

戦前の阪和電鉄及び南海鉄道の 競合的沿線開発に関する研究

徳本 裕也¹・岡田 昌彰²

¹非会員 大鉄工業株式会社大阪支店王寺出張所（〒636-0002 奈良県北葛城郡王寺町王寺2-34-4）

E-mail: y-tokumoto@daitetsu.co.jp

²正会員 近畿大学教授 理工学部社会環境工学科（〒577-8502 東大阪市小若江3-4-1）

E-mail: okd@civileng.kindai.ac.jp

1900年代から大阪都市圏郊外の電鉄会社は並行する他の電鉄会社と競って旅客誘致を行った。阪和電気鉄道（現JR阪和線）は紀勢線直通を目的に、南海鉄道（現南海電鉄）の路線の東側に並行する形で、1930年に大阪（天王寺）～和歌山間に全線開業する。この区間を並走する両社は鉄道輸送そのものにおいては勿論、沿線の宅地開発あるいはリゾート地へのアクセス整備の面でも熾烈な競合を繰り返し、結果的にユニークな空間整備が展開していく。

本研究では、戦前における両社の競合的鉄道輸送及び沿線開発の変遷を、鉄道輸送本事業のほか、宅地開発、ならびに堺市浜寺、和歌山市新和歌浦におけるリゾート開発に着目し明らかにすることを目的とする。

Key Words : Hanwa Railway, Nankai Railway, Rival Company, Residential and Resort Development

1. 研究の背景と目的

1900年代から大阪都市圏郊外の電鉄会社は並行する他の電鉄会社と競って旅客誘致を行った。代表的な事例として京阪間における阪急京都線、京阪本線、JR京都線、阪神間における阪急神戸線、阪神本線、JR神戸線などが知られている。

阪和電気鉄道（以下阪和電鉄：現JR阪和線）は紀勢線直通を目的に、南海鉄道（現南海電鉄）の路線の東側に並行する形で、1930年に大阪（天王寺）～和歌山間に全線開業した。しかしその後僅か10年足らずで競合相手である南海鉄道に吸収合併され、同社の"山手線"となって間もなく、交通統制により国鉄に買収される。阪和電鉄は会社法人として短命であったが故に、現在の私鉄で発行されているような公式の史的研究は少なく、郷土史家などの個人研究がわずかに存在するに過ぎない。また、南海鉄道との競合に関しては現在の阪和線と南海線を対象とした研究はあるものの、戦前期の競合に関しては「南海電鉄史」などに数ページ記載されている程度に止まる。

本研究では、戦前における両社の競合的鉄道輸送及び沿線開発の変遷を、鉄道輸送本事業のほか、宅地開発、ならびに堺市浜寺、和歌山市新和歌浦におけるリゾート開発に着目し明らかにすることを目的とする。

表-1 阪和と南海の鉄道輸送における競合の変遷

年	阪和電鉄	南海鉄道
1895		会社設立(前身は阪堺鉄道)
1926	会社設立	食堂車付き電車の運転開始
1930	阪和電鉄全線開業 ダイヤ改正(阪和間 55 分)	ダイヤ改正及び運賃改定 (阪和間 75 分→60 分, 1 円→96 銭)
1931	ダイヤ改正(阪和間 48 分)	
1933	天王寺～白浜口間直通 「黒潮号」運転開始 ダイヤ改正(阪和間 45 分)	難波～白浜口間直通「黒潮号」 運転開始(1934 年, 阪和間 58 分) ダイヤ改正(1935 年, 阪和間 55 分)
1936	「黒潮号」廃止	「黒潮号」廃止 冷房電車の運転開始
1940	南海鉄道と合併し, 南海山 手線に	
1944	戦時買収により国有化	関西急行電鉄と合併, 近畿日本鉄道に
1947		近畿日本鉄道から南海電鉄へ分離

2 阪和電鉄と南海鉄道の競合的鉄道輸送

阪和電鉄は阪和天王寺～東和歌山間が全線開業した1930年にダイヤ改正し、阪和天王寺～東和歌山間を所要時間55分で結ぶ急行を設定した。さらに翌1931年に途中停車駅なしのノンストップ特急を新設し所要時間は48分、1933年には45分に短縮される。この特急は時速120 km以上で走行し戦前日本の最高速電車として知られるようになる。この記録は戦後の国鉄特急「こだま」号の登場

まで破られることはなかった。同社はスピードを重視する一方、夏季シーズンには車内でアイスクリームを提供するなどのサービス向上も図っている。

一方、既に同区間に鉄道を敷設していた南海鉄道は阪和電鉄の全線開業に合わせ、1930年に特急の高速化と値下げを行なうなど対抗策を講じている。南海鉄道の路線は阪和電鉄に比べ海岸沿いの人口密集地を通過するためカーブ区間が多く、スピード面では阪和電鉄に劣っていた。当初は流線型の先頭車をもつ高速電車を導入する予定であったが実現には至らず、代案として日本初の冷房電車を導入し、大きな好評を得る。このように、阪和電鉄のスピード重視に対抗して南海鉄道はサービス重視の営業運転を行っていったことがわかる。

3. 沿線開発における競合

(1) 宅地開発における競合

阪和鉄道は1929年、仁徳天皇陵南部の起伏と大阪湾を一望できる丘陵地帯に約3万坪の上野芝住宅地を造成した。ここにて日本建築協会主催の住宅博覧会の開催や電鉄路線フリーパス、直営の路線バスなど積極的な宣伝を行い、定期利用客の獲得に成功している。対する南海鉄道は、その5年後の1934年に上野芝の隣村に狭山池や金剛山の眺望を売りにした約2万5千坪の初芝住宅地の分譲を開始した。円形交差点の導入や幅員の広い舗装道路等、最先端の住宅地を整備し、積極的にPRしている。また定期券半額割引や最寄駅の駅名改称と急行停車等、列車の利便性も優先的に整備された。両住宅地ともに好評で、徐々に郊外へと宅地開発が進んでいったことが分かる。

(2) 浜寺海水浴場における競合

東洋一の海水浴場として知られていた戦前の浜寺南部に、阪和鉄道は開業直後に既存の南海鉄道の浜寺公園駅に勝るとも劣らない駅舎と専用の海水浴場を設け、海水浴客の誘致に力を入れた。夏季シーズンは両社ともに大阪市内からの往復割引乗車券を発行し、臨時列車の運転を行ったが、南海鉄道は既に飽和状態にあった海水浴客を分散させるため、新たに貝塚に二色浜海水浴場を開設するなどの措置を講じている。

(3) 新和歌浦・双子島遊覧における競合

1910年代、歴史ある和歌浦の遊園地化計画がもち上がったが県の反対などで頓挫し、後にその西方に「新和歌浦」が開発された。海岸沿いには旅館が立ち並び、当時の関西でも最先端のリゾート地となった。この地にも両社はいち早く進出し、競合的整備を行なっている。南海鉄道は地元のバス会社を吸収合併し、和歌山市駅から新和歌浦までの旅客誘致を図った。対する阪和鉄道は当時、傍系会社であった和歌山電気軌道と提携し新和歌浦までの連絡切符を発行する。更に新和歌浦沖の双子島まで新

たに遊覧船を運航し観光の新名所としてPRしている。阪和鉄道は、既に観光開発の進んでいた新和歌浦の先にある双子島を新天地として開発したことが分かった。

表-2 阪和と南海の沿線開発における競合

	阪和電鉄	南海鉄道
宅地開発	上野芝住宅地(1929年~) ・仁徳陵付近の丘陵地帯に立地 ・"近郊無比の健康住宅地"	初芝住宅地(1934年~) ・狭山池付近の田園地帯に立地 ・"理想的田園住宅地"
浜寺海水浴場	・脱衣所等の設備完備 (1929年~) ・協賛:大阪朝日新聞社	・遊具"砂"の設置 (1910年頃~) ・協賛:大阪毎日新聞社
新和歌浦・双子島遊覧	・市電と提携割引 (1931年~) ・海域(双子島)からの観光	・旅館と提携割引 (1928年頃~) ・陸域(新和歌浦)からの観光

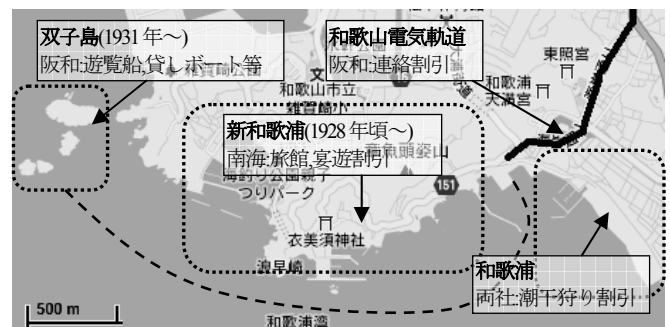


図-1 阪和と南海の新和歌浦における競合

4. 結論

本研究では、戦前の南海・阪和の両社が鉄道旅客輸送のみならず沿線の宅地開発や海浜リゾートへのアクセス整備においても熾烈な競合を繰り返してきたことが明らかになった。このような競合関係が結果的に新型車両の考案や開発空間の優れたPR、既存会社との有機的連携、あるいは新たな賞玩対象の発掘をも促進させたといえる。浜寺公園駅舎の登録文化財登録や和歌浦の国名勝への指定などかつての関西を代表するリゾート地復権の動きもあるが、その背景にあった鉄道会社の競合という"ユニークな原動力"の歴史にも注目したい。

【参考文献】

- 1) 南海電鉄 (1985) 南海沿線百年誌, 南海印刷
- 2) 南海電鉄 (1985) 南海電気鉄道百年史, 大日本印刷
- 3) 宇田川文海 (1978) 南海鉄道案内, 南海電鉄
- 4) 平松憲夫 (1937) 阪和百景, 濱田印刷所
- 5) 大阪府(1929-40) 大阪府統計書
- 6) 吉田初三郎(1925) 和歌浦名所交通案内鳥瞰図, 観光社
- 7) 浜寺町役場 (1938) 浜寺町誌

(2015.4.6 受付)