



# セカンドオピニオン

名古屋高速道路公社

2025 年 8 月 4 日

ソーシャル・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：森安 圭介

格付投資情報センター(R&I)は、名古屋高速道路公社のソーシャル・ファイナンス・フレームワーク(2025 年 8 月策定)が以下の原則に適合していることを確認した。

ソーシャルボンド原則(2025、ICMA)  
ソーシャルローン原則(2025、LMA 等)  
ソーシャルボンドガイドライン(2021、金融庁)

## ■ 資金使途

| 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<br>インフラ設備 | 高速道路の新規建設(新設)・改良工事(改築)等 | 名古屋高速道路のお客様と<br>名古屋都市圏の生活者を含<br>む「一般の人々」および維持<br>メンテナンスの従事者<br><br>(災害発生時にはその中でも<br>特に「自然災害の罹災者を<br>含む弱者グループ」が対象) |

## 1. 資金調達者の概要

- 名古屋高速道路公社(以下、公社)は、高度経済成長期の急速なモータリゼーションの進展を背景に、名古屋市及びその周辺の地域において交通の円滑化による住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的とし、地方道路公社法(以下、公社法)に基づく全国初の地方道路公社として、愛知県と名古屋市により1970年9月に設立された。公社の運営上重要な事項については、公社法及び道路整備特別措置法(以下、特措法)に基づき国・愛知県・名古屋市の許認可等及び財政的支援を受けその事業を遂行している。
- 名古屋高速道路は、上記を目的に整備されるもので、1979 年の大高線の開通を皮切りに、順次区間を延伸し 2013 年 11 月には東海線の開通により全長 81.2 kmのネットワークが形成され、名古屋都市圏の人々の暮らしや産業を支える極めて重要な役割を担ってきた。

## 株式会社格付投資情報センター

Copyright(C) 2025 Rating and Investment Information, Inc. All rights reserved.

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町三丁目2番地テラススクエア (お問い合わせ) サステナブルファイナンス営業部 TEL 03-6273-7408  
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 の意見であり、事実の表明ではありません。また、R&I は、適合以外の事柄につき意見を表明するものではなく、資金調達の目的となる成果の証明、投資判断や財務に関する助言や、投資の是非等の推奨をするものではありません。R&I は、セカンドオピニオンに際し関連情報の正確性につき独自の検証を行っており、これに関し何ら表明も保証もいたしません。R&I は、セカンドオピニオンに関連して発生する損害等につき、何ら責任を負いません。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。なお、詳細につき本稿末尾をご覧ください。

## 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、対象となる人々に対し、明確な社会的効果をもたらす。調達資金の使途は適切である。

### (1) 対象プロジェクト・対象となる人々

- ・ 定款にて規定される道路の整備に関する基本計画に定められた指定都市高速道路<sup>1</sup>の新設、改築、維持、修繕、及び道路法第 13 条第 1 項に規定する災害復旧その他の管理からなる公社の高速道路事業を対象事業とし、調達した資金は高速道路の新規建設(新設)・改良工事(改築)等に係るファイナンスまたはリファイナンスに充当を予定している。具体的な資金使途については次頁の表を参照。なお、整備される高速道路等の耐用年数や社会的効果の期間を踏まえ、リファイナンスに係るルックバック期間の定めはなくても特段問題ないと R&I は判断した。
- ・ 公社は高速道路株式会社とは異なり高速道路の建設・維持・管理に際して上下分離方式<sup>2</sup>ではなく、公社が建設のための債務の借入から建設、通行料金を原資とした維持・管理・債務の返済を行う。公社の場合、債券による調達資金は高速道路の新設・改築のみに充当され、維持・管理費用は通行料金より支払われる。高速道路は新設・改築されただけでは社会的な便益を生むことはなく、維持・管理まで含めた高速道路事業として運営されることが必要である。本件の対象事業は高速道路事業であり、これに合致したものである。
- ・ 設立当初は、名古屋市及びその周辺都市における人口の増加と自動車保有台数の増加による自動車交通の悪化が問題として認識されていた。特に郊外から名古屋市への流出入交通量が増加し、激しい交通渋滞を引き起こしていた。主な原因として名古屋市の道路率<sup>3</sup>は東京都区部や大阪市と同水準の約 11%(1968 年)に留まっていたことである。これを解決するべく都市高速道路の建設が行われた。環状線と放射状へ延びる路線により構成される都市高速道路網は、東名高速道路、中央自動車道、名神高速道路、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道等と接続することで、名古屋市とその周辺地域における役割だけでなく、日本の高速道路網の一部としての役割が現在では加わっている。
- ・ 社会的な便益の受益層(対象となる人々)としては、名古屋高速道路のお客様と名古屋都市圏の生活者を含む「一般の人々」が挙げられ、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」が対象となる。加えて、建設・維持管理における AI、ICT 等の新技術の導入・活用に向けた技術開発は、高速道路の維持メンテナンスの従事者にも便益をもたらすと考えられる。

### (2) 社会的効果

- ・ 対象事業は、公社の高速道路事業は愛知県または名古屋市が策定した都市計画を始め、愛知県及び名古屋市の同意や国土交通大臣の許認可が必要な基本計画、整備計画に従って行われる。都市計画が立案又は変更される際には、名古屋都市圏における経済活動の広域化・交流人口の拡大などの課題認識を見ることができる。また、国の計画である「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」において道路構造物の高齢化や巨大地震リスクの高まりと気象災害の激甚化などの課題認識を確

<sup>1</sup> 次の二つの要件に適合する道路のみで道路網が構成されている。(道路整備特別措置法第 12 条第 1 項)「政令で指定する人口五十万以上の市の区域及びその周辺の地域に存すること。」「道路法第 48 条の 2 第 1 項の規定による指定を受けた自動車のみの一般交通の用に供する道路で都市計画において定められたものであること。」

<sup>2</sup> 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下、機構)と高速道路株式会社における高速道路事業の方式。高速道路の建設・維持・管理を高速道路株式会社が担い、機構が高速道路資産の利用料から債務の返済を行うもの

<sup>3</sup> 道路面積÷行政面積×100

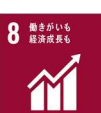
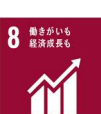
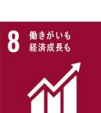
認することができる。対象事業は、国・県・市が認識する社会的課題に対応するものであり、次表に示したとおり、公社を取り巻く社会的課題のもとで実施され、それぞれ該当する社会改善効果を有している。

| 公社を取り巻く社会的課題                                                                             | 公社における取り組み方針    | 取り組みの概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 社会改善効果                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>安全・安心に対する社会的要請</li> <li>お客様ニーズの高度化・多様化</li> </ul> | インフラ長寿命化と災害への対応 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 構造物の長寿命化対策の強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>－大規模修繕工事の着実な推進</li> <li>－大規模修繕工事対象路線以外の路線における、計画的な維持補修</li> <li>－電気設備、機械設備及び建築物等の計画的な補修・更新</li> <li>－点検計画に基づく着実な点検の実施</li> <li>－舗装、伸縮装置、照明等の補修工事（リフレッシュ工事）の実施</li> </ul> </li> <li>■ 震災対策の強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>－災害対応力の向上</li> </ul> </li> <li>■ 降雪・積雪対策の強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>－雪氷作業の効率化</li> </ul> </li> </ul> | <b>高速道路機能の維持</b><br>（長期的な構造物の健全性の確保）           |
|                                                                                          | 安全・安心な道路空間の実現   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通安全対策の強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>－交通安全対策の継続的な実施</li> </ul> </li> <li>■ 逆走・誤進入対策の強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>－逆走・誤進入対策の実施・効果検証</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                         | <b>交通安全確保</b><br>（交通事故・死亡事故の削減、逆走・誤進入による事故の防止） |
|                                                                                          | 快適な走行空間の実現      | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 渋滞対策の推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>－継続的な渋滞対策の実施</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <b>快適走行性の向上</b><br>（渋滞緩和・ドライバーのストレスゼロ）         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>経済活動の広域化・交流人口拡大</li> <li>日本中央回廊の形成</li> </ul>     | 道路ネットワークの充実     | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 名古屋駅周辺交通基盤整備方針（名古屋市策定）などに基づく、都心アクセス事業の推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>－新洲崎出入口・新黄金出入口の設置</li> <li>－栄出入口の設置、丸田町 JCT への西渡り線・南渡り線の追加</li> <li>－名岐道路の早期整備</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>利便性向上及び地域活性化</b><br>（移動時間の最小化・渋滞緩和・交流圏の拡大）  |
|                                                                                          | 次世代に向けた技術開発に貢献  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ CASE に対応した道路づくり               <ul style="list-style-type: none"> <li>－路車協調に向けた取り組み</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>利便性向上及び地域活性化</b>                            |

|  |  |                                  |                                                       |
|--|--|----------------------------------|-------------------------------------------------------|
|  |  | ■ 建設・維持管理における AI、ICT 等の新技術の導入・活用 | (自動運転技術による輸送効率の改善、AI、ICT の活用による建設・維持管理の効率化と技術者不足への対応) |
|--|--|----------------------------------|-------------------------------------------------------|

### <SDGs への貢献>

- 対象プロジェクトは以下の関連する SDGs に貢献すると考えられる。

| 取り組み方針          |                                                             | 関連する SDGs                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| インフラ長寿命化と災害への対応 | 適切な維持管理により将来にわたって使い続けることができ災害時には緊急輸送道路として地域の迅速な応急活動や復旧を支援する |                                                                                                                                                                                           |
| 安全・安心な道路空間の実現   | 事故の心配や運転操作の不安がなく安全に通行できる空間を提供する                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 快適な走行空間の実現      | 高速道路としての定時性・速達性を発揮しだれでもスムーズに走行できる空間を確保する                    |                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| ゆとりや楽しさの実現      | 観光・レジャー向けサービスの提供によりお客様にゆとりや楽しさを提供する                         |                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 道路ネットワークの充実     | リニア中央新幹線開業の波及効果を最大限に活かすためのネットワークを強化する                       |                                                                                                                                                                                   |
| 次世代に向けた技術開発に貢献  | 自動運転を始めとする CASE や建設・維持管理における AI・ICT 等の新技術の導入を促進する           |                                                                                                                                                                                   |
| 持続可能な社会づくりへの貢献  | 消費エネルギーの削減や再生可能エネルギーの活用を推進することで地域環境に優しい持続可能な社会づくりに貢献する      |    <br>  |

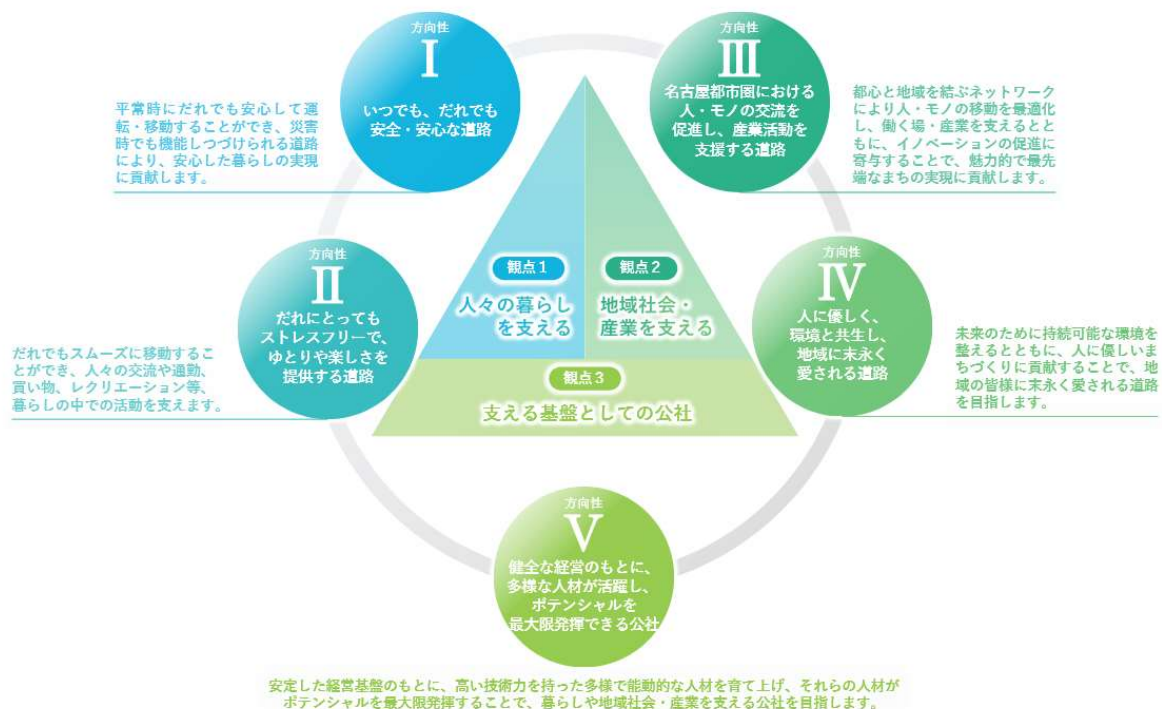
|           |                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地域社会への貢献  | 沿線地域やまちづくりと連携し地域の活性化や発展に貢献する               |                                                                                                                                                                              |
| 経営基盤の強化   | 安定した財務基盤の維持や生産性の向上による健全な経営を推進し着実な償還を実施する   |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 人材確保・人材育成 | 多様で高い技術力を持つ人材の確保・育成とポテンシャルを最大限発揮できる環境を形成する |    <br> |

### 3. プロジェクトの評価及び選定のプロセス

社会面での目標、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。

#### (1) 社会面での目標

- ・ 定款にあるように、公社は指定都市高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、この地域の地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的としている。
- ・ 公社は 2035 年度を目標年度とし、さらにその先を見据えた「名古屋高速道路 長期ビジョン 2035」(以下「長期ビジョン」)を策定するとともに、「中期経営計画(2025-2027)」(以下「中期経営計画」)ではこれまでの取り組みを継続・発展させつつ長期ビジョンの具体化を推進していく。「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、名古屋都市圏に不可欠な社会基盤を支えるこれらの取り組みを、ファイナンスを通じて推進していく。



[出所:名古屋高速道路公社 長期ビジョン 2035]

## (2) 規準

### ■ 高速道路の新規建設(新設)・改良工事(改築)

- 公社の事業実施にあたっては、都市計画、基本計画及び整備計画を策定する必要がある。都市計画は、愛知県又は名古屋市が決定する。地方道路公社が建設する指定都市高速道路は、特措法に基づき、都市計画において定められたものである必要がある。
- 道路の整備に関する基本計画は、公社法に基づき定款をもって規定され、設立団体である愛知県及び名古屋市の議会の議決並びに道路管理者である愛知県及び名古屋市の同意を得た後、国土交通大臣の認可を受け決定される。
- 具体的な道路構造を検討し、事業費、事業期間等を定める整備計画は、特措法に基づき国土交通大臣に整備計画を定めた申請書を提出し、許可を受ける必要がある。なお、申請にあたっては道路管理者である愛知県及び名古屋市の議会の議決を経て、道路管理者の同意を得ることが必要である。

### ■ 高速道路の修繕

- 最初の開通から 45 年以上が経過することから、適切な対策を実施しなければ、構造物の損傷の増加が懸念される。公社では、これまで「インフラ長寿命化計画」や「大規模修繕計画」を策定し、長期的な安全性の確保を図ってきた。これらの計画に基づいて点検や修繕を計画的、かつ確実に実施している。また、この点検結果等を用いて構造物の健全度を診断し、維持・修繕等の措置を適切に行い、それらを記録・保存して、次の点検や修繕の計画立案につなげることで、維持管理サイクルの着実な実施に努めている。

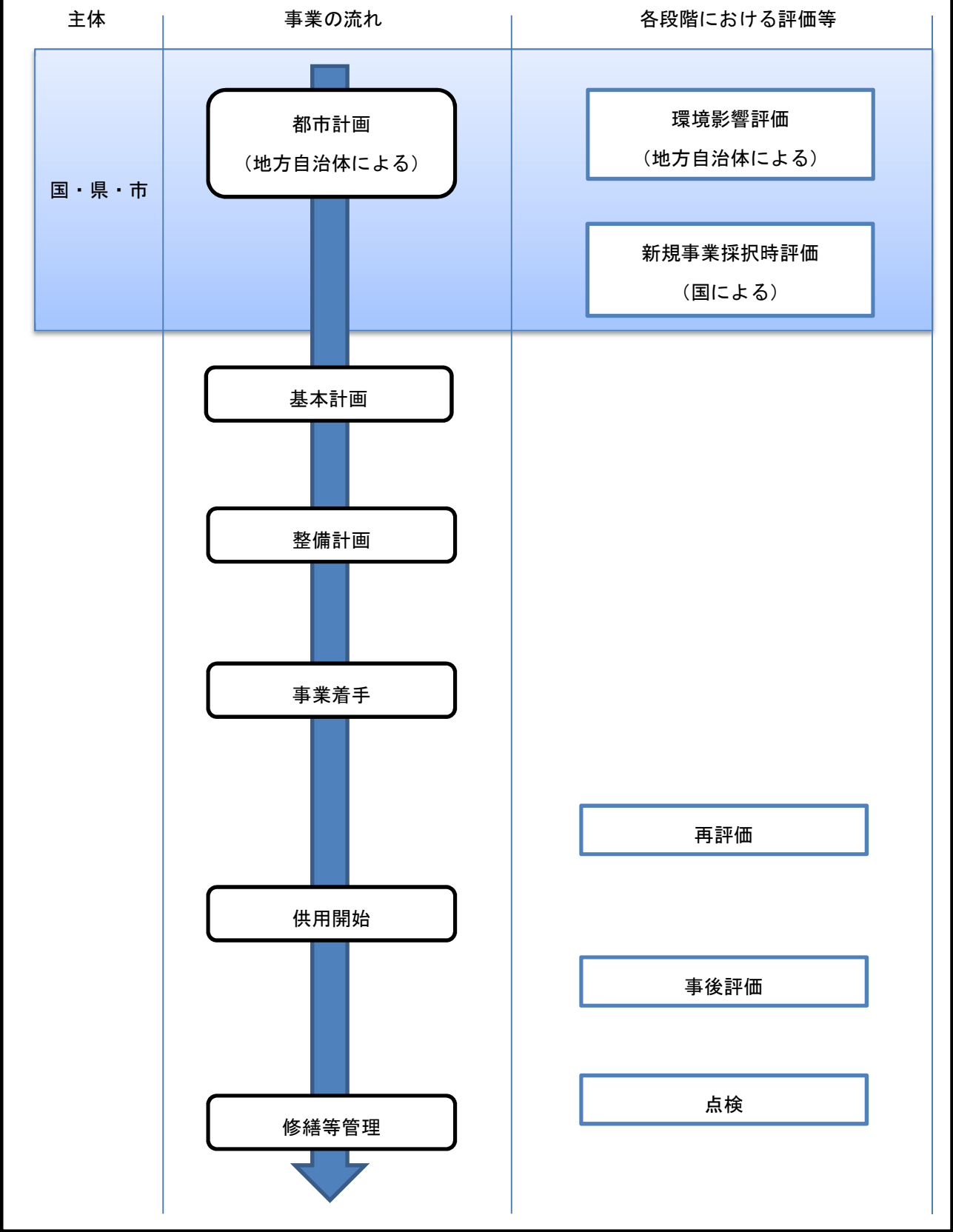
### (3) 評価・選定の判断を行う際のプロセス

- ・ 新規事業採択にあたっては、国土交通省において新規事業採択時評価実施要領に基づき、投資効率・費用対便益・事業の影響等を評価し、都道府県・政令指定都市や学識者等の意見を踏まえて事業採択される。
- ・ 事業採択後においては、国が定める評価要領に基づき、公社の設置する事業評価監視委員会にて再評価及び事後評価を実施し、事業の継続や中止、環境の影響を踏まえた必要措置等を判断している。

### (4) 環境・社会リスクの特定・緩和・管理に関するプロセス

- ・ 工事の実施にあたっては、できるだけ騒音や振動の少ない機種及び工法を採用し、騒音規制法、振動規制法及び県民の生活環境の保全等に関する条例等における建設工事に関する法的規制を遵守する。工事中の安全対策については、歩行者等の安全に十分留意し、要所には交通誘導員を配して、事故の防止に努める。
- ・ 沿道の快適な生活環境を保つことを目的として、遮音壁の設置、高機能舗装の敷設、高架裏面吸音板の設置、エコドライブ推進のための広報といった沿道環境への対策を実施している。

■高速道路事業の事業プロセス概略



[出所：国土交通省及び公社開示資料より R&I が作成]

## 4. 調達資金の管理

調達資金をソーシャル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。

- ・ 調達資金は公社法に基づきその他事業から区分された道路建設等事業に充当される。公社総務部総務課の会計システムを用いて適切に管理される。調達資金は発行から1年以内に充当する予定。
- ・ 調達資金が充当されるまでの間、調達資金は現金又は現金同等物及び定款に定める方法(国債、地方債その他国土交通大臣の指定する有価証券、銀行その他国土交通大臣の指定する金融機関への預金等)に限定した運用にて管理する旨を、ソーシャルボンド発行時は債券内容説明書等の書類で、ソーシャルローン調達時はローン契約書等で開示する。
- ・ 資金の充当状況を含む財務諸表及び決算報告書は、監事による監査を経て愛知県知事及び名古屋市長に提出される。

## 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。社会的効果に係る指標は社会面での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

- ・ 対象事業の進捗状況や資金充当状況は、公社のウェブサイトで公開する。その他、公社業務全般や財務状況についても、公社ウェブサイトで公開している。
- ・ 調達資金の充当状況については、調達資金の全額が事業に充当されるまでの間、充当された金額及び未充当の金額等を当公社ウェブサイト上にて、年次で開示する。充当された金額についてはリファイナンスとして充当された比率についても開示する。
- ・ 調達資金が全額充当された後において、充当状況に重要な変化がある場合は、必要に応じて公社ウェブサイトにて開示される予定である。

### (2) 社会的な効果に係る指標

- ・ 高速道路事業に係る社会改善効果、進捗状況や開通予定情報、大規模修繕等に係る進捗状況のアウトプット・アウトカム等に係る情報を公社ウェブサイトにて公開する。公社を取り巻く社会的課題の解決(インパクト)の進捗を測る上で適切な指標であり、社会的な目標に整合している。詳細は下表のとおり。

| 公社を取り巻く<br>社会的課題  | レポーティング内容                   |                      |                               |
|-------------------|-----------------------------|----------------------|-------------------------------|
|                   | アウトプット                      | アウトカム                | インパクト                         |
| ・ 安全・安心に<br>対する社会 | ■ 大規模修繕計画<br>－ 大規模修繕工事の実施状況 | ■ 構造物の 5 年<br>以内の補修等 | 高速道路機能の維持(長期的<br>な構造物の健全性の確保) |

|                                                                                          |                                                                                                        |                                                                                                       |                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <p>的要請</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• お客様ニーズの高度化・多様化</li> </ul>            | <p>■ 維持管理等の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>－ 構造物の維持管理に向けた取り組み</li> </ul> <p>■ 雪氷対策</p> | <p>措置率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 死傷事故率</li> <li>■ 渋滞量</li> <li>■ 新技術の導入</li> </ul> |                                                                                 |
|                                                                                          | <p>■ 事故対策の取り組み</p>                                                                                     |                                                                                                       | <p>交通安全確保</p> <p>（交通事故・死亡事故の削減、逆走・誤進入による事故の防止）</p>                              |
|                                                                                          | <p>■ 渋滞対策実施箇所</p>                                                                                      |                                                                                                       | <p>快適走行性の向上</p> <p>（渋滞緩和・ドライバーのストレスゼロ）</p>                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 経済活動の広域化・交流人口拡大</li> <li>• 日本中央回廊の形成</li> </ul> | <p>■ 新規建設・改良工事の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>－ 開通一覧</li> <li>－ 路線名・整備計画図</li> </ul>  |                                                                                                       | <p>利便性向上及び地域活性化</p> <p>（移動時間の最小化・渋滞緩和・交流圏の拡大）</p>                               |
|                                                                                          | <p>■ 自動運転の実現に向けた実証実験件数</p> <p>■ 新技術の導入</p>                                                             |                                                                                                       | <p>利便性向上及び地域活性化</p> <p>（自動運転技術による輸送効率の改善、AI、ICTの活用による建設・維持管理の効率化と技術者不足への対応）</p> |

- ・ なお、事業の状況に関して、公社の運営に関する重要事項を報告し、事業の適正かつ能率的な推進を図るため、1970年度から名古屋高速道路公社運営会議を設置している。

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/annai/uneikaigi/>

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、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）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、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、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）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、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。