

フレームワークの概要及びセカンドパーティ・オピニオン 小田急電鉄株式会社グリーンボンド

評価概要

サステナビリティクスは、小田急電鉄株式会社のグリーンボンドフレームワークは信頼性及び環境改善効果を有し、グリーンボンド原則 2018 の 4 つの要件に適合しているとの意見を表明します。サステナビリティクスが、この評価に際して考慮したのは以下の要素です。



評価日	2018年12月
発行体所在地	日本（東京）

レポートセクション

はじめに.....	2
発行体概要.....	2
フレームワークの概要.....	3
サステナビリティクスのオピニオン.....	5
参考資料.....	10

本件に関するお問い合わせは、下記の Sustainable Finance Solution プロジェクト担当チームまでご連絡願います。

Wakako Mizuta（東京）
Project Manager
wakako.mizuta@sustainalytics.com
(+81) 3 4578 7516

Lili Hocke（アムステルダム）
Project Lead
lili.hocke@sustainalytics.com
(+31) 20 205 00 40

Nicholas Gandolfo（シンガポール）
Client Relations
nicholas.gandolfo@sustainalytics.com
(+65) 3157 0314



調達資金の使途 資金使途の対象となる適格カテゴリー、クリーン輸送は、グリーンボンド原則 2018 に合致しています。サステナビリティクスは、電車及び鉄道インフラのための資金調達は、環境改善効果をもたらす、国際連合が定める持続可能な開発目標（SDGs）の「目標 7」「目標 9」「目標 11」を推進するものと考えています。



プロジェクトの評価及び選定 小田急電鉄のプロジェクトの評価選定の社内プロセスは、マーケット・プラクティスに合致しています。適格プロジェクトの選定は、小田急電鉄の財務部及び CSR・広報部が担当し、最終的な決裁は取締役社長が行います。



調達資金の管理 小田急電鉄による調達資金の管理プロセスは、マーケット・プラクティスに合致しています。調達資金の充当状況を追跡及び管理する社内管理体制を整備しています。未充当資金は、充当までの間、現金または現金同等物として管理されます。



レポート 小田急電鉄は、調達資金の充当状況を同社ウェブサイトにて年次報告する予定です。加えて、輸送 1 キロメートル当たりの CO₂ 排出削減量、騒音及び振動の低減度合い、平均混雑率の改善状況、ホーム延伸工事の進捗状況、駅舎及び駅周辺の緑化状況などの影響指標を報告することを表明しています。サステナビリティクスは、こうした指標の公表はマーケット・プラクティスに合致していると考えます。

日本のグリーンボンドガイドライン 2017 年版への適合性

サステナビリティクスは、小田急電鉄のグリーンボンドフレームワークが国際資本市場協会（ICMA）グリーンボンド原則 2018 と適合しているとの意見を表明するとともに、小田急電鉄のグリーンボンドフレームワークと、信頼性の高いグリーンボンドの発行のためのプロセスと推奨事項を周知する日本のグリーンボンドガイドラインとの整合性を評価しました。

はじめに

小田急電鉄株式会社は、グリーンボンドを発行するための小田急電鉄グリーンボンドフレームワーク（以下「フレームワーク」）を策定し、調達した資金をクリーン輸送とインフラに係る資金のファイナンスまたはリファイナンスに充当します。

小田急電鉄は、サステナリティクスとの間で、フレームワークを審査し、国際資本市場協会（International Capital Market Association、以下「ICMA」）が定めるグリーンボンド原則 2018（Green Bond Principles、以下「GBP」）¹との整合性及びフレームワークの環境面での貢献について、セカンドパーティ・オピニオンを提供する委託契約を締結しています。

その一環としてサステナリティクスは、小田急電鉄グリーンボンドにおける調達資金の管理やレポーティングの側面だけでなく、小田急電鉄の事業プロセスに係るサステナビリティ（持続可能性）への影響や想定される調達資金の使途を理解するため、財務部及び CSR・広報部を含めた様々なメンバーとの対話を実施しました。またサステナリティクスは、関連する公表文書及び社内文書の審査も行いました。

この意見書は、小田急電鉄グリーンボンドフレームワークの概要と当該フレームワークに関するサステナリティクスのオピニオンの2つのセクションより構成されています。

発行体概要

小田急電鉄株式会社（本社：東京都新宿区）は、輸送サービスを提供する日本の会社です。運輸業、流通業、不動産業、その他の事業の4つの報告セグメントを持ちます。運輸業では、鉄道、バス、タクシー、観光船、ロープウェイ、ケーブルカーによる輸送サービスを提供しています。流通業では、百貨店業とストア業を運営しています。不動産業では不動産分譲業、不動産賃貸業に従事しています。またその他の事業では、ホテル業、レストラン飲食業、旅行業、ゴルフ場業、鉄道メンテナンス業、ビル管理・メンテナンス業、広告代理業、園芸・造園業、経理代行業、保険代理業、保育・介護事業等を行っています。同社の売上高の大半は、運輸業によるものです。

小田急電鉄はサステナビリティ方針を実践しており、その中の3つの重点分野のひとつとして、事業活動を通じたサステナビリティの推進を挙げています。また環境ビジョンを策定し、環境に配慮した事業活動に努めること、公共交通機関の利用を促進するという目的を明確に表明しています。加えて小田急電鉄グループ全体で包括的に環境活動を推進するための環境マネジメントシステムを整備し、グループの部門ごとの環境目標を毎年定めています。小田急電鉄はグリーンボンドを発行して、自社の環境負荷低減に資するプロジェクトの資金を調達する計画です。

¹ ICMA のグリーンボンド原則 2018（英文）：<https://www.icmagroup.org/green-social-and-sustainability-bonds/green-bond-principles-gbp/>

フレームワークの概要

グリーンボンド発行を目的として、小田急電鉄は「グリーンボンド原則」(GBP)が定める4つの要件(調達資金の用途、プロジェクトの評価・選定のプロセス、調達資金の管理、レポート)に適合するフレームワークを以下の通り策定しました。フレームワークは小田急電鉄に帰属するものであり、以下はその概要を示すものです。

調達資金の用途

グリーンボンドで調達された資金は、以下の適格クライテリアを満たすプロジェクトのファイナンス及びリファイナンスに充当されます。

適格クライテリア

クリーン輸送

1. 車両

1000形通勤車両、特急ロマンスカー・EXE(30000形)のリニューアル資金及び特急ロマンスカー・GSE(70000形)の新造資金等、従来の車両に比べ、電力消費量に削減効果のある車両への新造及びリニューアル資金。

車両の軽量化、VVVFインバータ制御装置の導入、回生ブレーキの有効活用、LED車内照明、省エネ機能付き側面行先表示器、熱線吸収・UVカットガラスへの交換に係る資金などに充当します。

2. 輸送インフラ

複々線化事業(上りと下りにそれぞれ2本の線路を建設することで、4本の線路に改築)に係る資金²。

これには東北沢-和泉多摩川間の複々線化事業(線路建設資金など)を含みます。複々線化によって、輸送需要への対応力が向上します。

ホーム延伸、ホームドア設置、駅舎及び駅周辺の緑化など、駅のリノベーションに係る資金。

- ホーム延伸工事によって、2019年3月に予定されているダイヤ改正に合わせて輸送力が強化されます。代々木八幡駅のホームを10両編成に対応できる長さに延伸し、10両編成の電車が新宿から代々木上原までのすべての駅に停車できるようになります。また開成駅でも、10両編成の急行が停車できる長さにホームを延伸します。
- 安全性強化のため、ホームドア設置資金にも充当します。小田急電鉄では2012年度に新宿駅にホームドアを設置しており、2020年度までに代々木八幡と梅ヶ丘の間の6駅にも設置を計画しています。さらに2022年度までをめどに、1日の利用者数が10万人以上の8駅に設置する計画です。
- 駅周辺に、環境に配慮しつつ特色ある地域の景観を作り出すために、駅施設内外の緑化を進めます。

プロジェクトの評価・選定のプロセス

プロジェクト選定における適格及び除外クライテリアの適用

適格プロジェクトの選定は小田急電鉄の財務部及びCSR・広報部が担当し、上記のクライテリア概要に適合したものを選定します。

プロジェクトの選定に関する最終的な決裁は、取締役社長が行います。さらに環境担当役員を委員長とする環境委員会にて、プロジェクト選定に関する報告を行います。

²なお、複々線化事業は、東京都の都市計画事業である「連続立体交差事業(線路を高架化もしくは地下化して踏切の数を減らす)」と一体的に進めております。連続立体交差事業、東京都建設局：<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kensetsu/gaiyo/00.html>

環境目標

小田急電鉄のサステナビリティ方針には、3つの柱を中心として、事業活動を通じて社会に貢献するための取り組みが盛り込まれています。鉄道事業はもちろん流通業や不動産業においてもエネルギー効率を向上させ、自社が環境に与える負荷を低減することを環境テーマとしています。さらに環境ビジョンでは、環境に配慮した事業活動に努めること、公共交通機関の利用を促進することを目標として明確に表明しています。小田急電鉄はグリーンボンドを発行して、自社の環境負荷低減に資するプロジェクトの資金を調達する計画です。

環境リスク、社会的リスク低減のためのプロセス

小田急電鉄は、プロジェクトに係る環境リスクと社会的リスクには次のようなものが考えられると指摘しています。

- i) 新施設で使用する電力が原因でCO₂排出量が増加する
- ii) 新施設からの廃棄物が環境に悪影響を及ぼす
- iii) 建設工事で発生する騒音、振動、粉塵が周辺住民に有害となったり、周辺環境に悪影響を及ぼしたりする

関連リスクを低減するため、小田急電鉄は東京都環境影響評価条例に従い、複々線化工事の環境影響評価を実施しました。加えて小田急電鉄グループは、同社が実施する大規模開発事業による環境負荷を低減するため、所在自治体の条例に従い、環境影響に関する調査や評価を適宜実施しています。

また小田急電鉄は、安全管理体制の整備や鉄道事業法で定められた安全確保など、コンプライアンスの強化にも取り組んでいます。さらに小田急電鉄グループとして小田急電鉄グリーン調達ガイドラインを策定し、サプライチェーンのビジネスパートナーとともに環境に優しい製品や部品、材料を購入するなど、環境負荷の低減に努めています。例えばリサイクル材料を使った環境負荷の少ない商品を購入する、有害物質の分別をやすくする、焼却施設や埋立地の環境負荷を低減する、製造や建設のための資材は省エネルギーのものを購入する、といった取り組みを進めています。

調達資金の管理

調達資金の充当と管理は小田急電鉄の財務部が担当します。小田急電鉄は適格クライテリアに合致したプロジェクトについて、予算と実績を半年ごとに追跡及び管理する内部管理システムを整備しています。調達資金は約2年以内に、全額を充当する計画です。未充当資金は、充当までの間、現金または現金同等物として管理されます。

レポートिंग

資金充当状況レポートिंग

小田急電鉄は、適格クライテリアに合致したプロジェクトに調達資金が全額充当されるまで、同社ウェブサイトにおいて、充当状況に関する情報を年次で開示します。開示内容には、充当されたプロジェクトのリスト、カテゴリー単位での充当済みの金額、未充当の金額、既存支出のリファイナンスに充当した金額が含まれます。資金充当状況については、第三者認証機関による審査を受けます。

インパクト・レポートिंग

小田急電鉄は、インパクト・レポートिंगを年次で開示します。開示内容には、輸送1キロメートル当たりのCO₂排出削減量、騒音及び振動の低減度合い（防音車輪、全密閉式主電動機、低騒音型コンプレッサ、滑走防止制御装置の各導入率）、平均遅延時間と遅延回数改善状況、平均混雑率の改善状況、ホーム延伸工事の進捗状況、ホームドア設置の進捗状況、駅舎及び駅周辺緑化状況などの指標が含まれます。

サステナビリティクスのオピニオン

セクション 1: 小田急電鉄グリーンボンドフレームワークへのサステナビリティクスのオピニオン

概要

サステナビリティクスは、小田急電鉄グリーンボンドのフレームワークは、信頼性及び環境改善効果を有し、グリーンボンド原則 2018 の 4 つの要件に適合しているとの意見を表明します。サステナビリティクスは、同フレームワークにおける以下の要素を重要な点として考慮しました。

- 調達資金の使途
 - 調達資金の使途であるクリーン輸送は、グリーンボンド原則において環境改善効果を認められたカテゴリーであり、サステナビリティクスは、電車及び鉄道インフラへの投資は輸送セクターの温室効果ガス排出削減に資するものと考えます。
 - 小田急電鉄はリファイナンスプロジェクトのルックバック期間を 24 カ月間としています。これはマーケット・プラクティスに合致しています。
- プロジェクトの評価・選定のプロセス
 - 適格プロジェクトの選定は小田急電鉄の財務部及び CSR・広報部が担当し、上記のクライテリア概要に適合したものを選定します。適格プロジェクトの最終的な決裁は取締役社長が行います。サステナビリティクスは、これはマーケット・プラクティスに合致していると考えます。
- 調達資金の管理
 - 小田急電鉄は社内の内部管理システムを整備しており、調達資金の充当状況はエクセルファイルを用いて個別に追跡・管理しています。充当状況の確認は半年ごとに行います。調達資金は約 2 年以内に全額を充当する計画です。未充当資金は、充当までの間、現金または現金同等物として管理されます。これはマーケット・プラクティスに合致しています。
- レポーティング
 - 小田急電鉄は調達資金の充当状況を年次で報告すると表明しています。同社のウェブサイトでの報告には、充当されたプロジェクトのリスト、充当済みの金額、未充当の金額、既存支出のリファイナンスに充当した金額が含まれます。資金充当状況については、第三者認証機関による審査を受けます。これはマーケット・プラクティスに合致しています。
 - インパクト・レポーティングでは、小田急電鉄は、輸送 1 キロメートル当たりの CO₂ 排出削減量、騒音及び振動の低減度合い（防音車輪、全密閉式主電動機、低騒音型コンプレッサー、滑走防止制御装置の各導入率）、平均遅延時間と遅延回数の改善状況、平均混雑率の改善状況、ホーム延伸工事の進捗状況、ホームドア設置の進捗状況、駅舎及び駅周辺の緑化状況などの指標を年次で報告します。サステナビリティクスは、このレポーティング計画はマーケット・プラクティスに合致していると考えます。

グリーンボンド原則 2018 への適合性

サステナビリティクスは、小田急電鉄のグリーンボンド発行に関するフレームワークがグリーンボンド原則 2018 の 4 つの要件に適合していると判断しました。詳細については、グリーンボンド/グリーンボンド・プログラム 外部機関レビューフォーム（参考資料 1）をご覧ください。

日本のグリーンボンドガイドライン 2017 年版への適合性

サステナビリティクスは、小田急電鉄のグリーンボンドフレームワークと、信頼性の高いグリーンボンドの発行のためのプロセスと推奨事項を周知する日本のグリーンボンドガイドラインとの適合性を評価しました。

ICMA グリーンボンド原則 2018 (GBP) と日本のグリーンボンドガイドライン 2017 年版 ³	GBP 及び日本のグリーンボンドガイドラインとの適合性	日本のグリーンボンドガイドライン 2017 年版との適合性についてのサステイナリティクスコメント
1. 調達資金の使途	適合	小田急電鉄の適格クライテリアの対象となるクリーン輸送は、日本のグリーンボンドガイドラインにおいて明確な環境改善効果をもたらすグリーンプロジェクトの категорияとして認められます。加えて、グリーンボンド発行による調達資金及びネガティブな影響を低減するプロセスに関する情報を投資家のために本フレームワーク上にて記載しています。
2. プロジェクトの評価及び選定プロセス	適合	小田急電鉄は、サステナビリティ方針を通して、自社が環境に与える負荷の低減及び環境に配慮した事業活動と公共交通機関の利用の促進することを目標として定めています。小田急電鉄は、適格プロジェクトの選定を同社の財務部及び CSR・広報部が担当し、適格クライテリアに基づいて行うことを約束していません。サステイナリティクスは、適格プロジェクトの最終的な決裁を取締役社長が行い、プロセス全体を厳格に監督することを重要な点として考慮しました。
3. 調達資金の管理	適合	小田急電鉄のフレームワークでは、同社が調達資金を社内の内部管理システムにより、個別に追跡・管理することが説明されています。未充当資金は、充当までの間、現金または現金同等物として管理されます。充当状況の確認は、適格クライテリアに基づいて半年ごとに行われ、調達資金は約 2 年以内に全額充当される計画です。
4. レポーティング	適合	<p>小田急電鉄は調達資金の充当状況を年次で報告すると表明しています。</p> <p>同社は、充当されたプロジェクトのリスト、充当済みの金額（カテゴリー単位）、未充当の金額、既存支出のリファイナンスに充当した金額を報告します。</p> <p>サステイナリティクスは、小田急電鉄が資金充当状況について、独立的な第三者認証機関による審査を受ける予定であることを重要な点として考慮しました。</p> <p>加えて、小田急電鉄は投資による環境改善効果を、輸送 1 キロメートル当たりの CO2 排出削減量、騒音及び振動の低減度</p>

³ 環境省「グリーンボンドガイドライン 2017 年版」： http://www.env.go.jp/policy/greenbond/gb/greenbond_guideline2017.pdf

合い、平均遅延時間と遅延回数の改善状況、平均混雑率の改善状況、ホーム延伸工事の進捗状況、ホームドア設置の進捗状況、駅舎及び駅周辺の緑化状況などの指標に基づいて年次で報告します。

セクション 2：小田急電鉄のサステナビリティ実績

フレームワークによる小田急電鉄のサステナビリティ戦略とサステナビリティ目標への貢献

小田急電鉄は、環境に配慮した事業活動に努め、環境に優しい商品やサービスを通じて、人々のゆたかな暮らしの実現に貢献するという環境ビジョンを定めています。同社は環境戦略⁴の一環としてこの環境ビジョンへの取り組みを表明しており、自社の環境負荷を低減し、顧客のニーズに対応することを目指しています。加えて、環境マネジメントシステムの運用を実施し、社内さまざまな部門での環境保護活動をさらに強化しています。またグリーン調達ガイドラインによって環境汚染物質等の削減、省資源・省エネルギー製品の採用、長期使用可能製品の採用、リサイクル製品の採用を推進しています⁵。

小田急電鉄は、省エネルギー車両の使用の推進、回生ブレーキの導入、再生可能エネルギーの活用、駅施設での省エネルギー機器の導入などを進め、環境負荷低減に努めています⁶。また車両の更新時には新しい制御装置の導入、LED 照明の採用、効率性の高い空調設備への交換などを行って消費電力の削減も進めています⁷。通勤車両の 1000 形は 80%小型軽量化を達成し、消費電力の削減も達成しました。加えて、車両の廃車・解体によって発生する廃棄物の金属は、100%リサイクルしています⁸。

小田急電鉄のサステナビリティ戦略及びサステナビリティへの取り組みを考慮した結果、サステナビリティクスは、小田急電鉄のグリーンボンドがサステナビリティ戦略のさらなる推進に貢献するものと考えています。

プロジェクトに伴う環境及び社会的リスクに対処する十分な体制整備

調達資金の使途に基づくと、資金充当プロジェクトに係る主な環境及び社会的リスクは、建設作業員の労働安全衛生、乗客の安全、環境汚染ならびに大規模インフラ事業が環境多様性と地域社会に及ぼす影響に係るリスクです。

サステナビリティクスは、小田急電鉄が関連リスク削減のために実施している以下の施策を重要な点として考慮しました。

- i) 小田急電鉄は、大規模インフラ事業に対する地方自治体の規制に従って環境影響評価を実施しています⁹。さらに、大野総合車両所では、廃棄物の発生や化学製品の使用など、環境に与える影響が多岐にわたることから、ISO14001 認証を取得しています¹⁰。
- ii) 東京都内の開発案件に求められる環境影響評価には、公的なコミュニケーションと住民の意見の聴取が含まれています¹¹。また、サステナビリティクスは小田急電鉄が、複数線化事業による工事に関して公聴会を実施し¹²、同社がプロジェクトに対する周辺住民の反対という潜在的リスクを低減するための施策を実施していることを確認しました。

⁴ 小田急電鉄ウェブサイト：https://www.Odakyu.jp/company/socialactivities/environment_consideration/

⁵ 小田急電鉄ウェブサイト：https://www.Odakyu.jp/csr/green_procure/index.html

⁶ 小田急グループ環境戦略、小田急電鉄ウェブサイト：https://www.Odakyu.jp/company/socialactivities/environment_consideration/

⁷ 小田急電鉄ウェブサイト：https://www.Odakyu.jp/company/socialactivities/environment_report/2017/4/

⁸ 小田急環境への配慮、小田急電鉄ウェブサイト：https://www.Odakyu.jp/company/socialactivities/environment_consideration/

⁹ Odakyu Electric Railways Environmental Impact Assessment System, Tokyo Metropolitan Government (英文) :

<http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/en/greenery/assessments.files/assessment.pdf>

¹⁰ 小田急電鉄ウェブサイト：https://www.Odakyu.jp/company/socialactivities/environment_report/2017/4_1/

¹¹ Tokyo Metropolitan Government, Environmental Impact Assessment System of the Tokyo Metropolitan Government (英文)

<http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/en/greenery/assessments.files/assessment.pdf>

¹² 手続きの進捗状況 小田急電鉄小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）の連続立体交差及び複数線化事業、東京都環境局 :

http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/assessment/information/projects_list/219dtl.html

iii) 小田急電鉄は輸送の安心・安全のため、法律に従い、鉄道事業法第 18 条の 3 に基づく「安全管理規定」を 2006 年 10 月に制定しました¹³。さらに緊急車両数の増補や備蓄品の配備などを含む災害対策も策定しています¹⁴。また社内にコミュニケーション体制を確立し、安全や輸送に関する問題に係る情報の収集及び共有を図っています。また事故や異常事象の発生件数を追跡するとともに、事故やトラブルを防止するため問題を事前に発見して対応し¹⁵、安全関連リスクを低減しています。さらに災害対応訓練として、事故や地震発生時のシミュレーションや、警察や消防との合同訓練も実施しています¹⁶。

サステナリティクスは、小田急電鉄が実施している対策は、環境、社会及び安全に係る同社のリスク低減に資するものと考えます。

セクション 3：調達資金の用途による影響

調達資金の用途カテゴリーである「クリーン輸送」は、GBP において環境改善効果が認められています。サステナリティクスは、日本の状況を踏まえると、以下の活動による改善効果がとりわけ重要であると考えます。

クリーン輸送が温室効果ガス排出の回避にもたらす改善効果

小田急電鉄は、グリーンボンドによって調達した資金を電車及び鉄道インフラの整備に使用する計画です。世界の温室効果ガス排出量の 23%が鉄道セクターによって排出されています（2015 年のデータ）¹⁷。従って同セクターによる排出削減の取り組みは重要です。また自家用自動車の CO₂ 排出量は鉄道輸送の 6.7 倍に上ることから¹⁸、鉄道は旅客輸送による温室効果ガスの大幅な削減を実現する潜在力を有しています。とりわけ電気鉄道は、その国のエネルギーミックスによって状況は異なるものの、CO₂ その他の大気汚染物質を削減する効果が期待できます。2011 年の福島原発事故以来、原子力発電の発電量は急激に低下し、2010 年には 25%だったものが 2015 年には 1%になっていますが、この大半が再生可能エネルギー発電によって代替されています¹⁹。

2014 年の日本の国内旅客輸送における鉄道の分担率（人キロ）は 29.8%です。また電気鉄道の総延長は世界でも最高水準で、日本国内の鉄道の 65%を占めています²⁰。資金の用途である車両では、エネルギー消費量が従来型車両に比べて大きく低下することから、サステナリティクスは、当該車両がエネルギー使用量のさらなる削減に貢献し、その結果、日本の鉄道セクターによる温室効果ガス排出量の削減に資するものと考えます。

さらに、小田急電鉄は線路の増設とホームの延伸を計画しています。サステナリティクスは、これによって鉄道輸送の人气が高まり、持続可能性の高い旅客輸送につながると考えます。また複々線化と踏切の減少によって鉄道の運営が効率化され、同一線路を使用する車両の数を増やせるうえ、踏切での渋滞が減ることによって道路交通も改善し、その結果、渋滞が原因の CO₂ 排出量も減少すると考えます²¹。

以上のことから、サステナリティクスは、小田急電鉄の調達資金の用途は環境改善効果を有し、日本の環境目標達成に資するものであり、適切であると判断します。

「持続可能な開発目標（SDGs）」への貢献

「持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals, SDGs）」は 2015 年 9 月に策定され、持続可能な開発を実現するための 2030 年までの目標が設定されました。本グリーンボンドは以下の SDGs 目標を推進するものです。

¹³ 小田急電鉄ウェブサイト： <https://www.Odakyu.jp/company/csr/emphasis/>

¹⁴ 小田急電鉄ウェブサイト： <https://www.Odakyu.jp/company/csr/emphasis/>

¹⁵ 小田急電鉄安全報告書 2018： https://www.Odakyu.jp/csr/safety/safety_report/2018/book/pdf/all.pdf

¹⁶ 同上

¹⁷ 世界銀行、Transport at COP21:Part of the Climate Change Solution, November 2015（英文）：

<http://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/connections-note-28>

¹⁸ 交通エコロジー・モビリティ財団、2016 年版 運輸・交通と環境：

http://www.ecomo.or.jp/environment/unyukotsutokankyou/data/unyu_koutuu_to_kankyou_2016_all.pdf

¹⁹ 「Railway Handbook 2017」（英文）：https://uic.org/IMG/pdf/handbook_iea-uic_2017_web3.pdf

²⁰ 「Railway Handbook 2017」（英文）：https://uic.org/IMG/pdf/handbook_iea-uic_2017_web3.pdf

²¹ ジャパン・フォー・サステナビリティ、CO₂ emissions from the Japanese Transport Sector already decreasing（英文）2010 年 7 月：

https://www.japanfs.org/en/news/archives/news_id030151.html

資金調達のカテゴリ	SDG	SDGs 目標
クリーン輸送	7. 安価でクリーンなエネルギー 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう 11. 持続可能な都市とコミュニティ	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。すべての国々は各国の能力に応じた取り組みを行う。 11.2 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、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、すべての人々に、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。 11.6 2030 年までに、大気質、自治体などによる廃棄物管理への特別な配慮などを通じて、都市部の一人当たり環境影響を軽減する。

結論

小田急電鉄はグリーンボンドの発行を通じて、自社の環境負荷を低減し、日本で持続可能な輸送を推進するプロジェクトに必要な資金を調達する予定です。サステナリティクスは小田急電鉄グリーンボンドフレームワークを審査し、ICMA のグリーンボンド原則ならびに日本のグリーンボンドガイドラインに適合していることを確認しました。調達資金の用途カテゴリーである「クリーン輸送」は、グリーンボンド原則において環境改善効果が認められています。サステナリティクスは、電車及び鉄道インフラのための資金調達は、輸送セクターによる温室効果ガス排出量を削減する効果をもたらすと考えます。またプロジェクトの評価及び選定、調達資金の管理、調達資金充当状況及びインパクトのレポートに関する小田急電鉄のプロセスは、マーケット・プラクティスに合致しています。

以上を総合的に判断し、サステナリティクスは 小田急電鉄のグリーンボンドフレームワークは堅固で信頼性かつ透明性があり、小田急電鉄のサステナビリティ戦略の推進に貢献するものであるとの意見を表明します。

参考資料

参考資料 1: グリーンボンド/グリーンボンド・プログラム 外部機関レビューフォーム

セクション 1. 基本情報

発行体の名称	小田急電鉄株式会社
グリーンボンド ISIN コード/グリーンボンド発行体フレームワークの名称 (該当する場合)	小田急電鉄株式会社グリーンボンドフレームワーク
レビュー機関の名称	サステイナリティクス
本フォームの記入完了日	2018年12月
レビューの発行日: [本レポートが過去のレビューの更新版である場合、その旨を記載し、参照すべき元文書をご記入下さい]	

セクション 2. レビューの概要

レビューの範囲

レビューの範囲では、以下の項目を適宜使用/採用しています。

本レビューでは次の要素を評価し、グリーンボンド原則 (GBP) との整合性を確認しました。

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

レビュー機関の役割

- | | |
|--|---------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> コンサルティング (セカンドパーティ・オピニオンを含む) | <input type="checkbox"/> 認証 |
| <input type="checkbox"/> 検証 | <input type="checkbox"/> レーティング |
| <input type="checkbox"/> その他 (具体的に記入して下さい) | |

注: レビューが複数ある場合やレビュー機関が異なる場合は、レビューごとに別々のフォームを使用して下さい。

レビューの要約及び又はレビュー全文へのリンク（該当する場合）

上記「評価概要」を参照して下さい。

セクション3. レビューの詳細

レビュー機関は、以下の情報を可能な限り詳細に提供し、コメントセクションを使用してレビューの範囲を説明することが推奨されています。

1. 調達資金の用途

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

調達資金の用途であるクリーン輸送は、グリーンボンド原則において環境改善効果を認められたカテゴリであり、サステナビリティクスは、電車及び鉄道インフラへの投資は輸送セクターの温室効果ガス排出削減に資するものと考えます。
小田急電鉄はリファイナンスプロジェクトのルックバック期間を 24 カ月間としています。これはマーケット・プラクティスに合致しています。

資金の用途のカテゴリ（分類は GBP に基づく）

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 再生可能エネルギー | <input type="checkbox"/> 省エネルギー |
| <input type="checkbox"/> 汚染の防止と管理 | <input type="checkbox"/> 自然資源の持続可能な管理と土地の使用 |
| <input type="checkbox"/> 生物多様性保全（陸上及び海洋） | <input checked="" type="checkbox"/> クリーンな輸送 |
| <input type="checkbox"/> 持続可能な水資源管理 | <input type="checkbox"/> 気候変動への適応 |
| <input type="checkbox"/> 環境に配慮した製品、製造技術・工程 | <input type="checkbox"/> グリーンビルディング |
| <input type="checkbox"/> 発行の時点では確認されていないが、将来的に GBP のカテゴリに適合するか、又はまだ GBP のカテゴリになっていないその他の適格分野に適合すると現時点で予想される | <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい） |

GBP のカテゴリにない場合は、環境分類を記入して下さい（可能な場合）

2. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

適格プロジェクトの選定は小田急電鉄の財務部及び CSR・広報部が担当し、上記のクライテリア概要に適合したものを選定します。適格プロジェクトに関する最終的な決裁は取締役社長が行います。サステナビリティクスは、これはマーケット・プラクティスに合致していると考えています。

評価・選定

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 発行体のサステナビリティ目標は、環境的改善効果をもたらす | <input checked="" type="checkbox"/> ドキュメント化されたプロセスにより、プロジェクトが適格カテゴリーの範囲に適合していることが判断される |
| <input checked="" type="checkbox"/> グリーンボンドによる調達資金に適切なプロジェクトのクライテリアが定義されており、その透明性が担保されている | <input type="checkbox"/> ドキュメント化されたプロセスにより、プロジェクトに関連した潜在的ESG リスクを特定及び管理していることが判断される |
| <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの評価・選定に関するクライテリアのサマリーが公表されている | <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい） |

責任に関する情報及び説明責任に関する情報

- | | |
|---|----------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> 評価／選定のクライテリアについては外部機関による助言又は検証が必要 | <input type="checkbox"/> 組織内での評価 |
| <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい） | |

3. 資金管理

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

小田急電鉄の管理方法はマーケット・プラクティスに合致しています。社内の内部管理システムを整備しており、調達資金の充当状況はエクセルファイルを用いて独立的に追跡・管理しています。充当状況の確認は半年ごとに行います。調達資金は約2年以内に全額を充当する計画です。未充当資金は、充当までの間、現金または現金同等物として管理されます。

調達資金の追跡管理

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> 発行体はグリーンボンドの調達資金を体系的に区別又は追跡管理している | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 未充当の資金の運用に使用する予定の一時的な投資手段の種類が開示されている | |
| <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい） | |

その他の情報開示

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 将来の投資にのみ充当 | <input checked="" type="checkbox"/> 現在と将来の投資に充当 |
| <input type="checkbox"/> 個別の支出に充当 | <input type="checkbox"/> 支出ポートフォリオに充当 |
| <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（具体的に記入して下さい） |

4. レポーティング

セクションについての総合的コメント（該当する場合）

小田急電鉄は調達資金の充当状況を年次で報告すると表明しています。同社のウェブサイト上で、充当されたプロジェクトのリスト、カテゴリー毎の充当済みの金額、未充当の金額、既存支出のリファイナンスに充当した金額を報告します。資金充当状況については、第三者認証機関による審査を受けます。これはマーケット・プラクティスに合致しています。

インパクト・レポーティングについては、小田急電鉄は輸送 1 キロメートル当たりの CO₂ 排出削減量、騒音及び振動の低減度合い（防音車輪、全密閉式主電動機、低騒音型コンプレッサー、滑走防止制御装置の各導入率）、平均遅延時間と遅延回数の改善状況、平均混雑率の改善状況、ホーム延伸工事の進捗状況、ホームドア設置の進捗状況、駅舎及び駅周辺の緑化状況などの指標を年次で報告します。サステナビリティクスは、こうした指標はマーケット・プラクティスに合致していると考えます。

資金使途のレポーティング

- プロジェクト単位 プロジェクト・ポートフォリオ単位
- 個々の債券 その他（具体的に記入して下さい）

報告される情報

- 充当額 投資額全体におけるグリーンボンドによる調達額の割合
- その他（具体的に記入して下さい）：リファイナンスの割合

頻度

- 毎年 半年毎
- その他（具体的に記入して下さい）

インパクト・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
- 個々の債券 その他（具体的に記入して下さい）

頻度

- 毎年 半年毎
- その他（具体的に記入して下さい）

報告される情報（予想又は事後の報告）

- 温室効果ガスの排出量／削減量 消費エネルギーの削減量
- 水消費量の削減 その他の ESG 指標（具体的に記入して下さい）：騒音・振動の低減度合い（防音車輪、全密閉式主電動機、低騒音型コンプレッサー、滑走防止制御装置の各導入率）、平

均遅延時間と遅延回数の改善
状況、平均混雑率の改善状
況、ホーム延伸工事の進捗状
況、ホームドア設置の進捗状
況、駅舎及び駅周辺の緑化状
況などの指標

開示の方法

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 財務報告書に掲載 | <input type="checkbox"/> サステナビリティ・レポートに掲載 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 臨時報告書に掲載 | <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい） |
| <input type="checkbox"/> レポーティングは審査済み（「審査済み」の場合、どの部分が外部審査の対象かを明示して下さい） | |

参考情報へのリンク先の欄で報告書の名称と発行日を明記して下さい（該当する場合）

参考情報へのリンク先（例えば、レビュー機関の審査手法、実績、発行体の参考文献などへのリンク）

小田急電鉄株式会社の企業ウェブサイト：<https://www.odakyu.jp>
レーティング（格付け）：<https://www.jcr.co.jp/en/greenfinance/news/>

参照可能なその他の外部審査（該当する場合）

提供レビューの種類

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> コンサルティング（セカンドパーティ・オピニオンを含む） | <input type="checkbox"/> 認証 |
| <input type="checkbox"/> 検証／監査 | <input checked="" type="checkbox"/> レーティング（格付け） |
| <input type="checkbox"/> その他（具体的に記入して下さい） | |

レビュー機関

発行日

グリーンボンド原則（GBP）が定義するレビュー機関の役割について

- i. コンサルタント・レビュー：発行体は、環境的な持続可能性、その他グリーンボンド発行におけるさまざまな面（発行体のグリーンボンドフレームワークの策定／レビューなど）について、定評ある専門知識を備えたコンサルタントや専門機関に助言を求めることができます。「セカンドパーティ・オピニオン」はこのカテゴリーに含まれます。
- ii. 検証：発行体は、発行するグリーンボンド、それに関連するグリーンボンドフレームワーク、又は裏付けとなる資産について、資格要件を満たした当事者（監査人など）に独立した立場からの検証を受けることができます。以下の認証と異なり、検証では発行体が作成した内部基準や要件との整合性に焦点を当てることができます。裏付けとなる資産の環境的に持続可能な特性の評価も検証と呼び、外部のクライテリアを適用する場合があります。

小田急電鉄株式会社グリーンボンド

- iii. 認証：発行体は、発行するグリーンボンド、それに関連するグリーンボンドフレームワーク、又は調達資金の用途について、外部のグリーン評価基準に照らして認証を受けることができます。クライテリアは評価基準によって定義され、こうしたクライテリアとの整合性を、資格要件を満たした第三者機関／認証機関が確認します。
- iv. レーティング（格付け）：発行体は、発行するグリーンボンド、又はそれに関連するグリーンボンドフレームワークのレーティングを、資格要件を満たした第三者機関（専門的調査機関、格付機関など）から取得することができます。グリーンボンドのレーティングは通常、個別の債券やグリーンボンドフレームワーク／プログラムに適用されるもので、発行体の ESG レーティングとは区別されています。

免責事項

© Sustainalytics 2018 無断複写・複製・転載を禁ず

このセカンドパーティ・オピニオン（以下「オピニオン」）に関する知的財産権はすべてサステイナリティクスに帰属します。サステイナリティクスの書面による事前の許可がない限り、本オピニオンのいかなる部分も、電子的、機械的、写真複製、録音、その他の形式・手段を問わず、複写・転載・公開すること、二次的著作物の作成、形式を問わず第三者に提供すること、又は本書の一部や本書の内容を公表することはできません。またオピニオンの対象となる「グリーンボンドフレームワーク」を伴うことなく、公開することもできません。

本「オピニオン」は、特定の投資家を対象とせず、一般の投資家向けに、分析対象の債券が持続可能かつ責任あるものだと考えられる理由を述べるために作成されました。従って、本「オピニオン」は情報提供のみを目的とするものであり、サステイナリティクスは「オピニオン」の内容についてのいかなる形の賠償責任も、「オピニオン」やそこに含まれる情報の利用に起因する損害に関する賠償責任も認めることはありません。

本「オピニオン」はクライアントから提供された情報に基づいて作成されているため、サステイナリティクスは本「オピニオン」に提示された情報の完全性、正確性及び最新性を保証することではなく、また誤記脱漏に対する責任を負うこともしません。引用している第三者名は、情報の出所を示すものであり、かかる情報所有者によるスポンサーシップ又は推奨とはならないことにご留意ください。

本「オピニオン」に記載されたいかなる内容も、明示黙示を問わず、企業への投資の可否、又は投資可能ユニバース／ポートフォリオへの組み入れの可否についての表明や保証とみなすことはできません。さらに本「オピニオン」はいかなる場合も、債券の経済的パフォーマンスや信用力の評価と解釈することはできず、また債券による調達資金の効果的な充当を扱ったものと解釈することもできません。

クライアントは、自身のコミットメントの遵守、実施及びモニタリングに関する実証及び遂行に対して全ての責任を引き受けるものとします。

英語版とその他の言語版の間に矛盾もしくは不一致が生じた場合は英語版が優先するものとします。

サステイナリティクスについて

サステイナリティクスは、環境・社会・ガバナンス（ESG）とコーポレート・ガバナンスに関する調査、格付け及び分析を行う独立系機関であり、責任投資（RI）戦略の策定と実施について世界中の投資家をサポートしています。サステイナリティクスは世界各地に 13 のオフィスを展開し、機関投資家のパートナーとして、ESG に関する情報や調査結果を投資プロセスに組み込むサポートを提供しています。今日、30 か国において多国籍企業、金融機関及び政府機関に至る様々な発行体が弊社にグリーンボンドやサステナビリティボンドに関するセカンドパーティ・オピニオンを依頼しています。サステイナリティクスは Climate Bonds Standard Board により検証機関としての認証を受け、フレームワークの策定や検証において様々なステークホルダーを支援しています。また、サステイナリティクスは Global Capital 社により「2017 年もっとも印象的なセカンドパーティ・オピニオン機関」として表彰を受けました。2018 年には、Climate Bonds Initiative 団体及び Environmental Finance 誌によって「最大の外部レビュー機関」に指定されました。サステイナリティクスは、2018 年に、日本のグリーンボンド市場の成長に対する弊社の貢献が認められ、一般社団法人環境金融研究機構から「サステナブルファイナンスアワード特別賞」を受賞しております。

詳しくは、www.sustainalytics.com をご参照、又は

info@sustainalytics.com にご連絡下さい。

