

発刊のことば



東京急行電鉄は、大正11年9月2日に目黒蒲田電鉄として創業してから、昭和47年9月で創立50周年を迎えました。しかし、当社の歩んできた道は、必ずしも平坦な道ばかりではありませんでした。それだけに、現在の盛業をみるにつけましても、この50年間、幾多の困難を乗り越え、一丸となって今日の東急グループを育てられた諸先輩に、改めて敬意を表する次第であります。

目黒蒲田電鉄は、田園調布、洗足などの街づくりのために計画、設立されたものであります。その後、東京横浜電鉄、池上電気鉄道、玉川電気鉄道などを合併して電鉄業の基盤を固め、逐次、沿線開発という趣旨から、流通、観光サービス、文化事業などが付随して誕生し、今日の東急グループが形成されてきたわけです。

この間、戦時中におきましては、陸上交通事業調整法に基づいて、京浜電気鉄道、小田急電鉄、京王電気軌道を合併し、大東急時代を現出して一時期を画したこともありました。

戦後は、過度経済力集中排除法の趣旨にのっとり会社再編成を行ない、

前記3社は、新たに京王帝都電鉄、小田急電鉄、京浜急行電鉄として分離独立し、同様の趣旨から当社の一事業部門であった百貨店業も、東横百貨店として独立いたしました。分離して育成、発展を図るという先人諸氏の英断が、分離各社をしてりっぱに成長させ、東急グループとしても、より強固な足固めの契機となったのだと思います。

昨今のわが国においては、産業構造の変化がめだっておりますが、東急グループとしまして、いよいよわれわれの登場する番となった思いでこの50周年を転機とし、各社が明確なビジョンを打出して、総合的な発展を期しております。いわば、これまでの50年は、今後の東急グループの飛躍のための基礎であり、その上に豊かな構造物をつくりあげていく時代を迎えたのだ、ということであります。

今後の経済社会の変化は、かつての10年が1年に匹敵するといわれるくらいに加速度的に進むものと思われまます。こうしたときに当たり、東急グループの責任者として、責任の重さを痛感すると同時に、新たな情熱と意欲をもって、さらに一層の発展をめざす所存であります。

当社創立50周年を迎えるに当たり、記念事業の一環として『東京急行電鉄50年史』を発刊することとなりました。当社ではすでに昭和18年に、20年史に当たる『東京横浜電鉄沿革史』を刊行しておりますが、50周年を期して、新たに稿を改めて50年史を編纂した次第です。

この社史では、単に当社が歩んできた経過を記述するだけでなく、諸先輩の苦心の成果、関係各位のご協力の数々をも記載してあります。これ

は、この社史を鑑として今後の発展に役立てるとともに、長い間にわたってご協力くださった関係各位にもご覧いただき、当社社員ともども、当社隆盛の喜びを分かちたいと考えたからであります。

もとより、内容的には不十分な点が多々あると思われませんが、半世紀にわたる東急グループの事業活動が、関係方面に果たした役割について、多少なりともご理解いただければ幸いと存ずる次第であります。

昭和48年4月18日

東京急行電鉄株式会社

取締役社長

五島 果



監修のことば

立教大学教授

野 田 一 夫

思えば、『東京急行電鉄50年史』の監修に関して正式な依頼を受けたのは、昭和44年の夏のことであった。すでにその半年前から、社内に社史編纂事務局が設けられ、数名のスタッフが、同社幹部の方々と密接な連絡を保ちつつ、構想の検討とか資料の収集を進められることを、このとき初めて知った。

もとよりわたしは、鉄道業とか交通論の専門家ではないし、また、いわゆる経営史とか産業史を専攻しているわけではないから、この監修のご依頼そのものは、率直に言って唐突に感じられた。しかし、お話を伺っているうちに、わたしは進んでこの大きな仕事をあえてお引き受けしてみようと思った。そのときのお話を要約してみよう。

東急電鉄は、なるほど鉄道そのものを本業としてスタートしたものの、すでに創業期のころから鉄道業以外の分野の事業を積極的に開発し、多角化し、諸事業を包含した一大資本グループとして発展しつつ今日に至っている。この傾向は、将来を展望した場合ますます顕著で、すでに社名から“電鉄”を取るという議論すら社内で行なわれている。したがって「50年史」は、必ずしも鉄道の50年史と考えなくてもいい。

さらに「50年史」は、在来の社史のいくつかにみられるように、一般の読者に関係のない歴史的事実のまんべんない記録、人名の氾濫、ときには自社ないし関係者の事績の自賛…といったものに終わらせたくない反面、かといって、一部の専門歴史学者の評価を過度に意識するものである必要もない。いわば東急電鉄関係者ないし東急電鉄発展の経緯に興味を抱く人々の歴史的関心を最大公約数的に満たす社史であることが望ましい。

実は、以上要約した二点は、私が本書の監修をお引き受けする気になった動因であったと共に、その後、担当者の方々と共に、足かけ5年の長きにわたって社史編纂の仕事をしつつ、常に具現しようと心掛けた本書の特色でもある。このほかに、わたしが特に本書で意識的に打出そうと主張させていただいた特色が2, 3点ある。

第一に、社史のなかに記述されるべき事実は、“結果”だけでなく、そこに至る“因果関係のプロセス”でもあるべきだということである。実はこのことは、実際に歴史を書いてみると、言うは易く行なうに難い主張であることはわかっている。ことに因果関係のプロセスは、資料や情報の不足とか、状況判断のための客観的認識力の不足などによって、ときには恐るべき独断に陥りかねない。われわれはこの点に十分注意をはらいつつ、なお可能な限り、結果としての事実を導いた因果関係のプロセスを、本書のなかで明らかにしようとした。ある事実に関して複数の考え方が成り立つ場合、本書ではこれらを併記することにしたのも、そうした原則に則ってのことである。

第二は、本書のなかでの五島慶太氏の取り扱い方である。氏は、言うまでもなく東急電鉄の創業者であるばかりではなく、たぐいまれな強烈な個性と経営者のリーダーシップによって、同社の歴史の大綱をつくり上げてきた大人物である。こうした会社の社史を編集する場合、極端に大別すると二つのパターンがあり得る。一つは、創業者に当る個性的人物べったりの立場から記述を進めること、もう一つは、つとめてその人物を浮き上がらせず、すべてを会社の事歴としてきわめて客観ふうに記述することである。

われわれはこのどちらのパターンも踏襲する気はなかった。前者は論外であるとしてもわれわれは後者、すなわち個性的人物の言動をひたすら記述しないようにすることが客観的であるとは思わなかったからである。個性的人物独特の発想や洞察、組織力や影響力といったものによって初めて実現したと思われる事績の記述にあたって、結果のみを切り離して取り上げず、あくまで因果関係のプロセスを明らかにしたいということは、すでに述べたとおり本書の基本方針だったからである。特定の事件に関して五島慶太氏に対する評価の分かれるところは、いろいろな立場を表明するためにかなりスペースをさいたのも、同じ考え方からであった。

最後に、東急電鉄の発展にとって拠点の役割を果たし、逆にまた東急電鉄はまぎれもなくその発展に貢献してきた「渋谷」に対しても、われわれは双方の関係の発端から、その関係の濃化が双方に与えた影響を、本書で意識的に追ったことも、特に付記しておきたい。

でき上がってみると、われわれの努力にもかかわらず、当初の方針の実現という点だけからみてもなおいろいろ思い残すことが多いが、ともあれ、多くの人々の協力によって、長い年月をかけて完成にまでこぎつけた本書が、多くの読者の異った関心を満たすのにいささかでもお役に立てば、本書編纂の担当者の一人として、幸いこれに過ぎるものはないであろう。

昭和48年4月18日