

(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(地域公共交通等勘定)

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)が行う都市鉄道融資、物流施設融資及び地域公共交通融資(仮称)は、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設や、物流施設や物流DX・物流GX関連施設整備の認定総合効率化事業の実施、バス、タクシー等の交通DX・交通GXを含む認定軌道運送高度化事業(都市鉄道融資を除く)の実施に必要な資金の貸付けを行う。

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
160	3,226

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)	4	22	+18
2.国の収入(国庫納付等) ※	△0	△0	△0
3.出資金等の機会費用分	-	-	-
1~3 合計=政策コスト(A)	4	22	+18
分析期間(年)	41年	40年	△1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】	4	22	+18
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	4	22	+18
国の支出(補助金等)	4	22	+18
国の収入(国庫納付等) ※	△0	△0	△0
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
		4	22	+18
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)	
		4	25	+21

【実質増減額の要因分析】

○ 政策コストの増加要因

- ・貸付対象事業の拡充に伴う運営費交付金の増によるコスト増(+21億円)

○ 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)5年度政策コスト【再掲】	22
① 繰上償還	-
② 貸倒	-
③ その他(利ざや等)	22

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
22	20	△3	△3	+0	-

(A) 政策コスト【再掲】	事業管理諸費+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
22	22	+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

[試算の概要]

- ① 鉄道建設・運輸施設整備支援機構地域公共交通等勘定の行う事業のうち、財政投融資の対象とされた都市鉄道融資、物流施設融資及び地域公共交通融資(仮称)を試算の対象としている。
- ② 令和5年度(都市鉄道77億円、物流施設20億円、地域公共交通融資(仮称)63億円)の事業計画に基づき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、令和2年度以降の事業計画に基づく貸付金が全て回収される40年間となっている。
- ④ 都市鉄道融資において想定している都市鉄道整備は、都市部と臨港部を結び港湾における交通の円滑化を図るとともに、増加するインバウンド旅客の利用も想定され収益可能性を有すると見込まれるため、物流施設融資については、物流総合効率化法の枠組を活用し長期的な収益性が見込まれる事業を対象とすることにより償還確実性は高いと見込まれるため、また、地域公共交通融資(仮称)については、地域公共交通活性化法の枠組を活用し利用者利便の向上に加え経営改善を図るためのDX・GX投資を対象とし、償還確実性は高いと見込まれる事業を対象とするため、繰上償還及び貸倒は見込んでいない。

[将来の事業見通しの考え方]

- ① 都市鉄道融資は77億円の貸付について20年間の貸付を想定している。
- ② 物流施設融資は20億円の貸付について5年間の貸付を想定している。
- ③ 地域公共交通融資(仮称)は63億円の貸付について5年間及び8年間の貸付を想定している。

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

[運営費交付金]

機構が行う、物流施設融資及び地域公共交通融資(仮称)に係る業務の処理に必要な経費について、一般会計から運営費交付金を受ける。

<独立行政法人通則法>

第46条 政府は、予算の範囲内において、独立行政法人に対し、その業務の財源に充てるために必要な金額の全部又は一部に相当する金額を交付することができる。

[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

特になし

(参考)当該事業の成果、社会・経済的便益など

1. 事業の定量的成果

【都市鉄道】

整備区間	所要時間	
	整備前	整備後
なにわ筋線（大阪～JR難波・南海新今宮）	大阪（梅田）～関西空港 （JR利用 デイタイムの想定）※1	
	64分	44分
	大阪（梅田）～関西空港 （南海利用 デイタイムの想定）	
夢洲・コスモスクエア駅間（移動時間短縮）	梅田・夢洲間 ※2	
	約33分	約26分
夢洲・咲洲区間（道路混雑緩和）	海老江交差点・夢洲間 ※2	
	約39分	約36分
東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）	押上（スカイツリー前）～豊洲	
	約23分	約16分
東京メトロ南北線（品川～白金高輪）	品川～六本木一丁目	
	約19分	約9分

※1東海道支線地下化による効果を含む

※2大阪市による算出

【物流】

○令和5年度融資計画額 20億円

【地域公共交通】

○令和5年度融資計画額 63億円

2. 事業の社会・経済的便益など

【都市鉄道】

「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改訂版)」及び「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成29年3月)」に基づき、なにわ筋線、北港テクノポート線、東京メトロ有楽町線、東京メトロ南北線整備による利用者便益等を算定。

整備路線	総便益（億円）
なにわ筋線	4,397 ※1
北港テクノポート線	7,196 ※2
東京メトロ有楽町線	2,656 ※1
東京メトロ南北線	1,579 ※1

※1 社会的割引率4%を考慮した開業後30年の累計値

※2 社会的割引率4%を考慮した開業後40年の累計値

【物流】

(1) 社会・経済的便益

- ・幹線輸送の効率化の促進
- ・共同輸送及び輸送網の集約による物流効率化並びにそれに伴う環境負荷の低減
- ・地元との災害時支援協定の締結による災害時の物流確保への貢献

(2) 定量的便益

産業連関表(平成27年(2015年)産業連関表 逆行列係数表[$I - (I - M')A$]-1 (統合小分類))の道路貨物輸送(経済波及係数)の値を用いて、物流施設整備や物流DX・物流GXに関する事業の経済波及効果を試算。

- ① 社会的割引率4%のケース 約195億円
- ② 割引率が政策コスト分析と同一のケース 約203億円

【地域公共交通】

(1) 社会・経済的便益

- ・地域公共交通の確保維持

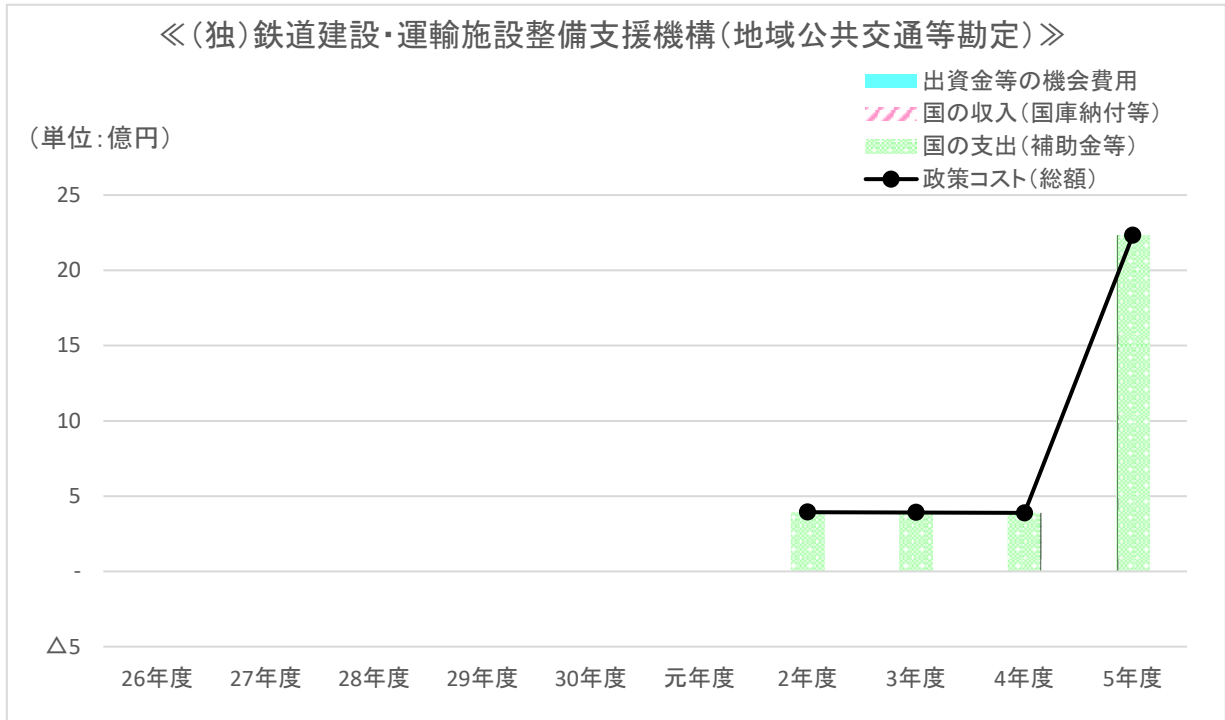
(2) 定量的便益

産業連関表(平成27年(2015年)産業連関表 逆行列係数表[$I - (I - M')A$]-1 (統合小分類))の道路旅客輸送(経済波及係数)の値を用いて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく大臣認定を受けた交通DX・交通GXに関する事業の経済波及効果を試算。

- ① 社会的割引率4%のケース 約82億円
- ② 割引率が政策コスト分析と同一のケース 約85億円

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)							4	4	4	22
国の支出(補助金等)							4	4	4	22
国の収入(国庫納付等)							-	-	△0	△0
出資金等の機会費用							-	-	-	-

【政策コストの推移の解説】

- ・物流施設融資業務及び地域公共交通融資業務(仮称)に係る運営費交付金にあたる政策コストを試算したものである。
- ・令和2年度から令和4年度については運営費交付金が各年度同額かつ収受期間も同じであることからほぼ横ばいだったが、令和5年度については運営費交付金が増額となった一方、国庫納付額はほぼ横ばいとなったこと等により、前年度と比較して18億円増の22億円となった。

【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年度の政策コストは前年度と比較して18億円増の22億円となったが、運営費交付金は業務に必要な経費を賄うために措置され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(前提金利+1%ケース)の結果、基本ケースと比較して3億円の減となっている。これは割引率の変化に伴う減少であり、財務の健全性への影響は軽微である。
- ・感応度分析(事業管理諸費+1%ケース)の結果、基本ケースと比較して0億円の増となっている。これは事業管理諸費の増に伴う運営費交付金の増加であり、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(地域公共交通等勘定)

(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	378	858	1,604	流動負債	347	835	1,583
現金及び預金	45	33	33	1年以内返済予定長期借入金	307	781	1,431
未収収益	21	42	135	未払金	14	6	6
賞与引当金見返	3	2	4	未払費用	21	42	135
1年以内回収予定長期貸付金	307	781	1,431	引当金			
未収金	1	-	-	賞与引当金	5	5	9
固定資産	120,654	322,778	337,416	その他の流動負債	1	1	1
有形固定資産	1	1	0	固定負債	120,653	322,767	337,407
建物	0	0	0	資産見返負債	1	1	1
工具器具備品	1	0	0	資産見返運営費交付金	1	1	1
無形固定資産				資産見返補助金等	0	0	0
ソフトウェア	1	1	1	長期借入金	120,551	321,845	336,414
投資その他の資産	120,652	322,776	337,415	建設勘定受入金	101	921	991
投資有価証券	101	931	1,001	引当金			
長期貸付金	120,551	321,845	336,414	退職給付引当金	0	1	1
退職給付引当金見返	0	0	0	(負債合計)	121,000	323,602	338,989
資産合計	121,032	323,636	339,020	資本金			
				政府出資金	-	10	10
				資本剰余金	-	-	-
				資本剰余金	47	47	47
				その他行政コスト累計額			
				除売却差額相当累計額	△ 47	△ 47	△ 47
				利益剰余金	32	24	21
				前中期目標期間繰越積立金	22	21	21
				積立金	2	3	-
				当期末処分利益	9	-	-
				(うち当期総利益)	9	-	-
				(純資産合計)	32	34	31
				負債・純資産合計	121,032	323,636	339,020

(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。

損益計算書(地域公共交通等勘定)

(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	829	875	4,763
運営費交付金収益	65	57	103
貸付金利息収入	694	720	4,522
貸付管理費収入	67	92	133
賞与引当金見返に係る収益	3	2	4
退職給付引当金見返に係る収益	0	0	0
資産見返運営費交付金戻入	0	0	0
資産見返補助金等戻入	0	0	0
財務収益	0	-	-
雑益	1	4	1
経常費用	835	876	4,764
地域公共交通等業務費	12	20	20
一般管理費	130	136	222
財務費用	692	720	4,522
臨時損失			
固定資産除却損	0	-	-
臨時利益			
固定資産売却益	0	-	-
当期純損失	5	1	1
前中期目標期間繰越積立金取崩額	14	1	1
当期総利益	9	-	-

(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。