

## 民営鉄道事業に対する政策金融融資について (要旨)

### 1. 民営鉄道事業の公共性

- 基幹的公共交通機関で地域経済社会を支える基礎的な公共インフラ
- 大手16社合計で年間約90億人(2500万人/日)の旅客を輸送
- 二酸化炭素排出量はマイカーの10分の1と環境に優しく、エネルギー効率に優れている

### 2. 設備投資の概要

- 平成16年度は大手16社合計で約2千6百億円の投資額で、売上高の約2割(全産業平均約3%)  
(設備投資の内容)
  - ・踏切及び運転保安工事(高架化・地下化による踏切道の減少等安全対策工事他)
  - ・サービス改善工事(バリアフリー施設整備、相互直通乗入等旅客利便性向上工事他)
  - ・輸送力増強工事(駅改良、新線建設等)
- 近年は輸送力増強投資から踏切及び運転保安工事等の安全対策投資に重点がシフト(総投資額の約半分を占める)
- これらの設備投資は直接増収に結びつくものではなく、また今後の収入の見通しは、少子・高齢化などの影響でむしろ厳しい

### 3. 資金調達に係る特性

- 工事期間が長期に亘るため、計画的・継続的に巨額な資金を調達する必要
- 投資回収に長期間を要する
- 長期・固定の資金の安定的供給が不可欠

### 4. 民間金融等では代替し難い理由

- 民間金融のみでは時々の金融情勢に左右されるため、巨額の設備投資を賄う長期資金を安定的に供給することは困難
- 社債市場では10年超の長期債の発行は限定的
- 民間金融のみでは設備資金の安定的な調達は困難なため、公共交通機関としての安定的なサービスの供給に支障

### 5. まとめ

- 民営鉄道事業に対する現行の融資制度を堅持していただきたい