

【R&Iグリーンボンドアセスメント】

東日本旅客鉄道株式会社

サステナビリティボンド・フレームワーク：セカンドオピニオン

(セカンドオピニオンとは、サステナビリティボンドガイドライン等への適合性に関する意見です。)

格付投資情報センター(R&I)は上記のR&Iグリーンボンドアセスメント (サステナビリティボンド セカンドオピニオン) を公表しました。

【対象フレームワークの概要】

名称	東日本旅客鉄道株式会社 サステナビリティボンド・フレームワーク
発行体	東日本旅客鉄道株式会社

【概要】

東日本旅客鉄道(以下、JR東日本)は、本州の東日本全域を営業地盤とする鉄道会社。鉄道は世界最大規模の利用者数を誇り、日本で最大、世界でも最大級の鉄道会社である。JR東日本および関係会社において、鉄道事業を中心とした運輸事業、流通・サービス事業、不動産・ホテル事業、その他の事業(IT・Suica事業など)を行っている。JR東日本はグループ経営ビジョン「変革2027」において事業を通じて社会的な課題の解決に取り組むためESG経営を実践するとしており、「究極の安全」を第一に、安全、社会、環境の各分野において取り組みを行っている。

今般こうした活動の一環としてサステナビリティボンド発行を検討しており、国際資本市場協会(ICMA)のサステナビリティボンドガイドラインにおいて言及しているグリーンボンド原則(GBP)及びソーシャルボンド原則(SBP)の両方に共通する4つの核となる要素である、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、レポーティングに関する発行体の対応方針であるサステナビリティボンド・フレームワークを策定した。

【R&Iグリーンボンドアセスメント(サステナビリティボンド セカンドオピニオン)】

R&Iは、サステナビリティボンド・フレームワークがICMAのサステナビリティボンドガイドラインに則ったものである旨のセカンドオピニオンを提供する。

【評価理由】

- ・ 調達資金の用途は、E235系車両の横須賀・総武快速線への投入と交流蓄電池電車EV-E801系の男鹿線への投入である。
- ・ E235系は、非常走行用電源等の装備による気象災害への対応、VVVFインバータ等の技術による省エネルギー性の向上、機器・設備の状態監視と主要機器の2重系化による安全性・安定性の向上、フリースペース・大型洋式トイレ設置等のバリアフリー化によるアクセシビリティ向上——などの効果が期待される。E235系の装備増加による消費エネルギーに対する影響はエネルギー効率の向上により対応している。
- ・ EV-E801系は、非電化区間の新たな環境負荷の低減方策として開発された「蓄電池駆動電車システム」であり、これまでの気動車のエンジンから発生する排気ガスの解消や、二酸化炭素・騒音の低減などの効果が期待される。
- ・ JR東日本は、車両の入れ替えに伴う旧車両の廃棄に関しては、別の路線での運用や可能な限り部品のリサイクルを行い、残る部品は資材としての転用を図っている。
- ・ 以上より、対象事業から十分な環境改善効果、社会改善効果が期待されるとともに、環境・社会に対する負の影響への配慮がなされていることから、調達資金の用途は環境問題、社会課題の解決に資する。
- ・ 対象事業はグループ理念、行動指針、経営ビジョン、グループ安全計画、環境目標に則したものである。選定プロセスにおいてESGやサステナビリティを統括する部署を始めとして対象事業に関わる各部門等と意見交換をすることで環境面、社会面に関する専門性が担保されている。対象事業の評価と選定のプロセスは、明確かつ妥当である。
- ・ 調達資金が全額充当されるまで、四半期毎に財務部が充当状況を管理する。未充当資金は資金充当が決定されるまでの間、対当額を現金および現金同等物にて管理する予定である。調達資金を対象事業に充当するための体制が備えられている。
- ・ レポーティングについては、発行体のウェブサイトにおいて、サステナビリティボンドの調達資金の充当状況および車両投入実績や各装備実績、省エネルギー効果、CO₂排出量削減効果などの環境改善効果・社会改善効果が開示される。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、年次での開示に限らず適時に開示される予定である。レポーティングは、内容、頻度の面から妥当である。
- ・ JR東日本はグループ理念の実現に向け行動指針、経営ビジョン「変革2027」を定めESG経営の実践及びSDGsの達成に向けた取り組みを推進している。

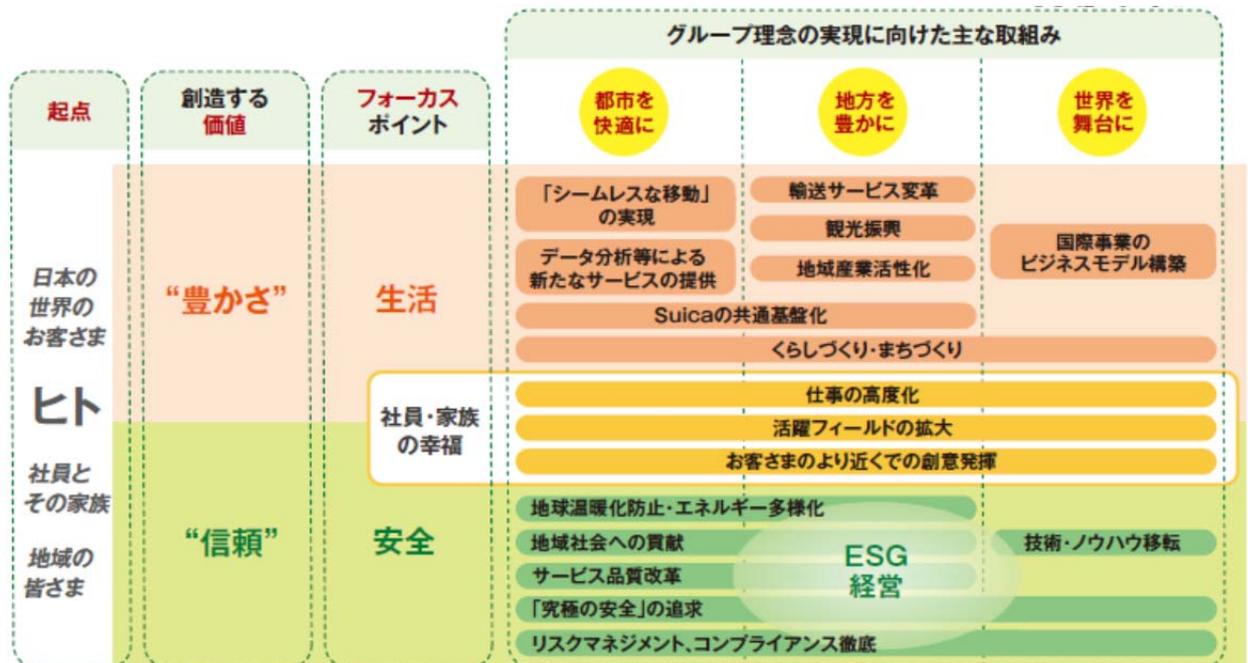
R&Iグリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

また、R&Iグリーンボンドアセスメント（サステナビリティボンド セカンドオピニオン）は、対象事業の環境効果や社会効果等を証明するものではなく、当該効果について責任を負うものではありません。

■ 発行体の概要

JR 東日本は本州の東日本全域を営業地盤とする鉄道会社。1987年に日本国有鉄道が分割民営化され、その事業等を承継し現在に至る。鉄道は世界最大規模の利用者数を誇り、日本で最大、世界でも最大級の鉄道会社である。JR 東日本および関係会社において、鉄道事業を中心とした運輸事業、流通・サービス事業、不動産・ホテル事業、その他の事業（IT・Suica 事業）などを行っている。

グループ理念「私たちは「究極の安全」を第一に行動し、グループ一体でお客さまの信頼に応えます。技術と情報を中心にネットワークの力を高め、すべての人の心豊かな生活を実現します。」のもと、経営環境の変化①人口減少、少子化、高齢化などの社会構造の大きな変化・多様化、②AI や IoT などの技術革新が引き起こす生活環境の変化、③働き方、豊かさなどに対する価値観の変化・多様化、④経済・社会のグローバル化に伴う新たな価値観の受容——を先取するべく、これまでの「鉄道を起点としたサービスの提供」から「ヒトを起点とした価値・サービスの創造」へ転換していくため、グループ経営ビジョン「変革 2027」を 2018 年 7 月に策定している。「変革 2027」の全体像は、「ヒト（すべての人）」を起点に「安全」「生活」「社員・家族の幸福」にフォーカスし、都市と地方、そして世界を舞台に、「信頼」と「豊かさ」という価値を創造していくものである。



※ESG…Environment(環境)、Social(社会)、Governance(企業統治)の頭文字をとったもので、企業の持続的成長のための重要な要素

[出所：JR 東日本グループ経営ビジョン 変革 2027]

JR 東日本グループは地域や社会に不可欠な事業を営んでおり、公益的な使命を担っている。「変革 2027」で示されているように ESG 経営を実践することにより、事業を通じて社会的な課題の解決に取り組み、地域社会の発展に貢献するとしている。サステナビリティレポートの 4 つの柱の始めに「安全」を掲げているように、「安全」を経営のトッププライオリティに位置づけ、ESG の要素である「ガバナンス」「社会」「環境」の観点から様々な取り組みを行っている。これら「変革 2027」の取り組みから創造する価値を通じて、持続可能な開発目標（SDGs）の達成に取り組む。JR 東日本グループの強みを生かせる「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」のほか「7.エネルギー

ギーをみんなに そしてクリーンに」「8.働きがいも 経済成長も」や「5.ジェンダー平等を実現しよう」「12.つくる責任 つかう責任」などの実現に力を注いでいくとしている。

ESGの要素である「ガバナンス」「社会」「環境」の具体的な取り組みは以下の通り。「安全」は、「ガバナンス」の観点から取り組まれている。

安全 (G)

JR 東日本発足以来、「安全」を経営のトッププライオリティに掲げ、安全性の向上に取り組んできた。過去の痛ましい事故から真摯に学び、それを教訓としながら、ソフト・ハードの両面から事故を防止する努力を継続し、リスクの低減に向け、社員一人ひとりの取り組みとハード対策・仕組みの構築を着実に進めている。

安全対策には「これで完全である」という終わりはないことから、引き続き、「お客さまの死傷事故ゼロ、社員（グループ会社・パートナー会社社員を含む）の死亡事故ゼロ」をめざし、グループが一体となって安全性向上への絶えざる挑戦を続けている。

社会 (S)

すべての人に選択していただけるサービス品質の実現と、地域課題の解決・豊かな地域社会の実現を目指している。

JR 東日本発足以来、すべての人に安心・快適にご利用いただける輸送サービスの実現を目指して、新幹線や東京圏をはじめとして鉄道ネットワークの拡充を進め、目的地までの到達時間短縮と沿線価値の向上につなげてきた。引き続き、多様なお客さまにより快適に感じていただけるご利用環境の実現に向け、駅や車両のバリアフリー化、多言語での情報提供など言語やダイバーシティなどに配慮したさまざまな取り組みを進めていく。また、幅広い世代が生き生きと暮らすことのできる社会を目指し、駅を中心とした魅力あるまちづくりを推進し、地域社会の活性化につなげる。

環境 (E)

基本理念及び基本方針、並びに具体的な行動指針を定めて環境保全活動に取り組んでいる。特に、地球温暖化防止への取組に関しては、2015年12月の「国連気候変動枠組条約締約国会議（COP）」において、2020年以降の地球温暖化対策の新たな国際的枠組みとなるパリ協定が採択されたことを踏まえ、2030年度を達成年度とする環境目標を掲げている。

項目	2030年度目標（2013年度比）
鉄道事業のエネルギー使用量	25%削減
鉄道事業のCO ₂ 排出量	40%削減

2030年度に向けて、電力貯蔵装置の設置や再生可能エネルギーの自家消費、E235系等の省エネルギー車両の投入を拡大するとともに、自動省エネ列車制御の実現等のさらなるシステム革新等により、2020年度までの削減ペースを加速し、鉄道事業のエネルギー使用量25%削減及びCO₂排出量40%削減（2013年度比）の実現をめざす。

JR 東日本はサステナビリティボンド発行を通じ、お客さま、地域・社会、株主・投資家、社員をはじめとするステークホルダーに対し、改めて「変革2027」で推進するESG経営への取り組みを発信する。こうして地域の皆さまやお客さまからの「信頼」を高め、グループの持続的な成長につなげることを目的としている。

■サステナビリティボンド・フレームワークの概要

JR東日本は、サステナビリティボンド発行に当たり、ICMAのサステナビリティボンドガイドラインの4つの核となる要素である、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、レポーティングに関する発行体の対応方針であるサステナビリティボンド・フレームワークを作成した。本フレームワークの概要は、以下の通りである。

1. 調達資金の使途 : Use of Proceeds

サステナビリティボンドで調達された資金は、以下の適格クライテリアを満たす適格プロジェクトに関連する新規投資へ充当します。

(1) 適格クライテリア

ICMA サステナビリティボンドガイドラインに示される ICMA ソーシャルボンド原則及びグリーンボンド原則に定めるカテゴリーから、「手ごろな価格の基本的インフラ設備」及び「クリーン輸送」を適格クライテリアとして定めています。また、除外クライテリアとして、以下に関連するプロジェクトには資金充当をしません。

- ・ 所在国の法令を遵守していない不公正な取引、贈収賄、腐敗、恐喝、横領等の不適切な関係
- ・ 人権、環境等社会問題を引き起こす原因となり得る取引

(2) 対象事業

適格クライテリアに適合する対象事業は「E235系車両（横須賀・総武快速線）」及び「交流蓄電池電車 EV-E801系（男鹿線）」の投入が該当する。それぞれの主な特徴は以下の通り。

① E235系車両（横須賀・総武快速線）

社会面

- ・ 当社で初めて、停電などの異常時を想定し、駅間に停車した際にも最寄駅またはお客さまが降車避難しやすい場所まで走行できる非常走行用電源装置を搭載。
- ・ 普通車の各車両にはフリースペースを設置。
- ・ 普通車に設置するトイレが、すべて車いす対応大型洋式トイレとなる。

環境面

- ・ 減速時の運動エネルギーを電気エネルギーに換える回生ブレーキや効率的なモーター制御を行う「VVVFインバータ」を搭載。
- ・ LED照明を採用。

② 交流蓄電池電車 EV-E801系（男鹿線）

社会面

- ・ 気動車のエンジンから発生する騒音の低減を実現。
- ・ 車いす対応トイレを設置。

環境面

- ・ 電化区間では通常の電車と同様に架線からの電気により走行すると同時に蓄電池を充電。非電化区間では蓄電池の力で走行し、男鹿駅に設置する専用の充電設備において走行に必要な充電を行う。
- ・ 気動車のエンジンから発生する排気ガスの解消や、二酸化炭素の低減を実現。
- ・ 室内照明をすべてLED化し、消費電力の低減を図る。

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス: Process for Project Evaluation and Selection

当社の財務部が定めた適格クライテリアに基づいて適格事業を選定し、選定された適格事業の最終決定は財務担当取締役が行いました。事業の適格性の評価については、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・検討しています。また、事業実施にあたっては、関係する各部において周辺環境との調和や地域活性化に取り組みながら、施設の健全な運営を実現できるよう開発に必要な条件を確認しています。

3. 調達資金の管理: Management of Proceeds

当社ではサステナビリティボンドの発行による手取り金について、全額が充当されるまで、四半期毎に当社財務部が調達資金の充当状況を管理します。サステナビリティボンドの発行代わり金の全額が適格プロジェクトへ充当されるまでの間は、現金又は現金同等物にて管理します。

4. レポーティング: Reporting

当社は、資金充当状況レポーティングおよびインパクト・レポーティングを年1回、当社ウェブサイトに掲載します。なお、最初のレポーティングについては、サステナビリティボンド発行から1年以内実施予定です。

資金充当状況レポーティング

- 当社は、適格クライテリアに適合するプロジェクトに調達資金が全額充当されるまで、資金の充当状況及び事業の進捗状況を年次でウェブサイト上に公表します。
- 開示内容は、プロジェクト単位での資金充当額、調達資金の未充当資金額及び調達資金毎の充当額全額のうち既存の支出として充当された金額です。
- なお、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、適時に開示します。

インパクト・レポーティング

当社は、サステナビリティボンドの償還までの間、以下の指標を実務上可能な範囲で当社ウェブサイトにてレポーティングします。

対象 プロジェクト	レポーティング事項	
	社会面	環境面
共通	・ 車両投入実績	
E235系車両 (横須賀・ 総武快速線)	・ 非常用電源装置積載車両 (編成) 数 ・ 車いすスペース設置車両 (編成) 数 ・ バリアフリートイレ設置車両 (編成) 数	・ VVVF インバータ等による省エネ効果 ・ LED 照明 (従来の蛍光灯対比) による省エネ効果
交流蓄電池電車 EV-E801系 (男鹿線)	・ 騒音低減効果 ・ バリアフリートイレ設置車両 (編成) 数	・ CO ₂ 排出量の削減効果 ・ 排気ガス削減効果

■ サステナビリティボンド・フレームワークに対する評価（セカンドオピニオン）

R&Iは、R&Iグリーンボンドアセスメント（サステナビリティボンド セカンドオピニオン）の評価方法に則り、JR東日本の作成するサステナビリティボンド・フレームワークが、ICMAのサステナビリティボンドガイドラインに適合しているか否かの確認を行った。

1. 調達資金の用途: Use of Proceeds

サステナビリティボンドの調達資金が、環境問題、社会課題の解決に資する事業に投資されるためには、まず調達資金の充当先である対象事業が、環境問題、社会問題の解決に資する事業である必要がある。

主な評価の根拠

- ・ 本フレームワークの内容の確認
- ・ 本サステナビリティボンドの対象事業の内容の確認

評価

対象事業はE235系車両の横須賀・総武快速線への投入、及びEV-E801系車両の男鹿線への投入の二つである。それぞれの車両の特徴から、以下のカテゴリーに該当する事業と評価した。それぞれのカテゴリーについて、(1) 対象事業から十分な環境改善効果、社会改善効果が見込めるか、(2) 環境面、社会面における潜在的にネガティブな効果への配慮がなされているかについて、発行体との面談、書面による確認等を基に確認を行った。

評価詳細は次ページ以下を参照のこと。

事業内容 ¹		事業カテゴリー	
		グリーン	ソーシャル
E235系	非常走行用電源装置 車両搭載機器や線路及び電力設備の状態監視装置 主要機器の2重系化 デジタルサイネージ フリースペース 車いす対応大型洋式トイレ VVVF インバータ等 LED 照明	①クリーン輸送 ②気候変動への適応（※）	③手ごろな価格の基本的インフラ設備：すべての人
EV-E801系	騒音低減 車いす対応トイレ 非電区間を蓄電池の電力で走行 車内照明のLED化	④クリーン輸送	⑤手ごろな価格の基本的インフラ設備：すべての人

※ JR東日本は適格クライテリア「手ごろな価格の基本的インフラ設備」「クリーン輸送」に該当する対象事業を選定している。R&Iは資金使途の内容を評価した結果、「気候変動への適応」に該当すると判断した。

¹ フレームワーク及び以下のリリースを参照

E235系：JR東日本ニュース「横須賀・総武快速線用車両の新造について」（2018年9月4日）

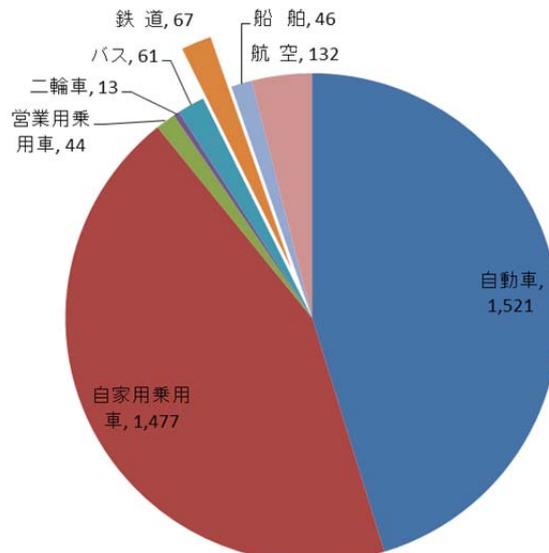
EV-E801系：JR東日本秋田支社リリース「新たな「蓄電池電車」を男鹿線に導入します。」（2015年11月20日）

①クリーン輸送：グリーン

E235系：VVVFインバータ、LED照明等の装備

JR東日本は地球温暖化防止への取組として鉄道事業のエネルギー使用量25%削減（2013年度比）及びCO₂排出量40%削減（2013年度比）を2030年度目標に掲げている。列車運転用エネルギーの削減のため、E235系等の省エネルギー車両の導入を進めている。E235系の省エネルギー性は装備するVVVFインバータ、LED照明等が主に担う。これらの部品は2030年度目標の達成に資することのみならず、E235系の装備追加による消費エネルギー増加を一部抑制することにも貢献している。

E235系に装備されるVVVFインバータは次世代半導体素子(SiC)²を用いたものである。電力変換を目的とした半導体は「パワー半導体」と呼ばれ、SiCを用いた半導体は高性能・高効率の実現に資するものとして着目されてきた。この次世代半導体素子を用いたVVVFインバータは、従来のSi系半導体を用いたインバータに比べ、(1)消費電力の削減、(2)小型軽量化、(3)信頼性の向上という特徴を持つ。また高速なスイッチング（電流のオンオフ）が可能となり、回生ブレーキ特性が向上し、消費エネルギー性が向上する。LED照明は従来から用いられている蛍光灯を置換することにより省エネルギー効果を持つ。これらの装備は山手線に先行投入されているE235系ですでに省エネルギー効果が確認されており、今後開発・製造される車両にも活かされ鉄道全体の省エネルギーに貢献するものである。一方、新型車両の投入は置換される既存車両の廃棄という影響が生じるが、首都圏で運用している比較的新型の車両はより旧型の車両を運行している路線の車両と置換する。旧型の車両で廃棄が必要なものについては、部品の再利用や資材化を図ることにより対応がなされている。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、このインフラを維持・拡充していく更新投資としてVVVFインバータおよびLED照明等の装備は位置づけられると判断した。

2017年度旅客部門の機関別エネルギー消費（単位：10¹⁵J）

[出所：資源エネルギー庁 エネルギー白書 2019 より R&I]

² JR EAST Technical Review No.51 - Spring 2015

■お問合せ先 : マーケティング本部 カスタマーサービス部 TEL. 03-6273-7471 E-mail. infodept@r-i.co.jp

■報道関係のお問合せ先 : 経営企画室(広報担当) TEL. 03-6273-7273

格付投資情報センター 〒101-0054 東京都千代田区神田錦町三丁目22番地 テラスクエア <https://www.r-i.co.jp>

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の意見であり、事実の表明ではありません。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、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、R&Iグリーンボンドアセスメント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、R&Iグリーンボンドアセスメント（変更・取り下げ等を含む）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。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。なお、詳細につき <https://www.r-i.co.jp/docs/policy/site.html> をご覧下さい。

②気候変動への適応：グリーン

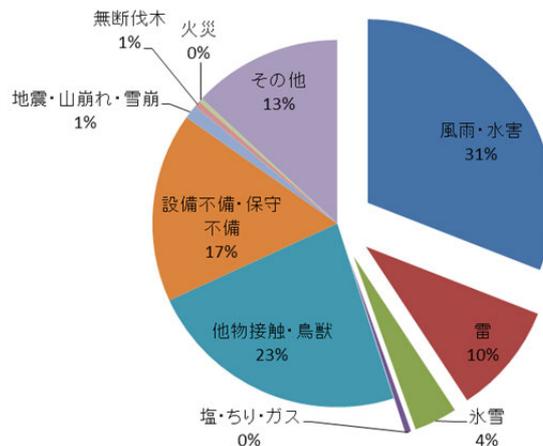
E235系：非常用走行電源装置、車両搭載機器や線路及び電力設備の状態監視装置、主要機器の2重系化

非常用走行電源装置の搭載により、通常時に架線電力から走行及び蓄電池への充電を行い、装置利用時に蓄電池の電力を主回路へ接続し、蓄電池からの電力のみでモーターを駆動し走行することが可能となる。停電などの異常時に駅間停車した際に、最寄駅または乗客が降車避難しやすい場所までの走行を可能とする。本装置が利用されるのは停電などの異常時である。電車の運行に用いられる電車線³は一般に供されている電線網とは異なるが、日本の電気事業における電気事故の原因の分布を確認すると約3～4割が風雨・水害、雷、氷雪等の気象災害によるものである。年間停電回数と停電時間の推移は大型の台風が発生した年度にとも増加している。気候変動を原因とする気象災害は、今後その規模の拡大や件数の増加等が想定される。これに伴う気象災害由来の停電等の増加も想定される。大型の気象災害が見込まれる場合などは、安全性を重視し計画運休など対応がなされる一方、発生の予測が困難な竜巻や落雷、台風経過後の塩害⁴による停電は想定され、これらの不測の事態に対応する装置と評価できる。本装置はJR東日本の車両として初めて搭載されるものであり、非常時における顧客の安全性に資する。

車両搭載機器や線路及び電力設備の状態監視装置は、気象災害による車両・装備・設備の変質を把握し事前に対処することを可能とし、安全性・安定性の向上に資する。主要機器の2重化は、1つが故障しても運転継続できるという故障に強い車両を実現することで、輸送障害を極力低減することを目指している。

これらの気候変動への適応に資する装備を実施することにより、車両重量の増加やエネルギー消費の増加などの影響が想定されるが、前項①クリーンな輸送で言及する省エネルギー性を有するVVVFインバータなどを装備することで対応がなされている。

2017年度 原因別電気事故件数(高压配電線路、送電線路・特別高压配電線路)
(10電力合計) ※高压配電線路については供給支障事故を計上



[出所：電気事業連合会 INFOBASE2018よりR&I作成]

³ 電車線は、電車にパンタグラフを通じて電気を供給する架線類の総称。

⁴ 台風などの強風に巻き込まれた海水に含まれる塩分が電線に付着し、その後の降雨などにより塩水となり漏電状態となることにより停電が引き起こされることがある。

③手ごろな価格の基本的インフラ設備：ソーシャル

E235系の横須賀・総武快速線への投入

E235系は通勤電車として開発された。投入路線の総武線と横須賀線は通勤・通学を始めとして多くの人に使われている。

横須賀・総武快速線へ投入するE235系の特徴はいずれも社会的な便益に資するものである。非常走行用電源装置は、自然災害に限らず車両走行中における停電等により駅間停車するという不測の事態に対して、最寄駅または乗客が降車避難しやすい場所まで走行できる装備であり、乗客の安全に資するものである。車両搭載機器や線路及び電力設備の状態監視装置は、故障の予兆を把握し事前に対処することを可能とし、安全性・安定性の向上に資する。主要機器の2重化は、1つが故障しても運転継続できるという故障に強い車両を実現することで、輸送障害を極力低減することを目指している。デジタルサイネージは異常が発生した場合に自列車に関する情報提供を行い異常発生時の乗客の安心へ資するものである。これらは、安定した輸送サービスの提供に資する。フリースペースや車いす対応大型洋式トイレは、主に体の不自由な方や妊娠中の方、小さなお子様を連れた乗客へ向けての設備であり、車両のバリアフリー化に資することで、すべての人が安心・快適に利用できる鉄道サービスの実現に資するものである。回生ブレーキを始めとする省エネルギーに資する装備は、これらの社会的便益を生み出すための装備による重量増加等に対応する装備と整理される。装備増加による車両重量の増加やエネルギー消費の増加などの影響が想定されるが、①クリーンな輸送で言及した省エネルギー性を有する装備により対応がなされている。以上より、E235系の横須賀・総武快速線への投入の категорияは手頃な価格の基本的なインフラ設備に該当し、すべての人を対象としていると判断した。

④クリーン輸送：グリーン

EV-E801系：非電区間を蓄電池の電力で走行、車内照明のLED化

男鹿線⁵に投入されるEV-E801系は蓄電池電車である。走行区間は非電化区間である男鹿駅—追分駅と電化区間である追分駅—秋田駅である。非電化区間を走行するため従来はディーゼルエンジンにより走行する気動車を運行していた。この気動車をEV-E801系に置き換えることで、気動車が排出するCO₂の削減、排気ガスの削減が実現される。これらの環境改善効果は、非電化区間だけでなく、気動車が運行している電化区間においても生じる。加えて、車内照明をLED化することで、従来の蛍光灯に比べて省エネルギー効果を持つ。従来の気動車と比較してCO₂の削減が見込まれ、排気ガスは全量削減される。また、本フレームワーク上の資金使途とは別であるが、EV-E801系が男鹿駅にて充電される際の電力は、男鹿駅に設置された9基の小型風力発電機により一部賄われている。新型車両の投入により既存の気動車の廃棄という影響が想定されるが、JR東日本は、別の路線での運用や可能な限り部品のリサイクルを行い、残る部品は資材としての転用を図っている。以上より、EV-E801系の投入の категорияは、クリーンな輸送に該当すると判断した。

⑤手ごろな価格の基本的インフラ設備：ソーシャル

EV-E801系の男鹿線への投入

男鹿線へ投入された蓄電池電車は、従来の気動車と比べ騒音が低減されており、沿線住民の生活環境の改善へ資するものである。また、非電化区間の電化を行うことなく気動車から電車へ移行可能であり、莫大な設備投資をすることなく社会インフラを継続利用することを可能にしている。また、JR東日本が進めている車両のバリアフリー化の一環として、車いす対応のトイレの設置を行っている。新型車両投入による影響への対応は、④クリーンな輸送と同様である。以上より、EV-E801系の投入の категорияは、手頃な価格の基本的なインフラ設備に該当し、すべての人を対象としていると判断した。

以上より、本フレームワークにおける調達資金の使途は、サステナビリティボンドガイドラインに則ったものとなっていると判断した。

⁵ 秋田県秋田市の追分駅と秋田県男鹿市にある男鹿駅を結ぶ路線。奥羽本線秋田駅—追分駅間を含む秋田駅—男鹿駅間の愛称は「男鹿なまはげライン」である。

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス: Process for Project Evaluation and Selection

サステナビリティボンドの調達資金が、環境問題や社会課題の解決に資する事業に投資されるためには、発行体がなぜ対象事業を環境問題や社会課題に資する事業であると考え、どのようにして選定したのかというプロセスが、明確かつ合理的である必要がある。

主な評価の根拠

- ・ 本フレームワークの内容の確認
- ・ JR東日本の事業内容、グループ理念、行動指針、経営ビジョン、グループ安全計画、環境目標
- ・ 対象事業の内容に関する確認

評価

- ・ 対象事業はグループ理念、行動指針、経営ビジョン、グループ安全計画、環境目標に則したものである。これらは「安全」を経営のトッププライオリティとしESG経営を実践することで、事業を通じた社会的課題の解決に取り組み、地域社会の発展へ貢献していくものである。
- ・ 対象事業は十分な環境改善効果・社会改善効果が見込め、環境面や社会面における潜在的にネガティブな効果に対する配慮がなされている。
- ・ プロジェクトの評価と選定のプロセスについて、財務部において適格事業を選定し、選定された適格事業の最終決定は財務担当取締役が行っている。その過程において、ESGやサステナビリティを統括する部署を始めとして対象事業に関わる各部門等と意見交換をすることで環境面、社会面に関する専門性が担保されている。対象事業の評価と選定のプロセスは、明確かつ妥当である。

以上より、本フレームワークにおける対象事業の選定のプロセスは、サステナビリティボンドガイドラインに則ったものとなっていると判断した。

3. 調達資金の管理: Management of Proceeds

サステナビリティボンドの調達資金が、環境問題や社会課題の解決に資する事業に投資されるためには、調達資金が他の事業に使われず、確実に対象事業に充当される必要がある。

主な評価の根拠

- ・ 本フレームワークの内容の確認

評価

- ・ サステナビリティボンド発行による調達資金は、全額が充当されるまで、四半期毎に財務部が充当状況を管理する。未充当資金の充当は、所定の確認、決裁プロセスを経る。
- ・ 本フレームワーク策定時点での調達金額は未定だが、調達年限内で充当が完了するよう対象事業の総費用を超えない調達がなされることを確認している。
- ・ 未充当資金は資金充当が決定されるまでの間、対当額を現金および現金同等物にて管理する予定である。以上より、調達資金を充当するための措置は整っていると考えられる。
- ・ 充当実績を始めとする資金充当に関する事項について、調達後にレポートがなされる予定である。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、年次での開示に限らず適時に開示される予定である。

以上より、本フレームワークにおける調達資金管理の方針は、サステナビリティボンドガイドラインに則ったものとなっていると判断した。

4. レポーティング: Reporting

サステナビリティボンドの調達資金が、調達後、環境問題や社会課題の解決に資する事業に投資されたことが明らかとなるためには、どのような事業にいつ充当され、その結果どのような環境改善効果、社会改善効果があったかを、発行体がレポーティングすることが期待される。

主な評価の根拠

- ・ 本フレームワークの内容の確認

評価

- ・ 本サステナビリティボンドのレポーティングは、適格事業への資金充当状況、調達資金の管理状況、環境改善効果及び社会改善効果について年に1回実施される。初回レポーティングは、サステナビリティボンド発行から1年以内実施される予定。
- ・ 資金充当状況レポーティングは、調達資金が対象事業に全額充当されるまで実施され、対象事業単位での資金充当額、調達資金の未充当金額及び調達資金毎の充当額全額のうち既存の支出として充当された金額について開示されることを確認しており適切である。また、調達資金の充当計画に変更が生じる等の場合においては、適時に開示されることを確認した。
- ・ インパクト・レポーティングは、サステナビリティボンド償還までの間、記載の指標を実務上可能な範囲で開示することを確認した。開示予定内容は、車両の投入実績を始めとして、各装備の導入数、省エネ効果等が示されることを確認した。
- ・ レポーティングの内容は、サステナビリティボンド発行による手取金の資金使途への充当状況および環境改善効果、社会改善効果についてであり、妥当な内容となっている。

以上より、本フレームワークにおけるレポーティングは、サステナビリティボンドガイドラインに則ったものとなっていると判断した。

<総合評価>

R&Iは、R&Iグリーンボンドアセスメント（サステナビリティボンド セカンドオピニオン）の評価方法に則り、本フレームワークが、サステナビリティボンドガイドラインに則ったものとなっていると判断した。

R&Iグリーンボンドアセスメント（サステナビリティボンド セカンドオピニオン）の評価方法は以下のホームページに公開されています。

https://www.r-i.co.jp/rating/products/green_bond/assessment.html

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。

また、R&Iグリーンボンドアセスメント（サステナビリティボンド セカンドオピニオン）は、対象事業の環境効果や社会効果等を証明するものではなく、当該効果について責任を負うものではありません。

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、およ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。

R&Iが評価対象の評価に用いる評価方法は、R&Iが独自の分析、研究等に基づいて作成したR&Iの意見の表明にすぎず、R&Iは、評価方法の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、およ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、R&Iは、評価方法の開示によって、いずれかの者の投資判断や財務等に関する助言を行い、又は投資の是非等の推奨をするものではありません。R&Iは、評価方法の内容、使用等に関して使用者その他の第三者に発生する損害等につき、請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、何ら責任を負いません。評価方法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およ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、翻訳およ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。

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：東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）：東日本旅客鉄道株式会社 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：2019年12月3日

レビュー発表日：2019年12月3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：

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の使途 | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの評価と選定のプロセス |
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の管理 | <input checked="" type="checkbox"/> レポーティング |

独立した外部レビュー実施者の役割

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> セカンドオピニオン | <input type="checkbox"/> 認証 |
| <input type="checkbox"/> 検証 | <input type="checkbox"/> スコアリング/レーティング（格付け） |
| <input type="checkbox"/> 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)

【R&I グリーンボンドアセスメント（サステナビリティボンド セカンドオピニオン）】
R&I は、サステナビリティボンドフレームワークが ICMA のサステナビリティボンドガイドラインに則ったものである旨のセカンドオピニオンを提供する。

レビュー全文は、本リリースの本文を参照。

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) :

- ・ 調達資金の使途は、E235 系車両の横須賀・総武快速線への投入と交流蓄電池電車 EV-E801 系の男鹿線への投入である。
- ・ E235 系は、非常走行用電源等の装備による気象災害への対応、VVVF インバータ等の技術による省エネルギー性の向上、機器・設備の状態監視と主要機器の 2 重系化による安全性・安定性の向上、フリースペース・大型洋式トイレ設置等のバリアフリー化によるアクセス性向上——などの効果が期待される。E235 系の装備増加による消費エネルギーに対する影響はエネルギー効率の向上により対応している。
- ・ EV-E801 系は、非電化区間の新たな環境負荷の低減方策として開発された「蓄電池駆動電車システム」であり、これまでの気動車のエンジンから発生する排気ガスの解消や、二酸化炭素・騒音の低減などの効果が期待される。
- ・ JR 東日本は、車両の入れ替えに伴う旧車両の廃棄に関しては、別の路線での運用や可能な限り部品のリサイクルを行い、残る部品は資材としての転用を図っている。
- ・ 以上より、対象事業から十分な環境改善効果、社会改善効果が期待されるとともに、環境・社会に対する負の影響への配慮がなされていることから、調達資金の使途は環境問題、社会課題の解決に資する。

GBPによる調達資金の使途カテゴリ：

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 再生可能エネルギー | <input type="checkbox"/> エネルギー効率 |
| <input type="checkbox"/> 汚染防止および管理 | <input type="checkbox"/> 生物自然資源および土地利用に係る環境持続型管理 |
| <input type="checkbox"/> 陸上および水生生物の多様性の保全 | <input checked="" type="checkbox"/> クリーン輸送 |
| <input type="checkbox"/> 持続可能な水資源および廃水管理 | <input checked="" type="checkbox"/> 気候変動への適応 |
| <input type="checkbox"/> 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 | <input type="checkbox"/> グリーンビルディング（環境配慮型ビル） |
| <input type="checkbox"/> 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 | <input type="checkbox"/> 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：

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 手ごろな価格の基本的インフラ設備 | <input type="checkbox"/> 必要不可欠なサービスへのアクセス |
| <input type="checkbox"/> 手ごろな価格の住宅 | <input type="checkbox"/> 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 |
| <input type="checkbox"/> 食糧の安全保障 | <input type="checkbox"/> 社会経済的向上とエンパワーメント |
| <input type="checkbox"/> 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 | <input type="checkbox"/> 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：

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）：

- 対象事業はグループ理念、行動指針、経営ビジョン、グループ安全計画、環境目標に則したものである。選定プロセスにおいて ESG やサステナビリティを統括する部署を始めとして対象事業に関わる各部門等と意見交換をすることで環境面、社会面に関する専門性が担保されている。対象事業の評価と選定のプロセスは、明確かつ妥当である。

評価と選定

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 十分な発行体の環境・社会面での目標がある | <input checked="" type="checkbox"/> 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 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 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ライテリアがある | <input checked="" type="checkbox"/> 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 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 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 | <input type="checkbox"/> 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

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 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 | <input checked="" type="checkbox"/> 組織内で定められた評価基準である |
| <input type="checkbox"/> 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）：

- 調達資金が全額充当されるまで、四半期毎に財務部が充当状況を管理する。未充当資金は資金充当が決定されるまでの間、対当額を現金および現金同等物にて管理する予定である。調達資金を対象事業に充当するための体制が備えられている。

調達資金の追跡管理：

- | |
|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 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 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 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 |
| <input type="checkbox"/> その他（明記ください）： |

追加的な開示：

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 将来の投資にのみ充当 | <input type="checkbox"/> 既存および将来の投資に充当 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 個別単位の支出に充当 | <input type="checkbox"/> ポートフォリオ単位の支出に充当 |
| <input type="checkbox"/> 未充当資金のポートフォリオを開示する | <input type="checkbox"/> 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）：

- レポーティングについては、発行体のウェブサイトにおいて、サステナビリティボンドの調達資金の充当状況および車両投入実績や各装備実績、省エネルギー効果、CO2 排出量削減効果などの環境改善効果・社会改善効果が開示される。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、年次での開示に限らず適時に開示される予定である。レポーティングは、内容、頻度の面から妥当である。

調達資金の使途に関するレポーティング：

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクト単位 | <input type="checkbox"/> プロジェクトポートフォリオ単位 |
| <input type="checkbox"/> 個別債券単位 | <input type="checkbox"/> その他（明記ください）： |

レポーティングされる情報：

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 充当した資金の額 | <input type="checkbox"/> 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 |
| <input type="checkbox"/> その他（明記ください）： | |

頻度：

- | | |
|--|--------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> 年次 | <input type="checkbox"/> 半年に一度 |
| <input type="checkbox"/> 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：

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクト単位 | <input type="checkbox"/> プロジェクトポートフォリオ単位 |
| <input type="checkbox"/> 個別債券単位 | <input type="checkbox"/> その他（明記ください）： |

頻度：

- | | |
|--|--------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> 年次 | <input type="checkbox"/> 半年に一度 |
| <input type="checkbox"/> 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）：

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 温室効果ガス排出量／削減量 | <input checked="" type="checkbox"/> エネルギー削減量 |
| <input type="checkbox"/> 水使用量の減少 | <input type="checkbox"/> 受益者の数： |
| <input type="checkbox"/> 対象とする人々 | <input checked="" type="checkbox"/> その他 ESG 指標（明記ください）：本文該当項目「サステナビリティボンドフレームワークの概要 4.レポーティング」参照 |

開示方法

- 財務報告書に掲載
- 臨時に発行される文書に掲載
- 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）：
- サステナビリティ報告書に掲載
- その他（明記ください）：ウェブサイト

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。）

R&I グリーンボンドアセスメント評価方法

https://www.r-i.co.jp/rating/products/green_bond/assessment.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
- 検証
- その他（ご記入ください）：
- 認証
- スコアリング/レーティング（格付け）

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のレポートイ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。