

令和3年8月31日

令和4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4年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和4年度 要 求 額	令和3年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	711	531	180	33.9
うち 出 資	711	531	180	33.9
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	610	547	63	11.5
うち 国内債	610	547	63	11.5
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	1,321	1,078	243	22.5

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和4年度末 残高(見込)	令和3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	2,781	2,070	711	34.3
うち 出 資	2,781	2,070	711	34.3
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	1,157	547	610	111.5
うち 国内債	1,157	547	610	111.5
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	3,938	2,617	1,321	50.5

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和4年度 要 求 額	令和3年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	1,392	1,131	261
(内訳) 支援事業体への出資	1,392	1,131	261

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和4年度 要 求 額	令和3年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	1,392	1,131	261
(財源) 財政投融资	1,321	1,078	243
財政融資	—	—	—
産業投資	711	531	180
政府保証	610	547	63
自己資金等	71	53	18
政府保証（5年未満）	71	53	18

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。

(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、現地事業者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、機構が現地事業者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者への役員・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2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50.1%の運用残率となった。令和4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カ年の財政投融資の運用残額)

	30年度	元年度	2年度
運用残額	1,112 億円	857 億円	606 億円
運用残率	87.7%	69.6%	50.1%

<その他>

5. 上記以外の特記事項

該当なし。

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4年度においては711億円を要求している。

(3) 見込まれる収益

機構の収入源としては、長期的に収益性を見込め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4年度に資金調達の可能性のある海外交通・都市開発事業に対し、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610億円）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4年度においては610億円を要求している。

(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2021」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ」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4年度財政投融资要求は、「経済財政運営と改革の基本方針2021」及び「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ」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2021（令和3年6月18日閣議決定）（抄）

第2章 次なる時代をリードする新たな成長の源泉～4つの原動力と基盤づくり～

3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り～新たな地方創生の展開と分散型国づくり～

(7) スマートシティを軸にした多核連携の加速

スマートシティの国際戦略については、日本の都市インフラ整備等の経験やデータ管理のノウハウを官民が連携して海外へ展開するとともに、国際標準の活用・構築及びFS調査・国際実証事業等を推進する。

5. 4つの原動力を支える基盤づくり

(7) 戦略的な経済連携の強化

(グリーン・デジタルを始めとする戦略的国際連携)

グリーン化やデジタル化を軸とした世界経済の構造変化に戦略的に対応し、官民がより効果的に連携して、国際的なルール作りには指導力を発揮する。

本年4月の日米首脳会談で立ち上げられた「日米競争力・強靭性（コア）パートナーシップ」に基づき、①半導体等のサプライチェーン強靭化を含む競争力・イノベーション、②感染症対策・グローバルヘルス・健康安全保障、③グリーン成長・気候変動、の3つの分野を中心に、米国との連携・取組を強化する。

本年4月の気候サミットで各国が示した排出削減目標の引上げや気候変動対策の強化等の国際的な動向を踏まえ、国内の2050年カーボンニュートラルに向けた取組とともに、我が国が誇る技術を最大限活用した世界の脱炭素移行への支援等を通じ、COP26及びその先に向け、脱炭素化のリーダーシップをとる。

デジタル時代の「信頼性のある自由なデータ流通」のためのルール作りに向け、我が国が共同議長国を務めるWTO電子商取引交渉等を通じリーダーシップを発揮する。

デジタル経済に対応した国際課税上の対応について、解決策の国際的な合意に向け積極的に貢献するとともに、国際的議論等も踏まえ、我が国企業の競争力強化、経済活性化に資する公正な課税の在り方を検討する。

質の高いインフラ投資を推進し、ポストコロナを見据えた「インフラシステム海外展開戦略2025」に基づく施策を着実に進める。

SDGsについては、我が国として官民が連携して社会全体の行動変容に取り組み、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。特に、「大阪ブルー・オーシャン・ビジョン」の実現・具体化を始め、環境・気候変動・エネルギー、水循環等の分野で関連する取組や投資を強化し、世界をリードする。女性、防災、教育、デジタル化等の分野でも取組を進める。保健分野では、グローバルヘルスに関する戦略を策定し、官民資金の拡充を図りつつ、国際的な感染症予防体制強化114など世界の保健課題の解決に貢献し、UHC（ユニバーサル・ヘルス・カバレッジ）の達成を目指す。また、薬剤耐性対策においても主導的な役割を果たす。

2025年大阪・関西万博を始め、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。

成長戦略フォローアップ（令和3年6月18日閣議決定）（抄）

14. 新たな国際競争環境下における活力ある日本経済の実現

(3) 日本企業の国際展開支援

i) インフラシステム海外展開

昨今のインフラ海外展開を取り巻く環境の変化を踏まえ、インフラ海外展開の目的をa) カーボンニュートラル、デジタル変革への対応を通じた経済成長の実現、b) 展開国の社会課題解決・SDGs達成への貢献、c) 「自由で開かれたインド太平洋」の実現等外交課題への対応を3本柱とする「インフラシステム海外展開戦略2025」（新戦略、2020年12月）及び「ポストコロナを見据えた新戦略の着実な推進に向けた取組方針」（2021年6月）に基づき各種施策を推進していく。

(参考) インフラシステム海外展開戦略2025（令和3年6月改訂版）（令和3年6月17日経協インフラ戦略会議決定）（抄）

第1章 基本的な方向性

4. 本戦略におけるKPI

○効果KPI

本戦略では、昨今の環境変化として、我が国企業の海外進出形態が輸出から投資へと変遷してきた流れや、インフラ分野がサービスやソリューション提供に付加価値の源泉がシフトしてきたという流れなどを踏まえ、輸出と海外現地法人への出資を通じた売上高（O&M等による継続的な売上を含む）を用いる考え方を維持しつつ、海外現地法人の売上について原則政府統計を活用した受注実績を効果KPIとして取り組むこととし、官民連携の下、新戦略に掲げる各種施策を強力に推進しつつ、我が国企業が2025年に34兆円のインフラシステムを受注することを目指す。

第2章 具体的施策の柱

7. 官民連携による我が国に優位性又は将来性のある領域・ビジネスモデルに関する取組の強化

(3) 民間資金と公的資金の連携による支援

(C) 公的金融等による支援強化

- ② 公的金融機関及び官民ファンドは、支援対象の充実、支援の迅速化及び組織体制の強化等を通じ、民間資金の一層の動員を図る。
- ③ 公的金融機関及び官民ファンドは、積極的なリスクテイクとそれを実現するためのリスク管理・対応能力の向上の検討に取り組む。具体的には、事業への継続的関与に伴うリスクの増大、新興国事業の増加に伴うリスクの増大、受注競争における新興国の国営企業との間の公平な競争条件の確保等に対応する。また、技術リスクや事業化リスクへのファイナンスを推進する。あわせて財務基盤の強化、新規市場への参入リスクの引き下げの観点から、ブラウンフィールド案件への積極的な出資を行う。

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。「インフラシステム海外展開戦略2025」（令和3年6月改訂版）（令和3年6月17日経協インフラ戦略会議決定）においては、2025年に約34兆円（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、相手国側の政情等によって急遽大型案件が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

「インフラシステム海外展開戦略2025」（令和3年6月改訂版）（令和3年6月17日経協インフラ戦略会議決定）において、2025年に約34兆円（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。

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。

2 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、27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2年度は経常利益7億78百万円を計上し、繰越利益剰余金は△66億83百万円となった。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

○ 資産	流動資産	116,833百万円
	固定資産	35,968百万円
	繰延資産	258百万円
	計	153,059百万円
○ 負債	流動負債	621百万円
	固定負債	136百万円
	計	756百万円
○ 純資産	資本金	79,923百万円
	資本剰余金	79,923百万円
	利益剰余金	△6,683百万円
	評価・換算差額等	△859百万円
	計	152,303百万円

(2) 費用・収益の状況

○ 費用	営業費用	2,187百万円
	営業外費用等	228百万円
	計	2,415百万円
○ 収益	営業収益	3,193百万円
	営業外収益	0百万円
	計	3,193百万円
	経常利益	778百万円