

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。

近年の金融政策は、従前からの「ゼロ金利政策」や「量的・質的金融緩和政策」に加え、平成28年2月から「マイナス金利政策」が適用されていましたが、令和6年3月には「金融政策の枠組みの見直し」が行われたところであり、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」においては、10年後の金利は上昇する見通しとなっています。

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