

【表紙】

【提出書類】	訂正発行登録書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2026年 8 月 5 日
【会社名】	西日本旅客鉄道株式会社
【英訳名】	West Japan Railway Company
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 倉坂 昇治
【本店の所在の場所】	大阪市北区芝田二丁目 4 番24号
【電話番号】	06-6375-8939
【事務連絡者氏名】	経営戦略本部財務部課長 植原 光彦
【最寄りの連絡場所】	大阪市北区芝田二丁目 4 番24号
【電話番号】	06-6375-8939
【事務連絡者氏名】	経営戦略本部財務部課長 植原 光彦
【発行登録の対象とした募集有価証券の種類】	社債
【発行登録書の提出日】	2025年 7 月 4 日
【発行登録書の効力発生日】	2025年 7 月14日
【発行登録書の有効期限】	2027年 7 月13日
【発行登録番号】	7 - 関東 1
【発行予定額又は発行残高の上限】	発行予定額 300,000百万円
【発行可能額】	250,000百万円 (250,000百万円) (注) 発行可能額は、券面総額又は振替社債の総額の合計額 (下 段 () 書きは、発行価額の総額の合計額) に基づき算出した。
【効力停止期間】	この訂正発行登録書の提出による発行登録の効力停止期間は、 2026年 8 月 5 日 (提出日) である。
【提出理由】	2025年 7 月 4 日に提出した発行登録書の「第一部 証券情報」の うち「第 1 募集要項」の記載について訂正を必要とするため及 び「募集又は売出しに関する特別記載事項」を追加するため、本 訂正発行登録書を提出する。
【縦覧に供する場所】	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部京滋支社 (京都市南区西九条北ノ内町 5 番地 5) 同 近畿統括本部兵庫支社 (神戸市中央区加納町四丁目 4 番17号ニッセイ三宮ビル) 同 中国統括本部 (広島市東区上大須賀町15番20号) 株式会社東京証券取引所 (東京都中央区日本橋兜町 2 番 1 号)

【訂正内容】

第一部【証券情報】

第1【募集要項】

<西日本旅客鉄道株式会社第（未定）回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（サステナビリティボンド）に関する情報>

1【新規発行社債】

（訂正前）

未定

（訂正後）

本発行登録の発行予定額のうち、（未定）円を社債総額とする西日本旅客鉄道株式会社第（未定）回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（サステナビリティボンド）（以下本社債という。）を、下記の概要にて募集する予定です。

各社債の金額：金1億円

発行価格：各社債の金額100円につき金100円

2【社債の引受け及び社債管理の委託】

（訂正前）

未定

（訂正後）

社債の引受け

本社債を取得させる際の引受金融商品取引業者は、次の者を予定しております。

引受人の氏名又は名称	住所
野村證券株式会社	東京都中央区日本橋一丁目13番1号
三菱ＵＦＪモルガン・スタンレー証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目9番2号
大和証券株式会社	東京都千代田区丸の内一丁目9番1号
みずほ証券株式会社	東京都千代田区大手町一丁目5番1号
ＳＭＢＣ日興証券株式会社	東京都千代田区丸の内三丁目3番1号

（注）元引受契約を締結する金融商品取引業者は上記を予定しておりますが、各引受人の引受金額、引受けの条件については、利率等決定日に決定する予定です。

3【新規発行による手取金の使途】

（1）【新規発行による手取金の額】

（訂正前）

未定

（訂正後）

本社債の払込金額の総額（未定）円（発行諸費用の概算額は未定）

（2）【手取金の使途】

（訂正前）

運転資金、設備資金、社債償還資金、借入金返済資金、長期未払金返済資金及び投融資資金に充当する予定であります。

（訂正後）

運転資金、設備資金、社債償還資金、借入金返済資金、長期未払金返済資金及び投融資資金に充当する予定であります。

本社債の手取金については、全額を適格クライテリア（下記「募集又は売出しに関する特別記載事項 1．調達資金の使途」に記載します。）を満たすプロジェクトに対する新規投資及び既存投資のリファイナンスに充当する予定であります。なお、既存投資のリファイナンスの場合は、サステナビリティボンドの発行から2年以内に開始したプロジェクトを対象とします。

「第一部 証券情報 第2 売出要項」の次に以下の内容を追加します。

【募集又は売出しに関する特別記載事項】

<西日本旅客鉄道株式会社第（未定）回無担保社債（社債間限定同順位特約付）（サステナビリティボンド）に関する情報>

サステナビリティボンドとしての適格性について

当社は、以下の原則等に即した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という。）を策定しました。

- ・グリーンボンド原則（GBP）2021（注１）
- ・ソーシャルボンド原則（SBP）2023（注２）
- ・サステナビリティボンドガイドライン（SBG）2021（注３）
- ・グリーンローン原則（GLP）2023（注４）
- ・ソーシャルローン原則（SLP）2023（注５）
- ・グリーンボンドガイドライン（2024年版）（注６）
- ・グリーンローンガイドライン（2024年版）（注７）
- ・ソーシャルボンドガイドライン（2021年版）（注８）

本フレームワークについては、これらの原則等との適合性に対するセカンド・パーティ・オピニオンを、株式会社格付投資情報センター（R&I）より取得しております。

- （注１）「グリーンボンド原則（GBP）2021」とは、国際資本市場協会（以下ICMAという。）が事務局機能を担う民間団体であるグリーンボンド・ソーシャルボンド原則執行委員会により策定されているグリーンボンドの発行に係るガイドラインをいい、以下グリーンボンド原則といいます。
- （注２）「ソーシャルボンド原則（SBP）2023」とは、ICMAが事務局機能を担う民間団体であるグリーンボンド・ソーシャルボンド原則執行委員会により策定されているソーシャルボンドの発行に係るガイドラインをいい、以下ソーシャルボンド原則といいます。
- （注３）「サステナビリティボンドガイドライン（SBG）2021」とは、ICMAにより策定されているサステナビリティボンドの発行に係るガイドラインをいいます。
- （注４）「グリーンローン原則（GLP）2023」とは、ローンマーケットアソシエーション（以下LMAという。）、アジア太平洋地域ローンマーケットアソシエーション（以下APLMAという。）及びローンシンジケーション&トレーディング協会（以下LSTAという。）により策定された環境分野に用途を限定する融資のガイドラインをいい、以下グリーンローン原則といいます。
- （注５）「ソーシャルローン原則（SLP）2023」とは、LMA、APLMA及びLSTAにより策定された社会的分野に用途を限定する融資のガイドラインをいいます。
- （注６）「グリーンボンドガイドライン（2024年版）」とは、グリーンボンドについてグリーンボンド原則との整合性に配慮しつつ、市場関係者の実務担当者がグリーンボンドに関する具体的対応を検討する際に参考とし得る、具体的対応の例や我が国の特性に即した解釈を示すことで、グリーンボンドを国内でさらに普及させることを目的に、環境省が2017年３月に策定・公表し、2024年11月に最終改訂したガイドラインをいいます。
- （注７）「グリーンローンガイドライン（2024年版）」とは、グリーンローンについてグリーンローン原則の適合性に配慮しつつ、借り手、貸し手その他の関係機関の実務担当者がグリーンローンに関する具体的対応を検討する際に参考とし得る、具体的対応の例や我が国の特性に即した解釈を示すことで、グリーンローンを国内でさらに普及させることを目的に、環境省が2020年３月に策定・公表し、2024年11月に最終改訂したガイドラインをいいます。
- （注８）「ソーシャルボンドガイドライン（2021年版）」とは、ソーシャルボンド原則との整合性に配慮しつつ、市場関係者の実務担当者がソーシャルボンドに関する具体的対応を検討する際に参考となるよう、いわゆる先進国課題を多く抱える我が国の状況に即した具体的な対応の例や解釈を示すことで、ソーシャルボンドを国内で普及させることを目的に、金融庁が2021年10月に策定・公表したガイドラインをいいます。

1．調達資金の用途

本フレームワークに基づき調達された資金は、以下の適格クライテリアを満たすプロジェクトに対する新規投資及び既存投資のリファイナンスに充当する予定です。なお、既存投資のリファイナンスの場合は、本フレームワークに基づく調達から２年以内に開始したプロジェクトを対象とします。

グリーン適格クライテリア		
カテゴリー	適格クライテリア	適格プロジェクト（例）

クリーン輸送	下記機能、設備を備えた鉄道車両 [在来線] ・ブレーキ時のエネルギーを最大限に回生し、電気エネルギーに換えるエネルギー変換効率に優れたVVVF制御装置や一部車両には更にエネルギー損失の少ない次世代半導体「SiC素子」の駆動システムを採用することにより、エネルギー消費が改善 ・室内灯LED照明の採用、LED式車内表示装置など省エネ型設備を採用することで省エネ化を推進 [新幹線] ・走行抵抗を低減した先頭形状（デュアル スプリームウィング形）の採用や、次世代半導体「SiC素子」の駆動システムの採用により、エネルギー消費が改善	在来線新型車両の導入 ・225系近郊形直流電車 ・227系近郊形直流電車 ・273系特急形直流電車 新幹線新型車両の導入 ・N700S新幹線電車
--------	---	--

ソーシャル適格クライテリア		
カテゴリー	適格クライテリア	適格プロジェクト（例）
手ごろな価格の基本的インフラ設備 社会経済的向上とエンパワーメント	下記機能、設備を備えた鉄道車両 [在来線] ・防犯カメラの設置による車内セキュリティ向上 ・脱線などの異常を検知した際に、自動的に緊急停止・列車防護（近隣の列車を止める）する車両異常挙動検知装置 ・万一の衝突の際の客室・乗務員室の衝撃を吸収する構造 ・とっさの際につかまりやすい形状、色調の吊手・手すり ・バリアフリートイレ、車椅子スペース、ドア開閉ランプといったバリアフリー設備の充実 [新幹線] ・ATCとブレーキシステムの改良により地震時のブレーキ距離を短縮 ・大容量データ通信の実現により、詳細な機器データの取得・分析が可能となり、車両の状態監視機能が強化 ・バッテリー自走システムを搭載することで、長時間停電時においてもお客様の避難が容易な場所まで自力走行が可能 ・車椅子スペースの増設	在来線新型車両の導入 ・225系近郊形直流電車 ・227系近郊形直流電車 ・273系特急形直流電車 新幹線新型車両の導入 ・N700S新幹線電車

なお、当社は、本フレームワークに基づいて調達された資金は、以下の通り、「社会的な課題」の解決に資するものであり、例示した「対象となる人々」に対してポジティブな社会的な効果が期待されると考えています。

ソーシャル適格クライテリア	
社会的課題	対象となる人々
将来に渡る安全・安心な鉄道のご利用	・高齢者、障がい者等を含む、鉄道をご利用される全てのお客様 ・沿線地域にお住まいの人々

また、当社は、本フレームワークに基づいて調達された資金が充当される適格プロジェクトは、以下の持続可能な開発目標（SDGs）と整合しているものと考えています。

SDGs	ターゲット
7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに すべての人々に手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する	7.3：2030年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。

9.産業と技術革新の基盤をつくろう 強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業化を推進するとともに、技術革新の拡大を図る	9.1：全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。
11.住み続けられるまちづくりを 都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする	11.2：2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。 11.7：2030年までに、女性、子供、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。 11.a：各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。
13.気候変動に具体的な対策を	13.1：全ての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応力を強化する。

2.プロジェクトの評価と選定のプロセス

本フレームワークに基づいて調達された資金が充当される適格プロジェクトは、当社の財務部が候補を選定し、関係各部との協議を経て、財務部長が最終決定します。各プロジェクトの適格性の評価にあたっては、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、プロジェクト実施にあたっては、関係各部において周辺環境との調和に取り組みながら、プロジェクトを健全に実施できるよう必要な条件を確認しています。具体的には以下の項目について対応しております。

- ・プロジェクト実施の各自治体等で求められる環境関連法令等の遵守
- ・プロジェクト実施に際しての必要に応じた地域住民への十分な説明の実施
- ・J R西日本グリーン調達ガイドラインに沿った資材調達
- ・旧車両の処分にあたり、部品の解体など廃棄物について、法令等を遵守の上、適切な処理を実施

3.調達資金の管理

本フレームワークに基づく調達資金は、当社財務部が専用の帳簿を作成し、本フレームワークに基づいた調達資金が償還されるまでの間、四半期毎に調達資金の充当状況を管理します。

また、本フレームワークに基づく調達資金の未充当資金については、現金または現金同等物にて管理します。

なお、適格プロジェクトへの充当時期の遅れ以外の理由により未充当金が発生することが明らかになった場合は、プロジェクトの評価及び選定のプロセスに従い、適格クライテリアを満たす他の適格プロジェクトを選定し、資金を充当します。資金充当完了後も、資金使途の対象となるプロジェクトに当初の想定と異なる事象の発生や売却が生じた場合、当該事象及び未充当資金の発生状況に関し、当社ウェブサイト等で速やかに開示を行います。

4.レポートニング

当社は、資金充当状況レポートニング及びインパクト・レポートニングを、本フレームワークに基づく調達資金が全額充当されるまでの間、当社ウェブサイト等にて年次で開示します。なお、調達資金の充当計画に大きな変更が生じた場合や、調達資金の充当後に計画に大きな影響を及ぼす状況の変化が生じた場合は、適時に開示する予定です。

（4-1）資金充当状況レポートニング

当社は、資金の充当状況に関する以下の項目について、当社ウェブサイト等にて年次で開示します。開示内容は、プロジェクト単位での資金充当額、調達資金の未充当資金額及び調達資金毎の充当額全額のうち既存投資のリファイナンスとして充当された金額です。

（4-2）インパクト・レポートニング

当社は、適格プロジェクトによる環境及び社会改善効果に関する以下の項目について、実務上可能な範囲において、当社ウェブサイトにて年次で開示します。

グリーン適格クライテリア	
適格プロジェクト	レポートニング項目（例）

在来線新型車両の導入 新幹線新型車両の導入	・ 資金使途となった車両の導入車両（編成）数 ・ 従来型車両との性能比較による、省エネ効果（％）またはCO2排出削減量/割合
ソーシャル適格クライテリア	
適格プロジェクト	レポート項目（例）
在来線新型車両の導入 新幹線新型車両の導入	アウトプット [在来線] ・ バリアフリースイッチ設置車両（編成）の導入数 ・ 車椅子スペース設置車両（編成）の導入数 ・ 従来型車両対比、安全性・快適性・利便性が向上し、ご利用される全てのお客様に対するポジティブな社会的便益を有する新型車両（編成）の導入数 [新幹線] ・ 車椅子スペース設置車両（編成）の導入数 ・ 従来型車両対比、安全性・快適性・利便性が向上し、ご利用される全てのお客様に対するポジティブな社会的便益を有する新型車両（編成）の導入数 アウトカム ・ 新型車両導入路線における平均通過人員（従来車両対比、充実したバリアフリー設備や安全性、快適性を有する新型車両による鉄道サービスをご利用されるお客さまの人数） インパクト ・ 安全で持続可能な鉄道・交通サービスの実現