBG-3 調達資金の管理

Ref.	基準	要求事項	DNV GL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。	JRTT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（用途）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いる。DNV GLは実際の文書による確認を行い、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。、DNV GLは実際の文書(2019年3月時点での管理状況)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いる。DNV GLは3cを満足していると結論付ける。2018年度は管理上のごく僅かな端数(0.1%未満)を除き、未充当残高は発生していないこと、またこれらは2019年度に適格プロジェクトに既に充当済みであることを確認した。

(4) SBG-4 レポーティング

Ref.	基準	要求事項	DNV GL観察結果
4a	定期レポートの実施	<p>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、以下を考慮した上で、各プロジェクトのリストを提供すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none">-守秘義務や競争上の配慮-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	<p>JRTTはサステナビリティファイナンスで要求される特定の項目を含む報告をJRTTホームページで年に1回報告・公開した。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)が含まれている。DNV GLは、JRTTが既にウェブサイト上で報告していることを確認しており、要求事項4aを満足していると結論付ける。</p> <p>https://www.jrtt.go.jp/05Ir/ir-sustainabilityfinance.html (レポート項目参照)</p>