

(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(海事勘定)

http://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・物流に必要な不可欠であり、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)

29年度財政投融資計画額	28年度末財政投融資残高見込み
148	1,495

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	28年度	29年度	増 減
1.国からの補助金等	-	-	-
2.国への資金移転	-	-	-
1~2 小計	-	-	-
3.国からの出資金等の機会費用分	63	30	△33
1~3 小計	63	30	△33
4.欠損金の増減分	△184	△167	+17
1~4 合計=政策コスト(A)	△122	△137	△15
分析期間(年)	16	16	-

② 投入時点別政策コスト内訳

(単位:億円)

区 分	28年度	29年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	△122	△137	△15
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	63	30	△33
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	△184	△167	+17
国からの補助金等	-	-	-
国への資金移転	-	-	-
剰余金等の増減に伴う政策コスト	△184	△167	+17
出資金等の機会費用分	-	-	-

<参考> 補助金・出資金等の29年度予算計上額

補助金等: - 億円

出資金等: - 億円

③ 経年比較分析

(単位:億円)

区 分	28年度	29年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	△122	△137	△15
(A') (A)を28年度分析と同じ前提金利で再計算した政策コスト	△122	△116	+6
(B) (A')のうち29年度以降に発生する政策コスト	△104	△116	△12

29年度の政策コストは△137億円である。28年度と29年度の前提金利の変化による影響を捨象し、29年度以降に発生する政策コストを比較すると、実質的な政策コストは28年度から12億円減少したと分析される。このような実質的なコスト減は、以下の要因によるものと考えられる。

- ・ 新規事業による収益増に伴うコスト減 (△39億円)
- ・ 27年度運用残に伴うコスト増 (+5億円)
- ・ その他(管理費等の増等) (+23億円)

④ 発生要因別政策コスト内訳

(単位:億円)

(A) 29年度政策コスト【再掲】	△137
① 繰上償還	-
② 貸倒	△9
③ その他(利ざや等)	△128

⑤ 感応度分析(前提条件を変化させた場合)

(単位:億円)

変化した前提条件とその変化幅	政策コスト(増減額)
貸付及び調達金利+1%	△72(+65)
増減額のうち機会費用の増減額	+65
貸倒償却額+10%	△129(+8)
増減額のうち機会費用の増減額	+8

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資産の対象としている。
- ② 既往の事業資産残高2,156億円(27年度末額)に加え、平成28年度(315億円)と平成29年度(249億円)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、平成29年度の事業計画に基づく事業資産が全て回収される16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、平成29年度2.244%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、28年度末に見込まれる貸倒引当金は91億円である。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9億円、貸倒償却を82億円見込んでいる。

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。

<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等に次のとおり記載されている。

<独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法>

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

- 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27年度)	・総建造、貸付実績(昭和34年度～平成27年度累計)	・建造、貸付残高(平成27年度末残高)
船舶建造 20隻 190億円	船舶建造 3,957隻 1兆7,091億円 船舶改造等貸付 913件 183億円	船舶建造 329隻 2,084億円 船舶改造等貸付 3件 1億円

② 全国建造量に対する共有船建造割合
(平成23年度～平成27年度平均)

旅客船	貨物船
44.7%	36.8%

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

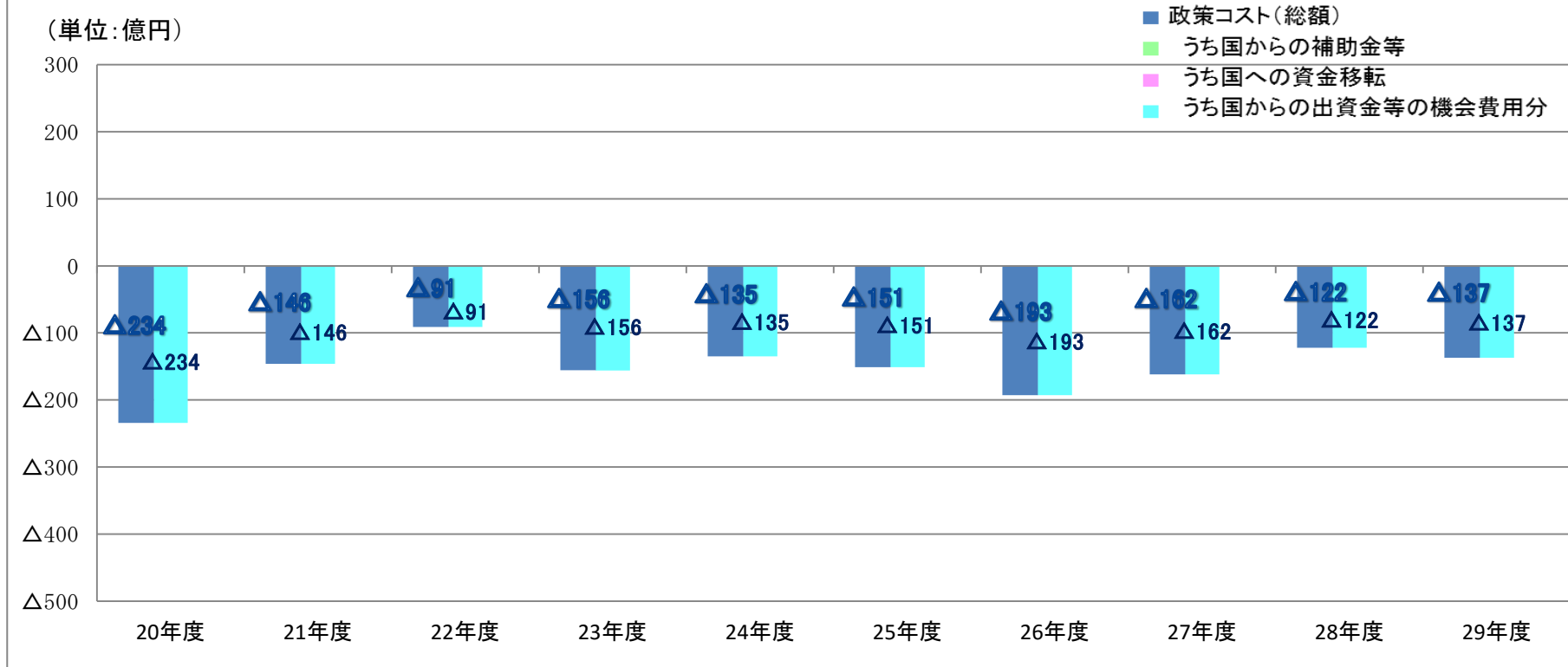
⑤ 経済への波及効果

356億円 × 2.593424 × 割引率
社会的割引率4%のケース 約857億円
割引率が政策コスト分析と同一のケース 約923億円

船舶建造額 356億円
(事業者負担を含む総船価)
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)

(参考) 構成要素別政策コストの推移

<(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(海事勘定)>



(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。

(ポイント)

- 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したことから、分析期首に欠損金が計上されることとなっているが、回収強化による損失引当金の戻入等により、分析期間中の欠損金が減少することから、その結果マイナスの政策コストとなっている。

(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	27年度末実績	28年度末見込	29年度末計画	科目	27年度末実績	28年度末見込	29年度末計画
(資産の部)				(負債及び純資産の部)			
流動資産	20,116	14,467	13,966	流動負債	27,916	30,855	26,547
現金及び預金	2,050	3,251	4,318	運営費交付金債務	1	—	—
有価証券	5,000	—	—	短期借入金	—	—	1,540
受取手形	5,024	5,035	4,986	1年以内償還予定鉄道	5,000	7,000	1,000
電子記録債権	138	139	137	建設・運輸施設整備支			
船舶未収金	15,247	13,384	10,703	援機構債券			
貸倒引当金	△ 7,530	△ 7,528	△ 6,364	1年以内返済予定長期	17,042	18,217	18,392
未収収益	0	—	—	借入金			
貸付金	73	73	73	未払金	359	155	152
貸倒引当金	△ 73	△ 73	△ 73	未払費用	296	251	286
その他の流動資産	187	187	187	預り手形	5,024	5,035	4,986
固定資産	215,848	224,088	221,126	預り電子記録債権	138	139	137
有形固定資産	215,581	224,034	221,019	引当金	35	38	37
建物	3	2	1	賞与引当金	35	38	37
共有船舶	208,293	217,150	215,968	その他の流動負債	21	21	18
工具器具備品	15	11	8	固定負債	179,100	178,525	178,487
建設仮勘定	7,270	6,871	5,041	資産見返負債	1	1	0
無形固定資産	7	5	3	資産見返補助金等	1	1	0
著作権	0	0	0	鉄道建設・運輸施設整	45,000	45,000	48,700
ソフトウェア	6	4	2	備支援機構債券			
電話加入権	0	0	0	債券発行差額	—	0	0
投資その他の資産	261	49	104	長期借入金	130,837	131,321	127,729
破産更生債権等	700	742	784	引当金	3,261	2,203	2,057
貸倒引当金	△ 681	△ 693	△ 680	退職給付引当金	1,299	1,359	1,382
敷金・保証金	0	0	0	船舶共有契約解除等	1,962	845	675
解撤等交付金預託金	241	—	—	損失引当金			
				(負債合計)	207,016	209,380	205,033
				資本金	63,767	63,567	63,567
				政府出資金	63,767	63,567	63,567
				資本剰余金	2,000	—	—
				民間出えん金	2,000	—	—
				繰越欠損金	△ 36,819	△ 34,391	△ 33,508
				当期末処理損失	△ 36,819	△ 34,391	△ 33,508
				(うち当期総利益)	4,362	2,428	883
				(純資産合計)	28,948	29,176	30,059
資産合計	235,964	238,555	235,093	負債・純資産合計	235,964	238,555	235,093

(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 (海事勘定)

(単位:百万円)

科目	27年度実績	28年度見込	29年度計画	科目	27年度実績	28年度見込	29年度計画
(損失の部)				(利益の部)			
経常費用	25,204	25,349	25,195	経常収益	29,761	27,778	26,078
海事業務費	23,152	23,410	23,235	運営費交付金収益	8	1	—
一般管理費	766	920	899	船舶使用料収入	26,587	26,224	25,542
財務費用	1,287	10,019	1,061	納付金収入	2	—	—
雑損	0	—	—	受託業務収入	—	2	—
				貸倒引当金戻入益	751	—	18
臨時損失	194	1	—	船舶共有契約解除等損	1,629	1,117	170
固定資産除却損	0	—	—	失引当金戻入益			
減損損失	138	—	—	資産見返補助金等戻入	0	0	0
退職給付会計基準改正	57	—	—	財務収益	4	1	2
に伴う調整額				雑益	779	432	347
その他の臨時損失	—	1	—				
当期純利益	4,362	2,428	883				
当期総利益	4,362	2,428	883				
合計	29,761	27,778	26,078	合計	29,761	27,778	26,078

(注) 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。