

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりサステナビリティファイナンス・フレームワーク評価結果を公表します。

京王電鉄株式会社

サステナビリティファイナンス・フレームワーク

新規

総合評価

SU 1(F)

グリーン性・
ソーシャル性評価
(資金使途)

gs1(F)

管理・運営・
透明性評価

m1(F)

発行体／借入人

京王電鉄株式会社（証券コード：9008）

評価対象

京王電鉄株式会社
サステナビリティファイナンス・フレームワーク

評価の概要

▶▶▶ 1. 京王電鉄株式会社の概要

京王電鉄株式会社は、新宿駅を起点に多摩方面を主たる事業エリアとする民間鉄道の大手である。主な路線は、京王線（新宿～京王八王子）、相模原線（調布～橋本）及び井の頭線（渋谷～吉祥寺）であり、都営新宿線との相互直通運転も行っている。新宿や渋谷方面への通勤通学輸送に加えて、高尾山方面への観光旅客輸送も手掛ける。現在、新宿駅西南口地区開発計画が進行中であり、北街区は2040年代に竣工予定、南街区は竣工時期が未定である。

京王電鉄を中核企業とする京王グループの事業は、交通業（鉄道事業、バス事業、タクシー業）、不動産業（不動産賃貸業、不動産販売業）、ホテル業、建設設備業（ビル総合管理業、車両整備業、建築・土木業）、生活サービス業（百貨店業、ストア業等）の5つから構成されている。京王電鉄の交通ネットワークが広がる沿線地域は日本有数の人口を有する経済圏であり、京王線（72.0km）、井の頭線（12.7km）の2路線は距離としては短い部類の路線であるものの、多様な地域が適度に集積しており、この肥沃な市場にて京王グループは様々な事業を展開している。2024年度の営業収益合計は4,529億円、営業利益合計は541億円、2025年3月末時点の総資産合計は1兆1,225億円である。

▶▶▶ 2. 京王電鉄のサステナビリティ経営について

京王電鉄は、公共交通事業者としての社会的責務を果たすという使命を軸として、不動産業、ホテル業、建設設備業、生活サービス業といった幅広い事業を通じて、幸せな暮らしの実現や地域の発展を目指してきた。このようなグループの幅広い事業活動を通じて持続可能な社会の実現に貢献し、長期的な企業価値の向上を目指す旨を明文化するため、2023年5月に「京王グループ サステナビリティ基本方針」を策定した。また、同年同月、サステナビリティ基本方針のもと長期的に取り組むべき主要課題として、SDGs等のイニシアティブやガイドラインにおける社会課題の視点も取り入れた7つのマテリアリティ（「安全・安心」、「「まち」との共生・発展」、「幸せな暮らし」、「デジタル社会への対応」、「活躍する人財」、「環境にやさしく」、「経営基盤」）を設定し、持続可能な社会の実現と企業価値の向上を目指している。マテリアリティに紐づく社会課題を京王グループの事業を通じて解決していく中で、沿線力を向上させ、長期的に「住んでもらえる、選んでもらえる沿線」であり続け、そこで生活する人の「幸せな暮らし」を実現することで、京王グループの価値を創造していく。

サステナビリティ推進体制について、京王グループではサステナビリティの視点を踏まえた経営を推進するため、代表取締役社長 社長執行役員が委員長を務めるサステナビリティ推進委員会を設置している。年間2回開催を基本とする同委員会では、サステナビリティに関する全社方針や推進体制の整備、サステナビリティを巡るリスク・機会の把握、マテリアリティの設定、指標と目標の策定・実績把握等について審議・決定を行い、京王電鉄の取締役会に報告することとなっている。

▶▶▶ 3. サステナビリティファイナンス・フレームワークについて

今般の評価対象は、京王電鉄が債券又は借入金（本フレームワークに基づく資金調達を総称して「サステナビリティファイナンス」）により調達する資金を、環境改善効果及び/又は社会的便益を有する資金使途に限定するために定めたサステナビリティファイナンス・フレームワーク（本フレームワーク）である。JCRは、本フレームワークが「グリーンボンド原則¹」、「ソーシャルボンド原則²」、「サステナビリティボンド・ガイドライン³」、「グリーンローン原則⁴」、「ソーシャルローン原則⁵」、「グリーンボンドガイドライン⁶」、「グリーンローンガイドライン⁷」及び「ソーシャルボンドガイドライン⁸」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規制ではないことから、如何なる拘束力を持つものでもないが、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。

京王電鉄は、本フレームワークにおける資金使途のうち、グリーンプロジェクトの適格クライテリアを「電気を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資」、「鉄道運行に必要な設備投資」、「鉄道関連設備の自然災害対策」、「環境性能の高い建物の新築、改修」と定めている。また、ソーシャルブ

¹ International Capital Market Association (ICMA) "Green Bond Principles 2025"
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/green-bond-principles-gbp/>

² ICMA "Social Bond Principles 2025"
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/social-bond-principles-sbp/>

³ ICMA "Sustainability Bond Guidelines 2021"
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/sustainability-bond-guidelines-sbg/>

⁴ Loan Market Association (LMA), Asian Pacific Loan Market Association (APLMA), Loan Syndications and Trading Association (LSTA) "Green Loan Principles 2025" <https://www.lsta.org/content/green-loan-principles/>

⁵ LMA, APLMA, LSTA "Social Loan Principles 2025" <https://www.lsta.org/content/social-loan-principles-slp/>

⁶ 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>

⁷ 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>

⁸ 金融庁 「ソーシャルボンドガイドライン 2021年版」 <https://www.fsa.go.jp/news/r3/singi/20211026-2/01.pdf>

プロジェクトの適格プロジェクトを「鉄道事業の安全・安心確保のための取り組み」、「京王電鉄沿線地域の活性化や利便性向上に貢献するための取り組み」、「バリアフリーへの取り組み」と定めている。適格プロジェクトの実施に際しては、環境や社会に対する負の影響を考慮し、適切な対応を行うことが定められている。以上より、JCR は本フレームワークにおける資金使途について、環境改善効果及び/又は社会的便益が期待されると評価している。

選定基準の決定及び評価プロセスは、経営陣が関与する等の形で適切に行われている。資金管理は、明確なルールのもとに実施される予定である。これらのプロセス、資金管理に関する開示及びレポーティングの内容に関しても適切である。以上より、JCR は京王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 サステナビリティファイナンス評価手法に基づき「グリーン性・ソーシャル性評価（資金使途）」を“gs1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価」を“SU 1(F)”とした。また、本フレームワークは、「グリーンボンド原則」、「ソーシャルボンド原則」、「サステナビリティボンド・ガイドライン」、「グリーンローン原則」、「ソーシャルローン原則」、「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」及び「ソーシャルボンドガイドライン」において求められる項目について基準を満たしていると考えられる。

目次

■評価フェーズ 1：グリーン性・ソーシャル性評価

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. プロジェクトのグリーン性・ソーシャル性について
 - (1) 資金使途の環境改善効果について
 - (2) 資金使途の社会的便益について
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）

評価フェーズ 1: グリーン性・ソーシャル性評価

gs1(F)

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プロジェクト、又は社会的便益をもたらすプロジェクトに充当されていることを確認する。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ことについて確認する。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

京王電鉄が本フレームワークで資金使途としたプロジェクトは、京王グループのサステナビリティ基本方針、マテリアリティに貢献する重要な施策であり、環境改善効果及び/又は社会的便益が期待される。

今般、京王電鉄はサステナビリティファイナンス・フレームワークを策定した。本フレームワークは、グリーンプロジェクトのみを資金使途としてグリーンファイナンス、ソーシャルプロジェクトのみを資金使途としてソーシャルファイナンス、グリーンプロジェクト及びソーシャルプロジェクトを資金使途としてサステナビリティファイナンスによる調達を行うことができる仕組みとなっている。

資金使途にかかる本フレームワーク

当社により発行／実行されるサステナビリティファイナンス等の調達総額と同額が新規ファイナンスまたはリファイナンスとして、新規または既存の適格プロジェクトへ充当されます。なお、既存プロジェクトへの充当の場合は、サステナビリティファイナンス等の発行／実行から原則として 3 年以内に実施したプロジェクト（ただし、グリーンビルディングに関するプロジェクトは除く）とします。

【グリーン適格クライテリア】

| ICMA GBP カテゴリー および 関連するマテリアリティ | 適格クライテリア | プロジェクト例 |
|---|---------------------------|--|
| クリーン輸送 ➤ 「まち」との共生・発展 ➤ 幸せな暮らし ➤ 環境にやさしく | ・電気を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資 | ・省エネ性能が向上した新型通勤車両 2000 系の導入 ・新型 VVVF インバータ制御装置への更新 ・自動運転設備を活用したワンマン運転の実施に向けた車両の改修、更新 |

| | | |
|--|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道運行に必要な設備投資 | <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転設備を活用したワンマン運転の実施に向けた設備の改修、更新 ・駅の移設、改良工事（鉄道運行関連施設のバリアフリー整備を含む） ・ホームドア、転落防止固定柵の設置、更新 ・踏切障害物検知装置の設置、更新 |
| 気候変動への適応 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 安全・安心 ➢ 環境にやさしく | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道関連設備の自然災害対策 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設及び沿線の法面補強による土砂災害対策 ・地下区間の浸水対策 |
| グリーンビルディング <ul style="list-style-type: none"> ➢ 「まち」との共生・発展 ➢ 幸せな暮らし ➢ 環境にやさしく | <p>環境性能の高い建物の新築、改修</p> <p>以下のいずれかの建物認証を取得、将来取得、更新予定の建物の建設又は内装・設備の工事若しくは更新に係る費用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・LEED：Silver 以上（LEED BD+C の場合は v4 以降） ・BREEAM：Very good 以上（BREEAM New Construction の場合は v6 以降） ・CASBEE：B+ランク以上（自治体版は含まない） ・DBJ Green Building 認証：3 つ星以上 ・ZEB/ZEH-M/ZEH（nearly, ready, oriented を含む） ・BELS 認証（2016 年基準）：3 つ星以上（新省エネ基準における既存不適格（工場等（物流倉庫含む）：BEI=0.75 超え）ではないこと） ・BELS 認証（令和 6 年度基準）における以下のレベル <ul style="list-style-type: none"> ✓非住宅：レベル 6～レベル 4 ✓再生可能エネルギー設備がある住宅：レベル 6～レベル 3 ✓再生可能エネルギー設備がない住宅：レベル 4～レベル 3 | <ul style="list-style-type: none"> ・京王品川ビル（CASBEE-不動産：S ランク） ・京王調布小島町ビル（CASBEE-不動産：S ランク） ・京王府中 1 丁目ビル（CASBEE-不動産：S ランク） |

【ソーシャル適格クライテリア】

| ICMA SBP カテゴリー および 関連するマテリアリティ | 適格クライテリア | プロジェクト例 |
|--|--|--|
| 手ごろな価格の基本的インフラ設備 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 安全・安心 ➢ 「まち」との共生・発展 ➢ 幸せな暮らし | 鉄道事業の安全・安心確保のための取り組み 【対象となる人々】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者、障がい者等を含む、鉄道をご利用される全てのお客様 ・ 沿線地域に住む人々 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 連続立体交差事業による交通渋滞・事故の軽減 ・ ホームドア・転落防止固定柵の設置による安全性向上 ・ 耐震補強 ・ 踏切障害物検知装置の設置、更新 |
| 必要不可欠なサービスへのアクセス 社会経済的向上とエンパワーメント <ul style="list-style-type: none"> ➢ 「まち」との共生・発展 ➢ 幸せな暮らし | 当社沿線地域の活性化や利便性向上に貢献するための取り組み 【対象となる人々】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者、子育て世代 ・ 沿線地域に住む人々 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 京王多摩川駅周辺の新たなまちづくりの推進における、認可保育園、福祉・医療施設の建設・設置 |
| 必要不可欠なサービスへのアクセス <ul style="list-style-type: none"> ➢ 「まち」との共生・発展 ➢ 幸せな暮らし | バリアフリーへの取り組み 【対象となる人々】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者、障がい者等の体の不自由な人々 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 大型フリースペースを備えた新型通勤車両 2000 系の導入 ・ 駅や施設におけるバリアフリー設備の導入 |

【本フレームワークに対する JCR の評価】

1. プロジェクトのグリーン性・ソーシャル性について

(1) 資金使途の環境改善効果について

① 資金使途 1：クリーンな運輸（電気を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資）

資金使途 1 は、電気を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」及び「グリーンローン原則」における「クリーンな運輸」、「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。

国は、2050 年カーボンニュートラルに向けて、鉄道分野における CO₂ 排出削減の取り組みをこれまで以上に加速化させるため、有識者・関係者から構成される「鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会」を立ち上げた上で検討を行い、目標値の設定やロードマップを含む「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」を公表している。鉄道分野におけるカーボンニュートラルに向けては、後述の鉄道自体の環境優位性のほかに、鉄道事業そのものの脱炭素化が重要である。列車運行に由来する CO₂ 排出量が鉄道事業者全体の CO₂ 排出量の 4 分の 3 程度を占めていることを踏まえると、これを削減することが最も効果的である。

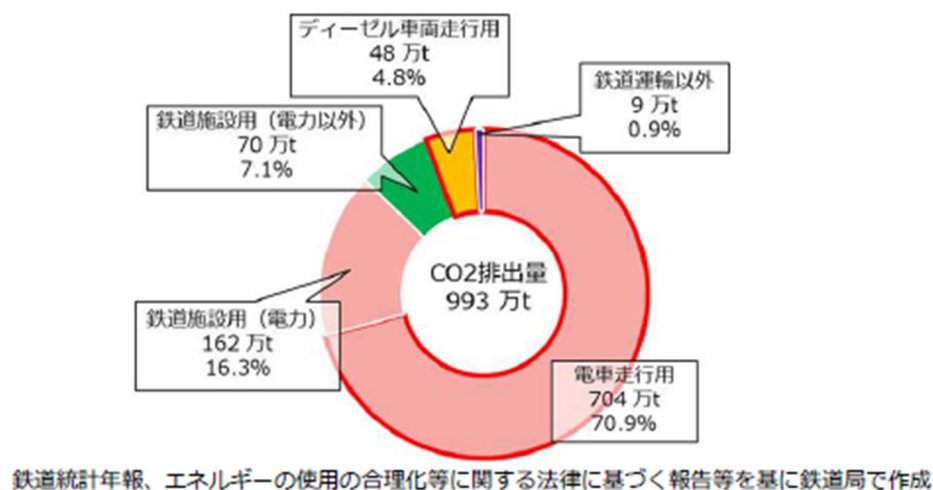


図 1：鉄道事業者の CO₂ 排出量⁹

電車については電気を動力源としていることから、環境優位性があるものの、制御方式が旧式であったり、制御装置に使用される半導体装置の構造や半導体装置に用いられる素材が旧型であったりするために、エネルギー効率が低い車両が残存している。国は、こうした旧型車両について、VVVF インバータ制御装置¹⁰に、SiC（シリコンカーバイド）を素材として使用した半導体装置¹¹を採用したエネルギー効率に優れた最新型車両に置き換えることにより、消費電力量を概ね 50～75%程度改善し、CO₂ 排出量を削減することができるため、最新型車両の導入を加速化すべきであると考えている。

⁹ 出典：国土交通省「鉄道分野のカーボンニュートラルの目指すべき姿（概要）」
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001611572.pdf>

¹⁰ 電車のパンタグラフと駆動モーターの間に置かれる動力制御の中核機構であり、半導体を用いて電圧や周波数を変化させながら、交流モーターを効率よく制御し電車の加速力や速度を制御する装置。従来の抵抗制御等と比べ、エネルギー効率が高い。VVVF は、「Variable Voltage Variable Frequency（可変電圧可変周波数）」の頭文字をとったもの。

¹¹ SiC（シリコンカーバイド）はシリコン（Si）と炭素（C）で構成される化合物半導体材料。VVVF インバータ制御装置に採用することで、熱に強く電流オン・オフ時のスイッチング損失が少なく小型軽量化が可能となる。

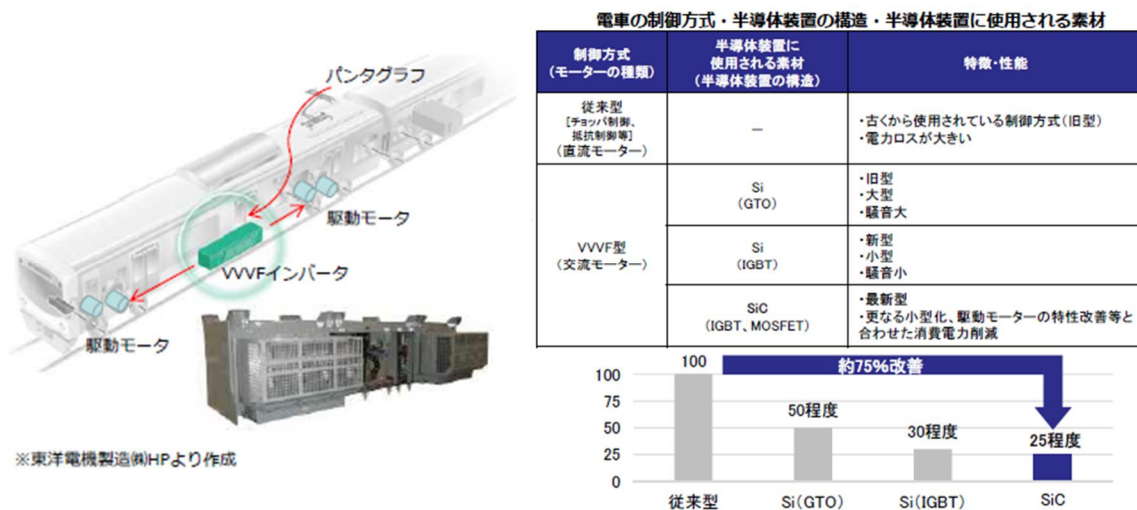


図 2：電車の制御方式・半導体装置の構造・半導体装置に使用される素材による性能の比較¹²

この点、京王電鉄は、資金使途 1 に係る具体的なプロジェクトとして、「省エネ性能が向上した新型通勤車両 2000 系の導入」、「新型 VVVF インバータ制御装置への更新」、「自動運転設備を活用したワンマン運転の実施に向けた車両の改修、更新」を予定している。

まず、「省エネ性能が向上した新型通勤車両 2000 系の導入」に関して、京王電鉄は、2026 年 1 月に京王線の新型通勤車両「2000 系」の運行を開始した。消費電力の削減や車両の軽量化を図るため、2000 系には従来と比較して環境性能をさらに高めた低損失のパワーデバイスである SiC 素子（シリコンカーバイドを用いた素子）を利用した新型の VVVF インバータ制御装置が導入されている。この新型の VVVF インバータ制御装置は、7000 系車両と比較した場合、約 20%の省エネ性能が向上している。なお、京王電鉄は、2027 年 3 月までに 10 両 4 編成の計 40 両の 2000 系を導入する予定である。

次に、「新型 VVVF インバータ制御装置への更新」に関して、VVVF インバータ制御装置とは、電車の加速力や速度などに応じて電圧や周波数を変化させながらモーターを効率良く動かす装置を指す。京王電鉄では、1992 年に初めての VVVF 車両として京王線 8000 系車両を導入して以降、井の頭線 1000 系や京王線 9000 系車両の導入を進めてきた。また、既存の京王線 7000 系車両についても VVVF インバータ制御車両への改造を進め、2012 年に京王線・井の頭線全営業車両の VVVF インバータ制御化を完了した¹³。2015 年から、さらに消費電力削減効果に優れた VVVF インバータ制御装置への更新を進めており、今後、本フレームワークに基づき、8000 系及び 9000 系車両について、順次、新型 VVVF インバータ制御装置に更新していく予定である。

さらに、「自動運転設備を活用したワンマン運転の実施に向けた車両の改修、更新」に関しては、ワンマン運転（自動運転）システムを用いることによって、自動的に加速・減速制御を行うことができるのと同時に、予め記憶している曲線などの線路条件により定めた走行パターンに従って運転することができるため、惰行走行が多くなるように設定することで、省エネルギーによる運転につながる。京王電鉄は、自動運転設備を活用したワンマン運転の実現に向けて、2025 年 3 月から井の頭線 1000

¹² 出典：国土交通省「鉄道分野のカーボンニュートラルの目指すべき姿（概要）」
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001611572.pdf>

¹³ 京王電鉄は、2012 年に大手民鉄で初めて、全営業車両で環境性の高い VVVF インバータ制御化を完了した。

系にてワンマン運転の実証実験を開始しており、今後、本フレームワークに基づき、井の頭線 1000 系を中心として、ワンマン運転の実施に向けて車両の改修・更新を進める予定である。

以上より、本資金使途は十分な環境改善効果を有し、資金使途として適切であると JCR は評価している。

②資金使途 2：クリーンな運輸（鉄道運行に必要な設備投資）

資金使途 2 は、鉄道運行に必要な設備投資である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」及び「グリーンローン原則」における「クリーンな運輸」、「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。

鉄道は、大量輸送というモード特性を背景に、他の交通機関と比較してエネルギー効率が高く、単位輸送量あたりの CO₂ 排出量が低いという環境優位性を有している。図 3 のとおり、鉄道は輸送量あたりの CO₂ 排出量（旅客）が、自家用乗用車の約 1/7、航空機の約 1/6、バスの約 1/4 であり、相対的に小さいことが分かる。なお、京王グループの単位輸送量あたりの CO₂ 排出量は 12.4 g-CO₂/人 km（2023 年度実績）であり、全国平均よりも低い。

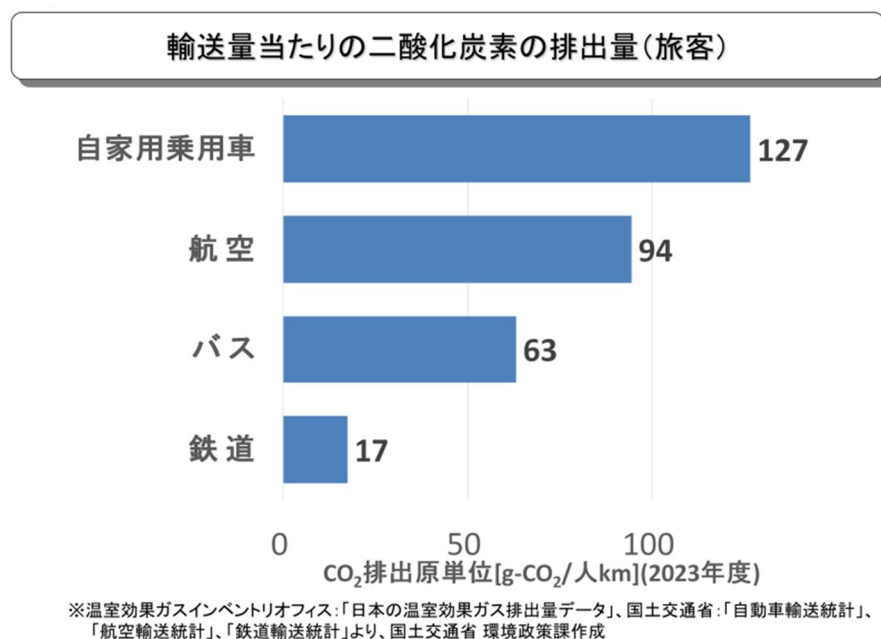


図 3：輸送機関別輸送量あたりの CO₂ 排出量（旅客）（2023 年度）¹⁴

また、主な旅客輸送機関の平均や自家用乗用車の単位輸送量あたりの CO₂ 排出量については、地球温暖化対策計画における運輸部門や国全体の排出削減目標を当てはめると表 1 のとおりである。仮に、鉄道が現状（2022 年度）のままであったとしても、鉄道が環境面において圧倒的に優れた交通機関としての特性を維持することとなる。国全体の CO₂ 排出量を削減していくためには、利便性を高めつつ、自家用乗用車等に替えて公共交通機関の利用を増やす、特に、環境優位性が発揮できる鉄道の利用を増やしていくことが重要である。

¹⁴ 出典：国土交通省 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

表 1：単位輸送量あたりの CO₂ 排出量（旅客輸送平均、自家用乗用車）¹⁵

（単位：g-CO₂/人キロ）

| | 2013 年度比▲35% を当てはめた場合 （運輸部門目標） | 2013 年度比▲46% を当てはめた場合 （全体目標） |
|----------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| 主な旅客輸送機関平均 （2013 年度：87） | 64 （鉄道*の 3.8 倍） | 54 （鉄道の 3.2 倍） |
| 自家用乗用車 （2013 年度：149） | 97 （鉄道の 5.7 倍） | 80 （鉄道の 4.7 倍） |

※ 鉄道については、2023 年度時点で 17（g-CO₂/人キロ）

この点、京王電鉄は、資金使途 2 に係る具体的なプロジェクトとして、「自動運転設備を活用したワンマン運転の実施に向けた設備の改修、更新」、「駅の移設、改良工事（鉄道運行関連施設のバリアフリー整備を含む）」、「ホームドア、転落防止固定柵の設置、更新」、「踏切障害物検知装置の設置、更新」を予定している。

まず、「自動運転設備を活用したワンマン運転の実施に向けた設備の改修、更新」に関して、京王電鉄は、ワンマン運転の実施・普及にあたり、地上及びホーム等において必要な改修・更新として、列車を定位置に停止させることを目的とした、車両からの信号を地上・ホームで送受信するための装置の新設、ドア操作における安全確認のためのモニターの新設・更新、モニター映像を車両に伝送する装置の新設を行う予定である。

次に、「駅の移設、改良工事（鉄道運行関連施設のバリアフリー整備を含む）」に関して、京王電鉄は、長期的な価値を創出し続けるために、大規模事業を着実に推進している。駅の改良・開発プロジェクトとして、例えば、京王線新宿駅改良工事では、京王線新宿駅の地下 2 階ホームを東京メトロ丸ノ内線側へ延伸するとともに改札口を新設することにより、地下 2 階のホーム階から東京メトロ丸ノ内線へ乗り換え可能な動線等を整備する。これにより、新宿駅西口地下広場における乗り換え時間の短縮等を目指している。2031 年度の工事完了に向けて、2025 年度は既設躯体の解体工事等を進めている。また、京王多摩川駅改良工事では、京王多摩川駅前周辺の開発事業に合わせて、京王多摩川駅においても、エレベーター大型化や旅客トイレ改修のほか、ホームドア整備やホームと車両床面の段差隙間の縮小など、バリアフリー機能を強化する駅改良工事を実施する。2026 年度の供用開始に向けて、2025 年度はホームドア整備や駅事務室の改修等を進めている。

さらに、「ホームドア、転落防止固定柵の設置、更新」に関して、京王電鉄はこれまで、さらなる安全性の向上を目指すべくホームドアの設置を進め、1 日あたりの乗降客数が 10 万人以上の駅や、国際的なスポーツ大会の会場最寄り駅、ホームが狭くかつ輸送密度の高い井の頭線を優先して整備してきた。2024 年 11 月、さらなる高度な安全、安心を実現させるため、利用者の安全性と列車運行の安定性確保の観点から、京王線全駅へのホームドアの整備を決定した。井の頭線については 2020 年代中頃（～2027 年度）、京王線については 2030 年代前半にホームドアの全駅整備を行う予定である。また、ホームドアの整備に際しては、バリアフリーの観点から、列車とホームとの間の段差及び隙間を縮小する対策も同時に実施する予定である。転落防止固定柵についても、順次、設置・更新が必要な箇所に対して実施していく計画である。

¹⁵ 国土交通省鉄道局 「鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿」より JCR 作成
<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001611767.pdf>

最後に、「踏切障害物検知装置の設置、更新」に関しては、京王電鉄は、踏切での列車と自動車などの接触事故を未然に防止するため、91 か所の踏切に踏切障害物検知装置を設置している。踏切内に何らかの障害物を検知すると、運転士に異常を知らせるとともに、付近の列車を自動的に停止させることとなる。踏切障害物検知装置については、2025 年 8 月末時点で、全踏切道の約 70% に整備を完了しており、今後は、より検知機能の高いエリア検知式障害物検知装置の新設・更新を進める予定である。なお、2026 年度は、神泉 2 号踏切道への新設、池ノ上 3 号踏切道などへの高機能化の更新を進める予定である。

以上より、本資金使途はいずれもモーダルシフトを支えるために必要不可欠な取り組みであり、十分な環境改善効果を有していることから、資金使途として適切であると JCR は評価している。

③資金使途 3：気候変動適応

資金使途 3 は、鉄道関連設備の自然災害対策である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」及び「グリーンローン原則」における「気候変動適応」、「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。

近年、日本全国で 1 時間降水量 50mm 以上の大雨の年間発生回数は増加している。最近 10 年間（2015～2024 年）の平均年間発生回数（約 334 回）は、統計期間の最初の 10 年間（1976～1985 年）の平均年間発生回数（約 226 回）と比べて、約 1.5 倍に増加している。また、全国の 1 時間降水量 100mm 以上の年間発生回数にも増加傾向が現れている。最近 10 年間（2015～2024 年）の平均年間発生回数（約 4.0 回）は、統計期間の最初の 10 年間（1976～1985 年）の平均年間発生回数（約 2.2 回）と比べて、約 1.8 倍に増加している。このように、大雨の年間発生回数は有意に増加しており、より強度の強い雨ほど増加率が大きくなっている。

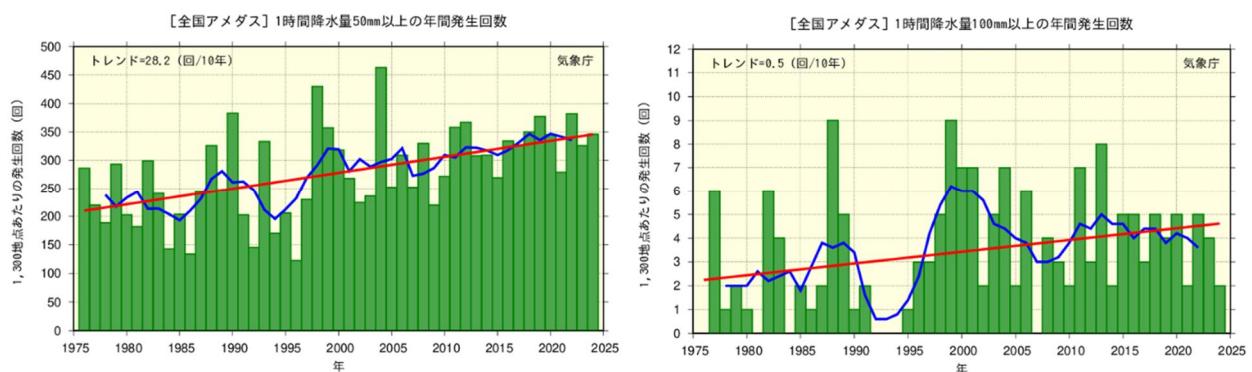


図 4：全国（アメダス）の時間 50 ミリ以上及び 100 ミリ以上の年間発生回数¹⁶

京王電鉄は、近年における気候変動の激甚化に伴う局所的な豪雨を受けて、鉄道の安全運行のため、法面の豪雨対策に取り組んでおり、公益財団法人鉄道総合技術研究所と共同で、全線の排水系統や地形の弱点をスクリーニングし、豪雨による法面崩壊リスクを縮減する対策の検討、実施をしている。また、豪雨への備えとして、線路脇斜面の改修工事や施設の浸水対策を進めている。

¹⁶ 出典：気象庁 https://www.data.jma.go.jp/cpdinfo/extreme/extreme_p.html

京王電鉄が本フレームワークで挙げている「鉄道施設及び沿線の法面補強による土砂災害対策」及び「地下区間の浸水対策」は、気候変動の適応に資するものであり、資金使途として適切であると JCR 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認証を取得、将来取得、更新予定の建物の建設又は内装・設備の工事若しくは更新に係る費用である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」及び「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」、「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。

京王電鉄は、本フレームワークにおいて、環境性能の高い建物の新築、改修に関して、物件選定に係る適格クライテリアにつき、LEED、BREEAM、CASBEE、DBJ Green Building 認証、ZEB 認証、ZEH 認証、BELS に係る所定の認証ランクを取得済、更新済又は今後取得予定の建築物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。

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。

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。

今般、京王電鉄が適格クライテリアとして定める 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り十分な環境改善効果を有することから、資金使途として適切であると JCR は考えている。

BREEAM

BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) は英国建築研究所 BRE (Building Research Establishment) と、エネルギー・環境コンサルタントの ECD (Energy and Environment) によって 1990 年に開発された、世界で最初の環境価値評価指標認証である。当該認証は数年に 1 度アップデートが行われており、現在は v7 が運用されている。

BREEAM は法律よりも厳しい基準を掲げることによって所有者、居住者、設計者、運営者の環境配慮の自覚を高め、最良の設計・運営・維持・管理を奨励するとともにそれらの建物を区別し認識させることを目的としており、管理、健康と快適、エネルギー、交通、水資源、材料、敷地利用、地域生態系、汚染、先進的技術の最大 10 分野で評価される。また、既存建築及び新築建築のいずれにも対応しており、既存住宅やオフィス、小売店舗といった対象種別毎の評価が行われる。

評価結果は、Outstanding (とても素晴らしい)、Excellent (素晴らしい)、Very Good (とても良い)、Good (良い)、Pass (合格) の 5 段階に分かれている。評価は各分野における素点に分野毎に設定された重み係数を掛け、それらを合計した点数によって行われる。重み係数はエネルギーに対して最も大きな係数が設定されているほか、対象物件種別によって多少の差異があるものの、材料や管理といった分野にも大きな係数が設定されている。また、省エネルギーの観点から、運用段階の CO₂ 排出量を直接評価しているほか、断熱性能や家電の省エネ性能等も評価に織り込まれている。

したがって、京王電鉄が適格クライテリアとして定めた Very Good 以上は、高い環境性能を有することを示す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。

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、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。

今般、京王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) 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、建築物にかか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。京王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 認証・ZEH 認証

ZEB（Net Zero Energy Building）は、建築物における一次エネルギー消費量を、建築物・設備の省エネ性能の向上、エネルギーの面的利用、オンサイトでの再生可能エネルギーの活用等により削減し、正味（ネット）でゼロにすることを目指した建築物である。

ZEBには、①ZEB（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を実現している建物）、②Nearly 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を実現している建物）、③ZEB Ready（50%以上の一次エネルギー消費量削減を実現している建物）、④ZEB Oriented（延べ面積10,000㎡以上で、事務所・学校・工場等の場合は40%以上、ホテル・病院・百貨店・飲食店・集会所等の場合は30%以上の一次エネルギー消費量削減を実現している建物）の4段階がある。

ZEBには、①ZEB（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を実現している建物）、②Nearly 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を実現している建物）、③ZEB Ready（50%以上の一次エネルギー消費量削減を実現している建物）、④ZEB Oriented（延べ面積10,000㎡以上で、事務所・学校・工場等の場合は40%以上、ホテル・病

院・百貨店・飲食店・集会所等の場合は 30%以上の一次エネルギー消費量削減を実現している建物）の 4 段階がある。

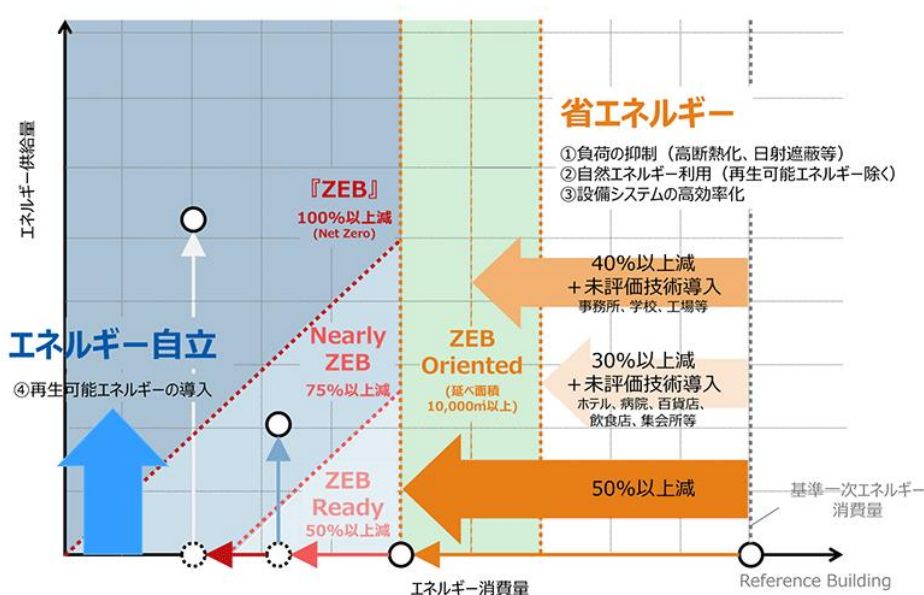


図 5：ZEB の定義¹⁷

ZEHとは、Net Zero Energy Houseの略で、「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住宅」である。

ZEHは、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を満たしたうえで、(i)『ZEH』（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』（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 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 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）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。上述のZEHは住戸を対象として評価するのに対し、ZEH-Mは住棟を対象として評価する。ZEH-Mは、ZEHと同様に4段階の評価区分がある。

¹⁷ 出典：資源エネルギー庁「平成30年度ZEBロードマップフォローアップ委員会とりまとめ」（平成31年3月）

今般、京王電鉄が適格クライテリアとして定めた、ZEB 認証における ZEB、Nearly ZEB、ZEB ready、ZEB Oriented の建物、ZEH 認証における ZEH、Nearly ZEH、ZEH ready、ZEH Oriented、ZEH-M 認証における ZEH-M、Nearly ZEH-M、ZEH-M ready、ZEH-M Oriented は、十分な環境改善効果を有することから、資金使途として適切であると JCR は評価している。

BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）

BELS とは、建築物省エネルギー性能表示制度の英語名称（Building-Housing Energy-efficiency Labeling System）の頭文字をとったものであり、新築・既存の建築物において、省エネ性能を第三者評価機関が評価し認定する制度である。外皮性能及び一次エネルギー消費量が評価対象となり、高評価のためには優れた省エネ性能を有していることが求められる。評価結果は BEI (Building Energy Index) によってレベル分けされる。BEI は、設計一次エネルギー消費量を分子、基準一次エネルギー消費量を分母とする、基準値に比した省エネ性能を測る尺度である。従来の基準（平成 28 年度基準）では 1 つ星から 5 つ星の 5 段階で評価されており、2 つ星は省エネ基準を満たしている。

改正建築物省エネ法の 2024 年 4 月 1 日施行により、2,000m² 以上の非住宅大規模建築物を対象の省エネ基準が厳格化された。施行後の省エネ基準は建物用途によって異なり、物流施設を含む工場等では 25%以上削減、事務所・学校・ホテル・百貨店等では 20%以上となっている。同改正に基づき、建築物の販売・賃貸時の省エネ性能表示制度が 2024 年 4 月に強化され、BELS に新基準（令和 6 年度基準）が導入された。新基準では、再生可能エネルギー設備がある住宅及び非住宅に対しては、レベル 6（消費エネルギー削減率が 50%以上）～レベル 0（消費エネルギー削減率が 0%未満）の 7 段階で評価され、再生可能エネルギー設備がない住宅に対しては、レベル 4（消費エネルギー削減率が 30%以上）～レベル 0（消費エネルギー削減率が 0%未満）の 5 段階で評価される仕組みとなっている。新基準における BELS のレベル 4（消費エネルギー削減率が 30%以上 40%未満）以上は、全ての非住宅建築物の省エネ基準を満たす建築物を対象として付与されており、一部用途では誘導基準となっている。また、住宅は従来同様、消費エネルギー削減率 0%以上が省エネ基準、20%以上が誘導基準となっている。

京王電鉄が適用した BELS（平成 28 年度基準）に関するクライテリアは、いずれも省エネ基準を上回る性能を有することとなり、十分な環境改善効果を有し資金使途として適切であると JCR は考えている。

(2) 資金使途の社会的便益について

①資金使途 5：鉄道事業の安全・安心確保のための取り組み

資金使途 5 は、鉄道事業の安全・安心確保のための取り組みである。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」、「ソーシャルローン原則」及び「ソーシャルボンドガイドライン」の適格ソーシャルプロジェクト事業区分のうち、「高齢者、障がい者等を含む、鉄道の利用者」、「沿線地域に住む人々」を対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に貢献する事業に該当する。

i. 鉄道事業の安全性に係る社会課題

鉄道は、人や物を大量・高速に、かつ、定時に輸送することができ、国民生活に欠かすことができない交通手段である。鉄道輸送においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者が生じるおそれがあり、また、ホーム上で又はホームから転落して列車等に接触するなどの人身障害事故が発生することから、万全の安全管理体制の構築を目指して、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性は高い。

鉄道事故の代表例の一つである踏切事故¹⁸は、踏切保安設備の整備等により、図 6 のとおり、2004（平成 16）年に 372 件であったものが、2014（平成 26 年）には 254 件、2024（令和 6）年には 218 件となっており、長期的には減少傾向にあるものの、未だに年間 200 件を超える踏切事故があり、死者数は年間 100 人前後に上る。

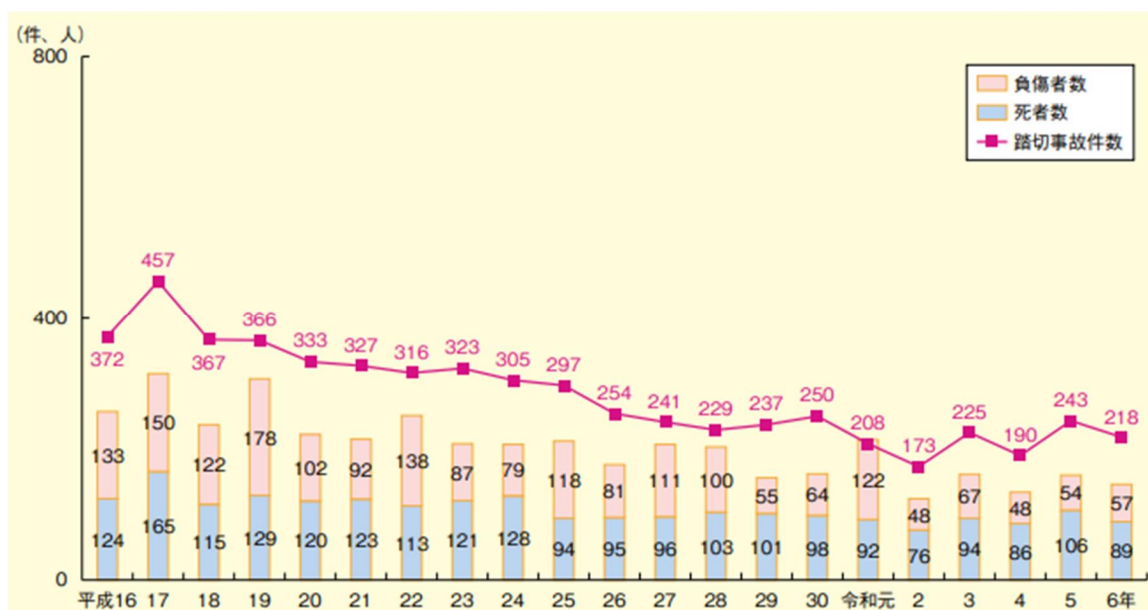


図 6：踏切事故の件数と死傷者数の推移¹⁹

¹⁸ 列車事故のうち、踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故及び踏切障害事故をいう。（出典：内閣府）

¹⁹ 出典：内閣府「令和 7 年版交通安全白書」 https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r07kou_haku/pdf/zenbun/1-2.pdf

また、人身障害事故については、2024 年が件数 355 件（前年比 10.4%減）、死者数 178 人（前年比 11.0%減）であった²⁰。人身障害事故のうち、ホームから転落して又はホーム上で列車と接触して死傷する事故（ホーム事故）は、図 7 のとおり、長期的に減少傾向にあるものの、未だに年間 100 件を超えるホーム事故があり、死傷者数は年間 100 人を超える。

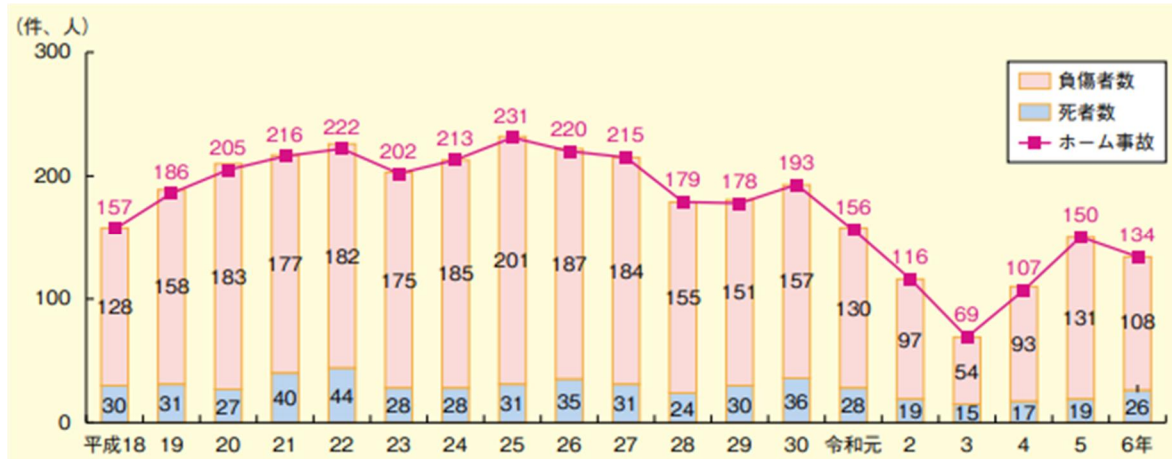


図 7：ホーム事故の件数と死傷者数の推移²⁰

この点、京王電鉄は、「鉄道事業の安全性の向上」という社会課題の解決に貢献するため、資金使途 5 に係る具体的なプロジェクトとして、「連続立体交差事業による交通渋滞・事故の軽減」、「ホームドア・転落防止固定柵の設置による安全性向上」、「耐震補強」、「踏切障害物検知装置の設置、更新」を予定している。

まず、「連続立体交差事業による交通渋滞・事故の軽減」に関して、連続立体交差事業とは、「市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業」²¹を指す。連続立体交差事業の一般的な効果としては、主に以下の 4 点が挙げられる²¹。

- 数多くの踏切が同時に除却されるため、踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故を解消することができる
- 鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることができ、本事業に併せて市街地再開発事業や土地区画整理事業を実施することで、総合的なまちづくりによる都市の再生、活性化に強いインパクトを与えることができる
- 新たに生み出される高架下等の空間を周辺の土地利用計画に合わせて、自転車駐輪場や公園等の多目的な形で利用できる
- 鉄道輸送の安全性の向上、踏切経費の節減、輸送力の増強等に寄与する

²⁰ 出典：内閣府「令和 7 年版交通安全白書」 https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r07kou_haku/pdf/zenbun/1-2.pdf

²¹ 出典：東京都「連続立体交差事業の概要」 <https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/road/kensetsu/renritsu/portal/about/gaiyo>

京王電鉄は、現在、京王線の笹塚駅から仙川駅間付近にかけて、道路と鉄道との連続立体交差事業を行っている。当該事業は、京王線の笹塚駅～仙川駅間約 7.2km の区間を高架化することにより、25 箇所の踏切を除却するとともに 7 箇所の都市計画道路を立体化し、併せて側道を整備するものである。当該事業を実施することにより、「25 箇所の踏切がなくなり、交通渋滞が解消される」という「交通の円滑化」及び「踏切事故がなくなり、道路と鉄道それぞれの安全性が向上する」という「安全性の向上」という効果が期待される。

次に、「ホームドア・転落防止固定柵の設置による安全性向上」に関しては、前述のとおり、京王電鉄は、2024 年 11 月、さらなる高度な安全、安心を実現させるため、利用者の安全性と列車運行の安定性確保の観点から、京王線全駅へのホームドアの整備を決定した。井の頭線については 2020 年代中頃（～2027 年度）、京王線については 2030 年代前半にホームドアの全駅整備を行う予定である。また、ホームドアの整備に際しては、バリアフリーの観点から、列車とホームとの間の段差および隙間を縮小する対策も同時に実施する予定である。転落防止固定柵についても、順次、設置・更新が必要な箇所に対して実施していく計画である。これらを実施することにより、ホーム事故の発生を未然に防ぐことを企図している。

さらに、「耐震補強」に関して、鉄道の安全対策としては、上記のような従来の踏切事故やホーム事故に加えて、自然災害対策を行うことの重要性が指摘されている²²。京王電鉄は、気象庁の「緊急地震速報」を活用し、震度 4 以上の地震発生が想定される場合、自動的に全列車に警報を送り、乗務員が列車を安全な場所に停止させるなどの取り組みを行っている。また、新たな耐震基準に適合した構造物とするため、橋梁、盛土区間や高架橋柱、トンネルを対象とした耐震補強を実施している。現在、既存の法面等に対して照査を順次進め、地震による危険性がある箇所の補強を実施している。2026 年度以降においても、照査結果で危険性があると確認された箇所の補強等を計画的に進めていく予定である。

最後に、「踏切障害物検知装置の設置、更新」に関して、前述のとおり、京王電鉄は、踏切障害物検知装置については、2025 年 8 月末時点で、全踏切道の約 70% に整備を完了しており、今後は、より検知機能の高いエリア検知式障害物検知装置の新設・更新を進める予定である。なお、2026 年度は、神泉 2 号踏切道への新設、池ノ上 3 号踏切道などへの高機能化の更新を進める予定である。当該取り組みを実施することにより、踏切事故の発生を未然に防ぐことを企図している。

以上より、鉄道事業の安全・安心確保のための取り組みは、「鉄道事業の安全性の向上」という社会課題の解決に貢献するため、社会的便益を有すると JCR は評価している。

②資金使途 6：京王電鉄沿線地域の活性化や利便性向上に貢献するための取り組み

資金使途 6 は、京王電鉄沿線地域の活性化や利便性向上に貢献するための取り組みである。具体的な対象プロジェクトは、京王多摩川駅周辺の新たなまちづくりの推進における、認可保育園、福祉・医療施設の建設・設置である。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」、「ソーシャルローン原則」及び「ソーシャルボンドガイドライン」の適格ソーシャルプロジェクト事業区分のうち、「高齢者」

²² 安部誠治（2018）「鉄道の役割と安全確保の課題」、みんてつ夏号
https://www.mintetsu.or.jp/association/mintetsu/pdf/66_p04_07.pdf

を対象とした「必要不可欠なサービスへのアクセス」、「子育て世代」及び「沿線地域に住む人々」を対象とした「社会経済的向上とエンパワーメント」に貢献する事業に該当する。

i. 保育園に係る社会課題

国は、待機児童問題（保育所への入所申請がなされており入所条件を満たしているにもかかわらず、保育所に入所できない状態にある児童が存在する問題）に対処するため、2013 年 4 月に「待機児童解消加速化プラン」を策定し、2013 年度から 2017 年度までの 5 年間に保育の受け皿を約 50 万人分増加させることを目標として、地方公共団体が行う保育所の整備などの取り組みについて支援を行ってきた。2017 年 6 月に公表された「子育て安心プラン」は、「待機児童解消加速化プラン」の取り組み結果を受けて、2018 年度から 2022 年度までの 5 年間で、女性就業率 80%に対応できる約 32 万人分の保育の受け皿を整備するというプランであったが、当該計画を前倒しして 2020 年度までに 32 万人分の保育の受け皿整備を完了させた。その後、2020 年 12 月に公表された「新子育て安心プラン」は、2021 年度から 2024 年度までの 4 年間で約 14 万人分の保育の受け皿を整備することを目標としており、待機児童の解消を目指すとともに 子育て世代の女性の就業率の上昇に貢献することを目指した。

このような一連の政策により、図 8 のとおり、2025 年 4 月時点の全国の待機児童数は 2,254 人にまで減少しているものの、未だ待機児童の解消には至っていない。京王多摩川駅周辺の新たなまちづくりが推進される東京都調布市においても、2025 年 4 月時点で待機児童の解消には至っていないため²³、引き続き、保育園を建設・設置する必要がある。

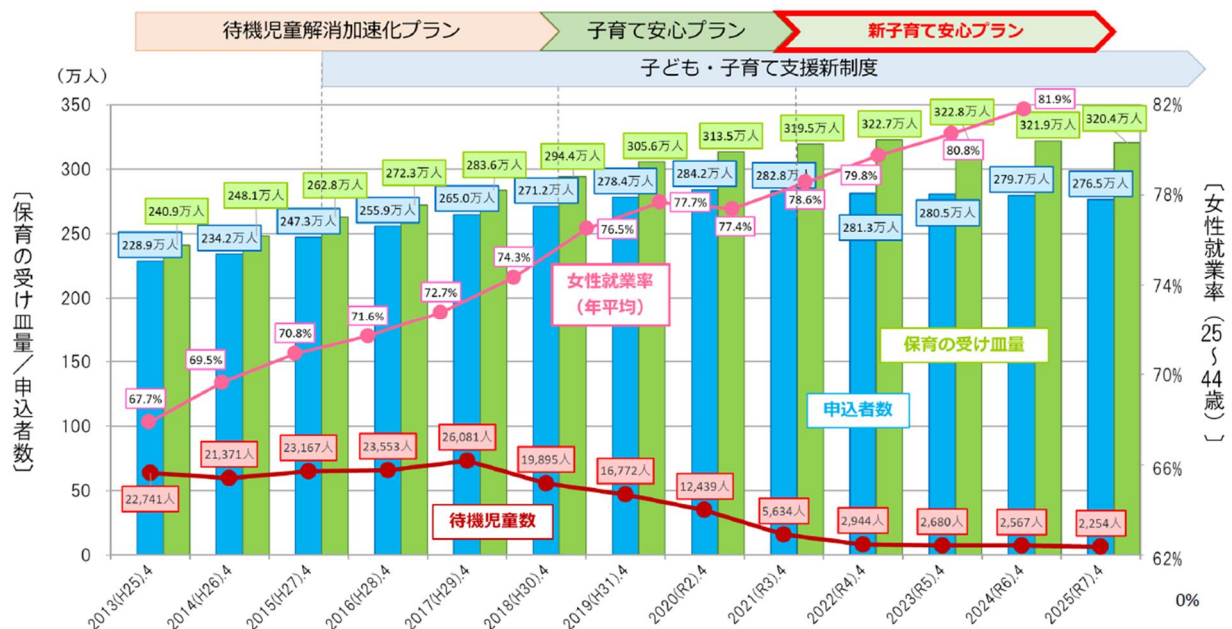


図 8：保育の受け皿量及び待機児童数等の推移²⁴

²³ 出典：調布市「令和 7 年 4 月 1 日保育園待機児童数状況」 https://www.city.chofu.lg.jp/documents/15297/05siryou4_1.pdf

²⁴ 出典：こども家庭庁「「新子育て安心プラン」後の保育提供体制について」
https://www.cfa.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/796b4694-a7c4-4fd3-81f5-b8347a1c13c1/02dfbaea/20241017_councils_shingikai_kodomo_kosodate_796b4694_03.pdf

以上より、京王電鉄が京王多摩川駅周辺の新たなまちづくりの推進において、保育園を建設・設置することは、保育園に係る社会課題の解決に貢献するため、社会的便益を有すると JCR は評価している。

ii. 福祉・医療施設に係る社会課題

日本は世界に例のない高齢化を迎えている。2024 年 10 月時点で、総人口 1 億 2,380 万人のうち、65 歳以上人口は 3,624 万人であり、総人口に占める割合（高齢化率）は 29.3%である。日本の 65 歳以上人口は、1950 年には総人口の 5%に満たなかったが、1970 年に 7%を超え、さらに、1994 年には 14%を超えた。高齢化率はその後も上昇を続け、現在に至っている。図 9 のとおり、将来推計によると、今後、総人口が減少する中で 65 歳以上の者が増加することにより高齢化率は上昇を続け、2037 年に 33.3%となり、国民の 3 人に 1 人が 65 歳以上の者となると見込まれている。2043 年以降は 65 歳以上人口が減少に転じても高齢化率は上昇を続け、2070 年には 38.7%に達して、国民の 2.6 人に 1 人が 65 歳以上の者となる社会が到来すると推計されている。

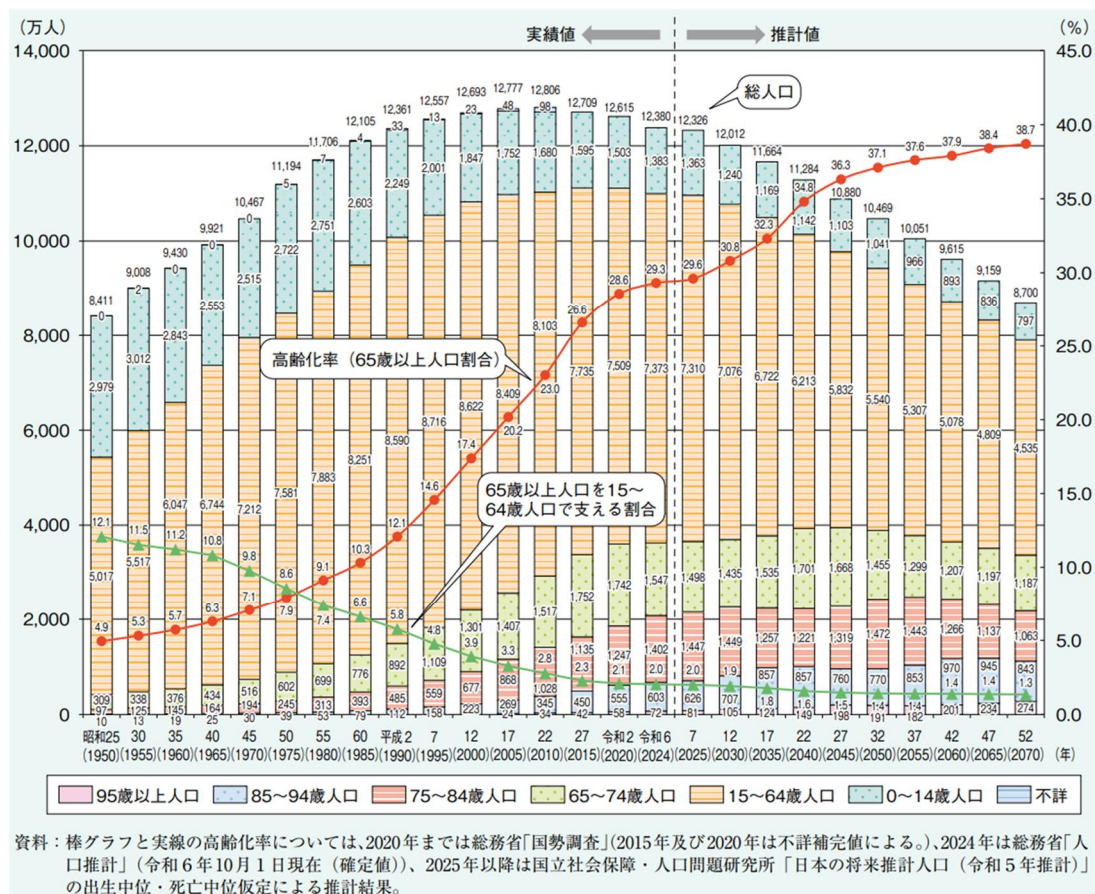


図 9：高齢化の推移と将来推計²⁵

また、京王多摩川駅周辺の新たなまちづくりが推進される東京都においても、将来的に高齢化が進行していくと予想される。2025 年 9 月時点の東京都の高齢化率は 23.4%²⁶であり、全国の割合よりも

²⁵ 出典：内閣府「令和 7 年版高齢社会白書」 https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2025/zenbun/pdf/1s1s_01.pdf

²⁶ 出典：東京都 <https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/koureisya/kr-index.htm>

低いものの、今後、高齢化率は、2035年には24.9%（約4人に1人が65歳以上）、2050年以降は29%（約3人に1人が65歳以上）以上で推移すると予想されている²⁷。したがって、将来の高齢化の進展に向けて、福祉・医療施設を建設・設置する必要性が高いと言える。

以上より、京王電鉄が京王多摩川駅周辺の新たなまちづくりの推進において、福祉・医療施設を建設・設置することは、高齢化に係る社会課題の解決に貢献するため、社会的便益を有するとJCRは評価している。

③資金使途7：バリアフリーへの取り組み

資金使途7は、バリアフリーへの取り組みである。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」、「ソーシャルローン原則」及び「ソーシャルボンドガイドライン」の適格ソーシャルプロジェクト事業区分のうち、「高齢者、障がい者等の体の不自由な人々」を対象とした「必要不可欠なサービスへのアクセス」に貢献する事業に該当する。

i. バリアフリーに係る社会課題

公共交通機関の旅客施設及び車両等の利用にあたっては、すべての人々が円滑に移動できることを確保する必要がある。「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）では、高齢者や身体障がい者のみならず、知的障がい、精神障がい、発達障がいなど全ての障がい者に対して、以下の施策を実行することが求められている。

- A) 公共交通機関（旅客施設・車両等）、道路、路外駐車場、都市公園、建築物を新設等する場合においては、一定のバリアフリー化基準（移動等円滑化基準）に適合させなければならないこと
- B) 市町村が作成する基本構想に基づき、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の移動等円滑化を重点的かつ一体的に推進すること

同法に基づいて、公共交通事業者は、旅客施設や車両等を新たに整備・導入等する際に義務として遵守すべき基準である移動等円滑化基準（「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」）に則り、バリアフリーな移動を可能とする旅客施設・車両等の整備を行う必要がある。

また、「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」（バリアフリー整備ガイドライン）では、特に以下の3つの移動可能な環境を、図10で示した多様な利用者に対して整備することが推奨されている。

- A) バリアのないルートの確保：可能な限り最短距離で、高低差が少なく、見通しがききわかりやすいルートと空間を連続的に確保すること。
- B) わかりやすいルートの確保：空間構成、様々な表示サイン、音サイン、人的対応などを有効に組み合わせ、誘導を適切に行うこと。
- C) 安全で使いやすい施設・設備：必要な施設・設備（乗車券等販売所、待合所、案内所、トイレ等）をアクセスしやすく、安全で使いやすく整備すること。

²⁷ 出典：東京都「2050 東京戦略 附属資料 東京の将来人口」
<https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/seisakukikaku/jinkou>

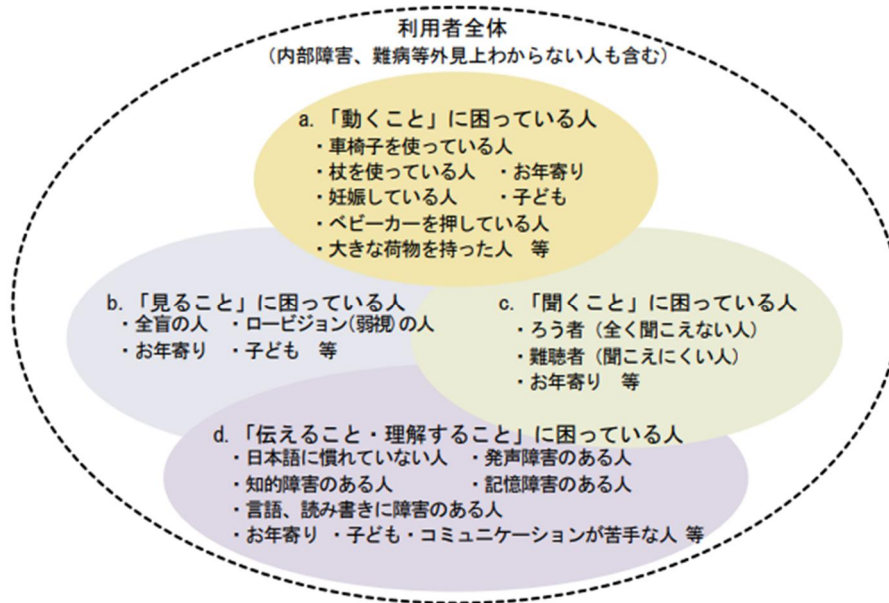


図 10：多様な利用者を移動の際に発生しうるニーズに基づいて整理したイメージ図²⁸

この点、京王電鉄は、「高齢者・障がい者等、全ての人々の移動の円滑化を図る」という社会課題の解決に貢献するため、資金使途 7 に係る具体的なプロジェクトとして、「大型フリースペースを備えた新型通勤車両 2000 系の導入」、「駅や施設におけるバリアフリー設備の導入」を予定している。

まず、「大型フリースペースを備えた新型通勤車両 2000 系の導入」に関して、京王電鉄は、車椅子の利用者、障がい者等の体の不自由な人々の利便性を向上することを目的の一つとして、前述の新型通勤車両「2000 系」に京王電鉄初となる大型フリースペースを設置した。京王電鉄は、「日本一安全でサービスの良い持続可能な交通」の実現に向けて、2000 系車両では「もっと、安全に、そして安心して、これからもずっと、のっていただける車両を。全ての世代に、やさしく、そして、ワクワクしてもらえる車両を」をコンセプトに掲げている。当該コンセプトに基づき、大型フリースペースを設けることにより、車椅子の利用者、障がい者等の体の不自由な人々に加えて、ベビーカーの利用者をはじめとする全ての人々が、安全かつ快適に鉄道を利用できるようにした。なお、大型フリースペースの設置号車は、車両乗降時、ホームにおけるエレベーターの設置率が高い 5 号車としている。

²⁸ 出典：国土交通省「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編」 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001964852.pdf>



図 11：新型通勤車両「2000 系」の外観（左）及び大型フリースペース（右）²⁹

次に、「駅や施設におけるバリアフリー設備の導入」に関して、京王電鉄は、あらゆる利用者が安全・安心・快適に利用できるように、ユニバーサルなサービスの提供、バリアフリー化に取り組んでいる。バリアフリー化に向けて、京王電鉄は、東京都が策定した「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」に基づく、都内のバリアフリーに関する整備計画を策定している。2025 年度の整備計画では、継続的に利用者が 1 日 10 万人以上の駅に整備を進めていくこと、10 万人未満の駅についても、乗換によりホームが混雑している駅や駅周辺の特性を踏まえ優先度を整理しながら整備を進めること、東京都の「ホームドア整備加速緊急対策事業」などを活用し、井の頭線は 2027 年度末まで、京王線は 2030 年代前半までにホームドアの全駅整備を行うことを目標として掲げた上で、各施策に取り組んでいる。また、当該整備計画とは別に、「バリアフリー整備計画（計画期間：2024 年度～2026 年度）」を策定しており、ホームと車両床面の段差・隙間対策の推進、車両のフリースペース整備の促進、バリアフリースイールのリニューアル等に取り組んでいる。

以上より、バリアフリーへの取り組みは、「高齢者・障がい者等、全ての人々の移動の円滑化を図る」という社会課題の解決に貢献するため、社会的便益を有すると 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

京王電鉄は、資金使途の対象として想定しているプロジェクトのネガティブな影響を認識しており、事業実施に際して発生し得る環境・社会面に与える影響を検証している。京王電鉄による検証の結果、環境・社会面に与え得るネガティブな影響が少ないと判断されるものが、資金使途の対象となるプロジェクトとして選定される。

²⁹ 出典：京王電鉄 2025 年 9 月 30 日付ニュースリリース
https://www.keio.co.jp/news/update/news_release/news_release2025/pdf/nr20250930_hidamarispace.pdf

表 2：適格クライテリアごとに想定されるリスク及びその対応策

| 適格クライテリア | 想定されるリスク | リスクへの対応策 |
|--------------------------------|---|---|
| 電気を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存車両の廃棄 ・ 工事における騒音・振動 ・ 工事における労務面での問題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 資源の再利用に係る取り組み（例：京王重機整備では、現役車両のリニューアル工事や京王電鉄等を引退した車両の再生化工事を実施している。全国の鉄軌道事業者ごとのニーズに合わせて改造し、再生を図ることで、全国各地の「地域の足」として利用してもらっている。） ・ 法令に基づいた工事の実行 ・ 労務面の配慮について委託先の会社へ確認 |
| 鉄道運行に必要な設備投資 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事における騒音・振動 ・ 工事における労務面での問題 ・ 更新前の設備の廃棄 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 法令に基づいた工事の実行 ・ 労務面の配慮について委託先の会社へ確認 ・ 法令順守に基づく廃棄・一部資源の再利用 |
| 鉄道関連設備の自然災害対策 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事における騒音・振動 ・ 工事における労務面での問題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 法令に基づいた工事の実行 ・ 労務面の配慮について委託先の会社へ確認 |
| グリーンビルディングに関する認証を取得した建物の建設・取得等 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事における騒音・振動 ・ 工事における労務面での問題 ・ （取得の場合）物件の瑕疵 ・ （対象となる建物の建設・存在の）周辺住民による反対 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 法令に基づいた工事の実行 ・ 労務面の配慮について委託先の会社へ確認 ・ 物件に関するデューデリジェンスの実施 ・ （必要な場合）周辺住民への説明 |
| 鉄道事業の安全・安心確保のための取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事における騒音・振動 ・ 工事における労務面での問題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 法令に基づいた工事の実行 ・ 労務面の配慮について委託先の会社へ確認 |
| 京王電鉄沿線地域の活性化や利便性向上に貢献するための取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事における騒音・振動 ・ 工事における労務面での問題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 法令に基づいた工事の実行 ・ 労務面の配慮について委託先の会社へ確認 |
| バリアフリーへの取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存車両の廃棄 ・ 工事における騒音・振動 ・ 工事における労務面での問題 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 資源の再利用に係る取り組み ・ 法令に基づいた工事の実行 ・ 労務面の配慮について委託先の会社へ確認 |

以上より、JCR は、資金使途の対象となるプロジェクトの環境及び社会に対する負の影響について適切に配慮されていることを確認するとともに、プロジェクトごとに適切な回避・緩和策が講じられていると評価している。

3. SDGs との整合性について

資金使途の対象となるプロジェクトは、ICMA の SDGs マッピングに照らすと、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 3：すべての人に健康と福祉を

ターゲット 3.6 2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。



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 7.3 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。全ての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



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

評価フェーズ 2：管理・運営・透明性評価

m1(F)

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・ソーシャル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へ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・ソーシャルプロジェクトの選定基準、プロセスについて、専門知識を持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

京王電鉄は、「公共交通事業者としての社会的責務を果たす」という使命を軸として、公共交通事業にとどまらず、不動産業、ホテル業、建設設備業、生活サービス業といった幅広い事業を通じて、幸せな暮らしの実現や地域の発展を目指してきた。このようなグループの幅広い事業活動を通じて持続可能な社会の実現に貢献し、長期的な企業価値の向上を目指す旨を明文化するため、2023 年 5 月に「京王グループ サステナビリティ基本方針」を策定した。

京王グループ サステナビリティ基本方針

当社の交通ネットワークが広がる沿線地域を事業基盤としている私たちは、
京王グループ理念に基づく誠実かつ環境に優しい事業活動を通じ、
交通サービスを中心とした暮らしにおける「安全・安心」を提供し続けます。
そして時代の変化にいち早くきめ細やかに対応しながら多様化するライフスタイルを牽引し、
地域やパートナーと共に多世代が交流・躍動する「まちづくり」に取り組むことで、
持続可能な社会の実現に貢献し、長期的な企業価値を向上させてまいります。

図 12：京王グループ サステナビリティ基本方針³⁰

また、京王電鉄は、同じく 2023 年 5 月に、上記のサステナビリティ基本方針のもと長期的に取り組むべき主要課題として、SDGs 等のイニシアティブやガイドラインにおける社会課題の視点も取り入れた 7 つのマテリアリティ（「安全・安心」、「まち」との共生・発展、「幸せな暮らし」、「デジタル社会への対応」、「活躍する人財」、「環境にやさしく」、「経営基盤」）を設定し、持続可能な社会の実現と企業価値の向上を目指している。マテリアリティに紐づく社会課題を京王グループの事業を通

³⁰ 出典：本フレームワーク

じて解決していく中で、沿線力を向上させ、長期的に「住んでもらえる、選んでもらえる沿線」であり続け、そこで生活する人の「幸せな暮らし」を実現することで、京王グループの価値を創造していく。

本フレームワークに基づき行われるサステナビリティファイナンスの資金使途の対象は、7つのマテリアリティのうち、「安全・安心」、「まち」との共生・発展、「幸せな暮らし」、「環境にやさしく」に貢献するものである。以上より、JCR では、本フレームワークに基づくサステナビリティファイナンスの実行は京王電鉄の目標と整合的であると評価している。

2. 選定基準

JCR は、本フレームワークの適格クライテリアについて、評価フェーズ 1 で確認したとおり、高い環境改善効果及び/又は社会的便益を有するプロジェクトを対象としていると評価している。

3. プロセス

プロセスにかかる本フレームワーク

適格プロジェクトの選定においては、経理部が中心となり、経営企画部サステナビリティ推進担当の助言を受けながら、適格クライテリアへの適合状況を確認し、経理部担当役員が最終承認を行います。

【本フレームワークに対する JCR の評価】

サステナビリティファイナンスの資金使途の対象となるプロジェクトの選定については、京王電鉄の経理部が経営企画部サステナビリティ推進担当の助言を受けながら実施し、経理部担当役員が最終決定を行う。また、選定結果については、代表取締役社長 社長執行役員を委員長とするサステナビリティ推進委員会に報告されることとなっており、経営陣が関与していることを JCR は確認している。

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、京王電鉄の経営陣が適切に関与していると評価している。

なお、京王電鉄のサステナビリティ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ウェブサイト等にて開示される予定である。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。本項では、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及び/又はソーシャル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、本評価対象に基づき調達した資金が、早期に各適格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、京王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、本評価レポートにおいて開示されるほか、ウェブサイトにてフレームワークを開示することから、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

経理部が調達した資金について、適格プロジェクトへの充当および管理を行います。経理部は、調達金額と同額が適格プロジェクトに充当されるよう定期的に内部会計システムを用いて追跡管理し、経理部長が確認を行います。なお、未充当資金は現金または現金同等物で管理します。

【本フレームワークに対する JCR の評価】

サステナビリティファイナンスによって調達した資金は、速やかに適格プロジェクトに係る取得資金及び当該資金のリファイナンスに充当され、未充当資金が長期にわたって発生しないように調達される予定である。追跡管理及びサステナビリティファイナンス残高の管理は、四半期に一回、経理部にて内部会計システムを用いて行われ、経理部長が最終的に確認する。サステナビリティファイナンスを含む資金調達に関する帳票は永年保存される。

調達資金の管理については、内部監査の対象となるとともに、監査法人による会計監査の対象となるため、適切な統制が図られる。

サステナビリティファイナンスの償還/返済前に、資金使途の対象であるプロジェクトの売却等により未充当資金が発生した場合、当該未充当資金は再度適格クライテリアに合致する他のプロジェクトに充当される予定である。

以上より、JCR では、京王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。

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、京王電鉄のレポーティングについて、資金の充当状況、環境改善効果及び社会的便益について、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

調達された資金の充当状況、環境および社会への効果（インパクト）として当社が定めた内容について、調達資金の全額が充当されるまでの間、合理的に実行可能な限りにおいて、年1回、当社ウェブサイトを開示または貸し手に対して報告（ローンの場合のみ）します。

資金充当レポーティング

- ① 資金の充当計画
- ② 充当した資金の額
- ③ 未充当資金の概算額、充当予定時期および未充当期間の運用方法
- ④ リファイナンスに充当した場合の概算額または割合

インパクト・レポーティング

<グリーンプロジェクト>

| ICMA GBP カテゴリー | プロジェクト例 |
|----------------|--|
| クリーン輸送 | <ul style="list-style-type: none"> ・車両投入実績 ・鉄道関連設備における維持・改修・更新工事の内容 ・想定 CO₂排出削減量 ・単位輸送量あたりの CO₂排出量 |
| 気候変動への適応 | <ul style="list-style-type: none"> ・プロジェクト概要 ・法面補強・浸水対策工事等を実施した箇所数 ・法面補強・浸水対策工事等によって期待される安全向上効果 |
| グリーンビルディング | <ul style="list-style-type: none"> ・物件概要 ・取得した認証の種類とランク ・想定 CO₂排出削減量 |

<ソーシャルプロジェクト>

| ICMA SBP カテゴリー | 適格クライテリア | レポート項目 | | |
|--|-------------------------------|-------------|--|---------------------------------|
| | | アウトプット | アウトカム | インパクト |
| 手ごろな価格の 基本的インフラ 設備 | ・ 鉄道事業の安全・安心確保のための取り組み | ・ プロジェクトの概要 | ・ 鉄道輸送人員数 ・ 交流人口 ・ 各駅の一日平均乗降人員数 ・ 踏切削減数 | ・ すべての人が安全・安心に利用できるモビリティサービスの実現 |
| 必要不可欠なサービスへの アクセス 社会経済的向上とエンパワーメント | ・ 当社沿線地域の活性化や魅力向上に貢献するための取り組み | ・ プロジェクトの概要 | ・ 周辺開発をした各駅の一日平均乗降人員数 | ・ 地域活性化や課題解決、地域とのコミュニケーション強化 |
| 必要不可欠なサービスへの アクセス | ・ バリアフリーへの取り組み | ・ プロジェクトの概要 | ・ 車両投入実績 ・ バリアフリー設備の導入駅数 | ・ すべての人が安全・安心に利用できるモビリティサービスの実現 |

【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

京王電鉄は、サステナビリティファイナンスにより調達した資金の充当状況について、本フレームワークに定める内容を年次でウェブサイト上で開示又は貸付人に対して報告（ローンの場合のみ）する予定である。また、調達資金の全額が充当された後に大きな資金状況の変化が生じた場合は、ウェブサイト上で適時に開示又は貸付人に対して遅滞なく報告（ローンの場合のみ）することを予定している。

環境改善効果・社会的便益に係るレポーティング

京王電鉄は、グリーン適格事業の環境改善効果に関するレポーティング、ソーシャル適格事業の社会的便益に関するレポーティングとして、本フレームワークに定める内容を年次でウェブサイト上で開示又は貸付人に対して報告（ローンの場合のみ）する予定である。これらの開示項目には、想定 CO₂ 排出削減量や鉄道輸送人員数といった定量的指標が含まれており、実務上可能な範囲でアウトカムを定量化している。また、インパクトは京王電鉄の目標と一致しており、プロジェクトの社会的意義を示すのに十分である。

以上より、JCR では、京王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付けているか、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・ソーシャルプロジェクトの選定基準などが明確に位置付けられているか、等を評価する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、京王電鉄が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を扱う会議体を有して経営・実務の観点から取り組みを行っているほか、社内の専門部署及び社外の専門機関の知見も適切に取り入れながらサステナビリティ全般に係る取り組みを行っている点を評価している。

京王電鉄を中核企業とする京王グループは、「私たち京王グループは、つながりあうすべての人に誠実であり、環境にやさしく、「信頼のトップブランド」になることを目指します。そして、幸せな暮らしの実現に向かって生活に溶け込むサービスの充実に日々チャレンジします。」という京王グループ理念、前述のサステナビリティ基本方針及び7つのマテリアリティ（「安全・安心」、「まち」との共生・発展」、「幸せな暮らし」、「デジタル社会への対応」、「活躍する人財」、「環境にやさしく」、「経営基盤」）に基づき、サステナビリティに関する各種取り組みを推進している。

京王グループは、「国内で最も活気とポテンシャルがあるエリア」、「日本一安全でサービスの良い持続可能な交通」という長期的にありたい姿の実現に向けて、2030 年代に大規模投資を本格化していく予定である。この点、2030 年度を重要な節目と位置付けていることから、2025 年度から 2030 年度までの 6 年間を将来に向けて経営基盤を強化する期間として、2025 年 5 月に新たな中期経営計画「HIRAKU2030」（2025 年度～2030 年度）を策定した。当該中期経営計画では、「ハード/ソフト一体での「まちづくり」の推進」、「新たな時代に向けた交通の創造」、「事業成長と財務課題解決の両立」、「サステナビリティ経営の推進」という 4 つの重点施策を掲げている。このうち、「サステナビリティ経営の推進」は、「企業価値向上ストーリーにつながる KPI の設定」、「コーポレート・ガバナンス改革」、「人財戦略の推進」、「環境負荷軽減への対応」の 4 つから構成されている。「企業価値向上ストーリーにつながる KPI の設定」については、マテリアリティごとに KPI を設定しており、サステナビリティに係る取り組みを企業価値の向上につなげることを企図している。

サステナビリティ推進体制について、京王グループではサステナビリティの視点を踏まえた経営を推進するため、代表取締役社長 社長執行役員が委員長を務めるサステナビリティ推進委員会を設置している。年間 2 回開催を基本とする同委員会では、サステナビリティに関する全社方針や推進体制の整備、サステナビリティを巡るリスク・機会の把握、マテリアリティの設定、指標と目標の策定・実績把握等について審議・決定を行い、京王電鉄の取締役会に報告することとなっている。また、グループ共通課題については、サステナビリティ推進担当者連絡会にてグループ会社・各部門と連携し

ながら対応している。加えて、京王電鉄は、各サステナビリティ課題に応じて、適宜、環境・社会に関する外部の専門機関の知見を活用している。

以上より、JCR では、京王電鉄の経営陣がサステナビリティに関する問題を経営の優先度の高い重要課題と位置付け、サステナビリティに関する問題を扱う会議体を有して経営・実務の観点から取り組みを行っているほか、社内の専門部署及び社外の専門機関の知見も適切に取り入れながらサステナビリティ全般に係る取り組みを行っている点を評価している。

評価フェーズ 3: 評価結果 (結論)

SU 1(F)

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

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

(担当) 菊池 理恵子・新井 真太郎

本評価に関する重要な説明

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

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

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 サステナビリティファイナンス評価手法」として掲載しています。

3. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価を付与し提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかる行為とは異なります。

4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、又は閲覧に供することを約束するものではありません。

5. JCR サステナビリティファイナンス・フレームワーク評価上の第三者性

本評価対象者と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、資金調達者及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、又はその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると黙示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、又は当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかんを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。JCR サステナビリティファイナンス評価は、評価の対象であるサステナビリティファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、JCR サステナビリティファイナンス評価は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。JCR サステナビリティファイナンス評価は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、又は撤回されることがあります。JCR サステナビリティファイナンス評価のデータを含め、本文書にかかる一切の権利は、JCR が保有しています。JCR サステナビリティファイナンス評価のデータを含め、本文書の一部又は全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

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

■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