

# ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要①

- 当社が作成したソーシャル・ファイナンス・フレームワークは、ICMA(国際資本市場協会)が定めるソーシャルボンド原則の4つの核となる要素(下記 1 ~ 4 ) に対する当社の取組みや考え方その他、資金使途となるソーシャルプロジェクトが目標とする社会的な効果が評価され、外部評価機関(R&I)からソーシャルボンド原則2021に適合している旨のオピニオンをいただきました

## 1 調達資金の使途

- 当社が本フレームワークで発行するすべての債券及び金融機関等からの借入は、道路建設等事業(=ソーシャルプロジェクト)に充当され、我が国(特に、当社の事業エリアである西日本地域)が抱える社会的課題の解決に貢献します
- 対象プロジェクトにおける具体的な路線名、工事内容等については、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(高速道路機構)との協定により決定されており、進捗状況などは、当社ウェブサイト内「会社案内 > 約款・法令・協定」ページ等で確認可能です

社会的課題	ソーシャルプロジェクト	当社の取組み
加速化するインフラの老朽化	高速道路の長期保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高速道路リニューアルプロジェクトをはじめとするNEXCO西日本インフラ長寿命化計画の実施                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- メンテナンスサイクルの確立と効率的な修繕等、特定更新等工事の実施、点検等に必要な基準類の整備 等</li> </ul> </li> </ul>
激甚化・頻発化する自然災害	高速道路の修繕・災害復旧	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「高速道路における安全・安心実施計画」の推進                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- 大雨に対する対策、地震に対する対策、工事規制の影響の最小化</li> </ul> </li> </ul>
人口減少等による地域社会の変化	高速道路の新設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新名神高速道路の整備</li> <li>■ 高速道路網が繋がっていない区間(ミッシングリンク)の整備</li> <li>■ 4車線化事業の実施・拡大による高速道路ネットワークの更なる機能強化</li> </ul>
高速道路における安全・安心の確保	高速道路の改築	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 暫定2車線区間の4車線化</li> <li>■ 自動運転等のイノベーションに対応した高速道路の進化</li> <li>■ 世界一安全な高速道路の実現</li> </ul>

## ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要②

### 2 プロジェクトの評価と選定のプロセス

- 高速道路の新設事業は、国土交通省が定める要領に基づき新規事業採択から事業完了後まで適切な評価がなされており、修繕事業は道路法施行規則で義務付けられている点検サイクルに基づき適切に実施されています（新規高速道路整備事業、既存高速道路整備事業、高速道路修繕事業毎に、評価・選定のプロセスを有する）

### 3 調達資金の管理

- 当社の資金は、法令等に基づき道路管理事業やその他の事業から区分された道路建設等事業に充当され、厳格に管理されています。また、資金の充当状況は高速道路機構との協定に基づく収支予算の明細においても開示しており、社会経済情勢や道路政策の変化に応じ、適宜更新されています。さらに、調達資金は年度内に対象プロジェクトに充当されるため、未充当資金は発生しません（仮に発生した場合、1年以内の安全性の高い金融資産で運用）

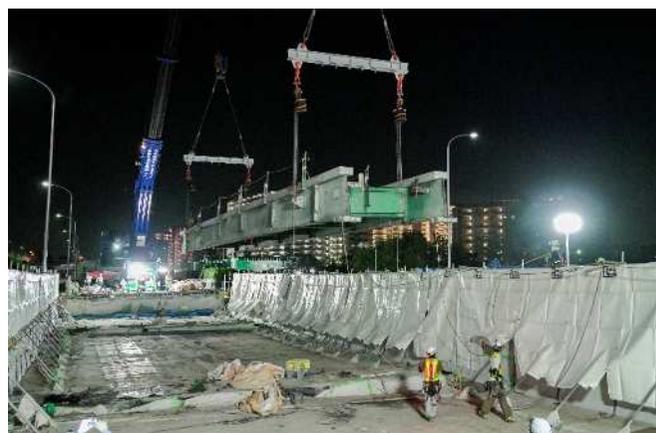
### 4 レポーティング

- 資金充当状況は、当社ウェブサイト内「会社案内 > 約款・法令・協定」で、社会的課題の解決に関するインパクト・レポートについては、当社ウェブサイト内「IR情報 > ソーシャル・ファイナンス」のページにて公開します

#### ソーシャルプロジェクトのご紹介（一例）



新名神高速道路 大津JCT付近  
 （ネットワークの機能強化／高速道路の新設）



中国自動車道 御堂筋橋  
 （大規模更新／高速道路の長期保全）



九州自動車道 溝辺鹿兒島空港IC～加治木JCT  
 （のり面土砂崩れ／高速道路の災害復旧）