



株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりサステナブルファイナンス・フレームワークに対する第三者意見及びサステナビリティファイナンス・フレームワーク評価のレビュー結果を公表します。

## 東急株式会社

### サステナブルファイナンス・フレームワーク

### 据置

<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／借入人	東急株式会社（証券コード：9005）
評価対象	東急株式会社 サステナブルファイナンス・フレームワーク

### 評価の概要

#### ▶▶▶1. 東急の概要

東急株式会社（東急）は、東京都及び神奈川県を主たる事業基盤とし、交通、不動産、生活サービス、ホテル・リゾートを主な事業分野とする東急株式会社連結グループの中核をなす事業会社である。同グループは2025年3月31日現在で、東急及びその子会社128社で構成されている。

東急は、鉄道事業を基盤とした「まちづくり」を事業の根幹に置きつつ、様々な領域で事業を進めてきた。2019年9月2日付で東京急行電鉄株式会社から東急株式会社に商号変更し、同年10月1日付で、会社分割により鉄道事業を100%子会社である東急電鉄株式会社に承継させている。同社の東

横線及び田園都市線を中心とする沿線エリアは、通勤・通学路線として高い利用実績を有し、他社路線との相互直通運転の充実化により、広域な交通ネットワークを形成している。

東急は、次の100年も持続的な成長を目指す企業であり続けるとの考えと、グループスローガンである「美しい時代へー東急グループ」のもと、グループ理念の実現に向けて、サステナブル経営を経営の基本姿勢として位置づけている。今後も「まちづくり」を通じた継続的な社会課題の解決に取り組む方針である。

こうした東急の基本姿勢及び現在のサステナブル経営の考え方を資金調達面で明確化するため、東急は「サステナビリティ・リンク・ファイナンス・フレームワーク」及び「サステナビリティファイナンス・フレームワーク」（以下、個別にまたは総称して「本フレームワーク」）を2022年9月に策定している。本フレームワークについて、JCRは2022年9月30日付で第三者意見及び評価を公表している（22-D-0746）。

その後、東急は2024年5月にサステナビリティファイナンス・フレームワークの変更を行ったことに伴い、JCRは2024年5月31日付で本フレームワークのレビューを公表している（24-D-0303）。

今回、東急はサステナビリティ・リンク・ファイナンス・フレームワーク及びサステナビリティファイナンス・フレームワークの変更を行っていることから、JCRは本フレームワークのレビューを実施する。なお、サステナビリティファイナンス・フレームワークの変更は、主として記載内容の調整によるものである。

## ▶▶▶ 2. SLBP 等への適合性確認結果の概要

東急は、本フレームワークの改訂にあたり、以下のKPIを選定した上で、それぞれに対応するSPTを設定している（太字が前回からの変更点）。

KPI	当社及び連結子会社の GHG 排出量（総量ベース、Scope1 及び Scope2）
SPT 1	2030 年度 GHG 排出量 289,950t-CO <sub>2</sub> e 以下 「環境ビジョン 2040」で定めた GHG 排出削減目標である、2019 年度比 55%削減実現後の値である上記を SPT として使用します。
SPT 2	2035 年度 GHG 排出量 257,733t-CO <sub>2</sub> e 以下 「環境ビジョン 2040」で定めた GHG 排出削減目標である、2019 年度比 60%削減実現後の値である上記を SPT として使用します。
SPT 3	2040 年度 GHG 排出量 173,970t-CO <sub>2</sub> e 以下 「環境ビジョン 2040」で定めた GHG 排出削減目標である、2019 年度比 73%削減実現後の値である上記を SPT として使用します。

JCR は、東急が今回改訂した本フレームワークについて「サステナビリティ・リンク・ボンド原則<sup>1</sup>」、「サステナビリティ・リンク・ローン原則<sup>2</sup>」、「サステナビリティ・リンク・ボンド・ガイドライ

<sup>1</sup> 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/>

<sup>2</sup> Asia Pacific Loan Market Association (APLMA), Loan Market Association (LMA), Loan Syndications and Trading Association (LSTA). "Sustainability-Linked Loan Principles 2025"  
<https://www.lsta.org/content/sustainability-linked-loan-principles-sllp/>

ン<sup>3</sup>] 及び「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン<sup>4</sup>」(以下、総称して「SLBP 等」)との適合性を確認している。JCR は、SLBP 等において推奨されている評価の透明性及び客観性を確保する観点から、独立した第三者評価機関として、東急のサステナビリティ戦略、本フレームワークで選定されたキー・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)、債券及び借入金の特性、レポートニング及び検証について確認を行った。

本フレームワークで選定された KPI は、日本における温室効果ガス (GHG) 排出削減に資する指標であること、並びに東急の中長期的なサステナビリティ目標と整合していることに加え、日本政府及び国際機関が示す方針・目標の達成にも資する有意義なものである。

また、本フレームワークで定められた SPT は、東急のこれまでの排出削減の進捗状況及び将来の削減余地、並びにベンチマークとの比較を踏まえ、総合的に見て野心的な水準に設定されている。レポートニング・検証についても、SLBP 等に照らして適切である。

以上を踏まえ、JCR は、本フレームワークが引き続き SLBP 等に適合していると評価している。

### ▶▶▶ 3. サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価の概要

なお、今回のフレームワークは、2024 年 5 月の改訂内容から重要な変更は認められず、当該改訂時の内容が実質的に維持されている。

今回のレビューにおいても、JCR は、「グリーンボンド原則<sup>5</sup>」、「ソーシャルボンド原則<sup>6</sup>」、「サステナビリティボンドガイドライン<sup>7</sup>」、「グリーンローン原則<sup>8</sup>」、「ソーシャルローン原則<sup>9</sup>」、「グリーンボンドガイドライン<sup>10</sup>」、「グリーンローンガイドライン<sup>11</sup>」及び「ソーシャルボンドガイドライン<sup>12</sup>」との適合性について評価を行った。これらは原則またはガイドラインであり、法的な規制ではないことから、如何なる拘束力を有するものでもないが、現時点において国内外で参照されている事実上の統一的な基準であることを踏まえ、JCR では当該原則・ガイドラインを参照して評価を行っている。

JCR は、本フレームワークに基づく調達資金の用途について、前回同様、いずれも環境改善効果及び/または社会的便益を有するプロジェクトを対象としたものであると評価している。あわせて、選定基準の決定及び評価プロセスについては、前回に引き続き、経営陣の関与が確保される等、適切に運用されていると評価している。

<sup>3</sup> 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>

<sup>4</sup> 環境省 サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン 2024 年版  
<https://www.env.go.jp/content/000062348.pdf>

<sup>5</sup> ICMA "Green Bond Principles 2025"  
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/green-bond-principles-gbp/>

<sup>6</sup> ICMA "Social Bond Principles 2025"  
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/social-bond-principles-sbp/>

<sup>7</sup> ICMA "Sustainability Bond Guidelines 2021"  
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/sustainability-bond-guidelines-sbg/>

<sup>8</sup> LMA, APLMA, LSTA "Green Loan Principles 2025"  
<https://www.lsta.org/content/green-loan-principles/>

<sup>9</sup> LMA, APLMA, LSTA "Social Loan Principles 2025"  
<https://www.lsta.org/content/social-loan-principles-slp/>

<sup>10</sup> 環境省 グリーンボンドガイドライン 2024 年版  
<https://www.env.go.jp/content/000062348.pdf>

<sup>11</sup> 環境省 グリーンローンガイドライン 2024 年版  
<https://www.env.go.jp/content/000062348.pdf>

<sup>12</sup> 金融庁 ソーシャルボンドガイドライン 2021 年版  
<https://www.fsa.go.jp/news/r3/singi/20211026-2/01.pdf>

また、資金管理については、明確な内部ルールに基づき適切に実施されており、これらのプロセス及び資金管理に関する開示・レポーティングの内容についても、前回同様、妥当性があり、透明性は高いと評価している。

これらの評価結果を踏まえ、JCRは、本フレームワークについて、前回同様、JCRサステナビリティファイナンス評価手法に基づき「グリーン性・ソーシャル性評価（資金使途）」を“gs1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とし、「JCRサステナビリティファイナンス・フレームワーク評価」を“SU1(F)”としている。

また、本フレームワークは、前回に引き続き、「グリーンボンド原則」、「ソーシャルボンド原則」、「サステナビリティボンドガイドライン」、「グリーンローン原則」、「ソーシャルローン原則」、「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」及び「ソーシャルボンドガイドライン」において求められる項目について、いずれも基準を満たしている。

## 目次

### 第1章：SLBP等への適合性

1. 東急のサステナビリティ戦略
2. KPIの選定
3. SPTの測定
4. 債券/借入金の特性
5. レポーティング・検証
6. SLBP等への適合性に係る結論

### 第2章：サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価

#### ■レビュー事項

#### ■レビュー内容

1. 調達資金の使途（適格クライテリア）
2. 資金使途の選定基準とプロセス
3. 調達資金の管理
4. レポーティング
5. 組織のサステナビリティへの取り組み

#### ■レビュー結果（結論）

# 第 1 章：SLBP 等への適合性

## 1. 東急のサステナビリティ戦略

### 事業概要

東急は、東京都及び神奈川県を主たる事業基盤とし、交通事業、不動産事業、生活サービス事業、ホテル・リゾート事業を事業分野とする東急株式会社連結グループの中核をなす事業会社である。同グループは、2025年3月31日現在で、東急及びその子会社128社で構成されている。なお、海外における事業展開も進めているものの、事業活動の中心は国内に置かれている。東急は、鉄道事業を基盤とした「まちづくり」を事業の根幹に置きつつ、様々な領域で事業を進めている。

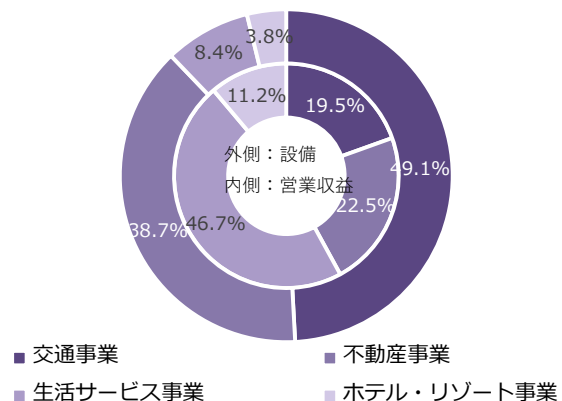
東急株式会社連結グループの各事業セグメントの概要、主要な設備の状況及び営業収益は下図の通りである。

図表 1：東急株式会社連結グループの各事業セグメントの概要<sup>13</sup>（2025年3月期末時点）

交通事業	鉄軌道業：東急電鉄、伊豆急行、上田電鉄 バス業：東京、神奈川及び北海道における路線バス・貸切バスの運行 空港運営事業：仙台空港の滑走路の維持管理・着陸料の収受 鉄道車両関連事業：車両機器の設計製作、更新修理定期検査 等
不動産事業	不動産販売業：宅地の造成販売、住宅等の建設販売、不動産コンサルティング業務等 不動産賃貸業：東京都・神奈川の東急沿線を中心としたオフィスビル等の賃貸 不動産管理業：ビル管理 等
生活サービス事業	百貨店業：東急百貨店、ながの東急百貨店 チェーンストア業・ショッピングセンター業：東急ストア、SHIBUYA109 等 クレジットカード業：東急カード ケーブルテレビ事業：ケーブルテレビ及びインターネット接続サービスの提供 映像事業：シネマコンプレックス運営 等
ホテル・リゾート事業	ホテル業：「東急ホテル」「エクセルホテル東急」「東急REIホテル」の各ブランドに加え、東急ブランドホテルの枠を超える個性を有するホテルのブランド群「DISTINCTIVE SELECTION」にてホテルを運営（当連結会計年度末現在直営39店舗） ゴルフ業：連結子会社の株式会社スリーハンドレッドクラブ、株式会社東急セブンハンドレッドクラブ等5社がゴルフ場を営業

図表 2：セグメント別の営業収益・設備（建物・構築物・機械装置・運搬具）の状況（左）とセグメント別比率（右）<sup>13</sup>

単位：百万円	営業収益 2025年3月期	建物、構築物 機械装置及び運搬具 2025年3月末
交通事業	220,619	439,486
不動産事業	253,762	345,989
生活サービス事業	527,379	74,873
ホテル・リゾート事業	126,882	33,990
小計	1,128,643	894,340



<sup>13</sup> 出典：東急株式会社 有価証券報告書  
<https://data.swcms.net/file/tokyu-ir/dam/jcr:620f3073-fd97-48f7-b74a-10d0fef5c429/S100W6E1.pdf>

## 東急のサステナビリティ方針

東急グループは、1918年に渋沢栄一を発起人として設立された田園都市株式会社を源流とし、1922年9月の目黒蒲田電鉄株式会社の設立を経て発展してきた。以降、公共交通と沿線開発を一体的に推進するビジネスモデルを確立し、「まちづくり」を軸に事業を展開している。

近年はサステナビリティへの対応を段階的に強化しており、2019年4月に国連グローバル・コンパクト（UNGC）<sup>14</sup>への支持を表明、同年10月にRE100<sup>15</sup>に加盟し、2020年9月にはTCFDへの賛同を表明した。さらに、2021年にサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）を特定し、社会課題解決の方向性を明確化している。

これらを踏まえ、2022年3月に「環境ビジョン2030」、2025年9月に「環境ビジョン2040」を策定し、脱炭素に向けた取り組みを高度化している。現在は、「美しい時代へ」のスローガンのもとサステナブル経営を基本姿勢としており、前回レビュー（2024年5月）以降も方針に大きな変更はなく、取り組みの深化が図られている。

図表 3：グループスローガン<sup>16</sup>

## 美しい時代へ——東急グループ

「美しさ」それは東急グループの、次の時代に向けた道しるべであり、価値基準です。  
 我々が求める「美しさ」とは、人、社会、自然が調和した中で、  
 国を超え、世を超え、一人ひとりの心に深い感動を呼び起こすありようのことです。  
 東急グループは、洗練され、質が高く、健康的で、人の心を打つ「美しい生活環境の創造」を自らの事業目的とし、その実現に全力で取り組みます。  
 そして優しさと思いやりにあふれた「調和ある社会」の中で、  
 一人ひとりが自分らしく生き、幸せを実感できるよう、お役に立ちたいと考えます。  
 「美しい時代へ」には、我々東急グループが、自ら美しくあり続ける覚悟と、  
 美しい生活環境を創る先駆者になる決意が込められています。

図表 4：グループ理念<sup>17</sup>

<b>存在理念</b>	美しい生活環境を創造し、調和ある社会と、一人ひとりの幸せを追求する。
<b>経営理念</b>	自立と共創により、総合力を高め、信頼され愛されるブランドを確立する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市場の期待に応え、新たな期待を創造する。</li> <li>・ 自然環境との融和をめざした経営を行う。</li> <li>・ 世界を視野に入れ、経営を革新する。</li> <li>・ 個性を尊重し、人を活かす。</li> </ul> もって、企業の社会的責任を全うする。
<b>行動理念</b>	自己の責任を果たし、互いに高めあい、グローバルな意識で自らを革新する。

<sup>14</sup> 国連と民間（企業・団体）が手を結び、健全なグローバル社会を築くための世界最大のサステナビリティイニシアチブ。UNGCに署名する企業・団体は、人権の保護、不当な労働の排除、環境への対応、そして腐敗の防止に関わる10の原則に賛同する企業トップ自らのコミットメントのもとに、その実現に向けて努力を継続している。

<sup>15</sup> 国際NGO団体であるThe Climate GroupがCDPとのパートナーシップの下で主導するイニシアチブ。

<sup>16</sup> 出典：本フレームワーク

<sup>17</sup> 出典：本フレームワーク

## ① サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）

東急は、「サステナブル経営」を経営の基本姿勢としている。その上で、創業以来の歴史や理念、事業の方向性を踏まえ、東急の事業領域や強みを生かして解決すべき社会課題を整理している。

東急は、これらの社会課題について、社外有識者からの提言を踏まえつつ課題の重要度評価の妥当性を検証し、その結果を経営会議での審議に付したうえで、取締役会において中期経営計画とあわせて、2021年に6つのサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）として特定している。

東急が特定したマテリアリティについては、テーマごとに向き合う社会環境課題及び2030年に向けて目指す姿が定められている。そのうえで、東急は「脱炭素・循環型社会」をマテリアリティの一つとして位置付け、当該目標の実現に向けて、GHG排出量の削減、資源の有効利用による循環型社会の形成、生態系への配慮に基づく行動の促進、並びにサステナビリティ調達を推進している。

図表 5：マテリアリティ

	2030年に向けて目指す姿	重要性の考え方
<b>安全・安心</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本で最も安全で利用しやすい公共交通サービスの実現</li> <li>誰もが安心して暮らせる生活環境の提供</li> </ul>	<p>安全の確保は全ての事業の根幹であり、さまざまなインフラ機能を担う当社グループにとって、安全を前提とした安定的なサービス提供は重要な責務です。</p> <p>日常の取り組みに加えて、大規模震災などの自然災害への確実な備えも進め、安全とこれに立脚する安心を守ります。</p>
<b>まちづくり</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「住む」「遊ぶ」「働く」がそろった個性的で魅力ある都市経営の実現</li> <li>東急線沿線まちづくりノウハウの国内拠点エリア、海外への拡大</li> </ul>	<p>交通を基盤としたまちづくりを核に、幅広くお客さまの日々の暮らしに密着した事業を展開している当社グループにとって、「まち」のサステナビリティは重要なテーマです。東急線沿線が将来にわたって「選ばれる沿線」であり続けるよう、事業を通じたさまざまな取り組みを進めます。</p>
<b>生活環境品質</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>元気で自分らしく生き活きできる暮らしの実現</li> </ul>	<p>沿線に住まい、働き、生活するお客さま一人ひとりが、それぞれに自己実現し、充足した人生を送ることができるよう、事業を通じてさまざまな快適性、安心感、上質感や満足感を提供します。</p>
<b>ひとづくり</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「誰もが働き続けたい会社」の実現</li> <li>教育、文化、環境活動などを通じた社会におけるひとづくりの推進</li> </ul>	<p>少子化・高齢化が進行するわが国において、一人ひとりの活躍による生産性向上、イノベーションの追求は社会的課題です。働く場所の新たな提案や教育・文化活動の社会における取り組みと、社員が生き活きと輝ける環境づくりの二つの側面から、ひとづくりを推進します。</p>
<b>脱炭素・循環型社会</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>省エネと再エネの最適利用を通じた脱炭素社会の実現</li> <li>資源の有効利用と生態系配慮の推進による循環型社会の実現</li> </ul>	<p>直面する地球の環境課題に向き合い、環境に良い行動が特別な負担感なく選択でき、誰もが持続可能な社会と地球環境の再生に貢献できるまちづくりを目指します。</p>
<b>企業統治・コンプライアンス</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会やグローバルな経営環境に直結した最良のコーポレート・ガバナンスの実現</li> <li>「調和ある社会」の実現に向けたコンプライアンスの実践</li> </ul>	<p>経営環境の変化への対応と、ステークホルダーからの信頼は持続的な企業活動に不可欠であることから、さまざまな企業統治施策やコンプライアンス対応を着実に進めます。</p>

## ② 環境ビジョン 2040

東急は、まちづくりにおいて「人と街と環境の調和」を重要な価値として掲げ、地域・社会と共創するサステナブルなまちづくりを推進している。グループスローガン「美しい時代へ」のもと、存在理念である「美しい生活環境の創造」を実現するため、サステナブル経営を推進し、まちづくりを通じた社会課題の解決に取り組んでいる。

また、SDGs 目標 11「住み続けられるまちづくりを」を、事業を通じて達成すべき中核的ゴールに位置付け、その実現に向けた重要課題（マテリアリティ）の一つである「脱炭素・循環型社会」への取り組みを一層強化するため、2022年3月に「環境ビジョン 2030」を制定した。同ビジョンにおける目標（下記図表参照）のもと、東急電鉄は2022年4月より、日本で初めて鉄道全路線において再生可能エネルギー由来の電力による実質 CO<sub>2</sub> 排出ゼロでの運行を開始している。また、東急は、2024年度には、当社が保有する賃貸不動産における使用電力について、実質 100%の再生可能エネルギー由来電力への切り替えを完了している。

そのような取り組みの結果、CO<sub>2</sub> 排出削減が想定を上回るペースで進捗している。これを踏まえ、東急は2025年9月に、一層の脱炭素化の推進に向けて「環境ビジョン 2040」への見直しを行い（下記図表参照）、2030年度の排出削減目標等を改定した。加えて、東急は従来の2030年度に加えて新たに2035年度及び2040年度を目標年度として設定し、温室効果ガス（GHG）排出削減目標等を追加している。これらの目標は、日本政府が提出したNDC（国が決定する貢献）との整合を考慮して設定されており、また、パリ協定が掲げる1.5°C目標に向けた中長期的な削減の方向性と概ね整合する水準を志向したものとなっている。

図表 6：2024年度の進捗と「環境ビジョン 2040」の新目標<sup>18</sup>

	環境ビジョン2030			環境ビジョン2040		2050年 目標
	指標	従来目標	2024年度 実績	指標	新目標	
自社の 取り組み	CO <sub>2</sub> 排出量 (Scope 1, 2)	<2030年> 46.2%削減	42.1%削減	GHG排出量 (Scope 1, 2)	<2030年度> 55%削減 <2035年度> 60%削減 <2040年度> 73%削減	実質ゼロ
	CO <sub>2</sub> 排出量 (Scope 3)	<2030年> 30%削減	37.6%削減	GHG排出量 (Scope 3)	<2030年度> 35%削減 <2035年度> 45%削減 <2040年度> 55%削減	—
	再エネ比率	<2030年> 50%	54.5%	再エネ比率	<2030年度> 60%以上 <2035年度> 70%以上 <2040年度> 80%以上	100% (RE100)
	廃棄物量 (収益原単位)	<2030年> 10%削減	17.6%削減	廃棄物量 (収益原単位)	<2030年度> 20%削減 <2035年度> 25%削減 <2040年度> 30%削減	—
	水使用量 (収益原単位)	<2030年> 10%削減	17.6%削減	水使用量 (収益原単位)	<2030年度> 20%削減 <2035年度> 25%削減 <2040年度> 30%削減	—
街への 取り組み	環境負荷を 低減するサービス メニュー提供	<2030年> 100件以上	41件	「美しい時代へ みらいアクション」指標	モニタリング指標	—
	SDGs行動する人	<2030年> 65% (3割向上)	45.2%	東急線による GHG排出削減貢献量	モニタリング指標	—
				「みど*リンク」 アクション 指標	モニタリング指標	—

※GHG（Greenhouse Gas）：温室効果ガス  
 ※CO<sub>2</sub>排出量、GHG排出量、廃棄物量、水使用量の削減率の基準年度は2019年度としています

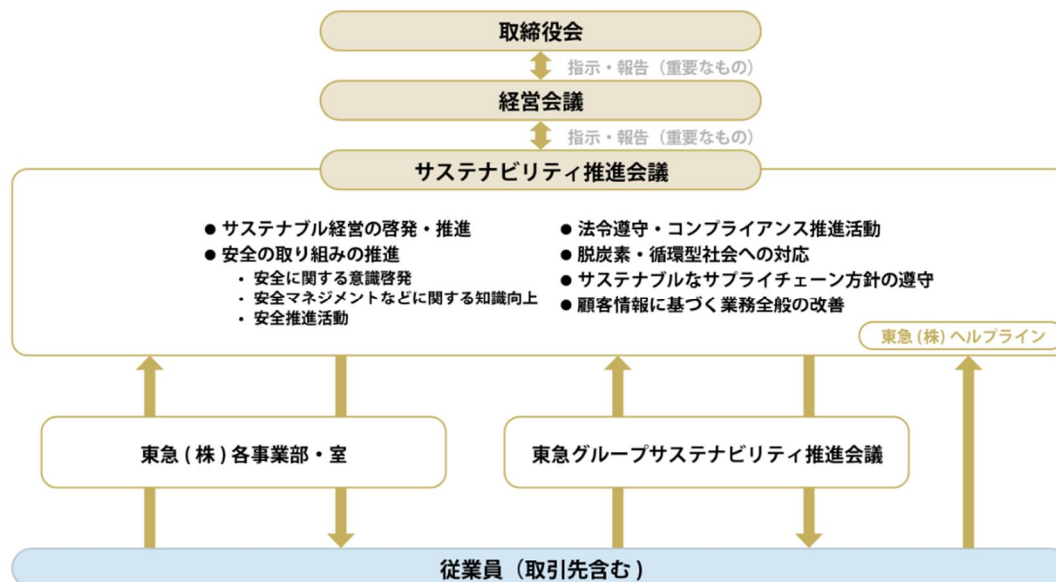
<sup>18</sup> 出典：本フレームワーク

## サステナビリティ推進体制

東急は、サステナブル経営を積極的に推進するため、2010年度より開催してきた「CSR経営推進委員会」を継承し、2018年度から「サステナビリティ推進会議」を設置している。同会議は、社長執行役員を議長とし、執行役員、常務監査役、各部門長等で構成されている。また、東急は、同会議の開催頻度について、従来の年2回から2025年度以降は年4回へと変更している。同会議では、東急が安全やコンプライアンスを含むサステナブル経営に関する情報共有を行うとともに、近年は、SSBJ対応をはじめとする情報開示やITリスクに関する取り組みを議題に、審議・議論を行っている。

また、東急は、東急及び連結子会社全体のサステナビリティ推進体制を強化するため、各社のサステナビリティ推進責任者が参画する「東急グループサステナビリティ推進会議」を2018年度に設置している。同会議は原則として年2回開催し、東急のサステナブル経営に関する方針を共有することで、グループ全体の認識を統一し、一体的な推進を図ることを目的としている。

図表 7：サステナビリティ推進体制図<sup>19</sup>



<sup>19</sup> 出典：東急ウェブサイト  
<https://tokyu.disclosure.site/ja/97/>

## 2.KPIの選定

### 2-1. 評価の視点

本項では、サステナビリティ・リンク・ファイナンス・フレームワークのKPIについて、東急の事業全体で関連性があり中核的で重要か、東急の現在・将来における事業運営上の戦略的意義は大きいのか、一貫した方法論に基づく測定・定量化は可能か、ベンチマーク化は可能か、適用範囲等を含め定義は明確であるか等を確認する。

### 2-2. KPIの選定の概要とJCRによる評価

#### ▶▶▶ 評価結果

本フレームワークで定められたKPIは、SLBP等で求められている要素を全て含んでおり、東急の長期目標の達成及びSDGsの目標に資する有意義な指標が選定されている。

東急は、本フレームワークの改訂に伴い、以下のKPIを設定している。算定対象をCO<sub>2</sub>からGHGへ変更したのは、「環境ビジョン 2040」に基づき、温室効果ガス全体を対象にすることで気候変動対策の実効性を高めるとともに、国際基準（GHG プロトコル、SBT、TCFD/ISSB）との整合性確保を図るためである。

<改訂前>

KPI

当社及び連結子会社のCO<sub>2</sub>排出量（総量ベース、Scope1及びScope2）の削減率

<改訂後>

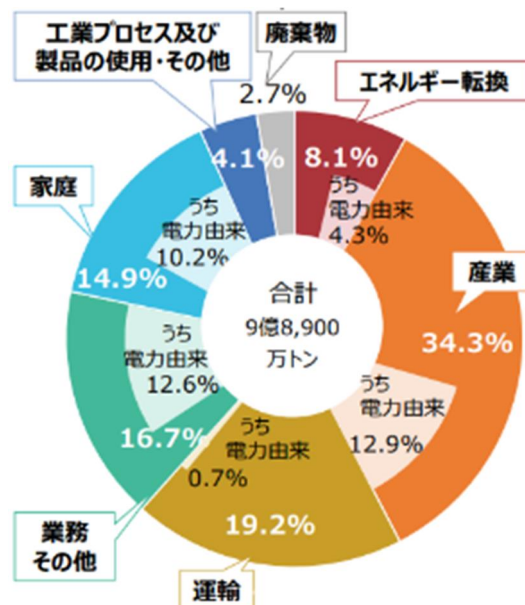
KPI

当社及び連結子会社のGHG排出量（総量ベース、Scope1及びScope2）

#### 【KPIの有意義性：日本の気候変動対応における各業界（鉄道、不動産、百貨店、宿泊）の位置づけ】

東急株式会社連結グループは、交通事業、不動産事業、生活サービス事業等を展開しており、これらは日本の温室効果ガス（GHG）排出の観点では、「運輸部門」及び不動産・小売・宿泊等を含む「業務その他部門」に対応している。これら2部門は国内排出の各約2割を占める主要部門であり、日本政府は2030年度に業務その他部門51%減、運輸部門35%減、2040年度にそれぞれ79~83%減及び64~82%減（いずれも2013年度比）の削減目安を示している。こうした中、複数部門にまたがる事業を有する東急株式会社連結グループには、都市基盤を担う企業として積極的な削減対応が求められている。

図表 8：日本における部門別の排出量の内訳（2023 年度、電気・熱分配後）<sup>20</sup>



【KPI の有意義性：各業界（交通・不動産・小売・宿泊）の方針・計画】

ここでは、東急及びその連結子会社またはそれらが運営している宿泊施設が加盟している業界団体の気候変動対応に関する方針・計画を整理し、東急が選定した KPI の有意義性を確認する。

一般社団法人日本民営鉄道協会

2030 年度目標として、「大手事業者全体の運転用電力に係る CO<sub>2</sub> 排出量を 2013 年度比で 46%削減」を掲げている。省エネルギー車両（VVVF インバータ制御、回生ブレーキ、軽量化等）の導入や、再生可能エネルギー運行等を主要施策としている<sup>21</sup>。

一般社団法人日本バス協会<sup>22</sup>

2030 年度までに CO<sub>2</sub> 排出原単位を 2015 年度比で 6%改善することを目標としている。「低炭素社会実行計画」において、オペレーション改善（エコドライブ）、車両の低炭素化（EV・FCV・HV）等が達成に向けた重要施策として位置付けられている<sup>23</sup>。

<sup>20</sup> 出典：環境省 2023 年度の温室効果ガス排出量及び吸収量（詳細）  
<https://www.env.go.jp/content/000310279.pdf>

<sup>21</sup> 出典：一般社団法人 日本民営鉄道協会 カーボンニュートラル実現に向けた  
<https://www.mintetsu.or.jp/eco/carbonneutral.html>

<sup>22</sup> 東急の連結子会社である東急バス株式会社は東京バス協会の会員バス事業者である。なお、東京バス協会は日本バス協会に連なる団体である。

<sup>23</sup> 出典：一般社団法人日本バス協会 2050 年カーボンニュートラルに向けた取組みと課題  
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001395261.pdf>

### 一般社団法人不動産協会

会員企業の保有ビル等について、2030年度までにCO<sub>2</sub>排出量51%削減、排出原単位64%削減（いずれも2013年度比）を目標としている。「不動産業環境実行計画」で、「新築オフィスビル等」「新築分譲マンション」「自らが保有するオフィスビル」の省エネ及び排出削減目標を設定している<sup>24</sup>。

### 一般社団法人日本百貨店協会

2030年度に、店舗におけるエネルギー消費原単位を26.5%削減、店舗におけるエネルギー消費由来のCO<sub>2</sub>排出量を50%削減（いずれも2013年度比）することを目標としている。その達成に向け、店舗の省エネ化や再生可能エネルギーの導入を進めていくとしている<sup>25</sup>。

### 一般社団法人日本ホテル協会<sup>26</sup>

2010年度のエネルギー消費原単位を基準に、国内事業活動によるCO<sub>2</sub>排出量を2030年度までに15%削減することを目標としている。具体的には、LED照明や高効率空調等の低炭素設備の導入、再生可能エネルギーの活用を進めるとしている<sup>27</sup>。

以上を踏まえると、東急及びその連結子会社が属する各業界において、気候変動対応は重要な課題となっており、東急が選定したKPIは有意義であると言える。

## 【KPIの有意義性：東急におけるKPIの位置づけ】

東急は、サステナブル経営を経営の基本姿勢として位置付け、特定したサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）に向き合いながら、「未来に向けた美しい生活環境の創造」及び「事業を通じた継続的な社会課題の解決」に取り組む方針を示している<sup>28</sup>。

サステナブル重要テーマにおいて、東急は「安全・安心」「まちづくり」「生活環境品質」「ひとづくり」「脱炭素・循環型社会」「企業統治・コンプライアンス」の6つのテーマを特定し、テーマごとに2030年に向けた目指す姿を整理したうえで、事業を通じた社会課題への対応を推進している<sup>29</sup>。

特に、サステナブル重要テーマの一つである「脱炭素・循環型社会」の実現に向けては、東急は温室効果ガス排出量の削減を重要な経営課題として位置付けている。この点を踏まえ、東急及びその連結子会社は、Scope1及びScope2のGHG排出量について削減目標を設定し、環境データとして継続的に把握・開示している。これらの排出量は自社の事業活動に伴うエネルギー使用に由来することから、東急は、東急株式会社連結グループの環境負荷を直接的に示す指標として位置付けている。

<sup>24</sup> 出典：一般社団法人 不動産協会  
[https://www.fdk.or.jp/f\\_suggestion/pdf/kankyau\\_jikkou\\_keikaku\\_kaitei\\_2\\_2403.pdf](https://www.fdk.or.jp/f_suggestion/pdf/kankyau_jikkou_keikaku_kaitei_2_2403.pdf)

<sup>25</sup> 出典：一般社団法人日本百貨店協会 百貨店の環境保全に関する自主行動計画  
[https://www.depart.or.jp/sustainable/action\\_plan/index.html](https://www.depart.or.jp/sustainable/action_plan/index.html)

<sup>26</sup> 日本ホテル協会は、会社単位ではなく、一定の基準を満たすホテルごとに加盟を認めている。東急グループでは、東急の連結子会社である東急ホテル&リゾート株式会社が運営する「ザ・キャピトルホテル東急」「セルリアンタワー東急ホテル」「大阪エクセルホテル東急」の3店舗が加盟している。

<sup>27</sup> 出典：一般社団法人日本ホテル協会 ウェブサイト  
<https://www.j-hotel.or.jp/hotel-review/topics/hr753-12/>

<sup>28</sup> 出典：東急ウェブサイト サステナブル経営に対する考え  
<https://tokyu.disclosure.site/ja/78/>

<sup>29</sup> 出典：東急ウェブサイト サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）  
<https://tokyu.disclosure.site/ja/93/>

また、東急は「環境ビジョン 2040」において脱炭素・循環型社会の実現を長期的な経営課題としており、東急及びその連結子会社の Scope1 及び Scope2 排出量の削減を同ビジョンの進捗を測る主要な指標として位置付けている。さらに、カーボンプライシングへの対応等の移行リスク管理や、グループ横断での価値創造の観点からも、東急及びその連結子会社の Scope1 及び Scope2 排出量は将来の事業運営にとって戦略的な重要性を有していると言える。

なお、Scope3 については、東急は削減に向けた各種施策を推進しているものの、現行の算定方法では削減努力が十分に定量的に反映されないという課題があることから、本フレームワークにおける KPI としては採用していない。もっとも、東急はこうした課題に対応するため、削減努力を適切に反映可能な算定手法への見直しやソフトウェア導入等の検討を進めている。

以上、東急及びその連結子会社並びに各事業分野における気候変動対応の重要性を踏まえると、JCR は東急が選定した KPI について、SLBP 等で求められる要件を満たしており、有意義なものと評価している。

### 3.SPT の測定

#### 3-1. 評価の視点

本項では、本フレームワークの SPT について、選定された KPI における重要な改善を示し、Business as Usual の軌跡を超える等の野心的なものか、東急の過年度実績や同業他社、業界水準、科学等のベンチマークに基づいているか、目標達成に向けたスケジュール等が開示されているか等を確認する。

#### 3-2. SPT の測定の概要と JCR による評価

##### ▶▶▶ 評価結果

本フレームワークで定められたSPTは、東急のこれまでの排出削減の進捗状況及び将来の削減余地、並びにベンチマークとの比較を踏まえ、総合的に見て野心的な水準に設定されており、同社のサステナビリティ戦略と整合的である。

東急は、本フレームワークの改訂に伴い SPT を以下の通り設定している。削減目標は「環境ビジョン 2040」における削減率目標に基づくものである。なお、基準年である 2019 年度の GHG 排出量について第三者検証の実施が困難であることから、削減率目標としての厳密な検証可能性には一定の制約がある。このため、本フレームワークでは基準年排出量を参照しつつも、評価時点における実績自体の検証可能性を重視し、SPT を GHG 排出量の絶対量ベースで設定している。

<改訂前>

SPT	2030 年度までに 2019 年度比 CO <sub>2</sub> 排出量 46.2%削減
-----	---

<改訂後>

SPT 1	2030 年度 GHG 排出量 289,950t-CO <sub>2</sub> e 以下 「環境ビジョン 2040」で定めた GHG 排出削減目標である、2019 年度比 55%削減実現後の値である上記を SPT として使用します。
SPT 2	2035 年度 GHG 排出量 257,733t-CO <sub>2</sub> e 以下 「環境ビジョン 2040」で定めた GHG 排出削減目標である、2019 年度比 60%削減実現後の値である上記を SPT として使用します。
SPT 3	2040 年度 GHG 排出量 173,970t-CO <sub>2</sub> e 以下 「環境ビジョン 2040」で定めた GHG 排出削減目標である、2019 年度比 73%削減実現後の値である上記を SPT として使用します。

#### i. 過年度実績との比較

KPI の過年度実績は下記図表の通りである。

**図表 9：GHG 排出量（Scope1 及び Scope2）の過年度実績及び 2030 年度・2035 年度・2040 年度目標<sup>30</sup>**

単位：t-CO <sub>2</sub> e	実績						目標		
	基準年 2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	SPT 1 2030年度	SPT 2 2035年度	SPT 3 2040年度
GHG合計（Scope1+Scope2）	644,333	570,108	564,560	406,266	371,912	378,330	289,950	257,733	173,970
基準年比削減率	-	11.5%	12.4%	36.9%	42.3%	41.3%	55.0%	60.0%	73.0%
Scope1	147,932	138,128	146,952	142,878	141,254	144,174			
基準年比削減率	-	6.6%	0.7%	3.4%	4.5%	2.5%			
Scope2	496,401	431,980	417,608	263,388	230,658	234,156			
基準年比削減率	-	13.0%	15.9%	46.9%	53.5%	52.8%			

**図表 10：セグメント別 GHG 排出量（Scope1 及び Scope2）と 2019 年度対比の変化率<sup>31</sup>**

単位：t-CO <sub>2</sub> e	2019年度（基準年）		2021年度		2022年度		2023年度		2024年度	
項目	排出量	19年度基準 変化率	排出量	19年度基準 変化率	排出量	19年度基準 変化率	排出量	19年度基準 変化率	排出量	19年度基準 変化率
<b>GHG合計</b>	<b>644,333</b>	-	<b>564,560</b>	<b>-12.4%</b>	<b>406,266</b>	<b>-36.9%</b>	<b>371,912</b>	<b>-42.3%</b>	<b>378,330</b>	<b>-41.3%</b>
交通事業	254,886	-	227,057	-10.9%	70,295	-72.4%	72,721	-71.5%	74,954	-70.6%
不動産事業	74,141	-	65,318	-11.9%	66,381	-10.5%	58,432	-21.2%	44,183	-40.4%
生活サービス事業	222,712	-	198,408	-10.9%	186,550	-16.2%	154,411	-30.7%	165,728	-25.6%
ホテル・リゾート事業	92,593	-	73,778	-20.3%	83,040	-10.3%	86,348	-6.7%	93,465	0.9%
<b>Scope1</b>	<b>147,932</b>	-	<b>146,952</b>	<b>-0.7%</b>	<b>142,878</b>	<b>-3.4%</b>	<b>141,254</b>	<b>-4.5%</b>	<b>144,174</b>	<b>-2.5%</b>
交通事業	55,764	-	55,530	-0.4%	53,687	-3.7%	57,628	3.3%	58,206	4.4%
不動産事業	16,064	-	19,975	24.3%	19,741	22.9%	19,007	18.3%	20,905	30.1%
生活サービス事業	43,466	-	45,166	3.9%	38,618	-11.2%	34,032	-21.7%	33,407	-23.1%
ホテル・リゾート事業	32,639	-	26,280	-19.5%	30,832	-5.5%	30,588	-6.3%	31,656	-3.0%
<b>Scope2</b>	<b>496,401</b>	-	<b>417,608</b>	<b>-15.9%</b>	<b>263,388</b>	<b>-46.9%</b>	<b>230,658</b>	<b>-53.5%</b>	<b>234,156</b>	<b>-52.8%</b>
交通事業	199,123	-	171,527	-13.9%	16,607	-91.7%	15,093	-92.4%	16,748	-91.6%
不動産事業	58,078	-	45,343	-21.9%	46,640	-19.7%	39,425	-32.1%	23,279	-59.9%
生活サービス事業	179,247	-	153,241	-14.5%	147,932	-17.5%	120,379	-32.8%	132,321	-26.2%
ホテル・リゾート事業	59,953	-	47,497	-20.8%	52,208	-12.9%	55,760	-7.0%	61,808	3.1%

<sup>30</sup> 出典：東急ウェブサイトの以下資料より JCR が作成

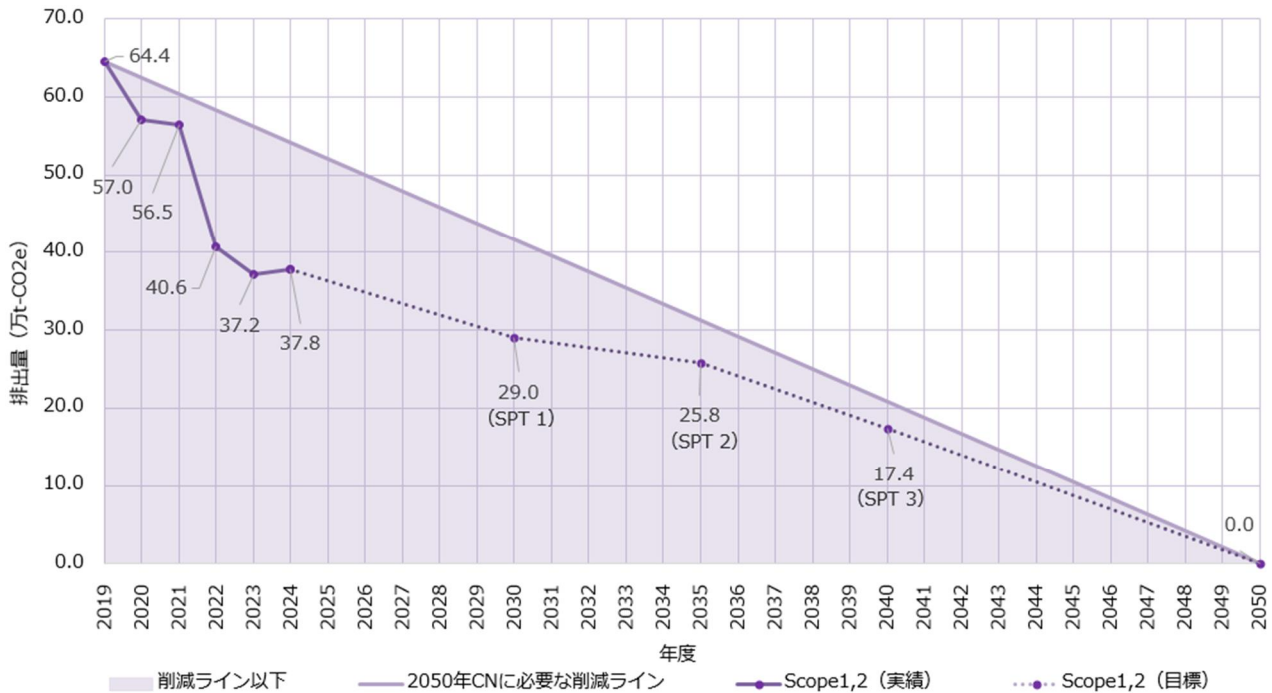
① 当社および連結子会社の環境情報データ  
<https://tokyu.disclosure.site/ja/123/>（2026年5月18日参照）

② LRQA 独立保証証明書（2020年度）

[https://s3-ap-northeast-1.amazonaws.com/sustainability-cms-staging2-2-s3/pdf/AS\\_Tokyu2020\\_JP\\_REV\\_R2.1\\_Fixed20230122.pdf](https://s3-ap-northeast-1.amazonaws.com/sustainability-cms-staging2-2-s3/pdf/AS_Tokyu2020_JP_REV_R2.1_Fixed20230122.pdf)
<sup>31</sup> 出典：当社および連結子会社の環境情報データ

<https://tokyu.disclosure.site/ja/123/>（2026年5月18日参照）

図表 11：GHG 排出量（Scope1 及び Scope2）の過年度実績及び 2030 年度・2035 年度・2040 年度目標



「環境ビジョン 2030」では、2030 年度の CO<sub>2</sub> 排出量（Scope1 及び Scope2）について、2019 年度比 46.2%の削減を目標としていたが、図 9 の通り 2024 年度時点で既に 41.3%（GHG ベース）の削減を達成しており（年単純平均で約 8.3%の削減に相当）、排出削減は当初想定を上回るペースで進捗している。

この主因は、交通事業における東急線全路線の再生可能エネルギー由来電力への切り替えであり、2022 年度以降は実質的に GHG 排出ゼロでの運行を実現している。

しかしながら、2024 年度から 2030 年度の削減目標に対応する年単純平均削減率は約 3.9%にとどまり、さらに 2035 年度目標では約 2.9%、2040 年度目標では約 3.4%の水準となる。これらはいずれも 2019 年度から 2024 年度までの実績（年単純平均約 8.3%）と比較すると小さな水準であり、今後の削減ペースは相対的に緩やかとなる。このため、過年度実績対比では、高い野心性があるとは評価しがたい側面がある。

この削減ペースの変化の背景には、削減余地の残る排出が、いずれも技術的・経済的な制約の大きい領域に集中している点がある。具体的には、交通事業におけるバス運行及びその他の事業における燃料転換、生活サービス事業における商業施設等の電力使用量の削減及び再生可能エネルギーへの転換等が挙げられるが、これらはいずれも導入コストや運用制約の観点から短期的な大幅削減が困難である。

一方で、図表 11 に示す通り、将来の排出削減目標は、2050 年カーボンニュートラル達成に必要な削減ラインを一貫して下回る形で設定されている。同ラインが達成に向けた最低限の削減経路であるとするれば、2030 年度、2035 年度、2040 年度の削減目標も依然として野心的な水準にあると評価できる。

## ii. 科学的根拠、その他のベンチマークとの比較

### 【同業他社との比較】

日本国内の民間鉄道事業者（13社）との比較において、2030年度目標（SPT 1）については、削減率ベースで同業他社と比較して高い水準にあることを確認した。一方、2035年度目標（SPT 2）及び2040年度目標（SPT 3）については、2035年度以降の目標を公表している事業者が東急を含めて4社に限られている。また、当該3社との年単純平均削減率の比較では、2040年度に関しては同等である一方、2035年度は4社中3番目の水準となっている。しかしながら、東急が2035年度及び2040年度目標を設定・公表している点は、他の同業他社に先行する取り組みであると言える。以上より、SPT 1、SPT 2、SPT 3は一定の野心性を有する。

### 【ベンチマークとの比較、科学的根拠】

日本政府は、GHG削減目標（2030年度46%削減（2013年度比）、2050年カーボンニュートラル）を、パリ協定における2°C未満より十分低い水準に抑えることを想定して2021年に設定した。さらに、2025年2月には地球温暖化対策計画が改定され、2035年度及び2040年度のGHG排出量について、2013年度比でそれぞれ60%、73%削減する目標が盛り込まれている。

このうち、2013年度から2050年カーボンニュートラルに至る単純平均の排出削減ペースは年約2.7%程度と整理できる。これに対し、東急が設定したSPT 1、SPT 2、SPT 3は、前述の通り、2024年度から2030年度までで年単純平均約3.9%、2035年度までで約2.9%、2040年度までで約3.4%の削減ペースを見込んでおり、いずれも当該水準を上回るものである。

また、東急のSPT1、SPT2、SPT3はいずれも2050年カーボンニュートラルに向けた削減経路を踏まえた目標水準として設定されており、Scope1及びScope2排出を対象とした削減目標として、パリ協定の1.5°C目標に向けた移行の方向性と概ね整合的な水準を志向したものと整理できる。

## iii. SPT 達成に向けた具体的な取り組みについて

東急は、脱炭素・循環型社会の実現に向けた取り組みとして、2022年3月に「環境ビジョン 2030」を策定し、環境目標及具体的なアクションを定め、東急株式会社連結グループ全体で排出削減に取り組んでいる。

また、当該ビジョンの進捗を踏まえ、2025年9月にはこれを改訂し、「環境ビジョン 2040」を策定し、2035年度及び2040年度に向けて新たな目標を設定している。これらのうち、SPTの達成に向けては、排出源の特性に応じた施策を段階的に実行していくとしている。

図表 12：SPT 達成に向けた取り組み<sup>32</sup>

		主な施策	調達
アクション	交通	<b>Green Transport</b> 再エネ100%輸送、省エネ技術、新創エネ技術	サステナビリティ・ボンド 2020年度～2022年度 累計500億円
	不動産	<b>Green Building</b> 専用部含む再エネ100%導入前倒し、 CPPA契約拡大、環境認証取得	グリーン・ボンド 2024年度 300億円
	生活サービス	<b>Eco-friendly Lifestyle</b> 省エネ技術、オンサイトPPA、資源循環、 施設への再エネ導入	サステナビリティ・リンクボンド <sup>※</sup> 2022年度 100億円
	ホテル・リゾート		サステナビリティ・リンクローン <sup>※</sup> 2021年度～2024年度 累計467億円等
	その他	<b>Green Infrastructure</b> 発電事業、インフラファンド事業、 蓄電池を利用した電力需給調整	

※CO<sub>2</sub>排出量削減目標をSPT（サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット）に設定

まず、Scope2 に該当する電力使用に伴う排出について、東急は 2019 年 10 月に RE100 に加盟し、再生可能エネルギーの導入を中心に削減を進めている。東急電鉄は、2022 年 4 月 1 日には鉄道全路線において再生可能エネルギー由来電力の実質 100%使用に切り替え、GHG 排出ゼロでの運行を実現した。

Scope1 に該当する燃料使用に伴う排出について、東急バスは、バスの電動化や、バイオ燃料・水素等の代替エネルギーの活用を検討する等の施策を進めている。これらの施策については、技術面・コスト面の制約を踏まえつつ、中長期的な視点で段階的に導入を進めている。

さらに、2024 年 3 月に公表した中期 3 か年経営計画（2024 年度 - 2026 年度）では「東急スマートグリーン構想」を掲げ、東急株式会社連結グループ全体で調達する電力の自社内での創出・活用（いわゆる自産自消）を推進し、創エネルギー及び蓄エネルギーの拡大を図る方針が示されている。これにより、SPT の達成についても、さらなる再生可能エネルギーの積極的な調達と内製化の進展を通じて実現することが想定される。さらに、GX リーグへの参画等を通じてカーボンプライシングへの対応も進めており、排出コストを踏まえた経営判断の高度化を図ることで、中長期的な排出削減の実効性を高める取り組みも進めている。

このように、東急は 2022 年 3 月の「環境ビジョン 2030」策定以降、2022 年 4 月の鉄道再エネ化、2024 年 3 月の中期経営計画策定、さらに 2025 年 9 月の「環境ビジョン 2040」策定へと、具体的な施策と目標の更新を段階的に進めている。Scope 別に異なるアプローチを組み合わせ、特に再生可能エネルギー導入等の実効性の高い施策を先行して実施している結果、電力由来排出の削減は大きく進展している。一方で、今後は技術的・経済的制約の大きい領域が中心となるため、排出削減の難易度は相対的に高まるとみられるものの、同社は具体的な施策を伴って SPT の達成に取り組んでいる。

<sup>32</sup> 出典：東急 統合報告書  
[https://ir.tokyu.co.jp/ja/ir/library/integrated\\_report/main/0/teaseritems2/0/linkList/0/link/TOKYU\\_Integratedreport\\_2025\\_pass\\_2.pdf](https://ir.tokyu.co.jp/ja/ir/library/integrated_report/main/0/teaseritems2/0/linkList/0/link/TOKYU_Integratedreport_2025_pass_2.pdf)

### 3-3. 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 要素（多様性、有効性、効率性、倍率性、追加性）に沿って確認した。

多様性：多様なポジティブ・インパクトがもたらされるか

（UNEP FI の定めるインパクト、事業セグメント、国・地域、バリューチェーン等）

本フレームワークの SPT に係るインパクトは、以下のとおり UNEP FI の定めるインパクト・エリア／トピックに幅広く該当している。

社会	人格と人の安全保障	紛争	現代奴隷	児童労働	
		データプライバシー	自然災害		
	健康・安全				
	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	食糧	住居	医療・衛生
		教育	エネルギー	移動手段	情報
		接続性	文化・伝統	ファイナンス	
	生計	雇用	賃金	社会的保護	
	平等・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
社会 経済	強固な制度・平和・安定	市民的自由		法の支配	
	健全な経済	セクター多様性		零細・中小企業の繁栄	
	インフラ				
	社会経済収束				
自然 環境	気候の安定性				
	生物多様性と健全な生態系	水域	大気	土壌	
		生物種	生息地		
循環性	資源強度		廃棄物		

東急の GHG 排出量削減目標は、気候変動の緩和や省エネルギーの推進といった、ネガティブ・インパクトの抑制に資するものである。また、以下の対象範囲を有している。

- ・ SPT の対象範囲は Scope1 及び Scope2
- ・ 算定範囲は東急及び連結子会社全体

バリューチェーンにおいては、交通事業では鉄道運行及び鉄道施設の運営、不動産事業及びホテル・リゾート事業では施設運営、生活サービス事業では店舗・商業施設運営の段階において、環境インパクトの発現が見込まれる。

### 有効性：大きなインパクトがもたらされるか

(対象となる事業の売上構成比や国内外マーケットシェア、野心度等)

本フレームワークで設定された SPT は、比較的大きな環境インパクトが期待される内容となっている。東急株式会社連結グループの事業分野は、交通、不動産、生活サービス、ホテル・リゾートと多岐にわたっており、各事業領域においてエネルギー使用を伴う事業活動が広く展開されている。

東急が本フレームワークにおける SPT を達成するには、2019 年度比で 2030 年度までに約 35.4 万 t-CO<sub>2</sub>e、2035 年度までに約 38.7 万 t-CO<sub>2</sub>e、2040 年度までに約 47.0 万 t-CO<sub>2</sub>e の削減が必要となる。こうした削減は、東急及び連結子会社、計 129 社（2025 年 3 月 31 日時点）を対象として実施されるものであり、グループ全体にわたる取り組みが求められる。

このため、対象範囲の広さ及び事業活動の規模を踏まえると、SPT の達成は地域における GHG 排出削減に対して大きなインパクトを有するものと考えられる。

### 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

(事業全体における重要性、戦略的意義等)

東急は、「環境ビジョン 2040」において、本フレームワークにおける SPT の前提となった削減率目標の達成及び 2050 年カーボンニュートラルの実現を目指している。これらの実現に向けて、東急は再生可能エネルギーへの切り替えをはじめとした継続的な投資を推進していく方針である。

また、サステナビリティ・リンク・ファイナンス・フレームワークにおいて設定された SPT は、東急の中長期的な目標と整合的な内容となっている。これに基づき組成される SLB 及び SLL を通じて、目標達成に向けた取り組みの実効性が高まるとともに、環境インパクトの効率的な創出が期待される。

### 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

本件では公的資金の活用はないため、本項目は評価対象外である。

### 追加性：追加的なインパクトがもたらされるか

(対応不足の持続可能な開発ニーズへの取り組み、SDGs 達成に向けた前進等)

本フレームワークの SPT は、SDGs の 17 目標及び 169 ターゲットのうち以下の目標・ターゲットに対して、追加的なインパクトが期待される。

#### **目標 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。

#### **目標 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。

**ターゲット 13.3** 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。

## 4. 債券／借入金の特性

### 4-1. 評価の視点

本項では、本フレームワークで定められた債券／借入金の特性について、あらかじめ設定された SPT が達成されるか否かによって、本フレームワークに基づく債券／借入金の金利等は変化するか等を確認する。

### 4-2. 債券／借入金の特性の概要と 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／借入金の特性は、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。

東急は、今回改訂した本フレームワークの当該項目について、一部の文言の修正を除き実質的な変更を行っていないことを、JCR は確認した。

#### ① 利率のステップ・アップ／ステップ・ダウン

SPT が判定日において未達成の場合、判定日の直後に到来する利払日より償還日または弁済日まで、法定開示書類またはローン契約書等において定める年率にて利率が上昇する。

SPT が判定日において達成された場合、判定日の直後に到来する利払日より償還日または弁済日まで、法定開示書類またはローン契約書等において定める年率にて利率が低下する。

#### ② 寄付

SPT が判定日において未達成の場合、償還日または弁済日までに、サステナビリティ・リンク・ファイナンスによる調達額に対して法定開示書類またはローン契約書等において定める割合に応じた額を、環境保全活動を目的とする公益社団法人、公益財団法人、国際機関、自治体認定 NPO 法人、地方自治体やそれに準じた組織に対して寄付する。寄付先の候補は、SPT 未達成の要因を精査の上、脱炭素等、SPT 達成時に環境・社会にもたらされ得る便益と整合する活動を行っている組織とし、寄付先の選定は必要な機関決定を経て決定する。

また、上記の財務的特性に関する内容は、サステナビリティ・リンク・ボンドの訂正発行登録書や発行登録追補書類等の法定開示書類、またはサステナビリティ・リンク・ローンの契約書等に記載される。あわせて、KPI の定義、SPT の設定及び前提条件についても同様にこれらの書類に明記される。

なお、本フレームワークに重要な影響を与える可能性のある状況（M&A、各国規制の変更または異常事象等）が発生し、KPI の測定方法、SPT の設定、前提条件または KPI の対象範囲等の変更が必要となる場合には、東急は適時に変更事由及び再計算方法を含む内容を開示する予定である。

以上より、JCR は、本フレームワークにおいて SPT の達成状況と財務的特性との連動が適切に設定されており、法定開示書類またはローン契約書等における開示内容も適切であることを確認している。

## 5. レポーティング・検証

### 5-1. 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ティングについて、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。

### 5-2. レポーティング・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ティング・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。

東急は、今回改訂した本フレームワークの当該項目について、一部の文言の修正を除き実質的な変更を行っていないことを、JCR は確認した。

東急は、以下の内容を年次で東急のウェブサイトにて報告またはローンの場合は貸し手に対して報告する予定である。なお、2022 年度以降の実績について、東急のウェブサイトにおいて報告されていることを JCR は確認している。

- 東急が設定した KPI に対する SPT の達成状況
- 寄付を行った場合には、寄付先の名称及び選定理由

## 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。

## 第 2 章：サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価

### レビュー事項

本項では、フレームワークのレビューにおいて確認すべき項目を記載する。レビューでは前回評価時点と比較して、内容が変化している項目について重点的に確認を行う。

#### 1. 調達資金の使途（適格クライテリア）

サステナビリティファイナンスの適格クライテリアの分類や資金使途について、サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価付与時点において変更後も引き続き適切であるか。

#### 2. 資金使途の選定基準とプロセス

サステナビリティファイナンスを通じて実現しようとする目標、サステナビリティプロジェクトの選定基準とそのプロセスの妥当性及び一連のプロセスについて、引き続き適切に運用されているか。

#### 3. 調達資金の管理

サステナビリティファイナンスによって調達された資金が、確実にサステナビリティプロジェクトに充当され、その充当状況が容易に追跡管理できるような仕組みと内部体制が引き続き適切に整備されているか。

#### 4. レポーティング

サステナビリティファイナンスに係るレポーティング体制につき、引き続き適切に整備され、運用されているか。

#### 5. 組織のサステナビリティへの取り組み

発行体の経営陣がサステナビリティについて、引き続き経営の優先度の高い重要課題と位置付けているか。

## レビュー内容

### 1. 調達資金の使途（適格クライテリア）

東急では、本フレームワークにおいて、調達資金の使途を以下の通り定めている。

#### 資金使途にかかる本フレームワーク

#### 3.1 調達資金の使途


当社により実行されるサステナビリティファイナンスの調達総額と同額が新規ファイナンスまたはリファイナンスとして、新規または既存の適格プロジェクトへ充当されます。なお、既存プロジェクトへの充当の場合は、グリーンビルディングに充当される場合を除き、サステナビリティファイナンスの実行から過去2年以内に開始または環境性能が確認されたプロジェクトとします。

#### 適格プロジェクト

適格プロジェクトを以下の2つのカテゴリーに特定しています。これらの事業は、当社及び連結子会社のコアかつ戦略的な事業であり、環境及び社会的責任の観点で価値を提供するものと考えます。

- I. 鉄道事業
- II. まちづくり事業

#### I. 鉄道事業

事業カテゴリー、 GBP <sup>33</sup> / SBP <sup>34</sup> カテゴリー	適格クライテリア	適格プロジェクト	期待される効果
<b>クリーンな輸送</b> <b>GBP :</b> <b>クリーン輸送</b> 	電気を動力とする車両の 新造・改造・更新	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 輸送定員増及び旧型車両と比較し約50%の使用電力の削減を実現した新型車両の導入</li> <li>• 車両リニューアル</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 省エネとGHG排出削減</li> </ul>
	鉄道事業の 維持・改修・更新	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 以下に掲げる事項に関する維持・改修・更新 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 駅施設、土木施設、線路、電気設備</li> <li>• ホームドア、センサー付固定式ホーム柵、転落検知支援システム</li> <li>• 踏切障害物検知装置</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 公共交通機関としての利便性と質の向上による低炭素輸送機関へのモーダルシフト</li> <li>• 省エネとGHG排出削減</li> </ul>

<sup>33</sup> グリーンボンド原則

<sup>34</sup> ソーシャルボンド原則

### 気候変動対応

#### GBP : 気候適応



気候変動により多発する傾向にある大雨・土砂災害等に備えた鉄道事業に関する自然災害対策

- 鉄道施設及び沿線の法面補強による土砂災害対策
- 地下区間の浸水対策

- 集中豪雨被害の防止・抑制
- 沿線住民や東急線利用者等の自然災害時の安全性確保

### 安全・安心のための 鉄道関連インフラ

#### SBP : 手頃な価格の基本的 インフラ（輸送機関）



全ての利用者に安全・安心を提供するために必要な鉄道関連インフラの整備・維持・改修・更新

対象となる人々：  
視聴覚障がい者、身体障がい者や外国人を含む全ての鉄道サービス利用者

- 以下に掲げる事項に関する整備・維持・改修・更新
  - 駅施設及び車両のバリアフリー設備、多機能トイレ
  - 車内の多言語化による案内や子育て世代や高齢者に対応した情報サービス

- 全ての人が手頃な価格で利用できる安全な移動手段の提供
- 乗客への安心の提供

## II. まちづくり事業

事業カテゴリ、GBPカテゴリ	適格クライテリア	適格プロジェクト	期待される効果
<p><b>グリーンビルディング</b> <b>GBP :</b> <b>グリーンビルディング</b></p> 	<p>サステナビリティファイナンス実行時点において有効な、以下のいずれかの建物認証を取得もしくは更新済み、または今後認証取得もしくは更新予定の建物の、建設または取得</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>LEED-ND、LEED-BD+C (v4以降) またはLEED-O+M認証におけるGold以上</li> <li>CASBEE建築（新築、既存、改修）またはCASBEE不動産におけるAランク以上</li> <li>BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）（2016年度基準）における4つ星以上</li> <li>BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）（2024年度基準以降）における 非住宅：レベル4以上 再エネ設備がない住宅：レベル3以上 再エネ設備がある住宅：レベル3以上</li> <li>ZEBにおけるOriented以上</li> <li>DBJ Green Building 認証における4つ星以上</li> <li>東京都建築物環境計画書制度（2020年度基準以降）における評価段階2以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>左記基準を満たす建物の建設・取得</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物から排出するGHGの削減省エネ化</li> </ul>
<p><b>気候変動対応</b> <b>GBP :</b> <b>気候適応</b></p> 	<p>気候変動により多発する傾向にある大雨等に備えたまちづくり事業に関する自然災害対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>以下に掲げる事項に関する建設・維持・改修・更新 <ul style="list-style-type: none"> <li>雨水調整池</li> <li>雨水貯留槽</li> <li>防災水槽</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市型豪雨被害の防止・抑制</li> <li>沿線住民や施設利用者等の自然災害時の安全性確保</li> </ul>

## 【本フレームワークに対する JCR の評価】

JCR では前回評価<sup>35</sup>時点において、各資金使途は環境改善効果及び/または社会的便益が期待できるものとして適切であると評価している。東急は、今回の改訂において、まちづくり事業における「防災対策」「感染症対策」「nexus 構想」及び「サテライトシェアオフィス」といった資金使途を対象外としている。一方で、その他の資金使途の実質的な内容については前回同様であり、引き続き明確な環境改善効果及び/または社会的便益が期待できることから、適切であると JCR は評価している。

<sup>35</sup> 出典：日本格付研究所 2022 年 9 月 30 日付 第三者意見及び評価 (22-D-0746)  
及び、日本格付研究所 2024 年 5 月 31 日付 第三者意見及び評価 (24-D-0303)

## 2. 資金使途の選定基準とプロセス

### 資金使途にかかる本フレームワーク

#### 3.2 事業の評価と選定のプロセス

サステナビリティファイナンスの調達資金が充当される事業は、当社財務戦略室が上記 3.1「調達資金の使途」にて定める適格クライテリアへの適合状況に基づいて、対象候補を特定します。特定された対象候補事業について、当社のサステナブル経営方針への整合性の観点から当社の財務担当取締役が最終承認を行います。その結果については、社長執行役員を議長とするサステナビリティ推進会議にて報告されます。

なお、全ての適格プロジェクトについて、環境・社会的リスク低減のために以下の項目へ対応していることを確認します。

- 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
- サステナブルなサプライチェーン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

#### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

JCR では前回評価時点において、本フレームワークに記載された資金使途の選定基準及びそのプロセスについて適切であると評価している。今回の改訂において、資金使途の選定基準及びそのプロセスについて実質的な変更はないことを JCR は確認しており、引き続き適切であると JCR は評価している。

### 3. 調達資金の管理

#### 資金使途にかかる本フレームワーク

##### 3.3 調達資金の管理

サステナビリティファイナンスにより調達した資金について、当社財務戦略室が適格プロジェクトへの充当及び管理を行います。財務戦略室は、本フレームワークに基づき実行されたサステナビリティファイナンスの調達額と同額が適格プロジェクトのいずれかに充当されるよう四半期ごとに内部会計システムを用いて、追跡、管理します。なお、内部会計システムでは、各適格プロジェクトレベルにて充当状況を把握し管理します。

サステナビリティファイナンスによる調達資金が適格プロジェクトに充当されるまでの間、または十分な適格プロジェクトがない場合の未充当資金については、現金または現金同等物にて運用し、サステナビリティファイナンス実行から3年程度の間には充当を完了する予定です。

#### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

JCR では前回評価時点において、本フレームワークに記載された資金管理の妥当性及び透明性について適切であると評価している。今回の改訂において、資金管理の妥当性及び透明性について変更はないことを JCR は確認しており、引き続き適切であると JCR は評価している。

## 4. レポーティング

### 資金使途にかかる本フレームワーク

#### 3.4 レポーティング

当社は適格プロジェクトへの充当状況並びに環境への効果及び社会的インパクトを、年次で当社ウェブサイトにて報告または貸し手に対して報告（ローンの場合のみ）します。

##### 資金充当状況レポーティング

当社は、サステナビリティファイナンスにより調達された資金が全額充当されるまでの間、年次にて、調達資金の適格プロジェクトへの充当状況に関する以下の項目について、実務上可能な範囲でレポーティングする予定です。

- 適格プロジェクトカテゴリー別での充当額と未充当額
- 未充当額がある場合は、充当予定時期
- 新規ファイナンスとリファイナンスの割合

調達資金が充当された後に大きな資金充当状況の変化が生じた場合は、適時に開示または貸し手に対して報告（ローンの場合のみ）します。

##### インパクト・レポーティング

原則としてサステナビリティファイナンスの償還または弁済までの間、年次にて、適格プロジェクトによる環境・社会への効果に関する以下の項目のいずれかまたは全てについて、レポーティングする予定です。

適格プロジェクト	アウトプット	アウトカム	インパクト
<b>I. 鉄道事業</b>			
<b>クリーンな輸送</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 適格プロジェクトの概要</li> <li>● 鉄道システムの維持・改修・更新に係る工事の実施内容</li> <li>● 年間の新規導入車両の数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道事業の年間消費電力量               <ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道事業合計</li> <li>● 内訳：                   <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転電力量<sup>36</sup>、付帯電力量<sup>37</sup></li> </ul> </li> </ul> </li> <li>● 年間の新規導入車両による従来型車両比削減エネルギー量</li> <li>● ホームにおける年間転落件数の減少状況、または年間転落件数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 脱炭素社会への貢献</li> </ul>
<b>気候変動対応</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自然災害対策エリア範囲を含む適格プロジェクトの概要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 集中豪雨による災害の発生状況（該当区域における年間土砂災害、浸水被害発生数 等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 気候変動に適応した社会の実現</li> </ul>

<sup>36</sup> 出典：東急電鉄の環境データ・環境会計 <https://tokyu.disclosure.site/ja/128/>  
車両を動かす電力を指す。

<sup>37</sup> 出典：東急電鉄の環境データ・環境会計 <https://tokyu.disclosure.site/ja/128/>  
駅施設や信号、保安装置等にかかる電力を指す。

<b>安全・安心のための鉄道関連インフラ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 適格プロジェクトの概要</li> <li>• バリアフリー設備対応車両の割合（新規導入車両を対象）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 対象となる代表的な利用者状況（東急線沿線の高齢者人口）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 日本で最も安全で利用しやすい公共交通サービスの実現</li> </ul>
<b>II. まちづくり事業</b>			
<b>グリーンビルディング</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 適格プロジェクトの概要</li> <li>• グリーンビルディングの取得認証レベルと取得・更新時期</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 年間エネルギー使用量</li> <li>• 年間GHG排出量</li> <li>• 年間水使用量</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 脱炭素社会への貢献</li> </ul>
<b>気候変動対応</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 適格プロジェクトの概要</li> <li>• 雨水の貯水容量 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 設備合計</li> <li>• 個別施設</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 設備、整備などの施工前と比較して都市型豪雨による災害の減少状況、または該当区域における年間浸水被害発生数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 気候変動に適応した社会の実現</li> </ul>

### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

JCR では前回評価時点において、本フレームワークに記載された資金の充当状況及び環境改善効果・社会的便益に係るレポートについて適切であると評価している。前述の通り、東急は今回の改訂において一部の資金使途を対象外としている一方、その他の資金使途に対応するレポートの実質的な内容については前回同様であり、引き続き適切であると JCR は評価している。

また、東急は東急のウェブサイトにおいて、資金充当レポート及びインパクト・レポートの開示を行っており、JCR は本フレームワークに定める開示が適切に実施されていることを確認している。

## 5. 組織のサステナビリティへの取り組み

東急グループでは、グループスローガンを「美しい時代へ」、事業目的を「美しい生活環境の創造」とし、その実現に全力で取り組むことを目指している。また、存在理念を「美しい生活環境を創造し、調和ある社会と、一人ひとりの幸せを追求する。」とし、事業を通じた社会課題の解決により、個人及び社会全体に対して便益をもたらすことを自らの使命としている。

東急は、創業時から公共交通整備と土地開発を両輪で行い、公共性と事業性を両立させた「まちづくり」を進めてきた。グループスローガンは、一義的には東急が現時点において抱えている問題意識・目的意識が根底にあり、同時に「まちづくりを通じた社会課題解決」という東急のDNAを踏まえたものでもある。

今般改訂されたサステナビリティファイナンス・フレームワークは、鉄道事業及びまちづくり事業が資金使途の対象となっている。

鉄道事業においては、2022年4月1日より東急線全路線について、再生可能エネルギー由来電力を100%使用し、実質CO<sub>2</sub>排出ゼロで運行している。また、もう一つの柱であるまちづくり事業においては、これまで南町田グランベリーパーク、二子玉川ライズ、渋谷地区再開発等の大型プロジェクトで環境に配慮した建物を整備するだけでなく、ソフト面での対応も含めてサステナビリティへの取り組みを進めている。

東急は、不動産事業を中心とした事業を進めるにあたり、横浜市・川崎市をはじめとした地方自治体や様々なステークホルダーと連携して、課題を共有するとともに、解決に向けた協力関係を多方面に築いている。

JCRでは、これらの組織のサステナビリティへの取り組みについて、引き続き経営陣がサステナビリティに係る問題を優先度の高い重要課題として位置付けており、専門的知見を有する部署が、サステナビリティファイナンスの調達方針・プロセスやプロジェクトの選定に、組織として明確に関与していると評価している。

## レビュー結果(結論)

## SU 1(F)

本フレームワークについて、JCR サステナビリティファイナンス評価手法に基づき「グリーン性・ソーシャル性評価(資金使途)」を“gs1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とし、「JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価」を“SU 1(F)”とした。また、本フレームワークは、「グリーンボンド原則」、「ソーシャルボンド原則」、「サステナビリティボンドガイドライン」、「グリーンローン原則」、「ソーシャルローン原則」、「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」及び「ソーシャルボンドガイドライン」において求められる項目について基準を満たしていると考えられる。

		管理・運営・透明性評価				
		m1(F)	m2(F)	m3(F)	m4(F)	m5(F)
グリーン性・ ソーシャル性 評価	gs1(F)	SU 1(F)	SU 2(F)	SU 3(F)	SU 4(F)	SU 5(F)
	gs2(F)	SU 2(F)	SU 2(F)	SU 3(F)	SU 4(F)	SU 5(F)
	gs3(F)	SU 3(F)	SU 3(F)	SU 4(F)	SU 5(F)	評価対象外
	gs4(F)	SU 4(F)	SU 4(F)	SU 5(F)	評価対象外	評価対象外
	gs5(F)	SU 5(F)	SU 5(F)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

(担当) 佐藤 大介・葛 友樹

## 本評価に関する重要な説明

### 1. JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価は、サステナビリティファイナンス・フレームワークで定められた方針を評価対象として、JCR の定義するグリーンプロジェクト又はソーシャルプロジェクトへの適合性ならびに資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明です。したがって、当該方針に基づき実施される個別債券又は借入等の資金使途の具体的な環境改善効果及び管理・運営体制・透明性評価等を行うものではなく、当該フレームワークに基づく個別債券又は個別借入につきグリーンファイナンス評価又はソーシャルファイナンス評価等を付与する場合は、別途評価を行う必要があります。また、JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価は、当該フレームワークに基づき実施された個別債券又は借入等が環境又は社会に及ぼす改善効果を証明するものではなく、環境改善効果・社会的便益について責任を負うものではありません。サステナビリティファイナンス・フレームワークにより調達される資金の環境改善効果・社会的便益について、JCR は発行体及び/又は借入人（以下、発行体と借入人を総称して「資金調達者」という）、又は資金調達者の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定される事項を確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。なお、投資法人等で資産がすべてグリーンプロジェクト及び/又はソーシャルプロジェクトに該当する場合に限り、サステナビリティエクイティについても評価対象に含むことがあります。

また、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、Asia Pacific Loan Market Association（APLMA）、Loan Market Association（LMA）、Loan Syndications and Trading Association（LSTA）が策定したサステナビリティ・リンク・ローン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／ローン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の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／ローン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／借入人又は発行体／借入人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。

本評価を実施するうえで使用した手法

本評価を実施するうえで使用した手法は、JCR のホームページ（<https://www.jcr.co.jp/>）の「サステナブルファイナンス・ESG」に、「JCR サステナビリティファイナンス評価手法」として掲載しています。

### 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、APLMA、LMA、LSTA、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・ローン原則
- ・サステナビリティ・リンク・ボンド／ローンガイドライン
- ・ポジティブ・インパクト金融原則

### 3. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価を付与し提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかか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 サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価上の第三者性

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、資金調達者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。JCR サステナビリティファイナンス評価及び第三者意見は、評価の対象であるサステナビリティファイナンス及びサステナビリティ・リンク・ファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、JCR サステナビリティファイナンス評価は 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。JCR サステナビリティファイナンス評価は、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。JCR サステナビリティファイナンス評価のデータを含め、本文書にかかる一切の権利は、JCR が保有しています。JCR サステナビリティファイナンス評価のデータを含め、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

**JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価**：サステナビリティファイナンス・フレームワークに基づき調達される資金がJCRの定義するグリーンプロジェクト又はソーシャルプロジェクトに充当される程度ならびに当該サステナビリティファイナンスの資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度を評価したものです。評価は5段階で、上位のものから順に、SU 1(F)、SU 2(F)、SU 3(F)、SU 4(F)、SU 5(F)の評価記号を用いて表示されます。

**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・ファイナンス・フレームワークについて、ICMA/APLMA、LMA、LSTAによるサステナビリティ・リンク・ボンド原則、サステナビリティ・リンク・ローン原則への適合性に対する第三者意見を述べたものです。

#### ■サステナビリティファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・環境省 グリーンファイナンス外部レビュー者登録
- ・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)
- ・UNEP FI ポジティブ・インパクト金融原則 作業部会メンバー
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候債イニシアティブ認定検証機関)

#### ■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