

(単位：百万円)	充当済額 (※2) (※5)			未充当額 (※3)	合計 (※4)
	鉄道車両導入		小計		
	在来線	新幹線			
グリーンローン (2024年 9 月)	17,048 〈17,048〉	2,952 〈2,952〉	20,000 〈20,000〉	—	20,000
第83回無担保社債 (サステナビリティボンド)	6,540 〈6,540〉	3,424 〈3,424〉	9,964 〈9,964〉	—	9,964
合計	23,588 〈23,588〉	6,376 〈6,376〉	29,964 〈29,964〉	—	29,964

※1 上記の金額は2024年度までの実績です

※2 〈〉内はリファイナンス額（再掲）です

※3 未充当額については現金又は現金同等物で管理しています

※4 発行諸費用を除いた金額です

※5 第79回無担保社債（サステナビリティボンド）については、全額（9,964百万円〈うちリファイナンスは1,781百万円〉）を「在来線鉄道車両導入」に充当済です

対象プロジェクト		インパクト	
在来線新型 車両の導入	225系近郊形直流電車 	共通	車両投入実績 8編成
		グリーン	CO2排出削減割合 41%削減 (※1)
		ソーシャル	【アウトプット】 ・ バリアフリートイレ設置車両 8編成 ・ 車椅子スペース設置車両 8編成 【アウトカム】 ・ 主な導入路線における平均通過人員 (※2) 東海道線（大阪～神戸） 339,152人/日
	227系近郊形直流電車 	共通	車両投入実績 44編成
		グリーン	CO2排出削減割合 30%削減 (※1)
		ソーシャル	【アウトプット】 ・ バリアフリートイレ設置車両 44編成 ・ 車椅子スペース設置車両 44編成 【アウトカム】 ・ 主な導入路線における平均通過人員 (※2) 山陽線（岡山～福山） 33,669人/日 宇野線（岡山～茶屋町） 38,879人/日 本四備讃線（茶屋町～児島） 25,519人/日 伯備線（倉敷～備中高梁） 9,443人/日

※1 従来車（225系は201系、227系は113系）との比較。エネルギー消費原単位を基にした推計値

※2 2024年度実績

対象プロジェクト		インパクト		
在来線新型 車両の導入	273系特急形直流電車 	共通	・ 車両投入実績	11編成
		グリーン	・ CO2排出削減割合	22%削減 （※1）
		ソーシャル	【アウトプット】 ・ バリアフリートイレ設置車両 ・ 車椅子スペース設置車両	11編成 11編成
			【アウトカム】 ・ 主な導入路線における平均通過人員 伯備線（倉敷～備中高梁） 山陰線（米子～出雲市）	（※2） 9,443人/日 5,245人/日
新幹線新型 車両の導入	N700S新幹線電車 	共通	・ 車両投入実績	3編成
		グリーン	・ CO2排出削減割合	7%削減 （※1）
		ソーシャル	【アウトプット】 ・ 車椅子スペース設置車両 【アウトカム】 ・ 主な導入路線における平均通過人員 山陽新幹線（新大阪～岡山）	3編成 （※2） 115,937人/日

※1 従来車（273系は381系、N700SはN700A）との比較。エネルギー消費原単位を基にした推計値

※2 2024年度実績