

2 長期借入金 損益勘定から資本勘定に繰り入れられる内部留保金、不用施設の売却等資産充当による自己資金が資本および工事勘定の工事資金、部外への出資金ならびに長期借入金および鉄道債券の償還資金等に不足するときは、長期借入金および鉄道債券による部外資金の調達が必要となる。その借入限度額は、予算総則で定められ、当該事業年度内に全額借入れをしなかったときは、その借入れをしなかった金額を限度として、予算の翌年度への繰越額および未払金の範囲内で、翌年度に繰り越して借入れできる(日本国有鉄道法第42条の2 第10項)。長期借入金の種類は次のとおりである。

(1) 一般会計借入金

ア 運輸省借入金 昭和26・12に車両費(貨車製作費)の資金に充当するため借入れたものである。

イ 大蔵省借入金 昭和24・5・31現在において、国有鉄道事業特別会計負担の公債および借入金は、公共企業体に発足したときに一般会計へ帰属し、国鉄は、この公債および借入金相当額の債務を政府に対して負うことになり、債務証書を一般会計(大蔵省)に差入れた。その借入条件は、一般会計に帰属した公債および借入金の償還期限、利率および利子支払期日をそのまま適用することになった。

この借入金は、全額国債が見合いとなっているので、その元利金の支払は、国鉄→一般会計(大蔵省)→国債整理基金特別会計(大蔵省)のルートにより支払うのがたてまえであるが、国債整理基金特別会計法(明治39年法律第6号)により国鉄から直接国債整理基金特別会計に支払うことになっている。

(2) 資金運用部借入金 公共企業体発足以来の借入金の大部分を占め、昭和39年度末現在の借入金残高は2,869億円で、借入金総額の77%になっている。この借入金は、昭和27年度の歳入不足金補てんのため借入れた30億円を除けば全額工事資金充当の借入金である。

(3) 郵政省簡易保険局借入金 郵政省所管の簡易生命保険および郵便年金特別会計の積立金から工事資金充当のため、昭和33年度30億円、34年度60億円を借入れたものである。なお、34年度に借入れた60億円のうち30億円は、東海道新幹線増設工事資金に充当された。

(4) 世銀(国際復興開発銀行)借入金 東海道新幹線増設工事資金は、わが国の金融情勢からして一部は、世銀から借入れを行なうこととし、昭和33年以来世銀と日本政府および国鉄との間で折衝を重ね、昭和36・5・3ワシントンにおいて日本側政府代表朝海大使・十河国鉄総裁、世銀側アイリフ副総裁との間に保証契約書および貸付契約書に署名が行なわれ、各種通貨

で8,000万ドル相当額の借款契約が成立した。この借入金は、貸付契約附属覚書により東海道新幹線増設工事費の決算額(支払利子を除く)に対して一定率(昭和36年度20%、37年度15%、38年度3%)を乗じた金額を世銀貸付金勘定から引き出すことになり、昭和39・3・25全額(ドイツマルク726,582,776.35、米ドル70,640,138.89、カナダドル2,904,134.47)借入れを完了した。

3 借入条件等 借入条件および債務の残高は、上表のとおりである。(友松 千代松)

かりいれしゃりょうせいど 借入車両制度 借入車両制度は、国鉄が車両新製のための資金不足を補うため、車両メーカーの生産能力を利用し、適切な方法で一時的に購入する方法であって、購入に当たっては、当初5箇年以内に各メーカーより、おおむね均等の割合で分割購入を行ない、賃借料の基準を設け、対象車両の選定に当たっては、その収益性を期待するものとした。この制度の活用により、輸送力増強と近代化に著しい効果を収め、国鉄経営に寄与し、車両メーカーの経営改善上にも成果を収めている。

1 借入車両制度発足のいきさつ

今次大戦で戦前の大きなマーケットであった満州・朝鮮・中国を失い、かつ、戦後の輸出市場の開発が遅れていたわが国の車両工業は、その受注額の大部分を国鉄に依存せざるを得なかった。

一方、国鉄は激増する輸送量に対応し、近代化推進のためには、相当額の車両新造を必要とする状況であったが、資金不足のため、所要の車両新造には、ほど遠い実情にあった。

この窮状を打開する一方策として、当時の十河総裁の構想で、車両メーカーの余剰能力を利用して、車両をある程度まとまった両数の計画生産すれば、車両のコストダウンも可能となり、市中金利と国鉄金利との差を償って余りあるものとし、国鉄が一時的に借用し、購入することになった。また、当時の金融界の情勢も投資資金に余力があり、むしろ確実な投資を期待する傾向が強くなり、国鉄の保証が確実であること、車両メーカーが各取引銀行から融資を仰ぐことは困難でなかったことから、車両メーカーの協力の下に昭和30年に実施することとなった。

2 借入車両制度の内容

以上の構想に基づく具体的取扱いは、次の内容である。

(1) 車両の新製計画、発注、竣功等の取扱いについては、自己資金による車両に準じて行ない、契約は賃貸借契約を結び、竣功後は借入使用する。購入については、5箇年以内に各メーカーより、おおむね均等の割合で分割購入する。

(2) 賃借料は次のとおりとし、未購入車両について、年度ごとに支払う。車両原価償却費(3~4.5%)+金利(6%)。

ここで金利については、比較的低利を採用したが、その後、引上げの要請も強まり、また、借入車両の収益性も予想外に高かったため、昭和33年度分より6.7%に、さらに38年度分より7%に修正された。

3 借入車両の実績

昭和30年度から昭和37年度までの実績は、次表のように当初の予定どおり完了をみた。

回数	昭和30年度	41.4億円
第1回	昭和30年度	41.4億円
第2回	31	52.4
第3回	33	66.1
第4回	35	36.1
第5回	37	92.6
計		288.6

種別	償還期限	利率		昭和39年度末債務残高
		年利	日歩	
長期借入金		分厘毛	銭厘毛	億円
一般会計				
運輸省	無期限	無	利子	20
大蔵省(国債整理基金)	公債見合い分 20年以上 国債見合い分 7~10年	6,305	1727	467
資金運用部	15年 (3年据置を含む)	6,500	1780	2,869
簡易保険局	15年 (3年据置を含む)	6,500	1780	76
国際復興開発銀行	20年 (3年据置を含む)	5,750	1575	283
短期借入金				
資金運用部	年度内	6,500	1780	—
国庫余裕金	年度内	2,920	0800	—
計	—	—	—	3,715