

九州旅客鉄道株式会社
第8回無担保社債（グリーンボンド）
レポートディング
（2022年3月末時点）

2022年12月5日

九州旅客鉄道株式会社

九州旅客鉄道第8回無担保社債（グリーンボンド）レポーティング（2022年3月末時点）



| | 適格事業の概要 | 資金充当状況（単位：億円） | インパクト |
|------------|--|----------------------------------|--|
| クリーン輸送 |  <p>〈821系車両新製〉 環境負荷を低減する SiC を採用した主回路システム搭載が特長で、従来車（415系電車）と比べ、約70%の電力消費量低減を図ります。2019年3月より鹿児島本線（小倉～荒尾間）で営業運転を開始しました。</p> | 既充当： 42 未充当： 0 | 新規導入車両数： 18両 CO ₂ 排出削減効果 ¹ ： 1,878t-CO₂/年 |
| |  <p>〈811系車両更新〉 モーターおよび制御装置を SiC を採用したシステムに変更し、車内照明を LED 化する等、従来車（415系電車）と比べ、約50%の電力消費量低減を図ります。2017年4月に鹿児島本線、長崎本線、日豊本線で営業運転を開始しました。</p> | 既充当： 15 未充当： 0 | 新規導入車両数： 12両 CO ₂ 排出削減効果： 182t-CO₂/年 |
| |  <p>〈YC1系車両新製〉 ブレーキ時に発生する回生電力を蓄電池に充電させて加速時に利用する等、従来車（キハ 66・67 形気動車）と比べ、約20%の燃料消費量を削減します。2020年3月に長崎地区（長崎～佐世保間）で運転を開始しました。</p> | 既充当： 101 未充当： 0 | 新規導入車両数： 32両 CO ₂ 排出削減効果： 1,080t-CO₂/年 |
| |  <p>〈九州新幹線防災対策〉 九州新幹線新八代駅以南の地区において、降雨による斜面崩壊対策として、盛土・切取区間及びトンネル坑口回りにコンクリート吹付け等を実施し、防災強度を高めています。</p> | 既充当： 15 未充当： 0 | 工事箇所数： 43箇所 |
| グリーンビルディング |  <p>〈社員研修センター改築〉 老朽化対応や社員教育の環境整備・充実化を目的として建替えを進めています。 九州の鉄道教育を担って来た北九州市門司に、教室や実習室を備えた研修棟や長期間の研修に対応する生活棟を整備します。</p> | 既充当： 27 未充当： 0 | BELS評価 5つ星 を取得  |
| | 合計 | 既充当： 200 未充当： 0 | |

1：エネルギー消費原単位や2021年度の車両走行キロを基に算定した推計値。CO₂排出係数は0.000365t-CO₂/kWhを使用。

九州旅客鉄道第8回無担保社債（グリーンボンド）の発行概要



発行概要

| | |
|--------|------------------------------------|
| 社債の名称 | 九州旅客鉄道株式会社第8回無担保社債（グリーンボンド） |
| 条件決定日 | 2021年4月9日 |
| 発行年限 | 10年 |
| 発行総額 | 200億円 |
| 資金使途 | 新型省エネ車両、九州新幹線防災対策工事及び社員研修センター改築に充当 |
| 発行利率 | 0.265% |
| 外部評価機関 | Sustainalytics、R&I |
| 主幹事証券 | 野村証券、みずほ証券、三菱UFJモルガン・スタンレー証券 |