

令和元年8月30日

令和2年度の財政投融资計画要求書

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【総括表】)

1. 令和2年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	415	351	64	18.2
(2)産業投資	34	32	2	6.3
うち 出 資	34	32	2	6.3
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	449	383	66	17.2

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和2年度末 残高(見込)	令和元年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	41,688	41,876	△189	△0.5
(2)産業投資	569	535	34	6.4
うち 出 資	569	535	34	6.4
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	42,256	42,411	△155	△0.4

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	452	383	70
(内訳)			
海外業務への出資	34	32	2
旅客船取得費	202	124	79
貨物船取得費	210	227	△17
事業体への貸付	6	—	6
事業体への出資	0	—	0

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	2,801	3,200	△399
(財源)			
財政投融资	449	383	66
財政融資	415	351	64
産業投資	34	32	2
政府保証	—	—	—
自己資金等	2,352	2,817	△465
財投機関債	1,066	1,170	△104
民間借入金	549	488	61
貸付収入	281	283	△3
譲渡収入	706	746	△40
一般会計補給金受入	0	1	△0
運営費交付金	0	—	0
事業収入	285	270	15
その他	△535	△140	△395

令和元年8月30日

令和2年度の財政投融资計画要求書

(機関名:独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【建設勘定(民鉄線事業)】)

1. 令和2年度の財政投融资計画要求額

(単位:億円、%)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	121	106	15	14.2
(2)産業投資	—	—	—	—
うち 出 資	—	—	—	—
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	121	106	15	14.2

2. 財政投融资計画残高

(単位:億円、%)

区 分	令和2年度末 残高(見込)	令和元年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	10,158	10,453	△295	△2.8
(2)産業投資	446	446	—	0.0
うち 出 資	446	446	—	0.0
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	10,604	10,899	△295	△2.7

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	—	—	—

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	2,349	2,818	△469
(財源)			
財政投融资	121	106	15
財政融資	121	106	15
産業投資	—	—	—
政府保証	—	—	—
自己資金等	2,228	2,712	△484
財投機関債	1,016	1,140	△124
民間借入金	179	488	△309
貸付収入	281	283	△3
譲渡収入	706	746	△40
一般会計補給金受入	0	1	△0
その他	46	54	△8

財政投融資を要求するに当たっての基本的考え方

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【建設勘定(民鉄線事業)】)

<官民の役割分担・リスク分担>

1. 政策目的の実現に必要な範囲内で、金融・資本市場に関与するに際し、官民の適切な役割分担がなされているか。

鉄道整備には膨大な資金と長期の建設期間を必要とし、収支均衡までの期間が長期に亘るため、利用者負担を原資とした鉄道事業者の鉄道整備には限界があり、鉄道事業者の投資環境の整備が必要である。

このため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下、「機構」という。)が、財政融資資金等を活用して鉄道建設を行い、公的金融機能「民間では担えないリスクの負担」としての機能を有していると考えられる。

2. 官民が適切にリスク分担し、民間企業のモラルハザードを防止しつつ、適度な支援を行っているか。

民鉄線事業に係る調達資金については、譲渡収入により鉄道事業者から長期割賦方式により回収するシステムとしている。運賃収入を返済原資とする鉄道事業者は、長期分割払いにより過度の経営負担を強いられることのない制度を基本としていることから、民間企業のモラルハザードを発生させるものではない。

<対象事業の重点化・効率化>

3. 「民間にできることは民間に委ねる」という民業補完性を確保する観点から、対象事業の重点化や効率化をどのように図っているか。

平成13年12月に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」において、機構の民鉄線建設事業は、国土交通大臣の工事実施計画の指示を受けていた路線に限定された。そして、平成30年度末に完成した小田急小田原線(2)をもって建設事業が完了したため、令和元年度以降は譲渡事業のみを行う。いずれも政策的に真に必要な業務に限定した上で事業を実施している。

<財投計画の運用状況等の反映>

4. 財投編成におけるPDCAサイクルを強化する観点から、財投計画の運用状況を財政投融資の要求内容にどのように反映しているか。

適正な事業費を把握するよう努めており、過去3年間運用残額は生じていない。

(参考：過去3カ年の財政投融資の運用残額)

	28年度	29年度	30年度
運用残額	一億円	一億円	一億円
運用残率	— %	— %	— %

(注)「運用残率」は、改定後現額(改定後計画+前年度繰越)に対する運用残額の割合(%)。

財 投 機 関 債 に つ い て

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【建設勘定(民鉄線事業)】)

1. 令和2年度における財投機関債の発行内容

令和2年度財投機関債の発行については、貸付線・譲渡線の借換資金として1,016億円、発行形態は、令和元年度と同様にコーポレート型での発行を予定している。

(参考) 令和元年度における財投機関債の発行予定額・発行形態等

元年度における財投機関債の発行予定額は1,140億円、発行形態はコーポレート型での発行を予定している。

2. 要求の考え方

貸付線・譲渡線の借換額及び償還残存期間等を考慮し、令和2年度の財投機関債の発行額を1,016億円と定めた。なお不足額については、民間借入金を充当する予定である。

財政投融資の要求に伴う政策評価（基本的事項）

（機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【建設勘定（民鉄線事業）】）

1. 政策的必要性

機構は、新幹線整備、主要幹線及び大都市交通線の貸付事業、都市鉄道利便増進事業の他、財政投融資計画の対象業務として、民鉄線の建設・大改良工事及び譲渡事業を行っている。

これらは大都市圏の通勤・通学時の混雑の緩和、高齢化社会や環境問題への対応、鉄道利用者の利便性や快適性の向上を図るものであり、ともに鉄道交通網整備の一環として、都市機能の向上に寄与するものである。

具体的には、大都市（東京都、大阪市及び名古屋市）及びその周辺部における通勤・通学輸送需要の増大等に対処するための既設線の複々線化・複線化、地下鉄及び地下鉄直通都心乗入線の建設、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、混雑緩和等を図るものであり、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長期にわたって収受する譲渡対価によって全額回収する（原価回収主義）制度となっており、財政投融資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の軽減が図られている。

2. 民業補完性

① 鉄道は、公共交通機関としての交通ネットワークを形成することにより、国民の日常生活を支えるとともに、地域の交通利便性の飛躍的な向上を図るものであり、社会経済活動にとって極めて重要な社会資本である。機構の行う施策は、大都市圏（東京圏・大阪圏・名古屋圏）における通勤・通学時の混雑緩和、都市内交通の混雑解消、新たな社会的ニーズに対応した都市機能の利便性向上及び環境負荷の少ない交通体系の整備に寄与する重要な政策課題にかかわるものであることから、公益性が極めて高く、また、都市再生に資するものである。

② 現在、機構が当該施設の建設又は大改良工事を行うにあたっては、国土交通大臣の工事実施計画の指示が必要となるものであるが、鉄道の建設及び大改良工事には膨大な資金と長期の建設期間を要し、また、収支均衡までの期間が長期に亘ることから、国及び関係地方公共団体による助成が行われている。

③ 鉄道整備については、鉄道事業者が自らの経営判断に基づき必要な整備を推進することが基本である。

しかし、新線建設・大改良工事には、

- ・ 膨大な資金と長期の建設期間を要すること
- ・ 開業後資金収支均衡まで長期間を要すること
- ・ 鉄道建設の専門技術集団を鉄道事業者毎に保有することは難しいこと

等の問題点があり、利用者負担を原資とした鉄道事業者主導による鉄道整備には限界があり、今後とも都市鉄道整備を円滑に推進していく上で、鉄道事業者の投資環境の整備が必要である。

そのため、鉄道建設に特化した業務を行うように法律に基づき設立された専門技術集団たる機構が、財政融資資金等を活用し、鉄道建設を行い、鉄道事業者に有償貸付又は譲渡を行っているものであり、機構は民業補完の役割を果たしている。

3. 有効性

① 鉄道は、一般国民に与える便益と国家経済に与える効果が極めて大きい社会資本であり、極めて広範囲にわたる多様かつ大規模な旅客流動に対応した施設として、国が積極的な役割を担うことが適切であるとともに、鉄道整備の公的機関として機構が果たすべき役割は大きい。

② 現在、民鉄線の建設・大改良工事に関しては、国は鉄道事業者の経営に過度の負担を強いることがないように、調達資金の利子相当額の一定割合について利子補給をしているが、関係地方公共団体においても、鉄道が地元住民の主要な公共交通機関であることから、国と同率の利子補給を行っており、国と地方の役割分担は適切に行われている。

③ 民鉄線の建設又は大改良工事については、平成30年度までに30路線、延べ210.0kmの鉄道施設の工事が完了した。

④ 完成後の鉄道施設は、鉄道事業者に譲渡されるとともに、鉄道事業の用に供され、通勤・通学の混雑緩和や到達所要時間の短縮など、鉄道利用者の利便性や快適性の著しい向上に寄与している。

また、大都市における鉄道整備には、膨大な資金と長期の建設期間を要するため、長期、固定、低金利の財政融資資金を投入することにより、資金調達コストの低減を図り、鉄道事業者の投資環境の整備を図るとともに、低廉な運賃を通じて鉄道利用者の負担の軽減を図るものである。

4. その他

(1) 資金調達手段の適正性

① 機構の鉄道整備事業は、基本的に膨大な資金と長期の建設期間を要する事業であり、収支均衡までの期間が長期に亘ることから、その資金調達においては、長期に亘り低金利の多額の公的資金を確保することが極めて重要であり、機構としても財政投融资を通じた資金調達を行うことが必要である。また、機構は従来より、財政投融资のほかに民間借入を含めた複数の手段により資金調達を行っているところである。

② 特に機構は、資金面・技術面において、鉄道事業者自ら建設を行うことが困難な鉄道の整備を行っていることから、資金調達を市場の評価に委ねた場合には、鉄道建設のために低コスト資金を機動的・安定的に調達するという目的の達成が困難となる。

(平成9年11月27日「財政投融资の抜本的改革について(資金運用審議会 懇談会とりまとめ)」において、「道路、空港、鉄道建設等の社会資本整備のうち、受益者が特定できる事業やプロジェクトの大きさや超長期性によりリスクが大きい市場メカニズムでは最適な供給がなされないおそれがある事業は基本的には財政投融资にふさわしい分野である」とされているところ。)

③ これらに加えて、令和元年度には財投改革の趣旨を踏まえ、財投機関債1,140億円の発行を予定しているところである。

④ 以上のことから、財政融資資金を核とした現行の機構の資金調達手段は適正なものとする。

(2) 財務の健全性への影響について説明

民鉄線に係る調達資金については、譲渡収入により鉄道事業者から長期割賦方式により回収するシステムとしている。

鉄道事業は、収支均衡までの期間が長期を要するものの、長期的には、経営は安定し、収益は増大する構造を有しているため、運賃収入を返済原資とする鉄道事業者は、長期分割払いにより過度の経営負担を強いられることのないような制度を基本としていることから、財政融資資金の償還は十分に確実なものとする。

30年度決算に対する評価

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【建設勘定】)

1. 決算についての総合的な評価

平成30年度決算は、当期利益要因として、千葉急行線、北神線に係る収益（譲渡収入、雑益等）と費用（支払利子等）との差により4億円が当期総利益となった。なお、同額は積立金として整理している。

また、貸付料・譲渡収入等の資金回収は予定どおり行われ、金融機関等への債務についても予定どおり返済された。

(単位：百万円)

科 目	予算額	決算額	対予算額比	
			差 額	率 (%)
業務経費	545,264	392,825	152,439	72.0%
新幹線建設費	450,331	310,986	139,344	69.1%
民鉄線建設費	2,200	2,200	0	100.0%
都市鉄道利便増進 事業建設費	54,790	46,305	8,485	84.5%
整備新幹線建設推進 高度化等事業費	2,801	1,286	1,514	45.9%
新線等調査費	33	31	2	94.4%
海外業務費	17	0	17	1.5%
貸付鉄道施設 附帯業務費	35,094	32,017	3,076	91.2%
受託経費 鉄道建設受託業務費	12,827	6,855	5,972	53.4%

※ 計数については単位未満四捨五入

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

○資産

流動資産	2,151,313 百万円	(2,403,471 百万円)
固定資産	6,143,139 百万円	(5,967,791 百万円)
計	8,294,452 百万円	(8,371,262 百万円)

○負債及び純資産

流動負債	361,864 百万円	(416,062 百万円)
固定負債	7,115,313 百万円	(7,208,353 百万円)
法令に基づく引当金等	145,225 百万円	(147,664 百万円)
資本金	51,508 百万円	(51,709 百万円)
資本剰余金	607,800 百万円	(535,112 百万円)
利益剰余金	12,742 百万円	(12,361 百万円)
計	8,294,452 百万円	(8,371,262 百万円)

注 () は、期首残高である。

流動資産は、期首残高より 252,158 百万円減少している。主な要因は、新幹線及び都市利便増進事業の工事の進ちよくにより現金及び預金が減少したことによるものである。

固定資産は、期首残高より 175,348 百万円増加している。主な要因は、新幹線工事の進ちよくによるものである。その他、北海道新幹線・北陸新幹線の追加貸付に伴い、建設仮勘定から構築物等への振替処理を行った。

流動負債は、期首残高より 54,198 百万円減少している。主な要因は、返済予定の機構債券償還額が前年度より減少したことによるものである。

固定負債は、期首残高より 93,040 百万円減少している。主な要因は、資産見返補助金等が新幹線資産の減価償却に伴い減少したことによるものである。

法令に基づく引当金等及び資本金が期首残高よりそれぞれ 2,439 百万円、201 百万円減少している。主な要因は、貸付期間満了に伴い、貸付線を鉄道事業者に譲渡したことによるものである。

資本剰余金は、期首残高より 72,688 百万円増加している。主な要因は、北海道新幹線・北陸新幹線の追加貸付に伴い建設仮勘定見返補助金等（土地相当分）を資本剰余金へ振替えたことによるものである。

(2) 費用・収益の状況

○費用

経常費用	377,515 百万円	(366,394 百万円)
臨時損失	9 百万円	(82 百万円)
当期総利益	381 百万円	(357 百万円)
計	377,904 百万円	(366,834 百万円)

○収益

経常収益	377,904 百万円	(366,833 百万円)
臨時利益	0 百万円	(0 百万円)
計	377,904 百万円	(366,834 百万円)

注 () は、前年度決算額である。

経常費用は、前年度決算額より 11,121 百万円増加している。主な要因は、受託業務の引渡しが前年度に比べ増加したことによるものである。

臨時損失は、前年度決算額より 73 百万円減少している。主な要因は、不要な資産の処分による固定資産除売却損が前年度に比べ減少したことによるものである。

経常収益は、前年度決算額より 11,071 百万円増加している。主な要因は、受託業務の引渡しが前年度に比べ増加したことによるものである。

当期総利益 381 百万円に対し、行政サービス実施コストは 140,157 百万円である。行政サービス実施コストの主な内訳は業務費用 139,016 百万円と損益外減価償却相当額 906 百万円である。

※ 計数については単位未満四捨五入

令和元年8月30日

令和2年度の財政投融资計画要求書

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【建設勘定(海外業務)】)

1. 令和2年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	34	32	2	5.9
うち 出 資	34	32	2	5.9
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	34	32	2	5.9

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和2年度末 残高(見込)	令和元年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	66	32	34	105.9
うち 出 資	66	32	34	105.9
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	66	32	34	105.9

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		34	32	2
(内訳)	事業費	34	32	2

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		34	32	2
(財源)	財政投融资	34	32	2
	財政融資	—	—	—
	産業投資	34	32	2
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	—	—	—
	事業収入	—	1	△1
	その他	—	△1	1

財政投融资を要求するに当たっての基本的考え方

(機関名: 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【建設勘定(海外業務)】)

<官民の役割分担・リスク分担>

1. 政策目的の実現に必要な範囲内で、金融・資本市場に関与するに際し、官民の適切な役割分担がなされているか。

近年、海外高速鉄道案件が急増している中、我が国では整備新幹線の建設を独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「機構」という。）が実施しているため、民間事業者のみでは新幹線技術の海外展開を図ることが困難である。このため、機構は、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」に基づき、我が国民間事業者の参入の促進を図る観点から、海外高速鉄道に関する調査、測量、設計、工事管理、試験及び研究を行うとともに、これら事業を実施する者に対して、その事業の円滑な実施に必要な資金の出資を行うこととされているところである。

このように、法律上、機構の果たすべき役割は民間企業には果たし得ないものに限定されており、適切な役割分担がなされている。

2. 官民が適切にリスク分担し、民間企業のモラルハザードを防止しつつ、適度な支援を行っているか。

海外高速鉄道案件において新幹線技術の活用を図る上で、機構が、調査、測量、設計、工事管理、試験及び研究並びにこれらに係る出資を通じて海外高速鉄道案件に参画するのみならず、民間企業がシステムの受注や出資等を通じて共同参画することが重要である。

このように、海外高速鉄道案件については、機構及び民間企業の双方が参画することを前提としており、民間企業のモラルハザード防止の観点から、適度な支援となっている。

<対象事業の重点化・効率化>

3. 「民間にできることは民間に委ねる」という民業補完性を確保する観点から、対象事業の重点化や効率化をどのように図っているか。

機構による出資対象事業は、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律」により、新幹線鉄道の技術が活用され、又は活用されることが見込まれる海外の高速鉄道に関する調査、測量、設計、工事管理、試験及び研究を行うことにより、我が国民間事業者の参入が見込まれるものに限定されており、重点化・効率化が図られている。また、国内の整備新幹線の建設は一元的に機構が担っているところであり、新幹線鉄道に関して機構が有するノウハウは、他の主体が有しない独自のものである。さらに、機構がこれらの事業を実施する者に対して出資を行うにあたっては、あらかじめ国土交通大臣の認可を受けなければならないことと

されており、民業補完性の確保が担保されている。

<財投計画の運用状況等の反映>

4. 財投編成におけるPDCAサイクルを強化する観点から、財投計画の運用状況を財政投融资の要求内容にどのように反映しているか。

令和2年度要求は、出資対象事業の進捗状況等を見据えつつ要求金額を精査したものである。

(参考：過去3カ年の財政投融资の運用残額)

	28年度	29年度	30年度
運用残額	—	—	—
運用残率	—	—	—

<その他>

5. 上記以外の特記事項

該当なし。

(注)「運用残率」は、改定後現額(改定後計画+前年度繰越)に対する運用残額の割合(%)。

産業投資について

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【建設勘定(海外業務)】)

(事業名：海外高速鉄道事業の円滑な実施のための出資)

1. 産投事業の内容

(1) 具体的な事業内容

海外の高速鉄道案件において調査、測量、設計、工事管理、試験及び研究を実施する者に対してその事業の円滑な実施に必要な資金を出資することにより、民間企業と共同して、海外における新幹線技術を活用した高速鉄道の整備を推進する。

(2) 必要とする金額の考え方

機構による出資対象事業体への出資に必要な額として、令和2年度においては34億円を要求している。

(3) 見込まれる収益

長期的な収益性が見込まれる高速鉄道事業を実施する出資対象事業体からの配当収入及び出資持分の売却収入が見込まれる。

(4) 民間資金の動員の蓋然性

新幹線技術を活用した海外高速鉄道案件への参画については、民間事業者の関心も高く、案件の発掘・形成段階から官民が連携して取り組んでいるところであり、民間資金の動員の蓋然性は高いと考えられる。

2. リスク管理体制

出資を行うに当たっては、案件の組成を担う国際部とは別の部署である審査部審査課が、出資案件の審査を行う。具体的には、審査部審査課が、対象となる事業の政策的意義、収益性、リスク等について、国土交通大臣からの指導・助言等を受けつつ確認するとともに、外部有識者から構成される第三者委員会の意見も聴取した上で、機構の理事会において出資決定を行った後、国土交通大臣の認可を受けることとしている。

また、出資を行った事業については、審査部モニタリング課が、その進捗状況や資金収支等を把握・評価するとともに、必要な場合には、国土交通省等と連携して、事業の改善に向けた措置を講じることにより、出資金の毀損の回避を図る。また、事業の進捗状況や資金収支等について、適時、理事会及び国土交通省に報告するなど、適切にモニタリングを行うこととしている。

成長戦略等に盛り込まれた事項について

(機関名: 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【建設勘定(海外業務)】)

「経済財政運営と改革の基本方針2019」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和元年度革新的事業活動に関する実行計画」に盛り込まれた事項に関する要求内容

・「経済財政運営と改革の基本方針2019」

第2章 Society5.0時代にふさわしい仕組みづくり

4. グローバル経済社会との連携

(4) 持続可能な開発目標 (SDGs) を中心とした環境・地球規模課題への貢献

①質の高いインフラ投資

(中略)

2020年のインフラシステム受注約30兆円という目標に向けて「インフラシステム輸出戦略」の下、第三国連携による市場アクセス強化や経営参画など官民一体となった競争力強化、我が国の技術・知見を活用した成長分野の海外展開の促進、ソフトインフラ分野への取組といった施策を推進し、我が国の経済成長の実現に寄与する。

・「成長戦略フォローアップ」

I. Society5.0の実現

10. 海外の成長市場の取り込み

(2) 新たに講ずべき具体的施策

ii) 日本企業の国際展開支援

①インフラシステム輸出の拡大

「インフラシステム輸出戦略(令和元年度改訂版)」(令和元年6月3日経協インフラ戦略会議決定)の重点施策を官民一体で推進する。

イ) 官民一体となった競争力強化、受注獲得に向けた戦略的取組

- ・我が国事業者の海外インフラ市場への参入をより促進できるよう、案件形成の「川上」から「川下」までの政府の関与、パッケージ案件等への公的金融、官民ファンド、独立行政法人等の海外業務の取組の充実を図る。

・「令和元年度革新的事業活動に関する実行計画」

I. Society5.0の実現

10. 海外の成長市場の取り込み

(2) 新たに講ずべき具体的施策

ii) 日本企業の国際展開支援

インフラシステム輸出の拡大

施策の着実かつ効果的な実施・活用

- ・海外インフラ展開法に基づき、インフラシステム輸出をオールジャパン体制で総合的に支援・具体的案件の成果

公的ファイナンススキームの充実

- ・我が国事業者の海外インフラ市場への参入をより促進できるよう、案件形成の「川上」から「川下」までの政府の関与、パッケージ案件等への公的金融、官民ファンド、独立行政法人等の海外業務の取組の充実

財政投融资の要求に伴う政策評価（基本的事項）

（機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【建設勘定（海外業務）】）

1. 政策的必要性

「経済財政運営と改革の基本方針2019」（令和元年6月閣議決定）においては、2020年のインフラシステム受注約30兆円という目標を達成に向けて「インフラシステム輸出戦略」の下、我が国の技術・知見を活かした成長分野の海外展開の促進等の施策を推進することにより、我が国の経済成長の実現に寄与することとされている。

上記目標を達成する上では、一般に事業費が大きい高速鉄道案件の受注が効果的であり、我が国の新幹線技術を活用しながら、世界各国において計画されている高速鉄道案件に参画していくことが重要であるが、我が国では整備新幹線の建設を機構が実施しているため、民間事業者のみでは新幹線技術の活用を図ることが困難である。

このため、機構が、新幹線技術の活用が見込まれる海外高速鉄道案件について支援を行っていくことが必要であり、調査、測量、設計、工事管理、試験及び研究を実施する者に対してその事業の円滑な実施に必要な資金を出資することにより、民間企業と共同して、海外における新幹線技術を活用した高速鉄道の整備を推進することが重要である。

この際、長期的には収益性が見込まれるものの回収までに一定程度の期間がかかる高速鉄道事業の性質に鑑み、産業投資による資金供給が必要である。

2. 民業補完性

国内の整備新幹線の建設は一元的に機構が担っているところであり、新幹線鉄道に関して機構が有するノウハウは、他の主体が有しない独自のものである。このため、他の主体が実施する事業との重複は排除されている。

3. 有効性

国内の整備新幹線の建設を担っている機構が適切に支援を実施することにより、民間事業者のみでは対応が困難な新幹線技術の海外展開を図ることが可能となる。これにより、「経済財政運営と改革の基本方針2019」（令和元年6月閣議決定）において掲げられている2020年のインフラシステム受注約30兆円という目標の達成に資するとともに、我が国の経済成長の実現に寄与することが期待される。

4. その他

機構の収入源としては、長期的な収益性が見込まれる高速鉄道事業を実施する出資対象事業者からの配当収入及び出資持分の売却収入を想定しており、収益可能性を有すると見込まれる。

令和元年8月30日

令和2年度の財政投融资計画要求書

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【海事勘定】)

1. 令和2年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	288	245	43	17.6
(2)産業投資	—	—	—	—
うち 出 資	—	—	—	—
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	288	245	43	17.6

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和2年度末 残高(見込)	令和元年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	1,523	1,423	100	7.0
(2)産業投資	57	57	—	0.0
うち 出 資	57	57	—	0.0
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	1,580	1,480	100	6.8

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		412	351	62
(内訳)	旅客船取得費	202	124	79
	貨物船取得費	210	227	△17

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		412	351	62
(財源)	財政投融资	288	245	43
	財政融資	288	245	43
	産業投資	—	—	—
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	124	106	19
	財投機関債	50	30	20
	民間借入金	370	—	370
	業務収入	284	269	15
	その他	△580	△193	△387

財政投融资を要求するに当たっての基本的考え方

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【海事勘定】)

<官民の役割分担・リスク分担>

1. 政策目的の実現に必要な範囲内で、金融・資本市場に関与するに際し、官民の適切な役割分担がなされているか。

内航船舶の建造については、内航海運事業者の99%以上が中小企業で経営基盤が脆弱であり、旅客航路事業も燃油価格の上昇等の影響で厳しい経営環境となっているところ、船舶以外の担保をほとんど持たない中で、数億～数十億円に及ぶ高額な投資を行うものであることから、金融機関がリスクを負いにくく、大半の事業者は金融機関の融資だけでは船舶の代替建造は困難な状況となっている。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「機構」という。）が行う「船舶共有建造制度」は、船舶を建造する内航海運事業者及び旅客航路事業者（以下、「内航海運事業者等」という。）に対して資金的・技術的支援を行うものである。特に、その大多数が資力に乏しい内航海運事業者等は、船舶共有建造制度を利用することにより、船舶建造時に船舶以外に十分な担保を有さなくとも、初期費用として事業者持分（10%～30%）のみの建造資金を確保すれば船舶の建造が可能となることから、老朽化の進行が問題化している船舶の代替建造を促進するための政策ツールとして重要な役割を担っている。

このような船舶共有建造制度を中長期的な内航海運業界の構造改革や内航海運事業者等の中核的な事業者への成長を促進するための政策誘導ツールとして積極的に活用していくことが重要である。特に近年では、内航海運のグリーン化、物流の効率化、地域振興の活性化、船員雇用対策、事業基盤強化等が求められていることから、これら社会的要請に応えた優良な船舶の代替建造の促進が主要な政策課題となっている。

また、船舶共有建造制度は、資金的支援だけではなく、民間金融機関では行えない船舶建造に必要な技術的支援も行い、スーパーエコシップ（電気推進システム等新技術を採用した次世代内航船。以下「SES」という。）等の内航海運のグリーン化等に資する共有船の建造支援を通じ、政策目的に合致した船舶の建造の促進に非常に大きな役割を果たしており、民間金融市場の補完として官民の適切な役割分担がなされている。

2. 官民が適切にリスク分担し、民間企業のモラルハザードを防止しつつ、適度な支援を行っているか。

船舶の建造資金は多額であり、しかもその回収期間は長期間にわたる。一般に、金融機関から船舶建造資金の融資を受けるには不動産等の担保が別途必要であるため、陸上資産に乏しい大半の内航海運事業者等は、長期・低利の融資を受けること

が困難な状況である。また、これら内航海運事業者等は、船舶の建造及び保守・修理に必要な技術力も乏しい状況である。

機構が行う船舶共有建造制度は、船舶を共有建造（建造後の船舶を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、船舶を担保代わりとし、財投資金を活用した長期・低利の資金的支援を行うとともに、建造・保守等に必要な技術的ノウハウを活用した支援を行っている。

特に、SES等高度な技術を要する船舶の建造に当たっては、内航海運事業者等や造船所に技術的な蓄積が乏しいため、資金的支援だけでなく、技術的な支援が必要不可欠となっている。

また、近年、内航海運においては、内航海運のグリーン化、物流の効率化、地域振興の活性化、船員雇用対策、事業基盤強化等の社会的要請への対応が課題となっているが、船舶共有建造制度では、その建造対象船舶を上記社会的要請に対応する国内海運政策に合致した船舶の建造に限定しており、当該海運政策に沿った船舶の建造を促進するものとなっている。

以上のことから、船舶共有建造制度は、内航海運業界をとりまく厳しい環境の下で中小事業者を中心に広く利用されており、資金的支援や、船舶の建造・保守等に対する技術的支援を通じて民間金融機関では行うことのできない国内海運政策の実現を図っており、民間金融市場を補完するものとして、今後とも必要不可欠となっている。

<対象事業の重点化・効率化>

3. 「民間にできることは民間に委ねる」という民業補完性を確保する観点から、対象事業の重点化や効率化をどのように図っているか。

令和2年度財政投融資要求に当たっては、共有建造業務の対象の中でも政策効果のより高い船舶の建造を引き続き推進する。具体的には、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、物流効率化に資する船舶、地域振興の活性化に資する離島航路等就航船舶、船員雇用対策や事業基盤強化等に資する船舶の建造に重点化を図る。

そのために、内航海運事業者等が機構に支払う船舶使用料の利息相当額分につき、①SES等環境負荷レベルの低い船舶の建造に対する軽減措置、②物流効率化に資する船舶の建造に対する軽減措置、③地域振興の活性化に資する船舶の建造に対する軽減措置、④船員雇用対策に資する船舶の建造に対する軽減措置、⑤事業基盤強化に資する船舶の建造に対する軽減措置といった政策目的に応じた軽減措置を引き続き継続する。

拡充要求事項としては、老朽化の進むジェットフォイルの代替建造を促進するため、共有期間延長時における機構の共有比率を現状の上限45%から70%へ引き上げることとしている。

<財投計画の運用状況等の反映>

4. 財投編成におけるPDCAサイクルを強化する観点から、財投計画の運用状況を財政投融資の要求内容にどのように反映しているか。

平成30年度の財投計画については、景気回復動向や代替建造適齢期を迎えた船舶の状況等を踏まえ、201億円の実績となったところである。令和2年度要求における事業量見込みについては、より実態に近い事業量を算出するため、平成31年4月1日現在の代替期を迎えた全国船腹量を基に、代替建造率、機構依存率、総トン数当たりの平均船価による算出等を行った。

(参考：過去3カ年の財政投融资の運用残額)

	28年度	29年度	30年度
運用残額	49億円	11億円	0億円
運用残率	26.2%	5.7%	0.0%

財 投 機 関 債 に つ い て

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【海事勘定】)

1. 令和2年度における財投機関債の発行内容

財投機関債の発行予定額は50億円、発行形態はコーポレート型での発行予定である。

(参考) 元年度における財投機関債の発行予定額・発行形態等

元年度の財投機関債の発行予定額は30億円、発行形態はコーポレート型での発行予定である。

2. 要求の考え方

事業費への充当資金として、令和2年度は50億円の発行を予定している。

財政投融资の要求に伴う政策評価（基本的事項）

（機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【海事勘定】）

1. 政策的必要性

内航船舶の建造については、内航海運事業者の99%以上が中小企業で経営基盤が脆弱であり、旅客航路事業も燃油価格の上昇等の影響で厳しい経営環境となっているところ、船舶以外の担保をほとんど持たない中で、数億～数十億円に及ぶ高額な投資を行うものであることから金融機関がリスクを負いにくく、大半の事業者は金融機関の融資だけでは船舶の代替建造は困難な状況となっている。

鉄道・運輸機構が行う「船舶共有建造制度」は、船舶を建造する内航海運事業者に対して資金的・技術的支援を行うものである。特に、その大多数が資力に乏しい内航海運事業者や離島航路事業者は、船舶共有建造制度を利用することにより、船舶建造時に船舶以外に十分な担保を有さなくとも、初期費用として事業者持分（10%～30%）のみの建造資金を確保すれば船舶の建造が可能となることから、老朽化の進行が問題化している船舶の代替建造を促進するための政策ツールとして重要な役割を担っている。

このような船舶共有建造制度を中長期的な内航海運業界の構造改革や内航海運事業者の中核的な事業者への成長を促進するための政策誘導ツールとして積極的に活用していくことが重要である。特に近年では、内航海運のグリーン化、物流の効率化、地域振興の活性化、船員雇用対策、事業基盤強化等が求められていることから、これら社会的要請に応えた優良な船舶の代替建造の促進が主要な政策課題となっている。また船舶共有建造制度は、SES等の内航海運のグリーン化等に資する共有船の建造支援を通じ、政策目的に合致した船舶の建造の促進に非常に大きな役割を果たしている。

なお、税制、補助金、規制の手法では以下の理由により政策目的達成の手法として適さない。

- ① 税制による建造支援は、船価に比して減税額が少額であることから、建造費用の相当額に係る資金的支援が必要である。
- ② 補助金は、船舶は一隻当たりの建造船価が高いため、建造費補助を行うと膨大な所要額が必要である。
- ③ 規制緩和については、内航海運業、旅客航路事業において既に需給調整の撤廃等を行っているが、船舶建造に多額のコストを要し、用船料水準から見ても、その回収に長期間を要する等の特性が変わるものではないことから、建造にかかる資金的支援が必要である。

したがって、長期・低利の財政融資資金を原資にして船舶共有建造制度を政策的に実施することが最も適切である。

2. 民業補完性

船舶の建造資金は多額であり、しかもその回収期間は長期間にわたる。一般に、金融機関から船舶建造資金の融資を受けるには不動産等の担保が別途必要であるため、陸上資産に乏しい大半の内航海運事業者等は、長期・低利の融資を受けることが困難な状況である。また、これら内航海運事業者等は、船舶の建造及び保守・修理に必要な技術力も乏しい状況である。

鉄道・運輸機構が行う船舶共有建造制度は、船舶を共有建造することにより、船舶の建造に際して、船舶を担保代わりとし、財投資金を活用した長期・低利の資金的支援を行うとともに、建造・保守等に必要な技術的ノウハウを活用した支援を行っている。

特に、SES等高度な技術を要する船舶の建造に当たっては、内航海運事業者等や造船所に技術的な蓄積が乏しいため、資金的支援だけでなく、技術的な支援が必要不可欠となっている。

また、近年、内航海運においては、内航海運のグリーン化、物流の効率化、地域振興の活性化、船員雇用対策、事業基盤強化等の社会的要請への対応が課題となっているが、船舶共有建造制度では、その建造対象船舶を上記社会的要請に対応する国内海運政策に合致した船舶の建造に限定しており、当該海運政策に沿った船舶の建造を促進するものとなっている。

以上のことから、船舶共有建造制度は、内航海運業界をとりまく厳しい環境の下で中小事業者を中心に広く利用されており、資金的支援や、船舶の建造・保守等に対する技術的支援を通じて民間金融機関では行うことのできない国内海運政策の実現を図っており、民間金融市場を補完するものとして、今後とも必要不可欠な制度である。

3. 有効性

船舶共有建造事業に必要な原資となる財政融資資金の償還金財源は、内航海運事業者等から回収する船舶使用料であるところ、未収金の発生防止、債権回収の強化等を通じて、船舶使用料の確実な回収に努めている。そのため、租税負担を生じさせることなく政策意義の高い船舶の建造促進という政策を行うことが可能となっている。

4. その他

<償還確実性について>

鉄道・運輸機構の行う船舶共有建造制度は、厳格な審査の上で共有の相手方として決定した事業者と費用を分担して船舶の建造を行うものであり、竣工と同時に持分割合に応じて登記し、当該事業者が船舶全体を使用・管理させることを内容としている。鉄道・運輸機構は、分担した費用について、確実性のある支払計画に基づき、当該船舶の共有期間（原則として耐用年数）内に事業者から船舶使用料（減価

償却費相当額及び利息相当額)として分割回収するとともに、共有期間満了時に残存の持分(機構持分の1割相当額)を当該事業者に譲渡することにより、全額回収することとなっている。

しかしながら、バブル経済崩壊後の長期にわたる景気の低迷等により一部事業者の船舶使用料の支払いが滞り、多額の未収金が発生したこと等から、船舶勘定の財務状況が急速に悪化し、15年度決算においては、283億円の債務超過を計上することとなった。

このため、鉄道・運輸機構と国土交通省は、海事勘定(旧船舶勘定)の厳しい財務状況を踏まえ、16年12月、鉄道・運輸機構の業務内容の抜本的な見直しと財務状況の改善を図るため、「内航海運効率化のための鉄道建設・運輸施設整備機構船舶勘定見直し方針」を策定・公表した。

17年度から21年度までの5年間で「重点集中改革期間」として位置づけ、同方針に基づく措置を実施することにより、海事勘定の財務状況の健全化を進めた結果、同方針が掲げた目標を達成した。重点集中改革期間後も機構の政策目的を踏まえつつ、引き続き財務改善を継続し、30年度決算においては約18億円の当期純利益を計上しており、政策コストの抑制と償還確実性の向上が図られてきている。

引き続き、未収金の発生防止、債権回収の強化等を通じて、船舶使用料の確実な回収に努めていることから、財政融資資金の償還は確実であると考えている。

30年度決算に対する評価

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【海事勘定】)

1. 決算についての総合的な評価

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構海事勘定30年度決算では、資金調達コストの低減等によるスプレッド収益の確保等により、当期総利益1,818百万円を計上。

2. 事業計画の達成

30年度事業量は29隻、機構分担額297億円で、30年度事業量見込(259億円)に対し、115%となった。

(内訳)	旅客船	11隻	10,797総トン	126億円
	貨物船	18隻	33,410総トン	171億円
	計	29隻	44,207総トン	297億円

3. 決算の状況

○ 資産	流動資産	15,501百万円	(20,727百万円)
	固定資産	206,958百万円	(196,513百万円)
	計	222,459百万円	(217,241百万円)
○ 負債	流動負債	23,031百万円	(23,112百万円)
	固定負債	161,626百万円	(158,145百万円)
	計	184,657百万円	(181,257百万円)
○ 純資産	資本金	63,567百万円	(63,567百万円)
	繰越欠損金	△25,765百万円	(△27,583百万円)
	計	37,802百万円	(35,984百万円)

注：()は前年度末決算額である。

流動資産は、前年度末決算額より5,226百万円減少している。主な要因は、共有船舶の建造の進捗に伴い預金残が減少したためである。

固定資産は、前年度末決算額より10,445百万円増加している。主な要因は、共有船舶の建造量増加に伴い建設仮勘定が増加したためである。

流動負債は、前年度末決算額より81百万円減少している。主な要因は、翌年度償還債券が減少したためである。

固定負債は、前年度末決算額より3,482百万円増加している。主な要因は、新規債券発行に伴い機構債券が増加したためである。

純資産は、前年度末決算額より1,818百万円増加している。主な要因は、当期総利益の計上に伴う繰越欠損金の減によるものである。

○ 費用	経常費用	23,813百万円	(24,128百万円)
	臨時損失	0百万円	(0百万円)
	当期総利益	1,818百万円	(4,150百万円)
	計	25,631百万円	(28,277百万円)
○ 収益	経常収益	25,631百万円	(28,274百万円)
	臨時利益	1百万円	(4百万円)
	計	25,631百万円	(28,277百万円)

注：（ ）は前年度末決算額である。

経常費用は、前年度決算額より315百万円減少している。主な要因は、共有船舶に関する減価償却費が減少したためである。

経常収益は、前年度決算額より2,643百万円減少している。主な要因は、貸倒引当金戻入益が減少したことである。

臨時利益は、前年度決算額より4百万円減少している。主な要因は、事業者持分買取船売却益が減少したためである。

当期総利益1,818百万円に対し、行政サービス実施コスト▲1,802百万円となった。行政サービス実施コストの主な内訳は、業務費用▲1,818百万円、引当外退職給付増加見込額16百万円である。

令和元年8月30日

令和2年度の財政投融资計画要求書

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【地域公共交通等勘定】)

1. 令和2年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	0	—	0	皆増
うち 出 資	0	—	0	皆増
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	0	—	0	皆増

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和2年度末 残高(見込)	令和元年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	0	—	0	皆増
うち 出 資	0	—	0	皆増
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	0	—	0	皆増

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	0	—	0
(内訳) 支援対象事業体への出資	0	—	0

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	0	—	0
(財源) 財政投融资	0	—	0
財政融資	—	—	—
産業投資	0	—	0
政府保証	—	—	—
自己資金等	—	—	—
運営費交付金	0	—	0
その他	△0	—	△0

財政投融資を要求するに当たっての基本的考え方

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【地域公共交通等勘定】)

<官民の役割分担・リスク分担>

1. 政策目的の実現に必要な範囲内で、金融・資本市場に関与するに際し、官民の適切な役割分担がなされているか。

地域公共交通のネットワーク再編・利便性向上のための設備投資等は、多額の資金需要が生ずるが、需要に関するリスクを内在していることに加え、短期的な収益性が期待し難いことから、民間だけでは十分な資金調達ができず、適切な資源配分がなされないおそれがある。

このため、産業投資を活用し、民間では担えないリスクを負担し、官民の適切な役割分担の下で、地域公共交通ネットワークの再構築の取組みを後押しする仕組みの充実を図ることが適当である。

2. 官民が適切にリスク分担し、民間企業のモラルハザードを防止しつつ、適度な支援を行っているか。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「機構」という。）による出資比率を、地方公共団体と合わせて50%未満とすることで、民間事業者の側にも応分の負担を求めるとし、民間企業のモラルハザードの防止を念頭に置いた適度な支援を行うこととしている。

<対象事業の重点化・効率化>

3. 「民間にできることは民間に委ねる」という民業補完性を確保する観点から、対象事業の重点化や効率化をどのように図っているか。

地域公共交通のネットワーク再編・利便性向上のための設備投資等の全てを対象とするのではなく、民間交通事業者その他の関係者の協力を得て地方公共団体等が策定した計画のうち、国が認定した計画に関するものに対象を限定することで、真に支援が必要なものに重点化・効率化を図っている。

<財投計画の運用状況等の反映>

4. 財投編成におけるPDCAサイクルを強化する観点から、財投計画の運用状況を財政投融資の要求内容にどのように反映しているか。

これまで出資等を受けようとする者の作成する軌道運送高度化実施計画等が、出資申込みの条件となる国土交通大臣の認定に至っておらず、出資等の実績はない。令和2年度要求は道路運送高度化実施計画等の国土交通大臣の認定時期も見据えつつ要求金額を精査したものとなっている。

(参考：過去3カ年の財政投融資の運用残額)

	28年度	29年度	30年度
運用残額	12億円	12億円	－億円
運用残率	100%	100%	－%

(注)「運用残率」は、改定後現額(改定後計画+前年度繰越)に対する運用残額の割合(%)。

産 業 投 資 に つ い て

(機関名: 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【地域公共交通等勘定】)

1. 産投事業の内容

(1) 具体的な事業内容

機構は、地域公共交通活性化再生法による国土交通大臣の認定を受けた地域公共交通再編実施計画等に基づく事業を実施する事業者に対し、出資及び貸付けを行い、公共交通機関の設備投資を積極的に行い得る環境を整備し、地域公共交通ネットワークの再構築の取組みを後押しする。

(2) 必要とする金額の考え方

機構による支援対象事業者への出資に必要な額として、令和2年度においては財政投融資（産業投資）から1千万円を要求している。

(3) 見込まれる収益

地域公共交通活性化再生法の枠組み等を活用し、長期的に収益性が見込まれる事業を対象とすることにより、当該事業からの配当収入及び出資持分の売却収入を想定しており、収益可能性を有すると見込まれる。

(4) 民間資金の動員の蓋然性

民間交通事業者が支援対象事業者に対して出資を行うことを予定しているほか、機構が国土交通大臣の認可を受けて定める業務基準において民業補完性への配慮を明記している。

2. リスク管理体制

機構は、国土交通大臣の認可を受けて定める業務基準に従い、出資を行うか否かの決定に際し、当該リスクを適正に評価し、長期的な収益性が見込まれること等を確認する。また、出資を行った事業の進捗状況を適切に把握・評価しつつ、出資資金の効率的使用及び適切な回収を図る。

なお、出資を行うか否かの決定、出資を行った事業の進捗状況の把握・評価の結果及び機構が保有する出資持分の処分に関しては、外部有識者から構成される第三者委員会の意見を聴取することとしている。

成長戦略等に盛り込まれた事項について

(機関名: 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【地域公共交通等勘定】)

「経済財政運営と改革の基本方針2019」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和元年度革新的事業活動に関する実行計画」に盛り込まれた事項に関する要求内容

公共交通のネットワーク再編・利便性向上等の取組みを進めることは、地域公共交通網の再構築やコンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成、ひいては新しい時代に対応したまちづくりの実現に寄与し、「経済財政運営と改革の基本方針2019」に示された方向性に合致するものであり、産業投資1千万円を要求するものである。

「経済財政運営と改革の基本方針2019」

第3章 経済再生と財政健全化の好循環

2. 経済・財政一体改革の推進等

(2) 主要分野ごとの改革の取組

② 社会資本整備

(新しい時代に対応したまちづくり)

コンパクト・プラス・ネットワークを推進するため、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の一体的策定等を促進する(以下省略)

財政投融資の要求に伴う政策評価（基本的事項）

（機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【地域公共交通等勘定】）

1. 政策的必要性

人口減少、超高齢化が深刻化している中、それぞれの地域がその特色を生かした個性あふれる地方の創生は、わが国の最重要課題である。

地域公共交通ネットワークの再構築は、地域住民の日常生活の移動手段の確保のみならず、内外の交流の拡大に寄与するものであり、「国土のグランドデザイン2050」に示されている「コンパクト＋ネットワーク」の理念の実現や2020年の東京オリンピック・パラリンピックへの的確な対応のための中核となる施策である。

こうした取組みを後押しする上で、設備投資を積極的に行うことを通じ、中長期的に収益性が期待できるような場合は、公的資金の有効活用という観点から、従来からの補助金等よりも産業投資の方が有用な場合も想定される。

そこで、地域公共交通のネットワーク再編・利便性向上等を対象に、産業投資の活用を図ることで、支援策を多様化し、地域の実情に即した地域公共交通ネットワークの再構築の取組みを後押しするための仕組みの充実を図ることが適当であることから、平成27年度より、地域公共交通活性化再生法による国土交通大臣の認定を受けた地域公共交通再編実施計画等に基づく事業を実施する事業者に対し、機構が出資及び貸付けを行うことができる制度を設けた。

2. 民業補完性

地域公共交通のネットワーク再編・利便性向上のための設備投資等は、多額の資金需要が生ずるが、需要に関するリスクを内在していることに加え、短期的な収益性が期待し難いことから、民間だけでは十分な資金調達ができず、適切な資源配分がなされないおそれがある。

このため、産業投資を活用し、民間では担えないリスクを負担し、官民の適切な役割分担の下で、地域公共交通ネットワークの再構築の取組みを後押しする仕組みの充実を図ることが適当である。

なお、地域公共交通のネットワーク再編・利便性向上に関して、対象の地方公共団体が担う役割は、地域公共交通活性化再生法による地域公共交通網形成計画及び国土交通大臣の認定を受ける地域公共交通再編実施計画等にて明確化される。

また、出資及び貸付けを行う際の国と地方公共団体の出資比率は、個別案件毎の事情を踏まえ判断していく。

3. 有効性

地域公共交通のネットワーク再編・利便性向上のための設備投資等のうちでも中

長期的に収益性が期待できるようなものについては、従来からの補助金による支援ではなく、民間事業者を含む地域の側にも応分の負担とリスクを求めた形での産業投資による支援を行うことで、財政負担の抑制を図りつつ、地域の多様な資金ニーズへの対応を図りながら、地域公共交通ネットワークの再構築を効果的に進めることが可能となる。

4. その他

地域公共交通活性化再生法の枠組み等を活用し、中長期的に収益性が見込まれるプロジェクトを対象とすることにより、当該事業からの配当収入及び出資持分の売却収入を想定しており、収益可能性を有すると見込まれる。

30年度決算に対する評価

(機関名: 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【地域公共交通等勘定】)

1. 決算についての総合的な評価

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構地域公共交通出資等業務30年度決算では、産投出資を原資とする出資案件の採択がなかったため、出資を行っていない。

また、運営費交付金の交付額のうち、固定資産の新規取得分を資産見返負債に計上し、同計上額を除き全額を収益化しており、一般管理費の未執行分による当期総利益2百万円を計上している。

なお、運営費交付金の収益化基準については、業務達成基準を採用しており、管理部門の活動については期間進行基準を採用している。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

○ 資産	流動資産	6百万円 (17百万円)
	固定資産	0百万円 (0百万円)
	計	6百万円 (17百万円)
○ 負債	流動負債	5百万円 (7百万円)
	固定負債	0百万円 (0百万円)
	計	5百万円 (7百万円)
○ 純資産	利益剰余金	2百万円 (10百万円)
	計	2百万円 (10百万円)

注・地域公共交通等勘定のうち、財政投融資が関係する「地域公共交通出資等業務」の決算部分を抽出記載する。

・ () は前年度末決算額である。

流動資産は、前年度末決算額より11百万円減少している。主な要因は、第3期中期目標期間終了に伴い利益剰余金を国庫納付したことにより、現金及び預金が減少したためである。

流動負債は、前年度末決算より2百万円減少している。主な要因は、地域公共交通等業務費の未払金が減少したためである。

利益剰余金は、前年度末決算額より8百万円減少している。主な要因は、第3期中期目標期間終了に伴い国庫納付したためである。

(2) 費用・収益の状況

○ 費用	経常費用	43百万円 (50百万円)
	臨時損失	0百万円 (0百万円)
	当期総利益	2百万円 (0百万円)
	計	45百万円 (50百万円)

○ 収益 経常収益 45百万円(50百万円)
計 45百万円(50百万円)

注・地域公共交通等勘定のうち、財政投融資が関係する「地域公共交通出資等業務」の決算部分を抽出記載する。

・()は前年度末決算額である。

経常費用は、前年度末決算より7百万円減少している。主な要因は、地域公共交通等業務費が減少したためである。

経常収益は、前年度末決算より5百万円減少している。主な要因は、運営費交付金収益が減少したためである。

当期総利益2百万円に対し、行政サービス実施コスト44百万円となった。行政サービス実施コストの主な内訳は業務費用43百万円、引当外退職給付増加見積額1百万円である。

注：行政サービス実施コストについても地域公共交通等勘定のうち、財政投融資が関係する「地域公共交通出資等業務」の決算部分を抽出記載する。

令和元年8月30日

令和2年度の財政投融资計画要求書

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【助成勘定】)

1. 令和2年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	6	—	6	皆増
(2)産業投資	—	—	—	—
うち 出 資	—	—	—	—
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	6	—	6	皆増

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和2年度末 残高(見込)	令和元年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	30,006	30,000	6	0.0
(2)産業投資	—	—	—	—
うち 出 資	—	—	—	—
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	—	—	—	—
うち 国内債	—	—	—	—
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	30,006	30,000	6	0.0

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		6	—	6
(内訳)	貸付金	6	—	6

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和2年度 要 求 額	令和元年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		6	—	6
(財源)	財政投融资	6	—	6
	財政融資	6	—	6
	産業投資	—	—	—
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	—	—	—
	業務収入	1	—	1
	その他	△1	—	△1

財政投融资を要求するに当たっての基本的考え方

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【助成勘定】)

<官民の役割分担・リスク分担>

1. 政策目的の実現に必要な範囲内で、金融・資本市場に関与するに際し、官民の適切な役割分担がなされているか。

今回の財政融資は、都市機能の向上に大きく寄与する都市鉄道の整備を目的に活用するものである。都市鉄道をはじめとした鉄道整備については膨大な資金と長期の建設期間を必要とし、収支均衡までの期間が長期に亘ることから、民間では長期固定金利での資金供給は困難である。

2. 官民が適切にリスク分担し、民間企業のモラルハザードを防止しつつ、適度な支援を行っているか。

長期・固定・低利の財政融資を活用することで、都市鉄道の整備主体は安定的な資金調達が可能となることから、着実な整備が可能となり、また、低利での融資となるため、営業開始後の安定的な経営につながり、利用者への安定的な輸送サービスの提供に寄与することとなる。

<対象事業の重点化・効率化>

3. 「民間にできることは民間に委ねる」という民業補完性を確保する観点から、対象事業の重点化や効率化をどのように図っているか。

上記1の通り、民間での資金供給は困難である。

<財投計画の運用状況等の反映>

4. 財投編成におけるPDCAサイクルを強化する観点から、財投計画の運用状況を財政投融资の要求内容にどのように反映しているか。

本事業へ財政融資はまだ活用していない。

<その他>

5. 上記以外の特記事項

該当なし

成長戦略等に盛り込まれた事項について

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【助成勘定】)

「経済財政運営と改革の基本方針2019」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和元年度革新的事業活動に関する実行計画」に盛り込まれた事項に関する要求内容

「経済財政運営と改革の基本方針2019」

第2章

5. (2) 科学技術・イノベーションと投資の推進

②成長力を強化し支える公的投資の推進

成長力を強化し支える社会資本整備を戦略的に重点化し、安定的・持続的な公共投資を推進する¹⁰³。国際競争力強化等の基盤となる、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港¹⁰⁴等を整備する。その際、現下の低金利状況も活用する。(以下略)

¹⁰³「社会資本整備重点計画」(平成27年9月18日閣議決定)などのインフラの整備計画に基づく。

¹⁰⁴現下の低金利状況も活用し、これに加え、空港アクセス等の都市鉄道、物流施設等の早期整備を図る。

[備考] 社会資本整備重点計画

第2章第2節4. 重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

- ・既存ストックを有効活用した連絡線整備や相互直通化、地下鉄ネットワーク充実、列車遅延対策等による鉄道輸送信頼性向上、鉄道駅の交通結節機能の高度化等による、より質の高い都市鉄道ネットワークの構築に向けた取組の推進
- ・大都市圏拠点空港への鉄道アクセスの更なる改善を図る

「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和元年度革新的事業活動に関する実行計画」

I. 6. (2) i) インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決

③交通の課題の解決

現下の低金利状況も活用し、高規格幹線道路、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワークに加え、国際拠点空港、空港等とのアクセスとなる主要な都市鉄道ネットワーク、物流施設等の早期整備を図る。(以下略)

財政投融资の要求に伴う政策評価（基本的事項）

（機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【助成勘定】）

1. 政策的必要性

都市鉄道の整備は大都市圏の通勤・通学時の混雑緩和、高齢化社会や環境問題への対応、鉄道利用者の利便性や快適性の向上を図るものであり、これらは鉄道交通網整備の一環として、都市機能の向上に寄与するものである。都市鉄道の整備に必要な資金に長期・固定・低利の財投を活用することで、都市鉄道の着実な整備と安定的な輸送サービスの提供が可能となる。

2. 民業補完性

都市鉄道をはじめとした鉄道整備については事業期間が長期にわたるとともに、多額の資金が必要となることから、民間では長期固定金利での資金供給は困難である。

3. 有効性

長期・固定・低利の融資を実行することで、都市鉄道の整備主体は安定的に資金を調達することができ、着実な整備と安定的な輸送サービスの提供が可能となる。

4. その他

今回活用を想定している都市鉄道整備については、需要の見込まれる都市部に整備を行うものであり、通勤、通学輸送の他、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。

30年度決算に対する評価

(機関名：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構【助成勘定】)

1. 決算についての総合的な評価

30年度決算は、既設新幹線施設譲渡収入の受入と特例業務勘定への繰入等の差から当期総利益が4,946百万円となった。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

○ 資産	流動資産	1,016,049百万円 (1,027,517百万円)
	固定資産	3,070,249百万円 (3,096,892百万円)
	計	4,086,298百万円 (4,124,408百万円)
○ 負債	流動負債	19,500百万円 (20,487百万円)
	固定負債	3,897,913百万円 (3,939,707百万円)
	計	3,917,413百万円 (3,960,193百万円)
○ 純資産	資本金	95百万円 (95百万円)
	利益剰余金	168,790百万円 (164,120百万円)
	計	168,885百万円 (164,215百万円)

注：() は期首残高である。

流動資産は、期首残高より11,468百万円減少している。主な要因は、割賦債権の減少によるものである。

固定資産は、期首残高より26,643百万円減少している。主な要因は、他勘定長期貸付金の減少によるものである。

流動負債は、期首残高より987百万円減少している。主な要因は、未払金の減少によるものである。

固定負債は、期首残高より41,794百万円減少している。主な要因は、他勘定長期借入金の減少によるものである。

純資産は、期首残高より4,670百万円増加している。主な要因は、既設新幹線施設譲渡収入の受入と特例業務勘定への繰入等の差により、当期総利益が増加したことによるものである。

(2) 費用・収益の状況

○ 費用	経常費用	195,743百万円	(244,377百万円)
	臨時損失	0百万円	(0百万円)
	当期総利益	4,946百万円	(79百万円)
	計	200,689百万円	(244,456百万円)
○ 収益	経常収益	200,551百万円	(202,245百万円)
	臨時利益	-百万円	(62百万円)
	前中期目標期間 繰越積立金取崩額	139百万円	(42,148百万円)
	計	200,689百万円	(244,456百万円)

注：（ ）は前年度末決算額である。

経常費用は、前年度決算額より48,634百万円減少している。主な要因は新幹線鉄道整備事業交付金の皆減によるものである。

経常収益は、前年度決算額より1,695百万円減少している。主な要因は補助金等収益の減少によるものである。

当期総利益4,946百万円に対し、行政サービス実施コストは97,062百万円である。行政サービス実施コストの主な内訳は、業務費用97,045百万円及び引当外退職給付増加見積額17百万円である。