

中部国際空港株式会社

2021年12月20日

ソーシャルボンド・フレームワーク

ESG推進室

担当アナリスト：宇佐見 剛

格付投資情報センター（R&I）は、中部国際空港が2021年12月20日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」という。）および金融庁「ソーシャルボンド・ガイドライン」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

対象事業は中部国際空港を運営するための空港事業・商業事業・交通アクセス施設事業の3事業である。中部国際空港は対象事業を通じて持続可能な国際拠点空港の運営を始めとする社会的課題の解決に取り組んでいる。空港事業及び交通アクセス施設事業は、「基本的インフラ」及び「必要不可欠なサービス」としての性質を持ち、商業事業はこれらの持続可能な運営及び地域の「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。中部国際空港に係る課題はその開港検討時から中部圏において認識され、現在では国の政策において明確に位置付けられており、中部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、相互補完的な3事業の運営や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」「必要不可欠なサービスへのアクセス」「社会経済的向上とエンパワーメント」に対応し、地域企業・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

中部国際空港の設置及び管理に関する法律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、財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、財務担当取締役が最終的な決定を行う。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、事業年度毎に財務部が会計システムを用いて充当状況を管理する。対象事業を含む決算関係書類が会計年度終了時に会計監査人による会計監査を受ける。資金充当は年度内に全額充当される予定である。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

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。充当状況については事業ポートフォリオとしての報告となるが、空港施設に係るファンディングは長期調達が前提であることや対象事業が相互に関連しながら一体として空港運営がなされていることから問題ないものと考えられる。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。

発行体の概要

- 中部国際空港は 1998 年に設立され、中部国際空港法¹に基づき運輸大臣から指定会社²として指定を受けた。常滑沖の海上に空港島を造成し、空港施設を建設のうえ、2005 年に中部国際空港セントレアとして開港した。
- 中部国際空港は指定会社として中部国際空港の設置及び管理、航空機の離陸又は着陸の安全の確保に必要な航空保安施設の設置及び管理、空港機能を確認するために必要な旅客及び貨物の取扱施設や航空機給油施設、その他政令で定める施設及び空港利用者の利便に資するための店舗その他の施設の建設及び管理、空港の設置及び管理を効率的に行うために必要な事業など³を行う。
- 中部国際空港は国の航空政策を実現するためセントレアグループとして経営の基本方針を定め、「地域に愛され、親しまれる空港づくり」を目指している。経営の基本方針では、「Safety First, Centrair」「Sustainable Growth, Centrair」「Super Smart, Centrair」「Smile!, Centrair」という 4 つの「S」を掲げて SDGs 経営を実践し、日本の主要ゲートウェイとして進化を続け、地域社会の発展に貢献するスマートで魅力的な拠点空港の実現を目指すとしている。経営の基本理念は次の通り。
 - ① 世界の最新技術と知識を結集し、21 世紀にふさわしい、利便性・経済性に優れた競争力のある国際ハブ空港作りに努める。
 - ② 「お客様第一」を旨とし、魅力あるサービスの提供を通じて 21 世紀の国内外の航空ネットワーク発展に寄与する。
 - ③ 地域に根づいた企業として、環境への配慮に努め、豊かな地域社会づくりに貢献する。
 - ④ 「オープンでフェア」を企業行動の基本とし、社会から信頼される企業市民となる。
 - ⑤ 効率的な事業運営に努め、健全経営を実現する。
 - ⑥ 人材育成に努め、自由闊達で風通しの良い企業風土を確立し、企業の活力を最大限に発揮する。
- また、空港の運営にあたっては、地球環境保全の重要性を認識し、環境負荷の低減や循環型社会の形成に寄与することを経営の優先課題の一つとして捉え、実現のために環境マネジメントシステムを構築し、継続的な改善を図っている。環境方針は次の通り。
 - ① 環境負荷の低減に取り組みます。
 - ② 省エネ・省資源に取り組みます。
 - ③ 環境パートナーシップをはぐくみます。
 - ④ 空港の運営事業にかかわる環境関連法規等を遵守するとともに、汚染の予防に努めます。
- 中部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。

¹ 中部国際空港の設置及び管理に関する法律

² 中部国際空港法律第 4 条(中部国際空港等の設置及び管理を行う者の指定)により、中部国際空港等の設置及び管理を行う者としての指定を受けた者

³ 中部国際空港法律第 6 条(指定会社の事業)

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、新規資金又は借り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	概要
空港事業	<ul style="list-style-type: none"> ・航空保安施設、航空旅客サービス施設及び航空貨物取扱施設の設置及び管理 ・空港運営に必要不可欠な施策（※） 等 ※老朽化対策、防災・減災対策、ユニバーサルデザイン推進、感染症対策、環境・省エネ対策等
商業事業	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設の設置・運営及びテナント管理 ・免税店、小売店、飲食店等の直営商業店舗の設置及び運営 等
交通アクセス施設事業	<ul style="list-style-type: none"> ・交通アクセス（鉄道・バス・タクシー等）に関する施設の設置及び管理 ・駐車場の設置及び管理 等

- 借り換えの対象となる資産には滑走路や空港ビル等の空港資産が含まれる。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。
- また、次に関連するプロジェクトは調達資金の充当対象外とする除外クライテリアを定めている。
 - ▶ 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

対象事業の目的

- 対象事業は空港事業、商業事業、交通アクセス施設事業の3つに分かれている。これらは中部国際空港法第1条にある目的を達成するための事業である。日本の主要な国際空港として中部国際空港が果たすべき社会的役割の一つがこの目的である。中部国際空港としてこの目的を果たすため、経営の基本方針を策定し取り組んでいる。
- 中部国際空港は1996年の第7次空港整備五箇年計画において大都市圏における拠点空港として位置づけられ、増大する中部圏の航空需要に対応する24時間運用の本格的国際空港の必要性に応えるため設置された。このような背景から、中部国際空港は社会的課題を国際拠点空港としての「基本的インフラ」整備と認識している。この「基本的インフラ」を持続可能なものとして運営することを目的として、空港ターミナル等を始めとする空港施設・設備の拡張・保守・管理を行い、空港機能を適切に維持し、交通アクセスの確保、空港ターミナルのユニバーサルデザイン推進、防災・減災対策、感染症対策、環境・省エネ対策等を実施することで、あらゆる利用者に対して「必要不可欠なサービス」を提供することも

課題と認識している。加えて、基本理念にもあるように、地域に根付いた企業として、多くの従業員が働くことによる「雇用確保」、地域のニーズに応える空港運営による「社会経済的向上とエンパワーメント」や「地方創生」も課題と認識し、中部国際空港の持つ社会的意義を発揮するため、経営の基本方針を策定している。

- 3つの適格事業はそれぞれが独立してソーシャルプロジェクトとして存在しているわけではない。特に商業事業は単独で見た場合、小売事業または小売事業のためのテナント運営事業であり、社会的課題の解決に資する事業への該当性は低いと考えられる。しかしながら、持続可能な国際拠点空港の運営という観点から3つの事業の役割は次のように整理される。
- 空港事業は先に挙げたように「基本的インフラ」を適切に維持管理・運営することが目的である。空港事業の持続可能な運営のための役割の一端を担うのが商業事業及び交通アクセス施設事業と位置づけられる。空港事業は新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けているが、もとよりアジア地域においてハブ空港としての競争は激しいものとなっており、空港事業単体で運営していくことは難しい。商業事業はこれをサポートする役割を担っている。商業事業による収益は空港事業をはじめとする他の事業の収益と合わせて、空港施設・設備の拡張・保守・管理、交通アクセス施設事業の維持管理等を行うにあたっての原資となっており、空港機能の維持管理及び空港事業の魅力向上につながっている。また、商業事業を営むことで、航空旅客だけでなく空港を観光レクリエーション施設として来訪する顧客を呼び込む役割も持っており、空港の魅力向上に寄与し空港事業を支える役割も持つ。
- 以上より、空港事業を中心として補完しあう3つの事業は、持続可能な国際拠点空港の運営という社会的課題の解決に資する取り組みである。中部国際空港はこの取り組みを持続的成長へ向けたビジネスモデルとして運営している。



[出所：中部国際空港 ソーシャルボンドフレームワーク]

社会の課題認識

- 中部国際空港に係る社会の課題認識は、1969年の中部経済連合会による「大規模国際貨物空港構想」から始まる。その設立が決定するまでの間、中部圏における航空需要を対象となる地域の市・県及び経済団体等が課題と認識し、最終的に国がその課題認識に至り設立された。これらの社会的課題は持続可能な空港を運営することで解決に至るものであり、現在に至るまで継続するものである。また、国交省による第5次社会資本重点整備計画において、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、中部国際空港が認識する課題を包含するものであり、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⁴な便益	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3つの事業の運営による持続可能な国際拠点空港の運営 ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港事業によ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
間接的な影響とその対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 競争が激化する空港運営による債務負担の増大等 ⇒空港事業だけでなく、商業事業等を運営することで対応
広範囲に及ぶ影響とその対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港事業の拡大により、航空機への環境への影響拡大 ⇒空港事業者としての責任の範囲において、環境方針を策定し環境負荷の低減に貢献することで対応。具体的な取組みは次表の通り。

⁴ 「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組み

セントレアの環境方針	環境効果	主な取組
①環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> ✓ CO₂ 排出量の削減 ✓ 水素エネルギーの活用促進 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ コージェネレーションによる地域冷暖房システム ✓ ハイドラント方式による給油システム ✓ 空港内における低公害車導入 ✓ GPU 利用促進 ✓ 水素エネルギーの活用
②省エネ・省資源の推進	<ul style="list-style-type: none"> ✓ エネルギー使用量の削減 ✓ 上水使用量の削減 ✓ 一般廃棄物の削減 ✓ プラスチックスマート 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 太陽光発電システム ✓ 自然採光・光触媒ガラスの採用 ✓ 空港内の LED 化 ✓ 雨水・中水の利活用 ✓ 空港島内にリサイクルセンターを設置し廃棄物の適正処理 ✓ マイバッグ・マイカップ等の利用推進 ✓ レジ袋の環境素材利用
③環境パートナーシップの構築	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 様々な形での情報発信と地域との連携及び産学連携 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ インターネットによる情報発信 ✓ 空港内への情報コーナー設置 ✓ 地域イベントへの参加 ✓ セントレア島内クリーン活動 ✓ 屋内緑化（グリーンカーテン）
④空港運営に関わる環境法令遵守・汚染予防	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 航空騒音の低減 ✓ 環境関連法類の遵守 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 航空機騒音に配慮した飛行経路 ✓ 環境監視システムによるデータ収集 ✓ 環境マネジメントシステム



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の運営を始めとして、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。想定される影響については、間接的なものとして空港事業運営による債務負担の増大等が考えられるが、商業事業を合わせて行うことがその対応となっている。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。中部国際空港は、空港事業者としての責任の範囲において、環境方針を策定し空港事業運営に伴う CO₂ 排出削減に係る取り組みや、航空事業者の空港利用に伴う CO₂ 排出削減に資する GPU 利用促進といった取組みを推進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。

対象事業が関わる主な持続可能な開発目標(SDGs)

適格事業	概要	SDGs 目標
空港事業	<ul style="list-style-type: none"> 航空保安施設、航空旅客サービス施設及び航空貨物取扱施設の設置及び管理 空港運営に必要不可欠な施策（※）等 ※老朽化対策、防災・減災対策、ユニバーサルデザイン推進、感染症対策、環境・省エネ対策等 	 11 住み続けられるまちづくりを
商業事業	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設の設置・運営及びテナント管理 免税店、小売店、飲食店等の直営商業店舗の設置及び運営等 	 8 働きがいも経済成長も
交通アクセス施設事業	<ul style="list-style-type: none"> 交通アクセス（鉄道・バス・タクシー等）に関する施設の設置及び管理 駐車場の設置及び管理等 	 11 住み続けられるまちづくりを

また、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は次の通り。

優先課題④【主な取組】：持続可能で強靱な国土と質の高いインフラ整備		
持続可能で強靱なまちづくり		ターゲット
戦略的な社会資本の整備	社会資本整備について、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、コンパクト・プラス・ネットワーク、老朽化対策などの分野に重点化し、ストック効果が最大限発揮されるよう戦略的な取組みを進める。(国土交通省)	 9 産業と技術革新の基盤をつくろう
交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進	使いやすい交通の実現、国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築、持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくりなど、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する。	 11 住み続けられるまちづくりを

SBP2021 に例示される事業区分との照合

対象事業は、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」「必要不可欠なサービスへのアクセス」「社会経済的向上とエンパワーメント」に対応し、地域企業・住民、障がい者、高齢者を含む一般の人々が対象となる。

対象事業は中部国際空港を運営するための空港事業・商業事業・交通アクセス施設事業の 3 事業である。中部国際空港は対象事業を通じて持続可能な国際拠点空港の運営を始めとする社会的課題の解決に取り組んでいる。空港事業及び交通アクセス施設事業は、「基本的インフラ」及び「必要不可欠なサービス」としての性質を持ち、商業事業はこれらの持続可能な運営及び地域の「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。中部国際空港に係る課題はその開港検討時から中部圏において認識され、現在では国の政策において明確に位置付けられており、中部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、相互補完的な 3 事業の運営や環境に配

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」「必要不可欠なサービスへのアクセス」「社会経済的向上とエンパワーメント」に対応し、地域企業・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

- 中部国際空港は中部国際空港法第1条において「中部国際空港の設置及び管理を効率的に行うための措置を定めることにより、航空輸送の円滑化を図り、もって航空の総合的な発達に資すること」と目的が定められている。また、この目的を遂行するため中部国際空港の基本理念を策定している。
- 対象事業は中部国際空港の運営そのものであり、中部国際空港法を始めとする関連法令及び基本理念・方針に明確に位置付けられている。

(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、中部国際空港が運営する空港事業、商業事業、交通アクセス施設事業の3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。
- 中部国際空港の事業は、中部国際空港の設置及び管理に関する法律に基づき、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

- 中部国際空港は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。
- 充当事業は適格クライテリアに基づき財務部が関連する事業部門と協議のうえ選定し、財務担当取締役が決定する。
- 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。

中部国際空港の設置及び管理に関する法律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、財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、財務担当取締役が最終的な決定を行う。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、事業年度ごとに会計システムを用いて財務部がその充当状況を管理する。
- 会計年度の終了時には、対象事業を含む決算関係書類が作成され、会計監査人による会計監査を受ける。
- 資金充当は年度内に全額充当される予定である。未充当資金は現金又は現金同等物にて管理される。

調達資金は全額充当されるまで財務部が会計システムを用いて充当状況を管理する。対象事業を含む決算関係書類が会計年度終了時に会計監査人による会計監査を受ける。資金充当は年度内に全額充当される予定である。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	適格事業に対する資金充当額 充当金額のうち借り換え金充当額 未充当資金額	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

- 調達金額の全額充当後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。
- 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。特に借り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、3つの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
空港事業	<ul style="list-style-type: none"> ・航空保安施設、航空旅客サービス施設及び航空貨物取扱施設の概要 ・空港運営に必要不可欠な施策の概要 	<ul style="list-style-type: none"> ・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） 	<ul style="list-style-type: none"> ・安心・安全で利便性の高い空港運営 ・中部圏の地域再生・地域活性化
商業事業	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設の概要 	<ul style="list-style-type: none"> ・テナント数 ・来客数 ・直営店数 ・空港島の総従業員数および地域住民の割合 	<ul style="list-style-type: none"> ・近隣地域の地域再生・地域活性化
交通アクセス施設事業	<ul style="list-style-type: none"> ・交通アクセス施設の概要 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通アクセス施設の年間利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心で利便性の高い空港運営

- 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。充当状況については事業ポートフォリオとしての報告となるが、空港施設に係るファンディングは長期調達が前提であることや対象事業が相互に関連しながら一体として空港運営がなされていることから問題ないものとする。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。