

令和5年8月31日

令和6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6年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和6年度 要 求 額	令和5年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	813	512	301	58.8
うち 出 資	813	512	301	58.8
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	702	575	127	22.1
うち 国内債	702	575	127	22.1
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	1,515	1,087	428	39.4

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和6年度末 残高(見込)	令和5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	3,513	2,700	813	30.1
うち 出 資	3,513	2,700	813	30.1
うち 融 資	—	—	—	—
(3)政府保証	1,327	625	702	112.3
うち 国内債	1,327	625	702	112.3
うち 外 債	—	—	—	—
うち 外貨借入金	—	—	—	—
合 計	4,840	3,325	1,515	45.6

### 3. 事業計画及び資金計画

#### 事業計画

(単位：億円)

区 分	令和6年度 要 求 額	令和5年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	1,596	1,138	458
(内訳) 支援事業体への出資	1,596	1,138	458

#### 資金計画

(単位：億円)

区 分	令和6年度 要 求 額	令和5年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	1,596	1,138	458
(財源) 財政投融资	1,515	1,087	428
財政融資	—	—	—
産業投資	813	512	301
政府保証	702	575	127
自己資金等	81	51	30
政府保証（5年未満）	81	51	30

## 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、中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・運営段階のリスクがあり、現地政府の影響を受ける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。

<財投計画の運用状況等の反映>

4. 財投編成におけるP D C A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4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46.1%の運用残率となった。令和6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)

	2年度	3年度	4年度
運用残額	606億円	1,009億円	539億円
運用残率	50.1%	93.6%	46.1%

<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：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6年度においては813億円を要求している。

### (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・通貨別等での残高を管理し、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・通貨別等）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。加えて、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等、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6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702億円）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、中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・運営段階のリスクがあり、現地政府の影響を受けるといった特性があり、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事業環境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6年度においては702億円を要求している。

### (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2023」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版」及び「デジタル田園都市国家構想（基本方針・総合戦略・当面の重点検討課題）」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6年度財政投融资要求は、「経済財政運営と改革の基本方針2023」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版（成長戦略等のフォローアップ）」、「デジタル田園都市国家構想（基本方針）」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 2023

加速する新しい資本主義～未来への投資の拡大と構造的賃上げの実現～

(令和5年6月16日閣議決定)

第2章 新しい資本主義の加速

2. 投資の拡大と経済社会改革の実行

(2) グリーントランスフォーメーション（GX）、デジタルトランスフォーメーション（DX）等の加速

(グリーントランスフォーメーション（GX）)

2030年度の温室効果ガス46%削減（2013年度比）、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、我が国が持つ技術的な強みを最大限活用しながらGX投資を大胆に加速させ、エネルギー安定供給と脱炭素分野で新たな需要・市場を創出し、日本経済の産業競争力強化・経済成長につなげる。このため、少なくとも今後10年間で、官民協調で150兆円超の脱炭素分野での新たな関連投資を実現する。

(省略)

改定「水素基本戦略」に基づく対応を進め、既存燃料との価格差に着目した事業の予見性を高める支援や、需要拡大や産業集積を促す拠点整備支援を含む、規制・支援一体型での制度整備に需給両面での取り組み、2030年頃までの商用開始に向けて、水素コア技術を国内外で展開しつつ、水素・アンモニアの大規模かつ強靱なサプライチェーンの早期構築を目指す。自動車については、2030年代前半までの商用化を目指す合成燃料（e-fuel）の内燃機関への利用も見据え、2035年までに新車販売でいわゆる電動車（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車）を100%とする目標等に向け、蓄電池の投資促進・技術開発等や、車両の購入、充電・水素充てんインフラの整備、中小サプライヤー等の業態転換を支援する。船舶・航空・鉄道等の輸送分野については、カーボンニュートラルポートの形成やゼロエミッション船の開発・導入のほか、低燃費機材導入や運航改善と併せて、国産の持続可能な航空燃料（SAF）を国際競争力のある価格で安定供給できる体制を構築する。また、まちづくりGXを含むインフラの脱炭素化を更に進めるとともに、森林吸収源対策等を加速する。合成燃料（e-fuel）や合成メタン（e-methane）等のカーボンリサイクル燃料を含むカーボンリサイクルやCCS、地熱を含め、各分野においてGXに向けた研究開発や設備投資、需要創出の取組を推進する。

(省略)

(デジタルトランスフォーメーション(DX)、AIへの対応)

(省略)

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、デジタル庁が関係府省庁と連携し、データの取扱いルールを含めたアーキテクチャを設計した上で、健康・医療・介護、教育、インフラ、防災、モビリティ分野等におけるデータ連携基盤の構築を進める。

(省略)

(3) スタートアップの推進と新たな産業構造への転換、インパクト投資の促進

(省略)

(スタートアップの推進と新たな産業構造への転換)

GX・DXなど新たな産業構造への転換を進め、持続的な成長を確保していくため、新たな参入と再チャレンジの際の退出の障壁を低くし、スタートアップが成長できる環境の整備が不可欠である。しかしながら、日本の開廃業率は、米国・欧州主要国に比べて低い水準で推移している。このため、スタートアップへの投資額を5年後の2027年度に10倍を超える規模にするなどの目標の達成を目指し、「スタートアップ育成5か年計画」に定めた人材育成、資金供給、オープンイノベーションを確実に推進するなど、参入の円滑化を着実に実行するとともに、企業経営者に退出希望がある場合の早期相談体制の構築など、退出の円滑化を図ることにより、新たな産業構造への転換を促していく。

(省略)

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改訂版

(令和5年6月16日閣議決定)

I. 資本主義のバージョンアップに向けて

4. 経済安全保障の徹底

国民を豊かにする新しい資本主義の実現のための基礎的条件は、国家の安全保障である。G7広島サミットの成果も踏まえ、戦略的な外交・安全保障や我が国の経済を強靱なものとする経済安全保障、エネルギー・食料安全保障を推進する。

(省略)

IV. GX・DX等への投資

2. GX・エネルギー安全保障

(省略)

過去、幾度となく安定供給の危機に見舞われてきた我が国にとって、産業革命以来の化石エネルギー中心の産業構造・社会構造をクリーンエネルギー中心へ転換する、GXは、戦後における産業・エネルギー政策の大転換を意味する。

周囲を海で囲まれ、すぐに使える資源に乏しい我が国では、脱炭素関連技術に関する研究開発が従来から盛んであり、日本企業が技術的な強みを保有する分野も多い。こうした技術分野を最大限活用し、GXを加速させることは、エネルギーの安定供給につながるとともに、我が国経済を再び成長軌道へと戻す起爆剤としての可能性も秘めている。世界各国のカーボンニュートラルの実現に貢献するとともに、脱炭素分野で新たな需要・市場を創出し、日本の産業競争力を再び強化することを通じて、経済成長を実現していく必要がある。

閣議決定した「GX実現に向けた基本方針」に基づき、GXの実現を通して、エネルギー安定供給、産業競争力強化・経済成長、脱炭素を同時に実現するための取組を進める。

(1) エネルギー安定供給の確保を大前提としたGXに向けた脱炭素の取組

④水素・アンモニアの導入促進

i) 大規模かつ強靱なサプライチェーンの構築

国家戦略の下で、クリーンな水素・アンモニアへの移行を求めるとともに、既存燃料との価格差に着目した支援や、需要拡大や産業集積を促す拠点整備への支援を含む、規制・支援一体型での包括的な制度整備に取り組み、水素コア技術を国内外で展開しながら、強靱なサプライチェーンの早期構築を目指す。

(省略)

#### ⑦その他個別分野の取組

(省略)

「GX実現に向けた基本方針」に基づき、次世代自動車、カーボンリサイクル燃料（国産の持続可能な航空燃料（SAF）、合成燃料（e-fuel）、合成メタン（e-methane）等）、CCS（Carbon dioxide Capture and Storage：二酸化炭素回収・貯留）等の分野について具体的な取組を着実に進めていく。

### V. 企業の参入・退出の円滑化とスタートアップ育成5か年計画の推進

#### 2. スタートアップ育成5か年計画の推進

(5) スタートアップのための資金供給の強化と出口戦略の多様化

#### ③官民ファンド等の出資機能の強化

中小企業基盤整備機構及び産業革新投資機構以外の官民ファンドも含め、公的資金による国内外ベンチャーキャピタルへの有限責任投資の強化を進め、5年後に10倍を超える規模のスタートアップへの投資額を実現するのに十分なリスクマネーを供給する。

このため、各官民ファンドからの国内外ベンチャーキャピタルへの有限責任投資額を毎年集計・公表する。その際、「5年後に10倍」の投資額の実現のための十分なリスクマネーの供給に留意する。

(省略)

### VIII. 経済社会の多極化

#### 1. デジタル田園都市国家構想の実現

(3) デジタル田園都市国家構想の前提としての安心の確保

#### ③持続可能な地域経済社会の実現

##### iv) 実現に向けた統合的取組

G7の結果を踏まえ、ネットゼロ（温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させて、排出量を実質的にゼロにすること）、循環型、ネイチャーポジティブな経済・社会システムへの転換を統合的に進める。ネイチャーポジティブなシステムについては、本年度中の国会提出を視野に入れた生物多様性保全への自主的取組を認定する法制度の検討や、TNFD（自然関連財務情報開示タスクフォース）等の自然資本の開示に取り組む枠組みに参加する企業への支援、グリーンインフラ、まちづくりGX等を推進するとともに、国民の理解促進につながる分かりやすい情報発信に取り組む。

#### 成長戦略等のフォローアップ

(令和5年6月16日閣議決定)

### II. 「GX・DX等への投資」関連のフォローアップ

#### 1. 「GX」関連

(合成燃料・SAF)

- ・合成燃料（e-fuel）を2030年代前半までに商用化するため、グリーンイノベーション基金を活用して、e-fuelの大規模かつ高効率な製造技術の開発を加速化する。また、早期の供給を目指して国内外のプロジェクトの組成を促すとともに、e-fuelの品質の国際標準化等を進める。また、持続可能な航空燃料（SAF）を国際競争力のある価格で安定的に供給できる体制を構築するため、東南アジア・豪州等を含めた国内外でのSAFの原料開発や製造・輸送インフラ整備等を支援するとともに、SAFの原料の国内調達比率を高めるためのアクションプランを2023年中に策定する。

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

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) 豊かで魅力あふれる地域づくり

⑤地域の DX 推進による地域課題の解決、地域の魅力向上

i 地域のDX推進による地域課題の解決

(b)スマートシティ海外展開の推進

- ・ デジタル技術を活用して都市課題等を解決するスマートシティについて、ASEAN 諸都市等を対象とした案件形成調査等により、官民連携して我が国のスマートシティの海外展開を推進することで、日本各地の企業が有する技術・ノウハウの積極的なプロモーションを行い、ビジネスチャンスの拡大を図る。

(省略)

## 財政投融资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5年6月追補版）（令和5年6月1日経協インフラ戦略会議決定）においては、2025年に34兆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、中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・運営段階のリスクがあり、現地政府の影響を受けるといった特性を有し、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、相手国側の事業環境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、中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・運営段階のリスクがあり、現地政府の影響を受けるといった特性を有する。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5年6月追補版）（令和5年6月1日経協インフラ戦略会議決定）においては、2025年に34兆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、中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。

## 4 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、令和5年3月末時点で40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4年度は経常損失10億89百万円を計上し、繰越利益剰余金は△155億51百万円となった。

### 2. 決算の状況

#### (1) 資産・負債・資本の状況

○ 資産	流動資産	175,596百万円
	固定資産	47,338百万円
	繰延資産	264百万円
	計	223,199百万円
○ 負債	流動負債	620百万円
	固定負債	7,570百万円
	計	8,190百万円
○ 純資産	資本金	112,373百万円
	資本剰余金	112,373百万円
	利益剰余金	△15,551百万円
	評価・換算差額等	5,815百万円
	計	223,199百万円

#### (2) 費用・収益の状況

○ 費用	営業費用	3,383百万円
	営業外費用等	116百万円
	計	3,499百万円
○ 収益	営業収益	2,388百万円
	営業外収益	23百万円
	計	2,411百万円
	経常損失	1,089百万円