

東日本旅客鉄道株式会社 サステナビリティファイナンス・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。本フレームワークは、「グリーンボンド原則 2021（ICMA）」「ソーシャルボンド原則 2021（ICMA）」「サステナビリティボンド・ガイドライン 2021（ICMA）」「グリーンボンドガイドライン 2022 年版（環境省）」「ソーシャルボンドガイドライン 2021（金融庁）」、また「ローンマーケットアソシエーション（LMA）」「アジア太平洋地域ローンマーケットアソシエーション（APLMA）」「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（LSTA）」による「グリーンローン原則 2021」及び「ソーシャルローン原則 2021」並びに環境省の「グリーンローンガイドライン 2022 年版」との適合性に対するオピニオンを DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社より取得しております。本フレームワークに基づき、サステナビリティファイナンス等（※1）を実行いたします。

※1 「サステナビリティファイナンス等」について、「2. サステナビリティファイナンス・フレームワーク」に定義します。

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およびこれらを展開する不動産の開発・販売事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 I T ・ S u i c a 事業および情報処理業等を展開しています。

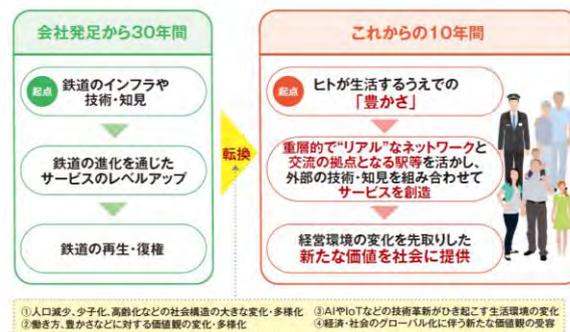
1.2 JR 東日本グループ 経営ビジョン「変革 2027」

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。

1.2-1 「変革 2027」の基本方針

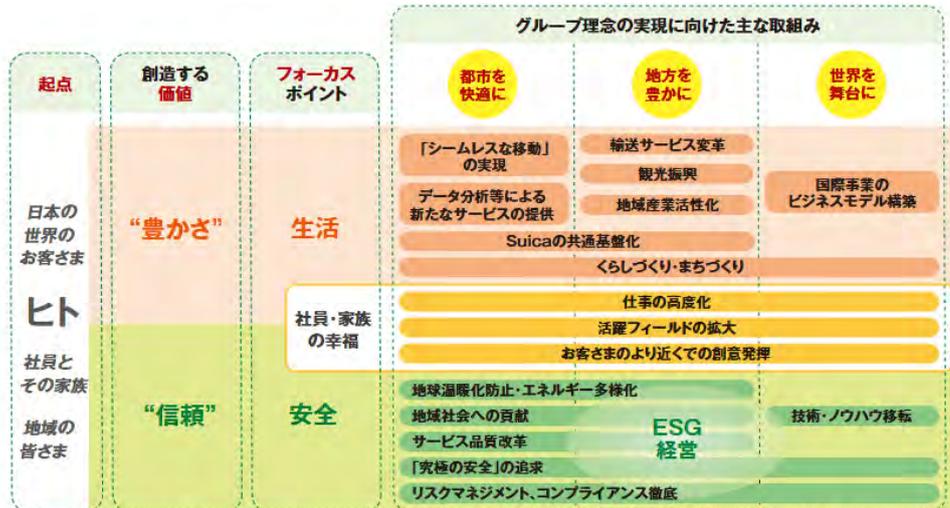
「鉄道のインフラ等を起点としたサービス提供」から「ヒト（すべての人）の生活における

『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。



1.2-2 「変革 2027」の全体像

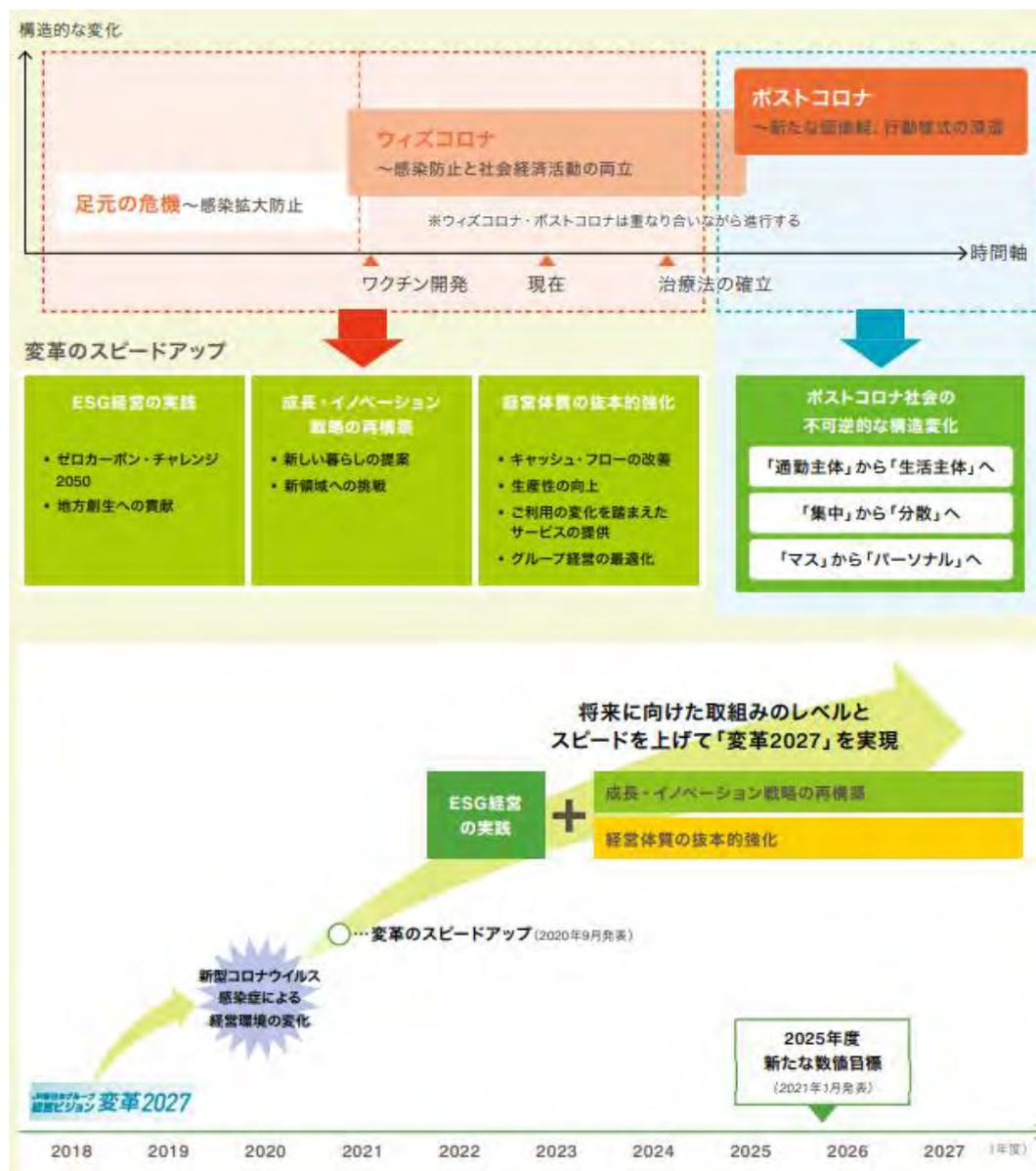
「ヒト（すべての人）」を起点に「安全」「生活」「社員・家族の幸福」にフォーカスし、都市と地方、そして世界を舞台に、「信頼」と「豊かさ」という価値を創造していきます。



※ESG…Environment(環境)、Social(社会)、Governance(企業統治)の頭文字をとったもので、企業の持続的成長のための重要な要素

1.2-3 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。



1.3 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「8.働きがいも 経済成長も」「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」や「12.つくる責任 つかう責任」「5.ジェンダー平等を実現しよう」「13. 気候変動に具体的な対策を」などの実現に力を注いでいきます。

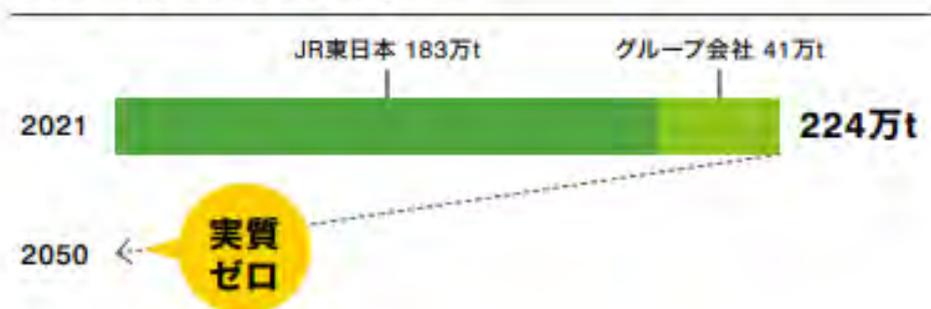


1.4 環境 (E)

「ESG 経営の実践」の柱として、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、2050 年度の鉄道事業における CO₂ 排出量「実質ゼロ※2」を目指す目標を設定しました。さらに同年 10 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。

※2 「実質ゼロ」：排出される CO₂ と同じ量の CO₂ 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

2050年度CO₂排出量削減目標



1.4-1 エネルギービジョン2027～つなぐ～

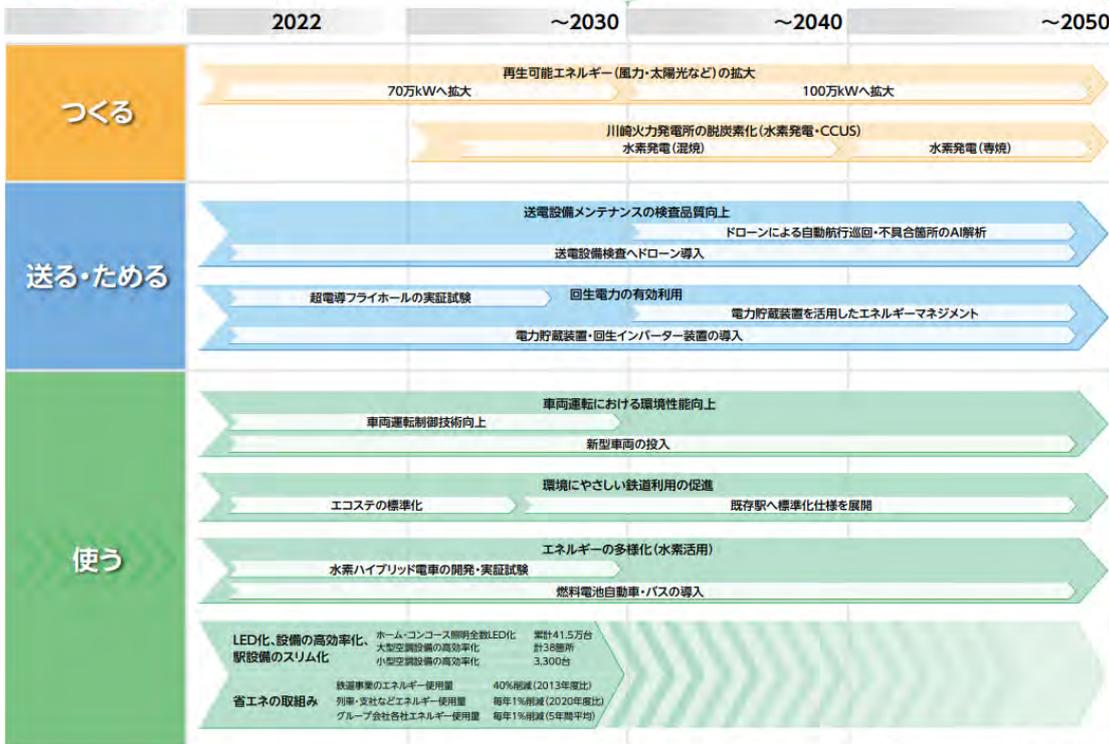
「変革 2027」の主な取組みである ESG 経営の実践において、エネルギーは重要な要素です。気候変動が続くなかで世界的な脱炭素化の加速は不可避であり、燃料価格の上昇、電力需給の逼迫、エネルギー安全保障の問題など、エネルギーを取り巻く環境は国内外で大きく変化しつつあります。

そのような中で、当社グループが持つ「つくる」「送る・ためる」「使う」の一貫したエネルギーネットワークを強みとして、エネルギー3E、すなわち「環境性」「経済性」「安定性」を向上させる必要があり、さらにそれを地域社会の持続的発展につなげていきます。

サステナブルな社会の実現と当社グループの持続的な成長のため、2022 年 7 月に今後取り組んでいくエネルギー戦略を「エネルギービジョン 2027～つなぐ～」として策定しました。

ロードマップ

CO₂排出量
削減ゼロ



1.5 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。

地方創生については、地方をいかに活性化させていくかということに注力しています。観光への取組みをさらに拡充するとともに、MaaS といったローカル DX をはじめとした新たな施策にも挑戦していきます。

また、地方のまちづくりにも積極的に参加しており、地方の中核都市において、地元の自治体と一緒に、駅を中心としたまちづくりに取り組んでいきます。DX やテレワークの拡大により、地方移住も新たな働き方における選択肢の一つになっており、そうしたニーズの受け皿となるべく、ワーケーション事業や魅力的なまちづくりを進めています。

さらに、新たな観光の形として、地方の一大産業である農業の支援と一体となったサービスを創出しています。アグリツーリズムを通じて新たな交流を創出し、その活性化を実現していきます。

1.6 ガバナンス (G)

「ガバナンス」の観点では、上述した取組みをいかにサステナブルにしていくか、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。

「環境」においては代表取締役社長を委員長とする「JR 東日本サステナビリティ戦略委員会」を設置、主に気候変動に関する目標の設定や進捗、リスク・機会等に関する監督と意思決定を行っています。委員は副社長・常務取締役等で構成されており、社外取締役も出席しています。同委員会は年2回開催しているほか、「ゼロカーボンWG」及び「水素WG」では、CO₂排出量削減状況や水素利活用について報告・討議を行っています。

1.7 サステナビリティファイナンス等の実行意義

今回のサステナビリティファイナンス等の実行により、当社グループの持続的な成長を目指すとともに、事業を通じて社会的な課題を解決し、地域社会の発展と国際目標「持続可能な開発目標（SDGs）」の達成に取り組みます。

2. サステナビリティファイナンス・フレームワーク Sustainability Finance Framework

本フレームワークは、以下の3種類のファイナンス（これらを個別に又は総称して「サステナビリティファイナンス等」といいます）を対象とします。

種別	内容
グリーンファイナンス	グリーン適格クライテリアを満たすプロジェクトのみを資金用途とするファイナンス
ソーシャルファイナンス	ソーシャル適格クライテリアを満たすプロジェクトのみを資金用途とするファイナンス
サステナビリティファイナンス	グリーン適格クライテリア及びソーシャル適格クライテリア双方のプロジェクトを資金用途とするファイナンス

2.1 調達資金の用途 Use of Proceeds

サステナビリティファイナンス等で調達された資金は、以下の適格クライテリアを満たす新規または既存の適格プロジェクトに充当します。

なお、資金用途が既存の適格プロジェクトである場合は、サステナビリティファイナンス等の実行日から遡って36か月以内に実施した適格プロジェクトへの支出に限ります。

2.2 クライテリア Criteria

2.2-1 適格クライテリア Eligibility Criteria

【グリーン適格クライテリア】

GBP カテゴリー	プロジェクト・適格条件		
クリーン輸送	鉄道輸送全般 (電車、蓄電池車あるいはハイブリッド車両の走行区間)	車両	<ul style="list-style-type: none"> 電気を動力とする車両の新造・改造・更新に係る投資 ハイブリッド車両(CO₂排出量が 50g-CO₂/person-km、または 25g-CO₂/ton-km を下回る)の新造・改造・更新に係る投資 水素ハイブリッド電車など、次世代車両の研究開発
		鉄道設備	<ul style="list-style-type: none"> 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)
気候変動対応	同上 (鉄道輸送全般)	鉄道設備	<ul style="list-style-type: none"> 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)
再生可能エネルギー	太陽光発電、風力発電		<ul style="list-style-type: none"> 太陽光、風力により発電を行う機器を建設・設置、運営・維持管理、出資に関する支出
グリーンビルディング	<p>下記のグリーン適格要件 A 及び/または B を満たす環境に関する性能を確認済の建物及び当該建物に関連する土地取得等含めた事業。 ただし、土壌汚染や水質汚染等の問題が残る土地取得は含めない。</p> <p><グリーン適格要件></p> <p>A. 以下のいずれかの建物認証を債券の発行日から遡って過去 36 ヶ月以内に取得または、更新した建物。または、将来取得又は更新予定の建物</p> <ul style="list-style-type: none"> CASBEE 建築(新築、既存、改修)または CASBEE 不動産(地方自治体による CASBEE 含む) ※3における S ランクもしくは A ランク LEED-BD+C (Building Design and Construction) または LEED-O+M (Building Operations and Maintenance) 認証 ※3における Platinum または Gold BELS (建築物省エネルギー性能表示制度) ※3における 5 つ星または 4 つ星 DBJ Green Building 認証 ※3における 5 つ星または 4 つ星 <p>B. 直近の年度において、行政機関等が設定した基準排出量に対して、削減義務率以上の CO₂ 削減効果があること(建物のある地域での CO₂ 排出量において上位 15% のパフォーマンスであることもしくは (30%程度)の削減効果が認められる場合)</p> <p>※3 : 注記参照</p>		

【ソーシャル適格クライテリア】

SBP カテゴリー	プロジェクト・適格条件		対象となる人々
手ごろな価格の基本的インフラ設備	車両	・各車両（編成）に車いす用スペースを設置	障がい者 高齢者 妊娠中の方 子供と子供連れの家族
		・各車両（編成）に車いす対応大型洋式トイレを設置	
社会経済的向上とエンパワーメント	鉄道設備	・ホームドアの整備 ・バリアフリートイレの整備 ・エレベーターの整備	上記を含む鉄道を利用する全ての人々
	歩行者ネットワーク	・歩行者デッキや近隣街区へ渡る歩行者専用道路等で、安全・快適な歩行者ネットワークを建設。オープンスペースや多様なレストスペース、緑豊かな回遊空間を計画し、利用者交流・憩いの場を提供	

2.2-2 除外クライテリア

サステナビリティファイナンス等で調達された資金は贈収賄、汚職、恐喝、横領を含む所在国の法令等を遵守していない不正な取引に関連するプロジェクトには充当しません。

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・投資計画部門が 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・投資計画部門担当取締役が行います。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ファイナンス等の実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・投資計画部門が調達資金の充当状況を管理します。サステナビリティファイナンス等で調達された資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、発行から 2 年程度の間には充当を完了する予定です。

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、サステナビリティファイナンス等の実行日から 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、少なくとも資金充当までの間、以下に例示する指標を適格プロジェクト毎または適格プロジェクトカテゴリー毎に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。

【グリーンプロジェクト】

対象プロジェクト	レポーティング事項（例）
鉄道輸送全般 （電車、蓄電池車あるいはハイブリッド車両の走行区間）	鉄道事業のCO ₂ 排出量のほか、資金用途に応じて開示します <車両> ・車両投入実績 ・WVF インバータ等による省エネ効果 ・LED 照明（従来の蛍光灯対比）による省エネ効果 ・研究開発投資の内容 <鉄道設備> ・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、更新の内容 <鉄道設備> ・鉄道施設災害対策の内容
太陽光発電、風力発電	・再生可能エネルギーのプロジェクト概要（プロジェクト名、所在地、発電容量 等） ・発電量 (kWh) ・CO ₂ 排出量の削減効果
グリーンビルディング	<グリーン適格要件 A 案件> ・物件概要 ・取得した環境認証の種類及びランク ・一次エネルギー使用量 ・CO ₂ 排出量 <グリーン適格要件 B 案件> ・物件概要 ・CO ₂ 削減率 ・一次エネルギー使用量 ・CO ₂ 排出量

【ソーシャルプロジェクト】

適格プロジェクト	アウトプット（例）	アウトカム	インパクト
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・車両投入実績 ・車いす用スペース設置車両（編成）数 ・バリアフリートイレ設置車両（編成）数 	<ul style="list-style-type: none"> ・社会的弱者の移動機会の確保 ・すべての鉄道利用者の安全性と快適性向上 	バリアフリーの推進により、真の共生社会の実現に貢献
鉄道設備	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームドアの整備駅数 ・バリアフリートイレ整備駅数 ・エレベーター整備駅数 		
歩行者ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者ネットワークの設備概要 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域企業、住民、利用者の安全性と快適性向上 	持続可能で強靱な国土（持続可能なまちづくりの推進）

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、サステナビリティファイナンス等の実行前に、DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社より本フレームワークと、関連する規準である「グリーンボンド原則 2021 (ICMA)」「ソーシャルボンド原則 2021 (ICMA)」「サステナビリティボンド・ガイドライン 2021 (ICMA)」「グリーンボンドガイドライン 2022 年版（環境省）」「ソーシャルボンドガイドライン 2021（金融庁）」、また「ローンマーケットアソシエーション (LMA)」「アジア太平洋地域ローンマーケットアソシエーション (APLMA)」「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 (LSTA)」による「グリーンローン原則 2021」及び「ソーシャルローン原則 2021」並びに環境省の「グリーンローンガイドライン 2022 年版」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ファイナンス等の実行日から 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独立した外部機関である 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ファイナンス等が資金充当されるまでの間、毎年行う予定です。

※3 注記：

フレームワークにて使用の用語の定義については以下をご参照下さい。

- CASBEE 評価認証制度：CASBEE（建築環境総合性能評価システム：Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency）評価認証制度は、建築物の環境性能を評価し、一般財団法人建築環境・省エネルギー機構が認定した第三者機関が認証する日本のグリーンビルディング認証制度です。同制度には、建築物の種別に応じ、「CASBEE-建築」、「CASBEE-不動産」及び「CASBEE-戸建」があります。
- LEED：LEED（Leadership in Energy and Environmental Design）は、世界中で使用

されている居住用及び商業用不動産向けの米国の認証制度です。LEED は非営利団体である米国グリーンビルディング協議 (USGBC) によって開発され、建築物の建設、保守及び運用を評価しています。

- BELS : BELS (Building-Housing Energy-efficiency Labeling System) は、日本の国土交通省が定めたガイドラインに基づき発行される、省エネルギー性能ラベリング制度です。BELS では、一次エネルギー消費量を評価し、省エネ性能を測定・表示します。
- DBJ Green Building 認証制度 : DBJ Green Building 認証制度は、2011 年に日本政策投資銀行が創設した認証制度であり、一般財団法人日本不動産研究所 (JREI) との業務提携により運営されています。同プログラムは、主要な地域基準の一つとして認識されています。同認証制度は、オフィスビル、物流施設、居住用不動産、商業施設に対して取得可能です。