

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：株式会社海外交通・都市開発事業支援機構)

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	757	604	153	25.3
うち 出 資	757	604	153	25.3
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	831	606	225	37.1
うち 国内債	831	419	412	98.3
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	187	△187	皆減
合 計	1,588	1,210	378	31.2

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	2,296	1,539	757	49.2
うち 出 資	2,296	1,539	757	49.2
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	1,437	606	831	137.1
うち 国内債	1,250	419	831	198.3
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	187	187	—	0.0
合 計	3,733	2,145	1,588	74.0

### 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		1,664	1,270	393
(内訳)	支援事業体への出資	1,664	1,270	393

#### 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		1,664	1,270	393
(財源)	財政投融资	1,588	1,210	378
	財政融資	—	—	—
	産業投資	757	604	153
	政府保証	831	606	225
	自己資金等	76	60	15
	政府保証（5年未満）	76	60	15

## 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：株式会社海外交通・都市開発事業支援機構)

### <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。

海外における交通や都市開発の事業は、長期的にはリターンが見込まれる一方で、長期にわたる整備・運営段階のリスク、現地政府の影響力という特性を有する。このため、民間企業のみでは参入が容易でなく、現時点では、我が国事業者がこれらの分野で海外においてプロジェクトを運営するという実績が依然として少ない状況にある。

(株)海外交通・都市開発事業支援機構(以下「機構」という。)はこのような市場に飛び込む民間企業を後押しし、現地事業体への出資と事業参画による支援を行うことによって、我が国事業者の当該市場への参入を促進しようとするものである。

このような役割分担がなされ、機構が現地事業体に出資することから、公的金融機能として民間では担えないリスクを負担し、プロジェクトの事業性の向上をもたらすことで、民間資金を誘発する効果が期待される。

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。

機構は、民業補完性を確保しつつ、民間企業と共同して、この分野に特有のリスクに対応した「出資」と「事業参画」を一体的に行うこととしている。

具体的には、民間との共同出資によってリスクを分担するとともに、事業性を向上させ、円滑なファイナンス組成を図る。また、事業参画として現地事業体への役員・技術者などの人材派遣を行うことによって、商業リスクの軽減を図る。さらに、政府出資機関としてプロジェクトに参画することで、政治リスクの軽減を図る。

### <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。

機構は、民業補完性を確保しつつ、民間企業と共同して、この分野の特性に対応した「出資」と「事業参画」を一体的に行うこととしている。また、補完性の原則への適合性を担保するため、個々の案件について、検討の初期段階から、民間企業のみによる出資の可能性についても確認するほか、(株)国際協力銀行及び(独)国際協力機構をはじめとする他の公的機関との間で十分に連携し、適切な役割分担の下で支援を行うこととしている。なお、国土交通大臣が定める支援基準においても、その旨が明記されている。

### <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。

令和元年度は、相手国側の事情等で進捗が遅れた大型案件等があり、69.6%の運用残率となった。令和3年度の要求においては、事業者等から綿密なヒアリングを行うことでより実需に即した要求としている。

(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	974億円	1.112億円	857億円
運用残率	81.9%	87.7%	69.6%

<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：株式会社海外交通・都市開発事業支援機構)

(事業名：海外の交通・都市開発事業への出資)

## 1. 産投事業の内容

### (1) 具体的な事業内容

機構は、海外の交通や都市開発の事業に対し、民間企業と共同して現地事業体へ出資を行うことにより、これら分野の特性に対応したリスクマネーを供給するとともに、支援対象事業における収益性、採算性を確保するため、出資者として事業参画を行うこととしている。

### (2) 必要とする金額の考え方

機構による支援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757億円を要求している。

### (3) 見込まれる収益

機構の収入源としては、長期における収益性が見込まれる交通や都市開発の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

インフラ海外展開については、民間企業の経営判断を前提としつつ、国としても後押しをすることとしている。この方針にふさわしい推進体制として、機構からの出資は、民間企業から支援対象事業体に対する出資等の資金供給が行われると見込まれることを条件とし、民業補完性に配慮し、機構が我が国事業者との間で最大出資者とならないこととする（ただし、機構が我が国事業者との間で最大出資者となることが一時的であると認められる場合は、この限りではない。）。

## 2. リスク管理体制

- ① 機構からの出資に当たっては、個別案件毎に（1）民間との共同出資、（2）客観的な調査、（3）機構に設けられる委員会による支援決定、（4）国による認可等を行うことにより、個々のプロジェクトの長期における収益性の確保に万全を期すこととしている。
- ② 将来の収益性低下のリスクを軽減するため、国別・セクター別・通貨別にその残高を管理し、投資収支の評価を行うこととしている。また、ポートフォリオの残高（国別・セクター別・通貨別）については毎四半期、ポートフォリオの投資収支については毎年、取締役社長、取締役会及び委員会に報告する。さらに、ポ

ートフォリオ管理にあたっては、個別案件の長期収益性（支出に対する収入の比率）及び機構全体の長期収益性がいずれも1.0倍超となることを目指すこととしている。

- ③ 投資対象事業の進捗状況や経営・財務状況を把握するため、客観的・定量的な指標に基づくモニタリング基準を設定し、モニタリングを実施している。また、モニタリングの実施にあたっては、パートナーとの定例報告会や現地出張等を通じ、継続的に情報を把握することに努めると共に、建設関係全般や環境社会配慮に係るレビュー及び助言を目的とする建設管理ユニットを設けるなど、モニタリング体制の拡充を実施している。

# 政 府 保 証 に つ い て

(機関名：株式会社海外交通・都市開発事業支援機構)

## 1. 政府保証の考え方

### (1) 政府保証国内債

令和3年度に資金調達の可能性のある海外交通・都市開発の事業に対し、支援に向けた調整を円滑に行うため、政府保証（政府保証国内債831億円）を要求するもの。

なお、以下の3つの要素を勘案すると、機構における政府保証の活用は、政府保証債に係る4類型における類型iv②に該当するといえる。

交通や都市開発の分野では、長期的にはリターンが見込まれる一方で、長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響力という特性があり、これに適切に対応することが、我が国事業者の参画に当たっての課題となっている。機構は、このような課題に対応するために、この分野の特性に対応した「出資」と「事業参画」を一体的に行うものであるため、審査基準(1)の「長期資金の必要性」が認められる。

交通や都市開発の事業においては、大型案件が相手国側の政情等によって急遽動き出すケースがあることから、このような案件に機動的に対応する必要がある。この資金調達を行うに当たり、政府保証の付与がなければ、審査基準(2)の「リスクプレミアムが加味されて資金調達コストが高くなり、政策目的の達成に多大な支障をきたすこと」が見込まれる。政府保証の付与により、このような場合における機構の資金調達（社債発行）が円滑化し、審査基準(3)の「財務レバレッジを拡大できる効果」が見込まれる。

### (2) 政府保証外債

該当なし。

### (3) 政府保証外貨借入金

該当なし。

## 2. 必要とする金額の考え方

### (1) 政府保証国内債

機構による支援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831億円を要求している。

### (2) 政府保証外債

該当なし。

(3) 政府保証外貨借入金

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：株式会社海外交通・都市開発事業支援機構)

「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（令和2年7月17日閣議決定）（抄）

#### 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

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な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。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。

##### (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（令和2年7月17日閣議決定）（抄）

#### 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

##### ア) 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2年度改訂版）」（令和2年7月9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とともに、「自由で開かれたインド太平洋」等の外交上の取組への対応、また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けた社会変革の可能性も踏まえながら、今後の中長期的なインフラ海外展開を見据えて、急速に変化するビジネスモデルへの対応力を強化するため、新しい戦略を2020年内に決定する。

(新しいビジネスモデルにおける競争力と対応力の強化)

・デジタル技術等の最先端技術を活用したスマート化の急速な進展を見据えて、スマートシティ等の海外展開を促進し、国内外の実証・調査やSociety 5.0の成果等の活用を通じて、モビリティ、公共安全、エネルギー、環境、防災、医療・ヘルスケアなどの分野で我が国の課題解決力を活用し、ESG投資を呼び込み、SDGs等の達成に貢献する。

### ○令和2年度革新的事業活動に関する実行計画（令和2年7月9日閣議決定）（抄）

#### 6. 個別分野の取組

##### x) 海外の成長市場の取り込み

①Society 5.0の国際展開とSDGs達成

マルチステークホルダーによる取組の支援

- ・「質の高いインフラ投資」を通じてSDGsの達成に貢献。とりわけ、IoT、AIといった高度ICTの展開など、先進技術の実証や研究開発の促進により、我が国企業による海外インフラ投資を拡大

②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

「インフラシステム輸出戦略」の着実な実施。重要プロジェクトについては経協インフラ戦略会議等を活用して、工程管理を実施

海外展開戦略を踏まえた各分野におけるインフラシステム輸出展開

官民一体の競争力強化・受注獲得に向けた戦略的取組

スマートシティ等の海外展開を促進。内外の実証・調査やSociety5.0の成果等を活用し、我が国の課題解決力でSDGs等の達成に貢献

公的金融、官民ファンド、オープン・イノベーション促進税制等によるM&A等を強化し、現地パートナーとの連携・円滑な共同事業運営を促進

○（参考）インフラシステム輸出戦略（令和2年度改訂版）（令和2年7月9日経協インフラ戦略会議決定）（抄）

第2章 具体的施策

1. 官民一体となった競争力強化

（3）競争力の向上に向けた官民連携

②中堅・中小企業及び地方自治体のインフラ海外展開の促進

（具体的施策）

<推進中>

- ・「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2020」に基づき、優れた技術を有する中小企業等の海外展開を支援し、受注機会を拡大<国土交通省、JOIN>

➢ 海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）によるハンズオン支援を活用し、事業化に向けた支援等を実施

2. 受注獲得に向けた戦略的取組

（1）海外インフラ案件の経営等への参画・継続的関与の推進

（具体的施策）

<推進中>

- ・JOINが、現地政府等と共同で上流の調査段階から関与することで、我が国事業者が参画しやすい環境整備を行うとともに、出資や人材派遣等の事業参画による支援を通じて、海外のインフラ市場への我が国事業者のより積極的な参入を促進。令和元年度に実施したJOIN法施行5年ごとの検討結果を踏まえ、今後は、従来型の交通・都市開発事業のみならず、それらを支援するエネルギー、通信施設、水道、廃棄物処理施設やデータ収集・分析・制御・管理を行う施設の整備・運営・維持管理、資機材等の生産を手がける現地子会社への出資、運営等、関連する幅広い事業についても、他の公的機関とも協調しながら積極的に支援。加えて、我が国唯一の交通・都市開発事業に関する海外インフラ向け官民ファンドとして、相手国の政治リスク等民間企業では困難なリスクに対処し、我が国事業者の海外インフラ市場への参入を促進する観点から、必要に応じ、柔軟な案件調査や出資等を実施。また、相手国政府等との協力枠組み等の締結により、情報収集・分析能力を向上させる他、ブラウンフィールド案件に対しても支援を行い、実績とノウハウを蓄積<国土交通省、JOIN>

(4) 面的・広域的な取組

(具体的施策)

<推進中>

- ・ 高速・都市鉄道等の交通インフラと周辺開発との組み合わせや、基盤インフラ整備と都市開発の組み合わせ、臨海部の産業立地と港湾インフラ等を一体的に開発する産業立地型港湾開発など面的プロジェクトの形成に加え、鉄道駅構内での営業、相手国への観光振興への協力等を含めた総合的な提案の実施<国土交通省、外務省、JICA、JOIN>

4. 幅広いインフラ分野への取組

(2) 新たなインフラ分野への展開

(具体的施策)

②農業・食品分野

<推進中>

- ・ 先進技術を活用した効率的な農業インフラ、高度な食品製造システム、環境性能を含め、質の高いコールドチェーン等の高品質な物流システム、日本食・食文化の普及、植物の新品種の保護に関する国際条約（UPOV条約）に則した植物品種保護システムの構築等を組み合わせた食のインフラシステムの輸出やそれらを活用したフードバリューチェーンの構築を推進。特に、コールドチェーン等のフードバリューチェーンの川下部分の整備を促進することで、日本産食材の輸出にも貢献<農林水産省、環境省、関係省庁、JICA、JBIC、NEXI、JOIN>

④物流分野

<推進中>

- 官民ファンドを活用した冷凍・冷蔵倉庫その他の物流関連インフラの整備支援等を推進<国土交通省、経済産業省、JOIN>

⑤都市開発・不動産開発分野<実施済>

<推進中>

- 都市再生機構、JOINによるマスタープラン策定への参画等、案件形成の最上流段階からの相手国との連携、官民協議会の活用、民間企業のビジネスマッチング支援を通じ、我が国の経験や強みを活かした都市開発・不動産開発の海外展開を推進<国土交通省、関係省庁、都市再生機構、JOIN、JETRO>

⑥その他分野

<推進中>

- ・ シェールガス革命に伴い需要増が見込まれるLNG海上輸送事業等の支援、世界初の液化水素運搬船の市場創出を促進<経済産業省、国土交通省、財務省、JBIC、NEXI、JOIN>

## 財政投融資の要求に伴う政策評価（基本的事項）

（機関名：株式会社海外交通・都市開発事業支援機構）

### 1. 政策的必要性

新興国等のインフラ事業では、厳しい財政事情を背景に、民間の事業参画・資金を期待する民間活用型が増加しており、各国の民間企業にとって大きな事業機会となっている。「インフラシステム輸出戦略（令和2年度改訂版）」（令和2年7月17日経協インフラ戦略会議決定）においては、2020年に約30兆円（現状（注：2018年時点）約25兆円）のインフラシステムの我が国事業者受注という目標が掲げられており、この実現のために、官民一体となった戦略的な取組を進めることとされている。

しかしながら、交通や都市開発の分野では、長期的にはリターンが見込まれる一方で、長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響力という特性があり、これに適切に対応することが、我が国事業者の参画に当たっての課題となっている。

当該課題を解決するため、機構が「出資」と「事業参画」を一体的に行い、我が国事業者の交通事業及び都市開発事業の海外市場への参入促進を図る。

さらに、高速鉄道等の大型案件が相手国側の政情等によって急遽動き出すケースがあることから、このような案件に機動的に対応する必要がある。このため、産業投資及び政府保証による資金供給が適切である。

### 2. 民業補完性

海外における交通事業や都市開発事業は、長期的にはリターンが見込まれる一方で、長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響力という特性を有する。このため、現時点では、我が国の事業者がこれらの分野で海外においてプロジェクトを運営するという実績が依然として少ない状況にある。

機構は、このような市場に飛び込む民間企業を後押しし、現地事業体への出資と事業参画による支援を行うことによって、我が国事業者の当該市場への参入を促進しようとするものである。

このような役割分担がなされ、機構が現地事業体に出資することから、公的金融機能としては、プロジェクトの事業性の向上をもたらす、民間資金を誘発する効果が期待される。

また、補完性の原則への適合性を担保するため、個々の案件について、検討の初期段階から、民間企業のみによる出資の可能性についても確認するほか、（株）国際協力銀行及び（独）国際協力機構をはじめとする他の公的機関との間で十分に連携し、適切な役割分担の下で支援を行うこととしている。なお、国土交通大臣が定める支援基準においても、その旨が明記されている。

### 3. 有効性

「インフラシステム輸出戦略（令和2年度改訂版）」（令和2年7月17日経協インフラ戦略会議決定）において、2020年に約30兆円（現状（注：2018年時点）約25兆円）のインフラシステムの我が国企業受注という目標が掲げられており、この実現のために、官民一体となった戦略的な取組を進めることとされている。

機構が対象とする海外の交通事業や都市開発事業は、事業規模が大きな案件も多いため、当該政府目標の達成に当たり、大きな役割を果たすことが期待される。

### 4. その他

機構の収入源としては、長期における収益が見込まれる交通事業や都市開発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・償還可能性を有すると見込まれる。

## 元年度決算に対する評価

(機関名：株式会社海外交通・都市開発事業支援機構)

### 1. 決算についての総合的な評価

機構は、平成26年10月20日の設立以降、会社としての経営及び運営の基盤を整備し確立するとともに、民間企業から持ち込まれた多くの案件について、精力的に関係者との調整をすすめ、デューデリジェンスを実施し、政策的意義、収益性等の支援基準を踏まえつつ、案件の組成に努めた結果、26事業について支援決定に係る国土交通大臣の認可を得た。また、今後の支援対象事業の組成のため、様々な取り組みを実施した。

こうしたことから、令和元年度は経常損失9億7百万円を計上し、繰越利益剰余金は△73億49百万円となった。

### 2. 決算の状況

#### (1) 資産・負債・資本の状況

○ 資産	流動資産	58,363百万円
	固定資産	30,262百万円
	繰延資産	145百万円
	計	88,770百万円
○ 負債	流動負債	488百万円
	固定負債	8百万円
	計	496百万円
○ 純資産	資本金	49,723百万円
	資本剰余金	49,723百万円
	利益剰余金	△7,349百万円
	評価・換算差額等	△3,821百万円
	計	88,275百万円

#### (2) 費用・収益の状況

○ 費用	営業費用	2,476百万円
	営業外費用等	80百万円
	計	2,556百万円
○ 収益	営業収益	1,648百万円
	営業外収益	2百万円
	計	1,650百万円
	経常損失	907百万円