

船舶勘定

1. 財政投融資を活用している事業の主な内容

国内旅客船及び国内貨物船の整備主体となる海上運送事業者の大半は、中小零細事業者であり、経営基盤が脆弱なため多額の資金を必要とする船舶の建造については、十分な担保力がなく、民間金融機関からの資金調達が困難なことから、機構の船舶共有建造方式を通じて、海上運送事業者に対し、低利の長期固定資金を安定的に供給し、より効率的な船舶の建造による物流の効率化、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化の推進による少子高齢化対策、離島航路の維持・確保等を図るものである。

2. 財政投融資計画額等

(単位：億円)

16年度財政投融資計画額	15年度末財政投融資残高見込み
269	3,140

3. 当該事業の成果、社会・経済的便益など

事業実績等

・建造・貸付実績(平成14年度)
船舶建造 25隻 191億円

・総建造・貸付実績(昭和34年度～平成14年度累計)
船舶建造 3,947隻 1兆3,956億円
船舶改造等貸付 1,409件 183億円
計 1兆4,139億円

・建造・貸付残高(平成14年度末残高)
船舶建造 889隻 3,848億円
船舶改造等貸付 32件 10億円
計 3,858億円

全国建造量に対する共有船建造割合
(平成10年度～平成14年度 5ヶ年平均)
共有旅客船 共有貨物船
シェア 80% 46%

長期・低利資金の安定供給を通じた施策誘導

- ・離島航路の維持・確保
- ・地球温暖化問題に対応したモーダルシフト船等の建造促進
- ・少子高齢化社会に対応した国内旅客船のバリアフリー化の推進
- ・物流効率化・高度化船の建造促進

技術支援

- ・船舶の近代化及び船舶の安全性向上

経済への波及効果

約1,224億円 (507×2.415=1,224)

船舶建造額 507億円
(事業者負担も含む総船価)
経済波及計数 2.415
(産業連関表に基づく)

(注)国土交通省が産業連関表により試算。

4. 当該事業に関する政策コスト分析の試算値

[政策コスト]

(単位：億円)

区 分	15年度	16年度	増減
1. 国からの補給金等	2	2	+0
2. 国への資金移転	-	-	-
1～2 小計	2	2	+0
3. 国からの出資金等の機会費用分	140	103	37
1～3 小計	142	105	37
4. 欠損金の減少分	-	-	-
1～4 合計=政策コスト(A)	142	105	37
分析期間(年)	17	22	+5

[投入時点別政策コスト内訳]

(上段:割引現在価値
下段:名目値)

区 分	15年度	16年度	増減
(A)政策コスト(再掲)	142	105	37
分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	34	56	+22
分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	108	49	59
国からの補給金等	2	2	+0
国への資金移転	-	-	-
剰余金等の増減に伴う政策コスト	105	46	59
出資金等の機会費用分	1	1	+1

[経年比較分析]

(単位：億円)

区 分	15年度	16年度	増減
(A)政策コスト(再掲)	142	105	37
(A') (A)を15年度分析と同じ前提金利で再計算した政策コスト	142	128	14
(B) (A')のうち16年度以降に発生する政策コスト	140	128	12

16年度の政策コストは105億円である。15年度と16年度の前提金利の変化による影響を捨象し、16年度以降に発生する政策コストを比較すると、実質的な政策コストは15年度から12億円減少したと分析される。

このような実質的なコスト減は、以下のような要因によるものと考えられる。

- ・貸倒損失の増 (+ 38億円)
- ・その他の要因(事務費のコスト減等) (50億円)

[発生要因別政策コスト内訳]

(単位：億円)

16年度政策コスト(再掲)	105
繰上償還	-
貸倒	261
その他(利ざや等)	156

[前提条件を変化させた場合]

(単位：億円)

変化した前提条件とその変化幅	政策コスト(増減額)
調達及び事業金利等+1%	187(+82)

<参考>

補給金・出資金等の16年度予算計上額
補給金：2億円
出資金：2億円

(注) 新組織形態(独立行政法人化後)を前提として分析を行った場合の16年度の政策コストは、「7. 特記事項など」を参照。

5. 分析における試算の概要及び将来の事業見通し等の考え方

[試算の概要]

船舶勘定の行う全ての事業を試算の対象としている。

既往の事業資産残高3,263億円及び貸付残高3億円(15年度末予定額)に加え、平成16年度の事業計画(397億円)に基づき共有建造事業を実行した場合について試算している。

分析期間は、既往の事業資産等に加え、平成16年度の事業計画に基づく事業資産が全て回収される22年間(従来の約定ベース17年間にリスケジュール移行率(5年延長)を考慮)としている。

以上のような考え方の下に、設定された前提条件に従って、当該事業の遂行に必要な政策コストを算出した。なお、昨年10月に特殊法人から独立行政法人に組織形態が変更されたが、本分析において新組織形態を前提とすると前年度との比較分析が非常に困難となることから、本分析に限って旧組織形態を前提とした分析を行っている。

[将来の事業見通し等の考え方]

船舶共有建造事業については、平成16年度の旅客船・貨物船建造事業費397億円を22年で回収することとしている。

船舶共有建造事業の事業金利については、平成16年度2.8%としている。

貸倒損失については、民間の企業会計原則に準拠して経理した場合の貸倒引当金(平成15年9月末:360億円、貸倒引当金/債権=8.7%)のうち、最近の未収金発生防止の取り組み(結果、最近の新規未収金の発生額は14年度6億円、15年度上期2億円と減少している。)、新規建造に当たっての慎重な審査等債権保全策の強化により、一般債権については貸倒懸念債権(経営破綻の状態に至っていないが、債務の弁済に重大な問題が生じているか又は生じる可能性の高い債権)や破産更生債権等(経営破綻又は実質的に経営破綻に陥っている債権)へ急激に移行していくことは考えがたく、今後十分に回収が可能であると見込まれることから、一般債権を除いた貸倒懸念債権及び破産更生債権等について、平成15年度から平成28年度までの14年間に315億円を見込んでいる。

6. 補助金等が投入される理由、仕組み、国庫納付根拠法令等

海上物流システム改革の一環として、内航海運における適切な事業基盤を整備するため、機構の船舶共有建造制度を活用した海上物流の高度化に資する船舶(物流高度化船)の建造促進のための支援措置を講じ、内航海運の活性化を図ることにより、内航海運の物流効率化の促進、環境保全対策等の政策目標を達成するために一般会計から補助金を受け入れている。また、自己資本の充実並びに経営基盤の強化を図るために産業投資特別会計からの出資金を受け入れている。

(根拠法令等)

以下の法令等における規定に基づき、出資金及び補助金を受け入れることとしている。

- ・出資金については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法第6条第2項及び第3項により受け入れる。
- ・補助金については、根拠法令はない(予算措置)。
- ・内航海運活性化事業補助金交付要綱に基づき交付申請している。
- ・国庫納付については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法等において定められている。

<独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法>

第6条 機構の資本金は、附則第2条第6項並びに第3条第6項及び第7項の規定により政府から出資があったものとされた金額並びに同条第6項の規定により日本政策投資銀行から出資があったものとされた金額の合計額とする。

- 2 政府は、必要があると認めるときは、予算で定める金額の範囲内において、機構に追加して出資することができる。この場合において、政府は、当該出資した金額の全部又は一部が第16条第1項の信用基金に充てるべきものであるときは、その金額を示すものとする。
- 3 機構は、前項の規定による政府の出資があったときは、その出資額により資本金を増加するものとする。

第17条 機構は、次に掲げる業務ごとに経理を区分し、それぞれ勘定を設けて整理しなければならない。

- (1) 第12条第1項第1号から第6号までの業務及びこれらに附帯する業務並びに同条第3項の業務
- (2) 第12条第1項第7号及び第8号の業務並びにこれらに附帯する業務
- (3) 第12条第1項第9号から第14号までの業務及びこれらに附帯する業務
- (4) 第12条第1項第15号の業務及びこれに附帯する業務
- (5) 第12条第2項の業務

第18条 機構は、前条第1項第3号から第5号までに掲げる業務に係る勘定において、通則法第29条第2項第1号に規定する中期目標の期間(以下この項及び次項において「中期目標の期間」という。)の最後の事業年度に係る通則法第44条第1項又は第2項の規定による整理を行った後、同条第1項の規定による積立金があるときは、その額に相当する金額のうち国土交通大臣の承認を受けた金額を、当該中期目標の期間の次の中期目標の期間に係る通則法第30条第1項の認可を受けた中期計画(同項後段の規定による変更の認可を受けたときは、その変更後のもの)の定めるところにより、当該次の中期目標の期間における第12条に規定する業務(前条第3項及び附則第3条第13項に規定する繰入れを含む。)の財源に充てることことができる。

2 (略)

3 国土交通大臣は、前二項の規定による承認をしようとするときは、あらかじめ、国土交通省の独立行政法人評価委員会の意見を聴かなければならない。

4 機構は、第1項に規定する積立金の額に相当する金額から同項及び第2項の規定による承認を受けた金額を控除してなお残金があるときは、その残金の額を国庫に納付しなければならない。

5 前条第1項第1号及び第2号に掲げる業務に係る勘定における通則法第44条第1項ただし書の規定の適用については、同項中「第3項の規定により同項の用途に充てる場合」とあるのは、「政令で定めるところにより計算した額を国庫に納付する場合又は第3項の規定により同項の用途に充てる場合」とする。

6 第1項、第3項及び第4項の規定は、前項の勘定について準用する。この場合において、第1項中「通則法第44条第1項」とあるのは、「第5項の規定により読み替えられた通則法第44条第1項」と読み替えるものとする。

7 前各項に定めるもののほか、納付金の納付の手続その他積立金の処分に関し必要な事項は、政令で定める。

<独立行政法人通則法>

第44条 独立行政法人は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残金があるときは、その残金の額は、積立金として整理しなければならない。ただし、第3項の規定により同項の用途に充てる場合は、この限りでない。

2 独立行政法人は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

3 独立行政法人は、第1項に規定する残金があるときは、主務大臣の承認を受けて、その残金の額の全部又は一部を第30条第1項の認可を受けた中期計画(同項後段の規定による変更の認可を受けたときは、その変更後のもの。以下単に「中期計画」という。)の同条第2項第6号の剰余金の用途に充てることことができる。

4 主務大臣は、前項の規定による承認をしようとするときは、あらかじめ、評価委員会の意見を聴かなければならない。

5 第1項の規定による積立金の処分については、個別法で定める。

7. 特記事項など

機構の政策コストは、資金力、担保力の脆弱な海上運送事業者に対して、民間金融機関では調達困難な低利で長期固定の船舶建造資金を機構の船舶共有建造方式を通じて供給するためのものであり、これにより、より効率的な船舶の建造による物流の効率化、モーダルシフトの推進等の環境対策、バリアフリー化の推進による少子高齢化対策、離島航路の維持・確保等が図られている。

貸倒損失が10%増加した場合には、政策コストは19億円増加することとなる。

「特殊法人等整理合理化計画」により、平成15年10月1日に日本鉄道建設公団と統合し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構となった。

新組織形態（独立行政法人化後）を前提として分析を行った場合の16年度の政策コストは、262億円となり15年度との比較では404億円となる。

これまでの政策コストの推移は以下の通り。

13年度	14年度	15年度	16年度
33億円	153億円	142億円	105億円

（注）平成15年度までは、運輸施設整備事業団【船舶勘定】における政策コストである。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の資産、負債、損益その他についての状況に関する調書を作成するために必要な資産の価額は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の成立の日現在における時価を基準として評価委員が評価した価額となるが、評価委員会における価額が確定していないため、財務諸表に代えて、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の平成16年度計画予算見積りを示すとともに、参考として日本鉄道建設公団及び運輸施設整備事業団の貸借対照表及び損益計算書を添付する。

平成16年度計画予算見積り

収 入		支 出	
区 分	見込額(千円)	区 分	見込額(千円)
運 営 費 交 付 金	762,024	業 務 経 費	758,972,164
国 庫 補 助 金	170,779,091	鉄 道 建 設 業 務 関 係 経 費	329,061,251
地 方 公 共 団 体 建 設 費 負 担 金	70,515,718	船 舶 業 務 関 係 経 費	40,507,631
政 府 補 給 金	929,040	造 船 業 務 関 係 経 費	116,280
政 府 出 資 金	200,000	基 礎 的 研 究 等 業 務 関 係 経 費	53,436,828
財 政 融 資 資 金 借 入 金	107,000,000	鉄 道 助 成 業 務 関 係 経 費	32,896,337
民 間 借 入 金	411,400,000	特 例 業 務 関 係 経 費	302,953,837
鉄 道 建 設 ・ 運 輸 施 設 整 備 支 援 機 構 債 券	134,800,000	受 託 経 費	10,133,934
業 務 収 入	1,343,089,998	鉄 道 建 設 業 務 関 係 経 費	10,130,884
受 託 収 入	13,261,238	船 舶 業 務 関 係 経 費	2,000
業 務 外 収 入	1,892,256	造 船 業 務 関 係 経 費	1,050
		借 入 金 等 償 還	1,017,111,749
		支 払 利 息	243,758,230
		一 般 管 理 費	9,263,810
		人 件 費	25,779,166
		業 務 外 支 出	4,325,010
合 計	2,254,629,365	合 計	2,069,344,063

(参考)貸借対照表、損益計算書

貸借対照表(船舶勘定)

(単位:百万円)

区分	14年度末実績	15年度末実績	区分	14年度末実績	15年度末実績
(資産の部)			(負債及び資本の部)		
流動資産	50,074	77,597	流動負債	2,583	21,845
現金・預金	4,270	12,975	未払金	412	1,175
仮払金	0	0	未払費用	2,104	1,871
未収収益	1	0	前受金	50	3
未収金	45,107	45,219	預り金	11	24
受取手形	0	18,772	仮受金	5	1
その他流動資産	695	630	預り手形	0	18,772
固定資産	392,964	381,622	固定負債	427,273	424,120
事業資産	384,753	369,797	債券	181,500	189,500
旅客船	125,448	118,339	運輸施設整備事業団債券	52,880	77,880
貨物船	255,507	243,106	船舶整備債券	128,620	111,620
旅客船建造仮勘定	0	1,649	長期借入金	245,116	233,976
貨物船建造仮勘定	3,798	6,703	引当金		
貸付金			退職給与引当金	657	644
貸付金	1,014	932	(負債合計)	429,856	445,966
有形固定資産	121	58	資本金		
建物	21	4	政府出資金	16,365	16,365
車両・運搬具	1	1	欠損金	2,822	2,748
工具・器具・備品	57	53	繰越欠損金	-	2,822
土地	42	0	当期利益金又は当期損失金	2,822	74
無形固定資産	0	0	()		
投資その他の資産	7,076	10,835	(資本合計)	13,543	13,617
債務保証基金	200	200			
求償権	27	0			
敷金・保証金	0	0			
その他の資産	6,849	10,635			
繰延資産					
債券発行差金	361	364			
資産合計	443,399	459,582	負債・資本合計	443,399	459,582

損益計算書(船舶勘定)

区分	14年度実績	15年度実績	区分	14年度実績	15年度実績
(費用の部)			(収益の部)		
経常費用	67,393	29,677	経常収益	64,766	29,439
事業費	370	245	事業収入	63,066	28,982
貨物船保険料分担費	247	111	旅客船使用料	18,742	8,617
資産保全管理諸費	113	128	貨物船使用料	44,313	20,363
事業推進諸費	9	5	貸付金利息	11	3
一般管理費	1,229	549	国庫補助金収入	0	6
一般管理費	1,207	542	政府補給金収入	250	0
減価償却費	22	7	引当金戻入	572	0
貸倒損失	2,366	58	貸倒引当金戻入	371	0
事業資産減価償却費	48,008	22,568	事業資産損失引当金戻入	201	0
旅客船減価償却費	13,749	6,388	事業外収益	878	451
貨物船減価償却費	34,259	16,179	受取利息	2	0
事業外費用	15,419	6,259	雑益	876	451
借入金利息	7,423	3,466	特別利益		
債券利息	7,791	2,719	固定資産売却益	370	401
債券発行差金償却	166	70	当期損失金	2,822	-
債券取扱諸費	38	4			
雑損	1	0			
特別損失	565	89			
前期損益修正損	0	1			
固定資産売却損	544	88			
固定資産除却損	22	0			
当期利益金	-	74			
合計	67,958	29,840	合計	67,958	29,840

(注) 1 15年度実績額欄は、貸借対照表については運輸施設整備事業団の解散の日の前日の額、損益計算書については当事業団の解散の日の前日までの実績額を計上している。

2 計数は原則として四捨五入によっているので、端数において合計とは合致しないことがある。