

阪和線の開通

一向ヶ丘の誕生

紀伊半島一周の紀勢線を大正9年に着工した政府は、大阪と和歌山を結ぶため南海鉄道の買収をはかったが失敗。そこで民間から申請が出た新線を、国鉄連絡を条件に認可、昭和4年(1929年)に阪和電鉄(株)によって新路線が開業されました。

高架を強いられた阪和線

阪和電鉄が当初計画していた起点は大国町方面だったが、国鉄連絡の条件により天王寺に変更、用地買収で難渋しました。結局国鉄の北側となり、国鉄城東線(環状線)、関西線、大阪鉄道線(近鉄)、南海平野線との立体交差のため、当時は珍しかった高架構造を南田辺まで強いられ、膨大な借金を抱えて出発することになりました。

上野芝が堺一の繁盛駅に

当初は、天王寺・南田辺・臨南寺前(長居)・杉本町・仁徳御陵前(百舌鳥)・上野芝・鳳・信太山・和泉府中と阪和浜寺(東羽衣)の10駅でした。阪和電鉄は沿線の宅地開発を積極的に推進し、上野芝向ヶ丘(山側)を第1弾に、上野芝霞ヶ丘(海側)その他の宅地を次々に開発・分譲し、更に各駅にハイキングコース、キャンプ場やゴルフコースなどを開発、昭和13年には上野芝に日本最初の総合射撃場を開くなど、乗客増加・増収に努めました。昭和10年には上野芝駅は鳳駅をしのぐ堺一の繁盛駅となりました。

南海との競争激化で取っ組み合い

南海との“乗客取り合い競争”も激しさを増し、海水浴シーズンには天王寺から阪和浜寺まで14分のノンストップ急行を運行しました。浜寺海岸では両社社員による熾烈な呼び込み合戦が展開され、ついには社員どうしの取っ組み合いの喧嘩沙汰になったそうです。

伝説となった「日本一の超特急」

市街地を走る南海に対し、人口の少ない山間部を走る阪和は直線コースと踏切の少ない条件を生かしスピード競争で圧倒、昭和8年に大阪-和歌山間を45分で激走させた「ノンストップ超特急」は、日本鉄道史上の伝説的存在となりました。この記録は昭和34年に国鉄東海道線特急に破られるまでの26年間、阪和線では昭和61年に特急くろしおに破られるまでの53年間保持されました。

阪和電鉄(株)は消えたが「阪和線」は残った

木村清社長を先頭とするめざましい経営努力により、ようやく黒字転換の目途がついた昭和12年の株主総会当日の朝、木村社長が上野芝の自宅で自殺しました。その後、阪和電鉄(株)は南海に吸収されてなくなり路線は「南海山手線」となりましたが昭和19年には「国鉄阪和線」となり、現在の「JR阪和線」となって活躍しています。



昭和4年7月17日付大阪朝日新聞の広告

T15/4	阪和電気鉄道(株)設立
S04/7	天王寺-和泉府中, 鳳-阪和浜寺 開業
S05/5	上野芝向ヶ丘経営地 宅地分譲開始
S05/6	天王寺-東和歌山 開業
S08/5	上野芝霞ヶ丘経営地 宅地分譲開始
S13/1	阪和射的場開設(現向ヶ丘第2団地付近)
S15/12	南海鉄道に吸収合併「南海山手線」
S19/5	戦時買収により国有化「国鉄阪和線」



昭和7年阪和電鉄パンフレット