

キャピタル・アイ特別企画：財務担当に聞く

名古屋高速、目玉は都心アクセス・名岐道路、県外ファンも獲得

名古屋高速道路公社は、2020年12月からソーシャルボンドを発行しており、2025年12月には5本立て債（2年・5年・7年・10年・12年、総額139億円、主幹事：みずほ/SMBC日興/大和）を起債し、今年度は総額273億円を市場公募債で調達した。公社の取り組みなどについて、経営企画部経営課担当課長の西口直純氏と課長補佐（経営）の勝川祐司氏、主事の磯谷尚氏に話を聞いた。

■都心部と郊外を結ぶネットワーク

名古屋高速道路公社は、1970年5月に地方道路公社法が施行され、同年9月に全国第1号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。名古屋市とその周辺地域において、都市高速道路である名古屋高速道路の建設・管理を行う。道路建設に要する費用は出資金や借入金で賄い、料金収入で返済している。

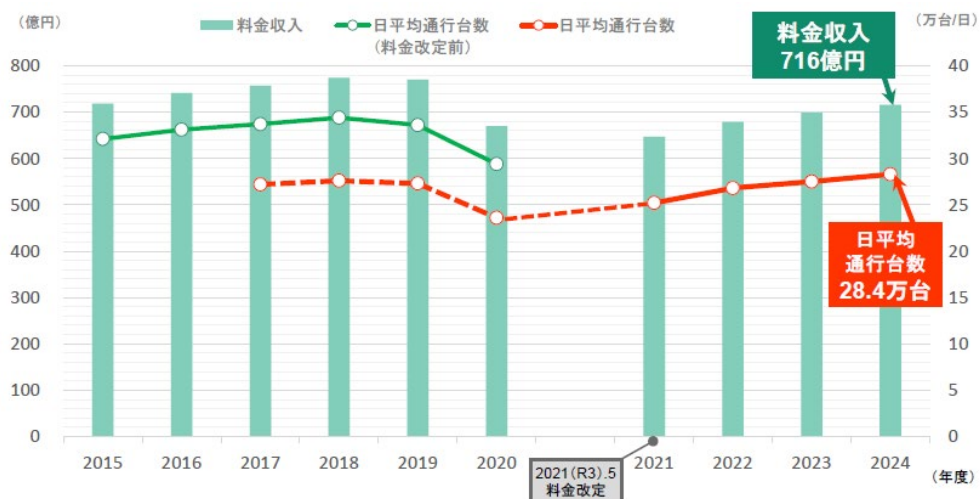


名古屋高速道路公社
経営企画部経営課担当課長
西口直純氏

運営については、国・愛知県・名古屋市の許認可、財政的支援を受けて事業を行い、借入金や料金収入を得ている。設立団体の同意、議会の議決、国土交通大臣の認可をもって当公社は最終的に解散する。ただし、解散時に借入金の残高がある場合には債権者の同意が必要となる。

名古屋高速道路は、名古屋市の都心部と都心環状線を中心に放射線状に路線が伸びており、都心部の交通や都心部と郊外を結ぶネットワークとしての役割を担っている。開通延長は81.2km。昨年度の日平均交通量は28万4000台。料金収入は716億円。1日あたりに換算すると2億円程度となる。

通行料金については、2021年5月に対距離料金制に移行し、周辺の高速度道路と同じ5車種区分対距離料金制となっている。



2024年度の日平均交通量の28万4000台は、前年度比約3%の増加。コロナ禍で一時期は減少したが、交通量が順調に回復し、これまで最高だった2018年度の27万6000台を上回った。

■ 2 大事業の都心アクセスと名岐道路

整備計画の概要は、今年1月9日に国土交通大臣許可を得ている。1970年度から整備を進め、1979年の高速3号大高線（高辻～大高間）の開通以降、順次開通区間を延長。高速4号東海線（六番北～木場間）が2013年に開通したことで、全計画路線の81.2kmが開通した。

現在は大きく2つの事業を推進している。1つ目の都心アクセス事業は、リニア中央新幹線の開業に向けて、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向へのアクセス向上と都市部における交通集中の緩和を図るため、高速道路出入口の新設や渡り線の整備を行っている。



もう1つは名岐道路（一宮～一宮木曾川）事業で、高速16号一宮線と東海北陸自動車道・一宮木曾川IC付近を結ぶ自動車専用道路。名古屋と岐阜を最短でつなぐネットワークとして、渋滞緩和による地域交通の円滑化や物流強化、観光産業の活性化など整備効果が見込まれる。総事業費は2兆2130億円で、建設完了は2039年度を予定している。

■ 「長期ビジョン 2035」を柱に

2035年度を目標年度とした「長期ビジョン 2035」を今年度新たに策定した。目指すべき将来像の実現に向けて、これまで策定してきた中期経営計画（2025-2027）の上位計画と位置づけた。代表的な取り組みを見ると、大規模修繕工事の着実な推進として、構造物を健全的に回復させ、長寿命化を図るために大規模修繕計画を2015年度に策定し、それに基づき修繕工事を実施している。もう1つはリフレッシュ工事で、舗装の打ち換えを主とするものを1～2週間程度の通行止めによって行っている。

2つ目の取り組みは、インフラ長寿命化と災害の対応。名古屋高速は、災害時の役割として、救急救命活動や災害支援物

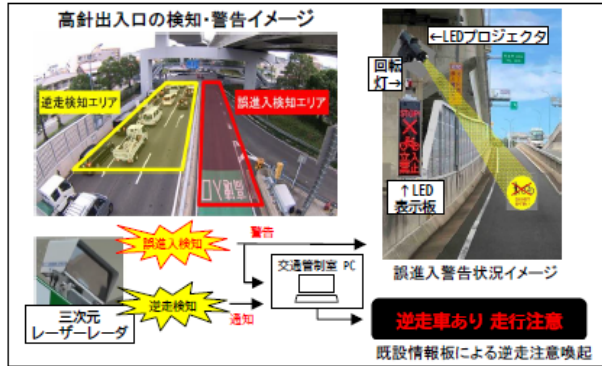
耐震補強工事の実施

- 1995年に発生した兵庫県南部地震を受けて、新たに定められた基準に基づいた耐震設計による建設を実施
- 既設構造物については、その基準を満たすよう耐震補強工事を実施し、2004年度末に完了しています。



逆走・誤進入対策の強化

- 早期把握と迅速な対応を可能とする三次元レーザーレーダを用いた逆走・誤進入検知・警告システム(2024年に高針出入口に設置)の整備・拡充を図ります。



- 車両の逆走や歩行者・自転車・原付等の誤進入を防止するため、発生状況に応じた注意喚起対策を継続して実施します。



資などの輸送における緊急輸送道路に指定されている。阪神・淡路大震災の後に、耐震補強工事を対策完了しており、その後現在に至るまで、緊急点検や応急復旧に資する施策を進めるとともに、訓練の継続的な実施や災害対応力の強化に向けた取り組みを実施することで災害リスクの低減を図っている。

また、近年話題になっている逆走・誤進入対策の強化も行っている。早期把握と迅速な対応を可能とする3次元レーザーレーダを用いた逆走・誤進入検知・警告システムの整備・拡充を進めている。車両の逆走や歩行者・自転車・原付などの誤進入を防止するため、注意喚起対策を継続して実施する。

■ 名駅へのアクセス向上と渋滞緩和

都心アクセス事業については、リニア中央新幹線の開業を見据え、名古屋駅などのアクセス向上や高速道路都心環状線、街路交通の渋滞緩和を図るため、「新洲崎出入口の設置」、「新黄金出入口の設置」および「栄出入口の設置」と「丸田町JCTへの西渡り線・南渡り線の追加」の工事を進めている。

名岐道路の早期整備に関しては、国道22号(一宮地区)の渋滞緩和、岐阜と名古屋のアクセス向上に向けて取り組んでいる。2025年4月に国土交通省によって新規事業化され、今年1月に公社による有料道路事業として導入が決定された。今後、国土交通省の合併施行によって推進していく。

持続可能な社会づくりへの貢献として環境保全は重要で、カーボンニュートラルの実現に向け、環境行動計画を2022年度に策定した。対策としては、省エネルギー化の推進があり、道路照明のLED化や太陽光発電設備の設置、道路設備の省エネルギー化の推進がこれに当たる。これら事業を全て合わせた2025年度の予算は総額1271億

都心アクセス事業の推進

- リニア中央新幹線の開業を見据え、名古屋駅などのアクセス性向上や高速都心環状線、街路交通の渋滞緩和を図るため、「新洲崎出入口の設置」、「新黄金出入口の設置」及び「栄出入口の設置」と「丸田町JCTへの西渡り線・南渡り線の追加」の工事を進めます。

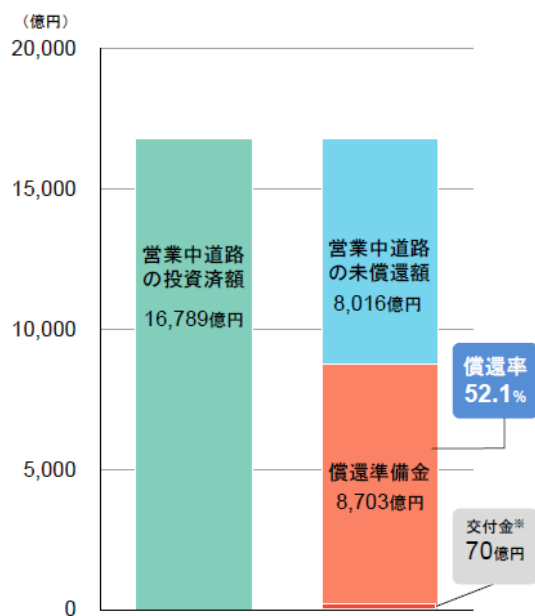


図 (仮称)全体完成イメージ

円で、建設事業や管理事業などを行っている。

■計画上回る償還率

財務状況・資金調達について、名古屋高速の会計処理の特徴として、有料道路事業を行っているため、借入金によって道路を建設し、利用者からの料金収入で返済していくスキームを取っている。借入金の返済に充てた収支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る。



(注) 端数処理の関係上、計において合わないことがあります。

2024年度の収益の状況としては、718億円のほとんどが道路料金収入(716億円)。費用は同額の718億円で、内訳は道路管理費が313億円、借入利息などの業務外費用が47億円、償還準備金繰入が340億円、人件費などの一般管理費が18億円となっている。

総資産は1兆7388億円で、営業中の道路資産が1兆6789億円と、全体の97%を占める。負債・資本については、道路債券を含む借入金が5241億円、償還準備金が8703億円、愛知県・名古屋市からの出資金が3253億円というのが主な構成だ。

2024年度末の償還状況は、営業中道路の投資済み額が1兆6789億円で、うち償還準備金が8703億円となっている。償還率は52.1%で、前年度から2.1ポイント上昇。計画値の51.7%を上回っており、償還が確実に進んでいることがここに表れている。

■ソーシャル債、累計表明174件

資金調達については、愛知県・名古屋市からの出資金、国からの無利子貸付金、財務省からの特別転貸債、民間金融機関からの借入金、市場公募債で構成されている。市場公募債は、直近は2025年12月に2年債・30億円、5年債・30億円、7年債・25億円、10年債・19億円、12年債・35億円をソーシャルボンドとして発行した。名古屋高速道路債券の特徴として、設立団体である愛知県・名古屋市からの債務保証が付いているため、格付けは取得していない。

名岐道路の早期整備

- 名岐道路は、岐阜と名古屋を最短経路で結び、国道22号(一宮地区)・名神高速道路(一宮JCT~一宮IC)の渋滞対策に寄与する重要な道路です。
- 国道22号の渋滞緩和、航空宇宙産業等の物流強化、観光地へのアクセス向上による観光産業の活性化が整備効果として期待されます。
- 名岐道路は、2025年4月に国土交通省によって新規事業化され、2026年1月に公社による有料道路事業の導入が決定しました。国土交通省との合併施行により早期整備を推進します。



現在の国道22号の渋滞状況



事業位置図

BIS のリスクウェイトは、地方自治体の債務保証を得ることから、地方債と同様にゼロ%となっている。愛知県・名古屋市がそれぞれ 2 分の 1 相当額の発行額と利息相当額を債務保証する。公社の弁済が不能となった場合、代わりに弁済責務を負う。

インパクトレポート

主なプロジェクト	アウトプット	
	指標	2024年度実績
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	新設建設・改良工事の進捗状況 ● 開通一覧 ● 路線名・整備計画図	<ul style="list-style-type: none"> ● ①新洲崎出入口の設置 ● ②新黄金出入口の設置 ● ③栄出入口の設置及び丸田町JCTへの西渡り線・南渡り線の追加について ● 詳細設計などの進捗を図るとともに関係機関との協議の実施 ● 用地取得 ● 新洲崎地区において現場着手



ソーシャル・ファイナンス・フレームワークを2020年度に策定した。2020年12月に地方道路公社初のソーシャル債を発行しており、以降は全てソーシャル債としている。2025年にソーシャル・フレームワークの更新を行い、第三者評価機関から外部評価を取得している。フレームワークに基づいて調達した資金を、各種事業に充当し、社会的課題の解決に努めている。安

全・安心に対する社会的要請、顧客ニーズの高度化・多様化、経済活動の広域化・交流人口拡大、日本中央回廊の形成に取り組んでいく。

インパクトレポートには、ソーシャル債で調達した資金を活用し、社会的課題の解決に資するプロジェクトを実施していることを示している。詳細は公社ホームページで紹介している。

ソーシャル債に対する投資表明は、2020年の発行からこれまでに174件獲得した。地域は、名古屋を中心とした中部が多い。業態は、地方公共団体や地方銀行、独立行政法人、健康保険組合、信用保証協会、農協などと幅広い。

以下は質疑応答。

—今年度は市場公募債で総額273億円を調達した。起債の振り返りについて

9月の4本立て債で134億円、12月の5本立て債で139億円を調達した。当初は250億円前後でアナウンスしていて、主幹事証券の協力を得て、これを上回る額を取れた。基幹年限を軸に多様な年限とし、幅広い投資家から購入してもらったことを嬉しく思う。昨年度と比較して金利が上昇傾向にあり、ボラティリティも高かったが、そのなかで多様な年限を選択したことで、そのタイミングでは比較的可利な水準で発行できた。

<今年度の名古屋高速債の概要>

条件決定日	年限	発行額	償還日	表面利率	対国債	対カーブ
12月5日	2	30	27/12/24	1.033%	+2.5bp	+2.5bp
12月5日	5	30	30/12/25	1.531%	+11bp	+11bp
12月5日	7	25	32/12/24	1.759%	+12bp	+12bp
12月5日	10	19	35/12/25	2.062%	+14.5bp	+12bp
12月5日	12	35	37/12/25	2.320%	+14bp	+14bp
9月10日	3	30	28/9/25	1.055%	+11bp	+11bp
9月10日	5	40	30/9/25	1.268%	+13bp	+13bp
9月10日	10	33	35/9/25	1.715%	+14bp	+12bp
9月10日	12	31	37/9/25	2.006%	+15bp	+15bp

発行額：億円

主幹事：みずほ/SMBC 日興/大和



名古屋高速道路公社
経営企画部経営課
課長補佐（経営）
勝川 祐司氏

—かつては20年債も発行していたが、今年度は12年債が最長だった投資家の需要に沿って選択した。我々の整備計画の残存からすると、最長で20年債を出すことはできるし、計画の変更でさらに長い年限とすることも可能。投資家のニーズに合えば発行することもあるだろう。調達金利を踏まえながらバランスよく取っていききたい。

—愛知県・名古屋市の債務保証が付いているためリスクウェートはゼロ%とはいえ、地方債に比べて流動性が劣る。地方道路公社債であることによる壁を感じるか

20年債に限らず、5年・10年債でも感じる箇所はある。5年債ではプラス2bpとなっており、リスクウェートがゼロ%でも後れを取る部分はある。そのなかでも10年債で地方債フラットを実現しており、今後は、5年債についてもなるべく近い水準で発行できればと思っている。（セカンダリーの水準を意識する）中央の投資家は条件に厳しい部分がある一方、地元は持ち切りの先が多く、そうした投資家へのIRを行ってすそ野を広げていきたい。内規で地方道路公社債が対象に入っていない投資家もいるだけに、そこにも働きかけていく。

—これまで名古屋高速債を買えなかったという投資家による参加は見られたのか

今年度は非常に多くの投資をしてもらい、そのなかで規定を変更して参加する動きも見られた。地元先が中心で、ほかには地方債を買い足りていないところで名古屋高速債に目を向けてもらった部分もある。これまでのIRや、証券会社の働きかけの効果が出た。

—12月には福岡北九州高速道路公社が同じ日に登場した。意識はするか

気にはなるが、敵ではない。広島高速道路公社を含めて3公社は兄弟みたいなものであり、時折連絡を取っている。互いの起債の結果を共有することもある。

—来年度の調達計画について

おそらく今年度と大きく変わらない。2027年度以降については、都市アクセス・名岐道路事業の事業費が増大してくると、調達額が増えることも考えられる。

—年限について

5年・10年を基幹年限とし、10年債は毎回発行し、5年債については、年度で1回は発行したい。この2つを軸に前後でオッド年限を加えて調達するというのが現状の姿だ。

—名岐道路事業について教えてほしい

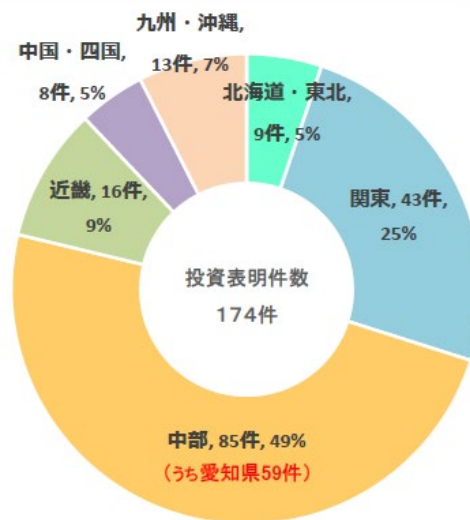
1月に国土交通大臣許可を得た。一宮～一宮木曾川を結ぶもの。名神高速道路は一宮ICから京都方面で慢性的に渋滞が発生しているため、その解消が期待されており、名古屋と岐阜のアクセス向上につながる。延長は6.9kmで、これによって地域に貢献する。この名岐道路事業に関連して、12月の起債では笠松町や本巣市といった岐阜の自治体から投資表明を得た。今後は事業地域に働きかけることで投資家層を広げていきたい。

—投資家層拡大の進み具合は

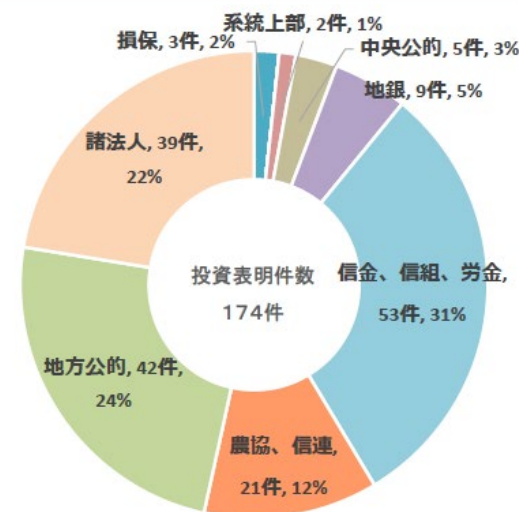
順調に進んでいる。愛知県内の自治体を始めとした幅広い団体から応援してもらっており、嬉しく思う。それに限らず県外の投資家にも地方道路公社をまず知り、そして投資してもらいたい。中央以外の投資家にも参加してもらうことで、安定的な起債を続けていきたい。

—せっかくなので名古屋高速で行ける観光地を教えてほしい
公社ではnacoという無料冊子を年2回発行している。2025秋冬号では、小牧エリアを特集しており、沿線の観光地やグルメを紹介している。今はNHK大河ドラマ「豊臣兄弟！」が放映されていて、県内の城などが出てくるので観光にはうってつけ。豊臣秀吉公の生誕地（名古屋市中村区）にある豊国神社に

地域別 投資表明投資家件数



業態別 投資表明投資家件数



も行きやすい。愛知県は三英傑（織田信長公・豊臣秀吉公・徳川家康公）のゆかりの地であり、大河ドラマで取り上げられることが多い。



名古屋高速道路公社
経営企画部経営課主事
磯谷 尚 氏

資料の出典：名古屋高速道路公社（2026年1月）

[2026/1/27 聞き手：キャピタルアイ・ニュース 比後 樹宏]