

〔鉄道建設・運輸施設整備支援機構〕

行政減量・効率化有識者会議ヒアリング  
御説明資料

国土交通省  
平成18年5月9日

# 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の概要

## 1. 組織の概要

**所在地** 神奈川県横浜市

**役職員** 役員：12名（H18.4.1現在。監事を除く。）

職員：1,799名（H18.4.1現在。）

**資本金** 785億円（政府出資金775億円、日本政策投資銀行出資金10億円）

### 沿革

運輸施設整備事業団は、船舶整備公団（昭和34年6月国内旅客船公団として設立）と鉄道整備基金（昭和62年4月新幹線鉄道保有機構として設立）を平成9年10月に統合し、設立された特殊法人であり、平成13年3月に造船業基盤整備事業協会の業務の一部を承継。

日本鉄道建設公団は、昭和39年3月に設立された特殊法人であり、平成10年10月に日本国有鉄道清算事業団の業務の一部を承継。

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を統合し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構として設立。

## 2. 業務の概要

### （1）鉄道建設等業務

#### ・整備新幹線の建設

全国新幹線鉄道整備法に基づき国土交通大臣から建設主体として指名を受けた機構が、国及び都道府県からの工事費の公的負担のもとで建設し、完成後は機構が保有主体となり有償でJRに貸し付ける。

#### ・整備新幹線以外の鉄道施設の建設

鉄道事業者から機構による工事の申出があった場合、国土交通大臣の指示を受けた機構が建設し、完成した施設を長期年賦で鉄道事業者に貸付け又は譲渡して、建設費用を原価回収し、借入金等の償還を行っている。

#### ・青函トンネルの機能保全に係る防災事業

#### ・受託業務 自治体や鉄道事業者からの委託に基づき、建設工事や計画調査を行う。

## 2. 業務の概要

### (2) 船舶の共有建造等業務

船舶の共有建造等業務は、鉄道・運輸機構と海上運送事業者が費用を分担して船舶を共同建造し、竣工後、当該船舶を共有とした上で海上運送事業者の使用・管理させ、機構は海上運送事業者から船舶使用料を共有期間を通じて徴収し、共有期間満了時に残存簿価で海上運送事業者に譲渡する。

### (3) 高度船舶技術開発等業務

高度船舶技術開発等業務は、民間において行われる高度船舶技術の試験研究に対する助成金の交付、利子補給及び債務保証、高度船舶技術を用いた船舶等の製造に対する債務保証等の業務を行う。

### (4) 基礎的研究等業務

基礎的研究等業務は、交通機関の安全や環境保全、交通サービスの高度化等に寄与する全く新しい技術の確立を図るため、新規性・独創性の高い基礎的研究を幅広く公募し、優れたものについて研究の委託又は共同研究を行う。

### (5) 鉄道助成業務

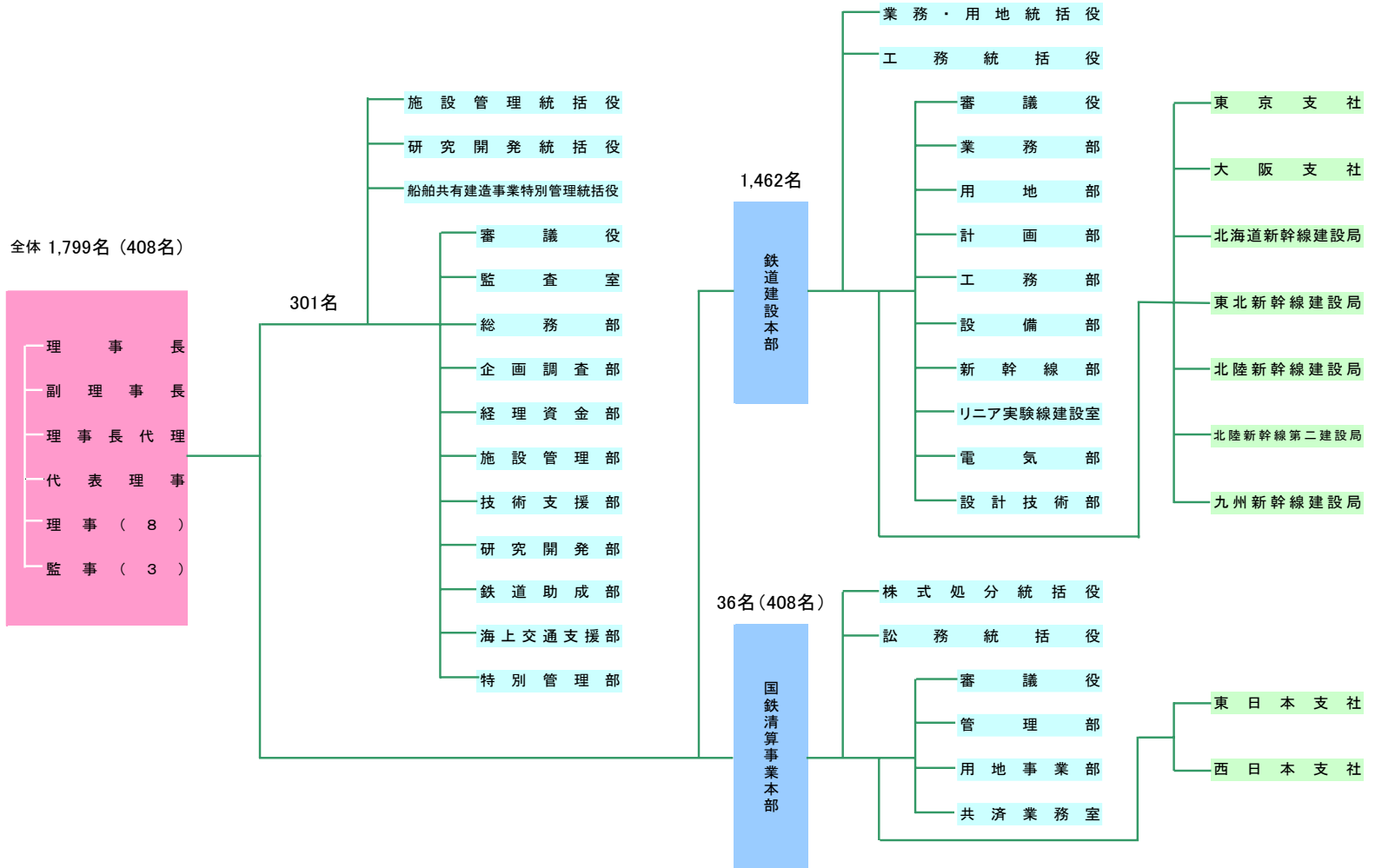
鉄道助成業務は、国の一般会計からの補助金を受け、鉄道事業者等に対し補助金を交付するとともに、JR本州3社に譲渡した既設新幹線の譲渡収入の一部を活用し、新幹線鉄道等の建設費の一部について助成を行う等、鉄道整備に対する助成を総合的かつ効率的に行う。

### (6) 特例業務（国鉄清算業務）

国鉄清算業務は、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律に基づき、旧国鉄職員の年金の給付に要する費用等の支払い、及びその支払いに充てるためのJR株式の処分、土地の処分等を行う。

# 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構組織図

(平成18年4月1日現在)



(注) ( )書きはJR等からの出向者の人数

# 内航海運活性化融資業務

## 内航海運暫定措置事業の導入の経緯

昭和41年



平成10年

### スクラップアンドビルド方式による船腹調整事業開始

船腹需給の適正化を図るため、船舶の建造に際し一定の比率(引当比率)の既存船の解撤を求めるといったスクラップアンドビルド方式による建造方法で、日本内航海運組合総連合会(以下「内航総連合会」という。))により実施された事業。

### 「規制緩和推進3か年計画」(平成10年3月閣議決定)

○船腹調整事業については、転廃業者の引当資格に対して内航総連合会が交付金を交付する等の内航海運暫定措置事業を導入することにより、解消することとされた。

産業界等から寄せられていた競争制限的な規制であるとの批判に応えるために船腹調整事業を廃止することとした。しかしながら、内航海運業界等においては、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響が甚大であるとの懸念が強かったことから、こうした影響を考慮したソフトランディング策が必要とされた。  
また、船腹量がまだ過剰であり、内航海運の構造改革を推進する観点から船腹需給の適正化を図るための事業が必要とされていた。

### 内航海運暫定措置事業の導入(平成10年5月)

船舶を解撤する転廃業者等に対し解撤する船腹量に応じ交付金を交付するとともに、船舶を建造する者から建造する船腹量に応じ納付金を納付させる方式で内航総連合会により実施している事業。  
暫定措置事業が実施され、余剰状態であった船腹量が適正な方向に進んだ。

## 内航海運活性化融資業務の目的

交付金と納付金の  
タイムラグの発生

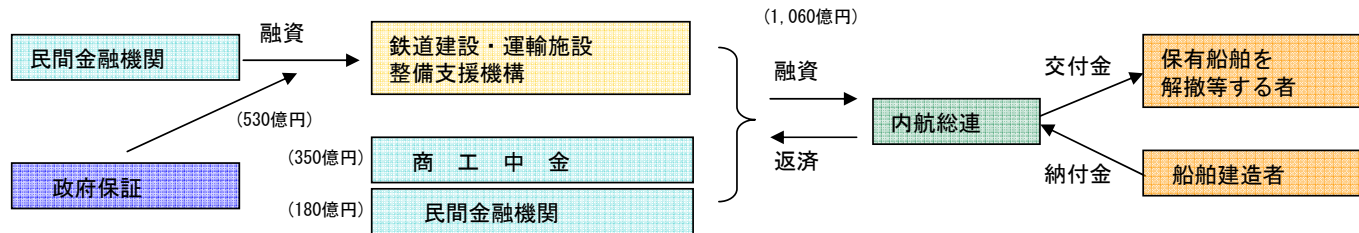
内航総連合会に  
よる資金調達

低利の資金調達

暫定措置事業の早期解消

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸し付け

## 内航海運暫定措置事業のスキーム



- ① 内航総連は、保有船舶を解撤等する者に交付金を交付。
- ② 船舶建造者は、内航総連に納付金を納付(代替建造の場合は納付金から交付金相当額を相殺)。
- ③ 内航総連は、この事業に必要な資金を確保するため、金融機関等から融資を受けて交付金を交付するとともに、船舶建造者が納付する納付金によって金融機関等からの借入金を返済。
- ④ 鉄道・運輸機構の内航海運活性化融資事業は、平成13年12月の「特殊法人等整理合理化計画」において、平成14年度から貸付債権の適切な管理などの事業の更なる効率化・適正化を図るよう求められた。このため、内航総連では、平成14年度から資金管理計画を半年毎に策定することにより、実際の交付金は収支状況を勘案して交付。

## 政策金融の対象分野に関する基準について

### 公益性

内航海運は、国内貨物輸送の約4割、とりわけ鉄鋼、石油、セメント等の産業基幹物資の8割前後を担う我が国物流の基幹的輸送モードであり、国民経済に重要な役割を担っている。

### 金融リスク評価の困難性

内航総連は担保となる資産をほとんど有していないため、民間金融機関等から融資を受けることは事実上不可能である。このため、暫定措置事業の円滑かつ着実な実施を支援する観点から、鉄道・運輸機構から内航総連に対し、暫定措置事業の実施に必要な一定の資金を融資した上で、併せて民間金融機関等からの融資を受けている。

## 社会的ニーズの有無

### 利用者数

活性化融資業務に基づく融資は、鉄道・運輸機構法附則第11条第1項第3号の規定に基づき内航総連のみが対象となっている。

### 利用額の推移

(単位:億円)

	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
政府保証枠	150	210	210	290	370	370	530	530

## 民間での金融サービスの提供状況

### 民間金融機関からの資金提供

内航総連は、鉄道・運輸機構からの借入以外に、民間金融機関等から融資を受けている。

### その条件

平成17年度末の借入条件の根拠は下表のとおりである。

	借入額	借入期間	借入利率	利払い
民間金融機関	180億円	1～15年	3.15～3.95%(変動)	3ヶ月毎前払い
商工中金	350億円	15年	当初:2.25～3.20%(固定) 後年:長プラ+0.2～0.6%(変動)	3ヶ月毎前払い

## 政策目的達成のための金融的手法の必要性

### 補助金給付等とのコスト比較

暫定措置事業は、船腹調整事業により事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化するという経済的影響に配慮したソフトランディング策であり、経済的価値の損失補てんを理由とした補助金等による直接的な支援を行うことは適当ではないと考える。

### 直接融資に関する所見

#### a) 証券化

暫定措置事業を実施している内航総連は、担保となる資産をほとんど有しておらず、民間金融機関等から融資を受けることは事実上不可能なため、鉄道・運輸機構が民間金融機関等から政府保証を受けて資金を借入れた上で、鉄道・運輸機構から内航総連に対し、暫定措置事業に必要な融資を行うことが可能となっているものであり、これを証券化することは現実的ではないと考える。

#### b) アンバンドル化(審査、資金供給・回収の各機能のうちすべてを一つの機関で実施することの必要性)

鉄道・運輸機構が民間金融機関等から調達する資金に対して政府保証を行うことで、鉄道・運輸機構から内航総連のみに対し、暫定措置事業に必要な融資を行っているので、アンバンドル化することは適当ではないと考える。

#### c) 信用補完業務への移行

債務保証などの信用補完に移行する場合には、鉄道・運輸機構が行っている政府保証による民間金融機関等からの資金調達を、内航総連が民間金融機関等から直接に借入れた上で、鉄道・運輸機構が債務保証を行うことになる。

このため、鉄道・運輸機構は債務保証基金の原資(例えば、債務保証基金の10倍まで保証できるとした場合には、53億円の債務保証基金が必要。)を予算措置する必要があるが、鉄道・運輸機構が自ら資金を調達する若しくは国から出資を得ることは困難であり、債務保証などの信用補完に移行することは適当でないと考えられる。

### 現行の手法を用いる理由

暫定措置事業を実施している内航総連は、担保となる資産をほとんど有しておらず、民間金融機関等から融資を受けることは事実上不可能なため、鉄道・運輸機構が民間金融機関等から政府保証を受けて資金を借入れた上で、内航総連に融資するという間接的な支援を行っているところである。



## 鉄道・運輸機構で実施することの妥当性

業務実施の効率化の観点から、どのような組織が適切か

海事関連事業に対して知見を有する鉄道・運輸機構が実施することが適切。

現在の法人の担う他の業務との関連性があるか

内航海運活性化融資業務は、船舶勘定の船舶共有建造業務及び造船勘定の研究開発支援業務とともに、円滑な海上運送の確保を目的として行われる業務である。

当該融資業務の対象者は、他の公的金融機関から資金提供を受けることは可能か

内航総連が実施する暫定措置事業が必要とする資金に対して、他の公的機関と融資条件等の調整が整えば、資金提供を受けることは可能と考える。

## 各融資業務の運営の現状等

### 業務量

平成16年度貸付額	52,905百万円
平成16年度貸付回収額	37,000百万円

### 回収率

平成16年度回収率	100 %
平成15年度貸付実績	37,000百万円
平成16年度貸付回収額	37,000百万円

### 経常収支

事業収益	442百万円
事業費用	291百万円
事業損益	151百万円

## リスク管理債権比率、貸し倒し引当金の推移及びそれぞれの水準に関する所見

リスク管理債権、及び貸倒引当金ともに該当なし。

活性化融資業務は、内航海運組合法に基づき設立された内航総連が国の認可を受けた暫定措置事業規程に基づき、暫定措置事業を円滑に実施するため、鉄道・運輸機構が政府保証を受け民間金融機関から調達した原資により内航総連に貸付を行っているものである。

当該貸付金については、約定どおり内航総連から貸付金の償還が履行されており、貸倒の可能性はないと評価している。

## 事業分野別の収支状況、不良債権額の状況等についての情報公開状況

事業分野別の収支状況については、インターネット上の鉄道・運輸機構のホームページにおいて、平成16年度財務諸表(基礎的研究等勘定 附属明細書-セグメント情報)により、公開している。

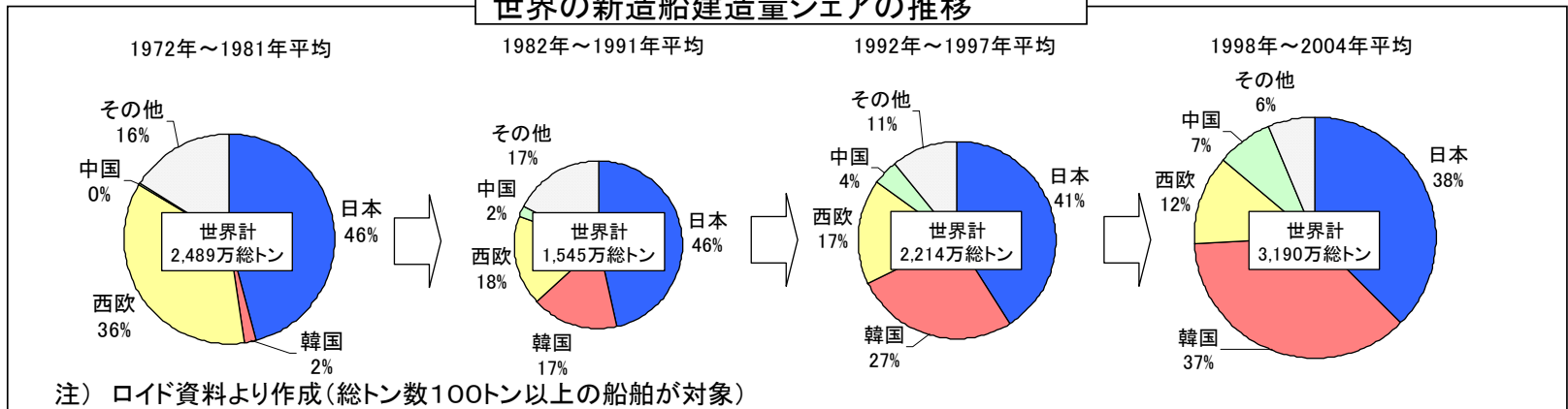
なお、資産に計上している貸付金は、約定どおり内航総連から償還が100%履行されており、貸倒の可能性はないと評価していることから、不良債権には該当せず、不良債権額の状況としては公表していない。

# 高度船舶技術開発等業務

## 〔造船業の概要〕

- 造船業は、広い関連産業に支えられた総合組立産業。高い労働吸収力があり、瀬戸内沿岸や北部九州では、地域の重要な産業。
- 我が国造船業は、ほぼ100%の国内生産比率を維持しながら半世紀近く世界トップのシェア。(世界の現存船舶の4割は我が国での建造)
- 韓国・中国造船業は、政府の支援の下、大規模な設備投資で建造能力を拡大。特に韓国は、技術面・品質面で日本に追いつき、激しい受注競争を展開。
- 西欧造船業は、高付加価値船に重点化し、技術開発に注力。海上技術基盤関係に公的資金1.53億ユーロを投入(2002-2006)。

## 世界の造船建造量シェアの推移

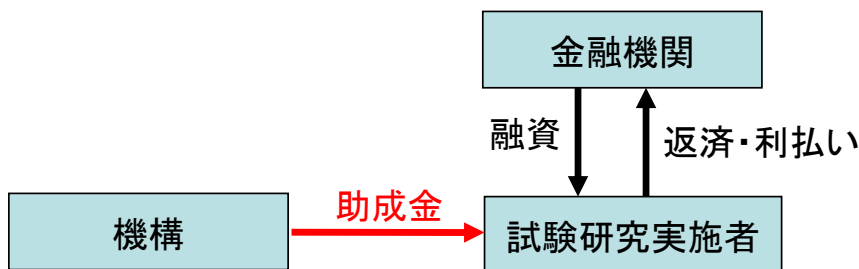


我が国造船業が今後も競争力を維持し、世界で勝ち残るためには、不断の技術開発が極めて重要であり、造船業を所管する国土交通省としても支援が不可欠。

## 高度船舶技術に関する利子補給業務

金融機関からの試験研究資金の借入に係る利子の支払に必要な資金に充てるための助成金を交付する  
(機構法第12条第1項第10号)

### 【利子補給業務スキーム】



### 【利子補給実績】

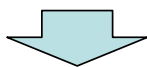
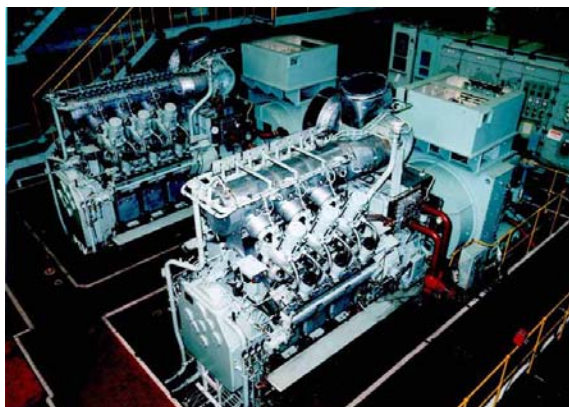
- 高信頼度船用推進プラント  
助成額 560百万円(H元~13)
- 自律型探査潜水艇  
助成額 90百万円(H2~16)
- 新形式超高速船  
助成額 66百万円(H5~6)

### 政策的意義

- 安全性確保、環境負荷低減、海上輸送サービスの高度化、モーダルシフトの推進の実現に資する技術の開発及び実用化を推進。
- 金融機関から調達される試験研究資金に係る利息相当を助成することによって、事業者の抱えるリスクを低減し、研究開発を促進。
- 特に、金利の上昇局面では、事業者が自発的に研究開発を行う際の資金的リスクを低減させ、研究開発を促進。

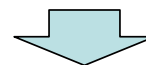
## 利子補給業務の実績の具体例

### ①高信頼度船用推進プラントの試験研究



独立行政法人海洋研究開発機構の地球深部探査船「ちきゅう」、マレーシアの発電設備、海上保安庁の測量船「昭洋」などに採用。

### ②自律型探査潜水艇の研究



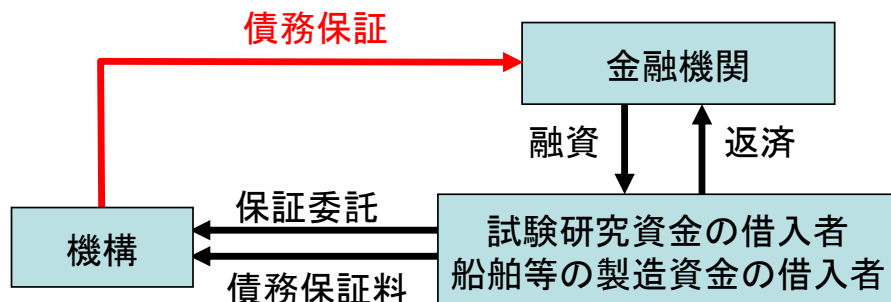
滋賀県琵琶湖・環境科学研究センターの調査艇「淡探」などに活用。



## 高度船舶技術に関する債務保証業務

民間において行われる高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金又は高度船舶技術を用いた船舶等の製造に必要な資金の借入に係る債務の保証を行う(機構法第12条第1項第11号)

### 【債務保証業務スキーム】



### 【債務保証実績】



東京ー小笠原間で就航する予定だった超高速船「テクノスーパーライナー」については、その建造資金の一部に対して債務保証を実施することを前提に事業化。しかし、原油高騰の影響から本船の就航は困難な状況になっている。

### 政策的意義

- 安全性確保、環境負荷低減、海上輸送サービスの高度化、モーダルシフトの推進の実現に資する技術の開発及び実用化を推進。
- 造船事業者の体制変化(造船専業会社への分社化)により、造船各社の信用力が減少している中で、高度な技術開発力により世界で勝ち残る産業競争力を確立するという政策目標を実現するためには、信用力付与による試験研究に対する支援がより一層必要となっている。
- 性能及び経済性についての実績が乏しく、それ自身の担保価値が評価されにくい高度船舶技術を用いた船舶等の建造資金の調達について、債務保証によって信用力を付与し、実用化を促進。



## 政策金融の対象分野に関する基準について

### 公益性

- 本事業が支援対象としている**高度船舶技術**は、船舶、船舶用機関及び船舶用品(「船舶等」)の製造及び修繕に関する技術であって、これを利用することにより**安全の確保**、モーダルシフトをはじめとする**環境負荷の低減**、**海上輸送サービスの高度化等の政策目的の達成を目指すもの**であり、国民経済の発展に寄与する極めて公益性の高いものである。

### 金融リスク評価の困難性

- 船舶は多くの個別システム(船体、機関、機器)が複雑に関連し合う高度な複合系を構成。一部分の開発が結果的に船舶全体に影響し、開発規模が膨大になる。**(リスクが大きい)**
- 船舶は、高価であり、かつ、20年以上にわたって経済活動で使用される。このため、購入者は、安く、丈夫で、安定した技術を求め、新しい技術の導入には保守的な傾向があり、開発された技術の普及の程度を判断することが困難。**(リスクが不確定)**
- 高度船舶技術を用いた船舶については、性能や経済性が実際の経済活動の中で実証されておらず、また、中古市場も存在しないため、担保価値がなく、建造資金を調達する際の担保とすることが困難。**(リスクが大きい)**

以上より、高度船舶技術の開発・実用化について、金融リスクの評価等が困難。

## 鉄道・運輸機構で実施することの妥当性

- 金融リスクの評価等が困難であるため、民間での金融サービスの提供は困難。
- 他の公的機関では、本事業のように大規模な高度船舶技術に対する債務保証及び利子補給業務を行っていないと理解。
- 高度船舶技術に関する知見を有する組織が、技術指導、適切なテーマの選択等とともに一体的に行うことが適当。機構は、当該業務のほか、高度船舶技術の試験研究や実用化に対する助成業務を行っている。これらを一体的に運用することによって、効率的かつ効果的な支援が可能。

## 金融的手法の必要性

### <補助金給付等とのコスト比較>

- 利子補給は補助金と同等の形態であり、コスト比較には適さない。
- 債務保証は信用補完という機能を有しており、補助金給付により代替できるものではないことから、コスト比較は困難。

### <現行の手法を用いている理由>

- 利子補給によって大規模な高度船舶技術の試験研究を行う者の負担を軽減し、また、債務保証によって、試験研究資金及び船舶建造資金の円滑な調達を図るため。