

口絵

ごあいさつ

取締役会長
取締役社長

川勝 傳

沿革

序章 創業前史

一、鉄道のはじまり——二

出没する幻の「阪堺鉄道」——八

ぼっ興期の私鉄——五

関西での私鉄——七

大阪鉄道／関西鉄道／摂津鉄道／西成鉄道／高野鉄道／浪速鉄道／阪鶴鉄道

電気鉄道の発達——三

二、松本重太郎の人となり——二

生まれは奥丹後の漁村——二

我家素ヨリ貧ニシテ——三

はるばる京へ上る——七

反転志を新たに——元

いよいよ独立への第一歩——三

開店早々、福の神——三

馬上洋服姿の岩崎弥太郎——完

商機逸すべからず——四

第三百十国立銀行設立に一役を買う——四

関西財界のトップへ——五

旺盛な事業意欲——五

日本の私鉄王の栄冠——六

心境の変化——三

外遊、カーネギー訪問——六

百三十銀行の破綻——六

隠棲の地を求めて——六

第一章 創業期

一、創業前後の大阪の交通事情——六

一、官線の動向——一六

二、当時のなんば界限——一八

二、阪堺鉄道の創立——一九

創業の日／創業後の業績および主要工事

三、南海鉄道の創立——二〇

四、他私鉄の創立——二六

一、大阪馬車鉄道の創立——二六

電気鉄道変更出願／勸業博を中心に攻防戦／土居社長の復帰／馬車鉄道の経営内容

二、高野鉄道の創立——二五

営業不振／線路短縮

第二章 拡充期

一、南海鉄道の拡充——二三

一、阪堺鉄道との合併——二三

二、線路延長——二三

南海本線／南海・紀和連絡線／複線化／電化／全線電化／天王寺支線／大阪駅乗入れ

三、社長の交代——二五

四、先取の気概——二五

五、南海鉄道の国有化問題——二五

六、電気供給事業への進出——二五

二、ライバルの出現——二四

一、浪速電車軌道の電化、合併——二五

二、阪堺電気軌道の創立——二五

三、高野登山鉄道の創立——二五

寺田甚與茂の退陣／橋本までの開通

四、高野大師鉄道の創立——二六

五、加太軽便鉄道の動向——二六

開業／和歌山市駅へ接続

第三章 苦難期

一、第一次世界大戦の反動——二六

一、未曾有の戦争景気——二六

大戦後の反動

二、労働運動の台頭——二六

三、南海鉄道の労働争議——二六

阪堺線のスト／南海本線のスト

二、阪堺電気軌道との競争・合併——二六

一、阪堺・南海の競争——二六

浜寺公園に食堂開業／浜寺海水浴場／ビュッフェの開業／淡輪遊園の開発／南海食堂の開業

二、阪堺の対抗策——二七

三、南海もサービス精神を発揮——二七

四、両社の合併——二〇五

三、大阪高野鉄道との合併——二〇七

第四章 発展期

二〇三

一、南海鉄道の動向——二一〇

昭和恐慌／戦時体制の強化

一、南海ビルの完成——二一四

昭和初期の大阪とミナミ／建設工事

二、複線および複々線化の推進——二一七

三、輸送体制の充実——二一八

黒潮列車の運転開始／冷房車の運転／高野線の発達

四、住宅開発に着手——二二三

五、開通五〇周年を迎える——二二三

六、難波く天下茶屋間高架化工事——二三三

七、自動車事業の開始——二三六

自動車の輸入／大阪市内の交通事情／大阪市内の乗合業／和歌山〔紀北〕地域の乗合業／自動車事業へ進出

二、阪和電気鉄道の動向——二三五

一、阪和電鉄の創立・競争——二三五

阪和電鉄の創立／鉄道建設工事／南海と阪和の競争／阪和電鉄の経営状態／南紀直通列車をめぐって火花

二、南海鉄道と阪和電鉄の合併——二三六

山手線の変貌／突然の強制買収

三、近畿日本鉄道の誕生——二五

沿線百景

第五章 新时期

一、南海電気鉄道の誕生——二四

一、近畿日本鉄道からの分離——二四

二、高野山電気鉄道の生い立ち——二五

三、南海山手線が国鉄阪和線に——二七

二、戦災復旧の足跡——二九

一、輸送体制の確立——二九

二、諸施設の充実——二九

三、労働組合の誕生——三〇

四、伸ばせ南海——三五

五、自動車事業の充実——三六

六、関連会社の設立——三九

南海圏の開発

七、開業七〇周年記念事業——三九

四国航路の開設／みさき公園の開園／南海会館の建設

八、和歌山電気軌道の合併——四〇

第六章 創造と前進期

新体制による事業の推進 三〇六

一、混乱の克服に全力 三〇六

一、最高首脳の交代 三〇六

二、事故防止対策の推進 三一一

三、組織の改革 三三三

二、近代的経営手法の導入 三三六

中・長期計画の策定による経営の推進／昭和五十年を目標とする長期計画と将来構想

三、明日を創造する大型プロジェクト 三三六

一、和歌山市駅ビルの建設 三三六

二、難波駅の大改造 三三六

三、南海本線の高架化 三三三

四、高野線の複線化〔河内長野～橋本間〕 三三三

四、地域開発の促進 三三三

一、住宅開発事業の推進 三三三

南海橋本林間田園都市の建設

二、本格的な流通事業への進出 三三七

五、経営効率化と事業整理 三三八

一、就業体制の正常化 三三九

二、軌道事業の整理	— 三二
三、自動車事業の効率化	— 三四
和歌山地区乗合バス事業を分離／貸切バスの分離	
六、人材の育成	— 三四
七、多彩化する南海電鉄グループ	— 三六
八、川勝会長・加藤社長の新体制	— 三六
各事業の現況	— 三五
一、鉄道事業の近代化	— 三五
一、輸送力の増強	— 三五
輸送力増強計画の推進／電車線電圧を一五〇〇ボルトに昇圧／大型新造車両の投入／列車の増発と長編成化	
泉北高速鉄道と相互乗り入れ／軌道の強化／大型保線機械の導入	
二、運転保安施設の充実	— 三五
踏切保安の充実／N型ATS装置の導入／南海線のPTC化／通信設備の改良／その他の保安装置	
三、駅舎の新設、改良とホーム延伸	— 三〇
難波駅改造整備建設工事／駅舎の新設	
四、南海本線の連続立体化工事	— 三四
大阪市内連続立体化工事／堺市内連続立体化工事／岸和田市内連続立体化工事	
五、高野線複線化工事(河内長野～橋本間)	— 三三
軌道・電気	
六、工場・車庫の拡充	— 三七
千代田工場を新設／検車区の概要	

七、変電所の整備、増強——三九〇

八、駅務の自動化——三九三

券売機、改札機の採用／ITV、自動案内放送装置の設置

九、省力化の推進——三九五

設備近代化をテコに基準作成／駅区管轄の再編成／荷物および貨物輸送の廃止／運輸部の省力化

一〇、サービス改善への努力——三九七

車両の冷房化／エスカレータの設置／身体障害者設備

二、自動車事業の充実——四〇一

一、変化する輸送需要への対応——四〇三

乗合バスの変貌

二、経営の近代化を推進——四〇四

乗合バスのワンマン化／営業所の新設、統廃合／路線の統合、廃止／貸切需要の変化と対応

三、日常業務の効率化——四〇三

就業体制の正常化／営業所管理体制および職務分担の変更／営業所内事務のOA化

四、吉見整備工場の建設——四〇二

五、バス機能の回復へ——四〇五

六、輸送サービスの向上——四〇六

安全輸送／サービス向上／身体障害者設備

三、住宅開発事業の推進——四一〇

一、沿線での住宅開発——四一〇

二、大型経営地の開発—— 四三

狭山ニュータウン／小山田荘園／くまとりニュータウン／橋本林間田園都市／美加の台

三、事業の充実と責任—— 四七

橋本林間田園都市／第二泉南地区／箱作地区

四、流通事業への進出—— 四二

一、流通事業の萌芽—— 四三

関連会社による流通事業／社有地活用の要請

二、流通事業本格進出の動き—— 四三

難波ターミナル商業施設「なんばCITY」の建設／経営方針の確立と流通事業本部の新設

三、流通事業の三本柱—— 四四

なんばCITY／ショップ南海／スポーツ事業の展開／直営化への動き

四、グループ内流通事業との連携—— 四〇

五、不動産事業の発展—— 四一

一、賃貸事業の拡大—— 四一

ビル経営

二、土地の賃貸—— 四五

三、鉄道用地の立体的利用—— 四六

高架下利用／商業施設網の展開

四、不動産事業の拡大—— 四九

五、不動産管理業務—— 五〇

六、遊園事業の強化—— 四三

みさき公園／さやま遊園／友ヶ島自然公園／たんのわ遊園

七、南海電鉄グループの拡充—— 四四

一、事業の強化と充実—— 四四

建設、不動産、賃貸業／交通業／流通業／ホテル・旅館業／レジャー業／その他

二、事業種別会社概要—— 四六

八、事務の機械化と人材の育成〔管理部門の活性化〕—— 四三

一、コンピュータの導入—— 四三

営業活動に直結／コンピュータ利用の多様化・高度化

二、人材の育成—— 四六

全社的な展開／教育訓練綱領の制定／能力開発の推進／職場結合の推進／運輸教習所／自動車教習所

三、福利厚生—— 四六

健康管理センター／南海はぐるま荘／高石寮／親和寮／南海荘／体育施設／社員クラブ／慰安会

現況写真

終章 明日に向かって

明日に向かって—— 五六

一、関西国際空港への対応—— 五〇

鉄道アクセス／バスアクセス／海上アクセス

- 二、堺駅周辺整備計画…………… 五五
- 三、旧天下茶屋工場跡地開発計画…………… 五六
- 四、天王寺商業ビル計画…………… 五七
- 五、難波周辺整備構想…………… 五八

資料

- 社章規程…………… 五三
- 南海鉄道(株)定款〔創業時〕…………… 五四
- 役員任期一覧…………… 五六
- 株価の推移…………… 五四
- 業務組織〔昭和二十二年六月一日〕…………… 五五
- 業務組織〔昭和五十九年七月一日〕…………… 五九
- 部門別従業員数…………… 五二
- 損益計算書…………… 五三
- 事業別営業収益の推移…………… 五三
- 旅客運賃表…………… 五七
- 運輸一覧表〔阪堺鉄道〕…………… 五五
- 思い出の難波駅…………… 五八
- 各駅概要…………… 五三
- 会社の沿革…………… 五三
- 南海電気鉄道(株)定款〔現行〕…………… 五八
- 資本金の推移…………… 五三
- 株式の状況…………… 五五
- 業務組織〔昭和四十四年十一月二十五日〕…………… 五七
- 従業員の推移…………… 五〇
- 貸借対照表…………… 五二
- 決算、利益処分等の推移…………… 五五
- 営業キロ程表…………… 五四
- 旅客運賃変遷表…………… 五六
- 運輸営業成績表…………… 五九
- 思い出の駅舎…………… 五八
- 乗降人員の推移…………… 五七

各線開業日 三三

線路・軌条重量・線路建造物 三五

まくらぎ敷設数・曲線・勾配・立体交差・踏切道 三七

思い出の車両 三六

在籍車両一覧 三六

車両数の推移 三九

車両主要諸元表 三三

冷房車両数の推移 三五

工場・検車区概要 三五

電力設備一覧 三六

変電所と整流器容量 三六

電力使用量、電気料金の推移 三七

信号・踏切保安 三七

通信 三七

思い出の自動車 三六

営業所別車両数の推移 三三

在籍車両数一覧 三三

営業キロの推移 三三

営業所概要 三三

自動車営業成績表 三三

みさき公園・さやま遊園催物・入場者数一覧表 三七

会社合併契約書 三六

阪堺鉄道・第一回年報 三六

年表 三三

参考文献・資料提供者

あとがき

創設者藤田傳三郎から第八代社長岡田意一まで**松原三五郎**、第九代社長寺田甚吉は**和田三造**、第一〇代社長吉村茂は**小磯良平**。第一代社長小原英一から第三代社長稻次國利まで**鈴木善次郎**の筆になる。序章「松本重太郎の人となり」にある肖像画は、**下村為山**の筆になる。

松原三五郎（一八六四～一九四六）

岡山県出身。青年期、上京して五姓田芳柳（一世）、ワグマン（英字紙の東洋特派員、日本風俗の漫画スケッチで有名）らに師事。明治二十三年、大阪師範、大阪中学校（のちの府立北野中学）で美術教師。かたわら郊外阿倍野で「天彩学舎」を開設して画学生の育成に努めた。明治二十九年、「関西美術会」を結成、門下生は大正十二年の閉鎖まで延べ二〇〇名に及んだ。山内愚僊、赤松鱗作と並んで、明治から大正にかけての大阪洋画壇形成の中心人物であった。

和田三造（一八八三～一九六七）

福岡県出身。東京美術学校（現 東京芸大）で洋画を専攻。青木繁、山下新太郎らと同期。第一回文展（明治四十年）で「南風」が二等賞を獲得、その存在を明らかにした。以来、大正、昭和にわたって洋画壇で活躍。芸術院会員。官展審査員、母校教授などを歴任した。

小磯良平（一九〇三～）

神戸市出身。東京美術学校（現 東京芸大）在学中に帝展に入選。フランス留学から帰朝後、昭和十一年に新制作派協会を創立。二十九～四十五年の間、母校教授。退官後、神戸近郊に在住して悠々画業に専念。

鈴木善次郎（一九〇三～）

和歌山市出身。慶応大在学中に帝展入選。光風会、太平洋画会にも関与。戦前、ブリヂストン美術館に勤務。昭和五十九年、和歌山県文化功労賞受賞。日本肖像画協会名誉会員。

下村為山（一八六五～一九四九）

愛媛県松山出身。少年時から絵が得意であった。明治二十年上京、明治画壇の先達の一人である小山正太郎の「不同社」に学ぶ。同学に中村不折、満谷四郎、小杉未醒、鹿子木孟郎の俊英がいた。一時は、不折と並ぶ名声を得たが、独立独歩、孤高を尊ぶ風があって、世に容れられず、しだいに忘れられる存在となった。青年期の正岡子規との往来は画業と俳句と分野は異なるが、相互に影響するところ大であったという。松本重太郎肖像執筆のいきさつについては未詳。

凡例

- 一、この年史が対象とする期間は、原則として明治元年から昭和五十九年九月三十日までとする。ただし、例外的には六十年三月末に至るものもある。また、序章の「松本重太郎の人となり」は、弘化元年〔一八四四〕にまでさかのぼる。
- 一、年代表示は、明治、大正などの元号と西暦を併記した。明治五年十二月三日に、明治六年一月一日の太陽暦に改正。したがって、それ以前は太陰暦で表示した。
- 一、引用文については、つとめて原文どおりとしたが、叙述の前後関係から抄出、あるいは現代文に書き直しの場合もある。もちろん原意を損わないことを前提とした。
- 一、誤読のおそれのない計量単位は簡略化した。たとえば、キロメートルはキロに統一。その他については、文章の前後から推して十分判読できるように配慮した。
- 一、人名については、故人、現存者を問わず、敬称を省略させていただいた。
- 一、会社名、団体名は初出のときに正式名称で表現、記述時点の名称を使用し、現在のとの関係はカッコ内に〔現××〕として表示した。
- 一、民営鉄道、民鉄の現行の表現は、永年の慣用に従って、私鉄に統一した。
- 一、会社の創立は、創立総会開催の年月日に統一した。
- 一、写真、資料借用および取材協力者の氏名、ならびに参考文献は末尾に一括掲載させていただいた。