

キャピタル・アイ特別企画：

住生と JRTT がエンゲージメント対談、質の高い SDGs 債

7月28日、SMBC日興証券のアレンジで住友生命保険と鉄道建設・運輸施設整備支援機構がSDGs債をテーマにエンゲージメント対談を行った。

出席者

投資家：住友生命保険執行役常務・松本巖氏

発行体：鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事・西川浩氏

司会：SMBC日興証券SDGsファイナンス室長・チヴァース陽子氏



■高まるエンゲージメントの重要性

司会：対談の前に、投資家と発行体によるエンゲージメントの重要性について触れておきたい。投資家側では昨年3月に日本版スチュワードシップ・コードの改訂があり、サステナビリティに関する記述が追加された。投資先企業に関して運用戦略に応じ、サステナビリティを考慮したエンゲージメントを行う点が明記された。発行体側でも6月にコーポレートガバナンス・コードが改定され、サステナビリティ関連の開示や基本方針の策定などが求められるようになった。このような背景から、近年、エンゲージメントの重要性が高まってきている。

SDGs債市場の拡大も相まって、エンゲージメントを通じてSDGs債への投資を行う投資家が、自身の投資がもたらす環境問題・社会課題解決へのインパクトなどを理解できることはもちろん、発行体の経営理念やサステナビリティ戦略などの「非財務情報」を知る貴重な機会となる。このため、SDGs債の発行体と投資家のエンゲージメントが増えている。

このような背景から、エンゲージメントの重要性が今後益々高まっていくなか、住友生命保険執行役常務の松本氏と鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）理事の西川氏に話を聞く。まず松本氏から、住友生命の事業内容とSDGsやESG投融資への取り組みを紹介してほしい。

■SDGsに通じる企業理念

松本氏：住友生命は1907年の創業以来、生命保険事業を通じて多くの顧客とその家族の人生を支えるという役割を果たしてきた。その根幹となる理念としての経営要旨がある。経営要旨の一文で、「我が社の事業は共存共栄相互扶助の理念に基づいてその強固隆盛を図り、社会公共の福祉に貢献することを期する」と記載されている。つまり、当社は事業を通じた社会貢献を謳っており、これは今日的に言えば、SDGsに通じるものだと思う。

具体的には、当社では、健康増進型保険「Vitality」を販売し、「保険事業を通じた健康寿命の延伸」という社会・顧客との共有価値の創造に取り組んでおり、商品・サービスの一層の充実を通じて、顧客・社会の「ウェルビーイング（よりよく生きる）」に貢献できる会社を目指している。

■2050年にGHG排出量実質ゼロ

当社は生命保険会社で、運用する資産は顧客から預かった保険料だ。負債のほとんどは「責任準備金」となる。要するに、将来顧客に支払うべき保険金などを積み立てたものであり、資産運用は「中長期的・安定的」が最も重要になる。そのためには、持続可能な社会が前提となることから、ESG要素を含む中長期的な視点を持たなければならない。

このため、当社は責任投資を推進している。4月に2050年の温室効果ガス（GHG）排出量の実質ゼロを目指すことを表明した。併せてマテリアリティを見直し、「カーボンニュートラル社会実現への貢献」を上位に位置付けている。機関投資家として、資産ポートフォリオのGHG排出量を実質ゼロにしていきたいとの考えから、責任投資をさらに推進していく必要がある。

司会：次に西川氏から、JRTTの事業内容を紹介してほしい。

西川氏：JRTTは、鉄道建設と船舶の建造をメインに事業展開し、交通ネットワークの整備・支援を総合的に実施する全額政府からの出資によって設立された独立行政法人。昔の日本鉄道建設公団や船舶整備公団、国鉄の清算事業団などが合併して、2003年10月に今の機構となった。



住友生命保険
執行役常務・松本巖氏



鉄道建設・運輸施設整備支援機構
理事・西川浩氏

■整備新幹線・都市鉄道

業務については、「新幹線を建設している」と言えば、JRTT の存在をより身近に感じてもらえるのではないかと。現在は北海道、北陸、九州の 3 つの新幹線を建設しているが、これら整備新幹線は、当機構が建設・保有し、運営主体である JR 各社に貸し、受益の範囲内で貸付料をもらう仕組みになっている。長期的なスパンで事業を行っていることは住友生命とも似ている。

新幹線以外にも都市鉄道の建設を行っている。例えば関東地区では、つくばエクスプレスや武蔵野線を始めとして数多くの都市鉄道を建設してきた。最近では、2019 年 11 月に開業した相鉄・JR 直通線も当機構が建設したもので、これまでに全国各地の鉄道路線 3600km 以上を建設してきた。

■70 カ国・2000 人

ほかにも、長年培ってきた高速鉄道技術を海外に展開することも行っており、今まで 70 ほどの国に 2000 人以上の専門家を派遣した。2018 年に海外インフラ展開法が当時の安倍内閣のもとででき、正式に我々の業務として位置づけられた。海外への技術協力を通じて、相手国の経済や社会に寄与していく。当機構はこうしたことにも取り組んでいる。

■旧国鉄の資産売却で街づくりに貢献

もう 1 つの主たる事業である船舶共有建造事業は、これまで約 4000 隻の船を建造しており、あまり知られていないが、実は国内最大の船主でもある。この事業では、国内を航行する旅客船と貨物船を海運事業者と共同で建造・保有しており、国内の航路の整備を手伝ってきた。船を使う事業者から使用料をもらうスキームになっている。

そのほかにも、旧国鉄の資産処分や年金支払いも行っている。旧国鉄の資産でいえば、東京・汐留や大阪・梅田の土地、広島東洋カープの本拠地であるマツダスタジアムなど全国で 9000 ヘクタール、東京ドーム 2000 個分の用地を売却してきており、日本の街づくりに貢献してきた。JR 各社の株主として、数年前には JR 九州の上場時に株式を売却した。また、JR 東海に対し、リニア新幹線の整備促進のために 3 兆円の長期低利融資を行った。巨額の資金なので、国から借りて事業者へ渡し、整備状況をモニタリングするという業務を担っている。

司会：住友生命の責任投資の話があったが、JRTT の事業で、環境や社会課題解決などに資する取り組みを教えてください。

■環境に優しい鉄道と船舶

西川氏：環境について、16歳の時に国連地球温暖化サミットでスピーチを行ったスウェーデンのグレタ・トゥーンベリ氏が飛行機での移動をやめて鉄道を使っているとのことだが、ヨーロッパでは自動車や飛行機よりも、鉄道や船舶を利用するイメージが強い。フランスでも、2時間半以内で移動できる範囲であれば、国内の航空便を廃止するという法案が通ったと報道されている。つまり、鉄道や船舶は環境に大変優しい交通インフラで、CO2排出量で見ると、鉄道は旅客輸送でマイカーと比べて約8分の1、船舶は貨物輸送で営業用トラックと比べて約5分の1となっている。

船舶について、動力源を電気推進とする「スーパーエコシップ」など環境に優しい船舶の建造にパイオニア的に取り組んでいるほか、この分野でもゼロエミッションに向けた国際的な動きがあるなかで、内航海運分野での次世代バッテリーの活用や水素などの新燃料活用の可能性を探る取り組みも始めている。

鉄道・船舶による交通インフラは、環境負荷の低減というグリーン性だけでなく、移動時間の短縮や利用者の増加などによる地域振興への貢献に加え、各地の主要都市を鉄道で結ぶことで人の流動性を高め、新たな雇用創出を生み出すなど地方創生につながる。こういったソーシャル性も持ち合わせており、SDGsとの親和性が高い。

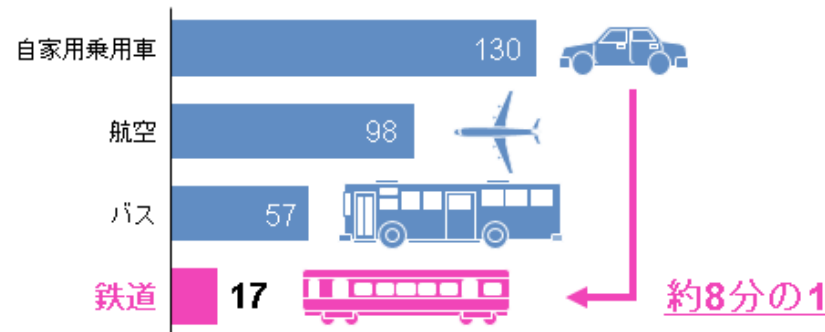
JRTTは、NHKの朝の連続ドラマ「あまちゃん」で一気に有名になった三陸鉄道の復旧を担ったほか、津波の影響で甚大な被害を受けた仙台空港アクセス線の復旧支援もした。船舶でいえば、物流の効率化もそうだが、島国の日本で、離島航路の整備といった国民生活や経済活動に必要な交通インフラとしての整備もしており、グリーン性とソーシャル性の両方を兼ね備えた事業を実施している。

松本氏：JRTTが手がけている鉄道や船舶そのものが環境に優しい交通機関であること、独立行政法人という立場から、離島航路などの民間では整備されない地域における欠かせない移動手段の整備に貢献していることを理解した。

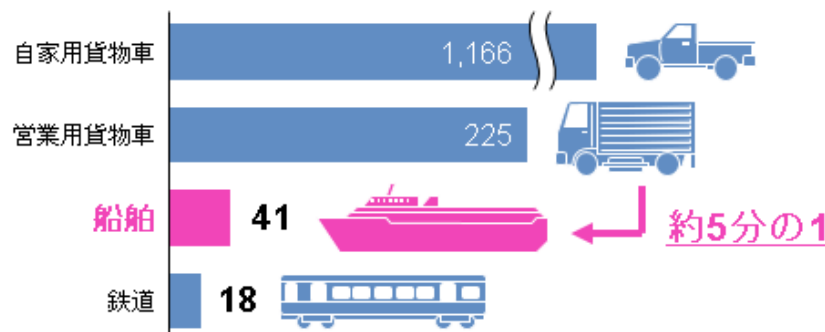
司会：債券発行とは直接関係ないが、ミドリムシで有名なユーグレナとの先進的な取り組みについて教えてほしい。

輸送量当たりのCO₂排出量(2019年度)

鉄道(旅客) (g-CO₂/人キロ)



船舶(貨物) (g-CO₂/トンキロ)



出典:国土交通省 総合政策局環境政策課HPより作成

■ミドリムシが燃料に

西川氏：昨年 10 月の菅義偉首相による脱炭素社会の実現宣言を受け、ここ最近、脱炭素社会に向けた動きが加速してきている。近年では化石燃料の代替としてバイオ燃料に注目が集まっているなか、ミドリムシの屋外大量培養を世界で初めて実現し、バイオディーゼル燃料の供給を昨年開始したユーグレナとの間で、包括連携に関する基本合意書を 7 月初旬に締結した。SDGs の理念に基づき、温室効果ガス排出量の一層の削減を進めるための方策の 1 つとして、内航船舶や鉄道建設現場におけるバイオ燃料の活用の可能性を探ることを目的としている。

松本氏：ユーグレナとの提携により、既にバイオ燃料活用への取り組みを開始していること、そのスピード感に驚いた。現状に満足せず、組織全体で脱炭素化の取り組みを確認する象徴的な案件であると感じた。

西川氏：住友生命の責任投資への言及があったが、具体的にどのような取り組みをしているのか。

■テーマ投資額を 5000 億円に上方修正

松本氏：2019 年 4 月に、国際連合が提唱した投資家が取べき行動原則である PRI（責任投資原則）に署名し、取り組みを本格化した。責任投資を通じ、持続可能な社会の実現への貢献、中長期的な運用収益向上の両立を目指している。

1 点目は体制面。昨年度、ESG 投融資とスチュワードシップ活動を責任投資の両輪と位置づけ、推進に向けて体制を強化した。具体的には、これまで「スチュワードシップ活動に関する第三者委員会」という社外の有識者を委員とする会議体があったが、これを「責任投資委員会」に改組したほか、専任チームとして責任投資推進チームを設置した。こうした体制のもと、PDCA サイクルを適切に回して進めていく。

2 点目は ESG インテグレーション。ESG インテグレーションとは、投融資判断に ESG 要素を考慮すること。ESG 要素は投融資先企業の中長期的な企業価値を決めるものであり、投融資判断において重視している。これまで段階的に対象資産を拡大してきたが、今年度は全資産での ESG インテグレーションを行っていききたい。

住友生命：責任投資の全体像

	2019年度	2020年度	2021年度～
体制面	PRI署名 ESG投融資 方針策定	責任投資体制へ移行 (責任投資委員会の改組等)	責任投資推進チーム設置
ESGインテグレーション	国内上場株式 が中心	社債・融資 を追加	全資産に拡大
スチュワードシップ活動	(2014年～) 国内上場株式 を対象	国内社債に拡大 国際イニシアティブ加盟	協働エンゲージメントの 強化等を検討
ネガティブスクリーニング		クラスター弾製造企業 石炭火力発電プロジェクト	非人道的兵器製造企業 石炭火力発電プロジェクト
テーマ投資		3ヵ年(2020～2022年度) 累計目標： 3000億円 →2020年度：約1500億円	3ヵ年累計目標 5000億円 に上方修正
その他		資産ポートフォリオの GHG排出量計測開始	資産ポートフォリオの2050年温室効果 ガス排出量ネットゼロをコミット

3 点目はスチュワードシップ活動。これは、投融資先企業との建設的な対話などを指す。これまで国内上場株式を対象としてきたが、2020 年度は日本版スチュワードシップ・コード改訂を受け、対象資産に国内社債を追加した。本日の対談もこの一環であると考えており、重要な機会と感じている。今年度は、気候変動などグローバルに重要な ESG 課題に取り組むべく、単独だけでなく協働エンゲージメントの活動も検討していく。

4 点目はネガティブスクリーニングで、これは、特定の資金用途などへの投資を禁止する手法。当社は、クラスター弾を始めとする非人道的兵器製造企業、石炭火力発電プロジェクトへの投融資を禁止している。

5 点目はテーマ投資。グリーンボンド（GB）など資金用途が SDGs 達成に資する投融資案件を指す。2020～2022 年度の中期経営計画の 3 年間で累計目標金額を当初 3000 億円と設定したが、昨年度は、単年度目安の 1000 億円を上回る約 1500 億円の投資を実行した。今後、脱炭素社会への移行に向けた投資機会の増加が想定される点も踏まえ、目標を 3000 億円から 5000 億円に修正している。

最後に、脱炭素への取り組みについて説明したい。当社は、4 月に資産ポートフォリオを含め、カーボンニュートラルを目指すことを表明し、6 月に資産ポートフォリオの 2030 年 GHG 排出削減量の中間目標を設定した。こうした目標の達成を通じ、カーボンニュートラル社会の実現に貢献していく。

西川氏：住友生命が責任ある投資家の立場として、体制整備の強化はもちろんのこと、投資を通じて脱炭素を中心とした SDGs への貢献を目指していることが確認できた。特にテーマ投資の定量目標を設定し、増額したことは、SDGs 債の発行体として非常に喜ばしいと感じている。

司会：松本氏の説明のなかにあったテーマ投資の対象の 1 つが、JRTT のサステナビリティボンドであると思うが、テーマ投資においてそのほかの具体例を教えてください。

松本氏：脱炭素に資する投資はもちろんだが、昨年度は、生命保険会社として、また、Vitality にも通じる重要なテーマである「健康福祉・高齢化」への取り組みとして、国際金融公社や国際復興開発銀行などのコロナ対応債券にも投資した。これらによって SDGs 債への投資額が積み上がっている。再生可能エネルギープロジェクトやインフラファンドなどへの投資も積極的に行った。

実行したテーマ投資は、積極的にニュースリリースなどで投資表明していこうというスタンスを取っている。投資表明した案件は、当社ホームページにも掲載している。JRTT のサステナ債は昨年 5 月に購入した。

JRTT は社会インフラの構築を担う SDGs 債発行体として、その事業の環境改善効果や社会貢献をうまくファイナンスに紐付けしている。サステナビリティファイナンスという形で資金調達をしているが、そこに至った経緯を教えてください。

■独法初 GB からサステナ債へ

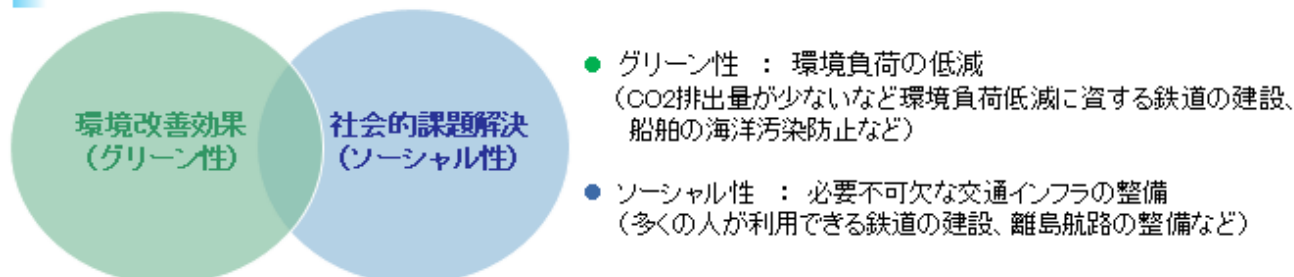
西川氏：サステナビリティファイナンスの前段として GB を発行したのがきっかけだった。相鉄・JR 直通線である神奈川東部方面線に充当する資金調達のため、2017 年度に環境省のモデル事業の第 1 号案件として GB を 2 回発行した。

GB を発行した理由は、まずはプロジェクトの社会的意義を幅広く訴求して投資家の裾野を広げることにあつた。同時に独立行政法人として初となる GB を発行することで、社会的課題の解決を積極的に進めている当機構の存在を知ってもらいたい。そして国内 GB 市場の活性化やほかの発行体の参入促進に少しでも貢献したいと考えた。

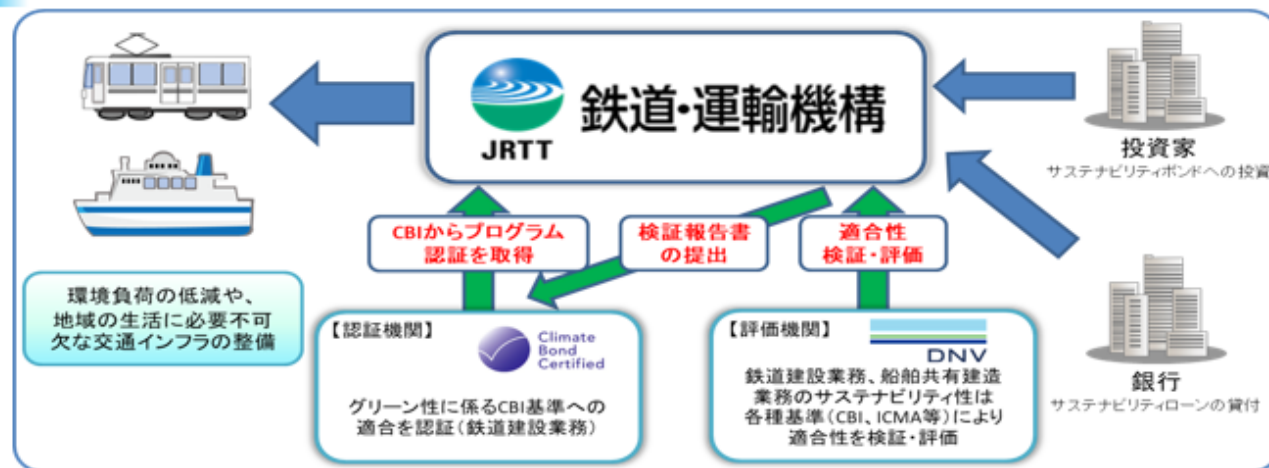
GB を起債した後、多くの投資家から継続発行を望む声が聞かれた。鉄道や船を建設するには継続的な資金需要があることもあり、一度きりの GB ではなく、最適な債券の発行を実現すべく検討を進めてきた。その結果、当機構の事業はグリーン性ととともに、国民生活に不可欠なインフラを整備するという社会貢献、つまりソーシャル性をも兼ね備えたものと認識し、2019 年度からその両方の特徴を併せ持つサステナ債の発行を目指すこととした。

松本氏：JRTT は GB の発行自体もかなり早い時期から取り組んできたが、その発行経験があったからこそ投資家サイドの生の声を聞くことができた。そしてその声に応えるべく反映させた結果がサステナ債だったということが分かった。そこからさらに「CBI プログラム認証」を取得した経緯を教えてください。

両方の特徴を併せ持つ当機構のサステナビリティ



サステナビリティファイナンスのイメージ



※)プログラム認証：一度の認証で継続的な調達が可能となる認証取得の方法(当機構のプログラム認証は世界で15例目)

■アジア初の CBI 認証付き

西川氏：サステナ債の発行を検討していた時期に、世界の流れはヨーロッパを中心に GB に対するタクソノミーの必要性や、その原則と判断基準について厳格化する動きが高まっていた。市場の急拡大の時に懸念されるのが供給を急ごうとするあまり、品質の確保が疎かになる可能性があること。本当にグリーンなのか、サステナビリティと言えるのか、その真贋が分かりにくい債券などが出てくる可能性についても、海外で議論がされていた。

当機構としては、将来的に仮に認証基準の厳格化が進んだとしてもビクともしない。そんなトップレベルの国際認証を取得することが、債券の買い手である投資家のメリットとなり、日本の市場拡大にも貢献できるのではないかと、こうした環境変化を意識したファイナンスが求められているのではないかと考えた。

最も厳格なサステナビリティファイナンス・フレームワークの認証を受けるのがベストであると判断するに至り、最も厳格な基準が CBI 認証だったこともあり、アジア初の CBI プログラム認証を取得するに至った。

プログラム認証は、発行の都度その債券について認証を取得するのではなく、1 度の認証で継続的にサステナ債を発行することができる方法。質の高いサステナ債を継続的に発行することで SDGs 債投資の促進に貢献し、国内の金融市場にも良い影響をもたらすことを期待している。

2020 年度は 1016 億円の CBI 認証付きのサステナ債を発行したが、2021 年度は 820 億円を予定しており、全てを CBI 認証付きのサステナ債として発行する。年度末に翌年度の発行計画を開示することで、投資家が予定を立てやすいようにも心がけている。

■気候・社会に資する JRTT 債

西川氏：住友生命が当機構のサステナ債に投資し、投資表明もした理由を教えてください。

松本氏：それを伝える前に、まず当社における債券投資の ESG への取り組みを説明したい。ESG 要素は、中長期的に投資先の企業価値、償還可能性にも影響を及ぼすものと考え、ESG インテグレーションやエンゲージメント活動を実施している。

また、テーマ投資の一環として、SDGs 債への投資を推進している。その際、社会貢献の視点と運用収益確保の視点から判断する。社会貢献の視点からは、債券の資金使途が SDGs 達成に資する案件であるかどうかを確認する。当社は SDGs が掲げる 17 ゴール全てが重要であると考えているが、特に責任投資を通じて重点的に取り組む社会課題を 4 つ設定した。

1 点目が、世界共通のテーマである「気候変動への対応」。2 点目が、生命保険会社として第 1 に取り組むべきことである「健康福祉・高齢化」。3 点目が、国内の大手投資家としての「日本経済の成長促進（多様性含む）」。

JRTT のサステナ債は、このうちの気候変動への対応や社会インフラの構築に資するものと考えている。つまり、1 つは CO2 排出量が少ないなど環境負荷低減につながる鉄道の建設、船舶の海洋汚染防止などのグリーン性。もう 1 つは、地域住民の生活や経済活動に必要な交通インフラとしてのソーシャル性。この 2 つを持ち合わせている。当社が掲げる重点テーマと非常に親和性の高いサステナ債であり、魅力の高い投資先であると判断した。

ICMA の原則への準拠や外部評価に加え、アジアで初となる CBI のプログラム認証を取得しており、非常に高い客観性を有している。こうした認証制度を利用することは、投資家として非常に歓迎する。

西川氏：住友生命のような著名な機関投資家に賛同してもらえることは、ほかの投資家の投資判断にポジティブな影響をもたらすと考えている。追随する投資家にとっても、「住友生命が投資表明しているのだから」という安心感が醸成され、当機構債の投資家層拡大、投資表明獲得数の極大化にも寄与している。

松本氏：当社以外に JRTT 債に投資した投資家からはどのような声が聞かれたか。投資表明件数などの状況についても教えてほしい。

■投資表明 2 年間で 4.5 倍

西川氏：コロナ禍の前は IR 活動を 100 件ほど行っており、集合型や個別訪問で説明していた。IR を実施することによって、投資家の考えを聞くことができた。そのなかで国内のネットワーク整備、特に鉄道の建設をしていることは、投資する側として親和性があるという意見があった。一昨年 5 月にサステナ債を発行して以来、投資家からは、「質の高い CBI 認証付きの機構債を是非購入したい」との声を多数聞いた。今年度に入ってコロナ禍が続いているなかでも、順調に新規投資表明件数が増加してきている。

初回のサステナ債で 44 件の投資表明があったが、現在では初回債の約 4.5 倍の合計 197 件の SDGs 債投資家から、また一般事業法人・公益法人や地方公共団体など多様な業態の投資家から投資表明をもらっている。SDGs 債投資の関心の高まりをひしひしと感じている。

司会：SMBC 日興証券も JRTT がサステナ債を発行してからここまでの 2 年間、主幹事を務めた。引受会社の立場としても、機構がいち早く市場に参入したインパクトは大きく、草分け的な存在と認識している。GB を初めて発行した 2017 年に比べ、投資家の SDGs 債への投資意欲は格段に高まっており、SDGs 債への投資を通じて環境問題や社会課題解決につながる事業を資金面でサポートしたいという声を多数もらっている。

住友生命は投資家の立場として、JRTT を含む SDGs 債発行体に期待または希望することはあるか。

■発行後の情報開示

松本氏：SDGs 債投資は、投資額だけでなく、テーマ投資の実行によってどれほど社会的インパクトを与えているかを知ることが重要。このインパクトを数値化、見える化することで、社外にもアピールできるし、社内としてもモチベーションが上がる。そういう意味において、インパクト評価を何らかの形でできればと考えている。そのため、情報開示の充実を期待している。また、投資家としては、定期的なモニタリングを通じ、いわゆるグリーンウォッシュやSDGsウォッシュでないことの確認が重要と考えるため、その観点からも情報開示を充実してもらおうとともに、第三者認証を取得してほしい。

司会：情報開示は「発行後」の課題であると言えるが、この点に関して JRTT はどのように考えているか。

西川氏：情報開示は、財務情報なども含めてホームページで行っている。環境改善効果については、CBI 認証では包括的な認証を一度受けて終わりということではなく、第三者評価機関による年次検証を受けることが義務付けられている。当機構では毎年 DNV から、サステナ債によって調達した資金がどの鉄道路線に充当されているかまで厳しくチェックを受けており、その結果もホームページで公表している。

松本氏：発行時のみならず、発行後にも毎年資金使途が厳しく追跡されている点は投資家として非常に安心感がある。後続の発行体にも同様の取り組みが拡大し、SDGs 債発行市場の発展につながっていくことを期待している。

当社としても、責任ある機関投資家として、SDGs 債市場の発展に貢献していきたい。テーマ投資の3カ年累計目標5000億円を設定し、SDGs 債などに投資している。また、カーボンニュートラル社会の実現を目指しており、その文脈からもグリーンファイナンスやトランジションファイナンスの積極的な拡大を打ち出している。こうした取り組みは、SDG 債市場の量の拡大につながるものと考えている。

一方、質の拡大に関しては、今回のように、発行体とのエンゲージメントを通して、機関投資家としての見方や要望を伝えることで、SDGs 債の質の向上につながるのではないかと考えている。

司会：それでは最後に、ESG とSDGs に対する今後の取り組みについて聞く。

■3つの方策と5のゴール

松本氏：当社は、顧客・社会の「ウェルビーイング（よりよく生きる）」に貢献するためには、SDGs の達成と持続可能な社会の実現が必要不可欠と考える。責任ある機関投資家としても、責任投資をより一層レベルアップし、推進していくことで貢献していきたい。

特に気候変動への対応が重要かつ喫緊の課題となっており、当社も 2050 年のカーボンニュートラルを目指し、6 月に 2030 年中間目標を「2019 年度対比マイナス 42%」として設定し、公表した。削減指標は、GHG 排出量の総量ではなく「保有残高あたりの GHG」。これは、資産ポートフォリオの GHG 排出量を残高で割ったもので、資産ポートフォリオの資産規模の増減による影響を除いて評価するために採用した。

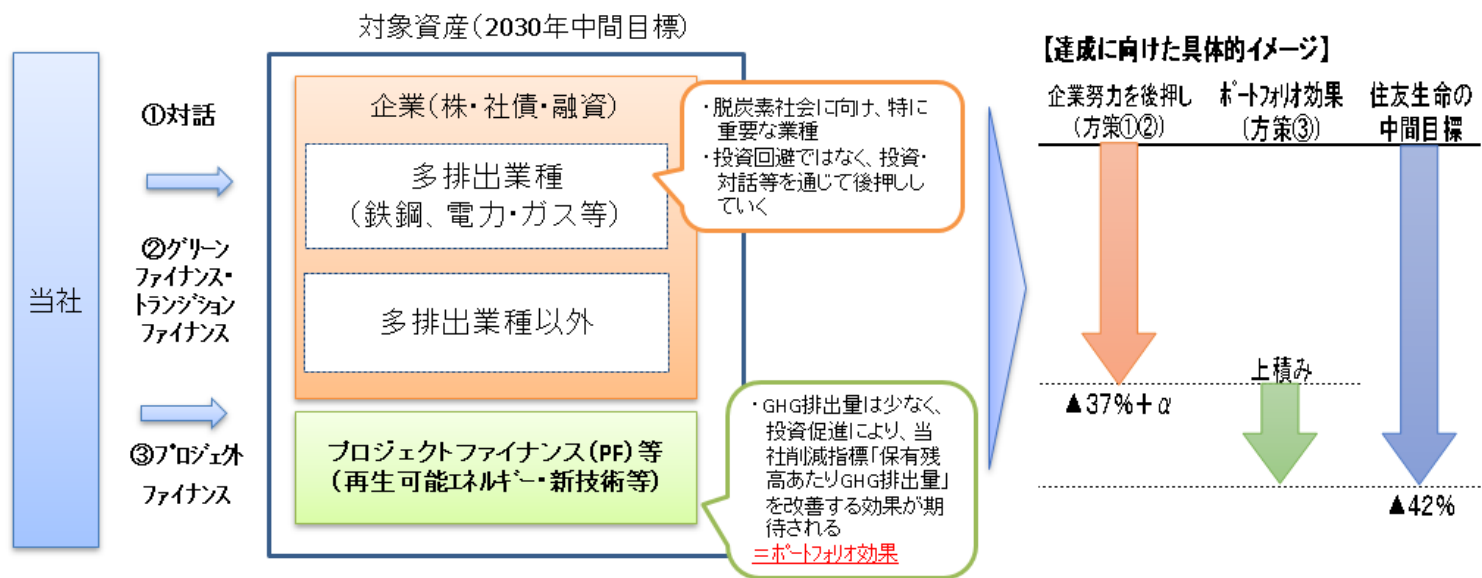
具体的な達成に向けたイメージだが、投融資先企業には日本政府の中間目標（2013 年度対比マイナス 46%）を上回ることを念頭に削減に向けて努力してほしい。そのため、企業との建設的な対話やグリーンファイナンス・トランジションファイナンスを通じて、各企業の取り組みを後押ししていく。太陽光発電などのプロジェクトファイナンスの拡大も推進していく。こうした方策を通じて 2030 年の目標達成を目指す。

そのほか、生物多様性やサプライチェーンにおける人権問題など様々な ESG テーマについて、責任投資を通じ、課題解決への貢献に取り組んでいく。

西川氏：JRTT は、「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します」という基本理念を掲げており、SDGs という言葉が生まれるずっと前から、その基本理念の中で「環境にやさしい交通」、「人々の生活の向上と経済社会の発展に寄与」を謳っている。我々の手掛ける事業はサステナビリティを有し、SDGs との親和性も高く、そういう企業風土・DNA の元で、事業活動を行ってきている。

そんななか、GB 原則などを定めている ICMA では、SDGs 債を発行する際には、SDGs とのマッピングを推奨している。JRTT としても、自分たちの実施していること、やるべきことの意義や価値を SDGs という世界共通言語に照らして改めて見つめ直してみた。そのうえ、サステナビリティファイナンスを通じて貢献していくべき 5 つのゴールを定めた。

住友生命：責任投資における今後の取り組み



一例を挙げると、東京一極集中の問題があり、地方の活性化が言われて久しいが、地方の活性化の大きな鍵の1つが主要都市間を鉄道で結ぶことだ。魅力を持った都市にとって高速鉄道は活性化の起爆剤となるし、地域間の人的交流の活発化により、地域経済の発展に寄与する。北陸新幹線が金沢まで開業した時の例はそうだった。

また、海洋国家・日本では、船舶は国内輸送の40%を占めるなど重要な役割を担っているが、加えて海上輸送は災害に強いという側面がある。交通体系は、何か1つに頼るのではなく、複数の手段が重層的に用意されていることが「レジリエント」という観点から非常に重要だと考えている。

こういった取り組みは、SDGs 目標の9番「産業と技術革新の基盤をつくろう」や11番「住み続けられるまちづくりを」に貢献できると考えている。このマッピングは、第三者評価機関のDNVからも事前に確認・評価をもらっている。

昨年10月の菅首相による脱炭素宣言以来、脱炭素・地球温暖化対策に関する報道の勢いは凄まじく、「2050年カーボンニュートラル」に向けた取り組みが、日本中ないしは世界中で加速し始めている。5月26日には地球温暖化対策推進法の一部を改正する法律が国会で可決・成立したが、現在直面している新型コロナウイルス感染症からの復興においても、コロナ対策としての経済刺激策を環境課題への対策にどう結び付けていくのか、いわゆるグリーン・リカバリーの知恵が問われている。

昨年12月に策定された「グリーン成長戦略」のなかでは、環境と成長の好循環というコンセプトの元、低炭素型物流体系構築のためのモーダルシフト、つまり「自動車輸送からCO2排出量の少ない内航海運や鉄道による輸送への転換の推進」が明記されている。従ってJRTTとしては、そういった責任を自覚しながら、良質なSDGs債の発行によって我が国のSDGs債市場の発展に尽力するとともに、鉄道建設や船舶建造事業を通じて、地域振興も含めた持続可能でレジリエントな社会の実現、社会的課題の解決にしっかり貢献していきたい。



図表などの出典：住友生命保険、鉄道建設・運輸施設整備支援機構 資料（2021年7月）

[2021/7/28 キャピタルアイ・ニュース 趙 睿]