



セカンドオピニオン

新関西国際空港株式会社

2022年6月17日

ソーシャルボンド・フレームワーク

ESG 評価本部

担当アナリスト：大石 竜志

格付投資情報センター（R&I）は、新関西国際空港が2022年6月に策定したソーシャルボンド・フレームワークが「ソーシャルボンド原則2021」（以下、「SBP2021」）及び金融庁「ソーシャルボンド・ガイドライン（2021年版）」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

対象事業は関西国際空港を設置・管理するための空港事業と鉄道事業である。空港事業は関西国際空港整備に係る債務の返済、空港の運営権者である関西エアポートが実施する関西国際空港の防災機能強化対策の事業支援及びユニバーサルデザイン対応等を含む関西国際空港第1ターミナル改修（以下、「T1リノベーション事業」）の支援を対象とする。鉄道事業は沖合の空港と陸地を結ぶ鉄道施設の保守・管理に充てられる。新関西国際空港は対象事業を通じて国際拠点空港としての機能を持続可能とすべく社会的課題の解決に取り組んでいる。空港設備及び鉄道事業は「基本的インフラ」であり、「雇用創出」を始めとする「地方創生」の社会的課題に資する事業である。関西国際空港に係る課題はその開港検討時から認識され、国の政策においても明確に位置付けられており、新関西国際空港の取り組みは社会的課題の解決に資するものといえよう。対象事業の実施にあたり想定される影響については、関西エアポートと共に環境に配慮した様々な取り組みにより対応されている。R&Iは対象事業が社会全体としてポジティブな成果を生み出していると評価した。SBP2021に例示されている事業区分「手ごろな価格の基本的インフラ設備」「社会経済的向上とエンパワーメント」「雇用創出」に対応し、地域住民、障がい者、高齢者を含む一般の人々が対象となる。

(2) プロジェクトの評価と選定のプロセス

新関西国際空港は「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」（以下、「統合法」）に基づき適格事業を含む事業計画が策定され、国土交通大臣の認可を受ける。事業計画から適格クライテリアに合致するものとして、総務部が対象事業に関連する事業部門と協議のうえ充当事業を選定し、財務担当役員が最終決定する。評価の基準、対象事業の選定は適切なプロセスを経ており専門性が確保されたものとなっている。

(3) 調達資金の管理

調達資金は全額充当されるまで、総務部がソーシャルボンドの発行により調達した資金について、調達金額と同額が適格事業のいずれかに充当されるよう、半期毎に追跡管理し、充当状況を財務担当役員に報告する。対象事業を含む決算会計書類は会計年度終了時に会計監査人による会計監査を受ける。未充当資金は現金又は現金同等物にて管理される。

(4) レポートティング

投資家に対して調達資金の充当状況及び社会的成果を明確に説明する資料を開示する。充当については債務の返済が中心となるが、空港施設に係るファンディングは長期調達が前提であり、空港としての機能の維持により社会課題の解決に結びついていることから、空港の使用状況をアウトカムとする開示としている。対象事業の性質及びインパクトの性質を勘案してレポートティングは適切と評価できる。

発行体の概要

- 新関西国際空港は 2012 年 4 月に、統合法に基づき、我が国で唯一の関西国際空港及び大阪国際空港（以下、「両空港」）の複数空港を管理する株式会社として設立された。株主は国土交通大臣と財務大臣であり、国 100% 出資法人となっている。
- 関西国際空港は 24 時間運用が可能で、国内で実際に 24 時間空港として運用しているのは 新千歳、羽田、中部、関西、北九州、那覇の 6 空港しかなく、特に国際旅客・貨物輸送において、関西国際空港の果たす役割は大きい。
- 2016 年 4 月には、関西エアポート（オリックスと仏 VINCI Airports を中核とする合弁会社）に対して両空港の運営権を譲渡し（以下、「コンセッション」）、関西エアポートによる両空港の運営が開始され、新関西国際空港は関西エアポートが行う空港運営のモニタリング並びに給油事業及び鉄道事業を行っている。

■ 関西国際空港



[出所：新関西国際空港ウェブサイト]

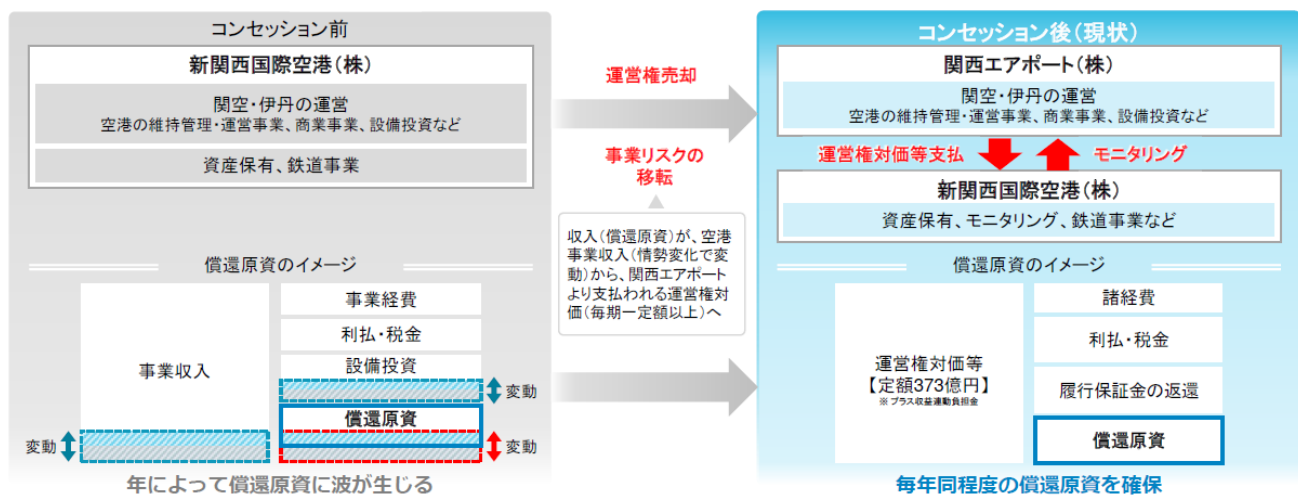
■ 新関西国際空港の管理空港の概要

空港	関西国際空港	大阪国際空港 (伊丹空港：国内線専用)
開港日	1994 年（平成 6 年）9 月 4 日	1939 年（昭和 14 年）1 月 17 日
主な特長	世界標準の「4,000m 級複数滑走路＋完全 24 時間運用」を併せ持つ国際拠点空港	関西圏の人口集積地に近い都市型空港であり、大阪都心部への高いアクセス利便性を有する
主な経緯	1994 年 9 月： 関西国際空港開港 2007 年 8 月： 第 2 滑走路オープン 2 期限定供用開始 2012 年 10 月： 第 2 ターミナルビル （国内線）供用開始 2017 年 1 月： 第 2 ターミナルビル （国際線）供用開始	1969 年 2 月：ターミナル供用開始 1970 年 2 月：B 滑走路供用開始 2020 年 8 月：ターミナルビル リニューアルオープン

＜経営の基本方針＞

- 新関西国際空港はコンセッションを経た両空港の設置管理者として、運営権者である関西エアポートに対するモニタリング等を通じて、両空港の公共施設としての適切な運営を確保するとともに、関西エアポートから運営権対価等を収受し、関西国際空港整備に係る債務の返済を行う。関西エアポートからの運営権対価を原資に債務の返済に努めているが、当面の債務償還額が多額であることから、社債発行等による借換えが必要となる。
- 鉄道事業は西日本旅客鉄道・南海電気鉄道と連携協力し、安全・確実・快適に旅客輸送ができるよう関西国際空港鉄道施設の保守・管理等に努め、航空旅客・空港従業員等にとって重要な空港アクセスとしての役割を担うと共に、安全な鉄道輸送サービスの提供を図る。
- 近年、我が国では大規模災害をはじめとする危機管理事案が多く発生する中、基幹的な交通基盤として重要な役割を担う空港機能の維持・確保を図るため、防災・危機管理対策に万全を期すことが必要となっている。このため、関西エアポートが行う関西国際空港の防災機能強化対策事業の着実な実施を引き続き支援する。さらに、大規模災害等危機管理事案が発生した場合には、総合対策本部の枠組み等を活用しつつ、関西エアポートを支援し、国等関係機関や関係事業者と緊密な連携を図りながら、迅速な事態収拾、空港機能の早期回復等に努める。
- 2025 年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）に向け、関西国際空港の運営権者である関西エアポートは国際線旅客の急増による国際線施設の狭隘化や開業後の経過により老朽化が進む T1 リノベーション事業を開始している。この T1 リノベーション事業について、財政投融资を活用した支援により、事業費の一部を新関西国際空港が負担し、空港機能強化の取り組みを推進していく。

■ 関西国際空港・大阪国際空港の運営概念図



[出所：ソーシャルボンド・フレームワーク]

1. 調達資金の用途

(1) 対象プロジェクト

対象事業

- 対象事業はフレームワークに定める適格事業を適格クライテリアとして、新規資金又は借換え資金に充当される予定。
- 適格事業及びその概要は次の通り。

適格事業	ICMA SBP カテゴリー	対象となる 人々
空港事業 ・ 関西国際空港整備に係る債務の返済 ・ 関西エアポートが実施する関西国際空港における防災機能強化対策事業の支援 ・ 関西エアポートが実施するユニバーサルデザイン対応等を含む関西国際空港における T1 リノベーション事業の支援	手ごろな価格の基本的インフラ設備（輸送機関）（防災・減災対策） 社会経済的向上とエンパワーメント	地域住民、 障がい者、 高齢者を含む一般の人々
鉄道事業 ・ 関西国際空港鉄道施設の保守・管理	雇用創出	

- 借換えの対象となる資産には滑走路や運航に係る設備が含まれる。これら資産のロックバック期間は開港時からということとなるが、長期ファンディングが当初から想定された資産であること、及びこれら資産による社会的課題の解決は継続しており問題はない。
- なお、適格事業について、環境・社会的リスク低減のため、以下についての対応が行われていることを確認している。
 - ・ 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順守と必要に応じた環境への影響調査の実施、及び事業実施に関して必要に応じた地域住民への十分な説明
 - ・ 人権への配慮
 - ・ 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の排除

対象事業の目的

- 対象事業は空港事業、鉄道事業から構成されている。これらは統合法第1条にある目的を達成するために欠かせない事業である。日本の主要な国際空港を設置・管理する会社として新関西国際空港が果たすべき社会的役割がこの目的である。
- 新関西国際空港は統合法第6条において、新関西国際空港株式会社は、関西国際空港の我が国の国際拠点空港としての機能の再生及び強化並びに両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図ることにより、航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与するため、特定事業の活用その他の両空港の設置及び

管理の効率化に資する措置を講じつつ、両空港の設置及び管理を一体的かつ効率的に行うこと等を目的とする株式会社とする——と明記されている。

- このような背景から、新関西国際空港は国際拠点空港としての関西国際空港が持続可能な「基本的インフラ」であるための設置及び管理を、必要不可欠な社会的課題と認識している。このため、本ソーシャルボンド・フレームワークの適格事業として関西国際空港整備に係る債務の返済に加え、関西エアポートが実施する関西国際空港における防災機能強化対策事業の支援、関西エアポートが実施するユニバーサルデザイン対応等を含む関西国際空港における T1 リノベーション事業の支援、及び関西国際空港鉄道施設の保守・管理を実施することとしている。
- 以上より、本件の適格事業は、持続可能な国際拠点空港の設置及び管理という社会的課題の解決に資する取り組みである。新関西国際空港は空港というソーシャルプロジェクトを通じた社会的課題の解決やSDGsの達成に貢献していくことを目的としてソーシャルボンドを発行する。

社会の課題認識

- 1960年代に旅客機の大型化、ジェット化に伴い、近隣のベットタウン化が進展していた大阪国際空港において騒音問題が顕在化してきた。このため、空港運営に当たり航空機の機材や発着枠、運用時間などの制限を設けるなどの対策を講じたものの、拡張余地が乏しく運営時間（発着可能な時間）の制約が大きい大阪国際空港では将来の需要に対処できないとの判断から「関西第二空港」の建設が提起され、1963年に「大阪国際空港拡張整備と第2国際空港建設」計画が閣議了承された。
- その後、関西国際空港は大阪湾南東部の泉州沖の海上に設置される我が国初の本格的な24時間運用可能な国際拠点空港として整備されることが決まった。陸地から約5km離れた沖合で、水深も深くかつ地盤も必ずしも良くない場所に設置されることになったのは、環境面への配慮が大きいとされる。
- 国際拠点空港としての関西国際空港は、地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備においてその役割を認識されているなど、社会においても課題認識を確認することができる。
- 社会によって認識されている課題は、新関西国際空港が認識する課題と合致するものであり、本件の課題は社会的課題と判断される。

(2) 対象事業の目標がポジティブな社会的成果であること

対象事業による便益及び影響は次のように整理される。

対象事業による便益及び影響	
直接的¹な便益	・ 持続可能な国際拠点空港の設置 ・ 空港利用者が安心して利用できるインフラ及びサービスの提供 ・ 地域における雇用創出
間接的な便益	・ 空港に係る利用者の商圈拡大や地域住民における雇用創出・確保による地域社会の創生（地方創生） ・ 国の政策に応じた政策実現
広範囲に及ぶ影響	・ 空港事業の拡大により、航空機の環境への影響拡大
とその対応	⇒ 空港の設置・管理者として運営を担う関西エアポートと共に環境負荷の低減に貢献することで対応。

¹ 「直接的」とは対象事業の利用者、「間接的」とは対象事業を行う社会、「広範囲」とは対象事業を行う社会を超える社会を指している。詳細は、「R&I ソーシャルボンドオピニオン 評価方法」を参照のこと。 https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/so_social_jpn.pdf

環境負荷に対する具体的な取り組み

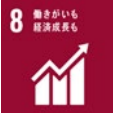
- 関西国際空港、大阪国際空港の運営権者である関西エアポートは「関西エアポート環境宣言」を掲げ、両空港を含む空港運営において、2050年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロとする長期目標を設定し、環境への負荷を低減するために様々な活動に取り組んでいる。また、関西エアポートは環境負荷低減に向けた取り組みを行うにあたり順守すべき事項をまとめた環境配慮規程を制定し、空港全体の社会的責任を果たすことを明文化している。
- 加えて、両空港の建設・運用及び関連事業の実施によって地域住民の生活や周辺の生物多様性等へ悪影響が及ぶことがないよう、新関西国際空港、関西エアポート及び関西国際空港土地保有、並びに地元自治体がそれぞれの役割を担いながら、定期的に環境監視を行っている。

ポジティブな社会的成果であること

対象事業による直接的な便益は、持続可能な国際拠点空港を設置・管理することにより、安心して利用できる空港インフラ及びサービスの提供、地域における雇用創出などである。これらの直接的な便益は国や地域における航空需要増大や地方創生といった課題の解決に資する。広範囲に及ぶ影響としては、空港事業の拡大により、航空事業者の空港利用による環境負荷の増加が挙げられる。新関西国際空港は、空港の設置・管理者として、運営を担う関西エアポートと共に環境負荷の低減に貢献することで対応している。以上より、R&Iは対象事業が社会全体としてポジティブな成果を生み出していると評価した。

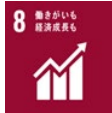
対象事業が関わる持続可能な開発目標(SDGs)との整合

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。空港という誰もが利用するインフラであり、地域の雇用にも貢献するプロジェクトであることから、対象プロジェクトとSDGsとの対応関係は以下の通りとした。

SDGs 目標	ターゲット
	8.5 2030年までに、若い人たちや障害がある人たち、男性も女性も、働きがいのある人間らしい仕事をできるようにする。そして、同じ仕事に対しては、同じだけの給料が支払われるようにする。
	9.1 すべての人のために、安くて公平に使えることを重視した経済発展と福祉を進めていけるように、質が高く、信頼でき、持続可能な、災害などにも強いインフラをつくる。それには、地域のインフラや国を越えたインフラも含む。
	11.2 2030年までに、女性や子ども、障害のある人、お年寄りなど、弱い立場にある人びとが必要としていることを特によく考え、公共の交通手段を広げるなどして、すべての人が、安い値段で、安全に、持続可能な交通手段を使えるようにする。

SDGs アクションプランとの整合

日本政府のSDGsの達成へ向けた「SDGsアクションプラン2022」に示された①～⑧の優先課題に関して、本ソーシャルボンド・フレームワークでの適格事業が特に以下の課題に貢献すると考えられる。

優先課題	対応するSDGsターゲット
③成長市場の創出、地域活性化、科学技術イノベーション	  
④ 持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備	

SBP2021 に例示される事業区分との整合

対象事業は、ソーシャルボンド原則（SBP2021）に例示されている事業区分の中では「手ごろな価格の基本的インフラ設備（輸送機関）（防災・減災対策）」、「社会経済的向上とエンパワーメント」、「雇用創出」に該当し、対象とする人々は「地域住民」や「障がい者」及び「高齢者」を含む「一般の人々」が対象となる。

対象事業は関西国際空港を設置・管理するための空港事業と鉄道事業である。空港事業は関西国際空港整備に係る債務の返済、空港の運営権者である関西エアポートが実施する関西国際空港の防災機能強化対策の事業支援及びユニバーサルデザイン対応等を含む関西国際空港における T1 リノベーション事業の支援を対象とする。鉄道事業は沖合の空港と陸地を結ぶ鉄道施設の保守・管理に充てられる。新関西国際空港は対象事業を通じて国際拠点空港としての機能を持続可能とすべく社会的課題の解決に取り組んでいる。空港設備及び鉄道事業は「基本的インフラ」であり、「雇用創出」を始めとする「地方創生」の社会的課題に資する事業である。関西国際空港に係る課題はその開港検討時から認識され、国の政策においても明確に位置付けられており、新関西国際空港の取り組みは社会的課題の解決に資するものといえよう。対象事業の実施にあたり想定される影響については、関西エアポートと共に環境に配慮した様々な取り組みにより対応されている。R&I は対象事業が社会全体としてポジティブな成果を生み出していると評価した。SBP2021 に例示されている事業区分「手ごろな価格の基本的インフラ設備」「社会経済的向上とエンパワーメント」「雇用創出」に対応し、地域住民、障がい者、高齢者を含む一般の人々が対象となる。

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

- 新関西国際空港は統合法第1条において、関西国際空港の整備に要した費用に係る債務の早期の確実な返済を図りつつ、関西国際空港の我が国の国際航空輸送網の拠点となる空港としての機能の再生及び強化並びに両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与することを目的とする——と定められている。
- 対象事業は新関西国際空港が果たすべき事業として、関連法令に則った事業として位置付けられる。

(2) プロジェクトの評価・選定の判断規準

- 対象事業の選定にあたって、関西国際空港整備に係る新関西国際空港が担う債務の返済、関西エアポートが実施する関西国際空港における防災機能強化対策事業の支援や、ユニバーサルデザイン対応等を含む関西国際空港における T1 リノベーション事業の支援、及び鉄道施設の保守・管理の各事業に該当する事業を適格事業とするよう適格クライテリアが設定されている。
- 新関西国際空港の事業は統合法に基づき、その事業計画は国土交通大臣からの認可を受ける。事業計画にはすべての適格事業が含まれる。

(3) プロジェクトの評価・選定の判断を行う際のプロセス

- 新関西国際空港は統合法に基づき毎事業年度の開始前に適格事業を含む当該事業年度の事業計画を策定してこれを国土交通大臣に提出し、その認可を受ける。
- 充当事業は総務部が関連する事業部門と協議を行い、適格クライテリアに基づき選定する。ソーシャルボンドの発行に際し選定された充当事業については、財務担当役員が最終決定する。
- 社会的課題を認識しその解決に資する政策を運営する国土交通大臣の認可を受けることや、各事業部門との協議を経ることなどからプロセスにおける専門性は確保されている。

新関西国際空港は統合法に基づき適格事業を含む事業計画が策定され、国土交通大臣の認可を受ける。事業計画から適格クライテリアに合致するものとして、総務部が対象事業に関連する事業部門と協議のうえ充当事業を選定し、財務担当役員が最終決定する。評価の基準、対象事業の選定は適切なプロセスを経ており専門性が確保されたものとなっている。

3. 調達資金の管理

- 調達資金は全額充当されるまで、総務部がソーシャルボンドの発行により調達した資金について、調達金額と同額が適格事業のいずれかに充当されるよう、半期毎に追跡管理し、充当状況を財務担当役員に報告する。
- 対象事業を含む決算会計書類は会計年度終了時に会計監査人による会計監査を受ける。
- 未充当資金は現金又は現金同等物にて管理される。

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	・ 充当した資金の額 ・ 未充当資金の概算額、充当予定時期及び未充当期間の運用方法 ・ 借換え資金に充当した場合の概算額又は割合	・ 全額充当されるまで 年次	・ ウェブサイト
定期レポート	・ インパクト・レポーティング	・ 全額充当されるまで 年次	・ ウェブサイト

- 資金充当額のレポーティングは適格事業全体に対するものとして行われる。特に借換え資金は長期にわたるファイナンスが前提となっていることや、適格事業が一体となって空港が運営されていることを勘案して問題ないものとする。

(2)インパクト・レポーティング

- 次表の内容をインパクト・レポーティングとして実務上可能な範囲で行う。

適格事業	アウトプット	アウトカム	インパクト
関西国際空港整備に係る債務の返済	・ 空港関連施設の概要	・ 空港の年間利用者数 ・ 発着回数 ・ ネットワーク（エアライン数） ・ 総従業員数及びそれらに占める地域住民の割合	・ 安全・安心で利便性の高い空港運営の実現 ・ 我が国の産業、観光等の国際競争力の強化、及び関西における経済の活性化
関西エアポートが実施する関西国際空港における防災機能強化対策事業の支援	・ 防災機能強化対策事業の概要	・ 防災機能強化対策事業の進捗状況	
関西エアポートが実施するユニバーサルデザイン対応等を含む関西国際空港における T1 リノベーション事業の支援	・ T1 リノベーション事業の概要	・ T1 リノベーション事業の進捗状況	
関西国際空港鉄道施設の保守・管理	・ 鉄道関連施設の概要	・ 鉄道施設の年間利用者数	

- アウトプット、アウトカムは適切に設定され、想定される社会的効果（インパクト）につながる指標といえる。

投資家に対して調達資金の充当状況及び社会的成果を明確に説明する資料を開示する。充当については債務の返済が中心となるが、空港施設に係るファンディングは長期調達が前提であり、空港としての機能の維持により社会課題の解決に結びついていることから、空港の使用状況をアウトカムとする開示としている。対象事業の性質及びインパクトの性質を勘案してレポーティングは適切と評価できる。

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.ri.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。