

24-D-0237
2024年5月23日

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりグリーン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106回社債
(グリーンボンド(気候変動適応))

新規

総合評価

Green 1

グリーン性評価
(資金使途)

g1

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106回社債 (グリーンボンド(気候変動適応)) (一般担保付、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構併 存的債務引受条項付)
分類	普通社債
発行額	600億円
利率	0.759%
発行日	2024年5月29日
償還日	2029年5月29日
償還方法	満期一括償還
資金使途	気候変動の適応に資する事業等

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. グリーンボンドについて

今般の評価対象は、中日本高速道路が気候変動の適応事業のために発行する社債（本債券）である。JCR は、本債券が「グリーンボンド原則¹」及び「グリーンボンドガイドライン²」に適合しているか否かの評価を行う。これらは、原則又はガイドラインであって法的な裏付けを持つ規制ではないが、現時点において国内外の統一された基準であるため、JCR は当該原則及びガイドラインを参照して評価を行う。

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リファイナンスとする予定である。

（グリーンボンド）

(1) 特定更新等工事、修繕事業（高機能床版防水の施工、床版の取替および打替・補修等）：56 件

¹ International Capital Market Association (ICMA) "Green Bond Principles 2021"
<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/green-bond-principles-gbp/>

² 環境省 「グリーンボンドガイドライン 2022 年版」
<https://www.env.go.jp/content/000062495.pdf>

(2) 特定更新等工事、修繕事業（グラウンドアンカー再施工等によるのり面補強、排水施設の改良）：23件

JCRは、中日本高速道路が資金使途の対象としているプロジェクトについて、RCP8.5を前提とした21世紀末までの地球温暖化長期予測から想定されるリスクが十分に検討されていること、リスクに対して適切な軽減効果を伴う事業であることを確認した。また、当該適格基準によって選定された事業は、いずれも、交通インフラのうち道路を対象として国土交通省が定めた気候変動適応対策である、「安全性・信頼性の高い道路網の整備」及び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。

この結果、本債券について、JCRグリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン性評価（資金使途）」を“g1”、「管理・運営・透明性評価」を“m1”とし、「JCRグリーンボンド評価」を“Green 1”とした。また、本債券は、「グリーンボンド原則」及び「グリーン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とJCRは評価している。

目次

■評価フェーズ1：グリーン性評価

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. 資金使途の概要について
2. プロジェクトの環境改善効果について
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

■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. 組織の環境への取り組み

【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. 調達資金の使途
【評価の視点】

本項では、最初に、調達資金が明確な環境改善効果をもたらすグリーンプロジェクトに充当されるかを確認する。次に、資金使途において環境・社会への負の影響が想定される場合に、その影響が中日本高速道路における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・緩和策が取られるかについて確認する。最後に、資金使途の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使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、環境改善効果が期待される。

1. 資金使途の概要について
資金使途および適格性にかかる本フレームワーク（抜粋）
資金使途
< 資金使途の概要 >
< グリーンボンド >

近年の気候変動により悪化している自然災害（台風、洪水、高潮等）に対し、中日本高速道路株式会社（当社）が管理している高速道路関連インフラの強靱性を高める以下のプロジェクト

- ・ 特定更新等工事、修繕事業における橋梁への施工
- ・ 特定更新等工事、修繕事業における土工構造物（のり面）への施工

（後略）

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 本債券における資金充当プロジェクト

- ① 特定更新等工事、修繕事業（高機能床版防水の施工、床版の取替および打替・補修等）：56 件
- ② 特定更新等工事、修繕事業（グラウンドアンカー再施工等によるのり面補強、排水施設の改良）：23 件

本債券の発行手取り金の 100%が、上記のグリーン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 530 億円程度、②が約 70 億円程度の予定である。また、本債券の発行手取り金は、全額リファイナンスに充当される予定である。本資金使途は、交通インフラ分野における気候変動の適応事業であり、高い環境改善効果が期待できる。

なお、本債券の資金使途については、「グリーンボンド原則」に定義されているグリーンプロジェクト分類について、「気候変動適応のための事業」に該当する。

【高速道路の課題とインフラ長寿命化計画】

中日本高速道路が管理する高速道路は、昭和 39 年 4 月 12 日に名神の関ヶ原～八日市間が開通以来、順次整備を進めており、中日本高速道路が当初インフラ長寿命化計画を策定した平成 27 年 3 月 8 日時点で、総延長 2,007km が開通していた。しかしながら、開通後に 30 年を超える期間が経過した延長が約 1,203km (全体の約 6 割)となり、大型車交通量の増加、積雪寒冷地における凍結防止剤散布の増加 (平成 1～4 年の平均散布量 33t/km ⇒ 平成 5～24 年の平均散布量 53t/km)、短時間異常降雨 (1 時間あたり 50mm 以上) の発生回数の増加 (1976～1986 年平均 168 回 ⇒ 1999～2010 年平均 226 回) など、厳しい環境条件下で開通後の経過年数が 30 年以上となる割合が、橋梁で約 6 割、トンネルで約 3 割を占めており、老朽化の進展に伴う劣化が顕在化してきている。

国土交通省が第 2 次インフラ長寿命化計画(行動計画)を令和 3 年 6 月に策定したことを受けて、中日本高速道路においても令和 3 年 12 月に第 2 次インフラ長寿命化計画 (行動計画) の策定を行っている。平成 27 年時点から道路総延長は 2,170km に延びている。高速道路は、災害時の緊急輸送の要となる重要な役割を持っている。国土交通省の気候変動への適応計画においても、安全性・信頼性の高い道路インフラの維持管理の重要性が指摘されている。

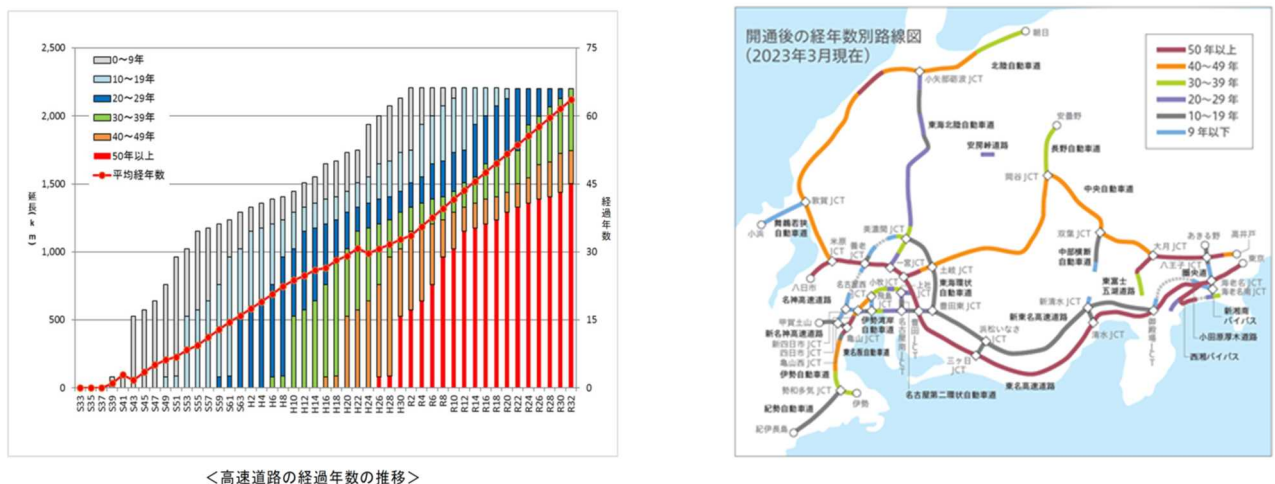


図 11：中日本高速道路が管理する高速道路の経過年数³⁴

³ 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

⁴ NEXCO 中日本 インフラ長寿命化計画 (行動計画)

https://www.c-nexco.co.jp/koushin/infrastructure/pdf/infrastructure_2021.pdf

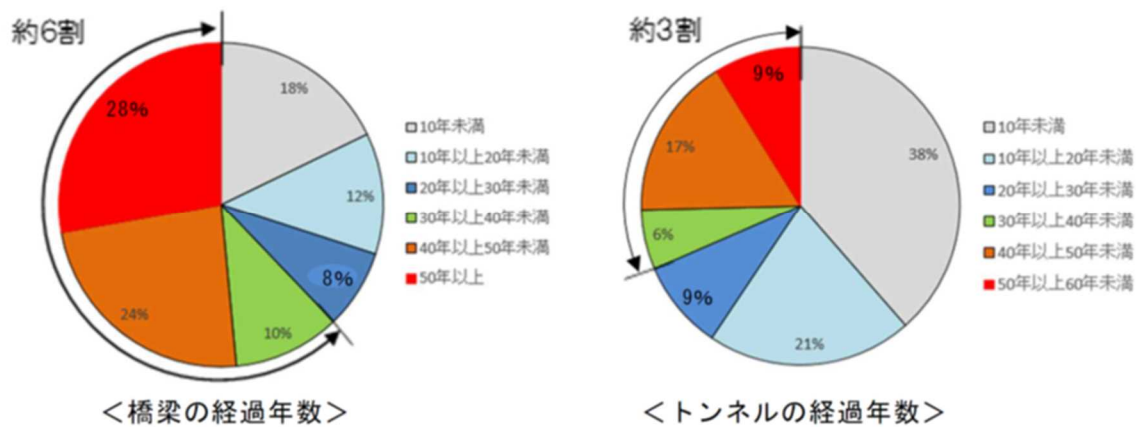


図 22：中日本高速道路が管理する橋梁・トンネルの経過年数⁵

2. プロジェクトの環境改善効果について

資金使途 1：特定更新等工事、修繕事業（高機能床版防水の施工、床版の取替および打替・補修等）：56 件

本債券の資金使途 1 は、橋梁に関する工事である。東名高速道路、中央自動車道、名神高速道路、北陸自動車道、長野自動車道における計 56 件の橋梁工事の改修のうち、工事の進捗が早いものから順に充当していく予定である。具体的工事内容としては、水や塩化物の浸透による劣化の進行を抑えるための高性能床版防水を施工、より耐久性の高い PC(プレストレストコンクリート)床版への取替、床版の打替・補修などを行うものである。

PC 床版は、路面からの水、塩化物の浸透による床版劣化の進行を防止することができる。RC 床版は乾燥状態と湿潤状態との輪荷重による疲労寿命が、100 倍程度異なることがこれまでの研究によって判明している。そのため、RC 床版では延命化のために、床版防水工を施工しているが、既に劣化が進行している RC 床版では、防水工を新たに施工しても耐久性が向上することが期待できないため、大規模更新等工事で RC 床版から PC 床版に取替えることで、耐久性向上に対応している。

⁵ NEXCO 中日本 インフラ長寿命化計画（行動計画）
https://www.c-nexco.co.jp/koushin/infrastructure/pdf/infrastructure_2021.pdf



図 33：床版に関する工事内容⁶

資金使途 2: 特定更新等工事、修繕工事（グラウンドアンカー再施工等によるのり面補強、排水施設の改良）：23 件

資金使途 2 は、土工に関する工事であり、過去の災害事例をもとに崩壊要因を有した盛土や切土の補強、付帯施設の更新を行うこととしている。本債券では、東名高速道路、中央自動車道、中部横断自動車道、新名神高速道路における計 23 件を対象としている。具体的な工事内容としては、以下の通りである。

- ・切土は防食性の低いタイプのグラウンドアンカーを防食性の高いものへ更新する。
- ・小断面排水溝については、1983 年以前の設計要領に基づいて設置されていた小断面の排水溝（内幅 180mm または 240mm）を現行基準で標準としている内幅 300mm のものに取り替えることにより、排水断面が大きくなり排水処理能力が向上する。中日本高速道路の試算では、約 2～4 倍の排水能力向上が期待される。

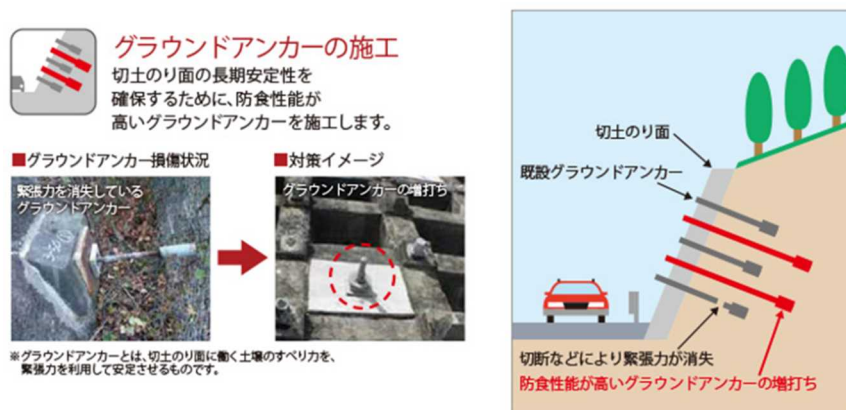


図 44：土工構造物（のり面補強）に関する工事内容⁷

⁶ 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

⁷ NEXCO 中日本 ウェブサイト
<https://www.c-nexco.co.jp/koushin/details.html>

以上より、資金使途 1 及び資金使途 2 はいずれも環境改善効果を有するプロジェクトを対象にしていると、JCR は評価している。

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。
- ・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、本債券で資金使途の対象とするプロジェクトについて、既存の高速道路設備の改修工事を対象としていることから、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、中日本高速道路の事業全般については、上記フレームワークの通り、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

本債券の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 の目標及びターゲットに貢献すると評価した。



目標 13：気候変動に具体的な対策を

ターゲット 13.1. すべての国々において、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。

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、グリーンプロジェクトの選定基準とそのプロセスの妥当性及び一連のプロセスが適切に投資家等に開示され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。

なお、日本政府は 2018 年 2 月に気候変動適応法案を閣議決定し、6 月に公布している。本法律では、国が防災等の各分野における気候変動への適応を推進する気候変動適応計画を策定することが定められた。

道路行政を所掌する国土交通省では、上記法律に基づき 2018 年 11 月に「国土交通省気候変動適応計画」を策定し、その中で道路における適応策として「安全性、信頼性の高い道路網の整備」等が明記された。

本フレームワークにおけるグリーンボンドの資金使途の対象プロジェクトにより、高速道路の構造物である橋梁・トンネル・土構造物等の老朽化に対する抜本的対策が行われることは、上記「安全性、信頼性の高い道路網の整備」という政府の気候変動適応計画方針に沿っていると考えている。

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。

（後略）

JCRは、グリーン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靱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、高い環境改善効果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い選定されたのち、資金需要の大きい工事を財務課で対象プロジェクトとして選定する形となっている。これは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、グリーン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。本評価対象に基づき調達された資金が、確実にグリーン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、本評価対象により調達した資金が、早期にグリーンプロジェクトに充当される予定となっているか否か、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、特定更新等工事、修繕事業における橋梁への施工及び特定更新等工事、修繕事業における土工構造物（のり面）への施工に対する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。

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グリーン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で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環境改善効果の両方が、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。

資金の充当状況にかかるレポーティング

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。なお、中日本高速道路は、グリーンボンド・フレームワークに基づくグリーンボンドを発行しており、そのレポーティングについても適切に開示が行われていることを確認している。

本債券によって調達した資金の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。

環境改善効果にかかるレポーティング

中日本高速道路では、本債券の資金用途に関する環境改善効果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。前述の通り、中日本高速道路は、グリーンボンド・フレームワークに基づくグリーンボンドを発行しており、環境改善効果に関するレポーティングについて、適切に開示が行われていることを確認している。

環境改善効果に関するレポーティングは、対象となる工事の概要に加えて、定量的な内容についてもレポーティング予定であり、適切な開示の対象が特定されていることから、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 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、サステナビリティに関する分野を専門的に扱う部署の設置又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、グリーンプロジェクトの選定基準など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関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. 安全を支える人材の育成
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げ、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材の育成、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 5：中日本高速道路の経営方針⁸

⁸ 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)
Green 1

本債券について、JCR グリーンファイナンス評価手法に基づき、「グリーン性評価（資金用途）」を“g1”、「管理・運営・透明性評価」を“m1”とし、「JCR グリーンボンド評価」を“Green 1”とした。また、本債券は、「グリーンボンド原則」及び「グリーン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と JCR は評価している。

【JCR グリーン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
グリーン性評価	g1	Green 1	Green 2	Green 3	Green 4	Green 5
	g2	Green 2	Green 2	Green 3	Green 4	Green 5
	g3	Green 3	Green 3	Green 4	Green 5	評価対象外
	g4	Green 4	Green 4	Green 5	評価対象外	評価対象外
	g5	Green 5	Green 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 グリーン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 グリーンファイナンス評価は、評価対象であるグリーンボンドの発行及び/又はグリーンローンの実行（以下、グリーンボンドとグリーンローンを総称して「グリーンファイナンス」、グリーンボンドの発行とグリーンローンの実行を総称して「グリーンファイナンスの実行」という）により調達される資金が JCR の定義するグリーンプロジェクトに充当される程度ならびに当該グリーン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、当該グリーン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 グリーンファイナンス評価は、グリーン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 グリーンファイナンス評価は、グリーンファイナンスが環境に及ぼす効果を証明するものではなく、環境に及ぼす効果について責任を負うものではありません。グリーンファイナンスの実行により調達される資金が環境に及ぼす効果について、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グリーンプロジェクトに該当する場合に限り、グリーン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 グリーン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 グリーン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 グリーン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んを問わず、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 グリーンファイナンス評価は、評価の対象であるグリーン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 グリーン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、コマーシャルペーパー等の購入、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 グリーン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 グリーン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 グリーン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 グリーンファイナンス評価：グリーンファイナンスの実行により調達される資金が JCR の定義するグリーンプロジェクトに充当される程度ならびに当該グリーン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、Green 1、Green 2、Green 3、Green 4、Green 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