

令和2年9月30日

令和3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3年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	458	1,568	△1,110	△ 70.8
(2)産業投資	37	34	3	8.8
うち 出 資	37	34	3	8.8
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	495	1,602	△1,107	△ 69.1

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和3年度末 残高(見込)	令和2年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	42,695	42,822	△127	△ 0.3
(2)産業投資	574	537	37	6.9
うち 出 資	574	537	37	6.9
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	43,269	43,358	△90	△ 0.2

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	549	1,605	△1,056
(内訳)			
海外業務への出資	37	34	3
旅客船取得費	285	190	95
貨物船取得費	172	210	△38
事業体への貸付	55	1,171	△1,116
事業体への出資	—	0	△0

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	2,617	3,951	△1,335
(財源)			
財政投融资	495	1,602	△1,107
財政融資	458	1,568	△1,110
産業投資	37	34	3
政府保証	—	—	—
自己資金等	2,122	2,349	△228
財投機関債	813	1,056	△243
民間借入金	259	559	△300
貸付収入	280	280	0
譲渡収入	683	698	△15
一般会計補給金受入	0	0	△0
運営費交付金	0	1	△0
事業収入	299	286	13
その他	△212	△531	318

令和2年9月30日

令和3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3年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	83	117	△34	△ 29.1
(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	83	117	△34	△ 29.1

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和3年度末 残高(見込)	令和2年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	9,852	10,154	△302	△ 3.0
(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	10,298	10,600	△302	△ 2.9

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和3年度 要 求 額	令和2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3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	増 減
支出総額	2,067	2,346	△279
(財源)			
財政投融资	83	117	△34
財政融資	83	117	△34
産業投資	—	—	—
政府保証	—	—	—
自己資金等	1,984	2,229	△245
財投機関債	813	1,016	△203
民間借入金	169	189	△20
貸付収入	280	280	0
譲渡収入	683	698	△15
一般会計補給金受入	0	0	△0
その他	39	45	△7

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・資本市場に關与するに際し、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)

	29年度	30年度	元年度
運用残額	－億円	－億円	－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3年度における財投機関債の発行内容

令和3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813億円、発行形態は、令和2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2年度における財投機関債の発行予定額・発行形態等

令和2年度における財投機関債の発行予定額は1,016億円、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3年度の財投機関債の発行額を813億円と定めた。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收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資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、財政投融資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26年6月17日「財政投融資を巡る課題と今後の在り方について」)

において、受益者負担が明確であり、財政投融资の活用に相応しいと考えられる事業型インフラの例として鉄道が挙げられているところ。)

③ これらに加えて、令和2年度には財投改革の趣旨を踏まえ、財投機関債1,016億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。

元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

令和元年度決算の当期総利益は7億円であり、主な当期利益要因は、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)との差及び津田沼寮売却に伴う土地売却益である。なお、全額、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	611,290	471,179	140,111	77.0%
新幹線建設費	522,677	392,088	130,589	75.0%
都市鉄道利便増進 事業建設費	46,345	45,184	1,161	97.5%
整備新幹線建設推進 高度化等事業費	1,931	1,033	898	53.5%
海外業務費	3,237	12	3,224	0%
貸付鉄道施設 附帯業務費	37,102	32,863	4,239	88.6%
受託経費 鉄道建設受託業務費	16,219	8,662	7,557	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	1,875,743 百万円	(2,151,313 百万円)
固定資産	6,415,233 百万円	(6,143,139 百万円)
計	8,290,976 百万円	(8,294,452 百万円)

○負債及び純資産

流動負債	329,943 百万円	(361,864 百万円)
固定負債	7,121,274 百万円	(7,115,313 百万円)
法令に基づく引当金等	161,429 百万円	(145,225 百万円)
資本金	51,508 百万円	(51,508 百万円)
資本剰余金	613,385 百万円	(607,800 百万円)
利益剰余金	13,438 百万円	(12,742 百万円)
計	8,290,976 百万円	(8,294,452 百万円)

注 () は、期首残高である。

流動資産は、期首残高より 275,570 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 272,094 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、北海道新幹線の追加貸付及び神奈川東部方面線の新規貸付に伴い、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 31,921 百万円減少している。主な要因は、機構債券の償還及び未払金の支払いが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 5,961 百万円増加している。主な要因は、新幹線の工事の進ちよくにより建設仮勘定見返補助金等が増加したことによるものである。

法令に基づく引当金等が期首残高より 16,204 百万円増加している。主な要因は、賃貸収入と減価償却費との差額調整に伴う増加である。

資本剰余金は、期首残高より 5,585 百万円増加している。主な要因は、北海道新幹線の追加貸付及び神奈川東部方面線の新規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	361,216 百万円	(377,515 百万円)
臨時損失	1 百万円	(9 百万円)
当期総利益	696 百万円	(381 百万円)
計	361,914 百万円	(377,904 百万円)

○収益

経常収益	361,674 百万円	(377,904 百万円)
臨時利益	240 百万円	(0 百万円)
計	361,914 百万円	(377,904 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 16,298 百万円減少している。主な要因は、受託業務の引渡しが前年度に比べ減少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 7 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 16,230 百万円減少している。主な要因は、受託業務の引渡しが前年度に比べ減少したことによるものである。

当期総利益 696 百万円に対し、行政コスト計算書は 362,131 百万円である。行政コスト計算書の主な内訳は損益計算書上の費用 361,217 百万円とその他行政コスト 914 百万円である。

※ 計数については単位未満四捨五入

令和2年9月30日

令和3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3年度の財政投融资計画要求額

(単位: 億円、%)

区 分	令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	37	34	3	9.1
うち 出 資	37	34	3	9.1
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	37	34	3	9.1

2. 財政投融资計画残高

(単位: 億円、%)

区 分	令和3年度末 残高(見込)	令和2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	71	34	37	109.1
うち 出 資	71	34	37	109.1
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	71	34	37	109.1

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		37	34	3
(内訳)	事業費	37	34	3

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		37	34	3
(財源)	財政投融资	37	34	3
	財政融資	—	—	—
	産業投資	37	34	3
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	—	—	—

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資の要求内容にどのように反映しているか。

令和3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ととなっている。

(参考：過去3カ年の財政投融資の運用残額)

	29年度	30年度	元年度
運用残額	—	—	32億円
運用残率	—	—	100.0%

<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3年度においては37億円を要求している。

(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国際出資審査課が、出資案件の審査を行う。具体的には、審査部国際出資審査課が、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、審査部国際出資モニタリング課が、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2020」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和2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

機構に関する令和3年度財政投融资要求は、「経済財政運営と改革の基本方針2020」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和2年度革新的事業活動に関する実行計画」を踏まえ、行うものである。

- ・ 「経済財政運営と改革の基本方針2020」
 - 5. 新たな世界秩序の下での活力ある日本経済の実現
(中略)
 - (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
今回の感染症拡大を機に、我が国として、官民が連携して国内外でSDGs推進の機運を醸成し、国際ルールづくりを主導し、イノベーションや関連投資・事業を強化する。
今後の10年を2030年の目標達成に向けた「行動の10年」とすべく、人間の安全保障の理念に基づき、具体的な取組を加速する。特に、質の高いインフラ、環境・気候変動・エネルギー、保健といった分野で関連する取組や投資を強化し、世界をリードする。
 - ・ 「成長戦略フォローアップ」
 - 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
 - ア) 「質の高いインフラ」の推進
 - ・ G20の質の高いインフラ投資に関する原則やAPECのガイドブック等に則り、「開放性」、「透明性」、「経済性」、「借入国の債務持続可能性」等が確保されるように、インフラ整備を国際的に主導し、持続的な経済社会発展に貢献する。
 - 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2年度革新的事業活動に関する実行計画」
- 6. 個別分野の取組
 - x) 海外の成長市場の取り込み
 - ② 日本企業の国際展開支援
 - ・ トップセールスや要人訪日招聘機会等を活用し、「質の高いインフラ」へ

の相手国の理解促進を一層強化

- ・海外インフラ展開法に基づき、独立行政法人等を活用し、支援・具体的案件の成果

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（海外業務）】）

1. 政策的必要性

インフラシステムの海外展開については、我が国の成長戦略の最重要施策の一つに位置づけられており、2020年のインフラシステム受注約30兆円の目標達成に向け、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。

世界各国では高速鉄道案件が計画されているが、整備新幹線については機構が建設を行っており、我が国事業者のみでは、高速鉄道に関する調査、設計等に必要な土木、電気等のノウハウが不足している。

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2020」における質の高いインフラの取組や投資が強化され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2年9月30日

令和3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3年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	320	280	40	14.3
(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	320	280	40	14.3

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和3年度末 残高(見込)	令和2年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	1,618	1,496	121	8.1
(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	1,675	1,553	121	7.8

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		457	400	57
(内訳)	旅客船取得費	285	190	95
	貨物船取得費	172	210	△38

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		457	400	57
(財源)	財政投融资	320	280	40
	財政融資	320	280	40
	産業投資	—	—	—
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	137	120	17
	財投機関債	—	40	△40
	民間借入金	90	370	△280
	業務収入	278	286	△7
	その他	△231	△575	344

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、旅客航路事業者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、民間金融機関がリスクを負いにくく、大半の事業者は民間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。）の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となっ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、物流効率化、地域振興、船員雇用対策等が求められていることから、これらの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うことのできない船舶の建造及び保守管理に必要な技術的支援も行い、環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶等の建造支援を通じ、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、民間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管理に必要な技術力も乏しい状況である。

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、建造及び保守管理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、環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶等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、物流効率化、地域振興、船員雇用対策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、その建造船舶の対象をこれらの社会的要請に対応する国内海運政策に合致した船舶に限定しており、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、船舶の建造及び保守管理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3年度財政投融资要求に当たっては、引き続き、船舶共有建造制度の建造船舶の対象を内航海運のグリーン化に資する船舶、物流効率化に資する船舶、地域振興に資する船舶及び船員雇用対策に資する船舶に重点化し、政策効果のより高い船舶の建造を推進する。

そのために、主に政策効果のより高い船舶の建造に対しては、内航海運事業者等が機構に支払う船舶使用料のうち利息相当額を算出する利率について、政策要件に応じた軽減措置を引き続き継続する。

要求事項としては、政策要件の上乗せ要件に「特定船舶導入計画（仮称）の認定を受けた船舶」を追加し、機構分担割合の上限を他の政策要件から10%（離島航路の整備に資する船舶については5%）引き上げることとし、さらに基準利率からの増減利率を△0.2%とすることとしたい。

<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。

令和元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、204億円の実績となったところである。令和3年度要求事業費については、貨物船及び1千総トン未満の旅客船は、老朽船の船腹量に、代替建造率、機構依存率、総トン数当たりの船価及び共有割合を乗じて算出し、1千総トン以上の旅客船は、個別に積算を行った。

（参考：過去3カ年の財政投融资の運用残額）

	29年度	30年度	元年度
運用残額	1.1億円	－億円	2.0億円
運用残率	5.7%	－%	8.2%

<その他>

5. 上記以外の特記事項

特になし

（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（%）。

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【海事勘定】)

「経済財政運営と改革の基本方針2020」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和2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2020」

第3章 「新たな日常」の実現

5. 新たな世界秩序の下での活力ある日本経済の実現

(3) サプライチェーンの多元化等を通じた強靱な経済・社会構造の構築

グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。

要求事項として、政策要件の上乗せ要件に「特定船舶導入計画（仮称）の認定を受けた船舶」を追加することは、上記で示された方向性に合致するものである。

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【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、旅客航路事業者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、民間金融機関がリスクを負いにくく、大半の事業者は民間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。

船舶共有建造制度は、船舶を建造する内航海運事業者等に対して資金的・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となっ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、物流効率化、地域振興、船員雇用対策等が求められていることから、これらの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、環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶等の建造支援を通じ、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、建造に係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、民間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管理に必要な技術力も乏しい状況である。

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、建造及び保守管理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、環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶等の建造に当

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、物流効率化、地域振興、船員雇用対策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、その建造船舶の対象をこれらの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、船舶の建造及び保守管理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及び船舶売却金であるところ、未収金の発生防止、債権回収の強化等を通じて、船舶使用料等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>

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。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）内に当該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簿価（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等の支払いが滞り、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、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、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・運輸施設整備支援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、令和元年度決算においては約17億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、船舶使用料等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。

元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

海事勘定の決算については、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、当期総利益は1,708百万円となった。このことにより、繰越欠損金が当期総利益と同額減少し△24,057百万円となった(繰越欠損金削減計画(5年4,000百万円)に対し、2年で3,526百万円を削減)。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

資産の部	流動資産	16,513百万円	(15,501百万円)
	固定資産	208,506百万円	(206,958百万円)
	計	225,019百万円	(222,459百万円)
負債の部	流動負債	59,631百万円	(23,031百万円)
	固定負債	125,878百万円	(161,626百万円)
	計	185,509百万円	(184,657百万円)
純資産の部	資本金	63,567百万円	(63,567百万円)
	繰越欠損金	△24,057百万円	(△25,765百万円)
	計	39,510百万円	(37,802百万円)

注：()は前年度末決算額である。

資産の部は、前年度末決算額より2,560百万円増加している。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。

負債の部は、前年度末決算額より852百万円増加している。主な要因は、事業量の増加に伴い長期借入金が増加したためである。

純資産は、前年度末決算額より1,708百万円増加している。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。

(2) 費用・収益の状況

費用の部	経常費用	24,609百万円	(23,813百万円)
	臨時損失	0百万円	(0百万円)
	当期総利益	1,708百万円	(1,818百万円)
	計	26,317百万円	(25,631百万円)
収益の部	経常収益	26,317百万円	(25,631百万円)
	臨時利益	0百万円	(-1百万円)
	計	26,317百万円	(25,631百万円)

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796百万円増加している。主な要因は、事業量の増加に伴い共有船舶に関する減価償却費が増加したためである。

経常収益は、前年度決算額より686百万円増加している。主な要因は、事業量の増加に伴い共有船舶に関する船舶使用料収入が増加したためである。

なお、行政コスト計算書における行政コストは24,609百万円であり、損益計算書上の費用合計と一致する。

令和2年9月30日

令和3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(都市鉄道融資)】)

1. 令和3年度の財政投融资計画要求額

(単位:億円、%)

区 分	令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	50	1,166	△1,116	△ 95.7
(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	50	1,166	△1,116	△ 95.7

2. 財政投融资計画残高

(単位:億円、%)

区 分	令和3年度末 残高(見込)	令和2年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	1,215	1,166	49	4.2
(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	1,215	1,166	49	4.2

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		50	1,166	△1,116
(内訳)	都市鉄道融資（貸付）	50	1,166	△1,116

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		50	1,166	△1,116
(財源)	財政投融资	50	1,166	△1,116
	財政融資	50	1,166	△1,116
	産業投資	—	—	—
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	—	—	—
	業務収入	20	0	20
	その他	△20	△0	△20

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(都市鉄道融資)】)

<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。

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資の要求内容にどのように反映しているか。

本事業は令和2年度開始予定であり、財政融資はまだ活用していない。

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(都市鉄道融資)】)

「経済財政運営と改革の基本方針2020」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和2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2020」

第3章 「新たな日常」の実現

5. 新たな世界秩序の下での活力ある日本経済の実現

(2) 国際協調・通常強化を通じた新たな国際協力

2025年大阪・関西万博をはじめ、今後予定される大規模国際大会等に向け着実に、準備を進める。

(3) サプライチェーンの多元化等を通じた強靱な経済・社会構造の構築

道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図る。

都市鉄道の整備を財政融資を活用して進めることは、上記で示された方向性に合致するものである。

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【地域公共交通等勘定（都市鉄道融資）】）

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、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、償還確実性を有している。

元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(都市鉄道融資)】)

1. 決算についての総合的な評価

令和2年度事業開始のため、令和元年度決算なし。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

(2) 費用・収益の状況

令和2年9月30日

令和3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(物流施設融資)】)

1. 令和3年度の財政投融资計画要求額

(単位: 億円、%)

区 分	令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	5	5	—	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	5	5	—	0.0

2. 財政投融资計画残高

(単位: 億円、%)

区 分	令和3年度末 残高(見込)	令和2年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	10	5	5	100.0
(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	10	5	5	100.0

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		5	5	—
(内訳)	物流施設融資（貸付）	5	5	—

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和3年度 要 求 額	令和2年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		5	5	—
(財源)	財政投融资	5	5	—
	財政融資	5	5	—
	産業投資	—	—	—
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	—	—	—
	運営費交付金	0	0	—
	業務収入	0	—	0
	その他	△0	△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(物流施設融資)】)

<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。

物流施設は20～30年程度の投資回収期間が必要とされており、民間分野だけでは十分な資金調達が困難である。

このため、官民の適切な役割分担の下で、物流施設の新設、更新、機能強化等において現下の低金利状況を活用し、民間では担えない長期かつ安定的な資金調達を可能とする措置を講ず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。

物流施設は20～30年程度の投資回収期間が必要とされており、民間分野だけでは十分な資金調達が困難である。支援にあたっては、民間金融機関との協調融資を求めることにより民間による審査機能が確保されるとともに、財投機関からの貸付にあたっては、対象土地・建築物に抵当権を設定することにより、民間企業のモラルハザードの防止を念頭に置いた適切な支援を行うこととしている。

また、民間金融機関による協調融資を前提とすることで、民間において相応のリスクを負担することとしている。

<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。

物流施設の全てを対象とするのではなく、物流総合効率化法に基づき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。

本事業は令和2年度開始予定であり、財政融資はまだ活用していない。

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(物流施設融資)】)

「経済財政運営と改革の基本方針2020」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和2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

「成長戦略フォローアップ」

6. 個別分野の取組

iv) 次世代インフラ

①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

ウ) 交通・物流の課題解決

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。

物流効率化に資する物流拠点の整備を財政融資を活用して進めることは、上記で示された方向性に合致するものである。

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【地域公共交通等勘定（物流施設融資）】）

1. 政策的必要性

人口減少、少子高齢化の進展に伴い、我が国の物流分野においては、トラックドライバーの高齢化や労働者不足といった課題が顕在化してきており、今後、現場を支える労働力にさらに影響が生じる恐れがある。また、頻発する災害や地球環境問題への対応も必要となっており、今後、我が国の経済成長と国民生活を支えるインフラである物流がその機能を持続的に発揮するためには、各企業単位での努力だけにとどまらず、企業の垣根を越えた協力による物流効率化が必要不可欠である。

今後、サプライチェーン全体の労働生産性をさらに向上させるためには、物流施設の新設、更新、機能強化等が必要となるほか、トラックドライバー不足が進む中、長距離輸送に対応した中継拠点等の拠点整備が必要となる。

そこで、物流施設の新設、更新、機能強化等において現下の低金利状況を活用した長期かつ安定的な資金調達を可能とする措置を講ずることが適当である。

2. 民業補完性

輸送の合理化や省人化、環境負荷の低減等、政策的意義の大きい物流施設に対して、民間金融機関では対応が難しい20年固定金利の融資を提供することにより、投資回収期間の長い施設の整備の促進を図るものである。

また、財投機関からの貸付額を総事業費の50%以下に限定するとともに、民間金融機関との協調融資を前提とすることで、民間の参画機会も十分に確保する。

3. 有効性

物流施設の整備については、従来から物流総合効率化法に基づく計画認定等により支援してきたが、長期的な収益性と償還確実性が期待できるものは、民間金融機関との協調した財政融資による支援を行うことで、資金ニーズへの対応を図りながら、物流施設の新設、更新、機能強化等を更に効果的に進めることが可能となる。

4. その他

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、当該事業により安定的な賃料収入を獲得することが期待できるため、償還確実性を有している。

元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(物流施設融資)】)

1. 決算についての総合的な評価

令和2年度事業開始のため、令和元年度決算なし。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

(2) 費用・収益の状況