



セカンドオピニオン

東京地下鉄株式会社

2026 年 2 月 27 日

グリーンボンド・フレームワーク

サステナブルファイナンス本部

担当アナリスト：税所さやか

格付投資情報センター(R&I)は東京地下鉄のグリーンボンド・フレームワーク(2026 年 2 月策定)が、以下の原則に適合していることを確認した。

グリーンボンド原則(2025、ICMA)
グリーンボンドガイドライン(2024、環境省)

■ 資金使途

事業区分	対象プロジェクト
クリーン輸送	営業路線における鉄道運行の円滑化による利便性拡大に向けた設備投資 ・ 新型車両導入、車両改造・更新 ・ 線路(トンネル含む)整備・改良・更新 ・ 運行関連電気設備(システム含む)の整備・改良・更新 ・ 駅舎の新設・移設・改良(駅ホーム及び鉄道運行関連施設のバリアフリー化を含む安全性向上) ・ 総合指令所の整備及び車両基地等の技術区整備
気候変動への適応	大規模水害等を起因とする鉄道運行関連の施設及び設備の浸水対策 ・ 駅舎出入口、坑口(トンネルの入口部分)、地上駅、変電所等
エネルギー効率	駅構内及び当社関連施設における以下の設備投資 ・ 照明の LED 化 ・ 省エネ効果向上を見込む空調設備導入・更新
再生可能エネルギー	・ 太陽光発電・風力発電に係る設備投資(運営・保守・更新含む) ・ 再生可能エネルギーの調達等
グリーンビルディング /エネルギー効率	以下 A 又は B に該当する建物の建設、取得又は改修 A) 債券の発行日から遡って 36 ヶ月以内に以下いずれかの認証を取得・更新した建物

株式会社格付投資情報センター

Copyright(C) 2026 Rating and Investment Information, Inc. All rights reserved.

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町三丁目 2 番地テラススクエア (お問い合わせ) サステナブルファイナンス営業部 TEL 03-6273-7408
セカンドオピニオンは、企業等が環境保全および社会貢献等を目的とする資金調達のために策定するフレームワークについての公的機関または民間団体等が策定する当該資金調達に関連する原則等との評価時点における適合性に対する R&I の意見であり、事実の表明ではありません。また、R&I は、適合以外の事柄につき意見を表明するのではなく、資金調達の目的となる成果の証明、投資判断や財務に関する助言や、投資の是非等の推奨をするものではありません。R&I は、セカンドオピニオンに際し関連情報の正確性等につき独自の検証を行っておらず、これに関し何ら表明も保証もいたしません。R&I は、セカンドオピニオンに関連して発生する損害等につき、何ら責任を負いません。セカンドオピニオンは、原則として発行体から対価を受領して実施したものです。なお、詳細につき本稿末尾をご覧ください。

	B) 今後以下いずれかの認証を取得・更新する予定の建物 ・ LEED:PLATINUM/GOLD/SILVER ・ BREEAM:outstanding/excellent/very good ・ CASBEE:S/A ・ DBJ Green Building 認証:5 つ星/4 つ星/3 つ星 ・ BELS:ZEB・ZEH 水準相当の基準を満たすレベル ・ ZEB/ZEH/ZEH-M(nearly, ready, oriented を含む)
--	--

1. 資金調達者の概要

- ・ 東京地下鉄(以下、「東京メトロ」という)は東京都区部を主たる営業地盤とする鉄道会社。営団地下鉄の民営化にあたり事業を承継するため 2004 年 4 月に東京地下鉄株式会社法に基づき設立、2024 年 10 月に上場した。
- ・ 9 路線 180 駅 195.0km の地下鉄を運営、7 路線は他社と相互に乗り入れており、1 日 684 万人(2024 年度)の乗客が利用する首都圏の鉄道ネットワークの中核を担う事業者である。鉄道事業のほか顧客満足度の向上を目指し、駅構内や遊休地の有効活用を中心とした不動産事業、ライフサービス事業、ビジネスサービス事業等の都市・生活創造事業を展開している。2025 年 6 月 23 日現在の路線の営業状況は以下の通り。

■営業状況

2025 年 6 月 23 日現在

営業路線及び営業キロ	路線	区間	営業キロ
	銀座線	(浅草～渋谷間)	14.2 キロ
	丸ノ内線	(池袋～荻窪間)	24.2 キロ
		(中野坂上～方南町間)	3.2 キロ
	日比谷線	(北千住～中目黒間)	20.3 キロ
	東西線	(中野～西船橋間)	30.8 キロ
	千代田線	(北綾瀬～代々木上原間)	24.0 キロ
	有楽町線	(和光市～新木場間)	28.3 キロ
	半蔵門線	(渋谷～押上〈スカイツリー前〉間)	16.8 キロ
	南北線	(目黒～赤羽岩淵間)	21.3 キロ
	副都心線	(小竹向原～渋谷間)	11.9 キロ※
総路線距離	全線 195.0 キロ(営業キロ)		
駅数	180 駅		
車両数	2,708 両(2024 年度)		
輸送人員数	1 日平均 684 万人(2024 年度)		

※副都心線の運行区間は、和光市～渋谷間の 20.2 キロです。(和光市～小竹向原間 8.3 キロは有楽町線の線路を使用)

[出所:東京メトロフレームワーク]

- ・ 株式上場を契機に、東京メトログループのミッション(グループ理念)である「東京を走らせる力」を中心に、実現したい未来である「ビジョン」、約束する価値である「バリュー」、大切にしている精神である「スピリット」からなる経営指針を新たに策定した。東京メトログループは、首都圏の鉄道ネットワークの中核を担う事業者として、首都東京の都市機能を支え、都市としての魅力と活力を引き出すとともに、優れた技術力と創造力により、安全・安心で快適なより良いサービスを提供し、東京に集う人々の生き活きた毎日に貢献する。

サステナビリティ重要課題(マテリアリティ)

- 東京メトログループは、ビジョンである「次の『あたりまえ』と『ワクワク』を」の実現を目指している。10 のサステナビリティ重要課題(マテリアリティ)を定め、各事業を通じたバリューを提供することにより、環境、社会、経済の持続可能性に配慮したサステナビリティ経営を推進している。サステナビリティ重要課題(マテリアリティ)は、GRI スタンダード¹等のガイドラインを参照し、10 の重要な環境・社会課題を特定、さらにそれを 5 つのテーマにまとめ、それぞれにおいて目標値を設定している。

■サステナビリティ重要課題(マテリアリティ)

サステナビリティ重要課題(マテリアリティ)		取組みの方向性	KPI	2027年度目標値(中計)	2030年度目標値
Theme 1 地下鉄を安全に、 そしてつよく	01 安全・安定輸送の実現	安全の確保	鉄道運転事故件数*1(自社起因外を除く)	0件	0件
		安定性の向上	インシデント件数*2	0件	0件
	02 強靱で安心な交通インフラの構築(自然災害対策)	社会インフラの強化	定時運行率*3	99%	99%
Theme 2 一人ひとりの毎日を 活き活きと	03 移動の安心、利便性・快適性向上	利便性・快適性向上	洪水対策整備率	68%	75%
		お客様満足度	O&M受託件数	2件	実績を報告(注)目標値については状況を踏まえて設定
	04 多様なライフ・ワークスタイルへの対応	新たな乗車サービスの普及	JCSI(日本版顧客満足度指数)における「顧客満足」評価	72.0点以上	75.0点以上
Theme 3 東京に多様な魅力と価値を	05 都市・地域の魅力向上	移動促進を通じた地域の活性化	鉄道駅バリアフリー化率**4(ホームドア・EV1ルート・バリアフリートイレ)	99%	100%
		開発の推進、新たな店舗展開	メトボ会員数	108万人	130万人
Theme 4 地球にやさしいメトロに	06 脱炭素・循環型社会の実現	脱炭素社会の実現	開発・開業物件数	20件(2025～2027年度)	20件(2028～2030年度)
		技術開発	イベント・ラリー参加人数	25万人(2025～2027年度)	50万人(2025～2030年度)
Theme 5 新たな時代を 共に創る力を	08 技術開発・DX・パートナーシップの強化	技術開発	当社グループ全事業におけるCO ₂ 排出量	29.2万t-CO ₂ 以下(2013年度比50%減)	27.4万t-CO ₂ 以下(2013年度比53%減) (注)参考:2050年度実質ゼロを目標とする
		DX	【定性目標】技術開発の推進	技術開発の成果について実績・概要を報告	技術開発の成果について実績・概要を報告
		パートナーシップの強化	【定性目標】専門人材の育成	鉄道技術等に関する専門人材について実績・概要を報告	鉄道技術等に関する専門人材について実績・概要を報告
			デジタル活用人材の育成	2,000人(2025～2027年度)	実績を報告(注)目標値については状況を踏まえて設定
			【定性目標】外部企業等とのパートナーシップによる新たな企業価値の創出	外部企業等とのパートナーシップによって創出された新たな協業案件について実績・概要を報告	外部企業等とのパートナーシップによって創出された新たな協業案件について実績・概要を報告
			女性社員比率*5	9.5%	10.0%
			女性管理職比率*5	前年度比増	10.0%以上
			女性採用比率*6	30.0%	35.0%
			障がい者雇用率*7	法定雇用率以上	法定雇用率以上
			育児休業取得率	男女共に100%	男女共に100%
09 人権の尊重／DE&Iの推進／人財育成		労働安全衛生	労働災害件数(鉄道重大災害件数)*8	0件	0件
		人財育成	従業員1人当たり研修受講時間	前年度実績並み	前年度実績並み
		社員とその家族の健康と幸福	健康経営優良法人	健康経営優良法人認定	健康経営優良法人認定
		社員の働きがい(働きやすさ・やりがい)の創出	社員エンゲージメント	調査実績を報告	調査実績を報告
10 ガバナンス強化		人権の尊重	【定性目標】ステークホルダーの人権尊重	人権方針に基づく取組みの継続的な実施	人権方針に基づく取組みの継続的な実施
		ガバナンス強化	業務上の組織的な不正・行政法規違反件数	0件	0件

*1 鉄道運転事故とは、鉄道事故等報告規則第3条の中で分類されている以下7つを指す：列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物件障害事故 *2 インシデントとは、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事態のこと *3 全路線終日における5分以内の所要時間から算出 *4 全駅(180駅)のうち、ホームドア設置、エレベーター1ルート整備、バリアフリートイレ整備がすべて完了した駅数の割合 *5 出向派遣者を含む各年度4月1日時点の人数から算出 *6 各年4月2日～各翌年4月1日の間に入社した人数から算出 *7 出向派遣者を含む当年6月1日時点の人数から算出 *8 2024年度実績

[出所:東京メトロ統合報告書 2025]

中期経営計画「Run! ～次代を翔ける～」

- 新たな経営指針のもと中期経営計画(2025-2027 年度)を策定した。本計画では、自然災害対策やバリアフリー化を含めた鉄道の安全性とサービスのさらなる向上、新線建設の着実な推進に取り組む。また、自動運転等の新技術の開発・推進や鉄道需要の創出を図るとともに、まちづくりや鉄道成長に寄与する都市・生活創造事業の拡大、新たなビジネスへの取組みを推進していくことを掲げている。
- CO₂ 排出量の 2030 年度目標を当初目標の△50%から△53%(共に 2013 年度比)に引き上げた。

長期環境目標「メトロ CO₂ ゼロ チャレンジ 2050」

- マテリアリティの一つ「脱炭素・循環型社会の実現」に向け、2021 年から東京メトロ長期環境目標「メトロ CO₂ ゼロ チャレンジ 2050」を設定している。
- 東京メトログループの CO₂ 排出量は、地下鉄事業の特性上、車両走行や駅施設運営に必要な電力に由来している。長期環境目標の達成に向けて電力由来の CO₂ 排出量は省エネと再エネへの転換により削減し、そ

¹ Global Reporting Initiative(GRI)が策定した、企業や組織がサステナビリティ報告を行う際の国際的なガイドライン。

の他燃料からの CO₂ 排出量はクレジット等の活用でオフセットする方針である。こうした取組みを推進するため、2024 年 4 月からインターナルカーボンプライシングを導入した。

2. 調達資金の使途

調達資金の使途として示された対象プロジェクトは明確な環境改善効果をもたらす。調達資金の使途は適切である。

(1) 対象プロジェクトと環境改善効果

グリーンボンドにより調達された資金は、本オピニオン 1～2 ページの表に記載の適格クライテリアを満たす新規投資または既存投資のリファイナンスに充当される。既存投資へのリファイナンスに充当される場合、調達から遡って 2 年以内に実施された適格プロジェクトへの支出に限定される。

営業路線における鉄道運行の円滑化による利便性拡大に向けた設備投資

事業区分：クリーン輸送

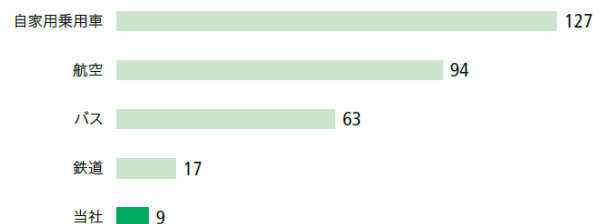
- 対象プロジェクトは東京メトロのマテリアリティテーマのうち、Theme1「地下鉄を安全に、そしてつよく」、Theme2「一人ひとりの毎日を生き活きと」、Theme4「地球にやさしいメトロに」に関連する事業である。具体的な事業例としては新型車両の導入、車両改造・更新、線路(トンネル含む)の整備・改良・更新、運行関連電気設備(システム含む)の整備・更新、駅舎の新設・移設・改良(駅ホーム及び鉄道運行関連施設のバリアフリー化を含む安全性向上)、総合指令所の整備及び車両基地等の技術区整備が挙げられている。
- 新型車両は丸ノ内線 2000 系をはじめとした省エネ車両を対象としている。最新の非常走行用電源装置、インバータ装置、主電動機(モータ)の 3 つを組み合わせた世界初の駆動システムにより、従来と比較して 27%もの省エネを実現した。その他線路(トンネル含む)、運行関連電気設備(システム含む)、駅舎(駅ホーム及び鉄道運行関連施設のバリアフリー化を含む安全性向上)、総合指令所、車両基地等はいずれも安全・安心な鉄道サービスを安定的に提供するために必要な設備である。
- 鉄道事業は旅客部門の輸送手段別排出量(ひと 1 人を 1km 運ぶ場合に排出する CO₂ の量)に関して環境負荷の小さい輸送インフラである。乗客数が多いことと省エネ性の高い車両を積極的に導入してきたことなどから東京メトロの単位輸送量当たりの CO₂ 排出量は 9g-CO₂/km(2024 年度)と鉄道平均と比較しても低い水準にある。以上のことから本クライテリアはクリーン輸送に該当する。

■ 対象プロジェクト例：新型車両丸ノ内線 2000 系



旅客輸送機関別 単位輸送量当たりCO₂排出量

g-CO₂/人・km



出所：国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量」(2023年度)
当社実績は2024年度(実績値四捨五入)

[出所：東京メトロウェブサイト、統合報告書 2025]

大規模水害等を起因とする鉄道運行関連施設及び設備の浸水対策

事業区分：気候変動への適応

- 対象プロジェクトは東京メトロのマテリアリティテーマのうち、Theme1「地下鉄を安全に、そしてつよく」に関連する事業である。具体的な事業例としては駅舎出入口、坑口（トンネルの入口部分）、地上駅、変電所等における集中豪雨などを起因とする鉄道運行関連施設及び設備の浸水対策工事である。東京メトロは従来から取り組んできた自然災害対策に加え、近年日本各地で発生した自然災害の被害状況を踏まえた基準等の改正や被害想定の見直しを受けて追加対策を進めている。
- 集中豪雨等に起因する都市型水害や、荒川の氾濫等の大規模水害への対策として浸水が想定される出入口、トンネル等からの浸水被害の軽減のみならず、利用客を安全に避難誘導できるよう、避難確保・浸水防止計画を作成し、訓練を実施している。
- 東京メトロが行う水害対策は内閣府による中央防災会議「大規模水害に関する専門調査会」最終報告による浸水シミュレーション及び国交省関東地方整備局策定の「荒川水系荒川ほか 4 河川洪水浸水想定区域図」、東京都による洪水ハザードマップ（改訂版）の浸水想定を考慮している。従来からの取組みは歩道面より高い位置の地下鉄駅出入口の設置や、止水板、防水扉の設置、路上の開口部である換気口へ感知器を備えた浸水防止機の整備等である。これらの取組みに加え、想定浸水深に応じて一部の箇所では水深 6m に対応可能な浸水防止機への更新・設置や止水板の嵩上げや完全防水化等を行っている。東京メトロの主たる営業エリアである都市部の水害対策をより適切なものとするためには、民間の管理者たる単一の事業者だけでなく、行政及び管理者間の連携が重要である。東京メトロは東京都地下街等浸水対策協議会の様々な部会に幹事として参加し、各関係者と連携した浸水対策を実施している。
- 水害対策の基礎となる気候変動の影響の基準は東京都による洪水ハザードマップ（改訂版）であるが、これは東京都気候変動適応計画に基づいて整備された自然災害への体制の 1 つである。東京都気候変動適応計画は気候変動適応法が求める地域計画に該当するものである。以上より、本クライテリアは気候変動への適応に該当する。

■ 駅出入口浸水防止対策



before



after

[出所：東京メトロウェブサイト]

駅構内及び当社関連施設における照明の LED 化、省エネ効果向上を見込む空調設備導入・更新

事業区分：エネルギー効率

- 対象プロジェクトは東京メトロのマテリアリティテーマのうち、Theme4「地球にやさしいメトロに」に関連する事業である。具体的な事業例としては駅構内及び関連施設における照明の LED 化や省エネ効果向上を見込む空調設備導入・更新である。地下鉄という事業特性上、照明設備等多くの設備が必要となるため、駅補助電源装置の設置のほか駅構内照明の LED 化等により、事業活動における環境負荷を可能な限り低減するように努めている。駅構内の LED 化は管理委託駅等を除く全 170 駅中 109 駅(2024 年度)で完了しており、今後とも順次進めていく。空調機についても更新時に省エネに配慮した機種を採用を実施する。本クライテリアはエネルギー効率に該当する。

再生可能エネルギー由来の電力の導入

事業区分：再生可能エネルギー

- 対象プロジェクトは東京メトロのマテリアリティテーマのうち、Theme4「地球にやさしいメトロに」に関連する事業である。具体的な事業例としては太陽光発電・風力発電に係る設備投資(運営・保守・更新含む)のほか再生可能エネルギー由来の電力購入費用、購入検討コンサル費、再エネ発電所への出資・投資をする場合の費用、バーチャル PPA 等を含む。
- 東京メトロはこれまでも丸ノ内線四ツ谷駅や千代田線北綾瀬駅等に太陽光発電システムを設置し、駅のエレベーターや照明等に活用してきた。再エネによる 2024 年度の CO₂ 削減量は 598t-CO₂(設置箇所数 11 駅)である。今後は太陽光発電だけでなく風力発電の可能性を探りつつ、その他バーチャル PPA や非化石証書の調達も含めて CO₂ 排出量の削減を図る。本クライテリアは再生可能エネルギーに該当する。

■ 丸ノ内線四ツ谷駅の太陽光パネル



[出所：統合報告書 2025]

環境性能が高い建築物の利用・提供

事業区分：グリーンビルディング/エネルギー効率

- 対象プロジェクトは東京メトロのマテリアリティテーマのうち、Theme3「東京に多様な魅力と価値を」及び Theme4「地球にやさしいメトロに」に関連する事業である。省エネ性能等、環境性能の高い建物を取得、建設または改修等することで、グループ全体での事業活動を通じた環境負荷の低減を目指す。対象となるビルは債券の発行日から遡って 36 カ月以内に以下の認証を取得・更新したもの、もしくは今後取得・更新する予定のものとする。本クライテリアはグリーンビルディング/エネルギー効率に該当する。

LEED: PLATINUM/GOLD/SILVER

BREEAM: outstanding/excellent/very good

CASBEE: S/A

DBJ Green Building 認証: 5 つ星/4 つ星/3 つ星

BELS: ZEB・ZEH 水準相当の基準を満たすレベル

ZEB/ZEH/ZEH-M(nearly, ready, oriented を含む)

・ クライテリアに設定されている認証の概要は次項の通り。

CASBEE 評価認証（認証団体：一般財団法人建築環境・省エネルギー機構）
「Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency（建築環境総合性能評価システム）」の略称。建築物を環境性能で評価し格付けする。省エネルギーや環境負荷の少ない資機材の使用といった環境配慮はもとより、室内の快適性や景観への配慮なども含めた建物の品質を総合的に評価する制度である。 評価結果は、S ランク（素晴らしい）からC ランク（劣る）までの5段階評価となっている。
DBJ Green Building 認証（認証団体：株式会社日本政策投資銀行及び一般財団法人日本不動産研究所（JREI））
対象物件の環境性能のみならず、テナント利用者の快適性、防災・防犯等のリスクマネジメント、周辺環境・コミュニティへの配慮、ステークホルダーとの協業等を含めた総合的な評価を行う認証制度。評価結果は星5（国内トップクラスの卓越した配慮がなされた建物）から星1（十分な配慮がなされた建物）までの5段階評価となっている。 総合評価のうち環境性能項目に関する評価が確認できる場合、環境認証として有効と考えられる。
LEED認証（認証団体：米国グリーンビルディング協会（US Green Building Council））
「Leadership in Energy and Environmental Design（エネルギーと環境に配慮したデザインにおけるリーダーシップ）」の略称。米国発祥のグリーンビルディング認証プログラム。建築物全体の企画・設計から建築施工、運営・メンテナンスまでにわたって様々なシステムを通じ、エネルギー性能をはじめとする総合的環境負荷を評価する。 <u>必要条件を満たした上で、取得したポイントによって標準認証、Silver、Gold、Platinumの4つの認証レベルが用意されている。</u>
BREEAM認証制度（認証団体：英国建築研究所（BRE））
「BREEAM(Building Research Establishment Environmental Assessment Method)」の略称。英国建築研究所BRE (Building Research Establishment)と、エネルギー・環境コンサルタントのECD Energy and Environmentによって1990年に開発された。管理、健康と快適、エネルギー、交通、水資源、材料、敷地利用、地域生態系、汚染、先進的技術の最大10分野で評価される。評価結果は、とても素晴らしい(Outstanding)から合格(Pass)の5段階評価となっている。世界で最初の環境価値評価指標であり、英国外でも広く利用されている。
BELS認証（認証団体：住宅性能評価・表示協会）
「Building-Housing Energy-efficiency Labeling System（建築物省エネルギー性能表示制度）」の略称。国土交通省が定めた「建築物の省エネ性能表示のガイドライン（建築物のエネルギー消費性能の表示に関する指針）」に基づく認証制度。エネルギー消費性能、断熱性能などを第三者機関が客観的に評価し、そのレベルを表示する。
ZEB認証（認証団体：住宅性能評価・表示協会）
ZEB（Net Zero Energy Building）は、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロにすることを目指した建築物。50%以上の省エネルギーを図った上で、再生可能エネルギー等の導入により、エネルギー消費量を更に削減した建築物について、その削減量に応じて、 <u>ZEB（100%以上削減）、Nearly ZEB（75%以上100%未満削減）、ZEB Ready（50%以上75%未満削減）</u> と定義される。また、30～40%以上の省エネルギー化を図り、かつ、省エネルギー効果が期待されているものの、建築物省エネ法に基づく省エネルギー計算プログラムにおいて現時点で評価されていない技術を活用している建築物のうち1万㎡以上のものが <u>ZEB Oriented</u> と定義される。
ZEH認証（認証団体：住宅性能評価・表示協会）
ZEH（Net Zero Energy House）は年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロにすることを目指した住宅。基準一次エネルギー消費量から20%以上の省エネを図った上で、戸建て住宅については再エネの導入により同基準から <u>ZEH（100%以上削減）、Nearly ZEH（75%以上 100%未満削減）、ZEH Ready（50%以上 75%未満削減）、ZEH Oriented（再生可能エネルギー導入なし）</u> と定義される。
ZEH-M認証（認証団体：住宅性能評価・表示協会）
ZEH-M（Net Zero Energy House Mansion）は、年間の一次エネルギー消費量の収支をゼロにすることを目指した集合住宅。強化外皮基準に適合のうえ、20%以上の省エネルギーを図った上で、再生可能エネルギー等の導入により、エネルギー消費量を更に削減した集合住宅について、その削減量に応じて、 <u>ZEH-M（100%以上削減）、Nearly ZEH-M（75%以上100%未満削減）、ZEH-M Ready（50%以上75%未満削減）、ZEH-M Oriented（50%未満）</u> と定義される。

<SDGs への貢献>

- ・ 本フレームワークのグリーンプロジェクトは、SDGs の「7. エネルギーをみんなに そしてクリーンに」「13. 気候変動に具体的な対策を」に貢献すると考えられる。



3. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

環境面での目標、規準、プロジェクトの評価・選定のプロセス、環境・社会リスクの特定・緩和・管理に関するプロセスが示されている。プロセスは、環境・社会に配慮したプロジェクトを選定するように定められている。評価・選定のプロセスは適切である。

(1) 環境面での目標

- ・ 東京メトロはミッション(グループ理念)に「東京を走らせる力」を示し、首都圏の鉄道ネットワークの中核を担う事業者として首都東京の都市機能を支え、都市としての魅力と活力を引き出すとともに優れた技術力と創造力により、安全・安心で快適なより良いサービスを提供し、東京に集う人々の生き活きとした毎日に貢献することを掲げている。
- ・ これらを具体的な行動として推進していくためサステナビリティ重要課題(マテリアリティ)を特定している。特定された 10 のマテリアリティのうち、最も重要な「安全・安定輸送の実現」を始めとして、「強靱で安心な交通インフラの構築」「脱炭素・循環型社会の実現」などに本件の対象事業は組み込まれている。
- ・ 「メトロ CO₂ ゼロ チャレンジ 2050」及び「中期経営計画」の中で CO₂ 排出量の削減目標を明確に示している。その他の環境目標および実績は統合報告書に明示されている。

(2) 規準

- ・ 対象プロジェクトはサステナビリティ重要課題(マテリアリティ)を踏まえて評価・選定される。
- ・ 環境的・社会的リスクに関しては、ステークホルダーへの提供価値に示された「社会・地球環境に配慮した事業展開を通じ、持続可能な社会の実現に貢献します」という方針に基づき、東京メトログループ全体で環境基本方針及び長期環境目標のもと各種取組みを実施している。特に鉄道関連及び気候変動緩和・適応を目的とした設備投資については環境・社会的リスクの低減のために以下について対応していることを確認する。
 - 国又はプロジェクト実施の所在地の地方自治体にて求められる環境関連法令等の遵守と、必要に応じた環境への影響調査の実施
 - プロジェクト実施にあたり地域住民への十分な説明の実施
 - 当社の調達方針及び調達ガイドラインに沿った資材調達、環境汚染の防止、労働環境・人権への配慮の実施

- ・ なお、以下の事項に該当するプロジェクトには充当しない。
 - 所在国の法令等を遵守していない不公正な取引、贈収賄、汚職、恐喝、横領等
 - 人権、環境等の社会問題の原因となりうる取引

(3) 評価・選定の判断を行う際のプロセス

- ・ 特定した「サステナビリティ重要課題とテーマ」を踏まえ、マテリアリティに基づく施策を推進するために財務部及びサステナビリティ推進部が適格プロジェクトを選定する。選定したプロジェクトは担当執行役員が確認し、社長が最終決定する。

(4) 環境・社会リスクの特定・緩和・管理に関するプロセス

- ・ 想定されるネガティブな影響として交換前の機器や設備の不適正処理による悪影響、工事に伴う廃棄物の発生や廃棄、工事に伴う騒音・振動、労働者の事故を想定しているが、各種法令や自治体で求められる条例等を遵守し、さらに自主的に設けているガイドライン等に沿って適切に対応する。

4. 調達資金の管理

調達資金をグリーンプロジェクトに充当するための追跡管理の方法、未充当資金の運用方法が示されている。調達資金の管理は適切である。

- ・ 調達資金の管理は、財務部が行う。調達した同額が適格プロジェクトに充当されるよう、定期的に内部管理システムを用いて追跡・管理し、年次で財務部長が確認する。
- ・ 子会社等を通じて資金充当する場合は、財務部及び所管部が子会社への聴取や関係書類の提出を通じてプロジェクトへの充当額と未充当額の合計額が子会社への融資又は出資額の合計額と一致することを確認する。
- ・ 調達資金が適格プロジェクトに充当されるまでの間、未充当資金が発生した場合は現金又は現金同等物にて管理する。調達資金は発行から2年程度の間に充当完了する予定である。
- ・ 適格プロジェクトの売却等により未充当資金が発生した場合は、現金又は現金同等物にて管理する。なお、残存期間が長い場合はフレームワークに記載した適格クライテリアを満たす他プロジェクトへ再充当を検討し、調達資金をグリーンプロジェクトに速やかに充当する。
- ・ 契約書や領収書・請求書等の支払の証憑となる文書は社内規程に基づき適切に管理する。

5. レポーティング

開示(報告)のタイミング、方法、開示(報告)事項が示されている。環境改善効果に係る指標は環境面での目標に整合している。レポーティングは適切である。

(1) 開示の概要

- レポーティングの概要は以下の通り。

	開示事項	開示タイミング	開示方法
資金 充 当 状 況	- 適格カテゴリーごと又はプロジェクトごとの充当額と未充当額 - 未充当額がある場合は、充当予定時期と運用方法 - 新規ファイナンスとリファイナンスの割合	調達資金を全額充当するまで年1回	ウェブサイト
環境 改 善 効 果	下記参照。		

- 調達資金の充当計画に大きな変更が生じた場合や、充当後に充当状況に大きな変化が生じた場合は、速やかに開示する。

(2) 環境改善効果に係る指標

- インパクトレポーティング及び算定方法はプロジェクトの環境目的に応じて CO₂ 排出量等を可能な限り定量化し、下記からいずれかまたは複数の項目について開示する。環境改善効果に係る指標は環境面での目標に整合する。

ICMA GBP カテゴリー	インパクトレポーティング項目
クリーン輸送	- プロジェクト概要 - 車両導入数(編成数) - 単位輸送量当たりの CO₂ 排出量
気候変動への適応	- プロジェクト概要 - 対策工事を実施した箇所数 - 期待される効果
エネルギー効率	- プロジェクト概要 - 使用電力削減量 - CO₂ 排出削減量

再生可能エネルギー	● プロジェクト概要 ● 発電種別ごとの年間発電量 ● 再生可能エネルギー由来電力購入量 ● CO₂ 排出削減量
グリーンビルディング /エネルギー効率	● 物件概要 ● 認証の種類と取得ランク ● CO₂ 排出削減量

以 上

【留意事項】

本資料に関する一切の権利・利益（著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、特段の記載がない限り、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による承諾無く、本資料の全部又は一部を使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）することは認められません。

R&Iは、本資料及び本資料の作成に際して利用した情報について、その正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

また、本資料に記載された情報の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報の使用に関連して発生する全ての損害、損失又は費用について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負いません。

セカンドオピニオンは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

セカンドオピニオンは、企業等が環境保全及び社会貢献等を目的とする資金調達のために策定するフレームワークについての公的機関又は民間団体等が策定する当該資金調達に関連する原則等との評価時点における適合性に対するR&Iの意見です。R&Iはセカンドオピニオンによって、適合性以外の事柄（債券発行がフレームワークに従っていること、資金調達の目的となるプロジェクトの実施状況等を含みます）について、何ら意見を表明するものではありません。また、セカンドオピニオンは資金調達の目的となるプロジェクトを実施することによる成果等を証明するものではなく、成果等について責任を負うものではありません。セカンドオピニオンは、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではなく、またそのように解されてはならないものであるとともに、投資判断や財務に関する助言を構成するものでも、特定の証券の取得、売却又は保有等を推奨するものでもありません。セカンドオピニオンは、特定の投資家のために投資の適切性について述べるものでもありません。R&Iはセカンドオピニオンを行うに際し、各投資家において、取得、売却又は保有等の対象となる各証券について自ら調査し、これを評価していただくことを前提としております。投資判断は、各投資家の自己責任の下に行われなければなりません。

R&Iがセカンドオピニオンを行うに際して用いた情報は、R&Iがその裁量により信頼できると判断したものではあるものの、R&Iは、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&Iは、セカンドオピニオン及びこれらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

R&Iは、R&Iがセカンドオピニオンを行うに際して用いた情報、セカンドオピニオンの意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やセカンドオピニオンの使用に起因又は関連して発生する全ての損害、損失又は費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含むものとします）について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとします。セカンドオピニオンに関する一切の権利・利益（特許権、著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による承諾無く、評価方法の全部又は一部を自己使用の目的を超えて使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）し、又は使用する目的で保管することは禁止されています。

セカンドオピニオンは、原則として発行体から対価を受領して実施したものです。

R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントは、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対するR&Iの意見です。R&Iグリーンボンドアセスメントでは、グリーンボンドフレームワークに関してのセカンドオピニオンを付随的に提供する場合があります。対象事業の環境効果等を証明するものではなく、環境効果等について責任を負うものではありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではなく、またそのように解されてはならないものであるとともに、投資判断や財務に関する助言を構成するものでも、特定の証券の取得、売却又は保有等を推奨するものでもありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、特定の投資家のために投資の適切性について述べるものでもありません。R&IはR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際し、各投資家において、取得、売却又は保有等の対象となる各証券について自ら調査し、これを評価していただくことを前提としております。投資判断は、各投資家の自己責任の下に行われなければなりません。

R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報は、R&Iがその裁量により信頼できると判断したものではあるものの、R&Iは、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&Iは、これらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

R&Iは、資料・情報の不足や、その他の状況により、R&Iの判断でR&Iグリーンボンドアセスメントを保留したり、取り下げたりすることがあります。

R&Iは、R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報、R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントその他の意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やR&Iグリーンボンドアセスメントの使用、あるいはR&Iグリーンボンドアセスメントの変更・保留・取り下げ等に起因又は関連して発生する全ての損害、損失又は費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含むものとします）について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとします。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、原則として申込者から対価を受領して実施したものです。

【専門性・第三者性】

R&Iは2016年にR&Iグリーンボンドアセスメント業務を開始して以来、多数の評価実績から得られた知見を蓄積しています。2017年からICMA（国際資本市場協会）に事務局を置くグリーンボンド原則／ソーシャルボンド原則にオブザーバーとして加入しています。2018年から環境省のグリーンボンド等の発行促進体制整備支援事業の発行支援者（外部レビュー部門）に登録しています。また、2022年から経済産業省の温暖化対策促進事業におけるトランジション・ファイナンスの指定外部評価機関に採択されています。

R&Iの評価方法、評価実績等についてはR&Iのウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/esg/index.html>）に開示しています。

R&Iは2022年12月、金融庁が公表した「ESG評価・データ提供機関に係る行動規範」（以下、「行動規範」という。）の趣旨に賛同し、これを受け入れる旨を表明しました。行動規範の6つの原則とその実践のための指針へのR&Iの対応状況についてはR&Iのウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.html>）に開示しています（以下、「対応状況の開示」という。）。

R&Iと資金提供者及び資金調達者との間に利益相反が生じると考えられる資本関係及び人的関係はありません。

なお、R&IはESGファイナンスによる資金提供あるいは資金調達を行う金融機関との間で、金融機関の顧客にR&IのESGファイナンス評価を紹介する契約を締結することがありますが、R&Iは、独立性を確保する措置を講じています。詳細は対応状況の開示をご覧ください。