

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：株式会社海外交通・都市開発事業支援機構)

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	751	580	171	29.5
うち 出 資	751	580	171	29.5
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	645	589	56	9.5
うち 国内債	645	589	56	9.5
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	1,396	1,169	227	19.4

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	2,939	2,188	751	34.3
うち 出 資	2,939	2,188	751	34.3
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	1,234	589	645	109.5
うち 国内債	1,234	589	645	109.5
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	4,173	2,777	1,396	50.3

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	1,471	1,227	244
(内訳) 支援事業体への出資	1,471	1,227	244

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	1,471	1,227	244
(財源) 財政投融資	1,396	1,169	227
財政融資	—	—	—
産業投資	751	580	171
政府保証	645	589	56
自己資金等	75	58	17
政府保証（5年未満）	75	58	17

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：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3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93.6%の運用残率となった。令和5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)

	元年度	2年度	3年度
運用残額	857億円	606億円	1,009億円
運用残率	69.6%	50.1%	93.6%

<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5年度においては751億円を要求している。

(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5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645億円）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、我が国企業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5年度においては645億円を要求している。

(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

機構に関する令和5年度財政投融资要求は、「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」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 2022

新しい資本主義へ～課題解決を成長のエンジンに変え、持続可能な経済を実現～

(令和4年6月7日閣議決定)

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

(省略)

(5) デジタルトランスフォーメーション(DX)への投資

デジタル時代に相応しい行政、規制・制度に見直すため、デジタル改革・規制改革・行政改革を一体的に推進する。今後3年間の集中改革期間において、「デジタル原則に照らした規制の一括見直しプラン」に基づく目視規制や常駐専任規制等の法令等の見直しなどを行い、デジタル原則への適合を目指す。また、自動運転車や空飛ぶクルマ、低速・小型の自動配送ロボットの活用を含む物流・人流分野のDXや標準化、Maasの推進のほか、センサー、ドローン、AI診断、IoT技術、ビッグデータ分析など、あらゆる技術を活用するためのテクノロジーマップを整備し、実装を加速させる。さらに、法人設立時の手続の迅速化・費用軽減を含む規制改革を推進する。

(省略)

我が国経済の持続的かつ健全な発展と国民の幸福な生活の実現に寄与するデジタル社会の形成に向け、デジタル庁を中心に、政府全体で、「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、デジタル3原則を基本原則としつつ、行政のデジタル化を着実に推進する。2022年度末にほぼ全国民にマイナンバーカードが行き渡ることを目指すとの方針の下、マイナンバーカードの利活用拡大等の国民の利便性を高める取組を推進するとともに、市町村における交付体制の強化に向けた支援を行うなど、適切な広報も含め、マイナンバーカードの普及に取り組む。デジタル庁を中心に、デジタル社会の実現において不可欠なデータ基盤強化を図るため、「包括的データ戦略」31に基づき、医療・介護、教育、インフラ、防災に係るデータ・プラットフォームを早期に整備する。

(省略)

第3章 内外の環境変化への対応

(2) 経済安全保障の強化

(省略)

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画
～人・技術・スタートアップへの投資の実現～
(令和4年6月7日閣議決定)

Ⅲ. 新しい資本主義に向けた計画的な重点投資

4. GX (グリーン・トランスフォーメーション) 及びDX (デジタル・トランスフォーメーション) への投資

(1) GXへの投資

気候変動問題は、新しい資本主義の実現によって克服すべき最大の課題である。2030年度46%削減、2050年カーボンニュートラルに向け、経済社会全体の大変革に取り組む。ウクライナ情勢によって、日本は、資源・エネルギーの安定的な確保に向けてこれまで以上に供給源の多様化・調達の高効率化等を進めロシアへの資源・エネルギー依存度を低減させる必要がある。エネルギーの安定的かつ安価な供給の確保を大前提に、脱炭素の取組を加速させ、エネルギー自給率を向上させる。そのため、徹底した省エネルギーを進めるとともに、再生可能エネルギー、原子力などエネルギー安全保障に寄与し、脱炭素効果の高い電源を最大限活用する。再生可能エネルギーについては、S+3Eを大前提に、主力電源として最優先の原則の下で、国民負担の抑制と地域との共生を図りながら最大限の導入に取り組む。また、電力需給ひっ迫を踏まえ、同様の事態が今後も起こり得ることを想定し、供給力の確保、電力ネットワークやシステムの整備をはじめ、取り得る方策を早急に講ずるとともに、脱炭素のエネルギー源を安定的に活用するためのサプライチェーン維持・強化に取り組む。脱炭素化による経済社会構造の大変革を早期に実現できれば、我が国の国際競争力の強化にも資する。エネルギー安全保障を確保し、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、本年内に、今後10年のロードマップを取りまとめる。

(省略)

②具体的な取組例

(水素・アンモニア)

水素・アンモニアについて、国産水素・アンモニアの大量導入も見据えつつ、国内・国外のサプライチェーン構築に向けて、他燃料との燃料価格差を早期に縮小させるための支援や、拠点整備の支援を行う。

(その他産業部門の脱炭素化)

(省略)

水素還元製鉄やCO2の分離・回収・利用をはじめとする産業構造の転換に資する革新的な技術に加えて、次世代太陽電池、革新的地熱発電、革新原子炉(革新軽水炉、小型炉、高温ガス炉、高速炉等)といったエネルギー需給構造の転換に資する革新的な技術開発・人材育成や産業基盤の維持・強化に向けた支援策を切れ目無く継続するため、グリーンイノベーション基金の拡充等、支援策の強化を検討する。ITER計画等の国際連携や民間企業の技術開発を通じ、核融合研究開発を着実に推進する。

(省略)

(2) DXへの投資

(省略)

Ⅵ. 個別分野の取組

1. 国際環境の変化への対応

(1) 経済安全保障の強化

経済安全保障推進法に基づき、サプライチェーン強靱化及び官民技術協力を速やかに実施する。具体的には、デジタル化やカーボンニュートラルの基盤ともなる半導体、レアアースを含む重要鉱物、電池のほか、医薬品等も含め、重要な物資の安定供給を早急に確保するため、サプライチェーン上の

供給途絶リスクを将来も見据えて分析した上で、中長期的な支援措置を整備する。

(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：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4年6月追補版）（令和4年6月3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し、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4年6月追補版）（令和4年6月3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。

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。

3 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、34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3年度は経常損失77億72百万円を計上し、繰越利益剰余金は△144億58百万円となった。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

○ 資産	流動資産	111,124	百万円
	固定資産	46,391	百万円
	繰延資産		157百万円
	計	157,672	百万円
○ 負債	流動負債		456百万円
	固定負債	1,513	百万円
	計	1,968	百万円
○ 純資産	資本金	83,373	百万円
	資本剰余金	83,373	百万円
	利益剰余金	△14,458	百万円
	評価・換算差額等	3,417	百万円
	計	155,703	百万円

(2) 費用・収益の状況

○ 費用	営業費用	8,240	百万円
	営業外費用等		156百万円
	計	8,396	百万円
○ 収益	営業収益	623	百万円
	営業外収益		1百万円
	計	624	百万円
	経常損失	7,772	百万円