



Baarerstrasse 96, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland
Tel: +41 (0)41 760 28 88; email: info@railworkinggroup.org

✂ [RailWorkingGrp](#)
[in](#) [LinkedIn](#)

ルクセンブルク鉄道議定書とは

- ・ 鉄道事業者は、毎年約480億ユーロを車両に投資しており、さらに投資を拡大させる必要があると見込まれている。しかし、政府は現状ですら必要な金額を投入できない場合があり、まして拡大した投資を担う余力はない。
- ・ 鉄道設備に対する民間の資金拠出者は、投資適格の公的信用補完がないかぎり、貸付けまたはリースによる与信が弁済されること、および担保である車両が国外に移動されても担保権等が承認され、債務者が債務不履行または倒産に陥った際には担保物件の取戻しができることの確証を要求する。
- ・ 問題の核心は、鉄道に対する担保権を登録する国際的な登録システムが存在せず、担保権者の権利の優先順位を決定する国内法上の登記簿もない場合が多いことである。
- ・ 2007年2月に、私法統一国際協会（ユニドロワ：UNIDROIT）と国際鉄道運送機構（OTIF）がルクセンブルクで開催した外交会議には、42か国と12の国際機関が出席し、可動物件の国際担保権に関するケープタウン条約のルクセンブルク議定書を採択した。これは、貸主、レッサーおよび所有権留保売買の売主が鉄道車両を担保にとる場合の担保権等を承認し、規律するための国際的な法制度枠組を創設するものである。
- ・ ルクセンブルク議定書は、あらゆる鉄道車両（高速鉄道から路面電車まで）に適用され、インターネットを通じて24時間・365日アクセス可能な登録簿によって、登録および担保権者の優先順位決定のための国際システムを創設した。それによって、担保権者が担保権等を登録することが可能になり、また担保権者になろうとする者が、融資対象の物件上で競合する権利を調査することが容易になる。
- ・ ルクセンブルク議定書は、同時に、債務者が債務不履行または倒産に陥った場合に、公共の利益を守りつつ、担保物件の取戻しを行うための各国共通のシステムを導入する。
- ・ ルクセンブルク議定書は、とりわけ物件が国外に移動される場合には、ある国の法制度の下で設定された担保権が他の国の裁判所によって効力を否定されるという現状の問題点を回避できるという点で有益である。併せて、1国内の金融取引を促進する効果もあるだろう。

The Rail Working Group is a not-for-profit association constituted under Swiss law
representing a broad cross section of the global railway community.
For a complete list of our members and more about us, please visit our website at www.railworkinggroup.org

EU Transparency Register ID: 958065448312-61.



- ・ 鉄道車両に対する資金拠出者のリスクを軽減することにより、以下の効果が期待される。
 - 民間セクターの融資者の市場参入が拡大し、その結果として、政府保証のない鉄道事業者の資金調達コストが低下する。これは、民間セクターの資金拠出者にとってのリスクが軽減されることに加えて、資金拠出者の市場参入が増加すると鉄道事業者には融資のコストおよび取引形態に関する選択肢が広がるためである。
 - 従来は信用力が乏しく、かつ／または法制度が存在しないために銀行が融資を行わなかった借り手に対する貸付けが促進される。
 - 資本の投資も促され、その効果として鉄道車両の生産設備が拡大する効果が生ずる。
 - 鉄道車両の短期のオペレーティング・リースが、リース会社から鉄道事業者に対するものばかりではなく、鉄道事業者相互間のものも促進され、鉄道車両の効果的な利用が実現する。

これらの結果、民間鉄道事業者にとっての市場参入障壁が下がり、既存の鉄道事業者は効率性と競争力を向上させ、国営および民間の鉄道事業者の公的支出に対する依存度が低下するので、産業に一段とダイナミズムが生まれる。そうなれば、政府は限られた予算を、鉄道車両ではなく、鉄道インフラに対する資金負担につぎ込むことが可能になるであろう。

議定書の本文および文献、報道発表、セミナー資料などは、www.railworkinggroup.orgを参照していただきたい。