

(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(建設勘定)

http://www.jrntt.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)

30年度財政投融資計画額	29年度末財政投融資残高見込み
120	11,669

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	29年度	30年度	増 減
1.国からの補助金等	10,401	9,727	△674
2.国への資金移転	-	-	-
1～2 小計	10,401	9,727	△674
3.国からの出資金等の機会費用分	-	-	-
1～3 小計	10,401	9,727	△674
4.欠損金の増減分	-	-	-
1～4 合計=政策コスト(A)	10,401	9,727	△674
分析期間(年)	28	27	△1

② 投入時点別政策コスト内訳

(単位:億円)

区 分	29年度	30年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	10,401	9,727	△674
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	10,401	9,727	△674
国からの補助金等	10,401	9,727	△674
国への資金移転	-	-	-
剰余金等の増減に伴う政策コスト	-	-	-
出資金等の機会費用分	-	-	-

<参考> 補助金・出資金等の30年度予算計上額

補助金等 735 億円
 出資金等 - 億円

③ 経年比較分析

(単位:億円)

区 分	29年度	30年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	10,401	9,727	△674
(A') (A)を29年度分析と同じ前提金利で再計算した政策コスト	10,401	9,726	△675
(B) (A')のうち30年度以降に発生する政策コスト	9,683	9,726	+43

30年度の政策コストは9,727億円である。29年度と30年度の前提金利の変化による影響を捨象し、30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29年度から43億円増加したと分析される。このような実質的なコスト増は、以下の要因によるものと考えられる。

・事業の進捗に伴い、補助金の対象となる整備新幹線事業全体に占める財投対象事業の割合が増加したことによるコスト増(+43億円)

④ 感応度分析(前提条件を変化させた場合)

(単位:億円)

変化させた前提条件とその変化幅	政策コスト(増減額)
調達金利+1%	9,121(△605)
増減額のうち機会費用の増減額	-
貸付収入△10%	9,727(-)
増減額のうち機会費用の増減額	-

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26年間(29年度は27年間)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27年間(56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。

※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。

[将来の事業見通しの考え方]

①民鉄線事業

- ・現在、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年度までに完了する予定であり、平成30年度の工事費は22億円となっている。
- ・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、平成55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。

(単位:億円)

年度	(実績)						(見込み)	(計画)
	23	24	25	26	27	28	29	30
建設費	84	61	37	34	36	36	19	22

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。現在建設中の3路線3線区については、完成・開業までに長期間を要するとされているが、あらかじめ予定されていた事業費の範囲内で早期かつ集中的な投資を行うことで、その開業効果を早期に発揮させることは、国民経済上大きな意義を持つことから、沿線地方公共団体の最大限の取組を前提に完成・開業時期の前倒しを図ることとされている。(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):平成42年度末開業

*北陸新幹線(金沢・敦賀間):平成34年度末開業

*九州新幹線(武雄温泉・長崎間):平成34年度

- ・前倒しに必要な財源として、貸付料収入を前倒しして活用するに当たって、長期・固定・低利の財政投融资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する。

(単位:億円)

年度		見込	計画	試算前提
		29	30	31~45
建設費	北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)	360	370	15,256
	北陸新幹線(金沢・敦賀間)	1,340	2,250	6,618
	九州新幹線(武雄温泉・長崎間)	800	830	1,374
合計		2,500	3,450	23,248

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

「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、財政投融资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资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资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

①民鉄線事業

・大都市圏及びその周辺部における通勤・通学輸送需要の増大に対処するための既設線の複々線化、地下鉄直通都心乗り入れ線の建設、大規模ニュータウン地域開発のための新線建設等を促進し、通勤・通学の時間短縮、混雑率緩和を図ることができる。

・譲渡実績(平成28年度末) 譲渡線 25線区 154.8km/延長

・混雑率緩和の例

小田急小田原線(2)(東北沢～和泉多摩川 複々線化)
(世田谷代田 → 下北沢)

混雑率緩和 208% → 166%

事業から生ずる便益については、定量的に把握することが困難な面があるものの、一定の前提条件の下、継続中の事業に係る便益について試算すれば所要時間の短縮、混雑率緩和の便益は以下のとおり試算される。

・社会的割引率を4%とし、分析期間を30年とした場合 1兆2,471億円

・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 1兆7,047億円

(注) 定量的便益については、機構の試算による。

②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 3兆3,034億円

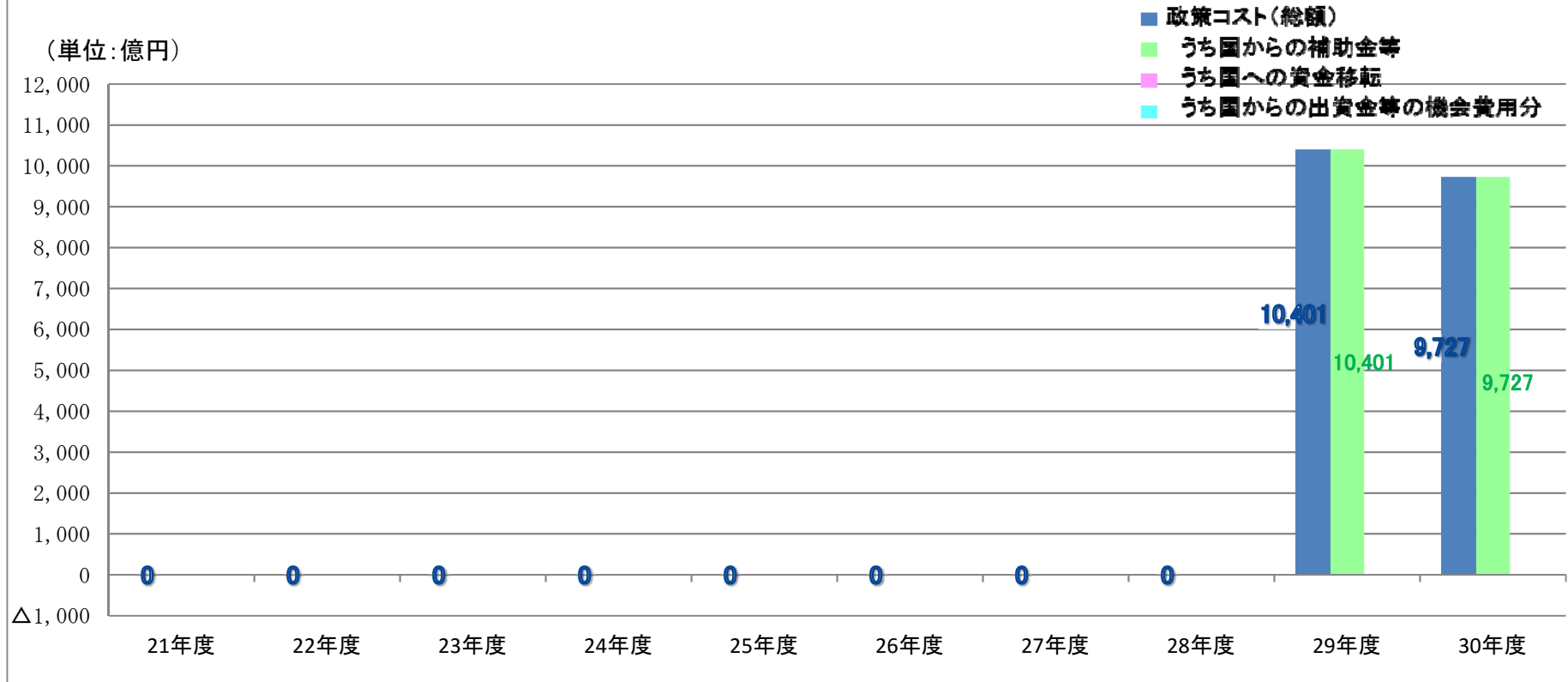
(単位: 億円)

整備区間	総便益
北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)	13,459
北陸新幹線(金沢・敦賀間)	13,792
九州新幹線(武雄温泉・長崎間)	5,783
合 計	33,034

・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 3兆4,937億円

(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(建設勘定)>



(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)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资計画の追加に関し、「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资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。平成30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。

(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	28年度末実績	29年度末見込	30年度末計画	科目	28年度末実績	29年度末見込	30年度末計画
(資産の部)				(負債及び純資産の部)			
流動資産	2,326,181	2,293,569	2,039,019	流動負債	340,791	369,202	336,387
現金及び預金	935,199	995,297	803,673	1年以内償還予定鉄道	102,000	136,500	108,000
有価証券	45,000	45,000	45,000	建設・運輸施設整備支			
割賦債権	1,284,691	1,225,973	1,162,328	援機構債券			
未成工事支出金	25,885	25,355	26,132	1年以内償却予定債券	-	△ 0	-
未収収益	389	349	291	発行差額 (△)			
未収金	33,502	1,594	1,594	1年以内返済予定長期	143,185	148,226	143,397
その他の流動資産	1,515	-	-	借入金			
固定資産	5,855,616	6,111,207	6,298,372	1年以内返済予定他勘	29,705	28,373	26,640
有形固定資産	5,649,949	5,897,511	6,094,059	定長期借入金			
建物	190,024	180,832	171,548	未払金	40,503	17,775	18,161
構築物	3,866,568	3,741,232	3,594,647	未払費用	2,342	2,376	2,694
機械装置	215,952	211,925	191,505	前受金	10,059	9,989	9,919
工具器具備品	282	256	224	受託業務前受金	11,985	24,844	26,456
土地	673,304	788,174	774,474	引当金			
建設仮勘定	703,819	975,093	1,361,660	賞与引当金	676	786	786
無形固定資産	149,752	158,380	150,366	その他の流動負債	336	334	334
借地権	56,568	56,568	56,545	固定負債	7,137,278	7,200,501	7,168,870
ソフトウェア	60	115	117	新幹線資産見返負債	4,356,874	4,436,948	4,485,240
施設利用権	93,097	101,670	93,677	資産見返補助金等	3,359,641	3,266,253	3,126,093
その他の無形固定資産	27	27	27	資産見返負担金	43,384	41,227	37,738
投資その他の資産	55,915	55,316	53,947	建設仮勘定見返補助金	472,283	597,840	734,364
長期未収金	47,754	47,045	45,536	等			
未収貸付料予定額	684	664	642	建設仮勘定見返負担金	412	101	101
退職給付引当金見返	6,912	6,912	6,912	新幹線資産見返負債	481,154	531,527	586,944
敷金・保証金	564	694	856	鉄道建設・運輸施設整	723,000	835,500	867,600
				備支援機構債券			
				債券発行差額 (△)	△ 0	0	0
				長期借入金	1,430,837	1,349,210	1,282,913
				他勘定長期借入金	125,246	96,873	70,233
				長期前受金	200,281	190,293	180,373
				引当金			
				退職給付引当金	14,584	15,551	16,713
				債務引継見返勘定	286,455	276,126	265,797
				法令に基づく引当金等			
				譲渡調整引当金	130,687	147,478	144,994
				(負債合計)	7,608,757	7,717,182	7,650,251
				資本金			
				政府出資金	51,709	51,709	51,508
				資本剰余金	509,326	623,290	622,428
				資本剰余金	521,918	636,657	636,679
				損益外減価償却累計額	△ 12,592	△ 13,368	△ 14,251
				(△)			
				損益外減損損失累計額	△ 0	△ 0	△ 0
				(△)			
				利益剰余金	12,004	12,596	13,203
				前中期目標期間繰越積	8,880	8,880	12,596
				立金			
				積立金	2,336	3,124	-
				当期未処分利益	788	592	607
				(うち当期総利益)	788	592	607
				(純資産合計)	573,040	687,595	687,139
資産合計	8,181,796	8,404,777	8,337,390	負債・純資産合計	8,181,796	8,404,777	8,337,390

(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 (建設勘定)				(単位:百万円)			
科目	28年度実績	29年度見込	30年度計画	科目	28年度実績	29年度見込	30年度計画
(損失の部)				(利益の部)			
経常費用	376,067	373,200	376,586	経常収益	376,481	373,792	377,193
建設業務費	362,037	358,990	364,637	鉄道施設譲渡収入	78,510	83,476	75,251
一般管理費	1,312	1,274	1,221	鉄道施設貸貸収入	116,099	118,476	115,373
財務費用	12,591	12,208	10,659	貨物調整事業資金収入	13,827	14,699	14,699
雑損	127	728	68	受託業務収入	14,463	4,003	12,775
臨時損失	41	-	-	鉄道整備事業費補助金	89	40	40
固定資産除却損	6	-	-	収入			
固定資産売却損	35	-	-	鉄道整備事業費利子補	129	89	70
当期純利益	788	592	607	給金収入			
当期総利益	788	592	607	資産見返補助金等戻入	138,346	137,896	143,905
				資産見返負担金戻入	3,538	3,840	3,888
				建設仮勘定見返補助金	108	-	-
				等戻入			
				債務引継見返勘定戻入	10,367	10,329	10,329
				財務収益	14	17	8
				雑益	991	927	857
				臨時利益	415	-	-
				固定資産売却益	415	-	-
合計	376,896	373,792	377,193	合計	376,896	373,792	377,193

(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。