

横浜高速鉄道株式会社  
グリーンファイナンス・フレームワーク

2025年6月

## 目次

1	はじめに	2
1.1	会社概要	2
1.2	経営方針	3
1.2.1	中期経営計画（2025～2028年度）	3
1.2.2	重点施策5（SDGs）	4
1.3	CO <sub>2</sub> 排出削減対策強化誘導型技術開発・実証事業への参画	5
1.4	コーポレートガバナンス	6
2	グリーンボンド原則等における4要素	7
2.1	調達資金の使途	7
2.1.1	適格クライテリア	7
2.1.2	除外クライテリア	7
2.2	プロジェクトの評価及び選定プロセス	7
2.3	調達資金の管理	8
2.4	レポーティング	8
2.4.1	資金充当状況レポーティング	8
2.4.2	インパクトレポーティング	8
3	外部評価	9
3.1	セカンド・パーティー・オピニオン	9
3.2	アニュアルレビュー	9
	改訂履歴	9

## 1 はじめに

横浜高速鉄道株式会社（以下、「当社」）は、グリーンファイナンス・フレームワーク（以下、「本フレームワーク」）を策定しました。当社は、本フレームワークに基づいてグリーンファイナンスを実行し、その調達資金を活用して、環境・社会に対する取り組みを進めるとともに都市機能を支える交通インフラとして使命を果たし、持続可能な社会の実現に貢献してまいります。

### 1.1 会社概要

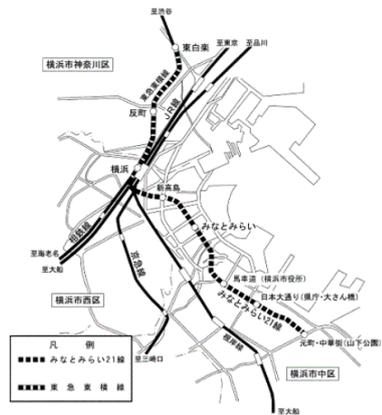
当社は、横浜駅からみなとみらい 21 地区を経て、馬車道、関内、山下町、中華街、元町を結ぶ「みなとみらい 21 線」の建設と運営を行う事業主体として設立されました。

「みなとみらい 21 線」はみなとみらい 21 地区の交通基盤の確立、輸送体制の確保等を目的とし、みなとみらい 21 地区の基盤整備と合わせて整備された路線です。

当社は、みなとみらい 21 線事業のほか、こどもの国線事業、京浜急行・横浜駅の駅総合改善事業を展開しております。

#### (1) みなとみらい 21 線事業

路線の建設工事は、鉄道・運輸機構工事（一部を除く）として施行され、2004 年 1 月 31 日に鉄道施設の譲渡を受けて 2004 年 2 月 1 日に営業を開始しました。



#### (2) こどもの国線事業



こどもの国線〔長津田～こどもの国間 3.4km(営業キロ)〕については、第三種鉄道事業者として鉄道施設を保有するものです。1997 年に第三種鉄道事業免許を社会福祉法人こどもの国協会より譲受し、営業しております。

2000 年 3 月 29 日には、通勤線として運行を開始しており、東急電鉄株式会社が第二種鉄道事業者として運輸営業を行っています。

### (3) 京浜急行・横浜駅の駅総合改善事業

京浜急行電鉄株式会社の横浜駅の改良工事については、当社が事業主体となり、1999年に創設された「鉄道駅総合改善事業」の制度の適用を受け、事業を実施し、2007年度に工事が完了しました。2004年2月に、きた通路に接続する北部改札の賃貸を開始し、以後みなみ通路に接続する通路、下りホーム等を工事完成後順次、京浜急行電鉄株式会社に賃貸しています。

## 1.2 経営方針

当社は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた経営を早期に安定させるとともに、この未曾有の危機で得た経験を教訓に、将来に向かって飛躍できるよう「中期経営計画」（2021～2024年度）を策定し、「経営の健全化」と「お客さま視点のサービスの提供」の実現に向け取り組みました。

今後、働き方改革や物価高騰など急速に変化する時代に対応しつつ、持続可能な経営の実現に向け、より多くのお客さまにみなとみらい線をご利用いただくため、地域の皆さまとともに街の賑わいを創出して、沿線価値の向上を実現していくべく「中期経営計画」（2025～2028年度）を策定いたしました。この中期経営計画の達成に向け、安全・安定輸送を継続しつつ、地域・施設・企業との連携を強化し、横浜都心臨海部を支える公共交通機関として、沿線の活性化に努めて参ります。

### 1.2.1 中期経営計画（2025～2028年度）

第5期中期経営計画では、以下を課題解決の方向性として定めております。

<b>安全・安定輸送の確保</b>	開業20年が経過し、施設・車両の老朽化が輸送の安全・安定に支障をきたす可能性があり、対策を着実に進める必要がある
<b>様々なお客さまへのニーズの対応</b>	沿線施設の開業、インバウンド旅客の増加もあり、定期外人員の利用者数がコロナ前を上回る中、引き続き、沿線住民とお客さまのあらゆるニーズに応える必要がある
<b>持続可能な経営の実現と人材の確保・育成</b>	持続可能な経営を実現するとともに、自立した組織運営のため、人事制度の見直しや企業文化の醸成に向けて、人材確保と育成に努める必要がある
<b>横浜都心臨海部の賑わいの創出</b>	人口減少による利用者の減を考慮した上で沿線の地域・施設・企業との連携を密にして沿線へより一層の集客を図り、横浜都心臨海部の賑わいを創出する必要がある
<b>地球規模での社会課題の対応</b>	脱炭素、カーボンニュートラル、SDGsの各種取組など、地域レベルから地球規模での社会課題への対応が求められている

上記課題解決の方向性を踏まえ、本中期経営計画においては、次の5つを重点施策として掲げます。各重点施策について、経営目標の達成に向けて全社員一丸となって取り組んでいきます。



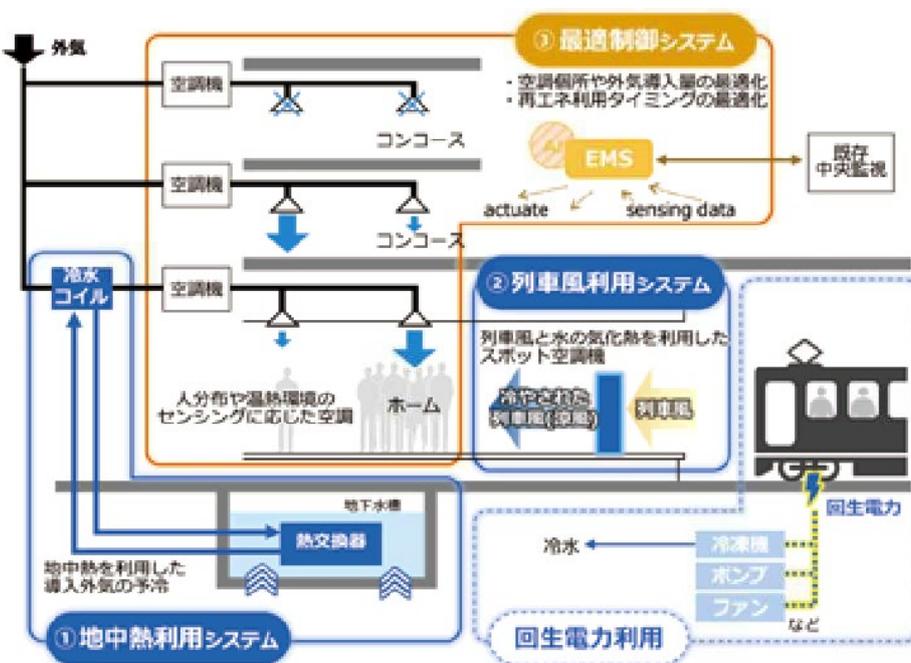
### 1.2.2 重点施策5 (SDGs)

重点施策5として、「公共交通機関として社会課題の解決にチャレンジするとともに地域社会への貢献に取り組めます」を掲げ、具体的には「脱炭素に関する計画の策定とそれに基づく取組の推進」「DXに関する取組の推進」「地域社会への貢献に資する取組の実施」等に取り組んでまいります。

### 1.3 CO<sub>2</sub> 排出削減対策強化誘導型技術開発・実証事業への参画

CO<sub>2</sub> 排出削減対策強化誘導型技術開発・実証事業は、国の政策上必要な CO<sub>2</sub> 排出量を大幅に削減する技術の開発・実証を、国が主導して推進することで、将来的な地球温暖化対策の強化につながる CO<sub>2</sub> 排出削減効果の高い技術の開発・実証を強力に進め、早期の脱炭素社会の実現に貢献することを目的とした事業です。

当社は、本事業の中で「地下鉄の再エネを最大限活用したゼロエネルギー空調システムの技術開発・実証」へ参画し、地下駅特有の再生可能エネルギーとデジタルテクノロジーを活用した新たな空調システムを、みなとみらい21線馬車道駅を実証フィールドに、大規模空間を有する地下駅における冷房消費エネルギーの削減に取り組みました。本技術開発により、冷房運転時の CO<sub>2</sub> 排出量を 50%以上削減し、将来的には再生電力の活用を加えて、再エネ利用 100%の「ゼロ・エネルギー・ステーション」の実現を目標にします。



#### 1.4 コーポレートガバナンス

当社の組織体制は、経営管理部、運輸部及びプロジェクト推進室の 2 部 1 室体制となっております。

全社的な管理を経営管理部が統括しております。運輸部では駅業務を直接管理するとともに、運行業務等の委託先との調整・管理を行い、運輸業務を統括しております。プロジェクト推進室は車両留置場整備事業を分掌しております。

当社の経営意思決定、執行、監督等に係る組織は次のようになっております。

(1) 取締役会

取締役会は、当社の業務執行を決定し、取締役の職務の執行を監督しております。取締役 9 名のうち社外取締役が 3 名です。

(2) 監査役会

当社は監査役会制度を採用しております。監査役は 4 名中 4 名が社外監査役です。各監査役は、監査役会で策定された監査方針及び監査計画に基づき、取締役会等への出席、業務及び財産の状況調査を通して、取締役の職務遂行を監査しております。

(3) 常務会

取締役会の下に常務会を設置し、経営に関する重要事項について協議、決定しております。常務会は、原則隔週で開催しております。

## 2 グリーンボンド原則等における4要素

### 2.1 調達資金の用途

本フレームワークに基づいて調達された資金は、次項で示す環境改善効果が確認された適格事業区分に該当するプロジェクト（「適格プロジェクト」）への新規投資及び／又はリファイナンスに充当する予定です。

なお、長期にわたり維持が必要である資産について、複数回のグリーンファイナンスの実行を通じてリファイナンスを行う場合は、発行時点において、その資産の経過年数、残存耐用年数、リファイナンスされる額を開示し、長期にわたる環境改善効果の持続性について評価を行い、必要に応じて外部機関による評価を受けます。

#### 2.1.1 適格クライテリア

適格事業区分	適格プロジェクト	SDGs との整合性
GBP/GLP : クリーン輸送 環境目的：気候変動 の緩和	みなとみらい 21 線に関連する鉄道関連設備（駅・線路・車両・その他鉄道関連設備）の投資	7. エネルギーをみんなに そしてクリーンに 9. 産業と技術革新の基礎 をつくろう 11. 住み続けられるまちづ くりを

#### 2.1.2 除外クライテリア

本フレームワークに基づいて調達された資金は、下記に関連するプロジェクトには充当しません。

- 所在国の法令を遵守していない不公正な取引、贈収賄、腐敗、恐喝、横領等の不適切な関係
- 人権、環境等社会問題を引き起こす原因となり得る取引

### 2.2 プロジェクトの評価及び選定プロセス

本フレームワークに基づいて実行するグリーンファイナンスの資金用途とする適格プロジェクトは、常務会での協議、決定を経て、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、潜在的にネガティブな環境面・社会面の影響に配慮しているものであり、以下の項目について対応していることを確認しています。

- 国もしくは事業実施の所在地の地方自治体において求められる環境関連法令等の遵守と、必要に応じた環境への影響調査の実施
- 事業実施にあたり地域住民への十分な説明の実施

## 2.3 調達資金の管理

本フレームワークに基づいて調達した資金は、全額が充当されるまで、年次で経営管理部財務課が会計情報システムを用いて調達資金の充当状況を管理します。調達資金はグリーンファイナンス実行から 24 か月以内に適格プロジェクトへ充当予定です。また、グリーンファイナンスによる調達資金の全額が充当されるまでの間は、現金又は現金同等物にて管理されます。

なお、資金充当完了後も、資金使途の対象となるプロジェクトに当初の想定と異なる事象の発生や売却が生じた場合、当該事象及び未充当金の発生状況に関し、ウェブサイト等で速やかに開示を行います。

## 2.4 レポートニング

### 2.4.1 資金充当状況レポートニング

当社は、本フレームワークに基づいて調達された資金が適格プロジェクトに全額充当されるまでの間、年次で以下の項目をウェブサイト等で公表します。なお、調達資金の充当計画に大きな変更が生じる等の重要な事象が生じた場合は、適時に開示します。

- 調達資金を充当した適格プロジェクトのリスト及びその概要
- 充当金額
- 未充当資金の残高、未充当資金の運用方法及び充当予定時期
- 調達資金のうちリファイナンスに充当された部分の概算額又は割合

### 2.4.2 インパクトレポートニング

当社は、本フレームワークに基づいて調達された資金が、適格プロジェクトに少なくとも全額充当されるまでの間、適格プロジェクト毎に年次で、以下の項目を実務上可能な範囲でウェブサイト等に公表します。

適格事業区分	適格プロジェクト	レポートニング項目
GBP/GLP : クリーン輸送 環境目的：気候変動 の緩和	みなとみらい 21 線に関連する鉄道関連設備（駅・線路・車両・その他鉄道関連設備）の投資	・プロジェクトの概要 ・CO <sub>2</sub> 排出量の削減量（t-CO <sub>2</sub> ）

### 3 外部評価

#### 3.1 セカンド・パーティー・オピニオン

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下記原則等との適合性に対する第三者意見を取得しています。

- グリーンボンド原則 2021 (ICMA<sup>1</sup>)
- グリーンローン原則 2023 (LMA<sup>2</sup>) (APLMA<sup>3</sup>) (LSTA<sup>4</sup>)
- グリーンボンドガイドライン 2022 年版 (環境省)
- グリーンローンガイドライン 2022 年版 (環境省)

#### 3.2 アニュアルレビュー

当社は、本フレームワークに基づいて調達された資金が適格プロジェクトに全額充当されるまでの間、独立した外部機関である株式会社日本格付研究所より、適格プロジェクトのレポートが当社の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実施予定です。

#### 改訂履歴

2023 年 6 月	初版
2025 年 6 月	「第 5 期中期経営計画 (2025-2028)」(2025 年 3 月 31 日公表)を踏まえ、1.2、1.2.1、1.2.2 を更新

<sup>1</sup> ICMA : 国際資本市場協会 (International Capital Market Association : ICMA)

<sup>2</sup> LMA : ローン・マーケット・アソシエーション

<sup>3</sup> APLMA : アジア太平洋ローン・マーケット・アソシエーション

<sup>4</sup> LSTA : ローン・シンジケーション&トレーディング・アソシエーション