

SDGs債 エンゲージメント



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

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

【対談概要】

日時：2025年11月10日

投資家：陸前高田市

総務部財政課長 小野寺 一典 氏

企画部企画政策課長 黒澤 裕昭 氏

発行体：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

経理資金部資金企画課長 高嶋 数馬 氏

モデレーター：SMBC日興証券株式会社

公共法人部長 和田 祥美

※陸前高田市役所会議室にて実施

はじめに

「SDGs債 エンゲージメント対談」とは、SDGs債の発行体と投資家が、債券の発行を通じて調達した資金が使われる事業やその持続可能性について、建設的な対話を行うことを意味する。これは、機関投資家が持つ「エンゲージメント」の概念を、SDGs債の文脈で実施する活動であり、投資家は発行体の取り組みを評価・支援し、発行体は投資家からのフィードバックを得て事業を改善することを目的とし、SDGs債の市場拡大に伴いその重要性が高まっている。

弊社がモデレーターとして、陸前高田市からは総務部財政課長の小野寺氏ならびに企画部企画政策課長の黒澤氏、鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRTT)からは経理資金部資金企画課長の高嶋氏に話を聞く。



エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

自己紹介

和田

本日は宜しくお願ひいたします。それではまず小野寺課長より、陸前高田市の概要をご紹介しますのでよろしくお願いします。

小野寺課長

本日は貴重なエンゲージメントの機会を頂戴しまして、誠にありがとうございます。本市は、岩手県の東南端に位置し、太平洋に面した美しい自然環境と歴史・文化を誇る町であり、本年1月1日、市政施行から70年目を迎えました。本市の歴史は古く、中沢浜貝塚の史跡が発見されているように、縄文時代から優れた文化を有する生活圏が形成されていました。都市としての成り立ちは、平安時代初期とみられ、金と塩、海産物が経済の根幹を成しており、特に金は、奥州藤原氏の黄金文化に大きな役割を果たしました。

明治22年(1889年)の町村制実施により、陸前高田市は1町8カ村として成立しました。その後、昭和30年(1955年)に町村合併促進法に基づき、高田、気仙、広田の3町と小友、米崎、矢作、竹駒、横田の5村が合併して現在の陸前高田市が形成されました。気候は年間を通じて過ごしやすく、夏は爽やかな海風が吹き、冬は快晴の日が多く積雪が少ないのが特徴です。海の幸にも恵まれており、特にカキや広田湾産のイシカゲ貝が有名で、高級料亭や寿司屋でも提供されています。



エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

観光スポットとしては白砂青松の高田松原が有名で、かつては美しい砂浜として、海水浴場として賑わっていました。東日本大震災により高田松原は津波で大きな被害を受けましたが、「奇跡の一本松」として知られる唯一残った松が復興のシンボルとなっています。市内には他にも魅力的な観光スポットが多くあります。例えば、三陸ジオパーク、「陸前高田市立博物館」や「東日本大震災津波伝承館」などがあります。また、陸前高田市は、気仙大工・左官の発祥の地とされており、市内には著名な建築家による建築物が多く見られます。

また、陸前高田市は現在米大リーグ（MLB）のロサンゼルス・ドジャースで活躍する佐々木朗希選手の出身地であります。2025年6月16日、陸前高田市の観光施設「まちの縁側」に佐々木朗希選手をデザインした特製マンホールカバーが設置されました。このマンホールは、彼の出身地としての誇りを象徴し、多くの観光客が訪れるスポットとなっています。佐々木選手の活躍は、陸前高田市の若者にとって大きな励みとなっており、地域の誇りと希望を象徴するものです。



【奇跡の一本松】



【特製マンホールカバー】

和田

ありがとうございます。奇跡の一本松は拝見しまして、まさに復興の象徴として逞しく屹立する姿に感銘を受けました。また昼食時に牡蠣をいただきましたが、非常に大きな牡蠣で驚きました。

それでは次に高嶋課長より、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。

高嶋課長

はじめに、本日は当機構債にも投資表明をいただいております陸前高田市様との貴重な対談の機会を頂戴しまして、厚く御礼申し上げます。

鉄道・運輸機構は、2003年10月、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団が統合して誕生した全額政府出資の独立行政法人です。

「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します」を基本理念に、国の国土交通政策の執行機関として、役職員一丸となり、日々業務を行っています。当機構は、これまで様々な団体が統合してきた歴史的な背景もあり、現在は5つの勘定に区分して業務を実施しています。



エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

当機構の主たる業務であります鉄道建設事業におきましては、全国の整備新幹線や都市鉄道などの建設を行っており、ここ数年の実績では、武雄温泉-長崎間を結ぶ西九州新幹線、金沢-敦賀間を結ぶ北陸新幹線の延伸事業が挙げられます。現在では新函館北斗-札幌間を結ぶ北海道新幹線の延伸・開業に向けて、沿線の皆様のご理解とご協力をいただきながら、丁寧かつ着実に取り組んでいます。

当機構と、陸前高田市様が所在します岩手県における新幹線事業をお話しますと、当機構の前身となる日本鉄道建設公団時代の2002年に開業した、盛岡-八戸間を結ぶ東北新幹線の建設が挙げられます。約97kmの延伸工事であり、工事着手から約11年の歳月を要しましたが、開業により首都圏と北東北を結ぶ時間が大幅に短縮され、生活にゆとりをもたらすとともに、沿線地域の産業経済の発展や観光開発に貢献させていただきました。

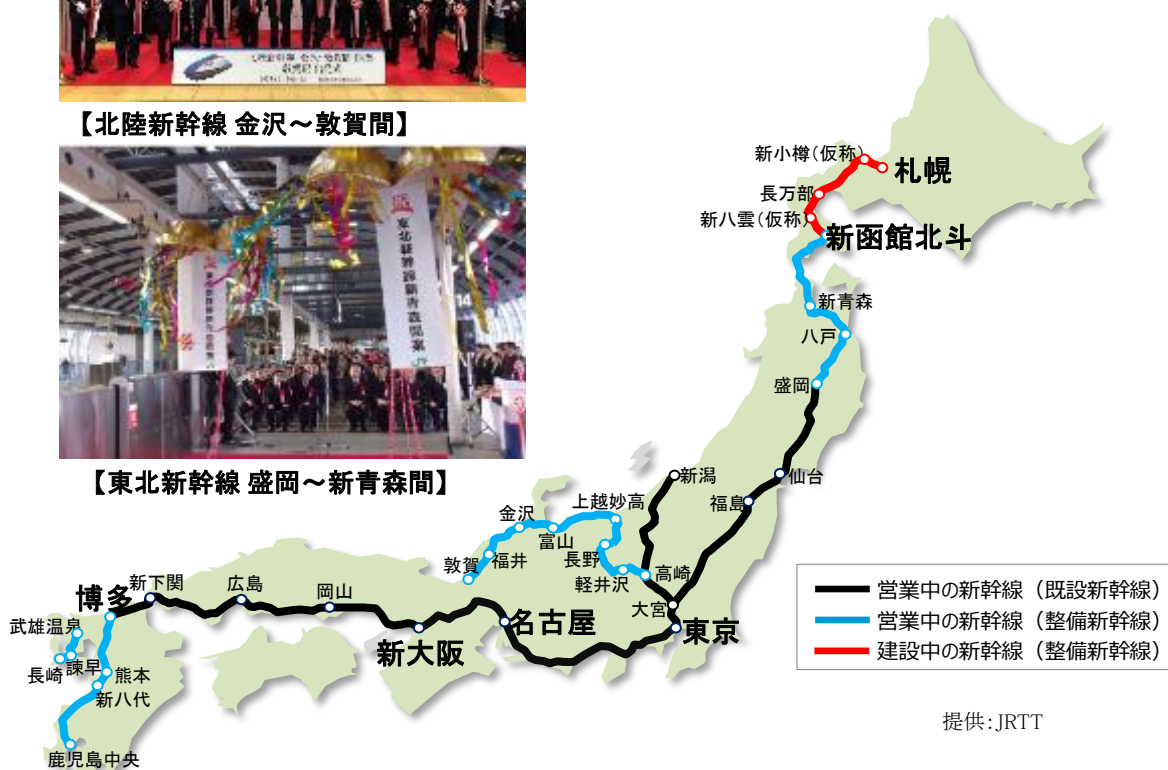
また、もう一つの主たる業務が、船舶共有建造事業です。国内の海運事業者と共同で船舶を建造する事業で、内航海運のグリーン化に資する船舶などの建造を促進しています。これまで、鉄道整備などを通じて岩手県とも関わりがありましたので、今回のエンゲージメント対談を非常に楽しみにしていました。



【北陸新幹線 金沢～敦賀間】



【東北新幹線 盛岡～新青森間】



和田

ありがとうございます。ビジネスや余暇において新幹線はよく利用しておりますが、昨今の延伸事業で利便性が大きく向上していることを実感しています。JR TTさんが交通ネットワークの整備に多大な貢献をされていることがよく分かりますね。

エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

SDGs貢献に向けた取り組み

和田

ここからは、今回の対談の主要テーマでありますSDGsに向けた取り組みについてお話をいただければと思います。まずは陸前高田市さんにお聞きしますが、貴市は、2019年に「SDGs未来都市」に選定されています。選定に向けた提案に関して、どのような経緯や思いがあったのでしょうか。

黒澤課長

ご紹介いただきました通り、本市は、2019年7月1日、持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた優れた取り組みを提案した自治体の一つとして「SDGs未来都市」に県内で初めて選定されました。

提案に至った経緯につきましては、将来における全国共通の課題ならびに、本市特有の解決しなければならない課題に真摯に向き合わなければならないとの思いがありました。

まず、他の地方自治体と共通する課題としては、少子高齢化や人口減少の問題、産業競争力の問題、優良な雇用機会が少ない等、市の将来に対して大きな危機感を持っていました。また、市特有の課題としましては、ご存知の通り、2011年に東日本大震災を経験し、市全体の活気を取り戻すことや復興を成し遂げるにあたって、相当の期間と労力を要するという状況でした。そこで、本市を取り巻く課題を包括的に捉え、困難を克服し、市民とともに希望に満ちた陸前高田市を実現したいとの思いからSDGs未来都市選定への提案に向けて始動したのです。

市民と自治体、企業や大学など、多様なステークホルダーとの連携の中から、新たな価値を創造し、誰もが多様性を認め合い、個性を持つ一個人として尊重され、困っている人がいたら助けることが当たり前の社会の実現に向け、「ノーマライゼーションという言葉のいらないまちづくり」を推進することを提案の骨子とし、おかげさまで、選定に至りました。



陸前高田市
企画部企画政策課長
黒澤氏



【SDGs未来都市選定証授与式の様子】

エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

SDGs未来都市に認定された都市は、3年間の計画を策定し、実施することとされていますが、本市においては「陸前高田市SDGs未来都市計画」において、将来のビジョンを掲げ、現状を把握し、課題を洗い出したうえで、様々な施策を行っています。

また、SDGs達成に向けた取り組みの情報交換を目的として、「東北SDGs未来都市ネットワーク」に加盟し、互いに学び、刺激し、切磋琢磨して都市連携の相乗効果を生み出していくことを目指しているところです。

和田

ありがとうございます。続きまして、JRTTさんにお聞きします。JRTTさんの事業は、そもそも社会的要請に応える交通システムを構築し、且つ環境にやさしい移動手段を提供しており、まさにサステナブルな社会の実現に貢献されていますね。

高嶋課長

当機構に関して申し上げますと、まさに我々の理念である交通ネットワークの整備を通じて、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に貢献することが、最大の使命であると思っています。当機構では、SDGsの17の目標と当機構の各事業との関係を幅広く捉え、関連付けの整理を行っており、12の目標に貢献していることについて、第三者評価機関より認定を受けています。

また、持続可能な社会の実現に貢献する上で、当機構自身も持続可能な組織でなければなりません。そこで2023年、当機構は、持続可能な社会に向けた世の中の動きと連動しながら、今後進めていくべき、「生産性の向上」、「安全・安心」、「環境・GX」、「技術継承」への対応を明確にするために、建設DXビジョンを策定しました。策定の背景として、わが国における人口減少の深刻化、地球温暖化に起因した自然災害の多発・激甚化、デジタル技術導入の遅れ、建設業に従事する労働人口減少・就業者の高齢化など、日本社会及び鉄道建設における「持続可能性」に対する課題が顕在化していることが挙げられます。そうしたことから、DXビジョンは、当機構の事業を取り巻く環境変化に真正面から向き合い、社会の要請に応えるべく、“シンカンセン”のネクストステージに向けた機構の“シンカ”を発揮する内容となっています。

具体的には、「鉄道の建設現場のシンカ」、「サイバー空間を活用しオフィスでシンカ」、「鉄道運行や技術支援をシンカ」の3つのシンカ目標を設定し、今後20～30年後の達成を目標にロードマップを作成し、多様な事業主体や施策の実現に関係する各種計画と連携し、ビジョンの実現に向けた取り組みを進めています。

<鉄道の建設現場の“シンカ”>



民間企業と連携して軌道スラブ調整作業の電動化

<サイバー空間を活用しオフィスでシンカ>



サイバー空間での鉄道走行シミュレーション (VRAIN)

<鉄道運行や技術支援を“シンカ”>



レーザーによるトンネル内の建築限界測定

提供: JRTT

また、投資家様へのIR活動において、『JRTTサステナブック』を配布し、当機構の業務とSDGsへの貢献について、分かりやすいイラストに基づいて周知を図るなど、草の根活動も根気強く行っています。

エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

持続可能な社会形成に向けた具体的な取り組み

和田

陸前高田市さん、JRTTさんのお話をお伺いし、組織として、現状の課題を認識し、いかに持続可能な社会を見据えた計画策定・ビジョン共有をされていらっしゃるかがよく分かりました。陸前高田市さんにお聞きいたします。先程、「陸前高田市SDGs未来都市計画」のお話をいただきました。計画の達成に向けた、貴市の具体的な取り組みについて、教えていただけますでしょうか。

黒澤課長

本年は、東日本大震災から14年を迎え、国が定めた第2期復興創生期間が令和7年度をもって終了し、復興事業は一つの節目を迎えることになります。令和5年度に、まちづくり総合計画後期基本計画を策定し、昨年度から本市が将来にわたって発展するよう、中長期的な視点で産業の振興、人材の流入・育成、福祉の充実に必要な施策に取り組んでいます。例えば、産業振興の取り組みに関して一例を紹介しますと、本市は2017年7月に、東京大学及び株式会社サロンドロワイヤルとピーカンナッツ・プロジェクトに係る産学官連携協定を締結しました。これは東日本大震災の被災エリアへのピーカンナッツの植樹・育成等により、地域特産品としてブランド化し6次産業化を進めるプロジェクトです。



【ピーカンナッツプロジェクト イメージ図】

もう一例紹介しますと、本市のみで生産されている、ブランド米「たかたのゆめ」がございます。日本たばこ産業株式会社から陸前高田の農業の復興に役立ててほしいと品種の権利を寄贈いただき、保育施設や小中学校の給食に使用されており、「米崎りんご」など他の特産品とともに、プロモーションを行っております。また、広田湾産のカキやイシカゲ貝などの海産物のブランド化も進められています。



このように、農林水産業が主要産業である本市にとって、シンボルとなる農産品の開発・ブランド化が今後必要だと考えます。

エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

人口減少対応や人材育成に向けた取り組みについて、ご紹介します。日本の人口減少と歩を合わせるように、本市の人口は、1955年の32,833人から減少の一途をたどっております。更に東日本大震災により人口流出に拍車がかかり、2020年には18,271人(44.3%減)となり、1955年から2020年までの65年間で約14,500人の減少となりました。こうした中、本市のような地方都市において非常に重要なのは、医療、教育を主に、将来にわたって、しっかりと、誰一人取り残さないで確保していくことが、地域社会を維持していく上で必要不可欠です。

一例を挙げますと、医療に関してですが、岩手県は、県民一人当たりの医師の数が、47都道府県の中でも下位の状況であり、かつ、その医師も盛岡といった都市部に偏在している状況であります。将来的に、本市における医療体制を維持するためには、地元で、医療に携わる人材を育成することが重要であると考えております。こうした観点から、気仙地区の県立高校に、医学部進学課程を設置できないか検討しており、隣接自治体とともに、県に対して要望しております。

また、地域の伝統文化や防災意識の次世代への継承にも力を入れています。地域住民や高校生を対象にしたSDGsに関する講義やワークショップを開催し、持続可能な社会づくりに貢献する人材の育成を目指しています。

持続可能な社会を実現するには、自治体のみの取り組みだけでは非常に困難です。企業・団体・個人等の交流や連携を通じ、共に手を携えて推進する必要があります。

本市の取り組みの成果は着実に成果を上げていていると思います。2022年2月1日、都内で『Rethinkアワード2022』表彰式が行われ、震災後の復興の取り組みや、2019年に「SDGsに関する連携協定」を締結した法政大学様とのワークショップの実施など、官学連携が評価され、本市は「自治体部門」を受賞しました。名誉ある賞をいただきましたが、持続可能なまちづくりに終わりはありません。これからも積極的に取り組んでいきたいと思っています。

和田

ここ数年は、ふるさと納税の普及によって、地域の特産品を目にする機会も格段に増えております。陸前高田市さんのお話にあるような、農産品の開発による産業振興や雇用拡大の施策は大変素晴らしいなと感じました。

JRTTさんにお聞きします。JRTTさんが手掛ける鉄道建設や船舶建造は、地域社会の発展や、利便性の向上に貢献されていらっしゃると思いますね。

高嶋課長

そうですね。当機構は、わが国唯一の鉄道建設に係る公的な技術者集団として、新幹線や都市鉄道の整備など、現在までに3,800kmを超える鉄道の建設を手掛けてきました。新幹線の整備効果は様々に挙げられますが、まずは新幹線の建設そのものに伴う効果が確実に生じます。さらに、開業に伴い移動時間短縮や利便性向上などの輸送サービス向上が実現され、企業立地や交流人口増加が促進されます。



【東北新幹線「はやて」出発式の様子】提供:JRTT

エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

2002年の東北新幹線の盛岡-八戸間の開業により、東京-八戸間の移動時間が、開業前の3時間33分から、2時間56分へ、約37分の短縮が実現しました。その後、八戸-新青森間も開業に至りましたが、東北新幹線の全線開業により、東北地方全域に大きな経済効果をもたらしました。

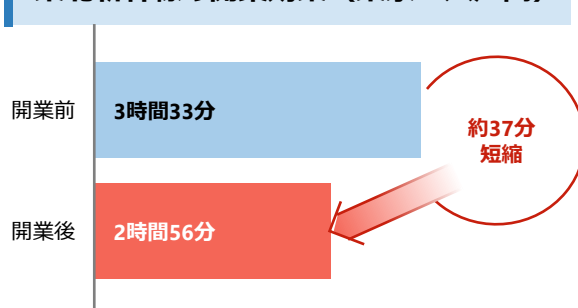
当機構が手掛ける船舶共有建造につきましても、海洋国家であるわが国にとって、経済活動や国民生活に必要な不可欠なインフラとして地域に貢献しています。当機構は、これまでに4,100隻以上の船舶を建造しており、日本最大級の船主でもあります。船舶の整備主体となる海運事業者は、大多数が中小企業であり、当機構は長期資金を安定的に供給することや、技術面から専門的なアドバイスの提供によって支援しています。



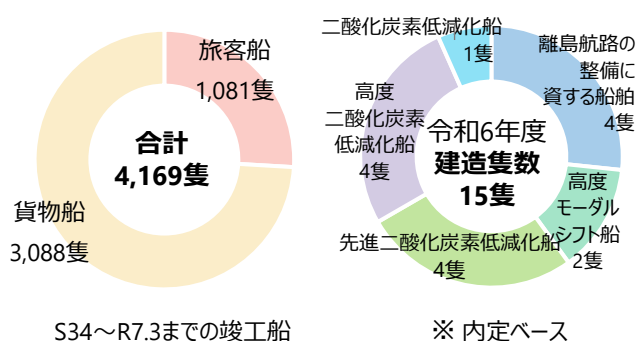
【景観を考慮したアーチ橋（東北新幹線 盛岡～八戸間）】

提供:JR TT

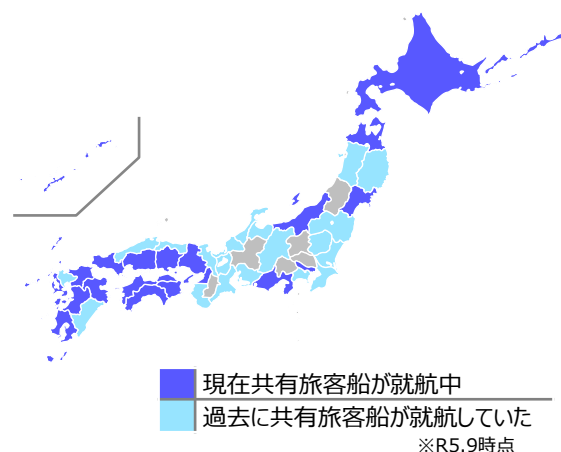
東北新幹線の開業効果（東京～八戸間）



鉄道・運輸機構の建造実績



共有船の就航状況



小野寺課長

JR TTさんによる東北新幹線の建設や、東日本大震災で被災した三陸鉄道の復旧支援など、県内における事業を通じた貢献については存じ上げております。鉄道の建設以外でも、同様の支援をされているのでしょうか。

エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

高嶋課長

三陸鉄道に関しましては、前身の日本鉄道建設公団時代に、久慈(くじ)線、盛(さかり)線として建設を進め、その後、第三セクター三陸鉄道株式会社が設立され、新たに北リアス線、南リアス線として開業した経緯があります。

平成23年に巨大津波で壊滅的な被害を受けましたが、当機構では、津波で流出した盛土、線路及び通信ケーブルの復旧、地震で損傷した橋りょうの修復、津波で流出した駅及び橋りょうの再構築等をはじめとした復旧工事の全面的な支援を行い、3年の月日を経て全線運行に至りました。

被災した鉄道の復旧というのは、鉄道整備を主務としてきた当機構にとって、ほとんど経験のない業務でしたが、「三陸鉄道を復旧させて、被災地に希望の灯を灯そう」という、熱い使命感を持ち、久慈市と釜石市に建設所と、宮古市に工事担当課を設け、全社を挙げて取り組んだ事業でした。また、令和元年台風第19号の際にも、三陸鉄道から支援要請を受け、職員を派遣し技術支援を行いました。



【三陸鉄道南リアス線、吉浜・釜石間 復旧前後の様子】 提供:JRTT

当機構としましては、これまで多くの支援を行ってきましたが、新幹線の建設等で培った技術力を活用し、自然災害等で被災した鉄道施設等の早期復旧を支援するため、令和5年4月に「鉄道災害調査隊」を立ち上げました。国土交通省からの派遣要請があった際、迅速に支援を実施する部隊です。直近の事例では、昨年の元日に発生した能登半島地震によって被災した、のと鉄道七尾線や、昨年6月の降雨により被災した、しなの鉄道北しなの線の支援を行いました。

このように従来の鉄道建設だけではなく、既存施設の復旧支援を通じて、地域への支援を拡大しています。

主な支援実績（発足前も含む）

災害	支援先
阪神・淡路大震災(平成7年)	北神急行電鉄、阪神電気鉄道 等
新潟県中越地震(平成16年)	JR東日本
東日本大震災(平成23年)	三陸鉄道、仙台空港鉄道 等
熊本地震(平成28年)	南阿蘇鉄道、JR九州
台風19号(令和元年)	三陸鉄道
台風14号(令和4年)	錦川鉄道
台風13号(令和5年)	いすみ鉄道、小湊鉄道
能登半島地震(令和6年)	のと鉄道
降雨(令和6年)	しなの鉄道

和田

支援という枠組みでは、JRTTさんは、地域の交通事業に対して出資・融資も行っていますね。

エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

高嶋課長

そうですね。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等に基づいて、地域公共交通に対する出資業務及び交通DX・GX推進に対する資金の出資や貸付けも行っています。当機構が出資等を行うことにより、事業を進めるに当たって必要となる初期投資について柔軟な資金調達が可能となるとともに、地元企業、金融機関等から必要な民間資金を呼び込むことが期待できます。

事例としては、交通事業者などに対してキャッシュレス決済の導入・拡充やEVバス車両の導入のための資金の貸付け業務を行っています。また、国際空港へのアクセス強化等に資する都市鉄道ネットワークの充実や一層の利便性向上を図るための都市鉄道整備、物流拠点施設や物流 DX・GX 関連設備の整備に対する資金の貸付け業務を行っており、トラックターミナルの整備やEVトラックの導入等のための資金の貸付けを行った実績があります。

環境負荷低減に向けた取り組み

和田

ありがとうございます。ここからは、気候変動や環境問題へのお取り組みに関して、お聞きしたいと思います。陸前高田市さん、JRTTさん共に、環境負荷低減に向けた先進的な取り組みをされている印象が強いです。昨今、アメリカのパリ協定離脱の動きなど、地球温暖化対策に逆行する動きがあり懸念するところではありますが、まずは、陸前高田市さんの環境対策のお取り組みに関して教えていただけますでしょうか。

黒澤課長

本市は、環境保護と持続可能な開発を目指して、さまざまな取り組みを行っています。

「陸前高田市まちづくり総合計画」の部門別計画として、市民、事業者及び市が一体となって、環境の保全に効果的な取り組みを行うための方針を定めた「陸前高田市環境基本計画」を令和3年度～令和12年度を実行期間として策定しました。

テーマは「山を育て 川を守り きれいな

海を 明日へつなげる 陸前高田」であり、PDCAサイクルの実行により、より良い環境保全活動を行うことができるよう、計画の関連施策及び環境指標について現状を確認するとともに、年次報告書を作成して公表しています。

令和6年9月に、環境省より第5回脱炭素先行地域に選定され、農地復旧が難しい津波被災跡地においてポット式根域制限栽培による果樹栽培と太陽光発電事業を組み合わせ「営農強化”型太陽光発電”」の導入を進めています。

また、市内の電力供給事業を通じて、再生可能エネルギーの導入を進めており、市内のほぼ全ての公共施設の電気は、地域新電力会社から供給されています。この取り組みは、地域内経済の循環を促進し、電気代の地域づくりへの還元を目指しています。



エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

加えて、本市は森林資源が豊富な地域であり、企業や団体との協力により森林保全活動を推進しています。市、各企業、公益財団法人Save Earth Foundationの三者協定に基づき、「企業等による森づくり制度」を導入しています。この制度は、森林が有する機能の維持増進、交流人口の拡大と地域活性化を目的としており、森林保全や環境教育などの活動の場を企業に提供するとともに、市内各施設の視察を通じた防災教育や自然共生社会に関する社内研修といった森林・林業以外についても学ぶ場として活用いただけるものとなっています。



【森林内でレクチャーを受ける様子】

本年1月には、長年にわたり市有林を整備してきた実績をもとに、国が運営するJ-クレジット制度における審査をうけ、市有林J-クレジットの認証を取得し、同年2月に販売を開始しました。対象エリアである陸前高田市気仙町は、古くから植林や路網の整備が行われ、長年にわたって間伐等の森林整備や木材の循環利用に力を入れてきた森林が広がっています。今後は市有林J-クレジットの販売収益を、更なる森林整備や林業振興施策の財源に充てることにより、適切な森林管理による収益が、市内の他の森林にも還元される好循環につなげていく計画です。

和田

ありがとうございます。陸前高田市さんの主要産業である農林水産業を起点として、環境政策を行っていらっしゃるがよく分かりました。

続いて、JRTTさんにお聞きいたします。鉄道や船舶は、地球環境にやさしい交通手段であることはよく知られていますが、どの程度の効果をもたらすのでしょうか。

エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

高嶋課長

ご認識のとおり、鉄道や船舶は大量輸送機関であることから、1回の輸送で多くの人やものを運ぶことができます。国も「モーダルシフト」、つまり自動車やトラックから、鉄道輸送への転移を提唱しており、環境負荷低減に寄与するものと言えます。

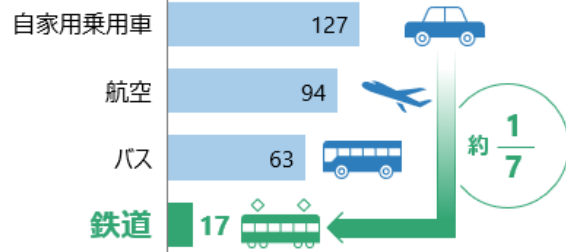
まず、鉄道に関して申し上げますと、輸送量当たりのCO₂の排出量に関して、自家用乗用車対比で約1/7となっており、CO₂排出量の少ない、環境にやさしい輸送手段であることがお分かりいただけるかと思えます。

現在建設中の北海道新幹線

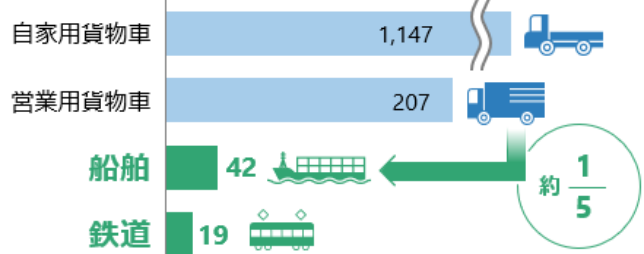
(新函館北斗・札幌間)が開業し、航空機、バス及び自動車から旅客が転移した場合、当機構の推計では、CO₂の削減量は217,000t CO₂/年、となります。このCO₂の削減量は、杉の木約250km²(東京ドーム約5,000個分)植樹した場合のCO₂吸収量に相当します。

輸送量当たりのCO₂排出量 (令和5年度)

旅客 (g-CO₂/人キロ)



貨物 (g-CO₂/トンキロ)



提供: 国土交通省総合政策局環境政策課HPよりJRTT作成

和田

東京ドーム5,000個分の効果とは、相当な吸収量ですね。

高嶋課長

そうですね。また、当機構は工事施工時における環境対策も行っています。例えば、整備新幹線等の鉄道建設において、工事の過程で温室効果ガス(CO₂)が排出されますが、排出量のうち、高架橋、トンネル、レール、駅舎などの構造物に使用される「コンクリート」に関連した排出の割合が高くなっています。

コンクリートはセメントに砂利や砂を混ぜ合わせて作られますが、そのセメントの生成過程で大量のCO₂が発生することから、当機構の建設工事では、高炉スラグ等の混和材をセメントの代わりに使用することで、CO₂の排出量を削減できるコンクリートの導入を進めています。

続いてご紹介するのが、照明の消費電力削減の事例です。西九州新幹線の長崎駅の屋根に関しまして、整備新幹線駅として初めて「膜屋根」を採用しました。降雪のない地域であることや、列車が高速で通過しないことなどの条件がありますが、長崎駅はこれらの条件を満たしており実現に至りました。特殊な透光性のある素材を使用しているため、雨天以外の昼間はホームに自然光を取り込むことができ、照明の点灯を減らして電力の消費を抑えることが可能となります。

ちなみに、先日、国際的な鉄道デザインコンペティションであるブルネル賞2025の授賞式が

エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

ロンドンで開催されたのですが、鉄道専門家などの審査員による選考の結果、長崎駅が優秀賞に選出されました。

最後にご紹介するのが、駅舎における木材の循環的利用の取り組みです。当機構は整備新幹線の駅建築工事において、地元の木材を駅の内装材の一部に使用しています。木材を使用することで、「炭素固定」が可能となり、これによって、CO₂削減に寄与する

ことが出来ます。近年、駅舎において木材を利用して欲しいという「地元からの要望」が増えてきています。コストなどの諸問題はあるにせよ、できるだけこれらの要望に応じていくのも、公共機関としての当機構の責務のひとつであると考えています。



【西九州新幹線 長崎駅 内観(プラットフォーム)】 提供:JRTT

和田

ありがとうございます。整備後の環境改善のみならず、建設中段階でも様々な負荷低減をされていることがよく分かります。船舶についてはいかがでしょうか。

高嶋課長

船舶に関しましても、CO₂排出量の少ない輸送機関であります。営業用貨物車と比較したCO₂排出量は約1/5であり、鉄道同様、環境にやさしい輸送機関であることがお分かりいただけるかと思います。当機構が手掛ける環境にやさしい船舶をご紹介します。二酸化炭素低減効果を備えた貨物船「ちゅらさん」です。



【一般貨物船「ちゅらさん」(高度二酸化炭素低減化船)】 提供:JRTT

本船は「バッテリー併用超低抵抗省エネシステムを考慮した高効率推進装置装着実証事業」として国土交通省・経済産業省の省エネルギー推進事業の認定を受けています。高度空気潤滑システムの搭載による船体への摩擦低減や、コンテナ型バッテリーシステム(300kWh)の搭載による停泊時における陸上電源の利用など、省エネ・省CO₂・省力化に優れた次世代型の船舶となっています。

エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

SDGs債の投資家/発行体としての取り組み

和田

皆様の環境課題に対する対策やお取り組みがよく分かりました。

さて、お話の毛色は変わりますが、今回、陸前高田市さんはSDGs債の投資家として、JRTTさんはSDGs債の発行体としてご参加されております。其々のお立場から、SDGs債に関するお考えをお聞きしたいと思います。

小野寺課長

本市はSDGsの達成を目指す取り組みの一環として、基金の保全をしつつ、投資を通じて持続可能な社会の形成に寄与し、社会的使命・役割を果たして参りたいと考えています。

本市の基金残高は令和5年度末で約152億円ございます。残高の一部を原資として、昨年度よりSDGs債への投資を開始いたしました。地方債や財投機関債、高速道路会社債など、比較的安全性が高い銘柄に投資し、銀行預金対比で高い利息を獲得し、市政に活用したいと考えております。

JRTTさんのサステナビリティ・ボンドは8月に購入させていただきました。購入にあたっては、先程からご説明いただいておりますが、調達した資金が、環境負荷の低減や地域の生活に必要な不可欠な交通インフラの整備等に充当されており、環境改善効果があることや、社会的課題の解決に資するものであることの双方を有する債券であることから、発行趣旨に共感した次第です。岩手県における新幹線整備や、三陸鉄道復旧支援など、大きな貢献をいただいております。親和性という観点も大きいですね。

本市は、SDGs債を購入しましたら、原則として投資表明を行い、皆様に周知をおこなっております。

和田

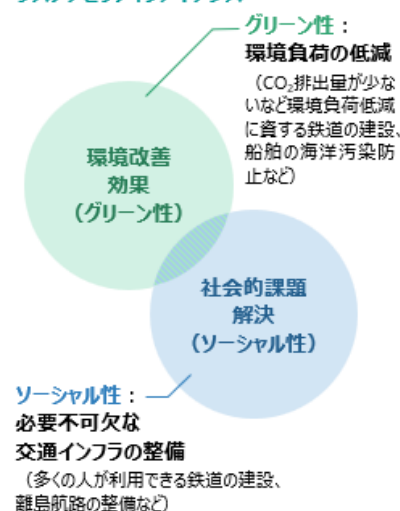
ありがとうございます。それではJRTTさんにお聞きます。JRTTさんの発行する債券の概要や特色について教えていただけますでしょうか。

高嶋課長

当機構のサステナビリティファイナンスによる資金調達についてご紹介します。サステナビリティファイナンスにつきましては、地球環境への負荷低減に資する「グリーン性」と、社会的課題の解決に資する「ソーシャル性」の双方の性格を有する資金調達です。当機構は、本日お話いたしました、鉄道建設プロジェクトならびに船舶共有建造プロジェクトに対し、調達資金を100%充当しています。

調達においては、投資家の皆様に安心して投資いただけるクオリティを担保するため、国際的な第三者評価機関であるDNVからの検証・評価に加え、鉄道建設プロジェクトのグリーン性に関しては、厳格な国際基準を設けるCBIのプログラム認証をアジアで初めて

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



エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

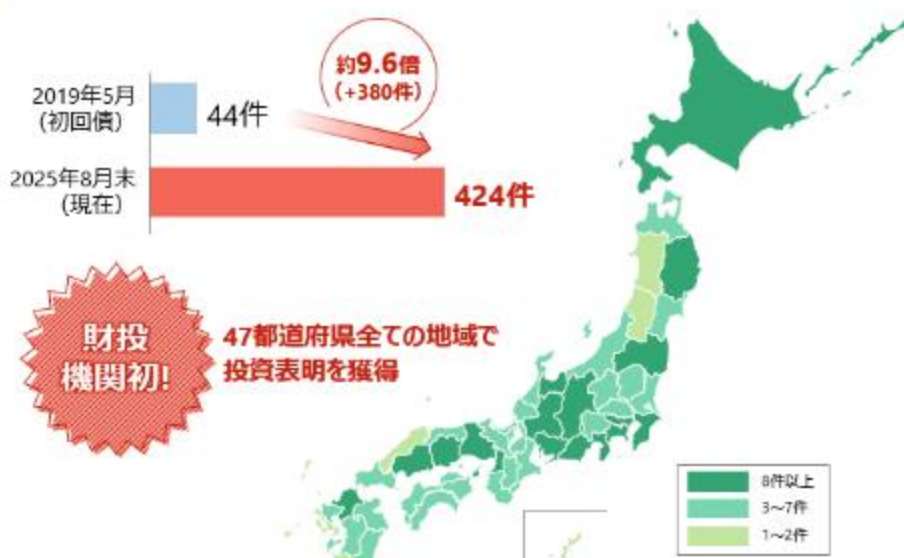
取得しました。

当機構が最初にサステナビリティ・ボンドを発行したのは2019年になります。当時はSDGsやESGといった言葉がそこまで普及しておらず、手前味噌ですが、当機構はある意味ではSDGs債市場の黎明期を支え、拡大に貢献した先駆的な存在であると自負しています。

また、陸前高田市さんにもいただきました投資表明の件数ですが、2019年の初回債の44件から今年度の8月時点で424件と、実に9.6倍まで増加しています。

業態としては様々ですが、実は陸前高田市さんのような地方公共団体からの表明が最も多く、当機構の全国に及ぶ事業上の親和性や、基金運用において安心・安全を評価いただいているものと思い、大変感謝しています。

投資表明件数の推移



最後に

和田

この度の対談を通じて、陸前高田市さん、JRTTさんのSDGsに対する思いやお取り組みについて詳細な説明をいただきました。当社としましては、多岐に渡る複雑な問題を解決しながら持続可能な社会を実現するために、金融の果たす役割を自覚し、資本市場を通じて社会課題の解決に資するお金を「つなげる」証券会社として、その様々な役割を果たしていきたいと思っております。

それでは、最後に本日のエンゲージメント対談の感想をいただきたいと思います。



エンゲージメント

陸前高田市 × 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

小野寺課長

冒頭にお話ししましたが、今年は、市政施行70周年の年であり、施設やインフラなどハード面の復興関連事業が終了する一つの節目を迎えることになります。

今後は、ソフト面に移行していくことになりますが、見通しが立てづらい社会情勢の変化を的確に捉え、福祉や教育、防災・減災など市民生活に不可欠な分野において、質の高い行政サービスを提供していきたいと考えております。

将来を担う子ども、若者、子育て世代への支援、脱炭素、SDGs及びDX推進に向けた取り組みなど、本市のさらなる発展に向けた動きも加速させながら、地域課題の解決に取り組んでまいりたいと考えております。JRTTさんにおかれましては、本市のみならずですが、地域の交通政策に引き続きのご協力を賜れますと幸いです。本日は、ありがとうございました。

高嶋課長

新幹線をはじめとする鉄道や内航海運は、1年365日、多くの関係者の努力により休むことなく運行していますが、この運行は、鉄道事業者、内航海運事業者の皆さまはもちろん、各種メーカー、整備・保守会社など多くの関係者により支えられています。更には、地域社会の皆さまのご協力やご理解も欠かせません。

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。今後も皆様の声を真摯に受け止め、共に持続可能な社会の発展に貢献してまいります。本日は、誠にありがとうございました。



ご留意事項

手数料等について

SMBC日興証券株式会社(以下「当社」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。債券を募集また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、また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当社が決定した為替レートによるものとします。

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およ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)、また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。

上記の手数料等およびリスク等は商品ごとに異なりますので、当該商品等の契約締結前交付書面や目論見書またはお客さま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当社各店舗までお願いいたします。

本資料は当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、黙示にかかわらず内容の正確性あるいは完全性については保証するものではありません。
本資料は有価証券の取引その他の取引の勧誘を目的としたものではありません。

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