



ソーシャルボンド・フレームワーク

2022年6月

1. はじめに

新関西国際空港株式会社（以下、「当社」）は、以下の通り、ソーシャルボンド・フレームワーク（以下、「本フレームワーク」）を策定しました。

本フレームワークは、国際資本市場協会（ICMA）のソーシャルボンド原則（SBP）2021及び金融庁のソーシャルボンドガイドライン（2021年版）に基づき策定しており、本フレームワークが原則等に適合している旨の第三者評価（セカンドオピニオン）を株式会社格付投資情報センターより取得しております。

1.1 会社概要

当社は、2012年4月に、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」（以下、「統合法」）に基づき、我が国で唯一の関西国際空港及び大阪国際空港（以下、「両空港」）の複数空港を管理する株式会社として設立されました。

2016年4月には、関西エアポート株式会社（以下、「関西エアポート」）に対して両空港の運営権を譲渡し（以下、「コンセッション」）、関西エアポートによる両空港の運営が開始され、当社は関西エアポートが行う空港運営のモニタリング並びに給油事業及び鉄道事業を行っています。

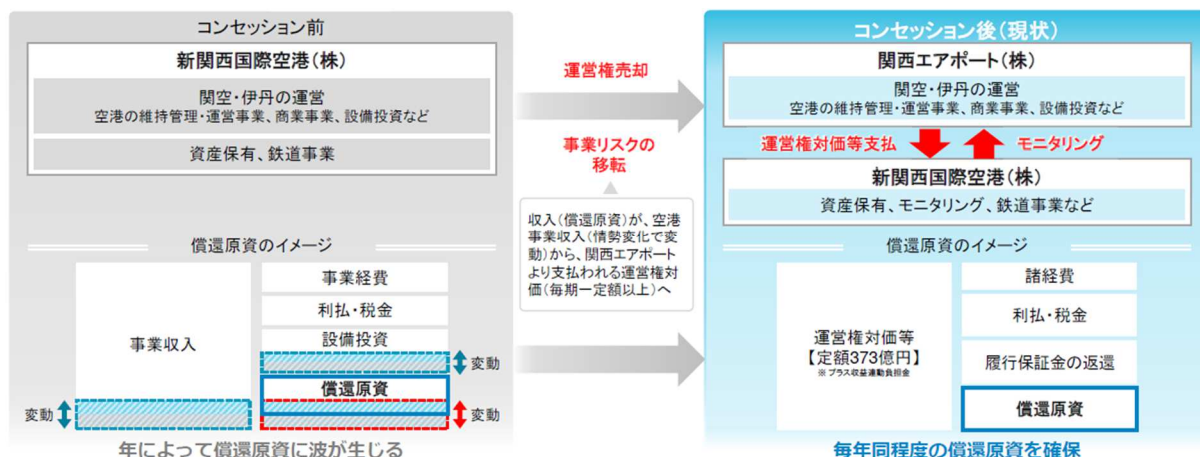
ご参考：管理空港の概要

空港	関西国際空港	大阪国際空港 (伊丹空港：国内線専用)
開港日	1994年（平成6年）9月4日	1939年（昭和14年）1月17日
主な特長	世界標準の「4,000m級複数滑走路＋完全24時間運用」を併せ持つ国際拠点空港	関西圏の人口集積地に近い都市型空港であり、大阪都心部への高いアクセス利便性を有する
主な経緯	1994年9月：関西国際空港開港 2007年8月：第2滑走路オープン 2期限定供用開始 2012年10月：第2ターミナルビル（国内線）供用開始 2017年1月：第2ターミナルビル（国際線）供用開始	1969年2月：ターミナル供用開始 1970年2月：B滑走路供用開始 2020年8月：ターミナルビル リニューアルオープン

1.2 経営の基本方針

当社はコンセッションを経た両空港の設置管理者として、運営権者である関西エアポートに対するモニタリング等を通じて、両空港の公共施設としての適切な運営を確保するとともに、関西エアポートから運営権対価等を収受し、関西国際空港整備に係る債務の返済を行います。当社は

関西エアポートからの運営権対価を原資に債務の返済に努めていますが、当面の債務償還額が多額であることから、社債発行等による借換えが必要となります。



また、鉄道事業では、当社は、西日本旅客鉄道株式会社・南海電気鉄道株式会社と連携協力し、安全・確実・快適に旅客輸送ができるよう関西国際空港鉄道施設の保守・管理等に努め、航空旅客・空港従業員等にとって重要な空港アクセスとしての役割を担うと共に、安全な鉄道輸送サービスの提供を図ります。

なお、近年、我が国では大規模災害をはじめとする危機管理事案が多く発生する中、基幹的な交通基盤として重要な役割を担う空港機能の維持・確保を図るため、防災・危機管理対策に万全を期すことが必要です。このため、関西エアポートが行う関西国際空港の防災機能強化対策事業の着実な実施を引き続き支援します。さらに、大規模災害等危機管理事案が発生した場合には、総合対策本部の枠組み等を活用しつつ、関西エアポートを支援し、国等関係機関や関係事業者と緊密な連携を図りながら、迅速な事態収拾、空港機能の早期回復等に努めます。

加えて、2025年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）に向け、関西国際空港の運営権者である関西エアポートは国際線旅客の急増による国際線施設の狭隘化や開業後の経過により老朽化が進む関西国際空港第1ターミナルのリノベーション（以下、「T1リノベーション事業」）を開始しています。このT1リノベーション事業について、財政投融资を活用した支援により、事業費の一部を当社が負担し、空港機能強化の取り組みを推進します。

1.3 国の政策における位置付け、政府・地方公共団体との関係

当社株主は国土交通大臣と財務大臣であり、当社は国 100%出資法人となっております。統合法第6条に、当社は関西国際空港に対して国際拠点空港としての機能再生・強化を図り、両空港の適切かつ有効な活用を通じて我が国の国際競争力強化及び関西経済の活性化に寄与することを目的とすること、また統合法第4条に、国の責務として、関西における航空輸送需要の拡大達成に向けた必要な措置を確実かつ円滑に実施することが明記されています。

更に統合法第5条には、関係する地方公共団体やその他関係者は、両空港の利用促進及び利用者の利便の確保を図るために必要な措置を相互に連携を図りながら協力しつつ実施するよう努め

ていくことが定められています。

1.4 環境方針

両空港の運営権者である関西エアポートは「関西エアポート環境宣言」を掲げ、両空港を含む空港運営において、2050年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロとする長期目標を設定し、環境への負荷を低減するために様々な活動に取り組んでいます。また、関西エアポートは環境負荷低減に向けた取り組みを行うにあたり順守すべき事項をまとめた環境配慮規程を制定し、空港全体の社会的責任を果たすことを明文化しています。

加えて、両空港の建設・運用及び関連事業の実施によって地域住民の生活や周辺の生物多様性等へ悪影響が及ぶことがないよう、当社、関西エアポート及び関西国際空港土地保有株式会社¹、並びに地元自治体がそれぞれの役割を担いながら、定期的に環境監視を行っています。

1.5 ソーシャルボンド発行の意義

両空港は日本の主要空港として位置づけられており、特に関西国際空港は世界標準の「4,000m級複数滑走路+完全24時間運用」を併せ持つ国際拠点空港であり、我が国における重要なインフラです。

また、統合法では、その目的である、関西国際空港の機能の再生及び強化並びに両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び関西における経済の活性化に寄与することを達成するために、国の責務が明記されています。具体的には、国は当社、関係地方公共団体その他の関係者との連携及び協力を確保しつつ、目的達成に向けた必要な措置を確実かつ円滑に実施することが定められており、当社事業は、我が国の国際競争力強化、及び関西経済の活性化に資する、社会的意義のある事業と言えます。

本フレームワークに基づいた社債発行は、国・関西地域における重要な航空インフラである関西国際空港の存続及び発展において重要な資金を調達するものであり、債券投資家をはじめとしたステークホルダーの皆様に対して、改めて当社事業の持つ社会的意義を発信し、ステークホルダーの皆様との積極的な対話を推進する契機となるものと考えています。

¹ 関西国際空港土地保有株式会社：2012年の当社設立以降、関西国際空港用地の保有・管理・賃貸に係る事業を行う当社の連結子会社

2. ソーシャルボンド・フレームワーク

本フレームワークは、国際資本市場協会（ICMA）のソーシャルボンド原則（SBP）2021及び金融庁のソーシャルボンドガイドライン（2021年版）に基づき、以下の4つの要素について定めています。

1. 調達資金の使途
2. プロジェクトの評価及び選定プロセス
3. 調達資金の管理
4. レポーティング

2.1 調達資金の使途

ソーシャルボンドの発行により調達された資金は、統合法で規定される事業のうち以下の適格事業に関連する新規資金又は借換え資金に充当する予定です。

適格クライテリア

適格事業	ICMA SBP カテゴリー	対象となる人々	SDGs との 整合性
空港事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 関西国際空港整備に係る債務の返済 ・ 関西エアポートが実施する関西国際空港における防災機能強化対策事業の支援 ・ 関西エアポートが実施するユニバーサルデザイン対応等を含む関西国際空港におけるT1リノベーション事業の支援 	手ごろな価格の基本的インフラ設備（輸送機関）（防災・減災対策） 社会経済的向上とエンパワーメント 雇用創出	地域住民、 障がい者、 高齢者を含む一般の人々	  
鉄道事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ 関西国際空港鉄道施設の保守・管理 			

2.2 プロジェクトの評価及び選定プロセス

当社総務部が関連する事業部門と協議を行い、適格クライテリアに基づき充当事業を選定します。ソーシャルボンドの発行に際し選定された充当事業については、財務担当役員が最終決定します。また、統合法に基づき、当社は毎事業年度の開始前に当該事業年度の事業計画を国土交通

大臣に提出し、その認可を受けており、当該事業計画にはすべての適格事業が含まれています。

なお、適格事業について、環境・社会的リスク低減のため、以下についての対応が行われていることを確認します。

- ・ 事業実施の所在地の国・地方自治体にて求められる環境関連法令等の順守と必要に応じた環境への影響調査の実施、及び事業実施に関して必要に応じた地域住民への十分な説明
- ・ 人権への配慮
- ・ 法令を遵守していない不公正な取引、贈収賄・腐敗・恐喝・横領等の不適切な関係の排除

2.3 調達資金の管理

当社総務部が、ソーシャルボンドの発行により調達した資金について、調達金額と同額が適格事業のいずれかに充当されるよう、半期毎に追跡管理し、充当状況を財務担当役員に報告します。また、対象事業を含む決算会計書類は会計年度終了時に会計監査人による会計監査を受けています。なお、未充当資金は現金又は現金同等物で管理する予定です。

2.4 レポートニング

当社は、ソーシャルボンドの発行により調達した資金の充当状況及び社会効果に関する指標等（インパクト）として、以下の通り当社が定めた内容について、調達資金が適格事業に全額充当されるまでの間、合理的に実行可能な限りにおいて、年1回、当社ウェブサイト上にて開示します。

<資金充当レポートニング>

- ・ 充当した資金の額
- ・ 未充当資金の概算額、充当予定時期及び未充当期間の運用方法
- ・ 借換え資金に充当した場合の概算額又は割合

<インパクト・レポート>

適格事業	インパクト		
	アウトプット指標	アウトカム指標	インパクト指標
関西国際空港整備に係る債務の返済	<ul style="list-style-type: none"> 空港関連施設の概要 	<ul style="list-style-type: none"> 空港の年間利用者数 発着回数 ネットワーク(エアライン数) 総従業員数及びそれらに占める地域住民の割合 	
関西エアポートが実施する関西国際空港における防災機能強化対策事業の支援	<ul style="list-style-type: none"> 防災機能強化対策事業の概要 	<ul style="list-style-type: none"> 防災機能強化対策事業の進捗状況 	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心で利便性の高い空港運営の実現 我が国の産業、観光等の国際競争力の強化、及び関西における経済の活性化
関西エアポートが実施するユニバーサルデザイン対応等を含む関西国際空港におけるT1リノベーション事業の支援	<ul style="list-style-type: none"> T1リノベーション事業の概要 	<ul style="list-style-type: none"> T1リノベーション事業の進捗状況 	
関西国際空港鉄道施設の保守・管理	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道関連施設の概要 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道施設の年間利用者数 	

以上