

(3) 資産・資本構成 (昭和28年度)

第12表のように他人資本、ことに流動負債は68%と高率であるが、支払能力を示す流動比率は112%であり、他業種と大差ない状況である。

(4) 売上高利益率

第13表のように純売上高に対する純利益は6%前後に安定している。したがって収益状況は売上高の増減に比例することになる。売上高はすでに示したように昭和26年度以降漸次向上している。

10 鉄道車両部品工業

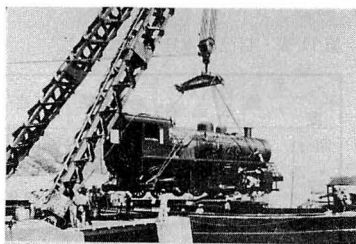
鉄道車両工業の部品メーカーとして、鉄道車両用の圧延鋼品・鋳鋼品・空気制動装置・暖冷房装置・電動機等相当まとまった大きなものから、客車の付属品のような小さなものまで、数えてみるとその範囲は非常に広いのである。また企業形態・規模においても、大資本で他の工業を兼業し、鉄道車両メーカーよりも大規模のものから(株式会社神戸製鋼所・住友金属工業株式会社等)家内工業に近い中小企業もあり、種々雑多である。

鉄道車両部品工業の需給状況は、鉄道車両工業と軌を一にするものであるが、鉄道車両部品は新車需要のときのみでなく、修繕・改造においても需要がある点で若干相違している。したがって鉄道車両工業の終戦による海外市場喪失に伴う需要減の影響は、鉄道車両部品工業にとっても甚大であった。この対策として、海外新市場開拓に努力した結果、最近東南アジア・南米諸国に輸出されるようになった。

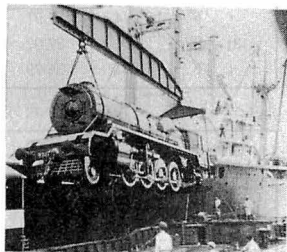
鉄道車両部品の標準化によって、品質の改善・生産能率の増進・企業の合理化等を促進するための、工業標準化法にもとづいてJISを昭和24年以降制定し、昭和29年度までにJISとなったものは、戸じめ機械・自動連結器・空気ホース連結器・平軸受軸箱用ちりよけ・車軸である。

11 行政機構・業者団体

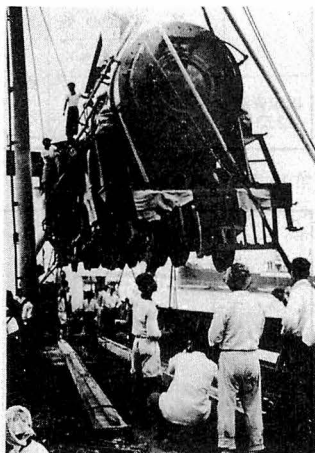
鉄道車両工業および鉄道車両部品工業



8. 蒸気機関車の船積 (1)

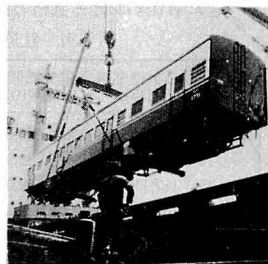


9. 蒸気機関車の船積 (2)



10. 蒸気機関車の船積 (3)

の行政は昭和18・9から鉄道省(現在の運輸省)の所管となり、現在は運輸省鉄道監督局車両工業課において行っている。その具体的なものは、事業の発達改善調整・財務税制・輸出振興・中小企業育成・価格・電力需給・労務・労需物資・生産動態統計調査・工業標準・技術指導・試験研究助成・技術援助契約等である。



11. 客車(BUT型)の船積(ビルマ向)

業者団体としては、日本鉄道車両工業協会がある。協会の構成員は45社(昭和30・3・31現在)であり、主要鉄道車両メーカーおよび部品メーカーのほとんどが加入している。本協会は昭和13・7鉄道車両用材協議会に端を発し、日本鉄道車両製造工業組合(昭和15年)、車両統制会(昭和16年)、鉄道車両工業会(昭和20年)を経て、昭和23年現在の機構となった。

12 世界の鉄道車両工業

第1次大戦後漸次発展し、世界全体の生産能力は平常の需要を上回ることとなり、一方機関車の耐用年数は必要に応じて延長できるので、機関車の取替は好況の時期に集中する。

機関車工業はかつては注文生産であったが、現在欧州やアメリカではいちじるしく標準化の方向に進んでいる。その輸出市場は南米・アフリカ・東南アジア・中近東である。オーストラリア・カナダ・インドも現在は輸入しているが、自国の鉄道車両工業を育成している。アメリカ合衆国の戦前の生産は大部分蒸気機関車であったが、戦後の生産は主としてディーゼル電気機関車である。最近伸長した鉄道電化にしたがい、電気機関車および電気施設の需要が世界的に増大している。

鉄道車両の世界貿易の百分比を示すと14表のとおりである。

第14表 世界貿易に占める鉄道車両の割合

輸 入 国		輸 出 国	
イ	21%	イ	29%
ン		ギ	
ド		リ	
オーストラリア	3	ス	24
ブラジル	4	ア	
仏領アフリカ	4	メ	
メキシコ	6	リ	9
英領アフリカ	5	ン	
カナダ	5	ス	13
アルゼンチン	3	西	
南アフリカ	3	ド	6
ベルギー領コンゴ	3	イ	
その他	43	タ	2
計	100	リ	7
		ア	
		他	10
		計	100

第15表 各国機関車生産率

1936~48平均	国 名	1949~51平均
18%	ア	60%
43	メ	
4	リ	20
2	ス	5
1	チェコスロヴァキア	4
0	カ	3
4	ナ	3
2	ポーランド	2
26	西	2
100	ド	1
	イ	
	ス	
	エ	
	ー	
	ゼ	
	ン	
	フ	
	ラ	
	ン	
	ス	
	日	
	本	
	計	100