

グリーンファイナンス実行後レポートに関するお知らせ

当社は、2024年3月にグリーンローンによって資金調達を行い、また2024年7月26日に横浜高速鉄道株式会社第10回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（グリーンbond）及び第11回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（グリーンbond）を発行しました。本グリーンローン及びグリーンbondの資金充当状況レポート及びインパクトレポートをご報告いたします。

また当社は、独立した外部機関である株式会社日本格付研究所より、本レポートが、グリーンファイナンス・フレームワークに適合しているかを評価するためのレビューを取得しております。

1. 資金充当状況レポート（2025年2月末時点）

	適格プロジェクト名	調達金額 (百万円)	充当金額（百万円） (内、リファイナンス概算額)	未充当金額 (百万円)
グリーン ローン	みなとみらい21線 に関連する鉄道関連	1,000	1,000 (1,000)	0
グリーン bond	設備（駅・線路・車 両・その他鉄道関連 設備）の投資	5,947	5,947 (5,947)	0

2. インパクトレポート

プロジェクトの概要	
	<ul style="list-style-type: none">当社は、中期経営計画（2021～2024年度）において、4つの重点施策「より安全に、より安心して利用できる環境づくり」、「笑顔があふれる最高のおもてなし」、「強靱な経営体質の構築」、「事業継続に向けた企業文化の醸成」を掲げております。これらの4つの重点施策をもとに、鉄道運行、地域社会、環境、そして会社組織に再整理し、SDGsの17のゴールの達成に向けて取り組みを進めております。当社は2004年にみなとみらい線が開通して以来、みなとみらい21地区を中心とした都市の交通基盤の確立、輸送体制の確保等を目的とし、クリーンな交通インフラとして使命を果たしてまいりましたが、ファイナンスにおいてもサステナビリティに関連する取り組みを行うべく、みなとみらい21線開通に係る資金のリファイナンスを用途としたグリーンファイナンスを実行いたしました。グリーンローンによって調達した資金1,000百万円については、みなとみらい21線開通に係る資金のリファイナンスに充当し、その内訳として1,000百万円を借入金の返済に充当いたしました。

	<ul style="list-style-type: none"> グリーンボンドによって調達した資金 5,947 百万円についても、みなとみらい 21 線開通に係る資金のリファイナンスに充当し、その内訳として 2,433 百万円を鉄道施設購入長期未払金の返済資金に、残額を借入金の返済資金に充当いたしました。 						
<p>プロジェクト全体の CO₂排出量の削減量</p>	<p>【プロジェクト全体の CO₂ 排出量の削減量 (t-CO₂)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用乗用車と比較した場合：21,868 (t-CO₂) バスと比較した場合：6,369 (t-CO₂) <p>【算定方法】</p> <p>国土交通省が公表する自家用乗用車、バスの「輸送量当たりの二酸化炭素排出量 (旅客)」と、当社における「輸送量当たりの二酸化炭素排出量」をもとに算定</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用乗用車と比較した場合の CO₂ 排出量の削減量 $= (130 \text{ (g-CO}_2\text{/人 km)} - 27 \text{ (g-CO}_2\text{/人 km)}) \times 212,310 \text{ (千人 km)} \div 10^6$ $= 21,868 \text{ (t-CO}_2\text{)}$ バスと比較した場合の CO₂ 排出量の削減量 $= (57 \text{ (g-CO}_2\text{/人 km)} - 27 \text{ (g-CO}_2\text{/人 km)}) \times 212,310 \text{ (千人 km)} \div 10^6$ $= 6,369 \text{ (t-CO}_2\text{)}$ <p><u>データ</u></p> <p>【輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (2019 年度)】</p> <table border="1" data-bbox="528 1368 1082 1525"> <tr> <td>自家用乗用車</td> <td>130 (g-CO₂/人 km)</td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td>57 (g-CO₂/人 km)</td> </tr> <tr> <td>横浜高速鉄道※</td> <td>27 (g-CO₂/人 km)</td> </tr> </table> <p>横浜高速鉄道の輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (g-CO₂/人 km) $= (\text{当社の運転用電力量 (kWh)} \times \text{電力会社の排出係数 (kg-CO}_2\text{/kWh)}) \div \text{当社の人 km}$ $= 13,912,082 \text{ (kWh)} \times 0.408 \text{ (kg-CO}_2\text{/kWh)} \div 212,310 \text{ (千人 km)}$ $= 27 \text{ (g-CO}_2\text{/人 km)}$</p> <p>※横浜高速鉄道の旅客人キロ及び運転用電力量は、国土交通省による鉄道統計年報 (2019 年度) 及び東京電力による 2023 年度の排出係数をもとに算定</p>	自家用乗用車	130 (g-CO ₂ /人 km)	バス	57 (g-CO ₂ /人 km)	横浜高速鉄道※	27 (g-CO ₂ /人 km)
自家用乗用車	130 (g-CO ₂ /人 km)						
バス	57 (g-CO ₂ /人 km)						
横浜高速鉄道※	27 (g-CO ₂ /人 km)						

	<p>※国土交通省による鉄道統計年報は 2022 年度が最新版ですが、新型コロナウイルスの影響により、旅客人キロ及び運転電力量が平常時よりも低い ため、新型コロナウイルスの影響が小さい時期の数値（2019 年度）を採用しております。</p> <p>なお、最新年度（2022 年度）の当社の旅客人キロ及び運転電力量は以下の通りです。</p> <p>（参考：旅客人キロ（2022 年度）：180,780（千人 km））、運転電力量（2022 年度）：12,553,676(kWh)）</p>
<p>グリーンローン実行額に対する CO₂ 排出量の削減量</p>	<p>【グリーンローン実行額（10 億円）に対する CO₂ 排出量の削減量（t-CO₂）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用乗用車と比較した場合：85（t-CO₂） ・ バスと比較した場合：25（t-CO₂） <p>【算定方法】</p> <p>プロジェクト全体における CO₂ 排出量の削減量に、プロジェクト全体の投資額を分母、グリーンローン調達額を分子として掛け合わせて算定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ プロジェクト全体の投資額（みなとみらい 21 線建設事業費）：2,563 億円 ・ グリーンローン実行額：10 億円
<p>グリーンボンド発行額に対する CO₂ 排出量の削減量</p>	<p>【グリーンボンド発行額（60 億円）に対する CO₂ 排出量の削減量（t-CO₂）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用乗用車と比較した場合：512（t-CO₂） ・ バスと比較した場合：149（t-CO₂） <p>【算定方法】</p> <p>プロジェクト全体における CO₂ 排出量の削減量に、プロジェクト全体の投資額を分母、グリーンボンド発行額を分子として掛け合わせて算定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ プロジェクト全体の投資額（みなとみらい 21 線建設事業費）：2,563 億円 ・ グリーンボンド発行額：60 億円

※グリーンファイナンス・フレームワーク及び株式会社日本格付研究所によるレビューについては、以下のリンクをご参照ください。

グリーンファイナンス・フレームワーク

https://www.mm21railway.co.jp/info/corpo/pdf/green_finance_framework.pdf

株式会社日本格付研究所によるレビュー

https://www.mm21railway.co.jp/info/corpo/pdf/gf_report20250317.pdf

以上