東京地下鉄株式会社第63回社債（一般担保付）（グリーンボンド）レポーティング

東京メトロ

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

東京メトロは持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています。

■ 2025年5月29日発行の東京地下鉄株式会社第63回社債（一般担保付）（グリーンボンド）については、2026年3月末時点で、調達資金（発行諸費用を控除した後の手取金）の全額を対象プロジェクトの一部に充当しました 。（下表①）本社債の資金充当による環境効果は以下のとおりです。（下表②）

SDGs	ICMA グリーンボンド原則 カテゴリー	対象プロジェクト概要		① 調達資金の充当状況(※1)	② インパクト・レポーティング
     	クリーン輸送	新型車両導入	半蔵門線18000系の新型車両導入	（新規）830百万円	● 主な効果： 高効率な制御装置の採用等により従来の8000系と比較して消費電力量を削減。（1編成あたりCO_2排出削減量：200t-CO_2/年）(※2) ● 実績：4編成
		線路整備・改良・更新	レール交換	（新規）3,000百万円	● 主な効果： 摩耗したレール等の交換を実施し、安全・安定輸送の維持に寄与。 ● 実績：レール交換延長35.6km
		運行関連電気設備（システム含む）の整備・改良・更新	信号設備改良（CBTC化）、変電所及び電気室の改良・更新	（新規）4,000百万円	● 主な効果： ① CBTC(※3)の導入により、高い遅延回復効果の実現等質の高い安定した運行サービスを提供可能。 ② 変電所の設備更新により、鉄道事業用電力の安定供給に寄与。 ● 実績： 日比谷線、半蔵門線においてCBTC導入のための工事を実施 変電所6箇所及び電気室19箇所の設備更新工事を実施 （うち変電所2箇所完了、電気室6箇所完了）
		駅舎の新設・移設・改良（駅ホーム及び鉄道運行関連施設の安全性向上）	南砂町駅改良、渋谷駅移設	（新規）2,128百万円	● 主な効果： ① 東西線の混雑緩和に向け、ホームの2面3線化により交互発着可能な駅として遅延吸収機能を備えた駅とすることで、更なる鉄道の利用促進に寄与。 ② 駅周辺の再開発と連携して、銀座線渋谷駅を移設するための大規模改良工事。駅の安全性向上・利便性向上・快適性向上を図り、更なる鉄道の利用促進に寄与。 ● 実績： 東西線南砂町駅の出入口3の供用再開、ホーム新設等を実施 銀座線渋谷駅の車庫線の移設を実施
合計				（新規）9,958百万円 （発行諸費用）42百万円 **合計10,000百万円** **（未充当金額　0円）**	**2025年度単位輸送量当たりの CO_2 排出量(※4)** **9g-CO_2/人・km** ＜ご参考＞2022年度は12g-CO_2/人・km

（※1）（新規）発行日以降に設備投資に充当した金額。（発行諸費用）本社債発行に伴って要した手数料。
（※2）半蔵門線8000系車両との比較。車両原単位（車両1両が1km走行するための電力消費量）や年間走行キロ等を基にした推計値。CO_2排出係数は、0.000452t-CO_2/kWh（電気事業者別排出係数）を使用。
（※3）無線を使用し、地上装置が各列車の位置を把握することで後続列車に走行可能な位置を伝え、後続列車自ら走行可能な位置及び速度を算出して、運行を制御する信号保安システム。
（※4）東京メトロ9路線の実績。1人を1㎞運ぶために排出するCO_2の量を算出。