

ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要

- 当社は、ICMA（国際資本市場協会）が定めるソーシャルボンド原則の4つの核となる要素(下記1~4)を考慮し、以下のとおりソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定。本フレームワークの透明性を確保するために、第三者評価機関であるR&Iから外部評価を取得
- ソーシャル・ファイナンスとは、社会的課題を解決する事業に充当することを目的とした資金調達手段

1 調達資金の使途

- ソーシャル・ファイナンスで調達した資金は、以下のプロジェクトに充当

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"> 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"> 管内高速道路ネットワーク整備 管内4車線化の整備による高速道路機能強化 付加車線事業による円滑な交通確保
高速道路の 修繕・災害 復旧	<ul style="list-style-type: none"> 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"> 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 常磐自動車道4車線化等によるリダンダンシーの強化 交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> 逆走防止対策 暫定二車線区間の正面衝突事故防止対策 環境保全の推進 <ul style="list-style-type: none"> 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 設備の省エネルギー化、盛土のり面の樹木形成等によるCO2削減 事業に伴うエネルギー・物質のリサイクル
高速道路の 特定更新	<ul style="list-style-type: none"> インフラの老朽化対策 <ul style="list-style-type: none"> 高速道路リニューアルプロジェクトの推進 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

- 対象プロジェクトにおける具体的な路線名、工事内容や進捗状況等については高速道路機構(※)との協定により決定されており、当社ウェブサイト等で確認可能

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・事業の影響等を評価し、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、当社の設置する事業評価監視委員会にて再評価及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、NEXCO3社（当社・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、当社会計システムで管理。高速道路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

- 対象プロジェクトの進捗や資金充当状況は、当社及び高速道路機構ウェブサイトで公開。その他、当社業務全般や財務状況について、当社レポート等で公開