

第三章 苦難期



## 一、第一次世界大戦の反動

### 一、未曾有の戦争景气

大正三年〔一九一四〕、第一次世界大戦がぼつ発した。当初は、まだ日露戦争後の恐慌の後遺症が尾をひいていた。二年目の四年夏ごろから戦時需要による輸出激増に刺激されて、海運界が活況を呈しはじめた。貿易収支は明治維新以来、記録的な大幅黒字を計上し、四年から七年までの輸出超過は一四億円、貿易外収支を加えたとぼう大な黒字計上となった。

貿易額の推移〔単位一〇〇万円〕

年次	輸出額	輸入額	入出超
一九〇七〔明治四〇〕 ~	四三二	四九四	(-) 六二
一九一四〔大正三〕	五九一	五九六	(-) 五
一九一五〔大正四〕	七〇八	五三二	一七六
一九一六〔大正五〕	一一二七	七五六	三七一
一九一七〔大正六〕	一六〇三	一〇三六	五六七
一九一八〔大正七〕	一九六二	一六六八	二九四
一九一九〔大正八〕	二〇九九	二一七三	(-) 七四

〔総理府統計局『日本統計年鑑』〕

輸出躍進と内需の拡大によって、国内の産業はまさに軒なみに膨脹したが、なかでも重化学工業

部門はこの時期に、日本経済の中に明確な基礎固めを行った。

このような未曾有の大戦景気によって、企業は大へんな利益をあげ、株価も大正四年十二月には大暴騰を演じるような状況となった。この大戦ブームのさ中、投機で大儲けする事業家が全国にあられ、にわか大金を手にした者は「成金」と呼ばれた。一時は日本のクルップともいわれた久原房之助や三井物産の年商高を抜いた鈴木商店はその代表的な例である。

### 大戦後の反動

第一次大戦の影響を受けて成金景気を続けていた日本の経済も、大正七年「二九一八」大戦が終結し平和が訪れると、あらゆる面に反動が起こった。在庫があふれ株式価格が暴落するといったように不況のドン底に陥った。不況の事態は深刻で、企業の倒産、銀行の取り付けさわぎが続出した。政府は日本銀行を中心に諸機関を動員して救済措置を講じたが、容易に不況から脱出できなかった。

日本経済がこのような戦後反動になやまされている折りに、追い打ちをかけたのが関東大震災〔大正十二年九月一日〕であった。京浜地域の被害は空前絶後といわれたが、日本全体に及ぼした影響についても測り知れぬものがあった。政府は復興予算支出のため、外債の発行を行った。当時、国債の発行残高は五〇億にも達していたため、外債に頼らざるを得なかったが、国辱外債といわれたほど条件の悪いものだった。

### 二、労働運動の台頭

大戦景気は雇用の拡大をもたらした反面、インフレによる物価高をまねき、結果として実質賃金の目べりと労働強化につながった。戦争の終結は、典型的な戦後恐慌に見舞われて失業者が巷にあ

#### 駅夫は駅長が採用

昔は駅員は駅長さんの権限で雇入れてもらえたものでした。駅長さんに頼んでおくと欠員ができたときに、それじゃ何日から出てこいといってもらえる。そこで初めて駅へ出ていくと倉庫から服を出してきて「コレを着い」といわれる。それで「試雇」になったわけです。

三カ月はど駅長さんが使ってみて、コレなら見込みがありそうだと思われれると、本社から辞令がもらえた。明治時代は「駅夫申付候事」という辞令だったのですが、大正元年に入社した私は「課雇ヲ命ス」となっておりました。これで正式に「駅夫」になれたわけです。

〔運輸部勤務OB談〕

## 東京駅の開設

東海道本線東京停車場の営業開始を連示する社報第七〇六号〔大正三年十二月八日〕の記事

「大正三年十二月二十日より東海道本線東京停車場を開設し、同時に呉服橋停車場廃止、新橋、烏森停車場名称改正並びに旅客荷物取扱方左記の通り実施の旨通知ありたり。就ては予て協定の旅客連絡区域中「新橋」の上に「東京」を追加し尚荷物連絡駅中左記取扱開始駅を含むものとし取扱ふべし」

一、東京停車場に於ては一般旅客、手小荷物の取扱を為す

一、「新橋」停車場は「汐留」と改称し一般大貨物に限り取扱を為す

一、「烏森」停車場は「新橋」と改称し一般旅客、手小荷物の取扱を為す

〔以下略〕

ふれた。このような経済情勢のもとで、いわゆる大正デモクラシーの風潮の高まりが目立った。象牙の塔にこもっていた政治、経済の学者たちが労働問題を具体的に論議しはじめるかと思えば、学生たちがこれに追隨する気配を示し、そのあげく街頭に進出するまでにいたった。いうまでもなく、ロシア大革命の波が打ちよせつつあったのである。そうした影響を受けて労働運動がわかたに発展しはじめた。この時に指導的な役割を果たしたのが友愛会（のち日本労働総同盟と改称）であり、中心人物は戦闘的クリスチャン賀川豊彦であった。賀川は大正三年渡米して労働組合の実態を三年間学んで帰国し、友愛会の活動に加わった。この時点では、大企業の経営者の中には欧米を視察していたため、労働運動に理解を示す人びともいたはずだ。

大正八年（一九一九）九月には神戸の川崎造船所で賃上げを要求する争議が起こり、同年末には足尾、釜石、日立などの鉱山で争議が相次いだ。九年二月には、官営八幡製鉄所で、一万三〇〇〇人の職工がストに入り、溶鉱炉の火を消す争議も発生した。

一面、労働運動への弾圧が次第にきびしくなり、同年三月になると、戦後恐慌のなかで解雇、賃金引下げ等の現象がみられるようになった。このような事態のなかで、同年五月二日の日曜日に、日本最初のメーデーが東京・上野公園で行われたことは象徴的だ。

十年には、サンジカリズムと称する急進的労働組合主義がひろまり、労働者は解雇された工場の機械をハンマーで破壊するといった事件も発生した。

同じ年の春から夏にかけて、関西でも、労働争議が頻発した。四月に大阪電燈会社の争議が起こり、続いて大阪の藤永田造船所、住友三社（伸鋼所・铸鋼所・電線の三社）の争議、六月下旬には神戸の川崎重工業、三菱重工業の両造船所で約二か月間にわたる大争議が発生した。

大阪地方の争議の多くは団体交渉権獲得を目的としていた。これらの争議は西尾末広を指導者とする日本労働総同盟の大阪連合会が積極的に指導した。結局、総同盟の強力な支援が功を奏して団

体交渉権が承認された。しかし、神戸の大企業の大争議では、会社も政府も大阪での敗北の二の舞を演じないよう、軍隊を導入した結果、争議の收拾をはかることはできたものの、死者を出す惨事を招き、以後関西でも労働運動の急進化がすすむ契機ともなった。

大正十一年に入っても景気はよくならず、むしろワシントン会議の結果による軍縮の影響を受け、不況風がさらに強くなった。

### 三、南海鉄道の労働争議

十一年（一九三〇）七月には、阪神電気鉄道において、運輸従業員の一部分が中心となった争議が発生した。会社側は管理職を動員して運転を続けたが、従業員側も大会を開き、ひとまず就業することに決した結果、妥協が成立し、争議は終わった。この争議は、日本労働総同盟が初めて、運輸業の労働争議を支援した事例として、大きな意味をもっている。また、この争議の影響により、南海鉄道、大阪電気軌道、京都市電、阪神急行電鉄、京阪電気鉄道等の従業員の間にも波紋を投げかける結果をもたらした。

大正八年以後続いていた貿易収支の赤字は大正十三年にピークに達し、この六年間の赤字額の合計は二二億円余りにもなっていた。十三年の一般会計歳出は約一六億円だから、赤字額がいかに巨額であったか想像できる。

そして、この年、関西の公益事業を中心に、争議の嵐が吹き荒れた。

・大正十三年四月～七月の主なスト

四月二日

日本毛織

五月二十二日～三十一日

大阪瓦斯

五月二十六日～二十九日	南海鉄道・阪堺線
六月二十六日～二十七日	南海鉄道・本線
六月二十七日～七月十日	南海鉄道・阪堺線
六月二十八日～七月十二日	阪神電鉄
七月三日～十二日	大阪市電

南海鉄道の場合は、五月下旬から七月上旬にかけて、集中してストが行われたのだが、この暑い夏のはじめに先立って、同年三月には社長大塚惟明は辞任し、代わって渡邊千代三郎が南海鉄道第七代社長に就任していた。渡邊は大阪瓦斯社長を兼任、長年にわたり片岡直輝の右腕として重責にたえ、また関西財界の重鎮と目されていた。渡邊社長就任後間もなく岡田意一〔第八代社長〕が専務取締役に就任した。岡田専務は鉄道省監督局長を最後に根津嘉一郎に見込まれて南海に招へいされた人物である〔根津は筆頭株主で取締役〕。そしてストが頻発したこの時期に、もっぱら従業員側との交渉の任にあたったのである。

次に、順を追って争議の概要を紹介する。

#### 阪堺線のスト

阪堺線では従業員の半数以上の者が西部交通労働同盟〔大阪市電従業員を中心とした交通関係従業員の組織〕に加入していたが、その阪堺支部を設立すべく運動した従業員二名が解雇された。理由は勤務状態が悪く、これに注意したが改めなかったためということであった。そこで従業員側は議論を重ねた結果、左記の六項目を要求事項として決議し、大正十三年五月二十五日に会社へ提出した。

- 一、解雇した二名を復職させること
- 二、今後は不正行為以外は解雇しないこと

- 三、現在の手当を本給に繰入れること
- 四、年末および半期賞与最高五〇日分、最低四〇日分を支給すること
- 五、退職手当支給の件
- 六、八時間制実施の件〔本項はストに入ったあと付加された〕

これらの要求を出した翌日ストに突入、非番の助役および監督者等が動員されたが、混乱はさけられず、南海本線を利用する旅客も多かった。

従業員代表は本社を訪れ、会社側と折衝を重ねたが、結論を得ず、ストは持久戦に入った。しかし、三日後に一転して収拾に向かい、同月二十九日左記の覚書を交換し、争議は解決をみた。

#### 覚 書

今回惹起せる南海鉄道株式会社及びその従業員間における労働争議においては左の通り円満解決したるを以て覚書を交換す

- 一、今後従業員が労働運動に関係したという理由で解雇しないこと
- 二、三交替制八時間制を直ちに研究の上適宜実行すること
- 三、左の三項については従業員の提案を斟酌し来る六月三十日までに相当成案を発表すること
  - イ、月末賞与に関する件
  - ロ、半期賞与に関する件
  - ハ、退職手当に関する件

ところが、六月下旬の南海本線従業員のスト〔後述〕に誘発されて、同月二十七日、ふたたび一六か条の待遇改善の嘆願書を提出して、早朝からストに入った。本線のストが解決した後も解決の糸口が見出せないまま、こう着状態が続いたが、ようやく七月十日に二回目のストも決着をみた。

## 南海本線のスト

南海本線の運輸従業員で組織された労働組合同志会の代表者数名は、大正十三年（一九二四）五月二十九日、会社に左記の嘆願書を提出して即答を求めた。

- 一、義務居残り全廃
- 二、乗務区間ダイヤを改正すること
- 三、月末賞与を廃して本給二割五分昇給のこと
- 四、半期賞与九〇日分支給のこと
- 五、解雇手当支給のこと
- 六、この件につき犠牲者を出さぬこと
- 七、浜寺～難波駅間の各駅勤務者は隔日交替とすること
- 八、演習その他兵役に関し欠勤の時は日給を支給すること

この嘆願書に対して会社側は、「犠牲者を出さぬこと」については即座に承諾したが、その他については、六月末日までに回答することになった。

会社側は六月二十三日、左記の回答を従業員に告知した。

- 一、半期賞与金規定を制定し、日給三〇日ないし五〇日分の半期賞与を支給する
- 二、現行養老退職手当内規を改訂し、満三か年以上の勤続者を満二か年に改め、さらに支給算定の基礎となる資格係数及び年功係数を改訂した結果、社雇級において平均二割の増額となる
- 三、現行乗務手当支給規定を改訂し、当該手当は二割ないし六割の増額となる
- 四、月末賞与規定を改め控除額欠勤一回毎に一〇〇分の一〇を一〇〇分の五に、遅刻早退一〇〇分の一〇〇分の一〇を二に軽減し、同時に無届欠勤は一回毎に一〇〇分の一五を控除する
- 五、毎年一回の従業員慰安会を開く

六、軍務応召者給与規定を新たに制定し、勤務演習観閲点呼応召の場合、給料を特別に給与する

引き続き種々交渉の結果、会社側から再度待遇改善案を提示、ストは解決した。

以上が、大正十三年〔一九二四〕における南海鉄道の労働争議の概要である。

大正デモクラシーを背景に大戦後の不況の嵐のなかに突入した。この時期は、わが国労働運動の揺籃期であり、南海鉄道にとっても、きわめて重要な意味を持つものであった。

## 二、阪堺電気軌道との競争・合併

### 一、阪堺・南海の競争

前章で述べたとおり、財界の巨頭片岡直輝を社長に戴いた阪堺電気軌道というライバルの出現によって、南海鉄道は当然のことながら強力な対抗策を講じた。

すなわち私鉄の甲武鉄道〔現在の国鉄中央線〕から市来崎佐一郎を招へいして、明治四十年に難波と浜寺公園間をすでに複線電化していたが、この時には和歌山市までの全線電化をも計画するなどの積極策を打ち出し、火花を散らすような熾烈な競争時代へ入っていった。

会社設立からの阪堺電気軌道は、社内の実働態勢が十分整っていなかったが、支配人に足立通衛、技師長に工学博士杉山清次郎が就任し、それぞれの担当分野の実務を掌握していた。二人の下に、用地、会計、庶務、用度、土木、電気等の担当課があり、開業の準備のために事務を執っていた。

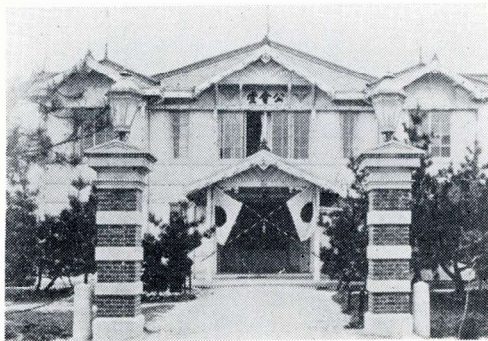
会社設立以来、明治四十四年（一九一〇）の恵美須町から大小路間の開通までの約二年間はまだ営業をはじめておらず、まったくの準備段階にあった。それだけに舞台の背後では激烈な前哨戦がくりひろげられていた。たとえば「阪堺の」用地買収についても、会社に必要な土地は先廻りして御用商人に買占めさせ、法外な値段を「南海が」吹掛けたので、交渉はまとまらず、勢い土地収用審議会に廻すほかなく「片岡直方君伝」といった記録が残されている。

当時の南海鉄道は資本金一〇〇〇万円になろうとする大会社であり、一方の阪堺電気軌道は資本金三〇〇万円のできたばかりの会社であった。にもかかわらず、南海鉄道がこれだけ意識したの

### 電車運転手が客引き

大正三年ごろ、阪堺電車との競争は激しいものでした。本線の運転手が上り列車を担当した時は浜寺までウンと飛ばして、そこでいくらかの時間的余裕をこしらえ、阪堺電車に乗りとうするお客をこちらの線へ勧誘してきたものです。ボクは何人ひっぱった、ボクは何人つれてきたと互いに手柄にして阪堺との競争に燃えたことがあります。

〔運輸部勤務OB談〕



**浜寺公会堂**  
浜寺公園は、大阪市内から手ごろな距離にある海浜公園として親しまれた。万事ハイカラ好みの中でも、随時催しもの開かれた浜寺公会堂は特異な存在であった。現在、当時の建物をしのばせるものはなにも残っていない。

は、片岡直輝を中心とした政財界のうしろだてに加えて、打倒南海に燃える阪堺電気軌道の意気込みを痛感したからであろう。

明治四十三年七月に、初代社長松本重太郎とともに大阪財界を指導して来た社長の田中市兵衛〔三代目〕死去の不運にもかかわらず、田中の下で常務取締役として敏腕を振るっていた大塚惟明が南海鉄道の第四代社長に就任し、次つぎと積極策を打ち出していったからだ。

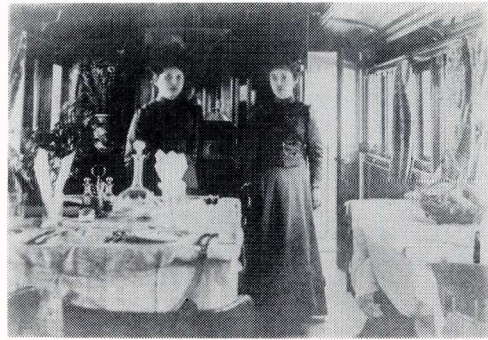
南海鉄道の年譜でたどってみると、創業から明治三十年代のなかばまでは、鉄道の延長および複線化など鉄道そのものの拡充段階であったので、今でいう関連事業は見当たらない。ところが、明治三十八年から続々と関連事業に進出していった。

#### 浜寺公園に食堂開業

浜寺公園は、明治の中ごろまでは寂寥<sup>せきりょう</sup>たる松原であった。明治三十年に南海鉄道が停車場を設置したのをきっかけに、園内に一力楼その他二、三の旅館が開業し、遊覧客がにわか増加した。そして公園南部に日露戦争〔明治三十七〜三十八年〕におけるロシア人捕虜二万八〇〇〇人を収容するバラックが建設された。本来の事業計画でない仕事であったが、見物人の乗降で、大阪・浜寺公園間の交通も頻繁となった。そこで南海鉄道は、園内に約三〇〇〇坪を借地して園遊場を設け、三十八年四月に会社直営の食堂を開業した。二階建て二棟続きの洋館は、当時としては、斬新な建物であった。続いて、同じく洋風建築の浜寺公会堂がお目見えした。当時関西にはまだ公会堂というものがなく、白亜の洋館は青松の間に一段と映える効果を發揮した。

#### 浜寺海水浴場

明治三十九年七月、大阪毎日新聞社と提携して浜寺に海水浴場を開設した。当初はテント張りの



列車食堂の「教養ある洋装美人」

## 浪速号、列車長の旅客案内

「一寸挨拶ヲ致シマス。皆様御乗車下  
サイマシテ有難ク御礼ヲ申上マス。私ハ  
列車長デアリマシテ車掌室ニ控エテ居リ  
マス。又時々列車ノ内ヲ見廻リマスカ  
ラ、御乗車中何ナリトモ御用事ガアリマ  
スレバ御遠慮ナク仰付ヲ願イマス。若シ  
御行先ニ電報デモ御掛ケナサイマスナラ  
バ喫茶室ニ電報用紙切手類モ備テアリマ  
ス」

「皆様永々御退屈様デアリマシタ。次  
ハ難波〔又ハ和歌山市〕デアリマス。着  
キマシタラドウゾ御忘レ物ノナイ様御静  
カニ御下車ヲ願イマス。左様ナラ」

脱衣場、休憩所程度の設備だったが、三年目から漸次ブラック式の建物に改め、屋根を白ペンキで塗ったので、松林を背景に美観を呈した。男子用T字型棧橋〔飛込み用〕や回廊式婦人棧橋を設け、陸上にはメリーゴーラウンド等の遊戯施設をつくった。大正三年には海上にブランコやウォーターシュート等を設置するなどの工夫をこらした。

一方、海上ステージでの納涼大会や波乗り競争も人気を呼んだが、なかでも喝采を博したのは、シーズン中何回となく催された全国花火大会であった。花火製造の本場からの業者が、夜を徹して打上げる花火の連続や、仕掛にその粋を競い、浜寺に不夜城を現出したものだった。

海水浴に、納涼に、一夏一〇〇万人の来場客を集めた浜寺海水浴場はまさに、東洋一というにふさわしいものだった。

## ビュッフェの開業

南海鉄道の食堂経営の起源は、明治三十九年にさかのぼる。同年四月難波と和歌山市間急行蒸気列車内にはじめて食堂がお目見えした。一等車の半分を食堂に充て、当初は梅田水了軒が経営し、西洋料理と和洋飲物を提供した。そのアイデアは斬新で世間の話題にはなったが、洋食はまだまだ高級視されていた時代で、客入りは悪く経営困難に陥った。やむなく南海鉄道の直営に切り替えられ、係員はコック一名、ボーイ二名、女性二名で再度発足、女性二名は喫茶室主任と称して、もっぱら接客につとめた。大塚取締役じきじきの面接試験による採用女性は「教養ある洋装美人」として乗客の間の評判は大へんなものであった。

ことのついでに、南海本線の和歌山市までの全線開通後に登場したネームトレインを紹介してご紹介。

明治三十六年三月、難波と和歌山市間全通に伴う運転時刻の改正を行い、普通列車二時間半、急

行列車二時間で走らせた。三十九年四月には急行列車「浪速号」、「和歌号」の運転を開始した。それれぞれ午前一往復、午後一往復とし、一時間五〇分に短縮した。従来の車両を改造して貫通式とし、浪速号は、一等車の半分を喫茶室として使用した。編成は次のとおり。

ハ	ブ
三	等
三	等
一	・二
一	・喫
二	等
三	等
三	等
ユ	ブ

阪堺鉄道時代に走らせたSLにも「浪花」という名の蒸気機関車があったが、これはあくまで車両の名称。形式や番号がないためにつけられたのである。

ここに登場したネームトレインは、文字どおり急行列車に付けられた名称であり、列車内に開業した喫茶室「ビュッフェ」と相まって、大いに話題となったのである。

明治四十四年十一月、全線電化完成とともに、難波〜佐野間を複線とし、その後逐次複線区間を延長し孝子〜紀ノ川間の工事を最後に、大正十一年十二月二日には、念願の全線複線化完成をみたのだった。

このとき、難波〜和歌山市間に、「代表的模範電列車」なる前記「浪速号」級の列車を運転した。大正十三年七月二十六日から運転し、午前七時から午後九時まで一時間ごとの発車とし、阪和間を一時間半にスピードアップした。特等・喫茶室・便所付の四両連結単位の急行で「浪速号」、「和歌号」、「住吉号」、「浜寺号」、「大浜号」、「淡輪号」(以上六編成)と名付けて、車内の豪華さと相まって大好評を博し、当時の電鉄界に一時代を画したのであった。

貫通式車両を次のような編成にし、乗務する主任車掌以下の乗務員は各列車専属であった。



この喫茶室付車両は、当初SL時代にもあったが明治四十四年電化完成時に廃止され、複線完成

料理は一皿二五銭

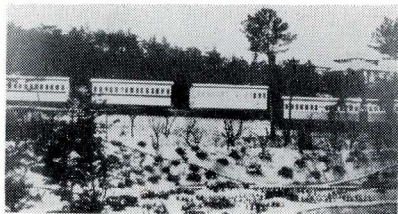
私は大正十三年に南海食堂に入社しましたが、当時は丁度、急行列車が走ったときでした。この急行列車の後部一両〔和歌山市駅側〕に食堂車があり、その前半分を占有していました。その後が特等室で荷物室、運転席という順でした。その列車には列車長、主任車掌、前部、後部の各車掌、それにコック、ボーイ二名計七名の乗組みでした。

急行列車が泉大津駅を過ぎるころ「食堂をご利用ください」のビラをお客さまに配りました。料理は一皿二五銭だったと思います。

食堂車にはテーブルが七つあり、便所はコック場の前にありました。

南海食堂は、当時、なんば、恵美須町、和歌山市、浜寺、大浜の各駅、それに食堂車と大変繁昌していました。

〔元住吉号コック談〕



後の電車に再登場した。その後高速化と輸送力増強の要望が強まるなかで、昭和四年八月に廃止された。

#### 淡輪遊園の開発

淡輪遊園は、明治三十六年に、当時の高名なジャーナリスト西村天囚が、大阪朝日新聞紙上十数回にわたって紹介したため、にわかには遊覧客が増加した。箱作駅から淡輪村営の連絡船が、運航していたが、三十九年八月に南海鉄道が、仮停車場を設置すると、すかさず黒崎館、龍宮館などの旅館が営業をはじめた。

四十一年には、阪堺鉄道の客車を改造して汽車ホテルを始めた。特等は一車一室一時間一円、並等は一車二室一時間五〇銭の料金だった。特等一室、並等一四室とも満員の盛況で、大いに人気を呼んだ。昨今ならば珍しくないハナシだろうが、その当時としては、意表をついた大型廃物利用の見本みたいなもので、アイデア商法の一例である。

四十三年に淡輪が本停車場になると、菱富、現長、角清カドセなどの旅館がさらに開業し、にぎわいを増した。このころから、年々、桜の植樹が続けられた。大正十四年には、愛宕山に数万本のつつじが植えられて有数の行楽地となる。

#### 南海食堂の開業


明治四十四年十一月、難波駅待合所二階に大食堂を開業した。南海食堂と名付けて、西洋料理と和洋飲物の営業をした。当時、まだ大衆相手の食堂はなく、その後各電鉄が競って直営食堂を兼業したが、南海食堂は、そのさきがけであった。

その後、恵美須町、汐見橋、住ノ江、大浜、浜寺、淡輪、和歌山市において食堂、ビアホール、喫茶

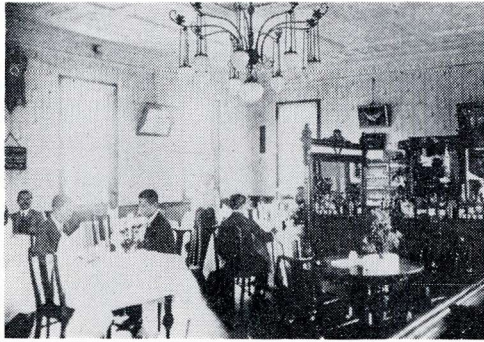
日中業務の  
忙しい御方へ告ぐ

淡輪の月を賞し 海車は

ホテルに泊し強弱七時五十分送輪  
送の急行にて種族ならは午後九時二十七分  
難波に到着し、午前十時六分送輪八時十五分  
難波の到着もあり、其日の業務に御差支へな  
し、毎日、難波天王寺より淡輪  
へ送輪は南海食堂の開業は、往復送輪中  
へ送輪二日送

 南海鐵道會社

汽車ホテル  
改造客車による列車ホテルと広告。本  
邦最初の食堂車を発想した大塚常務のア  
イデア。当時の新聞広告は、相当の反響  
を呼んだようである。



南海食堂

安くつてうまいと来客の満足を買って多く売ろうという主義と、親切とていねいで祝儀心付けは絶対におことわり、というのが南海式食堂の本領と聞く。洋風の美饌と係員のていねいをもつて、世の賞讃を博せし難波ステーションの食堂も、過ぐる六月十五日未明、不幸祝融の災厄「火事」にかかり、その善美をつくせし建築も一朝烏有に帰せり。図に掲げしは、あたかもその三日前に撮影せしもの、今や好記念となりて存す。〔南海の栄〕

店などを兼営することになるが、四十四年の南海食堂の開業がその原点である〔列車内食堂の起源は既述のごとく、明治三十九年にさかのぼる〕。

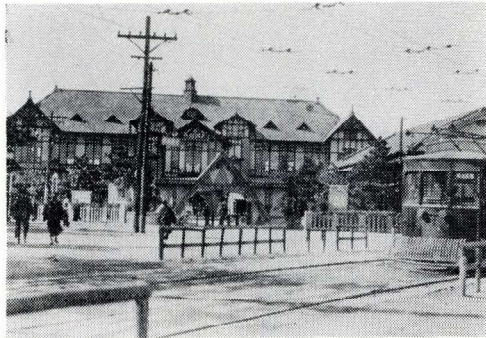
以上のように、南海鉄道は明治三十八年以降、続々と新規事業に乗り出している。それは、阪堺電気軌道が開通すれば、自社の客が奪われるという危機感もあつたろうが、むしろ大塚惟明の参画〔三十八年取締役就任〕が大ききけん引力になつたと思われる。大物ぞろいの重役の中で弱冠四一歳の大塚が行動隊長であつた。右に紹介したビュッフェの開業など、当時としては画期的なことであつた。何度もくり返すとおり、大塚はアイデアマンであると同時に、卓抜した行動力をもつていた。阪堺電気軌道との競争時代における最大の懸案であつた南海本線の複線・電化問題でも、大塚の果たした役割は大きい。とくに、電化については、技術面は甲武鉄道から招へいた市来崎佐一郎が中心であつたが、政府への陳情や交渉いっさいは大塚が中心であつた。

先述のとおり、四十三年に死去した田中市兵衛にかわつて、大塚が社長の座についたが、かれら先輩社長とは少々色合いが違つていた。田中市兵衛以前の社長は、いずれも創業期から重役をしてきた人びとであり、当時の関西財界をリードする人たちであつた。一方、大塚は鉄道経営のエキスパートではあるが、いわゆる財界人ではなかつた。ユニークな発想を生み出した秘密も、その辺にあるのかも知れない。

大塚が社長時代、資本金を一〇〇〇万円に押し上げ、需要を喚起する施策を次つぎに投げかけて、後進の覚醒をうながすところは大であつた。

## 二、阪堺の対抗策

当時の南海鉄道は住吉公園と浜寺公園への乗客誘致に力を入れていた。住吉参りの客や海水浴客



阪堺電車のポスターと大浜の汐湯

開かれたパラスルをさりげなくななめ後に、そしてその背後には枝もたわの八重桜——。匂うような美人ポスター。こうした図柄は当時の流行

このポスター使用の前年、四十四年十二月に大小路まで開通。そして翌四十五年四月に堺大浜、浜寺公園まで開通した。写真左は大浜の汐湯建物の正面

に焦点をあてていたのに対抗して、阪堺電氣軌道は大浜公園の開発に乗り出そうとしていた。

明治四十五年二月に、阪堺電氣軌道は堺市から大浜公園を借受けた。その突破口としてまず最初は大浜公会堂を建設した。これを設計したのが工学博士の片岡安だった。片岡安は片岡直温（日本生命保険第二代社長、大蔵大臣、直輝の実弟）の養嗣子で、後に大阪商工会議所の会頭となる人物であり、堺とは因縁浅からぬものがあつた。

続いて、大浜汐湯の建設にとりかかった。四十五年七月に許可を受け、十二月二十日完成、大正二年一月二日から開業した。風格のある洋館で、階下に男女両浴場と喫茶室をしつらえ、二階には余興場と食堂などを配置した。同年十月には家族風呂を新設し、運動場やテニスコートも付設した。これよりさき同年七月には、汐湯浴場と大浜海水浴場とを連絡する回遊大栈橋の建設を完了した。最盛時には、一日五万人もの利用客があり、一人当たり二銭の入場料で、めて一日一〇〇〇円の記録的収入があつたという。

なお、阪堺は大浜公園への足として大浜支線（宿院〜大浜海岸）を建設し、大正元年八月に開業していた。

大浜公園の呼び物は、一〜二月は汐湯が中心で、三〜四月は汐干狩。かき入れ時は、何といつても夏場であつた。昼間は海水浴、夜間は納涼大会、花火大会を開き、客集めに全力を集中した。また、沿線にある住吉大社の初詣、御田植神事や、大鳥神社の初詣、花摘祭などに出かける旅客は、ほとんどが南海を利用していたのを、阪堺に引き入れるべく精魂を傾けるなどの工夫をした。たとえば毎年七月三十一日恒例の「大浜の魚夜市」は一時中断していたが、漁業組合に交渉して復活させ、元どおりの賑わいを演出した。まさにあの手この手の「戦略」で、南海に立ち向かった。

### 三、南海もサービス精神を發揮

南海も阪堺に負けず劣らず、四季折おりに沿線で各種の催物をきめ細かに繰りひろげた。浜寺公園では花火大会、住吉公園ではホタル狩がよく催された。そして、乗客の多いシーズンには各種の割引が実施された。新春遊覧割引・立春割引・金熊寺観梅割引・ホタル狩割引・海水浴割引等々、多種多様な割引がなされている。

ここにもいろいろ例がある。明治四十四年三月八日付の運輸課長達で、「来ル三月十二日天下茶屋ニ於テ大阪鶯遊楽会開催ニ付右ニ対スル鶯約五十羽別紙証票貼附ノモノニ限り特ニ無賃持チ乗り承認ス其取扱スヘシ」との指示が出されている。

このような割引が、サービス過剰になると、極端な値下げ合戦までするようになる。鉄道史には、タダ同然の運賃にまで値下げしたうえに、弁当までサービスして、監督官庁より注意を受けたという例もある。阪堺電気軌道と南海鉄道の客引き合戦は、この例ほど露骨ではないにしろ、急速にエスカレートしていった。

企業が自社に有利に事を運ぼうとするのは当然のことだが、南海鉄道と阪堺電気軌道は、まったくの並行線なので、阪堺の開業前に運賃協定を結んでいた、という経緯がある。両社の無益な競争を憂慮して、鉄道院〔当時の監督官庁〕の仲介で、明治四十四年十一月協定が結ばれた。両社は大阪・浜寺間を七区に区分し、一区二銭の運賃とするなど、七項目の取り決めを行ったが、競争が激化するにつれ、協定破りが出はじめた。倒すか倒されるかの意気込みで、競い合っていたので、どちらが先に協定破りをしたかは定かではない。どちらからも鉄道院あてに、協定破りを非難し、自社を有利に導くための陳情書が提出されていたことだけは確かであった。

また当時の裏話として、相手方の有力者を自社に引き込み、難局を有利に転換しようと策動して



阪堺とのサービス合戦  
「簡明率直」な汽車賃値下げのアピール。時代色あふれる文面、字面に注目

成らなかつた等の失敗談もあつたようだ。

両社の当事者にしてみれば、血を吐くような戦いであつた。しかし、営利企業としては今後とも無益な競争を続けることは決して好ましいものでないことは当然である。事実、競争がピークに達した大正三年下半年期と阪堺開業前の明治四十三年下半年期の南海鉄道の運輸成績を比べると、客車走行キロは二倍以上になっているのに対して、収入は逆に五分も減るといふ始末。激闘のほどがしのばれる。

#### 四、両社の合併

株主の間には、これまでのいきさつや面子を考えずに、両社協調して、発展的にことを運ぶべきだとする意見が出はじめ、それが次第に支配的な意見となつていった。

この空気を鋭敏に察知したのが岩下清周であつた。岩下は阪堺の重役ではあつたが、本業は北浜銀行頭取であり、阪急の創始者小林一三が師事したほどの人物である。大所高所からの判断ができたのだらう。

岩下は、まず大塚社長と片岡社長とを近づけることからはじめた。幸い二人は碁を趣味としていたことに着目して、顔合わせの機会をつくつた。それから継続して、根気よく談笑の場が設けられ、両者の融和がはかられた。

『片岡直輝翁記念誌』に寄せられた大塚社長の追懐録によれば、合併工作に二年を要したとある。この間、両社長は碁盤をはさんで対話を重ねたが、当初はお互い腹のさぐり合いで、虚々実々のかけ引きがなされたものと思われる。表立っては激烈な競争をくりひろげながら、私的には談笑の機会を重ねていたことについては、内心非常に複雑なものがあつたのではないか。

しかし、会見のたびごとに、次第に打ちとけ、相手の立場に理解を示すようになったのも当然の成り行きであろう。やがて両社長はお互い無益な競争を続けるより、そのエネルギーを前向きに事業に注いで、株主の期待に応えなければならないという気持ちに傾きはじめた。

そのような折りに、大阪合同紡績〔後に東洋紡と合併〕の社長であった谷口房蔵が仲介の労をとって局面の打開に努めた。谷口は泉州樽井村の出身で、足袋の裏地屋で丁稚奉公したのち、一代で財をなした人物である。

谷口房蔵は、「この際両社の合併は、むしろそれぞれの立場を善導するものである」と主張して、双方の重役の間を説得して廻った。

南海側は大塚惟明、寺田甚與茂、阪堺側は片岡直輝、渡邊千代三郎、永田仁助、大林芳五郎らに働きかけた。

谷口は囲碁が趣味で、現在の日本棋院の創立に尽力した人であるから、まずは両社長の仲介には最適任の人物であつたろう。

谷口は、まずこの合併に最も反対した寺田甚與茂を説得し、合併実現の足がかりをつくった。続いて、大塚社長および泉南、和歌山等の大株主の了解を得た。阪堺側は、永田仁助と渡邊千代三郎にはかり、大方の目途が立った。大林芳五郎は進んで合併工作に参加し、片岡直輝は谷口の熱心な態度に動かされ了承した。

これで一応、大枠では了解をとりつけたが、合併条件をどうするかが問題となった。阪堺の主張した条件は、同社の三五円払込株一株を三五円の割合をもって南海に併合し、ほかに清算費として、南海から一〇万円を現金交付する、というものであった。しかし、当時、南海の株は、阪堺の株より一円五〇銭ほど高かったため、多少の経緯はあったが、結局、大正四年三月二十三日契約書〔資料編参照〕をとりかわした。



「阪堺」本社と通天閣

アーチをくぐって恵比須通りをまっすぐ突き当たれば「通天閣」(初代)。写真右側の四階建てビル正面の電飾板に「阪堺電車」の文字が見える。南海鉄道に合併直前の阪堺電軌本社事務所。合併後は「南海食堂」に衣替えした。恵美須町駅は、市電大通りを隔てた西側にあったし現在も同じ所にある。

この契約に基づいて、同年四月二十八日大阪商業会議所において南海鉄道が定時株主総会を開き、阪堺から片岡、永田、渡邊の三名を取締役に迎えた。社長の大家は辞任して専務に就任し、後任社長には片岡が選ばれた。

両社合併直前の決算では、南海が年九分の配当に対し、阪堺は年六分であった。阪堺の最後の貸借対照表をみると、「割負け」ぶりがうかがえる。資本金が三六〇万円なのに建設費に四五三万円かけたため、社債が一五〇万円、支払手形が五五万円残っていた。加えて、当時の両社の株価を比較すると南海の方が高かったなど、経営内容の差は歴然としていた。

ところが、合併条件は、対等であり、南海は阪堺に解散費用として一〇万円支払う(合併契約書第四条)ということであり、そこへ、社長の職まで譲ったのだから、事情を理解せぬ人びとが、不思議に思ったのも無理からぬ話である。

のちに大家は、『片岡直輝記念誌』に、片岡をしのぶ一文を寄せているが、このなかで、大家が自ら片岡を社長に推挙したこと、片岡は終始自分の後任にはふたたび大家を就任させようと機会をうかがっていたこと、病弱のため引退していた大家に、大正十一年ふたたび南海入りを勧め、その半年後に社長の椅子を譲ったこと等々をあげ、片岡に対する謝意を表わしている。

### 三、大阪高野鉄道との合併

大阪高野鉄道が、橋本まで線路延長をなしとげたことは、南海鉄道にとって無関心ではおれなかった。過去には、難波発五条行「和歌山市經由・紀和鉄道」を走らせ、高野登山や粉河寺参詣客の輸送に力を注いだ。電車運転開始後も、同様に積極的な旅客誘致を展開してきたが、大阪高野鉄道の橋本までの延長により、一変して強力な競争会社となった。

ちなみに、開通前の橋本へ至る路線は二通りあった。難波と和歌山市と橋本、あと一つは湊町と高田と橋本であった。難波と橋本間六八マイル「二〇九キロ」四時間、片道一円三〇銭。湊町と橋本間四四マイル「七〇キロ」二時間三〇分、八五銭「いずれも概算」であった。

大阪高野鉄道は汐見橋と橋本間二八マイル「四五キロ」を一時間四〇分で結び片道六〇銭であった。その後「高野登山客ノ当社線ヲ利用スルモノイヨイヨ多キヲ加ヘ」た「大阪高野・第二九回營業報告書」。

南海鉄道の理想としてかかっている阪南交通機関の統一の意味からも、早急に同社を合併すべく機会をうかがっていた。しかし、高野側からみれば「高野鉄道の規模、業績をみて悪い条件で合併される」との思惑があり、当初は拒否された。双方が、いかに有利な条件で合併するかを考え、互いに腹をさぐりあい、長らくにらみ合う状態が続いた。

大正十一年「一九二二」にいたり、両社は対等合併することで意見が一致した。しかし、当時の両社の規模、業績からみれば、大阪高野側に有利な合併であった。

同時に高野大師鉄道も南海鉄道に合併した。同社は紀ノ川鉄橋の建設工事に着手はしていたが、いまだ開業していなかったにもかかわらず、南海株二に対して高野大師株三の割合、解散手当三万円を受け取った。第三者からみれば、ずい分と虫のよい条件に甘んじたと騒がれたが、南海鉄道が

同線の将来性を買ったと判断すべきであろう。

高野線として営業を開始した同線は、橋本〔妻信号所〕～学文路間が大正十三年十一月一日、また同年十二月二十五日、学文路～九度山間がそれぞれ開業され、終着の椎出〔現高野下〕は十四年七月三十日に開業した。

ここにはじめて汐見橋～高野下を全通し、高野山参詣客に多大の利便を供することとなった。また大正十四年三月には南海本線と高野線が岸ノ里駅で連絡、難波から橋本、高野下への直通運転がはじまった。