

1. 背景

本評価は、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法（平成 26 年法律第 24 号。以下「法」という。）第 36 条第 1 項に基づき、平成 27 年 4 月 1 日から平成 28 年 3 月 31 日（以下「平成 27 年度」という。）の海外交通・都市開発事業支援機構（以下「機構」という。）の業務の実績について評価を行うものである。

機構は、海外における交通事業及び都市開発事業について、当該市場の継続的な成長発展が見込まれる一方で、これらの事業が投資の回収に相当期間を要するとともに事業環境の変化により収益の発生に不確実な要素を有していることを踏まえつつ、我が国に蓄積された知識、技術及び経験を活用して海外においてこれらの事業を行う者等に対し資金の供給、専門家の派遣その他の支援を行うことにより、我が国事業者の当該市場への参入の促進を図り、もって我が国経済の持続的な成長に寄与することを目的とし、法に基づき平成 26 年 10 月 20 日に設立された株式会社である。

機構の業務の実績評価に当たっては、機構が、活動原資の大半が国からの出資である官民ファンドであることを踏まえ、以下の点に留意している。

- ① 支援決定等の実績
- ② 国土交通大臣が認可した収入・支出予算を適正に執行しているか
- ③ 法第 24 条第 1 項に基づき国土交通大臣が定める株式会社海外交通・都市開発事業支援機構支援基準（以下「支援基準」という。）に従って適切に支援決定を行っているか
- ④ 官民ファンドの運営に係るガイドライン（平成 25 年 9 月 27 日官民ファンドの活用推進に関する関係閣僚会議決定）に基づく検証の一環として設定した KPI を達成しているか

2. 個別の項目に対する実績評価

(1) 支援決定等の実績

平成 27 年度末までにおける機構の支援決定案件の件数等の推移を表 1 に示す。なお、以下に記載する支援決定に係る実績は国土交通大臣認可時点で計上している。

表 1. 平成 27 年度までの支援決定等の実績

	支援決定額	実投融資額	年度末 借入金残高	支援決定件数
平成 26 年度	0 億円	0 億円	0 億円	0
平成 27 年度	117 億円	87 億円	0 億円	3
累計	117 億円	87 億円	0 億円	3

平成 27 年度は、支援決定を 3 件行い、支援決定額は約 117 億円、実投融資額は約 87 億円であった。平成 26 年 10 月の機構設立以降、案件発掘等を積極的に進めて、平成 27 年 10 月に初めての支援決定を行い、その後も約半年の間に着実に出資を拡大してきた点について評価できる。今後も積極的な支援が期待される。

(2) 収入・支出予算の適切な執行

機構は、毎事業年度の開始前に、当該事業年度の予算を国土交通大臣に提出して、その認可を受けなければならないとされている（法第 30 条第 1 項）。また、毎事業年度終了後 3 月以内に、当該事業年度の貸借対照表、損益計算書及び事業報告書を国土交通大臣に提出しなければならないとされている（法第 32 条）。よって、収入・支出予算が適切に執行されているかについて、認可予算の額と実際の収入・支出の状況を比較して評価を行う。

①収入予算の執行

<出資金>

平成 27 年度の出資金収入は、政府出資金が 96 億円、民間出資金が約 5 億円の合計約 101 億円となっている。政府出資金が収入予算額を下回っているのは、支援決定案件数が 3 件と当初想定より少なかったことに伴うものである。一方、民間出資金は、予算額を上回る額となっており、民間資金の活用の観点からも適切に財務基盤を強化できたと評価できる。

<借入金>

借入金の実績はないが、これは既存資金をもって対応することが可能であったことによるものであり、問題は認められない。

表2 主要な収入データ

単位：千円

科目	収入予算額	収入決定済額
(款) 出資金収入	37,700,000	10,147,500
(項) 政府出資金	37,200,000	9,600,000
(項) 民間出資金	500,000	547,500
(款) 借入金	43,400,000	0
(款) その他	0	10,849
合計	81,100,000	9,815,736

②支出予算の執行

<出資金>

平成27年度は未だ支援決定案件数が3件と少なかったため、出資金の実績は約87億円にとどまっているが、今後、引き続き支援決定案件を積み重ねるとともに、確実に出資実績を増やしていくことが期待される。

<事業諸費>

事業諸費の執行額は予算額を下回っているが、これは、平成27年度の支援決定案件数が3件と少なかったためであり、問題は認められない。また、その支出は、機構が策定した予算の範囲内かつ機構の会計規程等に沿って適正になされたことから、適切なものと評価する。

<一般管理費>

役職員給与の予算額との差異(減少)は、認可予算時点で想定されていた定員60名と実員34名(平成28年3月31日現在)の差異による必要費用の減少が主たる要因であり、問題は認められない。他方で、今後、案件審査をより一層迅速かつ適切に進めていくために優れた人材の確保を進めることが必要である。

表3 主要な支出データ

単位：千円

科目	支出予算額	支出決定済額
(項) 出資金	75,200,000	8,721,853
(項) 事業諸費	2,963,938	231,150
(目) 事業諸費	348,500	0
(目) 調査費用	1,519,454	181,428
(目) 旅費	75,984	49,722
(目) 支払利息	1,020,000	0
(項) 一般管理費	2,250,259	862,733

(目) 役職員給与	1,037,080	483,836
(目) 諸謝金	26,039	22,544
(目) 事務費	1,165,075	351,510
(目) 交際費	2,000	335
(目) 退職給与引当金繰入	1,165	0
(目) 固定資産取得費用	18,900	4,508
合計	80,414,197	9,815,736

以上により、平成 27 年度の機構の収入及び支出については、いずれも国土交通大臣から認可された収入及び支出予算の額の範囲内であり、その執行に特段の問題は認められない。

なお、今後、機構において支援決定を着実にを行い、支援の実行により予算が着実に執行されることを期待する。

(3) 支援基準との適合性

①支援対象となる対象事業が満たすべき基準

項目	実績
(1) 政策的意義	支援決定 3 案件とも、 ① 海外市場への事業者の参入の促進 ② 機構による支援が有効 ③ 我が国の外交・対外政策との調和 ④ 環境社会配慮 それぞれの支援基準について、適合している。
(2) 民間事業者のイニシアチブ	支援決定 3 案件とも、 ① 海外展開に意欲のある事業者への後押し ② 民間事業者からの出資等の資金提供が行われると見込まれる ③ 民間事業者と連携の上、機構が事業参画を実施する ④ 民業補完性に配慮し、機構が我が国事業者との間で最大出資者とならない (ただし、機構が我が国事業者との間で最大出資者となることが一時的であると認められる場合は、この限りでない)

	それぞれの支援基準について、適合している。
(3) 長期における収益性の確保	支援決定3案件とも、 ① 適切な経営責任を果たすことが見込まれる ② 長期的な収益が見込まれる ③ 事業終了時における資金回収が可能となる蓋然性が高い ④ あらかじめ撤退に関する関係者間の取り決めを行っている それぞれの支援基準について、適合している。
(4) 他の公的機関との関係	支援決定3案件とも、 他の公的機関（JBIC、JICA、NEXI等）との間で十分な連携の下に適切な役割分担が行われている。

②対象事業支援全般について機構が従うべき事項

項目	実績
(1) 運営全般	・我が国の民間企業による交通事業・都市開発事業の海外市場への参入促進を図るため、3件の支援決定を行った。
(2) 投資規律の確保	・機構の業務の適正を確保するために必要な内部統制システムに関する事項を定めた「内部統制システム基本方針」及び情報管理の適正を確保するための体制等を定めた「情報セキュリティ対策基準」を策定した。 ・支援決定した案件の内容をホームページに掲載する等、適切な情報開示を行っている。
(3) 機構の長期収益性	・資金回収の蓋然性が高く、機構の収益積み上げに貢献すると判断した案件について支援決定を行った。 ・モニタリング及びポートフォリオ管理に関する事項を定めた「モニタリング管理規程」を策定した。
(4) 機構への民間出資者等との関係	・機構への民間出資者等について、機構の中立性及び幅広い民間出資者等を確保する観点から適切な構成であると認められる。
(5) その他	・国土交通省と連携しつつ業務運営に取り組んでいる。

以上の通り、機構は、平成 27 年度において、3 案件について支援決定を行い、これらについては、有識者からなる事業委員会が支援基準に照らして適切に行ったものと認められる。今後も、民間企業からの案件相談への対応や支援決定に向けた案件審査など、出資等に向けた活動を精力的に行っていくことを期待する。

(4) KPI の達成状況

官民ファンドの活用推進に関する関係閣僚会議にて設定した KPI の達成状況については、下記の通りとなっている。平成 27 年度は、未だ支援決定案件数が 3 件と少なかったため、「支援案件に参加する日本企業数」が目標を達成していないが、その他は目標を達成した。今後とも KPI の達成を目指して機構の業務が実施されることを期待する。

評価項目	KPI	成果目標	達成状況 (平成 28 年 3 月末)
収益性	機構全体の長期収益性 (総支出に対する総収入の比率)	1.0 倍超	EXIT が終了した投資案件が出るまで未記載。
民間資金の海外プロジェクトへの誘導効果	機構からの出資額に対する機構及び日本企業からの総出資額の比率	2.0 倍超	3.5 倍
海外市場への参入促進	支援案件に参加する日本企業数	10 社/年以上 (平均 2 社/件以上)	5 社
	新規海外・地域進出企業数	1 社/年以上	1 社
	我が国に蓄積された知識、技術及び経験の活用状況 (案件ごとに活用状況を 1~3 点の総合点数評価し、その平均値を用いる)	平均 2.0 点以上	2.8 点

3. 総括

本評価では、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構が平成 27 年度に実施した業務の実績評価を行った。

平成 27 年度においては、合計 3 件、約 117 億円の支援決定が行われ、そのうち約 87 億円の出資が実行された。平成 27 年度の機構の収入及び支出については、いずれも国土交通大臣から認可された収入及び支出予算の額の範囲内であり、その執行に特段の問題は認められない。

また、全 3 件について、支援基準に適合した事業であるとともに、「官民ファンドの運営に係るガイドライン」に照らして特段の問題は認められず、機構の業務は KPI の達成を目指して実施されていると認められる。

全般的に予算、支援基準及び KPI の点から問題は見受けられないが、機構設立から間もないこともあり、支援決定案件数としては 3 件と少ない状況にある。今後は、海外政府機関・企業等とのネットワークを広げ、より幅広い国・分野に対して、グリーンフィールド案件だけでなくブラウンフィールド案件についても積極的に発掘・支援していくことが期待される。

平成 27 年度に支援決定を行った事業概要

① ベトナム・チーバイ港整備運営事業

項目	実績
支援対象事業者	Thi Vai International Port Company Ltd.
認可日	平成 27 年 10 月 27 日
支援内容	出資額：約 12 億円 保証額：約 8.5 億円
事業概要	ベトナム南部ホーチミン近郊のチーバイ港において、鉄スクラップ、鉄鋼製品等を扱う多目的港湾ターミナルの整備・運営を行う事業。
支援基準との適合性	
(1) 政策的意義	<p><u>【我が国に蓄積された知識、技術及び経験が活用され、対象事業に関する海外市場への我が国事業者の参入が促進されること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国の港湾運送事業者がベトナムにおいて初めて港湾運営に参画し、効率的な港湾荷役システムを導入。 <p><u>【事業の受注又は円滑な運営のために、機構による支援が有効であると見込まれること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 機構の参画により、運営期間中を通じ、現地政府との交渉の円滑化を期待。 <p><u>【我が国の外交政策及び対外経済政策との調和がとれていること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> インフラシステム輸出戦略及び日本再興戦略に位置づけられているインフラシステム輸出による経済成長の実現等に貢献。 <p><u>【対象事業の実施に関し、環境社会配慮が行われること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> デューディリジェンスの結果、重大な影響を与える懸念はないと判断。
(2) 民間事業者のイニシアチブ	<p><u>【機構による支援が、海外展開に意欲のある民間事業者への後押しとなること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ベトナムにおいて、我が国企業の初めての本格的な港湾運営事業であり、機構出資によりリスクを低減。

	<p><u>【機構と協調して、民間事業者から対象事業に対する出資等の資金供給が行われると見込まれること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・メインスポンサー辰巳商會は出資金を払い込み済み。 <p><u>【機構が、民間事業者と連携・調整の上、適切に対象事業者に対する事業参画を行い、必要に応じて役員又は技術者を派遣すること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・取締役会への出席等を通じて、適切な経営体制を確保。 <p><u>【民業補完性に配慮し、機構が我が国事業者との間で最大出資者とならないこと】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・機構は他の我が国出資者との間で最大出資者とならない。
<p>(3) 長期における収益性の確保</p>	<p><u>【対象事業が公的な資金による支援を受けることに鑑み、対象事業を効率的・効果的かつ確実に実施する経営体制を確保する等、適切な経営責任を果たすことが見込まれること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・取締役会への出席等を通じて、適切な経営体制を確保。 <p><u>【客観的な需要予測を含むデューディリジェンス、適切な支援等により、長期的な収益が見込まれること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・客観的な需要予測を含むデューディリジェンス、適切な支援等により、長期的な収益が見込まれる。 <p><u>【民間事業者との共同事業の終了時における、株式等の譲渡その他の方法による資金回収が可能となる蓋然性が高いこと】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・適切な収益を確保し資金回収を図る計画。 <p><u>【外部要因等により撤退を余儀なくされる場合に備え、関係者との間で、あらかじめ撤退に関する取決めを行っていること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・株主間契約書内で撤退に関する取決めを行っている。
<p>(4) 他の公的機関との関係</p>	<p><u>【株式会社国際協力銀行、独立行政法人国際協力機構及び独立行政法人日本貿易保険をはじめとする他の公的機関との間で十分な連携の下に適切な役割分担が行われていること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係省庁に情報提供することを通じて、十分な連携の下に適切な役割分担を行っている。

② 米国・テキサス高速鉄道事業

項目	実績
支援対象事業者	Texas Central Partners, LLC
認可日	平成 27 年 11 月 21 日
支援内容	出資額：約 49 億円
事業概要	米国・テキサス州のダラス～ヒューストン（約 385km）を結ぶ高速鉄道の開発事業（詳細設計、許認可取得、資金調達等）。
支援基準との適合性	
（１）政策的意義	<p><u>【我が国に蓄積された知識、技術及び経験が活用され、対象事業に関する海外市場への我が国事業者の参入が促進されること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・米国において、我が国の先駆的な新幹線システムの導入を促進。 ・新幹線システムの導入やオペレーションやメンテナンスなどの分野での日本企業の参画を期待。 <p><u>【事業の受注又は円滑な運営のために、機構による支援が有効であると見込まれること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・機構の参画により、日本政府の支援が明確となり、建設・運営段階における日本企業の受注機会を高める。 <p><u>【我が国の外交政策及び対外経済政策との調和がとれていること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・インフラシステム輸出戦略及び日本再興戦略に位置づけられているインフラシステム輸出による経済成長の実現等に貢献。 <p><u>【対象事業の実施に関し、環境社会配慮が行われること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・デューディリジェンスの結果、重大な影響を与える懸念はないと判断。
（２）民間事業者のイニシアチブ	<p><u>【機構による支援が、海外展開に意欲のある民間事業者への後押しとなること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・機構が当該プロジェクトの開発段階で出資・参画をすることにより、建設段階における本邦企業の参入の確実性を担保する。 <p><u>【機構と協調して、民間事業者から対象事業に対する出資等の資金供給が行われると見込まれること】</u></p>

	<p>・機構の開発段階での出資・参画に続き、建設段階では本邦民間企業の出資が見込まれている。</p> <p><u>【機構が、民間事業者と連携・調整の上、適切に対象事業者に対する事業参画を行い、必要に応じて役員又は技術者を派遣すること】</u></p> <p>・取締役会への出席等を通じて、適切な経営体制を確保し、建設段階において本邦企業による協力、参加を促進する。</p> <p><u>【民業補完性に配慮し、機構が我が国事業者との間で最大出資者とならないこと。ただし、機構が我が国事業者との間で最大出資者となることが一時的であると認められる場合は、この限りでない。】</u></p> <p>・機構出資比率は、一定の段階を経た上で、本邦民間企業の出資比率を上回らないこととする。</p>
<p>(3) 長期における収益性の確保</p>	<p><u>【対象事業が公的な資金による支援を受けることに鑑み、対象事業を効率的・効果的かつ確実に実施する経営体制を確保する等、適切な経営責任を果たすことが見込まれること】</u></p> <p>・取締役会への出席等を通じて、適切な経営体制を確保。</p> <p><u>【客観的な需要予測を含むデューディリジェンス、適切な支援等により、長期的な収益が見込まれること】</u></p> <p>・客観的な需要予測を含むデューディリジェンス、適切な支援等により、長期的な収益が見込まれる。</p> <p><u>【民間事業者との共同事業の終了時における、株式等の譲渡その他の方法による資金回収が可能となる蓋然性が高いこと】</u></p> <p>・適切な収益を確保し資金回収を図る計画。</p> <p><u>【外部要因等により撤退を余儀なくされる場合に備え、関係者との間で、あらかじめ撤退に関する取決めを行っていること】</u></p> <p>・株主間契約書内で撤退に関する取決めを行っている。</p>
<p>(4) 他の公的機関との関係</p>	<p><u>【機構と株式会社国際協力銀行、独立行政法人国際協力機構及び独立行政法人日本貿易保険をはじめとする他の公的機関</u></p>

	<p>との間で十分な連携の下に適切な役割分担が行われていること】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係省庁に情報提供することを通じて、十分な連携の下に適切な役割分担を行っている。
--	--

③ ブラジル・都市鉄道整備運営事業

項目	実績
支援対象事業者	ガラナアーバンモビリティ株式会社
認可日	平成 27 年 12 月 9 日
支援内容	出資額：約 56 億円
事業概要	ブラジルにおける 4 都市鉄道事業を一括して行う事業（リオデジャネイロ州都市近郊鉄道、サンパウロ地下鉄 6 号線、リオデジャネイロ市 LRT、ゴイアニア市 LRT）。
支援基準との適合性	
(1) 政策的意義	<p>【我が国に蓄積された知識、技術及び経験が活用され、対象事業に関する海外市場への我が国事業者の参入が促進されること】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国の鉄道運営に関するノウハウを活用し、安全性・サービスの向上をはかるほか、日本企業による今後のアフターサービスや新規案件受注を期待。 ・機構参画に応じ、現地スポンサーは我が国の技術者受入や、日本への研修派遣を実施。 <p>【事業の受注又は円滑な運営のために、機構による支援が有効であると見込まれること】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機構の参画により、運営期間を通じ、現地政府との交渉円滑化を期待。 <p>【我が国の外交政策及び対外経済政策との調和がとれていること】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インフラシステム輸出戦略及び日本再興戦略に位置づけられているインフラシステム輸出による経済成長の実現等に貢献。 <p>【対象事業の実施に関し、環境社会配慮が行われること】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デューディリジェンスの結果、重大な影響を与える懸念はないと判断。

<p>(2) 民間事業者のイニシアチブ</p>	<p><u>【機構による支援が、海外展開に意欲のある民間事業者への後押しとなること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国企業による初めての本格的な旅客鉄道事業であり、機構出資によりリスクを低減。 <p><u>【機構と協調して、民間事業者から対象事業に対する出資等の資金供給が行われると見込まれること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・メインスポンサー三井物産は出資金を払い込み済み。 <p><u>【機構が、民間事業者と連携・調整の上、適切に対象事業者に対する事業参画を行い、必要に応じて役員又は技術者を派遣すること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・取締役会への出席等を通じて、適切な経営体制を確保。 <p><u>【民業補完性に配慮し、機構が我が国事業者との間で最大出資者とならないこと。ただし、機構がわが国事業者との間で最大出資者となることが一時的であると認められる場合は、この限りではない】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・機構は他の我が国出資者との間で最大出資者とならない。
<p>(3) 長期における収益性の確保</p>	<p><u>【対象事業が公的な資金による支援を受けることに鑑み、対象事業を効率的・効果的かつ確実に実施する経営体制を確保する等、適切な経営責任を果たすことが見込まれること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・取締役会への出席等を通じて、適切な経営体制を確保。 <p><u>【客観的な需要予測を含むデューディリジェンス、適切な支援等により、長期的な収益が見込まれること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・客観的な需要予測を含むデューディリジェンス、適切な支援等により、長期的な収益が見込まれる。 <p><u>【民間事業者との共同事業の終了時における、株式等の譲渡その他の方法による資金回収が可能となる蓋然性が高いこと】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・適切な収益を確保し資金回収を図る計画。 <p><u>【外部要因等により撤退を余儀なくされる場合に備え、関係者との間で、あらかじめ撤退に関する取決めを行っていること】</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・株主間契約書内で撤退に関する取決めを行っている。

<p>(4) 他の公的機関との関係</p>	<p>【<u>機構と株式会社国際協力銀行、独立行政法人国際協力機構及び独立行政法人日本貿易保険をはじめとする他の公的機関との間で十分な連携の下に適切な役割分担が行われていること</u>】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係省庁に情報提供することを通じて、十分な連携の下に適切な役割分担を行っている。
-----------------------	---