

2010年2月4日

【新規格付】 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

第29回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券： A A

第30回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券： A A

格付投資情報センター(R&I)は上記の格付を公表しました。**【格付理由】**

国土交通省の運輸政策に基づき、整備新幹線の建設・保有を一手に担うなど、鉄道の整備や国内海運の支援といった業務を行う機関として重要性が高い。建設勘定、海事勘定、基礎的研究等勘定、助成勘定、特例業務勘定の5勘定を持ち、2008年度の総資産は12兆7870億円。うち建設勘定が6兆8536億円、助成勘定が4兆1667億円など鉄道建設に関係する勘定のウエートが大きい。なお、債務超過額の縮減を進めてきた海事勘定は2008年度末には超過額を61億円まで減らし、さらに2009年度補正予算で国から250億円の追加出資を受け入れ、債務超過状態を解消している。

鉄道建設業務のうち、一部の第3セクター鉄道会社向け債権については返済条件の緩和に応じているほか、内航船舶共有建造業務を行う海事勘定は中小海運業者向けに未収金を抱えている。ただ、こうした問題に対しては国などと一体となって解決に取り組んでおり、第3セクター鉄道会社向け債権、未収金残高とも縮小傾向にある。

整備新幹線は中核都市間を結ぶ大量・高速の交通機関で、国民にとって重要性の高い社会的インフラである。その建設・保有は総合的な技術力や巨額の資金を必要とすることから、他の事業主体への代替可能性は極めて低いうえ、建設資金は既設新幹線の譲渡収入、国や地方自治体の補助金、負担金などという返済の必要のない資金で賄われており、事業リスクも極めて低いと見ている。2009年には整備新幹線の工事費の負担を巡って国と一部の地方自治体との対立が表面化した。2009年度分については当該自治体が支払うことで合意し、解決の方向に向かっている。

2010年度政府予算案では整備新幹線の未着工区間について、新規着工が決定した場合に備えて90億円の予算がついた。現状の資金スキームが維持されれば、実際に新規着工となっても、機構がリスクを負う可能性は極めて限定的と考えているが、スキームの見直しの有無などについては慎重に見守っていく。

また、政府は2009年12月25日に独立行政法人を抜本的に見直すことを閣議決定している。民主党政権のもとで、今後どのような見直しが行われるのかについても注意していく。

当該格付に適用した主要な格付方法は「政府系機関の格付の考え方」である。この格付方法は、格付を行うにあたり考慮した他の格付方法とともに下記ウェブサイトに掲載している。

<http://www.r-i.co.jp/jpn/rating/rating/methodology.html>

【格付対象】

発行者：鉄道建設・運輸施設整備支援機構

名 称	第29回、第30回鉄道建設・運輸施設整備支援機構債券
発行額	第29回＝200億円、第30回＝200億円
発行日	ともに 2010年 2月19日
償還日	第29回＝2015年 3月20日、第30回＝2019年12月20日
表面利率	第29回＝0.68%、第30回＝1.49%
格 付	AA（新規）
受託会社	みずほコーポレート銀行
担 保	一般担保
備 考	会社法の規定に基づく社債管理者ではなく、 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法に基づく 受託会社が置かれる

☆発行体格付： AA [格付の方向性：安定的]

発行体格付は、発行体が負うすべての金融債務についての総合的な債務履行能力に対するR&Iの意見である。発行体格付は、原則としてすべての発行体に付与する。個々の債務等の格付は、契約の内容や回収の可能性などを反映し、発行体格付を下回る、または上回ることがある。