

キャピタル・アイ特別企画

SDGs 債の新展開（4）：名古屋高速、道路公社初のソーシャル

名古屋高速道路公社は今年度、設立 50 周年を迎えた。12 月には地方道路公社で初めてのソーシャルボンドを起債する。これまでの歩みと、SDGs への取り組みなどを経営企画部企画課主幹・上村健一郎氏に話を聞いた。

名古屋都市圏道路網図



名古屋高速道路公社
経営企画部企画課主幹
上村 健一郎 氏

■都心・名古屋駅へのアクセス向上

--今年度に設立 50 周年を迎えた。これまでの歴史について名古屋高速道路公社は、名古屋都市圏における自動車交通の円滑化、都市機能の増進を図ることなどを目的に 1970（昭和 45）年 9 月 24 日に「地方道路公社法」による全国初の地方道路公社として、愛知県・名古屋市によって設立された特別法人。名古屋市内とその周辺地域を結ぶ名古屋高速道路の総延長は 81.2km、都市間を繋ぐ東名高速道路や名神高速道路に対し、名古屋高速は都市圏内の物流インフラを担っている。

最初の開通は1979（昭和54）年7月の10.9km。それから順次開通を重ね、2013年11月に現在の計画である81.2km全線を開通した。9月24日に設立50年という節目を迎えることができた。名古屋高速道路の利用者、当公社の事業に理解・協力をもらっている地域の方々や建設・管理などを実施しているの方々のおかげと感謝している。

--整備計画の中で、特に注力している事業について。完成後の効果などは

現在進めている主な事業は、中日本高速道路の名古屋第二環状自動車道（名二環）と接続する名古屋西ジャンクション（JCT）の建設工事および都心へのアクセスの向上だ。

名古屋西JCTは、名二環西南部・南部区間（名古屋西～飛島）が2020年度に完成する予定で、開通すると名古屋高速道路と名二環が一体となった名古屋市周辺の道路ネットワークができあがる。名古屋駅へのアクセス向上については、2027年のリニア中央新幹線品川～名古屋間の開業を見据えて、名古屋駅の東側、新洲崎出入口の設置と西側の新黄金出入口の追加事業に着手している。

また、名古屋市と連携して名古屋の中心部である栄地区への新たな出入口や丸田町JCTに西渡り線、南渡り線の2本を追加することを検討している。これらの事業により名古屋駅へのアクセスが向上し、渋滞の緩和が期待できるほか、中部国際空港（セントレア）を始めとする南方面への利便性が高まる。

概要

公社設立50周年

名古屋高速のあゆみ

- 昭和54年7月25日
3号大高線（高辻～大高）開通
＜名古屋高速道路初めての開通＞



【昭和45年】

- 平成7年9月19日
都心環状線（丸の内～東新町）
及び1号楠線（東片端JCT～萩野）開通
＜都心環状線が全線開通＞



- 平成17年2月11日
16号一宮線（清洲JCT～一宮）開通
- 平成19年12月9日
6号清須線（明道町JCT～清洲JCT）開通



【令和2年】



- 昭和61年10月27日
5号万場線（新洲崎～名古屋西JCT）開通
- 昭和63年4月26日
都心環状線（東別院～新洲崎JCT）
及び2号東山線（白川～吹上）開通
＜吹上暫定連絡路（Uターン路）による都心小ループ完成＞



- 平成13年10月19日
11号小牧線（小牧南～小牧IC）開通
- 平成15年3月29日
2号東山線（四谷～高針JCT）開通
＜東山トンネルが開通＞



- 平成25年11月23日
4号東海線（六番北～木場）開通
＜名古屋高速道路81.2km全線が開通＞



整備計画の概要(令和2年7月20日国土交通大臣許可)

昭和45年度より整備を進め、昭和54年度の高速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(平成25年11月23日)により、全計画路線81.2kmが開通しております。

今後の事業

- 名古屋西JCTにおける名二環西南部連絡路等の残事業の着実な推進を図ります。
- リニア中央新幹線の開業に向け、増加する交通に対応しつつ、名古屋駅へのアクセス向上を図るため、「(仮称)新黄金出入口」及び「(仮称)新洲崎出入口」を追加整備します。

総事業費

1兆7,470億円

(変更前:1兆6,900億円)
(令和元年度までの投資済額:1兆6,829億円)

建設完了

令和9年度
(変更前:令和2年度)



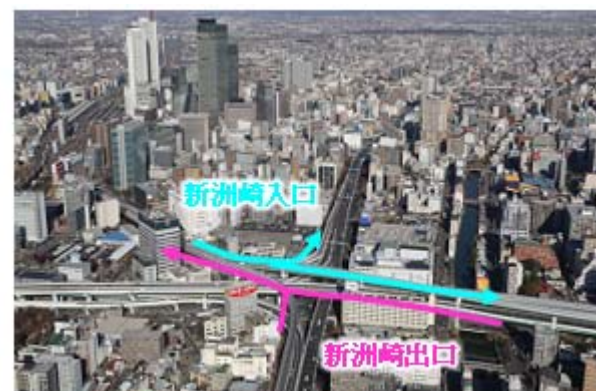
※ 名二環は中日本高速道路株式会社が整備中です

--都心環状線は時計回りの一方通行だが、逆周り線を作る予定はないのか

3車線の一方通行となっている。これを両方向とするのにはスペース的にかかなり難しく予定はない。現在の資産を有効に活用して渡り線を設置するなど、少しでも利便性を高めるよう取り組んでいる。



【建設が進む名古屋西 JCT】



【都心アクセス事業が進む新洲崎 JCT (完成イメージ)】

中期経営計画 都心へのアクセスの向上

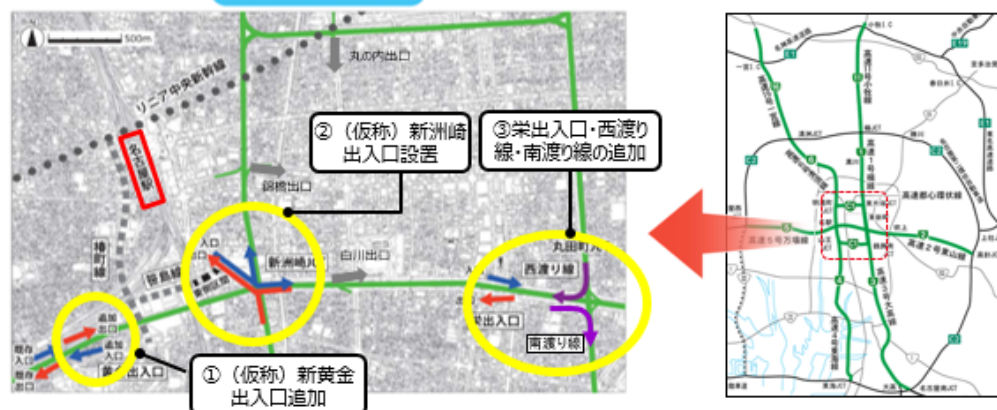


2027年のリニア中央新幹線の開業を見据え、都心アクセス向上の具体化に向け関係機関とともに検討を進め、お客様の利便性向上や地域経済の活性化推進に取り組んでいきます。

出入口・渡り線の追加イメージ

- ①(仮称)新黄金出入口追加及び②(仮称)新洲崎出入口設置については、令和2年7月20日に国土交通大臣の許可を受け、新たに整備計画に組み入れました。
- ③栄出入口・西渡り線・南渡り線の追加については、引き続き、関係機関とともに検討を行い事業化に向けて取り組んでいきます。

アクセス向上の考え方



■騒音対策、太陽光発電、LED化

--環境保全、社会性、ガバナンスなど、SDGsの達成に貢献するために、公社として取り組んでいることは

環境保全については、名古屋高速による都市高速道路ネットワークの整備で一般道の渋滞が緩和されており、名古屋高速の整備自体がCO₂の排出削減など環境負担を軽減すると考えている。また、騒音対策として高架裏面吸音板の設置や、太陽光発電を活用して省エネルギー化を図っている。さらに、消費電力量削減のための道路照明のLED化や、エコドライブ啓発活動を実施している。当公社が掲げる、「『安全』『安心』『快適』な道路サービスを提供し、地域社会を支える」という経営理念は、持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であるSDGsと重なり合う。このことから、経営理念を具体化し実現するため、取り組みに力を注いでいる「中期経営計画(2019-2021)」の各施策を進めることで、関連するゴールの達成に貢献できると考えている。

SDGsの達成に貢献する公社の取り組み

当公社では、経営理念を具体化し実現するため、取り組みに注力している「中期経営計画(2019-2021)」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。

・SDGsとは

持続可能な開発目標(SDGs)とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っています。

(外務省HPより)

経営理念(基本理念・基本方針)

中期経営計画(2019-2021)において関連するSDGs

(1) さらに使いやすい名古屋高速 ～元氣な「名古屋都市圏」づくりへの貢献～	3 気候変動に具体的な対策を	4 質の高い雇用を創出	5 ジェンダー平等を実現しよう	7 持続可能なエネルギー
(2) さらに確かな名古屋高速 ～安全・安心の徹底～	8 豊かさを創出	9 持続可能な消費を推進	10 人や国の不平等をなくそう	11 持続可能な都市を創出
(3) さらに走りやすい名古屋高速 ～快適さとサービスの向上～	12 持続可能な消費を推進	13 気候変動に具体的な対策を	16 公正な裁判と法の支配	17 持続可能なパートナーシップを構築
(4) 社会的責任の遂行	12 持続可能な消費を推進	13 気候変動に具体的な対策を	16 公正な裁判と法の支配	17 持続可能なパートナーシップを構築
(5) 経営基盤の強化	12 持続可能な消費を推進	13 気候変動に具体的な対策を	16 公正な裁判と法の支配	17 持続可能なパートナーシップを構築

■高速道路事業＝ソーシャル

--ソーシャル・ファイナンスの第三者評価（R&I）を取得したが、その理由や概要について

公社の事業運営に必要な資金は、市場公募債の発行や金融機関からの融資で調達している。一方、近年は環境や社会貢献への取り組みに積極的な企業への投融资、「ESG 投融资」が増加している。この流れをふまえ、ESG 債の発行を目指し、10月8日にソーシャル・ファイナンスに関する第三者評価を地方道路公社として初めて取得した。

これまでも調達した資金を高速道路事業に充て、「経済活動の広域化・交流人口の拡大」や「道路構造物の高齢化」など社会的課題の解決に対し、「高速道路の新規建設・改良工事」、「高速道路の維持管理及び長寿命化対策」といった事業を通じて取り組んできた。これらの取り組みは、国連の持続可能な開発目標（SDGs）に合致すると考えている。

今回、今後の資金調達に向けて、国際資本市場協会（ICMA）が定めるソーシャルボンド原則に基づき、ソーシャル・ファイナンス・フレームワークを策定するとともに、その透明性を確保するため、第三者機関からソーシャルボンド原則に合致している旨の評価を取得した。評価のなかで、調達資金の用途は、高速道路事業を対象事業とし、その新設・改築費用において今後発生する資金またはリファイナンスに充当することが、名古屋都市圏における道路交通にかかる社会的課題の解決に資するものとされている。

また、公社の高速道路事業は、愛知県または名古屋市の都市計画決定を経て、公社が愛知県と名古屋市の議会の議決並びに道路管理者の同意を得て国土交通大臣から許認可を得る基本計画、整備計画を受けて事業計画が作成されており、対象事業の選定などは適切なプロセスを経ていとされている。これにより、今後、このフレームワークに基づいて調達する債券と借入金はソーシャル・ファイナンスとして扱われるため、ESG 債の発行を目指したい。

名古屋高速道路債券

ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要



- 当公社は、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
- 本フレームワークの透明性を確保するために、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2020に適合している旨の外部評価を取得(令和2年10月8日)

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、高速道路の建設(新設)、改築に係る新規資金又は借換資金に充当

社会的課題	当公社における取組み
経済活動の広域化・交流人口の拡大	高速道路の新規建設・改良工事(改築) <ul style="list-style-type: none"> 高速道路出入口の追加・改良等によるアクセス改善や高速道路ネットワーク機能を発揮するための整備及び改善
道路構造物の高齢化	高速道路の長寿命化対策 高速道路の維持管理 <ul style="list-style-type: none"> 大規模修繕計画に基づく事業の推進 維持管理の高度化・効率化と着実な点検・補修
巨大地震リスクの高まりと気象災害の激甚化	気候変動等をはじめとした自然災害への対応力向上 <ul style="list-style-type: none"> 災害時の業務継続に向けた防災拠点整備の推進
お客様ニーズの多様化・高度化	更なる交通安全対策の実施及び道路交通情報提供の充実 <ul style="list-style-type: none"> 事故多発区間での交通安全対策の計画的実施 逆走車・歩行者等の立入対策の実施 道路情報板の視認性向上

2 プロジェクトの評価と選定プロセス

- 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

3 調達資金の管理

- 当公社の資金は、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、当公社の会計システムにて適切に管理
- 調達資金の全額が事業に充当されるまでの間は、充当された金額及び未充当の金額等を当公社のウェブサイト上にて、年次で開示予定。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を行う予定
- 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 レポートニング

- 対象プロジェクトの進捗や資金充当状況は、当公社のウェブサイトで公開予定。

--太陽光発電の活用や道路照明のLED化はグリーン性があると思う。グリーンボンドやサステナビリティボンドを発行する考えは環境保全にも取り組んでいるので、ソーシャルか、グリーンか、両方ミックスのサステナビリティかの検討はした。ただ、グリーン性で評価を取得したとしても、資金使途がグリーンに限定されると調達規模も限られる。また、先行の東日本高速道路や阪神高速道路の事例があったことから、それらを研究しながら公社全体の事業を認めてくれるソーシャルという形に今回は決めた。今後の事業展開によってグリーンの事業が大きくなる状況に仮になった場合、サステナ債が選択肢に入ってくることはありうるが、現在の事業規模に応じた資金調達としてはソーシャル・ファイナンスが適している。

資金調達

令和元年度資金調達の状況



	建設資金 5億円			営業資金 468.75億円		
	県・市出資金	政府借入金 (無利子)	県・市借入金※1 (特別転貸債)	金融機関借入金	市場公募債	計
調達金額	0.75億円	1.25億円	1.75億円	20億円	450億円	473.75億円
調達割合	0.2%	0.3%	0.4%	4.2%	94.9%	100%
借入期間	—	20年 (内5年据置)	20年 (内5年据置)	4年6ヶ月	5年 10年 15年 20年 20年(定)	—
償還方法	—	1対3の等差級数	元利均等※2	満期一括	満期一括及び定時	—
設立団体の債務保証	—	有	—	有	有	—

※1「県・市借入金」は、設立団体である愛知県及び名古屋市が地方債として国から借り入れたものを、同日、同条件で設立団体から公社が貸付を受けたものです。

※2 愛知県については、平成28年度より元金均等償還に変更しています。

■初回は12月

--資金調達の概要や今後の債券発行計画について

建設事業は、愛知県・名古屋市による出資金、国の無利子貸付金、特別転貸債、民間資金の4つの財源で調達している。管理事業でも元金償還金に対する借換分の調達があり、全額を民間資金で賄っている。民間資金は、昨年度は470億円のほとんどを市場公募債で調達した。

2004（平成16）年度から毎年継続的に市場公募債を発行している。幅広い投資家に購入してもらうことで、投資家層を拡大することができた。また、市場における認知度も高まったと考えている。投資家の方々へのIR活動を積極的に行い、財務内容が健全であることや、設立団体である愛知県・名古屋市の債務保証を得ているため信用力の高い債券であることをアピールしている。

さらに、ソーシャル・ファイナンスの第三者評価を取得し、今後、債券と借入金にはソーシャル・ファイナンスとして扱われるので、これを機に引き続き投資家層の拡大や安定的な資金調達に努めていく。今年度はSMBC日興証券を事務主幹事に指名しており、12

月と来年2月の年度2回の発行で総額450億円を予定している。12月には初のソーシャルボンドとして総額150億円、内訳としては10年債を80億円、15年債を70億円、それぞれ発行する予定だ。



--年限を絞ってまとまった額での発行は考えていないか
愛知県と名古屋市の議会で予算の承認を得るなど、償還計画が決まったなかで事業と調達をしている。このため、将来の償還バランスの平準化をにらみながら考えている。

--コロナ禍の影響は

2月に料金所の業務を請け負う会社の職員が感染したことから、一部料金所を最大4日間閉鎖した。この職員は業務中ではなく別の場所で感染していた。料金所はその後順次開放し、14日間で通常運用に復旧した。

利用台数への影響は、緊急事態宣言中の4～5月に前年比で30%以上減少した。その後は回復し、10月は約10%の減少となっているが、引き続き今後の推移を注視していく。地域の経済活動に不可欠な社会インフラを提供する事業者として、感染拡大防止策を十分に講じつつ、必要な業務を継続していく。

名古屋高速道路債券

令和2年度名古屋高速道路債券(市場公募債)の概要

発行額	総額450億円(予定)	12月債(ノーマルボンド) ▶ 令和2年10月に地方道路公社として初めてノーマルファイナンスに関する外部評価を取得、今後ノーマルボンドとして発行予定 ▶ 12月 総額150億円(予定) 【10年債 80億円、15年債 70億円】										
資金の使途	令和2年度借換資金											
償還方法	満期一括											
発行時期	令和2年12月、令和2年2月(予定)											
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です。											
特徴	設立団体の債務保証(債券の元金利息の支払いの保証)を得て発行します。											
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。											
最近の発行状況	平成16年度から、毎年継続的に発行。合計5,630億円。											
	国号	発行額	発行日	年限	スプレッド	利回り	国号	発行額	発行日	年限	スプレッド	利回り
	126国	100億円	平成28年2月26日	5年	絶対値	0.080%	139国	50億円	平成30年2月28日	15年	+11.5bp	0.446%
	127国	100億円		10年	+18bp	0.176%	140国	100億円		20年	+4.0bp	0.630%
	128国	50億円		15年	+10bp	0.425%	141国	90億円		5年	絶対値	0.030%
	129国	100億円	平成28年9月23日	20年	+7bp	0.806%	142国	140億円	平成31年2月28日	5年	絶対値	0.030%
	130国	100億円		5年	絶対値	0.005%	143国	90億円		10年	+18bp	0.160%
	131国	50億円		20年	+6.5bp	0.424%	144国	50億円		15年	+15bp	0.362%
	132国	100億円	平成29年2月28日	5年	絶対値	0.030%	145国	100億円	令和元年9月17日	20年	+5bp	0.472%
	133国	80億円		10年	+16.5bp	0.250%	146国	70億円		5年	絶対値	0.005%
	134国	50億円		15年	+12.5bp	0.514%	147国	40億円		10年	絶対値	0.055%
	135国	50億円	平成29年12月15日	20年	+6.5bp	0.768%	148国	40億円	令和元年12月17日	15年	絶対値	0.150%
	136国	50億円		5年	絶対値	0.060%	149国	100億円		20年(定償)	MS+10bp [※]	0.202%
	137国	150億円		10年	+18bp	0.260%	150国	120億円		5年	絶対値	0.005%
	138国	80億円	平成30年2月28日	10年	+18bp	0.260%	151国	80億円	令和2年2月28日	20年	+5bp	0.320%

※定時償還債のスプレッドはミッドスワップレート対比

※定時償還債のスプレッドはミッドスワップレート対比

(了)

図表等の出典：名古屋高速道路公社 資料（2020年11月）

話し手：名古屋高速道路公社 経営企画部企画課主幹 上村 健一郎 氏
司会・企画・立案：SMBC日興証券 公益法人業務部副部長 小金澤 英樹 氏
聞き手：キャピタルアイ・ニュース 菊地 健之