

交通施設の災害復旧に対する リスクファイナンスと公的負担制度 に関する現状と課題

内田傑、平田輝満、松野由希、尹鍾進、末吉徹也
2009年5月

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 先行研究と本研究の位置づけ
3. 災害復旧負担補助制度の現状
4. リスクファイナンスの手法
5. アンケート調査結果の概要
6. 論点の提示と今後の研究の方向

リスクとリスクファイナンス

- リスク・・・人々の安心や行政や企業、組織の活動を攪乱する要因
- リスクマネジメント・・・リスクのもたらす悪影響を出来るだけ少ないコストで抑えようとする行為

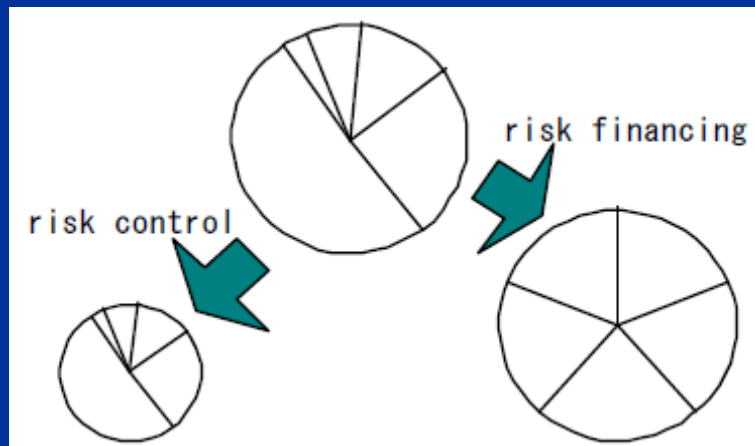
①リスクコントロール

＝リスク発生の未然防止・軽減

②リスクファイナンス

＝リスク発生の場合の金銭的備え

ーリスクの保有
ーリスクの移転



(出典)

・多々納裕一, 高木朗義 編著: 防災の経済分析 - リスクマネジメントの施策と評価, 勁草書房, 2005.

・小林潔司, 横松宗太: 治水経済評価のフロンティア: 期待被害額パラダイムを越えて, 河川技術に関する論文集, 第6巻, pp.237-242, 2000. 等

リスクと不確実性

- 経済理論では、不確実性の中でも、過去の前例などから客観的に生起確率を測定し得る（確率分布が分かる）事象を「リスク」とし、逆に生起確率が分からない、生起するかどうかも分からない（確率分布を測定し得ない）事象を「真の不確実性（ナイトの不確実性）」とする考え方がある。
- 本研究では、研究対象としている自然災害について、その生起確率の測定可能性に関わらず、広義の「リスク」と呼ぶ。

今回の研究対象

■ 地震、台風等の自然災害のリスクファイナンスと公的負担制度

- ・ 地震、洪水等の大規模災害等のリスクの高まりと地球温暖化による災害の性格の変化
- ・ 発生確率が低く、被害の規模が大きい自然災害→統計も少なく保険原理がなじみにくい
- ・ 金融工学の進展によりリスクを分散するしくみが多様化
- ・ リスクコントロールについては政府の取り組みが進展
- ・ 交通施設の運営主体の変化（民営化、PFI等）
- ・ 災害復旧の金銭的なメドがたたず、廃止の例

（高千穂鉄道）

（内閣府：自然災害リスクの特殊性とそのリスクマネジメントの困難性 2008）

（高尾厚：自然災害と保険 2005 学術の動向6月号 日本学術会議）

高千穂鉄道株式会社の事例(第3セクター)

→台風14号(2005年9月)による被害を引き金に鉄道事業が廃止



(2005/9/11)



(2006/1/1)

(写真: 高千穂あまてらす
鉄道株式会社ホームページ)

災害復旧事業費の補助率(鉄道軌道整備法第8条第4項)

国	関係地方公共団体	事業者
1/4	1/4	1/2

被害額、概算26億円

国	関係地方公共団体	土木構造物保険 支払限度額 4億円	事業者
6.5億円	6.5億円		9億円

(出所: 国土交通省鉄道局資料)

この負担に耐えられず、2007年12月廃止届

営業収入: 183百万円 経常損益: △67百万円(2004年)

本研究の目的

鉄道・空港・港湾について、自然災害に対するリスクファイナンスと公的負担制度の現状と課題の把握、そのあり方に関する提言

【先行研究や既存資料の調査・ヒアリング】

公的補助・負担制度の現状と課題及び先進的なリスクファイナンス手法について調査

【アンケート調査】

上記の交通施設運営主体の現状の取組みと意識、課題とニーズを把握

【考察・提言】

自然災害に対するリスクファイナンスと公的負担制度のあり方について提言

(＊ 道路については、先行研究あり：後述)

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
- 2. 先行研究と本研究の位置づけ**
3. 災害復旧負担補助制度の現状
4. リスクファイナンスの手法
5. アンケート調査結果の概要
6. 論点の提示と今後の研究の方向

道路経済研究所「道路施設の災害リスクファイナンスに関する研究(主査:小林潔司, 京大)」(2003-2005)

* 道経研シリーズA-101, 113, 124

- 近年, リスクファイナンス手段の新たな枠組みが飛躍的に整備
- 道路公団民営化の検討の中で, 道路施設の災害リスクファイナンスは重要課題



大規模災害に対する保険制度の開発事例の調査, それら制度・枠組みの道路施設への適用上の課題について調査・検討

* 道路施設の自然災害リスクマネジメントについて理論と実践から多面的に調査, 考察しており, その考え方や課題については大いに参考になる

国土交通政策研究所(2001, 2006)

* 大谷 悟, 安達 豊:「社会資本整備におけるリスクに関する研究」, 国土交通政策研究 第4号, 2001.

* 瀬本 浩史, 山田 哲也, 江岡 幸司, 渡真 利諭:「社会資本運営における金融手法を用いた自然災害リスク平準化に関する研究」, 国土交通政策研究 第62号, 2006.

- 過去50年の主な自然災害と人的被害の集計
- リスクの概念整理, 諸外国のリスクマネジメント
- 現状の自然災害リスクへの対応手法, 近年の災害復旧費と損害保険支払額の整理
- 従来の災害復旧制度や土木構造物保険の問題
⇒ 保険と金融が結びついた手法の活用

* どちらかというと, 道路や河川といった公共土木施設が念頭

* 具体的, 実地的な提言はあまりされていない

経済産業省 リスクファイナンス研究会（2006）

＊リスクファイナンス研究会報告書～リスクファイナンスの普及に向けて～，2006

- 一般企業のリスクファイナンスの普及，促進がねらい
- 様々なリスクファイナンス手法を紹介
コミットメントライン、保険デリバティブ、CATボンド、ファイナイト保険、キャプティブ等
- 先進企業のリスクファイナンスの取り組み例

＊ 最近の高度なリスクファイナンス手法の紹介は参考になる

＊ 公共的な交通施設についての考察は特にない

先行調査・先行研究のまとめと本研究の位置づけ

- 自然災害などの大規模リスクに対するリスクファイナンス手法については、近年の高度な金融手法も含め整理、分析されている。
- 道路については道経研研究で深く調査、検討されているが、鉄道・空港・港湾に対するリスクファイナンスについては、その現状も含め、調査、検討が行われていない。



鉄道・空港・港湾のリスクファイナンスを対象とした本研究の必要性、新規性は高い

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 先行研究と本研究の位置づけ
- 3. 災害復旧負担補助制度の現状**
4. リスクファイナンスの手法
5. アンケート調査結果の概要
6. 論点の提示と今後の研究の方向

地方公共団体の施設の災害

- 昭和26年：公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（災害負担法）・・・「弾力性の乏しい地方財政をもってしては、これに要する経費の全額を負担することは困難」（昭和25年 地方行政調査委員会議勧告）

（災害対策制度研究会 新日本の災害対策2002年ぎょうせい）

- 交通施設・・・道路、港湾が対象
- 昭和31年：空港整備法・・・災害復旧の国の負担規定を整備

港湾、空港の災害と国の負担

◎港湾（地方公共団体の施設）

根拠法：災害負担法第3条

負担率：工事費が地方税の収入見込額の1/2まで＝**2/3**

1/2から2倍まで＝**3/4**

2倍以上＝**全額**

対象施設：水域施設、外郭施設、係留施設等

対象外施設：ガントリークレーンなど

◎空港（地方公共団体の施設）

根拠法：空港法第10条（旧空港整備法第11条）

負担率：**8/10**

激甚災害に対する特別の支援制度

◎昭和37年：激甚災害に対処するための特別の財政援助等に関する法律

■ 災害があるたびに特例法を制定することが問題視

→地方公共団体の負担の適正化

- ・災害負担法の国庫負担率嵩上げ(港湾で1~2割)
- ・農林水産関係の補助制度の地元負担軽減

→被災者の特別な助成

(ただし、空港は対象外)

(災害対策制度研究会 新日本の災害対策2002年ぎょうせい)

地方公営企業と災害

- 地方が運営する事業でも、地方公営企業については、原則、災害復旧の国庫負担制度がない
- ガス事業に関する政府答弁・・・「ガス事業については、事業に要する経費は料金収入で回収することが基本であるため、公営、私営を問わず、国庫補助制度は設けられていない」（平成20年4月22日衆議院災害特委）
- 港湾のガントリークレーン等も地方公営企業

例外1) 下水道・・・災害負担法の対象

例外2) 水道・・・水道法第45条(国の特別な助成)

例外3) 鉄道(公営交通を含む)

地方公共団体以外の施設(鉄道)

- 昭和28年:鉄道軌道整備法に災害復旧事業費補助制度(民間事業者に直接国庫補助される制度)
- 地方の中小鉄道を想定していたものが、平成2年の九州集中豪雨を契機に補助要件の緩和と補助率の引き上げ→場合により大手も対象に
(運輸省監修:よみがえる鉄路 1996)
- 激甚災害制度の対象外(激甚災害制度の趣旨は地方公共団体の負担の適正化)
- 電気、ガス、通信には民間事業者への国庫補助制度はない

鉄道の災害復旧と国の補助

◎事業主体: JR、民鉄、地方自治体(公営)

根拠法: 鉄道軌道整備法第8条第4項

補助率: 国1/4 関係地方公共団体1/4

- 被災年度の前三カ年度が営業損失または経常欠損となっているなど収益状況の厳しい事業者に限る(JR本州3社などは対象外)
- 復旧費が被災路線の運輸収入の1割以上
- 被災路線収入では復旧費用の回収が困難

地方公共団体以外の施設(その他)

◎港湾：埠頭公社、埠頭会社、港湾物流事業者等
国庫負担、補助なし

◎空港：空港運営事業者(成田、関空、中部)
根拠法：成田法、関空法、中部法
支援策：出資、無利子貸付

◎事業主体：空港ビル会社
国庫負担、補助なし

釧路空港ビル株式会社の事例（第3セクター）

十勝沖地震(2003年9月26日)による大空間の天井落下



(写真: 西山功(2003)災害調査報告
「十勝沖地震における大空間の天井落下について」BRI講演会テキスト)

民間企業であるため、**全額自己負担**
被害規模7,300万円
(自己負担約300万円、金融機関借入約7,000万円)

博多港ふ頭株式会社の事例(第3セクター)

写真: The Yomiuri
Shimbun (2005.3.20)

福岡県西方沖地震(2005年3月20日)による
岸壁等亀裂



被災箇所	所有者	対応・負担者
給油所新設	会社	会社
岸壁修理(直轄 施工分)	国	国(市も負担)
岸壁修理	市	会社
岸壁修理	市	市(国も負担)
ガントリークレー ンのレール修理	市	市

ターミナル閉
鎖による抜港
の危機と捉え、
応急の自己負
担による舗装

災害査定に時間がかかり、早期復旧・応急復旧に対応できない。

阪神淡路大震災の特例(港湾)

平成7年3月:阪神・淡路大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律・激甚制度では救えない地方公共団体等への特別の財政援助

◎交通施設では港湾のみが特例法の対象

国・事業者の負担比率

港湾(公社所有岸壁)(通常)

1 (全額事業者負担)

【国】

【事業者】

港湾(公社所有岸壁) (阪神特例)

8/10

このほか、災害負担法、激甚法の適用のないガントリークレーンについても国庫補助1/2

石井隆一;坂本森男;武居丈二;平嶋彰英;関博之;満田誉;末宗徹郎(1995)「阪神・淡路大震災に係る地方財政対策について」地方財政、12月号
兵庫県土木部(1997)阪神・淡路大震災誌「平成7年(1995年)兵庫県南部地震」—土木施設の地震災害記録—

阪神淡路大震災の特例(鉄道)

【国】【自治体】【事業者】

1/4

1/4

1/2

補助率を変えず、被災路線の収益に係る基準の不適用など、要件緩和(特例法ではなく、鉄道軌道整備法施行規則の改正で対応)



山陽新幹線



阪急電鉄

写真出典)

西日本旅客鉄道株式会社「阪神・淡路大震災 鉄道復旧記録誌」(1996)運輸省鉄道局「よみがえる鉄路」(1996)

阪神電鉄、神戸高速など9事業者

- ・上記補助と開銀融資

JR西日本、阪急電鉄など4事業者

- ・復旧費用は自己負担(事業費の1/2について開銀融資)

石井隆一;坂本森男;武居丈二;平嶋彰英;関博之;満田誉;末宗徹郎(1995)「阪神・淡路大震災に係る地方財政対策について」地方財政、12月号
兵庫県土木部(1997)阪神・淡路大震災誌「平成7年(1995年)兵庫県南部地震」-土木施設の地震災害記録-

災害復旧負担補助制度のまとめ～国負担補助の有無と負担補助率

	通常の災害復旧負担補助 (災害負担法, その他)	激甚 災害 (嵩上げ)	阪神 特例
港湾(自治体管理)	○; 2/3～全額(災害負担法)	○	○
港湾(埠頭公社・会社等)	×	×	○
空港(自治体管理)	○; 8/10(空港法)	×	×
空港運営事業者 (成田等)	×; (出資, 無利子貸付による支援 は可能)	×	×
空港ビル会社	×	×	×
鉄道	○; 1/4(鉄道軌道整備法)	×	○
道路・河川 (自治体管理)	○; 2/3～全額(災害負担法)	○	×
高速道路会社	×; (機構経由で支援ありうる)	×	×

災害復旧負担補助制度のまとめ～国負担補助の有無と負担補助率

	通常の災害復旧負担補助(災害負担法, その他)	激甚災害 (嵩上げ)	阪神 特例
下水道	○; 2/3～全額 (災害負担法)	○	×
上水道	○; 国庫補助率は要綱(水道法)	×	○
農地	○; 5/10～(農林水産施設補助法)	○	×
公立学校	○; 2/3(公立学校災害負担法)	○	×
私立学校	×	○	×
医療機関 (公立等)	○; 予算補助(要綱)	×	○
電気、ガス、 通信	×	×	×

(「災害対策制度研究会 新日本の災害対策2002年ぎょうせい」などを参考に作成)

(C) ITPS Research Group, Institute for Transport Policy Studies, 2009

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 先行研究と本研究の位置づけ
3. 災害復旧負担補助制度の現状
4. リスクファイナンスの手法
5. アンケート調査結果の概要
6. 論点の提示と今後の研究の方向

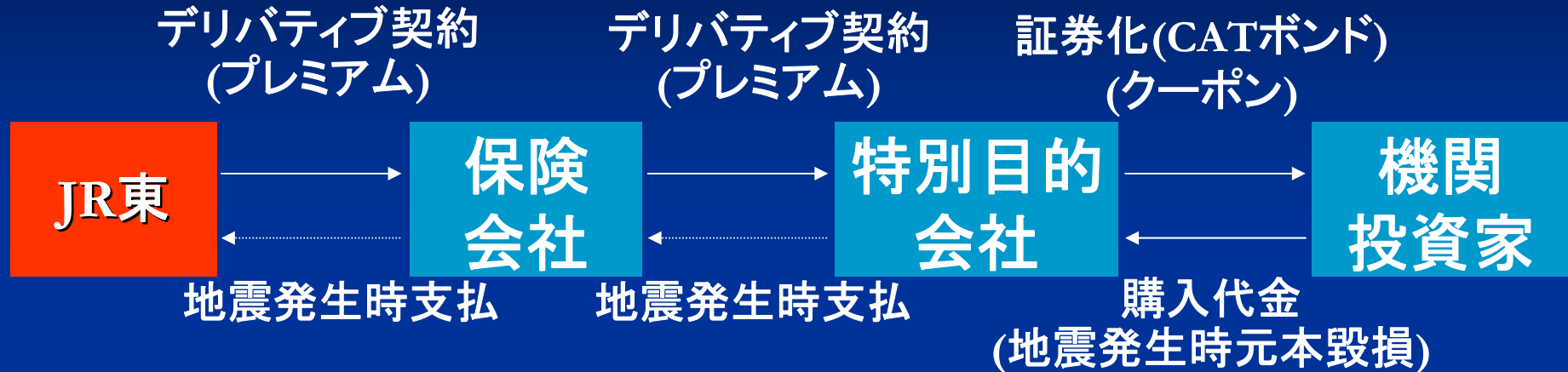
土木構造物保険

- 1. 内容: 台風・洪水などの風水害により、鉄道、港湾、道路等の土木構造物に損害が発生した場合の、復旧費用に対する支払い(地震は対象外)
- 2. 対象物(鉄道の例)
 - 橋梁、トンネル、軌道、のり面等の土木構造物及び信号施設
 - 踏切施設、プラットフォームなどの施設
- 3. 支払い対象費用
 - 本復旧費用、営業継続費用、障害物除去費用、残存物取り片付け費用、損害拡大防止費用
- 4. その他
 - 復旧費用の支払いを受けると、翌年の保険料は値上がり

国土交通省鉄道局資料、第三セクター鉄道等協議会(2005)「20年史」

CAT BOND

【証券化によるリスク移転】



- (1) 契約金額: 260百万ドル(約300億円)
- (2) 期間: 5年
- (3) 内容: 東京駅から半径70km以内を震源地とする一定規模以上の地震があれば、被害状況に関係なく、震源の位置とマグニチュードに応じた金額の支払いを受ける

デリバティブ

＝契約締結時に取り決めた条件が満たされた場合に金銭を授受する金融取引

JR東日本プレスリリース(2007年10月17日) をもとに作成

(C) ITPS Research Group, Institute for Transport Policy Studies, 2009

コミットメントライン(特定のリスクに対応するもの)

【特定のリスクに対する融資枠契約による流動性の確保】



- (1) 融資枠設定金額: 1,000億円
- (2) 期間: 5年
- (3) 内容: 京阪神地区で大地震が発生した場合、定められた条件で、融資枠内の短期借入が可能

JR西日本プレスリリース(2008年3月27日)等 をもとに作成

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 先行研究と本研究の位置づけ
3. 災害復旧負担補助制度の現状
4. リスクファイナンスの手法
5. アンケート調査結果の概要
6. 論点の提示と今後の研究の方向

アンケート調査の概要

■ 内容

- ・ リスクマネジメントの必要性和具体的方策の実施状況
- ・ リスクファイナンス実施状況
- ・ 公的補助の問題点と過去の被災経験

■ 実施時期: 2008年9～10月

■ 対象(カッコ内は配布数、回収率)

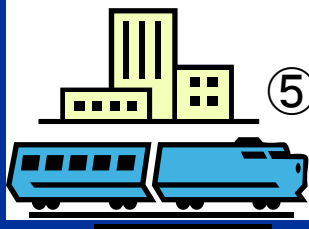
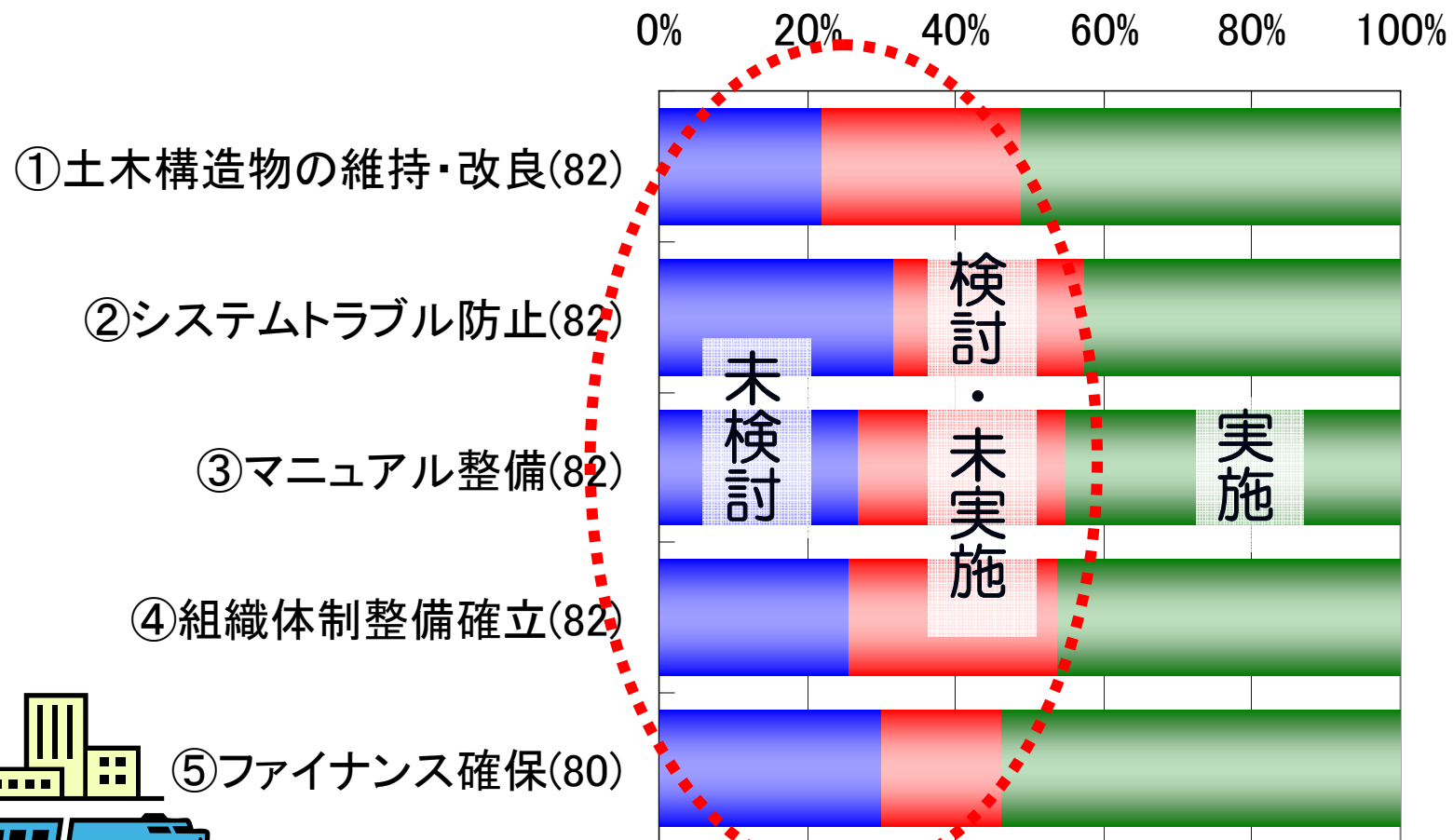
鉄道(175, 48%)、空港(69, 38%)、
港湾事業者(123, 26%)

- ・ 鉄道: 普通鉄道事業者、モノレール事業者、新交通システム事業者、鉄道運輸機構
- ・ 空港: 空港運営事業者、空港ターミナルビル会社
- ・ 港湾: 埠頭公社、埠頭運営会社、民活事業対象事業者

リスクマネジメントの具体的方策の検討及び実施状況

【鉄道】

■ 検討していない ■ 検討しているが実施していない ■ 実施している

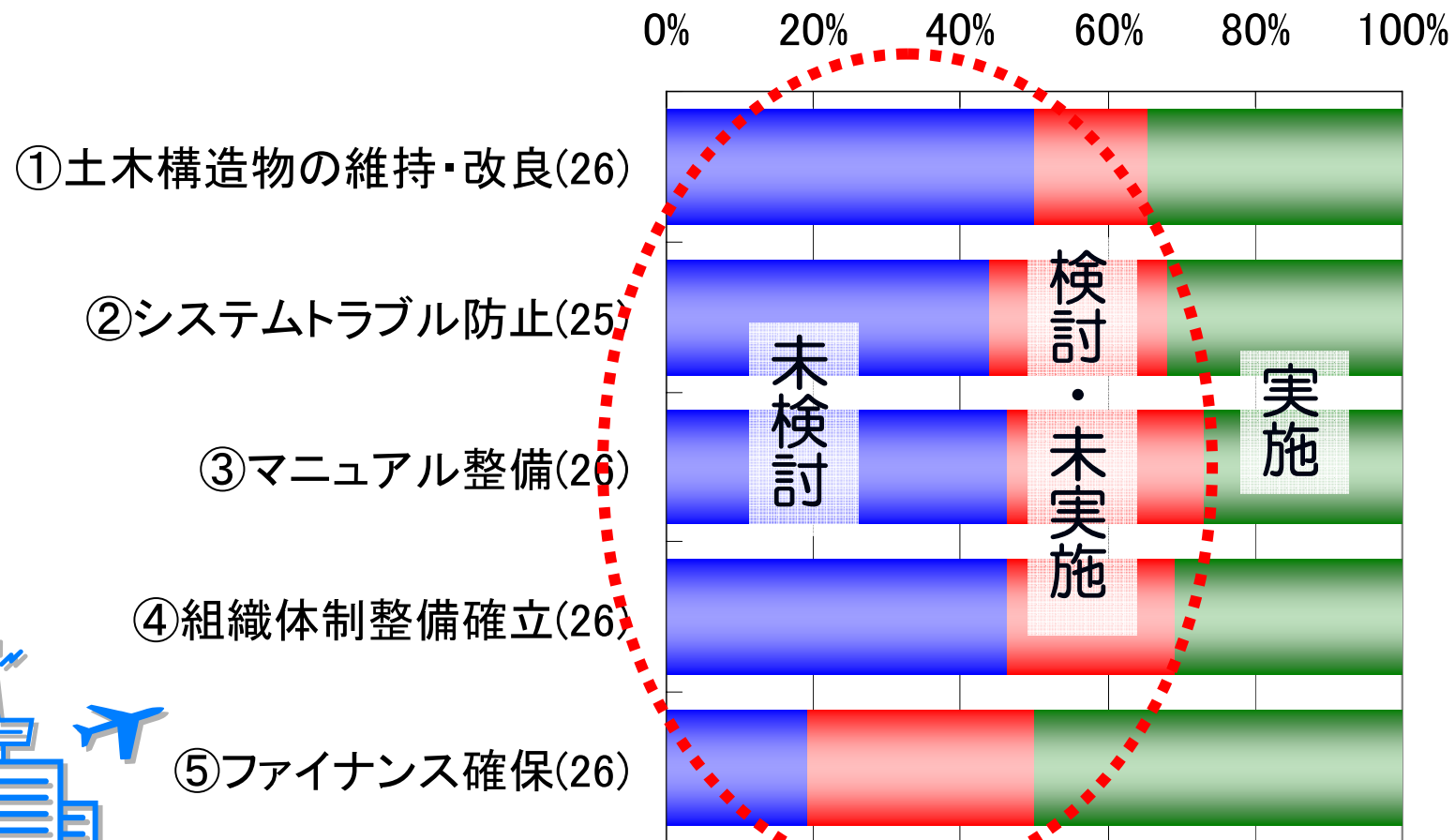


* ()内は全有効サンプル数

リスクマネジメントの具体的方策の検討及び実施状況

【空港】

■ 検討していない ■ 検討しているが実施していない ■ 実施している

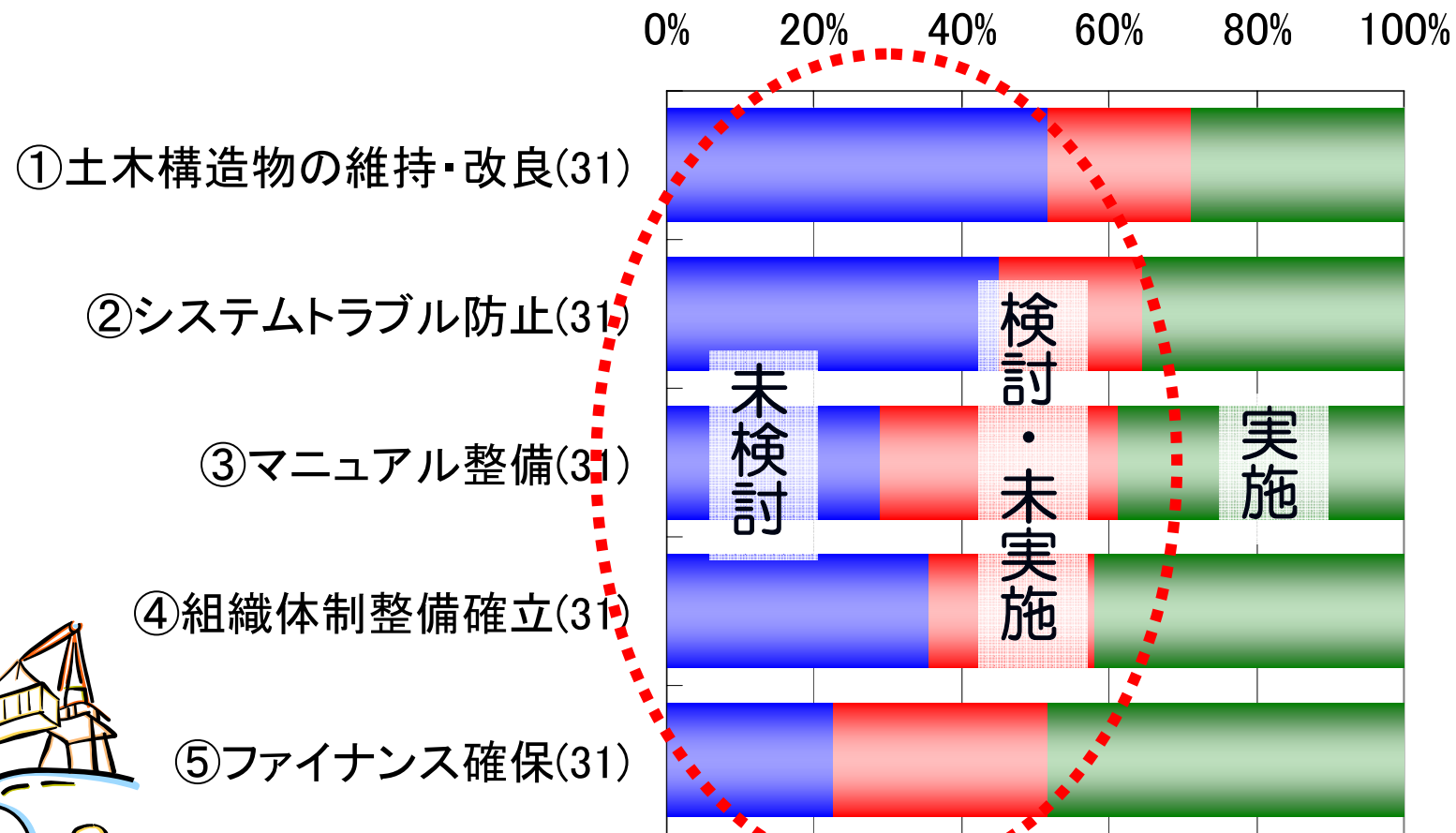


* ()内は全有効サンプル数

リスクマネジメントの具体的方策の検討及び実施状況

【港湾】

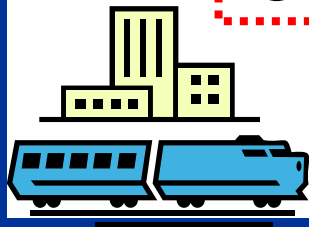
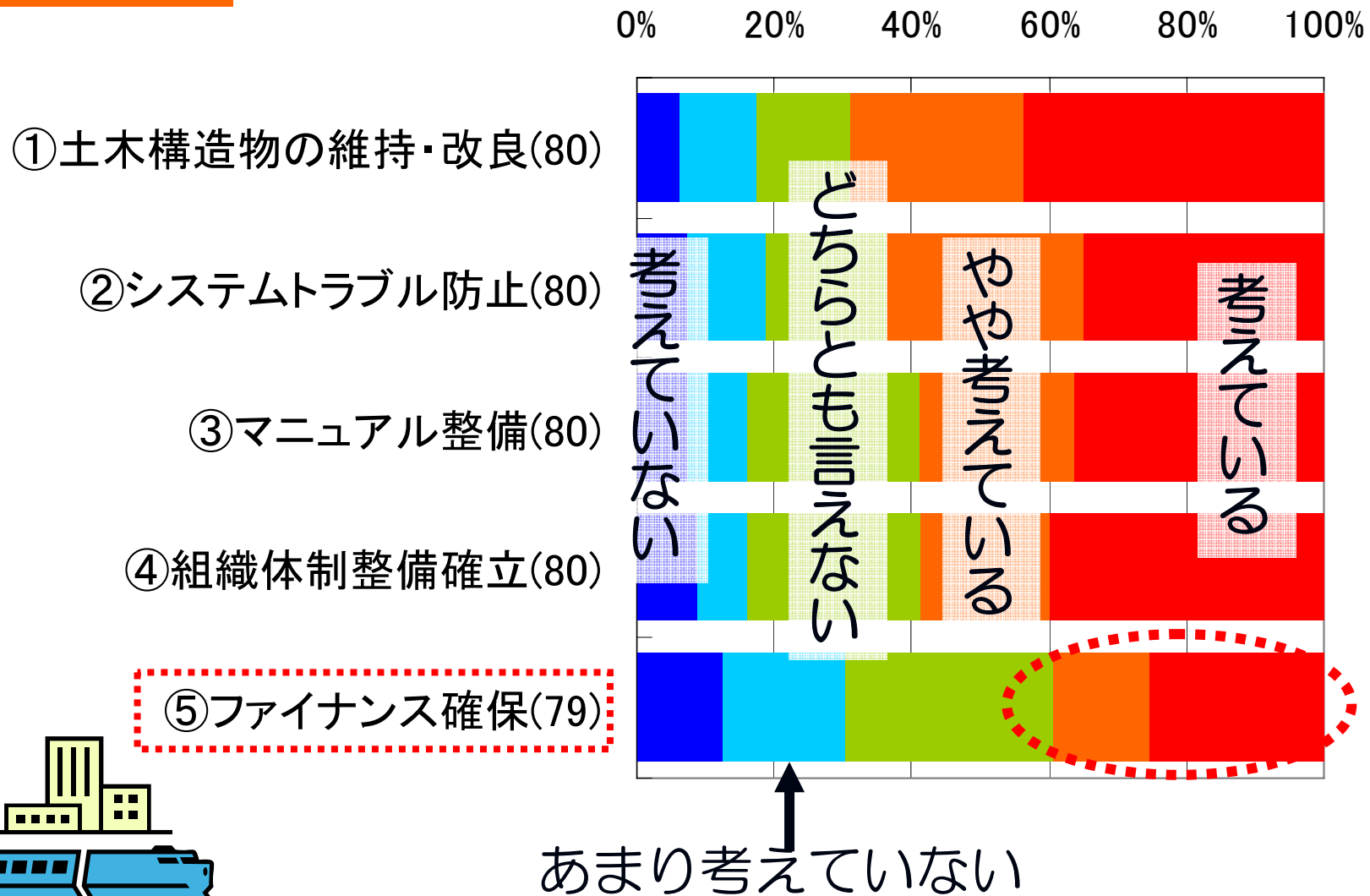
■ 検討していない ■ 検討しているが実施していない ■ 実施している



* ()内は全有効サンプル数

今後強化したいリスクマネジメントの具体的方策

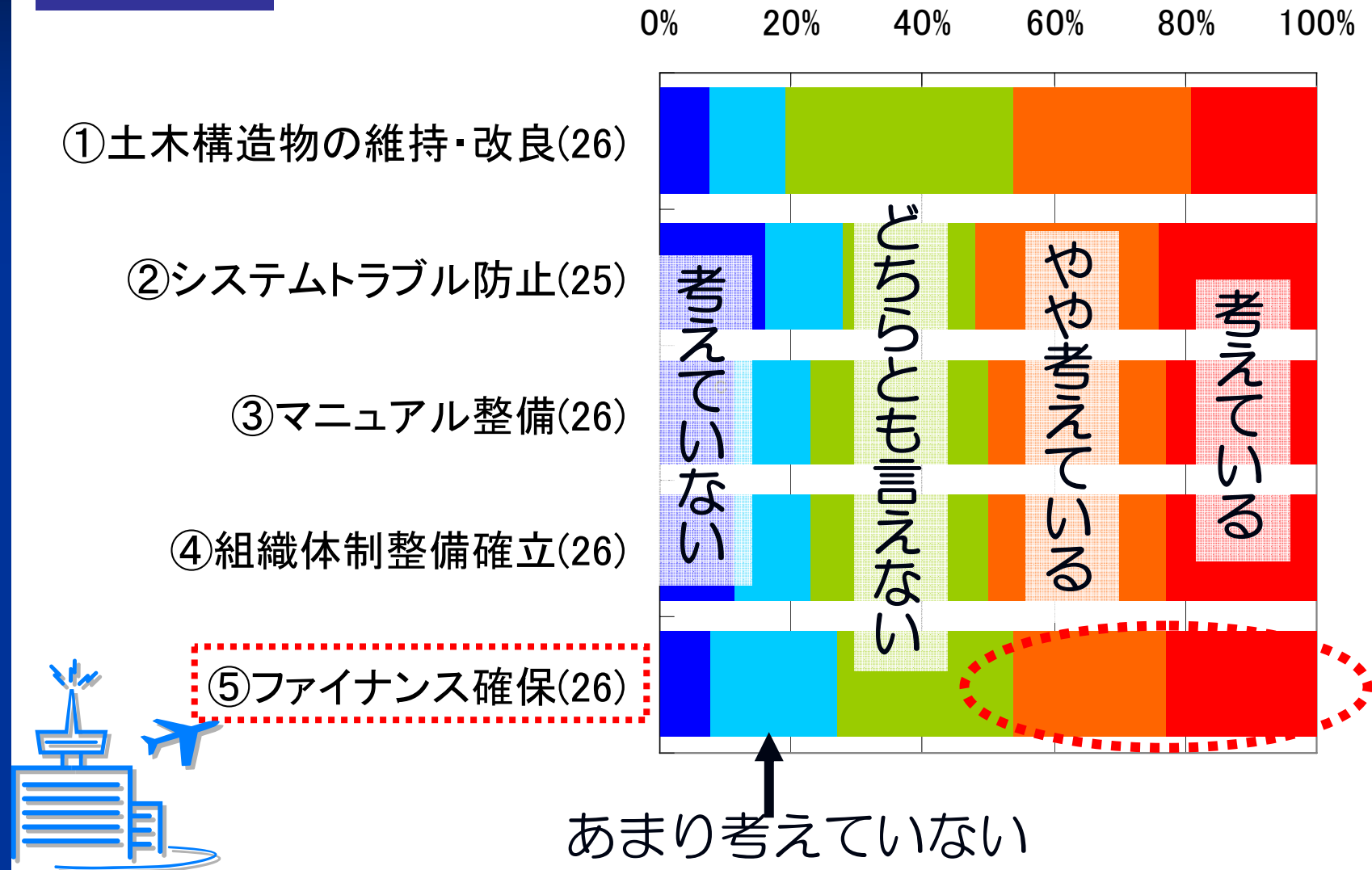
【鉄道】



* ()内は全有効サンプル数

今後強化したいリスクマネジメントの具体的方策

【空港】



* ()内は全有効サンプル数

今後強化したいリスクマネジメントの具体的方策

【港湾】

①土木構造物の維持・改良(31)

②システムトラブル防止(31)

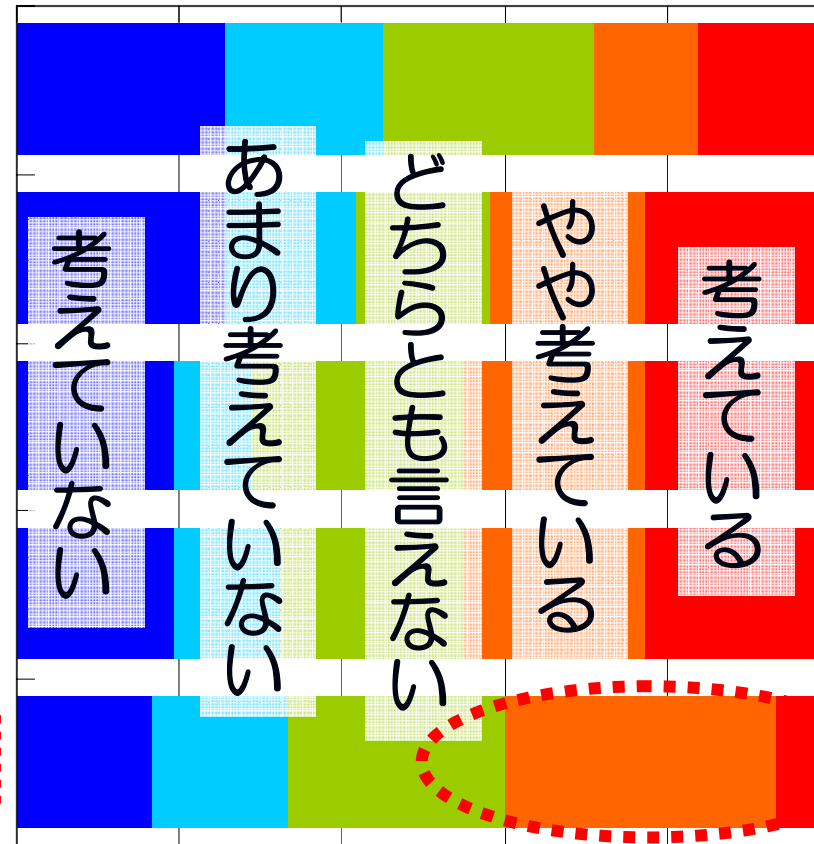
③マニュアル整備(31)

④組織体制整備確立(31)

⑤ファイナンス確保(30)



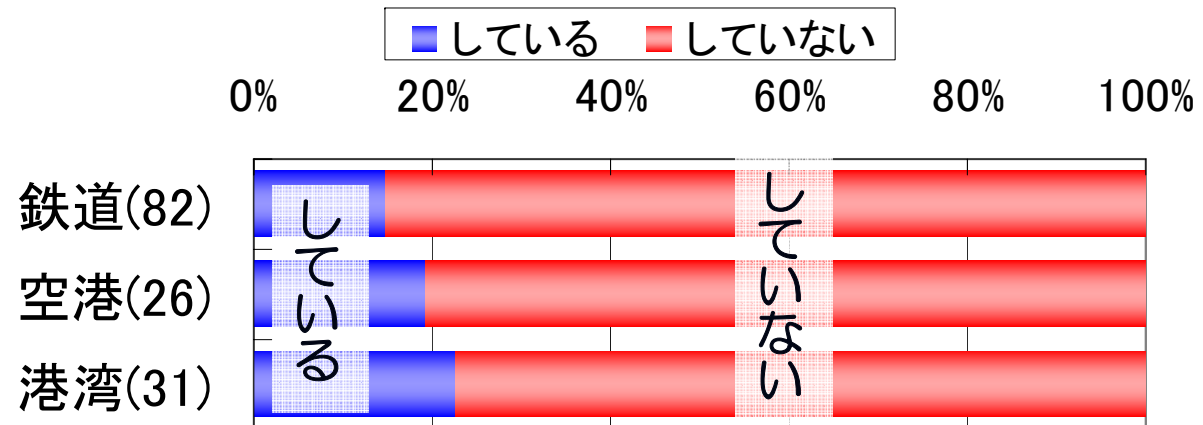
0% 20% 40% 60% 80% 100%



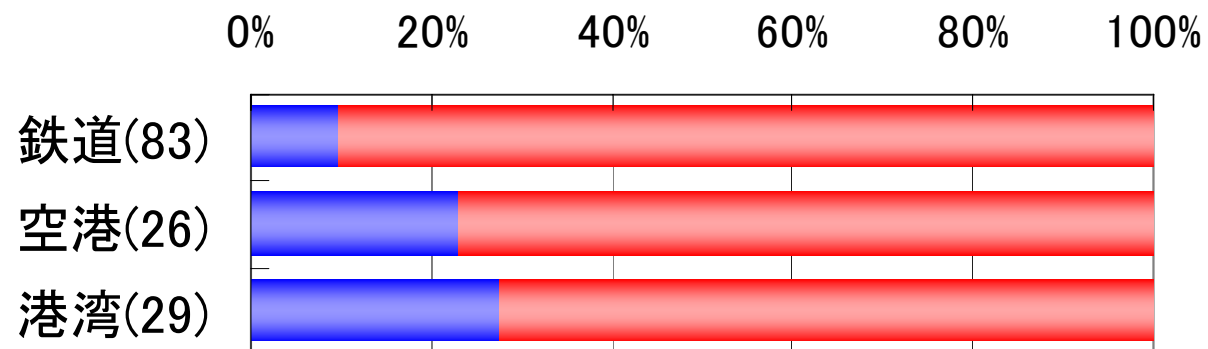
* ()内は全有効サンプル数

被害額の想定

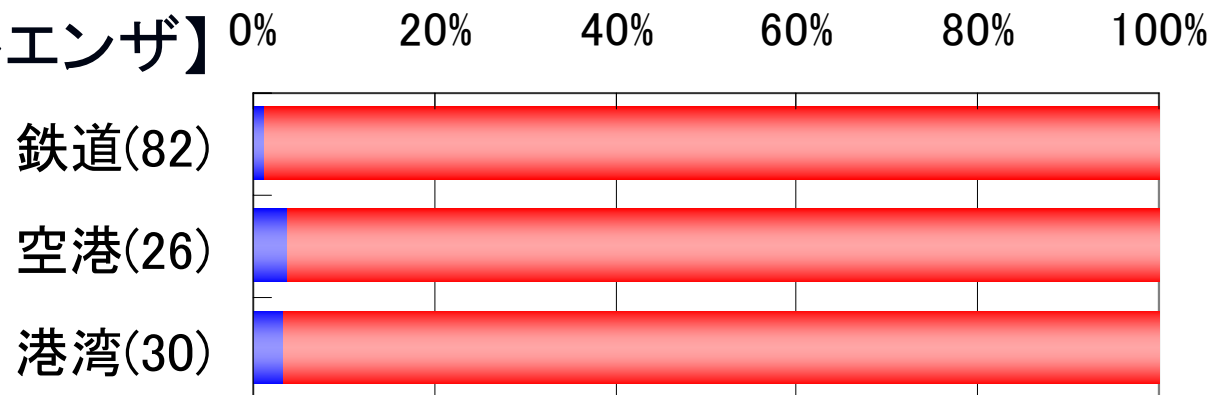
【台風・洪水】



【大地震】



【新型インフルエンザ】



* ()内は全有効サンプル数

リスクファイナンスの状況

【鉄道】

【台風・洪水】

【大地震】

【新型インフルエンザ】

N=84

■ 実施(予定)
■ 未実施

A. 保険

B. 積立金

C. 金融機関借入れ

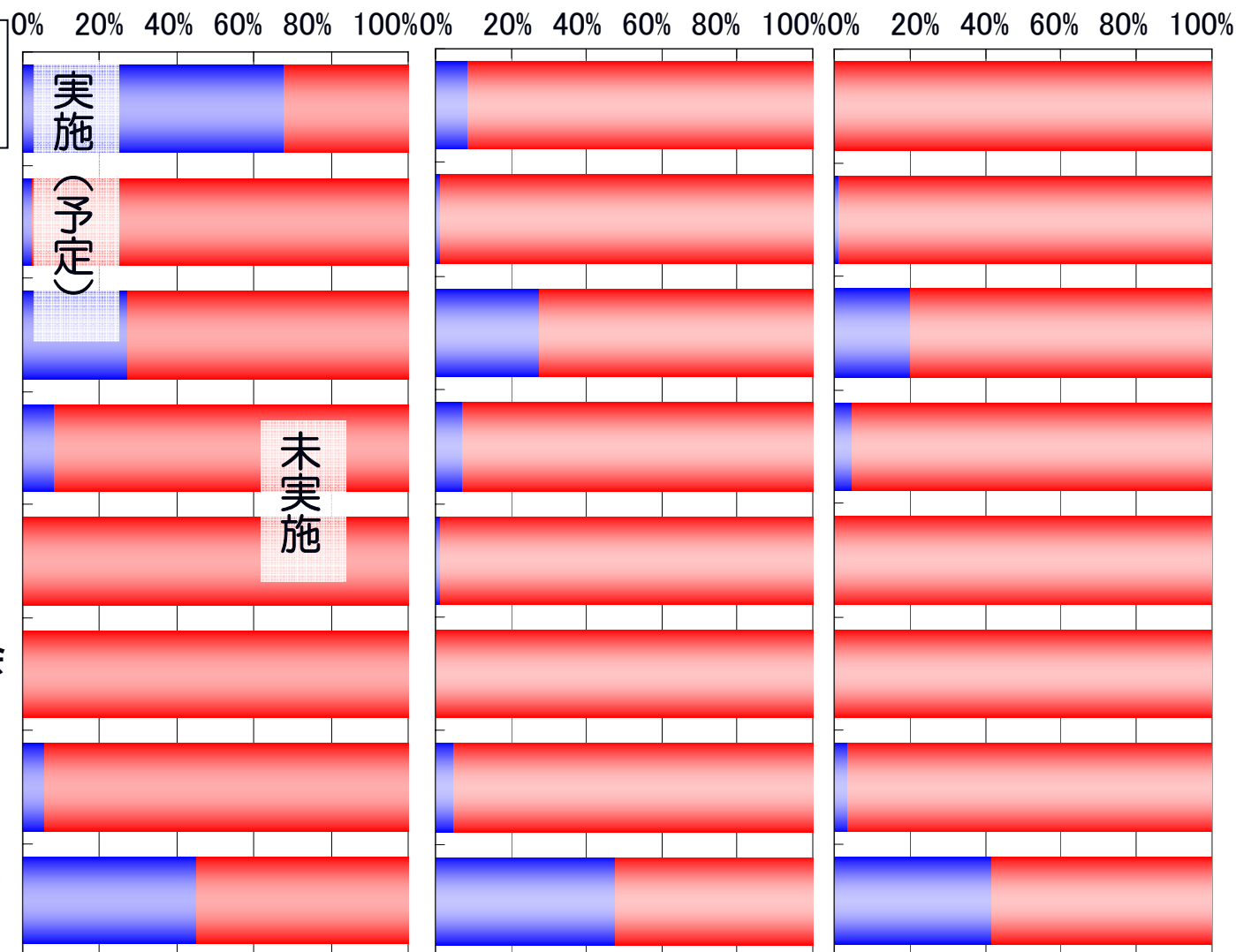
D. 増資

E. CAT BOND

F. 自社による再保険会
社の設立

G. コミットメントライン

H. 国および自治体から
の支援



リスクファイナンスの状況

【空港】

【台風・洪水】

【大地震】

【新型インフルエンザ】

N=26

■ 実施(予定)
■ 未実施

A. 保険

B. 積立金

C. 金融機関借入れ

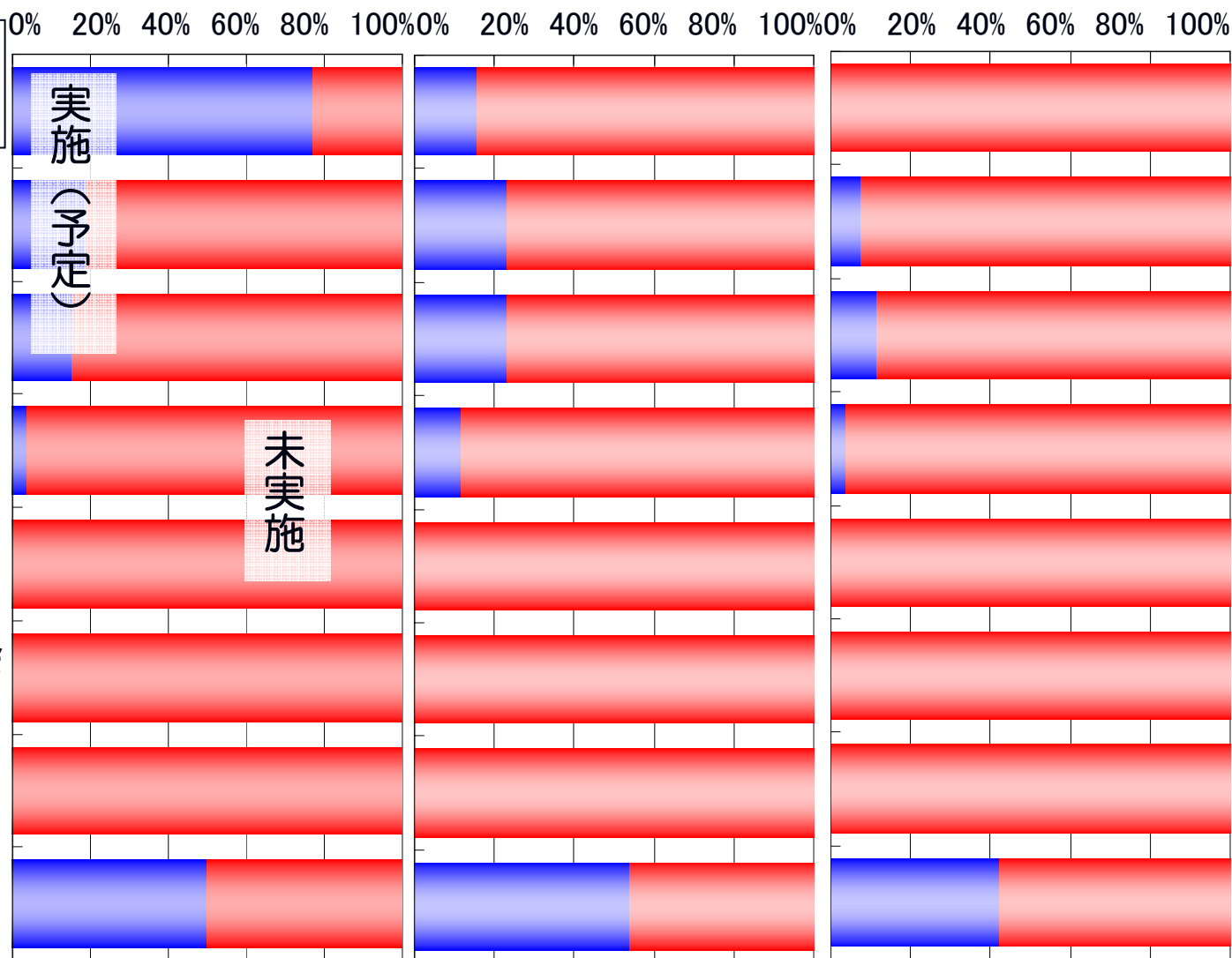
D. 増資

E. CAT BOND

F. 自社による再保険会
社の設立

G. コミットメントライン

H. 国および自治体から
の支援



リスクファイナンスの状況

【港湾】

【台風・洪水】

【大地震】 【新型インフルエンザ】

N=32

■ 実施(予定)
■ 未実施

A. 保険

B. 積立金

C. 金融機関借入れ

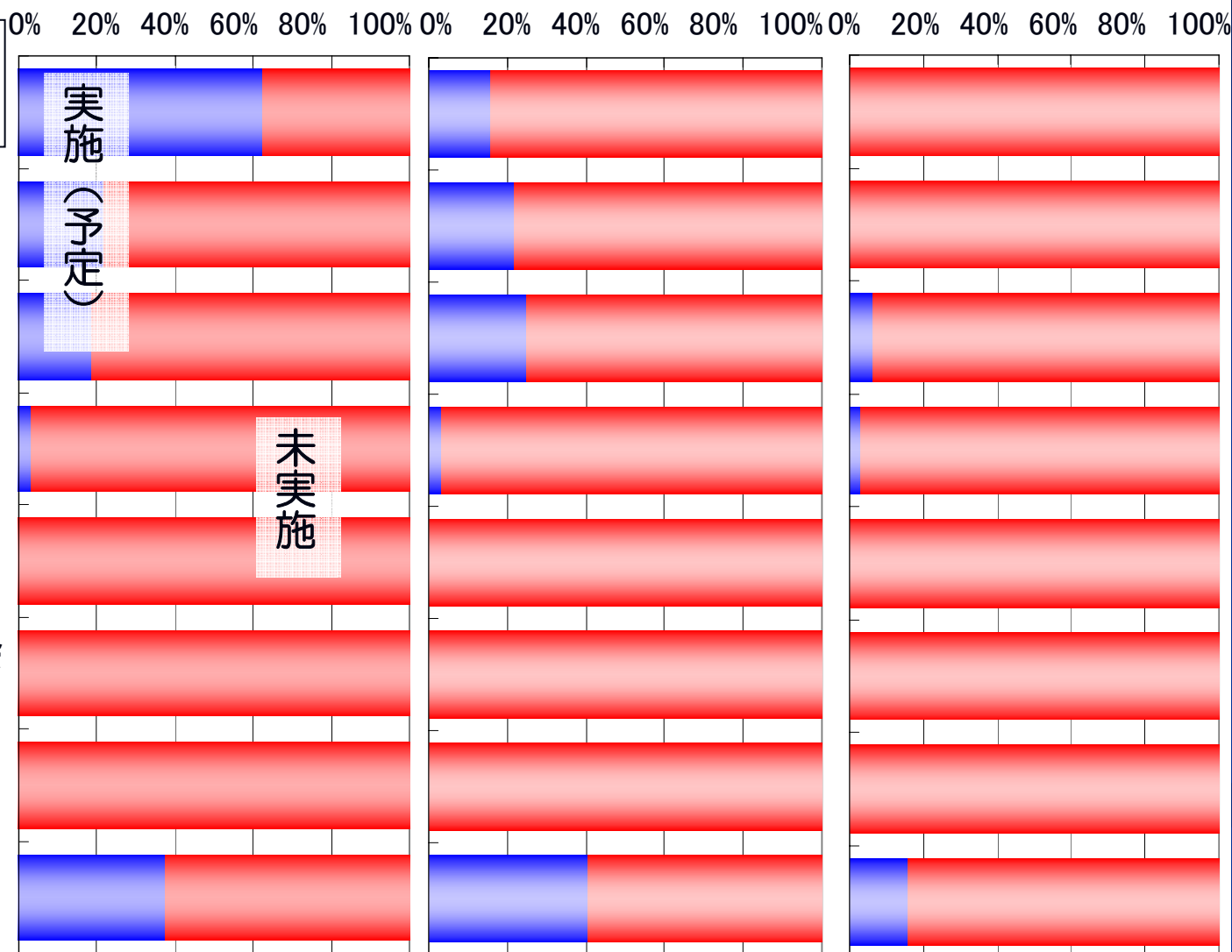
D. 増資

E. CAT BOND

F. 自社による再保険会
社の設立

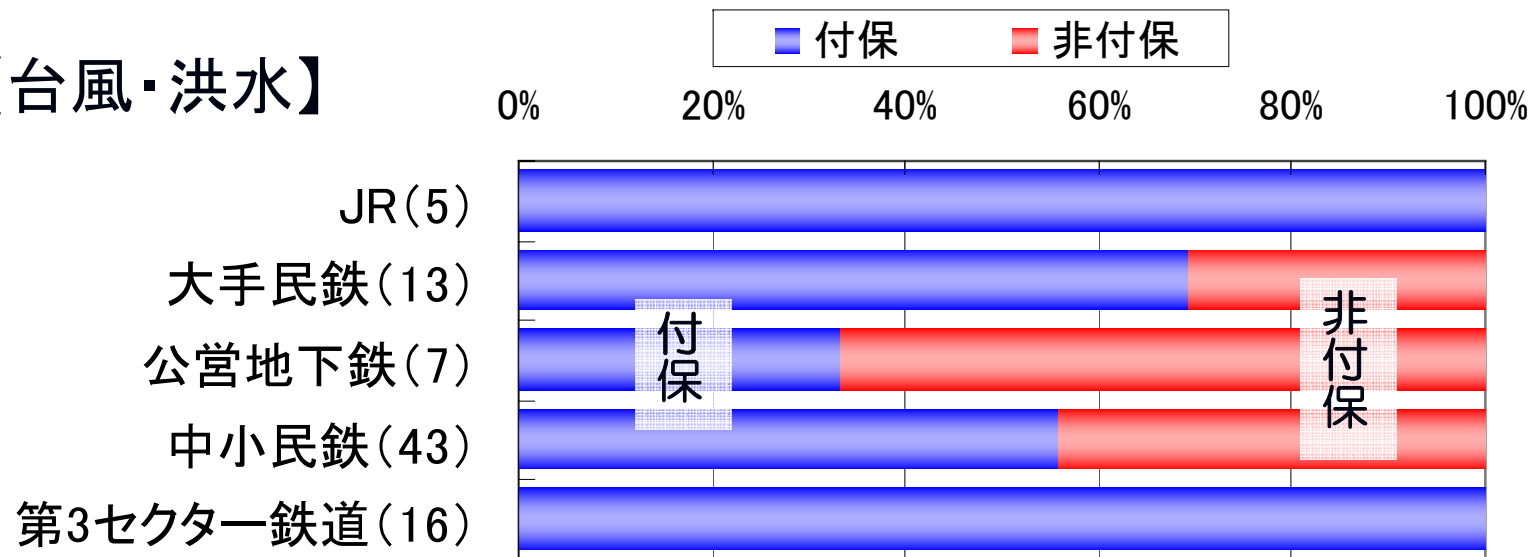
G. コミットメントライン

H. 国および自治体から
の支援

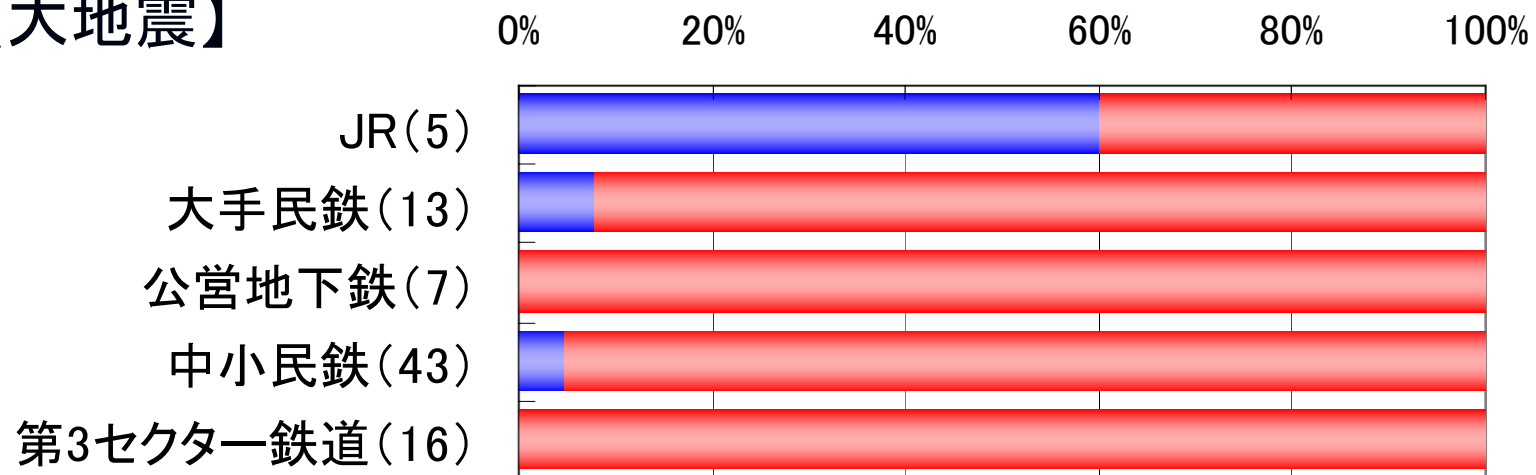


鉄道における保険の付保状況

【台風・洪水】



【大地震】



* ()内は全有効サンプル数

地域の鉄道を支援するための基金の活用

- 地域交通体系の整備と地域の鉄道事業者の経営安定のため、自治体が基金を設立（財源：自治体と民間）
- 使途：交通体系整備・経営赤字の補填・不測の事故等に対する費用
- 事例
 - 朝倉市地域交通体系整備基金：甘木鉄道
 - 2006年7月の風水害（1.26億円）：会社負担0.17億円を基金からの無利息長期貸付金で賄う
 - 四万十市鉄道経営助成基金：土佐くろしお鉄道
 - 2003年12月の風水害（3.0億円）：会社負担1.6億円を基金から全額充当
 - 田川市等三線沿線地域交通体系整備事業基金：平成筑豊鉄道
 - 2005年8月の風水害（176.6万円）：基金から全額充当

公的補助の問題点についての回答

1. 民間企業は補助の対象外(PFI事業者、港湾)
2. 現状復旧に限定(鉄道)
3. 公的補助割合が低い(鉄道)
4. 補助要件が厳しい(鉄道)
5. 手続きが煩瑣である(鉄道)
6. 制度が分からない(鉄道、港湾)
7. その他
 - 阪神・淡路大震災で特別法支援がなされたので、何らかの措置を企業として期待せざるを得ない(港湾)
 - 被災後に具体的な制度が導入されるため、事前に公的補助の規模を想定し難い(鉄道)

保険商品への意見

- 土木構造物保険の団体保険料が零細企業にとって重い負担。国の主導、支援による保険料負担の軽い保険制度の創設をお願いしたい（第三セクター鉄道）
- 地震保険の引受限度額が制限されているため、再調達金額を保険で充分にカバーすることができない（空港ビル）
- 保険を付ける側、保険を受ける側の双方が、複数の企業で対応する仕組み・制度について、国などの公的機関主導での検討をお願いしたい（港湾）

アンケートのまとめ

- リスクファイナンス対応は十分とはいえない。特に地震への対応がほとんどされていない
- 国・自治体への期待が大きい
- 保険料が高いという意見も多いが、一方、団体保険の活用により保険料を下げている例もある
- 新しい金融商品については、普及度、認知度とも低い
- 責任関係が複雑な場合がある

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 先行研究と本研究の位置づけ
3. 災害復旧負担補助制度の現状
4. リスクファイナンスの手法
5. アンケート調査結果の概要
6. 論点の提示と今後の研究の方向

災害復旧に対する国の支援の考え方の明確化①

■ 被災者支援法制

- ・平成10年・被災者生活再建支援法
(国の指定した基金の支給する支援金の1/2を国が補助)
- ・19年・内閣府「被災者生活再建支援制度に関する検討会」で議論
- ・19年改正
 - ①用途を限定しない定額渡し切り＝住宅本体の建設も可
 - ②年収要件の撤廃

＝「個人資産の形成に税金投入はできない」という従来の政府見解に風穴を開けた

(内閣府ホームページ，兵庫県震災復興研究センター：世界と日本の震災復興ガイド 2008クリエイツかもがわ)

災害復旧に対する国の支援の考え方の明確化②

- 公共性が高く、国民生活に不可欠のインフラについては、公営、民営問わず、国の支援のあり方を白紙で検討すべきではないか
- 予算制約も踏まえ、国全体で、整合性のとれた議論をする必要
 - 通常の維持管理のインセンティブを奪わないような内容で明確化されればモラルハザードの回避が可能

保険システムへの国の関与の必要性①

■ 災害復旧事業費の適用実績

(14～18年度)港湾:約700億円 鉄道:約10億円
(阪神大震災)港湾:約1,600億円 鉄道:約250億円

■ 現行保険の問題点

- ・ 土木構造物保険について、地震が免責
- ・ 特約保険は、料率が高く、限度額が低い

→災害時の国の負担を増やさず、また、モラルハザードを避けるという観点からも、**国が再保険を引き受けるなど、何らかの関与が必要ではないか**

☆公的な再保険スキームの必要性については、道路経済研究所(2003-2005)や斎藤誠「交通社会資本の危機管理とリスク・マネジメント」(国際交通安全学会誌, 2007)でも指摘されている

保険システムへの国の関与の必要性②

■ 我が国の地震保険制度（昭和39年～）

・ 居住用建物と動産に限定

①企業物件については、営業保険で地震の危険が担保される

②国民一般の生活安定が制度の目的

（地震保険制度に関する答申 保険審議会 1965）

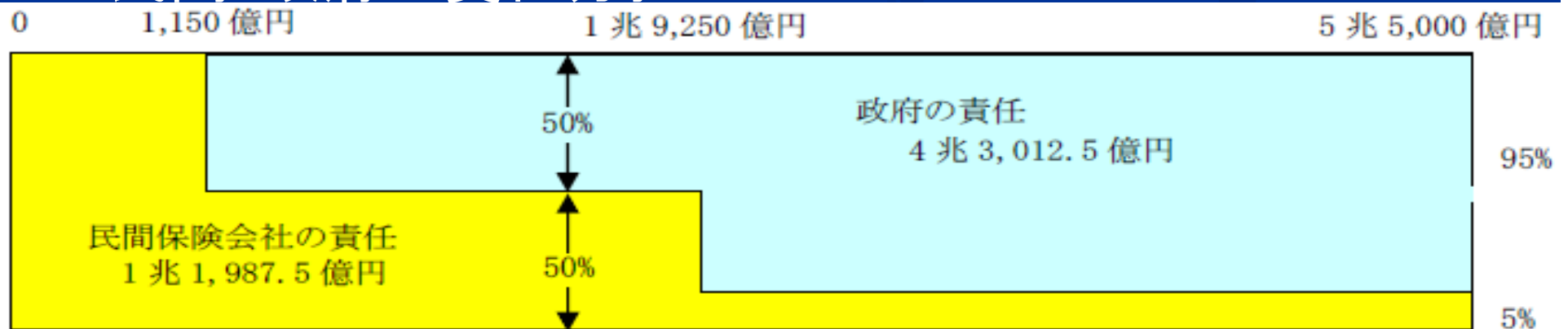
・ 政府による再保険引受け

①極めて大きな損害をもたらすリスク

②低頻度のリスクのため、超長期の保険収支を考える必要

・ 民間・政府が責任分担

（保険金総支払額）



地震保険再保険スキーム

（損害保険料算出機構「日本の地震保険」2008）

保険システムへの国の関与の必要性③

- 貿易保険制度（昭和25年創設の国営保険）
 - ・ 輸出入等において生ずる国際紛争、テロ、相手方の破産・債務不履行等のリスクをカバー
- 貿易の健全な発展
 - ・ 13年：引受業務の独立行政法人化
 - ・ 17年：民間会社の引受業務への参入
 - ・ 19年：全額政府出資の特殊会社への移行が決定
- ・ 現在、政府は再保険を引き受けている
 - ・ 通商政策上の判断の実現
 - ・ 国家の外交力を活用した効率的な回収
 - ・ 長期間の収支相償

（日本貿易保険ホームページ）（経済産業省ホームページ）
（貿易保険分野における官民のあり方検討会とりまとめ2004）

民営化に際しての考え方の整理

- 災害復旧の実施について、責任関係が不明確とならない民営化が重要

(高速道路の例・・・公団民営化後、高速道路資産を保有する機構とそれを利用する高速道路会社は完全に分離されていて、「誰が高速道路や本四架橋の保有者なのか」が全く曖昧な組織体になってしまった)*

- 民営化の趣旨を踏まえ、民営化後の国の支援策をどうするかを検討が必要
- 災害リスクを過度に民間に負わせることによる高コスト化の回避が必要

* 第29回内閣府経済社会総合研究所経済政策フォーラム「災害被害を軽減するために必要なこと:リスクを知り、備え、長続きさせる社会に向けて」, 2007年2月27日, パネリスト齊藤誠の資料)

その他の論点

- 国、事業者団体による情報提供、啓蒙が必要ではないか
- 所有者と運営者（またはPFI等における官と民）の間で明確かつ的確な災害リスク分担がなされているかの検討が必要ではないか
 - cf. 不可抗力リスクを負わされたことへの不満の事例（観光施設等）（総務省 PFI事業に関する政策評価書2008）
- 地域に必要な交通施設については、地域で支える仕組みが必要ではないか
 - cf. 地域交通体系整備基金の活用例

今後の研究の方向

- アンケート結果の更なる詳細な分析による課題の抽出
- 保険についての国の関与の具体的なあり方について、国、地方自治体、保険会社等の意見を踏まえ検討
- リスクファイナンス商品の活用、普及の可能性の検討
- 政策金融、税制優遇措置の現状把握
- 既存不適格施設の扱い、原形復旧主義についての考察
→政策提言に結びつける

ご清聴ありがとうございました