

## ○事業基盤強化の促進に関する基本方針（令和三年財務省・国土交通省告示第二号）

造船法（昭和二十五年法律第二百二十九号。以下「法」という。）第十条第一項の規定に基づき、事業基盤強化の促進に関する基本方針を次のように定め、令和三年八月二十日から適用することとしたので、同条第五項の規定に基づき、次のとおり公表する。

令和三年八月二十日

財務大臣 麻生 太郎  
国土交通大臣 赤羽 一嘉

## 事業基盤強化の促進に関する基本方針

## 1. 事業基盤強化の促進の意義及び目標に関する事項

## (1) 事業基盤強化の促進の意義

四面を海に囲まれた我が国は、輸出入貨物の99.6%を海上輸送に依存している。また、国内貨物の約4割（鉄鋼等の金属、石油製品、セメント等の産業基礎物資にあっては約8割）を海上輸送が占めている。このため、安定的な海上輸送の確保が我が国にとって社会経済の存続基盤であるところ、我が国の造船業は、海上輸送を担う海運事業者が調達する船舶の大半を建造しており、高性能・高品質な船舶の安定的な供給を通して、安定的な海上輸送の確保に貢献している。

また、我が国の造船業は、我が国の安全保障・海上保安を支える艦艇・巡視船艇を建造・修繕しており、我が国の安全保障に貢献している。

更に、我が国の造船業は、その多くが地方圏に生産拠点を有しており、国内生産に占める地方圏の生産比率は9割を超え、約1,000の事業者が約8万人の従業員を雇用している。そして、我が国の造船業は、船舶を構成する数万点の部品のほぼ全て（94%）を国内の船用工業事業者から調達する裾野の広い産業である。各地域における製造業全体に占める造船業及び船用工業の生産高のシェアは、特に瀬戸内・北部九州を中心に高く、我が国の造船業は、地域の経済・雇用を支えている。

このように、我が国の造船業は、我が国の国民生活の安定や経済活動の発展を支える海上輸送の安定的な確保に貢献するとともに、我が国の安全保障や地域の経済の活性化に寄与してきている。一方で、船舶の世界的な供給能力過剰状態が続く中、中国や韓国との熾烈な国際競争や新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響等により、我が国の造船業の存続が危ぶまれている。

我が国の造船業が現下の危機的状況乗り越え、世界屈指の国際競争力のある産業として成長していくため、事業再編や生産性向上の促進等により事業基盤強化を図る必要がある。

## (2) 事業基盤強化の促進の目標

我が国の造船業が、引き続き、安定的な海上輸送の確保に貢献するとともに、我が国の安全保障及び地域の経済の活性化に寄与しつつ、競争力を有する産業として成長するため、事業再編や生産性向上の促進等を通じて事業基盤強化を推進することにより、2025年に1,800万総トンの船舶を建造することを目標とする。当該目標の実現に向けて、我が国の造船業の生産性を2割向上させるとともに、運航に当たって温室効果ガスを排出しないゼロエミッション船や自動運航船等の世界最先端の技術力を磨き上げることによる非価格競争力の強化を図ることとする。

## 2. 事業基盤強化の促進のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

1. (2)における事業基盤強化の促進の目標を達成するため、短期的（1、2年）・中長期的（3～5年）のそれぞれの視点から政府が実施すべき施策に関する基本的な方針は以下のとおり。

## (1) 短期的視点で取り組むべき施策

## ① 事業者間の連携・協業の促進による受注能力の強化

我が国の造船業は、造船事業者が地域に点在しているため、中国や韓国の造船事業者と比較して拠点ごとの規模が小さく、世界の主流である複数隻・短納期発注（ロット発注）への対応能力等において他国に劣後している。このため、複数事業者間の拠点を一体的かつ効率的に運用し、ロット発注等に対応可能な環境整備を推進する観点から事業者間の連携・協業を進める。

## ② 造船所のデジタル・トランスフォーメーションによる抜本的な生産性向上

事業者間の連携・協業に加え、事業者自らの生産性を向上させ、コスト競争力を強化していく必要がある。このため、デジタル技術を活用し、船舶の設計、生産管理、メンテナンス等に係るシステムを連携・統合し、造船や運航の現場とシステムをセンサー等を用いてつなぐことで、船舶の設計・建造のみならず、その後の運航・メンテナンスも含めた船舶のライフサイクルにおけるプロセスを効率化する「DX造船所」の実現を図り、抜本的な生産性向上と船舶のライフサイクル全体での価値向上に向けた取組を推進する。

## ③ 事業者や製造拠点の垣根を越えたサプライチェーン全体での最適化の推進

事業者間の連携・協業を円滑に実施するためには、造船事業者間における生産設備・生産手法の違いの解消や、造船事業者、船用工業事業者及び関係協力会社の間での生産に係る各種情報のタイムリーな共有ができていない等の課題に対応する必要がある。これらの課題を解決する方策を支援することにより、サプライチェーン全体での造船プロセスの最適化を図る。

## ④ 特定船舶導入計画認定制度による船舶の需要者への発注喚起

事業基盤強化計画認定制度と併せて創設された海上運送法（昭和24年法律第187号）に基づく特定船

舶導入計画認定制度により、事業基盤強化計画の認定を受けた造船等事業者の製造する高性能・高品質な船舶（特定船舶）の導入を促進し、船舶の需要者側の発注喚起を進める。

⑤ 政府系金融機関等の活用による船舶ファイナンスの充実

安全、環境及び省力化の観点から、国際社会が必要とする船舶のニーズが大きく変革する中で将来の市場環境の不透明感が高まっているが、このような状況下でも優れた性能・品質を有する船舶の導入を促進することは重要である。そこで、船主の初期投資負担やリスクを軽減等する「船舶ファイナンス」による発注喚起のため、既存の政府系金融機関等による出融資に加え、特定船舶導入計画認定制度における公庫を通じた指定金融機関による融資も活用できるようにすることにより船舶ファイナンスの充実に図り、事業基盤強化計画認定制度と相まって、供給側と需要側の好循環を創出する。

⑥ 官公庁船の海外需要の獲得

艦船・巡視船艇等の官公庁船について、国内需要に加えて海外の需要を取り込むべく、官民連携を強化し、海外ミッションや国際展示会への出展等による我が国の造船技術等のPR、官公庁船の基準や整備等に係る技術協力をパッケージ化した案件形成等に取り組む。

(2) 中長期的視点で取り組むべき施策

① 日本版システムインテグレーターの実現

船舶のデジタル化の進展に伴い高度化する船舶システム全体を統合するシステムインテグレーターが欧州において台頭しつつある状況に鑑み、造船事業者、舶用工業事業者、海運事業者、IT企業等の他産業を含めた集約・連携を促進することにより日本版システムインテグレーターの実現を進める。

② 次世代技術の開発・導入促進等

2050年のカーボンニュートラルの実現や海事分野におけるデジタル化等の技術潮流に対応するため、ゼロエミッション船や自動運航船等の次世代技術の開発や実証を進めるとともに、国際海事機関（IMO）において、これらの次世代技術を含め、船舶等の性能が適切に評価される合理的な国際基準の策定を主導する。また、内航海運の省エネルギー・脱炭素化に向けた取組を推進する。

③ 新たな分野・ビジネスモデルへの進出

2050年のカーボンニュートラルの実現のために利用拡大が期待される洋上風力発電等の海洋開発分野への進出や、船舶から収集されるデータの活用によるメンテナンスサービス等の新たなビジネスモデルへの進出を促進する。

④ 人材確保・育成

現場で船づくりを支える技能者や技術開発・設計を支える技術者の確保・育成のため、産学官公の連携の下、円滑なインターンシップ実施のためのモデル事業やガイダンスの作成等の人材確保・育成に係る取組を引き続き進めるとともに、これらの取組を講じても生じる人手不足に対応するため、特定技能制度による外国人材の適正な受入れの促進等により現場労働力の維持を図る。

3. 造船等事業者が行う事業基盤強化に関する事項

(1) 事業基盤強化による生産性及び財務内容の健全性の向上に関する目標の設定に関する事項

国土交通大臣が法第11条第4項の規定により認定を行うに当たっては、事業基盤強化計画の実施期間（5年（当該事業基盤強化計画に産業競争力強化法（平成25年法律第98号）の特例措置の活用が含まれ、事業基盤強化を行うために必要な資金の貸付けを求めない場合にあっては、3年）を超えないものとする。）の終了時において、法第10条第2項第1号に掲げる事業活動を行うことにより事業基盤強化の対象となる事業部門において次の①の生産性の向上に関する目標の達成が見込まれるとともに、当該事業基盤強化を行う事業者全体において次の②の財務内容の健全性の向上に関する目標の達成が見込まれることを認定の要件とする。

① 事業基盤強化による生産性の向上に関する目標

事業基盤強化による生産性の向上に関する目標は、事業基盤強化計画の対象となる事業部門単位の計算において、次のいずれかとする。

イ 事業基盤強化計画の終了年度において減価償却費及び研究開発費を控除する前の営業利益の金額を総資産金額で除した値を百分率で表した値が、事業基盤強化計画の開始の直前の事業年度（以下この号において「基準年度」という。）における当該値より2以上改善していること。

ロ 事業基盤強化計画の終了年度における有形固定資産回転率の値が、基準年度における有形固定資産回転率の値より5%以上改善していること。

ハ 事業基盤強化計画の終了年度における従業員1人当たり付加価値額の値が、基準年度における従業員1人当たり付加価値額の値より6%以上改善していること。

ニ イからハまでのいずれかに相当する生産性の向上に関する他の指標が改善していること。

② 事業基盤強化による財務内容の健全性の向上に関する目標

事業基盤強化による財務内容の健全性の向上に関する目標は、事業基盤強化を行う事業者単位の計算において、次のイ及びロとする。

イ 事業基盤強化計画の終了年度における有利子負債の合計額から、現金預金及び信用度の高い有価証券等の評価額並びに運転資金の額を控除した額を、当該終了年度における留保利益の額に減価償却費及び前事業年度からの引当金の増減額を加算した金額で除した値が10以下となること。

ロ 事業基盤強化計画の終了年度における経常収入の額が経常支出の額より大きい値となること。

(2) 事業基盤強化による船舶等の品質の向上に資する取組に関する事項

(1)のほか、国土交通大臣が法第11条第4項の規定により認定を行うに当たっては、事業基盤強化を行う造船等事業者が次の①又は②を満たすことを認定の要件とする。

① 事業基盤強化計画の実施期間において、造船等事業者の製造又は修繕する船舶等の品質の向上を図る

ための取組であって国土交通大臣が定める基準に適合するものを講ずることが見込まれること。

- ② 事業基盤強化計画の認定申請時において①の基準に適合する取組を講じていること。
- (3) 事業基盤強化による地域の経済の活性化に関する事項  
事業基盤強化の実施に当たっては、法第1条及び1.(1)を踏まえ、事業基盤強化計画の実施により、地域の経済の活性化に寄与するものとなるよう努めるものとする。
- (4) 事業基盤強化の実施方法に関する事項
- ① 事業基盤強化の定義に関する事項
- イ 生産若しくは販売に係る船舶等の構成又は提供に係る役務の構成の相当程度の変化  
法第10条第2項第1号イの生産若しくは販売に係る船舶等の構成又は提供に係る役務の構成を相当程度変化させることとは、新たな船舶等又は新たな役務の売上高の合計額を全ての事業の売上高の1%以上とすることをいうものとする。
- ロ 船舶等の生産の著しい効率化  
法第10条第2項第1号ロの船舶等の生産を著しく効率化することとは、当該船舶等に係る1単位当たり製造原価を5%以上低減させることをいうものとする。ただし、当該船舶等に係る1単位当たりの材料費の低減が困難と認められる場合にあつては、製造原価から材料費を控除した額を10%以上低減させることとすることができるものとする。また、船舶等に係る1単位当たり製造原価の算定が困難と認められる場合にあつては、当該船舶等に係る1単位当たり売上原価の金額を売上高の金額で除した値を5%以上低減させることをいうものとする。ただし、当該船舶等に係る1単位当たりの材料費の低減が困難と認められる場合にあつては、売上原価から材料費を控除した金額を売上高の金額で除した値を10%以上低減させることとすることができるものとする。
- ハ 生産に係る費用の相当程度の低減  
法第10条第2項第1号ハの船舶等の生産に係る費用を相当程度低減することとは、当該船舶等に係る1単位当たりの製造原価を5%以上低減させることをいうものとする。
- ニ 保有する施設の相当程度の撤去  
法第10条第2項第2号ヲの保有する施設の相当程度の撤去とは、当該撤去する施設の帳簿価額が当該撤去を行う事業者の保有する全ての施設の帳簿価額の合計額の5%（複数の施設を撤去する場合にあつては、10%）以上となるものをいうものとする。
- ホ 保有する設備の相当程度の廃棄  
法第10条第2項第2号ヲの保有する設備の相当程度の廃棄とは、当該廃棄する設備の帳簿価額が当該廃棄を行う事業者の保有する全ての設備の帳簿価額の合計額の5%（複数の設備を廃棄する場合にあつては、10%）以上となるものをいうものとする。
- ② 事業基盤強化の認定要件に関する事項
- イ 事業基盤強化計画の円滑かつ確実な実施  
法第11条第4項第2号の事業基盤強化が円滑かつ確実に実施されると見込まれるものであることとは、当該事業基盤強化の内容が同条第1項の認定に係る事業者の技術力、販売力等に照らして過度に実施困難なものでなく、かつ、当該計画の実施に必要な資金の調達が可能でないことをいうものとする。
- ロ 従業員の地位  
法第11条第4項第4号の従業員の地位を不当に害するものでないこととは、事業基盤強化に係る事業所における労働組合等と協議により十分な話し合いが行われ、かつ、事業基盤強化計画の実施に際して雇用の安定等に十分な配慮が行われていることをいうものとする。
- ハ 適正な競争の確保  
法第11条第4項第5号イの適正な競争が確保されるものであることとは、事業基盤強化計画が、その申請を行う事業者の営む事業と同一の事業分野に属する事業を営む他の事業者の活動を著しく困難にさせるおそれのあるもの、当該他の事業者との間の協調的な行為を伴うものその他の当該他の事業者との間の適正な競争を阻害することとなるものでないことをいうものとする。
- ニ 関連事業者の利益  
法第11条第4項第5号ロの関連事業者の利益を不当に害するおそれがあるものでないこととは、事業基盤強化計画が、その申請を行う事業者により製造、販売若しくは提供される船舶等又は役務の価格の不当な引上げ等を誘発するものその他の関連事業者の適正な利益の確保を阻害することとなるものでないことをいうものとする。

#### 4. 事業基盤強化を行うために必要な資金の調達の円滑化に関して公庫及び指定金融機関が果たすべき役割に関する事項

- (1) 事業基盤強化に係る低利・長期資金調達支援制度の趣旨・目的  
本制度は、認定事業基盤強化事業者が認定事業基盤強化計画に従って行う事業基盤強化（生産性の向上及び船舶等の品質の向上に資する取組が国内で行われるものに限る。①及び②において同じ。）のために必要な資金について、認定事業基盤強化事業者に対し、公庫から指定金融機関を通じて低利・長期の資金を供給することにより、民間金融機関だけでは十分な資金供給を行うことが困難であるという課題を解消し、認定事業基盤強化事業者の資金調達の円滑化を図るものである。このため、本制度に基づく資金の貸付けを行うに当たっては、次の①及び②に該当することを要件とする。
- ① 次のいずれかに該当すること。
- イ 認定事業基盤強化事業者が認定事業基盤強化計画に従って行う事業基盤強化のために必要な資金の額が原則として50億円以上であること。

ロ 認定事業基盤強化事業者が認定事業基盤強化計画に従って行う事業基盤強化のために必要な資金の額が、当該事業基盤強化を行う認定事業基盤強化事業者が過去3年間に行った設備投資額の総額より大きいこと。

② 資金の貸付期間が5年以上であること。

(2) 公庫及び指定金融機関が資金の貸付けの業務を行う上で配慮すべき事項

① 認定事業基盤強化事業者が指定金融機関に対して、認定事業基盤強化計画に従って行う事業基盤強化のために必要な資金について借入れの申請を行った場合において、当該指定金融機関は、業務を統括する部署を置くとともに、当該認定事業基盤強化事業者の財務状況、資金の使途、返済財源等を的確に把握することを可能とするための適正かつ確実な体制及び方法により、当該認定事業基盤強化計画に従って行う事業基盤強化の内容を確認し、与信審査を行い、併せて当該計画が国土交通大臣の認定を受けていることを確認した上で、貸付けの決定を行うこととする。

② 指定金融機関による貸付けは、他の金融機関等（造船法施行令（令和3年政令第234号）第1条に規定する金融機関のほか、認定事業基盤強化事業者に対する資金供給を行う者をいう。以下同じ。）と協調して実施するものとする。ただし、対象となる事業基盤強化計画の性質に鑑み、他の金融機関等が貸付け等の資金供給を行うことに支障がある場合はこの限りでない。

③ 指定金融機関による貸付けの利率は、直近の金融情勢等に応じ、その原資が財政投融资資金であることを踏まえて定めるものとする。

④ 指定金融機関が確認・審査を行った結果、貸付けの決定を行う場合には、当該指定金融機関は、公庫に対して、必要な資金を当該指定金融機関に貸し付けるよう、申請するものとする。

⑤ 公庫は、指定金融機関から貸付けの申請を受けた場合には、当該指定金融機関に対して、速やかに、必要な資金の貸付けを行うことができるよう、貸付けの条件その他基本的な事項をあらかじめ定める等の必要な措置を講ずるものとする。この場合において、公庫による当該指定金融機関に対する貸付けの利率は、国から公庫に対する財政投融资資金の貸付けの利率と同一の率とする。

⑥ 公庫及び指定金融機関は、認定事業基盤強化計画に従って行う事業基盤強化が適正かつ確実に実施されるよう、密接に連携して資金の貸付けを行うものとする。

5. その他事業基盤強化の促進のために必要な事項

(1) 国土交通大臣及び財務大臣は、認定事業基盤強化事業者に対して、適切かつ確実に低利・長期の資金が供給されるよう、公庫及び指定金融機関と密接に連携することとする。とりわけ、各年度に貸し付けられる資金の累計額が政府関係機関予算予算総則に記載されている額を上回り、必要な支援が実施できなくなることがないように、国土交通大臣を中心に必要な調整を行うこととする。

(2) 国土交通大臣及び財務大臣は、事業基盤強化に係る低利・長期資金調達支援制度が、民間金融機関の機能を補完する範囲内で実施されるものであることを踏まえ、指定金融機関による貸付けが不適切に市場を歪めることがないように、必要な指導・監督を行うものとする。

(3) 法第29条第1項の労働者の理解と協力を得ることとは、事業基盤強化に係る事業所における労働組合等と協議により十分に話し合いを行うことにより、その雇用する労働者の理解と協力を得ることをいうものとし、法第10条第2項第2号イ又はへ（事業の譲渡に限る。）に掲げる措置を行う場合にあっては、労働組合等との協議に当たって、行政機関によって策定された関連する指針等を勘案するものとする。

(4) 国土交通大臣が法第11条第4項の規定により認定を行うに当たっては、事業基盤強化計画の申請を行った事業者が次のいずれにも該当しないことを認定の要件とする。

① 暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成3年法律第77号）第2条第6号に規定する暴力団員（以下この①において「暴力団員」という。）又は暴力団員でなくなった日から5年を経過しない者（②及び③において「暴力団員等」という。）

② 法人であって、その役員のうち暴力団員等があるもの

③ 暴力団員等がその事業活動を支配するもの

6. 備考

(1) この告示において使用する用語は、法において使用する用語の例による。

(2) この告示における3.の規定の適用については、それぞれの規定の指標等を原則としつつ、事業基盤強化を行う事業者の業態の特性等の固有の事情を勘案して柔軟に判断を行うものとする。

(3) この告示における各種目標等の項目の計算方法は、次のとおりとする。

① 3.(1)①の各項目の計算方法

イ 有形固定資産回転率

売上高

$$\text{有形固定資産回転率} = \frac{\text{売上高}}{\text{有形固定資産の帳簿価額}}$$

ロ 付加価値額

$$\text{付加価値額} = \text{営業利益} + \text{人件費} + \text{減価償却費}$$

② 3.(1)②イの各項目の計算方法

イ 有利子負債

$$\text{有利子負債} = \text{借入金} + \text{社債} + \text{リース債務}$$

ロ 信用度の高い有価証券等

3.(1)②イ中の「信用度の高い有価証券等」に該当する資産及びその評価額の計算方法は次のとおりとする。

- (i) 「信用度の高い有価証券等」に該当する資産
- 一 国債及び地方債
  - 二 政府保証債（その元本の償還及び利息の支払について政府が保証する債券）
  - 三 特殊債（政府保証債を除く債券であって、公庫等の特殊法人、独立行政法人及び政府出資のある会社の発行するもの）
  - 四 金融債
  - 五 格付機関による直近の格付符号が「BBB」相当以上の債券を発行している会社の発行する全ての債券及び株式（日本国外において発行されているものを含む。）
  - 六 証券取引所上場銘柄の事業債を発行している会社の発行する全ての事業債及び店頭基準気配銘柄に選定されている事業債
  - 七 証券取引所上場株式及び店頭公開株式並びに証券取引所上場会社の発行している非上場株式
  - 八 外国証券取引所又は国内証券取引所の上場会社の発行する全ての株式及び上場債券発行会社の発行する全ての債券（日本国外において発行されているものを含む。）
  - 九 外国又は国内のいずれかにおいて店頭気配銘柄に選定されている債券
  - 十 日本国が加盟している条約に基づく国際機関、日本国と国交のある政府又はこれに準ずるもの（州政府等）若しくは地方公共団体の発行する債券
  - 十一 日本国と国交のある政府によって営業免許等を受けた金融機関の発行する株式及び債券
  - 十二 その他国土交通省がこれらに準ずるものとした資産
- ただし、五から十一までに該当する債券又は株式であっても、当該債券又は株式が日本国外で発行された場合においては、その国の経済状況、当該債券又は株式の発行会社の財務内容、事業債の内容等について検討した結果、安全性に問題があると認められる場合（例えば、日本国外において発行された債券の発行地の政府が当該債券についてデフォルトを行った場合等）は、「信用度の高い有価証券等」に該当する有価証券としない場合がある。
- また、客観的・合理的な評価方法で時価を算出できない場合においては、「信用度の高い有価証券等」に該当する有価証券とはしないものとする。

(ii) 評価額の計算方法

(i) 一から十二までに掲げた資産の評価額の計算方法は、次の一から五までに掲げる資産の種類ごとに、それぞれに定める方法とする。

- 一 国債 時価評価額に95%を乗ずること。
- 二 政府保証債 時価評価額に90%を乗ずること。
- 三 株式 時価評価額に70%を乗ずること。
- 四 その他の債券 時価評価額に85%を乗ずること。
- 五 (i)十二に掲げる資産 国土交通省の判断する方法によること。

ハ 運転資金

運転資金＝売上債権＋棚卸資産－仕入債務

ただし、上記計算において売上債権中の回収不能額、棚卸資産中の不良在庫等は控除するものとする。また、事業内容によっては、営業行為そのものである貸付債権及び投資債権（延滞債権及び返済猶予、利息減免等の条件変更債権並びに倒産事業者等への債権等の回収可能性の低い債権を除く。）を、売上債権に準ずるものとみなす。

ニ 留保利益

留保利益＝経常利益－法人税等－社外流出

なお、留保利益の計算に当たっては、次の(i)及び(ii)に留意する。

- (i) 「法人税等」とは、経常利益に対する法人税、住民税及び法人事業税をいい、その予想額の計算に当たっては、経常利益に法人税等の実効税率を乗じて計算することができる。
- (ii) 「社外流出」とは、配当等をいい、その予想額の計算に当たっては、計画申請時の予想数値を用いることとする。

ホ 減価償却費

3. (1)①イ中の「減価償却費」は、過去の実績や今後の設備投資計画に基づき、その予想額を計算する。

ヘ 引当金

3. (1)②イ中の「引当金」の計算については、次に掲げる引当金は含まないものとする。

- (i) 賞与引当金
- (ii) 退職給付引当金
- (iii) 特別損益の部において繰入れ又は取崩しが行われる引当金

③ 3. (1)②ロの各項目の計算方法

イ 経常収入

経常収入＝売上高＋営業外収益－売上債権増加＋前受金増加＋前受収益増加－未収入金増加－未収収益増加

ロ 経常支出

経常支出＝売上原価＋販売費及び一般管理費＋営業外費用＋棚卸資産増加－仕入債務増加－減価償却費＋前渡金増加＋前払費用増加－貸倒引当金増加－未払金増加（未払い税金含む）－未払費用増加－引当金増加（特別損益の部において繰入れ又は取崩しが行われる引当金を除く。）

なお、上記イ及びロの項目中「増加」と記載されているものについては、前事業年度末から当該事業年度末にかけての当該項目の増加額（減少した場合は当該減少額に－1を乗じた額）とする。