

名古屋鉄道株式会社

2021年11月24日

ESG推進室

サステナビリティファイナンス・フレームワーク 担当アナリスト：宇佐見 剛

格付投資情報センター（R&I）は、名古屋鉄道が2021年11月に策定したサステナビリティファイナンス・フレームワークが国際資本市場協会の「ソーシャルボンド原則2021」（SBP2021）、「サステナビリティボンド・ガイドライン2021」、「グリーンボンド原則2021」及び環境省「グリーンボンドガイドライン2020年版」、金融庁「ソーシャルボンドガイドライン2021年版」、ローンマーケットアソシエーション（LMA）及びアジア太平洋地域ローンマーケットアソシエーション（APLMA）による「グリーンローン原則2021」及び「ソーシャルローン原則2021」並びに環境省の「グリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン2020」に適合していることを確認した。オピニオンは下記の見解に基づいている。

## ■オピニオン概要

### (1) 調達資金の使途

調達資金はグリーンカテゴリーに該当する新型車両9500系・9100系の導入及び駅や保有施設の照明のLED化と、ソーシャルカテゴリーに該当する犬山エリアの観光活性化、エリア版MaaS開発の新規またはリファイナンスに充当される。リファイナンスの場合、ルックバック期間は3年以内である。鉄道はもとより環境負荷の小さい輸送インフラである。新型車両の導入は、省エネルギー性を向上させる次世代半導体素子(SiC)を用いたVVVFインバーター制御装置などを採用しており、既存車両対比での省エネルギー性が期待できる。照明のLED化は蛍光灯等からの転換であり明確に省エネルギー性が生じる。両者ともに既存設備が廃棄物となるが、リサイクルや適切な処理が行われる。犬山エリアの観光活性化は観光を通じた社会の持続可能性の向上が課題であり、犬山市及び地域と連携のうえ進められるプロジェクトの一部を担うものである。これまでの取り組みでも観光客数の増加などインパクトが生じていることを確認している。オーバーツーリズムといった影響が想定されるが、地域のステークホルダーが参画するプロジェクトであり、協議や説明によって適切に対応がなされるものと考えられる。エリア版MaaSはシームレスでストレスフリーな移動の提供だけが目的ではなく、MaaSの利用を通じて地域の持続可能性に貢献していくことが目的である。観光客の周遊性の向上や地域住民の利便性向上、これらによる人流の増加による地域の活性化がインパクトとして想定される。事業カテゴリーとしてはグリーン分野はクリーン輸送、エネルギー効率、ソーシャル分野はともに社会経済的向上とエンパワーメントに該当し、対象となる人々は地域の企業及び住民、並びに国内外からの旅行者である。

### (2) プロジェクトの評価と選定のプロセス

対象事業はいずれも名鉄グループの経営計画と整合しており、これに紐づけられたファイナンスは経営ビジョンの実現を目的とした資金調達として位置付けられる。プロジェクトの評価・選定においては、適格クライテリアを定め選定する他、専門性を加味するプロセスの採用、対象事業すべてにつき環境・社会リスク低減のため対応の確認などを行っている。プロジェクトの評価・選定は妥当な内部プロセスを経ている。

### (3) 調達資金の管理

調達資金の管理は財務部が行う。各プロジェクトに対する充当状況を関連部署と共有のうえ、調達資金を管理し、充当額と未充当額を追跡管理する。未充当資金は現金または現金同等物として管理する。調達資金の管理は妥当である。

### (4) レポーティング

名鉄は資金充当状況を充当完了まで、環境改善効果・社会的成果を償還までレポーティングする。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は、速やかに開示する。年に1回の開示頻度と定量的な指標を含むインパクト開示はともに適切である。

## 発行体の概要

- 名古屋鉄道（名鉄）は 1894 年に愛知馬車鉄道として日本で 2 番目に電気軌道事業を開業し、鉄道網の整備、不動産事業、百貨店業、旅行業、ホテル業など積極的に事業領域を拡大してきた。一方、高度経済成長の陰で取り壊される歴史的建造物の保存を目的とした博物館明治村を開村するなど、文化事業も同時に進めてきた。現在ではグループ全体で名古屋を拠点に鉄道・バスを中心とした交通事業をはじめ、不動産、流通、レジャー・サービスなど幅広い領域で事業を展開している。
- 名鉄は「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」という「使命」と、これを受けた「経営理念」及び「経営方針」、これを実現するための心構えとして「行動規範」からなる「名鉄グループ経営ビジョン」を作成し、地域から信頼される「名鉄ブランド」の確立を目指している。

### 名鉄グループ経営ビジョン

**使命** 「企業が存続する限り、永く生き続ける内外へのメッセージ」

地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する

**経営理念** 「名鉄グループの将来ありたい姿、進むべき方向」

私たち名鉄グループは、豊かな生活を実現する事業を通じて、地域から愛される「信頼のトップブランド」をめざします

**経営方針** 「経営理念のもと何に重点を置いて活動し、どのように事業を進めていくのかを表現」

私たち名鉄グループは、豊かな生活を実現する事業を通じて、地域から愛される「信頼のトップブランド」をめざします

1. 【経営の原点】お客さま満足を高める全社体制の確立
  - 安全、安心の徹底
  - お客さま本位へのさらなる意識改革
  - 真に求められ満足される商品・サービスの開発、提供
2. 【グループ経営の方向】競争に打ち勝つ経営力強化と新しい事業への挑戦
  - 各社得意分野の確立
  - 各社のグループにおける役割の明確化と連携強化
  - 社会の新しい流れに沿った事業へのチャレンジ
3. 【目指す社風】一人ひとりの資質向上とチャレンジできる風土づくり
  - 役割と責任の明確化
  - 次世代を担う人材育成
  - チャレンジ精神の尊重
4. 【存続の条件】社会的責任の完遂
  - 名鉄グループ企業倫理基本方針の徹底
  - 地球環境保全活動の推進
  - 良き企業市民としての積極的活動

**行動規範** 「名鉄グループのありたい姿を実現するために求められる一人ひとりの心構え」

- 真心のこもったサービスを提供し、信頼を勝ち取ります名鉄グループ企業倫理基本方針の徹底
- 新しい流れをつかみ、常にチャレンジします
- 一人ひとりが役割と責任を果たし、前進します

- 人口減少・少子高齢化の加速や技術革新の進展といった環境変化が予測されるなか、持続的な成長を目指すべく長期ビジョンおよび長期経営戦略を策定した。長期ビジョンは 2030 年を見据えたもので、地域と共に生きる企業としての在り方及び持続的な成長の方向性を示している。また、これらに基づいた具体的な計画として、新型コロナウイルスの感染拡大の影響等を考慮した中期経営計画「Turn-Over2023～反転攻勢に向けて～」を策定している。

<名鉄グループ長期ビジョン「VISION2030～未来への挑戦～」>

当社グループは、地域と共に生きる企業として、モビリティの提供やまちづくりを通じて、新たな魅力や価値を創造し続ける企業グループとなります。

変化する社会のニーズを積極的に取込み、新たなライフスタイル・豊かな生活の実現をサポートすることにより、持続的な成長を図ります。

- ESG への取り組みに係る基本方針として、「名鉄グループ サステナビリティ基本方針」を策定している。安全。安定輸送の確保を大前提としつつ、地球環境への負荷が少ない鉄道当の公共交通サービスの提供や、住みやすいまち、訪れたいエリアの作り上げという名鉄グループの事業領域の発展を通じて、持続可能な社会の実現を目指すものである。
- 環境に関しては環境方針「名鉄グループ エコ・ビジョン」及び「名鉄エコ・プラン」を策定し、委員長を経営戦略部総括役員とする名鉄グループアクション・エコ推進委員会を設置し、各部署、グループ会社との連携をとりながら推進する体制を構築している。
- 社会に関しては、安全・安心の徹底を図るため「鉄道安全管理規程」および「安全に関する基本方針」を策定するとともに、地域社会の持続的な発展に貢献するため、日本文化・芸術の継承や地域連携の強化・拡大、子育て支援・高齢者を支える活動を推進している。
- 名鉄はこれらの取り組み推進のため、サステナビリティファイナンスによる資金調達を行うべく、サステナビリティファイナンス・フレームワーク（以下「本フレームワーク」）を策定した。

## 1. 調達資金の使途

### (1) 対象プロジェクト

- 調達資金は以下の対象事業に関する投資や支出に全額充当する（新規またはリファイナンス）。事業カテゴリーは以下に該当する。リファイナンス資金として充当するプロジェクトのルックバック期間は3年以内とする。

対象事業	事業カテゴリー <sup>1</sup>	
	グリーン	ソーシャル
1 新型車両 9500 系・9100 系の導入	・クリーン輸送	
2 駅や保有施設の照明の LED 化	・エネルギー効率	
3 犬山エリアの観光活性化		・社会経済的向上とエンパワメント
4 エリア版 MaaS 開発		・社会経済的向上とエンパワメント

<sup>1</sup> 国際資本市場協会のグリーンボンド原則及びソーシャルボンド原則に示される事業区分。グリーン適格カテゴリーとして 10 カテゴリー、ソーシャル適格カテゴリーとして 6 カテゴリーが示されている。

## (2)対象事業の事業カテゴリと環境改善効果・社会的成果、ネガティブな影響

### グリーンカテゴリ：クリーン輸送

#### 対象事業1：新型車両 9500系・9100系の導入

- 対象事業は通勤車両である3300系、3150系の後継車両として9500系・9100系を導入するものである。名鉄は環境方針「名鉄エコ・プラン」において運転電力削減目標（原単位）を設定しこれを達成することを行動目標として定めており、本対象事業はこれに資する取り組みである。
- 新型車両は次世代半導体素子(SiC)を用いたVVVFインバーター制御装置や主電動機に全閉外扇誘導電動機を採用している。SiCを用いたVVVFインバーターで主電動機を制御することによりエネルギー効率は大きく改善する。これらの最新技術を採用するほか、新型車両はLED照明を用いるなど省エネルギー性を追求している。これらにより入れ替え対象の車両との比較では原単位（/車両・km）ベースにおいて45～53%程度<sup>2</sup>の省エネルギー性が見込める。車両としての省エネルギー性だけでなく、変電所における力率改善コンデンサーの設置などの電気設備の改良や運行時における節電を意識した運転操作なども合わせて行われることで、運転電力削減目標の達成へ取り組んでいる。
- 新型車両の導入は既存車両の廃棄という影響をもたらすが、リサイクルの措置が取られている。
- 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、新型車両の導入の環境面の事業カテゴリはクリーン輸送に該当すると判断した。



### グリーンカテゴリ：エネルギー効率

#### 対象事業2：駅や保有施設の照明のLED化

- 環境方針「名鉄エコ・プラン」において環境負荷の軽減をテーマに省エネ設備導入の検討に取り組むとしており、本対象事業はこれに資する取り組みである。名鉄は保有施設の省エネルギー化を以前より進めており、主に更新などのタイミングで実施している。
- 本件のLED化は蛍光灯や水銀灯からの更新であり、明確な省エネルギー効果があることを確認している。想定している省エネルギー性は約50%<sup>3</sup>を見込んでいる。
- LED化により既存照明の廃棄という影響が生じるが、廃棄物として適切な方法により処理がなされる。
- 駅や保有施設の照明のLED化の事業カテゴリはエネルギー効率に該当すると判断した。

<sup>2</sup> 発行体提出資料より R&I 計算

<sup>3</sup> 発行体提出資料より R&I 計算

## ソーシャルカテゴリー：社会経済的向上とエンパワーメント

## 対象事業3：犬山エリアの観光活性化

- 本対象事業は犬山市と名鉄が実施する犬山キャンペーンの実施および、犬山キャンペーンにおいて重要な役割を担う2つのホテルの建設を対象とする。
- 名鉄の犬山市における取り組みの歴史は長い。最も古いものが1925年の犬山遊園地の開園、1926年の犬山線全線開通である。その後も戦後の急速な経済成長の陰で失われつつあった明治時代の建築物のうち、歴史・文化芸術上重要なものを修復・保存することを主な目的として1962年に博物館明治村を開村し、現在では国の重要文化財11件を含む60余の建造物や歴史資料を保存・展示する取り組みや、国宝指定された茶道における貴重な遺構である茶室如庵の現在の位置への移築・保存修理を実施している。
- 犬山市との連携が本格化したのは、2007年から開始した観光キャンペーンである犬山キャンペーンである。犬山市における観光業振興を通じた地域活性化を目的とし、名鉄は宣伝活動や企画きっぷの販売、城下町でのイベントなどの役割を担い、犬山市への送客を推進してきた。対象事業の中心の2つのホテル、2021年7月15日開業した地域体感型ホテルの「ホテルミュースタイル犬山エクスペリエンス」と2022年3月1日に開業予定のIHG®ホテルズ&リゾーツと提携した「ホテルインディゴ犬山有楽苑」は、犬山市における観光業を通じた地域活性化で重要な役割を担うと位置づけている。
- これまでも犬山市と名鉄の取り組みによって観光を通じたインパクトは生み出されてきた。最も明示的なものとして犬山城への登閣者数の推移が挙げられる。犬山キャンペーンを実施する前は年間20万人前後の登閣者数だったが、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける直前では約60万人まで増加している。犬山市の観光資源の一つである犬山城への訪問者の増加は周辺地域の活性化につながっている。実際、犬山駅から犬山城へ向かう城下町では犬山キャンペーンへ参加する事業者数が増加している。
- 名鉄は足元の課題として日帰り型観光地からの脱却を認識しており、2つのホテルを中心として滞在型観光地へ移行していくことで、観光を通じた地域活性化という社会的課題を解決していくものとしている。これらの取り組みは名鉄の使命である地域価値の向上につながるものであり、中期経営計画における重点テーマ「グループ一体となった沿線・地域の活性化」の具体策「犬山エリアの観光活性化」に明確に位置付けがなされている。
- 名鉄の課題認識は犬山市における課題認識と整合している。犬山市は2021年度から2023年度にかけて①市民主体のまちづくり活動の充実やインバウンドの増加に対応した交流拠点づくり②城下町地区の魅力向上による観光振興の継続的発展を目標とした都市再生整備計画事業を実施している。観光業を通じた持続可能な地域形成を企図しており、市内及び周辺に存在する多様な観光資源を活用した周遊化によって、北側エリアに集中していた観光振興のメリットを市全域へ広げる取り組みを実施している。また、伝統工芸従事者に観光客向けの体験型ワークショップの講師を担ってもらう取り組みにより、観光メニューの充実による観光の質の向上、送客数の増加、訪問エリアの活性化、そして伝統工芸という本業をそのままに観光業に携わることで従事者及び伝統工芸の持続可能性への貢献といった社会の持続可能性に直結するインパクトを生じようとしている。別の角度においても、木曾川の鵜飼いにおいて船頭が不足しており、鵜飼い観光の継続性に困難が生じるという問題があったが、これを地域の農業法人従事者に船頭を担ってもらうことにより、鵜飼いという伝統の保護、観光の質の向上、農業従事者の持続可能性の向上といったインパクトも存在する。このように犬山市が考える観光を通じた地域活性化という社会的課題認識に対して、名鉄の社会的課題は整合するものであり、名鉄は犬山市と相互補完関係を築きこの社会的課題に対応していると判断できる。

## ■博物館 明治村



[出所：名古屋鉄道ウェブサイト]

- 本件の対象事業は犬山市における観光を通じた地域の持続可能性向上という社会的課題解決に資するものでありインパクトが確認される。事業を通じた影響としては、オーバーツーリズムなどが想定されるが、本対象事業は名鉄が単独で実施するものではなく、地域におけるステークホルダーすべてが参画していくものとなっていることから、協議・説明など適切に対応がなされる。
- 事業面のカテゴリーは社会経済的向上とエンパワーメントに該当し、対象となる人々は地域の企業及び住民、並びに国内外からの旅行者と判断される。
- 本対象事業が関わる持続可能な開発目標(SDGs)について

ICMA の事業カテゴリーと SDGs のマッピングテーブルを参考に対象事業による SDGs への貢献を確認した。

SDGs 目標	
	8.9 : 2030 年までに、雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業を促進するための政策を立案し実施する。
	11.4 : 世界の文化遺産及び自然遺産の保護・保全の努力を強化する。

- 日本政府の SDGs の達成へ向けた「SDGs アクションプラン 2021」に示された 8 つの優先課題に関する具体的な取組例のうち、特に貢献すると考えられる項目と整合的である。

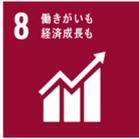
優先課題③【主な取組】：成長市場の創出、地域活性化、科学技術イノベーション		
地方の技術・基盤強化		ターゲット
持続可能な観光の推進	<p>中立的評価が可能な国際機関等と連携し観光地の安全性評価を実施するとともに、各地のベストプラクティスを発表するシンポジウムを開催し、新型コロナウイルス感染症の拡大により大きな影響を受けた観光の再開及び、持続可能な観光の推進を促す。</p> <p>「持続可能な観光推進本部」において決定した「持続可能な観光先進国に向けて」に基づき、効果的な観光地経営に資する国際基準に準拠した日本版持続可能な観光指標の普及、モデル事業等も活用した混雑・マナー違反対策等の促進により、持続可能な観光の実現に向けた取組を強化する。(観光庁)</p>	   

## 対象事業 4 : エリア版 MaaS 開発

- 地域の交通・生活・観光サービスを繋ぎ、シームレスでストレスフリーな移動の実現を目指してエリア版 MaaS を推進する。2022 年 3 月に MaaS アプリの初期リリースを予定している。
- 目的は出発地から目的地までのシームレスな移動の提供だけでなく、地域の様々なパートナーとの連携強化を図り、地域の商業施設や物販・飲食店舗への送客促進、観光周遊促進、高齢者を始めとした地域住民のお出かけ促進等であり、地域の価値の向上を図ることで持続可能性を高めていくものである。
- これら目的を達成するためには自社グループ内での取り組みに留まらず、地域で事業を行う交通事業者やサービス事業者と幅広く連携を行う必要がある。本対象事業は自社グループ以外の事業者と提携するところまで拡げるものであり、課題解決に資する事業と言える。
- 名鉄の社会的課題認識は犬山エリアの観光活性化と同様に、地域の活性化を図り持続可能性を高めることを最も上位に置いている。社会における MaaS 推進に係る課題認識は代表的なものとして国土交通省による日本版 MaaS 推進・支援事業などで確認ができる。様々な地域において MaaS が普及し広がっていくことで日本版 MaaS が実現していくとされており、MaaS は移動の利便性向上に留まらず、観光・物流・医療福祉・小売などの移動目的と一体化することで、様々な社会的課題の解決に資するものとされている。想定される課題には、地域や観光地における移動の利便性向上といったものも含まれており、名鉄が認識する課題は、MaaS を通じて解決しようとする社会課題認識に包含されるものといえる。
- 対象事業によるインパクトは人流・物流のシームレス化を始めとして社会の持続可能性の向上に資するものと整理される。事業面のカテゴリーは社会経済的向上とエンパワーメントに該当し、対象となる人々は地域の企業及び住民、並びに国内外からの旅行者と判断される。
- 本対象事業が関わる持続可能な開発目標(SDGs)について ICMA の事業カテゴリーと SDGs のマッピングテーブルを参考に対象事業による SDGs への貢献を確認した。

SDGs 目標	
 <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	<p>9.1 : すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。</p>
 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>11.3 : 2030 年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、すべての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。</p>

- 日本政府の SDGs の達成へ向けた「SDGs アクションプラン 2021」に示された 8 つの優先課題に関する具体的な取組例のうち、特に貢献すると考えられる項目と整合的である。

優先課題③【主な取組】：成長市場の創出、地域活性化、科学技術イノベーション		
地方創生や未来志向の社会づくりを支える技術・基盤・制度		ターゲット
スマートシティの取組の推進	AI、IoT 等の新技術やビッグデータといった先進的技術の活用が進められている中、「Society5.0」の実現を目指し、先進的技術や新たなモビリティサービスである MaaS (Mobility as a Service)、官民データ等をまちづくりに取り入れ、市民生活・都市活動や都市インフラの管理・活用の高度化・効率化や施設立地の最適化、データ連携基盤の構築など都市のマネジメントを最適化し都市・地域課題の解決を図る「スマートシティ」の取組を推進する。(国土交通省)	 

調達資金はグリーンカテゴリーに該当する新型車両 9500 系・9100 系の導入及び駅や保有施設の照明の LED 化と、ソーシャルカテゴリーに該当する犬山エリアの観光活性化、エリア版 MaaS 開発の新規またはリファイナンスに充当される。リファイナンスの場合、ルックバック期間は 3 年以内である。鉄道はもとより環境負荷の小さい輸送インフラである。新型車両の導入は、省エネルギー性を向上させる次世代半導体素子 (SiC) を用いた VVVF インバーター制御装置などを採用しており、既存車両対比での省エネルギー性が期待できる。照明の LED 化は蛍光灯等からの転換であり明確に省エネルギー性が生じる。両者ともに既存設備が廃棄物となるが、リサイクルや適切な処理が行われる。犬山エリアの観光活性化は観光を通じた社会の持続可能性の向上が課題であり、犬山市及び地域と連携のうえ進められるプロジェクトの一部を担うものである。これまでの取り組みでも観光客数の増加などインパクトが生じていることを確認している。オーバーツーリズムといった影響が想定されるが、地域のステークホルダーが参画するプロジェクトであり、協議や説明によって適切に対応がなされるものと考えられる。エリア版 MaaS はシームレスでストレスフリーな移動の提供だけが目的ではなく、MaaS の利用を通じて地域の持続可能性に貢献していくことが目的である。観光客の周遊性の向上や地域住民の利便性向上、これらによる人流の増加による地域の活性化がインパクトとして想定される。事業カテゴリーとしてはグリーン分野はクリーン輸送、エネルギー効率、ソーシャル分野はともに社会経済的向上とエンパワーメントに該当し、対象となる人々は地域の企業及び住民、並びに国内外からの旅行者である。

## 2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

### (1) 包括的な目標、戦略等への組み込み

- 名鉄グループは経営ビジョンにおいて、その使命を「地域価値の向上に努め、永く社会に貢献する」としており、これに基づき経営理念、経営方針、経営計画が策定されている。
- 環境面では経営方針で社会的責任として「地球環境保全活動の推進」を掲げ、「名鉄グループ エコ・ビジョン」に基本方針並びに推進体制を定めている。具体的に活動目標として「名鉄エコ・プラン」を策定しており、対象事業は明確に位置付けがなされている。
- 社会面では地域価値の向上に資する取り組みが経営戦略等に定められており、特に中期経営計画において重点テーマとして「魅力ある沿線・地域づくりの推進」が掲げられ、対象事業は明確に位置付けされている。
- 名鉄グループは事前に投資家に、環境面及び社会面での方針・目標について、サステナビリティファイナンス・フレームワークをはじめ、その他統合報告書等の中で説明している。

### (2) プロジェクトの評価・選定の判断規準

- プロジェクトの選定基準は適格クライテリアとしてプロジェクト分類を設定している。グリーン適格プロジェクトが、「クリーン輸送に関する事業」「エネルギー効率に関する事業」、ソーシャル適格プロジェクトが「社会経済的向上とエンパワーメント」である。

### (3) プロジェクトの評価・選定の判断を行う際のプロセス

- 適格クライテリアへの適合性について、専門性を持つ部署である経営戦略部の助言を受け財務部が判断し、対象事業を選定する。財務担当役員によって最終承認がなされるプロセスである。ガバナンスに則りかつ専門性を加味したプロセスがとられている。
- また、対象事業選定にあたり、対象事業のすべてについて、環境・社会リスク低減のため、以下の項目への対応を確認する。
  - ✓ 事業実施の所在地の国・地方自治体にて求められる環境関連法令等の遵守と、必要に応じた環境への影響調査の実施
  - ✓ 事業実施にあたり地域住民への十分な説明の実施
  - ✓ 上記の項目に関連し、各社の情報の共有化や取り組みの状況の評価・改善、法令改正情報の周知および内部環境監査を通じた環境法令の遵守徹底

対象事業はいずれも名鉄グループの経営計画と整合しており、これに紐づけられたファイナンスは経営ビジョンの実現を目的とした資金調達として位置付けられる。プロジェクトの評価・選定においては、適格クライテリアを定め選定する他、専門性を加味するプロセスの採用、対象事業すべてにつき環境・社会リスク低減のため対応の確認などを行っている。プロジェクトの評価・選定は妥当な内部プロセスを経ている。

### 3. 調達資金の管理

- 調達資金は、財務部が内部会計システムを用いて調達額と同額が適格プロジェクトに充当されるよう追跡管理を毎年実施する。充当状況を関連部署と共有した上で調達資金を管理する。
- 未充当資金は現金または現金同等物として管理される。

調達資金の管理は財務部が行う。各プロジェクトに対する充当状況を関連部署と共有のうえ、調達資金を管理し、充当額と未充当額を追跡管理する。未充当資金は現金または現金同等物として管理する。調達資金の管理は妥当である。

### 4. レポーティング

#### (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 充当金額</li> <li>・ 未充当金の残高</li> <li>・ 調達資金のうちリファイナンスに充当された部分の概算金額（または割合）</li> </ul>	調達資金が全額されるまでの間、年に一回	ウェブサイト
環境改善効果・社会的成果	各プロジェクト毎に <ul style="list-style-type: none"> <li>・ アウトプット（プロジェクトの進捗・結果）</li> <li>・ アウトカム（課題解決に伴う効果）</li> </ul> （次項「インパクトレポーティング」参照。	本サステナビリティファイナンスの残高がある限り年一回	同上

- 資金充当状況についてはプロジェクト単位で開示する。
- 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、適時に開示される。

**(2)環境改善効果・社会的成果に係る指標、算定方法等**

- 以下の内容が開示される予定。
- グリーン分野に関するレポートは環境改善効果が判断可能な定量的な指標が開示される。
- ソーシャル分野に関するレポートはアウトプットと定量的なアウトカムにより、定性的な事前の評価であるインパクトにつながる指標が開示される。

**■インパクトレポート**

対象プロジェクト	インパクトレポート		
	アウトプット (プロジェクトの進捗・結果)	アウトカム (課題解決に伴う効果)	インパクト (アウトカムから発現する効果)
クリーン輸送 新型車両 9500 系、 9100 系の導入	下記指標のいずれかまたは全てを開示 ・ 資金用途となった車両の概要 ・ 資金用途となった車両の投入数 ・ CO2 排出量削減効果の推計値 (従来車両比)		
エネルギー効率 駅や保有施設の照明 の LED 化	・ 資金用途となった LED 照明の設置数 ・ CO2 排出量削減効果の推計値 (従来比)		
社会経済的向上とエンパワメント 犬山エリアの観光活性化	・ 犬山プロジェクトの概要 ・ ホテルの客室数	・ 犬山駅と犬山遊園駅の一日平均乗降人員の合算 ・ 国宝犬山城登閣者数 ・ 犬山市の年間観光入込客数 (国宝犬山城登閣者数および犬山市の年間観光入込客数は犬山市の公表による)	犬山市の観光都市としての価値向上
社会経済的向上とエンパワメント エリア版 MaaS 開発	エリア版 MaaS の概要	・ アプリダウンロード数	生活に根差したサービス、観光施設との連携による沿線・地域の活性化

名鉄は資金充当状況を充当完了まで、環境改善効果・社会的成果を償還までレポートする。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は、速やかに開示する。年に 1 回の開示頻度と定量的な指標を含むインパクト開示はともに適切である。

以上

**【留意事項】**

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、企業等が環境保全およ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また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はあるものの、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、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）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。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。

**【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。

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>）に記載しています。

R&I と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。