

Title	昭和戦前期の京阪神地域における省線の都市圏輸送への参入と私鉄各社の対応
Author(s)	廣田, 誠
Citation	大阪大学経済学. 2020, 70(1), p. 1-17
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/76187
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

昭和戦前期の京阪神地域における省線の都市圏輸送への 参入と私鉄各社の対応

廣 田 誠

要 旨

本論文の目的は、1930年代における国有鉄道東海道・山陽本線の京阪神地区における電車の運行開始が、私鉄各社の経営に及ぼした影響を明らかにすることである。その成果は以下の通りである。国有鉄道による電車運行の開始は、並行する私鉄各社の経営を圧迫するものであった。そこでまず私鉄各社側は共同して反対運動を展開し国鉄の電車運行阻止を試みたが、成功には至らなかった。そのため各社は、運賃と運転速度を中心として、国有鉄道の電車に競争を挑んだ。他方、第一次世界大戦期の好況時における過剰投資の反動で苦境に陥りながら進展しなかった私鉄各社の連携・協調が、国有鉄道の電車運行開始をきっかけに具体化する方向に動き始めたのである。

JEL Classification : N75, N85, N95

キーワード：鉄道電化、都市間高速電気鉄道、私鉄、国有鉄道

はじめに

筆者は2018年11月18日（日）駒澤大学駒沢キャンパスで開催された鉄道史学会第36回大会の共通論題報告（テーマ：日本国有鉄道（JNR）の再検討）において、『私鉄王国』関西における国鉄の積極経営」と題し報告を行った。その概容は『鉄道史学』第37号（2019年8月）に掲載されているが、全国一元的に運営されていた公共企業体・日本国有鉄道においても、関西地域では独自の運営で私鉄との激しい競合に対応していたことを、東海道・山陽本線京阪神地区における電車運行の状況を検討することで明らかにした。しかしこのような戦後の関西地域における国鉄の電車運行は、実は戦前以来の蓄積の上に可能となったものである。本稿ではまず、東海道・山陽本線京阪神地区における電車の運行がいついかなる形で開始された

かを概観し、さらにそれが「私鉄王国」として名高い関西地域において、在阪私鉄各社の経営にどのような影響を及ぼしたかを明らかにする¹。

1. 「省線電車後進地」関西

1906年に「鉄道国有法」で国鉄に編入される3年前から電車運転を開始していた甲武鉄道をもって東京地方における省線（国有鉄道線）電車の営業開始とすれば、これに遅れること3/4世紀以上の1932年、ようやく関西地域で省線電車が運行を開始した。関西地域は阪神

¹ 本稿は2019年10月30日（土）に京都大学で開催された経営史学会関西支部会・社会経済史学会近畿支部会合同部会における報告「戦前期の関西地域における国有鉄道の積極経営」の内容を元にしたものである。また本稿において引用した新聞記事の一部は、表記を現代仮名遣いにあらためている。

電気鉄道（以下阪神と表記）を先駆として明治末以降民間企業による都市間高速電気鉄道の発達が著しく、そのため「私鉄王国」「電車王国」と呼ばれていたが、省線の電車運行に関しては後進地であった。このような関西地域において省線電車が運行開始に至った経緯は以下の通りである²。

1919年7月11日、鉄道院は「鉄道電化の大方針」を決定、7月31日電化調査委員会が発足した。同委員会において関西の国有鉄道路線の内、片町線と城東線が大都市周辺の煤煙を排し、輸送の輻輳を緩和するため「早急に電化すべき区間」とされ、1930年の第59帝国議会において城東線と片町線の一部（四条畷—片町間）電化が協賛を得た。1931年8月20日、「大阪付近省線電化」の起工式が四条畷駅で挙行され、1932年12月1日、片町線片町～四条畷間で関西省線初の電車運転が開始された。電化時の片町線はラッシュ時2両編成、デイトムは単行で、住道—片町ではラッシュ時8分間隔、デイトム16分間隔で運行され、また四条畷—住道間は終日16分間隔で運行された。また私鉄の発達した関西で使用するため、20m車（車体の長さを20mとした車両）が製作され、3扉両運（車両の両端に運転台を備えた車両）のモハ40形19両、片運（車両の片側だけに運転台を備えた車両）のモハ41形11両、クハ55形19両の合計49両が登場した。関東の省線ではすでに1930年、横須賀線用に32系の附随車（運転台も電動機も備えていない車両）・制御車（運転台のみを備えた附随車）が20m車で登場していたが、電動車（電動機を備えた車両）を20m車としたのはこのモハ40・41が初であった³。

² 以下関西地区における省線電車の運行開始とその後の経緯に関する記述は、特記ない限り野村董1984による。

³ この40系について当局者は「社線郊外電車などところがクッションやバネその他目に見えぬ大切なところにずいぶん金をかけてありますから震動は皆無と

続いて1933年2月16日、城東線⁴天王寺—大阪間が電化開業し⁵、また同時にほぼ全線にわたり高架新線を建設した（天王寺—猫間川信号所、桜ノ宮—大阪間など）⁶。片町線よりも早く着工しながら電化開業が片町線の78日後となったのはこの高架化工事が一因であった。また城東線では電化に先立つ昭和7年度、寺田町、鶴橋、森ノ宮の3新駅が開業し、市街地でのキメ細かい停車と私鉄線との連絡（鶴橋）など、都市高速鉄道にふさわしい体裁を整えた⁷。

1935年4月1日より城東線はラッシュ時の一部列車で3両編成となった。電化当時の城東線は、日中のみ単行運転であったが⁸、その後都市高速鉄道として威力を発揮⁸、利用者も急増

「いっていいくらい」「乗り心地はまア日本一と期待願っていいでしょう」（「日本一の電車 普通速度で超特急より速く 震動皆無・何も彼も最新式 今秋・城東線を走る」『大阪朝日新聞』1932年5月28日）とその乗心地を自画自賛した。

⁴ 城東線は大阪鉄道（初代）が、自社路線の天王寺駅と官設鉄道東海道本線大阪駅との連絡を図り、当時の大阪の市域界ぞいに敷設したもので、1895年10月17日天王寺—大阪間が全通した。1900年関西鉄道が買収した後、国有化された。

⁵ 電車化当初の城東線は、終日6分間隔で運行され、蒸機列車での運行に比べサービスは向上したが、2両編成での運行はラッシュ時のみで、デイトムは単行（1両のみでの運行）であった。

⁶ 「大大阪の東部を南北に縦貫する城東線高架工事はいよいよ竣工、十六日本省の監査をおわり二十八日夜半を期して線路を切替ることになった。この工事は天王寺、京橋間約五キロのうち、両駅附近各三百メートル間は築堤式の勾配をなし残り四キロ余は普通のスラブ式高架線であり同区間の省線踏切りは全部除かれ南大阪周囲部の交通障害は救済されることになった。総工費は四百六十七万三千円、昨年六月失業公債によって俄に着手されたものである、なお桜宮、大阪間の高架線もすでにほぼ完成しており天神橋と葉村町の市電切替工事のみを残すばかりに進捗しているからいよいよ電化の準備に着手し明年正月早々大阪駅と天王寺間に関西最初の省線電車が走るようになる」（「大阪を南北に貫ぬく高架線見事に成る 天王寺と桜宮間先ず開通 省線電車は明春早々」『大阪毎日新聞』1932年3月17日）。

⁷ 城東線の電化開業に遅れること3ヵ月後の1933年5月、大阪市営高速電気鉄道（市営地下鉄）が梅田（仮駅）—心齋橋（仮駅）間で開業した、わずかの差で城東線は大阪最初の「都市高速鉄道」となったのである。

⁸ 以下の新聞記事にみられるように、城東線の「都市

し、終日2両編成となっていた⁹。

高速鉄道」化は、運賃の引き下げや高速・高頻度運転により利用者である大阪市民に福音となる一方、市営交通事業（路面電車、バス）と民間のバス会社（青バス）の経営には深刻な打撃を与えた。「二月十六日から実施される大阪城東線の省線電車運転は…東京省電と同様の区間制特定運賃を適用することに決定、二十八日鉄相の決裁を得た 則ち三・二キロまで五銭、十二キロまで十銭で大阪、天王寺間は二区十銭となるわけだが、…これがため最も打撃をうけるのはかねて特定運賃制反対を鉄道側に陳情していた大阪市電、市バスおよび青バスで、新運賃率で定期券を買えば大阪、天王寺間僅か三、四銭になる模様で市電よりも安くなり、電車、バスの乗客の多数が城東線に吸収されることが予想される、右につき八尾村湊町運輸事務所長は語る 一いよいよ十銭にきまりましたか大都市をめぐる循環線としてそうなければならぬと思います、実現の暁は乗客は現在の倍以上に増加するでしょう、定期券も市電より安くなるでしょうが、市当局にも市民の交通機関があり便利になったのですから喜んでもらわねばなりませんまい」（「廉いぞ！速いぞ！城東線の省電は区間制あわてるバス、市電を尻目に三月一日から愈よ実施 十八銭から十銭へ 値上時代に逆行して城東線の運賃が大値下げされる」『大阪朝日新聞』1933年1月29日）。

⁹ 「・・・すでに電化された城東、片町両線における電化前後の乗客数の比較-大阪鉄道局の輸送調査-を見ると 電化前の昭和七年三月から同七月までの一般輸送総人員は片町線八十五万六千七百五十七人、城東線百三十二万七千五百八十四人、ほかに定期券によるもの片町線百六十八万三千三百六十人、城東線三百六十一万二千六十人であるが、電化されてからは従来より乗心地がよく午前午後のラッシュ・アワはもちろん平時も次から次へと車を頻発し鶴橋、森之宮、寺田町の三大駅が新設され郊外電車との連絡も円滑になりかつ料金も改正された結果によるものか 電化後の昭和八年三月以降七月までの一般輸送人員は片町線百二十二万六千六百六十七人、城東線三百六十一万八千五百二十七人、定期券によるもの片町線二百三十三万七千七百四十人、城東線六百四十八万九千八百八十人と俄然すさまじい電化礼讃時代を現出し、一般輸送では片町線で二十七万九千九百十人、城東線で二百二十九万九百四十三人、定期券では片町線で四十五万二千三百八十人、城東線で二百七十六万九千九百二十人の各増加という驚異的数字を示して鉄道当局を喜ばせている」（「大阪・須磨電化実現を控えて省線のX朗かに解く 片町・城東両線に乗客俄然激増し 大鉄局 北叟笑む争奪戦」『大阪毎日新聞』1933年9月22日）。

2. 東海道・山陽本線 吹田～須磨（明石）間の電車化

以上のように関西地域の省線における電車の運行は片町線と城東線から着手されたが、関西地区における省線電化の「本命」は東海道・山陽本線であった。電化調査委員会も日本の最重要幹線である同線について、輸送強化や無煙化を理由に早急な電化を答申していた。1926年の第52帝国議会において、天津～京都～大阪～神戸～明石間105.1kmの電化計画は協賛を得た。しかし幹線電化の先陣ともいべき東海道本線東京一国府津間が、電化開業に至るまで予想外の遅れを示し¹⁰、また昭和初年の深刻な不況の影響で、片町・城東線の電（車）化が先行したのである。

ところで電（車）化直前の京阪神間では、すでに通勤通学の利用者を重視した区間列車の運行が行われていた。これは「小運転列車」と称し、幹線旅客輸送を担う長距離列車とは別に、都市圏輸送用として京阪神間で蒸気機関車（蒸機）の牽引する列車を頻繁に運転していた。5～10両編成で、所要時間は京都～大阪間50～60分、大阪～神戸間45～50分（いずれも各駅停車）であった。

さらに天津～明石間の電化計画が議会の承認を得ると、並行路線を有する在阪私鉄各社が次々に対応策を打ち出したため、省線もこれに対抗して京阪神間に「快速度」列車を設定、運転速度の向上を図った。所要時間は京阪間35～40分、阪神間35分前後と当時の特急列車なみの高速運転であった。快速度には長距離普通列車として京阪神間の一部の駅を通過するものが加わり、一方長距離列車にも京阪神間の各駅に停車するものがあったため、電化直前の東海道・山陽本線京阪神間では、日中毎時平均3本（1本は快速度）、朝夕の多客時は10分～15分

¹⁰ 電気機関車輸入の選定を誤ったためとされる。

間隔で客車列車が運行され、通勤通学客の需要に一定程度まで対応していた¹¹。

1932年5月、京阪神間の東海道・山陽本線は吹田—鷹取間から電化工事に着手、その後工事は西へ須磨まで延長された¹²。1934年7月20日、東海道・山陽本線の吹田—須磨間(48km)が電化開業に至った¹³。この電化に当たり、区間列車＝都市圏輸送列車のみを「電車化」した。当初は運行回数をラッシュ時以外は蒸気機関車牽引時代と同程度の毎時3本とし、編成も4両が基本で、ラッシュ時のみ増結して5両編成とする予定であった。しかし電化に備えての並行私鉄の反撃が予想外に激しかったことから¹⁴、急遽フリークエント・サービスの増強と

急行電車運転に踏み切った。

電化開業時の吹田—須磨間¹⁵では、各駅停車がラッシュ時4両編成で10分ごと、デイトムは2両で15分ごと、また電化開業当初の急行電車(急電)は、大阪—神戸間で三ノ宮駅のみ停車したが、のちには元町にも停車するようになった。4両編成で30分ごとに運転され、急行と称しながらも特別料金は徴収せず、所要時間は大阪から三ノ宮が24.5分、神戸までが28分であった。これに伴い新製された車両は20m2扉クロスシート¹⁶の42系で、ギヤー比を高速運転に対応して2.26と小さくし(40系は2.52)、弱界磁も付けられた¹⁷。またこの電化に

¹¹ 電車化以前の区間(客車)列車について、高田隆雄は以下のように回想している(高田隆雄1984「大阪の国電一夜明け前」『大阪の国電』ジェー・アール・アール編集・発行、90～91頁)。高田は昭和9年に東京工業大学を卒業するとただちに西成線安治川口駅前の汽車製造株式会社に勤めはじめた。住居は阪急神戸線芦屋川駅の近くであったが、通勤は省線の芦屋駅まで歩き、ここから蒸機列車によった。その理由は阪急を利用した場合、定期代が月10円ほど割高になることで、当初初任給が月額70円程度、下宿代が月に20円程度であった高田にとって、定期代の差額10円は非常に重い負担であった。電車化以前の阪神間快速通勤列車(4～5両の客車をC10形タンク機関車が牽引)は、朝夕の通勤時間帯は20分間隔の運転で、1列車乗り遅れると遅刻となった。また会社からの帰途利用した午後5時過ぎに大阪駅を発車する下り快速列車は、東京からの下り超特急「つばめ」と追いつ追われつ走ることがあった。電化前すでに阪神間では複雑線が完成しており、しかも大阪から芦屋まで約20kmの間停車駅は神崎(現・尼崎)と西宮の2駅のみであったため、時には快速列車が超特急を追い抜いた。またこの帰りの列車は、3等車の4人がけ座席を1人で独占できるほど乗客が少なかった。

¹² 改良工事が竣工すると大阪、神戸とも高架ホームとなり折返し線の設置が困難になるため、大阪以東神戸以西の電車化区間は、多分に引き上げ線(終点到着した列車を、折返して逆方向に走り出すまでの時間留め置きのための線路)的要素を帯びていた。

¹³ この電化開業に先立つ1934年6月1日、大阪駅の高架線ホームが一部竣工した。前夜の終列車から6月1日の初発までの間に、国鉄(それまでは地上線)と阪神急行電鉄(以下阪急と表記、それまでは高架線)の上下切替えが、1本の列車を止めることなくスムーズに行われた。

¹⁴ 阪急は神戸線特急の大阪梅田—神戸上筒井間の所要

時間を30分から25分へと短縮、さらに神戸線を高架線で三宮まで延伸した。一方阪神は、神戸(元町)と大阪(梅田)の両終点で地下線化工事を急ぐとともに、全線に及ぶ線形改良を行い、阪神間の特急を所要時間35分で運転、さらに夏季には特急のシートに白いシートをかけ乗客に清涼感を与えるなど、カーブの連続と小型の車両というハンディを克服すべく精いっぱいサービスのサービスにつとめた。

¹⁵ 「大阪・三宮間25分、超特急「つばめ」より速い省線電車がはいよいよこの20日から阪神間にお目見得する、大阪鉄道局の運転、運輸電化各係などではこの数日来夜業につぐ夜業で開業準備に忙殺されているが、12日にはまず新設駅の駅長が決定し、ついで電車・・・運転のプラン大綱が次の如く発表された大阪・神戸間 普通 116往復 急行 29往復 荷物電車 11往復 大阪・吹田間 41往復 神戸・須磨間 普通 下り72回、上り70回(中略) 駅相互発車時刻 旅客の便のためラウンド・ナンバー制(端数のない時刻)を採用し発車時刻の簡単化をはかった、普通車 毎時五、一五、二五、三五、四五、五五分に発車、急行電車 毎時〇分、三十分、五分に発車」(「この二十日から『省電』がお目見得 大阪三宮間を僅か二十五分 運転プランの発表」『大阪朝日新聞』1934年7月13日)。

¹⁶ クロスシートとは進行方向に対し直角に設けられる座席で、多くの利用者が着席できるため長距離列車に適している。これに対しロングシートは進行方向に併行して長椅子(ベンチ)の座席を設けるもので、立ち席乗車を含めた乗車定員が多くなり、通勤・通学客を主体とする短距離列車に適する。さらにセミクロスシートは、基本的にはクロスシートを配しながらも、出入り口(扉)附近のみロングシートを配したもので、通勤通学客と一般客とともに利用する中距離列車に適した座席形式である。

¹⁷ 高田隆雄は、関東の横須賀線で先頭に立つ電動車のモハ32が17mと車長が短かくまた前面非貫通で他の車両と行き来ができないのに対し、関西に投入さ

際し塚本、立花、摂津本山、六甲道、元町の五駅が新設され、大阪、神戸両駅の改良、市街地での連続立体化（高架化）、複々線化、軌道強化と、施設面で大規模な投資が行われた¹⁸。

1934年9月20日、須磨一明石間11.9キロが電化され、各停電車の運転区間は吹田一明石間に拡大した。さらに1936年、流線型のモハ52型第一編成（「狭窓」）が投入された。蒸気機関車のC53、C55に続く省線の流線型車両第3陣で¹⁹、昭和10年度車として製作され、36年6月から大阪～神戸間の急電に使用を開始した。1937年6月及び8月には、モハ52型2次車（「広窓」）2編成が登場した。窓まわりとスカートをマルーン、窓より上部と下部をクリームと、当時異例のカラフルなツートンカラー塗装が施された²⁰。急行用のためギヤ比を2.04

とし、また台車もコロ軸受²¹を採用した²²。

一方東海道本線京都一吹田間については、1936年7月11日、京都一吹田間（35.9キロ）の電化計画が決定、12月15日着工され、1937年10月10日電化開業に至った。これにより省線電車の運転区間は京都～明石間に延長され、急電の運転区間も京都～神戸間に延長された。

また当初2扉クロスシート車の42系でスタートした京阪神の省線電車は、その後沿線の発展で利用者も増加し、また吹田～京都間の延長に対応する意味もあって、各駅停車用に3扉セミクロスシートの51系が投入された（昭和11年及び12年度車として59両を製作）²³。

3. 省線電化をめぐる私鉄の動向

(1) 省線大阪駅の高架化をめぐる紛争

すでに述べたように、省線の阪神間電化工事は複々線化ならびに高架化と同時並行的に進められていた。そこにたちはだかったのが大阪駅の高架化に関する問題である。省線大阪駅の高架化には、それまで高架であった阪神急行電鉄（以下阪急と表記）の梅田駅を地上駅へと切り替えることが不可欠であった。ところが省線大阪駅の高架化工事が大詰めを迎えたとき、突如阪急側は鉄道省の大阪改良事務所に対し高架陸橋の撤収とこれに接続する線路の改修工事費ならびに施設費として120万円余りを要求、世間の注目を集めた²⁴。

れたモハ42系は車体長20mかつ正面貫通式のため他の車両との行き来が可能で、「本格的な長距離電車の風格が備わった」ように思われた、と後年の回想でその先進性を高く評価した。しかしその車内設備については、省線の優等車に匹敵する豪華なシートで定評のあった阪急の900形とは「比べること自体が無理」であった、と酷評している（高田隆雄「大阪の国電一夜明け前」。つまり満を持して登場した関西の省線電車は、東京のそれに対しては優位であったものの、直接競合する在阪私鉄の車両に対しては、必ずしも優位に立っていたとはいえなかったのである。

¹⁸ 当時の新聞は「鉄道減収の一対策として行われることとなったものとみられる一面又・・・鉄道省の事務官並に技術官の間には政友内閣の下には本線の電化実現は覚束ないとまでいわれただけに今後の決定は民政党内閣の存命間に懸案解決を急ごうとする省内の伝統的勢力の活躍を説明するものとみられ」と、東海道山陽本線京阪神地区の電化が実現した背景に国有鉄道の増収策と政友会対民政党の国政における勢力関係があったことを指摘していた（「省線電化の裏おもて 狼狽は未だ早い 阪神間に残ってる大工事と複々線」『神戸新聞』1931年8月2日。

¹⁹ 1930年代中葉、世界各国で「流体力学にもとづき空気抵抗を減らすため乗り物のボディをなめらかな曲線でデザインする」という「流線型」が流行し、特に自動車や航空機の影響を受け始めた欧米の鉄道は、旅客誘致を図るべくこぞこれを採用した。

²⁰ 戦前期の日本における鉄道車両は、ブレーキから生ずる鉄粉による汚れを嫌って車体を茶色や緑色など地味な色の単色とするのが一般的であった。

²¹ ベアリングを使用しているため、当時一般的であった平軸受にくらべ抵抗が少なく、高速列車に適していた。

²² しかし流電はラッシュ時における扉の操作や検修面で不便であったため3編成で増備は打ち切られ、昭和12年度車では流電の扉・窓配置を踏襲し、ギヤ比も流電並みとしたが箱型の車体を持つ「半流」が製作された。

²³ 51系は昭和10年度後期から製造がはじまり、東京鉄道管理局に配属されたが、大阪鉄道管理局配属車は急行札差し入れ枠、貫通幌、密着連結器（密連）を装備し、ギヤ比2.26、弱界磁を備えた高速仕様となり、42系と混成で使用された。

²⁴ 以下大阪駅の高架化をめぐる阪急と鉄道省の対立に関する経緯については「阪急から鉄道側に百二十余

この問題に関する鉄道省側の認識は、阪急が省線を跨ぐ高架線を建設するに際し、鉄道省側では認可条件として「阪急が高架線を切下げの場合その方法と費用に関してはすべて当方（鉄道局）の指示するところに従うべし」と定めたので、阪急は鉄道省の指示に従い素直に工費を自ら負担の地上線への切り替えを行うべきである、というものであった。これに対し阪急の上田寧専務は、以下のように反論した。省線大阪駅の高架化に対応して阪急梅田駅を地表に移すには、既存の約二町（1町は約109m）にわたる高架線を取り壊した上で、33分の1の急勾配（33m進むごとに1m高さを増す勾配）を含む新たな線路を敷設しなければならないが、その工費を阪急が負担すると約速した覚えはない。確かに阪急梅田駅を高架化するにあたり、鉄道省から省線大阪駅にも高架化の計画があることは聞いたが、しかしそれが阪急の線路とどこで交差するかについては知らされておらず、従って梅田駅の地表への移転が必須であることも認識できなかった、と。

以後この対立に関し、阪急の顧問岡野昇と鉄道省首脳部との間で数十回にわたる折衝が重ねられ、阪急側が切下げに要する工費約120万円の全額ないし一部を鉄道省側が負担するよう主張したのに対し、鉄道省側は「なんら責任はない」と互いに譲らず、そのため阪神間の電化工事にも多大の支障を来たし、ついには地元住民の非難を買うまでに至った。そのため岡野顧問は1933年8月1日鉄道省を訪れ、首脳部と協議の結果、阪急側が既存の高架線を地上線に切り下げる工費の一切を負担することとなり、この問題は「公衆の利便を第一として」との主張が貫徹され、鉄道省側に有利な形で決着したのである²⁵。しかしこれを阪急の側から見たとき、

自ら工事費を負担する羽目になることはもとより承知の上で、少しでも省線の電化工事を遅らせ、対応のために時間を稼ぐことができれば「御の字」、と考えていた可能性が高い。

(2) 定期券をめぐる問題

かくして不可避となった東海道・山陽本線京阪神地区電（車）化が在阪私鉄につきつけた大きな問題としては、運賃とりわけ定期券代の問題があった²⁶。先行して実施された東海道・山陽本線大阪一須磨間の電化は、併行する阪神と阪急の両社から年間およそ100万円の収入を奪い去る、と言われたが、特に注目を集めたのは定期券をめぐる問題であった。大阪・神戸間の運賃は省線の54銭に対し両社線は40銭で私鉄側が圧倒的に優位であったが、一方定期運賃には大きな開きがあり、大阪一三宮間は省線六ヶ月定期の35円5銭に対し両社線は49円80銭と省線より4割（14円35銭）も高く、一ケ年定期ではさらにこの差がはなはだしくなった。両社で省線に奪われる定期通勤客を推算したところ、阪急は客数で2分5厘乃至3分5厘、金額にして半期約5万円の減収で、また阪神は定期客の奪われる割合が阪急よりさらに大きいとの結論を得た。そこで阪神、阪急の両社とも定期券の値下げについて検討した。ともにおおむね省線定期と同額まで引き下げ、また実施時期などについてもすべて「協調主義」で進めるよう申合せた。これにより両社が定期代を約4割引き下げると、阪急は年額およそ50万円、また阪神はおよそ45万円の減収となるものと見られていた。しかしその一方で、省線電化と阪神・阪急両社の定期代の値下げは各沿線の急激

決す 鉄道省と無条件で手打ち 阪神電化これで進捗」（『神戸又新日報』1933年8月2日）による。

²⁶ 「郊外電車の悩み 定期券値下げ時代 百万円を食われる阪神、阪急、京阪その他も均衡上影響 サラリーマンの春は省電に乗って」（『大阪毎日新聞』1933年11月3日、「阪急も阪神も定期券値下は預り 省線電化後の対策にはスピード・アップ一点張り」『大阪朝日新聞』1934年6月12日。

万円を要求す 省線電化を前に難問題 省線切替に伴う工事費 成行き重大視さる」（『大阪毎日新聞』1932年6月10日）による。

²⁵ 以上大阪駅の高架化をめぐる阪急と鉄道省の対立が決着した経緯については、「阪急線切下げ問題漸く解

な開発を促し、電燈収入等の増加によって決して計算通りの減収にはならない、との見通しもあった。

結局この定期運賃の値下げについては、「取り越し苦労をして蝮蛇を見るよりは一応蓋をあげてみるに如かず」との意見が有力となり、両社とも定期券値下げはしばらく保留することに決定、これにかわる対策として阪急、阪神とも運転速度の向上に力を入れることとした。

(3) 神戸市中心部乗り入れ後の運賃を巡る問題²⁷

定期券をめぐる問題とならんで注目を集めたのが、阪神・阪急両社の神戸市中心部への乗り入れにともない新たに設定される運賃を巡る問題であった。阪急が高架線で三宮まで（上筒井～北長狭通一丁目の2.3km）、また阪神が地下線で元町まで（滝道～元町の0.9km）の乗り入れを果した後、大阪―神戸間の運賃を延長前と同額に据置かについては、両社間を斡旋する大阪鉄道管理局の態度が注目された。

1936年2月18日、阪神は定例重役会で協議した結果、「延長線は僅か0.9kmで特に運賃を増徴する程度の距離ではない」との理由から「元町延長後も全線運賃は現在の四十銭を据置き、値上げの意思なし」との声明書を発表した。一方阪急も、2.3キロの大幅延長ながら、阪神に対抗するため従来通り大阪―滝道（現三宮）間は40銭にとどめた。

実のところ両社は、それぞれ自社に有利な条件においての値上げを画策し、大阪鉄道管理局を通じて折衝を続けていた。都心乗り入れに阪急は一千万円、阪神は三百五十万円と共に巨額の資本を投下しており、またこの機会を逃がし

た場合以後値上げはほぼ不可能で、したがって延長後の運賃を45銭程度まで値上げしたいと考えていた。ただその場合もなお阪神側は、既設線である梅田―三宮（滝道）間をそれまでの40銭で据置きたいと主張しており、それでは阪急側の不利は免れない。そこで大鉄局が調整の結果、そろって両社とも値上げする可能性が濃厚になった。しかし両社ともそれまでの片道40銭（往復74銭）という低運賃は省線に対抗する上で有力な武器で、これを値上げすることはその武器をある程度まで放棄することになり微妙な問題であった。

一方大鉄局側では、両社の協定不成立の場合、阪神間の省線で特定運賃を実施する用意をととのえ、すでにその収入予想まで作成していた。それによると「大阪、神戸両市内省電駅相互直通客にかぎり40銭」の特定運賃を設定すれば、省線は年額56万9千円の増収となり、阪神と阪急にとって非常な脅威であった。

沿線の通勤客にとって電車の運賃がすでに生活費の一部になっていた当時、この問題の行方は大いに社会の注目を集めていたことから、1936年2月25日、鉄道省に認可の副申を行う立場にある兵庫県当局は、阪急沿線踏切設備の件で打合せを行うため県消防交通課に出頭した阪急側幹部の来訪を好機として賃金改定に関する意向を確認、また26日には阪神側幹部を招致して事情を聴取、両社の賃金協定を調整する動きを見せた。かくして阪急、阪神とも大阪（梅田）―神戸（三宮）間の運賃は、延長後も40銭に据え置かれることとなった。巨額の投資にもかかわらずこのような結果となった理由は、阪急神戸線の開業時、鉄道省が県に対し『賃金は交通統制のため阪急、阪神とも協定賃金でなければ許してはならない』と言う大原則を授けていたことがあった。

²⁷ 「描く運賃三ツ巴 延長開通の阪急と阪神握手か 省線側も必勝の陣」『神戸新聞』1936年2月26日、「鎬を削る電車合戦 三つに組んだ争覇陣 阪神、阪急、省電が「此一戦」に必死の“喰うか喰われるか”」『神戸新聞』1936年2月27日～3月5日「阪神阪急値上げの握手か 省線側の値下げか 神戸市内乗入れをめぐる三巴の運賃合戦 神戸市乗入れ先陣争い激化」『大阪朝日新聞』1936年3月13日。

(4) 運転速度の向上をめぐる動き²⁸

このように定期券についても、また普通運賃についても、阪神・阪急両社は従来の水準を維持することとなり、従って新たに開業する阪神間の省線電車には、運転速度の向上をもって対抗することとなった。阪急の場合、省線電車の阪神間開業と同時期の1934年7月、「超高速度用新車輛」（「乗心地のよい最新式高級車輛」でもあった）の完成をまって「阪神間スピード戦の王座」をめざし大阪（梅田）—神戸（上筒井）間特急の所要時間を25分とする「驚異的のスピードアップ」を断行、さらに特急を10分おきに発車させ、その間に各駅停車と急行を二列車発車することとした。各駅停車と急行も梅田—上筒井間の所要時間は33分に短縮され、阪神と比較すれば事実上10分間に三列車の割合で特急車が発車することとなり、阪神「急行」電鉄の真価を発揮することとなった。

さらに阪急では、滝道（のちの三宮）まで乗り入れたのち、大阪—滝道間の特急を所要時間25分で運転することとした。これは路線延長にもかかわらずそれまでの梅田—上筒井間と同じ25分で運行するため、1分強の所要時間短縮となった。そのため夙川—芦屋川間は無踏切に改良され、そのスピードは「全国電鉄中最高級」のものとなり、「スピード時代というデリケートな現代人の心理を巧妙にキャッチした最上のサービスだ」、と同社は自賛していた²⁹。

²⁸ 「阪神に特急車 尼崎、西宮、御影だけに停車 阪急とのスピード争覇」『大阪毎日新聞』1933年5月5日、「負けぬ阪神 省電、阪急に対抗のスピードアップ “阪神間二十七分”の見当 特急専用線」『大阪時事新報』1934年1月31日、「スピード王座へ驚進する阪急 三分毎に“二十五分”の超特急運転 省電への対抗成る」『神戸又新日報』1934年6月28日、「日本一の電管用モートル 阪急更にスピードアップ」『大阪時事新報』1935年7月10日、「鎬を削る電車合戦 三つに組んだ争覇陣 阪神、阪急、省電が「此一戦」に必死の“喰うか喰われるか”」『神戸新聞』1936年2月27日—3月5日。

²⁹ 滝道（三宮）乗入れ完成後は支線となる上筒井—西灘間では、5分毎に折返し運転を行い市内電車の役目をも兼ねることになった。これは神戸市電や市バ

また1935年7月、阪急は阪神間のスピード・アップを図るため、芝浦製作所に230馬力のモートル16台を発注した。当時の日本では電管用電動機の出力は省線でも150～200馬力程度で、阪急が新たに発注したそれは電管用モートルとしては「其の容量に於て日本最大」と言われ、従来を上回る速力を出し得るものであった。これによって阪急は阪神間で省線電車と阪神電車に対しスピードにおいて更に抜きん出ることを目指していた。

一方阪神は、省線電車の阪神間開業に先立つ1934年1月、「画期的スピードアップの切札」として尼崎—大阪間に「特急車専用線」を敷設する計画を公表、業界に一石を投じた。当時の阪神は、各駅停車の運転回数が著しく増加したため、運転速度のさらなる向上が困難であったが、競争相手の阪急が阪神間（梅田—上筒井間、当時）を28分で走破し、また開業予定の省電が阪神間「二十六、七分の超スピード運転」実現を計画していたため、これらへの対抗策を検討した。

その結果、尼崎市大物で本線から分岐する伝法線（現在のなんば線の一部）に着目し、これを「特急専用線」とすることを企て、施工認可を申請し、また用地の買収準備を進めた。この「特急専用線」は、伝法線の終点・千鳥橋から新たに高架線を建設し、此花区大開町三丁目附近で本線に連なる計画で、区間約一マイル半、総工費は500万円と見積もられていた³⁰。この新線が竣工の暁には、従来よりも阪神間の所要時間は7～8分短縮され、また従来の尼崎—大阪間は特急以外の列車のみを運転する予定であった。

結局この計画は未成に終わったが、さらにその後、滝道（三宮）—元町間0.9kmを延長（元町—岩屋間2.8kmを地下線化）した阪神では、尼崎、西宮、御影のみに停車し阪神間を32分

スにとって新たな競合相手の出現を意味した。

³⁰ 1マイルは1.60934kmである。

から34分で走破する特急の運行を開始、従来の急行に比べ14～16分所要時間を短縮した。それでも阪急に比べれば10分程所要時間は長く競争上劣位であったが、各停と特急を交互に三分毎に発車させ、伝統の「待たずに乗れる」サービスをより充実させることで、阪急への対抗を目論んでいた。

これら阪急と阪神の「スピード・アップ計画」に対し、それまで急行電車が停車しない元町駅と大阪駅の間で普通電車が36分を要した省電側では、急行電車の元町駅停車を検討していた。これが実現した場合、大阪―元町駅間の所要時間は26分と大幅に短縮され、これに割安の定期券を加えることで都心乗り入れ後の阪急、阪神に対抗しようというのが省線側の考えであった。

(5) 私鉄経営の組織化

以上のように京阪神間の省線における電車運行の開始は、省線と私鉄、さらには私鉄間の競争を激化させた。しかしその一方で、それまで激しい競争にあけくれていた在阪私鉄の世界に協調をめざす流れをもたらした。省線の大阪―三宮間が昭和8年上期までに電車の運転を開始する予定となったため、在阪私鉄のうちこれにより最も打撃をこうむるものと見られていた阪急と京阪電気鉄道（以下京阪と表記）が主唱者となり、1931年8月「電化阻止運動」を開始、阪神、大阪電気軌道（以下大軌と表記）、宇治川水力電気（以下宇治電と表記）はじめ他の在阪私鉄各社の賛成を得て「電化計画反対の陳情書」を鉄道省に提出することとなった³¹。すでに阪急、阪神、京阪では連名で京阪神間の省線電化計画中止を求める「陳情書」を提出していたが、それがまるで効を奏しなかったため、大

軌や宇治電の協力を仰ぎ巻き返しを図ったのである。しかし京阪神間の省線電化は以前から予期されていたところで、またこのような打撃を蒙らねばならないのはむしろ当業者自身が「無暴な電鉄投機熱」にうかされたことに原因するものであると、同業者間にはこの「陳情」に「気乗薄の向」もあった。

この阻止運動は阪急の小林一三、阪神の堀啓次郎、大軌の金森又一郎、京阪の太田光熙、宇治電の林安繁と各社の代表が協議の結果、以下の各項目を理由とする「省線電化反対」の陳情書を作成した。

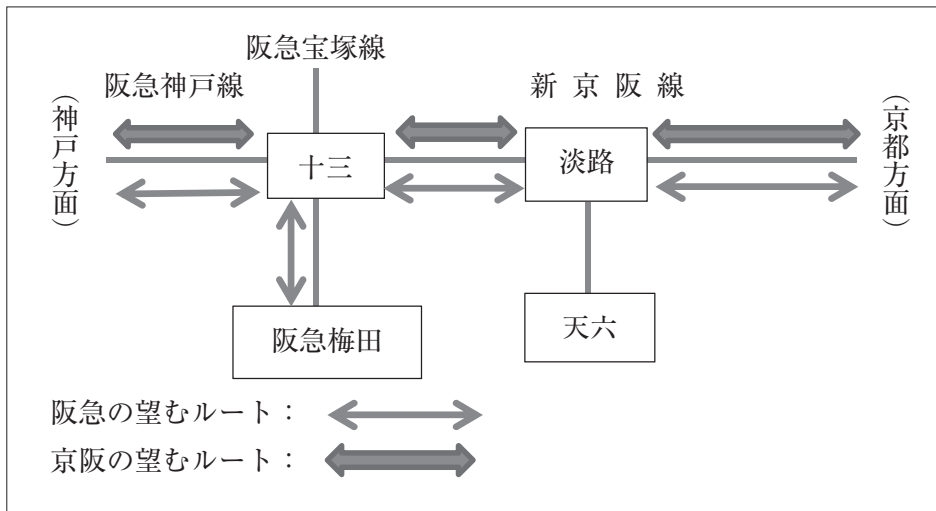
- 一、多大の資本を固定する企業を脅威す
- 一、現存交通設備によって十二分の輸送能力存す
- 一、省線の電化は一小部分公衆に便宜を与えるに過ぎない
- 一、各社間競争はひいて設備の改良、サービスの改善等に努力するため建設費その他の経費を無理に膨脹せしめ二重三重の投資倍加は将来の危険を醸す恐れがある
- 一、私設電鉄経営は単に鉄道の足らざるを補っているに過ぎない

そしてこれを小林一三に託し、鉄道、内務、大蔵の三大臣に陳情することとした、さらにこの問題は、電化された省線と併行する一部電鉄会社の問題でなく、漸次全国の電鉄会社にも影響するものとして、大々的に反対運動を起す計画であった³²。

一方京阪神間の省線電化により、一部で従来からしばしば課題となっていた京阪新京阪線と阪急の相互乗入れ問題が進展するものと期待されていた。それまで阪急側は、新京阪線と阪急線を阪急の梅田終点を中心として京阪神の三都市間をV字形につなぎ、これに要する設備投資額（阪急側の架線電圧600Vを新京阪線にあわ

³¹ 「京阪神の省線電化に反対 郊外電鉄が合同して陳情」『大阪朝日新聞』1931年8月7日、「省線電化で阪急、京阪の連繫を促進 頓挫した相互乗入自衛上具体化か」『大阪毎日新聞』1931年8月15日。

³² 「吹田鷹取間 電化に猛反対 五郊外私鉄会社」『大阪毎日新聞』1932年4月7日。



図表 1 京阪神直通運転に関して阪急と京阪（新京阪線）が要望した運行経路

せ 1500V に昇圧する費用を含む）約 600 万円は両者折半して負担することを提案していた。これに対して京阪側は、京都—大阪間の列車はもっぱら既存の天六（天神橋筋六丁目）終点に発着させ、神戸および阪神と京都の間を運転する列車のみを十三経由で直通運転することを主張していた（以上両社の主張については図表 1 参照）。

このようにめざすところにかかなりの隔りがあったため、両社間の折衝は頓挫したままとなっていたが、省線電化は両社をして自衛上何らかの対策を講ぜしめずには置かないため、この「相互乗入問題」は近く再び取り上げられ、両社の歩みよりによって具体化するものと見られ、その後京阪は 1934 年、十三—京都大宮間で阪急との連絡運輸を開始した³³。

さらに省線電化への在阪私鉄各社の対応策として、企業合同を検討する向きもあった。第一次大戦期、在阪私鉄の中には乗客が多過ぎたため、旧型車両まで動員しても輸送が困難に陥るものもあり、そのため「物価騰貴」を公式の理

由として運賃を倍額に引き上げ、混雑解消を図ったが、それでも目的を達することはできなかった。このように第一次大戦期は、在阪私鉄各社にとっては「電鉄会社黄金時代」であった。しかし大戦後は一転不況の到来で、各社の経営は低迷状態に陥り、これに拍車をかけるものと憂慮されたのが省線による電車運転の開始であった。

こうした苦境の対応策として浮上したのが「合同問題」であった。省線電化問題が浮上する以前から大軌と大阪鉄道（以下大鉄と表記）、南海鉄道（以下南海と表記）と阪和電鉄（以下阪和と表記）、阪急と阪神または京阪と様々な組み合わせが噂されたが、それらは諸々の事情で実現しなかった。しかし省線電化を契機として再び阪神と阪急の合併問題が浮上した。両社は阪急神戸線開業（1920 年）以来、スピードにおいて、また設備において、さらにはサービスにおいて、と激しく競争を繰り返して来た。しかしそれが新たな脅威である省線電化と自動車の出現とで共に同じ悩みを抱くようになり、両社の歩み寄りを要する状況となった。そのため差当たり考えられたのは、両社線の運輸統制と二重設備の回避策であった。具体的には、

³³ 「省線電化で阪急、京阪の連繫を促進 頓挫した相互乗入自衛上具体化か」『大阪毎日新聞』1931 年 8 月 15 日。

- 一、 両社線共通の切符制度
- 一、 阪急はその性質上スピードの強化をはかり、阪神はローカル・サービスに全力を注ぐこと
- 一、 神戸乗入れに阪急は阪神の地下線に連絡せしめること
- 一、 両線連絡の平行線を増設すること

これら技術と経費いずれの側面から見ても容易な事業ではなかったが、共同して省線への対抗を図るためには、このように思い切った方策も検討する必要が生じたのである³⁴。そこで三土忠造鉄道大臣から小林阪急社長および堀阪神社長に対し勧告が行われ、さらに牧野良三通信次官が来阪、特に阪神側の意向を確めて問題の促進をはかることとなった。これにつき牧野通信次官は以下のように語った。

「両社の合併は・・・現状からすればその実現を見ることは業界のためにも望ましいことである・・・三土鉄相も同意見で両社合併実現には両省揃って極力奔走する決心でいる、また両社の具体的歩み寄りまでには行っていないが成算があると信じている、とに角空気は十分に動いているよ」

一方阪神社長の堀啓次郎は「過般三土鉄相から確かにそんな話があったので阪神幹部でも考慮はしているがそう急にどうこうという問題ではないと思うている」、また阪急専務の上田寧も「しかし当局からそうした勧奨をうけたことは聞いている、だがこれに関してはすべてを近く帰阪する小林社長に一任してあるので私は具体的なことについては今一切申上げられない」と、この問題についてはなお慎重な姿勢を崩さなかった³⁵。

結局この段階での企業合同は具体化せず、ま

ずは在阪私鉄の協調を図る組織を整備し、それを経て合同へと進む道筋を探ることとなった。このころ三土鉄相による「私鉄統制の理想方針」の声明、鉄道同志会の「私鉄、私営バスの合同統制決議」などが相次ぎ、また私鉄経営難の深刻化に伴い、都市交通機関の合同統制への機運は具体性を増しつつあった。この機運に乗り関西方面では、大阪を中心とする私鉄八社が統制合同一歩手前の準備工作として関西電鉄ブロックともいべき「関西電鉄連盟」結成計画を建て各社より秘密裡に協議を重ねていた。この「連盟」は既存の「浪速電鉄協会」の上に位置し、阪急、京阪、大軌、阪神、南海、大鉄、阪和、阪堺の八私鉄社長が自らこれに加盟し、さらに各社専務（あるいは常務）取締役も加わって関西電鉄界の最高指針を決定しようとするもので、これが結成の暁は既存の在阪私鉄社長の親睦組織にすぎなかった「一日会」は解散されるものとみられていた。1934年7月7日、大阪倶楽部に大軌、阪急、阪神、南海、京阪、阪和、大鉄、阪堺、大阪市電の首脳が集まり、金森大軌社長を座長として協議の結果、「一日会」を解散して新団体を結成することとなり、名称と目的を以下のように決定した。

名称：大阪電鉄連合会

目的：共同の利益を研究し、これが実行を期すること

ここで目的とされた「共同の利益」の意味は広範囲に解され判然としないものであったが、「当局に対する陳情を有効なものとする」ことと、「各社間における無益な競争や無駄を排除する」ことが主な内容と見られていた。また加盟各社で利害共通する点のみがこの連盟の課題となるため、加盟各社を一丸とする「大合同問題」は各社間に感情、因習、名目など「数字を以て示し得ない難点」のあることから、近い将来には実現の可能性はないものと予想されていた

³⁴ 「時代は移る 郊外電車の悩み 阪神、阪急両電鉄を中心に」『大阪毎日新聞』1932年10月17日。

³⁵ 「阪神、阪急両電鉄合併の機動く 鉄道、通信両当局が積極的に斡旋意向」『大阪毎日新聞』1932年10月13日。

た。なおこの時、大阪市電はこの「連合会」加盟を一時留保した³⁶。

その後1936年11月、大阪電鉄連合会の顧問であった大蔵公望男が1934年10月に同会の委託を受け考究中であった同会メンバー大阪市電、阪神、阪急、京阪、大軌、大鉄、阪和、南海、阪堺の九企業を中心とする大阪地方の交通統制に関する報告書が完成、13日その要領が正式に発表され、翌12月開催の理事会で付議されることとなった。この報告書は、単に大阪地方の交通統制のみならず、大都市とこれを中心とする地方の交通統制問題一般に対しても重大な意義をもつものとして注目された。その要点は以下のようなものであった。

【大阪地方全般に対する交通統制案】

一、鉄・軌道交通網の作製

交通統制の根本は新線の計画を合理的にすることである、そのためあらかじめ確固たる交通網を定め、これにもとづいて敷設することとし、もって従来のような濫願・濫設を防止することが必要である、ゆえに未成の許可線および出願線をすみやかに整理する一方、公衆便益の立場より見ていまだ計画されていない路線については十分考慮することが必要である、この結果、未成許可線および出願線三八線と、新規計画を予想されるもの一二線の計五〇線を一線ごとに検討した結果、今後敷設について考慮する価値ありと認められものは二〇線となった。

二、鉄・軌道の合併

九企業すべての「大合同」を理想とするが、このような合併は容易ではない。よって差し当りの理想としては、阪神と阪急、大軌と大鉄、南海と阪和および阪堺との合併が考えられる。また京阪については、旧京阪線が大軌とやや競

争関係にあるため、両社が合併する利益は大きいものと見られ、一方新京阪線は阪神、阪急と連絡して京神間を直通すること考えれば京阪・阪神・阪急三社の合併を必要とするが、これらはいまだ急を要せず、適当な経営の統制で十分に調節し得るものと思われるため、本報告ではこうした合同には触れない。

三、競争防止を目的とする経営統制

鉄・軌道の合併については差当り前述の程度を以て満足すべきものとすれば、ここに軽度の統制すなわち経営統制によって、合併に至らない場合の統制を行う必要が生ずる。競争抑制を目的とする経営統制の主なものは以下の通りである。

(一) 運賃統制：競争関係にある各社間で一層緊密なる運賃協定を行うべきである。

(二) 運転統制：急行電車の速度や運転回数等について無制限な競争をやめ、関係企業者間で運転協定を行うことが望ましい。

四、公衆の便益を目的とする経営統制

(一) 線路の接続を計る。

(二) 停車場を共同使用する。

(三) 連帯運輸を拡張する。

五、各社の出費軽減を目的とする経営統制

各社が日常購入・使用する各種の材料用品類は出来るだけこれをまとめて共同購入すれば現在より安く買えるものは多数ある。各社が宣伝広告のため支出する費用なども適宜按配すれば相当の節約が出来るものと思われる。

六、技術関係の統制

(一) 共同火力発電所の設置：各社の共同出資により共同火力発電所を新設すれば巨額の電力費を節約し得る。

(二) 車輛の規格統一：車輛構造上の規格寸法を出来るだけ統一し、平時において相互直通などの利便に供するは勿論、災害・有事に際して融通を可能ならしめる

³⁶ 「関西電鉄連盟結成計画進む 八私鉄社長、専務ら自ら加盟 統制合同の準備工作」『神戸新聞』1934年6月12日、「共同利益の強化に－大阪七社私鉄連結成だが問題の大合同は未だし」『大阪時事新報』1934年7月8日。

ことはすこぶる有意義である。

(三) 車輛工場および車庫は各社相互に利用し連絡を計る。

(四) 物品の規格統一。

七、バス統制

各電鉄の沿線にあるバスについては勢力範囲を定め、これに随って既存のものを調整し新規出願を取捨することが必要である。またこれに関して問題が生じた場合、当局は別項の交通事業裁定委員会に諮りこれを裁定することが望ましい。

八、交通事業裁定委員会の提唱

交通統制を断行するに際しては、関係交通業者又は交通業出願者の間に必ずや幾多の不便または紛争が生じることは明らかであるから、関係当局はその裁定に先立ち公正な諮問機関に付議することが必要である。

【大阪市内のみに対する交通統制案】

一、各交通機関の調整

市内各交通機関の調整について最も重要なのは、市バスと大阪バスの合併、タクシーの統制および市内各交通機関間の連絡をさらに一層便利とすること、等である。ことに大阪バスを市バスに合併することは交通統制上最も重要なことで、かつなるべく早く実現する方が良いものとする。

二、市有交通機関民営の提唱

さらに進んで、将来市内交通機関全部に対していかなる統制形態をとるべきかについては、市有市営、民有民営、市有民営などさまざまな方法が考えられるが、市営は能率的経営をなす点において民営に及ばない嫌いがあり、市有市営は必しも不可でないが市有民営の方が一層良い結果を挙げられ比較的実行しやすくかつ実際に適する形態であろう。その要点とするところは、市が会社に対し現物出資をなして過半数の株を所有し、市の意思が重要な運営に関して実現し得るとともに、それ以外の一切の事項は

市の干渉外において自由な民間企業的経営を行うことを可能にすべきである³⁷。

このように省線の電車運行開始を一つの大きな要因とする関西地域における交通市場の変動は、一旦は省線への対抗を図る在阪私鉄各社によって競争の激化をもたらしたものの、その後は一転して協調・統制の途を模索する方向へと進展したのである。

おわりに

以下では、本稿で明らかになったことを要約してまとめにかえたい。東海道・山陽本線京阪神地区の電化は、複々線化と一部区間の高架化を伴い高速・高頻度の電車運転を可能としたもので、しかも他の私鉄には見られない京阪神間の直通運転を行った。つまり競争力に富む大規模な電気鉄道路線が新たに開業したのに等しく、並行する阪神、阪急、京阪（特に新京阪線）にとっては一大脅威となった。そのため私鉄側は共同して反対運動を展開し、また阪急が電化工事の要となる大阪駅の高架化にクレームをつけるなどの抵抗を試みたが、全国的幹線網の一部として特別の重要性を有する東海道・山陽本線の電化という一種の国策を覆すには至らなかった。

そのため各社は、運賃と運転速度の向上を軸に、運行開始後の省線電車に対抗を図ることとなった。阪神と阪急の場合、種々検討が重ねられたものの定期券の値段は据え置かれた。一方普通運賃は神戸市内の路線延長にも拘わらず据え置かれ、実質的には値下げとなった。さらに阪神と阪急は、特急を中心とする列車の運転速度を向上させ、殊に阪神の場合、新たな「特急専用線」の建設までが検討された。

他方、第一次大戦期の好況時における過剰投

³⁷ 「大阪を中心の電鉄網統制案 連合会報告書成る」『大阪朝日新聞』1936年11月14日。

図表 2 戦前期私鉄の 100km を越える電車運転区間

事業者	区間	距離 (km)	開始年
東武鉄道	浅草雷門—伊勢崎	114.5	1927
東武鉄道	浅草雷門—東部日光	135.5	1929
伊勢電気鉄道	大垣—大神宮前	125.8	1930
大阪電気軌道・参宮急行電鉄	上本町—宇治山田	137.3	1930
大阪電気軌道・参宮急行電鉄	上本町—津	121.3	1930
金剛山電気鉄道	鉄原—内金剛	116.6	1930
東武鉄道	浅草雷門—東武宇都宮	113.2	1931
東武鉄道	浅草雷門—新大間々	115.0	1935
名古屋鉄道・豊川鉄道・鳳来寺鉄道・三信鉄道	神宮前—中部天竜	118.6	1935
豊川鉄道・鳳来寺鉄道・三信鉄道・伊那電気鉄道	吉田—飯田	125.5	1937
東武鉄道・下野電気鉄道	浅草雷門—鬼怒川温泉	140.8	1938
関西急行電鉄・参宮急行電鉄	関急名古屋—大神宮前	106.4	1938

[出所] 澤内一見 2016 10 頁の表-4 による。

資の反動で苦境に陥りながら進展しなかった在阪私鉄各社の連携・協調が、省線の電車化によって具体化する方向に動き始めた。ただしそれらが具体化へ至るには、戦時体制下における交通統制の進展というさらなる後押しを要したのである。

ところで 1920 年代初頭、東海道線の電化に際し東京—小田原間 83.9km で電車の運転が計画され、これが省線における長距離電車運転の先駆となる予定であったが、関東大震災の影響によりその実現は第二次大戦後に持ち越されることとなった³⁸。そのため結果的に 1930 年代の東海道・山陽本線京阪神地区における 95.3km の電車運転が、日本の国有鉄道における長距離電車運転の先駆となった。ただし私鉄では、図表 2 が示す通り、これ以前から運転距離が 100km を越える電車の運行が行われ、電車の長距離運転は私鉄が時期的に先行し、またその規模でも上回っていたと言える。

また本稿で見たように、「私鉄王国」と呼ばれた関西地域で 1930 年代に省線が電車運行に踏み切り、従来私鉄の領分とみられていた都市

間旅客輸送へ本格的に参入したが、私鉄の側でも、すでに 1920 年代の末から幹線（東京—大阪間）旅客輸送（従来国有鉄道の領分として法にも明記されていた）への進出を試みる動きが見られた³⁹。このように 1930 年前後の時期には、

³⁹ 「根津嘉一郎氏の計画せる東京大阪間の高速度電車敷設を目的とせる日本電気鉄道株式会社は既に前後六回にわたり敷設の許可出願を提出してゐるがその都度不認可となつてゐるので今日起業目論見を変更し更に出願する事になり一日根津氏は工業クラブに財界の有力者を招きその諒解を求むる所あつたその起業目論見の大要左の如し 一、本公司は東京大阪両市間に高速度の電気軌道を敷設し専ら旅客運輸の業をもつて目的とす 一、資本金を一億とす 一、東京市赤坂区青山七丁目を起点としてその間停車場を八ヶ所に置き大阪市東成区野江町を終点とす（二百九十九マイル） 一、機関は四フイート八インチ二分の一 一、電気を動力とし電気鉄道方式は直流、架空単線式により電車線の電圧は三千ヴォルトとす 一、なほ発起人の主なる者は根津、大倉、郷、藤田、若尾、木村、大川、中島、内藤、白石の諸氏である」〔「東京・大阪間の高速度電鉄 目論見書を変へて根津氏等再出願」『東京朝日新聞』1927 年 12 月 2 日朝刊〕、「東京大阪間の高速度電車敷設を目的とする日本電気鉄道会社の設立につき大川平三郎、郷誠之助、根津嘉一郎、大橋新太郎の四発起人は三日正午より工業クラブで促進方法を協議した結果根津嘉一郎氏を発起人総代として鉄道省へ正式認可申請の手続を取ると共に三月中に発起人総会を催す事となつた 発起人には大倉喜七郎、若尾璋八、藤田謙一その他従来の財界各方面の有力者を網羅せる外に島徳蔵氏等関西方面の実業家を加へ現内閣の下に実現を

³⁸ 澤内一見 2016, 8 頁。

従来の省線と私鉄の機能分担に一定の変化が生

期せんとするものであつて建設資金に二億三千万を要し東海道国鉄本線に併行して東京大阪間を六時間で走行する既定計画によるものである然して右申請が果たして免許さるべきやについてはその国有鉄道におよぼす影響が大なるのみならず鉄道国有法第一条に一般運送の用に供する鉄道は総て国の所有とす但し一地方の交通を目的とする鉄道はこの限りにあらずと規定せる関係上東京、大阪間を「一地方」と解釈し得るやの疑義あり 技術的見地よりしても軌幅四フィート八インチ半として一時間五十マイルの速力をだすことが傾斜曲折等の関係において研究の余地を存し 経営上では発起人らの企画せる如き年五分配当が可能なりや又国有鉄道の現状並に航空路の今後における発達を考慮して着手後五ヶ年に完成を予期せる高速度電車の必要を認むべきやの根本的問題存しこれが免許は容易ならずと見られて居るが小川鉄相が私鉄免許の方針として昨年來続々免許指令を發するのみならず殊に国有鉄道との併行線を免許せる事実を鑑み総選挙を前にして本問題に対する鉄相の態度はもつとも注目されてゐる」(「注目される鉄相の態度 東京大阪高速度電車、選挙を控え急に正式認可申請」『東京朝日新聞』1928年2月4日朝刊)、「東西有力実業家の発起にかゝる東京大阪間の高速度電車の認可申請は既に東京府を経て鉄道省に提出されたがその計画内容は次の通りである △目的 東京大阪間に高速度の電気軌道を敷設し専ら旅客の輸送を営む △名称 日本電気鉄道株式会社 △資本金 二億五千万円 △起点 東京府豊多摩郡渋谷町 終点 大阪市東成区野江町 その他の主なる停車場を神奈川県西横浜、静岡県御殿場町、静岡市、北浜松、愛知県岡崎市、名古屋市。三重県亀山町、京都府木津町に置く △軌道 四フィート八インチ二分ノ一 △方式 直流架空単線式とし電力は東電、東邦、揖斐川、日電、宇治川より供給を受け二万キロの火力発電所を設置して予備とす △延長 二百九十八マイル、卅分毎に発車し速度平均一時間五十マイル、全線を六時間にて達する

△発起人(東京) 郷、根津、大橋、大川、大倉、門野、内藤、原、藤山、若尾、福沢、洪野、松永、(大阪) 稲畑、寺田、渡辺、太田、島、片岡、森、浜崎、吉田、吉田、坂野、(名古屋) 伊藤、上遠野、■野、(兵庫) 広岡、嘉納、(岡山) 大原、その他の諸氏にて総計六十九名」(「東京大阪高速度鉄道計画内容」『東京朝日新聞』1928年2月19日朝刊)、「東京大阪間に高速度電気軌道を敷設する日本電気鉄道は一日工業クラブにおいて発起人会を開催、東京府を通じて鉄道省に対し敷設認許申請書を提出したることを報告し委員に郷、根津、大橋、大川、門野、内藤、牧野、渡辺(千)、稲畑、太田(光)、島、片岡、上遠野、馬越、常任理事に竹川氏等を選任創立資金きよの件を決定し代行上申書は四、五日中根津委員長より小川鉄道大臣あて提出することになつた」(「◇日本電気鉄道」『東京朝日新聞』1928年3月2日朝刊)、「追加発起人申請 東京大阪間高速度電車」『東京朝日新聞』1928年6月3日朝刊。

じたが、私鉄による幹線輸送への参入は、一旦は当時の小川平吉鉄道大臣によって前向きに検討された⁴⁰ものの、国有鉄道と私鉄の分担すべ

⁴⁰ 「東西の有力実業家六十九名を発起人に網羅して東京大阪間を六時間で連絡する日本電気鉄道会社の高速度電車計画は先に東京府へ敷設免許申請中であつたが右申請書は二十三日東京府から鉄道省に回付された従来鉄道省は同様の計画に対して常に鉄道国有法第一条の精神により地方鉄道と認め難しとして却下し来り今回は七回目の免許運動であるが今回は財界の有力者の外に新たに青木信光、牧野忠篤氏等を発起人に加へ相当実行力あるものと認める上に小川鉄相自ら法律一天(点カ)張りて許否を決する事は時代の進運に伴ふものでないとの意見を有しているので鉄道省では右申請書の内容につき慎重に審議する事となつたが、その前途は容易に予断を許さぬ形勢にある右につき小川鉄相は語る これまでの鉄道省の態度は関係法規の精神に反すとの理由で全然内容も見ずに却下したのであるが今回はよく内容を見た上で実質的に研究を遂げる考であるそしてその結果果して国家的に必要な事業であるならば関係法規の改正を行つても差支ないと思つてゐる 鉄道省内に賛否の両論 審議に際しては折中説も考慮されよう 日本電気鉄道会社の許否につき当然問題となるのは前期関係法規以外に国有鉄道の収入におよぼす影響であるが会社発起人側ではこの点につき東海道本線の運輸能力が既に極度に達してをり将来の乗客増加に応じ切れない事実を挙げて高速度電車の敷設は国有鉄道の収入への脅威とならばかりか却て緊急を要する国家的施設であると主張してゐる即ち東海道本線の乗客数は大正四年に一マイル平均二百七十九万三千人であつたものが大正十四年には八百二十八万八千八百四十九人となり十ヶ年間に二倍九分九厘に増加し逐年の増加率は平均一割二分である(中略)然るに東海道本線の運転回数は現在単線三十五回複線七十回でほとんど行詰りに近くまた欧米の旅客平均乗車効率が座席定員百分の三十乃至四十五を通過とするのに東海道本線は百分七十乃至九十の高率にあり自然将来列車の操作旅客の整理貨物の積おろし等に円滑を欠くに至るは当然である然も鉄道省の複々線計画は東海道全線におよんでゐないので高速度電車はその助成を計るために緊要なる交通機関であるといふにある、これに対して鉄道省では鉄道国有の方針を破壊するものであるとの絶対反対論と鉄道建設改良計画比の不十分なる現状よりして建設予定線を漸次民間に開放するも不可ならずとの意見があるので今回の高速度電鉄の審議に際しては形式を鉄道省の事業として経営を会社側へ許す方法あるひは一定期間後國家へ買上を条件として免許する等の折衷策が同時に考慮される事となるであらう(「東京大阪間の高速度電車、実現の可能性を帯ぶ 申請書きのう鉄道省へ回付 今回初めて内容を慎重審議」『東京朝日新聞』1928年3月24日朝刊)。

き領域を乱すものとして、結局は退けられた⁴¹のである。

参考文献

- 野村董 1984 「大阪の国電——50年のあゆみ」
（『大阪の国電』ジェー・アール・アール編集・発行，所収）
- 高田隆雄 1984 「大阪の国電—夜明け前」『大阪の国電』ジェー・アール・アール編集・発行，所収）
- 澤内一晃 2016 「「湘南電車」前史」（『湘南電車時代 1950～70』鉄道ピクトリアルアーカイブスセレクション 34，鉄道図書刊行会，所収）
- 『神戸又新日報』
- 『大阪朝日新聞』
- 『大阪時事新報』
- 『大阪毎日新聞』
- 『東京朝日新聞』

⁴¹ 「日本電気鉄道会社の発起人は先に鉄道省に対して東京、大阪間の高速度鉄道の敷設免許を申請し小川鉄相はその内容次第では十分考慮する意向を示してゐたので現内閣の高等政策の意味でその成行は非常に一般の注目を引いてゐた然し元来東京大阪間に現在の東海道線と並行する民営電車を免許する事は鉄道省自体の運輸収入に大打撃を与へるのみならず法規上国有鉄道法並みに地方鉄道建設規則の条文に照して東京大阪間を「一地方」と見なして民間にこれを許す事は至難であるこの点について小川鉄相は社会の進運と共に関係法規の改正は不可なしの意見を漏らしてゐたのであるが最近に至つて鉄相は四囲の事情が到底免許を断行するの困難なる事を感じたので日本電鉄発起人の一人に対し左の如き理由をもつて一応今回の計画を断念されたい旨を内示した 日本電鉄のために特に蜂起を改正する事は一般の空気が面白くない様であるから他日法規の改正を見た後に改めて申請を待つて考慮する事に致したい」（『東京、大阪間の高速度鉄道は又々葬らる 鉄道法規の上から認可し難しと』『東京朝日新聞』1928年5月24日朝刊）。

Entry of state-owned railways into urban area transportation in the Keihanshin area in the prewar Showa period and responses of private railway companies

Makoto Hirota

Abstract

The purpose of this paper is to clarify the effects of the start of Electric train operation in the Keihanshin area on the Tokaido / Sanyo Main Line in the 1930s on the performance of private railway companies. The results are as follows. The commencement of Electric train operation by state-owned railway was putting pressure on the performance of private railway companies competing with state-owned railway. To this end, private railway companies jointly developed an opposition movement and tried to stop Electric train operation by state-owned railway, but did not succeed. The companies challenged the state-owned railway, focusing on fares and driving speeds. On the other hand, the cooperation of private railway companies, which had not progressed in even in hard times due to the reaction of excess investment during the boom of World War I, started moving in the direction of realization with the start of train operation of the national railway.

JEL Classification: N75, N85, N95

Keywords: railway electrification, intercity high-speed electric railway, private railway, state-owned railway