

繰越欠損金削減計画

平成30年3月30日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

1. 繰越欠損金削減計画の基本的な考え方

(1) 繰越欠損金の発生要因と現状

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。)は、平成15年10月1日に日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団(以下、「事業団」という。)を統合して発足しているが、その中の海事勘定においては、繰越欠損金が、平成28年度末には、317億円に達している。主な内訳を見ると、貸倒引当金相当額77億円、未収金の処理等に伴い、これまでに計上した損失240億円となっている。

その他にも、機構発足後、独立行政法人化に伴い独立行政法人会計基準(以下「独法会計基準」という。)の導入による損失が発生したが、これらについては、これまで計上した利益により解消している。

それぞれの具体的な内容は以下のとおりである。

① 貸倒引当金の計上

海事勘定においては、機構発足時(平成15年10月1日)以降、多額の貸倒引当金を計上することとなったが、この主な要因は下記のとおりである。

(i) 未収金の増加

船舶共有建造業務においては、平成9年度以降(平成9年9月末までは船舶整備公団、同年10月1日以降は事業団)、下記のような、従来の債権管理体制では対応しきれない、急激な状況の変化が発生したことにより未収金が急増し、これに伴い、機構発足以降、多額の貸倒引当金を計上することとなった。

(ア) 経済の長期低迷による荷動きの減少

(イ) 規制緩和による影響

(a) 規制緩和後の荷主再編に伴う物流合理化により船腹過剰となり、運賃・用船料が低下

(b) 各種運賃協定等(内航タンカー運賃協定、沖縄航路運賃協定)の廃止に伴い、運賃・用船料が低下

(ウ) 金融機関の破綻、貸し渋り等の金融システム不安

(エ) 財政再建の観点からの公共事業の縮減に伴い、稼働率が低下

(オ) 燃料費の高騰により旅客船事業者、内航オペレーターの経営が悪化

(カ) その他の要因(本四架橋、阪神淡路大震災等)

(ii) 独法会計基準の導入による貸倒引当金計上基準の変更

機構発足前の船舶整備公団、事業団(船舶勘定)においては、特殊法人会計において、貸倒引当金は損益の範囲内で未収金残高等の千分の六を限度額として計上することとしていた。

機構発足による独立行政法人化に伴い、金融商品にかかる会計基準に準ずる形で個別の回収可能性を検討し、不足額を引き当てることとなり、これにより、引当額が大幅に増加することとなった。

② 未収金の処理等に伴い計上した損失

未収金の処理に伴い、貸倒引当金等の取崩しや貸倒損失・有形固定資産売却損・減損損失の計上により総額で379億円の損失が発生したが、このうち、これまでに計上した利益により139億円が解消し、平成28年度末の繰越欠損金の内訳としては、240億円となっている。

③ その他の要因

(i) 貸倒引当金以外の独法会計基準導入による影響(退職給付引当金計上)

機構発足前は、特殊法人会計に基づき、当該事業年度末に役職員全員が退職した場合の退職金所要額のみを計上していたが、機構発足後は、独法会計基準に基づき、各事業年度末における役職員の退職給付債務(退職一時金、厚生年金基金から支給される年金給付、退職共済年金に係る整理資源負担及び恩給負担金に係る債務)の額の割引額を計上することとなり、引当額が増加したが、これに伴う損失については、これまで計上した利益により全て解消している。

(ii) 利幅の低下

平成7年以降、事業金利と調達金利の利幅が縮小したことにより、船舶共有建造業務における収益性が低下したが、利幅については、平成18年11月より、金利体系を見直したことにより、現状においては、安定的な確保が図られている。

(2) 計画の必要性

内航海運は、我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、環境にやさしく効率的な輸送機関である内航海運の安全・良好なサービスを持続的に確保するためには、安定的輸送の確保や生産性の向上を図る必要がある。また、離島航路の維持・改善をはじめとする、地域公共交通の活性化や観光立国推進等に寄与する必要がある。

そのため、船舶共有建造業務により、国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進する。海事勘定においては、「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」(以下、「見直し方針」と言う。平成16年12月20日国土交通省及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構)に基づき、平成17年度から21年度までの重点集中改革期間において、船

舶共有建造制度の抜本の見直し、適切なスプレッドの確保、未収発生防止、債権管理及び回収の強化策に努めたこと等により、重点集中改革期間の最終年度(平成21年度)においては、多額の債務超過の状態から135億円の資産超過に転じ、また、未収金についても平成28年度末時点の残高が8億円となり、着実に解消されてきている。一方、未収金処理の過程等で発生した繰越欠損金は、平成28年度末において、317億円に上っていることから、第4期中期計画期間においても、引き続き、未収金の発生防止・回収促進等を図ることに加え、船舶共有建造業務を円滑に遂行するため、今後は、繰越欠損金の解消に向け、その削減を進めていく必要がある。基本的には、船舶共有建造業務により計上される利益のみが、繰越欠損金削減の原資となるため、事業量の確保を図るとともに、未収金が、引当金の計上や、管理又は処理に伴い発生する費用等により損益を圧迫する要因となることから、その発生の抑制、債権管理及び債権回収の強化を通じてこれらの費用の圧縮を図ることにより、利益を確保していくこととし、繰越欠損金の削減目標額及び具体的な削減方法を定めることにより、着実に削減を進めていくものである。

(3) 前提条件

①基本的な考え方

上述のとおり、基本的には、船舶共有建造業務により計上される利益のみが、繰越欠損金の原資となるため、引き続き、収益性の確保のための措置に取り組んでいく必要がある。

その一方で、機構(船舶共有建造業務)は、国内海運政策の実施機関であることに鑑み、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定)」において、「共有建造事業において多額の繰越欠損金を抱えていることから、繰越欠損金の具体的な削減計画を策定し、その解消に向け着実な縮減を図るとともに、財務の健全性及び適正な業務運営を確保するため、金融業務に係る内部ガバナンスの高度化を図る。」とされたところである。

このため、船舶共有建造業務の実施においては、民業補完の観点、債権管理体制の強化、適正な事業金利の設定により国内海運政策への誘導等に配慮しつつ、財務改善に必要な事業量の確保を図り、また、未収金の回収や引当金計上による未収金への適切な対処により財務の健全性を確保していくことを考慮した上で、下記②の前提条件による推計に基づき、繰越欠損金の削減目標を設定するものとする。

②具体的な前提条件

(i) 事業量

第4期中期計画期間(平成30年度～平成34年度)中、平成30年度予算額で推移するものとする。

(ii) 金利水準

過去の金利実績に基づき、将来の金利(事業金利、調達金利)を予測したものをを用いる。

(iii)固定型と金利見直し型の事業量比率は、過去の平均に基づき8:2と設定する。

2. 繰越欠損金削減目標額

以上に基づき推計した結果、第4期中期計画期間(平成30年度～平成34年度)5年間における繰越欠損金の削減目標額は、40億円程度とするものとする。

3. 繰越欠損金の具体的な削減方法

(1) 事業量の確保

機構は、これまで、適正な事業金利の設定や、事業者へのPR等により建造推進を図ってきたが、引き続き、民業補完の観点に留意し、債権管理体制を強化しつつ、物流の効率化、離島航路整備や観光立国推進、環境対策等の国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を推進する。また、社会的要請の高い船舶の建造に適切に対応することにより、財務改善に必要な事業量の確保を図っていくものとする。

機構が対象とする国内海運業界は、荷主業界の動向や経済環境等の外的要因に大きく左右され、それに伴い事業量も変動するため、次の措置を推進することにより、良質な事業者の安定的な確保に努める。

- ①建造支援セミナーや地区説明会の実施、及び事業者への個別訪問による船舶共有建造制度のPRを行うとともに、建造計画についての的確かつ早期の情報収集を行っていく。
- ②荷主やオペレーターへの訪問により、業界の動向、船舶に対する需要や建造計画についての的確かつ早期の情報収集を行い、これらの情報を活用して訪問先事業者の選定を行う等により、効率的かつ有効な建造推進活動を行っていく。

(2) 未収金発生防止、債権管理及び債権回収の強化策

① 未収金発生防止・債権管理強化策

- (i)新規未収金発生を防止するための審査の厳格化(建造計画の検証、長期用船保証の確保)を行う。
- (ii)未収金発生時の船舶使用料の用船料直接受領の一般化を行う。
- (iii)保有債権の管理を強化するため、民間金融機関と連携して海運事業者の経営状態のモニタリングを行う。
- (iv)事業者の資産の劣化や状況悪化による未収金発生を未然に防止するため、審査・管理部署が連携した効率的な管理体制を構築し、信用リスクの適時適切な把握に努めるものとする。

② 債権回収強化策

共有契約に基づく船舶使用料が未払いとなった事業者に対しては、未収金回収の最大化を図るべく、以下の措置を講じるものとする。

(i) 未収金発生原因の確認、関係者との間で事業者の資金繰りや経営改善のための協議を行うことにより、早期の正常化を図る。

(ii) 個々の事業者の経営状況等を勘案して、支払計画を早期に策定したうえで、未収金の計画的かつ確実な回収を行っていく。

(iii) 上記措置が困難となる場合においては、既存債権の回収率を引き上げるため、以下の措置を講じる。

(ア) 早期に新たな本船の引き受け事業者やオペレーターを探し、新たなスキームの下での回収の継続を行う。

(イ) 法的手続きを含めた回収策や売船マーケット状況を考慮した船舶の売却等により、回収の最大化を図る。

4. その他

繰越欠損金の削減目標額は上記の推計に基づくものであり、実際的前提条件については、年度ごとにある程度の波が発生するものであることから、試算の前提や結果は幅をもって理解されるものである。事業量や引当額等に大幅な変動が生じることになると合理的に見込まれる状況に至った場合等、実際の状況が前提条件から大幅に乖離し、本計画によることが著しく不相当と認められる場合には、上記1.(3)の「①基本的な考え方」(適正な事業金利の設定、政策課題の実行、未収金の処理等)に留意しつつ、当該計画の見直しを実施するものとする。

繰越欠損金額の推移

年度	繰越欠損金額	対前年度増減額	対前中期最終年度 増減額
19年度	508億円	△11億円	
20年度	492億円	△16億円	
21年度	546億円	+54億円	
22年度	530億円	△16億円	
23年度	521億円	△9億円	
24年度	504億円	△17億円	△4億円
25年度	479億円	△25億円	
26年度	412億円	△67億円	
27年度	368億円	△44億円	
28年度	317億円	△51億円	
29年度(見込)	286億円	△31億円	△218億円
30年度	276億円	△10億円	
31年度	267億円	△9億円	
32年度	259億円	△8億円	
33年度	252億円	△7億円	
34年度	246億円	△6億円	△40億円

