

24-D-1467  
2024年12月27日

株式会社日本格付研究所（JCR）は、以下のとおりグリーンファイナンス・フレームワーク評価結果を公表します。

## 株式会社ネクステージ

グリーンファイナンス・フレームワーク

新規



発行体/借入人	株式会社ネクステージ（証券コード:3186）
評価対象	株式会社ネクステージ グリーンファイナンス・フレームワーク

### 評価の概要

#### ▶▶▶1. 株式会社ネクステージの概要

ネクステージは、1998年に愛知県で創業した自動車販売を行う会社である。1998年に輸入車販売を行う会社として、有限会社オートステージヒロタを愛知県尾張旭市で創業し、2002年に国内自動車販売を行う会社として、ネクステージを設立した。2004年8月に、ネクステージが、オートステージヒロタの後身である株式会社オートステージを吸収合併し、現在の社名であるネクステージの下で国内自動車販売及び輸入車販売を行う体制となった。現在のネクステージの事業は、中古車販売事業、新車販売事業、整備事業、保険代理店事業、自動車買取事業及び自動車出張買取事業といった自動車販売事業と、カーコーティング事業のその他事業からなる。ネクステージ連結子会社を含めたグループの2023年11月期の売上高は、前年同期比+10.8%増の4,634億円であった。

## ▶▶▶2. ネクステージのサステナビリティ及び脱炭素に向けた取り組み

ネクステージは、社会的存在意義（パーパス）を『カーライフのパートナーとして、人々の生活をより豊かに』と定義している。また、経営理念として、『みんなに愛されるクルマ屋さん』を掲げ、すべてのステークホルダーに安心を届け、ともに成長することによって、すべてのステークホルダーから愛される存在になることを目指している。

サステナビリティに関する取り組みにおいても上記方針をもとに、自動車の販売やサービスの提供のみならず、環境課題や社会の問題に取り組むことで、持続可能な企業を目指している。上記サステナビリティの取り組みに関しては、リスクマネジメント委員会を有し、サステナビリティに関する議題について、リスクと機会の対応状況の確認、対応策の策定、取り組み状況の検証を行って、取締役会に報告を行っている。当該委員会は原則として半期に一度行われており、直近では、大規模震災発生時のBCP対応の検討、コンプライアンスに関する再発防止策の策定等が討議されている。

また、ネクステージでは、中古車販売事業を行っていることもあり、ライフサイクルにおけるCO2排出量についても注意を払っている。EVは、走行時のCO2排出量はゼロになる一方、エネルギー源（電気、ガソリン等）を作るところから走行までにかかるCO2排出量については、その電気の製造方法により大きく変動する。

ネクステージでは、本フレームワークによって、走行時のCO2排出削減のみならず、中古車販売事業を通じて、一度製造された自動車を長く使ってもらうことで、ライフサイクル全体を考えたCO2排出削減の取り組みにも自社の活動により貢献できると考えている。

## ▶▶▶3. グリーンファイナンス・フレームワークについて

今般の評価対象は、ネクステージが債券又は借入金（グリーンファイナンス）により調達する資金を、環境改善効果を有する資金用途に限定するために定めたグリーンファイナンス・フレームワーク（本フレームワーク）である。JCRでは、本フレームワークが、「グリーンボンド原則<sup>1</sup>」、「グリーンローン原則<sup>2</sup>」、「グリーンボンドガイドライン<sup>3</sup>」及び「グリーンローンガイドライン<sup>4</sup>」に適合しているか否かの評価を行う。これらの原則類は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として当該原則及びガイドラインを参照してJCRでは評価を行う。

ネクステージは、本フレームワークにおける資金用途を、HV、PHV、BEV及びFCVの購入代金またはそのリファイナンスに限定している。適格クライテリアを満たす資産の購入に際しては、環境や社会に対する負の影響を考慮して適切な対応を行うことを定めており、これまでその取り組みが実効的に履行されていることを確認している。以上より、JCRは本フレームワークにおける資金用途について、環境改善効果が期待されるものであると評価している。

1 International Capital Market Association(ICMA) "Green Bonds Principles 2021"

<https://www.icmagroup.org/sustainable-finance/the-principles-guidelines-and-handbooks/green-bond-principles-gbp/>

2 Loan Market Association (LMA)、Asia Pacific Loan Market Association(APLMA)、Loan Syndications and Trading Association (LSTA) "Green Loan Principles 2023"

3 環境省 「グリーンボンドガイドライン 2024年版」

[https://www.env.go.jp/press/press\\_03798.html](https://www.env.go.jp/press/press_03798.html)

4 環境省 「グリーンローンガイドライン 2024年版」

[https://www.env.go.jp/press/press\\_03798.html](https://www.env.go.jp/press/press_03798.html)

資金使途の対象となるプロジェクトの選定プロセスについて、経営陣が関与するよう適切に定めているほか、資金管理についても適切な管理を行い、内部・外部監査等を通じた統制が働いている。レポートिंगについても、資金充当状況及び環境改善効果に関する開示項目を適切に定め、借入金については貸付人に対し、社債については一般に対して適切に開示を行うこととしている。以上より、JCR はネクステージにおける管理運営体制が確立されており、透明性を有すると評価している。

この結果、本フレームワークについて、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(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とし、「JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価」を“Green 1(F)”とした。また、本フレームワークは「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」、「グリーンボンドガイドライン」及び「グリーンローンガイドライン」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. プロジェクトの環境改善効果について
2. 環境・社会に対する負の影響について
3. 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ているかを確認する。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、その影響について社内の専門部署また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

ネクステージが本フレームワークで資金使途とした適格クライテリアを満たすHV、PHV、BEV及びFCVは、国際的に認知された自動車に関するクリーン輸送の基準をクリアした資産であり、環境改善効果が期待される。

## 資金使途にかかる本フレームワーク

### 【調達資金の使途】

本フレームワークに基づき発行するグリーンファイナンスの調達資金は以下の資金に充当いたします。

ハイブリッド車（HV）・プラグインハイブリッド車（PHV）・電気自動車（BEV）および燃料電池自動車（FCV）の購入代金および購入代金のリファイナンス

### 適格性基準

資金充当対象プロジェクトは、以下の適格基準を満たすものとします。

HV・PHV・BEV および FCV の購入代金またはそのリファイナンスであり、1人あたり1kmあたりCO2排出量が50g-CO2/p-km以下である車両を対象とします。

### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

#### 1. プロジェクトの環境改善効果について

資金使途は、適格基準を満たすHV、PHV、BEV及びFCVの購入代金またはそのリファイナンス資金である。本資金使途は、「グリーンボンド原則」及び「グリーンローン原則」における「クリーン輸送」、「グリーンボンドガイドライン」及び「グリーンローンガイドライン」における「クリーンな運輸に関する事業」に該当する。

BEV 及び FCV は、それぞれバッテリー式電気自動車、燃料電池自動車を指す。BEV は、搭載されているバッテリー（蓄電池）からエネルギーを取り出しモーターを回転させて走行する方式の電気自動車である。FCV は、燃料電池と水素タンクを備えた自動車であり、走行時に空気を取り込み、水素と燃料電池を反応させエネルギーと水を発生させ、そのエネルギーで走行する方式の電気自動車である。BEV、FCV ともに走行時に、内燃機関車を動かした際に発生する CO<sub>2</sub> 等の排気ガスを排出しない。

HV は、ガソリンで動くエンジン（内燃機関）と、電気で動くモーターの両者を有している自動車であり、燃料タンクと蓄電池バッテリーの両方を有している。HV は電力のみで走行可能なストロングハイブリッドと、電力をエンジンの補助として用いるマイルドハイブリッドの 2 種類がある。

PHV は、HV と同様にエンジンとモーターを有しているが、電力を外部から供給可能なプラグも有しており、外部電源を利用可能な自動車である。また、HV と比較して大型の蓄電池バッテリーを有している。

ネクステージでは、資金使途の対象として、上記車両における適格基準を、「1 人を 1km 運ぶ時の CO<sub>2</sub> 排出量が 50g-CO<sub>2</sub> 以下である車両」と定めている。

この基準は国際的な NPO である Climate Bonds Initiative (CBI) が公表している“Low Carbon Transport”の Criteria において、国際エネルギー機関 (IEA) の 2°C 目標達成に向けた科学的根拠に基づくデータを定められたものである。それをもとに、2025 年までの HV 及び PHV の CO<sub>2</sub> 排出量上限 50g-CO<sub>2</sub>/p-km が定められている。

ネクステージでは、本フレームワークに記載の資金使途において、HV や PHV 等の化石燃料も用いる車両を購入する際に、対象車種がこの上限値を超えていないことの確認を行う。CO<sub>2</sub> 排出量の原単位の確認にあたっては、国土交通省公表の自動車燃費データ等を活用する。したがって、本資金使途は、ガソリン車を購入する場合と比べて、CO<sub>2</sub> 排出量削減効果が期待できる。

なお、ネクステージの 2022 年 12 月から 2023 年 11 月までの販売台数は、346,235 台である。同期間の中古の乗用車登録台数は約 308 万台、中古の軽自動車登録台数は、286 万台である。登録台数と販売台数は厳密には異なるものの、ネクステージは中古車市場において、一定の地位を築いている。ネクステージにおいて、HV、PHV、BEV 及び FCV の販売を拡大することにより、一般の消費者にとっての選択肢が広がることで、当該車種の利用者のすそ野が広がることが期待される。

なお、本フレームワークに記載の HV 及び PHV は、CBI の定めた基準を踏まえると、2026 年以降については実質的に対象外となる。JCR では、ネクステージに確認を行い、2026 年以降にファイナンスまたは既存のファイナンスのリファイナンスを行う際には、HV 及び PHV を資金使途の対象から外すことを確認しており、その際には本フレームワークについてのレビューが必要となる。

以上を踏まえて、本フレームワークに記載の資金使途については、環境改善効果を有すると JCR では評価している。

## 2. 環境・社会に対する負の影響について

ネクステージでは、資金使途の対象となる車が環境・社会に負の影響を及ぼす要素について、廃車時における各種法令のコンプライアンス状況、廃車時のバッテリーの廃棄に関する適正処理の問題を特定している。バッテリーについては、ニッケル製バッテリー及びリチウム製バッテリーの 2

種類があり、近年はリチウム製バッテリーが主流になっている。また、補助電源として鉛蓄電池も使用されている。

まず、廃車時における自動車リサイクル法・廃棄物処理法等の各種法令のコンプライアンスについては、取引のある解体業者については、取引先登録前に担当部署にてリーガルチェックを行い、問題のない業者であることを確認してから取引を行う運用としている。また、業者に廃車引取を依頼する際は必ず契約書を取り交わし、契約書については電磁的保存を行っている。毎月店舗の在庫車両の棚卸を行う際に、データ上のステータスと突合を行い、引取が完了していない車両を特定可能なシステムを構築している。

また、バッテリーの適正処理について、ニッケル製バッテリーは、リチウム製バッテリーと比較して安価でリサイクルがおこないやすい一方で、リチウム製バッテリーは、現時点でリサイクルを行うことが技術的・費用的に困難であり、廃棄を行うことが第一の選択肢となっている。リチウム製バッテリーは、埋め立てによる廃棄処分を行うと環境に有害な物質が外部に漏出する可能性があるため、適切に廃棄を行うことが求められている。ネクステージでは、廃棄予定のバッテリーについて、メーカー指定の回収業者に引き渡すことによって、リチウム製バッテリーの廃棄による環境汚染が発生しない仕組みを構築している。また、メーカーとの取引の中で指定された業者が、ガイドラインに沿って取り組みを行う予定であることを確認している。加えて、今後 EV の普及が進むについてリチウム製バッテリーの廃棄が増えることが想定されるが、その場合においても適正に廃棄できるだけの能力がある業者に依頼を行い、適正廃棄を遵守することを確認している。

使用済の鉛蓄電池についても、「使用済鉛蓄電池の取扱いに関する技術指針」を踏まえ、適正処理を行うことができる業者の選定を実施し、有価引取にて対応をおこなっている。また、使用済鉛蓄電池の引取前の保管については、社内ルールにおいて、盗難防止のために施錠がない場所での保管は行わないように定めて運用を行っている。

加えて、ネクステージが取り扱いを行っている輸入車についても、廃棄物処理法の認定制度用いた自主回収のスキーム<sup>5</sup>が構築されているが、ネクステージでも、このスキームに則って適切に回収を行っている。

以上より、JCR は、本フレームワークで定める適格プロジェクトについて、環境・社会に対する負の影響が考慮され、適切な対応が行われていると評価している。

---

<sup>5</sup> 一般社団法人 自動車再資源化協力機構 <https://jarp.org/productslist/lib/>

### 3. SDGs との整合性について

ICMA の SDGs マッピングを参考にしつつ、JCR では、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 7：エネルギーをみんなに そしてクリーンに

**ターゲット 7.2** 2030 年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。

**ターゲット 7.3** 2030 年までに、世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。



#### 目標 9：産業と技術革新の基礎をつくろう

**ターゲット 9.4** 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術および環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



#### 目標 11：住み続けられるまちづくりを

**ターゲット 11.6** 2030 年までに、大気質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。



#### 目標 12：つくる責任 つかう責任

**ターゲット 12.2** 2030 年までに天然資源の持続可能な管理および効率的な利用を達成する。



#### 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



## 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はネクステージの本フレームワークにおける目標、グリーンプロジェクトの選定基準、プロセスについて、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

### ネクステージにおける SDGs の位置づけ

当社は『カーライフのパートナーとして、人々の生活をより豊かに』することを社会的存在意義としています。当社の経済的・社会的価値向上のためには車の販売やサービスの提供だけでなく、環境問題、社会の課題、などに向き合いながら、ガバナンスやコンプライアンス、リスクマネジメントに取り組み、価値創造を行うことが求められていると認識しております。当社は事業活動を通して、持続可能な企業としてすべてのステークホルダーに安心をお届けし、ともに成長し続けていくことで経営理念である『みんなに愛されるクルマ屋さん』の実現を目指してまいります。

ネクステージは、社会的存在意義（パーパス）を『カーライフのパートナーとして、人々の生活をより豊かに』と定義している。また、経営理念として、『みんなに愛されるクルマ屋さん』を掲げ、すべてのステークホルダーに安心を届け、ともに成長することによって、すべてのステークホルダーから愛される存在になることを目指している。

サステナビリティに関する取り組みにおいても上記方針をもとに、自動車の販売やサービスの提供のみならず、環境課題や社会の問題に取り組むことで、持続可能な企業を目指している。その一環としてネクステージは、重要課題（マテリアリティ）を特定している。ネクステージが統合報告書を 2022 年に初めて刊行し、その内容について投資家と対話を進める中で、マテリアリティの特定とそれを踏まえた取り組みが重要であるとの認識に至り、外部の専門家の助言を踏まえて、2023 年に特定している。

マテリアリティ(重要課題)	取り組みテーマ	リスク	機会	目標・KPI	関連するSDGs
DX推進による お客様満足度の向上	DX推進による オペレーションの高度化	●DX推進が遅れることで、提案の抜け漏れが発生するリスク	●システムを活用し、「仕組み」の精度をさらに高め、抜け漏れのない提案を実現 ●店舗や個人の実績をシステムで見える化する「仕組み」を構築し、KPIを日々確認	●販売支援ツール×デジタルプライスボード→小売販売台数19万台 ●ピット予約システム ●NEXTAGE CONNECT →初回車検入庫率:80% ●保険提案標準化フロー→IPM →保険提案プロセス100%実施	 
	DX推進による 適正な仕入・商品管理	●仕入、商品管理が適時適切に行えないことで、収益が低下するリスク	●商品の入庫から商品化までシステムを活用した「仕組み」による商品管理を実現	●仕入分析ツール×中古車査定システム →商品回転日数:40日 ●仕入先構成比率:下取・買取比率60%以上	
人的資本の拡大	採用活動の強化	●国内の人口減少により、新規雇用に支障をきたすリスク	●新卒採用、中途採用の強化により、安定した人材の確保を実現することで、店舗の計画的な出店に対応	●新卒採用:1,000名以上 ●中途採用:2,000名以上	    
	トレーニングによる スキル向上	●マネージャー層の強化、スタッフのスキル向上が進まないことで、経営の意思決定が速やかに現場で実践できないリスク	●従業員拡大に対応するため、エリアごと、部署ごとにリーダーシップを発揮して組織をリードできるマネジメント人材の育成 ●従業員のスキル向上に伴う提案力の向上	●階層別研修の拡充 ●各種リーダー制度の拡充	
	ダイバーシティの推進	●ダイバーシティの推進が遅れることで、計画通りに採用及び定着が進まないリスク	●女性採用、外国籍従業員採用、障がい者（パートナー <sup>6</sup> ）採用の拡大 ●産育休に関する福利厚生を拡大、時間単位有給制度の導入など、すべての従業員が働きやすい職場環境の整備	●女性管理職比率:10%以上 ●男性育児休業取得率:100% ●障がい者雇用率:2.8%以上	
	従業員エンゲージメントの 向上	●離職率が高まることで、事業拡大に支障をきたすリスク	●ジョブローテーション、社内公募によるキャリアアップ施策 ●Ton1面談や未来会議など従業員との対話に基づく職場環境の改善 ●プロセス評価やチーム制の導入により、新たな働きがいを提供	●キャリアアップ施策・制度の拡充 ●従業員満足度の向上	
環境取り組みの加速	脱炭素社会・ 循環経済との共生	●脱炭素社会への移行に伴い、各種コストが増加するリスク ●気候変動に伴い、自然災害が増加、店舗や商品への被害が増加するリスク ●新車EVのニーズが高まることで、中古車の流通が一時的に減少するリスク ●環境へ貢献する取り組みが進まないことで、お客様から当社が選ばれなくなるリスク	●電気使用量やガソリン使用量を削減し、CO <sub>2</sub> 排出量を削減 ●CDPへの回答を通じたESGスコアの獲得 ●自然災害リスクをおさるためのBCPの見直し ●[BYD] 取り扱い開始に伴う、EV販売・EV整備を通じて、新たな市場への拡大と価値提供を行う ●本業であるリユースとメンテナンスの促進を通じて車の車齢を長期化することで、CO <sub>2</sub> 排出量を削減	●カーボンニュートラル ●CDPのスコアB以上獲得	   
	エネルギーの削減	●エネルギー使用量が増加することで、店舗の運営コストが増加するリスク	●店舗へ太陽光パネルを導入することで、エネルギー使用量の削減に貢献	●太陽光パネルを順次導入	
ガバナンスの強化	エンゲージメントを高める 内部統制	●ステークホルダー目線での内部統制の観点不足することで、お客様のニーズと当社の事業にミスマッチが発生するリスク	●お客様満足、従業員満足といったエンゲージメントを高めるためのPDCAを回し続けることで、健全な自動車業界の発展に貢献 ●ステークホルダーへの提供価値を通じて、「みんなに愛されるクルマ屋さん」となり、企業価値の向上を実現	●適切なコーポレート・ガバナンスの遵守・運用	

※ 社内呼称

図 1: ネクステージ 重要課題（マテリアリティ）<sup>6</sup>

本フレームワークとの関係においては、「脱炭素社会・循環経済との共生」を取り組みテーマとして、EV販売・EV整備を通じて、新たな市場への拡大と価値提供を行うことを機会として特定しており、EV等の環境性能に優れた自動車の販売を通じてCO<sub>2</sub>排出量の削減に貢献していくことを述べている。

また、ネクステージは、気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）に賛同し、気候変動に関して、地球の平均気温が産業革命以前と比較して1.5度の上昇にとどまる世界と、4度上昇する世界の2つを想定してリスクと機会の特定を行っている。その中では、1.5度上昇にとどまる世界において、新車EV販売及び中古EV販売の増加を機会として特定している。

従って、本フレームワークに基づくグリーンファイナンスの実行は、ネクステージの社会的存在意義、経営理念、マテリアリティ及びTCFDの分析を踏まえたビジネス機会への取り組みに資するものであるとJCRでは評価している。

## 2. 選定基準

本フレームワークにおける適格クライテリアは、本レポートの評価フェーズ1で記載の通りである。JCRはプロジェクトの選定基準が適切であると評価している。

<sup>6</sup> ネクステージ ウェブサイト <https://ir.nextage.jp/materiality.php>

### 3. プロセス

#### 選定基準とプロセスにかかる本フレームワーク

##### 適格プロジェクトの選定プロセス

調達資金の使途となるプロジェクトは管理本部および社内関係部門で協議を行い、評価および選定を実施します。

#### 【本フレームワークに対する JCR の評価】

グリーンファイナンスの資金使途となる中古車の調達は商品企画本部、新車の調達はディーラー事業本部がそれぞれ行う。また、資金充当の配分は管理本部財務課にて行われる。プロジェクトの選定については、適格車両リストに該当するかを管理本部財務課にて判断をした上で行われる。なお、資金調達は財務課によって起案され、取締役会において決定が行われる。

本フレームワークは、管理本部 IR 室、財務課によって起案が行われ、財務担当役員による決裁によって決定されている。JCR は本フレームワークで定めるプロジェクトの選定プロセスについて、経営陣が適切に関与する形で適切に定められていると評価している。

ネクステージのグリーンファイナンスに関する目標、選定基準及びプロセスについては本評価レポートにて開示される。また、投資家との IR 等の機会においても説明が行われるほか、ウェブサイト等においても開示が行われる予定である。

以上より、JCR では資金使途の選定基準とそのプロセスに係る貸付人に対する透明性は確保されていると評価している。

## 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、ネクステージ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。

### 資金管理にかかる本フレームワーク

本フレームワークに基づき発行されるグリーンファイナンスの調達資金の充当と管理は当社の管理本部が行います。調達した資金は調達から速やかに、あらかじめ選定されたプロジェクトに全額充当されます。プロジェクトへの充当は下記で管理いたします。

#### 管理方法

借入金の場合は、調達資金を個別に用意した専用口座にて、社債の場合はグリーンファイナンスのために用意をした専用口座にて、資金充当まで管理をします。借入金の場合は、プロジェクトの対象となる支払を毎月貸付人に報告して、貸付人の確認後、専用口座から支払口座への資金移動を実施します。社債の場合についても、プロジェクトの対象となる支払額を内部監査室が毎月確認・承認後、専用口座から支払口座への資金移動を実施し、その証憑について償還まで管理を行います。

なお、資金充当後に、調達資産の毀損など、予期せぬ事態の発生によって未充当資金が発生した場合は、適格クライテリアを満たす資産に対して再充当を行う予定です。万が一、上記期間内に充当不可能なことが判明した場合、未充当分について調達資金の返済をします。

## 【本フレームワークに対する JCR の評価】

ネクステージは、グリーンファイナンスによって調達した資金を、調達後速やかに適格クライテリアを満たす HV、PHV、BEV 及び FCV の取得又は取得資金のリファイナンスとして充当する予定である。なお、調達した資金は、グリーンボンド、グリーンローンともに専用の口座において管理される。これによって、適格クライテリアを満たさない資産の取得にグリーンファイナンスによって調達した資金が充当されることを防いでいる。なお、2026 年以降にグリーンファイナンスの調達を行う場合は、前述の CBI の定めた基準を踏まえ、HV 及び PHV は購入代金及びリファイナンスについて対象外となる。

ネクステージは、適格クライテリアに合致する資産の購入を、通常の支払口座から行う。適格クライテリアに合致する資産購入のための出金の記録をもとに、月次で出金のための資金移動を専用口座から支払口座に向けて行う予定である。特に、借入金の場合は貸付人に対して毎月報告を行い、貸付人の確認後に当該資金移動が行われる。調達資金の全額が充当されるまでの間は、専用口座において、現金または現金同等物にて管理される。なお、資金充当後に調達資産の毀損など、予期せぬ事態の発生によって未充当資金が発生した場合には、適格クライテリアを満たす資産に対して再充当が行われる。上記の取扱いが困難な場合には、未充当資金については、ローンについては、返済が行われ、債券については、専用口座で償還まで管理が行われる。

上記の調達資金の資金管理は、内部監査及び会計監査の対象となっている。また、調達資金によって購入を行った資産の購入金額については社内システムにおいて管理されており、グリーンファイナンスの最終返済または償還まで保管される予定であることを JCR では確認している。

なお、ネクステージは、個別借入に関して、上記内容を記したコベナント条項を金融機関と金銭消費貸借契約書において記載する予定であり、上記資金管理に関する内容が記載される限りにおいて、その内容は適切であると JCR では評価している。

以上より、JCR では、ネクステージの資金管理体制が適切に構築されていることを確認している。また、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。

### 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、ネクステージ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について、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。

#### レポーティングにかかる本フレームワーク

当社は、調達資金の資金用途について、借入金については、借入先に対して説明を行います。社債については、発行登録書類、発行登録追補書類などで説明を行います。

本フレームワークに基づき発行されるグリーンファイナンスの調達資金が適格プロジェクトに全額充当されるまで、下記「開示内容」記載の情報を年1回、借入金については、実務上可能な範囲で借入先に対して開示を行います。また、社債については、当社ウェブサイト上で開示します。

##### 開示内容

- ・プロジェクトへの充当額および未充当額
- ・資金用途の対象となった自動車の購入台数
- ・資金用途の対象となった自動車の燃費性能に基づいて算出した CO2 削減量の推定値  
※燃費性能は、国土交通省公表の自動車燃費データを用いる。

##### レポーティング体制

資金調達時レポート及び年度レポートは、当社管理本部が主管として作成することとし、調達資金などの開示内容に関する情報収集・記載事項の確認を実施します

## 【本フレームワークに対する JCR の評価】

### 資金の充当状況に係るレポーティング

ネクステージは、調達資金の用途について、借入金の場合は調達時に貸付人に対し説明を行うほか、社債の場合は発行登録書類や発行登録追補書類などの法定書類にて説明を行う。

ネクステージは、グリーンファイナンスの調達後、調達資金が全額充当されるまで、年1回、借入金については、貸付人に対して充当状況のレポーティングを行う。また、社債については年1回、ウェブサイトにおいて充当状況のレポーティングを行う予定である。また、資金の全額が充当された後に、未充当資金の発生などの大きな資金状況の変化が生じた場合、借入金の場合は貸付人に対して、社債の場合はウェブサイトにおいて開示を行う予定である。

### 環境改善効果に係るレポーティング

ネクステージは、資金用途の対象となる資産の環境改善効果について、本フレームワークに記載の内容を資金充当完了までの間、借入金については貸付人に対して、社債についてはウェブサイト上で年次で開示する予定である。レポーティングの対象となる内容は、資金用途の対象となった自動車の購入台数や、それによって削減される CO2 排出量の推定値であり、これらのレポーティング内容は、資金用途の対象やそこから得られる環境改善効果を測定する内容として、適切であると評価できる。

以上より、JCR では、ネクステージ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、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、ネクステージがコンプライアンス体制を含めて、ESGに関する取り組みをビジネスに不可欠の要素として推進していること、サステナビリティに関する課題について経営の優先課題として取り組みを進めていること及び自社事業の気候変動におけるリスクと機会を踏まえて、脱炭素への取り組みをビジネス機会ととらえて取り組んでいることを確認した。

ネクステージは、前述の通り、サステナビリティに関する取り組みを進めるなかで、社会的存在意義（パーパス）、経営理念を踏まえて、2023年にマテリアリティを策定している。

当初策定時のマテリアリティは、「DX推進によるお客様満足の向上」、「人的資本の拡大」及び「環境取り組みの加速」であったが、2023年に中古車販売業界において、自動車保険契約に関する不適切な取り扱いを始めとする一連の不祥事が発生したことを踏まえて、社会を含む外部のステークホルダーが強く求め、社内においても、重要であることを改めて認識しサステナビリティに関する取り組みの根幹をなすものとして2024年に「ガバナンスの強化」をマテリアリティとして特定し追加している。以下では、上記状況を踏まえて、ネクステージのコンプライアンス体制について記載を行う。

ネクステージでは、中古車販売業界で発生した上記の事象を踏まえ、2023年10月にインセンティブの廃止を行い、同月にリスク・コンプライアンス統括室を設置している。また、2024年3月には、顧客サービスの向上を目指して、CS向上推進室を設置している。このCS向上推進室は、顧客サービスの観点から内部統制機能も担う機能も有している。

ネクステージでは、同社のコンプライアンス体制の基礎として、「ネクステージ行動指針」を定めており、企業理念の基本姿勢を明確にするとともに、その周知を図っている。また、コンプライアンス委員会を設置し、毎月コンプライアンス体制の状況報告、改善提案を行いコンプライアンス体制の強化に努めている。コンプライアンス委員会は、取締役、執行役員、常勤監査役、部長、内部監査室長、総務課長及びリスク・コンプライアンス統括室にて構成され、月次でコンプライアンスに関する内容が討議されている。

内部監査部門として執行部門から独立した内部監査室を置き、内部監査規定に基づき定期監査及び臨時監査を行うほか、各種研修において、コンプライアンスに関して継続的に啓発教育を実施している。





これらのネクステージのコンプライアンスに関する取り組みは、社長をはじめとする経営陣のイニシアティブの下に行われている。ネクステージ経営陣は、昨今中古車販売業界で発生した事象について、大きな懸念と危機感を抱いており、コンプライアンスに関する取り組みを含め、ESGの取り組みを、ビジネスを円滑に進めてゆくために不可欠なものとして捉え、改善のための取り組みを進めているところである。

ネクステージは、上記コンプライアンスに関する体制を整備するとともに、ESGを含めたサステナブルに関する取り組みについても推進している。

サステナビリティの取り組みに関しては、リスクマネジメント委員会を有し、サステナビリティに関する議題について、リスクと機会の対応状況の確認、対応策の策定、取り組み状況の検証を行って、取締役会に報告を行っている。当該委員会は原則として半期に一度行われており、直近では、大規模震災発生時のBCP対応の検討、コンプライアンスに関する再発防止策の策定等が討議されている。

これらの内容は前述の通り取締役会に報告が行われ、審議・決議が行われるとともに、執行状況の確認が行われている。



図 3: ネクステージ リスク管理プロセス<sup>8</sup>

これらのサステナビリティに関する体制のもとにネクステージのサステナビリティの取り組みは行われている。

前述の通り、ネクステージでは、マテリアリティを特定しており、「環境取り組みの加速」を環境に関するマテリアリティとしている。

その具体的な機会において、『「BYD」取り扱い開始に伴う、EV販売・EV整備を通じて、新たな市場への拡大と価値提供を行う』ことを記載している。ネクステージでは、2023年に中国のEV・PHV専門自動車メーカーであるBYD社の自動車を取り扱う「BYD池袋」をオープンし、EVに関する知見を吸収することを計画している。また、ネクステージは、ドイツの自動車メーカー「アウディ」、スウェーデンの自動車メーカー「ボルボ」のディーラーでもあり、両社ともEV車を含めたラインアップを擁していることから、HV、PHV、BEV、FCVの販売についても、前年比で増加させていく目標を立てている。これらの自動車が普及することによって、内燃機関車と比較して、使用時のCO2排出量を削減することができるとネクステージでは考えている。その一方で、BEVをはじめ

<sup>8</sup> ネクステージ 統合報告書 2024 P62  
<https://contents.xj-storage.jp/xcontents/31860/492d11d1/7d34/4c34/9679/2a88868b0c44/20240531095459484s.pdf>

とした電気自動車については、世界的なシェアは小さく、今後の動向を見ながら取り組みを進めていくこともヒアリングにて確認している。

ネクステージでは、中古車販売事業を行っていることもあり、ライフサイクルにおける CO2 排出量についても注意を払っている。EV は、Tank to Wheel と呼ばれる、いわゆる走行時の CO2 排出量はゼロになる一方、Well to Wheel と呼ばれる、エネルギー源（電気、ガソリン等）を作るところから走行までにかかる CO2 排出量については、電気が石炭などの化石燃料から作られるか、再生可能エネルギー等から作られるかによって大きく変動する。また、自動車の製造や廃棄に関しても電気が消費され、それが何によって作られるかによってもライフサイクルで考えた時の CO2 排出量は変化する。

ネクステージでは、本フレームワークによって、Tank to Wheel における CO2 排出量が少ない自動車をグリーンファイナンスの適格基準としているが、それだけではなく中古車販売事業を通じて、一度製造された自動車を長く使ってもらうことで、ライフサイクル全体を考えた CO2 排出削減の取り組みにも自社の活動により貢献できると考えている。

ただ、上記の考えは、内燃機関車の延命に繋がるといった見方も存在する。しかし、日本政府として 2050 年カーボンニュートラル目標や、（一社）日本自動車工業会の 2035 年乗用車新車販売で「電動車<sup>9</sup>」100%という目標と併せて考えると、将来的に「電動車」の比率が高まっていく中で、Tank to Wheel での脱炭素化に加えて、LCA での CO2 排出削減に関する意識の高まりが考えられ、ネクステージの取り組みは、これらを踏まえた進取的な取り組みである JCR では評価している。

また、MSCI 日本株 ESG セレクト・リーダーズ指数や FTSE の ESG 指数の構成銘柄に選ばれているほか、気候変動に関する取り組みを評価する CDP に 2023 年に初めて参加 (B スコア) するなど、サステナビリティに関する取り組みは第三者によっても評価されている。

以上より、JCR では、ネクステージのコンプライアンスに関する取り組みについて、その体制整備及び運用において適切に行われていること、サステナビリティに関する問題について経営が関与する形で進められていることを確認した。また、自社の中古車販売事業における事業のリスクと機会を分析し、特定された機会について、脱炭素に向けた取り組みを進めていることを確認した。

---

<sup>9</sup> BEV・FCV だけではなく HV や PHV も対象とした概念

## 評価フェーズ 3: 評価結果 (結論)

## Green 1(F)

本フレームワークについて、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(F)”、「管理・運営・透明性評価」を“m1(F)”とした。この結果、「JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価」を“Green 1(F)”とした。本フレームワークは、「グリーンボンド原則」、「グリーンローン原則」、「グリーンボンドガイドライン」及び「グリーンローンガイドライン」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考えられる。

		管理・運営・透明性評価				
		m1(F)	m2(F)	m3(F)	m4(F)	m5(F)
グリーン性評価	g1(F)	Green 1(F)	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g2(F)	Green 2(F)	Green 2(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)
	g3(F)	Green 3(F)	Green 3(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外
	g4(F)	Green 4(F)	Green 4(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外
	g5(F)	Green 5(F)	Green 5(F)	評価対象外	評価対象外	評価対象外

(担当) 菊池 理恵子・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・フレームワーク評価の前提・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・フレームワーク評価は、グリーンファイナンス・フレームワークで定められた方針を評価対象として、JCR の定義するグリーンプロジェクトへの適合性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に関する、JCR の現時点での総合的な意見の表明です。したがって、当該方針に基づき実施される個別債券又は借入等の資金使途の具体的な環境改善効果及び管理・運営体制・透明性評価等を行うものではなく、当該フレームワークに基づく個別債券又は個別借入につきグリーンファイナンス評価を付与する場合は、別途評価を行う必要があります。また、JCR グリーンファイナンス・フレームワーク評価は、当該フレームワークに基づき実施された個別債券又は借入等が環境に及ぼす改善効果を証明するものではなく、環境改善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・フレームワークにより調達される資金の環境改善効果について、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・定性的に測定される事項を確認しますが、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行為との関係

JCR グリーンファイナンス・フレームワーク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行為とは異なります。

### 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・フレームワーク評価上の第三者性

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ことを問わず、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・フレームワーク評価：グリーンファイナンス・フレームワークに基づき調達される資金が 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(F)、Green 2(F)、Green 3(F)、Green 4(F)、Green 5(F)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