



株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりサステナビリティ・リンク・ボンド・フレームワークに対する
第三者意見を公表します。

東亜建設工業株式会社

サステナビリティ・リンク・ボンド・フレームワーク

新規

<サステナビリティ・リンク・ボンド原則等への適合性確認結果>

本フレームワークはサステナビリティ・リンク・ボンド原則等に適合する。

発行体	東亜建設工業株式会社(証券コード:1885)
評価対象	東亜建設工業株式会社 サステナビリティ・リンク・ボンド・フレームワーク

要約

本第三者意見は、東亜建設工業株式会社が策定するサステナビリティ・リンク・ボンド・フレームワーク（本フレームワーク）に対して、「サステナビリティ・リンク・ボンド原則」¹及び「サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン」²（総称して「SLBP 等」）への適合性を確認したものである。JCR は、SLBP 等で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、独立した第三者機関として、東亜建設工業のサステナビリティ戦略、本フレームワークで定められたキー・パフォーマンス・インディケーター（KPI）、サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPT）、特性、レポートリング、検証について確認を行った。

東亜建設工業は 1908 年創業の海上土木工事大手であり、得意とする海上土木工事を中心とした国内土木事業のほか、物流施設や集合住宅などを手掛ける国内建築事業、シンガポールなど海外での工事を行う海外事業を行う。海外では 50 ヶ国以上での施工実績を持つ。2023 年度の連結売上高 2,838 億円であり、セグメント別売上高構成比は国内土木事業 48.5%、国内建築事業 29.6%、海外事業 17.1%、その他 4.8%である。

¹ International Capital Market Association (ICMA) "Sustainability-Linked Bond Principles 2024"
(<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/sustainability-linked-bond-principles-slbp/>)

² 環境省 サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン 2024 年版 (<https://www.env.go.jp/content/000062348.pdf>)

東亜建設工業の理念体系は、「社是」及び「三則」によって成り立っている。「社是」は「高い技術をもって、社業の発展を図り、健全な経営により社会的責任を果たす。」と定められており経営を行う上での根本的な思想となっている。一方、「三則」は経営の基本方針である。また、同社は、2020年5月に長期ビジョン<TOA2030>「社会を支え、人と世界をつなぎ、未来を創る」を策定した。「先進性」、「社会性」、「多様性」を成長の軸として、多様なニーズに応える技術の開発等を通じた「2030年のあるべき姿」の実現を目指すとともに「産業基盤の構築、持続可能な社会の実現、多様な人材の育成」の観点から様々な取り組みを進めている。東亜建設工業は、企業理念に則り、長期ビジョン<TOA2030>のもと、ESG 経営を推進している。

東亜建設工業は、グループの全社横断的な内部統制の構築及び ESG 活動の推進のため、「ESG 委員会」を設置している。同委員会は、社内取締役6名、執行役員3名、社内監査等委員1名、社外監査等委員1名で構成される。「ESG 委員会」は年2回必要に応じて開催され、当社グループのコンプライアンス、内部統制及びリスク管理、気候変動への対応を含む ESG 活動に関する基本的な方針や具体的な行動計画の立案、活動実績のレビュー、施策等が審議されている。同委員会の審議結果は取締役会に報告されるとともに、重要決定事項は事業部門（支店を含む）及びグループ会社に伝達され、グループ一体でのガバナンス体制が構築されている。

ESG 経営の推進に際しては、社是や長期ビジョンを踏まえて策定した ESG 経営に関する基本方針のもと、同社の事業において優先的に取り組むべき重要課題（マテリアリティ）を特定し、各重要課題への取り組み方針を“ESG 経営基本方針”として制定している。東亜建設工業は、重要課題（マテリアリティ）の一つとして「環境に配慮した施工」を認識しており、その重要指標として「温室効果ガス排出量（Scope1+2）の削減率（2020年度比）」と「温室効果ガス排出量（Scope3）の削減率（2020年度比）」を設定している。東亜建設工業は同目標（Scope1+2 及び Scope3）について建設業界のなかでは比較的早い2022年10月に SBT イニシアチブ（SBTi）より WB2°C目標の認定を受けている。東亜建設工業は、同目標を達成するため、四半期毎に進捗管理を行っている。

東亜建設工業は、本フレームワークで以下の KPI 及び SPT を設定している。

KPI：温室効果ガス排出量（Scope1+2）の削減率					
SPT：温室効果ガス排出量（Scope1+2）削減率（2020年度比）					
2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
12.5%	15.0%	17.5%	20.0%	22.5%	25%

今回設定された KPI は、建設業界の特性や方針を鑑みて重要なものであり、東亜建設工業において重要課題と位置付けられていること等を踏まえると有意義である。本 KPI である「温室効果ガス排出量（Scope1+2）」は国際的な基準「GHG プロトコル」によって定義されていることから、一貫した方法論に基づく定量化が実施されている。

本 KPI の過年度実績について、2020年度から2023年度にかけて3年間で8.3%削減（1年あたりの削減率は約2.8%弱相当）を達成している。ただ、今後2024年度から2030年度にかけてGHG削減策が限られてくるなかで、日本に限らず海外でも削減活動を行うことで16.7%（2.4%/年相当）を達

成する必要がある、SPT 達成の難易度は高い。東亜建設工業は本 SPT について 2022 年 10 月に SBTi より WB2°C 目標の認定を受けている。一方、東亜建設工業の SPT は 2.5%/年の削減率に相当し、日本政府の目標よりは若干低いものの、ベンチマークとなる業界団体の目標 (2030 年度 40%削減・2013 年度比、約 2.4%/年の削減率に相当) を上回るレベルのものとなっており、野心的である。また、東亜建設工業は、Scope 1 について今後削減を進めていく必要がある一方、「省エネルギー活動」については土木・建築・海外の各事業において共通の工法・機械であれば CO₂ 削減を比較的進めやすいものの、工事ごとに異なる工法や機械を用いるとなると CO₂ 削減を進めるのは難しくなる。低炭素型作業船や電動重機等の導入については設備投資が必要になること等から容易ではない。従って、東亜建設工業にとって本 SPT の達成の難易度は相応に高い。

以上より、本 SPT は野心的である。

本フレームワークで定められた債券の財務的特性は、SPT の達成状況により変動することとしている。具体的な変動内容は寄付、排出権等の購入を含んでおり、各債券実行時に法定開示書類等にて具体的に特定される。なお、何らかの事態が生じ、判定日に SPT の達成状況の確認ができない場合は、SPT 未達成として対応される。また、本フレームワーク策定時点で予見し得ない、事業構造に重大な影響を与える可能性のある想定外の事象 (M&A、規制等の制度面の大幅な変更、または異常事象の発生等) が発生した場合、これらの変更内容を踏まえた従来評価基準と同等以上の野心度合いの評価基準を SPT に設定すること等について関係者と協議の上、外部評価機関による評価を取得することがあり得る。本見直しの内容については、東亜建設工業のウェブサイト上にて開示される。

東亜建設工業は、KPI の実績について、最終判定日まで年次で独立した第三者から検証報告書を取得し、同社ウェブサイトにて開示する予定である。また、判定日時点における SPT の達成状況について、独立した第三者から検証報告書を取得及び判定を受ける。取得した検証報告書及び判定結果についても、同社ウェブサイトにて開示する予定である。

以上より、本フレームワークで定められた債券の特性・レポーティング・検証についても各原則等で示されている具備すべき条件の全てを満たしていることを、JCR は確認した。

以上より、JCR は、本フレームワークが SLBP 等に適合していることを確認した。

I. 第三者意見の位置づけと目的

本第三者意見は、東亜建設工業が策定する本フレームワークに対して、SLBP 等への適合性を確認したものである。SLBP 等は、KPI の選定、SPT の測定、債券の特性、レポートニング、検証という 5 つの核となる要素で構成されている。本第三者意見の目的は、SLBP 等で推奨されている評価の透明性及び客観性確保のため、JCR が独立した第三者機関として、本フレームワークの SLBP 等への適合性を確認することである。

II. 第三者意見の概要

本第三者意見は、東亜建設工業が 2024 年 12 月に策定する本フレームワークに対する意見表明であり、以下の項目で構成されている。

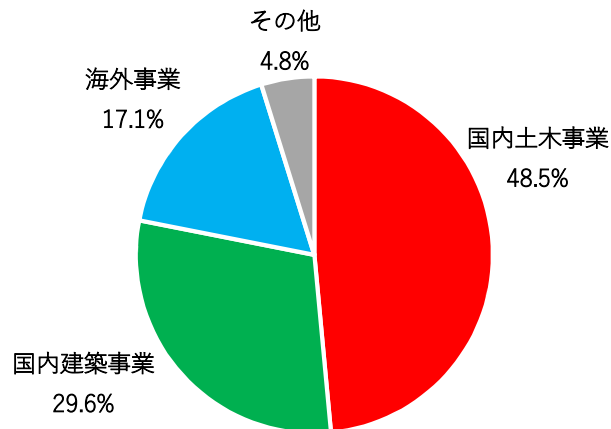
1. 東亜建設工業のサステナビリティ戦略
2. KPI の選定
3. SPT の測定
4. 債券の特性
5. レポートニング・検証
6. SLBP 等への適合性に係る結論

III. SLBP 等への適合性について

1. 東亜建設工業のサステナビリティ戦略

(1) 企業の概要（沿革、事業内容・事業規模・セグメント概況、国内・海外比率等）

東亜建設工業は 1908 年創業の海上土木工事大手であり、得意とする海上土木工事を中心とした国内土木事業のほか、物流施設や集合住宅などを手掛ける国内建築事業、シンガポールなど海外での工事を行う海外事業を行う。海外では 50 ヶ国以上での施工実績を持つ。2023 年度の連結売上高 2,838 億円であり、セグメント別売上高構成比は国内土木事業 48.5%、国内建築事業 29.6%、海外事業 17.1%、その他 4.8%である。



図表 1：東亜建設工業グループ 事業ポートフォリオ（2023 年度）³

東亜建設工業は、1908 年に神奈川県鶴見に港湾機能を持つ工業用地を造成するべく誕生し、創業者の浅野総一郎が残した言葉「社会に益する」という想いを礎として、時代や環境の変化に応じた社会価値を創造してきた。浅野総一郎は起業家精神に富み、安田善次郎・渋沢栄一の支援・協力を得て、鶴見川～多摩川河口間の前面に防波堤を築くとともに、1 万 t 級の喫水を確保する港湾建設に着手し、鶴見・川崎間の 150 万坪の埋立事業を 1928 年に完成させた。その後、鶴見・川崎は、立地の優位性から日本の重化学工業の中核ともいえる京浜工業地帯になった。同事業で培われた浚渫・埋立技術は国内外から高い評価を受けており、後に海外進出する糸口となった。

東亜建設工業は、日本はもとより世界の港湾整備と産業基盤づくりに貢献してきており、その後総合建設業として大きく成長した。100 年近くにわたって磨き上げた東亜建設工業の技術は、東京国際空港（羽田）、中部国際空港（セントレア）、本州・四国連絡橋、東京湾横断道路などさまざまなプロジェクトに活かされている。

³ 東亜建設工業 統合報告書 2024 より JCR 作成

(2) 経営理念体系

東亜建設工業の理念体系は、「社是」及び「三則」によって成り立っている。「社是」は「高い技術をもって、社業の発展を図り、健全な経営により社会的責任を果たす。」と定められており経営を行う上での根本的な思想となっている。一方、「三則」は経営の基本方針である。「社是」及び「三則」はいかなる時にも進むべき道を示す道標として、役職員の全員に共有されている。

また、同社は、2020年5月に長期ビジョン<TOA2030>「社会を支え、人と世界をつなぎ、未来を創る」を策定している。「先進性」、「社会性」、「多様性」を成長の軸として、多様なニーズに応える技術の開発等を通じた「2030年のあるべき姿」の実現を目指すとともに「産業基盤の構築、持続可能な社会の実現、多様な人財の育成」の観点から様々な取り組みを進めている。



図表 2：東亜建設工業 経営理念体系図⁴

(3) ESG 経営／重要課題 (マテリアリティ) ／重要指標

東亜建設工業は、上述した企業理念に則り、長期ビジョン<TOA2030>のもと、ESG 経営を推進している。同社は、E (環境)・S (社会)・G (ガバナンス) を念頭に置いた同社の事業活動により、受注・利益等の経済価値の創造に加えて、社会ニーズに応えることで新たな社会価値をも創造し、これにより総合的に企業価値の向上を目指している。現在における最も重要かつ喫緊の社会ニーズとして、SDGs (持続可能な開発目標) に貢献することを宣言している。

ESG 経営の推進にあたっては、社是や長期ビジョンを踏まえて策定した ESG 経営に関する基本方針のもと、同社の事業において優先的に取り組むべき重要課題 (マテリアリティ) を特定し、各重要課題への取組み方針を「ESG 経営基本方針」として制定している。重要課題に対してアクションプラ

⁴ 東亜建設工業 提供資料

ンを定めることにより、持続可能な企業体質を構築し、同社の企業価値の向上を図りながら、事業を通じて社会の持続可能な発展に貢献することを目指している。

ESG	重要課題	アクションプラン	重要指標(KPI)	2024年度(以降)達成目標	SDGs
E	環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> ■脱炭素技術および生物多様性の保全・創出技術の開発を推進する。 ■建築営業本部内に環境プロジェクト室を設置し、カーボンニュートラルの推進に向けて検討を実施する。 	環境負荷低減に資する研究開発の実施件数	10件以上	    
			建築:『ZEB』提案件数	5件以上	
			建築:受注金額10億円以上の設計施工案件に対するZEBシリーズの割合	50%以上	
	建設廃棄物の削減と再利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ■建設現場における3R(リデュース、リユース、リサイクル)に取り組み、ゼロエミッション化を推進する。 	循環社会実現に資する研究開発の実施件数	3件以上	
			建設廃棄物の最終処分率	3%以下	
	環境に配慮した施工	<ul style="list-style-type: none"> ■低炭素型の建設機械・工法・エネルギーを採用する。 ■環境マネジメントシステムの実効性向上を図る。 ■協力会社やサプライヤーとの連携強化により、カーボンニュートラルを推進する。 	温室効果ガス排出量(Scope1+2)の削減率(2020年度比)	10%以上	
			25%以上(2030年度)		
			実質100%(2050年度)		
温室効果ガス排出量(Scope3)の削減率(2020年度比)			10%以上		
		25%以上(2030年度)			
		重大な環境事故の発生件数	0件		
S	インフラ整備を通じた社会への貢献と共生	<ul style="list-style-type: none"> ■激甚化する自然災害から暮らしと社会を守るため、国土強靱化への取り組みや、老朽化した港湾インフラの維持・更新等に積極的に関与し、恒久的、持続可能性の高いインフラ整備へ貢献する。 ■高度な建設技術、リニューアル技術により快適な都市環境の整備に貢献する。 ■開発途上国の生活向上のためのインフラ開発・整備へ貢献する。 	防災・減災に資する研究開発の実施件数	7件以上	
			快適な都市基盤・環境整備に資する研究開発の実施件数	15件以上	
			開発途上国におけるインフラ整備プロジェクトの施工件数	3件以上	
	品質の確保・向上	<ul style="list-style-type: none"> ■ICTや新技術の活用による施工および施工管理の高度化を推進する。 ■品質マネジメントシステムの実効性向上を図る。 ■国内の土木・建築部門と国際部門が連携し、不適合製品発生防止の取り組みを強化する。 	損失500万円以上の品質不適合件数(土木)	3件以下	
			損失500万円以上の品質不適合件数(建築)	3件以下	
			損失1000万円以上の品質不適合件数(国際)	3件以下	
	顧客満足の追求	<ul style="list-style-type: none"> ■工事仕様書や顧客要求事項を正確に把握のうえ、現場と管理部門が認識を統一して施工に取り組み、要求に応じた良質の製品を提供する。 ■工事竣工後、顧客の評価を回収・分析し、次現場へフィードバックする。 ■DX生産設計課にてBIMをプラットフォームとして活用し生産性向上を図る。 	顧客満足度評価(官庁、社内指標)	80点以上	
			顧客満足度評価(民間、社内指標)	B以上	
			お客様満足度アンケート調査回収率	90%以上	
	労働安全衛生の確保	<ul style="list-style-type: none"> ■労働安全衛生マネジメントシステムの実効性向上を図る。 ■安全をすべてに優先することによる労働災害・公衆災害を撲滅する。 	重大災害の発生件数	0件	
重大公衆災害の発生件数			0件		
災害度数率(休業4日以上・国内)			0.70以下		
災害度数率(休業4日以上・国際)			0.20以下		
多様な人材の育成と活躍推進	<ul style="list-style-type: none"> ■ダイバーシティ&インクルージョンを実現するため、人材戦略課が中心となり、具体的な施策立案を行い、意識改革を推進する。 ■「人材育成基本方針」に基づく多様な人材を確保し、育成する。 ■各事業部門の責任において、人材の採用や、育成に必要なカリキュラムの整備を実行する。 ■DXの推進により、高度人材の育成や基礎的スキルの底上げを行い、生産性の向上や新しい働き方につなげ、社会へ貢献する企業を目指す。 	障がい者雇用率	2.5%以上		
		女性総合職従業員数	200人以上(2030年度)		
		外国籍総合職従業員数	40人以上(2030年度)		
		女性準幹部職・幹部職者数	20人以上(2030年度)		
		外国籍準幹部職・幹部職者数	10人以上(2030年度)		
活き活きと誇りをもって働ける職場環境の構築	<ul style="list-style-type: none"> ■福利厚生や教育面の充実、より一層の働き方改革の推進に向けた業務改善に取り組む。 ■海外および国内において、協力会社の理解を得ながらサプライチェーン全体での人権リスクの防止・低減に取り組む。 ■社員提案制度を通じて、社員の自発能動的な発信と実行をさせる仕組み作り、風通しの良い組織作りを目指す。 	全社員のコンプライアンス意識調査における「従業員満足度」に関する28項目の平均スコア	前年度スコアを上回ること		

図表 3-1：東亜建設工業 重要課題（マテリアリティ）①⁵

⁵ 東亜建設工業 提供資料

ESG	重要課題	アクションプラン	重要指標(KPI)	2024年度(以降)達成目標	SDGs
G	ガバナンスの強化	<ul style="list-style-type: none"> ■ 企業価値向上に向けてコーポレートガバナンス体制を構築する。 ■ 不祥事の再発防止のため東亜建設工業グループの内部統制の有効性維持および向上を図る。 	第三者による取締役会の実効性評価の実施回数	中計期間中に1回	
			国内連結子会社のガバナンスのモニタリング回数※1	各社年1回	
	リスクマネジメントの強化	<ul style="list-style-type: none"> ■ リスク発生の可能性を認識し、発生の予防及び発生した場合の対応に万全を期す。 ■ BCMを充実させる。 ■ 情報セキュリティ管理を徹底する。 	重大な情報セキュリティ事故発生件数	0件	
			BCP全社一斉訓練実施回数	年1回	
			安否確認訓練24時間応答率	100%	
	コンプライアンスの徹底	<ul style="list-style-type: none"> ■ コンプライアンス教育を充実・強化する。 ■ 施工不良問題に対する社員の意識の風化防止を図る。 	重大な法令違反行為の発生件数	0件	
コンプライアンスに関するeラーニング受講率※2			100%		
全社員のコンプライアンス意識調査における「コンプライアンス」に関する18項目の平均スコア	前年度スコアを上回ること				

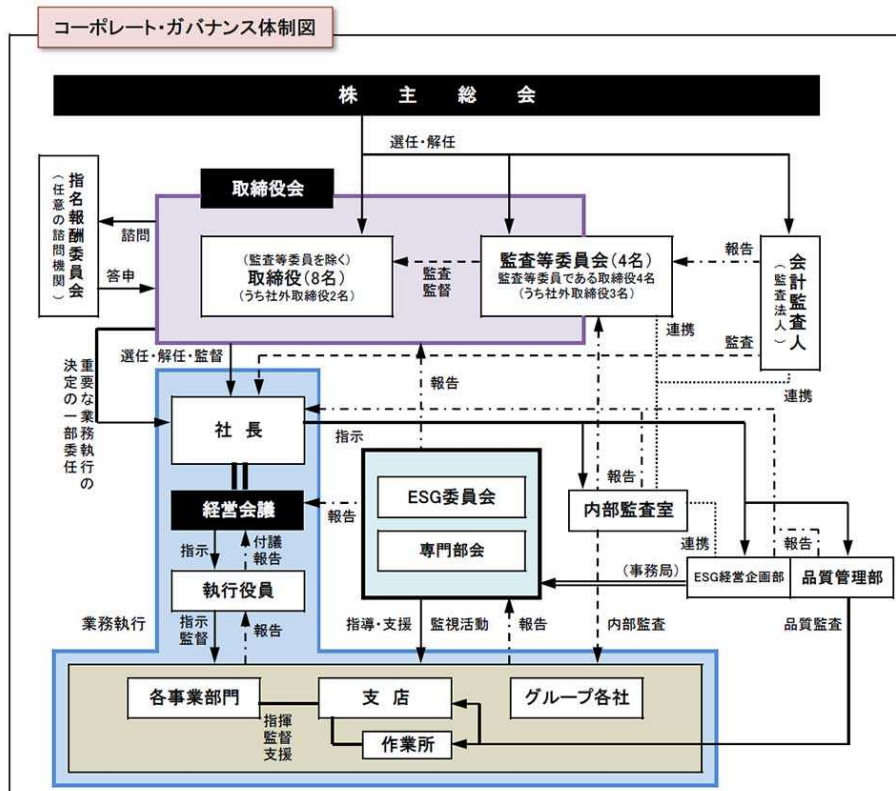
※1 支社を保有する連結子会社については支社についても別途年1回支社モニタリングも実施

※2 当社だけでなく国内連結子会社を含む

図表 3-2：東亜建設工業 重要課題（マテリアリティ）②⁶

(4) コーポレート・ガバナンス、及びサステナビリティ推進体制

東亜建設工業は、グループの全社横断的な内部統制の構築及び ESG 活動の推進のため、「ESG 委員会」を設置している。



図表 4：東亜建設工業 コーポレート・ガバナンス体制図⁷

⁶ 東亜建設工業 提供資料

⁷ 東亜建設工業 ホームページ <https://www.toa-const.co.jp/ir/company/cg/>

「ESG 委員会」は、社内取締役 6 名、執行役員 3 名、社内監査等委員 1 名、社外監査等委員 1 名で構成される。年 2 回必要に応じて開催され、同社グループのコンプライアンス、内部統制及びリスク管理、気候変動への対応を含む ESG 活動に関する基本的な方針や具体的な行動計画の立案、活動実績のレビュー、施策等が審議されている。同委員会の審議結果は取締役会に報告されるとともに、重要決定事項は事業部門（支店を含む）及びグループ会社に伝達され、グループ一体でのガバナンス体制が構築されている。

また、東亜建設工業は、サステナビリティに関して取締役会によるガバナンスを働かせており、経営理念、グループ企業行動規範、長期ビジョン、重要課題（マテリアリティ）等の重要な方針については、全て取締役会で承認されている。

2. KPIの選定

(1) 評価の観点

本項では、本フレームワークで定める KPI に係る有意義性について確認を行う。具体的には、発行体のビジネス全体にとって関連性がある中核的で重要なものであること、発行体の現在や将来の事業運営にとって高い戦略的意義を有すること、一貫した方法論に基づく測定又は定量化が可能であること等について確認を行う。

(2) KPIの選定の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

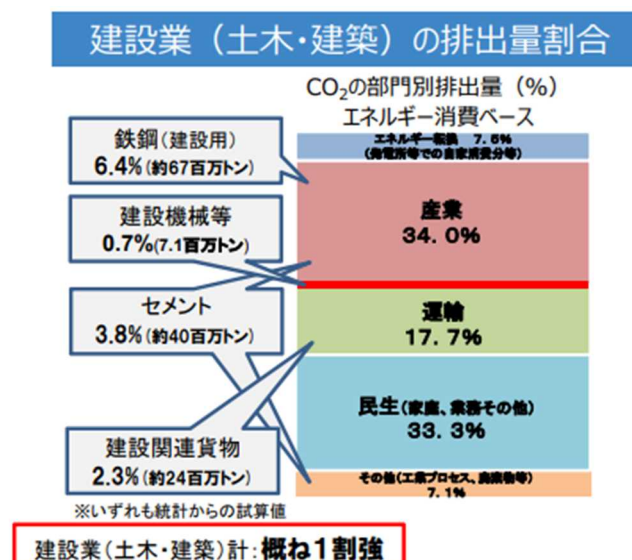
本フレームワークのKPIは、SLBP等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

東亜建設工業は、本フレームワークで以下の KPI を設定している。

KPI	温室効果ガス排出量（Scope1+2）の削減率
-----	-------------------------

■ KPIの有意義性 日本における建設業の位置づけ

日本において、建設業における建設現場（建設機械等）起因の温室効果ガス（GHG）排出量（Scope1+2）は日本全体の約 0.7%であるが、建設材料や建設関連貨物などサプライチェーンを含めた建設現場における GHG 排出量（Scope3）を含めると日本全体の約 1 割強を占める⁸。



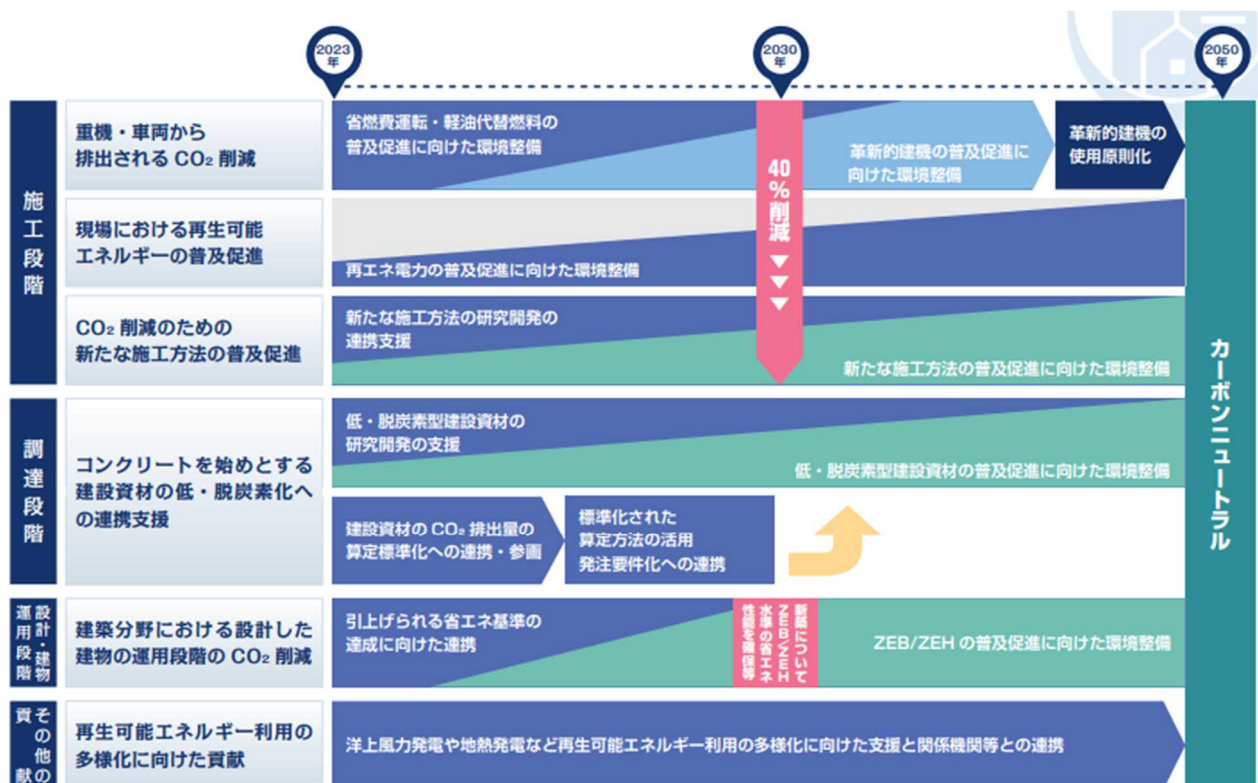
図表 5 国土交通省 建設業における GHG 排出量割合（2020 年度）⁸

⁸ 国土交通省 脱炭素に向けた取組（2023 年 2 月 16 日） <https://www1.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001587784.pdf>

■KPIの有意義性 業界団体の方針・計画・ロードマップ

業界団体である日本建設業連合会は環境自主行動計画(第7版)⁹を2023年12月に公表しており、その中で「環境経営の実践」「LCCO₂¹⁰の削減」「建設副産物対策」「生物多様性の保全」の4つをテーマとして定めており、「LCCO₂の削減」として「施工段階並びに設計・運用段階における温暖化対策」を目標として掲げている。また、具体的に「軽油代替燃料または革新的建機の普及を前提として施工段階におけるCO₂排出量を2030年度に40%削減(2013年度比)」という数値目標を掲げている。

また、日本建設業連合会は「2050年カーボンニュートラル実現に向けたロードマップ」¹¹を2023年7月に公表している。同ロードマップのなかで、施工段階、調達段階、設計・建物運用段階、その他の貢献の4分野のロードマップを策定している。



図表6 日本建設業連合会 2050年カーボンニュートラル実現に向けたロードマップ¹¹

以上より、業界団体である日本建設業協会において、LCCO₂の削減、ならびに建設現場の施工段階におけるCO₂削減が重視されている。

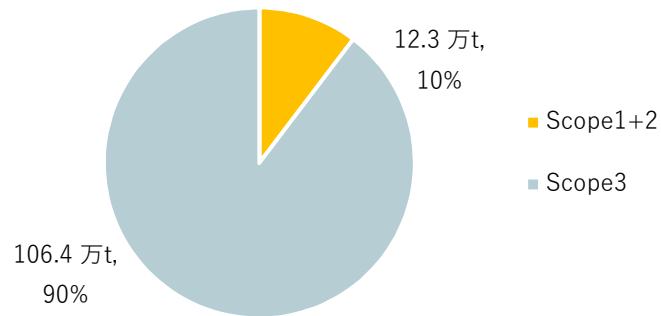
⁹ 建設業の環境自主行動計画第7版 <https://www.nikkenren.com/kankyoku/jimukyoku/article.html?token=1702862560797>

¹⁰ CO₂の排出量を建築物のライフサイクル(建設、運用、更新、解体、処分)を通して足し合わせた指標。日本建設業連合会「2022年度 省エネルギー計画書およびCASBEE対応状況調査報告書」より引用 <https://www.nikkenren.com/publication/detail.html?ci=372>

¹¹ 日本建設業連合会 2050年カーボンニュートラル実現に向けたロードマップ(2023年7月) <https://www.nikkenren.com/kankyoku/cn/index.html>

■KPI の有意義性 東亜建設工業における KPI の位置づけ

東亜建設工業の 2023 年度 GHG 排出量実績は、図表 7 の通りである。



図表 7 東亜建設工業 2023 年度 GHG 排出量実績 (Scope1+2、Scope3) ¹²

東亜建設工業は、図表 3 で示した通り、重要課題（マテリアリティ）の一つとして「環境に配慮した施工」を認識しており、その重要指標として「温室効果ガス排出量（Scope1+2）の削減率（2020 年度比）」と「温室効果ガス排出量（Scope3）の削減率（2020 年度比）」を設定している。また、2021 年 12 月に TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース、Task Force on Climate-related Financial Disclosures）の最終提言への支持を表明している。

東亜建設工業は、2022 年度から経営企画本部にカーボンニュートラル推進部（2024 年度にカーボンニュートラル企画管理部に改称）を設置し、さらなる脱炭素への推進に向けた取り組みを開始している。

東亜建設工業は、図表 8 で示すグループの温室効果ガス削減目標（Scope1+2 及び Scope3）について、建設業界のなかでは比較的早い 2022 年 10 月に SBT イニシアチブ（SBTi）より WB2°C 目標の認定を受けている。東亜建設工業は、同目標を達成するため、四半期毎に進捗管理を行っている。

Scope 1+2	2030年度25%以上削減（2020年度比）
Scope 3	2030年度25%以上削減（2020年度比）

Scope1：事業者自らによる温室効果ガスの直接排出

Scope2：他社から供給された電気・熱・蒸気の使用に伴う間接排出

Scope3：Scope 1,2以外の間接排出（事業者の活動に関連する他社の排出）

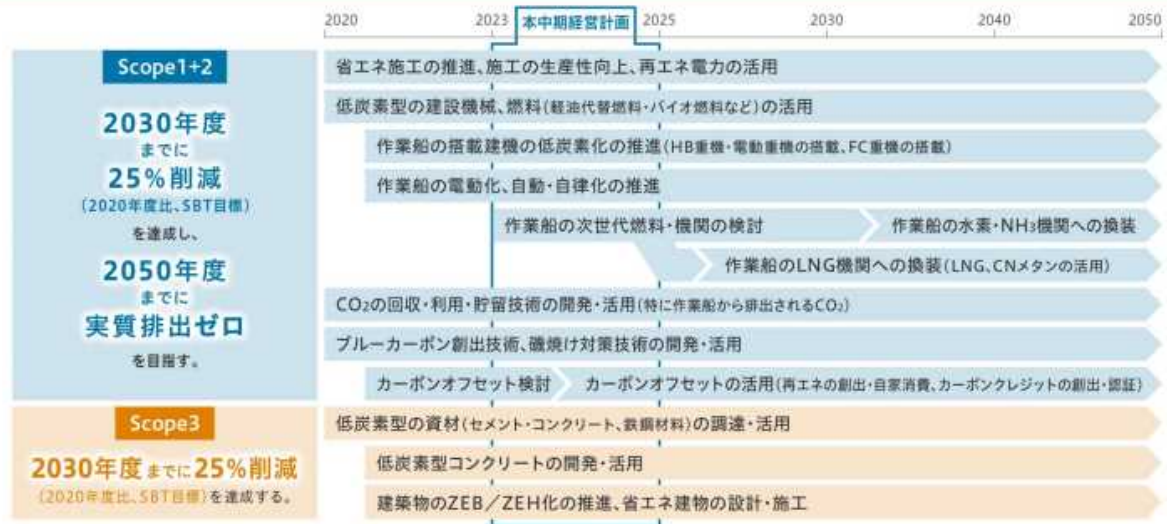
図表 8 東亜建設工業グループの温室効果ガス削減目標（WB2°C目標） ¹³

¹² 東亜建設工業ホームページより JCR 作成

¹³ 東亜建設工業ニュースリリース（2022 年 10 月 13 日） <https://www.toa-const.co.jp/company/release/2022/221013.html>

2023年3月には長期ビジョン<TOA2030>実現に向けた中期経営計画の中で2050年のカーボンニュートラルを目指すロードマップを定め、さらに2024年3月にこのロードマップをベースに様々な取り組みによるScope1+2の削減効果を定量化した移行計画を策定している。

》》 2050年度までにScope1+2の実質排出ゼロを目指す



※洋上風力発電や地熱発電など再生可能エネルギー事業への取り組みも、積極的に行っていく。
 ※次回SBT更新に向け、1.5℃目標への対応を考慮し、積極的にScope1+2の事業活動における排出量削減に向けた研究開発投資を行っていく。

図表9 東亜建設工業グループ カーボンニュートラルロードマップ¹⁴

以上より、今回設定されたKPIは、建設業界の特性や方針を鑑みて重要なものであり、東亜建設工業において重要課題と位置付けられていること等を踏まえると有意義であるとJCRは評価している。

■一貫した方法論に基づく測定又は定量化の可否（外部からの検証可能性）

本KPIである「温室効果ガス排出量（Scope1+2）」は、国際的な基準「GHGプロトコル」によって定義されている。GHGプロトコルについては国際的な利用促進を目指すためオープンなプロセスによって開発が実施されており、検討結果である基準及びガイダンス等はHPで公開されていることから、一貫した方法論に基づく定量化が実施されている。

以上より、本KPIは一貫した方法論に基づく定量化が実施され、外部からも検証可能である。

¹⁴ 東亜建設工業 中期経営計画（2023～2025年度）長期ビジョン<TOA2030>実現に向けた具体的行動計画
<https://pdf.irpocket.com/C1885/WYlc/tlQw/VbLU.pdf>

3. SPTの測定

(1) 評価の視点

本項では、本フレームワークの SPT に係る野心性について確認を行う。具体的には、選定された KPI における重要な改善を表し、Business as Usual (BAU、当該プロジェクトを実施しない場合、もしくは成り行きの場合) の軌跡を超える等の野心的なものであること、可能な場合にはベンチマークや外部参照値と比較可能であること、発行体の全体的なサステナビリティ戦略及びビジネス戦略と整合していること、ファイナンス開始時までにはあらかじめ定められた時間軸 (目標年度等) に基づいて SPT が決定されること等の観点から確認を行う。

(2) SPT の測定の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

本フレームワークのSPTは、SLBP等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

東亜建設工業は、以下の通り、本フレームワークで SPT を設定している。SPT は、SBT 認定済の 2030 年度目標に基づき、同目標を線形補完したものとなっている。

SPT：温室効果ガス排出量 (Scope1+2) 削減率 (2020 年度比)

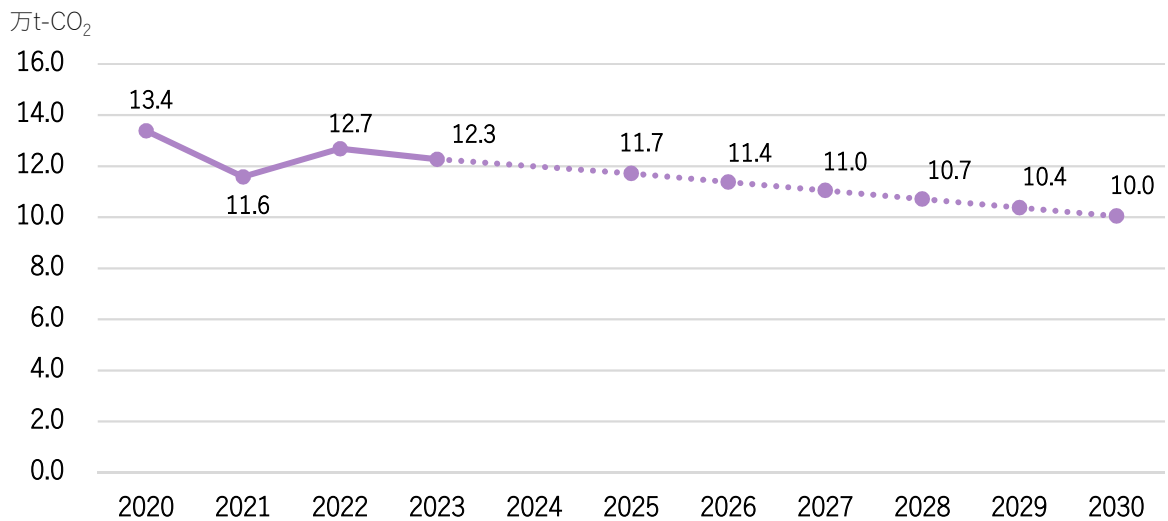
2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度	2030 年度
12.5%	15.0%	17.5%	20.0%	22.5%	25%

i 過年度実績との比較 (BAU) を超える野心的なものか

本 KPI の過年度実績及び SPT は、以下の図表 10 と図表 11 に示す通りである。

図表 10 東亜建設工業 GHG 排出量実績 (Scope1+2) のトラックレコード及び SPT¹⁵

	2020	2021	2022	2023		2025	2026	2027	2028	2029	2030
	実績	実績	実績	実績		SPT	SPT	SPT	SPT	SPT	SPT
Scope1+2 (万 t-CO ₂)	13.4	11.6	12.7	12.3		11.7	11.4	11.0	10.7	10.4	10.0
基準年比削減率	-	▲13.5%	▲5.3%	▲8.3%		▲12.5%	▲15.0%	▲17.5%	▲20.0%	▲22.5%	▲25.0%



図表 11 東亜建設工業 GHG 排出量実績 (Scope1+2) のトラックレコード及び SPT¹⁵

本 KPI の過年度実績について、2021 年度は 2020 年度と事業量 (売上高) は変わらない一方で事業構造 (材料費・施工費) に一時的な変化があったため GHG 排出量が大きく落ち込んだが、2022 年度には従来の事業構造に戻ることによって GHG 排出量も従来のボリュームに戻っている。具体的な削減施策の実績としては、2020 年度から 2023 年度にかけて省エネルギー活動や日本国内での再生可能エネルギーの導入等を進めており、その結果同 3 年間で 8.3%削減 (1 年あたりの削減率は約 2.8%弱相当) を達成している。

ただ、今後 2024 年度から 2030 年度にかけて GHG 削減策が限られてくるなかで、日本に限らず海外でも削減活動を行い 16.7% (2.4%/年相当) を達成する必要があるとあり、SPT 達成の難易度は高く野心的である。

¹⁵ 東亜建設工業ホームページ及び本フレームワークより JCR 作成

ii ベンチマーク（科学的根拠・外部参照値など）との比較

【科学的根拠との比較】

東亜建設工業は、本 SPT のうち 2030 年目標について、2022 年 10 月に SBTi より WB2°C 目標の認定を受けており、科学的根拠が担保されている。

【同業他社との比較】

東亜建設工業の SPT と事業内容・規模が近い同業他社 4 社が掲げる目標とを比較した結果、1.5°C 未満の基準の目標が掲げる会社も存在することからトップレベルの目標には及ばないが、同業他社と比較すると相応に高い数値である。

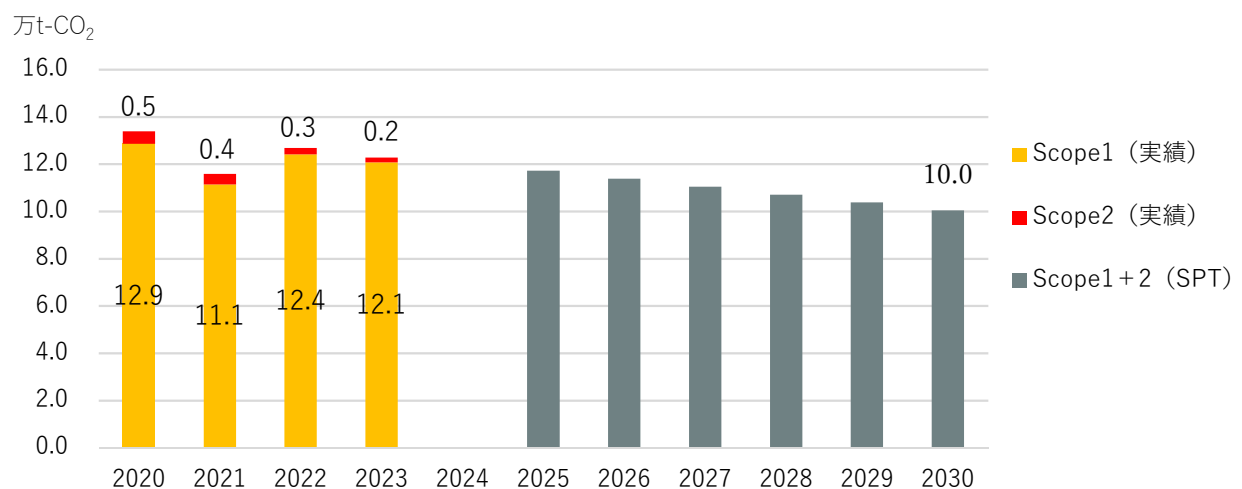
【国・地域の目標など水準との比較】

東亜建設工業が主に事業を営む日本国内において、日本政府は 2030 年度までに 2013 年度比 46% の GHG 削減目標を公表している（約 2.7%/年の削減率に相当）。また、日本建設業連合会は「施工段階における CO₂ 排出量を 2030 年度に 40% 削減（2013 年度比）」を掲げている（約 2.4%/年の削減率に相当）

一方、東亜建設工業の SPT は 2.5%/年の削減率に相当し、日本政府の目標よりは若干低いものの、ベンチマークとなる業界団体の目標を上回るレベルのものとなっており、野心的である。

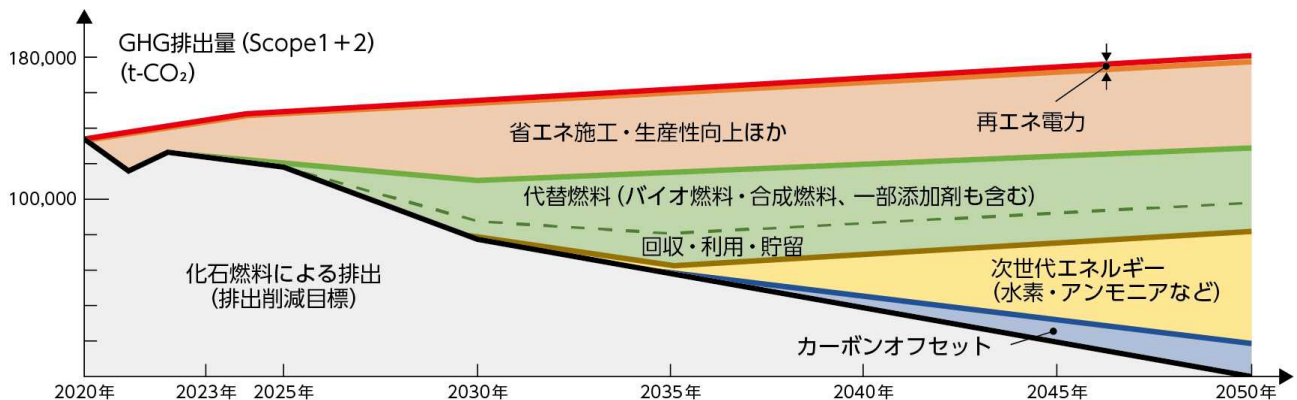
iii SPT 達成に向けた計画・取り組み

東亜建設工業の KPI/SPT について、Scope1・2 別のトラックレコードは図表 12 に示す通りである。直近の 2023 年度の GHG 排出実績は 12.3 万 t-CO₂ であり、そのうち 96.1% を Scope1 が占めている。そして、2030 年度の SPT を達成するためには今後 2.3 万 t-CO₂ を削減する必要があり、削減の際には Scope1 への対応を進めていく必要がある。



図表 12 東亜建設工業 GHG 排出量実績（Scope1・2 別）のトラックレコード 及び SPT のグラフ

東亜建設工業は、2050年のカーボンニュートラルに向けたロードマップをベースに、様々な取り組みによる Scope1+2 の削減効果を定量化した移行計画を 2024 年 3 月に策定している。



図表 13 東亜建設工業 移行計画¹⁶

東亜建設工業は、本 SPT 達成に向け、上記の移行計画に沿い下記施策等を実施する予定である。

図表 14 東亜建設工業 SPT 達成のための施策

土木事業	<ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギー活動（施工方法の工夫、燃費向上運転の推進など） ・低炭素型作業船（電力回生装置などを搭載する作業船）の活用 ・低炭素燃料の導入（軽油代替燃料や燃焼促進添加剤の使用） など
建築事業	<ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギー活動（施工方法の工夫、燃費向上運転の推進など） ・電動重機、ハイブリッド重機の活用 ・低炭素燃料の導入（軽油代替燃料や燃焼促進添加剤の使用） ・再生可能エネルギー由来電力の導入 など
海外事業	<ul style="list-style-type: none"> ・省エネルギー活動（施工方法の工夫、燃費向上運転の推進など） ・低炭素型作業船（電力回生装置などを搭載する作業船）の活用 ・低炭素燃料の導入（軽油代替燃料や燃焼促進添加剤の使用） ・再生可能エネルギー由来電力の導入 など

上記施策のうち、「再生可能エネルギー由来の電力」は比較的導入しやすい施策であるものの、図表 12 で示した通り現時点で Scope2 の占める割合は非常に小さく、CO₂ を削減できる余地は限られている。次に、「省エネルギー活動」については土木・建築・海外の各事業において共通の工法・機械であれば削減を進めることができるものの、工事ごとに異なる工法や機械を用いるとなると CO₂ 削減を進めるのは難しくなる。最後に、低炭素型作業船や電動重機等の導入については設備投資が必要になること等から容易ではなく、また様々な種類の工事・工法では作業船・重機が開発されていない分野もあり得ることから導入のハードルは高い。従って、東亜建設工業にとって本 SPT の達成の難易度は相応に高い、と推察される。

以上より、本フレームワークの SPT に係る野心性について、JCR は確認した。

¹⁶ 東亜建設工業ホームページ <https://www.toa-const.co.jp/esg/carbon.html>

(3) JCRによるインパクト評価

JCRは、本フレームワークのSPTに係るポジティブなインパクトの増大及びネガティブなインパクトの回避・管理・低減の度合いについて、国連環境計画金融イニシアティブ（UNEP FI）が策定したポジティブ・インパクト金融原則の第4原則で例示されているインパクト評価基準の5つの観点に沿って確認した。

① 多様性：多様なポジティブ・インパクトがもたらされるか

本フレームワークのSPTは、以下のとおりUNEP FIの定めるインパクト・エリア／トピックのうち、「気候の安定性」にインパクトがもたらされる。

社会	人格と人の安全保障	紛争	現代奴隷	児童労働	
	健康および安全性	データプライバシー	自然災害		
	資源とサービスの入手可能性、アクセス可能性、手ごろさ、品質	水	食料	エネルギー	住居
	生計	雇用	賃金	社会的保護	
	平等と正義	ジェンダー平等	民族・人種平等	年齢差別	その他の社会的弱者
	強固な制度・平和・安定	法の支配	市民的自由		
	健全な経済	セクターの多様性	零細・中小企業の繁栄		
	気候の安定性				
自然環境	生物多様性と生態系	水域	大気	土壌	
	サーキュラリティ	生物種	生息地		
		資源強度	廃棄物		

また、本フレームワークのSPTは、東亜建設工業のサプライチェーンのうち「製造」段階へのインパクトが期待される。



国内建築		○			
国内土木		○			
海外		○			
その他		○			

② 有効性：大きなインパクトがもたらされるか

本 KPI/SPT の対象となる事業は、東亜建設工業グループ全体をカバーする見込みである。

東亜建設工業の 2023 年度の連結売上高は 2,838 億円であり、建設業界のなかでは中堅に位置する企業である。本 KPI/SPT は SBTi より WB2°C 目標の認定を受けている。本 SPT は、同業他社との比較において、1.5°C 未満の基準の目標が掲げる会社も存在することから業界トップレベルの目標には及ばない状況であるが、競合企業と比較すると相応に高い数値である。従って、建設業全体に一定規模のインパクトが発現することが期待される。

③ 効率性：投下資本に比して大きなインパクトがもたらされるか

本フレームワークの SPT は、東亜建設工業グループの経営理念体系・重要課題（マテリアリティ）に整合したものである。また、本 SPT は 2050 年のカーボンニュートラルを目指すロードマップや中期経営計画とも整合している。

従って、本 SPT 達成に向けた取り組みが推進されることにより、投資資本に比して大きなインパクトの発現が期待される。

④ 倍率性：公的資金や寄付に比して民間資金が大きく活用されるか

本フレームワークの SPT 達成に向け、補助金等の公的資金の活用については直近では予定されていない。日本政府・業界団体が建設工事の脱炭素化が推進されていることから、今後公的資金が活用される可能性はある。

⑤ 追加性：追加的なインパクトがもたらされるか

本フレームワークの SPT は、以下にリストアップしたとおり、SDGs の 17 目標及び 169 ターゲットのうち複数の目標・ターゲットに対して、追加的なインパクトが期待される。

7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに



ターゲット 7.2 2030 年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。

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 産業と技術革新の基盤をつくろう



ターゲット 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組を行う。

13 気候変動に具体的な対策を



ターゲット 13.1 すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応力を強化する。

4. 債券の特性

(1) 評価の視点

本項では、本債券の特性について、予め設定された SPT が達成されるか否かによって、ファイナンス条件等は変化するか等を確認する。

(2) 債券の特性の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

本フレームワークで定められた債券の特性は、SLBP等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

本フレームワークで定められた債券の財務的特性は、SPT の達成状況により変動することとしている。具体的な変動内容は寄付、排出権等の購入を含んでおり、債券発行時に法定開示書類等にて具体的に特定される。なお、何らかの事態が生じ、判定日に SPT の達成状況の確認ができない場合は、SPT 未達成として対応される。

また、本フレームワーク策定時点で予見し得ない、事業構造に重大な影響を与える可能性のある想定外の事象（M&A、規制等の制度面の大幅な変更、または異常事象の発生等）が発生した場合、これらの変更内容を踏まえた従来評価基準と同等以上の野心度合いの評価基準を SPT に設定すること等について関係者と協議の上、外部評価機関による評価を取得することがあり得る。本見直しの内容については、東亜建設工業のウェブサイト上にて開示される。

以上より、本フレームワークで定められた債券の特性について、各原則等で示されている具備すべき条件の全てを満たしていることを、JCR は確認した。

5. レポート・検証

(1) 評価の視点

本項では、本フレームワークで定められたレポートについて、選定された KPI の実績に係る最新情報や SPT の野心度を判断できる情報等が、年に 1 回以上開示されるか等を確認する。また、本フレームワークで定められた検証について、選定された KPI の実績に対する独立した外部検証は実施されるか、当該検証内容は開示されるか等を確認する。

(2) レポート・検証の概要と JCR による評価

▶▶▶ 評価結果

本フレームワークで定められたレポート・検証は、SLBP等で示されている具備すべき条件の全てを満たしている。

東亜建設工業は、本フレームワークに基づく債券が償還されるまでの期間、以下の内容を同社ウェブサイトにて年次で開示する。

- ・ KPI に関する最新の実績値
- ・ SPT の進捗状況
- ・ KPI/SPT に関連する最新のサステナビリティ戦略に関する情報
- ・ SPT が未達で寄付を実施した場合、寄付先、寄付額、寄付の実施時期、排出権を購入した場合は、排出権の名称、移転日および購入額

東亜建設工業は、KPI の実績について、最終判定日まで年次で独立した第三者から検証報告書を取得し、同社ウェブサイトにて開示する予定である。また、判定日時点における SPT の達成状況について、独立した第三者から検証報告書を取得及び判定を受ける。取得した検証報告書及び判定結果についても、同社ウェブサイトにて開示する予定である。

以上より、本フレームワークで定められたレポートについて、各原則等で示されている具備すべき条件の全てを満たしていることを、JCR は確認した。

6. SLBP 等への適合性に係る結論

以上より、JCR は本フレームワークが SLBP 等に適合していることを確認した。

(担当) 菊池 理恵子・佐藤 大介

本評価に関する重要な説明

1. JCR 第三者意見の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する第三者意見は、International Capital Market Association（ICMA）が策定したサステナビリティ・リンク・ボンド原則及び環境省が策定したサステナビリティ・リンク・ボンド・ガイドラインへの評価対象の適合性に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該評価対象がもたらすポジティブなインパクトの程度を完全に表示しているものではありません。

本第三者意見は、依頼者から供与された情報及び JCR が独自に収集した情報に基づく現時点での計画又は状況を評価するものであり、将来における状況への評価を保証するものではありません。また、本第三者意見は、サステナビリティ・リンク・ボンドによるポジティブな効果を定量的に証明するものではなく、その効果について責任を負うものではありません。設定されたサステナビリティ・パフォーマンス・ターゲットの達成度について、JCR は発行体又は発行体の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定されていることを確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。

2. 本第三者意見を提供するうえで参照した国際的なイニシアティブ、原則等

本第三者意見を提供するうえで JCR は、ICMA、環境省及び国連環境計画金融イニシアティブが策定した以下の原則及びガイドを参照しています。

- ・サステナビリティ・リンク・ボンド原則
- ・サステナビリティ・リンク・ボンドガイドライン
- ・ポジティブ・インパクト金融原則

3. 信用格付業に係る行為との関係

本第三者意見を提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業に係る行為とは異なります。

4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、又は閲覧に供することを約束するものではありません。

5. JCR の第三者性

本評価対象者と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、発行体及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、又はその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると黙示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、又は当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかんを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。本第三者意見は、評価の対象であるサステナビリティ・リンク・ボンド・フレームワークに係る各種のリスク（信用リスク、価格変動リスク、市場流動性リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、本第三者意見は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。本第三者意見は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、又は撤回されることがあります。本文書に係る一切の権利は、JCR が保有しています。本文書の一部又は全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

第三者意見：本レポートは、依頼人の求めに応じ、独立・中立・公平な立場から、サステナビリティ・リンク・ボンド・フレームワークについて、ICMA によるサステナビリティ・リンク・ボンド原則への適合性に対する第三者意見を述べたものです。

■サステナブル・ファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・国連環境計画 金融イニシアティブ ポジティブインパクト作業部会メンバー
- ・環境省 グリーンボンド外部レビュー者登録
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候債イニシアティブ 認定検核機関)
- ・ICMA (国際資本市場協会) に外部評価者としてオブザーバー登録) ソーシャルボンド原則、Climate Transition Finance 作業部会メンバー

■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会の定める NRSRO (Nationally Recognized Statistical Rating Organization) の5つの信用格付クラスのうち、以下の4クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則 17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示は JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■本件に関するお問い合わせ先

情報サービス部 TEL：03-3544-7013 FAX：03-3544-7026

株式会社 日本格付研究所

Japan Credit Rating Agency, Ltd.
信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル