

西日本高速道路株式会社

2021年6月30日

西日本高速道路ソーシャル・ファイナンス・フレームワーク

ESG推進室

担当アナリスト：宇佐見剛

格付投資情報センター（R&I）は、西日本高速道路（西日本高速）が2021年6月に策定したソーシャル・ファイナンス・フレームワーク（以下、評価対象）が「ソーシャルボンド原則2021」（以下、「SBP2021」という。）に適合していることを確認した。オピニオンは下記の見解に基づいている。

■オピニオン概要

(1) 調達資金の使途

対象事業の目的は、インフラの老朽化対策、橋梁の耐震補強等による自然災害への対応、ミッシングリンク（未整備で途切れている区間）の解消や暫定2車線区間の4車線化事業による地方創生への貢献、逆走事故の低減等の成果を目標として取り組んでいる。対象事業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。化石燃料による自動車の走行全般によるCO₂排出に対してネガティブインパクトを認識したうえで、高速道路インフラ事業者として低減するための取り組みを行っている。R&Iは対象事業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。SBP2021に例示されている事業区分「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に主に対応し、主に高速道路の利用者や沿線地域に住む人々、災害発生時の罹災者（自然災害の罹災者を含む弱者グループ）を含む「一般の人々」が対象となる。

(2) プロジェクトの評価と選定のプロセス

対象事業の選定プロセスは主として政府が整備している。選定に関連する評価要領は定量的な判断基準を主とし、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、広く社会全体への影響に配慮する選定プロセスである。このような選定プロセスの背景にある国土計画等の理念は発行体の経営理念に反映されている。

(3) 調達資金の管理

高速道路事業は法令等により、対象事業に係る資金計画が義務づけられるとともに会計上の区分管理が定められている。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。

(4) レポートティング

投資家に対して調達資金の充当状況及び社会的成果を明確に説明する資料を開示する。充当状況は年1回ウェブサイトにて開示する。インパクト・レポートティングとしてアウトプット指標・アウトカム指標等を、ウェブサイトにて開示する予定。レポートティングは適切と評価できる。

発行体の概要

- 西日本高速は道路関係四公団の民営化により発足した高速道路¹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。道路関係四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。日本の大動脈として生活・経済活動に欠かせない重要インフラである高速道路の機能・サービスを間断なく提供する使命を担い、安全・安心を最優先に地域の発展をはじめとする持続可能な社会の形成へ貢献するグループ理念を以下の通り掲げている。

NEXCO 西日本グループ理念

**私たちは、高速道路の安全・安心を最優先に、
高速道路の進化に挑み続け、
地域の発展と豊かな未来の実現に貢献します。**

[出所：西日本高速 Web ページ]

- グループ理念の実現へ向けて「事業活動を柱として、社会の持続的な発展に貢献します」とグループの CSR 活動方針を定め、具体的に重要課題（マテリアリティ）を 7 項目 15 細目に特定、KPI を設定し推進している。また、関連する持続可能な開発目標(SDGs)も合わせて特定することで、SDGs への貢献を明確にしている。
- 重要課題の一つには環境保全を掲げており、持続可能な環境への取り組みを推進するため、「環境方針」を策定。自動車からの大量の CO2 排出、高速道路建設における大量の建設副産物、沿道地域の自然環境への影響や沿線地域の生活環境への影響などから環境に係る取組みの重要性を判断し、環境方針の柱である「環境基本計画」を「脱炭素社会の実現」「循環型社会の形成」「自然と共生する社会の推進」の 3 テーマから構成し、毎年度目標達成へ向けたアクションプランを策定している。
- これらは中期経営計画「進化 2025」に——気候変動による自然災害の激甚化・頻発化、設備の老朽化、CASE や MaaS の進展、ICT 技術の進展、少子高齢化の進行、ポストコロナ社会——等の経営環境の変化に柔軟に対応するべく、5 つの重点施策を策定し取り込まれている。
- 日本の高速道路計画及び西日本高速の位置付けは次の通りである。
 - 高速自動車国道等の高規格幹線道路は「第四次全国総合開発計画」及び「21 世紀の国土のグランドデザイン」において国土の骨格となる基幹的な高速陸上交通網を形成するものとして構想されている。高速自動車国道等は、この構想のなか全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有す

¹ 高速道路株式会社法第五条第二項第五号に定める区分「福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県及び沖縄県の区域内の高速道路（前号、次号及び第六号に定める高速道路を除く。）」

る道路²として国土交通大臣により整備計画が決定されている。このうち西日本高速は、整備意向を示した管内の高速自動車国道等に関する事業を担う。

- 西日本高速を含む高速道路会社は道路管理者である国土交通大臣の権限の一部を代行している。「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」³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「第5次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⁴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。
- 高速道路事業の概要は次の通り。
 - 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。
- 西日本高速はインフラ整備という社会に必要不可欠な取組みを通じ、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ため、ソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定し、ポジティブ・インパクトを社会にもたらすことを目的としている。

² 高速自動車国道法第四条

³ 高速道路株式会社法第一条

⁴ 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

1. 調達資金の使途

(1) 対象プロジェクト

- 西日本高速の高速道路事業は、西日本地域の 2 府 22 県において、機構と締結した「高速自動車国道中央自動車道西宮線等に関する協定」（平成 18 年 3 月 31 日、以降変更を含む）、「一般国道 31 号（広島呉道路）に関する協定」、「一般国道 165 号及び一般国道 166 号（南阪奈道路）に関する協定」（平成 18 年 3 月 31 日、以降変更を含む）、「一般国道 201 号（八木山バイパス）に関する協定」（平成 18 年 3 月 31 日、以降変更を含む）、「一般国道 506 号（那覇空港自動車道（南風原道路））に関する協定」（平成 18 年 3 月 31 日、以降変更を含む）、「一般国道 201 号（八木山バイパス）に関する協定（その 2）」（平成 31 年 3 月 26 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」⁵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。
- 調達資金を充当する適格プロジェクトと定めた事業は「道路建設等事業」にあたり、本オピニオンで調達資金の使途としての適格性を評価する対象事業である。なお、「道路建設等事業」において形成される道路資産は、道路整備特別措置法第 51 条第 2 項ないし第 4 項の規制により機構へ引き渡される。調達された資金は主に事業支出（初期投資）に充当される。

社会的課題	プロジェクトの概要（目標とする社会的成果）
加速化するインフラの老朽化	NEXCO 西日本インフラ長寿命化計画（行動計画）に基づいた高速道路設備のライフサイクルの延長 高速道路ネットワーク機能が将来にわたって持続的かつ安定的に発揮され、長期的な高速道路の「安全・安心」の確保
激甚化・頻発化する自然災害	暫定 2 車線区間の 4 車線化の推進による災害時のリダンダンシーの強化 耐震補強推進による災害時の速やかな高速道路機能の回復可能性向上 維持管理を容易とする道路構造（最適管理構造）への改良による災害発生時の緊急車両の通行確保
人口減少等による地域社会の変化	新名神高速道路の整備により名神高速道路～中国自動車道の代替ルートが構築され、高速性、定時制、快適性、安全性が高まるとともに、西日本の国民生活産業のさらなる発展に寄与 ミッシングリンクの整備により沿線地域の発展に寄与 暫定 2 車線区間の 4 車線化により安全の向上及び利便性の向上 自動運転等のイノベーションに対応した高速道路整備による商業利用の推進
高速道路における安全・安心の確保	暫定 2 車線区間の 4 車線化により、時間信頼性確保、事故防止、ネットワークの代替性確保が実現 逆走対策による事故の減少 自動運転等イノベーションに対応した高速道路整備による安全性の向上

⁵ 具体的な路線名、工事内容等は機構との協定を参照。 <https://www.jehdra.go.jp/kiko/kyoutei.html>

- 西日本高速はその根拠法にあるように、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が事業目的である。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。
- 西日本高速は高速道路を重要な社会基盤と据え、CSR 活動方針のもとステークホルダーとの対話を通じて重要課題を特定している。これに対応する重点施策を中期経営計画にて策定し、事業活動を通じた社会的課題への対応を進めている。
- 事業エリアにおいて近年、熊本地震や大型台風及び線状降水帯の停滞などによる被害が多く発生している。1995 年以降の「災害救助法」適用回数が全国の約半数を占めることや、過去 5 年の「激甚災害」適用実績数が半数以上を占めるなど、西日本高速は社会的課題のうち「激甚化・頻発化する自然災害」を重要な課題と認識している。
- このような西日本高速の事業目的を前提としてソーシャル・ファイナンス・フレームワークが構築されている。対象事業の目的は 4 つの課題への対応である。プロジェクトの概要には課題とともに西日本高速が目標とする成果が挙げられている。
- **社会の課題認識**
 - 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。

対象事業の直接的な目的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。

(2)対象事業の目標がポジティブな社会的成果であること

● 対象事業の目標

インフラの老朽化対策、橋梁の耐震補強等による自然災害への対応、ミッシングリンクの解消や暫定 2 車線区間の 4 車線化事業による地方創生への貢献、逆走事故の低減等の成果を目標として対象事業に取り組んでいる。

● 対象事業の評価の仕組み

対象事業の大きな流れは図表「道路建設等事業の事業プロセス概略」(9 ページ参照)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、発行体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⁶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。

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。 |

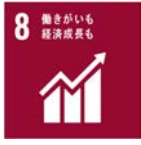
⁶ 高速自動車国道の事業評価手法 説明資料(出所：国土交通省 道路局)

● ポジティブな社会的成果であること

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成果を判断している。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。対象事業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。さらに「環境基本計画 2020」を策定し、低炭素社会の実現、循環型社会の形成、自然と共生する社会の推進のそれぞれ取り組んでいる。また、化石燃料による自動車の走行全般による CO2 排出に対しては、ネガティブインパクトを認識している。高速道路利用による走行速度に応じた CO2 排出、PM 排出、NOx 排出の低減効果を確認し、渋滞対策の実施やサービスエリアにおける EV 向け急速充電器の設置等の対策を講じるなどの高速道路インフラ事業者としてネガティブインパクトへ対応している。R&I は対象事業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。

● 対象事業が関わる持続可能な開発目標 (SDGs) について

ICMA の事業カテゴリと SDGs のマッピングテーブルを参考に対象事業による SDGs への貢献を確認した。

SDGs 目標	
 3 すべての人に健康と福祉を	3.6 : 2020 年までに、世界の交通事故による死傷者を半減させる。
 8 働きがいも経済成長も	8.9 : 2030 年までに、雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業を促進するための政策を立案し実施する。
 9 産業と技術革新の基盤をつくろう	9.1 : すべ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。 9.4 : 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及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。
 11 住み続けられるまちづくりを	11.a : 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市部周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。 11.b : 2020 年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靱さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組 2015-2030 に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。

- 日本政府の SDGs の達成へ向けた「SDGs アクションプラン 2021」に示された 8 つの優先課題に関する具体的な取組例のうち、特に貢献すると考えられる項目と整合的である。

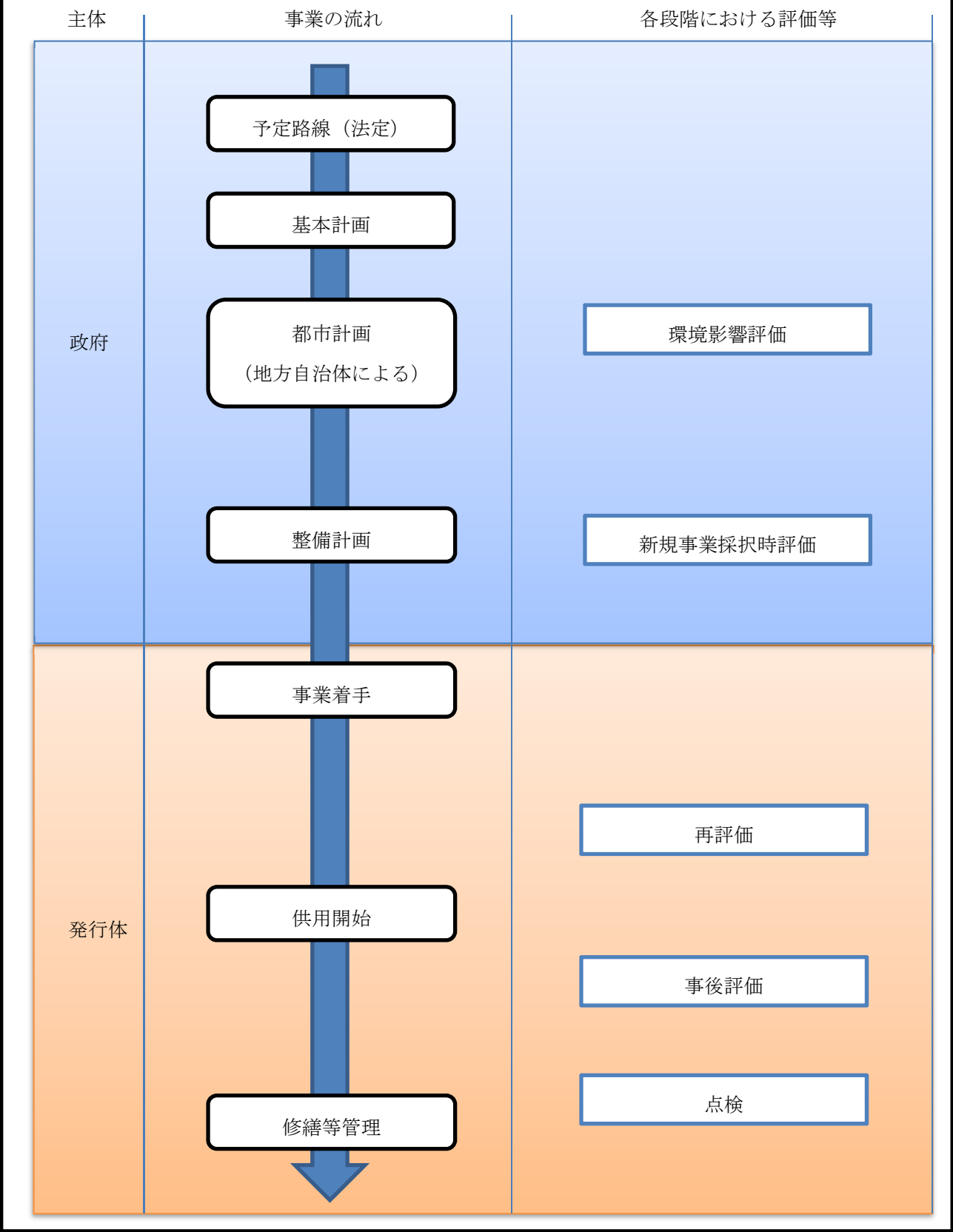
優先課題④【主な取組】：持続可能で強靱な国土と質の高いインフラの整備		
持続可能で強靱なまちづくり		ターゲット
戦略的な社会資本の整備	社会資本整備について、国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、コンパクト・プラス・ネットワーク、老朽化対策などの分野に重点化し、ストック効果が最大限発揮されるよう戦略的な取組を進める。(国土交通省)	 9 産業と技術革新の基盤をつくろう
交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進	使いやすい交通の実現、国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築、持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくりなど、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する。(国土交通省)	 11 住み続けられるまちづくりを

- SBP2021 に例示される事業区分との照合

対象事業は、SBP2021 に例示されている事業区分「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に主に対応し、主に高速道路の利用者や沿線地域に住む人々、災害発生時の罹災者（自然災害の罹災者を含む弱者グループ）を含む「一般の人々」が対象となる。

対象事業の目的は、インフラの老朽化対策、橋梁の耐震補強等による自然災害への対応、ミッシングリンク（未整備で途切れている区間）の解消や暫定 2 車線区間の 4 車線化事業による地方創生への貢献、逆走事故の低減等の成果を目標として取り組んでいる。対象事業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。化石燃料による自動車の走行全般による CO2 排出に対してネガティブインパクトを認識した上で、高速道路インフラ事業者として低減するための取り組みを行っている。R&I は対象事業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。SBP2021 に例示されている事業区分「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に主に対応し、主に高速道路の利用者や沿線地域に住む人々、災害発生時の罹災者（自然災害の罹災者を含む弱者グループ）を含む「一般の人々」が対象となる。

■道路建設等事業の事業プロセス概略



[出所：国土交通省資料より R&I が作成]

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

(1) 包括的な目標、戦略等への組み込み

- 西日本高速は中期経営計画「進化 2025」に将来のありたい姿として 5 つのビジョンを示し、その実現のための重点施策を策定している。

中期経営計画「進化 2025」に示された 5 つのビジョン

- 01 高速道路の安全・安心をいつまでも守り抜く
 - 02 多発する自然災害から地域と暮らしを守り抜く
 - 03 新しいモビリティ社会に向けて高速道路を進化させる
 - 04 高速道路の顧客体験価値を高める
 - 05 持続的に進化する企業を目指す
- ソーシャルボンドの対象事業は、こうした施策に含まれる事業であり、それぞれに社会的課題が目標、計画に至るまでに適切に組み込まれている。
 - また、取り組むべき重要課題について SDGs との関連性を整理したうえで、KPI を設定し推進している。

(2) プロジェクトの評価・選定の判断規準

- 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も示されている。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、発行体の整備意向確認を経て決定される。
- 社会的便益について定量評価が可能なものは実施し、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、対象事業が環境・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」「点検実施基準」等が適切に定められている。

(3)プロジェクトの評価・選定の判断を行う際のプロセス

- 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。
- このような決定プロセスの背景にある国土計画等の理念は発行体の経営理念にも反映されている。発行体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する会社である。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中期経営計画の中で対象事業を合理的に位置付けている。
- 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発行体である。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。
- 修繕等の選定は発行体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。

対象事業の選定プロセスは主として政府が整備している。選定に関連する評価要領は定量的な判断基準を主とし、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、広く社会全体への影響に配慮する選定プロセスである。このような選定プロセスの背景にある国土計画等の理念は発行体の経営理念に反映されている。

3. 調達資金の管理

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、本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。
- また、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し、国土交通大臣の許可を受ける。工法変更等により本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、発行体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、ソーシャル・ファイナンスの対象事業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、発行体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している。

高速道路事業は法令等により、対象事業に係る資金計画が義務づけられるとともに会計上の区分管理が定められている。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。

4. レポーティング

(1) 開示の概要

- レポーティングの概要は以下の通り。

	開示事項	開示タイミング	開示方法
資金 充当 状況	資金使途、金額及び充当予定時期	債券発行前	発行登録追補書類
	債券及び長期借入金の資金充当状況 ※	適宜	収支予算の明細等により 西日本高速及び機構ウェブ サイトで開示
定期 レポ ート	財務状況に係るもの 有価証券報告書 半期報告書 決算情報	半期毎に開示	ウェブサイトで開示
	業務全般に係るもの NEXCO 西日本グループレポート	年次で開示	ウェブサイトで開示
	事業評価に係るもの 事業評価監視委員会の開催結果	随時	ウェブサイトで開示
	インパクト・レポート	年次で開示	ウェブサイトで開示

※発行体はソーシャル・ファイナンスに係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。収支予算の明細は社会経済情勢や道路政策の変化に応じ、適宜、機構引渡対象債務の状況は四半期毎に公表される。これらのレポートにより調達資金の対象事業への充当状況を把握できる。

参照 URL

建設コストの計画と実績（ホーム＞会社案内＞情報の公開＞事業別の概況（実績）＞建設コストの計画と実績）：<https://corp.w-nexco.co.jp/corporate/disclosure/>

西日本高速道路株式会社の収支予算の明細（ホーム＞会社案内＞約款・法令・協定＞協定に基づく事業許可など＞収支予算の明細）：<https://corp.w-nexco.co.jp/corporate/covenant/>

道路建設関係債務の状況：<https://corp.w-nexco.co.jp/ir/bond/liabilities/>

(2) インパクト・レポーティング

- アウトプット指標、アウトカム指標等を個別プロジェクト毎にウェブサイトにて年次で開示する。インパクト指標については、事業実施期間が長期にわたり、社会的成果の発現に時間を要するものが少なくないことや災害復旧等に関しては災害発生がなければ公表が困難である。また、定量指標によって開示することが困難なものがある。したがって、インパクト指標については発行時には社会的課題が解決された姿が事前評価として開示され、レポーティングにおいては成果が発現した時点で随時公表し、定量指標が難しい場合には定性的に公表する予定である。また対象事業の変更等、重要な事象が生じた場合は、発生した時点で公表する。レポーティング指標は次表の通りである。

ソーシャルプロジェクト		アウトプット指標	アウトカム指標
道路建設等事業	高速道路の長期保全	・ 特定更新事業の完成高 ・ 橋梁の点検率 ・ トンネルの点検率 ・ 道路付属物等の点検率	・ 快適走行路面率（快適に走行できる舗装路面の車線延長） ・ 修繕着手済橋梁数 ・ 修繕着手済トンネル数 ・ 修繕着手済道路付属物等数
	高速道路の修繕・災害復旧	・ 高速道路資産の営業延長 ・ 橋梁の耐震補強数	・ 橋梁の耐震補強対策率 ・ 通行止め時間（雨・雪・事故・工事等に伴う年間の平均通行止め時間） ・ 南海トラフ地震被害に備えての資機材の新規備蓄箇所数 ・ 地域・他機関との協力協定の締結実績数
	高速道路の新設・改築（主に新設）等	・ 新規開通路線延長（ミッシングリンクの整備延長を内訳表示）	・ 新規路線の開通によって短縮される、沿線主要都市間の移動時間 ・ 地域物産展実施エリアや地元が販売・イベント等により SA・PA を利用した日数 ・ 地域振興や観光振興を目的とした企画割引等の販売件数
	高速道路の新設・改築（主に改築）等	・ 逆走対策箇所数（料金所プラザの開口部締切、特別転回周知看板の設置） ・ 暫定 2 車線区間の 4 車線化延長	・ 死傷事故の減少率 ・ 逆走事案件数の減少率 ・ 人等の立ち入り事案件数

投資家に対して調達資金の充当状況及び社会的成果を明確に説明する資料を開示する。充当状況は年 1 回ウェブサイトにて開示する。インパクト・レポーティングとしてアウトプット指標・アウトカム指標等を、ウェブサイトにて開示する予定。レポーティングは適切と評価できる。

以 上

【留意事項】

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、企業等が環境保全およ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また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はあるものの、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、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ます）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わないものとします。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許諾無く、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。

【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。

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>）に記載しています。

R&I と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。

ソーシャルボンド／ソーシャルボンド・プログラム

独立した外部レビューフォーム

セクション 1. 基本情報

発行体名：西日本高速道路株式会社

ソーシャルボンドの ISIN または発行体のソーシャルボンド発行に関するフレームワーク名（該当する場合）：西日本高速道路ソーシャル・ファイナンス・フレームワーク

独立した外部レビュー実施者名：格付投資情報センター

本フォーム記入完了日：2021 年 06 月 30 日

レビュー発表日：2021 年 06 月 30 日

セクション 2. レビュー概要

レビュー範囲：

必要に応じて、レビューの範囲を要約するために以下の項目を利用又は採用する。

本レビューでは、以下の要素を評価し、ソーシャルボンド原則（以下、SBP）との整合性を確認した：

- | | |
|---|---|
| ☒ 調達資金の使途 | ☒ プロジェクトの評価と選定のプロセス |
| ☒ 調達資金の管理 | ☒ レポーティング |

独立した外部レビュー実施者の役割

- | | |
|---|---|
| ☒ セカンドオピニオン | ☐ 認証 |
| ☐ 検証 | ☐ スコアリング/レーティング（格付け） |
| ☐ その他（ご記入ください）： | |

注記：複数のレビューを実施又は異なる複数のレビュー実施者が存在する場合、それぞれ別々の用紙にご記入ください。

レビューのエグゼクティブサマリおよび／またはレビュー全文へのリンク (該当する場合)

＜セカンドオピニオン＞

フレームワークがソーシャルボンド原則 2021 に則ったものである旨のセカンドオピニオンを提供する。

詳細はリポート本文を参照。

セクション 3. レビュー詳細

レビュー実施者には可能な限り以下の情報を提供し、レビュー範囲を説明するためにコメントセクションを利用するよう推奨する。

1. 調達資金の使途

セクションに関する全般的なコメント (該当する場合) :

リポート本文の「1. 調達資金の使途」を参照。

SBP による調達資金の使途カテゴリ :

- | | |
|--|---|
| ☒ 手ごろな価格の基本的インフラ設備 | ☐ 必要不可欠なサービスへのアクセス |
| ☐ 手ごろな価格の住宅 | ☐ 中小企業向け資金供給及びマイクロファイナンスによる潜在的効果などを通じた雇用創出や社会経済的危機を原因とした失業の防止・緩和 |
| ☐ 食糧の安全保障と持続可能な食糧システム | ☐ 社会経済的向上とエンパワーメント |
| ☐ 発行時には知られていなかったが現在 SBP カテゴリへの適合が予想されている、又は、SBP でまだ規定されていないその他の適格分野 | ☐ その他 (ご記入ください) : |

SBP の事業区分に当てはまらない場合で、社会に関する分類がある場合は、ご記入ください:

対象とする人々 :

- | | |
|---|---|
| ☐ 貧困ライン以下で暮らしている人々 | ☐ 排除され、あるいは社会から取り残されている人々、あるいはコミュニティ |
| ☐ 障がいのある人々 | ☐ 移民や難民 |
| ☐ 十分な教育を受けていない人々 | ☐ 十分な行政サービスを受けられない人々 |

- ☐ 失業者
- ☐ 女性、あるいは性的・ジェンダーマイノリティ
- ☐ 高齢者と不安定な状態に置かれている若者
- ☐ その他自然災害の罹災者等を含む弱者グループ
- ☒ その他（ご記入ください）：、主に高速道路の利用者や沿線地域に住む人々、災害発生時の罹災者（自然災害の罹災者を含む弱者グループ）を含む「一般の人々」

2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

リポート本文の「2. プロジェクトの評価と選定のプロセス」を参照。

評価と選定

- | | |
|---|--|
| ☒ 十分な発行体の社会面での持続可能性に係る目標がある | ☒ 文書化されたプロセスにより、定義された事業区分にプロジェクトが適合すると判断される |
| ☒ ソーシャルボンドの適格プロジェクトを定義した透明性の高いクライテリアがある | ☒ 文書化されたプロセスにより、プロジェクトに関連する潜在的な ESG リスクは特定・管理される |
| ☒ プロジェクトの評価と選定のためのクライテリアの概要が、公表される | ☐ その他（ご記入ください）： |

責任およびアカウンタビリティに関する情報

- | | |
|--|---|
| ☒ 外部機関の助言または検証を受けた評価／選定基準である | ☐ 組織内で定められた評価基準である |
| ☐ その他（ご記入ください）： | |

3. 調達資金の管理

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

リポート本文の「3. 調達資金の管理」を参照。

調達資金の追跡管理：

- ☒ ソーシャルボンドの調達資金は、発行体により適切な方法で分別又は追跡管理される
- ☐ 未充当資金について、想定される一時的な運用方法の種類が開示される
- ☐ その他（明記ください）：

追加的な開示：

- ☐ 将来の投資にのみ充当
- ☐ 既存および将来の投資に充当
- ☒ 個別単位の支出に充当
- ☐ ポートフォリオ単位の支出に充当
- ☐ 未充当資金のポートフォリオを開示する
- ☐ その他（ご記入ください）：

4. レポーティング

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

レポート本文の「4. レポーティング」を参照。

調達資金の使途に関するレポーティング：

- ☒ プロジェクト単位
- ☐ プロジェクトポートフォリオ単位
- ☐ 個別債券単位
- ☐ その他（明記ください）：

レポーティングされる情報：

- ☒ 充当した資金の額
- ☐ 投資総額に占めるソーシャルボンドによる調達額の割合
- ☐ その他（明記ください）：

頻度：

- ☒ 年次
- ☐ 半年に一度
- ☐ その他（明記ください）：

社会改善効果に関するレポーティング：

- | | |
|--|--|
| ☒ プロジェクト単位 | ☐ プロジェクトポートフォリオ単位 |
| ☐ 個別債券単位 | ☐ その他（明記ください）： |

頻度：

- | | |
|--|--------------------------------|
| ☒ 年次 | ☐ 半年に一度 |
| ☐ その他（明記ください）： | |

レポーティングされる情報（計画又は実績）：

- | | |
|---|----------------------------------|
| ☐ 受益者の数 | ☐ 対象とする人々 |
| ☒ その他 ESG 指標（明記ください）：
レポート参照 | |

開示方法

- | | |
|--|--|
| ☐ 財務報告書に掲載 | ☒ サステナビリティ報告書に掲載 |
| ☒ 臨時に発行される文書に掲載 | ☒ その他（明記ください）：ウェブサイト |
| ☐ レポーティングは外部レビュー済（該当する場合は、レポートのどの部分が外部レビューの対象であるか明記してください）： | |

該当する場合は、「有益なリンク」のセクションに、報告書の名称、発行日を明記してください。

有益なリンク（例えば、レビュー実施者の評価方法や実績、発行体の文書等。）

1. 評価手法及びサービス
<https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.html>
 2. 評価実績
 - (1) グリーンファイナンス
<https://www.r-i.co.jp/rating/esg/greenfinance/index.html>
 - (2) サステナビリティファイナンス
<https://www.r-i.co.jp/rating/esg/sustainabilityfinance/index.html>
 - (3) ソーシャルファイナンス
<https://www.r-i.co.jp/rating/esg/socialfinance/index.html>

該当する場合は、利用可能なその他外部レビューをご記入ください

実施されるレビューの種類：

☐ セカンドオピニオン

☐ 認証

☐ 検証

☐ スコアリング/レーティング（格付け）

☐ その他（ご記入ください）：

レビュー実施者：

発表日：

SBP で定義された独立した外部レビュー機関の役割について

- (i) セカンドオピニオン：発行体の支配下でない社会面の専門性を有する機関がセカンドオピニオンを提供する。オピニオンの提供者は発行体のソーシャルボンド・フレームワーク構築のためのアドバイザーから独立しているべきである。そうでなければ情報隔壁を設けるなど、セカンドオピニオンの独立性を確保するための措置をとることになる。オピニオンは通常はSBPへの適合性評価を基本とする。特に社会面での持続可能性に関する包括的な目標、戦略、方針、プロセスの評価と、調達資金を充当するプロジェクトの種類に応じた社会面の特徴に対する評価を含むことができる。
- (ii) 検証：発行体は、事業プロセスや社会基準などに関連づけて設定する基準に対して独立した検証を受けることができる。検証は、内部基準や外部基準あるいは発行体が作成した要求との適合性に焦点を当てるものになる。また原資産の社会面での持続可能性に係る特徴についての評価を検証と称し、外部クライテリアを参照することがある。さらにソーシャルボンドで調達される資金の内部追跡管理方法とその資金の充当状況、社会面での影響、SBPのレポートイングとの適合性に関する保証や証明も検証と呼ぶことがある。
- (iii) 認証：発行体は、ソーシャルボンドやそれに関連するソーシャルボンド・フレームワーク、または調達資金の用途について、一般に認知されているソーシャル基準やソーシャルラベルへの適合性に係る認証を受けることができる。ソーシャル基準やソーシャルラベルは具体的なクライテリアを定義したもので、通常は認証クライテリアとの適合性を、検証などの手法を用いて、資格認定された第三者機関が確認する。
- (iv) スコアリング/レーティング（格付け）：発行体は、ソーシャルボンド、それに関連するソーシャルボンド・フレームワーク、調達資金の用途などの特徴について、専門的な調査機関や格付機関の資格を有する第三者機関から、それぞれの機関が確立した評価手法に基づく査定や評価を受けることができる。評価結果には、社会面のパフォーマンスデータ、SBPに関連するプロセス、SBPに関連するプロセス、あるいは他のベンチマークに焦点を当てたものが含まれることがある。このようなスコアリングや格付は、信用格付（たとえその中に重要な社会面のリスクが反映されているとしても）とはまったく異なったものである。