

社に対しては1マイル当り8,000円(明治33・1)を特別補助命令書でそれぞれ補給した。

(f) 収益補助 未開業中の株式資本に対する利子補給としては、日本鉄道株式会社に対する年8分を最高とし、北海道炭鉄鉄道、九州鉄道各株式会社に対しては年5分を補給し開業後は自己資本に対する純益率について、日本鉄道株式会社に対しては年8分に不足する額を補給した。とくに北海道炭鉄鉄道株式会社に対しては、明治30年から同32年に至る3年間、上記の方法をやめてそれぞれ80,000円60,000円25,000円の補助金が交付された。

イ 一般の補助制度 個別的補助制度による補助が、補助をうける各鉄道ごとに具体的に定められたのに対して、一般の補助制度においては、統一的な補助法規のもとに私鉄一般に対して補助が行われるのである。いわゆる私鉄の補助制度はすべてこの中に属するのである。

この制度による補助はその制定の目的から平時補助・戦時補助・災害補助の3つに分けられる。

(7) 平時補助 この補助は私鉄の建設を促進する目的をもって始められ、さらに営業継続の助成を目的とする補助に進展した。この補助に属する私鉄の補助法はつぎに示すものである。

A 地方鉄道補助法(明治44・3法律第175号) 本法はわが国私鉄補助法の代表的なものであり、最初軽便鉄道補助法として制定され、大正8年地方鉄道法の制定公布によって地方鉄道補助法と改称し、昭和22・3・31同法の付則に定める補助期限の満了によって、補助金交付の機能を停止していたが、昭和28・8法律第169号地方鉄道軌道整備法附則第2項をもって廃止された。

本法が制定されたおまな目的は軽便鉄道の建設促進であり、明治39年から同40年に至る4,542kmにおよぶ大私鉄鉄道の国有化に伴って、私鉄の性格が地方の交通機関に縮小され、従来の大規模な私鉄としての規格を必要とした私鉄鉄道法かわりに、簡易軽便に敷設のできる軽便鉄道法が制定公布され、同法にもとづく軽便鉄道の普及のため、補助政策がとられたのである。本法をもって初めて一般的な私鉄の補助法規が確立されたのである。

本法は昭和12・3法律第27号によってその内容に大改正をみたが、便宜上この改正前を旧法、改正後を新法に区分して説明する。

(A) 旧法による補助 軽便鉄道の建設奨励が目的である。補助の方法は収益補助であって、建設費に対する一定率を補給し、補給の限度は被補助鉄道の益金の大小によって決定される。補助の公平を期するためである。補助金の算定原理はどの補助制度においても比較的簡単であるが、交付の公平を期するために設けられた益金の算定方法に複雑性がある。そして益金の算定の公式は「営業収入-営業費=益金」であるが ① 営業費を実際営業費としてそのまま認めるか、認めるとしてもどの範囲の営業費に限定するか ② 妥当な客観的標準をもって決められる公式営業費によるか ③ 実際営業費と公式営業費の折半によるかの3法が問題となるのである。本法による補助制度の内容を a 補助期間 b 補助率 c 補助期限 d 補助金計算上の営業費に分けて述べる。

a 補助期間 本法の制定当初補助期間は営業開始後5年であったが、大正8年法律第41号で5年延長されて10年間となった。鉄道の独立経営可能に至る期間を10年とみたのである。

b 補助率 補助率というのは補助金算定の基礎となる建設費に対する一定の割合であり、補助金の限度を示すものである。

補助率を決定するものは建設費としての投下資本の妥当な利まわりである。制定の当初は5分と決められ、益金が建設費の5分に達しないときはその不足額を補給することとされた。大正10年法律第14号で建設費の5分から控除される益金中、建設費の2分は同益金から棚上げされることとなったので、補助率の実質は7分ということになった。ただし欠損会社にとっては補助率の5分には変りはない。この益金中建設費の2分の棚上制度は、第1次欧州大戦の経済の好況を反映しているのである。昭和初頭の低金利時代に入って、上述の2分益金棚上げの制度が1分に引下げられたが、基本的補助率(建設費に対する5分)には変更がなかった。ついで昭和12・3法律第27号の本法の改正にもとづき、同法付則第2項ただし書の規定によって、昭和12・4・1以後補助が許可されるものについては、基本的補助率は建設費に対し4分となり1分引下げられた。

c 補助期限 補助法としての軽便鉄道に対する補助許可をなす期限のことである。制定の当初においては、本法の施行の日から10年と定められた。すなわち大正11・1・1以後補助許可をすることはできないこととされた。つまりこの10年間で軽便鉄道の普及徹底ができるものと考えられたのである。ところが、この第1次の補助許可期限の満了した頃の地方(軽便)鉄道の発達は十分でなかったので、大正10・3法律第14号による改正で補助期限は昭和6・12・31までさらに10年間延期され、昭和7・1・1以後本法の補助許可はあらたにこれをなすことはできないことに改められた。しかるに延長された期限の満了に近い昭和6年頃の地方鉄道が、自動車の発達等によって不況にあえいでいたので、昭和6・3法律第34号をもって、同法付則第2項を改正して補助許可期限を次のとおり改めた。① 昭和6・3・31以後に免許を申請した地方鉄道は補助はうけられない。② 昭和7・1・1以後に免許をうけた地方鉄道は補助はうけられない。③ 昭和12・1以後に営業を開始した地方鉄道は補助はうけられない。

d 補助金計算上の営業費 前述のように建設費に対する一定率(5分または4分)を乗じた金額から、益金を控除した残額が補助金であり、益金の算出の際における営業費の重要性から、つぎのように補助金計算上の営業費に変遷があった。

(a) 実際営業費基準時代 この方法は制定の当初採られたが濫費の傾向を生ずるのでつぎのように改められた。

(b) 公式営業費基準時代 この方法は、大正3・9閣令第3号軽便鉄道補助法施行規則第2条によって設けられた。この公式営業費は1日1マイル当りの営業費を公式によって算出し、これに営業マイル数と補助日数を乗じて、当該補助期間の補助金計算上の営業費とするものである。その公式の構成は1日1マイル当りの固定営業費に、運輸数量の大小にもとづく可変費を加算したものでつぎのとおりである。

W=円を単位とする1日1マイルの公式営業費

R=ポンドを単位として計算した列車の重量1t(英トン)の平均抵抗力

T=1日1マイルの平均運輸数量(乗客人員と貨物トン[英トン]数)に、蒸気を動力とする軌間3'6"のものにあつては1.7を、同2'6"のものにあつては2.2を、電気を動力とするものにあつては、2.0を乗じたものとの和。

① 蒸気を動力とする軌間3'6"のもの。

$$W=5.50+(0.001+0.0002R)T$$

② 蒸気を動力とする軌間2'6"のもの。

$$W=5.50+(0.0029+0.00014R)T$$