

- ③ 電気を動力とし列車の重量 18t (英トン) 以上であって、その 1t (英トン) に対する電動機の容量 7 馬力以上のもの。

$$W = 5.00 + (0.0038 + 0.000165 R) T$$

- ④ 電気を動力とし列車の重量 18t (英トン) 未満のもの、またはその 1t (英トン) に対する電動機の容量 7 馬力未満のもの。

$$W = 5.00 + (0.0042 + 0.000078 R) T$$

(c) 実際営業費・公式営業費相互調整時代

この方式は大正 7・3 閣令第 2 号をもって行われたものであり、前掲公式営業費に対して、第 1 次欧州大戦にもとづく 20% ないし 30% の物価労銀の値上りによる割増をすると同時に、実際営業費と公式営業費とのへだたりをつぎのような方法で調節した。すなわち公式営業費が実際営業費を超過したときは、その超過額の  $\frac{1}{2}$  を実際営業費に加算し、実際営業費が公式営業費を超過したときは、その超過額の  $\frac{1}{2}$  を公式営業費に加算した。

(d) 実際営業費・公式営業費合計額の折半額時代

この方式の基礎は大正 9・10・7 の鉄道省令第 3 号による、地方鉄道補助法施行規則としての最初の改正で採用されたものである。すなわち実際営業費と公式営業費との折半額をもって補助金計算上の営業費とし、かつ公式営業費について全面的な改正を行った。改正公式営業費は従来の 1 日 1 マイル当りの営業費算出方式を改めて、1 補助期間中の総合営業費算出方式を採用した。その内容は固定費と可変費を合計したもので、前掲公式同様にゲージによる単価の区別をなし、固定費としては営業収入に一定率の営業係数(収支率)を乗じたもの、および本社費 1 日の経費に補助日数を乗じたもの、可変費としては車両 1 走行マイル当りの公式単価に、当該期間の車両走行マイルを乗じて算出したものの総額である。公式を掲げるとつぎのとおりである(条文中に掲げられたものを適宜現代文で表現した)。

$$W = \text{公式営業費}$$

$$D = \text{補助日数}$$

M = 車両走行マイル(機関車・自動車のような動力車は、ゲージ 3'6" のものにあつては 3 倍、同 2'6" のものにあつては 2 倍する)

$$R = \text{円を単位とする営業収入}$$

- ① 蒸気を動力とするゲージ 3'6" のもの、および電気を動力とするもの。

$$W = 23D + 0.003 M + 0.53 R$$

- ② 蒸気を動力とするゲージ 2'6" のもの。

$$W = 21D + 0.035 M + 0.51 R$$

なお昭和 5・6 鉄道省令第 9 号をもってマイルを km に改めた結果、上記公式の車両走行キロに 0.622 を乗じて、km のマイル換算が行われた。

以上の実際営業費・公式営業費の折半主義は旧法による補助の適用客体の消滅するまでつづいた。ただし昭和 12・7 鉄道省令第 5 号をもって、実際営業費中に建設費減価消却金が加算された。

(B) 新法による補助

新法による補助は昭和 12・4・1 から施行された。営業の助成を目的とする法律である。

昭和 12・3 法律第 27 号による改正法の付則第 2 項で補助期限を 5 年とされ、さらに昭和 17・12 法律第 75 号で同期限を 5 年延長され、昭和 22・3・31 かぎり失効、地方鉄道軌道整備法の付則第 2 項で廃止された。新法と旧法の相異点を述べるとつぎのとおりである。

a 補助金計算の基準を異にしていること 旧法では建設費が補助金計算のための根本的な基準であったのに対し、新法では運輸数量に補助金の単価を乗じた金額が補助金であり、その最高限度の基準として建設費の年 4 分に相当する金額から、益金を控除した残額が採用される。すなわち旧法では建設を奨励することを目的としたのであるが、新法では地方鉄道の営業の助成を目的としているので、運輸数量の増加を図ることによって、事業者に励みを与え、同時に補助金計算上の営業費の中に建設費の適正な減価償却額をおりこんで、上述の最高限度の補助金を示す建設費の 4 分金額から、控除すべき益金の適正化をはかり、自動的に地方鉄道を自立し得る途をひらいたのである。

b 補助金の限度を異にしていること 旧法によるときは建設費の年 5 分(新法施行後は 4 分)から、益金を控除した残額が補助金の限度となるが、その際建設費の年 1 分相当額だけは控除される益金に算入されないのに、新法においてはこの益金中からの 1 分控除の恩恵はない。しかも旧法による欠損鉄道は建設費の年 5 分相当額の補助金の全額を、予算の範囲内で交付を受けることができたのに、同じ欠損鉄道でも新法の補助金は a に述べたとおり、運輸数量に補助金の単価を乗じた結果算出される金額が、建設費の年 4 分に相当する金額に達しない場合でも、その運輸数量によって算出された金額が補助金となる。(後述の公式営業費の半額が補助金である)。

c 公式営業費の算出方法を異にしていること 実際営業費と合算される公式営業費の算式が、従来の車両走行キロを中心とした方法を改めて、1 日 1 キロあたりの換算運輸数量を算出して、当該運輸数量の大きさによって段階的に定められた運送費の単価を求め、これに換算運輸数量を乗じて所定の公式営業費を算出する。公式営業費公式を掲げればつぎのとおりである。

$$W = \text{公式営業費}$$

T = 当該地方鉄道の営業キロ程(貨物に関してはべつに制定したものを除く)に、補助金計算期間の末日を含む最近 1 年間の営業日数を乗じたものをもって、1 年間における総換算運輸数量を算出して計算する 1 日 1 キロ平均換算運輸数量(換算運輸数量 = 延人キロ + 延トンキロ × 2)

C = 当該地方鉄道の当該補助期間における総換算運輸数量

- ① T が 250 人トン未満の場合

$$W (\text{円}) = (0.051 - 0.000,091,2T) \times C$$

- ② T が 500 人トン未満の場合

$$W = (0.036.1 - 0.000,031,6T) \times C$$

- ③ T が 1,000 人トン未満の場合

$$W = (0.026.5 - 0.000,012,4T) \times C$$

- ④ T が 2,000 人トン未満の場合

$$W = (0.018 - 0.000,003,9T) \times C$$

- ⑤ T が 4,000 人トン未満の場合

$$W = (0.012.67 - 0.000,001,235T) \times C$$

- ⑥ T が 4,000 人トン以上の場合

$$W = (0.008.369 - 0.000,000,159,7T) \times C$$

B 樺太地方鉄道補助法 本法(大正 10・4 法律第 40 号)による補助は制定当初から樺太庁の所管であったが、昭和 17・9・11 第 2 次世界大戦中、閣議の決定によって内地外地一元化の方針にもとづく樺太の内地編入が、昭和 18・4・1 から実施され、樺太の地方鉄道の行政事務も鉄道省の直轄となり、したがって本法による補助行政事務も、樺太庁から鉄道省に引継がれたのである。なお監督官庁こそ樺太庁であったが、樺太においては明治