

第五章
新 生 期

一、南海電気鉄道の誕生

一、近畿日本鉄道からの分離

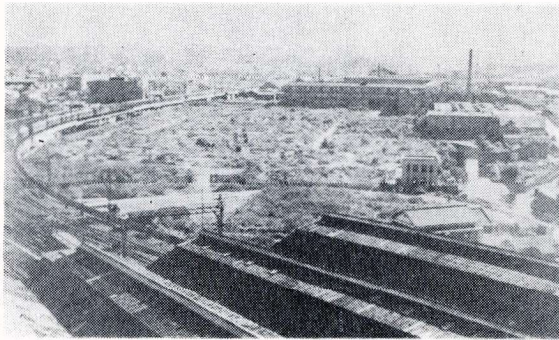
昭和二十二年（一九四七）六月一日、当社は、新生の第一歩を踏み出した。敗戦の前年の十九年六月一日、関西急行鉄道との合併により、近畿日本鉄道と名を改めてから満三年目の「南海」の復活である。

合併の動機が、前章に述べたような事情だったから、復元するについても、まったく摩擦らしいものはなかった。それにしても、まことにあつけない分離独立であった。戦力増強の名のもとに、強引な企業合同が行われ、その成果が問われる前に戦争の終結をみたのである。

詮じつめると、国家総力戦時代に採られた統制経済思想に基づく企業合同で、本来的な経済の合理性あるいは自律性を無視したものであった。南海鉄道の合併から分離独立までの正味三か年の経験は、そうした日本経済の流れの中で貴重な教訓を学びとることができた。改めて、経済固有の合理性を尊重、重視しなければならぬことを教えるものであった。

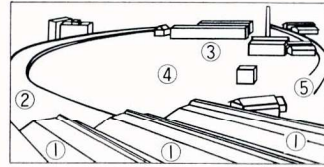
しかも、新生「南海」は、関西私鉄の中でも米軍機の爆撃による戦災がもっとも甚だしく、駅舎、車両をはじめとして機械設備等の荒廃ぶりには惨たんたるものがあった。誰の目から見ても、果たして再起できるだろうか、と思われるほどの荒廃ぶりであった。このようなきびしい現実の中から、旧「南海鉄道」の規模で新生の道に入ったのである。

復元の推進者は、いずれも旧南海の生え抜きの数名の有志で、その中には後に社長となる稻次國



昭和25年1月当時の難波駅周辺

- ①旧難波駅舎の屋根
- ②南海本線
- ③旧日本皮革工場〔現なんばゴルフセンター〕
- ④旧専売局工場跡〔現大阪球場敷地〕
- ⑤旧新川水路〔現在埋立てた上に阪神高速道路〕



利の名前もあった。かれらは、合併当時の南海側の旧役員たちを歴訪、なかでも合併反対論者であった旧南海鉄道副社長中山隆吉の再出馬を懇請したが、ついに成功しなかった。最終的には、合併時に南海を去って貿易会社を営んでいた吉村茂〔元総務部長〕を推挙することに落ちついた。

そうした旧南海への復元工作は、統制経済の拘束がなくなったから、万事順調に進められたと思われ勝ちだが、実際にはそう簡単に事が運んだわけでもない。やはり日本経済の命運をにぎる対日政策の転換が先決要件であった。その徴候は二十一年〔一九四六〕後半期に察知される。

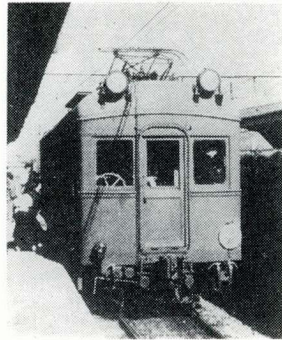
それまでは、ポツダム宣言にいうところの日本全体の非軍事化、民主化の推進で、日本の官庁は、その命令の伝達に大わらわになっていた。南海鉄道の分離独立などは、あと回しになるのもわかりきったはなしであった。それでも、二十二年半ばに現実に分離独立に持ちこんだことは大成功であろう。

分離の方法としては、高野山電気鉄道を受け皿として、そこへ旧南海鉄道に属していた鉄道、軌道を、近畿日本鉄道から譲り受ける形をとった。

二十二年〔一九四七〕二月十五日、両社の間に譲渡、譲受仮契約書の調印が行われ、同三月十五日にそれぞれの株主総会で承認を受け、同五月一日許可を得た。その間、高野山電気鉄道〔小原英一社長は、三月十五日に商号を「南海電気鉄道株式会社」と改めるとともに南海の役員を受入れ、社長に吉村茂を選任〔五月二十日〕、同六月一日に、名実ともに新生「南海」が発進したのである。

二、高野山電気鉄道の生いたち

ここで、受け皿となった「高野山電気鉄道」の生いたちを述べておこう。大正十四年〔一九二五〕三月二十六日「南海鉄道」の子会社〔資本金一五〇万円〕として設立された。



昭和三年製の高野山電気鉄道車両七五六一形〔橋本駅〕

役員陣には、取締役社長岡田意一、常務取締役小林轍、取締役寺田甚與茂、法性有鑾、馬場吉、神野金之助、箕田長三郎、監査役五辻治伸、影山銚三郎らが就任した。

事業目的は、高野下から高野山にいたる鉄道建設であった。すでに、高野線は南海鉄道の手によって橋本～高野下〔椎出〕間の工事が進み、大正十四年七月に同区間の全通をみた。

この高野下～高野山間の路線については、少しばかりこみいった前史がある。かつて高野大師鉄道〔大正六年九月創立〕が、その敷設権を和歌山水力電気〔榑〕から譲り受けたことは先述したとおりだ。ところが、大師鉄道が南海鉄道と合併〔大正十一年九月〕するまでに着工しなかったので上記区間の敷設権をもとの所有者の和歌山水力電気に返還せざるを得なくなったのである。

さて、目的達成のために高野山電気鉄道が設立された。いよいよ着工という段取りになってみると、鉄道敷設権の所有者であった和歌山水力電気が消えている。大正十一年〔一九三二〕七月一日、京阪電気鉄道に吸収合併されていたのである。おそらくは、これを嫁入り道具として京阪電鉄へ持っていったものと思われる。とにかく、親会社の南海鉄道にとっては、長い宿題であった。今度は時を移さず、その権利の取得を急がねばならない。

設立後、間もない高野山電気鉄道は、五月二十六日、定時株主総会ならびに臨時株主総会を開催して、「和歌山県伊都郡九度山町椎出、同郡高野村大門間鉄道敷設権並之ニ属スル財産ヲ京阪電気鉄道株式会社ヨリ譲受」することを可決した。他方、保有者の京阪電鉄の側でも、四月二十九日、敷設権譲渡を可決済みであった。書類をそろえてただちに申請、七月十五日に鉄道大臣から高野下～高野山間の鉄道敷設権譲受が許可された。

路線延長は一〇・三キロと長くはないが、この地域は名だたる山岳地帯で、工事は難渋をきわめた。山ひだを縫うように建設された路線は五〇%の勾配が連続、急曲線の数も七〇を超え、そのうち六〇%が半径一〇〇メートルという規模であった。そのうえ、長短合わせて二三か所の隧道があ

り、わが国指折りの山岳路線に入るのも当然だろう。

そうした地形的条件から、地元営林署の森林鉄道〔ガソリンカー〕利用の便宜を得ながらも、かなりの日数を要した。昭和三年六月十八日、高野下―神谷〔現紀伊神谷〕間を営業開始、翌四年二月二十一日、極楽橋までの開通にこぎつけた。

このあと、高野山頂までの路線工事を残すことになったが、五年〔一九三〇〕六月二十九日にケールカーとして開通したのである。

三、南海山手線が国鉄阪和線に

南海電鉄の新発足に当たって、もう一つ付記しておかねばならぬ事実がある。それは、昭和十年〔一九三五〕前後、南海と激しい競争関係に入り、ついに十五年〔一九四〇〕十二月一日、南海に合併された旧阪和電気鉄道〔株〕の路線である。合併後「南海鉄道山手線」で親しまれはじめたのもつかの間、同路線はさらに十九年〔一九四四〕五月一日に、こんどは国鉄に譲渡を強いられた。以来、国鉄阪和線として今に至っている。

先述のとおり阪和との合併は、あくまで過当競争の排除を目的とするものであって、鉄道省監督局の慫慂に基づいて実現したものであった。その際、将来、政府が同路線を買収することはない旨の約定があった。なぜならば、そのようなことがあれば、せっかくの合併の理由がなくなるからであった。

旧南海の規模で再発足する環境となったからには、国鉄阪和線の新南海への復帰は理の当然であろう。二十二年六月の新発足以来、会社をあげて「阪和線の払下げ」運動がくり広げられることになった。

当初、戦争中の約定が疑念なく実施されるものと期待されていたが、実際問題になると、国鉄側は国有の有利なことを説いて旧態への復帰を拒む姿勢。各自それぞれいい分あるものの、所詮は水かけ論となる始末であった。現実的な感覚からみると、国鉄はなんといっても大樹、それに紀勢線との連絡による輸送体系の整備強化など、南紀地方の利便向上の期待から、国鉄の翼の下におれば断然有利。にわか沿線住民の払下げ反対論が飛び出して、大きなブレーキとなった。

他方、南海電鉄自体の条件はどうかといえば、当時の健康状態からみれば、必ずしも十分自信のある環境にはなかった。というのも、各種施設の荒廃、これを修理補強する諸資材の不足に悩まされており、払下げを受けたあと、短時日のうちにこれを十分に強化できる余力を持っているのかどうか、場合によっては、重荷をかかえこんで、南海電鉄自体の再建の妨げになるのではないか、そうした疑問を抱く向きもあった。当時の私鉄の多くと同様、残念ながら南海自身の企業内容は充実したものとはいえなかった。かくて、理屈の上では、当然南海電鉄に還元されるべき阪和線であったが、現実問題として、上記のような複雑な問題をかかえていたのである。

そうした経緯があって、最終的には、山手線問題は後景に押しやられ、国鉄による運営が当然視されるようになった。

さて、新発足した南海の事業の実体をみると、昔日の精彩はとみに薄れ、全社的に沈滞の気分におおわれていた。そこには長い戦争に耐えかねたような影があった。といって、この傾向は南海だけの症状ではなかった。どんな企業でも大なり小なり、同じような症状を呈していた。

当時、頻繁に使われた表現に従えば「虚脱」である。昨日まで、すべてをにかけていた「聖戦遂行」の目標が消失してしまえば、誰しもそうならざるを得なかっただろう。

二、戦災復旧の足跡

一、輸送体制の確立

新発足に当面したときの当社の米空軍による焼夷弾あるいは爆弾攻撃による施設別の被災状況をみると、あらかじめ次のとおりであった。

いまとなつては、あまり名譽なことではないが、私鉄業界のうちでは、おそらく最大の被害を蒙つたのではないかといわれている。ということは、沿線に多くの軍需会社を抱えていたことを意味する。

まず本社屋関係では、難波周辺にあった木造による建増しの分室（経理、総務等）の全焼。駅施設では、難波、堺、和歌山市、堺東等一三駅の全焼。ついで、工場は天下茶屋、大和川の二か所だが、前者は四回にわたつて猛爆を加えられた。同様に車庫の場合も、堺東は一回だけなのに、住ノ江は三回の被災という大打撃を受けている。変電所関係では、今宮、玉出、堺、紀ノ川の四か所であった。また、木津川と津守、今宮戎と住ノ江の両区間の路線炎上があり、列車運転完全不能の一時期もあった。

これらの戦災は、終戦年の三月十三日、同十七日、六月一日、同十五日、同二十六日の五回の爆撃によるものであった。うちでも三月の十三日には本社屋（木造部）がまっさきに焼失し、難波、天下茶屋駅が大きな損傷を受けた。猛爆を受けたのは、六月一日、同十五日で、大阪市上空にB29がそれぞれ四〇〇機、三〇〇機が飛来してきた。

終戦直後の満員電車
勤務を終え、帰宅を急ぐラッシュ時の
駅頭風景。一列車はずせば、後続がいつ
来るかは保証の限りでなかった。従つて
ここをせんだの突撃乗車が毎日くり返さ
れた。破れ窓に板の応急修理、今様の暖
房設備などと思ひもよらぬことだ。ドア
上の横文字「占領軍乗車禁止」も今とな
れば異様な注意書き。右端は女性車掌



戦災に關しての総括的な記録を欠いているが、当時の状況下では、記録どころではなかったのかもしれない。それに、よしんば記録してもなにかの障害で紛失あるいは焼失ということもあったであろう。今となつては完全な記録を望むのは無理である。ただ、資料の上で、焼失車両数だけが判明している。車種の内訳は不明ながら、一六六両が焼失。在籍車両〔当時の近畿日本鉄道保有車両中の南海關係が八三〇〜八四〇両見当と推定されるから、二割内外の喪失である。業界ではおそらく最高に近い被害割合といわれている。〕

右にみたような状況のもとに、南海電鉄は新発足したわけだが、文字どおり満身創痍の姿であつた。しかも、自立新発足を迎えた環境はけつして良好なものではなかつた。

戦後インフレ高進の下で、経営者も労働者ともに、明日どころか今日の生活に悩む状況にあつた。日本経済全体が、インフレの激浪にもまれて、生産再開のキッカケをつかみかねる有様で、再建のための基礎資材を入手するにも容易ならぬ実情であつた。

他方、食糧、衣服等の消費財も窮乏経済の状況下では、いわゆるヤミ値の高騰を招き、いちじろしく労働意欲を減殺する結果となつた。

連合軍の占領下にあつて、政府・国民ともに一かたならぬ心労を重ね、一時は日本の再建自立は不可能という見方もあつた。しかし、米ソ間に冷戦の気運の高まるにつれて、連合軍の支配勢力であるアメリカの対日政策が微妙な変化を示しはじめた。これに反応するように、日本の政治、経済、社会、文化各方面にわたつて自立の動きが強まつていった。個々の企業の間によりやく内部充実に急ぐ気運が生じはじめた。

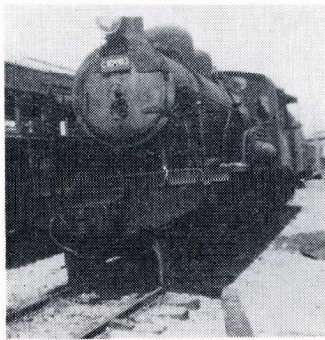
南海電鉄の場合も、もちろんその例外ではない。同業他社と競うように、戦災復興に全力を傾注していった。まず手がけたのは、自己資本の充実すなわち増資であつた。

新発足時の資本金は、九〇〇〇万円であつたが、その年末に倍額増資を行つて一億八〇〇〇万円

戦後も蒸気機関車

終戦後、高野線に蒸気機関車が走り、重要な輸送の一翼をなしました。本線とは異なり、高野線には機関区まで誕生、正式に機関士、機関助手が養成されました。写真の機関車は、昭和十九年製造のC型で、一〇〇〇一〜一〇〇〇三まで三両、四輪ボギー車、自重四八・一トン、長さ一四・八八メートルでした。昭和二十一年五月から二十四年八月までこの蒸気機関車が客車二両をひっぱって稼働したのです。汐見橋〜河内長野間を朝夕のラッシュに二列車ずつ運転、昼間は別に貨物列車として一往復しました。停車駅は汐見橋と住吉東間の各駅と堺東、三国ヶ丘、初芝、北野田の各駅でした。

〔運輸教習所勤務OB談〕



へ、さらに翌二十三年五月、倍額強の四億円へ、同十一月には倍額ちよほどの八億円へと、矢つぎ早やに資本の充実を図った。これら増資による累計約七億円の手取金は、さきに述べた被災設備〔駅舎、車両〕の復旧工事費の一部に充当された。こうした戦災復旧は粘り強く約四年の歳月にわたって続けられた。第九回営業報告書〔昭和二十六年九月期〕の「概況」をみると、「五月一日からスピードアップを行うとともに全面的なダイヤ改正を実施し、輸送力はほぼ戦前の状態に復帰した」と明記している。

こうした絶え間のない復興努力のかたわら、二十三年十二月に傍系会社の「南海乗合自動車」を合併して、輸送網の強化を図った。いいかえると、鉄道、軌道との密接な連係のもとに、一段と営業範囲を拡大する役目を果たした。鉄道、軌道部門の復興途上、乗合バス輸送がその手薄な部分をカバーした意義は絶大であった。

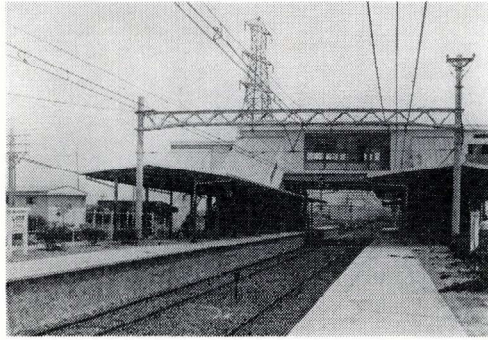
二、諸施設の充実

このように企業努力が重ねられた結果、二十年代の終了をまたずして、一応の復興作業を完了することができた。ということは全力を復興作業に傾注したからである。むろん、年限のきた設備の更新、小口の新設、補修工事等〔駅舎、踏切施設、電気設備等〕は続けられたが、大型投資をとまなう大工事は行われていなかった。

ところが、三十年代に入ると、動きが活発になってくる。わかりやすく鉄道部門の駅施設に限ってその増強のあとを追ってみると、次のとおりである。

南海線・北助松駅の新設

高石町〔現高石〕と松ノ浜間に助松団地の住宅増加による乗降客の便宜を図るため新駅を開設。三十二



橋上駅舎「第一号」

堺市中百舌鳥町界限は昭和三十年代から公団、府営などの中・低層住宅が建ちはじめた。白鷺駅（三十九年五月開業）は当社線における「団地の駅」のハンリ。また線路を跨ぐ陸橋上に駅施設をつくる橋上駅舎の第一号でもある。

年十二月完成。

高野線・住吉東駅副本線の新設

難波～堺東間に列車待避設備を欠くため、上・下副本線を新設して輸送力の増強を図った。これに付帯して駅舎を移設改築。三十六年七月完成。

天王寺支線・天王寺駅の改良

国鉄・天王寺民衆駅建設に際し、当社駅舎を同駅ビル内に新設。三十七年八月完成。

高野線・白鷺駅の新設

中百舌鳥～初芝間に白鷺団地建設に伴い新設。上り待避線を設置。跨線橋に駅施設を設けた当社初の橋上駅舎で、一般行人の東西通りぬけが可能となった。新設当時話題となった施設。三十九年五月完成。

高野線・堺東駅の改良

堺東ビル新築工事に伴い同ビル二階に駅舎を新設。跨線橋を設け、乗降場を拡幅、延長し、堺市の玄関にふさわしい施設とした。三十九年九月新設。

南海線・新今宮駅の新設

国鉄大阪環状線との連絡を円滑にするため、今宮戎～萩ノ茶屋間と環状線との交差点に新駅開設。四十一年十二月完成。

このほか、三十一年の堺駅の貨物駅との統合による停車場の新設、汐見橋駅の移転改築、三十二年のみさき公園駅施設の改造、三十三年の河内長野駅折返し線の新設、浅香山駅の改良。その他、輸送力増強に備えての待避線、折返し線の新設等が各所で実施された。

三、労働組合の誕生

南海電気鉄道労働組合が結成されたのは、昭和二十二年〔一九四七〕六月二十八日のことである。南海労組の誕生は、当然のことながら、会社分離独立の動向と無関係ではない。その萌芽は、終戦直後の二十年〔一九四五〕十二月に結成された近鉄難波営業局労働組合に端を発している。

戦時体制下、抑圧された労働運動は、敗戦による急激な政治、社会情勢の変化とともに、はげしい盛り上がりを見せた。戦後、軍需産業の崩壊や相次ぐ旧軍人の復員あるいは海外からの引揚者などで、失業者が増大、戦災による生産力の激減や食料をはじめ極端な物資不足などにより、日本経済は深刻な危機に陥った。都会ではヤミ市がはびこり、天井知らずのインフレーションは止まるどころを知らず、人びとは極度の生活難にあえいだ。

一方で、GHQ〔連合国軍最高司令官総司令部〕の占領政策に基づき、戦時諸法令が相次いで廃止され、新憲法をはじめ土地・教育制度の改正や、地方自治・警察制度の改革など、日本民主化のための諸施策が断行された。労働組合の保護育成が奨励され、二十年十二月には、GHQの指令によって、労働組合法が公布された。

深刻な生活難をかかえる社会情勢の中で、日本の非軍事化をめざすGHQのといった労働組合奨励政策によって、労働運動は急激に仲長し、各産業に労働組合が次つぎに組織結成され、各地で労働争議が頻発した。

二十一年〔一九四六〕には日本労働組合総同盟や全日本産業別労働組合同盟が結成され、労働協約の即時実施や賃金引上げなどの闘争が、過激な方向にエスカレートし、同年夏から冬にかけて、全

国にゼネストの嵐が吹き荒れた。ことに二十二年（一九四七）、全官公庁労働組合共同闘争委員会が主導した民間との賃金格差是正を要求する闘争は、勤労所得税の撤廃など、民間労働者共通の要求が含まれていた。また、時の首相吉田茂の年頭における「不逞のやから」発言が、労働陣営の反発を買ったこともあって、民間各組合を合流した全国労働組合共同闘争委員会に発展、二六〇万労働者が参加する全国的規模の「二・一ゼネスト」を宣言した。

はじめ、労働運動の伸長を助けていたGHQも事態の深刻さを憂慮し、労働攻勢の激化は占領政策に反するものとして、きびしい態度でのぞむ方針を明らかにし、その前日になってマッカーサー最高司令官の中止命令が発せられ、ゼネストは不発に終わったのである。

南海電鉄労組の母体になる近鉄難波営業局労働組合は、このような社会情勢のなかで結成（二十年十二月）された。当時、複数の営業所をもつ民間企業では、まず営業所単位で組合がつくられ、やがて企業内に連合体ができ、企業単一組合となるケースが多かった。前述したとおり、難波営業局は旧南海系を営業範囲としており、所属従業員数も大人数を抱えていた。そうした固有の条件を備えていたので、いちはやく他の営業局にさがけて組合結成をみたのであった。

その後、翌二十一年一月に近鉄全社六つの労働組合が結集して、近鉄労働組合が結成されたが、別項で述べたとおり、二十二年六月一日を期して企業分離が行われ、旧南海鉄道のいっさいの事業を高野山電鉄に譲渡、南海電気鉄道として新発足した。

そうした企業の体制の改編によって、当然のことながら、労働組合の側にも大きな変動があった。旧南海系の従業員は、近鉄残留を希望するもののはかは新南海に移り、六月二十八日、堺市浜寺小学校において南海電気鉄道労働組合を結成した。結成当時の組合員数は一部管理職を含む六一九人で、従業員総数の九九・五％に及んだ。初代執行委員長には谷口良平、副委員長（兼書記長）に松川義一、小川岩夫が選出され、組合は結成と同時に日本私鉄労働組合総連合会（私鉄総連）に加入した。

四、伸ばせ南海

当社は戦前から南紀白浜あるいは勝浦温泉方面の観光地を重要視して、難波からの直通運転を行うとともに、積極的に旅客誘致のための宣伝活動も継続して行ってきた。しかし、何分にも第二次世界大戦の被害が甚大であったことと、昭和二十五年のジーン台風による水害がひどかったため、南紀にまで手をのばすことは困難であった。何よりもまず、戦災や水害の復旧工事を最優先に実施することとし、ほぼその線にそって実行を重ねてきた。そうした事情から戦後の数年間は、いわば新規事業展開の空白時代であった。

しかしながら、二十七年には、戦災復旧工事も一段落し、社内にも決意を新たにして、将来の発展を期待する気運が盛りあがってきた。その機会をとらえて、小原英一社長は翌二十八年に社是を制定し、会社の方針を宣明したのであった。

社 是

いつも乗りよい明るい南海

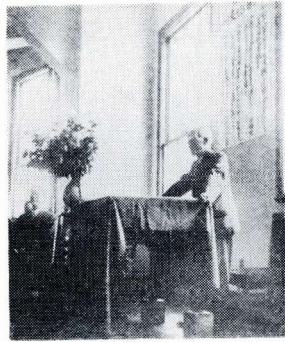
我々は 安全にして迅速 正確にして快適な輸送を提供して 公共の福祉に貢献する

我々は 運輸並びに関連事業の拡充によって 南海地域のはつらつたる発展を図る

我々は 愛社の精神をもって和衷協力し 常に創意工夫を凝らし 決意を新たにして業務を遂行する

我々は 羽車に象徴される輝かしい伝統を思い 合理的な運営によって 社運の躍進を期する

三十年代に入ると、社会は大きく変化する様相を示した。社会・経済・文化すべての面での体質



社是の宣明

昭和二十八年十一月十一日、本社七階集会議場で社是宣明式が挙行された。

小原社長(写真)は「ここに我々は、会社の方針を確立すると共に、会社を構成する我々一人一人の決意を新たにし、先輩の努力に報いると共に、将来の発展を期することにより、我々の使命達成に邁進しなければならないと考えるのであります」と、あいさつ



デラックス観光特急「新こうや号」
南海の看板列車にふさわしい外観と性能をもった二〇〇〇系ズームカー。三十六年七月にデビューし、三M一T四両固定（一編成、定員二百人）でボディはワインレッドとクリームイエローのツートンカラー。前面ガラスは当時としては最大級の曲面ガラスを用いたチャームングな「顔」をもつ。車内はモケット張り、三段チェンジの回転リクライニングシートなど、あまりの豪華さに、お年寄りが履物を脱いで歩いたという。写真は難波駅で、壺田修社長のテーブカット

改善をせまられ、価値観の大転換が起こる時代を迎えたのである。

企業体質の強化についても、既存の固定観念の打破、たとえば本業のみにこだわるのは策を得たものではなく、むしろ、多角経営によって南海電鉄グループの強化を図ることになった。

折りしも、アメリカを中心に技術革新時代がはじまろうとしていた。好機逸すべからずと日本の先進的企業は、先行投資を積極的に行っていこうとしたのである。

三十四年、社長に就任した壺田修は、運輸ならびに関連事業の拡充を「伸ばせ南海」という言葉で表現し、当社の経営指針とした。いうなれば新時代への呼応の合言葉であった。この「伸ばせ南海」路線について壺田社長は次のように述べている。

「当社におきましては、社業百年の大計をおもんばかり、「伸ばせ南海」の合言葉のもと、あらゆる困苦を克服して、運輸事業の強じんにして永続的なる繁栄を实あらしめるべく、時代の要請に即応して各事業の伸長、拡充をめざし、ひたすら社礎の安定強化に専念してまいりました結果、たんに社線内ばかりではなく、ひろく南紀、四国、淡路島一帯にもわたる、いわゆる南海地域の有機的な総合開発事業が大きく進展して、輝かしい南海を約するに足る一大布石も一応そのところを得、ここに大南海圏が力強く形成され、前進体制が整備されるにいたりましたことは、まことにご同慶に堪えないところであります。」〔昭和三十七年「年頭あいさつ」〕

そして、この路線にそって展開した事業のうち、主なものは次のとおりだ。

一、まず、運輸部門においては、沿線の人口増に対応した輸送力増強はもちろん技術革新でも大きな成果をあげた。たとえば、高性能車両の大量投入（狭軌ではじめてのカルダン車）、シリコン整流器（三十四年五月）をわが国ではじめて使用したことに加えて、デラックス観光特急「新こうや号」の運転（三十六年七月）を開始した。

二、ディーゼル急行「南紀号」の増発など南紀地区における交通網の拡充ならびにホテル・旅館

の経営。

三、和歌山地区では新和歌浦の開発とともに、和歌山電気軌道(株)を合併〔三十六年十一月〕し、和歌山地区での営業を拡充した。

四、四国地区では徳島バス(株)の経営に参画し、四国開発への足がかりとした。

五、積極的に住宅開発事業を推進。とくに高野線沿線の住宅開発は同線の体質改善に寄与した。

六、海上輸送の刷新。深日～淡路島間フェリーボートの就航と、南海四国航路の大幅な輸送力増強を図った。

右の骨子に盛り込まれている企業戦略の推進によって、総合的多角経営をめざしたのであり、企業体質の改善強化を図ったのであった。

「伸ばせ南海」というスローガンが、戦後の復興期から高度成長へ移行するプロセスにおいて、社内に新風を送りこむと同時に、従業員の士気向上に果たした効果も大きかったといわねばならぬだろう。

五、自動車事業の充実

戦前、当社の自動車事業は鉄道線の補完的培養路線としての役割と、競合する鉄道並行路線バスを自社の勢力下におさめる目的で、沿線バス業者の営業路線を次つぎに買収し、直営化を図ってきた。昭和十年代にはほぼ所期の目的を達し、昭和十三年〔一九三八〕四月、傍系会社として南海乗合自動車(株)を設立、同年十月に大阪府下の直営バス事業を同社に譲渡した。しかしながら、太平洋戦争末期、度重なる空襲による戦災は、鉄道線だけでなく自動車事業にも壊滅的な打撃を与えた。

四両の車に四〇人の従業員
昭和二十年七月の空襲で堺市街は戦火を浴び大半が灰と化した。苦勞して貯えていた燃料も車両も、このときに焼き払われた。
やがて終戦。焼け残った車両は、わずか四両。この四両で片蔵、田園線をかろうじて運行した。しかし、車両の整備が思うにまかせず、従業員四〇名で、この四両を動かすのが精一ぱいのありさま。こんなオンボロ車なら一〇人で一両の車をロープで引く方が、故障もなく、目的地へも早く着くのではないかと笑われるしまつてあった。〔自動車部所属OB談〕

車両の焼失・損傷、営業所等諸施設の被害は止まるところを知らず、加えて戦中戦後の物資不足のため、正常な営業を存続するには過酷過ぎる情勢となった。いきおい業績の低下はさげられず、自動車事業のみの経営は深刻な危機に当面するところとなった。

一方、同時期、鉄軌道線においても車両、要員の不足による輸送力の低下はいちじるしいものがあつた。これら鉄道輸送の補助機関として、国道線等の鉄道並行路線に大型乗合バスを運行させる必要性が生じた。そのような事情から、戦後の混乱のまださめやらぬ二十三年〔一九四八〕十二月一日、南海乗合自動車(株)を合併し、当社直営の南海電気鉄道自動車部として再スタートすることになった。

日本経済は、GHQによるインフレーション收拾と、経済安定をねらいとする経済安定九原則の実行、シャープ勧告による税制大改革や、ガリオア・エロア資金などの援助等により、ようやく安定化の方向に向かった。そうした矢先、二十五年〔一九五〇〕六月、朝鮮動乱のぼっ発に伴う「朝鮮特需」、その後の日米経済協力体制の強化によって景気はにわかには上昇、鉱工業生産は飛躍的に発

展し、輸出の大幅な伸びによって国際収支は黒字となるなど、経済界は戦後はじめての活況に恵まれる環境を迎えた。

こうした情勢を反映して、会社の業績は徐々に回復し、二十六年上期にはほぼ戦災復旧工事を終えた。中でも自動車事業の復興はめざましく、燃料状況の好転と二十四年以降のディーゼル機関の発達に伴い、乗車定員の増加、車両の馬力アップ等により、バスは陸上交通機関の花形と目されるようになった。当社の乗合バスも、鉄軌道との有機的な交通網を形成して、沿線市町村の主要交通機関としての役割を果たす一方、大阪市内と郊外との直通輸送（二十五年十二月）など、路線の拡充を図った。二十六年には車両数八七両（うち貸切二両）、営業キロ二二三・二キロ、年間輸送人員七七六万五〇〇〇人を数えるまでになった。

昭和三十年代に入ると、通勤・通学旅客（定期利用客）がいちじるしく増加しはじめた。これに対応して営業所の新設、路線の新設・延長とともに車両の大型化、ダイヤ改正などを臨機応変に行い、総合的な輸送力増強を図った。

三十年に泉佐野営業所（三十九年十一月移設）、三十五年に橋本営業所、三十九年には東山営業所をそれぞれ新設し、二十六年十一月には和歌山電気軌道（株）の合併により、同社和歌山営業所を継承するなど、「伸ばせ南海」を合言葉に営業圏拡充の積極策を展開した。その結果、自動車事業の営業規模は大幅に増大して、路線網は南大阪、和歌山市、紀北地方一帯に及ぶこととなった。

一方、日本経済の成長を反映して、都市間の移動、観光地への行楽客が増加し、また車両性能の向上と道路事情がよくなったこともあって、バスによる長距離輸送の傾向がいちじるしくなった。

この傾向は経済の高度成長時代に入って、高速道路網の整備、都市周辺部におけるバイパスの建設が進むにつれてバス満開時代を迎えた。いかえるとバス車両の機能改善による快適性が高まって、鉄道の補完的機能とは別の価値をもつまでになった。各社は特急バスの運転、他社路線との相互



長距離バス運行

バスブームによって、観光のメッカ京都と海岸美で知られる新和歌浦を結ぶ長距離急行バス。三十八年七月九日、処女バスが新和歌浦をスタート

乗り入れを積極的に実施した。

当社においても、三十七年、近畿日本鉄道(株)との間で運輸協定を結び、布忍線を「大浜～河内松原駅前」「九・九キロ」に延長、「大浜北町～河内松原駅前」「九・四キロ」、「大浜北町～富田林駅前」「二六・七キロ」系統を新設した。三十八年には、京都・新和歌浦の両観光地を直結する路線を京阪自動車(株)と運輸協定を結び、「京阪三条～新和歌浦」「二五キロ」に冷房車両での運転を開始した。また三十九年には、和歌山港～高野山間直通の特急バスを運行するとともに、南海バス(株)との間で「和歌山市駅前～印南浜」「七九・七キロ」の相互乗り入れを開始し、新規需要の開拓につとめた。

貸切バスについては、折りからの観光ブームに乗り、デラックス車両の投入、道路網の発達と相まって、利用客は年を追って増加した。こうした実勢に対応、三十六年には「観光自動車課」を新設して旅客の誘致を図った。

六、関連会社の設立

当社の関連事業は、自動車事業への進出をもってはじまる。先述のとおり、自動車輸送の将来性は、陸上交通の重要課題として、大正末期から業界の着目するところとなり、道路の発達とともに鉄道事業防衛の立場から、鉄道会社の多くは、既存のバス業者との資本提携や買収、新規バス路線の認可申請等を積極的に推進した。

霊場高野山へ索道
明治四十五年六月十日、現高野下駅横から高野山大門までの約六・四キロの索道が営業を開始した。

貨物索道としては、わが国最初の複線循環方式を採用し、前記区間を一時間二〇分で結んだ。

当時、霊場高野山への物資輸送は、旧街道を人足か牛馬に頼るしか方法がなかったが、この索道の開通により、霊宝館、金堂、根本大塔など大建造物の資材をはじめ、墓石、生活必需品まですべて索道で運搬されるようになった。

この索道の機材はイタリアのセレッテタンフアーニー会社から購入し、ドイツ人技師カタネオ〔旧天閣の建造技師〕によって施行されたもの。汐見橋と長野間によりやく電車が走り出した時期に、世界の最高水準の設備が、この奥地に建設されたのは、まさに驚異といえる。

昭和三年〔一九二八〕十一月に設立された和歌浦急行株式会社〔資本金一八万円〕は、このような時代の要請を受けて発足した南海の関連会社「第一号」である。同社は、八年十一月に南海バスと改称、十年六月に和歌山市内におけるバス事業統制に順応して明光バス株式会社と合併、和歌山合同バス株式会社となった。このあと、当社はそれまでに順次買収して傍系会社としていた楠公自動車、堺乗合自動車、岸和田南海乗合自動車、昭和乗合自動車を統合し、十三年〔一九三八〕四月、南海乗合自動車株式会社を設立、同十月に直営バス事業を新会社に譲渡し、関連会社による自動車事業経営の体制を固めた。

戦前、南海鉄道時代に設立された関連会社は、上記バス会社を除いて、南海野球株式会社〔昭和十三年八月、資本金一五万円、現南海ホークス〕、高野索道株式会社〔十五年七月買収、資本金二〇万円、現南海高野運輸〕、南海土木建築株式会社〔十七年二月、資本金一五万円、現南海建設〕の三社を数えるのみである。

高野索道は、霊場高野山へ貨物を搬送する運送機関として半世紀にわたり、貴重な役割を果たした。明治四十三年〔一九一〇〕三月に設立され、九度山町椎出と高野山大門を結ぶ六・四キロの索道は、山上へ人足か牛馬による当時の物資輸送を機械化したもので好評を博した。その後、電車・ケーブルの開通や林道の整備によって索道の価値は減少し三十四年八月営業廃止、現在は社名を改め、貨物



大阪で初のナイター

大阪スタジアムの開場は、昭和二十五年九月十二日。着工からわずか一年後のスピード完成だった。

戦後では全国最初、三万二〇〇〇人を収容する最大のスタジアムとして威容を現わした。この大阪球場は、市民の目を見張らすに十分だった。娯楽に飢えた人びとがここで展開されたプロ野球の息詰まるような熱戦に狂喜した。

翌二十六年七月十八日には早くもナイター設備が完了し、南海対毎日の試合が行われた。大阪での初ナイターは、ナンバの夜空に光彩を放ち、復興途上にある市民の心を潤す「光」ともなった。

自動車運送業に転身している。

プロ野球南海ホークスが、職業野球団として、結成されたのは昭和十三年（一九三八）三月である。昭和九年、日本ではじめてのプロ野球チーム東京巨人軍が生まれ、翌年大阪にタイガースが、また十一年には阪急、名古屋などのチームが続々誕生した。同年二月に日本職業野球連盟が結成され、春秋二回に分けてリーグ戦が行われることになり、わが国プロ野球の幕開けとなった。

東京六大学や甲子園の全国中等野球と並んで、職業野球がぼつぼつファンの話題になりだした十三年、球界九番目の野球団として「南海軍」がデビューした。当時の職業野球団は、オーナー、球団ともに独立採算の事業経営として取組む意気込みは薄く、ファンへのサービス、国民体育の振興がねらいであった。南海軍の創設も「乗客へのサービス、全国的な企業のイメージアップ」が目的であった。

南海野球（株）の設立は八月三日で、代表取締役には寺田甚吉、小原英一が就任、球団の実務は清水浩が担当し、初代監督には大毎運動部長の高須一雄を招へい、選手は一八人で秋季リーグからリーグ戦に参加した。当時、実業団では剣道・柔道・水泳・サッカーなど全国的に「南海」の名が知られ、スポーツに意欲的な社風は新生南海軍の誕生によって、いやが上にも盛り上がり、社を挙げて声援を送った。

二十三年のペナントレースで、二度目のリーグ優勝（初優勝は二十一年近畿グレートリング）を果たした南海ホークスに、フランチャイズ球場の建設計画が持ち上がった。シーズン後、球団代表の松浦竹松がGHQ経済科学局長のマーカット少将のところへ優勝の挨拶に行った際、南海球団の本拠地球場はどこか、と聞かれ「フランチャイズは大阪だが専用球場がない」と答えた。後日、野球好きのマーカット少将は、大阪に球場をつくってもよいという意向をもって、との話が伝わり、球場建設に脈あり、の結論になった。戦後まだ日も浅く、人びとは虚脱状態で、とても娯楽施設に建設

許可が下りるなど考えられなかったが、スポーツの振興を通じて、国土再建へ民心を喚起する必要を大阪府、市ならびにGHQに熱心に働きかけ、ついにスタジアム建設の許可を得た。

二十四年十月大阪スタジアム(株)を設立、当時、焼け野が原の専売局跡地三万六〇〇〇平方メートル(二万二〇〇〇坪)の払下げを受け、瓦礫の中でスポーツの殿堂づくりがはじまった。資材難を克服しながら、わずか一年の突貫工事で竣工、二十五年九月十二日に開場した。都心の大阪ミナミに誕生した近代的スタジアムというスポーツ界の画期的なできごとというだけでなく、敗戦後、沈滞の極にあった関西経済界に与えたインパクトは大きく、活力の源泉となったことは事実であり、その意義は大きい。

南海圏の開発

荒廃した戦後の復興再建事業が一段落し、経済界は高度成長時代を迎え、ようやく活況を取りもどした。私鉄経営についても自動車、航空機など代替輸送機関の急成長によって競争が激化、もはや戦前の鉄道独占の時代は過去のものとなりつつあった。こうした事態に対応し、収益増大と経営の安定を図るため、経営規模の拡大、新規事業の開拓が推進されることとなった。私鉄各社は「観光開発」、「沿線開発」の名のもとに、多角的な自社の勢力圏拡大につとめたが、当社においても「南海圏の拡充」を目標に、諸施策が実施された。

南海圏については、①自社沿線 ②紀伊半島(紀北、南紀、三重県の一部) ③四国・淡路島、の三地域とし、開発に当たっては、①鉄道・バス・航空等、交通の便をはかること ②道路の開発、整備により新たな観光コースを開拓すること ③観光バス・タクシー等の運営によって旅客の利便を増進すること ④ホテル・旅館等の経営によって宿泊施設の改善強化をはかること ⑤ロープウェイ・展望台等の諸施設の建設により旅客誘致をはかること、などを基本方針とした。すなわち関連会社



南紀・四国への旅は難波から
昭和三十七年ごろの難波駅コンコース。二階には、ドーム型の屋根をもつプラットホームが「健在」だった。

を含めた有機的な交通網の拡充によって「線」を確保し、ホテル旅館等「点」となる旅客誘致施設を充実させ、南海電鉄グループによる広域南海圏の開発をめざすものであった。この基本方針にしたがって直営事業の拡大、関連会社の設立、既存会社への出資、買収などの諸施策が実施された。

南紀地区については、戦前から紀勢線へ直通列車「黒潮列車」を運転していたが、三十四年〔一九五九〕七月、紀勢本線の全通と同時にディーゼル準急「第二きのくに号」「難波～白浜口間」を運転、三十六年には難波～新宮間に同「南紀一号」、三十七年には「南紀二号」を増発した。

一方、バスの長距離輸送時代の到来に備えて、二十九年に白浜急行バス線を設立、三十年二月から大阪～和歌山～白浜間一九六キロの直通路線バスを運行したのをはじめ、三十八年三月には紀伊半島を縦断する国道一六八号線が全通し、これによって、熊野交通線が和歌山県橋本市から奈良県五条市を経て和歌山県新宮市にいたる延長一六〇キロの長距離バス「五新線」の運行を開始した。

また、勢力圏拡大策の一環として、和歌山市、海南市、紀北地区で軌道線やバス網を有する和歌山電気軌道線を三十六年十一月に吸収合併し、地域交通網の合理的な整備、統合を図った。

南海圏開発の基本となる「線」の確保とともに、「点」〔旅客誘致施設〕の充実、拡大についても意を注ぎ、先述の大阪スタジアムをはじめ、みさき公園、さやま遊園など事業場の開設〔後述〕、に力を集中した。ことに三十五年には、新和歌山ロープウェイと高津子山展望台〔新和歌山遊園線経営〕を開設、白浜ロープウェイ〔南海白浜観光線経営〕を譲り受けた。ホテル・旅館についても三十六年、勝浦温泉に国際観光旅館「中の島」、白浜温泉に「ホテルパシフィック」、岬町に「淡の輪苑」を相次いで開業したほか、三十九年には、白浜に旅館「朝日」、新和歌浦に旅館「萬波」および「新和歌山ジャーセンター」、橋本市に「紀の川苑」を開業した。

四国・淡路島地区については、三十二年、南海四国航路〔和歌山港～小松島港間〕の開設〔後述〕により、四国地区進出への足がかりを得、三十六年に四国東北部一帯にバス網を有する徳島バス線を経

営参加した。このほかに、徳島南海タクシー(株)を設立、鳴門市では南海不動産(株)が旅館「鳴門」を買収、大毛島に「鳴門公園ヘルスセンター」を開業した。

淡路島への海上ルートについては、深日港を経由し南海汽船と関西汽船による連絡輸送を実施してきたが、三十六年大阪湾航送船(株)に経営参加し、深日と洲本間にフェリー航路を開設した。

七、開業七〇周年記念事業

三十年（一九五五）十二月、当社は開業七〇周年を迎え、記念事業として「四国航路の開設」「みさき公園の開園」「南海会館の建設」等の新規事業を計画、順次完成させた。以下、各事業の概要について述べることにする。

四国航路の開設

和歌山市加太の漁港と淡路島由良町の港は、紀淡海峡をへだてて指呼の間にあるが、船便といえ、戦前の昭和十年ごろから地元資本の紀淡連絡汽船という小さな船会社の連絡船が、通うだけであった。この紀淡連絡汽船と提携して、当社が海上ルートへ進出を図ったのは、戦後、紀淡海峡に浮かぶ友ヶ島の開発を手がけてからのことである。

一方、昭和二十一年、大阪府の南端に位置する深日港が、運輸省の指定港湾となり、大々的に改修され、関西汽船が深日港と四国・小松島港を結ぶ定期航路を就航させた。当社も連絡列車を運転するなど、旅客の利便をはかった。しかし、業績が芳しくなかったため、三年を経ずして当社が肩代わりすることになり、二十六年、紀淡連絡汽船に経営参加し、社名を南海観光汽船と改め、同航路を一日一往復運航した。しかしながら、船舶も小型で速力も遅く、本土、四国の連絡は、関西汽船の天保山～小松島、国鉄の宇高連絡が主流であった。

同じころ、和歌山県は紀ノ川の河口に和歌山港を再築するため、二十四年度から五か年計画で、工事を進めていた。そして港湾としての機能を発揮させるため、客貨の輸送に当たる臨港鉄道の建



三十年代の四国航路に活躍した「わか丸」

設について、県と当社の間で協議が重ねられた。

当社は戦前、和歌山市駅から紀ノ川河口へ出て和歌浦に至る鉄道敷設免許を持っていた。協議の結果、県は当社がこの鉄道敷設の免許権の一部〔久保町と和歌山港間〕を譲り受け、港湾の付帯施設として同区間の臨港線の建設を受け持つ。当社は国が臨港線と認められない区間〔和歌山市と久保町〕の線路建設と旅客扱いのための諸施設、電気設備工事を行う。その代わり、臨港線の運営は南海に委託すること、港の利用〔船舶の使用〕について特別に配慮すること、などで合意した。

交渉の進展に併行して、南海観光汽船でも、和歌山と小松島航路の開設計画が真剣味を帯びてきた。深日港を和歌山港に変えれば、四国徳島は至近距離となる。臨港鉄道が完成すれば、連絡列車は棧橋に横づけも同然で、馬力のある新鋭船を投入すれば、大阪ならばから四時間で小松島に到着可能——という線が出た。『主流』の関西汽船は天保山から小松島まで夜行で七時間。これなら十分対抗できるというわけで、当社も七〇周年記念事業として全面的に支援し、新鋭貨客船「南海丸」〔五〇〇トン、船客定員四六〇人〕を建造し、将来の飛躍に備えた。

三十一年五月六日、白と緑のツートンカラーも鮮やかな南海丸は、新しく整備された和歌山港の岸壁を離れ、処女航海の旅に出た。大阪・四国を四時間で結ぶ日帰り可能なビジネスライン「南海四国ライン」の評判は上々であった。当初は、船が一隻のため一日二往復しかできなかったにもかかわらず、年間乗客数は一九万八〇〇〇人、翌年七月に姉妹船の「わか丸」を就航させて三便制にしたところ、乗客は前年より一〇万人もふえて年間三〇万人を超えた。

順風満帆と見えた矢先、思わぬ試練が待ち構えていた。三十三年〔一九五八〕一月二十六日午後六時三〇分、沼島沖を和歌山港へ向けて航行中の南海丸は、荒れ模様の海上からSOSを発したあと遭難した。全社を挙げて救援活動に取り組んだが、乗客、乗組員一六七人全員が帰らぬ人となった。南海丸遭難のニュースは全国に流れ、衝撃が列島を駆けぬけた。

旅客輸送実績〔一〇〇〇人〕

年度	乗客数	対前年 増加数
三一	一九八	—
三二	三〇一	一〇三
三三	三一七	一六
三四	四二七	一一〇
三五	五三九	一一二
三六	六七九	一四〇
三七	七八〇	一〇一
三八	八九五	一一五
三九	一〇一八	一二三

往復、三十九年末には一日七往復と大幅に増強した。

これら汽船に接続する当社の連絡列車については、三十七年から「あわ号」、「とさ号」を特急に格上げし、全列車〔四往復〕とも一部車両〔一～二両〕に座席指定制を採用、サービスの向上につとめた。これを機会に高野線、南海本線の座席指定券の発売整理を集約する乗車券センターを設置、有力あっせん業者との提携や宣伝・販売活動につとめた結果、座席指定利用旅客は大幅に増加した。

一方、同航路に接続する四国地区の連絡体制を積極的に推進し、近・中距離は関連会社の徳島バス(株)によって県下の交通網の整備を図った。同時に四国主要都市への遠距離接続は、国鉄の高松鉄道管理局と協議を重ねて、ディーゼルカー新造の利用債〔八両分〕を引き受けることにより、増強した車両で、小松島港から高知・松山〔琴平〕行きの準急列車を新設、これらの準急に四国航路を接続させた。まず三十七年四月、小松島港～高知・多度津間に準急「あさ号」〔二日二往復、多度津行きは一

その後、船舶の大型化による安全運航の確保や、当社線四国連絡特急の増発、宣伝活動の強化などにより、乗船客は順調に伸び、三十九年には開設当初の五倍に当たる一〇〇万人を超え、西の宇高連絡と並ぶ四国連絡のメインルートに成長した。

主要船舶の大型化については「須磨丸」「よしの丸」など、一二〇〇トン級に切り換え、三十九年には、当時わが国最大の客貨兼用船、カーフェリー「きい丸」〔三〇〇〇トン〕を就航させて輸送力の増強を図った。便数も三十五年には四

第一回「世界探検博」開催

わが国初の自然動物園を開設したみさき公園。三十二年四月に開園し、第一回催し物「世界探検博」(朝日新聞社主催)は空前の人気を呼んだ。



往復の運転を開始(「なんばから高知まで七時間半」)した。さらに三十八年二月には、多度津行きを松山まで延長して、準急「いしづち号」が運転され、連絡運輸の効果を十二分に発揮した。南海四国ラインと四国地区の国鉄網との連絡体制は徳島県に加えて高知、愛媛、香川の四国全県に及ぶこととなったのである。

みさき公園の開園

大阪府の最南端、泉南郡岬町は、和泉山脈を背に、大阪湾を望む山あり海ありの景勝地である。当社は、戦前からつつじの名所で知られた淡輪・愛宕山を中心に、淡輪遊園を運営してきたが、開業七〇周年を記念して、南淡輪の丘陵地帯に、雄大な自然景観を最高度に活用した都市計画公園を建設した。これは、わが国ではじめての自然動物園、自然水族館を開設するなど、規模、内容ともに関西でも有数の一大レクリエーションセンターの構想を実現するものであった。

二十九年四月建設省から、都市計画法に基づく公園の建設認可を受け、三十年十二月から自然動物園、自然水族館、スポーツランドなど諸施設の建設工事に着手し、三十二年四月一日開園したのである。

自然動物園は広さ五万六〇〇〇平方メートルの敷地に、一八か所の無柵放養場を設け、五〇種七六〇点の鳥獣を放し飼いにした。すなわち、在来の金網や鉄柵の代わりに堀や壕をつくって動物の脱出を防ぎ、また観察遊歩道は樹木その他で適当に遮蔽するなど、自然のままの動物の生態が見られるようにした。

動物の収容方法も、狭いオリに分類学的に展示するのではなく、放養場をアフリカ地区、アジア地区、オーストラリア地区に分け、生態学的に、また動物地理学的に放養した。たとえばアフリカ地区の放養場では、キリン・ウシカモシカ・シマウマ・ダチョウなどを共棲させた。この方式は一

九〇七年にドイツのハーゲンベック動物園ではじめて採用され、以後欧米でしばしば採用されているが、わが国ではみさき公園がはじめてであった。また動物飼育の完べきを期するため、設計および施設の構造、設備等について、東京上野動物園の古賀忠道園長の指導を得た。

自然水族館は、海岸に接した敷地一万五六〇平方メートルに、オーシヤナリウムという新しい試みを取り入れた。オーシヤナリウムは英語で海洋水族館の意味で、名のとおり、海中の自然環境に近い状態で、魚類の観察ができるという、他の水族館では見られないものであった。館内に設けた大小四つのプールは、上面からも側面からも魚の生態を観察できるほか、五一槽の小型魚槽でも参考魚類を多数収容した。なお水族館の一隅に京都大学農学部水産科臨海研究所を併設し、学術研究の一翼を担った。

このように社会教育と健康的なレクリエーションを兼ね備えた都市計画公園として、三十三年二月、文部省から「博物館に相当する施設」の指定を受けた。

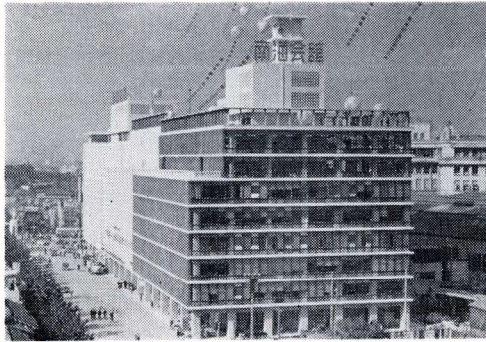
同園は完成後、関連会社の南海観光開発㈱に経営を委託し、開園した三十二年春のシーズンには催しものとして、朝日新聞社主催「世界探検博」を開催、斬新な施設が人気を呼び、約一〇〇万人〔年間〕が入園するなど幸先のよいスタートを切った。しかしながら、春秋行楽期を除くシーズンオフの営業対策や、大阪都心部から遠隔地に位置するなど、遊園地経営面での課題も多く、三十九年二月、さやま遊園とともに関連会社への経営委託を解消し、以後、当社事業部の直営とした。

南海会館の建設

大阪ミナミの玄関口・難波駅は、産業の振興に伴う通勤客の増加、民心の安定による商店街や歓楽街のにぎわいが、日増しに高まってくるにつれて、ターミナルとしての役割も重要性を増してきた。当社は七〇周年記念事業の一つとして、南海ビル南側の当社用地に、難波駅と隣接して地下二

南海会館竣工

昭和三十年代初頭は、俗に神武景気としてなじまれているが、日本経済の本格的立ち直りの門出の時でもあった。三十二年竣工当日の南海会館から北望すれば、秋空の下、本町辺まで視野のうちに。その後のなんばCITYの完成、あるいは会館横の高速道路の出現で、周辺の風景も大きく変貌した。



階、地上八階建ての一大ターミナル総合ビル「南海会館」を建設することにした。

ターミナルビルとしての機能を発揮するため、地下鉄との連絡施設にも十分配慮するとともに百貨店、金融機関等に貸室するほか、娯楽施設としてロードショー映画劇場三館を併設、すでに完成を見ていた大阪スタジアム、大阪府立体育会館などのスポーツセンターとともに、大阪なんばの健康的な文化生活上に寄与すべく、三十一年三月着工した〔同年五月にはビル建設、経営の母体となる関連会社「南海会館」を設立〕。

構造は鉄骨鉄筋コンクリート造り地下二階、地上八階建て、敷地面積四六九九平方メートル、延床面積三万八三二八平方メートル、うち貸室面積三万三四九四平方メートルで、着工以来、一年有余の日時と二十数億円を投じて翌三十二年十月竣工した。これよりさき、八月にオフィスフロアーが完成した時点で、当社の本社事務所が、南海ビルから新ビルに移転した。同年十月二十二日に行われた落成式には政・官・財界から一〇〇〇余人の出席があり、大阪を代表するアミューズメントビルとして期待と注目を集めた。

同日から三つの映画劇場が営業をはじめたが、中でも西日本独占の洋画ロードショー劇場としてデビューした「なんば大劇場」は、今も映画関係者の語り草となっているほどの豪華な設備で映画ファンを魅了した。全館指定の客席（二二五〇席）は二階から六階までワンスロープ方式。巨大なスクリーン、これに一四個のスピーカーから流れるサウンドトラックの音響が加わり、当時、最新設備の登場として映画ファンの間で話題の中心になった。こけら落としの「80日間世界一周」で来館した同映画製作者マイケル・トッドをして「東洋一」と驚嘆させたというはなが伝わっている。

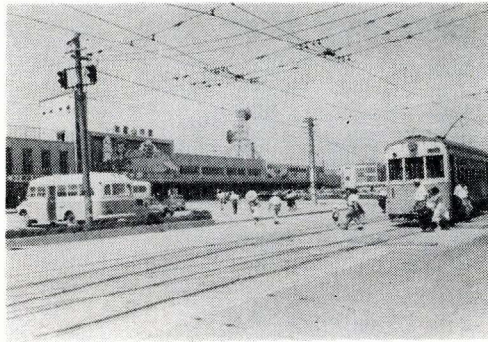
しかしながら、難波駅改造整備建設工事の推進により、四十八年（一八七三）三月、三劇場とも閉館することになった。

八、和歌山電気軌道の合併

前述のとおり当社は、「伸ばせ南海」を合言葉に沿線のみならず、広く南海道地域において輸送体制の整備・充実をめざした。南紀直通列車の増強、大阪～白浜間直通バス、橋本～新宮間直通バスの運転を行い、海上ルートの開拓など次つぎと実行に移していった。しかし、南海圏の拡充のためには、和歌山市内部への進出は不可欠であり、和歌山電気軌道(株)との合併を強力に推進することになった。

和歌山電気軌道(株)は、和歌山県下最大の運輸機関であり、和歌山市から海南市における軌道線や、紀北一円にバス網を有していた。したがって、同社を合併することにより、大阪・和歌山を一貫する有機的な連絡輸送の確立と地域交通網の合理的な統合整備を図ることができたのである。当時の和歌山電気軌道(株)は、鉄道営業一四・三キロ・車両一二両、軌道営業一六・一キロ・車両四七両、自動車部門営業三四七・〇キロ・車両一四七両、従業員一二七三名を擁していた。昭和三十六年十一月一日を期し、和歌山電気軌道(株)を友好裡に吸収合併し、企業戦略上、重要であった紀北は完全に南海圏となった。なお、この時、関係会社である和歌山観光(株)、和歌山交通(株)、(株)南海観光サービスも傘下に入ったのである。

同社の軌道線は、以後、昭和四十六年三月三十一日〔全線廃止〕まで、当社の和歌山軌道線として営業していた。



和歌山市民の「足」
和歌山市、海南市を走る路面電車、紀北路をめぐる路線バスは、市民の「足」として親しまれた。写真は三十六年合併以前の和歌山市駅前たたずまい

契約書

南海電気鉄道株式会社(以下「甲」という。)&和歌山電気軌道株式会社(以下「乙」という。)&とは合併に
関してつぎの通り契約を締結する。

第一条 甲は乙を合併して存続し、乙は、これにより解散するものとする。

第二条 甲は、合併に際して、記名式額面普通株式二九九万三六二五株(一株の額面五〇円)を発行し、
これを合併期日現在における乙の株主名簿記載の株主に対し、その所有する乙の株式一株につき一株
の比率をもって割当交付するものとする。

第三条 甲は、合併により、資本金一億四九六八万一二五〇円、資本準備金三五〇二万九九二九円、再
評価積立金九六八万八六六〇円を増加するものとする。ただし、資本準備金については、合併期日
における乙の資産状態により甲乙協議のうえ変更することができる。

〔中略〕

第四条 この契約は、第一二条に規定する甲および乙の株主総会において承認の決議をえられなかつ
たとき、または、関係官庁の認可がえられなかったときは、その効力を失うものとする。

この契約の成立を証するため本書二通を作成し、甲乙各一通を保有する。

昭和三十六年六月二十六日

大阪市南区難波新地六番町一二番地

甲 南海電気鉄道株式会社

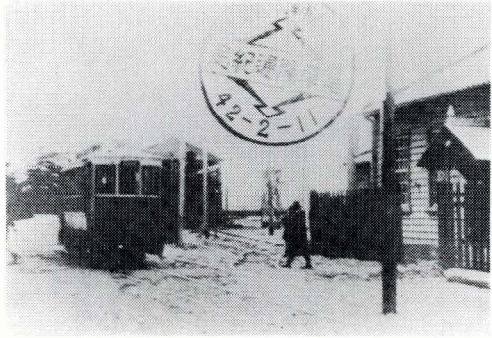
取締役社長 壺 田 修 印

和歌山市宇須三六五番地

乙 和歌山電気軌道株式会社

取締役社長 小 林 尚 一 印

和歌山軌道線は、そもそも、明治四十二年〔一九〇九〕一月、和歌山水力電気(株)により県庁前(現市



明治四十二年に開通

紀州五万石の城下町に「おらが国の電車」が走ったのは明治四十二年。和歌山市駅から、景勝の和歌浦を経て、昭和四年には海南市まで開通した。写真には「和歌山市駅―和歌浦間電車開通記念」のスタンプが押されている。

役所前と和歌浦〔現 和歌浦口〕間の営業を開始したのが発端である。同社は、明治三十八年五月資本金三〇万円で発足したが、増資をくり返し、電灯・電力部門と併行して軌道の経営に乗り出すべく、和歌山電気鉄道会社の軌道敷設権を譲り受けたのであった。その後、路線の拡充を図り、明治四十二年二月十一日に和歌山市駅と県庁前間を開業し、大正二年〔一九一三〕九月、和歌浦〔現 和歌浦口〕と新和歌浦間、昭和四年〔一九二九〕六月、和歌浦と海南駅前間が開業した。翌年六月には、公園前と東和歌山〔現 国鉄和歌山駅前〕間が開業して合併時の規模になったのである。

その間に和歌山軌道線の経営主体は、和歌山水力電気〔株〕から京阪電気鉄道〔株〕和歌山支店、合同電気〔株〕和歌山支店を経て昭和十二年四月、東邦電力〔株〕和歌山支店となり、同十五年十一月に和歌山電気軌道〔株〕となった。〔カッコ内は現バス停留所名〕