

地域鉄道の再生に向けた鉄道設備信託の活用



学習院大学法学部教授 小塚 荘一郎

～要旨～

経営困難に陥った地域鉄道を再生する場合、沿線自治体などからの公的な支援を期待されることが多いが、それと組み合わせて鉄道設備信託のスキームを活用し、資本市場からの資金調達を検討することが有益である。金融機関からの借入れではなく資本市場から資金調達を行うためには、市場に対して説得的な事業計画の策定を必要とするので、公的な支援を受ける場合にも、鉄道事業者の経営に市場の規律が及ぶという効果をもたらす。制度的に見ると、鉄道設備信託は線路や駅舎など鉄道インフラの建設資金を提供する債権者との間に利害の対立を生ずるが、インフラの維持・改修費用を公的な負担によって行うこととすればその費用の回収を鉄道車両の購入資金に優先させる必要性もないので、導入に対する障害とはならない。鉄道設備信託に対しては、国際的にも再び注目が集まっている状況にあり、このスキームを検討することはそうした動向にも適合的である。

1 地域鉄道と地域社会

日本の鉄道・軌道路線のうち、新幹線・在来幹線および都市鉄道を除くものを「地域鉄道」と呼ぶ。国土交通省の資料によれば、そうした地域鉄道は、令和2年3月1日現在で全国に95社が存在する。経営主体に着目すると、このうち半数強の49社がいわゆる中小民鉄（民間の鉄道事業者）であり、残る半数（46社）は第三セクターとなっている¹⁾。地域鉄道の多くは、経営上の課題を抱えており、平成27年度に国土交通省が開催した「地域鉄道のあり方に関する検討会」の報告書では、地域鉄道の輸送人員が昭和62年度と平成25年度を比較すると約15%の減少となっていること、地域鉄道事業者の7割以上が鉄道・軌道事業の経常損益において赤字

を計上していること（関連事業を併せた全事業の経常損益では黒字を確保している事業者もある）、また橋梁・トンネル等の施設や車両の中に耐用年数を超え、経年劣化しているものが大きな割合で存在していることなどが指摘された²⁾。

経営上の困難は、基本的には、輸送需要が小さいことに起因する。日本の場合、鉄道輸送事業はもっぱら旅客輸送によって成り立っているが³⁾、輸送密度（旅客営業キロ1キロメートル当たりの平均旅客輸送人員）が小さい事業者ほど鉄道・軌道事業における経常収支の赤字を計上している割合が高い⁴⁾。その大きな理由は、モータリゼーション（自家用車の普及）である。大都市圏以外でも道路の整備が進み、自家用車の保有が進んだ結果、1996年には1世帯当たり

の自家用車保有が1台に達した。それは、個人や家庭の立場で見れば利便性の向上であったが、地域鉄道に代表される地域公共交通に対する輸送需要を大きく減少させ、その存立基盤を揺るがすこととなったのである⁵⁾。近年では、少子高齢化や人口減少が地方圏で顕著に進み、地域鉄道の経営は、一層大きな困難に直面している。

しかし、自家用車への過度な依存と地域公共交通の衰退は、社会全体にとって負の影響をもたらすとの指摘がある。論者は、自家用車を利用できない住民（「買い物弱者」などと呼ばれる人々）の社会的排除、自動車交通の危険性、自動車のCO2排出による環境悪化、空間の非効率な利用による交通渋滞や駐車場不足、そして地方都市における居住領域の拡散（スプロール化）が行政経費を増大させることによる地方財政の悪化を指摘する⁶⁾。このような背景から、公共交通を軸とした集約的な都市計画（コンパクト・シティ）という考え方が関心を集めた。実例として、富山市が「コンパクトなまちづくり」という都市政策を掲げて地域鉄道を次世代型路面電車（Light Rail Transit: LRT）へと転換し、さらに市内の路面電車についても事業再構築を進めて利便性向上を図った取組みが知られている⁷⁾。また環境政策としても、鉄道輸送の利用拡大は気候変動への対応として効果が大きいと言われる⁸⁾。CO2の排出をゼロにするわけではないとはいえ、自動車の電動化（EV化）とは異なり、鉄道輸送の利用拡大はただちに実施できる政策だからである。

そこで、地域鉄道が持つこうした公共的な価値に着目し、公的な支援を行いつつ地域鉄道を再建する方策が論じられるようになってきた。しかし、日本における議論の中では、これまで、資金調達スキームが取り上げられていない。民間からの資金調達は、そのスキームを通じた

規律によって事業性の厳密な評価や経営の効率性確保などをもたらし、結果的に、公的な支援による財政負担を抑制する効果を持つので、これを正面から議論することは、地域鉄道の再生を図る上で欠かせないと思われる。本稿では、そのような観点から、鉄道設備信託を利用した資金調達スキームに焦点を合わせ、その理論上の効果（2）、具体的に考えられるスキーム（3）、そして日本の現在の法制度との整合性（4）について、順に検討する。鉄道設備信託は、鉄道事業者の資金調達手法として古くから知られてきたが、近年は新たな形で国際的に注目を集めており、日本における地域鉄道の再生にも有効な手法であると考えられるからである⁹⁾。

2 地域鉄道の再生と資金調達

地域鉄道の再生を事業者の財務面から考えたとき、施設・設備に対する長期的な投資と日常的な運行のコストが費用であり、それを旅客・貨物が輸送の対価として支払う運賃収入によって回収することになる。そして、運賃収入が（投資回収分を含めた）費用に足りないにもかかわらず、公共的な役割等を理由として路線を維持しようとする場合には、不足額を沿線自治体の予算その他の公的な財源から支援することが必要とされる。資金調達のスキームは、直接的には、この構造を変えるわけではない。民間から調達された資金は、融資であれば返済しなければならず、また株式による投資であっても配当収益を期待するので、資金調達に成功した場合でも、公的な支援の負担部分が減少することにはならない。

ところで、民間から資金調達を行う場合、その相手方としては、金融機関と資本市場（証券市場）とが考えられるが、この両者は、資金調達時及び資金調達後の行動に関して、対照的な

性質を持つ。金融機関は、事業者との間の「関係」にもとづく行動をとることができるため、交渉を通じて利益を守ることが可能である。これに対して、資本市場の投資家は分散し、かつ多数に上ることから、そうした交渉にもとづく調整は難しく、事前にリスクを織り込んで行動する傾向が強くなる。従って、資本市場から資金を調達するときには、リスクを事前に明確化し、またそのリスクが事後的に変動する可能性を限定する必要が、金融機関から調達するときよりも大きいと言える。歴史的にも、鉄道設備信託のスキームが米国で発展し、資本市場からの資金調達手法として普及していく中で、投資家の優先権確保が、制度上の大きな論点となってきた。

この点を地域鉄道の側から見れば、資本市場から資金調達を行うことにより、市場の規律を受けるといった効果もたらされると考えられる。第一に、資金調達に成功するためには、事業計画が市場に対して説得力を持たなければならない。地域社会に対する公共的な効果を肯定するとしても、公共的な価値をも定量的に評価し、その費用対効果を目に見える形で表現した上で、事業性が認められる範囲と公的な支援が行われる範囲の分担を明らかにすることが必要になるであろう。日本でも、鉄道の社会的な便益を評価するための『評価手法マニュアル』を国土交通省が策定しているが¹⁰⁾、実際にはあまり用いられていないと言われる¹¹⁾。地域鉄道の再生に資本市場からの資金調達を取り入れられれば、格付け機関による審査などを通じて、『評価手法マニュアル』をも活用した事業性と公共的な効果の厳密な評価が定着するのではないかと期待される。

第二に、資本市場の投資家は、事前に提示される資本市場と公的支援のリスク分担が事後的

に変更されないという保障を求めるであろう。制度的には、地域鉄道事業者の経営が破綻し、倒産状態になった場合の優先権が明確になっている必要がある。ここで重要な点は、優先権の大きさよりも、それが事後的に変動しないことであると思われる。優先権の大きさがどの程度であれ、それがあらかじめ明確になっていれば、それに応じた評価が市場で与えられるからである。次に述べる鉄道設備信託のスキームは、信託を利用した倒産隔離を実現できるため、こうした市場の要請には適合していると考えられる。

このように、地域鉄道の再生に資本市場からの資金調達を組み込むことは、鉄道事業者に対して市場の規律を及ぼし、より健全な事業運営を実現するという効果が期待される。日本と同じように鉄道の再生に取り組んでいる欧州では、新規の車両調達などに民間部門の資金が用いられるようになってきた。それでも、2015-17年の平均車両調達額に占める民間資金の割合は23%にとどまり、それも英国など一部の国が中心のようである¹²⁾。

3 鉄道設備信託を利用したスキームとその歴史

(1) 鉄道設備信託の基本的なスキーム

鉄道事業者が資本市場から資金調達を行う際に利用できるスキームとしては、鉄道車両を対象とした鉄道設備信託が考えられる。鉄道設備信託とは、信託を利用して、鉄道事業に用いる設備を事業者の一般財産から独立させた動産設備信託をいう。鉄道車両の部品（電動機、制御装置等）を対象とした鉄道設備信託が現実組成された事例もあるが（後述3(2)）、最も実際的なスキームは、鉄道車両を対象とした設備信託である。

具体的には、受託者との間の契約にもとづき、

鉄道車両について信託を設定する。委託者は車両の所有者であり、新たに鉄道車両を発注する場合で、代金が完済されるまで車両メーカーが所有権を留保していれば、車両メーカーが委託者となる。車両メーカーが所有者としての地位にとどまることを望まないケースでは、リース会社や特定目的会社といった鉄道車両を買って所有権の移転を受け、委託者となる形式も考えられよう。いずれの場合も、信託を引き受けた受託者は、鉄道事業者に対して鉄道車両を賃貸またはリースし、運行に利用させる。鉄道事業者は、運行によって得られた収益から、賃借料またはリース料を受託者に支払う。これにより、鉄道車両が継続的に生み出す収益（キャッシュフロー）が、賃借料・リース料という形で可視化されることになる。設備信託の受益証券を資本市場で購入した投資家には、この賃借料またはリース料を原資として配当が支払われる。

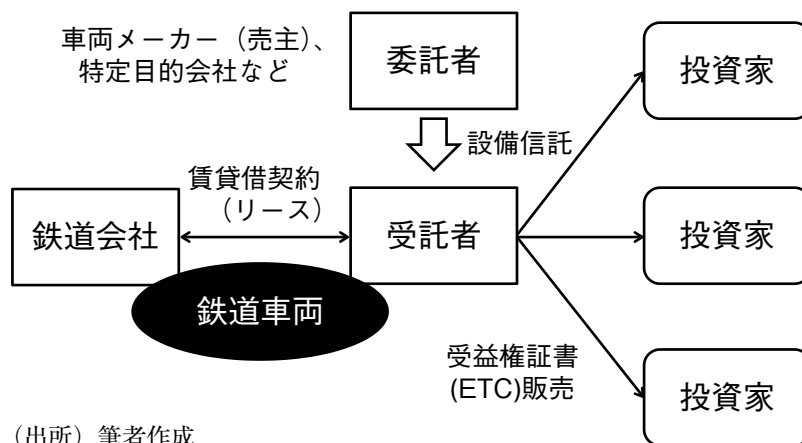
鉄道設備信託を導入すると、長期的な投資によって建設されるインフラから、日常的に収益（キャッシュフロー）を生み出す鉄道車両が分離されることになる。この点で、地域鉄道の再建策として用いられる「上下分離」とも適合的で

ある（LRTのような軌道事業の上下分離では、鉄道車両の所有権を伴わない運行業務のみが分離されるので仕組みが異なる。地域公共交通活性化再生法10条2項）。

(2) 米国における発展史

鉄道設備信託のスキームは、19世紀前半の米国で、黎明期の鉄道事業者が鉄道車両を調達する仕組みとして考案され¹³⁾、「フィラデルフィア・プラン」という名称を与えられて急速に普及していった¹⁴⁾。19世紀の米国は、大陸横断鉄道をはじめとして各地に鉄道網が建設されていく時期にあり、鉄道事業者は事業用資産にモーゲージを設定して社債を発行するという方法で建設資金を調達していた。そのモーゲージには、社債権者の利益を守るため、爾後取得財産条項（after-acquired assets clause）と呼ばれる条項が挿入されており、モーゲージの設定後に鉄道事業者が建設する施設や事業運営のために取得する設備なども社債権者の担保として把握されるものとされていた。そうした状況の中で、鉄道車両の設備信託は、新規に調達される鉄道車両を爾後取得財産条項の対象から除外し、モーゲージの債権者（社債権者）とは別の資金提供者（信

図 鉄道設備信託のスキーム



(出所) 筆者作成

託受益証券の取得者)の担保として確保するという機能を持ったのである。20世紀半ばごろからは、信託受益証券の発行に代えて、鉄道事業者の購入代金債務を直接に証券化し(この場合の証券も、米国では設備証券(equipment obligations)と呼ばれた)、その担保として鉄道車両の所有権及び利用契約(賃貸借契約または条件付き売買契約)を信託するという担保信託の形態がとられるようになった¹⁵⁾。その後、税務上の効果を意図してレバレッジド・リースを組み合わせるスキームなども考案され、設備証券はますます高度化した。

歴史的な事情から金融市場が未発達であった米国では、鉄道設備信託を利用した資本市場からの資金調達、鉄道産業の大規模な発展を支える上で大きな意味を持った。その際に、鉄道建設のために調達された資金など他の債権者との競合関係が問題となった点は注意しておく必要がある。この事実、鉄道設備信託の利用を政策として検討する場合に、他の債権者に対する影響を考慮する必要があることを示しているからである。鉄道設備信託のために開発されたスキームは、やがて航空機ファイナンスに応用され、設備信託証書(Equipment Trust Certificate(ETC), Enhanced Equipment Trust Certificate(EETC))の市場が大きく成長することになるが、航空産業では空港などのインフラストラクチャーの建設を航空会社が負担せず、その建設資金を提供する債権者との競合関係が発生しないため、設備信託の利用には一層適格的であったと思われる¹⁶⁾。

(3) 日本への導入と利用実績

日本では、第二次世界大戦で荒廃した鉄道の復興が課題となっていた昭和20年代に、鉄道設備信託の利用が注目を集めた¹⁷⁾。その契機は、

マッカーサーの経済顧問として来日したジョセフ・ドッチの示唆であったと言われ、大蔵大臣の指示を受けて信託協会が実現可能性についての調査を行っている。当時は、鉄道車両に限らず、動産設備信託の利用が一般的ではなかったが、信託協会は、信託業者(当時は信託銀行)が業務の種類及び方法書を変更すれば日本における実施も可能であるとする報告書を昭和29年に提出した¹⁸⁾。昭和31年には、国鉄で「民有車両制度」(代金を分割払いする間、車両メーカーが車両の所有権を留保するという取引形態)が採用されたことから鉄道設備信託の導入が現実化した。この案件自体は、状況の変化によって実現しなかったが、同年11月には帝都高速度交通営団が調達した車両の電気部品を対象とする動産設備信託が実現し、昭和32年6月には、小田急電鉄の特急型車両8両編成を対象に鉄道車両の設備信託が組成された。当時の日本は、19世紀の米国とは異なって鉄道路線の新規建設や整備に多額の資金を要する状況ではなく、建設資金の債権者との競合関係は問題とならなかった。従って、鉄道設備信託の利用が拡大する潜在的な可能性は大きかったと思われる。

ところが、その後、日本における鉄道設備信託の利用は、昭和40年代半ばごろまで拡大を続けたものの、昭和50年代に入ると急速に縮小する。その理由として、当時の制度の下では受益証券の発行が自由には認められず、受益権証書を一般投資家に販売することが難しかったという事情が指摘されている¹⁹⁾。鉄道設備信託の意味は、資本市場からの資金調達を可能にする点にあるので、資本市場の側にそれを受け入れる条件が整っていない中で、定着できないままに終わったと言えよう。

(4) ケープタウン条約ルクセンブルク鉄道議定書

鉄道設備信託は、このスキームを対象とした国際条約が成立したことから、近年、再び注目を集めるようになった。それは、2007年に採択された可動物件の国際担保権に関する条約(ケープタウン条約)の鉄道車両に関する議定書(ルクセンブルク鉄道議定書)である。ケープタウン条約は、資産担保金融(アセットベースト・ファイナンス)を促進する目的で、条約にもとづく国際担保権の設定を認めるとともに(この国際担保権は国内法上の担保権と併存する)、その優先順位を確保し、公示するための国際登録簿の設立を規定している²⁰⁾。条約本体に定められた通則規定とは別に、ファイナンスの対象となる物件ごとの各則を議定書の形で定めることが条約上で予定されており、ルクセンブルク鉄道議定書は、航空機議定書に次いで2番目に採択された議定書であった。ケープタウン条約及びその議定書の内容は、設備信託証書(ETCないしEETC)を用いたファイナンスの実務をふまえたものとなっているので²¹⁾、ルクセンブルク鉄道議定書は、鉄道設備信託の現代における復活と言えるであろう²²⁾。

ルクセンブルク鉄道議定書は4か国の批准等により発効するが、現在までに3か国(ガボン、ルクセンブルク、スウェーデン)及びEUが当事国となっており、英国も批准の意向を表明しているため²³⁾、発効は時間の問題と見られる。欧州諸国の関心は、メーカー等の立場から、主としてアフリカに対する鉄道輸出の促進にこのスキームを活用するところにあると見られるが、英国には、国内鉄道の維持・整備に必要な資金を調達する手段としてルクセンブルク鉄道議定書を活用する意図があり、その経済効果の推計も公表されている²⁴⁾。

歴史に照らしてルクセンブルク鉄道議定書の

将来を予想するならば、英国など欧州諸国が国内鉄道の整備に利用する場合は、路線を新規に建設する必要性は小さく、他の債権者との競合という問題は限定的であろう。従って、鉄道事業者の側に資本市場からの資金調達に対する需要があるかぎり、ルクセンブルク鉄道議定書にもとづく鉄道設備信託の利用が進む余地は大きい。他方で、アフリカに対する鉄道輸出は、路線の建設から始める必要があるため、19世紀の米国と同様に、建設資金の提供者との競合関係が問題となる可能性がある。路線や駅舎、運行システム等の整備が政府開発援助など公的な性質の資金によって行われるのであれば、その優先順位を劣後させる形で、鉄道設備信託の利用が進むかもしれない。

4 日本における鉄道抵当法と鉄道設備信託

過去の実例が示すとおり、鉄道設備信託を日本で実施することに制度上の障害は存在しない。しかし、日本法には、鉄道事業者による資金調達のための法制度として、鉄道抵当法にもとづく鉄道財団の制度が存在する。そこで、地域鉄道の再生という文脈で鉄道設備信託の利用を現実の問題として考えるのであれば、両者の関係を整理しておく必要がある。

鉄道抵当法は、鉄道線路、その他の鉄道用地、その上に存在する工作物、これらの属する器具機械を中心とした鉄道事業に用いる物的設備を一括して「鉄道財団」を組成し(鉄道抵当法3条)、その全体を一つの物とみなして鉄道財団抵当の対象とすることを可能にする(同法2条3項)、という法律である²⁵⁾。鉄道財団の設定は、国土交通省に設置された鉄道抵当原簿への登録によって公示される(同法28条ノ2)。鉄道事業者は組成物件を鉄道財団目録に記載して提出しなければならず(同法7条)、記載された物件に

つについては、鉄道抵当原簿への登録と同一の効力（すなわち公示の効果）を発生するが（同法33条）、鉄道財団目録への記載は個々の物件が鉄道財団に帰属することの効力要件ではない。ひとたび鉄道財団の設定が認可されれば、その鉄道に関する事業用の物的設備はすべて当然に鉄道財団に帰属するからである。鉄道財団の設定後に鉄道事業者が取得した物件も、米国の実務で用いられた爾後取得財産条項のような合意の有無によらず、法律上の効果として、当然帰属の対象になる（同法11条1項）。

鉄道抵当法は、日清戦争後、海外の資金によって鉄道建設を進めるために準備され、明治38年に制定された。同時に担保附社債信託法も制定されており、実際にも、鉄道財団抵当は、担保附社債の担保として利用された。このように、鉄道財団抵当の制度は、鉄道事業者による資本市場からの資金調達を可能にする目的で導入された制度である。しかし、制度の内容から明らかにおり、それは、鉄道路線の新設を目的とした資金調達に適合的なものである。そして、鉄道財団を設定した鉄道事業者が鉄道車両を対象とした設備信託を利用すると、その車両は鉄道事業者が所有する物件（鉄道抵当法3条にいう「鉄道財団ノ所有者ニ属スルモノ」）ではないため、鉄道財団から分離される。19世紀の米国と同様に、日本法の下でも、鉄道設備信託は、路線の建設資金を提供した債権者との間に競合関係を生ずるのである。

鉄道財団制度は、鉄道事業に用いられる設備物件が「有機的一体」として機能し、その一体性を維持することによって鉄道財団の担保価値が最大化されるという考え方にもとづいてつくられている²⁶⁾。そのため、抵当権の実行（強制競売又は強制管理）に際しても、鉄道財団の一体性を維持しつつその継続的価値を実現する手

続がとられる（鉄道抵当法40条以下）。従って、鉄道事業者が積極的に新線の建設を計画し、そのための資金を調達しようとしているときには、鉄道設備信託を利用すると、信託の対象となった鉄道車両が鉄道財団から離脱する結果、鉄道財団の担保価値（継続的価値）が損なわれるという不利益が想定される。しかし、地域鉄道の場合、路線の建設はすでに完了していることが多く、また既存の施設・設備の維持コストは公的な資金で負担するとすれば、このような不利益は大きな問題とならない。むしろ、鉄道車両の更新による運行の維持やサービスの向上を実現する手法として、鉄道設備信託は有用な資金調達手段になると言えるであろう。

さらに言えば、鉄道設備信託は対象となる設備（鉄道車両）が生み出す収益を引き当てとした資金調達スキームであるから、鉄道事業者が経営困難に陥り、賃借料・リース料の支払いを停止した場合に、最終的には鉄道車両を引き揚げて他の路線に投入するという可能性が残されていると、資金提供者（信託受益証券の取得者）の地位は強いと受け止められる。そのことは、資本市場における受益証券の評価（格付け）を向上させ、より好条件の資金調達に結びつく。航空機と異なり、鉄道システムは事業者によって軌間が異なるなどの事情があるため、鉄道車両の引き揚げと他の路線への投入という実行方法は、容易にとり得るものではないが、逆に、鉄道設備信託の普及を通じて、車両や運行システムの標準化が進むことも想定される²⁷⁾。それはまた、地域鉄道相互間で車両その他の設備を融通し合う可能性を広げることにもなり、地域鉄道の維持管理コスト低減という効果を副次的にもたらすことも考えられよう²⁸⁾。

5 結論

地域鉄道の多くが経営上の課題に直面する中で、イベント列車等による観光需要の呼び込みや、まちづくりと一体化した政策を通じて輸送需要を増大させる方策が論じられてきた。他方で、地域鉄道が持つ公共的な価値に着目し、沿線自治体などによる財政支援の必要性も主張されるようになってきている。いずれも重要な方策であるが、それらに加えて、資本市場からの資金調達の可能性を検討することは、地域鉄道の再生を実現する上で有効であると思われる。本稿では、そのために鉄道設備信託の活用を提唱した。

資本市場からの資金調達は、鉄道事業の経営に対して市場による規律を及ぼす。公共的な価値を強調して公的な財政支援を行うと、そのために経営規律が緩むという副作用も想定されるため、市場による経営規律が同時に働く仕組みを導入することの意義は大きい。資金調達スキームとして、鉄道設備信託は、米国で長い歴史と実績を持ち、日本で盛んに実施されていた時期もあるので、地域鉄道に適合した形で利用することは難しくないと考えられる。これを日本で利用する際には、鉄道財団抵当を用いた資金調達への影響に留意する必要があるものの、鉄道財団制度は路線建設のための資金調達に適した制度であり、地域鉄道が今後利用する可能性は少ないため、その点も現実には問題とならない。

最後に強調しておきたい点は、地域鉄道というローカルな問題を論ずる場合にも、日本国内に閉じた解を求める必然性はないということである。資本市場に目を向けたスキームは、海外の投資家を含むグローバルな資金を活用する可能性をもたらす。さらに言えば、鉄道設備信託の利用は、ケープタウン条約のルクセンブルク鉄道議定書という国際的な動向とも合致してお

り、そうした国際金融実務との相乗効果も期待できるものである。グローバルな視野に立つ政策によってローカルな問題が解決され、日本の地域社会に明るい将来が開かれることを期待したい。

【注】

- 1) 国土交通省 (2020)。
- 2) 国土交通省 (2015) p.5、p.8。
- 3) 那須野 (2015) p.16。
- 4) 国土交通省 (2015) p.5。
- 5) 宇都宮 (2020) p.2。
- 6) 宇都宮 (2020) pp.5～6。
- 7) 富山市都市整備部路面電車推進課 (2016)、深山・加藤・城山 (2007)。
- 8) Rail Working Group (2020)。
- 9) 鉄道設備信託に関する包括的な検討は、小塚・家田 (2018) 参照。地域鉄道再生への利用可能性については、小塚 (2020) でも論述した。鉄道設備信託をめぐる最近の国際的な動向については、小塚 (2017) および家田・小塚 (2017) で詳しく検討している。
- 10) 国土交通省鉄道局 (2012)。
- 11) 宇都宮 (2020) p.144。
- 12) Roland Berger (2019)。
- 13) Gibb (1947)。
- 14) Street (1959), pp.8-23。
- 15) この取引の仕組み (「ニューヨーク・プラン」とも呼ばれた) については、Duncan (1924), pp.38-46。
- 16) Kozuka (2020)。
- 17) 以下の記述の詳細は、家田・小塚 (2017) pp.63～65、小塚・家田 (2018) pp.14～15。当時の取引スキームについては神戸 (1978) 参照。
- 18) 信託協会 (1959)。
- 19) 住友信託銀行五十年史編纂委員会 (1976)

- pp.1,019～1,020。
- 20) ケープタウン条約全般については、佐藤 (2016)、各国法との対比による分析としては Kozuka (2017) 参照。
- 21) 小塚 (2004)。
- 22) ルクセンブルク鉄道議定書の詳細については、小塚 (2017) 及び家田・小塚 (2017) 参照。
- 23) Rosen (2015) .
- 24) Oxera (2020) .
- 25) 鉄道抵当法については、小塚 (2017) p.590 以下、家田・小塚 (2017) p.65 以下参照。
- 26) 石田 (1937) p.4、岩崎 (1972) pp.1～2。
- 27) Rail Working Group (2020) , p.14; Roland Berger (2019) , p.15.
- 28) 現状では、鉄道車両の標準化は進んでいないため、交換用部品や検査測定器の賃借などの連携が行われているにとどまる。国土交通省(2015)p.27 参照。

【参考文献】

- 家田崇・小塚莊一郎「鉄道車両信託の現代的展開—鉄道システム輸出と地域鉄道の整備・再生におけるルクセンブルク鉄道議定書の活用可能性」『学習院法務研究』11号、p.57。
- 石田文次郎 (1937) 『特別擔保法』日本評論社。
- 岩崎平八郎 (1972) 『鉄道抵当法』第一法規。
- 宇都宮浄人 (2020) 『地域公共交通の統合的政策』東洋経済新報社。
- 神戸奎四郎 (1978) 「設備信託について」『信託法研究』2号、p.43。
- 国土交通省 (2020) 「地域鉄道事業者一覧 95 社【R2.3.1 現在】」(<https://www.mlit.go.jp/common/001259399.pdf>)。
- 国土交通省 (2015) 「地域鉄道のあり方に関する検討会 [課題の共有と対応の方向性について]」(平成 27 年 3 月)。

- 国土交通省鉄道局 (2012) 『鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル (2012 改訂版)』。
- 小塚莊一郎 (2004) 「資産担保金融の制度的条件」『上智法学論集』46 卷 3 号、p.43。
- 小塚莊一郎 (2017) 「鉄道車両ファイナンスに関する法ルールの歴史と展望—ケープタウン条約ルクセンブルク議定書の理論的分析」黒沼悦郎・藤田友敬編『企業法の進路・江頭憲治郎先生古稀記念論文集』有斐閣、p.581。
- 小塚莊一郎 (2020) 「鉄道信託の活用可能性：地域鉄道の再生に結びつけるために」『臨床法務研究』23 号、p.65。
- 小塚莊一郎・家田崇 (2018) 「鉄道設備信託の現代的再生—地域鉄道再生への活用を事例として—」『信託研究奨励金論集』39 号、p.5。
- 佐藤育己『航空機ファイナンスにおける担保制度統一の分析』法律文化社。
- 社団法人信託協会 (1959) 「動産設備信託の研究」『信託』19 号、p.13。
- 住友信託銀行五十年史編纂委員会 (1976) 『住友信託銀行五十年史』住友信託銀行。
- 富山市都市整備部路面電車推進課 (2016) 「富山市における LRT ネットワーク形成の取組み」『都市と交通』104 号、p.10。
- 那須野育大 (2015) 『日本鉄道業の事業戦略』白桃書房。
- 那須野育大 (2019) 「地域鉄道の現状と課題」『日本地域政策研究』22 号、p.68。
- 能見善久・道垣内弘人編 (2013) 『信託法セミナー (1) 信託の設定・信託財産』有斐閣。
- 深山剛・加藤浩徳・城山英明 (2007) 「なぜ富山市では LRT 導入に成功したのか—政策プロセスの観点からみた分析—」『運輸政策研究』10 卷 1 号、p.22。
- Duncan, Kenneth (1924) , *Equipment Obligations* (D. Appleton and Co.) .

- Gibb, George S. (1947) , 'Three Early Railroad Equipment Contracts', *Bulletin of Business Historical Society* vol.21, no.1, p.10.
- Kozuka, Souichirou, ed. (2017) , *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, Springer.
- Kozuka, Souichirou (2020) , 'The Cape Town Convention and the "Fitness" to the Context: Considering the Features of Aircraft, Rail and Space Financing', in: Christoph Benicke & Stefan Huber (Hrsg.) , *National, International, Transnational: Harmonischer Dreiklang im Recht (Festschrift für Herbert Kronke zum 70. Geburtstag)*, Giesecking, pp.1005-1015.
- Oxera, 'The Luxembourg Rail Protocol to the Cape Town Convention: Its positive impact on the cost of financing railway rolling stock in the UK', (<http://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/R0943.pdf>) .
- Rail Working Group (2020) , 'Combating global climate change: How the Luxembourg Rail Protocol to the Cape Town Convention will help to battle global climate change', (<http://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/R0929.pdf>) .
- Roland Berger (2019) , 'Private financing of rolling stock: Developments in Europe', (<http://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/R0849.pdf>)
- Rosen, Howard (2015) , 'Why the Luxembourg Rail Protocol will Boost Railway Investment in Africa', *Railways Africa* 2015 (5) , p.42.
- Street, Donald MacQueen (1959) , *Railroad Equipment Financing* (Columbia University Press).

こづか そういちろう
 学習院大学法学部教授。博士（法学）。
 東京大学助手、上智大学法科大学院教授などを経て、
 2010年から現職。
 【専門】
 商法、会社法など。
 【主要著書】
 『AIの時代と法』岩波新書、2019年
 『宇宙ビジネスのための宇宙法入門〔第2版〕』（共編著）
 有斐閣、2018年
 『支払決済法〔第3版〕』（共著）商事法務、2018年
 Souichirou Kozuka (ed.) , *Implementing the Cape Town
 Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*
 (Springer, 2017)。私法統一国際協会（ユニドロワ）コ
 レスポンデント。
