

## 南海電気鉄道株式会社

2023年2月3日

## サステナビリティファイナンス・フレームワーク

ESG 評価本部

担当アナリスト：篠原 めい

格付投資情報センター（R&I）は、南海電気鉄道（以下、南海）が2023年2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（ICMA）の「グリーンボンド原則2021」、「ソーシャルボンド原則2021」及び「サステナビリティボンド・ガイドライン2021」、ローンマーケットアソシエーション（LMA）、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）及びローン・シンジケーション&トレーディング・アソシエーション（LSTA）の「グリーンローン原則2021」及び「ソーシャルローン原則2021」、環境省の「グリーンボンドガイドライン（2022年版）」及び「グリーンローンガイドライン（2022年版）」並びに金融庁の「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

運輸部門の中でも環境負荷の小さい鉄道輸送は社会全体で取り組む地球温暖化抑制において重要な役割を担っている。鉄道車両への設備投資は人々に低排出な輸送手段を提供するものとして、環境改善効果が見込める。新車両は走行時の消費電力を旧車両対比で約50%低減可能な省エネルギー性能を備えていることから、「クリーン輸送」と「エネルギー効率」に該当する。

グリーンビルディングの新築・改修等は適格クライテリアとして日本で普及している認証制度を採用し、ベストプラクティスとして妥当な取得レベルを設定している。適格クライテリアから明確な環境改善効果が見込め、「グリーンビルディング」または「エネルギー効率」に該当する。

泉ヶ丘駅前活性化計画は新興住宅地として計画された地域に不足していたオフィス機能を整備することで、人口の社会増や若年世代の転入を促すもの。人口減少・高齢化が進む泉北ニュータウンに活力を与え、持続可能なまちづくりに資するとの社会的成果が期待できる。デジタル田園都市国家構想の理念にも合致している。地域住民（移住者を含む）を対象とした「雇用創出」と「社会経済的向上とエンパワーメント」に該当する。

キーノ和歌山（商業棟）は和歌山市の立地適正化計画に基づく都市機能増進施設として建設された複合商業施設である。単独で集客力を持つ商業集積を鉄道駅と直結することで、地域経済の活性化と交流人口の増加を促している。空洞化した中心市街地に活力を与え、和歌山市におけるコンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成に貢献するとの社会的成果が期待できる。地域企業・住民を対象とした「社会経済的向上とエンパワーメント」に該当する。

橋梁の耐震対策、山岳区間の斜面防災対策及び河川橋梁の洗掘対策は、災害時における直接被害の防除や多重防御に資するものであり、沿線地域の災害レジリエンス向上に貢献するとの社会的成果が見込める。自然災害の罹災者を含むその他の弱者グループを対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当する。以上より、資金使途は妥当と判断した。

## (2)プロジェクトの評価と選定のプロセス

南海グループでは、企業理念において「社会への貢献」を掲げ、公共交通を基軸に沿線価値向上に向けた様々な事業活動を展開することで中長期的な企業価値の向上を図っている。2021年4月、持続可能な社会の実現に向けたグループの姿勢を社内外のステークホルダーに明確に示すため、「サステナビリティ方針」を定めるとともに、同方針のもと長期的に取り組むべき重点施策として、SDGsの視点を取り入れた7つのサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）を設定した。本フレームワークでは、マテリアリティのうち、「地球環境保全への貢献」、「安全・安心・満足の更なる追求」、「夢があふれる未来づくり」、「賑わいと親しみのあるまちづくり」、「豊かな暮らしの実現」に関連する適格プロジェクトを選定している。マテリアリティに加え、経営ビジョン2027及び中期経営計画、ソーシャルボンドガイドラインで示される日

本の社会課題や対象となる人々の事例を踏まえたうえで適格プロジェクトを選定している。南海の経理部が関係各部と協議・確認を経て適格プロジェクトを選定し、経理部担当役員が最終承認する。プロジェクトの評価・選定に際して、環境・社会的リスク低減のために設定した基準を適格プロジェクトが満たすことを確認する。以上より、評価・選定のプロセスは妥当と判断した。

### (3) 調達資金の管理

経理部が内部管理システムを用いて、調達資金と同額が適格プロジェクトに充当されるよう、定期的に追跡・管理する。資金調達から36ヶ月程度の間には調達資金の全額を充当する予定であり、未充当資金は現金または現金同等物にて管理する。以上より、調達資金の管理は妥当と判断した。

### (4) レポーティング

「透明性向上のための重要な推奨事項」を踏まえ、本フレームワークを南海のウェブサイトで開示する。資金充当状況及びインパクトについて、いずれもプロジェクト単位で開示する。インパクト・レポーティングではグリーンビルディングの認証取得状況やCO<sub>2</sub>排出削減量（推定値、t-CO<sub>2</sub>）、一日平均乗降人員数等を開示する。以上より、レポーティングは妥当と判断した。



## 1. 調達資金の使途

### (1) 適格プロジェクト

- 南海は本フレームワークをもってグリーンファイナンス、ソーシャルファイナンス、サステナビリティファイナンスのための共通の枠組みを規定している。調達資金の使途は、以下の適格プロジェクトに対する投資（新規またはリファイナンス）に充当される。

適格プロジェクト	適格プロジェクト分類	
	グリーン	ソーシャル
① 新型車両の導入 (「8300系」、「9300系」)	クリーン輸送/ エネルギー効率	
② グリーンビルディングの新築・改修等	グリーンビルディング/ エネルギー効率	
③ 泉ヶ丘駅前活性化計画 (泉北ニュータウンの再生)		雇用創出/ 社会経済的向上とエンパワ メント(地方創生・地域活性化)
④ キーノ和歌山 (和歌山市駅前の中心市街地活性化)		社会経済的向上とエンパワ メント(地方創生・地域活性化)
⑤ 鉄道関連施設・設備の防災・減災対策 (自然災害に対する沿線の安全性と運 転保安度の向上のための鉄道関連施設・ 設備の耐震補強工事及び斜面防災対策 工事等の各種対策の計画的な推進)		手ごろな価格の基本的インフ ラ設備(防災・減災対策)

- 債券の発行登録追補書類（ローンの場合は金銭消費貸借契約等）に調達資金の使途を明記する。

## (2) 適格プロジェクトの事業区分、期待される環境改善効果・社会的成果

### ① 新型車両の導入（「8300系」、「9300系」）

グリーン適格カテゴリー：クリーン輸送／エネルギー効率

**事業概要：**調達資金はエネルギー効率の高い新型通勤車両「8300系」及び「9300系」の設備投資に充当される。南海は6000系をはじめ一般車両を順次新造車両である8300系に置き換えるべく計画的に更新を進めている。9300系は8300系をベースに泉北高速鉄道に相応しい内装・外装を採用するもの。泉北高速線と高野線（難波～中百舌鳥駅間）を対象に2023年夏に営業運転を開始する。

南海グループは気候変動リスクを最大のリスクと捉え、鉄道車両の更新・再生可能エネルギーの活用等のCO<sub>2</sub>排出量の削減に向けた取り組みを通じて、持続可能な社会の実現に貢献することを目指している。「環境ビジョン2030<sup>4</sup>」において「2030年度のCO<sub>2</sub>排出量を2013年度比46%以上削減」を目標に掲げるほか、単体の鉄道事業部門において、2030年度には省エネ型車両の導入割合を84.8%（2021年度の同割合：60.7%）まで高める計画である。調達資金の用途である新型車両の導入は、事業活動の脱炭素化を目的とした主要施策の一部に位置付けられている。

#### ■ 新型車両「8300系」



[出所：南海より提供]

**環境改善効果：**気候変動問題は人類共通の喫緊の課題として認識されている。気候変動に関する政府間パネル（IPCC）<sup>5</sup>が2021年8月に公表した第6次評価報告書（第1作業部会報告書）では、極端な高温、海洋熱波、大雨の頻度と強度の増加などは、地球温暖化の進行に直接関係していることは疑う余地がないとされ、気候変動問題は世界各国が取り組まなければならない課題であるとしている。また2022年4月公表の同評価報告書（第3作業部会報告書）では、地球温暖化抑制のために人々が取りうる対策の一つとして、陸上運輸部門における公共交通や共有モビリティ等へのシフトが取りあげられている。運輸部門の中でも環境負荷の小さい鉄道輸送は社会全体で取り組む地球温暖化抑制において重要な役割を担っている。鉄道車両の新規投資及びそのリファイナンスは人々に低排出な輸送手段を提供するものとして環境改善効果が見込める。

また、8300系及び9300系はVVVF制御装置<sup>6</sup>や回生ブレーキ<sup>7</sup>を搭載するほか、客室内及び出入口ドア窓に複層ガラスを採用、前照灯や車内照明などすべての灯具にLEDを採用し、走行時の消費電力を旧車両（3000系、6000系等）対比で約50%低減可能な高い省エネルギー性能を備えている。

<sup>4</sup> 南海グループは、地球環境に関する課題認識を進展させ、幅広いステークホルダーへの社会的責任を果たすことでグループの持続的成長に資することを主旨として、「南海環境ビジョン2030」を2017年に制定した。3年程度を目途に見直す「中期環境目標」に主要施策・達成目標を織り込み、2030年を目標とする中長期の取り組みを推進している。

<sup>5</sup> IPCCは国連気候変動に関する政府間パネル（Intergovernmental Panel on Climate Change）の略。人為起源による気候変化、影響、適応及び緩和の方策に関し、科学的、技術的、社会経済学的な見地から包括的な評価を行うことを目的として、1988年に国連環境計画（UNEP）と世界気象機関（WMO）により設立された組織。気候変動を1.5℃未満に抑え、パリ協定で合意した世界的な共通目標を達成するには、2050年までに世界のCO<sub>2</sub>排出量をネットゼロにしなければならないとした「1.5℃特別報告書」（2018年12月発表）はその後における各国の政策や企業行動に大きな影響を与えた。

<sup>6</sup> VVVF（Variable Voltage Variable Frequency の略）制御装置は半導体素子を用いて電圧と周波数を変化させながら交流モーターを駆動する方式。電気抵抗を使わずにモーターの回転数を効率よく制御することが可能となる。



<sup>7</sup> 回生ブレーキはモーターを発電機として使用し、減速時の運動エネルギーを電気エネルギーに変換することでブレーキ力を発生させる方式。発生した電力を架線に戻し、走行中のほかの列車が使用することで消費電力の削減に大きく貢献する。

**ネガティブな影響への配慮：** 走行時の騒音・振動対策として、走行用モーターに遮音性が高い全閉内扇式誘導電動機を採用するほか、滑走防止装置<sup>8</sup>を導入する。また、調達資金の用途にはあたらないが、高架上で従来のバラスト軌道と同等の吸音効果・制振効果がある消音バラストを敷設するほか、振動や騒音等を低減する効果がある D 型弾性まくらぎ直結軌道やフローティング・ラダー軌道を採用することでも低振動・低騒音化を図っている。

旧車両を廃棄する場合は部品の再利用や資材化により法令に従った適切な対応がなされる。新造車両には安全性やバリアフリーの観点からも対策を実施している。安全対策として、点制御単編周式に比べ運転保安度の高い ATS-PN システム（パターン式自動列車停止装置）を導入している。バリアフリー対策ではベビーカーや車いすなどの多目的スペースを設置するほか、座席中間部に縦手すりを配置している。

**原則に例示される事業区分との整合：** 運輸部門の中でも環境負荷の小さい鉄道輸送は社会全体で取り組む地球温暖化抑制において重要な役割を担っている。鉄道車両への設備投資は人々に低排出な輸送手段を提供するものとして、環境改善効果が見込める。新車両は走行時の消費電力を旧車両対比で約 50% 低減可能な省エネルギー性能を備えていることから、「クリーン輸送」と「エネルギー効率」に該当する。

**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。

SDGs	ターゲット
 9 産業と技術革新の基盤をつくろう	9.1 全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。 11.2 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障がい者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
 11 住み続けられるまちづくりを	

## ② グリーンビルディングの新築・改修等

**グリーン適格カテゴリー：** グリーンビルディング／エネルギー効率

**事業概要：** 調達資金は下記の適格クライテリアを満たすグリーンビルディング（物流倉庫等）の新築・改修等に充当される。

**適格クライテリア：** 以下の環境認証のいずれかを取得済み（または取得予定）であること。

- ・ CASBEE における S ランク、A ランクまたは B+ ランクで誘導基準<sup>9</sup>を満たすもの
- ・ DBJ Green Building 認証における 5 つ星、4 つ星または 3 つ星
- ・ BELS における 5 つ星（ZEB Oriented 以上）

南海グループは、CO<sub>2</sub> 排出量の削減に向けた取り組みを通じて、持続可能な社会の実現に貢献することを目指している。気候変動リスクをグループ最大のリスクと捉え、省エネ車両（鉄道・バス）の導入と再生可能エネルギーの使用を進め、モーダルシフトを促進するとともに、グリーンビルディングの取得・開発を拡大している。調達資金の用途であるグリーンビルディングの新築・改修等は、事業活動の脱炭素化を目的とした主要施策の一部に位置付けられている。

<sup>8</sup> 列車がブレーキをかける際、車輪とレール間の摩擦力よりブレーキ力が大きくなると滑走（車輪がロックされた状態）を引き起こす。この時車輪が削られて生じる傷をフラットと言い、騒音・振動の要因となる。滑走防止装置は滑走を検知してブレーキを加減することでフラットの発生を防止する効果があるとされる。

<sup>9</sup> 建築物省エネ法に基づいて定められる、省エネ性能の向上の促進を誘導すべき基準のこと。政府は 2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて住宅・建築物の省エネ対策を強力に進める必要があることから、2022 年 6 月に「脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律」（国土交通省）を公布。2022 年 10 月に建築物省エネ法を改正し、誘導基準と「都市の低炭素化の促進に関する法律」（エコまち法）に基づく低炭素建築物の認定基準の双方について、一次エネルギー消費量削減率の要求水準を ZEB Oriented と同等に引き上げた。

環境改善効果：適格クライテリアは日本で普及している認証制度を採用し、ベストプラクティスとして妥当な取得レベルを設定している。それぞれ以下の観点から環境改善効果が見込める。

- CASBEE は日本の建築物省エネ法や建築基準法、その他環境規制をベースに設計された日本で最も普及しているグリーンビルディング認証である。政令指定都市を中心とする地方自治体では一定規模以上の建築物を建設する際の環境配慮計画として CASBEE による自己評価の提出を義務付けるなど、建築行政における活用も進んでいる。CASBEE は省エネ・省資源といった建築物の環境負荷低減性 (L: Load Reduction) と室内の快適性や景観への配慮といった環境品質 (Q: Quality) をスコアリングし、Q と L の 2 軸で総合評価している。総合評価は Q の値を分子、L の値を分母に算出される指標「建築物の環境効率 (BEE : Built Environment Efficiency)」によって S (素晴らしい)、A (大変良い)、B+ (良い)、B- (やや劣る)、C (劣っている) のいずれかに決まる。適格クライテリアは原則としてベストプラクティスである S または A とし、B+ については建築物省エネ法が求める誘導基準を満たす省エネ性能を確保することを前提としている。
- DBJ Green Building 認証制度で 3 つ星以上の物件は、「環境・社会への配慮<sup>10</sup>」における収益不動産のベストプラクティスにあたる。DBJ Green Building 認証は 2011 年に日本政策投資銀行 (DBJ) が創設したグリーンビルディング認証制度。日本国内の収益不動産を中心に広く活用されており、2021 年 3 月末時点で 1000 件超の評価実績がある。建築物の環境性能と社会的機能の双方からの総合評価。DBJ が制度全体を統括し、不動産鑑定の特権家である日本不動産研究所が認証を実施する。専門家による実査やインタビューによる審査がプロセスに組み込まれている。DBJ Green Building 認証制度は、同制度が認める「環境・社会への配慮」において、収益不動産全体の上位約 20% に相当する評価対象群を認証水準としている。認証水準を超える集合体の中でも、3 つ星以上は上位 60% に相当する集合体として「非常に優れた『環境・社会への配慮』がなされた建物」と定義<sup>11</sup>している。適格クライテリアである 3 つ星以上は収益不動産全体の中で上位 12% に入るベストプラクティスといえる。
- BELS における 5 つ星 (ZEB Oriented 以上) は、建築物の省エネルギー性能に関して政策が誘導する ZEB 水準<sup>12</sup>と合致している。政府は 2020 年 10 月、2050 年までにカーボンニュートラル・脱炭素社会の実現を目指すと言明し、2021 年 10 月にはパリ協定にもとづいて計画された日本の NDC (国が決定する貢献) として、「2030 年度に温室効果ガスを 2013 年度から 46%削減することを目指すこと、さらに 50%削減の高みに向け挑戦を続ける」との目標を決定した。この野心的な目標の達成に向けて、2021 年 10 月閣議決定の地球温暖化対策計画においては、エネルギー起源二酸化炭素の排出削減対策・施策の一つに建築物の省エネルギー化を挙げ、2030 年には新築物件で ZEB 水準の省エネルギー性能の確保を目指すとした。BELS (建築物省エネルギー性能表示制度、Building-Housing Energy-efficiency Labeling System) は一次エネルギー消費量もしくは一次エネルギー消費量削減率 (BEI : Building Energy Index) の値により住宅・建築物の省エネ性能 (設計性能) を的確に評価・表示を行うための制度。国土交通省の「建築物のエネルギー消費性能の表示に関する指針」に基づき、一般社団法人住宅性能評価・表示協会に登録する第三者機関が評価する省エネ性能特化型のグリーンビルディング認証である。2022 年 10 月の建築物省エネ法改正後は、誘導基準 (ZEB Oriented 以上) を満たす場合に最上位の 5 つ星となる。適格クライテリアは日本の地球温暖化対策計画が 2030 年までの目標の目安とする ZEB 水準に相当し、建築物の省エネルギー性能に関するベストプラクティスといえる。

ネガティブな影響への配慮：環境・社会面へのリスクとして、建築物の施工または運用段階における温室効果ガスの排出、大気汚染や土壌汚染といった汚染リスク、水の大量消費、建設廃棄物の増大、騒音・

<sup>10</sup> 同制度が定義する「環境・社会への配慮」は、省エネ・省資源 (再エネ取り組み、節水を含む)、環境リスク対応 (汚染リスク抑制を含む)、周辺環境への配慮 (緑化などのヒートアイランド対策、生物多様性への配慮を含む)、交通アクセスといった環境配慮を網羅している。

<sup>11</sup> DBJ Green Building 認証制度の 4 つ星以上は上位 30% に相当する「極めて優れた『環境・社会への配慮』がなされた建物」、5 つ星以上は上位 10% に相当する「国内トップクラスの卓越した『環境・社会への配慮』がなされた建物」として定義される。




<sup>12</sup> ZEB (ネット・ゼロ・エネルギー・ビル) は、50%以上の省エネルギーを図った上で、再生可能エネルギーなどの導入により、エネルギー消費量を更に削減した建築物について、その削減量に応じて、①『ZEB』(100%以上削減)、②『Nearly ZEB』(75%以上 100%未満削減)、③『ZEB Ready』(再生可能エネルギー導入なし) と定義している。また、30~40%以上の省エネルギーを図り、かつ、省エネルギー効果が期待されているものの、建築物省エネ法に基づく省エネルギー計算プログラムにおいて現時点で評価されていない技術を導入している建築物のうち 1 万㎡以上のものを④『ZEB Oriented』と定義している。

振動等による地域社会との不調和などが想定される。事業の実施に際しては、以下の対応状況を確認し、これらのリスク低減を図っている。

- 計画地または所在地で求められる環境関連法令等の遵守と環境への影響調査の実施
- 事業実施に際しての地域住民への十分な説明の実施
- 南海グループ資材調達方針に沿った資材調達、環境負荷物質への対応、廃棄物管理、人権への配慮の実施

原則に例示される事業区分との整合：調達資金の使途であるグリーンビルディングの新築・改修等は、適格クライテリアとして日本で普及している認証制度を採用し、ベストプラクティスとして妥当な取得レベルを設定している。適格クライテリアから明確な環境改善効果が見込め、「グリーンビルディング」または「エネルギー効率」に該当する。

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。

SDGs	ターゲット
  	7.3 2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。 9.4 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。 11.3 2030 年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、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。

### ③ 泉ヶ丘駅前活性化計画（泉北ニュータウンの再生）

ソーシャル適格カテゴリー：雇用創出／社会経済的向上とエンパワーメント（地方創生・地域活性化）

対象となる人々：地域住民（移住者を含む）

事業概要：調達資金は「泉ヶ丘駅前活性化計画」の一部に充当される。泉北高速鉄道泉ヶ丘駅は泉北ニュータウン（大阪府堺市・和泉市）の開発区域内に位置する沿線の重要拠点である。なんばまで 30 分圏内と都心へのアクセスが良好な立地にあり、通勤・通学需要から一日平均約 3.2 万人（2021 年度）が利用する。駅前には商業機能が集積するほか、駅から 800m 圏内に公共の文化施設や都市公園、公営の賃貸住宅が揃うなど、住環境に恵まれた地域であり、泉北ニュータウン内でも中核的な中心市街地となっている。泉北ニュータウンでは人口減少・高齢化や施設老朽化の進行が衰退イメージにつながっており、また住宅地として計画された背景から働く場（勤務地）となる建物や事業所の数が限定的で活力に欠けるといった構造的な課題を抱えている。こうした中で、2025 年に近畿大学医学部及び近畿大学病院の移転が予定されており、人口の社会増や医療・福祉の向上といった側面から成長期待も高まっている。

南海が進める「泉ヶ丘駅前活性化計画」は、堺市との官民連携による拠点開発の一環として、老朽化が進んでいた「泉ヶ丘ひろば専門店街」<sup>13</sup>の一部を商業・オフィス等の複合ビル（延床面積 1.6 万㎡）に建て替えるもの。泉北ニュータウンが持つベッドタウンのイメージを払拭し、次代を担う若年世代に活躍の場を提供したいとの発想から、『「医・職・充」が揃う郊外型ミクストユース都市』を開発コンセプトとする。地上 4 階・地下 1 階建ての新ビルには商業・金融機能が集積するほか、新たにオフィスや医療施設を配置し、働く場を提供する。2 階には大規模な広場を設け、ロータリーデッキ 2 階の堺市くすのき広場と一体化。隣接するショッピングセンターや堺市立ビッグバン（大型児童館）、国際障害者交流センターと広場を介して接続し、駅前の回遊性を高める。近畿大学医学部及び近畿大学病院に向かうル

<sup>13</sup> 建て替え前の商業施設は泉北ニュータウンの街びらき当初に大阪府企業局が建設したもの。2014 年に一般財団法人大阪府タウン管理財団から南海に譲渡されたが、老朽化が進んでおり更新が課題となっていた。



ートとして、ユニバーサルデザインに配慮したバリアフリーな歩行者ネットワークを形成する予定である。2022年4月に着工しており、2025年9月に竣工、同年10月に開業を予定する。

2022年4月、南海グループは2022年度から2024年度までの3年間で「コロナ禍を経ての『再構築』と『成長への基礎構築』を行う期間」と位置づけた新中期経営計画「共創140計画」を策定した。当該計画では、なにお筋線事業や沿線各所のまちづくりをはじめとするコア事業への戦略投資を確実に実行するとともに、未来に向けた新たな事業の芽の育成にも投資していくとしている。事業戦略は、1. 公共交通事業のサステナブルな経営、2. 選ばれる沿線づくりと不動産事業深化・拡大、3. 未来探索から構成される。調達資金の使途である泉ヶ丘駅前活性化計画は、「選ばれる沿線づくりと不動産事業深化・拡大」に関連する施策「泉北ニュータウンのサステナブルなまちづくり」として位置付けられる。なお、調達資金の使途にはあたらぬが、南海では同施策に関連して、堺市らとともに「SENBOKU スマートシティコンソーシアム<sup>14</sup>」を設立し、「NANKAI オンデマンドバス実証事業<sup>15</sup>」や「へるすまーと泉北実証事業<sup>16</sup>」等にも取り組んでいる。

#### ■「泉ヶ丘駅前活性化計画」完成予想イメージパース



(左側に泉ヶ丘駅前ロータリーデッキ2階 堺市 くすのき広場、右側に同計画新築4階建のうち2階広場を中心に望む)

[出所：南海のプレスリリース（2022年3月27日付）]

**社会面の課題と成果：**泉北ニュータウンは高度経済成長期の旺盛な住宅需要に応えるため、大阪府が新住宅市街地開発法に基づき1965年から1983年にかけて建設した大規模ニュータウン<sup>17</sup>である。開発面積は1,557ha（堺市1,551ha、和泉市46ha）、計画戸数は5.4万世帯、計画人口は18万人であり、全国でも多摩ニュータウン、港北ニュータウンに次ぐ最大級のニュータウンである。郊外のベッドタウンとして発展し、人口は1992年のピーク時に16.5万人に達したが、1967年の街びらきから50年以上が

<sup>14</sup> 泉北ニュータウンは堺市が2021年に策定した「堺スマートシティ構想」の重点地域である。「SENBOKU スマートシティ構想」は、持続可能なまちづくりの指針である「SENBOKU New Design」の実現に向けて策定されたスマートシティの基本構想である。「Live SMART, Play SENBOKU～暮らし楽しむ、アソビのあるまち～」をコンセプトに、ヘルスケア、モビリティ、コミュニティ、リモートワーク、エネルギーの5分野で公民共創による横断的な課題解決が進められている。SENBOKU スマートシティ構想の推進体制である「SENBOKU スマートシティコンソーシアム」は、住民、民間事業者、大学、公共団体からなる共同体であり、2022年12月現在128団体が加盟している。

<sup>15</sup> 南海電鉄と南海バスが実施するAIを活用した乗り合い送迎サービスの実証事業。「SENBOKU スマートシティ構想」におけるモビリティ分野の取り組みの一つ。

<sup>16</sup> 南海電鉄とNSDが実施する健康アプリの実証事業。「SENBOKU スマートシティ構想」におけるヘルスケア分野の取り組みの一つであり、生活習慣病等の予防と健康年齢の向上に寄与することを目的とする。

<sup>17</sup> ニュータウンは都市の過密化への対策として郊外に建設する新興住宅地。国の機関や地方自治体が新住宅市街地開発法や土地区画整理法に基づいてマスタープランを起案し、自らがデベロッパーとなって建設するケースと、民間デベロッパーが任意に建設するケースがある。

経過し、2020年には11.8万人にまで減少した。開発当時、大量に流入した団塊の世代<sup>18</sup>がこれから後期高齢者になる時期を迎えており、高齢化率<sup>19</sup>は既に36.2%（2020年12月末現在）に達している。

一方、新型コロナウイルス感染拡大の影響下で、ICTを活用し時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方「テレワーク」が加速的に普及し、テレワークを機に今までと同じ仕事を今までと違う場所ですることができるようになったとの認識<sup>20</sup>が人々の間で広がっている。「転職なき移住」など、新たな地方移住の在り方に多くの人々が関心を寄せており、政府も「デジタル田園都市国家構想<sup>21</sup>」のもとで「地方創生テレワーク」等<sup>22</sup>を推進している。テレワークが都市部から地方への人の流れを加速させ、地方への人材の還流、地方での雇用創出や新規ビジネスの創出、地方での起業につながるなど、多様な形で地方の活性化に貢献していくことが期待されている。

こうした中、郊外の緑豊かでゆとりある住環境にも恵まれる泉北ニュータウンは、職場と住居が同じ場所又は近所にある「職住一体・近接型ライフスタイル」を通じて心豊かに暮らせる街として、その価値が見直されようとしている。2021年5月、堺市は都市計画上の重要拠点である泉北ニュータウンのまちづくりについて、今後10年間の取組方針や将来像を描いた指針「SENBOKU New Design」を策定した。その目的は「泉北ニュータウン地域において新たな価値を創造し、将来にわたって多様な世代が快適に住み続けることのできる『持続発展可能なまち』とする」ことであり、基本的な考え方は、「かつてのベッドタウンからより豊かに暮らせるまちへ～泉北ニュータウンの価値を高め、次世代へ引き継ぐ～」とされる。新たに4つの視点（SDGsの推進/スマートシティの推進/健康長寿のまち/職住一体・近接型ライフスタイルの促進）を採り入れ、地域で働くことのできる場・機会の創出、ICTを活用した健康増進・モビリティの導入に新たに取り組むとしている。

調達資金の使途である「泉ヶ丘駅前活性化計画」は、新興住宅地として計画された地域に不足していたオフィス機能を整備することで、人口の社会増や若年世代の転入を促すもの。人口減少・高齢化が進む泉北ニュータウンに活力を与え、持続可能なまちづくりに資するとの社会的成果が期待できる。デジタル田園都市国家構想の理念にも合致している。

**ネガティブな影響への配慮：**環境・社会面のリスクとして、建築物の施工または運用段階における温室効果ガスの排出、大気汚染や土壌汚染といった汚染リスク、水の大量消費、建設廃棄物の増大、騒音・振動等による地域社会との不調和などが想定される。事業の実施に際しては、以下の対応状況を確認し、これらのリスク低減を図っている。

<sup>18</sup> 団塊の世代（だんかいのせだい）は日本において第一次ベビーブームが起きた時期（第二次世界大戦直後の1947年～1949年）に生まれた世代のこと。

<sup>19</sup> 総人口に占める65歳以上人口の割合。内閣府「令和4年版 高齢社会白書」によれば、2020年の世界の高齢化率は9.3%であり、日本の28.6%は世界で最高水準であった。日本の高齢化率は1980年代までは下位であったが、90年代にはほぼ中位、2005年には世界最高水準となり、今後も高水準が続くと見込まれている。国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」によれば、2050年の日本の高齢化率は37.7%に達する見通しである。

<sup>20</sup> 内閣府が2022年6月に実施した「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」の結果から、新型コロナウイルス感染拡大の影響下で、東京23区に住む20歳代の過半が地方移住に関心を持っていることがわかった。同調査によれば、地方移住に関心がある人（「強い関心がある」・「関心がある」・「やや関心がある」と回答した人）の割合は東京23区在住の20歳代で50.9%に達し、東京圏（東京、神奈川、千葉、埼玉）在住の20歳代で45.2%、東京圏在住の全年齢で34.2%とされる。また、東京圏在住で地方移住に関心がある人の地方移住への関心理由として多かったのが、「人口密度が低く自然豊かな環境に魅力を感じたため」（34.5%）、「テレワークによって地方でも同様に働けると感じたため」（24.5%）、「感染症と関係ない理由」（21.7%）、「ライフスタイルを都市部での仕事重視から、地方での生活重視に変えたいため」（20.7%）であった。

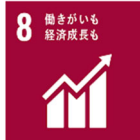



<sup>21</sup> 政府は2022年6月、「デジタル田園都市国家構想」を閣議決定した。その基本的な考え方は、暮らす場所、年齢、性別にかかわらずあらゆる人々が、それぞれのライフスタイルやニーズに合ったゆとりと安心を兼ね備えた心豊かな暮らしを営むことができ、地方における仕事や暮らしの向上に資する新たなサービスの創出、持続可能性の向上、Well-beingの実現等を通じてデジタル化の恩恵を国民や事業者が享受できる社会、いわば「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を目指すことである。デジタル田園都市国家構想は、「集中から分散へ」という考え方の下、東京圏への過度の一極集中の是正や多極化を図り、地方から全国へとボトムアップの成長を推進するもの。市場や競争に任せきりにせず、官と民とが協働して成長と分配の好循環を生み出しつつ経済成長を図る「新しい資本主義」の重要な柱の一つとされる。

<sup>22</sup> 内閣府が推進する地方創生テレワークは、転職なき移住、ワーケーションなどによる関係人口の増加、東京圏企業による地方サテライトオフィスの設置など、都市部から地方への人の流れを加速させ、地方への人材の還流、地方での雇用創出や新規ビジネスの創出、地方での起業など、多様な形で地方の活性化に貢献することを目指すもの。地方での起業やUIJターンによる起業・就業者を対象とした支援金など、国や地方による移住支援事業等の活用も進んでいる。

- 計画地または所在地で求められる環境関連法令等の遵守と環境への影響調査の実施
- 事業実施に際しての地域住民への十分な説明の実施
- 南海グループ資材調達方針に沿った資材調達、環境負荷物質への対応、廃棄物管理、人権への配慮の実施

原則に例示される事業区分との整合：地域住民（移住者を含む）を対象とした「雇用創出」と「社会経済的向上とエンパワーメント」に該当する。

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。

SDGs	ターゲット
 8 働きがいも経済成長も  12 つくる責任つかう責任  11 住み続けられるまちづくりを  17 パートナーシップで目標を達成しよう	8.5 2030 年までに、若者や障害者を含むすべての男性及び女性の、完全かつ生産的な雇用及び働きがいのある人間らしい仕事、ならびに同一価値の労働についての同一賃金を達成する。 11.3 2030 年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、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。 12.8 2030 年までに、人々があらゆる場所において、持続可能な開発及び自然と調和したライフスタイルに関する情報と意識を持つようにする。 17.17 さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

④ キーノ和歌山（和歌山市駅前の中心市街地活性化）

ソーシャル適格カテゴリー：社会経済的向上とエンパワーメント（地方創生・地域活性化）

対象となる人々：地域企業・住民

事業概要：調達資金は「キーノ和歌山」の建設に係るリファイナンスに充当される。南海線和歌山市駅（和歌山県和歌山市）は一日あたり約 1.2 万人（2021 年度）が利用する沿線の重要拠点である。和歌山市の玄関口でありながら、旧南海和歌山ビルや市営駐輪場は築 45 年以上が経過し老朽化が進行していたことから、和歌山市駅周辺地域を含めた衰退イメージにつながっていた。建替により誕生した「キーノ和歌山」はこうした状況に対応するため、和歌山市の都市計画に基づき、①文化・交流拠点の創出、②都市機能の集積、③交通結節の強化を目的として駅前の施設を再整備した複合商業施設である。商業棟、ホテル棟、市民図書館棟、オフィス棟及び駐輪場・駐車場から構成される。調達資金の使途にあたる商業棟は 2020 年 6 月に開業しており、開業後 1 年間の来場者数は約 218 万人（図書館来場者を合わせた場合約 300 万人）に達した。2 年目以降も同等の来場者数を維持し、地域の活性化に大きく貢献している。

■キーノ和歌山の構成施設



[出所：南海のプレスリリース（2020 年 2 月 6 日付）]

施設の全体コンセプトは、「紀の国」和歌山の玄関口として、地域のシンボルとなり周辺地域の活性化に貢献することである。商業棟に隣接する和歌山市立図書館は、民間事業者が指定運営管理者となり、書店・カフェが運営されるほか、館内に地域の子育て支援室も併設される。商業棟とホテル棟の間に設けられた駅改札正面の通路は3階までの開放的な吹き抜け空間となっており、通路の天井部分等には紀州材を使用している。商業棟1階の食品スーパーは地元客や観光客が楽しめるよう、和歌山の産直ブースが店内に約30社出店している。2階のフードホールは和歌山県内の人気飲食店で構成される。和歌山市をはじめ、紀南エリアに店舗を構える地元の食の名店の味を和歌山市駅で気軽に楽しむことができる。一般的なフードコートやレストランフロアでなく、その地域で採れた食材を使ったローカルで質にもこだわった飲食店を集積し、それ自体が施設の来訪目的となるようなフードホールを目指している。

2022年4月、南海グループは2022年度から2024年度までの3年間を「コロナ禍を経ての『再構築』と『成長への基礎構築』を行う期間」と位置づけた新中期経営計画「共創140計画」を策定した。当該計画では、なにわ筋線事業や沿線各所のまちづくりをはじめとするコア事業への戦略投資を確実に実行するとともに、未来に向けた新たな事業の芽の育成にも投資していくとしている。事業戦略は、1. 公共交通事業のサステナブルな経営、2. 選ばれる沿線づくりと不動産事業深化・拡大、3. 未来探索から構成される。調達資金の使途であるキーン和歌山は、「選ばれる沿線づくりと不動産事業深化・拡大」に関連する施策「地域共創型まちづくり」として位置付けられる。

**社会面の課題と成果：**和歌山市（2021年12月末現在の人口：約35万人）は紀伊半島の北西、紀の川河口に位置する和歌山県の県都であり、市のほぼ中央を東西に流れる紀の川の南側に位置するかつての城下町である。戦前から高度成長期にかけては、「ぶらくり丁商店街」を中心に多くの買い物客でにぎわう中心地が形成され、百貨店などの大型商業施設も立地していた。しかし、自家用車の普及とショッピングセンターをはじめとする都市機能の郊外移転を背景に、相次ぐ百貨店の閉店・撤退と商店街の衰退から、街中の空洞化が進んだ。こうした状況から、和歌山市は「和歌山市中心市街地活性化基本計画」（2007年8月～2012年3月）を策定するとともに、総合計画や都市計画マスタープラン等の各種行政計画においても中心市街地の活性化を最重要課題として取り組んできたが、土地利用の転換や更新が進まず、目指すべき中心市街地の再生には遠い状況であった。こうした中、足元では廃校した小学校跡地など4箇所にて大学キャンパスを誘致することに成功し、大学を核にした街中の再生に地域の期待が高まっているほか、街中で空地の再開発やリノベーションなど街中の賑わい創出に向けた取り組みが進展するなど、新たな賑わい効果も発現しつつあり、まちづくりの機運が上昇している。

中心市街地の空洞化が進む地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが大きな社会課題となっている。2018年には、都市再生特別措置法の一部改正法、地域公共交通活性化再生法の一部改正法がそれぞれ施行され、生活拠点などに福祉・医療等の施設や住宅を誘導し集約する制度（立地適正化計画制度）や、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するための新たな仕組みが導入された。都市全域の構造を見渡したマスタープランのもと、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行うことにより、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成に向けた取り組みが進められているところである。

コンパクトシティへの転換を目指す和歌山市では、立地適正化計画制度に基づいて鉄道等周辺に都市機能誘導区域<sup>23</sup>を設定し、公共交通ネットワークの維持と連携し拠点の集約化を図っている。調達資金の使途である「キーン和歌山」（商業棟）は和歌山市の立地適正化計画に基づく都市機能増進施設として建設された複合商業施設である。単独で集客力を持つ商業集積を鉄道駅と直結することで、地域経済の活性化と交流人口の増加を促している。空洞化した中心市街地に活力を与え、和歌山市におけるコンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成に貢献すると社会的成果が期待できる。

**ネガティブな影響への配慮：**環境・社会面のリスクとして、建築物の施工または運用段階における温室効果ガスの排出、大気汚染や土壌汚染といった汚染リスク、水の大量消費、建設廃棄物の増大、騒音・振動等による地域社会との不調和などが想定される。事業の実施に際しては、以下の対応状況を確認し、これらのリスク低減を図っている。




- 計画地または所在地で求められる環境関連法令等の遵守と環境への影響調査の実施
- 事業実施に際しての地域住民への十分な説明の実施

<sup>23</sup> 都市機能誘導区域は、都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として立地適正化計画で定めるもの。

- 南海グループ資材調達方針に沿った資材調達、環境負荷物質への対応、廃棄物管理、人権への配慮の実施

原則に例示される事業区分との整合：地域企業・住民を対象とした「社会経済的向上とエンパワーメント」に該当する。

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。

SDGs	ターゲット
  	<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、全ての国々の参加型、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> <p>12.8 2030 年までに、人々があらゆる場所において、持続可能な開発及び自然と調和したライフスタイルに関する情報と意識を持つようにする。</p> <p>17.17 さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。</p>

⑤ 鉄道関連施設・設備の防災・減災対策

ソーシャル適格カテゴリー： 手ごろな価格の基本的インフラ設備（防災・減災対策）

対象となる人々： 自然災害の罹災者を含むその他の弱者グループ

**事業概要：** 調達資金は大規模地震や豪雨等の自然災害に対する沿線の安全性と運転保安度の向上を目的として実施される、以下の工事費用に充当される。

■ 地滑り対策工事



[出所：南海グループ 統合報告書 2022]

- 橋梁の耐震補強工事（高架橋柱への鋼板巻き立て、架道橋および河川橋梁への落橋防止装置設置等）
- 山岳区間の斜面崩壊対策工事（斜面の表面保護を目的とした法枠工、地滑り防止を目的としたグラウンドアンカー工等）
- 河川橋梁の洗掘対策工事（河川橋脚の洗掘被害防止を目的とした根固め工等）

**社会面の課題と成果：** 気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化していることに加え、南海トラフ地震等の大規模な地震の発生も切迫している。重要な社会インフラである鉄道には、未曾有の災害下であっても交通ネットワーク機能を維持するため、強靱化に向けた対策が求められている。国が策定した「国土強靱化基本計画<sup>24</sup>」（2014年6月策定、2018年12月改訂）及びその年次計画では、様々な自然災害に対する鉄道施設の被害を最小化するとともに、鉄道の速やかな運行再開ができるよう、鉄道施設に関する耐震対策、浸水対策、斜面崩壊対策、河川橋梁流出・傾斜対策、雪害対策を推進するよう求めている。調達資金の使途である橋梁の耐震対策、山岳区間の斜面崩壊対策及び河川橋梁の洗掘対策は、災害時における直接被害の防除や多重防御に資するものであり、沿線地域の災害レジリエンス向上に貢献するとの社会的成果が見込める。




<sup>24</sup> 大規模自然災害などに備えた国土全域にわたる強靱な国づくりを推進するため、強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災などに資する国土強靱化基本法(平成 25 年法律第 95 号)に基づき、国土強靱化に係る国の計画などの指針となるべきものとして策定されたもの。

**ネガティブな影響への配慮：**法令に基づく定期検査や地質調査、河床調査、衝撃振動試験等を実施のうえ、対策の可否を十分に検討している。軌道や緊急輸送道路等に与える影響度を踏まえ、緊急性の高い箇所から優先的に実施している。環境・社会面のリスクとして、建築物の施工または運用段階における温室効果ガスの排出、大気汚染や土壌汚染といった汚染リスク、水の大量消費、建設廃棄物の増大、騒音・振動等による地域社会との不調和などが想定される。対策の実施に際しては、以下の対応状況を確認し、これらのリスク低減を図っている。

- 計画地または所在地で求められる環境関連法令等の遵守と環境への影響調査の実施
- 事業実施に際しての地域住民への十分な説明の実施
- 南海グループ資材調達方針に沿った資材調達、環境負荷物質への対応、廃棄物管理、人権への配慮の実施

**原則に例示される事業区分との整合：**自然災害の罹災者を含むその他の弱者グループを対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当する。

**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。

SDGs	ターゲット
 9 産業と技術革新の基盤をつくろう  13 気候変動に具体的な対策を  11 住み続けられるまちづくりを	9.1 全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。 11.3 2030年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、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。 13.1 全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。

#### 総括：

鉄道車両への設備投資は人々に低排出な輸送手段を提供するものであり、「クリーン輸送」に該当するとともに、新車両は走行時の消費電力を旧車両対比で約50%低減可能な省エネルギー性能を備えていることから、「エネルギー効率」にも該当する。

グリーンビルディングの新築・改修等は適格クライテリアとして日本で普及している認証制度を採用し、ベストプラクティスとして妥当な取得レベルを設定している。適格クライテリアから明確な環境改善効果が見込め、「グリーンビルディング」または「エネルギー効率」に該当する。

泉ヶ丘駅前活性化計画は新興住宅地として計画された地域に不足していたオフィス機能を整備することで、人口の社会増や若年世代の転入を促すもの。人口減少・高齢化が進む泉北ニュータウンに活力を与え、持続可能なまちづくりに資するとの社会的成果が期待できる。デジタル田園都市国家構想の理念にも合致している。地域住民（移住者を含む）を対象とした「雇用創出」と「社会経済的向上とエンパワーメント」に該当する。

キーノ和歌山（商業棟）は和歌山市の立地適正化計画に基づく都市機能増進施設として建設された複合商業施設である。単独で集客力を持つ商業集積を鉄道駅と直結することで、地域経済の活性化と交流人口の増加を促している。空洞化した中心市街地に活力を与え、和歌山市におけるコンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成に貢献するとの社会的成果が期待できる。地域企業・住民を対象とした「社会経済的向上とエンパワーメント」に該当する。

橋梁の耐震対策、山岳区間の斜面防災対策及び河川橋梁の洗掘対策は、災害時における直接被害の防除や多重防御に資するものであり、沿線地域の災害レジリエンス向上に貢献するとの社会的成果が見込める。自然災害の罹災者を含むその他の弱者グループを対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当する。以上より、資金使途は妥当と判断した。

## 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

- 南海は、グループのサステナブル経営を推進するための資金調達の枠組みとして、本フレームワークを策定しており、その旨フレームワークに記載して投資家に説明している。
- 南海グループでは、企業理念において「社会への貢献」を掲げ、公共交通を基軸に沿線価値向上に向けた様々な事業活動を展開することによって、中長期的な企業価値の向上を図っている。2021年4月、持続可能な社会の実現に向けたグループの姿勢を社内外のステークホルダーに明確に示すため、「サステナビリティ方針」を定めるとともに、同方針のもと長期的に取り組むべき重点施策として、SDGsの視点を取り入れた7つの「サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）」を設定した。

#### ■ サステナビリティ方針

**サステナビリティ方針**

沿線エリアを中心に、地域住民・自治体・企業等、さまざまなステークホルダーと共創・協働し、企業理念の実践を通じて、「持続的な企業価値の向上」と「持続可能な社会の実現」の両立をめざします。

[出所：南海グループ 統合報告書 2022]

#### ■ サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）

<b>S</b> 社会	安全・安心・満足のさらなる追求	安全・安心は当社グループにおける事業の根幹であることを踏まえ、安全投資の計画的遂行や安全教育・BCP訓練の実施など、ステークホルダーの期待に応える施策を講じることで、お客さま満足度の向上に努めていきます。また、今後も激甚化が想定される自然災害への対応を計画的に進めていきます。	鉄道事業をはじめ各事業における安全の徹底 <b>KPI</b> 鉄道事業における有責事故ゼロ 気候変動リスクなどの自然災害への備え 安心して快適な施設・サービスの提供 顧客志向の追求による顧客満足度の向上 <b>KPI</b> 顧客満足度指数が継続的に前年度を上回ること	   
	賑わいと親しみのあるまちづくり <b>KPI</b> 人口動態を転出超過から転入超過に逆転(2027年度)	なんばのポテンシャルを最大限に活かしたエリア開発を進めるとともに、各エリアの自然や数々の観光資源・歴史遺産などの地域資源を活かし、多様なステークホルダーとのコミュニケーションを通じて、都市部に集中した人口を当社沿線に誘引する基盤づくりを進めていきます。	なんばエリアの活性化 駅を拠点とした地域活性化 観光資源の保全と活用 ステークホルダーとの協働による沿線価値向上	   
	夢があふれる未来づくり	なにわ筋線の開業をはじめ、インバウンド・関西万博・IR(統合型リゾート)などをトリガーに沿線エリアのさらなる飛躍を目指します。デジタル化の進展による働き方改革を見据え、都心への通勤を前提としないまちづくりを進め、デジタルとリアルを融合させ、人々の移動のみならず、生活の各シーンでさまざまなサービスを提供するスマートシティの形成を進めていきます。	なにわ筋線の開業による新たな南北軸の形成 デジタルテクノロジーを活用した新たな商品・サービスの創出 スマートシティの実現 <b>KPI</b> 東北ニュータウンの再生および泉ヶ丘駅前活性化計画の推進 交流人口の拡大をもたらす商品・サービスの提供(インバウンド・関西万博・IR)	   
	豊かな暮らしの実現	学ぶ・働く・遊ぶ・子どもを育てる・老後を過ごすなど、人生の各シーンで必要となるサービスを提供し、すべての世代が安心できる豊かな暮らしを実現します。	コロナによるワークスタイル、ライフスタイルの変化に対応した生活・サービスの提供 多様な世代にあわせたサービス提供 社会基盤を支える物流拠点の機能強化	    
	一人ひとりが能力を発揮できる職場・ひとづくり	働く場所・時間にとらわれない環境を整備することにより、多様な人材の活躍を促進するとともに、従業員の満足度向上を図ることで働きがいを創出します。また、未知の領域に挑戦する風土を醸成し、激しい環境の変化に対応できる人材を育成していきます。	ダイバーシティ&インクルージョン(女性活躍推進) <b>KPI</b> 女性管理職比率を10%程度まで向上(2030年度までに) <b>KPI</b> 新規採用者に占める女性比率を30%程度まで向上(2030年度までに) 健康経営の推進などの職場環境づくり 激しい環境の変化に対応できる人材の育成 人権尊重とハラスメントの防止	    

E 環境	地球環境保全への貢献	気候変動リスクを当社グループ最大のリスクと捉え、省エネ車両(鉄道・バス)の導入と再生可能エネルギーの使用を進め、モーダルシフトを促進するとともに、グリーンビルディングの取得・開発を拡大していきます。また、沿線エリア・事業エリア内で保有する森林の育成に取り組むことで、生物多様性の維持に努めています。	気候変動への対応に向けたCO <sub>2</sub> 排出量の削減、再生可能エネルギーなどの活用推進 KPI▶ 当社グループにおけるCO <sub>2</sub> 排出量を2013年度比46%以上削減(2030年度)	6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17
	G ガバナンス	誠実で公正な企業基盤強化	変化の激しい社会に機動的に対応していくため、スピード感のある意思決定と財務の適切な管理、その監督機能の強化に努めています。また、株主・投資家をはじめとするステークホルダーとの双方向のコミュニケーションに努め、適時・適切かつ公正な情報開示を行い、経営の透明性を高めています。	
			企業統治 リスクマネジメント ステークホルダーとのコミュニケーション充実(株主・投資家、メディアなど) 社会や環境に配慮した責任ある調達方針 財務の健全性および透明性の確保	5 10 15 16 17

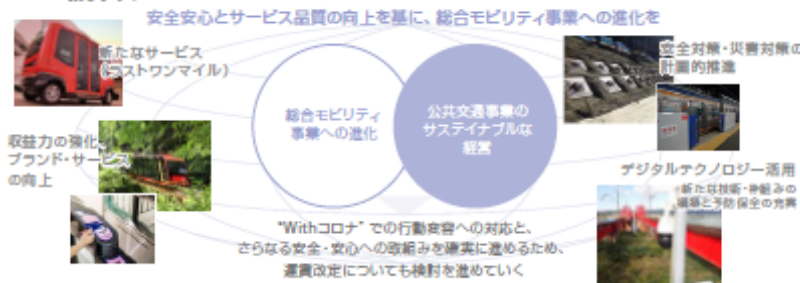
[出所：南海グループ 統合報告書 2022]

- 2022年3月、南海グループは新たな中期経営計画「共創140計画」(計画期間：2022~2024年度)を公表した。中長期的なありたい姿として南海が描く“2050年の企業像”を、「沿線への誇りを礎に、関西にダイバーシティを築く事業家集団」として策定し、企業像からのバックキャストで同計画の事業戦略を描いた。事業戦略は1. 公共交通事業の持続可能な経営、2. 選ばれる沿線づくりと不動産事業深化・拡大、3. 未来探索から構成される。南海グループは計画期間中にコロナ禍を経ての「再構築」と「成長への基礎構築」を推進するとしている。

■ 「共創140計画」事業戦略

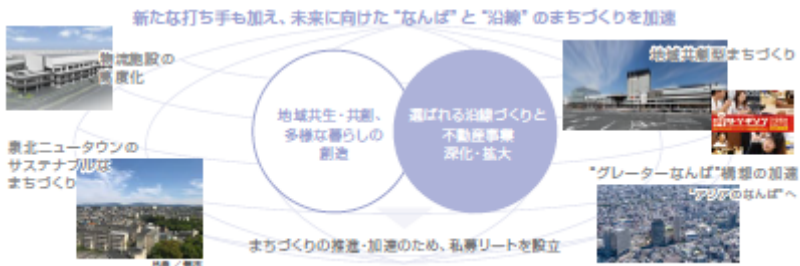
1. 公共交通事業の持続可能な経営

激化する自然災害への対策等、安全・安定輸送を阻害するリスクの低減・解消のため、計画的な設備投資を実行するとともに、デジタルテクノロジーを活用した新しい枠組みの構築とブランド向上施策等により、業務効率化と収益構造の変革を図ります。また、中期的には既存の鉄道事業・バス事業等を発展させ、ラストワンマイルまでの多彩なサービスを提供する「総合モビリティ事業」への進化を目指します。



2. 選ばれる沿線づくりと不動産事業深化・拡大

2031年開業予定の「なにわ筋線」新難波駅周辺や南海難波駅周辺の開発を進めるなど、「アジアのなんば」を目指し、引き続き「グレーターなんば」の創造に取り組むとともに、東北ニュータウンにおけるスマートシティ戦略をはじめとする持続可能なまちづくり等、沿線において自治体等とともに社会課題の解決を通して地域活性化を目指す「地域共創型まちづくり」を進めていきます。あわせて、すでに進行している物流施設の高度化を着実に進めるとともに、これらの開発計画をより一層加速させるため、私募リートを設定します。





### 3 未来探索

中長期視点での成長を目指し、公共交通事業、まちづくり・不動産事業に続く新たな柱の創造に注力します。デジタル顧客接点の構築による新価値創造を目指すとともに、eスポーツ事業への本格参入をはじめ、多種多様な人々が幸せに暮らせるまちづくりを目指して、外国人との共生に資するビジネス拡大に挑戦します。さらに、高野山や百舌鳥・古市古墳群等、世界遺産をはじめ沿線の豊富な観光資源を活かしたツーリズム関連事業等、新たな事業の芽の育成に十分な投資枠を確保し、様々な挑戦を促進します。



[出所：ハンドブック南海 2022]

## (2) プロジェクトの評価・選定の判断規準

- グリーン適格プロジェクトについては、マテリアリティである「地球環境保全への貢献」に関連するものとして、新型車両への設備投資や適格クライテリアを満たすグリーンビルディングの新築・改修など、温室効果ガス排出削減効果が定量的に把握できるプロジェクトを選定している。
- ソーシャル適格プロジェクトについては、マテリアリティである「安全・安心・満足の更なる追求」、「夢があふれる未来づくり」、「賑わいと親しみのあるまちづくり」、「豊かな暮らしの実現」に関連するプロジェクト候補の中から、経営ビジョン 2027 及び中期経営計画、ソーシャルボンドガイドラインで示される日本の社会課題や対象となる人々の事例を踏まえたうえで、鉄道関連設備の防災・減災対策や自治体や地元企業などと連携した地方創生・地域活性化に資する事業などを選定している。

## (3) プロジェクトの評価・選定の判断を行う際のプロセス

- 南海グループのマテリアリティ、南海グループ経営ビジョン 2027 及び中期経営計画に基づき、南海の経理部が関係各部と協議・確認を経て適格プロジェクトを選定し、経理部担当役員が最終承認する。
- プロジェクトの評価・選定に際して、環境・社会的リスク低減のために設定した以下の基準を適格プロジェクトが満たすことを確認する。
  - ✓ 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
  - ✓ 南海グループ資材調達方針に沿った資材調達、環境負荷物質への対応、廃棄物管理、人権への配慮の実施

南海グループでは、企業理念において「社会への貢献」を掲げ、公共交通を基軸に沿線価値向上に向けた様々な事業活動を展開することで中長期的な企業価値の向上を図っている。2021年4月、持続可能な社会の実現に向けたグループの姿勢を社内外のステークホルダーに明確に示すため、「サステナビリティ方針」を定めるとともに、同方針のもと長期的に取り組むべき重点施策として、SDGsの視点を取り入れた7つのサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）を設定した。本フレームワークでは、マテリアリティのうち、「地球環境保全への貢献」、「安全・安心・満足の更なる追求」、「夢があふれる未来づくり」、「賑わいと親しみの

あるまちづくり」、「豊かな暮らしの実現」に関連する適格プロジェクトを選定している。マテリアリティに加え、経営ビジョン 2027 及び中期経営計画、ソーシャルボンドガイドラインで示される日本の社会課題や対象となる人々の事例を踏まえ、適格プロジェクトを選定している。南海の経理部が関係各部と協議・確認を経て適格プロジェクトを選定し、経理部担当役員が最終承認する。プロジェクトの評価・選定に際して、環境・社会的リスク低減のために設定した基準を適格プロジェクトが満たすことを確認する。以上より、評価・選定のプロセスは妥当と判断した。

### 3. 調達資金の管理

- 経理部が内部管理システムを用いて、調達資金と同額が適格プロジェクトに充当されるよう、定期的に追跡・管理する。
- 資金調達から 36 ヶ月程度の間には調達資金の全額を充当する予定であり、未充当資金は現金または現金同等物にて管理する。

経理部が内部管理システムを用いて、調達資金と同額が適格プロジェクトに充当されるよう、定期的に追跡・管理する。資金調達から 36 ヶ月程度の間には調達資金の全額を充当する予定であり、未充当資金は現金または現金同等物にて管理する。以上より、調達資金の管理は妥当と判断した。

### 4. レポーティング

#### (1) 開示の概要

- グリーンボンド原則 2021 並びにソーシャルボンド原則 2021 における「透明性向上のための重要な推奨事項」を踏まえ、本フレームワークを南海のウェブサイトを開示する。
- レポーティング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実施する。資金充当状況及びインパクトについて、いずれもプロジェクト単位で以下を開示する。

	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>・ 充当額と未充当額</li> <li>・ 未充当額が発生した場合、その充当予定時期及び未充当金の運用方法</li> <li>・ 新規ファイナンスとリファイナンスの割合</li> </ul>	年 1 回 (全調達資金の充当が完了するまで)	南海のウェブサイト

インパクト	<p><b>Green</b></p> <p>新型車両の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 導入車両の概要</li> <li>・ 導入車両数</li> <li>・ CO<sub>2</sub>排出量削減効果の推計値(従来車両比、t-CO<sub>2</sub>)</li> </ul> <p>グリーンビルディングの新築・改修等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物件の概要</li> <li>・ グリーンビルディング認証の取得状況</li> <li>・ エネルギー効率(エネルギー消費量等)</li> <li>・ CO<sub>2</sub>排出量削減効果の推計値(t-CO<sub>2</sub>)</li> </ul>	年1回 (全調達資金の充当が完了するまで)	南海のウェブサイト
	<p><b>Social</b></p> <p>泉ヶ丘駅前活性化計画</p> <p>アウトプット：プロジェクトの概要                  アウトカム：泉ヶ丘駅の一日平均乗降人員数                  インパクト：サステナブルなまちづくりを通じた地域の活性化/地域の魅力向上</p> <p>キーノ和歌山</p> <p>アウトプット：プロジェクトの概要                  アウトカム：和歌山市駅の一日平均乗降人員数                  インパクト：和歌山市駅に多様な都市機能を充実させ、交流人口の増加と地域活性化を創出/地域の魅力向上</p> <p>鉄道関連施設・設備の防災・減災対策</p> <p>アウトプット・アウトカム：プロジェクトの概要、対策工事の施工箇所数                  インパクト：災害に強い持続可能で豊かな生活の実現/安心して住み続けることのできるまちづくりへの貢献/自然災害への備え</p>		

- 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は、実務上可能な範囲で速やかに開示する。

**(2)環境改善効果・社会的成果に係る指標、算定方法等**

- インパクト・レポーティングはプロジェクト単位で実施し、定量データとして CO<sub>2</sub>排出削減量(推定値、t-CO<sub>2</sub>)、一日平均乗降人員数を開示する。

「透明性向上のための重要な推奨事項」を踏まえ、本フレームワークを南海のウェブサイトで開示する。資金充当状況及びインパクトについて、いずれもプロジェクト単位で開示する。インパクト・レポーティングではグリーンビルディングの認証取得状況や CO<sub>2</sub>排出削減量(推定値、t-CO<sub>2</sub>)、一日平均乗降人員数等を開示する。以上より、レポーティングは妥当と判断した。

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 グリーンファイナンス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ファイナンス原則／ソーシャルファイナンス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ファイナンス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。

# サステナビリティボンド／サステナビリティボンド・プログラム 独立した外部レビューフォーム

## セクション 1. 基本情報

発行体名：南海電気鉄道株式会社

サステナビリティボンドの ISIN 又は 発行体のサステナビリティボンド発行に関するフレームワーク名（該当する場合）：サステナビリティファイナンス・フレームワーク

独立した外部レビュー実施者名：格付投資情報センター

本フォーム記入完了日：2023年2月3日

レビュー発表日：2023年2月3日

## セクション 2. レビュー概要

### レビュー範囲

必要に応じて、レビューの範囲を要約するために以下の項目を利用又は採用する。

本レビューでは、以下の要素を評価し、グリーンボンド原則（以下、GBP）・ソーシャルボンド原則（以下、SBP）との整合性を確認した：

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の用途 | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの評価と選定のプロセス |
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の管理 | <input checked="" type="checkbox"/> レポーティング           |

### 独立した外部レビュー実施者の役割

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> セカンドオピニオン | <input type="checkbox"/> 認証                 |
| <input type="checkbox"/> 検証                   | <input type="checkbox"/> スコアリング/レーティング（格付け） |
| <input type="checkbox"/> その他（ご記入ください）：        |   |

注記：複数のレビューを実施又は異なる複数のレビュー実施者が存在する場合、それぞれ別々の用紙にご記入ください。

## レビューのエグゼクティブサマリーおよび／またはレビュー全文へのリンク (該当する場合)

### <セカンドオピニオン>

格付投資情報センター（R&I）は、南海電気鉄道（以下、南海）が2023年2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（ICMA）の「グリーンボンド原則2021」、「ソーシャルボンド原則2021」及び「サステナビリティボンド・ガイドライン2021」、ローンマーケットアソシエーション（LMA）、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）及びローン・シンジケート&トレーディング・アソシエーション（LSTA）の「グリーンローン原則2021」及び「ソーシャルローン原則2021」、環境省の「グリーンボンドガイドライン（2022年版）」及び「グリーンローンガイドライン（2022年版）」並びに金融庁の「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。

詳細はレポート本文を参照。

## セクション 3. レビュー詳細

レビュー実施者には可能な限り以下の情報を提供し、レビュー範囲を説明するためにコメントセクションを利用するよう推奨する。

### 1. 調達資金の使途

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

セカンドオピニオン「1. 調達資金の使途」の本文を参照。

### GBP による調達資金の使途カテゴリ：

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 再生可能エネルギー   | <input checked="" type="checkbox"/> エネルギー効率             |
| <input type="checkbox"/> 汚染防止および管理   | <input type="checkbox"/> 生物自然資源および土地利用に係る環境持続型管理        |
| <input type="checkbox"/> 陸上および水生生物の多様性の保全  | <input checked="" type="checkbox"/> クリーン輸送              |
| <input type="checkbox"/> 持続可能な水資源および廃水管理   | <input type="checkbox"/> 気候変動への適応                       |
| <input type="checkbox"/> 高環境効率商品、環境適応商品、環境に配慮した生産技術およびプロセス                                 | <input checked="" type="checkbox"/> グリーンビルディング（環境配慮型ビル） |
| <input type="checkbox"/> 発行時には知られていなかったが現在 GBP カテゴリへの適合が予想されている、又は、GBP でまだ規定されていないその他の適格分野 | <input type="checkbox"/> その他（ご記入ください）：                  |

GBP の事業区分に当てはまらない場合で、環境に関する分類がある場合は、ご記入ください：

### SBP による調達資金の使途カテゴリ：

- |  |   |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 手ごろな価格の基本的インフラ設備                                       | <input type="checkbox"/> 必要不可欠なサービスへのアクセス                       |
| <input type="checkbox"/> 手ごろな価格の住宅   | <input type="checkbox"/> 中小企業向け資金供給及びマイクロファイナンスによる潜在的効果を通じた雇用創出 |
| <input type="checkbox"/> 食糧の安全保障   | <input checked="" type="checkbox"/> 社会経済的向上とエンパワーメント            |
| <input type="checkbox"/> 発行時には知られていなかったが現在 SBP カテゴリへの適合が予想されている、又は、SBP でまだ規定されていないその他の適格分野 | <input checked="" type="checkbox"/> その他（ご記入ください）：<br>雇用創出       |

SBP の事業区分に当てはまらない場合で、社会に関する分類がある場合は、ご記入ください:

### 対象とする人々：

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 貧困ライン以下で暮らしている人々                                 | <input type="checkbox"/> 排除され、あるいは社会から取り残されている人々、あるいはコミュニティ |
| <input type="checkbox"/> 障がいのある人々   | <input type="checkbox"/> 移民や難民                              |
| <input type="checkbox"/> 十分な教育を受けていない人々                                   | <input type="checkbox"/> 十分な行政サービスを受けられない人々                 |
| <input type="checkbox"/> 失業者  | <input type="checkbox"/> 女性および／または性的少数派の人々                  |
| <input type="checkbox"/> 高齢者および脆弱な立場にある若者                                 | <input checked="" type="checkbox"/> 自然災害の罹災者を含む弱者グループ       |
| <input checked="" type="checkbox"/> その他（ご記入ください）：<br>地域住民（移住者を含む）、地域企業・住民 |   |

## 2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

セカンドオピニオン「2. プロジェクトの評価と選定のプロセス」の本文を参照。

### 評価と選定

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 十分な発行体の環境・社会面での目標がある                     | <input checked="" type="checkbox"/> 文書化されたプロセスにより、定義された事業区分にプロジェクトが適合すると判断される      |
| <input checked="" type="checkbox"/> サステナビリティボンドの適格プロジェクトを定義した透明性の高いクライテリアがある | <input checked="" type="checkbox"/> 文書化されたプロセスにより、プロジェクトに関連する潜在的な ESG リスクは特定・管理される |
| <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの評価と選定のためのクライテリアの概要が、公表される         | <input type="checkbox"/> その他（ご記入ください）：   |

## 責任およびアカウンタビリティに関する情報

- 外部機関の助言または検証を受けた評価／選定基準である
- 組織内で定められた評価基準である
- その他（ご記入ください）：

## 3. 調達資金の管理

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

セカンドオピニオン「3. 調達資金の管理」の本文を参照。

### 調達資金の追跡管理：

- サステナビリティボンドの調達資金は、発行体により適切な方法で分別又は追跡管理される
- 未充当資金について、想定される一時的な運用方法の種類が開示される
- その他（明記ください）：

### 追加的な開示：

- 将来の投資にのみ充当
- 既存および将来の投資に充当
- 個別単位の支出に充当
- ポートフォリオ単位の支出に充当
- 未充当資金のポートフォリオを開示する
- その他（ご記入ください）：

## 4. レポーティング

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

セカンドオピニオン「4. レポーティング」の本文を参照。

### 調達資金の用途に関するレポーティング：

- プロジェクト単位
- プロジェクトポートフォリオ単位
- 個別債券単位
- その他（明記ください）：

### レポーティングされる情報：

- 充当した資金の額
- 投資総額に占めるサステナビリティボンドによる調達額の割合
- その他（明記ください）：



- ・ 充当額と未充当額
- ・ 未充当額が発生した場合、その充当予定時期及び未充当金の運用方法
- ・ 新規ファイナンスとリファイナンスの割合

**頻度：**

- 年次  半年に一度
- その他 (明記ください) : 年1回  
(全調達資金の充当が完了するまで)

**環境・社会改善効果に関するレポートニング：**

- プロジェクト単位  プロジェクトポートフォリオ単位
- 個別債券単位  その他 (明記ください) :

**頻度：**

- 年次  半年に一度
- その他 (明記ください) : 年1回  
(全調達資金の充当が完了するまで)

**レポートニングされる情報 (計画又は実績)：**

- 温室効果ガス排出量／削減量  エネルギー削減量
- 水使用量の減少  受益者の数：
- 対象とする人々  その他 ESG 指標 (明記ください) :

**Green**

新型車両の導入

- ・ 導入車両の概要
- ・ 導入車両数
- ・ CO<sub>2</sub>排出量削減効果の推計値 (従来車両比、t-CO<sub>2</sub>)

グリーンビルディングの新築・改修等

- ・ 物件の概要
- ・ グリーンビルディング認証の取得状況
- ・ エネルギー効率 (エネルギー消費量等)
- ・ CO<sub>2</sub>排出量削減効果の推計値 (t-CO<sub>2</sub>)

**Social**

泉ヶ丘駅前活性化計画

- アウトプット：プロジェクトの概要
- アウトカム：泉ヶ丘駅の一日平均乗降人員数
- インパクト：サステナブルなまちづくりを通じた地域の活性化／地域の魅力向上

キーノ和歌山

- アウトプット：プロジェクトの概要
- アウトカム：和歌山市駅の一日平均乗降人員数
- インパクト：和歌山市駅に多様な都市機能を充実

させ、交流人口の増加と地域活性化を創出／地域の魅力向上

鉄道関連施設・設備の防災・減災対策  
アウトプット・アウトカム:プロジェクトの概要、  
対策工事の施工箇所数  
インパクト:災害に強い持続可能で豊かな生活の  
実現／安心して住み続けることのできるまちづ  
くりへの貢献／自然災害への備え

## 開示方法

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 財務報告書に掲載  | <input type="checkbox"/> サステナビリティ報告書に掲載                         |
| <input type="checkbox"/> 臨時に発行される文書に掲載   | <input checked="" type="checkbox"/> その他 (明記ください) :<br>ウェブサイトを開示 |
| <input type="checkbox"/> レポーティングは外部レビュー済 (該当する場合は、レポートのどの部分が外部レビューの対象であるか明記してください) : |   |

該当する場合は、「有益なリンク」のセクションに、報告書の名称、発行日を明記してください。

**有益なリンク** (例えば、レビュー実施者の評価方法や実績、発行体の文書等。)

セカンドオピニオン 評価の考え方

<https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.html>

該当する場合は、利用可能なその他外部レビューをご記入ください  
実施されるレビューの種類 :

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> セカンドオピニオン       | <input type="checkbox"/> 認証                  |
| <input type="checkbox"/> 検証              | <input type="checkbox"/> スコアリング/レーティング (格付け) |
| <input type="checkbox"/> その他 (ご記入ください) : |  |

レビュー実施者 :

発表日 :

## GBP で定義された独立した外部レビュー機関の役割について

- (i) セカンドオピニオン：発行体の支配下でない環境・社会面の専門性を有する機関がセカンドオピニオンを提供する。オピニオンの提供者は発行体のサステナビリティボンド・フレームワーク構築のためのアドバイザーから独立しているべきである。そうでなければ情報隔壁を設けるなど、セカンドオピニオンの独立性を確保するための措置をとることになる。オピニオンは通常はGBP・SBPへの適合性評価を基本とする。特に持続可能性に関する包括的な目標、戦略、方針、プロセスの評価と、調達資金を充当するプロジェクトの種類に応じた環境・社会面の特徴に対する評価を含むことができる。
- (ii) 検証：発行体は、事業プロセスやサステナビリティ基準などに関連づけて設定する基準に対して独立した検証を受けることができる。検証は、内部基準や外部基準あるいは発行体が作成した要求との適合性に焦点を当てるものになる。また原資産の環境・社会面での持続可能性に係る特徴についての評価を検証と称し、外部クライテリアを参照することがある。さらにサステナビリティボンドで調達される資金の内部追跡管理方法とその資金の充当状況、環境面での影響、GBP・SBPのレポートングとの適合性に関する保証や証明も検証と呼ぶことがある。
- (iii) 認証：発行体は、サステナビリティボンドやそれに関連するサステナビリティボンド・フレームワーク、または調達資金の用途について、一般に認知されているサステナビリティ基準やサステナビリティラベルへの適合性に係る認証を受けることができる。サステナビリティ基準やサステナビリティラベルは具体的なクライテリアを定義したもので、通常は認証クライテリアとの適合性を、検証などの手法を用いて、資格認定された第三者機関が確認する。
- (iv) スコアリング/レーティング（格付け）：発行体は、サステナビリティボンド、それに関連するサステナビリティボンド・フレームワーク、調達資金の用途などの特徴について、専門的な調査機関や格付機関の資格を有する第三者機関から、それぞれの機関が確立した評価手法に基づく査定や評価を受けることができる。評価結果には、環境・社会面のパフォーマンスデータ、GBP・SBPに関連するプロセス、2°C目標のようなベンチマークなどに焦点を当てたものが含まれることがある。このようなスコアリングや格付は、信用格付（たとえその中に重要なサステナビリティ面のリスクが反映されているとしても）とはまったく異なったものである。