



セカンドオピニオン

東日本高速道路株式会社

2024年6月10日

サステナビリティ・ファイナンスフレームワーク

サステナブルファイナンス本部
担当アナリスト：大内 祥子

格付投資情報センター(R&I)は、東日本高速道路のサステナビリティ・ファイナンスフレームワーク(2024年6月策定)が以下の原則・ガイドラインに適合していることを確認した。

ソーシャルボンド原則(2023、ICMA)	ソーシャルローン原則(2023、LMA等)
グリーンボンド原則(2021、ICMA)	グリーンローン原則(2023、LMA等)
ソーシャルボンドガイドライン(2021、金融庁)	グリーンローンガイドライン(2022、環境省)
グリーンボンドガイドライン(2022、環境省)	サステナビリティボンド・ガイドライン(2021、ICMA)

■資金使途(ソーシャル)

事業区分	対象プロジェクト	対象となる人々
手ごろな価格の基本的 インフラ設備	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 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 	一般の人々 (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)
	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 交通安全の確保 環境保全の推進 	
	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 	

■資金使途(グリーン)

事業区分	対象プロジェクト
気候変動の適応	高速道路の新設・改築(気候変動に適応した道路ネットワークの代替性確保) <ul style="list-style-type: none"> 大雨によって発生した土砂災害又は大雪時の積雪による道路ネットワークの寸断を防止することを目的とした4車線化事業

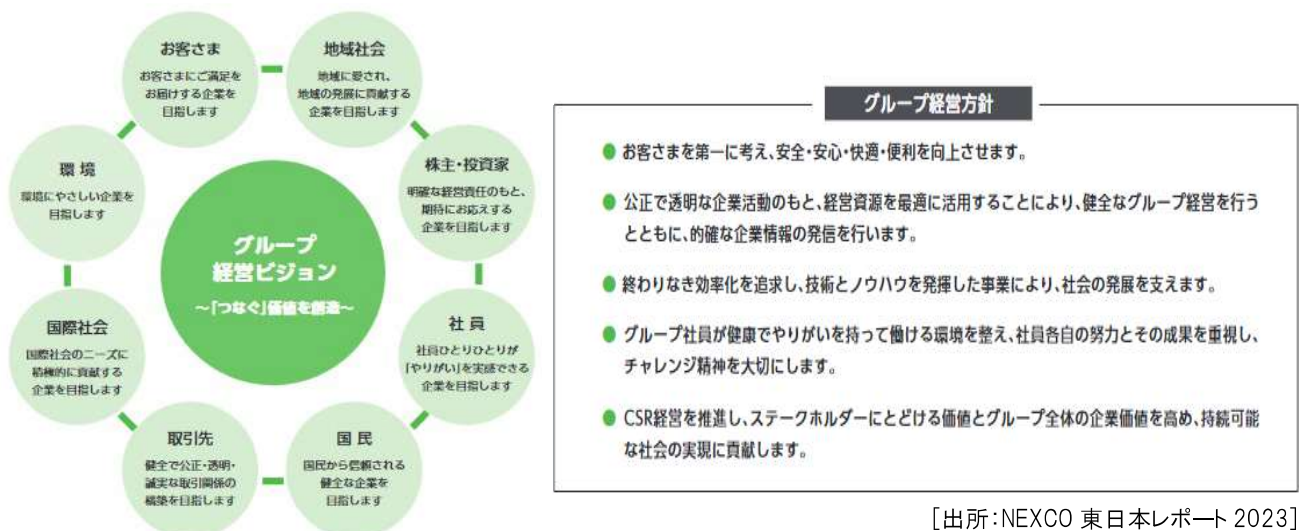
1. 資金調達者の概要

(1) 会社概要

- 東日本高速道路は道路関係 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。

(2) 経営理念と経営方針

- 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。



[出所: NEXCO 東日本レポート 2023]

(3) 東日本高速道路の位置づけ

- 東日本高速道路は「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」¹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「社会資本整備重点計画(2021～2025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(2021～2025年)」の3つである。その他、アンブレラ計画²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。

¹ 高速道路株式会社法第一条

² 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

(4) 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. 調達資金の使途

調達資金の使途として示された対象プロジェクトは社会的効果・明確な環境改善効果をもたらす。調達資金の使途は適切である。

(1) 対象プロジェクト

- ・ 東日本高速道路の高速道路事業は、東日本地域³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」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。このうち「道路建設等事業」がソーシャルプロジェクトとして調達した資金を充当する。加えて、「道路建設等事業」のうち気候変動に適応した道路ネットワークの代替性確保を目的とした4車線化事業については、グリーンプロジェクトとして調達した資金を充当する。

(2) ソーシャルプロジェクトの社会的効果

高速道路の新設・改築、高速道路の修繕・災害復旧、高速道路の特定更新

事業区分：手ごろな価格の基本的インフラ設備

対象となる人々：一般の人々（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）

貢献するSDGs：「3.すべての人に健康と福祉を」「8.働きがいも 経済成長も」

「9.産業と技術革新の基礎をつくろう」「11.住み続けられるまちづくりを」

「13.気候変動に具体的な対策を」

³ 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つては国土交通大臣が指定するものに限る。）



- 根拠法⁴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を事業目的としている。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。
- 東日本高速道路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」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。
- 対象プロジェクトの直接的な目的は5つの社会的課題への対応である。

社会的課題	目標とする社会的効果
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"> 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
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 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2車線区間の正面衝突事故防止対策(センターブロック等)
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、森林資源の有効活用によるCO2削減 事業に伴うエネルギー・物質のリサイクル
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

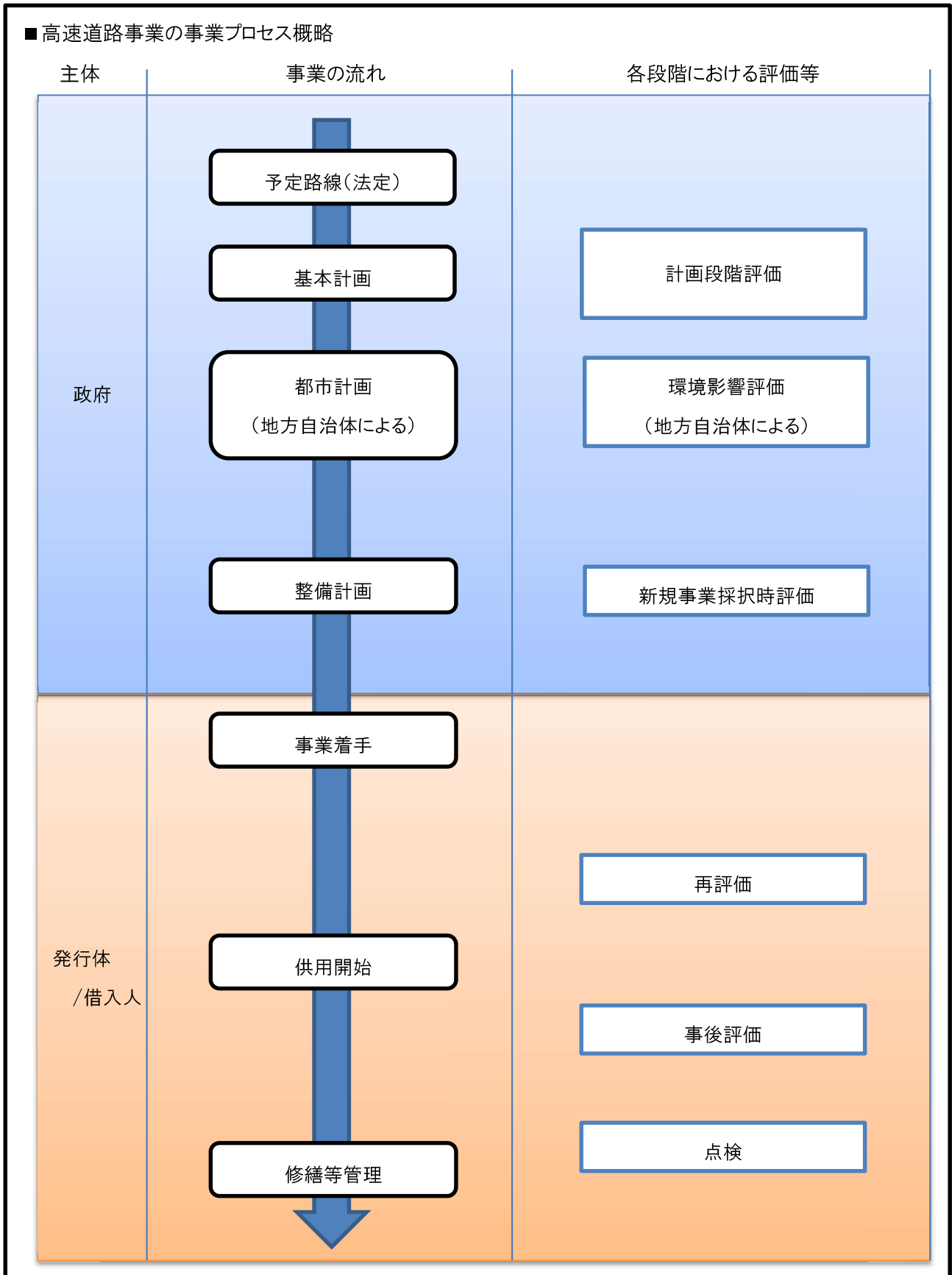
- 上記の課題認識の根底には、国土交通省所管の「国土形成計画」と「社会資本整備重点計画」、「交通政策基本計画」がある。また、「インフラ長寿命化基本計画」や「国土強靱化基本計画」、「交通安全基本計画」においても同様の課題認識を確認できる。対象プロジェクトは国土計画等に基づく社会的課題へ対応するものと言える。

対象プロジェクトの評価の仕組み

- 対象プロジェクトの大きな流れは図表「高速道路事業の事業プロセス概略」(5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、東日本高速道路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⁵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。

⁴ 高速道路株式会社法第一条

⁵ 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)



[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]

- 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。
 - (広範囲に及ぶ影響) 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。
- 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効果を判断している。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。
- 対象プロジェクト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は対象プロジェクト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。

(3) グリーンプロジェクトの環境改善効果

高速道路の新設・改築(気候変動に適応した道路ネットワークの代替性確保)

事業区分: 気候変動の適応

貢献するSDGs: 「13.気候変動に具体的な対策を」



- 調達資金は、大雨によって発生した土砂災害又は大雪時の積雪による道路ネットワークの寸断を防止することを目的とした4車線化事業に充当する。気候変動に適応した道路ネットワークの代替性確保の観点から選定された区間を4車線化することで、社会的課題に加え気候変動にも対応する。
- 気象庁が2024年3月に発表した気候変動監視レポート2023によると、大雨の発生頻度は有意に増加しており、非常に激しい雨(1時間降水量50mm以上)の年間発生回数は増加傾向にある。地球温暖化による気温上昇に伴って大気中の水蒸気量が増加傾向にあることが大雨や短時間強雨の増加要因として挙げられている。
- 大雨や短時間強雨により、道路の法面・盛土等が崩壊し土砂災害が発生することがある。暫定2車線(対面通行区間)においては道路全体が被害を受け、交通網が寸断する事態が発生する。

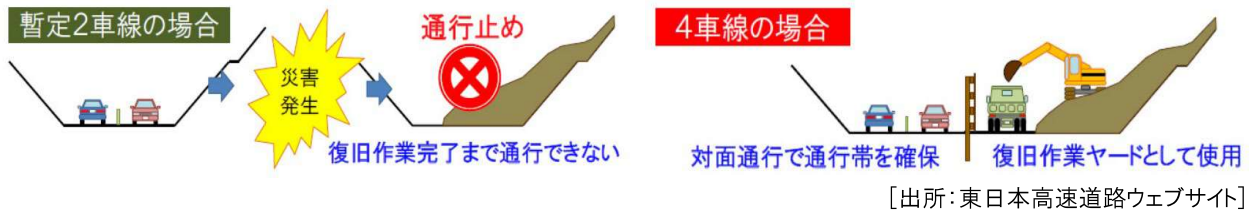


[道東自動車道(トマム～十勝清水)、
出所: 東日本高速道路]

- ・ ラニーニャ現象⁶が発生すると、インドネシア近海を含む西太平洋熱帯域で積乱雲の活動が活発となり、日本の冬季においては西高東低(冬型)の気圧配置が強まる。北西の季節風が強まり、気温が低くなることで大雪となる傾向がみられる。地球温暖化の影響により降雪日数は減少しているものの、ラニーニャ現象の発生頻度が増大する研究結果や局地的な豪雪をもたらす日本海寒帯気団収束帯⁷に関する研究結果も発表されている。
- ・ 大雪や短期間での集中的な降雪により、車両が走行困難となり、道路上で立ち往生することがある。暫定2車線においては先行車両が立ち往生した場合、後続車両が立ち往生した車両を回避することが困難となり、交通網が寸断する事態が発生する。
- ・ 大雨や大雪による交通網が寸断する可能性がある暫定2車線区間を4車線化することで、全面的な通行止めとするリスクを軽減し、災害発生時の復旧作業ヤードの確保、被災地救援物資や救急車両の通行帯を確保することが可能となる。



[秋田自動車道(北上西～湯田)、
 出所:国土交通省 道路分科会第20回事業評価部会]



- ・ 気候変動に適応した道路ネットワークの代替性確保を目的とした4車線化事業は、国民生活・都市生活の分野の適応策と言える。グリーンプロジェクトとして充て込対象とする区間は、法面崩壊、立ち往生の発生箇所や通行止め実績に基づき、ネットワークの代替性確保を目的として4車線化候補箇所を選定する。なお、2024年6月時点において選定している対象区間は以下の通りである。

道路名	対象区間	
道東自動車道	占冠～トマム	26.2km
	トマム～十勝清水	20.9km
秋田自動車道	北上西～湯田	21.6km
磐越自動車道	三川～安田	14.9km
	会津坂下～西会津	11.4km
	西会津～津川	22.4km

3. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

社会・環境面の目標、規準、プロジェクトの評価・選定のプロセス、環境・社会リスクの特定・緩和・管理に関するプロセスが示されている。プロセスは、環境・社会に配慮したプロジェクトを選定するように定められている。評価・選定のプロセスは適切である。

⁶ 太平洋赤道域の日付変更線から南米沿岸にかけて海面水温が平年より低くなり、その状態が1年程度続く現象

⁷ 冬の日本海で寒気の吹き出しに伴い発生する1000km程度の収束帯(二つの方向から風がぶつかる帯状または線状の領域)

(1) 社会的な目標・環境面での目標

- 東日本高速道路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している。
- グループ経営理念に「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「グループ経営方針」「中期経営計画」の中で対象プロジェクトを合理的に位置付けている。対象プロジェクトは上記目標の達成に向けた取り組みとして位置付けられる。

(2) 規準

- 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、東日本高速道路の整備意向確認を経て決定される。

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、対象プロジェクトが環境・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。

(3) プロジェクトの評価・選定のプロセス

- 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。

(4) 環境・社会リスクの特定・緩和・管理に関するプロセス

- ・ 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東日本高速道路である。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。
- ・ 修繕等の選定は東日本高速道路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。
- ・ 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、広く環境・社会全体への影響に配慮している。

4. 調達資金の管理

調達資金をソーシャル/グリーンプロジェクトに充当するための追跡管理の方法、未充当資金の運用方法が示されている。調達資金の管理は適切である。

- ・ 調達資金は東日本高速道路の他の事業に使われず、確実に対象プロジェクトに充当される。高速道路事業等会計規則や高速道路株式会社法に基づき、高速道路事業とその他の事業に区分して管理される。高速道路事業においては、サステナビリティ・ファイナンスの対象プロジェクトである道路建設等事業に係る投資額と、道路管理事業に係る費用に区分して管理されており、それらの総額は会計システムにより適切に管理される。
- ・ 充当状況は機構との協定に基づいた収支予算明細にて開示する。
- ・ 調達資金は、原則調達年度中にその全額を充当されるが、未充当資金については、社内規程に基づき1年以内の安全性の高い金融資産にて運用する。

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。
- ・ 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⁸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

⁸ 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。」

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、東日本高速道路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、サステナビリティ・ファイナンスの対象プロジェクト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、東日本高速道路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。

5. レポーティング

開示(報告)のタイミング、方法、開示(報告)事項が示されている。グリーンプロジェクトの環境改善効果に係る指標・ソーシャルプロジェクトの社会的効果に係る指標は、環境面での目標・社会的な目標に整合している。レポーティングは適切である。

(1) 開示の概要

- ・ 発行前に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プロジェクト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する。フレームワークの概要にはプロジェクト選定のプロセス、調達資金の管理方法、レポーティングの内容・頻度を示している。東日本高速道路の経営戦略や事業計画はウェブサイトに、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。
- ・ 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プロジェクトへの充当状況を把握できる。

(2) 社会的効果・環境改善効果に係る指標

- ・ ソーシャルプロジェクトの社会的効果、グリーンプロジェクトの環境改善効果の開示に関しては以下の内容を予定しており、社会的な目標・環境面での目標に整合している。

■ソーシャルプロジェクト

対象プロジェクト	レポート項目		
	アウトプット	アウトカム	インパクト
高速道路の新設・改築	<ul style="list-style-type: none"> ・新規開通延長（総延長） ・4車線化事業実施箇所 ・付加車線実施箇所 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間（暦年） ・橋梁の耐震補強完了率 ・逆走事故件数（暦年） ・死傷事故率（暦年） ・維持管理にかかわるCO2排出量 ・快適走行路面率 	<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 ・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
高速道路の修繕・災害復旧	<ul style="list-style-type: none"> ・耐震補強が完了した橋梁数 ・逆走防止の取組実績 ・センターブロック等設置延長 ・トンネル内照明のLEDランプ化 ・建設発生土リサイクル率 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間（暦年） ・橋梁の耐震補強完了率 ・逆走事故件数（暦年） ・死傷事故率（暦年） ・維持管理にかかわるCO2排出量 ・快適走行路面率 	<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 ・交通安全の確保 ・環境保全の推進
高速道路の特定更新	<ul style="list-style-type: none"> ・特定更新等工事（大規模更新・大規模修繕）の完成高 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間（暦年） ・橋梁の耐震補強完了率 ・逆走事故件数（暦年） ・死傷事故率（暦年） ・維持管理にかかわるCO2排出量 ・快適走行路面率 	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラの老朽化対策

■グリーンプロジェクト

対象プロジェクト	レポート項目
高速道路の新設・改築 （気候変動に適応した道路ネットワークの代替性確保）	<ul style="list-style-type: none"> ・4車線化事業実施箇所

以上

【留意事項】

本資料に関する一切の権利・利益（著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、特段の記載がない限り、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による承諾無く、本資料の全部又は一部を使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）することは認められません。

R&Iは、本資料及び本資料の作成に際して利用した情報について、その正確性、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。

また、本資料に記載された情報の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報の使用に関連して発生する全ての損害、損失又は費用について、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いません。

セカンドオピニオンは、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。

セカンドオピニオンは、企業等が環境保全及び社会貢献等を目的とする資金調達のために策定するフレームワークについての公的機関又は民間団体等が策定する当該資金調達に関連する原則等との評価時点における適合性に対するR&Iの意見です。R&Iはセカンドオピニオンによって、適合性以外の事柄（債券発行がフレームワークに従っていること、資金調達の目的となるプロジェクトの実施状況等を含みます）について、何ら意見を表明するものではありません。また、セカンドオピニオンは資金調達の目的となるプロジェクトを実施することによる成果等を証明するものではなく、成果等について責任を負うものではありません。セカンドオピニオンは、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。セカンドオピニオンは、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はセカンドオピニオンを行うに際し、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がセカンドオピニオン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、セカンドオピニオン及び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、R&Iがセカンドオピニオンを行うに際して用いた情報、セカンドオピニオンの意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やセカンドオピニオンの使用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、セカンドオピニオンに関する一切の権利・利益（特許権、著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、R&Iに帰属します。R&Iの事前の書面による承諾無く、評価方法の全部又は一部を自己使用の目的を超えて使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）し、又は使用する目的で保管することは禁止されています。

セカンドオピニオンは、原則として発行体から対価を受領して実施したものです。

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、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。また、2022年から経済産業省の温暖化対策促進事業におけるトランジション・ファイナンスの指定外部評価機関に採択されています。

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>）に開示しています。

R&Iは2022年12月、金融庁が公表した「ESG評価・データ提供機関に係る行動規範」（以下、「行動規範」という。）の趣旨に賛同し、これを受け入れる旨を表明しました。行動規範の6つの原則とその実践のための指針へのR&Iの対応状況についてはR&Iのウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.html>）に開示しています（以下、「対応状況の開示」という。）。

R&Iと資金提供者及び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。

なお、R&IはESGファイナンスによる資金提供あるいは資金調達を行う金融機関との間で、金融機関の顧客にR&IのESGファイナンス評価を紹介する契約を締結することがありますが、R&Iは、独立性を確保する措置を講じています。詳細は対応状況の開示をご覧ください。