

1930年代の大阪鉄道Ⅱ

— 大阪電気軌道との関係を中心に —

渡 哲 郎

はじめに

太平洋戦争中に政府の勸奨により関西急行鉄道（以下、関急）、大阪鉄道Ⅱ（以下、大鉄Ⅱ）と南海電鉄は合併し、近畿日本鉄道（以下、近鉄）となった。しかし、戦後間もなく南海電鉄は再び独立して別企業となった。それに対して、大鉄Ⅱは旧関急とは軌間が異なっているにもかかわらず、独立せず近鉄にとどまった。そして現在の近鉄南大阪線となっている。

関急と合併した2社の、このような戦後の対照的な動きはいかに説明されるであろうか。戦時中の合併以前には南海電鉄も大鉄Ⅱもいずれも関急から形の上では独立した企業であった。しかし、両者の独立性には異なった意味があったのではないだろうか。南海電鉄は名実ともに関急から独立した別会社であった。それに対して、大鉄Ⅱは形式的には関急から独立した別会社であったが、実質的な独立性には問題があったのではないだろうか。本稿では1920年代末から1940年代初めの大鉄Ⅱの経営実態と関急の前身である大阪電気軌道（以下、大軌）との関係を具体的に分析して、このような疑問に答えようとするものである。

大鉄Ⅱ・大軌の関係にふれた過去の業績はいくつかある。しかしそれらは1920年代～1940年代の両社関係をはっきり規定しておらず、規定していても両社は実質的に独立していたとみなすものもある。たとえば『大鉄全史』には、資本的関係、人的関係が大軌との間に生まれたことに関する記述はある。しかし、両社間の支配・被支配関係については言及していない。と

くに大鉄Ⅱ社長佐竹三吾の位置づけが不明確である。また、西城浩志氏は両者の資本的・人的関係を認めつつも、大鉄Ⅱの独立経営の必然性を述べている¹⁾。しかし、1930年代の大鉄Ⅱは大軌から完全に独立した存在と考えられるであろうか。筆者の考えはそれと異なっている。大鉄Ⅱはその経営活動継続の中で大軌の支配下に徐々に入っていったと考える。このことを時期をおって検討することが本稿の課題である。

Ⅰ 大鉄Ⅱの大和新線建設と大軌との資本的関係の発生 ——大軌による大鉄Ⅱ支配の第1段階——

1923年大鉄Ⅱは道明寺～阿部野橋間の路線を完成し、待望の大阪市への進出を実現した。同時に路線の大部分を電化しており、これらは同社の歴史にとって、画期的な発展であった。しかし、その時すでに同社の経営悪化の兆候が現れていたことは、前稿で筆者が指摘している²⁾。だが、大鉄Ⅱは経営悪化の兆候にもかかわらず、さらに新路線の建設に乗り出した。在来線の道明寺付近から東行し、橿原神宮までの路線延長を目指したのである。

大鉄Ⅱの橿原神宮までの延長線（以下、新線）の建設は、当時の同社社長越井醇三の意思決定によるものであったことはもちろんであるが、彼の真の意図がいかなるものであったかは明確でない。『大鉄全史』によれば4点ほどの理由があったようである。すなわち大阪市から橿原神宮への参拝の便宜を図ること、橿原から吉野

鉄道に乗り入れて大阪市から吉野への直通を図ること、規模の経済が鉄道経営のうえで重要なので路線延長による経営拡大を企図したこと、さらに伊勢までの延長線の一步としたかったことである³⁾。とくに後二者が越井個人の抱いていた意図であったようである。ただし他の文献には、越井が同社専務の野田広三郎の積極策に同調したので、越井個人にあまり積極的な意図があったとはみられないととれる記述もある⁴⁾。

いずれにせよ、明確な意図のもとに計画が立てられたのではないことは事実であろう。それはともかく、1925年なかばまでに新線建設は会社首脳部で決定され、株主総会でもそれが承認された⁵⁾。そして新線建設免許を獲得するために、すでに敷設免許を所有している他社の免許の譲り受けを図ることになった。大鉄Ⅱが目をつけたのは南大阪電鉄であった。同社は堺から大鉄Ⅱの古市へいたる路線と天王寺から奈良県桜井への路線敷設免許を保持していたが、資金問題により未着工の状態だったので、大鉄Ⅱはその免許の譲り受けをねらったのである。しかし、政府が免許のみの譲渡を許さなかったので、結局南大阪電鉄を合併することとし、この合併は1926年11月に実現した。

新線路線は南大阪電鉄の免許線をもとに決められたが、結局古市から奈良県高田町を経由して久米寺（檀原神宮）までとすることになった。久米寺で吉野鉄道と接続することにしたのである。新線の延長は21.2kmとなったが、それを5つの工区に分けて、1927年6月着工にいたった。工事は山間路線のため難工事となったが、1年半後の1929年3月に完成した。同月29日に運行が開始され、大鉄Ⅱの電車は阿部野橋から古市・久米寺に達し、さらに吉野鉄道に乗り入れて吉野までの直通運転を行ったのである。

以上のように新線建設が行われたのであるが、問題は建設資金の獲得であった。大鉄Ⅱの首脳部は増資で資金調達を図ることとし、1926年10月の株主総会で倍額増資を決議し、公称資本金を2,060万円とすることとした。第1回払込みは1株5円で翌年6月に行われた。しかし、

金融恐慌などによる不況の影響があったのであろう、その払い込みは順調に進まなかった。増資新株20万6千株のうち6万株については引受手が見つからなかったのである。その処置は社長に一任されたようであるが、結局しばらく前から大鉄Ⅱの支配をもくろんでいたと言われる大軌が1株8円のプレミアつきで引き取るようになった。ここで初めて大鉄Ⅱと大軌の間に資本関係が生まれたのである。大軌は大鉄Ⅱの株式41万2千株のうち6万株すなわち約15%を所有し、筆頭株主の地位についてのである。

新株の払い込みは1927年から翌々年にかけて数回行われているが、それで得られた額は約200万円であり、約2千万円かかったとされる新線建設と在来線の改修工事の費用をまかなうにはまったく不十分であった⁶⁾。不足分をまかなうため、大鉄Ⅱは1927年に500万円、1929年に480万円の社債を発行している。それに加えて、多額の借入金を導入しており、その額は約700万円にも達したといわれる。それはともかく、大鉄Ⅱの新線建設資金の問題から大鉄Ⅱ・大軌両社の関係は発生した。大鉄Ⅱは発行株の大きな部分を大軌に握られることにより、その支配下への第一歩を踏み出したのである。その意味で1927年は両社関係にとって画期的な年となったといえよう。

Ⅱ 吉野鉄道問題と人的関係の深化

——大軌による大鉄Ⅱ支配の第2段階——

1927年から1929年までの2年間に2つの面で大鉄・大軌関係にさらに変化がみられた。1つは吉野鉄道をめぐる両社の争いであり、2つめは両社間の人的関係の深化である。次にこれらの点を検討しておきたい。

大鉄Ⅱの新線建設の目的の1つが吉野乗り入れであったため、同社は1927年の建設開始とともに、檀原神宮から吉野までの営業を行っていた吉野鉄道との折衝を始めていた。両社は軌間

などが共通だったので、大鉄Ⅱ車輛の吉野鉄道乗り入れが可能だったのである。交渉の結果、同年11月両社間で乗り入れ契約が成立した。その内容は、久米寺駅から大鉄Ⅱが吉野鉄道の路線に乗り入れる、両社の提携を確固たるものとするため、役員を2名ずつ両社の兼任とするというものであった。しかし、それに先立って大軌は大鉄Ⅱ・吉野鉄道提携に対する対抗措置を取りはじめた。すなわち1926年10月に大軌は吉野までの自社路線の新設を鉄道省に申請したのである。この申請は1928年10月に認可された。このような事態に直面して吉野鉄道の首脳部は動揺した。そして、大鉄Ⅱとの提携関係の見直しを行うこととし、とりあえず大鉄Ⅱに派遣していた役員2名を引き上げた。大鉄Ⅱ・吉野鉄道の関係に大軌が強力なくさびを打ち込んだわけである。ただし、乗り入れ契約そのものが破棄されたわけではない。同年12月には大鉄Ⅱ・吉野鉄道間で「大鉄車輛直通運転ニ関スル協定書」が取り交わされている⁷⁾。

1929年大鉄Ⅱの新線が完成すると大鉄Ⅱの吉野乗り入れが開始された。それを見て、大軌に対する鉄道省の吉野新線建設許可に記載されていた条件の1つを実行に移す形で大軌は吉野鉄道を同年8月に合併した。その後も大鉄Ⅱの乗り入れは継続されたが、同社の交渉相手は大軌に代わったのである。『大鉄全史』によれば、大鉄Ⅱ・大軌の交渉が引き続き行われ、その結果契約が成立して大軌は標準軌による吉野新線建設を断念し、大鉄Ⅱの吉野線乗り入れの継続を認めた⁸⁾。またこの契約は、両社電車の運行形態や運賃・運賃収入の分配についても規定している⁹⁾。そして、同時に大軌は自社の畝傍線を久米寺駅まで延長して吉野線に接続し、吉野線の利用客を大鉄Ⅱと分け合うこととなったのである。吉野線をめぐる問題の解決によって両社関係は一段と密接なものとなったといえるであろう。契約成立の時期は1929年末と推測される。この推測は後述する大鉄Ⅱ・大軌両社の人的関係の深化からみて、妥当なものであろう。

次に2つめの問題を検討したい。1920年以来、

大軌取締役の森平蔵が大鉄Ⅱの監査役や取締役を兼任していた。両社の人的関係は1920年頃までさかのぼるのである。それに加えて29年10月の大鉄Ⅱ株主総会で、大軌社長金森又一郎と同専務取締役の種田虎雄が大鉄Ⅱの取締役役に就任した。さらに種田は大鉄Ⅱの専務に就任しているのである。同時に、長年大鉄Ⅱの専務を務め、同社の積極経営の推進役であったといわれた野田広三郎が取締役を罷免された¹⁰⁾。

このような両社間の人的関係の深化をいかに評価すべきか。当時のジャーナリズムは以下のように述べている。「ひどいひどいととかくの噂を伝えられてみた大阪鉄道も到頭兜を脱いでしまった。大鉄重役所有の五万九千余株は大軌の手に入って、十月二十九日の総会で大軌から金森又一郎、種田虎雄両君が重役に列し、種田君が専務の椅子に坐ることとなったので、野田広三郎君がこの位置を滑ることとなり、実権は大軌の下に帰した¹¹⁾」。「大軌は大鉄の新株六万株を肩替りして、重役二名を大鉄に送り、大鉄の経営に参加する事に決定した。その目的は競争防止といふにあるが、要するに実際は大鉄の身売りの前提に外ならぬ¹²⁾」。以上のような評価が一般的であった。したがってこの時大軌の大鉄Ⅱに対する支配力がさらに強化されたとみるのが妥当であろう。さきに述べた吉野問題での両社妥協の成立も、このような両社間の関係の深化がその背景にあったとすれば理解しやすいのではないだろうか。もちろん大軌による支配強化の背景には新線建設による資金的困難の発生に加えて一般的な不況による経営環境の悪化があったことはいうまでもない。この時点で大軌の大鉄Ⅱ支配が一段と進んだのである。

Ⅲ 大鉄Ⅱ経営の悪化と大軌の動向

—— 大軌による大鉄Ⅱ支配の 一時的動揺 ——

1927年から1929年の新線建設中から、大鉄Ⅱの経営はよいものではなかった。その背景には、

1927年の金融恐慌以来の経済全体の不況があったのであり、1930年の昭和恐慌で経営環境はますます悪化した。しかし、同社の場合には経営悪化はそれだけで説明できない。前稿でも述べたように、1923年の阿部野橋進出の頃から経営不安は存在したのであるが、新線建設がそれを一層激化させたのである。ここで新線建設が同社の経営状態にいかん作用したのかを検討してみよう。まずこの路線が橿原神宮参拝と吉野花見客を中心とした観光用の性格が強い路線であったことが重要である。そのため、年間を通じての利用客は少なく、運送人員数が季節的に極端に変化している。利用者の多い時期は花見の季節に限られていたといわれる。また、観光用であるから、景気変動の影響を強く受けたのであり、当時の経済不況は新線利用者の減少をもたらしたのである。

また新線の建設が山間の難工事であったことや、過剰設備を施したことが、同路線の設備や建設費を割高なものにしていった。ここでは新線設備に関する西城氏の見解を紹介しておこう。「日本初の20m級電車を一挙に60輛も製造したあたり、大阪電気軌道に対抗して伊勢への延長の夢が経営陣になかったとは言い切れない。なにしろあの参宮急行の2200系でさえ当初は52輛であったのであるから。しかし、後述する昭和4年6月のダイヤでは運用に必要な本数は24であったのに対しデイ〜デハあわせて35輛、デニの一族60輛、合計95輛はいくら花見輸送を考慮しても多すぎたようである。実績に裏付けされずにおわる過大な先行投資が大阪鉄道を貧窮のどん底に追いやっていったといえよう¹³⁾」。また当時のジャーナリズムの評価では、「長い目で見れば、良くなるものであらうけれど、唯だ最初から複線で建設したことは何と云っても失敗であった。建設費の膨張八割に対し、収入増加は五割にも充たぬのであるから、他に副業収入益があっても苦痛である¹⁴⁾」となっている。

また、この新線の建設費と在来線の改修費は当時としても割高なものだったようである。これも当時のジャーナリズムから。「而かも建設

費は電鉄関係の固定資産だけで二千四十万円もかかってゐる。三十三哩六分で哩当りザット六十一万円となるから、一部単線を含めての田舎電車としては高過ぎることは云ふ迄もない¹⁵⁾」。これについては大鉄Ⅱ自体も認めている。「当社の大阪延長線建設には約七百万円が投ぜられ、次いで大和延長線の建設は約九百万円の巨費を要してゐる。其他既設線の改良、兼営事業の拡張等、当社が此拡張期中を通じてなした資本的支出は、恐らく二千数百万円にも達するであらう¹⁶⁾」。

このように多大の費用を費やして建設した新線の大鉄Ⅱ経営に与えた影響はいかなるものであつたらうか。武知京三氏によると、「試みに、一九三一（昭和六）年度鉄道省監督局調査による大阪近郊の電鉄会社の一日一キロ当り収入と建設費をみると、大阪鉄道は建設費においては他の電鉄と大差はないものの、収入の面では、阪和電鉄を除く他社の三分の一ないし二分の一に過ぎなかったのである¹⁷⁾」。また当時のジャーナリズムの評価も以下のとおりである。「哩当一日平均収入が多い時でも百六十円に充たなかった。今日では久米新線十三哩を建設した結果、百四十二円に下つてゐる。各社に較べると甚しい劣り方であるが、建設費は決して安くはない¹⁸⁾」。つまり、建設費に見合う収入を上げることができず、新線建設は大鉄Ⅱの経営状況を一層悪化させるものとなつたのである。

しかるに、この間の同社配当率の推移をみてみると以下のとおりである。1923年、1924年と7%であつたものが1925年、1926年は8%、1927年と翌年上期が8.5%と上昇傾向を見せていた。これは高配当を維持することで増資による資金調達を容易にするためであつた。しかし、この高配当政策も限界に達する。1928年下期7%、翌上期6%、下期5%と低下していき、ついに1930年からは無配となつたのである。このため、株金の払い込みは困難となり、資金調達は社債と多額の借入金に依存していったのである。

以上のような大鉄Ⅱの経営難は大鉄Ⅱ・大軌両社間の関係にも影響をもたらした。一時的に

支配関係に動揺がみられたように考えられる。すなわち大鉄会の運動により、一時大軌が手を引く形となったのである。その経過について以下述べることにする。『大鉄全史』によると「然るに当時数年来の財界不況に依って其財力に打撃を受け、且つ会社経営の実情並びに将来性に対して著しく懐疑的となれる株主の間には、此払込徴収に対して猛烈なる反対の声が挙った。のみならず二百株以上の株主を糾合する『大鉄会』が組織せられ、これが払込反対の急先鋒となって、或ひは大会を開き、或ひは其代表者が会社当事者と会見して、払込阻止の猛運動を展開するに至った¹⁹⁾」となっている。大鉄会は株金の払い込みに反対すると同時に、大軌勢力の進出にも反対した。同会は1930年6月の株主総会で会議運営の実権を掌握し、株金の払い込みを拒否することを決定したうえ、大軌から大鉄Ⅱに入っていた金森・種田両役員を辞任に追い込んだのである²⁰⁾。大鉄会は河南鉄道時代以来の沿線株主が中心であったのだろうが、この時はあくまで払い込みを拒否した。そして大鉄Ⅱの経営を全く行き詰まらせ、同年10月には長年大鉄Ⅱの社長を勤めてきた越井をも退任に追い込んだのである。

大軌が役員を引き上げ、その上越井も辞任した結果、大鉄Ⅱの経営陣は非常に弱体化した。この事態に直面して、大鉄会の構成株主も経営危機の深刻さにたじろいだのであろう。この株主総会以後の同会による反大軌的活動に関する記述はみられない。大鉄Ⅱ内における反大軌活動の鎮静を見て、大軌は越井辞任後2カ月に開かれた株主総会で再び役員を派遣した。森と種田の2名である²¹⁾。とくに森は大鉄Ⅱの社長に就任している。こうして大軌系は再び大鉄Ⅱ経営陣の中枢に返り咲いたのである。

しかし、森はこの後約2年間大鉄Ⅱの社長の椅子にあったが、悪化の極に達した大鉄Ⅱ経営の本格的な改革には手をつけてはおらず、対症療法的な危機回避策をほどこしたにとどまった。支払手形などの借り換えに対処して、経営破綻をかるうじて回避していたのである。ただ

し大軌はこの間大鉄Ⅱの借入金に対して債務保証は行っている。大軌としても大鉄Ⅱを完全に経営破綻に追い込むわけにもいかず、大鉄Ⅱ存続に必要な最低限の援助をおこなっていたのであろう。大鉄Ⅱは債権者に対して利子支払いの一次的猶予を懇請し、社債権者には利子を年3%に引き下げるよう要求しているが、債権者の多くはこれに応ずる動きをみせなかった。

1930年初めから翌年にかけての時期は、大軌としても大鉄Ⅱの処置方針を明確にしえなかった時期であったのであろう。そのため大鉄Ⅱ経営の中枢を握りながら、若干それをもてあましていたきらいがある。しかし、いずれ合併するにせよ、しないにせよ、大鉄Ⅱの建て直しは必要である。大軌内で大鉄Ⅱ立て直し策が具体化してきたのは、1932年後半に入ってからだと思われる。大鉄Ⅱ社長としてその再建に当たった佐竹三吾が同年7月に嘱託の名義で同社に参画してきたからである。佐竹に対する評価、その実績については説を改めて検討しよう。

Ⅳ 佐竹三吾の社長就任と更生計画 (佐竹三吾と種田虎雄) ——大軌による大鉄Ⅱ支配の第3段階——

佐竹(1880~1976)は岐阜県出身の官僚であった。満鉄理事や大阪市電気局長などをふくめて、主に鉄道省において経歴をたどってきた。1926年には若槻内閣の鉄道政務次官に就任したが、政争のあおりで辞任し、さらに1924年以来勤めていた貴族院議員の職も1932年に退いていた。一時教職にもついていたが、1932年7月より大鉄Ⅱの嘱託となり、同年10月の株主総会で社長に選任され、同社が関急に合併された1943年までその職にあった²²⁾。『大鉄全史』には佐竹の社長としての業績は大きく取り上げられているが、その職についた事情などには一切ふれられていない。本節では佐竹の大鉄Ⅱ社長としての業績をまず検討し、その後現在入手できる史料をもとに佐竹の大鉄Ⅱ社長就任の際の事情

と就任の持った意義について検討してみたい。

佐竹が大鉄Ⅱ社長に就任してまず取り組んだのは、同社の更生計画の策定であった。彼は就任早々の時期すでにいくつかの負債整理案を作成していたようである。それらを三井銀行をはじめとする大口の債権者と検討した結果、一部債権者の同意は得られなかったものの11月には一定の成案を得た。その案の骨子は以下の通りである。大口債権については1933年から一定期間無利子とし、その償還は1935年から1940年にかけて分割払いで行う。小口債務は1933年から無利子として、その後1934年から1940年にかけて分割償還を行う。社債も1933年から無利子とし、1934年から1940年にかけて償還を行う。それらの償還に当てるため、未払い込み株金約1,000万円の払い込みを何回かに分割して行うといった内容のもので、全6項目から成っていた²³⁾。

上記の整理案は大鉄Ⅱ借入金の債権者の同意を比較的容易に得られたが、社債権者との交渉は困難を伴った。社債権者は数も多く交渉自体が難しいものであったが、それに加えて一部の個人社債権者は大鉄債権者同盟を組織して、整理案反対運動を展開した。その上、大口社債権者であった藤本ビルブローカー銀行や野村証券が整理案反対の態度を示したのである。その後約3カ月の交渉の結果、下記の条件で大口社債権者の同意が1933年4月に得られ、8月までには個人社債権者との交渉もほぼまとまり、最終的な整理案が確定した。その内容は以下のようなものである。

1. 手形債権に就いては、大口債権、小口債権共原案通りの方法による
2. 社債の処理は次の方法による
 - (1) 原案の無利子を変更し、年3分の利子を附すること
 - (2) 原案の額面償還を変更し、買入償還の方法を採ること
 - (イ) (ロ) 略
 - (ハ) 此買入償還は昭和9年4月より実行し、昭和15年4月には社債残額全

部を一時に償還すること²⁴⁾

上記の内容の負債整理案に従い1933年5月15日に第1次の株金払い込みが行われた。払い込み金額は1株につき50銭であったが、払い込みに応じない失権株が約7万2千株発生したといわれる。これは全株式の約17.5%にあたる。その後株金の払い込みは1939年4月まで12回に分けて実行された。回を重ねるにつれて、払い込みに応じない失権株の数も減少していったのである。

更生計画の内容は上記の負債整理に止まらなかった。大鉄Ⅱの営業状況そのものを改善して、経営の好転を図ることに主眼が置かれた。そのため大鉄Ⅱ首脳部はいくつかの改革を計画し、それを実行に移している。それらを列挙してみると、運賃の値下げ、職制改正による営業費の削減、阿部野橋駅の移転と拡張、橿原神宮駅の拡張完成、さらに大鉄百貨店の建設、住宅地開発、映画や球場など兼営事業の拡大などである。ここでは前2者を中心に概観しておこう。

まず運賃の値下げであるが、大鉄Ⅱの料金は高いというのが定評であった。そこで料金を値下げして、乗客利用数の増加を図ったのである。値下げは1933年4月に実施されたが、その値下率は平均24%に及んだ。値下げは普通乗車券だけでなく、定期券や回数券についても行われている。同社は値下げによって一時的に減収となることを予測していたが、予想以上にその効果が早期にあらわれ、乗客数の増加により初年度から運輸収入の著しい増加をみたのである。値下げ実施後数年間の運輸収入前年同期増加率を見ると以下の通りである。1933年上期13%、同下期3%、1934年上期7%、同下期12%、1935年上期13%、同下期8%²⁵⁾。この傾向は引き続き継続し、さらに1930年代末以後は後に述べる事情により増加率はますます高くなったのである。ただし、この料金値下げは阿部野橋から途中駅までのものを中心に実施されており、阿部野橋～橿原神宮直通料金の値下げは見合わされたとのことである²⁶⁾。この本業である鉄道運賃収入が継続的に増加傾向にあったことが、大鉄

Ⅱ更生計画の進展を保証する土台となったのである。

次に職制の改正であるが、これは1932年12月に実行された。従来の支配人と5課制から3課体制に移行し、さらに定年制を導入して、人員の削減と給与支出の削減を図ったのである。1930年9月末の総人員数は694人、総給与月額は約3,320万円、平均月額は47.8円であったのが、1933年9月末には総人員数649人、総給与月額は約3,075万円、平均月額は47.4円であった²⁷⁾。それにさきだって、1929年には約400人の人員整理をすでに行っていたといわれる。このような人員と給与の削減により、経営危機を突破しようとしたのであるが、その結果大鉄Ⅱ従業員の給与水準は関西の同業他社に比べてかなり低水準となっていた。たとえば老舗の京阪電鉄と比べると平均月額で約30円低かったのである²⁸⁾。その低賃金は多数を占める雇員層に押しつけられた。それを可能にした条件として、従業員の大部分が大鉄Ⅱ沿線出身者で「社内一家の気風」があり、協調的精神が強かったことがあげられている²⁹⁾。同社の給与水準が上昇したのは、関急との合併直前の時期であった。以上が大鉄Ⅱの更生計画の中心とその成果である。

しかし、1940年頃までの同社の経営回復は同社の主体的な努力によるものだけではなかった。大鉄Ⅱが置かれた経営環境が同社の意図とは別に大きく変化し、それが同社自体の努力による成果を大きく上回る経営回復をもたらしたからである。それは大阪市地下鉄の天王寺までの延長と橿原神宮関係の輸送人員の大幅増加による輸送収入の激増であった。以下この2点を簡単にみておこう。

まず大阪市地下鉄の延長である。大阪市は1930年に梅田から御堂筋沿いに、南方への地下鉄建設を開始した。そして難波までの一部開通の後も工事を継続し、1938年4月に梅田～天王寺間が開通した。この完成で、天王寺～梅田間は運賃10銭、所要時間13分で結ばれることとなった。地下鉄の開通は大鉄Ⅱの起点である阿部野橋を難波や梅田という大阪市中心部に直結す

る役割を果たしたのである。これにより、大鉄Ⅱは僅かな負担で大阪中心部へ乗り入れを果たしたと同様の恩恵をこうむることとなり、同線沿線から大阪のビジネス街へ通勤する通勤客を数多く確保することが可能となった。

次は橿原神宮関係であるが、それには紀元2600年祭が主な役割を果たした。すでに1935年頃から大鉄Ⅱ沿線の史跡が大きな集客要因となる現象は始まっていた。それは、1935年が楠正成湊川戦死600年の年にあたり、大鉄Ⅱの河内長野方面に数多く存在する正成遺跡への巡回客が増加したことに始まる。その後1937年に日中戦争が始まると、軍国主義的風潮や皇室崇拜の風潮が大きく広まり、それが大鉄Ⅱ沿線に数多い皇陵や史跡への巡拝者を激増させ、それが大鉄Ⅱの利用者を大きく増やしたのである。このような傾向がみられた中で1940年がいわゆる皇紀2600年にあたり、橿原神宮への参拝者が激増したのである。この時は一般の参拝客だけではなかった。それはこの年を記念して橿原神宮の拡大改築工事が大々的に行われ、その工事に勤労奉仕する人々が数多く大鉄Ⅱの路線を利用したからである。大鉄Ⅱは路線や車輛の改造強化により輸送能力を高め、最高1時間に1万人の輸送を目標として、大量の人員輸送を行っている³⁰⁾。この橿原神宮関連人員の輸送増加は、1940年にとどまらず、その後も同様の傾向が見られた。これが大鉄Ⅱの収入を急増させ、同社の経営改善に資したことは言うまでもない。

以上、大鉄Ⅱの更生計画のあらましをみてきたが、同社独自の計画がスムーズに進展しただけでなく、最後にあげた経営環境の好転の作用もあって、大鉄Ⅱ更生計画は順調に進んだのである。1933年上期と1941年上期を比較してみよう。営業収入は約84万円から約228万円に増加し、総収入は約89万円から約260万円になり、その結果債務償却にあてる償却金は約40万円から約124万円に増加しているのである³¹⁾。収入の基盤となる乗客数の推移であるが、1932年上期約496万人、1937年度上期約1,068万人、1941年度上期約2,000万人と大体5年ごとに倍々のス

ピードで増加している³²⁾。この結果、大鉄Ⅱの更生計画は1939年度までに完了した。すなわち、大鉄Ⅱの債務償還状況をみると、「差引十四年下期末債務残存額は小口債務八万九千円、大口債務三百二十一万二千元、社債七百二万四千元、計千三十二万五千元であり、七年下期末の債務総額千八百二十五万九千円に比すれば、七百九十三万四千円の債務減少となるが、更に十五年上期には小口債務の残額も完済せられたから、結局七年間に計八百三万五千円の債務が償還せられ得たことになる³³⁾」。そして、1930年上期から続いていた無配状態は終了し、1940年上期には年4%の配当が開始されたのである。

それでは以上の成果をあげた佐竹社長の就任事情に立ち帰ってみよう。『大鉄全史』には佐竹社長就任の事情については全く記述がない。また残念ながら、それを示している大鉄Ⅱ内部資料も管見のかぎり現存していない。そこでその事情についてわずかなりとも触れている文献によって推測することにならざるをえない。その1つは雑誌『東洋経済新報』である。それによれば「尤も、大軌、大鉄合併は永年の懸案である。元来、大鉄は大軌の子会社であったが、大鉄の借金整理の為、現社長佐竹三吾氏にその経営が委ねられ、現在に至ってある³⁴⁾」。このように大軌側が大鉄Ⅱの経営を佐竹に依頼したと理解しうる記述がある。次に、当時の人物誌である『交通人物小史』という刊行物に以下の記述がある。「昭和七年京都で此社（大鉄Ⅱ）の重役会議が開かれ、種田虎雄氏の紹介によって、現社長佐竹三吾氏が取締役挙げられ、社長に推薦されて此社の整理に着手したのであった³⁵⁾」。ここでは大鉄Ⅱの重役会で種田の推薦により、佐竹が同社社長に就任することになったことがより明確に記述されている。さらに、種田と佐竹の親密な関係を示唆する記述が種田の伝記にある。すなわち「長いあいだの懸案であった大鉄と大軌の合併は、戦時下の交通統制に関する政府の圧力が加わったとはいえ、合併命令の発動をまたずにおたがいの話し合いで実現したのは、関急（大軌）社長の種田と大鉄社

長の佐竹が同郷同窓であり、鉄道省以来個人的に親しい関係にあったことと、両社間の意見の調整に関して、種田がたえざる努力をはらった結果である³⁶⁾」という記述である。これらの文献からみて、佐竹は種田を中心とする大軌の首脳陣が、大鉄Ⅱの経営改善のため同社に送り込んだ人物であることが推測されよう。

また大鉄Ⅱの債務整理計画の内容を分析した丸山宏氏の業績を紹介する³⁷⁾。それによると大軌がその設立直後に行った負債整理と大鉄Ⅱのそれ、また大鉄Ⅱとほぼ同時期に行われた奈良電鉄の負債整理が類似した内容のものであり、いずれも整理計画の成功例である。そしてこの3社は密接な関係を持った会社である。また奈良電鉄と大鉄Ⅱの負債整理計画には、大軌の影響が考えられるが、関与の程度は確認できない。そして大鉄Ⅱの計画に対する結論的評価として次のように述べる。「（大鉄Ⅱ）経営陣は、負債整理案が着手されるのと同時に、主に社外の鉄道関係者・経験者から選ばれ、実質的には、戦後の会社更生法における管財人の役割を果たした³⁸⁾」。

同氏の論点をまとめると以下のようになる。大鉄Ⅱの更生計画（負債整理案）は大軌の以前の経験を模範にしていた。これは奈良電鉄とも同じであり、両社とも大軌の影響の強い会社であった。負債整理案の実行にあたった大鉄Ⅱ経営陣は、大軌によって大鉄Ⅱ社外から選ばれた破産管財人ともいべき者であった。彼らは就任以前には大鉄Ⅱとの関係がなく、しかも鉄道経営の専門家であった。

以上の文献からみて、次のように言ってもよいであろう。大軌は大鉄Ⅱの再建に、表面上は直接関与していないようにみえたが、実際は大軌社長の種田が佐竹を直接大鉄Ⅱの送り込み、その再建にあたらせたのである。大軌によって大鉄Ⅱに送り込まれた破産管財人。これが佐竹の正体だったと行ってよいであろう。つまり佐竹社長の登場と更生計画の実行で、大軌の大鉄Ⅱ支配は一段と進んだのである。

V 大鉄Ⅱと関急（大軌）の合併 —— 関急（大軌）による大鉄Ⅱ Ⅱ 支配の最終段階 ——

前節で述べたように大鉄Ⅱの更生計画は成功し、1940年代は同社の配当復活で幕を開けた。大鉄Ⅱの復活は劇的なものであり、同社の前途は洋々としたものとみられた。しかし、その存続はその後わずか3年にすぎず、1943年には関急（大軌とその系列会社参宮急行電鉄が合併して、1941年3月に設立された）と合併したのである。『大鉄全史』には合併までの経過が詳細に述べられている。しかしここでは、それ以外の文献をも参照することで、両社合併の実態に迫り、その上で両社合併の持つ意味を検討したい。

そもそも両社合併の提案は1940年に初めてなされたものではない。種田の伝記によれば、「両社の交渉は、一九二四年（大正十三年）に当時の大軌の社長金森又一郎から森平蔵を通じて、大鉄社長越井醇三に両社合併の希望が申し出られたことに始まる。しかし当時は、両社の希望条件に開きがあったためにこの話はまとまらなかった³⁹⁾」とあり、両社合併の話は両社間に資金的関係が生まれた1929年以前にまでさかのぼることになる。1924年というのは、大鉄Ⅱが大阪市内へ進出した翌年にあたっている。大鉄Ⅱの大阪市内進出は、同社の長期的な電鉄経営を見通したものでなく、大軌か南海電鉄に高く売りつけるためのものでなかったのかと筆者は前稿で指摘しておいた⁴⁰⁾。しかし、この時の合併談はその後具体的に表立っては進展しなかった。大軌は経営危機に陥っていた大鉄Ⅱを抱え込むことで、その危機が自らに及ぶのを避けたのであろう。その代わり資金的・人的関係を大鉄Ⅱとの間で確保し、とりあえず大鉄Ⅱの危機からの脱出を援助したことは、本稿第2節～第4節が明らかにしたところである。

しかし、裏面では両社合併の動きが継続していたようであり、それを反映して合併の噂は当時のジャーナリズムに何回か登場している。大鉄Ⅱの経営回復を待って大軌が合併するであろう

うというのが、共通の観測であった⁴¹⁾。種田の伝記によれば「また（榎原神宮駅からの）切符は両社線に通用することとしたため、運賃収入の分配について計算が複雑であった。その他さまざまな実際上の不便をとまなうので、関急（大軌）側としては大鉄Ⅱを合併したいという意図はあったが、すぐには実現されなかった⁴²⁾」。『大鉄全史』は1940年以前に合併の噂が広まっており、1939年には株主総会で、合併に関する質問があった事実を記載している⁴³⁾。

1940年に大鉄Ⅱ・関急（大軌）両社首脳の間で、両社合併の話し合いが行われた。『大鉄全史』によれば「斯かる気運を反映して合併問題が当事者の間に具体的に取上げられたのは、昭和十五年七、八月頃、当社の整理が完了し四分配当の復活が確実となれる時である⁴⁴⁾」。この合併談は、大鉄Ⅱの更生計画が成功した時に両社の合併を行おうという、種田・佐竹両者の以前からあった合意が実行に移されたものと考えられよう。この話し合いの場で両社首脳の間で最重要の論争点は両社の合併比率であった。大鉄Ⅱは大軌と大鉄Ⅱの合併比率を10：9とすることを求めた。「然るに種田社長は条件（二）に就ては異存なきも、（一）に就ては一〇対八ならば兎に角、一〇対九にては関急役員会を通過する見込なきを以て交渉に応じ難き旨を回答せられ、折角の合併談も結局不調に終ることとなった⁴⁵⁾」。こうして、両社間の自主的な合併交渉は打ち切られたのである。

ここで政府が動きだした。当時政府は戦時統制の一環として、各地域の私鉄を整理統合して、交通統制を強化する方針であった。京阪神では、これを東南部と北部に分け、それぞれの地域内で1社に統合する方針であった。大鉄Ⅱと関急は東南部にはいっており、この両社と南海電鉄を統合するのが政府の方針であった。その第1段として大鉄Ⅱ・関急両社の統合を鉄道省が要請したのである。1941年11月両社に文書が送られ、鉄道省は両社の合併と合併条件を同省に一任にすることを要請してきた。しかしこの合併談は話し合いに入ったところで、鉄道省内の人

事移動があり、さらに佐竹が病気入院したので中断された。

その後1942年7月鉄道省から再度の要請が両社に行われた。この時佐竹は鉄道省と関急との交渉に備えて、大鉄Ⅱの他の首脳と話し合い以下の4点を確認した。(1) 合併の比率は対等とする。ただし大鉄Ⅱ株を後配株とし、合併後1年半以内に配当を8%とする。(2) 大鉄Ⅱの重役5名を関急の重役とする。(3) 社員の地位と給与を保証する。(4) 退職する重役と社員には十分な退職金を支給する⁴⁶⁾。三者の交渉に際して鉄道省監督局長佐藤栄作がこの条件を尊重することを言明したので、佐竹は両社合併に同意し、佐竹と種田は合併覚書を作成交換した。佐竹はこの覚書を持ち帰り、役員会に諮った。同会は佐竹の努力を多として、関急との合併を全員一致で了承したのである。

大鉄Ⅱの首脳陣はこうして合併を承認し、株主も合併比率が対等となったので、反対の意向をみせなかった。しかし社内には合併に消極的な意見も強く存在した。『大鉄全史』によると「整理途上の苦難期に於てならばいざ知らず、整理後予期以上の成果を挙げつつある今日、何を苦んで敵手に城を委ねるのであるか——これが、云ふと云はざるとに拘らず社内一般に流れる空気であり、従って又当社が独立企業としての合併問題に対する立場であったのである⁴⁷⁾」。一部の社員は会社首脳部と交渉し、その際5点の要望を提出した。数カ月におよぶ話し合いや社員の鉄道省への陳情の結果、佐竹はこれらの要望に基づく善処を図るとの意向を示した。これらの経緯を経て、1942年7月両社の合併契約が成立したのである。合併期日は1943年2月1日であり、合併は平穏に行われた。この合併は吸収合併であり、存続会社は関急である。旧大鉄Ⅱ株は後配株とされ、旧大鉄Ⅱ従業員は新規採用の形で、従来と同じ労働条件のもとで関急に引き継がれることになった。

この合併により、関急（大軌）の大鉄Ⅱ支配はその最終段階に達したのである。関急（大軌）による大鉄Ⅱ支配が完成したといえよう。翌年

合併は南海電鉄にも及び、近鉄が生まれたのである。

おわりに

前節で述べたような過程で成立した近鉄であるが、1947年に南海電鉄は近鉄から独立して、再び独立の私鉄企業としての活動を再開した。これに対して、旧大鉄Ⅱは近鉄から独立する動きを全くみせず、近鉄南大阪線として同社内に留まった。この南海と旧大鉄Ⅱの対照的な動きの解明が本稿の課題であったことは「はじめに」で述べた通りである。

これに対する結論を再度まとめておきたい。大鉄Ⅱの関急（大軌）支配下への編入は、南海電鉄の場合のように政府の勸奨によってのみ行われたのではない。その支配下への編入過程は、大和新線建設を大鉄Ⅱが行った1920年代末にまでさかのぼる。その後大軌による大鉄Ⅱ支配は段階をおって進んでいった。

- ・大軌の大鉄Ⅱへの資本参加。大鉄Ⅱ株6万株の大軌による取得。1927年。
- ・大軌の大鉄Ⅱへの人的参加の拡大。種田・金森の大鉄Ⅱ役員就任。1929年。
- ・大軌は大鉄Ⅱの事実上の破産管財人となる。それを具体的に示したのが佐竹の大鉄Ⅱ社長就任。1932年。
- ・佐竹のもとでの大鉄Ⅱ更生計画の実施とその成功。1933～1939年。
- ・種田・佐竹間での大軌・大鉄Ⅱ合併談。1940年。
- ・政府の要請をきっかけとした両社合併の成立。1943年。

このように、大鉄Ⅱと大軌の関係の深化、すなわち大軌による大鉄Ⅱ支配の強化は10年以上の期間にわたって徐々に進んでいる。支配の拡大は大鉄Ⅱの経営活動に密接な関係を持つものであり、大軌の支配強化は大鉄Ⅱの経営活動の結果進展したものである。いわば自然発生的な性格のものであって、政府の勸奨はその過程を最終段階に進めたにすぎない。そのため、大鉄

Ⅱと大軌の間には軌間の相違などいろいろ矛盾した問題をはらんでいたが、戦後政府による統制が消滅したからといって大鉄Ⅱが独立することにはならなかった。このように、1920年代末から大鉄Ⅱの大軌の系列下への編入過程が進行していたのであり、両社の資金的関係の発生から合併への動きはその過程のあらわれだったのである。

注

- 1) 西城浩志「大阪鉄道Ⅱ覚書 河陽鉄道・河南鉄道(8)」『鉄道史料』第87号, 1997年。
- 2) 拙稿「河南鉄道から大鉄Ⅱへ」『阪南論集 社会科学編』第33巻第4号, 1998年。
- 3) 佐竹三吾『大鉄全史』, 1952年, 86ページ, 141ページ。
- 4) 中川義一編『電鉄電力通史 付人物評論』, 1930年, 77ページ。
- 5) この株主総会の開催期日ははっきりしない。時期を推測すれば、1925年度下期の第54回総会かと思われる。
- 6) 「大阪鉄道」『東洋経済新報』第1,387号, 1930年。
- 7) 宇田正「近畿日本鉄道」宇田正・浅香勝輔・武知京三編『民鉄経営の歴史と文化 西日本編』, 1995年, 74-89ページ。
- 8) 前掲佐竹『大鉄全史』, 95ページ。
- 9) 鶴見祐輔『種田虎雄伝』, 1958年, 195ページ。
- 10) 大鉄Ⅱ第62回『営業報告書』。
- 11) 「握手した大鉄と大軌」『エコノミスト』第7巻第21号, 1929年。
- 12) 「大軌と提携せる大鉄の前途」『東洋経済新報』第1,377号, 1929年。
- 13) 西城浩志「大阪鉄道Ⅱ覚書 河陽鉄道・河南鉄道(5)」『鉄道史料』第47号, 1987年。
- 14) 「大阪鉄道また減配」『ダイヤモンド』第18巻第14号, 1930年。
- 15) 前掲「大阪鉄道」。
- 16) 前掲佐竹『大鉄全史』, 135ページ。
- 17) 武知京三『都市近郊鉄道の史的展開』, 1986年, 385-387ページ。
- 18) 「大阪鉄道会社」『ダイヤモンド』第18巻第1号, 1930年。
- 19) 前掲佐竹『大鉄全史』, 139ページ。
- 20) 大鉄Ⅱ第64回『営業報告書』, 「大鉄は如何なるか」『ダイヤモンド』第18巻第35号, 1930年, 「大鉄の無配と前途」『東洋経済新報』第1,424号, 1930年。
- 21) 大鉄Ⅱ第64回『営業報告書』。
- 22) 『日本人名大事典』, 1979年, 359-360ページ。
- 23) 前掲佐竹『大鉄全史』, 175-176ページ。
- 24) 同上書, 184ページ。
- 25) 大鉄Ⅱ『営業報告書』第67回-第74回より算出。
- 26) 西城浩志「大阪鉄道Ⅱ覚書 河陽鉄道・河南鉄道(7)」『鉄道史料』第86号, 1997年。
- 27) 大鉄Ⅱ『営業報告書』第63回・第69回。
- 28) 前掲武知『都市近郊鉄道の史的展開』第3-55表, 387ページ。
- 29) 前掲佐竹『大鉄全史』, 207-209ページ。
- 30) 同上書, 271ページ。
- 31) 大鉄Ⅱ『営業報告書』第69回・第85回。
- 32) 大鉄Ⅱ『営業報告書』第67回・第77回・第85回。
- 33) 前掲佐竹『大鉄全史』, 285ページ。
- 34) 「大阪電軌と大阪鉄道」『東洋経済新報』第1,904号, 1940年。
- 35) 江口胤清『交通人物小史』, 1941年, 51ページ, ()内筆者。
- 36) 前掲鶴見『種田虎雄伝』, 196ページ, ()内筆者。
- 37) 丸山宏「社債整理過程の分析 ——大阪鉄道の社債整理交渉——」『経済と貿易』第157号, 1992年。
- 38) 同上論文, ()内筆者。
- 39) 前掲鶴見『種田虎雄伝』, 194ページ。
- 40) 前掲拙稿「河南鉄道から大鉄Ⅱへ」。
- 41) 「前途多事の大阪鉄道」『エコノミスト』第4巻第12号, 1926年, 「大阪鉄道」『ダイヤモンド』第15巻第29号, 1927年, 前掲「大軌と提携せる大鉄の前途」など。
- 42) 前掲鶴見『種田虎雄伝』, 195ページ, ()内筆者。
- 43) 前掲佐竹『大鉄全史』, 318ページ。
- 44) 同上書, 331ページ。
- 45) 同上書, 331ページ。
- 46) 同上書, 340ページ。
- 47) 同上書, 330ページ。

(2000年9月25日受理)