

「サステナビリティボンド」を発行します

環境問題・社会課題双方の解決に資する施策に調達資金を充当

東京地下鉄株式会社（本社：東京都台東区、代表取締役社長：山村 明義、以下「東京メトロ」）は、環境問題・社会課題双方の解決に資する施策に充当する資金の調達手段として、昨年度に続き2回目となる「サステナビリティボンド」を2021年10月に発行します。

サステナビリティボンド発行は、当社グループのサステナビリティ重要課題（マテリアリティ）に関連する取組みをステークホルダーの皆様により一層認知していただくとともに、調達資金を環境問題・社会課題双方の解決に資する施策に充当することで、ステークホルダーの皆様とともにSDGsの達成に貢献、ひいては「安心で、持続可能な社会」を実現していくことを目的としています。

調達資金は、マテリアリティに関連する施策のうち、「ホームドアの整備」、「大規模浸水対策」、「震災対策」、「有楽町線・副都心線17000系車両、半蔵門線18000系車両の導入」、及び「太陽光発電システムの設置」に係る費用の一部に充当する予定です。

「サステナビリティボンド」の詳細は、別紙のとおりです。

| 調達資金を充当するプロジェクト | |
|---|---|
| <p>駅ホームの安全性向上 「ホームドアの整備」</p>   <p>日比谷線ホームドア</p> | <p>自然災害対策 「大規模浸水対策」「震災対策」</p>    <p>トンネル坑口防水ゲート</p> |
| <p>新型車両の導入 「有楽町線・副都心線17000系車両、 半蔵門線18000系車両の導入」</p>     <p>半蔵門線18000系車両</p> | <p>再生可能エネルギーの導入 「太陽光発電システムの設置」</p>    <p>地上駅における太陽光発電システム</p> |

※このニュースリリースは、国土交通記者会、ときわクラブにお届けしております。

この件についてのお問い合わせ先

東京地下鉄株式会社 広報部広報課

財務部財務課

経営管理部経営戦略担当

野口、佐藤

山川、渡邊

志田、河野

電話：03-3837-8277（携帯：080-1247-0114）

1 発行概要

| | |
|--------------------|---|
| 社債名称 | 東京地下鉄株式会社第 52 回社債（一般担保付） （サステナビリティボンド） |
| 発行総額 | 100 億円（予定） |
| 年限 | 10 年（予定） |
| 発行時期 | 2021 年 10 月（予定） |
| 主幹事証券会社 | S M B C 日興証券株式会社、野村證券株式会社、みずほ証券株式会社 |
| 対象プロジェクト （資金使途） | 駅ホームの安全性向上、自然災害対策、新型車両の導入、再生可能エネルギーの導入に係る費用の一部に充当予定（一部リファイナンスを含む） |

※その他詳細は、決定後にプレスリリース等にてお知らせいたします。

2 資金使途の詳細

本サステナビリティボンドにて調達した資金は、全額を以下の施策に充当する予定です。

| 対象プロジェクト | SDGs | 期待される効果や導入予定等 |
|--|--|---|
| 駅ホームの安全性向上 「ホームドアの整備」  <p>日比谷線ホームドア</p> |  | ホームドアの整備は、「基本的インフラ設備」に資する施策であり、線路への転落や列車との接触などのホーム上における事故防止を図り、全てのお客様に対して安心してご利用いただける輸送サービスを提供します。 2021 年 3 月末時点での整備率は 82% であり、対応する車両の規格統一等を行ったうえで、2025 年度までに全路線全駅への設置を完了する予定です。 |
| 自然災害対策 「大規模浸水対策」 「震災対策」  <p>トンネル坑口の防水ゲート</p> |   | 大規模浸水対策は、「気候変動への適応」に資する施策であり、駅出入口において想定浸水の高さに応じた改良や防水扉・止水板等の設置を進めるとともに、トンネル坑口への防水ゲートの設置を進めており、これらの対策は 2027 年度までに完了する予定です。 震災対策は、大規模浸水対策と併せて「基本的インフラ設備」に資する施策であり、震災時の早期運用再開を目的に、これまで行ってきた地上部の高架橋等に加え、さらなる耐震補強としてトンネル中柱等についても工事を行い、強靱で安心な交通インフラを構築します。 |

| 対象プロジェクト | SDGs | 期待される効果や導入予定等 |
|--|---|--|
| <p>新型車両の導入 「有楽町線・副都心線 17000系車両、半蔵門 線18000系車両の導 入」</p>  <p>有楽町線・副都心線 17000系車両</p>  <p>半蔵門線 18000系車両</p> | <p>7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに</p>  <p>9 産業と技術革新の 基盤をつくらう</p>  <p>11 住み続けられる まちづくりを</p>  | <p>新型車両の導入は、「クリーン輸送」及び「基本的インフラ設備」に資する施策です。</p> <p>有楽町線・副都心線17000系車両、半蔵門線18000系車両は、高効率な永久磁石同期モーターやLED照明の設置により消費電力の削減を図る等、省エネルギー性が飛躍的に向上しています。</p> <p>また、走行する車両の機器状態を遠隔でモニタリングするTIMAシステム、万一の脱線時に列車を自動で停止させる脱線検知装置の搭載、消臭・抗菌・抗ウイルス加工が施された座席表地の採用や全車両へのフリースペースの設置などにより、全てのお客様に対して安心してご利用いただける輸送サービスを提供します。</p> <p>17000系車両は、2022年度までに全21編成180両、18000系車両は、2025年度までに全19編成190両を導入予定です。</p> |
| <p>再生可能エネルギーの 導入 「太陽光発電システム の設置」</p>  <p>地上駅における太陽光発電システム</p> | <p>7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに</p>  <p>12 つくる責任 つかう責任</p>  | <p>太陽光発電システムの設置は、「再生可能エネルギー」の普及拡大に貢献する施策であり、地上駅のホーム屋根等に太陽光パネルを設置し、発電した電力をエレベーターや照明などの駅設備で使用する電力の一部に使用するものです。再生可能エネルギーの活用を通じてCO₂排出量の削減を図ります。</p> <p>2021年5月には、北綾瀬駅において同システムの増設を行い、合計11駅での同システムによるCO₂排出量削減効果は年間584.8tとなる見込みです。</p> |

「サステナビリティボンド・フレームワーク」概要

1. サステナビリティボンド・フレームワークの策定

サステナビリティボンドの発行にあたり、国際資本市場協会（ICMA）のサステナビリティボンド・ガイドラインに定められている「調達資金の使途」「プロジェクトの評価と選定プロセス」「調達資金の管理」「レポートニング」等の方針を記載したサステナビリティボンド・フレームワークを策定しました。なお、今般、2020年5月に策定したサステナビリティボンドのフレームワークを拡張しました。

2. 第三者評価（セカンドオピニオン）の取得

拡張したサステナビリティボンド・フレームワークについて、第三者評価機関である株式会社格付投資情報センター（R&I）より、サステナビリティボンド・ガイドラインなどの原則との適合性に対する第三者評価（セカンドオピニオン）を取得しました。

※サステナビリティボンド・フレームワーク及び第三者評価（セカンドオピニオン）の詳細については、東京メトロ公式ホームページからご確認ください。

URL : https://www.tokyometro.jp/corporate/ir/c_bond/index.html

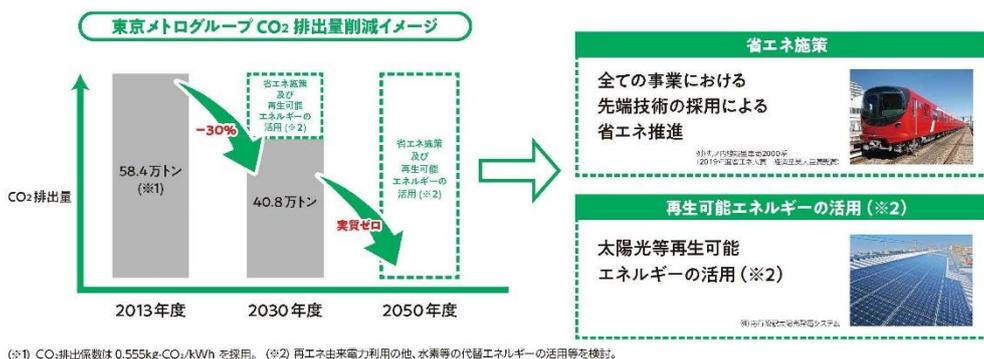
《参考》東京メトログループのサステナビリティ重要課題（マテリアリティ）

中期経営計画「東京メトロプラン2021」においてSDGs達成への貢献を掲げ、サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）に基づく各種取組みを推進しています。事業活動を通じた社会課題の解決を図り、「安心で、持続可能な社会」の実現を目指します。



《参考》東京メトログループ長期環境目標「メトロCO₂ゼロ チャレンジ 2050」

長期環境目標「メトロCO₂ゼロ チャレンジ 2050」を設定し、当社グループ全事業が排出するCO₂量「2030年度-30%（2013年度比）、2050年度実質ゼロ」を目指します。



これらの取組みの詳細は、ホームページからご覧ください。

URL : <https://www.tokyometro.jp/corporate/csr/index.html>