



株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりグリーンファイナンス・フレームワーク評価結果を公表します。

## 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

新規

総合評価

Green 1(F)

グリーン性評価  
(資金使途)

g1 (F)

管理・運営・  
透明性評価

m1 (F)

発行体/借入人

横浜高速鉄道株式会社

評価対象

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

### 評価の概要

#### ▶▶▶1. 横浜高速鉄道株式会社の概要

横浜高速鉄道株式会社は、みなとみらい21線（みなとみらい線）の建設及び運行を行う第三セクターとして、横浜市、神奈川県及び民間企業の出資を受けて1989年に設立された鉄道事業者である。横浜高速鉄道では、みなとみらい21線の保有・運営に加えて、第三種鉄道事業者としてこどもの国線の保有及び京浜急行電鉄株式会社の横浜駅の駅総合改善事業を行っている。

横浜高速鉄道では現在、2021年度から2024年度までの中期経営計画を策定しており、その中で「経営の健全化」と「お客様視点のサービスの提供」に向けて取り組んでいる。

#### ▶▶▶2. 横浜高速鉄道のサステナビリティに関する取り組み

横浜高速鉄道は、経営方針に基づき策定された中期経営計画において、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」）に取り組むことを表明している。また、そこから

派生した取り組みについて4つの項目（「鉄道運行」、「地域社会」、「環境」、「会社組織」）に整理し、SDGsの17のゴールの達成に向けて取り組んでいくことを表明している。これは、横浜高速鉄道の所在する横浜市が、国から「SDGs 未来都市」に選定されており、その取り組みに沿ったものである。

また、サステナビリティに関する取り組みについては、経営管理部を中心に環境・社会への取り組みが検討、管理されている。また、個別の取り組みについては、役員や各部課長が出席する常務会などにおいて討議されている。

### ▶▶▶3. グリーンファイナンス・フレームワークについて

今般の評価対象は、横浜高速鉄道がグリーンボンド又はグリーンローン（グリーンボンドとグリーンローンを総称して「グリーンファイナンス」）により調達する資金を、環境改善効果を有する用途に限定するために定めたグリーンファイナンス・フレームワーク（本フレームワーク）である。JCRでは、本フレームワークが「グリーンボンド原則<sup>1</sup>」、「グリーンローン原則<sup>2</sup>」、「グリーンボンドガイドライン<sup>3</sup>」及び「グリーンローンガイドライン<sup>4</sup>」に適合しているか否かの評価を行う。これらは、原則又はガイドラインであって法的な裏付けを持つ規制ではないが、現時点において国内外の統一された基準であるため、JCRは当該原則及びガイドラインを参照して評価を行う。

横浜高速鉄道は本フレームワークにおいて、資金使途をみなとみらい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）の新規投資及び／又はリファイナンスとしている。また、適格プロジェクトの実施に際しては、環境や社会に対する負の影響を考慮し、適切に対応することを定めている。以上より、JCRは本フレームワークにおける資金使途について、環境改善効果が期待されるものであると評価している。

また、横浜高速鉄道は、資金使途の選定基準・プロセスについて、経営陣が関与するよう適切に定めているほか、資金管理についても適切な管理を行い、期中では外部監査を通して第三者の目による確認が行われる。加えて、レポートングについても、資金充当状況に関するレポートング及びインパクトレポートングの項目を適切に定めている。以上より、JCRは横浜高速鉄道における管理運営体制が確立されており、透明性を有すると評価している。

この結果、本フレームワークについて、JCRグリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン性評価（資金使途）」を“g1(F)」、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とし、「JCRグリーンファイナンス・フレームワーク評価」を“Green 1(F)”とした。また、本フレームワークは、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」、「グリーンボンドガイドライン」及び「グリーンローンガイドライン」において求められる項目について、基準を満たしているとJCRは評価している。

<sup>1</sup> International Capital Market Association (ICMA) "Green Bond Principles 2021"

<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/green-bond-principles-gbp/>

<sup>2</sup> Loan Market Association (LMA)、Asia Pacific Loan Market Association(APLMA)、Loan Syndications and Trading Association (LSTA) "Green Loan Principles 2023"

<https://www.lsta.org/content/green-loan-principles/>

<sup>3</sup> 環境省 「グリーンボンドガイドライン 2022年版」

<https://www.env.go.jp/content/000062495.pdf>

<sup>4</sup> 環境省 「グリーンローンガイドライン 2022年版」

<https://www.env.go.jp/content/000062495.pdf>

## 目次

### ■評価フェーズ1：グリーン性評価

#### I. 調達資金の使途

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

1. プロジェクトの環境改善効果について
2. 環境・社会に対する負の影響について
3. SDGs との整合性について

### ■評価フェーズ2：管理・運営・透明性評価

#### I. 資金使途の選定基準とそのプロセス

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

1. 目標
2. 選定基準
3. プロセス

#### II. 調達資金の管理

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

#### III. レポーティング

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

#### IV. 組織のサステナビリティへの取り組み

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

### ■評価フェーズ3：評価結果（結論）

## I. 調達資金の使途

### 【評価の視点】

本項では、最初に、調達資金が明確な環境改善効果をもたらすグリーンプロジェクトに充当されるかを確認する。次に、資金使途において環境・社会への負の影響が想定される場合に、その影響が社内の専門部署又は外部の第三者機関によって十分に検討され、必要な回避策・緩和策が取られるかについて確認する。最後に、資金使途の持続可能な開発目標（SDGs）との整合性を確認する。

### ▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

横浜高速鉄道が本フレームワークで資金使途とした、みなとみらい21線に関連する鉄道関連設備への投資は、横浜のみなとみらい21地区をはじめとする地域の公共交通を支える重要な施策であり、環境改善効果が期待される。

## 資金使途にかかる本フレームワーク

### 2.1 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、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 つくる 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

### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

#### 1. プロジェクトの環境改善効果について

本フレームワークの資金使途は、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）の新規投資及び／又はリファイナンスである。本資金使途は、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」における「クリーン輸送」、「グリーンボンドガイドライン」、「グリーンローンガイドライン」に例示されている資金使途のうち、「クリーンな運輸に関する事業」に該当する。

みなとみらい 21 線は、横浜市のみなとみらい 21 地区の交通基盤の確立、輸送体制の確保等を目的とし、同地区の基盤整備に合わせて整備された路線であり、1985 年に旧運輸省下の運輸政策審議会答申第 7 号において、「みなとみらい 21 線」の名称で路線が計画された。

みなとみらい 21 地区は、従来、関内・伊勢佐木町地区と横浜駅周辺地区に二分されていた都心を一体化し、企業やショッピング・文化施設等を集積することで市民の就業の場や賑わいの場を創出し、経済の活性化と経済基盤の確立を通じて横浜の自立性を強化する目的で行われたウォーターフロントの再開発事業によって、1980 年代に生まれた地区である。みなとみらい 21 地区の開発進捗率は 9 割を超えているが、再開発等の動きもみられており、今後も同地区内における交通需要は高い水準で推移すると見込まれる。

みなとみらい21線路線図

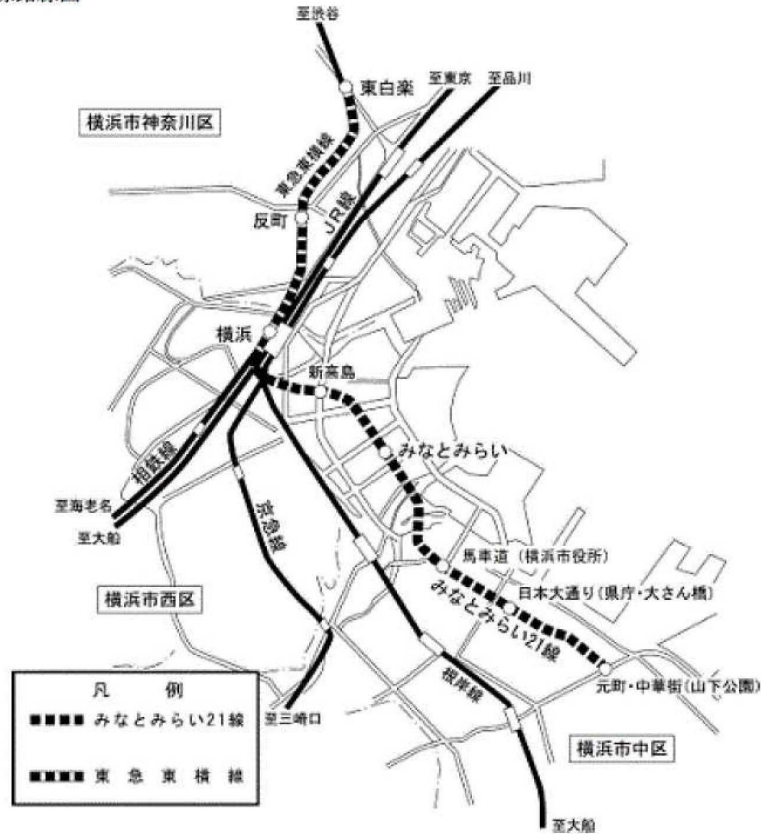


図 1：みなとみらい 21 線の概要<sup>5</sup>

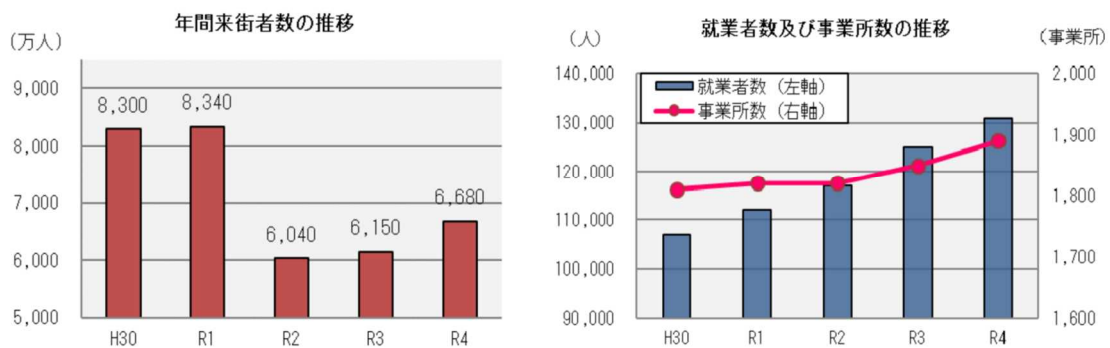


図 2：みなとみらい 21 地区の年間来街者数、就業者数及び事業所数の推移<sup>6</sup>

みなとみらい 21 線の建設工事は、旧・日本鉄道建設公団（現・鉄道建設・運輸施設整備支援機構）工事(一部を除く)として施行され、横浜高速鉄道は 2004 年 1 月 31 日に鉄道施設の譲渡を受けて 2004 年 2 月 1 日に営業を開始している。

みなとみらい 21 線は、前述の通りみなとみらい 21 地区の交通基盤として整備されており、これまで鉄道駅がなかった同地区に、「新高島駅」及び「みなとみらい駅」が設置され、現在も断続的に開発が続く同地区内の公共交通機関としての役割を果たしている。また、2004 年の開業時から、東

<sup>5</sup> 出典：横浜高速鉄道 有価証券報告書

<sup>6</sup> 出典：横浜市記者発表資料 <https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/toshi/2022/0324mm21raigaisya.files/r5mm21raigaisya.pdf>

急東横線と相互直通運転を行っており、東急東横線を通じて東急線各駅へのアクセスを有しているほか、2013年には、新たに東京メトロ副都心線、西武有楽町線・池袋線及び東武東上線との相互直通運転を開始している。それに伴い、新型コロナウイルスの世界的流行があった時期を除いて、一日当たりの利用者数も増加傾向にある<sup>7</sup>。

本フレームワークに基づいて調達された資金の主な使途は、上記のみなとみらい 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）の投資に関するリファイナンスである。みなとみらい 21 線は、現・鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設を行い、横浜高速鉄道が資産と負債を一括して譲渡を受ける方式で開業したため、現在も本フレームワークの資金使途にあたるみなとみらい 21 線建設に関する債務の返済が続いている。みなとみらい 21 線が整備されなかった場合、バス等の代替公共交通機関や自家用車等の利用が考えられ、それらの CO<sub>2</sub> 排出量は、みなとみらい 21 線を含む鉄道と比較すると大きい。みなとみらい 21 線の建設は 1990 年代から 2000 年代にかけて、また、開業は 2004 年であるが、通勤・観光需要が増加しているみなとみらい 21 地区やその周辺地区の交通需要を引き受けている鉄道路線として、開業後も継続的に環境改善効果を発現しており、本フレームワークの資金使途はグリーン性を有していると JCR では評価している。

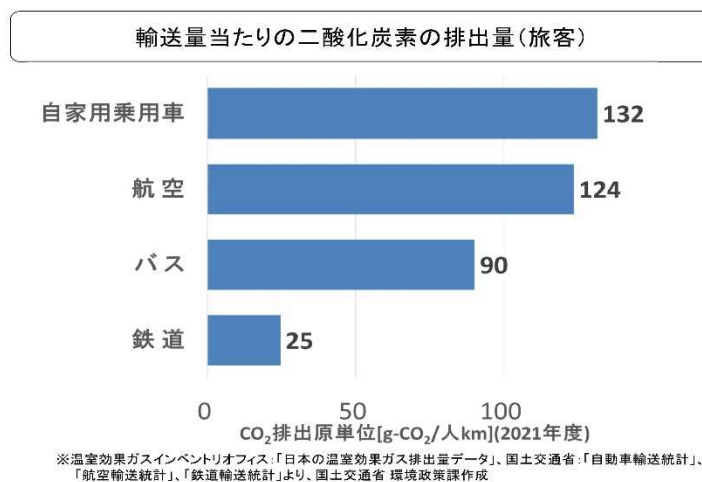


図 3：輸送手段別の輸送量当たり CO<sub>2</sub> 排出量<sup>8</sup>

## 2. 環境・社会に対する負の影響について

本フレームワークでは、「人権、環境等社会問題を引き起こす原因となり得る取引」については行わないことが明記されている。また、みなとみらい 21 線の建設にあたっては、環境アセスメント及び住民への説明会が行われており、それらのプロセスを経て建設が行われている。なお、現時点で具体的な計画はないものの、今後、本フレームワークに従って新規投資が行われた際についても、住民への説明会等を行うことなどによって、環境・社会に対する負の影響に関する特定を行い、対応の上で事業が行われる。したがって、本フレームワークの資金使途は、環境・社会に対する負の影響の特定及び対応が行われたうえで建設が行われるものと JCR では評価している。

<sup>7</sup> 出典：横浜市統計書 <https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/yokohamashi/tokei-chosa/portal/tokeisho/09.html>

<sup>8</sup> 出典：国土交通省ウェブサイト [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei\\_environment\\_tk\\_000007.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

### 3. SDGs との整合性について

ICMA の SDGs マッピングを参考にしつつ、JCR では、本フレームワークの資金使途が以下の SDGs の目標及びターゲットに貢献すると評価した。



#### 目標 7：エネルギーをみんなに そしてクリーンに

ターゲット 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。



#### 目標 9：産業と技術革新の基礎をつくろう

ターゲット 9.4. 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



#### 目標 11：住み続けられる街づくりを

ターゲット 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。



## I. 資金使途の選定基準とそのプロセス

### 【評価の視点】

本項では、本評価対象を通じて実現しようとする目標、グリーンプロジェクトの選定基準とそのプロセスの妥当性及び一連のプロセスが適切に投資家等に開示されるか否かについて確認する。

### ▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRは、本フレームワークにおける目標、グリーンプロジェクトの選定基準、プロセスについて、みなとみらい21線の施設を管理する運輸部や経営陣が適切に関与しており、透明性も担保されていると判断している。

## 1. 目標

### 経営方針及び中期経営計画（2021年度～2024年度）<sup>9</sup>

#### <経営方針>

当社は、安定した経営基盤を早期に確立し、将来を見据えて、沿線地域とともに、更なる成長・発展を目指すという経営方針を立てています。

この経営方針の下、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な取組みが重要となるため、当社は4年間の経営目標を掲げた「中期経営計画」（2021～2024年度）を策定しました。沿線の観光施設・商業施設・企業等との連携の強化、駅資産の有効活用など様々な施策を展開し、収入確保に努めて参ります。

#### <中期経営計画>

当社は、経営目標の達成を確実なものとするため、これまでの取組の進捗を踏まえ、計画推進の視点を定め、精力的に取り組めます。

本中期経営計画においては、あらゆる情報やお客様のニーズを敏感に捉えるキャッチ(Catch)、高い目標の達成に向けた果敢なチャレンジ(Challenge)、イノベーションを実現するための沿線企業や関連事業者とのコラボレーション(Collaboration)を合言葉に、「事業構造の改革」、「新たな価値の創造」、「地域や社会の活力向上」の3つを視点に掲げて計画を推進します。

<sup>9</sup> 出典：横浜高速鉄道 グリーンファイナンス・フレームワーク

### 事業構造の改革

収益の拡大と経費の最小化を念頭に、表面的な事象に留まらず課題を明確にし、現状を多角的に評価、分析して、効果的で、かつ効率的な運営方法に見直します。

### 新たな価値の創造

時代の変化を磨かれた感性をもって探究するとともに、多様な価値観、文化を理解し認めて、新たな移動ニーズを先取りしたサービスを創造します。

### 社会や地域の活力向上

環境問題や災害対策等の社会的な課題の解決や、街の魅力やポテンシャルを活かした活性化策の企画など、沿線地域に誇りを持ち、未来をも見据えて、地域や社会の活力を向上させます。

横浜高速鉄道では、新型コロナウイルス感染症の世界的流行によって輸送需要が落ち込んだことを受けて策定した 2021 年度からの中期経営計画において、横浜都心臨海部を支える交通インフラという役割・使命を果たすための具体的な取り組みを掲げた。中期経営計画の最終年度である 2024 年度に輸送人員を 7,630 万人と新型コロナウイルス流行前ピーク（2019 年度：8,061 万人）に近い水準まで回復させることで、経営方針として掲げている、「安定した経営基盤を早期に確立し、将来を見据えて、沿線地域とともに、更なる成長・発展を目指す」という目標の達成を目指している。

また、中期経営計画において、「社会や地域の活力向上」を掲げており、環境問題などの社会的な課題の解決等に取り組むことを宣言している。「評価フェーズ 2 IV. 組織のサステナビリティへの取り組み」において述べる駅構内における省エネルギーによる CO<sub>2</sub> 排出量の削減に関する取り組みは、本取組みの一環であると JCR は評価している。

以上より、JCR では、本フレームワークの資金使途を通じたみなどみらい 21 線の更なる利用促進や、省エネルギーを通じた CO<sub>2</sub> 排出削減への取り組みは、横浜高速鉄道が掲げている経営方針及び中期経営計画の取組と合致していると評価している。

## 2. 選定基準

本フレームワークにおける適格クライテリアは、本評価レポートの評価フェーズ 1 で記載の通りである。JCR は、プロジェクトの選定基準が適切であると評価している。

### 3. プロセス

#### プロセスにかかる本フレームワーク

#### 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使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

#### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

本フレームワークの資金使途となるプロジェクトについては、社内の経営管理部財務課がグリーンプロジェクトの評価・選定を行い、その後、各部課長も出席する常務会での協議を経て、代表取締役社長が決定する。この常務会には、みなとみらい 21 線の施設を管理する運輸部の責任者も参加して討議が行われる。また、本フレームワークの制定については、経営管理部財務課が作成のうえ社内にて決裁される。

JCR は、本フレームワークで定めるプロジェクトの選定プロセスについて、みなとみらい 21 線の施設を管理する運輸部や経営陣が適切に関与していると評価している。

横浜高速鉄道のグリーンファイナンスに関する目標、選定基準及びプロセスについては、本評価レポートにて公表されるほか、グリーンファイナンスに関する目標、選定基準及びプロセスが記載された本フレームワークが横浜高速鉄道のウェブサイトにおいて開示される予定である。したがって、投資家等に対する透明性は確保されていると考えられる。

## II. 調達資金の管理

### 【評価の視点】

調達資金の管理方法は、資金調達者によって多種多様であることが通常想定される。本評価対象に基づき調達された資金が、確実にグリーンプロジェクトに充当されること、また、その充当状況が容易に追跡管理できるような仕組みと内部体制が整備されているか否かを確認する。

また、本評価対象により調達した資金が、早期にグリーンプロジェクトに充当される予定となっているか否か、加えて未充当資金の管理・運用方法の評価についても重視している。

### ▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、横浜高速鉄道の資金管理体制が適切に構築されており、調達資金の管理方法については本評価レポートにおいて開示されるほか、ウェブサイトにて本フレームワークが開示されることから、透明性が高いと評価している。

## 資金管理にかかる本フレームワーク

### 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。

### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

本フレームワークによる調達資金は、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）の投資の新規投資及び／又はリファイナンスに 24 か月以内に全額充当される。グリーンファイナンスによる調達資金は本フレームワークに基づいて、経営管理部財務課が入出金について社内システムによって管理する。また、入出金については、財務課長によって承認・決裁が行われる。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る。

調達資金の資金管理については、年次で財務諸表監査の一環として監査法人による外部監査が行われるほか、総務課の内部監査によって監査が行われる予定である。調達資金の管理に関する帳簿については、グリーンボンドの償還又はグリーンローンの返済まで保存される。

以上より、JCR では、横浜高速鉄道の資金管理体制が適切に構築されており、調達資金の管理方法については本評価レポート及び本フレームワークにおいて開示されることから、透明性が高いと評価している。

### III. レポーティング

#### 【評価の視点】

本項では、本評価対象に基づく資金調達前後での投資家等への開示体制が、詳細かつ実効性のある形で計画されているか否かを評価する。

#### ▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、横浜高速鉄道のレポーティングについて、資金の充当状況及び環境改善効果の両方が、投資家等に対して適切に開示される計画であると評価している。

### レポーティングにかかる本フレームワーク

#### 2.4 レポーティング

##### 2.4.1 資金充当状況レポーティング

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 インパクトレポーティング

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	レポーティング項目
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● プロジェクトの概要</li> <li>● CO<sub>2</sub>排出量の削減量 (t-CO<sub>2</sub>)</li> </ul>

#### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

JCR では、上記レポーティングについて、資金の充当状況及び環境改善効果の両方が、投資家等に対して適切に開示される計画であると評価している。

### 資金の充当状況に係るレポートニング

横浜高速鉄道は、グリーンファイナンスにより調達した資金の充当状況について、本フレームワークに定める内容を適格プロジェクトに全額充当されるまでの間、年次でウェブサイト上で開示する予定である。また、調達資金の全額が充当された後に大きな資金状況の変化が生じた場合は、適時に開示することを予定している。

### 環境改善効果に係るレポートニング

横浜高速鉄道は、グリーン適格プロジェクトの環境改善効果に関するレポートニングとして、少なくとも全額充当されるまでの間、本フレームワークに定める内容を年次でウェブサイト上で開示する予定である。開示項目は、みなとみらい 21 線全体における鉄道輸送によって削減された CO<sub>2</sub> 排出量という定量的な指標である。JCR は、全額充当後もレポートニングの開示を続けることで、流通市場にてグリーンボンドを取得した投資家への情報提供を行うことが望ましいと考えている。

以上より、JCR では、横浜高速鉄道によるレポートニング体制が適切であると評価している。

## IV. 組織のサステナビリティへの取り組み

### 【評価の視点】

本項では、資金調達者の経営陣がサステナビリティに関する問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置づけているか、サステナビリティに関する分野を専門的に扱う部署の設置又は外部機関との連携によって、サステナブルファイナンス実行方針・プロセス、グリーンプロジェクトの選定基準などが明確に位置づけられているか、等を評価する。

### ▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、横浜高速鉄道がサステナビリティに関する問題を経営の重要課題と位置づけ、サステナビリティに関する問題を扱う会議体を有して実務・経営の観点から取り組んでいるほか、運輸部など社内の実務担当部署の知見を取り入れつつ本フレームワークの内容を策定している点について、適切であると考えている。

### 横浜高速鉄道のサステナビリティへの取り組み

横浜高速鉄道は、都市機能を支える交通インフラとして使命を果たすことで、持続可能な社会の実現に貢献することを目標としている。前述の中期経営計画において、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」）に取り組むことを表明している。また、そこから派生した取り組みについて、以下の4つの項目に整理し、SDGsの17のゴールの達成に向けて取り組んでいくことを表明している。



図 4：中期経営計画と SDGs<sup>10</sup>

<sup>10</sup> 出典：横浜高速鉄道ウェブサイト <https://www.mm21railway.co.jp/info/news/uploads/business%20plan%202021-2024.pdf>



これは、横浜高速鉄道の所在する横浜市が、国から「SDGs 未来都市」に選定されており、その取り組みに沿ったものである。その中では、「環境」について、省エネルギー機器の導入、再生可能エネルギーの活用などが謳われている。

横浜高速鉄道は、本業である鉄道事業による CO<sub>2</sub> 削減に加えて、地下鉄が所在する地下の地中熱や、列車の走行によって発生する風によるエネルギーを「地下鉄特有の再生可能エネルギー」と定義し、それら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 線の馬車道駅に導入している<sup>11</sup>。これによって、冷房の冷水使用量 72%の削減、また、空調ファンなどの電力使用量の 42%削減を達成している。

上記の取り組みは、環境省の「平成 31 年度 CO<sub>2</sub> 排出削減対策強化誘導型技術開発・実証事業」の一環として行われ<sup>12</sup>、CO<sub>2</sub> 排出量の削減効果が得られたことから、今後は馬車道駅での実証再試験や費用対効果の再検証を経て、馬車道駅での実運用を開始する予定である。また、将来的には馬車道駅で得られた新たな成果を加えて、みなとみらい線全 6 駅の他、全国の地下鉄駅への導入を目指している。さらに、活用するエネルギーに電車からの再生電力を加えることで、再エネ利用 100%の「ゼロ・エネルギー・ステーション」の実現を目標にしている。

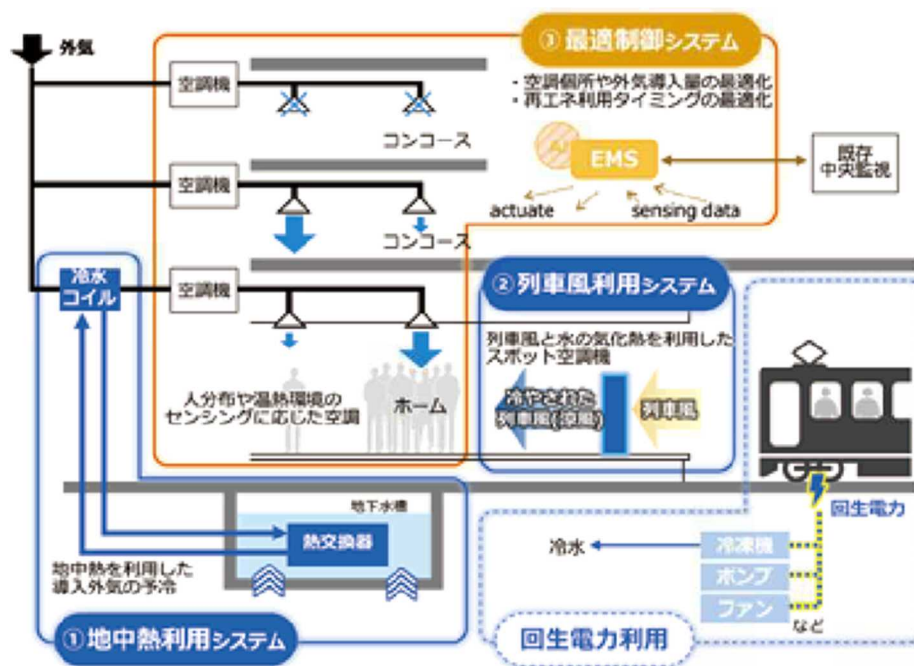


図 5 CO<sub>2</sub> 排出削減対策強化誘導型技術開発・実証事業<sup>13</sup>

横浜高速鉄道は、経営管理部を中心に環境・社会への取り組みを検討、管理しており、個別の取り組みについては、前述の常務会などにおいて討議している。また、本フレームワークの資金使途であるみなとみらい 21 線の建設に際して、環境に関して専門的知見を有する機関が関与して環境影響評価が所定の手続きに沿って行われていること及び本フレームワークの策定に関して、経営管理部の主導のもと、みなとみらい 21 線の施設を管理している運輸部など、専門的知見を有してい

<sup>11</sup> 出典：環境省ウェブサイト [https://www.env.go.jp/earth/ondanka/cpttv\\_funds/pdf/case/2022/02\\_mm21railway.pdf](https://www.env.go.jp/earth/ondanka/cpttv_funds/pdf/case/2022/02_mm21railway.pdf)

<sup>12</sup> 出典：環境省ウェブサイト [https://www.env.go.jp/earth/ondanka/cpttv\\_funds/pdf/db/244.pdf](https://www.env.go.jp/earth/ondanka/cpttv_funds/pdf/db/244.pdf)

<sup>13</sup> 出典：横浜高速鉄道 グリーンファイナンス・フレームワーク

る部署を含めて議論がなされた上で行われていることを JCR は確認した。加えて、上記の CO<sub>2</sub> 排出削減に関する実証事業の取り組みをはじめ、サステナビリティに係る各取り組みにおいては、必要に応じて外部の専門家の意見が参考にされていることを JCR では確認した。

以上より、JCR では、横浜高速鉄道がサステナビリティに関する問題を経営の重要課題と位置付け取り組みを行っているほか、本フレームワークの資金用途について、建設時に環境に関して専門的知見を有する機関の関与によって、環境に関する影響が審議され、社内でみなとみらい 21 線に関する施設を管理する運輸部など実務担当部署の知見を取り入れつつ本フレームワークの内容を策定している点について、適切であると考えている。

## 評価フェーズ3:評価結果(結論)

## Green 1(F)

本フレームワークについて、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき「グリーン性評価（資金使途）」を“g1(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価」を“Green 1(F)”とした。本フレームワークは、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」、「グリーンボンドガイドライン」及び「グリーンローンガイドライン」において求められる項目について、基準を満たしていると考えられる。

		管理・運営・透明性評価				
		m1(F)	m2(F)	m3(F)	m4(F)	m5(F)
グリーン性評価	g1(F)	Green 1(F)	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g2(F)	Green 2(F)	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g3(F)	Green 3(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外
	g4(F)	Green 4(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外
	g5(F)	Green 5(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

(担当) 梶原 康佑・丸安 洋史

## 本評価に関する重要な説明

### 1. JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、グリーンファイナンス・フレームワークで定められた方針を評価対象として、JCR の定義するグリーンプロジェクトへの適合性ならびに資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明です。したがって、当該方針に基づき実施される個別債券又は借入等の資金使途の具体的な環境改善効果及び管理・運営体制・透明性評価等を行うものではなく、当該フレームワークに基づく個別債券又は個別借入につきグリーンファイナンス評価を付与する場合は、別途評価を行う必要があります。また、JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、当該フレームワークに基づき実施された個別債券又は借入等が環境に及ぼす改善効果を証明するものではなく、環境改善効果について責任を負うものではありません。グリーンファイナンス・フレームワークにより調達される資金の環境改善効果について、JCR は発行体及び/又は借入人（以下、発行体と借入人を総称して「資金調達者」という）、又は資金調達者の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定される事項を確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。なお、投資法人等で資産がすべてグリーンプロジェクトに該当する場合に限り、グリーンエクイティについても評価対象に含むことがあります。

### 2. 本評価を実施するうえで使用した手法

本評価を実施するうえで使用した手法は、JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/>) の「サステナブルファイナンス・ESG」に、「JCR グリーンファイナンス評価手法」として掲載しています。

### 3. 信用格付業にかかる行為との関係

JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価を付与し提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかる行為とは異なります。

### 4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、又は閲覧に供することを約束するものではありません。

### 5. JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価上の第三者性

本評価対象者と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

## ■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、資金調達者及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、又はその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると黙示的であると問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、又は当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかんを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であることを問わず、一切責任を負いません。JCR グリーンファイナンス評価は、評価の対象であるグリーンファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、JCR グリーンファイナンス評価は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマーシャルペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。JCR グリーンファイナンス評価は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、又は撤回されることがあります。JCR グリーンファイナンス評価のデータを含め、本文書にかかる一切の権利は、JCR が保有しています。JCR グリーンファイナンス評価のデータを含め、本文書の一部又は全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

## ■用語解説

JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価：グリーンファイナンス・フレームワークに基づき調達される資金が JCR の定義するグリーンプロジェクトに充当される程度ならびに当該グリーンファイナンスの資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度を評価したものです。評価は5段階で、上位のものから順に、Green 1(F)、Green 2(F)、Green 3(F)、Green 4(F)、Green 5(F)の評価記号を用いて表示されます。

## ■サステナビリティファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・環境省 グリーンファイナンス外部レビュー者登録
- ・ICMA（国際資本市場協会）に外部評価者としてオブザーバー登録
- ・UNEP FI ポジティブインパクト金融原則 作業部会メンバー
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier（気候債イニシアティブ認定検証機関）

## ■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO：JCR は、米国証券取引委員会が定める NRSRO（Nationally Recognized Statistical Rating Organization）の5つの信用格付クラスのうち、以下の4クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示は JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。

## ■本件に関するお問い合わせ先

情報サービス部 TEL：03-3544-7013 FAX：03-3544-7026

**株式会社 日本格付研究所**

Japan Credit Rating Agency, Ltd.  
信用格付業者 金融庁長官（格付）第1号

〒104-0061 東京都中央区銀座5-15-8 時事通信ビル