

## 阪神電車とグループ120年のあゆみ

2025年4月12日(土)、阪神電気鉄道は開業から120年を迎えます。グループ会社とともに、お客さま一人ひとりの“たいせつ”に向き合い歩んできた120年を、懐かしい写真を交えて振り返ります。

### 第3回 1945(昭和20)年～1964(昭和39)年

## 大型車両の導入やビル賃貸事業など、戦災からの復興と事業の多角化を推進

### 輸送力の回復と需要獲得

戦争と、それに続く火災や風水害により、1945年10月末の可動車両はわずか55両となりましたが、同年12月には他社に先駆けて急行運転を再開。1947年には急行の5両運転も再開するなど、車両復旧による輸送力の回復に懸命の努力がなされました。1954年には阪神電気鉄道初の大型車両3011形を新造し、梅田～三宮間をノンストップ25分で結ぶ特急を運行。1958年には加減速性能に優れた「ジェット・カー」と呼ばれる普通用車両5001形(初代)を導入しました。また、戦後直後から計画されていた難波延長線は、1964年に第1期の千鳥橋～西九条間が開通しました。



1954年に登場した大型車両3011形

阪神直営・グループ会社による経営を合わせて、バス事業にも積極的に進出し、次々と路線を延長。1964年には大阪国際空港～梅田・三宮間で、空港連絡バスの運行も開始しました。

### 阪神航空と阪神百貨店が誕生。ビル賃貸事業へも進出

終戦で日本企業による航空事業が禁じられ、1947年に外国航空会社の乗り入れが始まると、GHQにより阪急、近鉄、西日本鉄道、日



1963年に完成した「大阪神ビル」

本通運とともに代理店にふさわしい企業に選ばれ、1948年に「阪神航空」が航空貨物代理店の営業を開始しました。1951年には国内線を開設した日本航空と代理店契約を結び、業務渡航の市場開拓に努めるとともに、国内航空券や海外旅行の販売を行いました。

1940年に大阪駅前地下で開業した阪神マートは、戦後、相次いで売場を拡張。1951年に店名を「阪神百貨店」と改めると、斬新な売場構成をとる百貨店として順調に発展し、1963年には入居する大阪神ビルが完成しました。

1953年には焼け跡で残っていた旧梅田停留場に9階建ての新阪神ビルを建設し、ビル賃貸事業に進出。「春風を切る白亜」のビルは、浪速っ子の耳目を引く存在となりました。

### 甲子園阪神パークの人気者「レオポン」

中断していた甲子園球場の全国中等学校優勝野球大会は、関係者の働きかけでグラウンドなどが接收解除となり、1947年3月に再開されました。1950年、球場隣接地に再建された甲子園阪神パークは、本格的な遊園地として関西一円の子どもの人気の的。1959年には雄ヒョウと雌ライオンに2頭、1961年には3頭の「レオポン」が誕生し、マスコットの存在として多くの方に親しまれました。

### CHECK!



現在、駅構内のポスター・サイネージや「たいせつ」がギュッと。」ラッピングトレインで、ポスター企画「阪神“たいせつ”ストーリー」を展開中! ぜひチェックしてください。

★阪神電気鉄道Webサイトでも「阪神“たいせつ”ストーリー」をご覧ください。

<https://www.hanshin.co.jp/taishetsu/>



六甲山は、1949年に六甲高山植物園や六甲山カントリーハウスが営業を再開すると手軽な避暑地として行楽客が増加し、大衆の山へと変貌していきます。1956年の国立公園編入により、事業は観光の側面を一層強め、「回る十国展望台」や「六甲山人工スキー場」などを相次いで整備しました。



甲子園阪神パークに誕生した2頭のレオポン

### 年表

1947.1.10	甲子園球場の一部接收解除
1948.11.1	航空代理店営業開始
1949.11.17	阪神電気鉄道が阪神国道自動車の営業を譲受
1950.4.25	甲子園阪神パークが球場隣接地で営業再開
1951.11.1	阪神マートが阪神百貨店に改称
1954.9.15	梅田～元町間特急運転開始(梅田～三宮間ノンストップ25分)
1959.11.3	レオポン2頭誕生
1961.11.22	阪神本線野田高架線開通
1963.6.27	大阪神ビル完成
1964.1.22	六甲山人工スキー場(現・六甲山スノーパーク)開設
3.18	空港連絡バス大阪国際空港～梅田・三宮営業開始
5.21	西大阪線千鳥橋～西九条営業開始