

三重県下のローカル私鉄と大軌・ 参急資本の動向(3)

武 知 京 三

はじめに

1. 伊勢鉄道(伊勢電鉄)の成立過程
2. 大軌・参急資本の宇治山田進出と伊勢電鉄の対抗
3. 四日市銀行の休業と主要投資先伊勢電鉄の混乱(以上前々号)
4. 伊勢電鉄の整理と大軌・参急資本による名古屋進出(以上前号)
5. 戦時交通統制と大軌・参急資本の動向
おわりに

5 戦時交通統制と大軌・参急資本 の動向

(1)「大軌ブロック」＝「関西急行ブロック」
の形成

1932年国鉄城東線(現JR大阪環状線)が高
架化されたことに伴って、大軌は鶴橋駅を移設
し、高架化して国鉄線と連絡した。また1937年
3月に鶴橋・今里間も高架化を完成させた⁽²⁹⁶⁾。
さらに、1938年8月からは信貴山急行電鉄の経
営管理にあたるなど、着々と体制を固めてい
た⁽²⁹⁷⁾。

わが国では、1930年初めから都市交通統合へ
の動きがみられ、さらに1935年前後には行政的
勧奨が行われるに至ったが、行論との関わりで
いえば、1938年4月国家総動員法公布とほぼ時
を同じくして陸上交通事業調整法が制定された
意義は大きい。この法律は鉄道とバスを対象と
し、主務大臣は両者の間の競合や競争が激しい

場合には交通事業調整委員会の意見を聞いて関
係事業者に対し合併の勧告や譲渡の命令等を行
うことができるとしていたから、同法制定以前
と以後では統合の経緯も大きく異なると思われ
る。つまり前者、第1段階では企業間の自主的
な統合への取り組みが行われたのであり、これ
までみてきた大阪から名古屋への進出をめざす
大軌・参急資本による動きはその一例である。

そこでは行政指導を受けながらも、参急が伊勢
電を合併し、別に関急電鉄を設立して名古屋へ
の進出を果たしたのであった。中には乗っ取り
というような形で巨大化していくケースもある。
これに対し、後者、第2段階では乗っ取り
を避けて政府の手で統合を行わせるところに目
的があったといえる。さきの法律は、1938年8
月から実施され、交通事業調整委員会が設置さ
れたのである。この統合の対象地域となったの
は東京、大阪、富山、香川、福岡の5地域であり、
いずれの地域も統合が実施された。陸上交通事
業調整法による統合を進めていく間に、世の中
は次第に戦時統制の色彩が強まっていった。平
時立法である陸上交通事業調整法に続いて、
1940年2月には国家総動員法に基づく勅令とし
て陸運統制令が制定公布された。これによって
鉄道大臣は貨物運送に関する各種命令を出せる
ようになるが、さらに1941年11月陸運統制令は
全面改正公布され、鉄道、軌道、自動車全般に
わたるものとして統制が強化されていくのであ
る。この全面改正は太平洋戦争突入直前のこと
であり、競争原理を否定した戦時統制の意味合
いが次第に明確になってくるのであった。ただ
この前年の1940年12月の企業体制の確立と公益

(296) 同上(『近畿日本鉄道80年の歩み』), 74頁。1933
年2月国鉄城東線天王寺・大阪間で電車運転が開始された。

(297) 同上, 70頁。

優先を標榜した経済新体制確立要綱策定前後を含めたこの時期は、未だ強制力を持っていたとはいえず、従来より行政の介入は強まったものの、基本的には「自治的統合」の段階に止まっていたと思われる。その限界が露呈し、また戦局が悪化していく中で、1943年後半以降、戦時交通統制は最終段階を迎えたとみるべきであろう。詳しくは後述するが、第2段階は第1段階よりいっそう統制色の強まった「自治的統合」の段階と「強制的統合」の最終段階に細分化して考えるのが妥当ではなかろうか⁽²⁹⁸⁾。以上の

(298) これらについては、中西 健一、前掲書、第7章、原田勝正「戦時体制下の鉄道論」（運輸経済研究センター編『鉄道政策論の展開』白桃書房、1988年）、和久田 康雄「交通統制と鉄道」（前掲『日本の鉄道—成立と展開—』）などを参照。最近のものでは、門上光夫「交通統制史論の展開——十五年戦争期の陸運統制に則して——」（京都民科歴史部会『新しい歴史学のために』No. 211 1993年7月）がある。

陸上交通事業調整法の立案責任者であった鈴木清秀は、前掲書において「たとえ同法の効果が当時の物資不足、統制思想とによって、拍車をかけられた事実があるにしても、決して戦時立法ではなく、資本主義経済に現われる弊害を修正除去することを目標とする思想に基づくものである」（序3頁）として、一貫して「交通統制」という用語を避け、「交通調整」という言葉を使用している。その過程は、とくに第二編交通調整に詳しい。そこでは、「交通調整は、交通統制と同義語である」としながらも、「鉄道省が、交通統制の語を避け、交通調整としたのは、当時起りつつあった戦時統制経済のイデオロギーから出発したものでなく、長年に亘る交通事業の競争による弊害を除去し、公衆の利便に資することを目的とする実際面から出たものであるから」（39頁）と述べている。

陸上交通事業調整法制定以前の動きをみewithくと、三土忠造鉄道大臣の合同促進の訓示に刺激されて、1935年前後には経営者の団体である鉄道同志会や東京商工会議所、都市（問題）研究会、大阪電鉄連合会がそれぞれ統制案を公表している（同上、50頁以下）。なお鉄道同志会は、1942年5月鉄道軌道統制会の成立により解散する（私鉄経営者協会『鉄道同志会史』1956年、224—225頁）。大阪電鉄連合会は、1934年10月大阪電気局および阪神・阪急・京阪・大軌・南海・阪和・大鉄・阪堺の各電鉄会社が加盟して組織されたものであり、とくに大蔵公望、大槻信治の2人に委嘱して具体案を作成することにした。大蔵公望『大阪地方交通統制に関する報告書』（1936年）、同『大阪

ことを念頭におきながら、次に戦時交通統制期における大軌・参急資本の動きを、戦時下の輸送実態などにも言及しながらみていこう。

まず行論に必要な限りにおいて、四日市方面の工場誘致について見通しをたてておこう。四日市市における公有水面埋立による工業地帯の造成は、四日市港修築事業絡みで進行したことはいうまでもない。明治末期に始まった第1期修築工事および1929年に着工された第2期修築工事はともに公営事業であり、次の第3期修築工事は民営で、1938年設立の四日市築港土地株式会社工業港の修築と工場用地の造成など、四日市臨海工業地帯造成の中核的事業を担ったとみられる。

岡田知弘氏の鋭い指摘によると、その後四日市市の工場誘致活動は2段階で進んだ。第1段階は1932年から1935年にかけてであり、主として羊毛工場の誘致が行われた。第2段階は1935年以降であり、「重化学工業基軸の臨海工業地帯化」へ向けての動きが本格化する時期である。とくに1934年に市長に就任した吉田勝太郎は積極的な工場誘致活動を行った。同年中に、第2号埋立地への日本板硝子工場の立地が決まり、重化学工業化への流れが決定的となる。同市長は、翌年の1月には四日市市工場誘致委員

地方交通統制に関する意見書』（1937年）がある。大槻信治『交通統制論』（春秋社、1936年）、井上篤太郎『交通統制概論』（春秋社、1936年）もある。大阪市営交通一元化への動き（大阪乗合自動車、阪堺電鉄の買収）については、前掲拙著『近代日本交通労働史研究』で取り上げている。地方公共団体や民間団体などの建議・陳情を反映して、陸上交通事業調整法制定以前にも、帝国議会で法案制定への取り組みがあったことはいうまでもない。

前掲鈴木清秀氏の指摘を待つまでもなく、当時「交通調整」「交通統合」「交通統制」という言葉がほぼ同義語で使われてきた経緯がある。本稿でも慣例に従ってきた面がある。ただ以下の議論では、本文で述べたとおり、昭和初期における動きを含め、大きく陸上交通事業調整法制定以前を第1段階、以降を第2段階と想定する。一応第2段階は「交通統制」という言葉が適当と考える。そして第2段階における推移は、さらに細分化して考えるべきであり、戦局の深まった1943年後半とそれ以前ではその性格が異なるように思われる。

会を設置した。1936年には四日市商工会議所とともに、内務大臣宛に四日市港の「重要臨海工業地帯選定」を陳情し、重化学工業地帯の造成をめざしたのである。1937年5月には、石原産業海運株式会社の工場進出が決まり、1941年1月に操業を開始する⁽²⁹⁹⁾。

1938年1月下旬、任期があと4カ月となった吉田市長は「大四日市の理想はこれだ」と「人口十萬、造成と工場誘致は必ずやれ」と語った⁽³⁰⁰⁾。2月上旬には、時局下県下の工業界の様相として、芝浦（三重郡朝日村）・日立（桑名市）両工場建設工事中の様子が『工業三重』を謳歌「完成の暁は期待」との見出しで新聞にかなり詳しく報ぜられた⁽³⁰¹⁾。3月中旬に工場誘致のため、東京方面へ出張していた吉田市長は、帰来談として誘致せんとする「東京の某工業会社？」は「県外に一つの競争相手があるので何んとも言へない、まづ静観しているところだ」と語った⁽³⁰²⁾。生産力拡充期には、商工省によって地方工業化政策が展開されたのであり、三重県でも地方工業化委員会を設置した⁽³⁰³⁾。同委員に推挙された津市出身の日本電

気工業株式会社専務の佐野精一は、第1回委員会に出席して帰京後、県下産業の振興策に乗り出さんとするには、「大は綿毛の大工業より小は家庭の副業に至る迄、この『時局を認識して働く』と云ふ県民一般の心懸けが、積み積って初めて地方工業化の実が挙がるのだ」と語った⁽³⁰⁴⁾。ともかく「国際的西港中心に躍進する大四日市」をめざしたわけである。四日市は「商業港から工業港へ！ 商業都から工業都へ」と画期的転換をはかろうとしていた⁽³⁰⁵⁾。また四日市臨海工業地帯は、1939年1月塩浜地区で秘密裡に海軍燃料廠の用地買収交渉が行われた。海軍は、すでに徳山に燃料廠を持っていたが、航空燃料の増産が至上命令となったため、四日市での第2燃料廠の建設が決まり、一挙に軍事工業地帯へと旋回することになる。さらに生産力拡充政策が推進される中で、内務省は1940年度から全国15都市を選定し、新興工業都市計画事業を開始する。四日市市も指定を受けた⁽³⁰⁶⁾。太平洋戦争下、臨海工業地帯はより広汎に展開されることになる。当時後方地帯の交通機関としては、省線関西線・参急伊勢線・三岐鉄道、三重鉄道、そして関急電鉄による名古屋への連絡があり、国道1号線の改修完成がのぞまれていた。

さて日中戦争勃発後の「重大時局と関西の事業界」を展望した一文によると、関西の電鉄業界は「拡張並びに改善の為の諸計画は引き続き行はれつゝあり、払込・増資は盛行して居る。業績の向上も亦顕著で、当面不安なく、依然好調を期待」とみられた。ただ好調の反面、(1)拡張計画の遂行に伴ふ建設費の増高、(2)電燈料の値下げという問題が横たわっていた⁽³⁰⁷⁾。ともかく、時局景気に基づき、1938年度は各電鉄会社とも好調に推移した。第8表に示すとおり、とりわけ参急の躍進はめざましいものがあった。関急電鉄の全通に負うところが大きいこと

(299) この辺の記述は、岡田知弘「臨海工業地帯の形成」（四日市市『四日市市史』第十二巻史料編近代Ⅱ，1993年）764—767頁による。

四日市築港株式会社の資本金は200万円、地主である九鬼紋七・諸戸精文が現物出資し、残りを伊藤伝七・小菅弘ら地元財界人と石原産業海運株式会社が出資した。四日市市も10万円の補助金を出していた。この塩浜村旭地区の埋立計画は、1928年に浅野総一郎の東京湾埋立会社に埋立認可が下りていたが、小作権補償を要求する小作人と九鬼・諸戸両地主との間で小作争議が起き、解決をみないまま1939年まで推移していたのである。この第3期工事を民営で行う計画には、吉田勝太郎市長も頗る乗り気とみられた（同上，764頁。伊勢新聞，1938年4月29日付）。

石原産業海運株式会社の計画の全貌は、地元紙に詳しく報ぜられた（同上，1938年10月11日付）。1938年10月21日の地鎮祭は、「本県産業開発の歴史的記念日」（同上，1938年10月21日付）といわれた。

(300) 同上，1938年1月22日付。

(301) 同上，1938年2月9日付。

(302) 同上，1938年3月17日付。

(303) 岡田知弘，前掲解説，765頁。

(304) 伊勢新聞，1938年4月1日付。

(305) 同上，1938年6月28日付夕刊。

(306) 岡田知弘，前掲解説，765頁。

(307) 前掲『西日本主要会社の解剖』1937年版，80頁。

第8表 関西の主要電鉄会社別運輸状況

会社名	1938年10月上旬 1939年2月下旬	対前年同期 増 加 額	同 上 率
京 阪	4,493 ^{千円}	587 ^{千円}	15.0 [%]
阪 神	3,857	408	11.8
阪 急	3,212	367	12.9
南 海	4,024	519	14.8
大 軌	3,635	566	18.4
大 鉄	989	194	24.3
阪 和	1,257	309	32.6
参 急	2,139	810	61.0
計	23,606	3,759	18.9

注) 東洋経済新報社『西日本主要会社の解剖』1939年版, 79頁。

はいうまでもないが、それにしても驚異的な伸びである。親会社の大軌の方は「関西電鉄会社中で最も発展力の豊かな会社である」と展望されている。同様に関西急電鉄の開通により、参急と一体となって新生面を開くことになったのである。さらに、「本業の電鉄がよい上に、副業の電燈電力、土地住宅、デパート、食堂、遊園、温泉等々も順調だし、投資会社大鉄の配当開始も遠くないから今後の業態も安心だ。昨年下期決算をみても当社の内部保留は七十万円となっており、関西電鉄会社中で最も余裕含みのものである」と評された⁽³⁰⁸⁾。1938年下半期は前年同期に比べて6割1分の増収となった参急は「九月期愈々初配か」とみられた。他方「関西急電鉄は既に優先株の配当を開始した」⁽³⁰⁹⁾。関西急電鉄の1939年上期の営業概況は、「時局ノ影響ニ伴フ一般旅客ノ増加ニ依リ相当ノ業績ヲ収メ得タリ」⁽³¹⁰⁾と記している。同じく参急の同年上期の状況は、「関西急行電鉄線ノ開通ト時局産業ノ活況ニ伴ヒ一般旅客ノ利用増加シ」⁽³¹¹⁾とあ

る。参急が初めて株主配当を行ったのは、1939年下期のことで、配当率は年5分であった。1939年下期の収入金は「一躍向上し正に当社開業以来の快記録をつくったのである」と社史はいう⁽³¹²⁾。

関西急電鉄は、開業当初から参急の経営管理下にあったが、予定どおり、参急へ合併されることになる。1939年10月24日の関西急電鉄臨時株主総会では、合併の件を議題とし、次のように提案された⁽³¹³⁾。

当社ハ参宮急行電鉄ガ合併シマシタ伊勢電鉄ノ整理遂行ノ必要上同社カラ分離シテ別個ノ会社トシテ創立シマシタモノデ、参宮急行電鉄トノ合併ハ、当社線ガ参急、大軌両社線ト連絡シマシテ名古屋・宇治山田及名古屋・大阪間ノ運輸交通ヲ主タル使命ト致シマス関係上、建設当時カラ予想サレマシタ事デ、開業後ハ参宮急行電鉄ニ経営管理ヲ願ツテ居ツタ様ナ訳デ、適当ノ時期ヲ見テ統一シタ経営ヲスル為メ両社ハ合併シ度イモノト考ヘテ居ツタノデアリマスガ、幸ニモ案外早ク其ノ時期ガ到来シマシテ、今合併シテ経営ノ合理化ヲ図リ将来ノ発展ニ具ヘ度イトイフ目的ノ下ニ本案ヲ提出シタ次第デアリマス。尚一言申添ヘテオキマスガ、当社ノ成績ハ八月末決算デハ利益金 拾七万七百余円、利益率 五分四厘余、参宮急行電鉄ノ成績ハ之亦極メテ順調デ九月末ノ決算デハ利益金八拾九万八千余円、利益率五分八厘余、ソノ利益ヨリシマシテ当社ト同率ノ四分配当ハ出来ル業績ヲ挙ゲテ居ツタノデアリマス（以下略）

(312) 前掲『大阪電気軌道株式会社三十年史』参宮急行電鉄編58—59頁。1939年上期でも参急の配当は可能のようであったが、来るべき「皇紀二千六百年」祝典に際して「輸送完璧ヲ期ス」ため、設備改善の名目で地方鉄道補助法による補助金の下附が内定していたから、一期見合わせたと思われる（『参宮急行電鉄株式会社第二十四回定時株主総会議事及決議録』〈写〉（鉄道省文書「参宮急行電鉄」巻五）。反面参急の借入金は、1936年の伊勢電合併以来再び増加し続け、1939年下期末には、2,471万8,000円に及んでいた（同上、53頁）。

(313) 『関西急行電鉄株式会社臨時株主総会議事及決議録』〈写〉（前掲鉄道省文書）。

(308) 同上、1939年版、81頁。

(309) 同上、82頁。

(310) 「関西急行電鉄株式会社第七回報告書」（1939年9月）。当時の同社の従業員は社員29名、従事員50名、計79名であった（同上）。

(311) 「参宮急行電鉄株式会社第二十四回報告書」（1939年10月）。当時の同社の従業員は職員148名、運輸従事員1,100名、工手その他732名、計1,980名であった（同上）。

1 日前に開かれた参急定時株主総会でも、同趣旨の合併契約の件が提案され、両社とも滞りなく可決された⁽³¹⁴⁾。10月31日付で鉄道大臣永井柳太郎宛に会社合併申請書を提出するが、その一節で「同社（関西急行電鉄——引用者注）ノ株式ノ過半数（六割五分）ハ参宮急行電鉄ニ於テ所有セシモ、最近之ヲ同社ノ親会社タル大阪電気軌道株式会社ニ譲渡シタル結果、参宮急行電鉄並ニ関西急行電鉄ノ両社ハ共ニ大阪電気軌道株式会社ノ直系子会社タルト同時ニ両社ハ既ニ一心同体ノ関係ニ在リ」⁽³¹⁵⁾と記している。この合併の件は、奈良・三重・愛知の3県知事からも副申書が同様に提出され、また大蔵省の資金調整関係も何ら抵触することがなく、1939年12月下旬に認可され、1940年1月1日に両社は合併した。「皇紀二千六百年」祝典が両社の合併を早めたといえようが、この合併は大軌ブロックの統合の前提でもあったのである。「大阪名古屋間を文字通り一本の線で連絡すること」が大軌の理想であったから、次は参急の大軌への合併を示唆するものであった⁽³¹⁶⁾。

ところで、紀元2600年に際しては伊勢神宮参拝者の激増を予想していろいろと対策を講じて

いた。1939年11月中旬の新聞報道によると、輸送体制は省線・参急とも全輸送能力を傾けることになるが、省線山田駅では前年の乗降客年間380万人の3倍、1,200万人を予想している。山田駅長は「一ケ年を通じての参拝客の激増と樫原神宮参拝者が必ず伊勢参宮する」だろうから、「臨時列車の出入には駅員の全力をあげてこれに当る考へです」と語っている。旅館側は、明年の宿泊総人数は学生生徒を筆頭に大半団体客として約100万人を見込んでいる。このため、改築やら従業員の増員を急いでいた。土産物店は、「こちらはまったく焦るのみで、肝心の食料品の配給が減少しているので手の尽しようありません、女売子を雇ふにも人がない有様ですが、しかし各土産物店ともそれぞれ作戦計画をめぐらせていることでしょう」という⁽³¹⁷⁾。またこの年12月28日には四日市銀行の更生となり、新たに三重銀行としてスタートするが、熊沢一衛は銀行更生の原動力となった名古屋乗り入れ許可および木曾・揖斐・長良の3大川鉄橋払下げの苦心など、自らが手がけた伊勢電の往時を回顧してこう語っている。すなわち、「伊勢電（参急伊勢線の前身）が名古屋乗入れの免許を得るには筆紙につくせぬ苦心をしたもので、当時伊勢電鉄など中央では問題にしてをらなかった。それで伊勢電の力を誇示するため名古屋乗入れに先だち松阪、山田間の路線を延長したので世人はその事情を知らず、よく熊沢は山田への延長を後廻しにしてさきに名古屋乗入れをすべきであったといっているが、さういふ事情があったのである。しかもこの名古屋乗入れには元本県内務部長をしていた岸本康通氏が社長たる名古屋土地会社と参急電鉄、太田光熙氏社長たる京阪電鉄が大津から八風峠を経て名古屋に乗入れんとするものおよび伊勢電鉄の四社競願となって猛烈な争奪戦を演じたが、遂に乗入れ許可を得た、また三大川鉄橋払下げには大阪財界の雄島徳蔵氏を相手として必死の競争をつゞけ遂に六十九万八千円といふ非

(314) 「参宮急行電鉄株式会社 第二十四回 定時株主総会議事及決議録」〈写〉(同上)。この株主総会では、次の諸点も報告している(同上)。

次ニ今度傍系会社トシテ山田方面ニ実現致シマシタ神都交通株式会社ノコトヲ申上ゲ度ヒタイト思ヒマス。此ノ会社ハ宇治山田方面ニ於ケル電車、乗合自動車、貸切自動車ヲ打ツテ一丸ト致シ、交通統制ヲ行フ為作ツタ当社ノ傍系会社デアリマス。即チ参急山田自動車ヲ母体トシテ、神都乗合自動車ヲ合併スルト共ニ東邦電力カラ山田電車(神都交通軌道線一引用者注)ヲ買収シタノデアリマス。現在ノ資本金ハ四百万円、払込資本金ハ貳百拾参万五千円デアリマシテ、当社ガ殆ド其ノ全株数ヲ持ツテ居ル訳デアリマス。僅カ八月、九月ノ二ヶ月間ノ実績デ前途ヲトスルコトハ出来マセヌガ、大体相当ナ成績ヲ収メ今期六分程度ノ配当ガ出来ルモノト思ツテ居リマス。

又養老電鉄デゴザイマスガ、之モ相当ノ成績ヲ挙ゲマシテ、去ル八月末ノ決算デ五厘引上ゲ四分五厘ノ配当ヲ致シマシタ。

(315) 「参宮急行電鉄、関西急行電鉄会社合併ノ件」(同上)。

(316) 前掲『西日本主要会社の解剖』1940年版、85—86頁。

(317) 大阪毎日三重版、1939年11月17日付。

常な安値で払下げをうけたのである、幸ひ私は事業の好き後継者を得熊沢死すとも事業は永久にその生命をつづけることができ喜びに堪へぬ次第である」と⁽³¹⁸⁾。

四日市銀行は、1932年3月預金払戻しができず、休業を余儀なくされたが、その後預金の分割払いや支店網の縮小など整理を進め、1939年2月業務を再開した。しかし、地元の資金需要に応ずることができなかったといわれる。伊勢電の整理ならびに四日市臨海工業地帯の形成が進むなど、四日市銀行の再建の環境が整う中で地元の四日市銀行再建運動と県当局の大蔵省への働きかけが功を奏し、1939年12月同行は、資本金を4分の1に減資し、住友銀行の後立てを得て、三重銀行と改称し、再スタートを切ることとなったのである⁽³¹⁹⁾。地元紙は、重役陣も地元の3大富豪伊藤・九鬼（紋）・小菅が加わり、後援銀行たる住友銀行から直接営業の責任者たる専務取締役・取締役兼支配人を入れ面目を一新、整理預金は全額払戻されることになると報じた⁽³²⁰⁾。

参急と関急電鉄の合併に続いて、1940年5月参急と養老電鉄の合併申請書が松野鶴平鉄道大臣宛へ提出された。養老電鉄線は旧伊勢電の支線であるが、さきに参急と伊勢電との合併にあたり、債務整理の関係上、別会社として設立されたものであった。「合併事由書」によると、「最近両社ノ業績著シク向上シ経営状態モ亦均

衡ヲ得ルニ至リタルヲ以テ、此際両社ヲ合併シ之ニ因リ経営ノ合理化ト資本ノ強化ヲ図ルコトハ最モ時機ヲ得タルモノト思量スルト共ニ交通調整本来ノ趣旨ニモ合致スルモノト考へ、茲ニ本申請書ヲ提出ニ及ブ次第ナリ」⁽³²¹⁾ という。合併申請書提出に先立って、同年4月下旬両社は株主総会を開き合併の件を承認していたが、その様子をみておくと、参急の場合、議長が「此ノ三線（参急・関急電鉄・養老電鉄——引用者注）ハ本来一ツノ会社トシテ経営スベキ運命ヲ持つテ居ルノデアリマシテ、唯何時之ヲ実行スルカトイフコトダケガ問題ダツタノデアリマス」と提案理由を述べている。参急はまた5分配当を可決している⁽³²²⁾。養老電鉄の方も、会社設立の経緯をふり返ったあと、議長が「左様ノ理由デ分離ハ致シマシタモノノ、實際ノ経営ハ参宮急行電鉄ノ手ニ於テ行ツテ参ツタノデアリマス。爾來営業成績ハ順調ニ参リマシテ、去ル二月末日ノ第八回決算期ニ於テハ五分ノ利益配当ヲ為スニ到ツタノデアリマス。……然シ實際営業上ノ見地ヨリ見テモ又鉄道本来ノ使命遂行上ヨリ見テモ資本金ノ大キイ参急ト合併スルコトガ適當ト考へ、其ノ時期ヲ俟ツテ居ツタノデアリマス」⁽³²³⁾ と提案理由を述べている。両社とも、合併の件は何ら異議なく可決され、前記申請に及んだのであり、同年8月に1対1の比率で合併をみた。

1940年10月、大軌・参急は『交通史上空前とも言ふべき参急電鉄の躍進』なるパンフを作成して宣伝に努めている。そこでは、伊勢神宮への参拝客は1月から6月までの半年間で既に518万6,000人の多数にのぼったこと、また名古屋・大阪間直通客も激増したこと、そして四日市・名古屋間のラッシュアワーの雑踏振りは「大阪五大電鉄のそれに比べて殆ど遜色がない」と記している。参急は関急電鉄・養老電鉄を加

(318) 同上、1939年12月8日付。

旧伊勢電名古屋線の免許に関する経緯（競願）については、清水啓次郎、前掲書、190—194頁。太田光熙『電鉄生活三十年史』（1938年）175—178頁を参照。

なお同日付の同上新聞によると、国鉄山田駅等では2600年の祝典にあたり、駅員25名の増員を申請し、14、5名の増員が認められる模様という。その他、団体待合室の仮設などを予定したが、石炭節約の国策にそって、車内保温は18度から15度に引き下げ、待合室も3割方節約の方針が打ち出された。

(319) 桜谷勝美「四日市銀行の破綻と再建」（前掲『四日市市史』第十二巻史料編近代Ⅱ）752頁。

(320) 大阪毎日三重版、1939年12月23日付。四日市銀行の再建についての詳細は、桜谷勝美、前掲論文、38頁以下を参照。

(321) 「会社合併認可申請書」（鉄道省文書「関西急行鉄道〈元参宮急行電鉄〉」巻七）。

(322) 「参宮急行電鉄株式会社第二十五回定時株主総会議事録（写）」（同上）。

(323) 「養老電鉄株式会社臨時株主総会議事録（写）」〈1940年4月〉（同上）。

えて一大飛躍の時期を迎えたのであり、引き続いて「繊維工業王国の本社沿線」さらに沿線は「重工業地帯として驚異的發展」をとげつつあると具体的にその様相を述べている。すなわち、前者についてみると、「沿線の大小工場は千数百に及び、その従業職工は夥しい数字に上るが、最も顕著なるは我が国有数の繊維工業地帯であることである。綿糸紡績について見ると宇治山田・松阪・津・四日市・桑名・八田・大垣など各地に散在する東洋紡・大日本紡・倉敷紡・岸和田紡・鐘紡・呉羽紡その他があり、更に特筆すべきは羊毛工業であって、日本毛織・東羊毛糸・昭和毛織・東海毛糸・綿華毛糸・宮川毛織など沿線各工場の毛糸産額は実に全国の二割五分を占め、日本一の毛糸工業王国を形成しているのである」と。後者の重工業地帯についても、いまや驚異的發展をなしつつあるという。すでに南勢の山田の大淀、鳥羽附近は早くから重工業地帯であるが、数年後には四日市・桑名附近も新興重工業地帯たるの輝く運命を担っているとみている。桑名の東洋ベアリングと日立製作所三重工場は稼働しており、また世界一の煙突を誇る石原産業四日市製錬所があり、さらに東邦重工業の工場群、三菱重工業三重工場、芝浦製作所三重工場も完成に近づき、浦賀ドック四日市造船所は近く着工という。これらを考慮すると、「過去の『参急電鉄』の既成概念とは全く相貌を一変するであらう。『参急電鉄』の偉大なる躍進は即ち『大軌電鉄』の業績に寄与し斯くて完全な一体をなす『大軌、参急電鉄』の今年度の増収は実に巨額に上るべく、規模内容共に我が国交通史上真に空前の驚異的發展をなしつつあるのである」と結んでいる⁽³²⁴⁾。

確かに、大軌・参急の合併も時間の問題とみられた。第9表に示すとおり、依然として関西

第9表 関西の主要電鉄会社別運輸状況

会社名	1940年10月上旬	対前年同期 増 加 額	同 上 率
	1941年2月下旬		
阪 神	4,830 ^{千円}	545 ^{千円}	12.7%
阪 急	5,080	622	14.0
南 海	7,878	979	14.2
大 軌	5,820	1,225	26.7
京 阪	5,751	699	13.8
参 急	4,999	1,994	66.4
大 鉄	1,531	259	20.4
山 陽	1,148	213	22.8
計	37,037	6,536	21.4

注) 同前、1941年版、69頁、南海には旧阪和の運輸収入を含む。大軌は、1941年3月15日参急を合併、関西急行鉄道と改称す。

の電鉄業界は好調であったが、とくに参急の業績好転が引き金となり、1941年3月両社は条件付ながら対等合併することになる。前年12月27日に両社は臨時株主総会を開き、合併の件を可決し、年あけ1月に会社合併認可申請書を、鉄道大臣小川郷太郎・内務大臣平沼斯一郎宛に提出して合併にこぎつけたのである。参急は、元来大軌の延長線として計画されたもので、別個の会社として創立されたが、爾来大軌と参急は「一心同体ニ等シイ関係ニ在リ」、合併に何ら異議を唱えるものはなかった。両社の臨時株主総会では、重大な時局下、「予テヨリ監督官庁ノ懲應モアリ」、相互培養の点に思いをはせるとき、合併を実行することが最も賢明だとしていた⁽³²⁵⁾。「合併事由書」の一節では、「最近ニ至リ参宮急行電鉄ノ業績著シク向上シ合併ニ支障ナキ程度ニ達セルヲ以テ、此際別記ノ如キ条件ヲ以テ両社ヲ合併シ之ニ依リ経営ノ合理化ト資本ノ強化ヲ図ルコトハ最も時機ヲ得タルモノト思量スルト共ニ、交通調整本来ノ趣旨ニモ合致スルモノト考ヘ、茲ニ本申請書提出ニ及ブ次第ナリ」と述べている。合併比率については、次

(324) 以上、大阪電気軌道株式会社・参宮急行電鉄株式会社『交通史上空前とも言ふべき参宮電鉄の躍進』(1940年)による。この全文は、前掲『四日市市史』第十二巻史料編近代Ⅱ、916—919頁に収録されている。

(325) 「大阪電気軌道株式会社臨時株主総会議事録〈写〉」「参宮急行電鉄株式会社臨時株主総会議事録〈写〉」(鉄道省文書「関西急行(元大阪電気)」巻一九)。

のように説明されている⁽³²⁶⁾。

合併比率決定説明書

昭和十五年九月末決算ニ於ケル利益率ハ、大阪電気軌道ハ一五・九%参宮急行ハ一・三%ニシテ、夫々八分及六分ノ利益配当ヲ為シタル状態ナルモ合併後ニ於ケル経営ノ円滑ヲ期スル為株式ノ併合ヲ為サズ、被合併会社タル参宮急行ノ株主ニ対スル新株交付ノ割合ヲ一対一トシタリ、但シ両社ノ業績ニ尚若干ノ逕庭アルヲ以テ無条件ノ対等合併ト為サズ、合併ニ因リ新ニ発行スル株式ヲ後配株トシ在来ノ大阪電気軌道ノ株式ヲ普通株トシ、別紙合併契約書第三条所定ノ如ク利益配当ニ付、兩種ノ株式ノ間ニ差等ヲ設ケタリ

合併にあたっては、両社の業績に若干の差（配当率は大軌8分、参急6分）があったためいわゆる後配株制度を採用することにしたのである。大阪・奈良両府県知事からも、同時に副申書が提出された。これをうけた鉄道省監督局では、知事意見を「諸般ノ関係ニ徴シ合併ヲ当然ノ帰結ト認ム」と集約している。当時大軌の資本金は6,000万円、参急5,897万円であり、合併により新会社の資本金は1億1,897万円となる。1941年3月、商号を関西急行鉄道（関急）と改称した。大軌は資本金5,897万円を増資することになり、株式117万9,400株を発行し、参急の50円および20円払込済株式1株に対し、それぞれ同額払込済の株式1株の割合にて交付するとした。大軌は参急に対し、解散手当として50万円を限度に支出することを承認し、また参急の従業員は全部現給のまま大軌に引き継ぎ、在職年数も通算するとした。ともかく、関急の誕生によって、鉄道（鋼索線含む）の営業キロ程は1府4県におよぶ437キロ余、車両625（製作中の客車21両を除く）を誇るわが国屈指の巨大鉄道会社となった。その他関急は、自動車・電気供給・百貨店・劇場・不動産業・遊園地などを引き継ぎ兼営することになった⁽³²⁷⁾。種田

社長は、従業員に対し「大軌参急両社は先輩及び諸君の勤勉努力と、多年奉仕の熱意とによって、茲に大なる成果を結び、我国第一の高速長距離軌道を有する関西急行鉄道株式会社は実現せられたのである。……更に一層の努力に有終の美を致し、交通報国の至誠を益々發揮せられたことを望んで已まざる次第である」⁽³²⁸⁾と訓示した。またこれより先、前年12月に結成された大軌参急産業報国会（のち関急産業報国会）の懇談会で同社長は、「産業報国の根本精神」を説き、「創立以来 我社は常にお互が完全に一致して、上下何等の隔もなく相和して今日迄一大家族主義を実行して来た心算であります。お互の努力は即ち一般社会の為になり、亦我社の事業の繁栄となって来るのであります」と訓示している⁽³²⁹⁾。なお来るべき電力国家管理の影響は少なくないと予測されたが、同社の電気供給部門は必ずしも大きな比重を占めるものではなく、これで大軌系の諸電鉄はほとんど統合を完了し、あとは大鉄および奈良電を残すのみとなり、さらに前途が有望視されたのである⁽³³⁰⁾。1939年下期のデータによると、在阪5社のうち、大軌の電燈電力部門は伸び率は大きいものの、絶対数では最下位であった⁽³³¹⁾。ま

事・監査の3部および企画・経理・大阪営業・名古屋営業・事業の5局を新設した。また四日市臨時建設事務所を名古屋建設事務所に変更した。大軌百貨店を関急百貨店と改称した（前掲『近畿日本鉄道50年のあゆみ』329頁）。

(328) 種田虎雄「大軌参急合併に当り従業者諸氏に告ぐ」（関西急行鉄道総務部『関急』大軌参急合併記念号、1940年3月）5頁。

(329) 同「大軌参急産業報国会第一回総懇談会一社長訓示」（同上）21—22頁。

(330) 前掲『西日本主要会社の解剖』1941年版、70頁。大鉄は、1940年3月期に長期にわたる債務の整理を一応完了した（同上、71頁）。

当時京阪系の奈良電の統合は具体化しておらず、その実現は、戦後も1963年10月のことであった。同社については、奈良電気鉄道株式会社社史編纂委員会『奈良電鉄社史』（1963年）がある。併せて、前掲拙著『日本の地方鉄道網形成史』145頁を参照。

(331) 伊藤乃「電燈電力の今昔」（大阪電気軌道・参宮急行電鉄総務部『大軌参急』大軌創立三十年記念号、1940年10月）47頁。なお「事変功績会社一

(326) 「会社合併認可申請書」（同上）。

(327) 「大阪電気軌道、参宮急行電鉄会社合併ノ件」（同上）。関急誕生により職制を改正し、総務・人

たこの間関連会社も急速に増加し、1941年9月には鉄軌道7社、バス・タクシー・トラック17社など、計29社となった⁽³³²⁾。

(2) 戦時下大軌・参急＝関西急行鉄道の動向やや前後するが、ここで戦時下大軌・参急＝関急の様相をみておこう。1940年、紀元2600年は大軌創立30周年にあたる。社内報『大軌参急』は記念号を出しており、各自がそれぞれ思い出を語っている。これらによると、創立当時の大軌は資本金300万円、営業キロ程上本町・奈良間30キロ余、車両数18両、従業員数10名、株主数約240名であったが、30年後の今日（1939年度）では資本金6,000万円、営業キロ程132キロ余、車両数285両、従業員数約4,600名、株主数約6,500名に膨れ上がっている。これに姉妹会社参急を加えると、資本金は実に1億1,897万円、営業キロ程380キロ余、車両数609両、従業員数約6,800名、株主数約1万5,400名という状態で名実ともにわが国有数の大会社となっていた⁽³³³⁾。同じく創立時の1日平均収入約1,700円は、いまや大軌約5万円、参急約2万2,000円へ上昇した。種田社長は、このように社業を回顧しながら、「それにしても、開業以来、継続して経営の衝に当られた重役諸賢が当局者として現存されないばかりでなく、勤続三十年の従業員の一人をも見出し得ないことは、社業の変転浮沈が如何に激しかったかを物語るものと想はれて、一抹の淋しさを感じざるを得ないの

である」という。そして、「政治の新体制に合致するやうに執務すること、つまり「公益優先」を強化執行すべき時が来たと力説している⁽³³⁴⁾。また戦後長く近鉄のトップの座についた佐伯勇も、同様に「国家奉公」「公益優先」を説くとともに、当時の社業を総括して、「当社三十年の歴史は之を明治大正の所謂創業守成の時代と、昭和の興隆発展の時代とに大別される」とした。そして、最近の状況は、(1)事業の公益性を強調し、大衆の利便増進に努めたこと、(2)交通の統制・経営の合理化を図りたこと、(3)伊勢電の合併並に関急線を建設したること、(4)信貴山電鉄の創設、(5)木炭自動車の使用督励、(6)従業員の福利増進に留意したること、(7)大和史蹟の調査闡明に意を須ひられたこと、の7点を特筆すべき事項としてあげられるという。さらに、社業の基礎を築いた第1人者として金森前社長をあげており、現在は「其の遺業を継がれた現種田社長を中心に、七千従業員が上下相扶け左右相持し、一条乱れざる結束の下に、よくその遺志を守って業務を伸長発展せしめつゝあることは亦実に斯界の驚異であり、吾々の齊しく誇とする所である」と強調している⁽³³⁵⁾。

(334) 種田 虎雄「社業三十年を回顧して」(同上) 6—9頁。

(335) 佐伯 勇「最近の社業発展を顧みて」(同上) 52—53頁。種田については、鶴見祐輔『種田虎雄伝』(1958年)、佐伯については、講演などをまとめた『運をつかむ一事業と人生と一』(実業之日本社、1980年)という自著のほか、神崎宣武『経営の風土学—佐伯勇の生涯』(河出書房新社、1992年)がある。

各自の回顧録によると、生駒隧道の建設に予想外の資金を要したこともあり、生誕期の大軌の経営は苦しく、運輸収入は天気大きく左右されたという。この点は、当時大軌電車が遊覧電車であったことを示すものにほかならず、夏季閑散期には孔舎衛駅前広場で盆踊りを直営し、納涼客の誘致に努めたりしている(10—11, 39頁)。世間では「お天気軌道」と揶揄された。ともかく「日本のボロ会社」といわれ、大軌苦難時代には「時に出札口から五銭、十銭の小銭迄も掻き集めて当座を凌ぎし程の逼迫振り」であった(14, 17頁)。「開業当初の苦境時代、集会などのテーブルスピーチにはよく大軌晩成(大器晩成)と洒落れたも

覧表」によると、1937年7月より1940年4月28日迄の在阪大手5社の電源拡充、軍需産業への供給等の功績は、次のとおりである(通信省秘書課行賞係「部外者功績事項調査書」)。

会社名	電源拡充	軍需産業 へ供給	応召家族 へ電灯 減免	中北支国策 会社への投 資(株主)
	kw	kw	戸	戸
阪神電鉄	8,100	74,207.5	1,626	175,000
阪神急行電鉄	—	56,234.0	714	175,000
京阪電鉄	—	39,843.0	1,671	85,000
南海電鉄	—	67,167.5	2,658	85,000
大阪電軌	—	17,796.0	648	40,000

(332) 前掲『近畿日本鉄道80年の歩み』85頁。

(333) 「三十年『思い出』を語る座談会」(前掲『大軌参急』大軌創立三十年記念号) 57頁。

こうした状況の下で、大軌・参急両社は、1939年から1940年にかけて半鋼製ボギー電動客車やボギー電動貨車の新造計画を中央へ申請した。これ以前にも同様の申請をしているが、いずれも輸送力増強に対応しようとする措置であった。1939年3月両社社長名による申請をみると、さきに47両の車両新造を申請したところ、16両（大軌6、参急10）の認可を得たが、車両不足は恒常的だとして、前回申請分の残り31両の新造許可を願い出たことがわかる。そこでは、「昨年六月弊社ノ姉妹会社タル関西急行電

のだった」（33—34頁）という。

座談会によると、電鉄会社でありながら、運輸の営業開始が1914年、電燈電力の営業開始が1913年であるが、これは「トンネルの工事が遅れたりしたのと、会社の財政も困難であったので、少しでも儲ける方で儲けようと言ふことで電燈の方が早くなった」（61頁）とみられる。ただ電力供給設備が十分ではなかったため、電燈の取り付けを断ったこともあるという。また電燈料金の徴収は、ある時期まで会社で直接集金をするというのではなく、「北河内一帯は、その土地の有力者の人に集金を委して相当の手数料（電燈の儲けを、その人達に皆取られてしまう状態だったらしい—引用者注）をやっていた」ということである（65—66頁）。運輸の方では、開業当時貨車で糞尿を輸送している。料金は一回富雄まで7円、西大寺まで9円という。なお乗務員募集は、開業に備え、1914年1月末に終えたが、志望者の大多数は経験者であり、会社も喜んで採用した。初任給は大体車掌、運転手は40銭であった（62—63頁）。

大軌百貨店の創設にあたっては、100名位の志願者の中から第3次試験まで行て中堅女店員8名を採用している。この8名は約1カ月間神戸大丸で教習をうけた（36頁）。さらに、ある従業員は、国策に背かないよう、いわゆる「大軌精神」＝「一大家族主義」を発揮して各自の責務を全うする覚悟だと語っている（28—29頁）。その他、自動車運輸事業も傘下会社を増やし、直営の河内線を併せて大阪東郊より名古屋に至る大軌参急電鉄の補助交通機関として交通網の大要を把握するに至った（22頁）。

1940年4月21日付夕刊の伊勢新聞によると、当時大軌・参急資本による交通統制への動きは、三重県下の志摩電鉄を傘下に入れ、また津（三重交通運輸）、四日市（三重バス）、宇治山田（神都交通）3市のバス・ハイヤーを掌握、県外では信貴生駒電鉄を傘下に入れるべく親会社東邦電力と交渉を開始中、さらに吉野熊野国立公園におけるバス統制にも乗り出していた。

鉄ノ開通ニヨリ面目ヲ一新シテ重要都市連絡ノ（意）
 実用幹線トナリ、大阪名古屋間直通利用客ハ以外ニモ予想以上ニ騰リ、参急本線ノ如キハ前年ニ比シ輸送量ハ三七%ヲ、伊勢線ハ一〇〇%ヲ増加セル実情ニシテ、今後益々実用線トシテ其ノ輸送量ヲ増加スヘキハ必然ナルモノ、如シ」と述べている。さらに輸送量の増加に伴い、車両事故が続発しているのは遺憾としながらも、それは「全ク車両ノ酷使ヨリ生スルモノニシテ従業員ノ不断ノ注意ト修理トヲ以テシテモ到底防止シ得サルモノ」と記し、窮状を訴えている⁽³³⁶⁾。この車両新造計画は、臨時資金調整法により大蔵省、商工省の協議を要したが、「本件ハ相当理由アリ」と認められたようである⁽³³⁷⁾。

同じく1939年11月関西急電鉄も、開業後の輸送量の急増を理由に最少限度半鋼製四輪ボギー電動客車15両の新造計画を中央へ申請している。その要因として、時局の影響により北勢地方は急激に発展したこと、国民精神の発揚による伊勢大廟への参詣者の増加などをあげており、この結果、関急線、伊勢線は大阪・名古屋両産業都市の連絡幹線たる性格を有するに至ったことをあげている。北勢方面の急激な発展については、具体的な企業名等をあげながら、「北勢一帯ハ新軍需産業地区トシテノ重大使命ヲ担フニ至リ」と記し、従来とその様相が一変しつつあることを強調した。そして、「非常時局下特ニ戦時資材不足ヲ告グルノ時」「銃後奉公ノ赤誠

(336) 「車両構造認可並特殊設計許可申請書」（鉄道省文書「関西急行鉄道〈元参急急行電鉄〉」巻七）。

具体的に混雑状態をみると、最高潮時（午前8時より同9時迄）の大型車両（定員120—152人）、小型車両（定員80—110人）における1車平均乗客数はそれぞれ定員の1.6倍強に達している。ことに省社線接続駅たる鶴橋駅のごときの朝夕ラッシュ時の雑踏状態は目に余るものがあった。これらは陸軍造兵廠大阪支廠の約4,000人をはじめとし、田中車両等軍需工業会社の通勤職工約1万2,000人を占むるため雑踏を繰り返しているのだという（同上）。

(337) 「参急急行電鉄電動客車設計及特別設計認可並許可申請ニ関シ臨時資金調整法ニ依リ大蔵省、商工省ニ協議ノ件」（同上）。

ヲ示ス秋」なるにも かかわらず、「弊社本来ノ使命ヲ全フシ交通報國ノ意志ヲ達成セント念願スル所以ナリ」と苦衷を披露している⁽³³⁸⁾。この件も、同様に認可を得たようである。

参急では、貨物輸送についても、「沿線物産ノ運搬ニ重大使命ヲ果タシツゝア」るが、1936年以降、輸送力の行き詰りを来たしているとして、1940年6月無蓋・有蓋ボギー電動貨車計5両の新造計画を中央へ申請している。現有貨車は有蓋電動貨車4両、無蓋電動貨車3両であり、とくに (1)参急本線開通以来十年沿線ノ開発ニ伴ヒ營業貨物量ノ飛躍的激增セルコト、(2)最近ガソリン不足ノ為メ自動車ニヨル輸送力著シク低下シ反動的ニ電車ニヨル貨物輸送ノ増加セルコト、(3)客車が大型ニシテ且高速度運転ナル為メ線路ノ保守材料其他社用材料ノ運搬ガ非常ニ多量必要ナルコトなどの理由により輸送力不足は否めない状態だと訴えている。さらに「現在ニテハ滞貨各駅ニ山積シテ荷主ヨリ貨車ノ要求ヲ受クルモ實際配車日迄ノ経過日数ハ平均九日最大三十日ニ及ベル状態ナリ」、「昭和十一年以降ハ殆ド毎日二十四時間打通シニ全車両ヲ運転スルモ猶輸送力不足ノ為メ自然輸送量ハ制限セラレ、從而数値的ニハ大シテ増加ヲ示シ居ラザルモ其ノ反面ニハ前述ノ如ク滞貨山積セリ、一方貨車酷使ノ結果ハ車両故障ヲ誘発シテ愈々輸送ノ円滑ヲ欠キツゝアリ」という⁽³³⁹⁾。この件は手持資金をもって支弁するとしており、さきの場合と同様、認められたと思われる。

大軌・参急の合併により関西急行鉄道となった新会社では、改めて1941年5月輸送量の急増を理由に電気機関車1両、無蓋貨車10両の新造計画を中央へ申請している。その理由は、当然

のことながら、「さきの場合と同様であるが、大要を示すと、次のとおりである⁽³⁴⁰⁾。

車両新造理由書

弊社伊勢線四日市附近ヲ中心トスル北勢方面ニ於ケル近代的新軍需工業ノ發展ハ最近実ニ目覚シク桑名方面ニ於テハ日立製作所、芝浦製作所、東洋ベアリング、東洋紡績、三重琢磨、桑名製絨所、大日本絹網、山本鉄工、諸戸タオル等其他十数ノ重軽工業ノ諸工場族立シ、四日市市亦最近第三期築港計画竣成シ其南部ニ壱百数十万坪ノ臨海工業地帯ノ造成ヲ見ルニ及ビ、之ニ某工廠ヲ初メトシ石原産業海運株式会社ハ其総合工場ヲ、東邦重工業ハ大工場ヲ建設中ニシテ完成ノ日モ近カラントスル情勢ナリ

更ニ南下スレバ三菱重工業ノ航空機工場、鈴鹿海軍飛行場等ノ新設ヲ見、北勢方面ニ於ケル弊社名古屋伊勢線沿線一帯ハ新軍需産業地区トシテノ重大使命ヲ担フニ至リ産業的形相ヲ従来ト一変セントシツツアリ

此処ニ於テ乗客ノ激增ハ言ヲ俟タサルモ、前記各工場ノ消費スル原料、生産スル貨物ノ着発量ハ実ニ飛躍的急増ヲ示シ、滞貨各駅ニ山積シテ全ク施ス術ナク係員一同只々焦慮スル次第ナリ (以下略)

続いて、関急は、これら輸送量の急増と保安面の向上に対処するため、「各工場引込線ノ増設工事」「単線区間ヲ複線ニ増設工事」等の線路改修工事を相次いで施行していると述べ、そのため「社用材ノ運搬量モ亦昔日ニ比シ驚異的累加ヲ示現セル次第ナリ」という。現在1年間の輸送量は約21万トンであるが、前記諸工場が竣工すれば約70万トンになると予測している。そこで現有の電気機関車5両、貨車61両では到底「斯ル大量ノ輸送ハ全然不可能」とみて貨車10両の新造計画に及んだのである。電気機関車1両の建設については別途申請するとしているが、これらも同様に認可されたであろう。

(338) 「車両構造認可申請書<関西急行電鉄株式会社>」(同上)。

(339) 「車両構造認可申請書<参宮急行電鉄株式会社>」(同上)。参急は、1940年6月沿線発展に対処するため四日市臨時建設事務所を設置し、また臨海工業地帯の建設を機に四日市地所課を設置して積極的に土地経営にも乗り出すことにしている(伊勢新聞。1940年6月17日付)。

(340) 以下、「車両構造認可申請書<関西急行鉄道株(鉄道力)会社>」(鉄道省文書「関西急行電鉄」)による。

同社は、大軌・参急そして閑急時代を通じて車両の増設、また引き続き複線工事に着手するなどして戦時下の交通使命を全うしようとしたが、具体的な輸送状況についてもう少しみておくと、確かに1940年に入ると、伊勢大神宮への参拝者は激増する。元旦の地元紙は、「輝やく新春は明け、どっと押寄せた参宮客、神都は人、人、人の渦を巻く」と報じている。市内電車・バス・ハイヤーは終夜運転を続けた⁽³⁴¹⁾。3日付の新聞は、「世を祈る 奉拝者は神宮へどっと押寄せ、電車もバスも鈴成りの有様、初日出拝む二見も大賑ひ」と報じ、各駅（省線山田駅、参急宇治山田駅、同大神宮前駅）は前年元旦と比べ5割の激増であったという⁽³⁴²⁾。さらに4日付の新聞は、「乗物、旅館、土産商昨年より五割増収、神都の業者ホクホク」と報じている⁽³⁴³⁾。伊勢神宮参拝客は、年越しから正月3日迄で約50万人に迫るほどであった。地元紙は「聖戦完遂を神前に祈願する国民の緊張振りを如実に物語っている」と報じた⁽³⁴⁴⁾。また名古屋通信局では、山田―樫原神宮間ほか9回線、名古屋―山田間ほか5回線の電話増設、山田―二見などの13カ所に電話設置などの奉祝プランを発表した。設置は2月1日から11月末日迄の予定とした⁽³⁴⁵⁾。しかし、一方で1939年夏から1940年夏まで続いた電力飢饉の問題があった。すなわち、異常渇水、さらに石炭不足などにより、1939年10月国家総動員法に基づく電力調整令が制定され、一般需要が抑制されたのである。

1940年1月中旬、三重県は節電要領を発表している⁽³⁴⁶⁾。県下産業経済の中核地である四日

市では四日市署が関係業者を集め、節電協力の申し合わせをしている。その他宇治山田署では神都花街の節電の打ち合わせを行うなど、県下各警察署でも同様の動きがみられた。当然電鉄企業も節電へ協力することになり、参急伊勢線では第2次節電強化対策として、1月15日以降急行の連絡車両数の削減、車内暖房の廃止、18日以降は準急・急行の一部休止を行っている。さらに第3次節電強化対策により2月3日以降、47本の大量休止を行うこととなった⁽³⁴⁷⁾。他方、参急は1939年7月28日付で鈴鹿海軍航空隊から、「当隊 将来計画ニ伴フ 軍需品ノ輸送ニ対シ、現在貴社軌道四日市―白子間ノ橋梁ニテハ強度不足ノ様及聞居候条最大限三十五屯貨車運行ニ支障ナキ 程度ニ 補強方 可然御配慮相成度」との司令をうけている。これに関連して、同年9月鉄道大臣永井柳太郎宛に申請した塩浜・海山道間複線工事の件では、次のとおり、海軍の要望に応じ橋梁の補強工事を行うことを明らかにしている⁽³⁴⁸⁾。

理由書

四日市港第三期計画ト関連シテ当社沿線塩浜・海山道附近ハ重工業地帯トナリ軍部其ノ他ノ大工場カ建設セラレツ、アリ、又白子町ニハ鈴鹿飛行隊カ既ニ設置セラレ之等ト共ニ桑名ヨリ四日市、津附近ニ至ル海岸地区ハ異常ノ発展ヲ為シツ、アルヲ以テ、之ノ地域ニ於ケル唯一ノ運輸機関タル当社線ハ先年局部的複線工事ヲ実施シ幾分輸送ノ円滑ヲ図リタルモ尚充分ナラス、沿線ニ於テハ輸送機関拡充

のが、7円80銭という大幅な値下げと発表された。この点に関連して、伊賀線における貨物集散地たる上野町駅長は、「我社は さきに旅客運賃の値下を断行し、今また貨物運賃の大低減を行ひますことは現在の国策遂行に寄与する所以でありまして実には大英断といふべきであります、私らはこの会社の大方針に従ひ益々誠心誠意運輸報国の誠を致す考へであります」と語っている（同上、1940年1月29日付）。

(347) 同上、1940年2月3日付。

(348) 「伊勢線塩浜海山道間複線工事認可申請書」（鉄道省文書「関西急行鉄道〈元参宮急行電鉄〉」巻七）。

(341) 伊勢新聞、1940年1月1日付。

(342) 同上、1940年1月3日付。

(343) 同上、1940年1月4日付。

(344) 同上、1940年1月5日付夕刊。

(345) 同上、1940年1月7日付。

(346) 同上、1940年1月18日付夕刊。なお2月1日から国鉄の貨物運賃制度の大改正に伴い、大軌・参急線も同様に改正を行うことになった。従来の「貨物営業杆程」は全廃して実際の杆程によって運賃を算出することになり、たとえば参急伊賀線の木材の如きは、10トンにつき17円70銭であった

ノ要望アリ当社ニ於テモ津・四日市間全部ノ複線計画ヲ樹テ実施準備中ナルモ差当リ塩浜・海山道間複線工事ヲ施行シ、併セテ海軍ノ要望ニ応シ軌道負担力ノ強化ヲ図ルタメ、軌条ハ三十七疋トシ橋梁所定動荷重ハK、S一五ヲ採用セムトスルモノナリ

この申請をうけた当局は、「鋼材配給ノ見込アリ」とメモしている。所要鋼材は105屯³⁴⁹⁾とある。複線許可の免許を得たのは、1940年2月のことである。地元紙は「資材入手の関係上、着工は幾分遅れる模様だが、既に用地の買収は完了してをり、急速着手を目指し目下準備中である」⁽³⁵⁰⁾と報じている。一般に節電協力が強いとされている中で、軍事輸送の優先が認められたわけであり、この点は注目に値しよう。なお塩浜・海山道間(1.3キロ)の複線化を竣工させたのは、1941年8月のことで、1週間前には名古屋鉄道が新名古屋駅に乗り入れ、関急線との地下連絡を開始している。

1940年2月20日からは電力規制緩和をみるに至った。これに応じ、参急では1月中旬以降実施していた休止ダイヤの大量復活を断行することになった。ほぼ電力規制前の平常ダイヤに復活したわけであるが、さらに輸送力の増強をめざしこれを機会に従来単車運転していた名古屋・大神宮前間急行を2両連結に、また2両編成であった名古屋・中川間を3両編成に増車し、伊勢・橿原両神宮参拝者の便をはかることとした。電力規制も幾分緩和されたとはいえ、これに要する電力は車内暖房の廃止と列車のスピード低下(名古屋・大神宮前間で約7分)と各駅ならびに停留所の照明節減によってカバーしようとした⁽³⁵¹⁾。いうまでもなく、電力規制緩和により大軌や神都の市内電車もダイヤが復旧し、参急ダイヤの復旧と相まって、臨時ダイヤを編成するなど、紀元2600年を奉祝する神宮参

拝者の増加に対応することとなった⁽³⁵²⁾。参急四日市営業所管内(伊勢線・旧関急電鉄線ならびに江戸橋・中川間)の4月中の状況をみると、前月比乗客数では4割、収入では5割1分の激増を示している⁽³⁵³⁾。なお大軌は「建国奉仕隊」の輸送にあたっては急行を運転し、また大阪鉄道や奈良電気鉄道も増発や割引運賃を実施して、この大輸送を完遂した。そして、紀元2600年記念の都市計画事業によって、社線橿原神宮前、大阪鉄道の橿原神宮、共同使用の久米寺の各駅を廃止して久米寺駅の位置に橿原神宮駅を開設した。新駅の設定は1939年3月、畝傍線の移設開業は同年7月のことであった。1940年正月3カ日の橿原神宮への参拝者は125万人、前年の20倍、この年全体では1,000万人とみられるが、この年以降も参拝者は絶えず、会社の営業に持続的な好影響をもたらせたという⁽³⁵⁴⁾。台湾、朝鮮、「満洲国」など海外からの参拝客もみられた⁽³⁵⁵⁾。3月および10月には、大軌・参急とも紀元2600年輸送ダイヤならびに燈火管制ダイヤをそれぞれ制定実施している⁽³⁵⁶⁾。

1941年に入っても、参拝のため神都を訪れる旅客は物凄いものがあつた。大晦日から新春5

(352) 同上、1940年2月20日付。

(353) 同上、1940年5月3日付。

(354) 前掲『近畿日本鉄道80年の歩み』87—88頁。

神宮参拝旅客は、2月11日の紀元節、4月3日の神武天皇祭、11月10日の祝典などをピークとするが、この間の状況を報じた新聞は次のようにいう(大阪毎日三重版、1940年7月21日付)。

『完璧誇る輸送陣、大軌・参急の快速ぶり』との見出しで、「……素晴らしい快速ルールこそ電鉄王国大軌、参急の全貌である。栄ある紀元二千六百年にあたり、果然聖地景仰の赤誠に溢れた参拝客は全国からどっと繰込んだ。快速度連絡、路線変更、車両増加等々……大軌・参急がこの旅客ラッシュに備へた鉄の輸送プランは見事実を結んで遺憾がない」と。また「橿原神宮と畝傍参拝は大鉄電車」との見出しで「紀元二千六百年の佳き年を迎へ既に“新橿原神宮総合駅”も明粧凝らして出現、日々幾万とも知れぬ参拝客を吞吐している“聖地橿原神宮参拝は快速大鉄で”のモットーも潑刺と沸る賑はひを呈している」とある。

(355) 伊勢新聞、1940年9月2日付。

(356) 前掲『近畿日本鉄道50年のあゆみ』328頁。前掲『近畿日本鉄道80年の歩み』86頁。

(349) 「参宮急行電鉄伊勢線々路及工事方法変更ノ件」(同上)。

(350) 伊勢新聞、1940年2月14日付。

(351) 同上、1940年2月20日付夕刊。

日間臨時案内所（省線山田駅前、参急宇治山田駅構内、同伊勢線大神宮前駅前）を設けているが、その利用者は2万人を超え、参宮客から大好評を博した。このほか山田駅前にはスピーカー、神都の小学生も案内の奉仕にあたった⁽³⁵⁷⁾。

1月中の参宮客は昨年比12万人増の110万人に達し、新記録を樹立した。地元紙は、「重大時局突波のため臣道実践を神前に誓ふ力強さを如実に反映している」と述べている⁽³⁵⁸⁾。乗降客（省線山田駅・参急宇治山田駅）も新記録を示し、「神都駅は黒字の春」と新聞に報ぜられた⁽³⁵⁹⁾。関西線（省線）では、参宮客の輻輳に備えるため、2月15日からダイヤを改正、実施することになっている。改正の主な点は、名古屋・湊町間に準急1往復増設、山田・名古屋間に直通1回増設などであった⁽³⁶⁰⁾。さらに鉄道省では、3月1日～4月15日まで参宮客殺到に備えるため、不定期ならびに臨時列車を増発することにした⁽³⁶¹⁾。交通と関係の深い通信、たとえば山田・津間の電話もメッキリ輻輳し、昼間は普通通話ならば1、2時間を要することとなった⁽³⁶²⁾。5月に関西では、昨今の乗客輻輳に備え、名古屋線専用車15両を新造すべく認可申請中であったが、うち5両が本年度物動計画に認められたことが新聞に報ぜられた。これに伴い、大阪線のローカルに使用中の広軌車両8両を狭軌に改造して回附し、現在の総車両と合わ

せて83両に増車して輸送緩和に努めることにしている。併せて名古屋・中川間の全線複線化、諏訪駅の移転改築、名古屋・大阪間の軌間統一、そして所要時間の短縮などを着々と計画していた⁽³⁶³⁾。

さきに参急塩浜・海山道間の複線化について述べたが、着工準備中のところ、引き続き1940年5月海山道・四日市間の複線工事を鉄道大臣松野鶴平宛に申請している。申請理由の一節では、「之ノ地帯ニ於ケル唯一ノ運輸機関タル当社線ハ現在単線ニシテ円滑ナル運輸ヲ期シ難キヲ以テ各方面ヨリ輸送力拡充ヲ要望セラル、ニ至レリ、即チ時局産業ノ興隆ニ呼応シテ輸送機関ヲ拡充スルコトハ現下ノ喫緊事タル」⁽³⁶⁴⁾点だと訴えている。さらに8月には、中川・江戸橋間のうち久居駅前5.5キロ間を複線化し、かつ一部閉塞信号機に特別の現示方式を採用したい旨を鉄道大臣村田省蔵宛に申請している。参急名古屋・中川間は輸送量の増大から対応策を必要とするに至り、「単線部分ヲ全部複線トナシ激增スル貨客ノ輸送ニ備ヘント計画シ着々準備ヲ進メ居ルモ、資材不足ノ現状ヨリ一時ニ実現セシムルコト困難ナルヲ以テ運転ノ状況ヲ考慮シ緊急ヲ要スル部分ヨリ順次複線ニ変更スルモノナリ」とその理由を述べている。続いて、津線参急中川・江戸橋間ハ曩ニ軌間ノ変更ヲナシ連絡運転ノ便ヲ計リタルモ単線ナル上ニ駅間距離大ニシテ運転ノ円滑ヲ欠クコト多キヲ以テ、最モ運転上必要ナル久居前後五・五杆ヲ複線トナシ輸送能力ノ増大ヲ計ラントスルモノナリ」と強調している⁽³⁶⁵⁾。さらに1940年12月から1941年4月にかけて、豊津浦・伊勢上野間⁽³⁶⁶⁾、楠箕・白崎間⁽³⁶⁷⁾、伊勢上野・鼓ヶ浦

(357) 伊勢新聞、1941年1月7日付。

(358) 同上、1941年2月2日付。

(359) 同上、1941年2月5日付。なお1942年正月3カ日の神宮参拝者は、前年より12万人増の53万人を数えた。大晦日の参拝者を加えると61万人に達し、「実に三十年来の金字塔樹立」と新聞に報ぜられた（同上、1942年1月5日付）。

(360) 同上、1941年2月6日付。

(361) 同上、1941年2月27日付夕刊。

(362) 同上、1941年4月14日付。

山田郵便局電話分室で取り扱う神都の市外通話は大阪、名古屋、津の3市間が最も多い。通話数は山田・津間、山田・名古屋間、山田・大阪間の順序であり、後2者は商取引関係の通話が多数を占めたのに対し、山田・津間の輻輳は戦時経済統制の強化に伴って設立された各商工業組合をはじめとする各種の団体などとの折衝、打ち合わせが非常に増加した結果といわれる（同上）。

(363) 大阪毎日三重版、1941年5月14日付。

(364) 「名古屋伊勢線工事方法変更認可並特別設計許可申請書」（鉄道省文書「関西急行鉄道〈元参宮急行電鉄〉」巻八）。

(365) 「津線参急中川、江戸橋間一部工事方法変更認可並特別設計及特別保安法施行許可申請書」（鉄道省文書「関西急行鉄道」巻八）。

(366) 「関西急行電鉄名古屋伊勢線^(鉄道力)豊津浦^(伊勢上野)間工事方法変更ノ件（複線工事）」（同上）。「複線用地トシテ

間⁽³⁶⁸⁾の複線化を中央へ申請している。申請理由は、いずれも前述の久居前後5.5キロの場合と同様であった。借入金をもって支弁するとしている。

一連の中川・名古屋間の複線工事について、関急社長種田虎雄は、1941年12月20日付で鉄道大臣八田嘉明宛に、以下に示すとおり、「利用価値乏シキ新松阪・大神宮前間ヲ撤廃シ名古屋線ヲ複線化シ度、何分ノ指示ヲ相仰度」と陳情している⁽³⁶⁹⁾。

企申第四七九号

昭和十六年十二月二十日

関西急行鉄道株式会社

取締役社長 種田 虎雄印

鉄道大臣 八田 嘉明殿

名古屋線改良工事ニ関スル件

弊社名古屋線ハ名古屋桑名間開通以来大阪、名古屋間ノ直通旅客激増シタルノミナラス伊勢臨海地帯ノ開発ニ伴ヒ区間旅客モ亦増加シ来タリ、今後其趨勢益々顕著ナルモノト予想致サレ候、然ルニ本路線ノ輸送力ハ既ニ飽和点ニ達シ居レルヲ以テ中川、名古屋間ノ単線区間ノ複線工事ヲ計画シ其一部(塩浜―四日市間)ハ御認可ヲ得テ目下鋭意工事ノ進捗ヲ計リツ、有之候得共、残余ノ区間ニ就テハ資材不足ノ今日御当局ノ格別ノ御配慮ヲ仰クニ非サレバ到底速カナル完成ヲ望ミ得サルモノト察セラレ候

弊社ハ伊勢電鉄合併以来並行区間ノ二重設備ノ合理化ヲ計ルベク曩ニ結城神社前、川端間ノ複線ヲ単線トナシ、其撤去資材ヲ四日市、

江戸橋間ノ改良工事ニ充当致候、而シテ名古屋、山田間ノ旅客輸送ハ主トシテ中川經由トシ江戸橋、大神宮前間ハ単ニ区間輸送ヲ担當セシメ居ル結果、現在其ノ輸送上ノ重要性ハ比較的少キ状態ニ有之候、依而右区間中特ニ利用価値乏シキ新松阪、大神宮前間ヲ撤廃シ此等ノ資材ヲ流用シ各名古屋ノ複線化ヲ実現シ以テ輸送ノ円滑ヲ計ルハ最モ機宜ノ処置ナリト思惟仕候間、事情御賢察ノ上何分ノ御指示相仰キ度此段及陳情候也

尚右ノ新松阪、大神宮前間撤去ニ依ル資材並ニ弊社ノ手持材ヲ以テ致スレバ目下申請中ノ久居前後、豊津浦・伊勢上野間、楠箕・白崎間及伊勢上野・鼓ヶ浦間ハ別表ノ通り極少量ノ鉄材ノ補充ヲ要スルノミニテ工事ヲ完成シ得ベク又残余区間ノ複線改良工事モ僅少ノ資材補充ニ依リ之ヲ完成シ得ルモノニ有之候

実はこの年11月 陸運統制令は全面改正され、「不急不要事業はこれを休廃止せしめ、その資材の活用をはかること」が規定されていたのである。一部路線を撤廃し、資材を転用して名古屋線の複線をめざすこの陳情に関し、翌年1月7日付で三重県知事中野與吉郎は、(1)利用価値少キ新松阪、大神宮前間ノ営業ヲ廃止スルモ地方民ニ及ボス影響大ナルモノナシ、(2)資材流用ハ戦時下事情余儀ナキ措置ト認ムと副申している。上述の申請および三重県知事の副申に対し、鉄道当局は、1942年2月「右ハ時局柄妥当ノ措置ト被認候条、新松阪・大神宮前間営業廃止ニ因ル地方交通ニ及ス影響僅少ナルニ於テハ該線路ノ発生資材ヲ以テスル名古屋線改良工事ニ付テハ願意認許スル様致度ニ付、貴官ヨリ何分ノ内示方相煩度」⁽³⁷⁰⁾と通牒している。認可を得た関急は、1942年8月11日から新松阪・大神宮前間(18.8キロ)の営業を廃止した⁽³⁷¹⁾。新松阪・大神宮前間の撤去材料表および工事用材料割当表(手持材及新松阪以南撤去材ニヨル)を提出して名古屋線複線工事に充当させることになった。工事順位は、(1)久居前後、(2)豊津浦

新ニ購入セル農地ハ約四、九〇〇坪ナリ」「所要鋼材(二七二匁六一三)ハ配給ノ見込」という。

(367) 「関西急行鉄道 楠箕分岐点 白崎分岐点 間線路及工事方法変更ノ件」(同上)。「所要鉄鋼(七〇五トン四〇四)逐次配給予定」という。

(368) 「関西急行鉄道 伊勢上野 鼓ヶ浦 間線路及工事方法変更ノ件(複線工事)」(同上)。楠箕・白崎間と同様、複線用地については臨時農地等管理令第7条の規定による協議をへたようである。「本件ニ要スル鋼材(四一三匁二九四)ハ逐次配給ノ予定」という。

(369) この辺の記述は、「関西急行 鉄道名古屋線改良工事ニ関スル陳情ノ件」(同上)による。

(370) 同上。

(371) 「運輸営業一部廃止届」(同上)。

一伊勢上野, (3)楠箕一白崎, (4)伊勢上野一鼓ヶ浦, (5)桑名一揖斐川, (6)江戸橋一豊逆, (7)揖斐川左岸一長島駅間, (8)豊津浦車庫, (9)二重池一津, (10)長島一木曾川, (11)津線残部, (12)海山道一諏訪としており, (1)～(4)は認可申請中であった。それぞれ工事種別, 所要材料(不足分明示)などを明らかにしている⁽³⁷²⁾。

関急は, またこれより先, 1941年7月7日付で傍系の中勢鉄道線路についても, 同様に鉄道を撤廃し, その資材の一部を三重鉄道内部線その他に充当させたい旨を, 鉄道省監督局長宛に陳情していた。そこでは, 次に示すとおり, 中勢鉄道は参急の並行線となり, またバス網の整備などと相まって, 存在意義が薄く, 業績も振るわなかったからである。金属回収の国策にも添う措置だと述べている⁽³⁷³⁾。

昭和十六年七月七日

関西急行鉄道株式会社

取締役社長 種田 虎雄印

鉄道省監督局長

大山 秀雄殿

中勢鉄道線路措置に関する件

拝啓初夏の候益々御清栄奉大賀候
陳者弊社の傍系会社たる中勢鉄道は旧参宮急行電鉄敷設により之が並行線となれる為, 逐年交通量減少し久居, 伊勢川口間の如きは最近一日一軒当収入僅かに四円拾銭を挙ぐるに過ぎず極度の経費節約によるも猶欠損を免れざる実状に有之候, 他方起点岩田橋より久居に至る区間は三重乗合のバス路線と並行し久居, 伊勢川口間に就ても一部津自動車路線之に並行し残余の部分も中勢鉄道に於て目下申請中の久居, 七栗間バス路線の免許相受候既に於ては之が代行機関の任務を果すこととなり, 以上のバス路線整備と相俟つて本鉄道線路は今後全く重複施設と可相成交通量比較的稀薄なる当地方に於て之を存置する必要無之次第と存ぜられ候, 然る処今般監維第一〇三

五号を以て目下の重要国策たる金属資源回収に関する御通牒相受, 弊社としても鋭意之に順応可致方策を考究致居候へ共, 先づ本路線の撤廃こそ上記の国策に最も適応するものと確信仕候, 就而本件に関し貴省に於かれても至急実状御調査の上之に関し何分の御指示仰度, 此段及陳情候也

追而本鉄道撤廃による軌条其他残存材料の一部は予而四日市臨海工業地帯として生産拡充の為線路及設備の増設方に付御高配仰居候, 傍系三重鉄道内部線に充当致し残余の処分に関しては更に何分の御指示を受度存念に御座候間, 此点も併而御含置被候度候

中勢鉄道は, 1943年2月に解散となり, 路線を撤去供出したことは前に述べたところである。なお前述の複線工事は, 1943年3月から1944年3月にかけて順次竣工したが, この間1943年7月頃から, 輸送激増のため座席の一部撤去を開始している⁽³⁷⁴⁾。他方, 大阪線と名古屋線の軌間統一は当初からの課題であった。参急では名阪間直通電車運転計画につき種々研究しており, 1940年8月の新聞に「名古屋・大阪間を緑の弾丸列車実現へ」との見出しで, こう報ぜられた。すなわち, 「現在の本線(中川・大阪間)の広軌道に狭軌運転も可能とすべく軌道の内側にさらにレールを一本増設して広狭両用の電車を走らす模様である……資材関係が順調に運べば一挙に同問題を解決して名古屋・大阪間の所要時間二時間卅分程度にスピードアップすべく努力することになった模様で, 文字どおり緑の弾丸列車が薫風を載って快走の日も近いことだろう」⁽³⁷⁵⁾と。当時産業報国運動の精神に則り, 省線四日市駅および四日市港駅を中心とする運輸施設の拡張や関西線の複線改良などを陳情⁽³⁷⁶⁾していた四日市商工会議所では, 改めて早速同年同月参急の軌間は狭軌に統一されたい旨を同社社長宛に陳情するところとなっ

(374) 前掲『近畿日本鉄道50年のあゆみ』332—333頁。

(375) 大阪毎日三重版, 1940年8月11日付。

(376) これらの陳情は, 前掲『四日市市史』第十二巻史料編近代Ⅱ, 899—904頁に収録されている。

(372) 「新松阪・大神宮前間撤去資材表其ノ他提出ノ件」(同上)。

(373) 「中勢鉄道線路措置に関する件」(同上)。

た。その一節では、「殊ニ四日市市臨港地帯ニ建設中ノ各種大工場ニ於テハ専用引込線トシテ貴社線ヲ利用スルモノアリテ省線トノ連帯輸送ヲ要スル貨物モ相当ノ数量ニ達スルコト、被存候、……中部日本ニ於ケル地方鉄道ノ大部分ハ国有鉄道ト同様三呎六吋ニシテ、コノ軌間ヲ越ユル所謂広軌ナルモノハ殆ンド無之実情ニ御座候、就テハ何卒交通機関ノ産業へ及ボス影響並ビニ沿線各地方ノ事情御清鑑ノ上貴社路線ハ其ノ軌間ヲ狭軌ニ統一シ、社線相互間ノ連絡ヲ至便ナラシムルト共ニ省線並ビニ他ノ社線トノ連絡輸送ヲ円滑ナラシムル様格別ノ御高配相成度」⁽³⁷⁷⁾と述べている。なお名古屋線の広軌改築は、1959年の伊勢湾台風後のことであった⁽³⁷⁸⁾。

引込線については、とくに軍部優先の動きが目立つ。1940年5月参急は横須賀海軍建築部と塩浜駅軍用線連絡工事協定書を結んで、四日市に新設する軍専用線を同駅に連絡することにしている⁽³⁷⁹⁾。同様に、11月には鈴鹿海軍航空隊からの要求で貨物の直通運輸を行うべく白

子駅軍用線連絡工事協定書を結んでいる⁽³⁸⁰⁾。しかも、これらは予定の時期より遷延は許されないとしたのである。また同年11月の軍社協定に基づき、1942年8月「名古屋線塩浜、海山道間軍用道路」に踏切警報装置を新設することを申請しているが、この場合、「所要資材並費用ハ協定ニ基キ海軍負担トス」とされた⁽³⁸¹⁾。反面関急名古屋駅貨物設備竣工の件は、「資材不足ノ折柄」延期を繰り返し嘆願しており、さらに2カ年間、1944年6月末日迄の延期を願い出る有様であった⁽³⁸²⁾。その他、戦時下兼営の電燈電力供給事業は、1942年4月国策により関西配電に現物出資することになり、分離を余儀なくされた。同年10月には戦時陸運非常体制が確立するのであり、翌年8月には車両部品の砲金、真鍮製品の一部を撤去供出している。同時に繊維製品不足のため、車内荷物棚網、座席の一部を板張りにするなどの措置が講じられるに至ったのである⁽³⁸³⁾。

(3) 関西急行鉄道から近畿日本鉄道へ

戦時重要物資の輸送確保が如何に重要視されたかは論を待たないであろうが、バス・トラック輸送の漸減的傾向にあった当時、国鉄補助線として私鉄の担うべき役割も大きなものがあった。関西の主要電鉄会社にとって、電力国家管理による配電部門の分離は業績への懸念材料であったが、1942年4月以来の運賃値上げによる好影響に加えて、乗客も引き続き増加傾向を示し、業績は当面好調に推移していた。

ところで、大阪地方における交通調整ないし交通統制は大いに議論を呼んだ。1941年7月鉄道省は、大阪地方の私鉄の調整に乗り出したが、私鉄側では阪神、阪急、京阪、関急、大鉄、南海の6社で、経営者側による自主的な統合研

(377) 四日市商工会議所『月報』第参百拾四号、1940年9月、4頁。名古屋線の狭軌採用については、前述のとおり、関急電鉄時代にも同様の陳情をしていた。

(378) この点は、前掲拙著『日本の地方鉄道網形成史』第4章を参照。

(379) 「塩浜駅 軍用線 連絡 工事協定書」(鉄道省文書「関西急行鉄道〈元参宮急行電鉄〉」巻七)。

1941年2月四日市商工会議所は、参急塩浜駅方面における電車運転回数の増加を陳情している。すなわち、「四日市市塩浜方面ニ於テハ東邦重工業、石原産業海運等ノ各工場並ビニ海軍省工場陸軍製絨廠四日市製造所建設セラレ且ツ之レニ伴ヒ社員住宅、合宿所、一般住宅、店舗等亦増加シ同方面ハ股振ナル工業地帯ヲ形成シ、急速ナル発展ヲナシツツアル実情ニ候、斯ノ如キ情勢ニアルヲ以テ参急電車ヲ利用シテ塩浜方面ノ工場ニ通勤スル者又ハ其他ノ旅客ノ数ハ近時頓ニ増加シ電車ハ常ニ殆ンド満員ノ状況ニアリテ、殊ニ朝夕、雑踏甚ダシキモノ有之候、然ルニ塩浜駅ニ於ケル電車ノ発着回数ハ比較的少ナキヲ以テ塩浜方面ヘノ通勤区間例ヘバ富洲原、伊勢若松間ニ於ケル電車ノ運転回数ヲ増加シ雑踏ヲ緩和スルト共ニ輸送ノ敏速ヲ図ラレンコトヲ切望致ス次第ニ候」と(前掲『月報』第参百拾八号、1941年1月、8頁)。

(380) 「海軍専用引込鉄道連絡工事等ニ関スル件」(鉄道省文書「関西急行鉄道〈元参宮急行電鉄〉」巻八)。

(381) 「関西急行 鉄道名古屋線 踏切警報機設置ノ件」(同上)。

(382) 「関急 名古屋駅 貨物設備 延期許可 申請書」(同上)。

(383) 前掲『近畿日本鉄道50年のあゆみ』331—332頁。

究が進められていた。その結果、「南海鉄道を主体とする南部ブロック（第1ブロック——引用者注）、関急を母体とする東部（第2ブロック——引用者注）、及び阪神、阪急、京阪三者を包含する北部（第3ブロック——引用者注）の三ブロック案」が有力視されるに至り、当時鉄道省もこの案を有力視していた。さらに第3ブロックに編入を予定された京阪を分離して第4ブロックとして独立させる案もあった⁽³⁸⁴⁾。「各私鉄市内乗入線の調整 乃至譲渡問題」も重要性を持っていたようである⁽³⁸⁵⁾。これらがどのように変貌したかは、後述することとして、まず行論の関わりから関急の動きをみることにしよう。関急は、かねて関係の深かった大阪鉄道（大鉄）を合併し、ブロック形成を前進させることになるからである。

大阪鉄道は河陽鉄道、ひいては河南鉄道を前身とする古い歴史をもつ会社であり、越井醇三が社長に就任するや、大阪市内進出を計画し、1919年社名を改称、1929年前後には吉野進出をめぐる大軌と対立していた。だが、大軌が吉野鉄道を合併したこともあり、この時以降大軌系となり、紀元2600年に際しては橿原神宮前に共同駅を設置するなど密接な関係にあったのである。大鉄の業績回復を待って、両社の合併問題は議論されたりもしたが、機が熟さず、やはり戦時交通統制を背景として具体化するのであった。1942年10月の関急定時株主総会では、社長種田虎雄が議長席につき、「政府当局ニ於テハ国策トシテ東京、大阪其ノ他ノ重要地区ノ交

通調整ヲ企画セラレ、更ニ大東亜戦争勃発以来、……交通機関ノ整備統合ノ機運ハ一層促進セラレルニ至ツタノデアリマス。カカル折柄昨年末鉄道省ヨリ両社ニ対シテ合併ヲ勧告セラレタノデアリマスガ、両社ハ時代ノ要請ニ鑑ミ、当局ノ提示サレル条件ニ一任スルコトトシテ此ノ合併勧告ヲ応諾致シマシテ、去ル七月両者ニ覚書ヲ交換シ、十月七日合併契約書ノ調印ヲ行ツタ次第デアリマス」と合併議案を提出している。当時1年間の利益率は関急9分6厘、大鉄7分1厘、配当は関急8分、大鉄6分と業績に相違があるものの、大鉄の将来性を考慮して合併比率は対等とし、後配株制度を採用するとした。大鉄の従業者は全部新規採用の形式で関急が引き継ぐとした⁽³⁸⁶⁾。同じ日に開かれた大鉄定時株主総会では、社長佐竹三吾（1932年就任、元鉄道院監督局長、大阪市電気局長、鉄道省政務次官）が議長席につき、合併議案が通過すれば「大鉄ハ存立ヲ失フ事トナリ、千四百名ノ従業員ト共ニ感慨無量ナルモ国策ノ一部ヲ実行スルニ於テハ私情ヲ挿ムタ到底許サレザル為一同喜ビテ政府ノ指図ニ従ヒタル所以ナリ」と述べた。続いて、1932年10月自分が入社当時、「当社ハ窮境ノ極ニ居リ」、借入金1,830万円、利息118万円に達していたが、その後経費の節約をはかり、悲壮なる覚悟と努力によって整理を進め、1940年3月末には1,000万円を返済することができたという⁽³⁸⁷⁾。合併議案は両社株主総会で滞りなく承認され、1943年2月に合併をみた。資本金は関急1億1,897万円、大鉄2,100万円であったから、合併により関急の資本金は1億3,997万円となり、旧大鉄路線（阿倍野橋・橿原神宮駅間、古市・長野間及道明寺・柏原間54軒3分）を社線に加えたのである⁽³⁸⁸⁾。

(384) 前掲『西日本主要会社の解剖』1943年版、35頁。日本経営史研究所編『阪神電気鉄道八十年史』（1985年）230頁。

(385) 市内乗り入れに関して、1942年4月阪神・関急両社長は、鉄道大臣八田嘉明宛に地下鉄道網の整備をはじめ、大阪市の南北の交通は面目を一新したが、「東西ノ交通ガ比較的閑却セラレ居ル」として、交通調整に貢献する意味からも、「上本町六丁目ヨリ難波・湊町・汐見橋ノ各重要終端駅ヲ経テ千鳥橋ニ至ル」地下鉄を建設して大阪市の東西の交通を緩和せられんとする陳情書を提出している（「関急行 鉄道線ト阪神電鉄伝法線トヲ連絡スル地下鉄道建設ニ 関スル陳情書」（前掲 鉄道省文書））。

(386) 「関急行 鉄道大阪鉄道会社合併ノ件」「関急行 鉄道第六十回定時株主総会議事録」〈写〉（鉄道省文書「関急行 鉄道」）。

(387) 「大阪鉄道 株式会社 第八拾七回定時株主総会議事録」（同上）。大阪鉄道については、前掲拙著『都市近郊鉄道の史的展開』第3章第5節を参照。

(388) 「関急行 鉄道大阪鉄道会社合併ノ件」（同上）。大鉄合併にあたり、社内報『関急』は大鉄合併

関急と大鉄の合併日、この年2月1日は東京の劇場・映画館が交代制で月2回節電休館を行うなど全国的に電力節約運動が開始されることとなった記念すべき日でもある。また神宮参拝者の態度は、ますます敬虔となり、「参宮にはまづ心身を抜ひ清めて」ということで、前年「禊」をうけたものは10万5,000人に達した。内訳は国民学校児童を筆頭に、会社工場従業員、中等学校生徒などの順位であり、府県別では大阪、三重、東京、兵庫などが多かった⁽³⁸⁹⁾。国鉄ダイヤをみると、昨年11月改正の準戦時型旅客ダイヤをさらに緊縮して、1943年2月15日からは戦時型旅客ダイヤとなった。つまり鉄道省では戦力増強上、とくに必要な鉄鋼、石炭その他重要物資の輸送力増大、生活必需品の確保のための輸送を優先することにし、旅客列車運転の整理に着手したわけである。東海道線特急をはじめ、各主要幹線の急行列車の全部または一部を廃止した。関西線、参宮線は準急も全廃となった。京浜、阪神方面の終電はその利用状況にかんがみ、終電の時刻を20分ないし40分繰り上げ節電に資するとした⁽³⁹⁰⁾。

この時期、関急伊勢線廃線を利用して国道1号線(津・宇治山田市間)の改修工事を3カ年継続で着工することが決まり、2月に実地測量を開始し、6月に起工式が行われた⁽³⁹¹⁾。国道

といえば、さきに名古屋土木出張所および大阪土木出張所が名古屋・大阪間自動車専用国道建設の計画を発表したが、これをうけて四日市商工会議所では、1941年8月「殊ニ高速自動車道路ヲ開設スルハ戦時下物資輸送力ノ強化拡充ヲ図ル上ニ於テ緊急欠ク可ラザルコト、被成候」と内務大臣宛に陳情していたが、そこでは併せて国道第2号線中未改修部分を改修されんことも陳情している⁽³⁹²⁾。1943年6月には、三重県関係者(名古屋―神戸間高速度自動車専用道路建設期成同盟会ほか)が名古屋・神戸間高速自動車国道の早期建設を内務省その他を訪問・陳情している。この弾丸道路計画は、調査費だけは計上されたようである⁽³⁹³⁾。このほか、戦時下の様相を示す特徴として避難訓練があるが、たとえば6月14日省線山田駅(上り下り2列車)で実施された待避訓練の状況をみると、神鋼産業戦士800名もの多数が3分で待避したのに対し、同山田駅では一般乗客60名にすぎなかったものの、所定の待避場所に全員が待避するのに7分かかったという。一般乗客は個人訓練は出来ていても団体訓練は十分でなかったからであり、神戸製鋼鳥羽工場の産業戦士の場合は日頃の訓練を生かし、駅係員の指導の下に秩序ある行動をとったからであるといわれた⁽³⁹⁴⁾。

1943年に入ると、電力消費規制はいっそう強化され、また金属非常回収実施で寺の梵鐘などの強制供出も行われたが、関急では、軍部の要請により、この年4月鈴鹿市神田矢田部町より同市平田町に至る神戸支線敷設願を鉄道大臣八田嘉明宛に申請している。資金総額208万円、出資方法は株式払込または借入金、軌間3呎6吋、電力供給者は中部配電株式会社とした⁽³⁹⁵⁾。この申請につき、三重県知事曾我梶松

特輯号(1943年2月)を刊行している。社長種田虎雄は、従業員に対し、「和衷協力、交通報国に挺身されんことを望む」と訓示した(1―2頁)。なお関西急行鉄道産業報国会の綱領は、「一我等ハ国体ノ本義ニ則リ産業ノ国家的使命ヲ体シ渾然一体職分奉公ノ誠ヲ致シ以テ皇運ヲ扶翼センコトヲ期ス、一我等ハ交通事業ノ重責ニ鑑ミ敬神崇祖常ニ人格ノ陶冶ニ努メ至誠一貫産業報国ノ本分ヲ完ウセンコトヲ期ス、一我等ハ事業一家ノ伝統精神ヲ発揚シ忠信大和各界ノ業務ニ精励シ以テ社運ノ隆昌ヲ期ス」とある。

(389) 伊勢新聞、1943年2月2日付。

(390) 同上、1943年2月10日付。

(391) 同上、1943年6月8日付。この間、鉄道省では靖国神社臨時大祭に新たに合祀される戦没者の遺族が参拝のため上京するので、例年のごとく、遺族に無賃乗車証を交付するとともに、とくに遺族専用列車を運転している(同上、1943年4月1日付)。

(392) 前掲四日市商工会議所『月報』第三百五十六号、1941年9月、13頁。国道といえば、1938年4月1府2県の有力者が伊賀上野町に集まって、期成同盟会を結成して津―大阪間の国道編入運動を本格化させる動きを示していた(同上、1938年4月12日付)。

(393) 同上、1943年6月19日付。

(394) 同上、1943年6月16日付。

(395) 「延長線敷設免許申請書」(前掲鉄道省文書)。

は、翌月大要次のように調査し、免許下付を副申している⁽³⁹⁶⁾。

調 査 書

一 申請者ノ資産及信用程度

本会社ハ大阪ニ本社ヲ名古屋ニ支局ヲ置キ
関西、東海ノ両地区ニ跨ル大鉄道会社ニシ
テ其ノ鉄道敷設総延長四百七十三杆余之ガ
資本金一億三千九百九十七万円ニシテ本邦
電鉄界ニ於ケル雄トモ謂フベク全国的ニ信
用篤シ

二 事業ノ成否

本申請路線ハ関急名古屋線神戸支線伊勢神
戸停車場ヨリ鈴鹿市三日市町、算所町ヲ經
テ同市平田町地方ニ目下建設中ノ鈴鹿海軍
工廠ニ至ル区間ヲ軍ノ要望ニヨリ延長セム
トスルモノニシテ軍事上欠クベカラザル施
設ニシテ成業ノ見込確実ト認ム

三 事業ノ効用

鈴鹿海軍工廠及沿線部落ノ唯一ナル交通機
関ナルヲ以テ事業完成ノ上ハ軍事上其ノ他
一般地方民ニ与フル利便甚大ニシテ事業ノ
効用大ナルモノトアリト認ム

四 他ノ鉄道、軌道、索道又ハ自動車等ニ及 ボス影響

影響ナシ

五 他ノ鉄道、軌道、索道又ハ自動車等競願 アルトキハ其ノ名称、区間、申請者名及申 請書ノ受付年月日

該当ナシ

関急神戸支線延長敷設の件は軍部の要請を背景としたもので、何ら支障があるわけではなかった。問題は戦時下の資材不足にあったが、軍部としては何よりもその重要性を強調しており、1943年5月29日付で鈴鹿海軍工廠（仮称）設立準備委員から関急社長種田虎雄宛に、こう照会してきた。すなわち、「予テ計画中ノ首題ノ件（神戸支線延長——引用者注）ハ資材ノ関係上相当遷延スル模様ニ有之候処、斯クテハ当

廠作業遂行上支障有之候ニ付、資材入手ニ関シテハ貴方ニ於テ比較的閑散又ハ遊休鉄道会社等物色スル等対戦即応ノ意氣ヲ以テ至急着手ノコトニ御取計ヲ得度」と⁽³⁹⁷⁾。この照会に接した関急では、6月17日に社長名で鉄道省監理局長佐藤栄作宛に、本件は4月21日付で申請中であるが、「今般現地軍御当局ヨリ別紙ノ通り至急工事実施方御下命有之候、就テハ右至急御免許相賜ハリ度、尚資材ニ関シテハ弊社トシテハ入手困難ニ付、甚恐入候得共格別ノ御配慮相仰キ度、此段及御願候也」と陳情した⁽³⁹⁸⁾。この動きをみると、戦時下の資材払底の状況がよくわかるが、結局同年8月11日付で「本出願線ハ其ノ終点タル鈴鹿川附近ニ目下建設中ノ規模大ナル海軍工廠（一部ハ既ニ操業ヲ開始セリ）ノ従業員並ニ資材輸送上極メテ緊要ナル施設ト被認」と免許を得た。地方鉄道法による工事施行認可申請の期限は、1944年8月11日までとされた⁽³⁹⁹⁾。しかし、戦局が悪化する中、この延長線は、戦前段階ではついに実現をみなかったのである⁽⁴⁰⁰⁾。

さきに少し言及した、大阪付近における戦時交通調整ないし交通統制は交通事業調整委員会の審議には及ばずに、1940年6月大阪市電が有力な民営バス会社大阪乗合自動車を統合し⁽⁴⁰¹⁾同年12月には南海鉄道が激しい競争の末、阪和電気鉄道を合併していた⁽⁴⁰²⁾。続いて、前述のとおり、1941年3月大軌と参急が合併し、関西急行鉄道となり、前述の3ブロック案が有力視されていた。このうち第2ブロックでは、まず

(397) 「神戸線延長ニ関スル件照会」（同上）。

(398) 「神戸線延長敷設ニ関スル件」（同上）。

(399) 「関西急行鉄道伊勢神戸間鉄道延長線敷設ノ件」（同上）。1943年12月に関急は、諏訪・海山道間の直線工事認可申請をしている（伊勢新聞、1943年12月17日付）。

(400) このルートは、いったん起業廃止されたが、1963年8月近鉄鈴鹿線として実現する。前掲拙著『日本の地方鉄道網形成史』134—138頁を参照。

(401) この点は、前掲拙著『近代日本交通労働史研究』146頁以下を参照。

(402) この点は、前掲拙著『日本の地方鉄道網形成史』275頁以下を参照。

(396) 「伊勢神戸支線延長敷設免許ニ関スル件」（同上）。

関急と大鉄が合併したことは、前にみたとおりである。さらに、関急は大鉄を合併したことにより、1943年2月以来、従来大鉄が受託経営していた南和電気鉄道(尺土・御所間5.2キロ)の営業管理を行うことになった。同年11月には「経営ノ合理化ト事務ノ簡素化」をはかるため会社合併認可申請書を運輸通信大臣八田嘉明宛に提出し、1944年4月に南和は関急へ合併された。合併による資本増加は行わないとした⁽⁴⁰³⁾。同様に、この4月に関急は信貴山急行電鉄(信貴山口・高安山間および高安山・信貴山門間3.4キロ)ならびに大鉄百貨店を合併している。この合併の件は、「軍需省トモ打合ノ上異存無之候」とある。前者は企業整備により営業休止中であり、臨時株主総会の出席者はわずか1名であった。同社は、1928年5月に関急の前身大軌の子会社として設立されたもので、1938年7月以降、親会社の営業管理下にあった。やはり合併による資本増加は行わないとした⁽⁴⁰⁴⁾。後者は大鉄を培養する目的で設立されたもので、いうまでもなく鉄道事業とは密接な関係をもつ。合併により大鉄百貨店の資本金500万円を増加し、関急の資本金は、1億4,497万円となる⁽⁴⁰⁵⁾。1944年1月の関急臨時株主総会では、議長種田虎雄より、「百貨店経営ノミヲ目標トスル他ノ一般百貨店トハ其ノ生ヒ立チカラ趣ヲ異ニシ、……現在当社南大阪線ノ玄関口ヲ形成シテ居リ

マスノデ、其ノ土地並ニ建物ヲ確保シテ置キマスコトハ、将来当社事業経営上最モ必要ナリト考ヘマシテ、合併スルコトト致シタイノデアリマス。御承知ノ如ク最近ニ於テハ百貨店ノ経営ハ非常ニ窮屈トナツテ参リマシタガ、仮ニ営業ノ規模ヲ相当ニ縮小スルコト致シマシテモ、現在程度ノ利益ヲ挙ケルコトハ些シテ困難デハナイト存ズルノデアリマス」⁽⁴⁰⁶⁾と合併議案提出の理由が述べられていた。大鉄百貨店従業員の引き継ぎについては、「普通ナレバ退職手当ヲ支給スルノデアリマスガ、最近ハ主務官庁ノ方針ニ拠リ之ヲ行ハズ関急ノ在職年数ニ清算シ、計算ハ凡テ同社ノ規定ニ準拠スル」⁽⁴⁰⁷⁾とされた。

1943年9月21日、政府は国内態勢強化の方針を決定し、戦局の悪化に対応せんとした。2日後には、14〜25歳の女子で勤労挺身隊を編成するとともに、17職種に男子の就業を禁止した。この中には、出改札係・電車・バスの車掌・踏切手などが含まれていた。10月1日鉄道省では、列車時刻を改正、旅客列車の大削減を実施(富士を除き特急廃止)し、貨物列車の大増発に踏み切った。国鉄では女子を大量採用した。

1944年4月1日から、決戦非常措置要綱に基づき、1等車・寝台車・食堂車廃止(10月11日から特急列車全廃、急行列車削減)、また遠距離の旅行制限(旅行証明書発行)などが実施されたが、これらを展望した地元紙は、関係者の談話を載せていた。三重県経済部長は「買出し部隊に対しては徹底的に厳禁、断呼たる方針で臨むつもりである」と語っている。同県輸送課長は、ともかく「歩け主義でゆくべきだ、……現在殺人的旅行者の制限については人があったならば県下主要駅、例へば関急中川駅などで交通警察を行いたいと考へている」と語り、また省線山田駅長は「神宮参拝者まで制限すると云ふのではない、祝祭・日曜日などの紋日の旅客

(403) 「会社合併認可申請書」「関西急行鉄道株式会社第六十六回定時株主総会議事録〈写〉」「南和電気鉄道株式会社臨時株主総会議事録〈写〉」(鉄道省文書「近畿日本鉄道〈元関西急行電鉄〉」)。

南和電鉄合併前の1943年上期末の関急の従業員数は、職員1,173名、運輸従業員4,828名、工手其他4,764名、計10,765名になっている(「関西急行鉄道株式会社第六十六回報告書」1943年10月)。この年11月1日に軍需省・運輸通信省が設けられ企画院・商工省・通信省・鉄道省・農林省・海務院は廃止となる。

(404) 「関西急行鉄道・信貴山急行電鉄会社合併ノ件」「関西急行鉄道株式会社臨時株主総会議事録」「信貴山急行電鉄株式会社臨時株主総会議事録」(同上)。

(405) 「関西急行鉄道株式会社、株式会社大鉄百貨店会社合併ノ件」(同上)。

(406) 前掲「関西急行鉄道株式会社臨時株主総会議事録」(同上)。

(407) 「株式会社大鉄百貨店臨時株主総会議事録」(同上)。

幅輦を徹底的に制限するものであって、要するに一般乗客の自肅にまたねばならぬと思ふ」と述べている⁽⁴⁰⁸⁾。同じく、従来の県金属類非常回収工作隊は県金属類決戦回収工作隊に改編・結成され、金属類の回収強化をはかることとなった⁽⁴⁰⁹⁾。

このように推移していく中で、大阪地方における私鉄の統合は、とくに第3ブロック（阪神・阪急・京阪の合併構想）が阪神と阪急の競争意識から難航していた。実は1936年11月に大蔵公望を中心に大阪電鉄連合会が作成した『大阪地方交通統制案』でも、阪神と阪急の合併が第1に要望されながら実現をみないままだったからである。阪急は京阪と合併をはかって1ブロックを形成し、京阪神を連絡して3都市間の輸送力を増強することを望んでいたようである。京阪は阪急との合併などは全く考えていなかったが、結局鉄道省の強い要請で合併を約束させられた。すなわち、1942年10月 両社に対し、「鉄道省から合併に関する正式の勧奨があった。これは実質的に合併命令に等しいものであった」⁽⁴¹⁰⁾ という。ただ当時「一般私鉄業界や、大阪市内部には、単に個々の私鉄会社が地区別ブロック別ごとに合併して一元化することに、はたしてなにほどの利益があるかという疑問が強く、……前例のような合併統合は、自主的には順応しがたいという空気があった。……会社（京阪——引用者注）としても、調整法の発動がないかぎり、他社との合併など考えなかった」⁽⁴¹¹⁾ から、政府は積極的な勧奨に乗り出さざるを得なかったのである。京阪は合併を受諾したものの、直ちに喜多市松社長の名前で、「両社合併ハ対等ヲ本旨トシ其ノ合併方法ハ元ヨリ設立合併ニシテ新会社ノ最高首脳部ハ公平無私ノ立場ニ在リ且高邁達識ニシテ合併目的完

遂上適任者ナリト御当局ニ於テ御思惟セラル、人士ヲ以テセラレ度キコト」⁽⁴¹²⁾ と当局へ上申している。合併斡旋は、1943年に入っても接衝が続けられたが、4月に喜多社長は一身上の理由で突如辞任してしまい、合併処理については佐藤一男専務取締役役らに委ねることになった。結局1943年10月両社は合併し、京阪神急行電鉄となる。この合併は、前述の関急と大鉄に次ぐものであるが、従来何ら資本関係もなかった点に注目すべきであろう。合併条件は阪急が存続会社となり、京阪株が後配となるなど京阪側に不利であった。京阪全社員には解散手当が支給された。それは「社員4,128名の身分と勤続年数に応じて、職員最高本給の6.5カ月分（勤続16年以上、雇傭員は6カ月分）、職員・雇傭員とも最低（勤続6カ月未満）1カ月分、総額91万6千92円」⁽⁴¹³⁾ であった。合併後の新社長には阪急の佐藤博夫が就任し、京阪の佐藤一男は副社長となる。和久田康雄氏は「このように京阪と阪急の格差がついたのは、太田光熙の拡張政策が挫折したあと経営陣に人を得なかった京阪に対し、阪急の場合は小林一三が社長退任後も独裁権を持ち、これを補佐して佐藤博夫がよく社内をまとめていたからである」⁽⁴¹⁴⁾ という。なお阪神は網干まで延長開通した山陽電鉄と合併させ、阪神間から姫路に至る重工業地帯の輸送力増強をはかるべきであるという見解もあったようだが、結局統合の対象外となったのである。

次に当初有力視された構想とは全く異なり、1944年6月関西急行鉄道と南海鉄道の合併により近畿日本鉄道（近鉄）が誕生するが、これまた根強い反対があった。ことに「南海鉄道社員にとっては、会社の歴史および現状を無視したのものとして根強い反対があった」。鉄道省時代関急社長種田虎雄と同僚であった南海副社長中山隆吉（元鉄道省運輸局長）は、合併に反対し

(408) 伊勢新聞、1944年3月16日付。

(409) 同上、1944年5月3日付。

(410) 阪急電鉄株式会社『75年のあゆみ〈記述編〉』（1982年）24頁。

(411) 京阪電気鉄道株式会社史料編纂委員会『鉄路五十年』（1960年）298頁。

(412) 同上、299頁。

(413) 同上、301頁。

(414) 和久田康雄、前掲書『人物と事件でつづる私鉄百年史』、177頁。

て南海を去っている。南海の重役会は政府勸奨の合併案に屈服したわけであるが、中山は「交通業者として 関西急行と 南海との 合併が 交通上、一般の 利便となり、旅客輸送改善の 大方針ならば 止むを得ないが、軌条ひとつをとって みても、関西急行は 標準軌であり、南海は 多年国鉄と旅客貨物の 交流の結果、国鉄と同じく 狭軌であり、両線の 合併は 交通上の 利便がなく、ただ 資本の 合同のみが 目的の 合併は 無意義であり、さらに、合併が 実行されれば、種田氏と 共同経営の 形となり、極めて 不自然な 営業形態を なすおそれがあると 考えた」から だという。また 退任の 理由を 説明する ため、関急本社に 種田社長を訪れた ところ、「最初に 種田氏は、『なぜ 君は 南海を 辞めるのか。実は 僕もこの 合併に 反対であったが、軍部や 監督局 統制派の 法律を たてにしての 圧迫に、遂に 敗北したのだ』との ことで、全く 案外の ことであった。……とにかく、関急、南海の 合併は、統制派の 無理な 強制により 生まれたもので、合併の 当初から、この 合併は 長続きせぬものと、私は 信じざるを得なかった」という⁽⁴¹⁵⁾

こうした 空気が あったものの、1944年 3月28日 両社長名で「今般運輸通信省ノ 懇懇ニ 従ヒ 交通調整ノ 国策ニ 順応シ 企業ノ 統合ニ 依ル 運営ノ 強化ヲ 図ル為」の 合併申請書を 運輸通信大臣 五島慶太宛に 提出することになる⁽⁴¹⁶⁾。翌月 大阪府知事 河原田稼吉は、「右（両社合併ノ 件——引用者注）ハ 企業ノ 統合ニ 依ル 経営ノ 合理化ヲ 図リ、戦時下 輸送力ノ 確保増強ヲ 期セントスルモノニ 有之 適当ナル 措置ト 被認候」と 副申している。但し、南海の上町線および 平野線はこの 際大阪市へ 譲渡せしめ、さらに 阪堺線および 大浜支線も 大阪市電との 一体的 運営に 統合させるのが 適当としている。つまり 新会社は 軌道線を 分離譲渡することにより、「其ノ 本来ノ 目的ト スル 長距離輸送ニ 専念シ 国鉄代行線タルノ 使命 完遂ニ 邁進スルヲ 適当ト 被認候」としたのであ

る⁽⁴¹⁷⁾。当然のことながら、これに 先立ち 3月23日に 両社は それぞれ 臨時株主総会を開き、合併の 件を 承認していた。関急の場合、冒頭で 種田虎雄社長は、「政府当局ノ 懇懇ニ 従ヒ」 合併することになったが、「顧ミテ 感慨無量ナルモノ ガアルノ デアリマス。……御承知ノ 通り 今ヤ 戦局ノ 様相極メテ 深刻ナルモノ ガアリマシテ、……一億国民ハ……戦力増強ノ 一点ニ 総力ヲ 結集致シテ 居ルノ デアリマス。我々 鉄道業者ト 致シマシテモ 茲ニ 深く 思フ 致シ、国家ノ 要請スル所ニ 積極的ニ 協力シ、全力ヲ 挙ゲテ 輸送力ノ 増強ヲ 図リ、交通報国ニ 邁進セ ねバ ナラヌコトハ 固ヨリ 多言ヲ 要シナイ所 デアリマス」と 挨拶している。次いで、昨年 大阪では 関急が大鉄を 合併したことや 京阪神急行電鉄の 誕生、東京における 東京急行電鉄の 例などに 言及し、これらは 国家的 要請に 進んで 協力した 結果に ほかならないと 述べている。さらに 関急、南海両社の 歩みを 回顧している。南海については「明治二十九年三月 資本金式百八拾万円ヲ 以テ 創立セラレタ 古イ 歴史ヲ 有スル 会社 デアリマス。……其ノ 営業 艱程ハ、最近 政府ニ 買収サレルコトニ 決定致シマシタ 山手線ヲ 除キマシテモ、鉄道ニ 於テ 難波和歌山市間、汐見橋 高野下間 其ノ 他ヲ 合シ、百三十四 杆四分、軌道ニ 於テ 恵美須町 浜寺間、阿倍野 橋住吉間 其ノ 他ヲ 合シ 二十六 杆、合計 百六十 杆四分ノ 鉄道及 軌道線ト ニ 附帯スル 事業ヲ 経営シ、……地方 鉄道ト シテ 我国有 数ノ 規模ト 内容ト ヲ 有スル 会社 デアリマス」と 述べ、「今此ノ 両社ガ 合併シ 社業ノ 基礎ヲ 更ニ 強固ナラシムルナラバ、必ズヤ 輸送力 増強ニ 見ルベキ 成果ヲ 挙ゲテ 国家喫緊ノ 要請ニ 応ジ得ルト 確信スル次第 デアリマス」という⁽⁴¹⁸⁾。

南海の場合は、寺田甚吉社長が 合併の 経緯を もう少し 詳しく 述べている。すなわち、「去ル 一月上旬ノ 事 デアリマシタ、関西急行ノ 種田社

(417) 「関西急行鉄道南海鉄道会社合併ノ 件」「地方鉄道会社合併ノ 件 副申」（同上）。

(418) 「関西急行 鉄道株式会社 臨時株主総会議事録」（同上）。南海については、前掲拙著『都市近郊鉄道の史的展開』第3章第1～第4節を参照。

(415) 南海電気鉄道株式会社『南海電気鉄道百年史』（1985年）352—354頁。

(416) 「会社合併認可申請書」（前掲鉄道省文書）。

長ト私ハ運輸通信省ニ招カレマシテ、長崎鉄道総局長官カラ戦力増強ノ為メ両社自主的ニ合併シテハドウカ、トノ御懇懇ヲ受ケマシタ、山手線ノ国鉄編入モ当社ト致シマシテハ極メテ重大ナ事柄デ御座イマスガ、此ノ問題ハ当社ト致シマシテハ文字通り未ダ曾テナキ重大ナ問題デアリマス。ソコデ私ハ熟慮ニ熟慮ヲ重ネ、アラユル角度カラ合併ノ可否ヲ検討致シマシタ結果、合併スベキデアルトノ結果ヲ得マシタ……大東亜戦争ハ惨憺激烈、喰フカ喰ハレルカノ段階ニ在リ、帝国ハ文字通り興亡ノ危機ニ立ツテ居ルノデ御座イマス。……国土ヲ悉ク戦場ニ、国民悉ク戦士トナツテ精進刻苦セナケレバナラナイト存ジマス、此ノ点カラシマシテモ運輸通信省ノ懇懇ニ異説ヲ唱フベクモナイノデアリマス。更ラニ当社内部ノ事情ニヨリマシテモ合併スベキデアルト確信致シマシタ、……一面ニハ事態ノ緊迫化ニ伴ヒマシテ、山手線ヲ譲渡セル後ニ於ケル当社ノ鉄道及軌道ノ夫々ノ使命ヨリ縛タル将来ノ動キモ一考ヲ要スル処デアリマスシ又人及ビ資材ノ点デ極メテ困難ヲ感ジテ参ツタノデアリマス、従事員ヲ得ルコトハ御承知ノ国民動員計画ニ基ク男子ノ就業禁止ニヨリ次第ニ困難ノ度ハ加ハリツ、アリマス、又資材ノ面デモ一日ト窮屈ニナツテ参リマシタ、運輸通信省及ヒ鉄軌統制会ノ御斡旋ニヨリアル程度ノ量ハ入手シツ、アリマスガ、当方ノ希望ヲ充スガ如キハ思ヒモヨリマセン」と。両社合併によって、資材を重点的、集中的に使用できるわけであり、「最悪ノ場合 廃止スベキ路線ハ 廃止シ、ウント生カスベキ路線ハ生カスト云ツタ様ナコトガ広い分野ニ亙ツテ英断的ニ行ヘル訳デス、更ラニ大阪ヲ中心トシテ名古屋ト和歌山ノ両軍需生産都市トノ連絡線ハ省線ト併行致シマス関係上、輸送力ノ強化ヲ一元的ニ行ヘルノ体制ガ整ヘラレルノデアリマス」という⁽⁴¹⁹⁾。政府の強い勧奨には抗しきれぬものではなかったが、加えて南海首脳陣の大勢は、この年5月山手線が

戦時強制買収の対象とされた危機感もあったように思われる⁽⁴²⁰⁾。

新会社の資本金は、2億3,147万円（関急1億4,497万円、南海8,650万円）となった。合併前1カ年の両社の業績はよく似ており、配当は関急が年8分、南海が9分5厘であった。当局の勧奨があって、新会社の配当は年9分の予定としている。寺田社長は南海の興隆に寄与した7,000名の従業員に感謝の意を表している。また株主総会で減配等につき質問も出たが、「旧来ノ利潤追求ノ觀念ヲ捨テ責務遂行ノ責任ノ負担ト謂フ新ラシキ觀念ニ基イテ、コノ総会ニ臨ミ小心ヲ捨テ、大同ニ就キ一切ノ過去ノ経緯ヲ投ゲ打ツテ原案ニ賛成スルモノデアル」という意見が多数を占め、原案どおり承認可決された⁽⁴²¹⁾。ここに、形式的には対等合併をみたが、この年山手線を買収された南海は規模において関急と大差があった。このため1944年6月1日発足の新会社の社長には関急の種田虎雄が就任し、南海の寺田甚吉は会長となった。

ちなみに、1944年度の主要鉄軌道会社の開業線は、近鉄636.7杆（資本金2億3,147万円、地方鉄道611.3杆、軌道25.4杆）、東武584.0杆（資本金5,550万円、地方鉄道531.2杆、軌道52.8杆）、名古屋530.7杆（資本金9,825万4,000円、地方鉄道487.9杆、軌道42.8杆）、東急286.0杆（資本金2億2,415万円、地方鉄道263.0杆、軌道23.0杆）、京阪神213.2杆（資本金1億6,385万円、地方鉄道55.8杆、軌道157.4杆）、西日本200.8杆（資本金5,000万円、地方鉄道93.6杆、軌道107.2杆）であった⁽⁴²²⁾。文字どおり、近鉄は資本金でも開業路線キロ程でも日本一となった。近鉄の誕生によって、改めて近畿日本鉄道産業報国会を組織することになるが、種田新社長は、従業員一同に対し、「新機構は現業第

(420) 南海山手線については、前掲拙著『日本の地方鉄道網形成史』第7章を参照。

(421) 「南海鉄道株式会社臨時株主総会議事録」「関西急行鉄道南海鉄道会社合併ノ件」（前掲鉄道省文書）。

(422) 鈴木清秀、前掲書、197頁。

(419) 「南海鉄道株式会社臨時株主総会議事録」（同上）。

一主義を採って、……現業局を拡充強化することとし、⁽⁴²³⁾「総務、勤労、業務の三局は……本社の性格を持たしむることにした……また調査室を新設して会社の事業に関する事項は勿論その他各種の調査をなし、考査室を設けて本社、傍系会社を通じて査察並に指導の徹底を期し、また東京に支社を置いて中央官庁との連絡を緊密ならしむることと致したのであります」と挨拶している。とくに現場従業員諸君は、「時局下 愈々貨客輸送の輻輳するに加へて、資材及び人手の不足による諸君の労苦は誠に並々ならぬものがあると思ひますが、何卒萬難を克服して重要輸送の円滑なる使命達成に邁進して頂きたいのであります」と述べた⁽⁴²³⁾。しかし人員・資材の不足はいっそう深刻となり、車両故障が続出する有様であった。1944年7月には生駒ケーブル宝山寺2号線を撤去供出し、1945年2月には尺土・橿原神宮駅間を単線化して1線撤去供給している。この月には法隆寺線（平端・法隆寺間）および大浜線中大浜北町・大浜海岸間の運輸営業を休止している⁽⁴²⁴⁾。

(423) 近畿日本鉄道産業報国会機関誌『親榮』第1号、1944年10月、4—5頁。関連文献として、拙稿「時局下 南海鉄道の一動向—「社報」にみる諸相—」（安藤精一先生 退官記念会編『和歌山地方史の研究』1987年）がある。

(424) 前掲『近畿日本鉄道50年のあゆみ』335—336頁。関急から近鉄への移行段階で、次のような動きがみられたことを付記しておく。すなわち、1944年4月関急は名古屋線富洲原駅の旅客乗降場を約320メートル名古屋側へ移設し、富田駅の貨物取扱を廃止、富洲原駅に貨物取扱の集約化を行うと申請している。さらに「富洲原駅移設に伴ひ富洲原、川越間ハ一杆未滿トナルタメ」川越駅を廃止するとした。旅客乗降場移設の主な理由は「駅附近工場へノ通勤工具ノ便ヲ図ルタメ」であり、貨物集約取扱の理由は「特ニ時局柄最も重要視セラルル某会社工場及其他諸施設ノ出現ニ依リ貨物ノ激増ヲ予想セラル、ヲ以テ該工場ニ接近セル富洲原駅ニ貨物駅ヲ集約強化」しようとするものであった。これらは同年12月に許可をうけ、工事竣功期限は1945年2月末とされた。所要資材は、富田駅の側線を撤去し転用および手持品ということであった（「関急富田及富洲原停車場設備変更並川越停留場廃止認可 申請書」「近畿日本鉄道名古屋線工事 方法変更ノ件」〈鉄道省文書「近畿日本鉄道」〉）。

この間営業面では、1944年6月から2キロ以下の定期乗車券の発売停止、8月には旅客の制限強化を行い、また空襲による被害も加わって、1945年2月から6月にかけて営業休止区間および各駅の営業休止はさらに増加した。敗戦直前の7月25日には、乗車券不足のため、往復券の代用として片道乗車券2枚を発行するほどであった。運輸面では、1944年10月から急行運転の廃止およびスピード・ダウンを実施し、上本町・名古屋間を4時間12分で運転した。1945年6月には、全線終発列車を30分～45分繰り上げるとともに、上本町・名古屋間は5時間9分運転となった。これは名古屋進出以来の最低記録であった⁽⁴²⁵⁾。

おわりに

これまで、主として、宇治山田および名古屋進出をめぐる三重県下の伊勢電と大軌・参急資本の競合について当時の状況を背景に詳しくみてきた。さらに進んで戦時交通統制についても一定の展望を試みてきた。そこでは伊勢電の興亡に焦点をあてながら、戦時下に至る大軌・参急資本による路線網の拡大過程を追ってきた。資本の論理が貫徹していったことを読み取れようが、裏面で動いた代議士などの存在も注目に値しよう。そして大軌・参急同系2社は大阪から宇治山田までの直通路線の完成に続き、名古屋方面への進出をめざし、曲折をへて1938年6月ついに傍系の関西急行電鉄と3社の提携により大阪・名古屋間を結んだのである。伊勢電が

(425) 同上、56、337頁。

1944年6月1日から10日間、運輸通信省では、「みんな親切に 明朗に決戦下の輸送や通信業務」に励むべく、小冊子「総親和の態度と言葉遣ひ」「都市疎開と輸送」を作成して「総親和運動」を全国的に展開することになる（伊勢新聞、1944年6月1日付）。この運動の趣旨は、(1)部内職員に対する責任感ないし敢闘精神の昂揚ならびに職場の明朗化、(2)部外、つまり一般国民に対して決戦下における運輸通信業務の重要性の徹底にあった（「総親和運動の展開に就て」長崎惣之助文書、第10巻）。

挫折したのに対し、大軌系グループの経営戦略は、樫原神宮、伊勢神宮、熱田神宮の3聖地巡回ルートの完成に意を注ぎ、それを実現させたところに成功の一因があったと思われる。また戦前段階から観光ルートの完成にも力を入れていた。

この間における中央の免許行政は示唆的であったといえよう。長距離電車の出現は、併行する国鉄蒸気列車に脅威を与えたのである。国鉄・私鉄間あるいは私鉄相互間の併行線が各地に出現したのは、当時の政友会・民政党の2大政党の政治工作に一因があったことは否めない。免許にあたっては、資金関係、事業の成否など知事の副申書が上申されているが、果たしてすべて妥当な調査結果といえるだろうか。利権絡みの免許もなかったとはいえず、その後免許線の譲渡をめぐる葛藤も少なくなかったのでは

る。当局は、鉄道事業の性格から、地域の交通事情にかんがみ、小さきみに免許を下附せざるを得ない面があったのであろうが、必ずしも一貫した姿勢とはいえない。

ここで、1910年から1940年に至る三重県下の諸車台数の推移をみると、第10表のようになる。1910年は県下で初めて自動車が登場した年であり、1930年には1,000台を超え、1935年には1,800台近くとなる。1940年は確認できない。明治大正期は、荷車を筆頭に馬車、牛車などの荷積用が多い。昭和期に入ると、荷車は次第に漸減する。但し、『三重県史』別編統計が指摘するように、無税車両は多く、たとえば1937年度は荷車34,984台、リヤカー28,408台、1938年度は荷車36,740台、リヤカー30,334台となっている⁽⁴²⁶⁾。戦前段階における地域輸送(荷積用)としては、後述のトラックのほか、これらが大

第10表 三重県下の諸車台数

(単位: 台)

年次	馬車		牛車	荷車	自動車	人力車	自転車		リヤカー	総計
	乗用	荷積用					自動	通常		
1910	122 (0.1)	1,325 (1.4)	1,753 (1.8)	83,556 (87.1)	2 (—)	3,182 (3.3)		6,043 (6.3)		95,983 (100.0)
15	97 (0.1)	1,700 (1.4)	1,179 (0.9)	95,160 (76.3)	8 (—)	2,624 (2.1)	33 (—)	23,994 (19.2)		124,795 (100.0)
20	69 (—)	1,873 (1.1)	1,055 (0.6)	100,311 (59.9)	117 (0.1)	2,295 (1.4)	109 (0.1)	61,695 (36.8)		167,524 (100.0)
25	32 (—)	2,322 (1.1)	1,004 (0.5)	102,131 (47.9)	338 (0.2)	1,743 (0.8)	350 (0.2)	105,217 (49.4)		213,137 (100.0)*
30	20 (—)	2,137 (0.5)	1,134 (0.9)	101,729 (41.6)	1,036 (0.4)	1,130 (0.5)	428 (0.2)	137,125 (56.0)		244,739 (100.0)*
35	14 (—)	1,761 (0.7)	1,042 (0.4)	95,135 (36.3)	1,797 (0.7)	520 (0.2)	477 (0.2)	160,885 (61.5)		261,631 (100.0)
40	7 (—)	1,314 (0.6)	1,046 (0.5)	35,917 (16.4)	— (—)	161 (0.1)	176,598 (80.8)		3,561 (1.6)	218,604 (100.0)

注) 1. 三重県『三重県史』別編統計、454—455頁より作成。調査時期は年度末で、調税対象の車両数を掲げたものである。() は比率を示す。四捨五入の関係で100%にならないところもある。*印を付す。

2. 「荷車」は「第七及大八車」「中及小車」の計である。

3. 『1937年県統計書』以降、無税の車両数も掲載されており、「荷車」「リヤカー」の無税車両が多い。1938年度から、リヤカーは課税対象となる。

(426) 三重県『三重県史』別編統計(1989年)455頁。

第11表 三重県下(名古屋鉄道局管内)の旅客・貨物自動車(1929年末) (単位:両)

郡市別	乗用自動車			貨物自動車			総計		
	自家用	営業用	計	自家用	営業用	計	自家用	営業用	計
四日市	14	16	30	6	50	56	20	66	86
員弁郡	4	16	20	3	15	18	7	31	38
三重郡	4	33	37	3	25	28	7	58	65
河芸郡	9	11	20	1	19	20	10	30	40
桑名郡	3	24	27	9	15	24	12	39	51
その他	30	484	514	39	230	269	69	714	783
計	64	584	648	61	354	415	125	938	1,063

注) 名古屋鉄道局『中部日本の自動車運輸』147, 406—407頁より作成。貨物自動車は推定数。

宗であったことをうかがわせる。乗用としては、馬車、人力車とも漸減傾向となる。とくに自動車の台頭などにより、人力車は漸減した。また自転車の占めるウェイトが高まってくる。

自動車については、とくに昭和初期以降のバス、タクシー、トラックなどの発達をあげねばならない。県下全体を概観したものではないようだが、1929年末現在の名古屋鉄道局管内(四日市、員弁、三重、河芸、桑名の1市4郡)の調査を掲げると、第11表のとおりである。およその傾向は把握できよう。いずれも県下産業経済の中核地四日市地方を中心とした動きが顕著であったことがうかがえる。当時旅客自動車運輸では、「就中バス路線は何れも省線に対し殆ど培養線関係に置かれてあるもの許り」という。貨物自動車運輸に関連して、四日市は北勢地方唯一の都市であり、陸上交通機関としては名古屋を起点とする関西線、当市を起点とする三重鉄道、四日市鉄道、伊勢電鉄および桑名を起点とする北勢鉄道、伊勢電養老線があり、海運としては四日市港を控え、名古屋・桑名・常滑・津・武豊・大浜等の近海をはじめ、外国船の出入りも多く、商業殷賑をきわめていると記していた。そして、現在四日市には56両のトラックがあって、「是等の入津貨物及雑貨(石炭・大豆粕・其他他肥料・綿・菜種・セメント等——引用者注)を地方へ運搬し、又地方より四日市へ木炭・米・生茶等を運送してをる」という。四日市周辺の町村を含めた場合、これらの

輸送トン数は少なく見積っても、「『一ケ年九万七千四百五十五頓』を下らず、四日市附近における商工業の助長発展に貢献せること頗る大なるものがある」と結論づけていた⁽⁴²⁷⁾。四日市市内のタクシー業者は7(四日市自動車株式会社、個人6)、車両数は15両、車種はシボレーが中心であった。車種はトラックも同様で、次いでフォードが多い⁽⁴²⁸⁾。

ともあれ、鉄道免許の濫発の結果、自動車輸送の発達も加わって、昭和初期以来、交通調整ないし交通統制問題が台頭してくるのであった。第1段階の始まりは、昭和初期のことである。たとえば、1930年秋に日本交通協会主催の交通事業経営講習会において、阪急専務取締役の上田寧は、こう述べていた。すなわち、同年9月末のデータによると、地方鉄道法による免許会社は378社(うち開業261社)、軌道法による免許会社は183社(うち開業149社)であるが、開業410社のうちその3分の1は無配当であった。そこで交通網の整理、積極的な交通網の統制を提言していた。その方向として、(1)合併合同、(2)提携協調の2つをあげ、「既設会社を育て、行く」と云ふことが合理化の要素であらうと考へるのであります」と主張していた⁽⁴²⁹⁾。自

(427) 名古屋鉄道局『中部日本の自動車運輸』(1930年)147, 150, 408, 412頁。

(428) 同上, 153—154頁。

(429) 上田 寧「電気鉄道の経営」(日本交通協会『交通事業の経営』発売巖南堂書店, 1931年)195—206頁。

社の例を引きながら、副業の重要性にも言及している⁽⁴³⁰⁾。そこには関西私鉄大手5社の1つとしての自信とともに、それらを核とした適切な競争関係、分担関係をつくり出すという意味での交通調整への意気込みを読み取れよう。私鉄会社の70%近くが無配であった1932年の最悪時の全国データは、前に指摘したとおりである。この点に関連して、別のデータによると、積極策が災いして困難な状況に陥った京阪は別として、関西の他の大手4社は兼営部門の割合が高く、本業（電車）の打撃を兼業でカバーできた面があったといえよう。1934年上期のデータ（営業利益の事業別割合）によると、南海（本業63.7%，兼業36.3%〈電燈電力37.9%，自動車△0.2%，遊園・土地建物△1.4%〉）は配当率1割、阪急（本業48.5%，兼業51.5%〈電燈電力8.4%，遊園・土地建物8.4%，百貨店34.7%〉）も1割配当、阪神（本業42.3%，兼業57.6%〈電燈電力45.2%，遊園・土地建物12.4%〉）は9分配当、大軌（本業85.0%，兼業14.0%〈電燈電力13.0%，自動車0.9%，遊園・土地建物0.1%〉）は配当率8分であった⁽⁴³¹⁾。もっとも、兼業部門を余り持たない「関東型」私鉄に対し、「関西型」私鉄の特徴である副業経営の重要性は、戦時中次第に失われていった。とくに1942年の電力事業の統合によって収益性の高い配電部門を喪失したのが大きい。なお阪急は、小林イズムが徹底していたこともあって、他社に比べると、鉄道省や通信省などからの天下り重役は少なかった。

次に、これまで述べてきた鉄道の三重県下における位置づけを行っておきたい。第12表は、1925年から1940年に至る省線と私鉄の輸送分担比率を示したもので、併せて第13表に会社別の輸送実績を掲げておく。いずれも運賃収入による比較である。第12表からまず第1に、国有化された旧関西鉄道線、旧参宮鉄道線、そして

1911年7月に山田・鳥羽間を全通した鳥羽線、それに改正鉄道敷設法による名松線、さらに紀南の人たちの悲願であった紀勢線等の省線と県下の鉄軌道会社の輸送分担比率をみると、1925年現在では、省線の84%に対し、私鉄は16%となっている。県下私鉄網の拡大に伴い、私鉄の輸送比率は、1930年は36%、1935年は40%へ上昇し、逆に省線の分担比率は漸次低下していったことがわかる。残念ながら、1940年の省線データは記載されていないため、比較できないが、この年8月には紀勢西線と紀勢中線の接続がなったから、三重県下における省線の比重は再び上昇したのではないかと思われる。紀勢中線が江住に達し、串本・江住間を開業した8月8日をもって、紀勢中線は消滅し（紀勢西線に編入）、また同じ日付けで新宮・紀伊木本間が開業した結果、和歌山・紀伊木本間が結ばれることとなったからである。紀勢西線と紀勢中線の連絡全通は、南紀への交通を一本化した。第2次大戦前の紀勢線の開通は、和歌山から紀伊木本に至る223.2キロである⁽⁴³²⁾。

ここで、紀勢西線全通に伴う地域社会への影響をみておくと、まず全通が8月の夏休み中ということも加わって、早くも1カ月後には観光ラッシュを呈した。物資の輸送では、当時「多年の商慣習から海運が捨てられず新宮駅発送の二割は鉄道、八割までが海運によっているが」、やがてこの比率は逆転するだろうと鉄道省側ではみていた⁽⁴³³⁾。三重県下の地元紙も、第5図のような線路図を示すとともに、「待望こゝに廿余年、南紀走る処女列車、けふ盛大な祝賀式挙ぐ」「陸の孤島に鉄輪の響、……歓喜に湧く紀勢新線」と大きく報じた。木本町では鉄道開通祝歌が発表された。曲は愛国行進曲調であった⁽⁴³⁴⁾。木本駅から新宮駅まで、記者の「処女列車便乗記」も載せている⁽⁴³⁵⁾。同紙は、また7回

(430) 同上、206—216頁を参照。

(431) 大阪市役所『昭和大阪市史』第五巻（1952年）34頁。△印は欠損を示す。阪神、大軌の事業別割合は100%とならないが、原典のままとした。

(432) 紀勢線の建設過程については、前掲拙著『日本の地方鉄道網形成史』第5—第8章を参照。

(433) 大阪朝日新聞和歌山版、1940年9月11日付。

(434) 伊勢新聞、1940年8月8日付。同8月9日付夕刊。

(435) 同上（1940年8月9日付夕刊）。

三重県下のローカル私鉄と大軌・参急資本の動向(3) (武知)

第12表 三重県下における省線と私鉄別の輸送実績

(単位: 円, %)

年 次	関 西 線 (旧関西鉄道)				参 宮 線 (旧参宮鉄道)			
	計	旅 客	小手荷物	貨 物	計	旅 客	小手荷物	貨 物
1925	3,383,312 (42.5) 〈100.0〉	1,908,618 〈56.4〉	148,123 〈4.4〉	1,326,571 〈39.2〉	3,094,328 (38.9) 〈100.0〉	2,358,608 〈76.2〉	99,160 〈3.2〉	636,560 〈20.6〉
30	2,922,651 (33.0) 〈100.0〉	1,557,904 〈53.3〉	97,399 〈3.3〉	1,267,348 〈43.4〉	2,415,175 (27.2) 〈100.0〉	1,788,339 〈74.0〉	89,288 〈3.7〉	537,548 〈22.3〉
35	3,255,546 (32.6) 〈100.0〉	1,702,226 〈52.3〉	102,322 〈3.1〉	1,450,998 〈44.6〉	2,076,973 (20.8) 〈100.0〉	1,445,548 〈69.6〉	88,354 〈4.3〉	543,071 〈26.1〉
40	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉
年 次	紀 勢 線				名 松 線			
	計	旅 客	小手荷物	貨 物	計	旅 客	小手荷物	貨 物
1925	197,467 (2.5) 〈100.0〉	104,301 〈52.8〉	5,128 〈2.6〉	88,038 〈44.6〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉
30	324,968 (3.7) 〈100.0〉	229,666 〈70.7〉	12,206 〈3.8〉	83,096 〈25.6〉	24,668 (0.3) 〈100.0〉	17,044 〈69.1〉	881 〈3.6〉	6,743 〈27.3〉
35	534,550 (5.3)* 〈100.0〉	360,939 〈67.5〉	21,430 〈4.0〉	152,181 〈28.5〉	99,312 (1.0)* 〈100.0〉	46,821 〈47.1〉	2,611 〈2.6〉	49,881 〈50.2〉
40	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉	— (—) 〈—〉
年 次	鉄 軌 道 会 社 (計)				総 計			
	計	旅 客	小手荷物	貨 物	合 計	旅 客	小手荷物	貨 物
1925	1,277,203 (16.1) 〈100.0〉	1,277,203 〈100.0〉	— 〈—〉	— 〈—〉	7,952,310 (100.0) 〈100.0〉	5,648,730 〈71.0〉	252,411 〈3.2〉	2,051,169 〈25.8〉
30	3,181,329 (35.9) 〈100.0〉	2,819,068 〈88.6〉	70,219 〈2.2〉	292,042 〈9.2〉	8,868,791 (100.0)* 〈100.0〉	6,412,021 〈72.3〉	269,993 〈3.0〉	2,186,777 〈24.7〉
35	4,032,725 (40.3) 〈100.0〉	3,583,524 〈88.9〉	69,628 〈1.7〉	379,573 〈9.4〉	9,999,106 (100.0) 〈100.0〉	7,139,057 〈71.4〉	284,345 〈2.8〉	2,575,704 〈25.8〉
40	4,683,575 (100.0) 〈100.0〉	4,158,180 〈88.8〉	74,869 〈1.6〉	450,488 〈9.6〉	4,683,537 (100.0) 〈100.0〉	4,158,180 〈88.8〉	74,869 〈1.6〉	450,488 〈9.6〉

- 注) 1. 前掲『三重県史』別編統計, 456—462頁より作成。調査時期は省線が年度分, 社線は1925年が12月末, 他は各社決算期間の1カ年分の数値である。() は路線別の比率, < > は部門別の比率を示す。四捨五入の関係で100%にならないところもある。※印を付す。
2. 関西, 参宮の両社は, 1907年国有化されたが, 旧社線の表記に従った。旧参宮線は国鉄鳥羽線延長を含む。
3. 紀勢東線の最初の開通は1923年の相可口—柘原間であり, 以後漸次路線を延ばす。1939年までは相可口—

尾鷲までの紀勢東線であり、1940年は本木一鵜殿の紀勢西線を含むことになるが、同年度の数値は記載されていない。なお相可口の鉄道輸送は参宮線に入れている。

4. 名松線は1929年松阪一樞現前間が開通し、漸次路線を延ばし、1935年に伊勢奥津まで延長される。なお松阪駅は旧参宮鉄道に含む。
5. 各社総数の内訳は、養老電気鉄道・北勢電気鉄道・桑名電軌・三岐鉄道・三重鉄道・四日市鉄道（1931年以降は三重鉄道）・安濃鉄道・中勢鉄道・伊勢電気鉄道・伊賀電気鉄道（のち参宮急行電鉄）・松阪電気鉄道・（三重）合同電気（のち東邦電力・神都交通）・朝熊登山鉄道（1928年以降は〈三重〉合同電気）・志摩電気鉄道であろう。なお1922年創立の三重合同電気は、1930年合同電気と改称する。

第13表 三重県下における鉄軌道会社別の輸送実績

（単位：円、％）

年 次	揖斐川電気 ↓ 養老電気鉄道	北 勢 鉄 道 ↓ 北勢電気鉄道	桑 名 電 軌	三 岐 鉄 道	三 重 鉄 道	四日市鉄道	安 濃 鉄 道	
1925	66,625 (5.2)	115,309 (9.0)			30,450 (2.4)	72,795 (5.7)	6,308 (2.1)	
30		135,098 (4.2)	28,557 (0.9)		48,049 (1.5)		22,749 (0.7)	
35		120,157 (3.0)	21,329 (0.5)	206,846 (5.1)	103,428 (2.6)		15,636 (0.4)	
40		271,310 (5.8)	35,066 (0.7)	319,130 (6.8)	60,872 (1.3)		25,495 (0.5)	
年 次	中 勢 鉄 道	伊 勢 鉄 道 ↓ 伊勢電気鉄道	伊 賀 鉄 道 ↓ 伊賀電気鉄道 ↓ 参宮急行電鉄	松 阪 鉄 道 ↓ 松阪電気鉄道	(三重) 合同電気 ↓ 東 邦 電 力 ↓ 神 都 交 通	朝 熊 登 山 鉄 道	志 摩 電 気 鉄 道	総 計
1925	105,003 (8.2)	195,303 (15.3)	181,655 (14.2)	84,677 (6.6)	357,240 (28.0)	41,538 (3.3)		1,277,203 (100.0)
30	154,203 (4.9)	1,408,982 (44.3)	649,352 (20.4)	108,057 (3.4)	490,182 (15.4)		136,100 (4.3)	3,181,329 (100.0)
35	42,949 (1.1)	954,532 (23.7)	1,974,420 (49.0)	71,033 (1.8)	371,948 (9.2)		150,447 (3.7)	4,032,725 (100.0) [※]
40	70,037 (1.5)		3,034,411 (64.8)	121,410 (2.6)	460,048 (9.8)		285,758 (6.1)	4,683,537 (100.0) [※]

- 注) 1. 同前、463—466頁より作成。調査時期については、前表注1と同じ。「運賃」は1カ年の実績であるが、1925年以前は「旅客」のみで、1926年以降は「旅客」「小手荷物」「貨物」の合計である。() は各社別の比率を示す。四捨五入の関係で100％にならないところもある。※印を付す。
2. 揖斐川電気については、三重県通過分のみの数値であるが、1927年に新会社養老電気鉄道に譲渡され、さらに1929年伊勢電気鉄道へ吸収合併される。軽便鉄道として産声をあげた北勢鉄道は1934年北勢電気鉄道と改称する。
3. 四日市鉄道は1931年の合併により、同年以降三重鉄道の欄に含まれる。安濃鉄道は1944年全線休止となり、桑名電軌も同じく1944年に廃止される。大日本軌道伊勢支社を引き継ぎ、1920年に新設された中勢鉄道も、1943年に解散する。
4. 伊勢鉄道は1926年伊勢電気鉄道と改称され、1936年参宮急行電鉄と合併する。伊賀鉄道は1917年伊賀軌道を改称したもので、さらに1926年には伊賀電気鉄道と改称、1928年大阪電気軌道に吸収合併され、伊賀線は参宮急行電鉄に賃貸となる。そして、1931年参宮急行電鉄が大阪一字治山田間を全通させると同時に、伊

賀線の譲渡も受けた。

5. 参宮急行電鉄は1940年に関西急行電鉄を合併し、翌1941年には大阪電気軌道と合併し、関西急行鉄道と商号を改めた。そして、1944年南海鉄道との合併により、近畿日本鉄道となる。1940年の関西急行電鉄の数値はここに含まれている。
6. 松阪鉄道は1919年松阪軽便鉄道を改称したもので、さらに1926年には松阪電気鉄道となる。朝熊登山鉄道は1925年開通するが、1928年には（三重）合同電氣に吸収合併される。
7. （三重）合同電氣の軌道経営は1922年に伊勢電気鉄道（初代、元宮川電軌）を合併したことによる。さらに1937年東邦電力の経営に移り、1939年には神都交通として引き継がれる。この神都交通を母体に1944年には三重交通が誕生する。北勢電気鉄道・三重鉄道・松阪電気鉄道・志摩電気鉄道なども合併された。

第5図 省線木本・新宮間全通線路図



注) 伊勢新聞, 1940年8月8日付による。

にわたって、「鉄輪の響きと共に」と題して、関係識者の談話を連載している。各界代表とも鉄道開通を喜び、当局と交渉し、その恩恵に浴したいとしている。まず木本木材商組合長は、いろいろ研究したいが、「目下のところ 熊野地方としては木材輸送は船が便利だ」と語った⁽⁴³⁶⁾。紀南の木材集散地である鵜殿村の木材業者は、「原木の輸送は依然として 船の方が便利かも知れないが、製材品の輸送は断然汽車が便利となるだろう」と語り、「配車が問題」と注目した。石原産業 紀州鉾山では、「鉾石輸送は勿論、物資輸送も利便」と期待した⁽⁴³⁷⁾。木本商工会長は「商人の利潤時代はもう過去のことだ、鉄道を利用して国策に貢献するといふ方向に進まねば駄目だ」「京阪からの商品は 船を利用していたが、これからは 便利な汽車になる」「工場誘致なども大いに考へねばならぬ緊急事である」と語った⁽⁴³⁸⁾。地元の紀新銀行頭取は、今まで極端に不便な土地であった関係上、県下の他地方に比べ、「預金貸出共 利率が一、二分高い」情勢にあったが、交通が開けて便利になるに従い、「利率の引下」げを行わねばならないと述

べた⁽⁴³⁹⁾。南紀バス支配人は「観光バスとして積極的に進む」と述べ、また「木本一尾鷲間並に尾鷲港を中心とした沿岸に巡航路線を持つ」熊野商船会社重役は「木本から尾鷲へ船旅も便利」と語った⁽⁴⁴⁰⁾。木本町長も「観光地としての施設に遭進」したいという。御船村長も「観光地の紹介に主力を注ぐ」と語った⁽⁴⁴¹⁾。木本町の漁業界も、鉄道開通による「利益は相当大きい」と期待している。組合長は、たとえば「木本へ集まるジャコの数に相当多数に達し」、これまで「輸送方法は尾鷲まで巡航船でそれから汽車便を利用していた、今後は直接汽車で大阪、神戸へ向けられる訳だ、シビは東京沼津方面へ出ているが、これも和歌山廻り汽車になるだらう、勿論鮮魚列車で鮮魚をどしどし大阪市場へ出ること必然である」と語っている。魚類の輸送関係について、木本町の某魚問屋は、鉄道開通を機会に、木本には製氷会社がないので「製氷会社設立と築港の完成」を期待すると語った。さらに「鮮魚列車も今のところ勝浦が主としてこれを利用することでしょう、勿論乾魚の輸送には直ちに鉄道を利用します」と述べて

(436) 同上，1940年8月8日付。

(437) 同上, 1940年8月15日付。

(438) 同上，1940年8月9日付。

(439) 同上，1940年8月10日付。

(440) 同上，1940年8月11日付。

(441) 同上, 1940年8月14日付。15日付。

いる⁽⁴⁴²⁾。その他、柑橘業に關しての沿線町村長の談話をみると、市木村長は「柑橘の出荷に至大の利便」と語った。すなわち、従来は名古屋へ船で出していたが、今後は鐵道で大阪へ直通するので、将来は名古屋市場よりも割りのよい大阪市場へ、また「東京方面への出荷も鐵道を利用して和歌山廻りとなることと思ふ」という。神志山村長は「先づ村内の産業道路を開発し、……ドンドン共同出荷をして柑橘の新しい市場を開拓」したい、阿田和町長は「特産温州蜜柑の出荷に主力」を置くなどと述べていた⁽⁴⁴³⁾。

再び前掲第12表に戻ろう。第2に、省線では、各年度とも関西線の貨物輸送の比率が高く、参宮線の方は伊勢神宮への参拝客を反映して旅客輸送が多くなっている。紀勢線の利用者は路線網の拡大に伴い増加しているが、その飛躍は将来のことであった。名松線はまさにローカル鐵道である。同ルートは1922年の一般に改正鐵道敷設法と呼ばれる予定線（名張・松阪間）の1つに指定されていた。大軌・参急資本が直通で宇治山田へ延びて来た（現近鉄大阪線）ため、名張までの乗り入れが実現しなかったのは、前に指摘したところである。輸送分担比率の高まった私鉄は、省線に比べ、圧倒的に旅客輸送を主体としていたことがわかる。

第3に、第13表から、各社の詳細な推移は割愛せざるを得ないが、三重県は全国的にみてもローカル私鉄の発達した地域であることを再確認できよう⁽⁴⁴⁴⁾。まず、1925年現在では、三重合同電氣經營の軌道線および乗合自動車（1918年参宮自動車を吸収合併）の分担比率が群を抜いて高く、28%に達していた。のち自動車部門は切り離し、山田・内宮前間他の軌道だけを經營することになる。次いで、伊勢鐵道（伊勢

電）、伊賀鐵道（のち大軌へ合併）の2社が15%前後を占めており、北勢鐵道（のち阿下喜・桑名町間全通）の比率は9%であった。他の各社は数%である。三重鐵道は、1916年に免許を得たが、内容的には1912年四日市・四郷間を開業した三重軌道を「鐵道」に変更したものといえる。1931年四日市鐵道を合併し、のち諏訪・湯ノ山間他を經營した。朝熊登山鐵道は伊賀軌道の田中善助らが設立したもので、楠部・平岩間は鐵道、平岩・朝熊岳間はケーブルであった。本線が三重合同電氣の軌道線に接続していること、また電力の供給源が同社であることから、1928年三重合同電氣に合併された。朝熊山上にある金剛証寺を「伊勢へ詣らば朝熊をかけよ、朝熊をかけねば片参宮」というキャッチフレーズで宣伝したことはよく知られている。松阪鐵道（松阪電氣鐵道）は、才賀電機商会の才賀藤吉が一枚かんでおり、1912年から1913年にかけて、本線の大石線（松阪・大石間）および延長支線の大口線（平生町・大口間）を開通させていた。

第4の特徴は、1930年の場合、伊勢電が44%強を占め、第1位となり、次いで20%強の大軌伊賀線が続き、合同電氣經營の路線は15%台に低下したことである。志摩電氣鐵道は、1924年志州電氣鐵道として、鳥羽町・鵜方間の免許を受けたことに端を発する。創設過程は波乱に富んだものであったが、1929年に鳥羽・真珠港間を開業した。三岐鐵道の成立過程は随分と曲折があった。基本的には、明治期以来の念願の勢江ルートの鐵道の一部を実現したものといえるが、このルートは改正鐵道敷設法による予定線の1つにも指定されていた。三岐鐵道成立の具体的な経緯は、藤原岳の開発をめぐる小野田セメントと浅野総一郎の対立にさかのぼる。浅野は東京湾埋立会社による塩浜村旭地区の埋立を計画し、1928年に認可を得ている⁽⁴⁴⁵⁾。それぞ

(442) 同上、1940年8月13日付。

(443) 同上、1940年8月14日付。

(444) 松阪輕便鐵道（松阪鐵道、松阪電氣鐵道）の詳細ならびに各社の簡単な歩みは、前掲拙著『日本の地方鐵道網形成史』第1章を参照。伊賀鐵道（伊賀電氣鐵道）および志摩電氣鐵道についても、第2章で詳説している。

(445) 浅野の東京湾埋立会社による計画については、前掲『四日市市史』第十二巻史料編 近代Ⅱ、768—770頁を参照。

れ製品や原料の運搬のため、小野田は員弁鉄道、浅野は四日市セメントを興して開発に乗り出した伊藤伝七と結び藤原鉄道を計画した。競願状態となったわけであるが、一本化され、藤原鉄道の名称で免許を申請した。1928年に免許を受け、創立総会で社名を三岐鉄道と改称する。この計画に対しては、北勢鉄道から、営業上少なからぬ影響があるとの陳情書が出されたり、また四日市・三重両鉄道へ及ぼす影響も調査されたが、影響は少ないとして認可されたのである⁽⁴⁴⁶⁾。三岐鉄道の資本金は600万円、小野田・浅野・地元有志の3者で3分の1ずつ分担するとした。1931年7月富田・東藤原間23キロ余の開業（旅客はガソリンカー、貨物は蒸気機関車）にこぎつけた。小野田セメントは藤原村に4万5,000坪の土地を買収して操業に至るが、浅野セメントは川島村に工場建設を予定したものの、土地の「小作人」とのトラブルが発生し、結局断念してしまう。この鉄道は太平洋側と日本海側を最短ルートで結ぶ産業鉄道をめざしたものだといえようが、最初の構想とは別に、経営上西藤原（同年12月に延長開業）止まりとなっている。

第5に、1935年以降、合同電気（東邦電力→神都交通）の比率はさらに低下、伊勢電も同様であった。この間、引き続き東へ、そして北勢地方から名古屋への進出をめざした参急の積極経営が目立ってくる。1935年には49%を占めるに至り、翌年伊勢電を合併した。さらに、1938年6月桑名・名古屋間を別会社関西急行電鉄の手で完成させ、1940年1月これを合併する。この結果、同年の参急の輸送分担比率は65%弱となり、三重県下の私鉄網をほぼ独占したのであった。これに大軌が加わるわけであったから、大軌系グループの役割はこの数値以上の重要性を持ったことはいうまでもなからう。1941年3月大軌と参急は合併し、商号を関西急行鉄道と改めたのである。戦時交通統制を背景に、一層その基盤は強化されたといえよう。

ところで、戦時交通統制の展開は、陸上交通事業調整法公布（1938年4月・8月施行）が国家総動員法公布（1938年4月・5月施行）、とほぼ同時期であったから、やはり調整法制定以前と以後では大きな性格の違いが認められることを、さきに指摘して置いた。自主的統合への努力から法律を背景した交通調整への取り組みが行われるに至ったのである⁽⁴⁴⁷⁾。中川正左（元鉄道次官）の言によって、調整法制定前後の状況をみると、まず1936年刊の著書で「真の交通事業の合理化」とは「鉄道固有の任務である遠距離且つ大量輸送を遂行せしむべきである」としたうえで、交通事業を統制する目的は、(1)社会公衆の利益を主たる目的とする統制、(2)交通企業者の経営難打開を目的とする統制、(3)前2者を同時に目的とする統制の3種に分けられるとしていた⁽⁴⁴⁸⁾。その後制定公布された調整法に関連して、「我国の陸上交通事業は、動もすれば、併立競争の弊に陥り」と指摘している。恒久的調整方策としては「会社の合併又は設立。事業の譲渡又は譲受」に向けての慎重な審議を説くに至ったのである⁽⁴⁴⁹⁾。ことに1940年2月公布の陸運統制令は、翌年11月全面改正公布され、太平洋戦争勃発に対処したのであった。この頃は企業の合理化の観点から、たとえば南海と阪和の合併や同系の大軌と参急の合併をみるような段階だったといえよう。しかし、1942年11月には関門トンネル旅客運輸営業を開始し、戦時陸運非常体制の実施に伴い列車

(447) 本稿に関連する戦時下における基本文献を示すと、田中喜一『陸上交通統制論』（巖松堂書店、1940年）、同『各国陸上統制策』（巖松堂書店、1942年）、長崎惣之助『戦時経済と交通運輸』（産業経済学会、1941年）、東亜交通学会『東亜交通論集(一)』（発売国際交通文化協会、1942年）、松山斌『交通経済論』（千倉書房、1943年）、堀木鎌三『総力戦と輸送』（交通研究所、1944年）、柏原兵太郎『生産決戦への活路』（柏葉書院、1944年）などがあげられよう。

(448) 中川正左『交通原論』（春秋社、1936年）70—71頁。

(449) 同「陸上交通事業調整法の運用に就いて」（鉄道同志会『鉄道軌道経営資料』1939年1月号）1—4頁。

(446) この点（「陳情書」「影響調」）も、同上、528—529、531—532頁に紹介されている。

時刻の改正(準戦時型旅客ダイヤ)が行われた。そして、翌年2月には戦時型旅客ダイヤとなる。このような1943年前後にかけての変化は、戦時交通統制のあり方とも照応するであろう。後述の諸点も合わせてみた場合、同年後半以降はその最終段階、仕上げの意味を持ったと思われる。つまり京阪神急行電鉄や近畿日本鉄道の誕生にみられるように、政府の強い勧奨、強制力をもった形で企業の統合が行われることになったのである。そこでは、何よりも軍部ならびに監督局統制派の意向が先行していたのであり、各社は国策に順応するほかなかった。資本関係を越えたこれらの合併は、戦力増強のための措置として、1943年から1944年にかけての南海山手線など22社の戦時強制買収と相まって、戦時輸送力の確保がその前提となっていたのである。1943年3月4日の鉄道局長および地方施設部長会議において、八田嘉明鉄道大臣は、「昭和十八年度予算は戦時陸運非常体制確立の本格的実施の第一歩に対するものであります」としたうえで、「時局は洵に重大であります。国有鉄道を始め全陸運に課せられたる使命は益々重加して参ります。繰りかへして申しますが施策のすべては戦力増強の一点に集中されねばならぬのでありまして、その実行に当っては考へ方を徹底的に戦時的に切替へ、とかく陥り易い平時的な考え方を払拭し、百の議論よりも一の実践を重んじて新なる構想の下に迅速なる処理を願ひたいと存ずるのであります」⁽⁴⁵⁰⁾と挨拶していた。

また戦時下、重要性の少ない路線を撤廃し、その資材を転用しての関急名古屋線の複線化などは、四日市方面における軍需施設の建設絡みで進行したことに注目すべきであろう。何よりも軍部から、重要物資ならびに工員輸送の確保が要請されたのである。この政策転換の過程では、もはや地域のための交通、つまり地元一般利用者のことは考慮されたとはいえず、軍需

優先で路線網の整備が行われた。結果的に、沿線住民をはじめ、一般旅客にも利便を与えることになったが、これは別の次元であろう。さきに戦時経済の深まった1943年後半以降に戦時交通統制は最終段階を迎えたことを指摘したが、一方この頃から、四日市方面においても、「新たな軍事会社の立地や、繊維など既存平和産業工場の軍事転換も進行する」のであり、その流れは軌を一にしていた。1943年1月に発足した四日市採石株式会社も、石原産業等への石灰需要を見込んで、三岐鉄道の日比義太郎が浅野セメントへも協力を依頼して設立した会社である。また「三菱重工業航空機製作所四日市工場は、東洋紡績四日市工場を借用したものであり、鈴鹿にある三重工場の傘下で海軍戦闘機の総組立用部品を製作していた」とみられる⁽⁴⁵¹⁾。こうみえてくると、大軌系グループが名古屋進出を果たした意義は大きく、とりわけ沿線に軍需施設を得たことは飛躍のもう1つの側面であったとみてよからう。

最後に、陸運従事員の動員態勢にふれてみると、1943年度においては「一割余分ニ働ク運動」を国鉄を中心として全陸運従事員に対し実施した結果、前年比1割以上の増送をみたという。1944年度においては「決戦非常措置要綱」に対応し2割増送を目標として「非常増送運動」を4月1日より全国的に展開している。この種の奉公運動を総合的に展開するために輸送報国部隊を編成する方針を固めている⁽⁴⁵²⁾。ちなみに1943年度の実績をみると、「重要物資其ノ他ノ貨物輸送ニ於テハ戦前昭和十一年度ニ比シ約二倍(前年対比一五%増)、旅客輸送ハ戦前ノ約二倍半(前年対比一八・三%増)、就中工員輸送ハ戦前ノ五倍ニ昇レリ」ということであった。さらに1944年度に入ると、決戦非常措置要綱に基づく「旅客輸送ノ制限(閣議決定)ニ付テハ既ニ実施シ重要物資ノ輸送計画ニ付テハ着実実施中ナリ、尚都市営電車ニ依ル夜間生活必

(450) 「三月四日 鉄道局長及 地方施設部長会議に於ける鉄道大臣 訓示要旨」(前掲長崎惣之助文書、第6巻)。

(451) 岡田知弘、前掲解説、767頁。

(452) 「『現情勢下ニ於ケル国政運営要綱ニ関スル陸運方策』ノ措置ニ対スル処理経過」(同上、第10巻)。

需品ノ輸送ハ東京及大阪ニ於テ試行セリ」という⁽⁴⁵³⁾。しかし、戦局の進展に伴い、輸送施設の整備が叫ばれたものの、資材の調達はもはや困難となる一方で、また労務員の不足も甚だしくなった。このため、軍部から懇願された関急神戸支線延長は、ついに実現をみなかったのである。1943年に完成した四日市海軍燃料廠も、原料不足や東南海大地震や空襲のため完全操業には至らなかった。こうして、決戦下の輸送に対しては責任感の昂揚など精神面の強化、奉公運動を最優先しなければならなくなった。

〈付記〉 本稿作成にあたっては、資料の閲覧その他で、三重県史編さん室・四日市市史編さん室・三重銀行をはじめ、運輸省鉄道局総務課・旧国鉄総裁室文書課・東京大学経済学部図書室、東京商工会議所、四日市商工会議所、伊勢商工会議所などの各位には大変お世話になった。同様に、名古屋鉄道株式会社広報宣伝部の伊藤正氏および追手門学院大学教授宇田正氏にもご高配を賜わった。さらに、三重大学教授桜谷勝美氏の論文からも多大のご教示を得た。ここに記して、心から謝意を表する次第である。なお前々稿および前稿は誤植を含め、補正すべき箇所があるが、これらは別の機会に譲ることとする。

(453) 同上。