

南海鉄道の兼営電灯電力業——戦前期南海の最大の兼業

嶋 理 人

要 約

南海電気鉄道は、現在は大手私鉄の中でもっとも収入の少ない事業者である。しかし戦前期の南海鉄道は、東京と大阪の路面電車に次いで収入の大きな事業者であった。戦前期の南海は本業の鉄軌道のほか、電灯電力供給業を有力な兼業としており、その他にめぼしい兼業はなかった。本論文はこの戦前期南海鉄道の兼業である電気供給業について検討する。

南海鉄道は1898年の発足後、1907年に電化し、1912年から電気供給業へ進出した。南海は阪堺電気軌道・和泉水力電気・大阪高野鉄道の合併によって、1920年代半ばには大阪府の南部を広く自社の電気供給区域とした。1926年には堺発電所を建設して、価格競争力をつけている。その兼営電気供給業は、1920年代には全体の四分の一を占めるだけの収入を上げていた。さらに1930年代には、恐慌および平行線の開通という本業に不利な状況下で存在感を高め、総収入のおよそ三分の一を占めた。利益率でも鉄道をしのぎ、会社の経営を支える重要な役割を担った。

南海の兼営電気供給業の特徴は、電灯よりも電力の収入が多いことで、これは他の電鉄と違っている。南海の沿線は農村が多い一方で、泉南地方では繊維産業が盛んで、それが兼営電気供給業の需用にも反映されていた。しかしこのような特徴を持つ南海の兼営電気供給業は、1930年代に進展した都市化・郊外化や重化学工業化を取り込めていなかった。そのため1930年代中盤には、他の大手私鉄に業績で追いつかれつつあった。

1942年の第二次電力国家管理で兼営電気供給業を失った南海は、戦後になってそれに代わる有力な兼業を育てられたとはいえ、現在では大手私鉄の下位に甘んじている。その淵源はおそらく、1930年代すでに、郊外化の進展や重化学工業の発展を、兼業の形で自社の発展に取り入れられていなかったところにあると考えられる。

はじめに

現在の南海電気鉄道株式会社は、前身の阪堺鉄道から数えれば日本最古の伝統を持つ民営鉄道事業者である。しかし一般的には、南海はその歴史に比して、地味なイメージを持たれがちといえるのではないか。日本の電鉄会社はさまざまな多角経営を営んで、自社のイメージを人々に刷り込んでいるが、南海は歴史的にみて、兼業の展開にあまり熱心でなかったことがその一因と考えられる。南海は、かつてのプロ野球球団の他には訴求力の高い兼業が乏しく、たとえば電鉄の代表的な多角展開といえる百貨店を一度も営んだことがないのである。

南海の経営史を顧みれば、兼業と呼べるものを始めたのは1906年に浜寺海水浴場を開いたあたりからで、1907年には淡輪遊園の開発に着手するなど、娯楽関係のものが先行した¹。しかし経営に占める地位は小さく、娯楽事業による輸送需要の喚起が目的だったと考えられよう。現在の電鉄業において重要な不動産業は、1934年になってようやく初芝住宅地の経営をはじめており²、他社と比べてもかなり遅い着手であった。

そのような中で、戦前・戦中の南海鉄道³における最大の兼業は、1907年に始まる鉄道電化を受けて1912年に開始された、電灯と電力の供給業であった。

電鉄業の兼業の研究は、不動産や百貨店、娯楽事業などについてのものが多く、戦時下1942年に配電統制令によって電鉄業の手から失われた電灯電力業については、ほとんど存在していない。電鉄会社や電力会社の社史・事業史には、ある程度触れられているものもあるが⁴、論文は極めて少ない。管見の限りでは、阪神電気鉄道の兼営電灯電力業に関する、田中龍造「阪神電鉄の明治・大正期における電灯・電力事業」⁵および渡哲郎「戦前における電鉄企業の電力供給事業——阪神電鉄を中心に——」⁶程度と見られる。南海の兼営電力業については同社の社史で簡単に経緯が触れられてはいるが、その意義や特徴にまでは踏み込んでいない⁷。

1 南海鉄道株式会社編『開業五十年』南海鉄道、1936年、19-25頁、33-36頁。

2 同前、48頁。

3 南海鉄道は1944年に関西急行鉄道と合併して近畿日本鉄道となり、その後1947年に高野山電気鉄道が南海電気鉄道と改称して、近鉄から旧南海鉄道の事業を譲り受けた。戦前期を扱う本稿では、基本的に南海鉄道時代について取り上げる。

4 日本経営史研究所編『阪神電気鉄道八十年史』阪神電気鉄道、1985年や、東京電力編『関東の電気事業と東京電力 電気事業の創始から東京電力50年への軌跡』東京電力、2002年などは、電鉄業の兼営電力業についての記述が比較的充実している。

5 『地域史研究 尼崎市史研究紀要』第15巻1号、1985年。

6 宇田正・畠山秀樹編著『日本鉄道史像の多面的考察』日本経済評論社、2013年。同論文も電鉄業の電力兼業の研究については「電力各社が出した地域事業史と各電鉄企業の社史で簡単にふれられている程度」としている(265～266頁)。

7 南海電気鉄道編『南海電気鉄道百年史』南海電気鉄道、1985年、159-162頁。

本稿では、南海にとって最大の兼業であった電灯電力供給業（以下「電気供給業」もしくは単に「供給業」と略記する。発送電を含めたいわゆる「電力業」全体は、「電気事業」と呼ぶ）について、戦間期を中心にそのあらましを示し、南海の特徴の一端を見出してみたい。

1. 南海鉄道の存在感

現在の大手私鉄の中で南海電鉄は、輸送人員で見てもグループの売り上げで見ても、大手私鉄の最下層に位置してしまっている⁸。しかし戦前の南海鉄道は、そうではなかった。1907年の鉄道国有化で、全国規模の幹線となる主要私鉄が国有化されたのちは、南海が日本最大手の私鉄となったのである。南海を上回る運輸収入を挙げていた交通事業者は、東京と大阪の市電のみであり⁹、軌道ではない鉄道の事業者としては南海が首位であった。運輸収入で見れば、東京市・大阪市・南海というトップ3の順位は、明治末期の鉄道国有化から戦時期まで変わらなかった⁹のである。以下の表1-1、1-2を参照されたい。

表1-1 1925年の鉄道事業収入上位10者

順位	事業者	鉄道収入(千円)
1	東京市	33,730
2	大阪市	18,357
3	南海鉄道	10,329
4	京阪電気鉄道	7,218
5	阪神急行電鉄	6,565
6	阪神電気鉄道	6,475
7	京都市	5,652
8	東武鉄道	5,487
9	大阪電気軌道	4,978
10	神戸市	4,660

表1-2 1935年の鉄道事業収入上位10者

順位	事業者	鉄道収入(千円)
1	東京市	19,845
2	大阪市	15,949
3	南海鉄道	10,706
4	京阪電気鉄道	9,410
5	東武鉄道	9,108
6	阪神電気鉄道	8,236
7	阪神急行電鉄	7,819
8	大阪電気軌道	6,854
9	京都市	6,055
10	神戸市	5,018

出典：鉄道省『鉄道省鉄道統計資料』大正14年版、同『鉄道統計資料』昭和10年版より

このようにしてみると、戦前期の有力な鉄軌道事業者は、東京と大阪はじめ大都市の市内電車と、関西の大手電鉄によって占められており、関東の私鉄はわずかに東武が上位十傑に入るのみであった。そして南海は、東京市・大阪市に次ぐ有力事業者の地位を、一貫して保持して

8 2017年度では、南海の輸送人員は大手私鉄16社中14位、個別の売上高は同じく12位だが連結決算の売上では15社（阪神が阪急グループの傘下のため1社減る）中最下位となっている。日本民営鉄道協会編『大手民鉄鉄道事業データブック2018 大手民鉄の素顔』日本民営鉄道協会、2018年。

9 厳密には、民営の東京鉄道が1911年に市営化されて東京市電気局となっている。

いた。ただしその地位は、新京阪鉄道を吸収した京阪や、日光線を開業した東武に、次第に追いつかれつつあったことは留意しておきたい。

しかし運輸収入での比較に対し、兼業を含めた鉄軌道者の総収入で比較すると、やや違った状況が見えてくる。以下の表 2-1、2-2 をご覧いただきたい。

表 2-1 1925 年の電鉄事業者総収入上位 10 者

順位	事業者	電気供給業 収入 (千円)	鉄道収入 (千円)	その他兼業 収入 (千円)	収入合計 (千円)
1	東京電灯	58,448	539	455	59,441
2	東京市	5,879	35,767		41,647
3	東邦電力	38,887	821	384	40,093
4	大阪市	16,717	17,045		33,763
5	九州水力電気	12,337	552	638	13,527
6	南海鉄道	3,039	9,694	37	12,771
7	神戸市	6,979	4,301		11,280
8	京阪電気鉄道	4,800	6,280	83	11,163
9	京都電灯	8,663	805	102	9,570
10	阪神電気鉄道	2,853	6,110		8,963

表 2-2 1935 年の電鉄事業者総収入上位 10 者

順位	事業者	電気供給業 収入 (千円)	鉄道収入 (千円)	その他兼業 収入 (千円)	収入合計 (千円)
1	大阪市	28,936	14,445	3,523	46,904
2	東京市	9,905	18,558	4,992	33,455
3	京都電灯	23,456	951	142	24,549
4	合同電気	22,273	1,409		23,681
5	神戸市	13,016	4,819	1,052	18,886
6	阪神急行電鉄	3,611	7,224	7,936	18,771
7	南海鉄道	5,417	10,619	312	16,348
8	阪神電気鉄道	5,914	7,930	1,104	14,949
9	京阪電気鉄道	3,927	9,082	588	13,594
10	京都市	4,494	5,741	932	11,167

出典：通信省編『電気事業要覧』第 18 回・第 28 回より

※表 1-1、1-2 とは年度のとり方が異なるため、数値が異なる。

戦前期の「鉄軌道を経営している事業者」には、東京市や大阪市のように大都市で路面電車と沿線の電灯電力供給を兼営している事業者や、東京電灯や京都電灯のように大規模電気事業者が比較的小規模な電鉄業を兼営している場合が含まれるため、電気供給業収入の大きさに

よってこれらの事業者が鉄軌道を経営している事業者の上位に登場する。特に有力電力会社が「電力戦」と呼ばれる激しい需用家争奪戦を繰り広げ、規模拡大のために合併を数多く行った1920年代には、電車を兼営する中小電力会社を合併したために、電車事業を兼営する有力電力会社が目立つ。しかし1930年代には、経営再編のためこれら電力会社の多くが電車事業を分離・売却して、ランキングから姿を消している。

そのような中であって、有力な電力会社と張り合っているのが南海鉄道である。南海は先に見たような運輸収入の大きさに加え、相当規模の電気供給業を兼営していたため、会社全体の収入で見ても、電鉄事業者の中で優位に立っていたのである。ただし南海は、供給業以外の兼業は寥々たるもので、そのため1930年代中盤には総収入で阪神急行電鉄の後塵を拝することになってしまう。阪急は、1929年に開業した百貨店の貢献が大きく、運輸収入でも供給業収入でも南海を下回ったにもかかわらず、総合すれば南海を凌いだのである。もっとも、百貨店のほか不動産業や宝塚の兼業が知られる阪急でも、兼営供給業の貢献が大きいことは、留意されるべきであろう。

それでは、南海の営んでいた電気供給業は、電力業界の中ではどの程度の規模だったのであろうか。戦前の日本の電気事業は、関東・中京・関西・九州北部に拠点を持つ有力な「五大電力」を中心に、それに続く「地方大電力」と呼ばれる事業者が各地に展開し、大都市では大規模な公営電力が存在した一方、地方には村一つのような小規模事業者も多数あり、きわめて複雑な様相を呈していた。最盛期の1930年代には、電気事業者数は600を越えている¹⁰。

以下の表3-1・3-2では、1925年と1935年の供給業による収入上位30者を示した。

10 逋信省電氣局編『電氣事業要覧 第28回』によると、1935年の電氣供給事業者数は620である。

表 3-1 1925 年の電気供給業収入上位事業者 表 3-2 1935 年の電気供給業収入上位事業者

順位	事業者	供給収入 (千円)
1	東京電灯	58,448
2	東邦電力	38,887
3	大同電力	22,677
4	宇治川電気	18,526
5	大阪市	16,717
6	帝国電灯	14,713
7	九州水力電気	12,337
8	京都電灯	8,663
9	広島電気	7,409
10	東京電力	7,081
11	神戸市	6,979
12	日本電力	6,511
13	東京市	5,879
14	熊本電気	5,386
15	三重合同電気	5,376
16	北海道電灯	5,173
17	鬼怒川水力電気	5,104
18	京阪電気鉄道	4,800
19	信越電力	4,483
20	中国水力電気	4,083
21	東部電力	4,046
22	山陽中央水電	3,952
23	九州電気軌道	3,886
24	山口県	3,800
25	伊予鉄道電気	3,050
26	南海鉄道	3,039
27	阪神電気鉄道	2,853
28	岡崎電灯	2,782
29	京都市	2,768
30	富山電気	2,732

順位	事業者	供給収入 (千円)
1	東京電燈	136,235
2	東邦電力	54,239
3	日本電力	40,340
4	宇治川電気	39,898
5	大同電力	39,350
6	大阪市	28,936
7	京都電燈	23,456
8	合同電気	22,273
9	九州水力電気	17,319
10	広島電気	14,616
11	神戸市	13,016
12	東信電気	11,967
13	大日本電力	11,574
14	中国合同電気	10,912
15	東京市	9,905
16	山陽中央水電	8,568
17	山口県	8,530
18	中部電力	8,336
19	日本海電気	8,248
20	九州電気軌道	7,513
21	熊本電気	7,481
22	矢作水力	7,006
23	伊予鉄道電気	6,939
24	新潟電力	6,320
25	阪神電気鉄道	5,914
26	南海鉄道	5,417
27	昭和電力	5,332
28	北海水力電気	5,051
29	鬼怒川水力電気	4,676
30	関西共同火力発電	4,648

出典：通信省編纂『電気事業要覧』第 18 回・第 28 回より

南海鉄道の電気供給業は、供給区域が確立した（後述）1920 年代中盤以降、全国の供給業の中でも 30 位以内に入る規模であった¹¹。これは、同じ関西の電鉄である阪神電気鉄道の供給業とほぼ並ぶ規模であり、伊予鉄道電気のような地方の中堅事業者には匹敵するものであった。

11 兼営電力業をはじめて間もない 1915 年の段階では、南海の電力業は全国 70 位の規模にとどまっていた。近い規模の事業者は三重県の津電灯（69 位）である。『電気事業要覧』第 8 回による。

また南海と阪神の兼営電気供給業は、市内電車ではない都市間・郊外の電鉄によるものとしては、最大級の規模でもあった。関西の他の電鉄の供給業収入は、1925年の阪神急行電鉄は39位、大阪電気軌道は75位であり、1935年では京阪電気鉄道が36位、阪急が37位、大軌が58位である。1925年当時の京阪は、南海・阪神を凌ぐ規模の供給業を兼営しているが、これは1922年に和歌山水力電気を合併して京阪和歌山支店とし、和歌山県での電力業も傘下におさめていたからである。京阪の積極的な拡張策は注目に値するが、新京阪鉄道の建設費などが嵩み、1930年には経営再建のため和歌山支店を売却せざるを得なくなってしまった¹²。

このように、戦前期の南海鉄道は、日本の民営鉄道を代表する高収益企業であった。その主力は運輸収入であったが、兼営としては大規模な電気供給業を営んでおり、その規模だけでも地方の中堅電力会社に匹敵するほどであった。ただし、阪急などと比べると、供給業以外の兼営は僅かなものでしかなかった。南海はほぼ、運輸と電力のみで日本最大の私鉄の地位を確保し続けていたのである。

2. 南海鉄道の兼営電灯電力業の創業

ここから、南海鉄道の兼営電灯電力供給業のあらましについて述べよう¹³。

周知のように南海鉄道は、1885年開業の阪堺鉄道を母体として1898年に発足し、1903年には難波～和歌山市間を開業した。その後、大阪では1903年9月の大阪市電開業、1905年4月の阪神電気鉄道開業と電車の時代を迎えた。南海も1905年8月の臨時株主総会で電化を正式決定、1907年8月に難波～浜寺公園間を電化し、電車運転を開始した。南海は電化に際し、住之江に出力500kWの火力発電所を建設している。周波数は当時の電鉄に多くみられた25Hzであった。1911年には和歌山市までの全線が電化された。

一方、南海の沿線での電気供給業は、1906年10月の株主総会で進出を決議したものの、開業までは多少の時間を要した。1911年3月になって監督官庁であった通信省の許可を受け、電気の供給が始まったのは1912年8月1日であった。

南海では鉄道電化と発電所建設、供給業進出に際し、技術の柱として市来崎佐一郎（1876-1926）を招聘した。市来崎は東京帝大工科大学電気工学科を卒業して甲武鉄道に入社し、日本で最初の蒸気鉄道の電化（路面電車ではない、専用の軌道を持つ鉄道の電気運転としては日

12 京阪電気鉄道編『京阪百年のあゆみ』2011年による。

13 本節および3・4節で出典を特記しない記述は、南海鉄道編『開業五十年』南海鉄道、1936年および前掲南海電気鉄道編による。

本初)にとりくんだ。その実績を評価した、当時の南海鉄道取締役であった大塚惟明の懇請によって、市来崎は1905年11月南海に入社し、その後亡くなるまで南海一筋に勤めることとなる。市来崎の電気技術者としての名声は高く、1914年に鉄道院が京浜線を電車化したものの当初トラブル続きだった際には、招かれて調査をしている。さらに鉄道院は勅任技師という高い待遇で市来崎を迎えようとしたが、彼はそれを断って南海にとどまった。市来崎は1922年に南海の取締役となっている¹⁴。

さて、現在の関西で大手私鉄とされている南海・阪神・阪急・京阪・近鉄の5社は、1910年前後に開業もしくは電化している。この5社はいずれも沿線で電気供給業を営み、重要な兼業としていた。この点、大手私鉄8社のうち供給業を営んだことがあるのが、現在の京急・京王・京成・東急の4社にとどまる関東とは、状況が異なっている。

この理由は、各社の創業もしくは電化の時期に求められよう。関東でも京急・京王・京成の各社は1890年代から1910年ごろまでに創業しているのに対し、たとえば小田急は1927年の開業であったし、1894年開業の川越鉄道(現・西武鉄道)の電化は1927年、1899年開業の東武鉄道の電化は1924年であった。東急の場合は、母体となった田園都市開発のために小規模な電気供給業を営んだほか、供給業を既に営んでいた玉川電気鉄道(1907年開業)を合併している。関西でも、近鉄に合併された大阪鉄道(1923年電化)や国有化された阪和電鉄(1929年開業)は供給業を兼営できていない。

総括すれば、おおむね1910年代前半までに開業・電化した電鉄が、沿線で供給業を営んでいるといえる。この時期までは、電力の普及は主要都市に限られており、郊外はまだ電力が供給されていなかった。そのため、都市間や郊外へと路線を伸ばした電鉄事業者は、沿線に電灯・電力の供給区域を獲得することができたのである。しかし1910年代には電気事業が飛躍的に発展し、新規事業者も増加したため、大都市周辺部では新たな供給区域は獲得できなくなった¹⁵。

それでは、なぜ電力未供給の地域に線路を伸ばした(あるいは電化した)電鉄会社は、沿線で供給業を兼営しようと考えたのであろうか。これについて渡哲郎氏は、当時の「一般的社会常識」であった沿線住民の要望に応えたとしており¹⁶、じっさい阪神の開業時には沿線住民からの要望を理由として供給業を兼営している¹⁷。また関西では1913年8月の宇治川電気の開

14 市来崎に関しては、忍草 市来崎佐一郎君追懐録編纂事務所編『忍草』1933年を参照。

15 大阪周辺ではこの時期、1910年に猪名川水力電気、1915年に千早川水力電気が開業するなど、中小の電力事業者が相次いで開業している。関西地方電気事業百年史編纂委員会編『関西地方電気事業百年史』1987年、123-133頁。

16 渡、266頁。前掲関西地方電気事業百年史編纂委員会編でも「電鉄会社が電気供給事業を兼営することは、沿線の住民や工場に対する当然のサービスと考えられていた」(109頁)としている。

業まで大規模な水力発電が興らなかったため¹⁸、電車を運転する事業者は自前で火力発電所を建設する必要があった。当時の電力需用の大部分は電灯であったから、昼間は電車用・夜間は電灯用として発電所を有効活用することは、きわめて合理的だったといえる。管見では南海の供給業兼営の動機を明確に語る史料は見出せていないが、おおむね南海もこういった通例に従ったと見てよいであろう¹⁹。

3. 供給区域の確立

南海鉄道の電灯電力供給業は、沿線の泉北郡・泉南郡 10 村での電灯 2,025 灯から始まった。南海は供給業の開業早々の 1912 年 11 月に、大阪電灯から石津川以南 5 村の供給区域と既存の電気設備を 9 万円で買収、さっそく供給区域を拡大している。大阪電灯は南海との競争を避けるため区域を譲渡し、1917 年にはやはり競争防止のために 10,000kW を南海に供給する契約を結んでいる²⁰。

1912 年末時点の南海の供給区域は、大阪府泉北郡 39 村中 13 村（うち 2 村は開業予定）・同泉南郡 40 町村中 22 村（うち 3 村は開業予定）・和歌山県海草郡 42 町村中 5 村（すべて開業予定）であった²¹。とはいえ当初の供給区域に市や町は含まれておらず、沿線の限られた範囲にとどまっていたのみならず、泉南郡の岸和田町や貝塚町といった主要な町を含む一部の沿線町村も区域外であった。これは、後述する和泉水力電気がこの地域ですでに開業していたためである。このため当初の南海の供給区域は、泉北と泉南とに二分されていた。

南海が電力業を開始する直前の 1911 年 12 月には、大阪～浜寺間で競争線となる阪堺電気軌道が開業している。阪堺電軌も沿線での電力業を兼営しており、その供給区域は堺市のほか泉北郡 8 村・大阪府西成郡 4 村・大阪府東成郡 9 村であった²²。このうち泉北郡の 3 村は南海鉄道と重複しており、南海と阪堺は電車のみならず電力でも競合する関係となったのである。た

17 日本経営史研究所編、100 頁。

18 関西地方電気事業百年史編纂委員会編、51 頁、116-123 頁。関東では 1907 年の東京電灯駒橋発電所開業によって、大規模水力発電と遠距離送電の時代が既に始まっており、京王や京成は電車の動力を購入電力でまかなっている。ただし両社とも、郊外での電力業開始に際しては、小規模なガス発電を行った。

19 敢えて南海特有の事情を推測すれば、阪堺電気軌道の影響が考えられる。南海が電力業への進出を決定してから 1912 年に開業する間、1907 年 4 月に阪堺電軌が軌道敷設を出願しており、阪堺の構想があったことが、南海側が先回りして沿線の電力業への進出を計画した可能性は考えられる。なお阪堺は 1909 年に特許され、1911 年 12 月開業している。

20 関西地方電気事業百年史編纂委員会編、82 頁。

21 通信省電気局編『電気事業要覧 第 6 回』通信協会、1914 年。

22 通信省電気局編『電気事業要覧 第 7 回』通信協会、1915 年。

だし阪堺の兼業は電灯電力のうちの電力に限られており、電灯は地域独占が原則であった。

阪堺は開業に際して堺に1,500kWの火力発電所を設けており、その出力は南海の住之江発電所を上回っていた。阪堺の兼営供給業は、南海のみならず、大阪電灯との競争をも視野に入れており、南海以上に積極的であったといえる。実際に阪堺は1914年、大阪の歓楽地・新世界への電力供給をもくろんでおり、大電は逋信省に陳情して阪堺の進出を阻止したが、引き換えに新世界との電気料金値下げ交渉を余儀なくされている²³。阪堺は余裕ある発電能力を武器に、供給業で南海のみならず大電とも競合していたのであった。

もっともこの競合関係は、1915年6月に南海が阪堺を合併したことで終焉した。南海はこれによって、堺市・西成郡・東成郡の電力供給区域を入手したのである。

さらに南海は、1918年2月に和泉水力電気を合併している。同社は1911年2月に開業しており、和歌山県伊都郡の九度山町に設けた出力300kWの水力発電所と、岸和田町に設けた出力500kWの火力発電所で、泉北郡2村・泉南郡14町村・伊都郡5町村に電力を供給していた。同社は、南海沿線でありながら南海の供給区域ではなかった岸和田町や貝塚町を供給区域としていたため、同社の合併によって南海の供給区域はひとつにまとまったのである。

この間、第一次世界大戦による好景気で、電力の需用は大幅に伸びた。南海の供給業も大戦中、電灯の需用家数・灯数とも4倍近い伸びを見せ、電力の需用家は8倍近く、馬力数に至っては18倍以上の成長を遂げている。この成長のさなか、南海は1916年に炭素線電球を廃止して金属線電球へと置き換えた。

また、南海では同じく1916年、周波数を25Hzから60Hzに変更し、需用家のモーターを交換している。25Hzの周波数は、電車用の直流に変換しやすいとして電鉄事業者の発電所では好まれていたが、電気事業の発展に伴って他の電気事業者と送電線を連絡するようになると、地域で主流の周波数へとあわせるようになっていったのである。南海では、市来崎が逋信省の方針を聞いて周波数変更の準備を進めており、関西の電鉄で率先しての変更を実現した²⁴。ちなみに大阪電気軌道の周波数変更は1919年であり²⁵、阪神は1922年とみられている²⁶。

南海の供給区域の更なる拡大は、1922年9月の大阪高野鉄道合併によってもたらされた。大阪高野鉄道は1898年に高野鉄道として開業し、1907年に高野登山鉄道へ改組され、1912年に

23 「電力販売競争」『大阪朝日新聞』1914年7月24日付（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。

24 忍草 市来崎佐一郎君追懐録編纂事務所編、21頁。ただし、後年の『電気事業要覧』を参照すると、後述する堺発電所の運転開始まで予備として残されていた、阪堺から引き継いだ堺の発電所は、25Hzのままだったようである。

25 『近畿日本鉄道100年のあゆみ』近畿日本鉄道、2010年、95頁。1919年6月から60Hzの受電を開始し、供給すべてを切り替えたのは1922年9月であった。

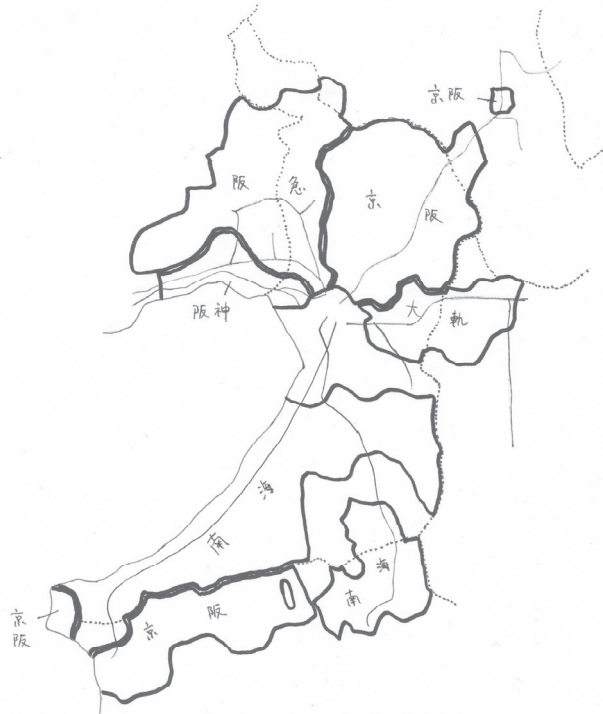
26 渡、272-273頁。

電化したのち、1915年大阪高野鉄道へと改称していた。同社は電化後の1913年6月に電灯電力事業の許可を受け、翌年8月に電気供給を開始した。当初の供給区域は泉北郡6村・南河内郡48町村中13村であった。のちに供給区域は伊都郡3村へも広がった。

さらに大阪高野鉄道は、1916年3月に関西水力電気から伊都郡5村の供給区域を譲り受け、1918年2月には金剛水力電気を合併した。金剛水力電気は1913年開業、南河内村に出力100kWの水力発電所を設け、南河内郡22町村と中河内郡40町村中5村に電灯と電力を供給していた。金剛水力の合併によって、大阪高野は南河内郡の大部分と、中河内郡・伊都郡にまたがる供給区域を手に入れた（ただし、区域は南北に分かれている）。

大阪高野鉄道の合併によって、南海鉄道の供給区域は、大阪府南部の大半と和歌山県北部にまたがる広大なものとなった。当時の堺市よりも南の大阪府は、大部分が南海の供給区域に統一されたのである。ここで南海鉄道の供給区域はほぼ確立され、以後は1932年5月に合同電気から伊都郡の供給区域を譲り受ける²⁷一方で海草郡5村を譲渡し、1938年にはさらに伊都郡の2村を加えるなどの多少の変化はあったものの、大きな変化は起こらなかったといえる。1925年当時の南海と他の電鉄の供給区域を地図に示す。

地図 1925年の関西五大電鉄の兼営電気供給業供給区域



なお、南海本線の終点である和歌山市では、早くも1897年に和歌山電灯が開業し、これが1906年設立の和歌山水力電気によって同年買収された。和歌山水力は南海の電化より早く1909年には和歌山市と周辺に路面電車も開業させている。和歌山水力は事業を拡張し、供給区域は和歌山市のほか海草郡・日高郡・那賀郡に及び、良好な業績を挙げていた。しかし旺盛な電力需用に応えるための投資が、単独ではまかなえない状況にあり、有力な資本との提携を模索するに至った。

このため1922年7月に和歌山水力は京阪電鉄に合併され、京阪和歌山支店となった。和歌山県にも進出した南海の電気供給業であったが、それ以上の南下は京阪によって押しとどめられたのである。奈良県でも関西水力電気などの有力な電気事業者が事業を展開しており²⁸、南海の供給区域拡大は終わった。和歌山市の路面電車を南海が自社の路線とするのは、戦後の1961年となる。

もっとも京阪和歌山支店は、新京阪線建設などによる過剰投資と恐慌によって京阪が経営再建を余儀なくされたため、1930年5月に合同電気へと譲渡された。京阪社長の太田光熙は合同電気の社長も兼ねており、合同電力による京阪和歌山支店引取りは東邦電力も絡んだ電力業界の再編であったため²⁹、南海が和歌山支店を買収する機会は、なかったといえるであろう。

4. 堺発電所の建設

1920年代初めに供給区域を確立した南海の兼営電灯電力供給業において、次なる大きな事業は堺発電所³⁰の建設であった。

先にも述べたように、電化当初の南海は住之江に火力発電所を設けて必要な電力をまかっていた。阪堺電軌の合併によって堺の火力発電所も入手し、もっぱら自社の火力発電所によ

27 「この時に南海が合同電気から譲り受けた区域は、高野町と九度山町の一部であったが、九度山町の一部（3大字）はもともと1921年、高野山水電に譲渡した区域であった。1922年にも南海は、高野山水電に九度山町の1大字を譲渡している。前掲南海鉄道編附図による。

28 関西水力電気は小事業者を買収して、和歌山県の伊都郡にも供給区域を得たが、これは先述のように大阪高野鉄道へ譲渡している。関西水力はのちに、名古屋電灯や九州電灯鉄道と合併して、五大電力の一つ・東邦電力となる。

29 合同電気はもともと三重合同電気として、三重県から徳島県にかけて電気事業を行っていたが、東邦電力から三重県北部と奈良県の事業を譲り受けて合同電気と改称し、その直後に京阪和歌山支店を引き取った。合同電気はこの大規模な拡張に際し、奈良と三重の事業は株券を発行して東邦に渡すことで入手したため、合同は東邦の系列下に入った。いっぽう和歌山支店譲受は、京阪の経営再建に当てるため、処分しやすい社債と手形で行われた。いわば、合同が東邦傘下に入ることで資金を捻出し、京阪の救済に当たるといえるのである。

30 ここで取り上げる発電所は、社史など多くの文献では「堺発電所」とされているが、統計類などでは「堺西発電所」の表記もみられる。本稿では「堺発電所」で統一した。

て電力を確保していた。

ところが第一次世界大戦中は好景気によって電力需用が急増し、水力発電の開発が遅れていた関西を中心に、電力不足が深刻な問題となった。1916年には電力が不足しつつある状況を背景に、南海・箕面有馬電軌・京阪・大軌の電鉄四社が中心となり、共同して火力発電所を設ける構想が持ち上がっている。これは出力20,000kWないし12,000～15,000kWの火力発電所を設け、周波数が共に25Hzの4社で利用しようというもので、中心となったのは南海の大塚惟明と報じられている³¹。

この動きに対し、当時関西最大の電力会社であった大阪電灯は、自社からの電力供給を電鉄各社に交渉し³²、結局は4社連合による発電所建設は沙汰済みとなった³³。南海はその後、周波数を大阪電灯と同じ60Hzに変更し、1917年4月には大電から10,000kWの供給を受けることを契約した。南海の電力調達は、自家発電から受電へと大きく変化したのである。

他の電鉄各社も、阪神は1916年5月にやはり大電から10,000kWの受電を契約し³⁴、京阪も1917年6月同じく大電から10,000kWの受電を契約している³⁵。大電の側から見れば、電鉄各社に大口の供給を契約することで、電鉄共同火力発電所が建設されて大電に対抗することを防いだといえることができる。

ところが、いったんは大阪電灯からの供給中心に切り替わるかに見えた関西電鉄業界の電力事情は、更なる変転を遂げる。大電は第一次大戦ブームに伴う電力需用増加に対応できず、その大電から供給を受けるはずであった阪神などの電鉄事業者も、契約どおりの十分な電力供給を受けられなかった³⁶。南海でも、大電から供給を受けるどころか、電力不足の大電に応急の供給を取沙汰されるほどであり³⁷、電気料金をめぐって大電と電鉄各社の関係が感情的対立にまで至ったとされる³⁸。そのため大戦後の各社は様々な対応を取るようになる。

まず自家発電能力の強化に取り組んだのが、阪神と阪神急行電鉄（1918年に箕面有馬電軌か

31 電鉄動力統一運動『大阪朝日新聞』1916年5月8日付、「近畿電鉄動力統一」『中外商業新報』1916年6月20日付（ともに神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。

32 「電力統一と大電」『大阪朝日新聞』1916年7月1日付、「電力需要協議」『大阪毎日新聞』1916年8月6日付（ともに神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。

33 「四電車連合解散」『大阪毎日新聞』1916年8月26日付（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。

34 日本経営史研究所編、173頁。

35 京阪電気鉄道編、87頁。

36 渡、270-271頁。

37 「電力需給問題」『大阪毎日新聞』1919年10月3日付（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。大電の相次ぐ停電への応急策として、京都電灯と砲兵工廠へ電力融通の交渉を始めており、阪神と南海に対しても交渉開始すると報じられている。

38 「大電問題の経緯 感情融和が先決問題」『大正日日新聞』1920年1月25日付（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。

ら改称)であった。阪神は1919年4月に自社の発電所を閉鎖して大電からの受電中心に切り替えていたが³⁹、大電からの受電は不足がちで、1919年から1920年ごろには停電で電車が運休したり電力供給が停止する事態が相次いだ。そこで阪神は早くも1919年7月に東浜発電所(尼崎市)の建設を出願、1921年6月には運転開始に漕ぎつけた。当初の出力は4,200kWだったが、1922年には8,400kWに増強されている⁴⁰。

また阪急は、もともと1920年に開通する神戸線のため発電所の増強計画を持っていたが、1919年5月それを20,000kWの大規模発電計画に拡大し、阪神電鉄の供給区域に割り込む計画を立てた⁴¹。建設場所は武庫郡今津町(現・西宮市)である。先の阪神の東浜発電所計画は、阪急のこの計画に対抗した面もあると考えられる。ただし阪急の供給区域割り込みは、当初の目論見どおりには実現しなかったため、阪急は今津発電所を宇治川電気との共同経営である今津発電株式会社に改組している⁴²。

京阪も大電からの電力供給不足に対応して、1919年11月に福澤桃介の経営する木曾電気興業と共同出資で大阪送電を設立した。大阪送電は、木曾電気興業が水利権を持つ木曾川で発電所を建設した際に、その電力を大阪まで送電するのが目的であった。この計画は1920年の戦後恐慌を経て、木曾電気興業・大阪送電・日本水力の三社合併による、1921年2月の大同電力成立に至った。合併に際しては、京阪社長の岡崎邦輔が仲介者として交渉に当たったという⁴³。京阪は大同電力の有力株主として役員を送り込み、また大同から大量に受電することで、必要な電力を賄うに至ったのである。

こうして、比較的大規模な電気供給業を兼営していた関西電鉄各社は、自家発電した阪神、有力電力会社との共同経営発電会社を設立した阪急、電気事業界再編に関与して有力電力会社と密接な関係を結んだ京阪と、各社ごとに特色ある電力確保策を採った。そして南海が採った策は、阪神と同じく、自社で大規模な火力発電所を設けるという手法であった。

ただし、南海が発電所建設に踏み切ったのは、阪神と比べるとだいぶ遅く、1926年6月のことであり、完成したのは1927年7月であった。これが出力21,000kWの堺発電所である。

南海が発電所を建設した1926年ごろは、卸売電力の進出で電力不足が解消され、むしろ不

39 田中龍造「阪神電鉄の明治・大正期における電灯・電力事業」『地域史研究 尼崎市史研究紀要』第15巻1号、1985年。

40 日本経営史研究所編、173-174頁。

41 「阪神沿道の電力戦 突如争奪の火蓋を切る(上)」『神戸新聞』1922年9月7日付(神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による)。

42 「阪急の苦肉策」『大阪朝日新聞』1921年12月24日付(神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による)。

43 京阪電気鉄道編、129頁。

況を背景に「電力戦」と呼ばれる需用家争奪戦が起こっていた時期であった⁴⁴。したがって南海の発電所建設は、阪神などのように電力不足に対応してとはいいがたい。南海の電力調達、大電との契約以降買電中心となっていて、1920年には宇治川電気からの受電も始まっている。その後の詳細は史料の不足から明確ではないが、1923年にはもとの買電先であった大阪電灯が大阪市に買収された一方、大同電力が大阪への送電を開始しており、南海もこの頃に大同からの受電を始めたとみられる。南海は宇治電や大同といった卸売電力からの買電によって、1920年代前半を乗り切ったといえるだろう。

南海が発電所建設に着手する前の1926年5月末の時点では、宇治電から10,000kW、大同から5,000kW、やはり五大電力の一角をなす大手卸売電力・日本電力から3,000kW、さらに大阪市水道部から2,000kWを受電していた。一方で、自社の発電所は水力発電所2箇所で375kWしか常用しておらず、堺の旧阪堺の火力発電所5,000kWは補給用とされていた⁴⁵。

このように、いちおうは買電中心の体制を築いたかに見えた南海であったが、なぜ1926年になって火力発電所の建設に踏み切ったのか。当事者の回顧によればその理由は、電力購入費の節約にあったという。南海の社長を務めた岡田意一の回想によれば、「電力の代価が比較的高いやうに考へられ」しかも契約以上の電気を使って罰金を取られることが多かった。そこで岡田は市来崎佐一郎に発電所建設の考えを打診したところ、市来崎も「どうしても新発電所をこの際つくらなければならぬといふ考へをもつて居る、その意見は公式ではないが、話をして見た場合もある、けれども、どうも賛成を得るまでに至らないのであるが、あなたもさういふ考へをもつて居るならば、なんとかその計画を実現したい」と応え、発電所建設の計画を立てた。岡田は堺発電所を「これは主として市来崎君の^{おこ}貽されたる功績」と讃えており、発電所建設の主役を市来崎としている⁴⁶。

南海がこの時期、電力調達コスト低減に努めなければならなかった理由としては、重複供給による競争が要因として考えられる。第一次大戦中の深刻な電力不足への対策として、1919年10月に大規模な卸売電気供給事業が認められ、さらに大口（100馬力以上）の電力供給は供給区域の重複も認められた⁴⁷。この政策によって、南海の供給区域のほぼ全域で大同電力の重複供給が認められたのである⁴⁸。重複が認められたのは大口需用家に限られたが、南海の供給区

44 関西での「電力戦」は、日本電力と宇治川電気の間で1925年8月から1932年10月まで戦われたとされる。橋本寿朗『戦間期の産業発展と産業組織Ⅱ 重化学工業化と独占』東京大学出版会、2004年、82頁。

45 『電気事業要覧』第19回、1928年。

46 忍草 市来崎佐一郎君追懐録編纂事務所編、62-63頁。他にも家仲茂『関西電気人物展望 昭和10年版』向陽荘、1935年も堺発電所建設を市来崎主導と評している（176頁）。

47 電力政策研究会編『電気事業法制史』電力新報社、1965年、96～97頁。

域は紡績などの繊維工業が盛んな地域であり、南海は対策を迫られた。南海は卸売電力と協定を結ぼうと図ったが⁴⁹、一方で沿線の需用家からは、より広い層への安価な電力調達の機会を求めて、100馬力以上という制限の撤廃を要求する運動が持ち上がっていた⁵⁰。

大同と南海の小型「電力戦」は1923年夏ごろから始まったとみられ⁵¹、競争の結果電気料金は低下した。1921年末の南海の電力料金は1kWhあたり7銭であったが⁵²、1924年1月には5.5銭となり、大同と奪い合う100馬力以上の需用家については大同と同じく4銭となった⁵³。この競争は、大同の重複供給の基準が50馬力へと引き下げられるに及んで一層激化し⁵⁴、1926年ごろでもなお続いていた⁵⁵。

このような「電力戦」にあって、宇治電や大同から電力を購入して需用家に転売している南海が、大同による直接販売に対抗するのが難しいことは容易に想像できる。ここに南海が自前の発電所を建設するインセンティブが見出せよう。

南海の堺発電所はこうして1926年6月建設に着手された。既に述べたように、堺発電所の構想は市来崎によって立てられたが、市来崎は発電所の起工後まもない同年8月に亡くなってしまった。岡田は「新発電所の起工式を行ふ日、非常に顔色がよくなかつた」と振り返っている⁵⁶。発電所は市来崎の死を乗り越えて翌年7月に完成し、南海は大同の攻勢に対抗する手段を手に入れたのである。

完成当初の堺発電所の出力は21,000kW（うち5,000kWは予備）であったが、これは南海の全需用を賄うものではなく、依然として買電も続けられた。発電所の運転開始時点で南海は、宇治電から11,000kW、京阪から1,000kWを常時受電するほか、大同と日電からそれぞれ5,000kWづつを特殊需用に受電している⁵⁷。はじめて通年堺発電所が運転された1928年の実績では、南海は堺発電所で31,963千kWhを発電し、他に水力発電所で2,895千kWhを発電し

48 1924年末の段階で、大同電力は岸和田市・泉北郡（26町村）・泉南郡・中河内郡（5村）・南河内郡（35町村）で南海と重複した供給区域を得ている。通信省編『電気事業要覧』第17回、1926年。

49 「南海の電力独占破る 会社側狼狽協定運動に狂奔」『大阪時事新報』1922年11月10日付（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。

50 「動力制限撤廃運動」『大阪毎日新聞』1923年2月9日付（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。

51 「大同競争準備」『大阪毎日新聞』1923年7月30日付（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。

52 通信省編『電気事業要覧』第14回、1922年。

53 「電力料の低下実現」『大阪朝日新聞』1924年1月12日付（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。この記事によれば、南海の大同からの電力購入費は1kWhあたり2.6銭程度という。

54 「南海沿線の電力戦 更に激しくなる」『大阪時事新報』1924年3月1日付（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。

55 「電力戦の機運動く 東西各地に合従連衡成り需要家奪合の白兵戦起らん」『大阪毎日新聞』1926年3月2日付（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）。

56 忍草 市来崎佐一郎君追懐録編纂事務所編、62頁。

た一方で、他社から 99,743 千 kWh を受電している。南海が使用した電気力量に占める堺発電所の比率はおおよそ 24% であり、それほど高いとはいえない。同年の堺発電所の負荷率は 42% であった⁵⁸。

しかし、発電所を持つ意味は、運転することだけではない。自前の発電所を持つことで、卸売電力との交渉を有利に進めることができるのである。当時の雑誌では、「当社（引用註：南海）は自社に三万五千キロの火力を持つてゐるが、是を使用せず他社より買つてゐる。火力は云はば御飾りに過ぎないが、電力会社を牽制する上に於て、大に役に立つ。電力戦の交渉其他に就いて、見くびられずに済むからである」⁵⁹と評されている。岡田自身も、「（電気供給業は）或点までは電力会社の意の儘に定められなければならないのであります。幸ひ既に自家発電所を持つて居る会社では、電力会社の方の電力供給を牽制し、或は其料金を低減せしめる方法が無いではないのであります」⁶⁰と述べ、発電所を持つことが電力会社への「牽制」となることを指摘している。

こうして南海は堺発電所の建設により、卸売電力との「電力戦」に対抗する手段を手に入れ、兼営電気供給業の経営を安定させたのである。

5. 南海の兼営電灯電力供給業の経営状況

堺発電所の完成後の南海の電灯電力供給業は、多少の供給区域の変動や小規模電力会社の吸収はあったものの、経営体制に大きな変化はなく 1939 年以降の電力国家管理に至る。本節では営業報告書と通信省編纂の『電気事業要覧』を主たる資料に、南海の供給業の特徴を見ていこう。

まず、鉄軌道や電力供給などの事業分野別の収入を見てみよう。1919 年以降のものを以下に掲げる。

57 通信省編『電気事業要覧』第 20 回。日電からの受電は 1927 年 5 月から始まった。「財界の不況から夥しい剰余電力 更に紡績操短の脅威 苦心焦慮の電力会社」『大阪朝日新聞』1927 年 6 月 11 日付（神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫による）によれば、大同・日電の南海との契約は、余剰の電力を交換融通するものという。

58 同前、第 21 回。

59 「南海鉄道の決算と前途」『ダイヤモンド』1928 年 5 月 1 日号。この記事では、当期決算での南海の利益増加の理由について、経費とくに電力費の削減にあることを指摘している。

60 『交通研究資料 第 23 輯』日本交通協会、1935 年、19 頁。

図 1-1 南海鉄道事業分野別収入 (1919 ~ 1930)

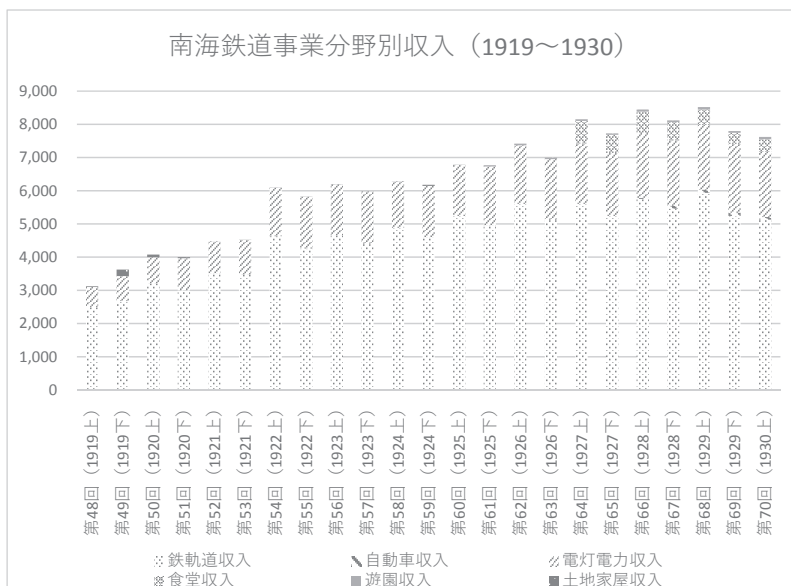
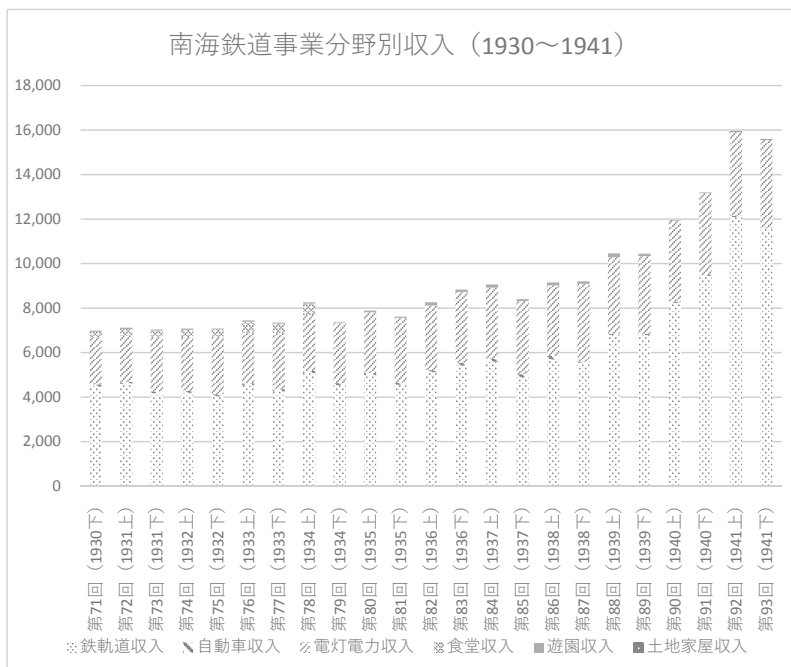


図 1-2 南海鉄道事業分野別収入 (1930 ~ 1941)



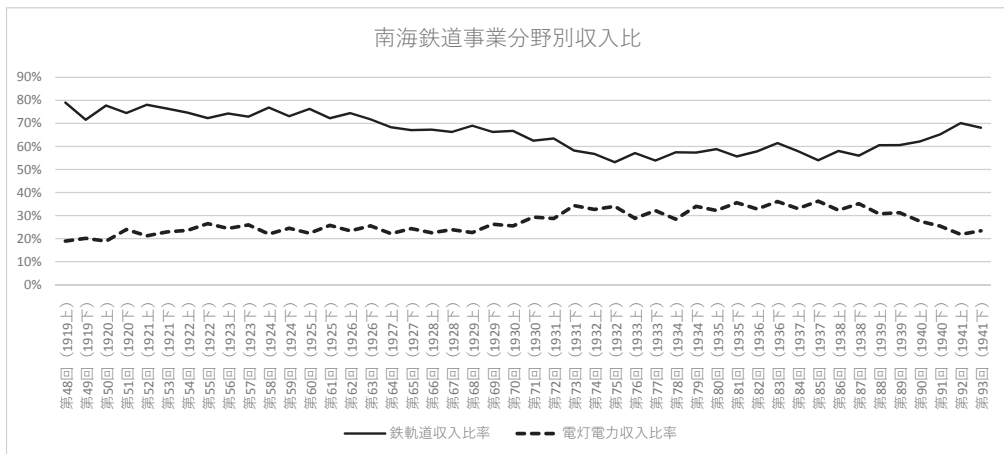
出典：南海鉄道『営業報告書』より

南海鉄道の兼営電灯電力業——戦前期南海の最大の兼業

ここから明らかなように、南海鉄道の収入は主力の鉄軌道事業と、最大の兼業である電気供給業でほとんどが構成されており、自動車・食堂・遊園・土地家屋といったほかの兼業はごくわずかに過ぎず、大勢に影響を与えるほどではないということである。南海の収入は鉄軌道と電気供給の二本柱がほぼすべてであり、その状況は戦間期に一貫している。

続いて、電灯電力供給業が総収入にどの程度の比率を占めていたか、年次を追って次のグラフで確認しよう。

図2 南海鉄道事業分野別収入比



出典：南海鉄道『営業報告書』より

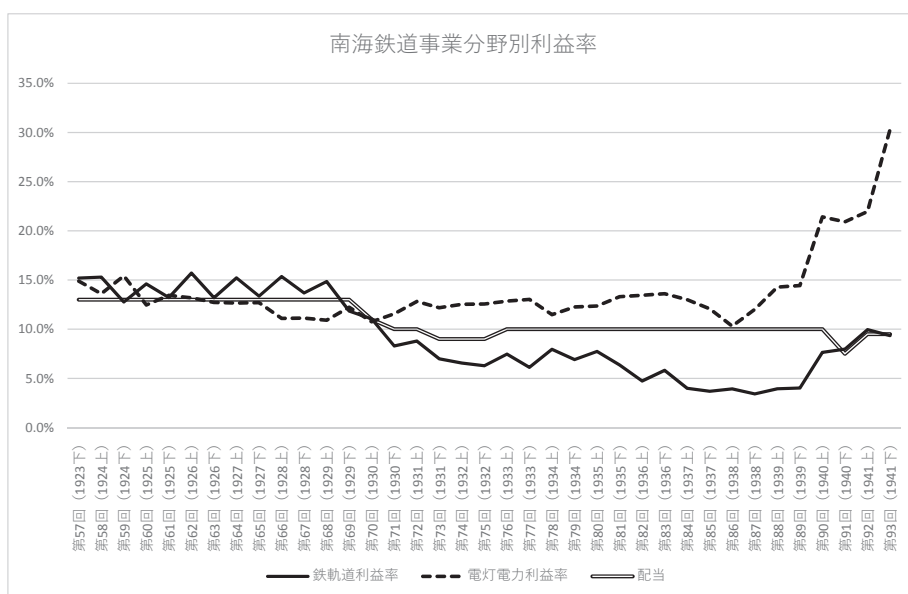
1920年代の南海の収入は、7割強を占める鉄軌道と、およそ四分の一を占める電気供給という内訳で、ほぼ一定しているといえる。それでも兼営電力業の収入はかなり大きいといえるが、1920年代末から供給業収入の比率はさらに一段の上昇を見せる。1931年ごろからは鉄軌道が三分の二、電力が三分の一という比率が1938年ごろまで続くことになる。1930年ごろの鉄軌道収入は先の図1-1および1-2からも読み取れるように、絶対額でも減少しているが、これは昭和恐慌に加えて平行線である阪和電鉄が1929年に開業し、1930年に大阪と和歌山を結んだことも大きい。この鉄軌道への二重の打撃に対して、供給業は根強い収入をもたらし、相対的に重要性を高めたのである。

ただし、1939年ごろからこの傾向は元に戻り、1941年には1920年代同様の比率となっている。これも先の図1-1・1-2から、電気供給業が減少したわけではなく、鉄軌道事業が急激に伸びたことによるものと分かるが、これはまず第一に1940年の阪和電鉄合併（同社は電力供給

などの兼業をほとんど持っていなかった) によって鉄道収入が大きく増加したためである。その他には、日中戦争の長期化によるガソリン統制で自動車がライバルから消えたこと(とりわけこの時期は軌道収入の伸びが大きい)と、軍需生産関係の輸送の伸びが指摘しうる。電気供給業もこの時期成長しているが、合併による鉄軌道の急激な伸びにはかなわなかった。

続いて、経営への貢献度をより厳密に見るため、鉄軌道と電気供給それぞれの利益率を以下の図3に示す。ただし資料の制約から、1923年以降に限られるが、大まかな傾向を知るには十分であろう。

図3 南海鉄道事業分野別利益率



出典：南海鉄道『営業報告書』、通信省電気局『電気事業要覧』より

- ※1) 基本的に、『営業報告書』に記載された鉄軌道と電灯電力の各分野の利益を、それぞれの建設費で除して算出している。しかし「発電所及変電所費」の費目は、双方に関係する発電所の建設費などを含んでいるため、『電気事業要覧』をもとに電車と電気供給とに要した電力の量(kWh)の比率を推算し、使った電力の量に応じて発電所・変電所の建設費を按分して、利益率を算出した。
- ※2) 『電気事業要覧』に基づき使った電力の量を計算する際には、定額電灯の使用電力量は契約kW数×8時間×365日で推計した。要覧に記載されている総電力量には拠らず、電車・電灯・電力・電熱各分野で使われた電力量を積算して、電車と電気供給の使った電力の比率を算出している(要覧の総電力量は発電所および受電した変電所でのものと思われ、末端で実際に使用された電力量よりも大きくなっている。送電ロスなどの分を考慮し、このようにした)。ただし1932年下期・33年上期にあたる時期の『電気事業要覧』(第26回)には電力に使われた電力量の記載がないため、総電力量と併載されている電車用電気使用量に基いて計算した。
- ※3) 『電気事業要覧』に電車の使用した電力量の記載されていない年次では、「一車一哩(一杆)電気使用量」に、車両の累計走行距離を乗じて、電車が使った電力量を推計した。ただし1924年下期・25年上期にあたる要覧(第18回)では、明らかにこの数値が過大なため、前後の年次の数値を平均して推測した。
- ※4) 『営業報告書』第73回(1931年下期)以降は、「発電所及変電所費」の項目がなくなり、配電設備を合わせて「電気供給設備費」に一括されてしまっている。そのため第72回の数値をもとに、「電気供給設備費」の64%が発電所及び変電所の建設費と推算し、それを電車と電力供給とで按分している。
- ※5) 『営業報告書』第88回(1939年上期)以降は、堺発電所が日本発送電に強制出資され、日発の株式に振り替えられた。この際に減少した電気供給設備費および増加した有価証券額から、堺発電所の評価額を530万円程度とみなし、その分だけ※4の推測値より差し引いた。

資料上の制約から、推測に推測を重ねた結果ではあるが、昭和恐慌と阪和電鉄の開業までは南海は鉄道業が順調で、供給業は若干鉄軌道を下回る利益率にとどまっていた。しかし1930年代にはいと状況は一変し、恐慌と阪和の開通によって電車の利益率は大きく落ち込んだ。長年13%の高率を誇っていた配当も、一時は9%にまで低下している。その中であって、供給業の利益率は安定して10%以上を継続しているのである。恐慌の1930年代を乗り切るために、南海にとって電気供給業はきわめて重要な兼業となっていたといえる。

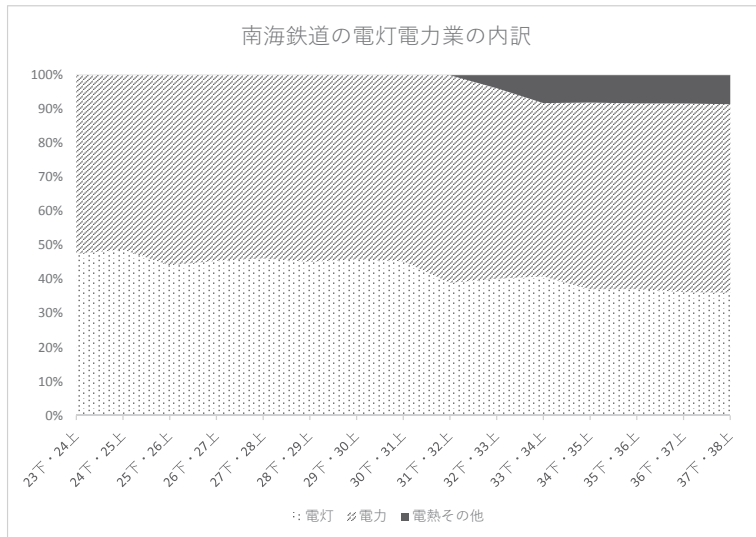
1930年代末には、阪和の合併と戦時輸送の増加で、鉄道の利益率は回復するが、供給業の利益率も驚くほどの伸びを示している。これは多少数字のからくりがあり、1939年の第一次電力国家管理によって、主力の火力発電所・堺発電所を国策会社の日本発送電に強制出資させられたため、利益率を計算する分母が急減したことによる。

以上を総括すれば、南海にとって電気供給業は重要な兼業であり続けており、不動産や自動車、娯楽施設などはほとんどネグリジブルな存在に過ぎなかった⁶¹。とりわけ1930年代に入り、不況と阪和電鉄のはさみうちに遭う中で、電力兼業の重要性は一層増した。1939年に実施された電力国家管理は、数値上は固定資本の重みを軽減し、供給業の効率性を上げるものとなった。このように経営上の意義を1930年代に増した兼営供給業であったが、第二次電力国家管理の実施によって、1941年度限りで関西配電へと強制出資させられ、南海の手を離れざるを得なかったのであった。

さて、今度は視点を変えて、兼営電気供給業の内容を見てみよう。電気供給は大きく電灯と電力に分けられ、後年電熱が加わる。この三種の電気事業のうち、南海はどの事業が収入の柱だったのであろうか。

61 電鉄業にとって遊園地の存在意義は、旅客需要の喚起にあり、それ自体の収支はあまり重視されていなかったと考えられる。

図4 南海鉄道の電灯電力業の内訳



出典：『電気事業要覧』各回より

南海の兼営供給業は、一貫して電力が電灯を上回る収入を上げていたことにある。電熱その他は家庭用電熱が中心であり、電灯に近い性格を持っているといえるが⁶²、それを含めてもお過半は電力によって南海は収益を上げていた。これは他の電鉄会社の兼営供給業と比べた際の南海の大きな特徴である。この点について、次の節では他社のデータと比較しつつ検証しよう。

6. 南海の兼営電灯電力供給業の特徴

本節では、事業開始から国家管理までの南海の電気供給業について、他の関西有力電鉄（阪神・阪急・京阪・大軌）と比較しながら、その特徴を描き出していきたい。

62 「家庭電気料金と銘打つて規定があるのは阪神電鉄、南海電鉄であると記憶するが、之も真の意味の家庭電気料金とは云へない。寧ろ電熱料金と云うべきであらう」森右作『電気料金と業務の新研究 附・米国視察概要報告書』電研社、1932年、87頁。

南海鉄道の兼営電灯電力業——戦前期南海の最大の兼業

表4 関西五大電鉄の兼営電灯電力業の電灯・電力・電熱の需用家数および灯数・総出力

	1912年度		1915年度		1918年度		1921年度		1924年度		1927年度		1930年度		1933年度		1936年度		
南海	電灯需用家数	1,012	2.1	14,422	1.5	42,445	1.8	48,195	2.0	87,692	2.0	100,955	2.1	111,720	2.2	100,544	2.5	108,742	2.6
	電灯数	2,094		21,768		77,650		94,543		172,013		213,558		247,015		246,618		281,275	
	電力/電動機需用家数	-		167	5.3	664	6.0	961	6.3	2,102	5.1	2,791	5.2	3,421	5.6	3,357	7.3	4,239	8.9
	総出力(kW)			880		4,007		6,017		10,820		14,467		19,131		24,385		37,915	
	電熱その他需用家数									172	3.3	404	3.6	1,605	3.1	5,473	1.2	11,179	0.8
	総出力(kW)								576		1,462		4,937		6,589		9,198		
阪神	電灯需用家数	12,293	2.2	27,388	2.1	42,267	2.6	52,807	2.9	69,760	3.3	83,738	3.8	98,540	4.2	116,237	4.7	105,991	5.4
	電灯数	27,277		56,176		107,826		155,722		232,382		320,968		413,755		549,882		571,886	
	電力/電動機需用家数	-		156	2.0	491	4.9	894	2.7	1,591	3.0	2,187	2.8	2,928	2.8	3,226	5.5	3,183	8.0
	総出力(kW)			312		2,386		2,447		4,852		6,018		8,187		17,584		25,363	
	電熱その他需用家数									1,057	1.2	3,158	2.6	6,163	2.4	8,687	2.0	11,474	1.5
	総出力(kW)								1,227		8,211		15,033		17,172		16,993		
阪急	電灯需用家数	2,347	2.5	7,506	2.3	13,942	2.3	17,423	2.8	45,291	2.8	56,560	3.0	65,236	3.3	65,822	3.8	74,037	4.3
	電灯数	5,844		17,632		32,301		49,515		126,329		167,441		215,423		249,344		315,311	
	電力/電動機需用家数	7	5.9	76	2.9	121	4.9	196	3.0	795	3.9	1,132	5.9	1,426	6.8	1,635	7.4	2,177	7.5
	総出力(kW)	41		220		588		587		3,101		6,700		9,698		12,045		16,333	
	電熱その他需用家数									1,250	1.9	3,612	2.3	4,492	2.5	4,606	2.2	5,298	2.0
	総出力(kW)								2,372		8,148		11,249		10,130		10,483		
京阪	電灯需用家数	2,899	1.6	24,086	1.4	36,091	1.6	44,416	1.8	55,201	2.3	64,970	2.6	75,213	3.0	84,608	3.3	97,049	3.8
	電灯数	4,772		34,917		58,968		81,400		124,681		170,949		225,758		277,754		367,895	
	電力/電動機需用家数	23	2.2	231	1.4	455	3.4	678	3.9	1,194	3.1	1,618	3.6	1,969	3.9	2,072	7.5	2,774	7.7
	総出力(kW)	50		317		1,557		2,629		3,753		5,859		7,742		15,527		21,396	
	電熱その他需用家数									505	1.6	1,928	1.6	2,651	1.6	2,589	1.5	3,109	1.3
	総出力(kW)								789		3,113		4,115		3,919		4,165		
京阪 和歌山支社	電灯需用家数									52,711	2.6	84,767	2.8						
	電灯数									135,722		239,021							
	電力/電動機需用家数									1,406	5.8	2,330	5.6						
	総出力(kW)									8,100		13,030							
	電熱その他需用家数									26	4.0	463	1.4						
	総出力(kW)								103		535								
大軌	電灯需用家数			7,360	1.4	14,428	1.8	18,499	2.0	22,881	2.4	27,766	2.7	31,031	3.0	34,006	3.1	39,180	3.6
	電灯数			10,642		25,335		37,174		53,820		74,268		92,543		105,561		141,281	
	電力/電動機需用家数			140	2.0	258	2.2	288	3.0	575	3.6	865	3.4	1,126	2.9	1,321	4.3	1,936	5.3
	総出力(kW)			281		562		868		2,098		2,925		3,222		5,703		10,190	
	電熱その他需用家数									20	3.1	516	1.8	597	2.0	2,390	0.4	3,823	0.3
	総出力(kW)								61		949		1,179		1,058		1,323		

出典：『電気事業要覧』各回より

- ※1) 需用家数の右の数字は、一需用家あたりの灯数・出力(kW)
- ※2) 電力/電動機需用家数・総出力の1924・27年は電動機の数値であり、他の電気事業者への供給は含まない
- ※3) 電熱その他需用家数・総出力の1924・27年は電熱を含む電動機以外の「その他装置」の数値
- ※4) 阪急は、1918年までは箕面有馬電軌
- ※5) 明確な誤植(桁間違いなど)は訂正したが、基本的には数値に疑問があってもそのまま掲載した

まず電灯についてみれば、需用家数では当初開業の早い阪神が先行するが、供給区域を拡張させていく南海が急伸し、大阪高野鉄道の合併後は阪神を追い抜いている。ただし、和歌山水力を合併した京阪がさらにその上を行っているが、京阪が和歌山支店を手離した後は、南海が電灯需用家数では首位に立ったのである。

しかし電灯数で見れば、南海は一貫して阪神に及んでいない。しかも1930年代の南海は、需用家数では停滞し、電灯数も他社に比べ伸びておらず、灯数では阪急にも京阪にも抜かされてしまっている。昭和恐慌只中の1930年と1933年を比べると、南海は電灯需用家数も電灯数も若干減少している。しかし同じ不況下でも、他の電鉄の需用家数や灯数は増加している。不況にあっても都市化は進展していたのであるが、南海だけはその恩恵を受けられなかったのである。なお阪神は1936年、神戸市に灘区の供給区域を譲渡したため、同年の需用家数は1933年と比べ減少したものの、電灯数では伸びており、灯数では南海におよそ倍の差をつけている。

一需用家あたりの灯数で比較すると、南海のおかれた状況は一層はつきりする。南海の一需

用家あたりの灯数は、1920年代以降ほぼ五大電鉄中の最下位である。南海沿線は農村地域が多く、電灯の普及密度は低かったのである。南海の場合、大阪に近い地域、とりわけ堺市が電灯の供給区域ではなかったため、郊外の発展を電灯事業が取り入れるのは、他社に比べ不利であった⁶³。阪神間の郊外化の恩恵を蒙った阪神・阪急と比べ、南海の一需用家あたりの灯数は対照的な少なさであった。

戦前の南海沿線の農村では、「電気がついてもひとつの家にひとつで、それも16燭光の暗いものだった」⁶⁴と、電灯の普及はささやかなものであり、「お風呂などはカンテラのあかりを灯した」⁶⁵という。しかも「朝消えると夕方6時頃迄電灯はつかなかった。金持ちの家だけ昼線と言って昼でもついていたがごくわずかであった。雨の日などは暗くて勉強ができなかった」⁶⁶と、新中間層の居住する郊外住宅地とは異なり、農村には最低限の電気しか家庭に入っていないのであったのである。農作業に電気が使われることは戦前にはなく、大正時代に足踏式が導入された脱穀機がモーター駆動になったのは、戦後の昭和30年代以降であったという⁶⁷。

いっぽう、電力供給では、南海は一貫して優位である。和歌山支店を擁していた時代の京阪以外は、南海が需用家数・出力とも首位にあり、一需用家あたりの出力でも上位にある。南海の電気供給業は、広く薄い需用の電灯と、質量共に高い需用の電力からなっていたのであり、既述のように収入の過半は電力から得ていた。これは、おおむね電灯収入が上回っている他の兼営供給業と比べて、南海の大きな特徴である。

南海の電力の需用家は、泉南を中心とする繊維産業が中心であったと考えられる。現在でも泉南はタオルなどの繊維産業が盛んな地域であるが、南海沿線でのタオル生産は明治十年代の佐野に始まり、日露戦後に大きく伸びた。しかし日露戦後の伸びを支えたのは足踏式の織機が中心で、力織機の導入は1908年から始まった⁶⁸。その後は力織機が急速に普及し、1922年には佐野のタオル産業はすべて力織機となった⁶⁹。

泉大津では毛布産業が盛んであったが、ここでは第一次世界大戦中の1916年に開業した業

63 三木理史『都市交通の成立』日本経済評論社、2010年、131頁によれば、南海の定期券は圧倒的に近距離利用者の比率が高く、やや古いが1924年の調査では8割近くが8キロ以内の定期券であった。この近距離の比率の高さは、鉄道省およびその他電鉄と比べてももっとも高いものであった。難波駅から8キロ以内とは、ほぼ大阪市内に含まれる範囲である。南海の定期券発行枚数そのものは他の私鉄より多かったが（同130頁）、その大半は南海の電気供給区域ではない大阪市内からの乗客だったのである。

64 岸和田市教育委員会・岸和田市市民文化事業協会編『岸和田の人とくらし～70年の昔を聞く～』岸和田市、1992年、56頁。岸和田市の中山間部である修斉校区の住民の回顧。

65 同前、93頁。岸和田の郊外である八木・八木南校区の住民の回顧。

66 同前、94頁。やはり郊外の八木北校区の住民の回顧。

67 同前、82頁。八木・八木南校区の住民の回顧。

68 柴田実『泉佐野市史』泉佐野市、1958年、421頁。

69 同前、427頁。

者が電気動力の力織機を導入し、その成績が良好だったため他にも広まっていた⁷⁰。この時期の電力の導入は、一台の電動機でシャフトを回し、それにベルトを掛けて個々の機械を動かすもので、小型のモーターを機械に直結するようになるのは1935年ごろ以降であった⁷¹。

また現在の泉南市では、明治三十年代に足袋裏地の生産が興り、1907年ごろから力織機の導入が始まったが、当初は水車動力であった。1914年からベルト掛けの電動機が導入され、効率を改善したという⁷²。

南海沿線では紡績業も盛んで、1920年に開業した佐野紡績は「動力の全面的電化が採用された煙をはかぬ紡績工場と泉南の地の人々の目を奪った」⁷³。このように、第一次世界大戦ごろから南海沿線の工場では電気動力の導入がはじまり、1920年代の前半に大きな伸びを見せたのである。その伸びは大同電力との競争からか1920年代後半にはやや緩くなっており、さらに昭和恐慌下では需用家数が減少している。しかし需用家数が恐慌で減少しても、総出力では多少の増加を見ているのは、不況対策として電化による合理化が進められたと考えられよう。

なお、紡績業などでは2交代の24時間操業が明治・大正期には一般的であったが、女性の深夜業は1929年に禁止された。これは南海の電灯需用にも影響を与えたであろう。

1930年代中盤には、景気回復を反映して南海の電力供給は再度伸びを見せている。ただし、他の電鉄の電力は恐慌下でも南海より高い伸びを見せており、南海の電力業は1920年代に見られたほどの、電鉄他社を圧倒するほどのものではなくなりつつあった。

続いて、各社の収入の状況を表5にまとめた。

70 泉大津市史編さん委員会編『泉大津市史 第1巻下(本文編2)』泉大津市、1998年、657頁、704頁。

71 日本毛布工業協同組合連合会編『泉州毛布工業史』日本毛布工業協同組合連合会、1972年、55頁。

72 泉南市史編纂委員会編『泉南市史 通史編』泉南市、1987年、627-628頁。

73 岸和田市史編さん委員会編『岸和田市史 第4巻(近代編)』

表5 関西の小売電力供給事業者の事業分野別収入（特記なきものは単位：千円）

	1912年度		1915年度		1918年度		1921年度		1924年度		1927年度		1930年度		1933年度		1936年度		
南海	電灯	9	100%	122	66%	416	45%	807	43%	1,384	48%	1,634	45%	1,827	46%	1,939	40%	2,133	37%
	電力	0	0%	62	34%	518	55%	1,086	57%	1,528	52%	1,963	55%	2,156	54%	2,700	56%	3,141	55%
	電熱															183	4%	474	8%
	供給合計	9		184		934		1,893		2,912		3,597		3,983		4,822		5,748	
	電車	1,363		1,758		3,833		6,373		9,162		10,576		10,228		8,970		10,776	
	兼業	133		3		123		34		4		762		1,009		1,080		383	
	その他	165		296		403		228		311		406		368		650		107	
収入合計	1,672		2,243		5,293		8,530		12,390		15,344		15,589		15,527		17,020		
阪神	電灯	168	80%	311	93%	611	45%	1,295	47%	1,700	62%	2,195	65%	2,725	68%	3,275	67%	3,981	61%
	電力	41	20%	23	7%	759	55%	1,471	53%	1,021	38%	1,187	35%	1,298	32%	1,359	28%	1,861	28%
	電熱														273	6%	718	11%	
	供給合計	209		334		1,370		2,766		2,721		3,382		4,023		4,907		6,560	
	電車	1,084		1,296		2,826		5,009		5,887		6,185		6,822		6,716		8,678	
	兼業	-		-		-		-		-		-		774		1,164		1,033	
	その他	52		51		268		330		814		2,002		1,717		919		381	
収入合計	1,346		1,684		5,336		9,131		9,424		11,570		13,337		14,076		21,193		
阪急	電灯	40	48%	86	75%	173	66%	463	71%	1,060	62%	1,244	56%	1,468	58%	1,754	58%	2,131	54%
	電力	44	52%	29	25%	88	34%	187	29%	658	38%	986	44%	1,079	42%	1,287	42%	1,440	36%
	電熱														-		376	10%	
	供給合計	84		115		261		650		1,718		2,230		2,547		3,041		3,947	
	電車	524		458		1,008		3,140		5,125		6,316		6,753		6,678		7,877	
	兼業	215		113		277		817		1,441		1,732		3,936		6,039		8,889	
	その他	59		14		125		101		735		875		1,046		693		800	
収入合計	894		702		1,672		4,709		9,021		11,155		14,284		16,456		21,420		
京阪	電灯	19	95%	201	75%	327	62%	671	45%	2,074	50%	3,059	46%	2,602	44%	1,807	55%	2,296	53%
	電力	1	5%	66	25%	197	38%	819	55%	2,114	50%	3,594	54%	3,247	56%	1,316	40%	1,848	43%
	電熱														189	6%	185	4%	
	供給合計	20		267		524		1,490		4,188		6,653		5,849		3,312		4,329	
	電車	982		1,335		2,329		4,477		5,827		6,879		6,946		8,249		9,413	
	兼業	-		11		2		25		36		48		731		694		537	
	その他	66		47		43		187		1,037		1,591		15,776		3,123		923	
収入合計	1,070		1,662		2,899		6,182		11,091		15,174		29,304		15,383		15,932		
大軌	電灯			62	70%	137	59%	314	62%	425	59%	588	59%	752	61%	862	52%	1,013	41%
	電力			26	30%	95	41%	191	38%	292	41%	405	41%	483	39%	798	48%	1,382	56%
	電熱																80	3%	
	供給合計			88		232		505		717		993		1,235		1,660		2,475	
	電車			529		1,311		2,439		3,997		4,846		6,480		7,405		7,725	
	兼業			-		-		27		176		431		1,151		1,177		1,107	
	その他			24		12		28		59		340		1,330		316		316	
収入合計			642		1,556		3,000		4,952		6,612		10,198		10,245		11,378		

出典：『電気事業要覧』各回より

- ※1) 阪神の1918年度と1921年度の電力収入は、自社の電車用電力も売上に算入されていると見られるので、同社の営業報告書によってその分を差し引いた。
- ※2) 阪急は、1918年までは箕面有馬電軌
- ※3) 京阪の収入には和歌山支社を含む

収入の総額に着目すれば、当然ながら需用と類似した構造となっており、和歌山支店のある時代は京阪の電気供給業収入が五社の中でもっとも多いが、それ以外の時期は南海と阪神が首位を争い、京阪・阪急がそれに続き、もっとも収入の少ないのが大軌となる。南海の伸びは1920年代前半が特に著しく、阪神を収入で追い抜いている。

しかし南海と阪神の関係を仔細に見れば、1930年代に入って阪神が供給業の収入で南海を抜き、30年代後半に至ってその差が大きくなっていることが分かる。昭和恐慌からの回復後の1933年と1936年の供給業収入を比べると、阪神・阪急・京阪がおよそ3割の伸びを示し（阪神は灘区を譲渡したにも関わらず）、大軌に至っては5割近い増加であるのに対し、南海は2割弱にとどまっている。

繰り返すが、南海の兼営電気供給業の特徴は電力収入が多く電灯収入が少ないことである。南海は1918年以降、一貫して電力の収入が電灯を上回っている。需用家数こそ多いものの、農村主体で灯数がそれほどでもない電灯は、やはり収入面でも電力に及ばなかったのである。

これと比べると、阪神工業地帯を供給区域に持つ阪神でも、1920年代以降は電灯収入がおおむね電力の二倍以上であった。これは卸売電力が重複供給を認められていたため、阪神の沿線の工場電力は卸売電力に取られていたことが考えられる。しかし沿線の発展による電灯収入が、それを補って余りあったのであった。

さらに、1933年から1936年の軍需インフレ景気時代を見ると、南海の電力の伸び率は16%程度とあまり高くない。沿線に工業地域の乏しい阪急も電力の伸びは1割程度であるが、阪神や京阪はおよそ4割、大軌に至っては7割以上の伸びを見せている。京阪は沿線に松下電器の本拠地である門真を擁し、大軌は東大阪の工場地帯がある。1930年代では電機や機械の方が繊維産業よりも成長力を持っていたといえるであろう。

ちなみに電灯の伸び率を同じ時代で見ると、これまた南海の伸びはちょうど1割でしかなく、阪神・阪急・大軌が約2割、京阪は3割近いのと比べると、大きく水をあけられている。これも相俟って、1933年に拮抗していた南海と阪神の供給業収入は、1936年に至って差が大きく開き、他社との差も縮まりつつあったのである。

おわりに

最後にここまで述べてきたことをまとめ、南海とその電灯電力供給業の意義を考えてみたい。

戦前の南海は、現在と異なり、日本の民営鉄道事業者の中でもっとも高い収益を上げていた存在であった。ただしその内訳は、運輸と電気供給業からなっており、供給業以外の兼業は微々たるものだった。

南海の電気供給業は、相次ぐ合併で大阪府南部一帯から和歌山県の一部にまで及ぶ広大な地域を供給区域とし、他の関西私鉄と比べても大規模なものといえた。ただしその供給区域の大半は農村であり、他の電鉄のように郊外の発展を取り込むことは十分に出来なかった。そのため南海の供給業は、電灯よりも、泉南を中心とした繊維産業などの電力に頼る割合が高いという特徴があった。南海沿線では1920年代前半に繊維産業が発展、電力の導入が進み、南海の供給業を大きく成長させた。

1920年代後半になると、「電力戦」の展開によって、大口需用家への卸売電力による直接供給が、南海の供給業にとってライバルとなった。買電で電力を調達していた南海は、堺発電所を1927年に建設し、電力の一部を自家調達すると同時に、買電に際しての価格交渉の手段とした。

1930年代に入り、昭和恐慌と平行線の阪和電鉄という二つの悪材料が南海を襲った。電車事業は伸び悩むが、その一方で電気供給業は安定した経営状態にあった。供給業の利益率は1920年代と変わらず、大きく低下した電車と対照的で、経営を支える重みを増したのである。

しかし1930年代後半になると、その成長には陰りが見られるようになった。絶対値としては成長しているものの、重化学工業の発展が盛んなこの時代、軽工業中心の南海沿線は、他の関西私鉄と比べ電力需用が伸び悩んだ。供給区域が農村中心だったため、郊外の発展による電灯需用の取り込みも他社と比べ見劣りした。そして南海は供給業以外に目立った兼業を持たなかったため、会社全体の収入では、電力のほか百貨店や娯楽事業、不動産業などの多角化を進めた阪急に追い越されてしまったのである。さらには運輸と電気供給の二本柱という構造が類似していた阪神と比べても、供給業の伸びの差から、これまた総収入で追いつかれるに至った。

この後、日中戦争勃発と電力国家管理の進展により、鉄道や電気事業の経営状況は大きく変わる。1938年の第一次電力国家管理で南海は堺発電所を失ったが、固定資本の負担が軽減され、経営効率が増したというプラス面がむしろ目立った。しかしそれも束の間、第二次電力国家管理で電鉄兼営の電力供給業は消滅を余儀なくされたのであった。

以上を総括すれば、南海にとって電気供給業は極めて重要な兼業であり続け、とりわけ1930年代には南海の経営を支える重みを増していた。電力国家管理が最終的に南海のこの兼業を失わせた打撃は大きいと考えられる。しかしそれ以前に、郊外化の進展をうまく取り込めていなかった南海の地位は、揺らぎつつあったといえよう。

戦後の南海は、最大の兼業であった電気供給業を失った代わりとなる兼業を育てられたとは言えず、いまや大手私鉄中最下位層の地位に甘んじている。その淵源は、供給業を兼業としていた1930年代すでに、郊外化の進展や重化学工業の発展を自社の成長に取り込めていなかったということから、発していたといえるかもしれない。

参考文献

・統計類

通信省電気局編『電気事業要覧』電気協会、各回
南海鉄道『営業報告書』各回

・書籍

家仲茂『関西電気人物展望 昭和10年版』向陽荘、1935年
泉大津市史編さん委員会編『泉大津市史 第1巻下（本文編2）』泉大津市、1998年
関西地方電気事業百年史編纂委員会編『関西地方電気事業百年史』関西地方電気事業百年史編纂委員会、1987年
岸和田市教育委員会・岸和田市市民文化事業協会編『岸和田の人とくらし～70年の昔を聞く～』岸和田市、1992年
岸和田市史編さん委員会編『岸和田市史 第4巻（近代編）』岸和田市、2005年
近畿日本鉄道編『近畿日本鉄道100年のあゆみ』近畿日本鉄道、2010年
京阪電気鉄道編『京阪百年のあゆみ』京阪電気鉄道、2011年
柴田実『泉佐野市史』泉佐野市、1958年
忍草 市来崎佐一郎君追懐録編纂事務所編『忍草』忍草 市来崎佐一郎君追懐録編纂事務所、1933年
泉南市史編纂委員会編『泉南市史 通史編』泉南市、1987年
電力政策研究会編『電気事業法制史』電力新報社、1965年
東京電力編『関東の電気事業と東京電力 電気事業の創始から東京電力50年への軌跡』東京電力、2002年
東邦電力史編纂委員会編『東邦電力史』東邦電力史刊行会、1962年
南海鉄道編『開業五十年』南海鉄道、1936年
南海電気鉄道編『南海電気鉄道百年史』南海電気鉄道、1985年
日本経営史研究所編『阪神電気鉄道八十年史』阪神電気鉄道、1985年
日本交通協会編『交通研究資料 第23輯』日本交通協会、1935年
日本民営鉄道協会編『大手民鉄鉄道事業データブック 2018 大手民鉄の素顔』日本民営鉄道協会、2018年
日本毛布工業協同組合連合会編『泉州毛布工業史』日本毛布工業協同組合連合会、1972年
橋本寿朗『戦間期の産業発展と産業組織Ⅱ 重化学工業化と独占』東京大学出版会、2004年
三木理史『都市交通の成立』日本経済評論社、2010年

森右作『電気料金と業務の新研究 附・米国視察概要報告書』電研社、1932年

・論文

田中龍造「阪神電鉄の明治・大正期における電灯・電力事業」『地域史研究 尼崎市史研究紀要』第15巻1号、1985年

嶋理人「戦前期日本の民間社会資本事業 電鉄事業者の兼営電気供給事業に着目して」東京大学大学院人文社会系研究科学学位請求論文、2016年

渡哲郎「戦前における電鉄企業の電力供給事業——阪神電鉄を中心に——」宇田正・畠山秀樹編著『日本鉄道史像の多面的考察』日本経済評論社、2013年

・新聞雑誌類

『大阪朝日新聞』

『大阪時事新報』

『大阪毎日新聞』

『神戸新聞』

『大正日日新聞』

『ダイヤモンド』

『中外商業新報』

Nankai Railway's Electric Power Industry – The Largest Subsidiary Business of Nankai

Nankai Electric Railway has the lowest income among major private railway companies in present. However, before the World War II, Nankai Railway had the third largest income after streetcars in Tokyo and Osaka. Nankai's subsidiary business was effectively limited to the electric power industry. This thesis examines the electric power industry which was a subsidiary business of Nankai Railway .

Nankai Railway was established in 1898, electrified in 1907 and started the electric power industry in 1912. By the early 1920s, Nankai Railway merged three companies. As a result, Nankai made the southern part of Osaka Prefecture its territory for the electric power industry. Nankai constructed the Sakai power plant in 1926, it strengthened the competitiveness of the Nankai's electric power industry. In 1920s, The business accounted for 1/4 of Nankai's income. By the 1930s, it had risen to 1/3. During this period, Nankai Railway was suffering from depression and competitors. The role of the electric power industry had become very important for Nankai Railway.

Nankai's electric power industry received more revenue from electric power than from electric lights. This is a characteristic of Nankai compared to other private railway companies. The area along the Nankai Line was mainly rural, and the textile industry was prosperous there. This was reflected in the Nankai's electric power industry. On the other hand, suburban and heavy industrialization in the 1930s did not affect the Nankai's electric power industry. Therefore, Nankai's achievements were overtaken by other private railways.

National power management in 1942 deprived the Nankai of the power industry. Nankai was not able to have a powerful subsidiary business that took the place of this. Therefore, Nankai currently has the least revenue among the major private railway companies. Perhaps, the cause exists in the 1930's. Nankai failed to make good use of suburban and heavy industries.