

戦間期有力電力会社の電鉄兼営とその分離

嶋 理 人

要約

筆者はこれまでに、戦間期の有力な電鉄企業が兼営していた電灯電力の供給事業について研究し、それが経営上たいへん合理的なものであったことを確認した。これに対して本論文では、戦間期の有力な電気供給事業者が兼営していた電鉄業について検証した。対象としたのは、「五大電力」と呼ばれた最有力の電気事業者から宇治川電気・東京電灯・東邦電力、五大電力に次ぐ大規模事業者の京都電灯である。

宇治川電気は電気の消費先とするため神戸～姫路間の電鉄を買収したが、利益はあまり上がらず、昭和恐慌によって経営が悪化すると別会社化した。京都電灯は福井や京都でいくつもの鉄道を経営したが、本業ほどの利益は得られず、分離も検討された。東京電灯は群馬県などで低規格の鉄道を経営したが、経営は振るわず、廃止もしくは譲渡された。東邦電力は福岡の路面電車を経営し、利益はあがっていたが小規模な事業であったため、分離して他社の電鉄と統合した。

以上を総括すれば、1920年代までは多く見られた有力電気供給事業者の電鉄兼営は、1930年代以降は経営分離される傾向があり、経営上の合理性が次第に失われて行ったといえる。

はじめに

本論では、戦間期日本の有力な電力会社が手がけた兼業の電鉄業について検討する。

これまで筆者は、戦間期の有力な電鉄企業が兼営していた電灯・電力の供給事業についていくつかの研究を行ってきた¹。ここでいう電鉄とは、もっぱら都市間や郊外を結ぶ電気鉄道、すなわち現在の大手私鉄のことである。なおいわゆる電力業は、家庭用の電灯と動力用の電力の部門とに分かれていることから、本論では総称して電灯電力供給業、あるいは電気供給業、もしくは単に供給業と呼ぶことにする²。

これまでの拙論で明らかになったことを述べれば、戦前期の電鉄業にとって電気供給事業はもっとも大きな兼業部門であり、巷間日本型電鉄の特徴である多角経営の代表的な例として知られている不動産や百貨店などの事業をはるかにしのいでいた。そしてこの兼業は、本業の電車が1930年代前半に不況と競争激化で業績が改善しない中で、安定した成果を挙げて会社の経営を支えていた。また不動産などの他の兼業とのシナジーもあったとみられるほか、電気供給主業の会社の経営にも影響を与えていた。電鉄業にとって電気供給業を兼営することは経営上たいへん合理的であったが、これは電気供給業の業界にしてみれば大都市圏の供給区域を細分化して規模の経済を働きにくくする不合理な面があった。二つの業界の合理性の対立は、電力国家管理という政治的な圧力に依らなければ解決できなかったであろう。

以上のように、電鉄事業者からみた電気供給業の兼業は意味があったといえるが、それでは電力会社が電鉄業を兼営することには経営上の合理性や意義はあったのであろうか。本論ではこれまでの研究を踏まえ、戦間期の電力会社の電鉄兼業について検討する。

研究対象としては、いわゆる「五大電力」をはじめとする、電気供給事業を大規模に営んでいる民営事業者を対象とする。電気供給と電鉄の兼業事業者としては、東京市や大阪市をはじめとする市営の電気局も有力なものであるが、これらは公益重視という異なった経営の論理を有しているので（もとより採算を度外視したわけではないが）、今回は対象から除き、他日を期し

1 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』東京大学人文社会科学系研究科、2016年（学位論文）、嶋理人「南海鉄道の兼営電灯電力供給事業」（谷内正往ほか共著『近鉄・南海の経営史研究 兼業をめぐる』五紘舎、2021年所収）、嶋理人「＜研究ノート＞昭和恐慌期における電気供給事業経営のパフォーマンス比較 関西の電鉄と小売電力企業をめぐる」『熊本学園大学産業経営研究』40号、2021年。なお電気事業史全般の先行研究については、さしあたり前掲嶋「＜研究ノート＞昭和恐慌期における電気供給事業経営のパフォーマンス比較 関西の電鉄と小売電力企業をめぐる」を参照されたい。

2 現在では、電気を需用家に供給したり、発電した電気を販売する事業を総称して「電気事業」と呼ぶのが一般的である。しかし戦前の電気事業法（1911年公布）では、現在と同じ電気を供給する事業だけでなく、電気鉄道も「電気事業」の範疇に入れられていた（第一条）。そのため「電気事業」の呼称が当時は電気を供給する事業を指す言葉として適当でないことから、今日でいう電気事業を指して本論では、電灯電力供給業もしくは電気供給業と呼ぶことにする。

たい³。

対象とする期間は、五大電力が出そろい大阪電灯が市営化されて戦前の電力業界の勢力図が定まった1920年代初頭から、電力国家管理が実現する1930年代中盤まで、すなわち戦間期とする。この期間の電力業界は、1920年代では日本経済の牽引役となっていたが、「電力戦」と呼ばれる激しい競争を経て1930年代には協調と自主統制に転じ、さらに統制経済の風潮が強まって国家管理に至るといえる、激しい変転を遂げている。この状況が電気供給事業者の兼業にどのような影響を与えたかを、本論によって明らかにしたい。

1. 全体的な動向

まずそもそも、戦間期における有力な電気供給事業者がどのようなものであるのか確認したい。次の表1-1～1-3は、1925年・1930年・1935年の各年における電灯・電力収入（1935年の電力収入には電熱その他を含む）の合計額が大きい事業者上位20者を示したものである。兼業のうち電鉄の収入額も示した。

表1-1 1925年の電気事業収入（単位：千円）

順位	事業者	電灯収入	電力収入	供給収入合計	電鉄収入
1	東京電灯	28,647	29,801	58,448	539
2	東邦電力	22,581	16,306	38,887	821
3	大同電力	681	21,996	22,677	
4	宇治川電気	0	18,526	18,526	
5	大阪市	12,453	4,264	16,717	17,045
6	帝国電灯	11,329	3,384	14,713	
7	九州水力電気	4,651	7,686	12,337	552
8	京都電灯	4,448	4,215	8,663	805
9	広島電気	5,502	1,907	7,409	197
10	東京電力	3,399	3,682	7,081	55
11	神戸市	4,276	2,703	6,979	4,301
12	日本電力	0	6,511	6,511	
13	東京市	3,741	2,138	5,879	35,767
14	熊本電気	2,987	2,399	5,386	
15	三重合同電気	4,076	1,300	5,376	361
16	北海道電灯	3,309	1,864	5,173	
17	鬼怒川水力電気	0	5,104	5,104	
18	京阪電気鉄道	2,336	2,464	4,800	6,281
19	信越電力	67	4,416	4,483	
20	中国水力電気	2,024	2,058	4,082	

3 公営電力の歴史についての近年の研究は、花木完爾『戦前期公営電気事業における公共性 大阪市電気局の活動を通じて』大阪市立大学（博士論文）、2019年が挙げられる。

表 1-2 1930年の電気事業収入 (単位：千円)

順位	事業者	電灯収入	電力収入	供給収入合計	電鉄収入
1	東京電灯	61,017	49,431	110,448	30
2	東邦電力	24,843	24,051	48,894	916
3	大同電力	37	33,953	33,990	
4	宇治川電気	3,428	24,441	27,869	1,941
5	大阪市	17,077	6,798	23,875	16,816
6	日本電力	1,712	19,738	21,450	
7	九州水力電気	7,017	11,169	18,186	
8	京都電灯	10,988	6,620	17,608	1,459
9	合同電気	7,558	5,171	12,729	820
10	広島電気	7,816	3,695	11,511	153
11	神戸市	5,278	4,883	10,161	5,930
12	東京市	5,548	4,072	9,620	27,291
13	北海道電灯	5,150	4,396	9,546	
14	中国合同電気	4,855	3,656	8,511	
15	熊本電気	3,752	2,998	6,750	
16	山陽中央水電	1,490	4,697	6,187	
17	山口県	3,505	2,658	6,163	
18	伊予鉄道電気	4,254	1,898	6,152	181
19	九州電気軌道	2,407	3,552	5,959	2,408
20	京阪電気鉄道	2,603	3,248	5,851	6,946

表 1-3 1935年の電気事業収入 (単位：千円)

順位	事業者	電灯収入	電力他収入	供給収入合計	電鉄収入
1	東京電灯	65,555	70,680	136,235	
2	東邦電力	23,063	31,176	54,239	
3	日本電力	1,671	38,670	40,341	
4	宇治川電気	3,163	36,735	39,898	
5	大同電力	1,453	37,896	39,349	
6	大阪市	19,246	9,690	28,936	14,445
7	京都電灯	12,096	11,360	23,456	951
8	合同電気	11,977	10,296	22,273	1,409
9	九州水力電気	5,993	11,326	17,319	
10	広島電気	8,194	6,422	14,616	
11	神戸市	5,549	7,467	13,016	4,819
12	東信電気	22	11,944	11,966	
13	大日本電力	5,253	6,320	11,573	
14	中国合同電気	5,197	5,715	10,912	
15	東京市	6,771	3,134	9,905	18,558
16	山陽中央水電	2,703	5,865	8,568	
17	山口県	4,488	4,043	8,531	
18	中部電力	3,620	4,716	8,336	
19	日本海電気	2,291	5,957	8,248	
20	九州電気軌道	2,688	4,825	7,513	2,109

出典：『電気事業要覧』各回

電気供給事業からの収入が多い事業者は、東京電灯・東邦電力・宇治川電気・大同電力・日本電力の五大電力と、大阪市・東京市・京都市・神戸市の大都市の公営電力、京都電灯・九州水力電気・合同電気（三重合同電気が改称）・中国合同電気（中国水力電気が合併・改称）などの「地方大電力」と呼ばれる地方の有力事業者からおおむね構成されている。これらのうち、公営電力以外で電気供給収入ベスト 20 位内の地位を一貫して確保し、電鉄を兼営していた時期のある事業者は、五大電力のうち東京電灯・東邦電力・宇治川電気、地方大電力のうち京都電灯・九州水力電気・合同電気が挙げられる。本稿ではこのうち、五大電力に属する 3 社と、地方大電力最大手の京都電灯の 4 社を主たる対象として検討していく。

表 1-1～1-3 から注目すべきことは、1925 年では 20 者中 11 者が電鉄を兼営し、1930 年では 12 者が兼営しているのに対し、1935 年では 6 者へと半減していることである。1935 年では五大電力がすべて兼営電鉄業を分離しており、地方大電力でも九州水力が電鉄業を分離している。これは業界全体の傾向とも軌を一にしていたといえる。表 2 を参照されたい。

戦前の電気事業は、電気供給・電気鉄道・両者の兼営に分類されている（1932 年からは特定供給が加わるが、表 2 では除いた）。表 2 ではまずこれらの事業者数を示した。電気供給は 1920 年代前半まで増加し、1924 年度の 618 事業者を頂点に、以後は減少傾向となる。電気鉄道は 1920 年代を通じて増加し続け、1931 年の 191 事業者を最高値として、以降は減少する。

もっとも表 2 のデータのうち、供給・鉄道・供給鉄道兼営の事業者数は『電気事業要覧』第 30 回から採ったものであるが、このデータは未開業事業者や支社の扱いでやや実態より兼営事業者が多くなっている。そこで、『電気事業要覧』各年次からより厳密に兼営事業者を数え上げたのが「兼営実数」である。また各年次における兼営事業者の増減を具体的に調査したのが「兼営減少」「兼営増加」である。

ここから判明するのは、兼営事業者は 1927 年の 48 事業者が最多であり、そこから 1930 年代へかけておおむね減少していくということである。先取りして言えば、これはこの時期進んでいた電気事業者の再編統合による合併や買収がもっとも大きな減少要因であるが、1927 年以降は新規の供給や電車の開業が減っていることも一要因である。これには恐慌の影響に加え、有利な電気の供給区域や鉄道の区間が乏しくなっていることが考えられる。いっぽうでそれまでなかった電車の廃止による兼営事業の消滅（供給事業への純化）が 1927 年以降 6 件起こっている⁴。これも恐慌に加え、並行する国鉄線の開業（山口県営・矢作水力）やバスの打撃（肥前電鉄・沖縄電気・登別温泉・東京電灯）による地方の電車の退潮が要因となっている。事業の分離でも、電車を分離した例が供給を分離した例より多く、1927 年以降はその傾向が強い。以上から 1920 年代後半以降は、電鉄事業が低く評価されて電気供給事業から分離される傾向があったことが示唆される。

この傾向を踏まえ、先に挙げた主要事業者の具体的な状況を以下に見ていきたい。

4 1935 年に供給事業を譲渡している塩原電車は、電車をすでに休止しており、実質的には電車を廃止して他者に合併されたといえ、これを含めると廃止は 7 件にのぼる。

表2 電気供給・電気鉄道・両者の兼営の事業者数と兼営事業者の増減

	供給	鉄道	兼営	兼営実数	各年の兼営事業者減少		各年の兼営事業者増加	
					47	52	47	51
1921年	611				47	52	47	51
					利根発電・利根鉄道・横浜電気・高崎水力電気（以上東電合併・買収）	塩原電車（供給合併）・金沢電軌（供給譲受）		
1922年	599	65	48	46	46	48	46	65
					武蔵水電（電車譲渡）・大阪高野鉄道（南海合併）・和歌山水力（京阪合併）	埴斐川電気（電車合併）・大崎水電（電車開業）		
1923年	601	83	48	46	46	48	46	83
					京浜電鉄（供給譲渡）・大崎水電（宮城県合併）	水濱電車（供給・電車開業）・宮城県営（兼営合併）		
1924年	618	106	48	44	44	48	44	106
					成田電軌（供給譲渡）・宮城県営（電車譲渡）・吾妻軌道（群馬水力合併）	群馬水力（兼営合併）		
1925年	605	123	48	46	46	48	46	123
					京津電軌（京阪合併）・群馬水力（東京電力合併）	下野電鉄（供給開業）・琴平電鉄（供給買収）・登別温泉軌道（電車開業）・東京電力（兼営合併）		
1926年	585	146	48	46	46	48	46	146
					盛岡電工（電車譲渡）・岡山電軌（供給譲渡）	草津電鉄（供給開業）・仙台市（電車開業）		
1927年	562	159	49	48	48	49	48	159
					兵庫電軌（宇治電合併）	宇治川電気（兼営合併）・温泉電軌（供給開業）・富山県営（電車開業）		
1928年	543	182	49	46	46	49	46	182
					小田原電鉄（日電合併）・日本電力（電車譲渡）・東京電力（東電合併）・埴斐川電気（電車譲渡）	日本電力（兼営合併）・目蒲電鉄（供給合併）		
1929年	540	188	50	45	45	50	45	188
					広島電気（電車譲渡）・山口県営（電車廃止）・九州水力（電車譲渡）	武蔵野鉄道（供給開業）・上信電鉄（供給開業）		
1930年	535	188	48	44	44	48	44	188
					愛知電鉄（供給譲渡）・美濃電軌（名岐合併）	名岐鉄道（兼営合併）		
1931年	525	191	47	43	43	47	43	191
					肥前電鉄（電車廃止）			
1932年	524	181	46	44	44	46	44	181
						日光登山鉄道（電車開業）		
1933年	531	174	43	42	42	43	42	174
					沖繩電気（電車廃止）・登別温泉（電車廃止）・宇治川電気（兼営譲渡）	山陽電鉄（兼営譲受）		
1934年	527	174	40	40	40	40	40	174
					東京電灯（電車廃止）・東邦電力（電車譲渡）			
1935年	514	172	38	38	38	38	38	172
					塩原電車（供給譲渡）・矢作水力（電車廃止）			
1936年	501	170	38	38	38	38	38	170
1937年	470	163	36	37	37	36	37	163
					名古屋鉄道（供給譲渡）・合同電気（東邦合併）	東邦電力（兼営合併）		

出典：『電気事業要覧』各回

2. 電力会社が地方鉄道・高規格の軌道を兼営した例

電気事業者が電灯電力供給事業と兼営する電気鉄道事業は、鉄道事業を監督する鉄道省の立場からは2種類にはっきり分けられる。それは地方鉄道法（1919年公布）による地方鉄道か、軌道法（1921年公布）による軌道かの分類である⁵。

地方鉄道法は1887年の私設鉄道条例（1900年私設鉄道法に改正）と1910年の軽便鉄道法とをまとめたもので、「地方鉄道」とは全国的ネットワークの国鉄に対し一地方の交通を担当する鉄道という意味である。これは一般的なイメージの鉄道といってよく、専用の軌道を設けて道路とは踏切で交差するものである。

これに対し軌道とは、もともと道路交通の補助として1890年に軌道条例として定められたもので、道路上に線路を敷く併用軌道が原則であった。当初は馬車鉄道に適用され、電車の登場によって路面電車がこの法令に基づき敷設されるようになった。

ところが1905年に開業した阪神電気鉄道は、大阪～神戸間を国鉄に対抗して高速で結ぶために軌道のほとんどを新設の専用軌道によって開業した。これは当時の鉄道監督官庁であった通信省の次官の古市公威が、軌道条例を柔軟に解釈して、軌道の一部が道路上にあればよいと認めたことによる⁶。阪神の経営は成功し、これに倣った軌道を名乗りながらほぼ全線が専用軌道という電気鉄道が、関西を中心に続々と登場することになった。阪神型の軌道の電鉄は、次第に線路を改良してわずかな併用軌道もなくして、地方鉄道と遜色ない存在となっていき、主に大都市圏において地方鉄道とともに「都市鉄道」と呼ぶべき交通機関の一カテゴリーを築くことになる⁷。

電気供給事業と兼営される電気鉄道事業は、数の上では東京や大阪の市電に代表されるように、路面電車＝軌道が多かった。鉄道としては簡便なものが中心だったのである。しかし中には、地方鉄道や阪神型の高規格軌道という、路面電車に比べ多額の投資を要する電気鉄道を兼営する場合もあった。それだけ電気鉄道事業に力を入れて取り組んでいたとみられよう。有力な電気事業者でこのような兼営を営んだのは、五大電力の一つ・宇治川電気と、地方大電力の首位を争う京都電灯であった。

2.1 宇治川電気

宇治川電気は淀川上流部で水力発電を行うことを目的として1906年に設立された会社で、1913年に発電所の運転を開始した。同社は当初、電灯事業を営まない電力専門の会社としてス

5 地方鉄道と軌道の法的な違いや系譜については、和久田康雄『やさしい鉄道の法規―JRと私鉄の実例―』成山堂書店、1997年（1999年の四訂版による）の4-13ページが分かりやすい。

6 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、36-37ページ。

7 軌道が地方鉄道と技術的に遜色ない「都市鉄道」となっていく過程については三木理史『都市交通の成立』日本経済評論社、2010年の第5章「「都市鉄道」の成立」、特に167-171ページを参照。

タートし、主に大阪電灯や京都電灯へ電力を卸売していた⁸。第一次世界大戦による電力需要の激増を受けて宇治電は発電能力を拡張し、また積極的な合併を進めた。これにより近江支店や大和支店などを設けて電灯事業にも進出したが、電源の不足を抜本的に解決するため、子会社の日本電力を1919年に設立した。日本電力は北陸で大規模な水力発電所を建設し、また補給用に尼崎へ火力発電所も建設した⁹。

ところが1920年には第一次大戦ブームは去って戦後恐慌が起こっており、電力は一転過剰へと向かっていった。しかも日本電力が本格的に送電を開始する前に、やはり大規模な水力開発を行っていた大同電力が、関西への送電を始めていた。大同の進出に懸念を抱いた宇治電は、1924年に大同電力から大量の電力購入を契約して大同の関西進出を抑えようとしたが、これによって大量の電力を抱え込んだ宇治電は、自社の発電所の稼働率を下げるほどで、日電から当初の予定通り電力を購入することができなくなったのである。宇治電と日電は電力の売り渡し条件をめぐる対立するようになってしまった。この対立は1926年に両社の契約が破棄される事態に至り、しかも宇治電は同年保有する日電株を売却して、両社の関係を断ってしまった¹⁰。

宇治電と日電は1926年夏以降、関西の大口需用家をめぐる争奪戦、いわゆる「電力戦」に突入した。日電は1931年までに100,000kW以上の需用家を獲得している¹¹。このような経営上の困難——過剰な電力の抱え込みと大口電力での競争相手の出現——に追い込まれた宇治電が1927年に採った方策が、兵庫電気軌道と神戸姫路電気鉄道の合併による電鉄部の創設であった。

兵庫電気軌道は1910年に兵庫～須磨間を開業した電気軌道事業者であったが、路面に軌道を敷設したのは一部だけで、路面電車というよりは一般の鉄道に近い路線であった。のちに路線を明石まで延ばすとともに、1920年に明石電灯を買収して沿線での電気供給事業にも進出していた。兵庫電軌はさらに姫路までの路線延長をめざし、新会社の明姫電気鉄道を設立したが、この区間は播州鉄道（現・JR 古川線ほか）も免許を出願して競願になった。そこで播州鉄道を支配して積極的な企業活動を行っていた伊藤英一は、兵庫電軌を乗っ取って姫路までの路線建設を狙ったのである¹²。

しかし明石～姫路間の免許は明姫電鉄（伊藤に追い出された旧兵庫電軌経営陣が経営）に下り、同社は神戸姫路電気鉄道と名前を改めて1923年に明石～姫路間を開業した。同社は地方鉄道法に準拠し、併用軌道が一切ない高規格の鉄道であった。しかし明石で兵庫電軌とは接続し

8 『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、116-122ページ。

9 同前、159-172ページ。

10 同前、235ページ、258-261ページ。

11 同前、268-269ページ。

12 伊藤英一については小川功『地方企業集団の財務破綻と投機的経営者 大正期「播州長者」分家の暴走と金融構造の病弊』滋賀大学経済学部研究叢書第32号、滋賀大学経済学部、2000年を参照。以後も伊藤や兵庫電軌に関する事項は同書による。

ていても、規格の違いや行きがかり（1920年に伊藤英一は失脚していたが）から直通運転は行われず、両社ともあまり経営は振るわなかった。

ここに登場したのが宇治電である。まず兵庫電軌を1927年1月に1対1の比率で合併したが、この合併については「当社のため果して有利なりや頗る疑わしい」¹³と見られるほどで、合併条件は宇治電に不利であったが敢えて合併したといえる。さらに同年4月には神姫電鉄を合併した。神姫電鉄は1対2の宇治電に有利な合併であった。

この合併の目的は「電気事業の基盤を神戸以西へも拡充しようと意図したもの」¹⁴という評価もあるが、むしろ直前の日電との訣別、それによる「電力戦」開戦への対応策と見るべきであろう。大同との契約でただでさえ過剰な電力を抱え込み、さらに大口需用家を奪われる恐れがある時、電車を持つことで安定した電力需用を確保することができるのである。また兵庫電軌は明石などに電灯電力の供給区域を持っており、「電力戦」で奪われない電灯（重複供給が認められるのは通例、50ないし100馬力以上の大口需要家に限られた）の供給区域が得られるというのは、魅力的であったといえよう。傍証として、宇治電は1926年に滋賀県の近江鉄道を系列下に置いており、これも鉄道電化（1928年電化）によって安定した電力需用を得ることにあったと考えられる¹⁵。

宇治電は電気鉄道の改良に1927年から1932年までに累計140万円程度を投資したとみられ¹⁶、1928年には神戸―姫路間の直通運転が実現して、将来性も期待された¹⁷。ただしこの時点では「明石―高砂―姫路間は、全く海岸の漁村を走る電車」¹⁸であって、直ちに大きな利益が望めるわけではなく、「兼業たる神戸、姫路間の電鉄経営もあまり有利ではない。……本業の負担となつても、利益にはなるまい」と見られていた¹⁹。しかも本業の業績もこの時期、「電力戦」の影響に恐慌が重なっていたのである。

それでは宇治電のこの時期の業績はどのようなものであったか、以下の表3・図1をご覧ください。

13 「宇治川電気の下季業績と今期」『東洋経済新報』1221号、1926年10月30日付。

14 前掲『関西地方電気事業百年史』256ページ。

15 「（引用註：宇治電は）姉妹会社近江鉄道も昭和三年四月から電化して、電力の消化につとめてをる等、斯界の趨勢たる電力過剰問題に対しては比較的悩みが薄く……」『宇治川電気』『東洋経済新報 臨時増刊関西百七十会社の解剖』1929年9月20日付。

16 宇治川電気の『報告書』各回による。

17 「宇治川には相当期待の持てる電鉄部のあること」『宇治川電気』『東洋経済新報 新年特輯号』1380号、1929年12月21日。

18 「宇治川電気―結局減配を免れず―」『東洋経済新報』1402号、1930年6月7日付。

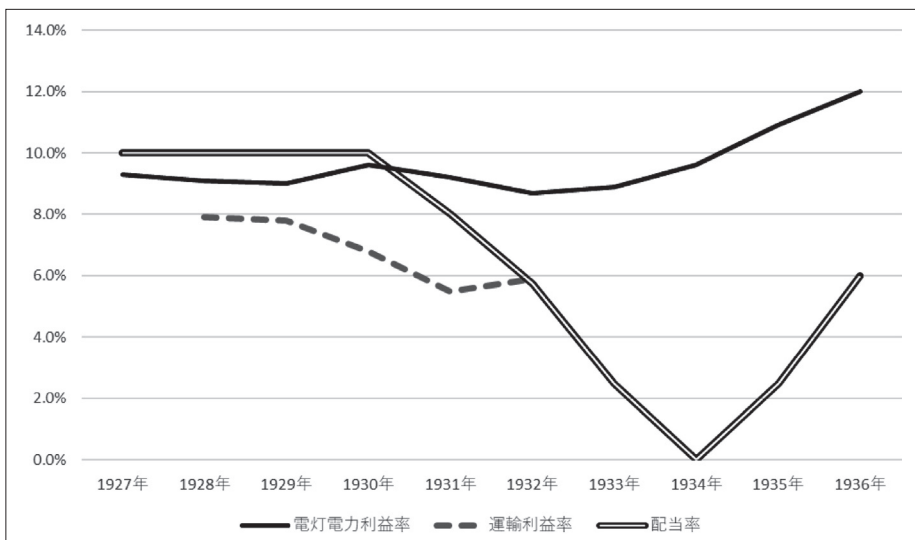
19 「宇治電の決算と前途 減配の英断に出づべし」『東洋経済新報』1427号、1930年11月29日付。

表3 宇治川電気の部門別収入・利益(単位・千円)

年次	電灯電力収入	運輸収入	運輸収入比	電灯電力利益	運輸利益
1927年	27,653	1,202	4.2%	11,827	736
1928年	28,868	1,878	6.1%	13,281	1,006
1929年	31,616	2,016	6.0%	14,062	1,017
1930年	32,869	1,940	5.6%	15,627	911
1931年	33,126	1,754	5.0%	15,590	776
1932年	34,022	1,574	4.4%	16,030	843

出典：宇治川電気『報告書』各回

図1 宇治川電気の部門別利益率・配当率



出典：『電気事業要覧』、宇治川電気『報告書』各回

基本的に各部門の利益を各部門の固定資本額で除して算出しているが、固定資本で両方にまたがるとみられる「発電工事費」については、電灯電力と電鉄の電気の使用量に応じて按分した。電車の電気の使用量は『電気事業要覧』に記載があればそれを利用し、ない場合は一車一哩当たり消費電力を車両走行距離に乗じて求めた。固定資本としては他に「送電工事費」「配電工事費」「土地建物費」「什器」「貸付器具」を算入した。事業の支出でも「発電所費」「変電所・開閉所費」「水路維持費」「購入電力量」は同様に按分した。

まず宇治電の電灯電力供給業の収入は、昭和恐慌を挟む時期でも一貫して増加している。さすがに1929年から33年ごろまでは伸びが鈍化しているが、恐慌であっても進んでいた都市化

の流れが宇治電に有利に働いたことは確かであろう。利益では昭和恐慌の1931年こそ落ち込むが、他の年次はやはり着実に増益している。

ところが電車収入は、1929年までは直通運転開始の影響もあって増加しているが、昭和恐慌に遭って1930年から1932年まで低下の一途をたどっている。利益では1932年にやや持ち直しているものの、電気供給事業と比べて振るわないのは明らかである。会社全体の収入や利益に占める電鉄事業の比率も、1929年以降低下ないし停滞している。そもそも収入にせよ利益にせよ、全社の5-6%程度にとどまっており、兼業としてもあまり大きな規模に達することはなかった。

図1で経営効率を見ても、電気供給業の対固定資本利益率が「電力戦」や昭和恐慌の時期でも大きな落ち込みを見せず9%程度を維持しているのに対し、電車事業の対固定資本利益率は高い年でも8%に達せず、しかも恐慌によって低下傾向に陥っている。この利益率は配当率よりもかなり低く、電車は「本業の負担となつても、利益にはな」らなかったのである。

またもう一つの電車兼営の要因であった電力消費の面でも、『電気事業要覧』の各回によって宇治電全体の電力のうちどの程度を電車が消費していたかを計算しても、各年1%程度にとどまっていたとみられる²⁰。宇治電にとって電車経営は、将来性はともかく、恐慌真ただ中では負担になる面ばかりが目立っていたといえる。

宇治電を見舞った日本電力との「電力戦」は、1929年12月に営業協定を結んで決着し、1932年10月には電気料金支払いをめぐる両社の間で起こっていた訴訟も取り下げられた。この間宇治電は、他の供給区域が重複する事業者とも営業協定を結び、地盤の安定を図っている²¹。図1で1930年度(1929年10月～1930年9月)の利益率が改善を見ているのは営業協定の成果と考えられるが、すぐに昭和恐慌が深刻化して利益率は低下した。もともと社債を起すことでやりくりして、資本金に対しては高配当を維持していた宇治電であったが、1930年度下期(1930年10月～1931年3月)からは8%への減配を余儀なくされたのである。

周知のように1931年12月には犬養毅内閣が成立、高橋是清が大蔵大臣に登用され、直ちに金輸出再禁止を行って金本位制を停止、管理通貨制度に移行した。高橋財政によるインフレ政策は景気を回復させ、電力需用にも好影響を与えることになるが、問題はこれに伴って円が対ドルでおおよそ半額にまで暴落し、その後も下落が続いて一時は金本位制時代の四分の一にまで円安が進んだことであった。宇治電が発行していた社債には外債があったため、その利払いが激増して経営を圧迫したのである。図1で1932年度から翌年度にかけて、対固定資本利益率が改善しているにもかかわらず配当率が低下しているのは、このためであった。

20 通信省編『電気事業要覧』電気協会、各回に電鉄部の電車の消費電力量の記載がある場合はそれを全体の電力量で割り、ない場合は「1車1哩あたり消費電力」に車両の延べ走行距離を乗じて電車の消費電力量を推計した。

21 前掲『関西地方電気事業百年史』270ページ。

この経営の危機に対し、宇治電は事業の再編を余儀なくされた。その一環として、宇治電は1933年6月に全額出資の山陽電気鉄道を設立、神戸～姫路間の電鉄と兵庫電軌から受け継いだ沿線の電気供給事業を譲渡した。電鉄の分離は前年秋には報じられており²²、直接的には外債利払い問題への対処と見ることができる。電鉄分離後の1933年10月に宇治電は「会社財政建直計画」を発表し、4期無配とすることで財政の再建を図ることを明らかにした。償却金の増加、設備投資の抑制、外債対策、水膨れした保有証券（山陽電鉄株を含む）の切り下げなどがその内容で、これらの対策を講じてようやく1935年上期から配当を復活させた²³。

宇治電が電鉄を切り離した要因はもう一つ考えられる。関西では1932年の片町線を皮切りに省線の電化が進められており、宇治電の電鉄線と一部並行する明石～京都間の電化も予定されていた（1934年7月須磨～吹田間電化、同年9月明石～須磨間電化）²⁴。改良されたとはいえいまだ一部路面区間に残る宇治電の電鉄では、速力に優れた国電は手ごわい競争相手となる。電鉄の将来性は認められていたが、それに影を差す事態が迫っていたのであった。

以上をまとめれば、宇治電は安定した電力の消費先を求めて電鉄を合併したが、抱え込んだ電力は恐慌下でも着実な成長を遂げていた供給業で消費され²⁵、いっぽう電鉄は未開発の沿線地域が多かったためにあまり利益が上がらず、恐慌の痛手を強く受けてしまった。おまけに省線電化というライバルの登場も予期された折柄、外債の利払い激増という目の前の困難に対応するため、電鉄はわずか6年余りで分離されることになったのであった。電鉄兼業は宇治電にとって、将来性はともかく目の前の利益にはならなかったのであった。

分離された山陽電気鉄道は、しかし比較的堅実な経営を行った。配当は創立当初から5%を継続しており、1935年下期からは5.5%に増配している²⁶。分離直前の1932年度は1,574千円だった電車収入は1937年には1,944千円にまで増加し、兼業の電気供給業なども合わせると3,134千円に達した²⁷。宇治電社長であった林安繁は1942年に山陽電鉄について「乗客寥々たりし時代を想起し、今日立錫の地なきまでに乗客の充満した電車が頻繁に往復しても、尚ほ足らざるの有様を見て、まこと隔世の感があるのである」と述懐している²⁸。

22 「宇治川電気 業績著しく下つたが整理の実は挙がらん」『東洋経済新報 臨時増刊会社かゝみ（第六回・昭和7年版）』1932年11月10日付。

23 前掲『関西地方電気事業百年史』358-361ページ。

24 『日本国有鉄道百年史 第8巻』日本国有鉄道、1971年、590ページ。

25 『電気事業要覧』によれば、1928年度（1927年10月～1928年9月）はおおよそ994GWhであった宇治電の総電力量は、1932年度（1931年10月～1932年9月）には1,342GWhに増加している。

26 『電気事業要覧』各回による。

27 同前。

28 林安繁『宇治電之回顧』林安繁、1942年、200ページ。

2. II 京都電灯

京都電灯は1889年に開業した歴史ある電気事業者である²⁹。京都市内から始まった同社の事業は順次拡大し、1897年には滋賀県へ、1899年には福井県へ進出している。

着実に発展していた京都電灯に立ちふさがったのは、京都市営の電力であった。もともと琵琶湖疎水建設に伴って、日本初の一般供給用水力発電所である京都市営の蹴上発電所が建設され、1891年から運転開始していた。当初の京都市営の電気供給事業は電力のみで、京都電灯は蹴上発電所から電気を購入して京都市内の電灯に供給していた。ところが1912年に蹴上発電所の拡張が完成したのをきっかけに、京都市は電灯事業にも乗り出し、京都電灯と電灯一つ一つをめぐって争奪戦を繰り広げたのである。この過激な競争によって京都電灯は大きな打撃を受けたが、1914年に京都市との営業協定が成立して競争は終息し、経営は安定に向かった。

その1914年、京都電灯は福井～大野口間36キロの電気鉄道を開業した。京都電灯は1908年この地に中尾水力発電所を建設したが、これをきっかけに地元から鉄道建設の要望が持ち上がり、福井県も京都電灯へ補助金4万3千円の支出を決定したため、京都電灯は建設に踏み切った。中尾発電所の電力が余り気味であったことも建設の一因であったという³⁰。当時はまだ電灯が電力需用の中心で、昼間の安定した需用は重要であった。1918年には大野口から大野三番まで若干の路線延長をしている³¹。

越前電鉄が開業した1914年は第一次世界大戦勃発の年であり、当初こそ景気が沈滞したものの間もなく大戦景気に突入し、電気の需用は鰻上りとなった。電力を利用する権利がプレミアム付きで売買されるほどだったという。

その大戦景気さなかの1917年4月に京都電灯は嵐山電車軌道(1910年開業)を合併、同社の経営していた電気供給業と電鉄業を掌中におさめた。この合併の要因として京都電灯の社史では、嵐山電軌が電灯需用の増加に応える資金調達が困難であったことを挙げている。合併直前の1916年の嵐山電軌の収入は電灯132千円、電力25千円、電車84千円と、社名に反して電灯電力供給からの収入の方が多かった³²。京都電灯としてもこの合併は、京都周辺の供給区域を手に入れる目的が大きかったものと思われる。この前後の京都電灯は、1914年に洛北水力電気を買収、1921年に信楽水力を合併するなどの拡張政策を採っているのである。

大戦景気によって京都電灯の業績は向上し、10%であった配当率は1917年下期より12%に引き上げられ、1920年度上期にはさらに3%の特別配当を加えて15%も配当するという大盤振舞であった。配当は1920年度下期以降も、14%の高率で継続されることになる。

29 京都電灯の概要については主として京都電灯編『京都電灯株式会社五十年史』京都電灯、1939年による(本文中で「社史」とあるのはこれを指す)が、一部は『関西地方電気事業百年史』も参照した。

30 「京都電灯の電鉄経営」『東洋経済新報』471号、1908年12月25日付。

31 和久田康雄『鉄道ファンのための私鉄史研究資料』電気車研究会、2014年、93ページ。

32 前掲『電気事業要覧』第10回、1918年。

好調な京都電灯は業容の拡大を図り、1925年には比叡山への電鉄（出町柳～八瀬間の電車と西塔橋～四明ヶ嶽間のケーブルカー）を開業した。この電鉄について社史では、京都の観光発展のため「収支の関係、損益の問題を度外視して」³³ 建設したとするが、もちろん採算を全く考えなかったわけではないであろう。とはいえ、「費用を厭はず堅牢無比の工事を施した」³⁴ のは、好調の業績が背景にあったことは間違いなく、実際叡山電鉄線は越前電鉄や嵐山電鉄より距離は短いにもかかわらず、建設費はもっともかけられていた³⁵。

さらに1926年には嵐山電鉄の北野支線を開業し、1928年までに嵐山電鉄の本線も全線複線化するなど、京都電灯は電気鉄道に積極的な投資をしている。これらを総じて、京都電灯の電鉄投資は地方大電力の中でも最大であった³⁶。

それでは、京都電灯の電鉄事業の経営状態はどのようなものだったであろうか。営業報告書が現存する1916年以降の状態をまとめたのが表4と図2である。対固定資本利益率は部門別の固定資本で部門別の利益を除して算出しているが、電鉄用の電気を供給している電気供給部門の設備（発電所や変電所）も、電気供給部門の固定資本に含まれているとみられる。固定資本の内容が不明確であり、どの程度が電車用に使われている資本か推測もできなかったため、すべて電気供給の固定資産として計算せざるを得なかったので、若干電鉄の利益率が高めに出て、電気供給の利益率が低めになっていることをお含みおきの上、数値を見られたい。

33 前掲京都電灯編、183ページ。

34 同前、184ページ。

35 京都電灯『第七拾六回事業報告書』1925年によると、越前電鉄（36.9キロ）の資産が1,893千円、嵐山電鉄（11.4キロ）が1,415千円に対し、叡山電鉄（平坦線5.6キロ、鋼索線1.3キロ）はケーブルカーがあるとはいえ3,464千円となっている。

36 前掲『電気事業要覧』各回による。

表4 京都電灯の部門別収入・利益(単位:千円)

	電灯電力収入	運輸収入	化学工業収入	運輸収入比	電灯電力利益	運輸利益
1916年	2,210	137		5.8%	1,415	42
1917年	2,622	164		5.9%	1,611	62
1918年	3,380	315	462	7.6%	1,778	115
1919年	4,330	424	356	8.3%	2,199	121
1920年	5,578	581	226	9.1%	3,508	181
1921年	6,007	649	254	9.4%	3,916	248
1922年	7,231	748	116	9.2%	4,290	365
1923年	7,997	766	130	8.6%	4,736	345
1924年	8,816	789	88	8.1%	5,077	352
1925年	9,668	829	102	7.8%	5,501	380
1926年	10,362	1,491	178	12.4%	5,859	779
1927年	14,028	1,514	151	9.6%	8,177	693
1928年	15,376	1,522	176	8.9%	8,045	652
1929年	18,495	1,860	209	9.0%	9,281	815
1930年	18,559	1,538	141	7.6%	8,964	620
1931年	18,098	1,339		6.9%	8,652	541
1932年	18,585	1,247		6.3%	8,683	469
1933年	19,571	1,286		6.2%	8,810	533
1934年	20,901	1,317		5.9%	8,729	505
1935年	22,271	1,408		5.9%	8,558	538
1936年	23,531	1,411		5.7%	9,170	467

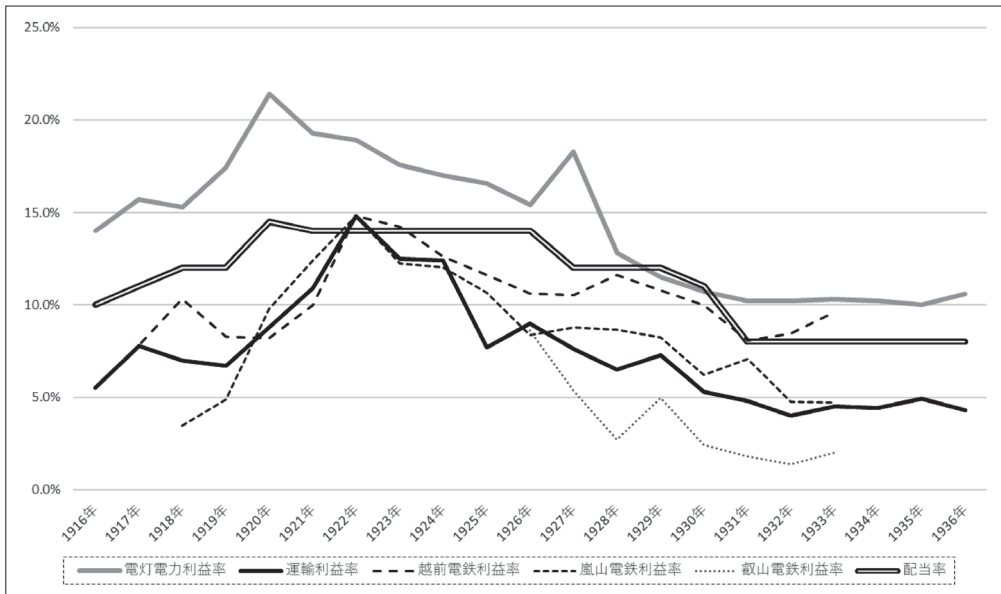
出典：京都電灯『事業報告書』各回

これによると、運輸収入は越前電鉄のみの時期は全社の6%程度で、嵐山電軌を合併することで8-9%程度に上昇している。大戦ブームから戦後恐慌にかけての時期の電鉄は順調に発展し、全社の収入に占める地位は若干上昇した上に、利益率は大きな改善を見た。10%を超える対資本利益率は、都市間を結んでいるわけではない、地方や郊外の電車としては立派なものである。とはいえ本業の好調ぶりはそれをしのぎ、戦後ブームの1920年には2割を超える対資本利益率を上げている。戦後恐慌に入って若干利益率は下がるが、なおも10%代後半を維持し、14%の高率配当を実現している。これは全国の電気供給事業者の中でも最高の配当であった³⁷。

京都電灯の電鉄兼営事業の利益率は、1925年の叡山電鉄開業後、その「堅牢無比」な建設費が響いて大きく低下した。電鉄部門の路線ごとの利益率は、営業報告書から判明する年次について図2に示したが、叡山電鉄の利益率は開業当初こそ物珍しさか高かったものの、その後は低下して電車事業全体の足を引っ張ってしまっている。とはいえ、この時点ではさほど問題とはされず、1926年の経済誌では「之等(引用註：京都電灯の電鉄事業)は其投下資本に対して何れ

37 「京都電灯 八分配当は尚ほ不安 償却其他改善を要す」『東洋経済新報』1451号、1931年5月30日付。

図2 京都電灯の部門別利益率・配当率



出典：京都電灯『事業報告書』各回

各部門の利益を各部門の固定資本額で除して算出しているが、電気供給事業の固定資本額としては「土地建物」「電線路」「水路」「機械及器具」「什器」「工場勘定」「貸付器具」を算入した。また支出としては「俸給」「旅費」「電力料」「報償及電柱借地料」「修繕費」「消耗品費」「雑費」を算入した。

も一割以下の収益率であつて、電灯電力に比しては劣るが、しかし、叡山電鉄及び北野線の完成は最近のことであるから、これ等が沿道の開発、遊覧者の増加を招来するは今後のことに属し充分望みを懸けるに足ることと思はれる」³⁸と将来性を好意的に評している。本業が快調な折であつたから、京都電灯では将来性を見込んだ兼業への投資も活発に行っていたと考えられよう。

ところが前掲表4から明らかなように、京都電灯の配当率は1927年度から低下し、利益率も連年低下している。1927年のみ電気供給業の利益率が飛びぬけているが、これは同年前期に2,544千円もの雑収入（これは同期の電力収入2,064千円をしのぐ）が計上されているためで、これは資本金を3000万円から5000万円に増資する際に得たプレミアムが大部分であると考えられる。仮にこの雑収入を除くと電灯電力業の利益率は12.6%に低下してしまう³⁹。

この電気供給業の利益率低下は、「電力戦」のあおりを受けた大量の電力抱え込みにあつたと

38 「京都電灯—当社の事業内容—増資とその使途—」『東洋経済新報 臨時増刊会社かゝる百十二会社の実相』第1226号、1926年11月30日付。

39 京都電灯『第七拾九回事業報告書』1927年。「三丹地方譲受と京都電灯の前途」『東洋経済新報』第1285号、1928年2月11日付によれば、プレミアムは235万円によつたという。

考えられる。宇治川電気の節で述べたように、もともと宇治電に電力を供給する子会社として設けられた日本電力が、不況と大同電力の進出により宇治電による電力引受が困難となったことから、宇治電と訣別して単独で電力市場へ進出を図った。日電は1925年、京都郊外の向日町に変電所を建設し、京都電灯から大口電力を争奪する姿勢を取った。

京都電灯は日本電力の進出を抑えるため、同年8月日電から30,000kWの受電契約を結び、日電親会社の宇治電からも25,000kWの電力を受ける契約を結んで、日電の進出を抑えようとした。しかしこの時期、日電と宇治電は訣別しつつあったため、宇治電から受電することで間接的に日電を抑えようとする策は失敗し、それどころか宇治電は京都市営電気事業や京都郊外の大口需用家をめぐって京都電灯と競争する姿勢を示したので、1926年に京都電灯は宇治電からさらに10,000kWを受電する契約を結ばざるを得なかった。さらには日電と並ぶ卸売電力の大同電力も京都や滋賀への進出を図ったため、京都電灯は大同とも最高30,000kWを受電する契約を結ぶ羽目になったのである⁴⁰。

こうして京都電灯は1925年以降、ざっと最大100,000kWもの電力を買い取らざるを得なくなった。このすべてが直ちに押し寄せたわけではない（年々引き取る電力が増加してゆく契約なので）が、京都電灯の1924年の自社の発電と受電を含めた総出力が40,000kW足らずであったことを考えると、きわめて困難な立場に京都電灯は追い込まれていったといえる。1924年には1,622千円でしかなかった購入電力費は、6年後の1930年には6,523千円にまで膨れ上がっているのである⁴¹。

京都電灯はこの多大の電力を消費するため、電熱の需用拡大に力を入れるほか、合併による規模の拡大を図った。1927年には若狭電気と敦賀電灯を合併し、1928年には合併によって得た遠隔地の事業を整理していた東京電灯より、三丹地方の電気供給業を譲り受けた。さらに1920年代後半に急速に発展しつつあったレーヨン産業が、豊富な水に着目して琵琶湖周辺に立地した機を捉えて、自家発電を考えていたこれらレーヨン企業に京都電灯から電気を供給する契約を結んだのであった⁴²。

さて、ここで当然思い浮かぶのは、電力が過剰になった京都電灯は、電鉄兼業を盛んにすることでその電力を消費しようとはしなかったのか、ということである。実際1924年には、京都電灯は嵐山～向日町間の洛西電気鉄道の免許を得ており、また1926年には銀閣寺付近の叡山電鉄線から分岐して洛北を通り、嵐山電鉄線の山ノ内に到る洛北電気鉄道の免許を出願するとともに、洛西電鉄の工事許可を申請している。他にも叡山電鉄の出町柳を京阪のターミナルである三条と結ぶ路線も構想されていた。これらがすべて実現すれば、京都電灯は京都の郊外を四分

40 この経緯は社史のほか、橋本寿郎「『五大電力』体制の成立と電力市場の展開」『戦間期の産業発展と産業組織Ⅱ 重化学工業と独占』東京大学出版会、2004年（論文初出は1977-78年）85-87ページも参照した。

41 前掲『電気事業要覧』と京都電灯『事業報告書』による。

42 前掲橋本、87ページ。

の三周する一大電鉄網を形成することになるはずであった。これは過剰電力消費にも貢献することであろう。

しかし目の「電力戦」に巻き込まれ、過剰電力の重荷に喘ぐこととなった京都電灯には、多額の投資を要する電鉄業を自力で建設することが困難となっていたと考えられる。工事にまで着手していた洛西電鉄は、1927年に京阪の子会社・新京阪鉄道に譲渡され、同社の嵐山線として翌年開業した（現・阪急嵐山線）。この路線の電力は京都電灯から供給されたため、京都電灯としては自社で資本を投下することなく電力需要を増加できたことになる。

京都周辺の鉄道について京都電灯はこの時期、京阪電鉄との連携を深めており、京阪と共同出資で叡山電鉄の支線となる鞍馬電気鉄道を1927年に設立し、翌年開通させている。また嵐山電鉄の支線となる愛宕山電鉄もやはり京阪と共同で1927年に設立し、1929年に開業している。共同事業とすることで資本を節約しつつ、電力を消費する電鉄を増やしていったと考えられる。この方式は越前電鉄でも取られ、同線と接続する三国芦原電鉄（1928年開業）にも京都電灯は出資している⁴³。また洛北の電鉄計画は中止された。

こうして直営の電鉄拡大は見合わせたものの、関係会社の電鉄は増やした京都電灯であったが、先の図2に見るように直営の電鉄の利益率は一貫して電灯電力業を下回っていた。そうなれば、むしろ直営の電鉄も切り離して別会社とし、本体の体質改善を図るという方策が考えられよう。これは早くも1928年には経済雑誌上で「電鉄部の平均利廻は九分そこそこであるから、一割二分配当の当社には電鉄事業は頗る荷厄介な事業であること云ふを俟たぬ。之がために、昨今当社内には此不利な電鉄事業より手を引くべしとの議論が擡頭してきた来たことは寧ろ当然である」⁴⁴と指摘されており、目の過剰電力の重みの前には、電鉄の将来性を云々する余裕はなくなっていたと考えられる。電鉄の切り離し方法としては、電鉄の共同経営に踏み切っている京阪への譲渡が考えられ、先の記事でも「遠からず当社の電鉄部が京阪の統制下に移るべきは想像に難くない」としている。実際、洛西電鉄は京阪子会社の新京阪鉄道に譲渡されたのであった。

そして直営電鉄事業は昭和恐慌に遭って利益率は一層低下し、とりわけ観光色の強い叡山電鉄の利益率は悲惨なまでに低下していたのである。本業の電灯電力も恐慌の打撃は大きく、1930年から翌年にかけては収入がほとんど伸びず、1931年から翌年にかけては減少してしまっている。工業用電力が恐慌の打撃を受けたのみならず、都市化の進展で不況下でも増えていた電灯も、恐慌を背景とした全国的な電灯料値下げ運動に巻き込まれ、1928年から1931年にかけておよそ2割もの値下げを余儀なくされていた。配当率は1930年下期に10%に引き下げられ

43 京都電燈株式会社社史編纂委員会編『京都電燈株式会社五十年史追補』京都電燈五十年史追補刊行会、1967年、229ページ。

44 前掲「三丹地方譲受と京都電灯の前途」。

たが、これでも有価証券売却益などを繰り込んだ「蛸配当」であると評され⁴⁵、実際 1931 年には配当率は 8% にまで低下、経営再建の必要性は増していた。

もっとも、京都電灯は結局のところ、電鉄事業を分離しなかった。この要因としては、電鉄の譲渡先として考えられた京阪が、新京阪鉄道建設の投資が嵩んだところに昭和恐慌の直撃を受けて業績が低下し、京都電灯の電鉄を引き取るどころではなくなった（京阪は 1930 年から配当率を引き下げ、1932 年以降は無配に転落する）ということがまず考えられる。もう一つ考えられるのが、京都市の電灯市営化問題である。

京都市は先述のように、1912 年から市内の電灯経営に乗り出して京都電灯と激しい競争を展開した。これは 1914 年に両者が協定を結んで、おおむね市街地の北半分が市営、南半分が京都電灯という棲み分けをして決着したが、京都市は市内の電灯の市営一元化を引き続き狙っていたのである。京都電灯もそのことを承知しており、どうせ市営化されるならと市内の電気設備は償却もしていなかったという⁴⁶。1928 年には京都電灯の京都市内を京都市へ譲渡することがほぼ決まったが、政変により募債を許可しない緊縮政策を採る民政党内閣が成立したため、買収のための市債が発行できなくなり、いったん話は流れた。

しかし 1932 年になって募債が可能になったため、京都市は再度買収を京都電灯に申し入れたが、京都電灯は難色を示した。というのも、京都市が 1931 年に伏見市をはじめとする周辺市町村を合併して規模を拡大しており、この大きくなった京都市全体を譲渡するとなると、重要な地域がすべて失われてしまい、経営の存続が危ぶまれたからである。そこで京都電灯が交渉材料として持ち出したのが、兼営している京都の電鉄も一緒に市営化してほしいというものであった。この交渉材料とするため、京都の電鉄は温存されたという可能性もあるのではないかなと思われる。経営効率の低い京都の電鉄（不況下嵐山電鉄の利益率は 4-5% 程度、叡山電鉄は 1-2% 程度）を京都市に押し付け、不況下でも 8-10% の利益率を維持していた越前電鉄は手に残す、京都電灯には都合のいい案であった。

なお、市営化問題は 1932 年末に推進していた市長が急逝し、また政府が電気事業法を改正して公営化を認可しない方針を明示したため、沙汰止みとなっている。

そうこうしているうちに、1932 年度を底として、1933 年から京都電灯の電灯電力の収入はまた毎年百万円以上の伸びを見せるようになり、利益率はあまり改善しなかったが、経営は安定へ向かった。1930 年から翌年にかけて、懸案であった大量の購入電力の価格も低下させる交渉が成功し、1934 年には購入電力料は 400 万円を切った。電鉄を分離しなければならない喫緊の危機は脱したのである。

以上をまとめると、京都電灯はまず過剰電力の処理と地域からの要望によって福井で電鉄業

45 「蛸配した京電の前途 収益率減退の傾向 更に減配が必要」『東洋経済新報』1431号、1931年1月10日付。

46 「京都電灯—京都市への売得金を以て—残部の評価を切り下げよ—」『東洋経済新報 臨時増刊関西百七十会社の解剖』1929年9月20日付。

に参入し、嵐山電軌合併によってその規模は拡大した。本業の好調を背景に、将来性を見込んで京都周辺で電鉄の積極的な拡張策に取り組み、叡山電鉄も開業した。ところが本業で「電力戦」に巻き込まれた京都電灯は、多大な過剰電力を抱え込んで経営を圧迫され、電鉄の将来性に投資する余裕はなくなった。電鉄計画は中止もしくは京阪に譲渡され、電力需用獲得のための電鉄事業には共同出資するにとどめた。打ち続く不況によって観光需要の多かった京都の電鉄兼業は経営が悪化し、分離説も唱えられたが、諸事情により分離はされないまま景気回復を迎えることになる。宇治電では電鉄参入の動機となった「電力戦」は、京都電灯では電鉄から手を引くきっかけになったのであった。

3. 電力会社が路面電車・地方の軌道を兼営した例

第1節で述べたように、電力会社が兼営した電鉄業の主たるものは、都市の路面電車であった。この形態は電車事業の草創期から見られ、最初に電車と電灯電力両方の供給を同時に経営した大都市の事業者は、1904年開通の東京電気鉄道であるが、同社の供給事業開始は1907年であった⁴⁷。

いっぽう、国鉄によるローカル線の整備が進んでおらず、自動車も未発達だった明治末から大正前半ごろには、地方でも地域交通を担う軌道が多数建設されている。地方の軌道には馬車鉄道や人車鉄道のほか、小型の蒸気機関車や内燃機関によるものも少なくなかったが、地方でも水力発電の開発が進むと、電気軌道として建設される場合がいくつもあった。自社で発電所を設けて電気供給との兼営事業者となっている電気軌道も現れ、また発電所を有効活用するために電気軌道を始める場合も見られた。前者の早い例は1897年3月に軌道を開業し、同年5月には供給も開始した小田原電気鉄道であり、同社は電車と供給を兼営した最初の事業者でもある⁴⁸。後者のように供給を営んでいた事業者があとから電車に参入した最初の例は、1897年に開業した宮川電気が1903年に宇治山田で路面電車を開業したものである⁴⁹。

こうした路面電車や地方の軌道の中には、1920年代の「電力戦」の時代を中心に、有力電力会社によって勢力圏拡大のため吸収合併されるものもあり、合併や買収の結果として有力な電気事業者が路面電車や地方の軌道を経営する例がいくつも存在した。以下、路面電車や地方の軌道を兼営した有力な電力会社の例として、五大電力首位の東京電灯と第2位の東邦電力を見ていこう。

47 やや範囲を広げて現在の大都市圏内であれば、1899年開業の京浜電気鉄道が、1901年に現在の大田区や川崎市で電灯の供給を始めたのが最初であろう。『電気事業要覧 明治40年』通信省通信局、1908年。

48 『関東の電気事業と東京電力』東京電力、2002年、70ページ。

49 中部地方電気事業史編纂委員会編『中部地方電気事業史 上巻』中部電力、1995年、30ページ。吉川文夫『日本電車発達史』保育社、1989年、99ページも参照。

3. 1 東京電灯

日本最初にして最大の電気事業者であった東京電灯は、初期から 1920 年代後半まで積極的な合併政策によって企業の規模を拡大し、首都圏という有利な市場を守ろうとした。この合併政策によって、東電は軌道を兼営する事業者となったのである。

東電の合併政策は、「三電競争」と呼ばれる激しい競争を東京市内で演じていた日本電灯を 1920 年に合併したのを皮切りに、1921 年には利根発電・利根軌道・横浜電気・第二東信電気・高崎水力電気・熊川電気を合併もしくは買収した。翌 1922 年にも桂川電力・日本水力電気・烏川電力を、1923 年には水上発電・猪苗代水力電気・忍野水力電気を合併もしくは買収している。これらの合併や買収の目的は、まず何よりも関東の供給区域独占を図ることであり、横浜電気や高崎水力電気がその例である。もう一つの目的は発電能力の確保で、猪苗代水力電気や桂川水力がその例といえる。利根発電は両方の性格を併せ持っていた⁵⁰。

この間に合併・買収した電気事業者のうち、利根発電・利根軌道・横浜電気・高崎水力電気が電気鉄道を兼営していたため、東京電灯も電気供給と電気鉄道の兼営事業者となった。しかしこれらの軌道はすべて、地方でのローカルな交通需要を賄う小規模なものにすぎなかった。東京電灯の狙いはあくまで電気の供給区域や発電能力・水利権にあるのであって、電鉄はおまけに過ぎなかったと考えられよう。

これらの軌道について簡単に説明しておく、利根発電の軌道は前橋～渋川の地方都市間を結んでおり、馬車軌道として開業した上毛馬車鉄道（1906 年前橋馬車鉄道に改称）が 1910 年に電化して前橋電気軌道となり、1912 年に利根発電へ合併されたものである。

利根軌道は 1911 年開業で、さらに奥地の渋川～沼田間を結んでいた。高崎水力は高崎～渋川～伊香保間を結び、途中の渋川で利根発電の軌道と接続していた。同社の軌道は群馬馬車鉄道として 1893 年に高崎～渋川間が開業し、1908 年に高崎水力へ合併されたものが 1910 年に電化した。高崎水力はさらに 1913 年、伊香保電気軌道（1910 年開業）を買収している。横浜電気の軌道は横浜市内ではなく、藤沢～鎌倉間を結ぶ現在の江ノ島電鉄である。1902 年に日本で 6 番目の電車・江ノ島電気鉄道として開業し、1911 年に横浜を拠点とした電力会社の横浜電気に合併されていた⁵¹。

1921 年に一挙 4 路線の軌道事業者となった東京電灯であるが、これらの軌道は経営上どの程度の意味があったのであろうか。次の表を参照されたい。

50 前掲『関東の電気事業と東京電力』219-220 ページ。

51 新田宗雄編『東京電灯株式会社開業五十年史』東京電灯、1936 年、128-132 ページ。また路線の細かい変遷は和久田康雄『鉄道ファンのための私鉄史研究資料』電気車研究会、2014 年、53-54 ページ、81 ページによる。

表5 東京電灯の部門別収入(単位：千円)

	電灯電力収入	電車収入	電車収入比	収入合計
1920年	20,551	0		24,338
1921年	32,540	339	0.78%	43,255
1922年	44,776	769	1.39%	55,366
1923年	43,668	758	0.95%	79,478
1924年	47,336	618	1.04%	59,594
1925年	55,861	539	0.64%	84,102
1926年	74,030	554	0.51%	108,693
1927年	80,826	514	0.50%	103,735
1928年	95,611	299	0.23%	129,075
1929年	110,357	45	0.04%	121,031
1930年	110,448	30	0.03%	116,104
1931年	105,864	25	0.02%	135,772
1932年	110,507	18	0.02%	117,160
1933年	110,570	15	0.01%	116,856
1934年	119,161			124,576

出典：東京電灯『報告』各回

ただし営業報告書に電車収入の記載がない年は、『電気事業要覧』各回によった。

はじめて通年で電鉄4路線を営業した1922年度においても、全社の収入に占める比率は1.39%に過ぎない。しかもこれが最大値で、以降の比率は低下している。その理由には東京電灯が積極的な拡張政策を続け、1925年に京浜電力と富士水電、1926年には電気供給事業者として全国6位であった帝国電灯を合併するなどして、供給事業が大きく拡大したこともある。しかし、都市の拡大や産業の発展につれて成長する電気供給事業に対し、ローカルな軌道事業が1920年代に早くも行き詰まりを見せ始めていたことも一因であろう。

東京電灯の軌道3路線が集中する渋川では、すでに1921年に上越南線（現・JR上越線）新前橋～渋川間が開業しており、軌道線にとって強力なライバルとなっていた。上越南線は1924年に渋川～沼田間を延長したが、旧利根軌道はこの並行線登場に太刀打ちできず、1925年3月に廃止されている。

残った群馬の路線も、1927年10月に東武鉄道へ譲渡された。この背景にはやはり「電力戦」が影響している。それは「電力戦」最大の戦いである、東京電灯対東京電力の激突であった⁵²。

東京電力（現在の東京電力とは別会社）は東邦電力系の会社で、静岡に基盤を持つ早川電力と、1920年に設立された群馬電力とが1924年に合併して創設された会社である。早川電力と静岡県西部で競合していた東邦電力は、建設資金の調達難に陥っていた早川電力に出資して傘下

52 以下の「電力戦」の状況は、前掲橋本88-93ページによる。

に収めていた。早川電力は東京府の50馬力以上の大口電力への供給権を持っていたのも魅力であった。

また群馬電力は、大戦後のブームに乗って1920年に創業し、京浜電鉄が沿線に持っていた東京府荏原郡から川崎・横浜周辺へ至る電気供給区域を買収していた。沿線で電気供給事業を営んでいた電鉄が供給区域を手放す例は比較的珍しいが、当時は京浜も群馬電力も安田財閥系の企業であったことから譲渡が成立したと考えられる。しかし京浜の電気供給区域の獲得は、関東地方の統一をめざす東京電灯も狙っていたため、群馬電力は買収価格が高めになって経営を圧迫することになった。しかも群馬電力は電気の供給能力が足りておらず、経営が行き詰りつつあった。

そこで東邦電力が乗り出し、電力が余っていた早川電力と、首都圏に供給区域を持っていた群馬電力を合併させることで、合理的経営を目指して東京電力が設立されたのである。しかし東邦の経営者として名高い松永安左エ門の狙いはそれだけにとどまらなかった。東京周辺を独占していた東京電灯に競争を挑み、有利な条件で合併させることで東京電灯に影響力を及ぼし、日本の電力業界を支配するという壮大な野望があったのである⁵³。

東京電力は1926年に江東工業地帯の50馬力以上の大口供給の許可を獲得し、同年末から東京電灯との間で大口需用家の争奪戦を開始した。東京電力は東京電灯より安値で電気を提供したため、対抗上東京電灯も値下げせざるを得なかった。両社の競争は激しく、ともに大きなダメージを負うことになる。とりわけ東京電灯は、既述のように1920年代前半に積極的な合併策を採り、関東を独占するために不利な条件を甘受しても合併していたため、資産が水膨れ状態にあった。そこへ1923年の関東大震災で大きな被害を受け、経営状態は悪化していった。しかし当時の経営陣であった甲州財閥は「放漫経営」を続け、東京電力につけ入れられる隙を作っていたのであった。

この事態に三井銀行が介入、1927年東京電灯の経営陣に郷誠之助と小林一三が送り込まれ、東京電灯の経営再建にあたることとなった。まず行われたのは競争を終わらせるための東京電力合併で、1928年に合併が実現して競争は終焉し、東邦電力は東京電灯の大株主となった。引き続き東京電灯は水膨れした資産の整理を図り、前述のように飛び地の山陰の電気供給区域を1928年京都電灯に譲渡するなど整理策を進めた。群馬の電鉄からの撤退もこの整理の一環であり、当時群馬へ進出していた東武鉄道にとっても合理性がある取引であったと考えられる⁵⁴。

残る江ノ島の電鉄も、1928年7月に地元の有力者が設立した江ノ島電気鉄道が買収した。この会社は大船～江ノ島～茅ヶ崎の鉄道建設をめざして設立されていたが、そちらは実現せず、代わりに東電の電車を引き取ったのである。

53 橘川武郎『日本電力業の発展と松永安左エ門』名古屋大学出版会、1995年、93ページ。

54 前掲『関東の電気事業と東京電力』362-369ページ。

これで4路線すべてを手放した東京電灯は、電気供給専門事業者になったかという、実はそうではなかった。江ノ電を手放す直前の同年4月に合併した東京電力は、前身の群馬電力が1924年に吾妻軌道という小会社を合併していて、電気供給と電気鉄道の兼営事業者となっていたのである。吾妻軌道は1910年に馬車鉄道として開業し、1920年に電化していたものの、軌間762ミリの軽便規格に過ぎなかった。同社は沿線で小規模な電灯供給事業も営んでおり、合併直前の1923年では電車収入92千円に対し電灯収入30千円を挙げていた⁵⁵。この小規模な軌道が、東京電力合併に伴って東京電灯傘下に入ったため、引き続き東電は兼営事業者だったのである。

しかし、軽便規格で全長21.3キロ、電車4両に付随車6両というささやかな電鉄事業は⁵⁶、東京電灯の経営上はほぼネグリジブルな存在であった。東京電灯の営業報告書ですら、1929年上期より損益計算書から「電車収入」の項目が消え、「雑収入」に統合されてしまっている。『電気事業要覧』から電車収入を調べてみると、この年の電車収入は45千円に過ぎず、電気供給事業から1億円以上の収入を上げ、雑収入ですら年500万円を超えている東電にとっては、まったくどうでもいいといっても過言ではないであろう。おまけにその存在意義は地域にとっても低下していた。1929年には45千円あった収入は年々低下し、1933年には15千円にまで落ち込んでしまう。東電の全収入に占める地位はわずか0.01%であった。恐慌に加え、自動車の普及が地方にまで及んでいたのである。

こうして1933年に東京電灯の軌道線は休止となり、翌年正式に廃止された。東京電灯の電鉄事業は十年余で終止符を打ったのである。東電の電鉄事業は、地方の兼営事業者を地域独占のために吸収合併した附属物であり、特にそれ自体に目的があったわけではなかった。しかも地方の軌道事業は、国鉄の延長や自動車の台頭によって、事業自体が先の展望に乏しく、譲渡先があれば整理される対象に過ぎなかったのである。譲渡先が見つからなかった事業も、それ自体が不採算になって廃止されるに至り、昭和恐慌を経て電気供給事業と電気鉄道事業は分離されたのであった。

3. II 東邦電力

東邦電力は複雑な経緯をたどって成立した会社である。その源流は大きくは、名古屋電灯・関西水力電気・九州電灯鉄道の三社からなっている。このうちもっとも古いのは名古屋電灯で、日本で五番目の電気事業者として1889年に名古屋で開業し、順次事業を拡大していた。関西水力は1905年に設立され、奈良県で水力発電を起こして電灯電力供給を行うことを目的とした。この両社は電鉄事業を営んでいない。

東邦電力の兼営電鉄事業は、その社名の通り九州電灯鉄道が営んでいたものであった。九州電灯鉄道自体も幾多の合併や買収などを経ているが、その始まりは1897年に開業した博多電灯

55 『電気事業要覧』第16回、1925年。

56 前掲和久田『鉄道ファンのための私鉄史研究資料』54ページ。

であった。電車事業は1910年に開業した福岡市の路面電車・福博電気軌道が始まりであり、この会社の経営者としてのちに東邦を仕切る松永安左エ門が登場することになる。博多電灯と福博電気軌道は電気の需給関係がもとからあったことなどから1911年に合併し、博多電灯軌道となった。この会社はさらに1912年、九州電気と合併して社名を九州電灯鉄道に改めた。九電鉄は周辺の電気事業者を積極的に合併し、佐賀や長崎さらには山口にも進出、九州北部の有力な事業者となった。また電気供給事業者のみならず唐津軌道を1913年に合併しているが、この軌道は電化されず石油発動車を使っていた。

この三社のうち、まず名古屋電灯と関西水力が1921年10月に合併し、関西電気と改称した。さらに関西電気が九州電灯鉄道と1922年6月合併して、東邦電力と改称したのであった。九電鉄はもとの福博電軌創設にあたって福沢桃介が中心となって松永を登用しており、また福沢は名古屋電灯の経営権を掌握したものの、名古屋政界とのトラブルなどから退いて大同電力の経営に専念する代わりに、松永を招いて名古屋電灯の経営再建を任せるなど、距離は離れていても福沢と松永という経営者のつながりは密接であった。東邦の営業区域は以上の経緯から中部と九州とに二分されていて連絡はなかったが、合併によって資本を強化して資金調達を容易にする目的があったとされる⁵⁷。九電鉄が関西電気との合併に踏み切った理由の一つは、後述する九州水力電気との競争で九州での勢力拡大が困難であったこともあったという⁵⁸。

こうして成立した東邦電力にとって、福岡の路面電車はどのような経営上の意義を持ったであろうか。

57 以上の経緯は主として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年に拠ったが、塩柄盛義編『九電鉄二十六年史』東邦電力、1923年および西日本鉄道100年史編纂委員会編『西日本鉄道百年史』西日本鉄道、2008年も参照している。

58 『九州地方電気事業史』九州電力、2007年、188ページ。

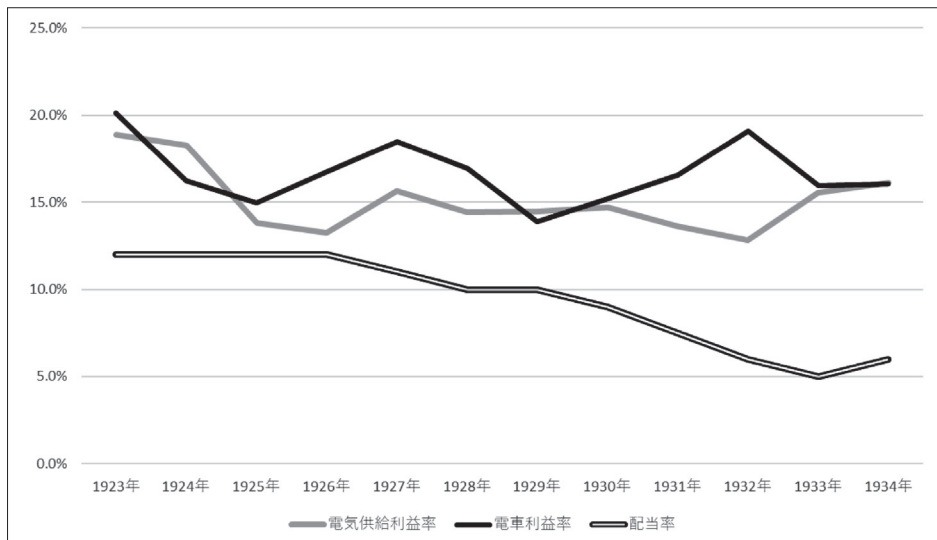
表 6 東邦電力の部門別収入・利益(単位：千円)

	電気供給収入	電車収入	収入合計	電車収入比	電気供給利益	電車利益
1923年	33,264	721	38,841	1.9%	17,447	483
1924年	36,810	857	43,689	2.0%	18,486	394
1925年	38,887	821	45,969	1.8%	15,182	320
1926年	41,801	844	48,158	1.8%	16,771	363
1927年	45,509	953	52,587	1.8%	23,558	411
1928年	49,007	904	54,035	1.7%	22,514	375
1929年	51,301	921	58,510	1.6%	23,961	313
1930年	48,894	916	58,800	1.6%	22,813	326
1931年	45,147	883	52,456	1.7%	20,733	324
1932年	46,671	855	53,647	1.6%	20,132	361
1933年	47,979	850	59,193	1.4%	23,205	303
1934年	53,057	905	56,947	1.6%	24,129	293

出典：『電気事業要覧』各回

ただし要覧の数値に疑義がある場合は、東邦電力『営業報告書』で可能な限り補った。

図 3 東邦電力の部門別利益率・配当率



出典：『電気事業要覧』各回 ただし要覧の数値に疑義がある場合は、東邦電力『営業報告書』で可能な限り補った。

基本的に各部門の利益を各部門の固定資本額で除して算出しているが、固定資本で両方にまたがるとみられる「発電所建設費」「変電所建設費」については、電灯電力と電鉄の電気の使用量に応じて按分した。電車の電気の使用量は『電気事業要覧』に記載があればそれを利用し、ない場合は一車一哩当たり消費電力を車両走行距離に乗じて求めた。固定資本としては他に「送電線費」「電灯電力建設費」「土地建物」「備品」を算入した。事業の支出でも「発電所維持及運転費」「電力料」「変電所維持及運転費」は同様に按分した。

まず電鉄事業（1930年度までは唐津軌道も含む）の収益に占める地位は、おおむね1%台後半であり、量としては大した兼業とは言えない。しかし利益率でみると、鉄道事業はほとんどの年度で電気供給業を上回っている。規模は小さいが割の良い兼業ではあったといえる。

経営史では一般的に、「科学的経営」を行っていた松永安左エ門の評価は高く⁵⁹、実際、「電力戦」で痛手を負った上に金輸出再禁止で外債利払いが激増した五大電力の多くが、昭和恐慌期に無配当へ転落するのに対し、東邦電力は恐慌の底でも5%の配当を維持できている。それでも電気供給業の利益は1927年から停滞し、1931・1932年は減少していた。利益率も1932年まで低下の一途をたどっており、東邦の経営も決して楽ではなかった。

それと比べ、電車の利益率は恐慌下でも安定しており、1930年度限りで採算が振るわなかったとみられる唐津軌道が廃止されたこともあってか、恐慌でも目立った落ち込みを見せていない。収入の金額的には1927年を頂点に、1933年を底として漸減傾向を示してはいるが、5年間で1割程度の落ち込みで済んでおり、いっぽうで電鉄資産の償却が進んだため利益率の低下が抑えられたと考えられる。積極的な償却は、「科学的」とされた松永の経営の特徴と言えようか。

この時期の路面電車は、一般的に自動車の発達に押され気味であったとされ、日本最大の路面電車であった東京市電は大正時代と比べて収入が大きく落ち込んで、その再生が問題になるほどであったが、それと比べると東邦の路面電車は堅調だったようである。ただし規模が小さいため、金額的には利益全体の2%に満たない貢献にとどまっている。

このように規模は小さいが経営は堅調で、1933年を底に恐慌の影響も脱しつつあったかに見えた東邦の電鉄事業であったが、1934年11月に福岡のもう一つの路面電車・博多電気軌道（二代）と事業を統合し、福博電車として東邦から分離された。

博多電気軌道（二代）について説明すると⁶⁰、この電車は遡れば福博電気軌道が設立された翌年に設立された同名の博多電気軌道（初代）にはじまる。福博電軌が福沢桃介や松永安左エ門など関西や中京の資本が中心となって設立されたのと対照的に、地元財界が中心となった会社であった。この博多電軌（初代）は1911年に開業するが、それ以前の1910年から筑紫水力電気を買収して電気供給事業を、北筑軌道（非電化）を合併して鉄道事業に乗り出していた。福博電軌が福岡市を東西に貫通する路線を建設したのに対し、博多電軌は福岡と博多の両市街地を一周する環状線を建設し、こうして福岡には二社の路面電車が並立することとなった。

同じ市に二社の電車があるのは利用者にとって煩雑であり、1912年には早くも両社が合併を模索したが、合併条件がまとまらず難航していた。博多電軌（初代）は巨額の負債を抱えて経営危機にあり、そのため合併を模索していたのであるが、福博電軌改め博多電灯軌道は九州電気との合併を優先して博多電軌（初代）との合併はいったん棚上げとなった。そこに乗り出してき

59 例えば前掲橘川、93ページ、449ページ。

60 博多電気軌道や九州水力電気をめぐる経緯は、前掲西日本鉄道100年史編纂委員会編、および『九州地方電気事業史』による。

たのが九州水力電気であった。

九州水力は筑後川上流などの水利権を獲得して、大規模な水力発電で起こした電気を北九州や福岡に送ろうという計画により、1911年に設立された電力会社である。九州水力は福岡市進出の手段として博多電軌の獲得を狙い、より有利な合併条件を示して1912年に合併に漕ぎつけた。九水は他でも積極的な合併策を展開し、1916年には別府と大分を結ぶ豊後電気鉄道も合併して、旧博多電軌（初代）・旧北筑軌道とともに3つの軌道を擁する事業者となっている。

もっとも、九州水力にとって電車は「枝葉の問題」であって、福岡の電気市場獲得こそが合併の眼目であった。福岡に足掛かりを得た九水は、当時は電灯の重複供給が認められていたために、ちょうど京都電灯と京都市のように電灯市場をめぐる競争を、博多電灯軌道改め九州電灯鉄道に対し挑もうとした。しかし電灯をめぐる競争は、これも京都や東京の先例が示すように、どの事業者にとってもダメージを負うものになってしまう。そのため両社は1913年から合併を模索し、一度は申合書に調印するところまで漕ぎつけたが、いざ実行の段になって揉めだし、結局1916年までもつれた挙句破談となってしまった。

さらに両社の対立は訴訟合戦など複雑な経緯を経て、九水が福岡市内の一部の経営権を取得するに至ったが、このままでは破滅的競争を招きかねないため、逓信省の裁定によって1924年に5年間の期限で九水の福岡市内の営業区域は、九州電灯鉄道改め東邦電力が委託経営を受けることで決着した。九電鉄と九水の合併が何度も取沙汰されながら実現しなかった理由の一つは、九電鉄経営者の松永安左エ門が合併後の主導権確保にこだわったためとも指摘されている⁶¹。

1920年代後半、五大電力間の「電力戦」が戦われたことは既述のとおりであるが、九州でも小型の「電力戦」が北九州を舞台に九州水力と九州電気軌道（北九州の路面電車と電気供給事業を兼営）の間で起こった。いっぽう福岡市を舞台に電灯争奪戦一歩前まで対立した九水と東邦の間では、1924年の協定が生きて競争は起こらず、5年の期限が来た1929年にはさらに5年の延長が成立している。この背景には、宮崎県の水力開発をめぐる両社共同で九州送電を設立するなど、両社の協調関係が形成されていたためとされる⁶²。

このように協調と対立を織り交ぜながら発展していた九州水力であったが、1920年代半ばにはやや行き詰まりが見られたところから、1926年に兼業していた諸事業を整理して本業に集中する方針を決定し⁶³、まず1927年に大分の電車を子会社を設立して分離し、福岡の電鉄も1929年に子会社として博多電気軌道（二代）を設けて分離した。この子会社も「適当な希望者があれば譲渡されることにならう」⁶⁴と見られていた。

61 前掲『九州地方電気事業史』、182ページ。

62 同前、260ページ。

63 同前、288ページ。「九州水力の不振と其転換策」『東洋経済新報』1259号、1927年7月30日付。

64 「兼業整理の九州水力」『東洋経済新報』1288号、1928年3月3日付。

こうして福岡の電鉄を分離した九水に続いて、東邦も福岡の電鉄を分離し、九水系の電車と統合することになったのである。この間市営統一の話もあったがそれは実現せず、両社の協調関係の成立に伴い、1929年に5年延長された協定が1934年に再度期限を迎えるのが契機となった。この時期には東邦の業績も先に見たように回復へと向かっており⁶⁵、そもそも儲かっている電車を分離する必然性は必ずしもないように見えるが、目前の利益を度外視しても東邦にとって電車を分離する意義があった。まず、一つの都市に二つの電車が並立することの不合理性であり、もう一つは手続きの簡素化であった。東邦は電鉄と電気供給の兼営事業者であったため、電気行政を監督する通信省だけではなく、鉄道・軌道を管轄する鉄道省にも何かにつけて認可申請や届出をする必要があったのである。鉄道と関係ない電気供給事業で合併を行っても、鉄道省に認可を申請するというのは、たいへんに煩瑣であった。さらに、本業に専念して業務の効率を上げるという目的もあり、すでに1930年ごろには東邦の電車を関係会社である九州鉄道（二代、現・西鉄大牟田線他）へと譲渡する構想もあったのである⁶⁶。

以上の理由から、1934年に福博電車が設立され、同年11月に同社が東邦の福岡の電鉄を譲り受けるとともに博多電軌（二代）を合併し、福岡市内の軌道事業は統合された。この機会に、九水が東邦に委託していた福岡市内の電気供給事業の営業区域も東邦電力に譲渡され、電気供給業でも整理統合がなされた⁶⁷。

以上をまとめると、東邦電力は早くから都市部で路面電車と電気供給を兼営する事業者（このパターンは全国で見られた）としてスタートし、それが合併を重ねて成長して成立した企業であったため、電車事業の占める比率は大きなものではなかった。しかし大都市での路面電車事業は堅調で、本業を上回る利益率を示しており、経済面では一定の合理性があった。とはいえ規模の小さな分野であるため、本業に専心するため、また都市交通を統一するという交通分野での合理性の方が優先され、東邦の手を離れることとなったのである。1920年代末から交通の業界では「交通調整」ということが唱えられ、並行する事業者による過当競争の調整や、同じ地域の事業者の統合などが唱えられていた⁶⁸。この交通業界の流れに反して自社直営を維持するほどの価値は、東邦の電鉄兼営にはなかったといえよう。

なお、こうして1934年度限り（東邦の会計年度は前年11月～当年10月であった）で電車と電気供給の兼営業者でなくなった東邦電力であったが、電力国家管理が唱えられるようになった1937年に至って、自主統制の一環として合同電気を合併し、同社の保有していた宇治山田と和歌山の軌道線も引き取ったため、再度兼営業者に返り咲いている。しかしこれは電気供給業に

65 経済誌も「受難期を脱した東邦電力」『東洋経済新報』1933年6月24日付と報じるなど、東邦は不況の打撃の底を脱したと見られていた。

66 前掲西日本鉄道100年史編纂委員会編、63ページ。

67 前掲『九州地方電気事業史』、260ページ。

68 交通調整については、鈴木清秀『交通調整の実際』交通経済社、1954年を参照。

おける自主統制が中心であり、またすぐに電力国家管理となってしまうため、改めて論じるほどの意義は乏しいと考え、今回は省略する。

まとめ

ここまで、宇治川電気・京都電灯・東京電灯・東邦電力の戦間期における電鉄兼営を論じてきた。四社の電鉄兼営の性格を簡単に示せば以下のようになる。

宇 治 電：都市間連絡の比較的大規模な電車を兼営

京都電灯：地方の比較的大規模な鉄道と大都市の比較的小規模な郊外観光電車を兼営

東京電灯：地方の低規格な電気軌道を兼営

東邦電力：大都市の路面電車を兼営

と、各社ごとに経営した電車の性格が異なっており、おおむね電気供給と電車の兼営事業者のパターンは網羅できたものと考えられる。

そして結果としては、東京電灯はローカルな軌道線を1920年代後半から分離し始めており、宇治電は昭和恐慌に遭って電鉄を分離、京都電灯も恐慌で分離が考えられるが実現せず、東邦は恐慌との直接的関係は少ないが1930年代にやはり分離している。一般論として、電力会社が電車を兼営する意義は、電鉄会社が電気供給を兼営する意義と異なり、1930年代には乏しくなっていたのである。

宇治電の電鉄合併や、京都電灯の電鉄事業開始の事情からは、電気供給事業者にとって安定した電力の供給先を求めるために電車を経営する意義のあったことが伺える。しかし、電力を供給するのならば必ずしも直営である必要はない。多大な投資を擁する鉄道事業に関わることは、とりわけ昭和恐慌のような時期には重荷であり、経営合理化のために切り離されることになっていった。

それでも都市間の電車や大都市郊外の電車には将来性が望めたが、地方の低規格な軌道の場合は1920年代後半からすでに、自動車の進出などによって事業自体の存在意義が乏しくなっていた。これらの軌道は、地方に自動車がまだなく、電気の昼間の消費先の少なかった時代には、発電所付近で昼間の電力を消費する兼業として有意義であったが、その意味は早くも昭和になる頃には消えつつあったのである。

筆者はこれまでの研究で、大都市間や郊外の電車（現在の大手私鉄）にとって、電車によって郊外の交通を便利にして、郊外を発展させた外部効果を回収できる電気供給兼業が有利であったことを示した。また関西ではそのような電鉄兼営の電気供給業が多数大規模に存在したため、電力市場が細分化されて電気業界の合理化の面では不利であったが、一面では郊外で電車

と電気のインフラが統合経営されるという地域的な合理性があったことも論じた⁶⁹。しかし電力会社が電車を経営する場合は、電力会社として発展すればするほど、沿線以外の地域が供給区域の圧倒的大部分を占めるようになり、電車による沿線開発の意味は全社的には小さなものになってしまう。そのため自社での電車経営にこだわる必要性は薄く、東邦電力のように電車が儲かっていても切り離すという経営判断がなされたのであった。言い換えれば、電力会社の電車兼営の合理性は、交通調整の合理性を上回るものではないと、電力会社の側も認識していたのである。

総括すれば、東邦草創期の博多電灯軌道のように、電車と電気供給事業の関係は当初は密接であったが、1930年代には様相が変わっていた。電鉄中心の会社が沿線で電気供給事業を営むことの合理性は高かったが、電気供給中心の会社が広い供給区域の一部で電車を営むことの合理性は低下していた。当初は一致していた二つの業界の合理性が、対立するようになっていたのである。この対立の解決には、経営的な合理性を越えた政治的な解決＝電力国家管理が必要となったと考えられよう。

< 謝辞 >

流行のいまだ収まらない新型コロナウイルス禍により、移動や図書館利用が制限されていたため、本稿の資料収集も困難であった。そのような中で資料収集にご助力いただいた、九州大学人文科学研究院歴史学部門の今井宏昌先生には、深く御礼申し上げます。

69 注1参照。

Japanese electric railway management as a sideline by major electricity suppliers during the interwar period

Shima Rihito

I had studied the electric power supply business operated as a sideline by major electric railway companies during the interwar period, and has confirmed that it was very rational from a business management perspective. In contrast, this paper examines the electric railway business, which was operated as a sideline by major electricity suppliers during the interwar period. The targets of the study were Ujigawa Electric, Tokyo Electric Light, Toho Electric Power (These were known as the “Five Great Electric Powers”.) and Kyoto Electric Light (The second most powerful company after the “Five Great Electric Powers”).

Ujigawa Electric acquired the electric railway between Kobe and Himeji to serve as an electricity consumption destination. However, that business was not profitable, and during the Showa Depression, it became a subsidiary. Kyoto Electric Light operated several railways in Fukui and Kyoto. However, that business was not as profitable as the main business and its transfer was considered. Tokyo Electric Light operated light railways in Gunma and other prefectures, but these business was abandoned or transferred due to poor management. Toho Electric Power operated streetcars in Fukuoka and made a good profit. However, that business was so small, merged with another company's business, and separated from Toho.

To summarize the above, I can say that electric railway management as a sideline by major electricity suppliers were common until the 1920s, however that has tended to separate since the 1930s. The business gradually lost its operational rationale.