

成長資金の供給促進に関する検討会
ヒアリング資料

平成26年10月29日

一般社団法人 日本民営鉄道協会

目 次

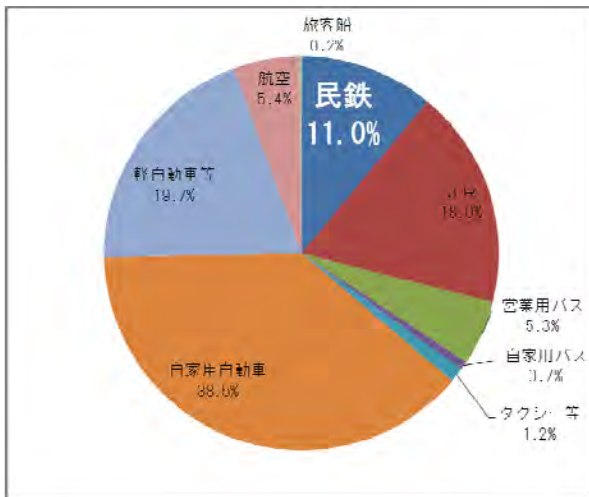
1. 大手民鉄の現状	-----	1
(1) 鉄道の公共性	-----	1
(2) 鉄道の環境優位性	-----	3
(3) 設備投資の現状	-----	4
2. 民営鉄道事業者が必要とする「成長資金」について	-----	5

1. 大手民鉄の現状

(1) 鉄道の公共性

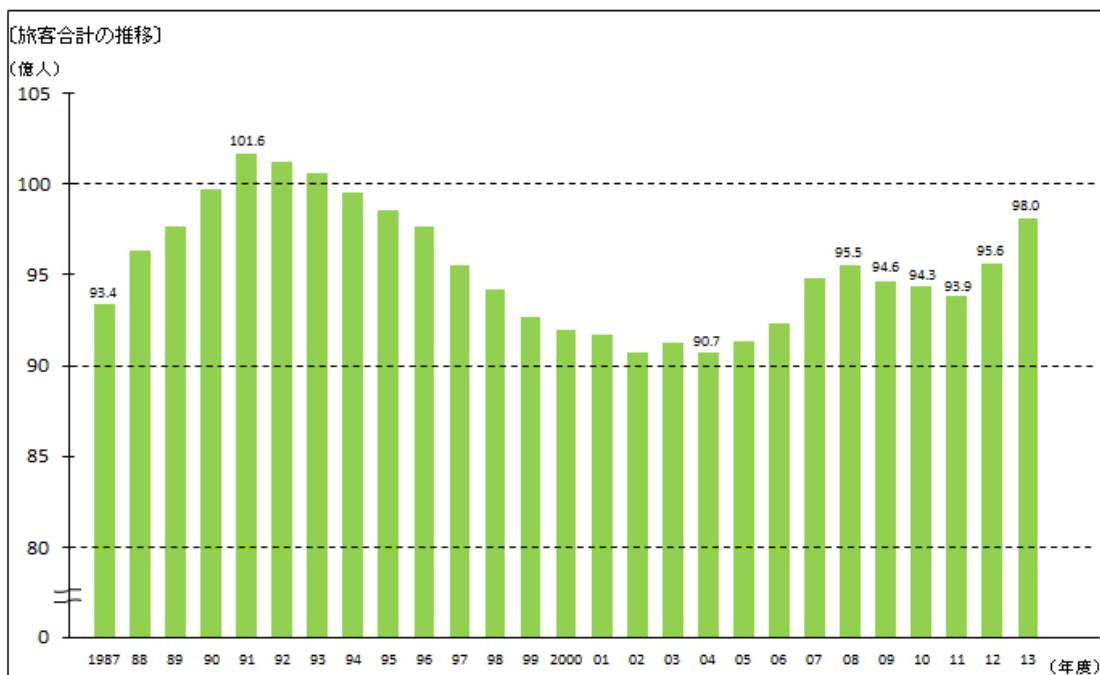
- 国内の旅客輸送人員のうち、民鉄を含む鉄道は約 29%を担っており、大手民鉄 16 社の輸送人員はおよそ 98 億人。
- 東京・名古屋・大阪を中心とする三大都市圏の鉄道の年間輸送人員は約 201 億人（1 日平均約 5,504 万人）であり、そのうち民鉄の占める割合は、首都交通圏で 54.3%、中京交通圏で 40.4%、京阪神交通圏で 46.6%。
- 鉄道は基幹的公共交通機関で地域経済社会を支える公共インフラである。

■国内旅客輸送人員分担表（2010 年度）

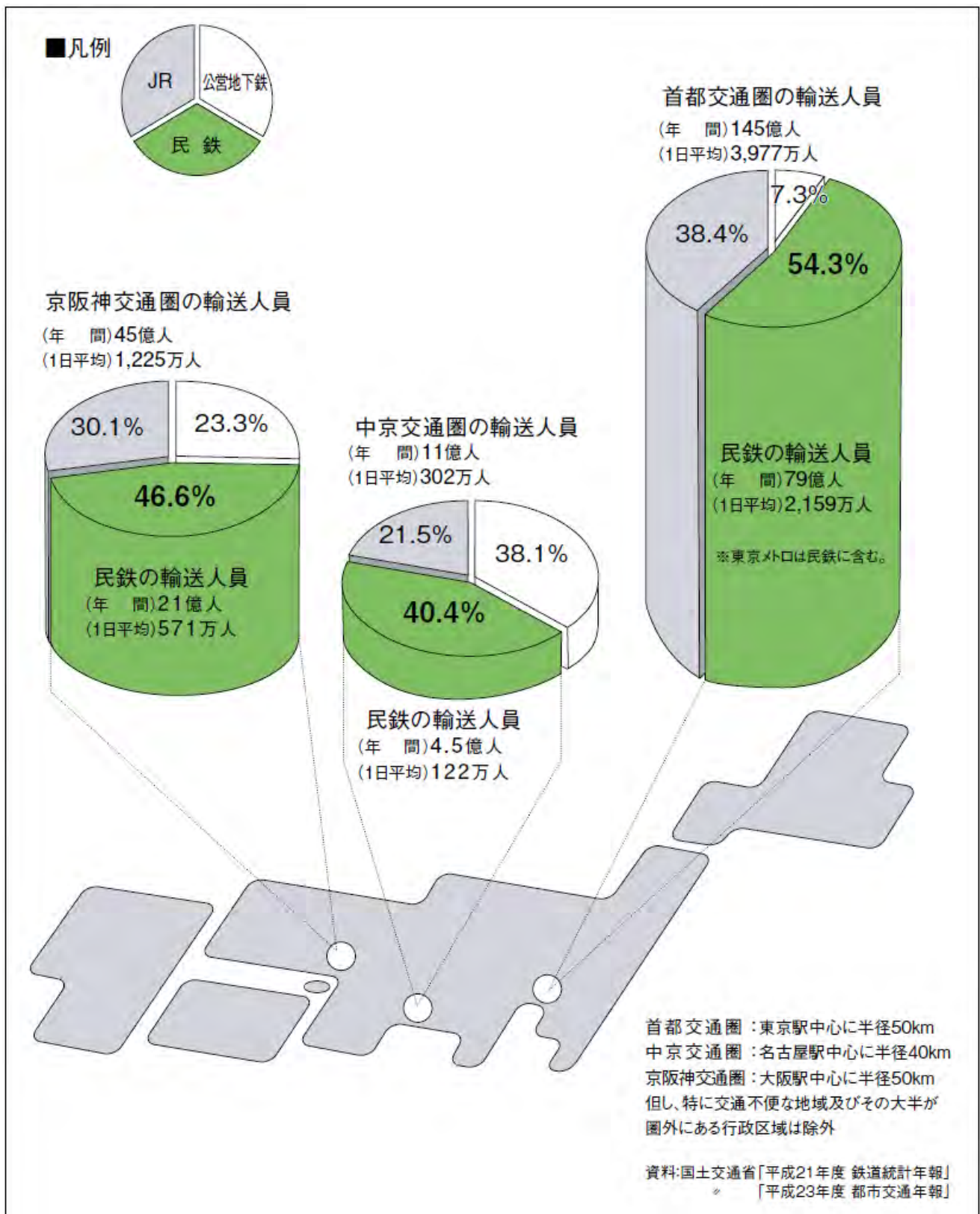


(国土交通省データを基に作成)

■大手民鉄 16 社の輸送人員の推移



■三大都市交通圏の交通機関別鉄軌道輸送人員の割合（2009年度）

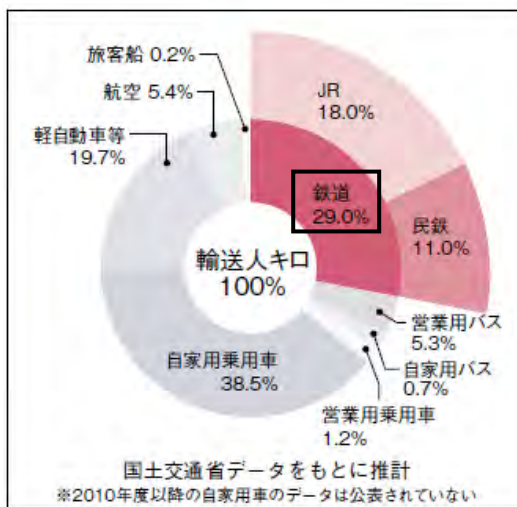


(注)円グラフの割合は年間の人員による。
 四捨五入のため、合計は必ずしも100%にならない。

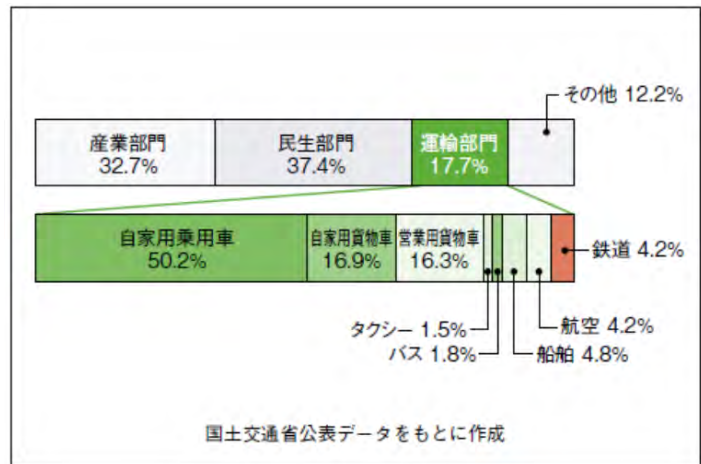
(2) 鉄道の環境優位性

- 鉄道は国内旅客輸送量全体の29.0%（人キロベース）を占めているが、CO₂排出量は運輸部門全体の4.2%に過ぎない。
- 鉄道が1人を1km運ぶのに排出するCO₂は自家用乗用車の約8分の1。
- 民営鉄道の利用促進は今後の地球温暖化対策において極めて有効な方策。

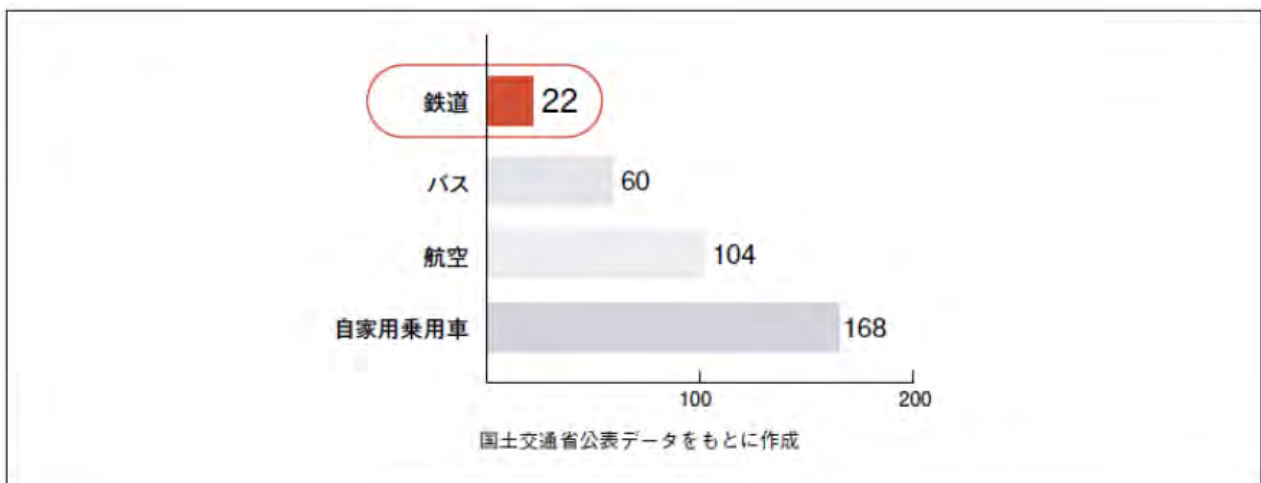
■国内旅客輸送において
鉄道が占める割合（人キロ）



■国内の二酸化炭素排出割合および
輸送機関別二酸化炭素排出割合
(2012年度)



■1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素の比較（g-CO₂/人キロ）（2012年度）



(3) 設備投資の現状

○2013 年度の設備投資額は、輸送力増強工事が 566 億円、踏切及び運転保安工事が 1,753 億円、サービス改善工事が 643 億円など、合計 2,996 億円。

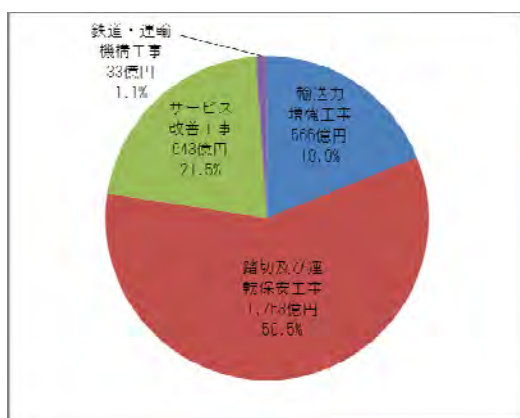
○2014 年度の設備投資計画は、輸送力増強工事が 553 億円、踏切及び運転保安工事が 1,973 億円、サービス改善工事が 898 億円など、合計で 3,458 億円。

○大手民鉄の鉄道事業において、営業収益に占める設備投資割合の平均は全産業平均を大きく上回り、18.3%を占めている。

■2013 年度実績と 2014 年度投資計画

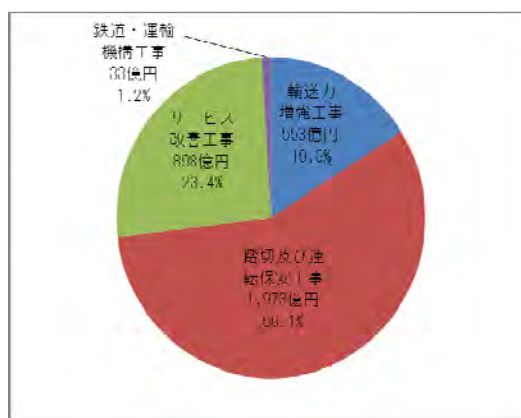
●2013 年度実績

合計 2,996 億円

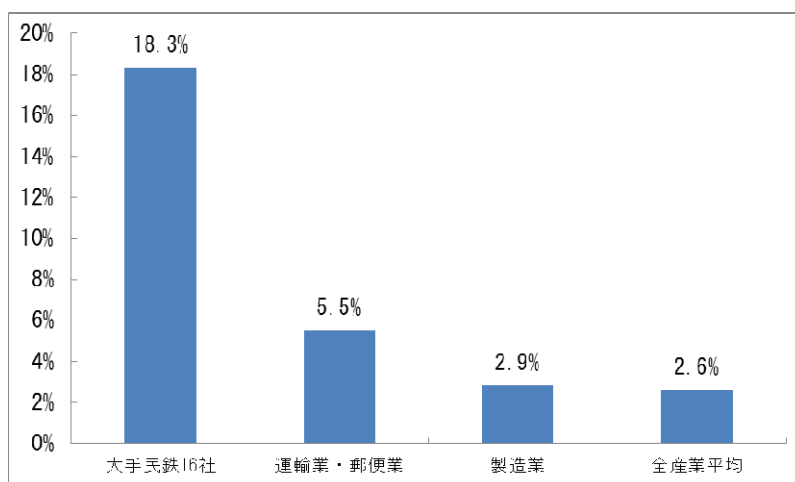


●2014 年度計画

合計 3,458 億円



■営業収益に占める設備投資の割合 (2013 年度)



(注) 大手民鉄 16 社以外 3 項目は、財務省「法人企業統計調査」より算出。

(注) 大手民鉄 16 社は、鉄軌道事業営業収益より算出。

2. 民営鉄道事業者が必要とする「成長資金」について

(1) 民鉄事業者の設備投資の特異性

- 成長戦略（沿線価値の向上に向けた開発事業・関連事業、運営ノウハウ活用等を念頭にした海外展開など）を考える上で、基本となる経営基盤（＝鉄道事業）の安定がその礎として極めて重要
 - 特に近年は、ホームドア設置等の安全・防災対策投資やバリアフリー化等の旅客サービス維持・向上の他、老朽化更新投資の必要性が更に高まっていることに加え、東京オリンピック関連投資も予想されるところ
 - これらは物理的な償却年数も長期な上、短期的収益向上には直結しない
 - 一方で中長期的な沿線価値の維持・向上には不可欠な投資であり、投資回収には超長期を要するものである

(参考) 具体的な設備投資の内容 (鉄道事業)

品目	償却年限	品目	償却年限	品目	償却年限
トンネル・道床	60年	駅・車庫等	38年	軌道(レール)	16年
橋梁	50年	プラットフォーム	32年	車両	13年
鉄柱・鉄塔	45年	信号機・通信線	30年	ATS・踏切等	12年
送配電線	40年	枕木・電車線	20年	自動改札装置	5年

(2) 成長戦略について

- 沿線価値向上のためのターミナル駅の大規模開発、利便性向上に向けた機能充実（小売事業・住宅事業等）、不動産事業など、鉄道事業とのシナジー効果が見込める事業への投資は、M&Aなどを含め一定のリスクマネーが必要
 - 特に大規模開発（cf. 東武スカイツリー、近鉄あべのなど）となれば、資金規模は数千億円に及ぶ場合もあり、リスクマネー供給者の質的・量的充実が重要な問題
- また、今後の人口減少社会等を見据えると、沿線価値向上と同時に、企業価値向上への取組（海外戦略など）が必要
 - 一定の知見を有し信頼感ある水先案内人、長期的視点・中立性を持つパートナー、等の存在が有用

(3) 現状の資金調達手段

- 超長期資金：日本政策投資銀行、社債、生保など
 - ※金融環境に左右されずに安定調達を期待できるのは日本政策投資銀行（社債は特にボラティリティが高い）
 - ※日本政策投資銀行の借入条件：期間20年（2年据置、18年元利均等払い）
- リスクマネー：日本政策投資銀行、一般銀行、シンジケートローン、増資、劣後社債など

以上