

令和8年8月31日

令和9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9年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	3,029	425	2,604	612.7
(2)産業投資	66	20	46	230.0
うち 出 資	66	20	46	230.0
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	3,095	445	2,650	595.5

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和9年度末 残高(見込)	令和8年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	48,449	46,069	2,380	5.2
(2)産業投資	591	525	66	12.6
うち 出 資	591	525	66	12.6
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	49,040	46,594	2,446	5.3

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		4,582	511	4,072
(内訳)	整備新幹線建設	3,814	—	3,814
	海外業務への出資	16	10	6
	旅客船取得費	175	142	32
	貨物船取得費	197	200	△2
	地域公共交通融資	85	135	△50
	地域公共交通出資	50	—	50
	物流融資	246	14	232
	物流出資	—	10	△10

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		6,083	3,302	2,781
(財源)	財政投融资	3,095	445	2,650
	財政融資	3,029	425	2,604
	産業投資	66	20	46
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	2,988	2,857	131
	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	160	1,270	△1,110
	民間借入金	110	517	△407
	事業等収入	1,774	1,401	373
	その他	943	△332	1,275

令和8年8月31日

令和9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9年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	2,438	37	2,401	6,489.2
(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	2,438	37	2,401	6,489.2

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和9年度末 残高(見込)	令和8年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	12,721	10,722	1,998	18.6
(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	13,166	11,168	1,998	17.9

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		3,814	—	3,814
(内訳)	整備新幹線建設	3,814	—	3,814

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		5,314	2,791	2,523
(財源)	財政投融资	2,438	37	2,401
	財政融資	2,438	37	2,401
	産業投資	—	—	—
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	2,876	2,754	122
	財投機関債	160	1,270	△1,110
	民間借入金	50	447	△397
	貸付収入	905	487	417
	譲渡収入	501	533	△32
	一般会計補給金受入	0	0	△0
	その他	1,261	17	1,243

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。

① 整備新幹線事業

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。）が保有する新幹線鉄道施設が、営業主であるJRに貸し出される「上下分離方式」によって運営されている。その整備財源については、国負担及び地方負担のほか既開業及び既着工区間分の貸付料が充当されている。貸付料は、現行制度上、開業後30年間定額でJRより支払われることとなっているが、毎年度の事業費を確保するため、財投借入等により将来の貸付料の前倒し活用が行われている。

整備新幹線の建設には膨大な資金と長期の建設期間が必要とされるため、長期・固定・低利の財政融資資金を活用のうえ建設が進められており、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 民鉄線事業

鉄道整備に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、機構が、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。

① 整備新幹線事業

全国新幹線鉄道整備法に基づき、現在、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備が行われており、機構が建設主体として国土交通大臣の指名を受けている。また、対象事業については、着工前に「安定的な財源見通しの確保」、「収支採算性」、「投資効果」、「JRの同意」、「並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意」という、いわゆる「着工5条件」の確認を行っている。

② 民鉄線事業

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。

<有効性>

3. 財政投融资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。

① 整備新幹線事業

整備新幹線の建設については、令和6年3月の北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業までに約1,120kmの整備が完了した。

新幹線ネットワークの整備は、地域相互の交流を促進し、我が国の産業の発展や観光立国の推進など、地方創生に重要な役割を果たすものであるとともに、災害時における代替輸送ルートの確保など、防災・減災の観点からも重要な意義を有している。長期・固定・低利の財政投融资の投入による資金調達コストの低減に伴い、金利低減効果が発生することが見込まれる。その金利負担低減分を新たな整備財源として活用可能することは、国負担及び地方負担の軽減にもつながり、結果として新幹線整備の着実な進捗に寄与するものである。

② 民鉄線事業

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、大都市における鉄道整備には、膨大な資金と長期の建設期間を要するため、長期、固定、低金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。

① 整備新幹線事業

新幹線鉄道事業に係る調達資金については、営業主体であるJRから機構が収受する貸付料を返済原資としている。

現行制度上、貸付料は営業主体に生ずる受益の程度とされており、JRと協議の上、決定される。そのため、貸付料の支払いによって営業主体に過度な経営負担が強いられるものでない。

既着工区間分の貸付料については、平成24年の交通政策審議会において確認された収支採算性の値をベースにしており、現時点で、一定程度確からしい貸付料額だと考えている。

また、現行貸付期間30年経過後の貸付料収入についても建設財源として前倒し活用することとしており、その一部を返済財源として見込んでいる。

② 民鉄線事業

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。

① 整備新幹線事業

平成28年度に8,279億円、令和3年度に3,000億円の財投を借り入れたが、運用残額は生じていない。令和9年度要求は、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なっている。

② 民鉄線事業

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か年の財政投融資の運用残額)

	5年度	6年度	7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9年度における財投機関債の発行内容

令和9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160億円、発行形態は、令和8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8年度における財投機関債の発行予定額・発行形態等

令和8年度における財投機関債の発行予定額は1,270億円、発行形態はコーポレート型での発行を予定している。

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2026」、「日本成長戦略」、「地域未来戦略」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 2026」（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定）（抄）

第 2 章 日本の成長力強化と安全・安心の確保

1. 「強い経済」の実現

（3）強い地域経済の構築

（持続可能で活力ある国土の形成と「交通空白」の解消）

成長投資を支える基盤であり、国土軸ともなる高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、また、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、渋滞対策、モーダルコネク트의強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化を推進し、担い手の確保・育成に取り組む。

●「地域未来戦略」（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定）（抄）

第 3 章 政府が講ずべき本戦略に関する施策を総合的かつ計画的に実施するために必要な事項

第 5 節 その他の施策の推進

2. 豊かな生活環境

イ. 持続可能な生活インフラの実現

（45）整備新幹線、リニア中央新幹線等の幹線鉄道ネットワーク及び都市鉄道の整備推進

7 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 7 年度決算の当期総利益は 166 百万円であり、主な当期利益要因は、貸付期間満了に伴う貸付線を鉄道事業者に譲渡したことによるものである。なお、全額、当期未処理損失への充当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	329,625	301,823	27,802	91.6%
新幹線建設費	270,452	252,728	17,724	93.4%
都市鉄道利便増進 事業建設費	775	274	501	35.3%
整備新幹線建設推進 高度化等事業費	1,842	1,150	692	62.4%
海外業務費	1,980	371	1,608	18.7%
鉄道施設 被災調査支援活動費	15	6	9	40.0%
貸付鉄道施設 附帯業務費 他	54,561	47,293	7,267	86.7%
受託経費 鉄道建設受託業務費	34,282	27,524	6,758	80.3%

※ 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	1,160,763 百万円	(1,288,182 百万円)
固定資産	7,170,390 百万円	(7,195,499 百万円)
計	8,331,153 百万円	(8,483,681 百万円)

○負債及び純資産

流動負債	330,993 百万円	(262,463 百万円)
固定負債	7,052,353 百万円	(7,234,889 百万円)
法令に基づく引当金等	199,723 百万円	(248,128 百万円)
資本金	51,676 百万円	(51,676 百万円)
資本剰余金	686,277 百万円	(676,548 百万円)
利益剰余金	10,116 百万円	(9,950 百万円)

評価・換算差額等	15 百万円	(27 百万円)
計	8, 331, 153 百万円	(8, 483, 681 百万円)

注()は、期首残高である。

流動資産は、期首残高より 127, 419 百万円減少している。主な要因は、建設の進捗に伴い現金が減少したこと及び割賦債権の回収が進んだことに伴い、譲渡収入未収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 25, 109 百万円減少している。主な要因は、建物、構築物及び機械装置における減価償却によるものである。

流動負債は、期首残高より 68, 530 百万円増加している。主な要因は、1 年以内返済予定長期借入金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 182, 536 百万円減少している。主な要因は、民間借入金等の返済が進んだことに伴い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 48, 405 百万円減少している。主な要因は、貸付期間満了に伴い、貸付線を鉄道事業者に譲渡したことによるものである。

資本剰余金は、期首残高より 9, 729 百万円増加している。主な要因は、北陸新幹線及び九州新幹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	326, 317 百万円	(347, 043 百万円)
臨時損失	1, 967 百万円	(28 百万円)
当期総利益	166 百万円	(- 百万円)
計	328, 450 百万円	(347, 071 百万円)

○収益

経常収益	328, 450 百万円	(345, 183 百万円)
臨時利益	0 百万円	(0 百万円)
当期総損失	- 百万円	(1, 887 百万円)
計	328, 450 百万円	(347, 071 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 20, 726 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 1, 939 百万円増加している。主な要因は、長野車両基地復旧に伴う費用が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 16, 733 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。

当期総利益 166 百万円に対し、行政コスト計算書は 328, 973 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 328, 284 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8年8月31日

令和9年度の財政投融資計画要求書

(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9年度の財政投融資計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	—	—	—	—
(2)産業投資	16	10	6	60.0
うち 出 資	16	10	6	60.0
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	16	10	6	60.0

2. 財政投融資計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和9年度末 残高(見込)	令和8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	28	12	16	137.0
うち 出 資	28	12	16	137.0
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	28	12	16	137.0

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		16	10	6
(内訳)	海外業務への出資	16	10	6

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		16	10	6
(財源)	財政投融资	16	10	6
	財政融資	—	—	—
	産業投資	16	10	6
	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资の要求内容にどのように反映しているか。

令和9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なっている。

(参考：過去3か年の財政投融资の運用残額)

	5年度	6年度	7年度
運用残額	12 億円	10 億円	10 億円
運用残率	100 %	100 %	100 %

(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9年度においては16億円を要求している。

（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2026」、「日本成長戦略」、「地域未来戦略」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2026」（令和8年7月21日閣議決定）（抄）

第2章 日本の成長力強化と安全・安心の確保

2. 強い外交・安全保障の確立

（1）外交力・安全保障・情報力の強化

（外交力の強化）

経済外交では、ルールに基づく自由貿易体制の維持・拡大に取り組むとともに、「信頼できる経済圏」を構築する。CPTPPの国内対策を進めつつ、締約国の拡大及び協定改定、価値を共有する域外パートナーとの連携強化、体制・機能強化を進める。グローバル・サウスを始めとする地域に、インフラシステムを含め、企業の海外展開支援を進める。日米間の合意の一環として、日米の戦略的投資イニシアティブを着実に実施するため、国際協力銀行・日本貿易保険に必要な措置を講ずる。

令和8年8月31日

令和9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9年度の財政投融资計画要求額

区 分	令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	(単位:億円、%) 対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	260	239	21	8.8
(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	260	239	21	8.8

2. 財政投融资計画残高

区 分	令和9年度末 残高(見込)	令和8年度末 残高(見込)	(単位:億円、%) 対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	1,500	1,401	99	7.1
(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	1,557	1,458	99	6.8

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		372	342	30
(内訳)	旅客船取得費	175	142	32
	貨物船取得費	197	200	△2

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		372	342	30
(財源)	財政投融资	260	239	21
	財政融資	260	239	21
	産業投資	—	—	—
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	112	103	9
	民間借入金	60	70	△10
	業務収入	266	267	△0
	その他	△215	△234	19

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9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、当該事業者に船舶全体を使用・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年間を「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7年度決算においては約10億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7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、事業費が当初計画と比して減少したものの、201億円の実績となったところである。

令和9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、260億円を要求することとした。また、令和9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)

	５年度	６年度	７年度
運用残額	106 億円	54 億円	102 億円
運用残率	47.7 %	21.6 %	33.7 %

(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。

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2026」、「日本成長戦略」、「地域未来戦略」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 2026」（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定）（抄）
 - 第 2 章 日本の成長力強化と安全・安心の確保
 - 1. 「強い経済」の実現
 - (2) 成長基盤の強化
 - (AX/DX の推進、フロンティアの開拓)
 - 領海等の保全の活動拠点としての重要な役割を果たしている有人国境離島地域について、改正法を踏まえ、滞在型観光の促進や先端技術の実証・実装など、その保全及び地域社会維持のための施策を更に充実し、推進する。
- 「地域未来戦略」（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定）（抄）
 - 第 3 章 政府が構すべき本戦略に関する施策を総合的かつ計画的に実施するために必要な事項
 - 第 5 節 その他の施策の推進
 - 2. 豊かな生活環境
 - イ. 持続可能な生活インフラの実現
 - (3) 特定有人国境離島地域の地域社会維持の実現

7 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1,039百万円となった。このことにより、繰越欠損金が当期総利益と同額減少し、△17,424百万円となった。

2. 決算の状況

(1) 資産・負債・資本の状況

資産の部	流動資産	13,791百万円	(10,838百万円)
	固定資産	194,039百万円	(187,449百万円)
	計	207,830百万円	(198,287百万円)
負債の部	流動負債	21,861百万円	(20,733百万円)
	固定負債	139,826百万円	(132,450百万円)
	計	161,687百万円	(153,183百万円)
純資産の部	資本金	63,567百万円	(63,567百万円)
	繰越欠損金	△17,424百万円	(△18,462百万円)
	計	46,143百万円	(45,105百万円)

(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9,543百万円増加している。主な要因は、竣工に伴う共有船舶の増によるものである。

負債の部は、前年度末決算額より8,504百万円増加している。主な要因は、借入金の増によるものである。

純資産は、前年度末決算額より1,039百万円増加している。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	22,863百万円	(22,922百万円)
	当期総利益	1,039百万円	(1,076百万円)
	計	23,902百万円	(23,997百万円)
収益の部	経常収益	23,902百万円	(23,997百万円)
	臨時利益	—百万円	(—百万円)
	計	23,902百万円	(23,997百万円)

(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59百万円減少している。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95百万円減少している。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、22,863百万円であり、損益計算書上の費用合計と一致する。

令和8年8月31日

令和9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9年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	85	135	△50	△37.0
(2)産業投資	50	—	50	皆増
うち 出 資	50	—	50	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	135	135	—	0.0

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和9年度末 残高(見込)	令和8年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	233	172	61	35.4
(2)産業投資	50	—	50	皆増
うち 出 資	50	—	50	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	283	172	111	64.5

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		135	135	—
(内訳)	地域公共交通融資	85	135	△50
	地域公共交通出資	50	—	50

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8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	—
(財源)	財政投融資	135	135	—
	財政融資	85	135	△50
	産業投資	50	—	50
	政府保証	—	—	—
	自己資金等	—	—	—
	運営費交付金	1	1	0
	業務収入	28	26	2
	その他	△29	△27	△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【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、それぞれの地域における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8年1月16日閣議決定）」に掲げられている「基本的方針A. 地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現」の「目標1 地域交通のリ・デザインの全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決」、「目標2 持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進」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。）の改正においては、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たほか、令和8年の同法の改正においては、地域の輸送資源をフル活用して「交通空白」等を解消するため、地方公共団体が運送主体を選定し、運転者や車両等の輸送資源について、他の交通事業者や施設送迎提供者等からの協力のあっせんを行うことにより、地域の実情に応じた最適な運送を確保する自動車地域旅客運送サービス再構築事業が創設されたところである。

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、「交通空白」等解消のため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、「交通空白」等解消のため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、「交通空白」等解消のため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9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なっている。

(参考：過去3か年の財政投融資の運用残額)

	5年度	6年度	7年度
運用残額	56 億円	63 億円	126 億円
運用残率	89.2 %	62.1 %	93.0 %

(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

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、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、「交通空白」等解消のため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9年度においては財政投融资（産業投資）から50億円を要求する。

（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2026」、「日本成長戦略」、「地域未来戦略」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2026」（令和8年7月21日閣議決定）（抄）

第2章 日本の成長力強化と安全・安心の確保

1. 「強い経済」の実現

(3) 強い地域経済の構築

(持続可能で活力ある国土の形成と「交通空白」の解消)

地域の成長を阻む移動制約の打破に向け、集中対策期間⁵¹の先も見据え、地域輸送資源の最大活用等による「交通空白」解消の取組の深化・加速化や、地域交通DX、規制改革等を通じて、自動運転社会の早期実現と移動の不足の解消に取り組む⁵²。

51 2025～2027年度

52 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（令和8年法律第35号）及び「「交通空白」解消に向けた取組方針2026」（令和8年6月10日国土交通省「交通空白」解消本部決定）。

●「日本成長戦略」（令和8年7月21日閣議決定）（抄）

Ⅱ. 17の戦略分野における官民投資の促進

2. 62の主要な製品・技術等の官民投資ロードマップの実行

(2) デジタル・サイバーセキュリティ

⑥自動運転技術

i) 重要性

自動運転に対応した車両等の関連市場は、現在の自動車市場以上の規模になるとの予測もある。交通事故の削減、地域の足の確保、物流の輸送力不足の解消など、課題解決先進国として世界をリードする戦略的投資領域として重要である。

ii) 勝ち筋・方向性

高い世界自動車販売シェア、多様な走行環境、車両製造技術等の強みをいかし、E2E¹²等国産自動運転システム搭載車両のデータ収集と開発・販売、事業モデル構築、車両とインフラの連携、ソフトウェアプラットフォーム整備等を同時並行で進める。

iii) 主な目標

- ・2030年代における世界市場での自動運転車両販売台数のシェア約25%を確保することを目指す。

iv) 主な施策

- ・E2EのAI開発投資を支援するとともに、開発を効率化するためのデータエコシステムの構築、サイバーセキュリティの確保、AIの安全性評価手法の確立など、開発環境の整備を進める。
- ・1:N遠隔監視等の事業モデル構築、L4¹³・L2++¹⁴事業用車両等の社会実装支援、L2++車両の優良認定制度創設、インフラからの支援や道路の適切な利活用に向けた取組、通信インフラ整備、事故原因究明体制構築等の導入環境の整備を進める。

12 End to End AI。認識から経路判断までを全て単一のAIで処理し多様な走行環境でも走行可能な革新的な

手法。

13システムが周辺監視し、一定の条件下で自動運転をする機能を有し、条件外でも車両が安全確保をするもの。

14運転者が周辺監視し、縦・横方向の運転支援機能を有する車両（L2車両）のうち、AIを活用し一般道を含め自律走行が可能な高度な運転自動化システム等を搭載したもの。

●「地域未来戦略」（令和8年7月21日閣議決定）（抄）

第3章 政府が講ずべき本戦略に関する施策を総合的かつ計画的に実施するために必要な事項

第1節 強い地域経済の構築に貢献する主な施策の推進

ア. 産業クラスターの形成に伴う高付加価値型産業創出

Ⅱ. 計画実現に向けた支援施策【政策手段】

4. 地域の産業クラスター・地場産業を支える仕組みづくり

（1）地域基盤の再構築

○課題

多くの市町村では、公共施設の老朽化、人口構造の変化、人手不足等により、多くの財政・人的リソースを既存基盤の維持に費やされており、成長分野へのリソース配分が困難となっている。

○対応方針

公共施設等の集約・再配置等の支援に加え、交通、デジタル、地域経済、生活サービス等の各分野を多層的に連携させ、地域の実情に応じて広域連携も活用しながら、地域全体として持続的に機能するネットワーク型の地域構造の形成等を支援することにより、成長分野へのリソース配分を可能とする。

○主な施策例

- ✓ 地域未来交付金等による支援
- ✓ 地方公共団体が行う公共施設等の適正管理の推進
- ✓ 公共交通軸や交通結節点の強化への支援等を通じたコンパクト・プラス・ネットワークの推進
- ✓ 地域輸送資源の最大活用、地域交通DXの推進や物流効率化等による持続可能な地域公共交通・物流の実現
- ✓ 「地域生活圏」の形成による効率的・持続的な生活サービスの提供の支援
- ✓ 産業クラスター・地場産業を支え、活躍する女性人材の育成・就業・起業・定着等の推進

第2節 豊かな生活環境の実現に貢献する主な施策の推進

人口が減少する中でも、地域において、そこに住む人々が安心して暮らし続けられるようにするためには、必要な生活機能が将来にわたって維持・改善されていくことが重要である。

イ. 持続可能な生活インフラの実現

i. 公共交通の維持

（1）「交通空白」の解消と持続可能な地域公共交通の実現

- ① 「取組方針2026」²²に基づき、集中対策期間の先も見据えた取組の推進
- ② 地域交通DX「COMmmONS（コモンズ）」の推進

（2）自動運転技術等を活用した新たなモビリティサービスの社会実装の実現

- ① ドローンを活用した新たなサービスの導入
- ② デジタルライフラインの全国整備
- ③ 新たなモビリティサービスの社会実装の実現

④小型無操縦者航空機の社会実装に向けた環境整備

[KPI]

- ・「交通空白」解消の目途が立っていない地区・地点数（地域の足・観光の足）：0地区・地点（2027 年度）
- ・モビリティ・ロードマップ²³の先行的事業化地域を選定し、施策を集中：10 か所（2026 年度）

[工程]

- ・「取組方針2026」に基づき、「交通空白」解消の取組等を深化・加速化し、集中対策期間の先も見据え、地域や個人の機会損失等を防ぎ成長力を発揮。
- ・地域交通のDX 推進に向け、「COMmmONS」の標準仕様の策定等を行い、2027年度以降は社会実装、自動運転社会実現に向けた環境整備に寄与する。
- ・無人航空機の利用促進に向け、運航管理システムのStep2の拡大及びStep3の実現に係る検討を進め、2027 年度以降も必要な制度整備を進める。
- ・デジタルライフラインの整備促進に向け、引き続き、ドローン航路や自動運転サービス支援道の実装に向けた取組を行う。
- ・モビリティ・ロードマップを踏まえ2026 年3月に選定した先行的事業化地域に対して、2026 年度から施策の集中及び検証を進める。
- ・小型無操縦者航空機の貨物輸送実現に向け2026～2027 年度の開発機による有償実証飛行、2028 年度以降の商用運航に必要な環境整備を行う。

22 「『交通空白』解消に向けた取組方針2026」（国土交通省「交通空白」解消本部決定（令和8年6月10日））

23 「モビリティ・ロードマップ2025」（デジタル社会推進会議決定（令和7年6月13 日））。

第6節 本戦略の実効性を高めるためのロジックモデルの作成等

【豊かな生活環境】

〔アウトカム KPI〕

- ①「交通空白」地区：2,740地区（2026年）から0地区に減少⁵⁸（2030 年）

58 「取組方針2026」に記載のとおり、住民等の移動の足に関する日常生活の困りごとの改善に進捗が見られていない地区が0になることをいう。

7 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7年度に地域公共交通融資、都市鉄道融資及び物流融資を実施。

令和7年度決算では、当期総利益が54百万円となったが、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	2,728百万円 (2,446百万円)
	固定資産	380,619百万円 (372,821百万円)
	計	383,346百万円 (375,267百万円)
○ 負債	流動負債	2,660百万円 (2,372百万円)
	固定負債	380,566百万円 (372,769百万円)
	計	383,227百万円 (375,141百万円)
○ 純資産	資本金	50百万円 (50百万円)
	資本剰余金	2百万円 (2百万円)
	利益剰余金	68百万円 (74百万円)
	計	119百万円 (126百万円)

※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282百万円増加している。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7,797百万円増加している。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288百万円増加している。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7,798百万円増加している。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7百万円減少している。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執行が増加したためである。

(2) 費用・収益の状況

○ 費用	経常費用	4,454 百万円 (3,967 百万円)
	臨時損失	0 百万円 (ー百万円)
	当期総利益	54 百万円 (67 百万円)
	計	4,508 百万円 (4,034 百万円)
○ 収益	経常収益	4,508 百万円 (4,034 百万円)
	臨時利益	ー百万円 (ー百万円)
	計	4,508 百万円 (4,034 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 487 百万円増加している。主な要因は、物流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 474 百万円増加している。主な要因は、物流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 4,454 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8年8月31日

令和9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9年度の財政投融资計画要求額

(単位：億円、%)

区 分	令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	246	14	232	1,657.1
(2)産業投資	—	10	△10	皆減
うち 出 資	—	10	△10	皆減
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	246	24	222	925.0

2. 財政投融资計画残高

(単位：億円、%)

区 分	令和9年度末 残高(見込)	令和8年度末 残高(見込)	対前年度比	
			金額	伸率
(1)財政融資	645	406	240	59.1
(2)産業投資	11	11	—	0.0
うち 出 資	11	11	—	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	656	416	240	57.6

3. 事業計画及び資金計画

事業計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	増 減
事業計画の合計額		246	24	222
(内訳)	物流融資	246	14	232
	物流出資	—	10	△10

資金計画

(単位：億円)

区 分		令和9年度 要 求 額	令和8年度 計 画 額	増 減
事業計画実施に必要な資金の合計額		246	24	222
(財源)	財政投融资	246	24	222
	財政融資	246	14	232
	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	17	36	△19
	その他	△17	△36	19

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、物流DX・物流GX関連設備、中継輸送施設の新設、更新、機能強化等に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、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、物流DX・物流GX関連設備、中継輸送施設の新設、更新、機能強化等に対して、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、物流DX・物流GX関連設備、中継輸送施設の新設、更新、機能強化等については、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ているが、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、物流DX・物流GX関連設備、中継輸送施設の新設、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。

<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9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なっている。

(参考：過去3か年の財政投融资の運用残額)

	5年度	6年度	7年度
運用残額	9 億円	312 億円	154 億円
運用残率	4.0 %	50.9 %	61.8 %

(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。

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2026」、「日本成長戦略」、「地域未来戦略」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2026」（令和8年7月21日閣議決定）（抄）

第2章 日本の成長力強化と安全・安心の確保

1. 「強い経済」の実現

(2) 成長基盤の強化

(AX/DXの推進、フロンティアの開拓)

「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、技術革新に対応した自動運転社会の早期実現に向けた環境整備、信頼性あるデータの利活用に関する環境整備、政府のデジタル基盤の強靱化・自律性向上やデジタル行財政改革を進める。

(資源・エネルギー安全保障・GXの強化)

エネルギーは、国民生活及び国内産業の基盤であり、立地競争力強化のためにも、安定的な供給と価格の抑制の両立が不可欠である。中東情勢も踏まえ、資源・エネルギーの対外依存度の高さや調達先の集中から生じる脆弱性を克服し、備蓄を含むエネルギー需給構造の強靱化を図る。モビリティ・インフラの活用や省エネを推進しつつ、我が国の石油等の上流権益の確保や供給源の多角化、安定的な輸送・流通体制の確保を図る。

(3) 強い地域経済の構築

(持続可能で活力ある国土の形成と「交通空白」の解消)

成長投資を支える基盤であり、国土軸ともなる高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、また、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、渋滞対策、モーダルコネクトの強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化を推進し、担い手の確保・育成に取り組む。成田空港の機能強化、道路・鉄道アクセス整備、周辺の産業集積、農林水産物輸出拠点化を府省庁横断的に進める。その他国際空港アクセス鉄道、在来線の高速化、基本計画路線のケーススタディを通じた検討の深化、ローカル鉄道の再構築、鉄道ネットワークの財源確保、バスのキャッシュレス化、良好な自転車利用環境の整備・活用を進める。陸・海・空の新モーダルシフト、中継輸送、自動物流道路の推進等の物流効率化、脱炭素化等を加速化する。

●「日本成長戦略」（令和8年7月21日閣議決定）（抄）

Ⅱ. 17の戦略分野における官民投資の促進

2. 62の主要な製品・技術等の官民投資ロードマップの実行

(2) デジタル・サイバーセキュリティ

⑥自動運転技術

i) 重要性

自動運転に対応した車両等の関連市場は、現在の自動車市場以上の規模になるとの予測もある。交通事故の削減、地域の足の確保、物流の輸送力不足の解消など、課題解決先進国として世界をリードする戦略的投資領域として重要である。情報漏えいや海外からの遠隔操作等のリスク軽減の観点から、自律性確保が不可欠である。

(12) 資源・エネルギー安全保障・GX

①次世代型太陽電池（ペロブスカイト太陽電池等）

i) 重要性

シリコン太陽電池相当の発電コストを前提に、フィルム型は約25GWの国内需要が見込まれるほか、海外に約500GWの導入ポテンシャルが存在する。太陽電池は現状で特定国が約8割のシェアを占め、国産エネルギー源として経済安全保障・エネルギー安全保障の両面から自律性の確保が重要である。特にペロブスカイト太陽電池は主原料のヨウ素のシェアの約3割を我が国が占め、自律性・不可欠性に寄与する。

(15) 港湾ロジスティクス

③次世代型倉庫

i) 重要性

庫内作業が自動化・機械化された倉庫の整備を促進し、我が国港湾の取扱貨物増加を図ることが重要である。国内倉庫での受入れ可能貨物量を増やすことで、我が国港湾で保管しきれない貨物の外国での一時保管を回避していくことが経済安全保障上も重要である。また、災害発生時の我が国のサプライチェーン強靱化の観点からも重要である。

ii) 勝ち筋・方向性

老朽化した倉庫を集約・再編し輸出入貨物の受入スペースを拡大するとともに、倉庫の自動化・機械化、港湾周辺部の物流の効率化、コールドチェーン物流サービス規格の海外展開を促進し国際競争力の強化及びサプライチェーンの強靱化を図る。

iii) 主な目標

- ・港湾の周辺において、次世代型倉庫を2030年代までに普通倉庫200万㎡、冷蔵倉庫40万設備トンを整備することを目指す。

iv) 主な施策

- ・立地自治体等との連携により、次世代型倉庫を支えるインフラ整備を進める。
- ・低利融資や税制特例等により、災害時等におけるサプライチェーンの維持にも寄与する倉庫の集約・再編を促進する。
- ・高品質なコールドチェーン物流サービス規格の海外展開を促進する。

●「地域未来戦略」（令和8年7月21日閣議決定）（抄）

第3章 政府が講ずべき本戦略に関する施策を総合的かつ計画的に実施するために必要な事項

第1節 強い地域経済の構築に貢献する主な施策の推進

ア. 産業クラスターの形成に伴う高付加価値型産業創出

Ⅱ. 計画実現に向けた支援施策【政策手段】

4. 地域の産業クラスター・地場産業を支える仕組みづくり

(1) 地域基盤の再構築

○課題

多くの市町村では、公共施設の老朽化、人口構造の変化、人手不足等により、多くの財政・人的リソースを既存基盤の維持に費やされており、成長分野へのリソース配分が困難となっている。

○対応方針

公共施設等の集約・再配置等の支援に加え、交通、デジタル、地域経済、生活サービス等の各分野を多層的に連携させ、地域の実情に応じて広域連携も活用しながら、地域全体として持続的に機能するネットワーク型の地域構造の形成等を支援することにより、成長分野へのリソース配分を可能とする。

○主な施策例

- ✓ 地域未来交付金等による支援
- ✓ 地方公共団体が行う公共施設等の適正管理の推進
- ✓ 公共交通軸や交通結節点の強化への支援等を通じたコンパクト・プラス・ネットワークの推進
- ✓ 地域輸送資源の最大活用、地域交通DXの推進や物流効率化等による持続可能な地域公共交通・物流の実現
- ✓ 「地域生活圏」の形成による効率的・持続的な生活サービスの提供の支援
- ✓ 産業クラスター・地場産業を支え、活躍する女性人材の育成・就業・起業・定着等の推進

7 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7年度に地域公共交通融資、都市鉄道融資及び物流融資を実施。

令和7年度決算では、当期総利益が54百万円となったが、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	2,728百万円 (2,446百万円)
	固定資産	380,619百万円 (372,821百万円)
	計	383,346百万円 (375,267百万円)
○ 負債	流動負債	2,660百万円 (2,372百万円)
	固定負債	380,566百万円 (372,769百万円)
	計	383,227百万円 (375,141百万円)
○ 純資産	資本金	50百万円 (50百万円)
	資本剰余金	2百万円 (2百万円)
	利益剰余金	68百万円 (74百万円)
	計	119百万円 (126百万円)

※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。

流動資産は、前年度決算額より282百万円増加している。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7,797百万円増加している。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288百万円増加している。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7,798百万円増加している。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7百万円減少している。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執行が増加したためである。

(2) 費用・収益の状況

○ 費用	経常費用	4,454 百万円 (3,967 百万円)
	臨時損失	0 百万円 (ー百万円)
	当期総利益	54 百万円 (67 百万円)
	計	4,508 百万円 (4,034 百万円)
○ 収益	経常収益	4,508 百万円 (4,034 百万円)
	臨時利益	ー百万円 (ー百万円)
	計	4,508 百万円 (4,034 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 487 百万円増加している。主な要因は、物流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 474 百万円増加している。主な要因は、物流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 4,454 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。