

オ 利息支払手数料 0.30 利息支払会社に対し

これらの諸手数料および利息を勘案した国鉄の負担する発行者利回りは年利7分5厘2毛余となっている。

また、国鉄は政令の定めるところにより、申込者から申込証2通をとるほか、鉄道債券原簿をそなえて、所要事項を記載しなければならないことになっている。

5 利用債(非公募債)

この債券は、国鉄が施行する工事により、直接または間接の便益をうける特定の個人、団体、事業会社またはこれらのものからなる団体にその工事の工事費に相当する債券を引受けさせるもので、昭和29年度から始めて発行されることになったものである。したがって、原則として、この債券の対象工事は部外者の工事費負担という方法で国鉄が施行する受託工事または分担金工事とか、部外者からの寄付行為である無償譲受と異なり、単に受益者が希望するもののみでなく、国鉄としても緊急度が高く、かつ採算性のあるものでなければならないという拘束をうけることになっている。

また、この債券の発行方法は非公募債であるため、経費の節減をはかる意味からも直接発行とすることが望ましいのであるが、一方では、社債権者保護と、これにもとづく債券消化の促進をはかるとともに、他方で市場における流通性を確保する目的から受託会社による委託募集の方法を採用している。なおこの債券は2件以上の工事を対象として発行された場合、1工事に対する債券代金の払込がない場合でも、他の工事に対する代金の払込があれば、この工事は竣工(しゅんこう)させる必要があるので、この工事費に相当する債券は成立するという債券成立の特則を採用している。したがって、申込証には応募額が発行総額に満たない場合においても、債券が成立する旨が明記されている(令第17条)。

なお、この債券については、政府の元利払の保証がない。

(1) 発行手続

この債券は、非公募債であるから、直接債券引受者側と発行に関し同意を得た上、運輸大臣の認可をまて、受託会社と募集委託契約を、元利金支払会社と元利金支払事務取扱契約を、登録機関と登録事務取扱契約を締結すれば足りる。

(2) 発行条件その他

特別第何回鉄道債券と称する。

発行価格は、100円につき100円、利息は年6分、利払は年1回、償還期限は10年、5年すえおき、その後毎年4%以上を利払期日に抽せん償還または買入償却することになっている。

なお、鉄道債券の優遇措置としては、公募債、利用債とも、国鉄の契約保証金、入札保証金および工事の前払金等の担保に額面金額で現金にかわり受入れることにしている。

また、公募の鉄道債券には代用証書制度が適用されており、現物債同様に日銀借入担保・コール担保に利用できるようになっている。(三村 勲)

てつどうざいだん 鉄道財団 鉄道業者が資金調達のために抵当権の目的として、鉄道財産の全部または一部について、法定の動産、不動産および権利をもって組成した鉄道設備の全体をいう。〔鉄道およびその付属物件は鉄道抵当法によるにあらざれば、これを担保に供することを得ず〕と地方鉄道法第8条をもって規定され、鉄道抵当法第3条には、鉄道財団の内容、範囲を掲げている。すなわち、鉄道およびその付属物件についてはこれを組成する動産、不動産について個々に質権、抵当権等の担保の目的に供することができず、必ず有機的一体となった鉄道およびその付属物件を一括して鉄道財団を組成して鉄道

抵当法にもとづく認可の手続を経て抵当権設定ならびに財団登録手続を監督官庁になすことになっており、民法の担保物権の例外をなしている。→鉄道抵当法。(森島省吾)

てつどうし 鉄道史 鉄道の創始およびその発達に関する歴史。

世界鉄道史

軌条は、16世紀のころドイツ、ハルツ地方の鉱山で木製のものが使用されたが、その上を走る車は馬によってひかれたものであった。17世紀中葉鉄軌条が発明され、1820年にはそれがれん鉄となり、鋼鉄となったのは1855年以後のことである。

蒸気機関車は、1679年フランスのターノーの発明したものであるが、道路上を走るものであった。軌条を走る蒸気機関車は、1804年トレビシックによってつくられたが、試運転の域を脱しなかった。1825年英国のストックトン・ダーリントン鉄道におけるスチーブンソンの製作にかかる蒸気機関車ロコモーション号による貨物列車の運転が世界における鉄道の創始とされる。この近代的鉄道は、近々10年を出ないうちに欧米諸国に伝わり、近代社会・文化・経済の発展に大きな原動力となった。

今日、世界鉄道の総延長は、127万km。諸国中、最も顕著な発達を遂げた国はアメリカ合衆国であり、その総延長37万km、世界鉄道の30%弱を占めるに至った。近代における鉄道は、とくに機関車の改良に力がむけられており、アメリカでは、1930年ころからディーゼル電氣化が進み、蒸気機関車の新造はとまった。その他の諸国では、蒸気鉄道が次第に電氣鉄道に変わりつつある。

19世紀末までの鉄道は、陸上交通界の王座を占めていたが、今世紀に入ってから、自動車の急速な発達によって次第にその活動分野をおかされて、今日の鉄道は、自動車との併存を前提とする経営合理化の方向に進みつつある。

日本鉄道史

1 前 史 日本の国土に動かされた最初の汽車は嘉永7年(1854)米国使節ペルリのもたらした蒸気車の模型であった。その後模型蒸気車の輸入、製造あるいは新見豊前守一行がパナマ海峡で実際に乗った経験談等によって、鉄道の知識は、次第に識者の間に高まった。なかんずく福沢諭吉の著わした「西洋事情」(慶応2,1866)は、わが国への鉄道知識の導入にあずかって力あった。汽車という言葉は、この書から生れた。

鉄道建設への具体的運動は、慶応2年ころから外国人によってはじめられ、具体的な請願が何件もあったが、いずれも許可されなかった。明治2年イギリス公使パークスの勸説によって初めて政府の鉄道起業方針がきまったのである。なお軌条は、明治2年北海道の茅沼炭山で敷設されたものがわが国におけるはじめとされるが、これは自然傾斜を利用したもので、動力車を運転したものではなかった。

2 鉄道の創始(明治初年～25年)

(1) 官設鉄道 明治2・11、政府は、東西両京を連絡して神戸に達する幹線鉄道と琵琶湖・敦賀間、東京・横浜間の2支線鉄道を建設する根本方針を決定し、翌3年には民部・大蔵両省所属の鉄道掛を置いて東京・横浜間、神戸・大阪間を相前後して着工した。財政基礎のきわめて貧弱であった政府は、鉄道建設の財源を英国に仰ぐこととしたが、はじめての外資の導入のことでもあり、その獲得までには種々の曲折を経た。技術ももとより外国に仰がねばならなかった。かくて英人エドモンド・モレルを建設技術上の責任者として迎えたのである。

明治5・5(1872)品川・横浜間がまず仮開業し、ついで新橋・品川間の工事が完了して同年9・12(新暦10・14)全線29.1kmが開通して、わが国鉄道の歴史的な第1歩を印した。英国鉄道の創