

は買収をなさんとするときは、これを拒むことをえず」という旨の条文を命令書に設けこれを特許した。

2 現行私鉄買収制度

現行私鉄買収制度を地方鉄道と軌道の2に分けて説明する。

(1) 地方鉄道の買収

既述のように明治39年の鉄道国有法は、私鉄の性格を1地方の交通機関に縮小した。さらに大正11年の鉄道敷設法はその第3条(現行第2条)において、国有鉄道の敷設予定線路に該当する線路に対しても、1地方の交通を目的とする地方鉄道の免許をすることができる旨の規定が設けられ、国有鉄道の予定線に該当する地方鉄道の免許による敷設も行われるようになった。地方鉄道の政府による買収はこのような性格をもつものばかりでなく、公益上の必要からすべての地方鉄道に対して行うことができるのである。

ア 強制買収

政府が公益上の必要によって、地方鉄道(工事中の線路を含む)の全部または一部およびその付属物件を買収しようとするときは、地方鉄道業者はこれを拒むことのできない受忍の義務を負う(地方鉄道法第30条)。公用徴収の一種である。買収価額の計算方法、買収代価の弁済方法等については、いずれも法律に明文をもって規定され、買収代価として交付される国債証券の発行のためには単行の法律が公布される。

(ア) 買収価額の計算 地方鉄道法第31条に規定されている。

A 原則的計算方法

この計算方法は企業の評価法からいうと、収益力還元法(または稼ぎ高法)といわれるものであって、被買収地方鉄道の妥当な建設費に対する1年間の妥当な益金率を、買収の日における建設費に乗じて妥当な企業益金を算出し、これを20倍すなわち5分還元した金額が買収価額である。これを式で表示すればつぎのとおりである。

$$(\text{建設費} \times \text{益金率}) \times 20 = \text{買収価額}$$

20倍が5分還元であるという意味は、 $5\text{分} = \frac{5}{100} = \frac{1}{20}$ であるから、企業益金を5分で還元して資本化(capitalize)するということとは、同益金を20倍することになる。

以上の原則的計算を適用する場合の要件はつぎの2点である。

(A) 当該被買収の地方鉄道の線路が、最近の営業年度末までに満3箇年を経過していること。

(B) 3年間の建設費に対する益金の平均割合が年5分以上であること。

以上2つの要件中買収計算期間を3年間としたことは、企業としての妥当な収益力を、買収の時点に近接する過去3年間の当該被買収鉄道の業績に求めたのである。また益金率の平均割合が5分未満であれば、その益金率を買収の日における建設費に乗じてこれを20倍しても、買収価額は当該建設費以下となる。この場合は後述B、例外的計算方法の中で説明する。

さて原則的買収計算法の計算の基礎となる構成要素をつぎのとおり分析して述べる。

a 建設費

建設費の内容については、地方鉄道法施行規則第53条に、鉄道およびその付属物件を建設・取得または改良するために要した実費決算額を基準とする旨が定められている。

b 益金

最近の営業年度末からさかのぼり3箇年(6箇月決算なら6期間)間の営業収入合計額から、これに対応する営業費および重役賞与金の合計額を控除した残額が益金である。

なお営業収入、営業費の内訳を示すつぎのとおりである。

営業収入＝客車収入・貨車収入その他運輸営業上の諸収入の決算額

営業費＝鉄道運輸営業費、軌道およびその付属物件の保存復旧の費用、改良工事の際の撤去物件の除却費、諸税その他の諸費用の決算額

以上のとおり営業収入中には一般の雑収入を含まない。また雑収入中で営業費と関連あるものは、営業費中に戻入されることとされる。なお以上の会計用語は、昭和26・1運輸省令第2号による地方鉄道業会計規則の別表、営業報告書様式中の勘定科目によって根本的な改正が行われたので、今日の地方鉄道の会計勘定科目の実情にそわないものがあるが、一応現在の規定そのもので記した。

c 益金率

既往3箇年間の営業収入の合計金額から、同営業費等の合計額を控除した残額、すなわち益金を当該期間の毎決算期末の建設費の合計額で除してえられる比率をいう。この比率は決算期が年2期の場合はこれを2倍するのである。これは6期間分の建設費を合計して益金を除したときは、半年分の益金率しかえられないので、これを2倍するのである。益金率算出のための少数点以下のけた数は、建設費の合計額の10円以上のけた数と一致させる。すなわち100万円台の建設費に対して益金率を算出するためには、小数以下7位まで除して6位に止めるのである。

d 還元率

還元率が5分であることの意味は、改正前の地方鉄道法第35条において、買収代価として券面額による5分利付国債証券を交付したからである。すなわち益金を5分で還元すれば(20倍すれば)交付すべき5分利付国債証券の額に資本化され、この国債証券の交付を受けてこれを保有すれば、毎年被買収前と同一の利潤を被買収鉄道は持続できるという理由にあったのである。この還元率は遠く鉄道国有法による同様の買収法規を受継いだものである。しかるに昭和14年上記第35条を改正し、従来の券面額による5分利付国債証券の交付方法を改めて、時価を参しゃくして定められた国債証券を交付することとなった(実際には昭和9年法律第2号によって、時価をもって換算した5分未満の国債証券を交付することに改められていた)。このようにして地方鉄道法制定当初の5分利付券面額による国債証券の交付は、単純に利率を特定しない時価換算の国債証券の交付ということに改められているので、還元率5分そのものに昔日のような合理性は少ないようである。企業評価の1方法である収益還元法に使用される、いわゆる企業の公正収益を基礎とする場合の益金率とは多少性質が異なる。

B 例外的計算方法

(A) 最近の営業年度末までに運輸開始後3年を経過した線路を含まない線路

この場合の買収価額の計算方法は、買収の日における当該開業線の建設費以内において、政府と当該被買収鉄道と協定した額で決定される(地方鉄道法第31条第1項第1号)。

(B) 工事中の線路および買収の日までに未だ使用開始に至らない改良施設

この場合の買収価額の計算方法は、買収の日における改良施設にかかる建設費(いまの建設仮勘定)以内において、政府と当該被買収鉄道と協定した額で決定される(前掲法第31条第1項第2号)。

以上(A)(B)の過去における適用の実例として鶴見臨港鉄道株式会社増設貨物線がある(昭和18年買収)。