



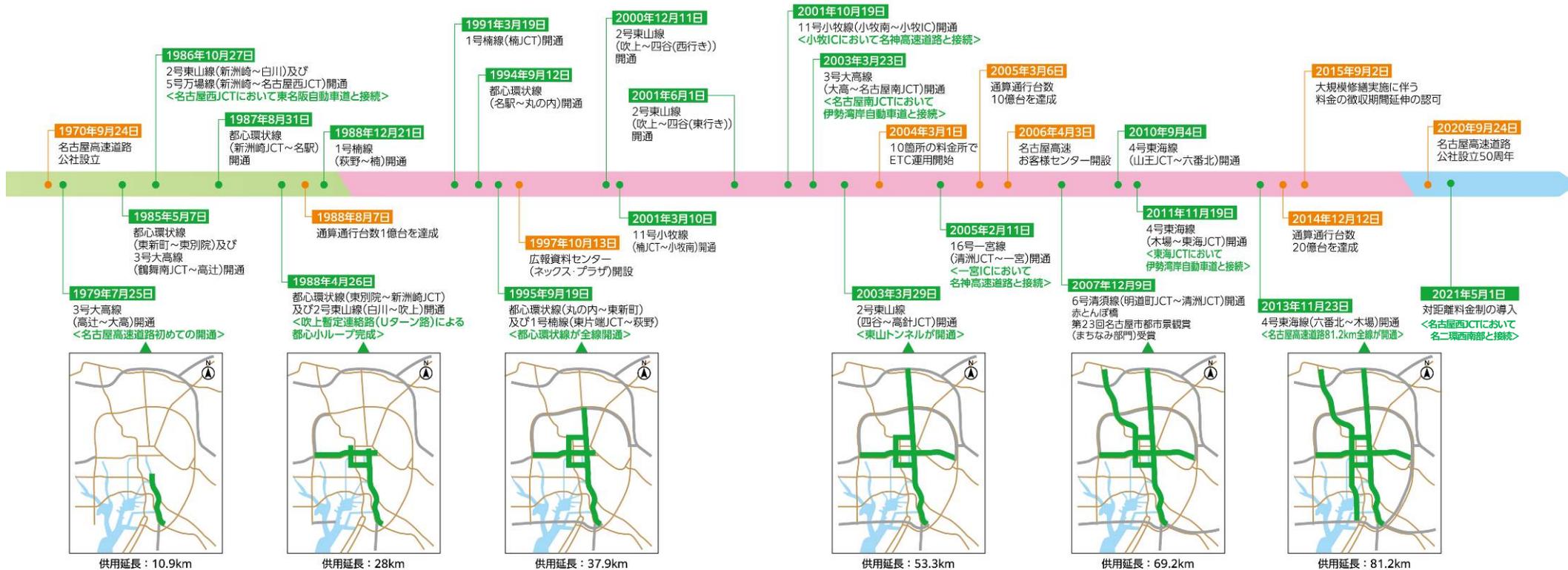
名古屋高速道路公社 IR説明資料

2023年度

いつも近くに
名古屋高速



名古屋高速のあゆみ



こんなに変わった!! 名古屋高速道路「今・昔」



有料道路の事業主体と種類

名古屋高速道路公社・名古屋高速道路の位置づけ

| 事業主体 | 有料道路の種類 |
|--|---|
| 東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社 | 高速自動車国道 ----- 一般有料道路 (一般国道、都道府県道、指定市道) |
| 首都高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 ▶ 指定都市高速道路公社 (名古屋、福岡北九州、広島) | ▶ 都市高速道路 (一般国道、都道府県道、指定市道) |
| 本州四国連絡高速道路株式会社 | 本州四国連絡道路 (一般国道) |
| 地方道路公社 | 一般有料道路 (一般国道、都道府県道、市町村道) |
| 地方公共団体 | 一般有料道路 (都道府県道、市町村道) |

名古屋高速道路ネットワーク

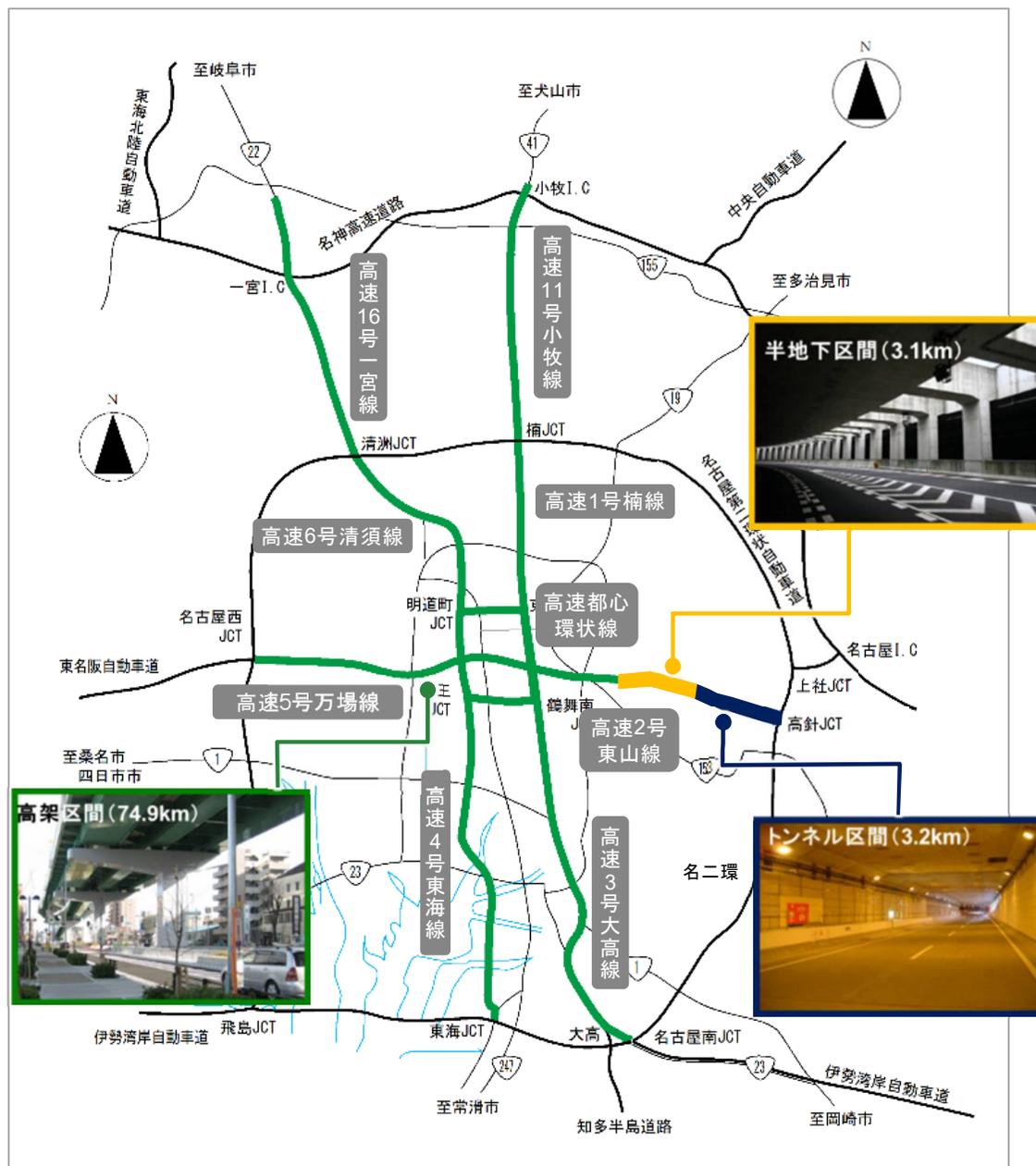
| | | |
|--------|---------------------|------------------|
| 開通延長 | 日平均通行台数 (2022年度) | 料金収入 (2022年度) |
| 81.2km | 26万8千台 | 679億円 |

通行料金(2021年5月1日～)

- 5車種区分
- ETC車は利用距離に応じた対距離制

| 車種区分 | 料金額 |
|------|-------------|
| 軽・二輪 | 290円～1,110円 |
| 普通車 | 290円～1,320円 |
| 中型車 | 290円～1,530円 |
| 大型車 | 300円～2,010円 |
| 特大車 | 310円～3,160円 |

- 現金車は各入口から利用できる最大距離の料金

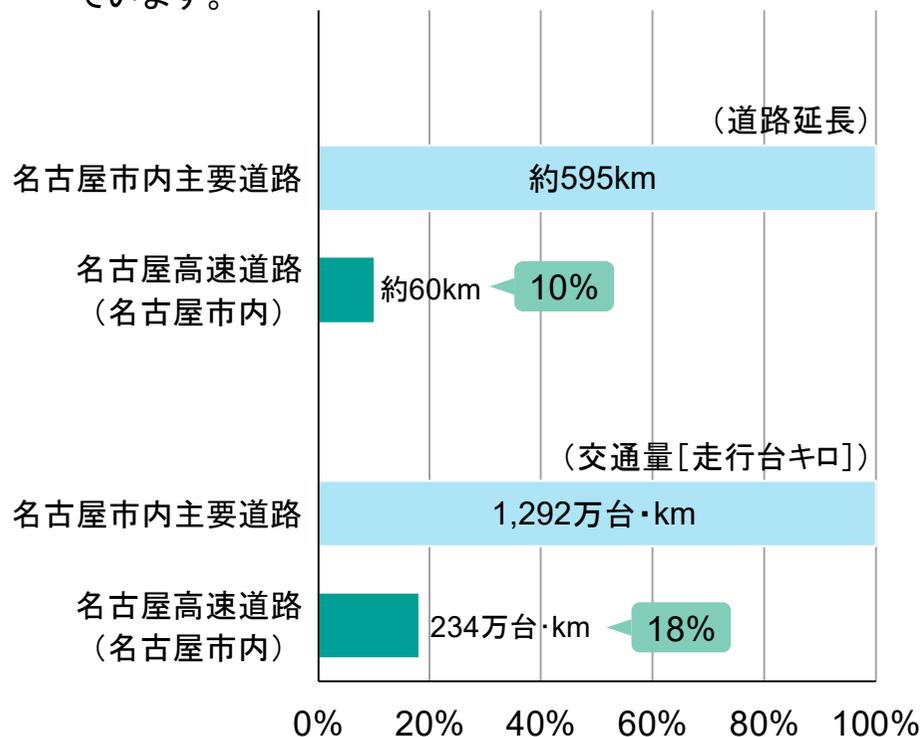


名古屋高速道路の整備効果

名古屋都市圏の自動車交通の円滑化を目的に整備された名古屋高速道路は、そのご利用により、所要時間を短縮するとともに、便利でスムーズな移動を可能にします。

道路交通の分担率

- 名古屋市内の主要幹線道路に占める道路の延長比率が約10%であるのに対し、同市内の約18%の交通量を担っています。

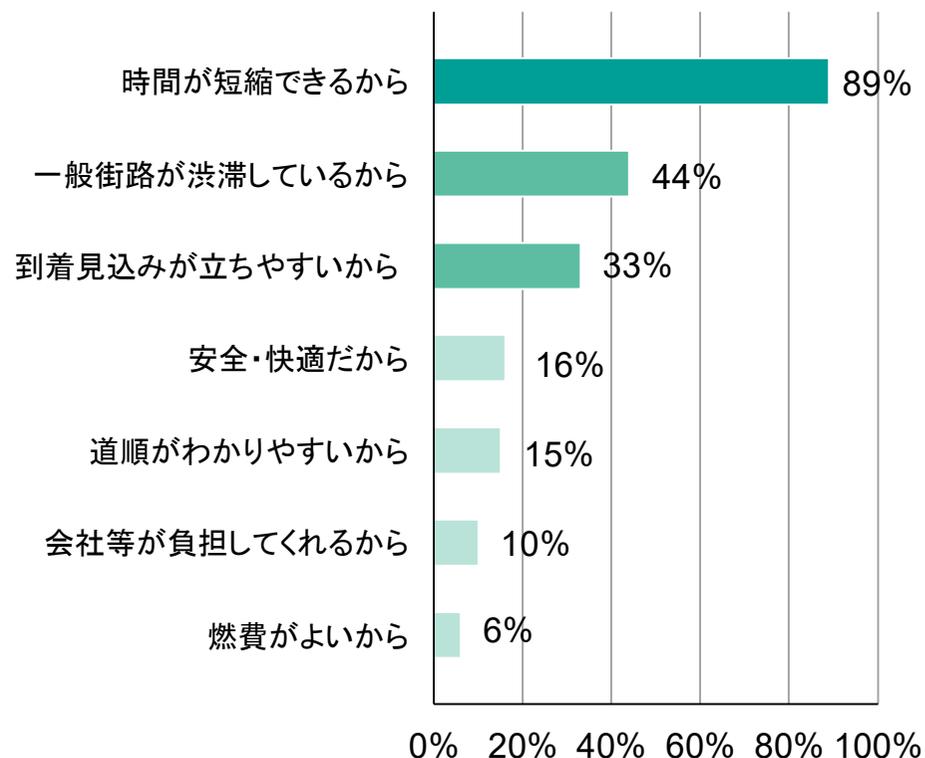


※名古屋市内主要道路: 高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象としている。
 ※道路延長: 名古屋市道路統計(平成30年)を基に算出している。
 ※走行台キロ: 道路交通の総量を表す場合に用いる指標。
 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査を基に算出している。

利用の理由

- 時間短縮や到着見込みの立ちやすさが上位を占めています。

2022年度お客様満足度調査



整備計画の概要 (2021年(令和3年)8月24日国土交通大臣許可)

- 1970年度(昭和45年度)より整備を進め、1979年(昭和54年)の高速3号大高線(高辻～大高間)の開通以降、順次開通区間を拡大し、高速4号東海線(六番北～木場間)の開通(2013年(平成25年)11月23日)により、全計画路線81.2kmが開通しています。
- 現在、リニア中央新幹線の開業に向け、名古屋駅へのアクセス向上、中部国際空港を始めとする南方面へのアクセス向上及び都心部における交通集中の緩和を図るため、都心アクセス関連事業として、高速道路出入口の新設や渡り線の整備を推進しております。

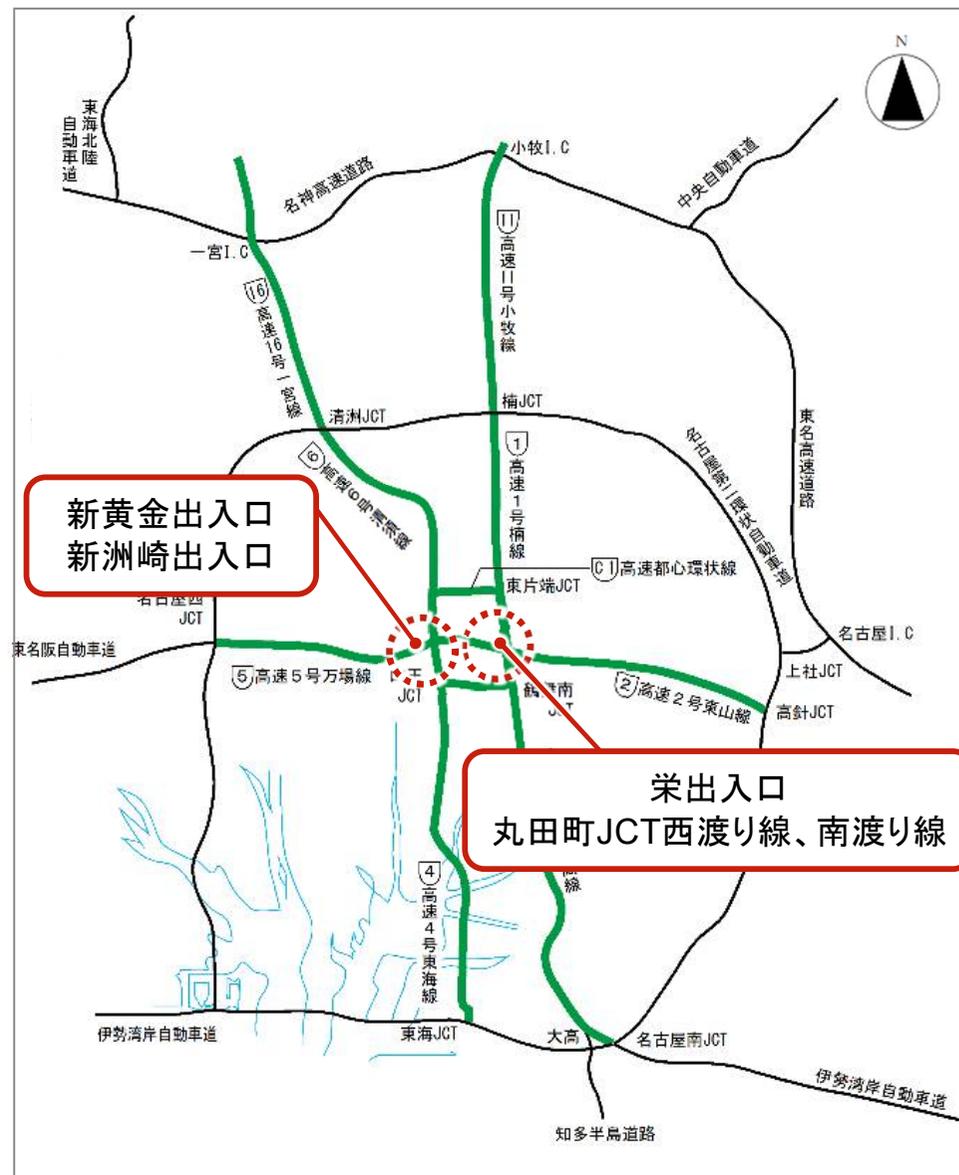
総事業費

1兆8,070億円

(2022年度までの投資済額:1兆7,052億円)

建設完了

2028年度(令和10年度)



※出入口の名称は現時点での仮称です。

会計処理の特徴

- 当会社では、企業会計原則に準じた会計処理を行っていることにより、財政状態や経営成績が明らかになっております。
- 有料道路事業は、出資金・借入金により道路を建設し、お客様からの料金収入により返済していくものであり、全ての返済を終えると、本来の道路管理者に引き渡すことになっていることから、借入金が着実に返済されているかどうかを会計処理において適切に把握することが重要です。
- 「道路資産」においては、企業会計上一般に採用されている減価償却費を計上しておりません。
- 借入金の返済に充てた年度の「収支差」(収益と費用の差)を「償還準備金繰入」として費用に計上し、その累計額を「償還準備金」として貸借対照表の負債の部に計上しています。
- 「道路資産」の額と「償還準備金」の額の対比により、道路に投下した資金の償還状況がわかるしくみになっています。

償還準備金のしくみ

建設開始 建設中 建設完了

開通

営業中

償還開始

償還期間

償還完了

道路資産の引渡し

貸借対照表

建設中に借入れたお金は道路建設に投下。建設投資額はすべて道路建設仮勘定に計上。

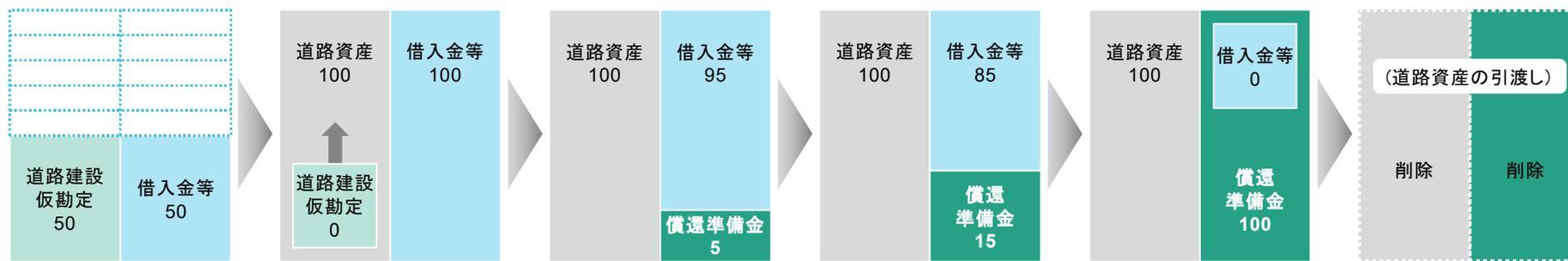
開通時点で、道路建設仮勘定を道路資産に振替える。

損益計算書の償還準備金繰入への計上額は、借入金の返済に充てられる。貸借対照表では、その額だけ借入金残高が減少し、償還準備金が増加。

料金徴収期間(償還期間)を通じて、毎年度借入金残高が減少し、償還準備金が増加。

借入金残高がなくなり、道路資産と償還準備金と同額になると償還が完了※。

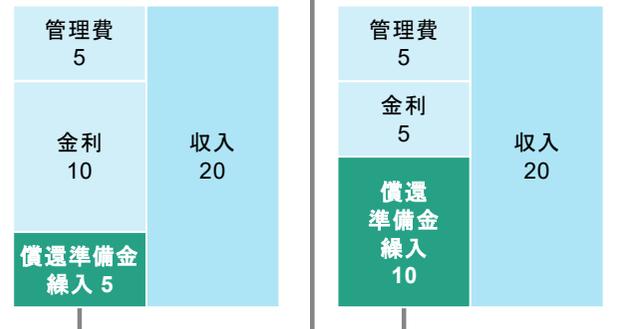
道路は、道路管理者(愛知県と名古屋市)に引き渡されると同時に、貸借対照表からは道路資産と償還準備金を削除。



※現計画(2020年3月国土交通大臣料金認可)における償還期限:2044年(令和26年)10月

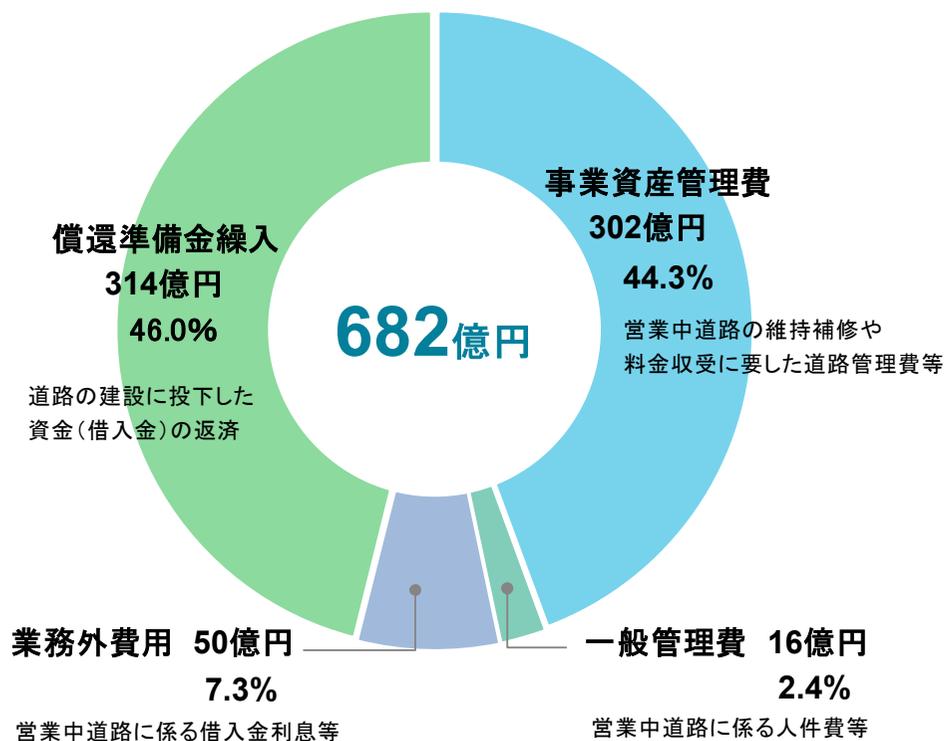
損益計算書

開通後は毎年度、料金収入とともに費用(道路管理費や利息など)が発生。収入からこれらの費用を差し引いた額を償還準備金繰入として計上。

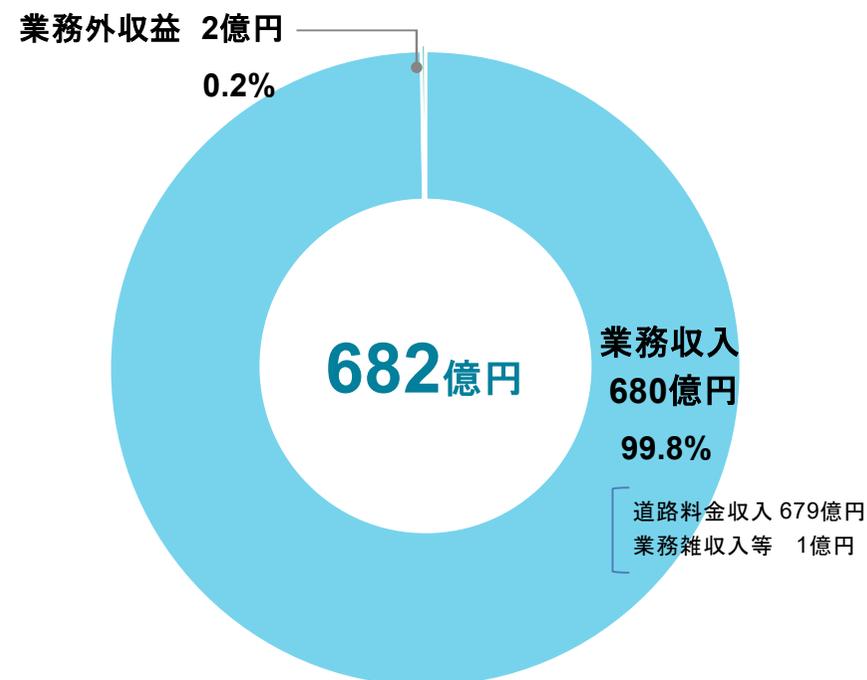


2022年度(令和4年度)収支状況

費用内訳



収益内訳



■ 費用の状況

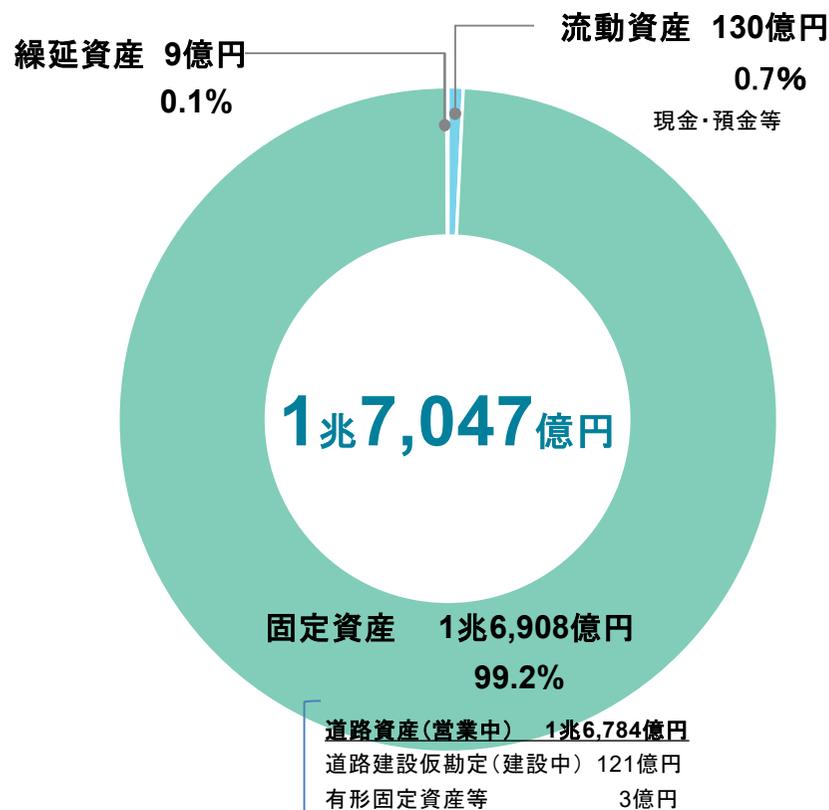
- 費用の総額は、682億円であり、主なものは、道路の維持補修や料金収受などに要した道路管理費302億円(消費税納付金含む。)、業務外費用(借入金利息など)50億円及び借入金の元金返済に充てた償還準備金繰入314億円となっています。
- 償還準備金繰入は、収益・費用の状況により、前年度から49億円の増加となりました。

■ 収益の状況

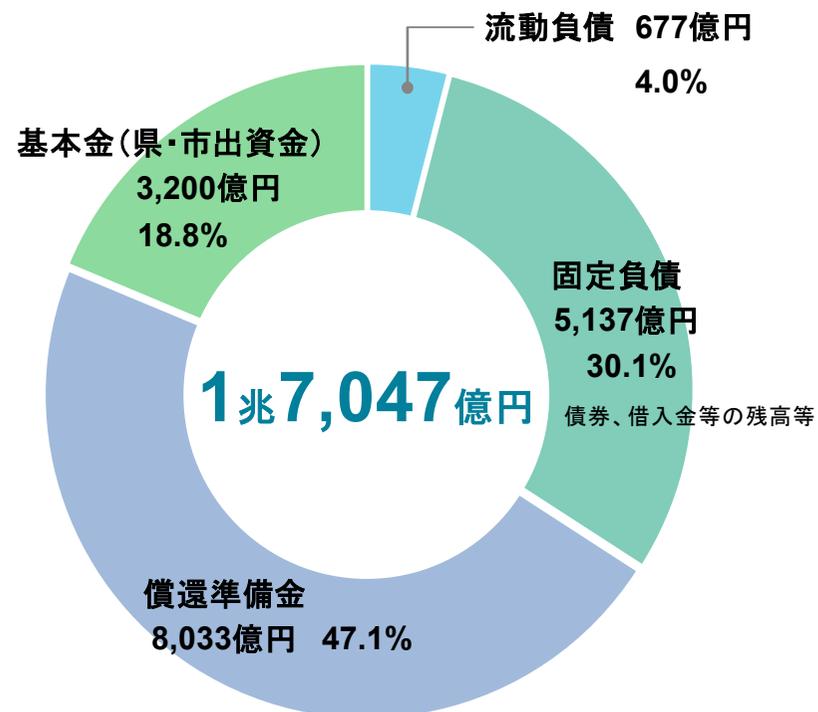
- 収益の総額は682億円で、そのほとんどがお客様からの道路料金収入となっています。
- お客様からの道路料金収入は、前年度から32億円の増加の、679億円となりました。

2022年度(令和4年度)財務状況

資産内訳



負債・資本内訳



■ 資産の状況

- 資産の総額は1兆7,047億円となっています。このうち道路資産は1兆6,784億円であり、資産全体の98%を占めています。

■ 負債及び資本の状況

- 負債及び資本の総額は1兆7,047億円であり、主なものは、道路債券を含む借入金5,636億円、元金返済に充てた償還準備金8,033億円、設立団体の愛知県・名古屋市からの出資金3,200億円となっています。

中期経営計画(2022-2024)

1 中期経営方針

名古屋高速は、時代の潮流を踏まえ、名古屋都市圏を支えるとともに進化を続けます

第20回アジア競技大会開催、リニア中央新幹線開業、この地域は益々発展が期待されます。

名古屋高速は、刻々と変化する時代の潮流を踏まえ、発展し続ける「名古屋都市圏」を支えるとともに、周辺高速道路と一体となったネットワークの充実・機能の向上を図り、進化を続けることにより、将来のありたい姿を実現していきます。

また、「中期経営計画(2022-2024)」とSDGsの各ゴールとのつながりを明確にし、計画に定める施策を推進することを通じて、SDGsの達成に貢献していきます。

2 主な施策

- これまでの取り組みを発展・継続させ、2022-2024年の計画期間中に5つの分野の施策に取り組みます。

(1) 使いやすさ(道路ネットワークの充実・有効活用)

～名古屋都市圏の成長・発展に貢献する名古屋高速に向けて～

(2) 確かさ(安全・安心の徹底)

～最高の安全・安心を提供する名古屋高速に向けて～

(3) 走りやすさ(快適なドライブ環境の追求)

～利用したくなるドライブ環境を提供する名古屋高速に向けて～

(4) 誠実さ(社会的責任の遂行)

～持続可能な社会に貢献する名古屋高速に向けて～

(5) 堅実さ(経営基盤の確立)

～強固な経営基盤を確立した名古屋高速に向けて～

3 重点施策

- 特に緊要な課題に対応していくため、4つの施策を重点施策と位置付け、取り組んでいきます。

重点施策①

ネットワークの充実

都心アクセス関連事業の推進、名岐道路の事業化



重点施策②

メンテナンスの着実な実施

大規模修繕工事及び計画的な維持補修の実施



重点施策③

交通安全対策等

逆走・誤進入対策の実施、情報提供の拡充



重点施策④

環境保全の取り組み

環境行動計画の策定、環境マネジメントの推進





1 大規模修繕工事の着実な推進

- 2015年度に策定した大規模修繕計画に基づき、対象路線の修繕工事を継続して着実に実施していきます。



大規模修繕完了率*

2022年度実績
71%

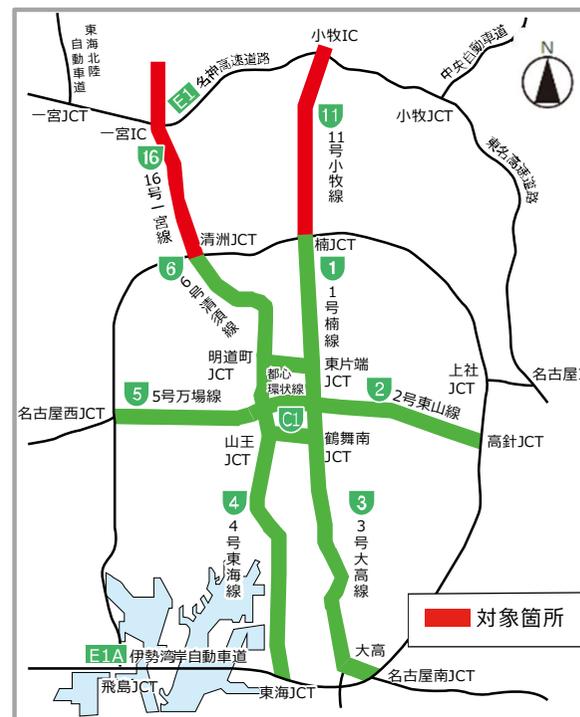
2024年度目標
80%

*大規模修繕対象延長(約37.9km)
のうち、修繕が完了した延長の割合

| | |
|----------|---------------------|
| 延長 | 約37.9 km |
| 概算工事費 | 約1,250億円 |
| 事業実施予定期間 | 2015年度－2029年度(15年間) |

2 計画的な維持補修

- 大規模修繕工事対象外の路線(高速11号小牧線・高速16号一宮線)においても構造物の劣化進行が想定より早い箇所は、計画的に維持補修工事を実施し、健全な状態に保ちます。



コンクリート床版の損傷状況



支承部の損傷状況

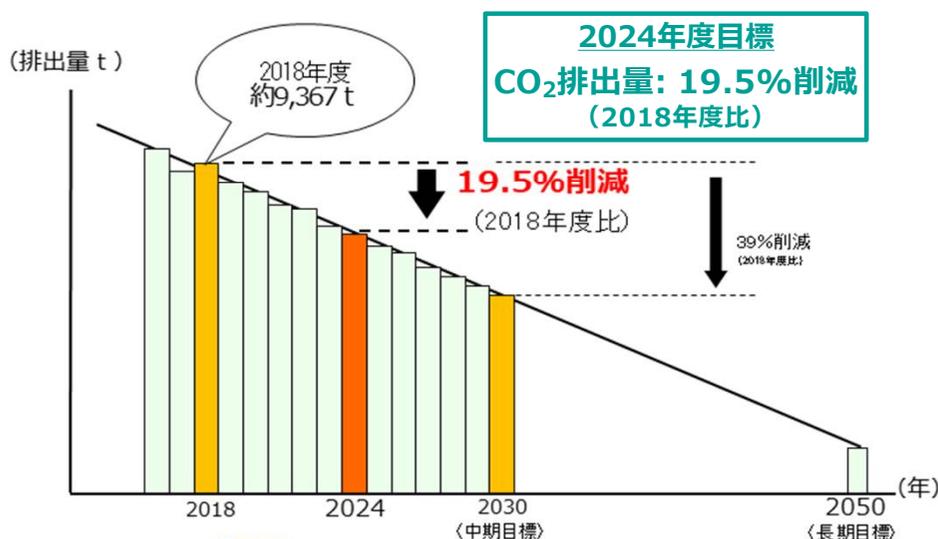
具体的な工事内容

- ・コンクリート床版(はく落防止工・高機能防水工)
- ・コンクリート橋脚(表面被覆工等)
- ・桁端部(重防食塗装、支承取替、伸縮樋取替等)
- ・付属物(排水管・遮音壁等の取替等)



1 環境保全の取り組み

- 持続可能な社会の実現に向けて、名古屋高速道路事業活動から排出する温室効果ガス(CO₂)を削減するための取り組みを、高速道路事業者として配慮すべき4つの視点から取りまとめ、「環境行動計画」を策定し各種施策に取り組みます。



2 環境マネジメントの推進

- 環境マネジメントにより進捗管理を行い、環境行動計画に基づく取り組みを着実に推進します。

道路照明のLED化



東山トンネル

- LED照明は、従来のナトリウム灯と比べて消費電力が少なく長寿命であるため、CO₂の削減に効果的です。
- 名古屋高速では、道路照明のLED化を進めており、今後も引き続きLED化を実施していきます。

2022年度末LED化率
64%

太陽光パネルの設置



大山川料金所

- エコ技術を採用し、省エネルギー化を進めることで、地球温暖化の抑制に努めています。
- 一部の料金所に太陽光パネルを設置し、料金所内の電力の一部に、再生エネルギーを活用します。

道路施設の省エネルギー化の推進



- トンネル換気設備や料金所等の道路施設における省エネルギー化の可能性を検討します。
- 超高輝度反射シートを使用した道路標識は外部照明が不要となるため、今後これを標準として採用し、省エネルギー化を推進します。

2023年度(令和5年度)事業予算

2023年度の予算の総額は1,202億円です。下記の建設事業、管理事業等を行っていきます。

建設事業

- 都心アクセス関連事業を推進します。

建設事業費

124 億円

管理事業

- 安全で快適な交通の確保のため、交通パトロール業務や料金收受業務を行います。また、構造物の点検や修繕を行い、安心して利用できる道路を整備します。



交通パトロール



リフレッシュ工事



構造物点検

管理事業費

1,059 億円

(借入金の返済581億円を含む)

その他事業

- 東海合併料金所の維持管理業務の受託事業等を行います。

その他事業費

19 億円

2023年度名古屋高速道路債券(市場公募債)の概要

| | |
|--------------|--|
| 発行額 | 総額200億円程度(予定) |
| 資金の用途 | 2023年度借換資金等 |
| 償還方法 | 満期一括 |
| 発行時期 | (初回債)2023年9月、(今回債)2023年12月 |
| 位置付け | 金融商品取引法第2条第3号に該当する有価証券 |
| 特徴 | 設立団体の債務保証(債券の元利金の支払いの保証)を得て発行します。 ソーシャルボンドとして発行します。 |
| 格付け | 設立団体の債務保証付き債券であることから、格付けは取得していません。 |
| BIS リスク・ウェイト | BIS規制上のリスク・ウェイトは、地方公共団体から債務保証を得るため、 地方債と同様に0% です。 |

2004年度(H16年度)から毎年継続的に発行しており、2020年度(R2年度)からはソーシャルボンドとして発行しています。

| 回号 | 発行額 | 発行日 | 年限 | スプレッド | 利回り |
|------|-------|----------------------|-------|---------|--------|
| 152回 | 80億円 | 2020年(R2年) 12月15日 | 10年 | +11.5bp | 0.140% |
| 153回 | 70億円 | | 15年 | +8bp | 0.306% |
| 154回 | 80億円 | 2021年(R3年) 2月26日 | 5年 | 絶対値 | 0.030% |
| 155回 | 100億円 | | 10年 | +10bp | 0.155% |
| 156回 | 100億円 | | 15年 | +8bp | 0.357% |
| 157回 | 40億円 | 2021年(R3年) 12月16日 | 10年 | +7.5bp | 0.130% |
| 158回 | 40億円 | | 15年 | +4.5bp | 0.326% |
| 159回 | 70億円 | 2022年(R4年) 2月25日 | 5年 | +9.5bp | 0.095% |
| 160回 | 100億円 | | 10年 | +8bp | 0.274% |
| 161回 | 80億円 | | 15年 | +5bp | 0.470% |
| 162回 | 80億円 | 2022年(R4年) 12月16日 | 2年 | +13bp | 0.126% |
| 165回 | 33億円 | | 5年 | +18bp | 0.304% |
| 167回 | 40億円 | 2023年(R5年) 2月24日 | 3年 | +16.5bp | 0.161% |
| 168回 | 30億円 | | 5年 | +22.5bp | 0.424% |
| 169回 | 50億円 | | 7年 | +21bp | 0.611% |
| 170回 | 20億円 | 10年 | +26bp | 0.755% | |
| 171回 | 30億円 | 2023年(R5年) 9月25日 | 3年 | +16bp | 0.215% |
| 172回 | 40億円 | | 10年 | +12bp | 0.767% |

ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要

- 当社は、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つの核となる要素を考慮し、以下のとおりソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定しました。
- 本フレームワークは、第三者評価機関である株式会社格付投資情報センター(R&I)からICMAソーシャルボンド原則2021及び金融庁ソーシャルボンドガイドライン(2021年版)に適合している旨の外部評価を取得(2022年10月13日)しております。

1 調達資金の使途

- ソーシャル・ファイナンスで調達した資金は、高速道路の新規建設(新設)、改良工事(改築)等に係る新規資金又は借換資金に充当

| 社会的課題 | 当社における取組み | |
|------------------------|--------------------------------|---|
| 経済活動の 広域化・交流 拡大 | 高速道路の新規 建設(新設)・改良 工事(改築) | <ul style="list-style-type: none"> ● 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、都心アクセス関連事業の着実な推進 |
| 安全・安心に 対する社会的 要請 | 交通安全対策 | <ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全対策の継続的な実施 ● 逆走・誤進入の防止 |
| | 高速道路の長寿 命化対策 | <ul style="list-style-type: none"> ● 大規模修繕工事の着実な推進 |
| お客様ニーズ の高度化・多 様化 | 高速道路の維持 管理 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 電気設備、機械設備及び建築物等の計画的な補修・更新 ● 点検計画に基づく着実な点検の実施 ● 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 ● 災害対応力の確保 |
| | | 快適なドライブ環 境の追求 |

2 プロジェクトの評価と選定プロセス

- 高速道路の新規建設(新設)・改良工事(改築)
指定都市高速道路事業は、都市計画において定められ、関係法令に基づいて基本計画及び整備計画を策定し、事業を実施
事業採択後においても、国が定める評価要領に基づき、当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
- 高速道路の修繕
「インフラ長寿命化計画」や「大規模修繕計画」に基づいて点検や修繕を確実に実施。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、次回の点検や修繕の計画立案につなげることで、維持管理サイクルを着実に実施

3 調達資金の管理

- 当社の資金は、地方道路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、当社の会計システムにて適切に管理
- 調達資金が充当されるまでの間は、調達資金は現金又は現金同等物及び定款に定める方法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に債券内容説明書等の書類で開示予定

4 レポーティング

- 対象プロジェクトの進捗状況や資金充当状況は、当社のウェブサイトにて公開予定
- 調達された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社のウェブサイト上にて、年次で開示予定。なお、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。また、調達資金の全額充当後においても充当状況に重要な変化がある場合には、必要に応じて同様の方法で開示予定

レポートティング(公表ページについて)

- 当公社事業に係る計画・実績について、事業計画や決算情報等を作成し、当公社ウェブサイトにて公開します。
- ソーシャル・ファイナンスに係る定期レポートティングとして、フレームワークに基づくソーシャルボンドまたはソーシャルローンの調達額・資金の充当状況等を当公社ウェブサイト等で公開しています。

1 当公社事業全般

- 高速道路の新設と大規模修繕、インフラ長寿命化などの維持管理に加えて、防災や安全に対する対策、渋滞対策、環境への取り組み等公開

公社案内

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

公社の取組み

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/about/index.html>

中期経営計画

<https://www.nagoyaexpressway.or.jp/kosya/jigyo/chukikeiei/chukikeiei.html>

2 財務状況

- 財務・IR情報を当公社ウェブサイトにて公表

予算・決算情報(含む市場公募債に係る債券内容説明書)

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/ir/zaimu/index.html>

3 資金使途

- 資金の使途及び充当状況計画は、当公社ウェブサイトにて公開
- 充当状況については、調達資金が全額充当されるまでの間、当公社ウェブサイトにて年次で公開

4 事業状況

- 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当公社ウェブサイトにて公開
- 事業の状況に関して、当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はかるため、昭和45年度から名古屋高速道路公社運営会議を設置

開通一覧

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/kosya/history.html>

路線名・整備計画図

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/jigyo/corp/plan.html>

事故対策の取り組み

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/safety/14.html>

大規模修繕計画

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/kousin/topics/daikiboshuuzen.html>

構造物の維持管理に向けた取り組み

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/jikanri/index.html>

渋滞対策実施箇所

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/jutai/index.html>

雪氷対策

https://www.nagoya-expressway.or.jp/public_html/yuki3.html

運営会議

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/kousin/topics/uneikaigi.html>

5 事業評価

- 事業採択後、国土交通省の定めるところにより必要に応じ社外委員による事業評価監視委員会を開催

平成30年度名古屋高速道路公社事業評価監視委員会

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/news/detail/992>

名古屋高速道路債券の特徴

BISリスク・ウェイト

| | リスクウェイト |
|---|--------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 国債 ■ 政府保証債 ■ 地方債 ■ 名古屋高速道路債券 (地方自治体の債務保証付き) | 0% |
| ■ 財投機関債 | 10% |
| ■ 事業債 | 20%～150%(外部格付けによる) |

名古屋高速道路債券は、地方道路公社法第28条の規定に基づく債務保証付き債券であり、BIS規制上※のリスク・ウェイトは地方債と同様の**0%**となります。

※バーゼル合意(BIS規制)・・・国際的に活動する銀行の自己資本比率や流動性比率等に関する国際統一基準。

債務保証の内容

| | |
|------------|---|
| 債務保証団体及び割合 | 愛知県・名古屋市それぞれが「発行額の1/2の額と利息相当額」を債務保証する |
| 債務保証内容 | 元金と利息相当額について、当公社が弁済不能となった場合に、公社に代わり弁済の責務を負うもの |

2023年度(令和5年度)の債務保証については、愛知県、名古屋市一般会計予算の一部である債務負担行為(保証契約等)として、2023年3月20日に愛知県議会、3月16日に名古屋市会の議決を経ていきます。

債務保証と損失補償の違い

| | 債務保証 | 損失補償 |
|---------------------------|--|---|
| 「保証」又は「補償」の内容 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 主たる債務者が履行しなかった債務のすべて ■ 主たる債務が履行遅滞となると直ちに履行義務を負う | <ul style="list-style-type: none"> ■ 主たる債務者が履行しなかった債務の一部でも可 ■ 主たる債務のデフォルト後、「損失」の額が確定してから補償される |
| 保証(補償)が付された債券のBISリスク・ウェイト | 0% | 20% |

2023年度12月名古屋高速道路債券(市場公募債)の概要

2023年12月 名古屋高速道路債券の概要

| | |
|-----------|--|
| 発行年限及び発行額 | 5年債・10年債を中心に総額 100億円程度 |
| 償還方法 | 満期一括 |
| 資金の用途 | 2023年度借換資金 |
| 発行時期 | 2023年12月 |
| 格付け | 設立団体の債務保証付き債券であることから、格付けは取得していません。 |
| 主幹事証券会社 | みずほ証券株式会社(事務) 大和証券株式会社 三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社 |

名古屋高速道路債券の特徴

| | |
|--------------|--|
| 特徴 | 設立団体の債務保証(債券の元利金の支払いの保証)を得て発行します。 ソーシャルボンドとして発行します。 |
| BIS リスク・ウェイト | BIS規制上のリスク・ウェイトは、地方公共団体から債務保証を得るため、地方債と同様に0%です。 |