

# 財政制度等審議会 財政投融资分科会

## 説明資料

(経済対策における財政投融资)

令和2年12月10日

財務省理財局

## <目次>

1. 経済対策における財政投融资の活用 .....P2
2. (独)日本高速道路保有・債務返済機構 .....P3
3. (株)日本政策投資銀行 .....P4
4. (独)都市再生機構、(一財)民間都市開発推進機構 .....P5
5. 新関西国際空港(株)、自動車安全特別会計(空港整備勘定)  
.....P6
6. (国研)科学技術振興機構 .....P7
7. (独)福祉医療機構 .....P8

# 経済対策における財政投融資の活用

財政投融資: 7.7兆円程度  
(うち2年度3次補正追加分: 1.4兆円)

## 国土強靱化など安全・安心の確保と生産性向上

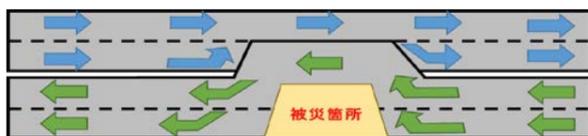
### 1. 高速道路の整備加速

【1兆円程度】  
(うち2年度3次補正追加: 5,000億円程度)

- 高速道路の4車線化は、災害発生時の道路ネットワークの確保に効果大。
- ⇒ 現下の低金利状況を活かし、安全・安心の確保の観点から優先度が高い区間について、財政融資を活用して整備を加速。



【4車線化による被災時の早期交通確保の例】



### 2. 都市再開発の加速 (防災まちづくり等)

【2,100億円程度の内数】  
(うち2年度3次補正追加: 1,600億円程度の内数)

- 地方都市等における民間の都市再開発を促進。
- 特に、土地区画整理による道路拡幅など、防災機能の強化にも資する都市再生を重点的に推進。



道路拡幅等を通じた、災害時避難経路の確保 (例)

## ポストコロナの経済構造への転換

### 1. デジタル社会の実現等に向けた投資加速

【5,900億円程度】  
(うち2年度3次補正追加: 3,700億円程度)

#### デジタル改革

1 デジタル社会の基盤となる「デジタル・インフラ」の整備  
(5G通信網やデータセンター等)

2 事業者の「DX (デジタル・トランスフォーメーション)」の支援  
(ビッグデータ活用、ロボット等)

- 財政投融資を活用した支援を行い、民間金融機関の資金も巻き込み、デジタル化投資を推進。
- 事業再構築の支援 (リスクマネーとの組み合わせ、アドバイザーの提供等) と一体で、既存産業のDXを支援。

#### グリーン投資

- エネルギー転換や次世代技術の開発への民間ビジネスの加速には、リスクを取った果敢な投資が不可欠。
- ⇒ DBJに「グリーン投資促進ファンド」を創設し、リスクマネー (出資等) を供給。

### 2. 地方都市等での新しい働き方の支援

【2,100億円程度の内数】  
(うち2年度3次補正追加: 1,600億円程度の内数)

- 地方都市等において、サテライトオフィス等、ポスト／ウィズコロナ時代の新たなニーズにも配慮した都市再開発を加速。



地方都市の駅周辺でのサテライトオフィス整備 (例)

### 3. コロナ感染症に対応した空港整備等

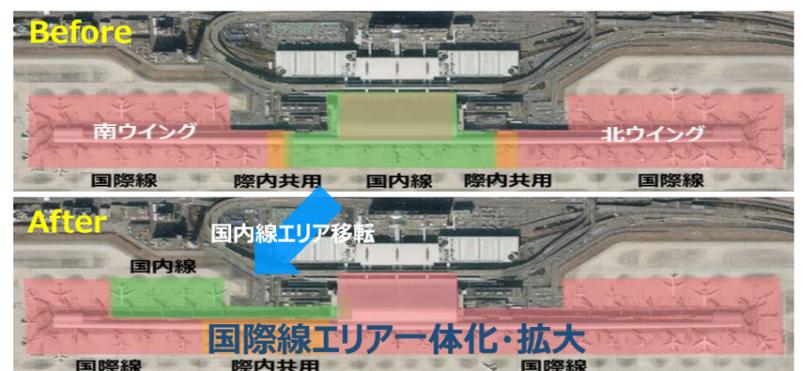
2年度3次補正追加: 2,500億円程度

- 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人も見据えて、低金利を活かし、コロナ対策の観点を取り入れたターミナルの刷新や滑走路の増設等を加速。

#### 感染症リスクを低減しつつ、取扱能力を大幅増

- 国際線出発エリア面積 +60%
- 保安検査場 4,500⇒6,000人/時
- 国際線取扱能力 1,200⇒3,000万人/年

【関西国際空港 (第1ターミナルの刷新)】



上記の他、大学ファンドの創設【4兆円程度(※1)】や医療機関等への支援【1兆4,000億円程度(※2)】、鉄道・電力セクターの強靱化を支援【2,500億円程度(うち2年度3次補正追加: 1,500億円程度)】

(※1: 科学技術振興機構3年度要求4兆円の内数、※2: 福祉医療機構3年度要求1兆6,898億円の内数)

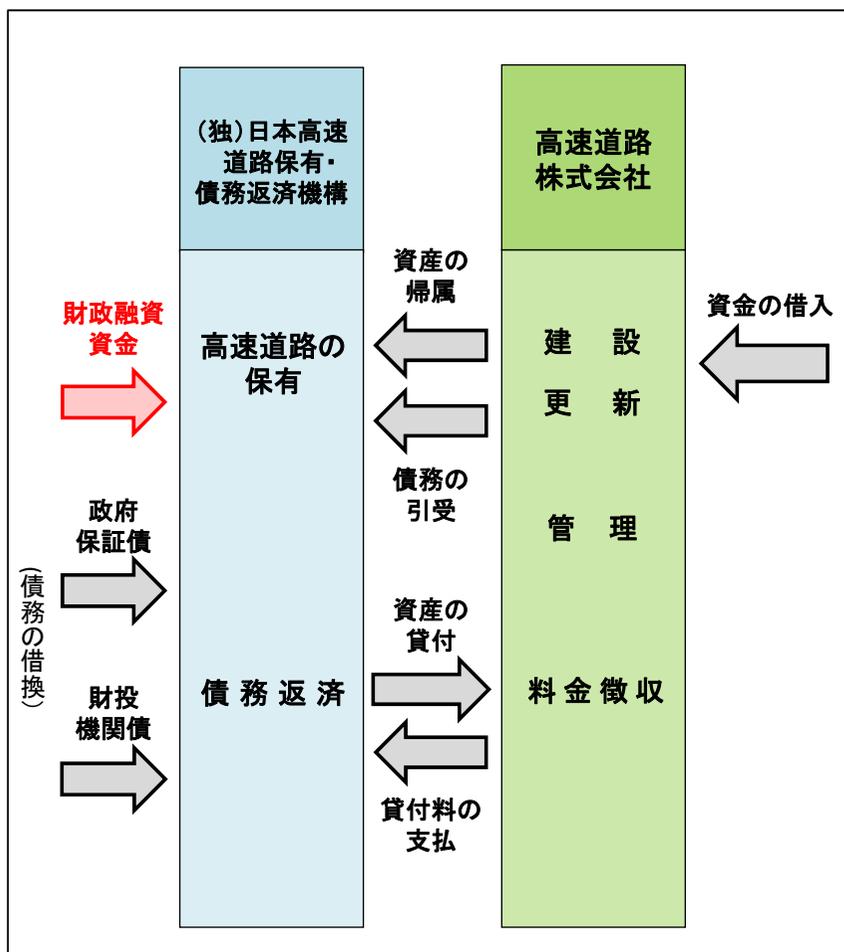
## (独)日本高速道路保有・債務返済機構

- 平成30年度より、道路機構に対して財政融資資金を活用し、生産性向上や防災・減災対策のための高速道路ネットワークの整備を加速。
- 道路機構に対して引き続き財政融資資金を活用し、高速道路ネットワークの整備を加速。

【財政投融资 1兆円程度】

【2年度3次補正追加：財政融資 5,000億円、3年度要求：6,200億円の内数】

### ■ 事業スキーム



### 安全性・信頼性等の向上のための暫定2車線の4車線化 (防災・減災対策等)

- 「高速道路における安全・安心基本計画」を踏まえ、防災・減災対策も含めたネットワーク代替性確保、時間信頼性の確保、事故防止の3つの観点から選定した優先整備区間の中から4車線化を実施。

ネットワーク代替性確保の観点



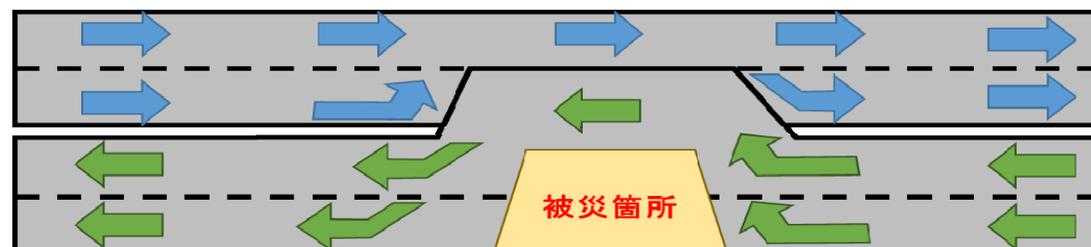
時間信頼性の確保の観点



事故防止の観点



【4車線化による被災時の早期交通確保の例】



# (株)日本政策投資銀行

- 国民生活・経済の共通インフラとなる5G通信網整備加速のためのアンテナ基地局整備等や、社会全体のDX推進のためのAI・ロボット等の開発・導入を支援。
- 地方都市におけるサテライトオフィスの整備等、ポスト／ウィズコロナ時代の新たなニーズに対応した都市再開発等を加速。
- グリーン社会実現に向けた取組として、日本政策投資銀行に「グリーン投資促進ファンド」を創設。

【財政投融资 8,000億円程度】

【2年度3次補正追加:財政融資 6,000億円 産業投資 200億円、3年度要求:9,000億円の内数】

## ○デジタル社会の実現等に向けた取組支援

1

デジタル社会の基盤となる  
「デジタル・インフラ」の整備  
(5G通信網やデータセンター等)



2

事業者の  
「DX (デジタル・トランスフォーメーション)」の支援  
(ビッグデータ活用、ロボット等)



○ 財政投融资を活用した支援を行い、民間金融機関の資金も巻き込み、デジタル化投資を推進。

○ 事業再構築の支援（リスクマネーとの組み合わせ、アドバイザリーの提供等）と一体で、既存産業のDXを支援。

## ○グリーン社会の実現

国  
(産業投資)

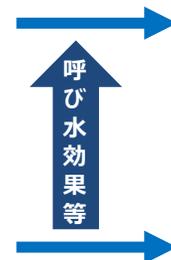
DBJ

自己勘定

特定投資業務

グリーン投資促進ファンド

民間金融機関  
事業者



対象

グリーン社会の実現に向けて、洋上風力発電等の再生可能エネルギー事業や低燃費技術の活用等により、資源や環境の持続可能性を考慮した事業等への支援を想定。

## (独)都市再生機構、(一財)民間都市開発推進機構

○ポストコロナを見据えた新しい都市開発を加速。地方都市等において、防災機能の強化にも資する都市再生や、新しい働き方を踏まえた多様なオフィス需要にも配慮した地域活性化を目指す。

(独)都市再生機構 【2年度3次補正追加：財政融資 581億円】

(一財)民間都市開発推進機構 【2年度3次補正追加：政府保証 20億円】

### 都市再開発等の加速

○地方都市等における民間の都市再開発を促進。

○防災まちづくりとして、災害時避難経路の確保等の防災機能強化にも資する都市再生を推進。また、ポストコロナを見据え、サテライトオフィス等の多様なオフィス需要にも配慮した民間の拠点形成の促進等、地域活性化を目指す。

<防災まちづくりのイメージ>



道路拡幅等を通じた、災害時避難経路の確保

<多様なオフィス需要>



非常用発電機



サテライトオフィス(イメージ)



防災備蓄倉庫

## 新関西国際空港(株)、自動車安全特別会計(空港整備勘定)

○ 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人の実現に向けた取組を着実に実施するため、コロナ対策の観点も踏まえつつ、空港インフラ整備を実施。

新関西国際空港(株) 【2年度3次補正追加：財政融資 2,000億円】  
 自動車安全特別会計(空港整備勘定) 【2年度3次補正追加：財政融資 540億円】

### コロナ感染症に対応した空港整備等

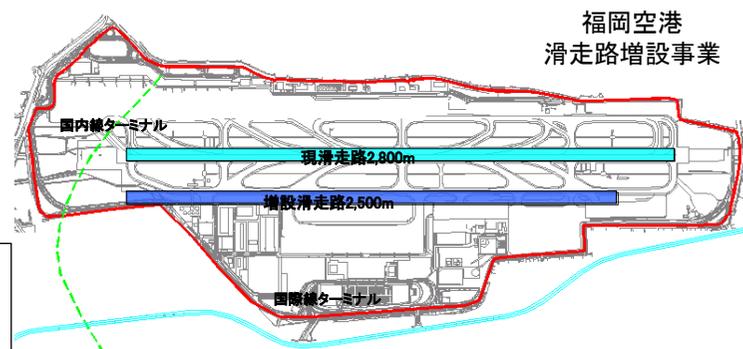
○ 2025年大阪・関西万博に向け、老朽化した関西国際空港第1ターミナルを関西エアポート(株)にて刷新。  
 ○ 財政投融資を活用した支援により、事業費の一部を負担する新関西国際空港(株)を通じ、空港機能強化の取組を推進。

○ 羽田空港、新千歳空港、福岡空港、那覇空港において、滑走路の増設やターミナル地域の機能強化等を推進。

<関西国際空港第1ターミナル>



国際線取扱能力  
 1,200⇒3,000万人/年  
 国際線出発エリア面積  
 +60%  
 保安検査場  
 4,500⇒6,000人/時



福岡空港  
滑走路増設事業



床面マーキングによる一定間隔の確保  
(チェックインカウンター)



サーモグラフィーによる体温測定

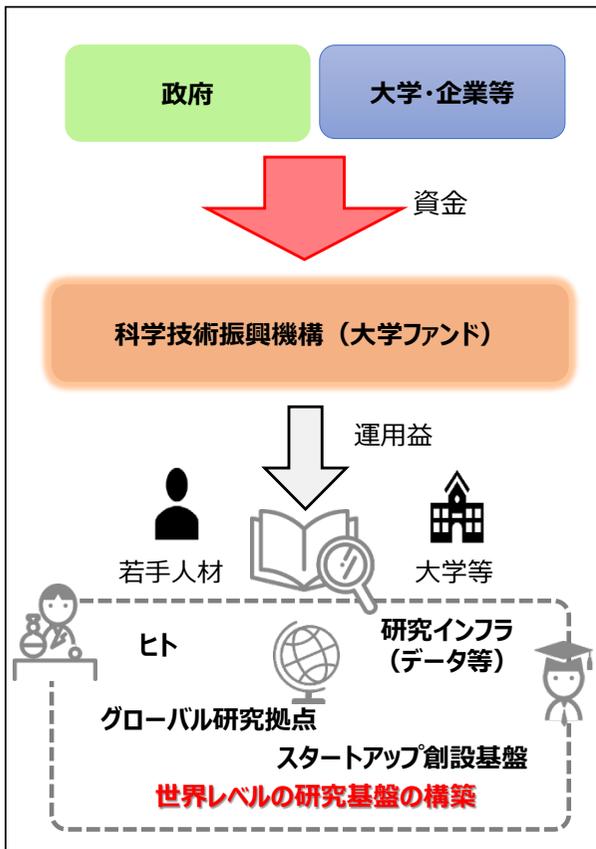
提供：関西エアポート(株)

## (国研) 科学技術振興機構

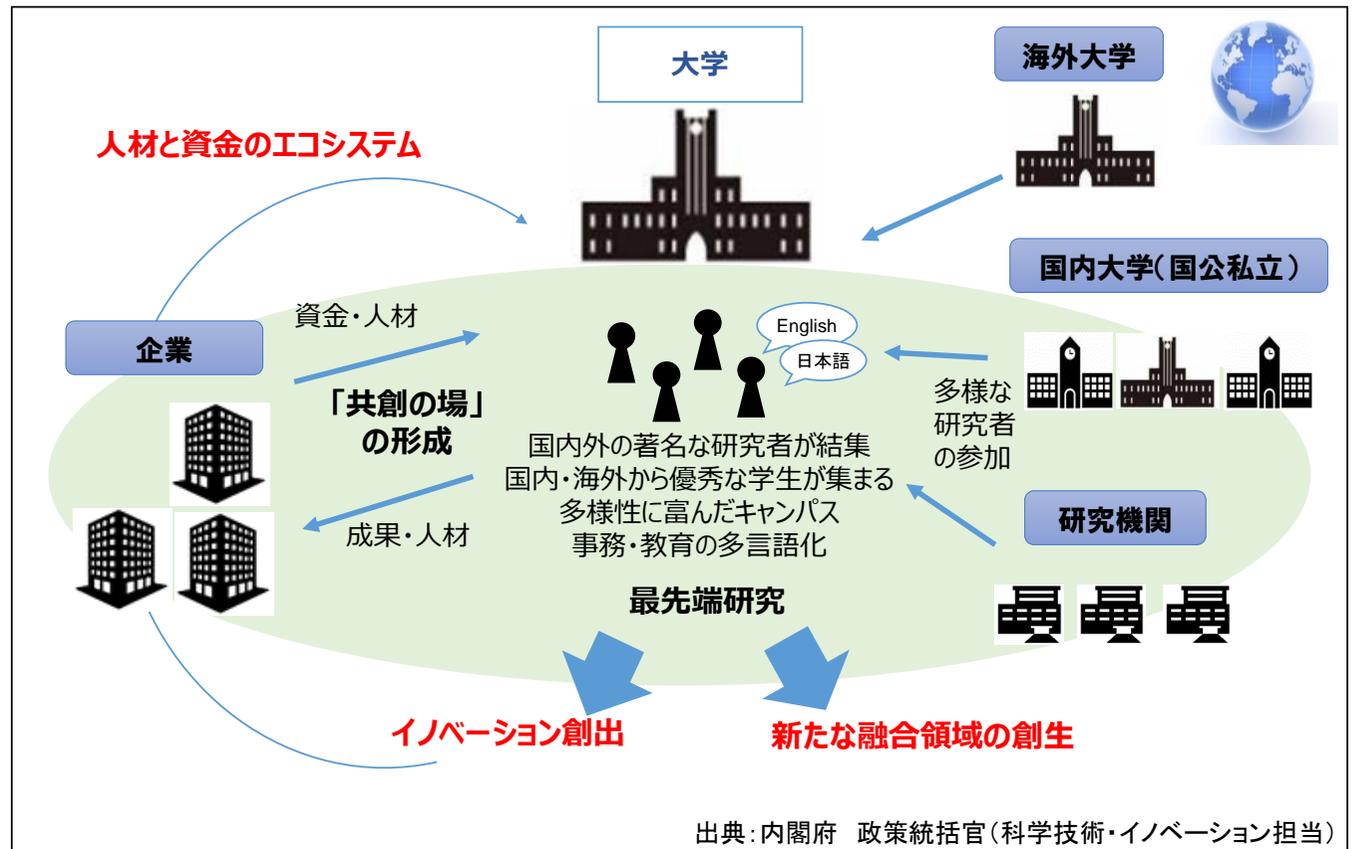
○ 10兆円規模の大学ファンドを創設し、その運用益を活用することにより、世界に比肩するレベルの研究開発を行う大学の共用施設やデータ連携基盤の整備、博士課程学生などの若手人材育成等を推進することで、我が国のイノベーション・エコシステムを構築する。

【3年度要求：4兆円の内数】

### ■ 事業スキーム



### ■ イノベーション・エコシステム(イメージ)



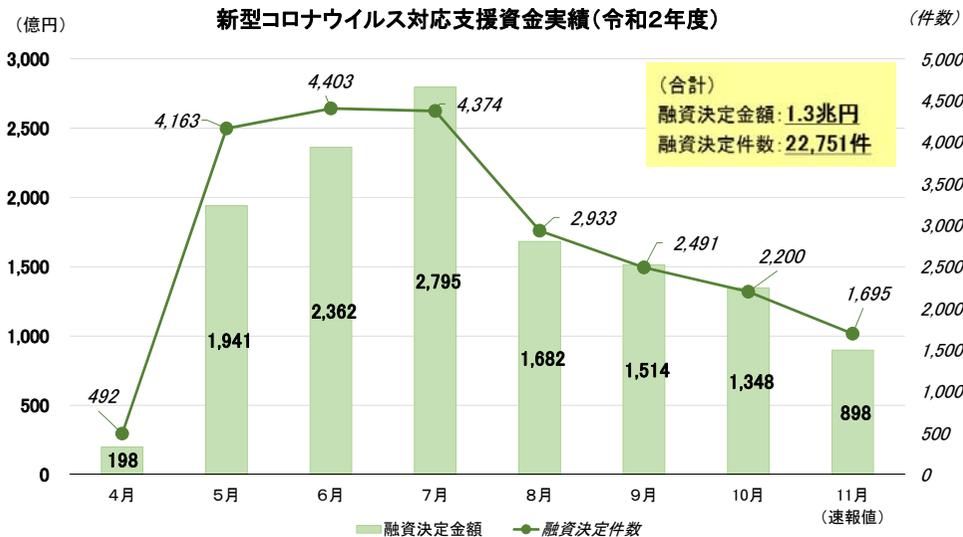
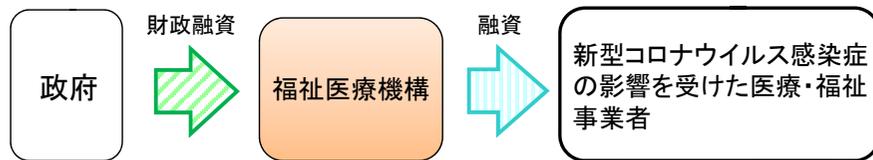
# (独)福祉医療機構

○ 医療機関等の経営が引き続き厳しいことから、新型コロナウイルス感染症により休業や事業を縮小した医療・福祉事業者への資金繰り支援を当面継続する。

【3年度要求：1兆6,898億円の内数】

## <新型コロナウイルス対応支援資金>

○ 新型コロナウイルス感染症により休業や事業を縮小した医療・福祉事業者に対し無利子・無担保等の優遇融資により資金繰りを支援。



## 【参考】新型コロナウイルス対応支援資金(医療貸付)

	優遇融資 ※( )内は一定額以上の減収が生じている施設の場合
融資率	100%
貸付限度額	病院7.2(10)億円、老健・介護医療院1億円、診療所4,000(5,000)万円、それ以外の施設4,000万円 又は「当該医療機関等の前年同月からの減収の12か月分」の高い方
無担保枠	[コロナ対応を行う医療機関] 「病院3(6)億円、診療所4,000(5,000)万円」又は「当該医療機関の前年同月からの減収の6か月分」の高い方 など
貸付利率	[コロナ対応を行う医療機関] 当初5年間:「病院1(2)億円、診療所4,000(5,000)万円」又は「当該医療機関の前年同月からの減収の2か月分」の高い方まで無利子、超過金額部分は0.200% 6年目以降:0.200% など
償還期間	15年以内
据置期間	5年以内

# 議 案

議案第 1 号

令和 2 年度財政投融资計画補正

## 令和2年度財政投融资計画補正

機 関 名	財 政 融 資			産 業 投 資			政 府 保 証			合 計			参 考					
	計 画 (億円)	補 正 (億円)	改定計画 (億円)	自 己 資 金 等			再 計											
													計 画 (億円)	補 正 (億円)	改定計画 (億円)	計 画 (億円)	補 正 (億円)	改定計画 (億円)
自動車安全特別会計	—	540	540	—	—	—	—	—	—	—	540	540	—	737	737	—	1,277	1,277
独立行政法人都市再生機構	4,339	581	4,920	—	—	—	—	—	—	4,339	581	4,920	(800) 9,240	(—) 4	(800) 9,244	13,579	585	14,164
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	8,600	5,000	13,600	—	—	—	1,200	—	1,200	9,800	5,000	14,800	(2,000) 51,532	(—) —	(2,000) 51,532	61,332	5,000	66,332
株式会社日本政策投資銀行	4,500	6,000	10,500	3,000	200	3,200	4,500	—	4,500	12,000	6,200	18,200	(6,100) 19,000	(—) 200	(6,100) 19,200	31,000	6,400	37,400
新関西国際空港株式会社	—	2,000	2,000	—	—	—	—	—	—	—	2,000	2,000	—	—	—	—	2,000	2,000
一般財団法人民間都市開発推進機構	—	—	—	—	—	—	300	20	320	300	20	320	100	—	100	400	20	420
食料安定供給特別会計外 29機関	522,560	—	522,560	3,510	—	3,510	75,821	—	75,821	601,891	—	601,891	(50,907)	(—)	(50,907)			
合 計	539,999	14,121	554,120	6,510	200	6,710	81,821	20	81,841	628,330	14,341	642,671	(59,807)	(—)	(59,807)			

財政投融资計画の運用に当たっては、経済事情の変動等に応じ、国会の議決の範囲内で財政融資又は政府保証を増額することができる。

- (注) 1 「財政融資」、「産業投資」及び「政府保証」は、それぞれ「財政融資資金の長期運用に対する特別措置に関する法律」(昭48法7)第5条第2項第1号、第2号及び第3号に掲げる運用、投資及び債務保証である。
- 2 「自己資金等」欄の( )書は、財投機関債(独立行政法人等が民間金融市場において個別に発行する政府保証のない公募債券をいう。)の発行により調達する金額を内書したものである。
- 3 「参考」欄の計数は、それぞれ四捨五入によっている。

## 議案第2号

令和2年度財政融資資金運用計画の一部変更

## 令和2年度財政融資資金運用計画の一部変更について

令和2年度における財政融資資金運用計画について、下記のとおり変更する。

### 記

(単位：億円)

機 関 名	現計画	追 加	追加後計画
自動車安全特別会計	—	540	540
独立行政法人都市再生機構	4,339	581	4,920
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	8,600	5,000	13,600
株式会社日本政策投資銀行	4,500	6,000	10,500
新関西国際空港株式会社	—	2,000	2,000

## 議案第 3 号

令和 2 年度の財政融資資金の融通条件の改定

## 令和2年度の財政融資資金の融通条件の改定について

令和2年度の財政融資資金の融通条件（令和元年12月18日決定、令和2年4月6日改定、令和2年5月26日改定）を下記のように改め、令和2年度特別会計補正予算（特第3号）の成立日から適用する。

なお、貸付利率は、国債の利回りを基準として財務大臣が毎月定める利率とする。

### 記

1. 記17 独立行政法人都市再生機構に対する貸付けに次のただし書を追加する。

ただし、令和2年度における貸付けのうち581億円については、10年以内（5年以内の据置期間を含む。）

2. 記18 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対する貸付けただし書を次のとおり改める。

ただし、令和2年度における貸付けのうち5,000億円については、35年以内（18年以内の据置期間を含む。）、8,100億円については、30年以内（20年以内の据置期間を含む。）

3. 記23 株式会社日本政策投資銀行に対する貸付けを次のとおり改める。

イ 償還期限 20年以内（5年以内の据置期間を含む。）

ただし、令和2年度における貸付けのうち1,700億円については、15年以内（5年以内の据置期間を含む。）、200億円については、12年以内（5年以内の据置期間を含む。）、200億円については、10年以内（満期一括償還）とすることができる。

ロ 5年経過ごと金利見直し貸付に係る貸付けについては、貸付利率は、貸付日から起算して5年の整数倍を経過した日ごとの直前の元利金支払期日における利率（5年の整数倍を経過した日が元利金支払期日にあたるときは当該元利金支払期日における利率）に変更する。

4. 記29を記31とし、記28を記30とし、記27の次に次のとおり追加する。

28 自動車安全特別会計に対する貸付け

償還期限 20年以内（5年以内の据置期間を含む。）

29 新関西国際空港株式会社に対する貸付け

償還期限 39年以内（9年以内の据置期間を含む。）

# 議案關係說明資料

「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」（令和2年12月8日閣議決定）に基づき、現下の低金利状況を活かして、生産性向上や国土強靱化の加速を図ると共に、ポストコロナ時代の社会・経済構造変化に対応した民間投資を促進。

追加額 1兆4,341億円（うち財政融資 1兆4,121億円、産業投資 200億円、政府保証 20億円）

## <追加額>

### 1. (独)日本高速道路保有・債務返済機構 5,000億円

▶ 防災・減災、国土強靱化の強化を図るため、高速道路の暫定2車線の4車線化を加速。

### 2. (株)日本政策投資銀行 6,200億円（うち産業投資200億円）

▶ デジタル社会の実現に向けて、デジタルインフラ（5G通信網等）の整備加速や既存産業のデジタル化投資（デジタル・トランスフォーメーション）を実現。このほか、防災・減災、国土強靱化に資する都市再開発等を加速。

▶ 「グリーン投資促進ファンド」を創設し、グリーン社会の実現に向けたリスクを取った果敢な投資を促進。

### 3. (独)都市再生機構 581億円

▶ 地方都市等における民間の都市再開発を促進。特に、土地区画整理による道路拡幅など、防災機能の強化にも資する都市再生を重点的に推進するほか、新しい働き方を踏まえた多様なオフィス需要にも配慮した地域活性化を目指す。

### 4. (一財)民間都市開発推進機構 20億円（政府保証）

▶ 民都機構の金融支援を通じて、経済波及効果の高い民間の都市開発投資を加速。

### 5. 新関西国際空港(株) 2,000億円、自動車安全特別会計(空港整備勘定) 540億円

▶ 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人も見据えて、現下の低金利状況を活かし、コロナ対策の観点も取り入れたターミナルの刷新や滑走路の増設等を加速。

(注) このほか、地方公共団体に対する財政投融资の弾力追加を行う可能性がある。

# 施策①: 現下の低金利状況を活かした国土強靱化など安全・安心の確保

- 現下の低金利状況を活かし、長期・固定・低利の財政融資等により、
  - ① 防災・減災、国土強靱化の観点から、高速道路ネットワークの整備を加速。
  - ② 地方都市等において、防災機能の強化にも資する都市再生や、新しい働き方を支えるサテライトオフィス需要にも配慮した都市再生を加速。

## ○高速道路の整備加速

【2年度3次補正追加】

<(独)日本高速道路保有・債務返済機構> 財政融資 5,000億円

安全性・信頼性等の向上のための暫定2車線の4車線化  
(防災・減災対策等)

○「高速道路における安全・安心基本計画」を踏まえ、防災・減災対策も含めたネットワーク代替性確保、時間信頼性の確保、事故防止の3つの観点から選定した優先整備区間の中から4車線化を実施。

ネットワーク代替性確保の観点



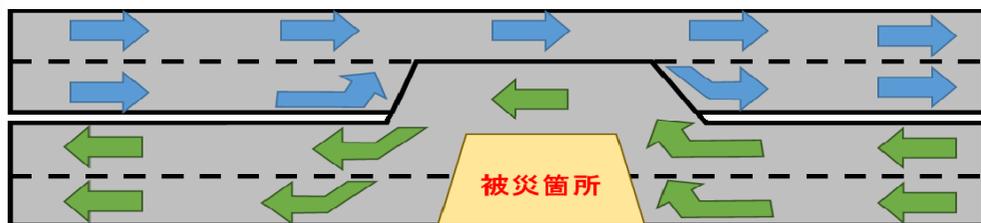
時間信頼性の確保の観点



事故防止の観点



【4車線化による被災時の早期交通確保の例】



## ○都市再開発等の加速

【2年度3次補正追加】

<(株)日本政策投資銀行>	財政融資	6,000億円の内数
<(独)都市再生機構>	財政融資	581億円
<(一財)民間都市開発推進機構>	政府保証	20億円

○地方都市等における民間の都市再開発を促進。

### 防災まちづくり

○災害時避難経路の確保等の防災機能強化にも資する都市再生を推進。

<防災まちづくりのイメージ> 道路拡幅等を通じた、災害時避難経路の確保



### サテライトオフィス等

○ポストコロナを見据え、サテライトオフィス等の多様なオフィス需要にも配慮した民間の拠点形成の促進等、地域活性化を目指す。

<多様なオフィス需要> サテライトオフィス(イメージ)



## 施策②: ポストコロナ時代の社会・経済構造変化への対応(1)

- 国民生活・経済の共通インフラとなる5G通信網整備加速のためのアンテナ基地局整備等や、社会全体のDX推進のためのAI・ロボット等の開発・導入を支援。
- グリーン社会実現に向けた取組として、日本政策投資銀行に「グリーン投資促進ファンド」を創設。

### ○デジタル社会の実現等に向けた取組支援

【2年度3次補正追加】 <(株)日本政策投資銀行> 財政融資 6,000億円の内数

1

デジタル社会の基盤となる  
「デジタル・インフラ」の整備  
(5G通信網やデータセンター等)



2

事業者の  
「DX (デジタル・トランスフォーメーション)」の支援  
(ビッグデータ活用、ロボット等)



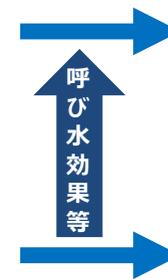
- 財政投融資を活用した支援を行い、民間金融機関の資金も巻き込み、デジタル化投資を推進。
- 事業再構築の支援 (リスクマネーとの組み合わせ、アドバイザリーの提供等) と一体で、既存産業のDXを支援。

### ○グリーン社会の実現

【2年度3次補正追加】  
<(株)日本政策投資銀行>

産業投資 200億円

民間金融機関  
事業者



対象

グリーン社会の実現に向けて、洋上風力発電等の再生可能エネルギー事業や低燃費技術の活用等により、資源や環境の持続可能性を考慮した事業等への支援を想定。



## 施策③: ポストコロナ時代の社会・経済構造変化への対応(2)

○ 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人の実現に向けた取組を着実に実施するため、コロナ対策の観点も踏まえつつ、空港インフラ整備を実施。

### ○ 空港機能強化の推進

【2年度3次補正追加】

< 新関西国際空港(株) >

財政融資 2,000億円

< 自動車安全特別会計(空港整備勘定) >

財政融資 540億円

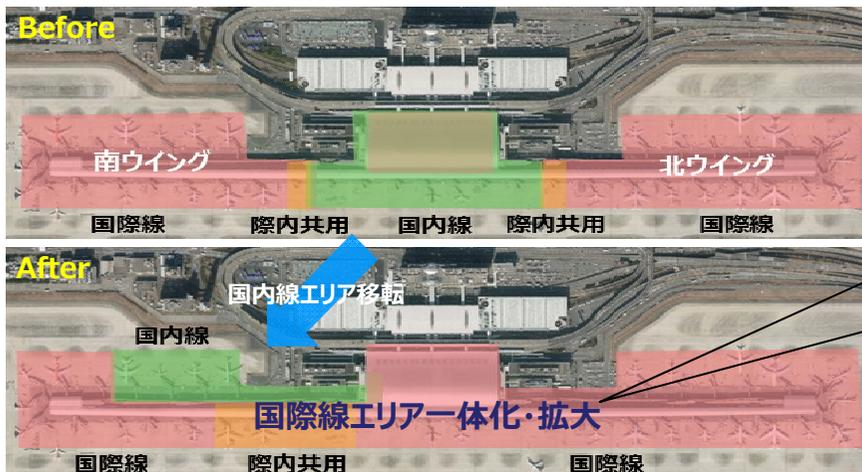
○ 羽田空港、新千歳空港、福岡空港、那覇空港において、滑走路の増設やターミナル地域の機能強化等を推進。

### コロナ感染症に対応した空港整備等

○ 2025年大阪・関西万博に向け、老朽化した関西国際空港第1ターミナルを関西エアポート(株)にて刷新。

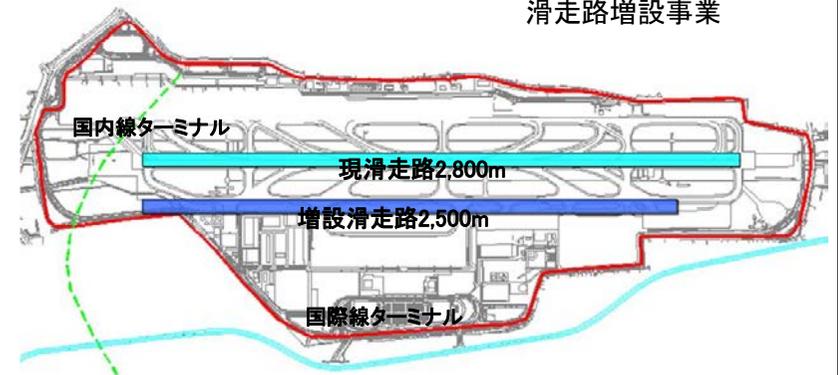
○ 財政投融資を活用した支援により、事業費の一部を負担する新関西国際空港(株)を通じ、空港機能強化の取組を推進。

< 関西国際空港第1ターミナル >



国際線取扱能力  
1,200⇒3,000万人/年  
国際線出発エリア面積  
+60%  
保安検査場  
4,500⇒6,000人/時

### 福岡空港 滑走路増設事業



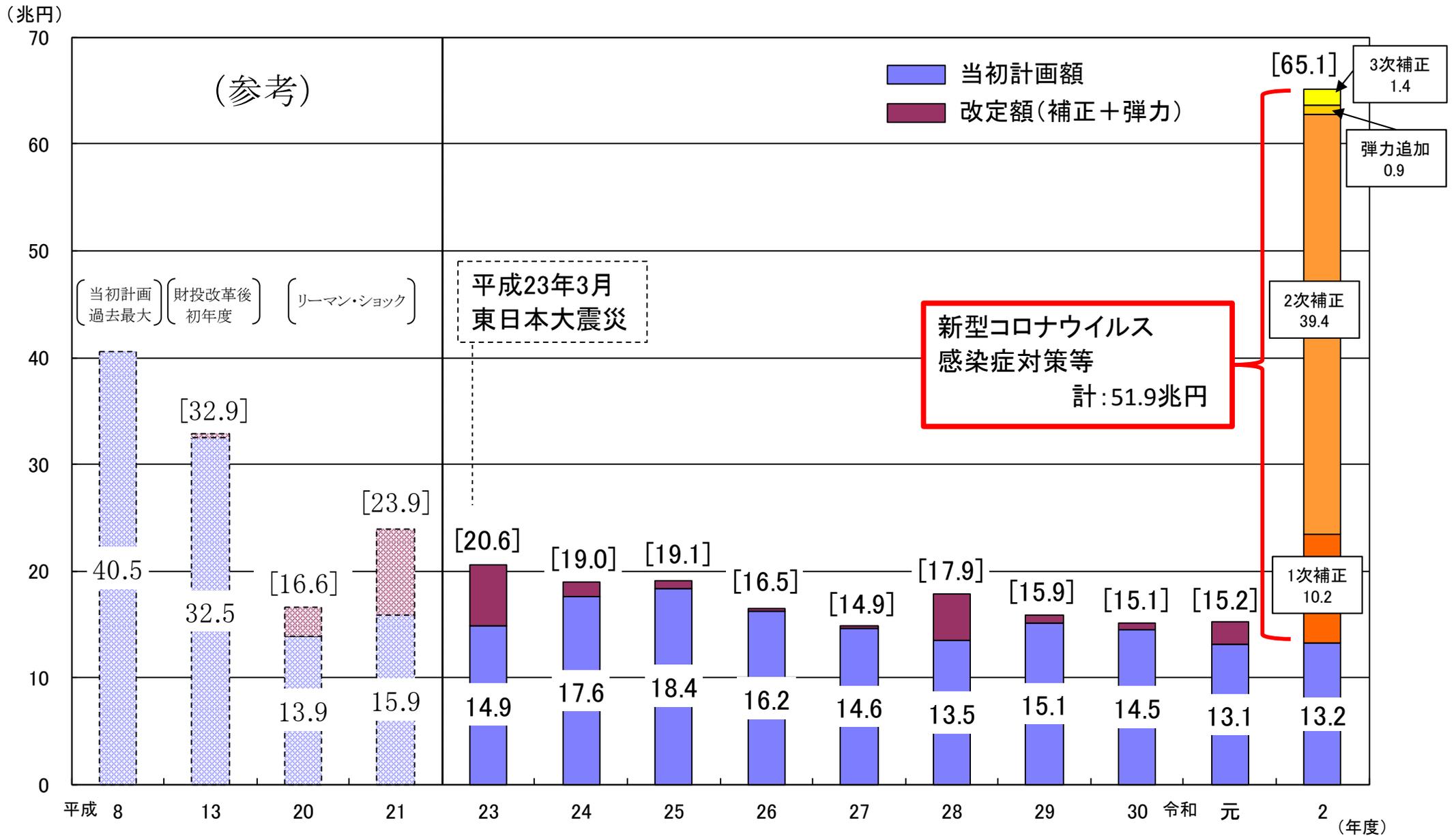
床面マーキングによる一定間隔の確保  
(チェックインカウンター)



サーモグラフィーによる体温測定

提供: 関西エアポート(株)

# 財政投融资計画額の推移(フロー)



- (注) 1. 当初計画ベース。[ ]は補正による改定額及び弾力追加額を加えた計数。  
 2. 平成8年度は、一般財政投融资ベース。

## 令和2年度財政投融资計画補正（案）の概要

（単位：億円）

機 関 名	令 和 2 年 度 当 初 計 画	令 和 2 年 度 1 次 補 正 追 加	令 和 2 年 度 2 次 補 正 追 加	令 和 2 年 度 3 次 補 正 追 加	令 和 2 年 度 3 次 補 正 追 加 後	(参考) 令和2年度 補正・弾力追加後
株式会社日本政策投資銀行	9,000	2,000	1,000	6,200	18,200	18,200
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構	9,800	—	—	5,000	14,800	14,800
新関西国際空港株式会社	—	—	—	2,000	2,000	2,000
独立行政法人都市再生機構	4,339	—	—	581	4,920	4,920
自動車安全特別会計	—	—	—	540	540	540
一般財団法人民間都市開発推進機構	300	—	—	20	320	320
株式会社日本政策金融公庫	36,684	93,700	375,810	—	506,194	506,194
うち危機対応円滑化業務	990	60,000	150,000	—	210,990	210,990
国民一般向け業務	20,340	17,000	123,630	—	160,970	160,970
中小企業者向け業務	9,454	14,000	99,000	—	122,454	122,454
農林水産業者向け業務	5,200	2,700	3,180	—	11,080	11,080
独立行政法人福祉医療機構	2,594	1,250	13,200	—	17,044	24,974
沖縄振興開発金融公庫	1,266	2,436	4,146	—	7,848	7,848
地方公共団体	29,346	—	102	—	29,448	30,069
独立行政法人国際協力機構	5,711	2,491	—	—	8,202	8,202
その他機関	33,155	—	—	—	33,155	33,155
合 計	132,195	101,877	394,258	14,341	642,671	651,222

# 財政制度等審議会 財政投融资分科会

## 説明資料

株式会社日本政策金融公庫

沖縄振興開発金融公庫

独立行政法人福祉医療機構

令和2年12月10日

財務省理財局

# 新型コロナウイルス関連融資(実績)

## ○ 日本政策金融公庫(国民・中小)、日本政策投資銀行・商工組合中央金庫(危機対応)

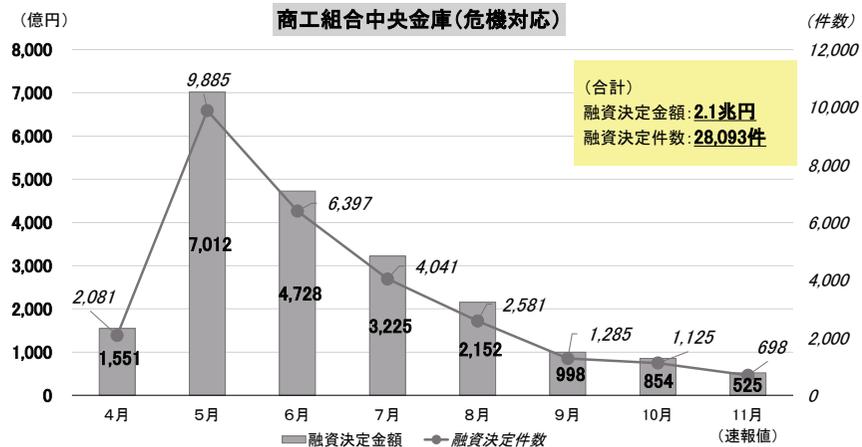
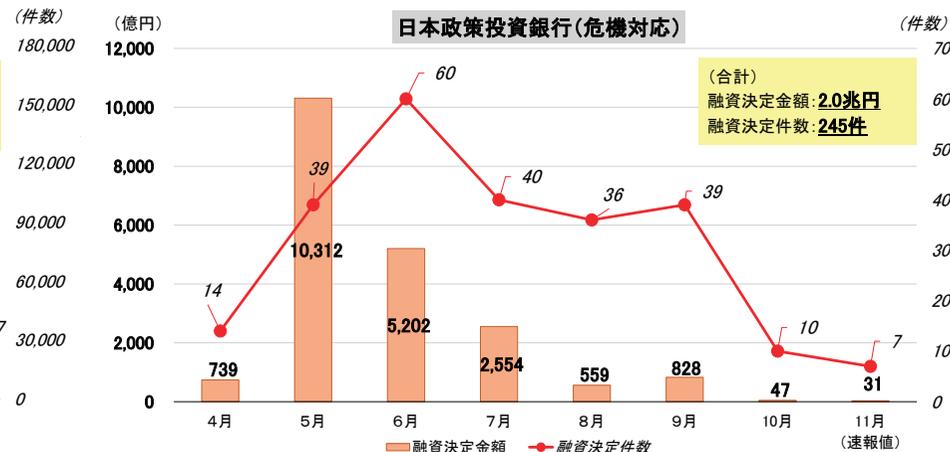
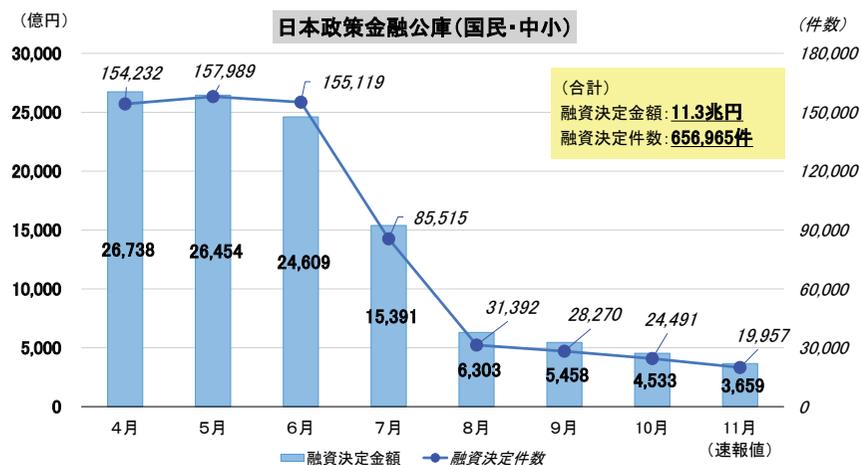
4月から5月をピークとして、11月にかけて減少傾向。日本政策金融公庫では、平時に比べ、1件あたりの融資金額が増加、業種別では「飲食・宿泊業」の割合が増加(商工組合中央金庫では、同様に「飲食・宿泊業」の割合が増加。)

※「1件あたりの融資金額」は、78百万円(H30年度)から99百万円(R2年2~8月)に増加。(中小)

※「飲食・宿泊業」の割合は、5.0%(H30年度)から11.1%(R2年2~8月)に増加。(中小)

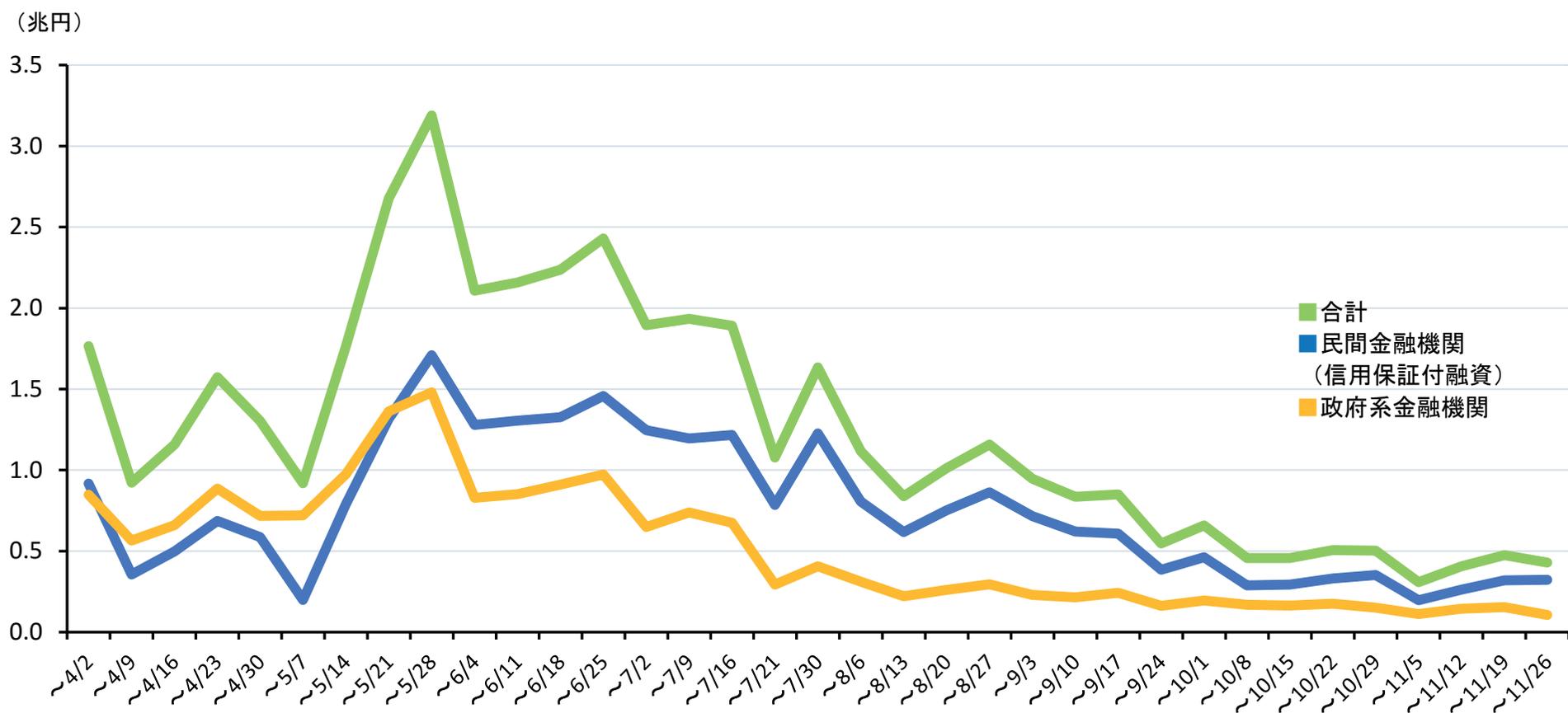
## ○ 福祉医療機構

病院・診療所及び社会福祉施設については、7月をピークとして11月にかけて減少したが、引き続き、一定の資金需要が見込まれる。



## 政策対応に基づくコロナ関連融資額の推移(フロー)

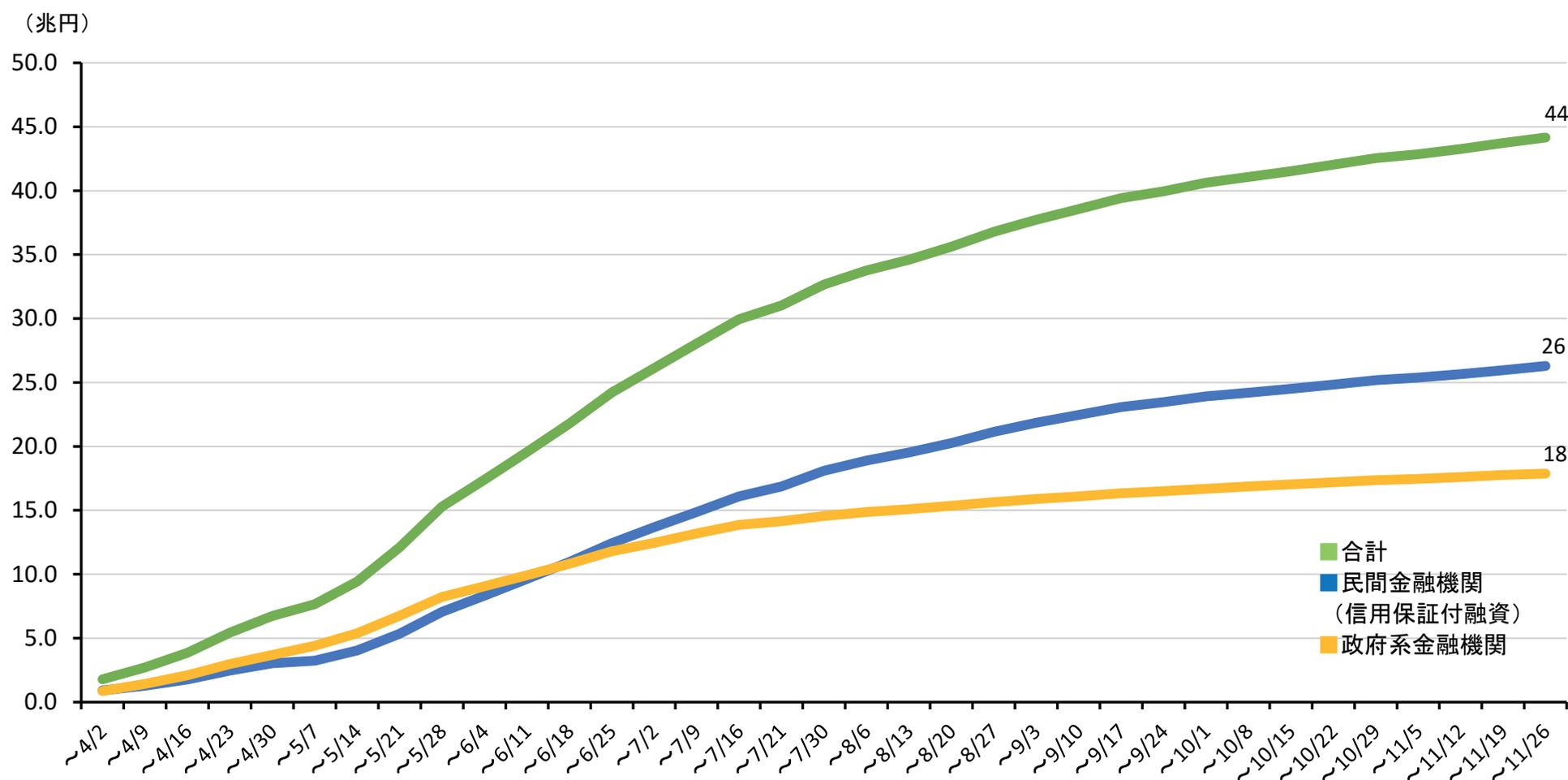
- 政策金融機関に加え、民間金融機関においても、政策対応(信用保証の拡充や利子補給)によってコロナ関連融資を行っている。
- フローでは、全体として5月末頃がピークでその後減少傾向が続いている。



注1:「政府系」は、日本政策金融公庫(国民・中小・農林)、DBJ・商工中金(危機対応業務)、沖縄振興開発金融公庫、福祉医療機構によるコロナ関連融資額の合計。  
 注2:「民間」は、信用保証協会による保証承諾額(コロナ経営相談窓口を通じたセーフティネット保証4号・5号及び危機関連保証等)。

## 政策対応に基づくコロナ関連融資額の推移(ストック)

○ ストックでは、11月末時点の合計で44兆円程度。



注1:「政府系」は、日本政策金融公庫(国民・中小・農林)、DBJ・商工中金(危機対応業務)、沖縄振興開発金融公庫、福祉医療機構によるコロナ関連融資額の合計。  
注2:「民間」は、信用保証協会による保証承諾額(コロナ経営相談窓口を通じたセーフティネット保証4号・5号及び危機関連保証等)。

## 令和3年度改要求（日本政策金融公庫（国民・中小・危機対応））

○ 3年度の当初要求は、コロナ対応分は事項要求。コロナ対応分を含めた改要求は以下のとおり。

（単位：億円）

		2年度 当初計画	2年度 2次補正後	うち執行 (11月末時点)	3年度 当初要求	3年度 改要求
国民	財政投融资	20,340	160,970	62,190	22,482	93,032
	財政融資	20,300	158,430	62,190	22,450	90,500
	産業投資	40	40	－	32	32
	政府保証	－	2,500	－	－	2,500
中小	財政投融资	9,454	122,454	30,760	11,092	49,500
	財政融資	9,280	119,780	30,760	10,920	46,830
	産業投資	174	174	－	172	170
	政府保証	－	2,500	－	－	2,500
危機	財政投融资	990	210,990	32,289	990	100,990
	財政融資	990	150,990	32,289	990	100,990
	産業投資	－	－	－	－	－
	政府保証	－	60,000	－	－	－

# 令和3年度改要求（日本政策金融公庫(農林)・沖縄公庫・福祉医療機構)

○ 3年度の当初要求は、コロナ対応分は事項要求。コロナ対応分を含めた改要求は以下のとおり。

【日本公庫(農林)】

(単位:億円)

	2年度 当初計画	2年度 2次補正後	3年度 当初要求	3年度 改要求
財政投融资	5,200	11,080	5,400	7,250
財政融資	5,200	11,080	5,400	7,250
産業投資	—	—	—	—
政府保証	—	—	—	—

【沖縄公庫】

(単位:億円)

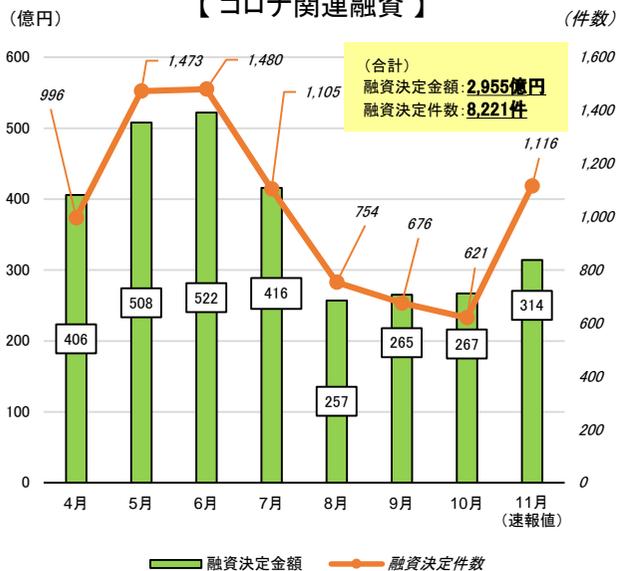
	2年度 当初計画	2年度 2次補正後	3年度 当初要求	3年度 改要求
財政投融资	1,266	7,848	1,203	5,159
財政融資	1,248	7,830	1,178	5,134
産業投資	18	18	25	25
政府保証	—	—	—	—

【福祉医療機構】

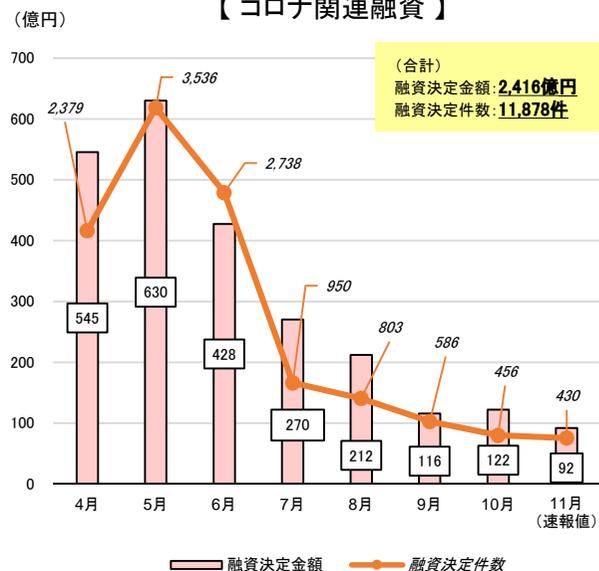
(単位:億円)

	2年度 当初計画	2年度 2次補正後	2年度 弾力追加後	3年度 当初要求	3年度 改要求
財政投融资	2,594	17,044	24,974	2,872	16,898
財政融資	2,594	17,044	24,974	2,872	16,898
産業投資	—	—	—	—	—
政府保証	—	—	—	—	—

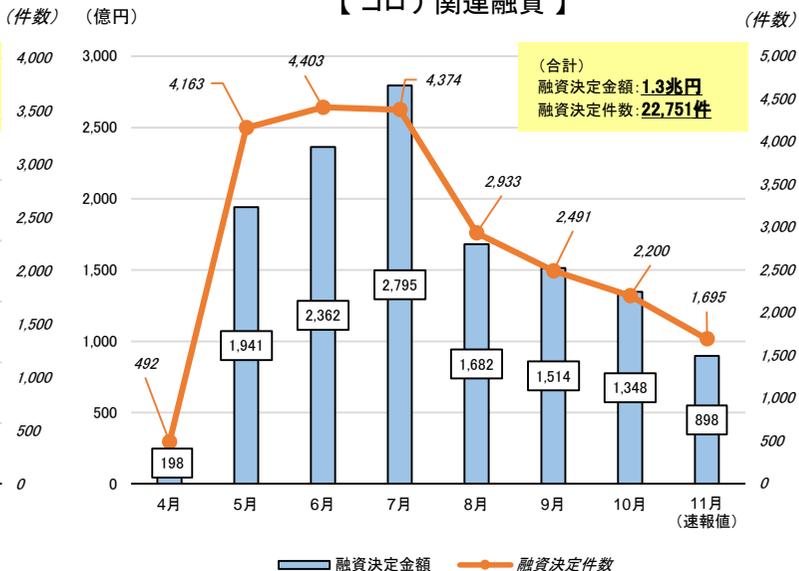
【コロナ関連融資】



【コロナ関連融資】



【コロナ関連融資】



# (株)日本政策金融公庫(特定事業等促進円滑化業務)

- 経済社会環境の変化に適応するために事業者が実施する事業再編・事業適応に向けた取組や、グリーン社会の実現を目指す事業者の取組を支援。
- 造船事業者の生産性向上等に資する基盤整備や、海運事業者等の競争力強化に資する船舶の導入促進を支援。

## ■ 財政投融资

(単位:億円)

	2年度 当初計画	3年度 改要求
財政投融资	700	1,950
財政融資	700	1,950
産業投資	—	—
政府保証	—	—

## 事業再編等をする事業者向け(活用イメージ)

### 社会情勢の変化へ適応するための取組

(構造改善費用等への活用)

(例) ネットスーパーへの転換やレジ無し店舗システムの導入



### 生産性向上のための事業再編を実行

(買収資金等への活用)

(例) 事業再編後、工場を統合・集約



### カーボンニュートラル実現に向けた中長期の計画を策定し、脱炭素化の取組を実施

(例) 太陽光発電への転換



(出所) 各種報道資料等

## ツーステップ・ローンの仕組み



## 造船・海運事業者向け(活用イメージ)

### 製造体制の高度化 自動溶接ロボット等の導入による生産性向上



自動溶接ロボット

### 生産体制の企業間連携 企業ごとの得意分野を生かした生産体制を構築



企業A: ブロック製造

企業B: 組立、艀装

### 高性能、高品質な船舶



# 財政制度等審議会 財政投融资分科会

## 説明資料

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

独立行政法人住宅金融支援機構

中部国際空港株式会社

自動車安全特別会計(空港整備勘定)

令和2年12月10日

財務省理財局

# (独)日本高速道路保有・債務返済機構

- 平成30年度より、道路機構に対して財政融資資金を活用し、生産性向上や防災・減災対策のための高速道路ネットワークの整備を加速。
- 道路機構に対して引き続き財政融資資金を活用し、高速道路ネットワークの整備を加速。

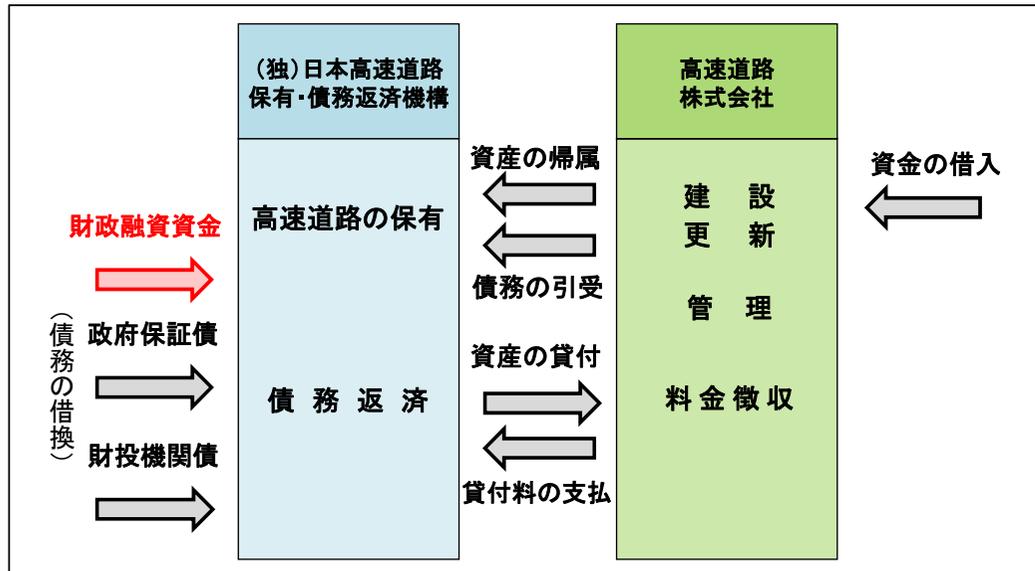
【3年度改要求：財政融資 5,000億円、政府保証 1,200億円】

## ■ 財政投融资

(単位：億円)

	2年度 当初計画	3年度 改要求
財政投融资	9,800	6,200
財政融資	8,600	5,000
産業投資	—	—
政府保証	1,200	1,200

## ■ 事業スキーム



## 安全性・信頼性等の向上のための暫定2車線の4車線化 (防災・減災対策等)

- 「高速道路における安全・安心基本計画」を踏まえ、防災・減災対策も含めたネットワーク代替性確保、時間信頼性の確保、事故防止の3つの観点から選定した優先整備区間の中から4車線化を実施。

ネットワーク代替性確保の観点



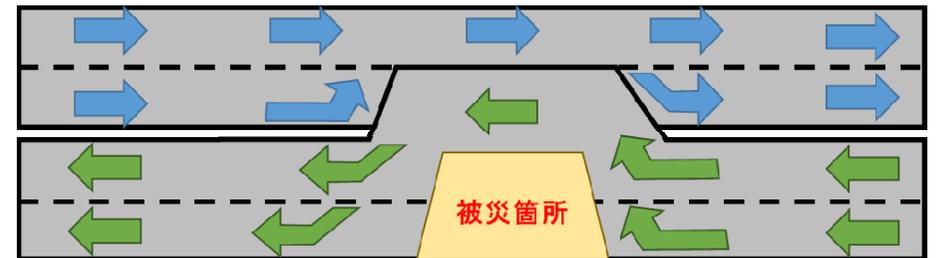
時間信頼性の確保の観点



事故防止の観点



## 【4車線化による被災時の早期交通確保の例】



## (独)住宅金融支援機構

- 住宅金融機構グリーン債は、質の高い住宅を取得する場合に借入金利を一定期間引き下げる【フラット35】Sのうち「省エネルギー性に関する技術基準」を満たす新築住宅を対象としている。
- 当該グリーン債に対して、政府保証を措置し、省エネルギー性に優れた住宅の普及の促進を目指す。

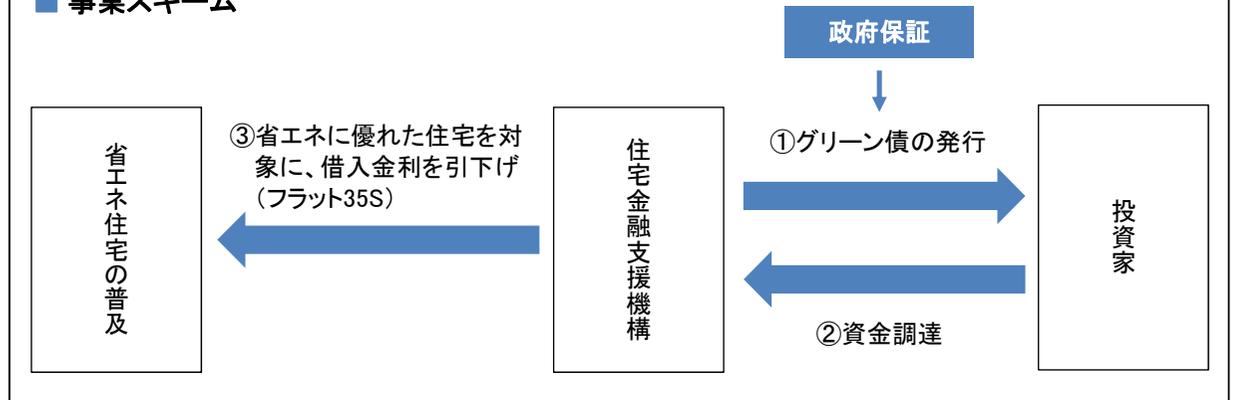
【3年度改要求:財政融資 431億円、政府保証 2,200億円】

### ■ 財政投融資

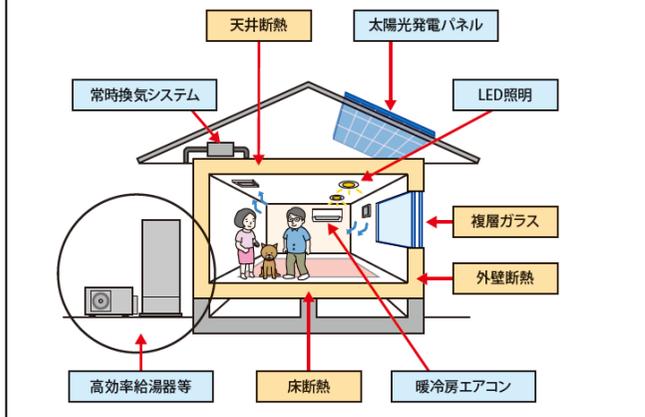
(単位:億円)

	2年度 当初計画	3年度 改要求
<b>財政投融資</b>	<b>501</b>	<b>2,631</b>
財政融資	501	431
産業投資	—	—
政府保証	—	2,200

### ■ 事業スキーム



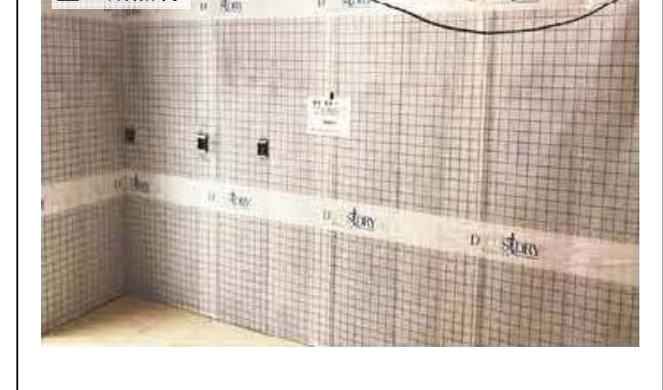
### 省エネ性能向上のための取組例



### 省エネルギー性に優れた住宅のイメージ



### 壁の断熱材



# 中部国際空港(株)

○ 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人も見据えて、コロナ対策の観点も踏まえつつ、中部国際空港において開業後15年が経過した第1旅客ターミナルビルリノベーション等による機能強化を実施。

【3年度改要求:政府保証 221億円】

## ■ 財政投融資

(単位:億円)

	2年度 当初計画	3年度 改要求
財政投融資	173	221
財政融資	—	—
産業投資	—	—
政府保証	173	221

## 第1旅客ターミナルビルリノベーション



主なリノベーション対象施設  
(国際線保安検査場・免税店エリア)

## 国際線保安検査場

【国際線保安検査待機列の様子(令和元年12月)】



### リノベーション前

保安検査場入口が混雑



### リノベーション後

保安検査場を  
-677㎡⇒910㎡に増床  
-旅客処理能力が34%向上  
により、混雑を緩和

# 自動車安全特別会計（空港整備勘定）

○ 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人の実現に向けた取組を着実に実施するため、コロナ対策の観点も踏まえつつ、現下の低金利環境を活かし、空港インフラ等整備を実施。

【3年度要求：財政融資 1,178億円】

## ■ 財政投融资

(単位：億円)

	2年度 当初計画	3年度 要求額
財政投融资	—	1,178
財政融資	—	1,178
産業投資	—	—
政府保証	—	—

## 防災・減災・老朽化対策

台風や豪雨に備えた浸水対策等を行うとともに、地震災害時において、緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持等を図るために必要となる基本施設等の耐震対策を実施。  
また、老朽化の進んでいる施設について効率的かつ効果的な更新・改良を実施。

### ・浸水対策

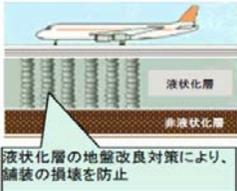


(着陸帯の冠水状況)



(排水機能の強化)

### ・耐震対策



液状化層の地盤改良対策により、舗装の損壊を防止



(地盤改良)

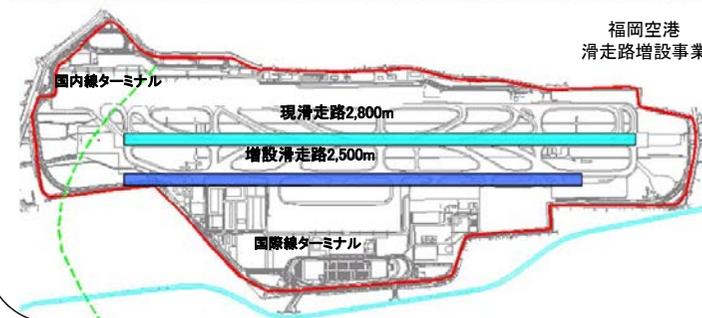
## 空港の機能強化等

### 羽田空港

羽田空港のアクセス利便性向上を図るための空港アクセス鉄道の基盤施設整備や、航空保安施設等の整備を実施。

### 福岡空港・那覇空港・新千歳空港等

空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、福岡空港においては滑走路増設事業、那覇空港及び新千歳空港においてはターミナル地域の機能強化等を実施。



提供：関西エアポート（株）

サーモグラフィーによる体温測定



床面マーキングによる一定間隔の確保（チェックインカウンター）

## ＜参考資料 目次＞

1. 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 …… P6
2. 独立行政法人住宅金融支援機構 …… P21
3. 中部国際空港株式会社 …… P23
4. 自動車安全特別会計(空港整備勘定) …… P37

## 参考資料

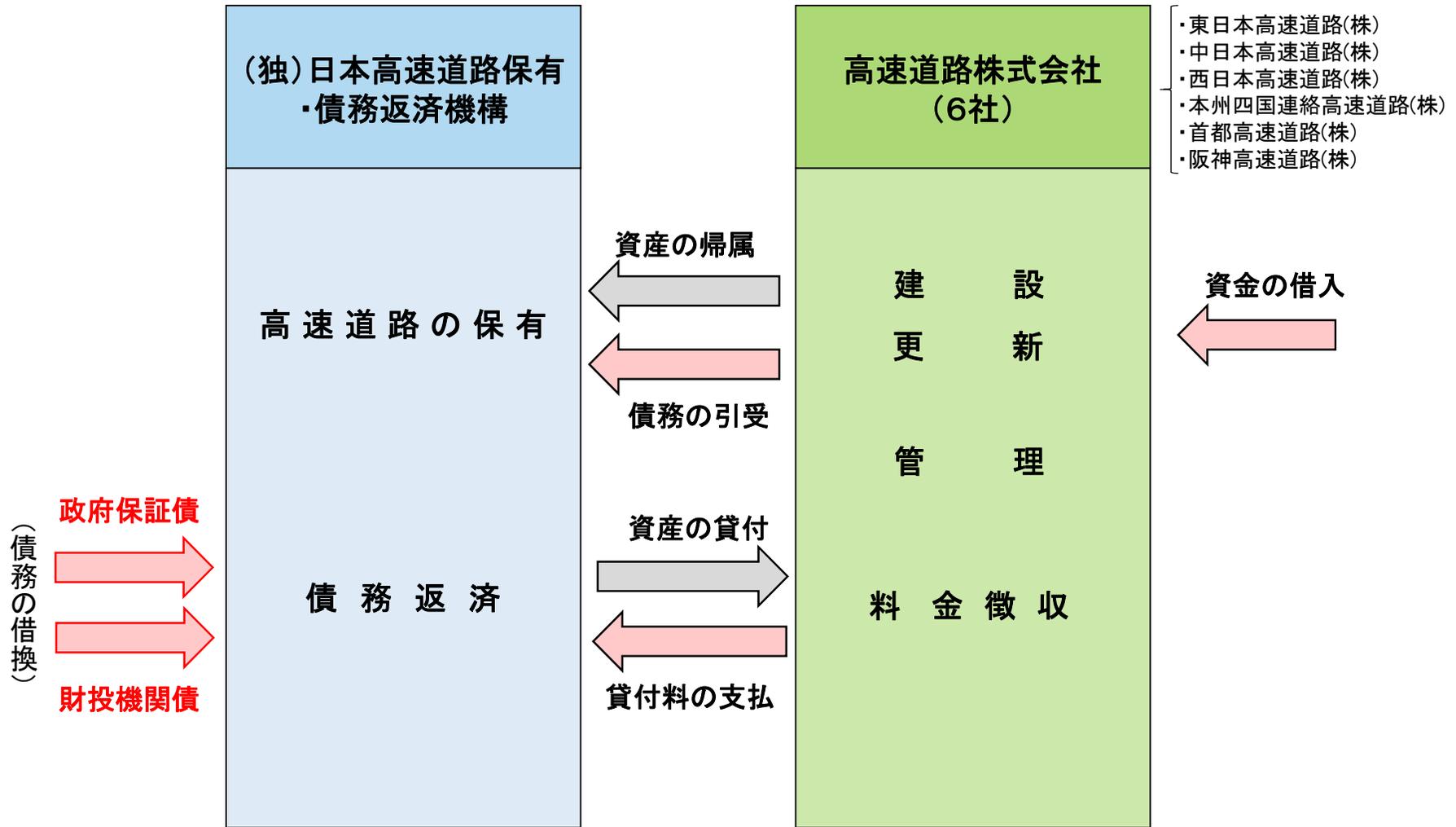
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

## <目 次>

1. 高速道路事業の概要等
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

1. 高速道路事業の概要等
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

# 1-1. 有料道路事業のスキーム(機構、会社)



## 1-2. 骨太の方針、経済対策等

### 経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

#### 第3章「新たな日常」の実現

##### 2. 「新たな日常」が実現される地方創生

###### (1) 東京一極集中型から多核連携型の国づくりへ

###### ④ 地方都市の活性化に向けた環境整備

現下の低金利も活用して、これらの地域を支える高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の人流・物流ネットワークの早期整備・活用や感染症にも対応した地域公共交通サービスの持続可能性の確保を図り、二者択一ではない大都市圏と地方圏の関係の構築につなげていく。

### 成長戦略フォローアップ(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

#### 5. モビリティ

##### (2) 新たに講ずべき具体的施策

###### vii) 昨今の交通事故を踏まえた安心安全な道路交通の実現

高速道路においては、現下の低金利状況も活用しつつ、正面衝突等の重大事故につながりやすい暫定二車線について4車線化などの安全対策を進める。

### 国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策(令和2年12月8日閣議決定)(抄)

#### 第2章 取り組む施策

##### Ⅲ. 防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保

###### 1. 防災・減災、国土強靱化の推進

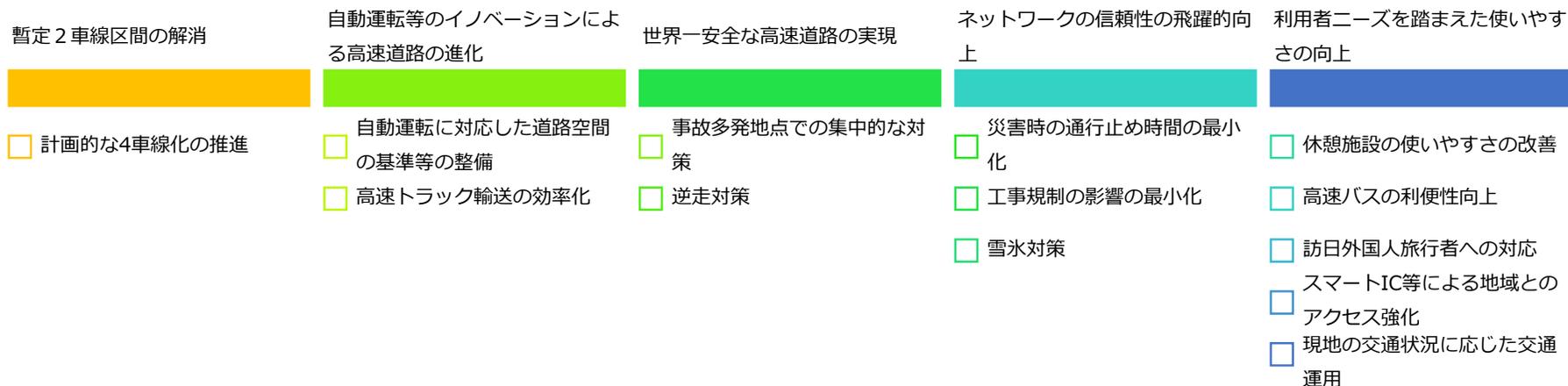
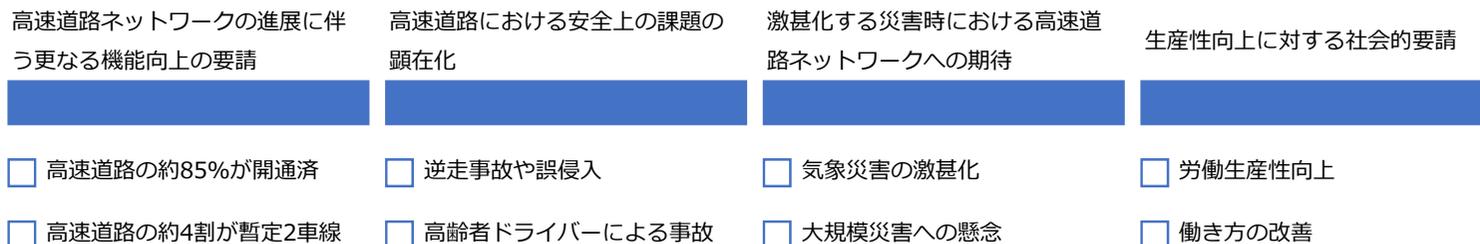
府省庁や自治体、官民の垣根を越えて、防災・減災、国土強靱化に一体的に取り組み、災害に屈しない国土づくりを進めることとし、府省庁・官民連携による「流域治水」の推進など自然災害に対し、人命・財産の被害を防止・最小化するための対策や、交通ネットワーク・ライフラインを維持し、経済・国民生活を支えるための対策を講ずるとともに、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向け、インフラの老朽化対策を加速する。

(中略)

・被災後速やかな通行を可能とする高規格道路のミッシングリンク解消、4車線化、直轄国道等の防災対策<財政投融资を含む>(国土交通省)

# 1-3. 高速道路における安全・安心基本計画 (令和元年9月10日 国土交通省道路局)

## 高速道路における安全・安心基本計画



(出典) 高速道路における安全・安心基本計画(令和元年9月10日 国土交通省道路局)より理財局作成

1. 高速道路事業の概要等
- 2. 改要求の概要**
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

## 2. 改要求の概要

- 平成30年度より、道路機構に対して長期の財政融資を行い、防災・減災対策や生産性向上のための事業を実施。
- 道路機構に対して引き続き長期の財政融資を行い、高速道路ネットワークの整備を加速。

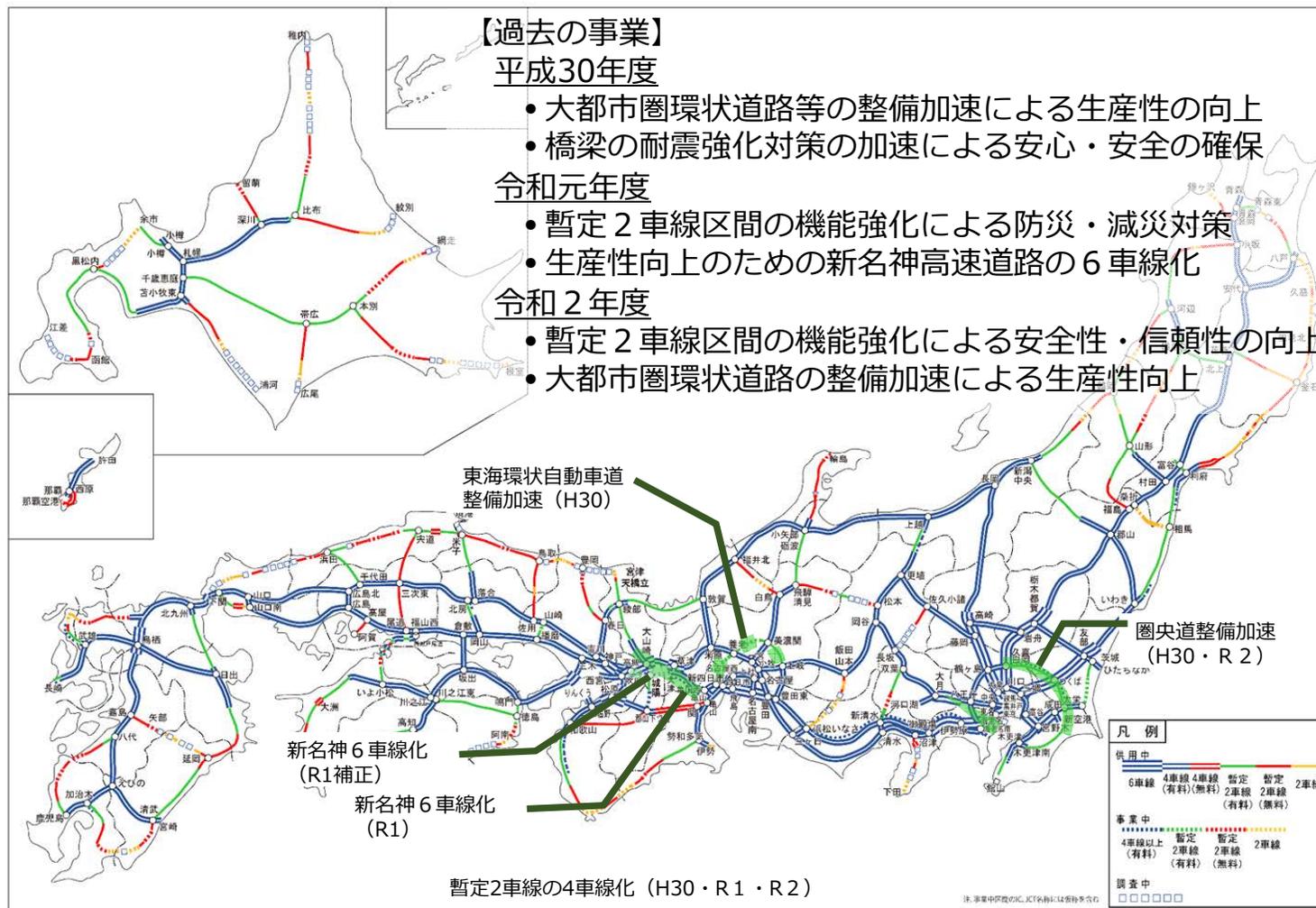
(単位:億円)

	2計画	2補正追加	3当初要求額(A)	3改要求額(B)	(B)－(A)
財政投融资	9,800	5,000	1,200	6,200	5,000
財政融資	8,600	5,000	—	5,000	5,000
政府保証	1,200	—	1,200	1,200	—

1. 高速道路事業の概要等
2. 改要求の概要
- 3. 編成上の論点① 政策的意義**
4. 編成上の論点② 償還確実性

### 3-1. 平成30年度以降の高速道路整備事業と財政融資(金利負担軽減額)との関係

○ 平成30年度以降、現下の低金利状況を活かし、道路機構に対し後年度発行を予定している政府保証債の置換えのため、計3.9兆円の財政融資を措置。金利負担軽減により、道路機構の債務引受余力(道路会社の投資余力)が増加し、全国各地で事業を実施。



## 3-2. 整備の必要性

○ 高速道路の暫定2車線は、国際的にも稀な構造であるとともに、速度低下や対面通行の安全性、大規模災害時の通行止めリスクが課題。国土交通省は、令和元年9月の「高速道路における安全・安心基本計画」において、これらの課題が大きい優先整備区間を選定。

安全性・信頼性等の向上のための暫定2車線の4車線化（防災・減災対策等）

○ネットワーク代替性確保の観点



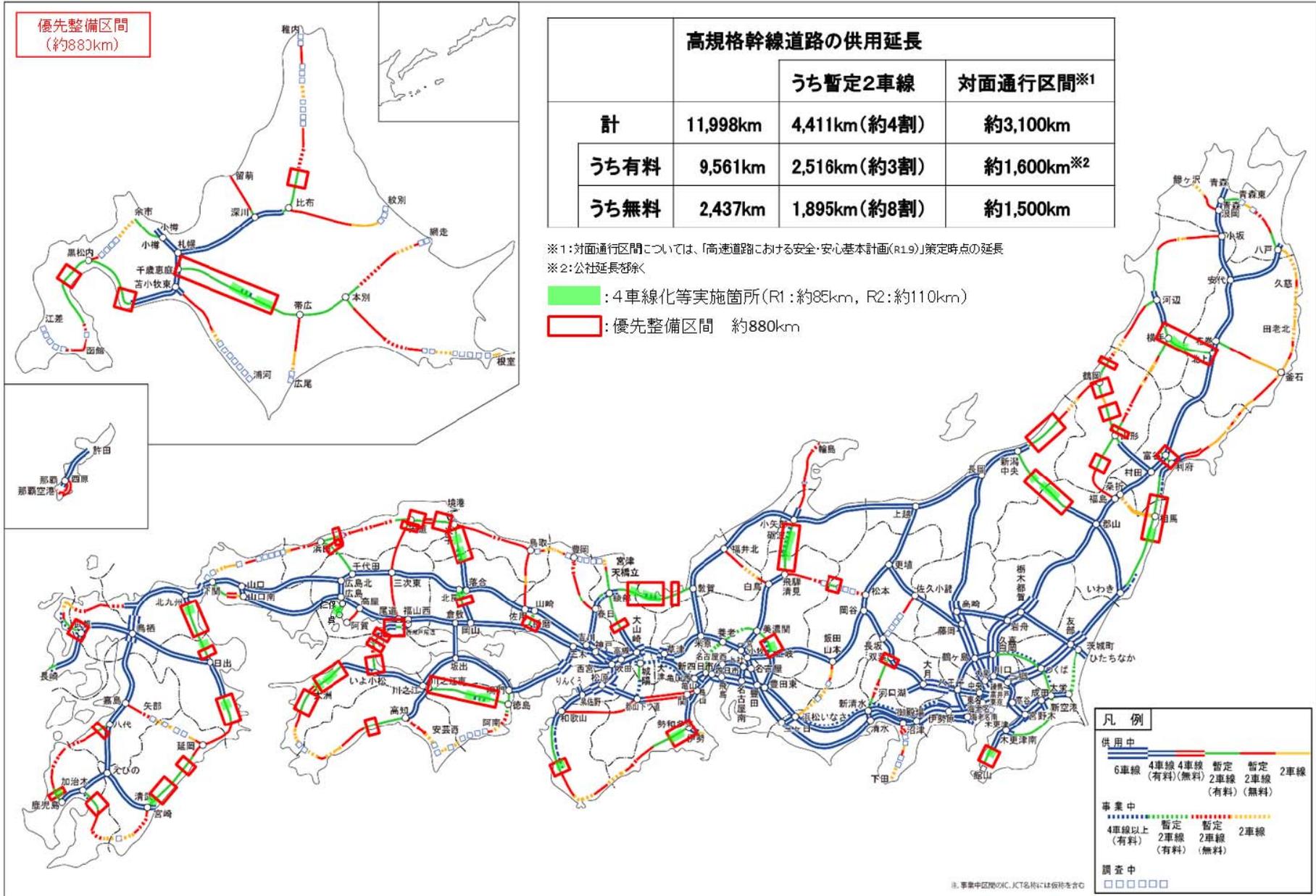
○時間信頼性の確保の観点



○事故防止の観点



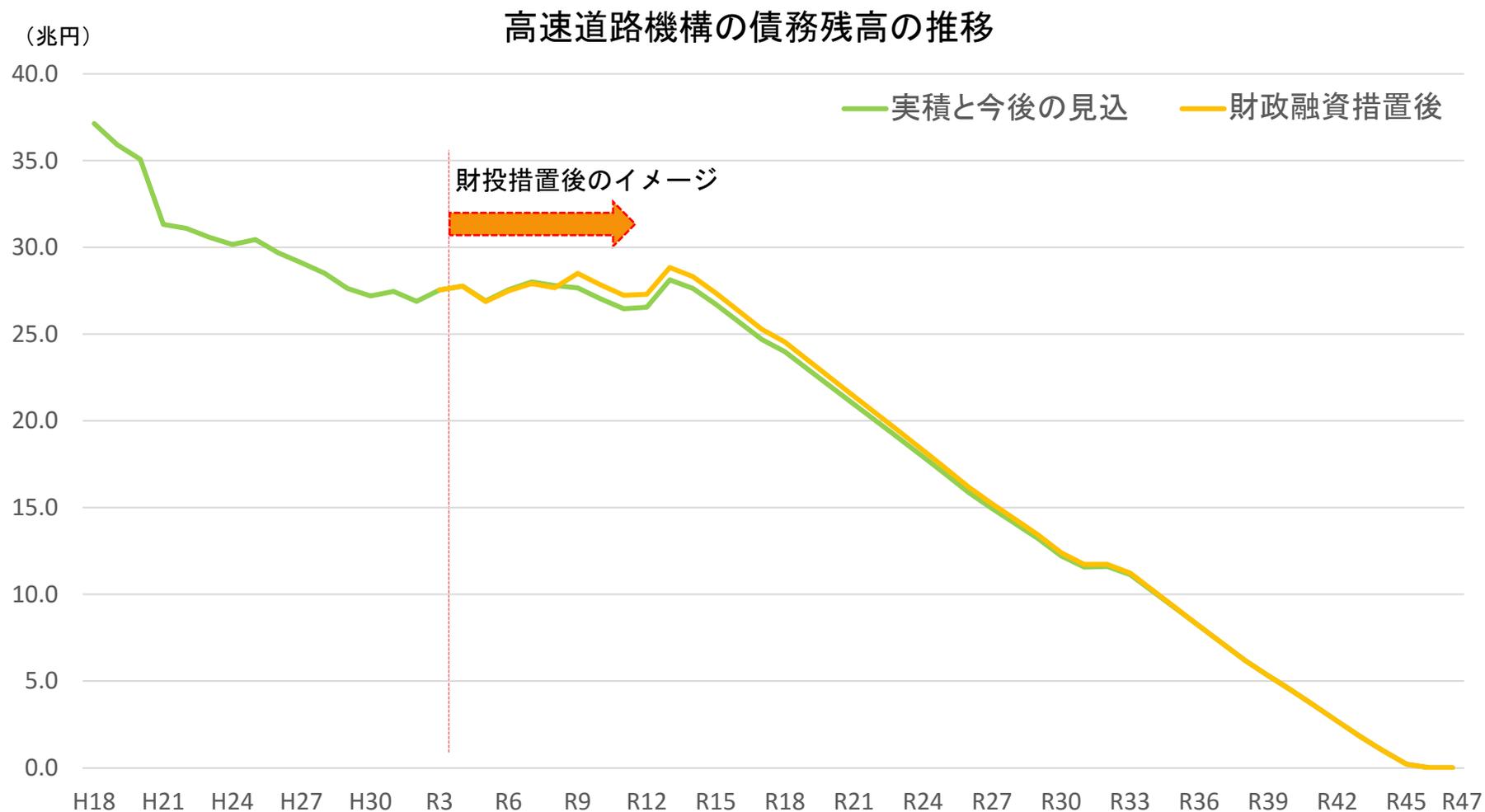
# (参考) 暫定2車線区間の優先整備区間



1. 高速道路事業の概要等
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

## 4-1. 債務償還見通し

○ 道路機構の債務償還計画見通しは、今回、財政融資を措置したとしても、令和47年までに返済可能なものとなっている。



## 4-2. 道路機構(道路勘定)の財務状況／令和元年度

《貸借対照表》

(億円)

資産の部	金額	負債の部	金額
資産	441,979	負債	306,048
流動資産	26,678	流動負債	34,556
現金預金	23,101	固定負債	265,975
固定資産	415,301	法令に基づく引当金等	5,516
構築物	301,134		
土地	93,631	<b>純資産の部</b>	<b>金額</b>
その他	20,534	純資産	135,931
<b>資産合計</b>	<b>441,979</b>	<b>負債純資産合計</b>	<b>441,979</b>

※単位未満切捨

	(億円)
流動資産	
2.6兆円	
うち、現金預金	
2.3兆円	
<b>政府保証債残高</b>	<b>161,302</b>
<b>財投機関債残高</b>	<b>51,527</b>

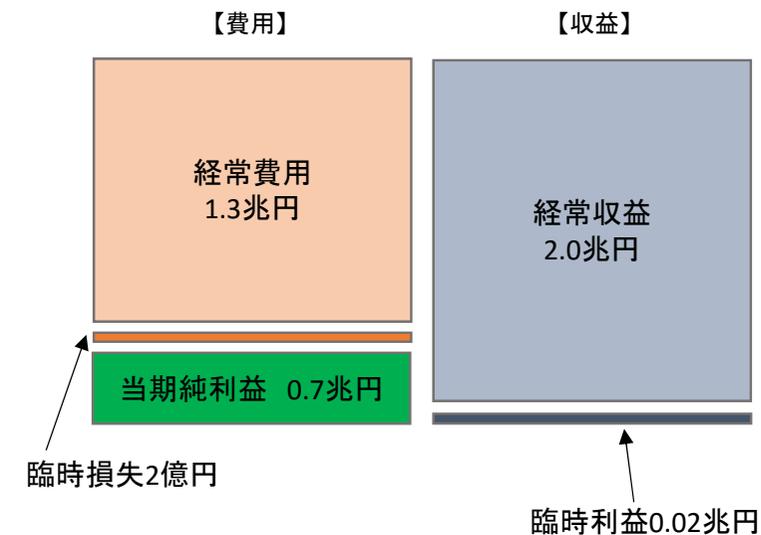


《損益計算書》

(億円)

科目	金額	科目	金額
経常費用	13,934	経常収益	20,720
減価償却費等	10,587	道路資産	20,493
一般管理費	9	貸付料収入	
財務費用	2,813	その他収益	226
道路資産取得			
関連費用	505		
その他経費	18		
臨時損失	2	臨時利益	261
<b>当期純利益</b>	<b>7,043</b>		

※単位未満切捨



## 参考資料

### 独立行政法人住宅金融支援機構

# 財務状況等

## 令和元年度決算の概要

- ① 法人全体の当期総利益は1,514億円を計上(対前年度▲529億円)
- ② 証券化支援勘定の当期総利益は596億円を計上(対前年度▲225億円)

(単位：億円)

	平成30事業年度決算 (A)			令和元事業年度決算 (B)			対前年度増減 (B) - (A)		
	経常利益・ 経常損失(▲)	当期総利益・ 当期総損失(▲)	利益剰余金・ 繰越欠損金(▲)	経常利益・ 経常損失(▲)	当期総利益・ 当期総損失(▲)	利益剰余金・ 繰越欠損金(▲)	経常利益・ 経常損失(▲)	当期総利益・ 当期総損失(▲)	利益剰余金・ 繰越欠損金(▲)
証券化支援勘定	815	<b>821</b>	4,153	592	<b>② 596</b>	4,736	▲ 223	<b>▲ 225</b>	584
住宅融資保険勘定	70	<b>71</b>	159	67	<b>69</b>	226	▲ 3	<b>▲ 2</b>	67
財形住宅資金貸付勘定	6	<b>6</b>	370	▲ 0.4	<b>0.1</b>	369	▲ 6	<b>▲ 6</b>	▲ 0.4
住宅資金貸付等勘定	51	<b>72</b>	3,514	43	<b>52</b>	3,557	▲ 9	<b>▲ 19</b>	43
既往債権管理勘定	1,074	<b>1,074</b>	3,551	796	<b>796</b>	4,348	▲ 277	<b>▲ 277</b>	796
法人全体<合計>	2,016	<b>2,044</b>	11,747	1,498	<b>① 1,514</b>	13,237	▲ 518	<b>▲ 529</b>	1,489

### 法人全体の損益等の推移



### 証券化支援勘定の損益等の推移



## 参考資料

中部国際空港株式会社

## <目 次>

1. 中部国際空港の概要
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

# 1. 中部国際空港の概要

## 2. 改要求の概要

## 3. 編成上の論点① 政策的意義

## 4. 編成上の論点② 償還確実性

## 1-1. 中部国際空港の概要

### 沿革

平成 9年 12月	平成10年度政府予算案において、新規事業化のための予算を計上
平成10年 5月	中部国際空港株式会社 設立
平成12年	現地工事着手
平成17年 2月17日	開港(3月25日～ 愛知万博開催)
令和元年 9月20日	第2旅客ターミナルビル 供用



### 現況

○設置管理者：中部国際空港株式会社  
(出資割合 国40%、地方自治体10%、民間50%)

○空港面積：473ha

○滑走路：3,500m × 1本

○運用時間 24時間  
(メンテナンスのため滑走路を深夜時間帯に閉鎖)

○ターミナル延床面積 約265,000㎡  
(第1) 約220,000㎡  
(第2) 約45,000㎡

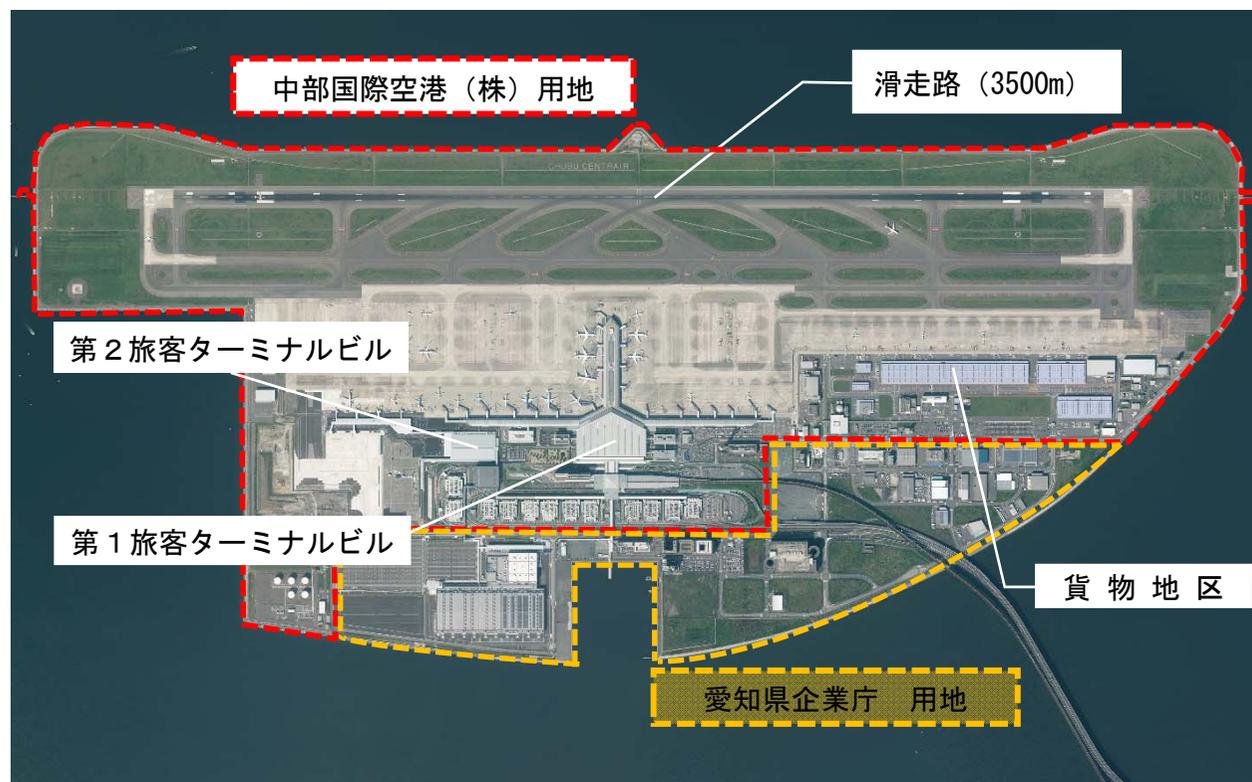
#### ■事業概要

総事業費：6,431億円

※政府保証債発行額 2,218億円

工期：約7年(平成10～16年度)

規模：滑走路3,500m、第1旅客ターミナルビル



## 1-2. 骨太の方針等

---

### 経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

#### 第3章「新たな日常」の実現

#### 2. 「新たな日常」が実現される地方創生

##### (2) 地域の躍動につながる産業・社会の活性化

##### ① 観光の活性化

- ・ポストコロナ時代においてもインバウンドは大きな可能性があり、2030年に6000万人とする目標等の達成に向けて、観光先進国を実現するために官民一丸となって取り組む。
- ・各国との人的交流回復までの時間を活用して、空港やCIQなど入口の整備、多言語表記などストレスフリーで観光できる環境整備、スノーリゾート整備や文化施設・国立公園などの観光資源としての更なる活用等、新たなコンテンツづくりに取り組む。

### 成長戦略フォローアップ(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

#### 6. 個別分野の取組

##### (2) 新たに講ずべき具体的施策

##### iv) 次世代インフラ

##### ① インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決

##### ウ) 交通・物流の課題の解決

- ・現下の低金利状況も活用し、高規格幹線道路、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワークに加え、国際拠点空港、空港等とのアクセスとなる主要な都市鉄道ネットワーク、物流施設等の早期整備を図る。

### 観光ビジョン実現プログラム2020(令和2年7月14日観光立国推進閣議会議決定)(抄)

#### II インバウンド促進等に向け引き続き取り組む施策

##### 視点3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

空港における旅客手続の各段階(保安検査・チェックイン等)や各動線に最先端の技術・システムを導入し、利用者目線で世界最高水準の旅客サービスを実現するため、関係者の連携体制を新たに構築する空港を拡大し、旅客動線を横断的に効率化や高度化を追求する(FAST TRAVELの推進)。また、昨年に引き続き顔認証技術による旅客搭乗手続きの一元化(One ID化)や、自動チェックイン等による旅客利便性増進に加え、電子タグ手荷物把握システムについても導入の促進を図る。【改善・強化】

1. 中部国際空港の概要

2. 改要求の概要

3. 編成上の論点① 政策的意義

4. 編成上の論点② 償還確実性

## 2. 改要求の概要

- 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人も見据えて、コロナ対策の観点も踏まえつつ、中部国際空港において開業後15年が経過した第1旅客ターミナルビルリノベーション等による機能強化等のための財源として、政府保証債221億円を要求。

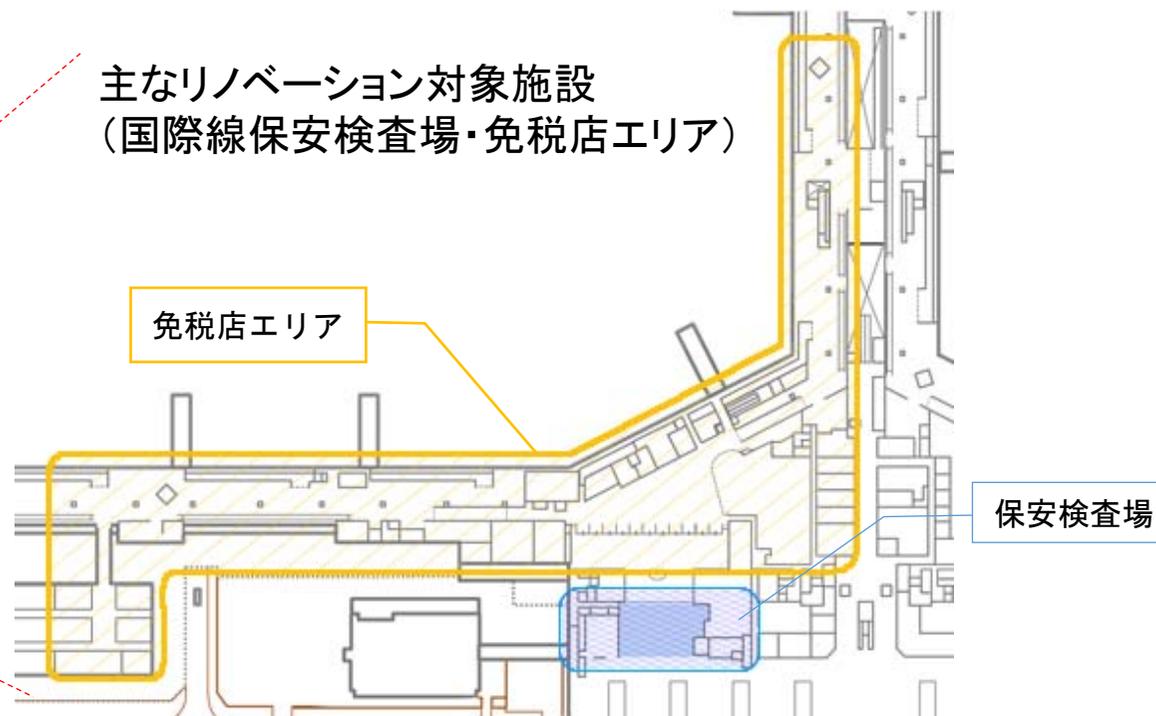
(単位:億円)

	2年度 当初計画	3年度 当初要求額(A)	3年度 改要求額(B)	(B)－(A)
政府保証	173	89	221	132

### 第1旅客ターミナルビルリノベーション



主なリノベーション対象施設  
(国際線保安検査場・免税店エリア)



1. 中部国際空港の概要
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

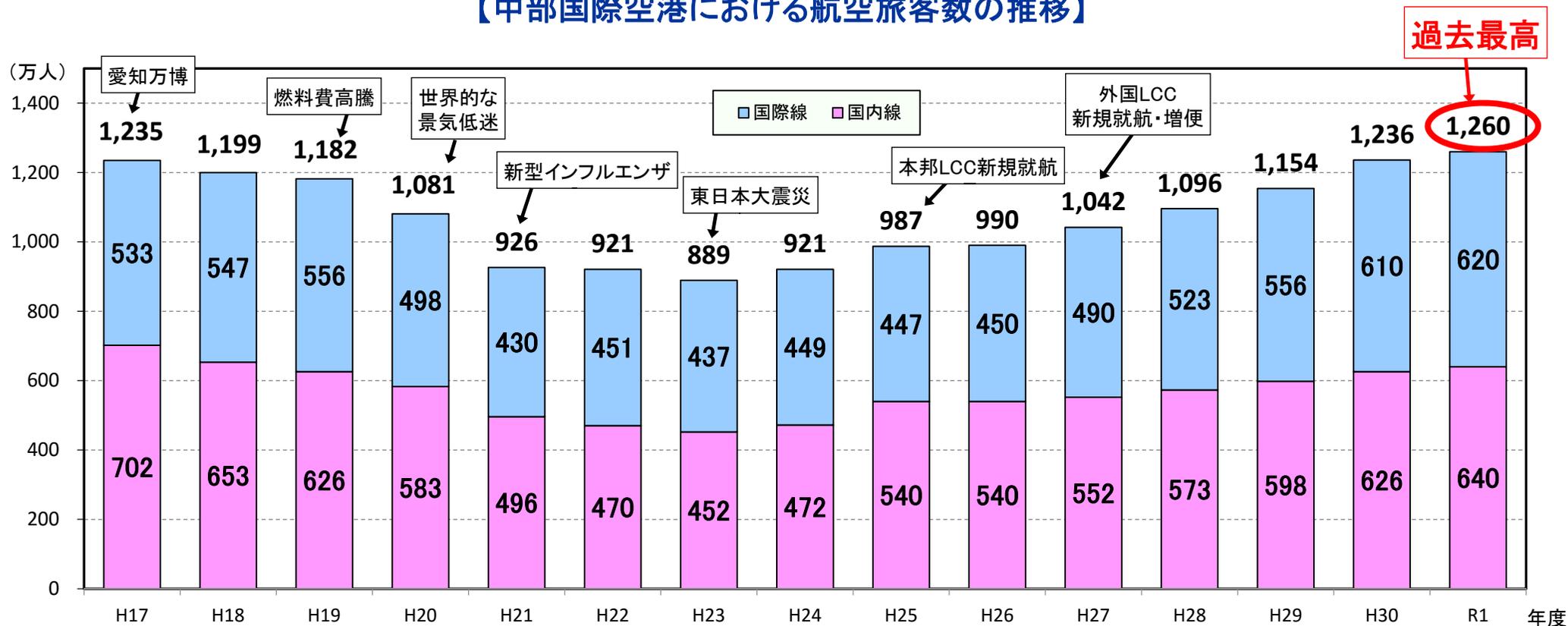
### 3-1. 中部国際空港の位置づけ

○ 中部国際空港は、空港法(昭和31年法律第80号)により、国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港(※)に位置づけられている。

※中部国際空港のほか、成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港 等が該当。

○ また、平成23年の東日本大震災以降、航空旅客数は増加を続けており、令和元年度には過去最高の1,260万人となった。特に、国際線旅客は、5年で約4割増と、急速に増加している。

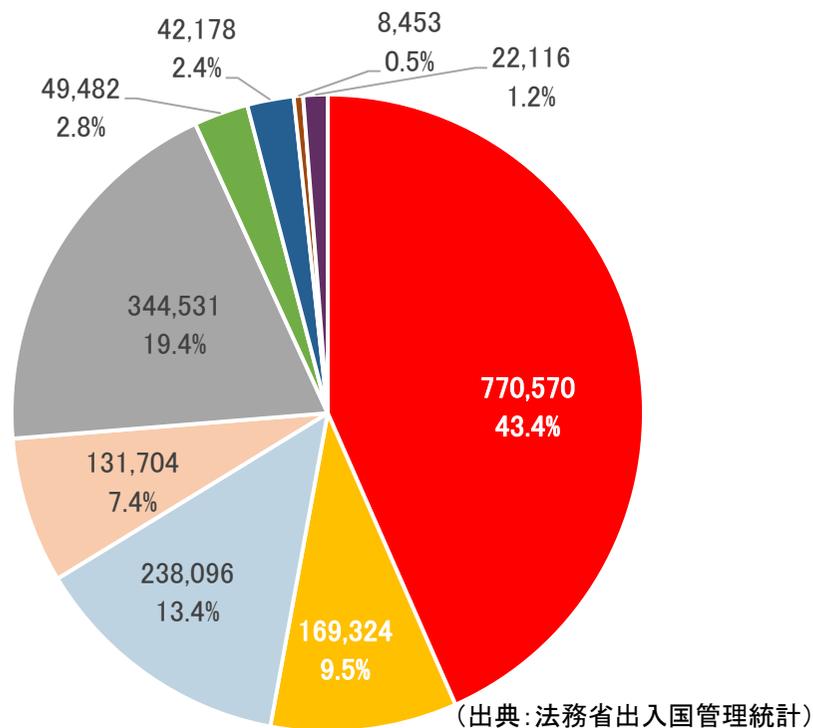
【中部国際空港における航空旅客数の推移】



## 3-2. 拡大する需要への対応

- 中部国際空港は、中国・韓国等アジア圏からのインバウンド受入れに対して重要な役割を担っており、国際線保安検査場ほか、アジア圏からの旅客が集中する免税店エリア等は非常に混雑している。
- ターミナルビルリノベーションにより、国際線保安検査場の処理能力向上による混雑緩和や、コロナ対策としての過密化対策を図るもの。

【中部国際空港における外国人入国者内訳】  
(令和元年)



全体: 約178万人、アジア: 約165万人 (93.1%)

- 中国
- 韓国
- 台湾
- 香港
- その他アジア
- ヨーロッパ
- 北アメリカ
- オセアニア
- その他

【国際線保安検査待機列の様子】  
(令和元年12月)

① リノベーション前  
保安検査場入口が混雑

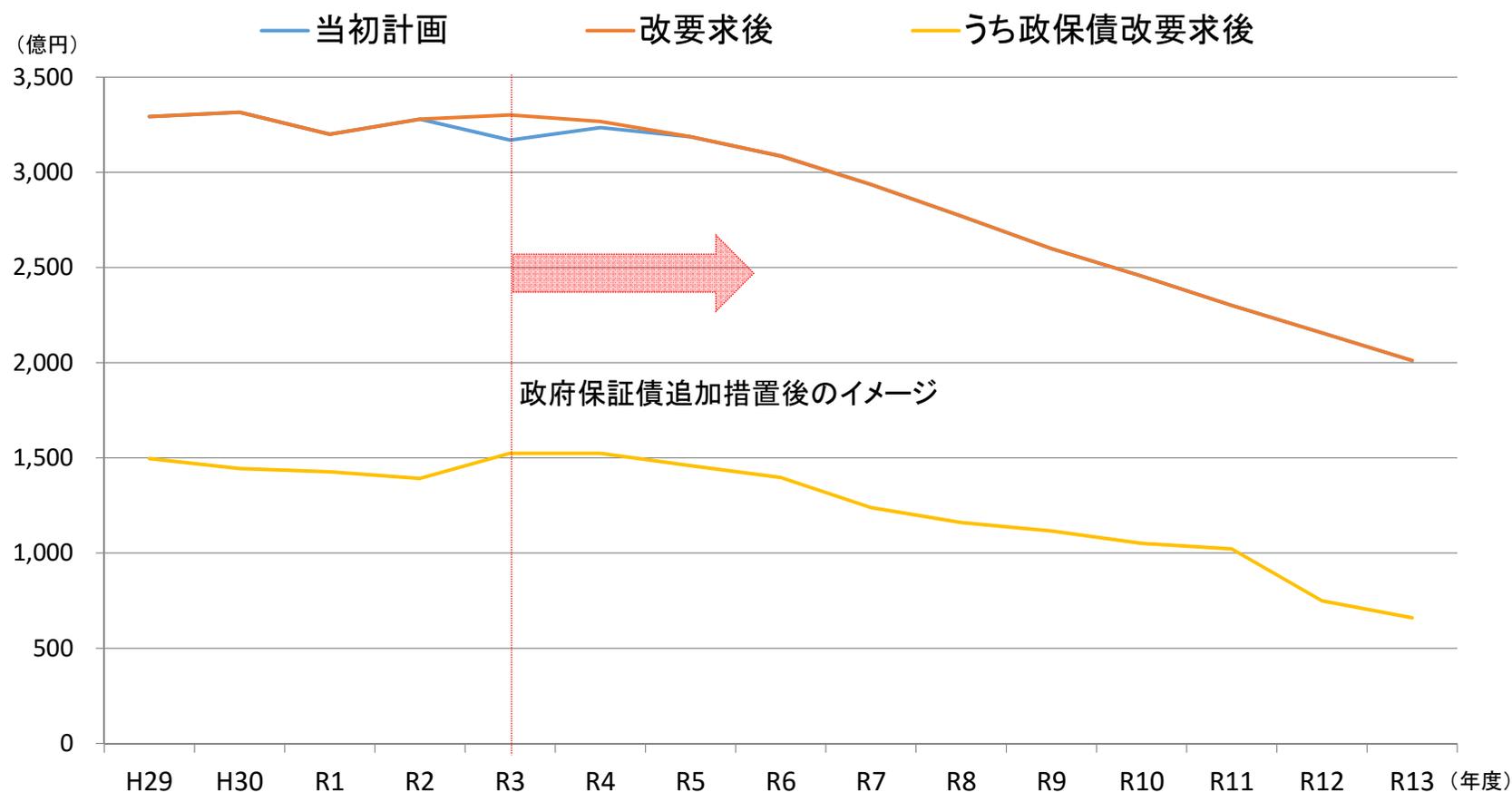
② リノベーション後  
保安検査場を  
-677㎡⇒910㎡に増床  
-旅客処理能力が34%向上  
により、混雑を緩和

1. 中部国際空港の概要
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

## 4-1. 債務償還見通し(連結ベース)

- 債務残高は増加するが、令和4年度以降に実施を予定していた事業の前倒しのため、中長期的な債務の増加は一時的なものである。

### 債務残高の推移



(出典) 中部国際空港(株)資料

## 4-2. 中部国際空港株式会社の連結財務状況／元年度

《貸借対照表》

(億円)

資産の部	金額	負債の部	金額
資産	4,500	負債	3,367
流動資産	159	流動負債	352
固定資産	4,338	固定負債	3,015
建物	1,130		
土地	2,902	<b>純資産の部</b>	<b>金額</b>
その他	305	純資産	1,132
繰延資産	2		
<b>資産合計</b>	<b>4,500</b>	<b>負債純資産合計</b>	<b>4,500</b>

※単位未満切捨

(億円)

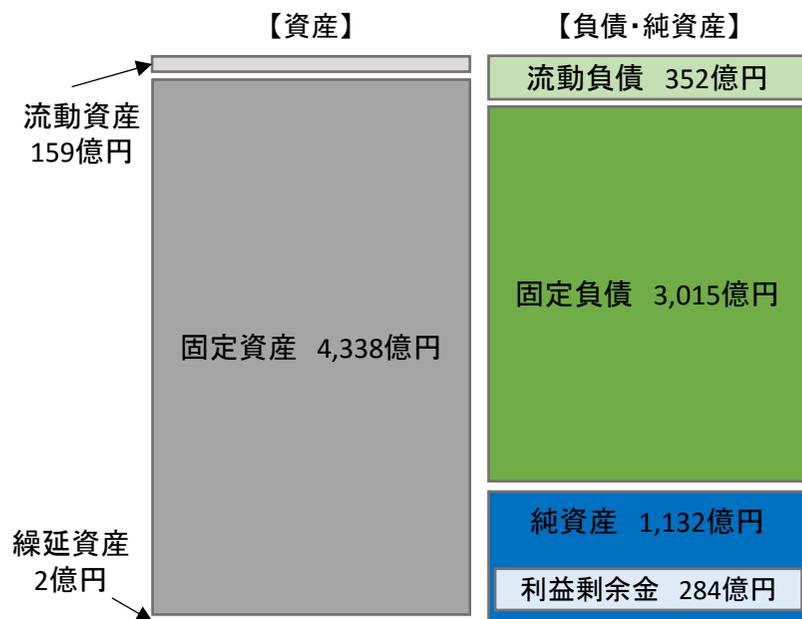
政府保証債残高	1,427
財投機関債残高	350

《損益計算書》

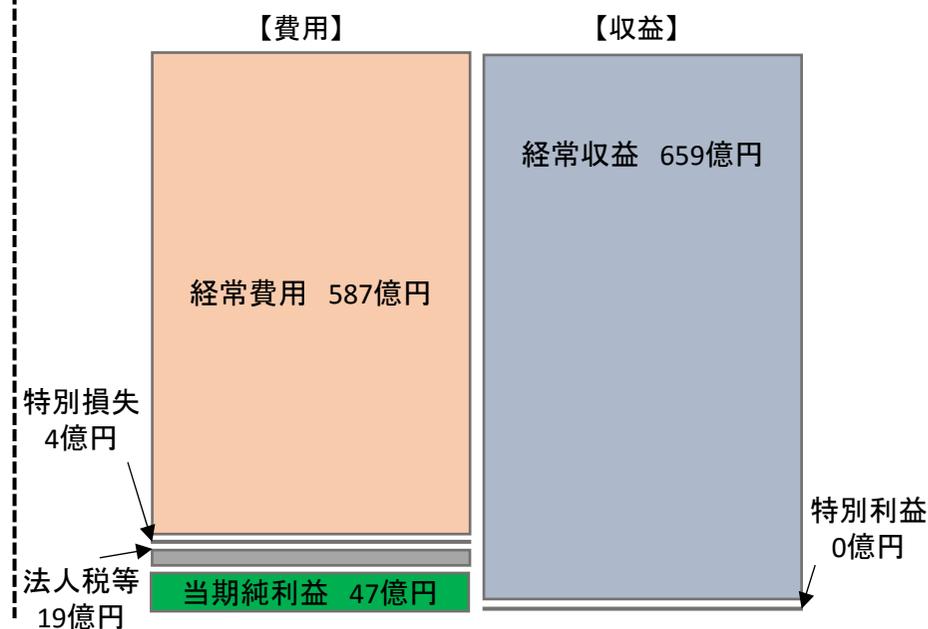
(億円)

科目	金額	科目	金額
経常費用	587	経常収益	659
営業費用	442	営業収益	655
販売費及び一般管理費	137	営業外収益	4
支払利息	7		
その他経費	1		
特別損失	4	特別利益	0
法人税等	19		
<b>当期純利益</b>	<b>47</b>		

※単位未満切捨



※単位未満切捨



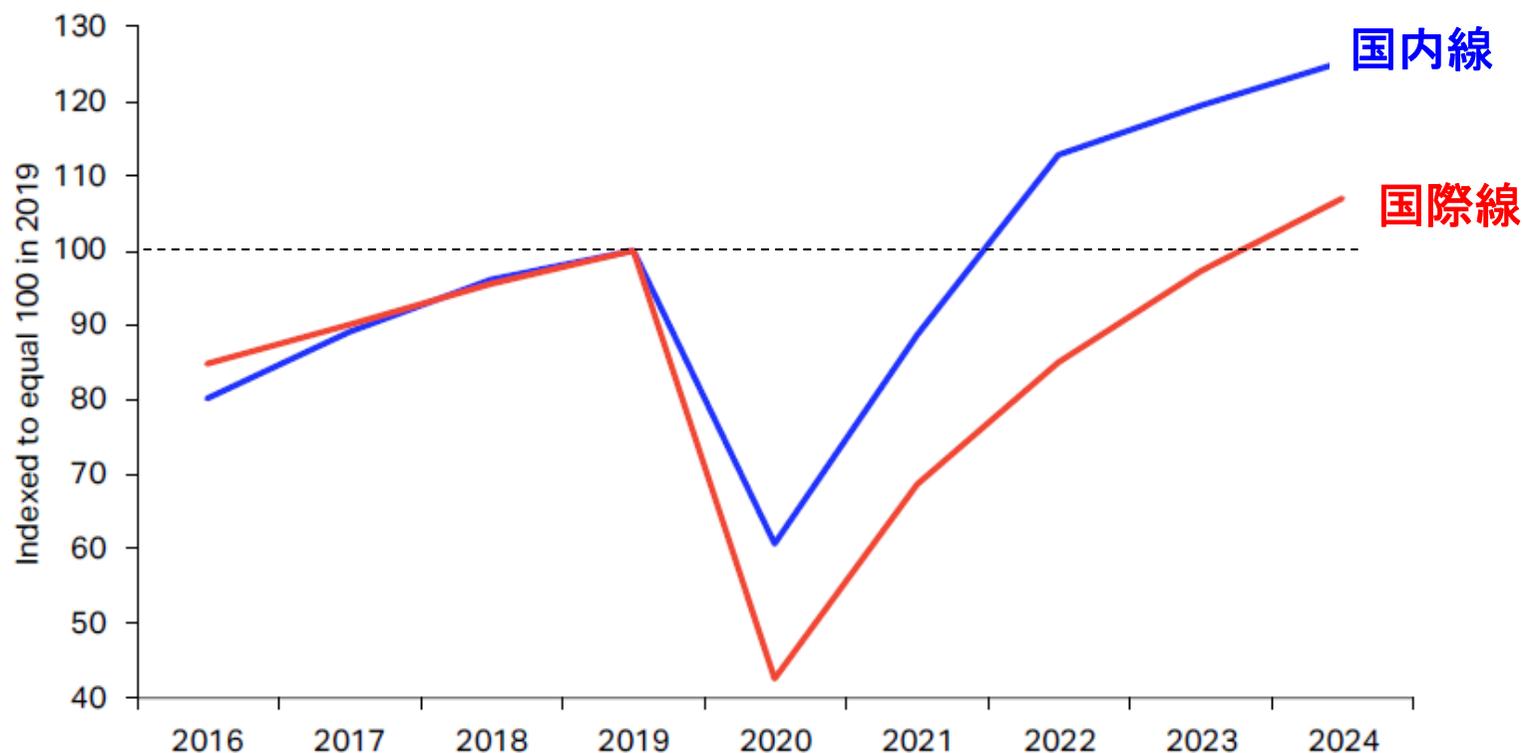
※単位未満切捨

## (参考) 航空需要回復の見通し

- 新型コロナウイルスにより航空需要は落ち込んでいるが、国内線は2022年、国際線は2024年には、2019年の水準に回復する見込み。

### 全世界の国内線、国際線の有償旅客キロ(RPKs)

※各有償旅客が搭乗し、飛行した距離の合計。Revenue Passenger-Kilometers



(出典) IATA Tourism Economics Air Passenger Forecasts

## 参考資料

自動車安全特別会計(空港整備勘定)

## <目 次>

1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要
2. 要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

# 1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要

## 2. 要求の概要

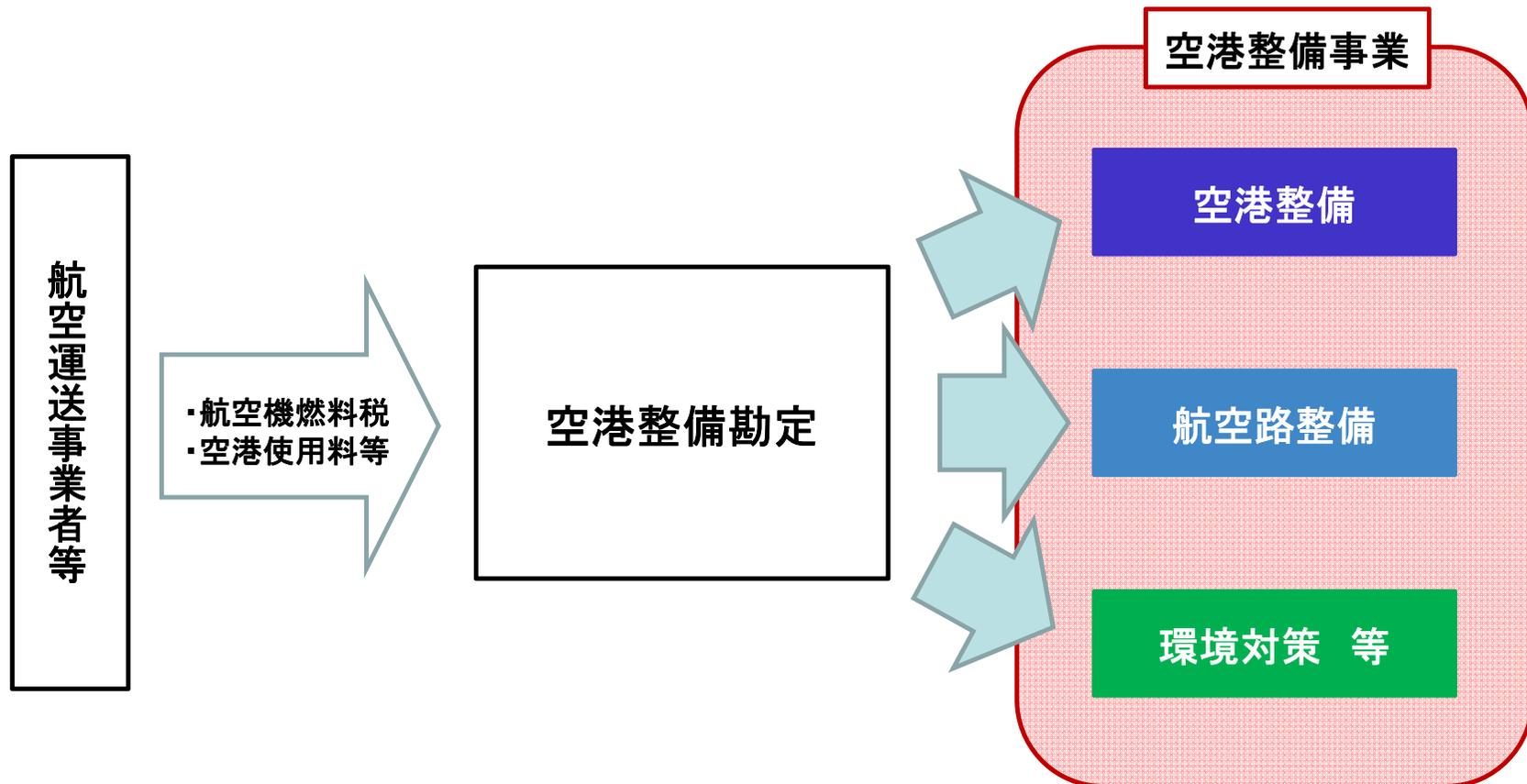
## 3. 編成上の論点① 政策的意義

## 4. 編成上の論点② 償還確実性

## 1-1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要

- 空港整備事業等に係る歳入歳出を経理。
- 具体的には、航空運送事業者等からの空港使用料収入や一般会計(航空機燃料税)からの繰入金等を財源として、空港整備事業、環境対策事業、航空路整備事業、空港等の維持運営等を実施。

### ○ 空港整備勘定の仕組み



## 1-2. 空港整備事業費の対象空港等

○ 空港整備勘定においては、全国97空港や、航空機の飛行に必要な航空路施設の整備を行っている。

全国で97の空港(公共用)が供用

令和2年4月1日現在

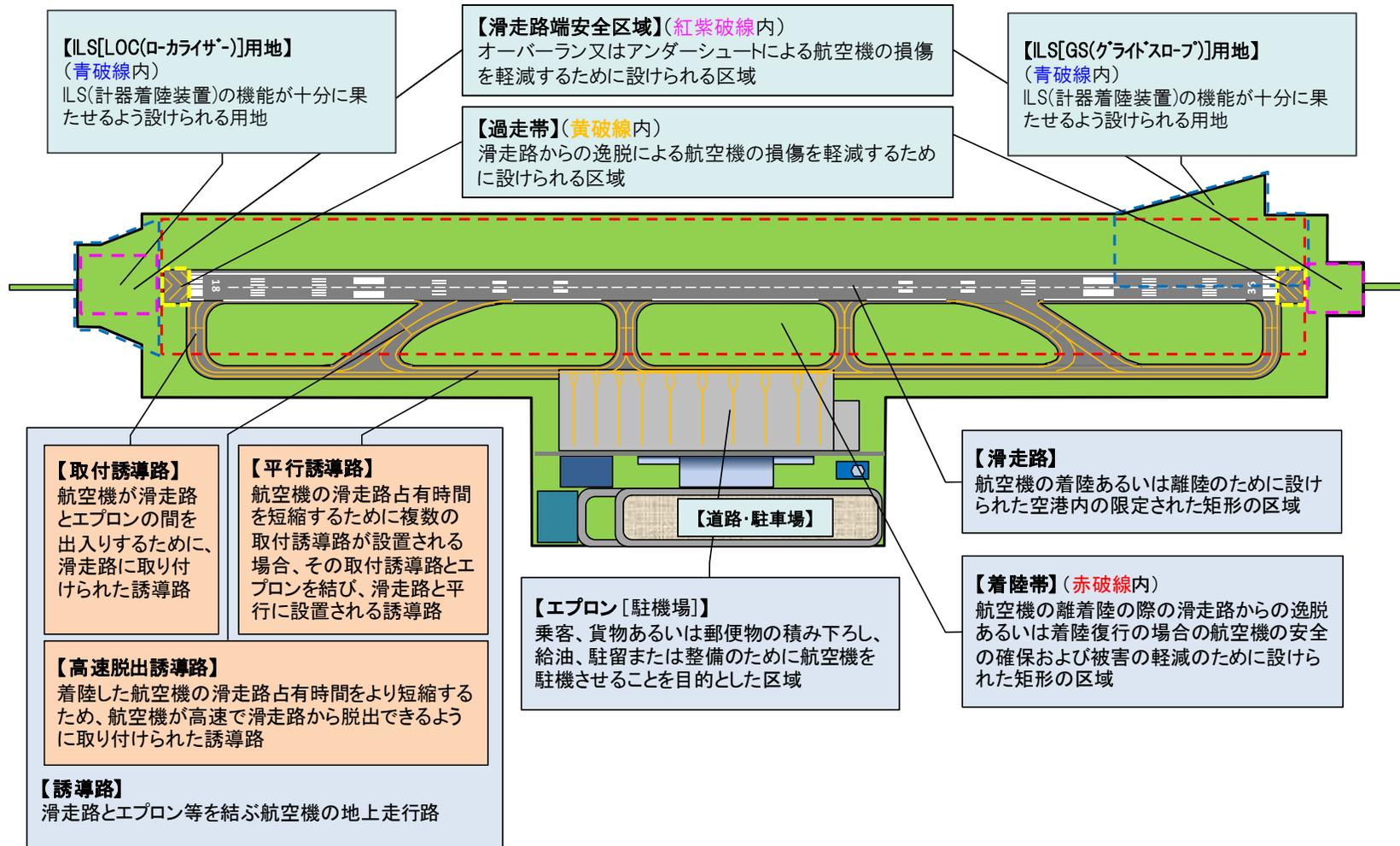
種別	記号	供用
A 拠点空港		28
① 会社管理空港	■	4
② 国管理空港	●	19
③ 特定地方管理空港	○	5
B 地方管理空港	▲	54
C その他の空港	★	7
D 共用空港	☆	8
合計		97

\*1 礼文空港は、平成21年4月9日から令和3年3月31日まで供用を休止。



(出典)国土交通省資料

# (参考)一般的な空港施設



(出典)国土交通省資料

# 1-3. 羽田空港整備(沖合展開事業、再拡張事業)

○ 羽田空港の沖合展開事業及び再拡張事業は財政投融资を活用して実施し、これらの総事業費は合計で約2兆2,000億円。

## 沖合展開事業

○ 首都圏における国内航空交通の拠点としての機能を将来的にわたって確保するとともに航空機騒音問題の抜本的解消を図るため沖合展開事業を実施。

### 【整備概要】

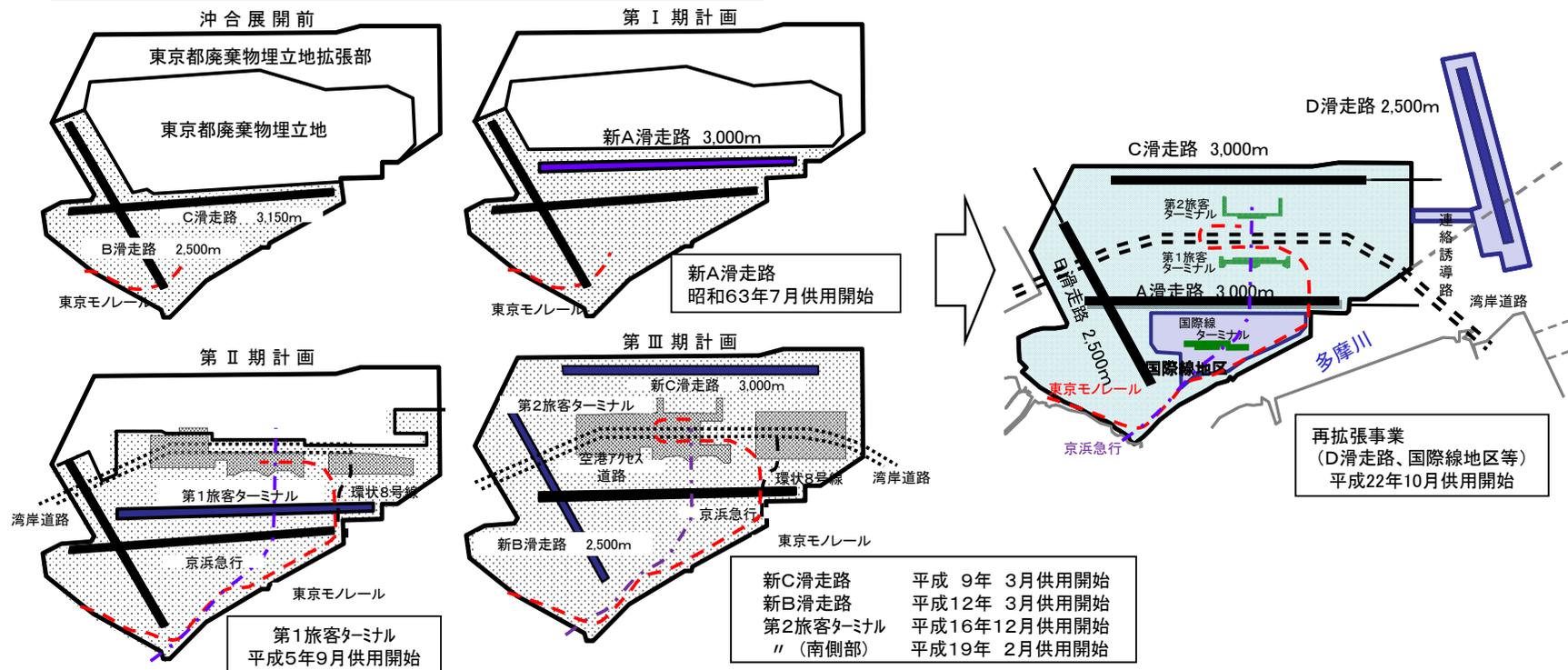
事業期間: 昭和58年度～平成18年度  
財投活用: 約1兆4,400億円

## 再拡張事業

○ 航空需要の増加から空港処理能力が限界に達していたため、新たに4本目の滑走路等を整備する再拡張事業を実施。増便が可能となったことから国際定期便が再び就航。

### 【整備概要】

事業期間: 平成16年度～平成22年度  
財投活用: 約3,700億円



### 1-3. 羽田空港整備(沖合展開事業、再拡張事業)



現地着工:平成19年3月



施工中:平成21年1月

羽田空港再拡張事業



棧橋工事



埋立工事



舗装工事



完了:平成22年10月供用開始

1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要

**2. 要求の概要**

3. 編成上の論点① 政策的意義

4. 編成上の論点② 償還確実性

## 2. 要求の概要

○ 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人の実現に向けた取組を着実に実施するため、コロナ対策の観点も踏まえつつ、現下の低金利環境を活かし、空港インフラ等整備を実施するための財源として、財政融資1,178億円を要求。

(単位:億円)

	2計画	3要求額
財政投融资	—	1,178
財政融資	—	1,178

### 羽田空港

羽田空港のアクセス利便性向上を図るための空港アクセス鉄道の基盤施設整備や、航空保安施設等の整備を実施。



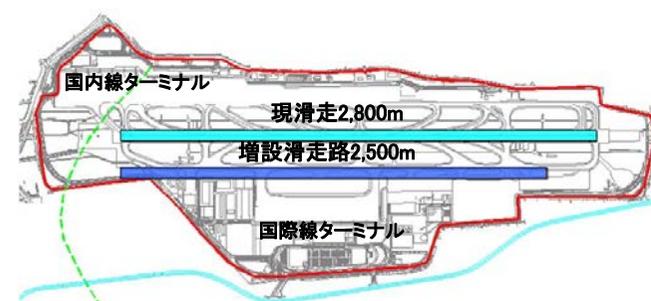
#### 羽田空港機能拡充

- 空港アクセス鉄道の整備
- 航空保安施設の整備
- 駐機場の整備
- 滑走路等の耐震強化等

(出典)国土交通省資料

### 福岡空港・那覇空港・新千歳空港等

空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、福岡空港においては滑走路増設事業、那覇空港及び新千歳空港においてはターミナル地域の機能強化等を実施。



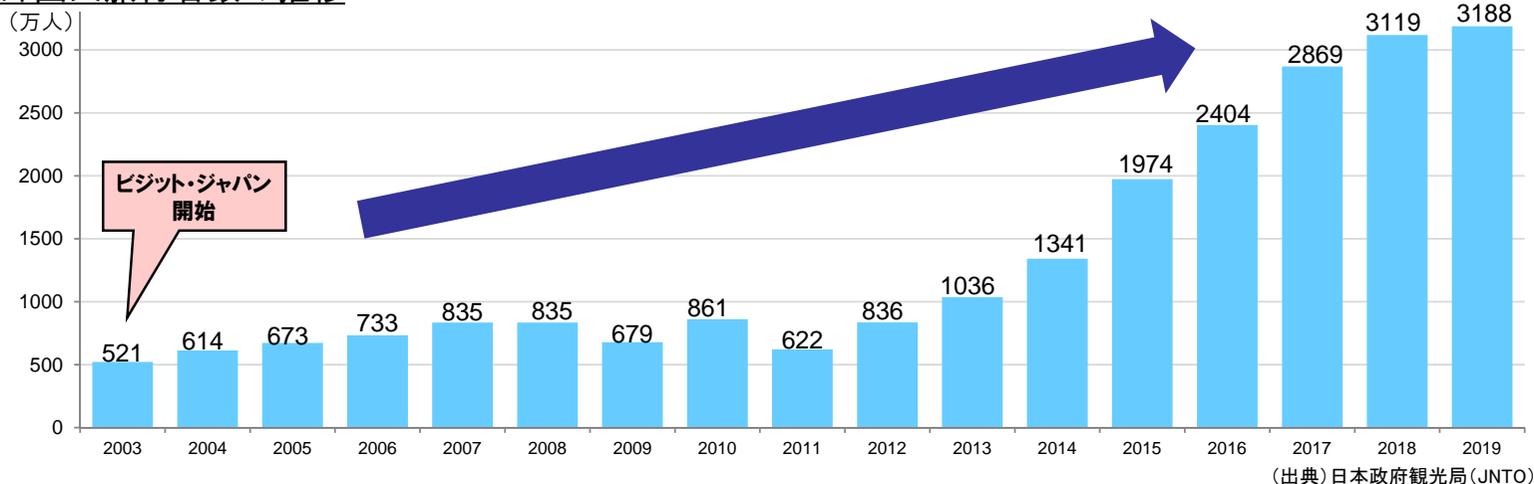
#### 福岡空港滑走路増設事業

- 滑走路、誘導路、エプロン新設等
- 供用開始予定日:令和7年3月末

1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要
2. 要求の概要
- 3. 編成上の論点① 政策的意義**
4. 編成上の論点② 償還確実性

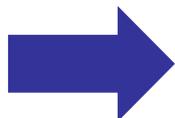
### 3-1. 「観光ビジョン」2030年訪日外国人旅行者6,000万人目標達成に向けて

訪日外国人旅行者数の推移



#### 政府目標実現に向けた航空関係の主要な取組

<b>首都圏空港の機能強化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・羽田空港の飛行経路見直し(2020年3月運用開始)</li> <li>・成田空港のB滑走路延伸、C滑走路新設</li> </ul>	等
<b>関西、中部、その他主要空港の機能強化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関西空港の第1ターミナルの改修</li> <li>・福岡空港の滑走路増設事業</li> </ul>	等
<b>地方空港における取組</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・訪日誘客支援空港へ国際線就航に向けた支援</li> <li>・空港経営改革の推進</li> </ul>	等
<b>国内航空ネットワークの充実</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空ネットワーク維持のための着陸料の軽減</li> <li>・羽田発着枠政策コンテスト</li> </ul>	等



**我が国の国際競争力強化等のため、財政投融资を活用した空港の更なる機能強化を計画的に推進し、政府目標の達成に貢献していく**

## 3-2. 骨太の方針・成長戦略等における航空局関連主要施策の概要について

### 経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

第3章「新たな日常」の実現

2. 「新たな日常」が実現される地方創生

(2) 地域の躍動につながる産業・社会の活性化

① 観光の活性化

ポストコロナ時代においてもインバウンドは大きな可能性があり、2030年に6000万人とする目標等の達成に向けて、観光先進国を実現するために官民一丸となって取り組む。

各国との人的交流回復までの時間を活用して、空港やCIQなど入口の整備、多言語表記などストレスフリーで観光できる環境整備、スノーリゾート整備や文化施設・国立公園などの観光資源としての更なる活用等、新たなコンテンツづくりに取り組む。

### 成長戦略フォローアップ(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

iv) 次世代インフラ

① インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決

感染症等による社会経済情勢の変化にも対応し、経済成長を支えるため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る。

ウ) 交通・物流の課題の解決

・現下の低金利状況も活用し、高規格幹線道路、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワークに加え、国際拠点空港、空港等とのアクセスとなる主要な都市鉄道ネットワーク、物流施設等の早期整備を図る。

ix) 観光・スポーツ・文化芸術

① 観光立国の実現

「明日の日本を支える観光ビジョン」及び「観光ビジョン実現プログラム2020」等に基づき、2030年に訪日外国人旅行者を6,000万人とする目標等を達成し、観光立国の実現をすることを目指して、官民一丸となった取組を進める。

これまで、空港やCIQなど入口の整備、多言語表記・アナウンスなど訪日外国人旅行者等がストレスフリーで観光できる受入環境整備(後略)

### 観光ビジョン実現プログラム2020(令和2年7月14日)(抄)

I. 国内の観光需要の回復と観光関連産業の体質強化

II. インバウンド促進等に向け引き続き取り組む施策

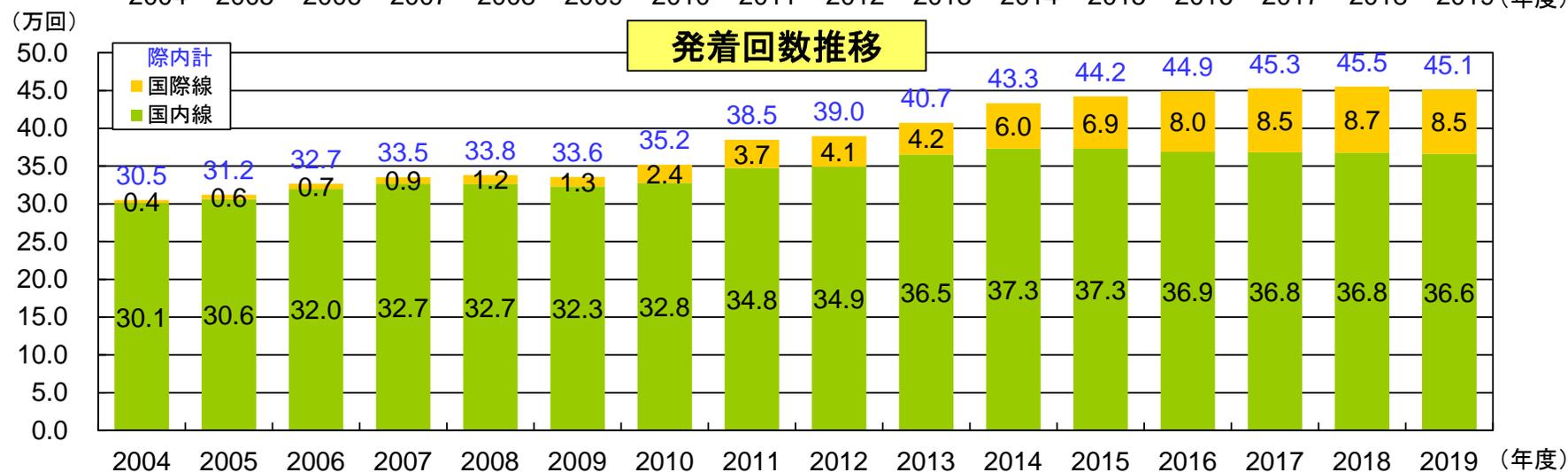
観光は成長戦略の柱、地方創生の切り札であり、観光消費額の8割を占める日本人国内旅行に加え、近年は、世界的にも著しい成長分野であるインバウンドを取り込むことによって、観光立国の実現に取り組んできた。

安倍政権発足以来、外国人旅行者は約4倍の約3,200万人となり、消費額も約5兆円と地域経済に貢献する存在となっている。世界全体の国際観光客到着数は、この7年間で40%増加し、14億人に達するなど、世界的にも著しい成長分野である。

現在、我が国の観光は厳しい状況にあるが、自然、食、伝統文化、芸術、風俗習慣、歴史など日本各地の観光資源の魅力が失われたものではなく、感染症終息後の中長期的スパンにおいて、インバウンドに大きな可能性があるのは今後も同様であり、2030年6,000万人の目標は十分達成可能である。

### 3-3. 羽田空港の利用状況(旅客・発着回数の推移)

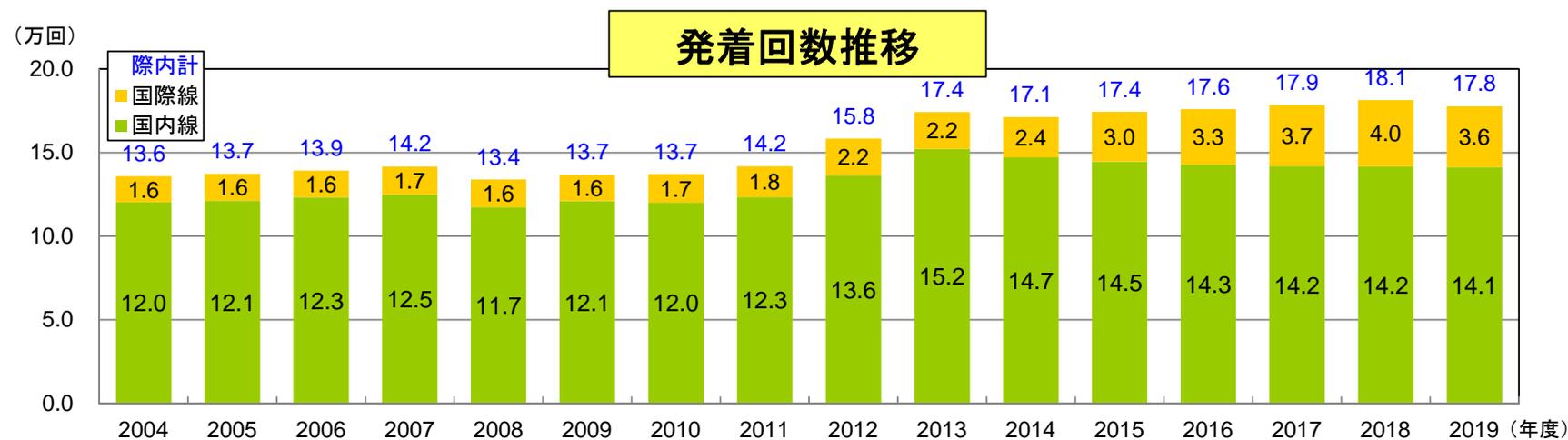
- 羽田空港は国内線ネットワークの中心として、2019年度には全国48都市との間に1日約500便が就航。
- 国内全体の利用者の約6割は羽田便の利用者である。



(出典) 空港管理状況調査

### 3-4. 地方空港(福岡空港)の利用状況(旅客・発着回数の推移)

- 福岡空港は、東アジア・東南アジアを結ぶゲートウェイとして機能しており、国際線は268往復/週、国内線は185往復/日が就航。
- 国内の滑走路1本の空港としては、旅客数・発着回数ともに第1位。



(出典) 空港管理状況調査書

## (参考) 航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン

- 航空会社・空港ビル会社の各業界団体は、新型コロナウイルス対策の今後の持続的な取組を見据え、感染防止のための自主的な取組として、専門家会議の提言や医療関係の専門家の助言等を踏まえて、予防ガイドラインを策定（令和2年5月）。

### 空港ターミナルにおける利用者向けの主な対策

#### ■ 出発旅客の検温

- 羽田、成田、中部、伊丹、関西、福岡の6空港において、出発旅客に対しサーモグラフィーによる体温測定を実施。

※その他空港でも、体調不良と思われる旅客には体温測定実施

#### ■ 3密の回避

- チェックインカウンターや保安検査場など、列ができる場所では旅客同士の間隔を確保するよう誘導
- 空港到着前や非接触によるチェックイン、自動チェックイン機・自動手荷物預け機の利用を促進

#### ■ 利用者への呼びかけ等

- 館内アナウンス・ポスター等による手洗いやマスク着用、発熱時の入館・航空利用の自粛等の要請
- 館内への消毒液の設置等



サーモグラフィーによる体温測定  
(関西空港)

提供：関西エアポート(株)



床面マーキングによる一定間隔の確保  
(チェックインカウンター)

### 航空機内における利用者向けの主な対策

#### ■ マスク着用等

- 機内では、会話をなるべく控えることやマスクの着用を要請

#### ■ 必要最小限の機内サービス

- 機内での食事・飲料の提供は必要最小限に

#### ■ 機内消毒

- 座席のテーブル、肘掛け、モニター画面やコントローラーなど、利用者がよく触れる場所の消毒等



会話は控え、マスク着用



機内消毒

#### 機内は常に衛生的で清潔な環境！



○航空機内の空気は、常に機外から新しい空気を取り入れ、機内で循環後、機外へ排出することで、約3分ですべて入れ替わる仕組み。

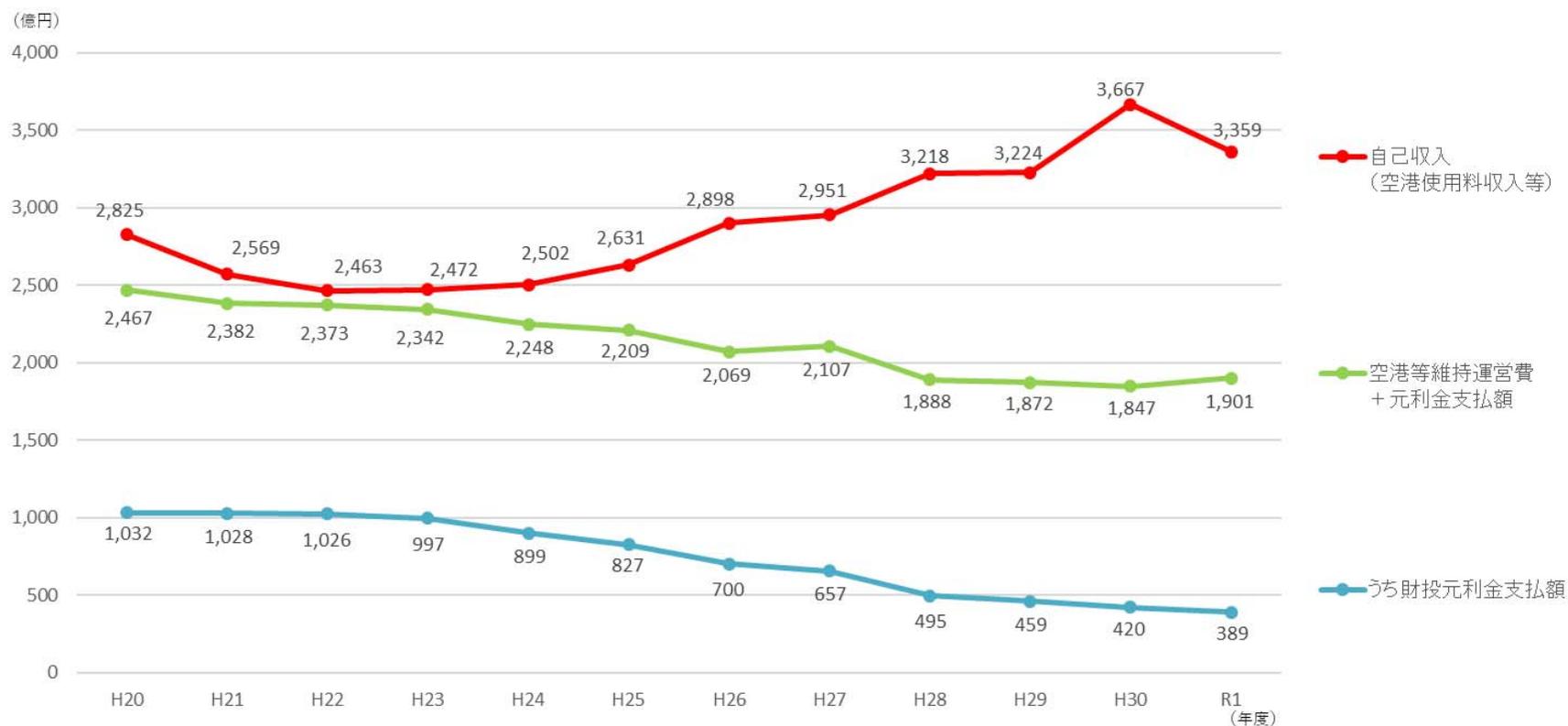
○機内の空気は、病院の手術室にも使用されている高性能なフィルターでろ過され、常時清潔。

(出典)国土交通省資料

1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要
2. 要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

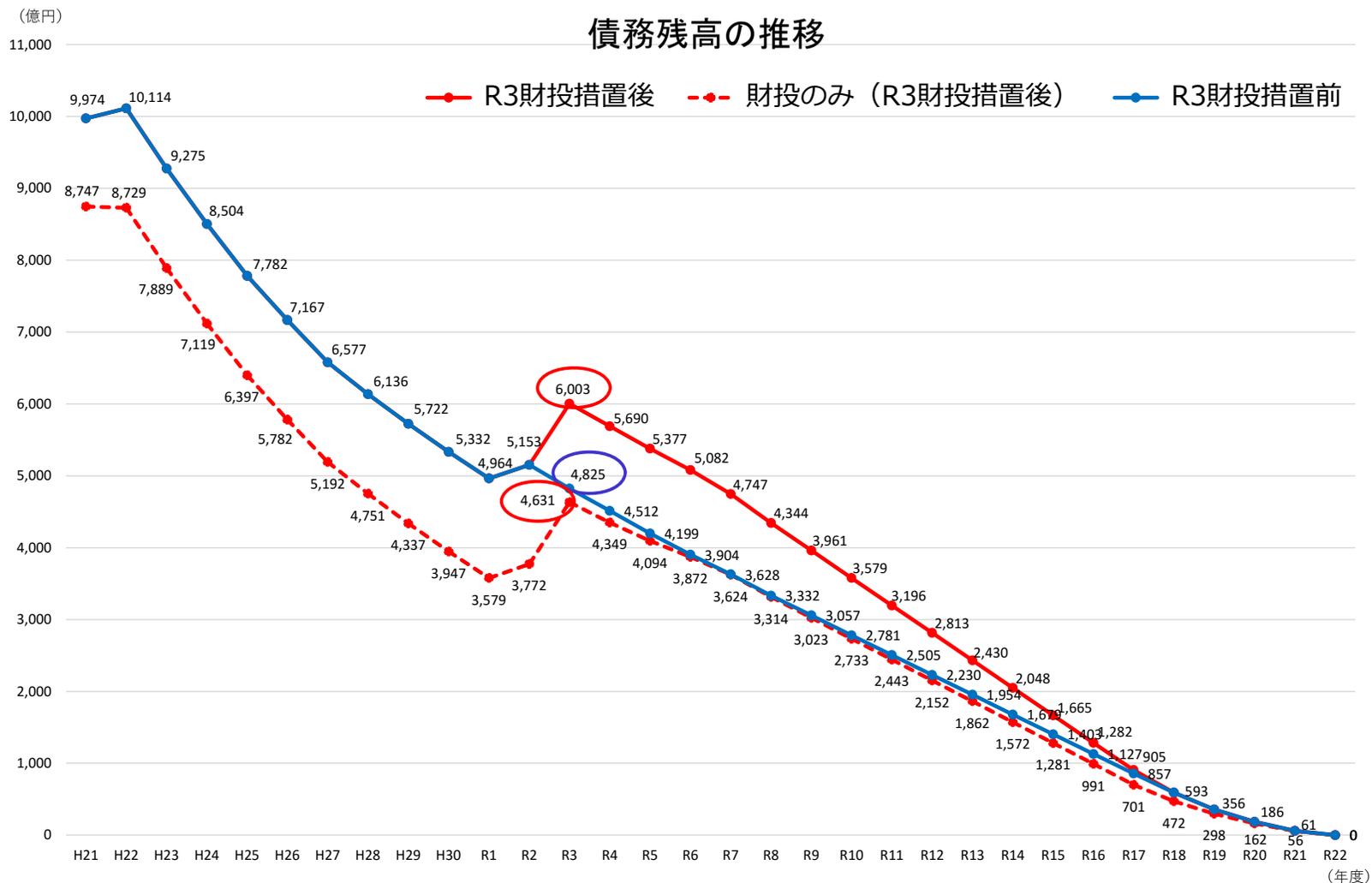
## 4-1. 空港整備勘定の収入・支出の推移(決算ベース)

○ 空港等維持運営費及び元利金支払額に対し、その財源となる自己収入の規模は大きく上回るものである。



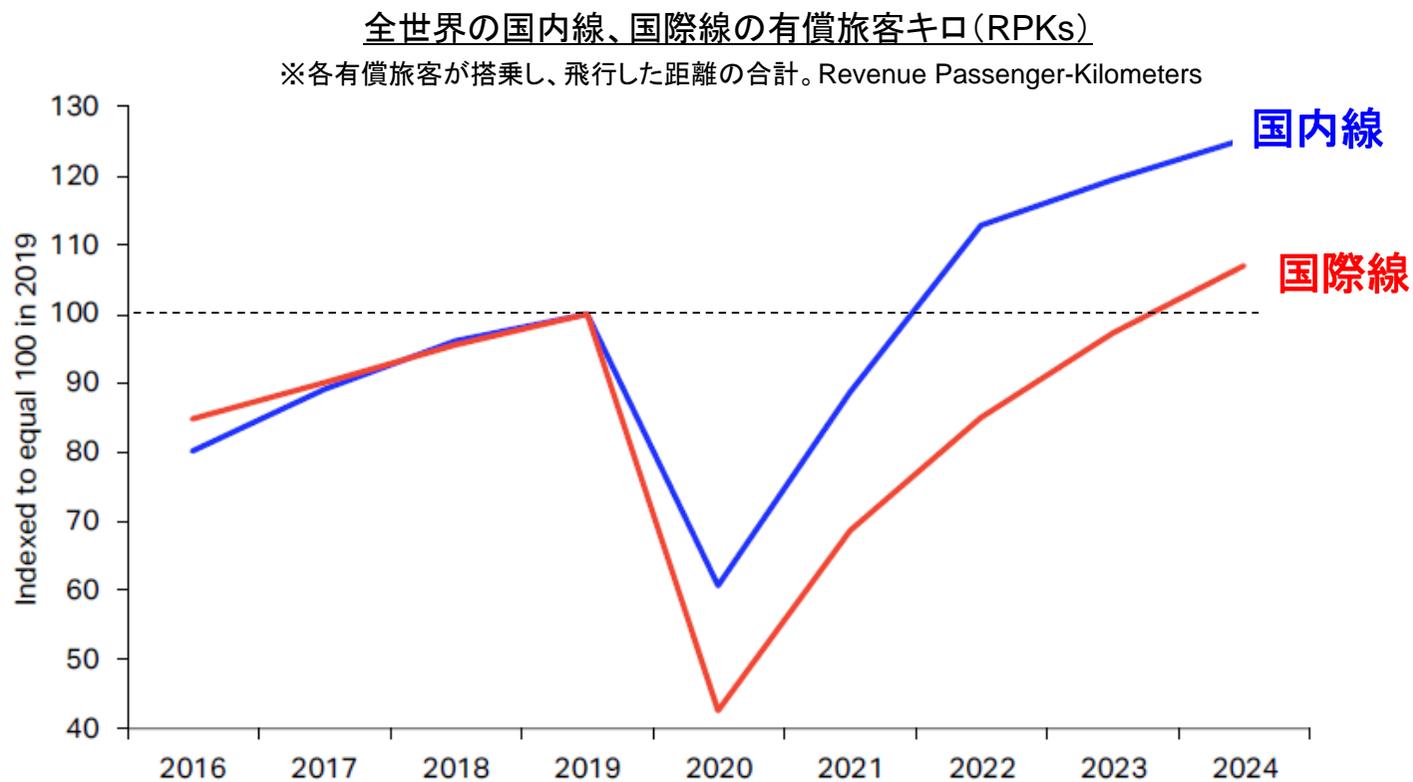
## 4-2. 債務償還見通し

○ 今回の財政融資措置後の債務残高は約6,000億円となるが、令和22年度までに償還完了予定。



### 4-3. 航空需要回復の見通し

- 新型コロナウイルスにより航空需要は落ち込んでいるが、国内線は2022年、国際線は2024年には、2019年の水準に回復する見込み。



(出典)IATA Tourism Economics Air Passenger Forecasts

# 財政制度等審議会 財政投融资分科会

## 説明資料

国立研究開発法人科学技術振興機構

令和2年12月10日  
財務省理財局

## <目 次>

### 1 概要

(1) 令和3年度要求の概要

(2) 国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策

(3) 骨太の方針等

### 2 編成上の論点

(1) 大学ファンドの運用手段等、財政融資資金の活用

(2) ガバナンス体制

(3) その他の枠組み構築

## 1 概要

(1) 令和3年度要求の概要

(2) 国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策

(3) 骨太の方針等

## 2 編成上の論点

(1) 大学ファンドの運用手段等、財政融資資金の活用

(2) ガバナンス体制

(3) その他の枠組み構築

## 1 (1) 令和3年度要求の概要

---

### 要求額

(単位：億円)

	3当初要求額	3改要求額
財政投融资	事項要求	40,000
財政融資	事項要求	40,000

## 1 (2) 国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策

●国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策(令和2年12月8日閣議決定)(抜粋)

### 第2章 取り組む施策

#### Ⅱ. ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現

#### 2. 経済構造の転換・イノベーション等による生産性向上

##### (2) イノベーションの促進

(省略)

特に、10兆円規模の大学ファンドを創設<sup>1</sup>し、その運用益を活用することにより、世界に比肩するレベルの研究開発を行う大学の共用施設やデータ連携基盤の整備、博士課程学生などの若手人材育成等を推進することで、我が国のイノベーション・エコシステム<sup>2</sup>を構築する。本ファンドへの参画に当たっては、自律した経営、責任あるガバナンス、外部資金の獲得増等の大学改革へのコミットやファンドへの資金拠出を求める<sup>3</sup>とともに、関連する既存事業の見直しを図る。本ファンドの原資は、当面、財政融資資金を含む国の資金を活用しつつ、参画大学や民間の資金を順次拡大し、将来的には参画大学が自らの資金で基金の運用を行うことを目指す。財政融資資金については、ファンドの自立を促すための時限的な活用とし、市場への影響を勘案しながら順次償還を行う。安全かつ効率的に運用し、償還確実性を確保するための仕組み<sup>4</sup>を設ける。

(※1) 大学改革の制度設計等を踏まえつつ、早期に10兆円規模のファンドの実現を図る。

(※2) 生態系システムのように、それぞれのプレイヤーが相互に関与して、自律的にイノベーション創出を加速するシステム。

(※3) 参画大学の指定等のため、必要な制度改革の検討を進め、速やかに結論を得る。

(※4) 適時開示の趣旨を踏まえ、運用状況を適切な頻度で検証する態勢を整備し、運用状況が一定の間、一定程度を下回る場合には、運用の停止や繰上償還等を含め、運用の見直し等を行う旨を法律に規定するなど、所要の措置を講ずる。

## 1 (3) 骨太の方針等

### ●経済財政運営と改革の基本方針2020（令和2年7月17日閣議決定）（抜粋）

世界に比肩するレベルの研究開発を行う大学等の共用施設やデータ連携基盤の整備、若手人材育成等を推進するため、大学改革の加速、既存の取組との整理、民間との連携等についての検討を踏まえ、世界に伍する規模のファンドを大学等の間で連携して創設し、その運用益を活用するなどにより、世界レベルの研究基盤を構築するための仕組みを実現する<sup>74</sup>。

<sup>74</sup>世界の主要大学のファンドは、ハーバード大（約4.5兆円）、イエール大（約3.3兆円）、スタンフォード大（約3.1兆円）など米国大学合計（約65兆円）。その他、ケンブリッジ大（約1.0兆円）、オックスフォード大（約8,200億円）。※各大学は2019年数値、米国大学合計は2017年数値（いずれも最新値）

### ●ポストコロナの経済社会に向けた成長戦略（令和2年6月25日）（抜粋） （自由民主党 政務調査会、経済成長戦略本部）

今こそわが国の研究基盤を抜本的に強化するため世界に見劣りしない規模のファンド<sup>（注）</sup>を大学等の間で連携して創設し、その運用益を世界に比肩するレベルの研究開発を行う大学等の共用施設やデータ連携基盤の整備、若手人材育成等に充てるべきである。（中略）

（注）世界の主要大学のファンドは、ハーバード（約3.9兆円）、イエール（約2.5兆円）、プリンストン（約2.2兆円）、ケンブリッジ（約8800億円）に対して慶応（約481億円）、早稲田（約274億円）、東京大学（約100億円）等。例えば、10兆円規模、年3～4％程度のリターンの場合、年間約数千億円の運用益となる。

### ●ポストコロナを踏まえた科学技術・イノベーションの推進に関する決議（令和2年6月19日）（抜粋） （自由民主党 政務調査会、科学技術・イノベーション戦略調査会）

我が国の大学・研究機関の研究力の強化、博士後期課程学生等若手研究者への支援や大学改革の推進を図るため、財政投融资等を活用し10兆円規模の基金を創設すること

## 1 概要

(1) 令和3年度要求の概要

(2) 国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策

(3) 骨太の方針等

## 2 編成上の論点

(1) 大学ファンドの運用手段等、財政融資資金の活用

(2) ガバナンス体制

(3) その他の枠組み構築

## 2 編成上の論点：（１）大学ファンドの運用手段等、財政融資資金の活用

- 有償資金である財政融資資金の借入金を活用し、市場運用した運用益をもって、大学の研究開発を推進することとしているが、具体的にはどのような運用手段を考えるべきか。また、運用益の資本への積立てと大学への配分の割合については、どのように考えるべきか。
- 「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」（令和２年12月８日閣議決定）において、「本ファンドの原資は、当面、財政融資資金を含む国の資金を活用しつつ、参画大学や民間の資金を順次拡大し、将来的には参画大学が自らの資金で基金の運用を行うことを目指す。」とある。令和３年度の財投要求額は４兆円であるが、次年度以降、財政融資資金はどう対応すべきか。
- また、「財政融資資金については、ファンドの自立を促すための時限的な活用とし、市場への影響を勘案しながら順次償還を行う。」とあるが、財政融資資金の融通条件は、どのように考えるべきか。

● [再掲] 国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策（令和２年12月８日閣議決定）（抜粋）  
（省略）

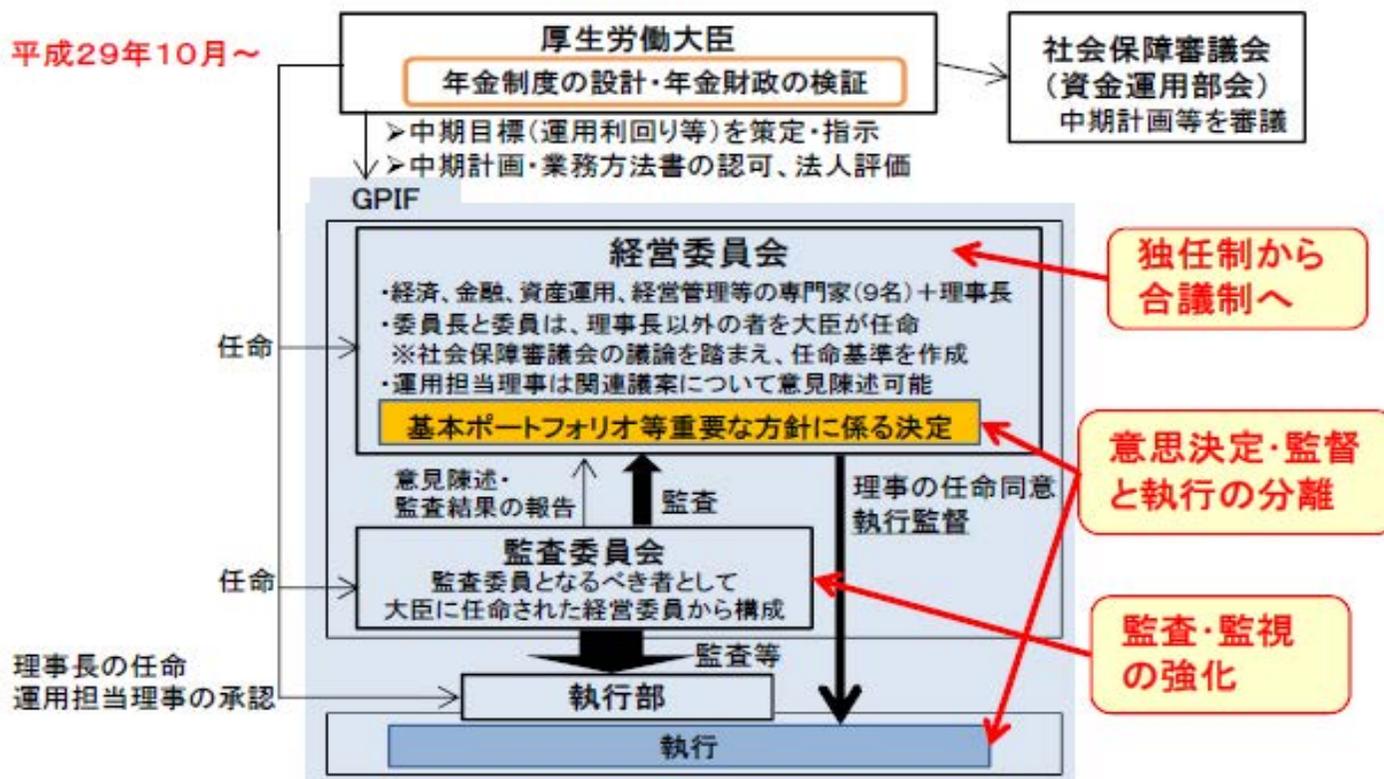
本ファンドの原資は、当面、財政融資資金を含む国の資金を活用しつつ、参画大学や民間の資金を順次拡大し、将来的には参画大学が自らの資金で基金の運用を行うことを目指す。財政融資資金については、ファンドの自立を促すための時限的な活用とし、市場への影響を勘案しながら順次償還を行う。安全かつ効率的に運用し、償還確実性を確保するための仕組み<sup>4</sup>を設ける。

（※４）適時開示の趣旨を踏まえ、運用状況を適切な頻度で検証する態勢を整備し、運用状況が一定の間、一定程度を下回る場合には、運用の停止や繰上償還等を含め、運用の見直し等を行う旨を法律に規定するなど、所要の措置を講ずる。

## 2 編成上の論点：（2）ガバナンス体制

- 科学技術振興機構（JST）は、GPIFのガバナンス体制に倣い、経済・金融・資産運用等の専門家から構成される経営委員会を設置するとともに、執行部の職務の執行の監査等を行う組織を設置する等、適切なガバナンス体制を講じるべきではないか。

（参考）GPIFのガバナンス体制



出典：「第1回社会保障審議会年金部会」 2018年4月4日 資料2-4

## 2 編成上の論点：（3）その他の枠組み構築

- 財政融資資金の償還確実性の観点から、以下の枠組みを最低限確保することが必要ではないか。
  - 財政融資資金の償還リスクが高まった場合の速やかなリスク運用停止や繰上償還等に関しては、どのような指標をどのような体制や頻度でモニタリングするのか、「一定の間」や「一定程度」とは具体的にどのような閾値とするのか等、予め明確にしておくことが必要ではないか。
  - その他、特に以下の事項については、法定化するとともに、実効性を担保するための基準等について、予め明確にしておくことが必要ではないか。
    - ・ 財政融資資金を活用したファンドの期限を定めた条項
    - ・ 投資運用方針の策定と財務大臣協議
    - ・ 助成配分方針の策定と財務大臣協議
    - ・ 運用収益の事業配分（取崩し）範囲の限定

● [再掲] 国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策（令和2年12月8日閣議決定）（抜粋）  
（省略）

財政融資資金については、ファンドの自立を促すための時限的な活用とし、市場への影響を勘案しながら順次償還を行う。安全かつ効率的に運用し、償還確実性を確保するための仕組み<sup>4</sup>を設ける。

（※4）適時開示の趣旨を踏まえ、運用状況を適切な頻度で検証する態勢を整備し、運用状況が一定の間、一定程度を下回る場合には、運用の停止や繰上償還等を含め、運用の見直し等を行う旨を法律に規定するなど、所要の措置を講ずる。

# 財政制度等審議会 財政投融资分科会

## 説明資料

国立研究開発法人科学技術振興機構

令和2年12月10日

内閣府 文部科学省

## <目 次>

### 1 概要

- (1) 経済対策（12月8日閣議決定）（関連部分抜粋）
- (2) 事業概要
- (3) 事業スキーム

### 2 編成上の論点に対する考え方

- (1) 資産運用の基本的考え方
- (2) 大学ファンドの事業支援
- (3) ガバナンス体制の検討状況
- (4) リスク管理態勢

# 1 概要

(1) 経済対策（12月8日閣議決定）（関連部分抜粋）

(2) 事業概要

(3) 事業スキーム

# 2 編成上の論点に対する考え方

(1) 資産運用の基本的考え方

(2) 大学ファンドの事業支援

(3) ガバナンス体制の検討状況

(4) リスク管理態勢

## 1 (1) 経済対策（12月8日閣議決定）（関連部分抜粋）

特に、10兆円規模の大学ファンドを創設<sup>1</sup>し、その運用益を活用することにより、世界に比肩するレベルの研究開発を行う大学の共用施設やデータ連携基盤の整備、博士課程学生などの若手人材育成等を推進することで、我が国のイノベーション・エコシステム<sup>2</sup>を構築する。本ファンドへの参画に当たっては、自律した経営、責任あるガバナンス、外部資金の獲得増等の大学改革へのコミットやファンドへの資金拠出を求める<sup>3</sup>とともに、関連する既存事業の見直しを図る。本ファンドの原資は、当面、財政融資資金を含む国の資金を活用しつつ、参画大学や民間の資金を順次拡大し、将来的には参画大学が自らの資金で基金の運用を行うことを目指す。財政融資資金については、ファンドの自立を促すための時限的な活用とし、市場への影響を勘案しながら順次償還を行う。安全かつ効率的に運用し、償還確実性を確保するための仕組み<sup>4</sup>を設ける。

- 1 大学改革の制度設計等を踏まえつつ、早期に10兆円規模のファンドの実現を図る。
- 2 生態系システムのように、それぞれのプレイヤーが相互に関与して、自律的にイノベーション創出を加速するシステム。
- 3 参画大学の指定等のため、必要な制度改革の検討を進め、速やかに結論を得る。
- 4 適時開示の趣旨を踏まえ、運用状況を適切な頻度で検証する態勢を整備し、運用状況が一定の間、一定程度を下回る場合には、運用の停止や繰上償還等を含め、運用の見直し等を行う旨を法律に規定するなど、所要の措置を講ずる。

## 1 (2) 事業概要

### 【背景・事業概要】

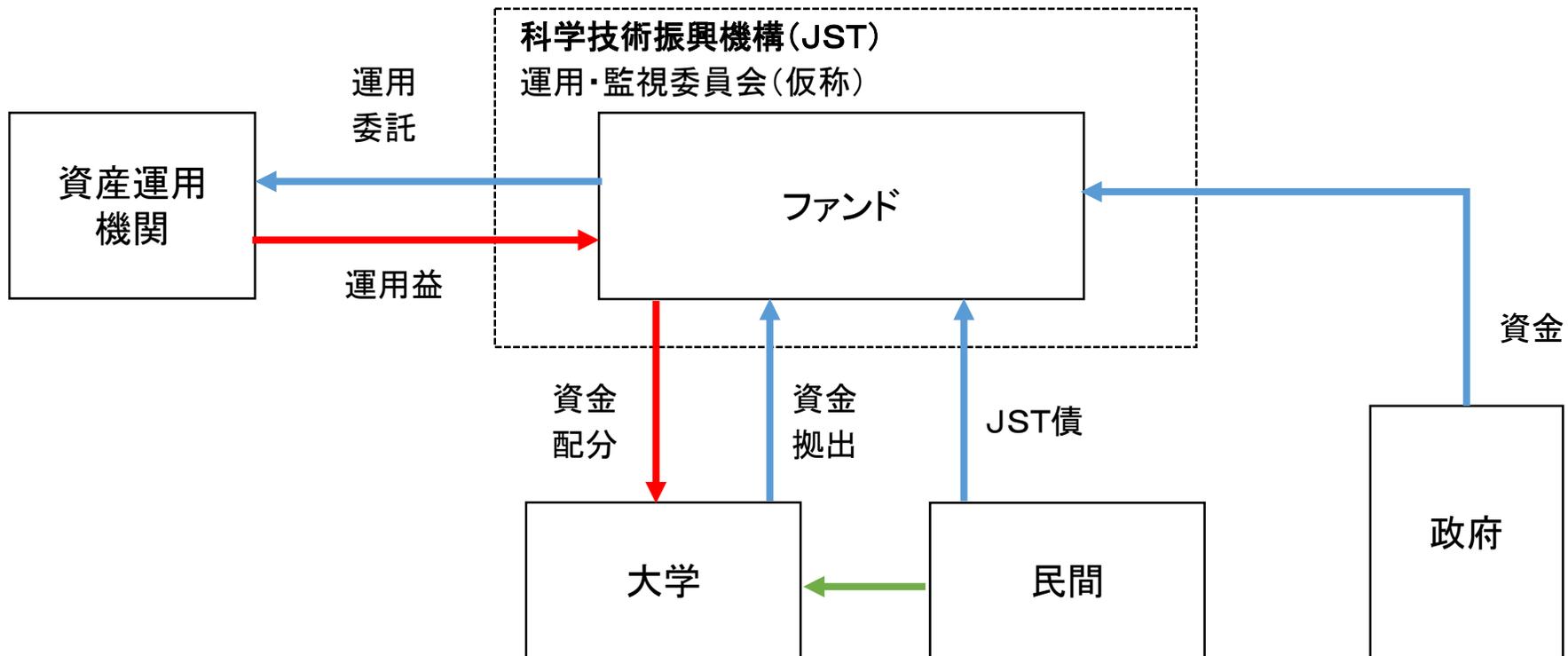
- 近年、米中をはじめとして世界的技術覇権争いが深刻化。更に新型コロナウイルス感染症に伴い世界秩序の転換期を迎え、世界各国は、異次元の科学技術・イノベーション投資を計画している。
- 世界トップ大学は、経営体としての体制を整備するとともに、寄付と産学連携(特許収入やベンチャー投資を含む)が混然一体となって巨額の基金を保持・その運用によって経営基盤を強化しつつ、優れた研究開発や人材育成を行っている。
- 我が国も、世界の競争に乗り遅れることなく、存在を示していくため、イノベーション・エコシステムの中核として役割を果たすべき研究大学等への投資を拡大させ、世界レベルの研究基盤を構築するための仕組みを実現する。

### 【事業イメージ・具体例】

- 10兆円規模の大学ファンドを創設し、その運用益を活用することにより、世界に比肩するレベルの研究開発を行う大学の共用施設やデータ連携基盤の整備、博士課程学生などの若手人材育成等を推進することで、我が国のイノベーション・エコシステムを構築する。
- 具体的には、
  - ・世界に伍する規模のファンドを運用し、その運用益で博士課程学生などの人材育成含む長期的・基盤的な研究開発基盤の構築を支援。
  - ・大学改革を進め、経営体として準備が整った大学が、国内外の「競争環境」下で、経営体として自立し世界に伍する研究大学に成長していくための真のイノベーション・エコシステムに変革するための仕組みを構築。

# 1 (3) 事業スキーム

- 国立研究開発法人科学技術振興機構(JST)に、世界レベルの研究基盤の構築を実現するためのファンドを設置。
- JSTに設置する、金融に関する有識者等からなる運用・監視委員会(仮称)は、外部の資産運用機関への運用委託を通じ、運用業務を安全かつ効率的に実施。その運用益を活用することにより、世界に比肩するレベルの研究開発を行う大学の共用施設やデータ連携基盤の整備、博士課程学生などの若手人材育成等を支援。
- 本ファンドの原資は、当面、財政融資資金を含む国の資金を活用しつつ、参画大学や民間の資金を順次拡大し、将来的には参画大学がそれぞれ自らの資金で基金の運用を行うことを目指す。



## 1 概要

- (1) 経済対策（12月8日閣議決定）（関連部分抜粋）
- (2) 事業概要
- (3) 事業スキーム

## 2 編成上の論点に対する考え方

- (1) 資産運用の基本的考え方
- (2) 大学ファンドの事業支援
- (3) ガバナンス体制の検討状況
- (4) リスク管理態勢

## 2 編成上の論点に対する考え方：（１）資産運用の基本的考え方

○ 大学ファンド運用に当たっては、GPIF等長期・安定的に運用を実施している例も十分に踏まえた上で、JSTにおける運用業務が長期的な視点から安全かつ効率的に行われるようにするための基本的な方針を、政府（主務大臣）が示すことを想定。

○ 現時点でのイメージは以下のとおり。

### ◎基本的な運用手法及び運用目標

・長期的に世界レベルの研究基盤の構築に必要なものとして定める運用利回りを、最低限のリスクで確保することを目標とし、長期的な観点からの資産構成割合（基本ポートフォリオ）を定め、これに基づき管理を行う。

※GPIF実質的な運用利回り： 3.09%（2001年度～2020年度第2四半期）

※GPIF基本ポートフォリオ： 国内債券25%、外国債券25%、国内株式25%、外国株式25%

### ◎分散投資・リスク管理

・分散投資による運用管理を行い、資産全体、各資産、各運用受託機関等の各種リスク管理を行う。  
・長期のリスク分析等、運用リスク管理の高度化を図る。運用・監視委員会（仮称）はリスク管理状況のモニタリングを行う。

### ◎運用受託機関等の選定、評価及び管理

・運用受託機関等の選定・管理の強化のための取組を進める。

## 2 編成上の論点に対する考え方：（2）大学ファンドの事業支援

### ①大学ファンドによる支援について

- 参画大学の指定等のため、自律した経営、責任あるガバナンス、外部資金の獲得増等の大学改革を実現するための必要な制度改革の検討を進め、速やかに結論を得る。
- 上記の指定大学を対象として、若手人材育成、研究インフラ、グローバル研究拠点、スタートアップ創設基盤など将来の研究基盤の構築に必要な経費を交付。
- 併せて、上記参画大学や民間の資金を順次拡大し、将来的には大学が自らの資金でそれぞれ基金を運用することを目指す。

### ②大学ファンドの運用について

- 政府出資0.5兆円(2020年度補正要求額)に加えて、財投融資4兆円(2021年度当初で要求中)を元本として運用開始。ファンドの期限は50年。
- 大学改革の制度設計等を踏まえつつ、早期に10兆円規模の運用元本を形成。
- 運用開始当初は、大学への配分に加え、積立金にも相当割合を配分することで元本を強化。その他、JST債(政府保証)等を活用し、産業界や大学からの拠出を元本に組み入れる予定。
- 財政投融資資金については、20年後を目途に今後の対応を検討することとし、融通条件(40年償還(うち据置期間20年)、元金均等償還)に沿って、順次約定償還を予定。



## 2 編成上の論点に対する考え方：（４）リスク管理態勢

### 【Ⅰ．基本ポートフォリオに基づくリスク管理(GPIFでも実施)】

- 大学ファンドでは、GPIF等の運用リスク管理に関する基本的考え方を参考として、長期的に研究基盤の構築に必要な運用利回りを最小限のリスクで実現するために設定した「基本ポートフォリオ」に基づく資産構成割合の適切な管理を行い、運用リスク管理を行っていく予定。

- ・ GPIFでは、「基本ポートフォリオに基づき資産構成割合を適切していくことが、運用リスク管理の中で最も重要」との認識の下、基本ポートフォリオに基づくリスク管理を実施。
- ・ この方針を踏まえ、各種リスクを適切に管理するとともに、リスク指標※(最大損失率の試算等)を適時把握し、投資委員会や運用リスク管理委員会で議論し、経営委員会にも定期的に報告するなど、長期的なリスク・リターンを勘案した適切な措置を実施。  
※GPIFでは、例えばVaRも一つのリスク指標としている。

### 【Ⅱ．出資金や運用益積立によるリスクバッファの確保(新たな仕組み)】

- 運用に当たっては、上記に加え、一時的に年度最大損失2割程度の損失があり得ることを念頭にリスクに万全を講じる。

- ・ GPIFのリーマンショック(2008年)の際の実質的な運用利回りは-7.4%。また、GPIFの現在の基本ポートフォリオを用いたストレスシナリオでの年間最大の損失率は、リーマンショック(2008年)で-19.4%、ITバブル崩壊で-11.4%と試算。ただし、過去の実績に基づけば、その後の市場回復に伴い、数年後には期待される水準まで運用利回りが回復する見込み。

- 運用開始当初は、元本強化期間と位置づけ、元本強化計画(例えば、運用開始当初3～5年間は、運用益の相当割合を元本強化に充てる等の内容を含む)を策定し、当該計画の進捗状況を定期的に主務官庁及び財務省に報告する。万が一、元本強化計画の達成の見込みがない又は未達成であれば、抜本的な改善計画(リスク運用の停止や繰り上げ償還等を含む)を策定・実施する。
- 運用・監視委員会(仮称)は、上記の元本強化計画及び(必要に応じて作成する)改善計画を踏まえて運用状況をモニタリングし、適時適切に運用見直し(必要に応じて、リスク運用停止や繰り上げ償還等を含む)を図る。
- 元本強化期間後は、元本強化計画を踏まえて十分なリスクバッファが備えられているということを前提に、運用・監視委員会(仮称)にて運用状況を適切な頻度で検証し、適時適切に運用見直し(必要に応じて、リスク運用停止や繰り上げ償還等を含む)を図る。