

繰越欠損金削減計画

令和5年3月29日

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

平成25年12月24日閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」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。」こととされた。これを受け、第3期中期目標期間（平成25年度～平成29年度）及び第4期中期目標期間（平成30年度～令和4年度）において、繰越欠損金の削減目標額及び削減方法などを記載した「繰越欠損金削減計画」をそれぞれ策定し、その削減に努めてきたところであるが、引き続き、繰越欠損金の削減を図る必要があることから、今般、第5期中期目標期間（令和5年度～令和9年度）における以下の計画を定めることとした。

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

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。）の海事勘定においては、平成9年度以降、経済の長期低迷による荷動きの減少等から未収金が急増する中、独法会計基準の導入により貸倒引当金計上基準が変更されたことに伴い、機構発足（平成15年10月1日）以降、多額の貸倒引当金を計上した。更に、未収金の貸倒処理に伴い、貸倒引当金等の取崩しや貸倒損失等の計上がなされた。

(2) 繰越欠損金の現状

繰越欠損金は、本計画を最初に定めた第3期中期目標期間の開始時は504億円（平成24年度末時点）であったところ、令和3年度末時点において、214億円となっている。主な内訳としては、貸倒引当金相当額5億円、未収金の貸倒処理等に伴いこれまでに計上した損失209億円となっている。

(3) 計画の必要性

内航海運は、環境にやさしく効率的な輸送機関であり、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る。今後も、安全・良好なサービスを持続的に確保するために、生産性の向上等を図る必要があるほか、地域公共交通である離島航路の維持・活性化や観光立国推進等の観点から国内旅客船の着実な整備を推進する必要がある。

このため、国内海運政策の実現に寄与する船舶の建造を促進するためにも、海事勘定の健全な財務体質が必要である。

海事勘定における令和3年度末時点の未収金残高は3億円であり、着実に解消しつつある。一方、未収金処理の過程等で発生した繰越欠損金は、同年度末時点において、214億円に上っていることから、第5期中期目標期間においても、未収金の発生防止・回収等を図りつつ、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。

(4) 計画策定における前提条件

①基本的な考え方

繰越欠損金の削減は、船舶共有建造業務により計上される利益によって行われるものである。このため、民業補完の観点及び適正な事業金利の設定による国内海運政策の実現に配慮しつつ、財務改善に必要な事業量の確保、また、必要に応じ債権管理体制の強化を図りながら、未収金への適切な対処による財務の健全性の確保を通じ、引き続き、同業務の収益性確保のための措置に取り組んでいく必要がある。

これらを考慮した上で、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。

②具体的な前提条件

(i) 事業量

第5期中期目標期間中、令和5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5期中期目標期間における繰越欠損金の削減目標額は、20億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

民業補完の観点に留意し、必要に応じ債権管理体制を強化しつつ、物流の効率化、離島航路整備、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促進し、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、共有建造の安定的な確保に努める。

- ① 建造支援セミナーや地区海運組合への説明会の実施のほか、事業者への個別訪問により、船舶共有建造制度のPRを行うとともに、関係機関との連携の機会も活かしつつ、建造計画についての早期かつ的確な情報収集を行っていく。
- ② 船舶共有建造制度の利用促進を図るため、営業推進体制を強化する。また、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早期かつ的確な情報収集を行うことにより、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促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審査を厳格に行う。
- (ii) 未収金発生時の船舶使用料に係る用船料直接受領の確保に努める。
- (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) 審査・管理部署が連携しつつ、事業者の財務状況調査や業界動向の調査分析などを通じて的確な予兆管理に努める。

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、次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、次の措置を講じる。
 - (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

2. の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るが、事業量や引当額等の大幅な変動が見込まれる等により、本計画に拠ることが不相当と認められる場合には、本計画の見直しを実施するものとする。

<参考> 繰越欠損金額の推移

