

社内誌にみる南海電鉄史の一断面

—一九五〇～一九七〇年—

武 知 京 三

はじめに

小稿は、南海電鉄の第11代小原英一社長から第14代川勝傳社長の誕生までの時期を対象とし、資料紹介的な形でそのドラマを追うことを課題とする。臨場感を意識したため、冗長すぎる面は否めないが、主として社内誌の意義を踏まえながら、同誌を手がかりに、南海電鉄の特質とその一断面を浮き彫りにできればと思う。そのため、あえて経営陣・管理者の言葉や従業員の考え方の断片をとりあげることになった。

量的には、壺田修・稲次国利体制の時期が膨らみすぎたであろうが、トップの経営指針や入社式におけるメッセージ、そして重大事故

後の社内教育、「人づくり」また職場の安全などにも言及することにした。近鉄も同様だが、南海は会社にとって記念すべき日の儀式を重んじているので、この点にも配慮した点がある。さらに、経営陣の史的点描にも心がけた一面があるだろう。

一、第11代小原英一社長時代の史的点描

一九五〇年十一月二十八日に追放の解けた小原英一が第11代社長に就任する。就任にあたり、「俱に手を携えて」と呼びかけた。小原の略歴や考え方がよく窺えるので、長文をいとわず引用しておく。⁽¹⁾

既に御承知の通り、私は旧南海鉄道に職を奉じて十年の歲月を送り、続いて関西急行と合併し近畿日本鉄道となりてよりまた数年その社に在つて及ばずながら努力いたして参つたものであります。その後故あつて職を退きましたが、前後十数年の星霜をひたすら社業に捧げた私にとりましては、忘れようにも忘れ得ないこの南海であります。

隠退の数年間も、居を南海沿線に置く私としましては、南海が蒙れる戦災の痛ましさにひそかに胸を傷め、その後前社長の不屈の闘魂と全従業員諸君の献身的努力によつて、さすが満身創痕の南海も、年と共に次第に復興の姿を示して来たのを見ては、恰も我が事の如き喜をひそかに覚えてきたのであります。しかるにこの度図らずもその南海に復帰するの運命に至りましたことは、実に感慨無量であります。(中略)

顧りみますれば、学窓を去つて直ちに鉄道界に入りました私は、爾来その畑一筋にこの生涯を送つて参つたので、私の鉄道生活は、もはや四十年近いわけであります。その私の体験におきましては、鉄道事業は(勿論他の事業においてもそうでありましょうが)特に上下左右の協調を第一とするものだと思つておられます。

終戦この方が国は、あらゆる面に急激な変転を生じ、しかもその激変の中にあえいでおりますが、(中略)苟くも職を鉄道に奉ずる我々といたしましては、鉄道が一国産業の動脈であり、社

会の公器であることを常に念頭に持して、最も慎重でなければならぬと存するのであります。仮りにも一端の風潮に迷ひ軽薄の言説に動揺して、鉄道本来の使命を忘却するようなことは断じてあつてはならないのであります。しかしてその使命を果し、その興隆を図るには、何と申しても、全従業員相互が理解を深め縦横の連絡協調を措いて他にないと確信するのであります。

私のこの考えを、若し旧しとさるゝ向があるならば、それは思はざるの甚しきものではないでしょうか。列車の運行、変電所の業務、乃至は工場、保線の作業等々これらが互に緊密に一貫してこそ、そこにはじめて鉄道の円滑なる運営が実現するのであつて、この関連を緊密にするには、唯々上下左右の協調あるのみと信じて疑いません。事業をブチ壊し、混乱を願つものならばいざ知らず苟くも鉄道の使命に顧りみて国家社会の進運に寄与し、ひいてはわが南海の復興、隆替を望むにおいては、ひたすら是等の協調を第一義とすべきであると存するのであります。

なお、もう一つ申し上げたいことは、最近の南海は、各方面に事業の手を伸ばしており、直系、傍系の社がいろいろ出ておりますがこれらを平たくたとえるならば、本家と分家とでもいふまじょうか、こもとは同一で唯違つた場所と形でいろいろ事業を営んでいくわけでありますが、こうなつて参りますと、私は、その本家と分家の間においても、互に理解を持ち合い、お互に連絡を密にして、共々に発展してゆくことを、常に考えねばならぬと存

ずるのであります。かりに本家だけが栄えても分家が貧乏しては、結局共倒れであります。いわゆる多角経営においては、夫々の面において互に相助け、共に栄えることを計らねば、全体として総合的成果を期することは至難であります。

結局一つに煎じつめれば、以上私の申上りましたことは協調の一語に盡きるのでありますが、これは一つの家庭にあつても、一つの会社にあつても、或は一つの国家社会にあつても、繁栄進歩の根元であり、平和の基調であると存じます。

十餘年の歳月を捧げた南海に、十数年の知己吉村君のあとにはからずも推された私にとつて、願うはたゞ南海復興の一事であります。今後私は諸君と共に、ひたすら南海愛の一念に燃えつゝ復興に懸命の努力を捧げ、前途なお幾多の困難と闘つて諸君と共に往年の大南海実現に邁進し、その日を迎えて諸君と共にその喜を分かちあいたい。その為には私は、この一身を南海の礎石の一つとして埋めたい。これのみが私の唯一の念願であります。懐かしの六千従業員諸君よ、俱に手を携えて愛する南海の為に、懸命に働くことではないか。

南海新発足六周年記念を迎えるにあたり、会社の方針を簡潔に表現する標語を募集していたが、応募総数八、八五八篇の多数に達し、会社側は「社員諸君の熱烈な愛社精神の現われと御同慶にたえません」と受け止めた。審査の結果、「いつも乗りよい明るい南海」と決定し

た。²⁾

南海新発足六周年記念式典は、一九五三年六月一日午前十時から各重役、部課長、現場長主任等多数参列し、本社七階集會場で挙行された。小原英一社長は、挨拶の一節で「幾多の先輩が孜孜宮々として培われた礎石をより強固ならしめると共に公共事業の使命に鑑み、各自が各々その本文を尽くし大南海再建のため挙社一致一層努力されんことを熱望して已みません」と述べた。そして懸賞募集で選定された標語について、「どうか諸君はこの標語の示す基本方針を身につけて一層精勵される様希望致します。」と強調した。³⁾

南海新発足五周年記念事業として、高野山奥の院に近い公園墓地に重役、社員物故者供養塔の建設を進めていたが、このほど完成、六月十二日午後一時から供養塔開眼法要が営まれた。高野山管長以下多数住職、吉村前社長夫人ほか遺族、全重役、部課長、労組代表、一般参列者が参集、式の初めに小原社長の手で、十数箇の靈名板が供養塔に納められた。この銅板には、「遠く当社創立以来在職中に他界せられた方々の靈名が刻まれている」のである。ついで導師の開眼文が厳かに捧げられ、小原社長が後述の如く追悼文を読み上げた。そして参列者が心をこめて焼香を行った。最後に、社長の挨拶に続いて、「高野山宗務総長は、会社が供養塔を建設した美拳を称賛して所感を述べられ、かくて式は厳肅盛大に、とゞこおりなく終わった⁴⁾。追悼文は、次のとおりである。⁵⁾

追悼文

風薫る新緑の候、当社新発足六周年を迎えるに当り、霊場高野山奥の院の浄域に、南海電気鉄道株式会社物故重役並びに社員供養塔を建立し、当社創立以来在職中物故せられた、吉村社長外重役社員の霊を祀り、高野山管長貌下を始め、一山の竜象多数の御出仕を請い、こゝに盛大なる開眼の法要を厳修するに至りましたことは、私の洵に感激に堪えないところであります。

顧みまするに、物故者諸氏は嘗て、在職中社の枢機に参画せられ、或はその職域において協力一致凡ゆる困難を克服して、業務の発展と社運の隆昌に尽力せられ、今日の南海の基礎を築かれたのであります。その遺された偉大なる功績に対し、衷心より讃仰と感謝の誠を捧げるものであります。

特に、我が社は戦禍による、甚大なる被害と再度の風水害に遭遇しましたが、先輩諸氏の不撓不屈の精神を継承して、挙社一致その復興に邁進した結果、略戦前の状態に復することができました。

これ偏えに、諸氏の御霊の御加護によるものと感銘にたえない所であります。

今こゝに香煙縷々として立ちのぼるを見、梵唄の声節々たるを聴き、あたら極楽浄土にあるの感を覚え、諸氏の温容髣髴として眼前に浮び、追慕の情切なるものがあります。

冀くば諸氏の御霊私達の微衷を諒とせられ、永久に安養の浄土にあって、吾が社の隆昌と発展を護持し給わらんことを。

一言無辞を列ねて追悼の言葉と致します。

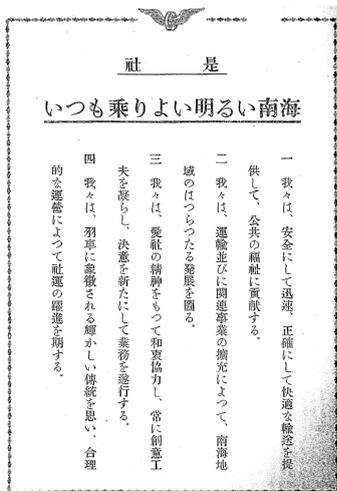
昭和二十八年六月十二日

南海電気鉄道株式会社

社長 小原 英一

一九五二年に、ほぼ戦災復旧工事も一段落し、社内にも将来の発展を期する機運が盛り上がってきた。その機会をとらえて、五三年十一月十一日午前十時から社是宣明式が本社七階集会場で全重役、各部課長、現場代表が参集して挙行された。小原社長は、さきに標語を募集することによつて、「会社の方針が従業員に周知徹底することを期待したのであります。我々は、今回更に社是を制定し、会社の方針を宣明せんとするものであります。」と述べた。社是は、次の四項目からなる。⁶⁾

小原社長は「我々は、この社是を通じて、会社の方針が従業員一人



一人の考え方に浸透し、消化され、有機的な組織のもと、各人の相違と決意が実践されることによって、公共の福祉に貢献することができると共に、会社の繁栄を期し得るものであると信じるものであります。」とコメントした。これに承えて、藤谷総務部長が力強く宣誓した。

宣 誓

今回会社の方針が宣明されました。

我々はこの方針の経緯及び主旨をよく了解し、我々の創意と決意を自ら実践すると共に、その実践を通じて所属従業員に浸透消化することに努力し、社長以下清新な社風に統一された組織のもと、全従業員の一致協力によって公共の福祉に貢献すると共に会社の繁栄を期することを誓います。

昭和二十八年十一月十一日

南海電気鉄道株式会社

総務局 総務部長

藤 谷 昂 二

一九五六年物故重役社員慰霊祭にふれておくと、六月十一日午前十時から高野山真言宗々務総長、大僧正のもとに大阪球場内文化会館公演場で挙行された。新霊28柱の霊名板は高野山の会社供養塔に合祀された。儀式には遺族、会社幹部約一五〇名が参列し、小原社長（代壺

田専務）追悼の辞が朗読された。十一時半厳肅裡に無事終了、慰霊文は、次のとおりであった。

慰霊文

本日こゝに高野山金剛峰寺前田大僧正貌下導師のもとに、当社物故重役並びに社員千七百九十名の方々の慰霊祭を行うに当りまして、在天の御霊に申し上げます。

皆様方は、在世中或は会社の枢機に参画し、或いは担当職域において、公益事業の使命達成のため、日夜刻苦精励、よく業務に献身されて、社運の発展隆昌に多大の貢献を致され今日の社礎を築かれ、私達後進への垂範を示し給ったのであります。

しかしながら、その御活躍途上において、凶らずも職に殉ぜられ、或いは病魔におそわれ、又は不慮の災害に遭遇され、忽然と不帰の客となられ、今こゝに幽明そのところを異にして相見ゆることとなつたのであります。

運命のしからしむるところとは申せ、この厳しいさだめに哀切の情、切々と肺腑にしみ、暗涙にむせび只々哀悼のほかありません。

私達は今御霊前に皆様方の御足跡を偲び御遺訓を体し、思いを新にして一致協力、精根を傾注して大南海実現のため邁進し、御遺志に応える覚悟でございます。

冀くば在天の御霊、私達の微衷を涼とせられ、浄土聖域にあつ

て社運の隆昌と発展のため、御加護善導し給わらんことをお祈り申し上げます。

一言無辞を列ねて追悼の言葉と致します。

昭和三十一年六月十一日

南海電気鉄道株式会社

社長 小原英一

一九五五年十二月二七日に開通七〇周年を迎えた南海は、その記念事業として、四国航路の開設、みさき公園、南海会館の建設の三大事業を計画し、五六年に四国航路を開業、残る二つも五七年に完成、社業躍進の基礎を形成した。傍系会社の数も増え、五七年十月には、社史『南海七十年のあゆみ』を発刊、「序」で社長小原英一は「三事業は将来運輸事業の発展を培養促進する基盤となり、これにより沿線の開発は一段と飛躍すること存じます。」と述べている。⁸⁾七〇周年記念祝賀式は華やかに行われた。

しかし、五八年一月二六日、冬の強風下、沼島沖で南海汽船の南海丸（小松島―和歌山間の紀阿航路定期船）の沈没事故が発生、乗船者一六七人（乗客一三九人、船員二八人）が遭難した。就任日が浅い南海汽船社長宇都宮綱郎、親会社の南海電鉄社長の小原英一の心痛は大きかった。事故後約二カ月間運航休止、一時旅客量は減少したが、船舶の大型化（五〇〇トン級から一、二〇〇トン級へ）等により安全運行を確保、そして安全・快適な輸送を果たすため、輸送力の増強、ス

ピードアップ、サービスの向上に努めた。

積極策に転じた結果、南海四国ラインは、四国連絡の大幹線に成長していった。⁹⁾小原英一の人柄や業績などは、次項で再びふれることにしたい。

二、小原会長・第12代壺田修社長へ

(1) 壺田修社長の経営指針と「伸ばせ南海」

一九五九年六月、小原英一は病気のため社長を辞し会長となり、代表取締役を辞任した。後任は副社長の壺田修が昇格し、専務の稲次国利が副社長に就任した。後述の現場従業員との座談会で、「私が社長に就任しました時に会社の経営方針として、堅実にして暫新、かつ積極的な経営方針でやって行きたいと強調した次第で、その堅実、暫新で積極的な経営といいますが、これを一人や二人でいくら頑張ってみてもできないことで何としても、会社全体が一致協力して仕事に当たってこそ、はじめて達成できるものですから、その点で特に関心を持っていたんですが、巡視（職場巡視―引用者）させてもらって私は皆さんが、非常に熱心に一生懸命やってくださっているのを目のあたりみて、これなら必ず自分の考えは実施できる。これで南海も私鉄の王者になってやって行けるという確信をもつことができて感謝しているわけです。」と語った。¹⁰⁾

壺田社長の経営指針「伸ばせ南海」というスローガンに関連して、

社長（田辺総務局長・中尾勤労部長も出席）を囲んで、現場従業員との座談会（一九六〇年新春放談、司会は寺田厚生課長）を開いた。壺田社長は「社是を作った時も運輸並びに関連事業の拡充によって南海地域の発らつたる発展を期すると云う一条を入れたのでありますが、その南海地域という字句の意味は、うちの沿線だけでなく南紀や四国あるいは淡路方面まで包含したものを考えていたのでありまして、数年前から南紀対策委員会を作り、いろいろな計画を樹て順次これを実行してきたのであります。交通業者は交通輸送というものと、これに関連した観光事業というものを結びつけて考えてゆかないとだめなんです、交通事業がよくなれば観光事業がよくなり、観光事業がよくなれば交通事業もよくなるものです」と語った¹⁾。

壺田社長は「伸ばせ南海」というスローガンを掲げて、総合的多角経営をめざすことになるが、この点は後述することにし、まず五九年九月に始まる社内誌『親和』にふれておくと、発行所は「南海電鉄勤労部厚生課」、投稿先は「厚生課『親和』編集係」となっている。

壺田社長は、社内誌刊行にあたり「発刊によせて²⁾」と題して次のように述べ、吉村茂社長以来の理念を継承した。

このたび、新しい構想のもとに、社内誌「親和」を発行することになりましたので、一言発刊の辞を申し述べます。

一般経済界は、堅調な経過をたどっているとはいえず、競争はますますきびしさを加え、企業が順調な発展をつづけることはな

なか容易ではありません。

かような時勢に対処するためには、私たちは、たえず遠大な企業経営の見通しをたて、秩序正しくこれを具体化してまいらなければならぬのであります。が、（中略）平素から、適正な人間関係の形成に努めることによって培かわれるのであります。

即ち、これがためには、企業に關与するおのの人が、各自の職域のいかに問わず、業務を処理するにあたって、上下、左右に意思の疎通を十分に図りながら、つねに相協力して、職責が全うできるように致さなければならぬのであります。しかもこれを一層効果あらしめるためには、明朗かつ清新な社風を育成することが先決問題となるのであります。これがよく実現されてこそ、はじめて、日々の業務は精彩豊かな活気にみちたものになり業績の向上は火を見るよりもあきらかであるつかと存じます。

今回の社内誌「親和」の発刊は、これを媒介として、まさしく社内融和の促進に資することにその意義を認めることができるのであります。

どうか、皆さんはその思うところをきたんなく表明され、真に、皆さんに愛され、親しまれる社内誌「親和」となることを期待してやみません。

一九六〇年三月には、岡田意一取締役の悲報があり、三月十四日壺田修社長が葬儀委員長をつとめ、厳かに告別式が行われた。生前の功

績を讃える名士が多数参集され、参列者は後を立たずその人徳の偉大さが偲ばれたと伝えられる。壺田社長の追悼文は、次の通りであった。⁽¹⁾

故岡田取締役を悼む

社長 壺田 修

かねて病氣療養中でありました岡田取締役が、病勢あらたまり、去る三月十三日長逝いたされました。まことに愛惜の情禁じえないものがあります。

岡田さんは、大正十三年鉄道省監督局長を最後として南海鉄道に招へいせられ専務取締役を経て昭和六年には社長にご就任、同八年十月後進に譲られて辞任され、引き続き九年三月まで取締役として活躍されたのであります。この間、南大阪の発展と将来の交通需要の要請に應えるため、まず大正十四年には天下茶屋・粉浜間の複々線、昭和六年には粉浜・住吉公園間の複々線、天王寺支線の複線工事をそれぞれ完成、更に都市交通のふくそう化に伴う高速度運転と運転保安上の要請から難波・天下茶屋間の高架式複々線工事を計画されるとともに、同四年近代的なターミナル・ビルディング南海ヒルの建設に着手、七年七月にはしゅん功を見たのであります。また、高野線の開発に意を用いられ、高野山参詣客の利便をはかるため、大正十三年から十四年にかけて橋本・高野下間を開通させるとともに、大正十四年三月に高野下・

高野山間に営業区間を有する高野山電気鉄道を設立して、その社長にご就任、昭和五年全区間の工事の完成をみてご退任されたのであります。

かくのごとく、ご在任中は、ひたすら社業の進展のため心血を注がれ、当社の営業基盤の礎を築かれたのでありまして、ご功績は当社の歴史の上に、さんとして輝くものであります。

戦後、当社が新発足するや監査役として迎えられ、二七年には取締役にご就任、当社は戦災による甚大な被害を蒙りあまつさえ、数次にわたる風水害の惨禍をうけましたが、これが復興に取締役会の一員として参画され、かつその復興をみるや運輸本業及び関連事業の拡充、育成のため豊富なる経験と高邁なる識見をもつて重役陣の長老として、指導的役割を果たされたのでありまして、当社が現在一大躍進期を迎えるに当って、さきに小原会長を失い、今また岡田さんを亡くしたことは痛恨の極みであります。

私どもは、故人のご遺徳を肝に銘じて社運の隆盛のため社を挙げて邁進し、ご意志におこたえすることをお誓い申し上げる次第でございます。

このたび、ご生前のご功績に対し勲四等旭日小授章の叙勲のご沙汰を賜りましたことは、まことに光栄に存するのでございます。

ここに謹んでご冥福をお祈り申し上げます。

一九六〇年三月一日から一〇日まで、稲次国利副社長の陣頭指揮で「服務規律確立旬間」が実施された。旬間中の三月七日、現場従業員たちを親しく激励したいと希望して難波駅ほか各所を回って歩いた。当日は、増田経理局長・田辺総務局長・上西営業局長・高橋自動車局長も同行した。

その結果、「厳正な執務と整理整頓された職場に非常な感銘を覚え、ました。ご承知のとおり本年の当社の目標は、年頭の社長のご声明にもありましたように『伸ばせ南海』を目標といたしております。この運動の本旨は、自然にのびてゆくのを期待することなく、積極的に事業を伸ばしてゆくことはもちろん内部的にもその充実をはかることでもあります。このたびの服務規律確立旬間実施はいうまでもなくこの後も職場規律を確立してその成果を十分挙げていただくことを期待しております。」と語った。⁽¹⁴⁾『親和』〈編集室の窓から〉は、次のように的確なコメントをした。⁽¹⁵⁾

▽服務規律確立旬間が設けられりっぱにその成果をおさめて終了しました。規律正しい職場、厳正な執務、正しい服装、整理整頓が行き届いているのは各職場をこの旬間中に激励して歩かれた副社長も「深く感銘した」と褒められました。しかし旬間が終わればまたもとどおりということになりました。しかし旬間が終われば習慣はすぐにつきやすいものです。だが良い習慣も続けてゆけばはじめは苦痛に感じることも習慣になればやめるとそれがまた物

足りなくなりむしろ苦痛になるものです。規律正しい生活をしていれば健康を害することはありません。何ごともだらしなく、規律の乱れた職場では能率が上がるわけはなく、災害や事故も続発するでしょう。その上みだ目にも不愉快なものです。「服務規律確立旬間」実施中にみんなが気持よく働ける「明かるい南海」にふさわしい職場になったのですからこの良い習慣を育てあげて別に旬間を設ける必要がなくなるくらいにしたいものです。そうなれば社長が年頭に発表された「伸ばせ南海」運動も単なる合言葉だけに終らざりっぱに実現し、乗客の皆さんから愛される南海電車として伸張発展できるのではないのでしょうか。

二年前の社長を囲んでの座談会に続いて、「伸ばせ南海」運動を振り返つての座談会の概要が『親和』発刊2周年・和歌山電気軌道合併記念特集号に載っている。⁽¹⁶⁾ 司会は田中企画部長、主催は森田勤労部長、出席者は壺田社長、藤谷専務、田辺常務、久保常務（東京大学経済学部卒業、鉄道省大臣官房勤務を振り出しに鉄道畑を歩み、日本国有鉄道経理局長、同常務理事などを歴任、退職時（一九六一年五月）は関西支社長、同月南海常務取締役として迎えられる）、熊野交通川合専務、ホテルパシフィック野上常務、南海不動産中尾常務、南海バス木岡専務、新和歌遊園垂井専務であった。

第一線の責任者は、苦心談を含め各地区別の推移・現状・将来計画を語り、本社側と話し合った。座談会は長時間に及んだ。壺田社長は

「皆さま方、今日までよく『伸ばせ南海』の目標に向って、大いに努力をして下さいまして、この基盤ができたということは、誠に感激にたえないところでして」と謝意を述べた。二年間で量的な面では一定の基盤確立をみたものの、質的な面では体質改善、経営の合理化などを図り、業績の向上に結びつけるという課題があったことは否めない。むすびの言葉として、壺田社長は「充たせ南海」とでもいうか、
 「充実させ南海」とでもいいますか、そのようなことでおのの事業を堅実に、(中略)いわゆる質的に重点をおいた『伸ばせ南海』ということで進んでいただければと考える次第でございます。(中略)大南海を築きあげていくよう、特にお願する次第でございます。」と力説した。¹⁸⁾

「伸ばせ南海」を合言葉とした運動にあたって、懸賞付作品募集を行っている。予想以上の多数の社員や家族から応募があり、係では整理に汗だくでしたという。委員会が一点一点を慎重にしなければならず、発表延期のおわびを出すことになった。戦後新発足から満13周年にあたる「十三周年記念式」で発表された。永年勤続25年の二〇人、優良社員180人が表彰を受け、その後で懸賞作品入賞者代表15人が社長から栄ある賞状を受けた。十五部門のうち、論文の部では平松法(勤労部労務課)「当社企業伸展方策について」が二等であった。二等は労務課、堺東列車区の各一人であった。他の部門を示すと、ポスター、絵画、漫画、随筆・随想、小説、写真、短歌、俳句、川柳、詩、書道、主婦の作品(作文・書道)、家族の作品、子弟の作品(作

文・図画・習字)に分かれていた。一等のない部門もあり、書道の部は全員入選となっていた。二等は計35人であった。入賞作品の一部は、社内誌に紹介されている。¹⁹⁾記念式典では、最後に一同社は朗読、社歌斉唱、万歳三唱して幕を閉じた。

編集部では『親和』がどう読まれているか、読者調査を実施している。調査は約30人に一人の見当で依頼して二〇〇人の読者を対象としたもので、回答率は六〇%。まずまずの成績で、これでおおむね読者の代表的な意見が寄せられたとみてさしつかえないだろう、としている。簡単にいくつかの調査結果を紹介しておこう。²⁰⁾

(1)あなたは社内誌「親和」をよんでいますか―全部よむ六四・二%、ところどころをよむ三五・〇%で、予想をはるかに上回る高率であり、編集にたずさわる私たちは責任の重さをひしひしと感じたとという。(2)どこでよみますか―家庭がトップ、次いで会社、一番少ないのは通勤の車内となっている。それに関連する他の質問では、「親和」を家に持って帰る人が九〇%を超えていた。(3)家族の方はよみますか―全部読んでいる二四・二%、ところどころよんでいる六二・五%で、社員のみならず家族の人たちにも愛読されていることが窺える。(4)興味ある記事は―トップ記事が最高の八一・五%、家庭記事も意外と多い。家庭記事は家族で喜ばれる記事の首位であった。トップ記事は「社員の大半の人が会社の経営方針や、新しい事業計画などに深い関心をよせ、その動向に注目していることをはっきり表しています」と見ている。これに関連する他の質問、「何によって会社

の動きをよく知りますか」では「親和」がトップ、次いで社報であった。そして、別の質問では大部分の人が「親和」によって会社への理解が深まったとの調査結果が出ており、編集者は「非常によろこばしい結果です」とコメントしている。(5)希望事項については、散発的で特化したものは見当たらない。多様な希望が並んでいる状況であった。なお「親和」の保存については、創刊号で呼びかけたこともあり、九〇%近くが実行していた。

常務取締役田辺勇は、『親和』発刊三年を迎えてと題してエールを送っている⁽²¹⁾。結論部分を引用すると、「こうした会社の躍進期に際し、その根本であるべき、社内融和の促進と相互信頼関係樹立の立役者として『親和』に期待するところは非常に大きなものがあります。即ち、会社の経営方針、ならびに事業計画を発表し、従業員の一人一人にその真意を理解していただき、会社の進路を正確に把握、自己の職場と会社全体との関係をよく認識し、業務に対して工夫、研究して、業務能率の向上に努め、あるいは各職場を紹介することによって、他の職場に対する理解を深め、また経営者と従業員ばかりでなく、そのご家族の方々とともに、日常業務、身辺の問題や人生の問題、あるいは趣味について等、遠慮ない意見の交換をなし、親睦を図り、その関係をより緊密に保ち、社内に明るくよい関係を醸成することによって、豊かな職場生活、あるいは日常生活の実現が可能となるのであります。編集者におかれましても、読者のご支援を仰ぎつつ、苦心と研究を重ね、魅力ある斬新な企画で誌面をかざり、親しま

れ、読まれる「親和」へ一層の努力を払われ、そのすこやかな発展を切望して已まない次第であります。」と述べた。

勤労部長森田正基は、『親和』の発展に寄せてと題して、こう述べる⁽²²⁾。「私達は社長が創刊の辞に述べられました『親和』が社内融和の促進に資すると共に、一方、経営のおかれている事実とその事実即した具体的経営方針ならびに現に経営が実施中、又は実現を企図している諸施策や一般の社会的関心事について、われわれ全従業員にコミニケートすることを親和編集のモットーといたしまして、愛され親しまれる社内誌とするように努力してまいりましたのであります。」と。そして、「親和」の歩みを若干の具体例をあげて回顧し、最後に「社内の融和弘報を主目的とした記事を通じて南海の企業が極く自然のうちに理解されることは実によろこばしいことでありまして、『沿線の町』や『沿線とところどころ』に紹介される南海地域の開発がスムーズに実現されていくことは心強い限りであります。こうしたことをよくご認識頂いて皆さんが気軽に心の憩いを求める場所として、あるいは自分のよろこびを伝える手段として『親和』をご利用下さることを希望して攔筆することに致します。」という。

一九六一年十一月の南海と和歌山電気軌道の合併に際して、壺田修社長は「最近における業界のか烈なるすう勢に対処して社業百年の大計を実あらしめるために、緊密なる友好関係を保持してきた両社が、相協調して推進してまいった画期的な一大施策なのであり、これによって南海の勢力圏は著しく拡大され、(中略)大南海地域の総合開

発事業に多大の成果をもたらすものと確信したものでありまして、南海の躍進史上画期的な盛事ともいうべく、まことに「同慶にたえない次第でございます。(中略)従業員諸君は、現下の客観情勢を的確には握するとともに、当社の直面している現実を正視して、去就あやまることなく、とくに合併の趣旨を充分に認識して、全従業員が公然一体となって人の和に努め、和衷協力、もって融和の美を十二分に發揮して、相たづさえて業務に精励され、伝統ある羽車のマークのもとに「伸ばせ南海」を合言葉として、わが南海躍進のため今後ともなお一層奮闘されんことを切望してやみません。」と述べた。⁽²³⁾

(2) 小原会長の人柄と事績

かねて療養中の小原会長は、薬石効なく、一九五九年二月二日に永眠された。この間、南海会館、大阪スタジアムの各取締役会長、日航相談役、白浜急行バス取締役などを兼務した。新聞は二四日密葬の後、二八日午後一時から阿倍野新斎場で葬儀、同三時から告別式を行う、と報じた。南海電鉄、大阪スタジアム、南海会館の合同社葬が執り行われたのである。⁽²⁴⁾

社内誌『親和』(一九六〇年二月号)は、故小原会長を偲ぶ特集記事を掲載している。次に故会長を偲ぶ壺田社長の追悼文および友人三人の思い出を紹介しておこう。⁽²⁵⁾

小原会長を悼む

私達は、会長の長逝の悲しき別離に逢い、哀惜の情、ひとしおなるを覚え、全く悲嘆にくれる思いでございます。

顧りみますれば、会長は、昭和九年七月、官界にわかれをつげて南海鉄道に入社されるや直ちに運輸部長の要職をご担任、事業、取締役支配人として、あるいは専務取締役として、経営の枢機に参画されたのであります。その後昭和十九年、戦雲急を告ぐるとき時局の趨勢と当局の懇懇に依りて関西急行鉄道と合併して近畿日本鉄道を創設され、その副社長として交通事業の使命遂行に邁進されたのであります。

しかしながら、旧南海鉄道線は私鉄最大の戦禍を蒙り満身創痍言語に絶する惨憺たる形状を呈するに至ったのであります。これが復旧に全力を傾注してまいられたのでございますが、たまたま財界人追放により退陣されるのよぎなきに至られたのであります。しかるに、昭和二十五年九月吉村社長が南海復興半ばにして他界されるや、南海再興の重責を負って社長に就任されたのであります。私達は卓越せる手腕と経験豊かな会長の復帰をえて、士気頓昂欣喜雀躍としてお迎え申したのでございます。

会長ご在任中のご活躍ご功績は枚挙にいとまなく、真に南海中興の土にふさわしい業績を挙げられたのでございます。ご就任当初は、甚大なる戦災の復旧に加うる累次にわたる風水害など、八

方困苦のただ中にありましたが、常に慈父の如く愛情をもって私達に接せられ、冷静沈着事に動することなく、事態の推移を適確に判断し、諸施策を実施され、この難局をみごとに克服して、今日の南海を見るに至ったのでありまして、そのご尽瘁に對しましては、只々敬服の一語につきるのでございます。

さらに南海創業七十周年記念事業として紀阿航路の開設、みさき公園の開園、南海会館の建設という画期的な三大事業を完遂し、社業の躍進に一転期を画されたのであります。

これら事業は、社業の伸長と南海地域における経済文化の向上発展をもたらし、わが南海の社礎を盤石の重きに築きあげられたのでありまして、これひとえに会長の周到なる洞察力と旺盛なる活動力の発露に外ならないのであります。

また、会長はことにスポーツにおいても造詣すこぶる深く、大阪スタヂアムの社長としてあるいは会長として業績の向上に日夜尽力され、今日の隆昌に導かれるとともに、南海ホークス生みの親、育ての親として終始変わらざる愛情を傾倒されて、今日のホークスを大成されたのであります。

さらに南海会館の初代会長として、その多角経営の実を挙げるべく英知を傾けられ、はやくも順調な発展をつるに至らしめたのであります。

その他関連各事業にわたつてのご実績はきわめて多岐多彩、今や大南海としての総合的一大躍進が期待せらるべきときに当り、

ご病気のため昨年六月社長を辞し、会長として、私達後進の指導にあたられることになりましたが、病勢あらたまらず薬石効なく、遂に十二月二十二日永眠されたのであります。

憶えば尊い一生をわが交通業界の発展に捧げられたのでありまして、その卓越せる識見と高まいなるご人格を偲びますとき、哀惜の情禁じえないのであります。

このたびは、会長ご生前のご功績に對し、勲三等の追賜のご沙汰を賜りましたことは、故人をはじめご一家、ご一門の榮譽は勿論、私達社を挙げて誠に光栄に存する次第でございます。

私達は、会長のご遺徳を肝に銘じて、社運の発展のため一致協力業務に邁進いたし、ご遺志にこたえ奉る覚悟でございます。

冀くば、在天の御霊、何卒私達の微衷を諒とせられ、安らかにご永眠下さいますよう心からご冥福をお祈り申し上げますとともに、浄土聖域あつて社運の隆昌と安泰のため、加護善導賜りますよう、ひたすらお祈り申し上げます。

畏友を衷つて

滝 脇 宏 光

顧みれば小原君との交友は私も共に東大を出て鉄道院に入った頃からですからもう四十五年にもなります。その頃から温厚篤実な地味な人でしたが時によると闘志をわかす人で私は常に畏敬の念を以て接しておりました。鉄道の大先輩八田嘉明先生なども小原君は良い人柄のかたですと常に賞讃されておられました。と

かくするうちに小原君は運輸系統なので地方に出られるし私は貴族院に出ましたので頻繁に会う機会を失いましたが、小原君も私も追放に会い、私が大阪の方の仕事に関係するようになり小原君は昔に変わらぬ友情を以て公私共何のわだかまりもなく実に親身に面倒を見てくれましたのは感謝に堪えない次第であります。思えば三十三年の小雨降る或る日小原君と二人で中食をしていると突然「滝脇君、私の下腹部に何かのかたまりができて非常に疲れる。もう永くないと思う」といいますので私はそんな弱気を出すものぢやない、たとえ癌だとしても早ければ心配する事はないよと云いますと自覚症状が出る様ぢや駄目だよと云いましたがこんな結果になるとは神ならぬ身の誰も夢想だにしませんでした。誠に残念でたまりません。畏友小原君を喪い断腸の思いをいたしております。

「ご冥福をお祈りして筆をおきます。」

(大阪競艇施設株式会社社長)

平凡な達人

砂田治雄

小原さんは非常に温厚で地味な人柄で常に中庸の道を歩むごく平凡なかたでしたから一言で云えば平凡な達人であったと申せましょう。追放になって逆境にあるときも、社長になって順調なときにも、終始変ることなく淡々とした態度で少しも物事に動じない太っ腹なところのある人でした。近鉄の副社長当時の種田社長

が「自分が倒れたら後は小原君にやってもらいたい」とよく云われておりました。南海が分離されるときも種田さんが「小原君を社長にと」「推されたが「私より吉村君に就任してもらおうべきだ」と極力辞退され、吉村さんの社長在任中、変わらぬ友情と熱意をもつて協力を惜しまず分離後の多難な状況の中にあつてこの得難いコンビで日夜傾注された努力が今日の南海の隆盛をみた原動力になつたと思えます。小原さんは私生活では非常に人生をエンジョイすることのうまい人でした。ホークス生みの親だけあつて野球が大好きで選手のことなど他球団に到るまで実にくわしく、勝率やゲーム差も、何勝すれば何ゲーム離すとか、優勝できるとかいつも話され、ホークスの負けた日などご気嫌が悪く閉口したこともありました。また吉村さんの陸釣りに対し小原さんは海釣りの名人でよく小島や加太に行かれました。麻雀がまたお得意でよくお付き合いしたものです。ホークスも勝ち麻雀も勝つたときなどは実の上機嫌で算盤をだし「僕は貨物掛をやったから算盤はうまいよ」といつて各人の得点の精算役を必ずされました。小原さんが亡くなって、しきりにあれこれ生前のことが思いだされ涙を禁じ得ないものでございます。在天の英霊の安らかならんことを祈ります。

(熊野交通株式会社社長)

小原さんの思い出

味 村 亨（南海の元取締役―引用者）

（日本触媒化学工業株式会社社長）

小原さんが鉄道省（現在の運輸省）をやめて南海鉄道の運輸部長として赴任された時には私はその下で貨物課長であつたし爾来小原さんの直ぐ下で仕事をした関係で随分親しくしてもらつた。元来が温厚な人柄であり従而社内内の潤滑油的存在であつたが時には思い切つた事もした。昨年日本シリーズで優勝した南海ホークスを創立したのも故人だつたが現在でこそプロ野球に対しては全社的に興味も持つておることであろうし応援もしておられる様だがその頃は社内にも相当の反感があつて私の部下であつた新鋭の課長連中の中にも重役は勝手な事をする（小原さん当時確か取締役支配人だつた）と私のところへ憤慨して来たので機会に小原さんにその話をする。「味村君今にいいものができて皆喜ぶ様になるよ」と自信たつぷりな笑を漏された事があつた。私の友人で現大蔵大臣である佐藤栄作君なども私鉄業界では小原さんは別格だと昔同君が鉄道省時代に小原さんの下で勤めていた時のこと語つて親しくしていた事を思い出して故人の人徳には更めて感心した事ではある。現在でも南海電鉄の囑託をしていると思うが本村義治と言う老人に対する三十年にも及ぶ長い間の友情などは到底私などの真似の出来ない点だと思つている。

壺田社長、稲次副社長を頂点とした南海電鉄の今後の運営のよき調整役としての小原氏をなくした事はかえすがえすも惜しい事ではある。

このほか、南海ホークス育ての親、小原会長への思い出を蔭山和夫・岡本伊佐美・野村克也・中谷信夫・堀井数男・柚木進・松本勇がそれぞれ語つている。全員会長への感謝の念を表するとともに、日本選手権に初優勝の報告ができてよかったと語る。ただご病気のためリードをこ一緒できなかったことが残念です、というのが散見される。選手にも親しみを持たれていたことがよくわかる。

(3) 「伸ばせ南海」の展開と課題

「伸ばせ南海」の進展に話を戻すと、壺田修社長は一九六二年初春のメッセージで、この年がかなり重要な転機になると予想する一方、大南海圏の形成が一応の布石を得た状況を、こつ述べている。²⁶

まず白浜地区では白浜急行バス、白浜自動車（タクシー）、白浜ロープウェイ等、交通網の確保拡充につとめるとともに、ホテルパシフィックを経営し、南海不動産株式会社による景勝地の開発計画を実施中であり、勝浦においては、熊野交通株式会社を督励指導して当地の観光事業を強力に推進するほか、中之島全島の開発事業にも力をいたし、さらに御坊地区でも南海バス株式会社経営参加して中紀一円の開発に着手し、和歌山地区では、さる十一月一日をもって和歌山電気軌道株式会社を合併して当社経営

圏の中軸的拠点を掌握して将来の躍進にそなえたのであります。

さらに四国地方においては、四国東北部一帯に巨大なバス網を擁する徳島バス株式会社の経営にも参画して、今や時代の脚光をあびつつある四国開発史に新しいページを開き、加うるに關係会社である大阪湾航送船株式会社による深日、淡路島間フェリーボートの就航と、大阪または南紀と四国を直結する紀阿航路の拡充とは、連絡列車の増強とも相まって、当地帯の交通ならびに観光事業の推進に格段の意義を有するものと存ぜられるのであります。

他方、輸送面においては、運輸諸施設の改良、車両の更新、増備、特に新こうや号の運転開始や長距離連絡列車の増設、ダイヤの改正等サービスの改善をはかり、さらに、堺臨海工業地帯の造成に伴う背後地住宅地の開発、とりわけ金剛地区をはじめとする高野線沿線の大ベッドタウン造成計画の進捗は、遠からず歴大な新輸送需要を招来し交通事情をも一変せずにはおかないすう勢にあります。(中略)

どうか皆さんには、つねに公益事業担当者としての責務の重かつ大なるを銘記され、時代の推移をよく把握して終始積極的な開発意欲をもちたてて、企業体質の改善と、経営の合理的な運営によつて、総合多角経営の長所をいかになく発揮され、わが大南海の隆盛のため、相ともに、前進されんことを切望してやみません。

伸ばせ南海!! 充たせわが南海!!

これをこそ今年の一大指針として威信発揚に邁進しようではあ

りませんか。

一九六二年度の入社式では、「どうか皆さんには今日のこの入社の感激と、南海の一員としての誇りとをいついつまでも失うことなく、和衷協力、融和一体、つねに公益事業である運輸事業の従業員としての責務の重かつ大なるを銘記され、愛社精神にもえ、事に処するに当っては創意工夫を怠ることなく、おのの自己の職分に最善の努力をつくされ、もつて大南海の躍進のため、相ともに前進されんことを切望してやまない次第なのであります。」と祝福と激励をした。

翌一九六三年の新年号では、まず「昨年中におきましては、長距離連絡輸送をさらに増強するため、三月一日から難波―白浜口間にディーゼル準急「南紀二号」を新設して、南紀直通輸送力の増強をはかりましたのをはじめ、引きつづいて四月七日には水中翼船「つばさ丸」が、わが国最初の定期航路として、神戸―大阪―和歌山―白浜間に就航し、わが国海上史に輝かしいページを印したのであります。」と述べる。

また昨年末には日立造船に発注、建造中でありました「よしの丸」(一、二〇〇総トン)が、はなばなしく進水し、紀阿航路の輸送力は一段と強化されることとなるのであります。

さらに南紀連絡輸送の増強と並行して大阪または南紀と四国を結ぶディーゼル準急「阿佐号」を小松島―高知および小松島―琴平―多度津間に新設、紀阿航路を介してこれに接続する当社連絡

特急「とさ号」の運転を四月十二日から開始いたしました。

かくして、広域南海圏を一貫する陸海連絡輸送網としての新南海ラインの形成充実は、業績に寄与するところ、きわめて大なるものがあります。

「他方、観光開発の面におきまして、既設観光事業の充実に努めてまいりましたが、白浜では関西初の分譲別荘『白浜ヴィラ』を完成、分譲し、勝浦では「中之島第二新館」を完成して良好な成績をあげておりますことは注目すべきことであります。」⁽²⁸⁾

続いて、「事業は人なり」の格言にふれながら、現在実施、計画中の諸施策の成否は「一にも二にも私たち全員の双肩にかかっているのです。どうか社員諸君は、会社の希望にみちた発展構想と、きびしい現状をもよく認識下さいまして、自己の職責を自覚し、常に知識、技能の錬磨に励まれ、確固たる自信を養われるとともに、旺盛な責任感と誇りをもって、積極的な業務活動を展開され、本年を飛躍の年とされますよう切望してやみません。」と強調した。⁽²⁹⁾

一三〇人の新入社員を迎えた一九六三年度の入社式では、「激化の一途にある通勤ラッシュの緩和や交通事故の防止対策が強く要請されているのであります。」と述べる一方で、「優れた人材の必要性はますます高くなってまいったのであります、(中略)かかる意味からも、時代の感覚を鋭敏に体得し、弾力的な思考力に富む若き皆さんに期待するところが極めて大きいのであります。」と祝福・激励した。⁽³⁰⁾

他方、新入社員教育の開講昌頭、田辺常務は、次のように述べた。⁽³¹⁾

四月一日から新入社員に対する入社教育が局長及び部課長を講師として本社会議室で行われたが、開講の席上田辺常務は、「(1) 運輸従業員には高度のサービス精神が要求されること、(2) 旅客運輸は一面平凡な仕事であるが日々変わりない正確さが要求されること」を強調され、これ等の社会的要請に応えるためには、「仕事の基本を早くマスターしそれを日常業務に着実に実行する以外になく、一見つまらないように思われる仕事を積重ねる努力が新進気鋭の皆さんにはとりわけ大切である」と述べられ、続いて「現在当社は八千五百人に近い人々によって動いているのであるが、『企業』というものは業種の如何を問わず『仕事をする人々の集団』なのであるから、企業の規模が大きく集団が大きくなる程『規律と秩序』を維持し合理的な業務の運営を図ることが望まれること」従って「諸君のように自主性の尊重が強く叫ばれ民主主義の原則として自治の精神が広く浸透している所謂『戦後の教育』を受けてこられた方々が各職場の中でどのように上司や先輩に接してゆけばよいか」を諄々と話されたあと、最後に「諸君をこのように一堂に集めて入社教育を行うのは、将来、鉄道、自動車、及び技術と進まれる道はそれぞれ異なるけれども、目ざすは同じ南海社員として南海地域の発展に力を合わせて欲しいためである」と結ばれた。

しかし、四月下旬泉大津の踏切事故を皮切りに痛ましい事故が連続

発生した。五月八日社報号外として異例の社長警告が発せられた。あの社員は「社報号外をよみ終わったとき、あらためて大へんなこと」という気がしました。そしてこのときほど自分の仕事に対して深い反省と責任感を感じたことはありませんでした。」と語っていた。壺田修社長は、一九六四年の「年頭所感」で、この点に言及し、次のように述べている。⁽³²⁾

昨年前半において、運輸、自動車の各部門にわたり重大責任事故が続発し、監督官庁より警告が発せられるという不祥事態を生じ、南海の社会的信用を大きく失ついたしました。これら事故発生の原因は、都市周辺における交通事情の激化や自動車の激増、道路の不整備等客観情勢が極めて厳しいものがあり、これが事故多発の誘因となっております反面個別的に責任事故発生の素因を究明いたしますならば、これら責任事故は関係従事員の一瞬の油断によって生じたものが多いように思われます。

ひとたび事故が発生すれば、人身の殺傷はもとよりはかり知れない損失と悲惨な事態をもたらす結果となるのであります。私も交通事業にたずさわる者にとって、最も重要な使命は「旅客の安全な輸送」であることは機会あることに申しあげてまいりました。

安全輸送、事故の絶滅のため、私どもに課せられた責務の重要性を肝に銘じ、交通関係法規、規程のじゅん守は勿論、車両、施

設の整備、点検を完全に行ない日常の生活にも心をくばり、健全な生活を維持し、あらゆる努力を払って事故の絶無をはかり、社会の信頼に応えられるよう要請いたすものであります。

右の事故を背景として「社長はじめ八千社員が、再び事故起こすまじ」の固い決意のもとに、総力を結集して展開した『安全輸送ならびに規律確立運動』（服務規律確立旬間―引用者）が五月十一日から五月三十一日まで、かつてない規模と内容」で実施された。運動は、社長警告の主旨を徹底させるため全社挙げて行われた。①服務規律の確立、②交通法規ならびに諸規程の厳守、③安全確認の励行、④事故の絶滅、⑤指揮、命令の徹底と指揮監督の強化の五つの目標を定め、これに総力を結集しようとするもので社達によって通達された。この主旨にもとづいて職制改革と人事異動も同時に行われ、各部門別に事故防止計画が樹立された。特に運輸部門に事故防止対策部会、自動車部門に事故防止研究会が新設された。今回の運動は、全社員に配布された白地に紺文字のバッジ（従来はリボン）を胸に真剣に取り組んだ運動であった。⁽³³⁾

この運動期間中、制服姿で社長をはじめ幹部社員の職場巡視が行われた。主な巡視先は難波、堺東列車区および軌道運輸事務所の管轄内の各職場のほか、主要駅で、運転関係を中心とした信号所、列車扱、踏切などが多かった。「この間、社長はほとんど電車を利用し、運転台に添乗して、運転操作や線路の状態など、くい入るように視察、ど

この職場でも係員に励ましとねぎらいの言葉を忘れず、業務について熱心に語りあった。「」ことに踏み切りには関心をよせられて、ふりしきる雨のなかを歩いて長時間警手と話しあわれる」一齣もあつた。後日求めた感想の一部だが、「社長がまさか制服でこられるとは思いませんでした。私はこの姿をみたとき、この運動がいままでのもものと違うんだという強い印象を受けました。」社長の制服姿をみてわれわれは感激しました。そして社長がこれほどまでに熱意を示されていることを知り、われわれも全力を尽くさねばと考えました。」またある踏切警手は「注意されるものと思つていましたが、逆に励ましとねぎらいの言葉をかけられて恐縮しました。そしてこの人のためならという気が強くわいてきました。」また「社長の人柄のよさと真剣な態度に接して、事故を起こしては申しわけないという責任感で身が引きしまる思いがしました。」などが寄せられた。今回の職場巡視は「多くの人々に感動を与え、『事故の絶滅に全力を尽くそう』という自覚をよりにつそう高め、この運動をもちあげるに大きな役割を果たしたことは見逃せない事実であつた。」といふ。

部達で実施細目を指示したが、例えば第一線現業部門をもつ各部では社達のほか、運動の主旨にそい、職種ごとにそれぞれの実施細目を全員に到達された。「各職場では、さらにこの趣旨にそつていかにして実行していくかに苦心を払つた。」すなわち「百の命令よりまず『やる気になって実行する』ということがなにより必要なことであつて、この点にポイントをおき、そういうムードを作ることに努力した

職場が多かつた。出勤簿をなつ印にきた係員一人一人に個人指導を行なつたり、警手の詰所に行き、直接話しあつたりしたりして係員の自覚をよんだ職場もあつた。また、仕事の重要性を説き、家族の方に協力してもらつよう手紙を送つた職場も多かつたようだ。また特別点呼室を設けたり、出勤点呼、出庫点呼と重ねて実行したバス営業所など、方法こそ違つても係員の自覚をよびおこすため実にさまざまな苦心のあとが伺え」たのである。

みんなが真剣に取り組んだ運動であり、「指導者たちがこれほどやり易く、やり甲斐のあるものはなかつたと述懐し、また社員のあいだでも、こんな運動なら度々やつてほしいという声があがるほど」であつた。「特集記事」は「この運動を通じて得たものは澤山あげられるが、その最も大きなものは天降り式のものでなく、一人一人の強い責任感と自覚によつてもりあげられた精神的なものであつたことである。ここで重要な事柄は、運動は終わったが安全輸送の使命は永久につづくのだということである。私たちは(中略)この運動を一つの飛躍台として、更に大きく伸ばして行くことが今後の大きな課題ではなからうか。」と総括している。³⁴⁾

前述の一九六四年新年号では、昨年南海電鉄スーパーマーケットを設立したことや運輸部門では輸送力の増強策の様子、特に高野線では体質改善が積極的に進められ、ローカル線の色彩が逐次近代路線に刷新されつつあることを伝えている。壺田社長は、さらに「人づくり」について、次のように述べている。³⁵⁾

私が昨年来「人づくり」という大方針をうち出しましたが、「人づくり」とは皆さん自身が自己を磨いてより高い人格、より高い能力を身につけていただくよう手助けをすることであり、また、この「人づくり」は単に知識をつめこむことではなく、皆さんの自発的な意欲を引き出すことであります。いたずらにその日、その日を安易に暮すのではなく、根性をもち、その仕事の完遂に熱意をもち、よりよき南海を築きあげる積極的な人材をつくることにその眼目があります。

「誠実に働く者は報いられる」、「積極的に働く者には手がさしのべられる」よう組織、施設、規程、制度その他あらゆるものを完全に整備し、皆さんの自己錬磨を完遂できるようにしたいと考えております。

このようにして、皆さん自身の努力と根性の結集により、当面する難局に立ち向っていただきたいのであります。

南海電鉄の改善提案制度は、一九五九年二月に全面的に規定を改正して新発足したといわれ³⁶る。多数の提案が出され、一定の成果をあげてきたが、改善提案奨励の一環として、先に募集していた「改善提案標語」(合言葉)が中央改善提案審査委員会(委員は各部長および人事課長、企画第一課長)で慎重な審査の結果、一等「改善で充たせ職場を南海を」に決まった。二等は「提案は仕事を愛する心から」「見まわせ無駄を引き出せ工夫」「創意工夫一人一人が経営者」の三

句、三等(省略)は一〇句であった。入選標語は、今後の改善提案のPRに活用することになった³⁷。

一九六四年八月三日、監査役小林尚一が逝去された。壺田修社長は、告別式弔辞で小林監査役を次のように悼んだ³⁸。

故小林尚一氏のご霊前にぬかずき謹んで申し上げます。(中略)かえりみますれば、あなたは早稲田大学卒業後大正十四年南海鉄道に入社され、営業課長・厚生部長などの要職を勤められ、更に昭和十八年には傍系会社和歌山電気軌道に支配人として迎えられる、以来同社の役職を歴任し昭和二十四年には社長として最高責任の地位につかれたのであります。この間戦中戦後の厳しい情勢をも克服して輸送力の確保と戦災復旧に日夜努力を傾けられ、更にバス事業、タクシー事業の統合や和歌山鉄道の吸収など紀北一円における各交通網の整備拡充に努め、常に同社の再建と発展に尽すいされ、交通事業の使命遂行に邁進されたのであります。

また昭和二十七年には当社監査役として経営陣に参加せられ、両社の緊密なる提携と協力に努められて参りましたが、更に両社の合併により、強しんな企業体制を確立することが和歌山地区の発展にも大きく寄与するとの確信のもとに、これが実現にあらゆる努力を重ねられ昭和三十六年十一月合併が実現いたしましたのでございます。この合併により、当地における旅客の利便はもとより、産業文化の発展向上にも大きく貢献いたすところとなったのでござ

ございます。これも偏えにあなたの事業経営に対する先見の明と果敢なる実行力によるものに他ならず、合併実現への功労者として当社の歴史の上に燦として輝くものでございます。あなたはその後も引き続き当社の監査役として、傍系会社の要職にあつてその豊かな体験と高邁な見識をもって指導育成に努められたのでございます。私も今後はなほ一層の御活躍を期待申上げております時、あなたは突然病魔におかされ御家族の愛情こもる御看護にもかわりませず、薬石効なく遂に不帰の客とられました。誠におしみてもあまりあり痛恨の情ひとしお胸に迫るものがあるのでございます。私たちは御遺志をしのび更に社業の進展に邁進いたす所存でございます。

一九六五年新年号の「年頭所感」では、まず前年をふり返り、一連の住宅開発の進展と臨海工業地帯における諸工場の稼働により、輸送事情は急速に増大してきたので、昨年に引き続きラッシュ時混雑緩和を中心とした輸送力の増強策を実施してきたという。その実績は次のとおりである。³⁹⁾

すなわち、高野線にはズームカー、ステンレスカーなど十一両、南海線には通勤車十両をそれぞれ投入し、あわせて車両の大型化もあつて、ラッシュ時の混雑は何れも十%程度緩和されたのであります。

近時、ますます増大する交通量に対処し、特に踏切道における安全保安を確保するために、全線に亘り六十一ヶ所の踏切の保安施設を施すほか、十三ヶ所の踏切道の拡幅を図つたのであります。

この他輸送諸施設の新設改良については、高野線の紀ノ川橋梁の架替、紀見峠・御幸辻間の一部複線化と橋谷信号所の新設、さらには白鷺駅の開駅、新装堺東駅の使用開始等を見たのであります。またこれら諸施設の完成と車両の投入とにより、高野線では五月、七月と相次いでダイヤ改正を行い、遂に河内長野三十分、橋本六十分、極楽橋九十分で運転するといつ画期的なスピードアップを完成させることができました。この五月のダイヤ改正を機会に、列車の種別を特急、快速、直行、普通の四種に整理し、平坦線旅客と山間部直通旅客の分離輸送体制を整え、乗車回数の均等を図り、拡げ行く高野線の旅客へのサービス向上を期したのであります。

一九六五年の高野山開創一一五〇年記念大法会（六五年四月一日～五月二〇日）の参拝者募集にあたっては、六二年春から「本社三階に団参本部大阪事務所を設置して諮問機関にあたる団参運営委員会（本山、団参本部と宿坊組合、南海電鉄及び指定あつせん業者三社の各部門代表者により組織）の立案、計画に基き、全国各指定地域の営業所を通して宣伝誘致を進める一方、宗団側（真言宗高野派支所寺院教

会、金剛講地方本部及び同支部)の組織する全国五九ヶ所の団参地方本部と密接な連けいを保ち乍ら津々浦々に亘り参拝者の動員に全力をあげている。」宿坊組合では、一日二万人の受け入れ態勢は十分あるとみていた。⁽⁴⁰⁾ 南海電鉄では全国から多数の団体客を予想して高野線の改善策に取り組んだ。一部重複するが、巨額の資本を投下して、新造スームカーの投入、ケーブルカーの二輛連結運転、極楽橋駅のホーム新設、紀見峠―御幸辻間の一部複線化、変電所の増強などを行った。

この期間、随時臨時特急が運転された。一方、山上については、専用自動車道路の改修工事が大規模に行われ、山上用のバスも多数新造された。海外からの参拝客も少なからずあり、「50日間、何らトラブルもなく、約二〇万人といわれる旅客を高野山へ運び、当社の営業面においても得るところ極めて大きかった」という。南海関係者の一人(車輛部長)は「今回の大法会に限らず、夏の避暑客、林間学校の生徒にご満足いただけると確信しております。」と語った。⁽⁴¹⁾

南海稲荷大社のルーツにふれておくと、一九三二年七月に南海ビル落成報告祭および南海稲荷鎮座祭が行われたことが、次の資料からわかる。⁽⁴²⁾

○南海ビル落成報告祭

九日午前十時ヨリ新築南海ビル七階ニテ落成報告祭ヲ行ヒ岡田社長以下重役社員参列来賓トシテ大林組及各工事関係者並ニ高島屋重役以下列席八阪神社神官ニヨリテ敵力ニ祭典ヲ執行セリ

○南海稲荷鎮座祭

九日午後一時ヨリ本社屋上ベビーゴルフ場横ニ祭祀セル南海稲荷鎮座祭ヲ行ヘリ

神事は、初午の日に住吉大社の神職が担当することになる。六五年の状況をみると、恒例の南海稲荷初午祭は南海ビル屋上の南海稲荷で行う予定であったが、二月九日はおりからの雨天のため、本社4階会議室で午前10時から盛大に行っている。社業の繁栄、社運の隆盛を祈願するこの初午祭には、壺田社長をはじめ、各役員、傍系諸会社代表、さらに高島屋をはじめとする南海ビル、南海会館内の所在会社代表が多数列席され、住吉大社神官の手によって古式ゆたかに行われた。壺田社長は玉串をささげられ、社業の一層の発展を祈願した。⁽⁴³⁾

一九六五年は開通80周年にあたり、『南海80周年記念―最近の10年』の刊行をみた。壺田修社長は「発刊のことば」の中で、「当社も社是に則り『伸ばせ南海』を合言葉に、運輸事業の拡充はもとより、バス事業の進展、住宅開発の推進、観光施設の興業など総合的な企業拡大をはかりました結果、沿線は勿論のこと、広く紀北・南紀・四国一帯を経営圏とする大南海圏を形成するに至ったのであります。しかるに、この経済の異常な高度成長が反面としてもたらすはずみは、わが交通事業にも深刻な影響を与え、企業経営は極めて厳しい局面をむかえているのでありますが、当社ではさらに『充たせ南海』を合言葉として、企業の体質を改善し、その充実をはかり、これが苦難を克服

せんといたしてはいるのであります。」と述べている。⁽⁴⁴⁾

一九六六年の社長巻頭言では「百年の日を目指して」と題し、「私は昨年八十周年の記念日を迎え、今また昭和四十一年の新春に際して、例年のない感じをつけたのであります。企業（中略）の生命を維持するものは『その人』にあることは、今更申上げるまでもありません。私は南海の永遠の生命の中、次の二十年を一応の目途として、ここに諸君と共に決意を新たにすして、その第一歩の第八十一年目を踏み出したいのであります。どうか諸君も私の意のある所を了とせられて、オール南海の隆盛を期して健斗して頂きたいと存じます。」と述べた。⁽⁴⁵⁾

三二〇人の新入社員を迎えた一九六六年度の入社式で、壺田修社長は「諸君の気もちは、今は多分『希望した南海に入った』という喜びで満たされていると思うが、（中略）諸君が今日から携わる運輸事業は一見平凡な単調に見える仕事の中にも、多数の人命をあずかるという重大な責任がかかっているのです。（中略）常に自ら進んで業務に必要な知識や技能や経験を身につけるよう努力して、一日も早く真に実力のある良識の備わった社員になつてもらいたい。さらに諸君に望みたいことは、厳正な服務をしてほしいことです。事業の性格上、諸君が直接旅客に接するため、諸君の一挙手、一投足がすべて会社を代表しているものと旅客は考えています。従つて各自が常にその持ち場で、南海の社員として規律正しい勤務をして頂かねばとかくの風評をつけ、ひいては南海自体がサービス精神に欠けているものとして批

判されることを、この機会に篤を念頭に刻みこんでほしいものです。（中略）どうか諸君、大いに和衷協力して当社発展のため愛社精神を奮い起こしてもらいたい。最後に特に云いたいことはくれぐれも健康に留意し、備えられた能力を存分に発揮し、当社のため、ひいては社会のために運輸従業員としての誇りをもって大いに活躍して頂きたい。」とエールを送った。⁽⁴⁶⁾

勤労部長の森田正基「よき南海社員となるために」⁽⁴⁷⁾は、普遍的であり、「まず第一に、会社生活と学校生活は本質的に異なるということを十分に認識してほしいことです。」次に、皆さんがたが職場で働くうえに是非とも心がけねばならないことに『暖かい人間関係』を身につけるといふことがあげられましよう。「最後には是非申したいことは、皆さんはいつも健康ということに気を配ってほしいということである」としている。第一の大きな相違点は「学校では不勉強の結果は自分にだけはねかえってくるのですが、会社に入ると、一人の仕事の怠惰や失敗はすぐに社業に影響し、全社員会社全体に迷惑をこうむらせる結果としてあらわれるのです。（中略）当社の場合では大きな事故が起こらないとも限りませんので、この点も十分に念頭においてほしいものです。」と強調した。

三、壺田会長・第13代稲次国利社長時代の最大課題

一九六六年十月、壺田修は会長に、副社長稲次国利が社長に就任

し、壺田代表取締役会長・稲次社長体制となる。稲次は、この体制は心強いと述べており、従来の路線を推進していくことになる。「就任あいさつ」では、南海の現状と将来を展望し、次のように述べた。⁽⁴⁸⁾

当社の前途には、たとえ幾多の障害が去来いたしましたようにとも、常に清新・明朗なる社風の育成に努め、全従業員は、各自が企業とともにあるという自覚をもって、旺盛なる責任感と積極的なファイトとともに、それぞれの仕事に打ち込んでゆく心構えをとくに切望するものであります。かくてこそ、わが南海は繁栄し、従業員の幸福も期待されるものと確信する次第であります。

どうか、諸君には、交通従事員たる使命を充分に自覚せられ、和衷協力して、会社発展のため、一意専心、職務の遂行に万全を尽くされるよう、強く望むものであります。

一九六七年年頭の社長挨拶では、当面する重要課題である事故防止対策および輸送力の増強策について、こう述べている。⁽⁴⁹⁾

ご承知の如く、事故発生の危険性は常に身近に潜在しているものでありまして、これがひとたび表面化することになりますれば、貴重な人命を損傷し、又会社の信用を大きく失墜させるに至るものであります。

これに対処するため、事故防止対策として、本年も引き続き、

軌道・踏切保安施設の強化、検車施設の拡充、列車選別装置の設置等の諸工事を推進してゆくことは勿論であります。特に本年からは、総予算七億円余をもって、ATSすなわち自動列車停止装置を設置することを決定し、まず本年中に重要区間として、南海線難波・堺間、高野線難波・堺東間に設けることになっております。

しかしながら、事故防止に最も肝要なことは、何と申しても、従業員各自が、その社会的使命の重大性と安全輸送に対する責任を自覚し、それぞれの職務に対する厳正なる規律の確立を期することにあるのでありまして、なお一層の努力を強く要望する次第であります。

次に輸送力の増強につきましては、昭和三十九年度から開始いたしました第二次増強三ヶ年計画の最終年度に当り、昨年十二月実施の鉄道線ダイヤ改正により、南海線急行、特急六両運転の開始、高野線ステンレスカーの増発運転、新今宮駅の使用開始等により、ほぼその計画目標の達成をみていたのでありますが、本年は、引続いて第三次輸送力増強五ヶ年計画に突入いたしますことになっております。(中略)

本計画は、実に二五五億円余の巨額の資金を必要とするものであります。公共事業にたずさわる者として、これを完遂し、その社会的要請に応えてゆかねばならないのであります。

傍系関連企業については、その業績が必ずしも良好とは言いがたい。社もあるので検討の要ありとし、本社への依存の關係から一歩前進して、自立と相互の繁栄へと発展すべく、なお一層の努力をお願いしたいと述べた。そして、結びとしてこう呼びかけた。

以上当面する重要な課題につき申し上げたのでありますが、最後に私は、先般の就任あいさつにおいても申し述べました如く「各自が企業と共にある」という自覚の下に、真に「南海を愛する心」すなわち、「愛せよ南海」の精神をもって、旺盛なる責任感と積極的なファイトにより、それぞれの仕事に打ち込んでゆく心構えを、年頭に当って、あらためて強く要望するものであります。

どうか諸君には、我等の先輩の築き上げた伝統ある南海を、さらに一段と躍進させてゆくため、それぞれの職務に誇りをもち、任務の遂行にベストを尽くされんことを切望する次第であります。

我々は、幾多の困難をも乗り越え、明るい希望ある南海を創造するため、本年も力一杯頑張つてゆこうではありませんか。

一九六七年度の入社式は、二七三人の新入社員を迎えて挙行された。稲次社長は、「諸君のよつな希望に満ち満ちた、優秀な若人を迎えることは、誠に力強い限りであり、私達はその若い力に期待すると

ころまことに大なるものがあります。」と述べるとともに、新入社員の人生の門出に次のようなげましの言葉を贈った。⁽⁵⁾

さて諸君は、本日から社会人としてスタートされるわけですが、社会人になるとは、社会に貢献する人間、つまり世の中のために役立つ人間となることでもあります。

諸君は今までも、社会の数限りない人々から、数限りのない恩恵を受けて、生活されてきたし、これからも又、生活していく事になるでしょう。

従つて、本日から社会人となる諸君はその社会からの恩恵を受けっぱなしではすまされません。

世の中のためになるよう、社会に貢献するよう、働くことにより、社会の進歩発展に貢献する、いわば社会への貢献度の非

常に大きい企業であります。諸君はその南海電鉄の一員として働くのでありますから、よき南海マンとなることが、とりもなおさず社会に大きく貢献することになります。

それではよき社会人、よき南海マンとなるためにはどうすればよいのか、その心構えを二、三申し述べ、諸君の新しい人生の門出のはなむけといたしたいと思います。

まず第一は、愛社心を持つこととあります。つまり運輸従業員

としての自覚を持って仕事に打込むことです。仕事を通じて、社会、公共のために貢献するのだという強い自覚を持つと同時に、豊かな愛情と誇りを持って積極的に仕事に取り組み、仕事に生甲斐と喜びを見出すよう努力していただきたい。

第二に、協調の精神を忘れないことです。職場では従業員一人一人が、一つの完全な仕事を受け持っているのではなく一つの仕事をそれぞれが分担しているのです。従って上司、先輩、同僚と共に働くことによってまとまった仕事が出来上がるわけであり、諸君も上司、先輩、同僚と共に働くのだという意識を常に持って職場を愛し、会社を愛してもらいたい。

第三に、絶えず自己を錬磨し、知識の吸収にはどん欲になることです。世の中が日進月歩している今日、現状維持はとりもなおさず後退を意味します。諸君が、将来、より責任ある仕事が出るためにも、またよき社会人としての品位と人間性をつちかうためにも、みずから進んで知識を吸収し、技術を身につけるようにしていただきたい。

最後に、諸君に特に望みたいのは、厳正な服務をして欲しいということであります。運輸事業は安全確保の点からは勿論のこと、事業の性格上、諸君が直接旅客に接しますので、その行動が会社を代表していることになりす。

従って各人が常にその持場持場で、南海社員としての規律正しい勤務をすることが、そのまま南海電鉄の信用を高め、ひいては

会社の発展につながるようになるのです。

以上、諸君を迎えるにあたって、私の思うところを二、三申し述べたわけですが、諸君は本日より、生活環境も変わることであり、健康に充分留意されると共に、今日の感激を忘れることなく、常に若々しく元気に、業務に精励されることを心から願って入社のお祝いの言葉と致します。

入社式の喜びの一方で、この日は運命の皮肉というか、19時26分樽井9号踏切・男里川鉄橋北岸で和歌山市市行急行電車が大型トラックと衝突、大惨事が発生した。実は9時からの入社式に続いて、狭山ニュータウンの造成現場で、10時40分から地鎮祭、11時30分から起工式が行われたのであった。壺田会長、稲次社長をはじめ、関係者多数が列席して狭山神社神官の手で式典が行われた。⁽⁵⁾「また南海電鉄の増資払込完了で、40億円から60億円の資本金になった日でもあった。4月1日というこの日は、吉凶、禍福こもこも至る奇怪な日であった。」⁽⁶⁾と90年史は書いている。大惨事に対して、「二度と起すまい」⁽⁷⁾「まず負傷者の救助を」⁽⁸⁾そして、「拳社一丸の復旧体制」に取り組んだ。⁽⁹⁾

社連で「全従業員は、去る4月1日の『樽井9号踏切列車事故』について、深く反省するとともに、乗客の信頼の上に、貴重な生命をあずかる我等交通従業員の使命の重大さを強く再認識し、厳正なる職務綱紀の確立こそ、基本的義務であることを深く銘記し、下記事項の実

施により服務規律の確立に格段の努力を重ねるよう強く要望する。」
 (1) 職場綱紀の肅正、2 指揮・命令・監督の徹底、3 諸規程の厳守)
 そして「安全輸送の確保のために服務規律の確立に努力せよ」と通達されたのである。⁽³⁴⁾

難波列車区では、4月16日から一週間特別の集会を開き、右の事故に対する概要説明と反省を行っている。そして、5月1日から31日までの一か月間「服務規律確立運動」が全社にわたって展開された。しかし、一年もたたぬうちに相次いで大惨事が発生した。2度目は六七年七月二四日の箱作駅構内での入換中の貨物列車機関車と和歌山市行急行との列車衝突事故、3度目は六八年一月一八日の天下茶屋駅構内で難波行急行と出庫待機中の下り臨時回送列車との正面衝突事故が発生、労働組合から一月二二日委員長名で「交通運輸労働者である自覚を高めよう」と声明が出された。⁽³⁵⁾ 一月二四日には、中曽根康弘運輸大臣から南海電鉄社長宛に「警告」が発せられた。その内容は(一)業務執行体制並びに労務管理の徹底的改善、(二)ATS設置の早期完了、その他保安設備の強化、(三)回送列車のダイヤの再検討と列車運用の改善であった。⁽³⁶⁾

連続事故発生以来、連日にわたって運輸担当の役員のほか、幹部社員が難波駅頭に立つ風景が見られた。重大な事態を招いたお詫びの意味と再度過ちをくり返さない決意を表明するものであった。ATSをはじめとする安全対策特別工事が昼夜を問わず続けられた。その間、本社社員らがそれぞれの担当業務に優先して全急行列車運転室に特別

添乗し、信号、その他の安全確認を行った。稲次社長は、差しあたって「社内の不安動揺を沈静化する努力を続けた。そして「一月二十六日、全部・課長と現業監督者に対し『従業員諸君に望む』と題する所信を披歴した。この中で南海電鉄の置かれている立場を確認するとともに、これまでは「愛せよ南海」といつてきたが、現在では「守れ南海」といいたいといつて、全員に対し再出発の決意をうながした」のであった。⁽³⁷⁾

この前後、稲次社長は七月に異例の手紙を全従業員の家庭に送ったほか、「従業員諸君へ―危機を克服するため最大の努力を願う―」(一九六八年九月九日号、四―七頁)、「格段の努力を切望する」(一九六八年一月号、六―七頁)などで「現在最大の危機が訪れている」ことを指摘する一方、自らも反省し、社会の批評を謙虚に受取り、積極的に改善すべきであると全社員に訴えていた。「縦と横の関係を確立させる」「愛せよ南海の精神」であらゆる努力を傾注して、挙社一致、挫けず勇気をもって「信用の回復」を図つていこうではありませんか、と心情を吐露していた。

全国安全週間四〇周年を迎えたことを機に、『親和』は「職場の安全を守るために(昭和四二年度)」の特集を組んでいる。⁽³⁸⁾ 当時災害発生の状況は全国的にみて減少傾向であったが、「災害の80%以上が不安全行動から」といわれた。特集では安全運動のあゆみを簡単にふりかかるとともに、座談会(出席者は災害防止で表彰された泉大津駅長、岸和田営業所長、堺東保線区長、堺東検査区長、天下茶屋工場組

立職場長の五人、司会は厚生課長平松法)を開いている。その目的は他の職場の参考とし、安全について全社員に関心を持ってもらうためであった。

岸和田営業所長元岡敏一は、六六年四月特別安全指導事業場という不名誉な指定を受けたが、職場全体に名誉挽回しようという意識が高まり、全員の努力が実って、表彰につながったとみる。そして、機会あるごとに「一人一人の安全意識が一番大切だ」と指導してきたが、「全員の安全への士気が根本的な要素だったと思います」と語る。泉大津駅長片山幸雄は『私の職場は過去数年連続して、表彰を受けているんですが、それは『基本動作を守れ』のモットーの現れだと思っています。』という。堺東検車区長森伊左工門は「私のところは職場の雰囲気が大切だと思っています。明るい楽しい職場作りです。八年ほど前は災害の発生が多かったのですが、職場に安全推進委員を作り、みんなで災害をなくそうと努力し、その努力が実って過去五年間連続して表彰を受けています。」と語る。堺東保線区長中尾実は「私の職場は範囲が広いので、区員の作業場所をあまり変えないようにしています。その場所に充分なれたエキスパートになってもらうわけです。」こうすると人間関係もうまくいきますし、「この方法を実施しただけから災害発生は少なくなりました。」という。天下茶屋工場組立職場長辻万助によると、同工場は五二七人も社員が、「まとまって仕事をしていますので安全管理は他部とくらべやすい方ではないでしょうか。毎月一日に合同朝礼があり、全員集まります。その時工場

長なり安全管理者から安全についての話があります。また毎朝全員ラジオ体操をして、作業前のウォーミングアップをしています。職場では、また平素からくりかえし安全意識を強調するとともに、自覚をうながすために比較的若い人たちにも設備の保守担当をまかせています。そうすれば責任をもってやってくれ、よい結果がでています。」と語る。改めて「安全運転は安全作業の基盤の上になっっているもので、安全作業なくして、安全運転はありえないです」(司会者)という言葉を実感させられた。

法的に認められた災害保障については、現実問題として「安全に対する厳しさが欠け、権利の上にあぐらをかく状態が続くなら(中略)権利それ自体についても、(中略)もつと厳格に規正する方向で、再検討せざるを得ないのではないか。」また「逆に管理を強めていって、事故件数をあげると職場の恥ということで、計上しないようになれば、本当に保障が必要な人に保障できないようになるのも、こまるわけですよ。強い反省を求めたり、できるだけ職場では、件数を減少せよということを上命令にされ、件数競争にでもなれば、こまるわけ、そのかねあいがむづかしいですね。」といった点を話題としている。問題の性質上、議論が深まったわけではない。

最後に、「無災害職場を、これからも守り続けるにはどうすればよいか、また新しくやるうということがありましたら」に対しては、次のようなコメントが見られた。岸和田営業所長元岡は「私の職場では足のネンザが多いので、作業にはいる前には、手足首などの準備体操

をするようにしようと思っています。」、泉大津駅長片山は「私の信条である『基本動作を守ること』精神的には油断をしないこと。さらに作業開始前は連絡の徹底と、災害を起こさない、受けないという心がまえを、みんなが持つようにすることです。」、堺東検査区長森は「各自の自覚と心がまえという点から正しい服装と職場の整理整とんを重点的にやろうと思います。」、堺東保線区長中尾は「働きやすい職場ということから、不平不満のない職場とチーム・ワーク作りに重点をおくつもりです。」、天下茶屋工場組立職場長辻は「相互注意の徹底と、安全診断を計画にやろうと思っています。」とそれぞれ語っている。

次に無災害への特効薬はないといわれるが、この特集では「職場の考え」として、長期間無災害の記録を続けている堺検車区、大和川分工場（電機職場）、三田市駅駅の三つのケースを取り上げているので少し見ておこう。堺検車区の職場は一か所にまとまっているのではなく、堺の本区では電気機関車の保守と特殊貨物の積載検査および列車検査にあたっている。汐見橋出張所は貨車の保守と、特殊貨物の積載検査および列車検査にあたっている。天王寺出張所は列車検査と、貨車について国鉄との連絡打合せを行っている。当区の職場は大変範囲が広く、業務の範囲も広いのであるが、約十年間の無災害の理由は、「区員各自の規律ある作業、注意と努力、また当区以外の関係者との間の密接な連絡打合せによって、災害の人的や物的の原因を作らないようにしたことによります。また仮にその原因が生じる可能性はあっても、これを未然に防止するからだと思います。別のいい方をし

ますと、労働基準法および安全衛生規則をもとにした安全対策を、実施していること、基本動作を守ること、上司の指示、指導を守ることにつとめること、このために無理や無駄のない安全な作業ができるわけです。」という。

そして「現在当区においては、安全な人づくりをモットーとした精神的な面における指導方針をとっています。（中略）この結果区員は互いに温かい人間関係にあつて非常に家族的であります。これは声を大にしていえることであります。（中略）これによって無災害という結果になつて現れると信じています。」と語る。

（山下喬市）

大和川分工場（電機職場）は人員二八名、軌道線の車両の重要部検査、車両の大きな故障の修繕を行なっている。「私は三年前当職場に赴任してきたのであるが、きてみると何事も注意するようなことはなく整然と作業が行なわれていた。（中略）だから昭和35年11月から今日（7月5日）まで無災害でこられたのだと思う。」と語る。そして、当職場で力を入れているのは、「若い者に（一）仕事を早くマスターすること、（二）仕事を恐れないこと、（三）仕事を覚えても仕事を決してあなどらないこと、（四）常に標準作業を行なうこと、以上に力を入れて指導をしている。」という。

天下茶屋工場では、「標準作業方法」および「安全作業心得」を作っており、もちろん当職場は労働基準法、安全衛生規則と併用して作業の指針としている。また天工では毎月「安全ニュース」を発行

し、災害の具体例を発表しその原因と対策について記し、各位の注意を喚起している。当職場ではそのニュースと他の参考例を取上げ、適宜研究会を開催し、また互いに話し合ったりして研究を行なうように務めている。」と語る。

一般的に事故発生時間を見ると、11時頃と15時頃が多いようだといふ。これは作業に疲れて注意散漫となり、心のゆるみが事故につながる証拠とみる。精神面が大切であり、そのためには人間関係をよくすることに努める。「幸い（中略）なごやかな雰囲気と心のつながりが当職場にみなぎっているので、職場全員打って一丸となり、個々の精神が合流して一つの大きな職場精神という大きな流れになって、常に心の安定と充実が保たれ楽しい職場である。これが当職場の無事故という結果を生み出したものと考えている次第である。」という。

（鈴木政男〈助役〉）

三日市町駅の管轄範囲は同駅のほか千早口駅、加賀田信号所で人員は一七名、業務は旅客、貨物、荷物の扱いである。「当駅が何故無事故でこられたか？一言でのお答えはむづかしい。（中略）99%の安全度があつても、残り1%のミスがあれば大災害の発生する可能性は充分ある。注意、緊張、心の安定など一つも欠けるところがあつてはならないし、また作業に馴れたからといって大胆をしたり、なめてかかつては失敗のもとになることはいつまでもない。右のようなことは、常々当駅の皆と話し、お互いに胸にたたき込んでいることであるが、当駅としては、現在次の点に重点を置き、これを目標にして、皆

さんと安全のため邁進している次第である。」という。

(一) 作業には余裕をもってかかれ（中略）心があせつていへば、つい間違いの元になる。事情ゆるす限り、作業の三分前に必ず作業位置についている。よくお互いにいましめ合つてい

(二) 三日市町駅では、貫通制動になるまでは一人で貨車の入換作業を行なっていたが、貫通制動完成後は三日市町駅の勤務者四名のうち二名をさき、入換作業にあたり、さらに安全を期している。

(三) 人間関係は職場を支える柱であり、大切なことである。「当駅は少人数である上に、幸いみんな気が合つて、知らず知らず職場には家族的な雰囲気醸成されているので、この雰囲気をさらに育成することに務め、互に（中略）心が結ばれているから、これが作業に大きく反映し無災害の上に大きなウエイトを占めていると考えている。」と語る。

(四) 「延命寺さんを敬まつている。当駅では各人の心を結ぶかなめとして延命寺さんをお祭りしている。神仏に念ずれば無事故だと考えているのでないが、正しく安全作業をする者を延命寺さんは守って下さると考えて誰もが安全作業をおこたらないのである。」という。

（田中請司〈駅長〉）

この特集では、比較的最近、不幸にも労働災害にあつた4人（和歌山保線区技手・50歳、二〇日間休業）、住ノ江電路区技手・19歳、一

○日間休業)、難波電機区技手・31歳、二二日間休業)、天下茶屋工場大和川分工場技手・50歳、二五日間休業)へのアンケート結果を載せている。質問事項は①今考えてみると、あのときどうしておればよかったと思いますか。②今どういうことに特に心がけていますか、の2問。①については、「なにことも急がずに、慎重にすればよかったと思います。」「あわてずに、機械そのものをよく理解し、作業に専念すべきだったと思っています。」「あの時の作業場所は狭く、重量物運搬には手で持ち運びするのが困難であったから、ロープがけにして引っぱればよかったと思います。また安全靴をはいていればよかったと思っっているんですが。」「鉄工職場で「修理部品が大きいのに、自分一人でやったことが無理だったと思っっています。」「とそれぞれ回答している。労働災害はちょっとした油断や判断ミスが原因で、あわてずに、慎重に取り組めば防げたかもしれないことを読み取れるだろう。

②については、「『毎日安全に』という言葉をもットーにして働くよう心がけています。」「平素はもちろんです。」「夜間作業では特に安全に心をくばっています。」「とくに終了時間前の作業などには、心のゆるみがないよう心がけています。」「その後、どんな作業にも安全を第一に考えています。」「とそれぞれ回答。『安全第一主義』を肝に銘じていることがわかる。

以上のほか、コラムとして「安全メモ」を収録している。(一)最近の災害発生状況、(二)用語解説(度数率、強度率、損失日数)、(三)緑十字の由来、(四)災害防止十訓、(五)現場長のための安全(災害予防の方法、

発生した災害の処理方法)の5点である。

『親和』のキャンペーン「安全輸送の確保のために——森田運輸部長にきく」では、次のような質疑応答があった。⁽³⁹⁾

——運輸部での当面の目標を

「運転事故の絶滅」と「収入の脱ろう防止」この二点は、当面の目標といわず今までにいく度も繰り返されているように、われわれ運輸従事員にとって不変の鉄則であり、生命だ。私は、この目的完遂のため全社員が運輸従事員としての社会的責任の重大性を充分に自覚して、「職場の神聖」「業務の厳粛」「公私の別」を銘記する必要を痛感している。

——安全輸送の確保のために

そのためには、組織の一員として上司の命令の遵守、同僚間のチームワークの必要性を強調したい。安全輸送の確保は、決して一人の力で果たしうるものではなく、全員の協力の力によつてはじめて達成されるものだ。

——4月1日の事故以来、全社あげて服務規律確立運動が展開されましたが

特に運動が展開されたのも、どうすれば事故が防止でき、増収への途が開けるかをお互いに真剣に反省するためだった。そしてお互いがそれぞれの立場を理解しあい、情熱をもって仕事にあたるための態勢を整えるためであった。

——今後のすすむべき方向

私どもに対する「世人の眼」はいまなお冷たいものがあるが、南海マンとしてのあるべき姿を常に忘れず、歩一歩「明るい南海」を築きあげるため、みんなとともに努力していきたい。

一九六七年六月の事故防止を主目的とした大幅な機構改革で、人事部教育課と自動車部指導課が新しく設けられた。八月には教育訓練委員会が設置された⁽⁶⁾。委員会は社長を委員長に、副社長を副委員長として、局長、部長の大半をメンバーとしたもので、統一した教育訓練を推進することになる。まず、一部の監督者および若年層従業員を対象に「私たちの仕事」研修講座―私鉄マンシップトレーニングを始め、一回の受講者は二〇―三〇人で、他に駅区长二人、レクレーションの専門家二人（各部から適任者を選ぶ）、教育課員二人がリーダーとして参加、適宜部課長も顔を出すようになっていた。研修内容は「私鉄マンとしての使命を十分に理解し、働くことの正しい意義や職場での基本的な態度について勉強していこうというもの。」であり、六月から、この研修会の一部は、会場を高野山の宿坊に移し、とくに高野山合宿研修会（朝の体操、ランニング、「使命の自覚」「仕事の遂行」「規律の遵守」「法話」「ゲームの夕」「ハイキング」など）として行われた。箱作駅構内の事故後、鉄道運転士の緊急再教育が行われたが、九月からは助役、運転士、車掌、駅掌、運輸警士と運転関係者の全職種にわたり再教育を実施することになる。また自動車部助役等講

習会、とくに監督者教育を継続して実施する、とした。さらに全従業員に対する教育訓練（一般従業員教育計画、監督者訓練計画、新入社員訓練計画）を計画的継続的に実施することになる。

高野山合宿研修会を終えた23人（出席者―難波駅、難波列車区、高野下駅、和歌山軌道運輸区、和歌山営業所、那賀営業所、住ノ江保線区3人、堺東保線区2人、霞町保線区、高松保線区、吉見変電区2人、狭山変電区、難波電機区2人、住ノ江電路区、堺東電路区、和歌山電路区、和歌山信号通信区、堺東信号通信区）の座談⁽⁷⁾会の代表的な意見を集約した『親和』によると、研修会への参加姿勢は「上司の方から研修会に行ってこいといわれたとき、こりや相当シボられるだろう」と覚悟していた人が多く、研修会をやっていると知ったとき、「すでに覚悟してましたよ」という人もいた。「研修会というかぎり、きびしいのは当たり前で、よし一ついくらでもきびしくきたえてくれよという気でありました」とか、「上司の方と実際に受講してきた人からある程度のことば聞いてましたんで、そんな覚悟はなかったですね」などもある。実際に参加してみると、「思ったとおりもずつとラクでした。」とある一方、「大へん勉強になりました。勉強をおしつけられたというよりも、こりやもつともつとやらねばいかんという気になったですからね。（中略）これからは、どんな小さなことでもその根本からよく考えなおしてみなければ」とまあそういう気もちが心の中にわいてきました。「というのが目につく。そのほか研修会一般的な意見や希望事項について、「私はもつと早くから行なってお

くべきだったと思いますよ。そりゃ内容はいいことだと思っ
ていますが、今さら という気がしないでもありません。」「研修内容が、単
に若年層向けだというだけで、その対象となる年齢層にかなりの開き
がありますから、受講者の年齢ももっと考慮してほしかったですね。」「
研修会の通知の方にも問題があると思うんです。私の場合、上司の
方からお前何月何日に高野山へ行っ
てこいよ、といわれただけです
で、高野山でどんなことがあるのかと思っ
てたですよ。」「研修が終わ
れば終了証をくれるんですから、はじめにも開講式のようなことをし
てほしかったですね。気分的なケジメをはっきりさせるために。」「な
どがあった。高野山合宿研修会は、新聞やテレビにも大きく取り上げ
られた。

教育課に寄せられた研修終了者の感想文は、一言でいえば「よい勉
強になった」と受け止め、意識改革につながったことを読み取れる。
代表的な6本を紹介すると、「使命の重要性を再確認」(堺東検車区)
は「私は多くの人命と財産を預かる私鉄マンの一員として、使命の重
要性を再確認した。これは大きな収穫である。研修会での「私鉄マン
シップ」のシート集は、これからも長く役立つ、心の糧となるだろ
う。」「南海の総力をあげるため努力したい」(橋本営業所)は「規則
とエチケットを守り、愛社精神、乗客へのサービスを忘れず、お客様
からも、上司からも、同僚からも愛され、親しまれる私鉄マンになる
よう努めたい。」「研修会への参加で勇気が生まれた」(和歌山信号分
区)は「私は規律意識を忘れていたようなので、深く反省したい。

(中略)しかし、今後は違います。研修会への参加で、私には勇気が
生まれました。みんなと話し合い、協力し、積極的に仕事にはげみ、
楽しい職場を作りたい。」「私鉄マンシップが確認された」(天下茶屋
工場職装職場)は「研修会参加によって仕事への新たな意欲がわき、
働く喜びが生まれた。(中略)組織の一員として働き、使命の重要性
を理解し、立派な私鉄マンになりたい。」「研修会での知識を職場へ」
(住ノ江信号通信区)は「職場での規律を絶対に守り、同僚と協力
し、職場のチームワークを高めることは明日の自分のためであり、会
社が発展することである。研修講座で学んだ各テーマを一つ一つ自分
のものにし、そして職場に反映させたい。」「やろうと思えばできるん
だ」(天下茶屋営業所)は「研修会に参加し、責任を持って仕事をや
れば、自分のためばかりでなく、同僚のためにも、ひいては会社のため
にもなるんだ。さらに働く意欲も高めるものだといいことを会得し
ました。(中略)高野山のハイキングは、苦しい時はあったが、思い
出してみると、何事もやろうと思えばできるんだ、ということをも身
もって体験しました。」という。

以上、社内教育の取り組みにふれてきたが、総務局長上西勲は「一
人一人が自己啓発に努めよう」と呼びかけていた。これを受けて教育
課では、「企業の発展をはかるためには、社内の教育訓練は欠くこと
のできない要素です。最近、その中でも最も根本的な人づくりがあ
らためて見なおされつつあります。」

「当社においても、特に企業の公共性にかんがみ、交通事業従事員

としての職責を自覚し、仕事を愛し、これを天職と考え、職業を通じて公共の福祉に貢献するのだと言った『南海マン』としてのバックボーンが重視され、各種の講習会が持たれて来ました。」

「たまたま当社は、わずか三カ月のうちに二度も大事故を惹起し、社会の信用を失墜してしまいました。一刻も早くその汚名を挽回すべく、社内の教育訓練がさらに積極的に推進されつつあります。総務局長のいわれるように、教育訓練は線香花火的なものでは駄目です。今後ずっとこのペースをくずさないよう継続実施して行きたいものです。」とコメントした。⁽⁶³⁾

稲次社長の職場巡視は、六七年十二月十一日に和歌山と南海本線方面の各職場を、また十二月十八日には高野線方面の各職場と高野山で実施中の合宿研修会の模様をつぶさに見てまわったのである。⁽⁶⁴⁾

さきの「警告」に対する運転事故防止対策は、全社をあげて慎重に検討し、六八年二月十二日に「運転事故防止対策概要」として運輸大臣に報告され、一か月後に了承を得ることができた。「即日施行」の意気込みで実行に移された。⁽⁶⁵⁾

一九六八年度の入社式は、南海会館なんば大劇場で、三三一人の新社員を迎えて挙行された。藤谷副社長がお祝いの言葉と電鉄会社は極めて地味な仕事であることを述べるとともに、次のような趣旨の挨拶をした。⁽⁶⁶⁾

それではみなさんがたに良き鉄道マン、良き南海電鉄社員となるためのわたしの希望を述べてみましょう。

まず第一は愛社心を持つこと、第二は協調の精神を忘れないこと、第三はたえず自己を錬磨し、知識の吸収にはどん欲になること、第四にたくに望みたいことは厳正な服務をしてほしいということです。

最後に一言ふれておきますが、度重なる大事故にたいし、社会の批判は非常にきびしく、またわたしたちはこれにたいしてまったく弁解の余地がありません。しかしうれしいことに、みなさんがたの先輩社員諸君は、これにひるまず『事故絶滅』を誓って雄々しく立ちあがり、各自の持ち場で毎日血のするような努力をこつつけています。

ちょうどこの時に入社したみなさんは、先輩社員とともに協力して、南海の輝かしい未来のために大きな力となってほしいものです。

どうか健康にはくれぐれも留意して各自の持ち場で最善をつくすようがんばってください。

おわりに―第14代川勝傳社長の誕生―

一九六八年四月二二日の決算役員会で、三度にわたる重大事故を起こしたことに對する社会的責任を取り、事態收拾するため取締役会長

壺田修、同社長稲次国利の辞任が発表された。代わって、同日開催の取締役会で取締役川勝傳が社長に就任することに決まった。川勝は非常勤取締役に過ぎず、鉄道会社としては異例に近い畑違いの人事だった。芦原義重関西電力社長、堀田庄三住友銀行頭取、渡辺忠雄三和銀行会長、そして関経連副会長の栗本順三（元栗本鉄工社長）の四者会談の結果、一番若手であった川勝を全員一致で推すことになったのである。⁽⁶⁷⁾ 当時川勝は、寺田系の日本スピンドル製造の社長を退いて会長になっていたが、経営手腕と社外重役としての経験を買われたのであろう。以下、略歴は最後に付すが、川勝傳は、「就任のあいさつ」⁽⁶⁸⁾で次のように述べた。

今回はからざる事情によりまして社長就任の要請を受け、こんにちこれを受諾することと相なつたのであります。（中略）しながら、お引き受けしました以上、役員、管理職をはじめ全社従業員のみなさんのご協力をえて、社業の向上発展に全力を傾注して、ご期待に応えたいと覚悟を新たにしております。

さてこんにち、当社が当面いたしております最も重要な問題は、（中略）「運転事故防止対策」を、早期に完全実施することであるうと思ひます。

私はきょうからできる限り速やかに、当局ならびに一般社会にも御約束いたしました事故防止対策の実施の状況を点検いたしますとともに、社内の現況と問題点を理解することにつとめ、それ

らの問題をひとつひとつ積極的に解決してまいりたいと思っております。

交通運輸事業の本質的な社会的責任とは、申すまでもなく円滑かつ安全な輸送の確保であります。

私たちは会社の全組織をあげて、この公共的社会的責任を完全に遂行してゆかなければなりません。

それと同時に、私はわが南海電気鉄道が近代的企業として、わが国の国民経済のなかで十分社会的責任を果たすことができよう、企業の体質と体制を整備強化してまいりたいと考えております。（中略）

しかし、私たちの交通運輸業は、こうした現実の経済環境のなかで、企業として発展してゆかねばなりませんし、そのうえ高度の社会的責任と公共的な役割りが、強く要請せられていることを私たちは真げんに考え、かつ反省しなければならぬのであります。

そこで、私がみなさんに強く要望したいことは

- 一 それぞれの職場の仕事をより合理的に、より能率的に改めるよう努力するとともに、その責任を自覚していただきたい
 - 二 会社内の人間関係を、相互信頼のうえにつちたて、南海人としての自信と誇りをもって、良識的に行動していただきたい
- い
- ということでありませぬ。

八十年の歴史と伝統をもつ南海電鉄、かつては私鉄界の名門といわれたわが社ではありませんが、みなさんがいま身をもって経験しているように、こんにち私たちは世間から大へんきびしい批判を受けております。

私の敬愛するわが社従業員のみなさん、私たちは謙きよに世間への批判を聞くとともに、なによりも大事なことは、つねに自己反省を怠ることなく、現実の諸問題を建設的に解決してゆくために、全社一致協力して前進しなければなりませんのであります。

かつて私たちの先輩が、営々として築きあげたわが社の社会的名声を一日も早くとり戻し、さらに会社の基盤を安定せしめることが、とりもなおさず九千人従業員の幸福につながる重大な問題であります。

社長就任にあたり、私の所信を申しのべ、重ねてみなさんの絶大なご協力をお願い申し上げますとともに、みなさんのご健康とご健闘を祈ってごあいさついたします。

社長の略歴 川勝 傳（かわかつでん）明治34年7月12日生まれ、66才。昭和3年立命館大学法経学部卒業後電通に入り、後同盟通信に転じ経済記者となる。14年大日本紡績連合会理事に選ばれ、15年寺田合名理事。22年日本内燃機常務を経て24年4月日本スピンデル製造社長に就任、40年9月同会長。また昭和28年から中国通商視察団の一員として五回にわたり訪中、日中両国の貿易

促進に努め、38年藍綬褒章を受けられた。主な役職は日本スピンデル製造、ホテルパシフィック各会長、新大阪造機、理字電機、中之島温泉土地、勝浦温泉土地各取締役、南海航空サービス、南海会館各監査役、関西繊維工業会、関西経済連、大阪工業会各理事、日本国際貿易促進協会副会長関西本部長、尼崎経協会長、日本繊維機械協会副会長など。

同時に、副社長に経理局長の増田金一が就任、藤谷昂二副社長と二人体制となる。増田副社長は六五歳。関西大学専門部経済科卒業後阪和電鉄に入社。四〇年南海鉄道審査課長、会計部長、総務部長を経て、五六年常務取締役、六三年専務取締役を歴任していた。⁽⁶⁹⁾

次に稲次国利社長、壺田修会長の「辞任あいさつ」を収録しておくが、辞任に至る経緯や変わらぬ南海への愛社心がビッドに語られている。そして、川勝傳新社長への期待が伝わってくるのである。

辞任あいさつ⁽⁷⁰⁾

稲次 国利

四月二十二日に開われました決算役員会におきまして、壺田会長と私とが、それぞれ会長、社長ならびに取締役を辞任いたしました。川勝新社長の互選が決定されました。社を去るにあたりまして、最後に一言ごあいさつを申しのべます。

一月十八日の事故直後、私はかくも短期間に、そのつど二百名をこえる死傷者を出したことで、早速社長としての責任をとり、

社会に詫びるべきだと決心いたしました。その後役員会でそれではいけない、まずなんとしても事故から立ちあがる保安対策確立を実行に移すことが、鉄道マンとしての責務であるとの結論に達しましたので、二月二十六日、幹部に集まっていたが、一般世間の非難を謙虚に受け入れながら保安体制の確立に一致団結まい進しようと話したのであります。

その後、皆さんの努力が着々と実を結び、A T Sも非常に無理な作業でしたが、九分九厘まで完成し、その他責任体制を明らかにして服務規律を厳正にし、職制機構の改革や関係者の処分も済ませました。

今後は、この作りあげた体制を強力に全社にしん透させること、また一般的には新入社員のと看からもって鉄道マンとしての心がまえをうえつけていくことが残っていますが、そこまで私が見とどけるには、いわゆる社会的責任をとる時期を逸しますので、二十二日の決算役員会終了とともに辞表を提出いたしました。

私も学校卒業後、ただちに南海に入社いたしました。四十四年、会社一途に生きてまいりましたが、最後にこういうことで退社することはまことに残念ですが、皆さんにも大きな教訓になることと思います。皆さんがたずさわる電鉄事業の公共性を考えるとき、これがいかに大切かということ、一つまちがえば世間に非常な迷惑をかけるということを肝に銘じなければなりません。

私は辞めてまいりますが、どうか一致団結した愛社心で、南海が見なおされるような時期が一日も早く来ることを念願し、簡単ですが私のごあいさつを終わります。

なお新しく就任されました新社長、川勝傳氏は、個人的には三十年も以前から昵懇に願っておりまして、ご本人の気性もよく存じ、識見豊富で社会的にも広く認められ、しかも近代的感覚も鋭く、その明敏な頭脳をもって社業を処理されることと大いなる期待をよせております。皆さんもご承知のように各界にわたって幅広い活躍をなさっておりますし、南海にも二十年以上役員として参画されておりまして、事情通でございますので私も安心して辞めて行けます。

どうか私たち同様絶大な信頼をよせられ、社運の隆昌に努めていただくようお願いいたします。

略歴 稲次国利(いなつきくにとし) 明治34年11月19日生まれ、66才。大正13年大阪市立高商本科卒業後南海鉄道に入社。会計課、出納課、総務課、人事課長、難波営業局次長を経て昭和22年6月南海電鉄取締役勤労局長、24年常務、31年専務、34年副社長、41年社長に就任、43年4月22日辞任された。また40年に藍綬褒章を受けられている。

そのほかの主な役職は新和歌遊園、大阪湾航送船、南海橋本観光開発各社長、南海航空サービス、南海航空ビル各会長、南海会

館、白浜急行バス、徳島バス、大阪競艇施設、開発観光、大阪ス
 タジアム各取締役、日本経営者協会常任理事、関西経営者協会副
 会長、民営鉄道協会常務理事、関西鉄道協会理事など。

辞任あいさつ

壺田 修

四月二十二日開催の決算役員会に、稲次社長ともども辞表を提
 出したしました。

度重なる事故を惹起いたしまして、私たちは最初から社会的責
 任の重かつ大なることを感じ、いろいろ考慮しておりましたが、
 なんとしても事故防止対策と真剣にとりくみ、安全輸送体制の確
 立こそ社会的責任を果すゆえんであるとの結論から、現在まで稲
 次社長を中心とした皆さんのご協力で、一応事故防止対策の目処
 もつきました。そしてさる三月十二日、非公式ではありましたが、
 運輸省から今度の対策が合格の旨を得ましたので、この時こ
 そ辞意を表明するに適當と考え、決算役員会を待ったのでありま
 す。その間、皆さんの絶大なるご努力には心からなるお礼を申し
 上げます。

顧みますと、私が南海にまいりましたのは二十二年六月であり
 まして、取締役総務局長として就任以来、こんにちまで二十一年
 間経営に参画してまいりました。

入社いたしました時には、他電鉄とは比較にならぬ戦災を受
 け、相次ぐ風水害にも多大の被害を蒙りました時期で、復興こそ

は緊急の要務であり、拳社一致して涙ぐましい努力が続けられ、
 輸送体制が整備されました。その間増資や運賃値上げにより復興
 資金に充当したのもつい昨日の事のように思います。

こうして一心の体制が整つと、いっぽう南海将来の発展を期
 し、南紀四国一体に南海圏拡大にとりくみ、「伸ばせ南海」の旗
 印の下全社一丸となつてその布石を終り、ようやくにして在阪他
 社に匹敵するまでに成長したと喜んでおりました。

ところが昨年四月から三回にわたる大事故のため、輝しい八十
 余年の歴史に一大汚点を記し、誠に残念でなりません。こんごは
 川勝新社長を中心として一致協力、皆さんの手でこの汚名を回復
 して戴きたいと願う気もちでいっぱいあります。

私は専務時代、現在の社是を作りましたがその第三項に、我々
 は愛社の精神をもって和衷協力し……とありますが、これこそ事
 業完遂の根本的基礎であると確信いたしております。どうか愛社
 精神をもって一致団結し南海再建にご努力されんことをお願いし
 ます。

二十一年の間皆さんのご懇情、ご支援に衷心より謝意を表しま
 す。なおきょうお別れを述べる機会に、私の南海に対する愛社心
 の変らぬことを誓い、こんごともよろしくお願いいたします。

最後に皆さんのご健康をお祈りし、お別れのことばといたしま
 す。

略歴 壺田 修（つばたおさむ）明治34年5月1日生まれ、67才。大正15年高文行政科合格、昭和2年早大政経学部卒業札鉄勤務の後同11年欧米に留学、18年陸軍司政長官となり、運輸省陸運監理局監理部長を経て22年5月退官。同6月南海電鉄取締役総務局長に就任、24年常務、25年専務、31年副社長、34年社長、41年会長に就任、43年4月22日辞任された。また19年に勲三等瑞宝章、22年に従四位、37年に運輸大臣表彰を受けられている。著書に「鉄道監督法規論」がある。

そのほかの主な役職は南海不動産社長、和歌山放送、南海航空サービス、南海航空ビル、白浜開発、南海会館、ホテルパシフィック、大阪地下街、天王寺ステーションビル、大阪アイス興業、大阪エアウェイズ、日本高速自動車各取締役、毎日放送、毎日大阪会館各監査役、日本航空顧問、関西経済連合会常務理事、経済団体連合会理事、大阪商工会議所議員、高野山文化保存会理事など。

前述の壺田社長・稲次副社長時代の「安全輸送ならびに規律確立運動」は一定の成果をあげたが、残念ながら時の運に見放されたのか、今回の相次ぐ重大事故の社会的責任を取って、二人は辞任することになったのである。ただ「警告」に対する「運転事故防止対策概要」をまとめ、「了承」を得たことは南海再建への「即実行」につながり、前向きに受け止めるべき点もあるうか、と思われる。

一方で六八年八月、和歌山市駅構内に南開（なんかい）地蔵尊を建立し、二四日の地蔵盆の日、藤谷副社長らの参列で開眼供養が行われた。また同じ日、樽井10号踏切（男里川南岸堤防）に建立された厄除地蔵尊の開眼供養もあわせ執り行われた。鉄道沿線に地蔵尊が建立されているケースは散見されるが、南海では初めてのことであった。総務課によると、「建立の目的は、地蔵さんに事故から守ってもらおうということよりも、事故防止にかけるわたくしたち全社員の精神の象徴ということである。施設面ではA.T.Sをはじめとして万全の措置を講じてのぞんでいるが、精神面では無事故への誓いをこめ、それを具体的な形に表わしたものであるといえる。」という。また九月二〇日には、「当社の開業以来、交通事故で亡くなられたかたがたの霊をなぐさめるため、『南海電気鉄道株式会社交通事故物故者諸精霊供養塔』が高野山へ建立され」た。この供養塔は、高野山公園墓地にある南海の物故者供養塔の中にあわせ建立されたものであった。⁽⁷²⁾

一九六九年の「新しい年を迎えて」の一節で、川勝傳社長は、「いつかも申しあげましたように、会社は全従業員の運命共同体であります。会社の社会的、公共的性格を強く認識することによって、わたし達は『南海人』としての自信と誇りを持たなければなりません。流動する世情の中で毅然（きぜん）とした『従容不迫』の姿で前進しようではありませんか」と呼びかけている。⁽⁷³⁾そして、同年一月の恒例の年賀式で、川勝社長は「①ことは会社の長期計画を策定してその第一年目をふみだす、②社内での体制をかためて二歩前進の年、③事故防

止対策は今後も強力に推進する、④職場結合を提案したい、⑤傍系関係会社の収益の拡大と経理の改善——という五項目と、結論として『一面整頓、一面前進』の態勢を確立するということを強調し、その内容を次のように説明する。⁽⁷⁴⁾

整頓と申しますのは、第一点は社内秩序を整備することであり
ます。

第二点は、組織機構を合理的に改変することであり
ます。

第三点は、人事関係を明朗闊達にすることであり
ます。

第四点は、責任の所在、信賞必罰を明確にすることであり
ます。

第五点は公私混淆（こんこう）、個人のエゴイズムを排除すること
ということでもあります。公私を混淆したり、あるいは個人的な組
織のなかでのエゴイズムを、徹底的に排除いたします。とくに職
位による官僚主義、同、部、課の横の連絡の不統一ならびに職
間のセクシヨナリズムというものは、きびしく批判されなければ
ならないのであります。

以上が「整頓」の内容であります。

つぎに「前進」の態勢とは、最初に申しあげました諸問題、諸
課題の問題意識を全社的に滲透させることによって、全従業員諸
君の理解と協力をえて、その総力を結集し、二歩前進を力強く進
めるといふことでもあります。

六九年元旦には、午前十時から全役員が住吉大社へ無事故祈願など
の初詣を行った。さらに沿線各社寺へもこの年から各部長が分担して
初詣を行っている。その社寺は、今宮戎神社・大鳥神社・方違神社・
水間観音・七宝滝寺・玉津島神社・東照宮・紀三井寺・淡島神社・日
前宮・国懸神社・竈山神社・伊太祁首神社・根来寺・粉河寺・金剛
寺・観心寺・丹生都比売神社・金剛峰寺・立里荒神・百舌鳥八幡宮・
阿部野神社の二二か所にのぼった。⁽⁷⁵⁾

六九年六月六日には、恒例の物故役員社員慰霊祭が本社4階の特設
の式場でしめやかに執り行われた。総本山金剛峰寺執行長・高野山眞
言宗々務総長が導師をつとめ、川勝社長が祭壇に向かつて慰霊文を読
みあげた。遺族の方々、参列者の焼香が続ぎ、香煙がただよった。新
たにおまつりした霊は二八柱、創業以来あわせて二〇二六柱となつ
た。六月九日、この二八柱の霊名板を高野山公園墓地の会社物故者供
養塔に納入安置し、供養を行った。また去年建立された交通事故物故
者諸精霊供養塔でも供養が行われた。⁽⁷⁶⁾

七〇年元旦には、常勤の役員がそろって住吉大社へ初詣を行う。九
時半集合、大社の奉賀帖に署名したあと、社業の繁栄と無事故祈願を
行ったのである。なおこれに先立ち、九時集合で、池永本部長以下鉄
道管理本部の幹部一同も、無事故祈願の住吉大社初詣を行った。多数
の初詣客の中で、制服制帽の約三〇名がいつせいに初詣する姿はひと
きわ目だち、キリッとした鉄道マンらしい雰囲気をつくっていたと伝
えられる。「元旦早々から、南海さんもなかなかよくやっつてるねえと

「いう声があちこちから聞こえ、『やってる』という南海の意気と姿勢を示した」のであった。また沿線各地の二一か所の社寺への各部長分担による初詣も、前年と同様に行われた。⁽⁷⁷⁾七一年元旦も、まったく同様に役員、鉄道管理本部幹部一同の住吉大社への初詣が行われた。制服制帽姿の約三〇名の鉄道マンの姿は、新年風景を取材中のNHKのテレビカメラマンもこれを見つけて早速取材、同日の2チャンネルのニュースで放映された。⁽⁷⁸⁾

二九八人の新入社員を迎えた一九六九年度の入社式で、川勝社長は「入社おめでと」と、素朴な表現で語りかけた。「君たちは学校で『物を考える力』を養った」「『ノー』といえる人間になっていただきたい」「できるだけ活字に親しんでいただきたい」「みなさんを会社に迎えて大へんうれしい」「南海人として元気に明るく前進しよう」と。要するに、立派な社会人として、同時に南海電鉄社員として成長していくためには「いつも物事を『考える人』でなければなりません。」そのためにはどうあるべきか、を説く一方、若いエネルギーをわが南海へ加えた喜びの中で「わたくし自身大きな責任を感じながら今後の会社の発展に全力を集中してまいりたいと思っております。」と述べていたのである。⁽⁷⁹⁾

川勝傳体制の本格的な展開については、別の機会にゆずることになるが、川勝は、数年来、交通事故および公害問題に関して発言し、一般世論に訴えていた。その一文『交通戦争』におもつ⁽⁸⁰⁾の一節で、「会社の経営責任については勿論であります、なによりもわたくし

は、くる日も、くる日も、祈るような気持ちで『事故だけは起きないで』と念願しつづけてきたのであります。じらい一年、いく度か不注意による事故がありました。そのつど、不注意だった従業員は反省してしてくれるであらう。(中略)と期待を持ち信頼を深めてきたのであります。わたくしは、わが社のこうした人間関係を、相互信頼の上に立って、一層深めてゆきたいものだと思っております。」と語っている。⁽⁸⁰⁾

同時期の運輸教習所(一九二二年九月難波駅に設置、四六年それまで住ノ江にあった教習所が戦火で焼失したので、四八年九月高石町(高師浜支線終点から徒歩五分)へ移転)の概要をみておくと、次のようであった。⁽⁸¹⁾

「運輸教習所は、その名の示す通り、運輸従事員に必要な教育を行うもので、協所長以下十一名の専任教師と八名の兼任教師がこれにあたり、新入社員および職種転換従事員に対する教育と、駅長、助役等現場監督者に対する再教育が主要な二本の柱で、一般係員に対する再教育は、教習所の指導にもとづいて現場でそれぞれの監督者により行われるシステムになっている。」と

いう。教習所の一日は朝のラジオ体操から始まる。九時五分前から約十分間、思いきり身体を屈伸し、そのあと一同社はと運転安全規範を斉唱して朝礼を終える。そして、一時限五〇分の授業が九時十分から十六時三〇分まで、午前三回、午後四回行われ、最後に

担任教師から注意事項の伝達などがあり、終礼をもって一日を終わる。

「新入社員教育は、運転取扱心得、旅客営業規則など業務知識の習得はもちろんのことながら、これから社会人として、また南海マンとして職場で働くために必要な職場順応性を身につかせ、服務規程の熟知、乗客接遇訓練など基本的な躰（しつけ）の面を主眼に教育している。」という。授業風景の板書の一齣を紹介すると、「顧客意識、安全意識、原価意識、協調意識」などが窺える。運輸部門に配属される新入社員はここで一月月の研修を受けて第一線の南海マンとして単立ってゆくのである。

教習所の仕事の変化としては、従事員に対する再教育に非常な努力を払っている点であるという。再教育は現場教育も含めて、一回平均三、六〇〇名に対して行われ、これを年三回、延べ一万余名に及ぶとされる。この点は、事故防止対策の推進の一つであろう。

六九年十二月二十五日、社内誌『親和』は『南海人』と改題されたことを付記しておく。⁽⁸⁾

以上、関西私鉄大手の一事例を垣間見てきたが、小稿の拙さとは別に、多様な視点から、その歴史と文化（企業文化）を学ぶ意義は決して小さくないように思われる。

注

(1) 『南海』第15号、一九五一年三月、三―四頁。戦後南海電鉄の初代社

長吉村茂（通算第10代社長）については、拙稿「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―」（『大阪商業大学商業史博物館紀要』第17号、二〇一六年十月を参照されたい）。

(2) 同右、第26号、一九五三年七月、八頁。

(3) 同右、四頁。

(4) 同右、六頁。

(5) 同右、七頁。

(6) 以下、同右、第28号、一九五三年十二月、三―六頁。

(7) 同右、第42号、一九五六年十一月、六―七頁。

(8) 『南海七十年のあゆみ』一九五七年、三頁。

(9) 『親和』一九六一年四月号、三〇―三二頁。『南海80周年記念―最近の10年』一九六五年、五六頁。

(10) 同右、一九六〇年新年号、五頁。

壺田社長は、積極的経営に乗り出したが、その人柄は「官僚出身でありながら壺田ほど官僚臭のない人も少ない。国鉄とのつながりもいし、運輸省には顔もきく。そして逞しい商魂もある。いまを時めく実力者佐藤栄作総理とのつながりも大きい強みだ。」といわれた（『実業之世界社・現代人物史編集部『現代人物史』実業之世界社、一九六六年、三〇―一頁）。

(11) 同右、一九六〇年新年号、二頁。

(12) 同右、一九五九年十月号、一頁。

(13) 同右、一九六〇年五月号、三六頁。

岡田意一は、長く官界に身を置いたが、いわゆる「官吏気質」とは異なり、文書課長時代「時の副総裁石丸（重美―引用者）氏をして彼は未恐るべき人物なりと舌を巻かしたる逸話もあり。（中略）省内の鬼才と呼ばれ、麒麟児と謳はれ、其企画する所又常に機宜に適へり」といわれたという（恒次寿『大阪財界人物史』国勢協会、一九三一年、二二八―三〇頁）。

(14) 『親和』一九六〇年四月号、グラビア。

- (15) 同右、四〇頁。
- (16) 同右、一九六一年十一月・十二月合併号、「親和」発刊2周年・和歌山電気軌道合併特集号、一四―二七頁。
- (17) 同右、一九六一年六月号、三七頁。
- (18) 同右、合併特集号、二七頁。
- (19) 同右、一九六〇年七月号、入賞作品は表紙、グラビア等を参照。入選論文一等は一六頁、入賞者一覧は四四頁に載っている。八月号にも入選論文二等ほか紹介されている。
- (20) 同右、合併特集号、三〇―三三頁。
- (21) 同右、二八―二九頁。
- (22) 同右、二九頁。
- (23) 同右、四五頁。
- (24) 『読売新聞』一九五九年十二月二日付夕刊、『朝日新聞』一九五九年十一月三日付。
- (25) 『親和』一九六〇年二月号、グラビア、五―七頁。
- (26) 同右、一九六二年新年号、五頁。
- (27) 同右、一九六二年五月号、七頁。
- (28) 以上、同右、一九六三年新年号、一〇―一二頁。
- (29) 同右、一一頁。
- (30) 同右、一九六三年五月号、グラビア、七頁。
- (31) 同右、六頁。
- (32) 同右、一九六三年七月号、八―九頁。一九六四年新年号、六―七頁。
- (33) 以下、同右、一九六三年七月号、グラビア、八―一一頁。
- (34) 同右、一一頁。
- (35) 同右、一九六四年新年号、八―九頁。
- (36) 同右、一九六四年二月号、二六―二七頁。山田光徳（企画第一課長）「われらの職場にわれらの提案」を参照。
- (37) 同右、一九六四年八月号、一―三頁。
- (38) 同右、一九六四年九月号、一八頁。
- (39) 同右、一九六五年新年号、九頁。
- (40) 同右、一九六四年九月号、二―三頁。
- (41) 同右、一九六五年六月号、グラビア、九―一四頁。一九六六年一月号、四七頁。
- 少し前の子弟の職場見学会をみると、六〇年十月には列車区乗務員の子弟（5人）が列車区内などを見学、六一年八月には社員の子弟（18人）が天下茶屋工場を見学、六二年六月には多数の応募者の中から選んで10人を招待、高野山見学会を行っている。参加者は感想文を書いている。
- (42) 「社報」一九六三年七月九日付。
- (43) 『親和』一九六五年三月号、一四頁。
- (44) 前掲『南海80周年記念―最近の10年』二―三頁。
- (45) 『親和』一九六六年一月号、三頁。
- (46) 同右、一九六六年五月号、二頁。
- (47) 同右、三頁。
- (48) 同右、一九六六年十一月号、二―三頁。
- (49) 以下、同右、一九六七年新年特別号、一〇―一一頁。
- (50) 同右、一九六七年五月号、二頁。去る11月1日、人事部教育課から六七年度新入社員の作文集『社会人への門出にあたって』が発行された。「教育課の話では、同じ日に入社し、ともに働くことをちかい合った同期の仲間たちが、それぞれどんな気もちであるかを確かめあい、また入社後ときどきこれを読み返しては、新鮮な初心を呼びおこしてほしいという目的で発行されたもの。A5版で計二六八ページ。」（同右、一九六八年一月号、一―三頁）。
- (51) 同右、一九六七年五月号、一一頁。
- (52) 『南海電鉄創業90周年記念―創造と前進の10年』一九七六年、三六―三七頁。
- (53) 本線男里川での列車事故については、『親和』一九六七年五月号、一

- 四一―八頁に詳しい。
- (54) 同右、一九六七年六月号、二―三頁。
- (55) 同右、一九六八年二月号、六頁。
- (56) 同右、七頁。
- (57) 『南海電気鉄道百年史』一九八五年、三〇七頁。
また「従業員諸君に望む」の一節では「業務執行の面につきましては、一人一人が会社を代表しているんだという気もちで、確固たる信念と権威をもって、今後職務を完遂されんことを期待する」(『親和』一九六八年二月号、三頁)と述べている。
一九六七年九月号の一節では「先般監査官から『南海電鉄について現在問題となるのは金の問題じゃなく、心の問題である。いわゆる鉄道人としての精神が全社を貫いておるかどうか、この点が最も肝要なところである』との批評を受けた」(六頁)と書いている。
- (58) 以下、『親和』一九六七年八月号、二―九頁。
- (59) 同右、一〇頁。南海電鉄の連続事故については、六七年七月二九日から二九日までの三日間、運輸省運転車両課長をはじめ8名の監査官によって、特別保安監査を受け、その結果、八月四日付で運輸省鉄道監督局長から警告を受けた(『親和』一九六七年九月号、二五頁)。
- (60) 以下、同右、一九六七年九月号、二六―二八頁、十一月号、二―七頁、一九六七年十一月号、一三頁。
- (61) 同右、一九六七年十一月号、一三頁。
- (62) 以下、同右、一〇―一二頁。
- (63) 以上、同右、六頁。
- (64) 同右、一九六八年一月号、グラフィア。
- (65) 「警告」は、同右、一九六八年二月号、七頁。「概要」は同八―九頁を参照。
- (66) 同右、一九六八年五月号、一頁。
- (67) 前掲『南海電気鉄道百年史』三〇八―三〇九頁。事故防止対策の骨子は、三一―三二頁を参照。
- (68) 以下、『親和』一九六八年五月号、六―七頁。
- (69) 同右、一二頁。
- (70) 同右、八―九頁。
- (71) 同右、一〇―一二頁。
- (72) 同右、一九六八年十月号、一三頁。岡田公意(総務部長のときに執筆、9月1日付で社長室部長へ転任)「人命の尊重」(同右、一九六八年十月号、二六―二七頁)の中で、南開地蔵尊の建立についてもふれている。
- 川勝傳社長は、六八年八月一―四日から一六日までの三日間、南紀方面の各地を視察している。一四、一五日は熊野市、新宮市、本宮町、那智勝浦町、串本町および鬼ヶ城観光開発、熊野交通、南紀観光バス、南紀南海タクシー、中之島温泉土地旅館「中の島」、熊野開発観光(旅館「湯の峰荘」)の各社。一六日には白浜町、白浜観光協会、白浜旅館組合など、および白浜急行バス、ホテルパシフィック、南海白浜自動車、南海白浜観光、和歌山観光開発(旅館「朝日」)の各社(同右、グラフィア)。
- なお七三年十月、南海線、高野線とも六〇〇ポルトから一五〇〇ポルトに昇圧切り替えを完了した。
- (73) 同右、一九六九年一月号、七頁。
- (74) この辺は、同右、一九六九年二月号、二―六頁による。
- (75) 同右、六頁。
- (76) 同右、一九六九年七月号、五頁。なお本社会議室で執行された八八年六月の慰霊祭の様子は、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)六二―六四頁に紹介されている。
- (77) 『南海人』一九七〇年二月号、一五頁。
- (78) 同右、一九七一年二月号、一二頁。
- (79) 『親和』一九六九年五月号、一〇―一一頁。
この号には、別に川勝社長の「考えさせられる話題」が載っている。激動する世相の一齣だが、一つは大学紛争の中を去ってゆく老練

長の姿である。「学生を愛しつづけてきた老総長は『理想は高く、姿勢を低く、いつも心に太陽をもって、ゆつくりとがっちり、理論を貫いて実践に生き、実践を通して理論を究め、前へ前へと進め』という言葉を、(この年―引用者)の卒業生に贈って書齋へ帰っていったのである。(中略)老総長に対して学恩を感じなければならぬはずの学生の行動を見ると、むなししい『断絶感』を感じないわけにはゆかないのであります。」もつ二つは、教養と学識のある著名な老作家の話で、最近マスコミの世界と『縁を絶つ』ことを宣言したことである。「これもまた時代的な『断絶』のひとつの現象というべきではないでしょうか」という(二―三頁)。

(80) 同右、一九六九年六月号、二―三頁。

(81) 以下、同右、一九六九年五月号、一六―一七頁。

(82) 『親和』の編集発行は、従来的人事部厚生課から、新設の総務部広報課に変わった。九月一日付の人事異動により、編集委員長は総務部長の加藤吉郎(第15代社長)に変更された。加藤は「社長がいつもいわゆるように『より合理的に、より能率的に』を念頭に社内よりよい広報活動を通じて新しい南海の前進のために努力したいと思っております。」と抱負を語った(同右、一九六八年十月号、四〇頁)。

