

『私鉄王国関西』形成における一考察

—2023年 小林一三生誕150年—

前阪 恵造

【目的】

関西は「私鉄王国」と言わしめてきた。南海、阪神、阪急、京阪、近鉄。大阪に本社を置く5つの私鉄の存在は、歴史から技術、列車デザイン、サービス、沿線文化に至るまで、鉄道会社がお互いに競いあう姿は、東京では見られない。

2023年1月、関西大手私鉄の一つ、阪急電鉄の創業者、小林一三生誕150年を迎えた。

小林一三は、阪急電鉄の前身、箕面有馬電気軌道の設立前から係わり、後の阪急阪神東宝グループの創業者。

鉄道を中心とした都市開発、流通事業、観光事業などを一体的に進め相乗効果を上げる私鉄経営モデルの原型を独自に作り上げ、日本の鉄道会社の経営手法に大きな影響を与えた人物として知られている。

しかし、阪急電鉄や阪神電気鉄道、京阪電気鉄道の社史を紐解くと、阪急電鉄の隆盛の背景は、小林一三の私鉄経営モデルの成功だけで、今日の立ち位置を築いたわけではないことが推察される。

とくに小林一三がすすめた阪神直通線（現神戸本線）の建設は、「ミミズ電車」と揶揄された郊外電車から都市間電気鉄道への脱皮にさせ、その後、阪急と他の鉄道会社との競合関係や路線の建設に影響を与えたことに注目したい。

本研究では、小林一三の功績を振り返り、小林一三の足跡が私鉄王国関西の中で、他の鉄道会社にどのような影響を与えたか、経営的な視点も含めて、眺めてみた。

また、小林一三の功績の足跡は、小林が住まいを置いた池田界隈を中心に阪急沿線に数多く点在している。これらの足跡を訪ね、阪急電鉄、そして、「私鉄王国関西」の発展の一端と「沿線文化」を知る街あるきを提案したい。

【内容】

- ・文学青年の夢破れ銀行員へ。転職に失敗、やむなく電気軌道設立に参画
- ・多角経営でも阪神、京阪には遠く及ばず、「ミミズ電車」から都市間電気鉄道へ脱皮
- ・社名を「阪神急行電鉄」と変更、宝塚、箕面線両線は支線、阪神直通線の本線に
- ・多角経営で収入、利益を積み上げ、戦時統制下の京阪と合併も優位に

【結果】

- ・阪神直通線から生まれた「阪急」、そしてその後の隆盛
- ・「ミミズ電車」から「都市間電気鉄道」へ、小林一三の足跡を訪ねる街あるき MAP



外山脩造(1842~1916年) 山梨県出身。三井銀行を経て、**阪急電鉄**をはじめとする**阪急阪神東宝グループの創業者**。鉄道を中心とした都市開発、流通事業、観光事業などを一体的に進め相乗効果を上げる**鉄道経営モデル**の原型を作り上げ、日本の鉄道会社の経営手法に大きな影響を与えた。第2次近衛内閣の**商工大臣**、幣原内閣で**国務大臣**、初代**戦災復興院総裁**を歴任した。
(写真出典:「電鉄時代の幕開け」)

小林一三(1873~1957年) 山梨県出身。三井銀行を経て、**阪急電鉄**をはじめとする**阪急阪神東宝グループの創業者**。鉄道を中心とした都市開発、流通事業、観光事業などを一体的に進め相乗効果を上げる**鉄道経営モデル**の原型を作り上げ、日本の鉄道会社の経営手法に大きな影響を与えた。第2次近衛内閣の**商工大臣**、幣原内閣で**国務大臣**、初代**戦災復興院総裁**を歴任した。
(写真出典:「電鉄時代の幕開け」)

渋沢栄一(1840~1931年) 埼玉県出身。**大蔵省**を経て、**第一国立銀行**、東京商法会議所、東京証券取引所と**多種多様な会社や経済団体の設立**経営に関わる。その企業数は約500社にも及び、「**日本資本主義の父**」と称される。1906(明治39)年**畿内電気鉄道株式会社**発起人総会開催、**創立委員長**に就任。社名を**京阪電気鉄道株式会社**に変更。京阪電気鉄道株式会社取締役会で、**相談役に就任**。
(写真出典:「渋沢資料館」)

文学青年から電気軌道設立

- ・1873(明治6)年**1月3日**、**山梨県**の酒造業、製糸業を営む資産家に生まれた。
- ・**15歳**で東京へ上京し、**慶応義塾**で学ぶ
- ・**慶応義塾**を卒業、地元に戻り地方新聞に小説を連載するなど文学青年を目指すも、希望していた新聞社に入社できず、**三井銀行**に入行、**20歳**。
- ・三井銀行では、後に小林と共に其面有馬電気軌道と関わることになる「**岩下清周**」(当時、三井銀行大阪支店長)、「**平賀敏**」(当時、三井銀行名古屋支店長)と出逢う。
- ・**三井物産**の飯田理事、三井銀行を退社し大阪で**北浜銀行**を設立、頭取を務めていた岩下から、新たに設立する証券会社の支配人を依頼され、**34歳**で三井銀行を退職。家族と共に来阪するが、不景気で証券会社の話は頓挫。
- ・代わりに国有化前の**阪鶴鉄道**の監査役を紹介され、設立できずにいた「**其面有馬電気軌道**」に関わることになる。
- ・小林の奮闘と北浜銀行の支援で「其面有馬電気軌道」は、ようやく開業。

「沿道の乗客を殖し、同時に土地の利益を得」

(国立国会図書館、池田文庫 蔵)

・**阪神**、**京阪**は大都市を結ぶ**都市間電気鉄道**として開業したが、沿線人口が少なく、田畑の間を走る箕電は「**ミミズ電車**」と揶揄された。

・小林は、見向きもされなかった沿線予定地に、大規模な土地を確保、10年年賦で土地付分譲住宅を販売する方式を提案、自ら「**最もあり有望なる電車**」「**如何なる土地に住むべきか**」などの宣伝パンフレットを作成した。

収益を増やすために様々な事業を展開

(出典:「75年のあゆみ」)

- 豊中運動場** 大正2年5月1日
- 池田室町住宅地** (池田新市街地) 明治43年6月販売
- 宝塚新温泉** 明治44年5月1日
- 箕面動物園** 明治43年11月1日
- 宝塚少女歌劇** 大正3年4月1日

多角経営を進めるも、「阪神」「京阪」の足下に及ばない箕電「ミミズ電車」

2-9表 大正6年度の主要電気鉄道会社の状況 (単位:千円)

軌道名	収入		雑収入 ⁽¹⁾	全収入	純益	配当率 (%)	次年度繰越金
	乗客	貨物					
大阪市営	5,817	184	264	6,265	4,254	—	833
横浜電気鉄道	781	89	26	896	413	6	35
阪神電気鉄道	1,951	177	801	2,929	1,080	15.13	67
其面有馬電気軌道	644	72	545	1,261	441	8	16
神戸電気鉄道 ⁽²⁾	713	5	1,883	2,601	1,221	—	—
神戸市営	845	38	1,662	2,545	1,025	—	214
京阪電気鉄道	1,621	45	532	2,198	843	7.5	40
南海鉄道	759	8	—	767	434	—	—
九州電気軌道	624	2	1,838	2,464	937	12	167
京都市営	1,099	18	—	1,117	616	—	366
大阪電気軌道	906	35	177	1,118	453	16.5 (7.5)	123

其面有馬電気軌道の運輸収入は71万円、阪神の3割、京阪の4割。多角経営を含めた全収入は126万円、阪神の半分、京阪の6割にも満たない状況。

(注1) 雑収入のおもなものは電気供給事業、土地家屋等からの収入である。
(注2) 社名および配列は資料記載のものそのまま使用している。
(注3) 神戸電気鉄道は大正6年8月1日に神戸市営となる。また、京都電気鉄道は大正7年6月30日に京都市営となる。

(出典) 『鉄道院統計資料』大正6年度(大正8年7月発行)

(「阪神電気鉄道八十年史」)

岩下清周の近畿電鉄合併統一構想と小林一三の阪神直通線計画

「先づこの会社(漣循環電気軌道)を買収又は共同経営により、其面電車西宮線と連絡して阪神電車を包囲する。更に京阪電車を連絡せしむる線路の認可を得て、そして京阪神、近畿電鉄を統一する合同計画に就いて想を練ったものである。」
(出典:「逸翁自叙伝」)

岩下清周
北浜銀行頭取
箕電社長
阪神取締役

神戶、西宮の山手を結ぶ特許を持つ漣循環電気軌道、箕電、京阪を繋ぎ、自らが取締役を務める**阪神**を中心とした**合併統一**構想を練っていた。手始めに、「**阪神**」と「**箕電**」の合併を進めようとした。

多角経営を展開しても、郊外電車では限界、有馬への延伸も難しい

↓

都市間電気鉄道として安定した基盤を造り、「**ミミズ電車**」から脱皮したい

↓

小林一三
箕電取締役

阪神両都市及びその沿道町村は年々驚くべき発達をし、将来なおこの傾向は驟々として休止する処なきを信じる。しかるにこれに反して阪神間の交通機関は、**鉄道院**線ならびに**阪神電鉄**ありといえども、今やすでに極度の能力を尽しおるものというべきなり。」
(出典:「阪神急行電鉄二十五年史」)

↓

「漣循環電気軌道」と箕電を繋ぎ、**阪神直通線**を実現させ、阪神間3つ目の鉄道の実現を目指す。

北浜銀行の破綻、一使用人から大株主へ

阪神・箕電合併の話が進められる中、北浜銀行は経営破綻、岩下は頭取、箕電社長を辞任
北浜銀行は、債務を整理する為、「瀬循環電気軌道」の特許、箕電の株を手放す

箕面有馬電気軌道 株価大暴落、先行きが危ぶまれた

小林は自ら、箕電の株を買取り、また友人・知人に株を買い立て貰う為奔走した

それから例の北浜銀行の破綻だが、これは大正四年の取り付け騒ぎからあんな事になったのだが、箕面有馬電気軌道としては最大株主の北浜がつぶれたのだから、何かと面倒な問題が派生してきた。

そこで、とりえず私が北浜の特株を引き出して、私も持ち、友人にも持たせ、その他日本生命や大同生命に持たせるといふ風に処置をつけた。

今日私が阪急の大株主となり、借金をして資本家と事業家とを兼ねたような立場に置かれているのも、全く北浜の破たんがあったからの事だ。

北浜があつたままずっと安泰でいたら、私はやはり一使用人として働いていたに過ぎなかったろう。

今日からみると、北浜の破たんがかえって私にうまい事になっているような訳で、世の中は運命次第という気がする。(出典：「私の行き方」昭和10年 小林一三)

「瀬循環線」を巡り、阪神に3つの提案

阪神間3つ目の鉄道は「阪神」と競合、阪神今西専務は、北浜銀行の取締役も勤め、秘密裏に計画を進めることはできない。
小林は阪神 今西専務に「瀬循環線」を巡り、3つの提案をおこなう。

【第一案】

瀬循環全株式を北浜銀行高倉頭取は概に阪神に買取方を勧告し、阪神側もこれを諒とせられた以上は箕面電車は阪神山手線計画を放棄する、その場合には当社の十三、門戸間の特許線は不要になるから、これに要したる建設費用(2万円以下と記憶す)を阪神より当社(箕有)に支払ふべきこと

【第二案】

万一阪神が瀬循環線はいらぬといふ場合には、瀬循環線は両社の競争を避けるために両社にて買取経営すること

【第三案】

以上二案に対し、阪神電車の同意をうけられない場合には北銀を整理上、一日も早く解決してほしいと強要されているのであるから、箕面電車は止むを得ず瀬循環を買取して阪神山手線の建設に決意すること、此場合、阪神電車は我々の好意的交渉のあった事情を忘れないやうにしてほしいこと (出典：「逸翁自叙伝」)

今西林三郎(阪神専務、北浜銀行取締役)

箕有が循環線を買取経営するも、決して異議は言わないといふ回答

「到底この会社(箕有)が新たに神戸線を敷設するなどということは出来るはずがない、岩下氏から離れ、北銀(メインバンク)をとの関係を絶つた箕面電車に何が出来るものか」 (出典：「逸翁自叙伝」)

臨時株主総会を挙行、船成金から建設資金を調達、阪神直通線着工

1916(大正5)年4月28日に臨時株主総会を挙行し、瀬循環電気軌道の買収に関する討議を行う。
経営陣は瀬循環電気軌道を買収、阪神直通線を1917(大正6)年12月末までに開業させると提案、一部の株主は動議に激しく反発、多数の株主が退場する中、この議案は議決された。

…、大正5年6月、当社と関係のある人物が瀬循環電気軌道合併に関する株主総会無効確認の訴訟を提起した。少しでも、箕電による瀬電合併実現の動きを遅らせようとの意図からであった。(出典：「阪神電気鉄道八十年史」)

裁判は第一、二審、及び1918(大正7)年12月5日の大審院判決により、箕電の勝訴

北浜銀行に代わるメインバンク、加島銀行 頭取 廣岡恵三は鉄道資金は鬼門 廣岡恵三は大阪電気軌道の初代社長を務めたが、生駒トンネルが難工事で工事費が高み、借入金が増えたため、開業前に社長を辞任、後任に岩下清岡が務めていた

建設資金をメインバンクから調達できず、大正5年9月15日、船舶事業で富を築いた岸本兼太郎から、建設資金300万円を融資。

大正6年2月23日、ついに軌道敷設特許権譲受の認可を得て、すべて有利に解決したそこで社名を阪神急行電鉄株式会社と改め、宝塚、箕面両線を支線とし、阪神直通線を本線として、いよいよ年来の目的を貫徹するため、積極的に猛進することになった。(出典：「阪神急行電鉄二十五年史」)

開通に先立ち、社名を「阪神急行電鉄」と改め「阪神直通線」を本線として



・昭和7年、三代目社長 小林一三の在任中(昭和2~9年)に出版。

・「社名を阪神急行電鉄株式会社と改め、宝塚、箕面両線を支線とし、阪神直通線を本線として、いよいよ年来の目的を貫徹するため、積極的に猛進することとなった。」

・変更された社名と併せて、「阪神直通線の存在なくして自社の発展はあり得ない、という考え方を示している。



阪神急行電鉄社章

阪神急行電鉄→「阪急」誕生

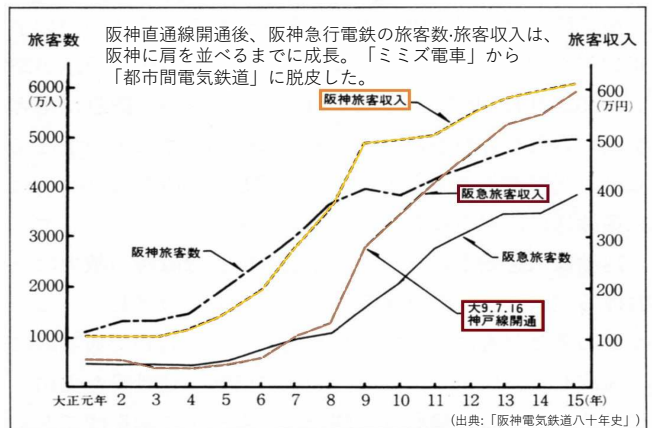
・新会社は「阪急」と呼ばれブランド形成に大きな役割を果たした

大正9年7月16日 阪神直通線開業



(出典：「小林一三の贈り物」)

阪神直通線開通で「ミミズ電車」から「都市間電気鉄道」へ脱皮 阪神・阪急の旅客数・収入の推移



(出典：「阪神電気鉄道八十年史」)

昭和に入ると大正期と比べ、旅客数の伸びは鈍化した。運輸収入の増加に加え、多角経営の効果で、阪急は収入、利益が增加、阪神、京阪と肩を並べた。

(参考)阪神、阪急、京阪の資本金、旅客数、旅客収入、収入、利益の推移

	1916(大正5年)	1921(大正10年)	1926(大正15年)	1931(昭和6年)	1936(昭和11年)	1941(昭和16年)	
阪神	資本金	7,000,000円	25,000,000円	30,000,000円	100,000,000円	95,000,000円	
	旅客数	20,331,087人	39,371,014人	50,816,442人	57,557,993人	82,908,913人	151,062,226人
	旅客収入	1,483,362円	5,002,649円	6,081,709円	6,167,875円	8,538,762円	13,568,339円
	収入	2,057,182円	8,109,332円	9,444,725円	13,477,000円	21,775,000円	27,858,000円
	利益	1,316,970円	3,982,873円	4,919,651円	6,154,000円	4,965,000円	7,480,000円
	旅客収入/収入	72.1%	61.70%	64.20%	45.80%	39.20%	48.50%
阪急	資本金	5,500,000円	24,000,000円	30,000,000円	45,000,000円	55,000,000円	70,000,000円
	旅客数	5,940,833人	21,727,119人	38,211,874人	48,655,468人	66,204,970人	111,605,940人
	旅客収入	559,740円	3,311,645円	5,912,088円	6,525,830円	8,460,938円	13,955,127円
	収入(円)	884,287円	5,800,952円	10,765,853円	14,654,326円	21,886,808円	33,664,861円
	利益	596,700円	2,924,638円	4,536,441円	4,712,189円	6,088,544円	9,214,570円
	旅客収入/収入	62.6%	57.1%	54.9%	44.5%	38.7%	41.5%
京阪	資本金	10,500,000円	38,000,000円	75,000,000円	93,850,000円	93,850,000円	93,850,000円
	旅客数	15,811,448人	27,283,379人	50,891,036人	56,952,695人	65,395,230人	149,421,065人
	旅客収入	1,396,790円	4,488,233円	6,702,737円	8,341,827円	9,569,770円	15,606,656円
	収入	1,779,894円	6,322,596円	14,932,151円	17,023,617円	15,858,136円	24,787,672円
	利益	840,249円	3,106,760円	7,306,984円	3,510,237円	4,076,301円	8,685,339円
	旅客収入/収入	78.5%	71.0%	44.9%	49.0%	60.3%	63.0%

(各経営数値は、「阪神電気鉄道80年史」「75年のあゆみ 阪急電鉄」「鉄路五十年」より)

事業拡大を続けた京阪、多額の投資が経営の重荷に

現 在
宇治線-T2中書島-宇治開業
大津線-T14京津電気軌道合併、S4琵琶湖鉄道汽船合併
交野線-S20交野電気鉄道合併
線 鴨東線-H11三条-出町柳開業、中之島線-H20天満橋-中之島開業

建設したものの、他社線となった建設路線

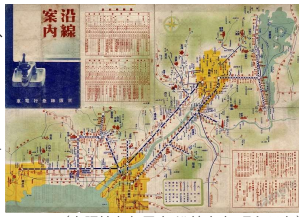
新京阪電気鉄道 T7、京阪は淀川西岸へ支線建設を計画、事業化を迅速に進めるため、新会社を設立、T12**北大阪電気鉄道**の鉄道事業(十三-淡路、淡路-千里山)を買収させ、S3淡路-西院(仮駅)開業、S5京阪と合併→S18京阪と阪急が合併、阪急京都線**和歌山市内線** S4.6~S5.5→S5合同電気→阪和電気→南海**奈良電気鉄道** S3京都-西大寺、大軌と共同出資→S38近鉄京都線**阪和電気鉄道** S4天王寺-和泉府中、鳳-東羽衣間開業、S5和歌山市内開業→S15南海山手線→S19国有化

半ばで挫折、計画線・未成線となった路線

片町線電化乗入計画 電化複線化の遅れていた省線片町線の工事を京阪が肩代わりしておこない、京阪に乘入れる計画が京阪から出された。
梅田線T9 官設鉄道城東線の旧線跡一部敷地の払下げが許可、森小路、下新庄と桜ノ宮、梅田を結び計画だった。
名古屋急行電気鉄道 新京阪線東向日から分岐し名古屋に至る路線を計画していた。

陸上交通事業調整法により、交通企業の統合が推し進められ、昭和18年10月、阪急と京阪が合併、新会社は「京阪神急行電鉄」

- ・戦時下に入り、軍需工場への通勤確保、投資の効率化から、東京、大阪で交通統制がとられ、阪急、京阪もその対象となり、昭和18年10月、阪急と京阪が合併した。
- ・当時、京阪は阪急より経営規模が大きいものの、阪急の経営数値がよく、役員数が多かったこと、運輸省と両社との交渉を続ける途中、京阪 喜多市社長が一身上の事情を理由に辞任するなど、京阪側に不利となる材料もあった。
- ・どちらが経営母体になるかで協議は難航したが、最終的には阪急急行電鉄が京阪電気鉄道を買収する形で落ち着いた。
- ・新しい鉄道会社は、阪急線と新京阪線からなる**淀川右岸の西部ブロック**と、京阪線と大津線からなる**淀川左岸の東部ブロック**にわかれ、新社名は「**京阪神急行電鉄**」。
- ・電圧や規格の違いはあったが、1944(昭和19)年4月8日、新京阪線は十三駅から宝塚線を利用して梅田駅に乗り入りが実現した。



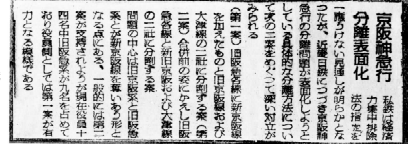
(京阪神急行電車 沿線案内 昭和18年)



(出典:「75年のあゆみ 写真編」阪急電鉄)

1949(昭和24)年、阪急から京阪は分離、しかし「新京阪線」は阪急に残留

- ・戦時中の国策にそって合併した電鉄会社も戦後になると分離独立する機運が高まった。1947(昭和22)年6月1日には近畿日本鉄道から南海電気鉄道が分離独立し、京阪も阪急からの分離を希望した。
- ・分離にあたって京阪は、引き続き新京阪線を運営することを主張。対する阪急は、淀川東部の京阪線、大津線は分離するも、淀川西部の新京阪線は、阪急線と一体のブロックとして今後を運営することを主張した。
- ・「当社も電鉄事業のブロック別の発展という見地にとって、戦時中に合併した京阪を分離することになった。(中略)淀川を境に東部ブロック(京阪線、大津線)と西部ブロック(宝塚線、神戸線、新京阪線)に区分され、しかもこれら両ブロックはそれぞれ沿線事情を異にし、総合的な運営に欠けるものがあった。そこで両ブロックを分離し、それぞれの特性を生かした経営をおこなうことは、企業経営の合理化を生み出すばかりではなく、沿線乗客の利便を増し、沿線の発展にもつながると判断したからである。」(出典:「75年のあゆみ 記述編」阪急電鉄)
- ・結局、新京阪線が京阪線とは繋がっておらず、合併により阪急が一体で運営していたこと、取締役会で阪急陣営が多勢を占めていたことから、新京阪線は阪急に残ることになった。



(出典:「鉄路五十年」)

阪神直通線から生れた「阪急」、その後の隆盛

- ・阪急電鉄は鉄道事業だけでなく、沿線の宅地開発や観光事業、百貨店の経営に乗り出し、各事業が**鉄道事業との相乗効果**を発揮して発展を遂げてきた。
- ・小林一三は、その**鉄道経営のビジネスモデル**を生み出した企業家として、知られているが、実は今日の阪急電鉄の隆盛は、第二の創業ともいえる「**阪神直通線**」の開通により、「**ミミズ電車**」から「**都市間電気鉄道**」へ転換したことが背景にある。
- ・「**阪神直通線**」開通による鉄道利用者の増加は、小林が創業時に苦心して考案した**多角経営と相乗効果**を生み、「**阪急**」を「**阪神**」、「**京阪**」と肩を並べ遜色のない鉄道会社へと成長させた。
- ・阪急の急成長は、戦時統制下での京阪との合併で優位な立場にたち、戦後、京阪の独立分離では、「**新京阪線**」が阪急に残る結果をもたらした。
- ・梅田の覇者となった阪急は、2006(平成18)年10月1日、村上ファウンドのマネーゲームにより、経営の先行き不透明な状況に陥った**阪神電気鉄道**を**経営統合**し、戦後初の大手私鉄同士の再編と言われた。
- ・**北浜銀行の破綻**は、小林一三を一人の使用者から阪急の大株主、資本家、事業家に育て、ミミズ電車と擲かれた郊外電車を、京阪神を繋ぐ都市間電気鉄道に成長させた。
- ・阪急の一番の功労者は「小林一三」ではなく、北浜銀行の「岩下清周」かもしれない。

「ミミズ電車」から「都市間電気鉄道」へ、小林一三の足跡を辿る街あるき

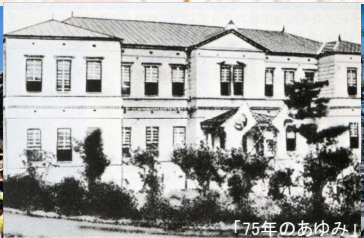
「ミミズ電車」から「都市間電気鉄道」へ
 小林一三の足跡を辿る街あるきMAP 2023.3.

2023年、小林一三生誕150年を迎える。
 小林一三は、関西のみならず、日本の鉄道会社に大きな影響を与えた。阪急沿線には小林が自邸を構えた池田を中心に、多くの足跡が点在している。その足跡を訪ね、「私鉄王国関西」「沿線文化」を考える街あるきを提案したい。

「ミミズ電車」から「都市間電気鉄道」へ —小林一三の足跡を辿る街あるきMAP— 2023.3.



宝塚新温泉M43 S35宝塚ファミリーランドと改称、長らく親しまれてきたがH15.4閉園



阪急鉄道本社M30 池田駅開設に伴い、伊丹より移転 寺畑村とされるが所在地は不詳



小林一三記念館S11 小林一三の自邸で、現在は記念館となっている。



宝塚球場T11 宝塚新温泉のスポーツ施設として併設され、宝塚運動協会、阪急軍のホームグラウンドとして使われた



宝塚旧宝塚音楽学校S10 モダニズム様式の建物、H10まで使用され、現在は宝塚文化創造館として使われている



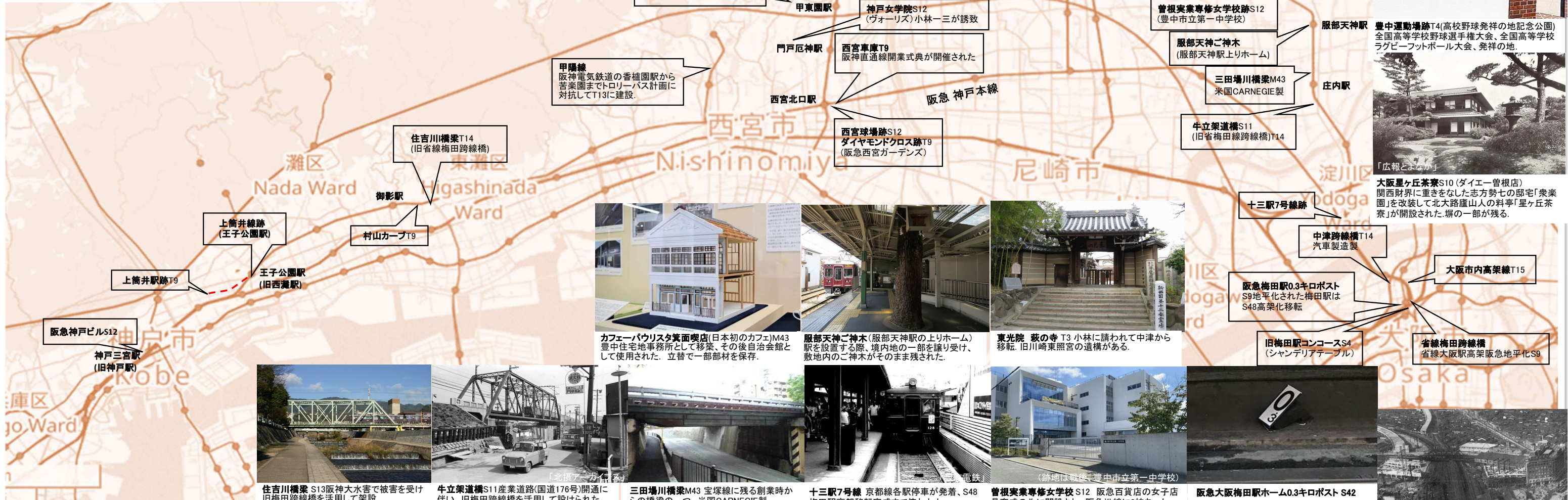
池田車庫 M43 箕電開業式典が池田車庫でおこなわれた。S46に平井車庫が完成、移転。



逸翁美術館 小林一三が収集した美術工芸品を所蔵、S32開館 逸翁は小林一三の雅号 近くに、近代化産業遺産の池田文庫がある。



「75年のあゆみ」
池田室町住宅地M43 日本初の鉄道会社による分譲住宅地(十年年賦販売)



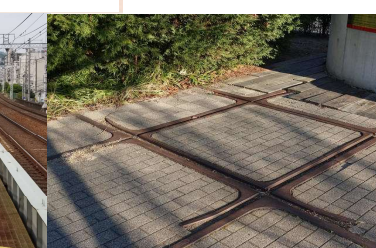
阪急神戸三宮駅 S11 阪急は念願の神戸市中心部に高架で進出 阪神は地下線で元町まで延伸



上筒井駅 T9 神戸直通線開業時の終点だったが S15に廃止された。



上筒井線 神戸線開業時の線はS11三宮延伸後、上筒井線となり、S15まで運行された



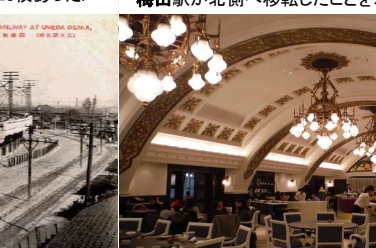
西宮北口駅ダイヤモンドクロス 西宝線は今津まで延伸され、神戸線と平面交差した。



西宮球場 S12 職業野球阪急軍が結成され、ホームグラウンドとして建設された。阪急西宮ギャラリーに模型で当時の姿を再現。



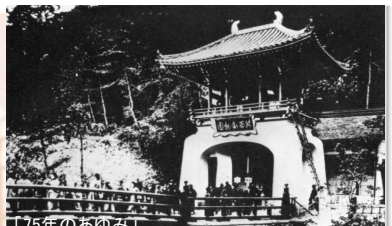
大阪市内高架線 T15 乗客の増加に対応するため、神戸線を宝塚線から、分離、複線高架化された。



旧梅田駅コンコース S4 レストランシャンデリアテーブルとして再生された。



「大阪駅の歴史」
省線高架阪急地上化工事S9 省線東海道本線、城東線が高架となり、それまで高架で省線を乗り越えていた阪神急行電鉄は地平化され、5月31日に切り替え工事が行われた。この頃、城東線旧線跡の払い下げを受けた京阪が新京阪線、京阪線を延伸し、桜ノ宮から梅田に乗り入れる計画があったが、未成線となった。地平化された梅田駅はS48、国鉄線北側へ移転高架化拡張工事が行われた



「75年のあゆみ」
箕面動物園跡M43(箕面観光ホテル) 当時、日本最大の動物園として開園。獣舎跡が残るが非公開。



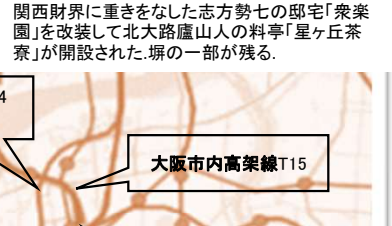
松風閣M43(箕面観光ホテル 別館「桂」) 若下清周の迎賓館として使われていた



高校野球発祥の地記念公園



「広報とよなか」
豊中運動場跡T4(高校野球発祥の地記念公園) 全国高等学校野球選手権大会、全国高等学校ラグビーフットボール大会、発祥の地。



大阪星ヶ丘茶寮S10 (ダイエー曾根店) 関西財界に重きをなした志方勢七の邸宅「衆楽園」を改装して北大路廬山人の料亭「星ヶ丘茶寮」が開設された。塙の一部が残る。



十三駅7号線跡

中津跨線橋T14 汽車製造製

大阪市内高架線T15

省線梅田跨線橋 省線大阪駅高架阪急地平化S9

旧梅田駅コンコースS4 (シャンデリアテーブル)

阪急梅田駅0.3キロポスト S9地平化された梅田駅はS48高架化移転

東光院 萩の寺 T3 小林に請われて中津から移転。旧川崎東照宮の遺構がある。

曾根実業専修女学校 S12 阪急百貨店の女子店員育成の為に開設され、阪急沿線に3校あった。

大阪市内高架線 T15 乗客の増加に対応するため、神戸線を宝塚線から、分離、複線高架化された。

旧梅田駅コンコース S4 レストランシャンデリアテーブルとして再生された。

「大阪駅の歴史」
省線高架阪急地上化工事S9 省線東海道本線、城東線が高架となり、それまで高架で省線を乗り越えていた阪神急行電鉄は地平化され、5月31日に切り替え工事が行われた。この頃、城東線旧線跡の払い下げを受けた京阪が新京阪線、京阪線を延伸し、桜ノ宮から梅田に乗り入れる計画があったが、未成線となった。地平化された梅田駅はS48、国鉄線北側へ移転高架化拡張工事が行われた