

債務返済の見通しの根拠

1. 将来交通量推計

将来交通量を推計するにあたっては、国土交通省が算出した総交通需要予測に基づき、各高速道路の利用割合を算出し推計しています。

各協定の将来交通量については、各業務実施計画の別添資料「推定交通量及びその算出の基礎を記載した書類」をご確認ください。(下表の「将来交通量」をクリックするとご覧いただけます。)

2. 将来金利

将来金利については、従来と同様に上限4%としました。

確実な債務返済を行う上で最大のリスクは将来金利の上昇です。機構の資金調達は長期間に及ぶことから、新規の資金調達にかかる将来金利の設定については、過去の金利水準を参考に金利上昇リスクを勘案し、上限4%としています。

近年、「ゼロ金利政策」等の金融政策により低金利の状況が続いていましたが、令和6年3月には「金融政策の枠組みの見直し」が行われ、その後、令和7年1月の政策委員会・金融政策決定会合において、政策金利である無担保コールレート(オーバーナイト物)が0.5%程度で推移するよう誘導目標が引き上げられました。こうした金利を取り巻く情勢が機構の調達金利に与える影響を注視する必要があります。また、内閣府が作成する「中長期の経済財政に関する試算」において、10年後の金利が上昇する予測が示されています。

各協定の将来金利につきましては、各業務実施計画の別添資料「貸付料及び貸付期間算出の基礎を記載した書類」をご確認ください。(下表の「将来金利」をクリックするとご覧いただけます。)

全国路線網	将来交通量	将来金利
地域路線網		
首都高速	将来交通量	将来金利
阪神高速(阪神圏)	将来交通量	将来金利
阪神高速(京都圏)	将来交通量	将来金利
一の路線		
一般国道158号(安房峠道路)	将来交通量	将来金利
一般国道201号(八木山バイパス)(その2)	将来交通量	将来金利