



# セカンドオピニオン

## 住友三井オートサービス株式会社

2024年10月4日

## サステナビリティボンドフレームワーク

サステナブルファイナンス本部  
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、住友三井オートサービスのサステナビリティボンドフレームワーク(2024年10月策定)が以下の原則・ガイドラインに適合していることを確認した。

グリーンボンド原則(2021、ICMA)	グリーンボンドガイドライン(2022、環境省)
ソーシャルボンド原則(2023、ICMA)	ソーシャルボンドガイドライン(2021、金融庁)
サステナビリティボンド・ガイドライン(2021、ICMA)	

### ■資金使途(グリーン)

事業区分	対象プロジェクト
クリーン輸送	環境配慮型車両の普及促進事業

### ■資金使途(ソーシャル)

事業区分	対象プロジェクト	対象となる人々
必要不可欠なサービスへのアクセス	交通事故削減サポート事業	交通事故に遭い易い高齢者や子供を含む一般の人々

## 1. 資金調達者の概要

- SMAS は自動車リース大手で、業界トップの管理保有台数を有し強固な営業基盤を持つ。住友商事、三井住友フィナンシャルグループ(SMFG)、三井住友ファイナンス&リース(SMFL)の持分法適用関連会社で、住友商事および SMFG による戦略的共同事業のうち自動車リースを担う。海外ではタイ、オーストラリア、インド、インドネシアに拠点を持つ。子会社を通じて個人分野を開拓しており、同分野の利益は拡大している。
- SMAS は、経営理念における目指すべき企業像として「お客さまから支持される新たな価値を提供し続け、クルマ社会の発展と地球環境の向上に貢献」することを掲げ、サステナブルな社会を目指している。実現にあたってはマテリアリティを定め、事業活動による社会課題の解決と事業外活動による社会への貢献にステークホルダーとともに取り組んでいく考えである。2023年にカーボンニュートラルを宣言した。

## 2. 調達資金の用途

調達資金の用途として示された対象プロジェクトは明確な環境改善効果・社会的効果をもたらす。調達資金の用途は適切である。

### (1) グリーンプロジェクトの環境改善効果

#### 環境配慮型車両の普及促進事業

事業区分： クリーン輸送

貢献する SDGs: 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

13: 気候変動に具体的な対策を



#### <グリーン適格基準>

英非営利団体 Climate Bonds Initiative (CBI) がグリーンボンドの適格基準として定める、EU (欧州委員会) が「EU タクソミー」にて提示する乗車 1 人 1km 当たり走行による CO<sub>2</sub> 排出量が 50g CO<sub>2</sub> per p-km (2020-2025 年) を下回るハイブリッド自動車 (HV)、電気自動車 (EV)、燃料電池自動車 (FCV) を適格資産とする。

#### <参考 1: CBI によるグリーンボンドの適格基準>

Direct Emissions	Emissions thresholds per year of issuance			
	2020	2026	2030	2050
Passenger Activity Threshold (g CO <sub>2</sub> eq per p-km)	50	0	0	0

[出所: CBI "Land Transport Criteria Version 2.2" 2023年4月改定版]

- 適格車両は CBI の「Land Transport Criteria Version 2.2<sup>1</sup>」に定められた基準値を満たす。HV であっても基準値を満たさない車両は充当対象にはならない。適格基準は合理的で、高い環境改善効果をもたらすと評価できる。なお SMAS は各車両の 1 人 1km 当たり CO<sub>2</sub> 排出量の推計に国土交通省公表の「自動車燃費一覧」「自動車の燃費性能に関する公表」及び各メーカーがウェブサイトにて公表する燃費データ等を用いて合理性を確保している。
- HV に関しては CO<sub>2</sub> 排出量が抑制されるとはいえ、ガソリンを燃焼する機構を持つという論点がある。2018 年 8 月にまとめられた「自動車新時代戦略会議中間整理」では「2050 年までに世界で供給する日本車について世界最高水準の環境性能を実現する」としたうえで、2030 年までに「乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を 5~7 割とすることを目指す」とされ、販売台数構成比の目標は 2030 年に HV が 30%~40%、PHV と EV が 20%~30%となっている。現状で構成比が最も高いエンジン搭載車 (HV を含む) の燃費を改善しなければ、パリ協定が目標にする CO<sub>2</sub> 排出総量の抑制は難しいという状況を反映した政策といえる。電源構成や電池の製造・廃棄などといった要素まで勘案した車両のライフサイクル全体での CO<sub>2</sub> 排出量

<sup>1</sup> “The Land Transport Sector Eligibility Criteria of the Climate Bonds Standard & Certification Scheme Updated April 2023”

を見た場合には、HV、EV、FCV の比較に関して議論すべき点が残っている。日本国内での走行を前提とすれば、信号機が多く停車と発進を頻繁に繰り返すことが想定され、低速走行時に電力を利用する HV の普及は CO2 排出総量の抑制に寄与すると考えられる。

- SMAS はカーボンニュートラルへ向けた取り組みとして顧客への EV 導入を積極的に支援・提案している。顧客が EV を導入する際の導入計画や使用目的に応じた車種選定に関するサービスのほか、充電環境、充電サービス手配、アフターサービス、および再エネ設備、エネルギーマネジメントなど導入後のフォローにも努めている。また車両最適化サービスでは顧客毎に稼働率を分析し、稼働率の低い車両を減らし削減できたコストを原資にすることで EV 導入を勧めている。さらに、自治体に対してリユース EV を活用した運用実証実験を実施することで国内における中古車の2次ユースや3次ユースの可能性を模索するなど、リユース市場の開拓にも取り組んでいる。リース事業における仕入れ車両は顧客が選択するものであることから SMAS が特定の Kategorie・車種の削減方針を打ち出すことはないが、各種施策を通じて顧客に対して EV の導入を積極的に促していくことで長期的に EV 車の割合が増加することを目指している。
- 適格車両がリース事業を通じて提供されれば、車両の環境性能のほかに環境改善効果が期待できる。SMAS はテレマティクス<sup>2</sup>を活用した運行管理・交通事故削減サポートや安全運転のための講習会などを推進している。安全で効率的な車両運行は環境面においても CO2 排出量の抑制に貢献できるものと考えられる。車両のメンテナンスにおいては、低燃費タイヤの利用、適正時期の点検実施などにより、車両の環境性能の発揮に寄与する取り組みを行っている。

## (2) ソーシャルプロジェクトの社会的効果

### 交通事故削減サポート事業

事業区分： 必要不可欠なサービスへのアクセス

対象となる人々： 交通事故に遭い易い高齢者や子供を含む一般の人々

貢献する SDGs： 3: すべての人に健康と福祉を  
11: 住み続けられるまちづくりを



- 対象事業は自動車リース大手である SMAS が重要な使命と考えている交通事故削減サポートに係る事業である。SMAS はソーシャル適格基準を満たす車載器の普及に努め、サステナビリティボンドにより調達した資金は顧客にリースする車載器の新規購入資金に充当される。

<sup>2</sup> テレコミュニケーション(Telecommunication=通信)とインフォマティクス(Informatics=情報工学)から作られた造語で、移動体に携帯電話などの移動体通信システムを利用してサービスを提供することの総称。(SMAS ホームページより引用)

### <ソーシャル適格基準>

高度な交通事故削減サポートなどを実現するために、株式会社デンソー、株式会社スマートドライブ等と共同開発したモビリティサービス「SMAS-Smart Connect」のデバイスである車載器を適格資産とする(参考2における「2024年10月現在における車載器の種類」を参照のこと)。なお、将来、デンソー、スマートドライブ以外が「SMAS-Smart Connect」の共同開発に加わり、「SMAS-Smart Connect」の新たなデバイスとして、当該社の車載器を適格資産に加える場合、既存のソーシャル適格基準を満たす車載器が有する安全運転推進に係る主な機能と同等の機能を有する車載器とする。

### <参考2:2024年10月現在における車載器の種類>

車載器の種類	安全運転推進に係る主な機能
Advance / Advance Lite	動画配信、バック診断、ドライバーカルテ、危険運転評価、ランキングレポート、音声ガイダンス、危険運転通知
Basic	ドライバーカルテ、危険運転評価、ランキングレポート、音声ガイダンス、危険運転通知
SmartDrive Fleet	ドライバーカルテ、危険運転通知、安全運転スコアリング(G-force)
SmartDrive Driverecorder	動画配信、ドライバーカルテ、危険運転通知、安全運転スコアリング(G-force)
SmartDrive AI	動画配信、ドライバーカルテ、危険運転通知、音声ガイダンス

各機能	機能概要
動画配信	車両に急ブレーキなどの衝撃が加わった際の映像を記録しメールで配信。
バック診断	バック時の車の動きを分析し評価。全事故件数の約4割を占める駐車場事故の抑制に貢献。
ドライバーカルテ・危険運転評価	ドライバーの走行データを分析しレポートを生成。急挙動回数や動画、改善ポイントが確認でき、継続的な運転指導に活用可能。
ランキングレポート	危険挙動の多いドライバーをランキング形式で表示。事故発生リスクが高いドライバーの特定が容易。
音声ガイダンス・危険運転通知	危険運転を検知しその場で音声による注意喚起を実施するとともに管理者へメールで通知。安全運転意識の継続をサポート。
安全運転スコアリング(G-force)	車両にかかるGの向きと大きさを図で表し、運転の癖を可視化。

- SMASは交通事故のない安心・安全な社会の実現に向けて、顧客の交通事故削減を支援することを重要な使命と考えている。1998年より顧客に対して安全運転の啓発と交通事故削減に向けて支援する専門部署として現在のRMS(リスクマネジメントソリューション)部を営業部門内に配置し、顧客企業の交通事故ゼロを目指して多様なサービスを提供してきた。2012年よりISO39001(道路交通安全マネジメントシステム)の認証を取得し、当該認証が重視する「PDCAサイクル」を回して、顧客が事故削減を実現できるよう様々なサービスを提供している。
- SMASは顧客の事故削減をサポートするための取り組みとして、「事故発生状況分析などから事故防止策を提案する交通事故削減コンサルティング」、「ドライバーの特性を客観的に診断する運転適性診断」、「提携自動車学校のネットワークを活用した実車研修『ADST(Advanced Driving Skill & Technique)トレーニング』」等を提供している。

- ・ 国内における交通事故は年々減少傾向にあるものの、国土交通省によると 2022 年は 300,839 件発生しており、死亡者は 2,610 人にのぼる。政府は交通安全対策基本法(昭和 45 年法律第 110 号)に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策等の大綱を定めており、現状、令和 3 年度～令和 7 年度に渡る第 11 次交通安全基本計画を推進している。
- ・ 同基本計画にこれからの 5 年間(計画期間)において特に注視すべき点として 4 つの事項が提示されており、その項目の中に、「人手不足への対応」として自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要とされている。また、横断的に重要な事項として 6 つの要素を指摘している中に「先端技術の積極的活用」があり、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進。将来的には、ICT を積極的に活用し、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していく——とされている。
- ・ SMAS の車載用のデバイスを使った交通安全への取り組みは、事業者および運転者の安全運転に資する取り組みとして評価できるとともに、国の交通安全政策とも合致しており、ポジティブな社会的成果が見込めると判断した。SBP2023 に例示される事業区分は「必要不可欠なサービスへのアクセス」に該当する。対象とする人々は交通事故に遭い易い高齢者や子供を含む一般の人々である。
- ・ 本対象事業の環境面・社会面のネガティブな影響としては、調達資金はガソリン車等、グリーン適格基準を満たさない車両に装着する車載器の購入資金としても充当されることである。グリーン適格基準を満たさない車両に車載器を装着した場合は、適格車両よりも多い CO2 排出が見込まれる。SMAS は車載器のリース契約に付随したテレマティクスサービスの提供を通じて、車両の運行管理や交通事故削減のサポートを提供する。これらのサポートはエコドライブ推進にもつながり、CO2 排出量削減に一定程度の効果があるものと考えられる。

### 3. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

環境・社会面の目標、規準、プロジェクトの評価・選定のプロセス、環境・社会リスクの特定・緩和・管理に関するプロセスが示されている。プロセスは、環境・社会に配慮したプロジェクトを選定するように定められている。評価・選定のプロセスは適切である。

#### (1) 環境面での目標・社会的な目標

- ・ グリーンプロジェクトの環境面での目標は、「気候変動の緩和」である。グリーン適格基準を満たす車両の新規購入を通じて CO2 の削減に貢献することを目指す。
- ・ ソーシャルプロジェクトの社会面での目標は、「人・モノの移動に関する安心・安全な社会の実現」である。顧客車両にソーシャル適格基準を満たす車載器を装着することを通じて顧客の安全運転を推進する。

#### (2) 規準

- ・ SMAS はグリーンプロジェクトについては、CBI が定める CO2 排出量の基準値を適格基準に採用した。電動車の中でも国際的な基準に照らして環境改善効果が高い車両に資金を充当する。
- ・ ソーシャルプロジェクトについてはクルマ社会とともに成長してきた SMAS が重要な使命と考える「顧客の交通

事故削減を支援すること」に根差し、高度な交通事故削減サポートなどを実現するために他社と共同開発した車載器に資金を充当する。

**SMAS のサステナビリティ基本方針・推進体制**

- SMAS は先進技術が急速に普及し自動車に対する価値観が大きく転換しつつある中、「私たちは、お客さまに満足と感動を提供し続けることで、クルマ社会の発展と地球環境の向上に貢献します。」を経営理念の「Vision(目指すべき企業像)」に掲げ、クルマそのものが地球環境に与える影響の抑制や交通事故のない安心・安全な社会の実現を目指している。

■ 経営理念

Vision 目指すべき企業像

私たちは、お客さまに満足と感動を提供し続けることで、クルマ社会の発展と地球環境の向上に貢献します。

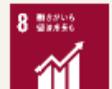
Mission 企業としての使命

私たちは、お客さまの声とスピードを最重視し、お客さまから支持される新たな価値と進化するサービスを提供し続けます。

Value 大切にしている価値観

私たちは、全役職員が情熱とプライドを持ち、夢を共有し、お客さまと喜びを分かちあう豊かな企業風土を醸成します。

■ SMAS 6 つのマテリアリティ

	マテリアリティ	SMASの取り組み課題	貢献するSDGs
E	 未来を生きる世代が安心できる地球環境の実現	・脱炭素・循環型社会へ向けた取り組み	 3 平気で人に健康と福祉を  11 住み続けられるまちづくりを
	 新たな価値提供によるモビリティ社会の発展	・モビリティプラットフォームへの進化 ・人・モノの移動に関する安心・安全な社会の実現	
S	 パートナーとの共創による相互成長	・パートナーとの関係強化 ・公平・公正な取引慣行の実施	 5 性別平等を達成しよう  12 ついに消費を責任に  8 働きがい、経済成長を  13 気候変動に具体的な対策を
	 地域社会との共生	・地域社会の発展に寄与するソリューションの提供 ・社会貢献活動への積極的な参加	
	 人権の尊重と人財基盤の強化	・働きがいのある職場環境の整備 ・ダイバーシティ&インクルージョンの推進	
G	 健全な企業活動の継続	・コーポレートガバナンスの維持・充実 ・コンプライアンスの強化 ・リスクマネジメントの強化	 9 産業と技術革新の基盤をつくろう  16 平和と公正をすべての人に  10 人や国間の格差をなくそう  17 パートナーシップで目標を達成しよう

[出所: SMAS Sustainability Report 2023]

- 2020年10月に政府が2050年までに「カーボンニュートラル」の実現を表明し、政府・自治体、企業等で加速的に低炭素への取り組みが強まっている。こうした中でSMASは2021年度より新しく設定したマテリアリティに基づき、具体的なアクションプランやKPI(重要業績評価指標)を策定した。対象のグリーンプロジェクトは「未来を生きる世代が安心できる地球環境の実現」という環境面のマテリアリティに対するSMASの取り組み課題「脱炭素・循環型社会へ向けた取り組み」、ソーシャルプロジェクトは「新たな価値提供によるモビリティ社会の発展」という社会面のマテリアリティに対するSMASの取り組み課題「人・モノの移動に関する安心・安全な社会の実現」に該当する。
- 2024年度の事業計画「SMAS Evolution 2024 ∞」で目指す姿に「サステナブルな社会に向けたモビリティプラットフォーム」を掲げ、サステナビリティ経営の実践に取り組んでいる。今般のグリーンプロジェクトならびにソーシャルプロジェクトは、この方針に基づくものである。
- 世界が直面する最も深刻な問題の一つである気候変動への対応として脱炭素への取り組みが喫緊の課題となっていることから、EVを導入する動きが加速するものと考えられる。このような中、SMASはEV&カーボンニュートラル戦略推進部が営業部店と連携し顧客へEV導入を積極的に支援・提案している。
- SMASは安心・安全な社会の実現に向け、安全装置付き車両などの導入を積極的に促進することに加え、SMASが長きにわたり培ってきた事故削減へ向けたプログラムを深化させ、新たなソリューションを提供していく方針である。この方針はSMASが2012年に設定した交通道路安全に対する基本理念、基本方針からなるRTS(Road Traffic Safety)方針に基づき、継続的に実施してきた道路交通安全活動とも整合している。その流れの中で、サステナビリティボンドで調達する資金を顧客車両向けにリースする車載器の購入に充てることを計画した。

#### <サステナビリティ推進体制>

- SMASはサステナビリティ推進部担当役員を委員長とし、人事部、総務部、財務部、法務部、サービス・車両企画部、モビリティ企画部、営業戦略本部、国内事業部、海外事業部の9部署の部長以上の役職者を委員とする「サステナビリティ推進委員会」を組成し、全社横断かつ現場レベルで「サステナブル経営の実現」に向けた取り組みを検討・審議し、経営会議へ報告する体制を有している。気候変動などのサステナビリティ経営全般における重要事項は経営会議で審議され、取締役会に報告される。

### (3) プロジェクトの評価・選定のプロセス

- SMAS財務部は営業企画部、サステナビリティを推進するサステナビリティ推進部及びRTS活動を推進するRMS部・総務部と協議して、中長期目標及び交通事故削減の取り組みに資するものとして適格基準を策定した。
- 適格車両の選定については、財務部はSMAS及び子会社の営業各々が購入する車両の中からクリーン適格基準を満たす車両を選定する。CBIの基準値は2020年から2025年に適用される値(50g CO<sub>2</sub> per p-km)を採用する。1人1km当たりCO<sub>2</sub>排出量は国土交通省公表の「自動車燃費一覧」「自動車の燃費性能に関する公表」及び各メーカーがホームページにて公表する燃費データ等を用いて算出する。
- 車載器の選定については、財務部は営業部が購入する車載器の中からソーシャル適格基準を満たす車載器を選定する。

#### (4) 環境・社会リスクの特定・緩和・管理に関するプロセス

- 対象事業の環境面・社会面のネガティブな影響として、適格車両の普及によるリース満了後の廃棄車両の発生などが想定される。車両のメンテナンスにおいて、再生部品を利用することや適正時期の点検実施による車両故障の削減などを通して省資源化に取り組んでいる。リース満了車両についてはリサイクル促進に取り組んでいる。廃棄処分を要する車両については、自動車リサイクル法及びフロン排出抑制法などの環境関連法規の遵守を徹底したうえで、廃棄委託業者の認可状況の確認や適法かつ適正に処理が行われているかの管理を徹底している。

### 4. 調達資金の管理

調達資金をグリーン/ソーシャルプロジェクトに充当するための追跡管理の方法、未充当資金の運用方法が示されている。調達資金の管理は適切である。

- 調達資金は財務部が管理する。財務部と子会社支払担当部は月次で社内データシステムから適格資産（適格車両及び車載器）の購入実績データを抽出したうえで、社内ファイルシステムを用いて月間の支払予定額もしくは前月支払額を確認し、調達資金をその支払いに充当する。調達した資金の全額が適格資産の購入費用に充当されるまで、このプロセスを繰り返し、未充当資金は現金または現金同等物で管理する。財務担当役員は年 1 度、適格資産への充当済金額と未充当金額の合計が、調達金額と一致することを確認する。
- 調達資金は調達後 1 年を目途に充当完了する予定である。

### 5. レポーティング

開示(報告)のタイミング、方法、開示(報告)事項が示されている。グリーンプロジェクトの環境改善効果に係る指標・ソーシャルプロジェクトの社会的効果に係る指標は、環境面での目標・社会的な目標に整合している。レポーティングは適切である。

#### (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	① サステナビリティボンド残高 ② 充当済金額 ③ 未充当資金の額 ④ 主な購入済車種及び車載器	調達資金の充当が完了するまで年に 1 度	SMAS のウェブサイト
環境 改善 効果 ・ 社会的 成果	「(2) 環境・社会的効果に係る指標」を参照。	サステナビリティボンドが全額償還されるまで年に 1 度	SMAS のウェブサイト

- SMAS は調達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、その旨を SMAS のウェブサイトを開示する。

(2) 環境・社会的効果に係る指標

- グリーンプロジェクトの環境改善効果、ソーシャルプロジェクトの社会的効果の開示に関しては以下の内容を予定しており、環境面での目標・社会的な目標に整合している。

■グリーン

対象プロジェクト	レポート項目
環境配慮型車両の普及促進事業	購入済適格車両と比較対象車両の 1km 当たり CO2 排出量を元に算出する CO2 排出抑制量の推計値

■ソーシャル

対象プロジェクト	レポート項目		
	アウトプット	アウトカム	インパクト
交通事故削減サポート事業	安全運転支援車載器の装着台数 ①各年度の安全運転支援車載器の装着台数 ②上記①のうち、適格車載器の装着台数 ③サステナビリティボンド発行日以降、次回レポート直前月末までの装着実績(支払日ベース)、又は前回レポート日が属する月の月初以降、次回レポート直前月末までの装着実績(支払日ベース) (いずれの場合も適格車載器のみの装着実績)	RMS(リスクマネジメントソリューション)の活動実績 ①RMS 提供者数 ②上記①のうち、安全運転講習受講者数 ③上記①のうち、実車研修(ADST)受講者数	国内外の交通事故における「死亡者及び重傷者の撲滅」の実現に貢献すること

- 環境改善効果については、購入済適格車両と比較対象車両の 1km 当たり CO2 排出量を元に算出する CO2 排出抑制量の推計値を SMAS のウェブサイトにて開示する。1km 当たり CO2 排出量は国土交通省が公表する「自動車燃費一覧」「自動車の燃費性能に関する公表」及び各メーカーがホームページにて公表する燃費データに基づく。
- 社会的成果については、アウトプット指標として調達資金を充当した車載器の装着台数、アウトカム指標としては SMAS の RMS の活動実績、アウトカムの実現によって目指す最終的な社会的な効果として「国内外の交通事故における『死亡者及び重傷者の撲滅』の実現に貢献すること」という目標を SMAS のウェブサイトにて開示する。

以上

## 【留意事項】

本資料に関する一切の権利・利益（著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、特段の記載がない限り、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による承諾無く、本資料の全部又は一部を使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）することは認められません。

R&Iは、本資料及び本資料の作成に際して利用した情報について、その正確性、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。

また、本資料に記載された情報の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報の使用に関連して発生する全ての損害、損失又は費用について、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いません。

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、企業等が環境保全及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又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、セカンドオピニオン及び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承諾無く、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。

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、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、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。

## 【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。また、2022年から経済産業省の温暖化対策促進事業におけるトランジション・ファイナンスの指定外部評価機関に採択されています。

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>）に開示しています。

R&Iは2022年12月、金融庁が公表した「ESG評価・データ提供機関に係る行動規範」（以下、「行動規範」という。）の趣旨に賛同し、これを受け入れる旨を表明しました。行動規範の6つの原則とその実践のための指針へのR&Iの対応状況についてはR&Iのウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.html>）に開示しています（以下、「対応状況の開示」という。）。

R&Iと資金提供者及び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。

なお、R&IはESGファイナンスによる資金提供あるいは資金調達を行う金融機関との間で、金融機関の顧客にR&IのESGファイナンス評価を紹介する契約を締結することがありますが、R&Iは、独立性を確保する措置を講じています。詳細は対応状況の開示をご覧ください。