

東京臨海高速鉄道株式会社

サステナビリティファイナンス・フレームワーク

1. はじめに

東京臨海高速鉄道株式会社（以下、「当社」）は、以下のとおり、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。また本フレームワークは、関連する以下の原則等への適合性にかかるセカンド・パーティ・オピニオンを株式会社格付投資情報センター（R&I）より取得しております。本フレームワークに基づき、当社はサステナビリティファイナンスによる資金調達を実施します。

- グリーンボンド原則（GBP）2021（国際資本市場協会（ICMA））
- グリーンローン原則 2023（ローン・マーケット・アソシエーション（LMA）等）
- ソーシャルボンド原則（SBP）2023（国際資本市場協会（ICMA））
- ソーシャルローン原則 2023（ローン・マーケット・アソシエーション（LMA）等）
- サステナビリティボンドガイドライン 2021（国際資本市場協会（ICMA））
- グリーンボンドガイドライン 2022年版（環境省）
- グリーンローンガイドライン 2022年版（環境省）
- ソーシャルボンドガイドライン 2021年版（金融庁）

1.1 会社概要

当社は、東京都を主体に52の株主によって設立された第三セクターであり、「都庁グループ」の一員として、「東京都政策連携団体」に指定されています。

当社が運営する「りんかい線」は、昭和61年の「第二次東京都長期計画」において臨海副都心「東京テレポートタウン」の開発が決定され、続く昭和62年に発表された「臨海部副都心開発基本構想」の中で、「京葉貨物線の一部区間（新木場～臨海副都心）の旅客線としての活用を推進しながら、更に羽田・鶴見までの旅客化及び大崎への接続について検討する。」との方向付けがなされたことを契機として、路線の建設が進められました。そして、平成8年3月に第一期区間「新木場～東京テレポート」間が開業し、さらに第二期区間「東京テレポート～大崎」間について、平成13年3月に天王洲アイルまでが開業、平成14年12月には大崎まで全線開業いたしました。大崎駅でJR埼京線と相互直通運転を行っており、埼玉・東京・千葉・神奈川を結ぶ広域的な鉄道ネットワークが形成され、臨海副都心への近接性が確保されました。東京圏における交通の利便性の向上や沿線地域の活性化などに寄与しております。

【当社の主要事業】

- 鉄道事業法に基づく第一種鉄道事業

1.2 中期経営計画 2022

当社は、鉄道事業の使命である安全輸送を最優先と位置づけ、全社挙げての安全管理体制のもと、教育訓練、安全施設の整備、安全意識の高揚に努めてまいりました。また、お客様に快適にご利用いただける駅施設の整備やバリアフリーの充実を図り、近時、発生リスクが高まっている大規模災害への備えにも取り組んでまいりました。

2022年度からの本中期計画では、これまでの取り組みを継続、発展させていくことに加え、新型コロナウイルス感染症がもたらした経営への悪影響を克服し、さらに「ポスト・コロナ」における経営環境の変化に的確に対処できる財務体質、組織体制をつくり上げることを主眼に、方針と具体的方策をとりまとめました。

計画の着実な実行により、さらなる安全・安定・安心輸送とお客様サービスの向上を実現し、あわせて事業をしっかりと支える経営基盤の確立を目指してまいります。

当社の経営の現況や直面する事業環境の変化を踏まえ、2022年度からの「経営方針」として、以下の3つを掲げ、さらに経営目標として4つの柱（次頁）を定めて取り組んでまいります。

【当社の経営方針】

- 一 鉄道事業の使命である安全・安定・安心輸送の確保と、快適な旅客サービスの提供に向けて、今後も弛まぬ努力を続けていきます。
- 二 臨海副都心を支える基幹的公共交通機関として、沿線地域の活性化に貢献するとともに、東京圏における広域鉄道ネットワークを構成する路線として、利便性の更なる向上に努めていきます。
- 三 事業環境の目まぐるしい変化の中にも的確に成長の芽を捉え、効率的な事業運営を行い、収益力を高めるとともに、社員一人ひとりの能力向上といきいきと働ける職場づくりに努め、企業として持続的な発展・成長を続けていきます。

【当社の経営目標】

1 安全・安定・安心輸送の確保
輸送の安全確保を最優先に、駅や車両の安全性向上、激甚化する自然災害への対策や異常時等の対応強化を図り、安全・安定・安心な旅客サービスの提供に取り組みます。
2 お客様サービスの向上
車両や施設の利便性・快適性の向上やお客様のニーズ・期待に的確に応える質の高いサービスの提供に努め、誰もがより利用しやすく快適な移動空間の実現を目指します。
3 沿線地域の発展と持続可能なまちづくりへの貢献
沿線の企業や自治体等との連携強化はもとより、気候変動等の社会的課題の解決にも積極的に挑戦し、沿線地域の更なる発展と持続可能なまちづくりへの貢献を目指します。
4 着実な事業運営に向けた経営基盤の強化
早期の経常黒字への回復及び財務健全性の向上や社員が主役となりいきいきと働ける職場づくりなど、着実な事業運営に向けた経営基盤の強化に取り組みます。

1.3 持続可能な社会への貢献

りんかい線は、東京都公表の「第二次東京都長期計画」（昭和 61 年 11 月）において、東京の一極集中構造を多心型に転換させるとともに、国際化、情報化という時代の要請に対応するべきという考えの下、内陸市街地との交通アクセスの充実・強化、並びに将来予測される大量の輸送需要に応えるためにも、効率的な大量輸送機関である鉄道の整備が重要な課題として挙げられたことが、建設決定の背景でした。従って、建設当時の社会的な課題は、都心内陸部対比で地理的条件が不利であった臨海部と既成市街地とを結ぶ、臨海部における基幹的交通インフラの確保でした。

2022 年 12 月 1 日には、りんかい線全線開業 20 周年を迎えました。東京都公表の「東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022」（令和 4 年 3 月）においても、「質の高い緑と魅力ある水辺空間の形成」、「防災減災対策の推進」、「デジタルと先端技術の実装」、「にぎわい・交流・イノベーションを生むまちの実現」、「まちの魅力と活動の基盤となる移動手段の充実」の 5 つの戦略の下で、臨海部の全域を対象に、気候危機に対応し、海と緑の環境に調和したサステナブルな次世代都市を形成するとともに、世界から人と投資を呼び込み、成長と成熟が両立した持続可能な都市・東京を先導するエリアとして発展していくことが掲げられています。

老朽化が進む既存設備の維持更新や大規模設備投資を着実に実施することで、安全・安定・安心な輸送サービスを提供し、沿線地域の持続的な発展を支える公共交通インフラの担い手としての責務を果たしてまいります。

本計画における目標と具体的取組	関連するSDGs目標
1 安全・安定・安心輸送の確保 ・安全・安定・安心輸送体制の充実 ・災害対策の取組強化	  
2 お客様サービスの向上 ・車両や施設の利便性・快適性の向上 ・お客様の快適な鉄道利用に向けた取組強化 など	 
3 沿線地域の発展と持続可能なまちづくりへの貢献 ・地域や沿線まちづくりとの連携強化 ・環境負荷低減に向けた取組強化	     
4 着実な事業運営に向けた経営基盤の強化 ・営業収入の確保等による財務健全性の向上 ・社員が主役となりいきいきと働ける職場づくり ・ガバナンスの強化	  

1.4 環境負荷低減に向けた取組み

当社は、カーボンニュートラルや脱炭素社会の実現などの社会的課題に対応し、沿線地域と共に持続的な発展・成長を遂げるため、事業活動における環境負荷の低減や沿線地域の環境活動に関する取組を一層強化していきます。

■ 環境負荷低減施策の推進

- ▶ 駅照明のLED化を2019年度までに完了しており、今後、第1期開業区間のトンネル照明についてLED化を推進していきます。
- ▶ 駅の空調機器や自動販売機等について、省エネルギー性に優れた環境配慮型の機器への更新を進めます。
- ▶ 駅の空調等の中央監視システムの更新などを見据え、エネルギー使用の効率化に向けたBEMS*導入について検討を進めます。
- ▶ カーボンニュートラルや脱炭素化への貢献の観点から、施設改良・更新の際の国産木材活用を検討します。

■ 環境活動への積極的参画

- ▶ 臨海副都心まちづくり協議会の環境PTに参画し、公園や広場の植栽・清掃など環境対策事業を継続的に実施します。
- ▶ 沿線の駅施設周辺におけるクリーン活動を引き続き推進します。
- ▶ 環境活動への積極的な参画を通じ、沿線地域における自然環境の保全や景観の維持向上に貢献します。



駅照明のLED化



地域イベントへの協力

1.5 サステナビリティファイナンスによる資金調達の意義

当社は、今回のサステナビリティファイナンスによる資金調達を通じて、環境・社会へ貢献する事業活動を推進しさらなる安全・安定・安心輸送とお客様サービスの向上を実現し、あわせて事業をしっかりと支える経営基盤の確立を目指してまいります。

当社の沿線は、東京2020大会のレガシーをはじめ、さまざまな発展の可能性に満ちており、将来的にはより広域の「ベイエリア」の中核ともなりうる地域です。いち早くこの地に事業基盤を築いた者として、その社会的使命に正面から向き合い、地域社会への貢献に努めてまいります。そして、持続可能な社会の実現に寄与できる企業としての責任を果たしてまいります。

2. サステナビリティファイナンス・フレームワーク

2.1 調達資金の使途

サステナビリティファイナンスによって調達された資金は、以下のサステナビリティ（グリーン及びソーシャル）適格プロジェクトに対する新規投資並びに既存投資のリファイナンスに充当する予定です。リファイナンスの対象となる資産については、りんかい線第二期区間建設時の20年以上前に実施した鉄道事業固定資産に係る支出等を対象としますが、りんかい線含む鉄道は自家用乗用車やバスと比較した際のCO₂の排出量が著しく少なく、設備投資時期が過去の場合でも適切な更新投資等の実施により、今後も継続して環境面への便益を創出するものと考えています。なお、既存投資のリファイナンスとして充当を予定する部分の概算額または割合については、調達時に開示します。

また、リファイナンスの対象となる主要な鉄道事業固定資産の概要は以下の通りです。

主要な 鉄道事業固定 資産	トンネル	線路用地等	駅設備	線路 (道床)	送配電線及 びき電線	のり面
法定耐用年数	60年	非償却	30年	60年	40年	70年

グリーン 適格プロジェクト	環境面への便益 (環境目標：気候変動の緩和)	GBP 上の 事業区分
① 鉄道車両の導入		
鉄道車両の導入に係る投資 	[環境負荷の低い旅客鉄道輸送に資する車両] <ul style="list-style-type: none"> 輸送量あたりのCO₂排出量で比較した際に、自家用自動車やバスと比較して著しく少なく、環境負荷が低い交通手段である鉄道の車両の導入により、低炭素交通としての旅客鉄道輸送の機能発揮を実現 	グリーン輸送
② 旅客鉄道輸送に資する鉄道車両以外の設備全般の維持・改修・新設		
鉄道事業固定資産に係る投資 (鉄道線路、橋梁、トンネル、のり面、停車場(駅・信号場・操車場)、車庫および車両検査修繕施設、運転保安設備、変電所設備、電路設備等)	[環境負荷の低い旅客鉄道輸送に資する設備] <ul style="list-style-type: none"> 環境負荷が低い交通手段である鉄道運行を支える設備への投資 [環境負荷低減に向けた個別の取組(エネルギー使用の効率化)] <ul style="list-style-type: none"> トンネル照明のLED化や、駅の空調機器等の省エネルギー性に優れた環境配慮型の機器への更新による、環境負荷の軽減 駅の空調機器等の中央監視システムの更新などを見据え、更なるエネルギー使用の効率化の実現に向けたBEMS(ビル・エネルギー・マネジメント・システム)導入の検討 	グリーン輸送

ソーシャル 適格プロジェクト	社会面への便益	SBP 上の 事業区分
① 鉄道車両の導入		
鉄道車両の導入に係る投資 	[車内空間の安全性・快適性の向上] <ul style="list-style-type: none"> 万が一事故が発生した場合のお客さまの生存空間を確保する、衝撃吸収構造や剛性を向上させた構体の採用 車体幅の拡幅による混雑時の圧迫感の緩和 視認性の高い車内案内表示器の搭載 全車両への防犯カメラ設置に加え、通話機能を有した非常通報器の搭載による車内のセキュリティの向上 現行車両よりも車両床面の高さを 50mm 低くすることで、ホームと車両との段差を縮小し、バリアフリーを促進 各車両にフリースペースを設置し、車いすやベビーカー等の利便性を向上 ドアの開閉を光の点滅および「ピンポン」音で知らせる「ドア開閉予告装置」や開いているドアの位置を「ピンポン」音で知らせる「誘導鈴機能」の搭載 手すり・吊手の利便性向上 	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
② 旅客鉄道輸送に資する鉄道車両以外の設備全般の維持・改修・新設		
鉄道事業固定資産に係る投資 （鉄道線路、橋梁、トンネル、のり面、停車場（駅・信号場・操車場）、車庫および車両検査修繕施設、運転保安設備、変電所設備、電路設備等）	[臨海副都心部の交通アクセスの確保] <ul style="list-style-type: none"> 効率的な大量輸送手段である鉄道による広域的な交通ネットワークの整備を通じて、内陸部の既成市街地との交通アクセスを確保 [安全・安定・安心輸送の確保] <ul style="list-style-type: none"> バリアフリー法等に基づく、駅施設や鉄道関連設備整備により、お客様サービスの質的向上を実現 <ul style="list-style-type: none"> ホームドア エスカレーター 駅建築物の改良・改修 など [災害対策の取組強化] <ul style="list-style-type: none"> 首都直下地震等の大規模災害発生に備え、施設・設備の安全性をより一層高める <ul style="list-style-type: none"> 高架橋等の耐震補強 浸水対策 など 	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

なお、当社は、本フレームワークに基づいて調達された資金は、以下の通り、「社会的な課題」の解決に資するものであり、例示した「対象となる人々」に対してポジティブな社会的な効果が期待されると考えています。

社会的な課題	対象となる人々
<ul style="list-style-type: none"> 都心内陸部対比、交通アクセス手段が限定的な臨海部における、鉄道輸送サービスの継続的な提供 	<ul style="list-style-type: none"> りんかい線をご利用される全てのお客様（特に、沿線地域の住民、働く人、企業）

また、当社は、サステナビリティファイナンスによって調達された資金が充当される適格プロジェクトは、以下の持続可能な開発目標（SDGs）と整合しているものと考えています。

SDGs	ターゲット
 <p>7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p> <p>すべての人々に手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する</p>	<p>7.3： 2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。</p>
 <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> <p>強靭なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、技術革新の拡大を図る</p>	<p>9.1： 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靭（レジリエント）なインフラを開発する。</p>
 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p> <p>都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靭かつ持続可能にする</p>	<p>11.2： 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。</p> <p>11.7： 2030 年までに、女性、子供、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。</p> <p>11.a： 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。</p>
 <p>13 気候変動に具体的な対策を</p> <p>気候変動に具体的な対策を</p>	<p>13.1： すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靭性（レジリエンス）及び適応力を強化する。</p>

2.2 プロジェクトの評価及び選定のプロセス

サステナビリティファイナンスの資金使途とする適格プロジェクトについては、当社の総務部財務課が候補を選定し、関係各部との協議を経て、代表取締役社長が最終決定します。各プロジェクトの適格性の評価にあたっては、環境及び社会に対する重要なネガティブな影響がないことを中心に、その他技術面等を総合的に分析しています。具体的には以下の項目について予め確認します。

- プロジェクト実施の各自治体等で求められる環境関連法令等の遵守
- プロジェクト実施に際して、必要に応じた外部への情報発信の実施
- 当社の調達規定（環境負荷低減への配慮等）に沿った資材調達

2.3 調達資金の管理

サステナビリティファイナンスによる調達資金は、当社総務部財務課が専用の帳簿を作成し、適格プロジェクトに全額充当されるまでの間、半期毎に調達資金の充当状況を管理します。その際、サステナビリティファイナンスによる調達資金が当社の保有するサステナビリティ適格プロジェクトの金額を超過しない旨を確認します。

また、サステナビリティファイナンスによる調達資金が適格プロジェクトに充当されるまでの間の未充当資金については、現金または現金同等物にて管理します。

2.4 レポートニング

当社は、資金充当状況レポートニング及びインパクト・レポートニングを、サステナビリティファイナンスが完済されるまでの間、当社ウェブサイト等にて年次で開示します。また、初回の開示は、サステナビリティファイナンスの調達から1年以内に予定しています。なお、調達資金の充当計画に大きな変更が生じた場合や、インパクトに重大な変化が生じた場合は、その旨を適時に開示する予定です。

2.4.1 資金充当状況レポートニング

当社は、資金の充当状況に関する以下の項目について、当社ウェブサイト等にて年次で開示します。

- 充当先のプロジェクト概要
- 充当金額
- 充当金額のうち既存投資のリファイナンスとして充当された部分の概算額または割合
- 未充当金額、及び未充当期間中の運用予定期間・運用方法

2.4.2 インパクト・レポートニング

当社は、適格プロジェクトによる環境及び社会改善効果に関する以下の項目について、実務上可能な範囲において、当社ウェブサイトにて年次で開示します。

適格プロジェクト	レポート項目
【グリーン適格クライテリア】	
鉄道車両の導入・旅客鉄道輸送に資する鉄道車両以外の設備全般の維持・改修・新設	
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道車両の導入に係る投資 鉄道事業固定資産に係る投資 	<ul style="list-style-type: none"> (共通) りんかい線における、輸送量あたりの二酸化炭素の排出量 (g-CO₂/人 km) (鉄道車両)導入した車両の概要及び車両(編成)数 (鉄道事業固定資産) 工事実施内容、設備の設置状況
【ソーシャル適格クライテリア】	
鉄道車両の導入・旅客鉄道輸送に資する鉄道車両以外の設備全般の維持・改修・新設	
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道車両の導入に係る投資 鉄道事業固定資産に係る投資 	<p>【アウトプット】</p> <ul style="list-style-type: none"> (鉄道車両) 従来型車両に比べて、安全性・快適性・利便性が向上し、ご利用される全てのお客様に対するポジティブな社会的便益を有する新型車両(編成)の導入数 (鉄道事業固定資産) 工事実施内容、設備の設置状況 <p>【アウトカム】</p> <ul style="list-style-type: none"> りんかい線の乗車人員(人) <p>【インパクト】</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全・安定・安心輸送の確保

以上