（エンゲージメント報告）
地域とつながる高速道路インフラ
～サステナビリティ・ファイナンスを通じて～
新潟県×NEXCO 東日本

（概要）

2026 年 3 月 19 日、新潟県と東日本高速道路株式会社（以下、NEXCO 東日本）とのエンゲージメントが新潟県庁で実施された。基金を活用した一括運用やラダーポートフォリオの構築を実現している新潟県と、ソーシャルボンド、サステナビリティボンドで大型の起債計画が続く NEXCO 東日本との間で、資金調達・運用に限らず、両者のサステナビリティの取組など多方面にわたる意見交換がなされた。
また、エンゲージメントの前には、新潟県内で NEXCO 東日本の 4 車線化工事が進んでいる磐越道（三川 IC～安田 IC 間）の宝珠山トンネル工事の現場見学も実施された。新潟県内における道路をはじめとしたインフラ整備の重要性と、日本海側の広域代替機能といった国土全体の経済・社会のレジリエンスに、新潟県の地理的条件と NEXCO 東日本のネットワークに対する期待の大きさを実感する機会となった。

2026 年 7 月 27 日

みずほ証券サステナビリティ推進部
シニア・サステナビリティ・ストラテジスト
香月康伸

本資料は情報の提供のみを目的としており、取引の勧誘を目的としておりません。投資の最終決定は投資家ご自身の判断でなさるようお願いいたします。最後のページに本資料のご利用に関する重要な確認事項および留意点を掲載しています。

2026 年 3 月 19 日、東日本高速道路株式会社（以下、NEXCO 東日本）と新潟県とのエンゲージメントが新潟県庁で実施された。新潟県からは総務部財政課の谷口信平課長が、NEXCO 東日本からは総務・経理本部 経理財務部財務課の外門直之課長が参加し、資金調達・運用に限らず、両者のサステナビリティの取組など多方面にわたる意見交換がなされた。
エンゲージメントの前には、新潟県内で NEXCO 東日本の 4 車線化工事が進んでいる磐越道（三川 IC～安田 IC 間）の宝珠山トンネル工事の現場見学も実施された。
対談は、県土面積が広い新潟県内における道路をはじめとしたインフラ整備の重要性と、日本海側の広域代替機能といった日本全体の経済・社会のレジリエンスに、新潟県の地理的条件と NEXCO 東日本のネットワークの役割への期待の大きさを実感する機会となった。以下、本稿は今次対談の内容を市場参加者に共有することを目的としたい。

Q.　新潟県内でのインフラ整備の必要性と現状

谷口氏

新潟県財政課の谷口です。本日はよろしくお願いします。県内のインフラ整備の必要性ですが、新潟県は県の面積が全国 5 位と広いため、当然、県土面積とリンクする形で県の道路管理延長は全国 3 位となっています。地理的な特徴からみてもインフラ整備の必要は相対的に高いと言えます。
また、本県は太平洋側と同時被災のリスクが低いこと、日本海側の広域交通の要衝ということもありますので、国全体で見たときにも BCP やリダンダンシーという観点からも、広域代替機能としての役割を果たす責務もあると認識しています。

Q.　NEXCO 東日本のネットワークによる新潟県での開通効果等

外門氏

NEXCO 東日本の外門です。よろしくお願いします。まず、新潟県内の高速道路ネットワークですが、県内に 5 本の高速道路が通っており、昨年全線開通から 40 年を迎えた関越道をはじめ、北陸道、磐越道、上信越道、日本海東北道（管内は新潟中央 JCT～荒川胎内 IC）の 5 路線を管理運営しています。

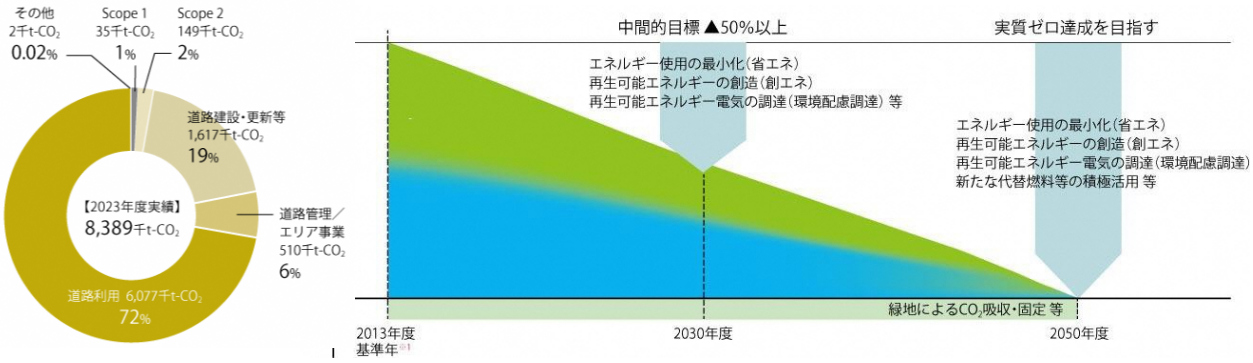
開通効果として、まず「地域活性化」という観点でご紹介します。関越道の全線開通後 40 年で、累計約 13 兆円の経済効果がもたらされたと試算されています。新潟県は農産物の生産が盛んですが、関越道全線開通により販路が拡大し、新潟県産チューリップの東京都中央卸売市場におけるシェアは 2.1 倍に成長したとされており、チューリップの切り花の出荷量では新潟県が全国 1 位です。同じく米菓の出荷額は 2.7 倍に成長しています。また、新潟県と

東京都を結ぶ関越道の開通により、途中の群馬県・埼玉県との貨物流動量が 259 万 t、約 86%増加したとの数字もあります。
そろそろ桜の季節でございますが、沿線観光という面では、新潟県で有名な高田城百万人観桜会への来場者数は、上信越道全線開通時の 1999 年から 2019 年までで約 1.6 倍増加という数字もございます。
次に「救急医療支援」という観点でご紹介しますが、高速道路の整備により、迅速・安全な救急搬送が可能になります。関越道に関しては、長岡赤十字病院及び魚沼基幹病院といった三次医療施設の 30 分圏が拡大したこと、一般道走行時と比較して横揺れも少ないことなどが挙げられます。
最後に、「災害対応」の観点でご紹介します。先ほど、谷口さんのお話にもありましたが、災害発生時においては高速道路の機能が重要になってきます。2004 年の新潟県中越地震発生時には、関越道は発災 19 時間後に緊急車両が、13 日後には一般車両が通行可能となり、物資運搬や復旧活動を支えました。また、2011 年の東日本大震災発生時には、太平洋側、首都圏の交通が麻痺する中、北陸道、磐越道など日本海側を経由して東北方面に支援車両が到着できたという事例もございます。

Q.　NEXCO 東日本のカーボンニュートラル推進戦略

外門氏　高速道路を通じて社会を支える使命を持続的に果たすため、「NEXCO 東日本グループカーボンニュートラル推進戦略」を策定し、2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、取り組んでいます。当社グループの活動による Scope1 及び Scope2 については、2050 年に CO2 の実質排出量ゼロ、中間的目標として 2030 年度に 2013 年度対比 50%以上削減を目指しています。高速道路の利用及び建設等のための調達工事による Scope3 についても、削減に寄与する施策を推進します。
当社の CO2 排出量をみると、Scope3 が大半を占めており、なかでも高速道路の利用によるものが大きいのが現状です。

■左：NEXCO 東日本の 2023 年度における CO2 排出量内訳
右：NEXCO 東日本の Scope1 及び Scope2 の CO2 排出量削減目標



出所：NEXCO 東日本

高速道路は、走行する車からの排出量が多いイメージもあるでしょうが、一般道に比べますと、安定した速度で走行していただくことで、信号待ちなどによって生じる排出が削減されますので、一般道から高速道路に利用転換していただくことが自動車交通全体の CO2 排出量削減に貢献すると考えています。
また、気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化ですが、これは高速道路の長期通行止めをもたらす可能性があります。そのような災害が発生した場合は、経済社会への悪影響、当社にとっては料金収入の減少、災害復旧費用の増加、あるいは人命救助及び復興支援の遅れ等の影響が懸念されるため、適応策として高速道路の整備・強化、4 車線化の推進によるネットワーク機能の充実を図ります。さらに、環境負荷自体を低減する緩和策として、渋滞対策、のり面の樹林健全化、SA・PA への急速充電器新設・複数口化等も着実に進めています。

Q.　新潟県の「脱炭素社会への転換」の取組

谷口氏　本県の取組ですが、令和 2 年度に、2050 年までの温室効果ガス排出量実質ゼロを表明しております。その後、令和 3 年度には、「新潟県 2050 年カーボンゼロの実現に向けた戦略」、つまり表明したものに対して、どのような戦略でやっていくかというものを策定しました。そこでは、①創出（create）、②活用（consume）、③削減（cut）、④吸収・貯留（capture）の 4 つの C を柱として取り組んでいくことを定めています。
直近で申し上げれば、令和 7 年度に「新潟県脱炭素社会の実現に関する条例」が施行されています。この条例は、県だけでなく、県民や事業者の皆さまも含めて、「オール新潟」で脱炭素社会の実現に向けた取組を加速化させるためのものです。

■新潟県の脱炭素に向けた 4 つの柱の取組

出所：新潟県

いくつか具体的なものを紹介させてください。まず、「新潟カーボンゼロチャレンジ」という取組ですが、これは普及啓発の側面が大きいのですが、大学生とコラボをして、出前講座やイベントでのブースの出展などで、若い目線で普及活動を行ってもらっております。また、令和 8 年度の目玉の事業を 2 つご紹介したいのですが、1 つは「日本海側最大級 GX クラスター形成プロジェクト」です。これは、本州日本海側最大のエネルギー供給基地である新潟東港の特長も活かしながら、脱炭素エネルギー供給企業および大口需要企業の集積を進め、日本海側最大級の GX クラスター形成を強力に促進するものです。もう 1 つは、「次世代型太陽電池社会実装促進事業」です。令和 7 年度からスタートして、令和 8 年度に拡充したものでして、ペロブスカイトやカルコパイライトなどを用いた実証事業支援や県内企業の参入促進などを図るものです。雪国ですと、屋根に積雪すると冬季の発電の効率が下がるため、従来型よりも壁面などに貼れる次世代型の太陽電池は可能性があると考えられます。しかし、壁に施工する技術は未開発ですので、販売されても施工業者が存在しないと実装できないことになります。そこで、令和 8 年度からは施工についても取組企業を応援したいと考えています。

Q.　新潟県の基金運用方針、サステナビリティボンドへの投資スタンス、そして NEXCO 東日本のサステナビリティボンドへの投資理由

谷口氏

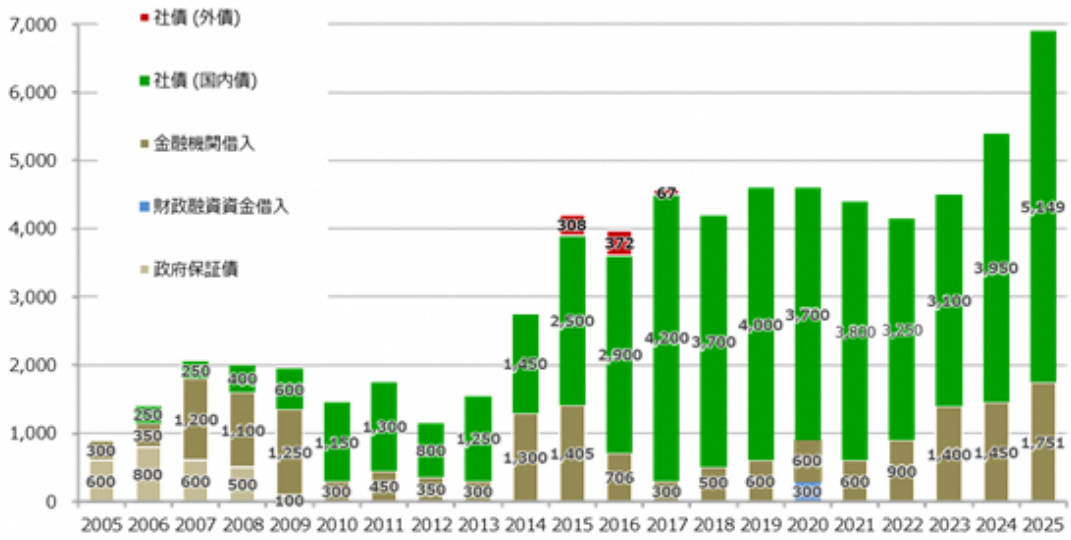
3 点ご質問をいただきましたが、まずは本県がどのような資金運用（基金運用）をしているかをご説明します。平成 31 年 2 月に財政調整基金の枯渇、起債許可団体への移行が見込まれることを公表しました。その後、令和元年に「新潟県行財政改革行動計画」を策定し、聖域なき歳出削減や自主財源の確保に取り組んだ経緯があります。そのなかで、歳入確保という面から、資金の運用についても年々見直しを行い、拡充を図ってきました。令和 8 年 1 月時点では、31 の基金があり、総額 3,500 億円程度を財政課が中心となって運用をしております。そのうち 2,000 億円強と大部分を占める県債管理基金では、令和 2 年度から令和 6 年度にかけて、20 年の超長期債でラダー運用のポートフォリオを構築しました。令和 7 年度からは、2,000 億円を超える部分についても 10 年債のラダー運用を開始しているところです。また、令和 7 年度からは、県債管理基金以外についても一括運用を開始しており、令和 9 年度には完成させる計画です。これらの取組により、あまり基金運用をしていなかった時代と比べ、令和 9 年度には 30 億円程度の増収が見込まれています。2 つ目のサステナビリティボンドへの投資の考え方ですが、本県は令和 4 年度に「新潟県 SDGs 未来都市計画」を策定しており、SDGs に資する取組を行ってきております。基金の運用においても、SDGs の推進を図ることを考えないといけないということで、本県が購入する債券の一部として、グリーンボンドやサステナビリティボンド等

を購入しています。県がシンボリックに取組を進めていくという観点からも、こうした債券への投資を県が積極的に採用しているという視点は重要だと感じており、サステナビリティボンド等へ投資していることを県ホームページ等で発信する準備をしています。
3 点目ですが、NEXCO 東日本への投資理由ですが、これはシンプルでして、先ほど申し上げたとおり、本県は広い県土であることからインフラの必要性、重要性が高いと認識しています。NEXCO 東日本の高速道路整備は、本県の拠点化、交通ネットワークの構築に直結する重要なものと認識していますので、投資させていただくことで事業の促進を期待しています。

Q.　NEXCO 東日本の資金調達の状況と資金調達方針、高速道路事業のソーシャル・グリーン性

外門氏　当社は、高速道路の新設・改築、修繕、災害復旧、特定更新に係る資金を、社債発行及び借入金により調達しています。首都圏における東京外環道や横浜環状南線等の新設が本格化したことを背景に、2015 年度以降は毎年度 4,000 億円超の資金調達を行っています。

■NEXCO 東日本による高速道路建設に係る資金調達額の推移　（億円）



出所：NEXCO 東日本

当社は定例的に社債を発行しており、4 月、7 月、9 月、11 月、1 月を基本の発行月としています。それから、高速道路機構への資産引き渡し見込みに応じて発行年限を設定しており、2025 年度は 2 年、5 年、10 年の 3 年限で、合計 5,149 億円を社債で調達しました。
2026 年度の調達方針ですが、社債と借入金により 5,600 億円を調達する予定です。発行月は変わりませんが、発行年限は 3 年ぶりに 7 年債を加える計画です。

続いて、当社の社債のソーシャル性、グリーン性についてです。2019 年 6 月に「ソーシャル・ファイナンス・フレームワーク」を、2024 年 6 月には「サステナビリティ・ファイナンス・フレームワーク」を策定し、第三者評価を R&I 様から取得しました。現在、当社の資金調達はサステナビリティ・ファイナンス・フレームワークに基づいて実施しており、発行する社債はすべて「ソーシャルボンド」もしくは「サステナビリティボンド」のいずれかとなっています。
ソーシャルボンドの対象となるプロジェクトは、高速道路の新設・改築、修繕、災害復旧、特定更新と広くにわたっています。たとえば、管内道路ネットワーク整備や 4 車線化、付加車線事業は「地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進」に対応すると評価されています。最近、社会的に問題になっています逆走防止対策や、暫定 2 車線区間の正面衝突防止対策は「交通安全の確保」に対応しています。高速道路リニューアルプロジェクトの推進は「インフラの老朽化対策」に対応しているなど、対象プロジェクトの実施を通じて、社会的課題の解決に貢献しているということでソーシャル性を認められています。
サステナビリティボンドの対象となるプロジェクトは、高速道路の建設のなかでも「大雨・大雪による道路ネットワーク寸断を防止することを目的とした 4 車線化」です。磐越道では三川 IC～安田 IC 間、会津坂下 IC～津川 IC 間が該当します。4 車線化することで、まず高速道路を全面的に通行止めとするリスクが軽減されます。たとえば、大雨によるのり面崩壊が発生した際には、4 車線のうち片側 2 車線を対面通行として、交通機能を維持することが可能です。また、並行する一般道が通行止めになった際には代替路として機能することも期待されます。すなわち、4 車線化のプロジェクトの実施を通じて気候変動適応に貢献しているという点で、グリーン性が認められています。

Q.　新潟県と NEXCO 東日本の協業、連携した取組

外門氏

平成 24 年の 2 月に新潟県と包括連携協定を結ばせていただきました。新潟県が誇る「豊富な観光資源・文化施設や特色ある県産品」と、当社の「災害に強く、充実した高速道路網や SA・PA」という双方が持つ資源を有効活用することによる相乗効果が期待され、これにより、安全・安心な高速道路網の確保を通じて観光振興や県産品の消費拡大、地域社会の発展に貢献することができ、また、当社にとっても高速道路ユーザーの拡大や SA・PA の利便性向上にも繋がると考えました。
現在においても、年 2 回フォローアップ会議を実施し、協力状況の確認や各者からの情報提供・意見交換を実施する等、協定パートナーとして様々な事業において相互協力をしています。
具体的な取組として 2 点ご紹介します。1 点目が、関越道全線開通 40 周年関連です。

昨年 10 月～12 月には、新潟県庁における関越道整備効果等のパネル展示にご協力いただきました。また、埼玉県のららぽーと富士見において記念イベントを実施した際も、新潟県のご紹介により魚沼市がブース出展をしてくださりました。
2 点目が、平成 24 年から毎年実施している「じょうしんえつ絵画展」です。地域連携と次世代教育支援の一環として、地元の小学生に絵を描くことの素晴らしさや夢を持つことの大切さを知ってもらうこと、また、高速道路事業への関心や理解を深めてもらうことを目的としています。新潟県においては、上越地域振興局地域整備部長に審査委員を毎年お願いしているところです。
その他、当社の料金企画割引と連携した観光キャンペーンや、現場見学・研修会の実施等、幅広い分野で協力させていただいています。

谷口氏　既に詳細なご説明をいただいたので、具体的な連携として昨年度協力いただいたものを 2 つご紹介したいと思います。1 つ目はインフラ活用の意味で、SA・PA において県の観光案内を掲示していただき、観光施策にご協力いただいています。ソフト面として、磐越道の 4 車線化事業で工事が進められている宝珠山トンネルにおいて、県の土木部職員を対象にトンネル技術習得を目的とした現場研修をしていただきました。

Q.　新潟県が高速道路に期待すること

谷口氏　高速道路に期待することですが、令和 7 年 9 月に、NEXCO 東日本の社長に対して、同 11 月には国土交通省に対して本県知事の花角が「磐越自動車道及び日本海東北自動車道の早期の 4 車線化」の要望を実施させていただいています。こうした個別の事案を含めて、先ほども申し上げましたが、日本海側の広域代替機能としての役割をしっかりと果たす責務があると認識していますので、NEXCO 東日本さんと足並みを揃えて、高速道路整備の推進を図ってまいりたいと考えています。

また、より各論にはなりますが、本県には原子力発電所が立地していることもありまして、「原子力災害時の住民避難を円滑にするための避難路の整備促進に向けた協議の枠組み」を国と設けておりまして、この枠組みの中で、原子力災害時の住民避難を円滑にするために、「原発周辺から UPZ 圏外に避難するための幹線道路であり、原発を中心として 6 方向に放射状に避難する経路」の確保に資する整備をすることになっています。高速道路に関連する整備事業も計画しておりますので、今後、必要に応じてご協力いただけるとありがたいと考えています。
※UPZ：緊急防護措置を準備する区域（Urgent Protective Action Planning Zone）

Q.　NEXCO 東日本の今後の整備・大規模修繕等の計画と課題

外門氏

計画としては、ミッシングリンクの解消に向けて、首都圏における圏央道や東京外環道、横浜環状南線の整備等を進めます。東京外環道の整備により、関越道～中央道～東名高速間の移動に係る時間の短縮や、一般道・生活道路側の渋滞緩和、また空港へのアクセス性の向上や食品流通、農産物輸送の時間短縮等様々な観点で整備効果が期待されます。
また、暫定 2 車線区間の 4 車線化も進めます。本日、見学していただいた磐越道　三川 IC～安田 IC 間や、会津坂下 IC～津川 IC 間等の事業中区間を引き続き整備するとともに、未事業化区間についても、調査結果等を踏まえて事業化がなされ次第、着手していきます。このほか、各地でスマート IC の設置や高速道路リニューアルプロジェクトも進める計画です。2026 年度の新潟県内における事業としては、年度内に北陸道の長岡西大積スマート IC が開通する予定です。関越道　水上 IC～湯沢 IC 間の土樽橋では、床版取替工事を継続して実施する予定です。

また、課題となっている働き方改革や人材確保に対応するため、業務の省力化・効率化を図ります。国内の生産年齢人口の減少により担い手不足が進む中、当社のみならず、現場で働いていただいている方も含めて、遠隔立会の導入や、週休 2 日を踏まえた適正な工期の設定等を内容とする、業務効率化・簡素化のルール「工事円滑化ガイドライン」の浸透に努めています。2024 年度には、工事目的物の出来形管理を簡略化・効率化するために出来形調書の様式を見直し、2025 年度中に導入しました。今後は対象工種の拡大を図ります。
また、工事に伴うお客さまへの影響を最小限にとどめることも課題です。近年では、交通量の多い区間でリニューアル工事を進める事例が増えてきました。群馬県区間となりますが、関越道　昭和 IC～沼田 IC 間の三室沢橋床版取替工事では、特に交通量が増加する 3 連休などの多大な渋滞回避のため、一時対面通行規制を解除する対応をしながら工事を実施しました。今後も、新技術活用を含む各種対策により、柔軟な交通運用を図りながら、渋滞の発生など、お客さまへの影響を最小限にとどめる工事を進めます。

本資料は情報提供を目的としたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。ここに記載されているデータ、意見などはみずほ証券が信頼に足り、かつ、正確であると判断した情報に基づき作成されたものではありますが、みずほ証券はその正確性、確実性を保証するものではありません。また、ここに記載された内容は、事前連絡なしに変更することがあります。なお、本資料の著作権はみずほ証券に属し、その目的を問わず無断で引用または複製することを禁じます。

金融商品取引法に係る重要事項
債券の価格は、市場の金利水準の変化や発行者の信用状況等によって変動しますので、償還前に換金する場合には、損失が生じるおそれがあります。また、外貨建債券は、為替相場の変動等によっても損失が生じるおそれがあります。なお、債券の利金・償還金の支払いについて、発行者の信用状況等によっては、支払いの遅滞・不履行が生じるおそれがあります。債券を当社との相対取引によりご購入いただく場合は、購入対価のみをお支払いいただきます。

外貨建商品等の売買等にあたり、円貨と外貨を交換する際には、外国為替市場の動向を踏まえて当社が決定した為替レートによるものとします。

商品ごとに手数料等およびリスクは異なりますので、当該商品等の契約締結前交付書面や目論見書またはお客さま向け資料等をよくお読みください。

商号等 みずほ証券株式会社 金融商品取引業者 関東財務局長(金商)第９４号
加入協会 日本証券業協会、一般社団法人資産運用業協会、
一般社団法人金融先物取引業協会、一般社団法人第二種金融商品取引業協会、
一般社団法人日本 STO 協会

MG5212-260727-03