

東日本高速道路株式会社

公表日：2021年6月30日

ソーシャル・ファイナンス・フレームワーク

ESG推進室

担当アナリスト：宇佐見 剛

## ■ 評価対象

名称	東日本高速道路株式会社ソーシャル・ファイナンス（ソーシャルボンド・ソーシャルローン）・フレームワーク
発行体	東日本高速道路株式会社
対象事業	国土計画等に基づく高速道路建設等に係る事業
調達方法	債券及び借入

## ■ オピニオンの概要

R&Iは評価対象であるソーシャル・ファイナンス・フレームワークがICMAソーシャルボンド原則2021(以下、SBP2021)に適合していることを確認した。フレームワークは当初評価時点(2019年6月4日公表)と変わりなく、2021年6月28日現在の情報に基づき評価した。オピニオンは下記の見解に基づいている。

## (1) 調達資金の用途

対象事業の直接的な目的は、国土計画等に示される社会的課題に対応することである。発行体は新規路線の開通、耐震補強、逆走事故の低減、老朽化対策、渋滞緩和によるCO<sub>2</sub>排出抑制等の成果を目標として対象事業に取り組んでいる。対象事業は高速道路の沿線地域や地球環境への負の影響に十分に配慮した事業計画に基づいて実施され、計画のフォローアップも適切になされている。R&Iは対象事業が社会全体としてポジティブな成果を生み出していると評価した。SBP2021に例示される事業区分の中では、「一般の人々」を対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に対応する。

## (2) プロジェクトの評価と選定のプロセス

対象事業の選定プロセスは主として政府が整備している。選定に関連する評価要領は定量的な判断基準を主とし、審議は専門的知見のある第三者が関与するなど客観性を確保し、広く社会全体への影響に配慮する選定プロセスである。このような選定プロセスの背景にある国土計画等の理念は発行体の経営理念に反映されている。

## (3) 調達資金の管理

高速道路事業は法令等により、対象事業に係る資金計画が義務づけられるとともに会計上の区分管理が定められている。調達資金の充当状況や管理体制等は毎事業年度において独立監査人の監査を受けている。

## (4) レポーティング

調達資金を充当した道路建設等が完工した後には、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下、機構)との協定に基づき、道路資産と対応する債務が機構へ引き渡される。この引渡状況等の開示により資金充当の結果を確認できる。社会的成果については発行体の高速道路事業の進展状況が随時開示される。また対象事業の評価結果についても公表される。

## 1. 発行体の概要

### (1) 会社概要

発行体は、道路関係 4 公団の民営化により発足した東日本地域における高速道路の建設事業、管理事業、サービスエリア事業及び高速道路関連ビジネスを担う高速道路会社。道路関係 4 公団民営化の目的は、「a.道路関係四公団合計で約 40 兆円に上る有利子負債を一定期間内に確実に返済すること」「b.真に必要な道路を、高速道路会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設すること」「c.民間のノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定やサービス提供等を図ること」——である。これらの目的を達成するために、高速道路会社は株式会社として設立され、経営責任の明確化と経営の効率化を図りつつ、ニーズに応じた多様なサービスを提供している。

発行体グループは、高速道路の効果を最大限発揮させることにより、地域社会の発展と暮らしの向上を支え、日本経済全体の活性化に貢献することをグループ経営理念に掲げている。地域・国・世代を超えた豊かな社会の実現に向けて、「つなぐ」価値を創造し、あらゆるステークホルダーに貢献する企業として成長することをグループ経営ビジョンとしている。

### (2) 日本の高速道路計画と発行体の位置づけ

高速自動車国道等の高規格幹線道路は「第四次全国総合開発計画」及び「21 世紀の国土のグランドデザイン」において国土の骨格となる基幹的な高速陸上交通網を形成するものとして構想されている。高速自動車国道等は、この構想のなか全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有する道路<sup>1</sup>として国土交通大臣により整備計画が決定されている。このうち発行体は、整備意向を示した管内の高速自動車国道等に関する事業を担う。

発行体を含む高速道路会社は道路管理者である国土交通大臣の権限の一部を代行している。発行体は「高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与すること」<sup>2</sup>を目的として、国土政策に沿った事業を行う。高速道路に関連する主要な国土政策は、長期的な国土づくりの指針である「国土形成計画(2015~2025 年)」、中期的な社会資本整備の具体的指針である「第 4 次社会資本整備重点計画(2015~2020 年)」、中期的な交通政策の具体的指針である「交通政策基本計画(2014~2020 年)」の 3 つである。その他、アンブレラ計画<sup>3</sup>として災害時に重要なインフラ整備、耐震施策、老朽化対策等の、国のハード・ソフト両面での強靱化に係る「国土強靱化基本計画」や、インフラ老朽化対策に焦点をあてた「インフラ長寿命化基本計画」、交通安全の確保のための施策の大綱である「交通安全基本計画」などがある。

<sup>1</sup>高速自動車国道法第四条

<sup>2</sup>高速道路株式会社法第一条

<sup>3</sup>具体的な事業は記載せずに、他の計画の指針として位置づけられる計画

### (3) 高速道路事業の概要

高速道路事業は道路の建設・管理に関する業務と、道路資産の保有・貸付、債務返済に関する業務を異なる主体が担うこととなっており、前者は高速道路会社、後者は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、機構）が担う。高速道路会社と機構は「高速道路株式会社法」に基づき協定を締結し、一体的に高速道路事業を運営している。高速道路会社は協定に基づき、高速道路の新設・改築・維持・修繕その他管理等を実施し、完工した高速道路資産とそれに対応する債務の両方を機構へ引き渡す。機構は保有する高速道路資産を高速道路会社へ貸し付ける。高速道路会社は高速道路の通行料から道路資産の管理に必要な経費を差し引き、残りを機構へ道路資産賃借料として支払う。機構は賃借料を原資に債務を返済する。高速道路建設に係る資金調達に関しては、高速道路会社による借り入れから機構による債務引受・借り換え・返済まで、長期にわたり制度設計されている。

高速道路事業の必要性は事業ごとに管理される。道路計画は新規事業採択時、事業期間中、完工後のそれぞれのタイミングで適切に評価される。評価方法は国土交通省が定めており、主に費用対便益の観点、社会性の観点、採算性の観点から構成されている。

## 2. ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要

発行体はソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要を自社のウェブサイトに開示している。その内容は概ね以下の通り。

### (1) 調達資金の使途




本フレームワークに基づき調達した資金を以下の適格プロジェクトに充当する。対象プロジェクトにおける具体的な路線名や工事内容などについては、機構のウェブサイト上に開示される協定一覧<sup>4</sup>で確認できる。

#### ■ 適格プロジェクト

適格プロジェクト	プロジェクト概要
高速道路の新設・改築	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 管内高速道路ネットワーク整備</li> <li>➢ 管内4車線化の整備による高速道路機能強化</li> <li>➢ 付加車線事業による円滑な交通確保</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 切迫する巨大地震・津波や激甚化する気象災害へのリスク軽減               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 災害時の速やかな高速道路機能回復のための耐震補強推進</li> <li>➢ 常磐自動車道4車線化等によるリダンダンシーの強化</li> </ul> </li> </ul>
高速道路の修繕・災害復旧	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通安全の確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 逆走防止対策</li> <li>➢ 暫定二車線区間の正面衝突事故防止対策</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 環境保全の推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 高速道路ネットワーク整備による渋滞緩和効果に基づくCO<sub>2</sub>抑制</li> <li>➢ 設備の省エネルギー化、盛土のり面の樹木形成等によるCO<sub>2</sub>削減</li> <li>➢ 事業に伴うエネルギー・物質のリサイクル</li> </ul> </li> </ul>
高速道路の特定更新	<ul style="list-style-type: none"> <li>● インフラの老朽化対策               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 高速道路リニューアルプロジェクトの推進</li> <li>➢ SMH（スマートメンテナンスハイウェイ）の実現と資産健全性の確保</li> </ul> </li> </ul>

<sup>4</sup> <https://www.jehdra.go.jp/kyoutei.html>

■ ソーシャル・ファイナンスによる SDGs（国連の策定する持続可能な開発目標）への貢献

 <p>8 働きがいも経済成長も</p>	<p><b>安全・安心・快適・便利な高速道路サービスの提供</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全を最優先にお客さまが安心して利用できる高速道路サービスの提供</li> <li>✓ 高速道路リニューアルプロジェクトの推進</li> <li>✓ SMHの実現と資産健全性の確保</li> <li>● 防災・減災の強化</li> <li>✓ 災害時の速やかな高速道路機能回復のための耐震補強推進</li> <li>✓ 常磐自動車道4車線化によるリダンダンシーの強化</li> <li>● 高速道路ネットワーク整備と高速道路を賢く使うための機能強化の着実な推進</li> <li>✓ 首都圏の高速道路ネットワーク整備と地方部のミッシングリンク解消に向けた整備の推進</li> <li>✓ 4車線化整備の推進による安全性、快適性の向上</li> <li>✓ 高速道路機能強化のための追加ジャンクション・インターチェンジ(IC)・スマートIC、新規サービスエリア・パーキングエリアの整備</li> <li>● 安全を最優先に、品質・コスト・生産性を追求し、維持管理しやすい高速道路づくり</li> </ul>
 <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	<p><b>交通安全の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 逆走防止対策</li> <li>✓ 高速道路本線への合流部におけるラバーポール設置</li> <li>✓ 正しい進行方向を示す矢印路面標示・看板の設置、平面Y型ICの平面交差部の方向別カラー舗装</li> <li>● 暫定二車線区間の正面衝突事故防止対策としてワイヤロープ設置</li> </ul>
 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p><b>環境保全の推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● CO2排出量の抑制・削減</li> <li>✓ 高速道路ネットワーク整備による渋滞緩和効果に基づくCO2抑制</li> <li>✓ トンネル内・道路上の照明を「LEDランプ」に変更、盛土のり面の樹木形成、調整池地盤支持における松杭使用等の資源活用によるCO2削減</li> <li>● 事業により排出された建設副産物・廃棄物を可能な限り再生資源としてリサイクル</li> </ul>

(2) プロジェクトの評価と選定のプロセス

高速道路整備事業

国が定める新規事業採択時評価実施要領に基づき、投資効率・費用対便益・事業の影響等の評価し、都道府県・政令指定都市や学識者等の意見を踏まえて事業採択。

事業採択後においても、国が定める評価要領に基づき、発行体の設置する事業評価監視委員会にて再評価および事後評価を実施し、事業の継続や中止、環境の影響を踏まえた必要措置等を判断。

高速道路修繕事業

道路法施行規則により5年に1回の頻度で目視による点検が義務付けられており、高速道路会社3社（東日本高速・中日本高速・西日本高速）による委員会で意思決定された点検実施基準等に基づく点検結果等を踏まえ、事業の評価・選定を実施。

(3) 調達資金の管理

調達資金は、法令等に基づき道路管理事業やその他事業から区分された道路建設等事業に充当され、厳格に管理。

調達資金の充当状況は、発行体の会計システムで管理。機構との協定に基づく収支予算の明細においても開示されており、年2回程度更新。

調達資金は、原則調達年度内に対象プロジェクトに充当されるが、未充当資金は、社内規定に基づき1年以内の安全性の高い金融資産で運用。

## (4) レポーティング

発行体の事業に係る計画・実績について、事業計画や決算情報等を作成し、発行体のウェブサイトにて公開。

ソーシャル・ファイナンスに係る定期レポーティングとして、本フレームワークに基づくソーシャルボンドまたはソーシャルローンの調達額・資金の充当状況等を発行体のウェブサイト等で公開予定。

### 業務全般

高速道路の新設と改築、維持と修繕に加えて、防災や安全に対する対策、利便性の向上、災害発生時の対応、環境保全への取り組み等を NEXCO 東日本レポート等にて公開

NEXCO 東日本レポート (CSR レポート) : <https://www.e-nexco.co.jp/csr/download/>

中期経営計画 : [https://www.e-nexco.co.jp/company/strategy/mid\\_term/](https://www.e-nexco.co.jp/company/strategy/mid_term/)

### 事業状況

高速道路の新設・改築に係る進捗状況や開通予定情報、修繕・特定更新等に係る進捗状況を発行体のウェブサイトにて公開

開通予定区間 : [https://www.e-nexco.co.jp/road\\_info/open\\_schedule/](https://www.e-nexco.co.jp/road_info/open_schedule/)

高速自動車道国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する維持、修繕その他の管理の報告書(※資金使途に該当しない業務も含まれます) :

[https://www.e-nexco.co.jp/company/law\\_ordinance/execution\\_status\\_h29/](https://www.e-nexco.co.jp/company/law_ordinance/execution_status_h29/)

事業計画 : [https://www.e-nexco.co.jp/company/strategy/project\\_plan.html](https://www.e-nexco.co.jp/company/strategy/project_plan.html)

### 財務状況

有価証券報告書、決算情報を発行体のウェブサイトにて公表

有価証券報告書・決算情報 : <https://www.e-nexco.co.jp/ir/>

### 資金使途について

資金の充当状況は、発行体及び機構ウェブサイトの収支予算の明細等にて公開

調達資金に係る債務は、対象プロジェクトにおいて完成した道路資産とともに機構に引き渡し。債務の引き渡し状況は、発行体のウェブサイトにて公開

建設コストの計画と実績 : [https://www.e-nexco.co.jp/company/info\\_public/plan\\_result/h29/](https://www.e-nexco.co.jp/company/info_public/plan_result/h29/)

東日本高速道路会社の収支予算の明細 (発行体のウェブサイト内) :

[https://www.e-nexco.co.jp/company/law\\_ordinance/1903business\\_license/](https://www.e-nexco.co.jp/company/law_ordinance/1903business_license/)

道路建設関係債務の状況 : [https://www.e-nexco.co.jp/ir/road\\_debt/](https://www.e-nexco.co.jp/ir/road_debt/)

### 事業評価

発行体の事業評価監視委員会において実施した事業再評価及び事後評価の結果を発行体のウェブサイトにて公開

事業評価監視委員会の開催結果 :

[https://www.e-nexco.co.jp/company/info\\_public/committee/h30/1210/](https://www.e-nexco.co.jp/company/info_public/committee/h30/1210/)

### 3. ソーシャルボンド原則への適合性に関する評価

ソーシャルボンド原則（SBP）を構成する4つの核となる要素——(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——について、以下の通りフレームワークのSBP2021との適合性を評価した。

#### (1) 調達資金の使途

R&Iは以下に述べる通り、発行体が適格プロジェクトとして調達資金を充当する対象事業はSBP2021に適合するソーシャルプロジェクトであると評価した。

##### ① 対象事業の直接的な目的が社会的課題への対応であること

###### 対象事業

発行体の高速道路事業は、東日本地域<sup>5</sup>において、機構と締結した「高速自動車国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する協定」（平成18年3月31日、以降変更を含む）及び高速道路株式会社法等の規定に基づき、高速道路の新設、改築、修繕、災害復旧、特定更新等の「道路建設等事業」<sup>6</sup>と料金収受、交通管理、維持、保全等の「道路管理事業」から構成される。発行体が調達資金を充当する適格プロジェクトと定めた事業は「道路建設等事業」にあたり、本オピニオンで調達資金の使途としての適格性を評価する対象事業である。

###### 対象事業の目的

発行体はその根拠法<sup>7</sup>にあるように、国土政策上の道路政策に沿った事業を行うことが法的に求められており、国土政策に掲げられた課題及び目標を達成することが事業目的である。同時に、高速道路会社は道路関係四公団民営化の目的を実現するため株式会社としての自主性を求められている。発行体は高速道路を重要な社会基盤と据え、「安全・安心・快適・便利な高速道路空間の提供とその有効活用に向けた取り組みを通じて、国民経済の健全な発展と国民生活の質的な向上に貢献するという使命に応え、社会・経済・環境などのあらゆる面で良き企業市民として社会的責任を全うすること」<sup>8</sup>を企業行動基本方針に定め、社会的課題に対応すべく事業に取り組んでいる。

このような発行体の事業目的を前提としてソーシャル・ファイナンス・フレームワークが構築されている。対象事業の直接的な目的は5つの課題への対応である。プロジェクトの概要には課題とともに発行体が目標とする成果が挙げられている。

<sup>5</sup>高速道路株式会社法第五条第二項第一号に定める区分「北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、富山県及び長野県の区域内の高速道路（次号に定める高速道路を除き、東京都、神奈川県、富山県及び長野県の区域内の高速道路にあっては国土交通大臣が指定するものに限る。）

<sup>6</sup>具体的な路線名、工事内容等は機構との協定を参照。

（新設・改築）[https://www.jehdra.go.jp/pdf/kyoutei/k1001\\_1.pdf](https://www.jehdra.go.jp/pdf/kyoutei/k1001_1.pdf)（修繕）[https://www.jehdra.go.jp/pdf/kyoutei/k1001\\_2.pdf](https://www.jehdra.go.jp/pdf/kyoutei/k1001_2.pdf)

（災害復旧）[https://www.jehdra.go.jp/pdf/kyoutei/k1001\\_4.pdf](https://www.jehdra.go.jp/pdf/kyoutei/k1001_4.pdf)（特定更新）[https://www.jehdra.go.jp/pdf/kyoutei/k1001\\_9.pdf](https://www.jehdra.go.jp/pdf/kyoutei/k1001_9.pdf)

<sup>7</sup>高速道路株式会社法第一条

<sup>8</sup> NEXCO 東日本グループ倫理行動規範 1. 企業行動基本方針より抜粋

## ■対象事業が目的とする社会的課題と目標とする社会的成果

社会的課題	目標とする社会的成果
地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 管内高速道路ネットワーク整備</li> <li>➢ 管内4車線化の整備による高速道路機能強化</li> <li>➢ 付加車線事業による円滑な交通確保</li> </ul>
切迫する巨大地震・津波や激甚化する気象災害へのリスク軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 災害時の速やかな高速道路機能回復のための耐震補強推進</li> <li>➢ 常磐自動車道4車線化等によるリダンダンシーの強化</li> </ul>
交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 逆走防止対策</li> <li>➢ 暫定二車線区間の正面衝突事故防止対策</li> </ul>
環境保全の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 高速道路ネットワーク整備による渋滞緩和効果に基づくCO<sub>2</sub>抑制</li> <li>➢ 設備の省エネルギー化、盛土のり面の樹木形成等によるCO<sub>2</sub>削減</li> <li>➢ 事業に伴うエネルギー・物質のリサイクル</li> </ul>
インフラの老朽化対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 高速道路リニューアルプロジェクトの推進</li> <li>➢ SMH（スマートメンテナンスハイウェイ）の実現と資産健全性の確保</li> </ul>

社会の課題認識

上記の課題認識の根底には、国土交通省所管の「国土形成計画」と「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」がある。また、「インフラ長寿命化基本計画」や「国土強靱化基本計画」、「交通安全基本計画」においても同様の課題認識を確認できる。

対象事業の直接的な目的は国土計画等に基づく社会的課題へ対応するものと言える。

## ② 対象事業の目標がポジティブな社会的成果であること

対象事業の目標

発行体は新規路線の開通、耐震補強、逆走事故の低減、老朽化対策、渋滞緩和によるCO<sub>2</sub>排出抑制等の成果を目標として対象事業に取り組んでいる。

対象事業の評価の仕組み

対象事業の大きな流れは図表「道路建設等事業の事業プロセス概略」（10 ページ）の様になっており、各段階で事業評価がなされる。政府（国土交通省）が整備計画の策定までを主導する。事業着手以降は、発行体が整備計画に従い事業計画を策定し、後発事象に適切に対応しながら事業を実施する。事業計画は事業着手以降定期的に再評価される。事業新規採択時評価、再評価、事後評価は、定量的な評価基準を設けた同一の評価要領<sup>9</sup>等に従っており、評価結果はそれぞれの主体によって公表される。

<sup>9</sup> 高速自動車国道の事業評価手法 説明資料(出所：国土交通省 道路局)



整備計画策定の手続き及び評価要領等には以下の特徴がある。

- (直接的な便益・影響) 便益及び費用を算定し、事業実施の便益が費用を上回ることを検証する。  
既存の道路を活用する案を含めて、路線を比較検討する。その際、路線の性格、構造上の問題、社会的条件の考慮、経済性の配慮等の評価項目を用いる。
- (間接的な便益・影響) 住民生活、地域社会、地域経済、環境、安全、その他地方公共団体の取り組みの6項目を16の指標を用いて可能な限り定量的に評価する。これらの評価結果を評価手法検討委員会委員、知事・政令市長、一般国民による意見に基づくウェイト付を実施し、総合評価とする。
- (広範囲及ぶ影響) 整備計画策定前に環境影響評価が実施される。間接的な影響である生活環境、及びより広い範囲への影響である自然環境に対する負の影響を考慮し、必要があれば講じるべき措置が決定される。

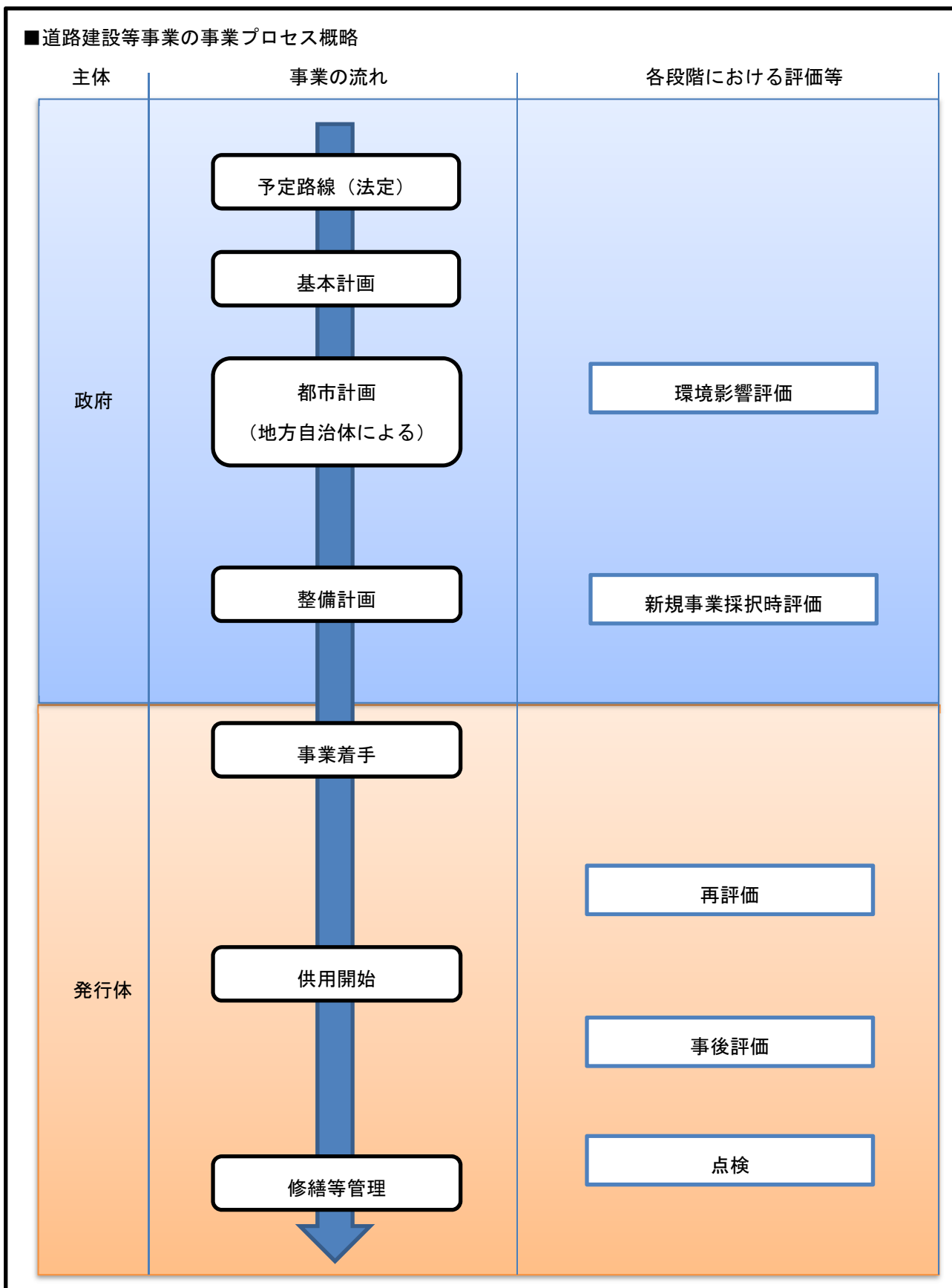
### ポジティブな社会的成果であること

上記評価の仕組みにおいて、直接的な便益・費用がポジティブだけでなく、社会・環境といった間接的な影響を含めて総合的に評価し、事業を行わない場合の評価と比較することで社会的成果を判断している。また、対象事業が広い範囲へ負の影響を与えると考えられるものとして自然環境への影響があるが、負の影響を考慮し必要な措置を講ずる仕組みがある。対象事業は高速道路の沿線地域や地球環境への負の影響に十分に配慮した事業計画に基づいて実施され計画のフォローアップも適切になされている。R&Iは対象事業が社会全体としてポジティブな成果を生み出していると評価した。

### SBP2021に例示される事業区分との照合

対象事業は、SBP2021

に例示されている事業区分「**手ごろな価格の基本的インフラ設備**」に対応し、通常時には「**一般の人々**」が対象となるが、災害発生時にはその中でも特に「**自然災害の罹災者を含む弱者グループ**」が対象となる。



(出所)国土交通省及び東日本高速道路株式会社開示資料より R&I が作成

## (2)プロジェクトの評価と選定のプロセス

社会的課題に対応する事業を合理的に選定するために十分かつ明確なプロセスがある。

### 対象事業選定の基準または考え方

事業選定の考え方は、高速道路株式会社法をはじめとする高速道路関連法及び国土形成計画、社会資本整備重点計画、交通政策基本計画、インフラ長寿命化基本計画を主とした高速道路に関連する国土計画等に示されている。整備計画策定時には環境影響評価法に従って自然環境・生活環境へ負の影響に配慮することが求められる。事業選定に関して評価要領と点検要領が定められている。

#### ◆評価要領

事業選定に関連する評価実施要領等として、「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」のもと「高速自動車国道の事業評価手法」「費用便益分析マニュアル」等が定められている。

高速道路事業の選定は、「高速自動車国道の事業評価手法」に基づく次の4つのステップ、1事業としての必要性の検証、2有料道路としての適格性の検証、3評価の総合化、4整備手法の振り分け——に加え、発行体の整備意向確認を経て決定される。

社会的便益について定量評価が可能なものは実施し、沿線地域及び周辺地域への影響を考慮したうえで総合評価するものとして設計されている。着工後の個別事業管理として、後発的に沿線地域などに対する負の影響が生じる場合、住民への説明や工法の変更などの対応がなされ、事業の再評価が実施される。事業の採択段階と実施段階のいずれにおいても、対象事業が環境・社会に及ぼす影響を考慮する仕組みがある。

#### ◆点検要領

点検は高速道路の修繕等の箇所を選定する基礎となる。供用開始後の修繕等の箇所選定のための点検手法として、「道路法施行規則」や高速道路会社による「インフラ長寿命化計画」「保全点検要領」「施設保全管理要領」等が適切に定められている。

### 対象事業選定の基準または考え方の決定プロセス

国土計画等は根拠法等に従い適切なプロセスを経て決定されている。「高速自動車国道の事業評価手法」などの評価要領の策定方法は「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」に適切に定められている。各種点検要領は、「点検実施基準及び資格に関する検討委員会」を通じて適切に定められている。

決定プロセスにおいて、学識経験者等から構成される委員会等が設置されており、専門性が担保されている。

このような決定プロセスの背景にある国土計画等の理念は発行体の経営理念にも反映されている。発行体は高速道路株式会社法第一条において「高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする株式会社とする」とされており、国土政策に沿った事業を行うことを目的とする会社であ

る。経営理念に「高速道路の効果を最大限発揮させることにより、地域社会の発展と暮らしの向上を支え、日本経済全体の活性化に貢献すること」を掲げ、その実現のために策定した「グループ長期ビジョン 2025」 「中期経営計画」の中で対象事業を合理的に位置付けている。

### 対象事業の選定プロセス

新規事業採択に係る評価の実施主体は国土交通省である。学識経験者等から構成される審議会等が選定基準に基づき事業計画について審議する。事業開始以降における再評価の主体は発行体である。学識経験者等から構成される委員会が後発事象等への対応である事業内容変更を含む再評価について審議する。事業の採択段階と実施段階において専門的知見を有する第三者が関与することにより、事業評価を適切に実施する体制になっている。

修繕等の選定は発行体の点検結果に基づいて判断される。点検業務に関連する資格制度等を整えている。

### (3) 調達資金の管理

調達資金は発行体の他の事業に使われず、確実に対象事業に充当される。

#### 資金充当計画

高速道路株式会社法第十条に「会社は、毎事業年度の開始前に、国土交通省令で定めるところにより、その事業年度の事業計画を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。」との定めがある。事業計画における資金計画書において、本フレームワークに係る資金調達を機構へ承継する道路資産の形成に係る資金計画として明記しており、充当計画が確認できる。

また、道路整備特別措置法第三条第一項における協定に基づく許可<sup>10</sup>を会社が受けようとする場合、同法同条第二項において掲げる項目（高速道路の路線名、新設又は改築に係る工事の内容、収支予算の明細、料金の額及びその徴収期間）を記載した申請書を国土交通大臣に提出することが定められている。この収支予算の明細は、高速道路事業に係る年時系列の資金充当計画である。

資金充当計画に影響を及ぼす可能性として、道路事業計画の変更がある。この場合、機構との協定を変更、工事の内容及び収支予算の明細の変更を国土交通大臣に届け出る。工法変更等により本フレームワークに基づき調達した資金全額の年度内充当ができない場合、次年以降の道路建設等事業へ充当される。変更された協定は開示される。

#### 資金管理体制

調達資金の充当状況や管理体制等は、毎事業年度において独立監査人の監査を受けている。

#### 区分管理

高速道路株式会社法第十四条第二項において、「会社は、その会計の整理に当たっては、国土交通省令で定めるところにより、第五条第一項第一号及び第二号の事業並びにこれに附帯する事業とその他の事業とを区分しなければならない。」と定められており、同法第五条第一項第一号及び第二号は、発行体が行う高速道路の新設又は改築、並びに維持、修繕、災害復旧その他の管理が該当し、区分管理が法令上求められている。その会計上の取り扱いは、高速道路事業等会計規則に詳細が定められている。したがって、高速道路事業においては、ソーシャル・ファイナンスの対象事業である道路建設等事業にかかる投資額と、道路管理事業にかかる費用に区分して管理されており、それぞれの総額は、発行体の会計システムにより適切に管理されている。調達資金の充当状況は機構との協定に基づいた収支予算の明細にて開示される。

#### 未充当資金の運用

未充当資金は社内規程に基づき、1年以内の安全性の高い銀行預金等の金融資産にて運用することが定められている。

<sup>10</sup> 道路整備特別措置法第三条第一項抜粋「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第十三条第一項に規定する協定を締結したときは、一中略一、当該協定に基づき国土交通大臣の許可を受けて、高速道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。」

## (4) レポーティング

投資家に対して調達資金の充当状況及び社会的成果を明確に説明する資料が開示される。

### 発行時の開示内容

フレームワークの概要を公表し、調達資金を充当する対象事業をそれらの事業の背景にある課題と目標とする成果に関連付けて説明している。フレームワークの概要には対象事業選定のプロセス、調達資金の管理方法、レポーティングの内容・頻度も示されている。フレームワークを形成する発行体の経営戦略や事業計画は発行体のウェブサイトに、高速道路事業の選定プロセス等に関する情報は国土交通省のウェブサイト等で一般に開示されている。

### 期中のレポーティング予定項目

発行体はソーシャル・ファイナンスに係る調達資金の充当状況を、ウェブサイトにて開示する予定である。機構との協定に基づく道路建設等事業において、資金充当がなされ完工した高速道路資産とそれに対応する債務が機構へ引き渡される。資金充当状況は、機構との協定に基づき作成される収支予算の明細に建設及び管理コストの実績として、債務引渡額が開示される。また、機構引渡対象債務の状況が調達形態毎に開示される。収支予算の明細は年2回程度、機構引渡対象債務の状況は随時公表される。これらのレポーティングにより調達資金の対象事業への充当状況を把握できる。

社会的成果に関しては主に以下の内容が開示される予定である。

- ・ 対象事業全体に関するレポーティング  
高速道路の新設と改築、維持と修繕に加えて、防災や安全に対する対策、利便性の向上、災害発生時の対応、環境保全への取り組み等を NEXCO 東日本レポートにて年1回公表。
- ・ 対象事業の進捗に関するレポーティング  
高速道路の新設・改築に係る進捗状況や開通予定情報や修繕、特定更新等に係る進捗状況を発行体のウェブサイトにて公表。開通予定情報は随時公表。修繕、特定更新等に係る進捗については「高速自動車道国道北海道縦貫自動車道函館名寄線等に関する維持、修繕その他の管理の報告書」(※資金使途に該当しない業務も含まれる)により年1回公表。
- ・ 個別対象事業に係るレポーティング  
発行体の事業評価監視委員会において実施した事業再評価及び事後評価の結果を発行体のウェブサイトにて年1回程度公表。

以 上

**【留意事項】**

R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントは、グリーンボンドで調達された資金が、環境問題の解決に資する事業に投資される程度に対するR&Iの意見です。R&Iグリーンボンドアセスメントでは、グリーンボンドフレームワークに関してのセカンドオピニオンを付随的に提供する場合があります。対象事業の環境効果等を証明するものではなく、環境効果等について責任を負うものではありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではなく、またそのように解されてはならないものであるとともに、投資判断や財務に関する助言を構成するものでも、特定の証券の取得、売却又は保有等を推奨するものでもありません。R&Iグリーンボンドアセスメントは、特定の投資家のために投資の適切性について述べるものでもありません。R&IはR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際し、各投資家において、取得、売却又は保有等の対象となる各証券について自ら調査し、これを評価していただくことを前提としております。投資判断は、各投資家の自己責任の下に行われなければなりません。

R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報は、R&Iがその裁量により信頼できると判断したものではあるものの、R&Iは、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&Iは、これらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

R&Iは、資料・情報の不足や、その他の状況により、R&Iの判断でR&Iグリーンボンドアセスメントを保留したり、取り下げたりすることがあります。

R&Iは、R&IがR&Iグリーンボンドアセスメントを行うに際して用いた情報、R&IのR&Iグリーンボンドアセスメントその他の意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やR&Iグリーンボンドアセスメントの使用、あるいはR&Iグリーンボンドアセスメントの変更・保留・取り下げ等に起因又は関連して発生する全ての損害、損失又は費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含むものとします）について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何やR&Iの帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとします。

R&Iグリーンボンドアセスメントは、原則として申込者から対価を受領して実施したものです。

**【専門性・第三者性】**

R&Iは2016年にR&Iグリーンボンドアセスメント業務を開始して以来、多数の評価実績から得られた知見を蓄積しています。2017年からICMA（国際資本市場協会）に事務局を置くグリーンボンド原則／ソーシャルボンド原則にオブザーバーとして加入しています。2018年から環境省のグリーンボンド等の発行促進体制整備支援事業の発行支援者（外部レビュー部門）に登録しています。

R&Iの評価方法、評価実績等についてはR&Iのウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/esg/index.html>）に記載しています。

R&Iと資金調達者との間に利益相反が生じると考えられる資本関係及び人的関係はありません。