

2024 年 12 月
(2025 年 8 月改定)

東日本旅客鉄道株式会社
サステナビリティファイナンス・フレームワーク

1章 はじめに

東日本旅客鉄道株式会社（以下、「当社」）は、以下の通り、サステナビリティファイナンス・フレームワーク（以下、「本フレームワーク」）を策定しました。本フレームワークは、国際資本市場協会（ICMA）の「グリーンボンド原則（GBP）2021」「ソーシャルボンド原則（SBP）2023」「サステナビリティボンド・ガイドライン 2021」、環境省の「グリーンボンドガイドライン 2024 年版」、金融庁が 2021 年 10 月に策定した「ソーシャルボンドガイドライン」、ローンマーケットアソシエーション（LMA）、アジア太平洋地域ローンマーケットアソシエーション（APLMA）、ローン・シンジケート&トレーディング・アソシエーション（LSTA）の「グリーンローン原則 2023」及び「ソーシャルローン原則 2023」及び、環境省の「グリーンローンガイドライン 2024 年版」との適合性に関するオピニオンを、また、本フレームワークで定めるグリーン適格クライテリアの一部について、欧州委員会による「EU タクソミー」との適合性に対するオピニオンを、DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社より 2024 年 12 月に取得しております。本フレームワークに基づき、サステナビリティファイナンス等（※ 1）を実行いたします。2025 年 8 月の改定は「1 章 はじめに」に対し、2025 年 7 月に公表したグループ経営ビジョンの内容を中心に、その他の更新も反映したものです。「2 章 サステナビリティファイナンス・フレームワーク」には変更はありません。

※ 1「サステナビリティファイナンス等」について、「2 章 サステナビリティファイナンス・フレームワーク」に定義します。

1章－1 発行体概要

当社グループにおいては、運輸事業、流通・サービス事業、不動産・ホテル事業、その他の事業を行っています。各事業における当社および当社の関係会社の位置づけ等は次のとおりです。

■ 運輸事業

鉄道事業を中心とした旅客運送事業のほか、旅行業、清掃整備業、駅業務運営業、建設・設備工事業、鉄道車両製造事業および鉄道車両メンテナンス事業等を展開しています。

■ 流通・サービス事業

小売・飲食業、卸売業、貨物自動車運送事業および広告代理業等の生活サービス事業を展開しています。

■ 不動産・ホテル事業

ショッピングセンターの運営事業、オフィスビル等の貸付業、ホテル業およびこれらを展開する不動産の開発・販売事業等の生活サービス事業を展開しています。

■ その他

上記のほか、クレジットカード事業等の IT・Suica 事業および情報処理業等を展開しています。

1章-1-1 JR 東日本グループ経営ビジョン「勇翔 2034」

これまでの「当たり前」を超えて経営環境の変化に立ち向かい、グループの持続的成長をステージアップするため、グループ経営ビジョン「勇翔 2034」を 2025 年 7 月に公表しました。「勇翔 2034」のもと、鉄道を中心としたモビリティと生活ソリューションの二軸それぞれの成長と、二軸を有するからこそ可能となる様々なシナジーの創出を通じて「安心」と「感動」を実現していきます。

1章-1-2 「勇翔 2034」の全体像

当社グループが「勇翔 2034」で創造する価値を、ライフスタイル・トランスフォーメーション（LX）と位置付けます。社会課題や潜在ニーズに向き合い世の中の生活様式を革新し、思いやりとワクワクにあふれる社会を創ります。LX を実現し、安心と感動をステークホルダーにお届けすることを通じて、すべての人の心豊かな生活を実現します。



1章-2 マテリアリティ

当社グループはお客さまの日常生活と広く関わり合いを持ち、地域や社会に不可欠な事業を営んでいます。適正な利益を確保しつつ、中長期的な視点で必要な施策を実行し、事業を通じて社会的課題の解決に取り組めます。そして、地域社会の持続的な発展と SDGs を達成し、お客さまや地域の皆さまからの信頼を高め、企業価値の向上、グループの持続的な成長をめざしています。中長期的にめざす姿に向けて、マテリアリティ（重要課題）を以下の 6 つに定め、事業活動を通じた社会課題の解決に取り組んでいます。

マテリアリティ	サブマテリアリティ
安全で安心な社会の実現のために	安全・安心
活力ある社会のために	地方創生
	快適な都市
	共生社会
豊かな地球環境のために	カーボンニュートラル
	サーキュラーエコノミー
	ネイチャーポジティブ
新たな技術とサービスを社会のために（イノベーション）	技術革新
	新領域
すべてのグループ社員が生き生きと活躍するために（エンゲージメント）	DEI の推進
	人材育成
	健康経営
	労働安全
経営の信頼を高めるために	果敢なチャレンジを促進する内部統制
	人権尊重

1章－3 環境（E）

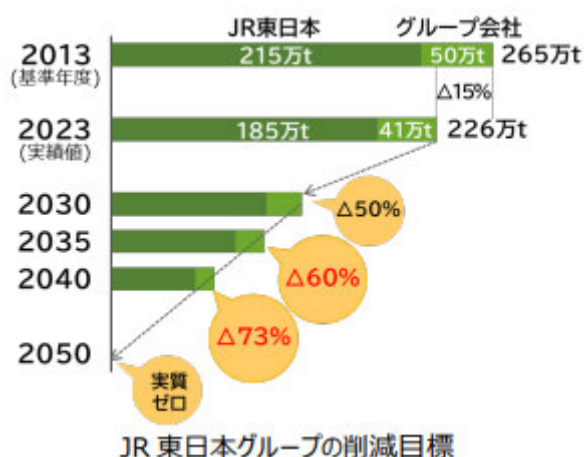
気候変動の進行や自然災害の激甚化は、当社グループの事業活動にさまざまな影響を及ぼす可能性があり、持続的な成長をめざす上で重要な課題です。事業基盤の安定を図るためには、地球環境の保全に取り組むことが不可欠であり、環境との調和は企業の責任でもあります。また、豊かな自然環境は、地域の魅力を高め、観光や新たな事業の創出につながる重要な資源ともなります。環境への配慮は、社会からの信頼を高めるとともに、競争力の向上にも寄与します。こうした認識のもと、グループ全体で環境課題に多面的に取り組み、地域社会との共創を通じて、持続可能な社会の実現と企業価値の向上をめざします。

1章-3-1 カーボンニュートラル

1章-3-1-1 ゼロカーボン・チャレンジ 2050

2020 年 5 月に環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」を策定し、2050 年度の鉄道事業における CO₂排出量「実質ゼロ（※ 2）」をめざす目標を設定しました。さらに同年 10 月には、この目標を、鉄道事業だけでなく当社グループ全体の目標とし、脱炭素社会への貢献とともに、環境優位性のさらなる向上とサステナブルな社会の実現をめざしています。また、2022 年 2 月には、2030 年度までの当社グループ全体の CO₂排出量削減目標を 2013 年度比▲50%に設定しています。さらに 2025 年 6 月には、国が新たに定めた次期削減目標（NDC）に基づき、当社グループとしても新たに 2035 年度、2040 年度までの CO₂排出量削減目標を 2013 年度比でそれぞれ 60%削減、73%削減と設定しています。中間目標を設定し、達成に向けた取り組みを着実に進めることで、2050 年度実質ゼロの実現可能性を高めていきます。引き続き、エネルギーを「つくる」から「使う」までのすべてのフェーズで CO₂ 排出量「実質ゼロ」に向けたさらなる取り組みを行います。

※ 2「実質ゼロ」：排出される CO₂と同じ量の CO₂を最先端技術等により吸収・回収・利用して事実上ゼロにすること



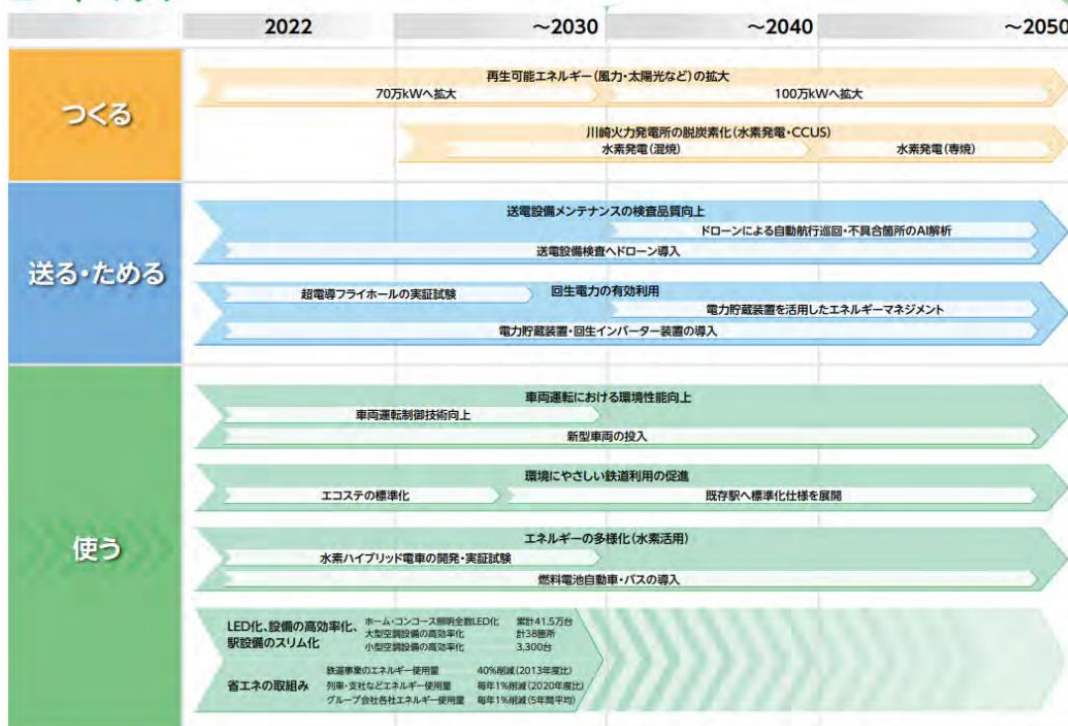
1章-3-1-2 エネルギービジョン 2027～つなぐ～

気候変動が続くなかで世界的な脱炭素化の加速は不可避であり、燃料価格の上昇、電力需給の逼迫、エネルギー安全保障の問題など、エネルギーを取り巻く環境は国内外で大きく変化しつつあります。そのような中で、当社グループが持つ「つくる」「送る・ためる」「使う」の一貫したエネルギーネットワークを強みとして、エネルギー3E、すなわち「環境性」「経済性」「安定性」を向上させる必要があり、さらにそれを地域社会の持続的発展につなげていきます。

サステナブルな社会の実現と当社グループの持続的な成長のため、2022 年 7 月に今後取り組んでいくエネルギー戦略を「エネルギービジョン 2027～つなぐ～」として策定しました。

ロードマップ

CO₂排出量
実質ゼロ



1章-3-2 サークュラーエコノミー

当社グループでは、マテリアリティである「豊かな地域環境のために」のサブマテリアリティとして「サーキュラーエコノミー」を掲げ、廃棄物の削減、リサイクルの向上、3R（リデュース、リユース、リサイクル）など、グループ全体でサーキュラーエコノミーへの移行をめざし、取り組んでいます。

2024年7月には、資源循環事業コンセプト「UPCYCLING CIRCULAR」を策定しました。当社グループの事業活動から生じる廃棄物を集約し、これを新技術・外部連携を活用しながら再資源化、グループ内にて利活用することで、持続可能なサーキュラーエコノミーをさらに推進していきます。

循環型社会（サーキュラーエコノミー）でめざす資源の流れ



1章-3-3 ネイチャーポジティブ

当社グループは、マテリアリティである「豊かな地域環境のために」のサブマテリアリティとして「ネイチャーポジティブ」を掲げ、自然の再生や生態系保全に取り組んでいます。自然資本・生物多様性に関する事業の影響の把握・管理をより適切に実施すべく、自然関連財務情報開示タスクフォース（TNFD：Taskforce on Nature-related Financial Disclosures）が2023年9月に公表した開示提言に賛同を表明し、提言を採用する「TNFD Adopter」として2024年3月に鉄道事業者として初めて登録されました。TNFD 提言に基づき自然資本に対する事業の依存・影響、リスク・機会の把握、分析を進め、適切な情報開示を行うとともに、ネイチャーポジティブに必要な活動を明らかにし、継続的に取り組んでいきます。

1章-4 社会（S）

当社グループは、すべての人に選択していただけるサービス品質の実現と、地域課題の解決・豊かな地域社会の実現をめざしています。具体的には、会社発足以来、すべての人に安心・快適にご利用いただける輸送サービスの実現をめざして、新幹線や東京圏をはじめとした鉄道ネットワークの拡充を進め、目的地までの到達時間短縮と沿線価値の向上につなげてきました。引き続き、多様なお客さまにより快適に感じていただけるご利用環境の実現に向け、駅や車両のバリアフリー化、多言語での情報提供など言語やダイバーシティなどに配慮したさまざまな取組みを進めていきます。

1章-4-1 地方創生・地域活性化

人口減少下においても活力ある社会を創造することは、地域モビリティを担い、地域密着の事業を運営するJR 東日本グループの使命です。地方では、グループのネットワークを活用した伴走型の地方創生で関係人口や地域経済の活性化を実現します。また、誰もが暮らしやすい共生社会の実現に向け、ソフト・ハードのバリアフリーを推進し、地域の豊かさと地域の皆さまからの信頼を強固なものとします。

1章-5 ガバナンス（G）

「ガバナンス」の観点では、上述した取組みをいかにサステナブルにしていくか、また、当社グループの経営のトッププライオリティである「究極の安全」に向けたリスクの低減やコンプライアンス体制の強化、さらには経営そのものの「安全性」確保に向けたガバナンス体制の構築などに引き続き取り組みます。

当社グループは、会社発足以来、「安全」を経営のトッププライオリティに掲げ、安全性の向上に取り組んできました。過去の痛ましい事故から真摯に学び、それを教訓としながら、ソフト・ハードの両面から事故を防止する努力を継続し、リスクの低減に向け、社員一人ひとりの取組みとハード対策・仕組みの構築を着実に進めています。そして、「究極の安全」の追求を通じ、事故のリスク低減を着実に進めることで、すべての事業の基盤となる「信頼」を構築し、安全安心な社会インフラを提供していきます。

「環境」においては代表取締役社長を委員長とする「サステナビリティ戦略委員会」を設置し、主に気候変動に関する目標の設定や進捗、リスク・機会等に関する監督と意思決定を行っています。委員は副社長・常務取締役等で構成されており、社外取締役も出席しています。同委員会は年2回開催してい

るほか、「ゼロカーボン WG」及び「水素 WG」では、CO₂排出量削減状況や水素利活用について報告・討議を行っています。

1章－6 サステナビリティファイナンス等の実行意義

今回のサステナビリティファイナンス等の実行により、当社グループの持続的な成長をめざすとともに、事業を通じて社会的な課題を解決し、地域社会の発展と国際目標「持続可能な開発目標（SDGs）」の達成に取り組めます。

2 章 サステナビリティファイナンス・フレームワーク

本フレームワークは、以下の 3 種類のファイナンス（これらを個別に又は総称して「サステナビリティファイナンス等」といいます）を対象とします。

種別	内容
グリーンファイナンス	グリーン適格クライテリアを満たすプロジェクトのみを資金使途とするファイナンス
ソーシャルファイナンス	ソーシャル適格クライテリアを満たすプロジェクトのみを資金使途とするファイナンス
サステナビリティファイナンス	グリーン適格クライテリア及びソーシャル適格クライテリア双方のプロジェクトを資金使途とするファイナンス

2章－1 調達資金の使途

サステナビリティファイナンス等で調達された資金は、以下の適格クライテリアを満たす新規または既存の適格プロジェクトに充当します。

なお、資金使途が既存の適格プロジェクトである場合は、サステナビリティファイナンス等の実行日から遡って 36 か月以内に実施した適格プロジェクトへの支出に限ります。

2章－2 クライテリア

2章－2－1 適格クライテリア

【グリーン適格クライテリア】

ICMA 準拠			
GBP カテゴリー	プロジェクト・適格条件		
グリーン輸送	鉄道輸送全般(電車、蓄電池車あるいはハイブリッド車両の走行区間)	車両	- 電気を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資 - ハイブリッド車両(CO₂排出量が 50g-CO₂/person-km、または 25g-CO₂/ton-km を下回る)の新造・改造・更新に係る投資 - 水素ハイブリッド電車など、次世代車両の研究開発
		鉄道設備	線路、信号、駅舎、車両基地等の鉄道運行において不可欠な設備の維持、改修、更新のための投資(Capex)および費用(Opex)
気候変動適応	同上 (鉄道輸送全般)	鉄道設備	台風等の災害時に被害を抑制し、安定的な運行を維持する鉄道施設災害対策のための投資(Capex)および費用(Opex)
再生可能エネルギー	太陽光発電、風力発電、水力発電	太陽光、風力、水力により発電を行う機器を建設・設置、運営・維持管理、出資に関する支出	
グリーンビルディング	下記のグリーン適格要件 A 及び/または B を満たす環境に関する性能を確認済の建物及び当該建物に関連する土地取得等含めた事業 ただし、土壌汚染や水質汚染等の問題が残る土地取得は含めない ＜グリーン適格要件＞ A. 以下のいずれかの建物認証を債券の発行日から遡って過去 36 ヶ月以内に取得または、更新した建物。または、将来取得又は更新予定の建物 - CASBEE 建築（新築、既存、改修）または CASBEE 不動産（地方自治体による CASBEE 含む）（※ 3）における S ランクもしくは A ランク - LEED-BD+C（Building Design and Construction）または LEED-O+M(Building Operations and Maintenance）認証（※ 3）における Platinum または Gold - BELS（建築物省エネルギー性能表示制度、2024 年度）（※ 3）における 6 つ星 - DBJ Green Building 認証（※ 3）における 5 つ星または 4 つ星 B. 直近の年度において、行政機関等が設定した基準排出量に対して、削減義務率以上の CO₂削減効果があること（建物のある地域での CO₂排出量において上位 15%のパフォーマンスであることもしくは（30%程度の）削減効果が認められる場合） ※ 3：16 ページの注記参照		
汚染防止及び抑制	サーキュラーエコノミー		廃プラリサイクルに係る、機器の建設・設置、運営・維持管理、出資に関する支出
			食品廃棄物の再資源化に係る、機器の建設・設置、運営・維持管理、出資に関する支出
生物自然資源及び土地利用に係る環境持続型管理、陸上及び水生生物の多様性の保全	ネイチャーポジティブ	植林や水利使用と河川環境との調和に向けた取組み等、生物多様性に資するプロジェクトに係る、運営・維持管理、出資に関する支出	

【ソーシャル適格クライテリア】

ICMA 準拠			
SBP カテゴリー	プロジェクト・適格条件		対象となる人々
手ごろな価格の基本的インフラ設備 社会経済的向上とエンパワーメント	車両	- 各車両（編成）に車いす用スペースを設置 - 各車両（編成）に車いす対応大型洋式トイレを設置	障がい者、高齢者、妊娠中の方、子どもと子ども連れの家族、上記を含む鉄道を利用する全ての人々
	鉄道設備	- ホームドアの整備 - バリアフリートイレの整備 - エレベーターの整備	
	歩行者ネットワーク	歩行者デッキや近隣街区へ渡る歩行者専用道路等で、安全・快適な歩行者ネットワークを建設。オープンスペースや多様なレストスペース、緑豊かな回遊空間を計画し、利用者に交流・憩いの場を提供	地域企業、住民、上記を含む施設を利用する全ての人
社会経済的向上とエンパワーメント	地方創生・地域活性化	東日本エリアにおける関係人口の拡大、地域経済の活性化の推進に資するプロジェクト	地域住民、施設を利用する全ての人々
必要不可欠なサービスへのアクセス（医療）	医療・ヘルスケア	感染症流行時や災害発生時の医療体制の脆弱性や、都市部と地方の医療格差等、日本の医療が抱える課題解決に資するプロジェクト	患者、患者の治療に係る医療従事者、その他の弱者グループを含む全ての人々

2章－2－2 EU タクソノミーへの準拠

本フレームワークを用いたファイナンスの資金充当先のグリーンプロジェクトの一部は EU タクソノミーに準拠します（下表参照）。

EU タクソノミーは EU が策定した持続可能な経済活動を分類するための統一基準です。EU タクソノミーに準拠するプロジェクトは、技術スクリーニング基準にて定義される以下の 6 つの環境目的のうち、少なくとも 1 つに大きく貢献している必要があります。

- 気候変動緩和
- 気候変動適応
- 持続可能な水及び海洋資源の利用・保護
- サーキュラーエコノミーへの移行
- 汚染の防止と管理
- 生物多様性と生態系の保護・回復

また、当該プロジェクトが貢献する環境目的以外の環境目的に対し重大な悪影響がなく（以下、「DNSH 基準」、更に最低限の社会的保障に準拠している（以下、「ミニマムソーシャルセーフガード」））必要があります。

EU タクソミーに準拠するグリーンプロジェクトは、上記の環境目的のうち、少なくとも 1 つに大きく貢献しており、かつ技術スクリーニング基準をクリアした上で、DNSH 基準を充足し、ミニマムソーシャルセーフガードを遵守しています。

【グリーン適格クライテリア】

EU タクソミー準拠			
プロジェクト	EU タクソミーにおける活動	貢献の見込まれる環境目的	EU タクソミーに適したプロジェクト概要
鉄道輸送全般 (電車、蓄電池車あるいはハイブリッド車両の走行区間)	6.1「旅客鉄道輸送(都市間輸送)」	気候変動緩和	EU タクソミー 6.1「旅客鉄道輸送(都市間輸送)」の気候変動緩和基準を満たす、直接 CO ₂ 排出量がゼロの列車、客車
	3.19「鉄道車両の製造」	気候変動緩和	EU タクソミー 3.19「鉄道車両の製造」の気候変動緩和基準を満たす、直接 CO ₂ 排出量がゼロの車両の安全・安定輸送に必要な装置の設置
	3.3「輸送用低炭素技術の製造」	気候変動緩和	EU タクソミー 3.3「輸送用低炭素技術の製造」の気候変動緩和基準を満たす、直接 CO ₂ 排出量がゼロの車両、客車の保守、更新
	6.14「鉄道輸送インフラ」	気候変動緩和 気候変動適応	EU タクソミー 6.14「鉄道輸送インフラ」の気候変動緩和・適応基準を満たす、直接 CO ₂ 排出量がゼロの車両運行エリアにおいて、自然災害に対するレジリエンスを高め（補強し）維持する経済活動に不可欠なもの
太陽光発電、 風力発電、 水力発電	4.1「太陽光発電」	気候変動緩和	EU タクソミー 4.1「太陽光発電」の気候変動緩和基準を満たす、太陽光発電技術を用いて発電
	4.3「風力発電」	気候変動緩和	EU タクソミー 4.3「風力発電」の気候変動緩和基準を満たす、風力発電技術を用いて発電
	4.5「水力発電」	気候変動緩和	EU タクソミー 4.5「水力発電」の気候変動緩和基準を満たす、水力発電技術を用いて発電

2章－2－3 除外クライテリア

サステナビリティファイナンス等で調達された資金は贈収賄、汚職、恐喝、横領を含む所在国の法令等を遵守していない不公正な取引に関連するプロジェクトには充当しません。

2章－3 プロジェクトの評価と選定のプロセス

当社の財務・投資計画部門が2章－2にて定めた適格事業を選定し、選定された適格事業の最終決定は財務・投資計画部門担当取締役が行います。事業の適格性の評価については、財務面、技術・運営面、市場環境、ESG面のリスクを総合的に分析・検討しています。また、事業実施にあたっては、関係する各部において周辺環境との調和や地域活性化に取り組みながら、施設の健全な運営を実現できるよう開発に必要な条件を確認しています。

2章－4 調達資金の管理

当社ではサステナビリティファイナンス等の実行による手取り金について、全額が充当されるまで、四半期毎に当社財務・投資計画部門が調達資金の充当状況を管理します。サステナビリティファイナンス等で調達された資金の全額が適格プロジェクトへ充当されるまでの間は、現金又は現金同等物にて管理し、発行から2年程度の間に充当を完了する予定です。

2章－5 レポーティング

当社は、資金充当状況レポーティングおよびインパクト・レポーティングを年1回、当社ウェブサイトに掲載します。なお、最初のレポーティングについては、サステナビリティファイナンス等の実行日から1年以内に実施予定です。

2章－5－1 発行体によるレポーティング

資金充当状況レポーティング

当社は、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、資金の充当状況及び事業の進捗状況を年次でウェブサイト上に公表します。

開示内容は、プロジェクト単位での資金充当額、調達資金の未充当額及び調達資金毎の充当額全額のうち既存の支出として充当された金額です。

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

インパクト・レポーティング

当社は、少なくとも資金充当までの間、以下に例示する指標を適格プロジェクト毎または適格プロジェクトカテゴリー毎に実務上可能な範囲で、当社ウェブサイトにてレポーティングします。

【グリーンプロジェクト】

対象プロジェクト	レポーティング事項（例）
鉄道輸送全般（電車、蓄電池車あるいはハイブリッド車両の走行区間）	鉄道事業の CO₂排出量のほか、資金使途に応じて開示します <車両> ・ 車両投入実績 ・ VVVF インバータ等による省エネ効果 ・ LED 照明（従来の蛍光灯対比）による省エネ効果 ・ 研究開発投資の内容 <鉄道設備> ・ 線路、信号、駅舎、車両基地等の鉄道運行において不可欠な設備の維持、改修、更新の内容 <鉄道設備> ・ 鉄道施設災害対策の内容
太陽光発電、風力発電、水力発電	・ 再生可能エネルギーのプロジェクト概要（プロジェクト名、所在地、発電容量等） ・ 発電量（kWh） ・ CO₂排出量の削減効果
グリーンビルディング	<グリーン適格要件 A 案件> ・ 物件概要 ・ 取得した環境認証の種類及びランク ・ 一次エネルギー使用量 ・ CO₂排出量 <グリーン適格要件 B 案件> ・ 物件概要 ・ CO₂削減率 ・ 一次エネルギー使用量 ・ CO₂排出量
サーキュラーエコノミー	・ プロジェクト概要 ・ 廃棄物量（トン） ・ リサイクル実績（各種リサイクル率等）
ネイチャーポジティブ	・ プロジェクト概要 ・ 植樹実績（本数、面積等）

【ソーシャルプロジェクト】

適格プロジェクト	アウトプット（例）	アウトカム（例）	インパクト
車両	・ 車両投入実績 ・ 車いす用スペース設置車両（編成）数 ・ バリアフリートイレ設置車両（編成）数	・ 社会的弱者の移動機会の確保 ・ すべての鉄道利用者の安全性と快適性向上	・ バリアフリーの推進により、真の共生社会の実現に貢献
鉄道設備	・ ホームドアの整備駅数 ・ バリアフリートイレ整備駅数 ・ エレベーター整備駅数		
歩行者ネットワーク	・ 歩行者ネットワークの設備概要	・ 地域企業、住民、利用者の安全性と快適性向上	・ 持続可能で強靱な国土（持続可能なまちづくりの推進）
地方創生・地域活性化	・ 拠点数 ・ 利用実績	・ 地域住民、利用者のコミュニティ活性化 ・ 地場産業の再興 ・ 地域経済の活性化 ・ 関係人口の拡大	・ 地方における人口回復・経済回復 ・ 「心豊かな暮らし」の実現
医療・ヘルスケア	・ 患者数 ・ 救急車受入れ台数 ・ 導入した設備の内容 ・ オンライン診療拠点数	・ 患者の受け入れ態勢強化 ・ 救急医療の拡充 ・ 患者の医療サービスへのアクセス向上 ・ 医療従事者の労働環境改善	・ 感染症、災害時への対応力の強化 ・ 「社会保険料の増加抑制」「地方における生活インフラサービスの維持」「医師の働き方改革」などの社会課題の解決

2章-6 外部レビュー

2章-6-1 セカンド・パーティー・オピニオン（発行前外部レビュー）

当社は、サステナビリティファイナンス等の実行前に、DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社より本フレームワークと、関連する規準である ICMA の「グリーンボンド原則 2021」「ソーシャルボンド原則 2023」「サステナビリティボンド・ガイドライン 2021」、環境省の「グリーンボンドガイドライン 2024 年版」、金融庁が 2021 年 10 月に策定した「ソーシャルボンドガイドライン」、ローンマーケットアソシエーション（LMA）、アジア太平洋地域ローンマーケットアソシエーション（APLMA）、ローン・シンジケーション＆トレーディング・アソシエーション（LSTA）の「グリーンローン原則 2023」及び「ソーシャルローン原則 2023」及び、環境省の「グリーンローンガイドライン 2024 年版」との適合性、また本フレームワークで定めるグリーン適格クライテリアの一部と欧州委員会による「EU タクソノミー」との適合性を確認するための外部評価を取得しました。

2章－6－2 コンプライアンス・レビュー

当社はサステナビリティファイナンス等の実行日から1年を経過する前に、適格プロジェクトのレポートिंगが当社のサステナビリティファイナンス・フレームワークに適合しているかを評価するためのレビューを独立した外部機関である DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社から取得致します。このレビューは、当該サステナビリティファイナンス等が資金充当されるまでの間、毎年行う予定です。

※ 3 注記：

フレームワークにて使用の用語の定義については以下をご参照下さい。

- CASBEE 評価認証制度：CASBEE（建築環境総合性能評価システム：Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency）評価認証制度は、建築物の環境性能を評価し、一般財団法人建築環境・省エネルギー機構が認定した第三者機関が認証する日本のグリーンビルディング認証制度です。同制度には、建築物の種別に応じ、「CASBEE-建築」、「CASBEE-不動産」及び「CASBEE-戸建」があります。
- LEED：LEED（Leadership in Energy and Environmental Design）は、世界中で使用されている居住用及び商業用不動産向けの米国の認証制度です。LEED は非営利団体である米国グリーンビルディング協議（USGBC）によって開発され、建築物の建設、保守及び運用を評価しています。
- BELS：BELS（Building-Housing Energy-efficiency Labeling System）は、日本の国土交通省が定めたガイドラインに基づき発行される、省エネルギー性能ラベリング制度です。BELS では、一次エネルギー消費量を評価し、省エネ性能を測定・表示します。省エネ性能表示制度の改正に伴い、2024 年 4 月から BELS 評価制度も改正されています。
- DBJ Green Building 認証制度：DBJ Green Building 認証制度は、2011 年に日本政策投資銀行が創設した認証制度であり、一般財団法人日本不動産研究所（JREI）との業務提携により運営されています。同プログラムは、主要な地域基準の一つとして認識されています。同認証制度は、オフィスビル、物流施設、居住用不動産、商業施設に対して取得可能です。