

令和7年8月29日

令和8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8年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	633	610	23	3.8
(2)産業投資	55	20	35	175.0
うち 出 資	55	20	35	175.0
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	688	630	58	9.2

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度末 残高(見込)	令和7年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	46,516	46,573	△56	△0.1
(2)産業投資	584	529	55	10.4
うち 出 資	584	529	55	10.4
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	47,100	47,102	△1	△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8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	754	729	25
(内訳)			
海外業務への出資	15	10	5
旅客船取得費	142	217	△75
貨物船取得費	200	217	△17
地域公共交通出資	30	10	20
地域公共交通融資	105	125	△20
都市鉄道融資	—	0	△0
物流融資	252	150	102
物流出資	10	—	10

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	3,545	2,197	1,348
(財源)			
財政投融资	688	630	58
財政融資	633	610	23
産業投資	55	20	35
政府保証	—	—	—
自己資金等	2,857	1,567	1,290
一般会計補給金受入	0	0	0
運営費交付金	1	1	△0
財投機関債	1,270	271	999
民間借入金	512	150	362
事業等収入	1,392	1,478	△85
その他	△319	△333	14

令和7年8月29日

令和8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8年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	37	32	5	15.6
(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	37	32	5	15.6

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度末 残高(見込)	令和7年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	10,722	11,146	△424	△ 3.8
(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	11,168	11,592	△424	△ 3.7

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7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8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	増 減
業務実施に必要な資金の合計額	2,791	1,468	1,323
(財源)			
財政投融资	37	32	5
財政融資	37	32	5
産業投資	—	—	—
政府保証	—	—	—
自己資金等	2,754	1,436	1,318
財投機関債	1,270	271	999
民間借入金	447	50	397
貸付収入	487	558	△71
譲渡収入	532	537	△5
一般会計補給金受入	0	0	0
その他	17	20	△2

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）】)

<政策的必要性>

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。

<民業補完性>

2. 「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实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。

<有効性>

3. 財政投融資を活用して当該事業を行うことにより、自助努力の促進による事業の効率的な実施や受益者負担の実現を通じて租税負担の抑制が図られているか。

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。

<償還確実性又は収益性の確保>

4. 財政融資や政府保証による資金調達を予定している場合の償還確実性や、産業投資による資金調達を予定している場合の収益性は確保されているか。

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。

<財投計画の運用状況等の反映>

5. 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)

	4年度	5年度	6年度
運用残額	- 億円	- 億円	- 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。

<その他>

6. 上記以外の特記事項

特になし。

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8年度における財投機関債の発行内容

令和8年度財投機関債の発行については、貸付線・譲渡線の借換資金等として1,270億円、発行形態は、令和7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7年度における財投機関債の発行予定額・発行形態等

令和7年度における財投機関債の発行予定額は271億円、発行形態はコーポレート型での発行を予定している。

6 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6年度決算の当期総損失は1,887百万円であり、主な当期損失要因は、減価償却費によるものである。なお、全額、当期未処理損失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	307,171	282,547	24,625	92.0%
新幹線建設費	252,603	235,709	16,894	93.3%
都市鉄道利便増進 事業建設費	4,922	2,863	2,058	58.2%
整備新幹線建設推進 高度化等事業費	2,256	1,681	574	74.5%
海外業務費	1,019	1	1,017	0.1%
鉄道施設 被災調査支援活動費	7	3	4	42.9%
貸付鉄道施設 附帯業務費 他	46,366	42,289	4,077	91.2%
受託経費 鉄道建設受託業務費	39,286	25,880	13,406	65.9%

※ 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	1,288,182 百万円	(1,432,214 百万円)
固定資産	7,195,499 百万円	(7,162,285 百万円)
計	8,483,681 百万円	(8,594,500 百万円)

○負債及び純資産

流動負債	262,463 百万円	(343,991 百万円)
固定負債	7,234,889 百万円	(7,283,755 百万円)
法令に基づく引当金等	248,128 百万円	(229,955 百万円)
資本金	51,676 百万円	(51,676 百万円)
資本剰余金	676,548 百万円	(673,205 百万円)
利益剰余金	9,950 百万円	(11,838 百万円)
評価・換算差額等	27 百万円	(81 百万円)
計	8,483,681 百万円	(8,594,500 百万円)

注()は、期首残高である。

流動資産は、期首残高より 144,032 百万円減少している。主な要因は、新幹線及び都市利便増進事業の工事の進ちよくにより現金及び預金が減少したことによるものである。

固定資産は、期首残高より 33,214 百万円増加している。主な要因は、新幹線建設工事の進ちよくによるものである。その他、北陸新幹線及び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 81,528 百万円減少している。主な要因は、消費税及び地方消費税の納税額が減少したことに伴い、未払金が減少したことによるものである。

固定負債は、期首残高より 48,865 百万円減少している。主な要因は、有利子負債の流動負債への振替によるものである。

法令に基づく引当金等が期首残高より 18,174 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。

資本剰余金は、期首残高より 3,343 百万円増加している。主な要因は、北陸新幹線及び神奈川東部方面線の追加貸付に伴い、建設仮勘定見返補助金等（土地相当分）を資本剰余金へ振替え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	347,043 百万円	(310,266 百万円)
臨時損失	28 百万円	(895,076 百万円)
計	347,071 百万円	(1,205,342 百万円)

○収益

経常収益	345,183 百万円	(307,753 百万円)
臨時利益	0 百万円	(895,021 百万円)
当期総損失	1,887 百万円	(2,567 百万円)
計	347,071 百万円	(1,205,342 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 36,777 百万円増加している。主な要因は、減価償却費が前年度に比べ増加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 895,048 百万円減少している。主な要因は、会計基準改訂に伴う鉄道施設譲渡原価一括計上がなくなったことによるものである。

経常収益は、前年度決算額より 37,430 百万円増加している。主な要因は、受託業務の引渡しが増加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 895,021 百万円減少している。主な要因は、会計基準改訂に伴う鉄道施設譲渡収入一括計上がなくなったことによるものである。

当期総損失 1,887 百万円に対し、行政コスト計算書は 347,760 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 347,071 百万円とその他行政コスト 689 百万円である。

※ 計数については単位未満四捨五入

令和7年8月29日

令和8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8年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	15	10	5	50.0
うち 出 資	15	10	5	50.0
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	15	10	5	50.0

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度末 残高(見込)	令和7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	27	12	15	128.5
うち 出 資	27	12	15	128.5
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	27	12	15	128.5

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	15	10	5

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	15	10	5
(財源) 財政投融資	15	10	5
財政融資	—	—	—
産業投資	15	10	5
政府保証	—	—	—
自己資金等	—	—	—

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）】)

<政策的必要性>

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分担が規定されており、機構の出資を通じて民間事業者の事業への参入が促進されることで、民間資金の誘発効果が期待できる。

<民業補完性>

2. 「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。

<有効性>

3. 財政投融資を活用して当該事業を行うことにより、自助努力の促進による事業の効率的な実施や受益者負担の実現を通じて租税負担の抑制が図られているか。

機構が出資を行った事業については、進捗状況や資金収支等のモニタリングを適切に実施することにより、事業の効率的な実施が図られている。

<償還確実性又は収益性の確保>

4. 財政融資や政府保証による資金調達を予定している場合の償還確実性や、産業投資による資金調達を予定している場合の収益性は確保されているか。

機構が出資を決定する際には、政策的必要性に加え、出資対象事業・関連する事業全

体・事業リスク等を総合的に勘案し、収益性が見込まれる場合に出資することとしている。

<財投計画の運用状況等の反映>

5. 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8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)

	4年度	5年度	6年度
運用残額	31 億円	12 億円	10 億円
運用残率	100.0 %	100.0 %	100.0 %

(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。

<その他>

6. 上記以外の特記事項

該当なし。

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8年度においては15億円を要求している。

(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に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、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の意思決定を行った後、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2025」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」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 2025」（令和7年6月13日閣議決定）（抄）

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

3. 「投資立国」及び「資産運用立国」による将来の賃金・所得の増加

(6) 海外活力の取り込み

(貿易・投資の拡大)

スタートアップを含む日本企業の海外展開を政府一体で支援するため、2030年に45兆円の受注額を目指す「インフラシステム海外展開戦略2030」を推進する。在外公館を活用した官民連携、公的金融の支援機能及び貿易保険のリスク対応能力を強化する。グローバル・サウスとの連携を強化するため、総理・閣僚によるトップセールス、GX、DX、健康医療、防災、まちづくり、水循環等の分野におけるプロジェクトの実証支援に取り組む。

「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2025 年改訂版」

(令和7年6月13日閣議決定) (抄)

Ⅲ. 投資立国の実現

2. 新たな勝ち筋となる分野での研究開発・輸出の後押し

(6) 対外経済連携・海外ビジネス展開の推進

「インフラシステム海外展開戦略2030」に基づき、引き続き官民の連携を強化し、2030年における海外でのインフラシステム受注額45兆円の目標達成に向けて同戦略を着実に実施する。

令和7年8月29日

令和8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8年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	239	303	△64	△21.1
(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	239	303	△64	△21.1

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度末 残高(見込)	令和7年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	1,503	1,432	71	5.0
(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	1,560	1,489	71	4.8

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額	342	434	△92
(内訳)			
旅客船取得費	142	217	△75
貨物船取得費	200	217	△17

資金計画

(単位：億円)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額	342	434	△92
(財源)			
財政投融资	239	303	△64
財政融資	239	303	△64
産業投資	—	—	—
政府保証	—	—	—
自己資金等	103	131	△28
民間借入金	65	100	△35
業務収入	264	258	6
その他	△226	△227	1

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】)

<政策的必要性>

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。

<民業補完性>

2. 「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8年度財政投融資要求に当たっては、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。

<有効性>

3. 財政投融資を活用して当該事業を行うことにより、自助努力の促進による事業

の効率的な実施や受益者負担の実現を通じて租税負担の抑制が図られているか。

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。

<償還確実性又は収益性の確保>

4. 財政融資や政府保証による資金調達を予定している場合の償還確実性や、産業投資による資金調達を予定している場合の収益性は確保されているか。

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）で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6年度決算においては約11億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。

<財投計画の運用状況等の反映>

5. 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6年度の財投計画については、船価高騰等による事業者の建造計画の見直しが発生したこと等に伴い、令和6年度事業費が当初計画と比して減少したものの、196億円の実績となったところである。

令和8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、239億円を要求することとした。また、令和8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か年の財政投融资の運用残額)

	4年度	5年度	6年度
運用残額	80 億円	106 億円	54 億円
運用残率	32.8 %	47.7 %	21.6 %

(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。

<その他>

6. 上記以外の特記事項

特になし。

6 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1,076百万円となった。このことにより、繰越欠損金が当期総利益と同額減少し、△18,462百万円となった。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

資産の部	流動資産	10,838百万円	(12,594百万円)
	固定資産	187,449百万円	(187,114百万円)
	計	198,287百万円	(199,708百万円)
負債の部	流動負債	20,733百万円	(22,420百万円)
	固定負債	132,450百万円	(133,259百万円)
	計	153,183百万円	(155,679百万円)
純資産の部	資本金	63,567百万円	(63,567百万円)
	繰越欠損金	△18,462百万円	(△19,538百万円)
	計	45,105百万円	(44,029百万円)

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1,420百万円減少している。主な要因は、現金及び預金の減によるものである。

負債の部は、前年度末決算額より2,496百万円減少している。主な要因は、借入金の減によるものである。

純資産は、前年度末決算額より1,076百万円増加している。この要因は、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	22,922百万円	(24,567百万円)
	当期総利益	1,076百万円	(615百万円)
	計	23,997百万円	(25,182百万円)
収益の部	経常収益	23,997百万円	(25,182百万円)
	臨時利益	一百万円	(0百万円)
	計	23,997百万円	(25,182百万円)

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1,645百万円減少している。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。

経常収益は、前年度決算額より1,185百万円減少している。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。なお、行政コスト計算書における行政コストは、22,922百万円であり、損益計算書上の費用合計と一致する。

令和7年8月29日

令和8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（地域公共交通出融資）】)

1. 令和8年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	105	125	△20	△ 15.9
(2)産業投資	30	10	20	200.0
うち 出 資	30	10	20	200.0
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	135	135	0	0.1

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度末 残高(見込)	令和7年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	245	162	83	51.1
(2)産業投資	40	10	30	300.0
うち 出 資	40	10	30	300.0
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	285	172	113	65.6

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		135	135	0
(内訳)	地域公共交通融資	105	125	△20
	地域公共交通出資	30	10	20

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		135	135	0
(財源)	財政投融资	135	135	0
	財政融資	105	125	△20
	産業投資	30	10	20
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	—	—	—
	運営費交付金	1	1	△0
	業務収入	25	18	6
	その他	△25	△19	△6

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（地域公共交通出融資）】)

<政策的必要性>

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。

人口減少、高齢化が進行する中、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」の中核となる施策でもある。また、令和5年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）改正においては、交通事業者のサービスの効率化・高度化による利便性の向上と、生産性の向上による経営力の強化に資するDX・GX投資を後押しするため、道路運送高度化事業の拡充等が行われている。

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財政投融資が有用な場合も想定されることから、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や交通DX・GXの取組みを後押しするための仕組みを充実させることが適当である。

このため、国土交通大臣の認定を受けた軌道運送高度化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。

<民業補完性>

2. 「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・利便性向上等に資する設備投資等は、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ないおそれがある。

このため、財政投融資を活用し、民間では担えないリスクを負担することにより、官民の適切な役割分担の下で、国土交通大臣の認定を受けた実施計画に基づく地域公共交通ネットワークの再構築や交通DX・GX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。

また、財投機関からの出融資額を総事業費に係る民間からの調達分の合計を上回らないように限定するとともに、民間金融機関と協調した出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。

<有効性>

3. 財政投融資を活用して当該事業を行うことにより、自助努力の促進による事業の効率的な実施や受益者負担の実現を通じて租税負担の抑制が図られているか。

地域公共交通のネットワーク再編・利便性向上等に資する設備投資等において、中長期的に収益性が期待できるようなものについては、補助金による支援ではなく、財政投融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ー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や交通DX・GXの取組みを効果的に進めることが可能となる。

<償還確実性又は収益性の確保>

4. 財政融資や政府保証による資金調達を予定している場合の償還確実性や、産業投資による資金調達を予定している場合の収益性は確保されているか。

地域交通法の枠組みを活用し、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、当該事業からの安定的な収入を獲得することが期待できるため、収益性を有すると見込まれる。

<財投計画の運用状況等の反映>

5. 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8年度の要求は、具体的に見込まれる資金需要を勘案し、要求金額を精査したものととなっている。

(参考：過去3か年の財政投融資の運用残額)

	4年度	5年度	6年度
運用残額	- 億円	56 億円	63 億円
運用残率	- %	89.2 %	62.1 %

(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。

<その他>

6. 上記以外の特記事項

特になし。

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（地域公共交通出融資）】

（事業名：地域公共交通出資）

1. 産投事業の内容

（1）具体的な事業内容

機構は、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や交通 DX・GX 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8年度においては財政投融資（産業投資）から30億円を要求する。

（3）見込まれる収益

地域交通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、出資額を上回る回収が見込まれる。

（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(地域公共交通出融資)】)

「経済財政運営と改革の基本方針2025」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」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2025」(令和7年6月13日閣議決定)(抄)

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

(2) 地域における社会課題への対応

(持続可能で活力ある国土の形成と交通のり・デザイン)

「交通空白」解消に向けた取組方針2025に基づき、2027年度までの集中対策期間で、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術等の活用、国の伴走、共同化・協業化や自治体機能を補完・強化する新たな制度的枠組み構築等これまでを上回る国の総合的支援の下、「交通空白」の解消に取り組むとともに、省力化推進、担い手確保、自動運転の普及・拡大等、地域交通のり・デザインを全面展開する。

3. 「投資立国」及び「資産運用立国」による将来の賃金・所得の増加

(2) DXの推進

(地域交通DX・物流DX)

地域交通の持続可能性、生産性、利便性の向上に向け、MaaS等による交通サービスの高度化やデータ活用等を進めるとともに、キャッシュレス、配車アプリの推進など地域交通DXを推進する。空飛ぶクルマの社会実装を推進する。自動運転移動サービスの社会実装の加速に向けて「モビリティ・ロードマップ2025」も踏まえ制度整備及び全国における事業化推進や、自動運転技術の開発・実証を促進するとともに、道路インフラからの支援を行う。全国の移動の不足の解消に向けて、自動運転やライドシェアについて、骨太方針2024等を踏まえ、必要な取組を進める。特に、地方の中小都市など、公共交通手段の利便性が低い地域における移動の不足の解消に向けた適切な制度の在り方も含め議論を進める。ドローンの普及促進に向けてドローン航路の実装地域の拡大、制度整備・技術開発に取り組む。

6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（地域公共交通出融資）】)

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6年度に地域公共交通融資、都市鉄道融資及び物流出融資を実施。

令和6年度決算では、当期総利益が67百万円となったが、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	2,446百万円 (1,541百万円)
	固定資産	372,821百万円 (330,107百万円)
	計	375,267百万円 (331,647百万円)
○ 負債	流動負債	2,372百万円 (1,475百万円)
	固定負債	372,769百万円 (330,106百万円)
	計	375,141百万円 (331,581百万円)
○ 純資産	利益剰余金	126百万円 (66百万円)
	計	126百万円 (66百万円)

※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。

※単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

流動資産は、前年度決算額より905百万円増加している。主な要因は、地域公共交通融資に係る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42,714百万円増加している。主な要因は、物流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896百万円増加している。主な要因は、地域公共交通融資に係る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42,663百万円増加している。主な要因は、物流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8百万円増加している。主な要因は、貸付管理費収入及び運営費交付金収益の増加に対し一般管理費等の執行減により当期利益を計上したものである。

(2) 費用・収益の状況

○ 費用	経常費用	3,967 百万円	(3,793 百万円)
	臨時損失	－百万円	(－百万円)
	当期総利益	67 百万円	(66 百万円)
	計	4,034 百万円	(3,859 百万円)
○ 収益	経常収益	4,034 百万円	(3,859 百万円)
	臨時利益	－百万円	(0 百万円)
	計	4,034 百万円	(3,859 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。

※単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

経常費用は、前年度決算より 174 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 176 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コストは 3,967 百万円であり、損益計算書上の費用合計と一致する。

※行政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7年8月29日

令和8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（物流出融資）】)

1. 令和8年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	252	150	102	68.0
(2)産業投資	10	—	10	皆増
うち 出 資	10	—	10	皆増
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	262	150	112	74.7

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和8年度末 残高(見込)	令和7年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	678	452	226	50.1
(2)産業投資	15	5	10	222.2
うち 出 資	15	5	10	222.2
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	693	456	236	51.8

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		262	150	112
(内訳)	物流融資	252	150	102
	物流出資	10	—	10

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和8年度 要 求 額	令和7年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		262	150	112
(財源)	財政投融资	262	150	112
	財政融資	252	150	102
	産業投資	10	—	10
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	—	—	—
	運営費交付金	0	0	△0
	業務収入	32	53	△21
	その他	△32	△54	21

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（物流出融資）】)

<政策的必要性>

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。

物流施設又は物流DX・物流GX関連設備は長期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、物流施設又は物流DX・物流GX関連設備の新設、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。

<民業補完性>

2. 「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。

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又は物流DX・物流GX関連設備に対して、民間金融機関では対応が難しい長期貸付・低金利の融資や出資を提供することにより、投資回収期間の長い施設等の整備の促進を図るものである。

また、財投機関からの出融資額を総事業費に係る民間からの調達分の合計を上回らないように限定するとともに、民間金融機関と協調した出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。

<有効性>

3. 財政投融資を活用して当該事業を行うことにより、自助努力の促進による事業の効率的な実施や受益者負担の実現を通じて租税負担の抑制が図られているか。

物流施設又は物流DX・物流GX関連設備の整備については、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、民間金融機関と協調した財政出融資による支援を行うことで、財政負担の抑制を図りつつ、資金ニーズへの対応を図りながら、物流施設又は物流DX・物流GX関連設備の新設、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。

<償還確実性又は収益性の確保>

4. 財政融資や政府保証による資金調達を予定している場合の償還確実性や、産業投資による資金調達を予定している場合の収益性は確保されているか。

物流総合効率化法の枠組みを活用し、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、当該事業からの安定的な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。

<財投計画の運用状況等の反映>

5. 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资の要求内容にどのように反映しているか。

令和8年度の要求は、具体的に見込まれる資金需要を勘案し、要求金額を精査したものととなっている。

(参考：過去3か年の財政投融资の運用残額)

	4年度	5年度	6年度
運用残額	- 億円	9 億円	312 億円
運用残率	- %	4.0 %	50.9 %

(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。

<その他>

6. 上記以外の特記事項

特になし。

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（物流出融資）】)

(事業名：物流出資)

1. 産投事業の内容

(1) 具体的な事業内容

物流施設の整備や物流 DX・GX 関連設備の導入を通じ、物流の効率化及び環境負荷の低減を図り、輸送力不足やカーボンニュートラルといった物流の課題を解消する。

(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8年度においては財政投融資（産業投資）から10億円を要求する。

(3) 見込まれる収益

物流総合効率化法の枠組み等を活用し、長期的に収益性が見込まれるプロジェクトを支援対象とした上で、当該プロジェクト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、出資額を上回る回収が見込まれる。

(4) 民間資金の動員の蓋然性

国の出資とともに、物流事業者・荷主企業、金融機関を含む多様な業種の企業が参画することを想定している。

2. リスク管理体制

国土交通大臣が認定した事業に対象を限定することに加え、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し、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、外部有識者の意見聴取等の対応を行う。

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（物流出融資）】)

「経済財政運営と改革の基本方針2025」、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版」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2025」（令和7年6月13日閣議決定）（抄）

第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現

2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

(2) 地域における社会課題への対応

(持続可能で活力ある国土の形成と交通のり・デザイン)

2030年度までの「集中改革期間」における物流革新に向け、次期「総合物流施策大綱」に基づき、物流拠点・ネットワークの機能強化、陸・海・空の新モーダルシフト、自動運転、物流DX・標準化、多重取引構造の是正等の商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容、改正物流法の執行体制の確保を推進する。また、物流・旅客運送業における担い手不足への対応を強化するため、外国人材の一層の活用を推進する。

3. 「投資立国」及び「資産運用立国」による将来の賃金・所得の増加

(2) DXの推進

(地域交通DX・物流DX)

物流危機の解決に資する自動物流道路について、2027年度までの新東名高速道路の建設中区間での実験実施、2030年代半ばまでの第1期区間での運用開始に向け、早期に技術的な検証のための実験を実施し、運用に係る必要な制度整備を行う。物流施設における自動化を促進する。AIターミナルやサイバーポートを通じて港湾のDXを推進する。自動運航船の2030年頃までの実現を目指す。

6 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（物流出融資）】)

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6年度に地域公共交通融資、都市鉄道融資及び物流出融資を実施。

令和6年度決算では、当期総利益が67百万円となったが、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	2,446百万円 (1,541百万円)
	固定資産	372,821百万円 (330,107百万円)
	計	375,267百万円 (331,647百万円)
○ 負債	流動負債	2,372百万円 (1,475百万円)
	固定負債	372,769百万円 (330,106百万円)
	計	375,141百万円 (331,581百万円)
○ 純資産	利益剰余金	126百万円 (66百万円)
	計	126百万円 (66百万円)

※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。

※単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

流動資産は、前年度決算額より905百万円増加している。主な要因は、地域公共交通融資に係る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42,714百万円増加している。主な要因は、物流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896百万円増加している。主な要因は、地域公共交通融資に係る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42,663百万円増加している。主な要因は、物流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8百万円増加している。主な要因は、貸付管理費収入及び運営費交付金収益の増加に対し一般管理費等の執行減により当期利益を計上したものである。

(2) 費用・収益の状況

○ 費用	経常費用	3,967 百万円	(3,793 百万円)
	臨時損失	－百万円	(－百万円)
	当期総利益	67 百万円	(66 百万円)
	計	4,034 百万円	(3,859 百万円)
○ 収益	経常収益	4,034 百万円	(3,859 百万円)
	臨時利益	－百万円	(0 百万円)
	計	4,034 百万円	(3,859 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。

※単位未満四捨五入のため、合計額は一致しないことがある。

経常費用は、前年度決算より 174 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 176 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コストは 3,967 百万円であり、損益計算書上の費用合計と一致する。

※行政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。