【表紙】

【提出書類】	訂正発行登録書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	令和5年7月13日
【会社名】	東京臨海高速鉄道株式会社
【英訳名】	Tokyo Waterfront Area Rapid Transit, Inc.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 齋藤 真人
【本店の所在の場所】	東京都江東区青海一丁目2番1号
【電話番号】	03(3527)6760(代表)
【事務連絡者氏名】	総務部長 戸谷 嘉孝
【最寄りの連絡場所】	東京都江東区青海一丁目2番1号
【電話番号】	03(3527)6760(代表)
【事務連絡者氏名】	総務部長 戸谷 嘉孝
【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】	社債
【発行登録書の提出日】	令和3年9月30日
【発行登録書の効力発生日】	令和3年10月8日
【発行登録書の有効期限】	令和5年10月7日
【発行登録番号】	3 - 関東1
【発行予定額又は発行残高の上限】	発行予定額 20,000百万円
【発行可能額】	12,000百万円 (12,000百万円) (注) 発行可能額は、券面総額又は振替社債の総額の合計額 (下段()書きは、発行価額の総額の合計額)に基づ き算出しております。
【効力停止期間】	この訂正発行登録書の提出による発行登録の効力停止期間は、令 和5年7月13日(提出日)であります。
【提出理由】	令和3年9月30日に提出した発行登録書の記載事項中、「第一 部 証券情報 第1 募集要項」の記載について訂正を必要とす るため及び「募集又は売出しに関する特別記載事項」を追加する ため、本訂正発行登録書を提出いたします。
【縦覧に供する場所】	該当事項はありません。

【訂正内容】

第一部【証券情報】

第1【募集要項】

1【新規発行社債】

(訂正前)

未定

(訂正後)

本発行登録の発行予定額のうち、金(未定)円を社債総額とする東京臨海高速鉄道株式会社第(未定)回無担保社債(社債間限定同順位特約付)(サステナビリティボンド)(以下「本社債」という。)を、下記の概要にて募集する予定です。

各社債の金額 : 金1億円

発行価格 : 各社債の金額100円につき金100円

2【社債の引受け及び社債管理の委託】

(訂正前)

未定

(訂正後)

社債の引受け

本社債を取得させる際の引受金融商品取引業者は、次の者を予定しております。

引受人の氏名又は名称	住所
みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号
S M B C日興証券株式会社	東京都千代田区丸の内三丁目3番1号
三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目9番2号
野村証券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号

(注) 元引受契約を締結する金融商品取引業者は上記を予定しておりますが、各引受人の引受金額、引受けの条件については、利率等の決定日に決定する予定であります。

3【新規発行による手取金の使途】

(1)【新規発行による手取金の額】

(訂正前)

未定

(訂正後)

本社債の払込金額の総額(未定)円(発行諸費用の概算額は未定)

(2)【手取金の使途】

(訂正前)

鉄道・運輸機構長期未払金返済資金、借入金返済資金及び設備資金に充当する予定です。

(訂正後)

鉄道・運輸機構長期未払金返済資金、借入金返済資金及び設備資金に充当する予定です。

本社債による手取金は、全額を別記「募集又は売出しに関する特別記載事項」に記載のサステナビリティファイナンス・フレームワークの適格プロジェクトである、りんかい線第二期区間建設資金に係る既存投資のリファイナンスに充当する予定です。

「第一部 証券情報 第2 売出要項」の次に以下の内容を追加します。

【募集又は売出しに関する特別記載事項】

東京臨海高速鉄道株式会社第（未定）回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（サステナビリティボンド）に関する情報

サステナビリティボンドとしての適合性について

当社は、サステナビリティボンドの発行を含むサステナビリティファイナンス実施のために、「グリーンボンド原則（Green Bond Principles）2021」（注1）、「ソーシャルボンド原則（Social Bond Principles）2023」（注2）、「サステナビリティボンド・ガイドライン（Sustainability Bond Guidelines）2021」（注3）、「グリーンローン原則（Green Loan Principles）2023」（注4）、「ソーシャルローン原則（Social Loan Principles）2023」（注5）、「グリーンボンドガイドライン2022年版」（注6）、「グリーンローンガイドライン2022年版」（注7）及び「ソーシャルボンドガイドライン2021年版」（注8）（以下総称して「原則等」といいます。）に則したサステナビリティファイナンス・フレームワーク（以下「本フレームワーク」といいます。）を策定しました。当社は、本フレームワークに対する第三者評価として株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」といいます。）より、本フレームワークが原則等に適合する旨のセカンド・パーティ・オピニオンを取得しています。

また、本第三者評価の取得については、環境省の「令和4年度グリーンボンド等促進体制整備支援事業（注9）」の補助金交付対象となっております。

- （注）1. グリーンボンド原則（Green Bond Principles）2021とは、国際資本市場協会（以下「ICMA」といいます。）が事務局機能を担う民間団体であるグリーンボンド・ソーシャルボンド原則執行委員会（Green Bond Principles and Social Bond Principles Executive Committee）により策定されているグリーンボンドの発行に係るガイドラインをいい、以下「グリーンボンド原則」といいます。
2. ソーシャルボンド原則（Social Bond Principles）2023とは、ICMAが事務局機能を担う民間団体であるグリーンボンド・ソーシャルボンド原則執行委員会（Green Bond Principles and Social Bond Principles Executive Committee）により策定されているソーシャルボンドの発行に係るガイドラインをいい、以下「ソーシャルボンド原則」といいます。
3. サステナビリティボンド・ガイドライン（Sustainability Bond Guidelines）2021とは、ICMAにより策定されているサステナビリティボンドの発行に係るガイドラインをいいます。
4. グリーンローン原則（Green Loan Principles）2023とは、ローン市場協会（LMA）、アジア太平洋地域ローン市場協会（APLMA）及びローンシンジケーション・トレーディング協会（LSTA）（以下「LMA等」という。）により策定された環境分野に用途を限定する融資のガイドラインをいい、以下「グリーンローン原則」といいます。
5. ソーシャルローン原則（Social Loan Principles）2023とは、LMA等により策定された社会的分野に用途を限定する融資のガイドラインをいいます。
6. グリーンボンドガイドライン2022年版とは、グリーンボンド原則との整合性に配慮しつつ、市場関係者の実務担当者がグリーンボンドに関する具体的対応を検討する際に参考とし得る、具体的対応の例や我が国の特性に即した解釈を示すことで、グリーンボンドを国内でさらに普及させることを目的に、環境省が2017年3月に策定・公表し、2022年7月に最終改訂したガイドラインをいいます。
7. グリーンローンガイドライン2022年版とは、グリーンローン原則との整合性に配慮しつつ、借り手、貸し手その他の関係機関の実務担当者がグリーンローンに関する具体的対応を検討する際に参考とし得る、具体的対応の例や我が国の特性に即した解釈を示すことで、グリーンローンを国内でさらに普及させることを目的に、環境省が2020年3月に策定・公表し、2022年7月に改訂したガイドラインをいいます。
8. ソーシャルボンドガイドライン2021年版とは、ソーシャルボンド原則との整合性に配慮しつつ、市場関係者の実務担当者がソーシャルボンドに関する具体的対応を検討する際に参考とし得る、具体的対応の例や我が国の特性に即した解釈を示すことで、ソーシャルボンドを国内でさらに普及させることを目的に、金融庁が2021年10月に策定・公表したガイドラインをいいます。
9. 令和4年度グリーンボンド等促進体制整備支援事業とは、グリーンボンド等を発行しようとする企業や地方公共団体等に対して、外部レビューの付与、グリーンボンド等フレームワーク整備のコンサルティング等により支援を行う登録発行支援者に対して、その支援に要する費用を補助する事業です。対象となるグリーンボンド等の要件は、発行時点において以下の(1)から(3)の全てを満たすものとなります。
- (1) サステナビリティボンドの場合にあっては、調達資金の50%以上がグリーンプロジェクトに充当されるものであり、発行時点で以下の ① または ② に該当するものであって、かつソーシャルプロジェクトを含む場合は環境面で重大なネガティブな効果がないものに限る。
- ① 調達資金の金額の50%以上が国内の脱炭素化事業であること
- ② 調達資金の用途となるグリーンプロジェクトの件数の50%以上が国内の脱炭素化事業であること
- (2) グリーンボンド等フレームワークがグリーンボンドガイドライン等に準拠することについて、発行等までの間に外部レビュー機関により確認されること

(3)いわゆる「グリーンウォッシュ（実際は環境改善効果がない、または調達資金が適正に環境事業に充当されていないにもかかわらず、グリーンボンド等と称するもの）」ではないこと

サステナビリティファイナンス・フレームワークについて

1. 調達資金の使途

本フレームワークに基づいて調達された資金は、以下のサステナビリティ（グリーン及びソーシャル）適格プロジェクトに対する新規投資並びに既存投資のリファイナンスに充当する予定です。リファイナンスの対象となる資産については、りんかい線第二期区間建設時の20年以上前に実施した鉄道事業固定資産に係る支出等を対象としますが、りんかい線含む鉄道は自家用乗用車やバスと比較した際のCO₂の排出量が著しく少なく、設備投資時期が過去の場合でも適切な更新投資等の実施により、今後も継続して環境面への便益を創出するものと考えています。なお、既存投資のリファイナンスとして充当を予定する部分の概算額または割合については、調達時に開示します。

また、リファイナンスの対象となる主要な鉄道事業固定資産の概要は以下の通りです。

主要な鉄道事業固定資産	トンネル	線路用地等	駅設備	線路（道床）	送配電線及び びき電線	のり面
法定耐用年数	60年	非償却	30年	60年	40年	70年

グリーン適格プロジェクト	環境面への便益 （環境目標：気候変動の緩和）	GBP上の事業区分
鉄道車両の導入		
鉄道車両の導入に係る投資	[環境負荷の低い旅客鉄道輸送に資する車両] ・輸送量あたりのCO ₂ 排出量で比較した際に、自家用自動車やバスと比較して著しく少なく、環境負荷が低い交通手段である鉄道の車両の導入により、低炭素交通としての旅客鉄道輸送の機能発揮を実現	クリーン輸送
旅客鉄道輸送に資する鉄道車両以外の設備全般の維持・改修・新設		
鉄道事業固定資産に係る投資 （鉄道線路、橋梁、トンネル、のり面、停車場（駅・信号場・操車場）、車庫および車両検査修繕施設、運転保安設備、変電所設備、電路設備等）	[環境負荷の低い旅客鉄道輸送に資する設備] ・環境負荷が低い交通手段である鉄道運行を支える設備への投資 [環境負荷低減に向けた個別の取組（エネルギー使用の効率化）] ・トンネル照明のLED化や、駅の空調機器等の省エネルギー性に優れた環境配慮型の機器への更新による、環境負荷の軽減 ・駅の空調機器等の中央監視システムの更新などを見据え、更なるエネルギー使用の効率化の実現に向けたBEMS（ビル・エネルギー・マネジメント・システム）導入の検討	クリーン輸送

ソーシャル適格プロジェクト	社会面への便益	SBP上の事業区分
鉄道車両の導入		
鉄道車両の導入に係る投資	[車内空間の安全性・快適性の向上] ・万が一事故が発生した場合のお客さまの生存空間を確保する、衝撃吸収構造や剛性を向上させた構体の採用 ・車体幅の拡幅による混雑時の圧迫感の緩和 ・視認性の高い車内案内表示器の搭載 ・全車両への防犯カメラ設置に加え、通話機能を有した非常通報器の搭載による車内のセキュリティの向上 ・現行車両よりも車両床面の高さを50mm低くすることで、ホームと車両との段差を縮小し、バリアフリーを促進 ・各車両にフリースペースを設置し、車いすやベビーカー等の利便性を向上 ・ドアの開閉を光の点滅および「ピンポン」音で知らせる「ドア開閉予告装置」や開いているドアの位置を「ピンポン」音で知らせる「誘導鈴機能」の搭載 ・手すり・吊手の利便性向上	手ごろな価格の基本的インフラ設備 社会経済的向上とエンパワーメント
旅客鉄道輸送に資する鉄道車両以外の設備全般の維持・改修・新設		
鉄道事業固定資産に係る投資 (鉄道線路、橋梁、トンネル、のり面、停車場(駅・信号場・操車場)、車庫および車両検査修繕施設、運転保安設備、変電所設備、電路設備等)	[臨海副都心部の交通アクセスの確保] ・効率的な大量輸送手段である鉄道による広域的な交通ネットワークの整備を通じて、内陸部の既成市街地との交通アクセスを確保 [安全・安定・安心輸送の確保] ・バリアフリー法等に基づく、駅施設や鉄道関連設備整備により、お客様サービスの質的向上を実現 ・ホームドア ・エスカレーター ・駅建築物の改良・改修など [災害対策の取組強化] ・首都直下地震等の大規模災害発生に備え、施設・設備の安全性をより一層高める ・高架橋等の耐震補強 ・浸水対策など	手ごろな価格の基本的インフラ設備 社会経済的向上とエンパワーメント

なお、当社は、本フレームワークに基づいて調達された資金は、以下の通り、「社会的な課題」の解決に資するものであり、例示した「対象となる人々」に対してポジティブな社会的な効果が期待されると考えています。

社会的な課題	対象となる人々
・ 都心内陸部対比、交通アクセス手段が限定的な臨海部における、鉄道輸送サービスの継続的な提供	・ りんかい線をご利用される全てのお客様（特に、沿線地域の住民、働く人、企業）

また、当社は、サステナビリティファイナンスによって調達された資金が充当される適格プロジェクトは、以下の持続可能な開発目標（SDGs）と整合しているものと考えています。

SDGs	ターゲット
7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに すべての人々に手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する	7.3：2030年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。
9 産業と技術革新の基盤をつくろう 強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、技術革新の拡大を図る	9.1：全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。
11 住み続けられるまちづくりを 都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする	11.2：2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。 11.7：2030年までに、女性、子供、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。 11.a：各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。
13 気候変動に具体的な対策を 気候変動に具体的な対策を	13.1：すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応力を強化する。

2. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

本フレームワークに基づくサステナビリティファイナンスの資金使途とする適格プロジェクトは、当社の総務部財務課が候補を選定し、関係各部との協議を経て、代表取締役社長が最終決定します。各プロジェクトの適格性の評価にあたっては、環境及び社会に対する重要なネガティブな影響がないことを中心に、その他技術面等を総合的に分析しています。具体的には以下の項目について予め確認します。

- ・ プロジェクト実施の各自治体等で求められる環境関連法令等の遵守
- ・ プロジェクト実施に際して、必要に応じた外部への情報発信の実施
- ・ 当社の調達規定（環境負荷低減への配慮等）に沿った資材調達

3. 調達資金の管理

本フレームワークに基づくサステナビリティファイナンスによる調達資金は、当社総務部財務課が専用の帳簿を作成し、適格プロジェクトに全額充当されるまでの間、半期毎に調達資金の充当状況を管理します。その際、サステナビリティファイナンスによる調達資金が当社の保有するサステナビリティ適格プロジェクトの金額を超過しない旨を確認します。

また、サステナビリティファイナンスによる調達資金が適格プロジェクトに充当されるまでの間の未充当資金については、現金または現金同等物にて管理します。

4. レポートニング

当社は、資金充当状況レポートニング及びインパクト・レポートニングを、サステナビリティファイナンスが完済されるまでの間、当社ウェブサイト等にて年次で開示します。また、初回の開示は、サステナビリティファイナンスの調達から1年以内に予定しています。なお、調達資金の充当計画に大きな変更が生じた場合や、インパクトに重大な変化が生じた場合は、その旨を適時に開示する予定です。

資金充当状況レポートニング

当社は、資金の充当状況に関する以下の項目について、当社ウェブサイト等にて年次で開示します。

- ・ 充当先のプロジェクト概要
- ・ 充当金額
- ・ 充当金額のうち既存投資のリファイナンスとして充当された部分の概算額または割合
- ・ 未充当金額、及び未充当期間中の運用予定期間・運用方法

インパクトレポートニング

当社は、適格プロジェクトによる環境及び社会改善効果に関する以下の項目について、実務上可能な範囲において、当社ウェブサイトにて年次で開示します。

適格プロジェクト	レポートニング項目
<グリーン適格クライテリア>	
鉄道車両の導入・旅客鉄道輸送に資する鉄道車両以外の設備全般の維持・改修・新設	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道車両の導入に係る投資 ・ 鉄道事業固定資産に係る投資 	<ul style="list-style-type: none"> ・ (共通)りんかい線における、輸送量あたりの二酸化炭素の排出量 (g-CO₂/人km) ・ (鉄道車両) 導入した車両の概要及び車両(編成)数 ・ (鉄道事業固定資産) 工事実施内容、設備の設置状況
<ソーシャル適格クライテリア>	
鉄道車両の導入・旅客鉄道輸送に資する鉄道車両以外の設備全般の維持・改修・新設	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道車両の導入に係る投資 ・ 鉄道事業固定資産に係る投資 	<p><アウトプット></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (鉄道車両) 従来型車両に比べて、安全性・快適性・利便性が向上し、ご利用される全てのお客様に対するポジティブな社会的便益を有する新型車両(編成)の導入数 ・ (鉄道事業固定資産) 工事実施内容、設備の設置状況 <p><アウトカム></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ りんかい線の乗車人員(人) <p><インパクト></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安全・安定・安心輸送の確保