



東日本旅客鉄道株式会社 サステナビリティファイナンス・フレームワーク セカンドパーティ・オピニオン



セカンドパーティ・オピニオン

SECOND PARTY OPINION

東日本旅客鉄道株式会社

サステナビリティファイナンス・フレームワーク

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 5 日

Ref. Nr.: PRJN-461128-2022-AST-JPN-01

## 目次

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| 報告書サマリー                           | 3  |
| Ⅰ. まえがき                           | 5  |
| Ⅱ. スcopeと目的                       | 11 |
| Ⅲ. 東日本旅客鉄道株式会社の責任と DNV の責任        | 12 |
| Ⅳ. DNV 意見の基礎                      | 13 |
| Ⅴ. 評価作業                           | 14 |
| Ⅵ. 観察結果と DNV の意見                  | 15 |
| スケジュール-1 サステナビリティファイナンス等 候補プロジェクト | 25 |
| グリーンプロジェクト                        | 25 |
| ソーシャルプロジェクト                       | 26 |
| スケジュール-2 サステナビリティファイナンス適格性評価手順    | 27 |
| (1) 調達資金の使途                       | 27 |
| (2) プロジェクトの評価及び選定プロセス             | 29 |
| (3) 調達資金の管理                       | 30 |
| (4) レポーティング                       | 31 |

### 改訂履歴

| 改訂番号 | 発行日        | 主な変更内容 |
|------|------------|--------|
| 0    | 2022年12月5日 | 初版発行   |
|      |            |        |

### Disclaimer

Our assessment relies on the premise that the data and information provided by Fundraiser to us as part of our review procedures have been provided in good faith. Because of the selected nature (sampling) and other inherent limitation of both procedures and systems of internal control, there remains the unavoidable risk that errors or irregularities, possibly significant, may not have been detected. Limited depth of evidence gathering including inquiry and analytical procedures and limited sampling at lower levels in the organization were applied as per scope of work. DNV expressly disclaims any liability or co-responsibility for any decision a person or an entity may make based on this Statement.

### Statement of Competence and Independence

DNV applies its own management standards and compliance policies for quality control, in accordance with ISO/IEC 17021:2011 - Conformity Assessment Requirements for bodies providing audit and certification of management systems, and accordingly maintains a comprehensive system of quality control, including documented policies and procedures regarding compliance with ethical requirements, professional standards and applicable legal and regulatory requirements. We have complied with the DNV Code of Conduct<sup>1</sup> during the assessment and maintain independence where required by relevant ethical requirements. This engagement work was carried out by an independent team of sustainability assurance professionals. DNV was not involved in the preparation of statements or data included in the Framework except for this Statement. DNV maintains complete impartiality toward stakeholders interviewed during the assessment process.

<sup>1</sup> DNV Code of Conduct is available from DNV website ([www.DNV.com](http://www.DNV.com))

## 報告書サマリー

東日本旅客鉄道株式会社は、国鉄の分割・民営化に伴い、1987年に発足し、2002年にはJR7社（旅客6社と貨物会社）の中で最も早く完全民営化を実現しました。東日本旅客鉄道株式会社及びそのグループ会社（以下JR東日本グループと表記）は、以下のグループ理念の下、運輸事業、流通・サービス事業、不動産・ホテル事業、その他の事業を行っています。

### 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。

東日本旅客鉄道株式会社は、2018年には、2027年頃までの経営環境の変化を見据え、グループ経営ビジョン「変革2027」を公表し、これからの10年間では、「鉄道インフラ起点」から「ヒト（すべての人）起点」へと転換し、都市や地方、世界を舞台に、“信頼”と“豊かさ”という価値を創造していくことを公表しています。

JR東日本グループは、この「変革2027」の主な取組みであるESG経営の実践において、エネルギーを重要な要素と位置づけ、サステナブルな社会の実現とグループの持続的な成長のため、2020年5月には、環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ2050」を策定し、さらに、2022年7月には、今後取り組んでいくエネルギー戦略として「エネルギービジョン2027～つなぐ～」として策定しています。

これらの施策を実現するために、東日本旅客鉄道株式会社では、その資金調達の一部をサステナビリティファイナンス等で調達することを決定し、以下に示すグリーン及びソーシャルファイナンス市場で幅広く認知されている原則及びガイドラインに則した「東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク（以下、フレームワーク）」を確立しました。

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社（以下、DNV）は外部レビュー機関として、このフレームワークの適格性を評価しました。具体的には、DNVは、サステナビリティボンドガイドラインを中心とした関連する枠組みを適用し、フレームワークの適格性評価を提供しました。

- サステナビリティボンド・ガイドライン(ICMA/2021年、以下、SBG)
- グリーンボンド原則(ICMA/2021年、以下、GBP)
- ソーシャルボンド原則(ICMA/2021年、以下、SBP)
- グリーンボンドガイドライン(環境省/2022年、以下、GBGLs)
- ソーシャルボンドガイドライン(金融庁/2021年、以下、SBGLs)
- グリーンローン原則(LMA, APLMA, LSTA/2021年、以下、GLP)
- ソーシャルローン原則(LMA, APLMA, LSTA/2021年、以下、SLP)
- グリーンローンガイドライン(環境省/2022年、以下、GLGLs)

フレームワークは、下記のファイナンス(ボンド又はローン)実行に必要な要素を含む包括的なフレームワークとして構成されています。

- グリーンファイナンス（グリーン適格プロジェクトのみを資金用途とするファイナンス）
- ソーシャルファイナンス（ソーシャル適格プロジェクトのみを資金用途とするファイナンス）
- サステナビリティファイナンス（グリーン及びソーシャル適格プロジェクトのみを資金用途とするファイナンス）

東日本旅客鉄道株式会社のサステナビリティ（グリーン及びソーシャル）適格プロジェクトは、下表から選定・充当される予定です。

(報告書サマリー続き)

**表-1 サステナビリティ（グリーン及びソーシャル）適格プロジェクト**

| 区分    | GBP/SBP<br>カテゴリー                         | プロジェクト・適格条件                      |  | 関連する主な<br>環境/社会の課題        | SDGs への<br>貢献  |
|-------|--|----------------------------------|--|---------------------------|--|
| グリーン  | クリーン輸送                                   | 鉄道輸送全般(電車、蓄電池車あるいはハイブリッド車両の走行区間) |  | 地球温暖化<br>及び<br>気候変動への適応   | <br> |
|       | 気候変動適応                                   |                                  |  |                           |  |
|       | 再生可能エネルギー                                | 太陽光発電、風力発電                       |  |                           |  |
|       | グリーンビルディング                               | グリーンビルディングの開発                    |  |                           |  |
| ソーシャル | 手ごろな価格の基本的インフラ設備<br><br>社会経済的向上とエンパワーメント | 車両                               | 各車両（編成）に車いす用スペース、車いす対応大型洋式トイレを設置   | あらゆる人が活躍する社会<br>(バリアフリー化) | <br> |
|       |  | 鉄道設備                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>ホームドアの整備</li> <li>バリアフリートイレの整備</li> <li>エレベーターの整備</li> </ul>  |                           |  |
|       |  | 歩行者ネットワーク                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者デッキや近隣街区へ渡る歩行者専用道路等で、安全・快適な歩行者ネットワークを建設。オープンスペースや多様なレストスペース、緑豊かな回遊空間を計画し、利用者に交流・憩いの場を提供</li> </ul> |                           |  |

\* SDGsとの関連性は、グリーンボンド原則を定める ICMA が公開している Green, Social and Sustainability Bonds: A High-Level Mapping to the Sustainable Development Goals を参照した、サステナビリティファイナンス発行に際して補充的なものであり、直接的に資金調達目的として関連付けるものではありません。

### 要素 1. 調達資金の使途：

東日本旅客鉄道株式会社は、フレームワークにおいてサステナビリティボンドガイドラインを始めとし、関連する原則等を満たすプロジェクトをサステナビリティ（グリーン及びソーシャル）適格プロジェクトとして規定し、調達資金を充当することを計画しています。これらは、SBP 等で例示される、明確な環境又は社会課題の改善効果を有するプロジェクトです。

### 要素 2. プロジェクトの評価と選定のプロセス：

東日本旅客鉄道株式会社は、策定したサステナビリティファイナンス・フレームワークに基づき、プロジェクトが、要素 1 のプロジェクト・適格要件に合致していることを確認します。具体的には、内部規定で定められた決裁基準に基づき、評価・選定し、社内の承認手続きを経て決定されます。これらのプロセスは、要素 2 に合致するものです。

### 要素 3. 調達資金の管理：

東日本旅客鉄道株式会社は、サステナビリティファイナンス等の実行による手取金について、全額が充当されるまで、四半期毎に財務・投資計画部門によってその充当状況を管理します。調達資金について未充当金が発生した場合、現金又は現金同等物にて管理され、発行から 2 年程度の間には充当を完了する予定です。これらのプロセスは要素 3 に合致するものです。

### 要素 4. レポーティング：

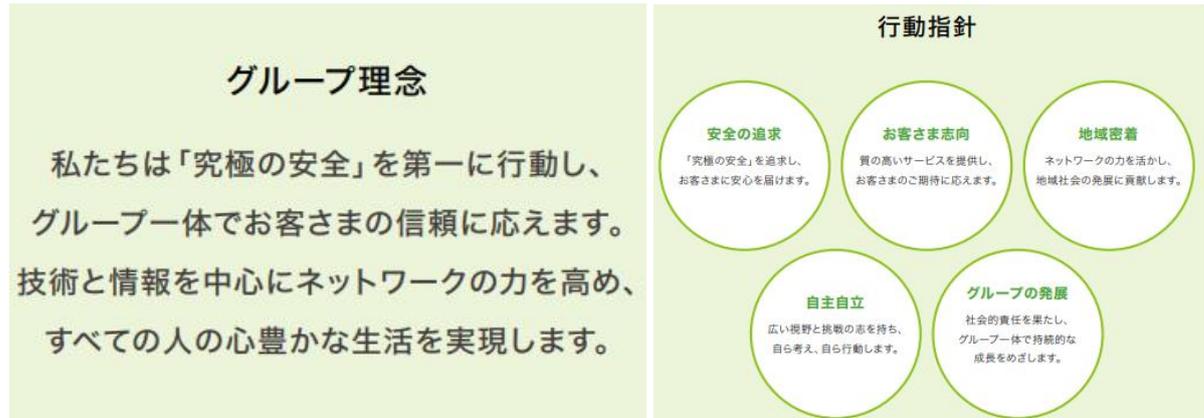
東日本旅客鉄道株式会社は、少なくとも資金充当までの間、調達資金の充当状況及び適格プロジェクトの進捗状況並びにプロジェクトがもたらした、又はもたらすことが期待される環境及び社会的な課題へのインパクトに関連する情報を毎年、ウェブサイトで開示する予定です。これらのプロセスは、要素 4 に合致するものです。

## I. まえがき

### i. 発行体について

東日本旅客鉄道株式会社(以下、「JR 東日本」と表記)は、国鉄の分割・民営化に伴い、1987 年に発足しました。2002 年には JR7 社（旅客 6 社と貨物会社）の中で最も早く完全民営化を実現しました。

JR 東日本及びそのグループ会社（以下、「JR 東日本グループ」と表記）は、以下のグループ理念の下、運輸事業、流通・サービス事業、不動産・ホテル事業、その他の事業を行っています。



JR 東日本グループの事業内容は以下の通りです。

表-2 JR 東日本グループの事業内容

| 事業の分野     | 事業内容   |
|-----------|--|
| 運輸事業      | 鉄道事業を中心とした旅客運送事業のほか、旅行業、清掃整備業、駅業務運営業、設備保守業、鉄道車両製造事業および鉄道車両メンテナンス事業等を展開しています。 |
| 流通・サービス事業 | 小売・飲食業、卸売業、貨物自動車運送事業および広告代理業等の生活サービス事業を展開しています。                              |
| 不動産・ホテル事業 | ショッピングセンターの運営事業、オフィスビル等の貸付業およびホテル業およびこれらを展開する不動産の開発・販売事業等の生活サービス事業を展開しています。  |
| その他       | 上記のほか、クレジットカード事業等の I T ・ S u i c a 事業および情報処理業等を展開しています。                      |

JR 東日本では、2027 年頃までの経営環境の変化を見据え、グループ一体で新たな成長戦略に挑戦するため、グループ経営ビジョン「変革 2027」を 2018 年 7 月に公表しました。「変革 2027」では、「鉄道インフラ起点」から「ヒト（すべての人）起点」へと転換し、都市や地方、世界を舞台に、“信頼”と“豊かさ”という価値を創造していくことを表明しています。

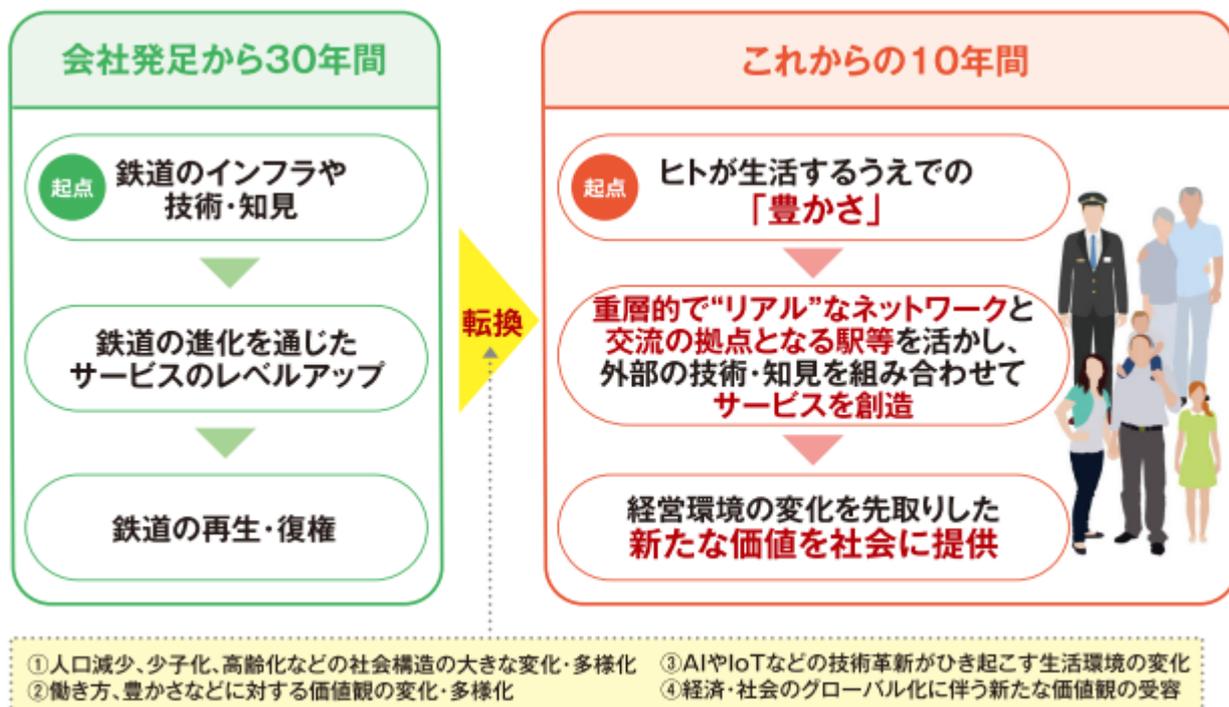


図-1 「変革 2027」の基本方針

[出典：JR 東日本ニュース（2018年7月3日）グループ経営ビジョン「変革 2027」]

## ii. 発行体の ESG への取り組み

JR 東日本グループは、ESG 経営を実践し、事業を通じて社会的な課題を解決することで、地域社会の発展と国際目標「持続可能な開発目標（SDGs）」の達成に取り組むことを目指しています。

### 環境（E）

JR 東日本グループは、「ESG 経営の実践」の柱として、2050 年度の鉄道事業における CO<sub>2</sub> 排出量「実質ゼロ<sup>※1</sup>」を目指し、2020 年 5 月に環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」を策定しました。さらに同年 10 月には、この目標を、鉄道事業だけでなく JR 東日本グループ全体の目標とし、脱炭素社会への貢献とともに、環境優位性のさらなる向上とサステナブルな社会の実現を目指しています。

※ 1 「実質ゼロ」：排出される CO<sub>2</sub> と同じ量の CO<sub>2</sub> を最先端技術等により吸収・回収・利用して事実上ゼロにすること

### 社会（S）

JR 東日本グループは、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ます。具体的には、会社発足以来、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た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ました。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の推進を計画しています。

地方創生については、地方をいかに活性化させていくかに注力し、観光への取組みをさらに拡充するとともに、MaaSといったローカル DX をはじめとした新たな施策を計画しています。

また、地方のまちづくりにも積極的に参加し、地方の中核都市において、地元の自治体と一緒に、駅を中心としたまちづくりに取り組むことを計画しています。具体的には、DX やテレワークの拡大により、地方移住も新たな働き方における選択肢の一つになっていることから、そうしたニーズの受け皿となるべく、ワーケーション事業や魅力的なまちづくりを進めています。

さらに、新たな観光の形として、地方の一大産業である農業の支援と一体となったサービスを創出、アグリツーリズムを通じて新たな交流を創出し、その活性化を実現することなどに取り組んでいます。

### ガバナンス (G)

「ガバナンス」の観点では、上述した取組みをいかにサステナブルにしていくか、また、JR 東日本グループの経営のトッププライオリティである「究極の安全」に向けたリスクの低減やコンプライアンス体制の強化、さらには経営そのものの「安全性」確保に向けたガバナンス体制の構築などに引き続き取り組むことを計画しています。

JR 東日本グループは、会社発足以来、「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ました。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組みとハード対策・仕組みの構築を着実に進めています。

「環境」の観点では、代表取締役社長を委員長として、副社長・常務取締役、社外取締役等で構成される「JR 東日本サステナビリティ戦略委員会」を設置し、主に気候変動に関する目標の設定や進捗、リスク・機会等に関する監督と意思決定を行っています。同委員会は年 2 回開催され、委員会活動の一部である「ゼロカーボン WG」及び「水素 WG」では、CO<sub>2</sub> 排出量削減状況や水素利活用について報告・討議を行っています。

### iii. 発行体の環境方針

JR 東日本グループでは、「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」の達成及び、ESG 経営の実践において、エネルギーを重要な要素と位置づけています。グループが持つ「つくる」「送る・ためる」「使う」の一貫したエネルギーネットワークを強みとして、エネルギー3E、すなわち「環境性」「経済性」「安定性」を向上させ、さらにそれを地域社会の持続的発展につなげていくことを計画しています。JR 東日本グループは、サステナブルな社会の実現とグループの持続的な成長のため、今後取り組んでいくエネルギー戦略として 2022 年 7 月に「エネルギービジョン 2027～つなぐ～」を策定しています。JR 東日本グループ全体で推進していく「エネルギービジョン 2027～つなぐ～」の具体的な取組みについては、以下のように整理されています。

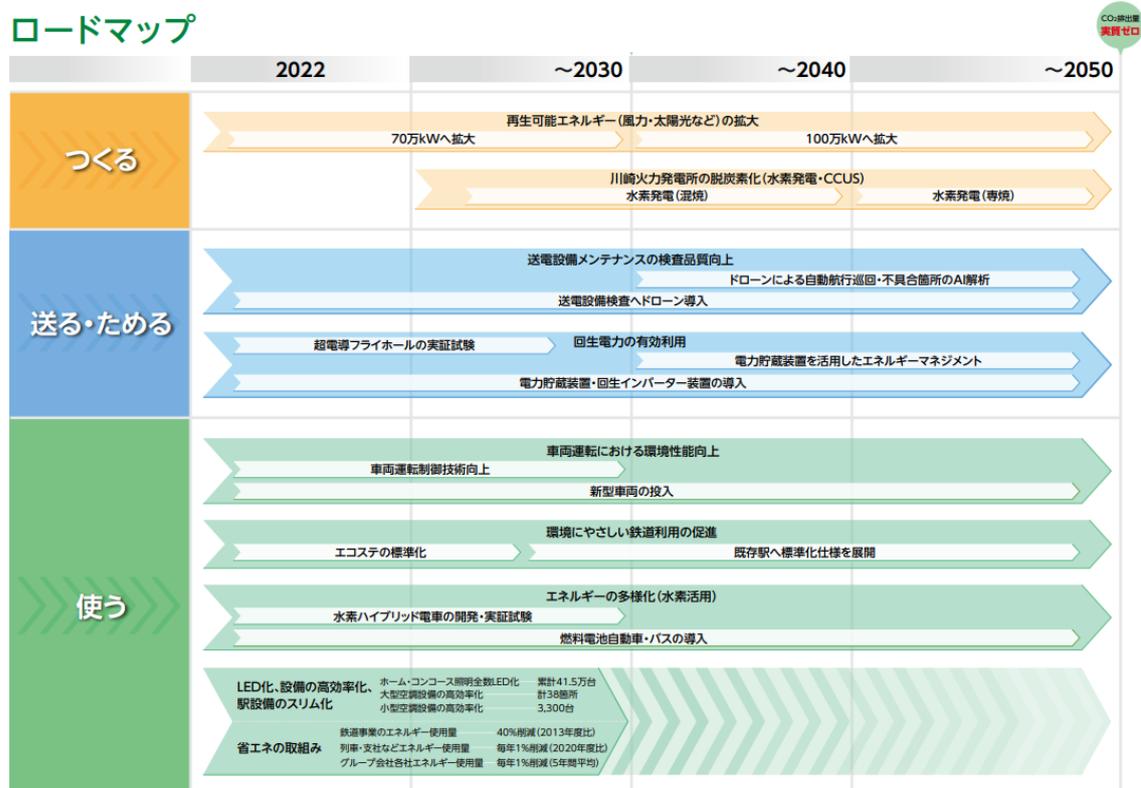


図-2 エネルギービジョン 2027 ロードマップ（出典：JR 東日本グループ エネルギービジョン 2027）

### iv. 発行体の SDGs への取組

JR 東日本グループは、「変革 2027」で創造する価値を通じて、SDGs に掲げられた 17 の目標について、特に当社グループの強みを生かせる「8.働きがいも 経済成長も」「9.産業と技術革新の基盤を作ろう」「11.住み続けられるまちづくりを」のほか、「7.エネルギーをみんなに そしてクリーンに」「12.つくる責任 つかう責任」「5.ジェンダー平等を実現しよう」「13.気候変動に具体的な対策を」などの実現に力を注いでいます。

持続可能な開発目標(SDGs)の達成



図-3 SDGs の達成に向けた取組み (出典：JR 東日本グループレポート 2022 より抜粋)

表-3 サステナビリティ（グリーン及びソーシャル）プロジェクトとSDGsのかかわり

| 区分    | GBP/SBP<br>カテゴリー                         | プロジェクト・適格条件                      |   | 関連する主な<br>環境/社会の課題        | SDGsへの<br>貢献   |
|-------|--|----------------------------------|---|---------------------------|--|
| グリーン  | グリーン輸送                                   | 鉄道輸送全般(電車、蓄電池車あるいはハイブリッド車両の走行区間) |   | 地球温暖化<br>及び<br>気候変動への適応   |   |
|       | 気候変動適応                                   |                                  |   |                           |  |
|       | 再生可能エネルギー                                | 太陽光発電、風力発電                       |   |                           |   |
|       | グリーンビルディング                               | グリーンビルディングの開発                    |   |                           |  |
| ソーシャル | 手ごろな価格の基本的インフラ設備<br><br>社会経済的向上とエンパワーメント | 車両                               | 各車両（編成）に車いす用スペース、車いす対応大型洋式トイレを設置  | あらゆる人が活躍する社会<br>(バリアフリー化) | <br> |
|       |  | 鉄道設備                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>ホームドアの整備</li> <li>バリアフリートイレの整備</li> <li>エレベーターの整備</li> </ul>   |                           |  |
|       |  | 歩行者ネットワーク                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者デッキや近隣街区へ渡る歩行者専用道路等で、安全・快適な歩行者ネットワークを建設。オープンスペースや多様なレストスペース、緑豊かな回遊空間を計画し、利用者に交流・憩いの場を提供。</li> </ul> |                           |  |

\* SDGsとの関連性は、グリーンボンド原則を定めるICMAが公開しているGreen, Social and Sustainability Bonds: A High-Level Mapping to the Sustainable Development Goalsを参照した、サステナビリティファイナンス発行に際して補完的なものであり、直接的に資金調達目的として関連付けるものではありません。

## v. サステナビリティファイナンス・フレームワークについて

JR 東日本では、「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」及び「変革 2027」の取組みを具現化するための資金調達の一部を、サステナビリティファイナンスとして実行し、ステークホルダーに対して、東日本旅客鉄道の及び JR 東日本グループの取組みを発信する機会と位置づけました。JR 東日本は、このサステナビリティファイナンスを国際的に定められた枠組みに適合した形で実行することを確実にするため、東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワークを確立しています。

このフレームワークは、JR 東日本の将来的なサステナビリティファイナンスの実行において利用可能なものになっています。フレームワークが具体的に参照した枠組みについては後述のⅡ項（3）に記載されています。

発行体名称：東日本旅客鉄道株式会社

フレームワーク名：東日本旅客鉄道株式会社 サステナビリティファイナンス・フレームワーク

外部レビュー機関名：DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社

報告書作成日：2022年12月5日

## II. スコープと目的

東日本旅客鉄道株式会社は DNV に「東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク」及び「サステナビリティファイナンス」の債券発行前評価を委託しています。DNV における債券発行前評価の目的は、東日本旅客鉄道株式会社が、後述する基準である SBG を中心として GBP、SBP、GBGLs といった基準に合致していることを確認するための評価を実施し、その適格性についてセカンドパーティ・オピニオンを提供することです。

DNV は独立した外部レビュー機関としてセカンドパーティ・オピニオンの提供に際し、東日本旅客鉄道株式会社とは事実及び認識においていかなる利害関係も持たないことを宣言します。

また、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、いかなる投資の価値、あるいは長期の環境便益に関する保証も提供されません。

### (1) レビューのスコープ

レビューは以下の項目について評価し、SBP の主要な 4 要素の主旨との整合性について確認されました

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の使用 | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの選定と評価のプロセス |
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の管理 | <input checked="" type="checkbox"/> レポートニング           |

### (2) レビュー提供者の役割

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> セカンド・パーティ・オピニオン | <input type="checkbox"/> 認証  |
| <input type="checkbox"/> 検証                         | <input type="checkbox"/> 格付け |
| <input type="checkbox"/> その他:                       |                              |

### (3) 適用又は参照される基準

| No. | 基準もしくはガイドライン                                       | 発行者                             | 適用レベル*1*2         |
|-----|--|---------------------------------|-------------------|
| 1.  | サステナビリティボンドガイドライン、(SBG)                            | 国際資本市場協会 (ICMA)、2021            | 適用                |
| 2.  | グリーンボンド原則 (GBP)                                    | 国際資本市場協会 (ICMA)、2021            | 適用                |
| 3.  | ソーシャルボンド原則 (SBP)                                   | 国際資本市場協会 (ICMA)、2021            | 適用                |
| 5.  | グリーンボンドガイドライン (GBGLs)                              | 環境省、2022                        | 適用                |
| 6.  | ソーシャルボンドガイドライン (SBGLs)                             | 金融庁、2021                        | 適用                |
| 7.  | グリーンローン原則 (GLP)                                    | ローン・マーケット・アソシエーション (LMA) 他、2021 | 適用                |
| 8.  | ソーシャルローン原則 (SLP)                                   | ローン・マーケット・アソシエーション (LMA) 他、2021 | 適用                |
| 9.  | グリーンローンガイドライン (SLGLs)                              | 環境省、2022                        | 適用                |
| 10. | 気候ボンド基準 3.0 版 (セクター技術基準)                           | 気候ボンドイニシアチブ、2019                | 参照<br>(参照可能な技術基準) |
| 11. | グリーンボンド及びソーシャルボンド：持続可能な開発目標 (SDGs) に照らしたハイレベルマッピング | 国際資本市場協会 (ICMA)、2022            | 参照                |
| 12. | インパクトレポート調和化に関する冊子                                 | 国際資本市場協会 (ICMA)、2020            | 参照                |



\*<sup>1</sup>適用：各原則やガイドライン共通の4つの核全てに対する適格性を評価した

\*<sup>2</sup>参照：今回のグリーンボンドのプロジェクトや実行計画に基づき、関連する内容を部分的に考慮した

### Ⅲ. 東日本旅客鉄道株式会社の責任と DNV の責任

東日本旅客鉄道株式会社は、DNV 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ました。DNV のセカンドパーティ・オピニオンは、独立した意見を表明するものであり、我々に提供された情報を基に、確立された基準が満たされているかどうかについて東日本旅客鉄道株式会社及び債券の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、東日本旅客鉄道株式会社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のいかなる側面に対して責任がなく、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 は、東日本旅客鉄道株式会社の関係者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何れかが正確または完全でなかった場合においても、責任を問われないものとします。

## IV. DNV 意見の基礎

DNV は、資金調達者にとってより柔軟なサステナビリティファイナンス適格性評価手順（以下、「手順」）を適用するために、SBG, GBP, SBP, GBGLs, SBGLs, GLP, SLP, SLGLs 等の要求事項を考慮した東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス評価手順を作成しました。スケジュール-2 を参照してください。この手順は SBG, GBP, SBP, GBGLs, SBGLs, GLP, SLP, SLGLs 等に基づくサステナビリティファイナンスに適用可能です。

DNV の手順は、DNV の意見表明の根拠に資する一連の適切な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が「社会及び環境への利益をもたらす新規又は既存プロジェクトのための資本調達や投資を可能とする」というものです。

DNV の手順に従って、レビュー対象であるこのサステナビリティファイナンスに対する基準は、以下の 4 つの要素にグループ分けされます。

- **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資金調達者は、サステナビリティファイナンスにより調達した資金を適格プロジェクトに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、明確な環境及び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が資金調達者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**：レポートの基準は、ファイナンスの資金提供者に対して、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かつ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。

## V. 評価作業

DNV の評価作業は、資金調達者によって誠実に情報提供されたという理解に基づいた、利用可能な情報を用いた包括的なレビューで構成されています。DNV は、提供された情報の正確性をチェックするための監査やその他試験等を実施していません。DNV の意見を形成する評価作業には、以下が含まれます。

### i. サステナビリティファイナンス実行前アセスメント（サステナビリティファイナンス・フレームワーク）

- この評価に資する上述及びスケジュール-2 に関し、サステナビリティファイナンスへの適用を目的とした資金調達者特有の評価手順の作成。
- この債券に関して資金調達者より提供された根拠文書の評価、及び包括的なデスクトップ調査による補足的評価。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。
- 資金調達者との協議及び、関連する文書管理のレビュー。
- 基準の各要素に対する観察結果の文書作成。

### ii. サステナビリティファイナンス実行後アセスメント（\*この報告書には含まれません）

- サステナビリティファイナンス調達後に、資金調達者により提供された根拠書類の評価、包括的なデスクレビューによる補足評価
- 資金調達者の管理者へのインタビュー及び関連する文書管理のレビュー
- 現地調査および検査（必要な場合）
- 発行後時点での対象プロジェクト及び資産のレビュー（スケジュール-1 に記載された内容の更新）
- 発行後検証での観察結果の文書作成

## VI. 観察結果と DNV の意見

DNV の観察結果と意見は以下の通りです。

### (1) 調達資金の用途

DNV は東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワークが、以下の 3 種類のファイナンスを対象としており、これらを個別に又は総称して「サステナビリティファイナンス等」と位置づけていることを確認しました。

表-4 フレームワークに規定するサステナビリティファイナンス等の定義

| # | 種別             | 内容   |
|---|----------------|--|
| 1 | グリーンファイナンス     | グリーン適格クライテリアを満たすプロジェクトのみを資金用途とするファイナンス             |
| 2 | ソーシャルファイナンス    | ソーシャル適格クライテリアを満たすプロジェクトのみを資金用途とするファイナンス            |
| 3 | サステナビリティファイナンス | グリーン適格クライテリア及びソーシャル適格クライテリア双方のプロジェクトを資金用途とするファイナンス |

DNV は東日本旅客鉄道株式会社がサステナビリティファイナンスを通じて調達する資金全額のうち、経費を除く手取り金の全てが GBP、GBGLs、SBP 及び SBGLs 等で示される以下の代表的な適格プロジェクトカテゴリーに合致したサステナビリティ候補プロジェクトのうち、何れか又は複数のサステナビリティプロジェクトの建設、設置、運営及び維持管理に関する、新規投資及びリファイナンスとして充当される計画であることを確認しました。

- クリーン輸送
- 気候変動適応
- 再生可能エネルギー
- グリーンビルディング
- 手ごろな価格の基本的インフラ設備
- 社会経済的向上のエンパワーメント

具体的には、表-5 及び表-6 に示されるグリーンプロジェクト又はソーシャルプロジェクトの建設・設置、運営及び維持管理です。

表-5 グリーンプロジェクト

| # | 適格カテゴリー    | 対象プロジェクト                             |      | 適格クライテリア  |
|---|------------|--------------------------------------|------|---|
| 1 | グリーン輸送     | 鉄道輸送全般<br>(電車、蓄電池車あるいはハイブリッド車両の走行区間) | 車両   | <ul style="list-style-type: none"> <li>電気を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資</li> <li>ハイブリッド車両(CO<sub>2</sub>排出量が 50g-CO<sub>2</sub>/person-km、または 25g-CO<sub>2</sub>/ton-km を下回る)の新造・改造・更新に係る投資</li> <li>水素ハイブリッド電車など、次世代車両の研究開発</li> </ul>   |
|   |            |                                      | 鉄道設備 | <ul style="list-style-type: none"> <li>線路、信号、駅舎、車両基地等の鉄道運行において不可欠な設備の維持、改修、更新のための投資 (Capex)および費用(Opex)</li> </ul>   |
| 2 | 気候変動適応     | 同上<br>(鉄道輸送全般)                       | 鉄道設備 | <ul style="list-style-type: none"> <li>台風等の災害時に被害を抑制し、安定的な運行を維持する鉄道施設災害対策のための投資(Capex)および費用(Opex)</li> </ul>  |
| 3 | 再生可能エネルギー  | 太陽光発電<br>風力発電                        |      | <ul style="list-style-type: none"> <li>太陽光、風力により発電を行う機器を建設・設置、運営・維持管理、出資に関する支出</li> </ul>   |
| 4 | グリーンビルディング | グリーンビルディング及び当該建物に関連する土地取得等を含めた事業     |      | <p>下記のグリーン適格要件 A 及び/または B を満たす環境に関する性能を確認済の建物及び当該建物に関連する土地取得等含めた事業。</p> <p>ただし、土壌汚染や水質汚染等の問題が残る土地取得は含めない。</p> <p>&lt;グリーン適格要件&gt;</p> <p>A.以下のいずれかの建物認証を債券の発行日から遡って過去 36 ヶ月以内に取得または、更新した建物。または、将来取得又は更新予定の建物</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CASBEE 建築（新築、既存、改修）または CASBEE 不動産（地方自治体による CASBEE 含む）における S ランクもしくは A ランク</li> <li>LEED-BD+C (Building Design and Construction) または LEED-O+M (Building Operations and Maintenance) 認証における Platinum または Gold</li> <li>BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）における 5 つ星または 4 つ星</li> <li>DBJ Green Building 認証における 5 つ星または 4 つ星</li> </ul> <p>B.直近の年度において、行政機関等が設定した基準排出量に対して、削減義務率以上の CO<sub>2</sub> 削減効果があること（建物のある地域での CO<sub>2</sub> 排出量において上位 15%のパフォーマンスであることもしくは（30%程度の）削減効果が認められる場合</p> |

### GBPで分類される調達資金の用途

- 再生可能エネルギー
- 汚染防止及び抑制
- 陸上及び水生生物の多様性の保全
- 持続可能な水資源及び廃水管理
- 高環境効率商品、環境適応商品、環境に配慮した生産技術及びプロセス
- その他(具体的に記載)
- 債券発行時には未定であるが、現時点で GBP 分類または、GBP には記載されていない他の適格分野に適合することが予想される
- エネルギー効率 (省エネルギー)
- 生物自然資源及び土地利用に係る環境持続型管
- クリーン輸送
- 気候変動への適応
- 地域、国また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

表-6 ソーシャルプロジェクト

| # | SBP カテゴリー        | プロジェクト・適格クライテリア |  | 対象となる人々                            |
|---|------------------|-----------------|--|------------------------------------|
| 1 | 手ごろな価格の基本的インフラ設備 | 車両              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各車両 (編成) に車いす用スペースを設置</li> <li>・ 各車両 (編成) に車いす対応大型洋式トイレを設置</li> </ul> | 障がい者<br>高齢者<br>妊娠中の方<br>子供と子供連れの家族 |
| 2 | 社会経済的向上のエンパワメント  | 鉄道設備            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ホームドアの整備</li> <li>・ バリアフリートイレの整備</li> <li>・ エレベーターの整備</li> </ul>      | 上記を含む鉄道を利用する全ての人々                  |
| 3 |                  | 歩行者ネットワーク       | 歩行者デッキや近隣街区へ渡る歩行者専用道路等で、安全・快適な歩行者ネットワークを建設。オープンスペースや多様なレストスペース、緑豊かな回遊空間を計画し、利用者に交流・憩いの場を提供。                    | 地域企業<br>住民<br>上記を含む施設を利用する全ての人々    |

DNV は、今回のソーシャルプロジェクトについて、バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）の要求事項を満たすための取組み<sup>(\*)</sup>の範疇とも捉えられるため、ソーシャルプロジェクト及びその適格条件の適切性について詳細なインタビュー及び資料・情報の共有を通じてアセスメントを行いました。アセスメントの結果、DNV は、以下の a~c 項に記載する根拠に基づき、東日本旅客鉄道株式会社がフレームワークで規定するソーシャルプロジェクトの適格性を判断しました。

(\*) 事業実施の前提となる従来の法規制・条例等の要求事項を満たす範囲の取組み、または通常の事業の範囲 (BAU) と判断されるものについては、ソーシャル適格プロジェクトとしては、一般的には認められません(但し、新たに制定された法規制・条例等への対応など、従来の取組ではカバーしきれなかった社会課題(又は新たな社会課題)への対応を含む場合や、明らかに BAU を超えると判断される場合には、ソーシャル適格プロジェクトとして評価可能な場合があります)。

a. SDGsとの関わり

いずれも公共交通機関及びその周辺環境に関わるものであり、SDGsの基本理念である『誰一人取り残さない』社会の実現のために必須の基盤と考えられること、また政府の掲げる8つの優先課題のうち、以下の課題に密接に関連するものであること

- People 人間：感染症対策と未来の基盤づくり
  - (1) あらゆる人々が活躍する社会・ジェンダー平等の実現
  - (2) 健康・長寿の達成
- Prosperity 繁栄：成長と分配の好循環
  - (3) 成長市場の創出、地域活性化、科学技術イノベーション
- Planet 地球：地球の未来への貢献
  - (4) 持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備
  - (5) 省・再生可能エネルギー、防災・気候変動対策、循環型社会
  - (6) 生物多様性、森林、海洋等の環境の保全

(注記) 日本政府の「SDGsアクションプラン 2022」を抜粋し、東日本旅客鉄道株式会社が特定したソーシャル適格プロジェクトが関連し、特に貢献できると想定される分野を下線・太字で表示しています。

b. 現在の社会情勢等

バリアフリー法制定の背景にある、国内の急速な少子・高齢化の急速な進行の状況を鑑みて、公共交通機関等のバリアフリー化は、急務と考えられる。しかしながら、新型コロナウイルス感染拡大の影響などにより、公共交通機関の需要については減少の傾向があり、先の状況について不透明な要素が多くあるなかで、ウィズコロナ、ポストコロナの社会を考慮しながら、早急にバリアフリー化を実現する必要があり、このような取組みは鉄道事業者にとっては大きな負担となる可能性がある。

c. コンプライアンスを超える適格条件となっている

歩行者ネットワークの適格条件については、オープンスペースや、多様なレストスペース、緑豊かな空間 などを含むものであり、コンプライアンス（法の定める努力義務の順守）を超える基準となっていること。

## (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 に記載される 3 つのサステナビリティ候補プロジェクトについて、JR 東日本グループの経営ビジョン「変革 2027」それに基づく「エネルギービジョン 2027～つなぐ～」、並びに環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」に掲げられた CO<sub>2</sub> 排出量削減に寄与するグリーン交通/再生可能エネルギー/グリーンビルディング、及び気候変動適応等に関わる目標に適合すること、資金調達者の財務・投資計画部門及び社内関連部門において、適切な所定のプロセスを経て評価及び選定されることを確認しました。

投資及び事業運営にあたり周辺環境及び社会的な影響については、総務・法務戦略部の管理の下、投資又は事業の実施の前に、全社的なリスクマネジメントの仕組みに沿ってプロジェクトを所管するグループ会社又は部門がリスクを洗い出し、評価し、必要に応じてリスクを低減するなどの処置を取り、下記に関連するプロジェクトには、サステナビリティファイナンス等で調達された資金は充当しない仕組みが確立していることを確認しました。

- 贈収賄、汚職、恐喝、横領を含む所在国の法律等を遵守していない不公正な取引に関連するプロジェクト

### 評価及び選定

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 発行体の環境貢献目標の達成に合致していること                       | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトが定義された適格カテゴリーに適合していることを示した文書化されたプロセスにより評価及び選定されていること |
| <input checked="" type="checkbox"/> グリーンボンドの調達資金の使途として適格なプロジェクトであり、透明性が確保されていること | <input type="checkbox"/> プロジェクト実行に伴う潜在的な ESG リスクを特定し、管理していることを文書化されたプロセスにより評価及び選定されていること       |
| <input checked="" type="checkbox"/> 公表されている基準要旨に基づきプロジェクトの評価と選定が行われていること         | <input type="checkbox"/> (具体的に記載):   |

### 責任に関する情報及び説明責任

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 外部機関による助言若しくは検証による評価/選定基準 | <input checked="" type="checkbox"/> 組織内部での評価 |
| <input type="checkbox"/> その他(具体的に記載):                         |  |

### (3) 調達資金の管理

DNV は、東日本旅客鉄道株式会社が資金調達後から償還又は弁済までの間、どのように資金を追跡管理するかについて確認しました。DNV は東日本旅客鉄道株式会社が資金調達後、適時、適格プロジェクトのファイナンス(新規投融資)及びリファイナンスに充当する計画であることを確認しました。

資金充当状況については、東日本旅客鉄道株式会社の社内マニュアルに基づき、四半期毎に財務・投資計画部門が、調達資金の充当状況を管理することを確認しました。サステナビリティファイナンス等の調達資金は、充当されるまでの間、現金又は現金同等物にて管理し、発行から 2 年程度の間には充当を完了する予定です。

#### 調達資金の追跡管理:

- グリーンボンドにより調達された資金のうち充当を計画している一部若しくは全ての資金は、発行体により体系的に区別若しくは追跡管理される
- 未充当資金の一時的な投資の種類、予定が開示されている
- その他 (具体的に記載):

#### 追加的な開示情報:

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 新規投資のみに充当                   | <input checked="" type="checkbox"/> 既存及び新規投資の両方に充当                            |
| <input checked="" type="checkbox"/> 個別(プロジェクト)の支出に充当 | <input type="checkbox"/> ポートフォリオの支出に充当  |
| <input type="checkbox"/> 未充当資金のポートフォリオを開示            | <input type="checkbox"/> その他(具体的に記載):グリーンボンド充当対象となった事業の既存投資、新規投融資の額は年次報告で開示予定 |

#### (4) レポートニング

DNV は、GBP、GBGLs、SBP、SBGLs 等で要求されるサステナビリティファイナンス特定の情報に関して、資金調達者の統合報告書（JR 東日本グループレポート）及びウェブサイトにて年次報告する予定であることを確認しました。

年次報告は、資金の全額について充当が完了するまで、下記に記載する資金充当状況及び社会・環境改善効果を報告する予定です。また、社会・環境改善効果については、守秘義務の範囲内、かつ、合理的に実行可能な限りにおいて、下記に記載する項目の一部又は全部をプロジェクト単位で開示する予定です。当該事業が稼働開始するまでは指標の推定値及びプロジェクトの進捗状況開示予定です。また、償還又は弁済期間中において、資金充当したプロジェクトに重大な変化があった場合は適時その旨を開示する予定です。主要な報告項目は以下を予定しています。

##### <資金充当状況>

- 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
- 調達資金毎の充当額全額のうちファイナンスとして充当された金額

##### <環境及び社会課題の改善効果>

表-7 グリーン適格プロジェクト

| # | グリーン<br>カテゴリー | 対象プロジェクト                             | 環境改善効果に関する<br>レポートニング内容の事例   |
|---|---------------|--------------------------------------|--|
| 1 | グリーン輸送        | 鉄道輸送全般<br>(電車、蓄電池車あるいはハイブリッド車両の走行区間) | 鉄道事業における CO <sub>2</sub> 排出量 (g-CO <sub>2</sub> /person-km)<br><車両><br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両投入実績</li> <li>・ WWF インバータ等による省エネ効果</li> <li>・ LED 照明（従来の蛍光灯対比）による省エネ効果</li> <li>・ 研究開発投資の内容</li> </ul> |
| 2 |               |                                      | <鉄道設備><br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ 線路、信号、駅舎、車両基地等の鉄道運行において不可欠な設備の維持、改修、更新の内容</li> </ul>  |
| 3 | 気候変動<br>対応    | 鉄道輸送全般(同上)                           | <鉄道設備><br><ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道施設災害対策の内容</li> </ul>  |
| 4 | 再生可能<br>エネルギー | 太陽光発電<br>風力発電                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 再生可能エネルギーのプロジェクト概要（プロジェクト名、所在地、発電容量 等）</li> <li>・ 発電量 (kWh)</li> <li>・ CO<sub>2</sub> 排出量の削減効果</li> </ul>   |

| # | グリーン<br>カテゴリ   | 対象プロジェクト                                 | 環境改善効果に関する<br>レポート内容の事例   |
|---|----------------|--|---|
| 5 | グリーン<br>ビルディング | グリーンビルディング及び当該<br>建物に関連する土地取得等<br>を含めた事業 | <グリーン適格要件 A 案件><br>・ 物件概要<br>・ 取得した環境認証の種類及びランク<br>・ 一次エネルギー使用量<br>・ CO <sub>2</sub> 排出量<br><グリーン適格要件 B 案件><br>・ 物件概要<br>・ CO <sub>2</sub> 削減率<br>・ 一次エネルギー使用量<br>・ CO <sub>2</sub> 排出量 |

表-8 ソーシャル適格プロジェクト

| # | ソーシャル<br>カテゴリ  | 対象プロジェ<br>クト  | 社会改善効果に関する<br>レポート内容の事例   | アウトカム  | インパクト                                 |
|---|--|---------------|---|--|---------------------------------------|
| 1 | 手ごろな価<br>格の基本的<br>インフラ設備<br><br>社会経済的<br>向上のエン<br>パワーメント | 車両            | ・ 車両投入実績<br>・ 車いす用スペース設置車両<br>(編成) 数<br>・ バリアフリートイレ設置車両<br>(編成) 数 | ・ 社会的弱者の<br>移動機会の確<br>保<br>・ すべての鉄道<br>利用者の安全<br>性と快適性向<br>上 | バリアフリーの推進<br>により、真の共生<br>社会の実現に貢<br>献 |
| 2 |  | 鉄道設備          | ・ ホームドアの整備駅数<br>・ バリアフリートイレ整備駅数<br>・ エレベーター整備駅数                   |  |                                       |
| 3 |  | 歩行者ネット<br>ワーク | 歩行者ネットワークの設備概要  | 地域企業、住<br>民、利用者の安<br>全性と快適性向<br>上                            |                                       |

資金充当状況に関する報告事項:

- プロジェクト単位
  プロジェクトポートフォリオ単位  
 関連する個々の債券単位
  その他(具体的に記載):

報告される情報:

- 資金充当額
  投資総額のうちグリーンボンドにより充当された額割合  
 その他(具体的に記載): 調達資金の未充当額及び調達資金ごとの充当額全額のうちファイナンスに充当した金額

頻度:

- 毎年
  半年ごと  
 その他(具体的に記載):



**インパクトレポーティング（環境改善効果）：**

- プロジェクト単位
- プロジェクトポートフォリオ単位
- 関連する個々の債券単位
- その他(具体的に記載)：

**頻度：**

- 毎年
- 半年ごと
- その他(具体的に記載)：

**報告される情報（予測される効果、若しくは発行後）：**

- GHG 排出量/削減量
- エネルギー削減量
- その他の ESG 評価項目(具体的に記載)： 充対象となった再生可能エネルギー種別の発電容量 (kW) 及び発電量 (kWh)、鉄道輸送全般の環境改善効果

**開示方法**

- 財務報告書に記載
- サステナビリティレポートに記載
- 臨時報告書に記載
- その他(具体的に記載)： 資金調達者ウェブサイト
- レビュー済報告書に記載(この場合は、外部レビューの対象となった報告項目を具体的に記載)： グリーンボンド発行から 1 年を経過する前及び当該サステナビリティファイナンス等が資金充当されるまでの間毎年 DNV によるレビューを取得予定

**(5) 外部レビュー**

資金調達者は、サステナビリティファイナンスが関連する基準に継続的に適合していることの確実性(整合性)、客観性を高めるために、サステナビリティファイナンス等の実行日から 1 年を経過する前及び当該サステナビリティファイナンス等が資金充当されるまでの間 DNV によるレビューを 1 年に 1 度取得予定です。

## 評価結果

DNV は、東日本旅客鉄道株式会社から提供された情報と実施された業務に基づき、東日本旅客鉄道株式会社がサステナビリティファイナンス適格性評価手順の要求事項を満たしており、SBG 及び関連する基準の「社会及び環境への利益を伴う新規プロジェクトもしくは既存プロジェクトへの資本調達及び投資を可能にする」というサステナビリティボンドの定義・目的と一致していることを意見表明します。

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社.

2022 年 12 月 5 日



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



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



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



寺田 和正

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.

## Disclaimer

Responsibilities of the Management of the Fundraiser and the Second-Party Opinion Providers, DNV : The management of Fundraiser has provided the information and data used by DNV during the delivery of this review. Our statement represents an independent opinion and is intended to inform the Fundraiser management and other interested stakeholders in the Bond as to whether the established criteria have been met, based on the information provided to us. In our work we have relied on the information and the facts presented to us by the Fundraiser. DNV is not responsible for any aspect of the nominated assets referred to in this opinion and cannot be held liable if estimates, findings, opinions, or conclusions are incorrect. Thus, DNV shall not be held liable if any of the information or data provided by the Fundraiser's management and used as a basis for this assessment were not correct or complete

## スケジュール-1 サステナビリティファイナンス等 候補プロジェクト

表中に記載されているグリーン及びソーシャルプロジェクトはファイナンス実行前(2022年11月現在)の適格プロジェクト候補です。今後、東日本旅客鉄道株式会社 サステナブルファイナンス・フレームワークに基づき発行されるグリーン/ソーシャル/サステナビリティファイナンスにおいては、スケジュール-1 に記載の適格プロジェクトから何れか又は複数が選定され、ファイナンス実行前又はファイナンス実行後のレポートで調達資金の使途として報告されます。また、追加的にグリーン/ソーシャル/サステナビリティプロジェクトが含まれる場合には事前に東日本旅客鉄道株式会社によりフレームワークに基づいたプロセスによってプロジェクトの適格性が評価され、必要な場合には DNV により適時評価される予定です。

### グリーンプロジェクト

| No. | グリーン適格プロジェクト  |   | プロジェクト概要  |   | 期待される環境貢献                       |
|-----|---------------|---|---|---|---------------------------------|
|     | 大分類           | 中分類   |   |   |                                 |
| 1   | グリーン<br>輸送    | 鉄道施設全般<br>(電車蓄電池車<br>あるいはハイブリッド<br>車両の走行区間) | 車両  | <ul style="list-style-type: none"> <li>電気を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資</li> <li>ハイブリッド車両(CO<sub>2</sub>排出量が 50g-CO<sub>2</sub>/person-km、または 25g-CO<sub>2</sub>/ton-km を下回る)の新造・改造・更新に係る投資</li> <li>水素ハイブリッド電車など、次世代車両の研究開発</li> </ul> | 鉄道事業に伴う温室効果ガス排出量の削減             |
| 2   |               |   | 鉄道設備  | <ul style="list-style-type: none"> <li>線路、信号、駅舎・車両基地等の鉄道運行において不可欠な設備の維持、改修、更新のための投資(Capex)および費用(Opex)</li> </ul>  |                                 |
| 3   | 気候変動<br>適応    | 鉄道施設全般<br>(同上)                              | 鉄道設備  | <ul style="list-style-type: none"> <li>台風等の災害時に被害を抑制し、安定的な運行を維持する鉄道施設災害対策投資(Capex)</li> </ul>   | 気候変動への対応                        |
| 4   | 再生可能<br>エネルギー | 太陽光発電、<br>風力発電                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>太陽光、風力により発電を行う機器を建設・設置、運営・維持管理、出資に関する支出</li> </ul>   |   | 再生可能エネルギーの採用による温室効果ガス排出量の削減     |
| 5   | グリーンビルディング    |   | <p>下記のグリーン適格要件 A 及び/または B を満たす環境に関する性能を確認済の建物及び当該建物に関連する土地取得等含めた事業。<br/>ただし、土壌汚染や水質汚染等の問題が残る土地取得は含めない。<br/>&lt;グリーン適格要件&gt;</p> <p>A. 以下のいずれかの建物認証を債券の発行日から遡って過去 36 ヶ月以内に取得または、更新した建物。または、将来取得又は更新予定の建物</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CASBEE 建築（新築、既存、改修）または CASBEE 不動産（地方自治体による CASBEE 含む）における S ランクもしくは A ランク</li> </ul> |   | 建物で使用するエネルギーの効率化による温室効果ガス排出量の削減 |

| No. | グリーン適格プロジェクト |     | プロジェクト概要   | 期待される環境貢献 |
|-----|--------------|-----|--|-----------|
|     | 大分類          | 中分類 |  |           |
|     |              |     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- LEED-BD+C (Building Design and Construction) または LEED-O+M (Building Operations and Maintenance) 認証における Platinum または Gold</li> <li>- BELS (建築物省エネルギー性能表示制度) における 5 つ星または 4 つ星</li> <li>- DBJ Green Building 認証における 5 つ星または 4 つ星</li> </ul> <p>B.直近の年度において、行政機関等が設定した基準排出量に対して、削減義務率以上の CO<sub>2</sub> 削減効果があること (建物のある地域での CO<sub>2</sub> 排出量において上位 15%のパフォーマンスであることもしくは (30%程度の) 削減効果が認められる場合</p> |           |

## ソーシャルプロジェクト

| No. | ソーシャル適格プロジェクト                                    |           | プロジェクト概要  | 期待される社会貢献  |  |
|-----|--|-----------|---|--|--|
|     | 大分類  | 中分類       |   | 受益者  | 社会貢献   |
| 1   | 手ごろな価格の基本的<br>インフラ設備<br><br>社会経済的向上の<br>エンパワーメント | 車両        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各車両 (編成) に車いす用スペースを設置</li> <li>・ 各車両 (編成) に車いす対応大型洋式トイレを設置</li> </ul>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 障がい者</li> <li>・ 高齢者</li> <li>・ 妊娠中の方</li> <li>・ 子供と子供連れの家族</li> <li>・ 鉄道を利用する全ての人々</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社会的弱者の移動機会の確保</li> <li>・ すべての鉄道利用者の安全性と快適性向上</li> </ul> |
| 2   |  | 鉄道設備      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ホームドアの整備</li> <li>・ バリアフリートイレの整備</li> <li>・ エレベーターの整備</li> </ul>                                       |  |  |
| 3   |  | 歩行者ネットワーク | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者デッキや近隣街区へ渡る歩行者専用道路等で、安全・快適な歩行者ネットワークを建設。オープンスペースや多様なレストスペース、緑豊かな回遊空間を計画し、利用者に交流・憩いの場を提供。</li> </ul> |  |  |

## スケジュール-2 サステナビリティファイナンス適格性評価手順

下記のチェックリスト(1)～(4) は、SBG、GBP、SBP 及び GBGLs の要求事項を基に、東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス適格性評価用に作成された DNV 評価手順です。評価作業における「関連文書確認」は資金調達者内部文書等が含まれ、東日本旅客鉄道株式会社から DNV に対して適格性判断の証拠として提供されています。

表中に記載の東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク及び法定関連書類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) 調達資金の用途

| Ref. | 基準                       | 要求事項   | 評価作業(確認した項目)  | DNV観察結果  |
|------|--------------------------|--|---|--|
| 1a   | <b>サステナビリティファイナンスの種類</b> | サステナビリティファイナンスの種類は GBP 及び SBP で定義される以下の種類のいずれかに分類される。<br><ul style="list-style-type: none"> <li>・(標準的)サステナビリティボンド</li> <li>・サステナビリティレバニュー債</li> <li>・サステナビリティプロジェクトボンド</li> <li>・サステナビリティ証券化債</li> </ul> | 確認した書類：<br><ul style="list-style-type: none"> <li>- 東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク</li> </ul> 東日本旅客鉄道株式会社関係者との協議 | DNVは、資料レビュー及び協議結果に基づき、債権の分類は、以下であることを確認した。<br><br>(標準的) サステナビリティボンド  |
| 1b   | <b>サステナビリティプロジェクト分類</b>  | サステナビリティファイナンス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、証券に係る法定書類に適切に記載されるべきである。  | 確認した書類：<br><ul style="list-style-type: none"> <li>- 東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク</li> </ul> 東日本旅客鉄道株式会社関係者との協議 | DNV は、フレームワークの中で特定された東日本旅客鉄道株式会社のサステナビリティプロジェクト等が、GBP 及び SBP で分類される代表的な以下のグリーン及びソーシャル適格カテゴリーに分類されることを確認した。<br><br><グリーンプロジェクト><br><ul style="list-style-type: none"> <li>- グリーン輸送（鉄道輸送全般）</li> <li>- 気候変動適応（鉄道輸送全般）</li> <li>- 再生可能エネルギー（太陽光発電、風力発電）</li> <li>- グリーンビルディング</li> </ul> <ソーシャルプロジェクト><br><ul style="list-style-type: none"> <li>- 手ごろな価格の基本的インフラ設備（車両、鉄道設備、歩行者ネットワーク）</li> <li>- 社会経済的向上のエンパワーメント</li> </ul> |

| Ref. | 基準         | 要求事項  | 評価作業(確認した項目)   | DNV観察結果  |
|------|------------|---|--|--|
| 1c   | 環境面、社会での便益 | 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もしくは社会面、またはその両方での便益を有すべきであり、その効果は資金調達者によって評価され、可能な場合は、定量的に示されるべきである。  | <p>確認した書類：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク</li> </ul> <p>東日本旅客鉄道株式会社関係者との協議</p> | <p>DNV は、サステナビリティプロジェクトについて以下を確認した。グリーンプロジェクトは、鉄道事業に伴う CO<sub>2</sub> の排出量の削減に貢献するものであることを確認した。</p> <p>サステナビリティプロジェクトについては、高齢者及び車いす利用者を始めとした幅広い鉄道利用者の公共交通機関（鉄道）利用の利便性を高めるものであり、関連法規制（バリアフリー法）が整備された背景、実際のバリアフリー／ユニバーサルデザイン化の実現状況などを考慮して、十分に社会的な課題の改善に便益を有する事業であると評価した。</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、資金調達者は、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。 | <p>確認した書類：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク</li> </ul> <p>東日本旅客鉄道株式会社関係者との協議</p> | <p>DNV は、サステナビリティファイナンス等によって調達された資金（経費を除く手取金）がリファイナンスに使われる場合、JR 東日本が、ウェブサイト上で公表する資金充当に関する開示情報に、プロジェクト単位の充当額及びリファイナンスとして充当した金額を含めることを確認した。</p>  |

## (2) プロジェクトの評価及び選定プロセス

| Ref. | 基準                            | 要求事項   | 評価作業(確認した項目)   | DNV観察結果  |
|------|-------------------------------|--|--|--|
| 2a   | プロジェクト選定のプロセス                 | <p>サステナビリティファイナンスの資金調達者はサステナビリティファイナンス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"> <li>・資金調達者が、対象となるプロジェクトがサステナビリティボンドガイドライン(グリーンボンド原則及びソーシャルボンド原則に準拠)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</li> <li>・サステナビリティファイナンス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基準作成</li> <li>・環境面・社会での持続可能性に係る目標</li> </ul> | <p>確認した書類：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク</li> </ul> <p>東日本旅客鉄道株式会社関係者との協議</p> | <p>DNVは、東日本旅客鉄道株式会社が、フレームワーク及び社内規定に基づき、サステナビリティファイナンス等適格プロジェクトの選定を行う予定であることを確認した。具体的には、下記に示す手順による。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 財務・投資計画部門が、適格事業を選定し、財務・投資計画部門担当取締役が承認する。</li> <li>- 事業の適格性の評価においては、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・検討する。</li> </ul> |
| 2b   | 資金調達者の環境及び社会的ガバナンスに関するフレームワーク | <p>サステナビリティファイナンスプロセスに関して資金調達者により公表される情報には、基準、認証に加え、サステナビリティファイナンス投資家は資金調達者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>   | <p>確認した書類：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク</li> </ul> <p>東日本旅客鉄道株式会社関係者との協議</p> | <p>DNVは、文書及びインタビューを通じたアセスメントにより、計画されたサステナビリティファイナンス等が、東日本旅客鉄道株式会社が取り組む、「変革2027」、「エネルギービジョン2027～つなぐ～」、「ゼロカーボン・チャレンジ2050」などの事業及び環境への取組みと合致しており、事業及び環境の持続性と密接に関連するものであることを確認した。</p>   |

### (3) 調達資金の管理

| Ref. | 基準          | 要求事項   | 評価作業(確認した項目)   | DNV観察結果   |
|------|-------------|--|--|---|
| 3a   | 調達資金の追跡管理-1 | サステナビリティファイナンス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資金調達者の投融資業務に関連する正式な内部プロセスの中で、資金調達者によって証明されるべきである。 | 確認した書類：<br>- 東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク<br>東日本旅客鉄道株式会社関係者との協議 | DNVは、東日本旅客鉄道株式会社が、サステナビリティファイナンス等による調達資金を現金又は現金同等物にて管理し、全額が充当されるまで、四半期毎に財務・投資計画部門によってその充当状況を管理することを確認した。この資金の充当状況管理の仕組みは、サステナビリティレポーティングマニユアル（社内文書）に規定されている。              |
| 3b   | 調達資金の追跡管理-2 | サステナビリティファイナンスが償還されるまでの間、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。   | 確認した書類：<br>- 東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク<br>東日本旅客鉄道株式会社関係者との協議 | DNVは、調達資金の充当状況（充当額と残高）が上記の手順によって管理・調整されることを確認した。東日本旅客鉄道株式会社は、経理システムに登録されたコードを用いて、適格プロジェクトに関する支出を管理し、資金の充当状況を別途Excelシートで追跡し、四半期毎に未充当金及び充当金についてバランスシートを用いて管理する予定であることを確認した。 |
| 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、資金調達者は、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。   | 確認した書類：<br>- 東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク<br>東日本旅客鉄道株式会社関係者との協議 | DNVは、東日本旅客鉄道株式会社が、サステナビリティファイナンス等による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公表することを確認した。開示内容には、プロジェクト単位の資金充当額、調達資金のみ充当額及びリファイナンスに充てられた金額が含まれる。                           |

#### (4) レポートニング

| Ref. | 基準               | 要求事項   | 評価作業(確認した項目)   | DNV観察結果  |
|------|------------------|--|--|--|
| 4a   | <b>定期レポートの実施</b> | 調達資金の用途及び未充当資金の一時的な投資のレポートに加え、資金調達者はサステナビリティファイナンス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。<br>-守秘義務契約や競争上の配慮<br>-各プロジェクトの概要、期待される持続可能な環境改善効果 | 確認した書類：<br>- 東日本旅客鉄道株式会社サステナビリティファイナンス・フレームワーク<br>東日本旅客鉄道株式会社関係者との協議 | DNV は、東日本旅客鉄道株式会社が、サステナビリティファイナンス等で要求されている特定の項目（例：資金の充当状況、プロジェクトの改善効果、環境改善効果、社会課題の改善に資する可能性のある指標）について調達資金の全額が充当されるまでの間、年次レポートニングする予定であることを確認した。<br>レポートニングでは、適格プロジェクトカテゴリー毎又は適格プロジェクト毎に実務上可能な範囲で以下のような情報を開示することを計画している。<br><br><グリーンプロジェクト><br>- 電車、蓄電池車又はハイブリッド車両等の車両の投入実績（車両）<br>- VVVF インバータ等による省エネ実績（設計値）<br>- 研究開発投資の内容（車両）<br>- 鉄道運行において不可欠な設備の維持、改修、更新の内容、災害対策の内容（鉄道設備）<br>- 再生可能エネルギープロジェクトの概要（プロジェクト名、所在地、発電容量 kW、CO <sub>2</sub> の削減効果）<br>- グリーン適格物件の概要<br>- 取得した環境認証の種類・ランク<br>- 一次エネルギーの使用量、CO <sub>2</sub> 排出量など<br><br><ソーシャルプロジェクト><br>- 車両の投入実績<br>- 車いす用スペース、バリアフリースペース設置車両（編成）数<br>- ホームドア、バリアフリートイレ、エレベーター整備駅数<br>- 歩行者ネットワークの設備概要など |