

認定基準として ① 気象・地勢・道路等の状況にかんがみて、他の交通機関により代替することがいじりしく困難なもの
② 経営困難なため老朽化した設備の取替えおよび修繕を行うことがいじりしく困難である。という2条件を具備することが必要である。

エ 借入金利子補給 以上に掲げた認定鉄道・承認鉄道が運輸大臣の指示にもついで当該地方鉄道の設備の改良を行う場合(改良補助にかかわる分をのぞく)、当該改良工事が借入金でまかなわれるとき、債務者たる認定鉄道もしくは承認鉄道が、債権者たる金融機関に対して支払うべき借入金利子の負担を軽減するために行われる補助であって、政府と金融機関との間に結ばれる、政府の金融機関に対する利子補給契約によって行われる。

(2) 間接補助

本法の第3条の規定による認定鉄道(新線認定鉄道については敷設の完了したもの)、および同条の規定によって承認をうけた改良計画を完了した地方鉄道の固定資産税および事業税に関しては、地方税法第6条の規定の適用があるものとされ、したがって同条によれば、地方公共団体は公益上その他の事由によって課税を不適当とする場合は、課税をしないこととされる。

(3) 補助金または補給金の計算

ア 補助金の計算

(7) 新線補助 補助率は予算の範囲内で、固定資産の価額の年6分に相当する額を限度とする(本法第8条において6分に相当する額を補助するとあるが、昭和29年法律第129号、補助金の臨時特例に関する法律第20条で、上記のとおり読かえる)。益金率が固定資産の10%をこえる場合は、補助は停止される。益金算出の方法は本法の施行規則に規定されている。営業収入中には営業外収益を含み、営業支出は営業費に諸税を加えた額に、営業外費用中借入金利子等を含むものとする(臨時雑的な費用をのぞく)。なお同整備法施行の日を含む営業年度の前営業年度末からさかのぼり1年間の常態と認められる営業費(標準営業費)が、実際営業費を下まわった際は標準営業費が採用される。その反対の場合は実際営業費が採用される。補助期間は当該新線が運輸営業を開始してから10箇年である。

(4) 欠損補助 認定期間中の当該補助営業年度の欠損相当額を、毎年予算の範囲内で補助金として交付する。益金の算出方については、前示新線補助を参照(なお、欠損相当額については前掲補助金の臨時特例に関する法律によって、欠損に相当する額を限度としてと読替えられる)。補助期間については特別の制限はない。

(5) 改良工事補助 承認をうけた改良計画による改良工事が完了してからのうち、当該固定資産の価額の年6分に相当する金額を予算の範囲内で支払う(前掲補助金の臨時特例に関する法律で6分に相当する金額とは、6分に相当する額を限度としてと読替えられる)。

なお新線補助と同様、補助期間は当該改良工事完了後10箇年である。益金率(当該改良工事に属する全固定資産と益金との比)10%をこえるときは補助は停止される。益金の算出法については新線補助を参照。

イ 補給金の計算 認定または承認鉄道が政府の指示にもついでなす地方鉄道の設備の改良工事費について、当該鉄道が借入金によってこれを行う場合、政府が当該鉄道の金融機関に対して支払うべき利子を政府と債権者たる金融機関との間の利子補給金に関する契約にもついで、政府が金融機関に対して利子の補給をなすのである。この場合における補給金算出の

基準は、当該金融機関が通常それと同種類の融資を行う場合の利率と7分5厘との差額の範囲内で、運輸大臣が定める告示(未公布)で定める額を限度として、政府が当該金融機関に対して利子を補給することができる。補給の年限は当該利子補給の契約をしたときより8箇年間とされる。なお政府と金融機関が利子補給契約を結ぶ場合には、利子補給金の総額が国会で議決した総額をこえることはできないこととなっている。

2 補償

国鉄が地方鉄道と接近または並行して線路を敷設して運輸を開始したため、地方鉄道業者がこれと接近または並行する区間について ① 営業を継続することができなくてこれを廃止した際、国鉄がその損失を補償する場合(廃止補償) ② 営業は継続できるが、その収益がいじりしく減少したことによって、益金減少による損失を生じ、これを国鉄が補償する場合(継続補償)の2つがある。

(1) 廃止補償 廃止補償の場合は、国鉄の営業を開始した日の属する営業年度の前事業年度末からさかのぼり、過去3箇年間の当該廃止区間にかかわる固定資産に対する平均益金率を算出して、これを国鉄が運輸開始した日における、当該地方鉄道の固定資産の価額に乗じてえた益金を12%で還元して、収益に見合った企業評価をして、これから残存物件の価額を控除した額とする。この場合の固定資産価額は実際の簿価を基礎として、資産再評価法等にもとづくところの適正な評価額である。益金の還元をしても、固定資産の価額に達しないとき、または営業開始3年未満のものは、国鉄開業の日における固定資産の価額とされる。益金の算出方の細目については本法施行規則に定められている。

(2) 営業継続補償 前示(1)の計算と同様の平均益金率を算出して、これを補償金計算期間中の毎営業年度末の、営業用固定資産の価額に乗じてえた額に不足する金額を補償金額とする。なお平均益金率算定の基礎となる既往年度が3年に満たない場合は、その3年に満たない実際の益金率による。補償の継続期間は運輸開始後5箇年をこえることはできない。また継続補償と廃止補償とを同時にうけることもできない。以上2種の補償計算は政府が行い、補償は国鉄がこれを行う。ただし、国鉄の新線の敷設が政府の命令にもとづくときは、政府は国鉄に対して、当該補償金に相当する金額を支払う。——地方鉄道軌道の補償。(森島省吾)

ちほうてつどうきどうとうけいねんぼう 地方鉄道軌道統計年報 運輸省鉄道監督局(民営鉄道部)が編集作成する地方鉄道および軌道の運輸・運転・施設・職員・経理等に関する諸統計の年報であって、通例毎年3月ごろに前年度分(たとえば昭和30・3に昭和28年度分)の年報が作成されている。地方鉄道および軌道に関する諸統計の年報としては、昭和23年度までは鉄道統計年報の監理篇に集録されていたのであるが、24・6国鉄が運輸省から分離独立したのに伴ない、24年度以降鉄道統計年報から分離して別個に作成されるようになったのである。この統計年報の基礎資料となるものは、地方鉄道業者および軌道経営者がそれぞれ運輸大臣に提出する営業報告書および統計報告書であって、これらは毎営業年度経過後2箇月以内に所定の様式にしたがって調製し、所管陸運局長を経由して運輸大臣(運輸省鉄道監督局民営鉄道部)に提出されるのである(地方鉄道法施行規則第49条、軌道法施行規則第27条)。

内容は地方鉄道と軌道の2部に大別され、両者に共通な項目として ① 免許(特許)・免許失効(特許失効)・開業・合併・譲渡 ② 営業年度区分 ③ 線路線数別延長および停車場数