

○論説：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¹

家田 崇*

小塚荘一郎**

I 鉄道車両信託の意義

1 はじめに

鉄道車両信託とは、鉄道車両を目的物とした動産設備信託の一形態である²。その経済的な機能は、信託のスキームを担保として利用し、鉄道車両の運行による収益を引き当てとした資金調達、いわゆるアセットベースト・ファイナンスを行うところにある。

鉄道車両信託による資金調達は、19世紀後半の米国で、鉄道の普及とともに発達した。その実務が、戦後、日本でも鉄道の復興において導入され、一時期はかなり広範に利用されたが、その後、鉄道事業者の資金状況が改善するなど、事業環境が大きく変化する中で、国内における鉄道車両信託の取引事例はほぼ姿を消した。

しかし、国際的に見ると、米国（より正確にはカナダ及びメキシコを含む北米）で行われている鉄道車両信託の実務がグローバルに拡大されていく機運が生じている。いわゆるケープタウン条約（正式名称は「可動物件の国際担保権に関する条約」）。議定書を除く条約のみを指すときは、以下では「本

* 南山大学法学部教授。

** 学習院大学法学部教授。

1 本稿は、平成28年6月25日に学習院大学法務研究所において開催された法実務研究会で行った報告を発展させたものである。同研究会の参加者及びその後本稿の草稿を報告した法の経済分析セミナーの参加者の有益なコメントに謝意を表す。

2 鉄道車両の信託が動産設備信託の一形態であることから、文献では「鉄道設備信託」という用語を用いるものが多い。しかし、本稿では、鉄道設備の中でも鉄道車両を対象とした信託に注目するので、「鉄道車両信託」という表現を用いている。

体条約」と呼ぶ)に「鉄道車両に固有の事項に関する可動物件の国際担保権に関する条約のルクセンブルク議定書」(以下では、「ルクセンブルク鉄道議定書」と呼ぶ)が作られ、その発効も近いと考えられるためである。ルクセンブルク鉄道議定書を含むケープタウン条約は、ユニドロワ(私法統一国際協会)という国際組織が作成し、普及を推進してきた³。ルクセンブルク鉄道議定書については、アフリカやインドをターゲットとした鉄道輸出のスキームへの利用を念頭に、国際的な普及活動が活発に行われている(後述Ⅲ3)。現在のところ、輸出側の中心は欧州諸国であるが、中国も大きな関心を寄せていると言われる。新幹線(高速鉄道)をはじめとする鉄道インフラ輸出の促進を進めるわが国にとっても、こうした動きは無視しえないものである。

他方、ケープタウン条約及びルクセンブルク鉄道議定書の適用範囲は、国際取引に限られるわけではなく、債務者が締約国に所在する限り、LRT(次世代型路面電車システム)などの国内取引にも利用が可能である。より一般的に言えば、都市交通の整備や地域公共交通の再生という文脈でも、鉄道車両信託のスキームを利用することで、資本市場から資金を調達する可能性が開かれる。これらの政策課題もまた、人口減少社会に直面するわが国にとってきわめて重要なものであるから、ここでも、ルクセンブルク鉄道議定書の活用を含めた鉄道車両信託のスキームについて検討をしておく意義があると思われる。

本稿は、こうした観点から、ルクセンブルク鉄道議定書をふまえた現代的な鉄道車両信託スキームについて検討を加えることを目的とする。以下では、そのために、まず、日本において過去に行われた鉄道車両信託のスキームと実例を概観する(Ⅰ2及び3)。次に、そうしたスキームが持つ機能について、日本の鉄道抵当法にもとづく鉄道財団と比較しながら分析する(Ⅱ)。

3 ユニドロワ(UNIDROIT)は、私法の国際的な統一を目的として1926年に設立された国際組織であり、正式名称を私法統一国際協会(International Institute for the Unification of Private Laws)という。現在の加盟国数は日本を含む63か国であり、本部はローマに所在する(曾野裕夫=高杉直「ハーグ国際私法会議、UNIDROIT、UNCITRAL」『別冊NBL144号・私法統一の現状と課題』47頁〔2013年〕(NBL1006号55頁〔2013年〕参照)。

さらに、ケープタウン条約及びルクセンブルク鉄道議定書の主要な規定を検討し、鉄道車両信託の現代的な活用に際して、それがどのような意味を持つのかを考えよう（Ⅲ）。以上をふまえ、鉄道システム輸出及び地方公共鉄道の整備・再生において鉄道車両信託を用いる意味と、その中でルクセンブルク鉄道議定書を利用する取引スキームを検討する（Ⅳ）。これらの検討から、鉄道車両信託を利用することの真の意味は、鉄道という公共インフラの建設について、資金調達に関する考え方の変革を実現する点にあることが明らかになるので、本稿の最後に、その点を確認してまとめとする（Ⅴ）。なお、読者の便宜のため、本稿の共著者兩名が作成したルクセンブルク鉄道議定書の邦訳を、参考として末尾に掲げた（「参考資料」）⁴。

2 鉄道車両信託のスキーム

はじめに、議論の前提として、鉄道車両信託の基本的な仕組みを概観しよう。日本で用いられた典型的なスキームは、車両信託基本協定（以下、「基本協定」と呼ぶ）を車両メーカー、信託銀行、および鉄道事業者（ユーザー）の三当事者の間で締結した上で、車両信託契約（以下、「信託契約」と呼ぶ）及び車両賃貸借契約（以下、「賃貸借契約」と呼ぶ）をそれぞれの関係者間で締結することによって構成されるものである。

これを取引の時系列として説明すれば、以下のようになる⁵。まず、鉄道車両信託の形式を用いた車両調達を行うことが車両メーカー、信託銀行及び鉄道事業者の間で合意され、基本協定が締結される。基本協定にもとづいて、鉄道事業者と車両メーカーが車両製造契約を締結し、車両メーカーは鉄道車両を製造する。鉄道車両が完成したら、車両メーカーは、自己を委託者兼受益者とする信託契約を締結し、その鉄道車両を信託銀行に対して信託する。

4 後述するとおり（Ⅲ2）、ルクセンブルク鉄道議定書はケープタウン条約（本体条約）と一体として解釈、適用されるものであり、議定書だけを取り出して読んでも完結的なルールにはなっていない。本体条約の邦訳としては、佐藤育己助教（京都産業大学）とともに筆者が作成したものがCape Town Convention Academic Projectのレポジトリ<<http://www.ctcap.org/>>で公開されている。

5 神戸奎四郎「動産の信託」『信託実務講座6』2-3頁〔1962年、有斐閣〕（以下、「神戸・動産の信託」とする）。

受託者となった信託銀行は、鉄道事業者との間で、信託財産である鉄道車両につき、期間満了時に鉄道事業者が鉄道車両を購入する旨の条件を伴う賃貸借契約を締結して、鉄道車両を鉄道事業者に賃貸する。鉄道事業者は、賃借した鉄道車両を運行して挙げた収益から賃借料を信託銀行に対して支払い、信託銀行は、これを原資として受益権に対する支払いを行う。受益権は、受託者である信託銀行の承諾を得て譲渡可能とされており、通常は、この時点までに、メーカーから譲渡されている。賃貸借契約の期間満了時に、鉄道事業者は契約に従って鉄道車両を買い取るが（実務上は、期間中から分割払いを行っている）、信託契約と賃貸借契約の期間はあらかじめ一致させてあるので、この時点で鉄道車両信託も終了する。

スキームを構成する3本の契約をやや詳細に見ると、次のような内容が規定される。

(1) 車両信託基本協定

鉄道車両信託は、信託契約と賃貸借契約が一体として意味を持つスキームであるにもかかわらず、信託銀行が介在するために、それぞれの契約が当事者を異にするものとなっている。そこで、両契約の前提として、信託銀行を含む3当事者契約として基本協定が締結される⁶。この中で、車両メーカーと信託銀行の間で将来、信託契約が締結されること、及び製造される車両については信託銀行と鉄道事業者との間で賃貸借契約が締結され、最終的にユーザーである鉄道事業者に売却されることの合意がなされる。なお、当時は、信託契約が要物契約であると解されていたことから⁷、契約の締結前に信託財産となる鉄道車両の製造が開始されなければならないため、それに先立って基本協定を締結したという事情もあったようである⁸。

6 神戸・動産の信託（注5）7頁および神戸奎四郎「設備信託について」信託法研究2号43頁、61-62頁〔1978年〕（以下、「神戸・設備信託」とする）には、車両信託基本協定書の書式ひな形が掲載されている。

7 四宮和夫『信託法〔新版〕』91頁、97頁〔1989年、有斐閣〕、能見善久『現代信託法』22頁〔2004年、有斐閣〕。現行信託法4条1項対照。

8 神戸・動産の信託（注5）6頁

信託契約と賃貸借契約の両契約にまたがって合意を要する事項については、すべての関係者が当事者となっている基本協定に規定されることになる。とりわけ、鉄道車両の瑕疵に関する責任については、賃貸借契約における賃貸人の瑕疵担保責任（民法559条・570条）や修繕義務（民法606条）を排除して、賃貸人である信託銀行ではなく、信託契約における委託者である車両メーカーが負うと規定する点が重要である⁹。また、損害の負担について¹⁰、不可抗力その他の車両メーカーにも信託銀行にも帰責事由がない原因による損害はユーザーである鉄道事業者の負担とすることが明記される。

(2) 車両信託契約

信託契約は、車両メーカーが鉄道事業者から受注した車両の完成後に、基本協定の規定に基づいて車両メーカーを委託者とし、信託銀行を受託者として締結される¹¹。当初の受益者は、委託者である車両メーカーである。信託契約には、信託の目的、受託者による受益証券の発行、信託財産に関連する事項などが規定される。

信託の目的については、単に車両の管理処分と規定されるか¹²、あるいはより具体的に、信託の対象となる車両を賃借人である鉄道事業者に売却すること及び売却までの間賃貸する旨が規定される¹³。単に車両の管理処分と規定されていた場合も、その内容については、信託契約に、①受託者による信託財産の使用人への最終的売却を条件とする賃貸借契約の締結、②賃貸債権の行使、③債権保全のため必要と認めた時の賃貸借契約解除による設備物件の取り戻しと他への賃貸ないし売却であることが（別の条項で）規定される¹⁴。

鉄道車両信託の受益権について元本と収益を区別する場合には、鉄道車両

9 神戸・設備信託（注6）46頁。

10 神戸・動産の信託（注5）6～7頁。

11 神戸・動産の信託（注5）10～12頁および神戸・設備信託（注6）63～67頁には、車両信託契約書の書式ひな形が掲載されている。

12 神戸・設備信託（注6）63頁。

13 神戸・動産の信託（注5）8頁、10頁。

14 神戸・設備信託（注6）47頁、64頁。

とその売却代金、賃貸料中の売却代金に相当する部分、損害保険金など設備の代償として取得した財産が元本であり、賃貸料中の金利に相当する部分や、その他信託財産から生ずる利益（運用益等）が信託収益とされる¹⁵。そして、信託契約には、受益権を表象する受益権証書が発行される旨が規定される。受益権証書は当初の受益者となる車両メーカーに交付されるが、受益者は信託契約の規定に従い受託者の承諾を得て、受益権を他へ質入または譲渡することができる。

信託契約の期間は、賃貸借契約の期間と一致するように定められる。実務では、いずれの期間も5年とされていたようである¹⁶。

また、信託契約には、信託された車両が信託財産である旨の表示を付すことが規定された¹⁷。具体的な表示は、車両の人目のつきやすい場所に信託車両である旨のプレートを取り付ける方法で行われることになる¹⁸。日本法の下では、鉄道車両は登録を対抗要件とする動産ではないので、何らの公示なくして第三者に対抗できるはずであるが（信託法14条）、プレートの表示が即時取得を排除する効果を持つと理解されている¹⁹。

(3) 車両賃貸借契約

賃貸借契約は、受託者である信託銀行を賃貸人、信託財産の使用である鉄道事業者を賃借人として締結される。これによって、賃借人が賃貸借の終了

15 神戸・設備信託（注6）48頁。元本と収益の区別は、日本の信託法では問題とされないはずであるが（新井誠『信託法〔第4版〕』222頁〔2014年、有斐閣〕）、設備信託は米国の実務を参照して導入された経緯があるため（後述I2）、このようなことが問題とされたのではないかと推測される。

16 昭和30年代の契約書例として、神戸・動産の信託（注5）9頁。平成3年の文献でも期間を5年とする契約書例が掲げられている（藤田征市「設備信託再考」信託167号6頁〔1991年〕）。

17 神戸・設備信託（注6）48-49頁。

18 神戸・設備信託（注6）49頁。『住友信託五十年史』1014頁では、信託車両となった特急車両は美観を保つため、宣伝文書が一切添付されないなかで、信託車両であるプレートが付されたことから、受託者にとって宣伝効果があったと述べられている。

19 神戸・動産の信託（注5）9頁、武藤達「設備信託について（担保のための信託）」信託法研究4号103頁註4〔1980年〕、能見善久＝道垣内弘人編『信託法セミナー（1）信託の設定・信託財産』238頁〔2013年、有斐閣〕。

時に購入することを条件に、信託財産である鉄道車両が賃貸されることになる²⁰。

賃貸借契約における賃借料は、車両の割賦購入代金と金利相当額との合計額である²¹。金利相当額は未払割賦代金を基準に計算されることから、賃貸借契約において、賃借料の元本部分を第一賃借料、金利部分を第二賃借料と区分して規定する²²。保険料、公租公課に相当する金額を第三賃借料とした契約もあったようである²³。

賃借人の権利としては、目的物である鉄道車両を、その用法に従い使用、収益する権利が定められる。他方、賃借人は、賃借物について管理保全義務や公租公課の支払義務、付保義務等を負う。また、賃貸人の瑕疵担保責任は排除され、賃借人は基本協定にもとづき車両メーカーに修補請求及び損害賠償請求をなすべきことが定められる。損害負担についても、基本協定に従い、賃貸人である信託銀行の責めに帰すべき事由による損害を除いて、賃借人の負担と定められる。

2 日本における導入の事例

平成18年以前の信託法（大正11年信託法）の制定時から、動産信託は排除されていなかったものの、信託業法にもとづく免許を申請する際に「信託引受ノ際受ケ入ルル動産ノ種類」の記載が求められ（信託法施行細則3条1号）、免許の付与を通じて規制された状態にあった。そのため、戦前には動産信託

20 神戸・設備信託（注6）50頁。神戸・動産の信託（注5）14-17頁および神戸・設備信託（注6）67-74頁には、賃貸借契約の書式ひな形が掲載されている。

21 神戸・前掲（設備信託）50頁、68頁。設備信託が導入された当初は、賃借人は鉄道車両を資産計上しないものとされ、信託財産の減価償却が行われたので、賃借人による車両の購入価格は、減価償却分を控除した残存価額とされていた（神戸・動産の信託（注5）13頁）。その後、国税庁の通達「信託車りょう等に関する法人税の取扱について」（昭和37年6月19日直審（法）3）により、鉄道車両信託の場合の鉄道車両を賃借人の資産、賃借料債務を賃借人の負債（受託者の資産）として計上する扱いが導入されたため（藤田・前掲（注16）4頁）、賃借料の内訳として割賦購入代金相当分と金利相当分が区別されるという扱いになった（日本信託銀行「設備信託（その2）」信託151号78頁〔1987年〕参照）。

22 神戸・設備信託（注6）51頁。

23 今村和夫「設備信託」信託130号169頁〔1982年〕。

の実例はなかったと言われる。ところが、終戦直後にマッカーサーの経済顧問として来日したジョセフ・ドッジが、設備資金の不足を打開する方法として米国における動産設備信託 (equipment trust)の実施を示唆したことから、動産設備信託に対して関心が向けられた。この示唆に基づいて、大蔵大臣の指示により、大蔵当局は社団法人信託協会に対して、米国における動産設備信託のわが国への移入可能性についての調査を委託し、昭和29年に報告書が提出された²⁴。この報告書では、信託業を営む会社が業務の種類および方法を信託法施行細則3条1号にしたがって変更し、主務官庁の認可を受けることを条件として実施可能とする結論を出している²⁵。

この動産設備信託が最もよく活用された取引が、鉄道車両信託であった。昭和36年9月には、全国の信託財産中、動産信託財産は21億円であり、鉄道車両がそのほとんどを占めていたとされている²⁶。

昭和31年2月ころから、国鉄の車両増備予算の不足を補うことを目的に、民有車両制度が採用されたことを背景として国鉄の車両を対象とした鉄道車両信託の計画が進められた。しかし、民有車両についても早期買い上げが行われ、昭和31年に発注する車両についても一括払いが行われる公算が高まったなどの事情で²⁷、最終的には見送られることになった。

その後、昭和31年11月には、三井信託銀行と住友信託銀行が相次いで鉄道設備信託の計画を公表している。まず、三井信託銀行と帝都高速度交通営団および三菱電機株式会社を当事者として締結されたものが公表された²⁸。この契約は車両そのものを対象とした動産設備信託（鉄道車両信託）ではなく、電動機、制御装置など委託者の製造にかかる電気部品に限定して信託が設定されたという特徴を持つ。

一方、昭和32年6月には、鉄道車両そのものを対象とした動産設備信託の最初の事例として、住友信託銀行、小田急電鉄および日本車両株式会社を当

24 この報告書は「動産設備信託の研究」信託19号13頁〔1954年〕として掲載されている。

25 以上の経緯については、神戸・動産の信託（注5）1頁、1-2頁。

26 神戸・動産の信託（注5）2頁。

27 『住友信託五十年史』（注18）1009頁。

28 この契約については、三武正則「動産信託について〔I〕」商事法務研究183号2頁、4頁。

事者とする契約が締結された^{28a}。この契約は、特急型車両8両が連結された一列車編成全体を対象とするものであった。この契約で車両賃借人となった鉄道会社は、昭和32年に8両編成の列車編成を3編成合計24両の車両を調達する際に、本契約をふくめて3件の動産設備信託を利用し、それら契約の合計金額は4億3000万円余であった。これら3件の契約のうち、2件は日本車両株式会社を残りの1件は川崎車両を委託者としていた。信託車両を買い取る時期については、1年経過時と2年経過時にそれぞれ、1編成ずつとされ、残りの1編成については、3年経過時とされたものの、2年経過後は、随時買上げが可能とされていた。

これらの契約を嚆矢として、昭和30年代なかばにかけて、各信託銀行は動産信託を受託していったのである。

昭和30年代に、わが国においては、鉄道車両信託を中心に動産設備信託の利用が図られてきたものの、問題を内包していたことも伺える。その問題点とは、実態としては信託銀行による貸出の変形として利用されてきたこと、および国内外に受益権証書が流通する市場環境が存在しなかったことであった^{28b}。

II 鉄道設備信託の意味

1 鉄道財団からの独立性

このような鉄道信託を日本に導入することは、理論的には大きな影響を持っていたと考えられる。日本において鉄道事業者が資金調達を行うための基本的な枠組は鉄道抵当法であり、その下では、鉄道車両を含む事業用資産が一体として鉄道抵当の設定対象とされるからである。

(1) 鉄道財団

鉄道抵当法は、鉄道事業者（同法1条）が鉄道財団を設定する根拠となる法律である。その制定は明治38年であり、日清戦争後、鉄道建設のために外

28a この契約については、『住友信託五十年史』（注18）1010－1015頁。

28b 『住友信託五十年史』（注18）1019－1020頁。

資を導入する目的で構想されたと言われる²⁹。日露戦争を経て立法が実現した直後の明治39年に幹線鉄道が国有化されたため、幹線鉄道網の建設に鉄道財団が利用されることは、結果的には、ないままに終わった。しかし、現在に至るまで、鉄道財団は鉄道事業者による資金調達に利用され続けている。平成25年度に登録されている鉄道財団の数は104件、組成会社数は83社であった。新規に設定された抵当権の件数は16件、調達額の総額は492億円であり、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による工事譲渡に利用されるほかは、日本政策投資銀行及び市中銀行からの借入れの担保であったとされている³⁰。社債の発行について有担保原則がとられていた昭和60年頃までは、鉄道抵当を担保とした社債の発行も相当額に上っていたが、平成7年の発行例を最後に、社債発行のため鉄道抵当を設定した事例は見られなくなった³¹。

鉄道財団は、抵当権の目的とするために、「鉄道ノ全部又ハ一部」について設定される（同法2条1項）。「全部又ハ一部」とは、線路を単位として判断すると解されている³²。設定された鉄道財団は、総体として一つの物とみなされる（同法2条3項）。すなわち、鉄道財団は、財団抵当のうち、いわゆる物財団にあたる。民法の原則では、物は動産か不動産であるが、鉄道財団は、そのいずれとも異なる独自の類型としての「物」である³³。

鉄道財団を組成する物件は、鉄道事業者に属する鉄道設備であり、具体的には、以下の動産、不動産及び権利である（鉄道抵当法3条）。

- ① 鉄道線路、その他の鉄道用地及びその上に存する工作物並びにこれに属する器具機械
- ② 工場、倉庫、発電所、変電所、配電所、事務所、舎宅その他工事又は

29 江口最『財団抵当法の研究』24頁〔1935年、文雅堂〕、石田文次郎『特別擔保法』4頁〔1937年、日本評論社〕。現実に外国資本から資金を調達しようとした鉄道事業者が存在した模様である（關本健男『鐵道抵當法論』7頁〔1935、有斐閣〕）。

30 『平成27年度版新交通年鑑』129頁。

31 『平成13年度版交通年鑑』80頁参照。

32 香川保一『特殊担保』681頁〔1963年、金融財政事情研究会〕、岩崎平八郎『鐵道抵当法』5頁〔1972年、第一法規〕。

33 岩崎・前掲（注32）6頁。

運輸に要する建物及びその敷地並びにこれに属する器具機械

- ③ 用水に関する工作物及びその敷地並びにこれに属する器具機械
- ④ 鉄道用通信、信号又は送電に要する工作物及びその敷地並びにこれに属する器具機械
- ⑤ ①ないし④に掲げる工作物を所有し又は使用するため他人の不動産の上に存する地上権、登記された賃借権及び①ないし④に掲げる土地のために存する地役権
- ⑥ 車両及びこれに属する器具機械
- ⑦ 保線その他の修繕に要する材料及び器具機械

鉄道財団の設定は、国土交通大臣の認可によって効力を生ずるが（鉄道抵当法2条ノ2）³⁴、認可を申請しようとする鉄道事業者は、鉄道財団に属する線路及び鉄道財団の所有者の名称を記載した申請書と鉄道財団目録を提出しなければならない（同法7条）。鉄道財団を組成する物件の詳細は、この鉄道財団目録の記載によって明らかになる。鉄道財団の設定が認可され、鉄道抵当原簿に登録されると（同法28条ノ2）、国土交通省に備え付けて閲覧に供される（鉄道抵当法施行規則19条）。このとき、鉄道財団目録への記載は登録と同一の効力を有する（鉄道抵当法33条1項）。

もっとも、鉄道財団がひとたび設定されると、その鉄道に関する鉄道設備はすべて当然に鉄道財団に属することとなるので（鉄道抵当法11条1項）、鉄道財団目録への記載が鉄道財団への帰属を決定するわけではない³⁵。従って、それが「登録と同一の効力を有する」という規定は、第三者対抗要件となるという意味であると解されている³⁶。また、組成物件が追加されたとき

34 立法時以来、鉄道抵当の設定について監督官庁の認可を要するものとされ（平成7年改正前鉄道抵当法5条）、最初の抵当権設定が認可された時に鉄道財団が成立すると定められていたが（平成7年改正前同法2条ノ2第1項。同条が昭和31年に追加される以前から、そのように解されていた。江口・前掲（注29）・35頁、関本・前掲（注29）・69頁、石田・前掲（注29）19頁）、平成7年に、許可、認可等の見直し（いわゆる規制緩和）の一環として、個々の抵当権設定についての認可を廃止し、鉄道財団の設定について、鉄道事業の公益性を確保する見地から認可を要求することとした（『平成8年度交通年鑑』84頁）。

35 香川・前掲（注32）687頁。

36 飛沢隆志「工場抵当・各種財団抵当の内容および効力」加藤一郎＝林良平編集代表『担

は、鉄道事業者は、鉄道財団目録記載事項の変更を届け出なければならない（同法34条1項）。このときも、物件自体は、その鉄道に関する設備である限り当然に鉄道財団に帰属するのであって（同法11条1項後段）、鉄道財団の記載の変更は第三者対抗要件であるにすぎない。

（2）鉄道車両信託の鉄道抵当に対する影響

以上のような鉄道財団の制度を前提にすると、鉄道設備信託は、本来、当然に鉄道財団に帰属するはずの鉄道車両をそこから除外し、鉄道抵当の効力範囲の外に置くという意味を持つことがわかる。代金が完済されるまでは鉄道車両の所有権が受託者にある以上、その鉄道車両は、「鉄道財団ノ所有者ニ属スル」鉄道設備ではなくなるからである（鉄道抵当法3条柱書参照）。より抽象的に言えば、鉄道車両信託は、鉄道抵当権者という第一の債権者が把握する担保価値を限定して、鉄道車両の調達資金を提供する第二の債権者による担保取得を可能にしたと言うことができよう。

すると、そのような取引にはどのような有用性があったのかという疑問が生ずる。第一の債権者が把握していた担保価値の一部を第二の債権者に移転する取引は、経済理論の用語を用いるなら、第一の債権者と第二の債権者の間で財貨の分配を変更しているにすぎず、全体としての効率性を改善したとは言えないように見える。さらに言えば、担保権には、債務が履行されなかった場合に担保物を換価して債権の回収を可能にするという本来の機能のほかに、債務者が第二の債権者から資金を借り入れて、当初に想定された事業リスクを変更する危険を抑止するという効果もある³⁷。第一の債権者が鉄道財団という形で事業用設備のすべてを担保として把握している限りそのような危険は封じられているが、第二の債権者が鉄道車両を鉄道財団から切り

保法体系第3巻】215頁〔1985年、金融財政事情研究会〕。香川・前掲（注32）709頁も同趣旨か。

37 田中亘「担保権消滅請求制度の経済分析（2・完）——民事再生法における担保権の制約の意義と問題点」N B L 801号43頁以下〔2005年〕、債権管理と担保管理を巡る法律問題研究会「担保の機能再論——新しい担保モデルを探る」金融研究27巻法律特集号23頁〔2008年〕。

出して担保とすることができるのであれば、第一の債権者である鉄道抵当権者は、債務者である鉄道事業者のリスクが事後的に増大する危険性を常に考慮しておかなければならない。それは、第一の融資取引をむしろ阻害し、効率性を害している可能性がある³⁸。

この問題は、19世紀後半の米国で鉄道車両信託が発展した際に、正面から争われた。米国では、鉄道線路の建設時に設定されたモーゲージに、その後には債務者である鉄道会社が取得する財産にもモーゲージの効力が及ぶ旨を定めた爾後取得財産条項が定められるが、鉄道車両信託が設定された鉄道車両に爾後取得財産条項の効力が及ぶか否かをめぐり、多数の訴訟が提起されたのである³⁹。日本の場合、鉄道抵当法によって、法律上、鉄道抵当の効力が定められていたのであるから、契約条項の効力が問題となった米国以上に問題は大きかったはずである。しかし、鉄道設備信託の導入時に鉄道財団の範囲との関係が論じられた形跡はない。文献の中には、鉄道車両には対抗要件としての登録制度が存在しないことを根拠として、信託財産の独立性を当然に第三者に対抗でき（信託法14条）、鉄道事業者が倒産しても受託者が取戻権を行使できると記述したものがあり、実務はそのような認識をもっていたものと想像される⁴⁰。しかし、信託のスキームが委託者や受託者の財産から信託財産を分離する機能を持つことは当然であるとしても、受託者から利用権原を取得した賃借人の財産や行為との関係で当該財産に対する権利が対抗できるかどうかという問題は、信託財産の独立性とは別の問題であろう。とりわけ、鉄道事業者が倒産した局面においては、このスキームにおける賃貸借契約が裁判所で金融目的の担保付き債権と取り扱う可能性は、日本法の下でも排除できないのではないと思われる⁴¹。

38 この場合に第二の担保権が持つ問題点については、田中亘「担保権消滅請求制度の経済学——分析と展開」佐藤鉄男＝松村正哲編『担保権消滅請求の理論と実務』167頁〔2014年、民事法研究会〕参照。

39 米国における鉄道車両信託の発展史については、信託研究奨励金論集に掲載予定の小塚莊一郎＝家田崇「ルクセンブルク議定書と鉄道車両信託」で論ずる。

40 神戸・設備信託（注6）49頁、武藤・前掲（注19）99頁。

41 フルペイアウトのファイナンス・リース契約に関する最判平成7・4・14民集49巻4号1063頁参照。前述のとおり、賃貸借契約は期間満了時に鉄道車両の割賦販売額と金利

(3) 資産取得金融としての鉄道車両信託

とはいえ、米国でも、多くの場合、裁判所は鉄道車両信託の爾後取得条項に対する対抗力を肯定した⁴²。さらに、より安定性の高い解決を図るため、各州が鉄道車両の登録制度を導入し、その登録を条件として鉄道車両信託の対抗力を認めるという立法が行われた。そうした立法は、20世紀初頭までには全米に普及したと言われる。第二次世界大戦後の1952年には、連邦法上の登録制度が導入され、鉄道車両信託の対抗力は、州境を越えて確実に保証されることとなった⁴³。

このような判例及び立法は、鉄道車両信託が、単なる「第二の担保権」ではなく、鉄道車両という資産を取得するための資金について当該資産じたいを担保とするという資産取得金融の担保であったと考えれば、合理性を説明する余地があると思われる⁴⁴。鉄道事業の場合、ある路線を敷設するか否かは鉄道事業のリスクを大きく決定ないし変更するが、鉄道車両の購入は、一定の路線網を前提に、その上を走行する車両の数を増加させて事業規模を拡大する効果しかもたらさない。後者においては、追加的に供給される資金の用途が鉄道車両に特定されており、他の事業目的に流用することは困難であるから、債務者のリスクが本質的に変更される危険は小さいと言える。む

相当額を完済するように設計されているので、「フルペイアウト」である。また、信託財産である鉄道車両が担保と性質決定されなくても、現在の判例に照らせば、賃借人である鉄道事業者の民事再生や会社更生申立てを賃貸借契約の解除事由とする条項の有効性は疑わしく（リース契約の解除特約に関する最判平成20・12・16民集62巻10号2561頁参照）、民事再生または会社更生手続の中で、双方未履行契約として鉄道事業者又はその管財人による解除と履行の選択に服する可能性が大きいと考えられる（今村・前掲（注23）171頁）。

42 藤澤治奈「アメリカ動産担保法の生成と展開(3)」法学協会雑誌125巻3号542頁以下〔2008年〕に判例の詳細な検討がなされている。

43 登録簿は、1952年当時は、州際通商委員会(Interstate Commerce Committee)が管理していたが、1995年に州際通商委員会が廃止された後は、陸上交通局(Surface Transport Board)に引き継がれている。ここに至る米国の制度発展史については、小塚=家田・前掲（注39）で検討する。

44 米国法上は、購入代金債権担保(purchase money security interest: PMSI)の制度が存在することが知られているが、鉄道車両信託はそれに信託取引の形態を与えたものと見ることがもできる。PMSIの優先権は、たとえば国連国際商取引法委員会(UNCITRAL)の担保取引に関する立法ガイド（2007年）や担保取引に関するモデル法（2016年）においても、財産取得担保(acquisition security right)として取り入れられている。

しろ、鉄道車両の新規購入による限界的な収益性を、第二の債権者である鉄道車両購入資金の融資者が審査するならば、債務者の事業規模を適正に保つための規律になるとも考えられよう⁴⁵。そうだとすれば、結論的には、鉄道財団制度の存在にもかかわらず、日本でも、鉄道車両信託は合理性を持った取引であったと思われる。

2 鉄道抵当と鉄道車両信託の実行方法

日本で鉄道車両信託が導入された際に、以上のような鉄道財団制度との関係があまり意識されなかった理由は、鉄道抵当法の意義が、もっぱら「鉄道財団の一体性」という観点から理解されていたためではないかと想像される。この法律に関する多くの文献は、鉄道財団制度の意義を、鉄道事業に用いられる設備物件が「有機的一体」とされ、そのことによって担保価値が最大化されるという点に見出している⁴⁶。言い換えれば、鉄道抵当の機能は、鉄道設備のすべてを抵当権者が把握することで第二の債権者からの借入れが排除されるという債務者の行動の規律ではなく、抵当権の実行時にも担保物の清算価値ではなく継続企業価値を実現することができる点に見出されているのである。そこで、担保物の評価という観点から鉄道車両信託の意義を考察してみよう。

(1) 鉄道財団の一体性と強制執行

鉄道財団は、所有権及び抵当権以外の物権の対象とならず、また、滞納処分の場合を除き、差押え、仮差押え又は仮処分の目的とすることもできない（鉄道抵当法4条1項）。すなわち、原則として（滞納処分の例外はあるが）、

45 もちろん、第一の債権者が事後的に調達される鉄道車両をもモーゲージ（または鉄道抵当）の対象として把握できると解した上で、鉄道車両の購入資金についても、第一の債権者が、その都度追加的な融資を行うという可能性もある。しかし、第一の債権者との間で、そのような追加融資の交渉が常に可能であるとは限らない。米国の場合、第一の債権者は社債権者であることが多く、交渉は困難であったと想像される。日本で鉄道信託が活用された時代は第二次世界大戦後であり、資金供給が逼迫していたため、金融機関から追加融資を求めることは容易ではなかったであろう。

46 石田・前掲（注29）4頁、岩崎・前掲（注32）1～2頁。

鉄道抵当権の実行以外に鉄道財団の換価が行われる場合はない。また、鉄道財団に帰属する個々の物件についても、所有権以外の物権は成立せず、差押え、仮差押え及び仮処分は認められない（同法4条2項）。個々の物件を処分するためには、抵当権者の同意を得てその物件を鉄道財団から分離しなければならないのであり（同法20条1項）、その手続きを踏まず、他の債権者等のイニシアティブによって鉄道財団が解体される余地は排除されている。

鉄道抵当の実行は、強制競売又は強制管理によらなければならない（鉄道抵当法40条1項。なお、同条は、抵当権の実行を「強制執行」と称している）。このうち強制競売とは鉄道財団を一体として競売する手続である。強制競売は、抵当権者の申立てにより（鉄道財団に対する差押え等は排除されているので、一般債権者が申し立てることはない）、裁判所の開始決定によって開始される（同法45条1項）。強制競売を実施する管轄は、鉄道財団の所有者の本店所在地を管轄する地方裁判所に専属する（同法42条）。裁判所が強制競売の開始を決定すると、競売申立ての登録が鉄道抵当原簿になされる（同法46条1項）⁴⁷。

裁判所は、鑑定人を選定して鉄道財団の評価を行わせ、その評価額を最低競売価額とする。鑑定人の選任に際しては国土交通大臣の意見を聞かなければならない（鉄道抵当法48条）。その上で、裁判所は競売期日を定め（同法49条）、入札を実施する（同法52条）。最低入札価格を下回っている場合を除き、最高価競買人（同法57条）に対して競落許可が決定により言い渡される（同法61条2項）。競落人は、鉄道事業を承継することになるので、競落許可決定の効力が確定した日から3か月以内に⁴⁸、国土交通大臣に許可を申請しなければならない（同法73条）。

47 強制競売の開始決定の登録ではなく、申立ての登録を行う理由は、開始決定の登録をするためには競売手続開始決定書の送達を待たなければならない、その間に公示がない状態となって抵当権者の保護を欠くからとされている（岩崎・前掲（注32）79頁。この説明の説得力には疑問がないわけではない）。

48 競落許可決定の効力が確定する日については、鉄道抵当法には独自の規定がなく、民事執行法の規定に準じて、1週間以内に執行抗告（民事執行法74条1項・10条）がなされなければ確定し、執行抗告がなされたときはこれが棄却された日と解するようである（岩崎・前掲（注32）93頁参照）。

競落許可決定が確定した日又は国土交通大臣による鉄道事業承継の許可を受けた日から1週間以内に、競落人は競落代金を支払わなければならない（鉄道抵当法65条）。競落代金の支払いにより、鉄道財団に関する権利が競落人に移転し、鉄道抵当は、後順位のものを含めすべて消滅する（同法66条）。裁判所は、競落代金を、まず競売費用に充当し、次いで優先権を有する租税公課と抵当権者に分配する⁴⁹。なお残額があれば、鉄道財団の所有者であった債務者に交付される（同法68条1項）。競落代金の配当が完了したら、鉄道抵当の登録及び競売申立ての登録が抹消される（同条2項3項）。

鉄道財団の実行方法のうち強制管理は、鉄道財団の運営を管理人に委ね、そこから得られる収益によって抵当権者の債権を弁済する手続である。強制管理も、強制競売と同様に裁判所の決定によって開始されるが（鉄道抵当法78条・45条）、以後の手続はもっぱら国土交通大臣が実施する。すなわち、国土交通大臣が管理人を選任し（同法80条1項）、また選任された管理人を監督、指揮する権限やその報酬を定める権限も国土交通大臣が持つ（同法81条1項）。鉄道財団の強制管理は鉄道事業の運営にほかならないからであろう。ただし、強制管理を申し立てた抵当権者が完全に弁済を受けたときなどに強制管理の取消しを行う場合は、開始決定と対応して、裁判所の決定による（同法90条）。

強制管理が開始され、管理人が選任されたときは、鉄道財団は、その所有者から管理人に引き渡されなければならない（鉄道抵当法83条1項）。管理人は、鉄道財団の強制管理を行う上で必要な一切の裁判上および裁判外の行為を行う権限を有し（同法85条）、また国土交通省その他の官庁に対する取締役及び執行役の責任と同一の責任を負う（同法86条）。強制管理に必要な費用は、毎事業年度末に鉄道財団の収入から第一順位で充当することができるが、それを待てない緊急の場合には、強制管理の申立人に対して立替えを求めることができる（同法84条）⁵⁰。

49 租税債権と抵当権の優劣は、国税徴収法16条により、法定納期限と抵当権設定の先後による（香川・前掲（注32）732頁、岩崎・前掲（注32）97頁）。

50 鉄道抵当法84条はこの意味である（岩崎・前掲（注32）112頁）。

強制管理により鉄道財団から得られた収入は、管理費用、管理人の報酬、租税公課をこの順位で控除した後に、抵当権者の債権の弁済に充てる（鉄道抵当法87条）。管理人は、毎事業年度末に計算書を作成し、債務者、鉄道財団の所有者、抵当権者、国土交通大臣及び裁判所に対して提出しなければならない（同法88条1項）。債務者、鉄道財団所有者及び抵当権者は、これに対して、1週間以内に異議を申し立てることができる（同条2項）。強制管理を申し立てた抵当権者の債権が完済されれば、前述のとおり裁判所によって強制管理が取り消され、鉄道財団が管理人からその所有者に返還される⁵¹。

（2）鉄道車両信託と継続企業価値の実現

鉄道抵当法の目的が、とりわけ抵当権の実行（「強制執行」）手続において鉄道財団の一体性を貫徹することで、継続企業価値による担保物の評価を実現するところにあるとすれば、鉄道車両信託はその目的を阻害するのではないかという疑問が生ずる。信託財産である鉄道車両が鉄道財団から除外されるという限度で、鉄道財団の一体性は明らかに損なわれているからである。

この問題は、鉄道車両の調達市場が発達している程度によって事情が異なると予想される。鉄道車両が外部市場から容易に調達できる場合には、鉄道財団から鉄道車両が除外されたとしても、担保価値が大きく減少するおそれは少ないであろう。鉄道設備の所有者やその債権者（担保権者）は、市場価格で鉄道車両を購入又はリースして、継続企業価値を実現できるからである。このときには、債務者がデフォルトに陥り、鉄道車両を引き揚げた場合にも、外部市場を通じて他の鉄道事業者に提供して、その価値を実現すればよいので、鉄道車両を担保として取得した債権者（鉄道車両信託の受益者）も、鉄道車両から生み出される収益の現在価値を基準に担保物を評価することができる。

19世紀ないし20世紀前半の米国では、このような条件は、ほぼ満たされていたと考えられる。当初は独立に敷設された米国の鉄道も、1880年代にはほ

51 岩崎・前掲（注32）118頁。

は軌間が統一されたので、それ以降は、鉄道車両に高い汎用性があった。また、米国の鉄道は貨物運送が中心であるため、他社との間で車両を融通することには障害が少ない。そうした事情から、現実には、カナダ・メキシコを含む北米では、貨車リース（貨物鉄道車両の賃貸借）が広く普及している⁵²。従って、モーゲージの爾後取得財産条項が鉄道車両に及ばないと解しても、モーゲージによって把握されていた担保価値が継続企業価値を大きく下回る結果にはならなかったであろうと推測される。

これに較べると、日本では、鉄道車両信託が鉄道財団の担保価値を損なう程度は比較的大きかった可能性がある。そもそも、日本の鉄道事業者間では、軌間が必ずしも統一されていない。また、日本における鉄道運送は旅客運送が中心であり、かつ、時代が下るほどに動力機関車が汎用的な客車を牽引する機関車牽引型に替わって、動力が各車両に分散され統一的な外観を持つ気動車・電車型が普及していった。このため、鉄道車両の転用可能性は、かなり限られていたように思われる。昭和32年に実現した小田急電鉄の鉄道車両信託（前出I2）に至っては、新型車両の製造を目的としたものであり、その車両を他社に転用する余地はきわめて小さかったであろう。そうだとすれば、日本では、鉄道車両信託の導入によって、鉄道財団の継続企業価値は該当する車両の分だけ損なわれており、また、信託財産とされた鉄道車両も、市場価値により評価することは困難であったと想像される。この面だけを見れば、鉄道車両信託の導入は合理性が乏しかったと言えそうである。

3 リスクの細分化による資金供給者の拡大

米国とは事情が異なるにもかかわらず、鉄道車両信託が実務に取り入れられ、一定の規模まで利用が拡大した理由は、当時の日本では産業資金の需給が逼迫しており、鉄道事業者の資金需要が十分に満たされていなかったところにある。鉄道抵当が銀行借入れと社債の担保として利用されていたことに対して、信託を利用すると、鉄道車両の調達資金については信託銀行が資金

52 Peter W. Schroth, *Financial Leasing of Equipment in the Law of the United States*, Uniform Law Review, Vol.XVI (1/2), p.437, at pp.453-454 (2011).

提供者となり得た。いわゆるメインバンク・システムが存在したと言われる当時の状況の下で、これは、信託銀行という新たな資金提供者の出現を意味した。さらに、信託受益権が投資家に対して販売できれば、資本市場から資金を調達する道も開かれると期待された。実際には、年金信託基金が機関投資家として受益権を購入するようになっていったといわれる⁵³。

これを理論的に分析すると、鉄道抵当によって担保される資金と鉄道車両信託によって担保される資金はリスクの性質を異にするため、両者を切り分けることでリスク選好の異なる資金提供者が参入できるようになる、という説明が可能であろう⁵⁴。鉄道抵当の場合、鉄道財団により担保されていると言っても、資金自体は一般的な貸付けであり、その用途は、貸付契約や社債のコベナンツで拘束されないかぎりには制約を受けない。そこには、債務者が資金を流用し、または非効率的な用途に使用するといったリスク（債務者の機会主義リスク）が存在する。従って、貸付けに応ずる資金提供者は、そうしたリスクをモニタリングできる債権者に限られるであろう。いわゆるメインバンクは、債務者（鉄道事業者）の日常的な業務をモニタリングしているので、このリスクをモニタリングするために追加的なコストを費やす必要性は小さいが、それ以外の債権者にとっては、そのモニタリングコストがきわめて大きいと受け止められる可能性もある。

これに対して、鉄道車両信託は、鉄道車両の製造契約及び賃貸借契約と一体化したスキームである。従って、その資金が鉄道車両の製造以外に利用されるおそれはない。また、鉄道車両の保有状況は、容易に確認することができる。このように、鉄道車両信託は、鉄道事業者の日常的な経営をモニタリングする能力を持たない債権者にとってもリスク管理が容易な取引であり、そのため、資金提供者の範囲を広げる効果を持つ。戦後の日本で鉄道車両信託が受け入れられたメカニズムは、このようなものであったと考えられ、そ

53 今村・前掲（注23）165頁。

54 いわゆる資産流動化が、単なる債権者間の財の移転にとどまらず、全体としての効率性を高めるメカニズム（岩村充『企業金融講義』259～260頁〔2005年、東洋経済新報社〕）と同じである。

うだとすれば、そこには合理性があったというべきであろう。

現在の日本では、資金の需給状況が戦後とはまったく異なり、一般の鉄道事業者が鉄道車両信託を利用する理由は、もはや乏しくなっている。しかし、世界的に見ると、いまもなおこうした資金提供者の拡大という観点は意味を持っていると思われる。北米を除く世界の諸地域では、鉄道事業への投資の大半は公的な資金であり、例えば欧州では、鉄道車両を調達する資金の88パーセントは公共セクターが負担または保証していると言われる⁵⁵。その理由の一端は、民間の資金提供者にとって、鉄道事業のリスク（公益性を理由に不採算路線の運行を求められる可能性を含む事業リスク）を管理するコストが大きすぎる点にあると推測できるであろう。そのような状況の下で、鉄道車両信託は、資金提供者によるモニタリングとリスクの管理を、民間の金融機関や資本市場の投資家にとって需要可能な範囲に抑えるという意味を持つと考えられる。

この点は、たとえば鉄道システムの国際輸出や、地方公共鉄道の整備・再生など、公共セクターが中心的に資金を提供する鉄道プロジェクトにおいて、重要性を持つ。鉄道事業に投入される資金を、線路その他のインフラに対するものと鉄道車両に対するものに切り分け、それぞれのリスク特性の違いを明確にした上で、リスク管理が容易な後者については市場から資金を調達することができれば、公共セクターの資金負担が抑制されるからである。

Ⅲ ケープタウン条約ルクセンブルク議定書

1 ケープタウン条約

鉄道車両信託を直接規律するものではないが、その活用に大きな意味を持つ国際的な制度枠組として、ケープタウン条約のルクセンブルク鉄道議定書が注目を集めている⁵⁶。ケープタウン条約は、一般的には担保法の分野にお

55 A letter of the Rail Working Group to the Basel Committee on Banking Supervision (dated 21 March 2016), available at < <http://railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/response%20RWG%20to%20BIS%20240616.pdf> >.

56 ルクセンブルク鉄道議定書についての詳細な検討は、小塚荘一郎「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

ける私法統一条約と認識されているが⁵⁷、その内容は、設備信託の実務を念頭に置いて、設備信託による資金調達を円滑に実施するために必要な制度を定めたものである。とりわけ、国境を越えて移動する可能性がある高額物件(ケープタウン条約は、これを「可動物件」(mobile equipment)と呼ぶ)を対象とする設備信託は、準拠法に関して所在地主義をそのまま適用するときわめて不合理な結果となる可能性がある⁵⁸、統一的な制度を条約として定め、準拠法を介在させず直接適用する必要性が大きいと考えられた。しかし、条約の適用範囲は国際取引に限定されておらず、すべての関係者が同一の締約国内に所在している場合にも適用される⁵⁹。

ケープタウン条約の基本的な考え方は、設備信託を円滑に実施するためには、三つの条件が満たされている必要があるというものである。三つの条件とは、第一に、権利の優劣関係が明確に決定され、公示されていること、第二に、権利の実行可能性が現実に保障されていること、第三に、債務者について倒産手続が開始されても権利がその影響を受けないこと、である⁶⁰。

日本法の下で考えると、第一の条件は、登録制度が存在しなければ信託法14条により信託財産であることを当然に対抗できるので、問題はないように見える⁶¹。しかし、それはすべての国に共通の考え方ではなく、むしろ、登

論的分析]『企業法の進路——江頭憲治郎先生古稀記念』[2017年、有斐閣]参照。

57 沖野眞己「担保取引」『私法統一の現状と課題』・前掲(注3)15頁[NB L 999号63頁[2013年]]。N.Orkun Akseli, *International Secured Transactions Law*, p.13 (2011, Routledge)。

58 このような問題が現実を生じた事例として、航空機ファイナンスに関するBlue Sky事件(Blue Sky One Ltd & others v Mahan Air and another [2009] EWHC 3314 (Comm), [2010] EWHC 631 (Comm))がよく知られている。

59 ただし、国内取引については適用を除外するというオプトイン規定があり、締約国が宣言によってこれを選択すると、取引当事者全員の主な利益の中心と対象物件が契約締結時に当該締約国にあり、かつその取引により成立する権利が当該締約国の国内登録簿に登録されている取引についてはケープタウン条約が適用されないことになる(本体条約50条)。

60 Anthony Saunders, Anand Srinivasan, Ingo Walter & Jeffrey Wool, *The Economic Implications of International Secured Transactions Law Reform: A Case Study*, *The University of Pennsylvania Journal of International Economic Law*, vol. 20, p.309, at p. 324 (1999); 小塚莊一郎「資産担保金融の制度的条件」上智法学論集46巻3号43頁(2003)。

61 日本法でも、鉄道財団の当然帰属主義との関係において、本来であれば議論されるべき問題であったことは、前述(II1(2))のとおりである。

録制度を設けた上で、登録を条件としてモーゲージの爾後取得条項や鉄道財団の一体性などの効力が及ばないことを明確に確立した方が、取引の安定性に資するであろう。そこで、対象物件に設定される国際担保権(international interest)を登録する国際登録簿が設立され（本体条約16条）、各国の国内法にもとづく登録の有無にかかわらず、国際登録簿上の登録によって、国際担保権の優先的な効力が確立されるという制度が設けられた（本体条約29条1項）。ここに言う「国際担保権」は機能的な概念であり、狭義の担保権である担保権（charge. いわば動産抵当）のほか、所有権留保売買の売主が有する権利及びリース契約上のレッサーの権利が含まれる（本体条約2条2項）。日本で行われていた鉄道車両信託の場合、受託者（信託銀行）が鉄道事業者との賃貸借契約にもとづいて有する賃貸人の権利がこれに該当する。しかし、受託者がユーザーに対して留保する権利は、法的構成のいかんを問わず、すべて国際担保権として登録可能になる⁶²。

第二の条件にいう権利の実行とは、日本の鉄道車両信託では、信託銀行が賃貸借契約を解除し、賃貸人として物件（鉄道車両）の返還を求めることである。賃借人が任意に返還しようとしなない場合に賃貸人がどのような手段をとり得るかは、契約の内容とその有効性によるであろう。ケープタウン条約は、国際担保権の権利者に、担保物の処分や、管理により生じた収益の取得、国際担保権が留保所有権やレッサーの権利である場合には物件の引き揚げなど、幅広い救済手段を認めている（本体条約8条・10条）。そして、締約国が宣言によって選択するならば、これらの救済手段は、裁判手続によらず、いわゆる私的実行によることが許容される（本体条約54条2項）。

第三の条件に関しては、前述（Ⅱ1(2)）のとおり、日本法の下で鉄道事業者が倒産すると、倒産手続における賃貸借契約の取扱いの問題となり、未履行双務契約の規律（破産法53条、民事再生法49条、会社更生法61条）が適用される結果となろう。さらに、賃貸借契約が実質的には担保であると構成される可能性もないわけではない。ケープタウン条約では、倒産手続の開始後

62 なお、国際登録簿上の登録は、いわゆるnotice filing systemであり、国際担保権の成立を前提としないので、有効な国際担保権が存在する可能性を示すものにすぎない。

も国際担保権は効力を失わないものとした上で（本体条約30条1項）、ルクセンブルク鉄道議定書に、倒産手続の開始後も国際担保権の優先的な実行を保障する規定が置かれている（後述Ⅲ2(4)）。

2 ルクセンブルク鉄道議定書

ケープタウン条約は、航空機や宇宙資産（衛星等）をはじめとする可動物件について広く適用される制度枠組である。そうした制度枠組の内容としては、いかなる種類の物件にも共通する原則と、関係業界の特性等のため、物件の種類に応じて書き分けなければならないルールとがあり得る。そこで、ケープタウン条約では、本体条約には共通原則のみを定め、物件ごとの特則は議定書を作成してそこに定めることとした（いわゆるアンブレラ構造）。鉄道車両信託を含む鉄道ファイナンスに特有の規定は、ルクセンブルク鉄道議定書に置かれている。なお、本体条約と各議定書は、一体として解釈されなければならないが、規定間に抵触があれば、議定書の規定が優先する（本体条約6条）。

(1) 鉄道車両の「定義」

ルクセンブルク鉄道議定書における「鉄道車両」の定義は「固定された軌道上で、又は軌条に直接接触して、その上方を、若しくは下方を走行可能な車両(vehicles movable on a fixed railway track or directly on, above or below a guideway)をいう。これには、車両に搭載又は組込済みの牽引装置、エンジン、ブレーキ、アクセル、台車、パンタグラフ、付属品その他の構成部分、機器類及び部品、並びにそれらに関するすべてのデータ、マニュアル及び記録を含む」というものである（ルクセンブルク鉄道議定書1条2項(e)）。従って、一般的な旅客・貨物の運搬に用いられる鉄道車両はもとより、路面電車、山岳鉄道、磁気浮上式鉄道（日本での一般的な呼称は「リニア」）、モノレール等はすべてルクセンブルク鉄道議定書の適用対象に含まれる⁶³。

63 Howard Rosen, Martin Fleetwood and Benjamin von Bodungen, *The Luxembourg Rail Protocol - Extending Cape Town Benefits to the Rail Industry*, *Uniform Law*

(2) 国際担保権の登録と鉄道車両の特定

ルクセンブルク鉄道議定書にもとづく国際登録簿は、鉄道車両を単位として編成される⁶⁴。従って、国際担保権を登録する際には、権利の対象となる車両を一意に特定しなければならない（本体条約18条1項）⁶⁵。ところが、鉄道車両のメーカーは世界に数百家とも言われており、メーカーの製造番号などもまったく統一されていないため、この特定のシステムを確立する方法が大きな問題となった。各国の鉄道行政上は、車両に対して運行番号（欧州におけるRIV/RIC番号、北米におけるUMLERなど）が付されているが、それは、運行管理のために付される番号なので、鉄道車両が運行されなくなれば効力を失ったり、場合によっては同じ番号が新規に導入される別の車両に「使い回し」されたりする。鉄道ファイナンスの実務では、廃棄された鉄道車両が中古品として別の国に輸出され、利用されるような可能性も考えなければならないので、こうした運行番号を利用して鉄道車両を特定することも難しい。そこで、ルクセンブルク鉄道議定書における登録のために、登録機関が独自の車両番号を発行するという制度が導入された（ルクセンブルク鉄道議定書14条1項）⁶⁶。この車両番号は、URVIS (Unique Rail Vehicle Identification System)と呼ばれ、20桁の数字からなる（このうち末尾の1桁は確認のための照合番号）。国際担保権を登録しようとする当事者は、登録機関に対してURVISの発行を申請して車両にこれを貼付し、登録機関の側では、メーカ

Review Vol.17(4), p.609, at p.611 (2012); Rail Working Group, What Equipment is covered by the Luxembourg Protocol? More than you might think, < <http://railworkinggroup.org.nova.ch-meta.net/wp-content/uploads/docs/r0556.pdf> >.

64 Sir Roy Goode, Convention on International Interests in Mobile Equipment and Luxembourg Protocol Thereto on Matters Specific to Railway Rolling Stock: Official Commentary, second edition, para. 2.109 (2013, Unidroit).

65 これに対して、国際担保権を設定する際には、対象となる鉄道車両を個別的に特定する必要はない。品目や種類をもって特定する契約（「**系の貨物車両100台」など）や、包括的な指定をする契約（「債務者が現に保有するすべての車両及び将来取得するすべての車両」など）によっても、国際担保権は有効に成立する（ルクセンブルク鉄道議定書5条）。

66 Elizabeth Hirst and Nicolas Gavage, The International Rail Registry and the Luxembourg Rail Protocol to the Cape Town Convention - Global Registration of Mobile Assets, Uniform Commercial Code Law Journal vol.46, p.359, at p.368 (2015).

一の製造番号及び鉄道当局の運行管理番号とURVISを紐づけておく。ルクセンブルク鉄道議定書が多くの国によって批准され、国際担保権の登録が広く実務に普及すれば、メーカーが、鉄道車両の製造時にあらかじめURVISを取得するようになっていくであろうと予想されている⁶⁷。

なお、国際登録簿に登録することができる権利は国際担保権に限られ、所有権の登録はできない⁶⁸。従って、第三者が鉄道車両を即時取得し、受託者が所有権を失ってしまうおそれがないわけではない。しかし、国際登録簿には、参考情報として売買の通知を登録する機能がある（ルクセンブルク鉄道議定書17条）。この登録は、ケープタウン条約にもとづく優先効を持つものではないが、登録を確認しなかった取得者に過失を推認させ、結果的に即時取得を妨げる効果が期待されよう⁶⁹。日本における鉄道車両信託で、鉄道車両に受託者の名義を表示したプレートを取りつけ、第三者による即時取得を排除する効果を持たせていたことに対応する仕組みである。

(3) ルクセンブルク鉄道議定書における国際担保権の実行

債務者である鉄道事業者が債務不履行（デフォルト）に陥ったとき、国際担保権のうち担保権(charge)の実行としては、(a)担保が設定された鉄道車両の占有又はコントロールの取得、(b)鉄道車両の売却又はリース、及び(c)鉄道車両の管理又は使用から生じた収入又は利得の回収又は受領、が本体条約にもとづいて認められる（本体条約8条）。他方、所有権留保やリースの場合の国際担保権は所有権であるから、所有権留保契約ないしリース契約を解除し、鉄道車両を占有又はコントロールすること（すなわち引揚げ）が実行方法として許容される（本体条約10条）。ルクセンブルク鉄道議定書は、これに追加して、「鉄道車両を所在地から輸出し、かつ物理的な移送を実行する」という実行方法も認められるものとした（ルクセンブルク鉄道議定書

67 Hirst and Gavage, *supra* note 66, at p.368.

68 ケープタウン条約の国際登録簿は、そもそも、権利の所在を公示する登録簿ではない。

69 Rory McPhillips, Howard Rosen, Souichirou Kozuka and Stuart Kennedy, Comparative analysis of aircraft, rail and space international registries and their regulatory provisions, *Cape Town Convention Journal* Vol.5 (forthcoming), fn.100.

7条1項)。この規定により、債務者の所在国が、輸出許可を出さないといった形で、事実上、債権者に圧力をかけようとするれば、ケープタウン条約の違反となる。

これらの実行方法について裁判所の手続によらない私的実行が認められるか否かは、本体条約54条2項にもとづく締約国の宣言によって決定される。ルクセンブルク鉄道議定書の普及推進団体であるRWG（後述Ⅲ3）は、この宣言において裁判所の手続を必要的とはせず、私的実行を許容するように推奨している。現在の実務では、所有権留保契約やリース契約はもとより、モーゲージ設定契約にも、通常は私的実行を許容する条項（コベナンツ）が含まれているから、それを制度化したものであると考えられる。

（4）債務者の倒産手続とルクセンブルク鉄道議定書

債務者である鉄道事業者が倒産した場合について、ケープタウン条約の原則は、債務者について倒産手続が開始しても、登録された国際担保権は効力を失わないというものである（本体条約30条）。これは、無担保債権者（未登録の担保権の権利者を含む）との関係において、国際担保権の債権者が常に優先するという絶対優先原則（倒産手続外における優先順位を倒産手続においても維持する制度）を確保したものと見える。その上で、ルクセンブルク鉄道議定書は、選択肢AないしCという3種類のオプトイン規定を置いて、締約国の選択に供している（ルクセンブルク鉄道議定書9条）⁷⁰。選択肢Aの下では、デフォルト事由（ルクセンブルク鉄道議定書の用語では「倒産関連事由」）の発生後、待機期間(waiting period)の満了時又は倒産準拠法において定められる時期のうち早く到来する方の時点までに、管財人又は（DIP手続の）倒産債務者は、デフォルト事由をすべて治癒するのではないかぎり、鉄道車両を債権者に引き渡さなければならない（ルクセンブルク鉄道議定書

70 いずれの選択肢にもオプトインしなければ、倒産準拠法が適用されるので、各締約国にとって、選択肢は四つあることになる。締約国は、いったん特定の選択肢にオプトインした後も、前の宣言を撤回し、事後的宣言を行うことで、オプトインする選択枝を変更することができる（ルクセンブルク鉄道議定書30条・31条）。

9条選択肢A第3項・第7項）。これは、米国において鉄道車両信託の倒産手続における地位を保障した連邦倒産法1168条をモデルとしたものである⁷¹。

これに対して、選択肢Bにオプトインした締約国では、管財人又は倒産債務者は、所定の期間内に、デフォルト事由をすべて治癒するか又は債権者による鉄道車両の占有を認めるかを選択しなければならない。この場合に、後者が選択されたとしても、債権者は、「準拠法に従って」鉄道車両の占有を取得しなければならず、その準拠法においては裁判所が債権者に保証を立てさせる等の条件を課すことができる。選択肢Cは、治癒期間(cure period)の満了時まで、デフォルト事由をすべて治癒するか又は債権者による鉄道車両の占有を認めるかを選択し、後者を選択した場合には、管財人又は倒産債務者は、裁判所に対して、逐次弁済期が到来する債務をすべて履行することを条件として、占有の引渡しを猶予する命令（「猶予期間」(suspension period)を与える命令）を申し立てることができる、とする規定である。

3 ルクセンブルク鉄道議定書の普及活動

ケープタウン条約は、原則として、国際担保権の成立時に債務者が締約国に所在する場合に適用され、債権者の所在国は問題とならない（本体条約3条）。現在までにルクセンブルク鉄道議定書の締約国となった国はルクセンブルク1国のみである（ただし、地域的経済統合機関としてEUが承認している）。しかし、今年（2016年）の2月には英国が批准を前提として議定書に署名し、11月にはモザンビークも署名を行った。いずれも、すでに本体条約（及び航空機議定書）の締約国となっている国であり、ルクセンブルク鉄道議定書の批准について大きな障害はないと予想される。ルクセンブルク鉄道議定書の発効要件は締約国が4か国に達することであるから（同議定書23条1項(a)）、近い将来に効力を発生する見通しが現実化したと言えよう。

もっとも、ルクセンブルク鉄道議定書の発効には、国際登録簿の完全な稼働も条件となる（同議定書23条1項(b)）。国際登録簿は、議定書を採択した

71 米国においてそのような規定が立法されるに至った経緯は、小塚=家田・前掲（注39）で詳論する。

外交会議の決議によってルクセンブルクに置くこととなっている⁷²。国際登録簿の運営にあたる登録機関は、同じケープタウン条約の航空機議定書にもとづく国際登録簿の登録機関を務めるAviareto社の親会社SITA社が、ルクセンブルクに子会社Regulis社を設立し、契約を獲得した。現在、同社によってコンピュータ・システムの開発など、国際登録簿の設立準備が進められていると言われる⁷³。

このようにルクセンブルク鉄道議定書の発効が現実化する中で、関係者は、締約国を拡大するための普及活動を活発に行っている。その主体は、政府レベルでは、国際登録簿設立準備委員会に設置された批准タスクフォース(Ratification Task Force)であり⁷⁴、民間側のカウンターパートは、ルクセンブルク鉄道議定書の起草過程から産業界の意見を集約する役割をはたしてきた鉄道ワーキンググループ(Rail Working Group: RWG)である⁷⁵。最近では、たとえば2016年6月のAfricaRail Conference(於・ヨハネスブルク)や同年10月の米印鉄道ワークショップ(於・ニューデリー)において、RWGがルクセンブルク鉄道議定書についてのプレゼンテーションを行った⁷⁶。いずれも、これらの地域に鉄道システムを輸出する際の資金調達に活用されることを期待して、批准を促す意図であろう。

ところで、ケープタウン条約は、締約国の宣言がある場合に限り適用され

72 Resolution No.3 expressing the gratitude of the Conference to the Government of Luxembourg for organising the Conference and designating Luxembourg as host State of the International Registry for railway rolling stock.

73 Hirst and Gavage, supra note 66, p.362.

74 批准タスクフォースの構成員は、設立準備委員会の共同議長であるPeter Bloch氏(米
国運輸省)及びTuire Simonen氏(フィンランド司法省)のほか、OTIF、ユニドロウ、
RWG、SITA社及びRegulis社である。

75 RWGは、ケープタウン条約の起草過程において(当初は物件ごとの議定書を作成する
ことは予定されておらず、また名称も「可動物件の国際担保権に関するユニドロウ条約」
とされていた)、産業界の専門的知見を反映するために組織された団体である。ルクセ
ンブルク鉄道議定書の採択後は、国際登録簿の運営規則の作成や議定書の普及活動な
どに際して鉄道業界を代表する役割を担っている。その構成員は、各国の鉄道事業者、
金融機関及び鉄道ファイナンスに精通した法律事務所等である(RWGのウェブサイト
<<http://railworkinggroup.org/>>を参照)。

76 RWGウェブサイトのNewsの欄<[http://railworkinggroup.org/category/news/current/
2016/](http://railworkinggroup.org/category/news/current/2016/)>を参照。

る規定（オプトイン規定）や、締約国の宣言によって排除される規定（オプトアウト規定）を多数用意して、締約国の選択にゆだねるという特徴を有しており、ルクセンブルク鉄道議定書もその例外ではない。これらのオプションは国際担保権の効力を左右するから、どのような選択がなされるかによって、鉄道車両信託その他の金融取引は大きな影響を受ける。締約国によっては、批准にあたりオプションの選択を行う政府当局が、そうした規定の経済効果について必ずしも十分な認識を持っていない場合もあるため、RWGは、期待される経済効果を最大にするようなオプション行使の組み合わせを整理して公表し、批准しようとする国の参考に供している⁷⁷。これも、広い意味では普及活動の一環と言えるであろう。

IV ルクセンブルク鉄道議定書を利用した鉄道車両信託の可能性

1 鉄道システムの輸出

(1) 日本における鉄道システム輸出への取り組み

ルクセンブルク鉄道議定書の関係者が活用事例として期待する鉄道システムの海外輸出は、日本においても、重要な経済政策となっている。自民党が政権に復帰した直後の平成25年3月に、内閣総理大臣の指示により設置された「経協インフラ戦略会議」⁷⁸は、それから2か月という異例のスピードで『インフラシステム輸出戦略』を決定し、日本企業が2020年（平成32年）に約30兆円のインフラシステムを受注することを目指すという政策目標が掲げられた⁷⁹。この中には、鉄道システムの海外展開も含まれている。『インフラシ

77 Rail Working Group, Declarations Matrix and Economically-Based Recommendations, <<http://railworkinggroup.org.nova.ch-meta.net/wp-content/uploads/2015/05/r0182.pdf>>; Rosen, Fleetwood and Bodungen, supra note 63, at p.620 (2012).

78 内閣官房長官を議長とし、副総理兼財務大臣、総務大臣、外務大臣、経済産業大臣、国土交通大臣、経済再生担当大臣兼内閣府特命担当大臣（経済財政政策）を構成員とする会合。設置の目的は、「我が国企業によるインフラ・システムの海外展開や、エネルギー・鉱物資源の海外権益確保を支援するとともに、我が国の海外経済協力（経協）に関する重要事項を議論し、戦略的かつ効率的な実施を図る」こととされている（「経協インフラ戦略会議の設置について」<<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyou/pdf/konkyo.pdf>>参照）。

79 『インフラシステム輸出戦略』（平成25年5月17日）5頁<<http://www.kantei.go.jp/jp/>>

テム輸出戦略』は毎年改訂されているが、平成28年度改訂版は、ベトナム、ミャンマー、マレーシア・シンガポール、インド、ブラジル、米国、英国等への鉄道システムの輸出取組について記述する⁸⁰。

しかし、こうした取り組みにおいて、金融スキームへの関心は、あまり大きくないように思われる。平成28年度の『インフラシステム輸出戦略』では、「技術協力・無償資金協力の活用」「円借款の活用」「公的金融による支援強化」が政策支援ツールとして掲げられているが⁸¹、これらはいずれも、市場を介した金融スキーム以外の資金提供手法である。たしかに、「公的金融」の中には、国際協力銀行（JBIC）の融資も含まれ、それが民間金融機関と協調融資を行うことは想定されている⁸²。また、平成26年に株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）が国と民間セクターの共同出資により設立され、鉄道事業を含む交通事業（及び都市開発事業）の海外展開に対して、融資のみならず出資（エクイティ）による資金提供を行うことも可能になった⁸³。こうした政策の背後にある考え方は、海外へのインフラ輸出は長期にわたり、かつリスクも高いため、民間の金融スキームによっては資金提供が難しいというものであろう⁸⁴。

しかし、そのような評価は、日本法における鉄道財団の制度と同様に、鉄道インフラと鉄道車両を一体的にとらえた結果であるように思われる。そのような発想をいったん離れ、鉄道車両信託の利用を考えれば、鉄道インフラと鉄道車両を分けて鉄道事業のリスクを細分化し、リスク選好の異なる資金提供者からそれぞれに対する資金を調達することが可能になるのではないか。鉄道線路や信号システム、電力システムなどのシステム部分は、長期にわたる事業であり、新興市場国などではリスクも大きいので、ODA（円

singi/keikyou/dai4/kettei.pdf>。この決定がなされた平成25年の受注実績は約10兆円であるから、それを7年間で3倍に伸長させるという目標である。

80 『インフラシステム輸出戦略（平成28年度改定版）』（平成28年5月23日）<<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyou/dai24/kettei.pdf>>。

81 『インフラシステム輸出戦略（平成28年度改定版）』8～14頁。

82 『インフラシステム輸出戦略（平成28年度改定版）』13頁。

83 株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法23条参照。

84 『インフラシステム輸出戦略（平成28年度改定版）』11頁。

借款等）や公的金融が適しているが、鉄道車両は、システムの存在を前提に事業規模を決定する要素であり、代金が完済されるまでの期間も、数年にすぎない。鉄道車両信託のような資産担保金融のスキームであれば、資金を他の用途に流用するおそれも小さく、モニタリングも容易であるから、この部分に限ると、民間資金によるリスク負担も十分に現実的であると思われる。そのような手法により民間セクター（市場）から資金を調達することには、ODAや公的金融の必要額が抑えられ、結果的に、国民負担の抑制につながるというメリットが期待されよう。

（2）具体的な取引スキームとルクセンブルク鉄道議定書の利用可能性

これを実現するためには、具体的にどのようなスキームが必要になるかを考えてみよう。日本で鉄道車両信託が導入された際に、すべての関係者を当事者とする基本協定が締結されていたことが参考になる。インフラ部分と鉄道車両部分を分けると言っても、それはリスク管理上の問題であるから、鉄道システム輸出としての一体性は維持されなければならない。そのためには、プロジェクトの全体に係る合意として、公的金融の主体（JBICやJOIN）、インフラ供給者、車両メーカー、信託会社と相手国の鉄道事業者とを当事者とする基本契約を締結する必要があるのではないか。日本政府と相手国政府（場合により地方政府なども含む）が基本契約にコミットすることも考えられてよい。

鉄道車両の信託契約については、鉄道インフラの建設を開始する段階では、鉄道車両の数量を確定しなくともよい。むしろ、相手国の鉄道事業者や政府が需要を過大に見込む危険性を考慮すれば、開業後、利用状況に応じて追加発注に応ずるといった取り決めが望ましいとすら言える。発注に応じて完成した鉄道車両を鉄道事業者の利用に供する際の形式としては、日本の取引実例のように、車両メーカーが委託者となって信託を設定し、その上で賃貸借又はリース契約を締結してもよいが、いったん鉄道事業者に車両を売却したうえで、鉄道事業者が委託者となって信託を設定するという形式も考えられよう⁸⁵。

85 三菱UFJ信託銀行『信託の法務と実務 [6訂版]』584頁〔2015年、金融財政事情研究会〕参照。

万一、鉄道事故などが発生したときに、鉄道車両の所有権が信託に残っていると、国によっては、何らかの責任を負担させられるおそれもあり、そうした場合には所有権を移転してしまう方が得策と考えられる。ただし、その際には、残代金債権を担保するため、鉄道車両に担保権を設定する必要が生ずるため、車両抵当のような制度がその国に存在することが条件となろう。

資金調達については、鉄道車両信託の信託受益権を証券化することができるならば、それを資本市場で発行すればよい。あるいは、信託受益権を裏づけに社債を発行する等の手法もあり得るであろう。

以上のような取引スキームを想定した場合に、最も大きな法的リスクは、相手国の法制度上、信託財産である鉄道車両の法的な地位が認められないという可能性である。たとえば、鉄道事業者がその鉄道車両を第三者に転売し、第三者が即時取得を主張した場合や、鉄道事業者が無資力となり現地の債権者が鉄道車両を含む鉄道事業者の財産を差し押さえた場合などの権利関係は、即時取得や賃貸借契約、倒産手続等に関する法律によって定まる。そして、物権の準拠法は物件所在地法、倒産手続に関する準拠法は債務者の所在地法とされることが一般的であろうから、これらの権利関係は、相手国の法によって規律される可能性が高い。これは、鉄道車両信託のスキームをとったとしてもなお残る法的リスクである。

この法的リスクこそ、ルクセンブルク鉄道議定書が解決しようとするものである。上記のスキームで言えば、鉄道事業者との間の賃貸借契約にもとづく賃貸人（又はレッサー）の権利を、受託者が国際担保権として国際登録簿に登録する。また、相手国の国内法上には車両抵当の制度が存在しない場合にも、ルクセンブルク鉄道議定書が適用されれば、「担保権」(charge)を合意により設定し、登録することが可能になる。このように、ルクセンブルク鉄道議定書は、日本からの鉄道システム輸出において想定されるスキームを補完する効果を持つと言える。前述（Ⅲ3）のとおり、ルクセンブルク鉄道議定書は、債務者の所在国が締約国であれば適用されるので、日本が締約国となるか否かにかかわらず、日本からの鉄道システム輸出においても利用が可能である。ルクセンブルク鉄道議定書の締約国は、すでに英国が批准を

準備しているほか、アフリカやインドなどに広がっていく可能性があるから、日本が鉄道インフラの輸出先として想定する国と重なる部分も大きい。そうだとすれば、将来的にはその利用が必須になる状況もあり得るであろう。

2 地域公共交通の整備・再生

(1) 地域公共交通活性化再生法

ルクセンブルク鉄道議定書における「鉄道車両」の定義は広く、かつ、同議定書の適用範囲は涉外性のある取引に限定されてはいない。従って、地方鉄道や都市鉄道の資金調達にも、同議定書にもとづく鉄道車両信託のスキームを用いる可能性がある。人口減少社会を迎え、日本でも利用者が減少した地方鉄道の再生や、コンパクトシティ形成の一環として行われるLRTの整備などが政策課題となっているので、この可能性についても、簡単に検討しておこう。

この問題に関する現在の政策は、平成19年に制定された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）にもとづいて実施されている⁸⁶。同法は、地域における公共交通の確保に向けた取り組みを支援する目的で、地方公共団体による「地域公共交通網形成計画」の作成に根拠を与え、そのために協議会が組織された場合には、参加要請を受けた事業者等は、正当な理由がある場合を除き協議に応じなければならないと定めた（同法5条・6条）。その上で、対象となる地域公共交通の種類ごとに、規制法の特例や国による財政支援などの制度を設けている。たとえば、LRTの整備については、「軌道運送高度化事業」として、軌道の敷設（軌道整備事業）と軌道上の車両運行（軌道運送事業）を異なる主体が行う事業形態（いわゆる上下分離）を許容するとともに（同法10条2項）、地方公共団体がこれに対して助成を行う場合には地方債の起債対象とするものとした（同法12条）⁸⁷。

86 佐々木良「『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』について」運輸政策研究10巻2号50頁〔2007年〕。

87 鉄道に関しては、このほかに、経営が困難となり又は困難となるおそれがある旅客鉄道事業について経営の改善を図る「鉄道事業再構築事業」、及び廃止の届出が出された鉄道事業の維持を地域の支援により図る場合の「地方鉄道再生事業」が定められている。

このような事業においても、鉄道システム輸出の場合と同様に、線路等のインフラの整備と車両の調達とを分けて、車両の調達については、車両信託を活用して民間から資金を調達する可能性が検討されてよいであろう。軌道運送高度化事業において定められた特例を利用して、上下分離が採用される場合には、こうしたスキームは一層適格的である。その効果は、言うまでもなく、資金調達が有利な条件で行うことであり、それによって地方公共団体による助成を必要とする金額が小さくなれば、地方財政の負担も軽減される。それと同時に、資金調達が市場の審査にさらされる結果として、非効率的な事業計画が抑制されるという効果も期待できよう。繰り返し論じたように、インフラ（線路）の建設は軌道事業のリスクを大きく決定するが、車両の調達は、一定の路線を前提とした軌道事業の規模にかかわる。車両信託を利用して、信託受益権を裏付けとした資金調達が成功させるためには、車両の調達計画が事業規模として合理的であることが市場の資金提供者（投資家）に納得されなければならない。それは、「公共的な必要性」から事業規模を過大にする圧力を受けやすい地域公共交通に対する健全な市場の規律をもたらすと思われる。

(2) 鉄道車両信託の活用スキーム

この場合の取引スキームは、すでに見た鉄道システム輸出の場合や日本の過去の取引実例と大きく異ならないものとなろう。しかし、やや独自の要素として、個人投資家を資金の提供者として想定する余地があると思われる。LRT事業に要する車両の台数、従って資金の規模は、鉄道システム輸出の場合と比べて格段に小さい。加えて、地域公共交通という性質から、その地域に対する愛着や車両に対する関心が、資金調達に応ずる動機の一つとなることも考えられる。

こうした個人の出資者を取り込むためには、たとえば、信託受益権を匿名組合に保有させ（最初から匿名組合を受益者としてもよいであろう）、その組合員の地位を募集するというスキームが考えられる。これは、「ふるさと投資」（地域活性化小口投資）として現実に実施されている投資スキームで

あり、その購入動機には、利益だけでなく「応援」や「共感」が大きく働いていると言われる⁸⁸。また、そうしたスキームでは、出資に特典を付ける例も多いようである⁸⁹。LRTの車両調達に必要な金額は、一般的なふるさと投資で調達する金額よりはやや規模が大きいが、必要額の一定割合について、試乗や撮影会などの特典をつけて個人投資家からの投資を募ることは検討に値すると思われる。

V まとめ

設備信託は、担保の目的で信託を利用する取引スキームである。鉄道車両信託は動産設備信託の一種であり、鉄道車両の調達資金を担保し、資金調達を容易にする目的で用いられる。米国では、19世紀の後半以降、鉄道事業者によって広く用いられ、日本でも、戦後の一時期に普及した。今後は、ルクセンブルク鉄道議定書によって、これまで実績のなかったアフリカなどの新興市場国にも利用が拡大する可能性がある。

そのように実績は存在するが、このスキームにどのような合理性が認められるのかについては、理論的な分析を要するであろう。鉄道事業は、インフラの建設に莫大な資金を必要とするので、その調達のためにモーゲージや鉄道抵当などの担保が設定されていることが多く、鉄道車両信託は、そうした既存の債権者が把握する担保価値の一部を流出させているようにも見えるからである。それにもかかわらず鉄道車両信託が合理性を持つとしたら、それは、鉄道の事業リスク全体の中から、比較的安定的なリスクを切り出して、より低いリスクを選好する投資家を呼び込むという効果によるものであろう。資金の用途が鉄道車両に限定されるため、新規路線の建設資金などに較べると、リスクは相対的に小さい。多くの国では、鉄道事業資金の大半を公的セクターが負担する中で、鉄道車両信託の活用には、民間セクターにも引き受け可能なリスクを提供し、市場からの資金調達に道を開く可能性がある。

88 赤井厚雄=小松真美=松尾順介『ふるさと投資のすべて』55頁〔2013年、きんざい〕。

89 「ふるさと投資」連絡会議『「ふるさと投資」の手引き』19頁<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/tiikisaisei/furusato/kaigi/tebiki_honpen.pdf>。

鉄道車両信託の現代的展開といっても、取引スキーム自体は、目新しいものではない。真に現代的な発展は、鉄道事業に向けられる資金の一部を市場から調達するという、考え方の転換の中に見出されるのである。

【参考資料】

鉄道車両に固有の事項に関する可動物件の国際担保権に関する条約のルクセンブルク議定書

この議定書の締約国は、

「可動物件の国際担保権に関する条約」（以下「条約」という。）の前文に記載された目的に照らし、条約を鉄道車両について実施する必要があると考え、

条約を、鉄道車両及びその金融に特有の要請を満たすように適合させる必要性に留意し、

鉄道車両に関して以下の規定に合意した。

第I章 適用範囲及び一般規定

第I条 — 定義

1. この議定書において使用される用語は、文脈上異なる解釈が必要となる場合を除き、条約に定められた意味を持つ。
2. この議定書において、次に掲げる用語は各号に定める意味を持つ。
 - (a) 「保証契約」とは、ある者が保証人として締結する契約をいう。
 - (b) 「保証人」とは、担保契約により、又は契約に基づき担保された債務について、その債権者のために履行を確保する目的で、保証契約、請求払い保証、スタンドバイ信用状又は他の形式の信用保険を与え、又は発行する者をいう。
 - (c) 「倒産関連事由」とは、次の各号のいずれかをいう。

- (i) 倒産手続の開始
- (ii) 債務者に対する倒産手続を提起する債務者の権利又は条約に基づく救済を行使する債権者の権利が、法又は公権力により妨げられ、又は停止される場合における、債務者による支払停止の意思の表明又は現実の支払停止
- (d) 「主たる倒産管轄国」とは、債務者の主要な利益の中心が存在する締約国をいう。この場合、債務者の法令上の所在地、これがないときは債務者が設立若しくは組織された地がこれに当たるとみなす。但し、別段の事実が立証されたときはこの限りでない。
- (e) 「鉄道車両」とは、固定された軌道上で、又は軌条に直接接触して、その上方を、若しくは下方を走行可能な車両をいう。これには、車両に搭載又は組込済みの牽引装置、エンジン、ブレーキ、アクセル、台車、パンタグラフ、付属品その他の構成部分、機器類及び部品、並びにそれらに関するすべてのデータ、マニュアル及び記録を含む。

第II条 — 鉄道車両に関する条約の適用

1. 鉄道車両との関係において、条約はこの議定書の文言が規定するとおりに適用する。
2. 条約及びこの議定書は、鉄道車両に適用される可動物件の国際担保権に関する条約と呼ぶ。

第III条 — 特約

当事者は、書面で合意することにより、第IX条の適用を排除でき、かつ当事者間においては、この議定書の規定（第VII条第3項及び第4項を除く。）の効果を制限又は変更することができる。

第IV条 — 他人に代わる権限

鉄道車両に関連する約の締結、条約第16条第3項に定義されている登録の実施又は条約に基づく権利及び利益の主張をする者は、これを代理、信託その他の他人に代わる権限に基づいてすることができる。

第V条 — 契約での鉄道車両の特定

1. 条約第7条(c)号及びこの議定書第XVIII条第2項の適用上、鉄道車両を特定するためには、次の各号のいずれかに掲げる事項による鉄道車両の記述をもって足りるものとする。

- (a) 品目による鉄道車両の記述
- (b) 種類による鉄道車両の記述
- (c) 契約が現在及び将来のすべての鉄道車両を対象とする旨の記載
- (d) 契約が、特定の品目又は種類を除く現在及び将来のすべての鉄道車両を対象とする旨の記載

2. 条約第7条の適用上、前項に基づいて特定される将来の鉄道車両に対する権利は、担保権設定者、所有権留保売主又は賃貸人が鉄道車両を処分する権限を取得した時に、何らの移転行為なくして国際担保権となる。

第VI条 — 法の選択

1. この条は、締約国が第XXVII条に基づく宣言を行った場合にのみ適用する。

2. 契約、関連する保証契約又は劣後合意の当事者は、契約上の権利及び義務の全部又は一部を規律する法について合意することができる。

3. 別段の合意がない限り、前項において当事者が選択した法とは指定された国の国内法を指し、その国が複数の地域から成る場合は、指定された地域の域内法を指す。

第II章 不履行の救済、優先権及び譲渡

第VII条 — 不履行の救済規定の変更

1. 条約第III章に規定する救済のほか、債権者は、債務者がその時期を問わず合意する限度において、かつこの章に規定する状況の下で、鉄道車両を所在地から輸出し、かつ物理的な移送を実行することができる。
2. 債権者は、その利益に優先する登録された権利の保有者が事前に書面で同意していない限り、前項に規定する救済を行使することができないものとする。
3. 条約第8条第3項は、鉄道車両には適用されない。鉄道車両との関係で条約が与えるいかなる救済も、商取引として合理的な方法で行使しなければならない。救済が契約の規定に従って行使された場合には、その規定が明らかに非合理的である場合を除き、商取引として合理的な方法で行使されたものみなす。
4. 担保権者が売却又はリースをすることを条約第8条第4項に規定する利害関係者に対して14暦日以上前に書面で通知したときは、同項に規定する「相当の期間を定めた通知」の要件を満たすものとみなされる。この規定は、担保権者及び担保権設定者又は保証人が、より長い期間を定めた事前の通知を合意することを妨げない。
5. 締約国は、適用がある安全関連法令に従うことを条件として、第1項に規定する救済の実行に必要な限度ですみやかに債権者と協力し、これを支援しなければならない。
6. 裁判所の命令によることなく第1項に基づく鉄道車両の輸出を実行する担保権者は、実行しようとする輸出について、相当の期間を定めた書面による通知を次の各号の者に対して与えなければならない。
 - (a) 条約第1条(m)号(i)及び同号(ii)に規定する利害関係人
 - (b) 条約第1条(m)号(iii)に規定する利害関係人のうち、登録抹消及び輸出に先立つ相当の期間内に自己の権利について、担保権者に対して通知した者

第 VIII 条 — 終局の決定前の救済に関する規定の変更

1. この条は、締約国が第XXVII条第2項に基づく宣言を行った場合にのみ、その宣言に記載された限度において適用される。
2. 条約第13条第1項の適用上、救済を受ける上で「迅速な」とは、救済の申立てが届出られた日から、申立てがされた締約国による宣言中に指定された暦日数内であることをいう。
3. 条約第13条第1項は、(d)号に続けて次の規定を付加して適用する。
「(e) その時期を問わず、債務者及び債権者が特に合意した場合は、物件の売却及び代替物の充当」
かつ、同第43条第2項は、「第13条第1項(d)号」の後に「及び(e)号」を挿入した上で適用される。
4. 前項に基づく売却により移転する債務者の所有権その他の権利は、条約第29条に基づき債権者の国際担保権が優先する他の権利の引き受けを伴わない。
5. 債権者は、債務者その他の利害関係人との間で、条約第13条第2項の適用を排除する旨を書面で合意することができる。
6. 第VII条第1項の救済に関して、
 - (a) 救済は、債権者が締約国の行政当局に対して、第VII条第1項に規定する救済が与えられたこと、外国の裁判所により与えられた救済の場合は締約国の裁判所によりその効力が承認されたこと及び債権者が条約に従って救済を実行する権利を有することを通知した日から7暦日以内に行政当局によって与えられなければならない。
 - (b) 関係当局は、救済の実行について、適用がある安全関連法令に従ってすみやかに債権者と協力し、これを支援しなければならない。
7. 第2項及び第6項は、適用がある安全関連法令に影響を及ぼすものではない。

第 IX 条 — 倒産時の救済

1. この条は、主たる倒産管轄国である締約国が第XXVII条に基づき宣言を

行った場合にのみ適用される。

2. この条にいう「倒産管財人」とは、個人ではなく職務上の地位におけるその者をいう。

選択肢 A

3. 倒産関連事由が発生したときは、倒産管財人又は債務者は、第7項の規定に従うことを条件として、次の各号のうちいずれか早い時点で鉄道車両の占有を債権者に与えなければならない。

(a) 待機期間の最終日

(b) この条の適用がなければ、債権者が鉄道車両の占有を取得したはずの日

4. この条の適用上「待機期間」とは、主たる倒産管轄国である締約国の宣言に指定する期間をいう。

5. 第3項に基づき債権者に対して占有取得の機会が与えられない限り、

(a) 倒産管財人又は債務者は、契約に従って鉄道車両を保全し、並びに鉄道車両及びその価値を維持する。

(b) 債権者は、準拠法に基づき利用できる他の形式の仮救済を申立てることができる。

6. 前項(a)号は、鉄道車両の保全並びに鉄道車両及びその価値の維持を意図した取決めに基づく鉄道車両の使用を妨げない。

7. 倒産管財人又は債務者は、第3項に定める時まで、すべての不履行（倒産手続の開始により生じた不履行を除く。）を治癒し、かつ契約及び関連する取引文書上のすべての将来の義務を履行することに同意した場合は、鉄道車両の占有を保持することができる。この場合において、将来の義務を履行しないときは、新たな待機期間は適用されない。

8. 第VII条第1項の救済に関して、

(a) 救済は、債権者が締約国の行政当局に対して、債権者が条約に従って当該救済を実行する権利を有することを通知した日から7暦日以内に、そのような当局により与えられなければならない。

- (b) 関係当局は、救済の行使について、適用がある安全関連法令に従ってすみやかに債権者と協力し、これを支援しなければならない。
9. 条約又はこの議定書が認める救済の実行は、第3項に定める日の後は、その行使を妨げ又は遅らせてはならない。
10. 契約に基づく債務者の義務は、債権者の同意がない限り変更することはできない。
11. 前項の定めは、倒産管財人が準拠法に基づき契約を解除する権限を有する場合は、そのような権限に影響を及ぼすものとは解釈されない。
12. 条約第39条第1項に基づく宣言の対象となる種類の法定の担保物権又は利益を除くほか、いかなる権利又は利益も、登録された権利に対し、倒産手続において優先権を有しないものとする。
13. この条に基づく救済の行使には、この議定書第VII条及び第XXV条により変更された条約を適用する。

選択肢 B

3. 倒産関連事由が発生したときは、倒産管財人又は債務者は、債権者の請求に応じて、第XXVII条に基づく締約国の宣言において指定する期間内に、次のいずれかの措置を取るかどうかについて債権者に通知しなければならない。
- (a) 契約及び関連する取引文書に基づくすべての不履行（倒産手続の開始により生じた不履行を除く。）を治癒し、かつ契約及び関連する取引文書上のすべての将来の義務を履行することに同意すること。
- (b) 準拠法に従い、債権者に対して鉄道車両の占有を取得する機会を与えること。
4. 前項(b)号に定める準拠法は、裁判所が追加的な手続の実施又は追加的な保証の提供を要求することを認めるものであってもよい。
5. 債権者は、その債権の証拠及び国際担保権が登録されていることの証明を提出しなければならない。
6. 倒産管財人若しくは債務者が第3項に従った通知をしない場合、又は倒産

管財人若しくは債務者が債権者に対して鉄道車両の占有取得の機会を与える
と宣言したがこれをしなかった場合は、裁判所は、裁判所が命令した条件に
基づき債権者が鉄道車両の占有を取得することを認めること及び追加的な手
続の実施又は追加的な保証の提供を要求することができる。

7. 鉄道車両は、債権及び国際担保権に関する裁判所の決定前に売却しては
ならない。

選択肢 C

3. 倒産関連事由が発生したときは、倒産管財人又は債務者は、治癒期間内に、
次のいずれかの措置を取らなければならない。

(a) 契約及び関連する取引文書に基づくすべての不履行（倒産手続の開始
により生じた不履行を除く。）を治癒し、かつ契約及び関連する取引文書
上のすべての将来の義務を履行することに同意すること。

(b) 準拠法に従い、債権者に対して鉄道車両の占有を取得する機会を与
えること。

4. 治癒期間の最終日の前に、倒産管財人又は債務者は、裁判所に対し、前
項(b)号に基づく義務を、治癒期間の最終日から契約又は更新された契約の
期間満了以前の日までの間、裁判所が公正と認める条件を付して停止する命
令（「停止期間」）を求める申立てをすることができる。この命令では、停止
期間内に債権者に発生するすべての金額を期限到来時に倒産財団から又は債
務者が支払い、かつ倒産管財人又は債務者が停止期間中に生ずる他のすべて
の義務を履行することを義務づけなければならない。

5. 前項に基づく申立てが裁判所にされたときは、債権者は、裁判所の命令
が発せられる前に鉄道車両の占有を取得してはならない。申立てがされた日
から申立てがされた締約国による宣言において指定された暦日内に申立てが
認められないときは、債権者及び倒産管財人が別段の合意をしない限り、申
立ては取り下げられたものとみなす。

6. 第3項に基づき債権者に対して占有取得の機会が与えられない限り、

(a) 倒産管財人又は債務者は、契約に従って鉄道車両を保全し、並びに鉄

道車両及びその価値を維持する。

(b) 債権者は、準拠法に基づき利用できる他の形式の仮救済を申立てることができる。

7. 前項(a)号は、鉄道車両及びその価値の保全及び維持を意図した取決めに基づく鉄道車両の使用を妨げない。

8. 治癒期間又は停止期間内に、倒産管財人又は債務者がすべての不履行（倒産手続の開始により生じた不履行を除く。）を治癒し、かつ契約及び関連する取引文書上のすべての将来の義務を履行することに同意した場合は、倒産管財人又は債務者は鉄道車両の占有を保持することができ、第4項に基づく裁判所の命令は効力を失う。この場合において、将来の義務を履行しないときは、新たな治癒期間は適用されない。

9. 第VII条第1項の救済に関して、

(a) 救済は、債権者が締約国の行政当局に対して、債権者が条約に従って当該救済を実行する権利を有することを通知した日から7暦日以内に、そのような当局により与えられなければならない。

(b) 関係当局は、救済の行使について、適用がある安全関連法令に従ってすみやかに債権者と協力し、これを支援しなければならない。

10. 第4項、第5項及び第8項の規定に従うことを条件として、条約が認める救済の実行は、治癒期間の経過後は、その行使を妨げ又は遅らせてはならない。

11. 第4項、第5項及び第8項の規定に従うことを条件として、契約及び関連する取引に基づく債務者の義務は、債権者の同意がない限り倒産手続において変更することはできない。

12. 前項の定めは、倒産管財人が準拠法に基づき契約を解除する権限を有する場合は、そのような権限に影響を及ぼすものとは解釈されない。

13. 条約第39条第1項に基づく宣言の対象となる種類の法定の担保物権又は利益を除くほか、いかなる権利又は利益も、登録された権利に対し、倒産手続において優先権を有しないものとする。

14. この条に基づく救済の行使には、この議定書第VII条及び第XXV条により変更された条約を適用する。

15. この条の適用上、「治癒期間」とは、主たる倒産管轄国である締約国の宣言において指定された倒産関連事由の日から開始する期間をいうものとする。

第 X 条 — 倒産手続の援助

1. この条は、第XXVII第1項に基づき宣言を行った締約国においてのみ適用される。
2. 鉄道車両が所在する締約国の裁判所は、その国の法律に従って、第IX条各項の実施について可能な限り最大限の範囲で外国の裁判所及び外国の倒産管財人に協力しなければならない。

第 XI 条 — 債務者規定

1. 条約第11条に定める不履行がない限り、債務者は、次の各号の者に対して、契約に従って鉄道車両の平穏な占有及び利用を享受することができる。
 - (a) 自己の債権者、及び債務者が条約第29条第4項(b)号に基づいて、引き受けることのない権利の保有者。ただし、債務者が別段の合意をした場合はこの限りでない。
 - (b) 条約第29条第4項(a)号に基づいて、債務者の権利又は利益が引き受ける権利の保有者。ただし、その保有者が同意した範囲に限る。
2. 条約又はこの議定書の規定は、準拠法に基づく債権者の契約違反に対する責任については、その契約が鉄道車両に関連するものである限り、影響を及ぼさない。

第 III 章 鉄道車両の国際担保権に関連する登録簿規定

第 XII 条 — 監督機関及び登録機関

1. 監督機関は、代表者によって設立される。次の各号の各国によってそれ

ぞれ1名の代表者が任命される。

(a) 締約国

(b) 私法統一国際協会(UNIDROIT)が指定する3を超えない他の国

(c) 国際鉄道運送機構(OTIF)が指定する3を超えない他の国

2. 前項(b)号及び(c)号に定める国の指定にあたっては、広範な地理的代表性を確保する必要に配慮しなければならない。

3. 第1項(b)号及び(c)号に基づいて任命される代表者の任期は、指定する国際組織が定める任期とする。この議定書が10番目の締約国について効力を生ずる日に代表者となっている者の任期は、その日から2年を超えない日に終了するものとする。

4. 第1項に定める代表者は、監督機関の当初の手續規則を採択する。採択には、次の両方を必要とする。

(a) すべての代表者の過半数

(b) 第1項(a)号に基づいて任命された代表者の過半数

5. 監督機関は、次の各号の者から構成される専門家委員会を設立し、同委員会に監督機関の職務の遂行を補佐する業務を委ねることができる。

(a) 署名国及び締約国によって指名され、かつ必要な資格及び経験を備えた者

(b) 必要と認められる他の専門家

6. 事務局（「事務局」という。）は監督機関の指示に従って、その職務の遂行を補佐する。事務局はOTIFとする。

7. 事務局が職務を遂行できなくなり又はその意思を持たなくなったときは、監督機関は新たな事務局を指定しなければならない。

8. 監督機関は、国際登録簿が完全に稼働していると認めたときは、直ちにその旨の証明書を寄託者に寄託しなければならない。

9. 事務局は、法人格を備えていない場合はそれを有するものとし、かつ条約及びこの議定書に基づく職務との関係において、条約第27条第3項に基づき監督機関に与えられる免除及び条約第27条第4項に基づき登録機関に与えられる免除と同一の免除を享有するものとする。

10. ある締約国又は締約国の集団の利益のみに影響を与える監督機関の措置は、その締約国又は締約国の集団の過半数もまたその措置を承認する場合に、取られなければならない。ある締約国又は締約国の集団の利益に不利な影響を与える可能性がある措置は、その締約国又は締約国の集団の過半数もまたその措置を承認する場合に、その締約国又は締約国の集団において効力を有する。

11. 最初に指定される登録機関は、5年以上かつ10年以下の期間について任命される。その後、登録機関は、10年を超えない期間について任命又は再任される。

第 XIII 条 — 指定窓口

1. 締約国は、宣言により、いつでも登録（他国の法に基づいて成立する国内法上の権利又は条約第40条に基づく権利若しくは利益の通知の登録を除く。）に必要な情報が国際登録簿に送信される際に経由しなければならない窓口又は経由することができる窓口として、一又は二以上の機関を指定することができる。指定窓口は、少なくとも各領域における業務時間中は運営されなければならない。

2. 前項に基づく指定においては、売買の通知についての登録に必要な情報のためにもまた指定窓口の利用を認めることができるが、その利用を義務づけてはならない。

第 XIV 条 — 登録時の鉄道車両の特定

1. 条約第18条第1項(a)号の適用上、規則は、鉄道車両の一意な特定を可能にする特定番号を登録機関が付番する方法を定めるものとする。特定番号は、次の各号を満たすものとする。

(a) 鉄道車両に貼付されること

(b) 貼付された車両の製造者名及び製造者の特定番号と国際登録簿にお

いて関連づけられること

(c) 貼付された国又は地域の特定番号と国際登録簿において関連づけられること

2. 前項の適用上、締約国は、宣言により、契約の締結時にその締約国に所在する債務者が締結する契約に基づいて成立し若しくは定められ、又は成立し若しくは定められる予定である国際担保権が成立する鉄道車両に関して使用されるべき国又は地域の特定番号の体系を記載することができる。そのような国又は地域の特定の体系は、監督機関と宣言を行った締約国の合意に従うことを条件として、その体系が適用される各鉄道車両を一意に特定することを確保するものでなければならない。

3. 前項の規定に基づく締約国の宣言は、国又は地域の特定の体系の運用に関する詳細な情報を含んでいなければならない。

4. 第2項に基づく宣言が行われた鉄道車両に関する登録には、登録が有効になる条件として、第XXIII条第1項に基づくこの議定書の効力の発生以後にその車両に付されたすべての国又は地域の特定番号及び各番号が車両に付されていた期間を記載しなければならない。

第 XV 条 — 登録簿規定の追加的な変更

1. 条約第19条第6項の適用上、国際登録簿における検索基準は、規則において定める。

2. 条約第25条第2項の適用上、同項に定める状況の下で、登録済みの予定された国際担保権若しくは国際担保権の登録済みの予定された譲渡を保有する者は、同項に定める請求の受領後10暦日以内に、登録の抹消を実行するためにとることができる措置をとるものとする。

3. 劣後合意が登録され、劣後合意の受益者に対する債務者の義務が履行されたときは、受益者は、劣後に合意した当事者の書面による請求が登録中に記録された受益者の住所に到達し又はそこで受領された後10暦日以内に、登録の抹消を実行するものとする。

4. 国際登録簿の機能は集中管理され、登録機関によって24時間体制で運営及び管理されるものとする。
5. 登録機関は、条約第28条第1項に基づいて、発生した損失に対し、損失が関係する鉄道車両の価額を超えない金額まで責任を負う。前段の規定にかかわらず、登録機関の責任は、暦年あたり500万SDR又は監督機関が規則によって随時定める方法で計算されるこれより多い金額を超えないものとする。
6. 前項の規定は、登録機関又はその役職員の重大な過失又は意図的な非行によって発生する損失に対する登録機関の賠償責任を制限するものではない。
7. 条約第28条第4項に規定する保険又は財務上の保証の金額は、登録機関の責任の可能性を勘案して監督機関が適当と定める金額を下回らないものとする。
8. 条約の規定は、条約第28条に基づき登録機関が責任を負わない事態について、これを担保する保険又は財務上の保証を登録機関が入手することを妨げない。

第 XVI 条 — 国際登録簿の料金

1. 監督機関は、登録、届出、検索及び国際登録簿が提供する他の役務に関連して支払われる料金を定め、随時改訂することができる。
2. 前項に定める料金は、国際登録簿の設立、実施及び運営に要する合理的な費用並びに事務局の職務の執行に関連する合理的な費用を必要な限度において回収することができるように決定する。この項の規定は、登録機関が合理的な収益を目的とした運営をすることを妨げない。

第 XVII 条 — 売買の通知

規則は、鉄道車両の売買の通知を国際登録簿に登録することを承認する。この章及び条約第V章の規定は、関係する限度において、この登録に適用する。

ただし、この登録及び売買の通知に関してされる検索又は発行される証明書は情報提供のためのものにすぎず、条約及びこの議定書に基づきいかなる者の権利にも影響せず、かついかなる効果も持たない。

第 IV 章 裁判管轄

第 XVIII 条 — 国家の裁判権免除の放棄

1. 第2項の規定に従うことを条件として、条約第42条若しくは第43条に定める裁判所の裁判管轄からの免除の放棄又は条約に基づく鉄道車両に関連する権利及び利益の実行に関する免除の放棄は、拘束力を有し、かつ、そのような裁判管轄又は民事執行の他の条件が満たされた場合は、裁判管轄を定め、又は民事執行を可能にするものとする。
2. 前項に基づく放棄は、書面により、かつこの議定書第V条第1項によって規定された鉄道車両の記述を含むものでなければならない。

第 V 章 他の条約との関係

第 XIX 条 — 「航空機を目的とする権利の国際的承認に関する条約」との関係

この条約は、1988年5月28日にオタワで署名された「国際ファイナンス・リースに関するユニドロワ条約」と抵触する限度において、同条約に優先して適用する。

第 XX 条 — 「国際的な鉄道運送に関する条約 (COTIF)」との関係

この条約は、1999年6月3日の改正議定書による1980年5月9日の「国際的な鉄道運送に関する条約(COTIF)」と抵触する限度において、同条約に優先して

適用する。

第 VI 章 最終規定

第 XXI 条 — 署名、批准、受諾、承認又は加入

1. この議定書は、2007年2月12日から2月23日までルクセンブルグで開催された可動物件の国際的担保権に関する条約の鉄道議定書を採択するための外交会議に参加した国による署名のために、2007年2月23日にルクセンブルクにおいて開放する。2007年2月23日の後は、この議定書は、第XXVIII条に従ってその効力を生ずるまでローマにある私法統一国際協会（UNIDROIT）の本部において、すべての国による署名のため開放しておく。
2. この議定書は、署名国によって批准され、受諾され又は承認されなければならない。
3. 署名国でないすべての国は、いつでもこの議定書に加入することができる。
4. 批准、受諾、承認又は加入は、その旨の正式文書を寄託者に寄託することにより効力を生ずる。
5. 条約の締約国であるか、又はその締約国とならない限り、この議定書の締約国になることはできない。

第 XXII 条 — 地域的な経済統合のための機関

1. 複数の主権国家で構成され、この議定書が規律する特定の事項に対して権限を有する地域的な経済統合のための機関もまたこの議定書の署名、受諾、承認又は加入をすることができる。この場合、地域的な経済統合のための機関は、この議定書が規律する事項に対して権限を有する限度において、締約国としての権利を有し、義務を負う。この議定書において締約国の数が意味を持つ場合は、地域的な経済統合のための機関を締約国であるその構成国に追加して締約国として数えてはならない。

2. 地域的な経済統合のための機関は、署名、受諾、承認又は加入の時に、寄託者に対して、この議定書が規律する事項のうち当該機関の構成国が権限を同機関に委譲している事項について特定した宣言を行わなければならない。地域的な経済統合のための機関は、この項に基づく宣言に特定された権限の配分に、新たな権限の委譲その他の変更があったときは、速やかにそれを寄託者に通報しなければならない。
3. この議定書における「締約国」は、文脈上必要な場合には「地域的な経済統合のための機関」と読み替えるものとする。

第 XXIII 条 — 発効時期

1. この議定書は、(a)号に定める文書を寄託した国の間で、次のうちいずれか遅い方の日から効力を生ずる。
 - (a) 第4番目の批准書、受諾書、承認書又は加入書が寄託された日から3箇月の期間が満了する月の翌月の初日
 - (b) 国際登録簿が完全に稼働していることを確認する証明書を監督機関が寄託者に寄託した日
2. その他の国については、この議定書は、次のうちいずれか遅い方の日が属する月の翌月の初日から効力を生ずる。
 - (a) 当該国の批准書、受諾書、承認書又は加入書が寄託された日から3箇月の期間が満了する日
 - (b) 前項(b)号に定める日

第 XXIV 条 — 地域

1. 締約国は、この議定書が対象とする事項に関してそれぞれ異なる法制が適用される二以上の地域をその領域内に有する場合には、批准、受諾、承認又は加入の時に、この議定書を自国の領域内のすべての地域について適用するか又は一若しくは二以上の地域についてのみ適用するかを宣言することが

できるものとし、いつでも別の宣言をすることにより、その宣言を修正することができる。

2. そのような宣言は、寄託者に通報するものとし、この議定書が適用される地域を明示する。
3. 締約国が第1項に基づく宣言を行わない場合には、この議定書は、当該国のすべての地域について適用する。
4. 締約国がこの議定書を一又は二以上の地域について適用する場合は、この議定書に基づき認められる宣言は地域ごとに行うことができるものとし、かつ一の地域について行われた宣言は他の地域について行われた宣言と異なってもよい。
5. この議定書が第1項の規定に基づく宣言により締約国の一又は二以上の地域に適用される場合は、
 - (a) 債務者は、条約及びこの議定書が適用される地域において効力を有する法に基づき設立若しくは組織されているとき又はその登記上の事務所若しくは法令上の所在地、営業の中心地、営業所若しくは常居所が条約及び議定書が適用される地域にあるときにのみ、締約国に所在するものとみなす。
 - (b) 締約国における鉄道車両の所在地は、条約及びこの議定書が適用される地域における鉄道車両の所在地と読み替える。
 - (c) 締約国における行政当局は、条約及びこの議定書が適用される地域において管轄を有する行政当局を指すものと解釈する。

第 XXV 条 — 公共サービス鉄道車両

1. 締約国は、いつでも、寄託者に通報された宣言において平常公共の重要性を持つサービスの提供のため使用される鉄道車両（「公共サービス鉄道車両」）として指定する車両に関して、その領域内で条約第III章及びこの議定書第VII条ないし第IX条に定める救済のいずれかの実行を排除、停止又は規律するその時点で有効な法律の規定を、宣言中で指定した限度において継続して適用することを宣言することができる。

2. 前項に基づく宣言を行った締約国の法律の規定の下で公共サービス鉄道車両の占有、使用又は管理を取得又は確保する権能を行使する者（政府その他の公的主体を含む。）は、その権能を行使した時から占有、使用又は管理が債権者に復帰するまでの間、その鉄道車両を保全し、かつ維持しなければならない。

3. 前項に定める期間、同項に定める者は、次に掲げる金額のうちいずれか多い金額を債権者に支払い又はその支払いを確保しなければならない。

(a) 宣言を行った締約国の法律の規定に基づいてその者が支払わなければならない金額

(b) その鉄道車両に係るリースの市場における賃料

最初の支払いは権能が行使された日から10暦日以内にされなければならない、以後の支払いはそれ以降の各月の最初の日にされなければならない。いずれかの月において支払わなければならない金額が、債務者が債権者に対して支払うべき金額を超えたときは、その差額は他の債権者にその債権の限度で順位に応じて支払い、その余は債務者に支払わなければならない。

4. 第2項及び第3項に定める義務が法律の規定に定められていない締約国は、寄託者に通報される独立の宣言中で指定する限度において、その宣言で指定する鉄道車両に関してこれらの規定を適用しない旨を宣言することができる。この項の規定は、第2項若しくは第3項に定める義務の履行を債権者と合意することを排除せず、又は締結された合意の効力に影響を及ぼさない。

5. この条に基づいて締約国が行う最初の宣言又は事後的宣言は、その宣言を寄託者が受領した日以前にされていた合意に基づいて成立した債権者の権利又は利益に不利益を与えてはならない。

6. この条に基づいて宣言を行う締約国は、債権者の利益の保護及び信用の利用可能性に対する宣言の影響を考慮しなければならない。

第 XXVI 条 —経過規定

鉄道車両に関しては、条約第60条は、次の各号のとおり変更する。

(a) 第2項(a)号において、「所在する」の前に「権利又は利益が成立又は発生する時に」を挿入する。

(b) 第3項を以下によって置き換える。

「3. 締約国は、第1項に基づく宣言において、その国に債務者が所在していた時になされた契約に基づき成立した現に存する権利又は利益について、議定書によって変更又は追加されたこの条約第29条、第35条及び第36条が、宣言に明記された範囲及び方法に従って適用される日（宣言の発効日から3年以上かつ10年以下が経過した日でなければならない。）を明示することができる。」

第 XXVII 条 — 特定の規定に関する宣言

1. 締約国は、この議定書の批准、受諾、承認又は加入の時に、第VI条若しくは第X条又は両方の規定を適用することを宣言することができる。
2. 締約国は、この議定書の批准、受諾、承認又は加入の時に、この議定書第VIII条の全部又は一部を適用することを宣言することができる。締約国がその宣言を行った場合は、第VIII条第2項で要求される期間を指定しなければならない。
3. 締約国は、この議定書の批准、受諾、承認又は加入の時に、第IX条の選択肢A、B又はCのいずれかの全部を適用することを宣言することができる。この場合、その選択肢を適用する倒産手続の種類があれば、その種類を指定しなければならない。この項に基づいて宣言を行う締約国は、第IX条の選択肢A第4項、選択肢B第3項又は選択肢C第5項及び第15項のうち適用があるもので要求される期間を指定しなければならない。
4. 締約国の裁判所は、主たる倒産管轄国である締約国が行った宣言に従って第IX条を適用する。

第 XXVIII 条 — 留保及び宣言

1. この議定書に対しては、いかなる留保も認められない。ただし、第XIII条、

第XIV条、第XXIV条、第XXV条、第XXVII条、第XXIX条及び第XXX条により認められる宣言は、これらの規定に従って行うことができる。

2. 議定書に基づいて行われた宣言、事後的宣言又は宣言の撤回は、寄託者に対し書面により通報しなければならない。

第 XXIX 条 — 条約に基づく宣言

1. 第39条、第40条、第50条、第53条、第54条、第55条、第57条、第58条及び第60条に基づいて行われた宣言その他の条約に基づいて行われた宣言は、別段の表示がない限り、この議定書の下でも行われたものとみなす。

2. 条約第50条第1項の適用上、鉄道車両に関しては、「国内取引」は、第2条第2項(a)号ないし同項(c)号に掲げる種類の取引のうち、対象となる鉄道車両が、軌間又はその鉄道車両の他の設計要素のため、通常の使用においては当該締約国内の単一の鉄道においてのみ運行することができるものも含む。

第 XXX 条 — 事後的宣言

1. 締約国は、条約第60条に基づき第XXIX条に従って行われる宣言を除くほか、この議定書がその国について効力を生ずる日以降いつでも、寄託者に通報することにより、事後的宣言を行うことができる。

2. 事後的宣言は、寄託者が通報を受領した日から6箇月の期間が満了する日の属する月の翌月の初日に効力を生ずる。その通報において宣言が効力を生ずるためのより長期の期間が記載されている場合は、その宣言は寄託者が通報を受領した日からその期間が満了した時に効力を生ずる。

3. 前各項の規定にかかわらず、この議定書は、事後的宣言が効力を生ずる日より前に成立したすべての権利及び利益との関係では、そのような事後的宣言が行われていないものとして適用する。

第 XXXI 条 — 宣言の撤回

1. この議定書に基づく宣言（条約第60条に基づき第XXIX条に従ってなされた宣言を除く。）を行った締約国は、寄託者に通報することによりいつでもこれを撤回することができる。そのような撤回は、寄託者が通報を受領した日から6箇月の期間が満了する日の属する月の翌月の初日に効力を生ずる。
2. 前項の規定にかかわらず、この議定書は、撤回が効力を生ずる日より前に成立したすべての権利及び利益との関係では、そのような撤回が行われていないものとして適用される。

第 XXXII 条 — 廃棄

1. いずれの締約国も、寄託者に対する書面による通告により、この議定書を廃棄することができる。
2. 廃棄は、寄託者が通告を受領した日から12箇月の期間が満了する日の属する月の翌月の初日に効力を生ずる。
3. 前各項の規定にかかわらず、この議定書は、当該廃棄が効力を生ずる日より前に成立したすべての権利及び利益との関係では、そのような廃棄が行われていないものとして適用する。

第 XXXIII 条 — 運用検討会議、改訂及び関連事項

1. 寄託者は、監督機関と協議の上、毎年又は事情に応じて異なる時期に、議定書によって変更された条約において設立された国際的制度の実際の運用の態様について、締約国に向けて報告書を作成しなければならない。この報告書の作成にあたり、寄託者は、国際登録システムの作動に関する監督機関の報告書をしん酌しなければならない。
2. 締約国の四分の一以上から要請がある場合、寄託者は、監督機関と随時協議の上、次の各号を検討するための締約国運用検討会議を招集しなければならない。

ならない。

(a) この議定書により変更された条約の実際の運用並びにその規定が適用される物件の資産担保金融及びリースを促進する上での有効性。

(b) 裁判所によるこの議定書及び諸規則の規定の解釈及び適用。

(c) 国際登録システムの作動、登録機関の実績及び監督機関による監督の状況。なお、この号の検討は、監督機関の報告書をしん酌して行う。

(d) この議定書又は国際登録簿に関連する取決めの変更が望ましいかどうか。

3. この議定書の改訂は、前項の会議に参加した当事国の少なくとも三分の二によって承認されなければならない。この改訂は、その効力の発生に関する第XXIII条の規定に従って4箇国が批准、受諾又は承認した時に、当該改訂を批准、受諾又は承認した国との関係で効力を生ずる。

第XXXIV条 — 寄託者及びその任務

1. 批准書、受諾書、承認書又は加入書は、UNIDROITに寄託されなければならない。UNIDROITはここに寄託者として指名される。

2. 寄託者は次の各号の任務を行う。

(a) すべての締約国に対し次の項目を通知すること。

(i) 新たな署名又は批准書、受諾書、承認書若しくは加入書の寄託の事実及び日付

(ii) 第XXIII条第1項(b)号に定める証明書の寄託の日付

(iii) この議定書が効力を生ずる日

(iv) この議定書に従い宣言が行われた事実及び日付

(v) 宣言の撤回又は変更が行われた事実及び日付

(vi) この議定書の廃棄が通告される場合、その事実及び日付並びにそれが効力を生ずる日

(b) 認証されたこの議定書の真正な写しをすべての締約国に送付すること。

- (c) 監督機関及び登録機関に対して、批准書、受諾書、承認書又は加入書の写し及びその寄託日、宣言、宣言の撤回又は宣言の変更を行う文書の写し及びそれらの日並びに廃棄を通告する文書の写し及びその通告の日を提供することにより、それらの文書に含まれる情報を容易かつ全面的に利用可能とすること。
- (d) その他寄託者が通例行う任務を行うこと。

以上の証拠として、下名の全権委員は、正当に委任を受けてこの議定書に署名した。

2007年2月23日にルクセンブルクで、ひとしく正文である英語、フランス語及びドイツ語により原本一通を作成した。なお、そのような真正性は、この会議の議長の権限のもこの会議の事務局が本日から90日以内に行う、各言語版相互の適合性の確認時に効力を生ずる。