

戦時交通統制と大阪市営交通事業

——阪堺電鉄の買収をめぐる——

武 知 京 三

1. は じ め に

1940年（昭和15）6月大阪バスを統合した大阪市は、引き続き市内に起終点をもつ阪急北野線、阪神北大阪線、南海平野線・上町線、阪堺電鉄等の統制のため具体的な調査に乗り出した。本稿は、第1に、このうち実現をみた阪堺電鉄の市営化の過程を瞥見することを課題としたい。第2に、多少なりともこの間における労働力の側面を浮き彫りにしておきたいと思う。

2. 阪堺電鉄の生誕

まず阪堺電鉄の生誕事情をみておくと、同電鉄は、大阪市芦原橋を起点に海岸線未開拓地域に沿い、堺市戎島間に至る免許を得た港南電気軌道の計画に端を発する。出願は、1919年（大正8）8月のことで、当時木津川土地運河株式会社社長であった高倉為三が同社株主、沿線土地会社ならびに大地主らとはかり、大都市計画完成後の地価高騰を目的として計画されたものである。だから、交通事業本来の発展を目指すというより、むしろ沿線土地の開発を意図し、併せてこの方面に利害をもつ一部地主らの欲望を充たそうとする傾向が強かったといえよう。高倉為三ら29人の発起によるこの計画は、3年後の1922年（大正11）7月特許を得た。資本金500万円、創立事務所に堂島米穀取引所内に置き、株式10万株のうち、半数は木津川土地運河の株主および縁故者に引き受けてもらうべく勧誘した。ところが、積善銀行事件が起り、高

倉為三は失脚した。このため、井上虎治が代わって創立事務にあたることになり、東区の芝川商店へ事務所を移し、会社創立をみたのは、1923年（大正12）6月のことであった。社名を阪堺電鉄株式会社と改称した。同社の事業計画について、『株主協会時報』は、(1)都市計画との関係、(2)線路敷設の特長、(3)大阪市電との連絡、(4)沿線地帯の情勢、(5)沿線地主の援助の5項目に分けて論評しているが、基本路線は、さきの計画を踏襲していることがわかる。これによると、同構想は「幅員十二間の道路併用軌道」で、将来の乗り入れに備え、軌間は大阪

第1表 阪堺電鉄の主要株主（1923年9月）

株数	住所	氏 名
9,500株	大阪	宇治川電気取締役社長 木 村 清
6,283	同	白 山 善三郎
6,000	同	木津川土地運河取締役社長 西 田 正 俊
5,180	同	靱 仲 次 郎
5,000	同	大阪土地建物取締役社長 宮 崎 敬 介
2,970	同	生 島 貞次郎
2,900	同	千島土地取締役 河 原 改栄門
2,060	同	山 岡 順太郎
2,000	同	白山殖産取締役 池 内 源 吉
2,000	同	東大阪土地取締役社長 中 西 平兵衛
2,000	同	浜 田 基兵衛
2,000	同	中 井 健 二

注)「阪堺電鉄株式会社第壹回報告書」。

ことが妥当である旨を上申した。その要旨は、次のとおりである<sup>(12)</sup>。

管下阪堺電鉄株式会社ハ基礎薄弱営業状態不良ニシテ、最近激增シタル沿線重要軍需造船工場通勤労務者ノ輸送負荷ニ堪ヘ得ズ、大阪市電ヨリ車両ヲ借入運転スルコトニ依リ、辛フジテ一時ヲ糊塗シ居ル現状ナルガ同社路線ハ殆ト大阪市内ニ敷設サレ居ルノミナラズ各種ノ理由ニ依リ、輸送力増強並ニ交通調整ノ見地ヨリ大阪市ニ買収セシムルヲ妥当トス

右の上申書の本文では、阪堺電鉄の現状を「創立以来殆ト無配ニ等シキ業態ヲ続ケ業績甚ダ振ハズ、從而経営ニ熱意ナク、内容亦極メテ不健全ニシテ車両ノ如キモ市電ノ払下品ニシテ車齡四十年ニ垂タスルモノスラアリ、認可車両二十五両中常時運転可能ナルモノハ僅々十一、二両ニ過ギズ、……実働率五〇％ニ充タザル状況ナリ、……一面人の方面ヨリスルモ待遇菲薄ノ為メ乗務員等所要人員ノ確保スラ困難ニ陥リ、……此儘放任センカ直接ニ生産増強ヲ阻害シ、戦力増強ニ重大ナル支障ヲ生ズル虞アル」と指摘している。

阪堺電鉄の運輸成績は、生誕以来上らず、たとえば1932年（昭和7）下期の状況をみると、「財界ハ依然不況ノ域ヲ脱セズ予期ノ収入ヲ挙ゲ得ザリシテ遺憾トス」<sup>(13)</sup> という状態であった。1938年（昭和13）には、50円払込の株式が10円台に低落するほどの苦況に陥った<sup>(14)</sup>。他方、1935年前後より墨江経営地は工場用地として開発されることになる<sup>(15)</sup>。ところが、やがて経済統制下の電力使用制限は運転車両の減少

を招き<sup>(16)</sup>、1940年（昭和15）下期の営業概況も、「高度国防体制下ニ於ケル当社沿線ノ開発モ重点主義拡充以外ニ見ルベキモノナク、為ニ営業自体ノ向上モ亦遅々タルノ感ナシトセザル」<sup>(17)</sup> と報じている。そして翌期は、「臨戦体制下物的ニモ人的ニモ余程工夫ヲ要スル時、当社ハ激增スル乗客ノ輸送ニ萬遺憾無キヲ期シ、諸設備ノ補足拡充ニ努メ交通報国ニ邁進」<sup>(18)</sup> せんとするが、戦局の緊迫化につれて、「輸送機関拡充ニ要スル資材並ニ労力意ノ如クナラズ」<sup>(19)</sup> という状態に終始した。さらに1942年（昭和17）から1943年にかけては、「乗客ハ激增スルモ資材労力ノ供給其ノ意ニ任セズ焦燥ノ感アリ」と報じている。つまり「決戦下産業戦士其ノ他ノ通勤者愈々激增シテ停止スルトコロヲ知ラズ」という状況であったが、同社の輸送力には限界がみられたのである<sup>(20)</sup>。

買収前における阪堺電鉄の営業成績の推移は、第2表のとおりである。総収入の大部分は運輸収入であるが、土地建物収入も相当額に達している。前述のとおり、業績は上がらず、1941年（昭和16）上期に始めて年3分の配当をしているが、これも附属車両7両を売却してのことであった。翌年上期には、年3分6厘に増配したが、決して画期的なものではない。いわば非常時局下同社としても、「輸送更新策」を検討せざるを得ない状態に置かれていたのが実情であったといえよう<sup>(21)</sup>。1941年1月阪堺電鉄は、資本金を600万円に減資している。1943年3月段階の沿線における主要工場の従業員数

(16) 「阪堺電鉄株式会社第参拾四回報告書」（1940年4月）。

(17) 「阪堺電鉄株式会社第参拾六回報告書」（1941年4月）。

(18) 「阪堺電鉄株式会社第参拾七回報告書」（1941年10月）。

(19) 「阪堺電鉄株式会社第参拾九回報告書」（1942年10月）。

(20) 「阪堺電鉄株式会社 第四拾回、第四拾壹回報告書」（1943年4月、10月）。

(21) 「阪堺電鉄輸送状況並ニ改善計画」（前掲「昭和十九年一月阪堺電鉄買収関係書類」其の一〈総務課〉）。

(12) 以下、「阪堺鉄道株式会社ヲ大阪市ニ買収セシムル件上申」（同上）による。

(13) 「阪堺電鉄株式会社 第貳拾回 報告書」（1933年4月）。

(14) 「阪堺電鉄株価表（大阪屋調）」（前掲「昭和十九年四月阪堺電鉄買収関係書類」其の三〈総務課〉）。

(15) 「阪堺電鉄株式会社 第貳拾参回、第貳拾四回報告書」（1934年10月、1935年4月）。

発展を所期するにあらずして其一部路線の開通  
運転による沿道の地価昂騰に重きを置きたるもの  
を見るの外なく、現に開業以来一年有余を閲  
せる今日運輸収入の状態は洵に寥々たるものに  
て、蓋し我が大阪郊外電鉄数多しと雖も斯る不  
経済なる路線の経営に甘んずるもの恐らくは当  
社を外にしては無かるべく、是等は元来の目的  
が運輸営業以外沿道土地の開発と、之が投機的  
思惑を中心として出発したことが即ち今日の悲  
運を招いた原因であって、而已ならず当局者中  
電鉄経営上其人を得なかったことも徒らに諸般  
工程の遅滞、業而の不振を災ひした大きな欠陥  
となって居る」<sup>(7)</sup> といわれる。会社創設後、開  
業に至るまでの株主配当金、「即ち建設利息年  
五分に相当する支出額を建設費中に繰込み、以  
て毎期の欠損を弥縫し来った」<sup>(8)</sup> ともいう。同  
社は、浜寺への延長で南海との並行線となるが  
故に、南海の定期客を吸収し得ると期待したよ  
うであるが、この見通しは、あまりにも甘すぎ  
たといわねばならない。沿線が大阪湾岸の低地  
帯にあるため、沿線人口も少なく、業績も振る  
わなかったが、加えて1934年（昭和9）9月の  
第一次室戸台風で大きな被害を蒙った。他の論  
調をみても、「阪堺は損失を重ねつゝあったが、  
（昭和一引用者）十二年から之も辛つと赤字に転  
じた。然し繰越損金補填にはまだ相当かゝる。  
当線の起点芦原橋は市心から遠く環境に恵まれ  
ぬ。発展性は至極微温的である。もと当社の創  
立は電車経営と云ふよりも、寧ろ第一義的には  
沿線土地の発展を期したので企業条件は当初か  
ら好くない。而かも之と平行して南海、阪和の  
両強敵を控へている。何れの点からみても両優  
秀線の敵ではなく、新進ではあるが中間に狭ま  
って全く取残された姿だ。南海に合併する方が  
遙かに土地の発展策にもなる」という。当時30  
万円足らずの繰越損があったようである<sup>(9)</sup>。

しかし、戦局の進展に伴い、やがて沿線の造  
船・製鋼など重要工場に通勤する“産業戦士”  
の足を確保する責務が阪堺電鉄に課せられるこ  
となる。そして、朝夕のラッシュ時には輸送  
力が不足して非常な混雑を呈し、ひいては工場  
の生産効率にも悪影響を及ぼすに至ったとい  
う<sup>(10)</sup>。

### 3. 阪堺電鉄の大阪市営化

関西における交通統制の必要性は、1935年ご  
ろから具体化への取り組みが行われたが、戦局  
が緊迫化するに伴い、阪堺電鉄の路線は大阪市  
が統合・運営するほかにないことに府および鉄道  
省の意見が一致し、双方に強い要請があった。

まず1943年（昭和18）1月19日付で大阪府警  
察部長は、阪堺電鉄社長に対し、とくに芦原橋  
・住吉川間の「朝夕ノ出退時ノ混雑状況ハ実ニ  
名状スベカラズ」と、その輸送力増強策を勧奨  
している。その対策要綱は、(1)車両ノ修理ヲ促  
進スルコト、(2)市電ヨリ車両ヲ借入増車ヲ図ル  
コトの2点であった。(1)については、1月14日  
～19日まで5両の修理を完了していたが、(2)  
を含めた全般的対策として、①市電ヨリ七両ノ  
車両ヲ借入レ運転スルコト、②芦原橋・住吉川  
間ハ本運転ニヨリ最少限度三分間隔以上ノ運転  
ヲ確保スルコト、③本増車ニ要スル乗務員ノ獲  
得ニ付テハ極力努力スルコト、若シ不足ヲ生ズ  
ル場合、当府ニ於テ斡旋ノ労ヲ取ルモノトス、  
④芦原橋ニ臨時引込線ヲ設クルコト、⑤車両ノ  
損傷防止ニ努ムルコト、⑥天津橋、北加賀屋停  
留場中間ニ臨時停留場ヲ設ケ工員通勤時ハ臨時  
停車セシムルコト、⑦本対策ニヨリ至急具体的  
計画ヲ樹立実施シ之ヲ報告スルコトと述べてい  
る<sup>(11)</sup>。これを受けて、1月28日付で大阪府知  
事は鉄道大臣宛に阪堺電鉄を大阪市に買収する

(7) 帝国興信所編『大阪郊外電鉄業観』（1929年）  
162頁。

(8) 同上、166頁。

(9) 中川元治郎『電気鉄道経営の実態』（中川企業  
経営所、1938年）218—219頁。

(10) 大阪市交通局『大阪市交通局七十五年史』（1980  
年）68頁。

(11) 「阪堺電鉄輸送力増強対策ニ関スル件」（堂島資  
料室文書「昭和十九年阪堺電鉄買収関係書類」其  
の四〈総務課〉）。

ことが妥当である旨を上申した。その要旨は、次のとおりである<sup>(12)</sup>。

管下阪堺電鉄株式会社ハ基礎薄弱営業状態不良ニシテ、最近激増シタル沿線重要軍需造船工場通勤労務者ノ輸送負荷ニ堪ヘ得ズ、大阪市電ヨリ車両ヲ借入運転スルコトニ依リ、辛フジテ一時ヲ糊塗シ居ル現状ナルガ同社路線ハ殆ド大阪市内ニ敷設サレ居ルノミナラズ各種ノ理由ニ依リ、輸送力増強並ニ交通調整ノ見地ヨリ大阪市ニ買収セシムルヲ妥当トス

右の上申書の本文では、阪堺電鉄の現状を「創立以来殆ド無配ニ等シキ業態ヲ続ケ業績甚ダ振ハズ、從而経営ニ熱意ナク、内容亦極メテ不健全ニシテ車両ノ如キモ市電ノ払下品ニシテ車齡四十年ニ垂タスルモノスラアリ、認可車両二十五両中常時運転可能ナルモノハ僅々十一、二両ニ過ギズ、……実働率五〇％ニ充タザル状況ナリ、……一面人的方面ヨリスルモ待遇菲薄ノ為メ乗務員等所要人員ノ確保スラ困難ニ陥リ、……此儘放任センカ直接ニ生産増強ヲ阻害シ、戦力増強ニ重大ナル支障ヲ生ズル虞アル」と指摘している。

阪堺電鉄の運輸成績は、生誕以来上らず、たとえば1932年（昭和7）下期の状況をみると、「財界ハ依然 不況ノ域ヲ脱セズ 予期ノ収入ヲ挙ゲ得ザリシテ遺憾トス」<sup>(13)</sup> という状態であった。1938年（昭和13）には、50円払込の株式が10円台に低落するほどの苦況に陥った<sup>(14)</sup>。他方、1935年前後より墨江経営地は工場用地として開発されることになる<sup>(15)</sup>。ところが、やがて経済統制下の電力使用制限は運転車両の減少

を招き<sup>(16)</sup>、1940年（昭和15）下期の営業概況も、「高度国防体制下ニ於ケル当社沿線ノ開発モ重点主義拡充以外ニ見ルベキモノナク、為ニ営業自体ノ向上モ亦遅々タルノ感ナシトセザル」<sup>(17)</sup> と報じている。そして翌期は、「臨戦体制下物的ニモ人的ニモ余程工夫ヲ要スル時、当社ハ激増スル乗客ノ輸送ニ萬遺憾無キヲ期シ、諸設備ノ補足拡充ニ努メ 交通報国ニ邁進」<sup>(18)</sup> せんとするが、戦局の緊迫化につれて、「輸送機関拡充ニ要スル資材並ニ労力意ノ如クナラズ」<sup>(19)</sup> という状態に終始した。さらに1942年（昭和17）から1943年にかけては、「乗客ハ激増スルモ資材労力ノ供給其ノ意ニ任セズ焦燥ノ感アリ」と報じている。つまり「決戦下産業戦士其ノ他ノ通勤者愈々激増シテ停止スルトコロヲ知ラズ」という状況であったが、同社の輸送力には限界がみられたのである<sup>(20)</sup>。

買収前における阪堺電鉄の営業成績の推移は、第2表のとおりである。総収入の大部分は運輸収入であるが、土地建物収入も相当額に達している。前述のとおり、業績は上がらず、1941年（昭和16）上期に始めて年3分の配当をしているが、これも附属車両7両を売却してのことであった。翌年上期には、年3分6厘に増配したが、決して画期的なものではない。いわば非常時局下同社としても、「輸送更新策」を検討せざるを得ない状態に置かれていたのが実情であったといえよう<sup>(21)</sup>。1941年1月阪堺電鉄は、資本金を600万円に減資している。1943年3月段階の沿線における主要工場の従業員数

(16) 「阪堺電鉄株式会社第参拾四回報告書」（1940年4月）。

(17) 「阪堺電鉄株式会社第参拾六回報告書」（1941年4月）。

(18) 「阪堺電鉄株式会社第参拾七回報告書」（1941年10月）。

(19) 「阪堺電鉄株式会社第参拾九回報告書」（1942年10月）。

(20) 「阪堺電鉄株式会社 第四拾回、第四拾壹回報告書」（1943年4月、10月）。

(21) 「阪堺電鉄輸送状況並ニ改善計画」（前掲「昭和十九年一月阪堺電鉄買収関係書類」其の一〈総務課〉）。

(12) 以下、「阪堺鉄道株式会社ヲ大阪市ニ買収セシムル件上申」（同上）による。

(13) 「阪堺電鉄株式会社 第貳拾回 報告書」（1933年4月）。

(14) 「阪堺電鉄株価表（大阪屋調）」（前掲「昭和十九年四月 阪堺電鉄 買収 関係書類」其の三〈総務課〉）。

(15) 「阪堺電鉄株式会社 第貳拾参回、第貳拾四回報告書」（1934年10月、1935年4月）。

第2表 阪堺電鉄の営業成績

年次	総収入	総支出	当期利益金	重役賞与金	株主配当金
1940年上	286,954 (243,298) <sup>円</sup>	176,220 <sup>円</sup>	110,734 <sup>円</sup>	0 <sup>円</sup>	0 <sup>円</sup>
下	301,684 (222,473)	170,758	130,926	0	0
41 上	333,682 (294,528)	174,609	159,073	4,400	90,000
下	331,497 (247,659)	174,755	154,742	5,000	90,000
42 上	417,060 (378,372)	218,740	198,320	5,500	90,000
下	459,513 (325,642)	259,484	200,029	5,500	108,000

注)「阪堺電鉄現況調」(「昭和十九年一月阪堺電鉄買収関係書類―調査課>堂島資料室文書」)による。

( ) 内は客車収入を示す。円以下は四捨五入。

は、藤永田造船所1万人、佐野安造船所1,100人、名村造船所1,330人、浪速船渠1,500人、野村製作所700人、国光製鎖鋼業1,600人、大和製鋼1,400人、大阪電機1,200人に達していた。在籍車両数は23両、1日平均収入は1,789円、同乗客数は3万489人である<sup>(22)</sup>。こうした状況の下で阪堺電鉄の更新策ないし市営化が具体化したわけであるが、同社は「乗客ハ主トシテ旧大阪市内ノ場末ノ衛生状態不良ノ地域ニ居住ス、然ルニ堺浜寺公園間ニハ白砂青松ノ海岸アリテ富豪ノ別荘並ニ空地多ク絶好ノ住宅地帯ナリ、之ヲ富豪ノ独占ニ要セス此ノ地ニ工員用住宅、徴用工アパートヲ建設スルヤウ国土計画ヨリ指示セラレタシ」と要望したりもしている。

ところで、大阪市の戦時輸送体制確立強化策としては、ガソリン消費規制が強化されていったため、乗合自動車の拡充は到底望めず、路面電車を中心とする方向へ大きく傾斜していた。すなわち、(1)路面電車の路線延長、(2)無軌条電車の建設、(3)郊外電鉄所属路線の買収の三方向を模索していたが、とくに第3については、市より車両を貸与中の阪堺電鉄を買収統合し、「本市路面電車線ト連絡セシメ、大型車両ノ直通運転ヲ行ヒ、以テ戦力増強ニ資スベキモノナリ」<sup>(23)</sup>と結論づけることになったのである。

1943年3月から5月にかけて大阪市電気局

は、阪堺電鉄の買収統合および統制後の計画を鉄道省へ提出するに至るが、統制の理由ならびに統制後の計画の概要は次のようである<sup>(24)</sup>。

#### 統制ノ理由

1. 阪堺電鉄ノ現勢力トシテ沿線工場ヘノ輸送力甚シク不足ナルコト
2. 阪堺電鉄ハ本市都市計画ニ重要ナル関係ヲ有スルコト
3. 阪堺電鉄利用者ノ過半ハ本市路面電車ヨリ連絡ヲナセルコト
4. 阪堺電鉄ハ市内交通機関の性質ヲ有スルコト
5. 本市路面電車設備ト規格同ジキコト
6. 護国神社ニ至ル交通機関ハ市営トナスヘシトノ要望熾烈ナルコト

#### 統制後ノ計画

1. 芦原橋ニ連絡設備ヲ新設シ市電路線ト直通運転ヲナス
2. 龍神通浜寺間ノ路線廃止(四軒三)
3. 右撤去資材ヲ以テ大阪住道線森小路大和川線ノ新線建設
4. 谷町線(天満橋谷町六丁目間一・五軒)ノ路線廃止

右の統制理由に関連して、芦原橋における状況を詳説しておこう。同駅における市電と阪堺電鉄との連絡客調べ(1943年4月13日)による

<sup>(22)</sup> 以下、「阪堺電鉄ヲ大阪市ニ於テ統制セントスル理由並ニ統制後ノ計画」(同上)による。

<sup>(23)</sup> 「阪堺電車ノ現状調査並ニ引継後ノ計画要項」(前掲「昭和十九年阪堺電鉄買収関係書類」其の四<総務課>)。

<sup>(24)</sup> 「阪堺電鉄ヲ買収セントスル根據並ニ買収後ノ計画」(前掲「昭和十九年一月阪堺電鉄買収関係書類」其の一<総務課>)。

と、阪堺線乗客 2 万 374 人、市電線 1 万 232 人であり、確かに終点芦原橋における乗客の 50％は市電との連絡客であった。さらに、阪堺電鉄沿線の工場（従業員 200 人以上）で同電鉄利用者が多い 12 工場のうち 9 工場を選んでの調査によると、全従業員数 1 万 8,053 人（100％）のうち、歩行または自転車利用者が 1 万 1,207 人（62％）、交通機関利用者は 6,846 人（38％）となっている。後者の内訳は、阪堺 25％、南海 7％、市電のみ 6％という状況である。沿線の工場従業員の通勤形態は、歩行または自転車利用者が 62％と多く、阪堺電鉄の利用者が 25％にとどまっているのは、主として、(1)輸送力小ナルタメ乗車困難ナルコト、(2)運転間隔長キタメ待時間多キコトによる。だから、同電鉄買収後、芦原橋に連絡線を敷設し、市電との直通連絡の途を開くことによって、現在已むを得ず歩行等によっている者を相当吸収できると想定したのであった。しかも、阪堺電鉄と市電とは軌間、電圧、その他規格が同一であったから、買収後、大阪市は一部路線を廃線のうえ、撤去資材を利用して新線の敷設等を行い、戦時下輸送力の増強、生産力の増強に資せんと意図したのである<sup>(25)</sup>。

改めて、同年 8 月大阪市電気局は鉄道省へ阪堺買収の件を申請している。鉄道省の意向をふまえて、この頃から阪堺との具体的な交渉に入った。これらの点は、後述するが、本問題は南海鉄道とも関係があるので、その点も勘案されたようである<sup>(26)</sup>。買収を前提に、市側は、1943

年 8 月阪堺電鉄の状況を詳細に調査しているが、これによると同社の資本金は 600 万円で、軌道事業（全長 13.9 キロ）、土地建物経営および売店経営を行っており、社長は西田正俊であった。1 日平均乗車人員は、1940 年度 2 万 5,000 人前後であったのが、1943 年度には 3 万人を超えている。株主総数は 497 人で、このうち 20 人が 1,000 株以上を所有している。やはり大阪土地建物（1 万 8,200 株）、大土殖産（1 万株）、千島土地（5,350 株）、白山殖産（4,013 株）、大藪証券（3,960 株）、不破商店（3,000 株）、住友生命保険（2,000 株）、木津河土地運河（1,300 株）などが目立つ<sup>(27)</sup>。社員総数は、第 3 表のとおりである。いうまでもなく運輸従業員が多い。なお別の資料によると、人数は符合しない面もあるが、当時の同社運輸従業員の職種別日給・年齢等は、第 4 表のようである。

第 3 表 阪堺電鉄職員表

職 名		1942 年 9 月末	1943 年 7 月末
運輸従業員	監督	6 <sup>人</sup>	6 <sup>人</sup>
	車掌	77	98
	運転手	32	60
	信号人	2	2
小 計		117	166
保線工 電 工 電線路工 車両工 職 員 其他雇傭人	手	8	込大 一九四二年九月ト ナシテ増減ナキ見 ナリ
	工	9	
	手	7	
	手	12	
	員	41	
其 他 雇 傭 人		3	
小 計		80	80
合 計		197	246

注) 同前。

25) 同上。  
26) 鉄道省の意向は、次のとおりである（大阪市交通局『大阪市交通局五十年史』1953 年、103—104 頁）。  
(1) 近日中に阪堺電鉄社長を招致の上大阪市に事業全部を譲渡するよう勧告する。  
(2) 本問題は南海鉄道にも関係あるを以て南海首脳者も招致し諒解せしめる。  
(3) 上記終了の上は大阪鉄道局長を通じ大阪市に通知するを以て大阪市は堺市に対し阪堺電鉄買収に着手する旨を申入れ諒解を求めると同時に阪堺電鉄と直接交渉を始められたい。  
(4) 買収価格は両者において自治的に協定すること、但し不調の場合は鉄道省にて裁定する。  
(5) 買収成立の上は譲渡許可申請を要し、これに

対しては次の三条件を附して許可する。  
(イ) 芦原橋接続に関する件  
(ロ) 運賃に関する件  
(ハ) 堺市以南の軌道撤去に関する件  
(6) 軌道撤去に付ては堺市と十分協議をなし撤去は市に譲渡完了後実施すること。  
(27) 以下、主として「昭和十八年八月、阪堺電鉄現況調」（前掲「昭和十九年一月阪堺電鉄買収関係書類」其の一〈調査課〉）による。

第4表 阪堺電鉄運輸従業員の概況（1943年）

職 名	人 員 (人)			従 業 員 日 給 (円)				年 齢 (歳)		
	従事員	応召者	合 計	最 高	最 低	平 均	総 額	最 高	最 低	平 均
監 督(男)	8		8	2.14	1.80	1.986	15.89	46	35	39
同 (女)	1		1	1.10	1.10	1.110	1.10	29	29	29
監 督 補(男)										
同 (女)	2		2	1.26	1.00	1.130	2.26	32	21	27
運 転 手	35	16	51	2.01	.91	1.504	52.63	40	16	27
運 転 手 補	30	6	36	1.28	1.00	1.179	35.38	44	19	30
車 掌(男)	4	4	8	1.11	.88	.985	3.94	23	16	20
同 (女)	20		20	1.25	.79	.934	18.67	24	14	18
車 掌 補(男)	25	2	27	1.00	.80	.748	21.21	22	15	16
同 (女)	28		28	1.07	.65	.789	22.10	22	13	17
運転手見習	17		17	1.26	.85	1.110	18.70	48	16	27
車掌見習(男)	1		1	1.00	1.00	1.000	1.00	46	46	46
同 (女)	16		16	.90	.65	.756	12.10	20	14	16
合 計	187	28	215	2.14	.65	1.096	204.98	48	13	23

注)「阪堺電鉄引継関係書類 <庶務課>」(前掲文書)。

戦時下応召者の数がかなりあり、やがて男子の車掌および車掌補は禁止職種となるため配置転換の予定という。待遇面では監督・運転手・車掌・運転手補・車掌補・女子車掌には精勤賞が与えられたが、他方減点制も採り入れている。

次に、当時の阪堺電鉄と市電の運輸従業員の給与等についてみよう。勤務形態は、阪堺の場合、本社勤務者を除き、午前8時より翌日午前8時までの24時間制をとっていたので、「職員従業員共ニ隔日勤務ヲ原則」とし、市電の場合は、「職員ハ隔日勤務、従業員ハ日勤ヲ原則」としていた。両者の監督・監督補・運転手・運転手補・車掌・車掌補の平均月収等を表示したのが、第5表である。これによると、両者の職種別の基本給料は全く変わりがないものの、諸手当を入ると男子監督職の一部を除き、他は総じて市電従業員の方が優位にあることがわかる。以下、表にない点にも言及するが、第1に、表中「一般従業員ニ対シ毎月支給セラル、給与」とは、給料～臨時手当（阪堺）、給料～戦時勤勉手当（市電）までがそれである。阪堺電鉄の特徴を指摘すれば、まず歩増給の場合、「阪堺ニハ義務乗替時間制ナク勤務時間（乗替

時間ニ非ズ）ヲ超ヘタルトキ歩増ヲ附スル点市電ト大イニ趣ヲ異ニス」という。精勤賞は、1か月間精勤かつ賞罰なき者で、表にある監督7円、運転手5円、運転手補4円、女子車掌3円などのほか、男子車掌は5円、同車掌補は4円であつた。減点は、1回につき無届欠勤の場合、監督1円、車掌・運転手各60銭、車掌補・運転手補各50銭、女子車掌30銭、欠勤届のある場合は、監督50銭、車掌・運転手各30銭、車掌補・運転手補各25銭、女子車掌15銭、早退は、各職種とも5銭となっている。また運用面からいえば、運転手・運転手補・車掌・車掌補に支給された優良従業員手当は、「全ク皆勤賞ナリ」という。運転手月6円、車掌同3円であつた。現場手当は、月収にすれば監督7円50銭、乗務員20歳以上4円90銭、17—20歳2円60銭、16歳未満1円20銭であり、乗務手当は走行杆により多少増減があるが、同じく運転手7円、一等車掌（20歳以上）4円90銭、二等車掌（17—20歳）2円80銭、補助車掌1円40銭となっている。さらに臨時手当は、「阪堺ハ定額、市電ハ定率ノ相違アリ」という。阪堺の場合、社員は月5円、従業員は同3円であつた。家族手当は、「扶養

第5表 阪堺・市電の運輸従業員平均月額給与比較表(1943年)

(単位: 円)

職名別 給与別		(男) 監 督		(女) 監 督		(女) 監 督 補		運 転 手		運 転 手 補		(女) 車 掌		(女) 車 掌 補	
阪 堺	市 電	阪 堺	市 電	阪 堺	市 電	阪 堺	市 電	阪 堺	市 電	阪 堺	市 電	阪 堺	市 電	阪 堺	市 電
給 料	給 料	59.58	59.58	33.00	33.00	33.90	33.90	45.12	45.12	35.37	35.37	28.02	28.02	23.67	23.67
歩 増 給	歩 増 給 時間外特別時間外手当	23.03	12.75					(29)4.30	4.30	(15)1.57	1.57	(59)4.76	(20)1.87	(59)4.64	(24)1.89
賄 料	夜勤賄手当又ハ宿直手当	7.50	9.00	7.50	9.00	7.50	9.00	7.50	7.50	7.50	7.50	2.50	2.50	3.00	3.00
精 勤 賞	褒 賞 金 当 精 勤 手 当	7.00	6.00 2.00	7.00	6.00 2.00	6.00	6.00 2.00	5.00	6.00 2.00	4.00	6.00 2.00	3.00	6.00 2.00	3.00	6.00 2.00
優良従業員手当								6.00		6.00		3.00		3.00	
乗務又ハ 現場手当	業 務 手 当 入浴料補給金 靴 下 料 勤 続 勉 励 手 当	15.00	13.00 1.00	15.00	13.00 1.00 .30	15.00	13.00 1.00 .30	4.88	12.00 1.00	3.99	12.00 1.00	1.72	12.00 1.00 .30	.85	12.00 1.00 .30
合 計	合 計	112.11	103.33	62.50	64.30	62.40	65.20	72.80	77.92	58.43	65.44	43.00	53.69	38.16	49.86
比 較	比 較		△8.78	△1.80		△2.80		△5.12		△7.01		△10.69		△11.70	
家族手当	家 族 手 当														
臨時手当	臨 時 手 当 戦時勤勉手当	3.00	8.93 5.95	3.00	4.95 3.30	3.00	5.08 3.39	3.00 8.00	6.91 4.61	3.00 8.00	5.30 3.53	3.00	4.20 2.80	3.00	3.60 2.33
合 計	合 計	3.00	14.88	3.00	8.25	3.00	8.47	3.00 8.00	11.52	3.00 8.00	8.83	3.00	7.00	3.00	5.913
比 較	比 較	△11.88		△5.25		△5.47		△3.52 8.52		△.83 5.83		△4.00		△2.93	
年始祝儀		.25		.25		.25		.25		.25		.25		.25	
	紋 日 手 当		.75		.75		.75		.75		.75		.75		.75
香 典	香 典	13.90	23.83	7.70	13.20	7.91	13.56	10.52	18.04	8.25	14.14	6.53	11.20	5.46	9.40
合 計	合 計	14.15	24.58	7.95	13.95	8.16	14.31	10.77	18.79	8.50	14.89	6.78	11.95	5.71	10.15
比 較	比 較	△10.43		△6.00		△6.15		△8.02		△6.39		△5.17		△4.44	

注) 1. 同前。

2. 歩増給欄ノ左上数字ハ時間外勤務時間数トシ、会社ニ於ケル平均歩増給ヲ日給ノ十分ノ一ニテ除シタルモノナリ。

3. 市電ニ於ケル歩増(女子)ハ宿泊5日〜6日ノ翌朝ノ勤務時間4時間平均ヲ歩増トシ、加給率ハ十分ノ一トセリ。

4. 乗務手当ハ1日平均走行杆ヲ157杆トスレバ運転手4.23円、1等車掌2.96円、2等車掌1.69円、車掌補0.85円ナルモ本表ニハ実績ヲ計上セリ。



家族中ニ弟妹ヲ含マザル点及欠勤アリタルトキハ手当ヲ日割ニテ控除スル点ヲ除キ他ハ市電ニ同ジ」であった。第2に、「特定従業員ニ対シ毎月又ハ不定期ニ支給サル、給与」の場合、廃休手当は両者に異なる点がなく、阪堺の出張手当は出張（集金等ノ為）中一食ニ付35銭である。教養手当は「四十日トセバ阪堺ハ一円五〇銭、市電ハ六円〜八円」であり、褒賞としての特別賞は「共ニ賞金五十円以内、条件モ略同一ナリ」という。但し増点は、「阪堺ハ一点一銭（乗客待遇良好、事故防止、不正乗客発見者等ニ支給スー引用者）、最高一〇〇点、市電ハ一点一厘五毛、最高七〇〇〇点（不正発見ハ五〇〇点）」となっている。賞与は、阪堺電鉄の職員・従業員が各半期に42日分、市電のそれは同じく72日分、被服の貸与も、靴支給に差があるなど市電従業員の方がめぐまれている。その他、休暇（阪堺は1月につき公休2日、市電は同3〜4日、特別休暇あり）・忌引・応召者の処遇等も、市電従業員の方が条件がよかった<sup>(28)</sup>。

他方、市電従業員の給与制度等についてみておくと、大部分の従業員は1939年（昭和14）の賃金臨時措置令の下に置かれ、一応賃金の引き上げが停止されていたが、1941年5月の改正で、電車車掌および運転手等の初任給（日給）を18歳以上1円20銭、25歳以上1円30銭、30歳以上1円40銭の三段階に分った。同年9月から女子従業員の初任給を14歳以上80銭（電車車掌は90銭）、20歳以上90銭（電車車掌は1円）の二段階に分けて実施した。なお阪堺の場合は、16歳未満80銭、1歳を増す毎に5銭増、最高1円20銭である。ところで、大阪市は昭和恐慌下合理化対策として、特別委員会を設置して、給与制度の改革を検討した結果、1933年（昭和8）7月新たに採用する従業員の給与と条件を相当低下せしめる規程を設けていた。しかし、このため待遇上の新旧従業員の不均衡が問題化

し、加えて戦時下軍需産業への転出者も増加していた。そこで、人員確保策として、1942年4月から勤労管理委員会を設置し、新旧従業員の給与制度の調整や昇給内規の改正など給与制度の検討を行い、その結果、1943年に入って、一連の改正が行われた。これと相前後して、政府は行政簡素化を断行するとともに、戦時勤勉手当の支給ならびに家族手当を増額したが、大阪市もこれにならい、勤務時間を延長して、これらを実施している。なお前掲第5表中の精勤手当は、新従業員に対し支給される精勤奨励手当で、1月間皆勤者に対し2円、但し欠勤1日につき1円、遅刻または早退1回につき50銭を減ずとしている。戦時勤勉手当は、1月につき給料実収額の1割に相当する金額を原則とした。業務手当は、「旧従業員たる車掌及運転手に対しては一月に付十円平均とし、新従業員たる車掌及運転手に対しては一月に付六円乃至十二円の範囲において毎月乗客収入により定む。但し地下鉄車掌及運転手は一月に付八円の定額とす」としている。紋日手当とは、大祭祝日および天神祭・戎祭・大晦日に勤務した従業員に支給されるもので、旧従業員の大祭祝日は1円、その他は2円とし、新従業員はいずれも1円であった<sup>(29)</sup>。

以上、主として、いささか買収前における阪堺電鉄の実態を市電と対比させてみてきたが、再び買収の経過に目を転じよう。前述のような阪堺電鉄買収に関する鉄道省の意向を受けて、1943年9月に入ると、大阪市と阪堺側は会見し、「阪堺側ハ監督官庁ノ命ナレバ譲渡ヲ応諾スルモ、会社トシテハ最近ノ業績向上ニ鑑ミ今暫ラク会社ヲ存続シタル、依ツテ大阪市ハ会社株式ノ一部ヲ買収シ会社ノ運営ヲ継続セシメラレタシ」との意向を示した。大阪市側は事業買収を主張して譲らなかつたが、結局本省の「株式買得ノ方法ハ不可トスル」という通知をふまえて、10月5日「買収評価ハ事業譲渡ノ評価方式ニ據ルコト」に一応の決定をみた。その後、

㉚ 以上、主として、「運輸従事員給与条件等比較表」（前掲「阪堺電鉄引継関係書類」〈庶務課〉）、「阪堺電鉄給与金調」（前掲「昭和十九年一月阪堺電鉄買収関係書類」其の一〈総務課〉）による。

㉛ 同上および大阪市電気局『大阪市電気局四十年史』運輸篇（1943年）498—503頁。

さらに交渉を重ね、12月18日阪堺側は、会社解散を前提としての対策を提示するに至った。すなわち、「株式買得ハ不可能ナルモ株主ニ損失ヲ与ヘザルコトヲ前提」とし、評価額をめぐる攻防に移っていく。当初阪堺側は軌道事業の評価額を610万円、大阪市側は501万円とするなど、曲折をへたが、20数回にわたる審議の結果、1944年（昭和19）1月18日軌道事業および土地経営事業等の財産を633万円とし仮契約書に調印するに至る<sup>(30)</sup>。1月22日付で大阪市電気局は、この件を一般市民にも知らせている。とくに会社職員および従業員の引継に関し、「全員を引継ぎ、現在の給与を低下せざること」<sup>(31)</sup>としている。同月下旬の市会で、市長は「本問題ノ解決ハ戦力増強ト云フ国家的要請ニ基クモノデアリ、而モ本市多年ノ伝統タル市内交通機関市営主義ノ市ニモ副ヒ得ルコトデアリマス、……事業ノ引継譲渡ハ労力資材室ニ不足ナ折柄デアリマスガ、極力輸送力確保ニ努メ、出来ル限り速カニ芦原橋ニ於テ既設市電網ト連絡施設ヲ施シ、市内線トノ直通運転ヲナスト同時ニ現在ノ運転間隔ヲ出来ル丈増加シ、以テ輸送力ノ増強ヲ図リ、本買収ノ目的ニ副ヒ度イト存ジテイル次第デアリマス」<sup>(32)</sup>と述べている。阪堺電鉄買収の件は、1月29日市会で議決をみたが、さらに市会は「市内交通機関統制ニ関スル意見書」を関係官庁に提出し、市内に起終点をもつ他の郊外電鉄の買収統合の姿勢を明らかにした。もっとも、これらは戦争の激化などで交渉が中断されたり、ウヤムヤのうちに終戦を迎える結果に終わるが、阪堺の買収価格や買収後の収益予測ならびに阪神北大阪線や南海上町線等郊外電鉄買収の件を後廻しにした諸点について、大阪市電気局長は、こう述べている。すなわち、「料

金制度に付き省より指示なきため収支計算は不明であるが、現在の輸送状況より見ると、阪堺電鉄はその設備、車両不足に依り沿線工員の約四分の一を輸送するだけである。之が市に引継後は四分の三の収容も可能となり、乗客増、収入増も期待出来、現在の会社の配当以下には絶対にならないと思ふ」「軍官が如何程の輸送力を要求せるやは知る限りではないが、この買収に依り或る程度現在より緩和されること確実なりと信ずる」「戦局の深刻化に伴ひ、市電に対する従来の観念が変化して来、従来の市民の便利と謂ふ観念が工員輸送に重点を置く事になり、就中重点産業の工員を優先的に見る様になった。……勿論本市としては多年の懸案たる北大阪線、上町線と一括考慮されることを願ったが、これらは将来の問題として、取りあへず阪堺買収の勧奨を受けたのである。勿論私共は他のそれらの線も程度の差こそあれ、夫々工員輸送の目的に副ふゆえ一日も早く之が統合を期したいと存ずる」「今日の情勢下に於ては何事もはっきりした目標を樹て、解決策を作ることなか々々困難である。女子代替問題につき苦心しているが、現実的にはどれだけ充員されるか不明である。兎に角指導所からは出来るだけ尽力するとの約束を得ている。……勤務時間を短縮して女子にでも容易に勤務し得る様にするとか、又待遇改善して従業員を極力引留むる方途を講ずる必要があると信ずる」という<sup>(33)</sup>。

阪堺電鉄は、1944年2月1日事業譲渡ならびに会社解散に関する株主総会の議決を行った。こうして、同日主務官庁に対し、事業譲渡等の許可申請書を提出するとともに、阪堺電鉄引継準備委員会を組織して事業継承に対処している。委員長は大阪市電気局長、委員は局員中より局長が任命した。3月17日の議事要項をみると、(1)運営組織、(2)社員及従業員の引継、(3)軌道財産及土地ノ引継、(4)貯蔵品及仮勘定資産ノ引継、(5)各種契約ノ引継（保証金ヲ含ム）、(6)阪堺線ノ運転計画及従業員ノ教習並ニ之ニ伴フ

(30) 「阪堺電鉄との交渉顛末」（前掲「昭和十九年阪堺電鉄買収関係書類」其の二〈総務課〉）。「阪堺電鉄買収ノ経過」（前掲「昭和十九年四月阪堺電鉄買収関係書類」其の三〈総務課〉）。

(31) 「お知らせ」（前掲「昭和十九年阪堺電鉄買収関係書類」其の二〈総務課〉）。

(32) 「交通懇打合及市会ニ於ケル市長説明」（前掲「昭和十九年四月 阪堺電鉄買収関係書類」其の三〈総務課〉）。

(33) 「質疑応答要旨」（前掲「昭和十九年阪堺電鉄関係書類」其の二〈総務課〉）。

施設関係、(7)阪堺線ノ乗車券関係、(8)其ノ他からなっているが、この委員会資料として提出された引継方針の概要は、次のとおりである<sup>(34)</sup>。すなわち、全員引継を原則とし、「職名ハ就動内容ニヨリ決定ス」とした。なお応募者、準応募者および応募者は現職者として、入営者は休務者として引継ぎ、市の規程により処遇する、但し会社に就職後6か月未満に入営した者は引継ぎの日を以て入営者とみなすこととした。公傷者は市の規程により扶助をする。そして、「引継後ニ於ケル従業員の服務・分限・給与ハ総テ本市ノ規程ヲ適用ス」という。引継ぎの際の基本給料は、別の査定標準により決定することとした。共済関係は、新規加入者となる。また青年学校および家政学院は、当局のそれに吸収することとした。

3月27日に事業譲渡に関する認可があり、1944年4月1日から旧阪堺電鉄の路線は大阪市の経営に移った。阪堺線と称され、旧本社は、住の江運輸事務所となる。また引継ぎと同時に運賃を改正し、一部営業路線（湊ノ浜・浜寺間2.7キロ）の休止を行った。ここに、芦原橋・湊ノ浜間が営業区間となり、芦原橋・松屋間は均一区（10銭）に編入し、松屋・湊ノ浜間を特区（5銭）とした。ちなみに会社時代の運賃は、前者15銭、後10銭であった。なお定期券は、特区間の工員定期券（3か月）4円50銭、通勤定期券（3か月）5円40銭、通学定期券（1か月）90銭となり、特区均一区を通じ乗車の場合は市電の従来通りの料金、つまり工員（3か月）9円、通学（1か月）1円60銭、通勤（3か月）甲（20停留場以内）10円50銭、乙（21停留場以上）12円であった<sup>(35)</sup>。被買収側の阪堺電鉄は「永年御愛顧ヲ忝ウ致シマシタガ今般国家ノ要請ニ従ヒ四月一日ヨリ本社ノ事業ヲ大阪市

ニ譲渡致スコト相成リマシタ」<sup>(36)</sup>と謹告している。大阪市は、買収と同時に旧阪堺の全車両を補修のため市の車両工場に入れ、代わりに収容力の大きい流線型車両を配置した。運転車両も従来15両程度であったのを22両に増車し、輸送力は5割程度の増加をみたという<sup>(37)</sup>。ともあれ、大阪市は戦局の悪化が続く中、軍需生産拡充のため産業戦士輸送を最重点項目としてきたわけであるが、さらに政府から指示のあった決戦輸送非常措置に基づき、1944年6月1日から乗換無料の制度を廃止して一運転系統乗り切り制を実施するに至ったのである<sup>(38)</sup>。

#### 4. おわりに

これまで、阪堺電鉄の市営化の過程をかなり詳しくみてきた。最後に、戦時中の路面電車の状況にふれておくと、1944年6月1日谷町線ほか4路線を休止し、その資材を転用して戦時下輸送力増強の観点から中央市場貨物引込線や砲兵工廠への玉造森之宮線（0.8キロ、1944年6月13日）、玉造今里線（1.3キロ、1944年10月1日）などの建設を行っている。さらに、大正方面の工場通勤者には市南部、堺市などの居住者が多かったため、その便宜をはかるため阪堺線から西道頓堀天王寺線をへて松島南恩加島線と連絡できるよう、1944年3月立葉町・三軒家間を結ぶ大浪橋線を出願し、7月に特許を得ている。しかし、同路線は戦争激化により実現をみぬまま、1959年（昭和34）6月起業廃止した<sup>(39)</sup>。

なお戦災による路面電車の被害は大きく、計376両を焼失し、7車庫のうち全焼を免れたのは三宝車庫だけであった。最盛期には119.8キロの営業路線を擁したが、61.9キロを戦災などで休止し、1945年（昭和20）8月にはわずか57.9キロと壊滅状態に陥った。その損害額は実に2,300万円にのぼったという<sup>(40)</sup>。

<sup>(34)</sup> 「昭和十九年三月十五日現在、阪堺電鉄引継準備進捗調」（同上）。

<sup>(35)</sup> 前掲『大阪市交通局五十年史』108頁。「阪堺電鉄の市電統合」「阪堺統合に依る定期券に就て」（前掲「昭和十九年阪堺電鉄買収関係書類」其の四〈総務課〉）。

<sup>(36)</sup> 「謹告」（同上）。

<sup>(37)</sup> 前掲『大阪市交通局五十年史』108頁。

<sup>(38)</sup> 前掲『大阪市交通局七十五年史』69頁。

<sup>(39)</sup> 同上。

<sup>(40)</sup> 同上、70—71頁。

〈付記〉 本稿は、本誌前号掲載の拙稿「戦時交通統制と大阪市営交通事業——大阪乗合自動車の買収をめぐって——」の続編にあたる。今回も堂島

資料室文書の利用にあたって、大阪市史編纂所のご高配を得た。記して、心から謝意を表す。