

生じた。しかし前述のように、官設鉄道会計法の制定により鉄道運輸営業は特別会計となったが、建設事業は依然一般会計に属していたため、双方に各別の資金を有するという困難があった。そこでべつに独立の資金を設置して両会計の需要に応ずることが適当と認められて、明治26・1法律第2号をもって鉄道用品資金会計法を制定し、特別会計として明治27年度から実施された。この法律とともに鉄道敷設法による鉄道公債の収支に関し、明治26・1法律第1号をもって鉄道公債会計を公布、これまた特別会計として明治26年度から実施された。しかし公債収入を使用する場合は、その金額をいったん一般歳入に組み入れ、一般の歳出として払い出し、一般会計の規定によって整理されたのである（その後明治32・7法律第13号をもって事業公債および鉄道公債特別会計法が制定されるにおよんで、本法は廃止された）。

以上のように旧法制定前の鉄道会計は、一般会計・官設鉄道会計および官設鉄道用品資金会計法の3法により整理されていた。明治34年ころ松本鉄道作業局長官の諮問に答えて、鉄道事務官井上正進の8項目におよぶ官設鉄道会計法改正意見が提案され、また明治36年第18回帝国議会議院において「政府ハ鉄道益金ヲ以テ建設改良費資金ニ供給スルノ方法ニ改メ、其法案ヲ第十九回議院ニ提出セラレンコトヲ望ム」との建議案が可決された。明治38年政府は第22回帝国議院に鉄道国有法案を提出することに決したが、右案が通過すれば国鉄経営の規模が拡大されることになるので、従来の会計法令を改正して一般企業の経営に順応させる必要を認め、官設鉄道会計法の改正につき研究の上、翌39・3・16鉄道国有法案の第22回帝国議院議院通過後、ただちに帝国鉄道会計法案を同院に提出した。同法は同年4・11法律第37号をもって公布、明治40年度から施行されることとなり、同時に官設鉄道会計法は廃止された。これが旧法である。

3 旧帝国鉄道会計法以後の国鉄会計制度

旧法制定とともに官設鉄道用品資金会計法の一部が改正され、帝国鉄道用品資金会計法と改名され、用品資金額の過剰金は同年度の帝国鉄道収益勘定に編入されることになった。旧法は建設と作業とを1会計とし、従来の資本を鉄道事業の負債として一般会計に対してこれを償還することとし、作業から生ずる益金は、その負債利子と負債償却金に充てることができることにした。益金全部を一般会計に繰入れる従来の制度に比較すると、益金の一部のみでもこれを使用できるようになったことは、たしかに独立会計に向け1歩を進めたものといえる。しかしながら、資本勘定に属する建設および改良の費用は、一般会計から支出する資金をもって充足されることになっているので、なお一般会計の財政に支配されていた。

4 新帝国鉄道会計法の制定

明治41・2第24回帝国議院議院に「鉄道国有法制定の目的にそったところの国家の鉄道政策を確立するためには、一般会計より全く独立した特別会計を設置すべきである」との趣旨の建議案が提出され、同年3月の本会議において可決された。この建議にもとづき、国有鉄道会計を完全な特別会計として経営するため、帝国鉄道庁において大綱を定め、翌年1月第25回帝国議院に新たな帝国鉄道会計法案を提出した。この法案は明治42・3法律第6号をもって公布され、同年度から施行された。これがいわゆる新法で、その施行と同時に旧法および帝国鉄道用品資金会計法は廃止された。新法の要旨を摘記すれば、従来の鉄道特別会計と鉄道用品資金会計とを併合して1個の特別会計とし、従来一般会計から支出した建設および改良費の資金は、

鉄道益金からただちに充当することが認められ、益金不足の場合は、本会計負担の下に公債を発行し、または借入金をするのできるものとして自立経営の方針に改められた。また従来の予備費の制度を廃して積立金勘定を新設した。新法はその後時勢の変遷その他の事情により9回にわたって改正されたが、なかんずく大正10年会計法および同規則が廃止されて新たな会計法が制定された結果、新法にも多大の改正が行われた。すなわち用品関係勘定を資本勘定から独立させ、用品資金を補足する必要のあるときには益金をもって補足し、なお足りないときは公債または借入金をもって充てることができるようにした。また積立金勘定を廃止して収益勘定中に予備費を設け、地方鉄道補助費の通次繰越を廃止し、金庫制度を預金制度に改める等の改廃が行われた（この改正は大正10・3法律第13号による）。また昭和8年には国鉄が自動車交通事業の経営を開始するとともに、昭和8・3法律第17号をもって、昭和8年度以降この事業の資本およびその歳入、歳出を本会計の所属とするために所要の改正が行われた。

新法の内容はつぎのとおりである。

(1) 資本 [帝国鉄道ノ事業ヲ經營スル為從來ノ帝國鉄道資本及帝國鉄道用品資金並将来投資スル金額ヲ以テ資本ト為シ] (第1条1項)、また「帝國鉄道ノ事業ニ關聯シ經營スル自動車交通事業ノ資本……ハ本会計ノ所屬ト」している（第1条2項）。[從來ノ帝國鉄道資本]とは、新法施行前における帝國鉄道の資本]をいい、[将来投資スル金額]とは ① 資本勘定における資金の収入 ② 収益勘定において補充工事のため支出した金額 ③ 譲渡または寄付を受けた財産の見積価格 ④ 用品資金 ⑤ 鉄道軌道または自動車運輸事業の買収または補償のため支出した金額をいう（大正11年勅令第38号鉄道会計規則第17・18条、以下鉄会規と略称する）。この資本の補足に必要な金額は、益金をもって充てるのであるが、益金が不足の場合においては、本会計負担の下に公債を発行し、または借入金をするのできる（第2条1項）。この公債および借入金の総額は、鉄道建設費・鉄道改良費・自動車線設備費・用品資金補足および出資払込金を支弁するに必要な金額を限度とする（第2条2項）。本会計の資本は、特有資本と借入資本とに分けることができる（鉄会規第16条1項）。借入資本とは本会計の負担に属する国債額に相当する金額をいう（鉄会規第16条2項）。すなわち ① 帝國鉄道の事業を經營するために必要な経費を支弁するため從來発行した公債 ② 新法第2条第1項の規定による公債または借入金 ③ 鉄道・軌道・旅客自動車運輸事業または事業区間を定める貨物自動車運送事業の買収または補償のため発行した公債または政府の負担に帰した債務 ④ 本会計の負担に属する国債の整理または償還のため起債した国債をいうのである（第3条1項）。また特有資本とは借入資本以外の資本をいうのである（鉄会規第16条2項）。資本はまた固定資本と流動資本とに分けることができる。固定資本とは機械・土地・建物のように1回の使用により消滅することなく、数回繰返し使用し得るもので、本会計ではこれを固定財産と称し ① 鉄道の建設・改良および補充工事のため支出した金額 ② 自動車線の設備および補充工事のため支出した金額 ③ 鉄道・軌道または自動車運輸事業の買収または補償のため支出した金額 ④ 譲渡または寄付を受けた財産の見積価格を、固定財産としている（鉄会規第18条）。流動資本とは、貨幣とか貯蔵物品のようにただ1回の使用によりその効用を失うものおよび出資金のような債権をいうのである。

(2) 本会計の構成 本会計は資本・用品および収益の3勘定