



TCFD提言に基づく情報開示

1. 気候変動に対する当社の考え方

当社グループは、世界全体における気候変動による経済をはじめとしたさまざまな分野における影響の大きさに鑑み、「**地球環境保全への貢献**」を当社グループの**サステナビリティ重要課題**として認識しております。

当社グループが運営する公共交通機関は、自家用車と比べ温室効果ガス排出量が少なく、環境にやさしい交通手段であることから、これまでも公共交通の利用促進・モーダルシフトを推進するため、「ノルエコ（乗るだけでエコ）」としてPR活動等を行ってまいりました。

さらに持続可能な社会の形成と事業活動を推進するため、2021年度に「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」の提言に賛同する旨を表明し、2022年度に長期環境目標として「京急グループ 2050年カーボンニュートラル」を策定のうえ、TCFD提言に基づく情報開示を実施しました。以降毎年見直しを行い、気候変動に対する取り組み施策および開示内容の拡充を図っています。

今後も引き続き、シナリオ分析の深化等による開示内容の充実化を図るとともに、**温室効果ガス排出量の削減に向けた「省エネ」「創エネ」「再エネ」に資する取り組みを積極的に検討・実施し、持続可能な社会の実現**を目指してまいります。



■ TCFD提言に基づく情報開示におけるこれまでの取り組み

	主な開示内容
2022年度 (初開示)	<ul style="list-style-type: none"> ● 主力の鉄道事業を分析対象とし、リスク・機会の特定および一部移行リスクにともなう財務インパクトの開示 ● 長期環境目標「京急グループ 2050年カーボンニュートラル」および2030年度における中間目標の設定
2023年度	<ul style="list-style-type: none"> ● リスク・機会の分析対象事業を全事業に拡大 ● 役員報酬制度における評価指標として環境指標を導入
2024年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 主力の鉄道事業におけるリスク・機会にともなう財務インパクトの開示拡充
2025年度 (今回)	<ul style="list-style-type: none"> ● 「京急グループ 2050年カーボンニュートラル」における中間目標の上方修正 ● ICP（インターナル・カーボンプライシング）の導入

2. ガバナンス

■ サステナビリティおよび環境に関する方針

当社グループでは、グループ理念と不可分一体である「サステナビリティ基本方針」および環境活動に対する基本姿勢を示した「京急グループ環境基本方針」とその行動指針に則って、事業活動を推進しています。

サステナビリティ基本方針

京急グループは、グループ理念のもとで、「社会の持続的発展への貢献」と「京急グループの持続的発展」のよりよい循環を目指します。

<テーマ>

- 人・社会・地球にやさしく持続可能な都市生活を創造します。
- 多様な人財が活躍する企業を実現します。
- 全ステークホルダーと適切な協働を図り、コーポレートガバナンスの持続的な強化を図ります。

京急グループ環境基本方針 ※

私たちは、あらゆる事業活動や社会貢献活動を通じて、地球環境の保全・回復と環境負荷の低減に努め、持続的発展が可能な社会の形成に貢献します。

【行動指針】

1. 気候変動への対応

私たちは、環境にやさしい公共交通事業を主要とした企業集団として、公共交通機関へのモーダルシフトを推進するとともに、「省エネ」「創エネ」「再エネ」施策を通じたカーボンニュートラルの実現を目指します。

2. 循環型社会の推進

私たちは、資源やエネルギーの有効活用と、廃棄物の削減・再利用・再資源化への取り組みを通じた循環型社会の推進を図ります。

3. 自然と生物多様性の保全・回復

私たちは、次世代により良い沿線環境を引き継ぐため、沿線の豊かな自然と生物多様性の保全・回復に努めます。

4. ステークホルダーとのコミュニケーション

私たちは、地域社会との協調・連携を目指し、エンゲージメントや情報開示を通じて多様なステークホルダーとのコミュニケーションを図ります。

5. 役員・社員の啓発・教育

私たちは、役員・社員一人ひとりの環境意識を向上させるべく、社内研修等を通じた継続的な啓発・教育活動を行います。

6. 環境法令遵守

私たちは、事業活動を行うにあたり、環境に関する法令や国際基準等を遵守します。

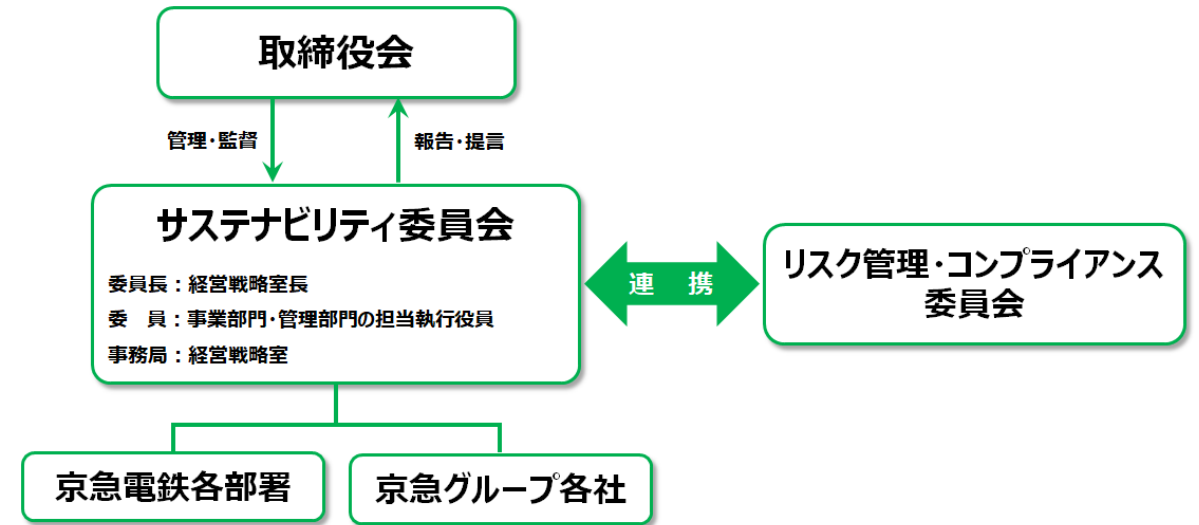
※2025年6月改定

2. ガバナンス

■ ガバナンス推進体制

当社グループにおける気候関連のリスクと機会に関する対応方針の策定および取り組みを推進するため、気候変動への対応を含むサステナビリティへの対応を経営戦略と一体で取り組みます。

経営戦略室長を委員長とするサステナビリティ委員会において、経営戦略およびサステナビリティに関する諸課題を議論し、リスク管理・コンプライアンス委員会との連携を図ったうえで、取締役会に報告・提言することで、取締役会が適切に管理・監督を行います。なお、取締役会においては、構成メンバーのうち計6名の取締役（うち社外役員は2名）が気候変動をはじめとする「サステナビリティ・経営戦略」に関するスキル（※1）を有しています。



※1 役員のスキル・マトリックスについては、[こちら](#)をご参照ください

■ 気候変動に関するガバナンスの状況

会議体	これまでの気候変動に関する主な報告・審議事項
取締役会 サステナビリティ委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● サステナビリティ基本方針の策定および推進体制について ● 気候変動への対応に関する京急グループの方針策定およびTCFD提言に基づく情報開示について ● 第20次総合経営計画の策定について ● サステナビリティ重要課題、非財務KPIおよび価値創造モデルの見直しについて ● 京急グループにおける温室効果ガス排出量について ● CDP評価分析および今後の対応について ● サステナビリティ・リンク・ローンの契約、フレームワークの作成および第三者意見の取得について ● 再エネの取り組みに関する検討について ● 環境データに対する第三者保証の取得について ● 環境方針の改定について

■ 役員報酬制度への環境指標の導入

2023年度から、サステナビリティへの取り組みを一層推進することを目的に、執行役員賞与の評価項目の一部に、非財務指標であるESG指標を採用しています。環境については、CDP（※2）による評価結果を指標としております。また、ESG指標で評価される報酬の割合は、執行役員賞与のうち連結業績評価分（※3）の10%となります。

※2 企業等の環境関連の戦略や取り組みなどを評価する外部団体

※3 執行役員賞与のうち、連結業績を評価し決定する部分（職責や業務分担を考慮し、設定）

3. 戦略（シナリオ分析）

■ 分析対象事業

当社グループすべての事業
（交通事業、不動産事業、レジャー・サービス事業、流通事業、その他の事業）

■ シナリオの設定

IPCC（気候変動に関する政府間パネル）やIEA（国際エネルギー機関）等が公表しているシナリオを参照のうえ、移行リスクと物理的リスクがもたらす影響の全体的な幅を捉えるため、設定シナリオを脱炭素社会が実現するシナリオ（世界的な平均気温の上昇を産業革命以前と比べて1.5℃程度に抑える）と地球温暖化が進展するシナリオ（平均気温の上昇が4℃以上となる）に分け、リスク・機会の特定と影響度評価、またリスクへの対処および機会を捉えた取り組みや今後の方向性を決めました。

設定シナリオ	脱炭素社会実現シナリオ (1.5℃) ※1	地球温暖化進展シナリオ (4℃)
世界観（主なイメージ）	脱炭素社会実現 <ul style="list-style-type: none">● 脱炭素への取り組みが加速● 再生可能エネルギー調達コストの増加● 環境意識の高まり	地球温暖化進展 <ul style="list-style-type: none">● 環境政策の積極的な推進は無い● 自然災害の激甚化・頻発化による被害や復旧コストの増加● 平均気温上昇によるエネルギー調達コストや対策コストの増加
主な参照シナリオ ※2	<ul style="list-style-type: none">● IPCC RCP2.6● IEA WEO2022 NZE（ネットゼロ排出シナリオ）	<ul style="list-style-type: none">● IPCC RCP8.5

※1 脱炭素社会実現シナリオにおける物理的リスクの影響は、2℃シナリオにおける影響と同等と想定

※2 参照シナリオのうち、財務的な影響の評価に使用したデータ等はP.7に記載

3. 戦略（シナリオ分析）

■ 気候変動によるリスク・機会の特定ならびに時間軸および影響度の評価（1/2）

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

分類	項目	該当事業					時間軸 ※	影響度	
		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）に伴うコストの増加						中～長期	大
	技術	開発コストの増加、省エネ設備等への投資不十分によるコストの発生						長期	中
	市場	エネルギー・資材の調達コストの増加						短～長期	大
		環境配慮企業の増加に伴うリーシング不調						短～長期	中
	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
		環境対応の遅れや情報開示不足等に伴う投資家からのESG評価低下と資金調達への影響						短～長期	大
物理的リスク	急性	自然災害の激甚化・頻発化に伴う施設や設備への被害増加と復旧コストの増加						短～長期	大
		自然災害の激甚化・頻発化に伴う交通機関の運休増加や施設の営業停止とそれらによる売上の減少						短～長期	中
		自然災害による沿線の観光資源の変化や損失に伴う旅客数の減少						中～長期	中
		サプライチェーン分断による事業継続への影響						中～長期	大
		水害多発エリアからの顧客流出						長期	中
		予測不可能な気象による農畜水産物やその製品への影響						短～長期	大
	慢性	農畜水産物の価格変動や調達の不安定化および気温の変化に対応しない商品構成による売上の低下						中～長期	大
		真夏日・猛暑日の増加による空調コストの増加						中～長期	中
		真夏日・猛暑日の増加による作業効率低下に伴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
		真夏日・猛暑日の増加による設備等への影響と修繕コストの発生						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、それに伴う運休の発生、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、それに伴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

3. 戦略（シナリオ分析）

■ 気候変動によるリスク・機会の特定ならびに時間軸および影響度の評価（2/2）

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

分類	項目	該当事業					時間軸 ※	影響度
		交	不	レ	流	他		
機会	空調効率化等に伴うエネルギー使用量の削減によるコストの削減						短～中期	中
	再生可能エネルギーへのシフトに伴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	大
	再生可能エネルギーの需要拡大による遊休地（社有地・社有林）の有効活用						長期	中
	低炭素社会へのシフトに伴う新技術等の普及によるコストの削減						長期	中
	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
	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
	環境に配慮したサステナブルな商品やサービスの提供による売上増加と顧客の確保						中～長期	中
	環境配慮型事業へのシフトによるESG投資の呼び込み						短～長期	大
	トランジション・ファイナンスを活用した資金調達による環境負荷低減の推進						短～長期	大

※時間軸 短期：0～1年（中期経営計画の最終年である2026年度までを想定）
 中期：1～5年（2030年度までを想定）
 長期：5～25年（2050年度までを想定）

3. 戦略（シナリオ分析）

■ 財務的な影響の定量評価（事業別）

特定した気候変動にともなうリスク・機会において、公表されているデータ等を基に、一部の項目においてシナリオごとの2030年および2050年時点の影響額を試算し、影響度の定量評価を行いました。

【事業への財務影響度の評価基準】

- 大：10億円以上
- 中：1～9億円
- 小：1億円未満

影響額の試算に使用したデータ（以下の出展等を基に推計）

外部データ	内部データ
<p>[炭素税]</p> <ul style="list-style-type: none">● IEA（国際エネルギー機関）「World Energy Outlook2022」 ※NZEシナリオを参照 ※為替レート：150円/USD（2024年中実績を参考） <p>[再エネ調達価格（非化石証書価格）]</p> <ul style="list-style-type: none">● 資源エネルギー庁「再エネ価値取引市場について」● 新エネルギー財団「非化石価値取引市場について（その3）—2020年度取引結果について—」 <p>[電力調達価格（総合電力価格）]</p> <ul style="list-style-type: none">● WWFジャパン「脱炭素社会に向けた2050年ゼロシナリオ〈費用算定編〉（2021年9月9日改訂）」 <p>[洪水発生頻度]</p> <ul style="list-style-type: none">● 国土交通省「気候変動を踏まえた治水計画のあり方 提言」 <p>[真夏日・猛暑日]</p> <ul style="list-style-type: none">● 横浜地方気象台・東京管区気象台「神奈川の気候変動」● 文部科学省・気象庁「日本の気候変動2020」	<p>[すべての事業]</p> <ul style="list-style-type: none">● 京急グループ温室効果ガス排出量実績 <p>[鉄道事業]</p> <ul style="list-style-type: none">● 計画上の省エネ設備等の更新による温室効果ガス排出削減量および使用電力削減量● 中～長期における使用電力量● 現状の浸水規模における被害額・減収額● 空調設備（駅・施設/車両）における使用電力量 等

3. 戦略（シナリオ分析）

影響額の試算結果

【対象】すべての事業

移行リスク（政策・法規制）

項目	主な影響	影響額（百万円）				事業への財務影響度
		1.5℃シナリオ		4℃シナリオ ※1		
		2030年	2050年	2030年	2050年	
政府や自治体等による規制強化（省エネ法、炭素税等）に伴うコストの増加	炭素税の負担コストが発生	1,971	0 ※2	-	-	大

※1 4℃シナリオでは、環境政策の積極的な推進は無く、炭素税は導入されないと想定
 ※2 ネットゼロ達成のため炭素税の課税はないと想定

【対象】鉄道事業

移行リスク（技術）

項目	主な影響	影響額（百万円）				事業への財務影響度
		1.5℃シナリオ		4℃シナリオ ※3		
		2030年	2050年	2030年	2050年	
開発コストの増加、省エネ設備等への投資不十分によるコストの発生	省エネ設備等への投資を行わない場合、温室効果ガスの排出が削減されず、炭素税の負担コストが発生	20.6 ※4	- ※5	-	-	小

※3 4℃シナリオでは、環境政策の積極的な推進は無く、炭素税は導入されないと想定
 ※4 2024年度から開始した鉄道全線再エネ化にともなう削減効果は加味し、その他において適切な投資等を行わず、Scope1排出量が削減されなかった場合を想定
 ※5 2031年以降の具体的な省エネ設備等の更新・投資は今後検討

移行リスク（市場）

項目	主な影響	影響額（百万円） ※6				事業への財務影響度
		1.5℃シナリオ		4℃シナリオ		
		2030年	2050年	2030年	2050年	
エネルギー・資材の調達コストの増加	再生可能エネルギーの導入による調達コストの増加	21.3	21.2	64.1	63.8	小

※6 長期における使用電力量は中期よりも低減することが推測されるため、各シナリオにおける2050年時点のエネルギー調達コストは2030年時点を上回らないと想定

3. 戦略（シナリオ分析）

【対象】鉄道事業

物理的リスク（急性）

当社沿線に並行・横断する河川のうち、浸水による影響が特に大きいと考えられる以下の河川周辺における、鉄道資産等への影響額を試算しました。

<対象河川> ①多摩川・鶴見川 ②帷子川・宮川 ③平作川



項目	主な影響	影響額（百万円）※1				事業への財務影響度※3
		1.5℃シナリオ ※2		4℃シナリオ		
		2030年	2050年	2030年	2050年	
自然災害の激甚化・頻発化に伴う施設や設備への被害増加と復旧コストの増加	自然災害の発生頻度の増加に伴い、資産の損壊・復旧コストも増加	① 0 ② 0 ③ 0	① +119.9 ② +38.0 ③ +47.4	① 0 ② 0 ③ 0	① +239.9 ② +76.0 ③ +94.8	大
自然災害の激甚化・頻発化に伴う交通機関の運休増加や施設の営業停止とそれらによる売上の減少	自然災害の発生頻度の増加に伴い、運休による売上の減少も増加	① 0 ② 0 ③ 0	① +1.6 ② +0.3 ③ +0.2	① 0 ② 0 ③ 0	① +3.2 ② +0.7 ③ +0.5	中

※1 現在の100年に1度規模の影響額に対する、各年時点のリスク増加分（2030年時点における洪水発生頻度は、現在と概ね同等であると想定）

※2 脱炭素社会実現シナリオにおける物理的リスクの影響は、2℃シナリオにおける影響と同等と想定

※3 リスク増加分を含む全体の影響額と比較し評価

3. 戦略（シナリオ分析）

【対象】鉄道事業

物理的リスク（慢性）

項目	主な影響	影響額（百万円）※1				事業への財務影響度※3
		1.5℃シナリオ ※2		4℃シナリオ		
		2030年	2050年	2030年	2050年	
真夏日・猛暑日の増加による空調コストの増加	空調の稼働期間増加に伴い、エネルギー調達コストも増加	+7	0 ※4	+18	+66	中

※1 電力調達価格および夏日・真夏日・猛暑日の日数を基準に試算した、2020年時点の推計コストに対する増加分

※2 脱炭素社会実現シナリオにおける物理的リスクの影響は、2℃シナリオにおける影響と同等と想定

※3 増加分を含む全体のコストと比較し評価

※4 2030年および2050年における真夏日ならびに猛暑日は増加する見込み

ただし、電力調達価格は低減することが推測されるため、1.5℃シナリオにおける2050年時点のエネルギー調達コストは2020年時点の推計コストを上回らない想定

機会

項目	主な影響	影響額（百万円）				事業への財務影響度
		1.5℃シナリオ		4℃シナリオ ※5		
		2030年	2050年	2030年	2050年	
空調効率化等に伴うエネルギー使用量の削減によるコストの削減	省エネ設備等の導入によりエネルギー調達コストを削減	450	- ※6	-	-	中
再生可能エネルギーへのシフトに伴う将来の化石エネルギー価格増大に対する影響の低減	再生可能エネルギーの導入により炭素税の負担コストを回避	1,913	3,417	-	-	大

※5 4℃シナリオでは、現状以上の省エネ推進の取り組みは無く、炭素税も導入されないと想定

※6 2031年以降の具体的な省エネ設備等の更新・投資は今後検討

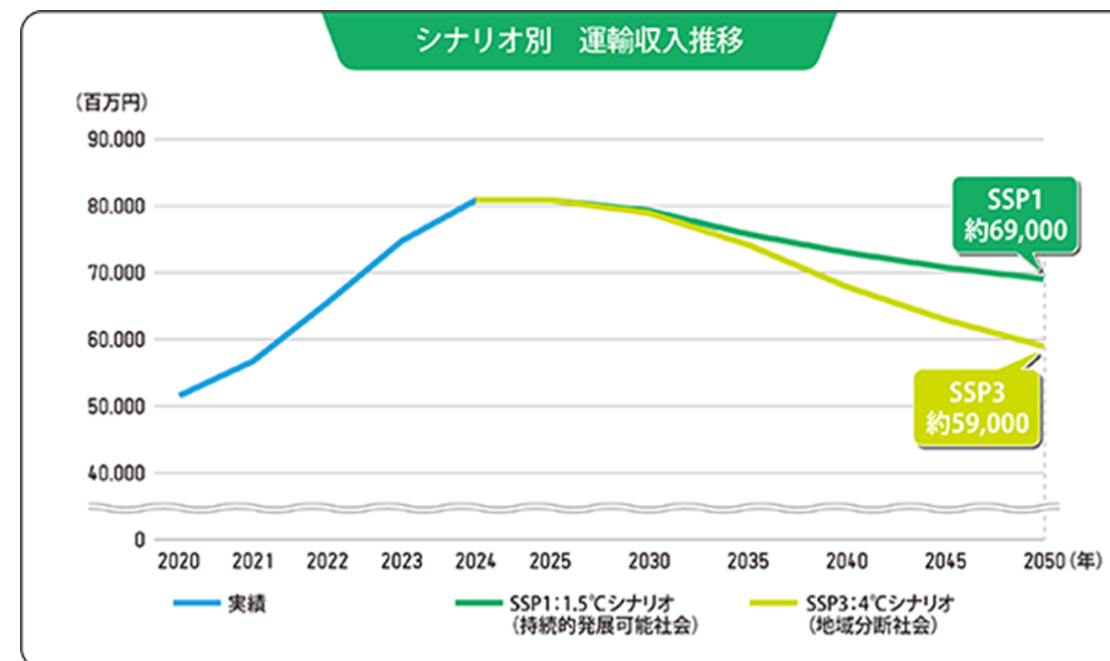
3. 戦略（シナリオ分析）

■ 鉄道事業の運輸収入推移試算

気候変動研究において、分野横断的に用いられるシナリオである社会経済シナリオの人口データをもとに、2050年までの運輸収入の推移を試算しました。

当社沿線の地域における人口動態予測にあたり、人口のデータは国立環境研究所「日本版SSP市区町村別人口推計」を使用しました。また、運輸収入は当社の実績等に基づいております。

なお、本試算は今後実施する鉄道事業施策をはじめとする、収入に影響をおよぼす個別の要素は一切考慮しておりません。



■ シナリオ分析による考察と今後の方向性

シナリオ分析の結果、脱炭素社会が実現する世界では、当社グループすべての事業において、炭素税が導入された場合の課税コストやエネルギー調達コストの増加が想定されます。また、地球温暖化が進展する世界では、自然災害の激甚化・頻発化に伴い、浸水害による資産への被害および鉄道事業においては運休による収入の減少、さらには平均気温の上昇による空調コストの増加等が見込まれることが財務的な評価により明らかとなりました。

一方で、脱炭素社会が実現する世界においては、「省エネ」「再エネ」による脱炭素の取り組みによってエネルギー調達コストや炭素税の課税コストが低減できることが分かりました。また、自然災害や気温上昇の影響はあるものの、地球温暖化が進展する世界と比べ、資産等への被害、収入の減少や空調に対するエネルギー調達コストの増加が限定的であることも分かりました。その他、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、環境性能の高い不動産物件による競争力上昇と売上増加、環境に配慮したサステナブルな商品やサービスの提供によるレジャー・サービス事業および流通事業の売上増加の機会を得ることも予想されます。

これらを踏まえ、**当社グループでは、脱炭素社会が実現する世界に向けて、「省エネ」「創エネ」「再エネ」に資する取り組みを加速していくとともに、引き続きリスク・機会に対する財務影響評価を行います。**評価の過程において、**特に影響の大きいリスクと認識した事項を中心に対処方針を検討し、リスクの最小化を図り、レジリエンスの向上に努めることで、「社会の持続的発展への貢献」と「京急グループの持続的発展」のよりよい循環による豊かな沿線の実現を目指してまいります。**

3. 戦略（シナリオ分析）

■ リスクへの対処および機会を捉えた取り組み

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

分類	リスクへの対処および機会を捉えた取り組み	該当事業				
		交	不	レ	流	他
移行リスク	省エネの推進（省エネ運用、LED照明化、既存設備等の更新）					
	創エネの推進（太陽光発電等の導入）					
	再エネの導入推進					
	ZEH、ZEB物件の推進					
物理的リスク	既存施設および新築施設の自然災害対策 （浸水防止設備、法面防護工事、気象システム運用、損害保険への加入等）					
	災害対策計画の策定および継続的な見直し					
	異常時対応訓練の実施					
	お客さまへの適時適切な情報発信の強化					
	備蓄品の確保、サプライチェーンの複線化およびパートナーシップ強化					
	屋外作業等の効率化および省力化					
	建築物環境性能の向上					
	屋上緑化・壁面緑化の設置					
機会	新技術導入の推進					
	ESGに関する情報開示の推進					
	地域やグループと連携したMaaSの拡充					
	市場環境の変化に対応した商品やサービスの企画・販売					

4. リスク管理

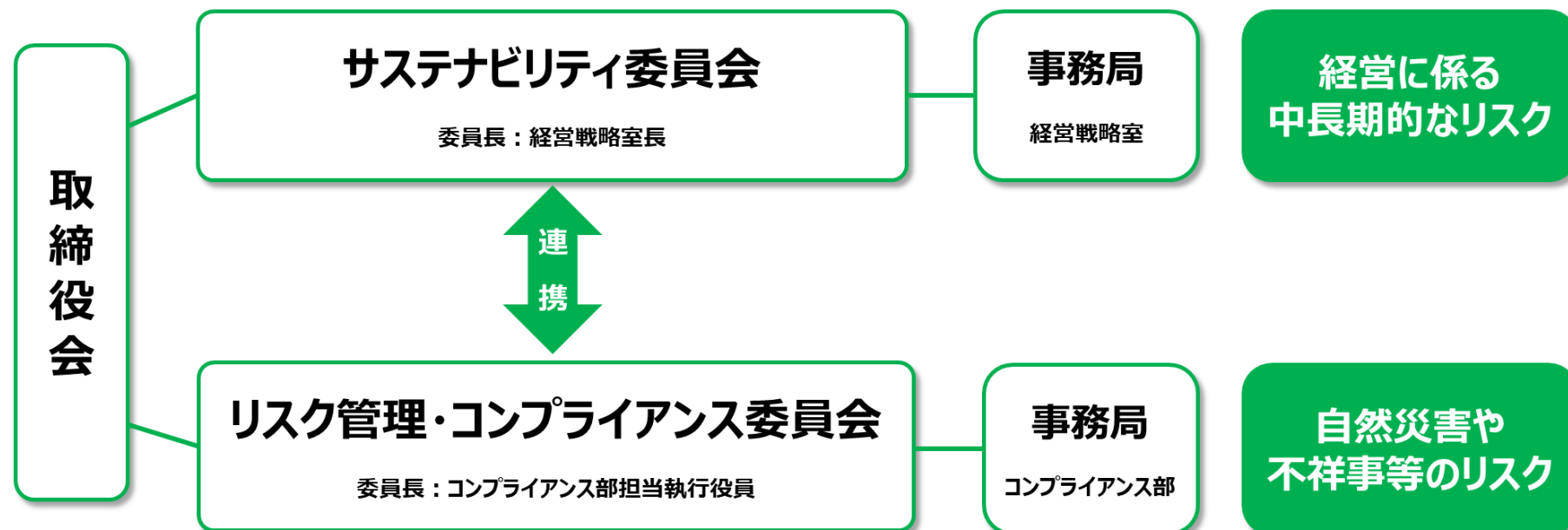
■ リスク管理の体制と方針

当社グループのリスク管理体制においては、管理すべきリスクとして、「サステナビリティや経営戦略等の経営に係る中長期的なリスク」と「会社にマイナスの影響のみを与える自然災害や企業不祥事等のリスク」の2つに分類しています。経営に係る中長期的なリスクについては「サステナビリティ委員会」が、自然災害や不祥事等のリスクについては「リスク管理・コンプライアンス委員会」がそれぞれ中心となり全社的なリスク管理を推進するとともに、両委員会が適切に連携し、取締役会に定期的に報告する体制とすることで、取締役会による一元的なリスク管理の体制を確立しています。

気候変動については、経営に係る中長期的なリスクと認識しており、サステナビリティ重要課題として特定するとともに、非財務KPI（GHG排出量の削減目標）を設定し適切な進捗管理を行っているほか、経営戦略室を中心に気候変動によってもたらされるリスクや機会の特定・対処方針等を検討のうえ「サステナビリティ委員会」に適宜報告し、関係部署・グループ会社において具体的な施策の推進を図っています。またその内容については、「リスク管理・コンプライアンス委員会」と連携を図ったうえで、取締役会に報告・提言することで、取締役会が適切に管理・監督を行っています。

なお、気候変動にともなうリスク・機会とその影響度評価については、原則年1回見直しを実施しており、サステナビリティ委員会で審議し取締役会へ報告した後、TCFD提言に基づく情報開示として外部公表しています。

リスク管理体制図



※ 2025年6月27日現在

5. 指標と目標

■ 2050年カーボンニュートラルに向けた取り組みの推進

当社グループでは、脱炭素社会の実現に向けた長期環境目標として「京急グループ 2050年カーボンニュートラル」を掲げ、当社グループ全体での温室効果ガス排出量実質ゼロを目指しています。この目標を達成するために、①これまでも継続的に取り組んできた「省エネ」に資する施策のさらなる検討・推進、②太陽光発電等をはじめとした「創エネ」の検討、③「再エネ（再生可能エネルギー）」の活用拡大の検討等を積極的に実施し、世界規模で拡大する地球温暖化の防止に向けて取り組むとともに、当社グループのサステナビリティに関わる取り組みを推進してまいります。

■ 中間目標の見直し

2024年度から実施している、京急線全線において運行に使用する電力を再生可能エネルギー由来の電力へ置き換える取り組みにより、従来の中間目標を2024年度実績時点において大幅に前倒しで達成しました。

そこで中間目標を見直し、**2035年度に2019年度比で70%削減する目標**を新たに設定しました。なお、本目標は、2025年に閣議決定された日本政府の新たな目標や、IPCC・SBT等の外部機関が公表する目標水準を上回るもので、京急グループとしてさらなる野心的な取り組みを推進してまいります。

【従来の中間目標】
2030年度に2019年度比で30%削減

▼

【見直し後の中間目標】
2035年度に2019年度比で70%削減

■ 温室効果ガス排出実績

(t-CO₂)

	2019年度 (基準年度)	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
温室効果ガス排出量	249,265	215,593	198,568	194,382	178,316	108,483
Scope 1	90,657	67,847	64,226	65,824	64,124	65,012
Scope 2	158,607	147,746	134,342	128,558	114,191	43,471

〈参考〉

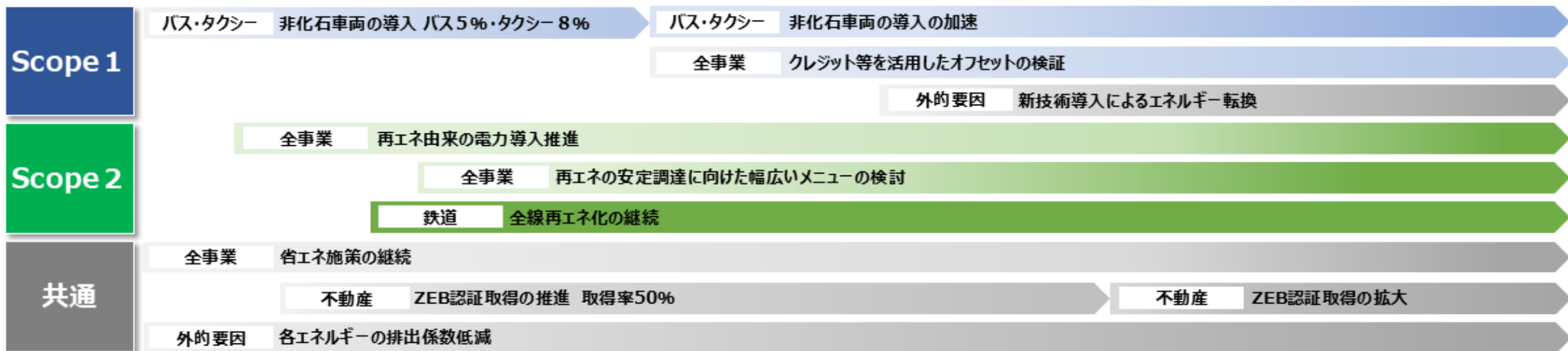
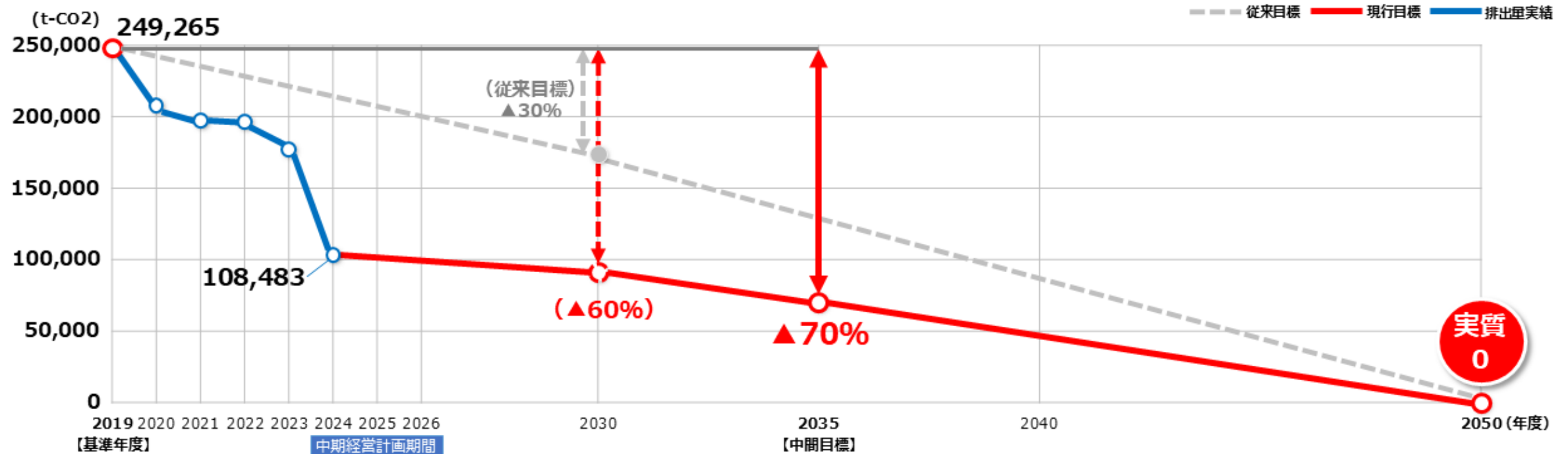
- エネルギー使用量等の詳細については、[こちら](#)をご参照ください
- すべての年度における温室効果ガス排出量について第三者保証を取得しています
2024年度実績に対する第三者保証は、[こちら](#)をご参照ください

※小数点以下切り捨て

5. 指標と目標

■ 2050年カーボンニュートラルに向けたロードマップ

「京急グループ 2050年カーボンニュートラル」実績・目標・ロードマップ



これまで当社グループでは、電力使用量削減に寄与する「省エネ」施策や、再生可能エネルギー由来の電力に切り替える「再エネ」施策など、Scope2排出量の削減に向けた施策を中心に取り組みを実施してきました。今後はこの取り組みを一層加速させていくとともに、バス・タクシー事業における非化石自動車の積極的な導入や、新技術等の導入によるエネルギー転換の検討など、Scope1排出量の削減にも努め、「京急グループ 2050年カーボンニュートラル」の実現を目指してまいります。

5. 指標と目標

■ サステナビリティ重要課題に基づく非財務KPI

当社では、2024年5月に公表した第20次総合経営計画の策定とあわせて、当社グループが長期的・持続的に社会へ価値を提供するため、サステナビリティ重要課題を見直し、「地球環境保全への貢献」をサステナビリティ重要課題のひとつとして特定しています。さらに、関連する非財務KPI（重要業績指標）の指標および目標を設定し、適切な取り組みの推進とともに、モニタリングを図っております。

サステナビリティ重要課題「地球環境保全への貢献」に基づく非財務KPI指標および目標（一部抜粋）

指標	目標値	目標年度	2024年度実績	対象
温室効果ガス排出量削減 (Scope1・Scope2)	実質0	2050年度	△56.4%	京急グループ全社
	△70% (対2019年度)	2035年度		
鉄道事業における 電気使用量に占める 非化石エネルギーの割合	100%	2030年度	100%	京急電鉄
保有する台数に占める 非化石自動車の割合	5%	2030年度	2.0%	京浜急行バス 川崎鶴見臨港バス
	8%	2030年度	12.5%	京急タクシーグループ
ZEH認証取得率 (主幹事新規分譲マンション対象)	100%	2024～2040年度	33.3%	京急電鉄 京急不動産
ZEB認証取得率 (新規竣工賃貸・複合物件対象)	50%	2024～2040年度	100%	京急電鉄

5. 指標と目標

■ ICP（インターナル・カーボンプライシング）の導入

脱炭素の取り組みを強く推進かつ定量化（キャッシュベース化）するために、2025年6月から、ICP（インターナル・カーボンプライシング）を導入しました。設定額については、IEAが公表している炭素価格を参考に、**2025年度においては16,900円**としております。

ICPを活用し、当社における再生可能エネルギー（非化石証書含む）の導入に伴う費用対効果の算出やより効率的な施策の選択・意思決定を推進してまいります。なお、導入初年度は京急電鉄における案件のみを対象としますが、今後はグループ全体への拡大についても検討を進め、2050年カーボンニュートラルに向けて取り組んでまいります。

年度ごとのICPの推移

	2025年度	2030年度	2035年度	2040年度	2045年度	2050年度
円/t-CO2 ※1	16,900	21,000	25,100	29,300	33,400	37,500
USD/t-CO2	112.5	140.0 ※2	167.5	195.0	222.5	250.0 ※2

※1 1USD = 150円前提（2030年度以降は参考）
2030年度以降のICPは参考値

※2 IEA公表の炭素価格



(参考) 自然資本への取り組みについて



1. ガバナンス

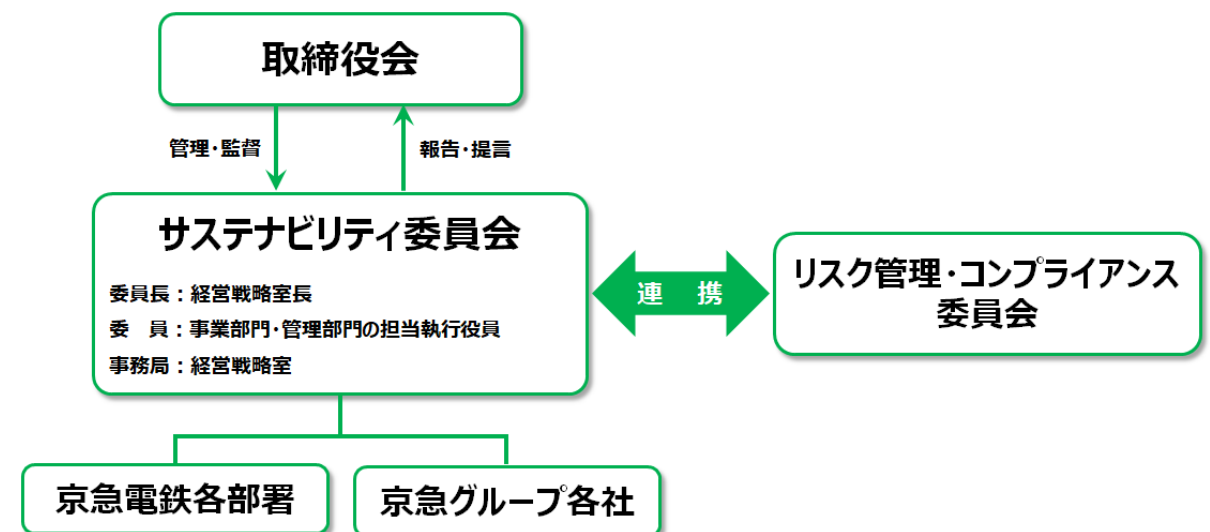
■ 自然資本に対する当社グループの考え方

当社グループは、三浦半島をはじめとする自然豊かな地域を事業活動エリアに有しているほか、ホテル事業や流通事業においては水資源を多く利用するなど、自然資本の恩恵を受け多様な事業活動を展開しています。サステナビリティ基本方針として掲げる「社会の持続的発展への貢献」と「京急グループの持続的発展」のより良い循環を実現するためには、当社グループの事業活動にともなう自然資本への影響を低減させるとともに、多様な自然資本の維持・回復に向けた取り組みを推進していく必要があると認識しており、今後は影響度合い等の分析を通じて、事業活動と一体となった自然資本への取り組みを戦略的に強化していきます。

■ 当社におけるガバナンス体制

P.3に記載のとおり、当社グループでは気候変動への対応と同等に、自然資本関連を含むサステナビリティへの対応を経営戦略と一体で取り組んでいます。

経営戦略室長を委員長とするサステナビリティ委員会において、経営戦略およびサステナビリティに関する諸課題を議論し、リスク管理・コンプライアンス委員会との連携を図ったうえで、取締役会に報告・提言することで、取締役会が適切に管理・監督を行います。今後は、生物多様性や水資源等、自然資本に関する議論も強化・促進してまいります。



■ 影響を受けるステークホルダーへの配慮（人権方針の策定）

自然資本に関する依存・影響・リスク・機会の特定やその対処にあたっては、当社グループの事業活動エリアにおける地域コミュニティをはじめとするすべてのステークホルダーへの配慮が重要であると認識しています。

当社グループでは、2024年3月に「京急グループ人権方針」を策定しました。人権に関する国内法、すべての人々の基本的人権について規定した「国際人権章典」「労働における基本的原則および権利に関するILO宣言」などの人権に関する国際行動規範を支持し尊重するほか、国連の「ビジネスと人権に関する指導原則」に従って、事業活動に関わるすべてのステークホルダーの人権を尊重し、人事・労働慣行における重要課題に取り組むことを、人権に対する基本的な考え方として人権方針に明記しています。

当社グループでは、P.3に記載の「サステナビリティ基本方針」「京急グループ環境基本方針」に加え、「京急グループ人権方針」に基づく適切な事業活動を推進するほか、ステークホルダーとのエンゲージメント活動にも取り組んでまいります。

※「京急グループ人権方針」およびエンゲージメント活動に関する詳細については、[こちら](#)をご参照ください

2. 依存・影響関係の分析

■ 自然資本関連における依存・影響の分析

自然関連財務情報開示タスクフォース（TNFD）が提唱するLEAPアプローチに準じて、自然資本と事業活動の関係性を分析・評価しました。分析・評価の過程においては、自然資本への依存・影響度合いを評価するツール「ENCORE」を用いて、当社グループが展開する各事業の実態も考慮したうえで、関係性を評価しています。

■ 分析対象事業

交通事業、不動産事業、レジャー・サービス事業、流通事業（いずれも直接操業のみ）

分析対象事業	交通事業			不動産事業	
主な事業内容	鉄道	バス・タクシー	駅などの運営	保有物件	仲介
経済活動分類 ※1	鉄道運送	その他陸運	陸運に付帯するサービス活動	自己所有または賃貸物件による不動産	料金または契約制による不動産

分析対象事業	レジャー・サービス事業			流通事業	
主な事業内容	ホテル運営	ゴルフ場運営	アミューズメント施設運営	百貨店・スーパー運営	食品加工 ※2
経済活動分類 ※1	短期宿泊	景観手入れ・維持サービス	その他の娯楽・レクリエーション活動	非専門店小売	肉類、魚類、甲殻類、軟体動物、果実、野菜の加工・保存

※1 各分析対象事業における主な事業内容を、評価ツール「ENCORE」が使用する経済活動分類である国際標準産業分類（ISIC）と照会し分類したうえで、依存・影響度合いの評価を実施

※2 スーパー運営における食品加工は、グループ全体における影響規模は小さいものの、事業活動としては自然資本への影響が比較的大きいと仮定し分析対象に追加

2. 依存・影響関係の分析

■ 依存度合いの分析結果 (1/2)

■ Very High (非常に高い)
 ■ High (高い)
 ■ Medium (中程度)
 ■ Low (低い)
 ■ Very Low (非常に低い)
 □ データなし または 該当なし

分析対象事業		交通事業			不動産事業		レジャー・サービス事業			流通事業	
		鉄道	バス・タクシー	駅などの運営	保有物件	仲介	ホテル運営	ゴルフ場運営	アミューズメント施設運営	百貨店・スーパー運営	食品加工
供給サービス	生物資源供給										
	遺伝子材料										
	水供給										
	その他の供給サービス・動物性エネルギー										
調節・維持サービス	地球規模の気候調節										
	降雨パターン調節										
	地域的な気候調節										
	空気の浄化										
	土壌質調節										
	土壌と堆積物の保持										
	固形廃棄物の浄化										
	水質浄化										
	水流調整										
	洪水制御										
	暴風雨軽減										
	騒音軽減										
	受粉										
	生物的防御										
	若齢個体群と成育場の維持										
	大気・生態系による希釈										
知覚的影響 (騒音以外) の緩和											

2. 依存・影響関係の分析

■ 依存度合いの分析結果 (2/2)

■ Very High (非常に高い)
 ■ High (高い)
 ■ Medium (中程度)
 ■ Low (低い)
 ■ Very Low (非常に低い)
 ■ データなし または 該当なし

分析対象事業		交通事業			不動産事業		レジャー・サービス事業			流通事業	
		鉄道	バス・タクシー	駅などの運営	保有物件	仲介	ホテル運営	ゴルフ場運営	アミューズメント施設運営	百貨店・スーパー運営	食品加工
文化的サービス	レクリエーション・サービス										
	視覚的アメニティ・サービス										
	教育、科学、研究サービス										
	精神的、芸術的、象徴的サービス										

2. 依存・影響関係の分析

■ 影響度合いの分析結果

■ Very High (非常に高い) ■ High (高い) ■ Medium (中程度) ■ Low (低い) ■ Very Low (非常に低い) □ データなし または 該当なし

分析対象事業		交通事業			不動産事業		レジャー・サービス事業			流通事業	
主な事業内容		鉄道	バス・タクシー	駅などの運営	保有物件	仲介	ホテル運営	ゴルフ場運営	アミューズメント施設運営	百貨店・スーパー運営	食品加工
インプット	陸域の利用面積										
	淡水域の利用面積										
	海底の利用面積										
	水の利用量										
	その他の生物資源利用 (魚、木材等)										
	非生物資源利用										
アウトプット	GHG排出										
	非GHG大気汚染物質										
	土壌・水質汚染を生じる 有害物質の排出										
	土壌・水質汚染を生じる 栄養塩の排出										
	固形廃棄物										
	攪乱(騒音、光等)										
	外来種の導入										

■ 依存・影響関係の分析結果のサマリー

当社グループが展開する各事業と自然資本の依存・影響関係を分析した結果、

- ①主力の鉄道事業をはじめ多くの事業において、事業エリア周辺における自然資本を観光資源として提供する文化的サービスに依存していること
 - ②ホテル運営・ゴルフ場運営・食品加工事業においては、水の利用のほか、水質維持機能への依存や排水等を通じた水質への影響度が高いこと
 - ③多くの事業において、気候調節機能への依存やGHG排出の影響など、気候変動問題との関連性についても注視が必要であること
- などを確認することができました。

3. 要注意地域の分析

■ 自然資本関連における要注意地域の分析

TNFD提言に基づき、「生物多様性の重要性」および「物理的な水リスク」の観点から、当社グループの事業活動エリアにおける要注意地域を分析・特定しました。なお、分析においては、保護地域（※1）やKBA（※2）等の情報を地図上で確認することが可能なツール「IBAT」「Global Forest Watch」と、物理的な水ストレス状況を地図上で確認することが可能なツール「Aqueduct」を使用しました。

要注意地域基準	生物多様性の重要性	物理的な水リスク
使用した分析ツール	<ul style="list-style-type: none"> ● バードライフ・インターナショナル等「IBAT」 ● WRI（世界資源研究所）「Global Forest Watch」 	<ul style="list-style-type: none"> ● WRI（世界資源研究所）「Aqueduct」

※1 国立・国定公園など、生物多様性の保全や生態系サービスの持続可能な利用を目的として、法律などで管理されている地域

※2 Key Biodiversity Areasの略で、国際基準に基づき選定される、生物多様性の保全の鍵となる重要な地域

■ 分析対象拠点

- ・京急線全線（営業キロ：87km、駅数：72駅）
- ・上記以外で、交通事業、不動産事業、レジャー・サービス事業、流通事業における主要な事業活動拠点94か所（直接操業かつ関東圏内のみ）

	交通事業	不動産事業	レジャー・サービス事業	流通事業
主な分析対象拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の検車区、車両整備工場 ・バスの営業所 ・タクシーの営業所 	<ul style="list-style-type: none"> ・当社グループ保有物件 ・本社、事務所 ・駐車場、駐輪場 	<ul style="list-style-type: none"> ・ホテル ・ホステル ・複合商業施設 ・レジャー施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・百貨店 ・ショッピングセンター ・スーパーマーケット

3. 要注意地域の分析





■「生物多様性の重要性」に関する分析結果

①京急線全線

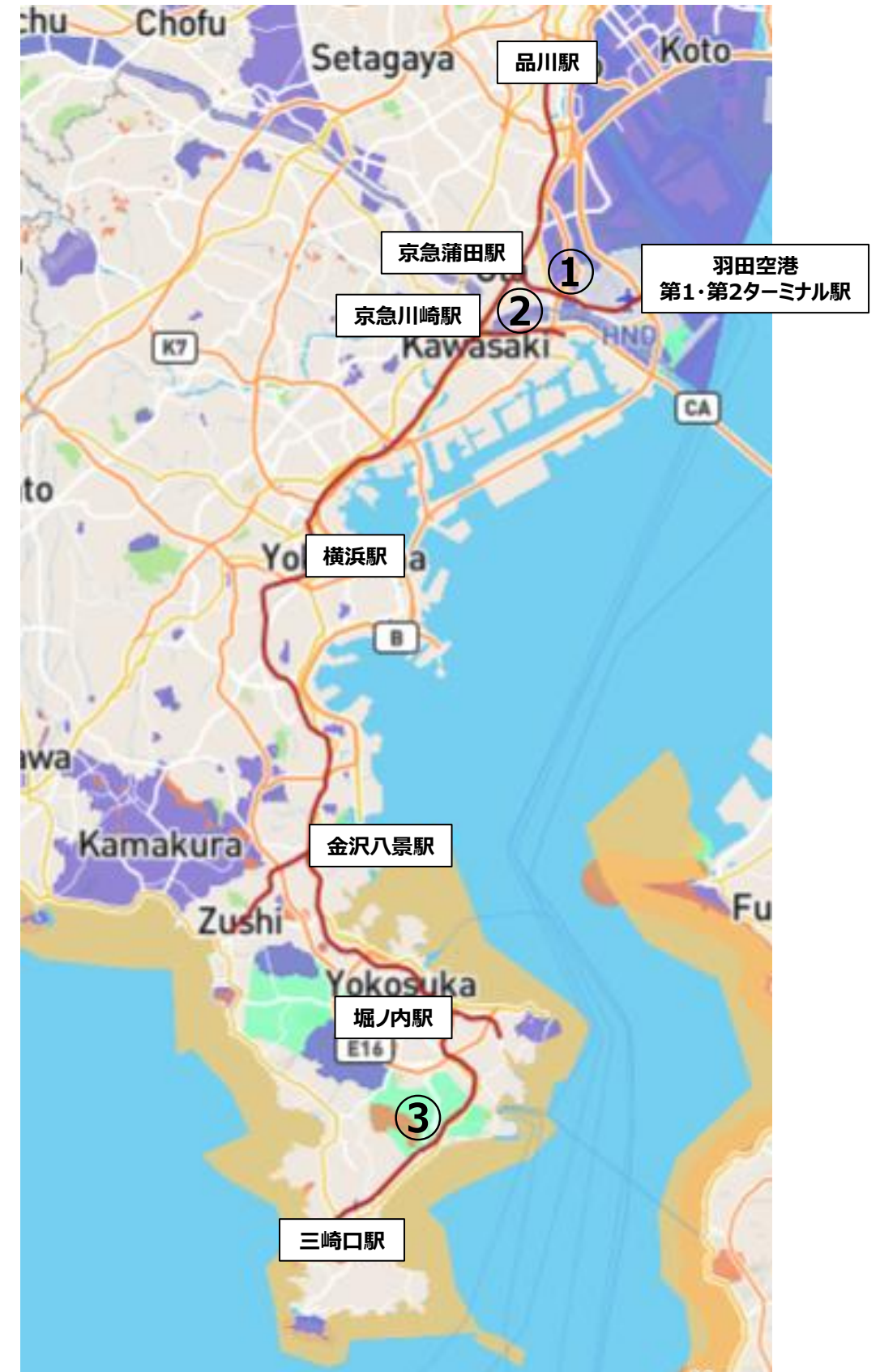
鉄道路線においては、下記3か所の区間が保護地域やKBAを横断していることが確認できました。(※)

	エリア	該当保護地域・KBA
①	空港線 大鳥居～天空橋駅	東京港 鳥獣保護区 (IUCN管理カテゴリIV)
②	京急本線 六郷土手～京急川崎駅	多摩川 鳥獣保護区 (IUCN管理カテゴリIV)
③	久里浜線 京急久里浜～YRP野比駅 京急長沢～津久井浜駅	KBA 三浦半島

※ ①については一部線路を地下化、②については鉄橋を設けていることから、横断の影響は小さく、振動・騒音・光といった観点での生物への配慮が必要であると認識。

凡例	
	IV: 種と生息地管理地域
	V: 景観保護地域
	VI: 資源管理地域
	その他生物多様性重要地域 (Other Key Biodiversity Area)

 京急線 (鉄道)



参照 : IBAT、Global Forest Watch

3. 要注意地域の分析

②鉄道路線以外の拠点（自然資本との接点大きい地域）－ 東京都大田区エリア

京急線・平和島駅周辺および空港線・大鳥居～天空橋駅周辺において、下記のとおりIUCN管理カテゴリIVの鳥獣保護区やKBAと事業エリアが重複・近接している当社グループの拠点が複数あることが確認できました。

事業名	拠点数
交通事業	2
不動産事業	1
レジャー・サービス事業	5

保護地域



KBA



凡例	
	IV: 種と生息地管理地域
	その他生物多様性重要地域 (Other Key Biodiversity Area)

— 京急線 (鉄道)

参照 : IBAT、Global Forest Watch






※保護地域とKBAにおいて重複エリアが多いため、同一の地図にてそれぞれ表示

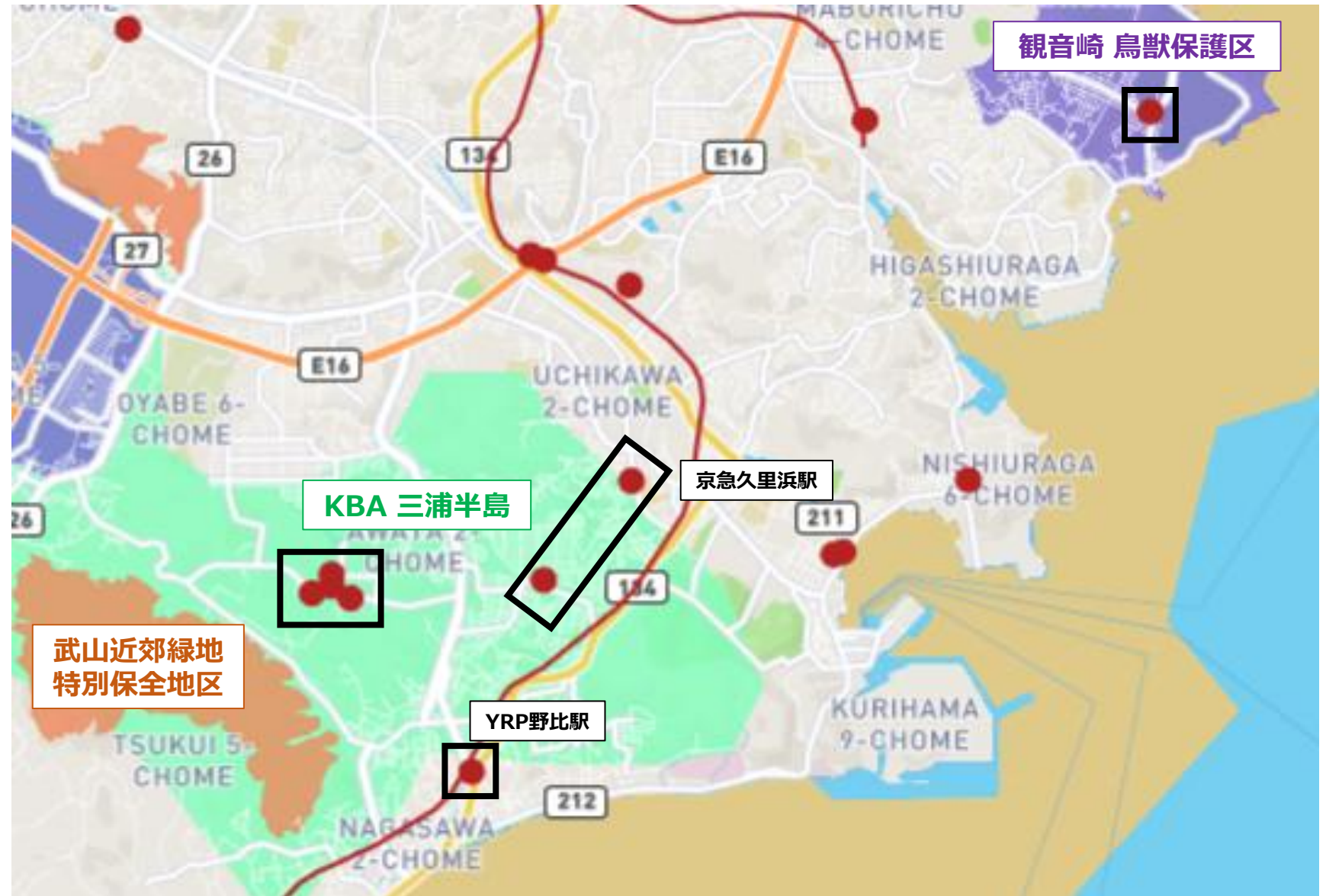
3. 要注意地域の分析

③鉄道路線以外の拠点（自然資本との接点大きい地域）－ 神奈川県三浦半島エリア

三浦半島エリアは全体が生物多様性重要地域に登録されており、特に京急久里浜～YRP野比駅周辺においては、下記のとおりIUCN管理カテゴリIV・Vの鳥獣保護区やKBAと事業エリアが重複・近接している当社グループの拠点が複数あることが確認できました。

事業名	拠点数
交通事業	1
不動産事業	4
レジャー・サービス事業	1
流通事業	2

凡例	
	IV: 種と生息地管理地域
	V: 景観保護地域
	VI: 資源管理地域
	その他生物多様性重要地域 (Other Key Biodiversity Area)
	京急線（鉄道）



参照：IBAT、Global Forest Watch

④その他のエリア

東京都大田区・神奈川県三浦半島以外のエリアについては、神奈川県鎌倉市内に有している4拠点において、エリア全体が鳥獣保護区に指定されていることが確認できました。その他、分析対象とした関東圏内の拠点については、千葉県市原市内に有しているゴルフ場「市原京急カントリークラブ」を含むすべてにおいて、分析の結果、保護地域やKBAとの接点はないことが確認できました。

3. 要注意地域の分析

■「物理的な水リスク」に関する分析結果

分析対象としたすべての拠点の水ストレス（※1）レベルは「Medium-High」であり、高ストレス地域（※2）における事業活動はないことが確認できました。

高 ス ト レ ス 地 域	水ストレスレベル	拠点数
	Extremely high (> 80%)	0
	High (40-80%)	0
	Medium-High (20-40%)	94
	Low-Medium (10-20%)	0
	Low (<10%)	0

※1 水の需要量に対して供給量がひっ迫している状態のこと

※2 TNFD提言やCDPガイダンスを参照し、水ストレスレベルがHigh以上の地域を要注意地域と評価



参照：Aqueduct

■ 要注意地域の分析結果のサマリー

鉄道路線および主要な事業活動拠点を分析した結果、

①鉄道路線においては、保護地域やKBAを横断しているエリアが3か所あり、周辺環境への配慮が必要であること

②東京都大田区エリア（平和島駅・天空橋駅周辺）と三浦半島エリア（京急久里浜～YRP野比駅）においては、当社グループの複数拠点が保護地域やKBAと重複・近接していることから、周辺環境への配慮が必要であること

③水ストレスが高い地域はないこと

などが確認でき、①②のエリアについては当社グループにとって自然資本関連における要注意地域であることを認識しました。

4. 今後の対応

■ 自然資本に関する今後の対応方針

今回の依存・影響関係の分析および要注意地域の分析を踏まえ、依存・影響度合いが「Medium」以上となった項目と要注意地域を中心に、各事業の規模やグループ全体に対する影響の大きさを考慮しながら分析の深度化を図り、自然資本に関連した**リスク・機会の抽出、対処方針の策定、指標・目標の検討等を進め、2026年度中にTNFD提言のフレームワークに則った情報開示を実施**する予定です。
またこれにともない、2025年6月に「**TNFDアダプター登録**」を実施いたしました。

〈参考〉 TNFDアダプター 一覧表は[こちら](#)

■ 参考：水使用に関する実績

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
収益原単位水使用量 (t/億円)	1,037.0	923.4	656.3	641.0	511.2	592.5
水使用量 (t) ※	3,243,500	2,169,816	1,740,915	1,621,882	1,434,663	1,741,264
営業収益 (億円)	3,127.5	2,349.6	2,652.3	2,530.0	2,806.2	2,938.6

※上水・地下水（温泉水含む）・海水の合計取水量

5. 現行の取り組み事例

■ みうらの森林（もり）プロジェクト

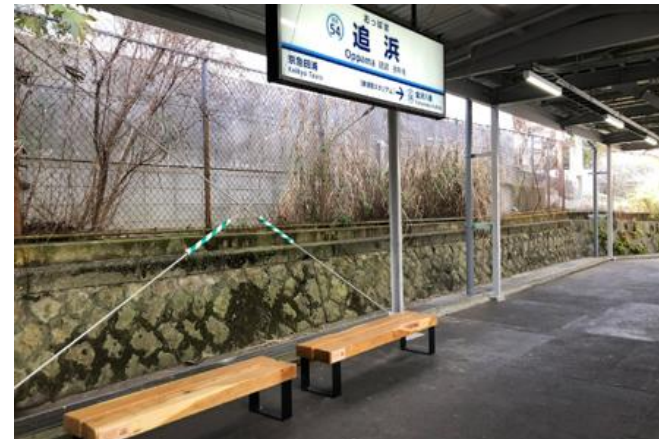
2023年2月に始動した本プロジェクトは、京急電鉄が三浦半島に所有する約100haの社有林の健全な管理を行うことで、森林の有する二酸化炭素吸収機能の一層の発揮を目指し、生物多様性を維持しながら未来へつなげる機能豊かな美しい森林を目指すプロジェクトで、地域事業者とともに多様な取り組みを推進しています。なお、本プロジェクトは、林野庁主催の顕彰制度「森林×脱炭素チャレンジ2023」において、森林整備を通じて脱炭素に貢献する企業として「グリーンパートナー2023」に認定されました。

〈参考〉

本プロジェクトの詳細については、[こちら](#)をご参照ください



間伐材を活用した「みうらの森林（もり）タンブラー」の販売



間伐材を活用した木製ベンチ「みうらの森林（もり）ベンチ」の設置（追浜駅・京急久里浜駅）



■ 「小網代の森」の自然環境保全に協力

三浦市の「小網代の森」は自然のままの水系が残され、希少種を含む貴重な生態系が形成されている、地域のかけがえのない財産です。当社は、神奈川県による「小網代近郊緑地特別保全地区」の指定に同意し、所有する約10haを自主保存するとともに、約2haを神奈川県に寄付するなど、自然環境保全に協力しています。



小網代の森