

(C) 原則的計算方法によって算出された買収価額が、買収の日における被買収地方鉄道の建設費以下となった場合（前掲法第31条第2項）。

この場合においてはたとえ益金があっても、過去3箇年間の平均益金率が5分未満であれば、原則的計算方法によって同益金を5分還元しても、買収価額は買収の日における建設費以下となる。そこで前示(A)(B)と同様政府と当該被買収鉄道との協定にもとづいて、買収の日における建設費以内で買収価額が決められたが、昭和3年から4年にわたる第56帝国議会において、地方鉄道法の改正案が審議された際、貴族院の希望決議により、収益の少ない鉄道を買収する際は適切公平な価額を定め、議会の協賛を経べしということとされた。この結果定められた(C)の買収価額計算法はつぎのような公式に改められた。

$$\frac{(\text{建設費} \times \frac{\text{益金率}}{.050}) + \text{建設費}}{2} = \text{協定買収価額}$$

以上の算式による協定買収価額の計算方法は、従来の協定買収価額のような恣意(しい)的計算方法を改めて、これを標準的な公式計算化したものである。

(D) 欠損のため原則的計算方法によって買収価額の算出ができない場合

最近の営業年度からさかのぼり、3箇年間の営業実績があっても、当該計算期間の収支差額が欠損となったときは、益金の還元ができない。そこでこのような場合の買収価額の計算についても、買収の日における建設費以内において、政府と被買収鉄道との協定価額ということとされるが（前掲法第31条第2項）、この協定価額の恣意的要素をなくするため、前示(C)の末尾に記した第56回帝国議会における貴族院の希望決議にもとづいて、設けられた協定買収価額算定の公式を適用するとき、還元率が欠損のときはゼロとなるので、買収価額は買収の日における建設費を折半した金額となる。

C 補足的買収計算

(A) 建設費に属する資産の増減等

買収すべき地方鉄道の鉄道およびその付属物件(建設費)は、原則的計算方法によっても例外的計算方法によっても、その増減はただちに買収価額の大きさに影響する。そこで主務大臣には建設費の内容を吟味する査定権があるが、買収の日における建設費の妥当性を確保するとともに、買収価額計算期間における補修費の決算の標準的修正をする意味において、つぎの事項が規定されている。

a 建設費に属する資産の増減の認可(前掲法第36条の2)

買収が決定してからのち、買収の対象となる建設費に属する資産について、被買収鉄道が作為的に不要な増減をなすことを防ぐため、政府は被買収鉄道の建設費の増減を来すべき事項について認可を受けさせ、かつ認可を受けないときはこれを査定することができることとした。

b 建設費に属する資産の補修(前掲法第33条)

これを (a) 買収の日においてなすべき補修のけ意 (b) 買収価格計算期間末以前になすべかりし補修をなさなかった場合の2つに分ける。(a)の場合は当該補修に要する金額は買収価額から控除する。(b)の場合は(a)と同様に買収価額から当該所要補修費を控除すると同時に、買収計算上の営業費のなかにもこれを算入する。

(i) 買収代価の交付(前掲法第35条)

以上(i)によって計算された買収価額にもとづいて、買収代価として国債証券が被買収鉄道に対して政府から交付される。こ

の国債証券は既述のとおり、昭和14年以来利率を特定しない時価換算による国債証券を交付する制度に改められた。(この点買収価額の計算の項中A原則的計算方法(B)のd還元率の項について一部既述参照)時価換算の権限は大蔵大臣にある。

買収国債の発行のためには、当該地方鉄道買収のため公債発行に関する法律が単行法として制定公布される。

国債交付額の算定公式はつぎに掲げるとおりである。

$$\text{買収代価} \times \frac{100}{\text{交付国債時価}} = \text{国債交付額}$$

なお買収資産の政府引継後、買収代価たる国債発行が遅れるような場合、同国債の利子が概算払として、被買収鉄道の従前の決算期ごとに、買収代価の支払のあるまで支払われることが認められる(前掲法第35条)。

(g) 買収の跡始末

買収の主目的たる地方鉄道の鉄道およびその付属物を政府が買収した結果、被買収鉄道がその有する当該買収の対象外の資産について、営業を継続できない程度の経済的な打撃を受けた場合、被買収鉄道が政府から救済をうける権利等はつぎのとおりである。

A 残存開業線(その付属物件をふくむ)の買収請求権(前掲法第30条第2項)

B 残存未開業線の経営廃止補償請求権(前掲法第35条の3)

Aについては、その買収計算法としてはとくに明示されたものがないので、一般の買収価額計算方法に準ずるものであろう。

Bについては、未開業の経営を廃止した場合であり(法文には営業を継続すること能わざるに至りたるときという字句を使用しているが、営業という語は将来の経営と解すべきである)。この補償金の算出方法は既述の買収価額の計算法に準じてこれを行い、その補償金額から残存物件を控除した残額が補償金である。工事未着手の線路に対する補償は、測量監督費等から残存物件の価額を控除した残額の範囲内で政府が定める(前掲法第36条第1,2項)。

補償金額の支払については、買収代価の支払方法に準ずる(前掲法第36条第3項)。

C 兼業の買収

兼業については、前示A、Bほど救済の必要が認められないので、A、Bが政府に対する請求権であるのに反し、被買収鉄道の兼業についての買収は、政府の一方的意思によって決定される。過去における実例として中越鉄道の遊園施設、阿波国共同汽船の連絡船、岩手軽便鉄道の索道がある。

D 抵当権付債務の承継

被買収物件に設定された被買収鉄道の抵当権付の債務を政府が承継して、抵当権者に対してその被買収鉄道への貸付をなした際の、貸付期限による利益を保護する規定が、鉄道抵当法第26条に設けられているが、今日では死文化している。買収の際はかならず、買収物件に対する鉄道抵当権は抹消されることとされているからである。

(x) 買収実行手続

過去において実行された買収手続を要約すればつぎのとおりである。

A 買収鉄道の決定

B 鉄道会議への諮問

C 鉄道買収のための公債発行に関する法律案の国会への提出

D 同上法律の制定公布

E 買収日の決定、被買収鉄道への通知