



『関西企業ヒストリア』 ～その強さの秘密・転換点を探る～

創業から70年以上の歴史を重ねる会員企業を取り上げ、
時代の荒波を乗り越えて、長い期間にわたって生き残り成長してきた
強さの秘密、その歴史の転換点を探ります。

第27回 創業 1920年(大正9年)

近畿車輛 株式会社

田中車輛工場の創業 電車に着目、受注活動を開始

1920年▶ 近畿車輛の創業者・田中太介は、第一次世界大戦前から家業の肥料雑貨のほか、鉄工所の経営を始めました。第一次世界大戦後の鉄材の暴落という反動不況が到来したことを機に、平和産業かつ、今後の社会発展に寄与する産業を模索した結果、新事業として鉄道車両の製造を決意しました。田中铁工所の隣接地を買収して工場を拡張するとともに、設備を整え、さらに必要な技術者を招き、「田中車輛工場」と改めました。これがいまの近畿車輛の前身です。



田中太介氏

田中車輛工場は製造経験のない新興会社のため、受注交渉は並大抵ではありませんでしたが、再三にわたる折衝の結果、地元を走る阪神電鉄から木製ボギー車1両を受注しました。

大量輸送手段として鉄道が認識されるようになると、車体長を大型化する必要が生じました。ボギー車とは、大型化した車両が曲線で無理なく通過できるように、車体とは独立してある程度回転できる機構を備えたボギー台車を使用した車両であり、当時、特にボギー台車を使用した電車の製造事例は少ない状況でありました。

この電車は翌1921年に初めて完成し、納入されました。この製造第1号は検査結果「優秀」との評価を与えられ、引き続き同社から5両の追加発注を得ました。また、神戸市電気局から市電5両、大阪市電気局からも市電25両を受注しました。

さらに1921年12月には、鉄道省貨車指定工場を受けるとともに、有蓋貨車10両を受注して翌年納入しました。

また、神戸市電気局向けに製造した、路面電車としてはわが国初の半鋼製市電10両を、1923年に納入しました。木製車に比べて鋼製車は、堅牢かつ耐久性に優れた車両として、以前から研究を進めており、それがいち早く採用されることとなりました。

当時の木製車は、車体の骨組みは鋼製で、側板や妻板は木製というものが一般的であり、鉄道事故ではその脆弱さが問題視されていました。そのため側板や妻板に鋼板を採用し、骨組みもそれに対応して強化することで安全性を向上させました。これを機に、電車は次第に鋼製化への道を歩み始めました。

以後1929年の世界恐慌や1931年の満州事変を経て海外進出にも取り組み、1932年南満州鉄道より客貨車を受注しました。車両の製造を待ち望んでいた工場は、にわかに活気づきました。以後、勢いを取り戻した田中車輛工場は、これを機に一層の飛躍を図るため、1935年12月、従来の個人経営を改め、「田中車輛合名会社」に改組、さらに1939年11月には会社設立の認可を受け、「田中車輛株式会社」として再発足しました。



創業時の田中車輛工場

近畿車輛の発足、車体の軽量化に成功

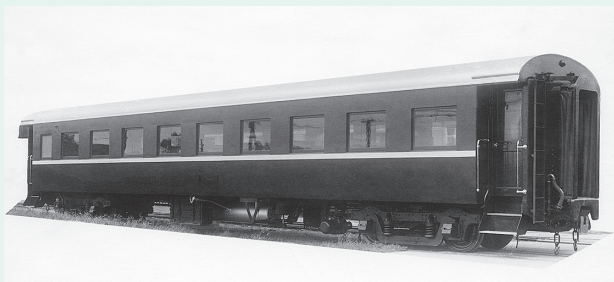
1945年▶ 1941年に第二次世界大戦が開戦すると、完全軍需最優先の戦時経済体制が強化され、満州を含む大陸向け客貨車の輸出も順調に増加しました。

1945年の終戦前後には、従業員の徴兵や工場の被爆など、社業は大きな苦境に立たされ、会社首脳部は抜本的な企業再建を図るために、近畿日本鉄道株式会社に経営権を譲渡することを決め、1945年、社名を近畿車輛株式会社へと改めました。

新会社の発足とともに生産体制を整え、翌1946年には運輸省に規格型電車納入を開始。その後、計237両が製造されて復興輸送に使用されました。

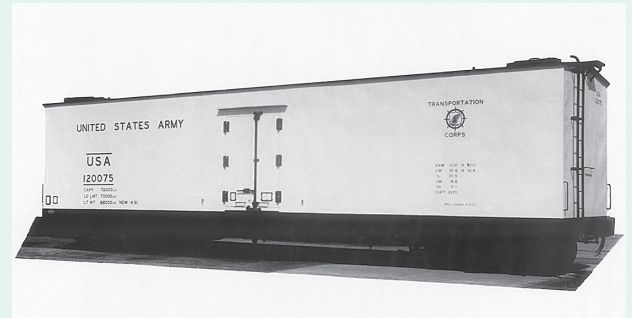
1947年には制限付きながら民間貿易が再開され、ソ連（サハリン）向け貨車、タイ国鉄やフィリピン国鉄向け客貨車の引き合いがあり、車両輸出の前途に明るい兆しが見え始めました。しかし、1948年2月、臨時物資需給調整法に基づく指定生産割当資材の実施に伴い、資材調達が一層困難になるとともに、電力事情悪化も重なって、生産能力が著しく低下しました。

1950年には朝鮮動乱が起こり、わが国はたちまち米軍の作戦行動の物資補給基地と化しました。重工業製品、食糧、衣類などに「特需」が舞い込み、さらに世界的な軍拡気運で輸出も急増し、不況に喘いでいた経済界は息を吹き返しました。近畿車輛も車両特需として、冷蔵車や有蓋車など貨車248両を受注したほか、国鉄や民鉄、輸出の受注にも努めました。その結果、業績も期毎に向上しました。



上：ソ連（サハリン）向け有蓋貨車
下：タイ国鉄向け客車

この時期には、運輸省が「科学技術応用研究補助金交付制度」を制定し、技術の研究開発を推奨したため、近畿車輛も1951年、1952年度にこの助成金を受け、車体の軽量化の研究に取り組みました。同社の車体の軽量化とは、構体の材質を変えずに構造面の改良を図ることとし、普通の構造用圧延鋼材を用いたまま、航空機で用いる「モノコック構造」を採用したことです。この考え方で製造した構体は、国鉄技術研究所の協力を得て荷重試験を行った結果、1両当たり約5トンの軽量化を実現して、強度・剛性も従来のものを凌ぐことが立証されました。



特需による米国軍向け冷蔵貨車



ことが
転換点

経営の発展と多角化、
高性能車出現と輸出受注

1962年▶ 1950年代後半からの高度経済成長を追いかけるように、1957年8月には運輸省に「日本国有鉄道新幹線調査会」が設置され、1959年4月には東海道新幹線起工式が行われました。近畿車輛は1962年5月に先頭試作車1両を納入し、各種試験実施後、1964年10月1日に開業した東海道新幹線に世界初の高速鉄道新幹線電車（量産車0系）を納入しました。

日本が高度経済成長期として最も安定的な発展を遂げたこの時代、鉄道業界では、国鉄が1964年度単年度赤字決算に転じ、1975年度にはさらに財政難が深刻化しました。この状況から国内受注は落ち込みましたが、近畿車輛ではこの間に輸出車両の受注に注力し、経営は比較的好調に推移しました。

しかし、特定顧客に対



近鉄上本町駅に設置された
特急券自動発売機

応した車両製造のみでは今後の社業発展に限界があるとして、鋼製建具等の建材事業やこれまでの製造技術を活かした各種産業機械の開発・設計・製造を行う新たな産業分野への進出を図りました。

当時の米国では、すでに飛行機や自動車の普及に伴い鉄道事業は衰退しており、同国の伝統ある車両メーカーはほぼ消滅していました。その結果、車両産業は空洞化しており、日本の各車両メーカーは大いに注目していました。さらに北米の各都市では、都市交通の混雑緩和と省エネルギーの観点から、軽量軌道交通（LRT）と呼ばれる鉄道システムを導入する動きが活発化していました。LRTとはLight Rail Transitの略で、軽量電車（LRV= Light Rail Vehicle）の活用、軽量化した軌道設備、合理化やシームレス化による乗降の容易化、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する中規模の軌道系交通システムであり（ここでいう軽量な鉄道とは、欧米の大型鉄道で重い輪重の車両を使用する鉄道=Heavy Railと比較して定義されています。）、これらをふまえて、同社は輸出先としてLRVの市場調査を開始しました。

1981年4月には「米国LRV推進本部」を設置し、同年5月にはスイス・インダストリアル・ゲマインシャフト（SIG）と技術導入契約を結び、米国向け車両の製造・輸出について総合的な体制整備を行いました。1982年5月には「米国向け車両受注促進本部」を設け、本格的な受注活動に入り、1983年12月にマサチューセッツ港湾運輸公社（MBTA）からボストン市向けALRV50両を受注し、追加50両を含め計100両を1988年9月までに納入しました。



同社初の米国向け ALRV(MBTA)

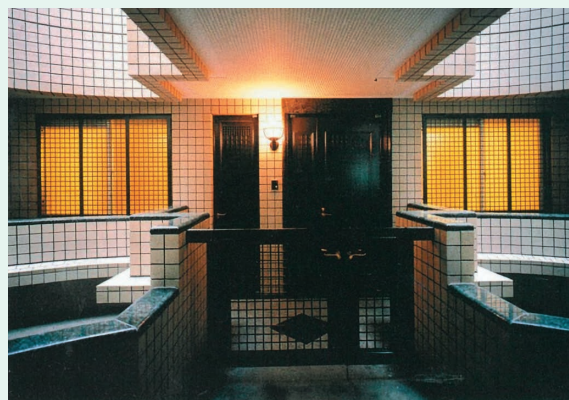
不況を乗り越え電車生産1万両を達成

1993年▶ バブル景気の興亡を経験した日本経済の中で、近畿車輛の経営陣は車両事業、建材事業、産業機械の3部門体制で経営の舵取りを行いました。車両事業部門で

は国鉄分割民営化や急速な円高等の影響で5年間営業損失が続きましたが、生産体制の合理化・強化策が実を結び、1991年度決算では収支均衡までに回復し、多様な仕様・ニーズの車両に即応できる企業体質に変化させることができました。

建材事業部門では、1990年度には売上高のピークを記録し、1998年には生産体制や販売拠点の見直し等に取り組みました。産業機械部門では企業の設備投資が低調となったため、駅務機器・新聞自動販売機・学校用金属製プール等の開発・販売に注力しましたが、結局は事業内容を整理し、1987年に産業機器部と改称しました。

そのような中、1993年2月には、近畿車輛株式会社に商号変更して以来、JR九州向け787系交流特急形電車「つばめ」の納入をもって、電車生産10,000両を達成しました。



高級マンション玄関用ドア「ザ・プレシャス」

創業100周年とその先へ

2020年▶ 米国同時多発テロ、リーマンショック等の国際情勢の複雑化に加え、東日本大震災の発生、新型コロナウイルス感染症で景気の低迷が続いた21世紀、近畿車輛は「選択と集中」への取り組みを開始しました。建材事業部門、産業機器部門とも営業権を複数他社に譲渡、閉鎖し、経営の3つの柱を本業である車両事業部門のみに絞り、事業を一本化しました。その成果が実り、近年では大規模輸出案件を続けて受注し、国内でも首都圏、関西圏の各公営・民営鉄道から受注を重ねています。

2020年に創業100周年を迎えた同社は、これからも鉄道の快適性と安全性向上に寄与し、社会に貢献する車両を製造する為、企業活動を続けていきます。

近畿車輛 株式会社

本社所在地：大阪府東大阪市稲田上町2-2-46

従業員数：1,000名 資本金：52億5279万9666円

事業内容：鉄道車両製造