

2025 年 8 月 27 日
東日本旅客鉄道株式会社

ユーロ建・ポンド建グリーンボンドの発行について

- ・ JR東日本は、ユーロ・ユーロ建およびユーロ・ポンド建グリーンボンド・普通社債（※）の発行条件を、8月26日（現地時間）、下記のとおり決定いたしました。
- ・ 発行する社債は、ユーロ・ユーロ建が12年850百万ユーロ（1,460億円）、ユーロ・ポンド建が20年300百万ポンド（596億円）、合計2,057億円です。
- ・ 発行によって得られた資金は、グリーン適格基準を満たすプロジェクトのみに充当する予定です。

※ グリーンボンドとは、地球温暖化をはじめとする環境問題の解決に資するプロジェクトを資金使途とする債券です。

記

1. 発行条件について

	第5回ユーロ・ユーロ建 グリーンボンド・普通社債	第2回ユーロ・ポンド建 グリーンボンド・普通社債
1 年限	12年	20年
2 発行総額	850百万ユーロ（1,460億円）	300百万ポンド（596億円）
3 発行価格	額面の100.000%	額面の100.000%
4 利率	年3.727%	年6.210%
5 償還期限	2037年9月2日	2045年9月2日
6 発行日程	条件決定日 2025年8月26日 払込期日 2025年9月2日	条件決定日 2025年8月26日 払込期日 2025年9月2日
7 上場	ルクセンブルク証券取引所ユーロMTF市場	
8 主幹事証券会社	Barclays, BNP Paribas, Mizuho, Morgan Stanley	

2. 資金使途について

本グリーンボンドの対象プロジェクトは、以下の通りです。

- (1) 電気を動力とする車両（新幹線：E8 系など、在来線：E131 系など）の新造・改造・更新に係る投資
- (2) 線路、信号、駅舎、車両基地等の鉄道運行において不可欠な設備の維持、改修、更新のための投資（Capex）および費用（Opex）
- (3) 台風等の災害時に被害を抑制し、安定的な運行を維持する鉄道施設災害対策のための投資（Capex）および費用（Opex）

（具体的な案件）

■ 新幹線車両



山形新幹線用の新型車両 E8 系

2024 年春から山形新幹線用の E8 系新幹線車両を順次投入しています。東北新幹線の宇都宮～福島間において、E5 系と併結し営業最高速度を 275km/h から 300km/h へ向上しています。多様な旅行ニーズに対し快適な移動空間をご提供するため、全席にコンセントを、全号車に大型荷物置場を設置しています。また、車椅子スペースを増設し、バリアフリーへの対応を充実しています。積雪寒冷地での走行を考慮し、車両への着雪対策として台車部にヒーターを搭載し、輸送の安定性向上を目指しています。

■ 在来線車両



仙石線用の新型車両 E131 系

2025 年度冬頃から仙石線（あおば通～石巻間）へ E131 系在来線車両を順次投入する予定です。E131 系の投入により、車内の快適性向上、お客さまへの情報提供の充実、バリアフリー化の推進を図るとともに、モニタリング技術（※）を活用することで、安全性・安定性の向上を実現します。また、主回路機器に SiC（炭化ケイ素）半導体素子を採用することにより、車両の消費電力を抑制し、環境性能を向上します。

※モニタリング技術とは、各機器の状態を常時監視することで、走行中に機能確認を行なう技術のことです。

■ 鉄道設備（老朽取替および修繕）



レール交換



トロリ線張替

JR 東日本では、安全を経営のトップ・プライオリティと位置づけ、「究極の安全」に向けて線路、橋りょうなどの構造物、電気設備等のメンテナンスを通じて、安全・安定輸送を確保するとともに災害によるリスクの低減を進めています。

また、環境変化をふまえた総合的なリスク評価による効果的な安全投資、防災対策を確実に実施するとともに、在来線・新幹線設備の強化および老朽化対応を進めてまいります。

■ 鉄道設備（耐震補強工事）



高架橋柱（鋼板巻立て）



山岳トンネル（ロックボルト打設）

阪神淡路大震災以降、高架橋柱・橋脚・駅舎等の補強を進めてきましたが、東日本大震災において広範囲に様々な構造物が被害を受けたこと、また、近い将来発生が懸念されている首都直下地震に備えて、従前からの対策対象に盛土や駅天井等を加え、重点的に進める補強計画を策定し工事の施工を進めています。

2017年度からは首都直下地震の想定震度が上昇したエリアがあることや新たな活断層が顕在化したことなど、最新の知見に基づき、これまで実施している対策のエリア拡大およびこれまでの地震被害の分析を踏まえた新たな対策の検討を進めることとし、調査・設計が整ったものから順次工事に着手しています。

また、2021 年および 2022 年の福島県沖地震の被害を踏まえて、新幹線の高架橋柱や電柱に対して従来の計画の優先順位を見直し、2017 年度から進めている耐震補強計画を拡大しています。

3. サステナビリティファイナンス・フレームワークおよび外部評価の取得について

JR 東日本はサステナビリティファイナンスを継続的に実行するため、国際資本市場協会（ICMA）のサステナビリティボンド・ガイドライン等に定められている 4 つの要素（1. 調達資金の使途、2. プロジェクトの評価と選定のプロセス、3. 調達資金の管理、4. レポーティング）に関する方針を記載した「サステナビリティファイナンス・フレームワーク」を 2024 年 12 月に策定（2025 年 8 月改定）しました。

本フレームワークについて、第三者評価機関である DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社よりサステナビリティファイナンス等に係る各種基準との適合性に対する外部評価（セカンドパーティ・オピニオン）を 2024 年 12 月に取得しております。

（参考）DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社（以下「DNV」）について

DNV は、自主独立した第三者機関としてグローバルな活動を展開しており、国内では 2018 年から環境省グリーンボンド補助事業の制度開始当初から外部レビュー機関として登録・参画してきました。DNV は、160 年間続くあらゆるリスクマネジメントに関する様々な活動を行う先駆的国際機関として、世界 100 ヶ国以上、300 の事務所、85 もの様々な国籍を持つ 16,000 人のスタッフが認証・アセスメント・船級等の分野でサービスを提供しています。

本ニュースリリースは、当社の証券発行に関する情報を一般に公表するために作成されたものであり、日本国内外を問わず一切の投資勧誘又はそれに類する行為のために作成されたものではありません。また、本ニュースリリースは、米国における証券の募集又は販売を構成するものではありません。米国においては、1933 年米国証券法に基づいて証券の登録を行うか又は登録の免除を受ける場合を除き、証券の募集又は販売を行うことはできません。日本及びその他の法域においても、金融商品取引法又は適用ある証券法に従って本証券の届出又は登録はなされていないため、これらの法令に基づいて本証券の届出又は登録が求められる場合には、これを行うか又はその免除を受ける場合を除いて、本証券の募集又は販売を行うことはできません。