

2026 年 9 月 2 日
東日本旅客鉄道株式会社

ユーロ・ユーロ建グリーンボンドの発行について

- ・ JR東日本は、ユーロ・ユーロ建グリーンボンド・普通社債^(※1)の発行条件を、9月1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、9年500百万ユーロ（928億円）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。

(※1) 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6回ユーロ・ユーロ建 グリーンボンド・普通社債
1 年限	9 年
2 発行総額	500 百万ユーロ（928 億円）
3 発行価格	額面の 100.000%
4 利率	年 4.117%
5 償還期限	2035 年 9 月 8 日
6 発行日程	条件決定日 2026 年 9 月 1 日 払込期日 2026 年 9 月 8 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, BofA Securities, Daiwa, J.P. Morgan, Nomura

2. 資金使途について

本グリーンボンドの対象は、クリーン輸送や気候変動への適応に資する以下のプロジェクトです。

- (1) 電気を動力とする車両の新造・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)

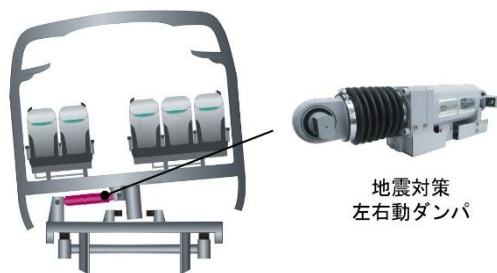
■ 在来線車両の新造 (E723 系 5000 代)



E723 系 5000 代

2026 年度秋に奥羽本線 (山形線) (福島～新庄間) へ E723 系 5000 代を投入予定です。E723 系 5000 代の投入により、ロングシートの座席幅拡大による快適性の向上に加え、フリースペースの設置や電動車いす対応の洋式トイレの設置によるバリアフリー化の推進を図るとともに、客室への防犯カメラ・非常通話装置の設置等によりさらなる安全・安定輸送の向上を実現します。また、制御方式に VVVF インバータ制御方式を採用することにより、消費電力量を削減し、環境性能を向上します。

■ 新幹線車両の改造・更新 (地震対策左右動ダンパ)



地震対策左右動ダンパ

新幹線車両 (E5 系、E6 系、E7 系、E8 系) への地震対策左右動ダンパの搭載を 2027 年秋から 2032 年度にかけて実施する予定です。地震対策左右動ダンパ^(※2)は、地震発生時の左右方向の揺れに対して車体の揺れを抑制し、脱線リスクを最大約 5 割低減させる^(※3)装置です。本車両改造・更新は、直接 CO₂排出量がゼロの車両の安全・安定輸送に必要な不可欠な装置の搭載です。

(※2) 左右動ダンパ：車体の左右方向の揺れを抑制し、乗り心地向上を図る装置

(※3) 中越地震相当の地震動の場合

■ 鉄道設備の老朽取替および修繕



レール交換



トロッコ線張替

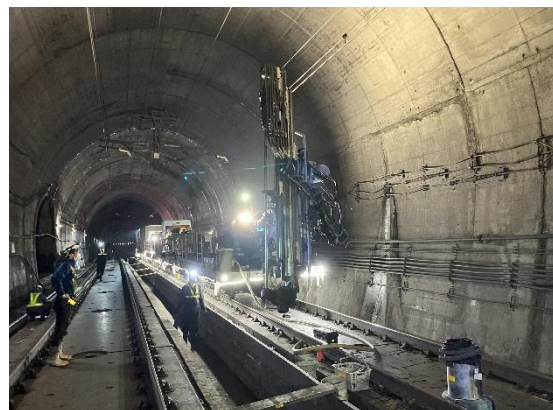
JR 東日本では、安全を経営のトップ・プライオリティと位置づけ、「究極の安全」に向けて線路、橋りょうなどの構造物、電気設備等のメンテナンスを通じて、安全・安定輸送を確保するとともに災害によるリスクの低減を進めています。

環境変化を踏まえた総合的なリスク評価による効果的な安全投資を進め、在来線・新幹線設備の強化および老朽化対応を実施していきます。

■ 鉄道設備の耐震補強工事



高架橋柱（鋼板巻立て）



新幹線トンネル（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。

これら鉄道設備は、直接 CO₂排出量がゼロの車両によるクリーン輸送を支える重要なインフラであり、その耐震補強工事は自然災害等の気候変動への適応に資するものです。

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（2026 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。