

近代の和歌山における電力開発と電気軌道敷設

岩本 一将¹・山口敬太²・川崎雅史³

¹学生会員 京都大学大学院 博士後期課程（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1）

E-mail:iwamoto.kazumasa.77x@st.kyoto-u.ac.jp

²正会員 京都大学大学院助教 工学研究科（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1）

E-mail:yamaguchi.keita.8m@kyoto-u.ac.jp

³正会員 京都大学大学院教授 工学研究科（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1）

E-mail:Kawasaki.masashi.7s@kyoto-u.ac.jp

本研究では、近代の和歌山で行われ水力発電事業と電気軌道敷設に関わる主体と実施の過程に着目した。明治30年代の和歌山では、南海鉄道と和歌山水電が同じ水源地に水力発電事業の出願を行い、水利権を巡る対立が生じる。これに対して、和歌山県知事と和歌山市長は、水力発電の権利のみではなく、和歌山市内の電気軌道敷設の権利も和歌山水電が行うことを条件として仲裁を行う。両社はこの条件に同意し、和歌山水電によって1907（明治40）年に水力発電所が日高川に建設され、1909（明治42）年に市内の電気軌道が一部開通する。これらの社会基盤施設を和歌山市は、市内の工場が1907（明治40）年から7年で約2倍に増加し、市の収入と人口の増加させることに成功する。

Key Words : Modern Local cities, Wakayama, Hydroelectricity, Electric tramway, Urban Development

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

近代以降に発達した発電技術の開発は、都市形成や産業の確立に大きな影響をもたらしてきた。渋沢¹⁾によると、明治・大正期の電気事業は大きく4つに分類することができ、①市内配電時代（明治20 - 32年）②近距離送電時代（明治32 - 明治40年）③遠距離送電時代（明治40 - 大正3年）④大送電網建設時代（大正3 - 15年）だとされている。明治20年代以降、全国で盛んに行われた火力発電は、発電所を大都市近郊に建設することが多く、其の利益もまた大都市が享受していた²⁾。その後、日露戦争以降の電力需要の増加と、火力発電の原料高騰によって水力による発電に実業家が着目し始める。水力発電の適地は、多くが中山間地に位置しているために、明治30年代以降、地方都市においても積極的に発電事業が展開されることとなる。

水力発電の水源を巡って、例えば中部地方では、木曽川に着目した名古屋電燈株式会社と名古屋電力株式会社の間で水利権争いが生じている³⁾。また、この大都市資本による水力発電開発を横目に、地元中山間地に電力供給が行われないことを憂いた地方都市有志者らが、独自に電力開発を行った例も存在する⁴⁾。すなわち、明治

30年代以降、送電技術の発展と共に価値が高まった水力発電は、その開発主体と利益を享受することができる地域が密接に結びつくと考えられていたといえる。

また、電力事業の発展は交通機関にも大きく影響している。1895（明治28）年に京都で初めて電気軌道が開通し、それ以降各都市で電気を動力とした交通機関の整備が進んだ。また、資本の少ない地方都市の交通機関を充実させるを目的として制定された1910（明治43）年の軽便鉄道法⁵⁾は、その狙い通り地方都市に交通網を築き上げ、同時に電力事業の必要性もより高まったといえよう。ただし、事業利益の側面で軽便鉄道事業は優れた成績を収めることは少なく、資本家の投資対象となるのは電気軌道や鉄道事業が主であった⁶⁾。

これらの事業は、利益率や公共性が非常に高いことから、兼業や公営事業で行われる場合も数多く存在する。例えば1907（明治40）年において、「電気鉄道」事業を展開する18社の内、14社が電気事業を兼務していたとされる⁷⁾。また公営事業について西野⁸⁾は、戦前に市営電力事業を行った9都市^{注1)}に着目し、市営事業の目的には都市拡大に対応するための財源確保という側面があったことを指摘している。一方で、電気事業を市営で行い、電気軌道事業が民営で行われていた金沢市では、電気軌道事業を拡大する過程において、市民の要望より会社の

利益を優先した線路選定が行われ、反発を招いたとされている⁹⁾。また、明治末の岐阜市では、民営の電気軌道会社と市の間で求める利益の差より、電気軌道の敷設路線を巡る対立が生じ、解決へと至る過程から関係主体の狙いが明らかにされている¹⁰⁾。地元の資産家が議員を務めることの多かった地方都市では、金沢や岐阜のように、公共性の高い事業を展開する際、市民の要望と会社の利益の調整が常に求め続けられていたといえる。

この点について、本稿で着目する和歌山市は、明治期に南海鉄道株式会社（以下、南海鉄道）が電気事業および電気軌道敷設に関して和歌山市に進出することを計画した際に、和歌山県・和歌山市・和歌山水力電気株式会社（以下、和歌山水電）が協力してその進出を阻む。本稿では、地方自治体が市民の利益を大都市の資本家から守ろうとしたと捉えることができるこの動きに着目して、その手段と利益の内容を明らかにすることを目的とする。

本来であれば市や県の議会速記録などの行政資料を用いて水利権や電気軌道敷設の過程を論証すべきだが、和歌山県ではその大部分を戦争により焼失している。そのため、当時の状況を把握することができる最も有効な史料として新聞記事を用いる。その他にも、鉄道省文書や実測図を用いて、当時の状況を整理し、論証している。

（2）和歌山市の電気軌道と電気事業の位置づけ

本稿で着目する電気軌道敷設および電気事業の位置づけを示すために、同時代の和歌山市と周辺町村で行われた社会基盤整備事業について、先行研究より整理する。

『和歌山市史』¹¹⁾によると、和歌山市内に鉄道を通す計画は、明治20年代の紀州鉄道株式会社（以下、紀州鉄道）がその端緒であるとされている。紀州鉄道は鉄道敷設の免許を得るが、株主間に解散を希望する声上がり、結果として1904（明治37）年に解散する。紀州鉄道の敷設に賛成的であった一部の発起人は、改めて同路線に電気軌道を計画して和歌山水電を設立する。会社設立後、電気事業も兼業していた和歌山水電は1907（明治40）年に日高川に発電所を建設し、1909（明治42）年に市内の電気軌道を通し、1912（大正2）年には和歌浦港との連絡のために新たな支線開通させる。この和歌浦港に通じる電気軌道について、米田¹²⁾は、当初に計画されていた路線は埋め立ての必要性や風内保護の観点から住民より反対意見が生じ、敷設された路線はそれらの意向を反映させたルートを通っていることを明らかにした。

また和歌浦の観光開発に関して、田中¹³⁾は風内保護に対する住民の認識と新和歌浦の開発に焦点を当て、地元有志者の森田庄兵衛が自己資金で新和歌浦を開発する過程を明らかにしている。

本稿では、これら先行研究では論じられていない視点として、和歌浦の開発が議論される以前の明治30年代、

表-1 本稿で扱う和歌山市内の主な社会基盤整備及び関係各社の事業展開に関する年表

年号	本稿で扱う主な出来事 【県：和歌山県】、【市：和歌山市】、【南海：南海鉄道】 【和水：和歌山水電】、【紀州：紀州鉄道】
1889（明治22）年	和歌山市が成立【市】
1893（明治26）年	南海鉄道鉄道株式会社が設立【南海】
1895（明治28）年	紀州鉄道の鉄道敷設が認可される【紀州】
1903（明治36）年	南海鉄道の和歌山市駅が開通【南海】
1904（明治37）年	和歌山水電が軌道敷設の認可を得る【和水】 紀州鉄道が解散する【紀州】
1905（明治38）年	和歌山水電設立【和水】 住之江に火力発電所を新設【南海】
1907（明治40）年	難波・濱寺間を電車運行を開始する【南海】 和歌山水電が越方発電所の運用を開始する【和水】
1909（明治42）年	和歌山市駅－和歌浦間に電気軌道を敷設【和水】 歩兵66聯隊が移転【市】
1911（明治44）年	電気事業の経営が許可される【南海】 南海鉄道が全線電化【南海】 和歌浦・琴の浦間に電気軌道を敷設【和水】
1912（明治45・大正元）年	琴の浦・黒江町間に電気軌道を敷設【和水】
1913（大正2）年	和歌浦口・新和歌浦間に電気軌道を敷設【和水】

和歌山水電と南海鉄道が日高川の水源を競合出願したことによって生じた対立と仲裁の過程に着目する。この仲裁には、和歌山県と、行政区域の枠を超えて和歌山市長が関わっており、それ故に中山間地の水力発電開発と都市部の発展が市民の利益としてどのように結びつくと考えられていたのかを読み取ることができる好例であると考えられる。

2. 和歌山水電による電気軌道敷設

（1）電気軌道の路線選定

1904（明治37）年、13名^{12a)}の発起人をもって、南海鉄道の和歌山市駅より和歌山市内を通って和歌浦町、黒江町へと至る路線の免許を取得する¹⁴⁾。電気軌道布設の許可を得て、翌年の1905（明治38）年に会社を設立した和歌山水電は、1907年（明治40）年に電気事業を開始し、2年後の1909（明治42）年に南海和歌山市駅と和歌浦間に電気軌道を開通させる（表-1）^{12b)}。

和歌山市の有志を中心として、明治末に設立された電気軌道であるが、和歌山市と黒江町を結ぶ構想は、明治20年代より計画されていた。和歌山水電の社長を務めた島村安次郎は、和歌山市内有数の実業家であり、造酒業を営む一方で、紀州鉄道株式会社（以下、紀州鉄道）の設立にも発起人として携わっていた¹⁵⁾。紀州鉄道は、1895（明治28）年に和歌山市の弁財天町と黒江町を結ぶ路線の敷設申請を行うが、逓信省より「既定ノ鉄道ト聯絡」することを修正の条件とすることが鉄道会議で諮詢される¹⁶⁾。その後、紀州鉄道は起点を弁財天町から南海鉄道の和歌山停車場へと変更し、黒江町までにおいて1899（明治32）年に鉄道敷設の免許を得る¹⁷⁾。しかし、1904（明治37）年にこの紀州鉄道は敷設した免許を返納し、会社は解散してしまう¹⁸⁾。紀州鉄道が解散した同年12月の新聞記事¹⁹⁾で、紀州鉄道の「化身」と表現される

和歌山電気鉄道会社が南海鉄道と和歌山市駅と黒江町を結ぶ路線を出願したことが掲載される。しかし、この計画の実現は難しいと考えられており、「昨今にては單に前記の敷設特許を得たるのみなり」と記載される。このように、明治30年代の和歌山市では、市の有志者らが和歌山市内を通る交通機関の整備を自前で行おうとする姿勢を示すが、これらの実現は難しい状況であった。

その後、1905（明治38）年4月、和歌山電気鉄道会社と同じ発起人をもって新たに和歌山水電が改めて設立されるが、和歌山電気鉄道会社と和歌山水電は「全く無関係」とされている²⁰。これは、和歌山水電の取締役に就任している大阪の電気商である才賀藤吉も、「才賀氏の水力電気談」と題される論説において説明されており、紀州鉄道時代において構想されていた目的とは異なる考えの下で電気軌道が敷設されたことを示している。

和歌山水電が電気軌道の計画路線に対して抱いていた意図について、1907（明治40）年の新聞記事²¹より読み取ることができる。1907（明治40）、和歌山市は電気軌道敷設の調査委員会を開いており、そこでは島村社長が和歌山水電の路線は「敷設地が尤も無害」とであると説明している。軌道条例に従って電気軌道を敷設する場合、新たに鉄路を建設することが必要な鉄道事業とは異なり、街路上に軌道を敷設することが一般的である。そのため、電気軌道を敷設する街路の幅員が狭い場合、電気軌道会社は街路の拡幅もしくは新設を必要とし、付随して家屋の移転補償や用地買収など、より多くの時間と費用が必要であった。和歌山水電の取得した路線を確認すると、県道や国道など、広幅員の街路に電気軌道が敷設されており、そのため必然的に行政機関や中心市街地を通っている。すなわち、和歌山水電の「無害」とは、街路拡幅などの既存市街地を変更することなく敷設できる電気軌道の路線を選んでおり、それは同時に和歌山市の中心部を通ること意味しているため、市民の利益および会社の利益の両側面で最も適した路線であったといえる。

（2）開通に至るまでの資金

電気軌道敷設に際して、「尤も無害」な路線を選定した和歌山水電であったが、事業計画立案時よりも市内の地価が高騰し、かつ事業内容を複線へと変更したために、資金不足に陥ってしまう。取締役の才賀吉によると、当初は1万円で電気軌道が敷設できる試算であったが、6万円へと費用が高騰していることが説明されている²²。この資金不足によって一時事業が中断され、資金集めに苦心する事となる。打開策として和歌山水電は、電気軌道が開通した際には、南海鉄道も理利用客が増加することを説明し、融資の交渉を行う²³。一方で、南海鉄道は、大阪の住民を主な旅客と見込んでおり、箕面有馬電気軌道の事業展開の対抗策として、和歌山市及び和歌浦の開

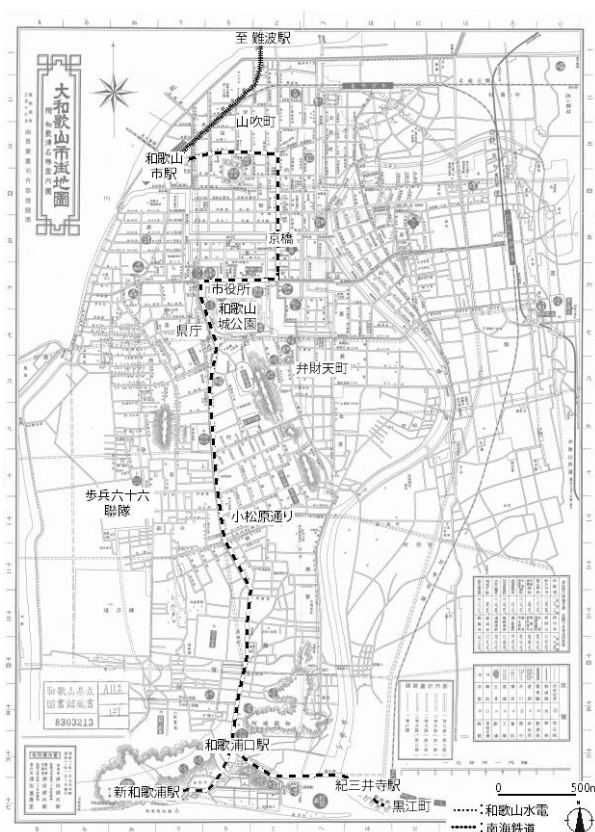


図-1 和歌山市内に敷設された電気軌道

発を位置付けていた²⁴。南海鉄道は、中でも和歌浦に着目しており、和歌浦の開発は南海鉄道の計画において「最後の目的」と表現されるなど、非常に重要な位置づけであったことが伺える²⁵。

和歌浦の開発に着目していた南海鉄道は、融資の申し入れに対して「軌道開通より満三ヶ年間一切の事業を南海に經營せしむる事」を条件として融資を行うと返答する。しかし、南海鉄道の条件を認めることができない和歌山水電は、南海鉄道の融資を諦め、社債の発行へと資金集めの方向を変える²⁶。社債での資金集めは難しいと考えられていたが、和歌山市内の医師らによる資金出資の申し込みによって「瀕死の水電々軌工事」は「蘇生」し、事業の実現へと動き出す²⁷。

以上に示したように、和歌山市に於ける電気軌道敷設は、資金不足によって一時工事を中断する事態に陥るが、最終的に地元有志らによる自前の資金で無事に電気軌道を建設する（図-1）²⁸。

3. 南海鉄道と和歌山水電による競合出願

1904（明治37）年に電気軌道敷設の許可を得た和歌山水電は、1909（明治42）年に県庁前から和歌浦間の開通をみるまでに約5年の隔たりが存在する。これは、前述の資金不足による事業延期も関係しているが、1904年か

ら翌年まで行われた日露戦争による影響も大きかったと考えられる。すなわち、1905（明治38）年4月の新聞記事²⁹⁾によると、電気軌道の敷設認可を受けた和歌山水電は「時局の爲め二箇年間工事着手延期の内訓」を受けたために、「未だ工事に着手せざる」状態であった。その後、和歌山水電は先行して「日高川の水力電気事業」を計画し、水力発電事業を「電気鐵道より分離」して出願する。この和歌山水電の事業方針について、才賀藤吉は「才賀氏の水力電気談（五）」と題された新聞記事³⁰⁾で意見を述べている。そこでは、戦争中であるために電気軌道事業への着手を二年間見直す方針となったが、日高川のは水力発電の水源として適していたため、先行して水力発電の事業へ着手することを決定したと記載されている。

和歌山水電が日高川の水力に着目して水力発電の事業出願を行った一方、南海鉄道も自社の路線を電化することを狙って水力発電の適地を探していた。1903（明治36）年に難波－和歌山間に鉄道を開通させた南海鉄道は、1905年（明治38）年6月に難波－濱寺間、天下茶屋－天王寺間を電気と蒸気の併用運行することを決議し、1907（明治40）年8月にまずは難波－濱寺間で電車運行を開始し、順次全線の電化を実施する³¹⁾。この電車運行が開始される1年前の1906（明治39）年2月、「南海鐵道水電事業の大計畫」と題する以下の新聞記事³²⁾が掲載される。

同鐵道が難波、濱寺間の電力併用事業は目下着々進行中に在り尚將來の發展に付同社重役等は種々考案中の由なりし處過般來當懸日高川の源水を利用して一大電気事業を思付くものあり試みに實地を調査したるに該河水より非常の馬力を發生せしめ得べく同鐵道の全部は勿論、和歌浦迄延長して電気動力とするも尚十分の餘力を存するを以て更に當市用に引用して諸工場に供給すべき計畫を建てたるに十分の見込みあり・・・（傍線筆者）

南海鉄道は、水力発電の適地として日高川に着目しており、発電量の試算は、南海鉄道の路線を和歌山市駅から和歌浦まで延長した場合でも、保有する全ての路線を電化することが可能であり、かつ和歌山市に位置する工場へ電力を供給することができるとしている。そのため、全線の電化を計画していた南海鉄道にとって、日高川の水源地を確保することは急務であったと考えられる。

和歌山水電と南海鉄道が共に日高川の水力発電を計画し、事業の出願を行ったため、水源地をめぐる両社の間に対立が生じる。この対立に対して、和歌山市長の加藤晃は南海鉄道と和歌山水電の役員を招き、仲裁を行う。その際に、加藤市長は以下の4項目を仲裁の条件として提案していることが新聞記事に掲載される³³⁾。



図-2 和歌山市と越方発電所の位置関係

- (一) 係争日高川の水力は水電會社にて専用する事
- (二) 南鐵會社が或る期間を以て建造すべき難波、和歌山間往復電車の言動水力約二千馬力は水力會社より所定料金の三割及至五割減にて不断供給する事
- (三) 水電會社南海鐵道支線の存意を以て其敷設権獲得ある和歌山、黒江間の電気鐵道を以て布設運轉する事
- (四) 之に對して南鐵道會社は日高川水力使用願書を懸應より取下ぐる事等なり（傍線筆者）

加藤市長の提案によると、水力発電は和歌山水電が事業を行うこと、その代わり、南海鉄道は和歌山水電の発電した電気を3割から5割引きで利用することができるとされている。また、和歌山水電と南海鉄道の「存意」を以て電気軌道を敷設することも仲裁の条件に含まれている。これらの条件は、和歌山水電に有利と捉えることができ、現にこの加藤市長の仲裁に対して南海鉄道は「即答し難ければ」としている。しかし、この記事が掲載された2日後、南海鉄道は重役会を開き仲裁の条件を承認することを決定する³⁴⁾。和歌山市内の電気軌道敷設のに関して、南海鉄道が仲裁に賛同した後の新聞記事³⁵⁾において「日高川水力電気事業の協定」によって「和歌山水力電気會社が經營」する「電気鐵道」と表現されていることから、和歌山水電による電気軌道が水源地争いの仲裁に含まれていたと考えられる。すなわち、明治30年代に全国で普及した水力発電に対して南海鉄道と和歌山水電は、両社とも日高川に着目し競合することになるが、加藤市長によって仲裁される。しかし、その仲裁は和歌山水電への水源地と電気軌道敷設の確保が含まれており、和歌山水電に有利な条件であったといえる。水源地の権利を得た和歌山水電は、1907（明治40）年に日高川に越方発電所を建設し、運用を開始する。（図-2）³⁶⁾

4. 市長の狙った和歌山市の発達

和歌山水電と南海鉄道の水源地争いについて、和歌山水電に有利な仲裁を行った加藤市長は、どのような狙いを抱いていたのか。1907（明治40）年2月に掲載された新聞記事「和歌山水力電気発電地許可内容」によると、以下のような経緯と狙いのもとで仲裁を行ったとされる。すなわち、和歌山水電と南海鉄道が共に同じ場所に水力発電の出願を県に対して行う。加藤市長は、その状況に「大に苦心焦慮」した清棲知事より「内令」されて両者の仲裁を行う。仲裁に成功したことで、「清棲知事また和歌山水力電気によりて和歌山市と懸經濟上に永く相當の利益」をもたらすとされている。また、電気軌道化敷設に伴って、和歌山市内の京橋は架け替え事業及び今後の補修事業も総て会社が負担する事となっている。本来であれば、水力発電の水源地が日高郡に位置しているため、加藤市長が仲裁者となることは行政区域の側面で適切ではないように考えられる。しかし、この新聞記事から読み取ることができるように、水力発電の実施主体が和歌山水電か南海鉄道なのかという問題は、和歌山市の発展と密接に結び付くと認識されており、そのために清棲知事は加藤市長を仲裁者として適切だと判断したと捉えることができる。では、加藤市長が期待していた「相當の利益」とはどのようなものか。

1910（明治43）年10月の新聞記事³⁷⁾において、加藤市長は「煤煙は辛抱せねばならぬ」と題して自身の都市発展に対する考えを以下のように述べている。

此頃工場の煤煙で困るといふ苦情を所々で聞くがこれは箇人としては無理ならぬ話である。併しながら最初工場を市に設けさせぬ方針を執つたなら、或は海草郡辺りが発展して市の中央は今日の如く発展するを得なかつたかも知れぬ。故に市の工場としては煤煙の飛散する事は先づ辛抱せねばならぬと思う。・・・顧みれば市制の実施された二十二年には市の人口は五万以下であつた。それが四十三年には現在人口六万五千人を数へるに至り、当時の予算は五万円であつたが今日に於ては十五万円を算するに至つた。市の發展した事は之に依つても証拠立てられる。（傍線筆者）

加藤市長は、近年和歌山市に工場が多く建設され、それによって煤煙の苦情が出ているが、市の発展のためにはやむを得ない状況であると説明している。そして、人口と予算の増加を根拠として「市の発展」を説明している。

1914年（大正3）年に発行された和歌山水電の営業報告書³⁸⁾を確認すると、1ヶ月の電灯料金（10燭光）は約58銭である。地方都市における電気料金の比較として、例えば、岐阜市内に電力供給を行っていた岐阜電気株式会社は、1914年（大正3）年に電燈使用料の値下げ運動

が起きて、1ヶ月の電灯料金（10燭光）が64銭から62銭へと値段を下げている³⁹⁾。また、1914（大正3）年における電灯料金の全国平均⁴⁰⁾は約83円（16燭光）とされており、これらの事例と比較しても、和歌山水電の電気料金は安価であったと考えられる。

大正1914（大正3）年時点の和歌山市内に位置する工場の内、60箇所が機械を有しており、和歌山水電が水力発電所の運用を開始する1907（明治40）年以降に建設された工場は29箇所である⁴¹⁾。つまり、1907（明治40）年以降の7年間で、和歌山市に位置する工場の数は2倍にまで増加している。南海鉄道が水力発電を計画していることを報じた前述の新聞記事⁴²⁾においても、和歌山市内の工場に電力供給が行われる計画であることが記載されていたことや、1903（明治36）年の新聞記事⁴³⁾で和歌山市会議長の森懋が工業都市としての発展を論じていることから、当時に和歌山市において、電力供給を市へもたらして工場を誘致することが少なくとも「相當の利益」の一部として考えられていたと捉えられる。

加藤市長が和歌山水電に有利な仲裁を行った理由として、工場誘致とは異なる視点でもう一点考えられるのが、電気軌道の市営化による利益である。南海鉄道と和歌山水電が仲裁に同意した翌年の1907（明治38）年3月、和歌山市会において電気軌道の市営線建設が議論されている⁴⁴⁾。和歌山市会で議論された電気軌道の市営化に対して、和歌山水電は「條件によりて交渉に應ずべし」と肯定的な返答をしている⁴⁵⁾。和歌山水電がこのように返答したのは、電気軌道が開通する4年前であることから、和歌山水電にとって、第一の目的は電気軌道事業を経営する事ではなく、地元有志者らによって迅速に電気軌道を敷設する事であったと考えられる。和歌山水電が地元有志らによる経営に拘っていた様子は、前述の電気軌道敷設の過程で資金不足に陥った際に、南海鉄道からの融資の交渉が不成立になって過程からも読み取ることができる。また、電気軌道の市営論が議論された同年、仲裁によって電気軌道を和歌山水電が敷設する事に一旦は同意した南海鉄道が、和歌山水電による敷設が資金不足により中止の可能性が浮上した際、和歌山水電と同じ場所に電気軌道の敷設を計画⁴⁶⁾していることから、和歌山水電の保有する路線は有望であり、市営化することでその利益を得ることを狙っていたと考えられる。

すなわち、日高川の水源地争いは、電力開発と電気軌道建設により得ることのできる利益を和歌山市の発展と結びつけた知事と市長によって仲裁され、和歌山県外の主体である南海鉄道に不利な条件で仲裁に結びつけた。県内の有志者らによる利益の享受を守ったことで、和歌山市は多くの工場誘致に成功し、人口と税収の増加に成功したと捉えることができる。

5. 結論

本稿では、南海鉄道と和歌山水電の水源地争い及び電気軌道敷設の過程に着目して以下のことを明らかにした。

すなわち、明治30年代以降の和歌山県では、南海鉄道と和歌山水電が日高川の水力発電事業を競合出願し、水源地を巡る対立が生じる。この対立を仲裁するために、和歌山県知事は水力発電で利益を得ると考えられていた和歌山市長を仲裁役にして、仲裁を行う。和歌山市長の加藤杲は、市の利益として工場誘致に必要な電力供給と電気軌道開通後の市営化を狙いとして、和歌山水電に有利な仲裁を行う。その内容は、日高川の水力発電事業と和歌山市内の電気軌道敷設を共に和歌山水電が実施するという条件であった。

この条件のもと、和歌山水電は1907（明治40）年に越方発電所を建設し、1909（明治42）年に市内の電気軌道を一部開通させる。電気軌道の線路選定において、和歌山水電は「無害」という説明のもとで市民の利益と会社の利益の両側面で最も適した場所に電気軌道を通していった。これらの社会基盤施設を整えた和歌山市は、市内の工場が1907（明治40）年から7年間で約2倍に増加し、人口と市の収入も増加させることに成功する。

参考文献・注釈

注1) 西野が着目した9都市の内、5都市は市営電気軌道事業も経営していた。

注2) 発起人の内、1名は京都市（才賀藤吉）、3名は和歌山市周辺（県内）、9名は和歌山市在住の資産家である。また、県会議員を務めた赤城友次郎なども発起人を務めている。

注3) 『和歌山市史 第8巻』、『和歌山県史 近現代一』、『南海鉄道發達史』を用いて筆者作成。

- 1) 渋沢元治：電力問題講話 - 電気事業統制方策の研究，オーム社，1933.3
- 2) 日本電気事業編纂會：日本電気事業史，株式会社康文社印刷所，1941.12.20
- 3) 東邦電力史編纂委員会：東邦電力史，東邦電力史刊行会，1962.12.1
- 4) 中部電力株式会社：中部地方電気事業史，凸版印刷株式会社中部事業部，1995.3.20
- 5) 武知京三：近代日本と地域交通 - 伊勢電と大軌系（近鉄）資本の動向 -，臨川書店，1994.12.5
- 6) 宮本源之助：明治運輸史，運輸日報社，1913.12
- 7) 中国電力株式会社：中国地方電気事業史，凸版印刷株式会社，1974.12
- 8) 西野寿章：戦前に於ける市営電気時用の展開と特性，「地域政策研究」（高崎経済大学地域政策学会），第16巻第2号，pp.1-19，2014.1
- 9) 橋本哲也：近代日本の地方都市 - 金沢/城下町からの近代から近代都市へ -，日本経済評論社，2006.5.25

- 10) 出村嘉史・岩本一将：明治末期の岐阜における電気軌道建設と「市区改正」，日本建築学会計画系論文集，第80巻，第712号，pp.1319 - 1327，2015.6
- 11) 和歌山市：和歌山市史 第3巻，和歌山市史編纂委員会 1990.11.30
- 12) 米田頼司：和歌の浦における明治40年代の観光開発と景観保全 - 電車路線敷設問題をめぐって -，和歌山大学教育学部紀要，2011.10.3
- 13) 田中修司：森田庄兵衛による新和歌浦観光開発について，日本建築学会計画系論文集 第74巻，第635号，pp.291 - 297，2009.1
- 14) 国立公文書館所蔵：特許状及命令書，鉄道省文書，1904.12.14
- 15) 和歌山日日新聞社：和歌山縣人材録 前編，和歌山日日新聞社印刷部，1920.11.15
- 16) 野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜：明治期鉄道資料 第Ⅱ期 第2集 第7巻鉄道会議議事速記録第8回(明治29年・明治30年)，日本経済評論社，1988.5.20
- 17) 国立公文書館所蔵：紀州鉄道株式会社設立並鉄道布設免許状下付ノ件，1899.11
- 18) 国立公文書館所蔵：會社解散ノ件，鉄道省文書，1904.4.29
- 19) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1904.12.27
- 20) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1905.4.22
- 21) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1907.1.16
- 22) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1907.10.11
- 23) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1908.8.14
- 24) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1908.10.29
- 25) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1908.10.9
- 26) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1908.8.19
- 27) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1908.9.16
- 28) 津田源兵衛：大和歌山市街地圖 附 和歌浦名勝案内圖，津田萬壽堂 1936.1.5 を用いて筆者加工
- 29) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1905.4.13
- 30) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1907.2.3
- 31) 南海鐵道株式會社『南海鐵道發達史』谷口印刷所，1938.8.20
- 32) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1906.2.27
- 33) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1906.6.12
- 34) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1906.6.14
- 35) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1906.8.31
- 36) 和歌山県図書館所蔵：和歌山懸全圖，雄文堂，1936を用いて筆者作成。
- 37) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1910.10.16
- 38) 和歌山水力電気株式會社：第十八回事業報告書（大正3年度上半期），1914
- 39) 岐阜市：岐阜市史 通史編 近代，太洋社，1981.3.25
- 40) 東北電力株式会社：東北地方電気事業史，凸版印刷株式会社仙台工場，1960.5.1
- 41) 和歌山市役所：大正三年 和歌山統計書，江川商店印刷部，1915.11.13
- 42) 参考文献 32)
- 43) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1903.2.4
- 44) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1907.3.6
- 45) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1907.3.8
- 46) 和歌山県立文書館所蔵：紀伊毎日新聞，1907.6.18

(2016. 4. 11 受付)