

# 新生「南海電気鉄道」の諸動向

—社内機関誌『南海』に見る一断面—

武 知 京 三

## はじめに

小稿では、まず戦時統合会社「近畿日本鉄道（近鉄）」の創立から戦後の分離独立までを見るとともに、あまり知られていない戦後刊行の社内機関誌『南海』を手がかりに、元南海総務部長吉村茂の社長就任の経緯やその人となりなどについて一定の言及をする。次に引き続き、「南海復興」に関する諸動向をトピック的に取上げる。いわば機関誌『南海』を通して、吉村社長時代の南海電鉄の断片を資料紹介的な形で検証することを課題としたい。

## 一．新生「南海電気鉄道」の誕生と吉村茂社長就任の経緯

戦時交通調整<sup>〔1〕</sup>の展開は戦局が悪化するにつれて、事実上、自主的交通調整から強制的交通調整へ変わる。大阪電鉄連合会の結成から陸上交通事業調整法の制定、陸運統制令公布、そして一九四〇年十二月の経済新体制確立要綱の成立を画期として、陸運統制令の改正も加わって、より行政の介入が強まったと考えられる。簡単に推移をみておくと、四〇年十二月、南海鉄道（南海）が阪和電気鉄道（阪和）を吸収合併して南海山手線と呼称した。さらに四二年二月には加太電気鉄道を吸収合併する。同時期に、高野線と交差する地に連絡駅「三國ヶ丘」を開設する。併せて南海線と山手線の乗車券を相互に共通に取扱

う制度を導入し、旅客の便益を図っていた。<sup>(2)</sup>

他方、四〇年には参宮急行電鉄（参急）が傘下の関西急行電鉄、養老電鉄を合併、四一年三月には大阪電気軌道（大軌）と参急が合併して関西急行鉄道（関急）と改称した。関急は、四三年二月に傍系の大阪鉄道（大鉄）を合併、さらに四四年四月には信貴山急行電鉄・南和電気鉄道・大鉄百貨店をそれぞれ合併した。<sup>(3)</sup>

電力国家管理にもふれておくと、一九三八年八月の発送電事業の日本発送電株式会社への統合に続いて、四二年四月の配電統制令により、配電事業も全国九社の配電会社に統合された。南海、関急など関西の電鉄企業の電力部門は関西配電株式会社に統合となる。南海の寺田甚吉社長、関急種田虎雄社長は関西配電の役員（寺田は理事、種田は監事）に名を連ねたが、有力な兼業部門の電力部門を失い、その影響は小さくなかったのである。

交通調整に話を戻すと、四三年十月には、従来資本関係のなかった京阪電気鉄道（京阪）と阪神急行電鉄（阪急）が合併して京阪神急行電鉄の誕生をみた。新会社の社長には阪急の佐藤博夫が留任した。この合併劇は、前年十月鉄道省から正式の勸奨があったが、社史は「これは実質的に合併命令に等しいものであった」と記している。<sup>(5)</sup>

逆に四四年五月には、南海山手線（旧阪和路線）を運輸通信省へ譲渡するのやむなきに至る。これは四三年から四四年にかけての二二社（四三年十二社、四四年十社）の戦時地方鉄道買収の一つである。予想どおり、南海鉄道としては「山手線の国鉄への譲渡は可成の打撃に

違いない」と展望されていた。しかし、当時和歌山地方には住友金属工業（和歌山製鋼所）をはじめ、軍需工場が数多くあり、戦力増強の観点から、国家による強制買収の措置がとられたのであり、国鉄阪和線となる。南海の『百年史』は「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」と記している。<sup>(7)</sup>

京阪神急行電鉄の誕生に続いて、当初有力視された構想とは全く異なり、関急と南海との合併が勸奨された。四四年三月に合併契約書を締結する。合併認可申請書の合併理由について、当局は「運輸通信省（鉄道省を運輸通信省に組織変更―引用者）ノ懇懇ニ從ヒ交通調整ノ国策ニ順心シ企業ノ統合ニ依ル運営ノ強化ヲ図ル為」と整理していた。<sup>(9)</sup>

関急と南海の合併による、新社名は近畿日本鉄道（近鉄）と決まった。統合会社の社長には旧関急社長の種田虎雄が就任し、旧南海社長

の寺田甚吉は会長となった。資本金二億三、一四七万円、発足時の営業キロ六三九・三キロ（旧関西四七六・三キロ、旧南海一六三・〇キロ）で、わが国最大の私鉄となった。配当率は九分（現行配当は関西八分、南海九分五厘）と決定、これは当局が両者の歴史、資産内容、将来性の優劣等を勘案し、裁定したものであった。

この統合<sup>10</sup>については、南海の社員幹部で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。「合併間もなく、幹部社員の間に分離独立の秘策が考究されていた」という。鉄道省時代種田虎雄の同僚であった南海副社長の中山隆吉（前鉄道省運輸局長）は、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る、と反対して合併重役会の前に辞表を提出し、合併承認可決後取締役を辞任した。「南海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てくれた」が、いったん辞意を決した以上、変更する意志はなかった。相談役として、しばらく名前は残ったようだが、当時は軍部の圧力は絶対的であり、その背景を背負つての統制経済側の主張を、むげに断るわけにもいかず、南海の役員会は多数で合併案に屈服せざるを得ないことになったのである。中山は、この難局と退任理由を説明するため関西本社に種田を訪れたところ、「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」と聞かされ、「全く案外のことであった」と語る。また「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」という。二人とも、合併当初から長続きせぬものと信じていた。

近畿日本鉄道設立時の役員は、表1のとおりである。設立委員長および同委員は、種田関急社長、寺田南海社長で構成されたようである。役員十三名の内訳は、旧関西五名、旧南海六名、その他二名からなる。会長の寺田甚吉は、岸和田の紡績王寺田甚与茂の息子で、慶應義塾の理財科を卒業。父の没後、富豪寺田家の当主となり、和泉銀行頭取、寺田合名社長、岸和田紡績社長のほか、一九三二年南海取締役に加わり、翌三三年株主団体の南海会に推されて三七歳の若さで社長になった。<sup>11</sup> 実は前年、鉄道省運輸局長の中山隆吉（一九一一年東京帝国大学英法科卒業、同年鉄道院に入り、運輸局配車課長、大阪鉄道局長などをへて、運輸局長に就任）は根津嘉一郎（初代）の要請を受けて、専務取締役として南海へ入社していた。中山の回想録によると、根津翁（定款を変更して三四年一月に会長に就任）、寺田社長、中山専務の構想があったことを見て取れる。<sup>12</sup> 寺田社長就任後の南海は、ようやく上向いてきた景気回復に乗って、三五年十月地下鉄の難波・梅田間が開通するや、地下鉄との連絡通路を開設するとともに南海ビル地下を改築して地下街を建設した。また三六年夏から冷房車を走らせたり、画期的な難波・天下茶屋間の高架複々線を完成する改良を行った。阪和合併も、寺田社長のもとで実行された。川勝伝によると、寺田甚吉は「感覚の新しい豊かな識見と円満な人格に加えて、進取的な態度でもって、」画期的な事業に取り組んだという。<sup>13</sup>

表1．近畿日本鉄道設立時の役員

| 役職    | 氏名                | 公職追放                                      | 略歴・その他                     |
|-------|-------------------|---|----------------------------|
| 会長    | 寺田甚吉・旧(南海)社長      | 昭21.12.12会長辞任                             | 大9慶応大理財科、昭7入社              |
| 社長    | 種田虎雄・旧(関西)社長      | 昭22.4.25社長辞任、4.30取締役退任                    | 明42東京帝大法科大学政治学科、昭2入社       |
| 副社長   | 金森乾次・旧(関西役員)      | 昭22.4.30副社長退任、26.1.8相談役就任                 | 大10東京帝大工学部応用化学科、昭10入社      |
|       | 小原英一・旧(南海役員)      | 昭22.4.30副社長退任、25.11.28南海電鉄社長就任            | 大3東京帝大法科大学政治学科、昭9入社        |
| 専務    | 藤井正・旧(関西役員)       | 昭22.4.30専務退任、26.1.8常任顧問就任                 | 大10東京帝大、昭和11入社             |
|       | 二階賢・旧(南海役員)       | 昭22.4.30専務退任                              | 大12東京帝大、大14入社              |
| 取締役   | 阿曾沼均・旧(南海役員)      |   | 大4九州帝大工科大学、昭17入社           |
|       | 大蔵公望              | 昭21.9.18取締役辞任                             | 明37東京帝大工科大学土木工学科           |
| 常任監査役 | 三好萬次・旧(関西役員)      | 昭22.3.15常任監査役辞任、4.30監査役辞任。<br>26.1.8相談役就任 | 大4関西大専門部、大2入社              |
| 監査役   | 寺田元之助・旧(南海役員)     | 昭22.8.20監査役辞任                             | 明33大阪商業学校(現大阪市立大)、昭6入社     |
|       | 岸本五兵衛・旧(関西役員)     |   | 昭21.3.6逝去、同年4.26田中太一監査役就任  |
|       | 泉吉次郎              | 昭22.1.2成瀬達監査役辞任                           | 昭19.6.30逝去、同年10.26成瀬達監査役就任 |
|       | 根津嘉一郎(2代)・旧(南海役員) |   | 昭11東京帝大経済学部、昭19.6入社、22.7退任 |

出所)『近畿日本鉄道100年のあゆみ』202、204頁、ダイヤモンド社『ポケット会社職員録』1943年版ほか、「近畿日本鉄道(株)第1回～第8回報告書」、その他から作成。

種田虎雄社長は、一九〇九年東京帝国大学法科大学政治学科卒業、同年同窓の十河信二らとともに鉄道官吏となる。十八年運輸局旅客課長となり、「大衆へのサービス」「公共へのサービス」をモットーに営業面の諸改革を断行した。二四年鉄道省運輸局長に就任。「種田の鉄道か、鉄道の種田か」といわれたほどの大物で、実力も人望もあつた。後継の社長村上義一は「同君は頭脳明晰で直情径行の人であつた」と語る。種田は、小川平吉鉄道大臣の下で二七年に退官、金森又一郎の懇請を受け入れ、大阪電気軌道の専務取締役に転じた。三七年

金森の後継者として社長となり、鉄道省以来の信念、公益事業としての鉄道に徹したのである。専務、社長時代を通じて、次々と合併劇を繰り返し、関西急行鉄道の誕生をみたが、他方、奈良の文化遺産にも関心が深く、種田の発案での中に財団法人大和文華館が設立された。

副社長の一人、金森乾次にもふれると、金森又一郎の嗣子として大阪で生まれ、一九二一年東京帝国大学工学部応用化学科卒業、直ちに日本染料株式会社へ入社したが、病気のため三二三年に退社、数年療養生活を送り、三五年に大阪電気軌道に入社した。大軌・参急総務部長事務取扱、大軌取締役、同常務取締役、関西急行鉄道専務取締役の要職を歴任していた。理系出身であるが、文学美術を愛好し、まさに博学多彩な人と見て取れる。金森茂一郎は、『遺歌文集白雲』の巻末に「短歌を作り始めたのは四十才の頃であるが、同じ頃から父は道元禅師の思想に親しみ、正法眼蔵を座右の書とするようになった」と記している。

取締役に迎えられた大蔵公望は、鉄道院雇・高等官をへて満鉄理事を二度経験するなど波乱に富んだ人生を送るが、後半生は大阪電鉄連合会の顧問として交通統制の推進に貢献した人物である。監査役の泉吉次郎は実業家である。残念ながら、六月三〇日に死去、後任に日本生命保険社長の成瀬達が就任した。根津嘉一郎(二代)は、一九四〇年に父(初代)が死去したため、東武鉄道取締役となり、翌四一年に社長就任、嘉一郎を襲名した。

設立委員会の状況はよくわからないが、辞任した南海鉄道副社長の中山隆吉の名前がないのは当然として、もう一人の副社長平松憲夫の名前もない。平松は、大阪商船、阪和電鉄出身で、最終的には阪和社長となり、南海との合併後、新設の副社長に就任、傍系の和歌山電気軌道取締役および私立南海鉄道青年学校長を兼務していた。中山隆吉の回顧録によると、「阪和電気鉄道の首脳者、平松憲夫氏は幸いにも私と金沢四高から東京帝大までの同窓生で、学生時代から旧知の間柄であつた。そのため両社合併後は、両名副社長室に机を並べて執務し、甚だ和気あいあいたるものがあり合併後社員間の融合にも、すこぶる好都合であつたと思つたのである」という。こうした関係は、平松の人事にも何らかの影響があつたのだろうか。それはともかく、平松は、四四年六月和歌山電軌の社長に就任する。戦後の四六年下期まで同社の社長を務めて、退職、南海へ戻ることはなかつた。

関西側では、学究肌の優れた技術者として活躍してきた大戸武之が別の道を歩むことになる。「六十一に達し、思ふところありて取締役

並びに現職を辞任し、近鉄への生涯に終止符を打った。種田氏は余の前途を慮り傍系会社への転入を奨められしが余は既に心中に於て日蓄（日本蓄電器会社、のちに倒産―引用者）の業務に専念すべく決心せる旨をお答えした。（中略）今の余が淋しき心の程は果して誰が知って呉れるであるふぞや」と回顧している。<sup>(20)</sup>

公職追放は、一九四六年一月にGHQが軍国主義者の公職追放、超国家主義団体の解散指令を発したのを最初として、二月にいわゆる公職追放令が公布された。四七年一月には勅令を全面改正して範囲を拡大、経済界では資本金一億円以上の会社に適用されることになる。私鉄関係では、近畿日本鉄道、東京急行電鉄（東急）、京阪神急行電鉄がこれに該当した。別格の大蔵公望が四六年九月十八日に辞任したのを皮切りに、近鉄では、寺田甚吉会長、種田社長をはじめ九人の役員が公職追放の指定を受けた。昭和初期に金森又一郎の懇請を受けて大軌へ入社した種田虎雄（前鉄道省運輸局長）は、四月二五日に社長を辞し、三〇日には取締役を退任した。

戦後、近鉄は過大になった規模を適正に戻すべく種々検討した結果、分離に踏み切ることを決めた。旧南海路線の戦災の被害は私鉄界最大といわれ、その復旧は並大抵ではなかったが、旧南海の規模で新生の道に入ることになったのである。「復元の推進者は、いずれも旧南海の生えぬきの数名の有志で、その中には後に社長となる稲次国利の名前もあった」<sup>(21)</sup>。分離は統合の対象とならなかった高野山電気鉄道<sup>(22)</sup>を受け皿として、旧南海の鉄軌道線を近鉄から譲り受ける形をとり、

四七年二月十五日に譲渡、譲受の仮契約を結び、三月十五日にそれぞれの株主総会で承認を受けた。高野山電気鉄道（小原英一社長（兼務）は南海電気鉄道と改称、資本金九、〇〇〇万円となる。南海取締役の小原英一が社長就任、その他旧南海役員の受入れなど新役員人事を決定した。<sup>(23)</sup> 近鉄では十人の新役員を決定、取締役の中には、のち社長に就任する村上義一も含まれていた。<sup>(24)</sup> 鉄軌道譲渡許可申請書の分離理由について、当局は「過大企業の弊害を除去し適正規模に依り、戦災復旧の促進と輸送力の増強を期するため」と整理していた。知事の意見も「適当なる措置を認められるから許可相成りたい」としていた。<sup>(25)</sup> 五月一日に許可を得る。五月二〇日に取締役小原英一は社長を辞任、同日取締役の互選によって吉村茂が社長に就任、小原は五月三一日に取締役を辞任した。<sup>(26)</sup> 六月一日に分離を実行、新生「南海」の第一歩を踏み出す。統合の歴史は満三力年で幕を閉じたのである。資本金はその後一年半の間に一億八、〇〇〇万円、四億円、八億円に増資。借金も増加するが、大部分は事業資金充当のためであった。

鶴見祐輔『種田虎雄伝』によると、関急と南海の合併は甚だ意味のないものとみていた種田虎雄は「自分で合併した会社を、自分の手で分離した」と感慨無量のおももちだったという。そして「彼は、近畿日本鉄道の将来はこれで心配ないと思ったのだ。死んだ金森の知遇に對し、これで自分の最後の責任をはたしたのだ」と述べている。<sup>(27)</sup> 種田は、職務を離れた頃から、心臓弁膜症が悪化していた。四八年九月五日、鉄道省以来の友人であり、同郷の先輩である佐竹三吾が訪ねてき

たのが最後で、その夜激しい発作が起こり、急逝した。

『百年史』は前述の稲次国利らは、社長人事について「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」と書いている。<sup>(28)</sup>

もう少し詳しくその経緯をみておこう。いくつかの教訓を読み取れると思うからである。中山隆吉の回想録は戦後「旧南海の幹部社員により、関急との分離を断行する計画が内密に進行した。その急先鋒が営業主任の吉田卯之吉氏、經理の責任者、稲次国利氏、電気担当の楠美喬氏ら南海生え抜きの幹部であった。彼等は意気燃ゆるが如き決心をもって私邸を訪れ、私が合併に反対して辞任したのだから、是非、新興南海電気鉄道株式会社の社長に就任してくれるよう申し出た。私も彼等の熱意にはホトホト感心のほかなかったが、南海を辞した決意が固かったのと、むしろ彼等幹部社員の中から社長を選任する方が好いと思ったので、（中略）当時貿易会社を経営中の元南海総務部長であった吉村茂氏を推挙したように記憶している」と述べている。<sup>(29)</sup>

吉村茂社長就任の経緯については、のちに座談会<sup>(30)</sup>で語った常務取締役吉田卯之吉の懐古談が詳しい。六月一日の発足までに役員陣、社長を決定しておかなければならないことになったが、当時旧南海系統従事員の集まりがあつて、重要事項は、この集まりの意見を尊重することになつていったようである。以下、長文をいわず紹介しておこう。

この従事員の集りが一つの意見に纏る迄には相当紆余曲折があつて、其の議に上つた人数も相当多かつたが、時を経ると共に次第々に吉村さんの名前がクローズアップされて来て、遂には動かし難い根強さで是非吉村さんに御出馬願ひ度いとの見解が固つてきたのである。

一方近畿日本としても、分離する会社だからどうなつてもいいというのではいかん、分離した後南海が立つていけるように面倒を見るのが近畿日本の責任であるという観念で、種田さん（註）  
 Ⅱ 関急からはいつた近畿日本社長）が動いて下さつた。その為に、南海の社長は南海が自主的に決めるべきは理論上当然ではあるけれども、しかし若しお力になることが出来れば、近畿日本は力を尽くしてもいいというお考えのもとに、いろいろ高配を賜つておつたのですが、そういう種田さんの意向は、また旧南海系統従事員の集りの考えと符節を合したように、吉村さんということになつていけることを、いろいろなことを通じて察知出来るようになった。（中略）

ところで一番心配したのは、当時独占禁止法がきびしい時代であつて、しかも吉村さんは沢山自分の事業をやつておられる。現に三ツ四ツの会社の社長を兼ねておられる。だからこちらへ来て頂くなら独占禁止法の立前上そういう会社の役員をやめて頂かねばならぬ事情もあり、又荒廃した南海鉄道を復興するということ

は生易しいことではなく、いわゆる献身的に、凡てを捨て、没頭しなければ出来ることではないが、それには吉村さんは余りに多くの事業に関係しておられるから、南海だけに没頭して頂けないかも知れないという見方もありました。

これについて、世の中によくある習ですが、以上のような空気を直ちに吉村さんの所に持ち込んで、どうですかと云つて来る慌て者があつて、それらが、吉村さんが絶対に社長受諾の意思なし、などと社内で放送するといつたような事実もあり、まあそんなことは問題外としてもかく吉村さんに来て頂くということは非常にむづかしい、と考えるのが常識的であるという客観情勢でありました。

こうした情勢のもとに、何とかして吉村さんを口説き落して張り出さねばならんという堅い決心が従業員側のにも高まつてきました。同時に、種田さんの方でも、この難局には吉村さんに出てもらうより外にはないという堅い信念で小原さんを使い立て、交渉された事実もありました。

私は当時旧南海系従業員の集りの委員長をしていたので、吉村さんの出馬を懇請することに当つたわけですが、吉村さんは非常に苦悩されまして、自分は南海を愛する気持ちに於ては何人にも劣らないと自負するだけの熱意を持つています。しかし自分の今の立場は、どうしてもおいそれと之を引き受けるわけにはいかない、と初めは全く固辞しておられました。

そこでこちらはいわゆる三顧の礼を以て何回となくお願いし、一方種田さんの方からも再三使がゆき、その他いろいろの方面から吉村さんの先輩、知友が拳つてその出馬を懇請したわけです。

その結果とうとう吉村さんも、それでは「南海電気鉄道」の取締役の中へはいつておこう、然し社長として会社を引受けてゆくことになるか、ならないかは未定のまゝで置いといてもらいたい。そういう、条件でなら一応取締役になりましたよといつて貰える処までやつと漕ぎつけたわけでありました。(中略)

その後、五月の二十二日<sup>マ</sup>でしたか、四囲の情勢その他からとうとう御決意を堅められて吉村さんは社長を御引受けになり、近鉄から分離した旧南海の鉄道軌道事業を完全に引継がれて、再出発南海の陣頭に立たれたのでありますが、社長就任までには以上のような事情があつたわけで、吉村さんにしてみれば、個人の利害得失を超越して、曾て勤めた愛する南海鉄道の危急存亡の秋、いわばいわゆるお家の一大事に馳せつけたといつたような御心理であつたと思います。

次に吉村と小原の関係をみると、「吉村君とはじめてあつたのはたしか昭和九年の七月だと思つ。それは私が鉄道省をやめて南海に入社したときで、吉村君は大南海の総務部長として関西電鉄界に重きをなし、将来を嘱望されていたのである。吉村君は承らく外国にいたし、貿易関係の仕事をしていただけに、役人生活の足を洗つたばかりの私

から見れば、とてもスマートな紳士であった。しかもイヤ味なんてものは微塵もなく、非常に気が合い、十年の知己のごとく意気投合した。こんな訳で私の方が少々歳は上だが兄事したものだ。爾来昭和十一年吉村君が南海をやめるまで仲よく仕事をしたのである」という。社長人事などについて、小原は、こう回顧している。<sup>(21)</sup>

ところが何人を新南海の主宰者に推すかということがなかなか困難な問題であつたが、南海の社員の間に吉村君に社長に就任して貰いたいという意向が澎湃としてみなぎり外部関係も吉村君を措いて他になしという意見が強力であつた。当時近鉄社長だつた故種田虎雄氏もかくいう私も吉村君が社長になつてくれれば願つてもないことなので、こゝに内外の衆議は一決し、私が口説き役に廻り、高麗橋の島貿易に吉村君を訪ね、南海復興のため是が非でも蹶起して貰いたいと屢々懇請したが、関係事業の点などからしてなかなか承知してくれなかつたが、南海従業員の要望などを考慮して遂に承諾したのである。私も肩の荷があり、これで南海は大丈夫だと安堵した。あのときの吉村君の意向を忖度するに「一身を犠牲にして南海復興のために……」というものであつたであらう。(中略)

その後南海社長としての吉村君の業績はいまさら私がいつまでもないことであるが、あれほど戦災の打撃を受けた南海が、輸送力等に於いて戦前のそれを凌駕し得るに至つたのは、株主の援

助、従業員の努力によるとは云え、吉村君の経営手腕によるもので、実際社長になつてから吉村君は寢食を忘れて南海復興のために精励した。吉村君でなければ為し得ぬことであつたと私は信じて疑わない。この意味で吉村君は南海復興の最大の功労者である。その吉村君は「一将功成つて万骨枯る」はよくない、もし後世史家が南海復興を論ずる場合、従業員の努力を忘却せぬようにして貰いたいと口癖のようにいつていた。「己を曠つする」吉村君のこの態度には頭の下るものがあつた。

阪和電鉄出身の中村利孝も、

南海が分離独立して社長に御就任後、社長は東京で、八卦を觀てもらつたことがあるとおっしゃつていた。その時八卦觀は、「南海にいつてはよくない」といつたそうだが、勿論それはほんの気まぐれに見てもらわれたまでのことで八卦觀の言葉なんか気にされる社長でもなし、もとより南海復興に固い決意を持つておいでになつたわけで、「草創の難局は誰かゞこれに当らねばならぬんだ。だから僕は草創の難局にまつ先にぶつかつてゆこう。基礎が出来、目鼻がつけば、あとはまた誰かゞやつてゆけるだろ」と漏らしておられました。

と語る。<sup>(22)</sup>



めに秘書官の部屋におつた。たしか夜の七時頃だつたと思う。

そこで社長と私は、ぼつたり片岡さんに出喰わしたわけですよ。社長はいきなり、「どうも変な結論を出してけしからんじやないか。反対者はかり集めて決定したんだろう。だいたい主催者からしてけしからん！」と片岡さんに喰つてかゝつた。

片岡さんは、「どうも我々は融通の利かん馬鹿野郎ですからね」といつたら、社長は言下に「その通りだ！」（一同哄笑）とやつたんです。

後日、私に片岡さんは「君の社長に、大馬鹿野郎！といわれた」とこぼしていたが、吉村社長は、あんな時は強くてどんな人でも喰つてかゝるんですね。

それから稲田という人が衆議院の運輸委員長をやっていたんですが、この人が払下げ法案を議会に出すか出さなかで躊躇していたのだが、社長はこの人に向つて、「これはあなたの責任だ、国有鉄道幹部からあなたの方に非常に反対のことを云つて来ている為に、法案の提出をためらつていゝらう。衆議院の運輸委員長として、もつとしつかり公正な立場に立つて、法案を出して貰わなくちゃ困る。この法案のおくれているのはあなたの責任だよ」とひどくつめ寄つたものです。あとで自由党の某幹部が「君とこの社長はきついからあまり表へ出すなよ」なんていつてたことがあつたが、何しろ社長は時には相手にかみついてゆくような強気があつた。

そうかと思うと非常に慎重な一面もあつてね。人に会いに行く時などでも、前以つて、どういう言い方をしようか、どういう工合にやろうかと聞かれたり、綿密に劃策されたものでした。

阪和線問題に関連して私は社長の非常に慎重な一面と非常に強気な一面とを深く感じさせられたわけでした。

在官時代の壺田は、阪和線の払下げには消極的だつたようだが、南海入社は払下げ肯定の中心的イデオロギーとなり、以後三年余、全社あげて積極的な払下げ運動を展開した。

終戦により買収目的が完全に解消したから、当然以前の経営者に還元払下げすべきである、という点を請願理由の第一にあげていた。南海電鉄の「阪和線還元払下趣意書」などPR用の印刷物はあるが、壺田自身も、詳細な「阪和線の払下げについて」を書いてゐる。その一部では、当局の南海と阪和の合併勧奨に関し、「当時南海鉄道の代表者は鉄道大臣に対し一旦阪和線を合併した後、万一にもこれを政府に買収されるようなことがあるならば、この合併は全く無意義になるばかりでなく、わが社に非常な経済的損失を及ぼすことになるので、将来の買収如何について念を押ししたところ、鉄道大臣は国鉄が将来之を絶対買収しない旨確言されたので、それを裏付けとして両社は合併したのである」ことを明らかにした。さらに「合併後に於ては、わが社は同線の運営に専念し、当時可動車五十二両に過ぎなかつたのを新車二十両を増車し、又車両工場を拡充して輸送力の増強を図」つた。ま

た別の箇所です述べた新駅の設置や共通乗車券制などにも言及し、「斯くて両社の不当な対立競争による弊害は全く除去されたばかりでなく、一体としての経営が其の妙味を發揮して利用者に対する公益を増進し、併せて沿線の開発と産業文化の發展に大いに寄与してきた」ことを強調した。また強制買収による影響の一つとして「買収によって現場従業員は国鉄に引継がれたが、経営者、幹部社員等本社員は引継がれなかったために、残された南海にとっては現場と本社との人員構成にアン・バランスをきたし、現在尚ほその苦しみに悩んでいるのである」と述べていた。

なお国有鉄道審議会は、一九四八年十一月二日付で「戦時買収鉄道の払下げは見合わせすることを妥当とする」との答申を行った。政府はその答申を無視し、戦時中買収した私鉄の払下げ方針を打ち出し、年度末に「払下げ法案」を提出したものの審議未了、廃案となった。翌四九年五月の国会に「戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案」を上程したが、結局衆議院で強行採決されたものの、参議院で審議未了、廃案となった。上からの政策的判断であり、「賛成」「反対」いずれの運動もまもなく沈静化し、国鉄阪和線（現JR阪和線）として継続することになる。沿線に三つの軍事基地（杉本町・金岡・信太山）が存在したことは、占領下、阪和線の国有貫徹の論理を後押しするものであったといえよう。<sup>35)</sup>

『百年史』は「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、実際問題となると、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。各自それぞれの分はあるものの、所詮は水かけ論となる始末であった。（中略）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」、現実問題としては複雑な問題を抱えていたのであり、最終的には「国鉄による運営が当然視されるようになった」とさらっと述べている。<sup>36)</sup>

外部からの吉村茂に対する人物評は「電鉄（私鉄）界の三羽鳥」の一人として、本省でも令名が高かった。他の二人は、関急（近鉄）の三好萬次、阪急の佐藤博夫といわれる。<sup>37)</sup> 宇都宮綱郎は「僕は昭和九年に鉄道省をやめてこちらへ来たのですが、当時南海の幹部の人物評を後藤佐彦氏（註＝元南海重役）に聞いたがやはり電鉄界の三羽鳥の一人だという言葉で吉村さんを激賞し、あの人は鉄道省へもって来ても必ず他に擢んでる方だというようなことを云っておられました。」と語る。<sup>38)</sup> なお三羽鳥云々は、鉄道省出身・取締役の阿曾沼均も、種田社長から全く同じことを聞いている。<sup>39)</sup> 中村利孝も、阪和時代から「吉村という方は電鉄界の三羽鳥の一人で非常によく切れる人だということを知っていました」と語る。<sup>40)</sup>

吉村は「勇猛果敢」「剛毅果断」「細心周到且つ豪毅」と評される一方、「まさに叡智の人」でもあった。親しみのある心の強い人で、阪和電鉄出身の浅田敏章も「敵にも好感を持たれる人でした」と語る。<sup>41)</sup> さらに「私一緒に仕事をするようになってから吉村さんの処世観といふますか、あの人の物の考え方というものを、私並みに観察すると、あの人は、主観と客観といふますか、自己と客観といふますか、

自己と自己をとりまく環境といへますか、その二つをうまく一致させることに非常に巧みな人だったと思う。(中略)あの人は正に叡智を持った人だったと思うのです。私はいつもそんな気持ちであの方の態度に敬服していたのであります」と語る。<sup>(42)</sup>

座談会のやりとりの中で、「前におられた時分と、社長として再び帰って来られてからは、変わっておられるね(稲次)。「たしかに。

しかし若い時の勇猛果敢はそのまゝだね(吉田)という一齣がある。<sup>(43)</sup>この点と関係すると思われるが、稲次は「対労働組合の問題については、(中略)強い信念で南海へ飛びこんでこられたんだから、自分のこの気持が全従業員に通らんか!ということを始め考えておられた。(中略)だから、社長は、よう弁当持ちで、自分一人で、いろんな職場へ行って、直接従業員と面と向いあって懇談された。僕らはおとめしたこともあるんだけど。なか／＼聞かれないでね。僕らとしては社長のお気持ちは十二分にわかるんだが、組合もまだ出来て間がないんだから、社長の熱情というか、純情というか、そうしたお気持が、万一部の組合員に誤解されて組合懐柔と取られてもいかななどと思つてね」ところが社長は、『俺一人で行く!俺の気持が従業員にわかつてもらえん筈がない!』といつて出かけられたよ』と語る。壺田も「社長は現場を廻つてこられた後で『各個人に会つて見るとみんなよく判つて呉れるのに、団体交渉となると、どうしてむづかしくなってくるんだらう』と感想を漏らしておられたこともあつた」という。宇都宮は「組合というものと各個人との違いを社長も終いにはよ

くわかりになつたようだった」と語る。<sup>(44)</sup>

お金の問題については、当初案の九、〇〇〇万円で発足したんではすぐ増資しなければならぬと力説したが、やむを得なかつた(中村)。増資にあつて、壺田は「私も増資のことで社長にお供して上京したのですが、東京で、財界の人々、或は新聞方面の人、学者等あらゆる方面の人々にこの問題についての話を聞き、決定までには相当地慎重に研究して、そしてこれなら大丈夫という決心がついてからやつたことなりました(中略)。あれほど慎重に調査をしてやつたことが、今から見て非常によい結果になつたのを思うと、我々も大いに社長に見習わなければならぬことだと思つたのです」という。<sup>(45)</sup>

表2に、分離後の「南海」の役員を示す。一見して、経営陣の大幅な入替えが行われたことがわかる。前述のとおり、近鉄も、四七年三月十五日に多くの新役員が誕生していたが、追放解除により南海では、小原英一が五〇年十一月に社長として復帰する。近鉄では、金森乾次および三好萬次が、五一年一月に相談役に就任する。五二年四月の講和条約発効とともに公職追放令は廃止された。のち金森、三好の二人は取締役会長を歴任する。

新生南海電鉄の役員のおくは、吉村茂社長の下、南海生え抜きの社員が目立つ。阿曾沼均は、戦時下鉄道省工務局長から転じた取締役技師長である。既述のとおり、四七年三月一五日付で社長に就いた小原英一は公職追放で辞任するが、高野山電鉄の宇都宮綱郎は終戦前後に同社の代表取締役となつており、社名改称後、南海電鉄の取締役に就

表2. 新生・南海電気鉄道の役員（昭和22年6月7日）

| 役 職   | 氏 名   | 略歴・その他  |
|-------|-------|---|
| 社 長   | 吉村 茂  | 明24.12.10生、大3.3東京高等商業学校卒、大6.4(株)島商店ニューヨーク支店長。大8.9同ロンドン支店長、大13南海鉄道入社、その後、経理、運輸、総務部長歴任、昭8.11高野山電気鉄道取締役、昭10.6島貿易(株)取締役、昭11南海鉄道退社、同年11日本揮発油(株)取締役会長、昭12.1東宝映画劇場(株)取締役(同19.2辞任)、昭22.3南海電気鉄道取締役、同年5社長就任 |
| 取 締 役 | 壺田 修  | 明34.5.1生、昭2.3早稲田大学政治経済学部卒、同年4鉄道省勤務、同9.6同省監督局総務課事務官、同16.3札幌鉄道局運輸部長、同19年鉄道省調査官、同20.11鉄道監、同21.3陸運局監理部長、同22.5退官、同年6当社取締役  |
| 取 締 役 | 稲次 國利 | 明34.11.19生、大13.3大阪市立高等商業学校(現大阪市立大)本科卒、同13.4南海鉄道(株)入社、同15.12人事課長、同18.5庶務部長、同19.6近畿日本鉄道(株)人事部長、同20.10難波営業局次長、同21.10局長、同22.3取締役、同年5同社退社、同年3当社取締役   |
| 取 締 役 | 吉田卯之吉 | 明32.4.1生、大2.3大阪府泉南郡田尻尋常小学校高等科卒、同2.8南海鉄道(株)入社、昭12.6旅客係長、同15.12厚生部副部長、同18.5事業部長、同19.5同社退社、同年6鉄道軌道統制会大阪支社主事、同20.9同会退職、同10近畿日本鉄道(株)入社、難波営業局運輸部長、同22.3当社取締役  |
| 取 締 役 | 中村 利孝 | 明34.9.24生、大15.3京都帝国大法学部卒、昭2.3阪和電気鉄道(株)入社、同15.12南海鉄道(株)会計部長、同19.6近畿日本鉄道(株)業務局次長、同20.3経理局長、同22.3近畿日本鉄道(株)取締役、同年5同社退社、同年3当社取締役   |
| 取 締 役 | 楠美 喬  | 明29.11.1生、大12.3東京帝大工学部卒、同年4南海鉄道(株)入社、昭14.1電気部長、同19.6近畿日本鉄道(株)天王寺営業局次長、同20.3同局長、同22.3近畿日本鉄道(株)取締役、同年5辞任、同年3当社取締役   |
| 取 締 役 | 阿曾沼 均 | 明22.8.20生、大4.7九州帝大工科大学卒、同年7鉄道院勤務、同11.2鉄道技師、昭10.5鉄道監察官、同11.7工務局保線課長、同12.7鉄道省工務局長、同16.12退官、同17.3南海鉄道(株)入社、技師長、同18.4取締役、同19.6近畿日本鉄道(株)取締役、同22.5同社退社、同22.3当社取締役                                       |
| 取 締 役 | 宇都宮綱郎 | 明36.5.15生、大15.3東京帝大法学部政治科卒、同15.4東京鉄道局勤務、昭9.10退官、同年11高野山電気鉄道(株)入社、同11営業掛長、同12.2高野山参詣自動車(株)取締役社長、同12年取締役会長(同18.10辞任)、同15.12高野山電気鉄道(株)取締役、昭22南海電気鉄道取締役   |
| 監 査 役 | 浅田 敏章 | 明35.1.8生、大14.3京都帝大経済学部卒、昭2.3阪和電気鉄道(株)入社、同15.12南海鉄道(株)事業部長、同18.5企画部長、同19.6近畿日本鉄道(株)取締役、同20.10調査局長、同22.6当社監査役   |
| 監 査 役 | 岡田 意一 | 明14.2.18生、明40東京帝大法科卒、同年鉄道省勤務、大8.8神戸鉄道局長、同12年鉄道省監督局長、同13.5南海鉄道(株)専務取締役、昭6.9同社社長、同9.3取締役辞任、同22.6当社監査役   |
| 監 査 役 | 川勝 傳  | 明34.7.12生、昭2.3立命館大学法経学部経済学科卒、同3.4電報通信社入社、同12.2経済部長、同14.1退社、同年大日本紡績聯合会理事、東京出張所長、同16.7退職、同年寺田合名会社入社、同19.11理事、同22年当社監査役  |

出所)『南海電気鉄道百年史』672-674頁、「南海電気鉄道有価証券報告書」(昭和25年9月)「南海電気鉄道(株)第45回報告書、同第1回~第8回報告書」、その他から作成。

任していた。その後も重任され、四九年度下半期までその地位にあった。<sup>(46)</sup>五〇年五月に常任監査役となる。<sup>(47)</sup>

六月七日付で、監査役の中村利孝は取締役へ、そして新たに就任した役員は四人で、壺田修取締役(のち社長)、戦前の元社長で長く南海を離れていた岡田意一が監査役としてカムバック、同じく監査役に種田虎雄の推薦により川勝伝が入ったことが注目される。のち岡田は取締役へ、川勝は取締役をへて社長となる。

種田の推薦の弁は「こんど近畿日本鉄道から南海を分離して、六月一日から南海電気鉄道として新発足させることになった。新社長は君も心やすい吉村茂君だ。ひとつ役員に入って新しい南海に新風を吹きこんでもらいたい」<sup>(48)</sup>とのことであつた。川勝は著書のなかで、「まったく思いがけない話で、驚きましたね。『吉村さんはご存じなんでしょうか』と聞きましたら、『もちろんだ。吉村君もそれを望んでいる』というわけでして、(中略)結局、『たいへんありがたいお言葉です。お引き受けさせていただきます』ということで、(中略)監査役で非常勤だから、日本内燃機の仕事と並行してもなんとか勤めさせてもらえるだろうと考えましてね。」と語る。<sup>(49)</sup>

## 二、『南海』の発刊と吉村茂社長時代の「南海電気鉄道」

南海では関急との合併のため、戦時統合会社近鉄の発足に先立つて、四三年十二月に南海親和会を解散した。機関誌『親和』の刊行開

始は南海共済会を解散して、三五年五月に南海親和会が組織され、事業を継承していたから、同年以降と考えてよからうが、戦前の『親和』はほとんど散逸しており、十分に確認できなかった。一応『親和』は一九三七〜三八年頃から発行されたようである。通巻第46号ぐらいで終わったといわれる。<sup>(50)</sup>

『親和』第26号(四一年六月)をみると、発行所は「南海鉄道親和会」となっているが、投稿先は事業部宣伝課内「親和編集部」とある。表紙には、「南海鉄道産業報国会機関紙」と書いている。第45号(四四年一月)もほぼ同様である。戦時統合会社の『親和』第1号(四四年八月)は、「編輯後記」で「社内親睦機関誌」と位置づけていた。発行所は「近畿日本鉄道株式会社」。投稿先は「勤労局総務課内」『親和』編輯係とある。表紙には、「近畿日本鉄道産業報国会機関誌」と書いている。産業報国会は、終戦と同時に解消となる。戦後南海電鉄親和会が発足するのは、四七年七月のことである。

こうした前史を踏まえて、一九四八年四月に念願の社内機関誌『南海』の創刊号を出す。私が確認できた最後は第42号(五六年十一月)であるが、五七年頃通巻第43号ぐらいで終わっているという。

吉村茂社長は「発刊に寄せて」<sup>(51)</sup>のなかで「顧みれば、昨年六月諸氏の総意に基いて近鉄から分離した我が社は、名も懐かしい南海の二字を社名に復活して、六十有余年の長い歴史と伝統を継承し、光輝ある将来に向つて発展の巨歩を踏み出したのであります。社は戦禍を蒙ること最も苛烈、而も其の後に直面せる混沌たる世相と峻厳なる時代

を想うとき、復員した長兄の気持で復興の意気に燃えて帰って参りました私は、この難局と取組んで、ひそかに吾が微力を痛感しながらも不退転の決意を固めて居る次第であります。全従業員諸氏が、不肖この私と一致協力、あらゆる悪条件を克服しつつ、嘗々として日夜奮励されつつありますことは、私の非常に喜びとするところであり、諸氏の尊い姿をうち見ることに、私の念頭を去来するものは、如何にすればわが七千の兄弟の生活を安らかにし、志操を堅固にして、相俱に公共機関としての我が社の責務を果し得るかの問題であります。(中略) 上下左右の別なく、融和親睦のなごやかな気風を培い、互の慰安を深め、互の教養を高め、延いては、我が社の発展に益するところ大なるものがあると信ずるが故に、本誌の出現を喜び、本誌の将来に大いに期待するものであります。(中略) 『自由、民主』とは、決して『勝手、気儘』ではない。殊に私達の従事する鉄道事業は、とりわけ秩序と協力なくしては、到底円滑なる業務の遂行は望み得ないことは、今更こゝに贅言をするまでもありません。その故に私は七千の兄弟相戒め、相和し、相率いて一丸となつて共に苦難の行路を邁進したいと念願して已まない次第であります。前途程遠しと雖も、熱と誠意を以て一日一日と努むるに於ては、彼岸の光明期して俟つべしと確く信じて疑いません。この意味において、本誌の創刊に更に一層の期待をかけ、その健全なる発展を祈つて已まざる次第であります」と述べた。

稲次国利取締役は「発刊の辞」のなかで「雑誌の題名は御覧の通り

『南海』であります。この誌名につきましては曩に社報に発表いたしました如く、広く社内にて之を募集し多数の中から選定されたものがあります。(中略) 凡そ業界に覇を唱え大いに社会に貢献するほどの大企業大会社は、必ずやその従業員の強い愛社心に基因し発足するものであり、その愛社心の基調をなすものは唯これ協力の一字に尽きるものと常に私は考えております。互の協力あつてこそ、そこに初めて大企業の興隆をみ、大会社の出現を来たしうるものと確信しております。従つて吾が七千の全社員に『南海』の名を慕う気持が澎湃としてみながっていることは、鬱勃たる愛社心の現われであると思つが故に、そこに私は大きな歡びを覚えざるをえないのであります。敗戦のかた世は混沌として低迷をつゞけインフレの嵐は我々お互の生活を日に月におびやかし続けていますが、しかし、祖国日本の進むべき大本は、既に新憲法にこれを明かにされ、因襲の誤れるものは之を新民法に改められ、殊にわれわれに最も関係の深い労働基準法の如きも將に実施されたものであります。(中略) 混乱頹廢の世相とはいへ、我々は暗い一面のみに眼を奪われてはなりません。新しい法規と制度は次第に確立されつゝあるのであります。我々は互に扶け合い、励まし合つて、一步一步前途に希望と光明を見出すよう努力しようではありませんか。(中略) 俱に努力し協力することによつて会社の内容を堅実にするには、とりもなをさず全社員を招来し得る所以であることを、私は茲に切言して、いさゝか発刊の辞にかえんとする次第であります」と述べた。

創刊号をみると、中村利孝のエッセイ（「箱根越え」）は、苦労した小旅行を踏まえて書かれたもので、「南海の現状も、この箱根越えに相当するものがある。増資も第一次、第二次第三次と公称資本金四億円に達せんとしてゐる。借金も出来るだけして来た。然し資金難資材難時代だ。戦災復旧も思ふ様に運ばない。インフレーションは益々昂進して来た。車輛一輛六百万円とか。我社の前途多端。正に十国峠中腹の感じである。サア皆さん一致団結。この難局を乗切りませう」と呼びかけている。<sup>(33)</sup> 浜田輝雄「事故の懲戒処分についての私見」は、事故の要因について言及し、併せて事故の処分は難しいとしたうえで、「願はくば労組と会社側の交渉で妥当な結論を早やく見出して貰いたい」と述べている。彼（新規事業企画室部長）は、また「鉄道の不当な対立は大きな事故のもと―南海・阪和競争時代の思出―」を自らの体験をもとに、こう書いている。<sup>(34)</sup>

和歌山の松江、御前松、紀三井寺附近は大根の産地で出荷期には消費都市大阪中央市場へ毎日百屯以上二百屯位の大根を南海阪和両線で輸送した。大根は普通十屯積有蓋貨車（ワ号）に積むのであるが存外重量物だから十屯積んだだけではまだくすペヤーが残るので荷主は十二屯から十三屯位積みたがる。殊に末期になると葉が少なくて根の大きいのが出て来ると十五屯位も積めるものである。それでも運賃計算等はワ号車である限り積載標記屯数十屯以上はとれない。之は明らかに重量偽称で不正行為である。

勿論発駅では過積を取締るのであるが、市駅で過積をやかましく云へば、明日から阪和線へ出すと云ひ、東和歌山駅でやかましく云へば、市駅の方はいくらでも積まして呉れるから明日から市駅に出すと云ふ。この様に両鉄道が互に貨物競争に一生懸命であるといふ弱点に付け込んで不当な利益を得るのは荷主である。

処が其の結果阪和線では貨物列車が日根野附近で脱線転覆して、上下線の電車を不通ならしめた。原因は大根積の過積貨車の間に空車が連結されて居て下り勾配の制動で大根過積の重量貨車の情性により軽い方の貨車が浮き上り状態にせり上げられたためである。又南海線では同じく大根の過積のため羽衣の南で軸折れによる運転事故を惹起した。以上によつて諒解される点は不当な対立競争は一部荷主に乘ぜられ、それ等の荷主のためには不正な利益を得せしめることが出来たが、一般の善良なる乗客は、上下の旅客列車を長時間不通ならしめ迷惑千万であつたと同時に、経営者から見れば運転事故を惹起せしめた事は誠に申し訳のないことである。

かくて阪和南海両鉄道の不当な対立競争は列車運転の安全性を阻害する虞ある所以の一証左となり、且交通機関の公共性のため一部の人の利益のため大衆に迷惑を及すが如き競争は、すべきでないことを諒解され、は幸ひである。

山田政太郎（堺東列車区極楽橋列車支区長）は、一九四四年九月三

日の紀伊細川・上古沢間での列車脱線転覆事故、四九年七月十七日の下古沢・高野下間での列車妨害などに言及しながら、「無事故は最大の収入なり」を書いており、「私たち運輸従事員は『運転事故絶無は最大の収入である』と叫んで区員一致協力して此の精神を守り通そうと決意して居ります」と強調した。<sup>(56)</sup>

特筆すべき一つとして、社内から懸賞募集して社歌の制定をみたことである。各職場から多数の応募があり、審査委員会（委員長稲次勤労局長、副委員長吉田業務局長、委員は社内から部長・課長・社員・労組代表・社外から作家藤沢桓夫と歌人前川佐英雄で構成）で審議された。委員会の席上、「会社の現状は何よりも先づ復興だという案が出て、復興歌を選定することになった。『作曲は社歌を日本作曲界の重鎮橋本國彦先生に、復興歌を将来を囑望される新進作曲家大沢万事先生に、依頼して出来上ったものです』とある。一部加筆補正、添作して決定（四七年九月三十日）した。

占領下の一九四五年九月より、GHQによる検閲が実施された。検閲の形態は郵便・電話をはじめ、新聞・雑誌・書籍の出版検閲、放送検閲、映画・演劇などの演技検閲などにも及び、当然『南海』もその対象となった。『南海』第2号発行に関する断片的な資料だが、紹介しておこう。保存状態がよくなり推定した箇所もあるが、内容は以下のようにあった。<sup>(58)</sup>編集兼発行人の中尾正一は勤労局所属、第3号からは編集者と発行人を分離している。

内容は、昭和二三（一九四八）年三月二日付で、米国民間検閲局出版物検閲部（大阪市北区中之島朝日ビル四階）から出版業者各位宛てに、「至急報告相成度し」と通達されたものである。一つは発行機関の概要を問うていた。抄録すると①発行名―「南海電気鉄道株式会社」、②現住所―「略」、③電話番号―「略」、④発行責任者―「中尾正一」、⑤発行所の組織―「株式会社」、⑥資本金―「四億円」、⑦株式なればその株数及株主数―「株数八百万株 二万一千九百五〇名」、その他用紙の入手方法―「第一号は手持ちを使用せるも以後切符ポスター分を転用の予定」とそれぞれ回答していた。もう一つは、同日付で、「特急御回報相成度し」と雑誌について問うていた。抄録すると①雑誌名―「南海」、②編輯者―「中尾正一」、③発行部数―「三千部」、④定価―「非売品」、⑤標準頁数―「三十二頁（表紙とも）」、⑥発行度数―「隔月」、⑦現在迄の発行回数―「一回」、⑧終戦後の新刊雑誌なりや否や―「戦前『親和』に引き続き復刊せるもの」、⑨雑誌の性格―「一般」、⑩主筆芳名列記―「垂井芳太郎、菅信義ら五名を列記」、⑪編輯方針―「一般社員の教養の向上を目的とし、併せて親睦をはかるため」<sup>(12)</sup>もし廃刊なればそのむね通知相成度し、からなり、それぞれ回答していた。

『南海』の場合、とくに問題があつたわけではない。検閲は、あらかじめ事前・事後に分けて行われたが、事後に移された検閲もある。検閲が廃止されるのは、四九年十月のことであった。

『百年史』の頭注は、終戦直後、勤務を終えて帰宅を急ぐラッシュ

時の「突撃乗車」と「満員電車」は毎日くり返される風景であった。「破れ窓に板の応急処理、今様の暖房設備などは思いもよらぬことだ。ドアの上の横文字『占領軍乗車禁止』も今となれば異様な注意書き」と、書いている。<sup>(39)</sup> 同じく運輸教習所勤務のOB談は、「終戦後、高野線に蒸気機関車が走り、重要な輸送の一役をにいました。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。(中略)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〜住吉東間の各駅と堺東、三國ヶ丘、初芝、北野田の各駅でした」と語る。<sup>(40)</sup>

さらに近鉄からの分離後の状況を瞥見すると、戦災復旧に全力を傾注する一方、一九四七年六月二十八日には旧南海系を営業範囲とする近鉄難波営業局労働組合(四五年十二月結成)を母体に南海電気鉄道労働組合の結成をみた。七月一日に、高野山電気鉄道労働組合は解散、南海電気労組と合併した。近鉄残留を希望するもののほかは新南海に移ることになる。「結成当時の組合員数は一部管理職を含む六五一九人で、従業員総数の九九・五%に及んだ。(中略)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」のである。十月に組合と労働協約を締結した。当時の「非組合員は各部長、各部署課長、秘書課長、労務課長、人事課長、出納課長、主計課長、嘱託、見習社員(採用後一カ月未満の者)に限られていた。執行委員会

二二名のうちに助役三名、課長四名、分区長四名がふくまれるなど、会社の役職者が多く選出されていた。このことは、一九四五(昭和二〇)年十二月に制定された労働組合法においても組合員の範囲が明確にされていないかったことや、さらに当時のインフレで、課長であつても生活の苦しさは一般従業員とかわらない、という実情にあつたことなどのためである」といわれた。<sup>(41)</sup>

その後の労働組合の状況を見ると、一九五〇年には従業員数約五、九〇〇人であるが、「労組法第二条但書、第一号に該当する会社の利益代表者(課長以上及び人事、労務、経理関係上級職員等)約一〇〇人を除きすべて組合員となつていた。従つて現在の組合員数は約五八〇〇人である」という。組合の主たる事務所は組合所有の労働会館内に置かれており、組合は私鉄総連およびその地域的中间組織である関西地方連合会に加盟していた。「当社組合の性格は穩健であつて、終始建設的な歩みを示しており、会社の復興についても協力的である」と述べていた。例えば「本年八月十九日組合は、海水浴による増収について従業員の労をねぎらう意味で一人当り一千円の夏季手当を要求したが、ジェーン台風による被害をみて自発的に撤回した」のであつた。当時、南海電鉄では労働協約に基づいて作られた労資の協議機関(労資双方一〇名以内の委員で構成)である経営協議会が設けられており、意志疎通を図り、問題を平和的に解決することを目的としていた。ただ、四八年五月から五〇年一月にかけては、賃金問題で数回私鉄総連、関西地連としてストライキを行つていた。非協力者排除問題

について、当社は「公益事業であり社会生活の動脈を形成する役割を果たしてゐる。その重大な社会的使命に鑑み事業を破壊より守りその正常なる運営を確保することがその責務であることを痛感して己むを得ず一部の破壊的言動をなし、或は他の従業員を煽動し、若しくは（中略）法の権威を軽視し、業務秩序をみだし、業務の円滑なる運営を阻害する如き非協力者または事業の公共性に自覚を欠くものを排除することを決意し、組合に対し十月二十一日これに関する具体的交渉をはじめ、今回の整理の趣旨及び基準を申入れ二十三日組合から諒承の回答を得た。よつて会社は当日該当者十四名に対し退職勧告状を發し、二十八日の退職勧告期限までに十一名が勧告に応じ、翌二十九日付で残りの三名を解雇した」のであつた。<sup>(62)</sup>

一九四七年上期以降の南海電鉄は無配が続いていたが、四九年五月に東京、大阪、名古屋の株式取引所へ上場登録している。七月には第一回物上担保付社債総額金三億五〇〇〇万円の内第一回い号物上担保付社債金五〇〇〇万円を發行（五二年七月償還）した。<sup>(63)</sup>

この間、四七年七月には浜寺公園が進駐軍に接收されている（接收解除は五三年七月）。四八年五月には中百鳥運動場の接收解除、再開をみる。七月に財団法人南海学園（学校教育法に基づく）を設立、九月に私立南海高等学校（定時制）を開校した。四九年十月に大阪スタヂアム株式会社を設立、翌年九月竣工となる。五〇年七月には関西初の夜間照明設備を完成した。この年には、紀勢西線への乗入れ再開（難波―新宮間）、特急こうや号の運転開始もある。ただ九月三日の

ジェーン台風による被害は甚大であつた。

『週刊ダイヤモンド』によると、関西主要電鉄五社の五〇年九月份（五〇年上期）は、各社とも運賃値上げによる増収に加えて、乗客数が増加し、合理化の成果も現れ、前年同期に比べて経営は安定化してきた。ジェーン台風の影響は阪神、南海が甚大で、他の三社は比較的軽微であつた。利益率は阪急が筆頭で二割、配当は一割据置、近鉄は一分増配して配当は八分、新たに独立した京阪が八分の配当を開始していた。阪神、南海の二社は、ジェーン台風の影響が大きく、引き続き無配を余儀なくされた。<sup>(64)</sup> 南海の場合、「今期の営業成績は車両の増備、線路の回収に努め輸送力の増強を計ると共に五月十五日から旅客運賃の値上げを実施し、八月十五日からは区間制運賃を復活してサービスの改善を図り、又鋭意旅客の誘致に努めたのと他方経営の合理化によつて経費の節減を計つた結果、八月までは良好な成績を収め」ていたが、ジェーン台風で頓挫したのである。実は本年三月に希望退職者約千名を出し、人件費負担は軽減されていたのであり、営業成績は悪くなかつた。前年同期と比較すれば増収率は関西電鉄五社のトップ、乗客数の伸び率もトップだった。乗客数の伸び率は台風の影響で無配となつた阪神がわずかの差で南海に続いていた。<sup>(65)</sup> 要するに、南海電鉄の業績は上昇し始めていたのである。大阪スタヂアムの稼働は運輸収入の面でもプラスとなる段階に入っていたから、配当を見送つたという見方もあつた。<sup>(67)</sup>

さきに述べたとおり、戦後の相次ぐ増資は、被災設備（駅舎、車

両)の復旧工事費の一部に充当された。戦災復旧は約四年の歳月にわたって続けられた。初配当は五〇年下期(昭和二六年)で、配当率は年八分であった。<sup>(68)</sup>この結果、一九五一年には「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」(「第九回営業報告書」昭和二六年九月期)のである。<sup>(69)</sup>五一年下期(昭和二七年)には年一割の配当となる。<sup>(70)</sup>なお、四八年十二月には傍系の南海乗合自動車を合併して輸送網の強化を図った。鉄道、軌道の復興途上において、その「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といふ。<sup>(71)</sup>

南海電鉄病院長大塚重雄の診断によると、一九四九年二月中旬、吉村茂社長は「新南海電鉄社長に就任以来の精神的並びに肉体的労苦による疲労のためと思われるが、この頃より時々全身倦怠感、心窩部の膨満感乃至食物の停滞感を訴う」状態となった。<sup>(72)</sup>東京で下血して、帰阪後も微熱が続く、阪大病院に入院、大手術を受けている。五〇年五月六日の株主総会の前にも暫く休んでいた。壺田専務は「お熱もあつたので、総会はお委かせ願ってこちらでやります」と申上げたんですが、『いや大丈夫だ！一週間もすれば熱も下って出られるよ』といわれてね、総会には病をおして出席、議長をつとめて帰った。藤谷昂二総務部長は、総会当日の「悲壮なお姿は今でも目に見える様である」と語る。壺田は、続けて「社長は会社を思つ一心から、無理をなされたということが死期を早めた結果になったのではないかと思ひまして、我々としてほんとに申し訳けないと思ひているのですが、こ

病氣中だからと氣をつかつたりすると「むしろ」機嫌が悪い」「社長は病床に就かれていても(中略)重病人扱いするのは却つてお氣に入らるのでね、かまわんからどんなにひどい時でも会社の二、三日間のことを都度聞かせてくれ、僕の意見も述べるといふことで、お体に障りわしないかと心配でならないんだけど、そうせざるを得ない状態だった。」「ほんとに死なれるまで『大丈夫だ！必ず治つてもう暫らく南海の為に頑張るんだ！』というお氣持が最後までありでした」と語る。<sup>(73)</sup>

稲次常務は「今から思えば、社長にお目にかかる最後となつたあの日、九月二十日さえ『また会つよ！まだ何べんでも会つよ！』と云つておられた。それが、お亡くなりになるほんの三、四時間前のことだったからな……」とおもかけを偲ぶ。<sup>(74)</sup>

座談会の最後を締めくくつた壺田専務は「かつて私鉄の王者を以つて誇つた南海を普通りに再建して、安んじて亡くなって頂いたのならよかつたのですが、草創の大きな苦しみだけをして頂いて斃れてゆかれたことは、何といつても残念の限りです。しかし、大体の基礎も出来上り、こゝまで復興して頂いたのであり、社長も病床で『大体は仕遂げた、まあ一安心』と云つておられたことでもあり、以つて冥して頂きたいとも思つのですが、今後我々は拳社一致して、社長の偉業を完遂してゆくことこそ、社長に対する我々の今後の務めであると思ひます。そして、我々一同そういう意味で強い決意をもつて進んで行くことによって社長も安らかに眠つて頂けることと思ふ次第でありま

す。」と述べた。<sup>(76)</sup>

故社長を偲ぶ座談会に出席予定だった常務の楠美喬は、あいにく遽かに上京しなければならぬ要件のため列席できず、「熱と情の吉村社長」という一文を寄せている。「巨星地に墜つ、といつては表現があまりに古めかしいであろうか。しかし、吉村社長を失つた私の感慨は、この一語に尽きるような気がする。顧みれば、終戦後のひと頃は、これが往年の大南海かと、涙のこぼれるような状態にまで荒廃しきつたわが南海を、数年にして戦前の状態にまで復興し得たことは、もとより内は従業員諸氏の日夜たゆまぬ献身的努力と、外は株主各位の御声援に俟つことはいうまでもないが、故吉村社長の燃ゆるが如き御熱意と、稀にみる経営の御手腕によるものと、今更ながらその御長逝が惜しまれてならない。(中略)私共が最後に社長にお会いしたのは、実にお亡くなりになる数時間前のごとで社長はその時もお会社の事ばかり念頭にせられて、いろ／＼仕事の上についてお話になった。このことは、私にとつて、全く忘れ得ない一事である。(中略)アノ時のことを思う度に、私は一途に会社を思い、一途に会社を案じておられた社長の面影が、ひし／＼と胸に迫ってくる。(中略)兎も角『事業』を生命として終生奮闘された社長は、まことに典型的事業家であり、それにふさわしく剛毅果断の御性格であつたが、その反面、そうして人の身をお案じ下さる人情家でもあつた。(中略)こゝに南海復興の陣頭に立ち給つた吉村社長の御姿を偲びつゝ、謹んで御冥福を御祈り申上る次第である。」と。<sup>(77)</sup>

阪和電鉄出身の会計部長増田金一は「嗚呼ー吉村さん」と題して、「想へば南海の再苦難期、御自身経営の数種の事業を夫々他人に任せ、社長に返り咲かれた心境には、悲壮な決意が伺われた。爾来三ヶ年懸案の戦災復旧は勿論再三に亘る増資の断行、大阪スタヂアムの建設、四国連絡の開始、高野山墓地分譲、友ヶ島開発、阪和線問題、経営の合理化等々剛毅果敢に進められ、社運の挽回に全力を注がれたのだった。この間会社の経営状況を見て月々の報酬を辞退された期間もあつたし又其後の報酬も余程低いものであつた。苦勞は共にしよう自分は今暫らく食べるよと言われたこともあつた。若い時から海外生活をされただけに何事も能率的でないと御機嫌が悪く、仕事上の報告を聞かれる際でも時には簡単に要点をと切出され、御気に召さん時はこれも雷に変わったらしい。それでも接客振りは常にニコニコと初会の人でも十年の知己の感じを与えて送り出されるあたり、日本人離れのしたものであつた。他人の面倒もよく見られたし、一面涙の人だつた。復興途上の南海にはなくてはならぬ幅もあり深みもある名社長であつたと思う。只々天命とは云え早世が限りなく悲しまれる」と偲ぶ。<sup>(78)</sup>

阪急の小林一三は「指導者としての資格」の一文を寄せ、次のとおり、吉村の死を悼む。<sup>(79)</sup>

吉村君は親切な人で、何人からも愛され尊敬され、手腕力量、人に勝れて居つたにも拘らず、敵のない珍らしい人望の高い紳士であつた。

私とは年齢から言へば兄弟よりむしろ息子と言ひ度い違ひがあるので、よくいろ／＼の相談を受けて居たが、理路整然、何事も真直に進むから横道に入つたり、術策を弄するやうな、横道に走る性質でないから、若い人達の羨むような花々しい舞台上活躍するよりも、どちらかと言えば、跡片付けの役に廻つて苦勞勝な立場に居つた。

第一次世界大戦に島商社のニューヨーク支店長時代が一番元氣旺盛であつたが、軒なみやられた戦後反動に苦勞して、それから後、南海鉄道、それを辞めて、揮発油会社、戦時中二三の事業に關係して働いたが、失敗に終わらなかつたと言つただけで、再び新しい南海電鉄の創立に引張り出され、大体その仕事軌道に乗り、これから大いに業界の覇をなさんとする時に永眠したから、社会人として朝野の耳目をあつめた時代と言へば、僅かに新南海鉄道社長の数ヶ年であつた。

実は、私は前期の南海鉄道課、部長から引つゞき吉村君社長昇進の時代が来るもの考へて居つたが、それが裏切られて不幸にも鉄道省のお役人が侵入し、それから南海鉄道は妙に民間人に縁遠く歩んで来たが、結局、再び終戦後に新南海の社長として衆望に反むくを得ざることになつて人意を強うせしめたのである。

少くとも、もう五、六年生きて居つたならば彼の理想を実現せしめ得たに違ひない南海鉄道は素晴らしい計劃を大成し得たに違ひないと信じている。

世間には力量手腕所謂働き手は沢山にあるが、其信頼を一身にあつめて、指導者の立場に置かれる人は仲々少ないものである。吉村君の如きは其老熟の境に進むに従つてい／＼指導者の貴録を發揮して、大阪財界の雄なるものに進んで来た時、悲しい哉、彼は永眠したのである。惜しみて／＼尚余りありである。

飯田直次郎（高島屋社長）「噫、吉村君」は「君が御生前、最後のお仕事の一つとして、南海高架下改装工事に対する決定を、その病床に於てなされ、南海と高島屋とが、伝統の精神たる共存共栄の主旨によりて、更に一段と堅く、強く永久に結ばれましたことは、実に、南海、高島屋両社のみ幸福に止まらず、社会奉仕の上からも、君の功績は大きい。それもかわらず、君はその竣工を見ずして永眠されましたことは、洵に痛恨これに過ぐるものはありません。今、君が、最後の置形見たる高島屋新館成りて、ここに集る、近畿一千万顧客は、日々に歎び溢ふれて賑わつております。開店の時には必ず列席して乾杯しようと堅い握手をして互に約束した事も空頼みとなつたこの現状を思ひ、君を偲び、実に感慨無量であります。（中略）御冥福を祈つて止ない次第であります。」と悼む<sup>(80)</sup>。

## おわりに

紙数が尽きたが、吉村社長は、一九五〇年九月二一日午前零時自宅にて肺膿瘍のため逝去、同日役員会を開き、葬儀は社葬をもって執行することを決定、常務取締役垂田修の専務取締役就任も決まった。密葬のあと、社葬は九月二七日午後二時から、大阪市南大斎場で社葬式次第に則り盛大厳肅裡に執り行われた。葬儀委員長は壺田修、副委員長は稲次国利、吉田卯之吉であった。<sup>(4)</sup> 南海電鉄を代表して、専務の壺田が弔辞を述べ、従業員代表としては、藤谷昂二が弔辞を述べた。当然これまで述べた点との重複も見られるが、壺田専務の弔辞の大意を掲げておこう。<sup>(82)</sup>

顧ますれば吉村社長が御就任なさいましたのは昭和二十二年五月二十三日で当時は戦災の創痍なまなましく、車両をはじめ各般の設備は見る影もないまでに荒廃いたしておりました。その最中吉村社長は株主各位及び七千名従業員の要望に応え、一身の利害得失も顧みず決然と就任されたのであります。かつて十二年の長きにわたり当社の経理、運輸、総務の各部長の要職につかれ、当時私鉄界に名声をはせられた氏を社長に戴き、私たちはこの上もない感激のもとに、社長を中心に石に噛りついても南海を復興せざるばとここに誓ったのであります。爾来社長は文字通り不眠不休生命を賭して努力されました。社長はよく笑いながら、「先駆者や開拓者は恵まれないものだ、自分もめぐまれようとは思わ

ぬ。ただ南海が昔の南海にかえれば自分の使命は終るのだ、あとはみんなですっかりやればよい」と言われました。この意気で社長は会社復興という大きな目標とがっちり取組まれ獅子奮迅され、あるときは秋霜烈日われくを叱咤され、あるときは春の如き温情をもつてわたくし達を慰めて下さいました。然し復興への道は遠くしかも茨の路であり、難関は重畳として横たわり希望はなかなか達せらるべくもありません。そうした際に社長はこれくらしいことがと不撓不屈の精神を振り起し勇往邁進されたのであります。この間株主各自をはじめ各方面の御援助は絶大なものがあり、或は南海分離当時の資本金九千万円から僅か一年半にして八億円に増資し、或は資材獲得の困難を克服し、従業員の献身的努力と相俟つて、さしも甚大な戦争の被害も着々復旧し僅か三年足らずして戦前をしのぐ輸送力を確保し、今日の復興をみるに至つたのであります。

吉村社長は鉄道の復興のみならず沿線産業文化の開発向上に特に意を用いられ、或は四国、淡路の連絡路を開き、或は友ヶ島を開発して壮大な観光地とし、或は大阪スタジアム株式会社を創設して理想的健全娯楽の殿堂を難波の地に建設する等枚挙にいとまがありません。わたくしたちをして忌憚なく言わして戴きますならば吉村社長こそは南海中興の祖であります。

昨夏大患に冒されましたのも無理を重ねられました結果と存じます。去る五月より再び病床に臥せられましたからも「どうしても

もう一度全快して社業に尽くさねば」といつて病と闘つて居られました。その社長も今はなく幽明境を異にして御指図をつけることも御相談上げることできません。立派に竣工した大阪スタディウムも御覧なられずに逝去されたのであります。悲嘆この上もございません。あゝ天は無情私達の社長に寿命を籍さなかつた。わたくし達は全く泣ききれません。然し今の場合わたくし達がいらずに悲しんでいることは、社長の御精神に反するものと存じ、今日を期して一層一致団結、社業を励み社長の御遺業を成就すべく努力いたす所存であります。永別に臨んで感激胸に迫り申上げる言葉もございません。冀くば在天の英霊何卒安らかに、お眠り下さいますよう御願い申上げます。

昭和二十五年九月二十七日

南海電気鉄道株式会社代表

専務取締役 壺 田 修

吉村社長の後任には、五〇年十一月二八日に追放の解けた小原英一が就任する。この日、欠員の取締役補欠選挙で当選、取締役の互選によって社長に就任したのである。就任にあたり、「俱に手を携えて」「協調」の大切さ（引用者）と呼びかけた。三年後に、小原社長は社是を制定し、会社の方針を宣明するのであった。

最後は、吉村茂社長から小原英一社長へのリレーで終らざるを得なかったが、「愛社精神」「会社主義」の徹底などが目立つといえよう。さらに経営陣の変遷や先行研究に導かれて、南海の守護神や社葬、慰霊塔の建設、慰霊祭の意義などに思いをめぐらせながら、引き続き具体例を紹介したいと思う。分離後の近鉄の諸動向についても、改めて同様の視点から検証する予定だが、南海との類似性を指摘できるように思われる。両社の経営陣の出自については、もう少し長いスパンで比較検討することにした。

注

- (1) この点に関する資料集として、野田正穂・老川慶喜監修『戦間期都市交通史資料集』第七巻、交通調整関係七（解題執筆は三木理史）がある。
- (2) 『南海電気鉄道百年史』一九八五年、二五〇頁。以下、『百年史』と略記する。
- (3) これらについては、拙著『近代日本と地域交通—伊勢電と大軌系（近鉄）資本の動向—』臨川書店、一九九四年を参照されたい。
- (4) 『関西配電（株）第一回報告書』一九七二年度上期。
- (5) 『阪急電鉄（株）75年のあゆみ』記述編、一九八二年、二四頁。
- (6) 『週刊東洋経済新報』一九四四年四月一日号、一五頁。
- (7) 『前掲』百年史、二五〇—二五一頁。
- (8) 一九四一年七月から鉄道省は陸上交通事業調整法に基づき、大阪郊外の六電鉄会社（阪神・阪急・京阪・関西・大軌・南海）に対して交通調整に乗り出したが、一方私鉄側でも自主的な統合に向けて研究を進めていた。第1案は南海鉄道を主体とする南部ブロック（第一ブ

- 口ツク)、関西を主体とする東部ブロック(第二ブロック)および阪神、阪急、京阪を包含する北部(第三ブロック)の三ブロック案が有力視されるに至り、鉄道省もこの案を妥当とみていた。第2案は第三ブロックの京阪を分離して第四ブロックを設けるという案であった。戦時輸送力の建前からいえば、北部ブロックの二本建案、すなわち阪急、京阪を一本に、阪神は又別途の役割に於て、例へば山陽電気鉄道と結び事に依つて大阪、神戸及び播州重工業地帯の輸送増強に資する事の方に、より良き路があると考へられるという見方もあつたが、これは実らずに終わり、阪神は統合外となつたのである。(以上、東洋経済新報社編『西日本主要会社の解剖』一九四三年版、三五頁、『阪神電気鉄道百年史』二〇〇五年、二二―二三頁、『京阪百年のあゆみ』通史編、二〇一一年、二〇六―二〇九頁を参照。)
- (9) 「会社合併ノ件」(運輸通信省文書「近畿日本鉄道」)。
- (10) 以下、中山隆吉『南海と私』(非売品)四四―五一頁による。刊行年不詳。一九七四年一月二十七日心不全のため逝去。『近代小運送史』(陸運社、一九五七年)などの著書もある。中山は、学究肌の人物で、「貨物の神様」と称せられ、(国鉄引用者)貨物輸送の基礎固めをされた。(中略)型通りの出世よりも、貨物輸送を通じて奉公する情熱が強かった」という(日本交通協会正会員滝山養「中山隆吉」『鉄道先人』心に残る人々)、『汎交通』第89巻第11号増刊、一九八九年十月、第1―7回「鉄道記念日」記念発行)。
- (11) 和久田康雄『人物と事件でつづる私鉄百年史』鉄道図書刊行会、一九九一年、一六八頁を参照。
- (12) 前掲『南海と私』六一―八頁。
- (13) 川勝伝「故寺田甚吉氏を悼む」『南海人』一九七六年三月号、二五頁。
- (14) 『ひかり』故種田社長追悼号、一九四九年八月、一頁。
- (15) 村上昭房編・故金森乾次「遺歌文集白雲」一九五五年、頁なし。
- (16) 鉄道史学会編『鉄道史人物事典』日本経済評論社発売、八七―八八頁、三木理史執筆)。
- (17) 和歌山電気軌道は、一九四〇年十一月に和歌山市域の市街電車の経営を東邦電力から引き継いだものである。四四年十一月には、社名は継承するが、和歌山合同バス・和歌山交通・海南交通を合併して、和歌山地方の電車・バス路線を総合的に運営する戦時統合会社となる(「和歌山電気軌道株第一回報告書」一九四〇年度下半期、「第九回營業報告書」一九四四年下期)。高嶋雅明『和歌山県の百年』山川出版社、一九八五年、一三六―一三七頁。
- (18) 前掲『南海と私』二三頁。
- (19) 「和歌山電気軌道(株)第八回營業報告書」一九四四年上期、「第十三回營業報告書」一九四六年下期。
- (20) 大戸武之「我が思い出の記」私家版、一九七六年、八六―八七頁。
- (21) 前掲『百年史』二七四―二七五頁。
- (22) 高野山電気鉄道は、一九二五年三月高野下から高野山に至る鉄道建設を事業目的に設立された南海鉄道の子会社である。南海高野線の延長線として同区間を別会社としたのは、山岳鉄道のため、工費が高むことが予想されたからであろう。詳細は、拙著『都市近郊鉄道の史的展開』(日本経済評論社、一九八六年)を参照されたい。初代社長には、根津嘉一郎に見込まれて鉄道省監督局長から南海鉄道専務取締役を迎えられた岡田意一が就任した。
- 岡田は、南海入社早々、阪堺線スト、南海本線ストへの対応に専念、争議は短期間で解決した。三一年に南海第八代社長となり、難波ターミナルに南海ビルを建設して高島屋百貨店を入れた。三〇年十二月に第一次開業し、三二年七月には大阪店が全館オープン、長堀店から移転してきた高島屋百貨店に賃貸した。
- 中牧弘允「むかし大名、いま会社―企業と宗教」(淡交社、一九九二年)は、「本社社屋の南海ビルには南海稲荷大社がその屋上に鎮座している。ビルの屋上の稲荷神社という典型的な例である。これは南海ビルが完成した一九三二年に造営され、南海電鉄はもとより、高島屋

- をはじめとするテナント各社の守護神として、その事業発展を加護する性格を有している。神事は初午の日に住吉大社の神職が担当する」(六一—六二頁)と述べている。なお岡田の南海入社当時の様子は「財界出身の渡辺千代三郎が社長で、前社長の大家惟明も取締役に残り、関西の寺田甚与茂、本山彦一、永田仁助、関東の根津嘉一郎といった有力財界人たちが役員に連なる複雑な構成であった。岡田が招かれたのはそれまでの経営陣の中から渡辺が社長に就任するにあたって、『専務を外部から求めるのが万全の策である』とされたからであった」(前掲『鉄道史人物事典』一〇七頁、和久田康雄執筆)。渡辺が辞任すると鉄道の専門家として社長に就任したのであるが、在任半ばで「当時ライバル阪和の進出を許し、社内も沈滞して調和に欠けていた責任をとらされて」(前掲『人物と事件でつづる私鉄百年史』一六八頁)、社長を退き、青年社長寺田甚吉へバトンを渡したのである。半年足らず取締役に残るが、三四年に南海を離れた。
- (23) 前掲『百年史』二七五頁。
- (24) 『近畿日本鉄道100年あゆみ』二〇一〇年、二〇四頁。以下、『100年のあゆみ』と略記する。
- (25) 「近畿日本鉄道、南海電気鉄道軌道譲渡について」(運輸省文書「近畿日本鉄道」)。
- (26) 吉村茂の社長就任日は、『百年史』に従い五月二〇日とする。「南海電気鉄道(株)第一回報告書」一九四七年度上半期を参照。
- (27) 鶴見祐輔『種田虎雄伝』近畿日本鉄道株式会社、一九五八年、二四六頁。
- (28) 前掲『百年史』二七四—二七五頁。
- (29) 前掲『南海と私』四九—五〇頁。
- (30) 以下、『南海』第14号、故吉村社長追悼号、一九五〇年十二月、一〇—一一頁。座談会(於十月九日午後本社会議室)の出席者は、専務取締役壺田修、常務取締役稲次国利・中村利孝・吉田卯之吉、常任監査役宇都宮綱郎、取締役浅田敏章・阿曾沼均、司会菅信義。楠美喬は出張のため欠席。
- (31) 同右、小原英一「十年の知己を失つ」二頁。
- (32) 同右、座談会一三頁。
- (33) 以下、同右、座談会一一—一二頁。
- (34) 以下、『南海』第6号、一九四九年二月号、四—六頁。
- (35) 拙著『日本の地方鉄道網形成史—鉄道建設と地域社会』柏書房、一九九〇年、二八二—二八三、二八六—二八七頁。宇田正「戦時買収地方鉄道払下問題と国有貫徹の論理」『大阪大学経済学』一九六五年十二月、同「国鉄阪和線払下げをめぐる地元の動向」『追手門経済論集』第一巻第一号、一九六六年九月を参照。
- (36) 前掲『百年史』二七八頁。
- (37) 前掲『南海』第14号、座談会六頁。
- (38) 同右、座談会七頁。後藤佐彦の横顔を見ると、一九〇五年東京帝国大学工科大学土木工学科卒業、鉄道官吏となり、二四年に鉄道省工務局長となる。二七年に退官して南海鉄道取締役技師長に就任。のち江若鉄道社長に就任した(『鉄道史人物事典』一八九頁、小野田滋執筆)。
- (39) 同右、座談会一三頁。
- (40) 同右、座談会六頁。
- (41) 同右、座談会一〇頁。
- (42) 同右、座談会一七—一八頁。
- (43) 同右、座談会九頁。
- (44) 同右、座談会一四頁。
- (45) 同右、座談会一四—一五頁。
- (46) 「南海電気鉄道(株)第45回報告書」一九四六年度下半期から「同第6回報告書」一九四九年度下期までを参照。
- (47) 「南海電気鉄道(株)第7回報告書」一九五〇年度上期。宇都宮の常任監査役は一九五六年十一月まで。同年南海汽船社長就任。六三年会長、翌年相談役となる。

(48) 川勝伝追想録編纂事務局『川勝伝追想録』南海電気鉄道株式会社、一九九〇年、一六四頁。

(49) 川勝伝・後藤靖編『激動の時代を生きる』東洋経済新報社、一九八七年、八七頁。

吉村茂社長は、一九四七年十月過度経済力集中排除法により島貿易(株)取締役、日本揮発油(株)取締役会長、日本燃化機製造(株)社長、東京爆薬販売(株)監査役、(株)豊平製鋼所社長、(株)岡西商店取締役を辞任する。「吉村茂氏略歴」前掲『南海』第14号、頁なし。

南海分離後の近鉄役員も、大軌生え抜きの社員が目立つ。鉄道省出身で、戦時下閉急に転じた森肇(東京帝大法学部卒)のケースもある。このほか合併した大阪鉄道出身の田中善一(京都帝大経済学部卒)は取締役、大阪鉄道、奈良電気鉄道出身の木村教俊(明治大学法律科卒)は常任監査役に名を連ねていた。近鉄では、戦後間もなく田中車輛(株)を譲り受けて近畿車輛としていたが、監査役の田中太一(大阪高等商業学校卒)は元社長である。同じく監査役に就任した日本生命常務の弘世現(東京帝大経済学部卒)は、前に述べた成瀬達の実弟であり、五一年十一月には取締役となる。四八年四月には三岐鉄道社長の九鬼紋十郎(東京帝大文学部卒)が監査役に就任、弘世と九鬼の二人は長く社外役員を務めることになる。「近畿日本鉄道有価証券報告書」一九五〇年三月、八―九頁。

種田の後任の社長は、運輸大臣の経験を持つ村上義一(東京帝大独法科卒、鉄道院就職、大阪鉄道局長、南満州鉄道理事、日本通運取締役社長などを歴任)で、当時東京在住の参議院議員であった。大学の先輩で鉄道省在籍以来懇意にしていた種田社長から、「鉄道に対する理念を継承すべき人物が育つまでつないでくれ」と強い要請を受け、実現したといわれる。公務が多忙で報酬を受けとらないことを就任の条件としたという。「社長を引上げたのは志半ばにして引退せざるをえなかった種田氏への友情であった」と、のちに社長を辞すときに述べている。社長就任にあたり、村上是「規律の厳守」と「大和協力」の精

神を強調した。近鉄の社長は、四七年四月二五日から五一年十二月二四日まで務め、その後も五二年一月八日まで取締役の任にあたり、取締役辞任後、再び運輸大臣に就任した(前掲『100年のあゆみ』二〇五頁)。

旧経営陣の公職追放によって、佐伯勇が四七年三月厚生局長から取締役へ、四月には専務に抜擢された。四四歳で専務に就任した佐伯は、経営全般の社務を掌る実質的なリーダーであった。この人事は、種田が自分の後継者として佐伯に期待して実現したもので、四八歳の若さで社長に就任する。一九二六年東京帝大法学部卒、社員からの初生え抜き社長であった。佐伯は、経営にあたって一番力を入れたのは、社である『大和協力』つまり「人の和をはかること」であった。(中略)そこで、『近鉄社員の総和』ということを中心に旗印にした。全社員が、たがいにクサリのツナのように協調し合って進むことにしたんや」と語っている(『週刊ダイヤモンド』一九六三年七月二五日号、三五―三六頁)。「日日新又日新」(中国古典『大学』の一節)は佐伯社長の座右の銘であり、この言葉をモットーに「堅実にして進取」「万物は流転する」「会社は釣鐘」など多くの語録を残している(佐伯勇『運をつかむ―事業と人生』実業之日本社、一九六六年)。薫陶を受けた種田イズムの継承者として佐伯の功績は大きく、世評では近鉄の「中興の祖」といわれた。

(50) 『親和』(戦後)一〇〇号記念、一九六八年一月号、「編集後記」四八頁。

(51) 『南海』創刊号、一九四八年四月、三頁。

(52) 同右。

(53) 同右、一〇頁。

(54) 同右、一一―一二頁。

(55) 同右、第七号、一九四九年六月、七頁。

(56) 同右、第十一号、一九五〇年三月、一二頁。

参考資料として示された一九四九年七月一日から十月三十一日までの

- データによると、有責事故件数一六件、中責事故件数四八件、無責事故件数一六九件、計二三三件であった。内訳は、本線一四件、高野線四八件、軌道線五六件、自動車一五件であり、有責事故は「踏切警手の怠慢によるもの並に駅側の列車扱いに連結不十分等で発生したものの過半数を占めている」という。
- 五〇年二月末現在で、そのうち処理済一四四件、未処理八九件である。主な解決済の賠償金は、本線岸の里駅構内列車衝突事故一五〇万円など五件で、総額二三三万五、〇〇〇円に達したことを伝えている(三三頁)。
- (57) 前掲『南海』創刊号、二九頁。
- (58) 以下の検閲資料は、国立国会図書館東京本館蔵のコピーである。
- (59) 『百年史』二七九頁。
- (60) 同右、二八一頁。
- (61) 『南海電気鉄道労働組合史』同労組、一九七九年、三四、三八九頁。
- (62) 『南海電気鉄道有価証券報告書』一九五〇年九月、二六―二九頁。
- (63) 前掲『百年史』年表、南海電気鉄道(株)各期報告書。
- (64) 『週刊ダイヤモンド』一九五〇年九月二日号、六四―六八頁。
- (65) 前掲『南海電気鉄道(株)第七回報告書』一九五〇年度上期。
- (66) 前掲『週刊ダイヤモンド』と同じ、七六頁。
- (67) 『週刊東洋経済新報』一九五〇年二月九日号、五八―五九頁。
- (68) 前掲『百年史』六七八頁。「一九五〇年下期営業報告書」を参照。
- (69) 同右、二八一頁。
- (70) 同右、六七九頁。「一九五一年下期営業報告書」を参照。
- (71) 同右、二八一頁。
- (72) 『故吉村社長葬記録』発行年不詳、一頁。この記録は、四章にわたる大部なものである。
- (73) 藤谷昂二「総会の日の思出など」、前掲『南海』第14号、三一頁。
- (74) 同右、座談会一六一―一七頁。
- (75) 同右、座談会一七頁。
- (76) 同右、座談会一八頁。
- (77) 楠美喬「熱と情の吉村社長」、同右、一九頁。
- (78) 増田金一「嗚呼！吉村さん」、同右、三三頁。
- (79) 小林二三「指導者としての資格」、同右、二二頁。
- (80) 飯田直次郎「噫、吉村君」、前掲『南海』第15号、一九五一年三月、七頁。
- (81) 前掲『故吉村社長葬記録』五三―五五頁。
- (82) 前掲『南海』第14号、三頁。
- (83) 前掲『南海』第15号、三四頁。
- (84) 同右、第28号、一九五三年十二月、三一―六頁。
- (85) さしあたり、拙稿「近畿日本鉄道成立史の一断面」大阪市史編纂所『大阪の歴史』第82号、二〇一四年十月、をあげておく。

