

SDGsエンゲージメント対談

北九州市



独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構



スピーカー

北九州市 市長
武内 和久様

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 理事長
藤田 耕三様



モデレーター

大和証券株式会社 サステナビリティ・ソリューション推進役
清水 一滴

2023年11月28日

Daiwa
Securities



左から、清水推進役(大和証券)、武内市長(北九州市)、藤田理事長(鉄道・運輸機構) 北九州市役所にて

はじめに

清水

本日は、北九州市から市長の武内様、鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)から理事長の藤田様をお招きし、SDGs債の発行に関して、発行体同士のエンゲージメント対談の場をご用意させていただきました。我々証券会社は、投資家様と発行体様を結びつけることが主な仕事になりますが、今回は発行体のトップ同士の対談という大変珍しい形でご意見交換をしていただき、投資家の皆様へそれぞれのお取り組みを周知しご投資を促す機会となればと考えております。

本日お越しいただいている藤田理事長も九州にゆかりがある方ということで、九州の独自の発展における両者のつながりというのがあると感じております。お二人からお話を聞くのを非常に楽しみにさせていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

本日はまずお二人からそれぞれの団体の概要をご説明いただき、そのあと大きく3つのテーマに沿って対談いただきます。1つ目は「SDGsに関するお取り組み」、2つ目に「ファイナンス＝債券のご発行」に関して、最後に「今後のビジョン」についてお話しいたします。

それでは、まず武内市長より北九州市の概況についてご説明いただきます。どうぞよろしくお願いいたします。



大和証券 清水推進役

各団体のご紹介

武内様

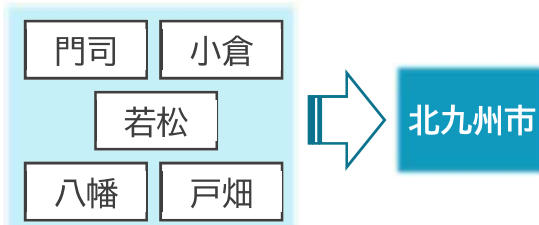


北九州市 武内市長

本日は貴重な機会をありがとうございます。まずは北九州市の概況ということで、北九州市とは、というところからお話しします。今年、北九州市は市制60周年(図1)を迎えました。日本で6番目に政令指定都市となるにあたり、5市が対等合併するという、世界でもまれに見る歴史を持っています。そういう意味で北九州市というのはまちの成り立ちからして非常に新しいことに貪欲で、そして次の時代に向かってチャレンジを

していくというDNAを持っています。また、門司、小倉、若松、八幡、戸畑のこの5市が合併した(図2)ということで、非常に多様なまちが一つになりました。江戸時代は二つの藩に分かれていたこともあり、非常に多様な文化が混ざり合っています。そして、官営八幡製鐵所をはじめとした様々な労働者の方を引き込んできたという意味においても、多様性を受け入れる包容力のあるまちです。他方でポテンシャルも兼ね備えています。ものづくりの基盤、陸・海・空の交通輸送機関もあり、電力や水も豊富です。加えて、地震に強いという強靱性も持ち合わせています。私自身は今年の2月に就任し、16年ぶりの新しい市政が始まりました。現在は、一歩先の価値観の体現を目指しながら、人や企業を引き込んでいくまちとして成長させていきたいという想いで、種まきに取り組んでいます。

図1:市政60周年 キャッチフレーズ・ロゴ 図2:5市の対等合併



清水

市民の方をはじめ、非常に期待感が大きいと思います。本日は改めて様々なことを教えていただければありがたいと思います。それでは藤田理事長、貴機構に関しましてご説明をお願いいたします。

藤田様

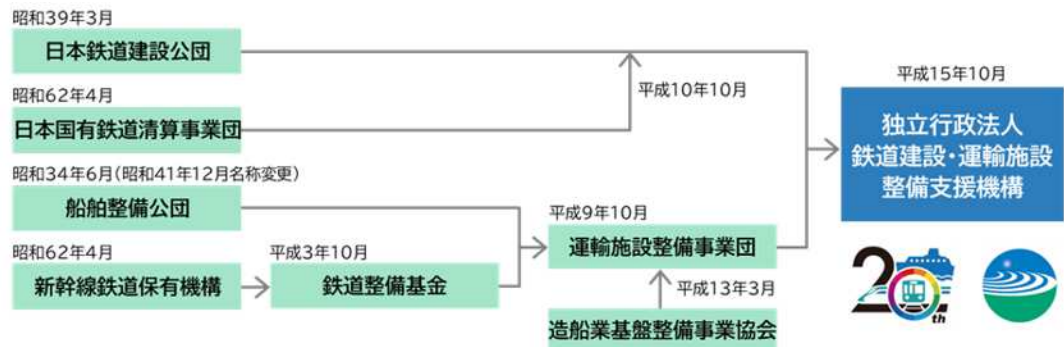
当機構も、いくつかの法人が合併する形で、20年前に誕生しました(図3)。いわゆる独立行政法人という政府の政策を執行する機関です。鉄道・船舶を中心に幅広く交通分野の仕事をしており、「安全で安心な環境に優しい、明日を担う交通ネットワークづくりに貢献する」ことを使命としています。鉄道に関しては、歴史的には地方鉄道・都市鉄道・新幹線など、様々な施設を作ってきましたが、今の重



鉄道・運輸機構 藤田理事長

点は新幹線です。私どもは新幹線のインフラを作って、JRにお貸してJRが運行する。そして、私どもは貸付料をいただき、その貸付料と、国や地方自治体の資金を財源として、新しい施設を建設する、という仕事をしています。今現在、日本で運営している新幹線路線の半分近くは私どもが作った路線になります。

図3：鉄道・運輸機構の系譜



最近では、昨年(2022年)9月に開業した西九州新幹線の武雄温泉-長崎間。これが私どもで整備したものです。また、今現在は来年(2024年)3月開業を目指して金沢-敦賀間の北陸新幹線を整備しています。さらには、新函館北斗-札幌間の北海道新幹線の建設も進めています。いずれも、地域の皆さんの大変熱いご期待を感じながら、整備に取り組んでいます(表1)。また都市鉄道の整備実績にも大きなものがあり、例えば、この20年間ですと、首都圏で開業したうちの7割強が、当機構が整備した路線です。そういった意味では、全国の鉄道ネットワークの整備に大きく貢献してきたと自負しています。

表1：整備新幹線への取り組み状況(取材時点)

新幹線	路線	時期
西九州新幹線	武雄温泉—長崎間	2022年9月開業
北陸新幹線	金沢—敦賀間	2024年3月開業予定
北海道新幹線	新函館北斗—札幌間	2030年度末開業目標

それから船舶に関して言うと、国内の貨物船や旅客船を共有建造という形で、船主さんと一緒に作り、資金的あるいは技術的なサポートをする仕事をしています。あまり馴染みはないかもしれませんが、国内物流の中で、貨物船は、輸送トンキロ(トンキロベース)という指標で、全体の半分近くのシェアを占めていて、非常に大事な機能を果たしておりますし、離島航路のような旅客船は、それぞれの地域で、日々の生活に欠かすことのできない交通手段になっています。

これら、鉄道・船舶を中核にしながら、最近では、海外の鉄道建設プロジェクトや地域公共交通、物流、いろいろな分野の仕事に取り組んでいる法人です。

清水

先ほど武内市長から陸・海・空の起点があるという話がありましたけれど、鉄道・運輸機構としては、まさしく陸上、そして海上を起点に、日本経済全体を引っ張っていただいているということだと思います。本日のテーマでありますSDGsという意味では社会的な貢献で大きな役割を果たされていると感じました。ご説明ありがとうございました。

SDGsの取組の紹介

清水

それでは次に、SDGs債としてサステナビリティボンドを発行されている中で、具体的なSDGsの取り組みを、環境・社会貢献という観点からお話を伺えればと思います。武内市長からお願いできますでしょうか。

武内様

SDGs、持続可能な社会や世界を作る、これは北九州市のDNAそのものだと考えています。日本の近代化の先鞭をつけてきた一方で、公害を1960年代に経験をし、それを乗り越えて世界の環境首都に転換していくという、このようなドラマを持ったのが北九州市の特徴です。その際に、持続可能な社会や経済への転換を先駆けとなって試みてきました。

その中で北九州市の特徴は3つありますが、1つはまず市民力です。公害の克服においても、女性団体が「青い空が欲しい、青い空が見たい」と自ら声を上げたところが起点となっており、今の経済や社会の形を変えていこうとする市民力の強さがあります。

2つ目が技術力です。これはものづくりを中心として北九州市は非常に技術があります。例えばリサイクル産業として北九州市のエコタウンには、累計で900億円の投資がなされて30社近いリサイクル企業が、1980年代から集積をしてきました。やはり、その際には様々なりサイクル技術など、そしてそれをどう活かしていくかという技術力、これが裏打ちをしていたということです。

3つ目が北九州市は社会課題がとて多いということです。環境問題は申し上げた通りですが、その他にも産業構造をどう転換していくのか、あるいは、高齢化率が一番高い政令市である中で、どうやって社会課題を解決していくのか等の課題が非常に多く集積しているのも北九州市の特徴です。そういった中で課題先進都市ではなくて、課題解決先進都市ということを目指したいと思います。

SDGsという文脈では、「DX・GXの推進への挑戦」、「若者や女性のチャレンジの支援」、「人のつながりによる安心して暮らせる社会の実現」など、多くの自治体が取り組んでいるものがありますが、北九州市では特に強く取り組んでいます。北九州市の場合、SDGs教育も熱心に行っています。副読本を作ることや、随所にセミナーなどのイベントを開催し、SDGsに対する子供世代・若者世代の具体的なアクションを誘発するような取り組みにより、しっかりと底上げをしながらSDGsという機運を、まち全体に広げています。そこにはかなり力を入れており、これからSDGs教育世代が大人の世代へと上がっていくことによって、日本の姿は大きく変わっていく可能性があると思います。社会に対する貢献や社会が良くなっていくためにどう関わっていけばいいのか、というものが見えづらくなっているというアンケートが出るなどしていますが、社会課題をどうビジネスと絡めながら解決していくか、というモデルを小さい頃から考えている人たちが今後増えてくるので、そこには非常に期待をしています。北九州市が先陣を切って、社会課題解決のショーケース、そしてそれを日本やアジアに展開をしていく、そういう起点となる都市にしていきたいと考えています

清水

私の娘が中学生の時、「お父さんは、何の仕事をしているの?」と聞かれ、「SDGsのファイナ

ンスをやっている。」と答えたら、目を輝かせて「何をやっているの？」と関心を寄せていました。やはり今の中高生・大学生はSDGsが教育に浸透してきていると感じています。北九州の若い世代の人たちが社会課題を解決する世代として育っていくよう、様々な政策を行っていただきたいと思います。北九州市は日本だけでなく、世界のロールモデルになれると感じていますので、是非よろしくをお願いします。

次に藤田理事長、鉄道・運輸機構のSDGsのお取り組みについて、ご説明をお願いいたします。

藤田様

先ほど申し上げたように、鉄道・運輸機構の事業の中心は、鉄道・船舶の整備です。鉄道や船舶は、一度に多くの人や物を運べる効率的な交通機関ですので、他の交通機関に比べても、非常に地球環境にやさしい存在であるということが、まず特徴としてあげられます。それから、日本の経済を支える内航貨物船、あるいは日々の生活を支える鉄道や離島航路といった社会を成り立たせるための仕組みとしての交通機関の整備に携わっているという意味で、社会性も兼ね備えています。ある意味、私どもの仕事そのものがSDGsの目標と一致するものだと思っています。

具体的に環境について申し上げれば、CO2排出量で比べると、旅客輸送では自動車と比べ鉄道は5分の1、貨物輸送では営業貨物自動車(トラック)と比べて鉄道は10分の1、船舶は5分の1程度と、CO2排出量の少ない輸送機関ですので、このようなことを、より多くの皆さまにご理解いただきたいと思っています。

北九州市様とも連携させていただいている事業として、MOTENA-Seaという会社と一緒にHANARIAという船を作っております(図4)。これは、水素燃料電池とリチウムイオンバッテリー、それからバイオディーゼルと複数の動力源を持ったハイブリッド船で、化石燃料に比べてGHG削減率53~100%を実現します。来年(2024年)4月以降、福岡県にて運航することになりますので、是非、北九州市様のサポートも引き続きいただけると有難いです。クルーズ船的な扱われ方もされる予定ですので、若い世代にも馴染んでいただき、SDGs環境への入口として、理解を促進する上でいいツールとなるのではないかと、期待をしているところです。

図4:船舶共有建造制度を活用した次世代水素船(旅客船)の建造

(写真: 株式会社MOTENA-Sea)



*GHG・・・「Green House Gas」の略。地球温暖化の主な原因とされる温室効果ガスをさす

清水

HANARIAは、定員100人の観光船なのであまり大きくはない認識ですが、「たった100人の移動する船に対して何か影響あるのか」というような意見もあるかと思いますが、個人的にはもっと前向きに捉えていきたいと考えています。スタートとして、ゼロエミッションの活動を周りの人たちに理解してもらって、それをどんどん拡大して動いていく、まさしく象徴的なものなのかなと感じています。武内市長、こちらについていかがでしょうか。

武内様

抽象的や理念的なことだけでなく、目指すものをビジブルに示すことは、強い影響力がありますし、規模に関係なく重要な意味を持つと思います。私どもも楽しみにしておりますが、何かできるお手伝いがあればさせていただきたいと感じております。

清水

各種報道でも、北九州市として響灘臨海部における水素拠点形成を推進されていると伺っております。水素供給のサプライチェーンを構築し、同時に利活用を進めていくことは、カーボンニュートラルの実現に非常に大事なポイントと感じております。

武内様

現在、「福岡県水素拠点化推進協議会」を設立し、福岡県と連携して取り組みを行っております。重要な段階ごとに進捗や成果を、市民の皆さんに分かりやすく見える形でお伝えすることを大事にしながら、取り組みを進めたいと思います。

清水

ありがとうございます。福岡県と一緒に取り組みを進めていくこと、改めて認識いたしました。

SDGs債の紹介

清水

2つ目の内容として、ファイナンスという観点で、サステナビリティボンド・SDGs債の発行に関してお話を聞きたいと思います。これまでお話があったように、公共の交通ネットワークの整備、脱炭素の推進というのは大きなテーマだと考えておりますので、ハイブリッド水素船の先進的な取り組みを含めて、今後の進展が非常に楽しみであります。金融市場という面で、公共セクターにおいてサステナビリティボンドの先駆者的な存在である、北九州市と鉄道・運輸機構から、詳細をお話いただければと思います。武内市長からお願いいただけますでしょうか。

武内様

北九州市は、課題先進都市として、人口減少・高齢化・産業構造の変化など、課題に先んじて直面してきたということ、ピンチではなく逆にチャンスに変えて取り組んできました。環境問題についても、先駆的にやってきたという歴史・自負があります。国から脱炭素先行地域にもいち早く選定され、取り組みを進めてきました。これらの取り組みを資金調達の方にも活かし、またその取り組みを知っていただこうと、2021年10月、サステナビリティボンド、愛称「北九州市SDGs未来債」を発行しました。自治体によるサステナビリティボンドの発行は、北九州市が初めてでした。ESG投資に関心の高い機関投資家の方や金融機関の方などを対象とした「機関投資家向け」の発行だけでなく、個人や団体などを対象とした「個人投資家向け」の発行を行うことで、市政への参画、本市取組の「理解・浸透」に努めています。

このサステナビリティボンドはグリーンボンドとソーシャルボンド両方の特徴を合わせもつ債券となっておりますので、調達した資金は、脱炭素社会の実現に向けた取組などの「環境改善効果」を有する事業や、あるいは近年頻発する豪雨災害などから市民を守る防災対策、未来を担う人材を育成するための施設整備など、「社会的課題の解決」に直結していくような事業に活用させていただいております。本市では、これまで三度にわたる発行にチャレンジしてきましたが、幅広い投資家の方にご支持をいただいております。

令和5年度は「機関投資家向け」の発行100億円に対して、378.9億円の需要を集め、72件の投資家の皆様から投資表明をいただきました。「個人投資家向け」の発行では315件の個人と団体にご購入いただき、販売開始からわずか2営業日で完売をしております。こういった北九州市の取り組み、スタンスに共感をいただいて、今後さらに投資家の皆様が広がっていくことを期待しているところです。

清水

投資家の皆さんから投資表明という形で「北九州市の債券を買いました」と対外的に表明していただいているということは、北九州市の事業に対して共感していただいているという方が全国に72件いらっしゃるということです。そして地域での販売が中心となる個人投資家向けの発

図5:個人向け債 募集チラシ



行ではわずか2日で完売ということで、非常にご支持いただいている証左だと改めて感じています。続いて、藤田理事長よろしくお願いたします。

藤田様

私どもが初めてサステナビリティボンドを発行したのは、2019年ですが、これは鉄道プロジェクトへの充当を目的としたものです。特徴としては100%グリーンプロジェクトに充当されるということ、加えてそのプロジェクトがやはりソーシャル性を併せ持つということだと思えます。

少し遡ると、2017年にグリーンボンドを発行したのですが、これが今のSDGs債の発行につながっています。

2017年当時、神奈川東部方面線という都市鉄道プロジェクトへの充当を目的として債券発行をしたわけですが、これが環境省のグリーンボンドガイドラインのモデル発行の第一号となりました。その発行を通じて、いろいろな投資家の皆さまと対話の中で、「継続的に発行してほしい」というご期待、あるいはソーシャル性も持ち合わせた債券へのニーズを感じ取って、2019年以降サステナビリティボンドを発行させていただいています。

図6:SDGs債発行の系譜(鉄道・運輸機構)



特にその中で、「わかりやすさ」「透明性」といったことも必要ですので、国際的な認証機関であるCBI(気候債券イニシアティブ)からプログラム認証を取得し、毎年その基準に合致していることについて第三者評価機関であるDNVからチェックを受けています。透明性を確保しながら投資家の皆様にご投資いただいているわけですが、結果として大変多くの投資家様から投資表明を頂戴しています。初回債は44件でしたが、今年(2023年)11月末現在では、初回債の8倍を超える合計358件の投資表明をいただいています。昨年(2022年)2月には47都道府県すべての地域の投資家の皆様から投資表明を頂戴しました。これは財投機関債の発行体としては、初めてのことで聞いております(図7)。非常に高いご関心いただいていることについて、感謝しております。また、北九州市様からもご投資いただいておりますこと、この場で御礼申し上げます。

図7:投資表明(鉄道・運輸機構サステナビリティボンド)



清水

北九州市様は、投資家として鉄道・運輸機構様の債券を購入されて、投資表明をされていますが、投資家目線でいうと、自分たちのお金をどこに投資しているかを対外的に公表することは稀なことです。ただ、サステナビリティボンドなど、SDGs債への投資の際は、「この債券を買いました。資金をこういうところで活用しています。」ということを対外公表することによって、投

資家としても、自分ら「SDGsに貢献していることをアピールする。」という場になっています。このような投資家が全国に広がってきており、我々も微力ながらお手伝いをさせていただいております。

サステナビリティボンドの発行体としてそれぞれがトップランナーということで、非常に思いこたわりというのを感じたところでございますが、基金の運用においてSDGsを意識されている点を武内市長からお話聞かせていただけますでしょうか。

武内様

今お話しにあったように、しっかりと投資表明をしながらSDGsに対するスタンスを明確にしていくことは大事にしているところです。基金運用として、SDGs債への投資に力を入れており、令和3年7月以降、債券購入に当たりましては安全性や効率性に十分配慮しながら、グリーンボンド、ソーシャルボンド、サステナビリティボンドを優先的に購入することとしています。購入の際には投資表明を行い、持続可能な社会づくりへの貢献、これを内外に発信をしております。そういった動きを自ら示すことによって、世の中を動かす一助になればと考えております。

清水

社会課題に向き合っている北九州市ならではの取り組みだと感じております。藤田理事長、今の話を聞いていかがでしょうか。

藤田様

私たちは、発行体という立場になるわけですが、いろんな手段で資金調達する中で、やはりサステナビリティボンドの発行体であることが一つのメッセージだと思っております。継続的に発行をしてご理解いただけてまいりたいと思いますし、それを通じて我々の仕事そのものにもご理解いただきたいなと思っております。

清水

ありがとうございます。公共の交通ネットワークというお話がありましたが、投資家にも環境面、社会的な意義を重視した投資というものが浸透してきていた証左と感じます。

武内様

財投機関債などの公共セクターのSDGs債は、高い安全性から投資しやすく、北九州市としても、投資先の事業やその成果についての理解を大切にしながら、今後も継続的に投資を行っていきたいと考えています。同じようなスタンス、想いを共有しながら、これからも進めていきたいと考えています。

清水

そのトップランナーとしての北九州市と鉄道・運輸機構のSDGs債の発行、そしてそのファイナンスへの投資というところで取り組む団体が増え、マーケット自体が活性化していくということが非常に大事であると思います。証券会社の役割として、ファイナンスを通じてサポートしていきたいと改めて感じています。

今後のビジョン

清水

最後のトピックになりますけれども、今後のビジョンということで、今後進めていきたい事業や施策についてお話をさせていただければと思います。

武内様

北九州市は、今新しいビジョンを策定しているところです。その素案の中で掲げているのが、『つながりと情熱と技術で、「一步先の価値観」を実現するグローバル挑戦都市・北九州市』です。これからの世界、動きを見る中で、人と人のつながりをお互いにサポートするなど、情熱を持って時代を切り開くという地合いや技術が大切です。北九州市のこれまでの歩みや強み、都市のDNAなどから、「一步先の価値観」を体現していこうと表明しています。そのための具体的なアクションとして、SDGsにおいてもシンボリックな取組みが進んできています。一例を挙げますと洋上風力において、今年の3月に響灘ウインドファームが着工いたしました。これは若松区響灘地区のポテンシャルを活かして風力発電関係の総合拠点とするものです。風車を回すだけではなく、積み出し、建設、その物流のオペレーション、メンテナンス等々の製造産業をすべて担い、北九州が持っているものづくりの基盤と、技術力を集積した総合的な拠点を作るという取り組みです。令和7年度には響灘洋上ウインドファームが稼働して、市内世帯の約40%を賄う電力を発電していきます。これによって一大サステナブルエリアあるいはグリーン産業エリアとして響灘地区をさらに進展させていき、電気を作る、電気を使う、そして電気を新しい価値に変えていく企業の集積などにより、東アジアの拠点、ハブ機能を持つものにしていきたいと思っています。

図8:風車イメージ



図9:風力発電関連産業の総合拠点イメージ



こちらは先週金曜日に記者会見をしたばかりのものになりますが、北九州GX推進コンソーシアムというものが12月12日に立ち上げることにいたしました(図10)。これは、産学官金のオール北九州でGXにチャレンジしようということで、GX投資を呼び込んでいくプラットフォームをより明確に作っていく取り組みです。例えば、全国で初のGXのビジネススクールを開講すること、あるいは地域企業の自社CO2排出量の把握に対する支援を行うこと、先端テーマ別の研究会を学分野でやっていくことなどです。中小企業にとっては、GX はなかなか挑戦するハードルが高いため、産学官金のオール北九州でこのプラットフォームを作るということも表明

図10:北九州市GXコンソーシアム

国内外のGX投資を呼び込む
北九州GX推進コンソーシアム
12月12日 設立総会開催
コンソーシアムの充実した支援!!

学研研究者 総動員	先端テーマ別研究部会設置
12月12日 スタート	ワンストップ相談窓口開設
全国初	GXビジネススクール開講
国内最大 規模	地域企業のCO2把握支援

産学官金、オール北九州でGXにチャレンジ

させていただき、12月12日にいよいよスタートすることになっています。個別に点と点の取り組みではなく、一つの面として取り組むということを目指し動き始めたところですが、日本でも初めての取り組みであると考えています。

子育て環境の整備という意味では、ソーシャル要素の取り組みでございますけれども、「こどもまんなかcity宣言」というものを11月13日、全国で初めて行いました。これは、産学官、地域それから若者を一堂に会して、まち全体を「こどもまんなか」にしていこうとするものです。「こどもまちなかスペース」と銘打った、自分たちのリソースを出し合い、店や市民センターの中、大学の中等に、子どもが集える場所を作り、まち中が「こどもまんなか」になるようなアクション、「みらい政策委員会制度」により、子どもの意見を政策に反映し、どんどん事業化していくという取り組みも行っております。そういった意味で、やはり次の世代にも引き継いでいけるようなサステナブルな社会作りに立体的に取り組む、日本を牽引していくという決意をもって、進めていきたいと思っております。

清水

ありがとうございます。GXは国も推進していますが、北九州市においても地方自治体として初の取り組みをされており、そして教育面では“こどもまんなかcity”を目指されているということで、次の世代を展望した戦略が改めて認識できました。それでは藤田理事長、いかがでしょうか。

藤田様

鉄道・運輸機構の事業そのものがグリーン性、ソーシャル性を有するというところではあります。そこに留まらず、さらにSDGsの方向に沿った仕事の仕方をしていかななくてはならないというのが、私どもに課せられた課題だと思っております。

鉄道建設に関していうと、今年(2023年)設立20年を迎えたことを契機として、「建設DXビジョン」というのを若手職員中心に策定し、その具体化に取り組んでいるところです(図11)。鉄道建設の工事の自動化やサイバー空間の活用といった各種DXの取り組みを通じて、効率的な仕事の仕方を実現することを目指し、ロードマップを作るなど、具体化を図っているという状況です。今後20年、30年を見据えて、着実に実現していきたいと思っております。

図11:「建設DXビジョン」のコンセプト

コンセプト | 持続可能な社会に向けて“シンカ”する

1 | 安全性、環境負荷等の社会的課題

⇒更に安全で地球にも優しい鉄道に“進化”する

2 | 人口減少の深刻化と鉄道建設の担い手不足

⇒これまで培った技術を承継し“深化”する

3 | 世界的に日本はデジタル技術の導入に遅れ

⇒DXなど新たな技術を積極的に導入する組織へと“新化”する

それから船舶につきましても、脱炭素の流れ中で、国土交通省と共同で、「連携型省エネ船」の開発を進めています。「連携型」というのは、例えば船舶だけではなくて港湾など周辺の関係者

と連携しながら、脱炭素を図っていくという取り組みです。これを通じて、CO2排出量が少なくなる船に対して支援を手厚くするなど、その建造を促進するということを今後進めていきたいと思っております。

また、もう少し足元のことでいうと、非常に地道な取り組みでありますけれども、船から出る廃食油を回収してバイオディーゼル燃料に活用するために、関係者との協議会を立ち上げて、取り組み始めたところです。少しでも我々の仕事そのものがSDGsの方向に沿うように取り組みを進めていきたいと思っております。

図12:内航船の廃食油回収・バイオ燃料活用



清水

ありがとうございます。機構設立から20年が経ち、人づくりや、政策を新たに打ち出され、環境面をきっかけに社会的な意義を持つ活動に繋がってきているというのを感じます。最後に言及いただいたが、バイオ燃料の活用は新たなエネルギー源を作り出すという、クリエイティブな活動であると感じます。ぜひ鉄道・運輸機構から、新たなモメンタム・動きを作っていただきたいと思えます。

おわりに

清水

最後となりますが、今後のお取り組みや、ファイナンスの中で、投資家をはじめ関わりのある方々に対して、そして本日対談いただきました武内市長・藤田理事長からお互いに向けてのメッセージを一言ずついただきたいと思えます。武内市長いかがでしょうか。

武内様

本日は藤田理事長から機構様の具体的かつアクティブな活動の中身も伺うことができ、非常に学びと気づきの多い時間を過ごさせていただきました。その概念や取り組みの理念だけではなく、一つ一つ形にされていること、これこそが本質的に重要なことだと改めて感じたところです。

SDGsのように、課題に自覚的に正面から向き合って、それを具体的なアクションとして、世の中に共有するというチャレンジをしているのは、人類の歴史の中でもそうないのではないかと思います。すべてのセクターが、人づくり、まちづくり、あるいは産業づくり等、色々な側面で具体的なアクションをしていかないといけないというステージに入っている中、投資、そしてしっかりとしたファイナンスをしていくということが、SDGsの大切なエンジンになりますので、私どももSDGs債の発行を通じて、さらに取り組みを進めていきたいと思えます。

実際、サステナビリティボンドを3度発行してみて、その機運の高まりその反応というのは体感もしているところでございます。今後も継続的に発行して、SDGsの先進都市としての具体的なアクションを起こし、そしてそれが循環をしていくというモデルを作ることによって、日本やアジア、そして世界の先頭に立って取り組んでいくという決意で、これからも取り組んでいきたい

と思います。本日はありがとうございました。

清水

ありがとうございます。それでは藤田理事長お願いします。

藤田様

はい、私も本日は武内市長から北九州市様の非常にチャレンジングで包括的な取り組みを伺って、刺激を頂戴したところです。我々のこれからの仕事に少しでも活かしていきたいと思っています。機構は交通ネットワークの整備を通じて、カーボンニュートラルをはじめとし、地球環境の保全あるいは社会の持続可能な発展に取り組むという、使命を持っています。サステナビリティファイナンスは、こうした事業活動をするためのファイナンスです。引き続き良質なサステナビリティボンドの継続的な発行をしてみたいと思います。これまでも、債券発行を通じて、市場の拡大に貢献してきたのではないかと考えていますが、引き続き債券市場の発展に貢献していければと思っています。

清水

ありがとうございます。証券会社は発行体と投資家とを結びつける役割を担っていますが、本日は発行体同士の対話の機会で、それぞれの環境面・社会的な役割を改めて認識いたしました。証券会社としては、今後もSDGs債の発行をサポートし、日本や地域の経済的な発展のみならず、脱炭素社会の実現や社会課題の解決等にも貢献していきたいと思っています。また、本日対談をお聞きして、異なる意見を持っている人たちでコミュニケーションをとり、クリエイティブな動きに繋げていくということも大事だと感じました。今回のようなエンゲージメントを通して、サステナビリティファイナンス、SDGs債のマーケットをさらに拡大・安定化させていかなければいけないと改めて感じています。本日はありがとうございました。

以上