

23-D-1810
2024年3月22日

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりソーシャルボンドの評価結果を公表します。

中日本高速道路株式会社

中日本高速道路株式会社第105回社債
(ソーシャルボンド)

新規

総合評価

Social 1

ソーシャル性評価
(資金使途)

s1

管理・運営
透明性評価

m1

発行体	中日本高速道路株式会社
評価対象	中日本高速道路株式会社第105回社債(ソーシャルボンド)
分類	普通社債
発行額	1,200億円
利率	0.597%(年率)
発行日	2024年3月28日
償還日	2029年3月28日
償還方法	満期一括償還
資金使途	災害を局限化し、利用者へ便益をもたらすプロジェクト

評価の概要

▶▶▶1. 中日本高速道路株式会社の概要

中日本高速道路株式会社（中日本高速道路）は、政府が全額出資する特殊会社である。中日本高速道路の事業基盤は、日本道路公団が保有していた全国路線網等のうち、東名高速道路、中央自動車道、新東名高速道路といった基幹路線を始めとする首都圏から中部、近畿にかけての地域であり、高速道路の建設および管理・運営などを実施する高速道路事業を中核に、サービスエリア（SA）やパーキングエリア（PA）の管理・運営を行う SA・PA 事業などの関連事業も手掛けている。グループ経営を基本としており、2023 年 12 月末現在、子会社 23 社、関連会社 9 社となっている。

▶▶▶2. 中日本高速道路の ESG 経営及びサステナビリティに向けた取り組み

NEXCO 中日本グループは、CSR 活動の重点テーマの一つとして「地球温暖化の抑制と地域環境への配慮」を掲げている。本 CSR 重点テーマを経営計画に反映し、環境方針を定め、当該方針にそった施策として、「地球温暖化の抑制」、「資源の 3R の推進」、「地域環境への配慮」を定めている。現行の経営計画である「経営計画チャレンジ V（ファイブ） 2021-2025」は、上記 CSR 活動の重点テーマを事業活動に反映し、以下の 4 つの経営方針を掲げている。

経営方針 1:安全性向上に向けた不断の取組みの深化

経営方針 2:高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化

経営方針 3:デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦

経営方針 4:お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化

▶▶▶3. ソーシャルボンドについて

今般評価対象となる債券は、中日本高速道路が発行を予定している、管理している高速道路において発生した災害を局限化し、利用者へ便益をもたらすプロジェクトを資金使途とする社債（本債券）である。JCR は、本債券がソーシャルボンド原則¹、ソーシャルボンドガイドライン²および SDGs に適合しているか否かの評価を行う。ソーシャルボンド原則等については、それぞれ国際資本市場協会（ICMA）および金融庁が自主的に公表している原則等であって規制ではないため、いかなる拘束力を持つものでもないが、現時点においてグローバルに広く参照されていることから、これら原則等への適合性を確認する。また、ソーシャルボンド原則においては、ソーシャルボンドの資金使途および

¹ ICMA（International Capital Market Association）ソーシャルボンド原則 2023 年版

<https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2023-updates/Social-Bond-Principles-SBP-June-2023-220623.pdf>

² 金融庁 ソーシャルボンドガイドライン

<https://www.fsa.go.jp/news/r3/singi/20211026-2/01.pdf>

その社会改善効果（インパクト）と、国際的な持続可能性に係る目標や各国の政策との整合性を重視していることから、同協会が策定した SDGs とソーシャルプロジェクト分類のマッピング³を評価における参照指標とする。

中日本高速道路は、本債券の資金使途を以下の事業に対する新規投資またはリファイナンスとする予定である。

- (1) 災害の威力を弱め、被害を最小限に抑える修繕事業（橋梁・土工構造物（のり面）・雪氷対策施設・震災対策）：93 件
- (2) 速やかな情報伝達によって利用者を守り、二次災害を防ぐための修繕事業（電気施設・通信施設・建設施設）：90 件
- (3) 災害に巻き込まれた利用者を安全に避難させるための修繕事業（トンネル防災・トンネル施設）：4 件
- (4) 災害発生時の高速道路の閉塞を防ぎ、速やかな道路の復旧を可能にすることで周辺住民へ便益をもたらす 4 車線化事業（ただし、既存道路の拡幅かつ道路機能の冗長性保持に資するものに限る）：32 件

JCR は、中日本高速道路が資金使途とした上記プロジェクトについて、同社が管轄する既存高速道路網周辺で発生した天災地変を含む災害によって影響を受ける人々を対象として、アウトプット、アウトカム及びインパクトを定義したプロジェクトが対象になっていると評価している。また、上記の資金使途は、災害対策を通じて国土強靱化に大きく貢献する事業であると評価している。また、プロジェクトの選定プロセス、資金管理体制および発行後レポート体制等についても適切に構築され、透明性が高いと評価している。

以上から、JCR は、本評価対象の資金使途がソーシャルボンド原則のプロジェクト分類のうち、「災害時における高速道路の利用者」及び「高速道路周辺の地域住民」を対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当すると評価している。JCR は SDGs 目標のうち、目標 3「すべての人に健康と福祉を」、目標 9「産業と技術革新の基盤をつくろう」及び目標 13「気候変動に具体的な対策を」に貢献するほか、日本政府による国土交通分野の政策とも整合的であることを確認した。

また、プロジェクトの選定プロセス、資金管理体制および発行後レポート体制等についても適切に構築され、透明性が高いと評価している。

この結果、本債券について JCR ソーシャルファイナンス評価手法に基づき、「ソーシャル性評価（資金使途）」を“s1”、「管理・運営・透明性評価」を“m1”とし、この結果、「JCR ソーシャルボンド評価」を“Social 1”とした。

³ ICMA "Green, Social and Sustainability Bonds: A High-Level Mapping to the Sustainable Development Goals"
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/mapping-to-the-sustainable-development-goals/>

JCRは、本債券は、ソーシャルボンド原則およびソーシャルボンドガイドラインにおいて求められる項目について基準を十分に満たしていると評価している。また、SDGsおよび政府のSDGsに対する具体的施策に貢献し得るものと評価している。

目次

■評価フェーズ 1：ソーシャル性評価

I. 調達資金の使途

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

1. 資金使途の概要
2. プロジェクトの社会的便益について
3. 環境・社会に対する負の影響について
4. SDGs との整合性について
 - (1) ICMA の SDGs マッピングとの整合性
 - (2) SDGs アクションプランおよびソーシャルボンドガイドラインとの整合性

■評価フェーズ 2：管理・運営・透明性評価

I. 資金使途の選定基準とそのプロセス

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

1. 目標
2. 選定基準
3. プロセス

II. 調達資金の管理

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

III. レポーティング

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

IV. 組織のサステナビリティへの取り組み

【評価の視点】

【評価対象の現状と JCR の評価】

■評価フェーズ 3：評価結果（結論）

I. 調達資金の用途

【評価の視点】

本項では、最初に、調達資金が明確な社会改善効果をもたらすソーシャルプロジェクトに充当されているかを確認する。次に、資金用途が社会・環境へのネガティブな影響が想定される場合に、その影響について社内の専門部署又は外部の第三者機関によって十分に検討され、必要な回避策・緩和策が取られているかについて確認する。最後に、持続可能な開発目標（SDGs）との整合性を確認する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

中日本高速道路が本債券において資金用途としたプロジェクトは、同社の企業理念である持続可能な社会の発展に資する施策であり、社会的便益が期待される。

1. 資金用途の概要

中日本高速道路では、本債券の発行に際し、サステナブルファイナンス・フレームワークを策定している。当該フレームワークにおいて、中日本高速道路は資金用途の対象となるプロジェクトについて以下のように定めている。

資金用途および適格性にかかる本フレームワーク（抜粋）

資金用途

< 資金用途の概要 >

< ソーシャルボンド >

災害発生時において高速道路利用者へ便益をもたらす以下のプロジェクト

- ・ 災害の威力を弱め、被害を最小限に抑える修繕事業（橋梁・のり面・雪氷対策施設・震災対策）
- ・ 速やかな情報伝達によって利用者を守り、二次災害を防ぐための修繕事業（電気施設・通信施設・建築施設）
- ・ 災害に巻き込まれた利用者を安全に避難させるための修繕事業（トンネル防災・トンネル施設）

災害発生時の高速道路の閉塞を防ぎ、速やかな道路の復旧を可能にすることで周辺住民へ便益をもたらす以下のプロジェクト

- ・ 4車線化事業（ただし、既存道路の拡幅かつ道路機能の冗長性保持に資するもの*に限る。）

*災害時に土砂崩れやのり面崩落が発生する危険性がある地域での工事等、4車線化を行うことで道路閉塞のリスクを低減することにつながるもの

本債券の資金使途は、上記フレームワークで定めた適格性基準を満たす以下のプロジェクトである。

中日本高速道路 ソーシャル適格プロジェクト

- ①修繕事業（橋梁の支承取替、のり面の土石流流入対策、雪氷対策施設の設置・修繕、橋梁の耐震補強工事等）：93件
- ②修繕事業（道路情報板等各設備の更新・修繕、各設備へ電気を供給するための受配電設備等の更新・修繕、各設備との通信を行うための伝送設備等の更新・修繕、防災拠点となる管理施設等の改築等）：90件
- ③修繕事業（トンネルにおける避難坑の設置、換気設備・非常用設備の増強・更新・修繕等）：4件
- ④暫定2車線（片側1車線）区間を4車線（片側2車線）化する工事：32件

本債券の発行手取り金の100%が、上記のソーシャルプロジェクトに充当される見込みである。なお、充当金額については、①が約740億円、②が約320億円、③が約20億円、④が約120億円の予定である。本債券の資金使途は、災害対策を通じて内閣官房の「国土強靱化基本計画」に記載された課題の解決に大きく貢献する事業であり、社会便益効果が期待される。なお、本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」及び「ソーシャルボンドガイドライン」における、「災害時における高速道路の利用者及び高速道路周辺の地域住民」を対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当すると評価している。

2. プロジェクトの社会的便益について

<日本の自然災害および国土強靱化基本計画について>

日本は、地形・地質・気象等の国土条件により、従来から自然災害による甚大な被害に見舞われてきた。四方を海で囲まれ、海岸線が長く複雑であるため、地震の際は津波による被害が発生しやすい。

洪水、土砂災害、地震（震度災害）、津波のいずれかの災害リスクがあるエリアの面積は国土全体の21.5%となっている。一方で、災害リスクのある地域に居住する人口は2015年現在で8,603万人、総人口に対する割合は67.7%を占めている。さらに、2050年にはその割合が70.5%まで増加すると予測されている。

洪水に関しては、国土の中央を山地・山脈が縦貫していることにより、ヨーロッパやアメリカの河川に比べると全体の長さが非常に短く急勾配で、大雨に見舞われると河川流量が増加し洪水等の災害が起りやすい。また、地球温暖化によって、気候の極端化がもたらされており、大雨等の豪雨災害が激甚化し、それに伴って土砂災害についても増加傾向にあるほか、冬季の降雪量についても増加しており、大雪による災害も懸念される。

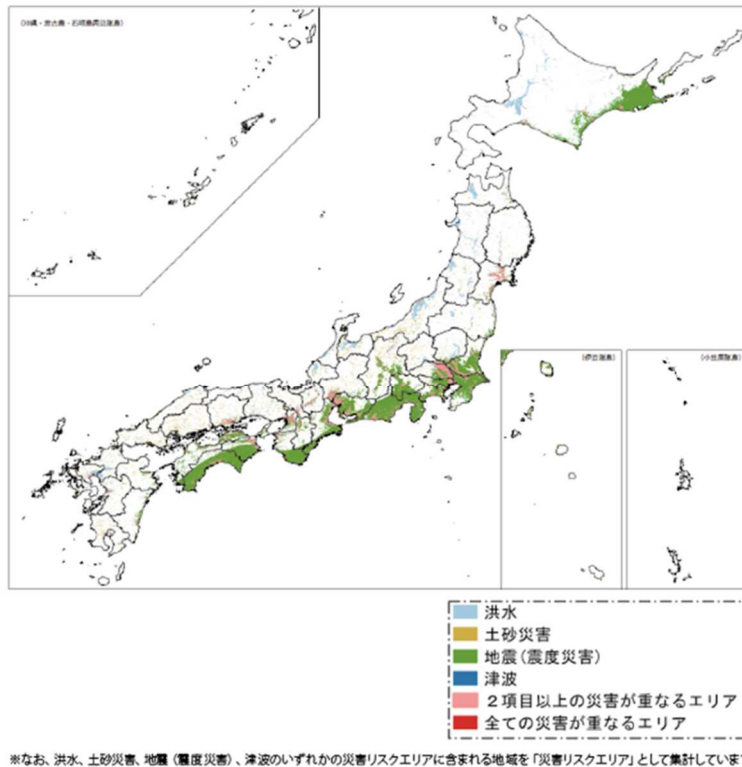


図 1：日本全国の自然災害リスク⁴

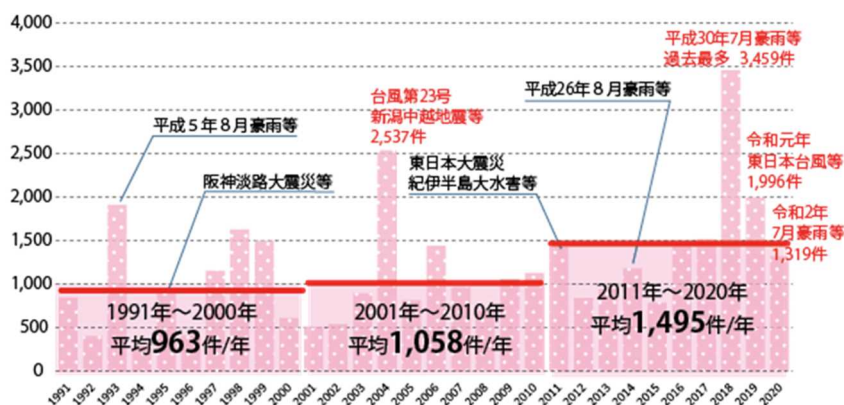


図 21：土砂災害の発生件数の推移⁵

日本政府では、2013年に防災・減災等に資するため、国土強靱化基本法を策定し、国土強靱化基本計画を推進している。国土強靱化基本計画では、高速道路の暫定2車線区間について基幹的な道路ネットワークの観点から4車線化を推進することや、降雪対策として、消融雪施設、スノーシェッド、防雪柵、チェーン着脱場、効率的な除雪作業のための除雪ステーション等の整備を進めること、道路橋梁の耐震補強、道路の土砂災害防止対策などが謳われており、本債券の資金用途は、これらの社会的課題の解決に資するものである。

⁴ 国土交通白書 2021 <https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r02/hakusho/r03/html/n1222000.html>

⁵ 国土交通白書 2021 <https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r02/hakusho/r03/html/n1222000.html>

また、中日本高速道路が管理する道路総延長のうち、トンネルの占める割合は 10%を超えている。災害が発生した場合には、四方が構造物によって囲まれていることから、被害が拡大することが懸念される。中日本高速道路では、トンネル内災害発生時の被災者が利用できる避難坑や非常用設備等を増強することで、トンネル内事故の重大事故化の抑止を行う予定である。

資金使途 1：修繕事業（橋梁の支承取替、のり面の土石流流入対策、雪氷対策施設の設置・修繕、橋梁の耐震補強工事等）：93 件

本資金使途は、災害の威力を弱め、被害を最小限に抑える修繕事業（橋梁・のり面・雪氷対策施設・震災対策）である。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」における災害時の高速道路利用者を対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当する。

本資金使途は、気候変動の適応ではない、天災地変など災害による被害の局限化のためのプロジェクトである。高速道路利用時に災害に遭遇する人々が本プロジェクトの対象となる。橋梁の修繕事業については、橋桁と橋脚の間の部材（支承）の取替を行い、地震災害時の被害を最小限に抑えるという支承取替が対象となる。気候変動適応の資金使途である床版劣化対策と並行して地震時の橋梁への被害を最小限とすることを目的としてより新しく高性能の支承への取替が進められている。

のり面の修繕事業については、防護柵の設置等が対象となる。防護柵の設置目的はのり面からの落石、土石流の流入を防ぎ、地震災害時や降雨災害時の被害を最小限に抑えることである。

雪氷対策施設の修繕事業については、融雪設備等雪氷対策施設の設置・修繕が対象となっている。北陸地域を中心に、中日本高速道路管内には、豪雪地帯対策特別措置法に定める豪雪地帯に指定されている地域が多く存在する。冬季における雪氷対策として、除雪や融雪に関する車両を配備しているが、それに加えて、急な登り坂区間で降雪により登坂が困難な地域等については、定置式の融雪設備を設置し、融雪装置から溶液を散布することで雪氷災害の最小限化を図っている。

震災対策の修繕事業については、橋梁の耐性を強化するための橋脚補強や落橋防止装置設置等の耐震補強工事が対象となっている。中日本高速道路では、橋梁の耐性強化に向けて、国土交通省の示す技術基準である道路橋示方書に示された橋の耐震性能のうち、耐震性能 2 を満たす橋梁とするために修繕事業を行っている。耐震性能 2 とは、「地震による損傷が限定的なものに留まり、橋としての機能の回復が速やかに行い得る性能」を指す⁶。

⁶ 中日本高速道路 ウェブサイト

https://www.c-nexco.co.jp/images/important_news/993/cba7b3e9afb28de8ceb3a0a5ba879547.pdf

資金使途 2：修繕事業（道路情報板等各設備の更新・修繕、各設備へ電気を供給するための受配電設備等の更新・修繕、各設備との通信を行うための伝送設備等の更新・修繕、防災拠点となる管理施設等の改築等）：90 件

本資金使途は、速やかな情報伝達によって利用者を守り、二次災害を防ぐための修繕事業（電気施設・通信施設・建築施設）である。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」における災害時の高速道路利用者を対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当する。

本資金使途は、災害が発生した際に、利用者に情報伝達を行うことで、二次災害を防ぐものが対象となっている。資金使途 1 によって、災害の最小限化を図ったものの、災害が発生してしまった場合にその情報を高速道路利用者に速やかに伝えることで二次災害を防ぐものである。本資金使途についても、資金使途 1 と同様に高速道路利用時に災害に遭遇する人々が本プロジェクトの対象となる。

電気施設に関する修繕事業は、災害発生時に高速道路利用者へ速やかに情報伝達を行うための道路情報板等各設備の更新・修繕や、道路情報板等各設備へ電気を供給するための受配電設備や自家発電設備等の更新・修繕である。道路情報板は高速道路上に点在しているほか、受配電設備や自家発電設備については、各インターチェンジやサービスエリア、パーキングエリア等に配置されており、これらの修繕により、災害発生によって停電が発生した場合にも、高速道路利用者に適切に情報を提供する体制を確保することを企図している。

通信施設に関する修繕事業は、道路情報板等各設備との通信を行うための伝送設備や道路管制センターにおける監視制御設備等の更新・修繕である。中日本高速道路管内における道路情報板との通信を行う装置や、中日本高速道路管内に 4 か所（名古屋、金沢、川崎、八王子）に設けられた道路管制センターの設備を対象としている。災害発生時には、これらの設備を通じて道路情報板等に対して情報を伝達し、高速道路利用者に注意を促す役割を有している。

建築施設に関する修繕事業は、災害時の防災拠点となる管理施設等の新築、改築が対象となる。中日本高速道路では、災害時の総合的な防災拠点として各地域に所在する事務所等を活用する予定であり、これら施設の防災機能を向上させる改築等を行う予定である。防災拠点となる管理施設等の改修により、災害発生時に業務継続可能な体制を整え、利用者への情報伝達や避難対応を行うことが企図されている。

資金使途 3：修繕事業等（トンネルにおける避難坑の設置、換気設備・非常用設備の増強・更新・修繕等）：4 件

本資金使途は、災害に巻き込まれた利用者を安全に避難させるための修繕事業（トンネル防災・トンネル施設）である。本資金使途は、「ソーシャルボンド原則」における災害時の高速道路利用者を対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当する。

本資金使途は、トンネル内における災害への対策が対象となっている。災害時の高速道路のトンネル利用者を対象とする。

トンネル防災に関する修繕事業では、トンネル災害時に高速道路利用者が安全に避難するための避難坑の設置やトンネル内換気設備、非常用設備の増強等が対象に挙げられている。中日本高速道路管内のトンネル数は441あり、2019年に国土交通省が改定した「道路トンネル非常用施設設置基準⁷」において、それまで交通方式によって避難坑の設置基準距離が分かっていたものを、より短い設置距離基準に統一した。中日本高速道路でもトンネル延長と交通量の多いトンネルにおいて、改訂された設置基準に従い、トンネル内の換気設備についても災害時の排煙設備の機能を兼ねる形で整備が進められている。また、非常用設備についても基準の改訂に合わせて増強が計画されている。

トンネル施設に関する修繕事業では、既存のトンネル内換気設備や非常用設備について更新・修繕が対象となる予定であり、これらによって、災害時の高速道路のトンネル利用者を対象とする、より安全性に配慮したインフラの提供を企図している。

資金使途4：暫定2車線（片側1車線）区間を4車線（片側2車線）化する工事：32件

本資金使途は、天災地変発生時の高速道路の閉塞を防ぎ、速やかな道路の復旧を可能にすることで周辺住民へ便益をもたらす4車線化事業（ただし、既存道路の拡幅かつ道路機能の冗長性保持に資するものに限る。）である。

本資金使途は、災害時における高速道路の利用者及び高速道路周辺の地域住民を対象とした「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当すると判断し、ソーシャル性を有しているとJCRは評価している。

本資金使途は、現在暫定2車線で運用している高速道路の4車線化である。本資金使途の対象は、4車線化を行うことで道路閉塞のリスクを低減することにつながるものに限られ、高速道路の強靱性向上により、災害によって孤立した地域の早期の交通再開を促すという社会的便益が見込まれる。

日本における高規格幹線道路のうち、3車線以下が占める割合は約4割であり、これは諸外国と比較しても非常に高い。特に暫定2車線は、当初供用時に交通量があまり見込まれない道路において採用されることが多いが、中央分離帯にラバーポールなどが設置されて仕切られているケースが多く、そのような場所では、4車線区間と比較して事故率が高い。また、地震や豪雨等の災害が発生した場合、復旧作業のために通行止めにする必要があることや大雪時には狭隘な道路空間となることに加えて、路肩排雪のために通行止めが必要となることから、交通に大きな支障を来すことが指摘されている。国土交通省の国土幹線道路部会では、「広域道路ネットワークの基本方針（ビジョン）」を示し、中日本高速道路が所在する中部ブロック・北陸ブロックにおいて、方針の1つとして災害時の代替機能観点から、多車線化の推進や、地域の孤立や医療機関等の防災拠点へのアクセス路の途絶に至らないような代替性の確保が盛り込まれている⁸。

⁷ 道路トンネル非常用施設設置基準の改定について

<https://www.mlit.go.jp/road/sign/kijyun/pdf/tonnneruhijou.pdf>

⁸ 国土交通省 第54回国土幹線道路部会

https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000622.html

中日本高速道路が管理・保有する高速道路は、広域道路ネットワークのうち高規格道路に該当し、国土交通省では、国土強靱化を目的として、高規格道路(有料)について4車線化優先整備区間(880km、うち中日本高速道路区間約100km)を選定し、順次着手を行っている。

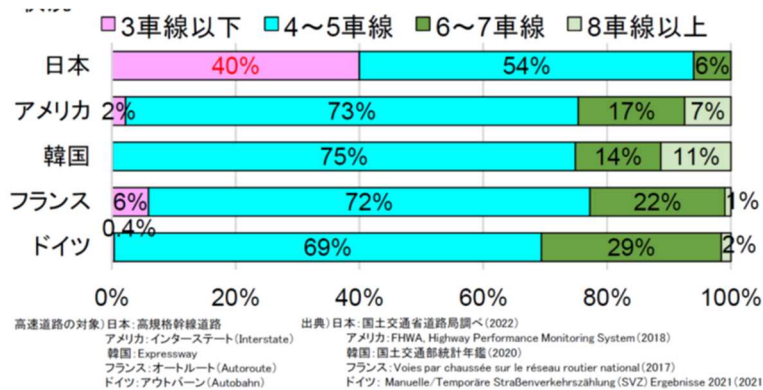


図3：各国の高速道路網における車線の分布⁹

暫定2車線道路の4車線化によって、上記の災害発生時における車両通行止めにより、地域のアクセス途絶という事態の減少が見込まれる。既に暫定2車線の4車線化を行った区間において、災害等による通行止めの回数が減少したことが中日本高速道路から公表されている¹⁰。

なお、本資金用途においては、単に交通量が増大して4車線化が必要となっている区間は含まれておらず、高速道路の強靱性向上により、災害によって孤立した地域の早期の交通再開に資する区間が対象となる。

3. 環境・社会に対する負の影響について

環境・社会に対する負の影響にかかる本フレームワーク（抜粋）

プロジェクトが環境や社会に与えるネガティブな影響とその対処方法

(前略)

2. リスク緩和対応

①土地造成に伴う生態系への影響

- ・すべての高速自動車道建設事業において環境影響評価を実施（国または対象の都道府県が実施）
- ・施工にあたっては土質調査、水文調査等の環境調査を実施し、地形・地質・地下水の状況等の把握したのちに、近隣社会生活に影響を及ぼさないよう、道路構造を決定。

⁹ 国土交通省 第53回国土幹線道路部会 配布資料5
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001587621.pdf>

¹⁰ 中日本高速道路 ウェブサイト <https://www.c-nexco.co.jp/images/news/4767/2e2a4b3e16a16283802ce291d72abf2f.pdf>

- ・自然環境が豊かな地域では、地域に自生する樹木のタネを採取・育成し、「地域性苗木」として高速道路ののり面等の緑化に活用。
- ・建設発生土やアスファルト、コンクリート塊などの建設副産物を可能な限り再資源化し再利用、再利用できないものは再生資源として利用。
- ・「環境基本法」「騒音規制法」などの趣旨に沿った、騒音対策や大気汚染対策を実施。

※騒音対策：施工前の騒音予想や施工後の測定結果、沿道自治体からの要請や立地条件に基づき、遮音壁や環境施設帯を設置

大気汚染対策：のり面の樹林化、渋滞対策等

②交通通行規制や車線規制による渋滞の発生

- ・大規模な車線規制を行う場合には、事前に当社 HP や広報物等で利用者への周知を行い、渋滞緩和を図る。
- ・対面通行規制により片側ずつ施工を行うなど、工事による交通影響を軽減。

③工事従事者の安全リスク

- ・「安全を何よりも優先」することを経営理念として掲げ、経営方針の1つである「安全性向上に向けた不断の取組みの深化」の具体的な取組み方針として、安全性向上への「5つの取組み方針」を決定。

1. 安全を最優先とする企業文化の醸成
2. 安全活動の推進
3. 安全を支える人財の育成
4. 道路構造物等の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善
5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

- ・上記に基づき、受注者やグループ会社とともに安全で効率的な工事や作業に向けた取り組みを実施。

- ・「5つの取組み方針」に基づく取組みの実施状況を外部の有識者からなる安全性向上有識者会議にて年に一度報告。

(後略)

中日本高速道路では、本フレームワークで対象とする適格プロジェクトの大半については、既存の高速道路の改修工事だけを対象とし、大規模な土木工事を含まないことから、環境・社会に大きな負の影響を与えるおそれはないとしている。なお、4車線化工事については、既に暫定2車線で開業している部分が対象となっており、これらの道路については、大半が将来の4車線化に備えて用地確保や工事が行われている。しかし、トンネルなどの一部土工構造物については、大規模な工事となる一

方で、暫定 2 車線時には使用されないため開削が行われず、4 車線化工事に伴って工事が行われる。中日本高速道路では、上記工事に対して環境影響評価など、法律や条例で定められた手続きを行うことで、環境・社内に対する負の影響の確認や低減措置を行うことを定めている。なお上記を含め、中日本高速道路の事業全般については、上記の想定されるリスクとその緩和策を定めている。JCR では、中日本高速道路に対するヒアリングおよび関連資料の確認により、適切な対応策が講じられる体制となっていることを確認した。

4. SDGs との整合性について

(1) ICMA の SDGs マッピングとの整合性

資金使途の対象となるプロジェクトは、ICMA の SDGs マッピングに照らすと、以下の SDGs の目標およびターゲットに貢献すると評価した。



目標 3：すべての人に健康と福祉を

ターゲット 3.6. 2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。



目標 9：産業と技術革新の基盤をつくろう

ターゲット 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。





目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 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）及び適応の能力を強化する。

(2) SDGs アクションプランおよびソーシャルボンドガイドラインとの整合性

資金使途の対象となるプロジェクトは、金融庁がソーシャルボンドガイドラインで例示した「SDGs アクションプラン等を踏まえた社会的課題」のうち以下の項目に整合していることを確認した。

SDGs アクションプラン等を踏まえた社会的課題：持続可能で強靱な国土	
<p>対象となる人々：災害時における高速道路の利用者及び高速道路周辺の地域住民</p> <p>防災・減災対策を施した施設の建築、 災害脆弱性・インフラ老朽化対策事業</p>	<p>ターゲット</p>  

I. 資金使途の選定基準とそのプロセス

【評価の視点】

本項では、本評価対象を通じて実現しようとする目標、ソーシャルプロジェクトの選定基準とそのプロセスの妥当性および一連のプロセスが適切に投資家等に開示されているか否かについて確認する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRは本債券における目標、適格プロジェクトの選定基準、プロセスについて、専門知識をもつ部署及び経営陣が適切に関与しており、透明性も担保されていると判断している。

1. 目標

目標にかかる本フレームワーク（抜粋）

長期ビジョンにたった投資方針

当社は、東名高速道路、名神高速道路、中央自動車道などの高速道路約 2,100km を管理している。東名高速道路及び名神高速道路は全線開通から 50 年以上が経ち、全線でも供用から 30 年以上を経過した道路が約 6 割、50 年以上が経過した道路が約 3 割を占めるなど、老朽化が進行している。これからも暮らしや経済を支える大動脈としての役割を果たしていくために、早期に大規模更新・修繕事業に取り組んでいく必要がある。

また、近年、頻発化・激甚化する自然災害、少子高齢化や労働人口の急速な減少、ICT 分野における急速な技術革新など、社会環境は目まぐるしく変化しており、企業として、どのように社会の持続可能な発展に貢献していくのかが問われている。当社グループは、高速道路ネットワークの整備、リニューアルプロジェクトによる老朽化対策や橋梁の耐震補強による強靱化対策、ICT を活用した技術開発、地域活性化などの社会課題の解決に取り組み、更なる高みをめざして挑戦し続けている。

（中略）

また、政府は 2013 年 12 月に「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」を公布し、これを踏まえ策定された「国土強靱化基本計画」や「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」等に基づき、災害に強い国づくりを推進している。これらの中で交通インフラについても適切な補強等や老朽化対策を講じていく必要があるとされており、災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能確保を図るとされている。

加えて、2019 年 9 月に国土交通省が策定した「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）令和 3 年度～令和 7 年度」では、整備したインフラが事前防災として大きな効果を発揮できるよう、平時から適切なインフラメンテナンスを実施する意義が大きくなっているとされており、「目

指すべき姿」として、インフラが持つ機能が将来にわたって適切に発揮できる、持続可能なインフラメンテナンスを実現すること等が明記されている。

本フレームワークにおけるソーシャルボンドの資金使途の対象プロジェクトを実施することにより、高速道路の災害対策や老朽化対策を推進することは、政府の防災・減災、国土強靭化に関する方針に沿っており、持続可能で強靭な国土の質の高いインフラの整備に資すると考えている。

JCR は、ソーシャルボンドの資金使途に関して、中日本高速道路が国土交通省の気候変動への適応計画、高速道路の老朽化に対して強靭化を図るために定められた「高速道路資産の長期保全及び更新の在り方に関する技術検討会 提言（平成 26 年 1 月 22 日）」、「東・中・西日本高速道路（株）が管理する高速道路における大規模更新・大規模修繕について（平成 26 年 1 月 22 日）」、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）令和 3 年度～令和 7 年度（令和 3 年 6 月 18 日）」、「NEXCO 中日本インフラ長寿命化計画（行動計画）令和 3 年度～令和 7 年度（令和 3 年 12 月）」、「NEXCO 中日本個別施設計画（道路施設）（令和 4 年 12 月）」、「保全点検要領（令和 5 年 4 月）」、「施設保全管理要領（令和 5 年 4 月）」、「高速道路における安全・安心基本計画（令和元年 9 月 10 日）」、「高速道路における安全・安心実施計画（令和元年 12 月 20 日）」、「高速道自動車国道中央自動車道富士吉田線等に関する協定」、「舗装の構造に関する技術基準について」（国都街第 48 号，国道企第 55 号 平成 13 年 6 月 29 日）」、「中日本高速道路株式会社 設計要領」に従い、様々な施策を着実に実行していることを確認した。

以上より、本債券で資金使途の対象としている事業は、国土交通省による交通インフラに係る計画及び中日本高速道路の戦略と整合的であると JCR は評価している。

2. 選定基準

JCR は、本債券の適格性基準について、評価フェーズ 1 で確認したとおり、高い社会的便益を有するプロジェクトを対象としていると評価している。また、本債券で対象としている事業は、いずれも選定基準を満たしていることを確認した。

3. プロセス

中日本高速道路のプロジェクトの選定関与者及び選定プロセスは、法律で定められたところに従っており、中日本高速道路のみならず第三者の関与があり、透明性の高い選定プロセスとなっている。

以上より、本債券に関する中日本高速道路の目標、選定基準、プロセスは、適切に構築されていると JCR は評価している。また、中日本高速道路は、ソーシャルボンド発行時に発行登録追補目論見書、Final Terms または Offering Circular を主だった書類としこれらの基準やプロセスを投資家に対して開示の予定であり、透明性は確保されている。

II. 調達資金の管理

【評価の視点】

調達資金の管理方法は、資金調達者によって多種多様であることが通常想定される。本項では、本評価対象によって調達された資金が、確実にソーシャルプロジェクトに充当されること、また、その充当状況が容易に追跡管理できるような仕組みと内部体制が整備されているか否かを確認する。

また、本評価対象に基づき調達した資金が、早期にソーシャルプロジェクトに充当される予定となっているか、加えて未充当資金の管理・運用方法の評価についても重視している。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、中日本高速道路の資金管理体制が適切に構築されており、調達資金の管理方法については本評価レポートにおいて開示されることから、透明性が高いと評価している。

本債券の資金使途は、修繕事業における橋梁の支承受取替、のり面の土石流流入対策、雪氷対策施設の設置・修繕、橋梁の耐震補強工事等、道路情報板等各設備の更新・修繕、各設備へ電気を供給するための受配電設備等の更新・修繕、各設備との通信を行うための伝送設備等の更新・修繕、防災拠点となる管理施設等の改築等、トンネルにおける避難坑の設置、換気設備・非常用設備の増強・更新・修繕等及び暫定2車線（片側1車線）区間を4車線（片側2車線）化する工事に対する新規投資またはリファイナンスであり、これ以外の目的に充当される予定はない。なお、新規投資とリファイナンスの割合は、約1:9程度の予定である。

中日本高速道路は、調達した資金を専用口座で管理することで、他の資金使途と明確にソーシャルボンドの使途を区別している。専用口座に入金後は対象プロジェクト毎の工事費等支出累計額を精査した後に一般口座へ資金移動すること、対象プロジェクトの半期ごとの工事出来高を資産システムから抽出し、進捗状況の把握に努めることとしており、厳密な追跡管理体制となっている。また、調達資金の出入管理について、出納責任者である財務課長が行うこと、半期ごとの決算に際し監査法人の確認を終える予定となっていることから内部統制体制も適切に構築されている。

以上から、JCRでは中日本高速道路は厳格な資金管理体制及び内部統制体制を構築していると評価している。

III. レポーティング

【評価の視点】

本項では、本評価対象に基づく資金調達前後の投資家等への開示体制が詳細かつ実効性のある形で計画されているか否かを、調達時点において評価する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、中日本高速道路のレポーティングについて、資金の充当状況及び裨益層にもたらす便益の両方が、投資家等に対して適切に開示される計画であると評価している。

資金の充当状況に係るレポーティング

本債券による調達資金の用途は、中日本高速道路のホームページ、JCR の評価レポート等で投資家に対して公表される予定である。充当状況の開示方法、未充当資金の管理方法についても適切に予定されているほか、資金充当対象のプロジェクトについて償還されるまでの間に中止などにより再充当の必要がある場合には、調達資金の全額を他の対象プロジェクトに充当するまで、中日本高速道路ウェブサイト上にて、年次で開示することを予定している。

社会的便益に係るレポーティング

中日本高速道路では、本債券の社会的便益に関する内容を年次で中日本高速道路のウェブサイト上において開示する予定である。

社会的便益に関するレポーティングは、対象となる修繕事業の概要に加えて、アウトプット及びアウトカムが示され、インパクトとして目標で記載された内容がレポーティングされる。さらに、定量的な内容についても可能な限り開示予定であることから、対象プロジェクトプロジェクトの社会的意義を示すのに十分である。

以上より、JCR では、中日本高速道路によるレポーティング体制が適切であると評価している。

IV. 組織のサステナビリティへの取り組み

【評価の視点】

本項では、資金調達者の経営陣がサステナビリティに関する問題について、経営の優先度の高い重要課題と位置づけているか、社会的課題を含むサステナビリティの推進を専門的に扱う部署の設置または外部機関との連携によって、サステナブルファイナンス実行方針・プロセス、ソーシャルプロジェクトの選定基準等が明確に位置づけられているか、等を評価する。

▶▶▶ 評価対象の現状と JCR の評価

JCRでは、中日本高速道路がサステナビリティに関する問題を経営の重要課題と位置付け、経営陣の強いイニシアティブの下、様々な取り組みを多様なステークホルダーと共に実践していること及び高速道路の環境面および労働安全面に関する専門部署および人材を有し、専門的知見から適格プロジェクトの実施に参与している点について、高く評価している。

中日本高速道路グループは、中期経営計画である「経営計画チャレンジ V 2021-2025」において、4つの経営方針を掲げた。

経営方針

経営方針 1 安全性向上に向けた不断の取り組みの深化

安全は当社グループにおける経営の根幹かつすべての経営方針につながるものとして経営方針の最上位に位置づけています。安全文化を醸成するとともに、高速道路構造物の安全からあらゆる“安全”に幅を広げた下記の取り組みを深化させていきます。

安全性向上への「5つの取組み方針」

1. 安全を最優先とする企業文化の醸成
2. 安全活動の推進
3. 安全を支える人財の育成
4. 道路構造物等の経年劣化や潜在的リスクに対応した業務プロセスの継続的改善
5. 安全性向上に向けた着実かつ効率的な事業の推進

経営方針 2 高速道路の機能強化と広くお客さまに利用される高速道路空間への進化

高速道路の新規開通、4車線・6車線化、構造物の老朽化への対応や激甚化・頻発化する自然災害への対応を着実に実施することで、お客さまに安心・快適な高速道路空間をお届けするとともに、“移動”だけでなく幅広く高速道路をご利用いただくことにつながり、地域の発展に貢献します。

経営方針 3 デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦

デジタル社会や脱炭素社会の進展などの環境変化を見据え、当社グループの技術やノウハウをもとに、お客さまや地域社会などステークホルダーの皆さまとの協働を通じて、新たな価値の創造に挑戦します。さらに、事業活動を通じてCO2削減などの環境保全、持続可能な社会の実現に貢献します。

経営方針 4 お客さまをはじめとするステークホルダーの期待に応え続けるための経営基盤の強化

当社グループのあらゆる活動を支える経営基盤を強化していくため、環境変化への感度が高く強い現場力を持つ人財の育成、デジタル化の推進などによる生産性の向上、コーポレートガバナンスの確立、情報発信の充実や地域との交流による事業理解の促進などに取り組み、ステークホルダーの皆さまの期待に応えます。

図 4：中日本高速道路の経営方針¹¹

¹¹ NEXCO 中日本レポート 2023
https://www.c-nexco.co.jp/corporate/csr/csr_download/documents/2023/nexcocsr23_2_all.pdf

この4つの経営方針に従い、中日本高速道路では、主要施策として、気候変動適応ならびに地震などの災害への対応として「加速するインフラ老朽化に対する着実なメンテナンス」、「激甚化・頻発化する自然災害への対応」を掲げて、取り組みを推進している。

また、上記経営方針の3つ目に「デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦」を掲げている。この項目は、日本政府が2020年に掲げたデジタル社会の実現や脱炭素社会の実現を目指す方針を掲げたこと、将来想定される経営上の課題として、将来の変化を見据えた「加速するデジタル技術の活用」、「脱炭素社会の実現のための環境保全」への対応が急務であると認識したことおよび社内からの「高速道路事業の高度化やIoTの導入を行うべきではないか」等の意見があったことから経営方針に入ったことを確認している。

経営方針に基づき実施するサステナビリティの取り組みを含む経営施策については、経営会議及び取締役会で審議・決議が行われる。また、施策の実施状況や今後の対応策、かかるリスクの動向等を確認・審議するため、経営戦略会議及びリスクマネジメント委員会を実施し、その内容を翌期の施策に反映させている。

なお、「経営計画チャレンジV 2021-2025」では、この「デジタル化や脱炭素化などの環境変化に適応した新たな価値創造への挑戦」のうち「地域環境の保全と脱炭素化への貢献」において「再生可能エネルギーの取り組み」や「高効率照明灯具（LED）への交換」をはじめとする環境への取り組みに関する記載を充実させ、環境問題を重視していることをステークホルダーに対して表明している。

また、「技術開発と革新的な技術の実装」においても、鉄筋の防錆材の開発を行い、凍結防止剤として散布している塩化ナトリウムによる腐食劣化の抑制を図ったり、塩化ナトリウムの使用量を抑制する新たな凍結防止剤の開発を行うなど、新規技術開発を進め、ライフサイクルコストの削減を進めている。

これらの「経営計画チャレンジV 2021-2025」の策定に際しては、中日本高速道路は外部有識者に意見を聴取し、全体構成や主要施策案の作成について反映させている。それらの外部有識者は「国土の強靱化」、「新たな価値の創造」、「カーボンニュートラル」および「次世代育成」に関する意見を述べており、中日本高速道路ではそれらも参考にしながら経営計画を策定した。

中日本高速道路は、ISO14001の認証を受けた環境マネジメントシステムを運用している。また、新年度の環境マネジメントの計画について、マネジメントレビューにおいてCEOから指示を行っており、トップによる環境マネジメントを推進している。新年度の計画については経営会議において報告し、会社の方針として周知している。

環境問題に関しては、環境影響評価の実施や環境対策に係る方針を決定する部署として環境・技術企画部がある。また、労働安全面を含む安全性に関する事項を総合的に管理する部署として、総合安全推進部という専門部署を有している。

以上から、JCRでは、中日本高速道路が引き続き経営陣の強いイニシアティブの下、様々な取り組みを多様なステークホルダーと共に実践していることを確認した。また高速道路の環境面および労働安全面に関する専門部署および人材を有し、専門的知見から適格プロジェクトの実施に関与していることを確認している。

評価フェーズ 3: 評価結果(結論)

Social 1

本債券について、JCR ソーシャルファイナンス評価手法に基づき、「ソーシャル性評価(資金用途)」の評価を“s1”、「管理・運営・透明性評価」の評価を“m1”とし、この結果「JCR ソーシャルボンド評価」を“Social 1”とした。また、本債券は、ソーシャルボンド原則およびソーシャルボンドガイドラインにおいて求められる項目について基準を満たしているほか、SDGs 目標及び政府の SDGs 目標に対する具体的施策にも合致している。

【JCR ソーシャルボンド評価マトリックス】

		管理・運営・透明性評価				
		m1	m2	m3	m4	m5
ソーシャル性評価	s1	Social 1	Social 2	Social 3	Social 4	Social 5
	s2	Social 2	Social 2	Social 3	Social 4	Social 5
	s3	Social 3	Social 3	Social 4	Social 5	評価対象外
	s4	Social 4	Social 4	Social 5	評価対象外	評価対象外
	s5	Social 5	Social 5	評価対象外	評価対象外	評価対象外

(担当) 梶原 敦子・梶原 康佑

本評価に関する重要な説明

1. JCR ソーシャルファイナンス評価の前提・意義・限界

日本格付研究所（JCR）が付与し提供する JCR ソーシャルファイナンス評価は、評価対象であるソーシャルボンドの発行及び/又はソーシャルローンの実行（以下、ソーシャルボンドとソーシャルローンを総称して「ソーシャルファイナンス」、ソーシャルボンドの発行とソーシャルローンの実行を総称して「ソーシャルファイナンスの実行」という）により調達される資金が JCR の定義するソーシャルプロジェクトに充当される程度ならびに当該ソーシャルファイナンスの資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明であり、当該ソーシャルファイナンスで調達される資金の充当ならびに資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度を完全に表示しているものではありません。

JCR ソーシャルファイナンス評価は、ソーシャルファイナンスの実行計画時点又は実行時点における資金の充当等の計画又は状況の評価するものであり、将来における資金の充当等の状況を保証するものではありません。また、JCR ソーシャルファイナンス評価は、ソーシャルファイナンスが社会に及ぼす改善効果を証明するものではなく、社会に及ぼす改善効果について責任を負うものではありません。ソーシャルファイナンスの実行により調達される資金が社会に及ぼす改善効果について、JCR は発行体及び/又は借入人（以下、発行体と借入人を総称して「資金調達者」という）、又は資金調達者の依頼する第三者によって定量的・定性的に測定されていることを確認しますが、原則としてこれを直接測定することはありません。なお、投資法人等で資産がすべてソーシャルプロジェクトに該当する場合に限り、ソーシャルエクイティについても評価対象に含むことがあります。

2. 本評価を実施するうえで使用した手法

本評価を実施するうえで使用した手法は、JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/>) の「サステナブルファイナンス・ESG」に、「JCR ソーシャルファイナンス評価手法」として掲載しています。

3. 信用格付業にかかるとの関係

JCR ソーシャルファイナンス評価を付与し提供する行為は、JCR が関連業務として行うものであり、信用格付業にかかるとは異なります。

4. 信用格付との関係

本件評価は信用格付とは異なり、また、あらかじめ定められた信用格付を提供し、又は閲覧に供することを約束するものではありません。

5. JCR ソーシャルファイナンス評価上の第三者性

本評価対象者と JCR との間に、利益相反を生じる可能性のある資本関係、人的関係等はありません。

■留意事項

本文書に記載された情報は、JCR が、資金調達者及び正確で信頼すべき情報源から入手したものです。ただし、当該情報には、人為的、機械的、又はその他の事由による誤りが存在する可能性があります。したがって、JCR は、明示的であると黙示的であるとを問わず、当該情報の正確性、結果、的確性、適時性、完全性、市場性、特定の目的への適合性について、一切表明保証するものではなく、また、JCR は、当該情報の誤り、遺漏、又は当該情報を使用した結果について、一切責任を負いません。JCR は、いかなる状況においても、当該情報のあらゆる使用から生じうる、機会損失、金銭的損失を含むあらゆる種類の、特別損害、間接損害、付随的損害、派生的損害について、契約責任、不法行為責任、無過失責任その他責任原因のいかなるものを問わず、また、当該損害が予見可能であると予見不可能であるとを問わず、一切責任を負いません。JCR ソーシャルファイナンス評価は、評価の対象であるソーシャルファイナンスにかかる各種のリスク（信用リスク、市場流動性リスク、価格変動リスク等）について、何ら意見を表明するものではありません。また、JCR ソーシャルファイナンス評価は JCR の現時点での総合的な意見の表明であって、事実の表明ではなく、リスクの判断や個別の債券、コマースペーパー等の購入、売却、保有の意思決定に関して何らの推奨をするものでもありません。JCR ソーシャルファイナンス評価は、情報の変更、情報の不足その他の事由により変更、中断、又は撤回されることがあります。JCR ソーシャルファイナンス評価のデータを含め、本文書にかかる一切の権利は、JCR が保有しています。JCR ソーシャルファイナンス評価のデータを含め、本文書の一部又は全部を問わず、JCR に無断で複製、翻案、改変等を行うことは禁じられています。

■用語解説

JCR ソーシャルファイナンス評価：ソーシャルファイナンスの実行により調達される資金が JCR の定義するソーシャルプロジェクトに充当される程度ならびに当該ソーシャルファイナンスの資金使途等にかかる管理、運営及び透明性確保の取り組みの程度を評価したものです。評価は 5 段階で、上位のものから順に、Social 1、Social 2、Social 3、Social 4、Social 5 の評価記号を用いて表示されます。

■サステナビリティファイナンスの外部評価者としての登録状況等

- ・環境省 グリーンファイナンス外部レビュー者登録
- ・ICMA (国際資本市場協会) に外部評価者としてオブザーバー登録)
- ・UNEP FI ポジティブ・インパクト金融原則 作業部会メンバー
- ・Climate Bonds Initiative Approved Verifier (気候債イニシアティブ認定検証機関)

■その他、信用格付業者としての登録状況等

- ・信用格付業者 金融庁長官 (格付) 第 1 号
- ・EU Certified Credit Rating Agency
- ・NRSRO : JCR は、米国証券取引委員会が定める NRSRO (Nationally Recognized Statistical Rating Organization) の 5 つの信用格付クラスのうち、以下の 4 クラスに登録しています。(1)金融機関、ブローカー・ディーラー、(2)保険会社、(3)一般事業法人、(4)政府・地方自治体。米国証券取引委員会規則 17g-7(a)項に基づく開示の対象となる場合、当該開示は JCR のホームページ (<https://www.jcr.co.jp/en/>) に掲載されるニュースリリースに添付しています。

■本件に関するお問い合わせ先

情報サービス部 TEL : 03-3544-7013 FAX : 03-3544-7026

株式会社 日本格付研究所

Japan Credit Rating Agency, Ltd.
信用格付業者 金融庁長官 (格付) 第 1 号

〒104-0061 東京都中央区銀座 5-15-8 時事通信ビル