

# (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(海事勘定)

<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

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)が行う「船舶共有建造業務」は、内航海運のグリーン化に資するSES等環境負荷レベルの低い船舶の導入促進、産業競争力強化、モーダルシフトの促進、物流効率化及び離島航路の維持・確保等内航海運に関する政策課題に貢献する船舶の建造を促進することを目的としている。

内航海運業は、国内における貨物輸送の約4割を占め、特に鉄鋼、石油、セメント等産業基幹物質の約8割を輸送しており、我が国経済、国民生活を支える重要な輸送機関である。また、旅客航路事業においても、離島航路が生活航路として地域住民の生活を支えており、欠くことのできない公共輸送機関となっている。

このように内航海運は、我が国の人流・物流に必要不可欠であり、極めて公共性が高い存在であるが、その一方で、内航海運事業者・離島航路旅客船事業者は、その大部分が資力の乏しい中小事業者であり、船舶以外価値ある資産を有していない者が多く、また、船舶の建造に際しての技術的ノウハウが乏しいといった特徴がある。

このため、鉄道・運輸機構は、船舶を共有建造(建造後の船舶を鉄道・運輸機構と事業者が共有)することにより、船舶の建造に際して、原則として船舶以外の担保を不要とし、長期・低利の資金的支援を行うとともに、建造及び保守・修理に必要な技術的ノウハウの支援を行っているところである。

## 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
280	1,480

## 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)	-	-	-
2.国の収入(国庫納付等) ※ <sup>1</sup>	-	-	-
3.出資金等の機会費用分	△109	△99	+10
<b>1~3 合計=政策コスト(A)</b>	<b>△109</b>	<b>△99</b>	<b>+10</b>
分析期間(年)	18年	18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】	△109	△99	+10
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	49	28	△21
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	△158	△127	+31
国の支出(補助金等)	-	-	-
国の収入(国庫納付等) ※ <sup>1</sup>	-	-	-
剰余金等の機会費用分	△158	△127	+31
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)

政策コスト	単純比較(調整前)	元年度	2年度	単純増減
		△109	△99	+10
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)	
		△98	△88	+10

#### 【実質増減額の要因分析】

##### ○ 政策コストの増加要因

・共有船舶資産増加に伴う事務費の増によるコスト増 (+10億円)

##### ○ 政策コストの減少要因

・なし

### ④ 発生要因別政策コスト内訳

(単位:億円)

(A)2年度政策コスト【再掲】	△99
① 繰上償還	-
② 貸倒	△3
③ その他(利ざや等)	△96

### ⑤ 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 ※ <sup>2</sup>	増減額	1. 国の支出(補助金等)	2. 国の収入(国庫納付等) ※ <sup>1</sup>	3. 出資金等の機会費用
△99	△67	+32	-	-	+32

(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。

※<sup>1</sup> 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。

※<sup>2</sup> 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】

- ① 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 海事勘定の行う全ての事業を試算の対象としている。
- ② 既往の事業資産残高1,951億円(30年度末額)に加え、令和元年度(317億円)及び2年度(427億円)の事業計画に基づき共有建造事業を実行した場合について試算している。
- ③ 分析期間は、既往の事業資産等に加え、令和2年度の事業計画に基づく事業資産が全て回収される18年間となっている。

##### 【将来の事業見通しの考え方】

- ① 船舶共有建造事業の事業金利については、2年度2.314%としている。
- ② 民間の企業会計原則に準拠して経理した場合、元年度末の貸倒引当金等は9億円である。本分析においては、上記の結果に基づき、回収策の強化等により戻入益を3億円、貸倒償却を6億円見込んでいる。

#### 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

環境にやさしく経済的な船舶等(スーパーエコシップ(電気推進システム、新型船型等を採用した船舶))や環境性能等一定の要件を満たした船舶を海上運送事業者が共有建造する場合等において、事業者が鉄道・運輸機構に対して支払う当該共有船の船舶使用料の経済支援を、一般会計からの出資金を運用することによって得られる果実を以て行うため。

##### 【根拠法令等】

- 以下の法令における規定に基づき、出資金を受け入れることとしている。
- ・ 出資金については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第6条第2項及び第3項の規定により受け入れる。

##### 【出資金規定】

＜独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法＞

第6条 機構の資本金は、附則第2条第4項並びに第3条第4項及び第5項の規定により政府から出資があったものとされた金額並びに同条第4項の規定により株式会社日本政策投資銀行法(平成19年法律第85号)附則第15条第1項の規定による解散前の日本政策投資銀行(以下「旧日本政策投資銀行」という。)から出資があったものとされた金額の合計額とする。

2 政府は、必要があると認めるときは、予算で定める金額の範囲内において、機構に追加して出資することができる。

3 機構は、前項の規定による政府の出資があったときは、その出資額により資本金を増加するものとする。

##### 【国庫納付規定】

＜独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法＞

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 (略)

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用途に充てる場合」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用途に充てる場合」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用途に充てる場合は、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号の剰余金の用途に充てることことができる。

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

- ① 機構の政策コストは、経営基盤が脆弱で、民間金融機関からは資金調達が困難である海上運送事業者に対して、機構の船舶共有建造方式を通じて長期・低利の資金的支援を行うためのものであり、これにより、経済的で環境にやさしい船舶(スーパーエコシップ)をはじめとする新技術船等の良質な船舶を供給し、物流効率化、環境負荷低減、バリアフリー化の推進による少子高齢化対策、離島航路の維持・確保等が図られている。
- ② 「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。
- ③ 平成16年12月20日「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備支援機構船舶勘定見直し方針」を策定し、債権管理及び債権回収対策に全力を挙げて取り組んでいるところである。
- ④ 政策コスト分析に当たっては、期首の欠損金はマイナスの利益準備金とみなし、分析期間中の欠損金の減少は、利益準備金の増加と同様の取扱いとするため、政策コストを減少させている。

(参考)当該事業の成果、社会・経済的便益など

①事業実績等

・建造実績(平成30年度)	船舶建造 29隻 297億円	・総建造、貸付実績(昭和34年度～平成30年度累計)	船舶建造 4,029隻	1兆7,855億円	・建造、貸付残高(平成30年度末残高)	船舶建造 323隻	1,951億円
		船舶改造等貸付 913件		183億円	船舶改造等貸付 2件		1億円

②全国建造量に対する共有船建造割合  
(平成24年度～平成30年度平均)

旅客船	貨物船
36.3%	32.7%

③長期、低利資金の安定供給を通じた政策誘導(一例)

- ・地球温暖化に対応したスーパーエコシップ・モーダルシフト船等の建造促進
- ・物流効率化・高度化船の建造促進
- ・少子高齢化社会に対応した国内旅客船のバリアフリー化の推進
- ・離島航路の維持・確保

④技術支援

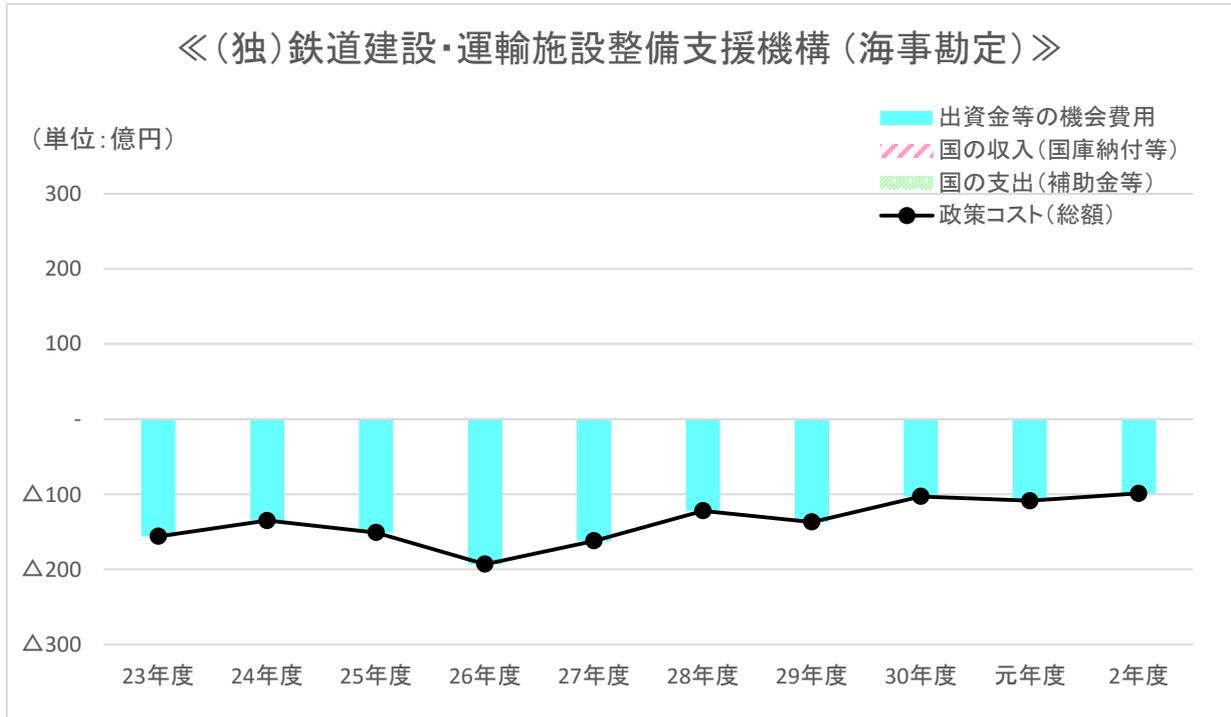
- ・船舶の近代化及び安全性向上

⑤経済への波及効果

557億円 × 2.593424 × 割引率		船舶建造額	557億円
社会的割引率4%のケース	約1,363億円	(事業者負担を含む総船価)	
割引率が政策コスト分析と同一のケース	約1,445億円	経済波及係数	2.593424
		(運輸部門を中心とした産業連関表に基づく)	

# 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)	△156	△135	△151	△193	△162	△122	△137	△103	△109	△99
国の支出(補助金等)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
国の収入(国庫納付等)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
出資金等の機会費用	△156	△135	△151	△193	△162	△122	△137	△103	△109	△99

## 【政策コストの推移の解説】

- ・独立行政法人化に伴う会計処理の変更により、貸借対照表上多額の引当金を計上。分析期首における欠損金が、回収強化による損失引当金の戻入等により、分析期間中に減少することから、その結果マイナスの政策コストとなっている。
- ・近年の傾向としては、27年度以降、分析期間中における繰越欠損金の減少幅が縮小してきていることに伴い、マイナスコストが縮小傾向にある。

## 【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】

- ・船舶共有建造事業が順調に進捗していることから、引き続き繰越欠損金の減少が見込まれることで財務の健全性は向上したと考えられ、令和2年度政策コストを計算した結果は△99億円となった。
- ・感応度分析の結果、基本ケースと比較して32億円の増となっているが、これは割引率の変化に伴う増加であり、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(海事勘定)

(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	15,501	12,697	11,959	流動負債	23,031	60,100	29,120
現金及び預金	7,469	4,249	3,784	1年以内償還予定鉄道			
受取手形	3,327	3,734	3,944	建設・運輸施設整備支			
電子記録債権	250	277	292	援機構債券	-	37,000	3,500
船舶未収金	4,839	4,807	4,304	1年以内償還予定債券			
貸倒引当金	△ 453	△ 438	△ 434	発行差額	-	-	0
貸付金	56	38	20	1年以内返済予定長期			
貸倒引当金	△ 38	△ 20	△ 2	借入金	17,268	18,699	20,764
その他の流動資産	51	51	51	未払金	1,975	170	158
固定資産	206,958	219,310	234,133	未払費用	171	170	412
有形固定資産	206,928	219,286	234,114	預り手形	3,327	3,734	3,944
建物	1	1	0	預り電子記録債権	250	277	292
共有船舶	195,075	209,485	223,283	引当金			
工具器具備品	8	6	5	賞与引当金	35	44	45
建設仮勘定	11,845	9,794	10,826	その他の流動負債	5	5	5
無形固定資産	25	20	15	固定負債	161,626	133,005	177,593
著作権	0	0	0	資産見返負債			
ソフトウェア	24	19	14	資産見返補助金等	0	0	0
電話加入権	0	0	0	鉄道建設・運輸施設整			
投資その他の資産	5	4	4	備支援機構債券	42,500	8,500	9,000
破産更生債権等	368	139	135	債券発行差額	0	0	-
貸倒引当金	△ 363	△ 135	△ 130	長期借入金	117,830	123,631	167,867
				引当金	1,296	874	726
				退職給付引当金	535	577	576
				船舶共有契約解除等			
				損失引当金	760	298	150
				(負債合計)	184,657	193,105	206,713
				資本金			
				政府出資金	63,567	63,567	63,567
				資本剰余金	-	-	-
				資本剰余金	301	301	301
				其他行政コスト累計額			
				除売却差額相当累計額	△ 301	△ 301	△ 301
				繰越欠損金			
				当期未処理損失	△ 25,765	△ 24,665	△ 24,188
				(うち当期総利益)	1,818	1,100	477
				(純資産合計)	37,802	38,902	39,379
資産合計	222,459	232,007	246,092	負債・純資産合計	222,459	232,007	246,092

(注) 1. 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

2. 平成30年度末実績額は、元年度末見込額及び2年度末計画額との比較対照のため組替え掲記している。

## 損益計算書(海事勘定)

(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
経常収益	25,631	26,297	26,922
船舶使用料収入	24,727	25,374	26,367
貸倒引当金戻入益	301	59	27
船舶共有契約解除等損			
失引当金戻入益	-	463	147
資産見返補助金等戻入	0	0	0
財務収益	0	0	0
雑益	602	401	380
経常費用	23,813	25,197	26,444
海事業務費	22,273	23,581	24,359
一般管理費	865	1,015	1,024
財務費用	674	601	1,061
臨時損失	0	-	-
固定資産除却損	0	-	-
当期純利益	1,818	1,100	477
当期総利益	1,818	1,100	477

(注) 1. 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。