

2022 年 3 月 28 日

DBJ-対話型サステナビリティ・リンク・ローンにかかる KPI/SPT 及びフレームワークの適切性について

本資料は、DBJ-対話型サステナビリティ・リンク・ローン※（以下「DBJ-対話型 SLL」という。）を組成するにあたり、株式会社日本政策投資銀行（以下「DBJ」という。）が東急株式会社（以下「当社」という。）のサステナビリティ戦略について対話した内容及び本 DBJ-対話型 SLL のフレームワークの適切性について、Loan Market Association 等が策定した「サステナビリティ・リンク・ローン原則（2022 年 3 月版）」（以下「SLLP」という。）及び環境省が策定した「グリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン（2020 年版）」（以下「環境省ガイドライン」という。）に照らし、環境省ガイドラインの第 3 章サステナビリティ・リンク・ローン 第 2 節 4.(2)内部レビューに定められた、内部レビューの手続きに従い、DBJ が取りまとめたものです。

※サステナビリティ・リンク・ローンとは、SLLP や環境省ガイドラインに基づき、借入人のサステナビリティ戦略と整合した目標（サステナビリティ・パフォーマンス・ターゲット、以下「SPT」という。）の達成状況と融資条件を連動させるインセンティブを付けることで、借入人及び社会の持続可能な成長を企図するファイナンス手法です。

DBJ-対話型 SLL は、貸付人である DBJ が対話を通じて、当社のサステナビリティ経営の高度化に資する適切な SPT 設定を支援するとともに、貸付期間中の定期的な対話により SPT の達成に向けた伴走を行うものです。

目次

1. 本ローンの概要.....	3
2. 当社のサステナビリティ戦略	3
(1) グループスローガンと理念	3
(2) 当社概要と長期循環型ビジネスモデル	3
(3) 「将来の姿」ー長期視点で描く未来.....	4
(4) サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）	6
(5) 長期経営構想と中期3か年経営計画.....	7
(6) 安全・安心への取り組み	8
(7) 脱炭素・循環型社会への取り組みー環境ビジョン 2030 の策定	10
(8) サステナブル経営推進体制	12
3. KPI/SPT の妥当性	13
(1) KPI/SPT の概要	13
(2) KPI/SPT に取り組む背景（関連する社会課題・外部環境の変化）	13
(3) KPI/SPT の当社の重要課題（マテリアリティ）における位置付け.....	16
(4) SPT の野心性	16
(5) SPT を達成するための戦略	18
(6) 経済条件との連動（ローンの特性）	20
＜参考＞ KPI/SPT のインパクト評価.....	21
4. 本 SLL のレポーティング及びレビューについて	23
(1) レポーティング	23
(2) レビュー	23

1. 本ローンの概要

当社及びDBJは、DBJ-対話型SLLの組成に際し、以下のKPIを選定し、SPTとして設定することに合意した。

KPI：当社及び連結子会社のCO₂排出量（総量ベース、スコープ1及び2）の削減率

SPT：KPIにつき2030年度までに2019年度比46.2%

2. 当社のサステナビリティ戦略

(1) グループスローガンと理念

当社は、1997年に、現在のグループスローガン「美しい時代へー東急グループ」を制定した。この「美しさ」とは、『人、社会、自然が調和した中で、国を超え世代を超え、一人ひとりの心に深い感動を呼び起こすありよう』を指し、グループスローガンは次の時代に向けた道しるべとしての普遍的な価値基準と位置付けている。

かかるグループスローガンのもと、「存在理念」「経営理念」「行動理念」で構成される「グループ理念」を掲げているが、中でも存在理念「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。」は、当社の社会的使命や役割を明確にする、基本となる考え方である。存在理念には、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するとともに、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、全力で取り組む旨の決意が込められている。

(2) 当社概要と長期循環型ビジネスモデル

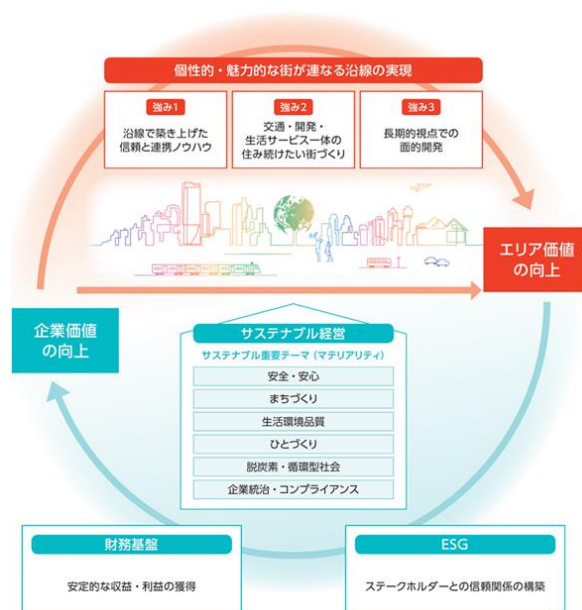
当社グループは、住宅地開発・鉄道整備等のまちづくりを行う田園都市株式会社を源流として、1922年の目黒蒲田電鉄設立から始まり、現在では、交通インフラ事業（交通セグメント）、都市開発事業（不動産セグメント）、生活創造・リテール事業（生活サービスセグメント）、ホスピタリティ事業（ホテル・リゾートセグメント）にて、首都圏人口の15%が集積する東京の西南部に位置する東急線沿線を中心に、住民等の生活に密着した事業を展開している。

当社は、公共交通整備と土地開発を両輪として公共性と事業性を両立させた「まちづくり」を一貫して進めてきており、時代の変化に伴い生じる各エリアの社会課題に対し、新しい視点で生活サービスやライフスタイルも提供することにより、エリア価値の継続的な向上に取り組んできた。そのようにして実現したエリア価値の向上は、当社企業価値の向上につながっており、そこで得られた価値をエリアに再投資するとともに新たな経営資源を投入することで、更にエリア価

値が向上することが期待される。当社は、この永続的循環を「長期循環型ビジネスモデル」と表している（図表1）。

当社では、この長期循環型ビジネスモデルを支える強みを3点挙げている。1点目は沿線で築き上げた信頼と連携ノウハウである。当社は地域に根差したまちづくりにより、地域住民、顧客、行政、企業、学術・研究機関とのパートナーシップを通じて、強固な信頼関係を構築しており、この信頼関係と連携ノウハウは長期循環型ビジネスモデルの源泉となっている。2点目は交通・開発・生活サービス一体でのまちづくりである。交通利便性を整備し、エリアにおけるニーズ・機会を生かす物件開発を行うとともに、エリア価値を支える生活関連のサービスを展開することで、生活面での社会課題を総合的に解決し、住み続けたい街をデザインできている。3点目は長期的視点での面的開発である。沿線の特徴ある数々の街を、単体の開発ではなく連関しているものとして、それぞれの街が持つ要素を組み合わせることで、沿線という複数の自治体をまたがる広域での長期継続的なエリア価値向上を実現できている。

<図表1>



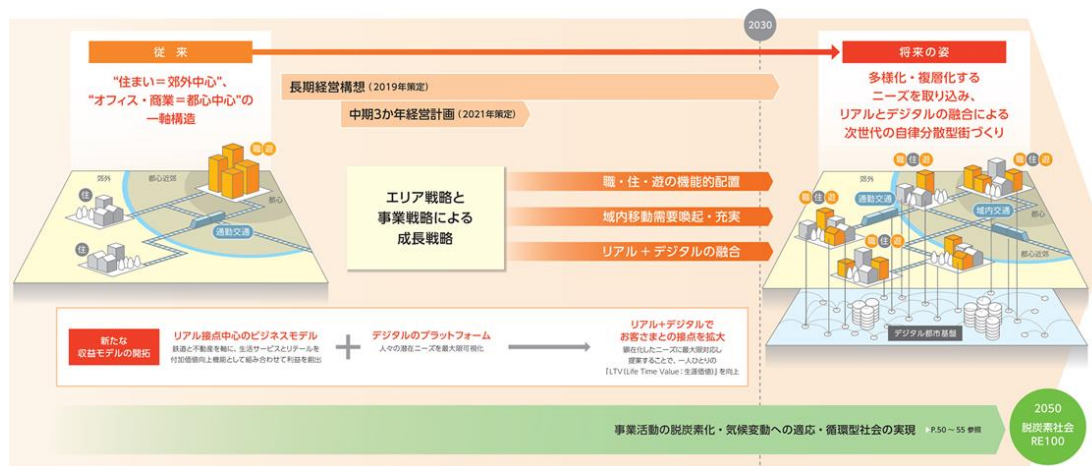
（出所：当社「統合報告書 2021」）

(3) 「将来の姿」－長期視点で描く未来

グループスローガンや存在理念の実現に向け、長期循環型ビジネスモデルが向かう超長期的な「将来の姿」として、当社は「多様化・複層化するニーズを取り込み、リアルとデジタルの融合による次世代の自律分散型街づくり」を掲げている（図表2）。

2035 年まで人口増加が予測されている当社沿線においても、その先は人口停滞時代の到来が予測され、その中でも都市が持続的に発展するためには、効率性のみを追求した同じような街を連ねるのではなく、価値観やライフスタイルの多様化に対応し、人を惹きつける個性的・魅力的な街が連なる都市構造の実現が欠かせない。今後は、従来の“住まい＝郊外中心”、“オフィス・商業＝都心中心”といった、郊外に暮らし鉄道を利用して都心で勤務する、一軸的な「機能分担型の都市構造」ではなく、都心・都心近郊・郊外のそれぞれに「職・住・遊」の機能を戦略的に配置し、それぞれの街が有する独自の地域資源を最大限に生かして魅力を高め、地域から生まれる経済が地域内で循環するような状況を創出する「自律分散型の都市構造」への進化を目指すこととしている。

<図表 2>



(出所：当社「統合報告書 2021」)

また、未来も魅力ある沿線であり続けるため「Well-being」（人生 100 年時代の安心・安全と、自分らしい生き方を実現できる街づくり）と「Social-harmony」（自然や文化を守り、人・自然・社会が調和した“豊かさ”を実感できる街づくり）からなる「City as a Service」構想を掲げている（図表 3）。自律分散型の都市構造に、人々のライフスタイルを支えるデジタルのプラットフォームを組み合わせることで、最適なサービスの提供や脱炭素・循環型社会を実現し、当社・エリアの新たな成長が促されるものと捉えている。

<図表 3>



（出所：当社「統合報告書 2021」）

このような個性的・魅力的な街が連なる沿線の実現に向けて、当社は既に長期的な視点でのまちづくりに取り組んでいる。例えば、渋谷ではエンタテインメントシティとしての魅力付けに注力し、二子玉川では職・住・遊の融合により都心に近い街を構築、たまプラーザでは次世代郊外まちづくりに注力し、南町田グランベリーパークでは駅・商業施設・公園が一体となった新しい街を自治体と一緒に開発している。

(4) サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）

当社は2018年3月、社会の一般的課題としてSDGsやISO26000、GRI Standards等を参考にしながら、当社グループの歴史・理念や事業の方向性、エリア・業界固有の課題等を踏まえた上で、強みを生かして優先して解決すべき社会課題として、安全・安心、まちづくり、生活環境品質、ひとづくり、低炭素・循環型社会、企業統治・コンプライアンスの6つのサステナブル重要テーマ（マテリアリティ）を特定した。なお、サステナブル重要テーマは定期的に見直す方針であり、足元では、後述の中期3か年経営計画の策定にあたり、社会課題の動向を踏まえCO₂排出総量を2050年に実質ゼロを目指すこととし、環境に係るサステナブル重要テーマを「低炭素・循環型社会」から「脱炭素・循環型社会」に変更した。

「美しい時代へ」というグループスローガンのもと、サステナブル重要テーマに向き合い、「未来に向けた美しい生活環境の創造」および「事業を通じた継続的な社会課題の解決」に継続的に取り組んでいくことを、当社のサステナブル経営の方針とし、経営の基本姿勢としている。

(5) 長期経営構想と中期3か年経営計画

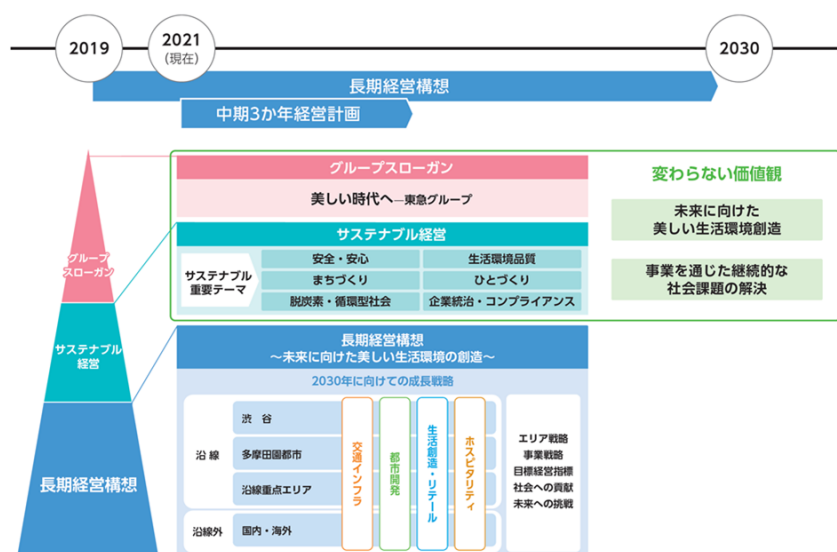
当社は、デジタルテクノロジーの急速な進展、人口減少・少子高齢化といった人口動態の変化、気候変動リスクの顕在化とグローバルレベルでの急速な脱炭素社会へのシフト等、事業を取り巻く環境が急激に変化する中であっても、目指す方向性を明確にすべく、2019年9月にマテリアリティを起点に向かうべき方向や経営スタンスとして「2030年に向けて目指す姿」（図表4）を、その実現に向けたエリア戦略・事業戦略として長期経営構想（図表5）を策定した。

<図表4>

サステナブル 重要テーマ	2030年に向けて目指す姿
安全・安心	- 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 - 誰もが安心して暮らせる生活環境の提供
まちづくり	「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 - 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
生活環境品質	元気で自分らしく生き活きできる暮らしの実現
ひとづくり	「誰もが働き続けたい会社」の実現 - 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
脱炭素・ 循環型社会	- 省エネと再エネの最適利用を通じた脱炭素社会への貢献 - 資源の有効利用と生態系配慮の推進による循環型社会への貢献
企業統治・ コンプライアンス	- 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 「調和ある社会」の実現に向けたコンプライアンスの実践

（出所：当社「統合報告書 2021」より DBJ 作成）

<図表5>



（出所：当社「統合報告書 2021」）

長期経営構想は、エリア戦略（各エリアの特性や成長可能性に応じて戦略を構築）、事業戦略（例、交通インフラ事業：鉄道事業における安全性の追求・公益性と収益性の高次元での両立等、都市開発事業：東急ならではの“街づくり”の推進等）、目標経営指標、社会への貢献、未来への挑戦、にて構成されている。

2020年以降、新型コロナウイルス感染症拡大により、長期経営構想策定時から社会は劇的に変化した。そのような状況においても、当社は、将来に向けてグループスローガンのもと、サステナブル重要テーマに向き合い、長期経営構想への取り組みを推進し、長期循環型ビジネスモデルを実践することには変わりはないと考えつつも、新型コロナウイルス感染症で加速された事業環境変化への対応と構造改革の推進による収益の復元に取り組む必要性から、今回の危機を“新たな成長への転換点”と捉え、「変革」をテーマとした中期3か年経営計画（2021年度－2023年度）を2021年5月に策定した（図表6）。

「変革」を成し遂げるため、重点戦略として、交通インフラ事業における事業構造の強靱化、不動産事業における新しい価値観への対応、新たなライフスタイルに対応した事業・サービスへの進化、各事業における構造改革の推進の4点を掲げている。

<図表6>

	これまで	これから
交通インフラ (交通セグメント)	都心への通勤需要を中心とした事業推進 ⇒ 輸送力増強と混雑緩和のための大規模設備投資と長期での資金回収	コロナ収束後も従前の輸送人員水準には戻らず ⇒ 通勤・通学を中心とした収支構造からの変革と、 域内移動需要の創出
都市開発 (不動産セグメント)	再開発等、都市基盤整備によるまちづくり ⇒ 複合ビルによるオフィス・商業を中心とした賃貸床の供給とエリア価値向上	働き方の変化や需給状況により、物件選別やエリアの優劣劣敗が一層進む ⇒ 求められる用途・規模の再検証、資産入替えや資金効率を意識した成長領域の開拓
生活創造・リテール (生活サービスセグメント)	多彩な事業展開・バンドルによる沿線価値向上 ⇒ リアルの顧客接点、サービスを中心に事業展開するとともにEC事業にも注力	ライフスタイル変化の加速とともに、リアル・デジタルがシームレスに ⇒ 強みを活かせる領域への注力と時代のニーズに対応するサービスへの進化
ホスピタリティ (ホテル・リゾートセグメント)	インバウンド増を追い風とし業界全体で活況 ⇒ 従来型のチェーンホテル展開を継続 新規出店も都市部中心に積極展開	先行き不透明感に加え、競争も激化 ⇒ 構造改革の推進と収益性向上諸施策の展開

（出所：当社「統合報告書 2021」）

(6) 安全・安心への取り組み

当社は、「安全・安心」を全ての事業活動において遂行することにより、企業価値およびブランド価値、ならびに顧客が当社によせる「信頼」を守り続けたいとの考えから、適切なリスクマネジメント体制のもと、様々な取り組みを実施している。

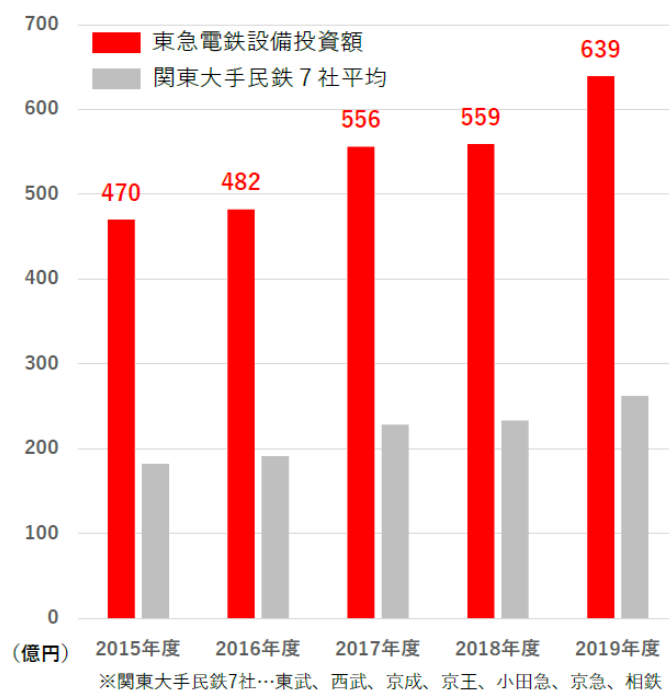
基盤となるリスクマネジメントの取り組みについては、各事業・管理部門でのリスク分析をもとにリスク評価・対応策検討を毎年実施しており、大規模地震等の災害発生時にも安全性を確保しつつ事業の継続・迅速な復旧を果たすことを目

的として、社長執行役員をトップとする「東急 BC（Business Continuity）委員会」のもと、大規模地震対策の進捗状況を客観的に評価・分析しながら、事業継続体制の強化に取り組んでいることに加え、危機管理対応訓練等の継続的な実施により実効性を高めている。

また、安全・安心の担保が最重要の使命である鉄道事業においては、「3つの100%」として、業界内で取り組み着手が萌芽的であった時代から、ホームドア・センサー付固定式ホーム柵の整備、車内防犯カメラ、踏切障害物検知装置の設置を進めてきた（一部の路線を除き、いずれも現時点での設置率は100%）。毎年業界平均を上回る設備投資を実施し（図表7）、運転事故件数や輸送障害件数は業界トップレベルの低水準に抑えている。

<図表7>

□設備投資額の推移



（出所：当社「鉄軌道旅客運賃の改定申請について（補足説明資料）」）

地震、豪雨、浸水などの自然災害対応についてロードマップを整備し、計画的にハード対策を実施している。ロードマップは、直近では3年を対象期間とし、安全戦略推進委員会が作成及び進捗管理を行って各部門を管理している。こうした設備投資については非常に多くのコストや人手を要するため、優先順位をつけて順次対策を実施しており、足元では、高架橋の耐震補強や、鉄道事業における数々の豪雨対策等を着実に実施している。

さらに、バリアフリーに対する取り組みとして、バリアフリールート（1ルート）は全駅で100%を達成したほか、全駅のホームと車両床面の段差・隙間の情

報提供、駅係員と乗務員のサービス介助士取得率 100%（一部・新規中途採用の社員除く）等も達成している。こうした取り組みはハード・ソフト両面のバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進に資すると評価を得、2020 年にバリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者表彰における内閣総理大臣表彰を受賞している。

このように事業の基盤となるリスクマネジメントにも取り組みながら、長期的な視点で時代を先取りした様々な安心・安全への取り組みは、当社の企業価値の向上へとつながっている。

(7) 脱炭素・循環型社会への取り組み—環境ビジョン 2030 の策定

当社は 2022 年 9 月に創業 100 周年を迎えるが、次の 100 年も持続可能な企業を目指す上では、大前提として持続可能な社会がある、すなわち地球環境が維持できているということを実現する必要があると考えている。1998 年 7 月に社内に環境専任組織を設置し、各事業部門管理部署および一般管理部門において、独自の環境マネジメントシステムにより環境負荷低減に取り組んできた。サステナブル重要テーマの中では「脱炭素・循環型社会」を掲げるとともに、長期経営構想において、当社グループは電力を主要なエネルギー源とすることから長期環境目標として 2050 年までに事業で使用する電力を再生エネルギー100%で調達し、CO₂排出総量をゼロとすることを宣言した。また、中期 3 か年経営計画（2021 年度—2023 年度）においては、電力だけでなくその他のエネルギーも含めた脱炭素（CO₂排出総量を 2050 年に実質ゼロとする）を目標に掲げた。

加えて、2022 年 3 月 28 日には、創業 100 周年の節目を迎える中、サステナブル重要テーマ「脱炭素・循環型社会」に一層取り組むべく、環境ビジョン 2030 を策定・公表した。環境ビジョン 2030 は、環境と調和する街のコンセプトとして、「なにげない日々が、未来をうごかす」を掲げた。このコンセプトは、ステークホルダーに対し、過去・現在・未来は連なり、未来は今日の暮らしが積み重なって生まれ、わたしたちの行動や街の存在が、未来を期待に満ちたものへと動かすと呼びかけ、当社のサービスにより、環境に良い行動を特別な負担感なく選択できる日常をすべての人に提供することを目指したいとの思いが込められている。このようなまちづくりにより、エリア価値、ひいては当社企業価値が、より一層向上すると当社は考えている。また、「脱炭素・循環型社会」に向けた取り組み目標を、「脱炭素社会」「循環型社会」それぞれで設定している。「脱炭素社会」においては、地球温暖化を 1.5℃に抑える水準に自社（連結）の CO₂排出量目標を再設定するとともに、サプライチェーンにおける事業活動での CO₂排出量の削減にも取り組む意志を示したほか、サプライチェーンを超えた街の脱炭素推進にも貢献することを掲げている。「循環型社会」においては、街への働きかけとして、ゼロ・ウェイスト社会に向け、顧客接点の多い事業特性を生かして、

資源循環・循環経済の輪に加わり輪を広げることを掲げている。このような目標の達成に向けて、環境ビジョン 2030 では 11 のアクションに全社的に取り組むこととしている（図表 8）。

<図表 8>

脱炭素社会	省エネ・エネルギー マネジメント	環境負荷の低い開発・設備機器の導入や、新技術の活用、エネルギーマネジメントを通じて、エネルギー使用量を削減します
	再エネを利用する	環境に良い行動を特別な負担感なく選択できる日常に向け、東急線の再エネ運行や、保有物件での再エネ利用を進めます
	再エネを創る	創エネルギーへの取り組みを通じて、再エネ調達の安定化や脱炭素社会に貢献します
	街の脱炭素	事業のサプライチェーンを通じた CO ₂ 排出量の把握と削減に努めるとともに、分散型エネルギーシステム構築への貢献などを通じて、街の脱炭素を推進します
循環型社会	資源利用	限りある資源を有効利用するとともに、水の循環利用、脱プラスチックを推進します
	ゼロ・ウェイスト	顧客接点の多い事業特性を生かし、ゼロ・ウェイスト社会を目指します
	自然共生	自然や生物多様性に配慮し、自然環境と触れ合える生活環境を提供します
	後押し・働きかけ	資源循環の輪の一員となり、お客さまやパートナーと共に循環の輪を広げます
共通	自治体・地域連携	自治体や地域と連携し、環境に寄与するコミュニティを形成します
	産学・株主連携	企業や学術機関等との協働による課題解決・オープンイノベーションを促進します
	社内体制	マネジメント・ガバナンス体制を盤石にし、まちづくりを担う従業員への教育を継続的にを行います

（出所：当社提供資料より DBJ 作成）

また、当社は 2020 年 9 月に TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）提言への賛同を表明し、同提言に基づいた情報開示を進めている。具体的には、各事業別に、規制・対策強化シナリオ（2℃未満シナリオ）と現行シナリオ（4℃シナリオ）により分析を実施し、結果を開示している（図表 9）。

2℃未満シナリオでは、移行リスクが強まり、電力コストや省エネ技術に対するコスト増加や、炭素税など温暖化抑制に向けた政策・規制の強化がリスクと想定されるものの、一方で重要な機会として、省エネ技術開発によるコストの減少、環境意識向上による公共交通利用者の増加や環境配慮物件への入居志向の向上等を想定しており、事業活動の脱炭素化に向けた検討・推進を行っているところである。

4℃シナリオでは、物理リスクが強まり、災害激甚化による施設の浸水等による改修コストの増加と顧客の流出や、新たな感染症による利用者減少をリスクと想定しており、2.(6)記載の通り、既に様々なリスク対応策に取り組んでいる。

<図表 9>

分類	重要なリスクの内容	対象期間			事業区分				影響度 (2030年 時点)
		短期	中期	長期	鉄道	都市開発	リテール	ホスピタリティ	
移行 リスク	・電力コスト、炭素税の増加				●	—	—	—	中
					—	●	—	—	小
	・省エネ技術開発による二重投資 ・ZEB化によるコスト増加				●	—	—	—	小
					—	●	—	—	※1
物理 リスク	・水害多発エリアからの顧客の流出、資産保有機運の低下				—	●	—	—	小
	・災害激甚化に伴う施設被害によるサービス停止、改修コスト増加、顧客流出・減少				●	●	—	—	小～大
					—	—	●	●	※2
	・気温上昇に伴う空調コスト増加				●	●	—	—	小
	・新型コロナウイルス発生による輸送人員・利用者の減少				●	—	●	●	小～大

※1 未算出 ※2 今後、影響度を分析・検討予定

分類	重要な機会の内容	対象期間			事業区分		影響度 (2030年 時点)
		短期	中期	長期	鉄道	都市開発	
機会	・自己発電や省エネ技術開発によるコスト削減 (蓄電池増加、燃料電池の活用)				●	—	小
					—	●	※2
	・輸送効率優位性による利用者増加 や被災リスク低エリアへの顧客流入				—	—	小
					—	●	※2
	・リモートワーク普及への適応制度の 多様化				●	—	※2
	・CO ₂ 排出権売買等の制度導入による 事業収支向上・物件価値向上				—	●	※2
	・ZEB化環境配慮物件への入居志向 の向上				—	●	小

※1 リテール事業・ホスピタリティ事業は検討中 ※2 未算出

(出所：当社「統合報告書 2021」)

(8) サステナブル経営推進体制

当社では、サステナブル経営、経営計画、環境戦略、非財務目標等は、経営企画室サステナブル経営戦略グループが企画立案した後、事務局として関係部署・関係者と協議を行った上で、経営会議や取締役会等にて審議・決定されている。

上記に基づくサステナビリティに関する事項は、社長執行役員を議長とし、執行役員、常勤監査役、各部門長などにより構成されるサステナビリティ推進会議にて、情報共有・指示が行われることで、サステナビリティへの取り組みを浸透させることとしている。また、同会議では、CO₂の削減状況をはじめとした非財務目標に関する取り組み進捗状況のモニタリングも実施している。同会議の事務局は、社長室 ESG 推進グループが担っており、サステナブル経営における施策推進、環境情報収集・開示・教育、SDGs 浸透等を実施している。なお、経営企画室サステナブル経営戦略グループと社長室 ESG 推進グループは、実質的に協働する形となっており、サステナブル経営を推進している。

連結子会社に対しては、連結でのサステナビリティ推進体制強化を目的とする東急グループサステナビリティ推進会議にて、連結各社のサステナビリティ推進責任者への情報伝達・共有を行うことで、施策展開を実施している。

3. KPI/SPT の妥当性

(1) KPI/SPT の概要

本ローンにおいては、以下の KPI 及び SPT を選定した。3.(2)以降では、選定した KPI 及び SPT についての有意義性・野心性について述べる。

KPI：当社及び連結子会社の CO₂ 排出量（総量ベース、スコープ 1 及び 2）の削減率

SPT：KPI につき 2030 年度までに 2019 年度比 46.2%

KPI は、当社及び連結子会社での CO₂ 排出量（総量ベース、スコープ 1 及び 2）の削減率であり、SPT は KPI につき、2030 年度に 2019 年度比 46.2%である。

SPT の達成に向けては、当社の全エネルギーベースの CO₂ 排出量（Scope 1, 2）において最大の排出源である鉄道事業を中心に、再生可能エネルギーの導入（利用、創エネ）に加え、新型車両への転換等の省エネルギー・エネルギーマネジメントに取り組む予定である。特に貢献として大きいのは、2022 年 4 月 1 日より予定されている東急線全線での再生可能エネルギー※による運行への切り替えである。今後、再生可能エネルギーは、需給の逼迫により安定的な確保に向けては厳しい環境が想定されるも、2022 年度後半に開業予定の東急新横浜線も含め東急線全線での再生可能エネルギーによる運行は維持していく方針である。

※実質的に CO₂ 排出量がゼロとなる再生可能エネルギー由来の電力

(2) KPI/SPT に取り組む背景（関連する社会課題・外部環境の変化）

気候変動問題については、国連気候変動枠組条約第 21 回締約国会議（COP21）においてパリ協定が採択され、「気温上昇を産業革命以前より 2℃より十分低く、1.5℃に抑える努力を追求すること」を世界共通の長期目標として、国際的な脱炭素への取り組みが進展している。2021 年 11 月に英国グラスゴーにて開催された COP26 においても、1.5℃目標の達成に向けた努力を続けることが合意され、パリ協定の実現に向けた強い意志が示されている。日本においても、2020 年 10 月に「2050 年カーボンニュートラル宣言」、2021 年 4 月に 2030 年度において温室効果ガス 46%削減（2013 年度比）をめざすこと等を発表し、2021 年 10 月には地球温暖化対策の改定について閣議決定がなされた。これらの動きを受け、企業はより一層脱炭素の取り組みを加速させ、本業を通じた気候変動等

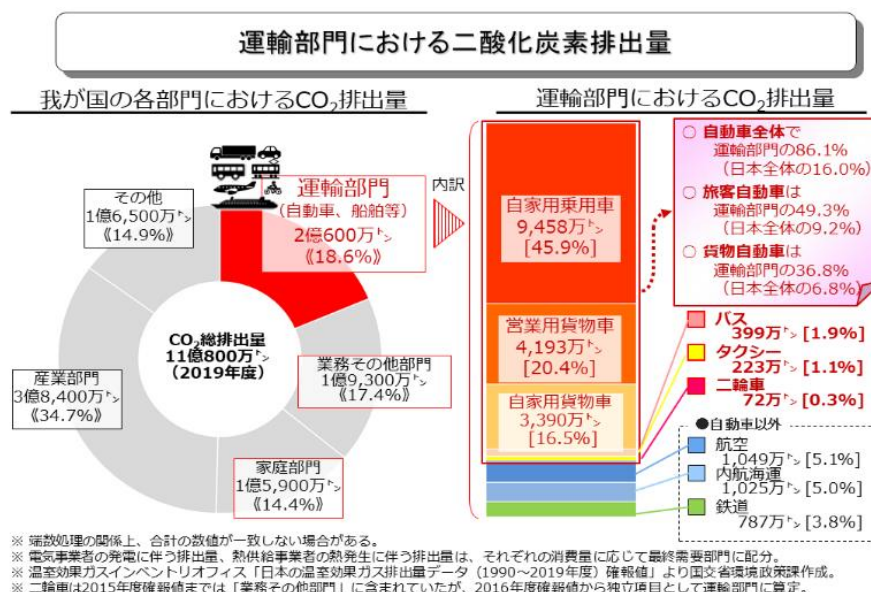
の社会課題の解決と持続可能な成長を同期化させるビジネスモデルの追求を迫られている。

日本が掲げる 2050 年カーボンニュートラルの達成に向けては、産業部門のみならず、日本の CO₂ 排出量（間接排出量ベース¹）の約 5 割を占める運輸部門、業務部門、家庭部門での排出削減への対策も欠かせない。日本の NDC

（Nationally Determined Contribution；国別削減目標）によると、業務部門、家庭部門では 2030 年までに 2013 年対比 50%超の削減が必須であり、早急な取り組みが求められている。当社事業の軸を担う運輸部門も、要求されている削減幅は他部門に比べ限定的ではあるが、取り組みとして欠かすことはできない。交通インフラ事業に加え、都市開発事業、生活創造・リテール事業等も手がける当社は、事業を通じてこれらの部門の削減に貢献していくことが可能である。

特に当社事業において重要となる運輸部門では、次のような取り組みが進められている。日本において、CO₂ 排出量のうち運輸部門が 18.6%を占めており（国土交通省、2019 年度、間接排出量ベース）、このうち鉄道部門が占める割合は 3.8%である。使用するエネルギー源の多くが電力であることから、他の輸送手段と比較すると CO₂ 排出量は少なくなっている（図表 10）。

<図表 10>



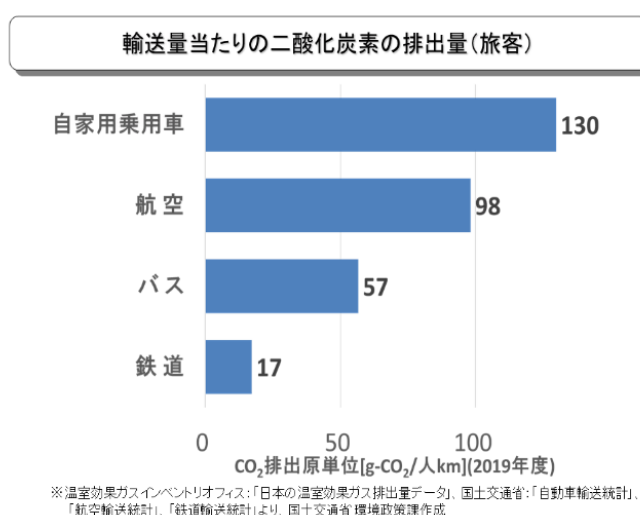
（出所：国土交通省ウェブサイト）

また、鉄道は大量輸送機関でもあり、輸送量あたりの CO₂ 排出量が少ない交通機関とされ、国土交通省によると、輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

¹ 間接排出量は、電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う CO₂ 排出量をそれぞれの需要量に応じて最終需要部門に配分した後の値。

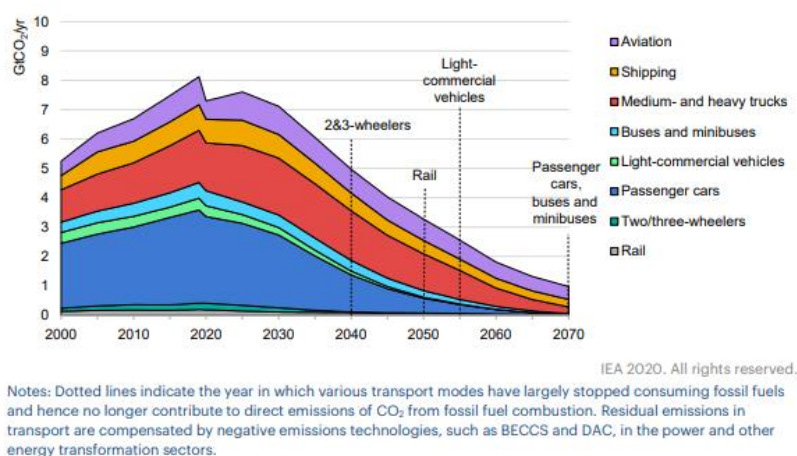
は自家用乗用車が 130g-CO₂/人 km であるのに対し、鉄道は 17g-CO₂/人 km と約 1/8 であることから、脱炭素に向けた取り組みとして、旅客輸送においては鉄道の利用促進に向けた利用者の利便性向上、貨物輸送においてはモーダルシフトの推進に向けた取り組みを進めている（図表 11）。このようにすでにクリーンな交通手段としてみなされている鉄道セクターではあるが、図表 12 のとおり、2°C より十分低い温度上昇に抑えるシナリオとして国際エネルギー機関（IEA）より発表されている持続可能な開発シナリオ（SDS）においては、2050 年に鉄道部門における CO₂ 排出量をネットゼロにすることが求められている。鉄道においても更なる環境負荷低減のため、再生可能エネルギーの利用やエネルギー効率の高い車両の導入等の取り組みが欠かせない。

<図表 11>



(出所：国土交通省ウェブサイト)

<図表 12>



(出所：IEA「ETP(Energy Technology Perspectives 2020)p154」)

(3) KPI/SPT の当社の重要課題（マテリアリティ）における位置付け

当社は、公共交通機関の整備と沿線開発を組み合わせるまちづくりを起点としたビジネスモデルをとっており、サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）に「脱炭素・循環型社会」を掲げ、2030年に目指す姿として、「省エネと再エネの最適利用を通じた脱炭素社会への貢献」「資源の有効利用と生態系配慮の推進による循環型社会への貢献」を掲げている。

脱炭素に関連する具体的な取り組みとして、2019年に本邦鉄道事業者としては初めて RE100²に加盟したほか、鉄道部門では、世田谷線における再生可能エネルギー100%での運行（2019年3月～）、不動産部門では環境認証制度の取り入れ等を実施している。気候変動問題への対応は急務であり、今後は、より環境負荷の少ない移動手段や不動産への選好が一層強まっていくことを踏まえれば、本ローンにおける SPT である CO₂排出量の削減は、エリア価値の向上を通じて、当社の長期的な企業価値向上に資するものと考えられる。

(4) SPT の野心性

本ローンで設定する SPT：当社及び連結子会社の CO₂排出量（総量ベース、スコープ 1 及び 2）の削減率 46.2%削減（2019 年度比）は、以下の点から野心性の高い水準である。

① SBTi (Science Based Targets Initiative) 1.5℃目標水準との整合

当該 SPT の 2030 年度に 2019 年度比 46.2%削減という水準は、年率では 4.2%の削減に値する。この数値は、産業革命以前から世界の気温上昇を 1.5℃に抑えることを目的とした、科学的知見に基づいた温室効果ガスの排出削減目標である SBTi1.5℃目標において要求される総量削減アプローチでの削減幅（年間 4.2%）と整合している。

② NDC との比較

日本において 2021 年 10 月に地球温暖化対策計画が閣議決定され、全部門 2030 年度 46%削減、運輸部門 35%削減（2013 年度対比）を目指すこととされた。本 SPT においては、基準年度を 2013 年度より CO₂排出量がより少ない 2019 年度に設定しており、削減幅（46.2%）についても全部門および運輸部門で求められている水準（35%）より高水準の設定となっている。

③ 自社の過去の目標水準及び実績との比較

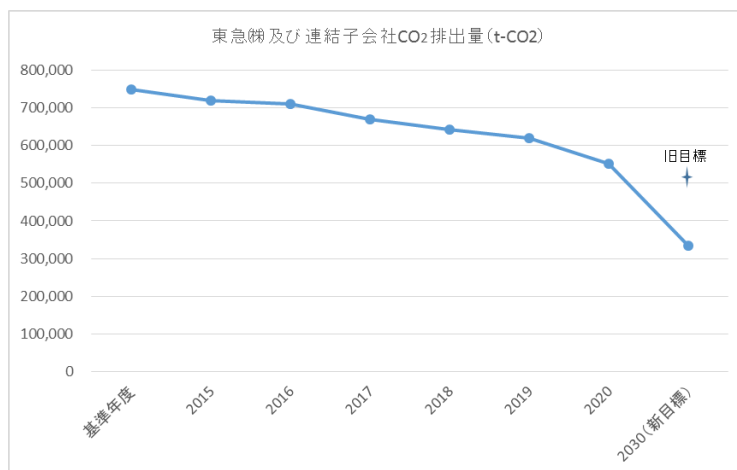
当社は 2019 年 9 月の RE100 への加盟と合わせ、CO₂排出量に関する長期環境目標として 2050 年までに事業で使用する電力を再生エネルギー100%で調達し、CO₂排出総量をゼロとすることを宣言し、その中間目標として 2030 年に電力使用による CO₂排出総量 30%削減（基準年：鉄道事業（東急線）2010 年、不動産

² 国際的な NGO である The Climate Group と CDP が運営する、企業が事業で使用する電力の再生可能エネルギー100%化にコミットする協働イニシアチブ。

事業その他 2015 年)を設定した。その後、2021 年 5 月に電力だけでなくその他のエネルギーも含めた脱炭素 (CO₂排出総量を 2050 年に実質ゼロとする) を目標に掲げた。本ローンで設定する SPT は、引き続き 2050 年 CO₂排出総量実質ゼロを目指し、2030 年の中間目標を更に引き上げるものである。中間目標の再設定においては、削減幅の引き上げのみならず、基準年の更新 (全事業において 2019 年)、バウンダリーの拡大 (電力使用のみ→全エネルギーを対象) も行うなど、より野心的なものとなっている。

当社の過去実績との比較においても、2015 年度以降、コロナ禍の影響が大きかった 2020 年度を除き、毎年度平均で約 3.5%程度の CO₂削減を実施してきたが、新目標である本ローンの SPT は 2030 年度に 2019 年度比 46.2%と年率換算では毎年度 4.2%の削減を目指しており、野心性が確認できる (図表 13)。

<図表 13>



(出所：当社公表・提供資料より DBJ 作成)

(5) SPT を達成するための戦略

当社は、SPT の達成に向けて、再生可能エネルギーの導入のほか、省エネやエネルギーマネジメントに取り組んでいく方針である（図表 14）。特に、東急線全線を再生可能エネルギー※で運行する取組みは、当社が 2019 年 3 月に本邦の鉄道会社で初めて開始した RE100（対象：東急世田谷線）の対象を大幅に拡大するものである。主要路線全線で再生可能エネルギーでの運行を実現するのは日本初の取組みでもあり、SPT を達成するための主要な戦略として位置付けられる。

※実質的に CO₂ 排出量がゼロとなる再生可能エネルギー由来の電力

<図表 14>

①再生可能エネルギーの導入	再生可能エネルギーを利用する	東急線全線再エネ運行 保有物件での再生可能エネルギーの導入
	再生可能エネルギーを創る	インフラファンドを通じた再エネ発電所の開発投資 自社施設の屋根や敷地を活用した太陽光発電設備の導入 自社需要向け再エネ発電所の拡大
②省エネ・エネルギーマネジメント	鉄道事業	新型車両への更新、駅設備の更新、回生電力・蓄電池の活用等 新 ECO 運転の浸透
	不動産事業	環境認証の取得、物件間熱源連携
	その他	燃料電池バスの導入 社用車や業務用車両の EV 化

（出所：当社公表・提供資料より DBJ 作成）

① 再生可能エネルギーの導入

再生可能エネルギーは、2030 年の NDC 達成に向けて、各社が導入を進めることが予想され、安定確保が重要な課題となる。鉄道運行では安定的な電力供給が必要であること、公共交通機関として消費者が受け入れ可能な運賃設定が求められることから、量・価格共に安定的に確保していく必要があり、現在の再生可能エネルギー利用だけでなく、創エネルギーにも取り組むことで、再生可能エネルギーの安定確保を目指す方針である。創エネルギーは、再生可能エネルギーの価格変動や技術転換の動向・事業性について、グループ会社の電力小売会社のネットワークも活用しつつ、取り組みを検討していく予定である。インフラファンドを通じた再エネ発電所の開発投資、自社施設の屋根や敷地を活用した太陽光発電設備の導入、自社需要向け再エネ発電所の拡大等を進めていく予定で、再生可能

エネルギーの利用と創エネの取り組みを組み合わせることで、安定的な再生可能エネルギーの利用を実現し、将来的な脱炭素目標を達成する計画である。

鉄道事業のみならず、不動産事業でも当社所有の新築物件においては再生可能エネルギーの利用を基本仕様とし、既築物件は原則として 2030 年度までに共用部・自社利用部に再生可能エネルギーを導入する予定であり、その他の事業でもより一層の再生可能エネルギーの利用を進めていく方針である。

② 省エネ・エネルギーマネジメント

省エネ・エネルギーマネジメントでは、鉄道事業のハード面においては、消費電力がより少ない新型車両への更新、駅設備の更新等により、使用電力そのものを長期的に減少させる予定である。また、電気の再活用として、回生電力・蓄電池の活用等に取り組んでいく。新型車両への更新については、旧型車両「8500 系」と比較して約 50%減を実現する新型車両「2020 系」列を順次導入しており、2017 年より田園都市線 30 編成、目黒線 3 編成、大井町線 2 編成に導入している。今後の車両置き換えの時間軸については、消費電力減少による経済的メリットや環境負荷軽減への更なる貢献も勘案しながら前倒しも含めて検討する予定である。また、駅リニューアルにおける環境の取り組みとして、LED 化等照明の見直し（97 駅中 69 駅完了し、残りも推進中）、サイン非内照化、調光制御、高効率な設備の導入とエネルギーマネジメントの導入、流体解析ソフトの活用による施設の最適化やコスト効率化等を実施していく予定である。

ソフト面では、例えば「新 ECO 運転」と呼ばれる運転手法が挙げられる。新 ECO 運転は、不要な加速を抑え惰行運転を生かす運転手法であり、終日・全列車で導入可能な新しい運転手法である。もともと目黒線でスタートした取り組みであるが、現在他の路線でも取り組まれており、電車 1 両を 1km 走らせるための電力が約 13%減少した路線もある。

不動産事業においては、環境負荷の低い開発・設備機器の導入や、新技術の活用、エネルギーマネジメントを通じたエネルギー使用量の削減に取り組む方針である。

電力以外のエネルギー源に対する対応について、ガソリン・都市ガスを利用している事業においては、燃料電池バスの導入・社用車や業務用車両の EV 化等、電化や代替燃料の検討を進めていく予定である。

その他、当社は Scope3 排出量の削減及び Scope3 を超えて街の脱炭素促進に向けても貢献する絵姿を描いている。特に街の脱炭素促進実現のため、クリーン交通である鉄道の利用を促すべく、消費者へ利用しやすい乗車券の提供や PR 施策の展開を実施している。3.(2)記載の通り、鉄道は輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）が少ない交通手段であり、鉄道利用を促すことが環境貢献に繋がっ

ていく。当社は消費者の行動変容を促すべく、鉄道の「3K」：「健康」（徒歩と組み合わせると健康増進に繋がる）・「環境」・「家計負担」（公共交通機関であるため、他交通手段と比較して安価）を PR し、鉄道利用を促していく想定である。また、シニア層向けの1ヶ月2,000円の「東急線乗り放題パス（over60）」の導入をはじめとした乗車企画の推進や、ホームページ「With ハート」での情報発信、ポスターや動画等を通じて、鉄道の利用推進に向けて情報発信を継続していく。

(6) 経済条件との連動（ローンの特性）

本 SLL においては、3. のとおり、KPI 及び SPT が事前に定義されており、当社と弊社との間で締結予定の金銭消費貸借契約及び覚書において、SPT の達成状況と貸出条件等の連動について規定している。

<参考> KPI/SPT のインパクト評価

KPI/SPT の影響度（インパクトの度合い）について、国連環境計画・金融イニシアティブが策定したポジティブ・インパクト・ファイナンス（PIF：Positive Impact Finance）原則で提示されている 5 要素（①多様性、②有効性、③効率性、④倍率性、⑤追加性）から検討を行った。

多様性： 多様なポジティブ・インパクトがもたらされているか	本ローンの目標設定における主要なインパクトカテゴリーは「気候変動」である。加えて、本ローンにおける目標範囲は当社及び連結子会社であり、各事業において幅広くポジティブ・インパクトを生み出す。例えば、鉄道事業においては、CO₂排出量を削減し、よりクリーンな交通手段を提供することで「移動手段（モビリティ）」分野においてもポジティブなインパクトをもたらす等、多様なインパクトが期待できる。 ① <u>気候変動</u> 2050 年カーボンニュートラルに向けて世界各国で対策が進められる中で、当社は「環境ビジョン 2030」の策定及び脱炭素に向けたアクション 11 の推進により、多様な事業において CO₂ 排出量の削減が期待される。 ② <u>移動手段（モビリティ）</u> 東急線全線を再生可能エネルギー 100% に切り替えることで、消費者はより環境に配慮した移動手段を選択することが可能となり、中長期的には持続可能な公共交通手段の提供及び街の脱炭素化につながる。
有効性： 大きなインパクトがもたらされているか	当社は東京都南西部・神奈川県東部を事業基盤とする鉄軌道事業、多摩田園都市等の沿線を中心に展開する不動産事業のほか、東京・神奈川を中心に幅広く展開する生活サービス事業や全国チェーンのホテル・リゾート事業など、連結全体で幅広い事業を展開する最大手民鉄事業者である。当社が脱炭素社会の実現に向け、環境ビジョン 2030 に掲げた目標及び各種施策を実現することにより、大きなインパクトが期待される。
効率性： 投下資本に対して相対的に規模の大きなインパクトが得られるか	当社はインターナルカーボンプライシングも活用し、費用対効果も加味しながら脱炭素に向けたアクションを進めていく予定であることから、投下資本に対して相対的に規模の大きなインパクトが得られることが期待される。

倍率性： 公的資本および／ または寄付に対す る民間資本活用 の度合い	本ローンにおいて、本項目は評価対象外である。
追加性： 追加性の度合い	SPT 及び SPT 達成に向けた戦略は、以下の SDGs 目標とターゲットに資すると期待される。  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。  目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう - ターゲット 9.4：2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。  目標 12：つくる責任つかう責任 - ターゲット 12.8：2030 年までに、人々があらゆる場所において、持続可能な開発及び自然と調和したライフスタイルに関する情報と意識を持つようにする。  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. 本 SLL のレポーティング及びレビューについて

(1) レポーティング

① 貸し手への報告

SPT に関するパフォーマンスの進捗状況及び達成状況に関する最新情報は、事前に定められた契約条件に従い、SPT に関して第三者の検証機関により検証を受けた上で、年 1 回当社より DBJ へ報告を行う予定である。SPT の計算過程やその前提についても、可能な範囲で DBJ へ報告を行う。

加えて、本ローンの実行時点で予見し得ない状況により、KPI の定義や SPT の設定、前提条件において重大な変更がある場合には、契約に基づき、KPI 及び SPT、連動する経済条件について当社と DBJ 間で誠実に協議することを契約において定めている。

② 一般的開示

当社は、サステナビリティ・リンク・ローンである本ローンの透明性の確保に向け、SPT の達成状況に関する情報及び第三者検証に係る情報について、当社のウェブサイトまたは統合報告書等にて定期的に開示する予定である。

(2) レビュー

本ローンの実行に際し、上記 2. 及び 3. の事項にかかる SLLP 及び環境省ガイドラインへの適合性確認については、当社及び DBJ 間で交渉がなされ、内部レビューを選択するに至った。内部レビューの実施にあたっては、以下にまとめる当社の内部の専門的知識が活用され、DBJ はサステナビリティ評価認証融資等で蓄積してきた専門性に基づき当社の内部レビューを支援した。

SPT の進捗及び達成状況の確認については、4. (1)②のとおり、数値の外部検証を受けた後、同様に内部レビューを実施する予定である。

① 当社の内部専門性

当社は、2. 記載のとおり、長期的な時間軸での社会課題解決を取り込んだビジネスモデルであり、先進的なサステナブル経営を展開している。

また、サステナブル経営の推進体制は、2.(8)にて先述したとおりであるが、経営企画室サステナブル経営戦略グループが社長室 ESG 推進グループと協働する体制となっているほか、トップマネジメントの関与については、全社横断的なサステナビリティ推進会議にて、サステナビリティに関する情報共有・指示が行われている。連結子会社に対しても同様に東急グループサステナビリティ推進会議にて、連結各社のサステナビリティ推進責任者への情報伝達・共有を行うことで、施策展開を実施している。

以上に鑑みれば、当社は十分な内部専門性を有しているものと認められる。

② 貸し手の内部専門性

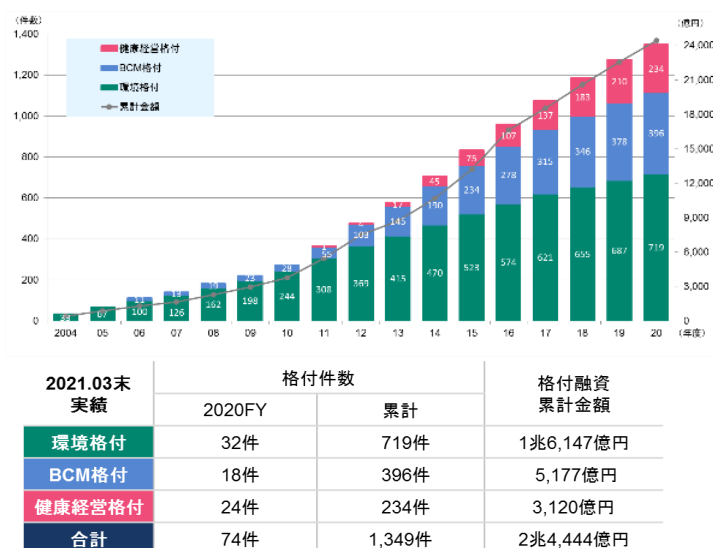
DBJ は、2004 年に環境経営度合いを融資条件に反映させる世界初の商品である環境格付融資の取り扱いを開始した。以降、「DBJ サステナビリティ評価認証融資」(2021/4 より「DBJ 評価認証型融資」から名称変更)として、環境に限らず防災・BCM (Business Continuity Management)、健康経営に関する企業の非財務評価を実施してきており、その実績は延べ 1,000 件を超える(図表 15)。

DBJ サステナビリティ評価認証融資とは、DBJ が独自に開発したスクリーニングシステムにより、企業の非財務情報を評価して優れた企業を選定するという融資メニューである。企業との対話を通じて非財務情報を企業価値に反映させることで、サステナブルな活動に取り組む企業が金融市場やステークホルダーから正当に評価される環境を整備することを目指している。

DBJ サステナビリティ評価認証融資の評価を担うサステナブルソリューション部(2021/6 より「サステナビリティ企画部」から部署名変更)は、営業部門とは独立して設置されている部署であり、約 20 名の従業員が所属している。企業の非財務面に関する取り組みを適切に評価する知見に加え、サステナブル・ファイナンス関連の基本的な知見を有している。また、サステナビリティ経営やサステナブル・ファイナンス等に精通した有識者からなるアドバイザリーボードを設けていることや、1,000 件を超える DBJ サステナビリティ評価認証融資の実績の中で本領域における先進企業と対話を実施することで、継続的に国際的な動向や最新知識の情報収集や意見交換を行う仕組みを構築している。

今般、DBJ サステナブルソリューション部は、DBJ サステナビリティ評価認証融資等を通して培ったサステナビリティに関する知見を活かし、本ローンの当社の内部レビューの実施を支援した。

<図表 15>DBJ サステナビリティ評価認証融資の実績(2021 年 3 月末時点)



(出所：DBJ 作成資料)

③ 貸し手への事前説明

内部レビューの選択にあたっては、上記当社の内部専門性を踏まえ、当社が内部レビューを実施するに足る十分な内部専門性を有することを DBJ が確認した。

④ 一般的開示

本ローンの実行にあたり、当社はサステナビリティ・リンク・ローンに関する SPT の概要や SPT に関する内部的な専門性の内容等について、ウェブサイト等において一般への開示を行う。

以 上

著作権©Development Bank of Japan Inc. 2022

当資料は、株式会社日本政策投資銀行（DBJ）により作成されたものです。

- ◆ 本資料は DBJ-対話型サステナビリティ・リンク・ローン組成にあたり、「グリーンローン及びサステナビリティ・リンク・ローンガイドライン（環境省ガイドライン）」に定める内部レビューの手續に基づき作成されたものであり、将来における状況への評価を保証するものではなく、また特定の取引等を勧誘・推奨するものでもありません。
- ◆ 本資料は、一般に入手可能な公開情報とともに当社との対話を通じて必要な補充を加え作成したものであり、当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性、適時性、網羅性、完全性、及び特定目的への適合性を保証するものではありません。当行は、本資料の誤りや変更等その他本資料のあらゆる使用に関連して発生するいかなる損害や損失についても一切の責任を負いません。
- ◆ 本資料は当行の著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を無断で転載・複製・翻案・改変等を行うことは禁じられています。

（お問い合わせ先）

株式会社日本政策投資銀行 サステナブルソリューション部