

24 年	2,220,081	115,068	5.2
25 年	3,566,247	134,205	3.8
26 年	4,897,695	149,855	3.1
27 年	5,050,715	157,582	3.1
28 年	5,611,346	194,010	3.5
29 年	5,503,278	158,736	2.9
30 年	6,897,726	161,743	2.3
31 年	8,234,085	173,282	2.1

セ メ ン ト

年 度	全 生 産 量 (通 産 省 調)	国 鉄 使 用 量	全国生産量に 対する比率%
昭 和 22 年	1,236,594 t	37,277 t	3.0
23 年	1,858,801	105,970	5.7
24 年	3,277,768	96,676	3.0
25 年	4,462,369	158,620	3.5
26 年	6,548,348	125,450	1.9
27 年	7,117,508	153,666	2.2
28 年	8,768,390	192,152	2.2
29 年	10,675,240	181,098	1.6
30 年	10,557,000	190,276	1.8
31 年	13,737,000	183,445	1.3

石 炭 単位千 t

年 度	全 国 生 産 量 (通 産 省 調)	国 鉄 使 用 量	全国生産量に 対する比率%
昭 和 22 年	27,234 t	7,001 t	25.7
23 年	33,726	7,150	21.2
24 年	37,973	6,215	16.3
25 年	38,459	5,811	15.1
26 年	43,312	6,180	14.2
27 年	43,359	5,972	13.7
28 年	46,531	5,863	12.6
29 年	42,718	5,671	13.2
30 年	42,423	5,607	13.2
31 年	48,281	5,796	12.0

このほかに鉄道固有の資材のうちレール、まくら木の消費数量を示せば次の通りである。

年 度	レ ー ル (単位 t)	まくら木 (単位千丁)
昭 和 22 年	19,520	4,470
23 年	36,593	6,359
24 年	55,793	4,282
25 年	71,119	5,532
26 年	77,028	4,527
27 年	111,350	5,444
28 年	151,052	5,830
29 年	115,104	5,111
30 年	105,526	4,738
31 年	105,758	4,790

つぎに鉄道車両については昭和26年度以来毎年度 100 億円をこえる購入を行っている。昭和31年度購入車種別両数金額は次のとおりである。

	両 数	金 額 (単位千円)
特 殊 機 関 車	14	311,747
電 気 機 関 車	65	4,267,231
客 車	92	869,012
気 動 車	138	1,321,012
電 車	295	2,745,957
貨 車	1,966	2,043,913
合 計		11,558,872

以上のように国鉄の使用資材は、品目の範囲が広くかつ大量であるために、鉄道用資材だけを専門に生産または取扱う企業があり、また経営の主たる部分を鉄道資材の供給に当てている企業がある。これら企業の属する産業部門全体が、上に述べたように国鉄に依存している場合には、国鉄関連産業と呼ぶにふさわしい産業部門を形成している。こういう企業または産業部門は、鉄道の要求する品質を確保するために技術の向上に努力し、その産業部門全般の品質水準の向上を促し、また鉄道の発注する金額いかんがその消長を左右する程である。またいわゆる関連産業とまで行かないまでも、国内生産高に比して鉄道の使用する数量の比重が相当に高い品目についても類似の関係が見られる。たとえば石炭の如きは、その市場価格は国鉄の契約価格に左右されることが多い。さらに地方調達品について見ると、地方資材部および資材事務所において年々購入される資材は 100 億円程度に上り、これが各地方の産業経済におよぼしている影響も無視し得ないものがある。

戦後および朝鮮事変においては、逼迫した資材需給状況の中で、荒廃施設を急速に更新して輸送力を回復するためには、莫大な資材を要したばかりでなく、輸送力強化の急応対策も講じなければならなかったが、そのための資材は品質よりは数量の確保を先にすることもやむを得なかった。あたかもその頃国鉄が採った公開競争入札制度に呼応して、戦後のインフレーションに乗って起った多数企業が国鉄納入者として立ちあらわれたのであるが、これも数量を中心とした資材事務所の中においては一応の使命を果たした。しかし輸送力の安定と強化とが一応達成できた今日では、わが国生産力の復旧と相まって、資材事務所の重点も数量から品質へと移行して来た。数量をかき集めて納入すれば足りた時代は終りを告げて、取引上の誠意と品質の保証をする技術能力を持つ納入者が要求されて来た。そして形式的な公開競争入札制度に対しても検討が加えられ、品質の向上に着々と努力を重ねているいわゆる「望ましい納入者」を如何にして確保するかという問題に対して、指名競争入札または随意契約の方式によることが研究されている。国鉄において優良メーカー（または納入者）を選ぶには、納入された物品の品質を通じて行う方法が多いが、このほかたとえば J I S 規格指定メーカーを指名して行う場合等、社会的権威のある判定を採用する場合もある。国鉄が品質の分析を通じて行った判定により指名を受けたメーカーが、社会的に優良メーカーとして通用することの多いのも周知の事実であり、国鉄判定と経済社会一般の判定とは相互に応じ合って、国内産業界の経営合理化と品質の向上とを促がしているわけである。

2 鉄道資材の鉄道経営における位置 鉄道経営における資材事務は、鉄道本来の業務であるところの輸送に奉仕することを任務とする。つまり輸送力を維持・増加し、輸送の能率を向上させるために使用される資材を供給することが、鉄道経営における資材事務の任務となっているわけである。ところで鉄道事業は大量に資材を使用するため、その経営経費中に占める物件費の比重ははなはだ高い。国鉄における経営費と貯蔵品決算額との比率はつぎの通りである。

年 度	経 営 費	貯蔵品決算額	比 率
昭 和 27 年 度	220,314 百万円	97,375 百万円	44 %
28	251,751	106,311	42
29	256,295	102,815	40
30	281,403	93,124	35
31	304,049	105,024	35