

令和4年8月31日

令和5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5年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	359	2,370	△2,011	△ 84.9
(2)産業投資	29	31	△2	△ 6.5
うち 出 資	29	31	△2	△ 6.5
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	388	2,401	△2,013	△ 83.8

(注) 交通・物流事業者の持続可能性を高めるための車両・施設等の導入等に係る要求額については、現在検討中(事項要求)。

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度末 残高(見込)	令和4年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	46,874	47,299	△424	△ 0.9
(2)産業投資	564	535	29	5.4
うち 出 資	564	535	29	5.4
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	47,439	47,834	△395	△ 0.8

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区分	令和5年度 要求額	令和4年度 当初計画	増減
事業計画の合計額	424	2,395	△1,971
(内訳)			
整備新幹線建設	-	-	-
海外業務への出資	29	31	△2
旅客船取得費	132	137	△6
貨物船取得費	187	212	△25
支援対象事業者への出資	0	0	-
都市鉄道融資(貸付)	77	2,011	△1,934
物流施設融資(貸付)	-	4	△4

資金計画

(単位：億円)

区分	令和5年度 要求額	令和4年度 当初計画	増減
事業計画実施に必要な資金の合計額	2,320	4,474	△2,154
(財源)			
財政投融资	388	2,401	△2,013
財政融資	359	2,370	△2,011
産業投資	29	31	△2
政府保証	-	-	-
自己資金等	1,932	2,073	△141
財投機関債	530	800	△270
民間借入金	159	309	△150
貸付収入	592	279	313
譲渡収入	557	617	△60
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	356	300	55
その他	△262	△233	△29

(注) 交通・物流事業者の持続可能性を高めるための車両・施設等の導入等に係る要求額については、現在検討中(事項要求)。

令和4年8月31日

令和5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(海外業務を除く)】)

1. 令和5年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	60	111	△51	△ 45.9
(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	60	111	△51	△ 45.9

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度末 残高(見込)	令和4年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	12,097	12,621	△524	△ 4.2
(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	12,543	13,067	△524	△ 4.0

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4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5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	1,896	2,079	△183
(財源)			
財政投融资	60	111	△51
財政融資	60	111	△51
産業投資	—	—	—
政府保証	—	—	—
自己資金等	1,836	1,968	△132
財投機関債	530	800	△270
民間借入金	129	239	△110
貸付収入	592	279	313
譲渡収入	557	617	△60
一般会計補給金受入	0	0	△0
その他	27	32	△5

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(海外業務を除く)】)

<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。

鉄道の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ことから、鉄道事業者による利用者負担を原資とした鉄道整備には限界があり、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うことは、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。

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、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っている。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)

	元年度	2年度	3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(海外業務を除く)】)

1. 令和5年度における財投機関債の発行内容

令和5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530億円、発行形態は、令和4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4年度における財投機関債の発行予定額・発行形態等

令和4年度における財投機関債の発行予定額は800億円、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5年度の財投機関債の発行額を530億円と定めた。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。

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(海外業務を除く)】)

「経済財政運営と改革の基本方針2022」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」及び「デジタル田園都市国家構想基本方針」に盛り込まれた事項に関する要求内容

該当なし。

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（海外業務を除く）】）

1. 政策的必要性

機構は、整備新幹線の建設及び貸付事業、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。

民鉄線の建設・大改良工事及び譲渡事業は大都市圏の通勤・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る。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

民鉄線の建設・大改良工事及び譲渡事業鉄道は、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は、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、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、社会経済活動にとって極めて重要な社会資本であり、都市再生に資するものである。

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ものの、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

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。

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。

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。

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、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

鉄道の整備は、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、長期に亘り低利の公的資金を確保することが極めて重要であり、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、従来から機構は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。

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、財政投融資の活用に対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。)

これらに加えて、令和4年度には財投改革の趣旨を踏まえ、財投機関債800億円の発行を予定しているところである。

以上のことから、財政融資資金を活用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。

3 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(海外業務を除く)】)

1. 決算についての総合的な評価

令和3年度決算の当期総利益は760百万円であり、主な当期利益要因は、千葉急行線に係る収益(譲渡収入、雑益等)と費用(支払利子等)との差である。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	636,267	462,654	173,613	72.7%
新幹線建設費	557,281	394,433	162,848	70.8%
都市鉄道利便増進事業建設費	34,629	32,129	2,500	92.8%
整備新幹線建設推進高度化等事業費	1,911	1,365	546	71.4%
海外業務費	3,484	181	3,303	5.2%
貸付鉄道施設 附帯業務費	38,961	34,545	4,416	88.7%
受託経費 鉄道建設受託業務費	26,814	11,076	15,738	41.3%

※ 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	1,662,211 百万円	(1,559,638 百万円)
固定資産	6,945,196 百万円	(6,751,055 百万円)
計	8,607,407 百万円	(8,310,692 百万円)

○負債及び純資産

流動負債	336,756 百万円	(322,358 百万円)
固定負債	7,383,794 百万円	(7,119,071 百万円)
法令に基づく引当金等	194,834 百万円	(177,964 百万円)
資本金	51,676 百万円	(51,508 百万円)
資本剰余金	626,029 百万円	(626,233 百万円)
利益剰余金	14,319 百万円	(13,559 百万円)
計	8,607,407 百万円	(8,310,692 百万円)

注 () は、期首残高である。

流動資産は、期首残高より102,573百万円増加している。主な要因は、財政融資資

金の借入れによるものである。

固定資産は、期首残高より 194,141 百万円増加している。主な要因は、新幹線建設工事の進捗によるものである。その他、神奈川東部方面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 14,397 百万円増加している。主な要因は、1 年以内償還機構債券が増加したことによるものである。

固定負債は、期首残高より 264,723 百万円増加している。主な要因は、財政融資資金の借入れにより長期借入金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 16,870 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。

資本金は、期首残高より 168 百万円増加している。主な要因は、財投出資の受け入れによるものである。

資本剰余金は、期首残高より 203 百万円減少している。主な要因は、津軽海峡線の減価償却に伴いその他行政コスト累計額（資本剰余金の控除項目）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	357,961 百万円	(364,851 百万円)
臨時損失	49,786 百万円	(1,790 百万円)
当期総利益	760 百万円	(121 百万円)
計	408,507 百万円	(366,761 百万円)

○収益

経常収益	358,011 百万円	(366,761 百万円)
臨時利益	50,497 百万円	(0 百万円)
計	408,507 百万円	(366,761 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 6,890 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 47,996 百万円増加している。主な要因は、フリーゲージトレイン減損に伴う減損損失が前年度に比べ増加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 8,750 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。

臨時利益は、前年度決算額より 50,497 百万円増加している。主な要因は、フリーゲージトレイン減損に伴う建設仮勘定見返補助金等戻入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 760 百万円に対し、行政コスト計算書は 408,491 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 407,747 百万円とその他行政コスト 744 百万円である。

※ 計数については単位未満四捨五入

令和4年8月31日

令和5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5年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	29	31	△2	△ 6.5
うち 出 資	29	31	△2	△ 6.5
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	29	31	△2	△ 6.5

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度末 残高(見込)	令和4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	61	33	29	88.7
うち 出 資	61	33	29	88.7
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	61	33	29	88.7

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		29	31	△2
(内訳)	事業費	29	31	△2

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		29	31	△2
(財源)	財政投融资	29	31	△2
	財政融資	—	—	—
	産業投資	29	31	△2
	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5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)

	元年度	2年度	3年度
運用残額	32億円	34億円	32億円
運用残率	100.0%	100.0%	95.1%

<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5年度においては29億円を要求している。

(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2022」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」及び「デジタル田園都市国家構想基本方針」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2022」（令和4年6月7日閣議決定）（抄）

第3章 内外の環境変化への対応

1. 国際環境の変化への対応

(5) 対外経済連携の促進

(国際連携の強化)

デジタル化、サプライチェーンの強靱化、質の高いインフラ、水循環、環境保全、女性等の分野でも取組を進める。上記の取組やスマートシティ等の案件形成支援、公的金融の機能強化を含め、「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。

- ・「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ」（令和4年6月7日閣議決定）（抄）

<実行計画>

VI. 個別分野の取組

1. 国際環境の変化への対応

(2) 対外経済連携の促進

我が国の先進技術を活用した質の高いインフラ整備を通じて、アジア太平洋地域の社会的課題の解決と持続的な経済成長への貢献を同時に達成する。

<フォローアップ>

III. 経済社会の多極集中化

3. 企業の海外ビジネス投資の促進

(インフラシステム海外展開)

- ・「インフラシステム海外展開戦略2025（2022年追補版）」に基づき、以下の施策を講ずる。
- ・「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の実現のため、海外での地域内の連結性の向上等に資する港湾、空港、鉄道、船舶等の整備・運営や港湾等へのアクセス道路の整備に取り組む。
- ・我が国が強みを有する鉄道、空港、港湾、道路等インフラの維持管理・運営（O&M）事業の案件形成やO&M事業への海外投融資などを後押しするため、ODAや公的金融を戦略的に活用する。

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（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、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2022」（令和4年6月7日閣議決定）における質の高いインフラ分野の取組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4年8月31日

令和5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5年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	222	244	△22	△9.0
(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	222	244	△22	△9.0

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度末 残高(見込)	令和4年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	1,482	1,451	31	2.1
(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	1,539	1,508	31	2.0

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		318	349	△31
(内訳)	旅客船取得費	132	137	△6
	貨物船取得費	187	212	△25

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		318	349	△31
(財源)	財政投融资	222	244	△22
	財政融資	222	244	△22
	産業投資	—	—	—
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	96	105	△9
	財投機関債	—	—	—
	民間借入金	30	70	△40
	業務収入	299	288	11
	その他	△233	△253	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【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（建造後の船舶を機構と事業者が共有）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（5%～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、財政投融資を活用した長期・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5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等に重点化し、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「事業基盤強化に資する船舶」のうち、「第一種登録船舶管理事業者と全ての管理において3年以上の管理契約を締結する又は合併をする事業者の船舶」を「船舶管理事業者と3年以上の管理契約を締結する又は合併をする事業者の船舶」に名称変更等するとともに、「第一種登録船舶管理事業者もしくは第二種登録船舶管理事業者と船舶保守管理について3年以上の管理契約を締結する事業者の船舶」を対象から除外したい。また、政策要件のうち「海上運送活性化・再生に資する船舶として、集中改革プランに基づき一定の航路経営の合理化等を行う船舶」について対象から除外したい。

<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3年度の財投計画については、新型コロナウイルス感染拡大の影響により建造計画の延期が発生したこと等に伴い、227億円の実績となったところである。

令和5年度の財投計画については、引き続き内航海運事業者等の資金需要に対応するため、222億円を要求することとした。また、令和5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)

	元年度	2年度	3年度
運用残額	20億円	120億円	93億円
運用残率	8.2%	39.9%	29.1%

<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2022」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」及び「デジタル田園都市国家構想基本方針」に盛り込まれた事項に関する要求内容

該当なし。

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（5%～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、財政投融資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、財政投融資を活用した長期・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投融资の償還金財源は、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、平成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、平成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。

平成17年度から平成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3年度決算においては約16億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、財政投融资の償還は確実であると考えている。

3 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、スプレッド収益の確保等により、当期総利益は1,650百万円となった。このことにより、繰越欠損金が当期総利益と同額減少し、△21,370百万円となった（繰越欠損金削減計画（5年4,000百万円）に対し、4年で6,213百万円を削減）。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

資産の部	流動資産	14,750百万円	(17,102百万円)
	固定資産	205,312百万円	(204,028百万円)
	計	220,062百万円	(221,131百万円)
負債の部	流動負債	24,162百万円	(25,908百万円)
	固定負債	153,702百万円	(154,675百万円)
	計	177,865百万円	(180,583百万円)
純資産の部	資本金	63,567百万円	(63,567百万円)
	繰越欠損金	△21,370百万円	(△23,020百万円)
	計	42,197百万円	(40,547百万円)

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1,069百万円減少している。主な要因は、共有船舶の満了や早期償還等の増加により共有船舶が減少したためである。

負債の部は、前年度末決算額より2,719百万円減少している。主な要因は、債券償還による減少である。

純資産は、前年度末決算額より1,650百万円増加している。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	24,805百万円	(25,416百万円)
	臨時損失	95百万円	(436百万円)
	当期総利益	1,650百万円	(1,037百万円)
	計	26,550百万円	(26,888百万円)
収益の部	経常収益	26,051百万円	(26,888百万円)
	臨時利益	499百万円	(100百万円)
	計	26,550百万円	(26,888百万円)

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611百万円減少している。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。また、臨時損失として、共有船舶の減損処理を行ったことに伴う減損損失を計上している。

経常収益は、前年度決算額より837百万円減少している。主な要因は、共有船舶に関する船舶使用料収入が減少したためである。また、臨時利益として、共有船舶の早期償還に伴う固定資産売却益および共有船舶の建造工事請負契約解除に伴う違約金等収入を計上している。なお、行政コスト計算書における行政コストは、24,900百万円であり、損益計算書上の費用合計と一致する。

令和4年8月31日

令和5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(出資)】)

1. 令和5年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4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	—	0.0
うち 出 資	0	0	—	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	0	0	—	0.0

(注) 交通・物流事業者の持続可能性を高めるための車両・施設等の導入等に係る要求額については、現在検討中(事項要求)。

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和5年度末 残高(見込)	令和4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	0	100.0
うち 出 資	0	0	0	100.0
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	0	0	0	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5年度 要 求 額	令和4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5年度 要 求 額	令和4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	△0
	その他	△0	△0	0

(注) 交通・物流事業者の持続可能性を高めるための車両・施設等の導入等に係る要求額については、現在検討中（事項要求）。

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（出資）】)

<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。

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こととし、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。

これまで出資等の実績はない。

令和5年度要求は、道路運送高度化実施計画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)

	元年度	2年度	3年度
運用残額	－億円	－億円	－億円
運用残率	－%	－%	－%

<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(%)。

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（出資）】)

(事業名：東京都BRT)

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利便増進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5年度においては財政投融資（産業投資）から1千万円を要求する。

(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（出資）】)

「経済財政運営と改革の基本方針2022」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」及び「デジタル田園都市国家構想基本方針」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2022（令和4年6月7日閣議決定）（抄）

第2章 新しい資本主義に向けた改革

2. 社会課題の解決に向けた取組

(3) 多極化・地域活性化の推進

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画（令和4年6月7日閣議決定）（抄）

V. 経済社会の多極集中化

1. デジタル田園都市国家構想の推進

(3) デジタル田園都市国家構想の前提となる安心の確保

②豊かな田園都市国家を支える交通・物流インフラの整備

MaaS (Mobility as a Service) や自動運転等の新技術の実装を進めつつ、バスや鉄道等の地域交通ネットワークの再構築を図る。地域交通と医療・介護等の他分野を組み合わせた共創型の事業モデルの実証を行うなど地域交通サービスの利便性の向上を図る。

デジタル田園都市国家構想基本方針（令和4年6月7日閣議決定）（抄）

第2章 デジタル田園都市国家構想の実現に向けた方向性

1. 取組方針

(1) デジタルの力を活用した地方の課題解決

④魅力的な地域をつくる

MaaS (Mobility as a Service) の活用や自動運転の活用場面の更なる拡大など公共交通分野に係るデジタル化や先進技術の活用を一層進めるとともに、官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた「共創」で地域交通をリ・デザインし、自家用車を持たない高齢者をはじめとする地域住民の移動手段を確保することを可能とする。

第3章 各分野の政策の推進

1. デジタル実装による地方の課題解決

(5) 豊で魅力あふれる地域づくり

②公共交通・物流・インフラのデジタル実装

i 交通分野におけるDX推進

(j)最新技術を活用した交通の「リ・デザイン」

環境負荷の低減、地域の魅力向上や地域活性化に貢献するため、次世代の交通システムであるLight Rail Transit (LRT)・Bus Rapid Transit (BRT)をはじめとする自動化・電動化された輸送システムの導入を促進する。

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（出資）】）

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、「交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）」に掲げられている「基本的方針A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」のうち、「目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進」を実現する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、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利便増進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ている。

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計画及び国土交通大臣の認定を受ける地域公共交通利便増進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-

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。

3 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（出資）】)

1. 決算についての総合的な評価

地域公共交通等勘定（地域公共交通出資等業務）においては、令和3年度に都市鉄道融資として北港テクノポート線への融資を実施したが、物流施設融資及び産投出資を原資とする出資については案件の採択がなかったため、これらの実績はない。

令和3年度決算では、当期総利益が9百万円となったが、利益の生じた主な要因は、貸付管理費収入及び運営費交付金収益に対する一般管理費等の未執行分である。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

○ 資産	流動資産	356百万円	(101百万円)
	固定資産	120,653百万円	(115,938百万円)
	計	121,009百万円	(116,039百万円)
○ 負債	流動負債	346百万円	(92百万円)
	固定負債	120,652百万円	(115,938百万円)
	計	120,999百万円	(116,031百万円)
○ 純資産	利益剰余金	10百万円	(9百万円)
	計	10百万円	(9百万円)

※地域公共交通等勘定のうち、財政投融资が関係する「地域公共交通出資等業務」の決算部分を抽出記載している。

※（ ）は前年度決算額である。

流動資産は、前年度決算額より255百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る1年以内回収予定長期貸付金が増加したためである。

固定資産は、前年度決算額より4,714百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る長期貸付金が増加したためである。

流動負債は、前年度決算額より254百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る1年以内返済予定長期借入金が増加したためである。

固定負債は、前年度決算額より4,714百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る長期借入金が増加したためである。

利益剰余金は、前年度決算額より1百万円増加している。主な要因は貸付管理費収入及び運営費交付金収益に対する一般管理費等の未執行分による当期利益の計上によるものである。

(2) 費用・収益の状況

○ 費用	経常費用	819百万円	(64百万円)
	臨時損失	0百万円	(-1百万円)
	当期総利益	9百万円	(8百万円)
	計	828百万円	(73百万円)

○ 収益	経常収益	828百万円（73百万円）
	臨時利益	0百万円（-100百万円）
	計	828百万円（73百万円）

※地域公共交通等勘定のうち、財政投融资が関係する「地域公共交通出資等業務」の決算部分を抽出記載している。

※（ ）は前年度決算額である。

経常費用は、前年度決算より755百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る支払利息が増加したためである。

経常収益は、前年度決算より755百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る貸付金利息収入が増加したためである。

なお、行政コスト計算書の行政サービス実施コストは819百万円であり、損益計算書上の費用合計と一致する。

※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、財政投融资が関係する「地域公共交通出資等業務」の決算部分を抽出記載している。

令和4年8月31日

令和5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5年度の財政投融资計画要求額

(単位:億円、%)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	77	2,011	△1,934	△ 96.2
(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	77	2,011	△1,934	△ 96.2

2. 財政投融资計画残高

(単位:億円、%)

区 分	令和5年度末 残高(見込)	令和4年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	3,291	3,222	69	2.1
(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	3,291	3,222	69	2.1

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	77	2,011	△1,934
(内訳) 都市鉄道融資(貸付)	77	2,011	△1,934

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	77	2,011	△1,934
(財源) 財政投融资	77	2,011	△1,934
財政融資	77	2,011	△1,934
産業投資	—	—	—
政府保証	—	—	—
自己資金等	—	—	—
業務収入	56	12	44
その他	△56	△12	△44

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。

令和2年度の本業務開始以降、運用残額は億円未満の端数である。

令和5年度要求は事業の進捗状況等を踏まえ、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)

	元年度	2年度	3年度
運用残額	一億円	0.26億円	0.8億円
運用残率	—%	0.02%	1.4%

<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【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2022」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」及び「デジタル田園都市国家構想基本方針」に盛り込まれた事項に関する要求内容

「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画（令和4年6月7日）」（抄）

Ⅲ. 新しい資本主義に向けた計画的な重点投資

2. 科学技術・イノベーションへの重点的投資

(6) 2025年大阪・関西万博

2025年開催の大阪・関西万博は、「未来社会の実験場」であり、新技術による未来への希望を喚起する起爆剤である。新しい技術のショーウインドウとして、日本の最新技術による社会への貢献を提示する。

アクションプランを順次改訂しつつ、規制改革面、経費面を含め円滑に準備を進める。

財政融資を活用して都市鉄道の整備を進めることは、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。

3 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

地域公共交通等勘定(地域公共交通出資等業務)においては、令和3年度に都市鉄道融資として北港テクノポート線への融資を実施したが、物流施設融資及び産投出資を原資とする出資については案件の採択がなかったため、これらの実績はない。

令和3年度決算では、当期総利益が9百万円となったが、利益の生じた主な要因は、貸付管理費収入及び運営費交付金収益に対する一般管理費等の未執行分である。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

○ 資産	流動資産	356百万円	(101百万円)
	固定資産	120,653百万円	(115,938百万円)
	計	121,009百万円	(116,039百万円)
○ 負債	流動負債	346百万円	(92百万円)
	固定負債	120,652百万円	(115,938百万円)
	計	120,999百万円	(116,031百万円)
○ 純資産	利益剰余金	10百万円	(9百万円)
	計	10百万円	(9百万円)

※地域公共交通等勘定のうち、財政投融资が関係する「地域公共交通出資等業務」の決算部分を抽出記載している。

※()は前年度決算額である。

流動資産は、前年度決算額より255百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る1年以内回収予定長期貸付金が増加したためである。

固定資産は、前年度決算額より4,714百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る長期貸付金が増加したためである。

流動負債は、前年度決算額より254百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る1年以内返済予定長期借入金が増加したためである。

固定負債は、前年度決算額より4,714百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る長期借入金が増加したためである。

利益剰余金は、前年度決算額より1百万円増加している。主な要因は貸付管理費収入及び運営費交付金収益に対する一般管理費等の未執行分による当期利益の計上によるものである。

(2) 費用・収益の状況

○ 費用	経常費用	819百万円	(64百万円)
	臨時損失	0百万円	(-1百万円)
	当期総利益	9百万円	(8百万円)
	計	828百万円	(73百万円)

○ 収益	経常収益	828百万円（73百万円）
	臨時利益	0百万円（-100百万円）
	計	828百万円（73百万円）

※地域公共交通等勘定のうち、財政投融资が関係する「地域公共交通出資等業務」の決算部分を抽出記載している。

※（ ）は前年度決算額である。

経常費用は、前年度決算より755百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る支払利息が増加したためである。

経常収益は、前年度決算より755百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る貸付金利息収入が増加したためである。

なお、行政コスト計算書の行政サービス実施コストは819百万円であり、損益計算書上の費用合計と一致する。

※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、財政投融资が関係する「地域公共交通出資等業務」の決算部分を抽出記載している。

令和4年8月31日

令和5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5年度の財政投融资計画要求額

(単位:億円、%)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	4	△4	皆減
(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	—	4	△4	皆減

(注) 交通・物流事業者の持続可能性を高めるための車両・施設等の導入等に係る要求額については、現在検討中(事項要求)。

2. 財政投融资計画残高

(単位:億円、%)

区 分	令和5年度末 残高(見込)	令和4年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	4	4	—	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	4	4	—	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5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	—	4	△4
(内訳) 物流施設融資（貸付）	—	4	△4

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和5年度 要 求 額	令和4年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	—	4	△4
(財源) 財政投融资	—	4	△4
財政融資	—	4	△4
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

(注) 交通・物流事業者の持続可能性を高めるための車両・施設等の導入等に係る要求額については、現在検討中（事項要求）。

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。

令和2年度に当該業務が追加されたところだが、財政融資の借入実績はない。

(参考：過去3カ年の財政投融資の運用残額)

	元年度	2年度	3年度
運用残額	－億円	5億円	5億円
運用残率	－%	100.0%	100.0%

<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【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2022」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」及び「デジタル田園都市国家構想基本方針」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2022（令和4年6月7日閣議決定）（抄）

第2章 新しい資本主義に向けた改革

1. 新しい資本主義に向けた重点投資分野

（4）グリーントランスフォーメーション（GX）への投資

エネルギーを起点とした産業のGXに向け、脱炭素投資を後押しする重点的な環境整備を行う。

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、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、償還確実性は高いと見込まれる。

3 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

地域公共交通等勘定(地域公共交通出資等業務)においては、令和3年度に都市鉄道融資として北港テクノポート線への融資を実施したが、物流施設融資及び産投出資を原資とする出資については案件の採択がなかったため、これらの実績はない。

令和3年度決算では、当期総利益が9百万円となったが、利益の生じた主な要因は、貸付管理費収入及び運営費交付金収益に対する一般管理費等の未執行分である。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

○ 資産	流動資産	356百万円	(101百万円)
	固定資産	120,653百万円	(115,938百万円)
	計	121,009百万円	(116,039百万円)
○ 負債	流動負債	346百万円	(92百万円)
	固定負債	120,652百万円	(115,938百万円)
	計	120,999百万円	(116,031百万円)
○ 純資産	利益剰余金	10百万円	(9百万円)
	計	10百万円	(9百万円)

※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している。

※()は前年度決算額である。

流動資産は、前年度決算額より255百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る1年以内回収予定長期貸付金が増加したためである。

固定資産は、前年度決算額より4,714百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る長期貸付金が増加したためである。

流動負債は、前年度決算額より254百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る1年以内返済予定長期借入金が増加したためである。

固定負債は、前年度決算額より4,714百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る長期借入金が増加したためである。

利益剰余金は、前年度決算額より1百万円増加している。主な要因は貸付管理費収入及び運営費交付金収益に対する一般管理費等の未執行分による当期利益の計上によるものである。

(2) 費用・収益の状況

○ 費用	経常費用	819百万円	(64百万円)
	臨時損失	0百万円	(-1百万円)
	当期総利益	9百万円	(8百万円)
	計	828百万円	(73百万円)

○ 収益	経常収益	828百万円（73百万円）
	臨時利益	0百万円（-100百万円）
	計	828百万円（73百万円）

※地域公共交通等勘定のうち、財政投融资が関係する「地域公共交通出資等業務」の決算部分を抽出記載している。

※（ ）は前年度決算額である。

経常費用は、前年度決算より755百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る支払利息が増加したためである。

経常収益は、前年度決算より755百万円増加している。主な要因は、都市鉄道融資に係る貸付金利息収入が増加したためである。

なお、行政コスト計算書の行政サービス実施コストは819百万円であり、損益計算書上の費用合計と一致する。

※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、財政投融资が関係する「地域公共交通出資等業務」の決算部分を抽出記載している。