

第4表 地方鉄道軌道整備法による補助金

年度	新線補助によるもの		欠損補助によるもの		補助金 合計
	鉄道数	補助金	鉄道数	補助金	
昭和28	7	千円 9,805	—	—	千円 9,805
29	8	13,687	6	8,813	22,500
30	8	11,814	6	9,561	21,375
31	5	8,208	5	8,892	17,100

事業年度における損金算入が認められ、運輸の確保または災害の防止のための設備については、当該設備の取得後3年内にかぎり法定償却範囲額の5割増の償却が認められる。

#### イ 地方税に対する免税

(ア) 地方鉄道軌道整備法にもとづく地方税の免除および不均一課税 地方鉄道軌道整備法第23条において、同法第3条の規定による認定鉄道、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・軌道にかかる、固定資産税および事業税については、地方税法第6条の規定の適用あるものとされ、同第6条は地方公共団体は、公益上その他の事由によって課税を不適当とする場合においては、課税をしないことがあると規定する。すなわち整備法第23条の規定による固定資産税・事業税の不均一課税は、一にかかって地方公共団体の独自の判断にまつほかはないのである。しかしながら地方税法は、整備法上の認定鉄道等に対して特別の減税規定を設けた。

#### (イ) 地方税法に設けられた地方税の減免

##### A 地方鉄道軌道整備法による認定鉄道に対するもの

#### (A) 営業用固定資産について既納の不動産取得税の還付

新線補助鉄道として補助金の交付をうけた認定鉄道は、補助の対象となった営業用固定資産のうち、不動産取得税納付の対象となった部分につき、既納の不動産取得税があったとき、同認定補助鉄道の申請にもとづいて、地方団体は当該不動産取得税にかかわる地方団体の徴収金のうち、補助金算定の対象となる営業用固定資産に属する当該不動産に対する補助金に相当する額に、不動産取得税率を乗じてえた金額にかかる、地方団体の徴収金を同認定補助鉄道に還付する(地方税法第73条の28)。

(B) 事業税の課税標準の特例 新線または欠損補助鉄道として認定をうけた地方鉄道等の事業税は、その認定をうけた日の属する事業年度から、当該認定を受けた日以後3年を経た日の属する日の直前の事業年度までの、各事業年度の事業税の課税標準を、収入課税によらず、所得課税によるべきものとされた(旧地方税法第72条の18第2項)。その後地方税法の改正により地方鉄道は全面的に所得課税に改められた。

#### B 一般地方鉄道に対する地方税の軽減

(A) 電気ガス税の免税 地方鉄道業者(軌道事業者をふくむ)で、主として電気を動力として運輸事業を営む者が直接一般交通のため、旅客または貨物の運送の用に使用する電気に対しては、電気ガス税を課することはできない(地方税法第489条第5項)。

#### (B) 固定資産税の課税標準の特例

a 発電所施設、送電施設の用に供する家屋に対する課税軽減 上記の施設の用に供する家屋の固定資産税の課税標準については、固定資産税を課せられることとなった年度から5年度分の固定資産税の課税標準について、当該固定資産価格の $\frac{1}{3}$ とし、その後5年度分の固定資産税については、当該固定資産の価格の $\frac{2}{3}$ とする(地方税法第349条の2第1項)。

b 線路設備・電路設備等の構築物 新たに営業線路を開業するために敷設した線路設備・電路設備その他政令で定める構

築物(軌間拡張・複線化のために敷設した構築物)に対する課税標準については、新たに固定資産税を課せられることになってから5年度分の固定資産税については、当該構築物の価格の $\frac{1}{3}$ と、その後5年度分の固定資産税については当該構築物の価格の $\frac{2}{3}$ とする(前掲法同条第2項)。

c 企業合理化促進法にもとづく機械設備等 同法第4条第3項(法人たる試験研究者の機械設備等の取得)または同法第6条(減価償却の特例)の規定の適用をうける機械設備等(前掲a・bに掲げるものを除く)に対して課する固定資産税の課税標準は、当該機械設備等に対して新たに固定資産税が課せられることになった年度から3年度分の固定資産税にかぎり、当該機械設備等の価格の $\frac{1}{2}$ とする。

d 帝都高速度交通営団に対する特例 帝都高速度交通営団が直接地下高速度交通事業の用に供するトンネルに対しては、固定資産税は免除される(地方税法第348条第12項第2号の2)。ただしこの免除措置は、昭和29・1・1以後において建設されたトンネルについてのみ適用がある(地方税法付則第27項)。

3 補助成績 軽便鉄道補助法制定施行以来、各補助法によって交付された政府補助金の実績は第1~4表のとおりである。—地方鉄道軌道整備法。

参考文献 藤川福衛著 鉄道会計(1943)。(森島省吾)

#### ちほうてつどうきどうのほしょう 地方鉄道・軌道の補償

政府または国鉄が地方鉄道・軌道に対して、法律の規定にもとづいてなす損失補償をいう。1. 政府の強制買収による残存未開業線の損失補償、2. 国鉄の接近または並行運輸開始にもとづく開業線未開業線の損失補償の2つにわけられる。

1 政府の強制買収による残存未開業線の損失補償 政府が地方鉄道または軌道を、地方鉄道法第30条もしくは軌道法第26条の規定で強制買収した場合の、地方鉄道・軌道の有する残存未開業線の経営廃止に伴なう、当該地方鉄道・軌道の損失を補償することをいう。強制買収の跡始末的な補償である(地方鉄道法第35条の3)。以下の説明は地方鉄道軌道とも内容はまったく共通である(軌道法第26条で地方鉄道法の買収補償に関する諸規定が準用となる)。したがって地方鉄道の呼称のなかに軌道を含める。

(1) 補償金の計算方法 残存未開業線の態様をつぎの2つに分ける。

ア 工事に着手していたとき 買収の日における当該未開業線の建設費の額以内において、政府と当該地方鉄道との間で協定した額から、残存物件の価額を控除した残額以内で政府が補償金を定める(地方鉄道法第36条第1項)。

イ 工事未着手のとき 買収の日における測量および監督費等から、残存物件を控除した残額以内で政府が補償金を定める(前掲法同条第2項)。

(2) 補償金の支払方法 強制買収の場合の買収代価の支払に関する規定が準用されるから、当該補償金の支払は時価を参しゃくして定められる国債証券をもって支払われる。

2 国鉄の接近または並行運輸開始にもとづく開業線未開業線の損失補償 国鉄が地方鉄道・軌道(以下両者を地方鉄道という)に接近し、または並行して鉄道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し、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、国鉄がその廃止による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ちじるしく減少して損失を生じ、これを国鉄が補償する場合(継続補償)の2つがある(地方鉄道・軌道整備法第24条)。