

SDGs債 エンゲージメント

77七十七銀行
BANK (しちじゅうしち)



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 七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

【対談概要】

日時：2021年12月20日

投資家：株式会社 七十七銀行 常務取締役 田畑 卓治氏

発行体：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 理事 米田 純一氏

モデレーター：SMBC日興証券株式会社 執行役員 椎根 達也

※WEB会議システムを活用して実施

はじめに

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。投資家の立場になって見てみると、昨年3月に日本版スチュワードシップ・コードの改定があり、サステナビリティに関する記述が追加された。投資家は、スチュワードシップ責任を果たすために、運用戦略に応じたサステナビリティの考慮の一環として、投資先とのエンゲージメントを行うべき、という点が明記されている。発行体の立場から見ても、今年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情報開示や基本方針の策定などが求められるようになった。

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。SDGs債市場の拡大も相まって、近年、投資家と発行体によるエンゲージメントの機会が増加している。

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、七十七銀行 常務取締役の田畑氏と鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）理事の米田氏に話を聞く。



エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

自己紹介

椎根

それではまず田畑常務より、七十七銀行さんの事業内容とSDGsやESG投融資へのお取組についてご紹介いただけますでしょうか。

田畑常務



七十七銀行 田畑常務

す。また、創業より受け継がれる「地域の繁栄を願い、地域社会に奉仕する」という行是の理念に則り、各種施策を行っております。

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。当行は1878年12月に、77番目の国立銀行として宮城県仙台市に設立されました。これが当行の前身であり、現在の行名の由来となっております。

主要営業基盤である宮城県は、首都圏と東北地方を結ぶ交通の要衝となっており、仙台市には行政機関をはじめ、全国的主要企業の支社が集積し、東北地方の中枢を担っています。

地域金融機関として地域経済の成長、産業の発展に貢献することで、「地方創生」に取り組んで参りたいと考えております。

椎根

地方銀行はまさに地域経済に大きな影響力を持つ金融機関です。コロナウイルス蔓延をきっかけとして改めて都市過密・一極集中リスクが浮き彫りとなり、今年度の骨太の方針でも「日本全体を元気にする活力ある地方創り」が日本の未来を拓く4つの原動力のひとつとして掲げられています。そのような環境下、七十七銀行さんは東北地方の経済の中心地を担う重要なお立場にいらっしゃるかと認識しているところでございます。

それでは次に米田理事より、JR TT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。

米田理事

鉄道・運輸機構は、2003年10月に、日本鉄道建設公団と、船舶建造を担う運輸施設整備事業団が統合して発足しました。その使命は、「鉄道・海運を中心とした安全で安心な環境にやさしい交通ネットワークを確実に整備すること」です。

新幹線、都市鉄道や内航海運は、人々が充実した暮らしを続けていくためになくはないものです。この交通インフラを支え、交通ネットワークの発展に向けた整備・支援を総合的に実施する、そのための政府全額出資の独立行政法人です。

先ほど田畑常務から「地方創生」というお言葉がありましたが、当機構が鉄道や船舶



JR TT 米田理事

※椎根と同部屋で参加のため、感染症対策でマスク着用

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

を整備することにより、地方都市へのアクセスや、地域内の交通利便性が向上しますので、そういった点においてわれわれも地域経済の活性化に貢献していると言えるのではないかと考えております。

椎根

JRTTさんが整備されている鉄道や船舶は私たちの生活に不可欠な移動手段として非常に社会性が高いものです。まさに今年の10月に金融庁からソーシャルボンドガイドラインが策定・公表されたところであり、今後は日本国内の企業や団体による社会課題解決への貢献がますます注目されるものと考えているところです。

七十七銀行は10年後を見据えて「Vision 2030」を策定、長期的視野で成長を目指す

椎根

おふた方にそれぞれの自己紹介いただきましたが、共通するキーワードとして「地方創生」が挙げられるのではないのでしょうか。この辺りをもう少し深くうかがっていきたいと思います。それでは田畑常務、七十七銀行さんの事業と地方創生の関連について、詳しく教えていただけますか。

田畑常務

当行では、今年度新たに期間を10年とする経営計画「Vision2030」をスタートしました。地域経済の活性化が地域金融機関である当行の最大の使命ですが、環境変化の中でお客様の課題やニーズも多岐に変化します。現状を前提とした未来ではいずれ「縮小均衡」に陥ります。様々なニーズに対応するためには、従前の3年程度の中期経営計画では、環境変化に対応するための時間のかかる大きな変革には取り組みづらく、企業として成長できないと判断しました。特に銀行業でのマインドチェンジは簡単ではありません。10年後のゴールを設定し、逆算してグループ役職員が地域経済のためにどう行動すべきかを考え、新たな取り組みを拡大していきたいとの思いから「Vision2030」を策定致しました。

「Vision 2030」の概観 ～「Vision 2030」の位置づけ～

行是に記した経営理念(使命)を実現していくために、未来の七十七グループの姿を描き、グループ役職員が一丸となって前進する羅針盤となるもの、それが「Vision 2030」です



具体的取組として、「Vision2030」では3つの方向性を設定しました。いずれも地域と七十七グループが持続的に成長していくために進むべき方向性を描いたものになります。地方銀行においてはお客様を起点として、様々な環境変化に柔軟に対応しつつソリューションを提供し続けることが重要です。金融商品・サービスの提供を通じて、環境保全活動を含め、社会貢献活動に積極的に取り組む企業を支援し、地域経済活性化を行いたいと思います。

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

米田理事

サステナブルな社会を実現するためには、目先に囚われず、より長期的なスパンで物事を考えていくべきだというお考えに深く共感します。特に地方創生というテーマに関しては、地方への新たな人流の促進や、活力ある企業の創出といった課題に対しては、一過性のものではなく、継続的な取り組みや効果的な仕組みづくりが実を結ぶものと考えます。

JRTTは、交通ネットワークの整備という事業を通じて様々な形で地方創生へ貢献している

田畑常務

先ほど米田理事からのお話しの通り、JRTTさんも交通ネットワークの整備を通じて地方創生に大いに貢献されていると認識しておりますが、具体的にはどのような事業を手掛けてこられたのでしょうか。

米田理事

例えば東北地方に関する象徴的な事業で申し上げますと、過去には青函トンネルを建設しました。全長約54kmうち23km海底部という、北海道と本州をつなぐトンネルです。1988年の開通時は、世界一の長さを持つ海底トンネルでした。本州と北海道の国土を一体化させた意義は極めて大きく、今も重要な国民の財産となっています。

また、当機構が手掛けてきたものとして新幹線がございます。新幹線を整備することにより、具体的に何が変わるのかと申しますと、一言でいえば、目的地までの所要時間が短縮され、目的地での滞在可能時間が拡大することで人的交流が促進されることです。例えば、東北新幹線の開業によって、首都圏から仙台市を始め東北各都市は身近な存在となりました。東北新幹線は2010年12月、八戸～新青森間の開業を以て全線開業に至りましたが、それまで東京～青森間で約4時間要していたもののものが、開業後は約3時間10分と大幅に短縮されました。新幹線は人々の行動範囲を広げ、地域経済の振興・発展にも役立っています。

開業後の新幹線駅周辺では、地元自治体による都市整備や、民間企業による商業施設・オフィス・ホテルの開発、通勤に便利な住宅の開発など、新幹線駅を核として地域の活性化も進んでいます。郊外にインターチェンジができるのとは異なった大きなインパクトをもたらすものです。地域再生の切り札と位置付けられる由縁です。

鉄道建設事業による地方創生への貢献



エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

田畑常務

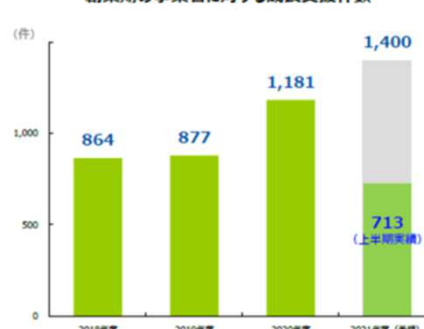
新幹線の整備は地方創生への貢献として非常にわかりやすい事例ですね。首都圏との距離における制限が緩和されたため、これまでは東京に集中していたスタートアップ企業の成長が、東北地方でも目立つようになりました。

「地域成長戦略」 魅力ある地域を創造し、輝く企業の成長を支援

〈七十七〉スタートアップ・サポートデスクの設置（下記は支援内容等）

主な支援メニュー	具体的な支援内容
ご融資に関するご相談	創業関連制度融資のご案内や事業計画策定のサポート
「創業応援パッケージ」のご活用	設立2年以内の法人のお客さまを対象に、事業に役立つサービスをパッケージで提供
ビジネスマッチングに関するご相談	各種経営課題解決、販路開拓に向けたビジネスマッチングのコーディネート
公的支援制度に関するご相談	各種補助金・助成金、公的支援機関の支援メニュー活用サポート
クラウドファンディングに関するご相談	当行提携先クラウドファンディングサービス運営業者のご紹介、情報発信のサポート
日本政策金融公庫との協調融資に関するご相談	協調融資スキームを活用した円滑な資金調達のサポート

創業期の事業者に対する成長支援件数



当行および七十七キャピタルとの提携によるファンド実績

名称	ファンド総額
77ニュービジネスファンド	10億円
77ストラテジック・インベストメントファンド	20億円
七十七キャピタル第2号ファンド	20億円

■スタートアップ企業等に対する支援体制の拡充

- ・〈七十七〉スタートアップ・サポートデスクの新設（2021年9月）
- ・「〈七十七〉TOKYO PRO Market 上場支援セミナー」の開催
- ・ベンチャーファンドなどを通じた資金供給支援の実施

当行では2021年9月に「〈七十七〉スタートアップ・サポートデスク」を新設し、融資のみならず、ビジネスマッチング、各種補助金・助成金の申請方法、株式上場に至るまで、支援を展開しております。「東北発スタートアップ」という企業を数多く輩出できるように尽力致したいと存じます。新幹線以外の鉄道ではどのような事例がありますか。

米田理事

都市鉄道・地域鉄道においても、都市鉄道ネットワークの整備や、鉄道事業者等への支援を行っており、沿線地域の発展に貢献しています。三陸鉄道や、仙台市内の事例では、仙台空港線や、仙台市営地下鉄東西線など、多くの路線に関わっています。

鉄道建設事業のソーシャル性



エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

また、関東圏における代表例として挙げられるのが、2005年に開業したつくばエクスプレスです。開業から住宅の建設が進むとともに大型商業施設のオープンなどにより、開業後約15年間で1日あたりの利用者数が15万3千人から39万5千人と約2.6倍になっています。

田畑常務

つくばエクスプレス開業で駅周辺が全く別世界になっていますね。やはり電車が通る、ということはその地域にとってもない好影響をもたらすのですね。駅周辺の変化に驚いたところですが、さて、駅そのものの建設については何か工夫をされているのですか。

米田理事

魅力的で過ごしやすい駅空間づくりを意識しています。近年では駅のデザインは地域の意見を取り入れるパブリックインボルブメント (Public Involvement) という手法を主に用いて決めています。まず地元自治体から鉄道・運輸機構に対してデザインコンセプトを提案してもらいます。これを基にデザインイメージとなるパース図を3案作成して自治体に提示します。自治体は、地元の意見を集約の上、推薦案を絞って機構に伝えます。その後、推薦案を軸に、付帯意見にも配慮しながら設計を深め、最終的には地場産材や地元工芸品を活用したり、ユニバーサルデザインに配慮したデザインを決定しています。このように、地域社会とのつながりを重視し、丁寧な手続きを踏んで進めています。

田畑常務

各自治体との連携は非常に重要ですね。当行も各自治体との連携施策として「みやぎ広域PPPプラットフォーム(通称:MAPP)」の形成がございます。これは当行が中心となり、県内自治体をコアメンバーとし、日本政策投資銀行様や、シンクタンク及び大学等のノウハウとネットワークを活用しながら、民間事業者様と地域施策を進めていくものです。官民連携でのオンライン商談会やテーマ別勉強会、また実際に課題を抱えている自治体での、ガバメントクラウドファンディングを活用した資金調達の実績もございます。

「みやぎ広域PPPプラットフォーム(通称:MAPP)」の形成(2020年1月設立) ～官民連携の促進～



地域の長期的な発展には、オール宮城での継続した取り組みが欠かせません。引き続き当行が中心となり推進して参りたいと考えております。

鉄道と並んでJRTTさんのもうひとつの柱である船舶についてはいかがでしょうか。

米田理事

当機構は、内航貨物船や、離島航路船、国内クルーズ船など様々な船舶の建造を支援しています。内航貨物船は我が国の国内貨物輸送の約4割を占めるもので、国内クルーズ船は国内外旅行者の集客に役立つものです。鉄道・運輸機構は、これまで約4,000隻の船を建造しています。あまり知られていませんが、実は国内最大の船主でもあります。

中でも「離島航路船」は、離島住民の生活や地域経済を支えるライフラインです。宮城県内においては、「石巻 - 田代島 - 網地島 - 鮎川」を結ぶ航路に2隻の共有船が就航しています。この船舶は離島住民の方の、生活を支えているのはもちろん、離島を訪れる観光客の交通手段として利用されています。

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

離島航路のうち、唯一かつ赤字の航路には国庫補助がなされていますが、国内127の国庫補助航路のうち約6割となる78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、離島航路旅客船事業者の中には、船舶の建造に関するノウハウが少ない事業者がおりることから、最新のノウハウの提供等の技術的支援も行っています。

船舶共有建造業務のソーシャル性



田畑常務

離島航路については、島国である我が国の恒久的な課題ではないでしょうか。それに対して、資金面・技術面の両面から支援できることはJRTTさんの強みであると感じました。

地理的な観点から申し上げますと、日本が抱える課題として、地震や津波、洪水などの災害大国であることも挙げられると思います。そのような自然災害への対応についてお聞かせいただけますか。

米田理事

ご質問いただいた自然災害への対応ですが、まさに東日本大震災の際に支援を行いました。震災で壊滅的な被害を受けた三陸鉄道、NHKの朝の連続ドラマ「あまちゃん」の舞台にもなりましたが、その三陸鉄道の復旧において、津波で流出した盛土、地震で損傷した橋梁の修復など全面的な支援を行い、約2年半の期間で全線運行再開となりました。

その他、仙台空港線についても技術者の派遣や施工管理など全面的な技術支援を行い、早期の復旧に協力しています。

また、防災対策としては青函トンネル開業10年を期に行った調査に基づき1999年度からトンネル機能を保全するための改修工事を行っています。

田畑常務

災害復旧や防災対策はまさに社会貢献の最たるものだと思います。災害に対する事前の備えと、被災後の復旧支援の両面で日本の交通インフラを支えていることがよくわかりました。当行では震災特例の資金等を活用し、被災された企業、個人を支援して参りました。震災関連貸出の実績は2021年9月末までの累計で27,363件/7,717億円となっております。この時は多くの方から多大なるご支援を賜りましたが、JRTTさんをはじめとするインフラ面でのご支援により復興への道筋をつけることができた実感しております。

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

椎根

ありがとうございます。七十七銀行さんとJRTTさん双方に共通するテーマ「地方創生」に関してそれぞれのお取り組みをご披露いただきました。

七十七銀行はSDGs達成への貢献のため、体制整備およびKPI設定、強い意志をもって目標にコミット

椎根

お話の中で自然災害の話題にもなりました。昨今の異常気象に起因する自然災害は気候変動に起因すると言われており、こちらは地球規模の喫緊の課題です。気候変動や環境問題に対してはどのようなお取り組みをされていらっしゃるかがっていきたいと思います。それでは田畑常務、七十七銀行さんのお取り組みを教えてくださいませんか。

田畑常務

当行では2020年7月に「七十七グループのSDGs宣言」を策定しました。七十七グループ全体でSDGsの達成に向け取り組むことで、地域の未来を創造し、持続可能な社会の実現を目指しております。

2021年7月にはTCFD提言に賛同、10月には「Vision2030」で掲げている「なりたい姿の実現」に向けてSDGsに対する取り組みを更に強化するため「七十七グループのSDGs宣言」に基づき「SDGs実践計画」及び関連する項目にかかるKPIを策定・公表するとともに、12月には総合企画部内に「サステナビリティ推進室」を新設し、サステナビリティに係わる企画・立案体制の強化を図っております。例えば投融資全体のKPIとして、サステナブルファイナンス累計実行額を1.2兆円の目標を設定しました。また投融資による貢献のみならず、自行でもCO₂排出量の削減に取り組んでおり、具体的なCO₂排出量目標もかけ、2013年対比46%減を目指しております。なお2019年度のCO₂排出量は、2013年度比26.6%削減しており、既に成果が出始めております。地方銀行の業界で具体的なCO₂排出の目標を掲げている事例はまだ少なく、強い意志を持って目標にコミットして参りたいと思います。

行是の理念に則り、グループ全体でSDGsの達成に向け取り組む

七十七グループのSDGs宣言 2020年7月 公表 ～もつと、ずっと、地域と共に～ 1. 地域経済の活性化 2. 地球温暖化・気候変動への対応 3. 一人ひとりの活躍支援 4. ガバナンスの高度化 特定事業者等に対する融資方針 <table><tr><td>■環境課題</td><td>■社会課題</td></tr><tr><td>1. 環境保全</td><td>1. 人権侵害の防止</td></tr><tr><td>2. 低炭素社会への移行</td><td>2. 非人道兵器の排除</td></tr></table>	■環境課題	■社会課題	1. 環境保全	1. 人権侵害の防止	2. 低炭素社会への移行	2. 非人道兵器の排除	TCFD提言への賛同 2021年7月 表明 ■ガバナンス 積極的に審議等を行うため、委員会の設置等を検討 ■戦略 低炭素社会への移行をファイナンスの側面からサポート ■リスク管理 気候変動にかかるリスク管理体制の構築を図る ■指標と目標（2030年度目標） 七十七グループのCO₂排出量を2013年度比46%削減
■環境課題	■社会課題						
1. 環境保全	1. 人権侵害の防止						
2. 低炭素社会への移行	2. 非人道兵器の排除						
「サステナビリティ推進室」の新設 2021年12月 新設 「Vision 2030」で掲げる地域と七十七グループの持続的な成長の実現に向けてサステナビリティに係わる企画・立案体制の強化を図る観点から、総合企画部内に「サステナビリティ推進室」を新設。 「七十七グループのSDGs宣言」で掲げる4項目をマテリアリティと位置付け、当行および地域・顧客の経済的価値および社会的価値の向上に取り組んでいく。							

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

2021年度「SDGs実践計画」

1. 地域経済の活性化

内容
(1) お取引先に対するSDGsの実践支援
(2) 創業・スタートアップ企業の成長支援
(3) 地域経済エコシステムの構築
(4) 新事業・新分野の開拓
(5) 地域との交流を通じた社会貢献
(6) 非対面チャネル等を通じた金融サービスの利便性向上

2. 地球温暖化 気候変動への対応

内容
(1) 環境保全活動
(2) 「環境・社会への配慮を要する事業等に対する融資方針」に即した融資の継続
(3) お取引先の災害対策支援
(4) 環境・社会分野への投資の拡充

3. 一人ひとりの活躍支援

内容
(1) 挑戦的な企業文化の確立に向けた人事制度の見直し
(2) 価値観の多様化に応じた柔軟な働き方の導入
(3) ダイバーシティ & インクルージョン意識の啓蒙と浸透
(4) 人的資本や知的財産への投資

4. ガバナンスの高度化

内容
(1) TCFD提言に即した行内態勢の構築
(2) 行内におけるSDGsへの取り組み意識向上
(3) サステナビリティを巡る課題への対応に対する取締役会の関与強化
(4) 法令等遵守態勢の強化
(5) 反社会的勢力への対応態勢の強化
(6) マネー・ロンダリング等防止態勢の強化

〈KPI (～2030年度)〉

項目	KPI	項目	KPI
サステナブルファイナンス累計実行額（地域活性化や持続可能な社会の実現に資する投資額）	1.2兆円	新事業・新分野のプロジェクト立上げ件数（'23年度まで）	10件
CO ₂ 排出量（2013年度比）	46%削減	宮城県の経済成長率向上	国の成長率+0.1pt
管理職に占める女性の割合	30.0%	金融教育提供者数（累計）	70,000名
創業期の事業者に対する成長支援件数	3,000件	SDGsに関するセミナー開催回数／参加人数（累計）	100回／5,000名

米田理事

七十七銀行さんが責任ある投資家の立場として、また地域を代表する金融機関として、SDGs達成に向けた具体的な定量目標を掲げておられることは、地域の経済や産業に対して非常に大きな好影響をもたらすのだと思います。

サステナブルファイナンスに関して伺いますが、実際にはどのようなプロセスで投融資額を積み上げていらっしゃるのでしょうか。

田畑常務

本業の融資において、環境・社会に負の影響を与える恐れのある事業に対しては、慎重に精査の上、対応を検討するよう「特定事業等に対する融資方針」を2020年7月に制定しております。一方で「脱炭素社会」への移行に必要な再生可能エネルギーをはじめとする気候変動の緩和・適応に資する事業やイノベーションが事業機会になるとの認識のもと、事業に関連したプロジェクトファイナンスの融資やアレンジ等を通じて、低炭素社会への移行をファイナンスの側面からサポートしています。なお、再生可能エネルギー関連融資実行実績は375件/1,775億円（2021年9月末）と着実に増えてきております。

椎根

昨年度のSDGs宣言に端を発して、今年度さらに「Vision2030」策定、TCFD提言への賛同、そして直近のサステナビリティ推進室設置と、「未来を切り拓くリーディングカンパニー」として着実に歩を進めていらっしゃると思います。ご紹介いただいたように、地銀さんでCO₂排出削減の具体的な定量目標を掲げている先は珍しく、七十七銀行さんは、まさに地域金融機関のフロントランナーと言えるのではないのでしょうか。

JRTTさんは環境に対してどのようなお取り組みをされていらっしゃるのでしょうか。

JRTTが整備する鉄道や船舶は、それそのものが環境にやさしい移動手段。建設の過程でも環境に配慮

米田理事

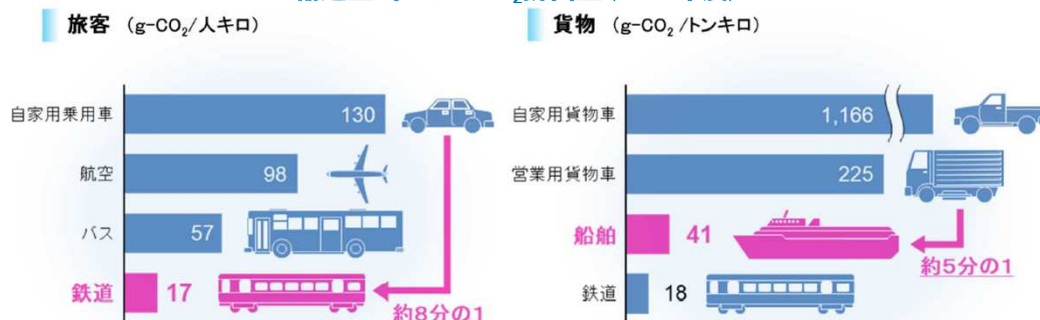
鉄道・運輸機構の事業推進と環境負荷低減は、密接な関係にあり、強い親和性がみえて来ます。鉄道は人流の面から見ると、自家用乗用車と比較して輸送量当たりのCO₂排出量が約8分の1、船舶は物流の面から見ると営業用貨物車と比較して約5分の1と環境に優しい交通機関であります。

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

当機構が現在建設中の北海道、北陸、九州新幹線が開業した場合、CO₂ の削減量は年間253,000t、NOX（窒素酸化物）の削減量は年間910tと推計されます。このCO₂ の削減量は、杉の木約290km²のCO₂ 吸収量に相当します。

輸送量当たりのCO₂排出量(2019年度)



以下で、その他の環境に配慮した具体的な取り組みを紹介いたします。

まず、北陸新幹線の金沢・敦賀間の建設局面で起きたことです。計画当初のルートでは、敦賀市のほぼ中央に位置する「中池見湿地」内にトンネルを掘るものとなっていました。その後、この湿地は、国際的な湿地保護を目的としたラムサール条約に登録されることになったことから、その生態系への影響を最大限低減する必要性が高まりました。そこで、より環境への影響を低減できるルートに変更することとしました。同時に、工事実施前には、工事による中池見湿地への影響と対策について検討を加え、その結果から、中池見湿地の環境に及ぼす影響の一層の回避や低減を目的に、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」を策定いたしました。

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。

田畑常務

JRTTさんは、鉄道と船舶という、そもそも環境にやさしい輸送手段を整備されているということですね。環境問題解決を強く意識されているからこそ、鉄道の建設工事の過程においても、自然保護や生態系維持のための先進的な取り組みが成されているわけですね。それでは船舶分野での環境対策は如何でしょうか。

米田理事

船舶分野においても、通常のディーゼルエンジンのみの動力に代えて、電気推進システムを採用するスーパーエコシップや、CO₂排出量を従来型より12%以上削減した二酸化炭素低減化船など、機構の技術を活かしてより環境負荷低減を進めています。

また、本年7月、新たな取り組みとして、当機構では2010年からバイオ燃料の研究をしている株式会社ユーグレナと包括提携に関する基本合意書を締結しました。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有効な対応策の一つとして、内航船舶や鉄道建設現場におけるバイオ燃料の利用の可能性を探るため、連携を図ることとしました。バイオ燃料は、従来の燃料タンクやエンジンをそのまま使用できる可能性が高く追加投資を抑制することができるため、小規模な内航海運事業者にとっては大きなメリットです。

その取り組みの第一弾として、11月には広島港において、共有船SEA SPICAによるバイオ燃料を導入した試験航行を実施し、円滑な航行が実現出来たところです。今後、内航船舶において、軽油の代替としてのバイオ燃料利用の可能性が高まることが大いに期待されます。

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

環境に配慮した具体的な取組例



スーパーエコシップ

共有旅客船「さるび丸」(東京～大島～神津島)



先進二酸化炭素低減化船

共有旅客船「クイーンコーラルクロス」(鹿児島～那覇)

株式会社ユーグレナとのバイオ燃料に関する包括連携



基本合意書締結式 (2021年7月7日)



試験航行当日の様子 (2021年11月12日)



バイオ燃料給油の様子

椎根

ありがとうございました。環境問題や気候変動に対しても積極的にお取り組みされていることがよくわかりました。ここまで、両社様の事業を通じたESGに関する話題を伺ってまいりましたが、ここからは「投資家」と「発行体」という立場から、ディスカッションを進めていきたいと思います。まず、田畑常務、七十七銀行さんのESG投資に対するスタンスについて教えていただけますか。

七十七銀行は持続的な運用収益獲得のため、ESG投資を推進。関連債券への投資が進捗している

田畑常務

有価証券投資においては10年後の有価証券ポートフォリオイメージとして、全体残高で3兆円。全体利回り1.0%、海外資産のポートフォリオ構成比率2020年度比で2倍程度、を掲げております。持続的な収益獲得のため、ESG投資を通じたSDGsの取組推進も目標としております。

ESG債の投資選定においては、資金使途を精査し、投資資金が有効に活用されているか、当行の方針と適合しているかまで確認した上で投資致します。個別投資額として、2018年から足元まで、グリーン債券45件/399億円、サステナビリティ債券16件/85億円、ソーシャル債券26件/169億円、サステナビリティリンク債券3件/6億円を実行しており、今後も推進していく方針です。

米田理事

七十七銀行さんはすでに当機構のサステナビリティ債券に投資表明いただいています。数ある銘柄の中で、当機構をお選びいただいた理由をお聞かせいただけますか。

田畑常務

JRTTさんの発行においては、利用者の利便性向上のみならず、モーダルシフト(トラックから船舶・鉄道への転換)によるCO₂排出量削減を掲げておられ、当行の長期ビジョンともマッチする内容と考え投資致しました。厳格な基準を設けるCBIからの認証も取得されており、透明性の高い資金調達をされていると理解しております。

JRTTさんはそもそも、なぜサステナビリティ債券を発行したのでしょうか。その経緯や背景などを教えていただけますか。

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

初めはグリーンボンドを発行。その後、投資家の声を反映してサステナビリティファイナンスへと進化

米田理事

サステナビリティファイナンスを検討したのは、2017年度に神奈川東部方面線を対象として、環境省のモデル事業の第1号案件となるグリーンボンドを発行したのがきっかけでした。神奈川東部方面線というのは、相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線の2つの連絡線を整備するものです。

グリーンボンドの発行(環境省のモデル発行事例の第1号案件)



グリーンボンドを発行した理由は3つです。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さらに広げたいとの強い思いがありました。また同時に、独立行政法人として初となるグリーンボンドを発行することで、社会的課題の解決を積極的に進めている鉄道・運輸機構の存在を知っていただきたい、そして、国内グリーンボンド市場の活性化、他の債券発行体の参入促進に少しでも貢献したいと考えました。

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。その結果、鉄道・運輸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、機構の手がける事業は環境面つまりグリーン性とともに、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、その両方の特徴を併せ持つサステナビリティボンドこそ機構の取組む事業と親和性があるものと考え、2019年度からその発行を目指すこととしました。

その過程で、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ことの重要性・必要性を感じました。そこで、環境改善効果について最も厳格な基準であったCBIプログラム認証を取得するに至りました。これは当時アジアで初めてのことでしたが、その後多くの発行体によりCBI認証を取得する動きが見られるようになり、国内のSDGs債市場の発展、そして脱炭素に向けた取組みの促進に、微力ながらも貢献出来ているのではないかと感じております。

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

2019年5月からサステナビリティボンドを発行しておりますが、調達した資金は鉄道事業へ充てられております。電車はCO₂やNOxを排出しませんので、その意味ではグリーン100%とも言えます。当機構のサステナビリティボンドは、先般日銀が公表しました気候変動オペの対象でもあることから、金融機関様にはより前向きに、積極的にご投資いただけるものと考えております。

アジア初のCBIプログラム認証(国際認証)を取得したサステナビリティファイナンス

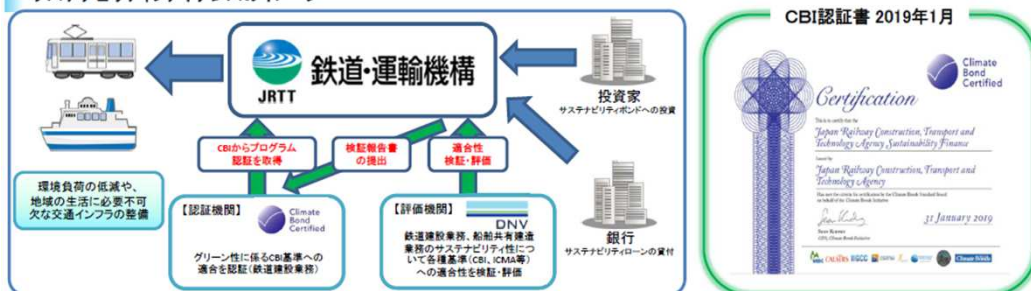
当機構のサステナビリティファイナンス

グリーン性とソーシャル性を併せ持つサステナビリティファイナンス



- グリーン性：環境負荷の低減
(CO₂排出量が少ないなど環境負荷低減に資する鉄道の建設、船舶の海洋汚染防止など)
- ソーシャル性：必要不可欠な交通インフラの整備
(多くの人が利用できる鉄道の建設、離島航路の整備など)

サステナビリティファイナンスのイメージ



椎根

厳格な認証を取得することで投資家が安心して購入することができるのはもちろん、プログラム認証の取得によって、発行される債券すべてがサステナビリティボンドであるという点も投資計画に組み込みやすい要素のひとつですね。ソーシャル性も加わり、より魅力が高まりました。それでは次に、ESG投資の推進やSDGs債発行によって、どのような変化が表れてきたのかを伺ってまいりたいと思います。

投資家・発行体それぞれの立場でSDGsへの取組みを強化した結果、ポジティブな影響が表れ始めた

田畑常務

SDGsと一言に言っても、取り組むべき対象は多岐に渡ります。当行自身がSDGsに向けてチャレンジすることは勿論、明確な投資表明を行うことで、預金者の方々に対しても納得性の高い投資に繋がると考えています。

また、当行内でも変化が起きています。当行内でもESG投資の取り組みを随時開示しておりますが、それを見て、社会貢献度の高い資金証券部門の業務に携わりたいと手をあげた行員がいました。現在はトレーニーとして当該部署に所属しております。

まさに「Vision2030」で掲げたマインドチェンジが実現されており、大変喜ばしく思っております。今後ESG投資を対外的にアピールすることで意識の高い人材確保にも繋がることを期待しています。

JRTTさんはサステナビリティボンドを発行されて、具体的にどのような成果がありましたか。

米田理事

サステナビリティボンドを発行して以来、現在まで継続的に発行するなかで、投資家の皆様からは、「国内の交通ネットワーク整備という高い社会貢献性はもちろん、特に鉄道建設業務は身近な分野であり新規での投資が検討しやすい」「グリーン性について質の高いCBI認証付きの機構債を是非購入したい」といった声をたくさんいただいています。

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

投資家様から頂く投資表明に関しても、サステナビリティボンドの初回債発行時、44件の投資表明を頂戴しましたが、現在では初回債の約5.8倍の合計253件の投資家の皆様から投資表明をいただいております。多様な投資家の皆様からの投資表明をいただく等、SDGs債投資の広がりをひしひしと感じています。

七十七銀行さんが投資家のお立場として、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理解できました。

椎根

銀行は直接金融ではないものの、運用資金が環境問題や社会課題の解決につながっているということがわかれば、預金者には好意的に映りますよね。

また、ESG投資への取組みが行員の方々の意識変革にもつながっているというお話は非常に興味深いです。まさに重要なステークホルダーのひとつである従業員にも好影響をもたらしているのですね。

弊社SMBC日興証券もJRTTさんがサステナビリティボンドを発行されてから2年半、継続的に主幹事を務めさせていただき、販売活動を通じて七十七銀行さんをはじめ、数多くの投資家の方々と対話をしてまいりました。投資家の方々も、投資を通じたSDGsへの貢献、という意識が

ますます強くなっております。そんな中、独立行政法人として初のグリーンボンド発行、そして品質向上を企図したCBIプログラム認証付きサステナビリティボンドへの進化は、まさにSDGs債発行体の先駆者と言えるのではないのでしょうか。まさに足許で国内のSDGs債市場はますます拡大しており、昨年度2020年度には2兆円以上にも膨らんでおります。

このような環境下において、七十七銀行さんは投資家というお立場として、SDGs債の発行体に期待することはございますか。



SMBC日興 椎根

SDGs市場発展への寄与

田畑常務

SDGs債市場がさらに発展するには、「発行残高の増加」と「明確な情報開示」が重要だと考えております。発行額を増やして投資機会を頂くのはありがたいところですが、投資家側も本当にこの投資はSDGsにつながるのか、地域社会の発展につながるのかの判断を行う必要があります。また投資後の経過をチェックする責務があると考えております。

具体的には投資対象先の経過開示です。投資された建物や設備が、どのように改善され、社会に貢献しているかを継続開示頂けると幸いです。また、ESGのEの項目は各社開示が進んでいますが、SやGに関してもご注力いただきたいと存じます。

米田理事

おっしゃる通り、投資家が求める適切な情報量を継続的に、そしてわかりやすく開示していくことが発行体の役目だと考えております。当機構では、財務情報なども含めてHPで適宜開示を行っています。加えて、例えば環境改善効果については、サステナビリティボンド初回発行時に包括的な認証を受けて終わりではなく、評価機関から毎年検証・確認を受けております。債券発行後も当初の計画通りに鉄道事業へ資金充当されているかまで継続的にチェックしてもらい、その結果もHPで公表しています。

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

椎根

われわれ証券会社は、最新の投資家ニーズと、発行体である企業や団体の取組みの双方を理解したうえで、資本市場の発展に尽くすことができる恵まれた立場にあります。投資家から委ねられた成長資金が環境問題や社会課題の解決に有効に活用されるよう、販売と引受それぞれがその意義を深く理解し、全社一体となってSDGs債市場の拡大および発展に貢献していく所存です。



最後に

椎根

それでは最後に、おふたりに本日のご感想をいただきながら、七十七銀行さんとJRTTさんの今後についてもお話いただき、本日のエンゲージメントを終了したいと思います。それでは田畑常務からお願いします。

田畑常務

世界的にSDGs債市場における情報開示制度の確立は途上だと認識しております。投資家側も開示された情報に対して責任を持って精査していく必要があります。発行体、投資家がお互いに精査し合うことで、SDGs債市場も透明性が高まるのではないのでしょうか。その点でも本日のエンゲージメントは大変有意義な場であると、改めて感じました。

ご発行体のSDGs債に対する想いと、ご調達された資金が東北地域にも有効活用されていることが具体的に分かりました。当行の使命であります、地域社会の発展に向けて引き続き「Vision2030」に沿った経営を進めて参りたいと思います。

米田理事

当機構では、本年7月に機構改革プランを策定し「交通ネットワーク整備を通じて、地域と共に歩み、社会に貢献し続ける組織」を目指して、この改革プランの実現に邁進しています。その際、3つの視点が重要と考えます。すなわち、①変化への迅速かつ柔軟な対応 ②総合力・専門性の強化 ③アカウンタビリティ(説明責任)の向上です。

とりわけ、アカウンタビリティの向上に向けた対外的なコミュニケーションの強化は喫緊の課題です。当機構は、従来より様々な場を通じて関係者とのコミュニケーションを取ってきましたが、組織的に十分な協力関係・信頼関係を構築するに至っていないこともありました。そこで、改革プランでは、国や地方自治体、事業者のみならず、関連する業界団体等と協力・信頼関係を構築し、当機構に対するニーズについて情報収集するとともに、当機構の考えを積極的に

エンゲージメント

七十七銀行 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

発信していくことを具体的な取組目標のひとつとして掲げております。

今回の七十七銀行さんとのエンゲージメントも、投資家という関係者との協力・信頼関係のひとつであると認識しております。



ご留意事項

金融商品取引法第37条(広告等の規制)にかかる留意事項

手数料等について

SMBC日興証券株式会社(以下「弊社」といいます。) がご案内する商品等へのご投資には、各商品等に所定の手数料等をご負担いただく場合があります。例えば、店舗における国内の金融商品取引所に上場する株式等(売買単位未満株式を除く。) の場合は約定代金に対して最大1.265%(ただし、最低手数料5,500円) の委託手数料をお支払いいただきます。投資信託の場合は銘柄ごとに設定された各種手数料等(直接的費用として、最大4.40%の申込手数料、最大4.50%の換金手数料又は信託財産留保額、間接的費用として、最大年率3.70%の信託報酬(又は運用管理費用) 及びその他の費用等)をお支払いいただきます。債券、株式等を募集、売出し等又は相対取引により購入する場合は、購入対価のみをお支払いいただきます(債券の場合、購入対価に別途、経過利息をお支払いいただく場合があります。)。また、外貨建ての商品の場合、円貨と外貨を交換、又は異なる外貨間での交換をする際には外国為替市場の動向に応じて弊社が決定した為替レートによるものとします。上記手数料等のうち、消費税が課せられるものについては、消費税分を含む料率又は金額を記載しております。

リスク等について

各商品等には株式相場、金利水準、為替相場、不動産相場、商品相場等の価格の変動等及び有価証券の発行者等の信用状況(財務・経営状況を含む。) の悪化等それらに関する外部評価の変化等を直接の原因として損失が生ずるおそれ(元本欠損リスク)、又は元本を超過する損失を生ずるおそれ(元本超過損リスク) があります。

なお、信用取引又はデリバティブ取引等(以下「デリバティブ取引等」といいます。) を行う場合は、デリバティブ取引等の額が当該デリバティブ取引等についてお客様の差入れた委託保証金又は証拠金の額(以下「委託保証金等の額」といいます。) を上回る場合があると共に、対象となる有価証券の価格又は指標等の変動により損失の額がお客様の差入れた委託保証金等の額を上回るおそれ(元本超過損リスク) があります。

また、店頭デリバティブ取引については、弊社が表示する金融商品の売付けの価格と買付けの価格に差がある場合があります。

上記の手数料等及びリスク等は商品毎に異なりますので、当該商品等の契約締結前交付書面や目論見書又はお客様向け資料等をよくお読みください。なお、目論見書等のお問い合わせは弊社各店舗までお願いいたします。

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

(2021年4月1日現在)