

# 大正から昭和初期における京阪電気鉄道の事業拡張戦略 もうひとつの私鉄王国史

2002.1. 合田正則

## はじめに

今まで、私鉄王国「関西」を語る際には、私鉄の路線の多くが国鉄（現在のJR）と並行していたため、「(中央の)政・官」対「民」という図式や「経営手法の阪急電鉄」と「規模の近畿日本鉄道（以下、近鉄と略す）」の企業経営史が中心であった。関西系大手私鉄五社のうち、京阪電気鉄道（以下、京阪と略す）や南海電気鉄道、阪神電気鉄道の三社はやや蚊帳の外に置かれてきた感が否めない。

京阪は、私鉄としては最大規模の高架複々線を有するなど私鉄王国「関西」を語るうえで重要な位置を占めている。しかし、デパートなどの副業への参入も遅れ、関西大手私鉄の中で唯一プロ野球チームを持たなかった点から地味で堅実な鉄道会社というイメージが強い<sup>(1)</sup>。

しかし、京阪は大正から昭和初期にかけて、関西都市圏における交通市場の独占を目指し、積極的に新線建設に取り組んだ。当時、京阪が建設した路線は、現在、関西都市圏における重要な交通インフラとして関西経済を支えている。このように書くと、京阪は「政・官」に頼らず、「民」の力で経済運営を行おうとする関西系企業らしい企業ということになる。

しかし、京阪は関西私鉄らしく国鉄と競争していく姿を持ちつつも、一方では、大正中期から昭和初期にかけて、「(中央の)政・官」とパイプを持つことで事業拡張を目指していくという両方の姿をもつ。本稿では京阪の姿をみることで、私鉄王国「関西」のもうひとつの側面について考えていきたい。

## 1. 政・官・民が私鉄に託した思惑

### (1) 日本における私鉄のはじまり

大正中期から昭和初期の京阪の事業拡張について述べる前に、日本の私鉄の歴史について簡単に述べておきたい。

明治中期から明治後期までの間に、日本鉄道（現在のJR東北本線など）をはじめ、山陽鉄道（現在のJR山陽本線）、九州鉄道（現在のJR鹿児島本線、長崎本線など）など、後に国鉄（現在のJR）の主要幹線となる大私鉄が誕生した。当時の政府は、鉄道を中央集権的政治体制確立のための政治的手段としてみており、鉄道を国営とする方針をもっていったが、財政基盤が弱かったために方針転換を迫られた<sup>(2)</sup>。これらの私鉄が誕生した背景

は、資金の乏しい政府に代わって主要幹線を建設、運営するためであり、政府の保護や助成を受けていた<sup>(3)</sup>。簡単に言えば、政府の力の及ばない部分を民間活力によってカバーしようというものであった。1906年、軍事・経済的見地から鉄道国有法が制定され、これらの大私鉄は国有鉄道となった。しかし、鉄道国有法によって、すべての私鉄が国有化されたわけではなかった。鉄道国有法では「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」を国有化の対象からはずしていた。このため、南海鉄道（現在の南海電気鉄道）や京浜電気鉄道（現在の京浜急行電鉄）、阪神電気鉄道などは国有化されなかった。これら国有化を免れた私鉄の多くは、軌道条例（1890年公布）によって認可された軌道（路面に敷設された鉄道、つまり路面電車のこと）であった<sup>(4)</sup>。

そして、重要なことは、これらは純粋な民間企業が鉄道事業を行うという現在の私鉄と同じ性格を有しており、政府からの干渉（南海鉄道は政府による度重なる国有化案を回避した）を嫌い、国有鉄道との激しい競争を展開していったことである。

これら新しいタイプの私鉄は、国有鉄道が目指す全国的な鉄道輸送ではなく、一地方のための鉄道輸送を目指していた。そして、私鉄に期待された役割は、国有鉄道の様な政治的役割ではなく、沿線の都市開発や産業発展を目指した経済的役割であった。新しいタイプの私鉄は、これまでの国有鉄道や日本鉄道などの私鉄と存在理由、役割が大きく異なっていたのである。

鉄道国有法制定以後も、箕面有馬電気軌道（現在の阪急電鉄）、京阪電気鉄道、京王電気軌道（現在の京王電鉄）などが順次開業する。当時の政府はこれらの軌道を当然のことながら軽くみていた<sup>(5)</sup>。しかし、これらの軌道が大都市部において、重要な交通機関として発達し、国有鉄道との激しい競争を展開していく。そして、企業としても、大手私鉄と呼ばれるほどの大企業として発展していくのである。

## **(2) 京阪電気鉄道の誕生**

明治中期、関東・関西の両方で、大阪と京都を私鉄で結ぼうとする動きがあった。関東側は渋沢栄一、佐分利一嗣、岡崎邦輔ら、関西側は村野山人、松本重太郎らであった。

このうち関東側の岡崎邦輔に注目する必要がある。岡崎は和歌山警察署長などを経て、1891年、代議士に初当選した政友会の有力政治家である。岡崎は事業に対する意欲などもっておらず、私鉄創設の際に、功労株として株券の何割かを優先的に受け取り、やがて値が上がるのを待って売り払い、甘い汁を吸おうと考えていた。一方、鉄道資本家が政治家に期待した役割とは免許・補助・買収・工事変更などに対するの許認可に関して便宜を図ってもらうことであった。この時代、岡崎のように私鉄創設にかかわることで、利権を得ようとした政治家は他にも多数いた<sup>(6)</sup>。

日本鉄道のような私鉄と新しいタイプの私鉄の違いは、政府の息のかかった企業と純粋な民間企業という違いである。京阪は新しいタイプの私鉄の範疇に入る。しかし、純粋な民間企業だからといって政治的な世界と無縁になるわけにはいかず、創立以前から京阪は

政界とのパイプを持つとしたのである。

関東・関西の両グループは、ともにルートを淀川左岸の旧京街道筋を中心に設定する計画だったため、両者は一本化し、1903年、大阪側の起点を高麗橋詰に、京都側の終点を五条大橋東詰とし、軌道条例に基づく特許を申請した。しかし、政府は、大阪 - 京都間に官設鉄道がすでに開通していることなどを理由にこの特許には難色を示した。このため関東側の発起人が中心となり政府と折衝した。このときの主力メンバーに政友会関係の有力者がいた点からも、創立以前から京阪が政界工作に頼る経営姿勢を持っていたと指摘できる。

1906年8月、原敬内務大臣によって特許が与えられ、同年11月、東京商業会議所で創立総会を開催、京阪電気鉄道株式会社が誕生した。

翌1907年春、専務の渡辺嘉一は人材のスカウトのため帝国鉄道庁を訪ね、運輸部庶務課長の太田光熙と面会し、人選を依頼する。しかし、思いがけず太田自身が京阪に入社することになった<sup>(7)</sup>。太田は1925年に第四代社長に就任するが、社長就任以前から現役政治家で多忙な第三代社長岡崎邦輔に代わって実質的なトップとして積極的に事業拡張を進め<sup>(8)</sup>、成功させた人物である。そして、その事業拡張がもとで、会社を混乱させた人物である。太田のスカウトの例からもわかるように京阪は政界のみならず、官界にもパイプを持つとしたのである。創立以前から京阪は、企業運営を政界とのパイプを持つ東京側の発起人グループ主導で進めた<sup>(9)</sup>。このことが、昭和前期までの京阪の関西私鉄らしからぬ「政・官・財癒着型」の経営手法を形作ったのである。

このような京阪の経営手法は特許路線の変更という場面でも発揮されることになる。特許路線の変更を必要とした理由は二つあった。ひとつは、軌道条例によって認可されたために、街道筋の上を通る軌道が多かったこと。もうひとつは、大阪 - 伏見間の路線の多くが水田地帯か河川敷であったと思われるところであったために地質が非常に悪かったことである。これらは高速運転の障害となるものであり、自社路線の価値にも影響することであった。そこで京阪は岡崎の政界、太田の官界とのパイプを使い、特許路線のうちの道路併用区間を三分の一に縮減することに成功している<sup>(10)</sup>。

しかし、政・官界工作を得意とする京阪にも大きな壁として現れる「もうひとつの政と官」があった。それは、大阪市である。大阪側の起点を高麗橋東詰として特許を受けたものの、大阪市の掲げる市内交通市営主義（大阪市内、とくに都心部の交通機関を市営とし、民間事業者を締め出す交通政策のこと）によって天満橋へ変更することを求められたのである。この件の後にも「もうひとつの政・官」である大阪市は、京阪にとって大きな壁として現れることになる。

## 2. 京阪電気鉄道開業

1910年4月、京阪は大阪天満橋 - 京都五条間 46.57km の電気鉄道を開通させ、大阪と京都を100分で結んだ。京阪は経営基盤確立のためにスピードアップに取り組み、1914年

5月、深夜の1往復のみであったが、ノンストップ急行列車（所要時間60分）の運転を開始し、翌年4月には、急行列車が増発された。

1915年10月には、五条から三条への延長を果たし、さらに自社路線の価値を高めた。この三条延長にも政界とのパイプが役立った。話は、開業前の京都側ターミナル問題にさかのぼる。京阪は京都市内に入って塩小路から掘詰町を経て朱雀町五条大橋東詰までの軌道免許を得ていたが、塩小路から先の市街地区間では用地買収が困難だったため、仮のターミナルを塩小路に設置することになっていた。そこへ、京都府から鴨川沿いに流れている琵琶湖疏水の堤防の塩小路から五条大橋までの区間の幅員を拡張し、そこに軌道を建設してはどうかという提案があった。京阪は京都府の提案を受け入れ、当局に路線変更の申請に先立ち地元の京都市の同意を得るために交渉を始めた。京都市との交渉の中で、京阪の終点五条から三条まで、京都市が建設予定の市電路線へ乗り入れ運転をするという案件が浮上してきた。かねてより京都市は第二疎水工事にともない、鴨川堤防上に市電を運行する計画を進めていたが、市会の反対で実現できなかった。そこで、京都市は、京阪が報償金を支払えば、建設予定の市電路線への乗り入れを許可しようとしたのである。京阪にとって五条から立地条件の良い三条にターミナルを移転することは経営基盤確立につながることであった。しかし、京都市は当初、五条以北を市民の散歩道として整備する計画を京都府に提出していたため、市側の計画変更に対して、京都府は背信行為と攻撃し、京都府・市との間に対立が生じた。府と市の対立によって京阪の三条進出が困難になったが、京阪の得意とする政界工作によって、床次竹次郎ら政友会系の政治家が府と市の間の仲裁に入り事態を解決した<sup>(11)</sup>。

このように京阪は自らの企業努力というよりも、政・官界工作によって経営基盤を確立していく。創業以来、箕面有馬電気軌道（阪急）が鉄道院や鉄道省からの天下りを一人も入れない方針をとり<sup>(12)</sup>、伝統や慣習から開放された近代的な都市空間の建設を目指して、郊外住宅地や宝塚歌劇団といった大衆向けの事業によって経営基盤を確立したことは対照的である。ここで、京阪が利用者である「民」の支持よりも、「政・官」との結びつきを重視した背景について考える必要がある。大阪と京都という二大都市間の交通需要は鉄道開通以前から巨大で、京阪は大阪 - 京都間の交通市場を独占できれば、阪急のように積極的な乗客誘致をしなくても企業として成立できる。よって京阪は独占状態を維持するために、自社路線の価値を高めることに努めた。そのためには、スピードアップや立地条件の良い都心部にターミナルを整備する必要があり、これらを自社にとって有利に進めていくためには政・官界とのパイプが必要となるわけである。政・官界工作によって交通市場の独占を目指す京阪の経営姿勢は後の事業拡張においてさらに顕著となる。

### 3. 新京阪鉄道建設プロジェクトに取り組む

京阪はスピードアップや三条進出など積極的な経営によって順調に大阪 - 京都間の都市

間連絡鉄道として、そして企業としての地盤を固めていく。しかし、京阪には大きな弱点があった。それは軌道条例に基づいて建設されたために、併用軌道区間や急カーブが多く安全上や輸送力増強、スピードアップの点で問題があったことである<sup>(13)</sup>。

1914年に第一次世界大戦が勃発すると日本は特需景気を迎え、工業化が進み、大都市への人口集中が進んだ。1920年、阪急（1918年2月、箕面有馬電気軌道から阪神急行電鉄に社名変更）神戸線が開通。大都市圏における高速電気鉄道建設ブームの始まりを告げた。

この時期、鉄道事業に参入してビジネスチャンスをものにしようとする者が続出する。もちろん、淀川右岸の大阪 - 京都間でも鉄道を建設しようとする構想があちこちで持ち上がり、政府への出願の中で有力なものだけでも名阪電力鉄道・阪京電気軌道・京阪急行・京神急行の4社に達した。大阪 - 京都間を結ぶ京阪にとってこれらの計画は経営基盤を脅かすものであった。とくに阪京電気軌道は政友会員植場平、三谷軌秀が関係しており、政友会内閣下でもあったので、この計画が最も有力視されていた。

京阪は大阪 - 京都間における交通市場の独占を維持するために新線建設を計画し、1918年4月、軌道条例に基づく淀川西岸支線を出願する。淀川西岸支線は本線の野江から分岐し、城北村付近で淀川を渡り、吹田、茨木、高槻、山崎を経由し、再び淀川を渡り、本線の淀につなげる全長30,8kmの計画であった。この計画の主な理由は、本線の野江 - 淀間は併用軌道区間や急カーブが多かったからである。利用者の立場からみれば、この計画では便利にはならないので、同年12月、山崎から長岡、桂、西京極、西院を経由し、四条大宮へ至る延長路線を追願した。

しかし、京阪も政友会との関係が深いため、阪京電気軌道との妥協工作を進めた。しかし、京阪の太田常務はこれに強く反対した。こうした状況に対して鉄道院副総裁石丸重美が京阪に「特別の理解と同情」を寄せ<sup>(14)</sup>、1919年7月、鉄道院は京阪に特許（野江 - 吹田 - 山崎 - 淀間30,4kmと山崎 - 四条大宮間15,1km）と命令書を交付した。淀川右岸での鉄道敷設権獲得でも、京阪の得意とする政界・官界工作が成功したのである。

表向きの交付理由は、淀川右岸の新線計画が京阪に大きな影響を与えること、京阪が淀川右岸の三島郡全町村の電力供給（当時の電鉄会社は電力の供給を行っており、1912年に淀川右岸で電力供給を行っていた摂津電気を買収していた）を行っていることとされた<sup>(15)</sup>。

しかし、この特許は後の京阪にとって大きな悲劇を招く。この特許状の付帯命令は大阪側の起点を天満橋（野江を経由して本線に乗り入れる形をとる）とはせず、独立の路線として新たに大阪側に起点を設置することを求めていたのである。

京阪が新線の大阪側の起点問題で頭を痛めていたころ、鉄道院は、1919年に城東線（現在のJR大阪環状線の東半分）の高架化・電化を決定する。京阪は城東線の旧線の廃線敷を払い下げってもらうことで、大阪側の起点問題を解決しようとし、政友会とのパイプを使い鉄道院と交渉を行う。京阪の計画では大阪側の起点を梅田付近とする予定であった。1920年5月、鉄道省（1920年5月、鉄道院が昇格し、鉄道省となった）と京阪は「城東線払下許可二関スル覚書」を交わした<sup>(16)</sup>。その直後、京阪は計画区間を葉村町（現在の地下鉄中

崎町駅付近) - 桜ノ宮 - 赤川 - 上新庄 - 高槻 - 京都四条大宮間に改め、特許線を免許線に切り替える申請を行った。

しかし、1920年7月、衆議院の答弁においてこの計画が明るみになると、大阪市・大阪市会は地上での鉄道営業が都市計画事業の妨げになる点を問題視し、この計画に反対する。1919年に都市計画法が施行された後、大阪市は都市計画事業の策定に取りかかっていたが、それを無視するかのよう到大阪市への事前の相談も無く、払い下げが決定されたことについて、大阪市は「自治権の侵害」だと主張した<sup>(17)</sup>。大阪市にとって自治権を無視し、都市計画事業を妨害する政府の姿勢は許せるものではなかった。

ただ、政・官界工作を得意とする京阪に、「もうひとつの政・官」である大阪市が大きな壁として現れた理由は、単純に都市計画事業の妨げになるからだけではなかった。覚書が交わされた5月に行われた衆院選では政友会が大勝したものの、大阪ではライバル政党の憲政会系が優勢であった<sup>(18)</sup>。つまり、京阪梅田線問題は政争の具となったのである。京阪梅田線計画は、都市計画のみならず、払い下げの経緯、価格(梅田界隈の土地が570万円で払い下げられるのは安すぎる)など京阪と政友会の癒着も問題にされた。

しかし、ここで注意しなければならないことは、「大阪市」対「京阪・鉄道省」という対立が「憲政会」対「政友会」の代理戦争という単純な図式ではなく、中央の政・官の介入を嫌い、中央集権型政治体制を打破しようとする「近代化を目指す大阪市」と、政・官・財の癒着という「非近代的な政友会・鉄道省・京阪」という近代と非近代との対立であるということである。

最終的には、元田鉄道大臣が来阪して、大阪市の都市計画委員会に京阪梅田線計画を諮問する旨を発表し、ようやく事態は収拾した。

1923年に関東大震災が発生し、緊縮財政を迫られた政府は城東線の高架化工事を先送りしてしまう。廃線敷の払い下げを期待していた京阪は、再び大阪側起点問題と格闘する羽目になる。そして京阪は十三 - 淡路 - 千里山間を開業していた北大阪電気鉄道に目をつける。北大阪電鉄は淡路 - 天神橋筋六丁目間の免許をもっていた。京阪は北大阪電鉄を買収し、天神橋筋六丁目 - 淡路間を建設、淡路 - 上新庄 - 吹田間の免許を取得し、大阪側起点問題の解決を目指したのである。

京阪は新線を高速運転や輸送力増強に対応できるように、当時の最高水準の設備で建設することにした<sup>(19)</sup>。このため、軌道条例によって認可される軌道から、地方鉄道法によって認可される鉄道に変更し、建設に多額の費用を必要とすることから子会社を設立した。

1922年4月、地方鉄道法の免許が許可され、同年12月、正式に新京阪鉄道株式会社が誕生、翌年4月、北大阪電鉄は新京阪に買収され淀川右岸の鉄道建設は具体的に動き出した。1925年10月、天神橋(天神橋筋六丁目) - 淡路間3.3kmの開通を皮切りに建設工事は進み、1928年11月に天神橋 - 西院(仮)間が全通した。

#### 4. 阪和電鉄への経営参加

大阪 - 京都間のみならず、関西圏の交通市場の独占を目指す京阪は、本来の事業エリア以外にも事業拡張を目指す。阪和電気鉄道は大正から昭和初期の京阪の積極経営を示す代表的な例である。現在はJR阪和線となっているこの路線は誕生する前から波乱に満ちあふれている。

阪和電鉄は大阪財界の綿業資本家グループと大阪商船系グループ、和歌山地区の有力者グループという三つのグループに、京阪、宇治川電気が合体する形で1919年に、大阪市南区木津大黒町を起点に、和歌山市屏風町を終点とする鉄道敷設免許申請がなされたものが発端である。

京阪が阪和電鉄に経営参加した理由は、和歌山地区へのさらなる事業進出（1922年、和歌山水力電気を合併し、和歌山支店を設置していた）阪和電鉄への電力供給権獲得であった。

綿業資本家や和歌山の有力者は交通網の整備がねらいであり、大阪商船系グループは紀勢線の建設（1918年、紀勢東西両線が鉄道敷設法の予定線に加えられた）にともない、和歌山地区における自社の定期航路が打撃を受けるために、阪和電鉄に経営参加することで和歌山における勢力維持を目指していた。大阪商船との関係の深い宇治川電気は、阪和電鉄への電力供給権の獲得（電力供給については大阪側を宇治川電気、和歌山側を京阪が担うはずを整えていた）を目指して経営に参加した<sup>(20)</sup>。

1920年、鉄道省は紀勢線の建設にともない大阪 - 和歌山間を国有鉄道で結ぶために南海鉄道を国有化しようとするが、結果として失敗（買収が失敗した経緯は二説あり、ひとつは、南海が国有化を回避するために、政友会の有力政治家である岡崎邦輔を頼って買収反対運動に奔走するうちに議会が解散となり、瀬戸際で買収を免れたというものである。もうひとつは、南海の経営陣は国有化に賛成だったものの、和歌山方面の株主が国有化に激しく反対したために買収が中止されたというものである）に終わる<sup>(21)</sup>。このため、鉄道省は自力で阪和間連絡鉄道建設を目指す。第一次世界大戦後の不景気のため財政事情が厳しく、建設は困難な状況にあった。よって、政府は紀勢線と大阪を結ぶ機能を持つ第二の阪和間鉄道を国有鉄道として建設する構想を諦め、阪和電鉄に免許を与える方向に動き出した<sup>(22)</sup>。

もともと、この路線は紀勢線と連絡することを目的に建設される路線であるから、政府の方針通りの計画にした方が許可を受けやすい。よって、阪和電鉄は内々に鉄道省の指示を受け、1921年10月、軌間（レールとレール間の幅）を免許申請時に予定した標準軌（1435mm）から国有鉄道と同じ狭軌（1067mm）に、国有鉄道と接続させるために和歌山側の終点を、和歌山市屏風町から和歌山市本町八丁目の国鉄和歌山駅（現在の紀和駅）に変更（後に、和歌山側の終点は国鉄東和歌山駅に変更される）する申請を行う<sup>(23)</sup>。このような阪和電鉄の行動からも、監督官庁と親密な関係をもつことで自社に有利な展開に持ち込もうとする京阪の経営姿勢を指摘することができる。

1923年7月、鉄道省は大阪側の起点も国有鉄道と接続させることを条件に免許を交付した。阪和電鉄は新京阪鉄道と同様に、高速運転に対応できる最新の設備を建設することにした<sup>(24)</sup>。1929年7月、阪和電鉄は阪和天王寺 - 和泉府中間 20,9 km と支線の鳳 - 阪和浜寺（現在の東羽衣）間 1,6 km を開通させた。翌年6月には和泉府中 - 阪和東和歌山（現在の和歌山）間 40,3 km が開通し、大阪 - 和歌山間が全通した。

阪和電鉄は開業後、不況の波をかぶり経営不振に陥る。1929年10月、阪和電鉄は地方鉄道補助法に基づく、補助申請を行った。しかし、当時は、金解禁を目指していた浜口雄幸内閣（民政党）が緊縮財政を行っており、申請は却下された。しかし、1931年12月、犬養毅内閣（政友会）が成立し、1932年3月に申請を行った際には許可された<sup>(25)</sup>。ここでも、京阪と政友会の親密な関係が役立ったのである。

阪和電鉄は政界工作以外にも、人員削減の断行や沿線の住宅開発などの経営改善策を実施し、1932年上半期に初の黒字決算を計上した。

## 5. 「京阪王国」の崩壊

大阪 - 京都間のみならず、関西圏の交通市場の独占を目指す京阪は、1925年2月に京津電気軌道を合併した。さらに、奈良電気鉄道（1925年5月に設立され、1928年11月、京都 - 西大寺間開通 現在の近鉄京都線）阪和電鉄への経営参加によって、事業エリアは大阪・京都を中心に滋賀から奈良・和歌山まで拡大、「京阪王国」が完成した。

しかし、昭和初期の京阪は新京阪鉄道建設や本線蒲生 - 守口間の高架複々線化工事などといった巨額の設備投資によって借入金が急速に増加した。そこへ1929年、世界大恐慌が起き日本も不況の波をかぶった。京阪は、ただでさえ巨額の借入金で悩んでいたのに、さらに不況によって運輸収入が伸び悩み、経営状態は悪化する。京阪もこの時期から経営再建に真剣に取り組まなければならないようになる。1930年、和歌山支店の事業を三重合同電気に譲渡し、人員削減などを進めていく。新京阪も開業以来、乗客数が伸び悩み、破産寸前のところまで追い込まれた。1930年9月、事態を打開するために新京阪は京阪と合併し、京阪電鉄新京阪線として再スタートを切ることになった。

1937年、日中戦争が勃発し、戦時体制が強化されていく。1938年、陸上交通事業調整法が成立。この法律の目的は競争関係にある会社を合併させることで競争をなくし、資源の節約を目指し、私鉄をブロックごとに統合し、政府が私鉄を統制しやすくすることであった。

1940年、経営が軌道に乗らなかつた阪和電鉄に悲劇が襲う。国策によって、同年12月、ライバルの南海鉄道に買収され南海山手線となってしまったのである。政府は、以前から阪和電鉄を国有化しようとしていたが、財政事情（1939年、鉄道省は大阪鉄道局の意見具申を受けて阪和電鉄の国有化を関係各方面に働きかけていたが、大蔵省が阪和電鉄の買収費用調達のための起債を認可しなかつた）により実現できなかった。このため、南海と合

併させるというワンクッションを置き、時期をみてこの路線を国有化する方針に転換したのである<sup>(26)</sup>。表向きには、戦時体制の強化にともなって、阪和・南海両社のスピード・割引競争は安全・経済面から問題があることとされた。(1944年、政府は軍事輸送体制確立を理由に南海山手線を強制買収し、国鉄阪和線とした)

政・官工作が得意な京阪が経営参加することによって阪和電鉄は経営基盤を固めたはずが、結果的には、官に利用されただけだった。いや、結果論としてではなく、この結果は、はじめから国有鉄道と接続させ、規格を合わせることを条件に免許を交付した政府に仕組まれたものであったといえる。政府が阪和電鉄からの補助申請を認可した動機も、阪和電鉄の経営を安定させるためというよりも、国有化のためには、業績を向上させておく必要があったからとみるべきであろう<sup>(27)</sup>。

しかし、話はこれだけで終わらなかった。1943年10月、政府の強制によって、阪神急行電鉄は京阪電気鉄道を吸収合併、京阪神急行電鉄となった。1949年12月、京阪は阪急からの独立を果たす。

だが、京阪が大阪 - 京都間における交通市場独占を目指して建設した新京阪線は、新発足した京阪電気鉄道の路線にはならず、京阪神急行電鉄(阪急)京都線として阪急の路線となった。利用者の立場からみれば、十三駅で阪急神戸線、宝塚線と接続していることから、京阪の他の路線と接続しない新京阪線を京阪の路線とするよりも、阪急の路線にした方がよい。このような自社にとって都合の良い状況を阪急が見逃すはずがなく、阪急は新京阪線を自社路線として組み込むことに成功し、京都進出を果たした(1943年に京阪を吸収合併した時点で、阪急は京都進出を実現させていると言えなくもないが、政府によるあくまで一時的な強制合併であったことから、京阪を分離した時点で京都進出を果たしたとみるべきであろう)。

新京阪線を阪急側に残す理由は次のように説明された。京阪分離前の京阪神急行は、淀川を境に神戸線、宝塚線、新京阪線を含む西部ブロックと、京阪線、大津線を含む東部ブロックに画然と分けられ、その特徴を異にしている。西部ブロックは国鉄線と並行しており、競争力向上のために、設備投資の重点をこれらの路線に置く必要があり、このため、東部ブロックの設備改良が二の次になり、利用者へのサービスができなくなる可能性がある。そこで、沿線に京都や琵琶湖、宇治などの観光地があり、旅客誘致の条件に恵まれている東部ブロックを別会社として分離し、独自の経営で施設改良などのサービス向上に取り組むことが望ましい<sup>(28)</sup>。

国策による強制合併を利用して営業圏を拡大した阪急とは対照的に、京阪は国策によって戦前に拡大した営業圏の大半を失い、大阪 - 京都間の都市間連絡輸送において、国鉄(現在のJR)のみならず、自社が建設した新京阪線改め阪急京都線との競争を強いられるようになった。

## おわりに

関西とくに大阪の財界人（もちろん、財界人に限らず、政治家・一般人も）は良い意味でも悪い意味でも、中央の政界や官界からの支配を回避しようとし、いわゆる中央の政治の世界から自由になろうとする。

とくに私鉄王国「関西」を語る際には、国鉄との競争を例にだして、「(中央の)政・官」対「民」という図式で語られ、関西私鉄に肩入れするような論じ方がなされてきた。

しかし、京阪は創立時から政友会とのパイプをもつことで、経営基盤確立や企業防衛、事業拡張を図っていきこうとした。しかし、大阪・京都間の交通市場独占を目指して建設した新京阪線は、京阪にとって親密な関係にあったはずの政・官によって京阪の手から奪われた。そして、阪和電鉄は政・官界にパイプをもつ京阪の経営参加によって経営基盤を固めたはずが、気が付くと官に利用されただけだった。

戦後、関西経済の地盤沈下が進み、関西復権が叫ばれるようになった。では、いつの時代のように力を取り戻したいのかといえば、それは当然、大正から昭和初期のように大阪独自の力で経済運営ができた時代だろう。

現代に生きる多くの大阪人（関西人）が、この時代にもつイメージは御堂筋の建設や東京を圧倒する工業生産額、そして民が官に代わって鉄道建設を行い、都市開発をリードしていく姿だろう。当時の箕面有馬電気軌道（阪急）や大阪市が中央の政・官の介入を嫌い、大阪（関西）を近代的な都市空間にすることを目指していたことから、このイメージは決して間違っていない。しかし、同じ時代、京阪は中央の政・官と親密な関係を築くことで事業拡張を行い、その政・官に裏切られてしまう。

京阪の事業拡張（阪和電鉄・奈良電鉄への経営参加）や大規模投資（本線における複々線化工事、新京阪線建設）は私鉄王国「関西」のなかで大きな位置を占めるべきであった。しかし、事業拡張だけに目を奪われ、民と政・官との関係を無視し、民の力の強さだけを強調することだけでは、私鉄王国「関西」、いや、それだけではなく、近代における関西の歴史を正しく評価することができないのではないか。

関西の近代における政治経済・文化・歴史を語るうえで、私鉄は大きな位置を占めている。これまでの画一的な図式だけでは、関西のすべてを論じることはできないのである。

(1) 森口誠之『鉄道未成線を歩く 私鉄編』JTB、2001年、99ページ。

(2) 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史 第二巻』日本国有鉄道、1970年、385-387ページ。

(3) 原武史『「民都」大阪対「帝都」東京 思想としての関西私鉄』講談社、1998年、21ページ。

(4) 同上、26ページ。

(5) 同上、26-27ページ。

- (6) 武知京三『都市近郊鉄道の史的展開』日本経済評論社、1986年、261ページ。
- (7) 田中真人・宇田正・西藤二郎『京都滋賀 鉄道の歴史』京都新聞社、1998年、208ページ。
- (8) 同上、213ページ。
- (9) 同上、206ページ。
- (10) 京阪電気鉄道株式会社『京阪七十年のあゆみ』京阪電気鉄道株式会社、1980年、3-4ページ。
- (11) 田中・宇田・西藤、前掲書、209-210ページ。
- (12) 原、前掲書、97ページ。
- (13) 森口、前掲書、99ページ。
- (14) 田中・宇田・西藤、前掲書、336ページ。
- (15) 京阪、前掲書、24ページ。
- (16) 森口、前掲書、99ページ。
- (17) 森口誠之『鉄道未成線を歩く 京阪・南海編』とれいん工房、1999年、56ページ。
- (18) 森口誠之『鉄道未成線を歩く 私鉄編』JTB、2001年、100ページ。
- (19) 川島令三『全国鉄道事情大研究 京都・滋賀篇』草思社、1992年、167-168ページ。
- (20) 南海電気鉄道株式会社『南海電気鉄道百年史』南海電気鉄道株式会社、1985年、237-238ページ；竹田辰男『阪和電気鉄道史』鉄道史資料保存会、1989年、8ページ、10ページ。
- (21) 竹田、前掲書、9-10ページ。
- (22) 同上、10ページ。
- (23) 同上、10ページ。
- (24) 川島令三『全国鉄道事情大研究 大阪南部・和歌山編』草思社、1993年、12ページ。
- (25) 竹田、前掲書、344ページ。
- (26) 同上、117-123ページ。
- (27) 同上、123ページ。
- (28) 阪急電鉄株式会社『75年のあゆみ 記述編』阪急電鉄株式会社、1982年、35ページ。

## 参考文献

- 田中真人・宇田正・西藤二郎『京都滋賀 鉄道の歴史』京都新聞社、1998年。
- 原武史『「民都」大阪対「帝都」東京 思想としての関西私鉄』講談社、1998年。
- 竹田辰男『阪和電気鉄道史』鉄道史資料保存会、1989年。
- 武知京三『都市近郊鉄道の史的展開』日本経済評論社、1986年。
- 森口誠之『鉄道未成線を歩く 私鉄編』JTB、2001年。

森口誠之『鉄道未成線を歩く 京阪・南海編』とれいん工房、1999年。  
川島令三『全国鉄道事情大研究 京都・滋賀篇』草思社、1992年。  
川島令三『全国鉄道事情大研究 神戸篇』草思社、1992年。  
川島令三『全国鉄道事情大研究 大阪南部・和歌山篇』草思社、1993年。  
橋本雅夫『阪急電車 青春物語』草思社、1996年。  
京阪電気鉄道株式会社『京阪七十年のあゆみ』京阪電気鉄道株式会社、1980年。  
阪急電鉄株式会社『75年のあゆみ 記述編』阪急電鉄株式会社、1982年。  
南海電気鉄道株式会社『南海電気鉄道百年史』南海電気鉄道株式会社、1985年。  
日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史 第二巻』日本国有鉄道、1970年。  
大阪市交通局『大阪市交通局七十五年史』大阪市交通局、1980年。  
財団法人大阪都市協会『大阪市営交通90年のあゆみ』財団法人大阪都市協会、1993年。