

第四章 發展期

一、南海鉄道の動向

昭和恐慌

明治三十四年〔一九〇一〕に起きた金融恐慌も広範囲に及んだが、昭和二年〔一九二七〕の金融恐慌は、わが国金融史上最大の混乱を招いた。それは三月十五日にはじまり四月末までの一か月半の長期にわたった。

第一次世界大戦後の不況、これに追い打ちをかけた関東大震災。恐慌の直接原因は震災手形の処理問題に端を発した。昭和二年三月十四日、片岡直温蔵相が東京渡辺銀行の財務破綻を議会で発言、多額の震災手形を抱えていることがうわさになっていた同行は、一挙に取り付け騒ぎとなり、姉妹銀行のあかぢ貯蓄銀行ともども翌十五日休業のやむなきにいたった。この東京渡辺銀行の休業は、一般預金者の不安をあおり、取り付け騒ぎは東京の各銀行に波及していった。数日後には中井、村井、中沢、八十四、左右田などの銀行が休業を余儀なくされた。このような事態に対して、日銀は非常貸出を開始するとともに、蔵相、日銀総裁が財政安定の声明書を発表、また震災手形救済のための二法案が議会を通過したこともあって、この時は、辛うじて東京周辺の中小銀行の破綻にとどまった。

しかし、四月に入りその主力である台湾銀行の鈴木商店への新規貸出中止が一般に知れわたり、鈴木商店の手形に対する不安がたかまった。鈴木商店も内外市場の新規取り引きを中止、事実上破綻した。同商店の取り引きが広範囲にわたっていたことから、その影響はすこぶる大きかった。また、本店が神戸にあったこともあり、恐慌は東京から大阪、滋賀、岡山、福岡と拡大した。小銀行

の休業が相次ぐなかで、一億円の資本金をもった日本の「代表」銀行といわれた第十五銀行までもが休業、その数は三二行に及んだ。かくて預金者の銀行に対する信用はまったくなくなり、ごく一部の銀行を除き営業不能の状態となり、恐慌は最悪の事態を迎えた。この大恐慌のさ中に、議会運営に行きづまった若槻内閣が総辞職をした。

四月二十日、田中義一内閣が成立、この難局を突破するため、同月二十二日、三週間のモラトリアム〔支払猶予令〕を断行した。これが功を奏し、さしもの金融恐慌も四月末にしてようやく沈静化のきざしをみせた。

この金融恐慌の傷がいえぬ昭和四年（一九二九）十月、アメリカ・ウォール街で起きた恐慌は世界的な広がりを見せ、わが国にも押し寄せてきた。日本経済は史上空前のこの世界恐慌の渦の中にまきこまれていった。いわゆる昭和恐慌である。商品市場（とくに生糸）、証券市場は大きな影響を受け、各企業の生産もいっせいに下降した。とくに農産物の価格が暴落した。マユ価、米価の暴落は農村経済に危機をもたらした。

事業会社の解散、減資が相次ぎ、産業界全体が操業の短縮を余儀なくされた。セメント、鉄鋼は五〇％台、綿紡、絹糸、洋紙などは三〇％台の操業短縮となった。いきおい輸出総額も対前年比較約三〇％の大幅減となった。

戦時体制の強化

昭和六年（一九三一）九月ぼっ発の「満州事変」を契機に、重化学工業が急速に発達してきた。当面する諸問題を政治的、軍事的に解決してゆこうとする志向が急速に強まった。新興財閥を中心に、従来の肥料や薬品の製造から、徐々に火薬を主とした軍需品へと移行していった。軍部主導型の経済再編成方針に既成財閥もやがて追従をはじめ、両者が日本型のファシズム体制の確立へと向

満州事変

満州〔現東北地方〕を武力制圧しようとした日本の「関東軍」が計画的に惹き起こした事変。六年九月十八日、奉天〔瀋陽〕の北方・柳条溝の爆破が発端で、これに付随して、現地軍の独断専行、越境等がめだつた。当時の若槻内閣は、事変の不拡大の方針としたが、現地の軍事行動を制止できなかった。十二年の「日華事変」ぼっ発の引きガネの役目を果たしている。この「満州事変」から太平洋戦争終結に至るまでひっくりかえり、十五年戦争と称する歴史学者もある。

日中戦争

当初は「北支事変」と称した。十二年（一九三七）九月二日の閣議で「支那事変」に改称。また、「日華事変」とも。戦後は「日中（日華）戦争」と改められた。戦時中は、「事変」を強調していたが、つとに「宣戦布告なき戦争」として認識されていた。

かつてだったのである。

十二年（一九三七）七月七日、北京郊外の蘆溝橋に端を発した日中戦争は、やがて太平洋戦争へと発展してゆくが、戦争の長期化、泥沼化するなかで戦時体制を強化する必要にせまられた。経済統制を中心に、軍需生産力拡充の政策がとられ軍需生産を行う大企業は、巨額の融資を受け資材、労働力も重点的に配備された。

一方、物価の急激な上昇があり、国民生活は一層苦しくなった。政府は物価統制対策として「暴利取締令」を八月三日に公布、即日施行したが、大きな効果は得られなかった。

九月に入り「国民精神総動員運動」「内閣告諭」が行われ、消費節約、物資回収、貯蓄強行とともに心身鍛練、勤労奉仕など種々の運動が推進された。その結果、国民に「戦時生活」という一つの緊張を強いられた生活体系が作りだされていった。

十三年四月、戦時統制のブルドーザーというべき、「国家総動員法」が公布された。次の「国家総動員法」〔抜粋〕からもうかがえるように経済と国民生活の広い分野にわたって、政府は議会の決議を経ずとも統制できるようになった。

国家総動員法

第一条 本法ニ於テ国家総動員トハ戦時ニ際シ国防目的達成ノ為國ノ全力ヲ最モ有効ニ發揮セシムル様人的及物的資源ヲ統制運用スルヲ謂フ

第四条 政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ帝国臣民ヲ徵用シテ総動員業務ニ従事セシムルコトヲ得但シ兵役法ノ適用ヲ妨ケス

第二十条 政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ新聞紙其ノ他ノ出版物ノ掲載ニ付制限又ハ禁止ヲ為スコトヲ得

引き続き「賃金統制令」、「価格統制令」などが施行され、民間企業は自由経済から統制経済へと

急速に移行し、市民生活もとみに窮屈さを加えていった。翌五月にはガソリンが切符制となり、生活必需品の砂糖、マッチ、木炭などが配給制となった。また、あらゆる生活必需品に㊦「マルコウと呼ばれた」マークが押印された。この「公定価格制度」の導入で、国が商品の値段をきめ、それ以上の価格で売買してはならないとし、物価は自主的規制から強制的管理統制へと移行した。

廃品回収はもとより鉄製不急品の回収、手持ち「金」の強制申告、男子の長髪と女子のパーマメント禁止、ネオンサインの消灯、門松の廃止等々、一段と戦時統制が強化されていった。

「ゼイタクは敵だ」のスローガンのもとに不要不急の「ゼイタク品」の発売が禁止されたのもこのころである。

十五年（一九四〇）には、先に出された国家総動員法を基本にさらに統制が強化され、国家がすべての経済システムを統制、個別の資本家に対し公益優先を強制した。さらに、十六年八月に重要産業団体令、金属類回収令、株式価格統制令、配電統制令をそれぞれ公布、強固な戦時統制が確立された。

十六年十二月八日、日本軍の真珠湾攻撃をもって、太平洋戦争へ突入していった。

以来、毎月八日は、聖戦遂行の詔勅にちなんで「興亜奉公日」と称し、とくに戦意の高揚につとめた。かくて戦時体制の一層強化に反比例、市民生活は従来にまして苦しくなった。「欲しがりません、勝つまでは」の標語が、いたる所に張りめぐらされ、世情は一段と緊張の度合いを加えていったのである。

戦局の進展につれて十八年六月、「戦力増強企業整備要綱」が新設され、労働力は全面的に軍需産業へと転用され、軍需生産力の向上が図られた。

さらに十二月には「軍需会社法」を施行し、十九年末までに六八三社を指定、経営権を会社から政府へ移行、民有国营制度が確立された。まさに経済の自律性を完全に無視する体制をとるに至っ

衣料の切符制

戦時の消費統制の代表例。この制度は十七年一月からの実施で、年間一人当たりの購入量が点数によって決められた。

居住地域によって区別され、都市一〇〇点、農村八〇点の二種類に分けられた。ちなみに、背広、男子用オーバーを着各五〇点。ワイシャツ、スカート各二点、ブラウス八点、靴下二点など、一三二種類に及んだ。

たのである。

軍需産業の活況と正反対に民需産業は惨たんたる有様で、とくに繊維産業は衰弱の一途をたどった。商業、サービス業も戦争の激化とともに、その存在を否定され、軍需物資確保のため、消費物資の抑制が図られ、これまた衰亡への道をあゆんだ。

戦時下の国民生活は衣・食・住のすべてにわたって耐乏、窮乏の連続であり、全国民の困窮と疲弊は頂点に達していた。

二十年に入って戦局はいよいよ悪化、三月九日に東京、十三日には大阪が大空襲を蒙り、四月一日には米軍の沖縄本島への上陸と、敗戦の色を濃くしていった。

他方、五月、ドイツの無条件降伏により、日本はまったく孤立無援となった。ひとり軍部だけが、本土決戦を唱え続けた。そして悪夢のような八月六日広島に、続いて九日には長崎に原子爆弾が投下された。

八月十四日、御前会議が開かれポツダム宣言受諾を決定、中立国を通じて連合国に申し入れ、翌十五日正午、戦争終結の詔書が放送された。

戦争は終わった。しかしその犠牲は余りにも大きすぎた。戦争の傷あとは深く、そして長く残されたのである。

一、南海ビルの完成

南海鉄道発行の『開通五拾年』は、その冒頭を、不夜城の明るさでそびえたつ南海ビルの写真で飾っている。二ページ目は難波駅の空撮、そして三ページもまた夜の街に煌々と明かりを放つ南海ビル。壁面にかざりつけられた「祝地下鉄開通」の文字が目飛び込んでくる。

大阪市長、貴族院議員、東京府士族閣近義の長男、明治六年九月二十六日生る。二十六年東京高等商業学校卒業、大蔵属、兵庫県立神戸商業学校教諭、新瀨市立新瀨商業学校校長を経て三十年一月東京高等商業学校教授に就任、翌三十一年ベルギー、ドイツに留学、四十三年法学博士の学位を受け大正二年文部省督学官を兼任、三年退官大阪市長高級助役となり十二年十一月池上市長の後を承けて市長に選ばれる。爾來其職にあること三期十二年、助役時代を通して実に二十一年ヶ心を傾倒して大阪市政に尽瘁す。昭和九年七月功を以て貴族院議員に勅選さる。我国都市行政の權威にして、其献身的努力はよく大大阪市を建設したと云ひ得べし。十年一月二十六日歿、従四位勲三等、享年六十三。『大日本人名辞典』昭和十一年



一 関

南海ビルの完成は昭和七年（一九三二）七月九日で、以後大阪新名所の一つとなった。十年十月三十日には難波～梅田間の地下鉄開通と同時に当社難波駅と連絡する工事が完成した。キタとミナミの両玄関をわずか八分で結ぶスピード時代に入り、日々数十万の群集をのみこむターミナル・ビルとして面目を一新したのであった。

まず、南海ビル建設のいきさつから紹介しよう。

昭和初期の大阪とミナミ

昭和初期は、現代大阪の基盤づくりの時代であった。大正十二年に関一が第七代大阪市長に就任し、十四年に大阪市の第二次市域拡張を実現し、一躍世界第六位の巨大都市となった。「しかし、面積・人口こそ著しく膨脹したものの、編入された地域は何らの文化的施設をもたぬいわば昔のままの雑然たる町や村で、街路は曲りくねった田舎道、雨が降れば溝はあふれて人家を浸し、しかもなお大部分は広漠の田や畠で、世界的都市の内容とは似つかぬものであった」『関市長小伝』昭和三十一年

そこで、近代都市大阪づくりのために策定されたのが昭和三年の第二次大阪都市計画であった。内容は、街路・運河・下水道・公園・墓地などあらゆる施設を盛りこんだ総合計画であった。この都市計画に基づく代表例は御堂筋の建設である。当時としては、画期的なできごとであり、大阪人は度肝をぬかれ、余りの広さに、飛行場でもつくるのか、と冗談のタネにしたほどである。

大阪人をびっくりさせた関市長は、もともととは学者であった。四一歳まで東京高商（現一ツ橋大学）の教授として、鉄道論や商工政策、社会政策を講じていた。このような関市長の高い見識が市政に反映されたのであった。

地下鉄御堂筋線の建設は、これよりさき大正中ごろから研究が進められ、大正十四年（一九二五）

ターミナル・デパート史抄

大正九年十一月、白木屋呉服店が、阪神急行〔現阪急〕梅田駅に開店。ターミナル・デパートの第一号〔同十四年四月末閉店〕。ついで十五年十月、同白木屋が今度は阪神電鉄の梅田駅に梅田出張店を開設。
南海ビルへ高島屋百貨店が、長堀店から移転してきたのは、昭和七年七月十五日

の高速交通機関協議会で決定された〔このとき一号と四号線を決定〕。昭和五年〔一九三〇〕一月に着工し、八年五月に梅田と心齋橋間が開通、十年十月に心齋橋と難波間が完成したが、関市長死去のあとであった。

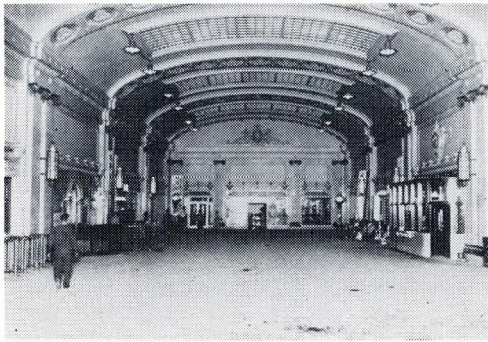
大阪市の近代的都市づくりが進められたころ、在阪の私鉄各社のターミナルビルが相次いで建設された。大阪電気軌道〔現近鉄〕は大正十五年八月上本町に大軌ビル〔八階建総延面積約一万二〇〇〇平方メートル〕を建設。阪神急行電鉄〔現阪急〕は、昭和四年三月、御堂筋の正面に地上八階、地下二階のビルを建設し、売場面積約一万五〇〇〇平方メートルの阪急百貨店を開業した。

一方、ミナミの繁華街では、大正の末期から、カフェーやバーが増えはじめ「赤い灯青い灯」の女給さん達が南海の終電車をにぎわした。そうした深夜風景は、他の私鉄には見られず、そんなところにも南海の庶民性がにじみ出ていた。

第一次大戦以後、大阪市の都心部はビジネス街、周辺部は住宅区域と色わけされるようになり、交通が便利になるとさらにこの傾向が強まり、年々周辺部の人びとの増加とともに都心部へ出かける人が多くなった。

南海鉄道は大正十一年〔一九二二〕九月に大阪高野鉄道と高野大師鉄道を合併し、高野線と称した。十四年三月には岸ノ里駅で南海本線と高野線の連絡工事が竣工し、難波駅まで直通することになり、七月には高野下まで開通した。本線では、十五年十二月に天下茶屋と粉浜間を複々線とし、これにもなって特急列車を新設し、従来の難波と和歌山市間一時間三〇分運転を一時間一五分にスピードアップした。

輸送力の増強とともに、難波駅舎〔三代目〕が次第に手狭となってきたことと、関市長が推進した都市計画あるいは在阪他社の動きをみて、大阪の一方の繁華街ミナミの玄関口にふさわしい一大ターミナルビルを建設することになったのである。



昭和七年九月一日撮影の難波駅ホール
〔コンコース〕

建設工事

着工は昭和四年（一九二九）六月十九日で、本工事の主体工事は大林組が担当した。工事中は乗降客に迷惑をかけぬよう、工期を三期に分け、各期平均約一か年で順調に進捗し、七年七月九日に落成式を行った。建物の表側外壁はすべてテラコッタ〔装飾用の素焼陶器〕で張り詰めた。一階中央部は御堂筋ならびに地下鉄の駅に直面しており、便利に連絡されていた。

南海ビルの規模は、地下二階、地上七階、間口約一七〇メートル、延面積四万三〇〇〇平方メートル（二万三〇〇〇坪）で、御堂筋の南端にその威容を誇ったのであった。

この南海ビルには、高島屋が outlet することになり、昭和五年十二月、中央部の約八三〇〇平方メートル（二五〇〇坪）の完成により第一次開業し、七年七月十五日には地下二階、地上七階、塔屋二階の約三万三〇〇〇平方メートル（二万坪）の大阪店が全館オープンした。

以来半世紀の歳月が流れ、南海なんば駅と高島屋は大阪ミナミの顔となっている。

二、複線および複々線化の推進

阪堺電気軌道、大阪高野鉄道等を合併し、わが国屈指の規模となった南海鉄道は、その社業の充実に発展に力強くあゆみだした。

ここで昭和のはじめから太平洋戦争終結（二十年）までの複線および複々線化を簡単にふり返ってみよう。

南海本線は、大正十一年（一九二二）十二月には、すでに難波と和歌山市間全線の複線化を完成していた。しかし、年々増加する旅客に複線だけでは将来満足の輸送体制がたてられないと判断、難波から佐野〔現泉佐野〕までの複々線化を当局に申請し、十三年三月に認可を得た。

そこで同年十月、二〇〇〇万円の増資を行い、複々線化にそなえた。昭和元年〔一九二六〕十二月に、まず天下茶屋―粉浜間二・一キロが完成した。引き続き六年十二月、粉浜―住吉公園〔現住吉大社〕間が完成した。

なかでも、特筆されるのは難波―天下茶屋間の高架複々線工事〔同十三年九月完成〕であるが、この工事概要は後述しよう。

なお、支線では同六年八月に天王寺支線〔天下茶屋―天王寺間二・四キロ〕の複線完成をみている。

一方、高野線は大正十四年七月に高野下までの線路延長をみていた。複線化については大正末年までに起点の汐見橋から堺東までは、ごく一部を除き、すでに完成していた。

堺東以南は引き続き鋭意工事が進められ、昭和三年六月に西村〔現初芝〕まで延長、以後も順次工事は進められ、同十三年二月に長野〔現河内長野〕まで完成、待望の汐見橋―長野間の複線化の完成をみた。

三、輸送体制の充実

蒸気機関車時代から電車時代へと大転換時代を迎えるが、昭和二年〔一九二七〕五月十四日に至って「蒸気機関車使用廃止」の認可がおりた。明治十八年〔一八八五〕十二月、その第一声を難波村に響かせ、今ある南海電鉄の基礎をつくった蒸気機関車が、ここに引退をしたのである。

いよいよ電車時代の到来であるが、従来の木造車両が順次、半鋼製に替わっていくなかで、昭和四年〔一九二九〕七月、名車のはまれ高い三〇一系〔のちにモハ二〇〇一・クハ二八〇一系〕が造られた。

貫通式半鋼製大型電動車・制御車、あわせて二〇両〔翌年一〇両〕が新造された。この電動車は出力一五〇キロワットの電動機四個を備え、全長二〇メートル、定員一四二人、最高速度一〇三キロの



昭和9年11月、黒潮列車の運転に際して貼りだされた
ポスター

性能をもち、狭軌六〇〇ボルトとして最大級を誇る車両であった。制御車二両を連結した特急列車は、難波と和歌山市間六四キロを六〇分で走破、従来の所要時分一時間一五分を一挙に一五分短縮した。

黒潮列車の運転開始

昭和九年〔一九三四〕十一月、南紀白浜温泉への入湯客の利便を図るため、難波から国鉄白浜口までの紀勢西線乗入れ直通列車の運転を開始した。

「黒潮列車」は毎土曜日、「日曜列車」は毎日曜日、「平日列車」はその他の曜日にそれぞれ運転され、東和歌山駅〔現和歌山駅〕で国鉄紀勢線の列車と連結、一路白浜口へ向かった。この直通列車の運転により、白浜湯崎温泉への日帰り入湯も可能となり、利用客の好評を得た。ちなみに当時の難波と白浜口間の所要時分は三時間一九分、往復運賃は五円一〇銭であった。

冷房車の運転

昭和十一年、わが国最初の冷房車が運転された。制御車一両に冷房装置が設置された。車掌室に空気冷却装置を取り付け、その上部に吹き出すよう設計された。冷風は車両の屋根中央部に設けられたダクトによって、車内の数か所に吹き出す構造になっていた。リターンは、客室から車掌室のクーラー部に入るように設計された。

試運転の結果は良好で、七月十九日から営業運転に入ったが、この冷房車に乗客が殺到し、かえって暑くなった、という笑話もある。翌十二年〔この年に日中戦争始まる〕に一部を改良、列車も四編成を完成させ、難波と和歌山市間を冷房特急として運転、利用客から好評を得た。しかし翌十三年には、時局から冷房車はゼイタク、資源のムダ使い、との当局の指摘があり、わが国最初の冷房車もあえ

大阪市内目抜き場所にお目見えした
カラー刷りポスター！



冷房車と普通車(扇風機)温湿度差比較

単位：度C %

測定場所	測定時刻	乗客	No. 2002 (扇風機)			No. 2802 (冷房機)			両車比較	
			乾球温度	湿球温度	湿度	乾球温度	湿球温度	湿度	温度差	湿度差
難波駅	午前 5:19	満員	29	26	84	26	22	79	3	5
和歌山市駅	7:25	〃	28	25	80	23	17	70	5	10
難波駅	8:25	超満員	30	26	80	24	19	73	6	7
和歌山市駅	10:00	〃	31	27	80	23	18	73.5	8	6.5
難波駅	11:25	〃	33	28	76	24	19	73	9	3
和歌山市駅	午後 1:00	〃	32	27	77	24	18	70	8	7
難波駅	2:25	〃	33	28	76	25	19	70	8	6
和歌山市駅	4:00	〃	31	27	80	25	20	73.5	6	6.5
難波駅	5:25	〃	32	28	80	27	22	75	5	5
和歌山市駅	7:00	〃	29	25	80	24	18	70	5	10
難波駅	8:25	〃	29	25	80	23	18	73.5	6	6.5
1日平均			30.6		79	24		73	6.2	6.0

・第2002号車は電動車で、天井に30cmの扇風機を7個取り付けられているが、窓は開放しているからこの車の温度は外気の温度とみなせるだろう

・第2802号車は冷房車で、この温度は駅に到着後、入り口を開放して客が出入りしたときの温度である

〔ダイキン工業50年史〕

なく姿を消した。

高野線の発達

大正十四年三月に天下茶屋と岸ノ里の間で南海本線と高野線の連絡線路が完成した。この連絡線の完成により、これまで汐見橋～九度山間(当時は九度山駅まで開通)の直通列車は、すべて難波発となり高野山登山客の利便は一段と向上した。昭和七年四月には高野山電気鉄道との間に相互直通運転を開始、難波から極楽橋まで乗り換えなしで行けるようになった。折りしも昭和九年、高野山において、「弘法大師御入定千百年御遠忌大法会」が約二か月間にわたって奉修され、難波～極楽橋間の直通運転は、参詣客から好評を博した。

昭和十三年、高野山直通運転用として一二五系回生付車両が登場した。以後、順次製造され、最盛期には電動車、制御車合わせて四六両が昇圧時まで活躍

「初芝駅」の名付け親

南海鉄道がはじめて手がけた住宅経営地のあるところで知られている。開通当初、最寄り駅は、地名に因んで「西村駅」と称していた。住宅地造成が進むにつれて、駅名改称の声があがり、社内公募が行われ、多数応募の中からえらばれたのが現行の駅名で、十年八月一日から実施。新鮮な字づら、音感がアピールしたと思われるが、これで住宅販売が一段と勢いづいた。

なお、名付け親は、当時の貨物車掌で、賞金五〇円の金的を射当てた。二位は「あずさ野」、三位は「河内野」で、それぞれ賞金一〇円であった由。写真は当時売り出された初芝住宅の一部



した。また、特殊車両としては、昭和七年十一月に近畿地方で行われた陸軍特別大演習の開催に当たり、陛下のご統監のため大阪に行幸、同月十三日、演習地臨御に際し、難波と堺東間に御召列車が運転された。この列車に特別車「お召電車」一両を連結した。この車両は田中車両〔現近畿車両〕工場で作られたが、室内装飾および紋章は高島屋百貨店に委託、調度品はすべて宮内庁から借用した。車両の製作に当たった田中車両工場では、職場にしめ縄を張り、作業員も最優秀者が厳選され、作業に当たったといわれる。

四、住宅開発に着手

遊園地、観光地などの沿線の開発を積極的に進めてきたが、当然のことながら、これらはいずれも旅客の動員に季節的な制約があった。これに対し、住宅開発は旅客の動員が恒常的で、季節や景気の変動を受けることが少ないことから、住宅の開発に取り組んだ。

当時、南海線沿線は、住宅ゾーンとしてよりも商工業ゾーンとして発展しており、住宅開発の構想すらいだかれなかった。しかし、大阪市内の住民は増加する人口と諸工業の煤煙に苦慮していた。一方、高野線は大正十四年の難波乗入れによって、徐々にではあるが、旅客は増加していた。

当時、高野線沿線は堺東以南に、ほとんど町らしきものはなく長野、三田市町付近までは、一面の田畑続きであった。ただ、中百舌鳥付近に住宅建設会社の一群の住居がある程度であった。そこで手がけられたのが、高野線初芝駅〔当時西村駅〕東北の田園地帯の開発である。

この地は、東に信貴・生駒・葛城・金剛の諸峰が連なり、西南に向かって遠く開け、小丘が点在する絶好の環境に恵まれ、交通の便も都心からわずか二十数分の位置にあった。約一四万平方メートルの開発地に一区画二三〇平方メートル以上とし、周辺にクラブハウス、テニスコートなどが設



全国アスリートのメッカ「中モズ」

「五〇周年」記念事業の一つとして、高野線の中百舌鳥社有地に一八万平方メートルの総合運動場を開設、国民の体位向上に一役買った。「中モズ」は全国アスリートのメッカとなり、数々の名選手を輩出した。

開場式で挨拶に立っているのは、当時の寺田基吉社長。当日、第一〇回オリンピックで三段跳びに優勝した南部忠平の模範試技も披露された。

けられた。昭和十年五月十五日から一か月間、特別大売出しが行われ、期間半ばにしていずれも売約済みとなった。ちなみに当時の売価は三・三平方メートル「二坪」あたり一二円、一三円、一四円の三段階であった。

引き続き昭和十三年、狭山遊園前駅〔当時河内半田駅〕に隣接する約六万五〇〇〇平方メートルの宅地を青葉丘住宅地と名づけて売出し、十五年には、狭山駅に接する約四万五〇〇〇平方メートルの住宅地を開発した。

当社が戦前に手がけた住宅開発の主なものとは前述の三開発地、約二五万平方メートルに過ぎない。本格的に取り組むのは、昭和二十九年「二九五四」以降となる。

五、開通五〇周年を迎える

昭和十年十二月二十七日は、南海の前身である阪堺鉄道が明治十八年に難波から大和川にいたる七・六キロを開通して五〇年に当たる。翌十一年三月に開通五〇周年記念式典を催すべく準備を進めていた矢先、たまたま二・二六事件の発生を見、世情騒然となった。このため急ぎよ記念式典をとりやめることになった。

なお記念事業として、次の事がらを実施した。

- 一、住吉神社と高野山根本大塔に灯籠を献納
- 一、社史『開通五拾年』、『南海鉄道発達史』の刊行
- 一、高野線・中百舌鳥の社有地約一八万平方メートルに総合運動場を建設

六、難波と天下茶屋間高架化工事

難波と天下茶屋間は、一日の列車回数が一一〇〇回を超え、わが国において最も列車回数の多い区間の一つであった。天下茶屋以南が複々線であるのに対して、同区間は複線であるため、輸送力はまったく行きづまっていた。そのうえ、年々道路交通が繁雑を加えてきたので、これを高架複々線に改築して、列車運転と道路交通の両面の円滑化を図った。

また、南海本線は軍需産業にきわめて大きな関係があった。昭和十二年、日中戦争に際しては、数次の軍需輸送をした実績もある。高架複々線工事は、昭和四年七月二日、鉄道大臣の認可を受け、十一年九月二十五日に竹中工務店と間組の手によって着工された。

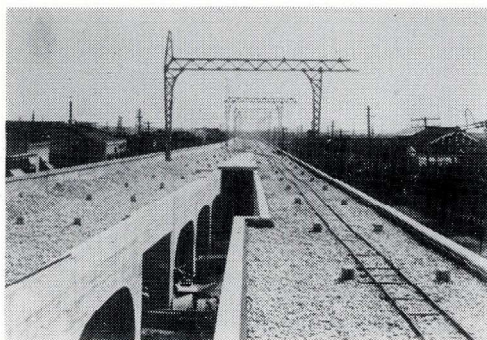
認可から着工まで七年間も要したのは、①用地買収 ②専売局との土地交換 ③国鉄関西線との高架化による立体交差〔三路線の立体交差〕 ④大阪市電との立体交差部の地平化 ⑤都市計画道路との関連工事 ⑥構造物の設計変更等、困難な諸問題の解決を図る必要があったためである。

用地買収では、一部で価格交渉が難航し、ついには土地収用法の適用によって解決せざるを得ない事例もあった。

また、難波駅ののど首に当たる部分では、線形上急曲線を緩和するために、大阪地方専売局用地の北東部分約六〇〇平方メートル〔専売局では病院建設を計画〕の交換用地の話し合いを、進めなくてはならなかった。

関西線との交差は、南海本線が地平を走っていたので、高架の関西線の上をさらに高架で越さねばならず、国鉄の将来計画との関連から、国鉄線四線分の架橋を計画しなければならなかった。

大阪市電との交差も、市電の跨線橋を地平化するための切替工事と撤去が難問題であった。大阪



南海本線高架復々線工事。萩ノ茶屋から天下茶屋方面を望む（昭和十二年撮影）

市の都市計画との関連事業も、二三か所に及ぶ交差部分があり、一等大路二本、二等大路一本のほか、蔵前町、今宮、水崎町各架道橋のように、道路幅員の広い箇所との交差協議に日時を費した。とくに蔵前町では難波一号踏切に当たるため、道路の付替えと工事中の一般交通の確保、線路の切替等で非常な困難を伴った。ただ、今宮架道橋は、当初三三メートルの道路幅員が当面二五メートルにされたのが救いであった。

高架構造物については、地下約二五メートルに及ぶ基礎地盤調査の結果、その支持力が良好であったので、杭打ちの必要がなく、井戸式基礎でも十分余裕があるので設計変更を行った。これによって、杭打ちによる付近住民への影響をなくすると同時に、工費の節減を図ることができた。また、軌道構造では五〇キログラム、二四メートルを定尺とする長尺レールの使用、マンガクロッソングの採用、高架下その他に対する騒音防止のためレール継目のテルミット溶接化等、最新の技術を導入した。

工事は、まず東側高架部を建設するため、従来線を西側へ約一メートル移設することからはじまった。同時に、上水道、下水道、電線管等地下埋設物の移設、保護を行い、立退きが遅れていた天下茶屋付近では天王寺支線の一部単線運転を検討したり、高架基礎工事に支障する今宮戎、萩ノ茶屋両駅下りホームの移設、大阪市電戎神社前停留所の階段移設等、工事関係者の苦闘が続いた。

関西線跨線橋では、国鉄線の上に、強固な支保工を組んだうえ、高架上で南〔天下茶屋方〕北〔難波方〕それぞれに組立てられた鉄桁を、ウインチによってまず南方から引き出し、一旦仮台で受け、支保工梁材を取り外して所定のシュー〔鉄査〕に据付け、次いで北方の鉄桁も同様に架設した。

市電との交差部分では、頭上を走っている市電を地平に、同時に南海本線を高架に切替えるため、北側に三五〇メートル余の仮線を敷設し、両端にポイントを設けて単線運転を行い、市電の高架部分を、南海と半分ずつ分担して撤去したあと、市電の複線軌道を敷設した。

このようにして昭和十二年十月、東線の工事が竣工し、十一月一日に高架複線が開通した。引き続いて従来線の撤去を行う一方、西線の工事を進め、十三年九月一日、難波く天下茶屋間の高架複々線工事を完成、同月十日から運転を開始した。

昭和大恐慌のさ中、資材確保の困難な時期に総工費八四六万円を費した大工事を、南海鉄道の単独事業として実施した大英断は、南海百年の歴史の中の一つのエポックであった。

難波く天下茶屋間高架複々線工事概要一覽表

延長

二・八キロ

用地

従来用地

六万九六三〇平方メートル

増用地

一五八〇平方メートル

建設費

八四六万円

工事着工

昭和十一年九月二十五日

工事竣工

昭和十三年九月一日

設計大要

橋梁

鉄筋コンクリート床版及上・下路鋼版桁

停車場

発着線八本、乗車ホーム四本、降車ホーム五本

難波

乗降場上屋鉄骨造アーチ四径間六九〇〇平方メートル

今宮戎

島式ホーム

萩ノ茶屋

島式ホーム

電車線

直流六〇〇ボルト、架空単線式コンパウンドカタナリー式

送電線路

最大電圧二万二〇〇〇ボルト二回線

閉塞信号機

三位色灯式自動閉塞信号機

難波駅連動装置

電空式継電連動装置



高架上に完成した今宮戎停留場

今宮変電所

鉄筋コンクリート造

出力二〇〇〇キロワット〔半自動式〕回転変流機〔直流六〇〇ボルト、二〇〇〇
キロワット〕一台

高架下貸室

難波駅高架下食堂街

四七〇〇平方メートル

客席 一七八〇

大食堂、特別食堂、グリル、フルーツパーラー、中華料理、名物食堂

難波駅高架下仕入部

事務室、食堂付属室

八一五〇平方メートル

七、自動車事業の開始

自動車の輸入

自動車は、本来、鉄道や軌道の補助機関として発達してきたが、社会、経済の変化に伴い異常な発達をとげ、交通革命を招いたといっても過言ではない。

以下、乗合自動車を中心に、わが国での発達および当社の歴史をさぐってみよう。

自動車の発達は、鉄道と同じように、まず蒸気自動車からはじまり、電気自動車、ガソリン自動車と変化してきた。

わが国に初めて自動車が入り込まれたのは、明治三十三年（一九〇〇）二月、大正天皇の御成婚の慶事に、サンフランシスコ日本人会が電気自動車を献上したのが最初といわれる。次いで、三十四年、松井民治郎によって米国製のガソリン自動車が入り込まれたが、一部上層階級の自家用車のみであった。また、このころから、わが国駐在の外交官が乗用として市中を乗り回した。陸蒸気はとも

かくとして、一般道路での乗物は、カゴから人力車、自転車と、すべて人力にたよっており、それが当然と思っていたところへ、突然得体の知れない機械で走る乗物の登場である。走る姿とその音に市民は驚きと感嘆の声をあげた。

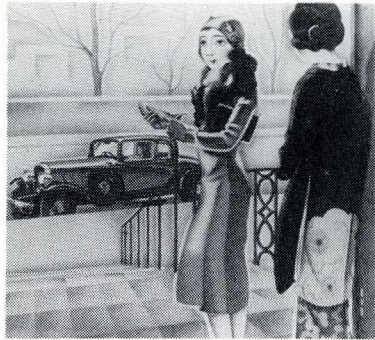
大阪市内の交通事情

その後、明治三十六年（一九〇三）三月、大阪市民の前に自動車がお目みえした。天王寺公園を中心として開催された第五回内国勸業博覧会場の立ち並ぶ参考館の棟に、横浜山下町の米国自動車会社が米国ロコモビル会社製の蒸気自動車ドスエドス・ロスホストほか二種の自動車を展示し、そのほか二、三の商会も数台を展示した。外国人技師が会場内を試運転、観覧者に雄姿を誇示した。これを見た中川辰之助ほか有志が、さっそく、米国から二台の蒸気自動車を輸入、恵比須町付近から梅田にいたる乗合自動車業を開業した。

この開業は、わが国での乗合自動車営業の最初（明治三十六年、広島横川可部間との説もある）であろうといわれているが、道幅が狭く荷車や人力車の走る中、自動車の前を旗を持った男が「エイエイ」と大声をあげながら先導したという。その後、三台の蒸気自動車を購入、三十八年（一九〇五）十月に大阪自動車線を設立し市内の路線を広げるとともに日本橋から堺市にいたる路線を開業した。

一方、市内の河川には、三十六年三月から巡航船が就航しており、同年九月花園橋―築港棧橋間を開業した路面電車の路線が拡充されるにつれて自動車の利用者が激減、ついに四十一年（一九〇八）八月、あえなく廃業した。

これら蒸気自動車に代わり、ガソリン自動車が入り始めるが、当時、輸入価格が高く運転にも多額の費用がかかり、乗合自動車として使用されるよりも、一部富豪の権威を示す贅沢な遊び道具のようなものであった。



庶民には「高嶺の花」

一九三〇年代初頭は世界恐慌のさなか、日本を舞台にフォードとゼネラルモーターズの両雄が販売合戦に死闘を続けていた。イラストは、日本GM社の小冊子『三十二年式シボレー号』の中の一コマ。最近のモーターゼーション時代と異なりクルマそのものの有無が「ブルジョア」の指標であった。

大正時代に入り、第一次大戦を契機として経済界は、好景気に恵まれ、自動車事業も各地で開業された。このころから、わが国にも自動車を製造する工場がようやくうぶ声をあげるようになった。大正七年〔一九一八〕東京ガス電気工業、同八年には、石川島自動車製作所が設立された。しかしその規模は小さく微々たるものであった。

このような中で、わが国の自動車発達の起爆剤となったのが、十二年〔一九二三〕九月一日の関東大震災である。

東京近郊の鉄道、市街電車は一樣に大被害を受け、その復旧に多くの費用と時間を必要とした。そこで、これら鉄道の応急の措置として、あるいは、補助機関として自動車の活用が図られた。十三年〔一九二四〕七月に東京市は、市街電車と併せて市営バスを兼営したが、次第に各都市に公営の乗合バスが出現するにいった。

また、貨物輸送のためトラックも続々と輸入された。このころから自動車の性能もだんだんと向上、利便さ、必要性が社会的にも認識されるようになってきた。あわせて大都市を中心として舗装道路が、漸次拡大されてゆくにつれ、乗合自動車業も発達していった。

このように、大正末期から昭和十二、三年ごろの最盛期まで、自動車は急速度で発達した。とくに、乗合自動車業は、大都市から地方都市にまで普及していった。そして、新しく鉄道対乗合自動車の問題が発生してきた。

昭和六年当時の鉄道省の調査によれば、並行するバスとの運輸成績を比較すると、バスによって失う率は一二％であり、短距離区間は二〇％の損害を受けた。また、大都市の地方鉄道および軌道は、その影響がさらに大きく、三〇〜五〇％に達するところもあり、バスの進出は鉄道にとって脅威となってきた。ちなみに、昭和元年から十一年までの間に、営業を廃止した地方鉄道、軌道は九八路線あり、そのうち、四九路線すなわち五〇％は、自動車の影響によるものであった。〔昭和十二年

鉄道省監理局調査

これら乗合自動車業は、鉄道と異なり、自動車自体の価格が安く、また、一般道路を走るため固定投資としては営業所、車庫、修理工場さえあれば開業可能であり、場合によっては、これらも借家、借地でまかなうことができる。簡単に事業に着手できることから、中には、小規模業者の無秩序経営、不当な競争が各所でみられた。

乱立した自動車運送業者は、当然のごとく熾烈なサービス合戦を展開、はては業者間の抗争にまでエスカレートした。このような過当競争に対して、鉄道省は昭和六年（一九三二）四月に自動車交通事業法を公布し、同八年十月から施行、自動車行政方針の統一を図るとともに、自動車運送業界の過当競争を抑制し、秩序の保持を期した。なお、この自動車交通事業法は、その後、時に応じて改正され、今日の道路運送法の母体となっている。

以上のように自動車事業は、最初は鉄道の補助機関として発達し、主として短距離輸送機関であったが、車両性能の向上、道路整備が進むにつれ、次第に事業の性格が大きくなり、中長距離輸送の可能な体質となってきた。はつきりと鉄道の競争相手として成長した。

大阪市内の乗合業

わが国での自動車の発達の概略は前述のとおりであるが、ここで、南海沿線における乗合自動車を主とした発達をみてみよう。

先に述べたように、大阪市内では明治三十六年（一九〇三）、わが国最初の乗合自動車業が開業され、その後、四十三年ごろにはガソリン自動車がお目見え、大正時代に入り増加していった。ちなみに大阪市における乗用車の増加をみると、明治三十八年には、わずか四台であった。大正五年（一九一六）には一〇六台、十年には五九三台と漸次増加を続け、関東大震災後の十三年には二二三一



青バス
大正末年の難波駅頭風景。左寄り南海
鉄道本社入口前に松本重太郎の銅像が建
立されている。左端に見えるのが、当時
の青バス（大阪乗合自動車）で、市バス
との激烈な戦いはまだはじまっていない
ころである。
なお、手前の敷石道は市電のカーブし
ているところで、駅前の道路は舗装され
ていない。

台と急増している。

ここで大阪市内での乗合バス業の経緯をみてみよう。大阪市は、大正十一年に市営乗合自動車を開業すべく、府当局に打診したところ、市内での大型自動車の運行は、交通保安上難点があり、時期尚早と指摘された。

ところが、大阪府は突如として「大正十二年（一九二三）八月三日、大正九年二月出願中の中村房太郎ほか一〇名に対し、市内におけるバスの運転営業を許可」（『大阪市交通局七五年史』）することを決定した。

いわゆる大阪乗合自動車（青バス）の誕生である。この許可に当たっては、会社設立の中心人物に、市議会の有力者がいたことから紛糾をよんだ。実際に営業を開始したのは、大正十三年七月であるが、八〇台のバスが堺筋、南北線など市内の幹線道路に路線をはりめぐらし、路面電車に少なからず影響を与えた。

「青バス」に遅れること約四年、昭和二年（一九二七）二月に市営バス（銀バス）が開業した。阿倍野橋く平野間で開業したが、青バスが市内中心部で営業しているため、銀バスは周辺部の路線のみで、収益が思うにまかせなかった。昭和四年になり、青バス、銀バスの路線併用が認められたが、ここで熾烈な乗客争奪戦が開かれた。青バスが、伊勢参宮詣や日光遊覧などの招待抽せん券付の回数券を売り出す。これに対抗して銀バスは、南紀遊覧などの抽せん券付を発売、あるいは区間運賃の値下げ、一区間距離の延長、往復運賃の大幅な割引など、その競争は、市民の大きな関心のマトとなった。しかし、この過激な競争は弊害が多く、また世情は、昭和の大恐慌のさ中であり無謀な競争は資源の浪費であるとの観点から、六年（一九三一）三月、府当局から禁止されることとなったのである。

その後も、両者は新規路線の獲得をめぐり、いくたびか競願があった。しかし、市内の交通は公

営に一本化すべきである、との声がだんだんとたかまわっていった。一方、昭和十三年（一九三八）四月陸上交通事業調整法の成立をみた。この法律に基づき十五年六月、大阪市が青バスの全株式を買収、懸案であった一元化が実現した。

和歌山〔紀北〕地域の乗合業

和歌山市周辺に目を移すと市内で自動車が走りだしたのは、明治も末年に近いころであった。ご多分にもれず、ある金満家の若旦那が個人の道楽として運転していたという。その後、全国的な流れに調子を合わすかのように大正の半ばから後半にかけて、交通機関としての実用化時代へと転換していった。

明治末年に初めて市内を走った自動車が、大正十四年初頭には、和歌山県下で約二〇〇台を数え、乗合業を営む営業主体が五十数社あったという。二〇〇台の車で五十数社である。いかに小規模であったかを物語っている。当時の乗合自動車路線は和歌山市を中心として、周辺の名所、旧跡へ、あるいは南紀方面へのびていた。代表的な会社は市内から田辺までの路線をもつ白浜温泉自動車（株）、同じく市内から秋月にいたる秋月自動車（株）、加太にいたる日本乗合自動車（株）、それに国鉄和歌山線高野口駅前から椎出〔現高野下〕にいたる高野山参詣自動車（株）、椎出から高野山女人堂までの路線を計画中の高野登山自動車（株）などであった。

なかでも秋月自動車は業績がよく経営者は鼻高々であったといい、日本乗合自動車は加太電気鉄道との競争に苦心したという。また高野山参詣自動車は、会社設立の歴史も古く、営業成績も良好であった。この会社の路線、高野口駅前～椎出間は自動車が走るまでは多数の人力車が往復しており盛況をきわめていた。そこへ自動車が走ることになったので、人力車夫たちが猛烈な反対運動を起こした。和歌山県下初の労働組合を結成して対抗したが、後日和解、共存共栄で一時期の紋日



バス事業のルーツ

当社のバス事業には前史がある。昭和三年、貨物営業がそもそもの発端。写真はそのルーツを物語る社名、マーク入りの貨物自動車。「本命」の乗合バス事業に当局の認可がおりないところから、まずはトラック輸送で、多角経営に乗り出したというわけ。

〔祝祭日〕には、参詣客を運びきれないこともあった。

しかし高野登山鉄道が十四年七月、高野下駅まで線路延長したことにより、参詣客の大半が橋本駅から高野登山鉄道を利用するようになり、往時のにぎわいが見られなくなった。続いて昭和五年六月、高野山電気鉄道が高野下―高野山間を開通するに及んで、高野口―高野下間バスの参詣路線は利用者が激減した。

自動車事業へ進出

先に述べたとおり関東大震災以降、各地にバス事業がぼつ興した。南海鉄道もその情勢と将来を考慮し、大正十五年七月に大阪市内から堺―浜寺―岸和田を経て佐野に至る路線と、堺市の東西幹線道路を主とするバス事業を開始すべく出願したが免許を得ることができなかった。昭和二年五月に再度前述の路線開業を出願したが、またしても免許を得ることができなかった。

しかし、南海沿線には、時代の波に乗り遅れじとバス事業を開業する者が相次いで出現した。ちなみに、昭和二年末には大規模、小規模を問わず合わせて一六の業者があり、その営業路線は延長一六二キロに及んでいた。

これらバス路線は、いずれも鉄道の主要駅を起点として名所、旧跡あるいは山手方向にのび、行楽客とあわせ地域住民の足として鉄道路線を補完するような状況を呈していた。

しかしながら、将来的な展望にたてば、当然、鉄道路線と競合する並行したバス路線が開設されることは、誰の目にも明らかであった。

このような事態をみて、自動車の兼業が不可欠であるとの見地から、昭和二年四月、定時株主総会で兼業を決議した。乗合バス事業については前述のような経緯もあり、まず貨物営業からはじめることとなり、さっそく自動車七台を購入し、翌年四月五日から営業を開始した。このように当社

日給一円五銭也——バス運転士

昭和四年末、黒山村に村営バスが登場し、話題を呼ぶ。T型フォード一三人乗り三台に、ハイヤー一台で店開き。路線は西村駅〔現初芝〕と平尾間と途中分岐の下黒山まで。全長三区の三・六キロ。一区五銭で運行した。

乗務員は一〇時間勤務規程で、三日に一度、一二時間の勤務もあり、二時間の時間外手当つき。夜間のハイヤー担当者は、当夜売り上げの二〇%が手当。日給は運転士一円五銭、車掌五〇銭で、昇給は一、三、五銭の三段階。ただし当時は不況期で三年間、昇給ストップであった。
〔自動車部所属OB談〕



の自動車事業は、トラックによる貨物輸送からはじまったのである。

さて貨物輸送は開業できたものの、直営による乗合バス事業が認可されないことから、次善の策として沿線の既存業者からの事業譲受あるいは資本参加を試みた。

昭和三年七月一日、牛滝線を主とした路線約二〇キロの和泉自動車(株)を合併したのをはじめ沿線バス事業者を矢つぎ早やに合併していった。このようにして一〇年後には、ほぼ南海沿線各地域に路線を持つことができるようになった。この間、利用者の利便を考慮し、路線の延長や新規路線の開発を積極的に行った。

新規路線の開発の中で特筆されるのは、住吉線〔現国道二六号線〕の難波と住吉間の認可をめぐるものである。残念ながら南海鉄道には認可されなかったが、最大の努力がなされた。

八年二月、新たに大阪市内の大国町から住吉公園に至る都市計画道路が完成した。この道路でのバス事業営業申請が、南海と大阪市、大阪乗合自動車(株)、阪堺電鉄(株)の競願となった。このとき、大阪府知事は、この路線は南海鉄道線と並行していることから、南海に同路線の免許を与えるようとの副申書を主務省に提出した。このことが後日になってわかり、大いに紛糾した。とくに大阪府は、道路建設の当事者が交通機関の一元化を図るのは当然と主張、その対策をめぐって活発な陳情を行った。

一方、近郊の私鉄社長会が連名で、民営による同路線の開業を訴える陳情書を提出、先に知事が出した副申書を暗に支持した。

この競願にまつわる抗争は一地方の事件としてだけでなく、公営バスと民営バスの抗争として東京市を除く五大都市に波及し、社会的、政治的な問題に発展していった。

このように紛糾を重ねた難波と住吉間のバス路線認可競願であるが、十年六月にいたって、時の大阪市長と鉄道大臣との会談により解決の糸口がほぐれ、同月二十六日、大阪府側が、将来、南海

鉄道乗合バスの岸和田・堺方面からの市内乗入れについて、運輸協定による直通運転を認めることを考慮すると市長が言明、条件を付して大阪市に対して単独認可されることとなった。

ちなみに、その条件とは、次の三点である。

- ・ 運転系統は天神橋六丁目～住吉公園北口間往復とする。
- ・ 車両二九台、一日二八〇往復とする。
- ・ 料金は大国町～住吉公園北口間二区とし一区につき五銭とする。

〔大阪市会史〕第二四卷〕

以上述べてきたとおり、迂余曲折はあったが、地域住民への足として努力を重ねた結果、乗合バス事業は着実に伸び、昭和十三年三月には直営路線一一四・九キロ、傍系会社線一一六・一キロ、合計二三一キロの路線となり、旅客自動車五八台、貨物自動車六台を保有するまでに成長し、鉄道線主要駅と沿線地域を結ぶ路線網を築きあげた。

十三年四月一日、楠公自動車、岸和田南海自動車、昭和自動車の三社が堺乗合自動車に合併し、同日、商号を南海乗合自動車(株)〔資本金 五六万五〇〇〇円〕と改称し、傍系会社として新発足した。

同年十月一日、南海乗合自動車(株)へ、南海鉄道の旅客自動車三六台、貸切自動車三台、貨物自動車一台、合計四〇台の自動車を含めた直営バス事業のいっさいを譲渡した。

南海乗合自動車はこの後、きびしい物資統制のなかで営業活動を行うが、戦局の悪化、戦災とイバラの道を歩みながら沿線住民の足の確保に最大限の努力を重ねていくのである。

二、阪和電気鉄道の動向

一、阪和電鉄の創立・競争

阪和電鉄の創立

明治末期から大正にかけて浪速電車軌道、阪堺電気軌道、高野登山鉄道等のライバルが相次いで登場し、時には激烈な競争をくりひろげた末に、南海鉄道と合併したことは既述のとおりである。

大正期に入って南海の営業基盤は安定したかに見えたが、またしても新しいライバルとして阪和電気鉄道があらわれた。同社との競争は、阪堺電気軌道との競争にくらべ、規模からみても、激しさからいっても、はるかにこれをしのぐものであった。

まず、阪和電鉄創立のいきさつから述べることにする。

紀伊半島は農林・水産・観光資源が豊富であるにもかかわらず、交通はすこぶる不便で、わずかに大阪商船の定期航路があるくらいなものであった。いきおい、政府の鉄道網整備計画からもはずされるような事情にあった。したがって、和歌山県民にとっては、紀伊半島一周の鉄道敷設が念願であり、地元選出の代議士で中央政界の有力者岡崎邦輔らを通じて、たえず陳情運動をし続けていた。当時の鉄道院総裁であった後藤新平を招いて、南紀一帯を人力車で視察させたこともあった。このような努力がむくいられ、大正七年（一九一八）原内閣のもとで、紀勢東西両線が鉄道敷設法の予定線に加えられた。翌年には、測量が開始され、大正九年に紀勢東線が、同十年に紀勢西線がそれぞれ着工された。

政府は、このように紀勢両線の建設に着手した以上、大阪との連絡をはかる必要が生じた。當時、政府内に阪和間を結ぶ唯一の鉄道であった南海鉄道を買収しようとする動きがあり、結果的に失敗に終わった経緯について、『南海鉄道発達史』は次のように述べている。

大正九年、原内閣のときに持ち上った南海鉄道買収案は非常なセンセーションをまき起こした。時あたかも欧州大戦で人心不安、大阪付近の鉄道はいずれも大減収で、わが南海鉄道は阪堺電気軌道を合併して配当が七朱〔七%〕に降った際であった。鉄道収用法によれば最近三か年の収入平均が買収費計算の基礎となっているので、南海としては最悪の条件で買収に応じねばならぬわけであった。

時の社長片岡直輝氏を始め重役株主はいずれも憂愁に銷され、これが対策として当時与党政友会に勢力を張っていた岡崎邦輔氏を頼って買収反対陳情運動に奔走した。奔走の結果もなかなか思わしくない。それでも何とか取り止めねばならぬと「議会への」上程を延ばし延ばしているうちに天祐であったか議会が解散となって結局危ない瀬戸際で買収を免れた。片岡社長はじめ何れも悦〔うれ〕し泣きに思わず『万才』を三唱したということである。

南海鉄道の買収に失敗した政府としては、阪和間に新たに国鉄線を敷設しなければならなくなった。ところが当時、折悪しく経済界の不況に遭遇し、政府は財政難のために、この新線建設はのびのびになってしまった。

ところが、この政府の計画とは別途に、大阪と和歌山を結ぶ新しい電気鉄道が民間人の手で計画され、大正八年十一月二十八日付で免許申請がなされた。これが阪和電鉄の発端である。

阪和電気鉄道敷設免許申請

今般私共発起人トナリ 株式会社ヲ創立シ 大阪市南区木津大黒町ヲ基点トシ 大阪府堺市ヲ経テ和歌山県和歌山市屏風町ニ達スル三十九哩間ニ 電気鉄道ヲ敷設シ 一般旅客並ニ貨物交通ノ便ニ供シ度候

間 右至急敷設特許並ニ運輸營業御免許被下度 別紙書類相添此段奉申請候也

大正八年十一月二十八日

阪和電氣鐵道株式会社發起人

大阪市南区天王寺小宮町五三八六一

喜多又藏 ㊤

内閣総理大臣 原 敬 殿

阪和電氣鐵道敷設開陳書

大阪市和歌山市間ノ交通ハ近年著シク繁激ヲ加ヘ現在ノ如ク単ニ南海鐵道ノ一線ノミニテハ到底円満ナル運輸交通ノ目的ヲ完フスルコトヲ得サルハ南海鐵道運輸ノ現状ニ徴シテ明カナリ、今茲ニ企画セル阪和電氣鐵道線ハ大阪市堺市間ハ大阪市西部ヨリ大阪府西成郡海岸線ニ亘ル工業地帯ノ交通ヲ完備シ、堺市以南泉北郡泉南郡ニアリテハ府道小栗街道ニ沿ヒ泉州ノ山ノ手線トシテ泉北郡物資ノ集散市場タル鳳町及第四師団砲兵連隊兵營地伯太村方面ノ交通ヲ開キ、又帝國綿布ノ大製産地タル泉南郡泉北郡ノ機業ハ多ク本線沿道ニ散在シ其産出年額億円以上ニ達シ本線敷設ニ依リテ多々益々生産ノ増加ヲ見ルニ至ルヘク、又和歌山市ニアリテモ現在以外更ニ本線ノ敷設ニ依リテ中央市場タル大阪市トノ交通益々便益ヲ加ヘナハ産業ノ発達ハ蓋シ驚クベキ効果ヲ上ケ恐クハ大阪市ニ繼クノ大製産都市タルニ至ルヘシ、加之本線ハ泉州及和歌山県海草郡等高燥ノ地点ヲ通過スルカ故ニ大阪市及和歌山市民ノ郊外生活ノ住宅地ニ最モ適當セル土地ヲ包含シ沿道ノ發展ハ蓋シ著シキモノアラン、要スルニ本線ハ時勢ノ要求ニ促サレテ企画セル必順ノ線路タルヲ疑ハス

發起人は喜多又藏をはじめとして、三五名が名を連ねていた。大別すると、喜多又藏、谷口房藏を中心とする大阪財界の有力な綿業資本家グループ、木村清を中心とする大阪商船系グループ、木本主一郎を中心とする和歌山の有力者グループに分けられる。綿業資本家グループは、工場が立地す



岡崎邦輔



喜多又蔵



太田光熙

る泉南地域の交通網の強化がねらいであり、大阪商船系グループは紀勢線・阪和線の開通によって紀伊半島でのシェア低下は必至とみて、攻めの経営に転じて勢力の保持をめざしたのであった。和歌山地区の有力者グループは先述のとおり、積年の念願である紀伊半島を一周する鉄道の建設を目的としていた。

これら三つのグループに加えて、和歌山支店の設置〔和歌山路面電車を経営〕を足がかりに、和歌山方面への進出を計画していた京阪電気鉄道が結合して会社創立の運びとなった。京阪電鉄の社長は、先述の岡崎邦輔であるが、阪和電鉄の会社設立発起人には、京阪電鉄常務取締役の太田光熙が名を連ねていた。阪和電鉄が使用する電力は、和歌山方面は京阪電鉄和歌山支店〔後に合同電気を経て東邦電力となる〕、大阪方面は大阪商船と関係の深い宇治川電力が、それぞれ供給する手はずを整えていたが、各者各様の利害と迷惑があったのである。

阪和電鉄の免許申請が、大正八年になされたことはすでに述べたが、翌九年、政府の南海鉄道買収策が失敗したことにより、阪和電鉄関係者はそれまで以上に、役割の大きさを自覚したと思われる。早急に認可を受けるべく努力を払った。

このような経緯があって、起・終点は当初、大阪市南区木津大黒町・和歌山市屏風町であったが、十年〔一九二一〕十月二十四日付で、起終点の変更を申請、それぞれ大阪府東成郡田辺町・和歌山市本町と改めた。この申請に対して、政府は起点を国鉄線に連絡することを条件に大正十二年七月十日付で免許状を交付した。

監第三二七号

免許状

阪和電気鉄道株式会社発起人

喜多又蔵

右申請ニ係ル大阪府東成郡田辺町ヨリ和歌山県和歌山市本町ニ至ル鉄道ヲ敷設シ旅客及貨物ノ運輸營業ヲ為スコトヲ免許ス但シ左記条件ヲ遵守スヘシ

地方鉄道法第十三条ニ依ル認可申請ハ大正十三年七月九日迄ニ之ヲ提出スヘシ

大正十二年七月十日

鉄道大臣 伯爵 大木 遠吉 印

一、本線路ノ起点ハ国有鉄道ニ連絡スルヲ適當ト認ムルヲ以テ工事施行認可申請迄ニ連絡地点ヲ選定シ線路変更ノ認可申請ヲ為スヘシ

この免許状の交付後、ただちに会社設立の準備にとりかかったが、折悪しく、大正十二年九月に関東大震災が発生したため、延期せざるを得なくなり、工事についても二度にわたって、延期の許可を受けている。

そして、大正十五年（一九二六）に入って、ようやく目途がたち、四月二十四日創立總會を開催、資本金二〇〇万円の阪和電鉄が発足したのであった。重役の顔ぶれは、木村清、喜多又蔵、林安繁、太田光潤、川崎肇、高取盛、田中千里、竹中源助、木本主一郎の九名が取締役に就任し、谷口房蔵、村井貞之助、橋本喜作の三名が監査役に就任した。互選により、社長には木村清が就任した。参考までに創立趣旨書、起業目論見書等を紹介する。

創立趣旨書

大阪市を中心とする近畿主要都市交通機関の状態を見ますに神戸、京都、奈良方面を初めとし何れも異常の発達を遂げまして国有鉄道の外皆一、二の会社線を通じて居りますのに独り南紀の中心和歌山市と大阪市とを直接連絡する交通機関としては僅かに南海鉄道の一線あるばかりで最近此両市の膨張と中間の堺、岸和田の二市や各町村の急速なる発展に対しては現在の線だけでとても足りませぬ有様でありまして、特に山の手各村から搬出せられる物資は容易ならぬ数量に上りますし、帝陵社寺等古来由緒あ

る名所旧跡の多いのに拘わらず其交通運輸は依然として人車馬力によらねばならぬ不便があります、そのうえこの地方は土地概ね高燥でありまして、東に秀峰を負い西遙に淡路島の翠帯を眺め四時氣候順和で住宅に適する土地に富むのでありますから世人が南海鉄道線の外別に新線の敷設を要望するのは当然の事でありまして、さきに政府に於て鉄道敷設の予定を以て測量に着手せられたのも結局ここに見る所があつた為だと信するのであります。

私共が免許を受けました阪和電気鉄道と云うは、つまり政府の当初計画せられた線であります但其許可を受けた直ぐ後で関東方面の大震災があり経済界は引続き著しく不安の時機でありました為めしばらく会社の創立を延期する事を妥当と考えまして今日に至つたのであります、然るに近頃我財界も漸く堅実なる道程を辿りまして回復に向い此種の事業着手には適當なる時機であると考えられるに至りましたので茲に創立の準備に取掛る事に決定した次第であります。

会社創立の動機と理由は以上叙説の通りであります、殊に本会社の特権と致しますのは将来大大阪の中心ともなるべき省線天王寺停車場を起点とし同和歌山停車場に接続する地点とする最勝路を選んて国有鉄道との連絡を図る点でありまして先づ大阪伯太間を第一期計画とし工事着手後一カ年を以て開通せしめ全線三十八哩を僅かに二カ年半の日子で完了せんとするのであります、将来紀勢鉄道完成の暁は関西方面と紀勢方面との海陸連絡に一新生面を拓く事が出来るのであります。

何卒大方各位に於ても別記起業目論見書、収支概算書等御熟読の上奮って御賛成あらん事を希望してやまぬ次第であります。

大正十五年二月

発起人 喜多 又 藏

〔外略〕

起業目論見書

一、目的

本会社は地方鉄道法により電気鉄道を敷設し一般運輸業及之に関連する事業を営み兼て土地建物

の経営及当局の許可を得て電気供給事業を営むを目的とす

一、商号及本店所在地

本会社は阪和電気鉄道株式会社と称し本店を大阪市に置く

一、事業に要する資金及出資方法

此計画に要する事業資金を金二千万円とし一株金五十円の株式四十万株に分つ

一、線路の起点及其経過すべき主なる市町村名

起点 本線の起点は免許状附帯命令に基き大阪市住吉区天王寺町国有鉄道天王寺停車場とす

〔天王寺、田辺町間は目下出願中〕

終点 和歌山市本町八丁目、国有鉄道和歌山停車場に接続する地点とす

主なる経過市町村名

大阪市住吉区北田辺町 南田辺町 松原町

大阪府堺市

同 泉北郡神石村 浜寺町 鳳町 鶴田村 取石村 信太村 南王子村

伯太村 国府村 忠岡村

同 泉南郡八木村 山直下村 南掃守村 土生郷村 麻生郷村 南近義村

北中通村 熊取村 日根野村 長滝村 上之郷村 新家村 北信達村

東鳥取村

和歌山県那賀郡山崎村

同 海草郡山口村 紀伊村 直川村 有功村 四箇郷村 中之島村

同 和歌山市

一、鉄道の種類巨長及軌道

本会社の鉄道は地方鉄道法並電気事業法による架空線式電気鉄道とし此巨長三十八哩八五を全部
複線式軌道とす、軌間は国有鉄道連絡の必要上三呎六吋とす

一、電動力

電動力は宇治川電気株式会社及京阪電気鉄道株式会社より供給を受け、大阪方面は宇治川電気会社より三相交流六〇「サイクル」二万「ボルト」にて又和歌山方面は京阪電気鉄道会社より三相交流六〇「サイクル」三万「ボルト」にて供給を受け孰れも直流千五百「ボルト」に変電して之を架空単線「カテナリー」式電車線に供給す

一、工事施行の期間

工事着手より約二ヶ年半を以て全線完了開通の予定

建設費概算書

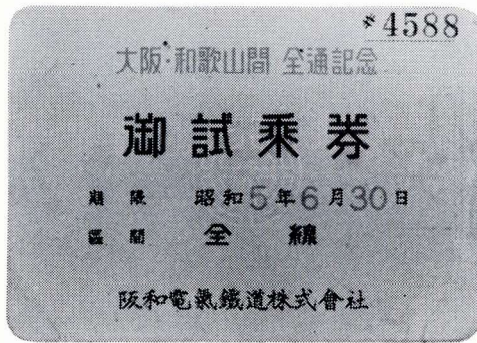
一、金二千万円也

天王寺、和歌山間本線	三八哩八五	事業資金総額
天王寺駅附近貨物専用支線	〇哩四四	
		三十九哩二分九厘

ところで、阪和電鉄の免許は、起点を国鉄に連絡することを条件に交付されたことはすでに述べたが、どういう経路で国鉄天王寺駅に乗り入れるかが問題となった。種々検討の結果、大阪鉄道〔現近鉄南大阪線〕所有の免許線の一部である大阪市天王寺区堀越町から四七チェーンの区間〔約九四五メートル〕の権利を譲り受けることになった。また、終点についても、国鉄和歌山駅〔現紀和駅〕から国鉄東和歌山駅〔現和歌山駅〕へ変更し、堺市内の経路についても東寄りに変更することとし、工事施工認可申請書の一部変更認可申請を行い昭和二年三月三十一日付で認可された。

鉄道建設工事

第一期工事区間は阪和天王寺と和泉府中間二〇・九キロと、浜寺支線鳳と阪和浜寺間一・六キロの計二二・五キロであった。三年三月末で、南田辺と和泉府中間の用地買収は完了したが、阪和天王



阪和電鉄全線開通時の試乗券

寺々南田辺間の買収は遅れた。とくに天王寺駅構内の約一六〇〇平方メートルの土地の話し合いがつかず、土地収用法の手続きをとったところ、地主側は訴訟を起こして対抗したため、解決は長引いて五年（一九三〇）上期まで持ち越された。

建設工事は、用地買収がすんだ所から順次着工され、比較的順調に進められた。阪和天王寺から南田辺北方に至る二・七キロの高架化工事は大林組が担当し、大和川鉄橋は銭高組が施工した。第一期工事は、二年九月着工以来、二年足らずで竣工し、四年六月に待望の電車試運転が行われた。そして、七月十八日に第一期区間が開業した。

新設開業駅は、阪和天王寺〔起点〕・南田辺〔起点より二・九キロ〕・臨南寺前〔四・七キロ現在の長居・杉本町〔六・八キロ〕・仁徳御陵前〔一一・〇キロ現在の百舌鳥〕・上野芝〔一二・四キロ〕・鳳〔一五・一キロ〕・信太山〔一九・三キロ〕・和泉府中〔二〇・九キロ〕・阪和浜寺〔鳳起点より一・六キロ現在の東羽衣〕であった。

第二期工事は、和泉府中と阪和東和歌山間四〇・三キロである。紀ノ川南部地域の用地買収が難航したため、土地収用法における手続きを申請し、五年三月にすべての買収を完了した。

工事は、第一期工事と同様に買収ずみの所から順次着工し、順調に進捗した。ただ、雄ノ山隧道の掘さくは難工事になることを予想して、二年二月に着工した。工事は、鹿島組が担当し約二年で完成した。当時のトンネル工事は手掘りで、土は手押しトロッコで運搬し、建設資材の運搬は馬車や牛車が主体であった。

第二期区間も遅滞なく工事は完成し、五年六月十六日に、阪和天王寺と阪和東和歌山間六一・二キロが全通した。

新設開業駅は、久米田〔阪和天王寺起点から二三・九キロ〕・土生郷〔二六・五キロ現在の東岸和田〕・和泉橋本〔三〇・〇キロ〕・熊取〔三三・九キロ〕・日根野〔三四・八キロ〕・長滝〔三六・二キロ〕・新家〔三八・五キロ〕・信達〔四〇・五キロ現在の和泉砂川〕・山中溪〔四五・二キロ〕・紀伊〔五三・二キロ〕・六十谷〔五七・一キロ〕。

阪和東和歌山〔六一・二キロ〕である。阪和東和歌山は、現在の国鉄和歌山駅の北西に隣接した位置にあった。

南海と阪和の競争

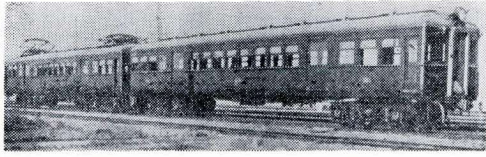
阪和電鉄の第一期開業区間の所要時分と運賃は、阪和天王寺と和泉府中間が三〇分で三三銭（二〇分ごと運転）、阪和天王寺と阪和浜寺間が二四分、二五銭（同上七〜一〇分）であった。海水浴シーズンに間に合わせるために昭和四年七月十八日に開業し、阪和浜寺まで直通運転したが、開業当初は普通列車〔各駅停車〕のみであった。

一方、南海鉄道は、難波と浜寺公園間が三〇分、二三銭であった。浜寺までのキロ程が、南海が一四・八キロ、阪和が一六・七キロであったので、南海は「割り負け」の感があった。

阪和電鉄は、全線開通時に阪和間を六五分で結ぶ急行〔停車駅は鳳のみ〕を新設してスピードアップをはかり、下り二一本、上り二二本〔うち、一本は鳳止り〕を走らせた。

阪和電鉄の全通にあわせて、南海鉄道は思いきった対抗策をとった。昭和五年六月二十一日、難波と和歌山市間の特急〔停車駅は龍神、浜寺公園、岸和田、佐野〕を六〇分で走らせ、一日一五往復を設定〔従来は七往復〕し、従来一円であった運賃を九六銭に下げ、これを特定運賃とした。急行についても、難波と和歌山市間九〇分運転を一分五秒スピードアップして、七五分とするため、従来停車していた深日と紀ノ川の二駅は通過することになった。

このスピードアップの実施に備えて新造したのが、二〇メートル半鋼製大型車のモハ三〇一系であった。半鋼製車は、それまでも事故復旧用一両と軌道線で二〇両投入しているが、鉄道線に本格的に貫通式半鋼製車両を導入したのはこの時からである。二〇メートルの大型車登場という点でも、この時がはじまりである。モハ三〇一系は、二〇〇馬力電動機四個を装置〔日立・三菱製〕してお



阪和電鉄全通時の車両「クヨ500」

り、最高速度は時速一〇三キロで、定員一四二人であった。昭和四、五年度にモハ三〇一系一六両、同制御車クハ九一一系一四両、合計三〇両を投入した。

一方、阪和電鉄は全通時に、一九メートル鋼製車体に二〇〇馬力電動機を装置したモヨ一〇〇系・クヨ五〇〇系を導入していた。第一次開業〔阪和天王寺と和泉府中〕時に、保有車両は、合計一五両であったが、この時には、三九両になっていた。南海鉄道の沿線は、堺、泉大津、岸和田、泉佐野といった諸都市を中心にして、すでに開発されていたが、阪和電鉄の沿線の堺市以南は見渡す限り田園風景であった。したがって、営業政策として、いきおいスピードアップを図り、速さを売りものにする必要があったのである。

ここで、南海王国に挑戦するために、阪和電鉄が実施したスピードアップを簡単に紹介しておく。

第一次スピードアップ〔昭和五年十月一日〕急行 阪和間 五五分

第二次スピードアップ〔昭和六年七月九日〕ノンストップ特急の新設 阪和間 四八分

〔二一往復設定されていた急行のうち、六往復をこれにあてた〕

第三次スピードアップ〔昭和八年十二月二十日〕超特急の新設 阪和間 四五分

〔ノンストップ特急を三分短縮して格上げしたものである〕

南海鉄道は、明治三十八年〔一九〇五〕ごろから、いわゆる兼業部門に積極的に進出していた。ライバルの阪和電鉄が出現した時、南海鉄道は、創業からすでに半世紀を経ており、兼業部門も大きく成長していた。たとえば浜寺海水浴場、淡輪遊園、大浜の汐湯と少女歌劇、沿線各地での食堂・ビアホールの経営、そして戦前の有力な収益源であった電気供給事業などである。昭和七年には、南海ビルが竣工し、同十三年には、難波と天下茶屋間の高架複々線建設工事が完成をみた。このとき難波駅高架下に、面積四七〇〇平方メートル〔二四三〇坪〕、客席一七八〇席の食堂街を建設したので

あった。

関連事業の拡充と大プロジェクトの完成によって、南海王国の威容を誇ったのである。

一方、挑戦する阪和電鉄もまげず劣らず、本業・兼業ともに次つぎに新機軸を考え出して、気を吐いた。本業においては、浜寺海水浴場への利便をはかるため、阪和天王寺～阪和浜寺間を増発運転し、春木競馬の開催時には久米田駅に特急・急行を臨時停車させた。また、国鉄線との「通し定期券」や大阪市電連絡切符を発売するなどのサービス向上にも努めた。また泉州および紀北地域において乗合自動車業を経営するとともに、沿線の住宅開発事業にも乗り出した。なかでも有名なのは、上野芝周辺の開発である。また、レジャー面では「砂川遊園」の開設、ハイキング・コースの設定等の諸施策を実施し、好評を得た。このように、南海を向こうにまわして、積極的な事業展開を図ったのであった。

阪和電鉄の経営状態

昭和初頭の経営環境は、阪和電鉄にとってあまりよくなかった。経済情勢については、昭和二年の金融恐慌につづいて、四年（一九二九）には米国ウォール街の株式大暴落に端を発する恐慌が全世界に波及した。この苦しい環境に加えて、全通したばかりの阪和電鉄は二度にわたって事故を起こした（五年七月一日と八月二十三日）。二度目の事故は重軽傷者約五〇名を出す大事故であった。

このようななかで、サービスの向上と積極的な旅客誘致策により、経営改善に努めたのであるが、年々赤字を計上し、昭和六年下期の累積赤字は約一一七万円に達した。会社は、合理化の必要にせまられ、六年一月と四月の二度にわたり、組織の統合と人員整理を行ったのであった。この大幅な合理化によって、昭和五年上期に従業員が八四七名いたのが、翌六年上期には六七一名の大幅減員になっていた。

昭和七年（一九三二）度になると、合理化と旅客誘致の努力の効果が出はじめた。加えて、以前から申請しつづけていた地方鉄道補助法にもとづく補助金申請が認められて、阪和電鉄の台所は、やや楽になった。昭和七年上期に創業以来「第一三期目」はじめて一万三〇〇〇〇余円の黒字を計上することができた。そして八年以後は、政府補助を含めなくても、黒字を計上できるようになり「八年下期を除く」、経営にも目途が立ったのであった。

南紀直通列車をめぐる火花

紀勢西線の建設は大幅に遅れていたが、地元の再三にわたる強力な働きかけで、昭和七年十一月八日ようやく紀伊田辺まで開通した。このころから、次第に南紀直通列車運転の要望が高まり、南海鉄道と阪和電鉄は競って大阪鉄道局に運転の認可申請をなし、鉄道省に対しても強力な自社PR合戦をくりひろげた。

阪和電鉄は、敷設免許を受ける際に、認可されやすいよう国鉄を模範にして設計したいきざつがあり、運転施設面では阪和の方が有利であった。しかし、南海鉄道側はターミナル難波駅の立地条件の良さと私鉄界の老舗としての実績があり、甲乙つけがたい状況であった。そうした内外事情を背景に、南海側は強気をもって、昭和八年五月、試運転を実施した。ところが、阪和電鉄側も強力な巻き返しをはかり、同年十月試運転を実施したのであった。

結局、当局から収拾案（両社双方、省型客車二、三両を乗入れ東和歌山で併結の上、紀伊田辺へ向かうという案）が示された。南海はこれを不満としたため、とりあえず阪和電鉄が、南紀直通列車を運転することになった。八年十一月には週末快速列車「黒潮号」がデビューし、十二月には紀勢西線紀伊富田開業にともない、ようやく白浜口まで乗り入れたのであった。

南海鉄道もまけてはならじと、それまでの経緯を捨てて、九年七月に改めて試運転を行い、十一

謹告
 今般 聯合 阪和 電氣 鐵道 株式 會社 と 合併 し
 同 社 名 を 「 南 海 山 手 線 」 と 改 稱 し 昭 和 十 五
 年 十 二 月 一 日 正 式 発 効 ス ト、 相 成 候 間
 將 來 一 層 便 益 顧 ノ 程 御 願 申 上 度 此 段 以 紙 上
 謹 告 仕 候
 昭 和 十 五 年 十 二 月 一 日
 南 海 鐵 道 株 式 會 社

南海山手線誕生

血みどろの「南海・阪和戦争」に終結の日が――。朝日新聞夕刊に掲載された南海鉄道の謹告。しかし、その山手線も十九年六月に一転、国鉄へ強制買収されることになる。

月十七日から黒潮列車の運転を開始した。

阪和線内は超特急に併結されノンストップ四五分で走り、南海線内は「黒潮列車」(週末列車)のみノンストップ五八分で走らせ「平日列車」、「日曜列車」は特急に、併結され六〇分で走らせた(停車駅は龍神、浜寺公園、岸和田、佐野)。

十年三月には、「黒潮列車」のスピードアップを図り、難波と和歌山市間を五五分で走らせた。

二、南海鉄道と阪和電鉄の合併

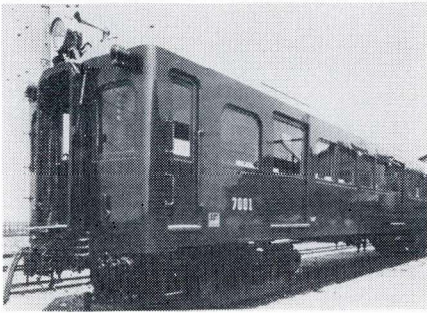
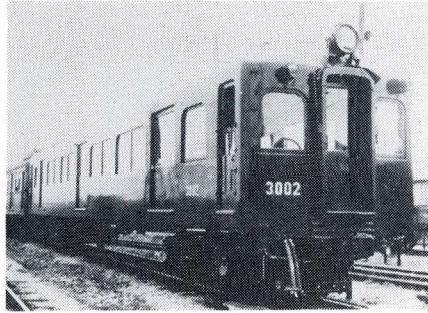
本章の冒頭でも述べたように、昭和大恐慌を経て、十二年(一九三七)の日中戦争のぼっ発により、日本は急速に戦時体制下に入っていた。

十二年十二月一日をもって「黒潮列車」は廃止(日曜列車、平日列車一往復残す)され、南海の冷房電車も十三年から姿を消した。翌十四年には行楽ポスターも一せいに取りはらわれ、花見・登山・海水浴などの旅客割引はすべて廃止された。

このような状況下で、南海と阪和のスピード競争や運賃割引競争に対して、安全面から、あるいは経済面から問題視する意見が出はじめていた。

昭和十五年にいたって、鉄道当局は、両社の競争は経営基盤をあやうくする恐れがあり、運転保安上も問題であるとの見地から合併を働きかけた。同年七月合併問題は大詰めを迎え、鉄道省は両社の幹部の上京を要請した。南海は寺田甚吉社長、小原英一支配人が、阪和は平松憲夫社長、前田稷常任監査役が上京し、七月十五日鉄道大臣官邸でトップ会談を行った結果、両社は合併に同意、覚書を交換して帰阪した。七月十八日、両社は緊急重役会を開催し、最終決定がなされた。合併案件は次のとおりである。

昭和十六年四月、南海山手線の増備車両



- 一、南海鉄道は存続し、阪和電鉄は解散する
- 二、南海鉄道は資本金千六百万円増資し、全額払込済株式三三万株を阪和電鉄の株主に対し、阪和電鉄株一〇対南海鉄道株八の比率で交付する
- 三、南海鉄道は阪和電鉄の株主に対し一二〇万円の交付金を、阪和電鉄役員及び従業員に対し百万円を限度とし主務大臣の認可を得たる範囲内において解散手当を各々交付する
- 四、合併は昭和十五年十二月一日とする
- 五、南海鉄道は阪和電鉄の役員の中から取締役三名、監査役二名を役員に加える
- 六、南海鉄道は阪和電鉄の従業員を全員、新規採用の形式で現給のまま引継ぐ
- 七、阪和電鉄・南海鉄道両社は昭和十五年八月二十日に臨時株主総会を開催し、合併案を付議する
- 八、阪和電鉄は合併実行に至るまで善良なる管理者の注意をもって財産の管理を行う

十五年八月二十日、阪和電鉄は日本綿業倶楽部において臨時株主総会を開催し、合併契約承認の件と解散手当交付分配に関する件を原案どおり可決した。

南海鉄道も同日、大阪商工会議所において、臨時株主総会を開催し、合併契約承認の件と合併に伴う定款変更の件〔資本金七〇〇万円を八六〇〇万円に増資、取締役を三名増員の一五名以内、監査役を二名増員の五名以内に変更、副社長および常務取締役ならびに常任監査役の新設〕を原案どおり可決した。

同年十月二十八日、南海鉄道は定時株主総会を開き、阪和から迎える役員の選任を行った。その結果、平松憲夫、竹中源助、中橋武一の三名を取締役に、前田穰、上山勘太郎の二名を監査役にそれぞれ選任した。そして十一月二十五日、新設された副社長には平松憲夫、常任監査役には前田穰が就任することに決定した。

かくして十五年十二月一日、阪和電鉄は南海鉄道に吸収合併されて解散し、「南海鉄道山手線」と改称した。



海辺のデッキチエアにくつろぐ、バナマ帽の青年に浴衣姿の一老人、沖に目をやる和洋装の麗人が二人……。一篇のコントができあがりそうだが、下方には南海と阪和の社名——犬養両社の間にも蜜月があった?!〔写真は、行業パンフの表紙・ウラ表紙〕

山手線の変貌

南海山手線は、合併当時、可動車五二両で運転していたが、十七年度末までに新造車二〇両を投入するとともに鳳車両工場を拡張して、輸送力の増強を図った。また、利用者の利便を考慮して、十七年二月、高野線と交差する地に連絡駅「三国ヶ丘」を開設した。それとともに、南海線と山手線の乗車券を相互に共通に取り扱う制度を導入した。たとえば、大阪、和歌山間の定期乗車券で南海線・山手線のいずれの線にでも自由に乗車でき、また、大阪市内駅着の乗車券で、どちらの線の大阪市内駅へも自由に乗車できるようにしたのである。

以来、各種施設の改善、増強や利用客の便益、沿線の開発等に企業努力を重ね、産業文化の発展に寄与してきた。

突然の強制買収

太平洋戦争の戦局も押しつまってきた十九年〔一九四四〕五月一日、突然、山手線が政府により買収されることになった。その当時、和歌山地方には住友金属工業〔和歌山製鋼所〕、住友化学工業、日本油脂などの軍需工場が、数多く建設されていた。これらの工場へ原料資材の搬入、あるいは製品積出し確保のため、鉄道の国有化が必要不可欠ということからである。買収の形式は、地方鉄道法第三十条以下によるものだが、実質は国家総動員法をタテにしたものであった。何の予告もなく電報一本で代表者が呼び出され、買収を申し渡された。反対意見を述べようにも、国家総動員法が後に控えており、いかんともしがたく不本意ながら調印するほか仕方がなかった。

しかも、地方鉄道法によれば、買収価格は五分利還元の方法で算出し、五分利公債を交付することになっていた。しかし、当社への交付公債は三分五厘利公債で、交付時、すでに一分五厘の損失を受けていた。なお、交付された公債は、登録公債で売買の自由がなかった。後日、登録は解除さ

れたが、価格が低落したのみではなく、処分も困難となり多大の損失を蒙ったのであった。

三、近畿日本鉄道の誕生

戦局は、日一日悪化していく中に、南海鉄道と関西急行鉄道との合併が、当局の要請によって行われた。

昭和十九年三月三日、両社の合併契約が成立した。同月二十三日、南海会館別館において臨時株主総会を開催、関西急行鉄道との合併契約書を承認可決した。

合併条件の主な内容は、次のとおりである。

- 一、関西急行鉄道及び南海鉄道は、合併によって各社を解散し、各社から一名ずつ設立委員を選出して、近畿日本鉄道(株)〔資本金二億三、四七万円〕を設立する。
- 二、新会社は、関西急行鉄道、南海鉄道の最終株主に対し、持株一株につき同額払込み済みの株式一株を交付する。
- 三、合併実行日における両社最終株主に対して、昭和十九年四月から五月まで、年九分の割合による交付金を支払う。
- 四、従業員の給与は低下しないで、新会社に引き継ぐ。
- 五、両社は各自役職員に対する退職慰労金、解散手当等を控除した一切の権利義務を、新会社に引き継ぐ。

設立委員に関西急行鉄道種田虎雄社長、南海鉄道寺田甚吉社長を選任、設立事務を進め六月一日、大阪商工経済会会堂で創立総会を開催、新会社、近畿日本鉄道が誕生し、同日新発足した。

この合併によって「南海」の名は消失した。当社にとっては過去にいくつかの会社を吸収合併してきたが、明治十八年の会社創立以来、約六〇年の長期にわたり繁栄を続けてきた「南海鉄道」の解散は経営陣はもとより、一般従業員まで納得のいかないことであった。すなわち、南海鉄道社員にとっては、会社の歴史および現状を無視したものとして根強い反対があった。

ここで『南海と私』〔中山隆吉当時南海鉄道取締役副社長〕から、関西急行鉄道と南海鉄道との合併のいきさつを紹介しておこう。

世界大戦のさ中でもあり、軍部の圧力は絶対的であり、その背景を背負っての統制経済側の主張を、むげに断わるわけにもゆかず、南海の重役会でも、多数で合併案に屈服せざるを得ないこととなったのである。

私は交通業者として関西急行と南海との合併が交通上、一般の利便となり、旅客輸送改善の大方針ならば止むを得ないが、軌条ひとつをとってみても、関西急行は標準軌であり、南海は多年国鉄と旅客貨物の交流の結果、国鉄と同じく狭軌であり、両線の合併は交通上の利便がなく、ただ資本の合同のみが目的の合併は無意義であり、さらに、合併が実行されれば、種田氏と共同経営の形となり、極めて不自然な営業形態をなすおそれがあると考えた。

しかし、合併する以上は社長一人の意志により、新会社を運用することが上策であると信じ、ここに十二年間にわたって、根津会長、寺田社長並びに社員一同の協力を得て、今日に至った南海鉄道を去る決心をした。そして、多分昭和十九年三月末日かと思うが、同年四月二日の合併重役会の直前に辞表を寺田社長に提出したのであった。

私が合併に反対したため、南海を辞任したことを知った南海の幹部社員は大いに驚き、私邸に押しつけてきて、辞任を思い止まるよう熱心に申出してくれた。無理もないことで、新会社の社長種田氏と私は、国鉄時代からの同僚友人であり、君、僕の間柄であることを、南海の幹部社員はよく承知しており、私が南海陣を引き連れて合併すれば、合併前の南海の面目が保有され、幹部社員の地位も安全であ

り、両社社員の問柄も円満に運営されると、一同心血を絞って申出たのであった。

私はこの時、南海の社員が南海鉄道に誠意をもって執着し、関西急行との合併に衷心から反対であることが想像以上に強大であることを知り、今更ながら心を痛めた。しかしながら一旦、辞意を決した以上、これを変更する意志はなく、種田氏に会ってこの難局と私の退任の理由を説明するため、関西本会社に種田社長を訪れた。

ところが、面談の最初に種田氏は、「なぜ君は南海を辞めるのか。実は僕もこの合併に反対であったが、軍部や監督局統制派の法律をたてにしての圧迫に、遂に敗北したのだ」とのこと、全く案外のことであった。

南海の社員は種田社長が、大鉄との合併に味をしめて、南海でも強引に合併の裏面工作をしたものと誤解して、種田社長を心から恨んでいたが、事實は全く反対であったのである。実は種田氏は、大鉄との合併でも常に社員相互間のゴタゴタが起り、閉口している際であり、又しても南海との合併を、君との相談や了解も得ずに、突然実施する筈がないと、意外な真相を説明してくれたのであった。とにかく、関急、南海の合併は、統制派の無理な強制により生まれたもので、合併の当初から、この合併は長続きせぬものと、私は信じざるを得なかった。「以下略」

これら陸上交通事業の統合は、昭和十三年「一九三八」四月に公布された「陸上交通事業調整法」によるものであった。そのかかげる名分は、国家権力で陸上交通事業を統合、調整し、企業間のむだな競争による不経済を除き、合理化を推進することであった。

関東地方では十七年五月、京浜電気鉄道、小田急電鉄、東京横浜電鉄の合併により、東京急行電鉄として発足、十九年五月には京王電気軌道が東京急行電鉄に合併した。

一方、九州地区においては十六、十七年にかけて各社が合併した。十七年九月、九州鉄道、博多湾鉄道汽船、福博電車、筑前参宮鉄道、九州電気軌道が合併、西日本鉄道と社名をつけた。

大阪地方では、十八年十月、阪神急行電鉄と京阪電気鉄道が合併、京阪神急行電鉄となった。これらは、いずれも戦時統制の強化を目的としたものであったことから、西日本鉄道を除く各社は終戦後、それぞれ分離独立していった。

近畿日本鉄道として発足した新会社は、本社を大阪市阿倍野区阿倍野筋一丁目一番地の一に置き、南海線、高野線は難波営業局に、軌道線は天王寺営業局として配置された。

戦況は、すでに末期的の症状を示しはじめていた。要員不足、資材不足は目を覆うばかりで、最大の使命である安全輸送もおぼつかない状態であった。運輸現業は、いうにおよばず技術現業でも、徴兵によって大幅な要員不足が生じ、勤労学徒で補充するありさまであった。知識、経験のないこれら学徒による車両保守は、粗悪部品とあいまって故障が続出し、時には事故につながることも少なからずあった。

十六年（一九四二）十二月八日に、端を発した太平洋戦争は、翌十七年には早くも攻撃から守勢に転じざるを得なくなった。同年四月に、米空母ホーネットから飛来したノースアメリカンB25一六機は京浜地方、名古屋、神戸に來襲して焼夷弾を投下し、本土空襲を開始した。以後、その機数、飛来回数は増加の一途をたどり、被害も広範囲におよんだ。

二十年一月三日、大阪上空に米軍機が飛来、阿倍野区、布施市に被害をもたらした。大阪地方の本格的空襲のはじまりであった。

つづいて三月十三日、B29約九〇機が來襲し大阪市内に四時間近い間、焼夷弾の雨を降らせ市内は大火災を起こし焦土と化した。以来終戦までの間、連日のごとくグラマン、B29が來襲した。ときには四五〇機に及ぶ米軍機の飛来があり、大阪市はもとより周辺都市も瓦礫の焦土と化した。

三月十三日の空襲により、難波駅をはじめとして天下茶屋駅、天下茶屋工場、住ノ江検車区、今宮、玉出両変電所などに被害が続出した。その後も被害は南海線・高野線を問わず、拡大する一方

であった。駅舎や車両は焼損、線路は破壊され、まさに氣息奄々たる有様であった。