

産学連携講座

早稲田大学 × 鉄道・運輸機構 × 大和証券グループ
スペシャル講義

カーボンニュートラルと サステナビリティの 最前線



JRTT 鉄道・運輸機構

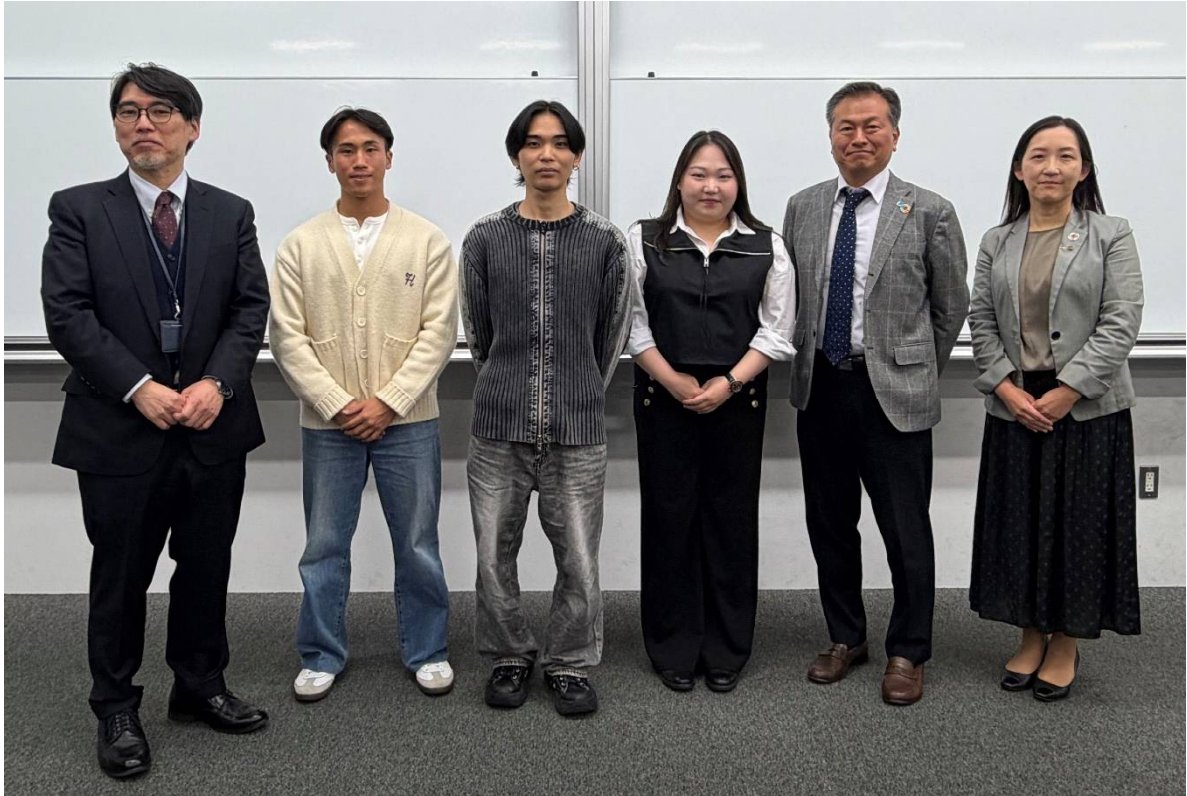
実施日	2025年11月25日
場所	早稲田大学 政治経済学部3号館 502教室
登壇者	早稲田大学 :有村 俊秀 教授(モデレーター)、学生代表 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構: 経理資金部 駒木 誠司 担当部長 株式会社大和総研 :太田 珠美 主席研究員

大和証券
Daiwa Securities

大和総研
Daiwa Institute of Research

目次

はじめに	2
パネルディスカッション	5
質疑応答(一部抜粋)	11



はじめに

2025年11月25日、早稲田大学政治経済学部にて、早稲田大学の全学部生・大学院生を対象とした独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下、「JRTT」と大和証券グループによる産学連携のスペシャル講義「カーボンニュートラルとサステナビリティの最前線」が開催されました。

近年、日本では、脱炭素に向けた制度や市場の整備が進められています。脱炭素社会の実現には幅広いインフラへの大規模な投資が不可欠であり、それを推進する事業主体と、資金を円滑に供給するサステナブルファイナンスの仕組みがこれまで以上に重要になってきています。

本講義は、こうした時代の転換点を見据え、交通インフラ整備を通じて脱炭素に取り組むJRTTの事業と、サステナブルファイナンスの最前線に立つ大和総研の知見を学生に届けることを目的として企画されました。モデレーターを務めた早稲田大学の有村俊秀教授の演習から3名の学生も登壇し、プレゼンテーションに続くパネルディスカッションでは、実務者と次世代を担う学生との間で活発な議論が交わされました。当日は事前の想定を大きく上回る約100名の学生が参加し、テーマへの関心の高さがうかがえる講義となりました。

JRTT 駒木担当部長 プレゼン:

「鉄道・運輸機構のSDGs ～交通インフラで実現する脱炭素社会～」

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下、「JRTT」)の駒木担当部長からは、交通インフラ事業を通じたカーボンニュートラルへの貢献と、SDGs債による資金調達について説明がありました。

JRTTは政府が全額出資する独立行政法人として、新幹線および都市鉄道の建設に加え、船舶の共有建造を主な業務として担っています。これらの事業を通じて、全国的な交通ネットワークの形成と公共交通インフラの整備を進めてきました。

鉄道および船舶は、環境負荷の小さい輸送手段です。鉄道は、人を1km輸送する際のCO₂排出量が自動車の約7分の1にとどまり、船舶も貨物輸送においてトラックの約5分の1程度とされています。こうした特性を踏まえ、国としても鉄道・船舶へのモーダルシフトが進められており、JRTTの整備事業はその中核を担っています。具体例として、2023年に開業した神奈川東部方面線では、自動車やバスから鉄道への利用転換により、年間約1,500トンのCO₂削減効果が見込まれています。

建設プロセスにおいても、環境負荷低減に向けた工夫が行われています。北海道新幹線の建設では、従来は25mに分割して輸送していた150mレールを分割せずに鉄道輸送する手法を採用し、CO₂排出量の削減と工期約6か月の短縮を同時に実現しています。レールは横方向に曲げることが可能であり、曲線を含む鉄道路線でも一体で輸送できる点が活用されています。

船舶分野においても、環境性能の高い船舶の建造が進められています。一般貨物船「ちゅらさん」では、バッテリー併用の省エネルギーシステム等により、CO₂排出量を従来比で12%以上削減できる設計が採用されています。また、日本初となる水素とバイオディーゼル燃料を活用したクルーズ船「HANARIA」は、温室効果ガス排出量を従来比で53～100%削減できる仕様となっています。一方で、アンモニア燃料は取り扱いの難しさがあること、バイオ燃料は航空分野との需要競合が課題となること、水素燃料については海上での供給インフラ整備が普及の鍵となることなど、燃料ごとの課題も整理されています。

資金調達の面では、JRTTは国の補助金や財政投融資に加え、サステナビリティボンドやサステナビリティローンを活用した市場からの資金調達を行っています。発行しているSDGs債は、国際認証機関CBIによるグリーン性に関する国際基準への適合認証を受けており、第三者機関DNVによる年次レビューも継続的に実施されています。投資表明件数は、2019年の初回発行時の44件から、2025年11月末時点では426件へと拡大し、44都道府県の自治体からも投資が行われています。

JRTTは、これらの事業を通じてSDGsの17目標のうち12項目に貢献しており、グリーン性とソーシャル性の双方を備えた交通インフラ整備を通じて、持続可能な社会の実現に取り組んでいます。

大和総研 太田主席研究員： 「サステナブルファイナンスの動向等」

大和総研の太田主席研究員は、サステナブルファイナンスの基本的な考え方、歴史的経緯、ESG(環境・社会・ガバナンス)投資の合理性、そして証券会社の役割について解説しました。

サステナブルファイナンスとは、気候変動や社会格差といったさまざまな課題に対応するため、金融メカニズムを持続可能な社会経済システムの支える土台として機能させていくという考え方です。従来の金融は、主として経済的なリスク・リターンを軸に評価が行われてきましたが、経済成長の過程で環境汚染や格差拡大といった問題が顕在化する中で、より多様な評価軸を取り入れる必要性が高まってきました。

サステナブルファイナンスの歴史は少なくとも1920年代にまでさかのぼります。当時、宗教法人が資金を運用する際に、ギャンブルや酒類など教義に反する業種を投資対象から除外する、いわゆるネガティブスクリーニングが行われていました。1960年代以降のアメリカでは、公民権運動や反アパルトヘイト運動を背景に、株主としての議決権行使や企業への働きかけが活発化しました。1990年代には企業側ではCSR(企業の社会的責任)の概念が広がり、投資家側でも投資判断に環境や社会的側面を組み込むSRI(社会的責任投資)の試みが見られるようになりました。ただし当時は、経済的リターンとの両立に対する懐疑的な見方も強く、投資の主流には至りませんでした。

大きな転機となったのが、2006年に策定された国連の責任投資原則(PRI)です。中長期的な視点では、ESGを考慮することが経済的リターンにも資するという研究成果を踏まえたもので、現在では世界で5,000を超える機関が署名し、日本においても署名機関が増えています。

ESG投資の合理性については、短期的には環境や社会への配慮を軽視して利益を上げられるケースがある一方で、中長期的には評判の悪化や訴訟リスク、人材確保の難しさといった要因から企業価値が低下し、投資リターンがマイナスとなる可能性があります。これに対し、ESGに積極的に取り組む企業は、良好な労使関係で優秀な人材を確保し、取引先・地域住民・消費者との適切なコミュニケーションを通じて社会のニーズをビジネスに生かせるなど、中長期的に企業価値が向上し投資リターンもプラスになり得る場合があります。

ESG評価については、業種ごとに評価のウェイトが異なります。例えば、米国の格付け会社のS&Pの評価では銀行業においてガバナンスのウェイトが大きい一方、食品業では環境が最大のウェイトを占めるなど、業種特性に応じたきめ細かな評価が行われています。気候変動が金融に与える影響としては、異常気象などの物理的リスクに加え、規制強化やテクノロジー変化といった移行リスクがあります。これらのリスクは、企業活動や消費者の行動など様々な経路から経済に影響を与え、金融リスクに波及していきます。

証券会社の役割としては、投資家と発行体をつなぐ仲介機能が挙げられます。SDGs債の組成支援や投資家への紹介を通じて、環境・社会課題に取り組む事業体へ資金が円滑に流れる仕組みを支えています。証券会社自体が直接的に環境・社会課題を解決することは難しいものの、投資家の選好がESGを重視する方向に変化する中で、証券会社に期待される役割も大きく変わっています。

パネルディスカッション

有村教授

それでは、お話を伺いたと思います。最初に、学生の皆様から、2つのプレゼンテーションを聞いての感想をお聞かせいただけますか。

早稲田大学 徐さん

カーボンニュートラルへの取り組みが、単なる排出削減にとどまらず、地域の価値創造や経済循環とも結びついているという点が印象深かったです。JRTT様のCO₂削減やSDGs債の取り組みの背景には、交通インフラを社会基盤として長く維持するための投資としての意義があるのだと感じました。また、大和総研様からのお話でも、サステナブルファイナンスの理念や、企業の中長期的な価値を判断するためのシビアな視点についてお伺いでき、大変有益でした。一見異なるテーマに見えても、サステナブルという観点でつながり、同じ目標の達成を目指しているという点が非常に印象に残りました。

早稲田大学 与茂さん

JRTT様に関しましては、鉄道という観点からSDGsに貢献できるのだという点が非常に印象深かったです。SDGsと一括りに言っても、さまざまな観点や切り口があり、多様な取り組みができるというところに感銘を受けました。そして大和総研様については、企業評価に経済的な部分以外の社会貢献度を組み込むというお話が非常に印象的でした。一方で、企業が環境に対してどれくらい貢献しているかを定量的に分析・評価する難しさもあるのではないかと感じました。それは今後の課題でもあり、いかに評価に組み込んでいくかが、今後発展できる場所ではないかと考えています。

早稲田大学 志賀さん

JRTT様に関しましては、鉄道も船舶も、CO₂削減に本当に有効な手段であることを改めて認識しました。単に削減できるだけでなく、社会的な必要性として交通インフラをしっかりと整えているからこそ、ほぼ全国の自治体の方々からご理解をいただき、投資表明をいただけているのだと感じ、印象的でした。大和総研様に関しましては、私たちのような個人と、実際に事業を行っている事業者とは普段は遠い存在だと思いますが、証券会社の機能を通じてその両者をしっかりと結びつけているという点が改めて印象的でした。また、業界によってESGの評価項目が大きく異なるという点も衝撃的で、そうした具体的でリアルなお話を聞けて良かったと思っています。

有村教授

私は普通の授業で、カーボンニュートラルに取り組みましょう、そのためには経済的手段やマーケットを活用しましょうとお話ししていますが、現実にはカーボンニュートラルに向けて事業に取り込まれる中では、さまざまな課題もあるのではないかと思います。ご登壇のお二人に伺いたいのですが、カーボンニュートラル実現に向けて、現場で直面している課題とその解決策について、具体的な事例があれば教えていただけますか。

JRTT 駒木担当部長

現場でのCO₂排出削減の取り組みとしては、CO₂排出量の少ない鋼材やコンクリートを使用した建設を行っています。一方で、生態系の保全に関しては、先ほどご説明した福井県の中池見湿地での事例のように、工事による環境への影響を最小限にする工夫も同時に行っています。具体的には、地下水がトンネルに流入しない構造を採用することで、湿地保護のモデルケースとしても高く評価いただいています。こちらの事例に関しては、2027年秋ごろまでモニタリング調査を継続していく予定です。

有村教授

環境やサステナビリティという目標のためにさまざまな取り組みを進めていくと、別のサステナビリティ目標と対立することもあり、その調整が現場では課題になるということですね。では、大和総研の太田様からお聞かせいただけますでしょうか。

大和総研 太田主席研究員

まず、大和総研には金融・経済の専門家は多いのですが、環境の専門家は限られるので、そうした知見をどう蓄積するかという課題があります。実務面では、トランジション・ファイナンスをどう進めるかという点です。平たく言いますと、鉄鋼・自動車・電力といったCO₂を多く排出する産業に対して、脱炭素・カーボンニュートラルに向けた投融資をしていかなければなりません。しかし、金融機関としては、自分たちの投融資先ポートフォリオ全体の脱炭素を促していきたいという方針があるため、高排出産業に単純に投融資をすると、ポートフォリオ全体のCO₂排出量が大きく増えてしまいます。そこで「トランジション」という考え方が重要になります。目先は排出量が増えても、2050年にカーボンニュートラルを達成する計画をしっかりと立てて進めていくということですが、合意形成や計画策定など難しいところがあると感じています。

有村教授

実際の事業者の方の場合、現在のビジネスを続けながら、中長期的には新しい経済やビジネススタイルに移行していかなければならず、そこにさまざまなチャレンジや難しさがあるということですね。それでは、今度は学生の皆さんに戻りまして、最近、社会全体で特にインパクトがあったと感じる具体的な事例について教えてください。

早稲田大学 志賀さん

最近注目しているのは、PowerXという蓄電池の会社です。この会社は電力を船で運ぶという事業を行っています。現在、再生可能エネルギーへの機運は高まっていますが、再エネの発電ポテンシャルが高い地域は都心から離れたエリアに多く、電力を輸送する際の効率の悪さが課題となっています。それを船で運ぶことにより、インフラ構築のコストを抑えつつ、高い効率で電力輸送ができるということで、社会的なインパクトが大きいのではないかと考えています。

有村教授

今のお話を聞いて思ったのですが、私が学生だった1980年代後半には、70年代の大気汚染問題などの話を多く聞いていて、企業は環境問題を起こす加害者側だというストーリーが主流でした。しかし、今日の講義や学生の話を知っていると、企業はファイナンスも含めて問題を解決する側になれるという点で、だいぶ時代が変わってきたのだなと感じました。では、与茂さんいかがですか。

早稲田大学 与茂さん

最近注目しているのは、AIによるエネルギー予測の分野です。具体例として、GoogleのDeepMindがデータセンターの冷却エネルギーを40%削減した事例があります。今後AIが発展していく中で、AIを活用したエネルギーの最適化が企業にとってスタンダードになっていくのではないかと考えています。しかも経済合理性があるという点で、さらに促進されていくでしょう。また、政府のエネルギー政策が民間のDXと結びつくことで、今後さらなる標準化と普及が加速していくのではないかと考え、この事例に注目しています。

有村教授

ビジネスがサステナビリティに貢献できるという新しい視点は大切ですね。個人的には、日本ではまだスピード感の面で課題を感じることもあります。それでは、徐さんいかがでしょうか。

早稲田大学 徐さん

液浸冷却という技術を使ったデータセンターの排熱再利用プロジェクトに注目しています。AIが急速に普及するにつれて、データセンターの電力消費量も桁違いに増加しています。巨大なエアコンをデータセンター内で回し続けるなど、世界全体の電力消費量が極めて大きな水準に達していることが課題となっています。そこで最近注目されているのが、液浸冷却という技術です。データセンター内のサーバーを特殊な液体に直接漬け込むことで、熱を効率的に回収するというものです。さらに興味深いのは、そうした排熱を近隣地域の資源として再利用している点です。かつては廃棄されていた排熱を、近隣地域の暖房施設やスマートファームの温室熱源として活用しています。発展する産業と地域社会がお互いのメリットを通じて共生していくという点で、サステナブルなサーキュラーエコノミーの成功事例ではないかと考えています。

有村教授

非常に感度の高い3人の学生の話聞いて、私が全然知らないことばかりで、大きな学びをいただきました。こういう世代の方々が高い感度でさまざまな取り組みに関わっていけば、問題解決に向けて前進する可能性が大いに高まるのではないかという印象を持ちました。

さて、ご登壇の二人にお伺いしたいのですが、SDGs債の発行をはじめとするサステナブルファイナンスの取り組みが、それぞれの組織や社会にどのような変化をもたらしているのか、何か感じるものがあればご紹介いただければと思います。

大和総研 太田主席研究員

サステナブルファイナンスの取り組みによって、会社全体の意識や視野が広がり、より中長期的な視点を持つようになったと感じています。サステナビリティといった時に、今日のテーマであるカーボンニュートラルだけでなく、生物多様性やサーキュラーエコノミーといったテーマもあります。また、気候変動問題についても、産業構造の変化——例えばガソリン車が電気自動車になったり、化石燃料による発電が再生可能エネルギーに転換したりすることで、そこで働く人々が仕事を変えなければならないといった社会や人の問題にも関わってきます。さまざまな問題が複雑に絡み合っており、これらを理解しなければサステナブルファイナンスやSDGs債のお手伝いは難しいです。各人が勉強するのはもちろんですが、自分たちだけでは限界があります。例えば大和証券グループでは、先ほど有村先生からもお話がありましたが、サステナビリティ推進委員会を設けており、社外の先生方をお招きしています。有村先生のほか、人権の専門家、ESG全般に詳しい外部の方など、多様な外部の知見をお借りしながら進めており、さまざまな方の意見や知見を積極的に取り入れようという意識が高まったと感じています。

有村教授

私もそのサステナビリティ推進委員会に4カ月に1度ほど参加させていただいています。社長をはじめ経営陣の皆様と1時間半にわたりサステナビリティについて議論しています。これほどお忙しい方々がこれだけの時間を割いているということに、会社のコミットメントの大きさをいつも感じています。

駒木様は、実際の取り組みの中で、機構や社会で何か変化を感じられることがあれば、ご共有いただけますでしょうか。

JRTT 駒木担当部長

実際にSDGs債を発行したことで、社会や環境に貢献する事業に資金が使われていることを重視する投資家様が増えました。先ほどご説明しましたが、初回発行時は44件だった投資家様が、今では426件(※25年11月末時点)に増えています。自分たちの資金がSDGsの達成に間接的に貢献していることを社会に示せる点が評価されているのだと思います。また、当機構のホームページで環境報告書を公開し、外部有識者の評価も掲載しています。さらに、今日のような講義も含め、投資家様との対話の場が増えました。

有村教授

さまざまな自治体も投資されているということで、我々が見えないところでも多くの資金が入り、サステナブルな目的に資金が回っているというのは非常に印象的でした。

次は少し視点を変えたいと思います。皆さんが企業を選ぶ際に、サステナビリティが長期的なトレンドとして非常に重要になってきている時代だと思いますが、そうした中で、企業や組織が若者の視点から選ばれるためにはどのようなことが必要なのか、必要な視点や取り組みについて意見を聞きたいと思います。

早稲田大学 徐さん

環境に優しいと言いながら、実際には社内で人材を犠牲にしているような企業は、今の時代、絶対に選ばれない企業だと思っています。今の世代にとって、サステナビリティとは単なる地球環境の話だけではなく、自分自身のメンタルや健康といったセルフウェルビーイングも含まれていると考えています。企業は環境への配慮を実践するのと同じレベルで、人への投資や配慮も実践すべきではないかと思っています。

また、私自身が若者の全てを代表しているとは言えませんが、周りを見る限り、今の若い世代は完璧な企業を求めているわけではありません。むしろ課題があっても、その課題を透明性の高いデータで開示し、課題解決のプロセスに社員を主体的に巻き込んでいくこと、そして一人一人のライフスタイルを尊重してくれる企業こそが、今選ばれているのではないかと思います。

早稲田大学 与茂さん

自分も似たような意見になりますが、やはり透明性がとても重要だと考えています。SDGsの取り組みについて、ただアピールするだけではなく、直面している課題や現状についてもしっかりと開示することで、選ばれる企業になるのではないかと思います。自分の体感としても、取り繕ったような企業よりも、正直に打ち明けてくれる企業のほうが選ばれやすいという印象があります。今の若者は普段からSNSを見ているし、本当のことを求めています。こうした透明性を持った事業運営は、人材確保において非常に大きな効果を持つのではないかと考えています。

早稲田大学 志賀さん

お二人が言うように透明性はもちろん大事だと思いますが、少し逆の視点から、しっかりアピールすることも大事なのではないかと思っています。皆さんが何かを選ぶ時、例えば物を買う時に、その物を買ったらどうなるかという想像がつくから買うわけで、企業選びも同じだと思います。自分がその企業や組織に入ったらどう活躍できるのか、それがきちんと見えることが重要ではないでしょうか。

今回のサステナビリティという文脈でいえば、まだまだ理解が十分に進んでいない分野だと思います。そうした中で、例えば自分たちは事業者側なのか、それとも事業者と個人を結びつけるインフラ寄りの立場なのかといったことや、実際の会社の中の様子などをしっかり開示することで、若者から見て「この会社に入ったらこういう活躍ができるな」という解像度を上げることが大事なのではないかと思っています。

有村教授

皆様、ありがとうございました。やはり透明性というのが1つの大きなキーワードなのかなと思いました。これでパネルディスカッションはおおむね終わりとなりますが、最後に簡単に私の感想を述べさせていただきます。

まず、JRTT 駒木様のプレゼンですが、鉄道は上の車両を作っている人々と下の線路を作っている人々が違うということを全く知りませんでした。これは非常に新鮮でした。また、インフラがカーボンニュートラルにおいて重要であることは理解しているつもりでしたが、そこに資金を回すためにJRTT様のような組織が存在し、こうした取り組みをされているということは知りませんでしたので、今回は大きな発見となりました。ありがとうございます。

大和総研 太田様のプレゼンについては、私も環境問題に関心を持って研究してきましたが、ESG投資のルーツが20世紀前半の宗教団体にまでさかのぼるというお話は知りませんでしたので、その歴史的なスパンと重要性を強く感じました。

実は私は環境経済学を1990年頃から35年ほど研究しています。15年前には、排出量取引制度を民主党政権下であと一步のところまで進めたものの、実現しなかったという経験もあります。しかし当時は、これほど金融や証券会社がサステナビリティにおいて大きな役割を果たすようになるとは思っていませんでした。これは私だけでなく、上の世代の環境経済学者もみな同じことを言っています。世の中がこれほど変わり、金融自体の役割がここまで大きくなってきたのだということを、今日の太田様のプレゼンを聞いて改めて実感しました。

最後に、今日ご参加の学生さんについてですが、事前の参加登録数から40~50人集まるかどうかと考えていたところ、100名近くの方々にお集まりいただきました。登録された方のかなりの割合がご参加くださったようで、皆さんの熱意を感じることができ、今日この企画を実施して本当に良かったと思っています。

質疑応答(一部抜粋)

学生A

政治経済学部1年の学生です。JRTT様にお聞きしたいのですが、先ほど鉄道について、輸送方法の工夫やCO₂排出量の少ない鋼材の使用など、グリーンな取り組みの事例をたくさんお聞かせいただきました。船舶部門のほうでも同様の取り組みがあれば教えていただきたいです。

JRTT 駒木担当部長

当機構では、船舶においても、水の抵抗を低減する塗料を使用するなどの取り組みを行っています。また、先ほどの説明では触れませんでした、燃料とバッテリーの両方で駆動するハイブリッド船という船もあります。特に欧州で普及が進んでおり、電気推進と呼ばれる燃料を焚かない船が多く使用されています。我々としても普及を目指したいのですが、出力の問題など課題も多く残っています。そのほか、燃料をバイオ燃料に変えていくことや、水素燃料の活用も検討しています。水素の場合は、水素ステーションを各地に整備しなければならないという課題や燃費の問題もあり、現在は検討を進めている段階です。

学生B

政治経済学部1年の学生です。大和総研 太田様にご質問が2つあります。1つ目は、先ほどおっしゃっていた鉄鋼や自動車など、CO₂排出削減が難しいデリケートな産業に対して、現在どのような形で投資を進めているのか、解決策があればお聞きしたいです。2つ目は、大和証券グループがこれまで実際に関わってきたカーボンニュートラル関連の事業の事例があれば教えていただけますか。

大和総研 太田主席研究員

まず1つ目の高排出産業の脱炭素についてですが、こうした産業は一足飛びに転換するのが難しいということで、経済産業省がトランジションのガイドラインやロードマップを策定しています。それにひもづく形で、トランジション・ファイナンスとして支援するための投融資の枠組みがあります。SDGs債にはグリーンボンドやソーシャルボンド、サステナビリティボンドなどさまざまなカテゴリーがありますが、トランジション・ボンドというカテゴリーもあり、そのガイドラインも整備されています。実際にこの枠組みに基づいて債券を発行し、資金調達している企業もいくつかありますので、こうした取り組みが蓄積され広がっていくことが期待されます。解決策の1つの考え方として、このような仕組みがあるということになります。

2つ目の実際に関わってきた事業についてですが、私自身はリサーチ部門におりますので、大和証券グループとして取り組んでいるものをご紹介します。大和証券グループには大和エナジー・インフラという、エネルギー分野への投融資を行う会社があり、再生可能エネルギーへの投資やプロジェクトファイナンスを手がけています。また、大和証券としてはグリーンボンドの発行支援などを行っています。

学生C

基幹理工学部の学生です。JRTT様にご質問です。交通インフラを整備するにあたって、山岳部での工事や線路・船舶インフラの整備など、建設プロセス自体で環境負荷が生じる場面も多く、カーボンニュートラルの達成は容易ではないと感じています。そのような中で、近年注目されているカーボンクレジットの活用や、CO₂を大気中から回収する技術を持つスタートアップへの投資などを通じて、実質的なカーボンニュートラルを実現する取り組みは行っているのでしょうか。

JRTT 駒木担当部長

当機構の交通インフラ整備における環境への取り組みについてご理解いただきありがとうございます。現時点においてはスタートアップへの投資等の具体的な取り組みは行っておりません。

大和総研 太田主席研究員

カーボンクレジットに関しては、これから取り組みが益々広がっていくと思います。大和証券グループとしては、取引所でクレジットを仲介する際に仲介業者として関わることもあるほか、先ほどご紹介した大和エナジー・インフラなどは、クレジットを創出する側になります。

私たちのチームではリサーチレポートを執筆するなどの活動を行っています。

学生D

経済学研究科修士1年の学生です。少し漠然とした質問になるかもしれませんが、サステナビリティに関連する活動を進めていくにあたって、コストが高くなったり、プロジェクトの進行に時間がかかったりといったトレードオフの課題があるかと思います。そのような課題を解決するにあたって、心がけていることや、どのように乗り越えているのかをお伺いしたいです。

大和総研 太田主席研究員

企業の方も非常に悩まれているところだと思います。環境に良いものだから買うという消費者も一部いらっしゃいますが、それが大多数かというと、現実にはそうではありません。ただ、消費者の意識が中長期的に変わっていくという側面もあります。また、企業も環境改善だけを売りにするのではなく、さまざまな技術で商品自体の競争力を高める取り組みをされています。

学生E

政治経済学部2年の学生です。質問が2点あります。

1点目は大和総研の太田様へのご質問です。サステナビリティに関する企業の取り組みについて、現在さまざまな企業で情報開示が進んでいると思います。今後サステナビリティの社会実装がさらに進んでいく中で、専門的な知識を持たない一般市民が、企業の債券や証券の購入に限らず、その企業が作っている製品を日常生活の中で選んでいく際に、どのような観点が私たち一般市民に求められていくのか、もしお考えがあれば教えていただきたいです。

2点目はJRTTの駒木様へのご質問です。地方の鉄道網を新たに更新していく際には、さまざまな課題もあるかと思いますが、採算などの観点はどのように判断しているのでしょうか。

大和総研 太田主席研究員

株式や債券などの有価証券を購入される場合は、各企業が公開している決算説明資料などをご覧いただくのが良いと思います。有価証券報告書は財務諸表なども含めて非常に分厚く、いきなり読むのは大変ですので、企業のウェブサイトにある投資家向けの決算説明資料がおすすめです。プレゼンテーション形式でとても分かりやすくまとめられています。加えて統合報告書、そして採用向けのホームページもとても分かりやすいです。

日常生活においては、すべての買い物で何かを考えるというのは難しいですが、例えば食べ物であれば原材料の表示を少し見てみるといった程度でも十分だと思います。歳を重ねてさまざまなことを学んでいく中で、例えば工場見学や農地の見学など、生産者や生産現場を実際に見る機会があると、消費者として何を選ぶべきかという意識がだんだん変わってくるのではないかと個人的には思っています。

JRTT 駒木担当部長

当機構としては、採算の観点から事業を実施しています。例えば、現在調査段階にある地方路線については、採算が取れるかどうかは調査を進めなければ判断できませんし、採算が見込めない場合には、工事主体となれない可能性もあります。一方で、国から補助金が交付される場合には、当機構を通じて、建設主体である自治体などに補助を行うケースもあります。そのため、最終的に工事主体となるかどうかは調査次第ということになります。



広告等における表示事項

(金融商品取引法第37条に基づく表示事項)

本書面と一緒にご提供いたします各資料に記載した情報に基づき弊社と有価証券(みなし有価証券を含む、以下同様)の売買等のお取引をしていただく場合は、次の事項に十分ご注意ください。

お取引の手数料について

- お取引にあたっては、商品の購入対価の他に、個々のお取引ごとに、あらかじめお客様と弊社との間で決定した売買手数料^(注1)をいただく場合があります。また、購入対価に含まれる場合や手数料をいただかないお取引もありますので、お取引の都度、ご確認ください。なお、非居住者のお客様につきましては、有価証券をお預かりする場合には、最大で1年間に2百万円(税込)の常任代理人手数料をいただく場合があります。

お取引いただく際にご留意いただくリスクについて

- デリバティブ取引や信用取引等の場合、あらかじめお客様と弊社との間で決定した担保や委託保証金を差し入れていただく場合があります。その場合、お取引の額は、通常、差し入れていただいた担保や委託保証金の額を上回ります^(注2)。
- お取引の対象となる有価証券の種類により差異はありますが、金利水準、為替相場、株式相場、不動産相場、商品相場、排出権相場等の変動に伴い、金融商品の市場価格が変動すること等によって、損失が生じるおそれがあり、また、お取引の内容によっては、損失の額が差し入れていただいた担保や委託保証金の額を上回るおそれがあります。
- 有価証券の発行者の業務又は財産の状況の変化等を直接の原因として損失が生じるおそれがあります。
- 流通市場が十分に整備されていない場合や、市場環境の変化により流動性(換金性)が著しく低くなった場合、売却することができない、又は購入時の価格を大きく下回る価格での売却となるおそれがあります。また、かかる理由により有価証券の価格又は評価額を適正に算定できないおそれがあります。
- 弊社がご案内する店頭デリバティブ取引の売付け価格等と買付け価格等には差がある場合があります。

お取引いただく際の経理、税務処理について

- 金融商品の経理、税務処理については、事前に監査法人等の専門家に十分にご確認ください。

(注1) 売買手数料の額は、その時々々の市場状況や個々のお取引の内容等に応じて、お客様と弊社との間で決定しますので、本書面上にその額をあらかじめ記載することはできません。

(注2) 委託保証金の額等のお取引の額に対する比率は、その時々々の市場状況や個々のお取引の内容等に応じて、お客様と弊社との間で決定しますので、本書面上にその額をあらかじめ記載することはできません。

なお、手数料等及びリスク等は商品ごとに異なりますので、実際のお取引に当たっては、必ず締結される契約、契約締結前交付書面及び目論見書(作成される場合)、債券内容説明書(作成される場合)等を十分にお読みになり、お客様のご判断と責任に基づいてご契約ください。

目論見書(作成される場合)、債券内容説明書(作成される場合)のご請求・お問合せは、下記の金融商品取引業者を含む取扱会社までお願いいたします。

商号等 : 大和証券株式会社 金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第108号

加入協会 : 日本証券業協会、一般社団法人資産運用業協会、一般社団法人金融先物取引業協会、
一般社団法人第二種金融商品取引業協会、一般社団法人日本STO協会