

## グリーンボンド発行後レポートに関するお知らせ

当社は、2023年8月15日に横浜高速鉄道株式会社第9回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（グリーンボンド）を発行しました。本グリーンボンド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（2024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)
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	5,960	5,960 (5,960)	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"><li>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。</li><li>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ボンドを発行いたしました。</li><li>グリーンボンドによって調達した資金5,960百万円をみなとみらい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2,519百万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。</li></ul>
プロジェクト全体のCO <sub>2</sub> 排出量の削減量	【プロジェクト全体のCO <sub>2</sub> 排出量の削減量（t-CO <sub>2</sub> ）】 <ul style="list-style-type: none"><li>自家用乗用車と比較した場合：22,293（t-CO<sub>2</sub>）</li><li>バスと比較した場合：6,794（t-CO<sub>2</sub>）</li></ul>

### 【算定方法】

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

- ・ 自家用乗用車と比較した場合の CO2 排出量の削減量  
= (130 (g-CO<sub>2</sub>/人 km) - 25 (g-CO<sub>2</sub>/人 km)) × 212,310 (千人 km) ÷ 10<sup>6</sup>  
=22,293 (t-CO<sub>2</sub>)
- ・ バスと比較した場合の CO2 排出量の削減量  
= (57 (g-CO<sub>2</sub>/人 km) - 25 (g-CO<sub>2</sub>/人 km)) × 212,310 (千人 km) ÷ 10<sup>6</sup>  
=6,794 (g-CO<sub>2</sub>)

### データ

#### 【輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（2019 年度）】

自家用乗用車	130 (g-CO <sub>2</sub> /人 km)
バス	57 (g-CO <sub>2</sub> /人 km)
横浜高速鉄道※	25 (g-CO <sub>2</sub> /人 km)

横浜高速鉄道の輸送量当たりの二酸化炭素の排出量 (g-CO<sub>2</sub>/人 km)  
= (当社の運転用電力量 (kWh) × 電力会社の排出係数 (kg-CO<sub>2</sub>/kWh) ÷ 当社の人 km)  
=13,912,082 (kWh) × 0.376 (kg-CO<sub>2</sub>/kWh) ÷ 212,310 (千人 km)  
=25 (g-CO<sub>2</sub>/人 km)

※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 2022 年度の排出係数をもとに算定

※国土交通省による鉄道統計年報は 2021 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。

なお、最新年度（2021 年度）の当社の旅客人キロ及び運転用電力量は以下の通りです。

（参考：旅客人キロ（2021 年度）：151,530（千人 km））、運転用電力量（2021 年度）：13,102,008(kWh)

<p>グリーンボンド発行額に対する CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 排出量の削減量（t-CO<sub>2</sub>）】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自家用乗用車と比較した場合：522（t-CO<sub>2</sub>）</li> <li>・ バスと比較した場合：159（t-CO<sub>2</sub>）</li> </ul> <p>【算定方法】</p> <p>プロジェクト全体における CO<sub>2</sub> 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"> <li>・ 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</li> <li>・ グリーンボンド発行額：60 億円</li> </ul>
----------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

※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](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/gb\\_report20240318.pdf](https://www.mm21railway.co.jp/info/corpo/pdf/gb_report20240318.pdf)

以上