

うに一変し、以後わが国の鉄道は主として国有鉄道として発達することとなった。

—鉄道の有。私鉄の買収。鉄道史。鉄道敷設法。

参考文献 喜安健次郎著 鉄道法規論(昭和5)。鉄道省編 日本鉄道史上・中巻(昭和5)。中川正左著 帝国鉄道政策論(昭和8)。島恭彦著 日本資本主義と国有鉄道(昭和20)。増井健一 わが国資本主義創始期の鉄道(運輸と経済11巻4号) 同わが国資本主義発展期の鉄道(運輸と経済12巻6号)。(梶原清)

てつどうさいけん 鉄道債券 国鉄の財務上、鉄道債券の発行という形式で民間から資金を調達する途が開かれたのは、昭和24・12・14公布をみた法律第262号日本国有鉄道法の一部改正によってである。この法律制定に伴ない、その翌々年昭和26・10には、政令第339号が公布され、鉄道債券の具体的な発行手続が整備されるに至った。しかし、当時はいわゆるドッジ政策が強力に実施されており、一般会計はもちろん、特別会計においても国の財政を民間資金によりまかなうことは許されなかったため、鉄道債券の発行は、実際には認められず、こえて昭和28年度予算によりようやく第1回の鉄道債券が発行されることになった。

1 鉄道債券の性格

鉄道債券は、公募債である而非公募債であることを問わず、債券の発行により民間資金を調達するという点では一般の社債と同様であるが、借入主体が公共企業体という特殊な公法人であり、そのうえ公募の鉄道債券については、政府の元利金の支払保証があること等の点では一般社債とは異なり、むしろ国債に準じた特殊の債券であるといえることができる。いずれにしても、債券という証券化したものが債権者に交付され、市場において転々流通することを原則とするものである。

2 鉄道債券の特色

鉄道債券の特色と思われるものをあげると、つぎのとおりである。

- (1) 無記名式利付札であること(日本国有鉄道法施行令〔以下「令」という〕第13条)。
- (2) 発行方法は募集の方法によること、したがって売出發行が認められない(令第14条)。
- (3) 政府引受が認められている(日本国有鉄道法〔以下「法」という〕第42条の3)。
- (4) 発行に当り運輸大臣の認可を要する(法第42条の2)。
- (5) 発行限度額は一般の社債と異なり、自己資本の額に左右されず、予算という形式で国会の議決を経ることを要する(法第42条の2)。
- (6) 国鉄の営業線およびこれに準ずる重要な財産を担保に供することが禁止されているので、物上担保付とすることができない(法第45条)。
- (7) 一般社債の社債権者集会類似のものが法律上設けられていない。

3 鉄道債券の種類

一般に公募する鉄道債券と特定の者に対して募集を行う非公募の鉄道債券の2種がある。

国鉄では、前者を公募債と称し、後者を利用債と称してこれを区別している。

4 公募債

(1) 発行に至るまでの手続

まず、発行に先立ち、国鉄は受託会社と発行額その他について下打合せを行った後、運輸大臣に発行の認可申請を、大蔵大臣に元利払の支払保証の申請を行う。その後、受託会社、証券

会社の参集のもとに行われる発表会において、発行条件等が発表され募集開始となる。

現在、公募債の募集方法は委託募集(発行事務を第三者に委託する方法)の間接発行(発行の危険を他者に転嫁する方法)という方法、すなわち請負募集の方法をとっている。すなわち、鉄道債券の場合においては、先に述べたように社債権者集会類似の機関がないので、受託会社を設けることによって一般社債権者の保護をはかることとしている。したがって、運輸大臣の発行に対する認可および大蔵大臣の元利払の保証の承認をまわって、受託会社と募集委託契約を締結する。つぎに、政府が鉄道債券の元金の償還および利息の支払について保証をしているため、証券取引法第65条第2項により、銀行および信託会社も鉄道債券の引受を行うことができるので、証券会社を始め、市中銀行、日本長期信用銀行および地方銀行の代表者を含めた強力なシンジケート団が組織され、引受ならびに募集の取扱が行われており、これらの会社と引受ならびに募集取扱契約を締結する。なお、鉄道債券の応募者に対する元利金の支払について、元利金支払事務取扱会社と元利金支払事務取扱契約を締結し、また、このほか登録された鉄道債券について、登録機関と登録事務取扱契約を締結する。

上述の4種の契約を締結することによって、発行態勢が整い、証券会社を通じて募集の勧誘行為が開始されるのである。

(2) 政府の元利金の支払保証

現在の法制下では、法人に対する「政府の財政援助の制限に関する法律」(昭和21・9法律第24号)により、政府は原則として会社その他の法人の債務については、保証契約をすることができないことになっているが、国鉄の政府関係機関であるという特殊性にかんがみ、その長期資金調達の円滑をはかるため、同法の適用を排除し、「鉄道債券および電信電話債券等にかかる債務の保証に関する法律」(昭和28・8法律第129号)により、特別に元利払の保証が与えられている。したがって、発行される債券面には、この債券の元利金の支払について政府が保証する旨の文言が記載されている。

(3) 発行条件その他

鉄道債券の名称は、政府保証第何回鉄道債券といい、現在では起債市場の資金事情に制約される結果、10億円程度の額が起債単位の実績となっている。

券面の種類は、1万円、10万円、100万円、500万円および1,000万円の5種類となっている。

発行価額は、100円につき98円75銭、利息は年7分で年2回各利払期日に指定の元利金の支払箇所を支払われることになっている。償還の方法は、発行日から2年間すえおき、各利払期日に発行額の2%以上を抽せん償還または買入償却し、7年後に全額返還することになっている。

(4) 応募状況

現在の金利体系の下では鉄道債券の消化は、その大部分が金融機関によって行われているのが実情である。

(5) 発行諸手数料(100円につき)

ア	受託手数料	0.04円	受託銀行に対し
イ	引受手数料		
	引受責任料	0.10	引受シ団メンバーに対し
	応募予約料	0.20	大口引受先に対し(引受シ団メンバーを含む)
	募集取扱手数料	0.40	証券会社に対し
ウ	当初登録手数料	0.04	登録機関に対し
エ	元金償還手数料	0.20	元金支払会社に対し