

京浜急行電鉄株式会社の サステナビリティ・リンク・ローン・フレームワークに 係る第三者意見

株式会社日本格付研究所（JCR）は、京浜急行電鉄株式会社が策定したサステナビリティ・リンク・ローン・フレームワークに対し、第三者意見書を提出しました。

<要約>

本第三者意見は、京浜急行電鉄株式会社（京急電鉄）が策定するサステナビリティ・リンク・ローン・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・ローン原則」¹及び「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン」²（総称して「SLLP等」）への適合性を確認したものである。株式会社日本格付研究所（JCR）は、SLLP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、京急電鉄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이터（KPI）、サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット（SPT）、特性、レポートニング、検証について確認を行った。

(1) 京急電鉄のサステナビリティ戦略とKPI・SPTの設定について

京急電鉄は、本フレームワークにおいて、以下のKPIを選定した上でSPTを設定した。

KPI：京急グループにおける温室効果ガス排出量（Scope1・2）
SPT：各年度の京急グループにおける温室効果ガス排出量（Scope1・2）を、
2019年度対比で30.0%以上削減すること（早期に京急グループ中間目標（※）達成を目指すこと）
※京急グループ中間目標：2030年度 温室効果ガス排出量30%削減（2019年度比）

京急電鉄は、1898年に設立された大師電気鉄道株式会社を祖とする鉄道会社であり、現在では品川から横浜及び三浦半島方面を地盤とする関東の民鉄大手である。保有路線は本線、空港線、大師線、逗子線、久里浜線の5路線総延長キロ87.0kmであり、本線はJR東海道線等と競合する。保有路線のうち、空港線では1998年11月の延伸により羽田空港への乗り入れが実現した。また、都営浅草線、京成線等と相互乗り入れを行っている。2010年10月の羽田空港再拡張に伴う国際線ターミナルの供用開始、京急蒲田駅付近の連続立体交差事業の完了に伴うダイヤ改正などにより、近年では羽田空港利用者の取り込みが進んでいる。また品川駅周辺を中心に沿線で数多くの不動産賃貸物件を所有しているほか、流通事業や宿泊特化型ホテルなども手掛けている。足元では、大規模開発プロジェクトである品川駅周辺開発事業を推進している。

2023年3月期の営業収益は前期比▲4.6%減の2,530億円。交通事業及びレジャー・サービス業においては、新型コロナウイルスの世界的流行による行動自粛、各種制限による移動需要の減少からの立ち直りがみられるが、不動産事業において大型物件の売却数や分譲マンションの売り上げが減少したことが影響している。

¹ Asia Pacific Loan Market Association (APLMA), Loan Market Association (LMA), Loan Syndications and Trading Association (LSTA). Sustainability-Linked Loan Principles 2023. (<https://www.lsta.org/content/sustainability-linked-loan-principles-sllp/>)

² 環境省 サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン 2022年版 (<https://www.env.go.jp/content/000062495.pdf>)

<京急グループのサステナビリティ戦略>

京急グループでは、2021年にスタートした総合経営計画において「コーポレートサステナブル戦略」を策定した。コーポレートサステナブル戦略では、「地域社会および京急グループの持続的発展に向け、ESGへの取り組みを経営のベースと位置付ける」とし、「日本全国、そして世界とつながり、日本発展の原動力である品川・羽田・横浜を成長トライアングルゾーンと位置付け、国内外の多くの人々の生活と交流を支え、持続的に発展する豊かな沿線を実現する」という京急グループの長期ビジョンの達成のため、各分野における具体的なKPIの設定を行った。

また、2022年4月には、グループ理念の持続的な実現が社会と京急グループの持続可能性を高めることにつながるとの考えのもと、グループ理念を踏まえた「サステナビリティ基本方針」を策定した。

京急電鉄では、上記のコーポレートサステナブル戦略の策定など、サステナビリティに関する概念について議論を進めており、2021年6月に改訂されたコーポレートガバナンス・コードも踏まえて、サステナビリティを巡る課題への取り組みに対応するため本方針を策定している。

<京急電鉄のマテリアリティと組織体制>

京急グループでは、2019年度に「京急グループCSRビジョンシート」を策定し、「社会に与えるインパクト」と「価値創造」の2軸の視点で12項目の重要課題（マテリアリティ）を特定している。その後、2021年度の統合報告書の初回発行にあたり、投資家等の期待をふまえ、京急グループの戦略や取り組みに関する情報開示を投資家に対して行うため、長期ビジョン・戦略と紐づいたマテリアリティとして見直しを行い、改めて10個のマテリアリティを特定している。

また、京急電鉄はサステナビリティ推進体制として、サステナビリティ委員会を設置しており、経営戦略室を事務局、経営戦略室長を委員長として、気候変動への対応を含むサステナビリティに関する諸課題を議論し、リスク管理委員会との連携を図ったうえで、取締役会に報告・提言を行い、全社的なサステナビリティに関する取り組みの決定や、管理・監督を行っている。

<京急電鉄が設定したKPI及びSPT>

本フレームワークにおいて、京急電鉄では、京急電鉄を中心とするグループ44社の京急グループにおける温室効果ガス排出量（Scope1、2）をKPIとして設定した。

京急グループでは、自社のマテリアリティとして、気候変動への対応を特定している。また、京急グループでは、2050年カーボンニュートラル目標及び2030年度末において2019年度比30%削減するという目標を掲げており、本フレームワークで設定したKPIは、京急グループのサステナビリティやカーボンニュートラルの取り組みとも整合的であり、有意義であるとJCRでは評価している。

また、本フレームワークにて策定されたSPTは、各年度の京急グループにおける温室効果ガス排出量（Scope1・2）を、2019年度対比で30%以上削減することである。

設定されたSPTは、京急グループの過年度の実績と比較して、温室効果ガス排出削減の難易度が上昇していることから、目標の達成にはこれまでの取り組みよりもより一段の努力が求められる。

関東の民鉄大手等の同業他社との比較においては、京急電鉄の削減目標割合は、基準年の違いなどがあるものの、同等程度である。また、国内の温室効果ガスの削減目標との比較では、日本政府が公表している地球温暖化対策計画では、京急電鉄が属する運輸部門において、温室効果ガスの削減目標を2013年度比35%減としている。運輸部門の温室効果ガス排出量は、2013年度224百万トン、2019年度206百万トンであり、2019年度比2030年目標を引き直すと26.8%の削減が必要となるが、京急電鉄の削減目標はこれより高く、一定の野心度を有すると評価している。

以上より、本フレームワークで選定したKPIは有意義性があり、SPTは野心的であるとJCRは評価している。

(2) ファイナンス条件と期中のモニタリング体制について

本フレームワークに基づき組成したローンにかかるSPTを達成した場合の財務的特性について、以下の点を確認した。

- ・SPTの達成状況によりローンの特性が変動する特性になっていること
- ・京急電鉄は、ローンの返済までの間、少なくとも年に一度KPIの実績状況を開示すること
- ・京急電鉄は、SPTの達成状況について、独立した第三者による検証報告書を取得予定であること

仮に返済までの期間においてSPTにかかる重大な変更が発生した場合には、JCRがレビューを行い、引き続きSLLP等への準拠状況や当初想定していた野心度や有意義性の維持状況を確認する。

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

* 詳細な意見書の内容は次ページ以降をご参照ください。

第三者意見

評価対象：サステナビリティ・リンク・ローン・フレームワーク
借入人：京浜急行電鉄株式会社

2023年9月27日
株式会社 日本格付研究所

目次

<要約>	- 3 -
I. 第三者意見の位置づけと目的	- 6 -
II. 第三者意見の概要	- 6 -
III. SLLP 等への適合性について	- 7 -
1. 京急電鉄のサステナビリティ戦略	- 7 -
(1) 京急電鉄の概要	- 7 -
(2) 京急電鉄のサステナビリティに関する取り組み	- 7 -
(3) 京急電鉄のサステナビリティ推進体制	- 12 -
2. KPI の選定	- 14 -
2-1. 評価の視点	- 14 -
3. SPT の測定	- 15 -
3-1. 評価の視点	- 15 -
3-2. SPT の測定の概要と JCR による評価	- 15 -
i. 過年度実績との比較	- 15 -
ii. 科学的根拠、その他のベンチマークとの比較	- 16 -
iii. SPT 達成に向けた取り組み	- 16 -
3-3. JCR によるインパクト評価	- 18 -
4. 借入金の特性	- 21 -
4-1. 評価の視点	- 21 -
4-2. 借入金の特性の概要と JCR による評価	- 21 -
5. レポーティング・検証	- 22 -
5-1. 評価の視点	- 22 -
5-2. レポーティング・検証の概要と JCR による評価	- 22 -
6. SLLP 等への適合性に係る結論	- 23 -

<要約>

本第三者意見は、京浜急行電鉄株式会社（京急電鉄）が策定するサステナビリティ・リンク・ローン・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・ローン原則」¹及び「サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン」²（総称して「SLLP等」）への適合性を確認したものである。株式会社日本格付研究所（JCR）は、SLLP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、京急電鉄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、レポートニング、検証について確認を行った。

(1) 京急電鉄のサステナビリティ戦略と KPI・SPT の設定について

京急電鉄は、本フレームワークにおいて、以下のKPIを選定した上でSPTを設定した。

KPI：京急グループにおける温室効果ガス排出量（Scope1・2）

SPT：各年度の京急グループにおける温室効果ガス排出量（Scope1・2）を、

2019年度対比で30.0%以上削減すること（早期に京急グループ中間目標（※）達成を目指すこと）

※京急グループ中間目標：2030年度 温室効果ガス排出量30%削減（2019年度比）

京急電鉄は、1898年に設立された大師電気鉄道株式会社を祖とする鉄道会社であり、現在では品川から横浜及び三浦半島方面を地盤とする関東の民鉄大手である。保有路線は本線、空港線、大師線、逗子線、久里浜線の5路線総延長キロ87.0kmであり、本線はJR東海道線等と競合する。保有路線のうち、空港線では1998年11月の延伸により羽田空港への乗り入れが実現した。また、都営浅草線、京成線等と相互乗り入れを行っている。2010年10月の羽田空港再拡張に伴う国際線ターミナルの供用開始、京急蒲田駅付近の連続立体交差事業の完了に伴うダイヤ改正などにより、近年では羽田空港利用者の取り込みが進んでいる。また品川駅周辺を中心に沿線で数多くの不動産賃貸物件を所有しているほか、流通事業や宿泊特化型ホテルなども手掛けている。足元では、大規模開発プロジェクトである品川駅周辺開発事業を推進している。

2023年3月期の営業収益は前期比▲4.6%減の2,530億円。交通事業及びレジャー・サービス業においては、新型コロナウイルスの世界的流行による行動自粛、各種制限による移動需要の減少からの立ち直りがみられるが、不動産事業において大型物件の売却数や分譲マンションの売り上げが減少したことが影響している。

<京急グループのサステナビリティ戦略>

京急グループでは、2021年にスタートした総合経営計画において「コーポレートサステナブル戦略」を策定した。コーポレートサステナブル戦略では、「地域社会および京急グループの持続的発展に向け、ESGへの取り組みを経営のベースと位置付ける」とし、「日本全国、そして世界とつながり、日本発展の原動力である品川・羽田・横浜を成長トライアングルゾーンと位置付け、国内外の多くの人々の生活と交流を支え、持続的に発展する豊かな沿線を実現する」という京急グループの長期ビジョンの達成のため、

¹ Asia Pacific Loan Market Association (APLMA), Loan Market Association (LMA), Loan Syndications and Trading Association (LSTA). Sustainability-Linked Loan Principles 2023. (<https://www.lsta.org/content/sustainability-linked-loan-principles-sllp/>)

² 環境省 サステナビリティ・リンク・ローンガイドライン 2022年版 (<https://www.env.go.jp/content/000062495.pdf>)

各分野における具体的な KPI の設定を行った。

また、2022 年 4 月には、グループ理念の持続的な実現が社会と京急グループの持続可能性を高めることにつながるの考えのもと、グループ理念を踏まえた「サステナビリティ基本方針」を策定した。

京急電鉄では、上記のコーポレートサステナブル戦略の策定など、サステナビリティに関する概念について議論を進めており、2021 年 6 月に改訂されたコーポレートガバナンス・コードも踏まえて、サステナビリティを巡る課題への取り組みに対応するため本方針を策定している。

<京急電鉄のマテリアリティと組織体制>

京急グループでは、2019 年度に「京急グループ CSR ビジョンシート」を策定し、「社会に与えるインパクト」と「価値創造」の 2 軸の視点で 12 項目の重要課題（マテリアリティ）を特定している。その後、2021 年度の統合報告書の初回発行にあたり、投資家等の期待をふまえ、京急グループの戦略や取り組みに関する情報開示を投資家に対して行うため、長期ビジョン・戦略と紐づいたマテリアリティとして見直しを行い、改めて 10 個のマテリアリティを特定している。

また、京急電鉄はサステナビリティ推進体制として、サステナビリティ委員会を設置しており、経営戦略室を事務局、経営戦略室長を委員長として、気候変動への対応を含むサステナビリティに関する諸課題を議論し、リスク管理委員会との連携を図ったうえで、取締役会に報告・提言を行い、全社的なサステナビリティに関する取り組みの決定や、管理・監督を行っている。

<京急電鉄が設定した KPI 及び SPT>

本フレームワークにおいて、京急電鉄では、京急電鉄を中心とするグループ 44 社の京急グループにおける温室効果ガス排出量（Scope1、2）を KPI として設定した。

京急グループでは、自社のマテリアリティとして、気候変動への対応を特定している。また、京急グループでは、2050 年カーボンニュートラル目標及び 2030 年度末において 2019 年度比 30%削減するという目標を掲げており、本フレームワークで設定した KPI は、京急グループのサステナビリティやカーボンニュートラルの取り組みとも整合的であり、有意義であると JCR では評価している。

また、本フレームワークにて策定された SPT は、各年度の京急グループにおける温室効果ガス排出量（Scope1・2）を、2019 年度対比で 30%以上削減することである。

設定された SPT は、京急グループの過年度の実績と比較して、温室効果ガス排出削減の難易度が上昇していることから、目標の達成にはこれまでの取り組みよりもより一段の努力が求められる。

関東の民鉄大手等の同業他社との比較においては、京急電鉄の削減目標割合は、基準年の違いなどがあるものの、同等程度である。また、国内の温室効果ガスの削減目標との比較では、日本政府が公表している地球温暖化対策計画では、京急電鉄が属する運輸部門において、温室効果ガスの削減目標を 2013 年度比 35%減としている。運輸部門の温室効果ガス排出量は、2013 年度 224 百万トン、2019 年度 206 百万トンであり、2019 年度比 2030 年目標を引き直すと 26.8%の削減が必要となるが、京急電鉄の削減目標はこれより高く、一定の野心度を有すると評価している。

以上より、本フレームワークで選定した KPI は有意義性があり、SPT は野心的であると JCR は評価している。

(2) ファイナンス条件と期中のモニタリング体制について

本フレームワークに基づき組成したローンにかかるSPTを達成した場合の財務的特性について、以下の点を確認した。

- ・ SPTの達成状況によりローンの特性が変動する特性になっていること
 - ・ 京急電鉄は、ローンの返済までの間、少なくとも年に一度KPIの実績状況を開示すること
 - ・ 京急電鉄は、SPTの達成状況について、独立した第三者による検証報告書を取得予定であること
- 仮に返済までの期間においてSPTにかかる重大な変更が発生した場合には、JCRがレビューを行い、引き続きSLLP等への準拠状況や当初想定していた野心度や有意義性の維持状況を確認する。

以上より、JCRは本フレームワークがSLLP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

JCR は、本フレームワークに対して SLLP 等に沿って第三者評価を行った。サステナビリティ・リンク・ローンとは、借入人が予め定めた意欲的な SPT の達成にインセンティブを設けることで、借入人が持続可能な社会の実現に貢献することを狙いとした借入金をいう。SLLP 等は、KPI の選定、SPT の測定、借入金の特性、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、SLLP 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 SLLP 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、京浜急行電鉄株式会社が 2023 年 9 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. 京急電鉄のサステナビリティ戦略
2. KPI の選定
3. SPT の測定
4. 借入金の特性
5. レポートニング・検証
6. SLLP 等への適合性に係る結論

III. SLLP 等への適合性について

1. 京急電鉄のサステナビリティ戦略

(1) 京急電鉄の概要

京急電鉄は、1898年に設立された大師電気鉄道株式会社を祖とする鉄道会社であり、現在では品川から横浜及び三浦半島方面を地盤とする関東の民鉄大手である。保有路線は本線、空港線、大師線、逗子線、久里浜線の5路線総延長キロ87.0kmであり、本線はJR東海道線等と競合する。保有路線のうち、空港線では1998年11月の延伸により羽田空港への乗り入れが実現した。また、都営浅草線、京成線等と相互乗り入れを行っている。2010年10月の羽田空港再拡張に伴う国際線ターミナルの供用開始、京急蒲田駅付近の連続立体交差事業の完了に伴うダイヤ改正などにより、近年では羽田空港利用者の取り込みが進んでいる。また品川駅周辺を中心に沿線で数多くの不動産賃貸物件を所有しているほか、流通事業や宿泊特化型ホテルなども手掛けている。足元では、大規模開発プロジェクトである品川駅周辺開発事業を推進している。

京急グループは5つのセグメントから成り立っている。交通事業においては、「鉄道事業」「バス事業」「タクシー事業」を行っている。不動産事業については、「不動産販売業」及び「不動産賃貸業」を行っている。レジャー・サービス事業においては、「京急EXイン」をはじめとするホテル業や、温泉施設やヨットハーバーなどのレジャー施設の運営等を行っている。流通事業においては、「京急百貨店」等の百貨店やスーパーマーケット、ショッピングセンター、駅売店などを運営している。その他の事業においては、障がい者の雇用創出を推進する特例子会社等、沿線の地域社会の発展に貢献する事業を行っている。

2023年3月期の営業収益は前期比4.6%減の2,530億円。交通事業及びレジャー・サービス業においては、新型コロナウイルスの世界的流行による行動自粛、各種制限による移動需要の減少からの立ち直りがみられるが、不動産事業において大型物件の売却数や分譲マンションの売り上げが減少したことが影響している。

(2) 京急電鉄のサステナビリティに関する取り組み

＜コーポレートサステナブル戦略とサステナビリティ基本方針の策定＞

京急グループでは、2021年に策定した総合経営計画において、コーポレートサステナブル戦略を新たに策定した。コーポレートサステナブル戦略では、「地域社会および京急グループの持続的発展に向け、ESGへの取り組みを経営のベースと位置付ける」とし、「日本全国、そして世界とつながり、日本発展の原動力である品川・羽田・横浜を成長トライアングルゾーンと位置付け、国内外の多くの人々の生活と交流を支え、持続的に発展する豊かな沿線を実現する」という京急グループの長期ビジョンの達成のため、各分野における具体的なKPIの設定を行っている。

■：重要課題
■：当社への経済的価値
■：提供する社会的価値

京急グループ共通で取り組むKPI～グループ全体で目指す社会課題解決の目標～



図1 京急電鉄 コーポレートサステナブル戦略における KPI³

また、2022年4月には、グループ理念の持続的な実現が社会と京急グループの持続可能性を高めることにつながるの考えのもと、グループ理念を踏まえた「サステナビリティ基本方針」を策定した。

³ 京急電鉄ウェブサイト https://www.keikyu.co.jp/company/csr/pdf/keikyu_kpi01.pdf

京急電鉄では、上記のコーポレートサステナブル戦略の策定など、サステナビリティに関する概念について議論を進めており、持続的な成長と中長期的な企業価値向上のためにサステナビリティを巡る課題について、リスクのみならず収益機会として積極的・能動的に対応する必要があるという京急電鉄社内の認識の高まりがあり、2021年6月に改訂されたコーポレートガバナンス・コードも踏まえて、サステナビリティを巡る課題への取り組みに対応するため本方針を策定している。

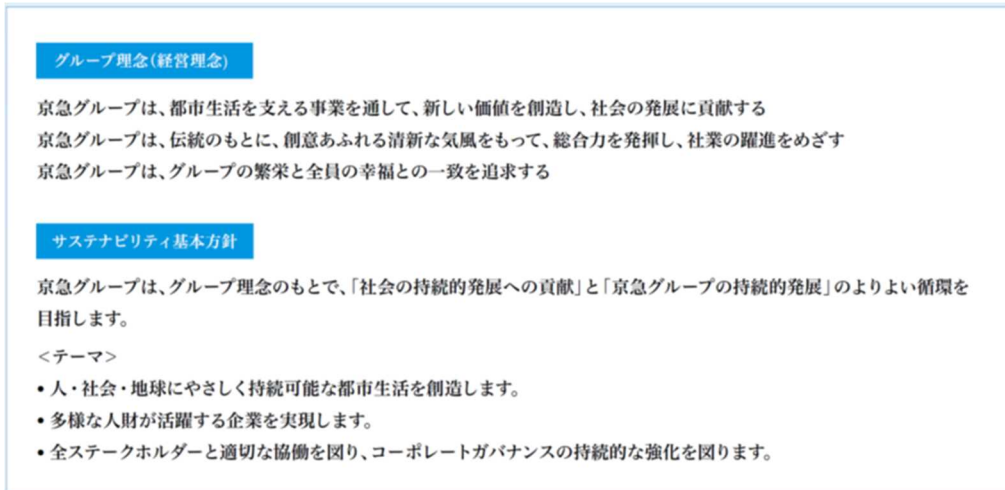


図2 京急電鉄 グループ理念及びサステナビリティ基本方針⁴

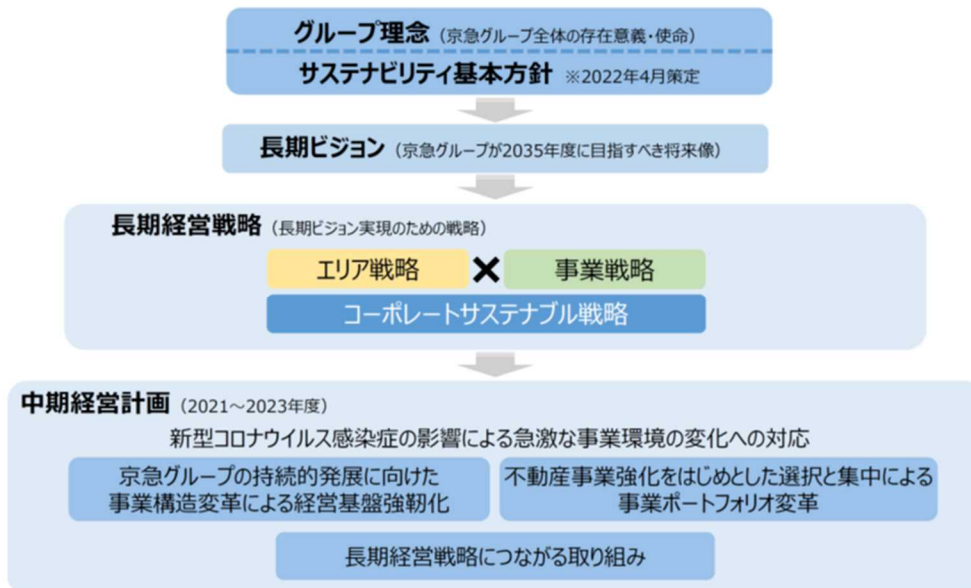


図3：京急電鉄のサステナビリティ方針と経営計画との関連⁵

<重要課題(マテリアリティ)の特定>

京急グループでは、2019年度に「京急グループCSRビジョンシート」を策定し、「社会に与えるインパクト」と「価値創造」の2軸の視点で12項目の重要課題(マテリアリティ)を特定している。その後、2021年度の統合報告書の初回発行にあたり、京急グループの戦略や取り組みに関する情報開示を投資家

⁴ 京急電鉄 統合報告書 https://www.keikyu.co.jp/company/csr/pdf/keikyu_kpi01.pdf

⁵ 京急電鉄 2023年3月期 決算説明会資料 <https://ssl4.eir-parts.net/doc/9006/announcement1/88482/01.pdf>

等に対して行うため、長期ビジョン・戦略と紐づいたマテリアリティとして見直しを行い、改めて10個のマテリアリティを特定している。2021年度のマテリアリティの見直しは、投資家等外部の関係者が情報開示を求めていることを認識したことがきっかけとなっており、社内だけではなく社外ステークホルダーの知見を活用した上で決定している。

京急グループの事業は、鉄道をはじめとする交通事業や百貨店やスーパーマーケット等の流通事業を始めとして地域社会に密着しており、社会生活を支え、豊かにする京急グループの事業は、ESG経営の考え方に合致していると京急電鉄では認識している。

また、京急グループでは、社会生活のインフラを支える企業として、「移動サービスの利便性向上」「快適な住まいの提供」「衣食住サービスの質・アクセスの向上」の取り組みを相互に循環させながら、環境社会に配慮した事業展開を行い、自然環境との共生を図るとともに沿線地域の発展や生活の豊かさの向上に貢献することを目指している。

重要課題



図4：京急電鉄のマテリアリティと対応するSDGs⁶

⁶ 京急電鉄 統合報告書 2022

また、京急電鉄では、マテリアリティは事業環境の変化にあわせて変えていくべきであると認識をしており、総合経営計画が変更されるタイミングなどで事業・社会環境に即した課題を見直す予定である。なお、直近では、2024年度から始まる次期京急グループ総合経営計画の策定にあわせて、社内や経営陣における議論を深めて、マテリアリティの見直しを進めている。

＜気候変動対策に係る取り組みと中長期目標＞

京急グループでは、2021年に気候関連財務情報開示タスクフォース (TCFD) への賛同を行い、2022年6月にTCFDの提言に基づく情報開示を行った。

TCFDでは、気候変動に関するシナリオ分析として、1.5℃シナリオと4℃シナリオに分けて分析を行い、気候変動における移行リスク、物理的リスクの増大や、それに伴う財務的負担、また気候変動の対策を実施することによる機会の計測を行っている。

a. 脱炭素社会実現シナリオにおける主な移行リスク・機会

分類	重要なリスクと機会	該当事業 (注) 1					時間軸 (注) 2	財務影響度 (注) 3
		交	不	レ	流	他		
移行リスク	政策法規制 政府や自治体等による規制強化 (省エネ法、炭素税等) にともなうコストの増加	○	○	○	○	○	中～長期	大
	市場 エネルギー・資材の調達コストの増加	○	○	○	○	○	短～長期	大
評判	社会における環境意識の高まりと対応の遅れによる顧客離れ	○	○	○	○	○	中～長期	大
機会	災害に強い事業運営による復旧コストの削減および顧客の信頼確保	○	○	○	○	○	中～長期	中
	再生可能エネルギーへのシフトにともなう将来の化石エネルギー価格増大に対する影響の低減	○	○	○	○	○	中～長期	中
	環境優位性の維持・向上による公共交通機関利用者の増加	○					中～長期	大
	環境性能の高い物件の競争力上昇と売上増加		○				中～長期	大

(注) 1. 交：交通事業、不：不動産事業、レ：レジャー・サービス事業、流：流通事業、他：その他の事業
 2. 時間軸について：短期0～1年、中期～2030年、長期～2050年
 3. 政策法規制の強化による財務影響度の試算 (炭素税等)
 (2021年度の排出量と同等の排出が続いた場合) 2030年：25億円～39億円/2050年：31億円～70億円
 (当社目標の排出量削減を達成した場合) 2030年：21億円～34億円/2050年：0円

b. 地球温暖化進展シナリオにおける主な物理的リスク

分類	重要なリスクと機会	該当事業 (注) 1					時間軸 (注) 2	財務影響度
		交	不	レ	流	他		
急性	自然災害の激甚化・頻発化にともなう施設や設備への被害増加と復旧コストの増加	○	○	○	○	○	中～長期	大
	水害多発エリアからの顧客流出	○	○	○	○	○	長期	中
	自然災害による沿線の観光資源の変化や損失にともなう旅客数の減少	○		○			中～長期	中
物理的リスク	平均気温上昇にともなう空調コストの増加	○	○	○	○	○	中～長期	中
	夏季の猛暑による作業効率低下にともなう事業進捗の遅れの発生や、熱中症等による労働災害の増加	○	○	○	○	○	中～長期	中
	海面上昇を起因とした高潮や洪水による設備の浸水、それにとともなう運休の発生、運賃収入の減少、復旧コストの発生	○					長期	大
	海面上昇を起因とした高潮や洪水による建物の浸水、それにとともなう損失の発生と不動産価値および販売機会の減少		○	○	○	○	長期	大

(注) 1. 交：交通事業、不：不動産事業、レ：レジャー・サービス事業、流：流通事業、他：その他の事業
 2. 時間軸について：短期0～1年、中期～2030年、長期～2050年

(二) リスクへの対処および機会を捉えた主な取り組み

分類	リスクへの対処および機会を捉えた主な取り組み	該当事業 (注)				
		交	不	レ	流	他
移行リスク	省エネ化による使用エネルギーの削減	○	○	○	○	○
	ZEH、ZEB物件の推進		○			
物理的リスク	BCPの継続的な見直し	○	○	○	○	○
	既存施設および新築施設の浸水対策	○	○	○	○	○
	異常時対応訓練の実施	○				
機会	ESGに関する情報開示の推進	○	○	○	○	○
	市場環境の変化に対応した商品やサービスの企画・販売	○	○	○	○	○

(注) 交：交通事業、不：不動産事業、レ：レジャー・サービス事業、流：流通事業、他：その他の事業

図5：京急グループ TCFDに関するシナリオ分析⁷

また、2050年度末における京急グループ全体の温室効果ガス排出量を実質ゼロとすることを目指す長期環境目標「京急グループ 2050年カーボンニュートラル」を策定した。

京急電鉄は、前述の通り長期経営戦略における「コーポレートサステナブル戦略」の策定やサステナビリティ基本方針の策定等を進め、ESGの取り組みを経営のベースと位置付け、気候変動への対応をサステナビリティの重要課題として認識して取り組みを進めており、上記の2050年カーボンニュート

⁷ 京急電鉄 有価証券報告書 2023年3月期

ラルに関する目標の設定は気候変動への対応の中核的な取り組みである。

なお、長期目標達成に向けた中間目標として、温室効果ガス排出量を「2030年度末において2019年度比30%削減」と設定し、エネルギー効率の向上による省エネ、太陽光発電等をはじめとした創エネ、再生可能エネルギーの活用拡大による再エネといった戦略を検討し、グループ全体で目標達成に向けて取り組みを推進している。

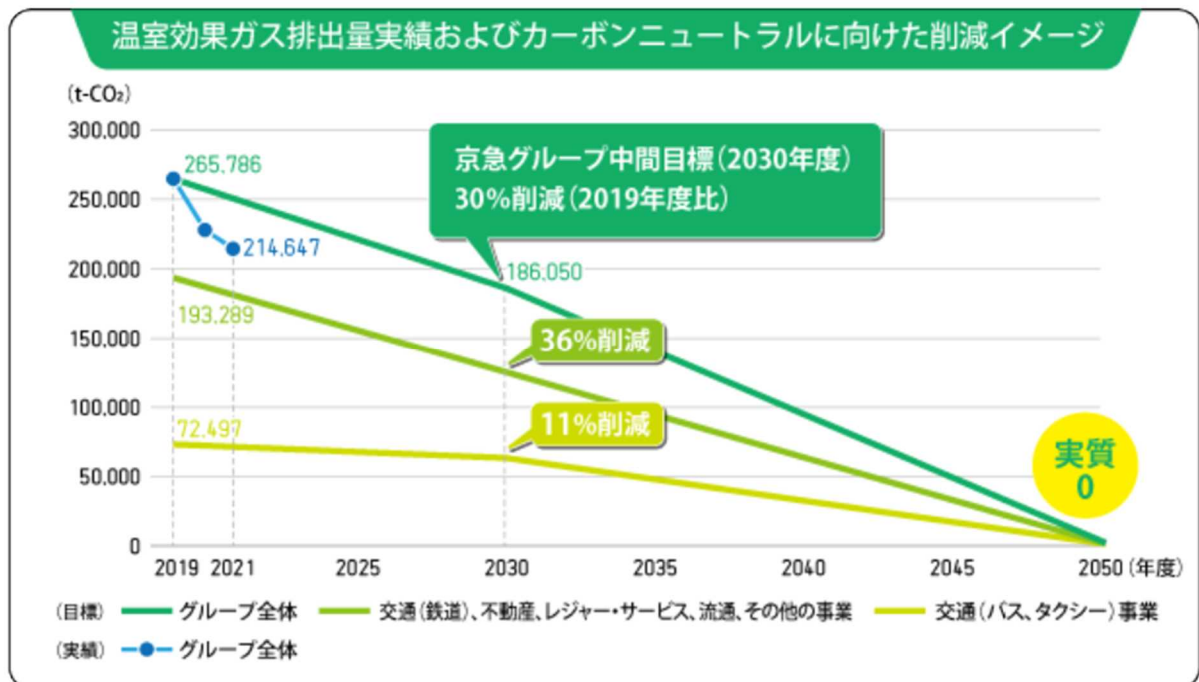


図6：京急グループ 2050年カーボンニュートラルに向けた削減イメージ⁸

(3) 京急電鉄のサステナビリティ推進体制

京急グループでは、前述の通りサステナビリティへの対応を経営戦略のベースとして取り組んでいる。京急電鉄はサステナビリティ委員会を設置しており、経営戦略室を事務局、経営戦略室長を委員長として、気候変動への対応を含むサステナビリティに関する諸課題を議論し、リスク管理委員会との連携を図ったうえで、取締役会に報告・提言を行っている。取締役会では、サステナビリティ委員会で行われた議論を踏まえて全社的なサステナビリティに関する取り組みの決定や、管理・監督を行っている。京急電鉄及びグループ会社の各部署では、取締役会、サステナビリティ委員会、リスク管理委員会での議論を踏まえ、サステナビリティへの対応を行っている。

なお、京急電鉄では、経営戦略室においてグループ理念やサステナビリティ基本方針の策定を行っており、策定に関しては、外部のコンサルティングを受けることもあることを確認している。

また、取締役会の出席者である取締役は、9名中4名がサステナビリティまたは経営戦略に関する専門スキルを有している。

⁸ 京急電鉄 ウェブサイト <https://www.keikyu.co.jp/company/csr/environment.html>

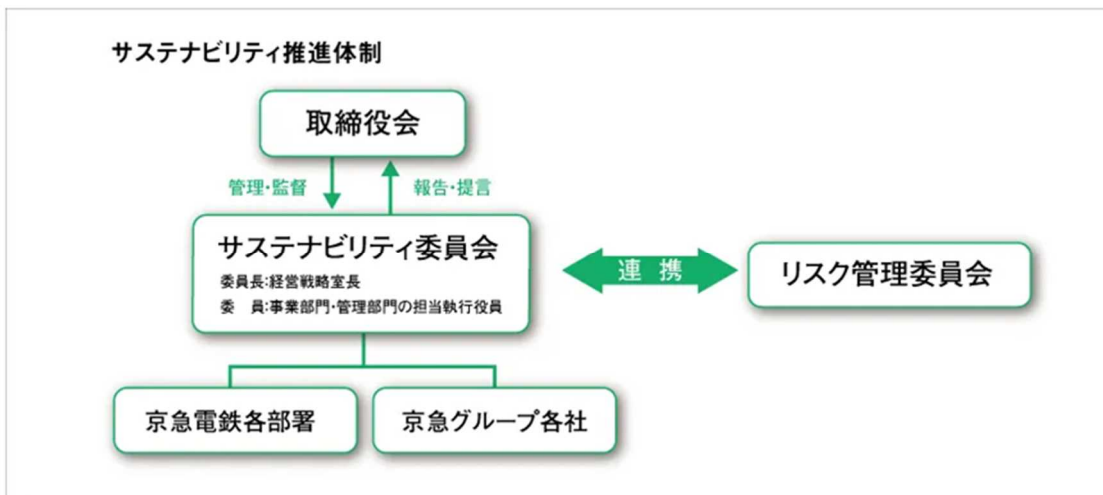


図7：京急電鉄 サステナビリティ推進体制⁹

⁹ 京急電鉄 ウェブサイト <https://www.keikyu.co.jp/company/csr/>¹⁰ 京急グループ：京急電鉄及び国内連結子会社全て

2. KPIの選定

2-1. 評価の視点

本項では、本フレームワークの KPI について、京急電鉄の事業全体で関連性があり中核的で重要か、京急電鉄の現在・未来における事業運営上の戦略的意義は大きいか、一貫した方法論に基づく測定・定量化は可能か、ベンチマークは可能か、適用範囲等を含め定義は明確か等を確認する。

2-2. KPIの選定の概要と JCR による評価

〈評価結果〉

本フレームワークの KPI は、SLLP 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。

京急電鉄は、本フレームワークで以下の KPI を設定している。

KPI : 京急グループ¹⁰における温室効果ガス排出量 (Scope1・2)

本フレームワークにおいて、京急電鉄では、京急グループにおける温室効果ガス排出量 (Scope1、2) を KPI として設定した。

京急グループでは、自社のマテリアリティとして、気候変動への対応を特定している。また、京急グループでは、2050年カーボンニュートラル目標及び2030年度末において2019年度比30%削減するという目標を掲げている。気候変動への対応は、2015年に合意されたパリ協定において、世界の平均気温上昇を産業革命以前に比べて2°Cより十分低く保ち、1.5°Cに抑える努力をする、ということと、できるかぎり早く世界の温室効果ガス排出量をピークアウトし、21世紀後半には、温室効果ガス排出量と森林などによる吸収量のバランスをとる、ということが記載されており、日本政府はこの目標に向かって2050年までのカーボンニュートラルを打ち出しているほか、温室効果ガス排出量を2030年に2013年比で46%削減することを中間目標として掲げている。

本フレームワークで設定した KPI は、京急グループのサステナビリティやカーボンニュートラルの取り組みとも整合的であり、日本政府が掲げる目標の達成にも資することから、有意義であると JCR では評価している。

¹⁰ 京急グループ：京急電鉄及び国内連結子会社全て

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表し Business as Usual の軌跡を超える等の野心的なものか、京急電鉄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、目標達成へのスケジュール等は開示されるか等を確認する。

3-2. SPT の測定の概要と JCR による評価

〈評価結果〉

本フレームワークの SPT は、SLLP 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。

京急電鉄は、本フレームワークで以下の SPT を設定している。

SPT：各年度の京急グループにおける温室効果ガス排出量（Scope1・2）を、2019 年度対比で 30.0%以上削減すること（早期に京急グループ中間目標（※）達成を目指すこと）
 ※京急グループ中間目標：2030 年度 温室効果ガス排出量 30%削減（2019 年度比）

京急グループにおける過去 3 年度の温室効果ガス排出量は下記の通りである。

（単位：t-CO₂）

	2019 年度（目標基準年度）	2020 年度	2021 年度
温室効果ガス排出量	265,786	228,147	214,647
Scope 1	91,231	66,180	64,634
Scope 2	174,554	161,967	150,012

図 8：京急グループ 温室効果ガス排出量（2019 年～2021 年度）¹¹

i. 過年度実績との比較

基準年度となる 2019 年度と比べた 2021 年度の温室効果ガスの排出量は約 5 万トン（2019 年度対比 ▲19%）削減されている。

これは、鉄道事業等における新型コロナウイルスの世界的な流行に伴う行動制限などに伴う移動需要の減少、2021 年 3 月のバス事業における長距離路線廃止による温室効果ガスの排出量の削減、レジャー・サービス事業における「SHINAGAWA GOOS」の閉館等が要因である。

上記の削減要因については、今後新型コロナウイルスによる行動制限の撤廃に伴う移動需要の回復による交通需要の増大や、SHINAGAWA GOOS の跡地を活用した開発事業が 2020 年代後半に稼働開始が想定されていることから、バス事業における長距離路線廃止以外の要因は剥落することが予想されている。

なお、京急グループ内で特に温室効果ガス排出量の多い交通事業の一部門である鉄道事業では、抵抗

¹¹ 京急電鉄よりデータを受領して作成

制御（ブレーキ）方式における「界磁チョップ車」よりさらに電力回生効率を高めた「VVVF 制御車」の導入率が 2022 年度末時点で約 99%に達している。今後は車両、駅舎及び駅関連施設について LED 化等の省エネ化を推進する予定であるが、今後の取り組みには経済的な費用が想定されるため、これまでよりも削減が難しくなっている。

同じ交通事業の別部門であるバス事業では、2019 年に民間のバス会社では初めてとなる燃料電池バス「SORA」の運行、2023 年 3 月からは横浜市において小型電気バスの運行を開始している。また、川崎鶴見臨港バスでは、バイオディーゼル燃料を使用したバスを運用しており、2023 年 3 月からは川崎市内で初となるハイブリッド連節バスによる BRT（バス高速輸送システム）の運用も開始されている。ただし、上記の取り組みについては、水素、電気、バイオディーゼルといった異なる動力源に関する補給インフラ等の整備が必要であり、さらなる導入については、個社での対応が難しく、運行する自治体を含めた中長期的な検討が必要であり、これ以上の削減は容易ではないことを確認している。

従って、京急グループにおける温室効果ガス排出削減への取り組みは、より難易度が増すことが想定されるため、Business as Usual 以上の取り組みを行う必要がある。

ii. 科学的根拠、その他のベンチマークとの比較

関東の民鉄大手等の同業他社との比較においては、2019 年度基準で 2030 年度までに温室効果ガスを 30%削減するという京急電鉄の削減目標割合は、基準年の違いなどがあるものの、同等程度である。

また、国内の温室効果ガスの削減目標との比較では、日本政府が公表している地球温暖化対策計画では、京急電鉄が属する運輸部門において、温室効果ガスの削減目標を 2013 年度比 35%減としている。

運輸部門の温室効果ガス排出量は、2013 年度 224 百万トン、2019 年度 206 百万トンであり、2019 年度比 2030 年目標を引き直すと 26.8%の削減が必要となるが、京急電鉄の削減目標はこれより高く、一定の野心度を有すると評価している。

以上より、京急電鉄の設定した SPT 及びその取り組みは、国際的な気候変動に関する目標と比較しても野心性があると JCR では評価している。

iii. SPT 達成に向けた取り組み

京急グループでは、SPT の目標達成に向け、以下の取り組みを行う予定である。

- ①省エネの取り組み
- ②創エネ（太陽光など再生可能エネルギー発電設備の設置）
- ③再エネ（再生可能エネルギー由来電力への切り替えなど）
- ④その他

省エネに関しては、前述の通り、駅及び車両照明設備の LED 化や現在 98%の省エネ車両の更なる導入が検討されている。

また、創エネについては、一部駅やグループ会社の施設において太陽光発電を導入し、施設運営などにおける活用が想定されている。

再エネについては、再生可能エネルギー由来の電力への切り替えを既に行い、年間約 10,000 トンの温室効果ガスの排出削減を実現しており、今後もその取り組みを拡大していくことを計画している。

その他については、バス事業等における燃料電池・バイオディーゼルバス等のさらなる導入が考えられている。

これら 4 つの取り組みに関しては、前述の通り、各取り組みに向けた難易度はそれぞれ高い。京急グループでは、自治体等との協議が必要なその他の施策と比して比較的取り組み可能である省エネ、創エネや再エネを推進しつつ、温室効果ガスの排出削減に関する余地を今後も京急グループ各社において検討していくことを確認している。

JCR では、京急電鉄の温室効果ガス排出削減の取り組みについて、省エネ及び創エネについての取り組みが行われているものの、取り組みの難易度が高まっていることから、再エネ利用による温室効果ガス削減が大きな割合を占めると確認している。

以上から、本フレームワークで設定された SPT は、京急電鉄自身の直近のパフォーマンス水準に基づき難易度の高いものが設定されていること、同業他社の目標設定と比しても遜色がないことから、野心的な目標であると JCR は評価している。また、京急グループが SPT 達成のために多面的な施策を検討していることを確認した。

なお、対象範囲、KPI の有意義性、SPT の測定に重大な変更が発生した場合、JCR は当該変更内容について SLLP 等への適合性を確認する。

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。

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 （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）

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		

本フレームワークにおけるKPIは、京急電鉄のCO₂排出量である。インパクト領域については気候安定性に限られるものの以下の多様な側面において広い対象範囲を有している。

- ・ SPT設定対象は京急グループにおける温室効果ガス排出量（Scope1・2）
- ・ 京急グループ全体が対象

② 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）

京急電鉄は、品川から横浜及び三浦半島方面を地盤とする関東の民鉄大手である。保有路線は本線、空港線、大師線、逗子線、久里浜線の5路線総延長キロ87.0kmであり、京急グループとして交通事業、不動産事業、レジャー・サービス事業及び流通事業を有している。

2023年3月期の営業収益は2,530億円。

京急は大手私鉄の1社として、サステナビリティに関して、コーポレートサステナブル戦略やサステナビリティ基本方針の策定を行っているほか、特に京急線沿線においては鉄道をはじめとする交通事業や百貨店やスーパーマーケット等の流通事業をはじめとして地域社会に密着しており、社会生活を

支えている。従って、京急電鉄の取り組みは、沿線を中心として大きなインパクトをもたらすことが期待される。

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 (事業全体における重要性、戦略的意義等)

本フレームワークに基づくファイナンスは、以下の観点から投下資本に対して効率性の高い投資計画を後押ししている。

本フレームワークにおいてKPI、SPTとして定められた目標は、京急グループが定めた長期目標である2050年カーボンニュートラルの中間目標にあたる。

また、コーポレートサステナブル戦略やマテリアリティで特定された「気候変動への対応」への取り組みとも重なっており、SPTの達成に向けた取り組みは、上記の京急グループのサステナビリティに関する目標達成を促進することが期待されている。

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

本件では公的資金の活用はないが、公共交通等においては、燃料供給や充電設備等の整備等で補助金等を活用する可能性がある。

⑤ 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、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 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。

8 働きがいも 経済成長も 目標 8：働きがいも 経済成長も



ターゲット 8.4 2030年までに、世界の消費と生産における資源効率を漸進的に改善させ、先進国主導の下、持続可能な消費と生産に関する10年計画枠組みに従い、経済成長と環境悪化の分断を図る。

9 産業と技術革新の 基盤をつくろう 目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう



ターゲット 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。

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。全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



目標 13 : 気候変動に具体的な対策を

ターゲット 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。

4. 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借入金の特性について、予め設定された SPT が達成されるか否かによって、本フレームワークに基づく借入金の金利等は変化するか等を確認する。

4-2. 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借入金の特性は、SLLP 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は、SPT の達成状況により、本フレームワークに基づき発行されるサステナビリティ・リンク・ローンの財務的特性を変動させる取り決めとなっている。変動内容としては、利率のステップ・ダウンである。各々のサステナビリティ・リンク・ローンにおける具体的な変動内容については、金銭消費貸借契約書（付随契約を含む）等において特定される予定である。

以上より、本フレームワークに基づくサステナビリティ・リンク・ローンの特性（経済条件）は適切に設定されている、と JCR は評価する。

5. レポートニング・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トニングについて、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. レポートニング・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トニング・検証は、SLLP 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。

京急電鉄は、サステナビリティ・リンク・ローンの最終返済日までの期間、設定した KPI の前年度の実績値について、毎年 12 月末までに京急電鉄のウェブサイト上で掲載及び各貸付人に対して報告を行う。また、前年度の SPT 達成状況について毎年 12 月末までに各貸付人に対し報告する予定である。

また、前年度の KPI 実績値に関し、毎年 1 回の判定日までに少なくとも年 1 回、独立した第三者による検証を受け、京急電鉄のウェブサイト上に掲載及び各貸付人に報告を行う予定である。

なお、本フレームワークに基づいて組成したサステナビリティ・リンク・ローンの返済までに SPT にかかる重大な変更が発生した場合には、JCR がレビューを行い、引き続き SLLP 等への準拠状況と当初想定していた野心度や有意義性が維持されるか否かを確認する。

以上より、本フレームワークに基づくレポートニングと検証に係る体制は整備されている、と JCR は評価する。

6. SLLP 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 SLLP 等に適合していることを確認した。

(担当) 菊池 理恵子・梶原 康佑

本第三者意見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、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・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・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。

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、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・ローン原則
- ・サステナビリティ・リンク・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。また、本第三者意見書の作成業務と温室効果ガス排出量の検証業務では、それぞれの業務における担当者を分けて行うなど、いずれかの業務が他方の業務の結果に不当に影響を及ぼさないように留意して行っております。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCRが、発行体/借入人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・ファイナンス・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、コマースペーパー等の購入、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、依頼者の求めに応じ、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、APLMA、LMA、LSTAによるサステナビリティ・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 認定検証機関）
- ・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が定める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