

## 名古屋高速道路公社

2022年10月13日

## ソーシャル・ファイナンス・フレームワーク

ESG評価本部

担当アナリスト：西元 純

格付投資情報センター（R&I）は、名古屋高速道路公社（以下、公社）が2022年10月に策定したソーシャル・ファイナンス・フレームワークが国際資本市場協会（ICMA）の「ソーシャルボンド原則2021」（SBP2021）、金融庁「ソーシャルボンドガイドライン（2021年版）」に適合していることを確認した。オピニオンは下記の見解に基づいている。

## ■オピニオン概要

## (1) 調達資金の使途

調達資金の使途は公社の高速道路事業を対象事業とし、高速道路の新設・改築費用において今後発生する資金又は過去のリファイナンスとして充当される。公社は愛知県・名古屋市の政策実施機関で、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だけでなく、インフラ老朽化対策といった国の社会的課題にも対応するものである。交通渋滞解消や災害発生時の緊急輸送路確保等の直接的な便益、道路ネットワークによる広域な物流、人の交流の活性化等の間接的な便益がある。対象事業の実施においては、地域の要望や高速道路料金の設定に対して、いずれも適切な対応が採られている。広域に対しては環境への影響があるが、事前の環境影響評価や事業実施における環境対策として適切な措置が取られている。R&Iは対象事業が社会全体としてポジティブな成果を生み出すと評価した。対象事業は、SBP2021に例示されている事業区分「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に対応し、名古屋都市圏を中心とした「一般の人々」が対象となるが、災害発生時にはその中でも特に「自然災害の罹災者を含む弱者グループ」が対象となる。

## (2) プロジェクトの評価と選定のプロセス

公社が行う高速道路事業は、愛知県または名古屋市の都市計画決定を経て、公社が愛知県及び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る。評価の考え方及び、基準、対象事業の選定は適切なプロセスを経ており、第三者性・専門性ともに確保されている。

## (3) 調達資金の管理

調達資金は、公社の会計システムを用いて適切に管理する。なお、法令に則り適切に区分された道路建設等事業に充当される。充当されるまでの間、現金又は現金同等物にて管理される。資金の充当状況を含む財務諸表等については監事による監査を受け、愛知県知事及び名古屋市長に提出される。以上より、調達資金の管理は適切と評価できる。

## (4) レポーティング

投資家に対して調達資金の充当状況及び充当方法（新規/リファイナンス）を年次で公社ウェブサイトにおいて開示する。インパクト・レポーティングとして、高速道路事業の進捗を始めとするアウトプット指標・アウトカム指標を情報毎に年次または随時開示する。レポーティングは適切と評価できる。

## 発行体の概要

- 公社は、名古屋市及びその周辺地域で都市高速道路を建設・管理することを目的に、1970年9月24日に地方道路公社法に基づく全国初の地方道路公社として、愛知県と名古屋市により設立された。
- 公社は、道路整備特別措置法における指定都市高速道路<sup>1</sup>である全長81.2km9路線の高速道路の建設・管理を行っている。名古屋市と周辺地域における自動車交通の円滑化に資するものであるとともに、他の高速道路会社が管理する東名高速道路、中央自動車道、名神高速道路、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道などの主要路線とつながることで、日本の高速道路網の一部としての役割も持つ。
- 以下の「基本理念」と「基本方針」からなる経営理念を定め、高速道路事業を通じて「安全」「安心」「快適」を提供し、将来のスーパー・メガリージョンの形成へ向けて進化する活発な名古屋都市圏を支えるとしている。

### 「経営理念」

#### 基本理念

いつでも「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、地域社会を支える名古屋高速を目指します。

#### 基本方針

- I 都市交通施設としての役割を果たし、元気な「名古屋都市圏」づくりに貢献します。
  - II お客様を第一に考え、安全・安心・快適な利用環境を提供します。
  - III 効率的で透明な事業運営に努め、創意工夫と自己研鑽で常に進化を続けます。
- 2021年5月の名古屋第二環状自動車道（名二環）名古屋西JCT～飛島JCTの開通により、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高速道路ネットワークが完成した。これにあわせて、中京圏の高速道路の料金体系が整理・統一され、名古屋高速では均一料金制から対距離料金制へと移行している。さらに、東海環状自動車道<sup>2</sup>の整備が進み、名古屋高速道路と連携する道路ネットワークが拡充する。また、第20回アジア競技大会やリニア中央新幹線の開業等、名古屋都市圏における経済活動の広域化や交流人口の拡大が進むことが予想されている。公社は名古屋都市圏にこれらの効果が浸透するよう様々な取り組みを進めている。
  - 公社は自動車走行音に由来する騒音対策を始めとする沿道環境の保全や太陽光発電設備の設置等の省エネルギーの推進のほか、一般道を走行した場合と比較したCO<sub>2</sub>排出量の違いなどの環境負荷の定量化といった様々な取り組みをしている。
  - 公社では基本理念を具現化し、将来のありたい姿を実現するため、中期経営計画を策定し、事業を進めている。2022年6月には2022年度から2024年度までを対象とする中期経営計画を新たに公表した。中期経営方針として「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」を掲げ、2022年度からの3年間で取り組む施策を計画としてまとめている。本フレームワークでは中期経営計画における運営方針等を調達資金の使途やレポート内容に反映している。

<sup>1</sup> 次の二つの要件に適合する道路のみで道路網が構成されている。（道路整備特別措置法第12条第1項）  
「政令で指定する人口五十万以上の市の区域及びその周辺の地域に存すること。」「道路法第48条の2第1項の規定による指定を受けた自動車のみ的一般交通の用に供する道路で都市計画において定められたものであること。」

<sup>2</sup> 中日本高速道路が管理

## 1. 調達資金の使途

### (1) 対象プロジェクト

#### 対象事業

- 対象事業は定款の道路の整備に関する基本計画に定められた指定都市高速道路の新設、改築、維持、修繕、及び道路法第13条第1項に規定する災害復旧その他の管理からなる高速道路事業とし、調達資金は高速道路の新規建設（新設）・改良工事（改築）等に係るファイナンスまたはリファイナンスに充当される。
- 公社は高速道路株式会社<sup>3</sup>とは異なり高速道路の建設・維持・管理に際して上下分離方式<sup>4</sup>ではなく、公社が建設のための債務の借入から建設、通行料金を原資とした維持・管理・債務の返済を行う。公社の場合、債券による調達資金は高速道路の新設・改築のみに充当され、維持・管理費用は通行料金より支払われる。高速道路は新設・改築されただけでは社会的な便益を生むことはなく、維持・管理まで含めた高速道路事業として運営されることが必要である。本件の対象事業は高速道路事業であり、これに合致したものである。

#### 対象事業の目的

- 公社は地方道路公社法に基づき愛知県と名古屋市により、名古屋市及びその周辺の地域において交通の円滑化による住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的とし設立された。
- 1970年の設立当初は、名古屋市及びその周辺都市における人口の増加と自動車保有台数の増加による自動車交通の悪化が問題として認識されていた。特に郊外から名古屋市への流出入交通量が増加し、激しい交通渋滞を引き起こしていた。主な原因として名古屋市の道路率<sup>5</sup>は東京都区部や大阪市と同水準の約11%（1968年）に留まっていたことである。これを解決するべく都市高速道路の建設が行われた。
- 環状線と放射状へ延びる路線により構成される都市高速道路網は、東名高速道路、中央自動車道、名神高速道路、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道等と接続することで、名古屋市とその周辺地域における役割だけでなく、日本の高速道路網の一部としての役割が現在では加わっている。
- 公社が認識する社会的課題と取り組み、社会改善効果は次表の通りである。

#### 社会の課題認識

- 公社の高速道路事業は愛知県または名古屋市が策定した都市計画を始め、愛知県及び名古屋市の同意や国土交通大臣の許認可が必要な基本計画、整備計画に従って行われる。都市計画が立案又は変更される際には、名古屋都市圏における経済活動の広域化・交流人口の拡大などの課題認識を見ることができる。また、国の計画である「インフラ長寿命化基本計画」や「国土強靱化基本計画」、「交通安全基本計画」において道路構造物の高齢化や巨大地震リスクの高まりと気象災害の激甚化などの課題認識を確認することができる。対象事業の目的は、国・県・市が認識する社会的課題に対応するものである。

<sup>3</sup> 東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社のこと

<sup>4</sup> 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、機構）と高速道路株式会社における高速道路事業の方式。高速道路の建設・維持・管理を高速道路株式会社が担い、機構が高速道路資産の利用料から債務の返済を行うもの。

<sup>5</sup> 道路面積÷行政面積×100

## ■ 公社を取り巻く社会的課題と取り組み、社会改善効果

公社を取り巻く経営・社会的課題	公社における取り組み	取り組みの概要	社会改善効果
経済活動の広域化・交流人口の拡大	高速道路の新規建設（新設）・改良工事（改築）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 新洲崎出入口・新黄金出入口の設置</li> <li>- 栄出入口の設置、丸田町 JCT への西渡り線・南渡り線の追加</li> </ul> </li> </ul>	利便性向上及び地域活性化 （移動時間の最小化・交流圏の拡大）
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"> <li>● 交通安全対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 交通安全対策の継続的な実施</li> <li>- 逆走・誤侵入の防止</li> </ul> </li> </ul>	交通安全確保 （交通事故・死亡事故の削減、逆走・誤進入による事故の防止）
	高速道路の長寿命化対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● メンテナンス事業の実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 大規模修繕工事の着実な推進</li> </ul> </li> </ul>	インフラ長寿命化 （長期的な構造物の健全性の確保）
	高速道路の維持管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>● メンテナンス事業の実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> <li>- 電気設備、機械設備及び建築物等の計画的な補修・更新</li> <li>- 点検計画に基づく着実な点検の実施</li> <li>- 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</li> </ul> </li> <li>● 災害対応力の確保</li> </ul>	高速道路機能の維持 （長期的な構造物の健全性の確保）
お客様ニーズの高度化・多様化	快適なドライブ環境の追求	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通集中による渋滞への対策 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 継続的な渋滞対策の推進</li> </ul> </li> <li>● 降雪・積雪への対策 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 雪氷作業の効率化の推進</li> </ul> </li> </ul>	快適走行性の向上 （渋滞緩和・ドライバーのストレスゼロ）

## (2) 対象事業の目標がポジティブな社会的成果であること

- 対象事業による便益及び影響は以下のように整理される。

対象事業による便益及び影響	
<b>直接的<sup>6</sup>な便益</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心環状線等での渋滞緩和</li> <li>・ 災害発生時における代替路及び緊急輸送道路機能の確保</li> <li>・ 防災拠点整備による災害時の業務継続性の確保</li> <li>・ 名古屋市及びその周辺地域の高速道路ネットワーク機能充実</li> <li>・ 高速道路構造物の長寿命化と安全性・健全性の確保</li> <li>・ 利用者の多様化により求められる交通安全対策の充実</li> </ul>
<b>間接的な便益</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路ネットワークにより名古屋都市圏だけに限らずより広域における物流、人の交流の活性化、それに伴う地域経済活性化</li> <li>・ 高速道路構造物の長寿命化による災害発生時の利用者及び周辺住民の被害の限定化や自治体の負担軽減</li> </ul>
<b>間接的な影響とその対応</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ プロジェクトを行う地域における意見が反映されないこと ⇒計画策定にあたり、関係自治体に対するヒアリングや公聴会、地域住民に対する説明会を実施している。</li> <li>・ 不当な通行料金が設定されることにより公平な利用が図られないこと ⇒道路整備特別措置法により、料金徴収期間内の料金収入をもって建設費、維持修繕費、借入利息等の全てを賄う必要があるとする償還主義と、料金が他の交通機関の料金や物価水準と比較して妥当な水準であることとする公正妥当主義によって、適正な料金が設定される。また、通行料金の設定・変更は学識者等で構成される料金問題調査会による審議、検討を踏まえて公社が案を作成し、道路管理者である愛知県・名古屋市の同意を経て、国土交通大臣の認可を受けなければならない。</li> <li>・ 公社として適切な運営がなされないことによる県・市財政への影響 ⇒公社の運営に関する重要事項を協議し、公社の事業の適正かつ能率的な推進を図ることを目的とした名古屋高速道路公社運営会議<sup>7</sup>を設置している。会議の会長は愛知県知事、委員は名古屋市長、東海財務局長、中部地方整備局長、名古屋商工会議所会頭、名古屋銀行協会会長、名古屋高速道路公社理事長から構成される。</li> </ul>

<sup>6</sup> 「直接的」とは対象事業の利用者、「間接的」とは対象事業を行う社会、「広範囲」とは対象事業を行う社会を超える社会を指している。詳細は、「ソーシャルファイナンスフレームワークへのセカンドオピニオン」を参照のこと。

[https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/so\\_social\\_jpn.pdf](https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/so_social_jpn.pdf)

<sup>7</sup> 会議の開催状況及び資料：<https://www.nagoya-expressway.or.jp/kousin/topics/uneikaigi.html>

### 対象事業による便益及び影響

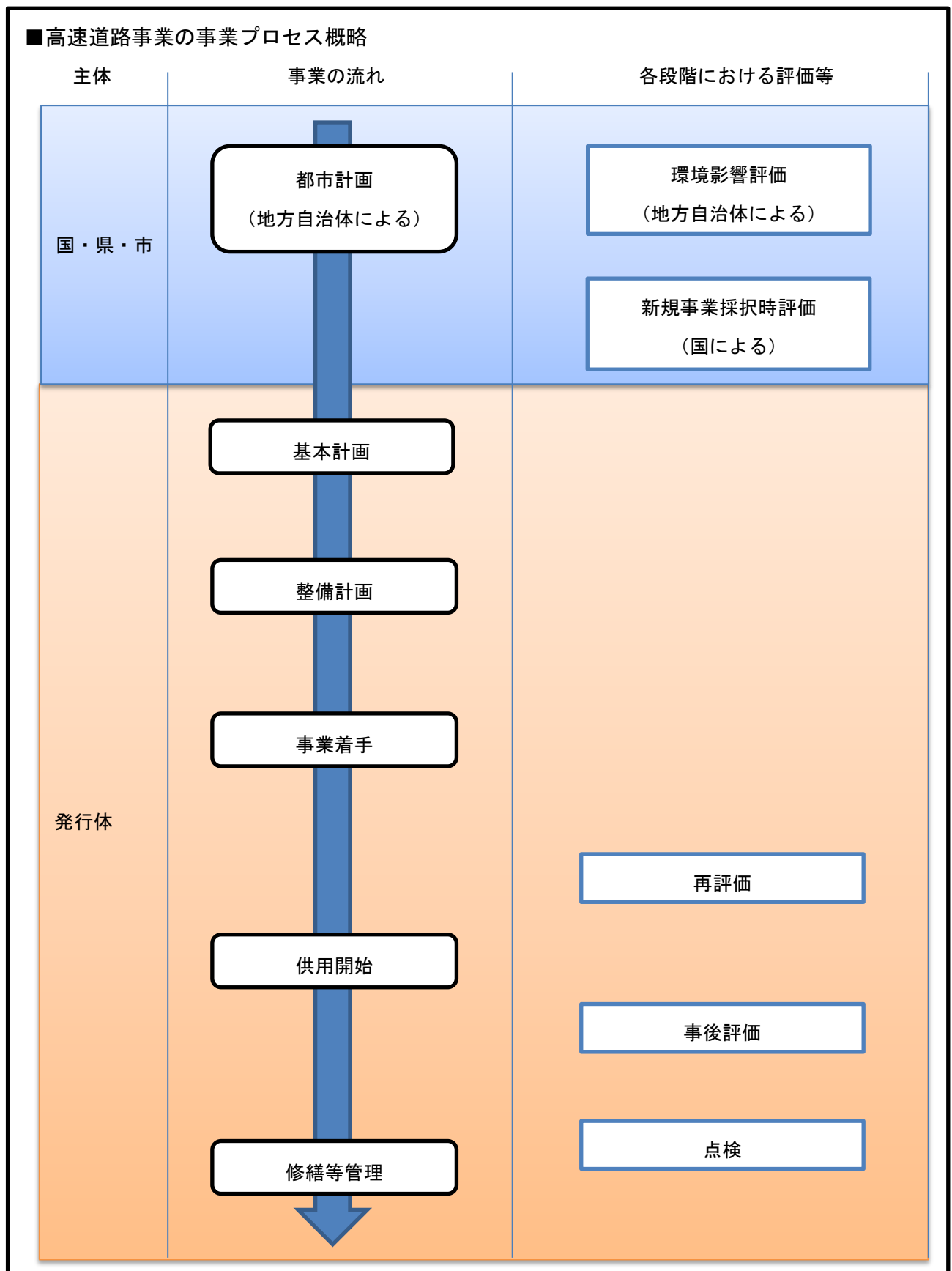
**広範囲に及ぶ** ・ 事業の推進による環境負荷

**影響とその対応** ⇒都市計画策定段階における環境アセスメントの他、具体的な事業として遮音壁の設置、高架裏面吸音板の設置、騒音を減少する高機能舗装の敷設を始め、省エネルギー対策として料金所で消費する電力の一部を再生可能エネルギーで賄うことや道路照明の LED 化、高速道路周辺のヒメボタル保護を目的とした道路照明の工夫などによる生物多様性の確保への貢献など、様々な取組を実施。

加えて、名古屋都市圏の一般道を含めた道路ネットワークを評価し渋滞減少による通行速度上昇やエコドライブの推進などによる CO<sub>2</sub> 排出量の低減に貢献。

### ポジティブな社会的成果であること





- 高速道路事業の事業プロセスは次頁の通り、各段階で事業評価がなされる。新規事業の採択時において国土交通省により新規事業採択時評価が実施される。都市計画は県または市が決定する。都市計画決定にあたっては、環境影響評価が行われ、事業の環境に対する影響が考慮される。基本計画、整備計画は、公社が策定し、国土交通大臣の許認可を受ける。事業着手後は公社により国土交通省が定めた再評価実施要領に基づいて再評価、事後評価実施要領に基づいて事後評価が行われる。
- 評価は事業実施による便益及び費用を定量的に算定し、便益が費用を上回ることを検証する。既存道路を活用する案を含めて、路線を比較検討する。その際、路線の性格、構造上の問題、社会的条件の考慮、経済性の配慮等の評価項目が用いられる。この評価により、ポジティブな社会的成果に資する事業であることが確認される。
- 対象事業は名古屋都市圏における渋滞緩和や災害発生時の緊急輸送機能の確保、交通安全対策の充実等の直接的な便益だけでなく、より広域における物流、人の交流の活性化や、災害発生時の人・財産の被害の減少、自治体負担軽減等の間接的な便益がある。対象事業実施に伴い、地域の意見が反映されないことや、利用料金設定の是非、県・市財政への影響等の間接的な影響が考えられるが、いずれも適切な対応が採られている。事業推進による環境への負荷に対しては、事前の環境影響評価や様々な環境対策により十分な対応がなされている。対象事業への取り組みは、社会的課題の解決に資すると考えられ、社会全体としてポジティブな成果を生み出すと評価した。




[出所：国土交通省及び公社開示資料より R&I が作成]

## 対象事業が関わる持続可能な開発目標(SDGs)について

ICMA の事業カテゴリーと SDGs のマッピングテーブルを参考に対象事業による SDGs への貢献を確認した。

SDGs 目標	
	<p>3.6 : 2020 年までに、世界の交通事故による死傷者を半減させる。</p> <p>※SDGs のターゲットでは 2020 年を達成期限としているものの、名古屋高速道路公社としては今後も継続した目標として取り組む方針。</p> <p>3.9 : 2030 年までに、有害化学物質、並びに大気、水質及び土壌の汚染による死亡及び疾病の件数を大幅に減少させる。</p>
	<p>7.2 : 2030 年までに、世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅に拡大させる。</p>
	<p>9.1 : すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。</p> <p>9.4 : 2030 年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。</p> <p>9.5 : 2030 年までにイノベーションを促進させることや 100 万人当たりの研究開発従事者数を大幅に増加させ、また官民研究開発の支出を拡大させるなど、開発途上国をはじめとする全ての国々の産業セクターにおける科学研究を促進し、技術能力を向上させる。</p>
	<p>11.2 : 2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。</p> <p>11.6 : 2030 年までに、大気、水質及び一般並びにその他の廃棄物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。</p> <p>11.a:各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済・社会・環境面における都市部、都市周</p>



SDGs 目標	
	<p>辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。</p> <p>11.b : 2020 年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靭さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組 2015-2030 に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。</p>
 <p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	<p>13.1 : すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靭性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。</p> <p>13.3 : 気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。</p>

SDGs アクションプランとの整合

- 日本政府の SDGs の達成へ向けた「SDGs アクションプラン 2022」に示された①～⑧の優先課題に関して、本ソーシャルローンでの充当事業が特に以下の課題に貢献すると考えられる。

優先課題	対応するSDGsターゲット
④持続可能で強靭な国土と質の高いインフラの整備	 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>

SBP2021 に例示される事業区分との照合

- 対象事業は、SBP2021 に例示されている事業区分「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に対応し、名古屋都市圏を中心とした「一般の人々」が対象となるが、災害発生時にはその中でも特に「自然災害の罹災者を含む弱者グループ」が対象となる。

調達資金の用途は公社の高速道路事業を対象事業とし、高速道路の新設・改築費用において今後発生する資金又は過去のリファイナンスとして充当される。公社は愛知県・名古屋市の政策実施機関であり、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だけでなく、インフラ老朽化対策といった国の社会的課題にも対応するものである。交通渋滞解消や災害発生時の緊急輸送路確保等の直接的な便益、道路ネットワークによる広域な物流、人の交流の活性化等の間接的な便益が存在する。対象事業の実施においては地域の要望や高速料金の設定に対して、いずれも適切な対応が採られている。広域に対しては環境への影響があるが、事前の環境影響評価や事業実施における環境対策等適切な措置が取られている。R&I は対象事業が社会全体としてポジティブな成果を生み出すと評価した。対象事業は、SBP2021 に例示されている事業区分「手ごろな価格の基本的インフラ設備」に対応し、名古屋都市圏を中心とした「一般の人々」が対象となるが、災害発生時にはその中でも特に「自然災害の罹災者を含む弱者グループ」が対象となる。

## 2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

### (1) 包括的な目標、戦略等への組み込み

- 公社は定款にあるように、指定都市高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、この地域の地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的としている。
- 高速道路事業を行うにあたり策定される中期経営計画は、目的、経営理念及び10年に渡る長期の見通しに基づき策定されている。
- 長期の見通しとして、(1)経済活動の広域化・交流人口の拡大、(2)お客様ニーズの多様化・高度化、(3)道路構造物の高齢化、(4)巨大地震リスクの高まりと気象災害の激甚化を挙げ、それぞれ目指す姿を中期経営計画に示している。

### (2) プロジェクトの評価・選定の判断基準

- 公社の高速道路事業は、地方道路公社法や道路整備特別措置法などの高速道路関連法、愛知県または名古屋市が決定する都市計画、その他国の政策である交通政策基本計画やインフラ長寿命化基本計画等を考え方・基準として進められる。都市計画決定にあたり環境影響評価法に従って自然環境・生活環境への影響に配慮することが求められる。
- 新規の事業選定に関しては国土交通省が、「新規事業採択時評価実施要領」のもと「費用便益分析マニュアル」等により費用対便益、投資効率、事業の影響等から評価する。社会的便益について定量評価が可能なものは実施し、沿線地域及び周辺地域への影響を考慮したうえで総合評価するものとして設計されている。着手後の個別事業管理として、後発的に沿線地域などに対する負の影響が生じる場合、住民への説明や工法の変更などの対応がなされ、事業の再評価が実施される。事業の採択段階と実施段階のいずれにおいても、対象事業が環境・社会に及ぼす影響を考慮する仕組みがある。
- 高速道路の修繕については、国の施策である「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、公社が管理・所管する高速道路の維持管理を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、「名古屋高速道路公社インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定し、個別施設ごとの点検・修繕計画として「名古屋高速道路公社 個別施設計画」を策定している。また、高齢化が進んだ構造物を将来にわたって健全な状態に保つため「大規模修繕計画」を策定している。これらにより、点検や修繕を計画的、かつ確実に実施し、その結果を次回の点検や修繕計画立案に繋げ、維持管理サイクルを実施している。点検に当たっては、平成26年7月の道路法施行規則改正に従い、5年に1回の頻度で道路構造物に対する近接目視による点検が義務づけられている。

### (3) プロジェクトの評価・選定の判断を行う際のプロセス

- 高速道路事業策定にあたっては、高速道路関連法に基づき、都市計画、基本計画及び整備計画の策定がなされる。
- 都市計画は環境影響評価法に則り環境影響評価が実施された後、都市計画法に則り名古屋市または愛知県において都市計画の原案が作成される。それから、関係市町村の意見聴取などを経て、都市計画案が公告、縦覧される。そして学識経験者等で構成される愛知県及び名古屋市の都市計画審議会に付議、審議され都市計画決定となる。その後、国土交通大臣から都市計画事業の認可を受けると事業の着手に至る。また、学識経験者等で構成される専門委員会における検討や公聴会、関係市町の意見聴取などを含むこのプロセスは、その後の改定においても適用される。
- 基本計画は、地方道路公社法に則り「道路の整備に関する基本計画」として公社の定款に規定される。公社が事業主体として取り組む路線を規定する計画であり、指定都市高速道路を新設して料金を徴収する路線及び管理の区間を定めるものである。基本計画は愛知県及び名古屋市の議会の議決並びに道路管理者<sup>8</sup>の同意を得たうえで国土交通大臣の認可を受けて決定される。

<sup>8</sup> 公社が管理・所管する高速道路においては愛知県及び名古屋市

- 整備計画は、道路整備特別措置法に則り①路線名及び新設又は改築する区間、②車線数、③設計速度、④連結位置及び連結予定施設、⑤新設又は改築に要する費用の概算額等を定めるものである。指定都市高速道路を新設し、又は改築して料金を徴収するときは、公社は、愛知県及び名古屋市の議会の議決並びに道路管理者の同意を得たうえで、整備計画を定めた申請書を国土交通大臣に提出し許可を受ける。
- 国土交通省における新規事業採択は、国土交通省が事業の費用対便益、事業の影響、事業実施環境等について検討し、事業採択される。事業開始以降における再評価の主体は公社である。学識経験者等から構成される委員会が後発事象等への対応である事業内容変更を含む再評価について審議する。
- 公社は高速道路事業を進めるにあたり、各計画に基づき公社の経営理念を念頭に事業計画、予算及び資金計画を作成し、愛知県知事及び名古屋市長の承認を受けるプロセスを経る。
- 高速道路事業における修繕等の選定は、「名古屋高速道路公社 個別施設計画」に従って点検された結果に基づいて判断される。点検は外部への委託によるが、点検対象毎に必要な資格や同種業務の実績等を要件として、その専門性が確保される。

公社が行う高速道路事業は、愛知県または名古屋市の都市計画決定を経て、公社が愛知県及び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る。評価の考え方及び、基準、対象事業の選定は適切なプロセスを経ており、第三者性・専門性ともに確保されている。

### 3. 調達資金の管理

- 調達資金は地方道路公社法に基づき区分された道路建設等事業に充当される。公社総務部会計課の会計システムを用いて経営企画部企画課が適切に管理する。調達資金は、債券発行から1年以内に充当する予定である。
- 資金の充当状況を含む財務諸表及び決算報告書は、監事による監査を経て愛知県知事及び名古屋市長に提出される。
- 調達資金が全額充当された後において、充当状況に重要な変化がある場合は、必要に応じて公社ウェブサイトにて開示される予定である。
- 調達資金が全額充当されるまでの間、調達資金は現金又は現金同等物及び定款に定める方法（国債、地方債その他国土交通大臣の指定する有価証券、銀行その他国土交通大臣の指定する金融機関への預金等）に限定した運用にて管理される。

調達資金は、公社の会計システムを用いて適切に管理する。なお、法令に則り適切に区分された道路建設等事業に充当される。充当されるまでの間、現金又は現金同等物にて管理される。資金の充当状況を含む財務諸表等については監事による監査を受け、愛知県知事及び名古屋市長に提出される。以上より、調達資金の管理は適切と評価できる。

## 4. レポーティング

### (1) 開示の概要

- レポーティングの概要は以下の通り。

	開示事項	開示タイミング	開示方法
資金 充当 状況	充当された金額及び未充当金額 新規／リファイナンスの別	年次	公社ウェブサイト
定期 レポ ーテ ィン グ	業務全般に係るもの 公社案内 公社の取組み 中期経営計画	随時	公社ウェブサイト
	財務状況に係るもの 予算・決算情報 (含む市場公募債に係る債券内容説明書)	年次	
	インパクト・レポーティング	年次・随時	

- 調達資金の充当計画に大きな変更が生じた場合や、充当後に充当状況に大きな変化が生じた場合は、速やかに開示する。

### (2) インパクト・レポーティング

- 高速道路事業に係る社会改善効果について、下表に示すアウトプット・アウトカム等に係る情報を公社ウェブサイトにて開示する。
- 開示内容は、主に高速道路工事の進捗状況及び維持管理に係る工事進捗により高速道路ネットワークが形成及び維持されていることを示すアウトプット指標と、主に公社運営会議委員報告資料から高速道路ネットワークの利用に伴い交通量や渋滞状況等や安全対策に係る交通事故数等のアウトカム指標から構成されており、高速道路事業の社会改善効果を図る情報が開示されている。
- 事業の状況に関して公社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図るため、名古屋高速道路公社運営会議を設置し、社会改善効果を含む報告内容を公社ウェブサイトにて開示している。  
<https://www.nagoya-expressway.or.jp/kousin/topics/uneikaigi.html>

当会社を取り巻く経営・社会的課題	当会社における取り組み	レポート内容	
		アウトプット	アウトカム
経済活動の 広域化・交流 人口の拡大	高速道路の新 規建設（新 設）・改良工 事(改築)	新規建設・改良工事の進捗状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 開通一覧 <a href="https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/kosya/history.html">https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/kosya/history.html</a></li> <li>● 路線名・整備計画図 <a href="https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/jigyo/corp/plan.html">https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/jigyo/corp/plan.html</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● お客様満足度調査の総合満足度</li> <li>● 総事故件数</li> <li>● 死亡事故件数</li> <li>● 逆走・誤進入による事故件数</li> <li>● 大規模修繕完了率</li> </ul>
	交通安全対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事故対策の取り組み <a href="https://www.nagoya-expressway.or.jp/safety/14.html">https://www.nagoya-expressway.or.jp/safety/14.html</a></li> </ul>	
	高速道路の長 寿命化対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大規模修繕計画 <a href="https://www.nagoya-expressway.or.jp/kousin/topics/daikibo_shuuzen.html">https://www.nagoya-expressway.or.jp/kousin/topics/daikibo_shuuzen.html</a></li> </ul>	
安全・安心に 対する社会 的要請	高速道路の維 持管理	維持管理等の進捗状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 構造物の維持管理に向けた取り組み <a href="https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/ijikanri/index.html">https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/ijikanri/index.html</a></li> </ul>	
	お客様ニーズ の多様化・高 度化	快適なドライブ 環境の追求 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 渋滞対策実施箇所 <a href="https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/jutai/index.html">https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/jutai/index.html</a></li> <li>● 雪氷対策 <a href="https://www.nagoya-expressway.or.jp/public_html/yuki3.html">https://www.nagoya-expressway.or.jp/public_html/yuki3.html</a></li> </ul>	

投資家に対して調達資金の充当状況及び充当方法（新規/リファイナンス）を年次で公社ウェブサイトにおいて開示する。インパクト・レポートとして、高速道路事業の進捗を始めとするアウトプット指標・アウトカム指標を情報毎に年次または随時に開示する。レポート内容は適切と評価できる。

以 上

**【留意事項】**

セカンドオピニオンは、信用格付業ではなく、金融商品取引業等に関する内閣府令第299条第1項第28号に規定される関連業務（信用格付業以外の業務であって、信用格付行為に関連する業務）です。当該業務に関しては、信用格付行為に不当な影響を及ぼさないための措置と、信用格付と誤認されることを防止するための措置が法令上要請されています。

セカンドオピニオンは、企業等が環境保全及び社会貢献等を目的とする資金調達のために策定するフレームワークについての公的機関または民間団体等が策定する当該資金調達に関連する原則等との評価時点における適合性に対する R&I の意見です。R&I はセカンドオピニオンによって、適合性以外の事柄（債券発行がフレームワークに従っていること、資金調達の目的となるプロジェクトの実施状況等を含みます）について、何ら意見を表明するものではありません。また、セカンドオピニオンは資金調達の目的となるプロジェクトを実施することによる成果等を証明するものではなく、成果等について責任を負うものではありません。セカンドオピニオンは、いかなる意味においても、現在・過去・将来の事実の表明ではなく、またそのように解されてはならないものであるとともに、投資判断や財務に関する助言を構成するものでも、特定の証券の取得、売却又は保有等を推奨するものでもありません。セカンドオピニオンは、特定の投資家のために投資の適切性について述べるものでもありません。R&I はセカンドオピニオンを行うに際し、各投資家において、取得、売却又は保有等の対象となる各証券について自ら調査し、これを評価していただくことを前提としております。投資判断は、各投資家の自己責任の下に行われなければなりません。

R&I がセカンドオピニオンを行うに際して用いた情報は、R&I がその裁量により信頼できると判断したものではあるものの、R&I は、これらの情報の正確性等について独自に検証しているわけではありません。R&I は、これらの情報の正確性、適時性、網羅性、完全性、商品性、及び特定目的への適合性その他一切の事項について、明示・黙示を問わず、何ら表明又は保証をするものではありません。

R&I は、R&I がセカンドオピニオンを行うに際して用いた情報、セカンドオピニオンの意見の誤り、脱漏、不適切性若しくは不十分性、又はこれらの情報やセカンドオピニオンの使用に起因又は関連して発生する全ての損害、損失又は費用（損害の性質如何を問わず、直接損害、間接損害、通常損害、特別損害、結果損害、補填損害、付随損害、逸失利益、非金銭的損害その他一切の損害を含むとともに、弁護士その他の専門家の費用を含むものとします）について、債務不履行、不法行為又は不当利得その他請求原因の如何や R&I の帰責性を問わず、いかなる者に対しても何ら義務又は責任を負わないものとします。セカンドオピニオンに関する一切の権利・利益（特許権、著作権その他の知的財産権及びノウハウを含みます）は、R&I に帰属します。R&I の事前の書面による許諾無く、評価方法の全部又は一部を自己使用の目的を超えて使用（複製、改変、送信、頒布、譲渡、貸与、翻訳及び翻案等を含みます）し、又は使用する目的で保管することは禁止されています。

セカンドオピニオンは、原則として発行体から対価を受領して実施したものです。

**【専門性・第三者性】**

R&I は 2016 年に R&I グリーンボンドアセスメント業務を開始して以来、多数の評価実績から得られた知見を蓄積しています。2017 年から ICMA（国際資本市場協会）に事務局を置くグリーンボンド原則/ソーシャルボンド原則にオブザーバーとして加入しています。2018 年から環境省のグリーンボンド等の発行促進体制整備支援事業の発行支援者（外部レビュー部門）に登録しています。

R&I の評価方法、評価実績等については R&I のウェブサイト（<https://www.r-i.co.jp/rating/esg/index.html>）に記載しています。

R&I と資金調達者との間に利益相反が生じると考えられる資本関係及び人的関係はありません。

## ソーシャルボンド／ソーシャルボンド・プログラム

### 独立した外部レビューフォーム

#### セクション 1. 基本情報

発行体名：名古屋高速道路公社

ソーシャルボンドの ISIN または発行体のソーシャルボンド発行に関するフレームワーク名（該当する場合）：ソーシャル・ファイナンス・フレームワーク

独立した外部レビュー実施者名：格付投資情報センター

本フォーム記入完了日：2022年10月13日

レビュー発表日：2022年10月13日

#### セクション 2. レビュー概要

レビュー範囲：

必要に応じて、レビューの範囲を要約するために以下の項目を利用又は採用する。

本レビューでは、以下の要素を評価し、ソーシャルボンド原則（以下、SBP）との整合性を確認した：

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の使途 | <input checked="" type="checkbox"/> プロジェクトの評価と選定のプロセス |
| <input checked="" type="checkbox"/> 調達資金の管理 | <input checked="" type="checkbox"/> レポーティング           |

独立した外部レビュー実施者の役割

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> セカンドオピニオン | <input type="checkbox"/> 認証                 |
| <input type="checkbox"/> 検証                   | <input type="checkbox"/> スコアリング/レーティング（格付け） |
| <input type="checkbox"/> その他（ご記入ください）：        |   |

注記：複数のレビューを実施又は異なる複数のレビュー実施者が存在する場合、それぞれ別々の用紙にご記入ください。

## レビューのエグゼクティブサマリおよび／またはレビュー全文へのリンク (該当する場合)

<セカンドオピニオン>

フレームワークがソーシャルボンド原則 2021 及び金融庁のソーシャルボンド・ガイドラインに則ったものである旨のセカンドオピニオンを提供する。

詳細はレポート本文を参照。

### セクション 3. レビュー詳細

レビュー実施者には可能な限り以下の情報を提供し、レビュー範囲を説明するためにコメントセクションを利用するよう推奨する。

#### 1. 調達資金の使途

セクションに関する全般的なコメント (該当する場合) :

レポート本文の「1. 調達資金の使途」を参照。

**SBP** による調達資金の使途カテゴリ :

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> 手ごろな価格の基本的インフラ設備  | <input type="checkbox"/> 必要不可欠なサービスへのアクセス   |
| <input type="checkbox"/> 手ごろな価格の住宅  | <input type="checkbox"/> 中小企業向け資金供給及びマイクロファイナンスによる潜在的効果などを通じた雇用創出や社会経済的危機を原因とした失業の防止・緩和 |
| <input type="checkbox"/> 食糧の安全保障と持続可能な食糧システム  | <input type="checkbox"/> 社会経済的向上とエンパワーメント   |
| <input type="checkbox"/> 発行時には知られていなかったが現在 <b>SBP</b> カテゴリへの適合が予想されている、又は、 <b>SBP</b> でまだ規定されていないその他の適格分野 | <input type="checkbox"/> その他 (ご記入ください) :  |

**SBP** の事業区分に当てはまらない場合で、社会に関する分類がある場合は、ご記入ください:

対象とする人々 :

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 貧困ライン以下で暮らしている人々 | <input type="checkbox"/> 排除され、あるいは社会から取り残されている人々、あるいはコミュニティ |
| <input type="checkbox"/> 障がいのある人々         | <input type="checkbox"/> 移民や難民                              |
| <input type="checkbox"/> 十分な教育を受けていない人々   | <input type="checkbox"/> 十分な行政サービスを受けられない人々                 |



- 失業者
- 女性、あるいは性的・ジェンダーマイノリティ
- 高齢者と不安定な状態に置かれている若者
- その他自然災害の罹災者等を含む弱者グループ
- その他（ご記入ください）：一般の人々

## 2. プロジェクトの評価と選定のプロセス

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

レポート本文の「2. プロジェクトの評価と選定のプロセス」を参照。

### 評価と選定

- 十分な発行体の社会面での持続可能性に係る目標がある
- 文書化されたプロセスにより、定義された事業区分にプロジェクトが適合すると判断される
- ソーシャルボンドの適格プロジェクトを定義した透明性の高いクライテリアがある
- 文書化されたプロセスにより、プロジェクトに関連する潜在的な ESG リスクは特定・管理される
- プロジェクトの評価と選定のためのクライテリアの概要が、公表される
- その他（ご記入ください）：

### 責任およびアカウンタビリティに関する情報

- 外部機関の助言または検証を受けた評価／選定基準である
- 組織内で定められた評価基準である
- その他（ご記入ください）：

## 3. 調達資金の管理

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

レポート本文の「3. 調達資金の管理」を参照。

### 調達資金の追跡管理：

- ソーシャルボンドの調達資金は、発行体により適切な方法で分別又は追跡管理される

- 未充当資金について、想定される一時的な運用方法の種類が開示される
- その他（明記ください）：

追加的な開示：

- 将来の投資にのみ充当
- 既存および将来の投資に充当
- 個別単位の支出に充当
- ポートフォリオ単位の支出に充当
- 未充当資金のポートフォリオを開示する
- その他（ご記入ください）：

#### 4. レポーティング

セクションに関する全般的なコメント（該当する場合）：

レポート本文の「4. レポーティング」を参照。

調達資金の使途に関するレポーティング：

- プロジェクト単位
- 個別債券単位
- プロジェクトポートフォリオ単位
- その他（明記ください）：

レポーティングされる情報：

- 充当した資金の額
- 投資総額に占めるソーシャルボンドによる調達額の割合
- その他（明記ください）：

頻度：

- 年次
- 半年に一度
- その他（明記ください）：

社会改善効果に関するレポーティング：

- プロジェクト単位
- 個別債券単位
- プロジェクトポートフォリオ単位
- その他（明記ください）：

頻度：

- 年次
- 半年に一度
- その他（明記ください）：

**レポートされる情報（計画又は実績）：**

- 受益者の数  対象とする人々  
 その他 ESG 指標（明記ください）： リポート本文の「4. レポート」を参照。

**開示方法**

- 財務報告書に掲載  サステナビリティ報告書に掲載  
 臨時に発行される文書に掲載  その他（明記ください）：ウェブサイト  
 レポートは外部レビュー済（該当する場合は、レポートのどの部分が外部レビューの対象であるか明記してください）：

該当する場合は、「有益なリンク」のセクションに、報告書の名称、発行日を明記してください。

**有益なリンク**（例えば、レビュー実施者の評価方法や実績、発行体の文書等。）

- |  |
|--|
| 1. 評価手法及びサービス<br><a href="https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.html">https://www.r-i.co.jp/rating/products/esg/index.html</a>                               |
| 2. 評価実績  |
| （1）グリーンファイナンス<br><a href="https://www.r-i.co.jp/rating/esg/greenfinance/index.html">https://www.r-i.co.jp/rating/esg/greenfinance/index.html</a>                       |
| （2）サステナビリティファイナンス<br><a href="https://www.r-i.co.jp/rating/esg/sustainabilityfinance/index.html">https://www.r-i.co.jp/rating/esg/sustainabilityfinance/index.html</a> |
| （3）ソーシャルファイナンス<br><a href="https://www.r-i.co.jp/rating/esg/socialfinance/index.html">https://www.r-i.co.jp/rating/esg/socialfinance/index.html</a>                    |

該当する場合は、利用可能なその他外部レビューをご記入ください

**実施されるレビューの種類：**

- セカンドオピニオン  認証  
 検証  スコアリング/レーティング（格付け）  
 その他（ご記入ください）：

レビュー実施者：

発表日：

## SBP で定義された独立した外部レビュー機関の役割について

- (i) セカンドオピニオン：発行体の支配下でない社会面の専門性を有する機関がセカンドオピニオンを提供する。オピニオンの提供者は発行体のソーシャルボンド・フレームワーク構築のためのアドバイザーから独立しているべきである。そうでなければ情報隔壁を設けるなど、セカンドオピニオンの独立性を確保するための措置をとることになる。オピニオンは通常はSBPへの適合性評価を基本とする。特に社会面での持続可能性に関する包括的な目標、戦略、方針、プロセスの評価と、調達資金を充当するプロジェクトの種類に応じた社会面の特徴に対する評価を含むことができる。
- (ii) 検証：発行体は、事業プロセスや社会基準などに関連づけて設定する基準に対して独立した検証を受けることができる。検証は、内部基準や外部基準あるいは発行体が作成した要求との適合性に焦点を当てるものになる。また原資産の社会面での持続可能性に係る特徴についての評価を検証と称し、外部クライテリアを参照することがある。さらにソーシャルボンドで調達される資金の内部追跡管理方法とその資金の充当状況、社会面での影響、SBPのレポートイングとの適合性に関する保証や証明も検証と呼ぶことがある。
- (iii) 認証：発行体は、ソーシャルボンドやそれに関連するソーシャルボンド・フレームワーク、または調達資金の用途について、一般に認知されているソーシャル基準やソーシャルラベルへの適合性に係る認証を受けることができる。ソーシャル基準やソーシャルラベルは具体的なクライテリアを定義したもので、通常は認証クライテリアとの適合性を、検証などの手法を用いて、資格認定された第三者機関が確認する。
- (iv) スコアリング/レーティング（格付け）：発行体は、ソーシャルボンド、それに関連するソーシャルボンド・フレームワーク、調達資金の用途などの特徴について、専門的な調査機関や格付機関の資格を有する第三者機関から、それぞれの機関が確立した評価手法に基づく査定や評価を受けることができる。評価結果には、社会面のパフォーマンスデータ、SBPに関連するプロセス、SBPに関連するプロセス、あるいは他のベンチマークに焦点を当てたものが含まれることがある。このようなスコアリングや格付は、信用格付（たとえその中に重要な社会面のリスクが反映されているとしても）とはまったく異なったものである。