



株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりグリーンファイナンス・フレームワーク評価結果を公表します。

## 京浜急行電鉄株式会社

グリーンファイナンス・フレームワーク

新規

総合評価

Green 1(F)

グリーン性評価  
(資金使途)

g1(F)

管理・運営・  
透明性評価

m1(F)

発行体/借入人

京浜急行電鉄株式会社（証券コード:9006）

評価対象

京浜急行電鉄株式会社  
グリーンファイナンス・フレームワーク

### 評価の概要

#### ▶▶▶1. 京浜急行電鉄株式会社の概要

京浜急行電鉄株式会社は、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。不動産事業においては、「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「百貨店業」やスーパーマーケット、ショッピングセンター、駅売店などの「ストア業」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。

2025年3月期の営業収益は前期比4.7%増の2,938億円。交通事業及びレジャー・サービス業におけるインバウンド需要の増加等が寄与し、増収となった。

## ▶▶▶2. 京浜急行電鉄のサステナビリティの取り組み

京浜急行電鉄を中心とする京急グループは、グループ理念（経営理念）とそれを踏まえたサステナビリティ基本方針を策定し、サステナビリティに関する諸課題への取り組みを行っている。京急グループでは、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おり、経営計画の検討などを行うサステナビリティ委員会を設置している。サステナビリティ委員会では、経営戦略室長を委員長として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、取締役会が管理・監督を行う体制となっている。

また、京浜急行電鉄では、社会価値・企業価値の持続的な向上を目指した事業活動を強く推進するために、マテリアリティ分析を通じて京急グループが中長期的に対処し続けるべき課題であるサステナビリティ重要課題について特定を行っている。また、サステナビリティ重要課題の解決に向けた指標として非財務KPIも設定を行っている。

本フレームワークの資金使途は「サステナビリティ重要課題」にて特定した「地球環境保全への貢献」及び「安全・快適なサービスの提供」に資するものであり、当該取り組みによって、京浜急行電鉄が目指す長期的な環境面に係る目標達成に資するものとJCRは評価している。

## ▶▶▶3. グリーンファイナンス・フレームワークについて

今般の評価対象は、京浜急行電鉄がグリーンボンド又はグリーンローン（グリーンボンドとグリーンローンを総称して「グリーンファイナンス」）により調達する資金を、環境改善効果を有する使途に限定するために定めたグリーンファイナンス・フレームワーク（本フレームワーク）である。JCRでは、本フレームワークが「グリーンボンド原則<sup>1</sup>」、「グリーンローン原則<sup>2</sup>」、「グリーンボンドガイドライン<sup>3</sup>」及び「グリーンローンガイドライン<sup>4</sup>」に適合しているか否かの評価を行う。これらは原則又はガイドラインであって法的な裏付けを持つ規制ではないが、現時点において国内外の統一された基準として当該原則及びガイドラインを参照してJCRでは評価を行う。

JCRは、本資金使途のグリーンプロジェクトは、いずれも環境改善効果を有するものであることを確認した。

<sup>1</sup> International Capital Market Association (ICMA) "Green Bond Principles 2025"

<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/green-bond-principles-gbp/>

<sup>2</sup> Loan Market Association (LMA), Asia Pacific Loan Market Association (APLMA), Loan Syndications and Trading Association (LSTA) "Green Loan Principles 2025"

<https://www.lsta.org/content/green-loan-principles/>

<sup>3</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>4</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>

さらに資金使途の対象となるプロジェクトの選定プロセスについて、経営陣が関与するよう適切に定めているほか、資金管理については適切な管理を行い、内部監査等を通じた統制が働いている。レポートについては、資金充当状況及び環境改善効果に関する項目を適切に定め、ウェブサイトで開示することとしている。以上より、JCR は京浜急行電鉄における管理運営体制が確立されており、透明性を有すると評価している。

この結果、本フレームワークについて、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき「グリーン性評価（資金使途）」を“g1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価」を“Green 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」、「グリーンローン原則」、「グリーンボンドガイドライン」及び「グリーンローンガイドライン」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 JCR は評価している。

## 目次

### ■評価フェーズ1：グリーン性評価

#### I. 調達資金の使途

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

1. プロジェクトの環境改善効果について
2. 環境・社会に対する負の影響について
3. SDGs との整合性について

### ■評価フェーズ2：管理・運営・透明性評価

#### I. 資金使途の選定基準とそのプロセス

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

1. 目標
2. 選定基準
3. プロセス

#### II. 調達資金の管理

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

#### III. レポーティング

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

#### IV. 組織のサステナビリティへの取り組み

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

### ■評価フェーズ3：評価結果（結論）

**I. 調達資金の使途**
**【評価の視点】**

本項では、最初に、調達資金が明確な環境改善効果をもたらすグリーンプロジェクトに充当されているかを確認する。次に、資金使途において環境・社会への負の影響が想定される場合に、その影響について社内の専門部署又は外部の第三者機関によって十分に検討され、必要な回避策・緩和策が取られているかについて確認する。最後に、持続可能な開発目標（SDGs）との整合性を確認する。

**▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価**

京浜急行電鉄が本フレームワークで資金使途に設定した適格クライテリア及びプロジェクトについては、いずれも京浜急行電鉄の環境に関するマテリアリティを踏まえた内容であり、環境改善効果が期待される。

**資金使途にかかる本フレームワーク**
**4.1. 調達資金の使途**

グリーンファイナンスにより調達された資金は、以下の適格プロジェクトに係る新規投資および照明設備の LED 化を除く既存投資のリファイナンスに充当する予定です。

既存投資へのリファイナンスに充当する場合、グリーンビルディングに充当される場合を除き、グリーンファイナンスの実行から遡って 36 か月以内に実施した適格プロジェクトへの支出に限定します。

**【グリーン適格プロジェクト】**

事業区分	適格プロジェクト	プロジェクト例
クリーン輸送	車両の導入に係る投資	1000 形ステンレス車両の新造
	鉄道関連設備に係る投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>・変電所設備の維持、更新</li> <li>・照明設備の LED 化</li> <li>・駅施設、土木施設、線路設備の維持、更新</li> </ul>
気候変動への適応	鉄道関連設備に係る投資	法面防護工事
グリーンビルディング (※)	環境に配慮した不動産開発に係る投資 (※)	

(※) グリーン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認証もしくは評価を取得・更新した建物、または将来取得・更新予定の建物の、建設または取得

- ・ CASBEE における S ランク、A ランクまたは B+ランクで建築物省エネ法の誘導基準を満たすもの
- ・ DBJ Green Building 認証における 5 つ星、4 つ星または 3 つ星
- ・ ZEB/ZEH-M における Oriented 以上
- ・ LEED (v4 以降) における PLATINUM、GOLD または SILVER

## 【本フレームワークに対する JCR の評価】

### 1. プロジェクトの環境改善効果について

#### (1) 資金使途 1：クリーン輸送（車両の導入に係る投資）

資金使途 1 は、京浜急行電鉄の鉄道事業に関しての車両導入に係る投資が対象である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「クリーン輸送」、環境省の「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」に例示されている資金使途のうち、「クリーンな運輸に関する事業」に該当する。

「車両の導入に係る投資」について、京浜急行電鉄では、「1000 形」車両の新造など、より省エネルギーの車両を資金使途としている。プロジェクト例として挙げられている「1000 形」は、2002 年から運用が開始された車両であり、すでに 23 年の運用実績がある。23 年の間に機器の更新が断続的に行われており、同一形式ながら、ブレーキの制御方式は GTO 方式から、より駆動時の騒音やスイッチングの際の損失が小さく、小さな電圧で動かせることのできる IGBT 方式、また、より高周波でのスイッチングが可能な MOSFET 方式に変更されている。

京浜急行電鉄は、一例として「1000 形」車両の新造及び旧型車両の更新によって、5%程度の消費電力量削減が可能になると計算している。これらの省エネルギー性能を高めた車両の新造による旧型車両の更新は、消費電力の削減を通じて CO2 排出の削減を実現するものであり、JCR では、本資金使途は環境改善効果を有すると評価している。

#### (2) 資金使途 2：クリーン輸送（鉄道関連設備に係る投資）

資金使途 2 は、京浜急行電鉄の鉄道事業における鉄道関連設備に係る投資が対象である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「クリーン輸送」、環境省の「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」に例示されている資金使途のうち、「クリーンな運輸に関する事業」に該当する。

「鉄道関連設備に係る投資」は、京浜急行電鉄が鉄道事業を行うにあたって必要な設備投資のことであり、プロジェクト例にあるように、変電所設備の維持、更新、照明設備の LED 化、駅施設、土木施設、線路設備の維持、更新等が含まれる。

いずれも京浜急行電鉄の車両を安定的に運行するための設備投資であり、JCR ではクリーン輸送の推進の観点から環境改善効果を有すると評価している。

### (3) 資金使途3：気候変動への適応

資金使途3は、京浜急行電鉄の鉄道事業における気候変動適応に関する投資が対象である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「気候変動適応」、環境省の「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」に例示されている資金使途のうち、「気候変動に対する適応に関する事業」に該当する。

本フレームワークに定めた資金使途のうち、資金使途カテゴリー「気候変動への適応」については、京浜急行電鉄が温暖化に伴う自然災害を低減させるための設備投資が資金使途である。京浜急行電鉄は2022年度からTCFD提言に基づいて情報開示を行っており、気候変動について1.5°Cシナリオと4°Cシナリオについて、リスク及び機会の特定を行っている。このリスク及び機会の影響額試算においては、IEA（国際エネルギー機関）のWorld Energy Outlook 2022や、文部科学省と気象庁が作成した「日本の気候変動2020」、横浜地方気象台・東京管区気象台が作成した「神奈川の気候変動」等を参考にしており、これらの気候変動に関する外部データおよび鉄道事業等に関する内部データ等を用いて影響額が試算されている。

ここでは鉄道をはじめとする交通事業に対する物理的リスクとして、「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」及び「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」を挙げており、特に前者については影響が大きく、事業への財務影響度が10億円以上と試算されている。

これら気候変動による自然災害の増加が鉄道事業に与える影響を軽減するために京浜急行電鉄は、グリーン適格プロジェクトとして「鉄道関連設備に関する投資」を設定している。このグリーン適格プロジェクトの例では、大雨等による土砂崩れ対策のための法面防護工事が挙げられている。京浜急行電鉄では、自然災害対策として、定期的実施している検査結果に基づいて、法面防護工事を実施しており、この工事によって、気候の極端化に伴う土砂災害から設備や利用者を守ることが期待される。したがって、本フレームワークに示された本資金使途は環境改善効果を有するとJCRでは評価している。

### (4) 資金使途4：グリーンビルディング

資金使途4は、グリーンビルディングに関する投資が対象である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「地域、国又は国際的に認知された環境性能に関する基準や認証を満たすグリーンビルディング」、環境省の「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」に例示されている資金使途のうち、「グリーンビルディングに関する事業」に該当する。

本フレームワークに定めた資金使途のうち、資金使途カテゴリー「グリーンビルディング」では、環境に配慮した不動産開発に係る投資を適格基準としている。

京浜急行電鉄は本フレームワークにおいて、グリーンビルディングの物件選定における適格クライテリアについて、CASBEE、DBJ Green Building、ZEB/ZEH-M、LEEDに係る所定のランクの認証を取得済みまたは取得予定の建築物の新築・改修等を資金使途の対象としている。各認証の詳細は後述のとおりであるが、いずれも地域、国又は国際的に認知された環境認証である。なお、CASBEEについては、CASBEE-建築（新築）、CASBEE-不動産、自治体によるCASBEEが含まれている。この中で自治体によるCASBEEについては有効期限がないものもあるが、それについては、有効期限を工事完了から3年とすることをJCRでは確認している。

以上より、JCR は、適格クライテリアを充足する水準の認証を取得しているプロジェクトは、環境改善効果を有すると評価している。

### CASBEE（建築環境総合性能評価システム）

CASBEE とは、建築環境総合性能評価システムの英語名称（Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency）の頭文字をとったものであり、建築物の環境性能を評価し格付けする手法である。2001年4月に国土交通省住宅局の支援のもと、産官学共同プロジェクトとして建築物の総合的環境評価研究委員会が設立され、以降継続的に開発とメンテナンスが行われている。評価ツールには、CASBEE-建築、CASBEE-街区のほか、不動産マーケット向けに環境性能を分かりやすく示すことを目的に開発された CASBEE-不動産等がある。

CASBEE-建築（新築）の評価は、エネルギー消費、資源循環、地域環境、室内環境の4分野における評価項目について、建築物の「環境品質」（Q=Quality）と建築物の「環境負荷」（L=Load）の観点から再構成のうえ、Lを分母、Qを分子とするBEE（建築物の環境効率）の値によって行われる。評価結果は、Sランク（素晴らしい）、Aランク（大変良い）、B+ランク（良い）、B-ランク（やや劣る）、Cランク（劣る）、の5段階（CASBEE-不動産はSランク（素晴らしい）、Aランク（大変良い）、B+ランク（良い）、Bランク（必須項目を満足）の4段階）に分かれている。高評価をとるためには、省エネルギーや環境負荷の少ない資機材を使用する等の環境への配慮に加えて、室内の快適性や景観への配慮等も必要であり、総合的な建物の品質の高さが求められる。

自治体版 CASBEE は、政令指定都市を中心に、「建築物環境配慮制度」の届出制度などに CASBEE が活用されている。この際、自治体の考え方や地域特性に応じて、CASBEE-建築で使用される評価ソフトの計算結果に従って評価が行われる。また、京浜急行電鉄では前記の通り有効期間を工事完了から3年以内としており、CASBEE-建築（新築）の有効期間と一致している。以上より、自治体版 CASBEE も CASBEE-建築と同等の環境改善効果があると判断できる。

今般、京浜急行電鉄が適格クライテリアとして定めたB+以上の建物は、CASBEE-建築（新築）及び自治体版 CASBEE においてはBEEが1.0以上であり、「環境負荷」に対して「環境品質」が明確に勝る物件であること、またCASBEE-不動産においても、計測の基準はBEEではないものの、従来のCASBEE-建築等におけるB+相当の物件であることから、環境改善効果があるとJCRは評価している。

### DBJ Green Building 認証

DBJ（日本政策投資銀行）が提供する、環境・社会への配慮がなされた不動産を評価する認証制度である。評価結果は星の数で表され、評価軸は「環境・社会への配慮がなされたビル」である。「Energy & Resources（建物の環境性能）」、「Amenity（テナント利用者の快適性）」、「Resilience（危機に対する対応力）」、「Community & Diversity（多様性・周辺環境への配慮）」、「Partnership（ステークホルダーとの連携）」の5つの大カテゴリーについて評価している。それぞれ5つ星（国内トップクラスの卓越した）、4つ星（極めて優れた）、3つ星（非常に優れた）、2つ星（優れた）、1つ星（十分な）で表される。環境性能に特化した評価ではないが、日本国内での認知度が高いこと、環境性能に関しても一定の評価項目を有していることから、JCRは本認証についても、「グリーンボンド原則」で

定義されるグリーンプロジェクト分類における「地域、国又は国際的に認知された標準や認証」に相当すると評価している。ただし、環境性能に限った認証ではないため、個別に環境性能に対する評価を確認することが望ましいと考えている。

DBJ Green Building 認証は、評価対象物件の環境性能のみならず、テナント利用者の快適性、防災・防犯等のリスクマネジメント、周辺環境・コミュニティへの配慮、ステークホルダーとの協業を含めた総合的な評価に基づく認証である。環境及び社会に対する具体的な「優れた取り組み」を集約しながらスコアリング設計しており、不動産市場には評価対象に届かない物件が多数存在する。高評価のためには、環境のみならず、建築物に関わるすべてのステークホルダーにとって適切に配慮された建築物であることが求められる。

DBJ Green Building 認証の認証水準は、「環境・社会への配慮」において国内収益不動産全体の上位約 20%と想定されている。さらに、3 つ星までの各評価は、認証水準を超える物件のうち上位 10% (5 つ星)、上位 30% (4 つ星)、上位 60% (3 つ星) の集合体を対象としている。したがって、京浜急行電鉄が適格クライテリアとして定めた DBJ Green Building 認証 3 つ星以上の建物は環境性能の高い物件であり、環境改善効果があると JCR は評価している。

#### ZEB・ZEH-M

ZEB とは、Net Zero Energy Building の略で、広義では「先進的な建築設計によるエネルギー負荷の抑制やパッシブ技術の採用による自然エネルギーの積極的な活用、高効率な設備システムの導入等により、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギー化を実現したうえで、再生可能エネルギーを導入することにより、エネルギー自立度を極力高め、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロとすることを目指した建築物」である。エネルギーの自立度及び省エネルギー量によって、以下の 4 段階で示される。特に ZEB の設計段階では、断熱、日射遮蔽、自然換気、昼光利用といった建築計画的な手法（パッシブ手法）を最大限に活用しつつ、寿命が長く改修が困難な建築外皮の省エネ性能を高度化した上で、建築設備での高度化を重ね合わせるといった、ヒエラルキーアプローチの設計概念が重要である。ZEB には、(i) ZEB (省エネ (50%以上) + 創エネで 100%以上の一次エネルギー消費量削減)、(ii) Nearly ZEB (省エネ (50%以上) + 創エネで 75%以上の一次エネルギー消費量削減)、(iii) ZEB Ready (50%以上の一次エネルギー消費量削減)、(iv) ZEB Oriented (延べ面積が 10,000 平方メートル以上の建物を対象として、用途別に定められた要件を充足) の 4 段階がある。

ZEH-M とは、Net Zero Energy House Mansion の略で、広義では「先進的な建築設計によるエネルギー負荷の抑制やパッシブ技術の採用による自然エネルギーの積極的な活用、高効率な設備システムの導入などにより、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギー化を実現した上で、再生可能エネルギーを導入することにより、エネルギー自立度を極力高め、年間の一次エネルギー消費量の収支がゼロとなることを目指した集合住宅」である。ZEH-M の評価対象は住棟であり、ZEH-M には、(i) ZEH-M (再生可能エネルギー等を加えて、基準一次エネルギー消費量から 100%以上の一次エネルギー消費量削減)、(ii) Nearly ZEH-M (再生可能エネルギー等を加えて、基準一次エネルギー消費量から 75%以上 100%未満の一次エネルギー消費量削減)、(iii) ZEH-M Ready (再生可能エネルギー等を加えて、基準一次エネルギー消費量から 50%以上 75%未満の一次エネルギー消費量削減)、(iv) ZEH-M Oriented (再生可能エネルギー等を除き、基準一次エネルギー消費量から 20%以上の一次エネルギー消費量削減) と、4 段階の評価区分がある。

京浜急行電鉄が適格とした ZEB 認証を取得した建物及び ZEH-M 認証を取得した住棟（それぞれ上記 (i) ～ (iv) の 4 段階）は、基準一次エネルギー消費量から BELS における 3 つ星の建物以上の BEI 値を有することとなり、資金使途として適切であると JCR は考えている。

#### LEED（エネルギーと環境に配慮したデザインにおけるリーダーシップ）

LEED とは、非営利団体である米国グリーンビルディング協会（USGBC）によって開発及び運用が行われている、建築と都市の環境についての環境性能評価システムである。LEED は、Leadership in Energy and Environment Design の頭文字をとったものであり、1996 年に草案が公表され、数年に 1 度アップデートが行われている。現在は v5 が運用されている。

認証の種類には、BD+C（建築設計及び建設）、ID+C（インテリア設計及び建設）、O+M（既存ビルの運用とメンテナンス）、ND（近隣開発）、HOMES（ホーム）、CITIES（都市）の 6 種類がある。認証レベルは、各項目の取得ポイントの合計によって表され、上から、Platinum(80 ポイント以上)、Gold (60～79 ポイント)、Silver (50～59 ポイント)、Certified（標準認証）(40～49 ポイント) である。省エネルギーに関する項目は、配点が高いかもしくは達成していることが評価の前提条件になっていることが多く、エネルギー効率が高いことが、高い認証レベルを得るためには必要と考えられる。

京浜急行電鉄が適格クライテリアとして定めた Silver 以上は、高いエネルギー効率を達成している建物が取得できる認証レベルであると考えられ、環境改善効果があると評価される。

以上より、京浜急行電鉄が本フレームワークで定めた資金使途は、いずれも環境改善効果を有すると JCR は評価している。

## 2. 環境・社会に対する負の影響について

### 資金使途にかかる本フレームワーク

#### 4.3 環境リスクを低減するためのプロセス

事業の遂行にあたり、当社はプロジェクトの実施および事業期間を通じて、環境リスクの低減に努めます。具体的には、プロジェクトに伴うネガティブな影響を把握し、事業実施地域の国・地方自治体が定める環境関連法令や、地域との協定を遵守していることを確認します。これにより、社会倫理に則った誠実な行動を徹底いたします。各プロジェクトにおいて想定されるネガティブインパクトと、それに対する対応方針は以下のとおりです。

適格プロジェクト	ネガティブインパクト	対応方針
車両の導入に係る投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両製造における有害物質の発生</li> <li>・車両走行による騒音・振動、地盤沈下</li> <li>・廃車に伴う有害物質の発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法令および諸規制に関する理解深度化および順守徹底を図る</li> <li>・資材の峻別によるリサイクル効率の向上等により、省資源化および廃棄物の削減を図る</li> <li>・事業を行う関係企業とのコミュニケーションを密に行い、対応に遺漏のないように努める</li> </ul>
鉄道関連設備に係る投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>・更新に伴う既存建物・設備の廃棄</li> <li>・工事に伴う騒音</li> <li>・解体等に伴う PCB 等、有害廃棄物の発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低騒音、低振動の工法や機器の採用を検討する</li> <li>・専門業者による適切な有害物質および廃棄物の処理</li> </ul>
環境に配慮した不動産開発に係る投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>・更新に伴う既存建物・設備の廃棄</li> <li>・工事に伴う騒音</li> <li>・解体等に伴う PCB 等、有害廃棄物の発生</li> <li>・開発用地における土壌汚染の発覚</li> </ul>	

#### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

JCR は、京浜急行電鉄において、各プロジェクトにて想定される環境に対する負の影響について、適切に特定・回避・緩和・管理する施策を講じていると評価している。また、本フレームワークの資金使途は、他の適格グリーンプロジェクトに対して著しい損害を及ぼし得ないことを合わせて確認している。

以上から、JCR は、全ての適格プロジェクトについて、環境に対する負の影響が考慮され、適切な対応が行われていると評価している。

### 3. SDGs との整合性について

ICMA の SDGs マッピングを参考にしつつ、JCR では、以下の SDGs の目標及びターゲットに貢献すると評価した。



#### 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 7.3. 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 9：産業と技術革新の基礎をつくろう

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り組みを行う。



#### 目標 11：住み続けられる街づくりを

ターゲット 11.2. 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

ターゲット 11.3. 2030 年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。

ターゲット 11.6. 2030 年までに、大気質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。



#### 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）及び適応の能力を強化する。

## I. 資金使途の選定基準とそのプロセス

### 【評価の視点】

本項では、本評価対象を通じて実現しようとする目標、グリーン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が適切に投資家等に開示されているか否かについて確認する。

### ▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRは本フレームワークにおける目標、グリーンプロジェクトの選定基準、プロセスについて、専門知識をもつ部署及び経営陣が適切に関与しており、透明性も担保されていると判断している。

## 1. 目標

京浜急行電鉄を中心とする京急グループは、下記のグループ理念（経営理念）とそれを踏まえたサステナビリティ基本方針を策定し、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る。

### — グループ理念 —

#### < 経営理念 >

- ・京急グループは、都市生活を支える事業を通して、新しい価値を創造し、社会の発展に貢献する
- ・京急グループは、伝統のもとに、創意あふれる清新な気風をもって、総合力を発揮し、社業の躍進をめざす
- ・京急グループは、グループの繁栄と全員の幸福との一致を追求する

### — 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

経営計画の検討などを行うサステナビリティ委員会は、経営戦略室長を委員長として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、取締役会が管理・監督を行う体制となっている。

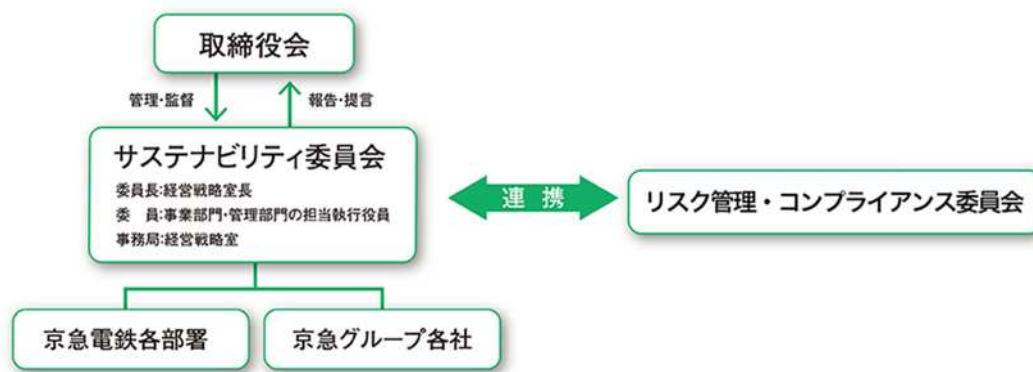


図 1：京浜急行電鉄 サステナビリティ推進体制<sup>5</sup>

京浜急行電鉄では、社会価値・企業価値の持続的な向上を目指した事業活動を強く推進するために、マテリアリティ分析を通じて京急グループが中長期的に対処し続けるべき課題であるサステナビリティ重要課題について特定を行った。また、サステナビリティ重要課題の解決に向けた指標として非財務 KPI も設定を行っている。

その中では、環境に関するマテリアリティとして「地球環境保全への貢献」を特定し、「2050 年カーボンニュートラル」の達成に向けた取り組みを進めている。また、前述の通り、TCFD 提言を踏まえて、気候変動による自社のリスク及び機会の特定を行い、リスク低減の一環として、鉄道事業における自然災害への対応工事を行っており、これは「安全・快適なサービスの提供」のマテリアリティ達成に資すると JCR では評価している。

今回、京浜急行電鉄が策定した本フレームワークの資金使途は、サステナビリティ重要課題における「地球環境保全への貢献」及び「安全・快適なサービスの提供」に資するものであると JCR では評価している。

## 2. 選定基準

本フレームワークにおける適格クライテリアは、前章で記載の通りである。JCR はプロジェクトの選定基準が適切であると評価している。

<sup>5</sup> 京浜急行電鉄ウェブサイト <https://www.keikyu.co.jp/company/csr/>

<sup>6</sup> 京浜急行電鉄ウェブサイト <https://www.keikyu.co.jp/company/csr/pdf/tcdf.pdf>

### 3. プロセス

#### プロセスにかかる本フレームワーク

#### 4.2 プロジェクトの評価および選定プロセス

グリーンファイナンスの資金用途とする適格プロジェクトは、京急グループのサステナビリティ重要課題（マテリアリティ）、京急グループ総合経営計画等に基づき、当社経営戦略室が、関係各部と協議・確認を経て選定し、経営戦略室長が最終承認を行います。

なお、すべ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の以下について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順守と、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、必要に応じた地域住民への十分な説明の実施
- ・ 「京急グループ サステナブルな調達方針」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】

グリーンファイナンスの資金用途対象となるプロジェクトの選定にあたっては、京浜急行電鉄経営戦略室が適格プロジェクトへの適合状況に基づいて対象候補の特定を行う。また、特定された対象候補事業について、京急グループのサステナビリティ重要課題及び経営計画に基づいて、環境・社会的リスクの低減等に対応していることを確認の上で、京浜急行電鉄の経営戦略室長が最終承認を行う。

なお、プロジェクトの選定プロセスにおいては、適宜専門的知見を有する部署に対して可能な範囲でヒアリングを行い、対象事業の適格性を確認する予定である。

以上より、JCR は本フレームワークで定めるプロジェクトの選定プロセスについて、京浜急行電鉄の経営戦略室及び実務上関連する部署が適切に判断を行い、適格プロジェクトを選定していると評価している。

なお、京浜急行電鉄のグリーンファイナンスに関する目標、選定基準及びプロセスについては本評価レポート及び本フレームワークにて開示されるほか、グリーンファイナンスの実行前には、京浜急行電鉄のウェブサイトにおいてプレスリリースを行うことを予定している。したがって、投資家等に対する透明性は確保されていると考えられる。

## II. 調達資金の管理

### 【評価の視点】

調達資金の管理方法は、資金調達者によって多種多様であることが通常想定される。本評価対象に基づき調達された資金が、確実にグリーンプロジェクトに充当されること、また、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整備されているか否かを確認する。

また、本評価対象により調達した資金が、早期にグリーンプロジェクトに充当される予定となっているか否か、加えて未充当資金の管理・運用方法の評価についても重視している。

### ▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、京浜急行電鉄の資金管理体制が適切に構築されており、調達資金の管理方法については本評価レポート及び本フレームワークにおいて開示されることから、透明性が高いと評価している。

## 資金管理にかかる本フレームワーク

### 4.4 調達資金の管理

本フレームワークに基づく調達資金は、当社経営戦略室が内部管理システムを用いて、調達資金と同額が適格プロジェクトに充当されるよう、定期的に追跡および管理を行います。

調達資金が適格プロジェクトに全額充当されるまでの間および未充当資金が発生している間、当該未充当資金は、現金または現金同等物にて管理し、グリーンファイナンスの実行から資金需要が発生次第、速やかにその全額を充当する予定です。

なお、適格プロジェクトへの充當時期の遅れ以外の理由により未充当資金が発生することが明らかになった場合は、プロジェクトの評価および選定のプロセスに従い、適格クライテリアを満たすほかの適格プロジェクトを選定し、資金を充当します。

### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

京浜急行電鉄では、上記フレームワークに記載の通り、適格プロジェクトへの充当状況について関連部署と共有を行いながら、電子ファイルにて管理表を作成し適切に管理を行っており、この管理表については、年次で経営戦略室部長が確認を行う予定である。また、資金調達に関する帳票については、社内の第三者における内部監査及び外部監査が行われる予定であるほか、社債の償還または借入金の最終返済まで保管される。加えて、適格プロジェクトへの充當時期の遅れ以外の理由により未充当資金が発生することが明らかになった場合は、プロジェクトの評価および選定のプロセスに従い、適格クライテリアを満たすほかの適格プロジェクトを選定し、資金充当を行う。なお、未充当資金は現金または現金同等物にて運用し、実務上可能な範囲で、適時に開示またはローンの貸付人に対して報告を行うこととなっている。

JCR は、本フレームワークによる調達資金に係る追跡管理体制が適切に構築されていること、また当該充当状況の追跡管理とその内部統制が及び未充当資金の管理方法が適切に計画されていることから、本フレームワークに定めた資金管理は妥当であり、透明性も高いと評価している。

### III. レポーティング

#### 【評価の視点】

本項では、本評価対象に基づく資金調達前後での投資家等への開示体制が、詳細かつ実効性のある形で計画されているか否かを評価する。

#### ▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、京浜急行電鉄のレポーティングについて、資金の充当状況及び環境改善効果の両方について、投資家等に対して適切に開示される計画であると評価している。

### レポーティングにかかる本フレームワーク

#### 4.5 レポーティング

調達資金の適格プロジェクトへの充当状況および環境・社会への効果を、合理的に実行可能な限りにおいて、当社ウェブサイトにて開示することを予定しています。

##### ① 資金充当レポーティング

当社は、調達資金が全額充当されるまでの間、年次で、以下の内容を当社ウェブサイトにて開示予定です。

- イ. 適格プロジェクト別の充当額と未充当額
- ロ. 未充当額が発生した場合、その充当予定時期および未充当金の運用方法
- ハ. 新規ファイナンスとリファイナンスの割合

なお、調達資金の充当計画に大きな変更が生じる等の重大な事象が生じた場合は、適時に開示します。

##### ② インパクトレポーティング

当社は、本フレームワークに基づいて調達された資金が全額充当されるまでの間、適格プロジェクト毎に、年次で、以下の指標のいずれかまたはすべてを実務上可能な範囲で当社ウェブサイト等にて開示予定です。

事業区分	アウトプット	アウトカム	インパクト
クリーン輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>・導入車両の概要(車両数等)</li> <li>・変電所設備更新実施概要</li> <li>・駅および車両照明設備の LED 化工事の実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2 排出量削減効果の推計値(従来車両比)等</li> <li>・年間消費電力量 (KW h) 削減効果の推計値(従来車両比)等</li> <li>・温室効果ガス (SF 6 ガ</li> </ul>	脱炭素社会への貢献

	施概要	ス) の不使用 ・LED 化によるエネルギー効率 (消費電力削減率)	
気候変動への適応	・対策工事概要 (当該箇所の明示 等)	・法面防護工事による改善効果	気候変動に適応した社会の実現
グリーンビルディング	・適格プロジェクトの概要 ・グリーンビルディングの取得認証レベルと取得・再取得時期	・年間エネルギー効率 (CO2 排出量 等)	脱炭素社会への貢献

### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

#### 資金の充当状況に係るレポーティング

本フレームワークによる調達資金の充当状況は、適格クライテリアに適合するプロジェクトに調達資金が全額充当されるまで、資金の充当状況を年次でウェブサイト公表する予定である。開示内容は、適格プロジェクト別の充当額と未充当額、未充当額が発生した場合、その充当予定時期および未充当金の運用方法、新規ファイナンスとリファイナンスの割合である。

#### 環境改善効果に係るレポーティング

京浜急行電鉄は、グリーンボンドの償還又はグリーンローンの最終返済までの間、上記の指標及びプロジェクト概要のいずれかまたはすべてを実務上可能な範囲で同社のウェブサイト上で年に 1 回更新する予定である。JCR は、資金の充当状況及び環境改善効果のレポーティング内容として京浜急行電鉄が想定している内容が適切であると評価している。

以上より、JCR では、京浜急行電鉄によるレポーティング体制が適切であると評価している。

## IV. 組織のサステナビリティへの取り組み

### 【評価の視点】

本項では、資金調達者の経営陣がサステナビリティに関する問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置づけているか、サステナビリティに関する分野を専門的に扱う部署の設置又は外部機関との連携によって、サステナビリティファイナンス実行方針・プロセス、グリーンプロジェクトの選定基準などが明確に位置づけられているか、等を評価する。

### ▶▶▶ 評価対象の現状とJCRの評価

JCRでは、京浜急行電鉄が、カーボンニュートラルをはじめとするサステナビリティに関する問題を経営の重要課題と位置付け、サステナビリティに関する問題に関する会議体を有して実務・経営の観点から取り組みを行っているほか、サステナビリティ重要課題とした内容について本フレームワークの資金使途として取り組みを推進している点について、高く評価している。

京浜急行電鉄を中心とした京急グループでは、前述の通りサステナビリティ重要課題を特定し、その中で特定された「地球環境保全への貢献」の取り組みを進め、地域社会と京急グループの持続的発展を目指している。

京急グループでは、前述の通り、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°Cシナリオと4°C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。

■ 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）

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への影響によるコストの発生	●					長期	中
		エネルギー資源の価格コストの増加	●					短～長期	大
	市場	炭素削減対策の導入に伴う競争力低下	●					短～長期	中
		注目に値する気候関連リスクと対応の遅れによる競争力低下	●					中～長期	大
	評判	気候対応の遅れが情報開示不足等に伴って投資家からのESG評価低下や資金調達への影響	●					短～長期	大
物理的リスク	急性	自然災害の発生に伴う設備や資産への被害や設備停止に伴うコストの増加	●					短～長期	大
		自然災害の発生に伴う設備や資産への被害や設備停止に伴うコストの増加	●					短～長期	中
		自然災害による設備や資産の被害や設備停止に伴うコストの増加	●					中～長期	中
		リプライメンテーションによる事業継続への影響	●					中～長期	大
		水害多発リスクの顕在化	●					長期	中
	慢性	予測不可能な気候による異常気象や設備への被害への影響				●		短～長期	大
		異常気象による設備や資産の被害や設備停止に伴うコストの増加				●		中～長期	大
		設備や資産の増加に伴うコストの増加	●					中～長期	中
		設備や資産の増加に伴うコストの増加	●					中～長期	中
		設備や資産の増加に伴うコストの増加	●					長期	中
設備や資産の増加に伴うコストの増加	●					長期	大		
設備や資産の増加に伴うコストの増加	●					長期	大		

**■ 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)**

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）

**図 2：京急グループ TCFD に関するシナリオ分析<sup>6</sup>**

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」、その中間目標として「2030 年度において、京急グループにおける温室効果ガスの排出量を 30%削減（2019 年度比）」を策定した。これは、京急グループの気候変動への対応の中核的な取り組みである。目標達成に向けて、2024 年度からは京急線全線において運行に使用する全電力を再生可能エネルギー由来の電力に置き換え、実質 CO2 排出量ゼロで運行を行っている。京浜急行電鉄では、本取り組みにより中間目標の早期達成を見込んでいること、また、2025 年 2 月に閣議決定された日本政府の温室効果ガスの排出削減目標に関する見直し等の状況をふまえ、2025 年 5 月に中間目標を「2035 年度において、京急グループにおける温室効果ガスの排出量を 70%削減（2019 年度比）」と上方修正し、カーボンニュートラルへの取り組みを加速している。

<sup>6</sup> 京浜急行電鉄ウェブサイト <https://www.keikyu.co.jp/company/csr/pdf/tcf.pdf>

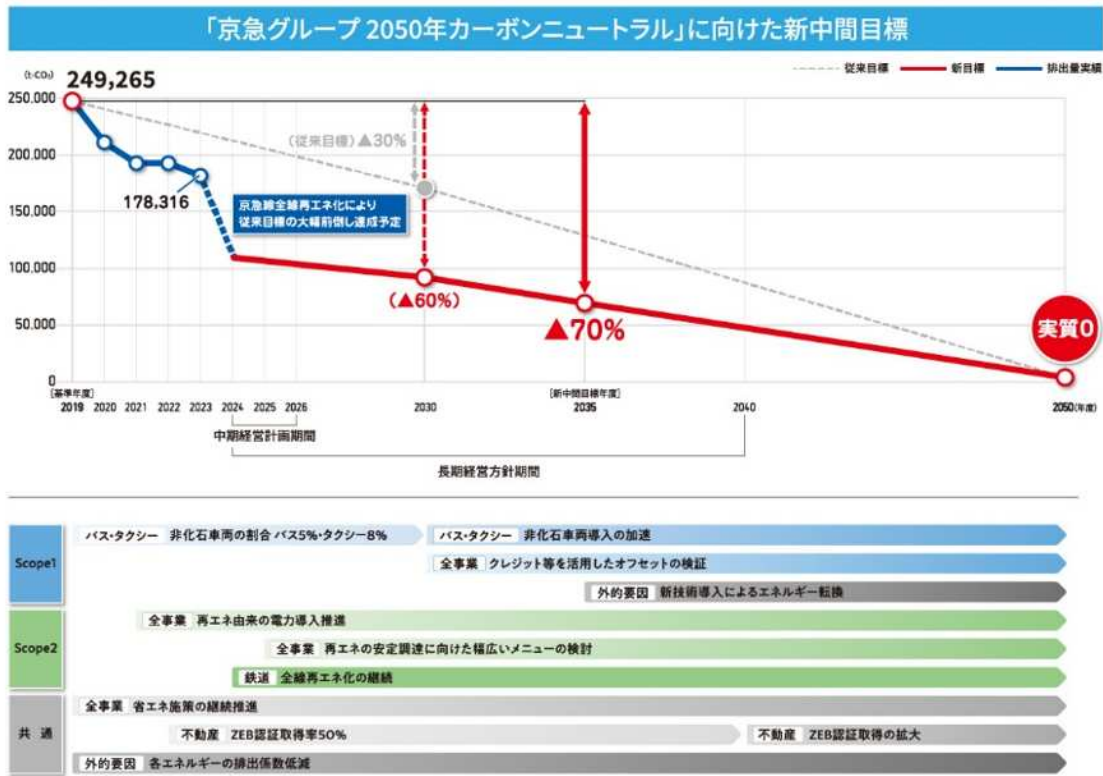


図 3：京急グループ 2050 年カーボンニュートラルに向けた目標<sup>7</sup>

なお、京浜急行電鉄では、2024 年度に策定した第 20 次総合経営計画において、2040 年度を達成年度とした長期ビジョンを策定している。ここでは、中期経営計画期間である 2024 年度から 2026 年度において、移動とまち創造の両プラットフォームの相互価値共創の具現化に向けた取り組みを推進し、地域社会とグループの持続的発展を図るとともに、サステナビリティ推進方針に基づいた経営・事業活動を通じて、社会価値・企業価値の向上を推進することを掲げており、環境のみならず、沿線の活性化を通じた地域社会の発展が自社の成長に不可欠と位置づけ課題解決に向けた取り組みを行っている。また、サステナビリティ重要課題として特定された内容に関する取り組みも積極的に進めている。



図 4：京浜急行電鉄 第 20 次総合経営計画体系図<sup>8</sup>

<sup>7</sup> 京浜急行電鉄ウェブサイト [https://www.keikyuu.co.jp/company/news/2025/20250627HP\\_25048TE.html](https://www.keikyuu.co.jp/company/news/2025/20250627HP_25048TE.html)

<sup>8</sup> 京浜急行電鉄ウェブサイト [https://www.keikyuu.co.jp/ir/policy/vision/pdf/20240510\\_Management\\_Plan.pdf](https://www.keikyuu.co.jp/ir/policy/vision/pdf/20240510_Management_Plan.pdf)

なお、前述の通り、これらの取り組みについては、サステナビリティに関する会議体であるサステナビリティ委員会において協議が行われ、その内容は取締役会にて報告が行われている。

以上より、JCR は、京浜急行電鉄の経営陣がサステナビリティに関する課題を経営の重要度の高い優先問題として位置づけているほか、サステナビリティに関する取り組みについて、専門的委員会を設け、課題解決に取り組んでいることを確認した。

**評価フェーズⅢ：評価結果（結論）**
**Green 1(F)**

本フレームワークについて、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき「グリーン性評価（資金使途）」を“g1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価」を“Green 1(F)”とした。本フレームワークは、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」、「グリーンボンドガイドライン」及び「グリーンローンガイドライン」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)
グリーン性評価	g1(F)	<b>Green 1(F)</b>	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g2(F)	Green 2(F)	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g3(F)	Green 3(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外
	g4(F)	Green 4(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外
	g5(F)	Green 5(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

（担当） 菊池 理恵子・梶原 康佑

## 本評価に関する重要な説明

### 1. JCR グリーンファイナンス・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 グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、グリーンファイナンス・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 グリーンファイナンス・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、環境改善効果について責任を負うものではありません。グリーンファイナンス・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に該当する場合に限り、グリーンエクイティについても評価対象に含むことがあります。

### 2. 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 グリーンファイナンス評価手法」として掲載しています。

### 3. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR グリーンファイナンス・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 グリーンファイナンス・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ことを問わず、一切責任を負いません。JCR グリーンファイナンス評価は、評価の対象であるグリーン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 グリーン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 グリーン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 グリーン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 グリーン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 グリーンファイナンス・フレームワーク評価：グリーンファイナンス・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に充当される程度ならびに当該グリーン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、Green 1(F)、Green 2(F)、Green 3(F)、Green 4(F)、Green 5(F) の評価記号を用いて表示されます。

## ■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