

**東日本旅客鉄道株式会社**  
**サステナビリティボンド・フレームワーク**

## 1. はじめに Introduction

東日本旅客鉄道株式会社（以下、「当社」）は、以下の通り、サステナビリティボンド・フレームワーク（以下、「本フレームワーク」）を策定しました。本フレームワークは、「グリーンボンド原則 2018（ICMA）」「ソーシャルボンド原則 2020（ICMA）」「サステナビリティボンドガイドライン 2018（ICMA）」との適合性に対するオピニオンを株式会社格付投資情報センターより取得しております。本フレームワークに基づき、サステナビリティボンドを発行いたします。

### 1.1 発行体概要 Overview of the Company

当社および当社の関係会社においては、運輸事業、流通・サービス事業、不動産・ホテル事業、その他の事業を行っています。各事業における当社および当社の関係会社の位置づけ等は次のとおりです。

#### ■運輸事業

鉄道事業を中心とした旅客運送事業のほか、旅行業、清掃整備業、駅業務運営業、設備保守業、鉄道車両製造事業および鉄道車両メンテナンス事業等を展開しています。

#### ■流通・サービス事業

小売・飲食業、卸売業、貨物自動車運送事業および広告代理業等の生活サービス事業を展開しています。

#### ■不動産・ホテル事業

ショッピングセンターの運営事業、オフィスビル等の貸付業およびホテル業等の生活サービス事業を展開しています。

#### ■その他

上記のほか、クレジットカード事業等のIT・Suica事業および情報処理業等を展開しています。

### 1.2 グループ理念

私たちは「究極の安全」を第一に行動し、グループ一体でお客さまの信頼に応えます。技術と情報を中心にネットワークの力を高め、すべての人の心豊かな生活を実現します。

### 1.3 行動指針

安全の追及 — 「究極の安全」を追求し、お客さまに安心を届けます。

お客さま志向 — 質の高いサービスを提供し、お客さまのご期待に応えます。

地域密着 — ネットワークの力を活かし、地域社会の発展に貢献します。

自主自立 — 広い視野と挑戦の志を持ち、自ら考え、自ら行動します。

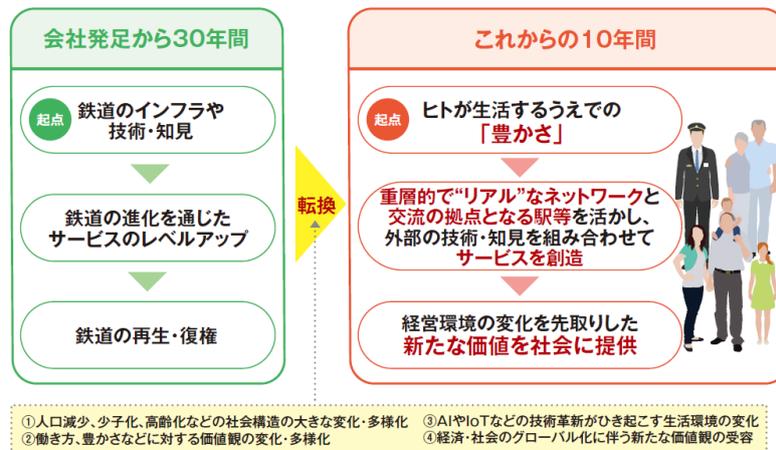
グループの発展 — 社会的責任を果たし、グループ一体で持続的な成長をめざします。

## 1.4 JR 東日本グループ 経営ビジョン「変革 2027」

2027年頃までの経営環境の変化を見据え、グループ一体で新たな成長戦略に挑戦するため、グループ経営ビジョン「変革 2027」を2018年7月に公表しました。「変革 2027」を推進し、「鉄道インフラ起点」から「ヒト（すべての人）起点」へと転換し、都市や地方、世界を舞台に、“信頼”と“豊かさ”という価値を創造していきます。

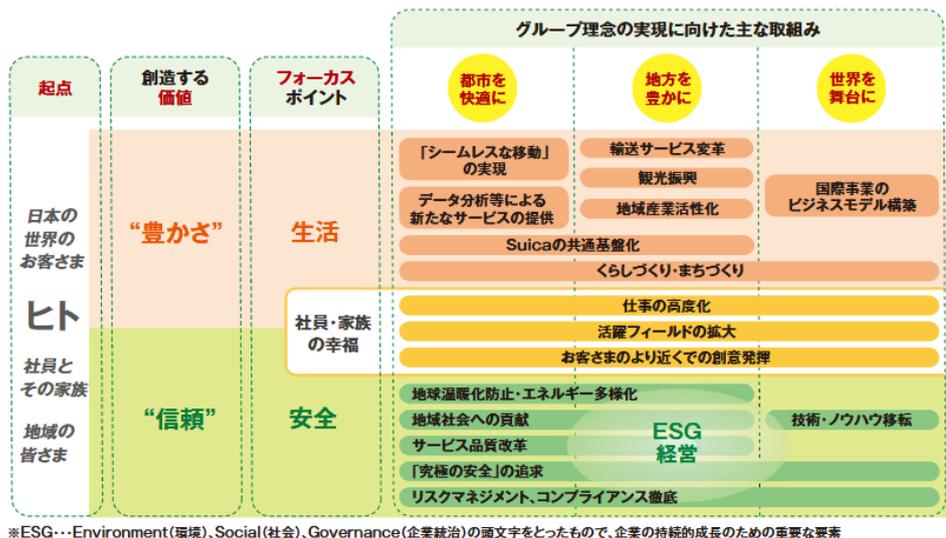
### 1.4-1 「変革 2027」の基本方針

「鉄道のインフラ等を起点としたサービス提供」から「ヒト（すべての人）の生活における『豊かさ』を起点とした社会への新たな価値提供」へと「価値創造ストーリー」を転換していきます。



### 1.4-2 「変革 2027」の全体像

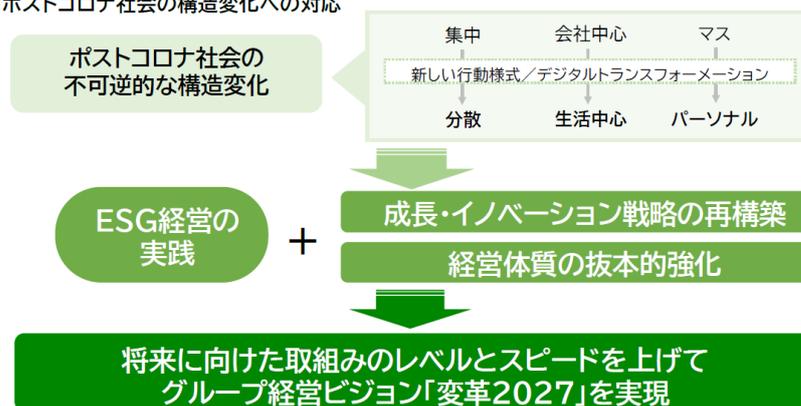
「ヒト（すべての人）」を起点に「安全」「生活」「社員・家族の幸福」にフォーカスし、都市と地方、そして世界を舞台に、“信頼”と“豊かさ”という価値を創造していきます。



### 1.4-3 変革のスピードアップ

当社グループは、ポストコロナ社会の構造変化への対応として、2020年9月に「変革のスピードアップ」の方針を発表しております。成長・イノベーション戦略の再構築及び経営体質の抜本的強化を図ることによって、グループ経営ビジョン「変革2027」の実現に向けた取組みのレベルとスピードを上げ、サステナブルに社会の発展に貢献する企業グループをめざしてまいります。

#### ■ポストコロナ社会の構造変化への対応



- 私たちの強みであるリアルなネットワークとデジタルを掛け合わせ、新しい暮らしの提案や新領域への挑戦に取り組みます。
- “ヒト起点”の発想で鉄道を中心としたビジネスモデルを進化させ、コスト構造を改革し、地域社会とともにサステナブルなJR東日本グループをめざします。



### 1.5 SDGsの達成に向けて

地球環境問題、人口減少や少子高齢化、地域経済の衰退などさまざまな社会的課題がかつてないほど深刻な形で顕在化しつつある中、事業活動を通じて地域社会の課題解決に取り組む「ESG経営」は、今まで以上に社会の一員として果たすべき責任を全うし、地域のみならずお客さまの信頼を確固たるものとしていくという点で当社グループが長期にわたって成長を続けていくために必要不可欠なものです。当社グループは、ESG経営を実践し、事業を通じて社会的な課題を解決することで、地域社会の発展と国際目標「持続可能な開発目標(SDGs)」の達成に取り組めます。

具体的には、「安全」が経営のトッププライオリティであることをグループ共通の理念として掲げ、すべての事業の基盤であるステークホルダーの皆さまからの「信頼」を高めるとともに、「ヒト(すべての人)の生活における『豊かさ』を起点とした社会への新たな価値の提供」に向け日々の挑戦を続けていくことで、「持続可能な社会」とグループの持続的な成長を実現していきます。

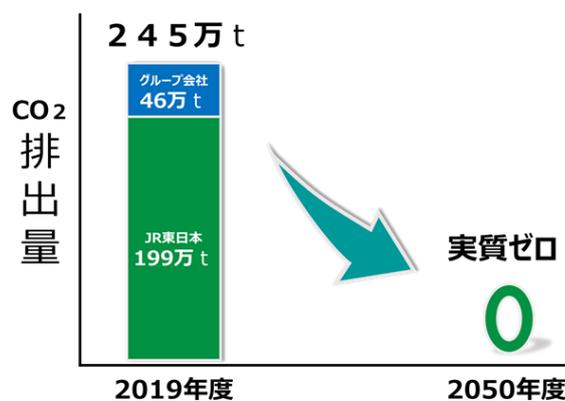
「変革2027」で創造する価値を通じて、SDGsに掲げられた17の目標について、特に当社グループの強みを生かせる「9.産業と技術革新の基盤を作ろう」「11.住み続けられるまちづくりを」のほか、「7.エネルギーをみんなにそしてクリーンに」「8.働きがいも経済成長も」や「5.ジェンダー平等を実現しよう」「12.つくる責任 つかう責任」などの実現に力を注いでいきます。



## 1.6 環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」

「ESG経営の実践」の柱として、2050年度の鉄道事業におけるCO<sub>2</sub>排出量「実質ゼロ※1」を目指し、2020年5月に環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」を策定しました。さらに同年9月には、この目標を、鉄道事業だけでなくJR東日本グループ全体の目標とし、脱炭素社会への貢献とともに、環境優位性のさらなる向上とサステナブルな社会の実現を目指しています。

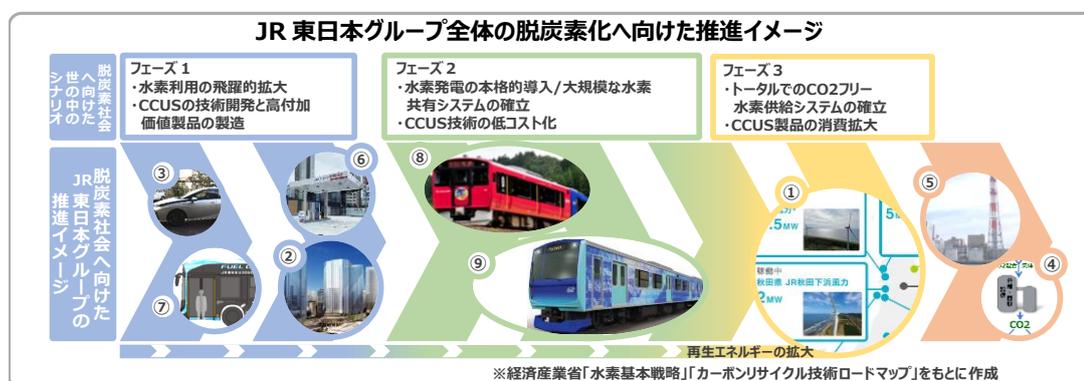
※1 「実質ゼロ」：排出されるCO<sub>2</sub>と同じ量のCO<sub>2</sub>を最先端技術等により吸収・回収・利用して事実上ゼロにすること



### 1.6-1 目標達成に向けた具体的な取組み

当社グループが有する、「つくる～送る・ためる～使う」までのエネルギーネットワークのほかグループの事業運営における、さまざまなフェイズで、新たな技術の導入や再生可能エネルギーの開発推進、水素社会の実現に向けた挑戦などを積極的に進めていきます。

また、他の企業や研究機関等と連携し、技術イノベーションを推進するための体制を整備します。当社グループ全体で推進していく具体的な取組みについては、以下の通りです。



## 1.7 社会 (S)

当社グループは、すべての人に選択していただけるサービス品質の実現と、地域課題の解決・豊かな地域社会の実現を目指しています。具体的には、会社発足以来、すべての人に安心・快適にご利用いただける輸送サービスの実現を目指して、新幹線や東京圏をはじめとした鉄道ネットワークの拡充を進め、目的地までの到達時間短縮と沿線価値の向上につなげてきました。引き続き、多様なお客さまにより快適に感じていただけるご利用環境の実現に向け、駅や車両のバリアフリー化、多言語での情報提供など言語やダイバーシティなどに配慮したさまざまな取り組みを進めていきます。また、幅広い世代が生き生きと暮らすことのできる社会を目指し、駅を中心とした魅力あるまちづくりを推進し、地域社会の活性化につなげます。

特に、復興における第2ステージとして、東日本大震災で被災した地域の活性化を促進するための、新しいエネルギー社会の構築に向けた取り組みに対する支援や観光支援に取り組みます。加えて、地方都市との多数のネットワークを有する当社グループの強みを活かし、信頼をベースに、地域事業への投資や雇用の創出、新たな事業者の呼び込みなど、地方が成長し続け、自立できる仕組みが循環していくよう、地域と一体となった開発を進めていきます。

## 1.8 ガバナンス (G)

「ガバナンス」の観点では、上述した取り組みをいかにサステナブルなものにしていくか、また、当社グループの経営のトッププライオリティである「究極の安全」に向けたリスクの低減やコンプライアンス体制の強化、さらには経営そのものの「安全性」確保に向けたガバナンス体制の構築などに引き続き取り組みます。

当社グループは、会社発足以来、「安全」を経営のトッププライオリティに掲げ、安全性の向上に取り組んできました。過去の痛ましい事故から真摯に学び、それを教訓としながら、ソフト・ハードの両面から事故を防止する努力を継続し、リスクの低減に向け、社員一人ひとりの取り組みとハード対策・仕組みの構築を着実に進めています。

安全対策には「これで完全である」という終わりはないことから、引き続き、「お客さまの死傷事故ゼロ、社員（グループ会社・パートナー会社社員を含む）の死亡事故ゼロ」をめざし、当社グループが一体となって安全性向上への絶えざる挑戦を続けます。

## 1.9 サステナビリティボンドの発行意義

当社はサステナビリティボンド発行を通じ、お客さま、地域・社会、株主・投資家、社員をはじめとするステークホルダーに対し、改めて「変革 2027」で推進する ESG 経営及び「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」目標達成に向けた取り組みを発信します。こうして地域の皆さまやお客さまからの「信頼」を高め、当社グループの持続的な成長につなげることを目的としております。

## 2. サステナビリティボンド・フレームワーク Sustainability Bond Framework

### 2.1 調達資金の使途 Use of Proceeds

サステナビリティボンドで調達された資金は、以下の適格クライテリアを満たす適格プロジェクトに関連する新規投資及び既存設備のリファイナンスに充当します。

## 2.2 クライテリア Criteria

### 2.2-1 適格クライテリア Eligibility Criteria

#### 【再生可能エネルギー】

- ICMA のグリーンボンド原則に定めるカテゴリー  
再生可能エネルギー
- 本クライテリアの対象は「太陽光発電・風力発電」が該当。なお、設置時想定発電能力が維持されていることを確認したものとする。

太陽光発電（京葉車両センター太陽電池発電所、内原第一・第二太陽電池発電所、青森石江太陽電池発電所）、風力発電（JR 秋田下浜風力発電所）の主な特徴

#### 環境面

- ・ 自社利用及び FIT 売電※を通じて CO<sub>2</sub> 排出量を削減。再エネ由来の電気の自社利用に関しては、駅や電車に供給。
- ・ 自社利用及び非化石証書付き FIT 電力の購入により、当社の CO<sub>2</sub> 排出量を削減※。

※資金使途の発電所のうち、京葉車両センター太陽電池発電所は発電した電力の自家消費を行っており、それ以外は FIT 価格による売電を行っております。

※JR 秋田下浜風力発電所につきましては、発電された FIT 電気を買取している電力会社が、同発電所のトラッキング情報（環境価値の由来となった発電所を明らかにする情報）が付与された「非化石証書」を調達し、FIT 電気と組み合わせたものを当社が購入しています。

#### 【鉄道車両】

- ICMA のソーシャルボンド原則に定めるカテゴリー  
手ごろな価格の基本的インフラ設備
- ICMA のグリーンボンド原則に定めるカテゴリー  
クリーン輸送
- 本クライテリアの対象は「E235 系車両（横須賀・総武快速線）」が該当

E235 系車両（横須賀・総武快速線）の主な特徴

#### 社会面

- ・ 車両搭載機器や線路及び電力設備の状態監視装置の状態監視を行うことにより、故障の予兆を把握し、事前に対処することで更なる安全性・安定性の向上を実現。
- ・ 故障に強い車両とするために、主要機器を 2 重系化。
- ・ デジタルサイネージを設置し、当社で初めて異常時に客室内すべての画面を一時的に切り替えて、自列車に関する情報提供を行う機能を搭載。
- ・ 普通車の各車両にはフリースペースを設置。
- ・ 普通車に設置するトイレが、すべて車いす対応大型洋式トイレとなる。

#### 環境面

- ・ 減速時の運動エネルギーを電気エネルギーに換える回生ブレーキや効率的なモーター制御を行う「VVVF インバータ」を搭載。

- ・LED 照明を採用。

## 2.2-2 除外クライテリア

サステナビリティボンドで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

## 2.3 プロジェクトの評価と選定のプロセス Process for Project Evaluation and Selection

当社の財務部が 2.2 にて定めた適格事業を選定し、選定された適格事業の最終決定は財務担当取締役が行いました。事業の適格性の評価については、財務面、技術・運営面、市場環境、ESG 面のリスクを総合的に分析・検討しています。また、事業実施にあたっては、関係する各部において周辺環境との調和や地域活性化に取り組みながら、施設の健全な運営を実現できるよう開発に必要な条件を確認しています。

## 2.4 調達資金の管理 Management of Proceeds

当社ではサステナビリティボンドの発行による手取り金について、全額が充当されるまで、四半期毎に当社財務部が調達資金の充当状況を管理します。サステナビリティボンドの発行代わり金の全額が適格プロジェクトへ充当されるまでの間は、現金又は現金同等物にて管理します。

## 2.5 レポーティング Reporting

当社は、資金充当状況レポーティングおよびインパクト・レポーティングを年 1 回、当社ウェブサイトに掲載します。なお、最初のレポーティングについては、サステナビリティボンド発行から 1 年以内実施予定です。

### 2.5-1 発行体によるレポーティング Reporting

#### 資金充当状況レポーティング

当社は、適格クライテリアに適合するプロジェクトに調達資金が全額充当されるまで、資金の充当状況及び事業の進捗状況を年次でウェブサイト上に公表します。

開示内容は、プロジェクト単位での資金充当額、調達資金の未充当額及び調達資金毎の充当額全額のうち既存の支出として充当された金額です。

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。

#### インパクト・レポーティング

当社は、サステナビリティボンドの償還までの間、以下の指標を実務上可能な範囲で当社ウェブサイトにてレポーティングします。

対象 プロジェクト	レポート項目	
	環境面	
太陽電池発電所※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発電量 (kwh)</li> <li>・CO2 排出量の削減効果</li> </ul>	
JR 秋田下浜 風力発電所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発電量 (kwh)</li> <li>・CO2 排出量の削減効果</li> </ul>	

※対象の4発電所：京葉車両センター太陽電池発電所、内原第一・第二太陽電池発電所、青森石江太陽電池発電所

対象 プロジェクト	レポート項目	
	社会面	環境面
E235 系車両 (横須賀・ 総武快速線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両投入実績</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車いすスペース設置車両（編成）数</li> <li>・バリアフリートイレ設置車両（編成）数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・VVVF インバータ等による省エネ効果</li> <li>・LED 照明（従来の蛍光灯対比）による省エネ効果</li> </ul>

## 2.6 外部レビュー External Review

### 2.6-1 セカンド・パーティー・オピニオン（発行前外部レビュー） Second Party Opinion

当社は、サステナビリティボンド発行前に、株式会社格付投資情報センターより個別サステナビリティボンドについて、関連する規準である「グリーンボンド原則 2018 (ICMA)」「ソーシャルボンド原則 2020 (ICMA)」「サステナビリティボンドガイドライン 2018 (ICMA)」との適合性を確認するための外部評価を取得しました。

### 2.6-2 コンプライアンス・レビュー Compliance Review

当社はサステナビリティボンド発行日から1年を経過する前に、適格プロジェクトのレポートが当社のサステナビリティボンド・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独立した外部機関である株式会社格付投資情報センターから取得致します。このレビューは、当該サステナビリティボンドが全額償還されるまで毎年行う予定です。