

機能を発揮できない。そこで鉄道の有機的総合的財産を動産不動産とも一括して鉄道財団を組成して、これを担保として借入金資金導入の途をひらいたものである。民法の担保物権の例外である。

鉄道財団は1個の物とみなされ(法第2条)、鉄道財団の範囲はその財団の所有者に属する鉄道線路、その他の鉄道用地およびその上に存する工作物、ならびにこれに属する器具機械、車両等をもって構成され(法第3条)、所有権、抵当権以外の物権または差押、仮差押もしくは仮処分目的とすることはできない(法第4条第1項)。鉄道財団組成の際、同財団に属すべきもののうちに、所有権(財団所有者の)以外の物権または差押、仮差押、もしくは仮処分目的となっているものがあつたとき、または鉄道財団に属すべき不動産が登記済の賃借権の目的となっていたときは鉄道財団を設定できない(法第4条第2項)。

改正法によれば既設定鉄道財団の存続する過程において同財団の(7) 拡張、(4) 分割、(5) 合併の3制度が財団としての独立的性格から、また債権者と債務者たる鉄道との双方の利益や監督官庁の抵当事務の能率化等から新たに監督官庁の認可のもとに設けられた。

(7) 鉄道財団の拡張 既設の鉄道財団に属する鉄道線路の延長に伴い、当該新線所属設備を既設鉄道財団中に編入(拡張)することである。これは従来新線所属財団を旧財団と別個に切り離して抵当権を設定してきたものであるが、別個の新財団については、その抵当権の実行の際、当該財団所属線路が独立経営するに足る収益を得る可能性にとほしい場合、その抵当権の実行の際における競落人の不利な立場等を考慮したからである(法第13条ノ2)。

(4) 鉄道財団の分割 既設定の鉄道財団を分割することである。既設定の鉄道財団について相当額の弁済があれば、これに伴ってその担保価値は増大する。このような状態においてさらにその財団を担保として融資を受けるためには新債権者は既優先債権者より劣位の抵当権者となるわけである。このような場合、既設の財団を別個の財団に分割してこれに対して第1順位抵当権を設定すれば融資を受けることがもって容易になるため上記の分割を行うのである。ただしこれに伴って既往の債権者の権利を侵害することはできないからその承諾を要することとされる(法第13条ノ3)。

(5) 鉄道財団の合併 既設定の数個の財団をまとめて1個の財団とすることである。従来同一の債権の担保として数個の財団が共同担保となっていることから登録事務、抵当原簿の謄抄本の作成事務手続上大変な労力と手数を要したのであるが、それらの不便を除くため設けられたのが本制度である(法第13条ノ4)。ただし ① 競売手続の開始または強制管理の開始の決定があつたとき ② 合併しようとする財団のうち2箇以上の財団が抵当権の目的であるときは上記の合併は認められない(法第13条ノ4)。

#### イ 手 続

鉄道抵当権の設定または変更は監督官庁(運輸大臣)の認可を必要とする(法第5条)。

設定者は地方鉄道株式会社であることを要し、鉄道抵当権を設定する範囲は、財団の全部または一部である。一部というのは、鉄道線路として独立の態をなしている区間の意味であつて、総括的な財産の一部という意味ではない。

抵当権の認可を申請するには、抵当証書(担保付社債を発行する場合には信託証書)および鉄道財団目録を差出すことを要し、かつ抵当証書には ① 鉄道財団に属する線路の表示 ②

抵当権者・債務者および鉄道財団の所有者の名称および住所 ③ 抵当権の順位 ④ 債権額および償還方法ならびに期限 ⑤ 利率および利息支払の方法ならびに期限を記載しなければならない。なお抵当証書または信託証書の記載事項の変更は、監督官庁の認可がなければその効力を生じない(法第7条第3項)。抵当権設定認可申請に際し添付すべき書類は、鉄道抵当法施行規則第2条に掲げられ、同規則第1条で抵当負債を要する事由を記載して会社の取締役が署名押印して認可申請書を提出する。

認可申請があつた際は、監督官庁は鉄道財団に属すべきものについて財団組成の公告をする。この公告は当該財団に属すべき財産について、所有権以外の物権または差押、仮差押もしくは仮処分等の権利者が権利申出のために設けられたものであつて1箇月を下ることはできない(法第8条第1項)。普通1箇月の期間が採用される。ただし例外として、抵当権の認可申請以前において、あらかじめ財団組成の公告を前記の方法で会社の申請において認めている。この場合公告ののち6箇月以内に抵当権の設定認可の申請がなければその公告は効力を失う。

#### ウ 認 可

以上のような手続を経て認可があれば、鉄道財団として第3条に掲げた資産は当然鉄道財団に属し(法第11条第1項)鉄道抵当権の設定は効力を生ずる。ただし、被認可者たる鉄道会社は認可があつてのち2箇月以内にその抵当権設定登録の申請をしなければならない。もしその申請をしなければ、抵当権設定の認可は効力を失う(法第13条)。

#### エ 登 録

鉄道抵当権の得喪変更または鉄道財団の所有権の移転は、登録をなすにあらざればこれをもって第三者に対抗することをえずと定められ(法第15条)、この登録官庁は運輸省鉄道監督局である。一般の登録事務は法務局の管轄であるのに、鉄道財団を担保とする抵当権に関する登録を運輸省の所管としたことは、鉄道の機能が直接公共的利害を伴う特殊の立場にあるからである。

上記の登録申請には抵当権の設定に関する証書を添付する。

上記のとおり、抵当権の設定認可があつてのち、その抵当権の登録を申請する期間は2箇月間と定められており、鉄道財団の登録も抵当権の設定登録と同時に併せて行われることとなつていたが、改正法によって、従来の鉄道抵当権と鉄道財団の同時登録の制度を改め、この2つの登録を分離して抵当権の設定認可があれば、抵当権の設定登録の申請を待たず、監督官庁はその職権にもとづき鉄道財団成立の登録を直ちに行い、上記登録猶予期間内に未登録鉄道財団の不知にもとづく第三者の損害を防止することになつた(法第28条ノ2)。

鉄道財団に関する登録は監督官庁(運輸省)に備付けられた鉄道抵当原簿についてこれをなすものであり、この原簿は1個の鉄道財団について1用紙を設けることとされている。

同一の鉄道財団をもって数個の債権を担保するため、抵当権を設定したときの抵当権の順位は、登録の前後によることとなる。

鉄道抵当原簿の記載様式は、鉄道抵当法施行規則第9条にもとづいて様式が定められている。

鉄道抵当原簿に登録を完了したときは、抵当権設定の場合には、抵当証書または信託証書に登録番号、申請書受付の年月日、受付番号および登録済の旨を記載し、官印を押印してこれを申請者に還付する。

なお鉄道抵当原簿に鉄道財団成立の登録をしたときは、鉄道