（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構（建設勘定）

https://www.jrtt.go.jp/

1. 財政投融資を活用している事業の主な内容

民鉄線事業は、大都市圏における民鉄線の建設及び大改良を行うことにより、通勤・通学の輸送力増強及び混雑率緩和を図るとともに、交通の利便性の向上及び都市機能の維持・向上のための鉄道整備を進めていくものである。新幹線事業は、全国的な高速鉄道ネットワークを形成し、国民経済の発展、国民生活領域の拡大、地域の振興に寄与することを目的とし、新幹線の建設及び貸付けを行っている。

（参考）財政投融資対象外の事業としては、都市鉄道利便増進事業等がある。

2. 財政投融資計画額等

（単位：億円）

2年度財政投融資計画額	元年度末財政投融資残高見込み
117	10,899

3. 当該事業に関する政策コスト分析の試算値

① 政策コスト

（単位：億円）

区　分	元年度	2年度	増　減
1.国の支出（補助金等）	9,132	8,445	△688
2.国の収入（国庫納付等）　※1	－	－	－
3.出資金等の機会費用分	－	－	－
1～3 合計＝政策コスト（A）	9,132	8,445	△688
分析期間（年）	26年	25年	△1年

② 投入時点別政策コスト内訳

（単位：億円）

区　分	元年度	2年度	増　減
（A）政策コスト【再掲】	9,132	8,445	△688
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	－	－	－
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	9,132	8,445	△688
国の支出（補助金等）	9,132	8,445	△688
国の収入（国庫納付等）　※1	－	－	－
剰余金等の機会費用分	－	－	－
出資金等の機会費用分	－	－	－

③ 経年比較分析（対前年度実績増減額の算出）

（単位：億円）

		元年度	2年度	単純増減
政策コスト	単純比較（調整前）	9,132	8,445	△688
	経年比較（調整後）	①分析始期の調整（分析始期を2年度分析に合わせた結果）	②前提金利の調整（元年度の前提金利で再試算した結果）	実質増減（②-①）
		8,393	8,440	+47

【実質増減額の要因分析】

○ 政策コストの増加要因

・新幹線事業において、建設路線に充当される補助金が増加したことによるコスト増　（+47億円）

○ 政策コストの減少要因

・なし

④ 感応度分析（前提条件を変化させた場合）

（単位：億円）

（A）政策コスト【再掲】	マイナス金利政策導入前ケース　※2	増減額	1. 国の支出（補助金等）	2. 国の収入（国庫納付等）　※1	3. 出資金等の機会費用
8,445	8,401	△43	△43	－	－

（注）　各欄は単位未満四捨五入の端数処理により、合計において合致しない場合がある。

※1　国の収入（国庫納付等）は、収入がある場合マイナス計上する。　例：△100億円…100億円の国庫納付等を表す。

※2　前提金利（割引率及び将来金利）をマイナス金利政策導入前（平成28年1月28日）における国債流通利回りを基に算出した場合。

4. 分析における試算の概要及び将来の事業見通し等の考え方

［試算の概要］

財政投融資の対象とされた民鉄線の建設・大改良及び譲渡を行う民鉄線事業と新幹線の建設及び貸付を行う新幹線事業のみを試算の対象としており、都市鉄道利便増進事業等は含まれていない。（新幹線は、建設中の3路線3線区（北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間））のみを対象としている。）

①民鉄線事業

・鉄道施設の建設に要した資金のうち、有償資金については、譲渡後に鉄道事業者から元利均等半年賦償還方式により収受する譲渡対価によって全額回収する（原価回収主義）という現行制度に基づいて試算している。

・分析期間は、事業が終了するまでの24年間（令和25年度まで）となっている。

②新幹線事業

・建設中である3路線3線区の建設資金等に財政融資資金を投入することとし、貸付料を以って償還する形で試算している。

・分析期間は、財政融資資金の償還が完了する25年間（令和26年度まで）となっている。

以上のような考え方の下に、設定された前提条件に従って、事業の将来シミュレーションを行い、それに基づいて当該事業の遂行に必要な政策コストを算出した。

［将来の事業見通しの考え方］

①民鉄線事業

・工事実施計画の指示を受けて行っている民鉄線建設事業については、平成30年度で完了したため、令和元年度以降については、譲渡事業のみを見込んでいる。

・民鉄線の譲渡対価については、譲渡後25年間の元利均等半年賦方式により回収することとしており、令和25年度に完了する予定である。なお、鉄道事業者からの繰上償還は見込んでいない。

②新幹線事業

・「整備新幹線の取扱いについて」（平成27年1月14日政府・与党申合せ）において、整備新幹線は、全国的な高速鉄道ネットワークを形成し、国民経済の発展、国民生活領域の拡大、地域の振興に資するものであり、その開業効果を出来る限り早期に発揮させることが国民経済上重要であるとされた。

（建設中3路線3線区の開業予定時期）

＊北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）：令和12年度末開業

＊北陸新幹線（金沢・敦賀間）：令和4年度末開業

＊九州新幹線（武雄温泉・長崎間）：令和4年度開業

・貸付料収入を返済財源とした前倒し活用をするに当たって、長期・固定・低利の財政投融資を活用することにより、金利負担を縮減し、整備新幹線の整備を加速化する。

（単位：億円）

		見込	計画	試算前提
年度		元	2	3～15
建設費	北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）	490	930	13,836
	北陸新幹線（金沢・敦賀間）	2,640	2,750	3,491
	九州新幹線（武雄温泉・長崎間）	760	750	1,052
合　計		3,890	4,430	18,379

5. 補助金等が投入される理由、仕組み、国庫納付根拠法令等

①民鉄線事業

民鉄線事業者に対する譲渡価額に係る対価の負担軽減を図るため、機構が調達した借入金及び機構債券に係る支払利子の一部について、一般会計から補給金を受け入れている。

（根拠法令等）

補給金については、各年度の調達資金に対し、当該年度の予算で定める利率を超える分の1/2を会社単位にて補給されており、根拠法令はない。（予算措置）

②新幹線事業

全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）に基づき、昭和48年に整備計画が決定された北海道新幹線（青森市・札幌市間）、北陸新幹線（東京都・大阪市間）、九州新幹線（福岡市・長崎市間）の3路線で、国土交通大臣から建設主体として指名を受け整備新幹線の建設を進めている。

現在、建設中の整備新幹線は、平成16年12月政府・与党申合せ「整備新幹線の取扱いについて」及び平成23年12月政府・与党確認事項「整備新幹線の取扱いについて」に基づき、工事実施計画の認可を受けた3路線3線区である北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の延長約393kmとなっている。

（根拠法令等）

補助金については、JRから収受する貸付料等の一部を充てた後、国が3分の2、地方公共団体が3分の1を負担することとされ、全幹法第13条、同法施行令第8条で規定されている。

国庫納付については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法において定められている。
【独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法】
(利益及び損失の処理の特例等)
第18条　機構は、助成勘定において、通則法第29条第2項第1号に規定する中期目標の期間(以下この項及び次項において「中期目標の期間」という。)の最後の事業年度に係る通則法第44条第1項又は第2項の規定による整理を行った後、同条第1項の規定による積立金があるときは、その額に相当する金額のうち国土交通大臣の承認を受けた金額を、当該中期目標の期間の次の中期目標の期間に係る通則法第30条第1項の認可を受けた中期計画(同項後段の規定による変更の認可を受けたときは、その変更後のもの)の定めるところにより、当該次の中期目標の期間における第13条に規定する業務(前条第3項及び附則第3条第11項に規定する繰入れを含む。)の財源に充てることができる。
2　機構は、助成勘定において、前項に規定する積立金の額に相当する金額から同項の規定による承認を受けた金額を控除してなお残余があるときは、その残余の額のうち国土交通大臣の承認を受けた金額を、当該中期目標の期間の次の中期目標の期間における同項に規定する積立金として整理することができる。
3　機構は、第1項に規定する積立金の額に相当する金額から前2項の規定による承認を受けた金額を控除してなお残余があるときは、その残余の額を国庫に納付しなければならない。
4　前条第1項第1号から第3号に掲げる業務に係る勘定における通則法第44条第1項ただし書の規定の適用については、同項中「第3項の規定により同項の使途に充てる場合」とあるのは、「政令で定めるところにより計算した額を国庫に納付する場合又は第3項の規定により同項の使途に充てる場合」とする。
5　第1項及び第3項の規定は、前項の勘定について準用する。この場合において、第1項中「通則法第44条第1項」とあるのは、「第4項の規定により読み替えられた通則法第44条第1項」と読み替えるものとする。
6　前各項に定めるもののほか、納付金の納付の手続その他積立金の処分に関し必要な事項は、政令で定める。

【独立行政法人通則法】
第44条　独立行政法人は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失を埋め、なお残余があるときは、その残余の額は、積立金として整理しなければならない。ただし、第3項の規定により同項の使途に充てる場合は、この限りでない。
2　独立行政法人は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。
3　中期目標管理法人及び国立研究開発法人は、第1項に規定する残余があるときは、主務大臣の承認を受けて、その残余の額の全部又は一部を中期計画(第30条第1項の認可を受けた同項の中期計画(同項後段の規定による変更の認可を受けたときは、その変更後のもの)をいう。以下同じ。)の同条第2項第7号又は中長期計画(第35条の5第1項の認可を受けた同項の中長期計画(同項後段の規定による変更の認可を受けたときは、その変更後のもの)をいう。以下同じ。)の第35条の5第2項第7号の剰余金の使途に充てることができる。
4　第1項の規定による積立金の処分については、個別法で定める。

6. 特記事項など

「特殊法人等整理合理化計画」により、平成15年10月1日に運輸施設整備事業団と日本鉄道建設公団が統合し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構となった。

①民鉄線事業
大都市圏における通勤・通学の輸送力増強及び混雑率緩和、交通の利便性の向上及び都市機能の維持・向上という喫緊の課題に対応して、鉄道整備の推進を図るために要するものである。また、当事業に要する資金調達コストは、最終的に全て鉄道事業者から長期割賦方式で回収することとしているため、財政投融資の投入による資金調達コストの低下により建設費の低減が図られ、鉄道事業者、ひいては鉄道を利用する国民負担を軽減することができる。

②新幹線事業
「未来への投資を実現する経済対策」(平成28年8月2日閣議決定)において、現下の低金利状況を活かし、インフラ整備に対する超長期の資金供給等を行い、未来への投資を加速させることとされた。これを受けて、平成28年度第2次補正予算において財政投融資計画の追加が行われ、当機構建設勘定においては、新幹線の建設資金に財政投融資の低利融資を活用することにより金利負担を縮減し、整備新幹線の整備を加速化することとなった。

(参考)当該事業の成果、社会・経済的便益など

○新幹線事業
新幹線整備による利用者便益(利用者にとって移動時間の短縮や、乗換回数の減少等による利便性向上の効果)、供給者便益(新幹線を整備する場合としない場合の全国の鉄道事業者の利益の差)及び環境等改善便益(航空機や自動車から鉄道へ利用交通機関が変わることによる、環境改善の影響)などを政策コスト分析の前提条件に基づいて試算している。
・社会的割引率を4%とし、分析期間を開業後50年とした場合　　3兆5,729億円

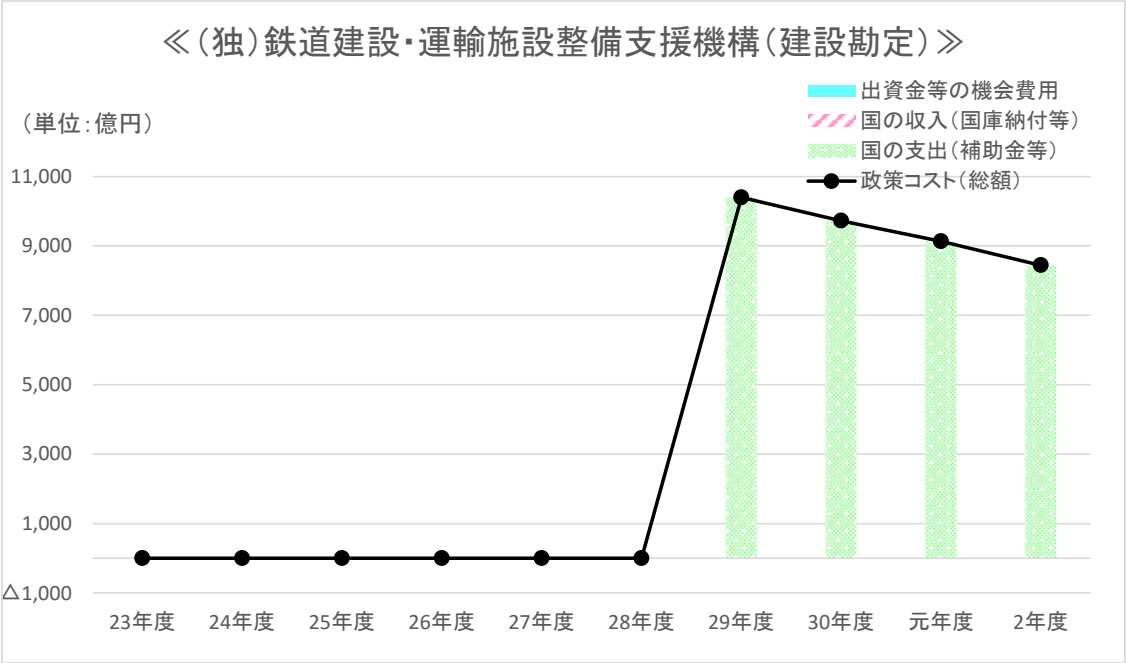
(単位:億円)

整備区間	総便益
北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)	14,557
北陸新幹線(金沢・敦賀間)	14,917
九州新幹線(武雄温泉・長崎間)	6,255
合計	35,729

・社会的割引率と分析期間を政策コスト分析と同じとした場合　　3兆6,698億円

政策コスト分析結果の概要

【政策コストの推移】



（注） 各年度の政策コストについて、推計に適用される金利等の前提条件は異なる。

（単位：億円）

年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
政策コスト（総額）	－	－	－	－	－	－	10,401	9,727	9,132	8,445
国の支出（補助金等）	－	－	－	－	－	－	10,401	9,727	9,132	8,445
国の収入（国庫納付等）	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
出資金等の機会費用	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－

【政策コストの推移の解説】

・(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)における政策コストは、平成20年度から平成28年度までは民鉄線事業のみが分析対象であったため、民鉄線の譲渡対価を軽減するために国が利子補給することにより発生するものであったが、その間に設定された金利の試算の下では、将来的に当該利子補給金等は発生せず、政策コストは発生していない。
・平成28年度第2次補正予算における財政投融資計画の追加に関し、「未来への投資を実現する経済対策」(平成28年8月2日閣議決定)を踏まえ、整備新幹線の建設資金に財政投融資の低利融資を活用することになり、平成29年度の政策コスト分析より新幹線事業が追加となった。令和2年度は、新幹線建設事業の進捗に伴い、補助金見合いの政策コストが減少。

【政策コスト分析結果（令和2年度）に対する財投機関の自己評価】

・新幹線事業が順調に進捗していることから、令和2年度の政策コストは令和元年度比688億円減の8,435億円となった。これは、分析期間の経過に伴う令和元年度補助金額の減少によるものであることから、財務の健全性への影響は軽微である。
・感応度分析の結果、基本ケースと比較して43億円の減となっている。これは割引率の変化に伴う減少によるものであり、財務の健全性への影響は軽微である。

（参考）貸借対照表、損益計算書

貸借対照表（建設勘定）　（単位：百万円）

科目	30年度末実績	元年度末見込	２年度末計画	科目	30年度末実績	元年度末見込	２年度末計画
（資産の部）				（負債及び純資産の部）			
流動資産	2,151,313	1,765,528	1,465,401	流動負債	361,864	315,929	319,616
現金及び預金	724,783	433,185	166,294	短期借入金	－	94	587
有価証券	221,900	221,900	221,900	１年以内償還予定鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	108,000	74,000	70,500
割賦債権	1,153,498	1,082,202	1,020,425				
未成工事支出金	16,673	25,845	54,026				
未収収益	250	191	482	１年以内償却予定債券発行差額	－	－	0
未収金	31,151	2,205	2,275				
その他の流動資産	3,059	－	－	１年以内返済予定長期借入金	137,272	134,134	117,089
固定資産	6,143,139	6,561,155	6,864,697				
有形固定資産	5,956,267	6,356,220	6,664,683	１年以内返済予定他勘定長期借入金	26,640	23,820	20,375
建物	171,795	165,453	157,840				
構築物	3,616,372	3,543,596	3,398,577	１年以内支払予定リース債務	73	78	84
機械装置	176,640	170,378	151,526				
工具器具備品	145	184	220	未払金	59,501	43,043	41,957
土地	759,721	781,725	781,920	未払費用	2,179	1,976	2,132
リース資産	208	139	69	前受金	9,934	9,865	9,796
建設仮勘定	1,231,387	1,694,746	2,174,531	受託業務前受金	17,264	26,343	54,524
無形固定資産	134,813	150,692	143,348	引当金			
借地権	56,550	57,549	57,549	賞与引当金	664	978	975
ソフトウェア	50	87	102	その他の流動負債	338	1,598	1,598
施設利用権	78,186	93,030	85,670	固定負債	7,115,313	7,152,250	7,132,859
その他の無形固定資産	26	26	26	資産見返負債	4,435,779	4,557,170	4,633,194
投資その他の資産	52,059	54,243	56,666	資産見返補助金等	3,120,759	3,052,912	2,915,935
関係会社株式	－	3,200	6,590	資産見返負担金	40,997	39,507	35,743
長期未収金	44,736	43,226	41,717	建設仮勘定見返補助金等	690,519	831,939	1,001,018
未収貸付料予定額	641	617	591				
鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令第11条の2退職給付引当金見返	6,181	6,566	6,931	建設仮勘定見返負担金	1,490	4	4
				新幹線資産見返負債	582,015	632,808	680,494
				鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	867,600	907,600	938,700
敷金・保証金	502	633	836	債券発行差額	0	0	－
				長期借入金	1,278,939	1,198,487	1,111,411
				他勘定長期借入金	70,233	46,413	26,039
				リース債務	162	84	－
				長期前受金	180,793	170,928	161,132
				引当金			
				退職給付引当金	14,770	16,132	16,889
				債務引継見返勘定	265,777	255,436	245,495
				その他の固定負債	1,261	－	－
				法令に基づく引当金等			
				譲渡調整引当金	145,225	161,331	177,819
				（負債合計）	7,622,402	7,629,510	7,630,294
				資本金			
				政府出資金	51,508	54,708	58,098
				資本剰余金	607,800	629,435	628,757
				資本剰余金	622,954	645,464	645,659
				その他行政コスト累計額	△ 15,153	△ 16,030	△ 16,902
				減価償却相当累計額（△）	△ 14,391	△ 15,126	△ 15,974
				減損損失相当累計額（△）	△ 31	△ 0	△ 0
				除売却差額相当累計額（△）	△ 732	△ 904	△ 928
				利益剰余金	12,742	13,031	12,949
				前中期目標期間繰越積立金	12,361	12,361	12,361
				積立金	－	381	669
				当期未処分利益又は当期未処理損失（△）	381	289	△ 81
				（うち当期総利益又は当期総損失（△））	381	289	△ 81
				（純資産合計）	672,050	697,173	699,804
資産合計	8,294,452	8,326,683	8,330,099	負債・純資産合計	8,294,452	8,326,683	8,330,099

（注）1. 貸借対照表には、政策コスト分析対象外事業に係る金額を含む。
2. 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。
3. 平成30年度末決算額は、令和元年度末見込額及び令和２年度末見込額との比較対照のため組替え掲記している。

損益計算書（建設勘定）　　（単位：百万円）

科目	30年度末実績	元年度末見込	２年度末計画	科目	30年度末実績	元年度末見込	２年度末計画
（損失の部）				（利益の部）			
経常費用	377,515	371,219	349,100	経常収益	377,904	371,507	349,019
建設業務費	366,153	360,362	339,145	鉄道施設譲渡収入	82,546	78,826	69,000
一般管理費	1,442	1,268	1,305	鉄道施設賃貸収入	114,996	115,967	115,522
財務費用	9,497	9,449	8,539	海外業務収入	42	107	177
雑損	423	140	112	貨物調整事業資金収入	13,252	14,739	9,973
臨時損失	9	－	－	受託業務収入	13,416	9,527	1,069
固定資産除却損	0	－	－	鉄道整備事業費補助金収入	38	－	－
固定資産売却損	9	－	－				
当期純利益又は当期純損失(△)	381	289	△ 81	鉄道整備事業費利子補給金収入	69	52	37
当期総利益又は当期総損失(△)	381	289	△ 81	資産見返補助金等戻入	137,994	137,424	138,686
				資産見返負担金戻入	4,048	4,032	4,110
				建設仮勘定見返補助金等戻入	360	－	－
				債務引継見返勘定戻入	10,336	10,341	9,941
				財務収益	22	11	1
				雑益	787	482	501
				臨時利益	0	－	－
				固定資産売却益	0	－	－
合　　計	377,904	371,507	349,019	合　　計	377,904	371,507	349,019

（注）1.損益計算書には、政策コスト分析対象外事業に係る金額を含む。
　　2.四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。