

つぎに戦後における価格の推移を示す。

第7表 鉄道車両価格の推移

年度	車種	蒸気機関車 (D51)	電気機関車 (EF10)	客・電車 (オハ)	貨・車 (ワム)	物価指数
昭 23		(7,848,390)	(14,845,000)	2,754,000	505,338	100
" 24		(11,492,285)	(21,505,922)	3,060,000	516,008	163
" 25		(17,116,170)	(29,532,057)	4,200,000	(763,032)	160
" 26		(30,086,804)	58,228,300	8,231,000	1,423,067	207
" 27		(32,178,400)	61,722,000	8,799,900	1,434,500	202
" 28		(32,821,968)	63,382,000	9,252,680	1,461,219	207
" 29		(33,379,941)	64,442,580	8,998,217	1,442,917	198
" 30		(32,578,823)	62,966,640	8,785,043	1,395,270	194
" 31		(32,849,453)	63,431,760	8,935,373	1,419,054	194

(注) 1 ()内は物価指数を基礎とし、各車種との関連を考慮して推定したものである。

2 鉄道車両工業要覧 P. 41 から。

3 物価指数は、日銀調査から算定したものである。

9 経 理

鉄道車両工業の経営成績および財政状態を、期間比較ならびに企業比較によって分析すればつぎのとおりである。比較資料は日本銀行「本邦主要企業経営分析調査」によったものである。

(1) 収益比率

第8・9・10表により収益状態は、総資本収益率についてみると、戦前にくらべて幾分低下しているが、6～7%に安定している。他業種が年度により収益率の変動があるのと比較して、変動の少ないことは鉄道車両工業の1つの特色である。自己資本収益率・払込資本収益率が戦前にくらべて高率であるのは、資本構成の変化による他人資本の増大によるものである（他人資本の増大は戦後わが国産業の共通の事情である）。

第8表 総資本収益率 $\frac{\text{当期純利益} \times 2}{(\text{前期末負債資本合計} + \text{当期末負債資本合計}) \div 2}$

年度	業種	鉄道車両製造業	全産業	製造業	鉄鋼業	船舶製造および修理業
昭 11 下		9.1 %	5.9 %	7.4 %	9.6 %	4.0 %
昭 28 上		6.84	5.65	8.36	2.99	9.02
" 下		7.02	5.79	8.99	3.27	6.71
" 29 上		6.62	4.28	6.32	0.86	3.18
" 下		6.12	3.46	4.79	1.02	1.46
" 30 上		4.43	3.82	5.13	2.22	3.12
" 下		3.57	4.33	5.88	3.40	3.08
" 31 上		3.50	5.17	7.15	5.39	3.70
" 下		3.42	5.97	8.44	8.01	4.52

昭 11 下期は税引収益率を示す。

第9表 自己資本収益率 $\frac{\text{当期純利益} \times 2}{(\text{前期末資本合計} + \text{当期末資本合計}) \div 2}$

年度	業種	鉄道車両製造業	全産業	製造業	鉄鋼業	船舶製造および修理業
昭 11 下		12.7 %	9.6 %	11.1 %	12.2 %	8.3 %