

# (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構

②海事勘定

http://www.jrtt.go.jp

## 1. 財政投融資を活用している事業の主な内容

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)が行う「船舶共有建造業務」は、内航海運のグリーン化に資する SES 等環境負荷レベルの低い船舶の導入促進、産業競争力強化、モーダルシフトの促進、物流効率化及び離島航路の維持・確保等内航海運に関する政策課題に貢献する船舶の建造を促進することを目的としている。

内航海運は、国内における貨物輸送の約3分の1を占め、特に鉄鋼、石油、セメント等産業基幹物質の約8割を輸送しており、我が国経済、国民生活を支える重要な輸送機関である。また、旅客航路事業においても、離島航路が生活航路として地域住民の生活を支えており、欠くことのできない公共輸送機関となっている。

このように内航海運は、我が国の人流・物流に必要不可欠であり、極めて公共性が高い存在であるが、その一方で、内航海運事業者・離島航路旅客船事業者は、その大部分が資力の乏しい中小事業者であり、船舶以外価値ある資産を有していない者が多く、また、船舶の建造に際しての技術的ノウハウが乏しいといった特性がある。

このため、鉄道・運輸機構は、船舶を共有建造(建造後の船舶を鉄道・運輸機構と事業者が共有)することにより、船舶の建造に際して、原則として船舶以外の担保を不要とし、長期・低利の資金的支援を行うとともに、建造及び保守・修理に必要な技術的ノウハウの支援を行っているところである。

## 2. 財政投融資計画額等

(単位:億円)

26年度財政投融資計画額	25年度末財政投融資残高見込み
254	1,461

## 3. 当該事業に関する政策コスト分析の試算値

### ① 政策コスト

(単位:億円)

区 分	25年度	26年度	増 減
1.国からの補助金等	-	-	-
2.国への資金移転	-	-	-
1~2 小計	-	-	-
3.国からの出資金等の機会費用分	129	105	△24
1~3 小計	129	105	△24
4.欠損金の減少分	△280	△298	△18
1~4 合計=政策コスト(A)	△151	△193	△42
分析期間(年)	16	16	-

### ② 投入時点別政策コスト内訳

(単位:億円)

区 分	25年度	26年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	△151	△193	△42
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	129	105	△24
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	△280	△298	△18
国からの補助金等	-	-	-
国への資金移転	-	-	-
剰余金等の増減に伴う政策コスト	△280	△298	△18
出資金等の機会費用分	-	-	-

<参考> 補助金・出資金等の26年度予算計上額

補助金等: -億円  
出資金等: -億円

### ③ 経年比較分析

(単位:億円)

区 分	25年度	26年度	増 減
(A) 政策コスト【再掲】	△151	△193	△42
(A') (A)を25年度分析と同じ前提金利で再計算した政策コスト	△151	△178	△27
(B) (A')のうち26年度以降に発生する政策コスト	△134	△178	△44

26年度の政策コストは△193億円である。25年度と26年度の前提金利の変化による影響を捨象し、26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25年度から44億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、以下の要因によるものと考えられる。

- ・新規事業による収益増 (△35億円)
- ・新規事業による管理費等の増 (+17億円)
- ・補正事業による収益増等に係るコスト減 (△26億円)

### ④ 発生要因別政策コスト内訳

(単位:億円)

(A) 26年度政策コスト【再掲】	△193
① 繰上償還	-
② 貸倒	△73
③ その他(利ざや等)	△119

### ⑤ 感応度分析(前提条件を変化させた場合)

(単位:億円)

変化させた前提条件とその変化幅	政策コスト(増減額)
貸付及び調達金利+1%	△114(+79)
増減額のうち機会費用の増減額	+79
貸倒償却額+10%	△182(+11)
増減額のうち機会費用の増減額	+11

## 4. 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]

- ① 海事勘定(共有建造業務経理)の行う全ての事業を試算の対象としている。
- ② 既往の事業資産残高2,036億円(24年度末額)に加え、平成25年度(447億円)と平成26年度(363億円)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。
- ③ 分析期間は、既往の事業資産等に加え、平成26年度の事業計画に基づく事業資産が全て回収される16年間となっている。

[将来の事業見通しの考え方]

- ① 船舶共有建造事業の事業金利については、平成26年度2.63%としている。
- ② 民間の企業会計原則に準拠して経理した場合、25年度末に見込まれる貸倒引当金は180億円である。本分析においては、上記の結果に基づき、平成26年度から平成32年度について、回収策の強化等により戻入益を78億円、貸倒償却を102億円見込んでいる。

※各欄は単位未満四捨五入の端数処理により、合計において合致しない場合がある。

## 5. 補助金等が投入される理由、仕組み、国庫納付根拠法令等

環境にやさしく経済的な船舶等(スーパーエコシップ(電気推進システム、新型船型等を採用した船舶))や環境性能等一定の要件を満たした船舶を海上運送事業者が共有建造する場合等において、事業者が鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対して支払う当該共有船の船舶使用料の経済的支援を、一般会計からの出資金を運用することによって得られる果実を以て行うため。

(根拠法令等)

・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項に次のとおり規定されている。

＜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。

・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次のとおり記載されている。

＜独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法＞

第18条 機構は、前条第1項第3号及び第4号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余があるときは、その残余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、なお残余があるときは、その残余の額は、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項に規定する残余があるときは、主務大臣の承認を受けて、その残余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。

## 6. 特記事項など

- ① 機構の政策コストは、経営基盤が脆弱で、民間金融機関からは資金調達が困難である海上運送事業者に対して、機構の船舶共有建造方式を通じて長期・低利の資金的支援を行うためのものであり、これにより、経済的で環境にやさしい船舶(スーパーエコシップ)をはじめとする新技術船舶等の良質な船舶を供給し、物流効率化、環境負荷低減、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。
- ② 「特殊法人等整理合理化計画」により、平成15年10月1日に運輸施設整備事業団と日本鉄道建設公団が統合し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構となった。
- ③ 平成16年12月20日「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」を策定し、債権管理及び債権回収対策に全力を挙げて取り組んでいるところである。
- ④ 政策コスト分析に当たっては、期首の欠損金はマイナスの利益準備金とみなし、分析期間中の欠損金の減少は、利益準備金の増加と同様の取扱いとするため、政策コストを減少させている。

(参考)当該事業の成果、社会・経済的便益など

①事業実績等

・建造実績(平成25年度)	船舶建造	41隻	588億円	・総建造、貸付実績(昭和34年度～平成25年度累計)	船舶建造	3,918隻	1兆6,743億円	・建造、貸付残高(平成25年度末残高)	船舶建造	347隻	2,088億円
					船舶改造等貸付	913件	183億円		船舶改造等貸付	2件	1億円
					計		1兆6,926億円		計		2,089億円

※船舶建造残高は契約上の残高であり、財務諸表とは一致しない。

②全国建造量に対する共有船建造割合  
(平成20年度～平成24年度 5カ年平均)

旅客船	貨物船
50%	34%

③長期、低利資金の安定供給を通じた政策誘導

- ・地球温暖化に対応したスーパーエコシップ・モーダルシフト船等の建造促進
- ・物流効率化・高度化船の建造促進
- ・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
- ・離島航路の維持・確保

④技術支援

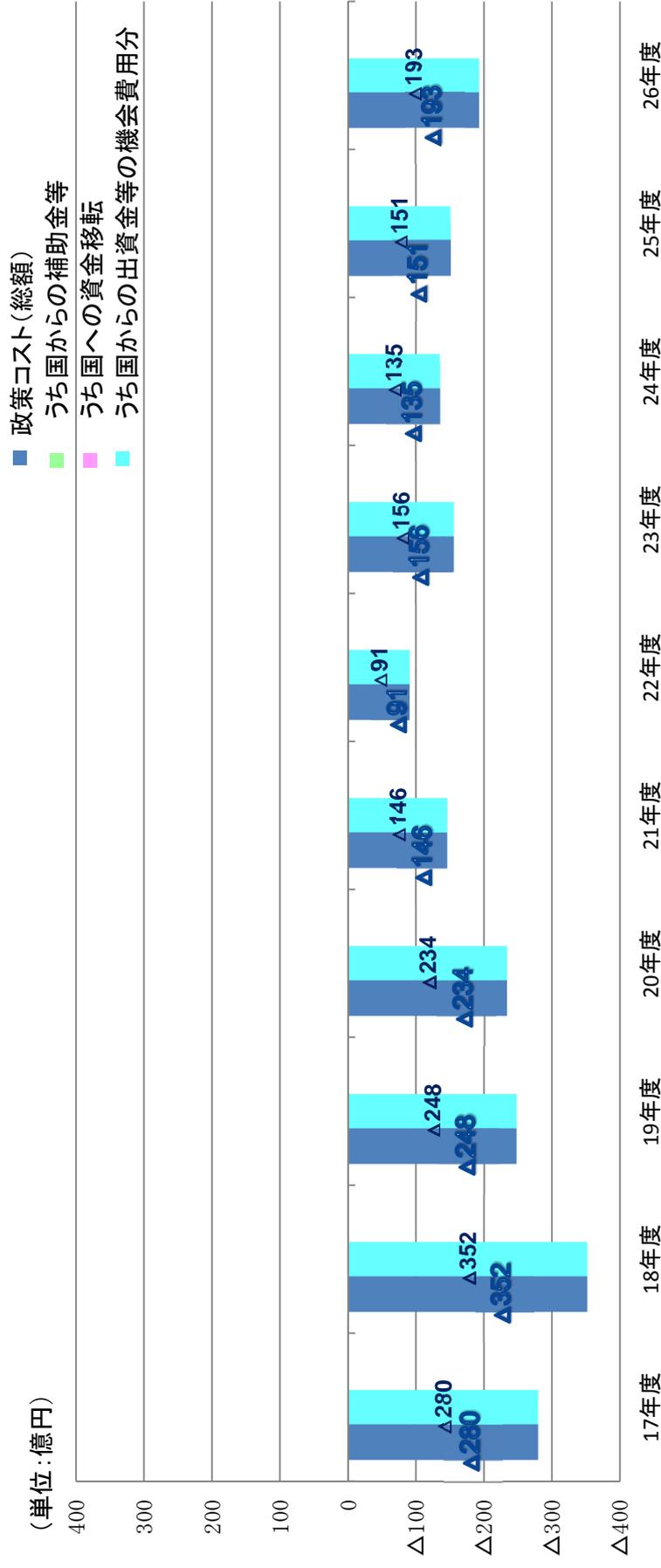
- ・船舶の近代化及び安全性向上

⑤経済への波及効果

388億円 × 2.612 × 割引率		船舶建造額	388億円	※機構が産業連関表により試算。
社会的割引率4%のケース	約941億円		(事業者負担を含む総船価)	
割引率が政策コスト分析と同一のケース	約1,012億円	経済波及係数	2.612	(産業連関表に基づく)

# (参考)構成要素別政策コストの推移

## <(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(海事勘定)>



(注1) 各年度の政策コストは、推計に適用される金利等の前提条件は異なる。

(注2) 17年度までは、鉄道・建設運輸施設整備支援機構(船舶勘定)の政策コスト額である。

### (ポイント)

独立行政法人化に伴う会計処理の変更により、貸借対照表上多額の引当金を計上したことから、分析期首に欠損金が計上されることとなっているが、回収強化による損失引当金の戻入等により、分析期間中の欠損金が減少することから、その結果マイナスの政策コストとなっている。

## (参考) 貸借対照表、損益計算書

## 貸借対照表 (海事勘定)

(単位: 百万円)

科目	24年度末実績	25見込	26計画	科目	24年度末実績	25見込	26計画
(資産の部)				(負債及び純資産の部)			
流動資産	25,789	21,490	21,175	流動負債	38,346	52,905	76,583
現金及び預金	3,582	3,241	3,604	短期借入金	-	5,500	-
有価証券	2,500	-	-	1年以内償還予定鉄道建設・	10,000	20,000	47,000
受取手形	9,173	9,565	10,529	運輸施設整備支援機構債券			
船舶未収金	19,161	16,745	14,814	債券発行差額(△)	-	-	-
貸倒引当金	△ 8,766	△ 8,200	△ 7,909	1年以内返済予定長期借入金	18,392	17,317	18,542
未収収益	0	-	-	1年以内支払予定リース債務	0	-	-
貸付金	84	84	84	未払金	360	130	157
貸倒引当金	△ 84	△ 84	△ 84	未払費用	356	349	313
その他の流動資産	139	139	139	預り手形	9,173	9,565	10,529
固定資産	204,502	229,990	237,868	引当金	33	37	35
有形固定資産	203,548	229,608	237,602	賞与引当金	33	37	35
建物	5	4	4	その他の流動負債	32	7	7
共有船舶	197,812	210,712	221,567	固定負債	176,555	182,271	161,937
工具器具備品	7	24	20	資産見返負債	3	2	2
リース資産	0	-	-	資産見返補助金等	3	2	2
建設仮勘定	5,725	18,867	16,012	鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券	54,000	45,000	21,000
無形固定資産	1	1	1	長期借入金	114,204	128,787	135,646
著作権	0	0	0	リース債務	-	-	-
電話加入権	0	0	0	引当金	8,348	8,481	5,290
投資その他の資産	953	381	265	退職給付引当金	1,238	1,298	1,445
破産更生債権等	2,796	2,418	1,676	船舶共有契約解除等損失引	7,110	7,183	3,844
貸倒引当金	△ 2,084	△ 2,278	△ 1,653	当金			
解撤等交付金預託金	241	241	241	(負債合計)	214,901	235,175	238,520
資産合計	230,291	251,480	259,043	資本金	63,767	63,767	63,767
				政府出資金	63,767	63,767	63,767
				資本剰余金	2,000	2,000	2,000
				民間出えん金	2,000	2,000	2,000
				繰越欠損金	△ 50,377	△ 49,463	△ 45,244
				当期未処理損失	△ 50,377	△ 49,463	△ 45,244
				(うち当期総利益△損失)	1,713	914	4,219
				(純資産合計)	15,390	16,304	20,523
				負債・純資産合計	230,291	251,480	259,043

## 損益計算書(海事勘定)

(単位: 百万円)

科目	24年度末実績	25見込	26計画	科目	24年度末実績	25見込	26計画
(費用の部)				(収益の部)			
経常費用	26,168	26,910	27,830	経常収益	27,881	27,824	32,048
海事業務費	23,520	24,383	25,101	運営費交付金収益	8	8	9
一般管理費	829	967	965	船舶使用料収入	27,001	27,256	28,334
財務費用	1,818	1,559	1,764	納付金収入	19	7	2
雑損	0	-	-	受託業務収入	-	2	2
当期総利益又は当期総損失(△)	-	-	-	貸倒引当金戻入益	297	-	14
				船舶共有契約解除等損失引	-	-	3,339
				当金戻入益			
				資産見返補助金等戻入	1	0	0
				財務収益	3	6	4
				雑益	552	543	343
合計	26,168	26,910	27,830	合計	27,881	27,824	32,048

(注) 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。