

また、機関車総生産額の百分比をみると第15表のとおりである。

第16表 鉄道車両製造工業会社一覧表 (昭和30年4月30日)

会 社 名	資 本 金	本 社 所在地	工 場 所 在 地	おもな 生 産 品 目
日本車両製造(株)	440,000	名古屋市	(川口市 名古屋市)	鉄道車両全般
(株)日立製作所	6,600,000	東京都	(日立市 下松市)	"
川崎車両(株)	200,000	神戸市	神戸市	"
汽車製造(株)	240,000	東京都	(東京(南砂町) 大阪市)	蒸気機関車・ 貨車
新三菱重工業(株)	5,600,000	神戸市	三原市	客電車・貨車
近畿車両(株)	180,000	大阪府	布施市	"
帝国車両工業(株)	90,000	大阪府	堺市	"
東急車両製造(株)	200,000	横浜市	横浜市	"
(株)新潟鉄工所	600,000	東京都	新潟市	"
東京芝浦電気(株)	6,000,000	川崎市	東京(府中)	電気機関車
ナニワ工機(株)	5,000	尼崎市	尼崎市	客電車・貨車
富士車両(株)	200,000	大阪府	(大坂府 南河内)	"
三菱電機(株)	2,400,000	東京都	尼崎市	電気機関車
輸送機工業(株)	40,000	半田市	半田市	客電車・貨車
飯野重工業(株)	45,000	東京都	舞鶴市	貨車
富士重工業(株)	830,500	"	宇都宮市	客電車・貨車
東洋電機製造(株)	300,000	"	横浜市	電気機関車
若松車両(株)	3,000	若松市	若松市	貨車
鉄道車両工業(株)	15,000	東京都	大宮市	"
協三工業(株)	10,000	福島市	福島市	"
東洋工機(株)	5,000	東京都	平塚市	客電車
(株)復興社	21,900	所沢市	所沢市	"
中国工業(株)	3,000	広島市	広島市	貨車

参考文献 都崎雅之助著 我国の鉄道車両工業 (昭和25年)。
運輸省鉄道監督局車両工業課編 鉄道車両工業要覧。(塚本祐一
しゃりょうこうそう 車両航送 船舶に主として貨車(客車・
機関車をも)を積車のまま積込んで海上(湖川・港湾を含む)を
渡す方法で、この種船舶を貨車渡船または車両渡船といい、わ
が国においては独り国鉄が青森・函館間および宇野・高松間に
車両渡船を配して車両航送を行うのみである。通常、海上運送
では貨物は船舶(そう)に積載されるものであるが、車両渡船は
船舶にかかわる車両甲板という特殊な設備を有し、車両は陸上の
軌道と車両甲板上の軌道とを接続する*可動橋を経て、船尾(そ
の設備によっては船首)から積込まれる。

貨車航送にはつぎのような利点がある。

1 荷造費の軽減と荷傷のないこと 海陸の接続地点におい
て貨物の積替を要しないから、荷造はきわめて簡単ですむし、
船車の積替による荷傷は全然ない。

2 到達時間の短縮 船車直通輸送が行われるので、連絡地
点における接続所要時間ははなはだしく短縮され、それだけ着
地には早く到達する。

3 積替費用の軽減 貨車から卸して船に積み、また陸揚し
て貨車に積む経費はばく大なものであるが、貨車航送においては
はこの種の費用を要しない。以上は鉄道車両の航送についてで
あるが、下記区間においては自動車航送が行われている。

明石・岩屋間(兵庫県営)

福良・鳴戸間(徳島県営)

下関・門司間(民営)

宇高航路 空車にかぎる (国鉄)

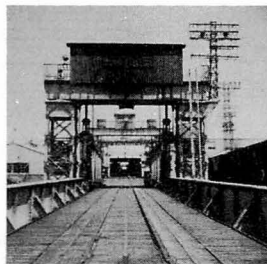
関門航路 乗用車にかぎる (国鉄)

大島航路(大島・小松港間)(国鉄)

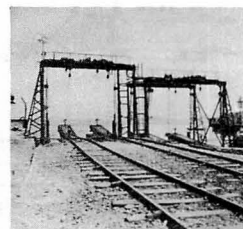
→車両航送設備。(今留光国)

しゃりょうこうそうせつび 車両航送設備 鉄道車両、主と

して貨車を積車のまま船舶(車両渡船)にとう載し、海上を航送
する目的で設けられた設備の総称。貨車航送設備ともいう。陸



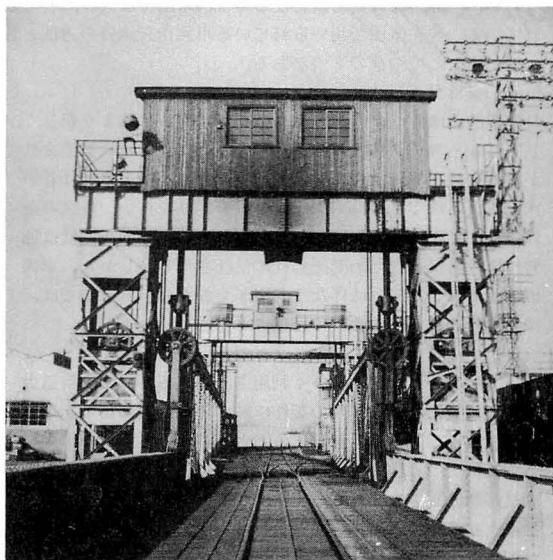
1. 高松第1,2宇高丸の可動橋



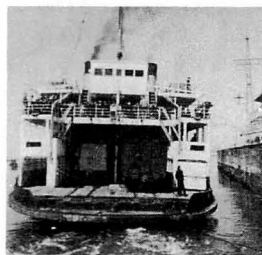
2. 高松第1バース可動橋



3. 宇高航路(車両航送中の第3宇高丸)



4. 可動橋(高松棧橋第2バース)



5. 宇高航路 客載車両渡船の
車両甲板(出港時船尾から)



6. 宇高航路(車両航
送中の第1宇高丸)