



2025年は
16号一宮線開通20周年



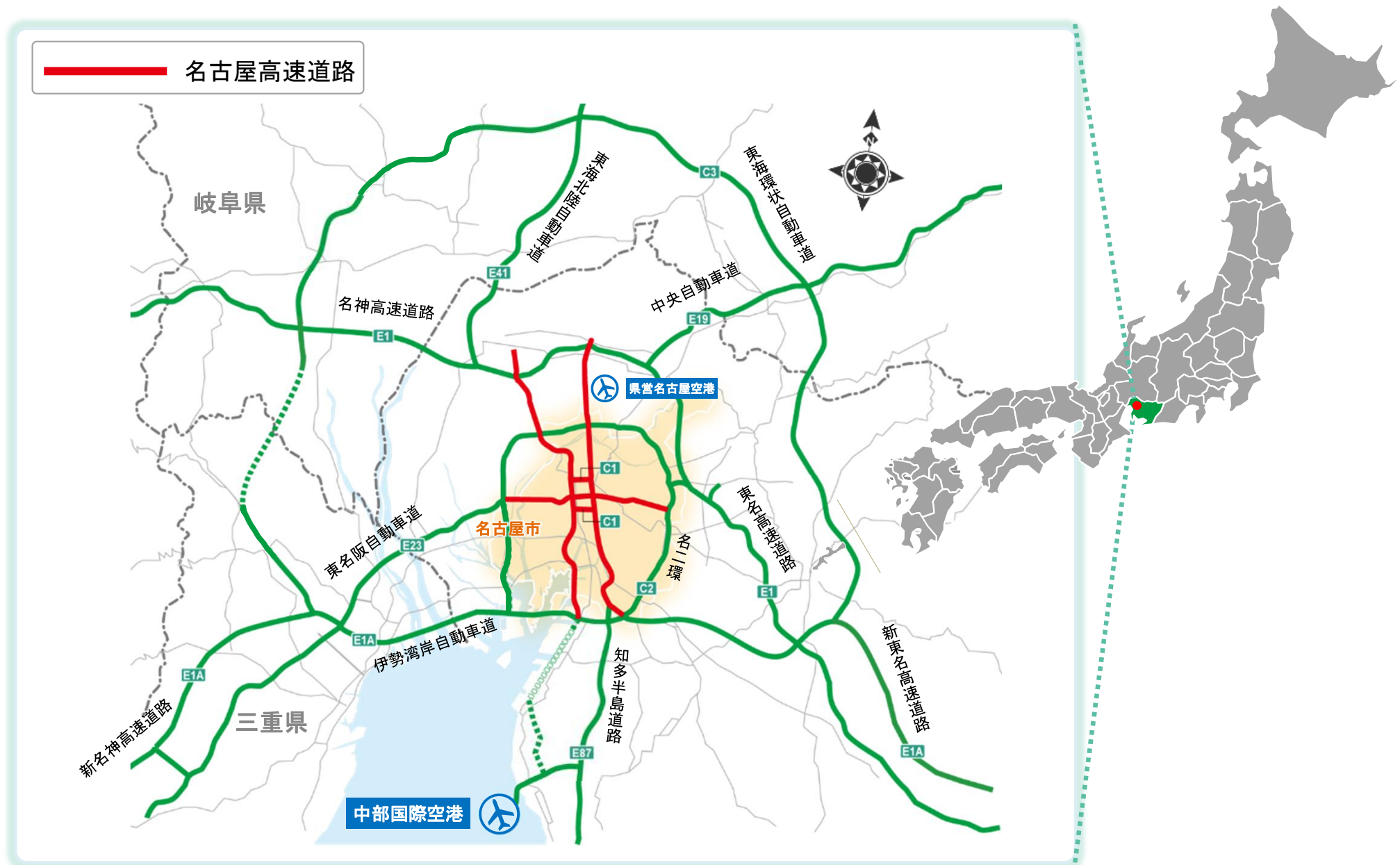
2025年11月

名古屋高速道路公社 IR説明資料

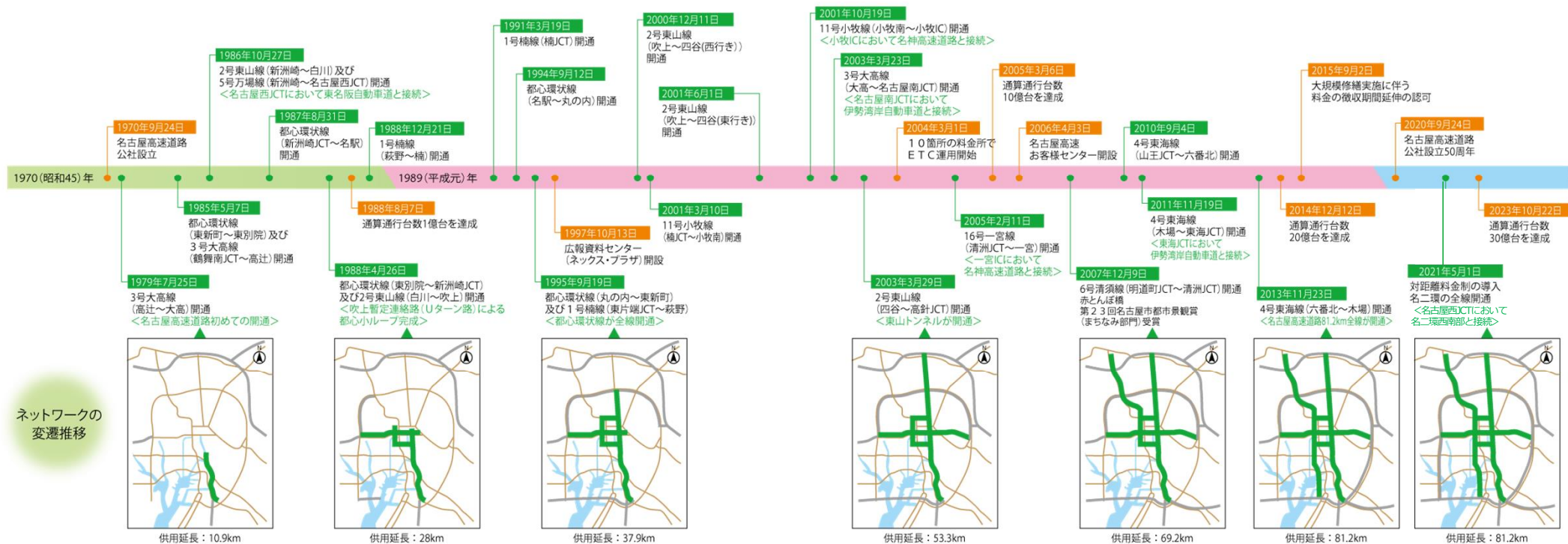


名古屋高速道路公社
イメージキャラクター
「ナコちゃん」

名古屋都市圏道路網図



名古屋高速道路のあゆみ



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



高速都心環状線 鶴舞公園付近



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
長期ビジョン2035及び 中期経営計画（2025-2027）	9
インフラ長寿命化と災害への対応	10
安全・安心な道路空間の実現 快適な走行空間の実現	12
道路ネットワークの充実	13
持続可能な社会づくりへの貢献	14
2025年度（令和7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
2024年度（令和6年度）収支状況	19
2024年度（令和6年度）財務状況	20
2024年度（令和6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

2025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
レポーティング	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	名古屋市中区栄一丁目8番16号
設立年月日	1970年(昭和45年)9月24日
基本財産	3,287億8,400万円(2025年5月現在)
職員数	243名(2025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

81.2km

日平均通行台数
(2024年度)

28万4千台

料金収入
(2024年度)

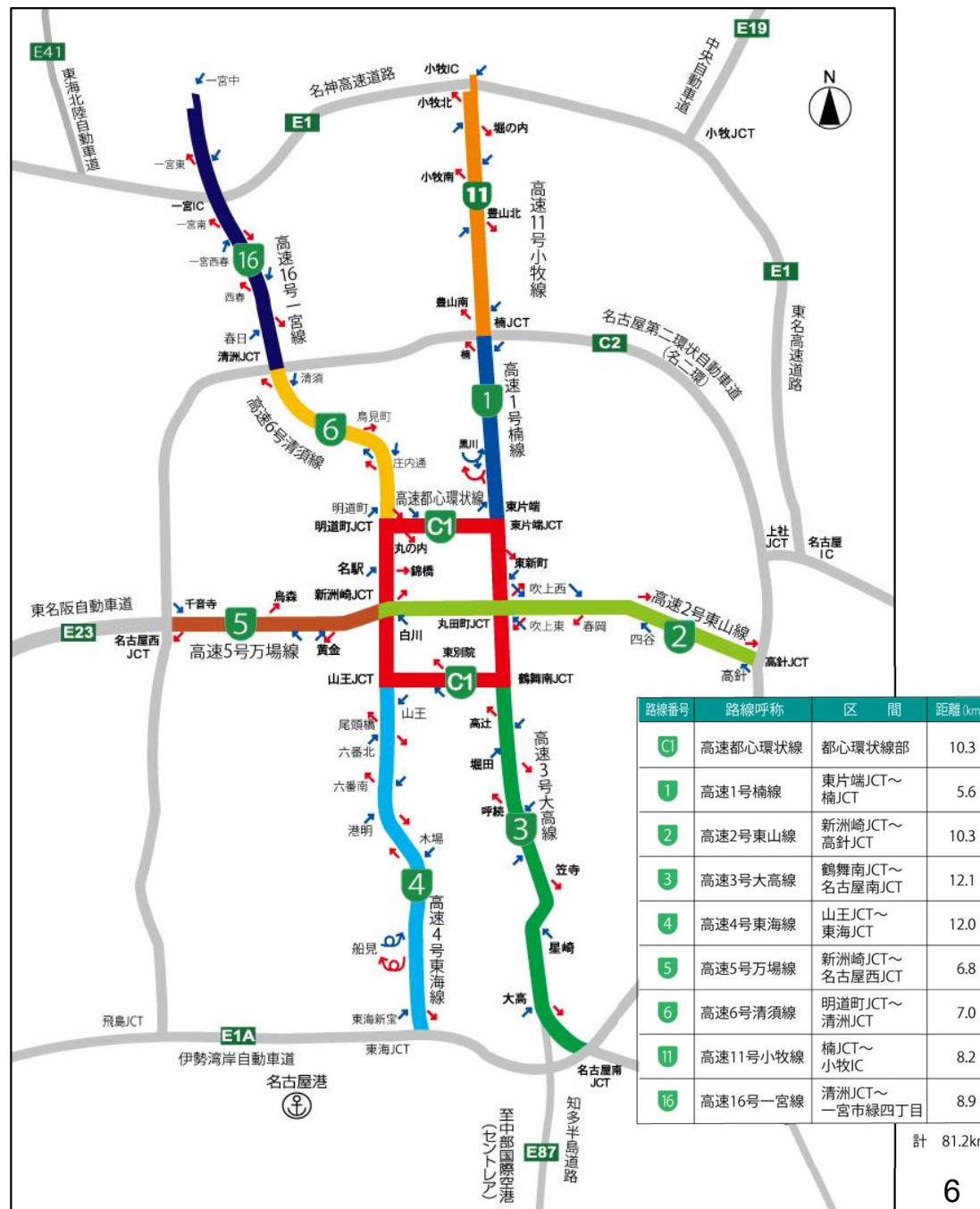
716億円

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

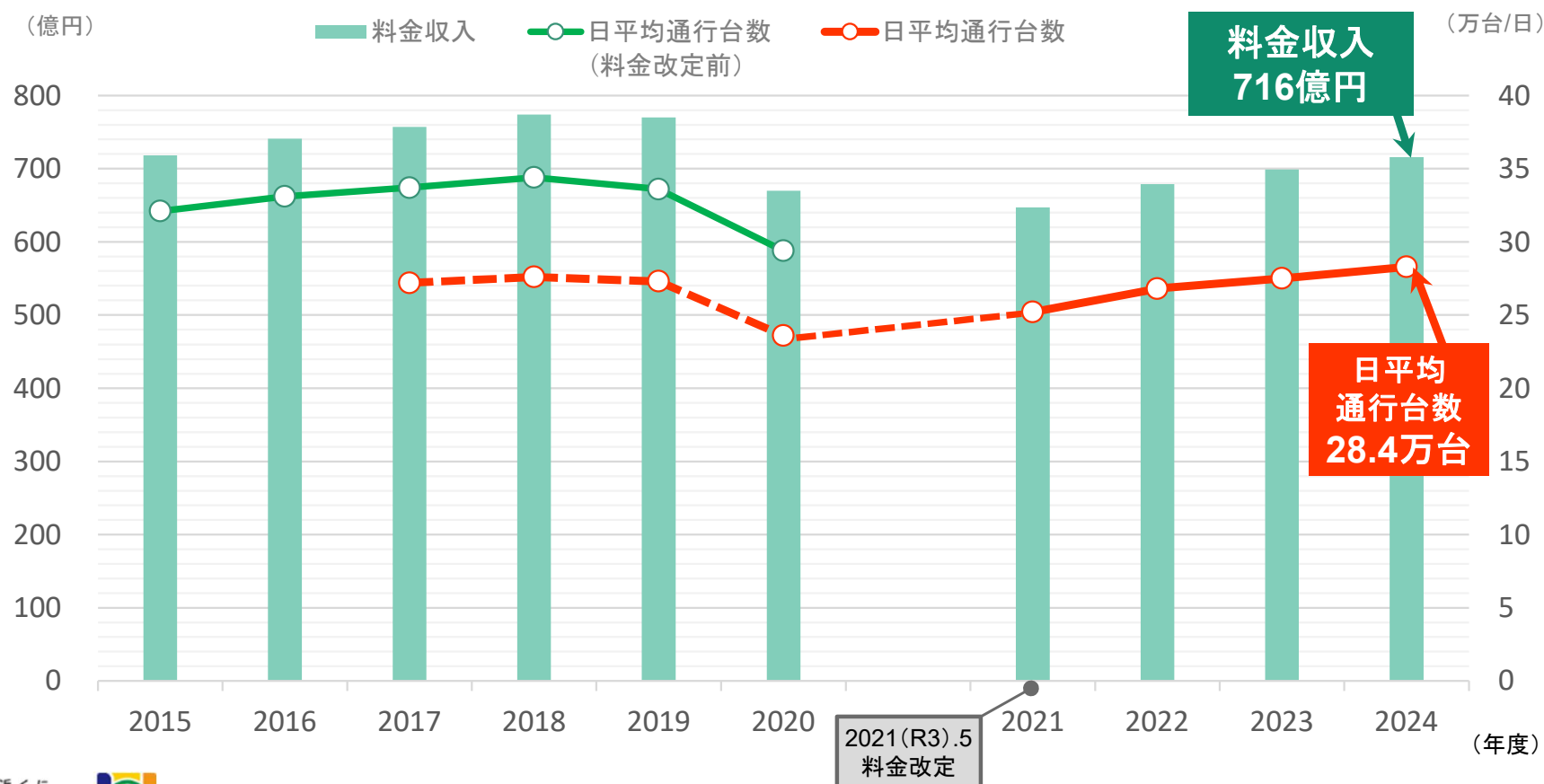


料金収入と交通量の推移

直近10力年の料金収入と交通量の推移は下図のとおりです。

- 2024年度(令和6年度)の1日あたり通行台数は約28万4千台(うちETC利用率96.3%)です。
- 交通量は前年度比3.0%増となり、コロナ禍から回復し、これまで過去最高だった2018年度(平成30年度)(換算推計値※)を上回りました。

※換算推計値とは、2021年(令和3年)5月1日に行った料金改定以降の集計方法によって日平均通行台数を算出した値です。
下表中、赤色の折れ線グラフ(破線部)が2017~2020年度の換算推計値を示しています。



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)

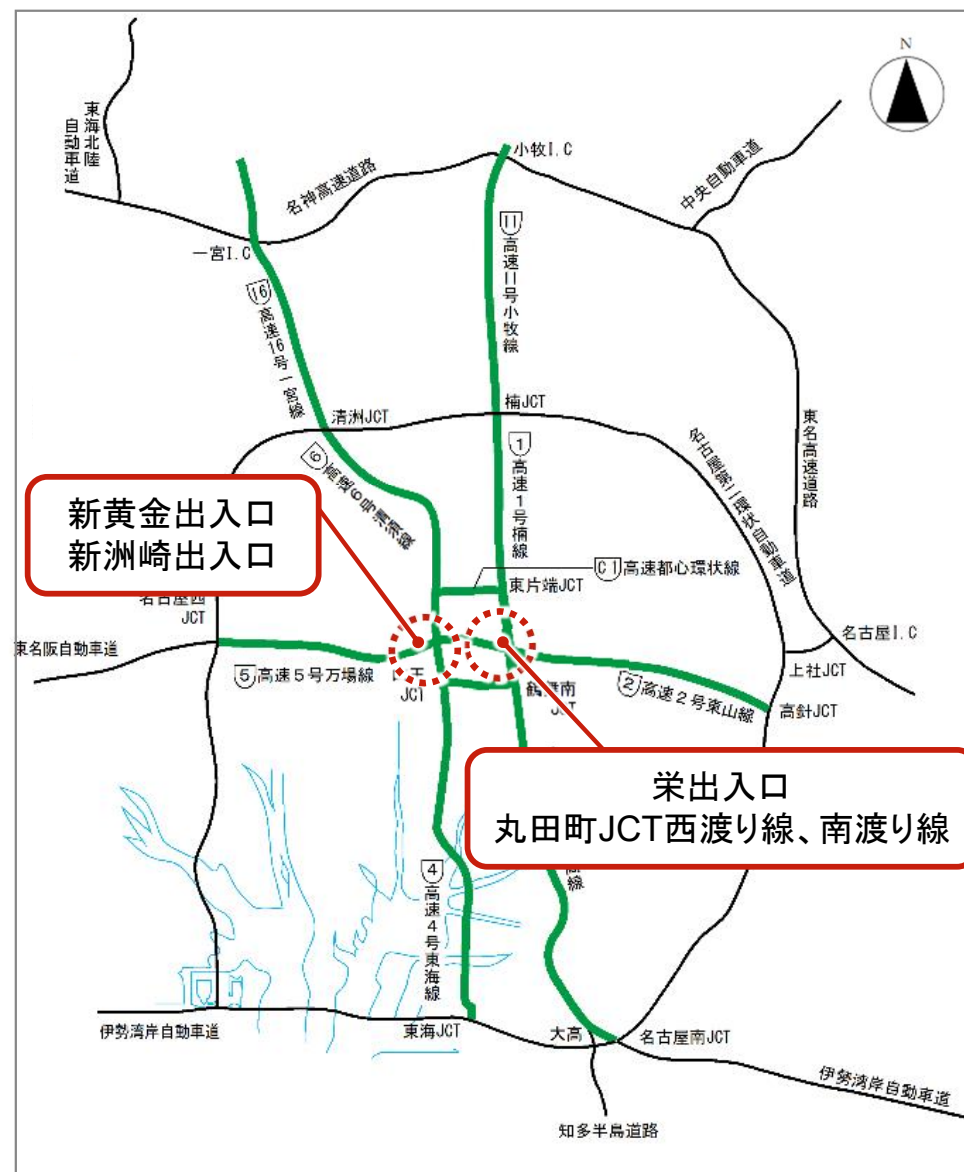
- 1970年度(昭和45年度)より整備を進め、1979年(昭和54年)の高速3号大高線(高辻～大高間)の開通以降、順次開通区間を拡大し、高速4号東海線(六番北～木場間)の開通(2013年(平成25年)11月23日)により、全計画路線81.2kmが開通しています。
- 現在、リニア中央新幹線の開業に向け、名古屋駅へのアクセス向上、中部国際空港を始めとする南方面へのアクセス向上及び都心部における交通集中の緩和を図るため、都心アクセス事業として、高速道路出入口の新設や渡り線の整備を推進しています。

総事業費

1兆8,740億円

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。

長期ビジョン2035及び中期経営計画(2025-2027)

1 長期ビジョン2035及び中期経営計画(2025-2027)の位置づけ

- 今回新たに2035年度を目標年度とした、長期ビジョン2035を策定し、目指すべき将来像を定め、その実現に向けこれまで策定してきた中期経営計画の上位計画と位置づけました。
- 中期経営計画(2025-2027)では、これまでの取り組みを継続・発展させつつ、長期ビジョンで掲げた将来像の具現化に向けた具体的施策とロードマップを示しています。

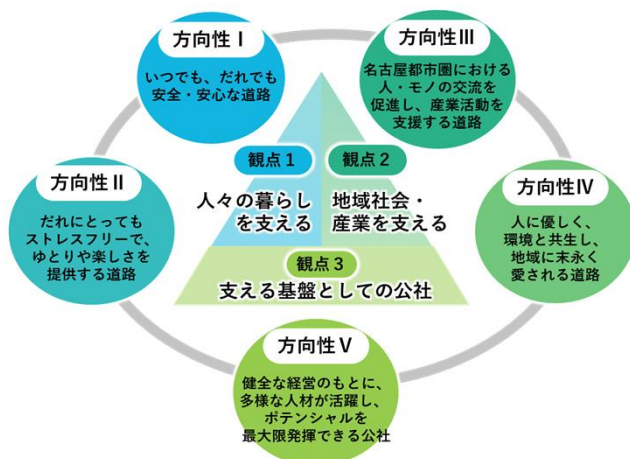


目指すべき将来像:「人々の暮らしや社会をもっと豊かに、もっとしあわせにする道路」



2 3つの観点と5つの方向性、10の取り組み方針

- 目指すべき将来像の実現に向けて、3つの観点と5つの方向性を設定し、それらに対して10の取り組み方針を定めました。



長期ビジョン及び中期経営計画の詳細については、公社ホームページでもご覧いただけます。



3つの観点		目指すべき将来像の実現に向けた5つの方向性	10の取り組み方針
人々の暮らしや社会をもっと豊かに、もっとしあわせにする道路	人々の暮らしを支える	方向性 I いつでも、だれでも安全・安心な道路	1 インフラ長寿命化と災害への対応 2 安全・安心な道路空間の実現
		方向性 II だれにとってもストレスフリーで、ゆとりや楽しさを提供する道路	1 快適な走行空間の実現 2 ゆとりや楽しさの実現
地域社会・産業を支える	地域社会・産業を支える	方向性 III 名古屋都市圏における人・モノの交流を促進し、産業活動を支援する道路	1 道路ネットワークの充実 2 次世代に向けた技術開発に貢献
		方向性 IV 人に優しく、環境と共生し、地域に未永く愛される道路	1 持続可能な社会づくりへの貢献 2 地域社会への貢献
支える基盤としての公社	支える基盤としての公社	方向性 V 健全な経営のもとに、多様な人材が活躍し、ポテンシャルを最大限発揮できる公社	1 経営基盤の強化 2 人材確保・人材育成

方向性Ⅰ いつでも、だれでも安全・安心な道路 インフラ長寿命化と災害への対応



1 大規模修繕工事の着実な推進

- 構造物の健全性を回復させ長寿命化を図るため、2015年度に策定した大規模修繕計画に基づき、修繕工事を実施しています。
- 点検結果において「早期に措置を講ずべき状態（健全性診断区分Ⅲ※）」と判定された構造物に対しては、損傷の発見から5年以内に補修等の措置を講じます。

※国土交通省告示に基づく健全性の診断区分Ⅲは「構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態」のことをいう



（対策前）

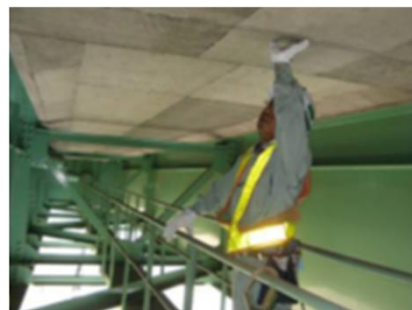


（対策後）

大規模修繕の対策例（コンクリート床版下面）



高所作業車による打音検査の状況



検査路における近接目視点検の状況

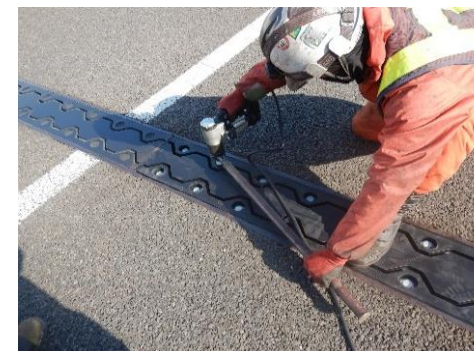
点検状況

2 リフレッシュ工事の実施

- 舗装の打換えを主とするリフレッシュ工事は、1～2週間程度の通行止めにより、大規模かつ多工種の工事が集中的に展開できることから、効率的にメンテナンスが可能となります。
- 工事の実施に当たっては、各路線の点検結果・経過年数・損傷状況等、総合的観点から方針を策定したうえで計画的に進めます。



アスファルトの敷設



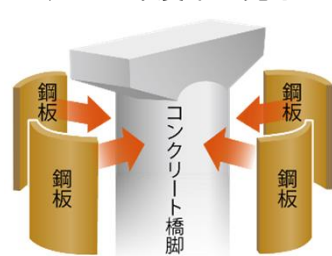
伸縮装置の修繕

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、南海トラフ地震を始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。

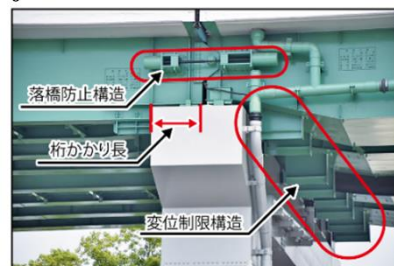
耐震補強工事の実施

- 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



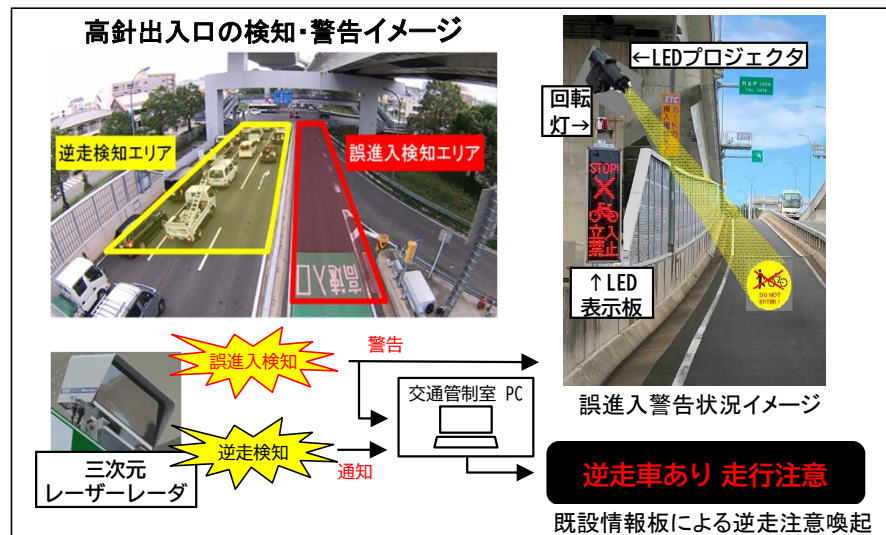
- 災害時にお客様の安全を速やかに確保するため、遠隔操作できるエアバー式遮断棒を設置しています。

方向性Ⅰ いつでも、だれでも安全・安心な道路 安全・安心な道路空間の実現



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。



方向性Ⅱ だれにとってもストレスフリーで、ゆとりや楽しさを提供する道路 快適な走行空間の実現



道路交通情報提供の高度化

- お客様が最適な経路でスムーズに走行できるよう、渋滞区間や比較所要時間等の情報を経路選択が可能な位置で提供します。
- また、ETC2.0サービス※をより有効に活用いただけるよう、注意喚起情報などをお客様の走行に応じた効果的なタイミングで提供します。



視覚的にわかりやすい情報提供 (イメージ)

※有料道路等における料金収受に加えて、渋滞時の迂回ルート情報や安全運転に資する情報提供等の多彩なサービスが提供されている

取り組み方針

道路ネットワークの充実



1 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、名古屋駅などとのアクセス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

(整備効果の例)

名古屋駅とのアクセス向上

名古屋駅周辺から中部国際空港など南方面へは、都心環状線の北回りを經由せずにアクセスが可能になります。
北方面から名古屋駅方面へは、都心環状線の南回りを經由せずにアクセスが可能となります。



2 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ました。国土交通省の公共事業と公社による有料道路事業との合併施行を前提として、現在、有料道路事業の事業化に向けた手続きを行っています。



図1 広域図

凡 例	
高速道路等	 開通済(4車線以上)  開通済(2車線)
直轄国道	 開通済(4車線以上)  開通済(2車線)
補助国道	 開通済(4車線以上)  開通済(2車線)
主要地方道	 開通済(4車線以上)  開通済(2車線)
対象区間	● ● ● ● ●
調査中区間	○ ○ ○



図2 事業位置図

出典：国土交通省事業評価部会資料（抜粋）

方向性Ⅳ 人に優しく、環境と共生し、地域に末永く愛される道路 持続可能な社会づくりへの貢献



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。



脱炭素化に向けた CO₂排出量削減割合^{※1※2}

2022-2024年度の
平均値
27.9%減

2027年度目標
29.0%減

※1: 道路の維持管理等の事業活動によるCO₂排出量の2018年度比削減割合

※2: 2030年度中間目標である2018年度比39.0%減の達成に向け、取り組みを推進

※3: 公社が保有している設置可能な建築物の概ね50%以上として、5箇所への導入を目指す

2 省エネルギー化の推進

- 事業活動における電気使用量の削減、太陽光発電設備の導入等による再生可能エネルギーの利活用等を行います。

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。
- 2026年度までに高速道路上の全ての道路照明をナトリウム灯からLED照明へ転換することを目指します。

2024年度末LED化率
87%

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。
- 太陽光発電設備については、黒川出入口他2箇所に設置しています。今後、2030年度までに公社が保有している建築物5箇所^{※3}に太陽光発電設備の導入を目指します。

道路施設の省エネルギー化の推進



- 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、省エネルギー化の推進を図ります

2025年度(令和7年度)事業予算

2025年度の予算の総額は1,271億円です。下記の建設事業、管理事業等を行っていきます。

建設事業

- 都心アクセス事業を推進します。

建設事業費

143億円

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

1,127億円

(借入金の返済588億円を含む)

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

0.7 億円

第2部 財務状況・資金調達等



会計処理の特徴

- 当公社では、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。

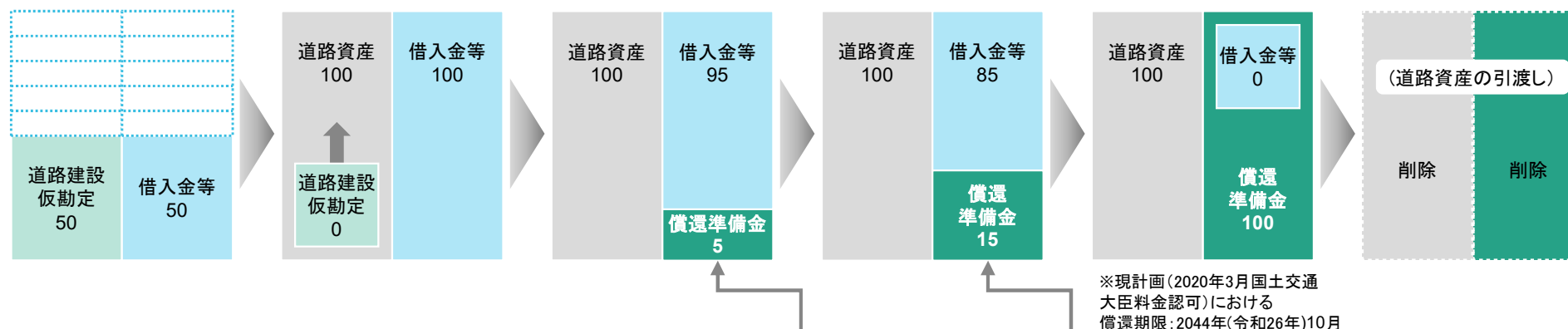
開通時点で、道路建設仮勘定を道路資産に振替える。

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。

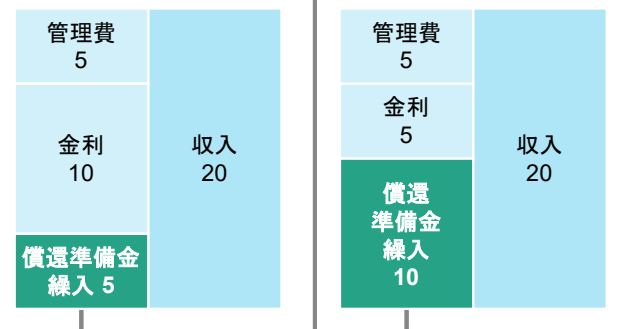
借入金残高がなくなり、道路資産と償還準備金と同額になると償還が完了※。

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。



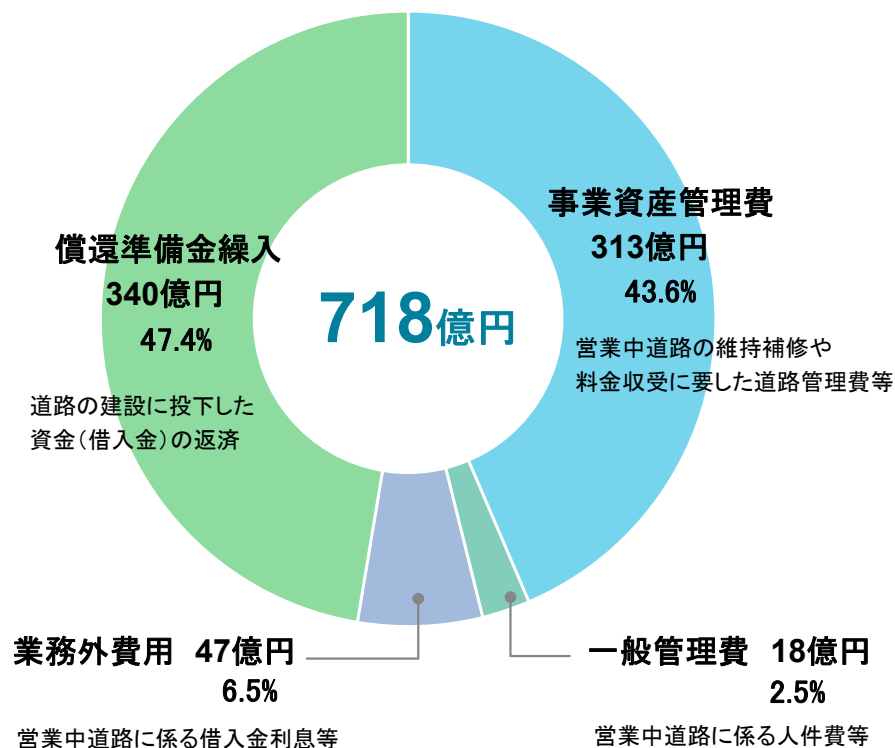
損益計算書

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。

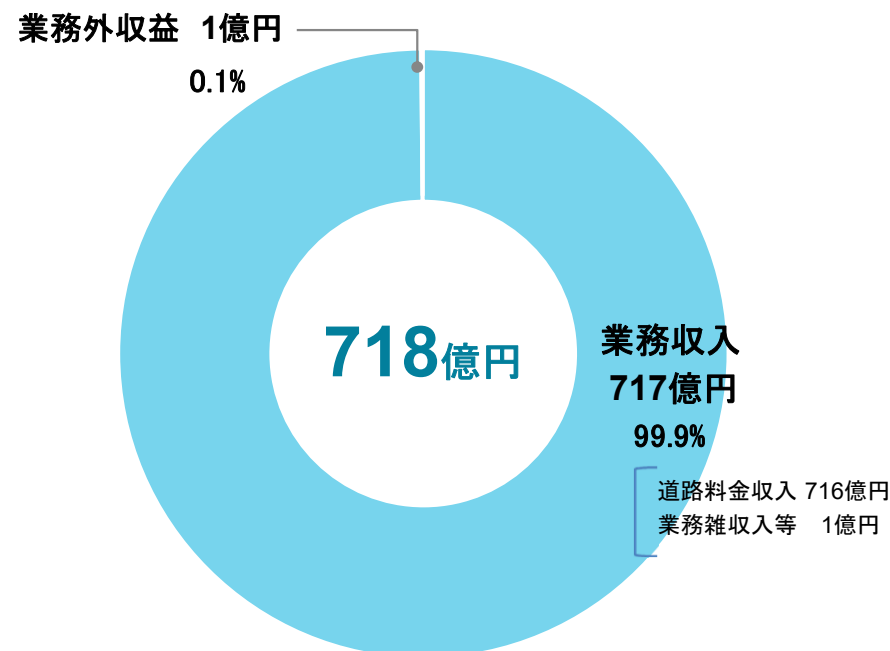


2024年度(令和6年度)収支状況

費用内訳



収益内訳



■ 収益の状況

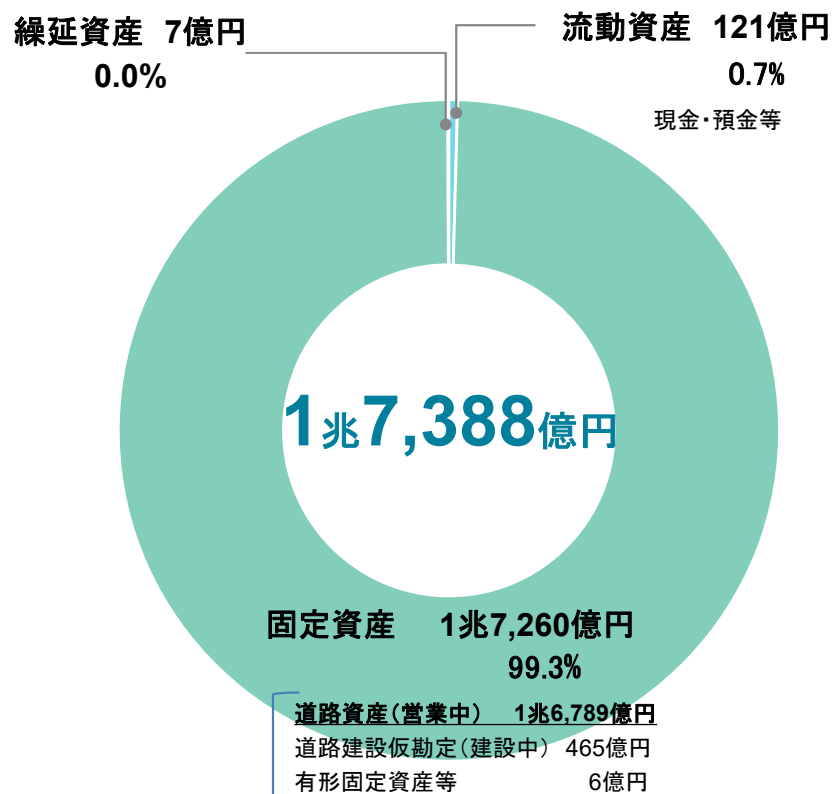
- 収益の総額は718億円で、そのうち716億円がお客様からの道路料金収入となっています。
- お客様からの道路料金収入は、前年度から17億円の増加となりました。

■ 費用の状況

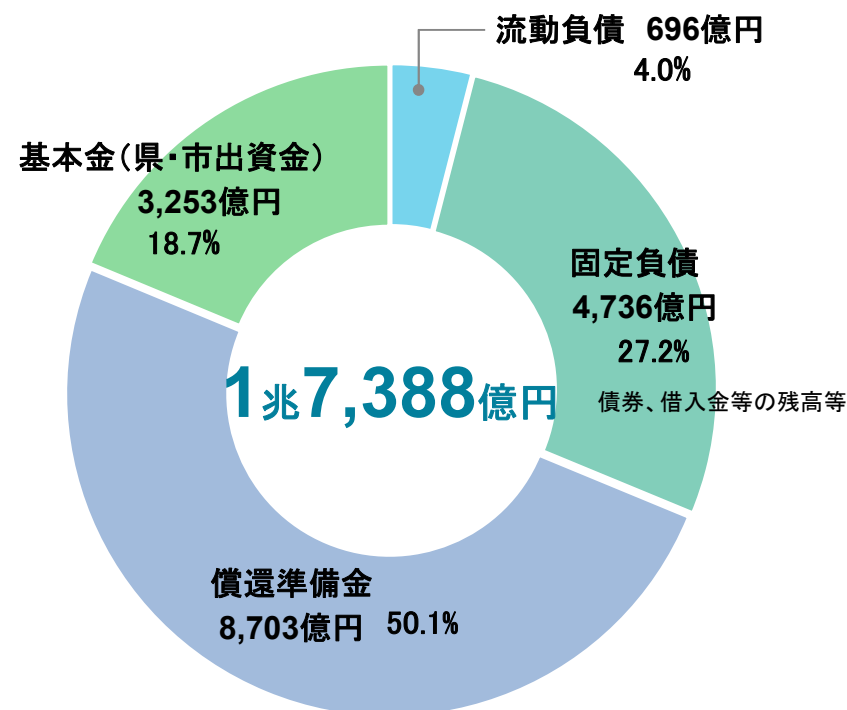
- 費用の総額は、718億円であり、主なものは、道路の維持補修や料金収受などに要した道路管理費313億円(消費税納付金含む。)、借入金利息などの業務外費用47億円、及び借入金の元金返済に充てた償還準備金繰入340億円となっています。
- 償還準備金繰入は、収益・費用の状況により、前年度から10億円の増加となりました。

2024年度(令和6年度)財務状況

資産内訳



負債・資本内訳



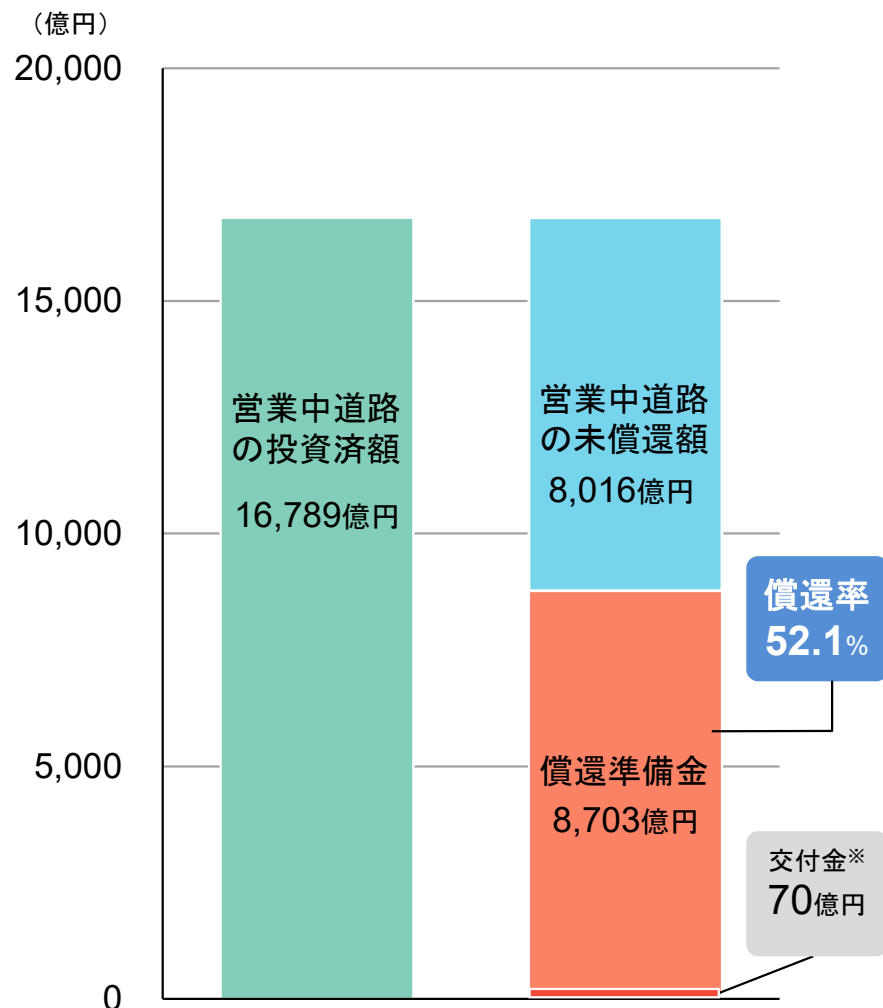
■ 資産の状況

- 資産の総額は1兆7,388億円となっています。このうち営業中の道路資産は1兆6,789億円であり、資産全体の97%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1兆7,388億円であり、主なものは、道路債券を含む借入金の合計が5,241億円、元金返済に充てた累計の返済額である償還準備金が8,703億円、設立団体の愛知県・名古屋市からの出資金3,253億円となっています。

2024年度(令和6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。

- 2024年度末の営業中道路の投資済額1兆6,789億円は、交付金※を除き借入金及び出資金で賄っております。
- 2024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8,703億円となっております。

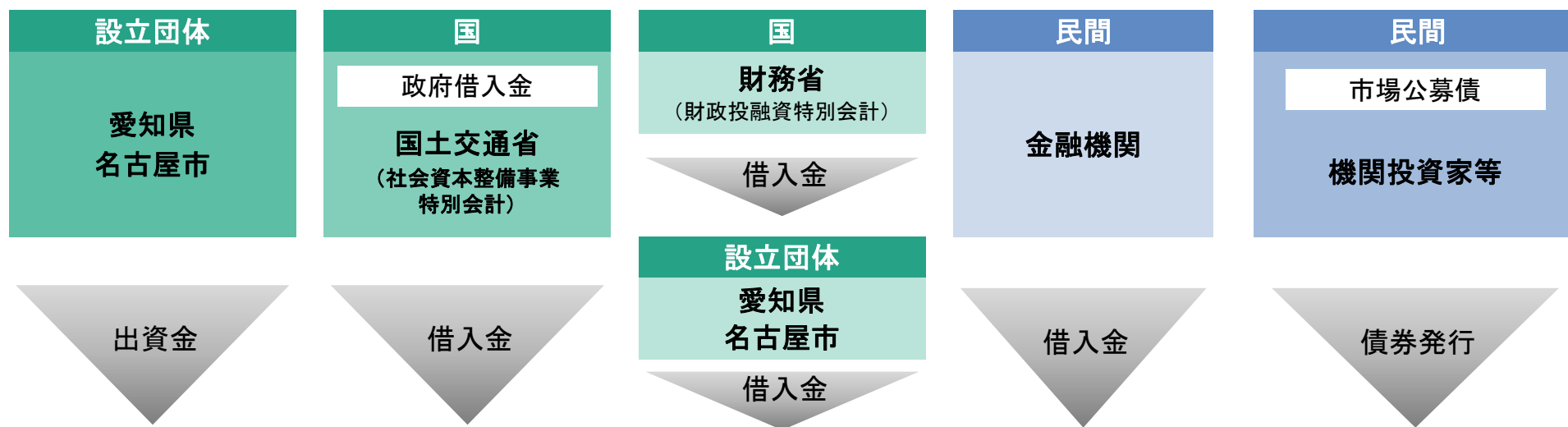
2024年度の償還率の状況

- 償還率(償還対象額に対する償還準備金の比率)は52.1%となり、昨年度から2.1ポイント上昇し、償還が確実に進んでいる状況です。

$$52.1\% \text{ (償還率)} = \frac{8,703 \text{ 億円 (償還準備金)}}{16,789 \text{ 億円 (営業中道路の投資済額)} - 70 \text{ 億円 (交付金※)}}$$

※ 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)	4年/10年	2年/3年/5年/7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、2024年度実績

2025年度名古屋高速道路債券(市場公募債)の概要

2025年12月債 発行概要

発行時期	2025年12月
発行額及び発行年限	発行額は未定 2年債、5年債、7年債、10年債、12年債を発行予定
償還方法	満期一括償還
資金の使途	2025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	みずほ証券株式会社(事務) SMBC日興証券株式会社 大和証券株式会社

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

2025年度(令和7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、2025年3月24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(平成16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
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%
178回	2024年(R6年) 9月25日	35億円	2年	+10bp	0.479%
179回		19億円	3年	+10bp	0.503%
180回		40億円	5年	+13bp	0.625%
181回		39億円	10年	+13.5bp	1.008%
182回	2024(R6年) 12月25日	40億円	2年	+12bp	0.693%
183回		20億円	5年	+13bp	0.854%
184回		45億円	7年	+15bp	0.937%
185回		32億円	10年	+13bp	1.187%
186回	2025年(R7年) 9月25日	30億円	3年	+11bp	1.055%
187回		40億円	5年	+13bp	1.268%
188回		33億円	10年	+14bp	1.715%
189回		31億円	12年	+15bp	2.006%

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、LMA等が定めるソーシャルローン原則の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)からソーシャルボンド原則2025、ソーシャルローン原則2025及び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評価を取得(2025年8月4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
- 以下のプロジェクトはソーシャルボンド原則に例示される事業区分の「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に該当し、社会的な便益の受益層は名古屋高速道路のお客様と名古屋都市圏の生活者を含む「一般の人々」(災害発生時には特に「自然災害の罹災者を含む弱者グループ」が対象)。建設・維持管理におけるAI、ICT等の新技術の導入・活用に向けた技術開発は、高速道路の維持メンテナンスの従事者が受益層

社会的課題	当公社における取組み	
安全・安心に対する社会的要請 お客様ニーズの高度化・多様化	インフラ長寿命化と災害への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 構造物の長寿命化対策の強化 ● 震災対応の強化 ● 降雪・積雪対策の強化
	安全・安心な道路空間の実現	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全対策の強化 ● 逆走・誤進入対策の強化
	快適な走行空間の実現	<ul style="list-style-type: none"> ● 渋滞対策の推進
経済活動の広域化・交流人口拡大	道路ネットワークの充実	<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、都心アクセス事業の着実な推進
日本中央回廊の形成	次世代に向けた技術開発に貢献	<ul style="list-style-type: none"> ● CASEに対応した道路づくり ● 建設・維持管理におけるAI、ICT等の新技術の導入・活用

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
- 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債券内容説明書やローン契約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、当公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公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](#)



[公社の取り組み](#)



[長期ビジョン・
中期経営計画](#)

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\(含む市場公募債
に係る債券内容説明書\)](#)

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



[ソーシャルファイナンスの概要](#)

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



[大規模修繕計画](#)



[構造物の維持管理
に向けた取り組み](#)



[雪氷対策](#)



[事故対策の取り組み](#)



[渋滞対策実施箇所](#)



[開通一覧](#)



[路線名・整備計画図](#)



[運営会議](#)

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

インパクトレポート

- 当公社は、ソーシャルボンド及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。2024年度の社会改善効果は以下のとおりです。

社会的課題	当公社における取組み		アウトプット		アウトカム
			指標	2024年度実施	
安全・安心に対する社会的要請 お客様ニーズの高度化・多様化	インフラ長寿命化と災害への対応	<ul style="list-style-type: none"> ● 構造物の長寿命化対策の強化 ● 震災対策の強化 ● 降雪・積雪対策の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大規模修繕計画 -大規模修繕工事の実施状況 ● 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 ● 雪氷対策 	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象区間のうち80%(目標80%)を完了 ● 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(3巡目の定期点検を開始) ● 高速16号一宮線(上り)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 ● 雪捨て場利用の促進を継続し、凍結防止剤自動散布装置を増設(5ヶ所) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 構造物の5年以内の補修等措置率 100% ● 死傷事故率 4.7件/億台km ● 渋滞量 19.9km・h/日 ● 新技術の導入 2件
	安全・安心な道路空間の実現	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全対策の強化 ● 逆走・誤進入対策の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故対策の取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心環状線名駅料金所手前の区画線を改良し、ETCレーンへのスムーズな進入を促す対策を実施 ● 新技術を用いた逆走・誤進入検知警告システムの運用開始 	
	快適な走行空間の実現	<ul style="list-style-type: none"> ● 渋滞対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ● 渋滞対策実施箇所 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高辻入口合流部では、看板設置、区間線変更等を実施し、小牧北出口では、合流注意喚起や路面標示等を実施 	
経済活動の広域化・交流拡大 日本中央回廊の形成	道路ネットワークの充実	<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、都心アクセス事業の着実な推進 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新規建設・改良の進捗状況 -開通一覧 -路線名・整備計画図 	<ul style="list-style-type: none"> ● 黄金地区、栄地区について、詳細設計や用地取得、関係機関協議等の進捗を図った ● 新洲崎地区においては、詳細設計、用地取得を進め、現場着手 	
	次世代に向けた技術開発に貢献	<ul style="list-style-type: none"> ● CASEに対応した道路づくり ● 建設・維持管理におけるAI、ICT等の新技術の導入・活用 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動運転の実現に向けた実証実験件数 ● 新技術の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動運転に関する情報収集及び協力検討 ● 現場の施工管理や品質管理に適用可能なデジタル技術について検討した 	

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、2024年度は新洲崎地区において現場着手しました。



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	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	● 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

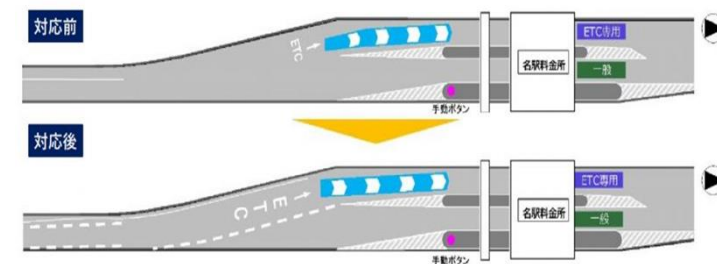


新洲崎地区(完成イメージ)

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

- 都心環状線名駅料金所手前の誘導標示を追加・変更し、ETCレーンへのスムーズな進入を促す対策を実施しました。
- 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、修繕工事を着実に実施し、対象区間のうち80%(R6目標80%)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。



名駅料金所手前の交通安全対策

インパクトレポート

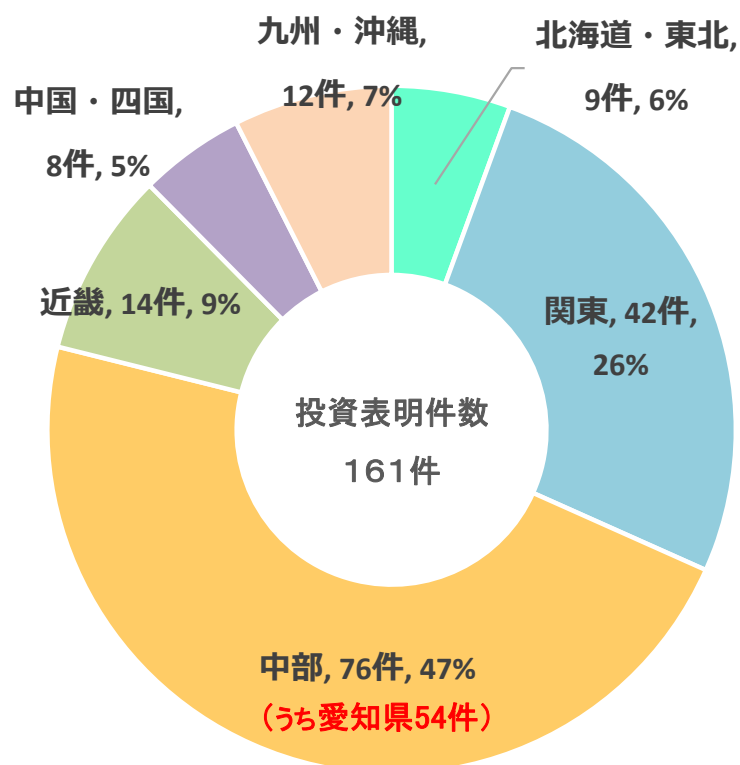
主なプロジェクト	アウトプット	
	指標	2024年度実績
交通安全対策の継続的な実施	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故対策の取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心環状線名駅料金所手前の区画線を改良し、ETCレーンへのスムーズな進入を促す対策を実施 ● 天候、明かり等の影響が少ない三次元レーザーレーダを用いた逆走・誤進入の検知・警告システムの本格運用を開始(高針出入口)
逆走・誤進入の防止		
大規模修繕工事の着実な推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 大規模修繕計画 	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象区間のうち80%(目標80%)を完了
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 <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を実施 ● 高速16号一宮線(南行)におけるリフレッシュ工事で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(3巡目の定期点検を開始)

投資表明投資家一覧

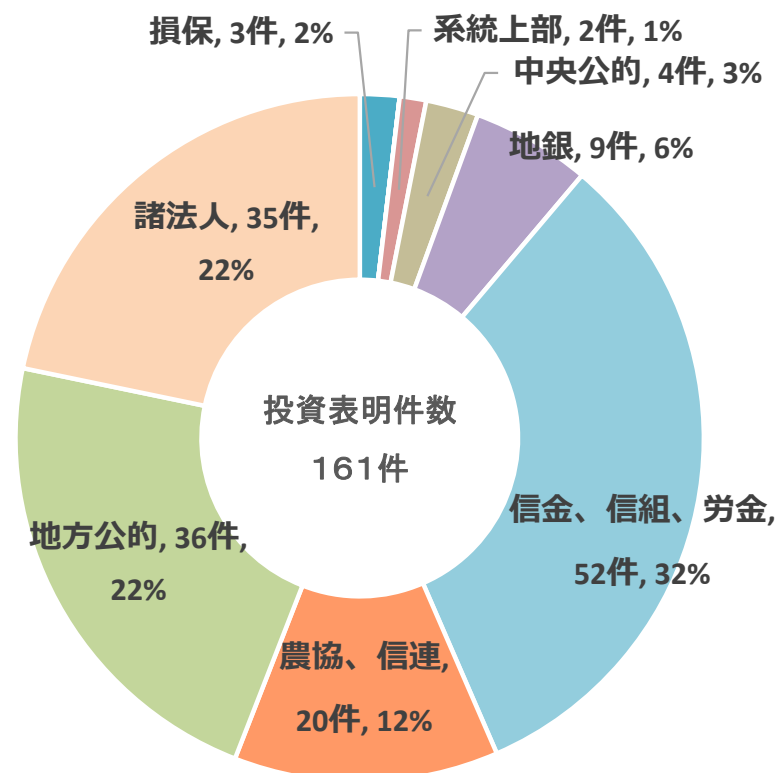
- 当公社が前述のフレームワークに基づき調達する債券及び借入金は、ソーシャル・ファイナンスとして扱われています。
- 社会的課題の解決を発行意義とする当公社のソーシャルボンドは、2020年の発行からこれまでに161件の投資家様から投資表明をいただいております。

【2025年9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)

161件【2025年9月末時点】

アイー信用金庫	石川県信用農業協同組合連合会	観音寺信用金庫	株式会社 ZIP-FM	中部鋼鉄株式会社	花巻農業協同組合
愛西市	石川県信用保証協会	独立行政法人 環境再生保全機構	しののめ信用金庫	学校法人 中部大学	浜松磐田信用金庫
アイシ健康保険組合	石原がみ株式会社	北おおさか信用金庫	新発田信用金庫	東海労働金庫	半田信用金庫
あいち海部農業協同組合	伊丹市	北九州市	周南市	東京三協信用金庫	東浦町水道事業
学校法人 愛知学院	いちい信用金庫	岐阜信用金庫	株式会社 十六銀行	東春信用金庫	東山口信用金庫
愛知北農業協同組合	一宮市	公益財団法人 教育資金融資保証基金	湘南信用金庫	株式会社 徳島大正銀行	姫路市
公益財団法人 愛知県教育・スポーツ振興財団	岩倉市	京都中央信用金庫	信金中央金庫	特別区人事・厚生事務組合	株式会社 百十四銀行
愛知県経済農業協同組合連合会	上田信用金庫	京都府住宅新築資金等貸付事業管理組合	公益財団法人 新日本宗教団体連合会	常滑市モーターボート競走事業	平塚信用金庫
愛知県 小牧市	宇都宮市	京都北都信用金庫	須賀川信用金庫	栃木県信用保証協会	ひろしま農業協同組合
愛知県市町村職員共済組合	江戸川区	清須市	びん自動車火災保険 株式会社	公益財団法人 豊田加茂環境整備公社	一般財団法人 福岡県退職教職員協会
愛知県中小企業共済協同組合	株式会社 大垣共立銀行	黒部市農業協同組合	世田谷区	豊橋農業協同組合	福島さくら農業協同組合
愛知信用金庫	大垣西濃信用金庫	桑名市	公益財団法人 せたがや文化財団	中ノ郷信用組合	ふくしま未来農業協同組合
あいち知多農業協同組合	大川信用金庫	群馬県信用組合	瀬戸市	名古屋空港ビルディング 株式会社	富士信用金庫
愛知西農業協同組合	大口町	一般財団法人 建設物価調査会	瀬戸市水道事業	名古屋競馬 株式会社	富士宮信用金庫
あいち尾東農業協同組合	学校法人大妻学院	神戸市	瀬戸信用金庫	名古屋競輪組合	不動産信用保証株式会社
公益財団法人 愛知水と緑の公社	大治町	公立穴栗総合病院	全国町村職員生活協同組合	社会福祉法人 名古屋市社会福祉協議会	防衛省共済組合
青木信用金庫	株式会社 沖縄銀行	独立行政法人 国際交流基金	全東栄信用組合	名古屋市信用保証協会	丸八信用組合
秋田県信用組合	尾張中央農業協同組合	小牧市水道事業	ソニー損害保険株式会社	名古屋市民火災共済生活協同組合	水沢信用金庫
公益財団法人 朝日新聞文化財団	株式会社 鹿児島銀行	埼玉信用組合	大地みらい信用金庫	学校法人 名古屋自由学院	宮崎第一信用金庫
足利市	鹿児島信用金庫	埼玉中央農業協同組合	大同火災海上保険 株式会社	公益財団法人 名古屋まちづくり公社	村上市
足立成和信用金庫	笠松町役場	株式会社 三十三銀行	高鍋信用金庫	西尾信用金庫	真岡信用組合
東信用組合	柏崎信用金庫	山武都市農業協同組合	竹富町	西春日井農業協同組合	社の都信用金庫
あま市	春日井市	滋賀県信用保証協会	但馬信用金庫	西三河農業協同組合	山口県信用保証協会
奄美信用組合	春日井市病院事業	滋賀中央信用金庫	玉島信用金庫	日本郵政グループ労働者共済生活協同組合	八幡市
アリス中央信用金庫	蒲郡信用金庫	静岡市	知多信用金庫	日本再共済生活協同組合連合会	株式会社 琉球銀行
安房農業協同組合	可茂衛生施設利用組合	しずおか焼津信用金庫	千葉みらい農業協同組合	沼津信用金庫	労働金庫連合会
安城市	一般財団法人 簡易保険加入者協会	株式会社 七十七銀行	独立行政法人 中小企業基盤整備機構	橋本市	

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

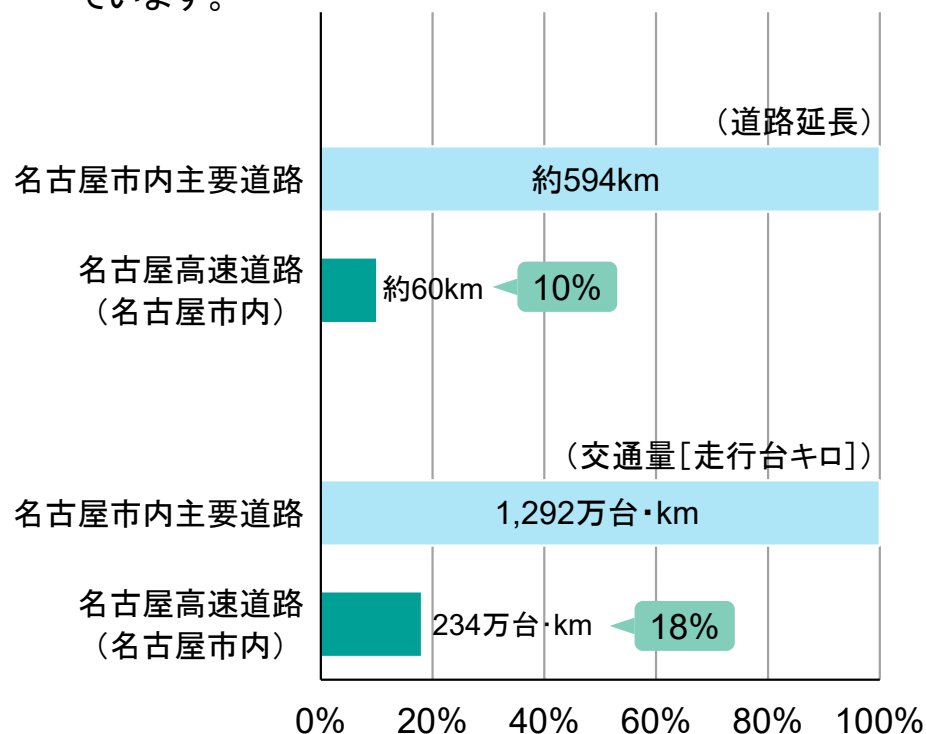
事業主体	有料道路の種類
東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社	高速自動車国道 一般有料道路 (一般国道、都道府県道、指定市道)
首都高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 ▶ 指定都市高速道路公社 (名古屋、福岡北九州、広島)	▶ 都市高速道路 (一般国道、都道府県道、指定市道)
本州四国連絡高速道路株式会社	本州四国連絡道路 (一般国道)
地方道路公社	一般有料道路 (一般国道、都道府県道、市町村道)
地方公共団体	一般有料道路 (都道府県道、市町村道)

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

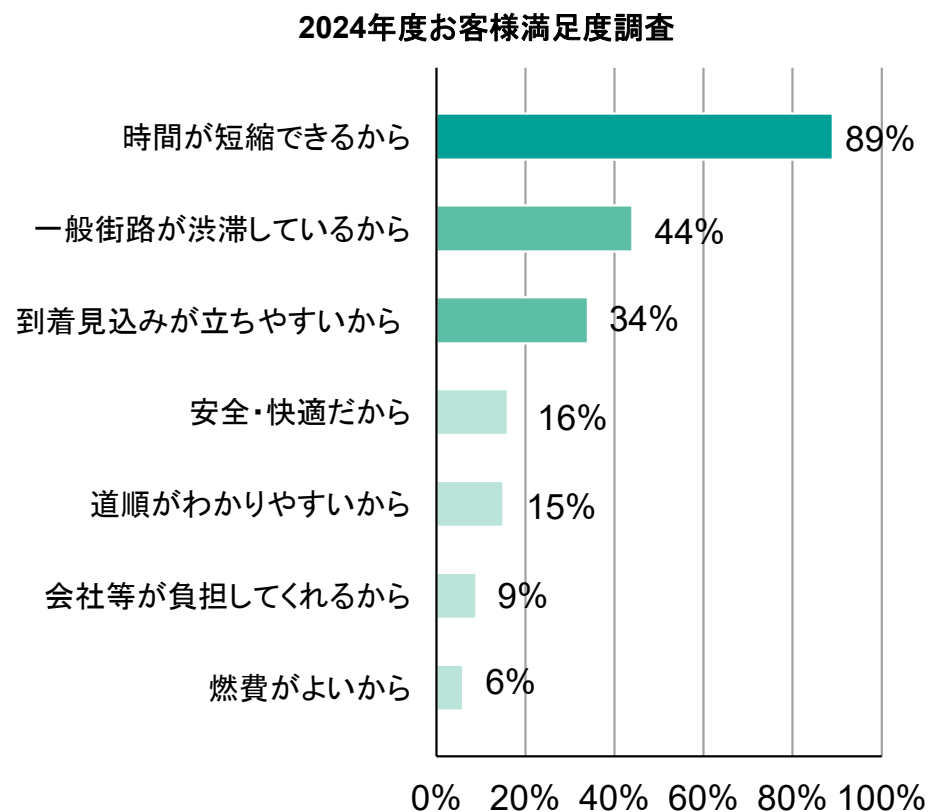
- 名古屋市内の主要幹線道路に占める道路の延長比率が約10%であるのに対し、同市内の約18%の交通量を担っています。



※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。



2025年度(令和7年度)収入・支出予算

(単位:百万円)

区 分	収 入				支 出			
	科 目	2025(R7) 予算額(A)	2024(R6) 予算額(B)	(A)/(B)	科 目	2025(R7) 予算額(A)	2024(R6) 予算額(B)	(A)/(B)
建設事業費	県・市出資金	2,145	3,396	632%	建設費	13,278	21,644	61.3%
	無利子貸付金	3,575	5,660	632%	一般管理費	930	918	101.3%
	特別転貸債	5,005	7,924	632%	支払利息	92	78	117.9%
	民間借入金	3,575	5,660	632%				
	計	14,300	22,640	632%	計	14,300	22,640	63.2%
管理事業費	料金収入	68,092	67,320	101.1%	維持改良費	33,804	29,821	113.4%
	民間借入金(借換)	44,393	40,286	110.2%	業務管理費	12,152	11,885	102.2%
	雑収入	257	250	102.8%	一般管理費	2,144	2,072	103.5%
					業務外支出	64,637	64,073	100.9%
					元金償還金	58,796	58,423	100.6%
					支払利息	5,841	5,650	103.4%
					予備費	5	5	100.0%
	計	112,742	107,856	104.5%	計	112,742	107,856	104.5%
その他事業費	受託工事収入	9	8	112.5%	受託工事費	9	8	112.5%
	代替地取得借入金	59	300	19.7%	代替地取得費	59	300	19.7%
	計	68	308	22.1%	計	68	308	22.1%
合 計		127,110	130,804	97.2%	合 計	127,110	130,804	97.2%

(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。

2024年度(令和6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	2024年度 (R6) A	2023年度 (R5) B	前年度比		勘定科目	2024年度 (R6) A	2023年度 (R5) B	前年度比	
			A-B	A/B(%)				A-B	A/B(%)
事業資産管理費	31,265	30,605	660	102.2	業務収入	71,710	69,980	1,730	102.5
道路管理費	31,263	30,601	662	102.2	道路料金収入	71,638	69,910	1,728	102.5
(内消費税納付金)	(4,105)	(4,046)	(59)		マイレージ還元負担金収入	0	1	△1	11.5
貸倒引当金繰入	2	1	1	174.5	マイレージ引当金戻入益	2	6	△3	39.8
マイレージ還元負担金	0	3	△3	15.7	業務雑収入	70	64	6	109.3
一般管理費	1,843	1,650	192	111.7	業務外収益	103	100	3	103.4
業務外費用	4,733	4,812	△79	98.4					
(内借入金利息)	(4,572)	(4,644)	(△72)						
小計(管理費用)	37,841	37,067	774	102.1					
償還準備金繰入	33,972	33,013	959	102.9					
合計	71,813	70,080	1,733	102.5	合計	71,813	70,080	1,733	102.5

(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。

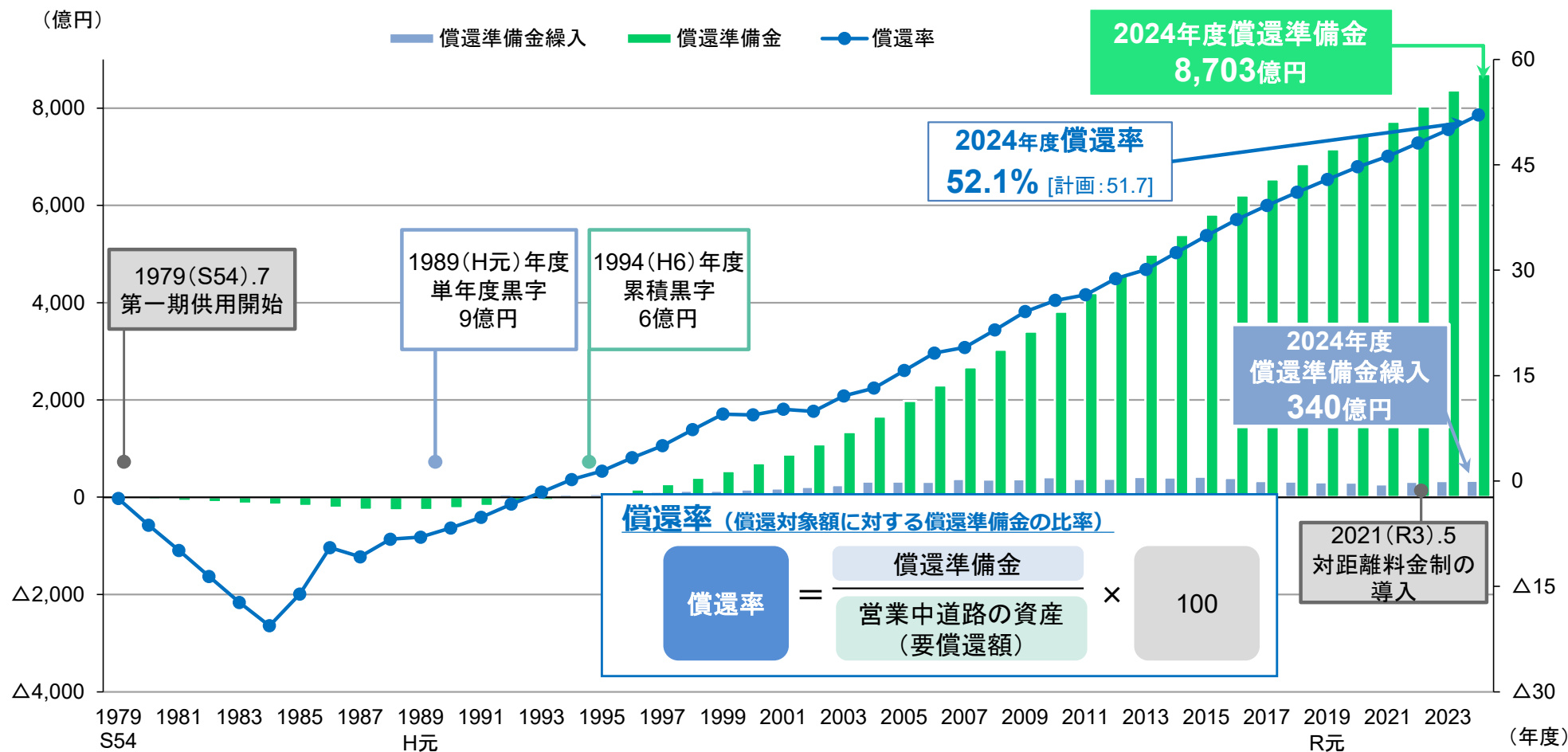
2024年度(令和6年度)貸借対照表の概要

(単位:百万円)

資産の部					負債及び資本の部				
勘定科目	2024年度 (R6) A	2023年度 (R5) B	前年度比		勘定科目	2024年度 (R6) A	2023年度 (R5) B	前年度比	
			A-B	A/B(%)				A-B	A/B(%)
流動資産	12,057	7,259	4,798	166.1	流動負債	69,620	66,510	3,109	104.7
現金・預金など	4,652	77	4,575	6,060.6	1年以内返済予定長期借入金	58,796	58,423	373	100.6
未収金	7,408	7,184	224	103.1	未払金など	10,824	8,087	2,736	133.8
貸倒引当金	△2	△1	△1	174.6	固定負債	473,559	485,448	△11,889	97.6
固定資産	1,725,974	1,701,920	24,054	101.4	名古屋高速道路債券	378,300	390,800	△12,500	96.8
道路	1,678,888	1,678,376	512	100.0	政府借入金	32,436	33,886	△1,451	95.7
道路建設仮勘定	46,519	23,246	23,273	200.1	県・市借入金	36,861	35,379	1,482	104.2
有形固定資産など	568	298	269	190.2	長期借入金など	17,756	17,219	537	103.1
繰延資産	727	796	△70	91.3	退職給与引当金	1,182	1,137	45	103.9
					ETCマイレージ引当金	3	5	△2	57.2
					資産見返交付金	7,022	7,022	0	100.0
					特別法上の引当金等	870,321	836,349	33,972	104.1
					償還準備金	870,321	836,349	33,972	104.1
					基本金(県・市出資金)	325,259	321,668	3,591	101.1
資産合計	1,738,758	1,709,976	28,783	101.7	負債・資本 合計	1,738,758	1,709,976	28,783	101.7

(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。

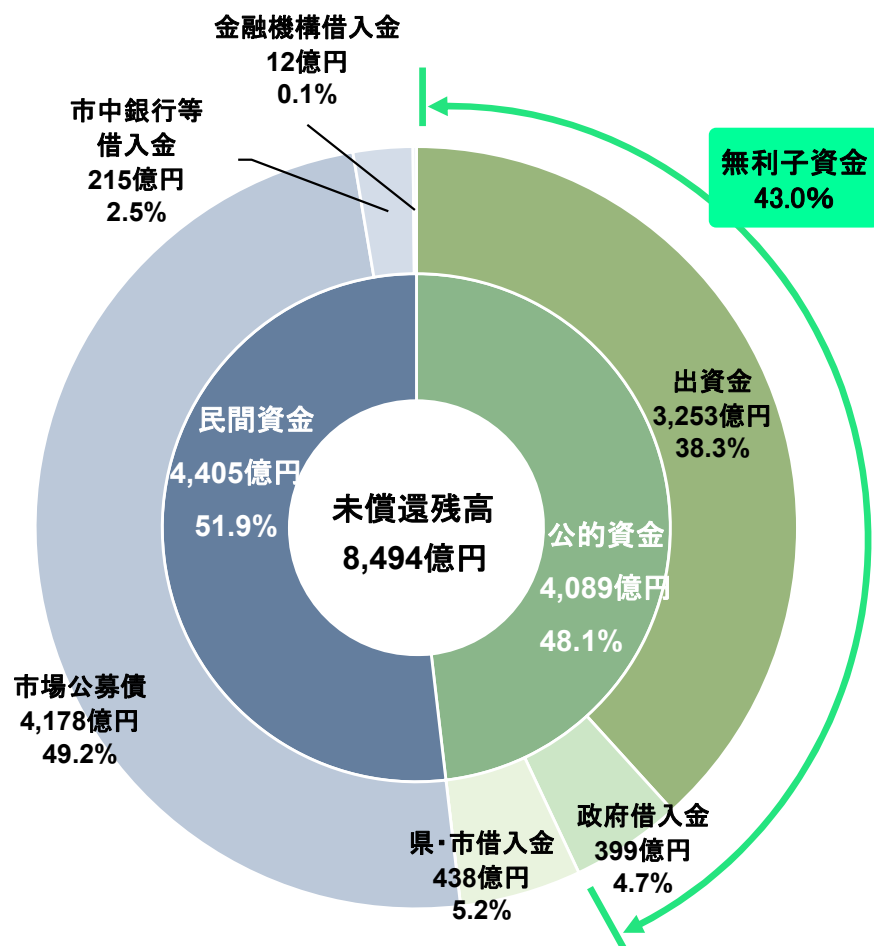
償還準備金・償還率の推移



- 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、2024年度(令和6年度)は前年度から340億円増加、8,703億円となりました。
- 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、2024年度(令和6年度)は前年度比2.1ポイント向上し、52.1%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

2024年度(令和6年度)末 未償還残高の状況



(億円)

調達先		2023年度末 未償還残高 A	2024年度 調達額 B	2024年度 償還額 C	2024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	3,217	36	0	3,253	36
	政府借入金	423	60	84	399	△ 24
	県・市借入金	422	84	68	438	16
	計	4,061	180	152	4,089	28
民間資金	市場公募債	4,283	270	375	4,178	△ 105
	市中銀行等借入金	210	55	50	215	5
	金融機構借入金	20	0	8	12	△ 8
	計	4,513	325	433	4,405	△ 108
合計		8,574	505	586	8,494	△ 80

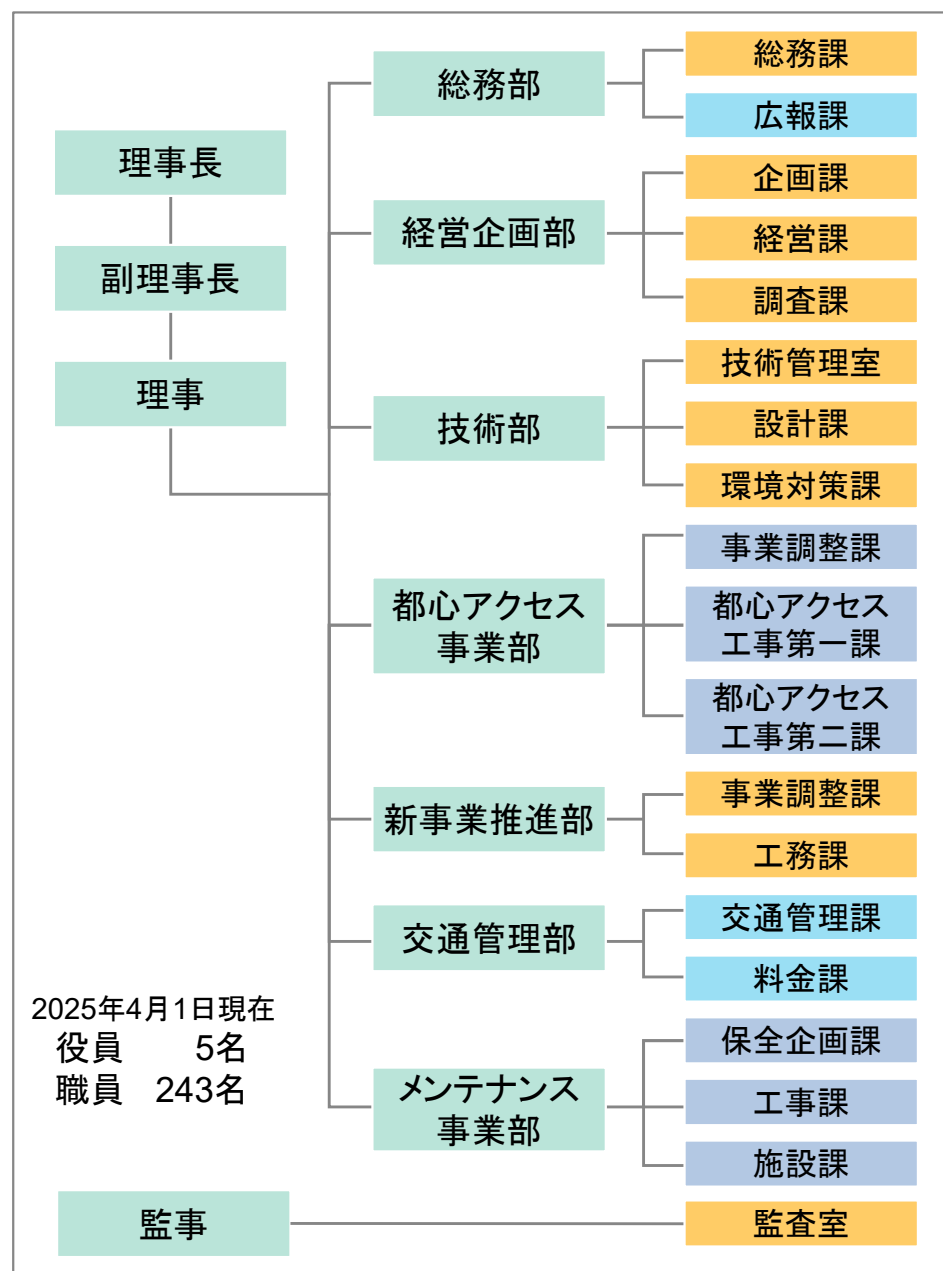
(注) 端数処理の関係上、計において合わないことがあります。

- 2024年度末未償還残高は、8,494億円となっています。
- 無利子資金の「県・市出資金」、「政府借入金」の計は、全体の43.0%を占めています。
- 未償還残高の構成は、公的資金48.1%、民間資金51.9%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

2021年度末	2022年度末	2023年度末	2024年度末
0.92%	0.90%	0.92%	0.98%

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 052-222-8403(直通)

FAX 052-222-8418



[名古屋高速道路公社
ホームページ
ドライバーズサイト](#)



[名古屋高速道路公社
ホームページ
企業情報サイト](#)