

44年法律第25号〔樺太=於イテ施行スベキ法令=関スル件〕によって、地方鉄道法(軽便鉄道法)が施行されてきたので、地方鉄道としての会計機構も内地と同様であった。

本法による補助は地方鉄道補助法の旧法による補助と似ている。補助率は建設費に対して年5分に相当する額である。ただし益金があるときは、当該益金について建設費に対する1分に相当する金額の超過分だけ、右の5分相当額から控除する。この点内地編入当時の地方鉄道の旧法による補助と、補助率が1分高い点をのぞいてまったく同様である。補助期間は営業開始の日から15年が原則であり、政府が必要と認めるときさらに5年間補助期間を延長することができた。すなわち内地の補助のそれより補助期間が、5年もしくは10年間長いわけである。

補助金の計算上の運用は樺太庁令(昭和13・4庁令第28号)で定められ、補助金計算上の益金算出のための営業費については、実際営業費によることとなっていたが、内地編入により鉄道省所管となるに際して、新たに昭和18・4・1鉄道省令第16号をもって、樺太地方鉄道補助法施行規則を制定し、補助金計算上の営業費中に建設費減価償却費を算入する途をひらいた。同省令は昭和18・3・31を含む営業年度から適用された。

補助鉄道としては南樺鉄道株式会社(資本金1,200,000円、建設費932,406円)1社を算するのみであった。会社は欠損であったので、帝国鉄道特別会計の監督費をもって支払われた補助金(昭和18年度)は約46,000円である。(資料焼失につき推算)。

C 北海道拓殖鉄道補助=関スル件

本法は大正9・8法律第56号をもって制定公布され、北海道における拓殖の促進のため、必要と認められる地方鉄道および軌道に対し、政府が補助をなすものであって、補助期間としては地方鉄道、軌道の営業開始後15年間(政府が必要ありと認めるときはさらに10年間期間伸張ができる)ということになっていた。補助金の算出基準は勅令(大正11・4勅令第197号)にゆずり、同勅令によれば、補助率は建設費に対し年5分または6分であり、毎事業年度における益金が建設費に対して年5分の割合に達しないときは、その不足額を補給することとされ、とくに欠損の場合は建設費に対して年1分相当額を、建設費の年5分相当額に加算するので、補助率は最高年6分であった。

補助金計算の実際の運用法規は大正11年内務省令第8号をもって定められ、補助金計算上の営業費としては、制定当初、実際営業費のみによったが、昭和11年内務省令第11号をもって、実際営業費と公式営業費との合計額を折半したものが採用され(公式営業費は地方鉄道補助法施行規則に定める車両走行キロを基準とするものを採った)、昭和15・6同令第23号をもって、実際営業費に減価償却費の加算が認められ、さらに昭和16年同令第2号をもって公式営業費合算の制度が廃止になった。このような補助金計算についての経過を経て、本法にもとづく行政事務が昭和23・4北海道庁所管から運輸省に移ったので、前示の内務省令を廃止して、新たに運輸省令第23号をもって〔大正11年勅令第197号施行に関する規則〕が制定され、同年3・31を含む営業年度から適用された。旧令との差は営業費中に施設補修準備金を含む点であった。昭和26・4・1新地方鉄道会計規則の施行に伴って、右補助に関する運輸省令を同会計規則の定める勘定科目に符合するように、補助申請関係書類の諸内容の改正が行われた。

過去においていわゆる北海道拓殖補助と呼ばれた本補助も、地方鉄道補助法による補助とならんで(本補助と地方鉄道補助法による補助との競合の際は、本法による補助金が地方鉄道補助法による補助金をこえる部分を、本補助金として補給した)北

海道の開拓のために大きな使命を果たしてきたのであるが、昭和28・8・5法律第169号地方鉄道軌道整備法の制定公布に伴って、同法の付則第2項をもって廃止され、同法付則第3項をもって、同法の施行の際(昭和28・8・5現在)現に〔北海道拓殖補助=関スル件〕の適用を受ける地方鉄道軌道は、昭和28年度にかぎりなお従前の例によることとされ、さらに同法付則第4項によって、同上の地方鉄道軌道は同法第3条第1項第1号に該当する新線として、認定を受けたものとみなされた。なお以上に伴って大正11年勅令第197号〔北海道=於テ経営スル地方鉄道軌道=関スル件〕は地方鉄道軌道整備法施行令(昭和28・12政令第389号)付則第2項によって廃止された。

D 地方鉄道軌道整備法

本法は昭和28・8・5法律第169号をもって制定公布され、同日から施行された。同法の関係法令としては、補助金等の臨時特例に関する法律(昭和29・5法律第129号)、地方鉄道軌道整備法施行令(昭和28年政令第389号)、地方鉄道軌道整備法施行規則(昭和28・1運輸省令第81号)および標準固定資産保存費を定める告示(昭和28年運輸省告示第2号)がある。地方鉄道軌道に対する唯一の補助現行法である。

この法律の目的は、国民経済上必須の重要性を有する地方鉄道、軌道に対して、特別の助成および補償を講じて、地方鉄道軌道の整備をはかることによって、産業の発達および民生に寄与することにある。すなわち本法の構成は補助と補償からなっているのであるが、本項では補償の部分を省略して補助に限定する。

(A) 本法による補助の特質

本法は従来の補助法が建設の奨励、国鉄との連絡運輸、国鉄への培養線等としての地方鉄道の重要性を基礎として、制定されてきたのに対して、地方鉄道軌道の国民経済上、国家交通政策上の重要性から、これらの鉄道・軌道の建設・増強・維持を目的として補助をなすのである。とくに補助の対象のなかに軌道を入れたこと、補助条件を法定したことは本法の補助の特質であり、さらに補助対象を開業線としての全固定資産に限定せず、改良に対しても補助の途をひらき、かつ被補助鉄道・軌道に対して同鉄道軌道が運輸大臣の指示にもとづく設備の改良(独立補助対象となっているものを除く)を行う場合の借入金利子の支払を、一部政府がなすことによって利子負担の軽減をなす等、補助の内容は従来の補助法よりはるかに複雑である。

(B) 補助条件の法定

補助対象をa新線補助、b改良補助、c欠損補助の3にわけ各法定の補助条件を掲げる。

a 新線補助 天然資源の開発その他産業の振興上とくに重要な新線であること。(地方鉄道軌道整備法第3条第1項第1号)。

b 改良補助 産業の維持振興上とくに重要な地方鉄道・軌道であって、運輸の確保または災害の防止のため大規模な改良を必要とするものであること(前掲法同条同項第2号)。

c 欠損補助 設備の維持が困難なため老朽化した地方鉄道・軌道であって、その運輸が継続されなければ国民生活に著しい障害を生ずるおそれのあるものであること。以上の条件に該当するときは運輸大臣は申請にもとづいてこれを前示a、cに対しては認定し、bについてはその改良計画を承認するのである。

認定または承認の実施基準については、地方鉄道軌道整備法施行規則第5・6条に規定されている。

(C) 補助金の算出

a 補助期間 新線補助、改良補助ともに、認定期間中10箇年とされる。欠損補助については補助期間の制限はない。