



名古屋高速
NAGOYA EXP



IR資料
Investor Relations

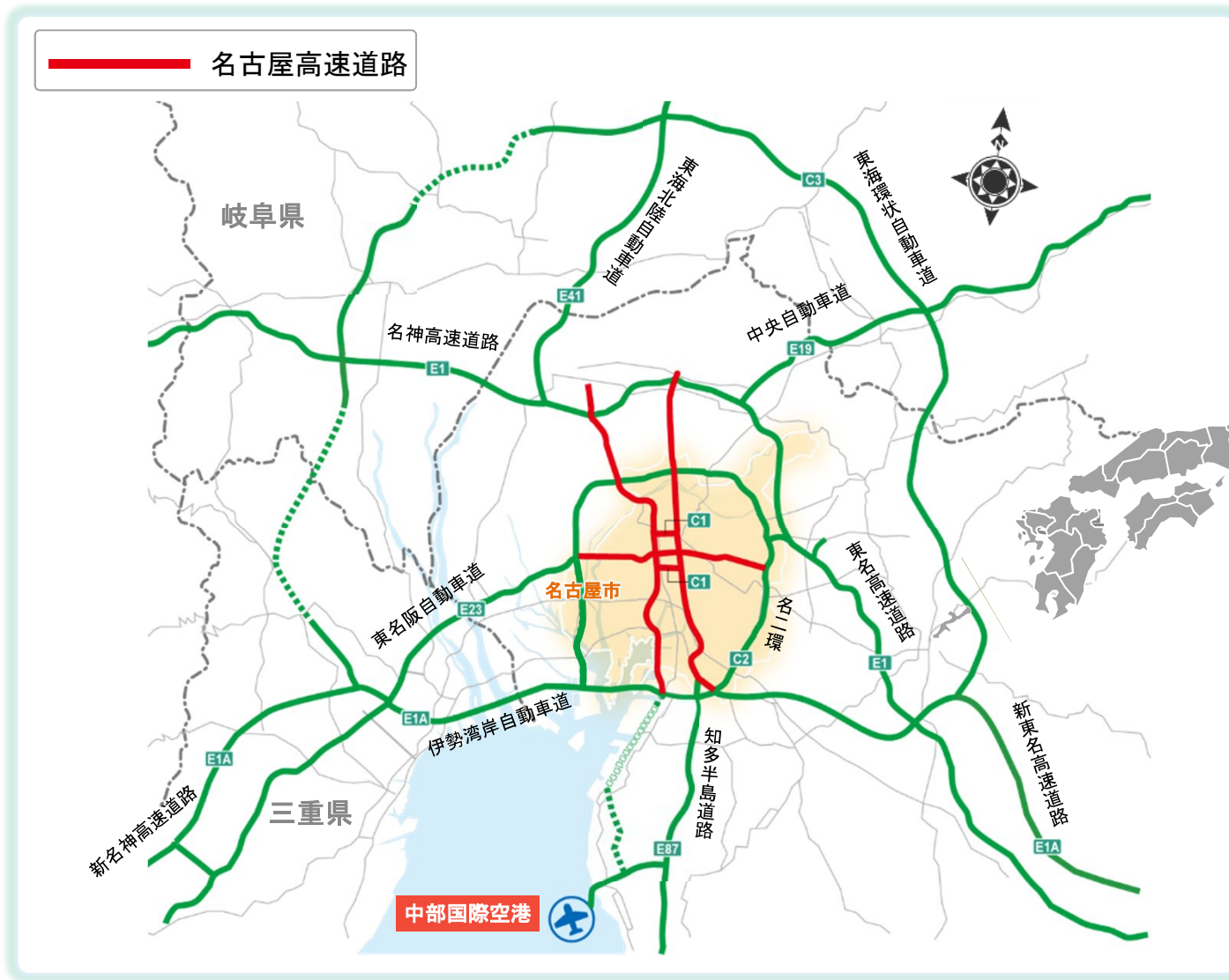
C06

入口

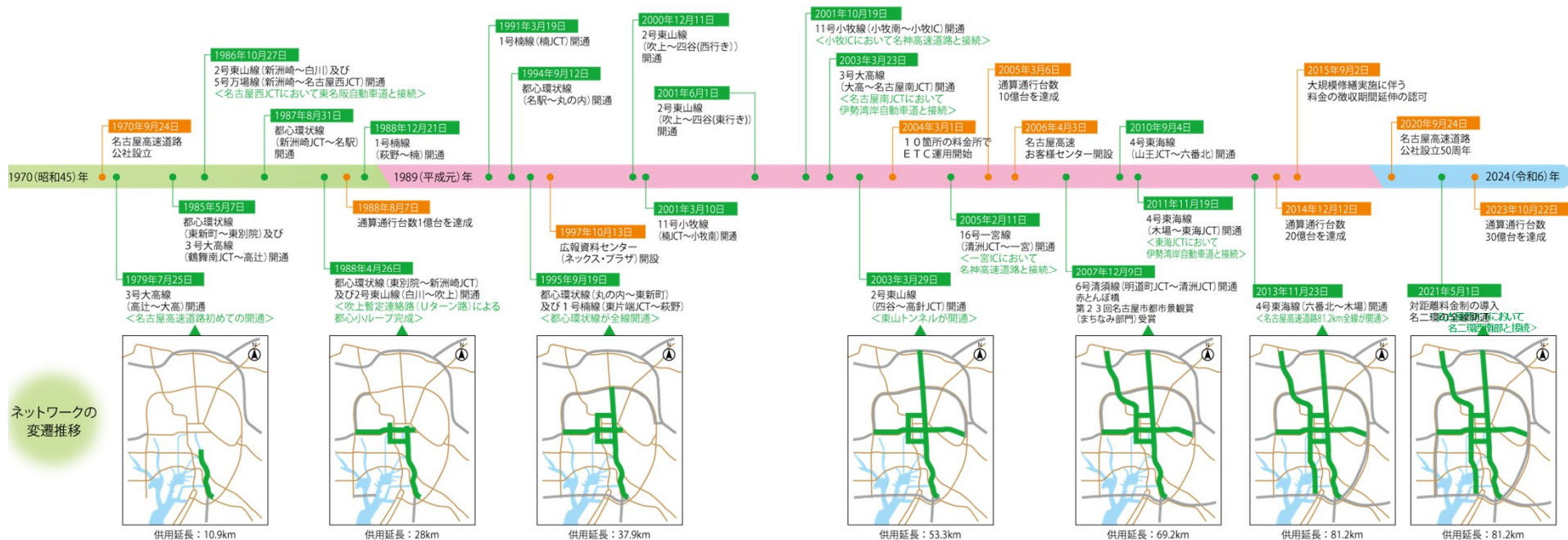
ENTRANCE

2024年8月

名古屋都市圏道路網図



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」

高速2号東山線 白川公園付近

1961年 東西に伸びる若宮大通 左手に見える空地が現在の白川公園

2020年 名古屋の都心を走る名古屋高速道路 街の表情も一変した

高速都心環状線 鶴舞公園付近

1962年 鶴舞公園電停の上を国鉄中央線が通る 左手に見えるのは旧鶴舞図書館

2020年 蒸気機関車は電車を姿を変え 自動車が進む 行く姿

目次



第1部 概要・事業内容

1.概要

名古屋高速道路公社について	5
名古屋高速道路ネットワーク	6
料金収入と交通量の推移	7

2.事業内容

整備計画の概要	8
中期経営計画（2022-2024）	9
ネットワークの充実	10
メンテナンスの着実な実施	11
交通安全対策等	12
環境保全の取り組み	13
震災対策	14
2024年度（令和6年度）事業予算	15

第2部 財務状況・資金調達等

1.財務状況

会計処理の特徴	17
償還準備金のしくみ	18
2023年度（令和5年度）収支状況	19
2023年度（令和5年度）財務状況	20
2023年度（令和5年度）末の償還状況	21

2.資金調達

公社の資金調達と償還	22
------------	----

3.名古屋高速道路債券

2024年度名古屋高速道路債券（市場公募債）の概要	23
名古屋高速道路債券の特徴	24
ソーシャルボンドの発行実績	25
ソーシャル・ファイナンス・フレームワークの概要	26
レポートイング	27
インパクトレポート	28
投資表明投資家一覧	31

参考資料	33
------	----

第1部 概要・事業内容





名古屋高速道路公社について

公社概要

- 当公社は、地方道路公社法に基づく全国第1号の道路公社として愛知県・名古屋市により設立された特別法人です。(1970年(昭和45年)9月24日設立)
- 名古屋市及び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・管理を行っています。道路の建設に要する費用は、出資金や借入金で賄い、料金収入により返済を行っています。

名称	名古屋高速道路公社
代表者	理事長 松井圭介
所在地	名古屋市北区清水四丁目17番30号
設立年月日	1970年(昭和45年)9月24日
基本財産	3,266億3,900万円(2024年4月現在)
職員数	226名(2024年4月1日現在)
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理 ・国や地方公共団体等の委託に基づき、名古屋高速道路の管理と密接な関係のある道路の管理 ・国や地方公共団体の委託を受けて、道路に関する調査、測量、設計、試験及び研究 ・名古屋高速道路と一体となって建設することが適当である事務所などの建設及び管理

公社の運営

- 公社の運営上重要な事項については、国・愛知県・名古屋市の許認可等及び財政的支援を受け事業を遂行しています。
- 借入金の返済が終了すれば、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解散となります。ただし、解散時に借入金残高がある場合は、債権者の同意が必要と規定されています。

(地方道路公社法第34条)



名古屋高速道路ネットワーク

開通延長	日平均通行台数 (2023年度)	料金収入 (2023年度)
81.2km	27万5千台	699億円

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

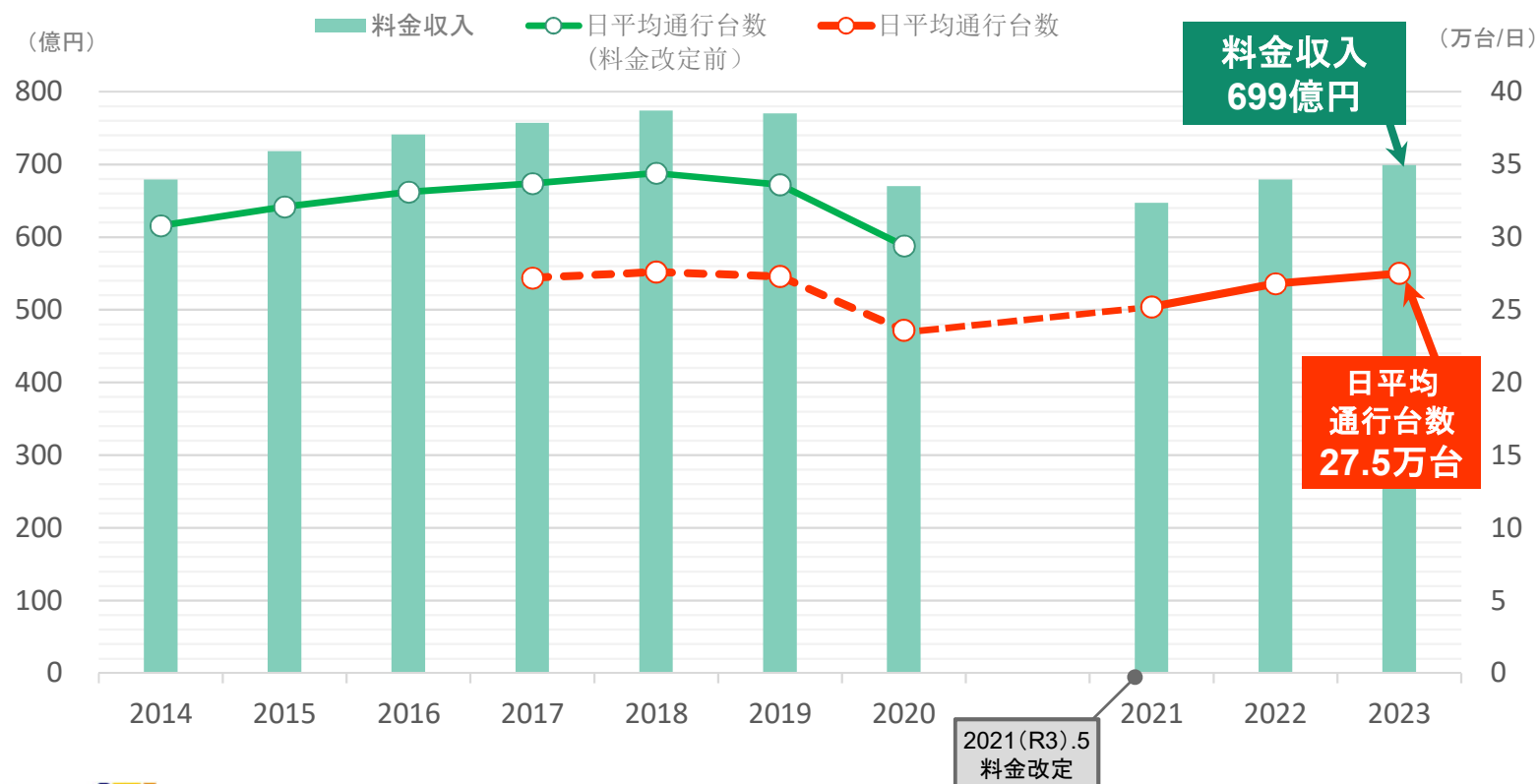


計 81.2km

料金収入と交通量の推移

直近10力年の料金収入と交通量の推移は下表のとおりです。

- 2023年度(令和5年度)の1日あたり通行台数は約27万5千台(うちETC利用率96.1%)です。
- 交通量は前年度比2.8%増となり、2019年度(令和元年度)を上回る水準(100.4%)まで回復しました。
- 2021年(令和3年)5月1日に料金改定を行い、赤色の折れ線グラフ(破線部)は、2017~2020年度の日平均通行台数を料金改定以降の集計方法によって換算した推計値です。



整備計画の概要(2024年(令和6年)1月18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。

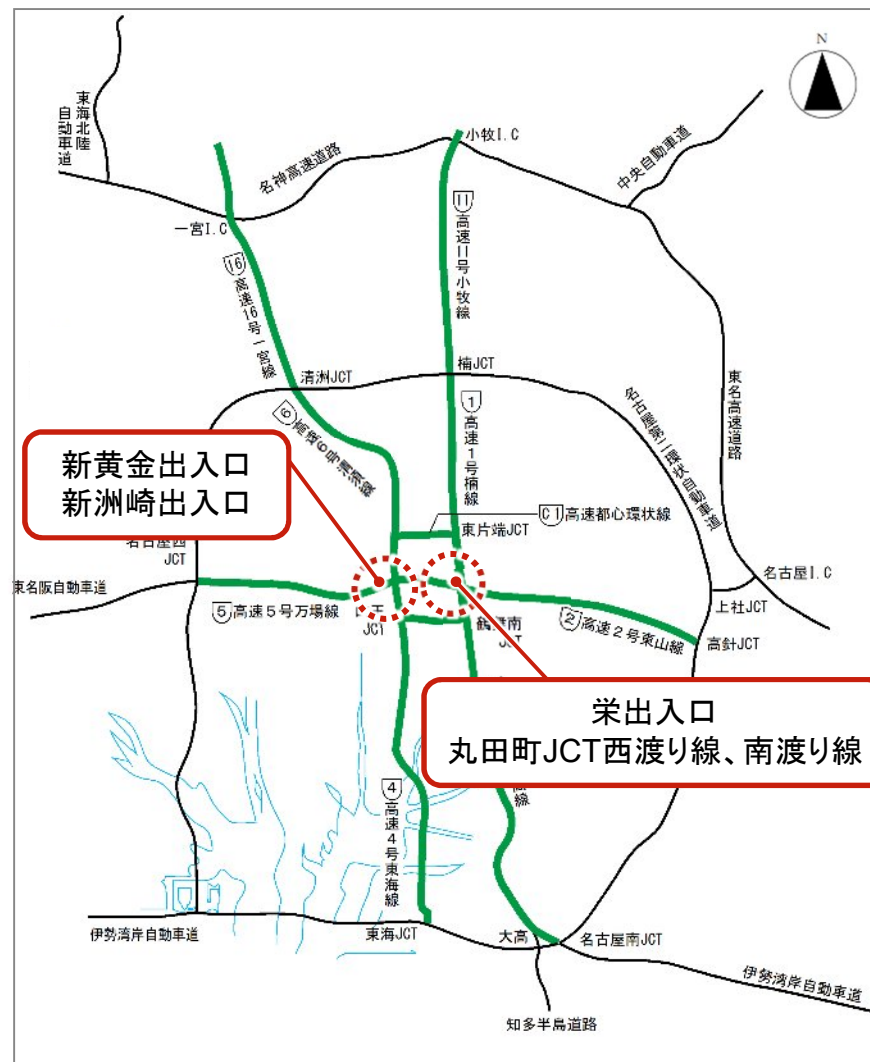
総事業費

1兆8,740億円

(2023年度までの投資済額:1兆7,176億円)

建設完了

2031年度(令和13年度)



※出入口の名称は現時点での仮称です。

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(持続可能な開発目標)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緑樹維持の実施



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



重点施策③

交通安全対策等

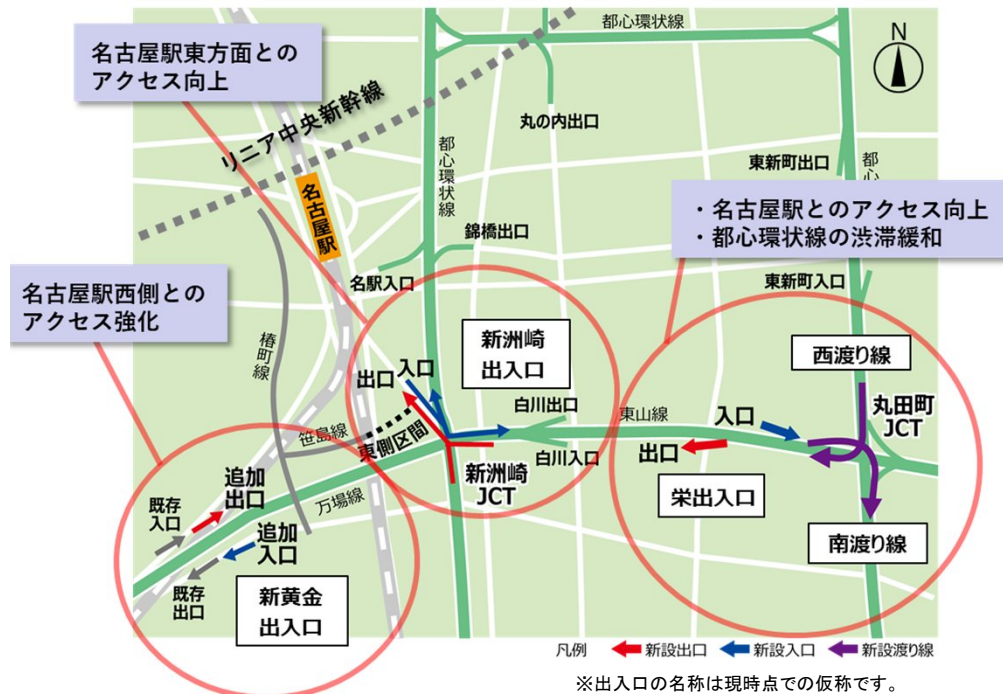
逆走・誤進入対策の実施、情報提供の拡充





1 都心アクセス関連事業の推進

- 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」に取り組んでいます。

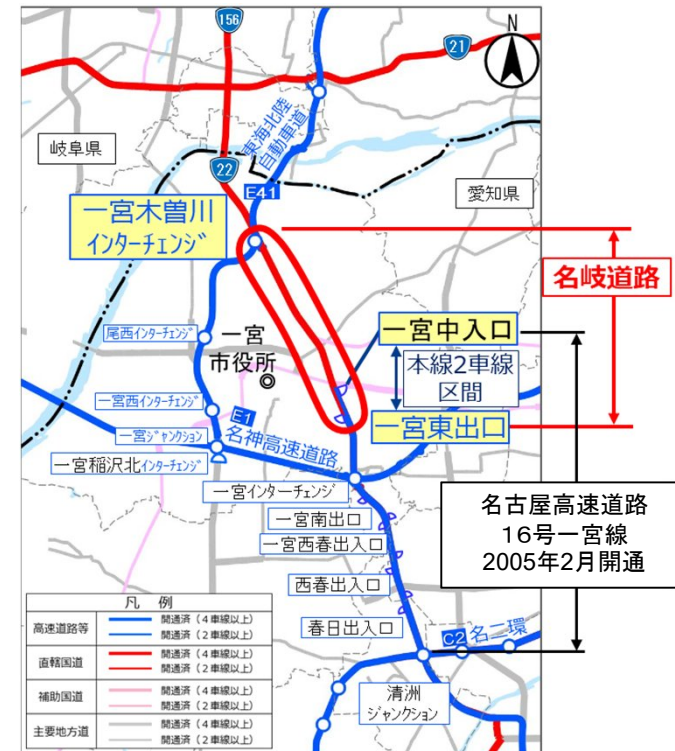


【都心アクセス関連事業のスケジュール(予定)】



2 名岐道路の事業化

- 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。
- 名岐道路については、国土交通省から、当社が事業主体となることが前提である旨を示されていることを踏まえ、関係機関とともに、速やかな事業化に向けて主体的に取り組んでいます(現在、愛知県による都市計画手続き中)。

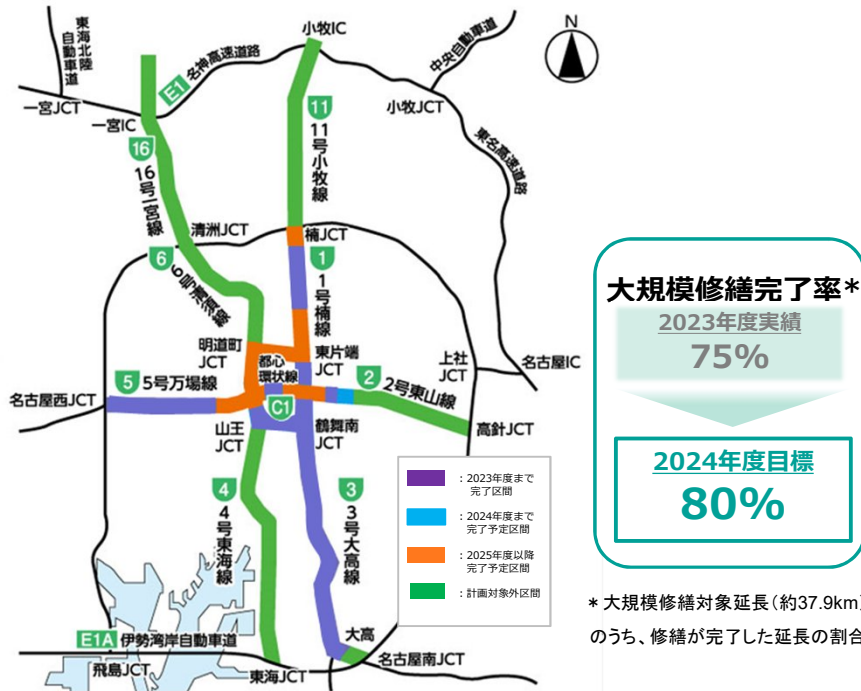


出典:2023年(令和5年)5月、愛知県



1 大規模修繕工事の着実な推進

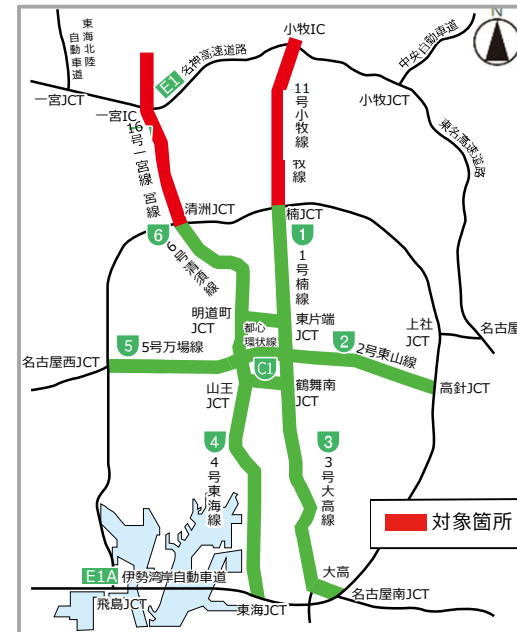
- 2015年度に策定した大規模修繕計画に基づき、対象路線の床版の補強工事や防水工事などの修繕工事を継続して着実に実施していきます。



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。
- 2024年度は、16号一宮線南行のリフレッシュ工事において、高機能舗装への打ち換えを実施予定です。



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)



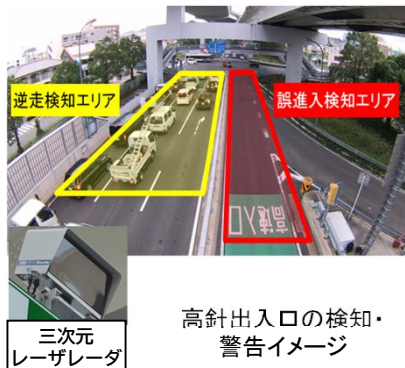
1 逆走・誤進入対策の実施

- 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。



誤進入対策の例(大高入口)

- 三次元レーザーレーダーを用いた新たな逆走・誤進入の検知・警告システムを整備しました(高針出入口)。
- 検知状況を確認しながら、他の箇所への展開に向け検討を進めます。



高針出入口の検知・警告イメージ



警告状況イメージ

2 情報提供の拡充

- お客様への情報提供について、近年の交通状況やお客様ニーズをはじめとする環境の変化を踏まえ、わかりやすさを重視し、お客様に「伝わる」最適な情報提供を目指すため、今後の道路交通情報提供の基本方針を取りまとめました。
- また、新たな交通情報提供システムの構築に向けた取り組みを進めます。

道路交通情報提供の基本方針(改善の視点)

1. 最適な経路選択に資する情報提供の強化
2. 他高速道路等と連携したシームレスな情報の提供
3. 事故リスク軽減に向けた情報の提供
4. よりリアルタイムな情報の提供
5. 安全・安心・快適な走行支援に関する新技術の導入
6. 多様なお客様への対応

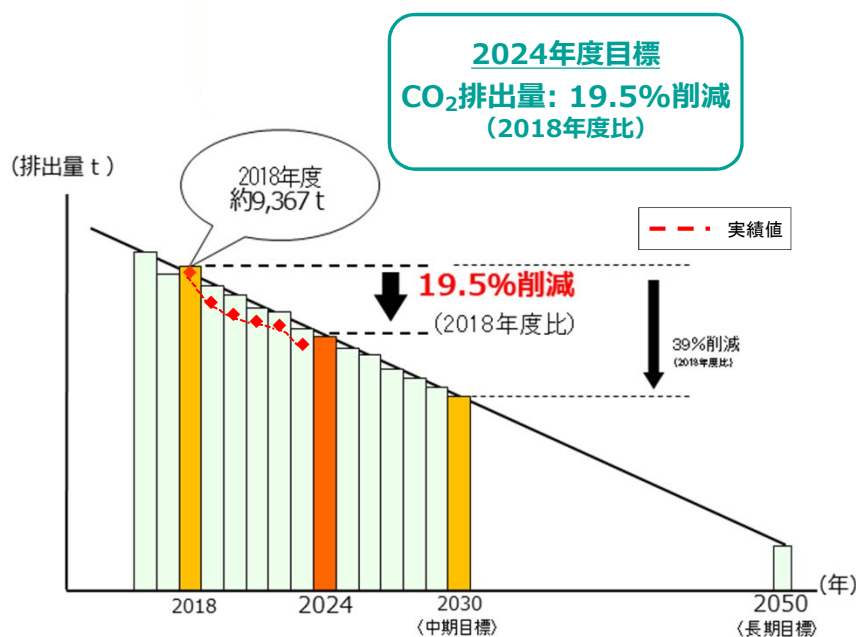


視覚的にわかりやすい情報提供 (イメージ)



1 環境保全の取り組み

- カーボンニュートラルの実現に向けて、名古屋高速道路事業活動から排出する温室効果ガス(CO₂)の削減を着実に進めるため、2022年度に環境行動計画を策定しました。この環境行動計画に基づき、環境保全施策の検討及び進捗管理を進めております。
- 道路照明のLED化等を進めたことにより、2023年度はCO₂排出量を22.5%削減しました(2018年度比)。



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。

2023年度末LED化率
77%

太陽光発電設備の設置



黒川ビル

- 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。
- 一部の料金所や設置可能な建築物に太陽光パネルを設置し、使用する電力の一部に、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



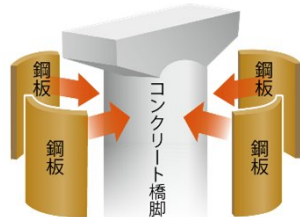
- トンネル換気設備や料金所等の道路施設における省エネルギー化の可能性を検討します。
- 超高輝度反射シートを使用した道路標識は外部照明が不要となるため、今後これを標準として採用し、省エネルギー化を推進します。

災害時における名古屋高速道路の役割

- 名古屋高速道路は、災害時の救急救命活動や災害支援物資等の輸送における**緊急輸送道路**として指定されており、平常時以外でも地域社会を支える重要なインフラとなっています。
- 緊急輸送道路としての機能を発揮できるよう、兵庫県南部地震後の約10年間で耐震補強等の対策を完了しています。その後、現在に至るまで地震発生後の緊急点検や応急復旧に資する対策を進めるとともに、南海トラフ地震をはじめとする大規模地震を想定した訓練の継続的な実施や、災害対応力強化に向けた取り組みを実施することにより、災害リスクの低減を図っています。

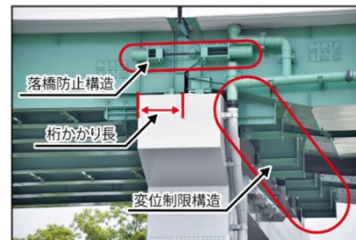
耐震補強工事の実施

- 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。



橋脚の耐震補強

コンクリート橋脚に対する鋼板巻立て工法



上部工の耐震補強

落橋防止構造の強化

地震発生後の緊急点検や応急復旧に資する対策



緊急点検

橋脚梁周りの検査路の整備



応急復旧

ジャッキの規格や据付け位置の明示

実践的な防災訓練の実施

- 大規模地震等を想定しての初動対応、災害対策本部運営、道路啓開※のための実動訓練など、各種の実践的な訓練を計画的に実施しています。

※災害時における救援・救護の要として、がれき等で塞がれた道を切り開き、緊急車両の通行を確保すること。



遠隔操作による入口閉鎖装置の設置



- 災害時にお客様の安全を速やかに確保するため、遠隔操作できるエアバー式遮断棒を設置。

2024年度(令和6年度)事業予算

2024年度の予算の総額は1,308億円です。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

226億円

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

1,079億円

(借入金の返済584億円を含む)

その他事業

- 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

3億円

第2部 財務狀況・資金調達等



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



貸借対照表

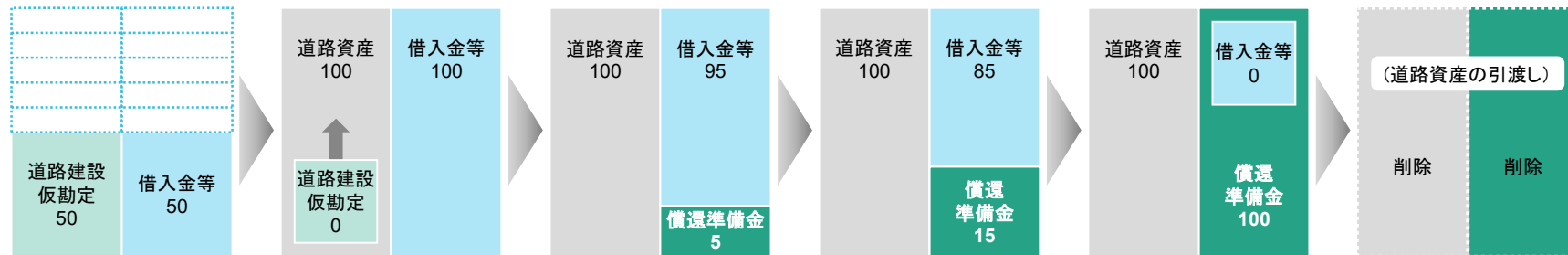
建設中に借入れたお金は道路建設に投下。建設投資額はすべて道路建設仮勘定に計上。

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が同額になると償還が完了*。

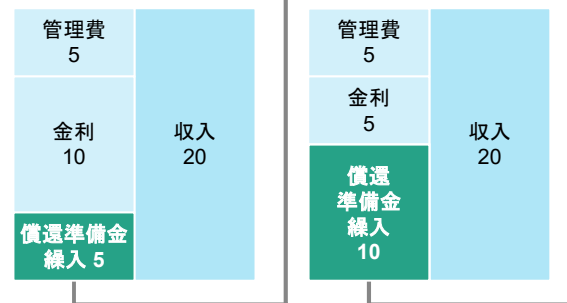
道路は、道路管理者(愛知県と名古屋市)に引き渡されると同時に、貸借対照表からは道路資産と償還準備金を削除。



*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

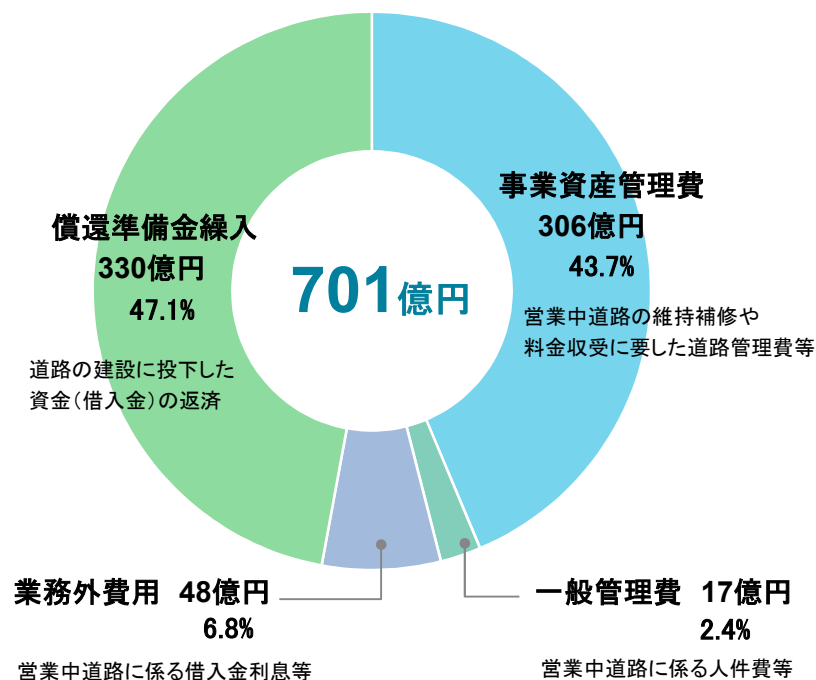
損益計算書

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。

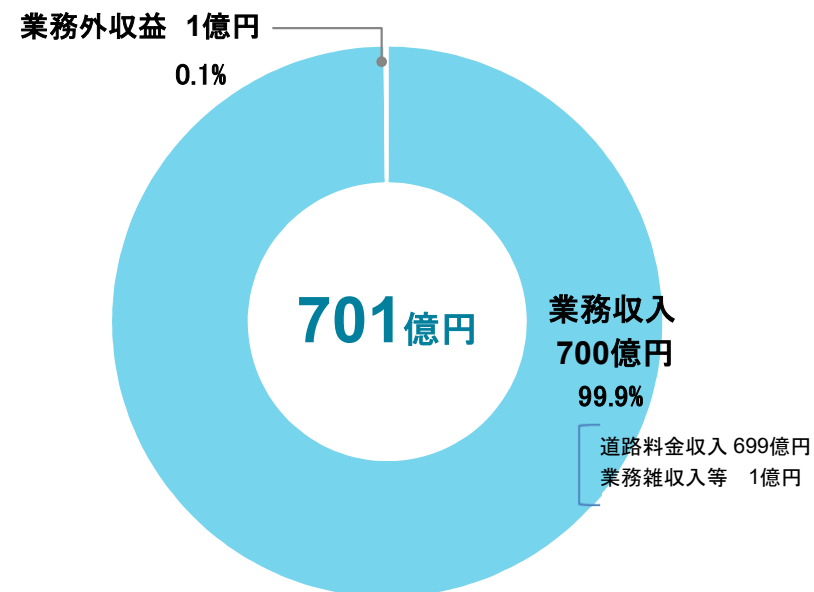


2023年度(令和5年度)収支状況

費用内訳



収益内訳



■ 収益の状況

- 収益の総額は701億円で、そのうち699億円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20億円の増加となりました。

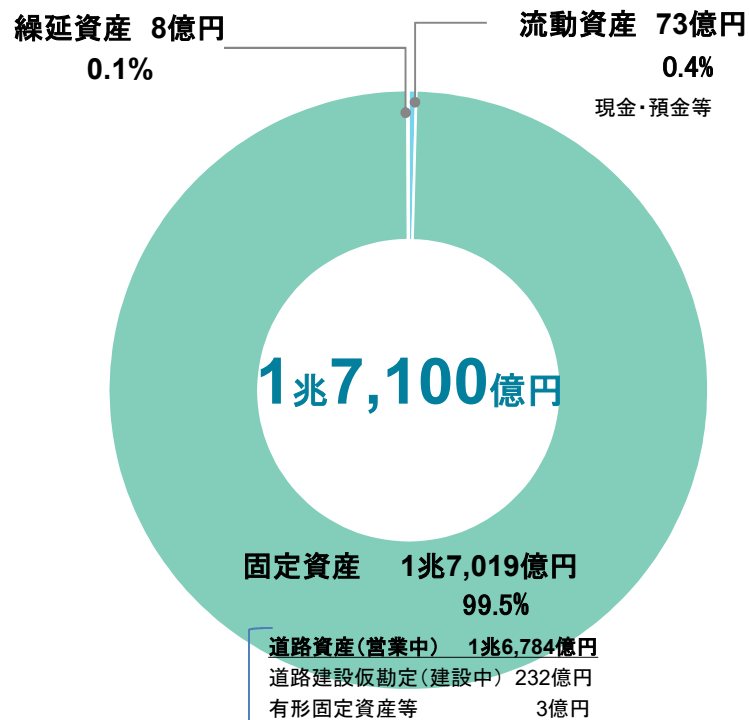
■ 費用の状況

- 費用の総額は、701億円であり、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306億円(消費税納付金含む。)、借入金利息などの業務外費用48億円、及び借入金の元金返済に充てた償還準備金繰入330億円となっています。
- 償還準備金繰入は、収益・費用の状況により、前年度から16億円の増加となりました。

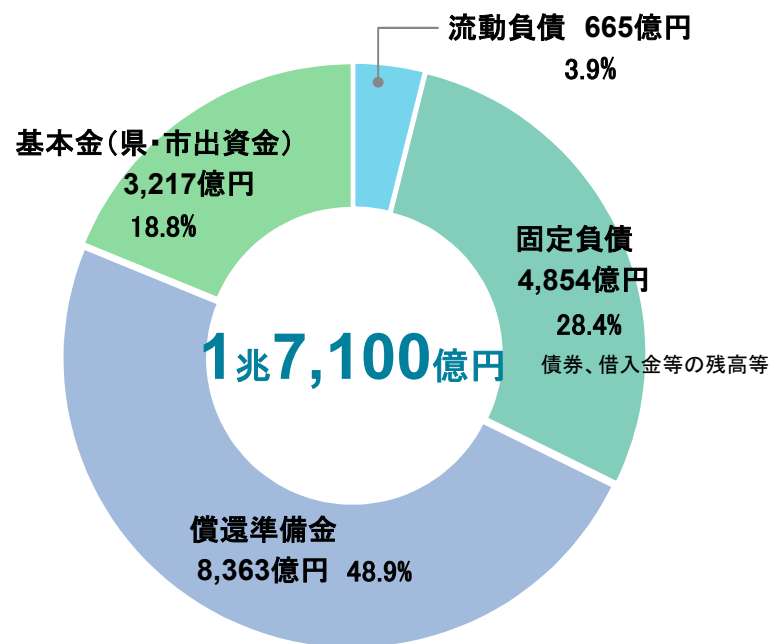


2023年度(令和5年度)財務状況

資産内訳

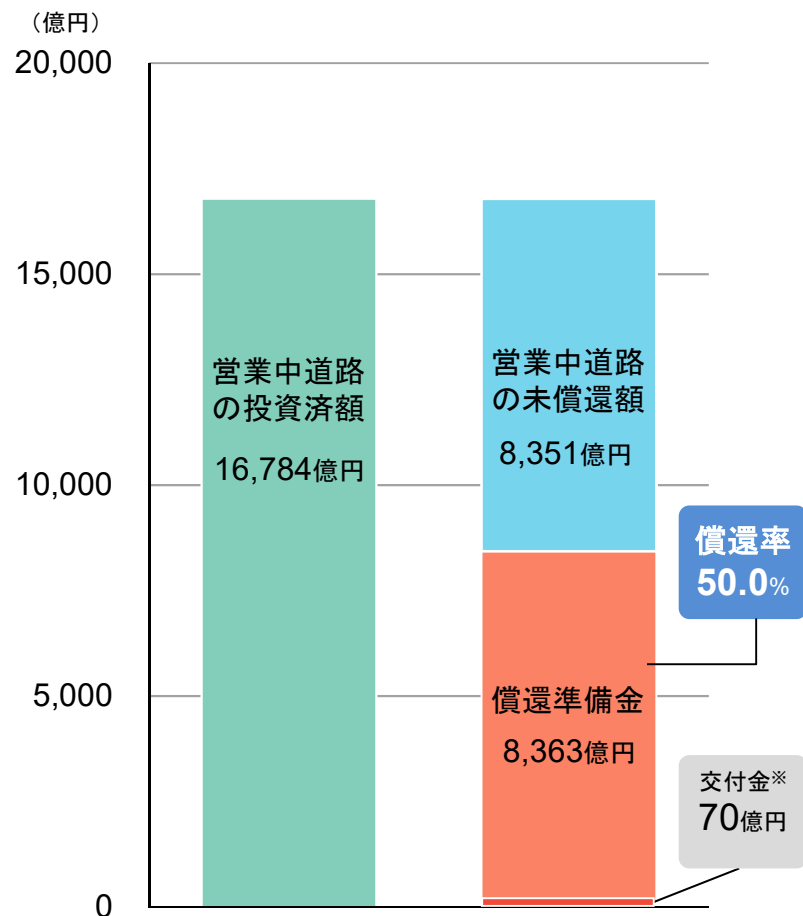


負債・資本内訳



- 資産の状況
 - 資産の総額は1兆7,100億円となっています。このうち営業中の道路資産は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1兆7,100億円であり、主なものは、道路債券を含む借入金の合計が5,357億円、元金返済に充てた累計の返済額である償還準備金が8,363億円、設立団体の愛知県・名古屋市からの出資金3,217億円となっています。

2023年度(令和5年度)末の償還状況



(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。

- 2023年度末の営業中道路の投資済額1兆6,784億円は、交付金※を除き借入金及び出資金で賅っております。
- 2023年度末の償還準備金(借入金の返済に充てた償還準備金繰入の累計額)は8,363億円となっております。

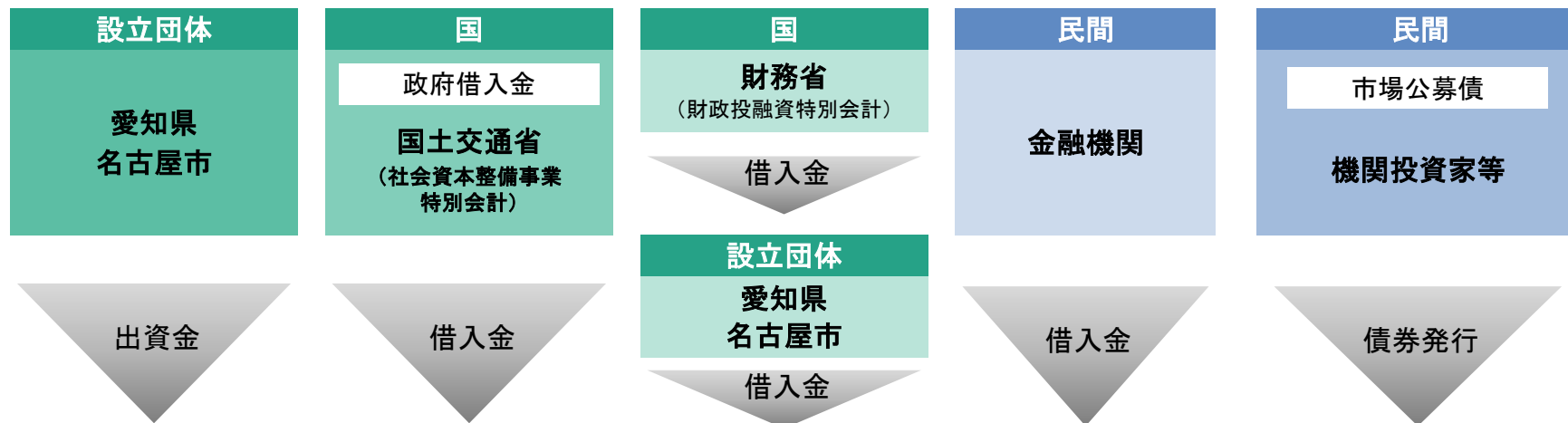
2023年度の償還率の状況

- 償還率(償還対象額に対する償還準備金の比率)は50.0%となり、昨年度から1.9ポイント上昇し、償還が確実に進んでいる状況です。

$$50.0\% \text{ (償還率)} = \frac{8,363 \text{ 億円 (償還準備金)}}{16,784 \text{ 億円 (営業中道路の投資済額)} - 70 \text{ 億円 (交付金※)}}$$

※ 交付金は「資産見返交付金」であり、関連街路分担金に対する一定の補助として1988年度(昭和63年度)まで県・市から受けた補助金であり、償還対象外。

公社の資金調達と償還



	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
借入期間	20年 (内5年据置)	20年 (内5年据置)	3年	2年/3年/5年/10年
償還方法	1対3の等差級数	元利均等 元金均等	満期一括	満期一括
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.借入期間及び償還方法については、2023年度実績



2024年度名古屋高速道路債券(市場公募債)の概要

発行時期	年度で複数回の発行を予定。初回債は2024年9月
発行額	年間を通じて 総額250億円程度

2024年9月債 発行概要

発行時期	2024年9月(予定)
発行額	2年債:40億円程度、3年債:20億円程度、5年債:40億円、10年債:20億円程度
償還方法	満期一括償還
資金の用途	2024年度借換資金等
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
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	SMBC日興証券株式会社(事務) みずほ証券株式会社 野村証券株式会社

名古屋高速道路債券の特徴

特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 設立団体である愛知県・名古屋市の債務保証(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



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、当会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

2024年度(令和6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、2024年3月25日に愛知県議会、3月21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%



ソーシャルボンドの発行実績

- 当社は、2020年（令和2年）12月に地方道路公社としては初となるソーシャルボンドの発行を行いました。
- 2004年度（H16年度）から毎年継続的に市場公募債を発行しており、2020年（令和2年）12月の発行以降の債券は全てソーシャルボンドとして発行を行っています。
- また、以下のソーシャルボンドによる調達資金は、100%リファイナンスとして全額充当済となっております。

回号	発行日	発行額	年限	対国債スプレッド	利回り
152回	2020年(R2年) 12月15日	80億円	10年	+11.5bp	0.140%
153回		70億円	15年	+8bp	0.306%
154回	2021年(R3年) 2月26日	80億円	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	2021年(R3年) 12月16日	40億円	10年	+7.5bp	0.130%
158回		40億円	15年	+4.5bp	0.326%
159回	2022年(R4年) 2月25日	70億円	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	2022年(R4年) 12月16日	80億円	2年	+13bp	0.126%
165回		33億円	5年	+18bp	0.304%
167回	2023年(R5年) 2月24日	40億円	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	2023年(R5年) 9月25日	30億円	3年	+16bp	0.215%
172回		40億円	10年	+12bp	0.767%
173回	2023年(R5年) 12月25日	70億円	2年	+15bp	0.265%
174回		37億円	5年	+17bp	0.567%
177回		13億円	10年	+11bp	0.924%

※1bp=0.01%



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、社会的課題解決に向けた以下のプロジェクトに係る新規資金または借換資金に充当

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（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/annai/>

公社の取り組み

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

中期経営計画

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

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/kosya/ir/zaimu/>

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
- <https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/ir/esg-finance/socialfinance.html>

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/annai/information/history.html>

路線名・整備計画図

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

事故対策の取り組み

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

大規模修繕計画

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

構造物の維持管理に向けた取り組み

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

渋滞対策実施箇所

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

雪氷対策

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

運営会議

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

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>



インパクトレポート

- 当社は、ソーシャルボンドおよびソーシャルローンによって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いたしました。2023年度の社会改善効果は以下のとおりです。

社会的課題	当社における取組み		アウトプット		アウトカム
			指標	2023年度実施	
経済活動の広域化・交流人口拡大	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 	新設建設・改良工事の進捗状況 <ul style="list-style-type: none"> 開通一覧 路線名・整備計画図 	<ul style="list-style-type: none"> 新洲崎地区、黄金地区、栄地区について、詳細設計や用地取得(新洲崎:100%、黄金:64%取得済)、関係機関協議等の進捗を図った 新洲崎地区において整備計画変更を行い、本体工事の契約を締結 	
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 	<ul style="list-style-type: none"> 事故対策の取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> 施設衝突事故対策として、1号楠線楠料金所手前の区画線を改良し、料金所レーンへの誘導を改善 立入禁止看板、カラー舗装・路面標示等による注意喚起対策の継続的な実施 三次元レーザレーダを用いた逆走・誤進入の検知・警告システムの導入(高針出入口) 	<ul style="list-style-type: none"> お客様満足度調査の総合満足度 3.67 (5段階評価) 総事故件数 775件 死亡事故件数 1件 逆走・誤進入による事故件数 0件 大規模修繕工事完了率 75% (累計)
	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 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模修繕計画 	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間のうち75%(目標75%)を完了(主に都心環状線・東山線) 	
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 	維持管理等の進捗状況 <ul style="list-style-type: none"> 構造物の維持管理に向けた取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> 小牧線、一宮線等において、構造物の劣化進行が想定より早い箇所(コンクリートに浮き等の損傷が見られるなど)について、損傷劣化状況を考慮し維持補修工事等を実施 点検計画に基づく計画的な点検の実施(橋梁の点検率100%(2巡目)) 高速2号東山線におけるリフレッシュ工事にて舗装の打ち換え等を実施 	
	快適なドライブ環境の追求	<ul style="list-style-type: none"> 交通集中による渋滞への対策 降雪・積雪への対策 	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞対策実施箇所 雪氷対策 	<ul style="list-style-type: none"> 11号小牧線小牧北出口の渋滞対策について、効果検証を行い対策実施に向けた関係機関との調整を図った。 高辻入口合流部における前年度実施の渋滞緩和対策の実施に加え、速度回復誘導灯の検討を行った。 大雪発生時における早期の通行止め解除を目指すための雪捨て場の増設(1箇所) 	



インパクトレポート①(経済活動の広域化・交流人口拡大)

高速道路の新規建設(新設)・改良工事(改良)

- リニア中央新幹線開業を見据え、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(「新洲崎JCT出入口の設置」、「新黄金出入口の設置」、「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」)を推進しています。
- これらの整備により名古屋駅西方面、東方面からのアクセス向上や、経路の選択肢が増えることにより交通の分散が図られ、都心環状線の渋滞緩和や時間短縮が期待されます。
- 2020年度から整備に向けた事業に着手しており、2023年度は新洲崎地区において、整備計画変更を行った上で本体工事の契約を締結しました。



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	2023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、都心アクセス関連事業の推進	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 <ul style="list-style-type: none"> ・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:100%、黄金:64%取得済) ● 新洲崎地区について、整備計画変更を行い、本体工事の契約を締結



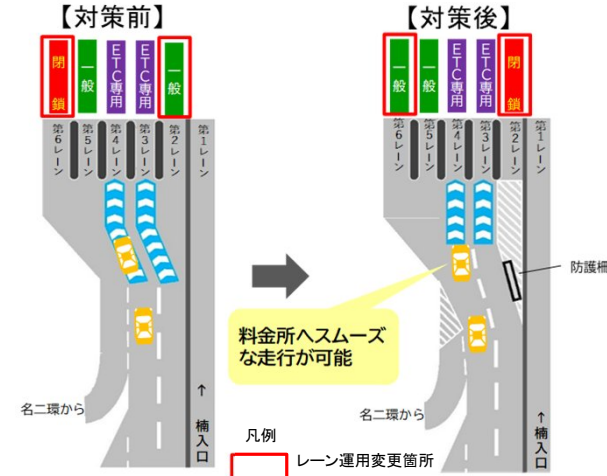
新洲崎地区(完成イメージ)



インパクトレポート②(安全・安心に対する社会的要請)

交通安全対策、高速道路の長寿命化対策、高速道路の維持管理

- 前年度実施した、鶴舞南JCT部における分合流部の車両相互事故対策「車線キープグリーンライン対策」の効果検証を行うとともに、1号楠線楠料金所手前の区画線を改良し、料金所レーンへの誘導を改善しました。
- 高速道路の長寿命化対策のため、大規模修繕計画(2015年度-2029年度)に基づき、主に都心環状線・東山線において、修繕工事を着実に実施し、対象区間のうち75%(R5目標75%)を完了しました。
- 大規模修繕工事対象路線以外の路線(小牧線・一宮線等)においても、コンクリートの浮き等の損傷が見られるなど、構造物の劣化進行が想定より早い箇所については、損傷劣化状況を考慮し計画的に維持補修工事等を実施しました。



楠料金所手前の事故対策

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	2023年度実績
交通安全対策の継続的な実施	● 事故対策の取り組み	● 施設衝突事故対策として、1号楠線楠料金所手前の区画線を改良し、料金所レーンへの誘導を改善
逆走・誤進入の防止		● 立入禁止看板、カラー舗装・路面標示等による注意喚起対策の継続的な実施 ● 天候、明かり等の影響が少ない三次元レーザレーダを用いた逆走・誤進入の検知・警告システムの導入(高針出入口)
大規模修繕工事の着実な推進	● 大規模修繕計画	● 対象区間のうち75%(目標75%)を完了(主に都心環状線・東山線)
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	維持管理等の進捗状況 ● 構造物の維持管理に向けた取り組み	● 小牧線、一宮線等において、構造物の劣化進行が想定より早い箇所(コンクリートに浮き等の損傷が見られるなど)について、損傷劣化状況を考慮し維持補修工事を実施 ● 高速2号東山線(東行・西行)におけるリフレッシュ工事にて舗装の打ち換え等を実施 ● 点検計画に基づく計画的な点検の実施(橋梁の点検率※100%(2巡目))

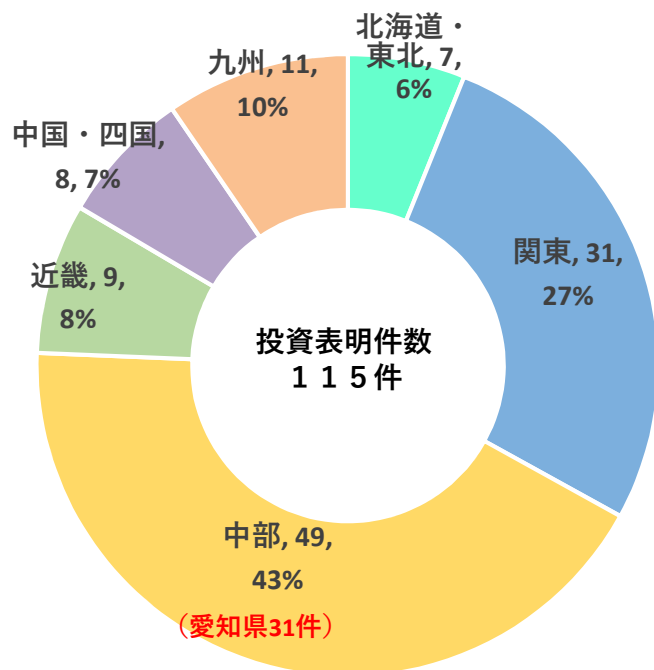


投資表明投資家一覧

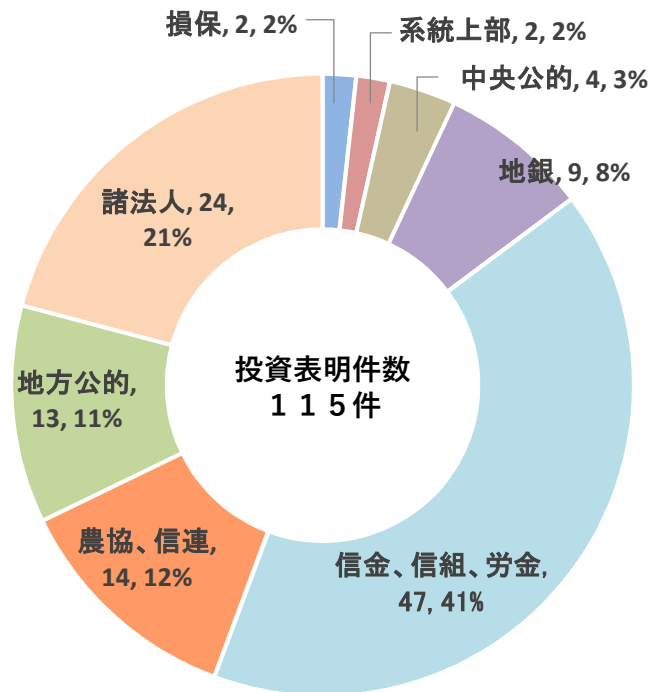
- 当会社が前述のフレームワークに基づき調達する債券及び借入金は、ソーシャル・ファイナンスとして扱われています。
- 社会的課題の解決を発行意義とする当会社のソーシャルボンドは、2020年の発行からこれまでに115件の投資家様から投資表明をいただいております。

【2024年3月末時点】

地域別 投資表明投資家件数



業態別 投資表明投資家件数





投資表明投資家一覧

ソーシャルボンド 投資表明投資家一覧(50音順)

- アイ-信用金庫
- 愛西市
- アイソ健康保険組合
- 学校法人 愛知学院
- 愛知北農業協同組合
- 公益財団法人 愛知県教育・スポーツ振興財団
- 愛知県経済農業協同組合連合会
- 愛知県 小牧市
- 愛知県市町村職員共済組合
- あいち知多農業協同組合
- あいち尾東農業協同組合
- 青木信用金庫
- 秋田県信用組合
- 公益財団法人 朝日新聞文化財団
- 足立成和信用金庫
- 奄美信用組合
- アルパ中央信用金庫
- 石川県信用農業協同組合連合会
- 石川県信用保証協会
- 石原ケミカル株式会社
- 伊丹市
- いちい信用金庫
- 上田信用金庫
- 宇都宮市
- 江戸川区
- 株式会社大垣共立銀行
- 大垣西濃信用金庫
- 株式会社沖縄銀行
- 尾張中央農業協同組合
- 株式会社鹿児島銀行
- 鹿児島信用金庫
- 柏崎信用金庫
- 蒲郡信用金庫
- 一般財団法人 簡易保険加入者協会
- 観音寺信用金庫
- 独立行政法人 環境再生保全機構
- 北おおさか信用金庫
- 北九州市
- 岐阜信用金庫
- 公益財団法人 教育資金融資保証基金
- 京都中央信用金庫
- 京都府住宅新築資金等貸付事業管理組合
- 京都北都信用金庫
- 桑名市
- 群馬県信用組合
- 一般財団法人 建設物価調査会
- 神戸市
- 独立行政法人 国際交流基金
- 埼玉信用組合
- 埼玉中央農業協同組合
- 株式会社三十三銀行
- 滋賀中央信用金庫
- 静岡市
- しずおか焼津信用金庫
- 株式会社七十七銀行
- 株式会社ZIP-FM
- しのめ信用金庫
- 新発田信用金庫
- 周南市
- 株式会社十六銀行
- 湘南信用金庫
- 信金中央金庫
- 公益財団法人 新日本宗教団体連合会
- 須賀川信用金庫
- ㊿自動車火災保険株式会社
- 公益財団法人 せたがや文化財団
- 瀬戸信用金庫
- 全国町村職員生活協同組合
- 全東栄信用組合
- 大地みらい信用金庫
- 大同火災海上保険株式会社
- 高鍋信用金庫
- 但馬信用金庫
- 玉島信用金庫
- 知多信用金庫
- 千葉みらい農業協同組合
- 独立行政法人 中小企業基盤整備機構
- 学校法人 中部大学
- 東海労働金庫
- 東京三協信用金庫
- 東春信用金庫
- 株式会社徳島大正銀行
- 特別区人事・厚生事務組合
- 栃木県信用保証協会
- 豊橋農業協同組合
- 中ノ郷信用組合
- 名古屋競馬株式会社
- 社会福祉法人 名古屋市社会福祉協議会
- 名古屋市信用保証協会
- 名古屋市民火災共済生活協同組合
- 学校法人 名古屋自由学院
- 公益財団法人 名古屋まちづくり公社
- 西尾信用金庫
- 西春日井農業協同組合
- 西三河農業協同組合
- 沼津信用金庫
- 花巻農業協同組合
- 浜松磐田信用金庫
- 半田信用金庫
- 東浦町水道事業
- 東山口信用金庫
- 株式会社百十四銀行
- 平塚信用金庫
- ひろしま農業協同組合
- 一般財団法人 福岡県退職教職員協会
- ふくしま未来農業協同組合
- 富士信用金庫
- 富士宮信用金庫
- 防衛省共済組合
- 水沢信用金庫
- 宮崎第一信用金庫
- 杜の都信用金庫
- 山口県信用保証協会
- 株式会社琉球銀行
- 労働金庫連合会

(五十音順)

參考資料

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

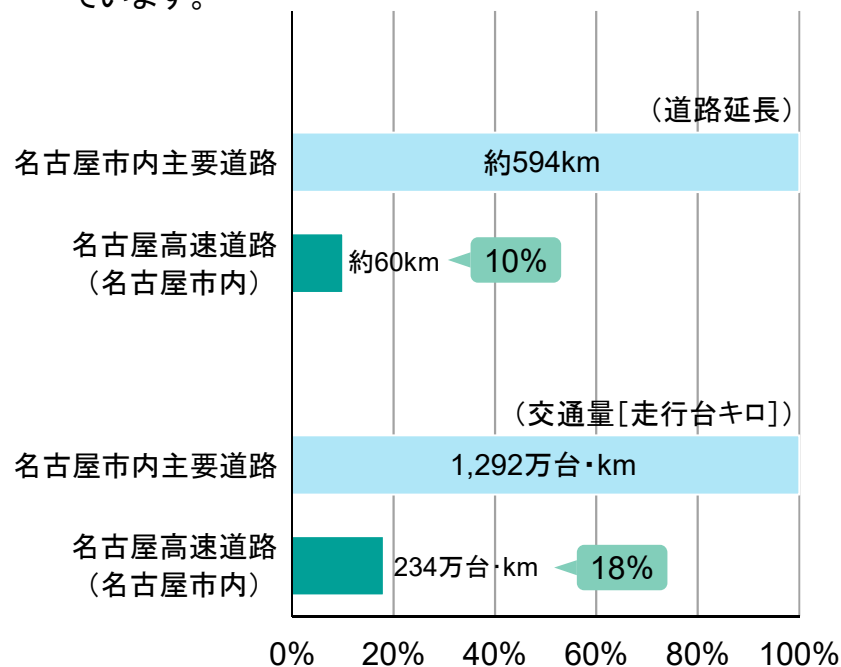
事業主体	有料道路の種類
東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社	高速自動車国道 ----- 一般有料道路 (一般国道、都道府県道、指定市道)
首都高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 ▶ 指定都市高速道路公社 (名古屋、福岡北九州、広島)	▶ 都市高速道路 (一般国道、都道府県道、指定市道)
本州四国連絡高速道路株式会社	本州四国連絡道路 (一般国道)
地方道路公社	一般有料道路 (一般国道、都道府県道、市町村道)
地方公共団体	一般有料道路 (都道府県道、市町村道)

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。

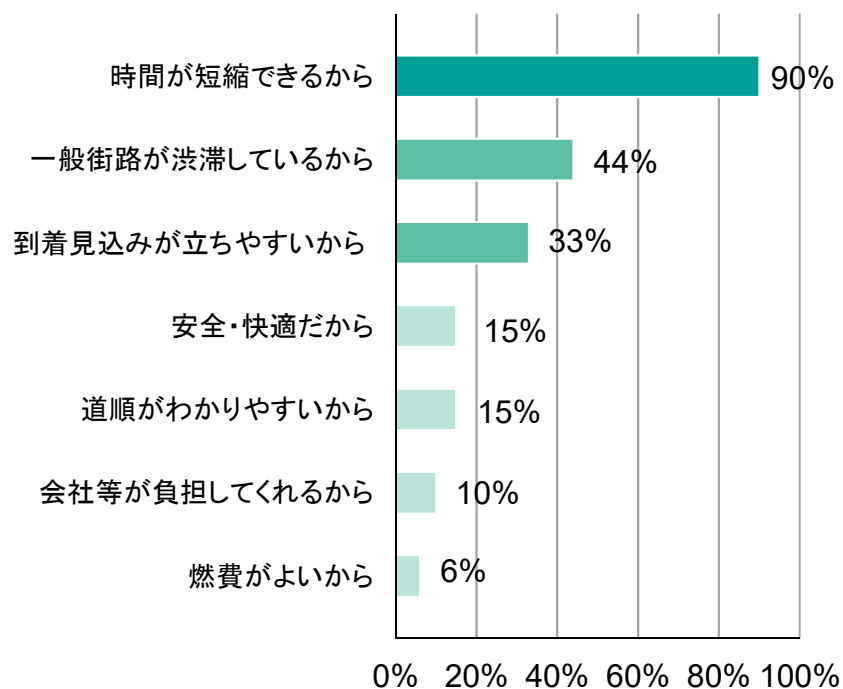


※名古屋市内主要道路: 高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象としている。
 ※道路延長: 名古屋市道路統計(令和4年)を基に算出している。
 ※走行台キロ: 道路交通の総量を表す場合に用いる指標。
 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査を基に算出している。

利用の理由

- 時間短縮や一般街路の渋滞、到着見込みの立ちやすさが上位を占めております。

2023年度お客様満足度調査





2024年度(令和6年度)収入・支出予算

(単位:百万円)

区 分	収 入			支 出				
	科 目	2024(R6) 予算額(A)	2023(R5) 予算額(B)	(A)／(B)	科 目	2024(R6) 予算額(A)	2023(R5) 予算額(B)	(A)／(B)
建設事業費	県・市出資金	3,396	1,860	182.6%	建設費	21,644	11,653	185.7%
	無利子貸付金	5,660	3,100	182.6%	一般管理費	918	688	133.4%
	特別転貸債	7,924	4,340	182.6%	支払利息	78	59	132.2%
	民間借入金	5,660	3,100	182.6%				
	計	22,640	12,400	182.6%	計	22,640	12,400	182.6%
管理事業費	料金収入	67,320	64,562	104.3%	維持改良費	29,821	29,026	102.7%
	民間借入金(借換)	40,286	41,098	98.0%	業務管理費	11,885	11,528	103.1%
	雑収入	250	244	102.5%	一般管理費	2,072	1,829	113.3%
					業務外支出	64,073	63,516	100.9%
					元金償還金	58,423	58,054	100.6%
					支払利息	5,650	5,462	103.4%
				予備費	5	5	100.0%	
	計	107,856	105,904	101.8%	計	107,856	105,904	101.8%
その他事業費	受託工事収入	8	4	200.0%	受託工事費	8	4	200.0%
	代替地取得借入金	300	1,900	15.8%	代替地取得費	300	1,900	15.8%
	計	308	1,904	16.2%	計	308	1,904	16.2%
合 計		130,804	120,208	108.8%	合 計	130,804	120,208	108.8%

(注) 端数処理の関係上、計及び前年度比において合わないことがあります。

2023年度(令和5年度)損益計算書の概要

(単位:百万円)

費用の部					収益の部				
勘定科目	2023年度 (R5)	2022年度 (R4)	前年度比		勘定科目	2023年度 (R5)	2022年度 (R4)	前年度比	
	A	B	A-B	A/B(%)		A	B	A-B	A/B(%)
事業資産管理費	30,605	30,209	396	101.3	業務収入	69,980	68,024	1,956	102.9
道路管理費	30,601	30,189	412	101.4	道路料金収入	69,910	67,921	1,988	102.9
(内消費税納付金)	(4,046)	(3,363)	(683)		マイレージ還元負担金収入	1	8	△7	10.2
貸倒引当金繰入	1	2	0	77.3	マイレージ引当金戻入益	6	43	△37	13.1
マイレージ還元負担金	3	18	△16	13.7	業務雑収入	64	52	12	122.4
一般管理費	1,650	1,610	40	102.5	業務外収益	100	141	△42	70.6
業務外費用	4,812	4,954	△142	97.1					
(内借入金利息)	(4,644)	(4,787)	(△142)						
小計(管理費用)	37,067	36,773	294	100.8					
償還準備金繰入	33,013	31,392	1,621	105.2					
合計	70,080	68,165	1,914	102.8	合計	70,080	68,165	1,914	102.8

(注)端数処理の関係上、計及び前年度比において合わないことがあります。

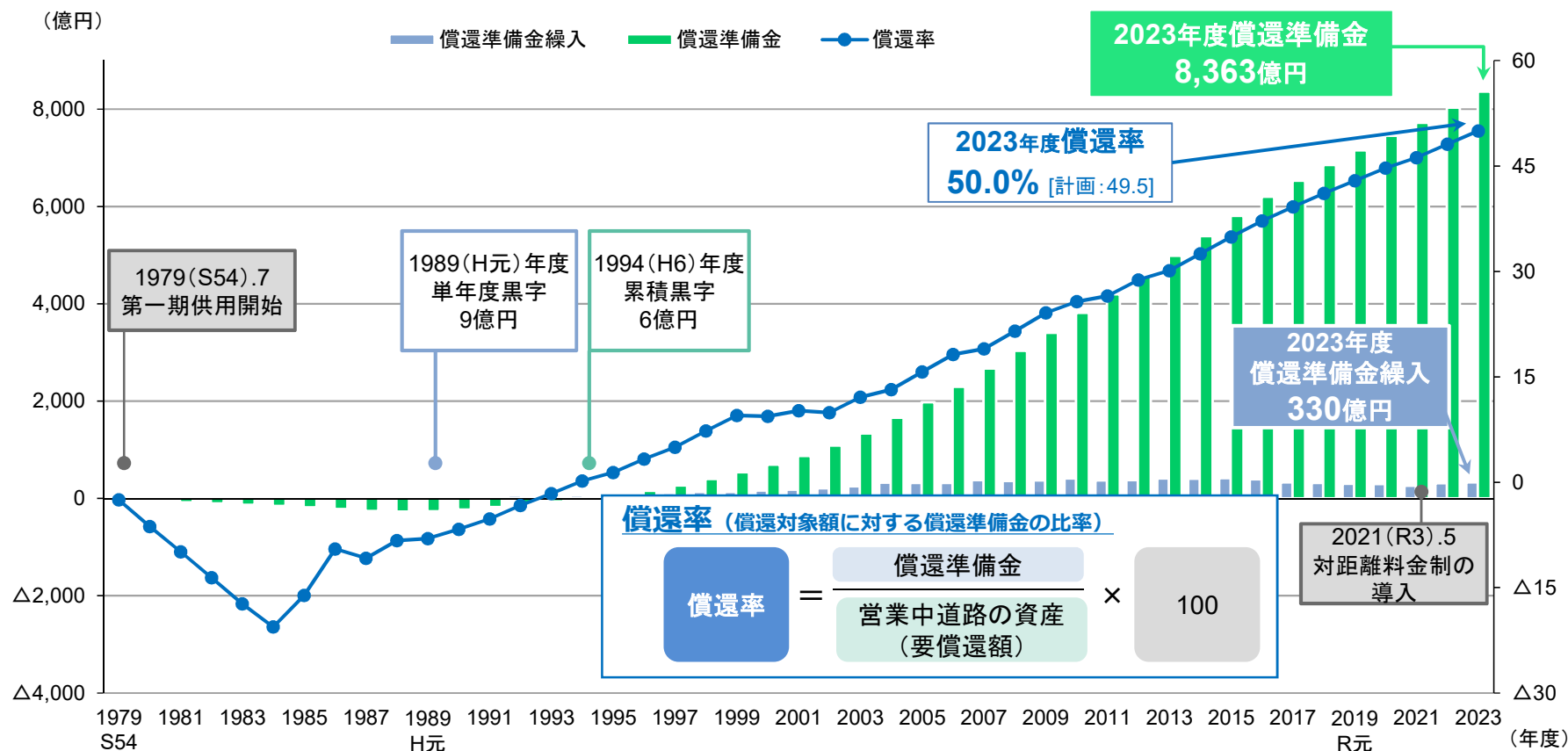
2023年度(令和5年度)貸借対照表の概要

(単位:百万円)

資産の部					負債及び資本の部				
勘定科目	2023年度	2022年度	前年度比		勘定科目	2023年度	2022年度	前年度比	
	(R5) A	(R4) B	A-B	A/B(%)		(R5) A	(R4) B	A-B	A/B(%)
流動資産	7,259	13,019	△5,760	55.8	流動負債	66,510	67,666	△1,156	98.3
現金・預金など	77	5,905	△5,828	1.3	1年以内返済予定長期借入金	58,423	58,054	369	100.6
未収金	7,184	7,116	68	101.0	未払金など	8,087	9,613	△1,525	84.1
貸倒引当金	△1	△2	0	77.3	固定負債	485,448	513,650	△28,202	94.5
固定資産	1,701,920	1,690,741	11,179	100.7	名古屋高速道路債券	390,800	409,300	△18,500	95.5
道路	1,678,376	1,678,378	△2	100.0	政府借入金	33,886	39,508	△5,622	85.8
道路建設仮勘定	23,246	12,050	11,196	192.9	県・市借入金	35,379	38,268	△2,889	92.5
有形固定資産など	298	313	△15	95.3	長期借入金など	17,219	18,472	△1,253	93.2
繰延資産	796	896	△100	88.8	退職給与引当金	1,137	1,071	66	106.2
					ETCマイレージ引当金	5	11	△6	48.2
					資産見返交付金	7,022	7,022	0	100.0
					特別法上の引当金等	836,349	803,337	33,013	104.1
					償還準備金	836,349	803,337	33,013	104.1
					基本金(県・市出資金)	321,668	320,003	1,665	100.5
資産合計	1,709,976	1,704,656	5,319	100.3	負債・資本 合計	1,709,976	1,704,656	5,319	100.3

(注)端数処理の関係上、計及び前年度比において合わないことがあります。

償還準備金・償還率の推移



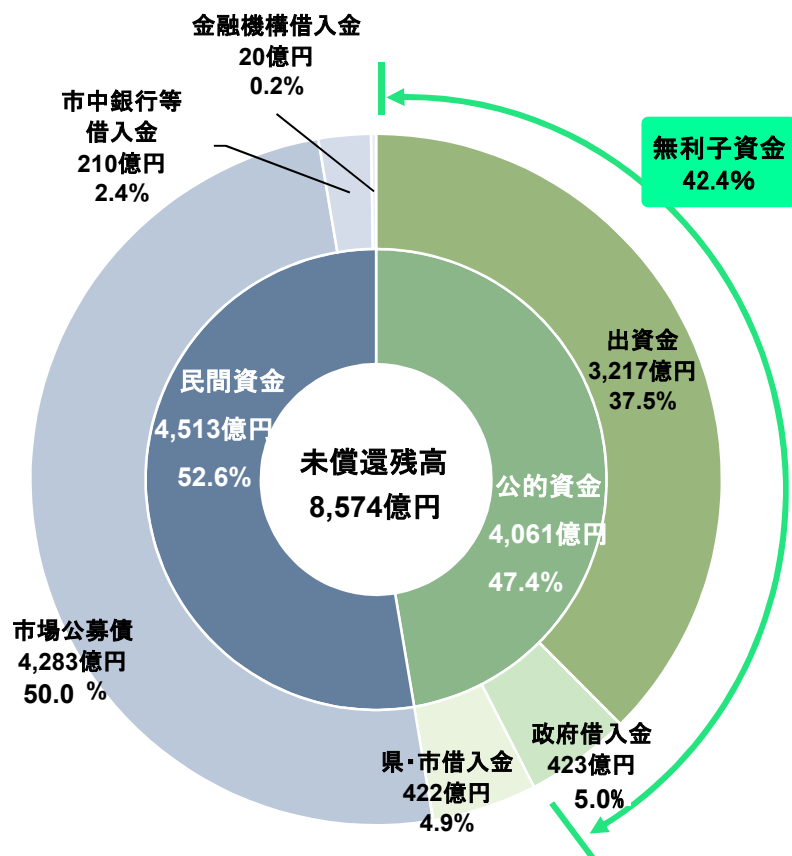
- 償還準備金は、1979年度(昭和54年度)供用開始から1988年度(昭和63年度)まで費用が収益を上回るマイナス状態が続くも、供用区間の延長等に伴い料金収入が増加したことを受け、1989年度(平成元年度)から単年度黒字に転換、1994年度(平成6年度)には累積でも黒字に転換、以降、毎年償還準備金の繰入が続き、2023年度(令和5年度)は前年度から330億円増加、8,363億円となりました。
- 償還率は、供用開始から低下傾向が続くも、第二期供用(昭和60年度)以降好転し、1994年度(平成6年度)にプラスとなりました。以降、毎年償還を続け、2023年度(令和5年度)は前年度比1.9ポイント向上し、50.0%となり、計画(※)を上回っています。

※ [計画]: 2020年(令和2年)3月国土交通大臣料金認可に基づく



2023年度(令和5年度)末 未償還残高の状況

(億円)



調達先	2022年度末 未償還残高 A	2023年度 調達額 B	2023年度 償還額 C	2023年度末 未償還残高 D=A+B-C	期中増減 D-A	
公的資金	県・市出資金	3,200	17	0	3,217	17
	政府借入金	497	28	102	423	△ 74
	県・市借入金	466	39	84	422	△ 45
	計	4,163	83	185	4,061	△ 102
民間資金	銀行等引受債	50	0	50	0	△ 50
	市場公募債	4,428	190	335	4,283	△ 145
	市中銀行等借入金	165	45	0	210	45
	金融機構借入金	30	0	10	20	△ 10
	計	4,673	235	395	4,513	△ 160
合計	8,836	318	581	8,574	△ 262	

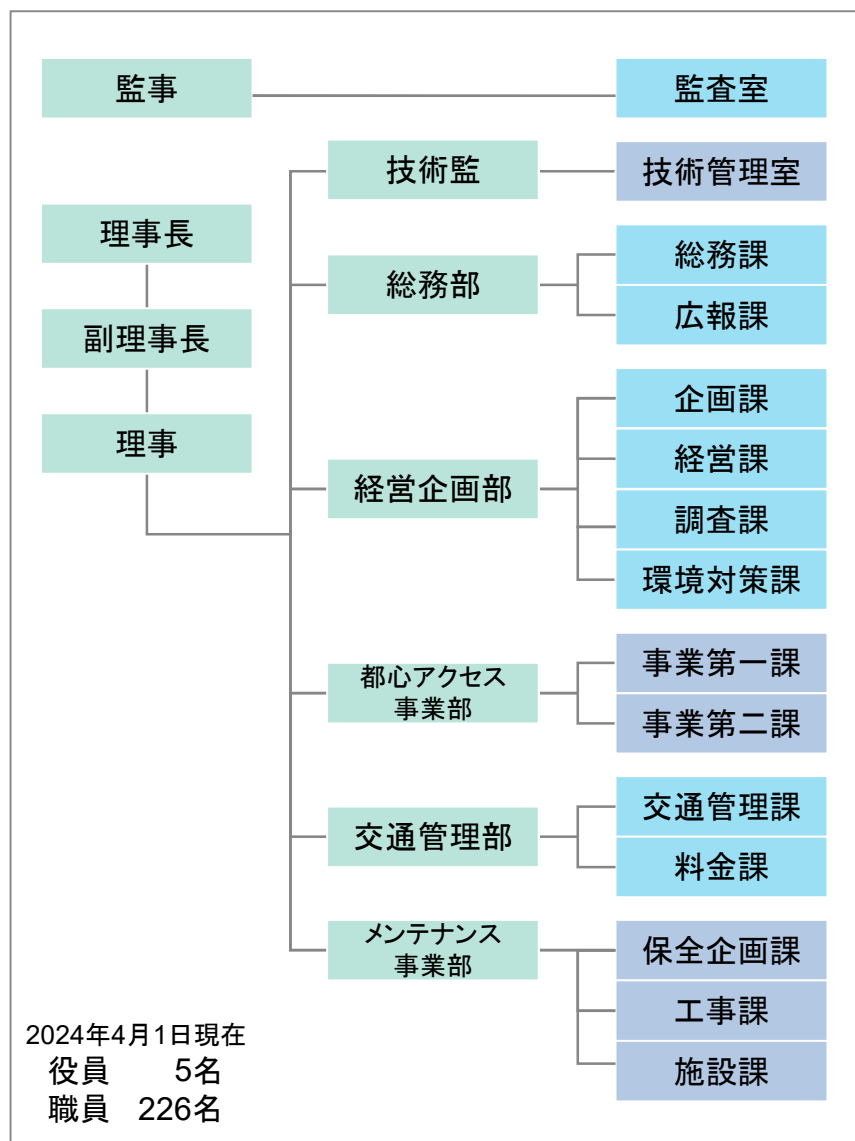
(注) 端数処理の関係上、計において合わないことがあります。

- 2023年度末未償還残高は、8,574億円となっています。
- 無利子資金の「県・市出資金」、「政府借入金」の計は、全体の42.4%を占めています。
- 未償還残高の構成は、公的資金47.4%、民間資金52.6%となっています。
- 調達した資金は、お客様からの料金収入で返済していくものです。

■ 有利子資金の加重平均借入利率

2020年度末	2021年度末	2022年度末	2023年度末
0.95%	0.92%	0.90%	0.92%

公社組織図



メモ



- 本資料は、投資家の皆さまへの情報提供のみを目的としたものであり、債券の募集、売出し、売買などの勧誘を目的としたものではありません。
- 債券のご投資判断にあたりましては、当該債券の発行などにあたり作成された債券内容説明書などに記載された条件、内容や仕組み、その他入手可能な直近の情報などを必ずご確認くださいませますようお願い申し上げます。
- また、本資料でお示した将来の見通し又は予測は、当公社として現時点で妥当と考えられる範囲内にあるものの、確実な実現を約束するものではありません。

本件に関するお問い合わせ先

名古屋高速道路公社 経営企画部 経営課

TEL 052-919-5639(直通)

FAX 052-919-3229

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

IR説明動画を配信しています。二次元コードよりご視聴ください。

