

# (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

鉄道建設・運輸施設整備支援機構海事勘定の船舶共有建造事業は、内航海運のグリーン化、物流効率化、地域振興、事業基盤強化、船員雇用対策等の政策要件に合致した船舶の建造を促進することを目的としている。  
海上運送事業者と船舶を共有建造することにより、長期・低利の資金的支援を行うとともに、建造又は保守若しくは修理に関する技術的支援を行っている。

## 2. 財政投融資計画額等

(単位:億円)

5年度財政投融資計画額	4年度末財政投融資残高見込み
222	1,508

## 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	4年度	5年度	増 減
1. 国の支出(補助金等)	-	-	-
2. 国の収入(国庫納付等) ※	-	-	-
3. 出資金等の機会費用分	△33	9	+42
<b>1～3 合計=政策コスト(A)</b>	<b>△33</b>	<b>9</b>	<b>+42</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	4年度	5年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	△33	9	+42
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	43	116	+73
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	△76	△107	△31
国の支出(補助金等)	-	-	-
国の収入(国庫納付等) ※	-	-	-
剰余金等の機会費用分	△76	△107	△31
出資金等の機会費用分	-	-	-

### ③ 経年比較分析(対前年度実質増減額の算出)

(単位:億円)

政策コスト	単純比較(調整前)	4年度	5年度	単純増減
		△33	9	
経年比較(調整後)	①分析始期の調整(分析始期を5年度分析に合わせた結果)	②前提金利の調整(4年度の前提金利で再試算した結果)	実質増減(②-①)	
		△28	△31	△4

#### 【実質増減額の要因分析】

##### ○ 政策コストの増加要因

- ・事務費の増によるコスト増 (+11億円)
- ・4年度船分及び5年度船分の前提条件の変更によるコスト増 (+2億円)

##### ○ 政策コストの減少要因

- ・5年度船分の利差によるコスト減 (△10億円)
- ・貸倒引当金戻入の増によるコスト減 (△1億円)
- ・その他(3年度船見込改定等) (△6億円)

### ④ 発生要因別政策コスト内訳

(単位:億円)

(A)5年度政策コスト【再掲】	9
① 繰上償還	-
② 貸倒	△2
③ その他(利ざや等)	11

### 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】	前提金利+1% ケース	増減額	1. 国の支出(補助金等)	2. 国の収入(国庫納付等) ※	3. 出資金等の機会費用
9	59	+50	-	-	+50

(A) 政策コスト【再掲】	貸倒償却額+1% ケース	増減額	1. 国の支出(補助金等)	2. 国の収入(国庫納付等) ※	3. 出資金等の機会費用
9	9	+0	-	-	+0

(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。

※ 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。

#### 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

- ① 鉄道建設・運輸施設整備支援機構海事勘定の全ての事業を対象として試算している。
- ② 事業計画として、令和4年度360億円及び令和5年度299億円を3か年(3:6:1)で支出し、事業規模(船舶取得費)の7割相当額として財政融資資金の借入を行う。
- ③ 令和4年度船及び令和5年度船については、旅客船は共有期間13年間、貨物船は共有期間15年とし、共有期間に応じて、定額法(1割残存)で減価償却を行う。
- ④ 分析期間は、既往の共有船舶資産に加え、令和5年度船が全て回収される令和22年度までの18年間。
- ⑤ 船舶使用料のうち利息相当額を算出する共有利率は、財政融資資金借入金金利に所定のスプレッドを加算し、政策要件等の軽減利率を控除した利率としている。

#### 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

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法に定める業務を遂行するために、必要に応じ、財政投融资特別会計及び一般会計から出資金を受け入れている。

##### 【根拠法令等】

##### [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号まで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 「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。
- ② 「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」(平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構)に基づく、未収金の発生防止、債権管理及び回収の強化等の取組みを行っている。
- ③ 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」(平成25年12月24日閣議決定)等を踏まえ、中期目標期間中の繰越欠損金削減計画を策定し、繰越欠損金の縮減を図っている。

(参考) 当該事業の成果、社会・経済的便益など

① 船舶共有建造実績

・昭和34年度船から令和3年度船までの累計額	1兆8,906億円
・令和3年度末残高	1,941億円
・令和4年度事業計画額	360億円
・令和5年度事業計画額	299億円

② 主たる政策目的及び社会・経済的便益

資金的支援及び技術的支援を通じた政策誘導

- ・内航海運のグリーン化に資するスーパーエコシップ、LNG燃料船、二酸化炭素低減化船、海洋汚染防止対策船等の建造促進
- ・物流効率化に資するモーダルシフト船等の建造促進
- ・地域振興に資する離島航路の維持・確保、国内旅客船のバリアフリー化の推進、国内クルーズ船の建造促進
- ・事業基盤強化に資する船舶管理事業者の活用促進
- ・船員雇用対策に資する若年船員等の雇用促進、労働環境改善船の建造促進
- ・特定船舶導入計画の認定を受けた船舶の建造促進

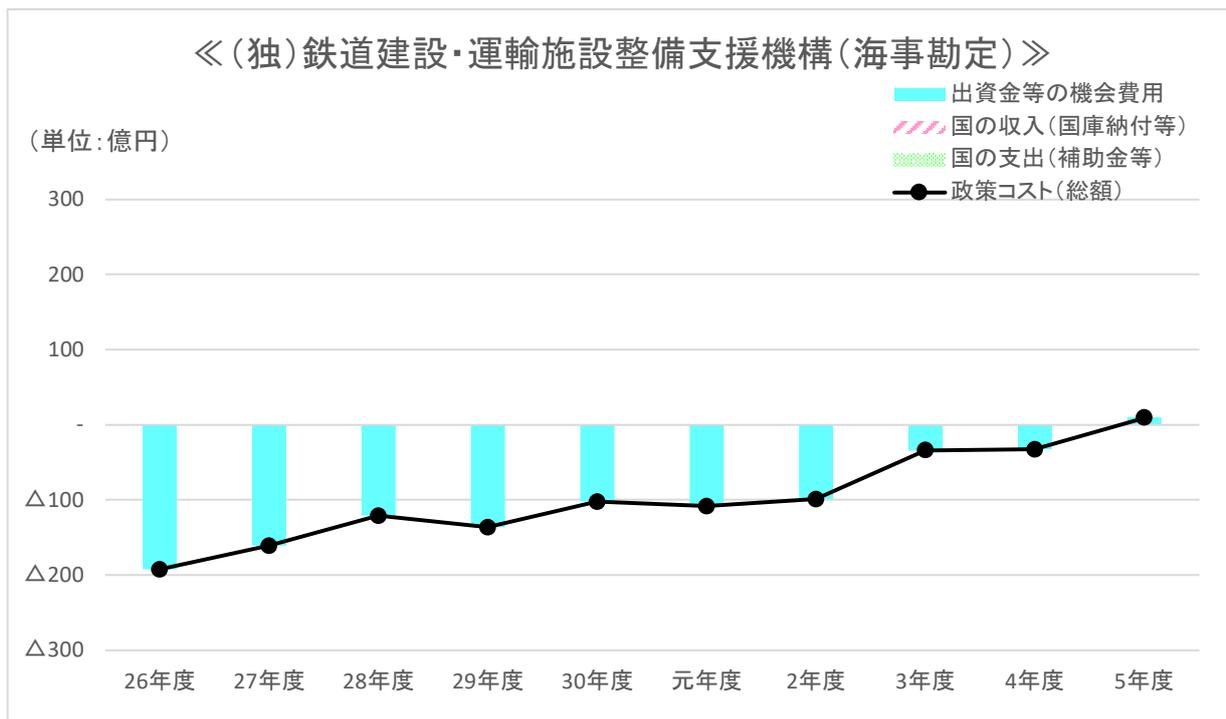
③ 定量的便益

令和5年度事業計画額299億円の分担対象建造船価391億円による経済波及効果

・社会的割引率4%のケース	983億円
・割引率が政策コスト分析金利と同一のケース	1,014億円

# 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	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
政策コスト(総額)	△193	△162	△122	△137	△103	△109	△99	△34	△33	9
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	△193	△162	△122	△137	△103	△109	△99	△34	△33	9

## 【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当期総利益の計上により分析期間中に減少することから、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、分析期首における引当金の減少に伴う分析期間中の引当金戻入益の減、軽減利率控除後のスプレッドの低下に伴う収益の減等により、平成27年度以降、分析期間中の欠損金の減少幅が縮小してきていることから、マイナスの政策コストが縮小傾向にある。
- ・令和4年度の政策コスト分析においては、前提条件の一部変更により、軽減利率の見通し等を実態に合わせて精緻化したため、令和3年度分析と比較して1億円増の△33億円となった。

## 【政策コスト分析結果(令和5年度)に対する財投機関の自己評価】

- ・令和5年度の政策コスト分析においては、前年度分析と比較して42億円増の9億円となったが、政策コスト増加の要因は、割引率の低下による出資金等の機会費用の増であり、前年度分析に引き続き分析期間中の欠損金の減少を見込んでいることから、財務の健全性は確保されている。
- ・感応度分析(前提金利+1%ケース)の結果、政策コストは基本ケースと比較して50億円の増となっている。これは割引率の低下による出資金等の機会費用の増であり、現実の財務への影響は軽微である。
- ・感応度分析(貸倒償却額+1%ケース)の結果、政策コストは基本ケースと比較して0億円の増となっており、財務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

(単位:百万円)

科目	3年度末実績	4年度末見込	5年度末計画	科目	3年度末実績	4年度末見込	5年度末計画
(資産の部)				(負債及び純資産の部)			
流動資産	14,750	9,982	9,026	流動負債	24,162	25,700	23,672
現金及び預金	8,776	3,699	3,717	1年以内償還予定鉄道			
受取手形	407	398	392	建設・運輸施設整備支			
電子記録債権	-	111	110	援機構債券	-	2,000	-
船舶未収金	5,636	5,818	4,825	1年以内返済予定長期			
貸倒引当金	△ 70	△ 44	△ 18	借入金	23,523	22,869	22,837
その他の流動資産	0	-	-	未払金	85	178	121
固定資産	205,312	213,655	219,336	未払費用	87	81	151
有形固定資産	205,288	213,637	219,323	預り手形	407	398	392
建物	1	1	1	預り電子記録債権	-	111	110
共有船舶	194,070	196,831	201,738	引当金			
工具器具備品	8	7	5	賞与引当金	53	55	55
建設仮勘定	11,209	16,799	17,580	その他の流動負債	6	6	6
無形固定資産	19	13	8	固定負債	153,702	155,204	161,581
著作権	0	0	0	資産見返負債			
ソフトウェア	18	12	7	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	2,000	-	-
破産更生債権等	273	269	265	長期借入金	150,943	154,474	160,837
貸倒引当金	△ 269	△ 265	△ 260	引当金	759	729	743
				退職給付引当金	605	577	599
				船舶共有契約解除等			
				損失引当金	154	153	144
				(負債合計)	177,865	180,903	185,252
				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
				その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	△ 21,370	△ 20,833	△ 20,457
				(うち当期総利益)	1,650	537	376
				(純資産合計)	42,197	42,734	43,110
資産合計	220,062	223,637	228,362	負債・純資産合計	220,062	223,637	228,362

(注)四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

## 損益計算書

(単位:百万円)

科目	3年度実績	4年度見込	5年度計画
経常収益	26,051	26,054	25,608
船舶使用料収入	25,571	25,726	25,157
貸倒引当金戻入益	74	30	31
船舶共有契約解除等損			
失引当金戻入益	174	1	9
資産見返補助金等戻入	0	0	0
財務収益	0	0	0
雑益	233	296	412
経常費用	24,805	25,606	25,232
海事業務費	23,559	24,132	23,525
一般管理費	886	1,102	1,117
財務費用	360	372	590
臨時利益	499	89	-
固定資産売却益	411	89	-
違約金等収入	87	-	-
臨時損失	95	-	-
固定資産除却損	0	-	-
減損損失	95	-	-
当期純利益	1,650	537	376
当期総利益	1,650	537	376

(注)四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。