

# SDGs債 エンゲージメント

 葛飾区  
Katsushika City



独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency



いっしょに、明日のこと。  
Share the Future



SMBC日興証券

# エンゲージメント

## 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

### 【対談概要】

日時：2024年3月15日

投資家：葛飾区

環境部長 宮地 智弘 氏

会計管理者 石田 昌江 氏

発行体：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

経理資金部長 吉田 賢司 氏

経理資金部資金企画課長 橋本 大輔 氏

モデレーター：SMBC日興証券株式会社

公共法人部長 山口 耕一

※葛飾区会議室にて実施

### はじめに

SDGs債の市場拡大に伴い、投資家と発行体によるエンゲージメントの重要性が高まっている。エンゲージメントは、SDGs債投資を行う投資家が自身の投資がもたらすインパクトやその充当過程も含めて発行体をより深く理解し、発行体が投資家の要望を正しく理解する機会であると共に、持続可能な社会の形成に向けて、両者のSDGs等に関する共通の目標や課題を探り、どのような協力関係を描いていけるかという、SDGs投資の本質をより強化する手法と言える。

今回はそのエンゲージメントの場に、弊社SMBC日興証券が同席させていただく機会を頂戴した。弊社がモデレーターとして、葛飾区からは環境部長の宮地氏と会計管理者の石田氏、鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）からは経理資金部長の吉田氏と経理資金部資金企画課長の橋本氏に話を聞く。



表紙左上画像 出典：JRTT鉄道・運輸機構ウェブサイト<https://www.jrtt.go.jp/recruitment/recruit/about/achieve.html>

表紙右上画像 出典：同<https://www.jrtt.go.jp/construction/achievement/sanriku-rias.html>

表紙左下画像 出典：同<https://www.jrtt.go.jp/project/kanagawa-east.html#gallery>

## エンゲージメント

# 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

### 自己紹介

山口

本日は宜しくお願いたします。それではまず宮地部長より、葛飾区の概要をご紹介しますでしょうか。

宮地部長



本日は貴重なエンゲージメントの機会を頂きましてありがとうございます。葛飾区は、東京都の北東部に位置する特別区であり、他の都内各区とは、西で荒川を挟んで墨田区と向かい合い、荒川の北西側対岸と北に足立区があり、南は江戸川区と接しております。

また、都内で唯一、埼玉県と千葉県の方々に隣接する基礎自治体でもあります。面積は約34.80km<sup>2</sup>で、かつては工業が盛んな地域で、住宅地の中に小さな町工場が点在していましたが、現在では工場跡地が集合住宅や商業施設に変わ

り、区の様相も変わってきております。人口は467,000人(令和6年1月)であり、平成12年以来、主に転入による人口の増加が続いています。

皆さんがイメージされる葛飾区と言えば、山田洋次監督の映画『男はつらいよ』シリーズで知られる柴又帝釈天や、秋本治氏の漫画『こちら葛飾区亀有公園前派出所(こち亀)』で有名になった亀有を思い浮かべる方が多いのではないのでしょうか。「葛飾柴又」においては、都内で唯一国の重要文化的景観に選定され、区民の誇りともなっております。

今回、鉄道・運輸機構さんとの対談ということで、葛飾区の公共交通網についてもご紹介したいと思います。本区では、東西方向の鉄道網と南北方向のバス路線網が整備されていますが、南北方向の鉄道網の強化が求められており、新小岩から金町まで区内南北を通る新金貨物線の旅客化検討に取り組んでいます。実現すれば区内南北方向移動が充実し、超高齢社会に向けた移動手段の確保・沿線地域の活性化が期待できます。

山口

ありがとうございます。葛飾区は人情味の深い、江戸っ子気質で下町情緒を色濃く残した地域といった印象が強いですね。また、国内外から人気を集める観光名所も豊富で非常に人気があり、自然豊かで都内でも珍しい特徴をもつ公園が多くありますね。

それでは次に吉田部長より、JRTTさんの事業内容についてご紹介いただけますでしょうか。

吉田部長

はじめに、本日このような貴重な対談の機会を頂戴したことに、御礼を申し上げます。また葛飾区さんにおかれましては、JRTTのサステナビリティボンドに対する投資表明をいただいております。この場をお借りして改めて感謝申し上げます。

鉄道・運輸機構は、前身の日本鉄道建設公団と、運輸施設整備事業団が統合し、2003年10月に設立された全額政府出資の独立行政法人です。昨年が設立20周年でしたが、「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します」との基本理念に基づき、我が国の交通ネットワーク

## エンゲージメント

### 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

整備への貢献、経済社会の発展に寄与すべく事業を行っています。整備新幹線の建設をはじめとする鉄道の整備、船舶共有建造を通じた内航船舶の整備に取り組んできたほか、近年では、地域公共交通の活性化、国際協力や災害復旧支援などにも活動の場を広げています。主たる業務である鉄道建設では、前身の日本鉄道建設公団の時代から、地域間を高速で結ぶ「整備新幹線」、都市圏の移動を支える「都市鉄道」などの鉄道路線の建設を担っており、本州と北海道



をつなぐ唯一の陸路である「青函トンネル」をはじめ、これまで整備した全国の鉄道路線は120路線以上にのぼり、総延長は3,700km以上に及びます。

当機構と葛飾区さんの関係をご紹介しますと、京成本線の青砥-京成高砂間や京成高砂-成田空港間を結ぶ成田スカイアクセス線の路線を当機構が建設いたしました。成田スカイアクセス線は、日本の表玄関である成田空港と都心とを結ぶ路線で、この路線の開業により、所要時間が大きく短縮され、空港アクセスが大幅に改善するとともに、千葉県北西部などの交通利便性の向上、成田市と千葉ニュータウンの機能連携強化に大きく寄与することが期待されています。

山口

JRTTさんが整備されている鉄道や船舶は、国民生活に不可欠な移動手段であり、我が国の経済社会の発展に貢献されております。お話に出ました「青函トンネル」は、難工事を経て開通し、当時世界一の長さを持つ海底トンネルとして大きな話題になったと記憶しております。

#### 葛飾SDGs推進計画を策定し、持続可能な『幸せ かつしか』を目指す

山口

おふた方にそれぞれ自己紹介いただきましたが、自治体あるいは国の政策執行機関として、「持続可能な地域の発展・活性化」が共通のテーマではないでしょうか。まさにSDGsへの貢献といった使命を強くお持ちであると思います。それでは宮地部長、葛飾区さんのSDGs推進の概要について、教えていただけますでしょうか。

宮地部長

本区では、令和3年に策定した「葛飾区基本計画」において、SDGsが目指す経済・社会・環境の全ての面における発展に向け、各政策・施策とSDGsの17のゴールの関係を整理しています。また、この間、区長を本部長とする葛飾区SDGs推進本部を設置し、全庁を挙げてSDGsの達成に向けた取組みやSDGsの普及と理解の促進を図ってきました。

これらの取組みを更に推進することで、SDGsの達成を目指し、本区の持続可能な発展を実現するために、令和5年度から令和12年度までを計画期間とする「葛飾区SDGs推進計画」を策定しました。計画を策定した背景としては、我が国で進行している少子高齢化に伴う人口減少の問題があります。基礎自治体において少子高齢化や人口減少が進行すると、社会保障費の増大や税収減に伴う財政環境の悪化、地域コミュニティの衰退など様々な問題が起り、保健、



## エンゲージメント

### 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

山口

宮地部長、先程「葛飾区SDGs推進計画」を策定した旨、お聞きいたしました。確かに少子高齢化や人口減少は様々な問題を引き起こすことが予想されておりますが、計画における具体的な取組みを教えてくださいませんか。

宮地部長

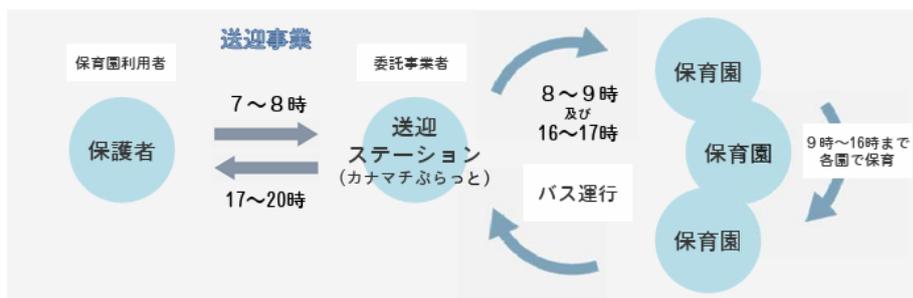
「地域活性化の取組み」においては、誰もが「住んでみたい」「住んでよかった」「住み続けたい」という思いを実感できる必要があります。本区としては、少子高齢化が進み人口減少が目前に迫る中、これまで以上に子育てや教育施策などを充実させ、若年層やファミリー層の転入を促進し、新しい産業や賑わい創出などによる来訪者の増加など様々な取組みの下、本区を発展させることが重要です。

「SDGsかつしか未来プロジェクト」において取組みの方向性を示しておりますが、例えば子どもへの支援は非常に重要です。本区では、誰もが安心して子どもを産み育てられ、子どもの最善の利益を確保できるような取組みを行っております。子どもの未来サポートプロジェクトにおいては、子どもの保育・教育環境の充実を推進しています。

これまでの実績をいくつかご紹介しますと、本区では、令和3年度に待機児童ゼロを達成し、また、GIGAスクール構想の実現に向けて、1人1台のタブレット端末の整備を宣言するなど、学校におけるICT環境を充実させてきました。さらに、本区は昨年4月から学校給食費の完全無償化を実施しました。本区立の小・中学校に在籍する児童・生徒が対象であり、学校給食を安定的に提供することにより、児童・生徒の心身の健全な発達を促すとともに教育環境の一層の充実を図ることが目的です。

鉄道を活かした取組みとしては、「送迎保育ステーション」のモデル事業を実施予定です。この事業は、駅に近接した施設のキッズスペースを活用し、複数の保育園へのバス送迎を行うものであり、保育事業の地域偏在や保育園利用者の子育てと就労の両立といった課題に対応したいと考えております。ご紹介した以外にも様々な取組みを検討しておりますが、本区としては、地道に継続的な取組みを図っていきたいと考えております。

#### 【送迎保育ステーションの運用イメージ】



山口

ありがとうございます。昨今、手厚い子育て支援を充実させている自治体における人口増加のニュースをよく目にします。少子高齢化が進むなか、若年人口の増加が、地域活性化に大きく貢献する要素であることを痛感しております。

#### JRTTは、交通ネットワークづくりを通じ、人々の生活の向上と経済社会の発展に貢献している

宮地部長

先ほど吉田部長からのお話の通り、JRTTさんは交通ネットワークの整備を通じた地域の発展・活性化に貢献されており、成田スカイアクセス線の建設をされたとお聞きしましたが、それ以外では具体的にどのような事業を手掛けてこられたのでしょうか。



# エンゲージメント

## 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

宮地部長

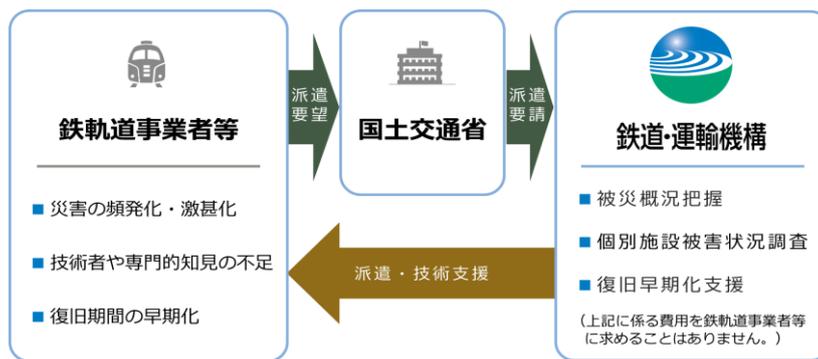
北陸新幹線の延伸は大きなニュースとなっておりますね。やはり鉄道が通るといことは、その地域に大きな社会的・経済的インパクトを与えることはよく理解できます。さらに、能登半島地震の復興でも大きな役割を果たすことと思います。日本は地震や台風などの自然災害が多発し、毎年のように地域に甚大な被害をもたらす側面もあります。その意味で、鉄道施設の新設だけではなく、保守や修繕といった業務も同様に重要であると思いますが、JRTTさんは、そのような業務はされているのでしょうか。

吉田部長

ご質問いただいた自然災害への対応ですが、当機構はこれまで様々な災害復旧支援を行ってまいりました。例えば、平成23年3月の東日本大震災で、三陸鉄道は、地震・津波により壊滅的な被害を受けました。三陸鉄道株式会社からの要請により、これらの復旧について全面的な支援を行い、およそ2年半で全面運行再開となりました。また、平成28年4月に発生した熊本地震によって甚大な被害を受けた南阿蘇鉄道に対し、第一白川橋りょう架け替えの技術支援等を行い、昨年の7月に7年3か月ぶりとなる全線運転再開となりました。

近年、自然災害は激甚化・頻発化しており、被災時の支援活動の強化や復旧の早期化が急務となっております。そこで、当機構は昨年4月、新幹線の建設等で培った技術力を活用して自然災害等により被災した鉄道施設等の早期復旧を支援するため「鉄道災害調査隊(RAIL-FORCE)」を創設しました。鉄道事業者等が当機構の支援を必要とする場合に、国土交通省からの派遣要請に基づいて、いち早く被災現場に出向き、被災現場の全体像の把握、個別施設ごとの被害状況の調査、本格復旧に向けた技術的助言等の支援をすることががミッションです。

派遣実績としては、台風に伴う豪雨の被害を受けた、静岡県を走行する大井川鐵道、千葉県を走行する小湊鐵道・いすみ鐵道、および熊本県のくま川鐵道に対し、復旧工事計画等の助言を行うための調査を実施しました。また、今年の元旦に発生しました能登半島地震では、のと鐵道七尾線の被災状況調査のため、調査隊の派遣が行われています。



※1 路盤流出に係る被害状況の調査



※2 台風13号による集中豪雨で被害を受けた小湊鐵道

# エンゲージメント

## 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

宮地部長

地域住民の足となる鉄道網維持は、災害時における自治体の大きな課題と認識しています。実際の災害時下での鉄道災害調査隊のような存在は心強いですし、概要についてはよく理解できました。鉄道と並んでJRTTさんのもう一つの柱である船舶建造についてはいかがでしょうか。

吉田部長

当機構では、国内を航行する旅客船・貨物船を海運事業者と建造する「船舶共有建造制度」により、多くの共有船を建造してまいりました。これまで約4,100隻の建造実績があり、あまり知られていませんが、実は国内最大級の船主でもあります。海洋国家であるわが国にとって、船舶は経済活動や国民生活に必要な不可欠なインフラであり、物流の効率化や地域の振興に貢献しています。

なかでも、「離島航路船」は、離島住民の生活や離島を訪れる観光客にとって、必要不可欠な交通手段です。東京都内においては、「東京-大島-神津島」を結ぶ航路に大型客船「さるびあ丸」が就航しております。現在、国内約6,800の島嶼のうち、約400の島嶼に約300航路が就航していますが、そのうち、国庫補助航路については、全126航路のうち約6割となる74航路に当機構の共有船が就航しております。民間の事業者のみでは難しい離島航路の維持に当機構は貢献しています。

また、船舶の建造の良否は、船舶の堪航性、安全性に加えて運航サービス、運航コスト、船員の労働環境などを大きく左右します。当機構では、共有船の建造にあたって、専門の技術スタッフが、豊富な建造実績と技術ノウハウ、更に調査研究などを通じて入手した技術情報等をもとに、最適な内航船を建造するための技術支援を行っています。

### 船舶共有建造業務のソーシャル性



山口

ありがとうございます。葛飾区さんとJRTTさん双方の「地域の発展・活性化」に関する取り組みをお話いただきました。双方の地域社会への貢献がよくわかりました。

# エンゲージメント

## 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

### 葛飾区は「ゼロエミッションかつしか」を宣言し、2050年までの温室効果ガス排出量ゼロを目指す

山口

SDGsを達成する上で、もう一つの大きな課題として気候変動や環境問題があります。特に気候変動の原因となっている温室効果ガスの実質排出量ゼロ、いわゆるカーボニュートラルの実現に向けては誰もが無関係ではなく、あらゆる主体が取組む必要があります。宮地部長、葛飾区さんのお取組を教えてくださいませんか。

宮地部長

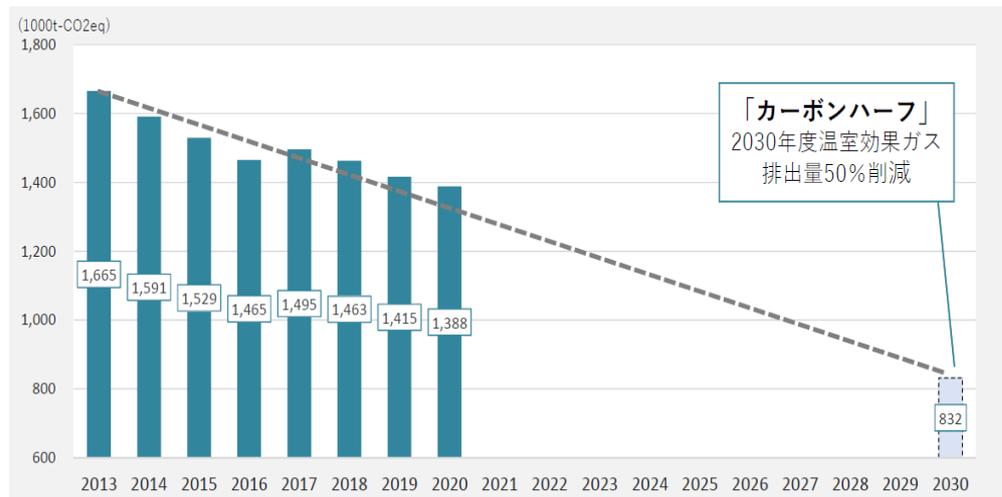
昨年の11月末にドバイで開催された国連気候変動枠組条約第28回締約国会議(COP28)に、本区の青木区長が東京都特別区長会の代表として参加しました。環境省が設けるジャパン・パビリオンにおいて、特別区の実践や本区における持続可能な脱炭素社会の構築に向けた取組みについて世界に発信しました。その後の反響は大きく、全国の自治体や大学、企業から多くの視察依頼や問い合わせがあります。



COP28 ジャパン・パビリオンでの公演  
(青木葛飾区長)

本区は、令和2年2月に、「ゼロエミッションかつしか」を宣言し、都内基礎自治体では初めて、2050年までに温室効果ガス排出量ゼロを目指すことを公表しました。現状、本区から排出される温室効果ガスの量は2013年で約166万5千トン、東京都の2.4%、日本全体の0.12%にあたります。再生可能エネルギーの導入や資源循環の推進など、様々な分野における取組みを進め、2030年までに半分、2050年までに実質ゼロにする目標です。

### 葛飾区における温室効果ガス排出状況



本区の気候変動対策の特色は、温室効果ガス排出量の削減のみを追求するのではなく、その対策が他の地域課題の解決にも寄与することを重視しています。区の対策を3事例ご紹介いたします。

1つ目は、健康課題への対策です。健康エコ住宅の普及促進として高い断熱性能を持つ新築住宅への助成や、窓や壁などの断熱改修への助成を行っておりますが、これは健康で快適な

## エンゲージメント

### 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

住環境の整備に寄与します。断熱化により、外気の影響を受けにくくなり、夏は涼しく、冬は暖かい快適な暮らしをすることができます。結果、ヒートショックや熱中症を防ぐ効果があるので、健康面にも大きな効果があります。

2つ目は、環境教育への波及対策です。本区は、全ての公共施設の新築・改築でのZEB化を目指しております。特に学校のZEB化や断熱改修は、教育環境の向上に繋がるとともに、子ども自身が教室の断熱化を進める学校断熱ワークショップの実施などを通じて、そこで学ぶ子どもたちの環境教育にも活かしています。

#### 学校断熱ワークショップ



3つ目は、電力の自給自足対策です。太陽光発電システムと蓄電池をセットで普及させる補助制度ですが、住宅をはじめ、避難所施設や公共施設への導入を推進しており、電力の自給自足が促され、災害等による停電への備えにも繋がります。

以上のような取組みを継続し、総合的な諸課題の解決を図ってまいりたいと考えております。また、気候変動対策は各自自治体が単独で行うのではなく、様々な自治体が連携していくことが重要です。令和2年8月、青木区長が特別区長会総会において、ゼロエミッションに向けた特別区の連携を提案しました。この提案により、「ゼロカーボンシティ特別区の実現に向けた調査研究」が開始され、様々な検討を重ねた結果、昨年10月16日に、23区が連携し相乗効果を最大限引き出すことで、2050年までの排出量実質ゼロを目指す共同宣言がなされました。さらに、特別区長会は、中小企業の脱炭素化を進める為に、すべてのメガバンクとの連携協定を同日に締結しました。



写真左から齊藤江戸川区長、吉住新宿区長、近藤足立区長、青木葛飾区長

# エンゲージメント

## 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

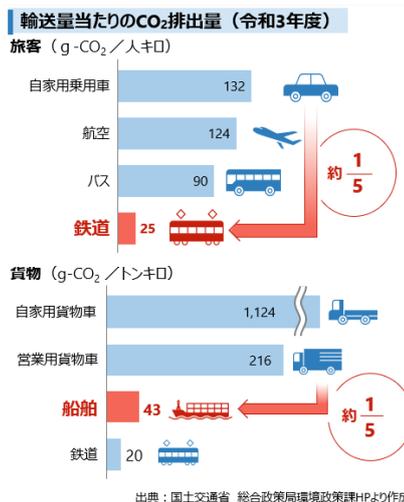
山口

ありがとうございます。気候変動対策を他の課題とシンクロさせ、多面的な課題解決に繋げていく政策は素晴らしい試みであると感じます。それでは吉田部長、JRTTさんのお取組に関しても教えていただけますでしょうか。

### JRTTは環境にやさしい交通手段を整備し、更なる環境負荷低減に資する様々な取組みを進める

吉田部長

一度に多くの人や物を運ぶことができる鉄道や船舶は、大量輸送機関としての側面を持つことから、他の輸送機関に比べエネルギー効率に優れています。輸送量当たりのCO<sub>2</sub>排出量を比較しますと、鉄道は自家用乗用車対比で約1/5であり、船舶につきましても営業用貨物車(トラック)対比で約1/5となっており、環境にやさしい交通機関であることがお解りいただけると思います。政府が提唱する「モーダルシフト」、つまりトラックなどの自動車を使った輸送方法を、鉄道や船舶に転換した際のCO<sub>2</sub>削減効果も見逃せ



ないものがあります。先ほどご紹介しました神奈川東部方面線を例に取りますと、開業により、バスや自動車から同路線に旅客が転移した場合のCO<sub>2</sub>削減量は、当機構の推計では、スギの木約170haの植樹をした場合のCO<sub>2</sub>吸収量に相当します。先ほど宮地部長から、「送迎保育ステーション」のモデル事業に関するご説明がありましたが、私たちの取組みに併せて、自治体側で公共交通の拠点の利用を便利にする取組みをしていただければ、モーダルシフトに大変効果的だと思いました。

その他の環境に配慮した具体的な取組みを紹介いたします。当機構は整備新幹線の駅建築工事において、地場産材の活用に取組んでいます。天井のルーバーや待合室のベンチ、トイレ前のスクリーンなどの駅の内装材の一部に地元の木材を使用しております。木材を建築材料として使用している間は、そこに炭素が固定されることになり、その後再利用することで、廃棄に伴う燃焼・腐敗によるCO<sub>2</sub>放出を最低限にすることができますし、国産木材を使用することによって、国内の人工林の健全な循環を促し、地球環境の保全に貢献しています。



※1【小松駅】天井(ルーバー)材や待合室ベンチ



※2【芦原温泉駅】旅客トイレ前の目隠し壁

次にご紹介するのは福井県敦賀市のほぼ中央に位置する中池見湿地の環境保全の事例です。この湿地は多様な植物相や動物相を育てていることから、2012年7月にラムサール条約に登録され、国際的にも重要な湿地に位置付けられています。北陸新幹線(金沢-敦賀間)の

# エンゲージメント

## 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

深山トンネルは、中池見湿地付近を通過する計画となっており、工事实施による湿地の水位変化等環境への影響が懸念されました。そこで、各分野の専門家の意見を踏まえて、中池見湿地に及ぼす環境影響の一層の回避・低減を目的に、予防的措置・緊急対策・環境保全措置の実施を盛り込んだ「環境管理計画」を日本で初めて策定し、トンネル構造の変更や水環境、動植物相に対するモニタリングを実施しました。この一連の対応に関して、環境NGOである日本自然保護協会からも、今後の他のラムサール条約登録湿地における工事等のお手本になると評価いただきました。



※1 北陸新幹線開業に伴うステークホルダーとの関係図

※2 中池見湿地(ラムサール条約登録湿地)

宮地部長

他の輸送手段と比較してみると、鉄道がどれほど環境にやさしい輸送手段であるかがよくわかりますね。また、駅や鉄道の整備においても、生態系の維持や自然に配慮されていることに感銘を受けます。それでは、船舶分野の対策は如何でしょうか。

吉田部長

船舶分野においても、環境への配慮に対応した共有船舶建造を進めております。ここでは、大きな環境負荷低減が期待される当機構の次世代型共有船をご紹介します。

まず、CO<sub>2</sub>排出量の削減や労働環境・安全性の向上を目指した次世代型内航貨物船「SIM-SHIP」です。

「SIM-SHIP」とは、国交省が提唱する連携型省エネ船のコンセプトを踏まえ、最新鋭の電動・デジタル機器を搭載した貨物船です。従来の油圧を動力とする船舶と比較し、運航時、離着岸時、停泊・荷役時において、CO<sub>2</sub>削減効果が期待されます。昨年5月に竣工した貨物船「國喜68」は

### 次世代内航貨物船

## SIM-SHIP

- 電動・デジタル機器の搭載
- CO<sub>2</sub>削減と労働環境の改善・安全性の向上

→ 2013年の船舶と比較して、CO<sub>2</sub>排出量  
18%削減



共有貨物船「國喜68」

※1※2 出典: JRTT 鉄道・運輸機構ウェブサイト

<https://www.jrtt.go.jp/corporate/efforts/environment-report/asset/JRTT%20Environmental%20Report%202023.pdf>

## エンゲージメント

### 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

共有船で初のSIM-SHIPとなりました。

続いてご紹介するのは、水素とバイオディーゼルを活用した共有旅客船「HANARIA」です。本船は、水素燃料電池、リチウムイオンバッテリー、バイオディーゼル燃料から、推進エネルギーを選択して航行できる日本初のハイブリッド船です。旧来の化石燃料と比較してGHG削減率53～100%を実現します。

水素燃料電池船としては当機構初の共有船であり、今年4月に福岡県を舞台に運航を開始する予定です。

#### 次世代燃料船

■ 日本で初めて水素燃料電池、リチウムイオンバッテリー、バイオディーゼル燃料から推進エネルギーを選択し航行

→ 旧来の化石燃料と比較して、GHG\*排出量5～10割削減

\*GHG…「Green House Gas」の略。地球温暖化の主な原因とされる温室効果ガスをさす



共有旅客船「HANARIA」

山口

ありがとうございます。葛飾区さん、JRTTさんのグリーン社会実現に向けての積極的なお取組がわかりました。さて、ここからは、SDGs債の発行体、投資家としてのお立場から、ディスカッションを進めたいと思います。まず、石田さん、葛飾区さんのSDGs債のお取組や方針についてお話しいただけますでしょうか。

#### 葛飾区は、SDGs債を積極的に活用する方針を自治体として初めて表明

石田会計管理者

本区は、これまでも環境分野や社会分野の施策がSDGsへの取組みとして高く評価されてきましたが、さらなるSDGsへの取組みとして、積立基金の運用においては、公金運用管理基準・債券運用方針に基づき、安全性や運用効率を確保しながら、SDGs債を積極的に活用しております。

この方針を2020年7月に青木葛飾区長が自治体として初めて表明しました。葛飾区の積立基金の残高は、令和5年12月末で約1,462億円あり、そのうちの24%、約348億円を債券で運用しております。SDGs債については、グリーンボンド、ソーシャルボンド、サステナビリティボンドすべてを活用しており約200億円の残高がございます。これは区で保有する債券の半分以上を占めるまでになっています。SDGs債を購入した際には、原則として投資表明を行い、区のお取組みを国の内外に発信しております。



葛飾区  
会計管理者  
石田氏

山口

葛飾区さんは、JRTTさんのサステナビリティボンドに投資表明をされております。その理由をお聞かせいただけますか。

## エンゲージメント

### 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

石田会計管理者

冒頭の宮地部長の話にありましたが、本区は区の南北を貫く新金貨物線の旅客化を検討しており、そのための整備基金も設けております。JRTTさんが貨物線の旅客化に対しての補助業務をされていることは存じ上げております。また、発行していらっしゃるサステナビリティボンドは、環境負荷の低減や地域の生活に必要な交通インフラの整備等に充当されています。こうしたことから、本区の目指す持続可能なまちづくりやゼロエミッションなどの方向性にマッチしていると考えまして、購入をいたしました。そもそもJRTTさんはどのような経緯で、サステナビリティボンドを発行されたのでしょうか。

#### JRTTはSDGs債発行の先駆的な存在。高クオリティのサステナビリティファイナンスを実行する



JRTT  
経理資金部  
資金企画課長  
橋本 氏

当機構ではまず、2017年度に独立行政法人としては国内初のグリーンボンドを発行しました。発行の経緯としましては、当時環境省によるグリーンボンドのモデル事例の募集が行われており、先程ご紹介した神奈川東部方面線事業がガイドラインに則ったものであることから、モデル事業の第1号案件として発行に至りました。グリーンボンド市場拡大の黎明期でもあり、投資家の期待も高く、32件の投資表明をいただきました。

このグリーンボンド発行の際、多くの投資家の皆様から継続発行を望む声をいただいたこともあり、その後も最適な債券の発行を実現すべく検討を進めて参りました。当機構は神奈川東部方面線以外にも多数の鉄道建設事業を実施していること、また、当機構の手がける事業は環境改善効果つまり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兼ね備えたものであることを踏まえ、当機構の事業との親和性があるサステナビリティボンドを2019年度から現在まで継続的に発行しております。

SDGs債発行実績	
2017年度 (11月及び2月)	<b>グリーンボンド</b> 環境省グリーンボンド発行モデル創出事業第一号
2019年度 (5月以降)	<b>サステナビリティボンド</b> 財投機関として初のサステナビリティボンド
直近の発行年限	2年/5年/ 10年/20年
格付取得状況	
格付投資情報センター (R&I)	<b>AA+</b> (安定的)
ムーディーズ・ジャパン (Moody's)	<b>A1</b> (安定的)

機構債券(財投機関債)のポイント
<ul style="list-style-type: none"><li>● 調達資金の100%がグリーン性の認められる事業へ充当</li><li>● 環境改善効果についてアジア初のCBIプログラム認証を取得 グリーン性についてICMA原則よりも厳しいCBI基準に適合(鉄道建設業務)</li><li>● 一般担保付 機構債券の債権者は、機構の財産について他の債権者に先立って自己の債権の弁済を受ける権利を有する(鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第十九条)</li><li>● 日銀適格担保要件を充足</li><li>● 日銀気候変動対応オペの対象</li><li>● BISリスクウェイト: 10%</li><li>● 大口信用供与等規制の対象外 「特別の法律により設立された法人で、国、同号に掲げる法人及び地方公共団体以外の者の出資のないものうち、当該特別の法律により債券を発行することができる法人」に該当</li><li>● 債券インデックス採用</li></ul>

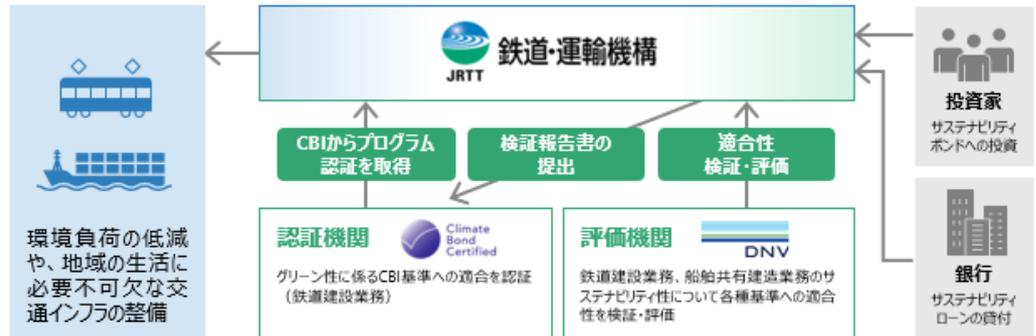
また、サステナビリティボンドを発行するうえで、投資家の皆様に安心して継続的に購入していただくには、フレームワークの透明性ととともに、発行する債券の高い品質・信頼性の確保が

# エンゲージメント

## 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

非常に重要です。その為、当機構では国際的な第三者評価機関であるDNVより「サステナビリティファイナンス」の検証を受けるとともに、環境改善効果について厳格な基準を設けるCBIから、一度の認証で継続的な債券発行が可能となるプログラム認証をアジアで初めて取得しました。

### サステナビリティファイナンスのイメージ



### サステナビリティファイナンス特有の関係者

<p><b>第三者評価機関 (DNV)</b></p>  <p>1864年に設立されたノルウェー・オスロに本部を置く第三者評価機関</p>	<p><b>認証機関 (CBI)</b></p>  <p>低炭素経済に向けた大規模投資を促進する英国にある国際NGO</p> <p>CBI認証書 2019年 (平成31年) 1月</p> 
--	---

当機構の鉄道建設や船舶の建造といった事業は全国津々浦々で行われており、馴染みのあるイメージが湧きやすい事業なのではないかと思えます。投資家の皆様からも「身近な分野なので購入の検討がしやすい、稟議を上げやすい」といった声が多く寄せられます。

投資表明においても初回債発行時の44件から直近の令和6年2月債時点では、約8.3倍となる364件まで広がっております。投資表明の業態別では、実は葛飾区さんのような自治体からの表明が最も多くなっております。また、当機構は財投機関としては初となります、全国47都道府県すべての地域に所在する投資家の皆様から投資

### 投資表明件数の推移



47都道府県全ての地域で投資表明を獲得s



## エンゲージメント

### 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

表明をいただくに至りました。皆様からいただいた共感の声は、我々の業務推進の大きなモチベーションとなっております。

山口

昨今、自治体の基金運用において債券投資が大きく増加していることは我々も実感しているところです。葛飾区さんはその先鞭をつける自治体であること、また、JRTTさんの投資表明において自治体の件数が最も多いことは、債券のクオリティの高さや安全性が高く評価されているのだと感じます。

#### SDGs市場発展への貢献

山口

さて、年々国内円建てSDGs債の発行額が増大し、SDGs債市場規模も拡大しておりますが、このような環境下において、葛飾区さんの市場拡大への貢献に対する思いや、SDGs債の発行体に期待することはございますか。

石田会計管理者

SDGsは2030年までに達成すべき目標であり、カーボンニュートラルに関して多くの国が目指す目標が2050年です。非常に高い目標であり、世界各国で公共・民間を問わず、大胆で積極的な政策を推進していかなければなりません。その意味では多額の資金が必要になりますし、我が国において昨年発行されたグリーン共同地方債や、今年発行されたクライメート・トランジション利付国債も、そのような背景から発行されていると理解しております。本区といたしましても、SDGs債への投資を通じて、今後もSDGs債市場の発展や持続可能な社会の実現に貢献していきたいと考えております。また、発行体の皆様には引き続き、透明性のある情報開示を行っていただきたいと思っております。昨今、グリーンウォッシュという見せかけの環境活動事例が問題となっておりますが、そのような行為はSDGs債に対する懐疑に繋がり、市場の発展の妨げともなり得ます。私どもとしては、引き続き健全なSDGs債市場が発展・拡大することを期待しております。

槇本課長

おっしゃる通り、これだけSDGs債発行団体・企業が増加している現状において、債券の質を担保することや、投資家の皆様が必要十分な情報を取得し、投資対象銘柄を選定・検証するうえで、適切な情報開示をしていくことは発行体の役目だと考えております。故に当機構では、CBI認証を取得しましたし、サステナビリティファイナンス実行後の検証及び定期レビューをDNVから受け、HP上で公開しております。引き続き透明性のあるSDGs債市場の発展に微力ながら貢献していきたいと考えております。

#### 最後に

山口

ありがとうございます。今回のエンゲージメントを通じて、双方の取組みに対する理解やJRTT債の特徴などの詳細な説明を頂きました。我々証券会社としても、業務を通じた持続可能な社会の発展並びにSDGs債市場の発展に貢献させていただく所存であります。

それでは最後に、葛飾区さん、JRTTさんに本日のご感想をいただき、本日のエンゲージメントを終了したいと思います。それでは宮地部長からお願いします。



## エンゲージメント

### 葛飾区 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

宮地部長

民間においては、投資家はスチュワードシップを果たすために、投資先企業に対してサステナビリティの考慮に基づく建設的な「目的を持った対話」を行うべき、という考え方があります。本区も、区民から預かっている大切な資産を運用するのですから、責任ある投資行動をする必要があります。JRTTさんの事業を通じたSDGsへの貢献に関しても、あらためて深く知ることができましたし、本日のエンゲージメントは大変有意義な機会であると感じました。

SDGsの取組みは、区民の皆様との協働なしでは達成できません。今後も皆様と力を合わせ、「持続可能な『幸せ かつしか』」を実現してまいりたいと思います。

吉田部長

当機構においては今年度より5か年の計画期間である第5期中期計画がスタートしました。これに基づき、「業務プロセスの見直し等改革の確実な実施」、「運輸・交通分野を取り巻く課題への対応」、「カーボンニュートラルの実現をはじめとする社会的課題への対応」を柱として、様々なプロジェクトに取り組んでいくこととしています。これまで以上に、確かな技術力、豊富な経験、高度な専門知識を最大限に発揮し、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現に貢献するという役割を果たす必要があると考えております。

また、当機構は、多くの方に当機構の業務やSDGsへの取組みを知ってほしいという思いから、YouTube等の様々なソーシャルメディアを通じた発信や「JRTTサステナブック」の刊行、各種セミナー等への積極的な登壇等を行なっております。勿論、今回のような投資家様との対話により、私たちの取組みの最新の情報をお伝えする機会をいただけたことも、大変有難いことであると感じております。

今後も投資家の皆様の声を真摯に受け止め、皆様と共に持続可能な社会の発展に貢献してまいります。



# ご留意事項

本資料は、株式、債券その他の有価証券の引受け等またはM&Aに関する助言もしくは媒介等に関し、お客様のために、お客様が内部で利用することを目的として、特定の案件の内容および実行可能性について、提案、分析、説明、検証等を行ったものです。本資料または本資料によるプレゼンテーションにより、お客様と弊社との間に何らの契約関係も生じさせるものではなく、また弊社がお客様その他本資料を入手した第三者に対し法的な責任や義務を負うものではありません。本資料は、弊社が信頼できると判断した情報源から入手した情報に基づいて作成されていますが、明示、黙示に関わらず内容の正確性あるいは完全性について保証するものではありません。また、別段の表示のない限り、その作成時点において施行されている法令に基づき作成したものであり、将来、法令の解釈が変更されたり、制度の改正や新たな法令の施行等がなされる可能性もあります。さらに、本資料に記載の内容は、一般的な事項を記載したものであり、お客様を取り巻く内外すべての状況に適合してその効果等が発揮されるものではありません。また、市場の状況等によりその効果等が発揮されない場合もあります。このため、本資料に記載の内容に従って、お客様が実際に取引をされた場合や実務を遂行された場合、予定の資金調達が行えない、売却代金が希望した額に満たない等、その期待される効果等が得られないリスクまたは損害等を蒙るリスク等があります。

本資料および本資料に記載した諸条件はお客様の検討対象として提示しているものです。本資料および弊社がお客様に提供するその他の情報等に基づいて、お客様が弊社と取引を実行されようとする場合には、お客様と弊社との間で別途締結する最終的な契約書類に規定される諸条件によるものとし、所定の手数料、報酬や諸費用等(以下、これらを総称して「手数料等」といいます)をご負担いただく場合がございます。なお、当該手数料等の額又は計算方法については、お客様との協議により個別に決定させていただきますので、予め手数料等の金額やその計算方法を表示することはできません。実際の取引等をご検討の際には、個別の提案書等をごいただいた上で、具体的な実務動向や今後の制度改正および法解釈の動き、ならびに、お客様の個別の状況等に十分ご留意いただき、お客様の最終判断をもって行っていただきますようお願い申し上げます。また、弊社およびその関係会社、またはそれらの役職員は、本資料に記載されている有価証券その他の金融商品または対象企業について、現在または将来において、取引関係、利害関係またはポジションを有する可能性があります。その他、本資料に記載された税務・会計・法務等に係る事項については、所轄の税務署や、弁護士、公認会計士、税理士等の専門家にご相談の上、お客様の責任においてご判断下さい。

本資料中に記載された特定のまたは一定範囲の価格、指標等は、作成の時点における仮の情報として記載したものであり、お客様が弊社と金融商品その他の取引をされようとする場合に用いられる価格、指標等を表すものではありません。また、かかる価格、指標等は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さいようお願い申し上げます。

弊社は、弊社と取引をいただくお客様の本人確認を行うため、一定の情報の取得、照合および記録を義務付けられています。従いまして、貴社および/またはご担当者の正式名称、氏名、住所等の情報を始めとして、本人確認のために登記簿謄本その他の各種書類または証明書をご提出いただくことがあります。

また、弊社と、SMBCグループ各社は別法人であり、弊社が提供する本資料はSMBCグループ各社が提供するものではありません。お客様と弊社との間において、本資料において弊社がご提案する取引等が成立するか否かは、お客様とSMBCグループ各社の間のお取引に何ら影響を与えるものではありません。

なお、「SMBCグループ各社」とは、弊社の親会社である株式会社三井住友フィナンシャルグループ、弊社の親金融機関等(金融商品取引法第36条第4項に規定される者及び銀行法第13条の3の2第2項に規定される者をいいます)、弊社の子金融機関等(金融商品取引法第36条第5項に規定される者及び銀行法第13条の3の2第3項に規定される者をいいます)、および財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則上の関係会社をいいます。

本資料は、提供されましたお客様限りでご利用下さい。本資料のいかなる部分についても一切の権利は弊社に帰属しており、電子的もしくは機械的にまたはその他の方法を問わず、本資料の全部または一部を、無断で引用、複製または転送等により使用しないようお願いいたします。

商号等: SMBC日興証券株式会社 金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第2251号

加入協会: 日本証券業協会、一般社団法人日本投資顧問業協会、一般社団法人金融先物取引業協会、一般社団法人第二種金融商品取引業協会、一般社団法人日本STO協会