

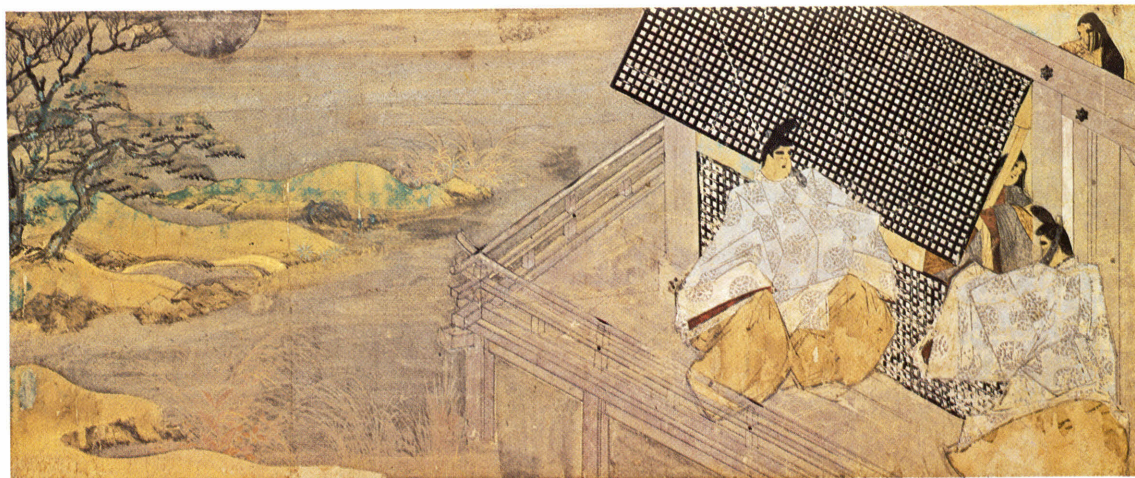
Ⅱ 充実編

大正13年～昭和17年

第1章 鉄道業の充実

第2章 事業の拡張と多角化

第3章 事業基盤の確立



国宝 紫式部日記絵詞（鎌倉時代）

紫式部日記は、寛弘5年（1008年）の秋から藤原道長の邸を中心に当時の貴族生活をかきとめたもの。それを絵巻物にしたのが本図で、大和絵の伝統的な女絵に、さらに鎌倉時代の写実性と堅実味が加えられた絶品。

あらましと背景

大正13年10月、目黒蒲田電鉄・武蔵電気鉄道の両社は、相携えてその発展充実に力を注ぐこととなり、同時に、武蔵電気鉄道は、商号を東京横浜電鉄と変更した。

このときから、昭和14年10月の両社合併を経て、17年5月に東京急行電鉄が成立するまでの20年間は、本編の取扱う期間である。そしてこの20年間は、当社が、内にあっては鉄軌道業の充実とともに関連事業の育成に努め、外に向かつては中国大陆、台湾を舞台にはなばなく雄飛するなど、めざましい躍進を示した時期であった。

まず、その時代背景を概観してみよう。

大正末期から昭和6年にかけての日本経済は、昭和2年の金融恐慌をはきんで、いわゆる長期沈滞の様相をみせていた。しかも、第1次世界大戦末期以来、台頭してきた労働運動・小作争議の激増、物価の騰貴、為替相場の低落動揺などにより、国内経済は、しだいに不安定なものとなっていった。さらに昭和4年秋、アメリカのウォール街の株価大暴落に端を発した世界恐慌の波を受け、わが国経済界の不況はますます深刻化した。

しかし、昭和6年の後半にはいると、一方では、9月に始まった満州事変によって軍需産業を中心とする諸工業の振興があり、他方では、12月の金輸出再禁止に伴う海外為替相場の低落を契機とするわが国産業製品の輸出の急伸などがあって、景気もようやく上昇していった。

ところで、わが国の輸出の伸長は、世界的な購買力の増大に応じたものではなく、為替安を武器として、欧米諸国の商品とその市場から駆逐するという性質のものであった。そのため、日本商品の急激な進出で市場を侵されたイギリスが、報復措置として、まず昭和8年4月に日英通商条約を破棄し、これを皮切りに、列強の経済封鎖が急速に進んでいった。こうした列強の措置は、わが国の軍国主義化の格好の刺激要因となり、日華紛争はついに昭和12年7月、日華事変へと進展した。

昭和13年になると、当初の不拡大方針に反して戦火は中国全土に広がり、長期戦の様相を呈してきた。国際関係はいっそう複雑さと緊迫度を加え、また、わが国経済は急速に統制経済の色彩を帯びるに至った。

昭和13年4月に公布された国家総動員法は、その後の戦時統制の中核となったものであるが、同法の発動により、関係法令が相次いで実施された。つまり、資源と生産力を動員

して、国力を戦争遂行に最大限に発揮するための諸方策が推進されていったのである。

一方、ヨーロッパの政局もしだいに緊張し、昭和14年9月には第2次世界大戦が始まった。この開戦は、わが国の物資不足に拍車をかけた。政府は、経済自立圏の確立を計画する一方、各種の事業法や増産法を制定し、国策会社の設立を急いだ。また、重要産業においては、さかんに企業合同が進められた。そして経済政策は、統制から直接国家管理へと、しだいに国家資本主義的性格を濃厚にしていった。そして昭和16年12月には、日本軍の真珠湾攻撃によって、ついに太平洋戦争が勃発した。

開戦1年の戦局は、奇襲が功を奏して、わが軍優勢のうちに事態が推移した。しかし、時がたつにつれて、経済力なき国の悲しさ、わが国の戦争経済は、しだいに決定的な危局に追込まれていくこととなる。

こうした背景のもとで、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社は、以下のように、順調に事業を拡張していった。

東京横浜電鉄は、大正15年2月、目黒蒲田電鉄がすでに開業していた目蒲線の丸子多摩川を起点とし神奈川に至る神奈川線を開業した。続いて昭和2年8月、渋谷～丸子多摩川間が開通した。これにより、東京横浜電鉄は、初めて電鉄会社としての自立体制を整えるに至った。

一方、目黒蒲田電鉄は、好調な目蒲線に続いて、昭和2年7月には大井町～大岡山間の営業を開始し、創立以来わずか5年で当初の計画路線を完成した。翌3年5月には、目黒蒲田電鉄の後見役としての任務を終えた田園都市会社を吸収し、新たに田園都市業を営業種目に加えて基礎を固めた。

目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社は、その後も提携して事業の拡張を図り、新線を建設し、既設線の延長を行ないながら、さらに他の競合路線を吸収して基盤の充実にも努力を続けていったのである。

目黒蒲田電鉄は、昭和4年11月、大井町線を延長して玉川電気鉄道の玉川停留場に接続させた。さらに昭和9年10月には、紆余曲折ののち、池上電気鉄道を合併した。

東京横浜電鉄は、東横線の延長に全力を注いだ。これは、神奈川終点を横浜市中心部まで延ばそうというものであったが、昭和3年5月に神奈川～高島町間を、7年3月には高島町～桜木町間を相次いで接続させた。この路線延長は、東京～横浜間の陸上交通に新たな意義をもたらしたばかりでなく、東横線の、ひいては当社隆盛の基となった。

昭和10年10月、東京横浜電鉄の関係会社である東京高速鉄道が、渋谷～新橋間の地下鉄道建設に着手し、14年1月の渋谷～新橋間の全通後、東京地下鉄道と協定して同年9月か

ら渋谷～浅草間の直通運転を開始した。

昭和14年4月、東京横浜電鉄は京浜電気鉄道、湘南電気鉄道に関係会社とした。さらに昭和11年10月、玉川電気鉄道をもさん下に収め、13年4月には同社を合併した。

玉川電気鉄道をもさん下に収めたのを機に、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社は、昭和12年2月、本社を目黒駅前から渋谷区大和田町1番地の玉川電気鉄道内に置いた。このときから、当社は交通の要衝である渋谷を当社の本拠地とするに至ったのである。東横百貨店の開設、東京高速鉄道の建設、玉川電気鉄道の合併など一連の経営政策は、本拠地である渋谷を発展させるための布石であった。昭和16年9月には、五島慶太は小田急電鉄の社長にも就任し、これを姉妹会社とした。

このように、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社は、本業である鉄軌道業を柱にして充実発展していったが、両社の発展ぶりを特徴づければ、目黒蒲田電鉄の場合は“安定成長”であり、東京横浜電鉄の場合は“高度成長”といえることができる。さらに両社は、鉄軌道業の充実と並行して、沿線開発のための兼業・関連事業の発展にもいっそう力を傾注した。

兼業の第1は、旅客を誘致するための沿線開発と居住者へのサービスであった。田園都市づくりと学校誘致を積極的に行ない、あわせて電燈電力供給業を経営するほか、サービス施設として、遊園地・温泉浴場・ゴルフコースなどの建設・経営にも力を入れた。昭和9年11月には、渋谷に東横百貨店を開業した。

その第2は、乗合自動車業および貨物自動車運送業への進出である。目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社はともに、鉄道本業をさらに育てるためにも乗合自動車業経営の必要性を認め、昭和4年からその営業を開始し、群小の企業を併合して急速に発展した。さらに、昭和12年から、沿線居住者の便を図るため貨物自動車運送業も開始した。

第3は砂利業である。これは、昭和13年に合併した玉川電気鉄道が、古く明治のころから行っていた事業であるが、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社自体も大正14年以後、関東大震災の復興事業用・田園都市建設用・路線建設用など各種の需要に着目して開始し、しだいにその鉱区を拡張してきていたものである。

その第4は海外への進出である。まず、東横百貨店の事業拡張のため、東横産業が設立されたが、同社は台湾において紅茶の生産販売を行なった。また中国大陸では、軍の要請もあって、漢口地区における交通業を受持つ武漢交通、上海地区における牧場の経営および牛乳の生産販売のための大中農場をそれぞれ設立した。

以上のように、この時代においては、各方面にわたって事業の多角化・拡張が推進された。この間に設立、買収した会社は、延べ50社に及んでいる。もちろん、これらの兼業な

Ⅱ 充 実 編

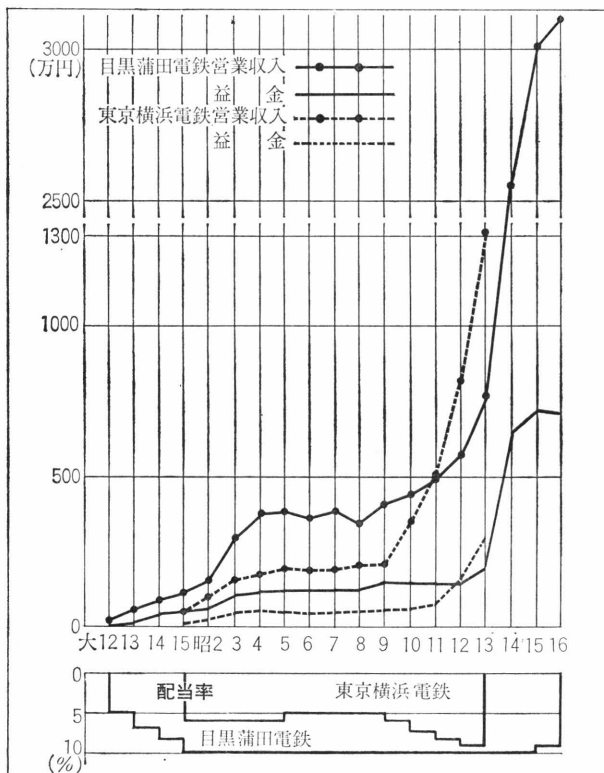
らびに関連事業各社が、本業である鉄道・軌道業の充実に、直接あるいは間接に大きく貢献したことはいうまでもない。

反面、陸上交通事業調整法、配電統制令によって、東京市または国策会社に譲渡された事業もあった。まず昭和17年2月、山手線内の乗合自動車業を東京市営とする案に基づいて、これに該当する当社の路線22.6キロメートルが、東京市に譲渡された。また、配電統制令によって、昭和17年4月、国策会社である関東配電に当社の配電設備を現物出資し、関係職員279人も同社に引渡された。

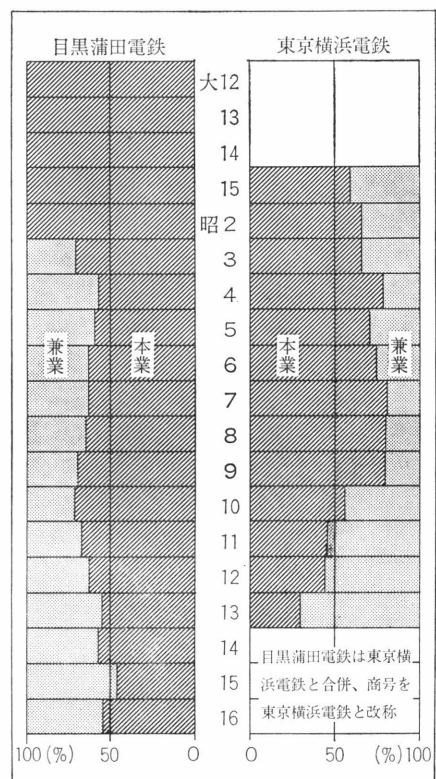
このように、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の両社は、つねに協調して事業を進めてきたが、その共通の目的は、渋谷を発展の拠点とし、東京西南地区の鉄道を中心とした交通網を両社によって掌握することであったが、この目的は、ほぼこの時代に達成された。

両社がともに充実し、確固たる地位を築いたところで、昭和14年10月、目黒蒲田電鉄は東京横浜電鉄を合併し、商号を変更して新たに東京横浜電鉄として発足した。資本金は7,250万円で、これは目黒蒲田電鉄創立時の資本金350万円の実に20倍に相当する。さらに昭和17年5月には、すでに姉妹関係にあった京浜電気鉄道、小田急電鉄をも合併して、いわゆる“大東急”の成立へと進んでいくのである。

目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄営業成績の推移



本業と兼業の収入比率の推移



第1章 鉄道業の充実

1 東横線の建設

1) 目蒲・東横の提携

五島慶太の台頭

関東大震災を契機として、目黒蒲田電鉄の発展はめざましいものがあった。それにひきかえ、武蔵電気鉄道は、第2次世界大戦の反動による不況以来、資金難に陥り、免許路線の建設にはとうてい着手できないような状態であった。

幸か不幸か、五島慶太は明暗両社のそれぞれ専務であり、常務であった。そこで五島慶太は、倒産寸前にある武蔵電気鉄道を、田園都市会社と目黒蒲田電鉄両社の経営者と大株主の援助によって再建することとした。これはつまり、五島慶太が請われて武蔵電気鉄道に入社した時点では、事業家としてはまだ“かけ出し”にすぎなかったが、その後わずか数年の間に、目蒲線の建設と経営で実績を残したことにより、両社において実質上の代表者と評価されたからにはほかならない。一方、武蔵電気鉄道内部においても、ほとんどの役員が目黒蒲田電鉄系の資本による同社の再建に賛同し、そのあっ旋で、同社株を田園都市会社と目黒蒲田電鉄の株主に分割譲渡する段取りがまとまった。

この武蔵電気鉄道の再建策ならびに役員の変替について、三鬼陽之助著『五島慶太伝』によれば、五島慶太は同社の常務でありながら、会長である郷誠之助には相談せず、事後承諾で話をつけたという。ちなみに、そのときの武蔵電気鉄道の会長は郷誠之助、専務は渡辺勝三郎、常務は鈴木寅彦と五島慶太であった。

役員の変替

大正13年10月7日、武蔵電気鉄道は、帝国鉄道協会において臨時株主総会を開催した。同総会で、会長郷誠之助以下全役員が辞任し、新たに取締役にも市原求、服部玄三、緒明圭造、竹田政智、矢野恒太、五島慶太、篠原三千郎、渋谷秀雄が、監査役に伊藤欣二、小林一三がそれぞれ就任した。つまり、目黒蒲田電鉄の役員がそのまま就任したわけである。そして、同日の取締役会において、会長に矢野恒太、常務に五島慶太が選任され、それぞ

Ⅱ 充 実 編

れ就任した。

次いで同月25日、同じく帝国鉄道協会で臨時株主総会が開催され、定款改正の件、資本金を255万円（5万1,000株）増加する件ならびにその割当て方法が可決された。この定款改正というのは、「取締役社長、専務取締役ノ選任ハ取締役ノ互選ニヨル」を、「株主総会ノ決議ニヨル」に変更したもので、これは、大正12年10月2日に、目黒蒲田電鉄が定款を変更していたため、それに合わせた措置であった。同日、矢野恒太、五島慶太がそれぞれ社長、専務に選任された。

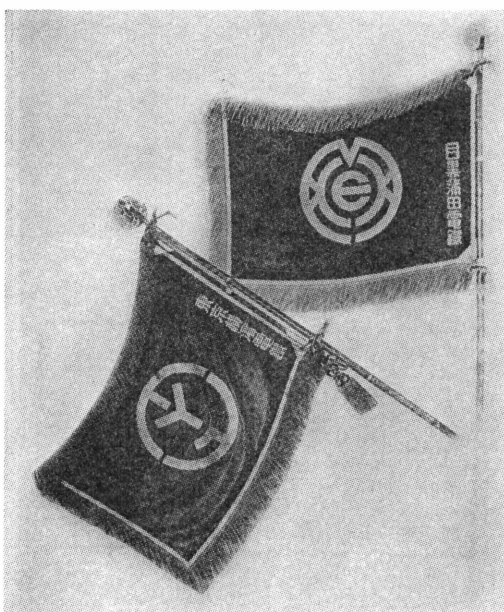
次に増資に伴う株式割当てであるが、前記のように目黒蒲田電鉄の役員がそのまま同社役員に就任したことにより、その株式も田園都市会社、目黒蒲田電鉄ならびに両社の大株主筋が引受けた。

主要株主は次のとおりである。

田園都市会社	21,370株	目黒蒲田電鉄	5,535株	第一生命	5,000株
五島慶太	2,210株（増資前310株）	緒明圭造	2,000株	渋沢敬三	2,000株
緒明太郎	1,000株	矢野恒太	1,000株	篠原三千郎	1,000株
服部玄三	800株	竹田政智	800株	市原 求	800株
渋沢秀雄	800株	唐沢俊樹	500株	小林一三	500株
主要株主分合計	4万5,315株				

両社共通の組織

目黒蒲田電鉄の創立時（大正11年9月2日）の業務組織は、庶務課・会計課・倉庫課・工務課・電気課・運輸課の6課で、その後、事業の拡張につれて、開発課・田園都市課・自動車課などが次々に新設されていった。大正12年2月2日には重役会で社則を制定し、同月13日から実施したが、翌13年10月1日、これを大幅に改正し、施行した。この社則が基礎となり、幾度かの改廃を経て今日に至っているのである。



目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の社旗

職員は、主事・技師・書記・技手・雇員・嘱託に分けられ、従業員総数は大正12年上期133人、同下期162人、翌13年上期198人、同下期237人と、業績の発展とともに増加していった。

一方、武蔵電気鉄道の場合は、創立当初から大正8年までは、庶務課・経理課・地所課・土木課・電気課・運輸課の6課によって運営されてきたが、大正8年12月、創立時からの社長岡田治衛武が辞任したあと、郷誠之助が会長に、五島慶太が常務に就任した際、その一部が改正された。そして、庶務・倉庫・工務・会計・地所の5課を主とし、そのほか営業課が置かれたが、これは建設初期のため、制定されたものの実質的に運用するまでに至らず、空名のままに終わっていた。大正12年には、これを廃して電気課が設けられた。

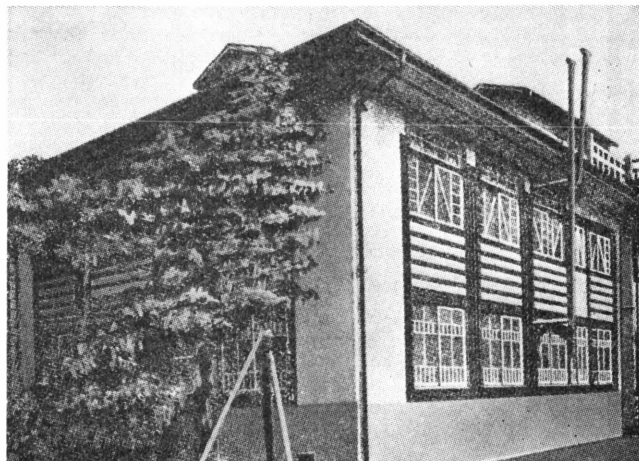
職員は、支配人・技師長・主事・技師・書記・技手・雇に分けられてはいたが、大正13年上期には、同社発展史上、最低の6人という少なさであった。

大正13年10月、前記のように武蔵電気鉄道が目黒蒲田電鉄のさん下にはいり、役員が両社同じ顔ぶれになったこと、本社が目黒蒲田電鉄の本社に同居したことにより、以後は、目黒蒲田電鉄の業務組織が両社共通のものとなった。ただし、会計課は政府補助金の交付を受けるための措置として、目蒲会計課と東横会計課とに区分された。次いで神奈川線(丸子多摩川～神奈川間)の開通した大正15年2月に、新たに運輸課が設けられ、目蒲運輸課、東横運輸課が併置された。これを機に、職員も目黒蒲田電鉄にならって雇を雇員と改称し、さらに傭員および嘱託が置かれた。

その後、昭和6年には、新たに両社共通の開発課・研究課・田園都市部が設けられ、従来の倉庫課・会計課は合体して経理課となったが、田園都市部の設置は、その後の部制の端緒となった。

商号の変更と本社の移転

武蔵電気鉄道は、目黒蒲田電鉄のさん下にはいったのを機に、東京横浜電鉄と商号を変更し、新発足することとなった。これは、経営者・大株主の間で、従来の社名があまり縁起がよくないという声が強かったこと、当時の都市間を結ぶ私鉄では、その両都市名を組合せて社名とした例が多かったこと、武蔵電気鉄道の発起の趣旨が東京市と横浜市とを結ぶことにあったこと、などの理由のもとに、大正13年10月25日の臨時株主総会で可決されたからであった。



当時、武蔵電気鉄道は、麴町区

仮本社跡に建築した両社共用の本社

有楽町2丁目1番地に本社を置いていたが、鉄道を建設・経営するためには、その計画路線に近接して本社を置くことが必要であり、また、同社が目黒蒲田電鉄の経営さん下にはいった以上、本社も目黒蒲田電鉄と同居するのが得策であった。そこで、前記の臨時株主総会の決議により、武蔵電気鉄道は、大正13年10月25日から、本社を目黒蒲田電鉄と同じ東京府荏原郡大崎町大字上大崎 239 番地に移転した。

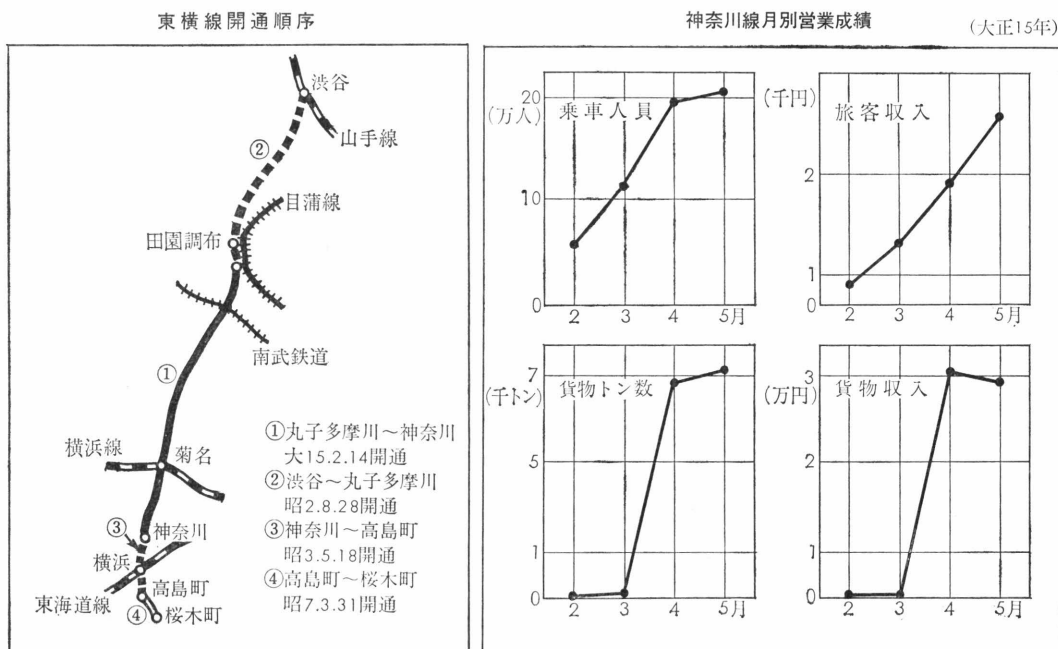
2) 神奈川線（丸子多摩川～神奈川）の建設

神奈川線から着手した理由

東京横浜電鉄は、目黒蒲田電鉄が大正12年11月に目蒲線を全通させたのに続いて、同社の本線である渋谷～高島町間のうち、渋谷～神奈川間の建設に着手することとなった。

この渋谷～神奈川間は、創業編で記したように、東京横浜電鉄が武蔵電気鉄道時代の大正6年5月10日に免許申請し、同年10月30日に免許を得ていた路線で、その後、大正10年1月20日に渋谷～調布間、13年11月8日に調布～神奈川間と2区間に分かれて工事施行認可を得ていたにもかかわらず、資金難から着手できず、再三にわたって工事着手延期願を提出していたものである。

それが、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の提携に伴い、目黒蒲田電鉄の援助によって工事着手が可能となったわけである。もちろん、五島慶太が両社の実質上の代表者であったことも、建設を可能とした大きな要因であった。ここで、渋谷というのは、渋谷町広尾のこ



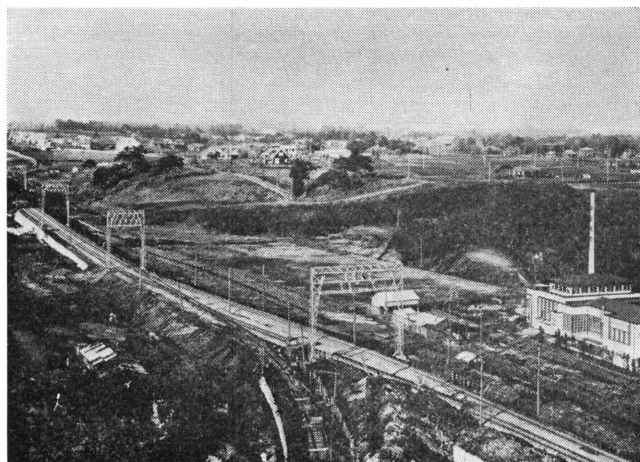
とであったが、この工事施行認可申請の段階で、目黒町上目黒付近（祐天寺駅付近）から分岐して山手線渋谷駅に至る区間に工事方法の変更がなされた。これは、かつては東京市電にはるかに及ばなかった山手線がしだいに充実してきたため、広尾で東京市電に接続するよりも効果的であるとしたからであろう。同時に軌間も従来の1.435メートルから1.067メートルに変更された。工事は、すでに開業している目蒲線の丸子多摩川（大正15年1月1日、多摩川を改称）を起点として、渋谷～丸子多摩川（渋谷線）、丸子多摩川～神奈川（神奈川線）の2区間に分けて行なわれることとなった。しかし、建設着手の時点で、目黒蒲田電鉄重役陣から次のような条件がつけられた。それは、「渋谷～丸子多摩川間は、目蒲線と並行路線であるので、目蒲線への影響が大きい。まず、丸子多摩川～神奈川間を建設して目蒲線と直通運転を行なうこと、そして、目蒲線が成長してから渋谷線に着手すること」という趣旨のものであった。五島慶太が両社の実質上の代表者になったとはいえ、大株主の発言力はまだまだ強く、結局、東京横浜電鉄は神奈川線を第1期線としたのであった。

工 事 の 経 過

神奈川線の概要は、工事延長は14.7キロメートル、軌間は目蒲線と同じ1.067メートルで、最初から複線電気鉄道として建設されることとなった。全線は12工区に分けられた。ただし、わずか15キロメートルほどでありながら、工事費予算は、用地費を含めて540万円、キロ当たり36万円と、当時キロ当たり3万円ほどで建設された青梅鉄道、川越鉄道などに比べてかなりの予算となった。これは、横浜市の市街地部分はそのほとんどを高架線にしなければならなかったこと、当時としては難工事である多摩川橋梁の架設、高島山隧道の掘削などが重なったためであった。

多摩川橋梁は長さが381メートルもあり、この橋梁の完成が神奈川線の工期を左右するものであるとして、大正14年1月10日、他の工区に先がけて工事に着手、同年8月末日に竣工した。

高島山隧道は、当時、関東私鉄では例のない延長173.72メートルの複線隧道であった。当初は、大正15年1月に竣工の予定であった



工事に着手した神奈川線・丸子多摩川付近

II 充 実 編

が、竣工まぎわになって隧道頂部に亀裂がはいったため遅れ、ようやく2月14日の開業日に間に合わせた。

ここで、南武鉄道との交差（現武蔵小杉）問題についてもふれておく必要がある。

南武鉄道は、大正10年7月27日に工事施行認可申請を行ない、翌11年8月7日に認可を得て、当時、川崎～登戸間を建設中であった（昭和2年3月開通）。これに対して東京横浜電鉄は、大正9年10月に工事施行の認可申請を行なったにもかかわらず、再三にわたって免許期限延長を願い出ているため認可が遅れ、大正13年11月8日に至ってようやく認可を得た。したがって、工事は先行していたものの、既認可線優先のため神奈川線が南武鉄道線を高架で渡らざるをえなかった。ところが、たまたま省品川～鶴見間貨物線敷設が具体化したため、南武鉄道の路線変更の必要が生じたことなどにより、交差個所の工事方法についての協定が遅れ、結局、神奈川線開通をまぢかに控えた大正15年2月9日、鉄道省の通牒によって両社が妥協することとなった。これにより東京横浜電鉄は、とりあえず南武鉄道とは平面で交差し、のちに同年9月30日までに立体化を行なったのである。

このような経緯もあつたうえに、貨物が主、旅客が従という南武鉄道の営業方針から、交差個所に駅は設けられなかった。

一方、省横浜線（横浜鉄道）が明治41年9月に開通していたため、神奈川線は同社線とも交差することとなったが、これは同社線の下を開削してくぐることにした。

さらに横浜市街地を通過するため、前記のように、横浜市の要請により延長532メートル

神奈川線（丸子多摩川～神奈川）の概要

鉄道の種類	複線電気鉄道	橋梁・架道橋など	多摩川橋梁ほか52か所
営業キロ程	14.7km	隧道 高島山隧道	173.72m
軌間	1.067m	車両	
最小曲線半径	160m	ボギー式電動客車	モハ30形7両 定員92人 モハ1形3両 定員64人
軌条の重量	27kg/yd	4輪電動貨車	4両 積載7t
電車線路	直流600V 架空単線式	4輪付随貨車	30両 " 10t
駅	丸子多摩川 新丸子 元住吉 日吉 綱島温泉 太尾 菊名 妙蓮寺前 白楽 新太田町 反町 神奈川	東京府荏原郡調布村 神奈川県橋樹郡中原町 " " " " " 日吉村 " " 大綱村 " " " " " " " " " 横浜市神奈川町 " " 青木町 " " " " " "	変電所 白幡変電所 神奈川県橋樹郡大綱村大字篠原 最大出力 300kWh 平均出力 250kWh 従業員（運輸関係のみ） 運輸課長1 駅務員35 車掌22 運転手23 保線工夫 39 電気課長1 電気技工13 工場技工8 計142人

ルの高架橋を建設したが、これは、用地の節約、高架下の利用などに役立ったばかりでなく、騒音・振動が少ないなどの利点をもつこととなった。

この区間の運転用電力は、白幡発電所を新設して日吉～神奈川間に充当したほか、大正14年9月24日に目黒蒲田電鉄との電力需給契約により奥沢変電所から供給を受け、丸子多摩川～日吉間に充当した。信号用電力は、目黒蒲田電鉄千束変電所から供給を受けた。

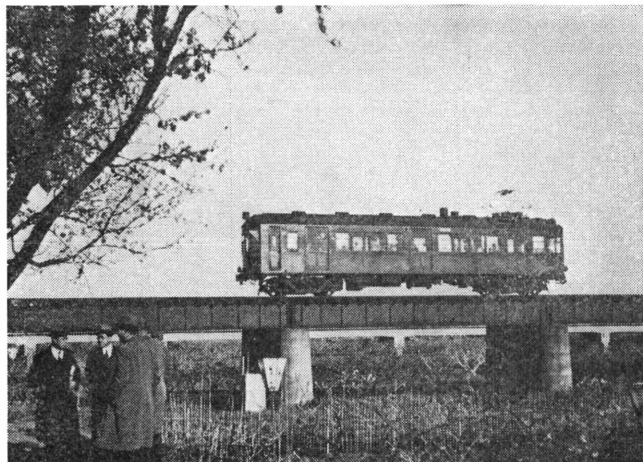
車両としては、新造の認可を得てモハ100形（定員110人）5両を竣工させていたが、目黒蒲田電鉄から、目蒲線の乗客急増に対処するため、その譲渡について申入れがあり、同社に譲渡した。その見返りとして、目黒蒲田電鉄からモハ1形（定員64人）3両、モハ30形（定員92人）7両の合計10両を譲受けた。こうした車両の譲渡・譲受けに当たっては、もちろん、正式な認可手続きを行なっているが、実質的には、資本的にも人的にも両社は一体であったため、両社の輸送のバランスをにらみ合わせて、昭和14年の両社の合併まで車両の譲渡・譲受けがひんばんに行なわれた。

開通時の状況

こうして東京横浜電鉄は、大正15年2月14日から神奈川線の営業を開始した。なお目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の両社とも車両配置が完了していたので、開通と同時に目蒲線・神奈川線の相互乗入れ運転が行なわれ、目黒～神奈川間の直通電車が運転された。これに伴い、目蒲線の丸子多摩川～蒲田間は折返し運転となった。

同年3月28日、東京横浜電鉄は、日吉台で盛大に開業式を挙行し、新丸子駅前の丸子園で園遊会を催したが、社長矢野恒太は当日の式辞でその感慨と抱負を次のように述べている。

「本鉄道が初メテ免許ヲ得マシタノハ明治41年5月デアリマスガ、当社ガ成立シマシタノハ明治43年6月デアリマス。免許ヲ得テカラ19年、会社ガ成立シテヨリ17年ヲ経過致シマシタ。其ノ間、各種ノ事情ニ因リ経営者ヲ替フルコト数回ニ及ビマシタガ、遂ニ一昨年、即チ大正13年秋ニ至リ私共ガ之ヲ引受ケマシテ東京横浜電鉄ト改称シ、同時ニ増資ヲ致シマシテ此ノ幹線一部ノ建設工事ニ着手シ、今回漸ク竣功致シマシテ、今日、此ノ開業式ヲ挙行スル次第デアリマス。而シテ、幸ニモ姉妹会社デアアル目黒蒲田電鉄ニ於テ既ニ目



鶴見川橋梁を渡るモハ500形、川原一面が桃畑である

II 充 実 編

黒～丸子多摩川間ノ営業ヲ開始致シテ居リマスノデ、両社協定ノ上、目黒～神奈川間ニ直通電車ヲ運転シ、連帯運輸ヲ致シマシテ、兎ニモ角ニモ東京～横浜間直通電車ニ依リ交通営業ヲ致シテ居リマス。

尚近キ将来ニ於キマシテ、渋谷駅～丸子多摩川間ノ建設工事ニ着手シ、又鉄道省新横浜駅改築ト相俟ッテ、近ク之ヲ新横浜駅ニ接続シタイト考ヘテ居リマス。此ノ両端工事竣功後ニ於テハ、更ニ横浜方面デハ横浜市ノ中心タル黄金町迄延長致シ、又東京方面デハ麻布二ノ橋線及新宿線ヲ完成シ、更ニ進ンデ東京市ノ中心タル丸ノ内迄延長致シ度イ理想ヲ持ッテ居リマス。」

(『東京横浜電鉄沿革史』より)

開業当初の神奈川線は、64人乗り、ポール付ボギー車10両が16分間隔で運転された。開業早々は、もの珍しさからかなりの乗客でにぎわったが、開業数日後からは運輸収入は激減した。開業当日の乗車人員が9,500人、運輸収入が1,400円であったのに対し、2月中(営業日数15日)の乗車人員が5万5,530人、運輸収入が5,012円であったのをみれば、その激減ぶりがわかる。なお、運賃は区間制で、丸子多摩川～神奈川間は5区に分けられ、1区7銭であった。参考までに、開業時における従業員の給料は、いずれも日給月給で出札掛・車掌が38円、運転手が39円、駅長で月俸65円であった。

開業当初の宣伝

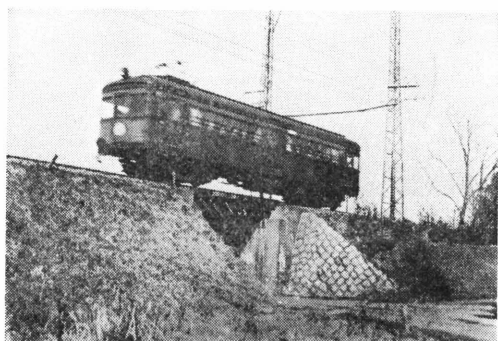
神奈川線の開通は、マスコミの発達していなかった当時だけに一般にはあまり知られず、沿線見物の乗客が利用するていどであった。

そこで、専務五島慶太は、利用客の増加を図るため、まず旅客誘致のための宣伝プランの作成について全社に指示した。

〔五島専務指示事項〕

運 輸 関 係

桃ノ名所宣伝方法(綱島、太尾、住吉ヲ桃ノ名所トシテ)



1. 横浜市内電車ニ広告スルコト
2. 新聞広告
 - (イ) 直通運転
 - (ロ) 観光電車
 - (ハ) ガラ空き電車
3. 2尺ニ5寸ノ横ビラヲ3月20日頃ヨリ客車窓ガラスニ貼ルコト

社報第65号(大正15年3月1日)

その結果、さっそく次のような広告ポスターが車内に登場した。(写真は、洗足駅付近を走るガラ空き電車)

- ▼ 目黒～神奈川間直通電車運転
- ▼ 一日の行楽は多摩川原へ
- ▼ ガラ空き電車を御利用下さい

東 横 電 車
目 蒲 電 車

3) 渋谷線（渋谷～丸子多摩川間）の建設

建設着手までの経緯

大正15年2月に神奈川線が開通し、東京横浜電鉄はようやくその営業を開始したが、同線の利用客はあまり増加しなかった。開業の翌月の乗車人員が11万8,000人に対して、8か月後の同年11月が14万6,000人とわずかに2万8,000人しか増加していない。

これはもちろん、沿線人口が稀薄であったこと、横浜市が元来、自給自足の都市であった、1人当たりの交通量が東京の半分以下であったこと、などにもよるが、なんといっても、当時すでに東海道線と京浜電気鉄道線が東京と横浜を結ぶ鉄道として重要な役割を果たしていたのに比べ、神奈川線は終点の神奈川で省線と接続していなかったこと、東京市側の終点も目黒であったことなど、東京～横浜を結ぶ鉄道としては不完全であり、いわば、利用価値が低かったということが最大の原因であった。

これを打開するためには、まず、神奈川線を延長して東海道線横浜駅に接続させることが必要であった（後記するが、当時の横浜駅は、現在の高島町駅付近にあり、昭和3年10月15日に現在地に移設された）。幸い、同社としては渋谷～高島町（東海道線横浜駅）間の免許を得ていたので、高島町までの建設工事の実現を期せばよかったのである。ところが、たまたま東海道線の付替え計画が打出されたため、同社としては、東海道線との交差方法について設計変更を行ない、改めて鉄道省の認可を受けねばならなくなった。

そこで東京横浜電鉄は、この際、渋谷まで開通させるのが東横線を生かす道であるとして、目黒蒲田電鉄側の多少の異論を押切り、渋谷～丸子多摩川間の建設工事に着手することとなった。目黒蒲田電鉄の援助によって神奈川線を建設した東京横浜電鉄が、このように自社の意見を主張し得たのは、

かねてから申請中であった地方鉄道補助法に基づく政府補助金（大正15年上期分として6万7,577円、同下期分として14万5,798円）が、ようやく神奈川線の開通によって大正15年6月14日に許可され、曲がりなりにも配当が可能になったからであった。ちなみに、同社の運輸収入は、大正15年上期で7万



昭和初頭の渋谷道玄坂

5,000円、同下期が28万円であった。

ルートの変更

ところが、渋谷～丸子多摩川間は、東京横浜電鉄が目黒蒲田電鉄と提携する以前の、さらには目蒲線が開通する以前の認可路線であったため、並行路線のなかった神奈川線とは異なり、それを具体化するためには、次のような理由からいろいろな点で路線の修正が必要であった。

- ① 既認可線は、東京～横浜間に高速鉄道を敷設することが目的であったため、直線で敷設するのが主眼とした。
- ② 既認可線は、目蒲線開通以前の計画線のため、目蒲線との関係を考慮していなかった。しかし、目蒲線が営業を開始した今日においては、認可線があまり接近しては両社にとって不利益になる。目蒲線と玉川電気鉄道線との中間に敷設すれば、2社とも競争線にならないばかりでなく、地域開発の面でも既認可線よりはるかに開発地域が広範囲になり、すぐれたものになる。
- ③ 既認可線によって工事を行なう場合は、同社線は目蒲線と上下交差するため、両線の連絡が不可能である。
- ④ 既認可線では、多摩川園の中心に築堤をすることとなっているが、それでは遊園地計画を破壊し、しかも、調布村地内の高台の大部分を切取ることとなるため同地域の

柿ノ木坂付近住民の鉄道省あての陳情

柿ノ木坂付近の住民は、踏切道の交差方法について鉄道省に陳情した。それは、次のような内容で、当時の交通事情とあわせて、東横線沿線の状況がうがかえる。

「柿ノ木坂ハ有名ナル急坂ナルヲ以テ、諸車ハ坂ノ上下ニ最モ難渋ヲ極メ叱咤曳々ノ声耳ヲ聳スル有様ニシテ真ニ雑沓ヲ呈シ居候。一略一然ルニ一電鉄会社トシテ斯カル混乱ノ坂ノ中腹ヲガードヲ設ケズシテ横断セントスル所為ハ人畜ノ危害ヲ度外視シ、交通ノ妨害ヲ平然トシテ行ハントスルモノニシテ、暴逆実ニ許スペカラザル儀ト存候。坂上ヨリ加速度ニ

左右セラレテ下降スル諸車ガ、如何ニシテ坂途中ノ電車踏切場ニ於テ急停車ヲ為シ得ベキヤ、必ス轢殺ノ惨事ヲ惹起スルハ明ナル次第ニ候。且ツ又坂下ヨリ登ル牛馬車ノ如キ叱咤ニ依リテ一氣ニ挽引スルモノニアリテハ、電車疾行ノ為突然ノ往来止メガ如何ナル結果ヲ招来スベキヤ之亦推シテ知ルベキ候。殊ニ本道路ハ大都市計画ノ放射路ニ予定セラレアレバ将来幾十倍ノ雑踏ヲ極メルコトヲ確信仕候」

ちなみに、大正14年6月3日現在における柿ノ木坂の交通量は、陳情書添付資料によれば表のとおりであった。

項目	徒歩	自動車	牛車	馬車	駄馬	手車	自転車	人力車
坂上	809人	36台	245台	12台	59頭	94台	103台	4台
坂下	707	36	204	12	40	89	79	4

発展を阻害する、として村民が反対している。

- ⑤ 既認可路線は、田園都市会社経営地を通らない。
- ⑥ 既認可線では、目蒲線と2か所で上下交差をすることとなっているので、膨大な建設費が必要である。それを、一部目蒲線と並行させれば、土工費および用地費は僅少ですむ。

このような理由から、東京横浜電鉄は、まず新ルートについて地元町村と設計協議を行ない、次いで大正15年12月18日、目蒲線との並行部分について目黒蒲田電鉄と協定を締結して、現在のルートを決定した。

協定の大要は、両社線の並行部分である田園調布～丸子多摩川間については、将来は複複線を建設するが、さしあたっては現在線を東京横浜電鉄所属として両社で共用し、田園調布駅は両線の連絡駅とする、というものであった。

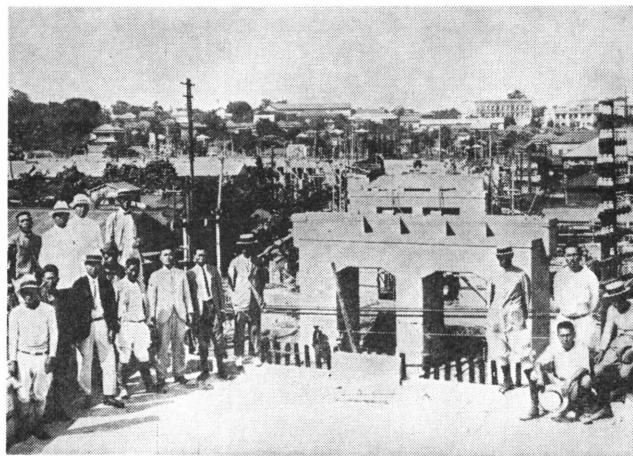
また、地元町村との設計協議の一例をあげると、柿ノ木坂の踏切道（現在の目黒通りとの交差箇所）について、鉄道省に対する地元関係者からの陳情もあったため、柿ノ木坂付近の勾配を変更し、営業開始後までに同踏切道を立体交差化することとなった。

建設工事の経過

このような経過ののち、東京横浜電鉄は、大正15年12月25日、渋谷線（渋谷～丸子多摩川間）の建設に着手した。なお、この区間のルート変更については、1か月後の昭和2年2月1日に認可を得ている。

この区間で特記すべき工事は、渋谷高架橋、渋谷隧道ならびに複々線工事であった。

まず渋谷高架橋についてみると、渋谷線が山手線を横断して渋谷駅にはいるため、神奈川線における横浜市街地乗入れの場合と同様に、延長1,803メートルに及ぶ鉄筋コンクリート高架橋を構築したが、渋谷駅構内を含む約150メートルは、土盛りで築堤した。省渋谷駅との連絡設備は、昭和2年4月15日付の東京鉄道局長からの請書により、連絡地下道の幅員は6メートルとし、同地下道は鉄道省の所有とすること、工事は鉄道省の監督下において行なうことなど、16項に及ぶ条件付で建設が進められた。



山手線を渡る渋谷高架橋工事

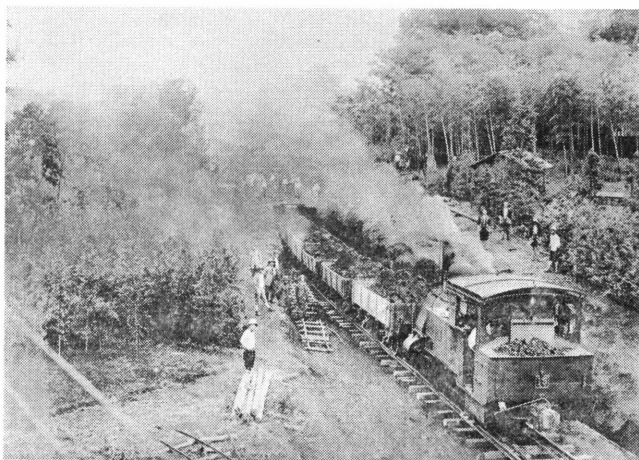
また渋谷駅は、玉川電気鉄道との間の協定書により、玉川電気鉄道天現寺線の上部をまたいで設けられた。

渋谷隧道は、中目黒～代官山間、延長157メートルのもので、先の神奈川線高島山隧道と並んで、当時、関東私鉄では例のない複線隧道であった。工期は、当初6か月の予定であったが、用地買収が難航したため、工事着手が予定より2か月遅れ、大正15年4月1日、中目黒側から着手された。したがって、最終的には4か月で完成するという突貫工事となった。

複々線工事については、目黒～神奈川間の直通運転を実施中であり、しかも東京横浜電鉄線は列車本数も少ないということもあって、前記のように田園調布～丸子多摩川間は、両社で共用する予定であった。しかし、建設の段階で、将来の布石のためにも同区間を複複線にすべきであるとして、昭和2年7月8日、両社が再度協定して複々線を建設することとなり、同月12日に鉄道省に申請し、翌8月27日に認可を得た。これは、渋谷線開通の前日に当たるわけで、実際には申請の段階で建設していたということであろう。工事の手順としては、別に目蒲線の東側多摩川園寄りに複線を敷設して、これを目蒲線とし、旧目蒲線を東横線に転用した。

一方、電力については、変電所は新設されず、目黒蒲田電鉄奥沢変電所から供給を受けたが、のちに列車本数の増加に伴い、昭和4年9月に至って中目黒変電所が新設された。

車両は、神奈川線開通以後まったく増備されなかったため、渋谷～丸子多摩川間の開通に備えて、目黒蒲田電鉄からモハ1形7両(定員64人)、モハ100形6両(定員110人)を譲受けた。そして、逆にモハ30形3両(定員92人)を目黒蒲田電鉄に、モハ30形4両を駿豆鉄道(現伊豆箱根鉄道)に譲渡した。その結果、渋谷～丸子多摩川間の開通時における東京横浜電鉄の保有客車数は、モハ1形10両、モハ100形6両、合計16両となった。



蒸気機関車クラスノが活躍する柿ノ坂付近の建設工事

渋谷線の開業

渋谷線は、昭和2年8月27日に竣工監査が実施され、翌28日から開業の運びとなった。

これにより、東京横浜電鉄は渋谷～神奈川間を直通させ、神奈川において東海道線と接続していないとはいえ、曲がりなりにも東京と横浜を結ぶ動脈が完成し、両都

渋谷線（渋谷～丸子多摩川間）の概要

鉄道の種類	複線電気鉄道	代官山	東京府豊多摩郡渋谷町
営業キロ程	9.1km	中目黒	” 荏原 郡目黒町
軌間	1,067m	祐天寺	” ” ”
最小曲線半径	160m	碑文谷	” ” 碑文町
軌条の重量	27kg/yd	柿ノ木坂	” ” ”
電車線路	直流600V 架空単線式	九品仏	” ” ”
駅	渋谷 並木橋	田園調布	” ” 調布村
		丸子多摩川	” ” ”
		橋梁・架道橋など	28か所
	東京府豊多摩郡渋谷町 ” ”	隧道 渋谷隧道	157m

市間の陸上交通に大きく貢献することとなった。それは同時に、同社のその後の飛躍的発展の端緒となったことはいうまでもない。この時点から、それまで神奈川線、渋谷線と区分して呼称されていた線名も、東横線と統一された。

当時、渋谷につながる交通機関としては、わずかに省線山手線と玉川電気鉄道、それに東京市電がはいっているにすぎなかった。したがって、すでに省線中央線によって東京市中心部と郊外とを接続していた新宿駅と比べた場合、同じターミナル駅とはいっても、その輸送量においては相当の開きがあった。郊外私鉄についても、新宿においては、京王電気軌道が大正4年5月に、西武軌道(荻窪線、のちに東京市電となる)が大正10年8月に、さらに小田原急行鉄道が昭和2年4月に開業していたのに対して、渋谷では、前記のように、東横線が昭和2年8月に、帝都電鉄線が昭和8年8月に開業したというように、新宿に遅れをとっていたのである。

しかし、渋谷に東横線が接続してからは当社の積極的な沿線開発により乗客が急増し、さらに昭和13年12月に、東京横浜電鉄社長五島慶太が中心になって進めた東京高速鉄道線(現在の地下鉄銀座線)が開通するに及んで、渋谷駅のターミナルとしての機能は大幅に向上するのである。

4) 神奈川～桜木町間の建設

神奈川～高島町間路線の沿革

東京横浜電鉄の究極の目的は、東京・横浜両都市の中心部への連絡にあった。そのため同社は、東京方面においては、大正15年9月3日に渋谷～東京駅間の延長線の免許申請を行ない(免許取得後失効し、東京高速鉄道によって建設される)、横浜方面においては、同年7月31日、鎌倉延長線の敷設免許を申請するとともに、既免許区間である神奈川～高島

町（省線横浜駅）間の建設促進のため、工事施行認可の追加申請を行っていた。鎌倉延長線というのは、高島町から桜木町、伊勢佐木町、上大岡、建長寺などを経て鎌倉町に至る延長21.6キロメートルの地方鉄道であった。

一方、神奈川～高島町間の工事施行認可申請については、大正9年10月28日に最初の工事施行認可申請を行なって以来、その認可促進のため、再三にわたって追加申請を行っていた。

認可申請以来6年間も認可を据置かれた東京横浜電鉄は、昭和2年1月6日、さらに追加申請を行ない、大要次のような内容の陳情書を添付した。

- ① 鉄道省では、旧平沼駅を廃止して横浜駅（高島町駅付近）を新設することを決定した。そのため、当社に対し神奈川駅から現在の横浜駅に至る鉄道線路のうち、将来、線路変更の結果不要となる土地を当社線用地として使用させる代わりに、当社線終点を平沼駅から現在の横浜駅（高島町）に変更することを内命してきた。
- ② そこで当社は、明治45年4月20日、横浜駅付近設計変更願を提出し、大正2年5月7日にその認可を得た。また、神奈川～横浜間廃線敷不要地の使用については、明治45年4月20日、その借用願を提出した。
- ③ その際、神奈川～横浜間廃線敷地の払下げまたは貸下げを条件として、横浜電気鉄道（横浜市電の前身）の火力発電所の移転補償費12万8,378円60銭を分担し、さらに大正5年5月5日、現横浜駅の平沼側に49坪5合6勺の用地を1,400円で買収し、これを付替え道路として鉄道院に寄付している。
- ④ 当社の神奈川～高島町間の免許線は、以上のような沿革をもつ路線であって、前記のように現横浜駅の共同使用权、神奈川～横浜間の約1マイルの廃線敷地をもっていることにより、当社は建設資本を集め得たのであるし、その一部を開業することができたのである。したがって、これらの権利と神奈川～横浜間敷設免許権は当社の生命であって、これを失えば、当社が神奈川～渋谷間の鉄道建設に投じた1,500万円の資金がむだとなってしまう。

しかし、鉄道省が東海道本線および横浜駅の位置を変更することとなったので、東京横浜電鉄としては、大正9年10月28日に提出した工事施行認可申請書どおりに工事を施行することは、とうてい不可能となった。そこで、大正15年12月24日付で「新横浜駅連絡設計承認願」を提出し、さらに昭和2年1月4日付をもって「新横浜駅～桜木町間線路敷設並びに鉄道用地承認願」を提出した。もっとも、現横浜駅と桜木町間については、東京横浜電鉄は鉄道敷設免許権を有していないため、前記のように大正15年7月31日、鎌倉線の敷設免許申請書を神奈川県経由で提出していた。

工事方法の変更

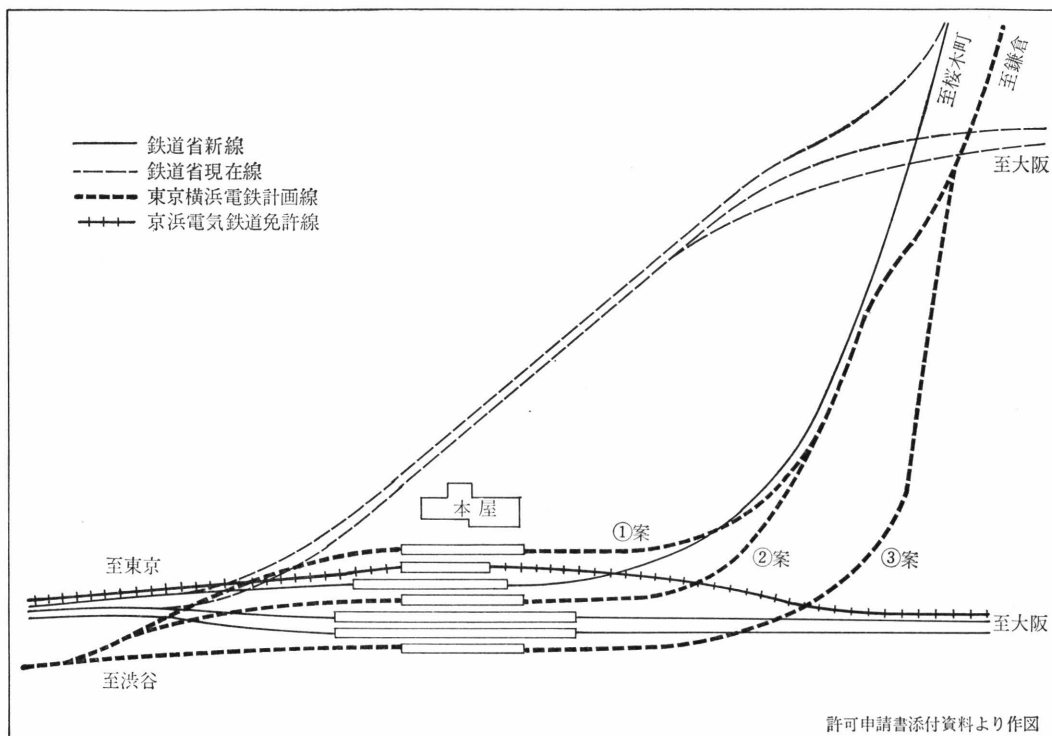
東京横浜電鉄は、新横浜駅との連絡設計に当たっては、3通りの方法を立案していた。

第1案は、鉄道省駅本屋と京浜電気鉄道線との間に割込む表線で、これが最優先案であったが、これは東京横浜電鉄の免許線に最も近く、そのうえ廃線敷地の使用权もあり、また本区間には相当の建設費も投下していたからである。第2案は、鉄道省桜木町電車線と東海道汽車線との間に割込む中線で、これは建設費が最も少なく、平面で省線と連絡するため乗客にとって便利であった。第3案は、新横浜駅の裏に接続する裏線である。この方法によると全線高架で建設しなければならないので、建設費が高額になるうえに、省線は京浜電気鉄道と東京横浜電鉄の両高架線にはさまれて将来拡張困難になるなど、不利益な点が多く、東京横浜電鉄としては希望しない方法であった。

鉄道省は、先の補足追加申請ならびに陳情に対して、昭和2年2月26日、次のような順序・方法によりこの問題を処理、解決するという意向を示してきた。

- ① 東京横浜電鉄は、新横浜駅裏側で連絡すること。
- ② 東京横浜電鉄と京浜電気鉄道は、省線を乗越すこと。
- ③ 東京横浜電鉄と京浜電気鉄道との交差は、前者が後者を乗越すこと。
- ④ 前項乗越しのためにとくに増加する費用は京浜電気鉄道が負担し、経常費の増額は

横浜駅との連絡計画図



許可申請書添付資料より作図

東京横浜電鉄の負担とすること。

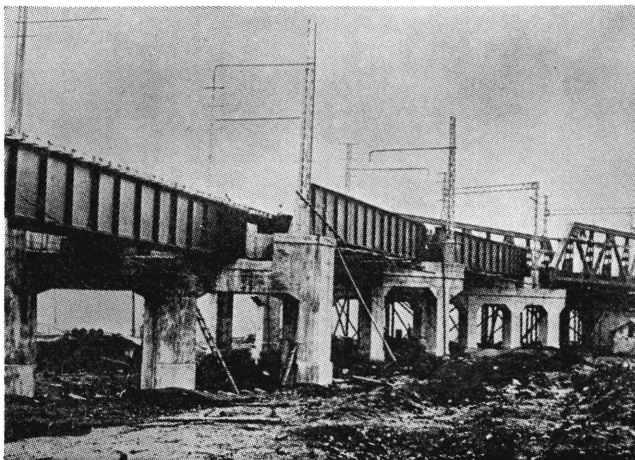
- ⑤ 現在の横浜駅から桜木町に至る区間は省線を海側に移転し、旧線路敷は東京横浜電鉄に譲渡すること。
- ⑥ 前項の移転に伴うすべての工事に要する費用いっさいは、東京横浜電鉄の負担とすること。
- ⑦ 桜木町から黄金町に至る区間の用地・建造物は、相当価格をもって湘南電気鉄道に売却すること。
- ⑧ 前記各項目の処理の条件として、従来、東京横浜電鉄において主張する損害補償などいっさいの問題はすべて放棄すること。
- ⑨ 東京横浜電鉄神奈川駅～現横浜駅間の既免許にかかる企業は廃止すること。
- ⑩ 前記各項目の処理に基づき、東京横浜電鉄神奈川駅から省線桜木町駅付近に至る区間は、東京横浜電鉄に対し免許すること。

つまり、東京横浜電鉄がすでに取得した権利について一步を譲れば、鉄道省は、横浜市を中心とする東京および湘南地方との交通政策上から、神奈川～高島町間の工事施行を認可し、しかも桜木町に至る区間について免許する、との意向を示したのである。

高島町～桜木町間の免許

そこで東京横浜電鉄は、この際、多少の犠牲を払っても、将来性からみれば早期認可に努力すべきであるとして、昭和2年3月11日、鉄道省の意向に従って大幅に譲歩した工事方法を盛込んだ請書を鉄道大臣あてに提出し、追いかけて同年5月17日、工事施行認可について追加申請を行なった。

その結果、まず、同年12月13日に神奈川～高島町間の工事施行が認可され、続いて同月



横浜～高島町間の高架橋工事

26日付で、高島町～桜木町間の地方鉄道敷設免許が交付された。

結局、工事施行認可のルートは、当初の神奈川からすぐに旧東海道本線に沿って高島町（旧横浜駅）に至る路線から、新横浜駅北側で東海道線に連絡し、その西方で路線変更後の東海道線を横断して高島町に至る路線に変更して決定されたわけである。

神奈川～高島町間の建設

前記のような経過により、神奈川～高島町間は昭和2年12月13日に工事施行が認可され、同月31日、東京横浜電鉄は、神奈川～高島町間の建設工事に着手した。

工事延長は966メートルという短区間にもかかわらず、軟弱地盤上の延長634メートルに及ぶ高架橋建設と内海川橋梁、東海道跨線橋など、延べ260メートルの橋梁工事が中心だったため、全体として難工事となった。昭和3年5月18日に竣工開業したが、工事費は、用地費を含めて122万5,000円であった。電気工事は既設区間と同様であったが、運転用電力は既設の白幡変電所から受電し、受電電力の増加、変電所設備の増加を行なわなかった。

駅は、横浜、高島（免許時点では高島町であったが、駅名は高島となった）の2駅が設けられたが、東海道本線横浜駅が移設開業するまでは東横線横浜駅は営業せず、高島駅を横浜と呼称することとした。新しい横浜駅における省線との連絡設備工事は東京鉄道局で行ない、費用は東京横浜電鉄が負担した。なお、東海道本線横浜駅が移設開業したのは昭和3年10月15日であった。

この新線開通を控えた昭和3年1月21日、元住吉に車両工場（建物延べ1,517平方メートル）が建設され、従来、奥沢電車庫で行なっていた車両修繕の主力はここに移され、目黒蒲田電鉄の車両も含めて、鉄道車両の定期検査のすべてが行なわれることとなった。

神奈川～高島町間の概要

鉄道の種類	複線電気鉄道	駅 横 浜 高 島 神奈川県横浜市青木町 昭和3年10月15日の省線新駅開業まで使用せず。 神奈川県横浜市高島町 省線が新駅へ移転するまで横浜と呼称。 この高島駅は同年8月3日、省貨物駅高島停車場と混同を避けるため、本横浜停車場と名称を変更した。のち昭和6年1月20日、高島町と変更。
営業キロ程	966m	
軌 間	1,067m	
最小曲線半径	160m	
軌条の重量	27kg/ydおよび35kg/yd	
電車線路	直流600V 架空単線式	

高島町～桜木町間の建設

高島町～桜木町間の区間は、省線の東側に東京横浜電鉄が用地を確保して、省線を移設し、省線既設線を譲受けたものである。当初は、複線を譲受ける予定であったが、結局は単線となってしまった。

工事の手順としては、まず東京横浜電鉄が省線の東側に架道橋を建設して昭和6年6月に竣工、ただちに鉄道省へ仮線用として提供し、引続いて鉄道省が軌条敷設その他の工事を昭和7年3月中旬に完成させた。そして、そののちに東京横浜電鉄が鉄道省から1線の

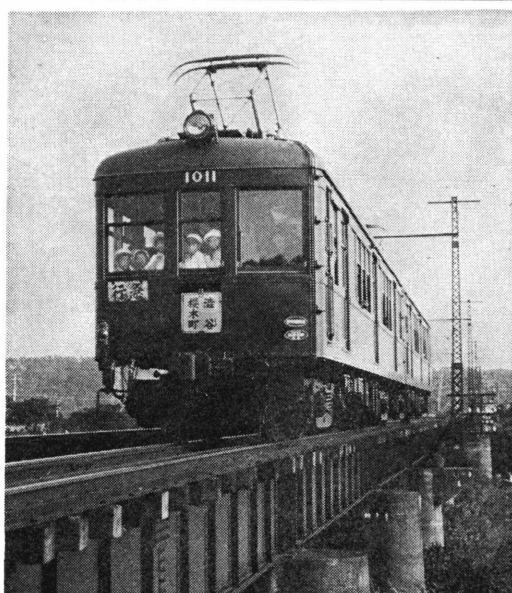
払下げを受けた。この鉄道省から払下げを受けた1線についても、軌条を敷設し橋桁を新設したため、同社としては工事延長1.347キロメートルの高架橋を新設したのと同じことであった。この区間が単線となったため、当初は保安設備はタブレット式で認可を受けていたが、単線自動閉そく式に変更している。同区間が竣工開通したのは昭和7年3月31日で、工事費は、用地費を含めて110万円であった。

なお、この間に東京横浜電鉄では、東横線の輸送力増強に対応して、昭和4年9月2日に中目黒変電所を新設していたため、従来、目黒蒲田電鉄の奥沢変電所から受電していた200キロワットの電力供給契約を廃止した。

こうして、この高島町～桜木町間の開通により、東横線は、大正15年2月14日に丸子多摩川～神奈川間が開通してから約7年で、全通の運びとなった。しかも、この全通により東京横浜電鉄の業績は年々向上し、兼業の発展と相まって、やがては姉妹会社である目黒蒲田電鉄をもしのぐようになるのである。

高島町～桜木町間の概要

鉄道の種類	単線電気鉄道
営業キロ程	1.347km
軌間	1.067m
軌条の重量	27kg/yd および 30kg/yd
電車線路	直流600V 架空単線式
信号保安方式	単線自動閉そく式
駅	
桜木町	神奈川県横浜市中区桜木町



鶴見川橋梁を渡る東横線急行列車

この間の東横線の営業成績の推移をみると、東横線が渋谷から横浜に連絡したことにより、日とともに乗降客はふえ、運輸収入も増加した。ちなみに、渋谷～高島町間直通前後の期の運輸成績を比較してみると、直通前の昭和2年上期が乗車人員94万4,000人、運輸収入13万5,000円であったのに対して、昭和3年下期の場合は乗車人員が410万人、運輸収入が40万円と、それぞれ4倍強、3倍強の増加を示している。

なお、東横線に急行列車が登場したのは、昭和10年2月からであった。この間、東京横浜電鉄では、昭和5年から営業面に限っての“請負制度”を実施している。これは、電車運行に支障のないかぎり極力、電力費・事務経費を節約させ、その一部を職場単位に節約度に応じて配分するというものである。いわば、事業部制の消極的な効果のみをねらった施策であったが、ともかく、時代を先取りした新機軸といえよう。

2 大井町線の建設

1) 大井町～大岡山間の建設

路線決定まで

大井町線は、もともとは大井町から洗足を経て調布村に至る路線が原形であった。しかし、目黒蒲田電鉄が路線建設に当たって所有3路線を整理したことにより、目黒～多摩川間が第1期線、多摩川～蒲田間が第2期線と定められ、大井町～洗足間は目蒲線の支線・大井町線となった。

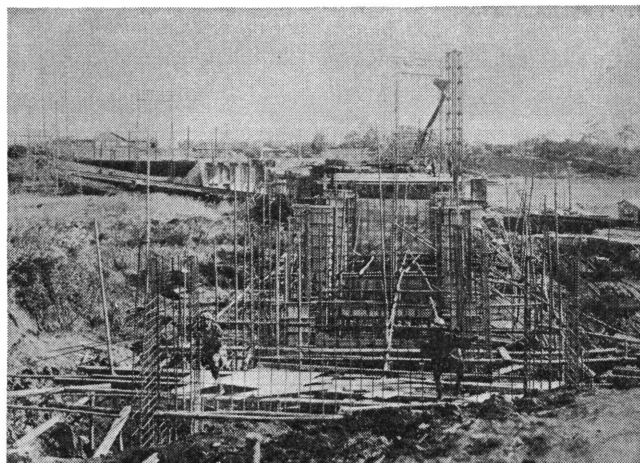
大正12年11月1日に目蒲線を全通させた目黒蒲田電鉄は、いよいよ大井町線の建設に取りかかることとなった。折から東京横浜電鉄では、東横線の一部として丸子多摩川～神奈川間を開業し、さらに丸子多摩川～渋谷間の建設に着手しているときであった。

着工に当たり、目黒蒲田電鉄は大井町～洗足間のルートを変更し、目蒲線との接続駅を、従来の洗足から大岡山に改めることとした。それは、次のような理由からであった。

- ① 既認可線は、元来、大井町～多摩川間を本線としての計画線であって、当時は最も有効な路線であった。しかし、目蒲線が本線として完成した時点においては、支線としての大井町線は、洗足以北の旅客に対して若干の便宜を与えるだけで、目黒蒲田電鉄線利用者全般からみればあまりにも効果が少なく、かえって目蒲線と競合するおそれさえある。
- ② 洗足駅付近は田園都市区域の中心にあり、しかも高級住宅地としての評価が高いため、隣接地域の用地買収などが困難である。

- ③ 既認可線沿線の平塚町内の大部分は、目蒲線の開通と大震災の影響により急速に発展したため、土地家屋の移転買収が困難で建設費がかさむ。これに対して、変更路線沿線は交通機関に遠ざかっているため建設費が少額ですむ。

こうして、目黒蒲田電鉄は、鉄道省に工事方法変更の申請を行な



目蒲線を渡る大井町線の高架橋工事（現緑が丘駅付近）

い、大正15年9月1日、その認可を得た。なお、大正13年7月に申請していた奥沢から二子玉川に至る路線免許が明るい見通し（昭和2年12月免許）となっていたことも、路線変更の理由の一つであった。

東横線の工事方法に合わせて建設

目黒蒲田電鉄は、工事方法変更が認可されると、ただちに大井町～大岡山間4.8キロメートルの用地買収に着手した。起点となる大井町駅付近は、早くから開けていた関係から人家が密集し、そのうえ、鉄道省大井工場をはじめ大工場が数多くあるため、当初はその移転が困難であり、膨大な建設費がかかる見込みであった。しかしその後、用地の交換など鉄道省との協定が順調に運んだことにより、建設費は比較的少額ですむこととなった。そのほかは、同線が馬込村千束耕地整理組合、平塚村耕地整理組合、上蛇窪耕地整理組合、下蛇窪耕地整理組合、戸越耕地整理組合の各耕地整理地区内を通過するため、いろいろと条件をつけられたものの、どちらかといえば、用地問題は容易にことが運んだといえる。

こうして、建設工事が着手されたのは、大正15年7月18日であった。

この区間のおもな構築物は、大井町～蛇窪（現在の戸越公園）間の延長952.3メートルの高架橋と、省線大崎～鶴見間貨物線と交差する57.9メートルの跨線橋であった。

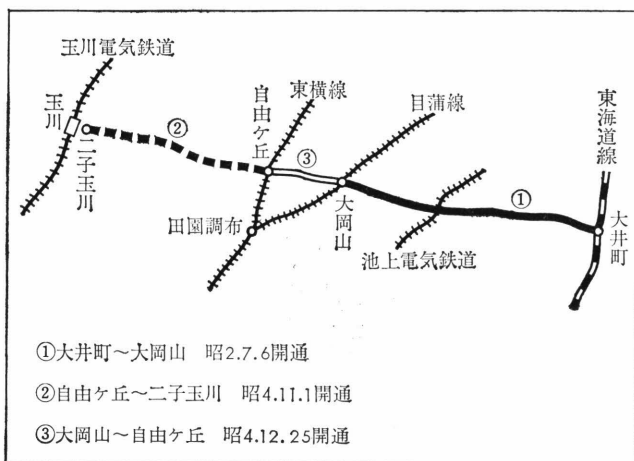
現在の旗の台駅における池上線との立体交差個所については、当時、池上電気鉄道の免許のほうが目黒蒲田電鉄のそれよりも早かったために、同交差個所における路線開通は大井町線のほうが早かったにもかかわらず、建設費のかかる高架とせざるを得なかった。

建設資金としては、大正15年6月29日の第8回定時株主総会で資本金を500万円から1,100万円に増額し、さらに同年8月26日の臨時株主総会において第3回社債200万円募集の件を可決し、それらをこの大井町線の建設費に充当した。なお、大井町線は当初の予定

では、昭和2年2月16日までに竣工する予定であったが、東京横浜電鉄が渋谷～丸子多摩川間を建設中のため、将来両社が合併するという前提で、この大井町線の着工を遅らせ、土工定規・建築定規・車両定規および橋梁の工事方法などを、東京横浜電鉄に合わせた。

着工から約1年後の昭和2年7月6日、大井町線大井町～大岡山

大井町線の開通順序



大井町線（大井町～大岡山間）の概要

鉄道の種類	複線電気鉄道	中延	荏原郡荏原町大字中延字源氏前
営業キロ程	4.8km	荏原町	” ” ” 字四反田
軌間	1.067m	東洗足	” ” ” 字清水頭
最小曲線半径	300m	大岡山	” 馬込村大字千束字清水窪
軌条重量	27kg/yd	車両	既設電動客車3両で6分間隔運転
電車線路	直流600V 架空単線式	変電所	既設奥沢変電所から受電したが、昭和2年8月、大井町～大岡山間の開通に対処するため目黒変電所（現不動前変電所）が新設された。
駅		従業員	駅長1人 助役1人 出札掛13人 改札掛5人 駅手13人 転轍手2人 合計35人
大井町	荏原郡大井町大字大井字権現台		
戸越	” 荏原町大字戸越字戸越		
蛇窪	” ” 大字下蛇窪字大塚原		

間が開通した。一方、東京横浜電鉄の渋谷～丸子多摩川間も同年8月28日に開通した。

なお、のちに昭和3年10月10日、東洗足～大岡山間に池月駅が新設された。同駅は昭和5年5月12日に洗足公園と改められたが、さらに11年1月1日、戸越が下神明に、蛇窪が戸越公園に改められたのと同時に、同駅も北千束と改称されて現在に至っている。

2) 大岡山～二子玉川間の建設

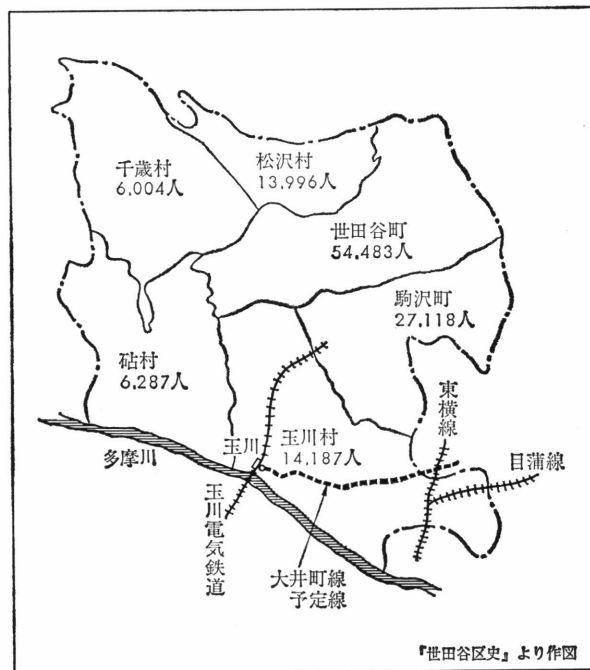
路線認可まで

目黒蒲田電鉄は、目蒲線が全通したのを機に、前記のように大井町線の建設に着手したが、一方では、大正13年7月24日、新たに目蒲線の支線として奥沢～瀬田河原(二子玉川)間4.6キロメートルの鉄道敷設免許を申請した。

これは、目蒲線の全通によってめざましい発展を示した沿線住宅地と、玉川電気鉄道によって開発された沿線地域の中に位する交通不便な玉川村の中心地帯に鉄道を敷設し、同地域を開発しようというねらいからであった。

当時、この申請路線の沿線は、ほとんどが田や畑であり、田園都市会社の田園都市建設に刺激されて、玉川村の有志が玉川全円耕地整理組合の結成に

昭和3年当時における玉川村および周辺の人口



立ちあがろうとしていた。人口も、大正14年現在で隣村の駒沢村2万7,118人、世田谷村5万4,483人に対し、玉川村はわずか1万4,187人にすぎなかった。ところが、追いかけて玉川電気鉄道の子会社である目黒玉川電気鉄道が、大正15年4月16日付で目黒～玉川間の地方鉄道を、また同年7月5日付で南郊高速度電鉄発起人が奥沢～下野毛間の地方鉄道を、さらに昭和2年6月4日には、池上電気鉄道が雪ヶ谷～国分寺間の地方鉄道敷設免許を申請した。

鉄道省は、こうした各社の申請に対し、成業の可能性について調査した結果、目蒲線の成業と大井町線の建設で実績を残した目黒蒲田電鉄の出願路線を認可することが、同地方開発に資するところ大であるとして、昭和2年12月27日、目黒蒲田電鉄申請の奥沢～瀬田河原間を免許した。

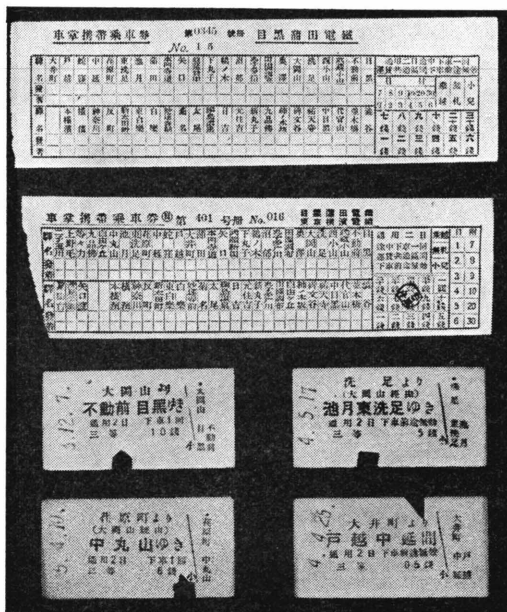
なお、目黒玉川電気鉄道は、同社申請路線の途中にある目黒競馬場の移転問題や都市計画に基づく用地買収の行詰りから、のちに起業を廃止して解散した。南郊高速度電鉄も、同様に成業の見通しが立たずに解散している。池上電気鉄道は、雪ヶ谷～国分寺間のうち、雪ヶ谷～新奥沢間（1.6キロメートル）を昭和3年10月から開業したにとどまった。

接続駅の変更

奥沢～瀬田河原間の支線敷設免許を得た目黒蒲田電鉄は、昭和3年4月13日、目蒲線との接続駅を奥沢から大岡山に変更して工事施行認可申請を行なった。これは、大井町～二子玉川間の直通運転を行ない、また姉妹会社である東京横浜電鉄東横線の九品仏（現自由

が丘）駅に連絡し、渋谷・横浜方面への乗換えを便利にするというねらいからであった。

これに対し、奥沢周辺の地主からは、同年6月23日付で、計画変更により大きな損害を受けたとして計画変更反対の陳情がなされたが、一方では、奥沢地区をも含む玉川全円耕地整理組合がほぼ会社案に賛成したため、同年8月29日、鉄道省から大岡山～二子玉川間5.5キロメートルの工事施行が認可された。これより先、目黒蒲田電鉄は、申請と同時に、東横線との交差について東京横浜電鉄と協定を結んだ。



開業当初の乗車券類

この協定の内容は、①東横線九品仏駅付近

を高架にして、その下に目蒲線支線である大岡山～二子玉川間の路線を敷設する、②東横線九品仏駅を両線の連絡駅とし、名称を衾（ふすま）と改める、③費用は東京横浜電鉄が3分の1、目黒蒲田電鉄が3分の2を負担する、というものであった。

2 区間に分割して竣工

こうして諸般の準備が完了したところで、目黒蒲田電鉄は、昭和3年9月6日、建設工事に着手した。なお、この時点から完成までの間は、申請書類関係で同区間をとくに二子玉川線と呼称している。

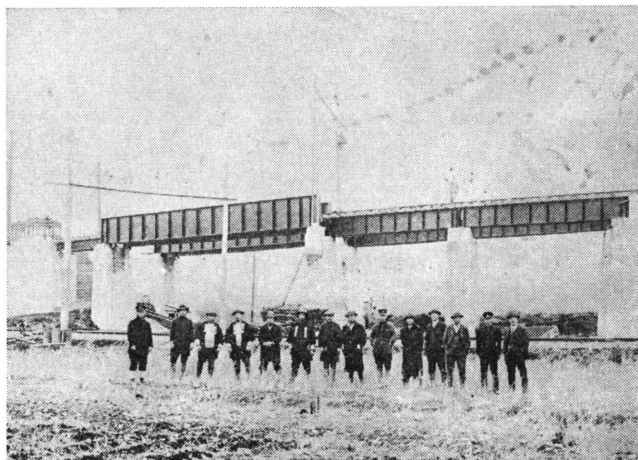
工事は、東横線ならびに目蒲線との交差個所を除いては、前記のように玉川全円耕地整理組合の協力があつたうえに、中丸山駅（現緑が丘駅）付近の高架橋以外には格別の建造物がなかったため、順調に進んだ。

昭和2年8月に開通していた東横線は、当時、九品仏駅に向かって上下線とも下り勾配であったが、これを二子玉川線建設のために5.79メートル高上した。高上による勾配変更区間は延長520メートルで、他の工事に先がけて、昭和4年4月1日に竣工した。なお、九品仏駅については、前記両社協定の段階では衾と改称することとなっていたが、同年10月22日、町名変更に伴って自由ヶ丘と改称された。

電気設備としては、昭和4年12月の二子玉川線の開通に先だって、同年9月、中目黒変電所が新設された。この変電所は、二子玉川線への直接の供給源ではなかったが、東横線の負荷を分担して、奥沢変電所の二子玉川線および大井町線への電力供給に貢献した。

こうして、二子玉川線のうち、自由ヶ丘～二子玉川間は昭和4年10月末に竣工したが、大岡山～自由ヶ丘間は、大岡山駅付近における目蒲線との交差個所前後の用地買収の関係で、約2か月ほど遅れる見通しとなってしまった。また、皮肉にも大正13年4月21日に目黒蒲田電鉄が誘致して開校した東京高等工業学校の敷地が大岡山駅の両側に点在していたため、設計上の困難をきたし、これが竣工の遅れた理由の一つとなった。

目黒蒲田電鉄は、竣工部分を有効に活用するため、鉄道省の認可を得て、とりあえず、昭和4年11月1日から自由ヶ丘～二子玉川間を部分開業し、残りの大岡山～自



高上工事が竣工した当時の九品仏駅（現自由ヶ丘駅）付近

II 充 実 編

二子玉川線（大岡山～二子玉川間）の概要

鉄道の種類	複線電気鉄道	中丸山	荏原郡碑倉町（昭和8年4月1日、緑ヶ丘と改称）
営業キロ程	10.3km	自由ヶ丘	荏原郡碑倉町（旧九品仏）
軌間	1,067m	九品仏	荏原郡玉川村 （昭和5年4月1日、九品仏駅と等々力駅の中間に尾山台駅が新設、開業された）
最小曲線半径	200m	等々力	荏原郡玉川村
軌条の重量	27kg/ydおよび33.75kg/yd	上野毛	” ”
電車線路	直流600V 単線架空式	二子玉川	” ”
駅			
大岡山	荏原郡馬込町（既設） *新たに駅構内に地下道が設けられた		

由ヶ丘間は約2か月後の同年12月25日に開業した。

目黒蒲田電鉄は、二子玉川線が全通したところで、改めて大井町～二子玉川間を通じて大井町線と呼称し、同時に大井町～二子玉川間の直通運転を実施した。この大井町線の開通が、沿線、とくに玉川村の発展に大きく貢献したことはいうまでもないが、世田谷区史では、「ことに大井町線とよばれる、大井町から大岡山に至る路線が昭和2年7月に開通をみ、さらにこれが九品仏を通り二子玉川へと開通するにおよんで、等々力方面の発展も漸く他の近郊諸町村に追いつくようになっていった」と、等々力方面の発展について影響力のあったことを記している。

大井町線の全通により、目黒蒲田電鉄が田園都市会社から譲受けた路線および新たに計画した路線は、すべて完成をみた。

なお、目黒蒲田電鉄では、奥沢～瀬田河原間の鉄道敷設免許申請に続いて、大正14年4月16日に大崎町～渋谷町間、渋谷町～京橋区榎町間の申請を行なった。大正15年5月17日には大井町～鮫洲間、同年9月11日には大崎町～渋谷町間（目黒～新恵比寿間）、さらに下って昭和4年3月27日には奥沢～世田谷町間の、それぞれ鉄道敷設免許申請を行なったが、いずれも昭和4年10月26日、敷設の要なしとして却下されている。

第2章 事業の拡張と多角化

目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社にとって、その経営する目蒲線、東横線が、街道筋を走る他の私鉄路線とは異なり、当初から“街づくり”のための路線であったため、開通時の沿線は、大半が畑や竹やぶばかりであった。したがって、両社発展のためには、なによりも鉄道業の充実が先決であった。そのためには、沿線を開発して旅客を誘致すること、しかも同時に片道輸送を解消することが必要で、学校誘致ならびに付帯事業の拡張が行なわれていった。

また、事業の多角化と拡張も、両社の本業充実に欠かせない要素であった。そのため、兼業として田園都市業・砂利業・乗合自動車業・百貨店業・電燈電力供給業などの新規事業に着手するとともに、池上電気鉄道、玉川電気鉄道を合併して、鉄軌道本業ならびに兼業の充実、事業範囲の拡張に努めていった。そして、これらの兼業は、もちろんその事業独自で採算がとれることが不可欠であったが、帰するところは、鉄道本業を培養するための手段であった。

同時に、これらの事業を推進していくためには、社員教育・福利厚生面での充実が必要であるとして、さまざまな方策が講じられたのであった。

1 学校誘致と付帯事業の拡張

1) 積極的な学校誘致

最初は東京高等工業の誘致

最初の学校誘致は、浅草区蔵前にあった東京高等工業学校(現東京工業大学)であった。当時、大正12年の関東大震災で大損害を受けた同校は、移転先を物色していた。そこで、目黒蒲田電鉄は、田園都市予定地のうちの大岡山地区(田園都市会社所有地)30万平方メートルと同校の敷地4万平方メートルを、日本勧業銀行の評価によって交換し、同校の大岡山移転が実現したのである。同校の開校は大正13年4月21日であった。なお、小山駅前に誘致した府立第八中学校(現都立小山台高校)も同時に開校している。

目黒蒲田電鉄の大正13年上期営業報告書には、「4月ヨリ武蔵小山駅(大正13年6月、

小山を改称)前ニハ府立第八中学校,大岡山駅前ニハ東京高等工業学校ガ開校シ,陽春ノ遊覧客ト共ニ一層乗客ノ激増ヲ招致セリ。即チ前期ニ比シ人員ニ於テ実ニ2倍余,旅客収入ニ於テ約8割,総収入ニ於テ2倍1分ヲ増加シタリ」と、両校の開校による好影響が記されている。

もっとも、ここにいう前期では、蒲田線(丸子~蒲田間)が完全営業をしていないので比較するのは当たらないかもしれないが、それにしても、両校の開校が、当時の目黒蒲田電鉄にとっては大きな福音であったことは間違いない。

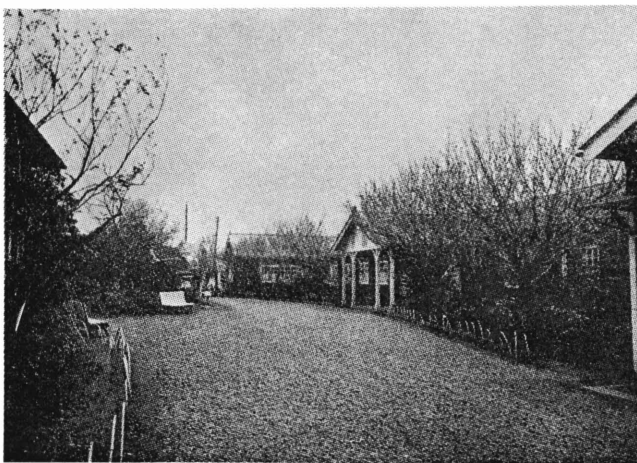
また、この年からは芝,麻布,日本橋の各区の教育会や府立第八中学校などによる林間学校が多摩川畔で開催されるようになり,多摩川が東京市民の“いこいの場”として大きくクローズアップされることとなるのである。昭和2年夏からは,丸子多摩川水泳場も開設された。

23万平方メートルを慶応に寄付

昭和4年7月3日,慶応義塾大学予科の日吉移転が決まった。

かねてから慶応義塾大学では,関東大震災後の復旧工事を機会として,諸施設の新設・拡張を行っており,大正13年には,荏原郡矢口村新田に総合運動場(4万6,000平方メートル)を完成し,昭和2年,3年には相次いで三田図書館を増築した。このため,三田の敷地が狭隘となったので,昭和3年6月,評議員会は「主として大学予科を郊外に移す」という方針を決定したのであった。

そこで,目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の両社は協力し,同校の必要とする約43万平方メートルについて,日吉台における共同経営地から23万7,600平方メートルの未整理地を無償で寄付するとともに,残りの10万5,600平方メートルは,一般所有者から慶応義塾が買



大岡山に移転直後の東京高等工業学校

取するのをあつ旋することとし,昭和4年7月3日,仮契約が締結された。以来,両社共同で土地買収に努め,翌5年2月,予定面積全部の買収を終えたところで,両社を代表して東京横浜電鉄が慶応義塾と本契約を締結した。

ちなみに,当時の日吉台の地価は3.3平方メートル当たり10円であった。とすると,東京横浜電鉄

は、沿線開発のために72万円にも達する財産を慶応義塾に寄付したわけで、同期の鉄道運賃収入が51万円であったことを考えれば、いかに膨大なものであったかがわかる。

しかし、現実に慶応義塾の日吉台移転の影響は大きく、昭和5年上期の日吉台地区の土地売上げは、その前期、つまり慶応義塾の日吉台移転が確定する前の期の1万6,338平方メートル、1万7,900円に対して、13万7,400平方メートル、37万9,680円と急上昇している。このように、慶応義塾大学予科の日吉台への誘致は、旅客誘致のみならず、東京横浜電鉄の田園都市業にも大きく貢献したのである。

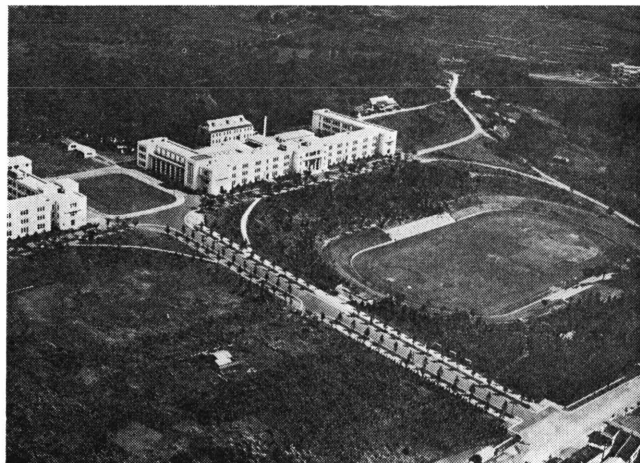
慶応義塾大学予科が開校したのは、昭和9年5月であった。その後、昭和11年までに3次にわたって移転が行なわれた。なお、昭和14年5月、慶応義塾大学の敷地に、現在の同大学工学部の前身である藤原工業大学も開校した。

相次ぐ有名校の移転

東京府立高等学校（現東京都立大学）が、赤坂山王から目黒区柿ノ木坂所在の現在地に移転することが決まったのは、昭和5年であった。これは、東京横浜電鉄が、衾町に同校敷地6万9,300平方メートルの買収あつ旋の労をとったことによるものである。同校の開校は、昭和7年4月26日であった。また、昭和5年には昭和女子薬学専門学校（現昭和女子薬科大学）が、上目黒5丁目2607番地に校舎を建築、移転している。

昭和6年3月には、日本医科大学予科の建設用地として3万3,000平方メートルを、川崎市新丸子所在の目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社の共同経営地のなかから無償提供することとなった。これにより、慶応義塾大学の場合と同様に、昭和5年下期には売上げのなかった同地区が、翌6年上期には、5,800平方メートル、4万4,684円の売上げを計上したのである。同校の開校は、昭和7年4月11日であった。

さらに昭和7年には、青山師範学校（現東京学芸大学）の移転が決まった。同校の敷地6万6,000平方メートルが駒沢町下馬に選定されるに当たって、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社の専務五島慶太は、下馬土地区画整理組合代表者鈴木政治らから、同組合整理地区内の土地を青山師範学校の敷地として売却するためのあつ旋方



昭和11年に移転が終わった慶応大学予科

依頼されたので、それが東京横浜電鉄の発展にもつながるとして、東京市長牛塚虎太郎に尽力を要請し、目的を達成したのであった。牛塚虎太郎は、五島慶太の親友である篠原三千郎と同じく服部金太郎の女婿であったこともあって、五島慶太とは、20年来の親交があり、これが目的達成にあずかって力があつた。青山師範学校が開校したのは、昭和10年4月であった。

なお、こうしたあつ旋の努力が、のちに東京市長選挙にからむ贈賄の嫌疑を受けるものとなり、五島慶太は昭和8年10月から約6か月の間入獄することになるが、12年3月、白日の身となった。

昭和10年には、東京横浜電鉄は、その前年に撮影所用地として日活に提供するために買収していた川崎市木月所在の土地3万3,000平方メートルを、法政大学予科誘致移転のために寄付した。また、多摩帝国美術学校(現多摩美術大学)に対しては、世田谷区上野毛所在の土地を敷地に貸与するなど、積極的に誘致を図ったことにより、その移転が実現した。

当時、これだけの規模の学校誘致は、他私鉄に例をみないもので、これら有名校の沿線への移転が、攻玉社、昭和医科専門学校(現昭和大学)、武蔵高等工科学校(現武蔵工業大学)などの沿線への移転を誘発したともいえる。もっとも、武蔵高等工科学校の場合は、昭和4年9月に大岡山駅前(現東急病院)に開校していたもので、その後昭和10年に現在地に新築、移転した。

こうした有名大学・有名高等学校の移転に伴い、沿線の宅地化が急速に進んでいった。このことは、東横線の輸送量をもみても明らかで、昭和5年下期の輸送人員が550万人であったのに対して、前記各校がほぼ移転を完了した昭和10年下期における輸送量は、ほぼ2倍に当たる1,000万人に増加している。

なお、これらの学校誘致に当たっては、当時、当社の取締役で、昭和高等鉄道学校長および豊島商業学校長を兼務していた中川正左の尽力が大きかったと伝えられている(日本交通学会発行『中川正左伝』による)。

2) 付帯事業の拡張

学校誘致と並行して、兼業としての砂利業、それに田園グラウンド、綱島温泉浴場、等々力・駒沢のゴルフ場などの旅客誘致のための施設も、多角的、効果的に設けられていった。

催し物では、東京日日新聞とタイアップしての丸子多摩川大花火大会、いちご摘み、いも掘り大会、舞踊ページント、朝日新聞社と提携しての朝日週間、そして読売新聞社とタイアップしての菊人形展など、すでに大規模なものが実施されていた。

旅客誘致施設の開設、沿線開発策の実施に伴い、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社は開発課を設け、昭和11年3月からは東横百貨店1階に東横サービス・ステーションを、12月には玉電サービス・ステーションを、また、14年3月には大井町駅に大井町サービス・ステーションを開設し、沿線居住者および当社線利用旅客の便宜を図るとともに、沿線の年中行事である2月の多摩川園の凧あげ大会、鶴見川の寒ぶな釣り、春の綱島温泉、二子玉川などの観桃・観桜、夏の綱島のいちじくとり、10月の池上本門寺の御会式などを積極的に宣伝した。

なお、後記するが、昭和9年10月には目黒蒲田電鉄が池上電気鉄道を、昭和13年4月には東京横浜電鉄が玉川電気鉄道を合併し、両社の事業ならびに付帯事業を引継いでいる。

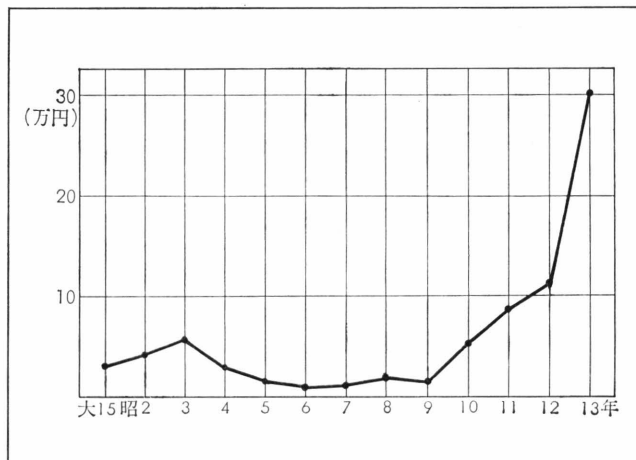
砂 利 業

東京横浜電鉄は、大正14年7月27日から砂利業を開始した。当時、関東大震災後における東京市の復興工事と都市計画の推進による需要、横浜市の復興事業用による需要、田園都市会社の都市づくりによる需要、ならびに目黒蒲田電鉄の新線建設と東横線建設による需要というように、砂利業開始のための条件が整っていたのである。そして、神奈川県と東京府から多摩川の砂利層の払下げを受けて機械掘りを行ない、貨車によって、その需要先に供給した。

その後、採取・搬出などの面で改良を行ない、販路の拡張に努めた結果、業績は向上したが、東横線自体、乗客が増加し、旅客輸送の比重が高まっていったため、昼間の砂利専用貨車の運転が不可能となり、自動車輸送に切替えて販売することとなった。渋谷駅に設けられたホッパー、目黒駅に設けられた積みおろし場などは、都心への販売の拠点であった。ただし、渋谷ホッパーは、のちに昭和8年、東横百貨店建設のため取払われた。

昭和9年2月13日、内務省は多摩川沿岸の砂利採取を禁止した。この措置は、折からの不況対策として実施されていた各地における砂利の採取・販売調整の一環として行なわれたものであったが、当時、東京市内1か年間の使用数量の3分の1が多摩川産であったため、当社を含めた砂利業者は大打撃を受けた。その結果、砂利の品

東京横浜電鉄の砂利業営業収入の推移



不足をきたし、価格の上昇をもたらした。

多摩川採掘禁止のため、東京横浜電鉄は、現在も実施されている陸掘りを計画し、地質調査の結果、多摩川の流域には、砂利の宝庫ともいえるほど埋蔵量のあることを確認し、さっそく用地を買収し、昭和10年3月26日、最初の事業所である川崎市新丸子採取場の操業に着手した。ちなみに、この新丸子採取場あとが、現在は東横池、当社社員グラウンドなどとなっている。

この陸掘りが予想外の成績をあげたため、これにならう業者が続出し、やがては販売価格を乱すようになった。そこで東京横浜電鉄は、昭和10年8月、これらの採取業者を統一し、その販売を一手に引受ける契約を結び、さらには、その鉱区を下野毛・北多摩方面にまで広げていった。

東京横浜電鉄は昭和13年4月に玉川電気鉄道を合併したが、同社の場合は、開業当初から砂利業については委託経営を行なっていたうえに、すでに東京横浜電鉄でも砧・下野毛方面へ進出していたこともあって、さしてプラス面は期待できなかった。昭和14年10月、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社が合併した。目黒蒲田電鉄は、砂利業を行なっていなかったが、この合併により事業基盤が強固になって、他私鉄ならびに他業者への影響力が大きくなったことが、その後の事業の推移に好結果をもたらした。

その後、当社が中心となって小田急電鉄、相模鉄道との3社による砂利組合を結成し、これにより鉱区の拡張、経営の合理化が可能となった。同組合は戦時下における高度の資材統制による土木界の不振、燃料不足による輸送力の低下、徴兵・徴用による労力不足などの痛手をはねのけて、従来を上回る成績をあげた。

網島温泉浴場の開場

昭和2年4月、東京横浜電鉄直営の網島温泉浴場が開場した。建設費は総額で3万8,000円、その内訳は土地が3,372平方メートルで1万5,000円、浴場が300平方メートルで1万9,000円、給配水・庭園が4,000円であった。当初は、多摩川園にならって遊園地にする計画であったが、結局、資金の点から、とりあえず温泉浴場だけでスタートすることとなった。

網島温泉浴場開設の趣旨は、東京横浜電鉄が鉄道大臣小川平吉あてに提出した兼業認可申請書によれば、「弊社網島温泉駅付近ニハ『ラジウムエマナチオン』ヲ含有スル鉱泉湧出致居リ候ニ付、同鉱泉ヲ利用シ旅客誘致及土地開発ノ一助トシテ同駅前ニ温泉浴場経営致度」ということであった。

開業当初は、原っぱにしゃれた浴場の建物がめだつただけであったが、その後、分譲地も

売れ出し、料理屋もできて、綱島周辺は大きくひらけていった。

入浴料は、当初は1日10銭の予定であったが、開業直前に変更して20銭とした。ただし往復乗車券所持者は無料であった。この間の経緯を、当時、同温泉浴場を手がけた乾正直(元東京通運社長)は、次のように語っている。

「綱島温泉浴場の設計は、食堂や百貨店の場合と同様に、関西私鉄の経営する温泉や遊園地が手本となった。

入浴料は、最初10銭に決めたら、五島専務にしかれてね。『10銭じゃ安すぎる、20銭に変更して許可をとってこい』だよ。開業の前日のことだよ。それでもコネを頼んで神奈川県警から許可をとったが、それで終わりじゃないわけだ。入浴券の印刷し直しだろう。あのときはまったく参ったよ。」
(昭和43年1月25日開催の座談会より)

昭和2年上期(4月、5月の2か月)の営業成績は、入場者は有料937人、無料1,475人で、収入は195円85銭であった。これは、収入予算における年間休祭日60日の入場者合計1,800人を上回るものであった。

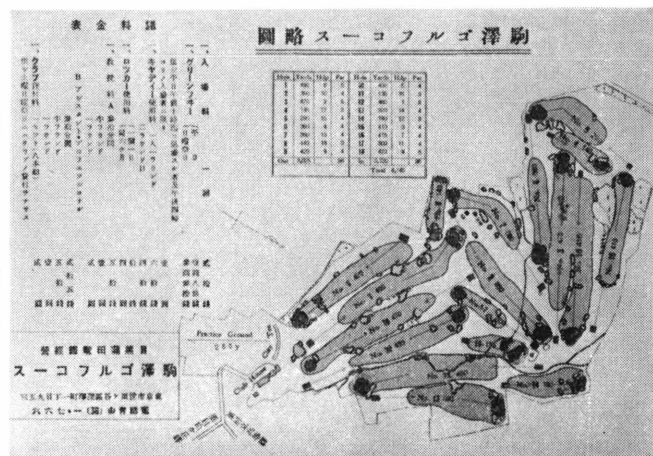
貸ボート業とゴルフ場

昭和5年6月、東京横浜電鉄は、碑文谷弁天池を碑衾町から借受けて、貸ボート業ならびにつり堀の営業を開始した。また、その周辺を整備して碑文谷公園としたのも東京横浜電鉄であり、隣接の日本大学水泳部のプールと相まって、旅客誘致に寄与するところが大きかった。これらの設備費は2,386円14銭で、昭和5年下期の収入は2,340円であった。

一方、目黒蒲田電鉄は、直営ゴルフ場を等々力と駒沢の2か所に設けた。

等々力に設けられた玉川ゴルフコースは、昭和6年6月1日、8万2,500平方メートルのパブリックコースの一部6ホールと練習場をオープンし、同年9月1日に至って全9ホールを開業した。興業費は6万6,738円であった。

翌7年10月23日からは田園調布～等々力ゴルフコース前間および等々力駅前間のバス路線の営業も開始し、利用者の利便を図った。なお同コースは、同年11月1日か



駒沢ゴルフコースの案内パンフレット

ら等々力ゴルフ場と改称された。昭和6年下期における営業成績は、営業日数183日、入場人員1万3,764人、収入2万3,275円70銭で、1日当たりの入場人員は75人となり、当時としては非常にぎわいぶりであった。

駒沢ゴルフコース	
敷 地	43万平方メートル
ホール数	18ホール
トータル ヤード	6,400ヤード
建 物	クラブハウスその他 建物22棟, 1,300平方メートル

駒沢ゴルフコースは、駒沢町所在の旧東京ゴルフ倶楽部所属コースおよび付属設備を同倶楽部から譲受け、昭和7年5月1日から、パブリックコースとして営業を開始したものである。

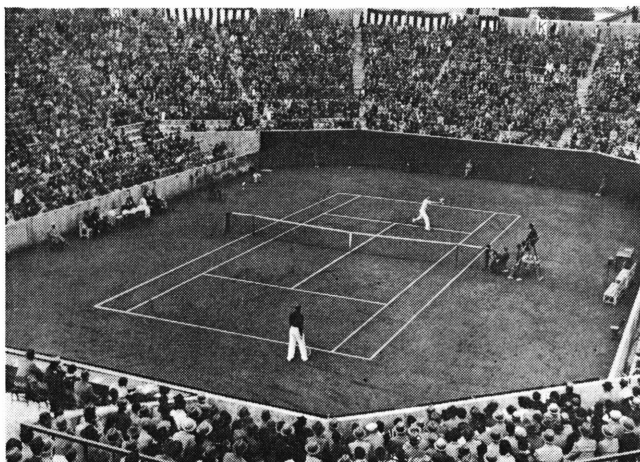
昭和7年上期における営業成績は、営業日数31日、入場人員3,308人、収入1万843円64銭で、1日当たりの入場人員は110人に相当し、本格的なコースだけに等々力ゴルフコースをはるかにしのぐ好成績であった。

駒沢ゴルフコースは、昭和7年11月1日、新コースおよび練習場の改造工事完成と同時に、クラブハウスを世田谷区深沢町1丁目53番地に新築移転した。この結果、東横線府立高等駅から徒歩15分と便利になり、しかも自由ヶ丘駅には専属自動車を常備したため、いっそう好調な成績を収めることとなった。

その後この駒沢ゴルフコースは、昭和13年12月15日に廃止され、翌16日から同じ東京横浜電鉄系の日吉ゴルフ倶楽部に賃貸された。その日吉ゴルフ倶楽部は、日吉の慶応義塾大学の反対側の高台に、59万4,000平方メートルのゴルフ場の建設計画を推進中であった。

スポーツ施設の経営

昭和7年1月、東京横浜電鉄は、太尾公園約3万平方メートルにわたって梅の苗木1,000本を植え、将来の散策客誘致の布石とした。同年4月24日には、多摩川の河川敷10万平方



最初の国際試合が行なわれた田園コロシウム

メートルを整地して、軟式野球場4面、1周400メートルの陸上競技場1面を設けた。

昭和9年11月3日には、田園調布に17面のコートをもつ田園テニスクラブが誕生した。続いて昭和11年10月3日には、観客2万人収容の硬式アンツーカー・テニスコートとして田園読売スタンドが開場した。現在の田園コロシウム

である。そして、読売新聞社と協力して、世界的な名手であるチルデン、パインズ、シャープの3選手を招待し、わが国初の国際試合である日米国際庭球大会（10月10日～25日）を行なった。以来、国際テニス大会のメッカとして、また各種公式試合の会場として利用され、今日に至っている。

この田園テニスコートならびに田園コロシアムの敷地は、それまでは、慶応大学のホームグラウンドとして早慶戦などが行なわれた田園グラウンドであった。これは、多摩川園が所有し、年間500円で慶応義塾大学に賃貸していたものであった。

この田園グラウンドは、また、はなばなしの催し物の舞台でもあった。

昭和5年の夏、「石井漢、高田せい子舞踊大デモンストレーション」と銘打っての一大ページントが開催された。当時、東京横浜電鉄開発課員であった黒川渉三（のちに当社取締役）は、「娯楽の少ない当時としては高田せい子といえば大スターだったから、これがものすごい人気を呼んで8,000人からの観客がグラウンドを埋めた。そのため、五島専務以下社員が総出で警戒に当たったものだ」と語っている。

この催し物の成功が、その後、朝日新聞社との提携による「朝日週間」に発展することとなった。その1週間というのは、たとえば「エノケンの夕べ」、三浦環による「マダム・バタフライの夕べ」というように、超豪華なプログラムが生まれ、昭和初期の夏の夜をいどったのであった。

丸子多摩川の大花火は、東京横浜電鉄が主催して昭和4年の夏にすでに行なわれたが、東京日日新聞社と組んでの大花火大会は、昭和6年から始った。これは、昭和12年の8月まで毎年継続して行なわれ、夏季の旅客誘致策のなかで最大の催し物となった。

昭和11年1月には、面積1,300平方メートルの大倉山スケート場が開設された。大倉山公園を綱島の方向に下った東横線の北側に位置し、入場料は1時間25銭であった。

有料橋の経営

昭和6年7月、東横線の多摩川鉄橋に付属して、その下流側に幅1メートルの通称「渡月橋」と呼ばれる有料橋が設けられた。同年5月1日に東京横浜電鉄が鉄道省に提出した多摩川橋梁側通路添架認可申請書のなかで、その設置の理由を次のように述べている。



糞尿採取車も同船する丸子多摩川の渡船

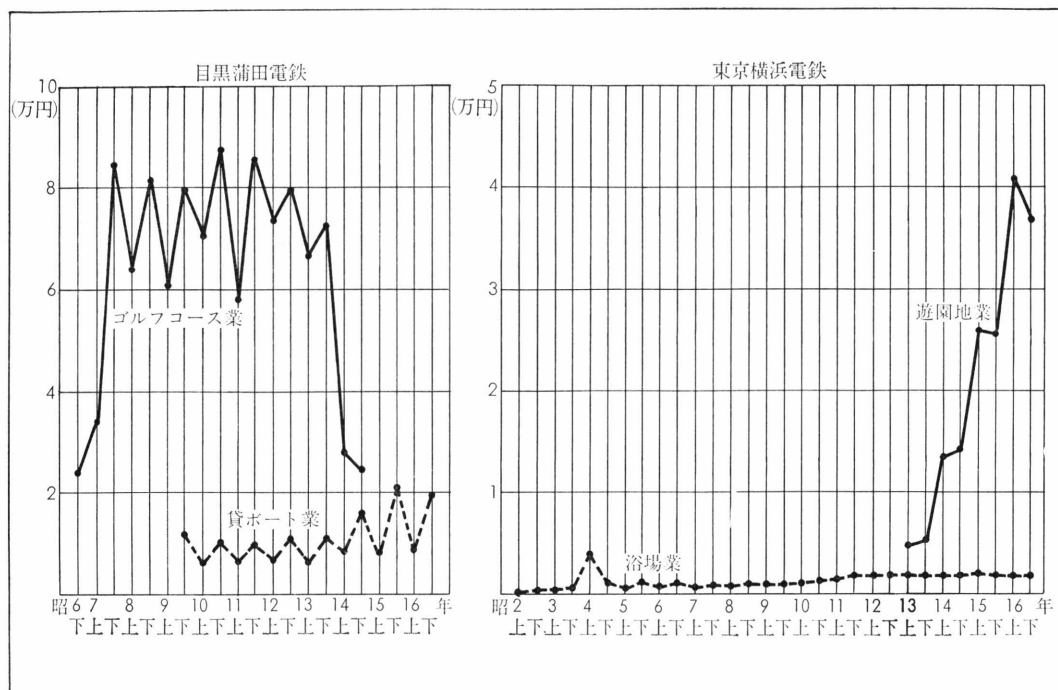
II 充 実 編

「東京・神奈川間ノ一般交通ハ現設渡船ニヨルノ外ナク、待合セノ為ソノ不便少ナカラザルノミナラズ洪水時ニ於テハ交通杜絶ヲ余儀ナクサレ、殊ニ同渡船ニ糞尿汲取車ノ同船スルコト頗ル多ク春秋多摩川原散策者ノ不便不愉快ヲ招来シ、彼岸ヘノ渡行ヲ中止スルノ有様ニ御座候。依テ沿道住民ノ要求ニ依リ之カ不便ヲ除キ該散策者並單身通行者ノ便ニ供センガ為、現設鉄道橋下流側ニ側通路ヲ添架セムトスルモノニ御座候也。」

渡橋料は、渡船料が3銭であったので、初めは2銭としたが、昭和10年5月12日に1銭に改訂し、翌11年1月1日からは無料とした。それは、昭和7年10月に着工した丸子橋が、10年5月に竣工したからであった。

そのほか、昭和13年4月に玉川電気鉄道を合併したことにより、同社の遊園地である玉川第2遊園地（現二子玉川園）などを継承したが、その詳細については、本章6. 玉川電気鉄道の合併の項で記述する。

その他の事業の営業収入推移



2 田園都市業・電燈業の継承

1) 田園都市会社の合併

存在意義の薄れた田園都市会社

目黒蒲田電鉄は、大正11年9月、田園都市会社から鉄道敷設権を譲受けて発足したが、大正12年11月1日には目蒲線を全通させ、さらに昭和2年7月6日には大井町線（大井町～大岡山間）の営業も開始して、同社の営業内容は年ごとに充実していった。つまり、田園都市会社の目的の一つであった“交通機関の完備”は、目黒蒲田電鉄によって所期の目的は一応達せられたわけである。しかも目黒蒲田電鉄は、さらに大井町線を二子玉川まで延長する工事を推進し、開発の可能性を十分にもった沿線地域をかかえることとなったのである。

田園都市会社のもう一つの目的である“田園都市づくり”のための土地分譲については、同社自身により、買収総面積160万平方メートルの約67パーセントに相当する106万平方メートルを売上げて、着々とその成果をあげていた。

このように田園都市会社は、事業が予定どおり進行し、もはや多額の資本が不要となったため、大正15年10月2日の臨時株主総会において、資本金を500万円から300万円に減額することを決議した。

その理由は、同社保有地の大部分を売上げ、回収された資金は、姉妹会社である目黒蒲

田園都市会社財産目録

(昭和2年8月31日現在)

科 目	摘 要	金 額
土 地	東京府荏原郡および神奈川県橘樹郡所在所有土地	1,454,915.54
家 屋	本社事務所ほか7棟	35,988.00
什 器	金庫ほか196点	3,166.65
機 械 機 具	ロードローラーほか32点	3,705.00
有 価 証 券	目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄および㈱多摩川園株式	3,021,884.01
都 市 建 設 費	測量費・整地費・道路費・下水費および電燈建設費	440,691.53
貯 蔵 物 品	電気用品およびセメント	10,898.78
貸 付 金	玉川水道ほか1口	177,665.25
仮 出 金	共同経営出資金その他	29,175.22
未 収 入 金	滞納土地賦金その他	32,618.35
差 入 保 証 金	振替口座基金	10.00
収 入 印 紙		844.47
銀 行	第一銀行当座預金	68,891.77
振 替 口 座		135.61
金 銀	手許有高	10,989.03
合 計		5,291,579.21

田電鉄および東京横浜電鉄に投資して、その総額は、大正15年5月末現在で400万円に達し、実に資本金の約80パーセントが姉妹会社の株式に変わっていたからである。そのうえ、同社の保有地は2、3年もすれば全部売約済みになるという見通しであり、そのあとは、年賦・月賦契約金の徴収だけで、それも4、5年で完了するという事業状況であった。したがって、目黒蒲田電鉄の発展に対して、同社はきわめて消極的な役割しかもたないこととなる。

そこで、①田園都市会社は、目黒蒲田電鉄の母体としての役割を完全に果たして、その存在意義を失った、②田園都市会社の残りの分譲地は、目黒蒲田電鉄が継承して営業したほうが沿線開発に資するところが大きい、として、目黒蒲田電鉄ならびに田園都市会社は、昭和2年10月3日の臨時株主総会において、両社合併契約書を承認したのである。さらに同日、田園都市会社の総会は、再度資本金を半額に減じて150万円とすることを決議し、目黒蒲田電鉄の総会は、定款を変更して住宅地の経営ならびに土地家屋の賃貸および売買を為す、など4項目を加えることを決議した。

合併の方法と内容

当初、両社の合併の方法としては、もちろん、田園都市会社は解散し、目黒蒲田電鉄が存続するものとし、合併の期日は昭和3年4月30日とした。契約書を要約すると、合併の内容は次のようになる。

〔目黒蒲田電鉄〕

- ① 225万円（7万5,000株、50円払込み）を増資し、田園都市会社（合併当時の資本金150万円、3万株）の株式（50円払込み）2株につき3株を交付する。
- ② そのほか、解散費用として田園都市会社に47万円を交付する。

〔田園都市会社〕

- ① 現在資本金300万円のところを、合併期日までに150万円、3万株（50円払込み）を減資して資本金を150万円に改める。その方法としては、株主に持株2株について1株（50円払込み）を提供させ、目黒蒲田電鉄株式1株（50円払込み）および東京横浜電鉄株式1株（50円払込み）を交付する。
- ② 昭和2年下期には30パーセントの配当を行ない、株主の希望により配当金の3分の1までは東京横浜電鉄第2新株（5円払込み）を、またその3分の2までは目黒蒲田電鉄新株（10円払込み）をいずれも払込金額で売渡す。

このように、交付株式の差額75万円および解散費用47万円を支出しても、なお、目黒蒲田電鉄が田園都市会社を合併するのは、前記のように、田園都市会社が多額の資産を有し

ていたからにほかならなかった。

なお、この契約のなかでとくに、宝来公園を永久に公衆に開放すること、土地購入者で現住者の会である調布会、洗足会の両会に対し、両地区の幸福・発展のための維持金として10万円を寄付すること、さらに、田園都市事業地買収に際して尽力した地元有志に対して7万円の功労者慰労金を贈ることが明記されているのは注目に値する。

こうして昭和3年5月5日、目黒蒲田電鉄と田園都市会社の合併が成立した。なお、契約では、合併期日は4月30日となっているが、これは鉄道省の認可の関係で遅れたものようである。

2) 両社の田園都市業

目黒蒲田電鉄による事業

目黒蒲田電鉄は、田園都市会社の業務を継承したのち、その残地53万1,500平方メートルの販売を行なうとともに、姉妹会社の東京横浜電鉄と共同で、各地で宅地造成を行ない分譲した。目黒蒲田電鉄のおもな分譲地は、多摩川台11万平方メートル、奥沢5万8,900平方メートル、多摩川台諏訪分6万1,700平方メートルなどで、その合計は33万2,000平方メートルにのぼった。さらに貸地経営を開始し、尾山台地区の5万1,000平方メートルを手始めとして、奥沢ほかにも事業地を広げていった。

昭和9年10月以降は、池上電気鉄道を合併したことにより、事業範囲も広がり、池上・袖ヶ崎分譲地をはじめ、末広・久ヶ原・雪ヶ谷地区における貸地経営などを行なった。

また、外部からの受託分譲でも、池上の11万9,000平方メートルなど8か所において合計20万8,000平方メートルの実績をあげるなど、きわめて活発であった。

このように、目黒蒲田電鉄にとっては、田園都市業の利益が10パーセント配当の重要な財源であった。しかし、昭和12年からは、日華事変の長期化によりしだいに戦時統制がきびしくなったため、横ばい状態となり、昭和14年に東京横浜電鉄を合併した直後は、一時的には事業内容が向上したが、しだいに先細りの状態となった。



昭和10年ごろの尾山台住宅地

目黒蒲田電鉄の土地分譲実績のおもなものは、次のとおりである。

社 有 地 分 譲			受 託 分 譲		
地 区 名	面 積	分 譲 年 度	地 区 名	面 積	分 譲 年 度
多摩川台	110,240 ^{m²}	昭和2年下期～10年下期	池 上	76,402 ^{m²}	昭和10年下期～13年上期
洗 足	19,962	昭和3年上期～11年上期	池 上	42,758	昭和11年上期～14年下期
上野毛	8,570	昭和5年下期	戸 越	17,546	昭和12年下期～13年上期
奥 沢	58,915	昭和4年上期～10年下期	武蔵小山	13,675	昭和11年上期～12年上期
奥沢中丸山	10,646	昭和7年下期～9年下期	洗足南台	24,258	昭和11年上期
等々力	35,010	昭和7年上期～14年下期	洗足池畔	9,752	昭和11年上期～12年下期
諏訪分	61,703	昭和8年上期～13年上期	戸 越	4,917	昭和12年下期～13年上期
蒲 田	4,082	昭和8年上期	雪ヶ谷	13,807	昭和13年上期～13年下期
大岡山	21,130	昭和10年上期～11年下期	石 川 台	4,633	昭和13年下期
袖ヶ崎	1,739	昭和10年上期			
合 計	331,997		合 計	207,748	

両社の共同経営地

目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄は、共同で新丸子、日吉台の両地区において土地分譲を行った。これは、田園都市会社と東京横浜電鉄が、大正15年5月までに新丸子で5万6,856平方メートル、日吉台において44万7,800平方メートルを買収したのが始まりで、以後両社は共同で整地のうえ分譲を開始した。そして昭和3年5月に、田園都市会社が目黒蒲田電鉄に合併されてからは、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の共同経営となったものである。共同経営地の内訳は、全体で約50万平方メートルのうち、田園都市会社にかかわるものは18万平方メートルで、残りの32万平方メートルが東京横浜電鉄の所有であった。

なお、新丸子住宅地については、大正15年5月22日から売出しを開始し、日吉住宅地に



昭和7年当時の多摩川台（田園調布）住宅地

については、同年10月10日から7万9,600平方メートルの分譲を開始した。

その後、昭和4年7月に至って日吉台に慶応義塾大学予科が、昭和6年3月には新丸子に日本医科大学予科がそれぞれ移転することが決定したことにより、日吉台・新丸子両分譲地も急激に売れ行きがあがっていった。

東京横浜電鉄による事業

東京横浜電鉄が田園都市業に着手したのは、目黒蒲田電鉄と提携した大正13年からであった。同社は、田園都市会社を模範とし、最初は、田園都市会社と共同経営で新丸子および日吉台両地区を宅地化し、分譲を進めた。

その後、業績の向上とともに、小杉、元住吉、菊名など未開発の同社沿線の社有地を整地のうえ分譲した。これは同時に、沿線開発に寄与するところが大きかった。

同社は、目黒蒲田電鉄と同様に受託分譲も行ない、昭和10年から13年までの間に白楽、片瀬などにおいてそれぞれ10万6,390平方メートル、5万490平方メートルを販売した。

昭和4年3月からは、貸地無料紹介ならびに住宅資金貸付を開始した。そして、昭和11年末までの8年間にわたって行なわれたが、この間の融資戸数は709戸、融資総額は87万円にのぼった。これは、沿線に住宅が1軒建てば年間100円の運輸収入があり、しかもこれと関連して土地が売れるという一石二鳥のもくろみから行なわれたものである。その当時のいきさつを、前記黒川渉三は次のように語っている。

「1,000円借りた場合、償還金が月15円53銭になる。当時、市内の家賃は8畳、6畳、3畳に台所、風呂場がついた程度で25円だった。そして、自由ヶ丘の地代が坪当たり5銭から10銭だった。100坪で10円になる。償還金が15円53銭だから合計で25円。そうすると、7年間で住宅は自分のものになるわけだ。そこで、『今払っている家賃で家が建ちます』というキャッチフレーズで宣伝した。」

(昭和43年2月27日の談話より)

最初のうちは宣伝がゆきとどかず、電車の優待パスをつけて募集しても、なかなか融資実績があがらなかった。しかし、まもなく学校誘致その他の沿線開発が具体化するにつれて評判になり、集まりすぎて資格審査をするのに骨が折れたという。なお融資限度は3,000円で、金利は年6パーセントであった。この貸付制度によって、自由ヶ丘・九品仏・尾山台・日吉地区の発展が促進されていった。

同社は、昭和13年4月に玉川電気鉄道を合併したが、玉川電気鉄道では本格的な田園都市業を行なっていなかったため、同社の田園都市業としてはほとんどメリットがなかった。



昭和2年ごろ造成中の菊名分譲地

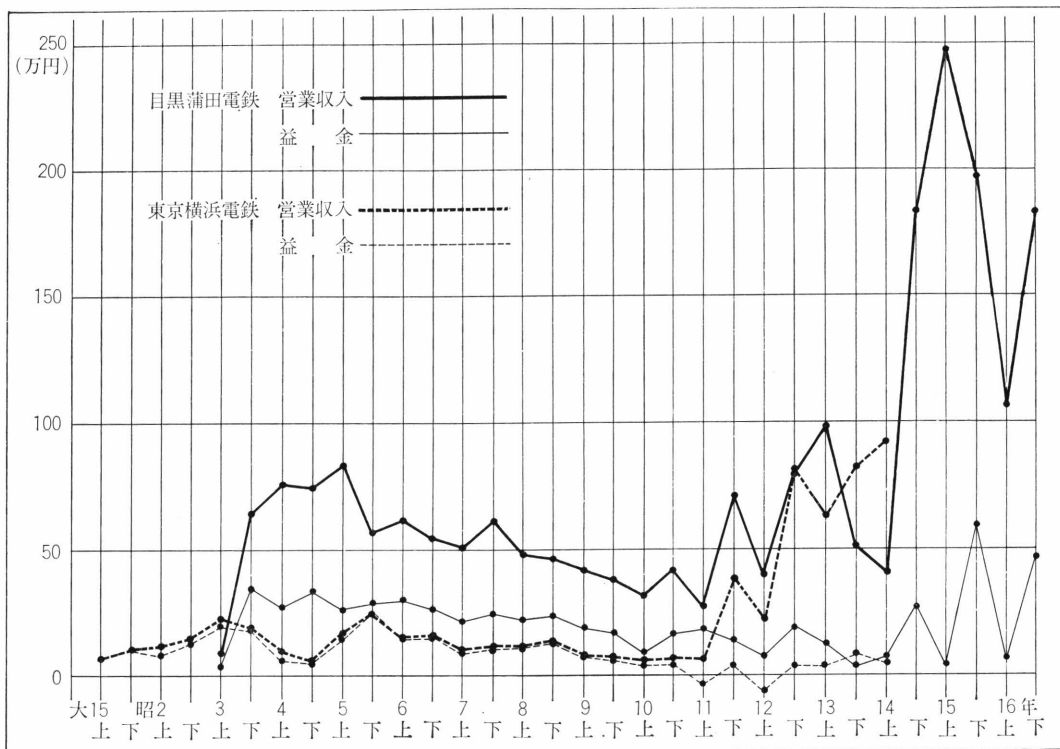
Ⅱ 充 実 編

東京横浜電鉄の土地分譲実績のおもなものは、次のとおりである。

社有地分譲			社有地分譲		
地区名	面積	分譲年度	地区名	面積	分譲年度
小 杉	94,383 ^{m²}	大正15年上期	豪 徳 寺 前	27,327 ^{m²}	昭和12年下期 ～14年上期
元 住 吉	81,144	” ～昭和3年下期	代々木徳川邸跡	53,368	昭和13年上期～”
綱 島	59,044	” ～昭和4年上期	宿 山	5,405	昭和13年下期 ～14年下期
太 尾	60,581	” ～昭和3年下期	横 浜 駅 前	14,381	昭和13年下期
菊 名	78,652	” ～ ”	新 丸 子	37,930	昭和13年上期 ～14年上期
神 奈 川	12,916	” ～昭和4年上期	五 反 田	1,999	昭和13年下期
下 沼 部	2,072	大正15年下期	伊 豆 伊 東	26,456	” ～14年下期
玉川等々力	37,445	” ～昭和4年上期	下 馬	12,550	昭和14年上期
玉川奥沢	10,652	” ～ ”	箱根春山荘	113,055	昭和14年下期～
日吉(元住吉分)	15,150	” ～昭和4年下期	目黒競馬場跡	4,290	昭和14年下期
日 吉 村	12,524	” ～ ”	大 倉 山	2,409	”
大 綱 村	34,558	大正15年下期 ～昭和4年下期	元住吉無花果園	3,531	”
旭 村	2,462	” ”	合 計	935,512	
青 木 町	5,570	” ”			
高 島 町	845	大正15年下期			
神奈川町平尾前	185	”			
目黒三田台	33,307	昭和11年下期 ～12年上期			
祐 天 寺	15,800	” ”			
府立高等付近	4,181	昭和12年上期			
目黒区役所前	37,574	昭和12年下期			
守 山 公 園	31,492	” ～14年下期			
中 目 黒	2,274	昭和13年上期			

受託分譲		
地区名	面積	分譲年度
白 楽	106,389 ^{m²}	昭和10年上期 ～15年上期
片 瀬	50,490	昭和13年上期
三宿台(淡島)	18,256	昭和13年下期
合 計	175,135	

両社田園都市業の営業成績の推移



3) 電燈電力供給業の沿革

当社の電燈電力供給業は、目黒蒲田電鉄が昭和3年5月に田園都市会社から継承したものと、東京横浜電鉄が昭和13年4月に玉川電気鉄道から引継いだものとの2系統から成っているが、その主力は、玉川電気鉄道系の事業であった。

田園都市会社から継承した事業

I 創業編第1章に記述したので、ここでは省略する。

玉川電気鉄道から継承した事業

玉川電気鉄道の電燈電力供給業は、電車開通の翌年、明治41年5月から世田谷村・駒沢村両村への供給で開始された。

当時、この地域は、電車の走る大山街道沿いに商店や人家が並ぶ以外は、雑木林や畑地が大部分を占め、武蔵野の田園趣味も豊かであった。それがランプから急に電燈の恩恵に浴するようになって、人びとの喜びは非常なものであった。

玉川電気鉄道では、最初は大橋火力発電所を源としたが、すぐに、富士瓦斯紡績から電力を購入して配電することとした。営業区域も、渋谷町、目黒村、駒沢村、世田谷村、高津村、向ヶ丘村と逐次拡張していった。

重宝がられはしたが、当時は、電球も高価で電気料金も割高であったため、電燈使用はぜいたく視され利用者も少なかった。しかし、技術の発達により電球・電気料とも一般物価とは逆に年ごとに安くなっていったため、利用者はしだいに増加し、大正7年11月、第1次世界大戦終了後は工業用動力の利用増加とともに、電燈電力供給業は著しく発展した。

また、電燈電力会社は、それぞれ地方ごとに合同を遂げてその規模を拡大した。そして大正14年に至って他の主要産業を圧したのである。

営業区域が拡張されるにつれて、需要者獲得の競争が激しくなっていた。そこで、玉川電気鉄道は、昭和2年9月、従来、富士瓦斯紡績から購入していた電力の



渋谷駅前に設けられた渋谷派出所

ほかに、東京電燈と1,000キロワットの電力需給契約を締結する際に、同時に重複区域については相互の優先区域を定めた。

また、もう一つの競争先である東京市電気局については、昭和11年末、東京横浜電鉄が玉川電気鉄道をさん下に収めて経営権を獲得すると同時に、五島慶太以下の新首脳部は、経営の合理化を図るために東京市電気局と折衝を重ね、その後昭和14年12月、供給区域内の相互優先区域が確定した。

電燈電力供給業が認可事業であるといっても、その認可地域内では自由競争であるため、需要者獲得の競争はなかなか激しく、現場ではいろいろのトラブルがあったということである。当時、玉川電気鉄道の電燈課長であった尾川武夫（元当社副社長、現東京相互銀行会長）は、「たとえば奥沢地区などでは、住宅が新築されると、東京電燈は約3年は無料で入れていた。玉電はとでもそれだけの余裕はないから、せいぜい1か月のサービスがせいっぱいだった。やむをえず、玉電は東京電燈から電力を購入する契約を締結して、東京電燈は玉電の供給区域から手を引くこととなった。その後は東京市電と京玉電気軌道との競争だった」と、当時の競争の激しさを語っている。

このように、玉川電気鉄道の電燈電力供給業は、同社の積極的な経営により好調で、営業成績も徐々に本業である軌道業に追いつき、やがては、それをしのぐほどになっていった。ちなみに、大正2年度の営業収入は、軌道業の10万5,000円に対し、電燈電力供給業は約半分の4万9,000円でしかなかったが、大正6年には軌道業収入が13万4,000円と伸び悩んだのに対し、電燈電力供給業収入は15万円と急上昇してその立場を変え、以後、同社が東京横浜電鉄に合併されるまで、この状態が続いていくのである。

さらに東京横浜電鉄がこれを継承したことにより、積極的な沿線開発と相まって、業績

電燈電力供給業規模の比較

項 目	昭和11年度	昭和16年度	増加率
電 燈	407,324燈	534,282燈	31%
電 力	5,206kWh	12,094kWh	132
電 収 (1か年)	1,928,650円	2,926,292円	52

はおおいに向上した。昭和11年に玉川電気鉄道が東京横浜電鉄のさん下にはいった時点と昭和16年時点における同事業規模の比較は、表のとおりである。

4) 電燈電力供給業の譲渡

配電事業の統制

国際情勢の緊迫化とともに、電力の生産機構である発送電部門の国家管理に続いて、電力の配給機構である配電事業についても再編成の必要が生じ、昭和16年8月30日、配電統

制令が公布、施行された。

その結果、全国を9ブロック（北海道、東北、関東、北陸、中部、関西、中国、四国および九州）に分け、各ブロック内の配電事業者を統合して配電国策会社を設立することとなった。関東地区では、関東配電の設立が決定し、昭和16年9月6日、逓信大臣から設立命令書が発せられた。

これによると、関東配電の設立に該当する事業者は、東京電燈、日立電力、富士電力、甲府電力、大日本電力、日本電力の6配電会社と、東京横浜電鉄、京王電気軌道、王子電気軌道、京成電気軌道の4私鉄に、東京市電気局を加えた11事業者で、このうち、日本電力、大日本電力を除く4配電会社が合併して関東配電となり、残りの7事業者が電気供給事業設備を出資する、ということであった。

命令を受けた各事業者は、それぞれ1人ずつ設立委員を選任し、特別委員として東京市長が参加、同年9月17日、東京電燈において第1回設立委員会を開催した。当社からの設立委員は五島慶太で、委員長には東京電燈社長新井章治が就任した。なお、新井章治は、のちに昭和17年5月から翌18年8月まで、わずか1か年余ではあったが、当社の取締役役に就任した。

設立委員は、次のとおりである。

委員長	新井章治（東京電燈社長）	委員	穴水嘉三郎（大日本電力専務）
委員	大久保留次郎（東京市長）	〃	笈正太郎（京王電気軌道専務）
〃	植木寿雄（東京市電気局長）	〃	後藤国彦（京成電気軌道社長）
〃	齋藤孝二郎（日本電力専務）	〃	素木晃治（富士電力社長）
〃	五島慶太（東京横浜電鉄社長）	〃	平原庄兵衛（甲府電力社長）
〃	本間利雄（王子電気軌道社長）	〃	坂本威郎（日立電力社長）

ところで五島慶太は、陸上交通事業の調整の場合と同様に、関東配電が設立される際、その経営主体についてとくに注文をつけていた。

「統制が国家の存続発展のため必要である以上、それに服さなければならないが、国営では、官吏は十分の創意と熱意と責任感をもって仕事をすることができない。役員が天下りであると、政府が代わるたびに更迭することになる。そうでなくても役員の任期は普通4年であるため4年ごとに代わることになれば、多くは任期いっぱい勤めるものは少ない。やめる時期が決まっているのだから、そこに創意も熱意も責任感も出てくるはずがない。

いろいろな会社を合併して一つにし、その会社が有機的な働きをするまでには5年から10年かかる。私自身の経験によれば、当社は目黒蒲田電鉄を中心とし、それに芽が出て花が咲き、

II 充 実 編

一体となって今日に至ったのであるが、そうでなくて目黒蒲田電鉄、東京横浜電鉄、玉川電気鉄道を一度に一つにしたなら、現在のような隆昌はなかったと思う。

したがって、数十の会社を機械的に統合して一つの会社となし、これを民有国営として経営していくのは反対である。」
(社内誌『清和』昭和16年1月号より)

関東配電設立委員会は、昭和16年9月17日から翌17年1月17日にかけて10回にわたって開催されたが、私鉄4社の評価額は次のように決められた。

東京横浜電鉄	8,655,977円
王子電気軌道	22,071,254円
京成電気軌道	8,928,027円
京王電気軌道	15,287,736円
合 計	54,942,994円

受命各社は、前記評価額の資産を新会社に出資し、その見返りとして新配電会社の株式が交付されることとなった。なお、私鉄4社の交付株式に対しては、その配当収入金が各社の1か年の電燈電力供給業益金（確定金額は通信省令をもって告示される）の90パーセントに達しないときは、5か年間を限度として、90パーセントに達するまで新配電会社から交付金が支給されることとなった。こうして、昭和17年3月30日、関東配電は創立総会を開催し、同年4月1日から業務を開始した。

関東配電への出資

このような経過のなかで、当社は、昭和17年1月、各社と歩調を合わせて臨時株主総会を開催、電燈電力供給業の出資を決議し、同月17日付をもって正式認可を得た。

この出資に当たっては、東京市電気局を除く各出資会社は、新配電会社の資本構成を堅実にするため、配電統制令に基づいて、通信大臣から社債または借入金の出資を命令されたので、当社は、債権者と協議の結果、三井信託銀行からの借入金162万2,000円（神中鉄道財団担保）のうち、162万円を出資することとした。したがって、当社の資産評価額865万5,977円から162万円を控除した703万5,950円（端数の27円は現金で受領）に対して、関東配電株式14万719株の交付を受けた。また、貯蔵品（電線・電柱・碍子・変圧器・電球など一式）、事業未収入金（電燈料・電力料）など合わせて63万4,228円59銭も、昭和17年4月1日付で譲渡され、同時に、当社電燈電力部員279人も関東配電に転出した。

ここにおいて、当社が昭和3年5月に合併した田園都市会社、昭和13年4月に合併した玉川電気鉄道の両社から継承した電燈電力供給業は、完全に当社の手を離れることとなっ

たのである。

当社の出資設備は、次のとおりである。

〔送電設備〕

第1大橋線，第2大橋線，連絡線および京王線（京王電気軌道への送電線）

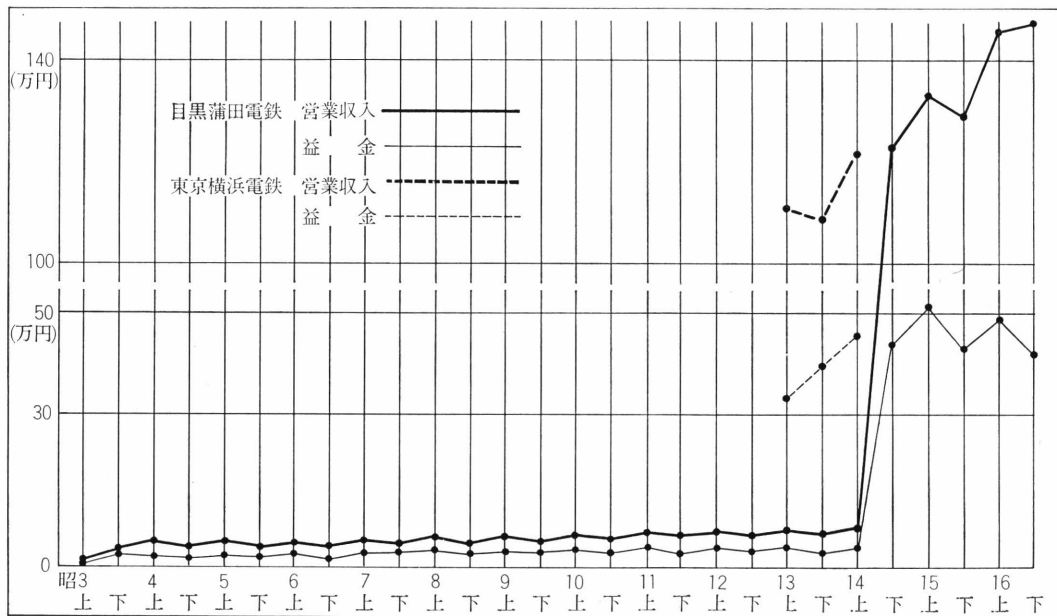
〔変電設備〕

駒沢変電所（電気鉄道用設備を除く），大橋変電所（電気鉄道用設備を除く），および世田谷変電所

〔派出所〕

渋谷，大橋，中目黒，祐天寺，三軒茶屋，代沢，世田谷，経堂，上馬，深沢，用賀，高津，向ヶ丘，田園調布，洗足

電燈電力供給業の営業成績の推移



3 乗合自動車業の開始

1) 開始時の状況

事業進出の発端

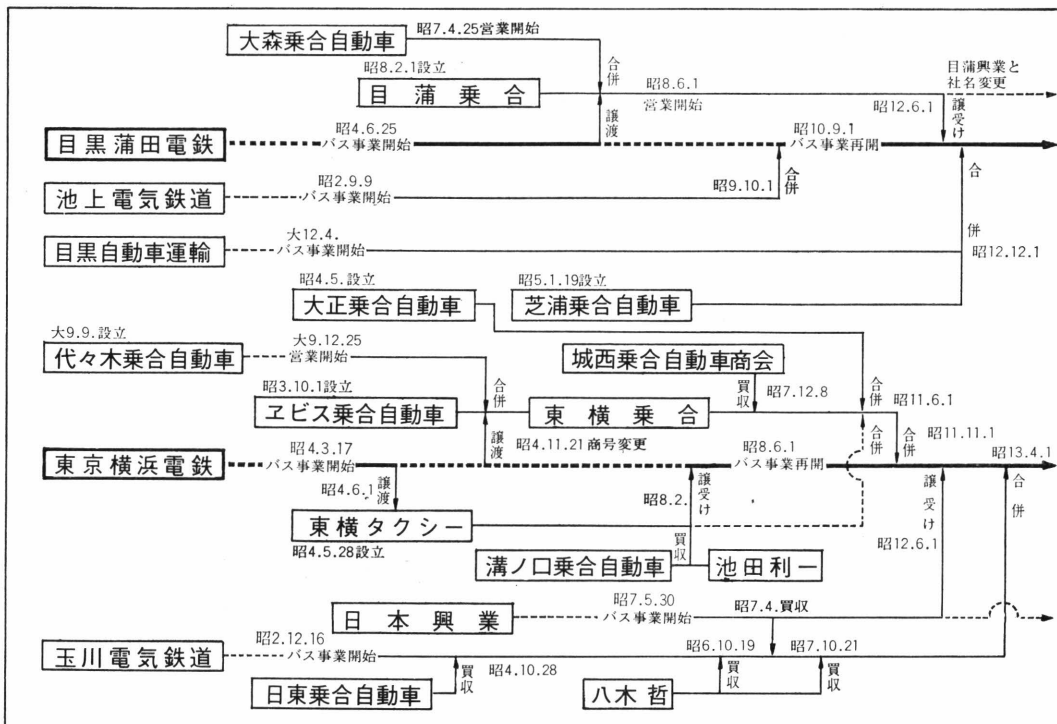
大正9年12月、代々木乗合自動車（資本金2万円）が、東京で4番目のバス会社として営業を開始した。路線は、渋谷～三角橋（現松陰学園前）間2.7キロメートルであった。しかし、同社は代々木近辺の地元有志数人が集まって設立した会社で、営業成績は芳しくなかった。そこで、地元の名士であった中西清一（明治43年～昭和4年渋谷町会議員，大正5年以降渋谷町第1区長）が、かつて鉄道院監督局長時代の部下であった五島慶太に、同社の経営を依頼してきた。



近藤 富次郎

当時、五島慶太は、常務として武蔵電気鉄道の育成に没頭していたため辞退し、乗合自動車業に経験の深い近藤富次郎を推薦した。そして大正11年8月、近藤富次郎は代々木乗合自動車の専務に就任し、同社の立直しに成功した。

バス事業の沿革



その後、大正12年9月、五島慶太は代々木乗合自動車の取締役就任し、初めて乗合自動車業を手がけることとなった。そのころの五島慶太は、目黒蒲田電鉄の専務として活躍中であり、目黒～丸子間を開通させ、さらに蒲田までの延長工事を進めるなど、まさに上昇気運に乗っているときであった。しかしこの時点では、五島慶太が乗合自動車業を手がけたのは、個人的つながりによるものであって、会社としては直接の関係はなかった。

この代々木乗合自動車は、幡ヶ谷自動車を買収して幡ヶ谷から中野方面にまで路線を延長していったが、昭和4年8月、東京横浜電鉄のさん下にはいり、同年11月21日、姉妹会社のエビス乗合自動車に合併された。

事業開始のねらい

目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄は、ともに昭和4年に乗合自動車業を開始したが、両社の代表取締役であった五島慶太は、同事業開始に当たって、次のように語っている。

「電車は線路・駅・変電所などの施設に金がかかる。この償却や金利の支払いは容易ではない。その点、乗合自動車は道路を自由に走れる。しかも、道路は国がつくってくれる。これからは自動車を研究しなくてはならない。」
 (五島慶太口述書より)

これが、当社の乗合自動車業に進出した大きな理由であったが、同時に一方では、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社線沿線への他社進出を防止することにもねらいがあったのである。

乗合自動車業を始めるに当たって、両社とも、まず定款を改正した。目黒蒲田電鉄は昭和2年10月3日の臨時株主総会で、東京横浜電鉄は同年12月28日の第35回定時株主総会でそれぞれ定款を改正し、事業目的の中に「乗合自動車業の経営」を加えた。

続いて目黒蒲田電鉄は、昭和4年1月21日に兼業の認可申請を行ない、同年2月2日に鉄道大臣から許可を得た。東京横浜電鉄は、まず昭和3年12月22日、神奈川県自動車所有の乗合自動車・賃貸自動車（タクシー）営業権譲受け願を神奈川県知事あてに提出し、タクシー業については昭和4年1月31日に、乗合自動車業については同年2月18日に許可された。並行して同年1月11日に乗合

自動車業兼営の認可申請を行ない、同月24日、鉄道大臣から許可を得た。

両社が申請書に添付した興業費予算は、表のとおりであった。

目黒蒲田電鉄乗合自動車業興業費予算

項目	金額	摘要
自動車費	24,000円	スター号 1.25 t 8両新規購入代
車庫費	4,500	新設 99m ²
事務所および休憩所費	1,500	新設 66m ²
合計	30,000	

II 充 実 編

東京横浜電鉄乗合自動車業興業費予算

項 目	金 額	摘 要
物件ならびに営業権買収費	15,000 ^円	
建物買収費	4,400	営業所ならびに車庫42坪5合
自動車買収費	600	フォード5人乗自動車3両
営業権買収費	10,000	東神奈川～川和間7哩2分(現在営業中のもの) " ～綱島間6哩2分(現在休止中のもの)
自動車費	10,800	フォード5人乗自動車6両新規購入代
車庫費	2,200	増設ならびに修繕費
営業所および休息所建設費	2,000	"
合 計	30,000	

東京横浜電鉄は神奈川で営業開始

東京横浜電鉄の最初の路線は、東神奈川～川和間（川和線）11.5キロメートルおよび六角橋～綱島間（綱島線）5.39キロメートルの2路線、計16.89キロメートルであった。

神奈川自動車から乗合自動車ならびにタクシー業の営業権を譲受けたねらいは、東横線と並行している綱島線にあり、川和線はどちらかといえば抱合せであった。

車両は、新たにT型フォード6両を購入し、その5人乗りの台車に10人程度乗れる車体を取付けたガソリン車であった。

営業を開始したのは昭和4年3月17日であったが、同年5月28日、東京横浜電鉄は、神奈川県下の乗合自動車業を経営するため、東横タクシーを設立し、6月1日に川和線、綱島線の両路線を同社に譲渡した。川和線は利用者があったものの、綱島線はまったく少なく、したがってその間の平均日収が両線で68円46銭と、まことに微々たるものであったからである。こうして、東京横浜電鉄直営の最初の乗合自動車業は、営業開始以来わずか76日で、一応終止符を打ったのであった。



東京横浜電鉄溝ノ口営業所の従業員

この間、東京横浜電鉄は、川和線、綱島線の営業開始直前に当たる昭和4年2月16日、大橋～大鳥神社間（中目黒線）2.9キロメートルの路線の免許申請を行ない、同年4月12日に警視総監から許可を得ていた。しかしこの中目黒線も、7か月後の11月21日に子会社であるエビス乗合自動車に譲渡され、以後、東京横浜電鉄は、乗合

目黒蒲田電鉄乗合自動車業月別営業成績表

(昭和4年下期)

月別	運 転 キ ロ 数			乗 車 人 員			旅 客 運 賃		計
	大井町線	小 山 線	計	大井町線	小 山 線	計	大井町線	小 山 線	
6 月	4,754 ^{km}	— ^{km}	4,754 ^{km}	18,282 ^人	— ^人	18,282 ^人	1,052.90 ^円	— ^円	1,052.90 ^円
7 月	24,051	—	24,051	106,834	—	106,834	6,279.15	—	6,279.15
8 月	41,422	10,678	52,100	129,934	11,104	141,038	7,122.90	872.85	7,995.75
9 月	45,107	9,975	55,082	134,510	13,215	147,725	7,716.00	985.85	8,701.85
10 月	47,642	10,182	57,824	137,663	12,642	150,305	7,869.60	893.75	8,763.35
11 月	38,799	9,316	48,115	127,992	11,320	139,312	7,246.25	747.65	7,993.90
計	201,775	40,151	241,926	655,215	48,281	703,496	37,286.80	3,500.10	40,786.90

自動車業については、東京市内は東横乗合(エビス乗合自動車が商号変更)、神奈川県下は東横タクシーに経営を委託したため、同社自体では、昭和8年5月まで乗合自動車業を行っていない。

目黒蒲田電鉄は東京で営業開始

目黒蒲田電鉄の最初の路線は、昭和4年6月25日に営業を開始した大井町駅前～東洗足間(大井町線)3.27キロメートルである。

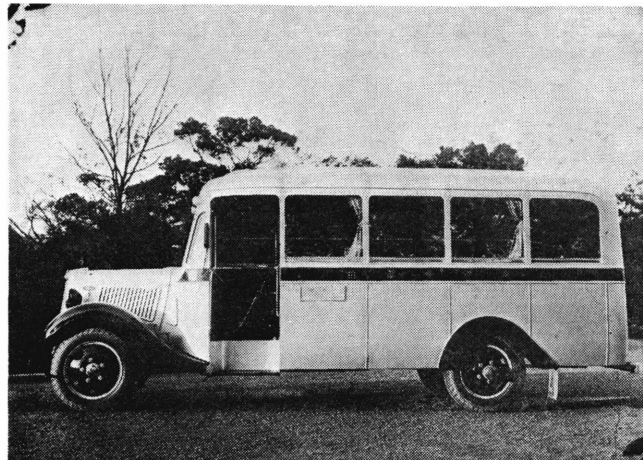
使用車両はA型フォード4両で、定員7～8人の小さなものであったが、予期以上の好成績をあげたため、7月に2両、8月に3両を増備して、合計9両で営業を行なうこととした。

続いて同年8月2日には、武蔵小山～上野毛間(小山線)6.44キロメートルの営業を開始したが、この路線の営業成績は芳しくなかった。昭和4年下期の平均日収では、大井町線が234円50銭であったのに対し、小山線はわずかに28円92銭にすぎなかった。

営業路線は、その後も延長・新設を続け、昭和7年ごろまでに馬込・池上・久ヶ原・下丸子・田園調布・等々力方面にまで路線網は拡張されていった。

当時、この地域では乗合自動車会社が乱立しており、後年、目黒蒲田電鉄に統合された池上電気鉄道、目黒自動車運輸、城南乗合自動車などが、路線獲得に激しい競争を展開していた。

やがて、目黒蒲田電鉄も乗合自動車業の発展に伴い、独立経営の



昭和11年ごろの目黒蒲田電鉄バス(シボレー28人乗り)

方針をとり、昭和8年2月1日に目蒲乗合を設立し、同年6月1日、乗合自動車部門を同社に譲渡した。

2) 関連会社による事業の推進

このように、東京横浜電鉄は東横タクシーへ、目黒蒲田電鉄は目蒲乗合にそれぞれ乗合自動車業を譲渡したが、これは、本業である鉄道業のよりいっそうの向上を図り、同時に関連各社の経営を軌道に乗せるという、いわば1社1業主義の観点に立った経営方針からであった。そしてその前提として、東京横浜電鉄は昭和4年8月にエビス乗合自動車（資本金25万円）を、目黒蒲田電鉄は昭和7年初頭に大森乗合自動車（資本金3万円）を買収した。そして比較的営業成績のよいこの両社の路線が、後述するように、東京横浜電鉄・目黒蒲田電鉄系の自動車業の主体となった東横乗合、目蒲乗合の幹線になるのである。

東横乗合による統合発展

東京横浜電鉄が買収したエビス乗合自動車は、当時、田町駅前～恵比寿駅前間を営業していたが、営業区間内の三田に慶応義塾があったので、同社は、昭和3年の創業時から早くも年10パーセントの配当を行っていた優良会社であった。

昭和4年11月21日、エビス乗合自動車は、前記の代々木乗合自動車を合併し、あわせて東京横浜電鉄の中目黒線を譲受けた。同時に、商号を東横乗合と変更し、以後、東京横浜電鉄系の乗合自動車業の支柱となった。

昭和4年11月における同社の概況は、資本金38万円、社長は五島慶太、営業所3か所（エビス、代々木、中目黒）、営業キロ19.7キロメートル、車両数55両であった。本社は渋谷区景丘44番地にあった。



昭和10年ごろの代々木八幡駅前の東横乗合バス

渋谷区景丘44番地にあった。

同社の路線はいずれも乗客数が多く、合併直後の昭和4年下期には、15パーセントの配当を行なった。この期の営業成績は、運転キロ125万キロメートル、乗客数305万6,000人、運輸収入22万2,000円であった。

東横乗合は、昭和4年12月には資本金を100万円に増額するとと

もに、新たに中野営業所を開設した。その後、昭和4年から始まった世界的な大恐慌の影響で、昭和5年下期以降は予期したほどの業績の伸びがみられなかったため、6年2月には資本金を100万円から一挙に20万円に減額した。しかし同社は、営業網の拡張には積極的で、昭和7年12月8日には、城西乗合自動車商会を買収して、井ノ頭公園から武蔵小金井方面にまで路線を延長した。もっとも、この路線は買収後、いろいろと増収対策を講じたにもかかわらず業績が振るわなかったため、ついに昭和10年2月、これを帝都電鉄に譲渡してしまった。

昭和11年6月1日、東横乗合は、姉妹会社である大正自動車と東横タクシーの2社を合併した。

この大正自動車は、昭和4年以来、中野坂上から中野駅、沼袋駅を經由して武蔵野鉄道(現西武鉄道池袋線)練馬駅に至る8.5キロメートルを営業していた。東横乗合は、すでに中野駅前まで路線をもっていたが、さらに中央線以北へ進出するため、昭和10年7月、東京横浜電鉄が大正自動車を買収し、そのまま子会社として経営していたものである。

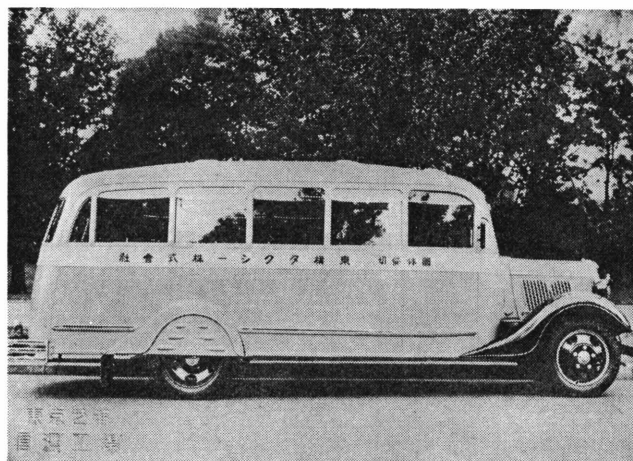
東横乗合が東横タクシーから継承したものは、タクシー16両と観光自動車2両であったが、東横乗合としては観光自動車業を開始できることのほうに意義があった。わずか2両の車両(フォード、ダッジ各定員22人)であったが、座席はロマンスシートになっており、当時としてはなかなかモダンな車両であった。

目蒲乗合による堅実経営

目黒蒲田電鉄は、直営で乗合自動車業を経営する一方、昭和7年初頭、大森乗合自動車(資本金3万円)を買収した。同社の創立は昭和6年で、同年12月28日、大森駅東口～梅屋敷通り間2.4キロメートルの免許を取得していた。そして、目黒蒲田電鉄のさん下にはいった直後の昭和7年4月25日、

フォード2両(定員8人)で営業を開始した。

この路線は、省線と京浜電気鉄道にはさまれた中間の既成市街地を走るのので、同社は小規模ながら営業成績が非常によく、昭和8年上期には、新たに車両8両を増備するほどで、日収228円22銭、キロ当たり収入20銭をあげ、10パー



昭和11年ごろの東横タクシーの観光自動車

セント配当を行っていた。しかしその後、昭和8年6月1日、姉妹会社の目蒲乗合に吸収合併されることとなった。

目蒲乗合は昭和8年2月1日に設立され、社長に五島慶太が就任した。当初の資本金は2万円であったが、3月には12万円に増資された。

同社は、同年6月1日に目黒蒲田電鉄から神明営業所とその所属路線2.4キロメートル、車両10両および大森駅構内タクシー営業権を継承した。

目蒲乗合は、東横乗合にみられたような路線の拡張政策をとらず、むしろ不採算路線を廃止して内容の充実に努め、当初から10パーセント配当を堅持していた。

3) 東京横浜電鉄による統合

乗合自動車業の直営再開

交通機関としての乗合自動車業の比重が高まり、鉄道業が安定するにつれて、東京横浜電鉄は、神奈川県下の乗合自動車業を直営で再開することとした。

まず昭和8年2月、溝ノ口乗合自動車を買収して川崎駅～溝ノ口間、南河原～戸手間を継承し、同じころ、池田利一が個人で経営していた綱島温泉～千年間の路線も買収した。さらに、前記のように東横タクシーに譲渡していた川和線、綱島線も譲受けた。そして、これらの路線を統合して、昭和8年6月1日、東京横浜電鉄は直営で乗合自動車業を再開したのである。

再開時の車両数は14両で、いずれも定員8人から12人程度のものであった。なおこのとき、東横運輸課のなかに初めて自動車係が設けられた。

以上の経過でわかるように、東京横浜電鉄の場合、神奈川県下は同社自体で、東京市内



昭和11年ごろ東横線新丸子駅前の東京横浜電鉄バス

は東横乗合によって、乗合自動車業の成長発展を図ってきたが、経営者が同じであったために、実質的には東京横浜電鉄の自動車部門のようなものであった。

東横乗合を合併

ここにおいて、東京横浜電鉄では、乗合自動車業を統合することとし、昭和11年6月、合併を前提

として東横乗合の資本金を400万円に増額し、同年11月1日に同社を合併した。これにより、東京横浜電鉄系の乗合自動車業が1本化されたが、この合併の際、東京横浜電鉄の資本金は1,100万円から1,500万円に増額、さらに同月14日の臨時株主総会で3,000万円に増額することが決議された。

乗合自動車業の規模

東横乗合を合併した昭和11年下期における東京横浜電鉄の乗合自動車業の規模は、表のとおりである。

営業所	営業 キロ程	車両数	営業所	営業 キロ程	車両数
エビス営業所	7.05 ^{km}	24 ^両	大正営業所	7.81 ^{km}	19 ^両
代々木営業所	7.76	24	神奈川営業所	25.09	10
中目黒営業所	10.33	21	新丸子営業所	16.1	8
中野営業所	12.10	22	合計	86.24	128

日本興業の路線を吸収

玉川電気鉄道の子会社に、日本興業という乗合自動車会社があった。これは、昭和6年6月に資本金500円で設立された会社で、渋谷駅南口～赤十字病院前間4.4キロメートルの路線の営業権をもっていた。玉川電気鉄道は、同社を昭和7年4月に買収して子会社とし、同年5月に営業を開始していた。その後、親会社である玉川電気鉄道が東京横浜電鉄の傘下にはいることとなったため、同社も役員を更迭し、東京横浜電鉄支配人の松浦由太郎が社長に就任した。そして昭和12年6月1日、日本興業は乗合自動車業のみを東京横浜電鉄に譲渡し、以後は持株会社となった。

玉川電気鉄道合併による継承

昭和13年4月1日、東京横浜電鉄は玉川電気鉄道を合併し、その乗合自動車業を継承した。玉川電気鉄道の乗合自動車業は、電燈電力供給業とならぶ兼業のもう一つの柱で、その事業開始も早く、昭和2年12月には道玄坂～新町間の営業を開始していた。その後、日東乗合自動車ほかを買収し、合併時点では玉川線沿線はもちろん、経堂・調布方面から溝ノ口以西にまで路線を拡張し、総計69.7キロメートルの路線網をもっていたが、営業内容もきわめて優秀で、その後の当社の路線網の中心となった。東京横浜電鉄は、溝ノ口以西の路線を新丸子営業所（溝ノ口営業所が移転して名称を変更）へ移管し、淡島営業所と世田谷営業所はそのまま継承した。

こうして、東京横浜電鉄は乗合自動車業を次々に吸収し、路線網を拡張していったが、大正、神奈川、新丸子の3営業所管内において住宅や工場の建設が進んでいたため、業績も順調に伸びていった。昭和13年下期の運輸収入は、東横線が134万1,000円、玉川線が72万2,000円であったのに対し、乗合自動車部門は91万5,000円と、東横線に迫るほどの好調な業績を示していた。

4) 目黒蒲田電鉄による事業統合

池上電気鉄道の乗合自動車業を継承

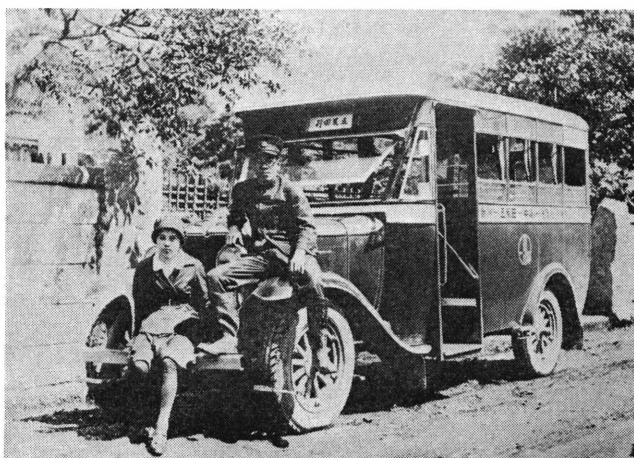
昭和9年10月1日、目黒蒲田電鉄は池上電気鉄道を合併し、乗合自動車部門として中延、池上の2営業所と営業路線20.3キロメートル、車両43両を継承した。

池上電気鉄道は、昭和2年9月9日から五反田駅～中延駅～馬込間に乗合自動車を走らせていたが、これは目黒蒲田電鉄、東京横浜電鉄、玉川電気鉄道のどの会社よりも早く、現在の当社乗合自動車路線の先がけであったといえる。

五反田駅～馬込間の乗合自動車路線は、形の上では鉄道の主に対して従という存在であったが、この区間のうち五反田駅～桐ヶ谷間については、池上線が開通していなかったため、むしろ乗合自動車は主役の座にあった。したがって、この乗合自動車業は開業当初から好調であったが、昭和3年5月19日に馬込から丸子多摩川まで路線を延長し、次いで翌4年9月25日から五反田～品川間の営業を開始してからは、さらにその業績は飛躍的に向上していった。

同社は、その後大森～池上間、池上～田園調布間、池上～笹丸間、堤方～本門寺間などと、次々に路線をふやしていった。そのなかで、大森～池上間の路線は、池上電気鉄道が譲受けて昭和5年8月10日から営業を開始したものであるが、その前日まで、子会社の池上運輸が大森駅池上本門寺間に乗合馬車を走らせていたという、歴史的な路線であった。この乗合馬車は大正の初めごろに営業を開始したもので、大正時代は、池上本門寺へ参詣する人たちの貴重な交通機関であった。

ところで、昭和4年ごろ、目黒蒲田電鉄は、この池上運輸を買収したことがあった。そ



昭和5年ごろの池上電気鉄道のウズレー型乗合バス

ののち鉄道省の仲介もあって、目黒蒲田電鉄はやむをえず池上運輸を池上電気鉄道に譲渡したのであるが、この路線がふたたび目黒蒲田電鉄の手に帰したのも一つの因縁というべきであろう。

昭和6年10月30日、池上電気鉄道は、在来の池上車庫のほかに中延車庫を新設した。

以上のように池上電気鉄道の路

線は、そのほとんどが非常に営業成績のよいものであったので、目黒蒲田電鉄が継承したあとも、乗合自動車業の業績は向上の一途をたどった。

目蒲乗合から事業継承

目黒蒲田電鉄が池上電気鉄道を合併して乗合自動車業を継承した結果、当然のことながら目黒蒲田電鉄と目蒲乗合の乗合自動車業は、各地で競合することとなった。昭和10年8月からは、新井宿4丁目～大森駅間で相互乗入れさえも行なわれた。このような状態が昭和12年5月まで続いたのである。

そこで目黒蒲田電鉄も、昭和12年6月1日、路線面および営業面で重複する目蒲乗合の乗合自動車業を譲受け、目黒蒲田電鉄系の乗合自動車業の統合を一応完了した。なお、目蒲乗合は乗合自動車業を譲渡したため、商号を目蒲興業と変更し、のちに日本興業に合併された。

目黒自動車運輸・芝浦乗合自動車を合併

昭和11年10月に東京横浜電鉄が玉川電気鉄道をさん下に収めたため、玉川電気鉄道の系列会社であった目黒自動車運輸（資本金30万円）と芝浦乗合自動車（資本金25万円）も東京横浜電鉄のさん下会社となったが、翌12年12月1日、目黒蒲田電鉄は両社を合併し、それぞれ下目黒営業所、芝浦営業所として継承することとなった。この合併に先だち、目黒自動車運輸が資本金を30万円から1,265万円に増額した結果、目黒蒲田電鉄の資本金は従来の1,710万円から3,000万円に増額された。

目黒自動車運輸は、明治初年に、目黒権之助坂から玉川野毛の渡し場まで走った乗合馬車がそもそもの始まりという、歴史の古い会社であった。目黒蒲田電鉄との合併時には、目黒・品川周辺に16.2キロメートルの営業路線網を所有し、乗合自動車59両のほかに観光自動車3両をもち、年10パーセントの配当を維持する優良会社であった。

一方、芝浦乗合自動車は田町・芝浦周辺に5.2キロメートルの営業路線を所有していたが、車両もわずか10両で、規模も小さく、配当も実施していなかった。



目黒・権之助坂にあった目黒自動車運輸(現在は東横車輛工業本社)

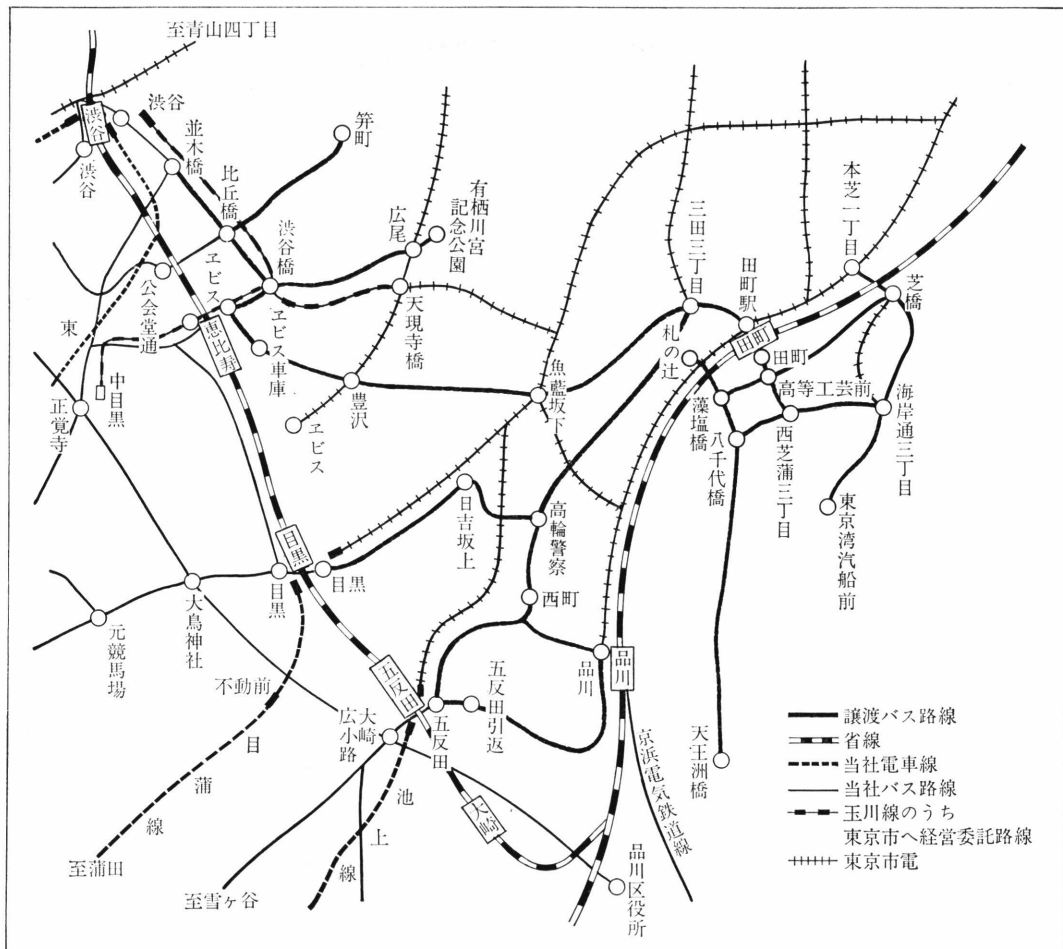
5) 東京市に一部路線を譲渡

こうして発展してきた当社乗合自動車業であったが、戦時体制下に公布、施行された陸上交通事業調整法に基づいて、路線の一部を東京市に譲渡することとなった。

譲渡までの経過

昭和16年7月15日、前記陸上交通事業調整法に基づいて東京旧市内に対する調整が命令された。これは、地下鉄道を帝都高速度交通営団に譲渡すること、旧市内の乗合自動車路線および軌道線をそれぞれ東京市に譲渡または管理を委託（西武鉄道新宿線）すること、というものであった。そして協定期間は、営団関係はほぼ協定の見通しがついていたので1か月、東京市関係が3か月と指定された。なお、当社の天現寺線および中目黒線については、すでに相互の協定により東京市が管理していたので、特別の命令はなかった。この天現寺線および中目黒線は、のちに昭和23年3月、正式に東京都に譲渡された。

東京市に譲渡した当社乗合自動車路線



東京市の旧市内路面交通事業の統合についての命令では、その協定期日は、昭和16年10月14日となっていた。そこで、東京市と当社を含めた当該私鉄とは、協定期日までに解決するため折衝を行なったが、譲渡価格または管理費などについて大幅な相違があって妥結せず、とりあえず同年11月10日まで延期された。しかし、その後もなお協調ができず、やむを得ず両者から主務大臣の裁定を申請したところ、同年12月23日、その裁定があった。それに基づいて東京市と私鉄が協定して、翌17年1月24日に認可申請を行ない、1月31日付で認可となった。これにより、当社ならびに東京地下鉄道、大東京遊覧自動車、東京環状乗合自動車、王子電気軌道、城東乗合自動車、京王電気軌道、葛飾乗合自動車などの旧市内路面交通事業は、昭和17年2月1日、東京市に統合された。

譲渡路線の内容

昭和17年2月1日、以上の経過により、当社は乗合自動車路線の一部を東京市に譲渡したが、その内容は、次のとおりである。

〔譲渡価格〕

この譲渡価格が、東京市側との調停が遅れた最大の要因であった。

もともと自動車交通事業法によれば、民営乗合自動車事業を国の事情により廃止した場合は、補償金として過去3か年間の益金年額の7年分が交付され、興業費から残存物件の価格を控除しても残額がある場合は、この額も補償金に加えられると定められてある。

当社が東京市に譲渡した乗合自動車路線は、15路線22.62キロメートルであり、その補償金は、もちろん自動車交通事業法を基礎に算出したはずであるのに、路線別計算と一括計算という計算基礎の相違から、東京市側の評価額は66万5,000円、当社の評価額は176万7,000円と大幅な開きがあった。そこで、東京市ならびに当社は、昭和16年11月14日、鉄道・内務両大臣に価格裁定を申請し、同年12月23日、主務大臣から93万3,900円の裁定額が示された。この裁定額の基礎は、①3年間の平均益金×6.164+有形財産の時価評価額+(興業費-有形財産評価額)②営業所別に計算せず、一括して行なう、③路線限界・車庫・車両・従業員について裁定する、というものであった。

この裁定額93万3,900円は、当社の評価額176万7,000円の約半分であり、しかも利回り4.2パーセントの東京市債券で交付されることとなっていた。これは、当社にとっては決して満足できるものではなかったが、太平洋戦争という大きな背景のもとでの交通調整の趣旨を体して、裁定額により、前記路線を東京市に譲渡することとなったのである。

〔譲渡路線〕

譲渡路線は総計22.62キロメートルであったが、各営業所別の内訳は、次のとおりである。

Ⅱ 充 実 編

譲渡路線の営業所別内訳表

営業所	区 間	営 業 キロ程	営業所	区 間	営 業 キロ程
目 黒	五反田駅前～西 町	1.01 ^{km}	芝 浦	田 町 駅～高等工芸前 (芝橋, 海岸通三丁目, 西芝浦三丁目経由)	2.40 ^{km}
”	高輪署前～三田三丁目	1.80	”	海岸通三丁目～東京湾汽船前	0.84
”	目黒駅前～品川駅前	3.03	”	西芝浦三丁目～八千代橋	0.13
中 延	五反田駅前～品川駅前	1.94	”	天王洲橋～高等工芸前	2.82
エビス	エビス駅前～田町駅前	3.99	”	藻 塩 橋～札 の 辻	0.40
”	比 丘 橋～筈 町	1.67	”	芝 橋～本芝一丁目	0.33
”	エビス駅前～有栖川宮記念公園	1.39	合 計		22.62
”	並 木 橋～渋谷橋	0.87			

〔譲渡日付〕

昭和17年2月1日

〔譲渡人員〕

事務員5人, 技術員14人, 運転手37人, 車掌33人, 計89人

〔譲渡車両〕

木炭車35両, まき車10両, ガソリン車9両, コーライト車11両, 計65両

譲渡後の規模

このように, 昭和17年2月1日に路線の一部を東京市へ譲渡したため, 営業所ならびに営業路線を再編成する必要が生じ, 当社は, 次のように営業所・営業路線の編成替えを行った。

再編成後の営業所別一覧表

営業所名	支所名	管 轄 営 業 区 間	キロ程	営業所名	支所名	管 轄 営 業 区 間	キロ程
池 上		池上駅前—大森山王口	3.09 ^{km}	神 明		大井町駅前—荏原町駅前	2.52
		大森区役所前—荏原町駅前	3.09			大井町駅前—大崎広小路	3.53
		本門寺裏—河原作	1.60			田園調布西口—等々力ゴルフ フコース	2.38
		池上駅前—洗足池	4.30			等々力駅前—等々力不動脇	0.43
		池上駅前—下丸子駅前	1.77				
	大 森	大森駅前—蒲田花園	2.74		小 計	8.86	
	小 計	16.59					
中 延		五反田駅前—洗足池	4.46	目 黒		目黒駅前—自由ヶ丘	5.33
		平塚橋—荏原町駅前	1.40			目黒営業所前—小山	2.04
		雪ヶ谷駅前—田園調布南口	2.23			元競馬場前—祐天寺駅前	1.64
		沼 部—上丸子	1.24			清 水—五本木宮前	0.81
		大 橋—大崎広小路	4.69			祐天寺駅前—碑文谷	1.40
	不動前	大崎郵便局前—不動尊	1.38			田 切—獣医学校裏	1.35
		武蔵小山駅前—宮前町	3.76			洗 足 通—円融寺前	0.61
	小 計	15.40	自由ヶ丘駅前—駒沢ゴルフ コース			2.12	

第2章 事業の拡張と多角化

営業所名	支所名	管轄営業区間	キロ程	営業所名	支所名	管轄営業区間	キロ程	
目黒	エビス	エビス駅前—目黒駅前	2.08	世田谷		渋谷署前—溝ノ口	11.80	
		長谷戸—三谷町	3.13			駒沢—玉川警察署	2.10	
		渋谷—鎗ヶ崎	1.80			三軒茶屋—調布	12.30	
		渋谷駅南口—エビス駅前	2.46			淡島	上通四丁目—恵泉女学園前	6.25
		比丘橋—公会堂前	0.17				世田谷税務—中原口	1.30
		上目黒六丁目—連隊口	2.75				署前	
	小計				31.45	小計		
中野		中野駅前—東北沢駅前	5.90	小杉		川崎駅前—溝ノ口	12.55	
		川島町(千代田町経由)	1.47			新丸子駅前—工業都市駅前	1.20	
		鍋屋横丁				明治製菓前—妙光寺前	2.50	
		十貫坂上—大宮八幡前	2.89			溝ノ口—荏田	8.00	
		東京高等学—大宮国民学校前	2.51			新丸子駅前—勝田	10.44	
	代々木	渋谷駅前—東北沢駅前	3.13		神奈川	東神奈川駅前—川和	11.03	
		大向—角筥	3.13			中山駅—荏田	8.85	
		中野坂上—桃園橋	2.34			六角橋—片町	15.66	
	大正	中野駅前—練馬駅前	5.08		小計			70.23
		江古田四丁目—丸山	0.07		合計			202.80
	小計				26.52	合計		

再開後の乗合自動車営業成績表

	目黒蒲田電鉄				東京横浜電鉄				摘要
	車両数	営業キロ程	乗車人員	運賃収入	車両数	営業キロ程	乗車人員	運賃収入	
昭和8/下	—	—	—	—	13	41.5	295,475	29,447	昭和14年10月両社合併、目黒蒲田電鉄は、商号を東京横浜電鉄と変更。
9/上	—	—	—	—	13	41.5	427,918	33,747	
9/下	43	20.3	2,917,954	165,228	15	42.5	481,216	36,104	
10/上	43	20.3	3,151,505	176,986	15	42.5	447,842	36,429	
10/下	44	20.0	3,223,502	179,669	16	39.8	570,224	43,220	
11/上	44	19.8	3,315,931	187,165	16	41.1	474,012	38,754	
11/下	44	19.8	3,593,060	198,966	128	86.2	8,216,943	478,165	
12/上	44	18.7	3,847,432	212,506	128	85.3	8,834,044	518,088	
12/下	87	40.0	7,824,272	439,627	148	91.9	10,172,001	589,269	
13/上	156	60.8	15,103,652	806,066	229	184.9	14,673,134	913,151	
13/下	165	60.6	15,785,876	841,604	217	158.1	14,773,937	909,482	
14/上	165	66.3	17,354,868	912,223	225	161.6	15,900,808	979,720	
14/下	428	225.55	35,401,465	1,996,559					
15/上	440	225.55	35,094,261	2,028,188					
15/下	455	225.55	38,432,767	2,228,203					
16/上	467	225.15	39,282,085	2,275,280					
16/下	482	225.15	38,229,212	2,218,992					

4 東横百貨店の開店

1) 母体となった食堂・売店

食堂経営の成功

昭和2年12月25日、東京横浜電鉄はすでに大阪で成功していた阪急食堂を範として、東京で初の私鉄直営食堂として東横食堂を開業した。場所は東横線渋谷駅の2階で、当初の営業面積はわずか165平方メートル、従業員は主任以下13人という小規模なものであったが、立地条件がよかったために通勤・通学客に好評を博した。

当時の責任者であった岡本真吾の話によると、とくに青山学院、東京農業大学などの学生の間では、30銭のコーヒー付ランチが人気を集めたということである。東横線の1日の収入が650円というときに、東横食堂は、開店初日ですえ108円50銭の売上げを計上したほどであった。

その後、利用客は日を追って増加し、それにつれて店が狭くなったので、昭和4年5月、店をほぼ2倍の300平方メートルに拡張し、従業員も40人に増員して、サービスに万全を期した。

次いで昭和4年9月21日、渋谷駅における食堂経営に成功した経験を生かして、目黒蒲田電鉄の目黒駅にも第2東横食堂を開店した。このときから、渋谷駅の東横食堂を、第1東横食堂と称することとなった。

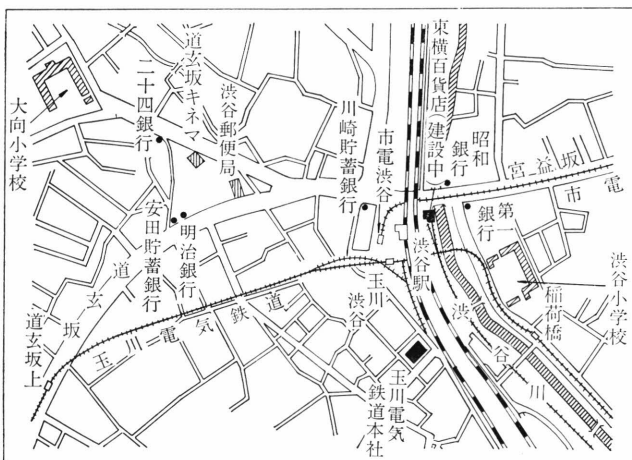
第2東横食堂は、第1東横食堂よりさらに小規模であったため、利用客の需要に応じきれなかったが、昭和11年2月、目黒駅を木造2階建てに大改造した際に、階上の大半を食

堂として利用することとなり、大幅に拡張された。

売店も好調

食堂に続いて、菓子類を中心とした売店も開店した。まず昭和6年2月3日、目黒駅構内に目黒売店が開業した。また、同駅広場にも売店を設け、東京市電利用者および一般顧客の利便も図った。次

昭和8年ごろの東横百貨店周辺図



いで同年4月5日、渋谷駅構内にも渋谷売店を開き、さらに昭和8年12月23日から製菓場を設置して営業を開始した。

このように東京横浜電鉄は、渋谷駅に東横食堂を開業して以来、意欲的に店舗の拡張・増築を続け、好調な成績をあげていった。しかし、このような食堂業・売店業の好調は、同時に施設の小規模さを痛感させ、のちに百貨店計画へと発展する一因ともなった。

2) 百貨店建設計画の背景

渋谷町から渋谷区へ

大正12年の関東大震災以降、東京は郊外に向かって発展していった。とくに西南部においては、東横線、目蒲線、大井町線、池上電気鉄道線の開通により、発展のペースが急速に高まっていた。

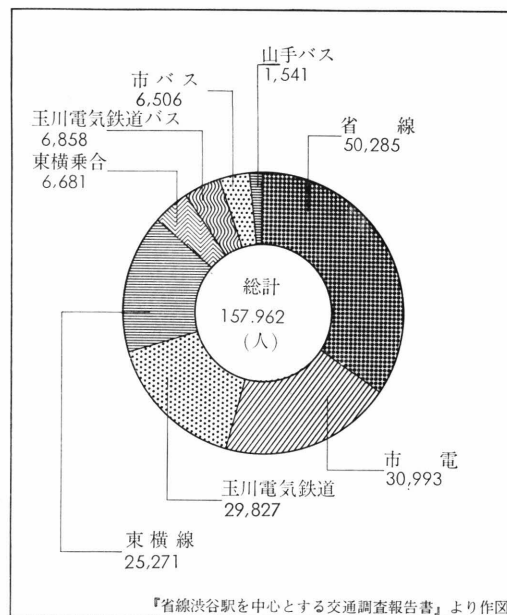
一方、この西南部の表玄関ともいべき渋谷は、大正末期まで、行政上では東京府豊多摩郡渋谷町という郊外の一町にすぎなかったが、昭和2年の東横線開通時には、すでに人口・戸数とも府下町村中第1位を占めたばかりでなく、交通機関・教育施設・道路の整備などの面でもめざましいものがあった。

こうした郊外町村の発展と東京市の市域拡張の動きとが相まって、昭和7年10月1日、渋谷町、千駄ヶ谷町、代々幡町が合併して渋谷区となり、東京市部に編入された。

渋谷周辺の交通機関は、省線渋谷駅を中心に四通八達していた。省線山手線、東横線、玉川電気鉄道線、東京市電、さらに東京市、東横乗合、玉川電気鉄道の経営する乗合自動車路線などが網の目のように広がっていたのである。昭和8年5月における東京市の『省線渋谷駅を中心とする交通量調査報告書』によれば、これら交通機関の午前6時～午後10時の総乗降客数は15万8,000人を数えていた。

各線ごとの乗降客数は図のとおりであるが、この時点では、むしろ玉川電気鉄道線のほうが東横線をしのいでいた。ちなみに、同時点における、新宿駅を中心とする各種交通機関の総乗降客数は、渋谷の2倍に当たる31万5,000人であった。このときすでに新宿

昭和8年5月の各種交通機関別乗降客数



では三越、伊勢丹、ほていや（のちに伊勢丹に吸収された）の3百貨店がしのぎをけずっていたが、渋谷には百貨店はなかった。

百貨店計画の意図

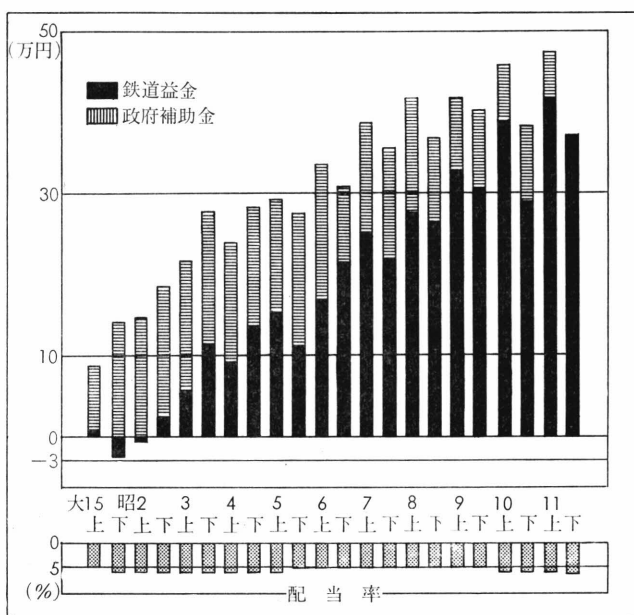
こうした状況のなかで、東京横浜電鉄専務五島慶太は、「交通機関の発達に伴って、東京西南部の人口増加は著しいものがある。しかし、その発展地域が奥地に広がるにつれてショッピング・センターが遠ざかるため、郊外居住者は不便になる。小規模の売店・食堂のみでは顧客に対して十分なサービスを提供することができない。発展を続ける東京西南部の玄関である渋谷に、いままで一つの百貨店もなかったのは、むしろふしぎであった」（社内誌『清和』昭和9年11月号より）として、東横百貨店の建設に踏切ることとしたのである。

その意図するところは、鉄道沿線の開発を促進し、沿線人口の増加を図ることはもちろんであったが、さらに当時の渋谷駅が、木造の駅舎に島式ホーム1本のみという貧弱さであったので、近代設備の整った百貨店を建設し、同時に渋谷駅の大改良を行なって、乗客の利便を図ることもあった。

しかし、東京横浜電鉄が百貨店経営に進出するについては、次のように、もう一つ大きな社内事情があった。

前記のように、この時点での東京横浜電鉄は、その乗降人員が玉川電気鉄道より少なかっただけに、経営内容も芳しくなかった。それだけに多角経営に活路を求めたのである。

東京横浜電鉄鉄道益金と政府補助金



経営の苦しさがあまり表面に出なかったのは、好調な目黒蒲田電鉄と提携していたからであり、そのほか直接の理由として、東京横浜電鉄が昭和2年から政府補助金交付の認可を受け、最終的に昭和11年までに総計256万7,000円を交付されていたことがあげられる。つまり、政府補助金打切りの期限が刻々と迫ったため、それに代わる財源をとということで、同社は百貨店業の計画に対しことのほか力を入れることとなったわけである。

東京における既設百貨店

大正12年現在、都心部（銀座、日本橋）にはすでに三越、松屋、白木屋（現東急百貨店日本橋店）、高島屋の4店があり、その総面積は4万7,850平方メートルであった。

昭和4、5年は東京における百貨店の膨張期で、三越の銀座進出をはじめ、各店の事業拡張により、昭和5年末には15万5,000平方メートル、さらに9年、東横百貨店開業の年には、実に27万平方メートルと大きく飛躍していた。この昭和9年における各店の面積を比較してみると、総面積を100とした場合、三越29、松坂屋14、白木屋、高島屋各16、松屋19、その他6となっており、東京の百貨店は、三越を筆頭とする5大百貨店の角逐時代の幕明けを迎えていたのである。

3) 東横百貨店の建設

百貨店部の新設

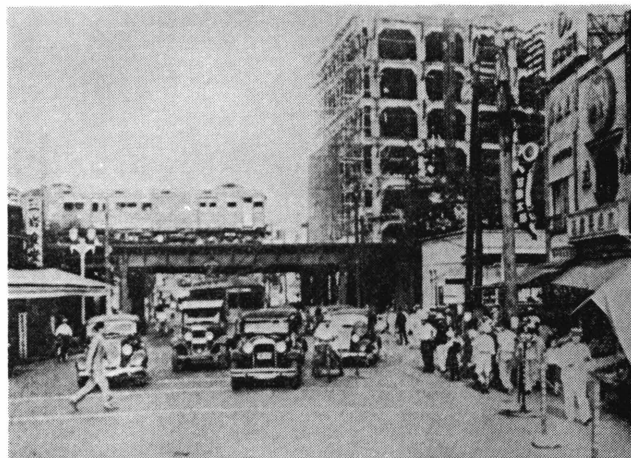
昭和7年4月、東京横浜電鉄の重役会で東横百貨店建設の件が決議され、さっそく基礎調査に着手することとなった。

まず、ターミナルデパートの先輩ということで、調査モデルに阪急百貨店が選ばれた。次いで若手社員6人を2班に分けて、同年5月から10か月間の予定で阪急百貨店に派遣し、具体的に阪急百貨店の営業実態の調査に当たらせた。

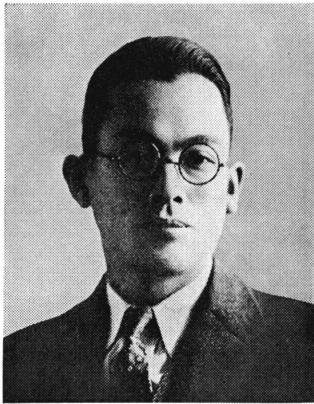
百貨店設置に関する一応の調査研究が進んだところで、昭和8年4月1日、本社組織に百貨店部を新設し、その中に総務・営業の2部を置いた。百貨店部長は常務篠原三千郎が兼務した。また松浦由太郎、山本知太郎が副部長に就任し、それぞれ総務・営業を担当することとなった。同時に、百貨店設置準備委員11人が任命された。

準備委員は、昭和8年5月21日から同年8月22日までの3か月間にわたって、再度、阪急百貨店をたずね、さらに詳細な調査研究を行なった。

社内においては、準備委員からの報告を基礎に検討を加え、渋谷という地理的条件を勘案した商品



昭和9年、建設中の東横百貨店（現東横店東館）



松 浦 由 太 郎



山 本 知 太 郎

の配置、予算案、諸規則ならびに仕入れ先選定などの具体案を作成した。とくに、商品およびその仕入れ先の選定については、最も厳密な調査を行なうための機関を設置した。こうした準備期間中ではあったが、問屋との間に仕入れの具体的な交渉が始まると、問屋から問屋へ、

問屋から市民へと、“東横百貨店の誕生近し”がますます宣伝されていった。

建 築 の 概 要

東横百貨店の開業は、社内において必ずしも全面的な賛意を得たものではなかった。当時、一般経済界は昭和初期からの不況が続き、東京横浜電鉄も鉄道省から補助を受けるなど苦難の道を歩んでいた。それだけに、膨大な資金を投入した百貨店の営業成績いかんによっては、東京横浜電鉄本体そのものまでゆらぎかねないということで、「この百貨店経営をほかの既設百貨店に委託したらどうか」、「3階建てぐらいで開業し、その後の様子によって本建築に取りかかってもおそくない」とする慎重論もあった。しかし、専務五島慶太は、確固たる見通しのもとに百貨店建設の断をくだし、昭和8年4月1日、百貨店部の新設と時期を同じくして百貨店の建築に着手した。工事は鹿島建設が担当した。

東横百貨店の敷地は、山手線、玉川電気鉄道天現寺線、東京市電に囲まれた1,914平方メートルで、このなかには、省線、東横線の各駅舎、東横食堂などがあり、渋谷川が流れている。しかもそれぞれが営業を継続しながらの工事のため、難工事の連続であった。そのうえ、省線との連絡工事は、鉄道省の改良工事事務所に委託せざるを得ないという手続き上の煩雑さもあった。

元来、渋谷駅付近は谷底のため、地下水の水位が高く、作業条件は悪かったが、着工後すぐに圧搾空気潜函工法を採用してからは、工事は順調に進み、昭和9年10月25日、地下1階、地上7階、延べ面積1万1,750平方メートルの東横百貨店が竣工した。

なお、東横百貨店の南側に玉川電気鉄道天現寺線を隔てて、地下1階、地上3階の東横百貨店事務館（延べ3,574平方メートル）を同時に建設し、天現寺線の下を通る地下道ならびに跨線橋によって両館を連絡した。工事費は、第1東横食堂、売店などの諸設備を含めて231万3,000円であった。

4) 営業の開始

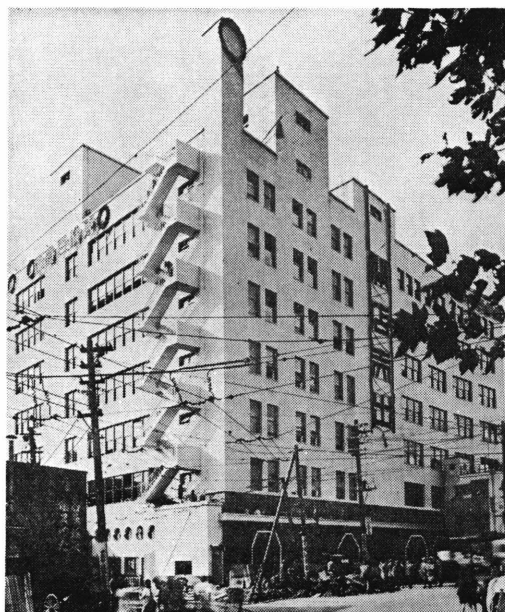
営業と仕入れ

昭和9年11月1日、東横百貨店は、関東で初の私鉄直営のターミナル・デパートとして開業したが、これに先だち10月30日、31日の両日にわたって開業披露を行なった。1日目は主として財界の名士、官庁・仕入れ先の幹部、新聞記者を、2日目は株主、定期券購入者を中心とする一般顧客を招待し、両日を合わせると、招待客は2万4,000人に達した。

東横百貨店は、開店時からターミナルデパートとしての特徴を生かして、独自の政策を打出した。まず、沿線居住者のために営業時間を午前9時から午後9時までとし、年中無休で営業した。また当時、他百貨店が採用していた呉服重点主義をとらずに、洋品・雑貨・食料品などの日用品に重点を置いた。さらに、渋谷駅は学生の利用が多いということから、書籍にはとくに意を注いだが、これは地元商店からの抵抗があったため、ほかの売場より半年遅れて営業を開始した。また、東京横浜電鉄は、これまでの経験を生かして、新装なった第1東横食堂に普通食堂のほかに和食・お好み食堂を設けた。なお、その後、昭和11年11月3日には、東横映画劇場（現在の渋谷東宝）の地下に東横グリルを開設している。

このように各部門に特徴をもつ東横百貨店は、開店早々から好調な売上げを示し、昭和9年11月には13万970円を計上した。同じ月の東横線の運輸収入が13万4,900円であったから、百貨店業は、開店早々から鉄道業と肩を並べて東京横浜電鉄の中心事業となったのである。しかし、既設百貨店の昭和10年における1か月の推定売上げは、三越本店380万円、上野松坂屋296万円、銀座松屋127万円、白木屋110万円、高島屋85万円であった。これに対して東横百貨店の場合、昭和10年の年間売上げが115万8,000円であり、三越本店の1か月分の売上げの3分の1にも達しなかった。既設の大手百貨店との差は、非常に大きかったわけである。

仕入れについては、一般商品はすべて現金仕入れとし、きず物や売れ行き不良の返品防



東側から見た開店当時の東横百貨店

止を徹底させ、納入者の負担軽減を心がけたため、他店より安く仕入れることができた。

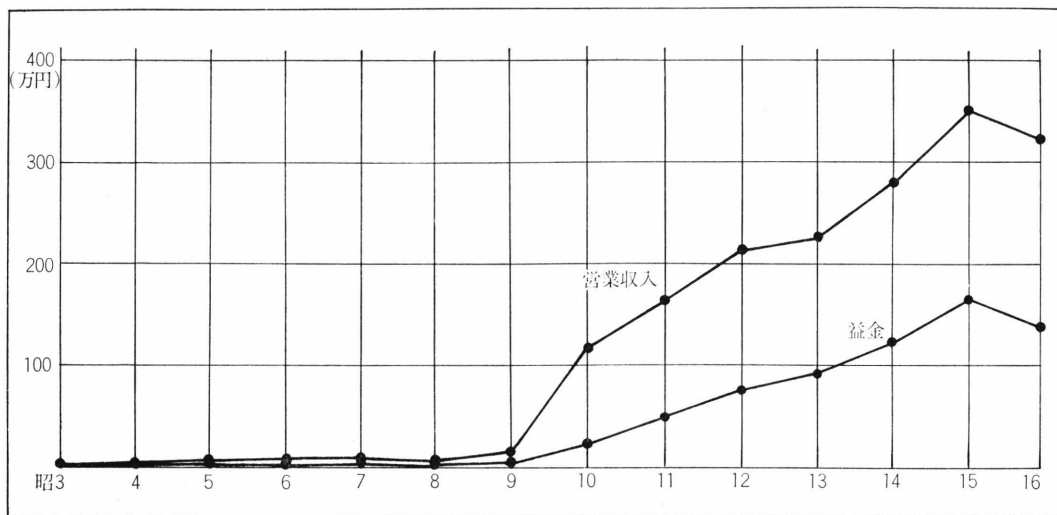
仕入れ先では、商品別に後援会が組織された。呉服のみどり会、洋服の東販会、文具の東美会、家具・家庭用品の東誠会、食料品の東横親交会などがそれである。これらの後援会は、昭和14年1月、一つにまとまって東光会を組織した。

百貨店法の制定

その後、各百貨店独自の積極的な販売政策が一般小売店に大きな影響を与えたとして、百貨店と小売店の間に摩擦があり、昭和7年にはいと、全国の小売業者の間に百貨店抑圧の動きがめだってきた。そこで、全国6大都市にある大百貨店11店で組織されている日本百貨店協会では、昭和7年8月、自発的に自制協定を発表し、翌8年4月には、これらの百貨店を中心に大手24店が日本百貨店商業組合を結成し（東横百貨店は昭和10年12月に加盟）、「組合営業統制規程」を発表した。自制協定の内容は、当分、支店または分店を新設しないこと、1か月に3日の休日を設定することなど、6項目にわたる営業上の制限を定めたものであった。しかし、一部の小売業者はこれに満足せず、百貨店法制定の運動を行った。

こうした小売店業者の動きに対し、当社社長五島慶太（昭和11年12月、社長に就任）は、反対声明を発表して世論の喚起に努めたが、昭和12年7月に日華事変が始まり、戦時体制にはいったため、同年8月24日、百貨店法が成立し、10月1日に施行された。そのため、この法律により、従来の夜9時まで年中無休の営業時間が、夏期で7時、冬期は6時まで短縮され、さらに週1回の定休日が設けられることとなった。これは、沿線居住者へのサービスを第一義とする東横百貨店にとって大打撃であった。

百貨店業、食堂・売店業の営業成績の推移



5 池上電気鉄道の合併

1) 合併の経緯と内容

池上電気鉄道の買収

昭和4年以降、目黒蒲田電鉄は、一方では好調な目蒲線に加えて大井町線を全通させ、他方では上り坂の東横線を動脈とする東京横浜電鉄と人的にも資本的にも密接に結びつき、充実発展期にあった。しかし、目黒蒲田電鉄がよりいっそうの飛躍を遂げるためには、蒲田を同一終点とする池上電気鉄道を合併することが必要であった。しかも同社を統合することは、競合による二重投資を避け、鉄道事業の拡張と基盤の強化につながり、それが都市交通機関としての使命を果たすこととなるという大義名分があった。



後藤国彦

一方、池上電気鉄道は、目黒蒲田電鉄に先んじて大正11年10月6日に池上～蒲田間を開通させていたにもかかわらず、その後の鉄道建設と経営面において積極さが見られなかったため、業績が振るわなかった。

当時の池上電気鉄道の代表者は専務後藤国彦であった。ところが、後藤国彦と大株主である川崎財閥の総帥川崎肇（日本火災保険社長）との間は、まったくの冷戦状態であった。後藤国彦は、当社の前身の一つである武蔵電気鉄道が大正13年に目黒蒲田電鉄の系列下にはいるまで会長をつとめた財界の巨頭男爵郷誠之助との関係で、京成電気軌道を主業に池上電気鉄道にも関係していたのである。そこで、目黒蒲田電鉄の専務五島慶太は、「交通機関としての使命を全うするためにも、各方面で競合している両社を統合することが必要である」と川崎肇を説き伏せ、池上電気鉄道の資本金700万円、総株数14万株のうち、川崎財閥系の日本火災保険の3万3,381株、日華生命保険（社長川崎甲子男）の3万4,265株を中心に、過半数の8万5,000株の肩代わりに成功したのである。三鬼陽之助著『五島慶太伝』は、「当時、一夜にして池上電鉄を乗取られた後藤国彦(故人)は、無念やる方なく、いまさらながら強敵五島慶太の存在、辣腕を知ると同時に、自分の無力、ひいては川崎家の無情を痛感したというのである」と、五島慶太の力と後藤国彦の心情を記している。

昭和8年7月10日の池上電気鉄道臨時株主総会は、現役員全員の辞任を承認し、新たに五島慶太、篠原三千郎（目黒蒲田電鉄常務）、緒明圭造、小林一三、中川正左（以上同取締役

役), 松浦由太郎(同支配人)が取締役に選任され, 同日, 五島慶太が会社を代表する専務に, 篠原三千郎が常務に就任した。なお, 監査役には渋谷秀雄(同監査役), 丹羽武朝(同取締役)が就任し, このときから池上電気鉄道は, 目黒蒲田電鉄のさん下にはいることとなった。

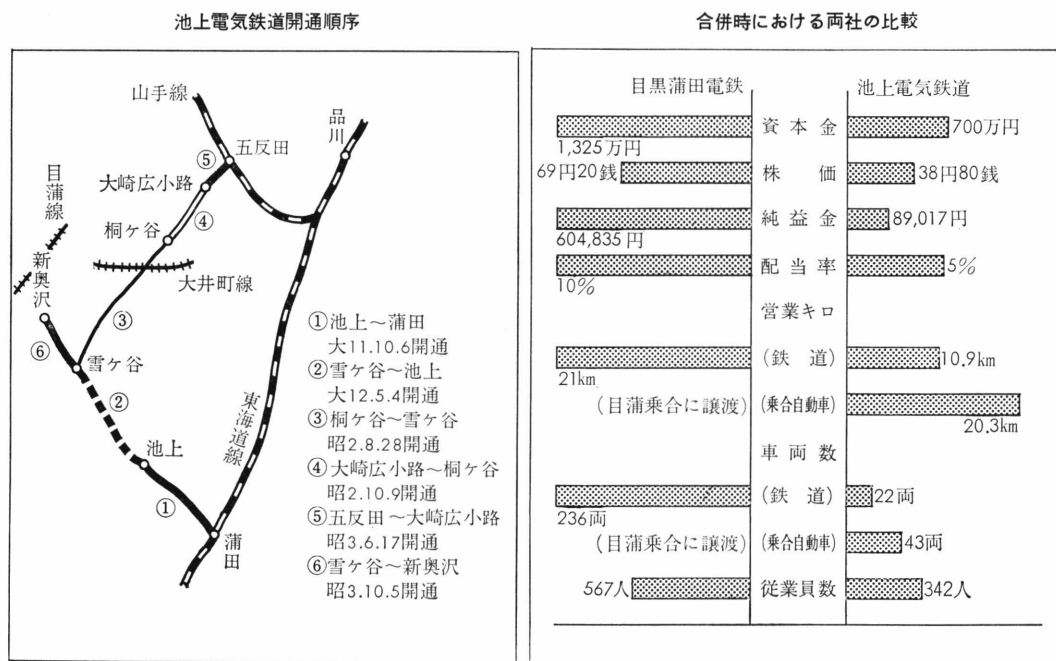
目黒蒲田電鉄が吸収合併

目黒蒲田電鉄のさん下にはいった池上電気鉄道は, 昭和8年7月, 本社を品川区五反田1丁目272番地から, 目黒蒲田電鉄の本社所在地である品川区上大崎4丁目293番地に移した。続いて翌9年6月21日, 両社との間に合併契約が成立した。契約の内容は, 合併比率を池上電気鉄道株式10株に対して目黒蒲田電鉄株式5.5株とし, 合併の期日を昭和9年10月1日としたものであった。同月28日の両社の臨時株主総会で, ともにこの合併契約が承認され, ついに同年10月1日, 目黒蒲田電鉄は池上電気鉄道を合併したのである。

合併時における両社の状況は, 下図のとおりであるが, いずれをとっても, 池上電気鉄道は目黒蒲田電鉄の足もとにも及ばなかったのがわかる。

なお余談であるが, 両社の合併はこの時点で突如としてもち上がったものではなく, 古く田園都市会社時代にその芽生えがあったのである。それは大正11年3月28日付で, 池上電気鉄道と田園都市会社との間でかわされた覚書によっても明らかである。

その覚書を要約すると, ①池上電気鉄道の株式2万株を田園都市会社に譲渡すること, ②田園都市会社は, 4月20日までに株主総会を開いて本協定に対する承認を得ること, こ



の総会において承認されないときは協定は無効となること、③本覚書交換後、池上電気鉄道役員8人は辞任すること、などで、結局、田園都市会社の投資を仰いでさん下会社となるというものであった。ところが、『東京横浜電鉄沿革史』によれば、「大正11年4月4日、田園都市会社が株主会を開催したところ株主の間に、『ボロ会社といっしょになるのは困る』との意見が出て、せっかくの合併案が流れてしまった」ということである。

いずれにしても、前記のような事情から両社が合併するという事は、地理的な面、経営的な面からみても必然的な運命であったといえる。

2) 池上電気鉄道の沿革

特許申請と免許

大正元年12月25日、池上電気鉄道発起人総代松方五郎ほか5人が、総理大臣桂太郎あてに荏原郡大崎町（目黒駅）から同郡入新井村（大森駅）に至る10.3キロメートルの軽便鉄道の敷設免許を申請し、大正3年4月8日、免許を得た。

敷設の目的は、会社設立趣意書を要約すると、「森林が南面に繁茂するのと同様に、人びとも南方に向かって進もうというのが普通である。現在、東京市の南には、横浜市との間に、将来一大発展する余地が十分にある。目黒・池上・大森方面がそれである。しかも、目黒から大森までの間には、目黒不動尊、洗足池、池上本門寺および御嶽神社などがあって、参詣者が多い。そこで、目黒～大森間の電車を開通させれば、これら参詣者はもとより、一般旅客に大きな利便を与えることとなる。なお、沿線から西方に産出する野菜類の輸送にも貢献できる」ということにあった。これを、田園都市会社もしくは目黒蒲田電鉄の設立趣旨に比較してみると、そこに、会社の姿勢の相違がはっきりとうかがえよう。

会社設立準備は遅れがちであったが、免許から数えて3年後の大正6年6月24日、発起人らは帝国鉄道協会において創立総会を開催し、池上電気鉄道が設立された。創立資本金は40万円、本社は麴町区有楽町1丁目3番地に置かれた。会社の代表者として社長に山口文右衛門、常務に八木恒蔵がそれぞれ就任した。しかし、同年11



池上電気鉄道の軽便鉄道免許状

月17日、社長山口文右衛門が辞任したため、同月30日、常務八木恒蔵が専務に就任し、そのまま同社の代表者として経営の任に当たることとなった。

一方、鉄道建設については、免許の直後から計画の具体化を図ってきたものの、地価の高騰、資金難などの理由から、再三にわたって計画変更を余儀なくされ、そのつど工事施行認可申請期限延長願を提出してきた。この期限延長願のうち、大正5年9月30日に総理大臣大隈重信あてに提出した延期願では、前に述べた田園都市会社と池上電気鉄道との提携問題を裏づける記述がなされていることが注目される。

「既ニ昨4年10月中、線路ノ実測ヲ畢リ会社設立ノ準備ニ着手仕候処、偶然男爵渋沢栄一、中野武常、柿沼谷蔵、星野錫、服部金太郎、緒明圭造、市原求外数名有力家ノ協同事業ニ係ル田園都市経営協会ナルモノ設立セラレ、本鉄道沿線荏原郡池上村、矢口村、調布村、馬込村、碑倉村、平塚村ノ耕地一帯約60万坪ノ地ヲ撰ビ市街建設ヲ企画スルニ由リ、『若シ本鉄道会社成立ノ曉ハ土地ノ価格ニ非常ナル影響ヲ及ホシ買取困難トナリ、当初ノ目的ヲ達スルヲ得サルカ故ニ其契約ヲ経ル迄数月間本会社設立ノ延期ヲ求メ、且協会ハ今後鉄道会社ト相提携シ充分ノ援助ヲ為スト共ニ其株ノ一半ハ協会發起人ニ於テ負担スヘシ』トノ交渉ヲ受クルニ至レリ、抑市街建設ハ土地ノ發展ト共ニ将来鉄道乗客ノ来往貨物ノ集散ニ関シ多大ナル利益アルノミナラス、如此有力ノ協会ト相提携シ沿道地方ノ開発ヲ計ルハ、元來本会社設立ノ趣旨ト其ノ揆ヲ一ニスルモノナルニ由リ、一略一工事施行認可申請ノ儀、大正6年6月30日迄延期御許可被成下度此段偏ニ奉願候也」

路線の変更

こうして、池上電気鉄道は、延期に延期を重ねてきた目黒駅～大森駅間の工事施行認可申請を、前記田園都市協会が、田園都市株式会社として設立の気運が高まってきた大正6年6月25日、最終的なものとして総理大臣寺内正毅あてに提出し、大正7年3月25日、認可された。

しかし、このころは、沿線の地価の高騰が激しく、とくに当初、終点到予定した大森駅周辺においてはそれが著しかった。しかも人口の増加により民家の移転が思うように進まず、ついに大正7年9月3日、終点を鉄道院線蒲田駅付近に変更し、工事方法の一部変更認可申請を行なった。

その後、鉄道院の命令によって、同社は大森を終点とする計画をそのまま存置することとし、新たに池上から分岐して蒲田に至る軽便鉄道の支線敷設免許申請書を提出し、大正7年12月28日、その免許を得た。なお、この時点において、東京横浜電鉄の前身である武蔵電気鉄道が、蒲田支線(調布～蒲田間)の免許を取得していた関係から、この支線の免許

に当たっては、「本免許線路ヲ武蔵電気鉄道株式会社ニ於テ共同使用セムトスルトキハ之ヲ拒ムコトヲ得ス、前項ノ場合ニ於テ共同使用料及列車運転回数其ノ他共同使用ニ関スル事項ニ付協議調ハサルトキハ政府之ヲ定ム」ということが条件としてつけられた。

営業の開始

大正9年にはいり、池上電気鉄道は、第1期線池上～蒲田間の用地買収をほぼ完了した。そこで、最初の計画の単線を複線に変更しようとしたが、当時の資本金40万円では不可能であった。そのため、大正10年9月24日、臨時株主総会を開催して資本金を185万円（当初は250万円を予定したが、鉄道省の要請で削減）に増加する件を可決した。

増資により事業資金の一部を調達できたので、大正10年5月18日、池上駅予定地で第1期線池上～蒲田間1.8キロメートルの起工式を挙行了した。

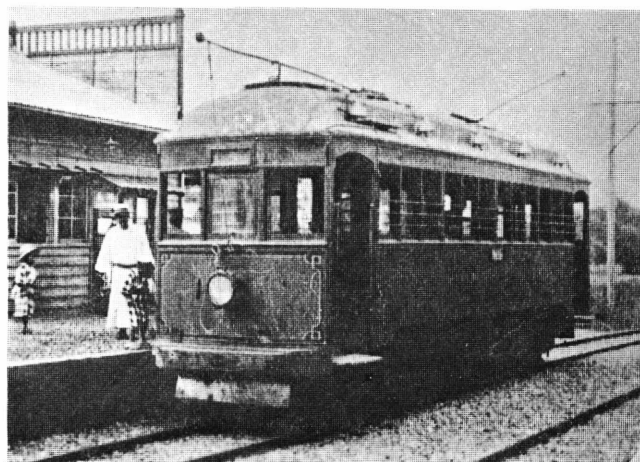
ところが、増資金額が制限されたため、不足分を借入金でまかなわなければならなかった。しかし、池上電気鉄道の代表者である専務八木恒蔵は、事業の発展に挺身はしたものの、金融面では力がなかった。それは、発起人身元調書に「信用程度不明」とあることから裏付けられる。

そこで大正10年5月31日の株主総会で、伯爵芳川寛治が取締役に選任され、同年6月21日、社長に就任した。しかし、芳川寛治が就任しても所期の効果をあげるに至らなかったため、大正11年4月20日の臨時株主総会で芳川寛治は取締役を辞任し、新たに高柳淳之助が取締役に選任され、同日の取締役会で社長に就任した。

この間、第1期線池上～蒲田間の建設工事としては、まず、嶺変電所が大正10年9月27日に竣工した。池上、蓮沼、蒲田の各停車場ならびに付属工事も昼夜兼行で相次いで完成した。車両は駿遠電気（現静岡鉄道）から新式ボギー車2両を譲受け、大正11年10月6日から、単線で池上～蒲田間の営業を開始した。

雪ヶ谷～池上間の開通

池上電気鉄道では、引続いて延長線の工事に着手することとした。しかし、土地所有者は高値を主張し、用地買収が難航したので、同社は、やむを得ず残りの区間を区分して、順次竣工を期し、



駿遠電気から譲受けた車両

第2期線として、雪ヶ谷～池上間の建設に邁進することとなったのである。

この第2期線雪ヶ谷～池上間は約3.5キロメートルで、第1期線と同じく単線であり、中間には光明寺、末広、御嶽山前の3駅が予定された。第2期線は大正12年4月30日に竣工し、5月4日から営業開始の運びとなった。なお、第2期線開業と同時に、蒲田駅を省線に接続させる改良工事を行ない、おおいに旅客の便を図り、後日の発展に備えたことを付記しておこう。

関東大震災の影響

大正12年の関東大震災により、池上電気鉄道は、有楽町所在の本社が焼失したため、10月24日から本社を神田区小川町35番地に移転したものの、営業路線そのものはほとんど損害を受けなかった。そこで、翌13年から第3期工事に着手することとし、その準備に取りかかった。

ところで、この大震災により東京市民の多くは郊外に居住地を求め、郊外電車を利用する乗客が増加した。京浜電気鉄道、目黒蒲田電鉄、玉川電気鉄道、京王電気軌道、王子電気軌道、京成電気軌道、そして城東電気軌道などの各社は、この影響によりいずれも予想外の収益をあげていた。しかし、池上電気鉄道のみは、その恩恵にあずかることができなかったが、それは東京市部に接続していなかったからである。

起点の変更

大正13年ごろ、目黒蒲田電鉄は、池上電気鉄道が予定していた目黒～蒲田間に目蒲線を開通させて好成績をあげており、しかも、鉄道の建設・経営に手腕のあった五島慶太を迎えたことにより明るい見通しであった。これにひきかえ、池上電気鉄道の場合は、用地買収の困難と資金難から、池上～蒲田間に続く目黒までの路線については、早期建設が困難

池上電気鉄道の後悔

「抑モ郊外電車ハ、其ノ基点ヲ市ニ接続スルヲ第一ノ要素トス、然ルニ池上電車ハ敷設ノ順序ヲ誤リ、工事ノ簡単ナルヲ理由トシテ終点蒲田駅ヨリ起工シ、現在ノ線路ニ於テ資本金ノ全部ヲ費シ、最早増資スルニ非ザレバ市ニ接続スルコト能ハザル状況ニアリ。従テ市民ノ郊外生活者ハ、直接本鉄道ヲ利用スルコト能ハズ、遠ク省線ヲ迂回シテ僅カニ池上村、調布村方面ニ住宅地ヲ求ムルヲ得ルノミ。斯ノ

如クシテ各電車会社ガ震災ノ影響ヲ受け、郊外生活者ノ為メニ僥倖ニモ非常ナ大発展ヲナシツツアルニ拘ハラズ、当会社ハ其利益ヲ受クル事能ハズ、単ニ遊覧電車トシテ乗客ヲ吸収スルヲ主トスルモ、市民ハ震災後未ダ遊覧スル程ノ余裕ナク、反ッテ乗客減少ノ傾向ニアリ。当会社ノ振ハザル理由ハ全ク茲ニ存ス。」

（『大正13年上期池上電気鉄道営業報告書』より）

視されていた。

そこで池上電気鉄道としては、目蒲線と全線並行の愚を避けるため、当初の計画を変更して省線五反田駅に連絡させることとし、大正11年9月22日、鉄道大臣に路線変更申請書を提出した。

さらに大正14年1月16日に追加申請を行ない、ようやく同年4月14日に前記路線変更が認可された。池上電気鉄道が雪ヶ谷までで工事を打切っていたのは、資金難もさることながら、この路線変更の認可待ちのためでもあったわけである。

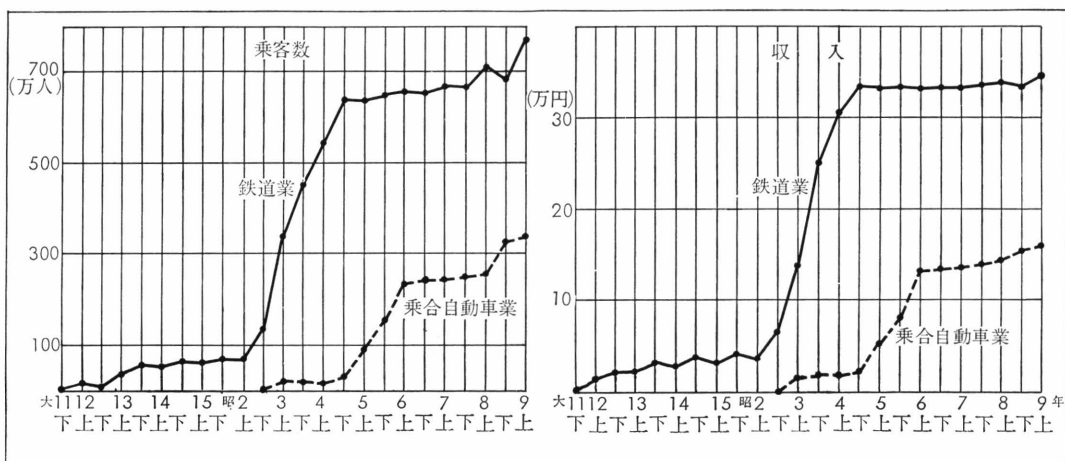
役員の更迭と増資

大正14年12月30日、池上電気鉄道の臨時株主総会において、詐欺横領事件にからんで高柳淳之助が辞任し、代わって越山太刀三郎が社長に就任した。しかし、越山太刀三郎もわずか数か月在任しただけで、大正15年3月27日の臨時株主総会で辞任し、新たに社長に男爵中島久万吉、専務に後藤国彦が就任した。新役員は、いずれも川崎財閥を背景とするだけに、それまでのスタッフに比べて実行力があつた。

まず、大正15年5月27日の定時株主総会において、高柳淳之助が社長在任時に決定した85万円の増資を取消し、資本金185万円を半額の92万5,000円に減額することを決議した。次いで同年10月20日、臨時株主総会を開催して257万5,000円の増資を決議し、新資本金を350万円とした。川崎財閥が控えているので、資金繰りも比較的楽になった。ちなみに池上電気鉄道の大正15年下期現在における借入金55万円は、全額川崎貯蓄銀行からの融資によるものであつた。

資金の裏付けが整ったところで、大正15年11月14日、同社は事務所を大崎町大字桐ヶ谷362番地（川崎貯蓄銀行ビル内）に移し、いよいよ本格的に五反田までの延長工事に着手

池上電気鉄道運輸成績の推移



することとなった。この延長工事に備え、昭和2年7月27日までに雪ヶ谷～蒲田間の複線化を実施した。

大崎広小路～雪ヶ谷間の開通

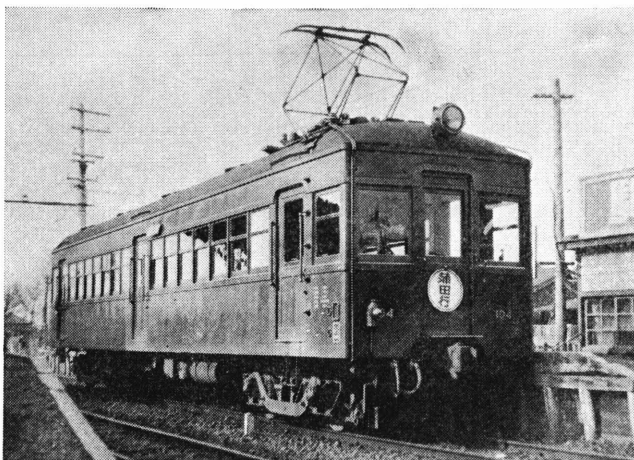
五反田への延長工事についてみると、まず、池上・戸越両変電所、調布大塚車庫が完成したところで、昭和2年8月28日、桐ヶ谷～雪ヶ谷間が複線で開通した。車両は、電動客車9両を新造し、鉄道省の電動客車9両も同時に譲受けた。続いて10月9日には、大崎広小路～桐ヶ谷間の営業を開始した。

こうして、複線化と延長線開通により、池上電気鉄道はその経営内容を一新し、昭和2年下期決算では初の3パーセント配当を行なった。しかし、この段階では、省線五反田駅に接続するまでになっていなかったため、まだ所期の成績を収めるには至らなかった。

新奥沢線の開通

この間、池上電気鉄道は、相次いで新規路線の免許申請を行っていた。大正15年には品川～玉川間の軌道と五反田～白金間、五反田～品川間ならびに戸越～三軒茶屋を結ぶ地方鉄道を、昭和2年には雪ヶ谷～国分寺間、池上～荏原中延間の地方鉄道と池上～大森間の軌道を、それぞれ監督官庁に申請したのである。このうち、五反田～白金間、五反田～品川間、雪ヶ谷～国分寺間、池上～荏原中延間の4線が免許されたが、他の3線はいずれも失効している。

雪ヶ谷～国分寺間は、昭和2年12月6日に免許された。池上電気鉄道は、昭和3年3月23日、この区間の一部である雪ヶ谷～新奥沢間(新奥沢線)1.6キロメートルの工事施行認可申請を行ない、同年4月4日に認可を得、8月上旬に着手し、10月5日から営業を開始



池上電気鉄道車両モハ100形

した。しかし、その終点新奥沢が目蒲線の奥沢と接続しなかったため、ちょうど盲腸のような路線となって、沿線にある調布女学校の専用線の感があった。

池上電気鉄道が、国分寺までの計画を新奥沢までで断念してしまったのは、すでに記したように、同社がこの雪ヶ谷～国分寺間を計画したころ、目黒蒲田電鉄では、

大岡山～二子玉川間の新線を計画中であり、玉川全円耕地整理組合と提携し、いちはやく用地を確保したためである。

なお、この新奥沢線は、のちに五島慶太が池上電気鉄道の代表取締役役に就任した昭和8年11月18日に、成績不振と国分寺線免許失効を理由に廃止を申請、10年11月1日に廃止されている。

五反田まで全通

昭和2年5月26日、池上電気鉄道の株主総会は、事業の拡張に対処するため、資本金350万円を倍額の700万円に増額することを決議した。

同社は資金の手当がついたところで、昭和3年1月15日、五反田～大崎広小路間の建設工事に着手した。この区間は300メートルと距離的には短いにもかかわらず、全線が高架で、しかも人家が密集していることもあって工事は困難を極めたが、半年後の6月17日、東京鉄道局に委託した省線五反田駅との連絡工事とともに竣工、同日から五反田～蒲田間全線の営業が開始された。なお、同社は五反田駅附属建物を白木屋に賃貸し、白木屋は同所に昭和3年12月中旬から五反田分店を設置し、営業を開始した。

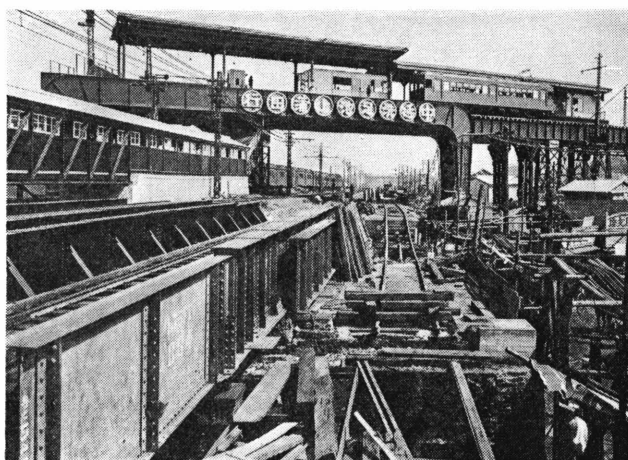
こうして、同社待望の五反田駅との連絡により、池上線の利用価値が高まり、昭和3年下期は、収入において前期の約2倍を計上した。そこで、昭和4年2月1日、事務所も品川区五反田1丁目272番地の五反田駅附属建物内に移転した。

乗合自動車業の開始

池上電気鉄道の乗合自動車業については、すでに本章3. 乗合自動車業の開始の項で記載しているので、ここでは省略することとする。

他力本願の付帯事業

池上電気鉄道は、昭和3年9月8日から沿線開発を目的として土地経営業を開始した。これは、東調布駅付近の土地を賃借し、末広経営地としてこれを転貸するもので、規模の大きなものではなかった。それでも、9月中旬から東調布に慈恵会医科大予科が移転、開



開業時の池上電気鉄道五反田駅

校したため、沿線への移住者が急増したこともあって、この経営業は比較的好調で、翌4年上期にはそのすべての転貸を終え、以後は、個人土地所有者の仲介に全力を注ぐこととなった。

昭和6年からは、財団法人同潤会による模範的分譲住宅が、小池台、石川台、雪ヶ谷に次々と建設され、相次いで分譲されていった。この同潤会の分譲住宅は、現在の高級マンションというイメージがあったので人気を集めた。

こうした例でわかるように、池上電気鉄道の沿線開発策は、ほとんどが他力本願であった。すでにこのころ、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄では、積極的に学校誘致を行なう一方、多摩川園、綱島温泉浴場、オリンピック球場、田園グラウンドなどの旅客誘致施設を設け、さらには、田園都市会社に源を発した田園都市づくりなど、多角的な沿線開発を行なっていた。それに比べて池上電気鉄道の場合は、わずかに水上倶楽部を設けて洗足池にボートを浮かべ、あるいは土地の仲介を行なっていたにすぎず、自然に発展するのを待つばかりで、まったく無策であったといえる。鉄道本業にしても、昭和5年6月19日には、出願路線の柱であった大森～池上間の敷設権を喪失しており、ひとり乗合自動車業のみが気を吐くにとどまっていたのである。

6 玉川電気鉄道の合併

1) 合併の経緯

玉川電気鉄道の状況

目黒蒲田電鉄が昭和9年10月に池上電気鉄道を合併したのに続いて、昭和13年4月1日には、東京横浜電鉄は玉川電気鉄道を吸収合併した。

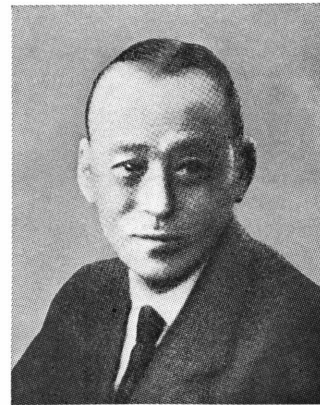
玉川電気鉄道は、明治36年に設立された歴史の古い会社であるが、明治40年に開業した渋谷を起点とする軌道路線は、当初

こそ郊外鉄道としての性格をもっていたものの、沿線の市街地化につれて路面電車化し、その営業成績は横ばい状態となっていた。

当時の同社社長平沼亮三、常務鵜飼重雄は、経済界の不振という背景もあったが、事業への積極的投資をいっさい中止し、経費節減に努め、わずかに好調な電燈電力供給業・乗合自動車業に寄りかかるといふ、いわば消極的施策をとるのみであった。

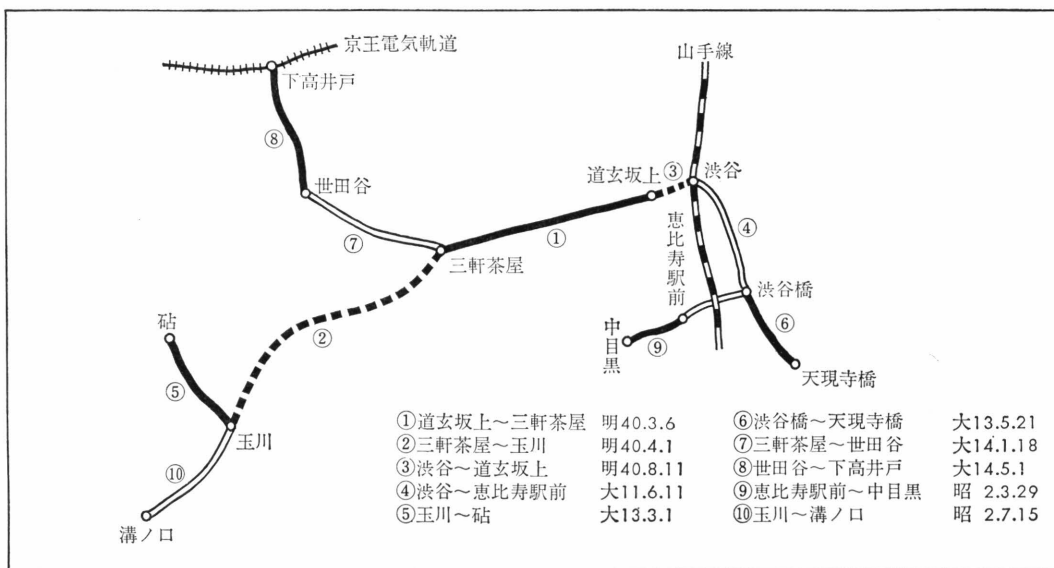


平沼亮三



鵜飼重雄

玉川電気鉄道の開通順序



玉川電気鉄道の経営権を獲得

一方、東京横浜電鉄は、すでに記したように、昭和2年8月に渋谷～丸子多摩川間を開通させ、昭和9年11月には東横百貨店を開店していた。そしてこの間、乗合自動車業においても数々の同業会社を買収し、着々と路線網の整備拡張を図るなど、関連事業の面でもはなばなしい活躍を示しているときであった。

東京横浜電鉄・目黒蒲田電鉄両社の専務五島慶太は、早くから「渋谷を発展させるためには、当社は玉川電気鉄道を合併しなければならない。同じ事業内容の東京横浜電鉄と玉川電気鉄道の両社が競合していたのでは、二重投資となり、渋谷発展の妨げとなる。同時に、日華事変下であり、交通機関の統制を強化し、経営の合理化を図る必要がある」として、玉川電気鉄道の買収・合併を決意していた。

ところが、昭和9年10月1日、池上電気鉄道が目黒蒲田電鉄に合併された例をみている玉川電気鉄道は、五島慶太のこの動きを極度におそれた。そして、五島慶太の再三の説得にもかかわらず、資本的にも事業上でも密接な関係にあった京王電気軌道と連合して対抗策を講じたのである。

そのため東京横浜電鉄、とくに専務五島慶太は、次のような理由から強引に玉川電気鉄道の買収合併を推し進めることとした。

- ① 渋谷地区における陸上交通事業を統合して合併すれば、電車および乗合自動車をより合理的に運営できる。
- ② 東京横浜電鉄は、将来はともかく、現在はかなり内容が苦しい。これに反し、玉川電気鉄道は、将来はともかく現在は非常に余裕がある。この意味において玉川電気鉄道の合併は必要である。また玉川電気鉄道では、玉電百貨店建設の計画が着々進行中



五島慶太を社長に選任した玉川電気鉄道重役会（昭和11年10月）

であるが、これを防止する必要がある。また、東横百貨店としては、百貨店法制定前に3万3,000平方メートルぐらいの経済的単位まで拡張する必要があるが、この拡張には、隣接する玉川電気鉄道乗合自動車の車庫用地が必要である。

- ③ 五島慶太が中心となって建設を進めている東京高速鉄道にし

ても、玉川電気鉄道が合併されないかぎり、車庫の建設などの技術的問題でも壁に突当たってしまう。

一方、玉川電気鉄道経営者の消極的な経営ぶりを見切りをつけた同社の大株主、内国貯金銀行（現協和銀行）、千代田生命などが、昭和11年10月5日、所有株式5万6,000株を東京横浜電鉄に譲渡したため、東京横浜電鉄は、それまでの所有株と合わせると、玉川電気鉄道の資本金1,250万円、総株式数25万株の60パーセントに相当する14万6,000株を所有することとなった。

ここに至って玉川電気鉄道は、昭和11年10月22日に臨時株主総会を開催した。席上、現役員は全員辞任し、新たに取締役役に五島慶太、篠原三千郎、緒明圭造、中川正左、丹羽武朝、松浦由太郎、監査役に渋沢秀雄、小宮次郎、山本知太郎が選任され、社長に五島慶太、常務に篠原三千郎が就任した。結局、東京横浜電鉄の役員が、玉川電気鉄道の役員を兼務することとなり、目黒蒲田電鉄が池上電気鉄道をさん下に収めたのと同様に、東京横浜電鉄が玉川電気鉄道をさん下に収めたのである。

五島慶太の先見

五島慶太は、玉川電気鉄道の社長に就任した際、「玉川電鉄社員に寄す」と題して、玉川電気鉄道の社員に対して、大要次のように協力を要請しているが、そのなかで、都市交通の将来についても言及している。

「若し現状の儘何等為す所なくして運命の到来を待つならば電鉄事業、特に路面電車の如きは今後数十年を待たずして自滅することは明白であります。欧米各国にも其の実例があります。現に米国の如きは毎年数千哩の軌条を抛棄して居る有様であります。

然るに日本の現状を見るに、斯くの如き世界の大勢を知らず、徒に小所に割拠して牙城を固め、或ひは運輸政策に依り、隣接交通機関と無益の競争を為して居ります。従って営業費の膨張を余儀なくせられ、益金の減少を招来して居ります。

特に最近、都市の異状なる拡張に伴ひて道路は益々改善せられて、乗合自動車の外、所謂円タクの発達著しきものがあります。此の趨勢は、一朝一夕にして阻止することは出来ませぬ。寧ろ、今後益々発展して、電鉄事業を圧迫するものと見なければなり

ませぬ。

又、大都市自体が其の公営乗合自動車に依存して近郊電鉄を脅威せむとして居ります。近郊電鉄業者は、一方に於ては巨額の資金を固定し、他方に於ては腹背に敵を受けて苦悶している状態であります。

此の近郊電鉄の直面せる難関を突破せむとするならば、大合同を致して無益の競争を廃止し、電鉄線路及び乗合自動車線路の整理を断行し、以て営業費の緊縮を図り、総経費を切り詰め、関聯費を削減し、依って以って相当の営業益金を産み出し、之れに依りて眠れる固定資産を切り落とし、電鉄建設費の償却を断行し、其の余裕を以って副業の開発に精進するの外ありませぬ。—略—

今後は、玉川・東横・目蒲及び其の関係会社を全部1個所に纏めることが急務でありますから、成る可く玉川電鉄本社の周囲に集めたいと思います。そうすれば、東横百貨店も東横映画も同居の姿となります。以って事務の円満なる進行と各社社員の意思の疎通を図り度いと思ひます。」

（社内誌『清和』昭和11年11月号より）

もちろん、東京横浜電鉄が玉川電気鉄道をさん下に収めるまでには、さまざまないきさつがあった。それについて、三鬼陽之助は著書『五島慶太伝』のなかで次のように記している。

「鵜飼氏は千代田生命の丸抱えである。千代田生命だけが頼みの綱である。ところが千代田生命が玉川電鉄に投資しているのは、経営権が欲しいからではない。投資物として適当と信ずると、従来の歴史的関係から経営の衝に当って居るのである。だから、五島氏と千代田生命では意気込みが違う。熱意の点で雲泥の差がある。それだけに、千代田を代表し、千代田の支援を唯一の頼みとする鵜飼氏の立場は惨めなものである。

五島氏は是と信ずる所を自由に実行に移し得るが、鵜飼氏の場合には先ず千代田生命に相談しなければならぬ。門野社長の同意を経なければならぬ。鵜飼氏が如何に是と信ずることも門野氏が拒否すれば実行不可能となる。

殊に、五島氏の東横・玉川合併論は、統制経済時代の波に乗っている。抑々7万株からの大株主、一番の大株主を重役団からロックアウトして置くというのが無理な話である。五島氏が正義名分論から東横・玉川の合併論を唱え、東横・高速両社の死活問題として懸命に働きかける時、誰もが一応は動かされた。

これに反し、玉川当局の方の立場は何故東横との合併を拒否するかという理由が、一般にハッキリしない。ここに玉川の弱味がある。一般には、玉川当局が感情的に五島氏を忌避するという印象を与えていた。

鵜飼氏は、こうした不利な立場で、強敵五島氏と取組まねばならなかった。玉川当局唯一の強味は、現在経営権を握っていること、金光氏と五島氏がよくないことの二つに過ぎない。

その金光氏が、鵜飼氏が信じ切っていた金光氏が、何時の間にか五島氏と了解するようになって居た。」

東京横浜電鉄は、昭和11年10月22日に玉川電気鉄道をさん下に収めて以来、まず鉄道・軌道の一元的経営を行ない、他方では、渋谷地区整備のため総合駅・玉電ビルの建設を促



渋谷に進出した東京横浜電鉄（中ほどが本社、後方が東横百貨店）

進した。翌12年2月28日には、本社を、それまでの目黒駅前から渋谷区大和田町1番地所在の玉川電気鉄道本社事務所に移した。さらに同年6月1日には、渋谷周辺の乗合自動車路線を所有していた玉川電気鉄道の子会社である日本興業から、乗合自動車業を譲受けて乗合自動車路線網の強化を図るなど、積極的に統合の実をあげてい

った。その代表的な成果が、玉電ビルの建設であった。

玉電ビルの建設

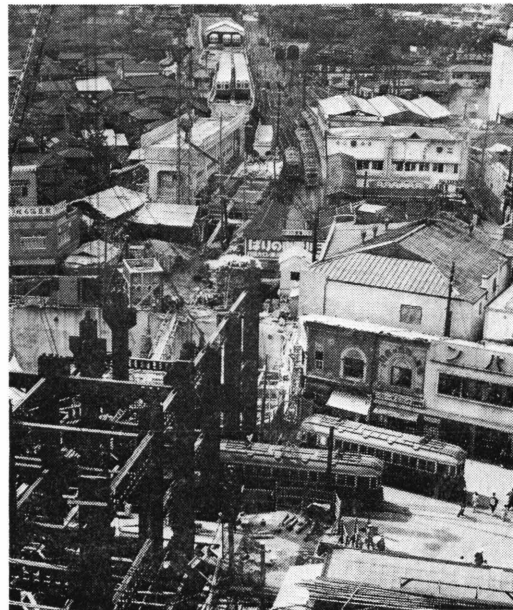
玉川電気鉄道は、昭和12年、都市計画による駅前広場計画の実施に伴い、玉川線渋谷駅と木造の玉電食堂を改築して玉電ビルを建設することとした。この玉電ビルの規模は、ほぼ東横百貨店と同じで、鉄骨鉄筋コンクリート造り、地上7階、地下2階、延べ1万7,438平方メートルであった。

使用区分としては、その大半を百貨店とし、2階を玉川線渋谷駅、3・4階を東京高速鉄道渋谷駅とするという構想であった。しかし、日華事変が拡大するにつれ、諸種の制限措置、とくに臨時資金調整法、鉄鋼統制令などのため、この計画は変更を余儀なくされ、工事は4階で打切られた。そして、後述するように、玉川電気鉄道が東京横浜電鉄に合併された直後の昭和13年12月20日に東京高速鉄道が同ビルの3階へ、翌14年6月1日には東京横浜電鉄の所管となった玉川線が同じく2階へ乗入れた。さらに同年9月20日、帝都電鉄線（井之頭線）との連絡橋も開通した。こうして、玉川電気鉄道が建設に着手した玉電ビルは、東京横浜電鉄によって総合駅としての機能を発揮することとなったのである。

天現寺線・中目黒線を東京市に委託

玉川線の玉電ビル2階への乗入れ工事に伴い、東横百貨店前で天現寺線（中目黒線を含む）を打切り、分離運転することとなった。分離時には玉川線の車両を11両投入したが、それ以後は東京市電の車両を借用することとした。最初の賃貸契約によると、契約期間は昭和12年7月27日から翌13年3月末まで、貸与車両は1日8両、使用料は1日1両について8円50銭であった。なお、別に契約保証金として1,700円を払うこととなっていた。これにより、借用した車両には玉川電気鉄道の社紋をつけて運行し、同線が合併により東京横浜電鉄の所管になってからは、東京横浜電鉄の社紋をつけて営業した。

その後、昭和13年11月1日から、天現寺・中目黒両線の経営が、東京市に委託されることとなった。委託契約の内容は、東京市が両



建設中の玉電ビル・東京高速鉄道車庫線

線の運営を行ない、東京横浜電鉄がその維持補修に当たり、維持補修費として東京市から年額3万3,000円を収受するというものであった。

ところが、その後の両線の営業成績は、昭和14年から16年に至る3か年の1年平均益金が11万4,537円と大幅に予想を上回った。

そこで当社は、東京市に対して、1年平均益金に比べ当社の収受する委託料金3万3,000円は不当に安すぎるとして、昭和16年9月25日、料金改訂の申入れを行なった。この申入れに基づいて、のちに料金が改訂されるが、これが尾をひいて、昭和23年3月10日に両線を東京都に譲渡することとなるのである（IV新生編第1章参照）。

東京横浜電鉄が吸収合併

昭和12年6月1日、東京横浜電鉄、玉川電気鉄道の両社は、合併契約を締結した。そして、この合併契約に基づいて同年6月25日、両社の株主総会において両社合併の件が承認された。次いで7月1日、東京横浜電鉄、玉川電気鉄道の両社は、連名で鉄道・内務両大臣あてに会社合併認可申請を行なった。

合併の理由は、添付された合併事由書を要約すると、「東京横浜電鉄と玉川電気鉄道は、その経営する鉄道・乗合自動車ともに勢力範囲を同じくするだけでなく、東京横浜電鉄で開発した沿線住宅地は、そのほとんどが玉川電気鉄道の電気供給区域であったことなどにより、両社は事業上密接不可分の関係にある。そして、両社の無益の競争を避けるため、昭和11年10月、東京横浜電鉄において玉川電気鉄道の株式過半数を買収し、その経営権を獲得した結果、従来の競争対立関係は解消し、資本の二重投資の弊害はなくなった。今回の合併は、さらに経営の合理化を推し進め、名実ともに統合の実をあげようとするものである」ということであった。

合併時における両社の比較

東京横浜電鉄	資本金	玉川電気鉄道
3000万円	1250万円	
62円	株 価	61円
851,600円	純 益 金	485,394円
8%	配 当 率	8%
26.3km	営 業 キ ロ	22.7km
112両	車 両 数	73両
148両	(鉄 軌 道)	
2,222人	(乗合自動車)	81両
	従 業 員 数	844人

また、合併の方法は、合併の方法説明書を要約すると、「玉川電気鉄道は解散し、東京横浜電鉄を存続する。存続会社は、合併の結果として、資本金1,250万円を増加して、解散会社の1株の額面50円全額払込済みの株式11万株、1株の額面50円のうち30円払込済みの株式14万株に対し、存続会社の1株の額面50円全額払込済み株式

11万株ならびに1株の額面50円のうち30円払込済み株式14万株を発行し、合併の日現在における解散会社の各株主に、その所有株数1株につき1株の割合により交付する」というもので、つまり1対1の対等合併であった。

昭和13年3月10日付で、東京横浜電鉄、玉川電気鉄道の合併が鉄道・内務両大臣から認可され、同年4月1日、両社の合併が成立した。これにより、明治40年に開業して、京浜電気鉄道、東武鉄道に次いで関東では3番目の古さを誇る玉川電気鉄道の路線は、このときから東京横浜電鉄の玉川線として、都市交通の一方の不在の手としての使命を果たすこととなるのである。

なお、合併時における両社の比較は前図のとおりであるが、東京横浜電鉄が資本金3,000万円、社債・借入金合計で約3,000万円、株価62円、配当8パーセントに対して、玉川電気鉄道は資本金1,250万円、借入金650万円、株価61円、配当8パーセントと、両社はほとんど相き抗していた。というより、この時点では東京横浜電鉄が昭和11年上期まで政府補助金の交付を受けていたのを考えれば、内容的には、むしろ玉川電気鉄道のほうが東京横浜電鉄を上回っていたといえることができる。

2) 玉川電気鉄道の沿革

会社の創立

明治29年11月18日、玉川砂利電気鉄道の商号で、発起人渡辺熊之進、田中筑閤（上野毛村篤農家）が、玉川～三宅坂間の電気鉄道敷設を出願した。

当時は、日清戦争に大勝したあとで、東京市の土木・建築は非常な活況を呈していたころである。にもかかわらず、これらの工事に必要な砂利・砂が不足していたので、これらを多摩川から東京市に運搬しようというのが、玉川砂利電気鉄道のねらいであって、旅客輸送は第二義であった。

こうして、明治35年2月8日に内務大臣から特許を得、同年3月20日、社名を玉川電気鉄道と改称した。特許区間は渋谷～玉川間に限定されたため、多摩川から採掘してきた砂利を、渋谷から各需要地区へは馬車で運搬することとした。最初のもくろみで三宅坂までとしたのは、東京市電の前身会社の一つである東京市街鉄道が、内堀環状線を建設中であったからである。当時、渋谷にはまだ市内電車も通っておらず、わずかに日本鉄道線（現国鉄山の手線）が走っているのみという状態であった。

明治36年10月4日、玉川電気鉄道が創立された。創立資本金は40万円、本社は東京市麹町区内幸町1丁目5番地（38年5月8日、赤坂区青山北町6丁目47番地に移転）に置かれ

た。また、当日の創立総会で、取締役には伯爵坊城俊章、力石八十綱、渡辺熊之進、監査役には早川政広が選出され、さらに相談役として男爵本田親雄、子爵青山幸宜、伯爵柳沢保恵、根津嘉一郎、谷岡慶治、田中筑閻が選ばれた。なお、代表取締役には渡辺熊之進が就任した。

軌道敷設に先だって、明治37年10月3日、玉川電気鉄道は火力発電所建設の出願を行ない、同年10月25日に許可を得た。次いで同年11月5日、目黒村柳町（現当社大橋営業所）において起工式をあげた。この火力発電所には米国G E社製、直流550ボルト、125キロワットの発電機2台が設置された。そして、開業当初の電車の動力源として、また電燈業の源として活躍したが、のちに需要が高まるとともに、富士瓦斯紡績の箱根水力発電所がこの火力発電所にとって代わることとなるのである。

軌道の営業開始

玉川電気鉄道の軌道敷設についてみると、明治37年7月27日に三軒茶屋～玉川間の、翌38年7月5日に道玄坂～三軒茶屋間の、さらに39年3月1日には渋谷～道玄坂間の工事施行認可申請を行ない、それぞれ明治38年1月21日、同年10月27日、翌39年9月1日に認可された。道玄坂上～三軒茶屋間、三軒茶屋～玉川間は、前記火力発電所の建設と並行して敷設を進める予定であったが、たまたま日露戦争が始まり、明治38年9月5日、わが国の勝利のうちに終結したものの、大戦後の不況などにより予定どおり着手できなかった。しかも、道玄坂上～三軒茶屋間における東京府の道路拡幅のための用地買収が容易に進まなかったなどの理由により、明治38年8月15日、同社の代表者である専務渡辺熊之進が引責辞任し、代わって子爵青山幸宜が取締役から専務に就任していた。

明治39年2月23日、玉川電気鉄道では、ようやく資本金40万円の全額払込み完了の予定



電車開通当時の三軒茶屋（後方に三軒の茶屋が見える）

が立ち、一方、東京府による道玄坂～三軒茶屋間の道路拡幅のための用地買収も完了した。これにより同社は、同年3月23日、軌道敷設工事に着手した。

こうして、工事に着手したものの、なお資金が不足したため、玉川電気鉄道は同年4月12日に臨時株主総会を開催し、砂利業営業開始金および建設費として20万円借

入の件を決議した。この借入について、当時、東京信託が駒沢村新町に住宅建築を計画していた関係から、同社と交渉した結果、20万円の投資を受けることとなった。明治39年10月9日、玉川電気鉄道は臨時株主総会を開催してこれを承認し、新たに東京信託を代表する永松達吾が青山幸宜に代わって専務に就任した。

こうした経緯ののち、着工してから1年後の明治40年3月6日、まず道玄坂上～三軒茶屋間が開通し、続いて4月1日には三軒茶屋～玉川間が開通した。全線複線の予定であったが、三軒茶屋～用賀間だけは、道路幅員の関係でやむを得ず単線で敷設した。軌間は1.067メートルの狭軌で、集電方式はポールによる単線架空式であった。

開通時の車両数は10両（定員40人、木造単車）で、運転間隔は、道玄坂上～三軒茶屋間が10分ごと、三軒茶屋～玉川間が20分ごとであった。また、運賃は1区3銭で、全線5区であった。

渋谷～玉川間が全通

明治40年8月11日、渋谷～道玄坂上間が開通した。これにより渋谷～玉川間が全線開通の運びとなり、わずかながら、砂利業の営業も開始された。渋谷～道玄坂上間の開通が遅れたのは、当時の日本鉄道との契約で、玉川電気鉄道が渋谷起点の一部として日本鉄道の所有地を使用することとなっていたものが、同社が明治39年11月1日に国有化されたことにより、改めて鉄道庁と交渉しなければならなかったためである。国有化と同時に、同線は山手線と呼称されることとなった。

玉川線が渋谷まで開通したことによって、玉川電気鉄道の乗降客数は飛躍的に増加し、営業成績もめざましく伸長した。

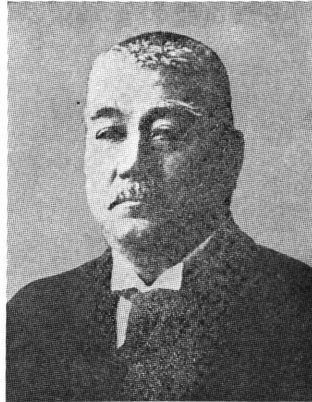
また、その沿線に軍施設が設けられたことも同線発展の一因であった。駒沢・駒場方面は、明治20年代から軍隊の施設に適した地域として注目され始め、玉川電気鉄道開通以前、すでに野戦砲兵の練兵場・兵営・衛戍病院などがつくられ、軍の施設を中心とした地帯となっていた。玉川電気鉄道が開通すると、将校などは渋谷付近に家をもって通勤するようになり、高井戸、下北沢など世田谷方面にも一般住宅がふえるよ



昭和10年ごろの玉川電気鉄道渋谷駅



津田 興 二



和 田 豊 治

うになった。さらに三宿方面にも野砲の連隊ができ、それがやがて下馬・池尻方面に拡張されると、三宿の町は、軍隊の街としての性格が強まってきたのである。

ところで、当時の山手線渋谷駅は、現在の渋谷駅に比べかなり恵比寿駅寄りにあった。現在

地に移ったのは、大正6年、鉄道院（大正年元に鉄道庁が改組）による山手線改良工事の際で、同時に玉川電気鉄道の起点も現東急百貨店西館のところに移っている。なお、渋谷までの開通を機に、明治40年12月29日、同社は本社を青山から中渋谷223番地に移した。

富士瓦斯紡績との提携

明治42年3月11日の玉川電気鉄道臨時株主総会において、津田興二が取締役に選ばれ、永松達吾のあとを受けて専務に就任した。

津田興二は、副業としての電燈電力供給業の将来性に着目して、同事業の拡張に努めることとし、まず、明治44年3月25日、富士瓦斯紡績の専務和田豊治と契約し、40万円の資本導入に成功した。

この契約により、大正2年3月17日の同社臨時株主総会において、富士瓦斯紡績の資本側を代表して取締役に稲延利兵衛、井上篤太郎、監査役に上野山重太夫が選任された。同日、富士瓦斯紡績の投資を裏付けとした40万円の増資が可決された。また、取締役井上篤太郎は、同時に支配人として専務津田興二を補佐することとなった。

大正4年4月2日、玉川電気鉄道は、京王電気軌道へ電力を供給する許可を得て、ただちに電力供給を開始した。これは、不況に直面した京王電気軌道が、森村銀行頭取森村市左衛門を介して、当時、財界に重きをなしていた富士瓦斯紡績社長和田豊治に善後策をはかった結果、前記の関係から大正4年6月、玉川電気鉄道取締役支配人井上篤太郎が、京王電気軌道の専務に就任することとなったためである。このあたりから、両社を兼務する役員が多くなり、玉川電気鉄道と京王電気軌道は密接に結びついていった。

電燈電力供給業の拡張

電燈電力供給業については、本章2. で記述しているので、ここでは省略する。

乗合自動車業の開始

乗合自動車業については、本章3. で記述しているので、ここでは省略する。

その他の兼業

玉川電気鉄道は、砂利の採掘販売業については、玉川の砂利採取場の問題や、渋谷駅への接続が遅れたことなどもあって、最初から直営とせず、採取・販売とも業者に委託することとした。そして、明治44年2月1日からは、いっさいを請負制度として、責任販売体制をしいたのである。

やがて、瀬田河原（二子玉川）所在の官民共有地合計14万平方メートルの砂利採掘権を譲受け、同時に、砂利採取場から玉川停留場までの運搬および貨車積込みの設備ができ、また、渋谷乗入れとともに渋谷に砂利置場が設けられたので、同社の砂利業もようやく軌道に乗出した。なお、東京市の砂利需要増に対処するため、東京市電の貨車が玉川電気鉄道線に乗入れることとなり、また砦線も東京市へ砂利を納入するために敷設された。

同社は、大正11年7月に開園した玉川第2遊園地（現二子玉川園）を中心に、玉川第1遊園地（瀬田遊園地）と合わせて二つの遊園地を経営した。一時、専務津田興二は、遊園地経営を浅草花屋敷に委託したが、昭和4年6月22日、京王電気軌道に転出した井上篤太郎に代わって取締役支配人に就任した林和太郎の方針により、玉川遊園地の委託経営を解除し、同社直営とした。

この間、大正14年6月には、玉川第2遊園地に隣接して玉川プール（現東急自動車学校所在地）の開場をみた。この玉川プールは、わが国初の公認プールで、日米国際競技をはじめ、全国の大学・中学校などの対抗試合で数多くの記録を残したばかりでなく、幾多の名選手を生み、発展途上にあったわが国水泳界に大きく貢献した。そのため、東京名所の一つに数えられるほど著名となった。なお、大正14年下期の同社営業報告書では、このプールを「水槽式競技用大水泳場」と称しているのが興味がある。昭和2年上期には、プールの隣りにテニスコート6面が設けられた。



二幸が開店した当時の玉川電気鉄道渋谷駅

II 充 実 編

さらに津田興二、林和太郎の旅客誘致策は、沿線の桜・もみじをねらったの観桜会・もみじ狩りなどに具体化され、特別の酒肴付の乗車券を発売したり、多摩川へのピクニック客をねらった食堂（水光亭、葉山荘）を設けるなど、ユニークなものであった。このように津田興二の同社への献身ぶりについて、当時、同社電燈課長であった尾川武夫（のちに当社副社長、現東京相互銀行会長）が「津田専務が玉川電気鉄道成形にしました。川崎市津田山に記念碑が建てられて、津田専務の功績をたたえています」と語っている。

また同社は、大正13年から昭和の初めにかけて、玉川付近に商店向け貸家9戸、駒沢町野沢に売家9棟、世田谷町世田谷に売家20棟を建築し、販売した。賃貸住宅と建売り住宅である。

昭和7年10月、玉川電気鉄道は現在の東急百貨店東横店西館のところに、木造2階建て、延べ1,400平方メートルの建物を新築し、二幸と契約して、その大部分を食料品の販売と食堂経営のために賃貸した。食堂は「玉電食堂」と名づけられたが、玉川電気鉄道がこの食堂を開業したのは、すでに、東京横浜電鉄が昭和2年に東横線渋谷駅構内に開業していた東横食堂と、さらには同じく東京横浜電鉄が建設の準備を進めていた東横百貨店を意識したからであった。

改軌と複線化

玉川電気鉄道では、軌道業の営業収入は漸増であったが、電燈電力業は前記のように好調で、営業収入も急上昇していた。そこで同社は、東京府による道路拡幅工事の砂利需要増に対処するため、砂利業の拡張を図った。そして、かねてから懸案であった三軒茶屋～用賀間の複線化と同時に、東京市電の貨車を玉川電気鉄道に乗入れるため、軌道の変更を行なうこととしたが、これは従来の1.067メートル（3フィート6インチ）から1.372メートル（4フィート6インチ）に変更しようというものであった。当初、同社はこの複線工事を機に全線を専用軌道とする計画であったが、沿線居住者の反対により、やむなく従来の公道を拡張使用することに設計変更した。一方、これらの事業資金に充てるため、大正7年12月21日の同社定時株主総会で、資本金80万円を250万円に増加する件が可決され、さらに、大正9年4月26日の臨時株主総会では、50万円借入の件も可決された。

こうして、同社はまず大正9年3月27日に駒沢～用賀間を複線化し、次いで同年8月21日から全線を単線運転に切替え、同年9月3日には拡幅軌道で単線運転を開始した。そして同月11日から、往復両線とも拡幅軌道で運転を開始した（三軒茶屋～駒沢間は単線）。これを機会に、従来の単車に代えて新たにボギー車（定員70人）を使用することとなった。また、従来は客車で貨車をけん引してきたが、客車の新造に合わせて電動貨車も新造し、

9月2日からもっぱら貨車のけん引に使用した。このころから、架空線も複線式に改められ、従来のシングル・ポールから、ダブル・ポールになった。また、同年5月31日、これらの車両を収容するために大橋車庫が増設された。

一方、複線化工事は次々に具体化していった。大正9年10月31日には上馬引沢～駒沢間が竣工、大正12年2月18日には三軒茶屋～上馬引沢間が完成し、ついに渋谷～玉川間の全線複線化が実現した。なお、複線化が終わったところで、大正13年12月、真中、弦巻の両停留場が設けられた。

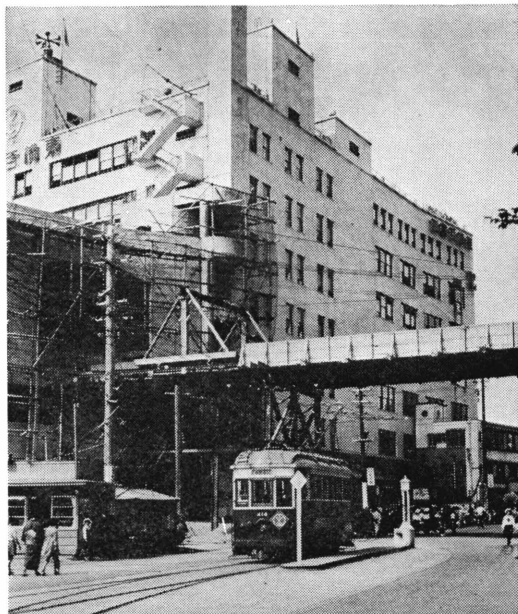
相次ぐ新線の開通

大正11年6月11日、玉川電気鉄道が大正8年1月20日に特許を得た天現寺線、中目黒線の一部として、渋谷～恵比寿駅前間が開通した。続いて大正13年5月21日に渋谷橋～天現寺橋間が、また昭和2年3月29日には恵比寿駅前～中目黒間がそれぞれ開通し、営業を開始した。

これらの各区間のうち、渋谷橋～天現寺橋間については、東京市電気局の同社線への乗入れ要請ということもあって、東京市が用地を買収し、同社は道路の拡幅工事と相まって軌道敷設工事を進めたのであった。このようなところにも、前にも触れたように、のちに天現寺線、中目黒線が東京市への経営委託から譲渡へと進んだ一因があった。

この天現寺線の開通により、天現寺橋～玉川（のちに溝ノ口まで延長）間の直通運転が始められたが、この玉川本線と天現寺線の接点である山手線渋谷駅構内の横断工事は、鉄道院に委託して行なわれた。現在の東急百貨店の東館、西館を結ぶ1階の通路がその名残りである。ここを通過して玉川電気鉄道は直通運転を行ない、東京市電の貨車が玉川線に乗入れていたわけである。

大正13年3月1日には、砧線が開通した。特許を得たのは大正9年8月24日で、玉川砂利会社が東京市電気局へ砂利を供給するために、玉川電気鉄道が同社と契約を締結して新設したものである。砂利の受渡し場所は渋谷終点で、貨車は東京市電気局が提供し、砧村大蔵から玉川電気鉄道従業員の手で運搬した。のちに玉川砂利会社がつどうで解散して



分断された天現寺線終点・東横百貨店前停留場

からは、客車のみ運転となった。なお、この砦線は大正12年に竣工していたが、東京市電の電動貨車が認可にならず、運輸開始ができなかったものである。

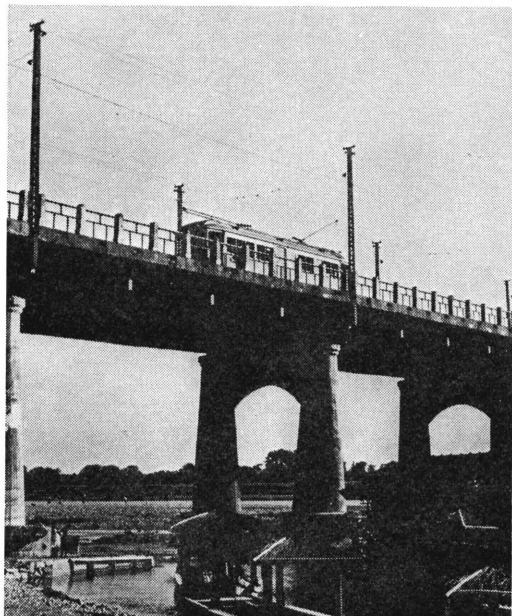
また、玉川電気鉄道は世田谷線を敷設したが、その目的は、世田谷の奥地一帯の開発にあった。終点は、同社と京王電気軌道が密接な関係にあったことと、京王電気軌道が千歳村（下高井戸周辺）一帯の土地開発に乗出していたことから、京王電気軌道下高井戸停留場に連絡することとし、大正11年7月22日、その特許を得た。工事は2区に分けて行なわれ、まず第1区三軒茶屋～世田谷間が大正14年1月18日に、第2区世田谷～下高井戸間が同年5月1日にそれぞれ開通した。

同社の新線建設における最後の路線が、溝ノ口線（玉川～溝ノ口間）である。同線は、大正13年12月17日に特許され、昭和2年7月15日に複線で開通した。ただし、二子橋の部分は単線であった。

なお、これより先、大正14年9月に二子橋が開通したが、この建設に際して、玉川電気鉄道も建設費52万円のうち15万円を負担して、溝ノ口線の敷設に備えた。これにより、従来の渡船は廃止の状態となった。

本社の移転と資本系統の交替

玉川電気鉄道では、軌道の改良、新型車両の就役、電燈電力供給業の拡張などにより社業が発展するにつれ、必然的に事務所が狭くなっていった。そこで同社は、千代田生命から、従来の本社に隣接していた渋谷町大字中渋谷 223 番地所在の建物を譲受けて改築し、



二子橋をのどかに渡る玉川電気鉄道電車

一時大橋の旧発電所を仮事務所としたのち大正10年5月15日、同地に移転した。なお、同地はのちに区制施行による地番変更で、渋谷区大和田町1番地と改められ、昭和12年2月には、玉川電気鉄道をさん下に収めた東京横浜電鉄が、この建物に移ってくることとなるのである。

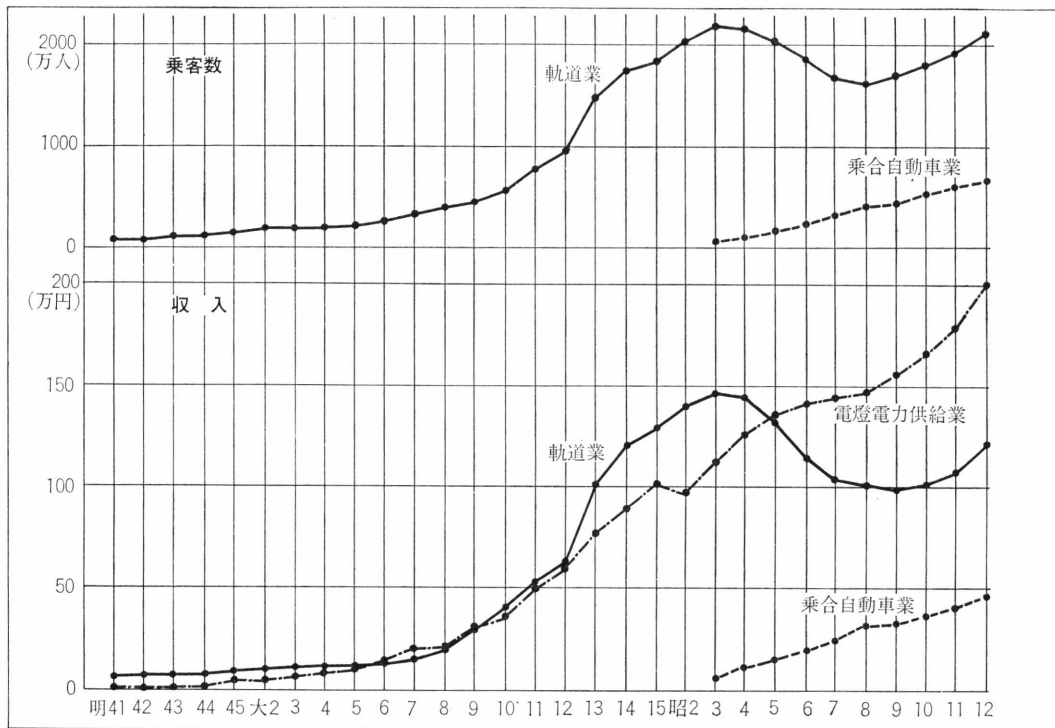
大正12年の関東大震災により、玉川電気鉄道には直接の被害はなかったが、送電を受けていた富士瓦斯紡績の箱根発電所が被災したため、軌道業・電燈電力供給業とも営業不能になってしまった。ようやく9月6日になって東京市電気局から150キロワットの送電を

受け、三軒茶屋～恵比寿駅前間が昼間のみ6両を使って運行された。また配電は、外燈および室内1燈に対してのみ行なわれた。同月8日からは、群馬電力の電力を富士瓦斯紡績の発電所経由で受電し、電車の全線運転が開始された。発電所が復旧したのは10月21日であった。

沿線居住者の増加に伴い、玉川電気鉄道の軌道業・電燈電力業の業績は、ともに向上していった。しかし、同社に対する電力の供給元であり、融資会社でもあった富士瓦斯紡績は、震災による被害が大きかったうえに、財界に大きな影響力のあった社長和田豊治の急逝などにより、事業の整理・縮小の必要が生じ、玉川電気鉄道への投資株も手放さざるを得なくなった。

こうした事態に直面した玉川電気鉄道専務津田興二は、苦心の末、千代田生命社長門野幾之進に富士瓦斯紡績所有株の肩代わりを依頼して、これを成功させた。そして、富士瓦斯紡績から玉川電気鉄道支配人に就任していた湯川万寿夫は同社へ戻り、新たに、大正13年12月、千代田生命から鵜飼重雄が玉川電気鉄道支配人として入社したのである。

玉川電気鉄道主要事業成績の推移



7 関連事業への進出

昭和の初頭において、私鉄各社は世界的な不況の影響を受け、おしなべてその経営は容易でなかった。さらに建設利息の負担過重、乗合自動車による侵食あるいは他社路線との競争による旅客収入の減少などが、これに拍車をかけた。大正12年3月の開業時から好調を持続した目黒蒲田電鉄でさえも、若干その影響を受けたほどであり、まして大正15年2月に神奈川線の一部を開業したばかりの東京横浜電鉄は、不況の影響をまともに受け、それが営業成績にはねかえったのは当然であった。ちなみに、両社の昭和4年下期における営業成績を比較してみると、目黒蒲田電鉄の場合は、益金56万580円を計上し、年10パーセントの配当を維持したものの、運輸収入は81万3,915円で、前年同期の77万370円に対しわずか5.6パーセントしか伸びていない。一方、東京横浜電鉄の場合は、運輸収入50万5,000円で前年同期の40万4,000円に対し25パーセントの伸びを示し、目黒蒲田電鉄の2分の1に相当する22万9,123円の益金を計上、年6パーセント配当を実施しているが、これは、益金の60パーセントに相当する14万5,000円の政府補助金があったためである。

そこで、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の両社、とくに後者は、前記のように積極的に事業の多角化を進め、鉄道事業の充実を図っていった。東横線の全通後、昭和10年を過ぎるころから、こうした布石が実を結び、東京横浜電鉄は昭和11年下期には政府補助金が打切られたにもかかわらず、独力で益金41万5,000円を計上し、年7パーセント配当を行なえるようになった。一方、目黒蒲田電鉄は、同じ期に益金71万円を計上し、ゆうゆう10パーセント配当を実施していた。

ここにおいて両社は、こうした鉄道本業ならびに兼業の充実を基盤に、積極的に関連事業へ進出していくこととなった。最初は、乗合自動車業の場合のように、他の交通機関の侵食から鉄道事業を防衛する、という意味からの関連事業政策の場合もあったが、しだいに本格的に多方面にわたり、昭和17年5月の東京急行電鉄の成立までには、鉄軌道業・乗合自動車業・タクシー業・貨物自動車運送業などの交通事業、製造販売業、遊園地・映画館などのサービス事業において、延べ50社が買収あるいは設立されている。

もちろん、これらの関連事業政策は、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社の代表者であった五島慶太の方針によるものであった。この一連の会社買収のため、このころから五島慶太には「乗っ取り王」とか、「強盗慶太」とかの異名がつけられ、世間に喧伝されたが、五島慶太は世間のこうした風評をまったく意に介しなかった。買収した会社を再建すると

いう情熱をもつと同時に、事業を総合的に経営して沿線開発を進め、利用者にサービスする、という一貫した事業方針でのぞんでいたからである。

五島慶太の事業経営の信念は、昭和10年、専務当時に社員に対して行なった大要次のような訓示からもうかがえる。

「交通機関は、電力、ガス、水道同様、一般大衆の生活と直結するものである。単なる金儲けの事業でなく、株主の利益と沿線 100 万人の利用者の利益を考慮するのが、会社を預かるわれわれ経営者の使命である。今後は、さらに健康な郊外住宅地を開発し、沿線を快適なものとして、できる限り低廉な経費で生活を豊かにすることである。具体的には、産院を設け、病院を経営し、共同墓地も提供しようと思っている。こうすれば、両方で利益の公平な分配ができるようになる。」
(五島慶太口述書より)

つまり、五島慶太は、福祉社会実現のために“ゆりかごから墓場まで”のビジョンを打出し、それを事業発展の過程で実行していたのである。

もう一つ、関連事業政策の背景として、五島慶太の終始変わらぬ交通調整への主張があった。それは、東京の交通網を一元的に統制して、経営を合理化し、株主および利用者に奉仕すべきである、というもので、交通事業経営者としての責任感から生まれた主張であった。同時にそれは、今日における私鉄の問題点を予言しているといってもよいであろう。

こうして、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社は、国家的な見地と経済的な必要性とから多岐にわたる関連事業への進出を展開していったのである。

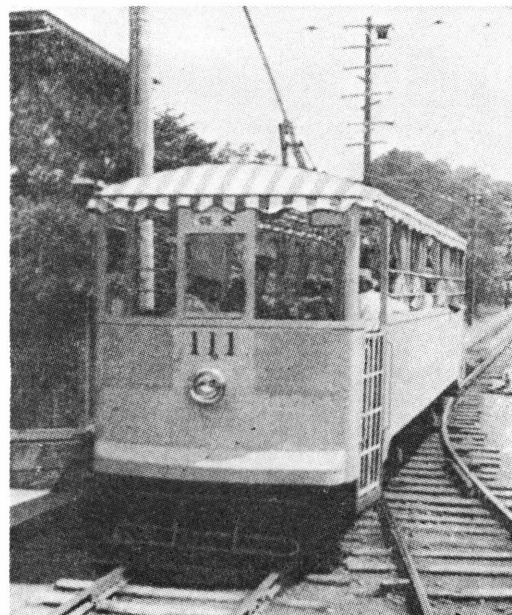
1) 鉄 軌 道 業

鉄軌道関連会社は、目黒蒲田電鉄においては一つもなく、もっぱら東京横浜電鉄において経営された。

江ノ島電気鉄道

鉄軌道業における最初の買収は、昭和13年10月の江ノ島電気鉄道の場合であった。同社は、明治33年11月25日に設立された古い歴史をもつ会社であった。

同社は、明治35年9月に藤沢～片瀬間を開業し、順次路線を延長して、43年10月には、



珍しい江ノ島電気鉄道納涼電車

Ⅱ 充 実 編

藤沢～鎌倉間全線を開通させた。この間、明治37年4月、資本金を設立時の20万円から50万円に増額し、次いで41年2月には片瀬発電所により電燈電力供給業も開始したが、この電燈電力業の関係から、44年10月、同社は横浜電気に合併され、横浜電気片瀬出張所となった。さらに大正10年5月、企業合同により横浜電気が東京電燈に合併されたので、旧江ノ島電気鉄道線は、東京電燈江の島線として営業されていた。

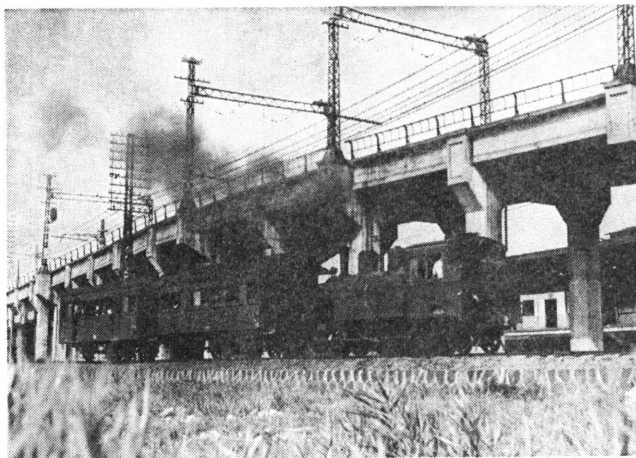
ところが、大正15年7月、東京電燈取締役若尾幾太郎が新たに資本金100万円で江ノ島電気鉄道を設立し、昭和2年3月、自動車による旅客・貨物の運輸営業の許可を得た。そして、昭和3年5月に資本金を500万円に増加したところで、同年7月、同社は東京電燈所有の江の島線を買収したのである。

昭和6年10月には、同社は江ノ島鎌倉自動車商会から江ノ島～鎌倉間の乗合自動車業を買収し、さらに昭和9年から11年にかけて茅ヶ崎・平塚・藤沢付近の乗合自動車業を買収、経営した。

この間、同社の経営者は、昭和4年12月、若尾幾太郎から菅原通済へ、さらに翌5年9月には平沼覚治郎へと代わっていた。平沼覚治郎は、同社線を観光路線として充実させるために、次々に新機軸を打出していったが、昭和12年7月、日華事変の勃発とともに、交通事業は、主要軍需産業として地域的に一元統合への動きをみせ始めていた。こうした背景のもとで、東京横浜電鉄は、東京電燈社長小林一三のすすめもあって、昭和13年10月、同社をさん下に収めたのである。同社社長には五島慶太が就任した。

神 中 鉄 道

昭和14年9月24日、東京横浜電鉄は江ノ島電気鉄道に続いて、神中鉄道を買収した。同社は、大正6年12月に設立されたもので、設立時の社名は神中軌道であったが、大正8年



全線開通時に横浜駅構内を走る神中鉄道列車

5月、神中鉄道と変更した。

そして、大正15年5月、二俣川～厚木間を単線で開業した。同年12月、同じく単線で二俣川～星川間を開業し、その後は部分開通が相次いだ。昭和2年5月に星川～北程ヶ谷間、4年2月に北程ヶ谷～西横浜間、6年10月に西横浜～平沼橋間、そして8年12月に平沼橋～横浜間が開通して、厚木～横

浜間全線開通の運びとなった。車両としては、ガソリン・ディーゼル車と蒸気車を併用した。この全通により、乗客は著しく増加したが、全般的に営業成績は芳しくなかった。

昭和14年9月、東京横浜電鉄は、このような状況にあった同社をさん下に収め、同年11月20日、五島慶太が同社社長に就任した。東京横浜電鉄が業績の悪い同社をあえて買収したのは、東京横浜電鉄としては、当時、絶えず各線の改良工事を行ない、設備の改良に努めてきたので、未電化の同社をさん下に収め、変電所や電車などの遊休資材を転用しようというねらいからであった。

相 模 鉄 道

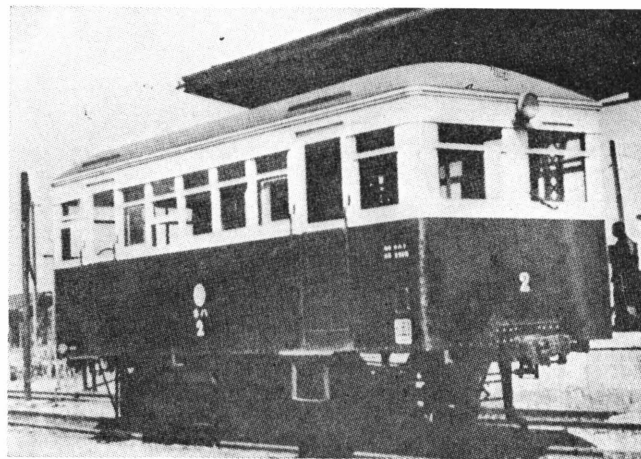
相模鉄道は、東京横浜電鉄のさん下会社となっただけでなく、のちに前記の神中鉄道を合併し、相模線の国有化後、昭和20年6月、同社の鉄道部門の経営を当社が受託したほど縁が深い。

同社は大正6年12月に設立され、10年9月28日、単線で茅ヶ崎～寒川間を開通させた。次いで大正15年には、4月に寒川～倉見間、7月に倉見～厚木間を相次いで延長開業した。この厚木までの開通により神中鉄道と連絡し、昭和2年4月には小田原急行鉄道が開通したため、利用客は急増した。これにより、同社は、大正15年下期には12パーセントの初配当を行なうほど業績の向上をみた。この初配当の裏付けとしては、鉄道業の躍進もさることながら、兼業としての砂利業の好調があった。

昭和6年4月、最後の区間である厚木～橋本間が開通した。同時に、最新式のガソリンカーを就役させて、11月からは省線八王子まで乗入れるなど積極策を実施したが、昭和4年ごろからの不況のため、経営は一転して悪化した。昭和9年上期に至ってようやく3パーセント復配にこぎつけたが、業績は全般的に不振であった。

昭和10年12月からは、同社は砂利業と並ぶ兼業として乗合自動車業を開始した。

昭和15年当時、同社の資本金500万円、10万株のうち、約42パーセントを昭和産業が保有していた。この昭和産業は、昭和12年以降、相模鉄道沿線に陸軍士官学校などの軍施設が建設されたのを機に、人造繊維工場を進出させていた。



相模鉄道に初めて登場したガソリン客車

しかし、同年7月、昭和産業社長で相模鉄道取締役でもあった伊藤英夫の急死により、昭和産業は持株の整理を図った。

ちょうどそのころ、東京横浜電鉄においては、東京西南部の鉄道統合の動きが活発で、前記のように江ノ島電気鉄道、神中鉄道、それに後述する静岡電気鉄道をさん下に収めていた。そして、とくに神中鉄道と相模鉄道とは厚木駅で連絡しているのので、これらを一元的に経営するため、東京横浜電鉄は、昭和産業の所有株を肩代わりしたのである。

昭和16年6月30日、東京横浜電鉄が同社をさん下に収めると同時に、役員を更迭し、五島慶太が社長に就任した。あわせて本社も、東京横浜電鉄の本社に近い渋谷区大和田町5番地に移した。

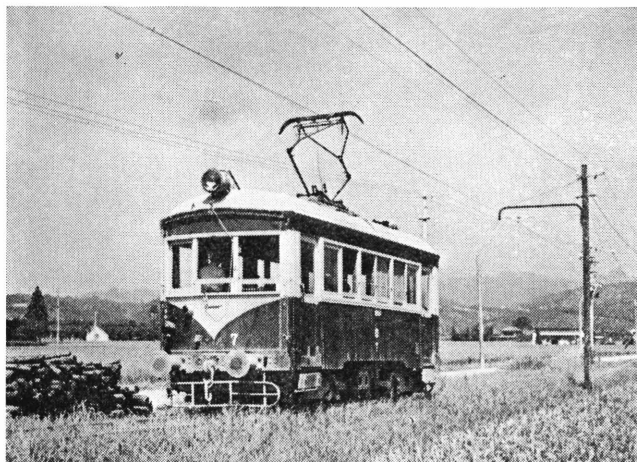
静岡電気鉄道

昭和16年3月10日、静岡市・清水市周辺を営業範囲とする静岡電気鉄道（現静岡鉄道）も、東京横浜電鉄のさん下にはいることとなった。

同社は、大正8年5月、駿遠電気として静岡市に誕生した。そして、大日本軌道静岡支社の経営していた静岡～清水間の既設鉄道を譲受けて、同年6月から静岡線として営業を開始した。また、静岡市から安倍川の支流、藁科川における水利権、発電所機械設備および供給区域を譲受け、大正9年8月に鉄道を電化し、10年からは近村へ電燈電力の供給を開始した。

大正12年2月、同社は社名を静岡電気鉄道と改称し、翌3月には秋葉鉄道を合併して秋葉線とした。その後、静岡線を順次延長するとともに、清水市内線も営業を開始した。

乗合自動車業においては、昭和4年以降、東海道線に沿った町々へ通ずる路線ならびに同社秋葉線沿線の競争路線などを次々に買収していった。



パンタグラフがユニークな静岡電気鉄道秋葉線

こうして、同社の営業規模は膨張していったが、大正12年から昭和5年上期までは、配当こそ毎期5パーセントないし7パーセントを行っていたが、昭和5年下期に至り、それまでの放漫経営がたたたり、また経済界の不況の影響も受けてついに無配に転落した。同社が連続無配の苦境から脱したのは昭和15年上期で、ようやく3パ

ーセントの配当が可能になった。

このようなときに、東京横浜電鉄が、同社をさん下に収めることとなった。それは、当時、五島慶太が、小田原を起点として、静岡を通り名古屋にまで及ぶ一大長距離私鉄の実現を計画していたからであったといわれている。

たまたま静岡電気鉄道の専務熊沢一衛は、四日市製紙、四日市銀行のそれぞれ専務を兼務し、幅広い事業活動を行っていたが、四日市銀行が金融パニックで破産したため、静岡電気鉄道を大阪電気軌道（現近畿日本鉄道）に譲渡することとした。しかし大阪電気軌道は、遠距離ということで静岡電気鉄道の経営には関心がなく、五島慶太に株式の引受けを依頼し、結局、東京横浜電鉄が同社株を譲受けたのである。なお、五島慶太は当時、大阪電気軌道の監査役であり、同じく近畿日本鉄道の前身会社の一つである参宮急行電鉄の取締役でもあった。

2) 乗合自動車業

乗合自動車業における関連会社政策は、すでに記したように、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の乗合自動車業を拡張発展させるためにとられた措置であった。したがって、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の乗合自動車関連会社のそれぞれ中心的存在であった目蒲乗合、東横乗合は、ときには目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄から独立し、ときにはこれに合併するという経緯があったが、いずれも、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社の乗合自動車業の発展に大きな役割を果たした。（本章3. 乗合自動車業の開始参照）

東京および近隣の乗合自動車会社を次々に買収した結果、最盛期にはこれらの関連会社の路線を乗継げば、埼玉県からゆうに静岡県に到達できるほど広範囲にわたる事業集団ができ上がっていたのである。

中核となった東横乗合

昭和4年11月、東横乗合が発足した。同社は、エビス乗合自動車（東京横浜電鉄が同年8月に買収）が代々木乗合自動車（同年8月に東京横浜電鉄のさん下にはいる）を合併し、あわせて東京横浜電鉄直営の中目黒線を譲受けて商号を変更したものである。

エビス乗合自動車を買収するに至ったのは、東京横浜電鉄支配人松浦由太郎と同社の代表者影島九二作が、同じ鉄道省出身で知人であったことによるものであった。また、代々木乗合自動車の場合は、五島慶太とつながりのあった近藤富次郎が経営していた関係で東京横浜電鉄のさん下にはいったものである。

その後、東横乗合は、東横タクシー、大正自動車、城西乗合自動車商會を合併し、発展の一途をたどったが、昭和11年11月、東京横浜電鉄に合併し、いわば、今日の当社乗合自動車業の主体となった。

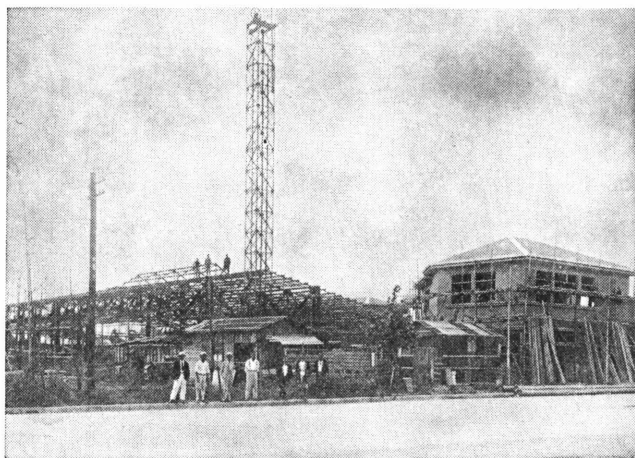
このなかで、東横タクシーは、昭和4年5月、東京横浜電鉄・目黒蒲田電鉄両社にとって初めての乗合自動車関連会社として設立されたもので、観光自動車2両とタクシー16両を軸に着々と事業を拡張したが、その後業績が振るわず、昭和11年6月、東横乗合に合併された。大正自動車は、五島慶太と同郷の児玉衛一が経営し、中野駅から西武鉄道村山線沼袋を経て武蔵野鉄道練馬までを車両15両で営業していた。東横乗合としては、渋谷から中野までを営業していたことから、さらに路線を伸ばすために同社を買収したものである。また、城西乗合自動車は、個人経営で井之頭公園から武蔵小金井方面にかけて営業していたが、昭和7年12月、東横乗合に買収された。

一方、目黒蒲田電鉄も昭和8年2月、目蒲乗合を設立したが、同社の場合は、路線を拡張するよりもむしろ内容の充実に努めていったといえる。

埼玉県に進出

次いで東京横浜電鉄は埼玉県に進出し、昭和11年8月、中仙道乗合自動車を買収してさん下に収めた。

中仙道乗合自動車は、その商号が示すように、中仙道の王子から大宮までを主要路線としていたが、非常な赤字会社であった。同社は、東京横浜電鉄に買収される前は、東京大宮乗合自動車に買収されることとなっていて、鉄道省へもその旨の申請書を提出してあった。それを、東京横浜電鉄専務五島慶太は、同社の将来性に着目し、東京大宮乗合自動車との合併契約を破棄させ、鉄道省への申請も取下げさせたのである。



新築中の中仙道乗合自動車志村車庫

同社の規模は資本金30万円、営業路線27.5キロメートル、車両数30両であった。

東京市内における買収

東京横浜電鉄は、東京市内でも買収を進めた。

まず昭和12年9月、池袋乗合自動車をさん下に収めた。同社の規模は資本金60万円、営業路線30.6

キロメートル、車両数37両で、池袋という交通の要衝を起点として板橋・成増・江古田方面に営業路線を伸ばしていたため、営業成績はきわめてよく、決算期ごとに増収・増益を続けていた。

続いて昭和13年5月、東京横浜電鉄は関東乗合自動車を買収した。同社の規模は、資本金30万円、車両数30両、営業路線としては新宿～小滝橋間4.9キロメートル、原町田周辺に92.1キロメートルなどを所有していた。同社は昭和6年の設立当初からしろうと商法で、買収当時は、歯科医の池田常蔵が社長をつとめるという異色の会社であった。したがって、営業成績は芳しくなく、営業範囲を中央線沿線まで拡張しようともくろんでいた東京横浜電鉄が、同じように同社を買収しようとしていた京王電気軌道との競争の末、これをさん下に収めるところとなった。

一方、目黒蒲田電鉄は、昭和8年6月、新設の目蒲乗合に乗合自動車業を譲渡した。さらに目蒲乗合は、設立に当たって大森乗合自動車の営業権も受継いだ。しかしその後、同社はおいに発展したが、昭和12年6月、沿線開発の合理化のため、目黒蒲田電鉄にその営業権を譲渡して、同時に商号を目蒲興業と改称し、やがて日本興業に合併された。

目黒蒲田電鉄は、さらに昭和14年6月には、城南乗合自動車を買収した。同社は、大井町駅を起点とした3路線5.8キロメートルを営業しているだけで、資本金もわずかに18万円、車両数25両という小規模な会社であった。しかし、既成市街地を走っていたため、営業成績は比較的良好であった。その後、同社の営業権および施設いっさいは、昭和17年5月1日、東京急行電鉄成立と同時に当社に吸収された。

そのほか、目黒蒲田電鉄は、当時としては数少ない観光自動車会社として、昭和11年1月に富士団体貸切自動車を買収した。資本金は10万円、車両数15両であった。同社は、同年4月6日、東京観光自動車と商号を変更し、増資を行なって事業の拡張を図ったが、戦時下の燃料消費規制強化と、昭和15年9月に鉄道省から出された大型貸切運行停止の通牒のため、昭和17年から営業を中止した。

神奈川県では広範囲に及ぶ

神奈川県では、昭和12年8月、東京横浜電鉄が中央相武自動車をさん下に収めた。同社は、玉川電気鉄道のさん下会社であった目黒



関東乗合自動車のT型フォード(定員12人)

自動車運輸の子会社で、昭和11年10月に東京横浜電鉄が玉川電気鉄道をさん下に収めたことによって、同社もさん下入りしたものである。

同社は、大正11年創業という古い会社であるが、経営規模は小さく、横浜～厚木間31.2キロメートルの路線をもつだけで、車両数14両、資本金もわずか5万円であった。しかも路線が神中鉄道とほとんど並行していたため、業績は振るわなかった。しかし、東京横浜電鉄が同社をさん下に収めたことが、のちに当社が相模原一帯の乗合自動車会社を統合するきっかけとなったのである。

昭和13年5月には、東京横浜電鉄は、横浜から鎌倉および長後方面に路線をもつ相武鶴屋自動車を買収した。買収時の同社の概要は、資本金25万円、営業キロ110.6キロメートル、バス44両、タクシー8両、従業員125人であった。

続いて東京横浜電鉄（目黒蒲田電鉄は昭和14年10月1日、東京横浜電鉄と合併、同月16日、商号を東京横浜電鉄と変更）は、昭和14年11月、秦野自動車を買収した。同社の主要路線は秦野町～平塚間で、総営業キロは42.2キロメートル、車両はバス15両、タクシー7両で、資本金は10万円であった。

以上が、東京横浜電鉄・目黒蒲田電鉄がさん下に収めた乗合自動車専業会社であるが、そのほかに、さん下に収めた鉄軌道会社の兼業としての乗合自動車があった。江ノ島電気鉄道、静岡電気鉄道、相模鉄道のそれである。営業キロ程および車両数は、次のとおりであった。

江ノ島電気鉄道	31.7キロメートル	19 両
静岡電気鉄道	263.5 "	不 詳
相 模 鉄 道	30.6 "	10 両

地域ごとに3会社に統合

当時の中小乗合自動車会社は、勤にたよる個人経営的色彩が強く、経営管理も今日のよる合理的なものではなかった。そこで、次々と各地区の乗合自動車会社の買収を進めた目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄では、それらの関連会社を経営管理するために、乗合自動車業に経験豊かな社員を出向させ、“予算即決算”を実行していった。

次に五島慶太は、交通事業統合の構想に基づき、買収した会社を基盤としてさらに近隣の乗合自動車会社を買収したり、あるいは地域ごとに合併・統合を進めていった。これは同時に、わが国の国策であった交通網の整備にもおおいに貢献することとなった。

また、総合的な路線調整の意味で、関連乗合自動車会社間で路線の調整を行なわせた。関東乗合自動車と江ノ島電気鉄道の路線の一部を東海道乗合自動車（昭和14年6月、相武

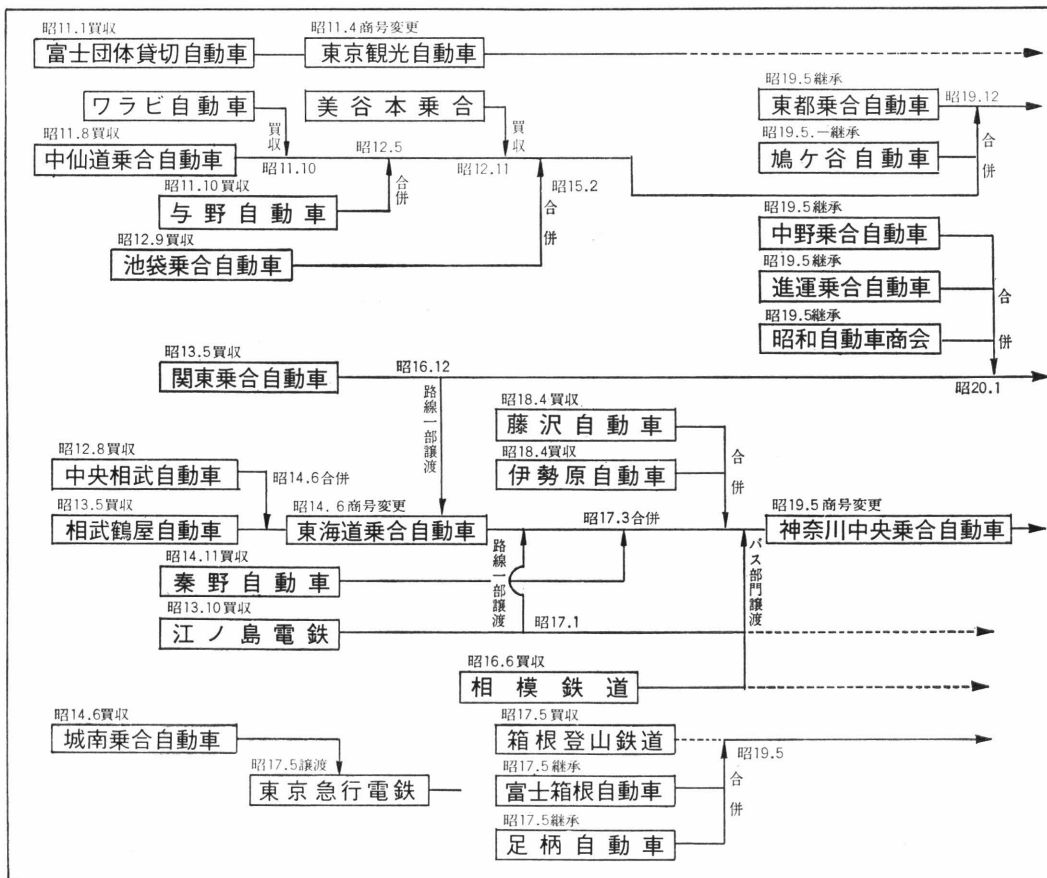
鶴屋自動車(中央相武自動車を合併、商号を変更)に譲渡したのはその一例である。こうしたところに、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄が乗合自動車会社を買収した意義があった。

中仙道乗合自動車は、近在の群小乗合自動車会社を買収し、路線網の拡張ならびに整理統合を進めていった。まず昭和11年10月、蕨駅周辺に6キロメートルの路線をもつワラビ自動車を買収し、続いて与野自動車、浦和の美谷本乗合を買収した。そして、昭和15年2月には、姉妹会社である池袋乗合自動車をも合併した。この合併により、中仙道乗合自動車の規模は、資本金100万円、車両数108両、営業路線78.58キロメートルとなり、池袋から大宮まで路線がつながった。

関東乗合自動車は、東京横浜電鉄のさん下入り後は着実に業績を伸ばしていたが、昭和16年12月、本社のある小滝橋から遠隔地にあつて、業務運営上不便であつた原町田営業所管轄の路線営業権ならびに施設いっさいを、姉妹会社の東海道乗合自動車に譲渡した。その結果、同社の営業路線は、小滝橋営業所管轄の2路線4.9キロメートルのみとなった。

神奈川県下では、相武鶴屋自動車(中心となり次々に統合が行なわれた。まず昭和14年6月、相武鶴屋自動車は中央相武自動車を合併し、商号を東海道乗合自動車と変更した。

乗合自動車事業関連会社沿革図



続いて昭和17年3月、同社は秦野自動車を合併した。そのほか、同社は昭和16年12月に、関東乗合自動車から28.1キロメートルの路線、翌17年1月には、江ノ島電気鉄道から15.4キロメートルの路線をそれぞれ譲受けている。

3) タクシー業

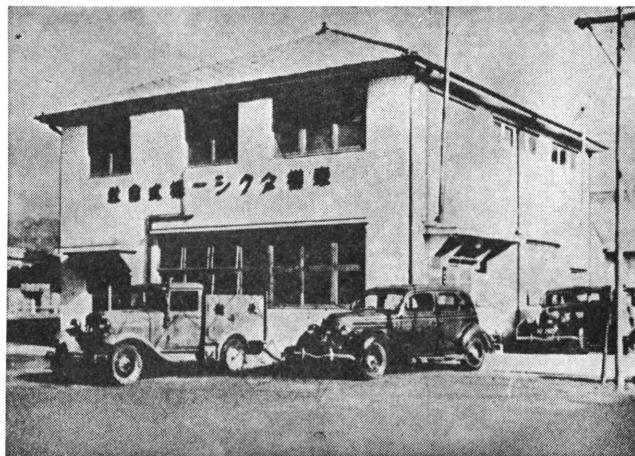
東京横浜電鉄が神奈川自動車の乗合自動車業を買収した際に、同社がタクシー1両を保有していたので、東京横浜電鉄は、これを母体として東横タクシーを設立し、目蒲線・東横線沿線で営業を開始した。これが、当社のタクシー事業の始まりである。昭和4年のことであった。同社は、最盛時には保有台数22両にまで成長したが、昭和11年6月に東横乗合に合併された。

目黒蒲田電鉄関係では、昭和7年に買収した大森乗合自動車が、乗合自動車業のほかに大森駅東口で構内タクシー(2両)の営業をしていた。同社も翌8年2月に目蒲乗合に合併されたが、これが目黒蒲田電鉄のタクシー業進出のきっかけであった。

しかし、どちらの場合も規模が小さく、最終的には、乗合自動車業を本業とする会社に吸収された。そうした意味からも、当社が本格的にタクシー事業に進出したのは、昭和13年1月、東京横浜電鉄が東京タクシーを設立したときであるといわねばならない。

東京タクシーによる統合

東京タクシーは、昭和13年1月に設立されたが、同社は、設立時の事業計画書に、「東京市内主要構内タクシー営業権を買収し、さらにすすんで円タクの統制を為さんとす」と設立の目的を掲げている。



横浜駅東口の東横タクシー本社(昭和15年)

当時のタクシー業界は、小規模な会社や個人経営の円タク(東京市内1円均一)がほとんどであったので、東京横浜電鉄内部では、東京タクシー設立に積極的ではなかったといわれる。しかし、社長五島慶太は東京のような大都会では、タクシー業が鉄軌道の補助機関としてどうしても必要であること、また将来有望な事業であること

とを力説して、同社の設立に踏切ったのである。

設立時には、資本金45万円、保有車両15両であったが、その後、太平自動車、東京自動車、日ノ出タクシー、荏原タクシーなどの各社を統合し、東京、両国、新宿、四ツ谷、代々木など省線各主要駅の構内タクシー営業権を獲得した。

このなかで太平自動車は、昭和9年7月に設立され、13年6月に東京横浜電鉄のさん下にはいったが、同時にそのタクシー部門は東京タクシーに統合された。以後、太平自動車は、山形で自動車部品の修理販売業を営んだ。

こうして東京タクシーは、昭和14年8月には、営業所14か所、車両数494両に達する大手タクシー会社に成長していたのである。さらに同社は、昭和15年3月には、姉妹会社の民衆タクシーを合併した。この民衆タクシーというのは、東京横浜電鉄が昭和14年1月に買収してさん下に収めていた会社である。同社は、その後も朝日自動車商会ほか数社を買収している。

なお、この東京タクシーが、のちに昭和20年に11社を吸収して日本交通として発足することとなる。

横浜地区は神奈川都市交通に

東京横浜電鉄は、横浜市でタクシー業を開始するために、昭和14年11月、横浜市街自動車を買収した。同社は翌15年12月、商号を東横タクシーと変更したが、これは前述の東横タクシー（東横乗合に合併された）とは異なる。車両数は、昭和17年6月現在で116両であった。のちに同社は、横浜・川崎地区の19社を合併、神奈川都市交通となる。

4) 貨物自動車運送業

目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄は、昭和13年からは、貨物自動車運送業にも進出していった。これは、両社の社長である五島慶太が、「老朽バスをトラックに改造して貨物自動車運送業を開始するように」と指示したのがそもそもの始まりであった。つまり、老朽化したバスを二束三文で売るよりは、トラックに改造して活用しようというのである。どんなものでも企業化しようという、いかにも五島慶太らしい着想であった。

東横運送の設立

目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社では、早くから鉄道貨物を取扱っていたが、各駅から家庭へ運搬するのは、個人の運送業者であった。そこで東京横浜電鉄は、各家庭への配送

も系列化しようと、これら各駅の業者を統合して運送業を開始することとした。東横運送がそれである。

東横運送は、昭和13年10月、資本金10万円で設立された。当初の車両数は2トントラック20両、オート三輪車10両、リヤカー付自転車18台であったが、トラック20両のうち乗合自動車を改造したものは17両もあった。

その後、東横運送は都内の中小運送店を相次いで買収し、昭和16年には車両数193両に達し、営業所も亀戸・亀有方面にまで及んでいた。これに伴い、資本金も100万円に増額された。

相次ぐ買収合併

上記の東横運送以外にも、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社が設立または買収した会社は数多く、系列の運送事業は、それらの会社を土台にしてさらに発展していった。

東京横浜電鉄は、昭和14年1月、大崎合同運輸を買収した。同社は、大崎駅の小運送業（駅で取扱う荷貨物の集配）を営んでおり、車両数はトラックなど13両であった。

続いて昭和14年9月に神中鉄道を買収したが、同社の業績が思わしくないため、代わりに同社沿線で貨物自動車運送業を始めることとし、翌15年10月、相模原・相武台両地区の個人運送業者を統合して、資本金10万円で神中運送を設立した。

また当時、東京横浜電鉄は、砂利の採取・販売を直営で行なっていたが、砂利の運搬はほかの運送業者に委託していた。そこで、これを関連会社で行なうため、昭和15年12月、東横砂利運送が設立されたが、資本金は10万円、所有車両は28両であった。

昭和16年6月、東京横浜電鉄が相模鉄道を買収したため、同社の子会社で東横運送の競争相手であった相鉄運輸も同時にさん下会社となった。同社の資本金は90万円、営業地盤は都心の小石川・四谷周辺であった。

東京横浜電鉄は、その後も買収を重ねた。昭和15年には伊勢原トラック、16年には厚木共進運送自動車、藤沢運輸、さらに17年には相模通運、秦野合同トラック、相陽運輸を買収した。

この間、昭和10年には、業界の第1次統合が実施されていた。これは、6大都市においてはトラック20両以上、その他の都市において6両以上の規模に、運送業者をまとめるものであった。

これ以後、小運送業は、すべて日本通運が経営することとなったため、東横運送の菊名駅における小運送業と大崎合同運輸の大崎駅における営業権ならびに施設いっさいが日本通運に吸収された。

5) 修理・販売業

関連事業会社による乗合自動車業・タクシー業，さらには貨物自動車運送業の発展・拡張に伴って，自動車の販売・修理業においても，関連会社の設立・買収が進められた。

東京横浜電鉄は，まず昭和12年に，フォードの販売を主として行っていた内田自動車を買収した。同社は，東京横浜電鉄のさん下にはいると同時に，本社を目黒区上目黒に移し，その後，大東自動車商会，下浦商店，目黒ボデー製作所などを合併していった。この間，昭和14年5月，商号を東横自動車販売と変更した。当初は，営業成績も順調に終始したものの，戦時体制が強化されるとともに悪化し，戦後は解散同様となった。

さらに東京横浜電鉄は昭和15年3月には，京浜地区における有数の販売店であったジャパン・モーターを買収したが，同社も，戦時統制により業績は低下の一途をたどった。

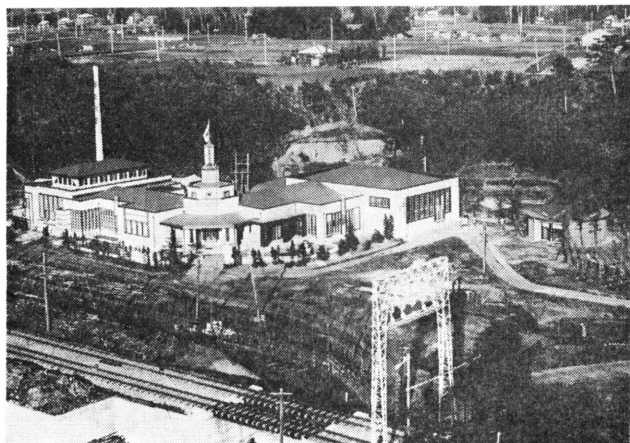
池上電気鉄道，玉川電気鉄道を合併した目黒蒲田電鉄と東京横浜電鉄両社の合併，各種自動車事業の拡張などにより，当社の鉄道車両・自動車数も増加し，改造・修理件数も大幅に増加した。そこで昭和15年3月20日，当社直属の元住吉・大橋両工場のほかに専門の修理工場が必要となったため，東横車輛工事（現東横車輛工業）が設立された。同社は創立以来安定した業績を示した。

6) 各種興業

数々のレジャー産業

目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の両社は，五島慶太の“ゆりかごから墓場まで”の事業方針に基づいて，各種レジャー産業・百貨店関連事業などにも進出した。

まず大正13年5月1日，田園都市会社の付帯事業である遊園地経営業務を別会社によって運営するとの方針により，多摩川園が資本金15万円で設立された。本社事務所は，洗足駅前の田園都市会社の附属別館（荏原郡碑衾村大字碑文谷1466番地）に置き，役員としては，社長に五島慶太，取締役には，社長に五島慶太，取締役には，濱口録之助，山本久三郎，渋谷秀



開園直後の多摩川園（建物は「夢のお城」）

II 充 実 編

雄、河野通、監査役に沢山昇吉、下村猛がそれぞれ就任した。そして、翌14年12月23日、大浴場完成とともに開園式を挙行し、同日開園した。

多摩川園開園のねらいは、旅客誘致もされることながら、当時、パイオニアとして沿線に移住した人びとへのサービス施設という意味合いが強かった。したがって、豪華な設備の「小鳥座」、温泉浴場を備えた「夢のお城」など、こどもよりむしろ大人向きの娯楽・慰安施設が設けられていた。

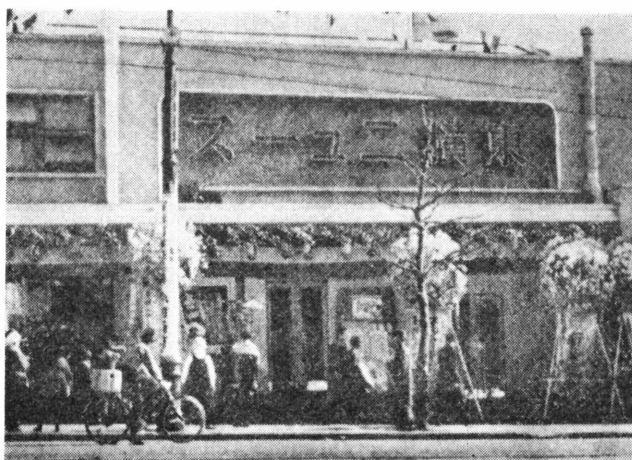
開園日が冬期の12月で寒かったため、当初の入園者は少なかったが、春にはいるとともに漸次ふえ、開業第1期の1日平均入園者数は288人であった。そして、開業早々8パーセント配当を行なった。入園料は大人・こどもとも30銭で、大正15年7月からは早くも夜間営業を始めた。

園の規模は現在よりも大きく、現在の松籟荘一帯を大きく包含していた。さらに遊園地のほか、田園グラウンド（現田園コロシウム）も所有していた。

多摩川園名物の菊人形大会が始まったのは、昭和10年秋であった。これは、読売新聞社が行っていた菊人形大会の会場であった両国国技館（現日大講堂）が、つごうで使用できなくなったため、多摩川園が会場となったものである。そして翌年春からは、菊人形大会に続いてつつじ人形展が開かれた。以後毎年春秋2回、特別の催し物が開催されて現在に至っている。

東横映画は、現在の東映の前身会社の一つで、昭和13年6月8日、渋谷繁栄策の一環として映画館を経営するために、東京横浜電鉄によって設立されたものである。

東京横浜電鉄は、これより先、昭和11年11月、渋谷道玄坂に封切館東横映画劇場（現渋谷東宝）を建設した。ところが、同劇場の開業まじかになって、傍系に東宝をもつ阪神急行電鉄社長小林一三からたつての要請があったため、同劇場は完成と同時に、同社封切館



宮益坂に開館した東横ニュース劇場

として1度も日の目を見ることなく、東宝に譲渡された。

こんな経緯があったため、東京横浜電鉄は、やむを得ず渋谷宮益坂に小規模な東横ニュース劇場を開場していたのである。

そこで東横映画は、会社設立と同時に当社より同劇場を譲受けて営業開始し、次いで同年11月から五反田東横映画劇場を開館した。

百貨店関連事業

昭和12年5月10日、東京横浜電鉄は、東横百貨店直営の東横グリル、目黒駅売店などを別会社で経営するため、東横興業を設立した。同社は、設立後さらに蒲田店を開設し、北野雑貨製造所東京出張所、平塚市の飯島デパートなどを買収した。また昭和14年には、清涼飲料水の製造販売を行なうほか、福島県平市の平製紙を買収して製紙業にも乗出し、そのほか熱海においても百貨店の経営を行なった。

東横食品は昭和12年5月17日に設立されたもので、川崎市溝ノ口に工場があり、豚の飼育、ハム・食肉びん詰めの製造、食堂の経営などを行なっていた。同社製品のハムは、東横百貨店をはじめ上野売店で、また一時は中国大陸でも販売されたが、食肉統制時代にはいって同社の経営が困難となり、昭和18年に解散した。

その他の事業

日本興業は、渋谷～青山赤十字病院間の乗合自動車運輸業を営んでいたが、昭和11年に玉川電気鉄道とともに東京横浜電鉄のさん下会社となったものである。その後、乗合自動車業を東京横浜電鉄に譲渡し、その代わりに目蒲興業、京浜湘南証券などを合併した。そして同社は、戦時中、持株会社として大きな役割を果たすのである。

目黒蒲田電鉄が昭和7年から経営していた駒沢ゴルフ場は、昭和13年、都市計画で移転することとなり、新たに東京横浜電鉄が日吉台に用地を買収する予定で、日吉ゴルフ倶楽部を設立した。しかし、用地買収が順調に進まず、しかも戦時体制にはいったことなどから開業に至らず、昭和18年5月に解散した。

また東京横浜電鉄は、川崎市小向923番地所在の川崎ゴルフ倶楽部を昭和14年12月26日に買収したが、同じく戦時体制にはいったため、昭和19年8月に解散した。

相武土地建物は相模鉄道の子会社で、茅ヶ崎付近における住宅地の分譲を営業目的として設立されたが、東京横浜電鉄の相模鉄道買収に伴って、同社も昭和16年8月8日、東京横浜電鉄のさん下会社となった。



開店当時の熱海百貨店

8 社内教育の拡充

すでに述べたように、目黒蒲田電鉄ならびに東京横浜電鉄は、大正13年以来、各方面で相提携して発展を重ねてきた。それは、両社の代表者である五島慶太を中心とする経営陣の積極的な姿勢と、それにこたえた社員の努力から生まれたのももちろんであった。これはまた、ある面からみれば、五島慶太が社員ならびに家族の志気高揚のために行なった教育・福利厚生面における諸施策に負うところが大きいといえるかもしれない。

1) 青年学校の開校

青年学校の意義

青年学校というのは、小学校または高等小学校卒業後ただちに就職した勤労青少年を対象に、卒業後も引続き心身の鍛練を行ない、実生活に必要な知識・技能を修得させる教育制度のことで、昭和10年4月から実施された。現在の定時制高校と企業内教育とを折衷したものといえる。その意義は、中等教育を普遍化し、国民的能力を向上充実させるところにあった。というのも、当時、わが国青少年の大部分は、小学校または高等小学校卒業後ただちに勤労に従事するのが常であり、彼らに対する教育が等閑視されてきたからである。

文部省は、青年学校令の制定実施とともに、一方では公立青年学校の設置に努力すると同時に、他方では民間企業に対して、自発的に私立青年学校を新設させるため積極的に勸奨運動を行なった。その結果、昭和12年初頭現在で、東京府における青年学校は公立130校、私立50校に達するに至った。そして同年末までには、私立のみでも100校を越えるという見込みであった。



文部省査閲中の東横青年学校の教練

東横青年学校の開校

こうした背景から、東京横浜電鉄でも、男女青年社員の心身を鍛練し、徳性を養うとともに、実生活に必要な知識・技能を教えることにより、その福利増進に役立たせることとした。そして昭和12年4月19日、青年学校令に基づいて

男子社員のために東横青年学校を、女子社員のために東横家政女学校を開校した。校舎としては、目黒駅前（品川区上大崎）の本校（目黒蒲田電鉄本社跡、木造2階建て）および東横百貨店内の分校が設けられた。

前に記したように、昭和8年10月、五島慶太は東京市長選挙の疑獄事件に連座し、ようやく昭和12年に至り青天白日の身となったが、この間の苦しい体験が精神修養への開眼となり、内では社員教育、外に向かっては沿線子弟の教育に深い関心をもつようになったことも、青年学校・家政女学校誕生の一因であった。とくにわが国の女子教育に新局面を開きたいという大きな望みは、のちに東横商業女学校から現在の東横学園の設立として実ったのである。

東横青年学校および東横家政女学校の所管は総務部教育保健課で、初代校長に五島慶太が就任した。講師は任命された社員が受持った。経費・維持費は、東京横浜電鉄と目黒蒲田電鉄の折半とした。

青年寮の設置

他府県から入社した青年学校生徒である青少年社員を収容するため、昭和15年1月22日、後述する等々力校舎の隣に青年寮が設置された。この寮には、青少年社員を2年間収容して共同生活をさせ、規律ある生活を通して質実剛健の精神を養成するとともに、体位の向上を図り、将来、中堅社員として必要な基礎知識を授けるため、各種の教育的施設が設けられた。同時に寮費の低廉を図り、毎月食費15円を徴収するだけで、寝具などはすべて社給とした。なお、独身社員のために両社開業早々から設けられた奥沢、元住吉の合宿所は、昭和4年10月1日の並木橋合宿所竣工と同時に、尚和寮として継続運営された。

青年学校の義務制

昭和13年1月11日、政府は日華事変の経験から、青年学校の義務制を打出した。そして、昭和13年を準備期間とし、昭和14年度からこれを実施することとしたのである。それは、戦地において青年学校の課程を終了した兵士は、能力その他の点で他の兵士に比べてまさっており、また、銃後においても、防護団としての活動、生産力拡充における活動などの面でも、同校修了者

東横青年学校・東横家政女学校の概要

位 置	本 校 品川区上大崎4の239（設立時） 世田谷区玉川等々力町3の300 （昭和14年4月1日以降） 分教室 渋谷区上通2の55 東横百貨店内																		
生 徒 数	（昭和15年4月1日現在） <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td></td> <td>青年学校</td> <td>家政女学校</td> </tr> <tr> <td>本科 第1年</td> <td>231人</td> <td>246人</td> </tr> <tr> <td>2年</td> <td>155人</td> <td>64人</td> </tr> <tr> <td>3年</td> <td>197人</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>4年</td> <td>75人</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>658人</td> <td>310人</td> </tr> </table> 青年学校は本科4年制、家政女学校は本科2年制		青年学校	家政女学校	本科 第1年	231人	246人	2年	155人	64人	3年	197人	—	4年	75人	—	計	658人	310人
	青年学校	家政女学校																	
本科 第1年	231人	246人																	
2年	155人	64人																	
3年	197人	—																	
4年	75人	—																	
計	658人	310人																	
入学資格	東京横浜電鉄、目黒蒲田電鉄、玉川電気鉄道および傍系会社に勤務する者で、満14歳以上20歳までの者																		
授 業 料	徴収しない。																		

II 充 実 編

と非修了者との間には、相当の開きがあるので、軍部と文部省との間にますます青年学校有用論が高まったためである。

この青年学校義務制は、満13歳から19歳までの者を対象とし、昭和14年はさしあたり1年について実施され、以下順を追って実施し、20年度に至って完成する計画であった。

しかし、東横青年学校の場合は、すでに昭和12年9月から義務制を行っており、交通業のため生徒の分布が広範囲にわたっているにもかかわらず、好成績をあげることができた。

昭和14年2月に、東京府視学委員、三菱青年学校・瓦斯電気青年学校・芝浦マツダ青年学校・日本光学青年学校などの職員の参観があったが、その規律正しい教育訓練は、模範的私立青年学校としての名を高めることとなった。

東横青年学校の移転

青年学校の義務制が正式に実施されることとなった昭和14年4月、東横青年学校ならびに東横家政女学校は、従来の品川区上大崎の校舎から世田谷区等々力町3丁目300番地の東横商業女学校の新校舎に移転し、諸般の設備を充実して、同月24日から昭和14年度の授業を開始した。

この年以後、東横商業女学校ならびに東横青年学校・東横家政女学校は、昼間・夜間の別はあったが、同じ校舎で授業が進められた。

その後、東横青年学校・東横家政女学校は、昭和17年5月1日の東京急行電鉄誕生とともに東急青年学校として新発足し、同時に東急経堂青年学校、東急鶴見青年学校が仲間入りした。

戦後は、約1か年の空白ののち、昭和21年9月に東急鉄道学校として再開したが、社内に新制高等学校設立準備委員会が設けられたことなどにより、23年3月31日をもって廃校となった。

2) 東横商業女学校の開校

開校の趣旨

前記のように、女子教育に深い関心を寄せていた五島慶太は、昭和13年に至って、私財を投じて女子中等学校の設立を決意し、命を受けた総務部教育保健課がその準備を進めることとなった。

私財というのは、五島慶太が東京市長選に連座して無罪となった際に、慰労金として会

社が5万円の贈呈を決議したところ、五島慶太は、その金を私すべきではないとして学校設立資金に充てることとしたものである。結局、設立資金はその5万円に12万円を加えた17万円となった。

敷地として、現在の東横学園の敷地である世田谷区玉川等々力町3丁目300番地に、9,787平方メートルの土地を求めることに決定した。付近には、目黒蒲田電鉄が経営する駒沢ゴルフコース、等々力ゴルフコースがあり、また等々力溪谷の名勝も近くにあつて、朝夕、富士山を眺められる絶好の環境であった。

校舎の建築は、この環境にふさわしい木造（2階建て）とし、玄関は代々木にあった紀州徳川邸のそれを譲受けてそのまま移築した。校長には、お茶の水女子高等師範学校から吉田弘を迎え、教師陣も次々と有能なスタッフで充実された。

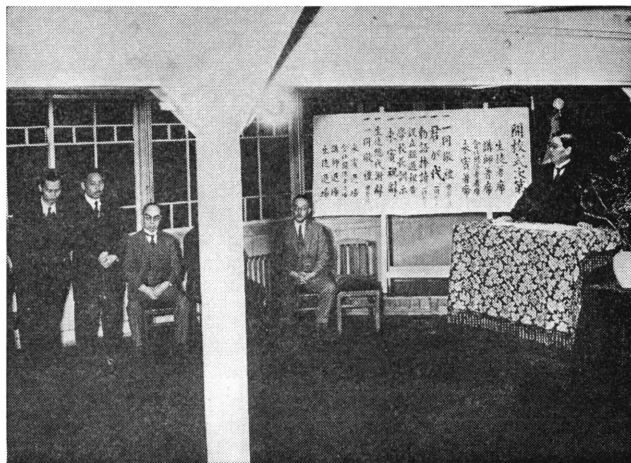
こうして昭和13年12月17日、各種学校令による認可を得、翌年4月の東横商業女学校開校が確定した。これより先、昭和12年に開校していた東横青年学校、東横家政女学校も、品川区上大崎の校舎から移転して、昭和14年4月から同居することとなった。

なお、この新校舎の建築ならびに青年学校の新校舎への移転についてエピソードがあった。当時、教育保健課長として青年学校ならびに東横商業女学校の設立を担当した西沢慶二郎（現西東京バス社長）は、次のように述べている。

「五島慶太社長はわが国の女子教育について理想を持っておられた。そこで校舎を建てるときに『一流の高等女学校の設備をするように』との命令があった。

しかし、当時は戦時体制下にあつたため、高等女学校の建物を建てることはいろいろな統制令の束縛でできないため、とりあえず、時局向きの青年学校校舎を建てるということで建築許可を受けたのである。

青年学校ということであれば、さほど費用をかけなくてもいいのであるが、五島社長の意向もあつたので、設備についてもかなりぜいたくに揃えた。こうして文字どおりりっぱな青年学校を建設しておいて、次の段階で、高等女学校へ移転するという方策が進められた。当時の秘書課長西本定喜氏の手引きで、東京市の教育係官や内務省の役人のもとへ『りっぱな校舎が昼間は空いていて、お国のためにならないから』と繁く陳情して、ようやく各種学校令による東横商業女学校が誕生した。」（『東横学園20年史』より）



東横女子商業開校式であいさつする名誉校長五島慶太

概要と経過

昭和14年4月10日、東横商業女学校の第1回入学式が行なわれ、五島慶太が名誉校長として式辞を述べた。すべてが新しい校舎に、第1学年150人、第2学年57人、合計207人の女学生が通学し始めると、等々力かいわいは急に活気づいた。また同月24日には、東横青年学校も授業を開始した。

昭和14年8月、校舎の第2期増築工事に着手し、翌15年2月に竣工した。これにより、敷地面積は1万1,352平方メートル、校舎建築面積は延べ3,188平方メートルとなった。

東横商業女学校の概要

位 置	東京市世田谷区玉川等々力町3丁目300番地
敷地面積	11,352m ²
建築面積	校舎 3,188m ²
設立認可	昭和13年12月17日(東横商業女学校として) 昭和15年3月30日、財団法人東横学園ならびに東横女子商業学校設立許可、昭和15年度から校名を東横女子商業学校と改称 設立当初の財産総額 26万7,500円
開 校	昭和14年4月10日
生徒数	(昭和15年4月10日現在) 1年 152人 2年 156人 3年 59人(修業年限4年)

昭和15年3月25日、実業学校令による昇格認可を得、また同月30日には、財団法人東横学園設立が認可された。そこで昭和15年度からは、従来の東横商業女学校の名称を廃し、学校名を東横女子商業学校と改めることとなり、理事長には五島慶太が就任した。こうして同校は、それまでの東京横浜電鉄直営から独立したわけである。

戦後、同校は昭和23年4月1日、新制高等学校令による東横学園高等学校として開校し、現在に至っている。同時に同校は、東急鉄道学校生徒や他の勤労青少年のために男女共学の夜間部を設けたが、地理的事情により生徒数が少ないこと、夜間部の男女共学制は風紀上、弊害が多いことなどの事情から、昭和24年3月、わずか1年間で廃止となってしまった。

3) 東横教習所と慎独寮

東横教習所の開設

昭和15年10月10日、大森区北千束785番地(大岡山駅前)に、中堅幹部養成のため東横教習所が開設された。敷地面積は5,478平方メートルで、建築面積は教習所・寄宿舎など合計989平方メートルであった。

入所資格は、中等学校卒業者またはこれと同等以上の能力を有するものに限定され、さらに、年齢22歳以下の男子、ならびに本社または関連会社の従業員で現に1年以上勤務し

年齢28歳以下の男子と規定された。これはつまり、沿線居住者の子弟も育成するということであるから、いわば、東横商業女学校の男子版といえよう。

修業年限は1年で、そのうち半年は合宿訓練を受けることとなっていた。授業料は不要で、しかも在所中は月額25円を支給するが、従業員で入所した者には、入所した当時の給料額を支給した。

第1回の入所生は48人で、以後、東横青年学校卒業者の多くがこの東横教習所で学んだのであった。

慎独寮の設置

目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の両社は、将来の幹部社員を養成するため、大学および専門学校卒業の新入社員を大倉精神文化研究所に宿泊させた。これは、会社の組織・沿革・制度・規則などについて教習し、また、沿線見学などの実地教育を行なって会社の事情に精通させるとともに、精神修養を行なおうとするものであった。

この制度が基となり、のちに昭和16年4月、五島慶太の私財拠出によって慎独寮が設けられ、以後、幹部社員の自己鍛練・修養の場となった。この慎独寮の運営は、寮生の自治制によって行なわれた。

慎独寮の概要についてみると、場所は世田谷区玉川瀬田町1265番地(現在地)に位置し、建物は木造洋風2階建てで、延べ面積825平方メートル、室数20、共同設備としては、別館に食堂・調理場・応接室・娯楽室などが完備していた。部屋数が20室であるため、収容人員も20人を限度とした。

慎独寮の名称は、五島慶太が名付けたものであるが、その由来は次のとおりである。

孔子の記した『中庸』の第1章の一部に「是ノ故ニ、君子ハ其ノ見エザル所ヲ戒慎シ、其ノ聞エザル所ヲ恐懼ス。隠レタルヨリ見ルルハ莫ク微ナルヨリ顕ルルハ莫シ。故ニ君子ハ其ノ独ヲ慎シム。(故君子慎其独也)」というくだりがある。これは、「それ故に、君子はつねに修養を心がけ、目に見えない所においても戒め慎み、耳に聞えない所においても恐れ懼(おそ)れて寸時も道を守ることを忘れないように心がけるべきものである。隠れたるより現われるはなく、微なるより顕わるるはなし。それ故に君子はその独を慎むことを忘れてはならぬものである」というような意味である。五島慶太は、慎独寮の開寮式において、名付けの由来について、「私は今回、前途有為の青年諸君のために新たに寮を設けるに際して、敢えて『慎独』の名を付したのは、この2字が修養道德の根本であるという私の平素の考えによるもので、諸君も私の意のある処を汲んでここを修練の道場とし、将来有為の人物として大成されんことを期していただきたい」と述べている。

4) 清和倶楽部と社員倶楽部

清和倶楽部の設立

大正15年9月21日、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社社員の精神修養、品性の陶冶、体育奨励ならびに会員相互の親睦慰安を図るために、清和倶楽部が設けられた。必要な建造物は会社が無料で貸与し、経費は会社の補助金および会員の会費を充てた。

昭和11年末における倶楽部数は、剣道部・柔道部・庭球部・野球部・弓術部・ラグビー部・蹴球部・娯楽部(演芸部・謡曲部)・書道部・文芸部・音楽部・山岳部・角力部・囲碁将棋部の14部であったが、昭和16年末には21部に増加している。

役員は会長1人、副会長2人、評議員15人で構成され、会長には両社の社長である五島慶太が就任した。

その後、昭和13年8月に政府から出された労使関係調整方策実施に関する通達に基づいて、翌14年4月11日、東横産業報国会が結成された。会長には社長五島慶太が就任した。そして、東横産業報国会信条、同綱領、同規約に従い、産業報国精神を基調として労使双方の意志の疎通を図り、労使一体となって産業報国を実践するとともに、従業員相互の福祉増進を目的とする諸般の施策を実行することとなった。

これに伴い、ほぼ同じ趣旨で設けられた清和倶楽部は、この産業報国会に包含されることとなった。

社員倶楽部の設置

清和倶楽部が年とともに発展するに従って、専用の倶楽部ハウスが必要となってきた。そこで清和倶楽部活動の一環として、昭和13年4月1日、社員倶楽部が設置された。設置の目的は、社員の精神修養・体位向上ならびに相互の親睦慰安を図ることにあり、次の事項を行なうこととした。

- ① 清和会館・運動場設置の推進
- ② 講演会・談話その他の集会
- ③ 囲碁・将棋・撞球その他の娯楽
- ④ 前記のほか、役員が必要と認めた事項

役員は部長1人、副部長2人、総務委員若干名、会計委員若干名で、部費は月給80円以上の者月額50銭、その他は月30銭と定められているが、会社からの補助金および寄付金を得て経費に充てている。

社員倶楽部の概要は、次のとおりである。

- ① 位 置 渋谷区大和町63
- ② 敷地面積 1,082平方メートル
- ③ 建 物 木造2階建て、延べ277平方メートル

5) 社内誌『清和』の発行

昭和9年7月、従来からのタブロイド判『目蒲東横タイムス』に代わって、月刊社内誌『清和』が発行された。これは、同社の専務五島慶太が、事業規模の拡大、従業員の増加につれて、とかく会社と従業員との間で意志の疎通を欠きがちであるため、それを社内誌によってカバーしようとしたものである。

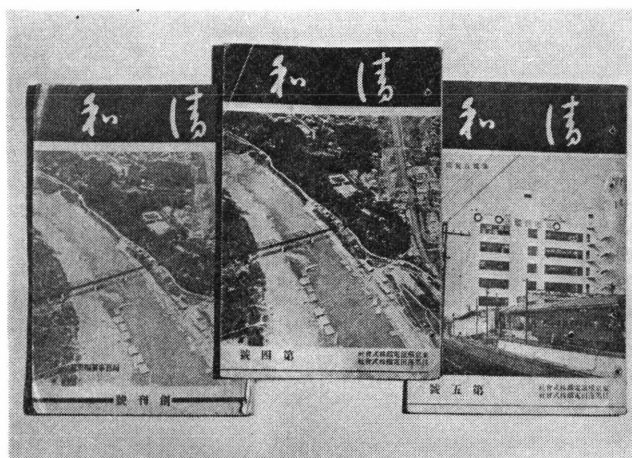
体裁は、雑誌型A5判で、創刊号は約50ページ、発行部数は2,500部であったが、昭和15年12月号になると、70ページ、発行部数1万部と大きく飛躍した。この『清和』の発行に伴い、それまで月3回発行されていた『社報』を月1回発行とし、『清和』に抱合せることとした。

編集には、当初、それまであまり有効に利用されていなかった清和倶楽部の文芸部が当たることとなったが、のちに総務部に教育保健課が設けられてからは、同課が担当した。

『清和』発刊の趣旨を、五島慶太は、その創刊号において大要次のように記している。

「近来、社員の数も非常に増加して、一堂に集めて語り合ふ機会を捉えることができなくなった。以前は、踏切番から信号手の諸君に至るまで、大概その姓名と顔とを知っていたのであるが、最近に至っては、本社に居る社員の顔すら覚えていことが出来ないようになってしまった。斯様な有様では、会社の幹部の意のある所を会社全体の隅々まで伝達することなどは、到底、尋常一様の方法では不可能である。

抑々会社経営の要諦は、会社幹部の目的とする所を全社員に漏れなく徹底せしめ、これを実行に移すことにある。この目的の為めには、本誌の如きパンフレットを毎月1回発行し、社員全部に興味を以って読んで貰うのが最上の方法であると思ふ。又、この『清和』を媒介にして



創刊当時の社内誌『清和』

社員の専門的研究事項を紹介したり、また、各自の創作した漢詩、和歌、俳句その他の軟文学等も大いに歓迎して掲載したいと思ふ。次に沿線の風光の紹介、遊園地便り等も成るべく豊富に記載して現在の『目蒲東横タイムス』の身代りをさせ度いと思っている。」

6) 東横神社の造営

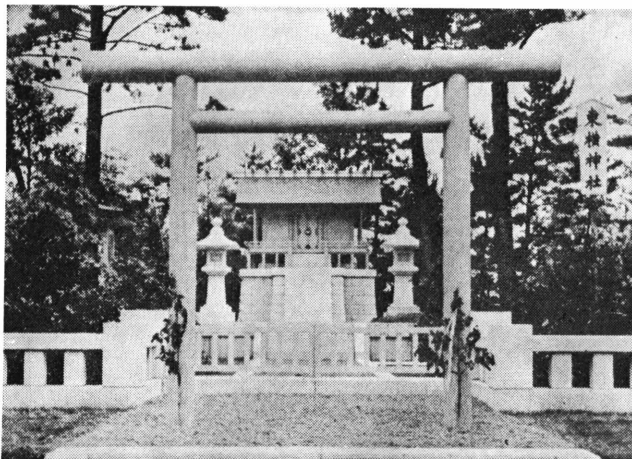
目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社の社長五島慶太は、両社発展に貢献した功勞者に対しては、それが役員であれ一般社員であれ、または社外協力者であれ、なんらかの方法で感謝し、またその霊を慰めることが必要であるとして、東横線沿線である大倉山の一角に東横神社を造営した。神域は、港北区太尾町1014所在、330平方メートルである。

伊勢神宮からの本体遷座式は、東京横浜電鉄の創立記念日に当たる昭和14年6月22日に行なわれ、翌23日、鎮座奉祝祭ならびに物故殉職社員の慰霊祭が行なわれた。当日合祀された霊は、元社長市原求をはじめとする44柱であった。

当日、社長五島慶太は、あいさつのなかで造営の趣旨を次のように述べている。

「わが東京横浜電鉄・目黒蒲田電鉄両社は、創立以来ここに10数年を経過いたしました、今日においては、名実ともに本邦一の大電鉄会社となりました。これはひとえに重役はじめ社員諸君の熱意と努力の結晶と存じ、厚くお礼申し上げるしだいであります。

ただいま申し上げましたように、会社自体は、内容・外観ともに本邦一になりましたが、社員諸君におかれても、その見識において人格においてナンバーワンたる襟度をもって身を処していただきたいと存じます。それには、どうしてもそのより処がなくてはなりません。この点を深く考慮いたしまして、本邦一の電鉄会社“東横スピリット”の祭祀所として東横神社を造営いたし、併せて創業以来の功勞者、物故重役、殉職社員ならびに永年勤続の物故社員を合祀



昭和14年に大倉山に建立された東横神社

することにしたのであります。

神域として特にこの地を選びましたのは、土地高燥、関東一の称ある大倉山梅林の北東最高地に位し西方遠く富士の霊峰を仰ぎわが社の沿線中最好適地と考えたからであります。

その後、毎年慰霊祭が行なわれて現在に至っているが、昭和34年からは、創設者五島慶太もこの地に眠ることとなった。

7) 健康保険組合と共済組合

健康保険組合

大正15年に実施された健康保険制度の適用範囲は、当時の工場法・鉱山法などの適用を受ける事業に限られていた。したがって、交通事業においても、車両工場・電気関係の現業従業員がその対象となったのみで、電車の乗務員や駅務員などは除外されていた。

適用を受けた大工場や鉱山では、健康保険組合を設立する気運はあったが、当初は、設立された組合は少なかった。

その後約10年の間に、産業の発展に伴って賃金労働者が漸増していった。これに対処するとともに制度の強化を図るために、昭和10年、法の改正が行なわれ、適用事業の範囲が拡大されて、交通運輸事業も全面的（事務所を除く）に強制適用を受けることとなった。

こうして昭和10年4月1日、東横目蒲電鉄健康保険組合が設立された。また同日、京王電軌健康保険組合も設立された。この年、東京の私鉄関係で設立された組合は、この2組合だけであった。初代の理事長には、東京横浜電鉄・目黒蒲田電鉄両社の支配人である、松浦由太郎が就任した。

同組合の保険料率は、被保険者の実収入の100分の3.6で、被保険者と会社でそれぞれ折半することとなっている。なお、当初は、内務省社会局から、実際の保険給付額の10パーセントが補助された。

被保険者の受ける保険給付は、療養給付・療養費・傷病手当金・埋葬料・分娩費・出産手当金の6種類で、昭和11年度における会社の給付額は2万4,853円にのぼった。

昭和14年10月に両社合併して東京横浜電鉄として新発足後は、同組合も東京横浜電鉄健康保険組合と名称を変更した。

このころの同組合の運営は、比較的順調な推移を示していたが、健康保険制度の主目的である医療費の給付については、当時の社会通念から、十分とはいえなかった。それは、当時の傾向として医師側における一般患者との差別待遇と、制限診療と思われる保険診療が、被保険者に不快の念を与えたため、組合員のなかには保険診療の権利を放棄して、自費診療によるものが多かったからである。やがて、事業の拡張とともに組合員の数も増大し、組合の意義が徐々に認識されていったことなどにより、昭和16年度における会社の負担金額は5万8,057円と、昭和11年度の2倍強となった。

その後、同組合は、昭和17年5月に東京急行電鉄健康保険組合、23年6月に西南私鉄連合健康保険組合に改組されて今日に至っている。

共 済 組 合

目黒蒲田東京横浜電鉄共済組合規則は大正15年12月1日から施行され、当社共済組合が発足した。これは、もちろん両社社員の相互共済および福利を目的とするものである。

組合員は、健康保険法の適用を受けるものを甲種組合員、その他のものを乙種組合員とし、毎月の掛金として次の金額を組合に納付することとした。

甲種組合員 給料月額100分の1.5

乙種組合員 " の100分の3

会社は、組合員の掛金と同額の金額を同組合に補給し、そのほかに組合基金として2万310円を寄付した。給付は公傷給付・疾病給付・退職給付・特症給付・遺族給付・災厄給付の6種であった。

同共済組合の業績についてみると、昭和2年度(大正15年12月1日～昭和2年11月30日)においては、組合員が665人、組合員掛金・会社補給金がそれぞれ1万708円に対して、給付人員が194人、給付金額は4,236円であった。

昭和3年からは、組合員の福利増進を図るため購買部を設置し、生活に必要な穀類・燃料・調味料・副食品・罐詰類および日用雑貨類の良品廉売を行なった。また、貸付部を設けて、組合員が不慮の災害により困窮した場合は、組合加入後1か年を経過した者に対して、現に組合に納入した掛金総額を年利6パーセントで貸付けることとした。

昭和11年度における同共済組合の実績についてみると、組合員数1,548人、組合員掛金・会社補給金と合わせて3万8,518円の収入に対して、2万5,232円が組合員に給付された。また貸付部では利用者252人、貸付金2万1,151円の実績を残し、購買部では利用者1,113人で10万8,708円の売上げがあった。

昭和14年10月に東京横浜電鉄共済組合となってからは、会社の発展に伴って組合員数も4,328人と増加し、組合員掛金も5万409円となり、同額の会社補給金と合わせて昭和11年度の3倍に相当する10万6,745円の収入となった。そして、延べ9,036人に対して9万6,745円が給付された。

8) その他の方策

共済組合の貸付金とは別に、社員住宅資金制度が設けられた。これは、書記・技手以上の者が5年以上の勤続者が沿線に住居を建築する場合に限って、次により住宅資金を貸付けようというものである。

① 貸付額は主事・技師2,000円、書記・技手1,500円までを限度とし、かつ会社の評価

した住宅価格の70パーセント以下とする。

- ② 支払い方法は7年以内の月賦均等償還とし、利息は年7パーセントとして、毎年6月、12月の両月に支払う。

昭和11年末日現在における住宅資金貸付状況は、貸付件数45件、貸付総額は7万7,740円であった。

次いで昭和16年4月から、奨学資金貸与制度が設けられた。社長五島慶太から職員教育保健基金として寄付のあった5万円を基金として、その利息を奨学資金に充てようというものである。

この制度の内容は、①両社の社員で10年以上の勤続者の子女に学費の一部を貸与する、②学校の範囲は、中等学校令・高等女学校令・実業学校令による学校、それに専門学校令・高等学校令による学校で、その他会社が認めた学校に限る、③貸与額は授業料実費で、中等学校は最高10円、専門学校以上は最高15円までとする、④返済方法は卒業後10年間で貸与の実額のみを適当な方法で返還する、というものであった。なお、この奨学資金貸与制度は、戦後の昭和28年4月から形を変えて実施され、昭和40年度まで継続された。

一方、昭和12年7月の日華事変勃発以来、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄ならびに関連会社の応召社員の家族とつねに連絡を保ち、また、これを励ますため、家族慰問部が設置された。本部は秘書課に置かれた。同部は、出征社員への餞別金の贈呈、慰問袋の発送やその家族への慰問金・見舞金・香典の贈呈、さらには戦傷病者の見舞に活躍するほか、随時に家族の慰安会、戦没社員の慰霊祭を挙げるなど、物心両面にわたって万全を期した。昭和16年12月末現在における慰問部基金支出金は6万1,852円にのぼった。

そのほか、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社においては、団体生命保険加入者への掛金の一部補給、日課としてのラジオ体操の実施、折にふれての修養団の結成、海水浴保養所の設置、さらには東横授産所を設置しての従業員家族への副業あっ旋など、多方面にわたる施策を実施したのであった。

9 東京高速鉄道の建設

昭和7年3月に東横線を全通させた東京横浜電鉄は、並行して事業の多角化を進め、田園都市業・乗合自動車業・百貨店業などにおいて着々と成果をあげていった。そして同社は、昭和11年に東横乗合を合併、中仙道乗合自動車を買収し、さらにその年の10月には玉川電気鉄道をさん下に収め、13年4月にはこれを合併するなど、事業基盤の拡張にも実績を残したのであった。

ここにおいて東京横浜電鉄は、同社が関係している東京高速鉄道を通して、武蔵電気鉄道時代からの念願であった地下鉄道の建設・経営に乗出すこととなった。そして、これがきっかけとなって、のちに五島慶太が京浜電気鉄道社長に就任し、ひいては同社の合併にまで発展していくのである。

1) 東京高速鉄道の設立

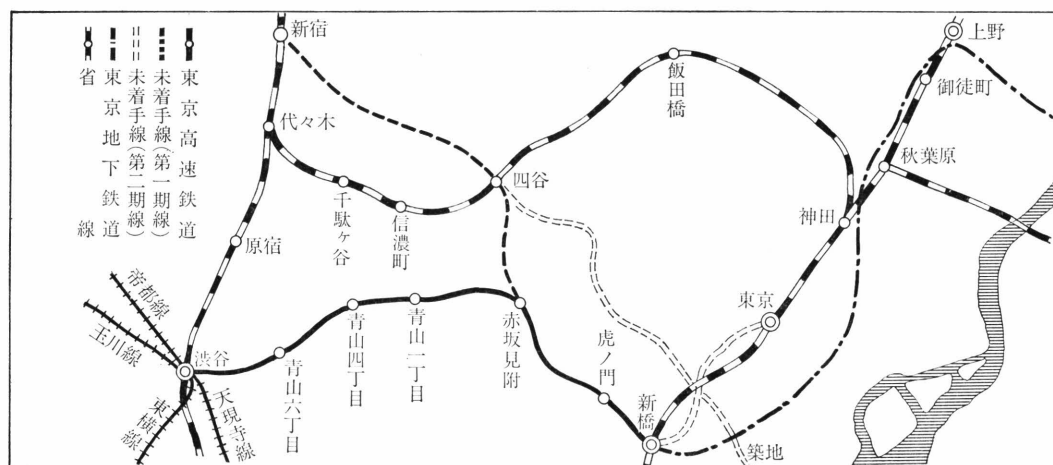
東京における地下鉄道

大正14年9月27日、東京地下鉄道は、大倉組の手で上野～浅草間を起工し、昭和2年12月30日に開通させた。この間、武蔵電気鉄道、東京高速鉄道（小田急電鉄の前身）、東京鉄道の3社が地下高速鉄道の建設をもくろんだが、いずれも挫折していた。

東京地下鉄道はその後、順次路線を延長し、昭和9年6月21日の銀座～新橋間の開通を最後に、浅草～新橋間は全線開通の運びとなった。

これにより、わが国は初めて本格的な都市高速鉄道を有することとなったが、その延長

東京高速鉄道路線図



距離は短く、東京の交通問題の根本的解決にはほど遠かった。そこで、高速鉄道路線の独占的敷設権を握った東京市による市営地下鉄道の完成が期待されたが、東京市の財政事情から一頓座をきたしていたのである。

路線の譲受け

大正15年8月27日、東京市営地下鉄道が財源問題で難航しているのをみて、すでに東京地下鉄道の建設を担当していた大倉組取締役門野重九郎、同じく脇道誉ならびに小田原急行鉄道社長利光鶴松らは、資本金2,500万円で東京高速鉄道の設立を発起し、東京市の有する地下鉄道全部の代行を出願した。

この動きに対して、東京地下鉄道は自社の工事を担当し、協力者であると考えていた大倉組の重役が新会社の発起人であることに憤慨し、全力をあげてその妨害を策した。東京市としても財政難とはいえ、高速鉄道市営を唱えていた関係上、免許を譲渡するわけにもいかず、この出願を却下した。しかし、大倉組にとっては工事請負の副産物があり、小田原急行鉄道、東京横浜電鉄その他の私鉄としては、かつて阻止された市内乗入れをこの東京高速鉄道を通して実現しようとしたため、同社の免許譲受けの運動は執拗であった。

再三にわたって出願した結果、昭和6年12月8日、東京高速鉄道は、東京市長永田秀次郎から、将来は東京地下鉄道と合併することを条件に、東京市の免許線のうち3線を譲受けた。その3線というのは、①渋谷線（渋谷から新橋を経て東京駅に至る約8キロメートル）、②新宿線（四谷見附から麴町を経て築地に至る約8キロメートル）、③連絡線（四谷見附から赤坂見附に至る約1キロメートル）である。東京市が市営を最終的に断念したのは、浜口内閣の地方財政整理緊縮方針によって、起債認可申請が昭和4年8月、翌5年9月と再度にわたって却下されたことと、元来、市電防衛のために地下鉄道市営の方針を打出したにもかかわらず、市電の経営は悪化の一途をたどっているため、たとえ地下鉄道を建設しても、路面電車ともども収支が償わなくなるという懸念が増大してきたこと、のためである。こうして、一定の条件を付してこれを特定会社に譲渡することが、むしろ高速鉄道促進の方策であるとの結論に達し、譲渡を決定したのである。



建設中の東京高速鉄道（左は宮益坂）

五島慶太、常務に就任

東京市は、昭和7年8月10日、鉄道大臣あて東京高速鉄道への譲渡許可を申請したところ、同年10月1日、次のような条件を付して許可の指令があった。

- ① 発起人は昭和8年9月30日までに会社を設立する。
- ② 本許可は①の期間内に会社を設立したときに効力を発する。
- ③ 鉄道大臣が必要ありと認めるときは、線路および工事方法の変更を命じることができるとする。
- ④ 本鉄道の路線中、東京市または東京地下鉄道所属鉄道線路を横断し、またはこれと連絡する箇所については、工事施行認可申請書再提出前にその大綱を定めて、鉄道大臣の認可を受ける。

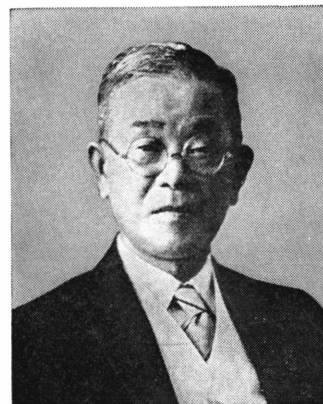
ところが東京高速鉄道は、昭和8年9月30日までに会社を設立するという条件にもかかわらず、資本調達が思わしくなく、期限内の会社設立がむずかしくなった。そこで、さらに昭和9年9月30日まで1か年の延長を申請したため、契約に違反すると指摘されたが、結局、申請は認められた。

会社設立が思うように進まなかったため、門野重九郎は、第一生命社長矢野恒太に助力を求めたところ、矢野恒太は、「東京横浜電鉄専務五島慶太がこれに参加し、計画が完成できるという見通しがたつたら助力してもよい」という意向を示した。このときから、五島慶太が東京高速鉄道の建設・経営に参画することとなったのである。五島慶太は、武蔵電気鉄道時代から都心乗入れに腐心していたし、ことに、本業である目黒蒲田電鉄ならびに東京横浜電鉄が、渋谷を拠点としてようやく発展の軌道に乗りつつあったので、この機会に東京高速鉄道によって都心乗入れを果たそうとした。そして、金融関係・近郊私鉄各社を精力的に説得して資本調達を図り、三井、三菱、住友の財閥系資本をはじめ当時の大手金融機関、近郊私鉄各社の協力を得たのであった。

こうして東京高速鉄道は、昭和9年9月5日に設立された。創立時の資本金は3,000万円で、本社は京橋区銀座3丁目4番地（昭和10年1月8日、赤坂区表町2丁目15番地に移転登記）であった。役員は、同月7日の取締役会で次のように互選された。

- | | |
|-----|-----------------|
| 社 長 | 門野重九郎（大倉組副頭取） |
| 専 務 | 脇 道誉（大倉商事専務） |
| 常 務 | 五島 慶太（東京横浜電鉄専務） |
| 取締役 | 井上篤太郎（京王電気軌道社長） |
| ” | 井上敬次郎（前東京市電気局長） |

取締役	利光 鶴松 (小田原急行鉄道社長)
”	和田 駿 (大倉組取締役)
”	金光 庸夫 (王子電気軌道社長)
”	根津嘉一郎 (東武鉄道社長)
”	鵜飼 重雄 (玉川電気鉄道常務)
監査役	堀井卯之助 (千代田生命)
”	松本 丞治 (元商工大臣, 弁護士)
”	小林 一三 (阪神急行電鉄会長)



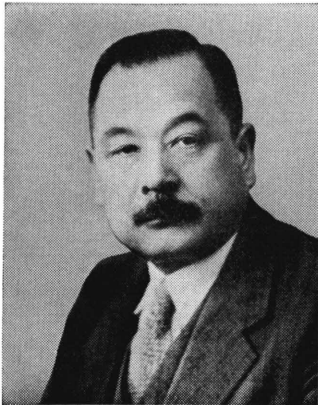
根津嘉一郎

同社には私鉄各社の最高責任者ないしは実際上の責任者が参画していたが、単に取締役に就任しただけであった。これに対して五島慶太は常務に就任したばかりでなく、事実上の責任者として東京高速鉄道の建設・経営に当たることとなった。これは、社長門野重九郎、専務脇道誉がともに建設会社である大倉組の代表者であり、鉄道経営についてはまったく経験がなかったことと、先の会社設立の際の功勞に酬いるために、各役員が五島慶太を推挙したことによるものであった。ところで、この役員人事において、将来の合併が予定され、しかもすでに新橋～浅草間を営業していた東京地下鉄道からは、同社の社長ということで、根津嘉一郎が参加しただけであり、実際の責任者である早川徳次は選任されなかった。この時期において、すでに両社間の関係が円満を欠き、対立意識が芽生えていたからである。これが後年、東京高速鉄道による東京地下鉄道の株式買収ならびに両社線の接点である新橋駅の接続工事などの問題で、両社間で激しい戦いが繰広げられる遠因となった。

2) 東京地下鉄道との対立

昭和10年2月、東京高速鉄道は、渋谷～新橋間の工事施行認可申請書を鉄道省に提出した。ところが東京地下鉄道は、新橋～虎ノ門間は東京地下鉄道が建設すべきであって、東京高速鉄道は、虎ノ門から日比谷公園を抜けて東京駅に至るべきではないか、として認可阻止運動を展開した。東京高速鉄道としては、渋谷～虎ノ門間のみではまったく意味がなく、新橋に乗入れることは絶対条件であった。両社はそれぞれの立場から正当性を主張した。しかし、将来「両社は合併する」という前提があるため、結局、前記のように同年9月に東京高速鉄道が認可を得た。

同社は認可を得たところで、昭和10年10月18日、渋谷～新橋間の建設工事に着手した。また、新宿線との連絡線である四谷見附～赤坂見附間1.2キロメートルについては、昭和



早川 徳次

13年6月14日に工事施行認可を得た。

こうして、昭和13年11月18日に青山六丁目～虎ノ門間4.4キロメートルが、同年12月20日に渋谷～青山六丁目間1.1キロメートルが完成した。次いで翌14年1月15日に残る虎ノ門～新橋間0.8キロメートルが完成して、同年2月15日から全線6.3キロメートルの営業を開始した。総工費は2,126万円であった。しかし、東京地下鉄道との直通運転は、新橋における境界壁撤去問題がこじれたため、約半年ほど遅れた。境界壁問題というのは、およそ次のような内容であった。

昭和10年5月31日、東京高速鉄道と東京地下鉄道は、新橋でレールを接続し、両社線内を2分間隔で直通運転することについての協定を結んだ。

しかし、東京地下鉄道の新橋駅終端にある境界壁を撤去する工事方法変更の認可申請を行わなければ、レール接続工事は鉄道省から認可されなかった。東京高速鉄道は、新橋においてレールを直結して、渋谷～浅草間の直通運転をすることが、両社のため、東京市民のためになるとして計画を進めていたのに対し、東京地下鉄道は、東京高速鉄道が新橋駅ホームを並べて建設して乗客を乗換えさせるべきであると主張し、この認可申請を行わなかった。しかし、最終的に東京地下鉄道社長根津嘉一郎が、東京高速鉄道常務五島慶太に、①新橋～田村町間において東京高速鉄道の線を東京地下鉄道に共用させることに設計変更し、②これを東京地下鉄道の費用において東京高速鉄道の新橋～虎ノ門間の工事と同時に建設して、③京浜地下鉄道（後述）の車両を東京高速鉄道の2分間隔の間に挿入運



東京高速鉄道青山六丁目～虎ノ門間開通を祝う関係者（すわっている右端が五島慶太）

転させる，という内容の妥協案を示してきた。列車保安上の問題や，早川徳次の強硬な前記協定の改訂要求があったものの，東京高速鉄道としては，すでに渋谷～田村町間が完成に近づき，一日も猶予することができなかつたため，五島慶太はこの妥協案に調印した。ここにおいて，早川徳次も境界壁の撤去について了解し，東京高速鉄道は新橋における接続区間の工事施行認可を得ることができたのである。

こうして，両社線の直通運転は，ようやく昭和14年9月16日から行なわれた。なお，東京高速鉄道渋谷駅は，渋谷総合駅として建設された玉電ビル3・4階に設けられた。

3) 東京地下鉄道の買収

京浜電気鉄道系の買収

東京高速鉄道は，営業開始後，東京地下鉄道との合併について交渉を続けた。これは，すでに両社の合併は約束されていたことであるし，東京地下鉄道とは直通運転を行なっている。しかも両社合わせて14.3キロメートルにすぎない小さな地方鉄道が，二つの会社に分かれて争うのは不合理である，市民の便宜のためにも，また両社経営の合理化のためにも，一刻も早く合併することが必要であるという理由からである。

しかし，五島慶太を中心とする東京高速鉄道の重役は，それまでの対立の深さと経過からみて，早川徳次とはとうてい協調して事業を行なうことはできない，この際，東京地下鉄道の支配権を得ることが先決である，としてこれを実行に移すこととなった。

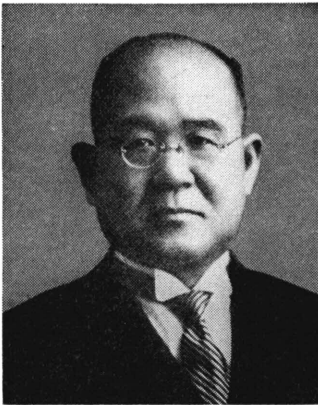
東京高速鉄道が東京地下鉄道をさん下に収めるに当たっては，京浜電気鉄道，湘南電気鉄道，京浜地下鉄道の各社が東京地下鉄道と関係があったため，むしろ，これらの関係各社を通じることが好都合であった。

このなかで京浜地下鉄道は，昭和12年3月，東京地下鉄道と京浜電気鉄道の提携により誕生したもので，同時に東京地下鉄道は，自社の所有路線のなかから，新橋～品川間の路線を同社に譲渡した。

そして，京浜地下鉄道，京浜電気鉄道ならびに湘南電気鉄道との間で，京浜地下鉄道が新橋



渋谷～浅草直通記念乗車券ほか



穴水熊雄

～品川間を建設の暁には、①浅草～浦賀間の直通運転を行なうこと、②4社は京浜地下鉄道の開業前に合併すること、という契約を結んでいたのである。

ところが、東京高速鉄道が東京地下鉄道の支配を計画した段階では、4社の合併はまだ実行されていなかった。そこで東京高速鉄道は、「陸上交通事業調整法が制定された今日においては、この4社に自社を加えて、自らの手で交通調整を実現することが筋である」として、まず京浜電気鉄道の株式を買収したのである（本編第3章3.を参照）。

東京地下鉄道の買収紛争

京浜電気鉄道に基盤を置いた東京高速鉄道は、いよいよ東京地下鉄道の株式買収に当たることとなった。

ところが当時、東京市は東京地下鉄道を買収しようという意向をもっており、市長頼母木桂吉が、市内の交通統制を市有市営によって実行しようとして、東京地下鉄道の株式買収を画策したのであった。そして、同社の将来の経営に不安を抱いていた大日本電力専務穴水熊男は、その所有株式35万株（総株数の35パーセント強）を東京市に譲渡することについて、ほぼ承諾を与えていた。この情報に接した五島慶太は、陸上交通機関の市有市営について、①東京市はすでに市電の経営において失敗している、②買収価格が不当に安くなる、③すでに4社合併の契約がある、④陸上交通事業調整委員会が組織されているが、東京地下鉄道が東京市の所有に帰せば、調整案を討議する必要がなくなる、との四つの理由をあげて反対し、持株を東京高速鉄道に譲渡してくれるよう、再三にわたって穴水熊男に依頼した。その結果、昭和14年8月1日、穴水熊雄と東京高速鉄道の間譲渡契約が成立した。このことは、穴水熊雄所有株式をかねてから買収したいと考えていた東京地下鉄道、とくに早川徳次を驚かせた。しかも東京地下鉄道では、社長根津嘉一郎が南米方面に旅行中のため、重役間の融和を欠いていた時期であった。

『五島慶太伝』(三鬼陽之助著)によると、当時、真相を知らない世論は早川徳次に同情的で、五島慶太の異称である“強盜慶太”はいちだんと高くなったが、五島慶太は、早川徳次を評して「自分と早川とは20年来の友人であり、私交上においては、きわめて光風霽月の間柄であったが、お互いに自分の会社を守る責任上、相争うに至ったことは今でも遺憾千万に思っている」と語っていたということである。

こうして、五島慶太、早川徳次両者間の溝はますます深くなった。そして、なんら解決

の糸口が見つからないうちに、東京地下鉄道では、帰国した社長根津嘉一郎が昭和15年1月に急逝したため、早川徳次は専務から社長に就任、事態はいっそう紛糾し、両者は個別に株主総会を計画するところまでいってしまった。早川側は3月9日に上野精養軒で、五島側は3月14日に帝国ホテルで開催を予定し、それぞれ株主獲得に奔走したのである。

鉄道省の調停

東京地下鉄道の株主総会がこのように両分して開催されることは、交通機関の公共性からみて種々問題があるので、鉄道省は昭和15年3月7日、双方に、株主総会を中止すること、紛争の解決には鉄道省が公平に当たること、その調停には無条件で従うべきこと、などを勧告し、双方ともこれを承諾した。

鉄道省は、この調停を、公平な民間の権威者に依頼するのが適当であると考え、仲裁人を八田嘉明（東京商工会議所会頭）、宝来市松（日本興業銀行総裁）、利光鶴松（小田原急行鉄道社長）の3人に依頼した。仲裁人3人は慎重に検討のうえ、昭和15年7月17日、①早川徳次、五島慶太は、それぞれ東京地下鉄道、東京高速鉄道から身を引くこと、②東京高速鉄道の東京地下鉄道への経営参加は認めるが、株主議決権は棚上げにすること、という趣旨の調停書を双方に示した。いわば、けんか両成敗であった。

同年8月13日、双方はこの調停書およびこれに付随する了解事項を受諾し、事態は円満に解決した。これにより、東京地下鉄道の役員は、社長中島久万吉（元池上電気鉄道社長）、専務田中百畝（京浜電気鉄道常務）、常務高木謙吉（東京地下鉄道取締役）となり、このほか東京高速鉄道から協道誉（同社専務）が取締役に、東京横浜電鉄支配人小林清雄が監査役にそれぞれ就任した。早川徳次は相談役として残り、また五島慶太も結局、東京高速鉄道の取締役としてとどまることとなった。なおこの紛争は、交通事業調整委員会において、東京市およびその付近の交通調整に関する具体策が論ぜられている最中に起きたので、その後の地下鉄道問題に大きな示唆を与えた。

帝都高速度交通営団への統合

昭和13年8月1日に陸上交通事業調整法が施行されて以来、各地方で交通調整の具体化が進んでいったが、東京においては、昭和16年7月、帝都高速度交通営団が設立された。

この営団は高速鉄道の建設・経営を行なう私法人で、資本金6,000万円のうち4,000万円を政府が出資し、2,000万円を東京市および将来地下鉄道との連絡が予想される私鉄（東京横浜電鉄、東武鉄道、京成電気軌道、京浜電気鉄道、小田原急行鉄道、京王電気軌道、武蔵野鉄道など）が出資した。

同営団が設立された背景としては、次のような理由と歴史的事実があった。

地下鉄道の建設には、専門的な技術と膨大な資金を必要とする。しかも建設後しばらくの間は、固定資産の圧迫が著しいにもかかわらず、ほかの交通機関との関係上、運賃は一定の制約を受ける。したがって、経営は困難であり、利潤を目的とする民間資本ではとうてい企業として成り立ち得ない、というのがその理由であった。

また、歴史的事実というのは、①東京地下鉄道が新橋～浅草間8キロメートルの路線建設に9年も要したこと、新橋～品川間は、資金難のためついに実現できなかったこと、②渋谷～新橋間は、東京高速鉄道が東京市から免許を譲受けて建設したが、同時に譲受けた新橋～東京駅間、新宿～築地間の建設には着手できなかったこと、③東京市も、大正14年に都市計画で定められた地下鉄道網について60キロメートル余の免許権を得たが、関東大震災後の復興事業のため建設の運びに至らなかったこと、などである。

昭和16年9月1日、陸上交通事業調整法の趣旨に従って東京高速鉄道、東京地下鉄道、京浜地下鉄道、それに東京市の有する既設・未設の地下鉄道は帝都高速度交通営団に譲渡され、同営団がすべての地下鉄道を統合することとなった。なお、その際に東京横浜電鉄社長五島慶太は、同営団の理事に就任し、以後、昭和19年2月に東条内閣の運輸通信大臣として入閣するまで、理事の一員として同営団の運営に当たった。

戦前における五島慶太の社外活動

五島慶太は、大正9年5月に武蔵電気鉄道の常務に就任して以来、当社の発展に全力を注いできたが、他方、社外活動においても年とともに幅広い活躍ぶりを示し、しだいに財界に重きをなしていった。

しかし、それまでの五島慶太に対する評価は、関連事業を通しての多方面にわたる貢献はあったものの、主として“鉄道業のエキスパート”という認識にすぎなかった。五島慶太がほんとうの意味での財界人として認められたのは、昭和16年2月に東京商工会議所1級議員に当選し、翌3月に同所副会頭に選任されたときからである。

次いで五島慶太は、昭和18年11月17日、東条英機内閣の内閣顧問(政務執行に直接参画する)に就任、中央の檜舞台に登場することとなった。私鉄界の五島慶太から財界代表者としての五島慶太として注目を集めることとなったのである。さらに五島慶太は、翌12月4日、第5回行政査察使を命ぜられ、主

として木造船の建造促進に当たった。

木造船の査察、造船計画の樹立を終えて間もなく、昭和19年2月19日、五島慶太は運輸通信大臣に就任した。重大戦局に直面した東条英機首相が、内閣を強化するために起用したもので、当時の新聞は、農林大臣内田信也、大蔵大臣石渡荘太郎とともに、東条内閣の3本柱と評価している。

なお、五島慶太が関係していた諸団体の役職のおもなものは、次のとおりである。

鉄道同志会理事、鉄道協会理事、電気協会理事、播丹鉄道副社長、大阪電気軌道監査役、参宮急行電鉄取締役、後樂園スタジアム監査役、富士山麓電気鉄道取締役、鉄道軌道連合会会長、東京府乗合自動車運送事業組合理事長、帝都高速度交通営団理事、全国乗合自動車運送事業組連合会会長、関西急行鉄道監査役、関東配電理事、大政翼賛会理事、東京宝塚劇場取締役

第3章 事業基盤の確立

1 目蒲・東横の合併

1) 合併の内容

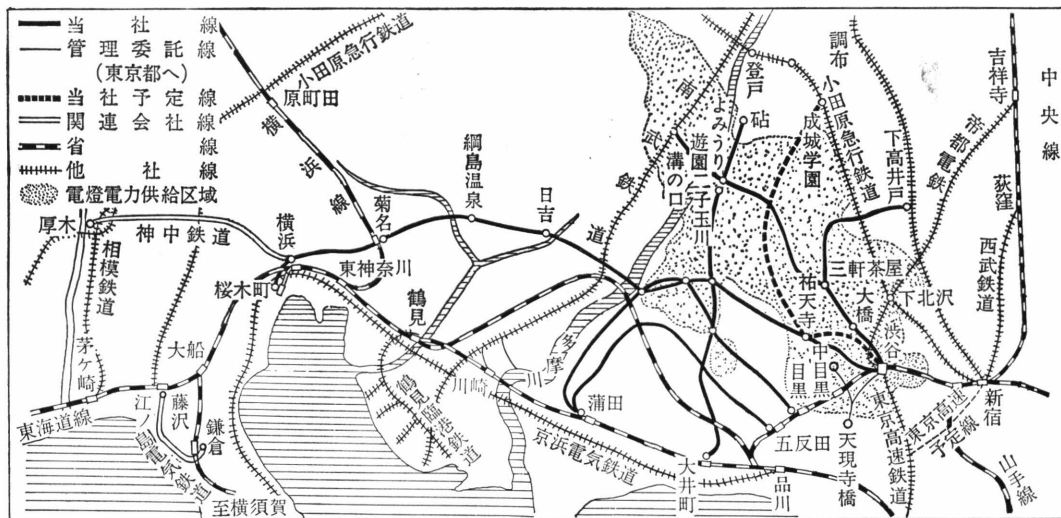
合併時の両社の状況

目黒蒲田電鉄と東京横浜電鉄とは、大正13年に提携して以来、資本的にも人的にも一体であった。しかも、両社の経営する鉄道業ならびに乗合自動車業の営業範囲がほぼ同一であり、事業経営においても、両社は密接不可分の関係にあった。したがって、両社は、早くから相互に資金・車両などの融通を行ない、本社建物、職制ならびに本社職員を共通とするなど、事実上、同一会社のように提携してきた。そして、それぞれにその鉄道業や乗合自動車業を拡充するとともに、電燈電力供給業・百貨店業・田園都市業など、多岐にわたる事業を兼営し、その業績の向上を図ってきた。

したがって、東京横浜電鉄の業績が目黒蒲田電鉄の域に達すれば、両社は合併して一体となって進むべきものであったから、両社の合併は“時間の問題”であった。東京横浜電鉄の業績が目黒蒲田電鉄のそれに追いついた時期、それが昭和14年であった。

目黒蒲田電鉄も、創業以来、関連事業への進出、池上電気鉄道との合併などによりおい

新生東京横浜電鉄の営業路線図



II 充 実 編

に躍進してはいた。しかし、東京横浜電鉄は、東横線の全通に加えて玉川電気鉄道を合併し、目黒蒲田電鉄を上回るめざましい躍進を示していた。

両社合併直前の決算期である昭和14年上期（昭和13年12月1日～14年5月31日）における両社の営業成績をみてみよう。

目黒蒲田電鉄が、払込資本金に対して19.1パーセントに相当する162万2,018円の営業益金(利息を除く)をあげ、純益金116万7,734円を計上、10パーセント配当を据置いたのに対し、東京横浜電鉄は279万1,157円の営業益金(利息を除く)をあげ、純益金219万5,354円を計上した。この営業益金は、払込資本金に対して17.3パーセントに相当し、目黒蒲田電鉄と同じく10パーセント配当は可能であった。しかし、昭和14年4月から施行された会社利益配当および資金融通令の趣旨により、増配を自制して9パーセント配当を据置いた。

このように、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の業績において、配当がわずかに1パーセント異なるだけで、対資本金利益率は両社がまったく並んだのである。

以上のように、目黒蒲田電鉄と東京横浜電鉄両社の業績は、ほとんど相匹敵するに至った。このため、この機会に一步進めて、両社の合併を実施して事業の統制強化の実をあげつつ、経営の合理化を図ろうということとなった。これはまた、昭和13年8月に施行された陸上交通事業調整法の趣旨にそうものでもあった。

この合併により、対外信用の増大と各事業の統制合同、経営の単一化による利益増のあ

昭和14年上期における両社の業績

社名	資本金	払込株金	借入金	興業費		営業収支ならびに益金			
				業種	金額	営業収入	差引益金	営業外支出	差引純益金
	千円	千円	千円		円	円	円	円	円
東京横浜電鉄	42,500	32,200	44,139	鉄軌道業	25,854,305	2,523,907	1,176,692		
				電燈電力供給業	6,950,670	1,213,561	540,146		
				田園都市業	5,728,313	929,801	101,549		
				百貨店業	2,591,871	1,347,125	589,926		
				乗合自動車業	2,160,448	988,216	299,022		
				砂利業その他	1,030,998	217,050	83,822		
				計	44,316,605	7,219,660	2,791,157		
				投資勘定	25,358,948	889,592	889,592		
				合 計	69,675,553	8,109,252	3,680,749	1,485,395	2,195,354
目黒蒲田電鉄	30,000	17,001	16,780	鉄道業	20,337,063	2,425,952	1,145,503		
				田園都市業	927,029	403,961	109,051		
				乗合自動車業	1,085,609	921,969	324,555		
				電燈電力供給他	464,142	112,010	42,909		
				計	22,813,843	3,863,892	1,622,018		
				投資勘定	11,238,195	230,885	230,885		
合 計	34,052,038	4,094,777	1,852,903	685,169	1,167,734				
合計	72,500	49,201	60,919		103,727,591	12,204,029	5,533,652	2,170,564	3,363,088

ったことも付記すべきであろう。

合併の成立

目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社の合併の機が熟してきたところで、昭和14年5月、両社はそれぞれに重役会を開催して合併契約を承認し、続いて同年6月1日、合併契約を締結した。

この合併契約の大要は、①目黒蒲田電鉄を存続し、資本金4,250万円を増加する、②合併比率は1対1とする、③合併の日時は合併の認可を受けた翌月1日とする、というものであった。

次いで同年6月26日、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の両社は、合併契約書をそれぞれ定時株主総会に付議し、総会はこれを原案どおり承認した。なお、目黒蒲田電鉄の総会においては、同時に定款第2条(会社の目的に食堂の経営、物品陳列販売業などを追加)、第3条(資本金を7,250万円に増額)、第6条(総株式数145万株に増加)、第18条(取締役を9名以内に改訂)の改正もあわせ可決した。

こうして社内手続きが完了したところで、昭和14年6月29日、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の両社連名で、鉄道大臣前田米蔵あてに会社合併認可申請書を提出し、9月26日に認可された。昭和14年10月1日、両社は合併し、ここに、大正13年以来、15年にわたって提携、発展してきた目黒蒲田電鉄と東京横浜電鉄は、文字どおり一体となったのである。

商号の変更

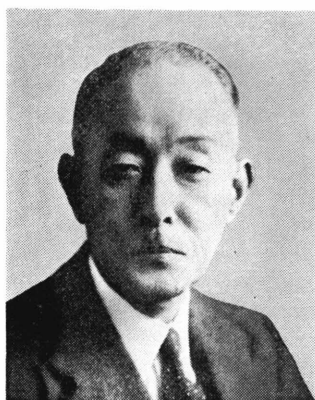
昭和14年10月1日に両社の合併が成立したところで、存続会社である目黒蒲田電鉄は、同月16日、臨時株主総会を開催して合併完了の報告を行なうとともに、商号を東京横浜電鉄に変更することを決議し、同日、合併の登記とともに商号変更の登記を完了した。

ところで、両社が合併する最初の方法としては、まず創立の歴史が古く、しかも将来の幹線となる東横線を有する東京横浜電鉄を主体とし、目黒蒲田電鉄をこれに合併する予定であった。

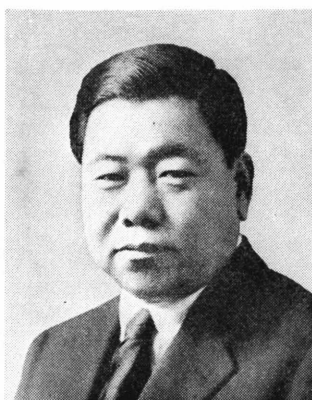
しかし、少なくともこの時点までは、形の上では目黒蒲田電鉄が東京横浜電鉄の親会社であり、かつ、それまでの十数年間10パーセント配当を継続していたほど営業成績もよく、しかも、東京横浜電鉄が不況のどん底にあったころ、目黒蒲田電鉄系の資本によって同社を更生させている。以上のような事情から、いったん東京横浜電鉄を目黒蒲田電鉄に合併し、次いで商号を東京横浜電鉄に変更するという、キメのこまかい手続きをとったのであった。

2) 合併後の規模

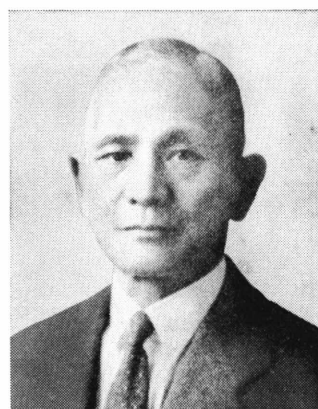
役員と職制



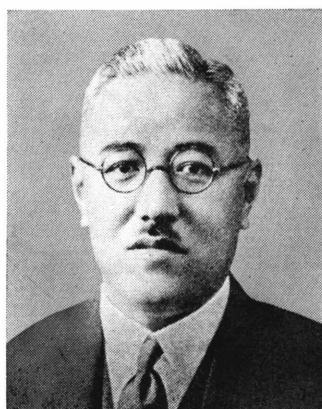
丹羽武朝



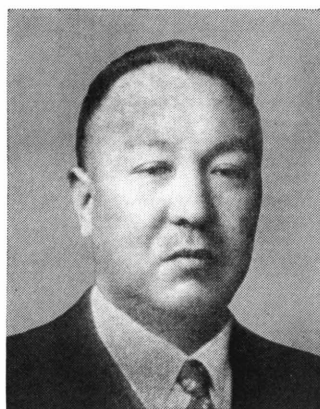
小宮次郎



中川正左



緒明太郎



武鶴次郎

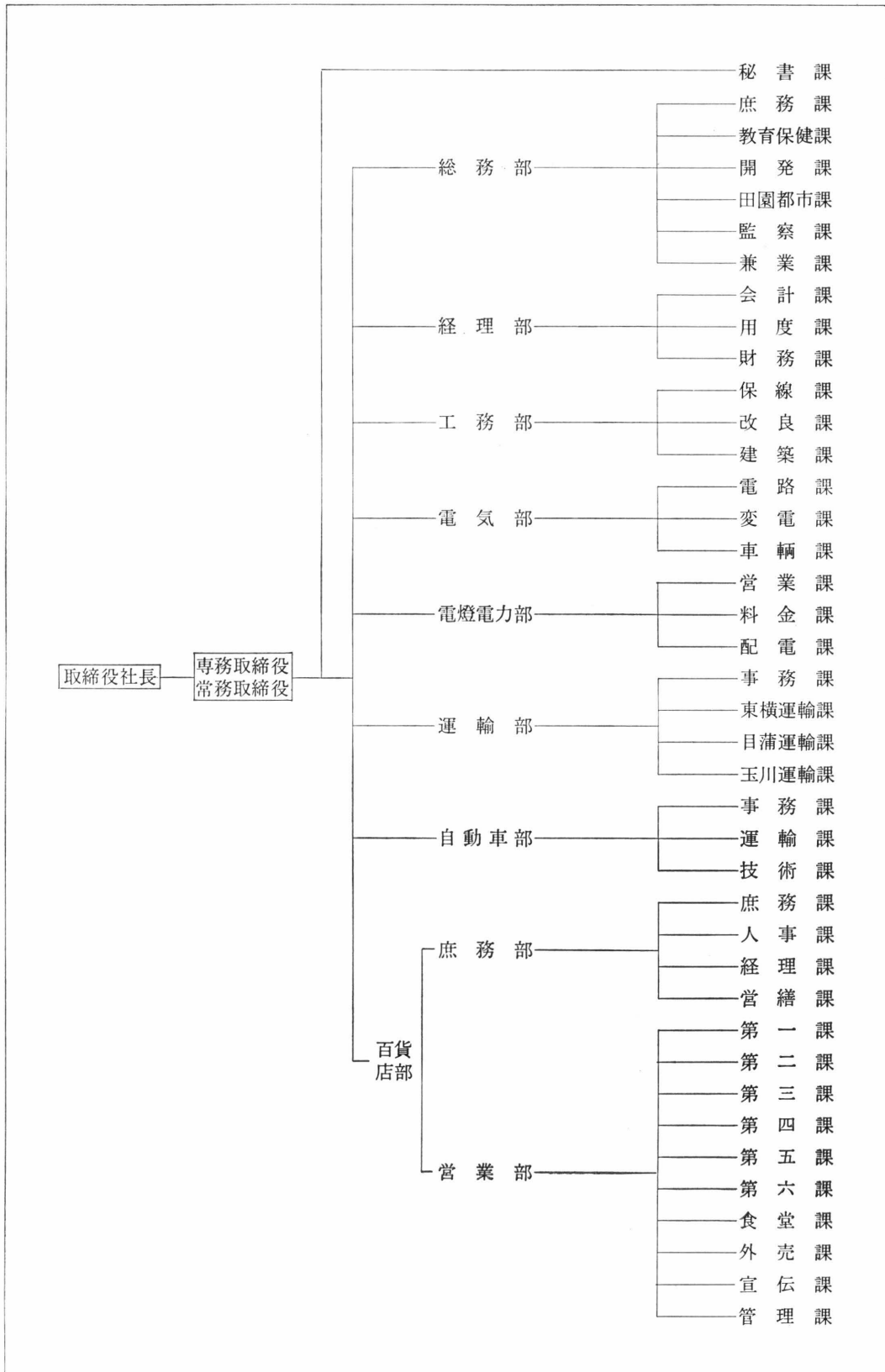
目黒蒲田電鉄と東京横浜電鉄が合併したといっても、従来から経営上、資本的にも人的にも両社は一体となって発展してきたため、従来からの役員がそのまま新しい東京横浜電鉄の経営に携わることとなった。また職制も、同じような理由から、さしあたり変更の要はなく、昭和13年11月1日に従来の課制を廃止して部制をしき、8部40課とした体制がそのまま踏襲されることとなった。

当社が東京横浜電鉄として新発足した時点における役員は、社長が五島慶太、専務が篠原三千郎で、常務が丹羽武朝、小宮次郎、山本知太郎、取締役が中川正左、緒明太郎、武鶴次郎、また、常任監査役が渋谷秀雄、監査役が石川善太郎、渡辺利二郎という顔ぶれであった。

なお、職制は次表のとおりである。

東京横浜電鉄組織表

(昭和14年10月現在)



事業の規模

目黒蒲田電鉄と東京横浜電鉄の合併によって新発足した当社は、資本金7,250万円となり、東京市から川崎市、横浜市にかけての広大な地域を事業範囲とする、関東一の私鉄に躍進した。現在の当社の規模のうち、鉄軌道本業の基盤はほぼこのときに確立されたのである。

当時の私鉄界において、当社の資本金7,250万円を上回るのは、わずかに関西の京阪電気鉄道(9,385万円)、阪神電気鉄道(9,500万円)の両社だけであった。

新発足した当社の各事業の規模は、次のとおりである。(昭和14年下期末現在)

① 鉄軌道業

営業キロ程は、東横線、目蒲線、大井町線、池上線の鉄道4線と玉川線の軌道1線で総延長79.5キロメートルとなった。

② 乗合自動車業

鉄軌道路線の沿線を中心に、225.55キロメートルに及ぶ営業路線をもつこととなった。営業所は中延、池上、神明、大森、下目黒、芝浦、エビス、中目黒、代々木、中野、大正、新丸子、神奈川、世田谷、淡島の15か所、所属車両は390両となった。

③ 電燈電力供給業

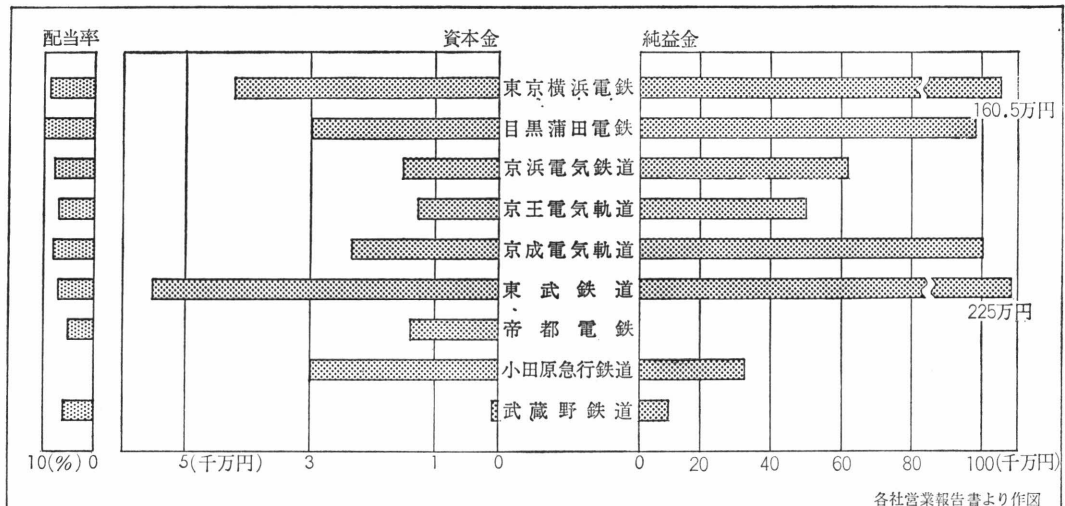
東京市の西南部一帯と川崎市北部を供給区域とし、取付け電燈数は約48万燈、契約馬力数は726万馬力に及ぶこととなった。

④ その他の事業

百貨店業・田園都市業・砂利業・遊園地業の各事業は、日華事変の拡大につれて強

東京近郊私鉄との比較

(昭和13年)



化された統制下にあったため、大きな動きはなかった。

⑤ 合併時における当社関連会社および関係会社は、次のとおりである。

関連会社・関係会社一覧表

会社名	資本金	備考	会社名	資本金	備考
〈関連会社〉	千円		〈関係会社〉	千円	
日本興業	300	現東急不動産	東京高速鉄道	30,400	現帝都高速度交通営団
東横食品	180		京浜電気鉄道	15,000	現京浜急行電鉄
東横映画	300	現東映	湘南電気鉄道	11,350	〃
東横自動車販売	250		京浜地下鉄道	10,000	
中仙道乗合自動車	305	現国際興業	後楽園スタジアム	2,000	
池袋乗合自動車	600	〃	大宮八幡園	50	
関東乗合自動車	300	現関東バス	東都乗合自動車	1,000	現国際興業
東海道乗合自動車	300	現神奈川中央交通	鳩ヶ谷自動車	80	〃
東京観光自動車	180	現国際興業	南武鉄道	6,000	現国鉄南武線
東京タクシー	450	現日本交通	東京交通	190	
東横運送	180	現東急運輸	東京地下鉄道	53,519	現帝都高速度交通営団
大崎合同運輸	300	現日本通運	湘南半島自動車	492	現京浜急行電鉄
太平自動車	31		日本自動車道	1,000	〃
江ノ島電気鉄道	2,500	現江ノ島鎌倉観光	小田原急行鉄道	30,000	現小田急電鉄
日吉ゴルフ倶楽部	300		帝都電鉄	12,800	現京王帝都電鉄
目蒲興業	120	現東急不動産	大阪電気軌道	60,000	現近畿日本鉄道
東横興業	300	現東急百貨店	参宮急行電鉄	45,770	〃
城南乗合自動車	180	当社	梅森蒲田乗合自動車	158	現京浜急行電鉄
多摩川園	150	現東急不動産			
下浦商店	40	出資総額 有限会社			
民衆タクシー	60	現日本交通			
神中鉄道	1,500	現相模鉄道			
秦野自動車	100	現神奈川中央交通			
23社合計	8,926		18社合計	279,809	

創業時との比較

以上が新発足した当社の事業規模であるが、ここで、昭和14年下期時点と創業時（配当第1期——大正12年下期）の事業規模を比較してみよう。

- ① 資本金は、創業時350万円であったのに対して、その21倍の7,250万円となった。
- ③ 営業収入は、開業当初は半期9万1,400円にすぎなかったが、1,341万607円をあげるに至った。これは約147倍に当たる。平均日収は7万4,000円で創業時の半期分に相当する。
- ③ 純益金は、大正12年下期は2万5,000円であったが、約165倍の306万15円となった。1日平均の益金は1万7,000円となる。したがって、合併時の1日平均の純益金が創業時の1期の純益金に相当するまでに発展したこととなる。
- ④ 客車は、大正12年下期には、わずか10両にすぎなかったが、合併時には約20倍の

199両になった。

⑤ 乗合自動車は、鉄道開業時には1両もなかったが、合併時には428両となった。

⑥ 社員数は、大正12年下期においてはわずか145人であったが、合併時には4,802人となり、約33倍となった。

このように、新発足した当社は、目黒蒲田電鉄として創業した当時に比べて格段の発展を示したが、特筆しなければならないことは、関連会社および関係会社の拡張である。目黒蒲田電鉄創業時には関連会社は1社もなかったが、合併時では23社の関連会社がそれぞれ好成績をあげ、当社の業績の向上に大きく寄与していたのである。ちなみに関連会社を含めた昭和14年下期の営業規模は、営業収入が2,112万4,000円、純益金が439万円、社員数が7,534人であった。

2 初の海外進出

昭和12年7月7日に始まった日華事変は、日清戦争や日露戦争のような短期決戦を望むことはとうていむりであった。事変発生後、日米関係の悪化に伴う欧米諸国の対日経済封鎖により、物資需給面でひっ迫してきたわが国は、経済自立圏の確立のため、北支那開発、中支那振興などの国策会社を設立した。同時に、現地の経済安定と日華親善の実をあげるため、民間資本の中国大陸進出を奨励した。

目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄でも、「中国大陸の地域開発、経済開発に積極的に協力する」という社長五島慶太の方針で、中国大陸への進出が計画されることとなった。

そして、中国大陸には武漢交通股份有限公司（武漢交通株式会社）と大中農場が、台湾には東横産業が設立された。このあと、昭和17年5月に当社が小田急電鉄を合併したことにより、中国山東半島の招遠玲瓏金鉱股份有限公司を引継いだ。他方、昭和16年に始まった太平洋戦争の拡大につれて、国策的な見地からマライ半島、バリ島にも事業を広げていくこととなる。

以上のような背景のもとで、当社は国内にあっては目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の合併によって関東一の電鉄会社となり、多数の関連会社を包含して発展に邁進したばかりでなく、国外に向かっても、中国大陸、台湾を舞台におおいに海外へ雄飛していった。しかしこれらの海外事業も、太平洋戦争の終結とともに連合国側に接収され、結局は水の泡となってしまう。

1) 武漢交通

設立まで

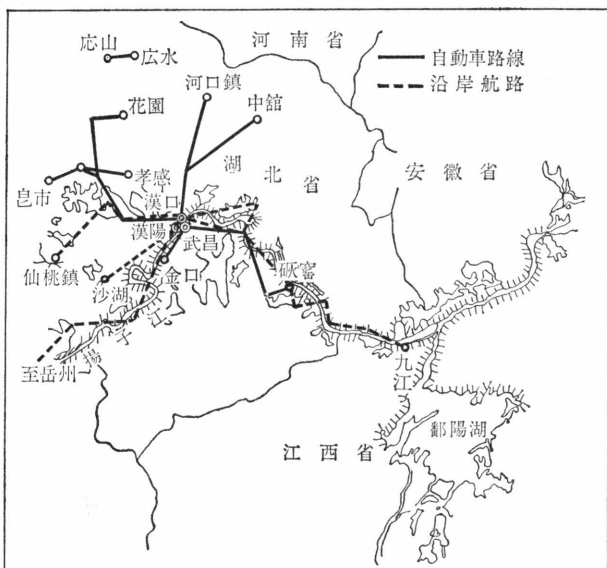
日本軍が昭和13年10月27日に占領した武漢三鎮地区の水上交通(フェリーボート)には、大阪の岸本商店および同店にかかわりをもつ永野護、小林中など当時の少壮実業家が中国中部のタングステンの採掘権(主として鄱陽湖周辺)を得るために関係していた。また、同地区の陸上交通については、江南産業(慶応義塾同期グループでつくった会社)という小規模な乗合自動車会社が、漢口市内の乗合自動車路線をもっていただけであった。「大東亜共栄圏建設のためには交通の整備が不可欠であり、武漢三鎮地区についても貧弱な交通網を整備、拡張しなければならない」という軍部の要請で、永野護、小林中ら関係者は、本土の交通事業経営者のなかから、乗合自動車部門に実績をもつ五島慶太を推薦し

た。そして、「武漢三鎮地区の交通網は一体化すべきである」との結論を軍部が出してきたため、五島慶太は、積極的に同地区の地域開発・経済開発に協力し、新会社設立の準備を進めることとなった。

昭和14年6月1日付で漢口陸軍特務部長、漢口海軍特務部長および漢口総領事から事業許可を得たところで、7月下旬、連絡船2隻が先発し、次いで総務部次長兼庶務課長岩橋一以下3人が漢口に赴任した。

昭和14年11月4日、武漢交通が設立された。これは、漢口、武昌、漢陽のいわゆる武漢三鎮と宜昌間、ならびに主要都市間の自動車による陸上交通事業、および船舶による武漢三鎮を中心とした揚子江沿岸航路の営業を目的とするもので、資本金は100万円で、当社と漢口市がそれぞれ半額ずつ出資した。本社は、漢口市江漢路に設置された。

武漢交通の乗合自動車路線と航路



営業の状況

武漢交通は、会社創立に先だって船舶3隻を購入した。東京湾汽船（現東海汽船）の小桜丸（99トン）、梅丸（56トン）の2隻と京浜電気鉄道の湘南丸（50トン）がそれである。そして、昭和14年7月から同年9月にかけて、この3隻を順次、漢口に回航させ、船舶の漢口着とともに、9月7日から渡船業・航路業の営業を開始した。

なお、内地から回航した3隻のほかに、武漢丸（54トン）、江漢丸（100トン）および興亜丸（40トン）の3隻を上海の造船所で新造させたため、同社保有の主要船舶は、6隻となった。ちなみに、武漢丸の製作費は2万5,000円であった。

一方、陸上交通事業については、会社設立直前の昭和14年11月1日から営業を開始した。これは、江南産



武漢交通漢宜営業所（トラックが乗合自動車に仕立てられている）

業がもっていた漢口市内のバス路線を買収したもので、その後、武漢交通は順次路線を郊外・地方へと拡大していった。

車両は、上海トヨタ工場から購入したトラックが中心で、一部、上海で購入した乗合自動車と、東京から送った東横乗合の車両も就役したが、大半は、必要に応じてトラックが乗合自動車に仕立てられることが多かった。

なお、昭和16年下期における営業概況は、船舶業が船舶数24隻(1,397.825トン)、乗客数120万人、収入45万7,400円で、自動車業は、車両数122両、乗客数155万8,000人、収入99万9,300円であった。

この間、事業の拡張に伴い、昭和17年1月26日、同社は臨時株主総会を開いて倍額増資を決議し、資本金を200万円とした。

その後、戦争の激化につれて業績は低下の一途をたどった。船舶業においては、揚子江での航行がしだいに困難となり、それと同時に、石炭・重油などの燃料が不足したため、国策会社の東亜海運が掌握していたジャンク250隻の委託を受けて、これを5船団に編成し、1隻平均30トンの物資を輸送した。一方、自動車業も同じく燃料の入手が困難になり、市内線の乗合自動車を馬車に切替えて営業を進めた。しかし、営業成績の悪化が激しかったため、子会社として中江造船(資本金36万円)、武漢馬車交通(資本金72万円)を設立するなど、打開策を図ったが、終戦により、いっさいの財産は中華民国に接収されてしまった。資産総額は帳簿価格で1,200万円に及んだ。

武漢交通の概要

①設立 昭和14年11月4日 ②資本金 設立当初は100万円(当社50万円、漢口市50万円)であったが、昭和17年1月26日に増資し、200万円となる。

③本 社 漢口市江漢路

営業所 自動車関係

漢口営業所 漢宜營

業所 黄陂営業所

応城営業所 沙市營

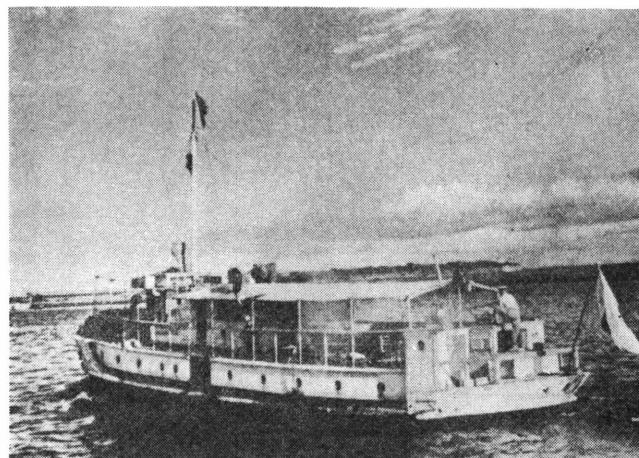
業所 武昌営業所

沙洋鎮営業所

船舶関係

漢口碼頭事務所

武昌碼頭事務所



芝浦から中国へ向けて回航される武漢丸

④ 役 員 (設立時)

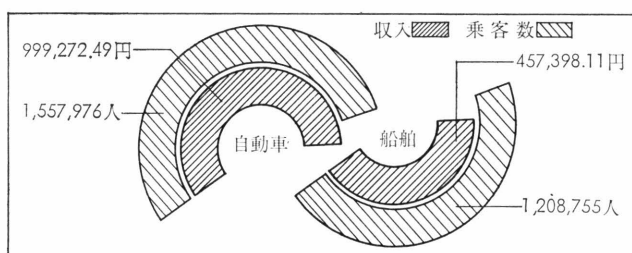
理事長 石星川 業務理事 天春虎一 岩橋一 会計理事 鄭承拔
 理事 五島慶太 篠原三千郎 丹羽武朝 方達智 季志三 程明超 林德基
 西川秋次 監事 小林清雄 范鴻泰

⑤ 従業員 531人 (うち出向社員19人)

主要船舶表 (昭和17年3月31日現在)

船名	トン数	定員	芝浦出帆	漢口到着	摘要
湘南丸	49.53	131	昭14. 7. 26	昭14. 8. 31	
梅丸	56.51	19	14. 7. 21	"	
小桜丸	99.24	105	14. 9. 23	14. 10. 25	
武漢丸	54.41	160	—	14. 8. 31	上海で購入
江漢丸	100	200	—	"	"
興亜丸	44	不明	—	不明	

武漢交通営業成績



武漢交通漢口営業所

2) 大 中 農 牧 場

設 立 ま で

大中農場は、当社の武漢進出に派生して生まれたものである。同牧場設立の発端は、当社百貨店部営業部次長天春虎一が、中国中部視察旅行中に、上海で榮泰洋行の社主である宮下万次郎を知り、漢口と武昌、漢陽を結ぶフェリーボートの利権獲得について力を借りているうちに、宮下万次郎の紹介で西延太郎（日本内地から乳牛を輸入し、中国人搾乳業者へ売却していた）の牧場設立計画に協力を求められたことであった。

当時、上海では、英米人が搾乳牧場の経営で非常な収益をあげていた。そこで当社では、西延太郎の大中公司（牧場設立計画）と提携することとし、関連会社の東横興業をその衝に当たらせた。そして昭和14年12月8日、資本金30万円で大中農場が設立されたのである。出資区分は、東横興業20万円、大中公司10万円であった。

営業の状況

大中農場では、牧場建設工事が竣工し、東横興業が輸送した乳牛16頭を含めて頭数がまとまったところで、クローバミルクの市販を開始した。同ミルクの平均日産量は約650リットルであった。牧場用地は9万9,000平方メートルで、乳牛頭数は最高時で200頭を数えた。しかし、社員全員が集団飼育の経験がなく、最後まで牧場のマネージャー適任者がいなかったために良質の牛乳を生産できず、業績はあまり芳しくなかった。

通貨も、主たる通貨は“敵性紙幣”である中国銀行券・中央銀行券その他の地方銀行券で、汪精衛政権成立後の儲備(ちょび)銀行券や日本軍票は、日本の取引に使用されるだけで、輸入契約は米ドル建てというのが実情であった。そこで、豊田紡績やトヨタ自動車にならって日本円建てを採用したが、為替相場が毎日幾度も動き、主帳簿は日本円でも、主たる収入・支出は“敵性紙幣”という矛盾はいかんともしがたかった。

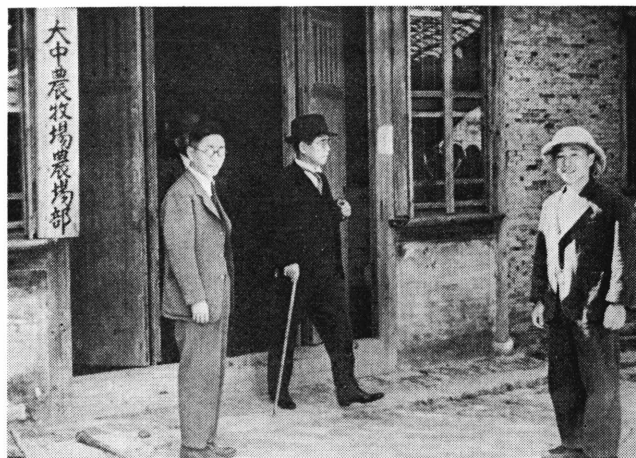
昭和16年夏、当社社長五島慶太は、東京商工会議所副会頭として中支経済事情視察の委託を受け、上海を訪れた。大中農場の取締役総務課長岡田幸次郎は、漢口からかけつけた武漢交通の天春虎一(大中農場の専務でもあった)、岩橋一とともに五島慶太を迎えたのであるが、そのときの模様を岡田幸次郎は次のように語っている。

「昭和16年夏、かねてのお約束どおり五島社長を上海にお迎えしたのであるが、漢口からこられた天春さん、岩橋さんとともに、アスターハウスでの心からの祝杯の美味を忘れられない。

文路の日本人倶楽部において、軍官民300名を招いて盛大なカクテルパーティーを催したが、当日、五島社長の紹介者として華中鉄道副総裁田 誠、トヨタ紡績専務西川秋次のお二人が立たれ、出席者も、中華民国側をはじめ陸海軍司令官・幕僚、興亜院・領事館・工務局の関係者、実業人とまことに多彩なものであった。

中華航空安部重役のお計らいで、五島社長のためにダグラス特別機の提供を受け、南京で汪精衛首席との会見にのぞいたのであるが、会談後、社長は上々気嫌で、随行者一同に南京の日本料亭でいろいろと会見の模様などを聞かせてくれました。

当時、曾禰益さんが上海首席領事として活躍しておられ



昭和16年夏、上海の大中農場を訪れた五島慶太

たので、私なども何かにつけてお世話になったものであるが、社長もご滞在期間中、曾禰ご夫妻のお住居のサッスーン系のアパートを訪問されておられたから、戦後の東急不動産の着想の一つは、社長の上海みやげではなかったかと、私はひとり想像している。」

(昭和43年5月8日付当社あて書簡より)

上海乳業の設立

その後、昭和17年8月、大中農牧場は上海乳業設立のため、同社の全財産を現物出資し、以後、上海乳業の第1牧場として営業を続けた。

この上海乳業は、大東亜省の要請により、大中農牧場と上海明治産業（明治製糖の傍系会社）の経営による牧場とが主体となって、両者が100万円ずつ出資、資本金200万円で設立されたものである。

当時、上海には軍が英国人から接収したカルティエ牧場、フランス人から接収したスコッチ牧場、それと邦人経営のIB牧場があり、それらの牧場を統合経営するよう軍から要請があった。この3牧場の合計面積は、9,570平方メートルであった。さらに同社は設立後、民間人の牧場3か所を買収し、総面積は17万610平方メートルになった。その内訳は、第1牧場（大中農牧場）16万5,000平方メートル、第2牧場（上海明治産業）3,960平方メートル、第3牧場（民間）1,650平方メートルであった。

一方、同社の製品は優秀で、生産量は上海市全体の生産量の80パーセントを占め、乳牛はホルスタイン種75パーセント、セルシー種25パーセントの割合で、3,000頭を保有して

いたが、終戦により中華民国に接収された。終戦時の財産は評価額で3億8,625万円、帳簿価額で875万円に及んだ。



上海の大中農牧場を訪れた関係者

大中農牧場の概要

- ① 設 立 昭和14年12月8日
- ② 資本金 30万円
- ③ 本 社 上海市彭浦区彭浦鎮
営業所 上海市百老匡路（ブロードウェイ）155
- ④ 役 員（設立時）
社 長 山本知太郎
専 務 天春虎一

常務 西延太郎
 取締役 篠原三千郎 千葉英雄 高橋禎二郎 横沢栄四郎 宮下万次郎
 岡田幸次郎 銭孔鋳

監査役 木下久雄 柯公勤

⑤ 従業員 97人（うち出向社員10人余）

⑥ 規模 農牧場使用認可敷地 594,000m²

牧場用地 99,000m²

農場用地 330,000m²

乳牛頭数 200頭

搾乳平均量（日産） 654.5 l

製品 クローバミルク、クローバチョコレートミルク、クローバヨーグルト、その他チーズ、バターなど

3) 東横産業

設立まで

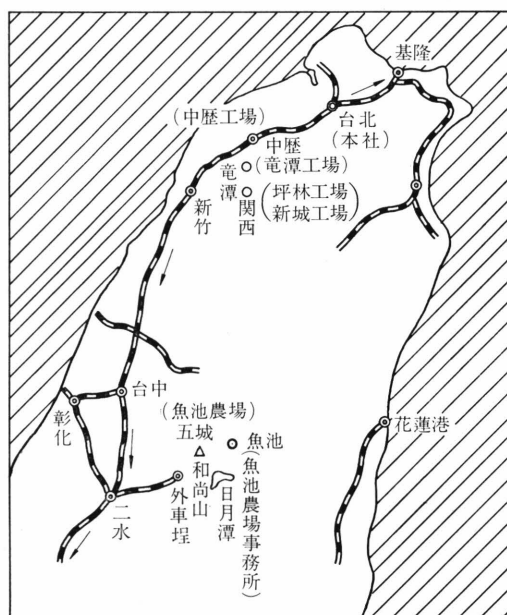
東横産業は、台湾において紅茶の製造販売をするために設立されたものである。ちなみに、台湾における主要産業は、米・砂糖ならびに茶の生産であった。

昭和13年当時、東京横浜電鉄の関連会社である東横食品（現在の東横食品とは異なる）が、ハム、ソーセージ、かんづめ類を台湾に輸出し、台湾からは紅茶を輸入していた。

そこで東京横浜電鉄は、開店後数年しかたたない東横百貨店の業績に貢献する意味からも、直接、台湾で茶の製造・販売を行なうという方針を打出し、昭和14年3月、同社百貨店部次長高橋禎二郎、東横食品常務藤村秀生、貿易商金行寿人の3人に現地を視察させた。

当時台湾では、持木農場、中野農場、台湾農事、台湾拓殖、郭農場などが、台湾紅茶と一部アッサム茶の生産を行っていた。生産者の数こそ多かったが、これらはいずれも規模は小さく、ほとんど個人茶業の域を出な

東横産業事業所位置図



った。日本内地の大資本では、わずかに三井農林が進出しているにすぎなかったが、輸出面は、現地茶商業者が受持ち、中華民国・東南アジア方面に輸出を行っていた。

そこで台湾総督府は、茶業の企業化、内地資本の導入により内外の需要増に対処し、台湾茶の品質向上を図ろうということで、当社に台湾進出を要請した。たまたま、総務長官森岡二郎が五島慶太と東大の同期生であったということも、当社に要請してきた理由の一つであったようである。

前記の現地視察の結果、農場予定地・工場などの地理的条件もよかったため、紅茶業に着手することとなり、当社の台湾進出となった。

進出に当たって社長五島慶太は、「日本の企業は、本土に本社を置き現地に支店を設けるが多い。しかし当社は、台湾で事業を行なうのだから、台湾発展のためにも台湾に税金を払わなければならない」として、本社を台北市京町3丁目1番地に置くこととし、また、現地側の資本も若干入れることにしたのである。

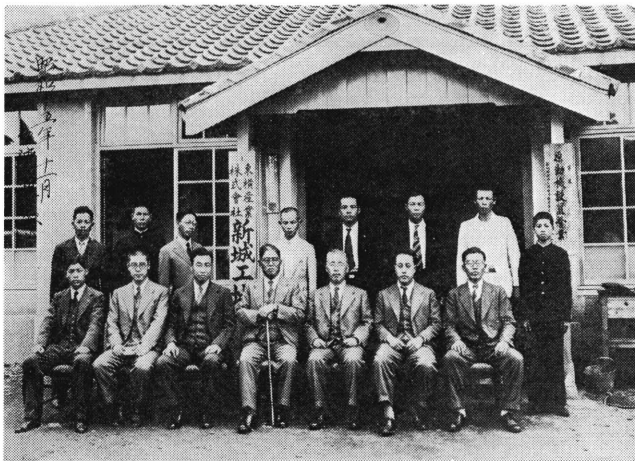
こうした当社の姿勢が、工場・農場用地の提供など、その後の現地側の協力となって現われたことはいうまでもない。

会社の設立は昭和15年6月10日、資本金は19万円であった。

こうした経過からみれば、会社の設立こそ武漢交通、大中農場にほぼ1年ほど遅れたが、その構想は最も先んじていた。また、前記2社の場合は、いずれも軍部の要請によるものであったが、東横産業の場合は、純然たる当社社長五島慶太の南進政策によるものであった。つまり、台湾への進出が、当社の海外進出の先がけであったといえる。

設立後の状況

会社設立に先だって昭和15年3月、台湾新竹州関西庄（庄はわが国の村に当たる）新城



昭和15年11月、台湾・東横産業を訪れた五島慶太(中央)

工場を買収し、同年12月には、同じ関西庄の坪林（へいりん）工場を買収した。この両工場は、それまで現地の人びとが組合をつくらせて経営していた粗製茶工場であるが、経験があるだけにそのまま稼働することができた。

次いで翌16年2月、再製工場として、同じく新竹州にある中歴工場、竜潭工場を委託工場とした。

これにより、工場付近の農場から買った原茶から、紅茶を中心に包種茶・花茶・ウーロン茶など年間20万ポンドが生産された。

しかし、新竹州は土地がやせていて、良質の茶は生産できなかった。従来の台湾茶は、色・味はインドのアッサム茶を原茶とするリプトンと比べて遜色なかったが、芳香だけが劣っていたのである。

そこで、アッサム茶のための茶業試験場で鋭意研究してきた台湾総督府の意向もあったため、東横産業ではアッサム茶を栽培し、品質改良・品質向上に取り組むこととなった。そして、気候・風土ともにインドのアッサム州に似ている日月潭（台中州新高郡）付近を候補地とし、昭和16年、総督府から魚池庄五城の土地 297 万平方メートルの払下げを受け、魚池農場の経営に着手した。

この払下げは、昭和15年10月から11月にかけて、約5週間にわたる当社社長五島慶太の訪台が決め手となったのであるが、その際、次のようにまことに五島慶太らしいエピソードがあった。

同行した高橋禎二郎の話によると、「払下げを受ける土地を見るために、日月潭付近の天覧山という山に登ったとき、見晴らしのいい頂上から、地図を見ながら五島さんは『あの山の稜線からこちらの山の稜線まで全部払下げを受けたい』といわれたので、総督府の役人が驚いていた」ということである。

ともあれ、魚池農場の経営着手により、東横産業は、原茶の生産から販売までを一貫して行なうこととなった。

昭和17年10月1日には、資本金を19万円から50万円に増加し、事業のいっそうの発展を期した。しかし、戦争の激化につれて、茶のおもな需要先である本土をはじめ、満州、北支、東南アジアへの輸出は、船舶不足と軍需品優先ということから、低下する一方であった。しかも滞貨が増加した。そのうえ、従来、輸出割当を依存してきた共同販売所の解散も大きな打撃であった。そして、農場も収穫期を迎え、製茶工場を計画したところで、終戦を迎えたのであった。終戦により、帳簿価額 141 万 3,000 円にのぼる同社の財産は中華民國の管理するところとなった。

東横産業の概要

- ① 設 立 昭和15年6月10日
- ② 資本金 19万円（昭和17年10月に50万円に増資）
- ③ 本 社 台北市京町3の1（のちに表町2の22表町ビルに移転）
事業所 新竹州関西庄 坪林工場

II 充 実 編

新竹州関西庄 新城工場

台中州魚池庄 魚池農場

④ 役 員 (設立時)

社 長 五島慶太

常 務 山本知太郎

取締役 篠原三千郎 天春虎一 高橋禎二郎 藤村秀生 勝俣拓

陳永標 鄭昌樓 陳慶泉

監査役 小林清雄 三宮四郎 大井新次郎 (のちに辞任)

⑤ 従 業 員 合計37人 (うち出向社員延べ10人)

製造時期の4月～11月には臨時工を含めて90人になる。

⑥ 施設の規模

本社建物 82.5m²

新城工場 敷 地 990m²

建物延べ 660m²

坪林工場 敷 地 660m²

建物延べ 495m²

魚地農場 297万m²

⑦ 生 産 高 年間20万ポンド

⑧ 営 業 成 績 昭和18年度における営業成績は、次表のとおりである。

損 益 計 算 書

(昭和18年2月1日～19年1月31日)

収 入		支 出	
科 目	金 額	科 目	金 額
円		円	
製 茶 業		製 茶 業	
紅 茶 販 売 収 入	291,464.62	紅 茶 商 品 費	190,067.11
包 種 茶 販 売 収 入	77,505.40	紅 茶 販 売 費	130,583.79
		包 種 茶 商 品 費	37,280.31
		包 種 茶 販 売 費	32,351.70
		計	390,282.91
計	368,970.02	營 業 費	65,627.84
雑 収 入		借 入 金 利 子	27,485.22
利 息 及 配 当 収 入	908.46	諸 借 入 金 利 子	1,057.11
雑 収 入	5,010.78	償 却 金	4,296.65
雑 貨 類 収 入	21,173.82	計	98,466.82
計	27,093.06		
本 期 損 益	92,686.65	合 計	488,749.73
合 計	488,749.73		

3 京浜・小田急両社への経営参加

後述するように、当社は昭和17年5月1日、陸上交通事業調整法に基づいて京浜電気鉄道、小田急電鉄の両社を合併して東京急行電鉄となるが、この合併を友好的にまた容易にしたのは、当社社長である五島慶太が、経緯こそ違え、すでに昭和16年11月に京浜電気鉄道の、同年9月に小田急電鉄の社長にそれぞれ就任していたからであった。

1) 京浜電気鉄道への経営参加

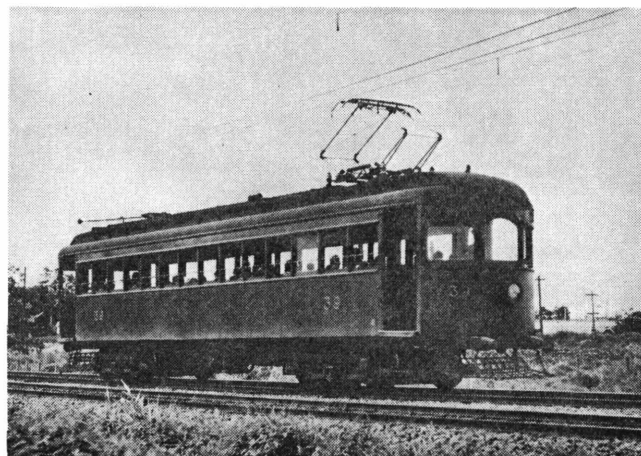
経営参加の経緯

当社が京浜電気鉄道の経営に参加するきっかけは、前章で記したように、東京高速鉄道と東京地下鉄道との紛争であった。

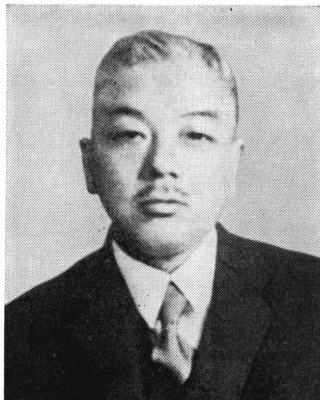
大正8年9月に設立され、昭和9年6月にはすでに新橋～浅草間を開通させていた東京地下鉄道と、昭和9年9月に設立され、渋谷～新橋間を建設中であった東京高速鉄道とは、東京高速鉄道設立時点から紛争が絶えなかったが、とくに路線ルートと新橋における直通運転問題がからんで、両社の紛争はその極に達した。そこで、東京高速鉄道は、東京地下鉄道を買収する計画を立て、そのためには、まず東京地下鉄道の提携会社であった京浜電気鉄道をさん下に収め、京浜電気鉄道側から東京地下鉄道を説得させようと考えた。

東京高速鉄道常務五島慶太は、京浜電気鉄道の大株主である前山久吉（内国貯金銀行社長）と交渉し、昭和13年の初めに7万株を譲受けた。前山久吉からは、昭和11年に玉川電気鉄道株式5万株を譲受けた縁があったため、比較的容易にことが運んだ。

次いで、五島慶太は、1年3か月の日時を費やして、京浜電気鉄道会長望月軍四郎を説得した。この間、東京地下鉄道側でもその株式を買収する動きがあったが、結局、望月軍四郎は、自分の持株を東京地下鉄道に譲渡することは東京高速鉄道と東京地下鉄道との紛争を激化させるばかりであるとして、昭和14年3月、その所有株7



京浜電気鉄道大師線を走る電車



望 月 軍四郎

万余株を東京高速鉄道に譲渡したのである。

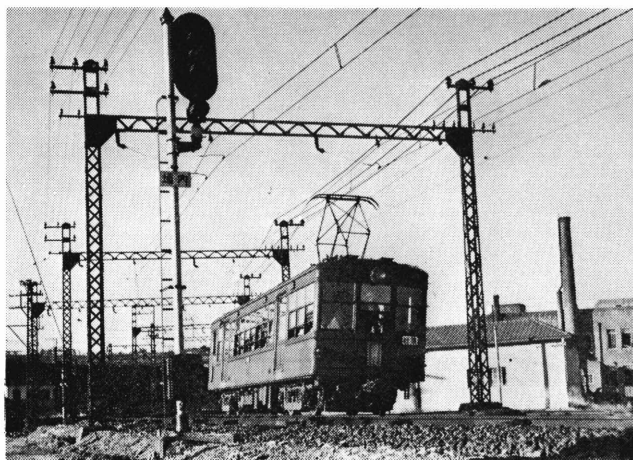
これにより、東京高速鉄道は京浜電気鉄道（資本金1,500万円、30万株）株式の過半数に当たる約15万株を所有することとなり、昭和14年4月に開催された京浜電気鉄道臨時株主総会で、東京高速鉄道から門野重九郎、脇道誉、それに五島慶太が取締役に選任され、同年6月27日の取締役会において門野重九郎が同社社長に、脇道誉が副社長に、そして五島慶太が専務に就任した。

京浜電気鉄道と同時に、同社系列の湘南電気鉄道についても、脇道誉が会長に、五島慶太が専務に就任し、京浜電気鉄道、湘南電気鉄道の両社は、東京高速鉄道の収めるところとなった。その後、業績不振に悩んでいた湘南電気鉄道の業績も向上し始め、また、三浦半島一円にわたって乗合自動車業を営んでいた湘南半島自動車との協定が成立したため、京浜電気鉄道は、経営の単一化・合理化を図ることとし、昭和16年11月に両社を合併した。これにより資本金も5,000万円に増大した。同月、五島慶太が合併後の京浜電気鉄道の社長に就任し、また、当社専務篠原三千郎は同社取締役に就任した。

こうして、発端・経緯では東京高速鉄道によって買収された形の京浜電気鉄道であったが、結果的には、当社が京浜電気鉄道の経営に参加することとなったわけである。それは、五島慶太のかねてからの主張である自主統合を一步進めるものであった。

五島慶太が昭和16年11月に同社社長に就任した際の役員構成は、次のとおりであった。

社長五島慶太 副社長脇道誉 常務菰田成亮 田中百畝 大坪弘 藤本哲 取締役溝口直亮 有吉忠一 利光学一 小林中 谷口守雄 河西豊太郎 篠原三千郎 鷲尾弘準 井



湘南電気鉄道の急行電車

田正一 常任監査役中岡義隆 監査役松本丞治 和田駿

なお、京浜電気鉄道は同16年6月、横須賀堀之内～久里浜間の鉄道線建設に着手したが、工事半ばで当社に合併し、当社がこれを完成した。

当社と京浜電気鉄道との比較

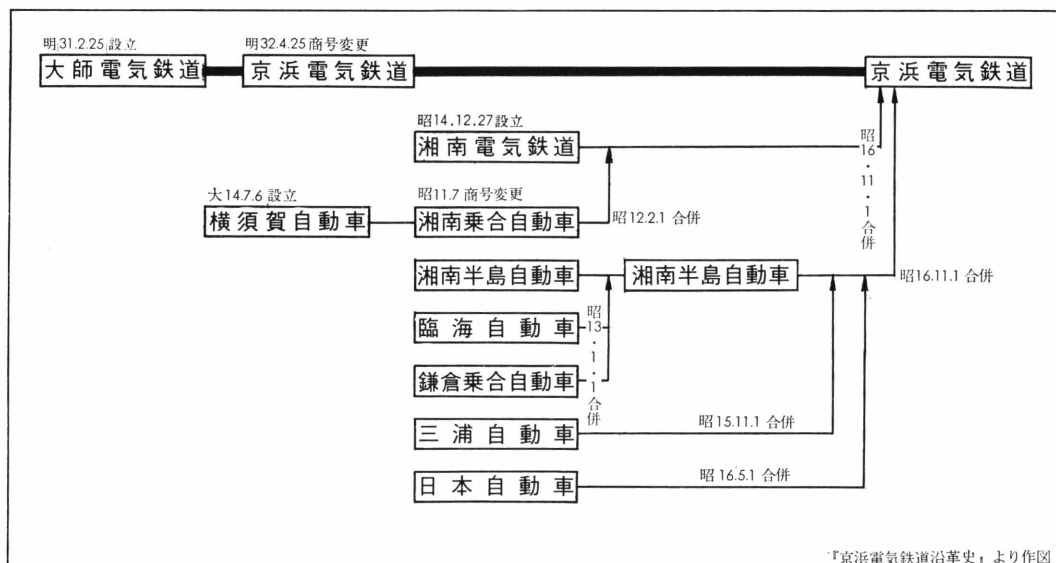
この経営参加の時点における当

社は、昭和14年10月に目黒蒲田電鉄と東京横浜電鉄が合併し、新たに東京横浜電鉄として発足していた。資本金は7,250万円で、東京市から川崎市と横浜市にかけての広大な地域を事業範囲とする関東一の電鉄会社に躍進していた。事業の種類も、本業の鉄軌道業を中心に乗合自動車業・電燈電力供給業・土地業・百貨店業・砂利業、それに遊園地業と多岐にわたっていた。したがって、昭和14年下期を例にとれば、益金416万円を計上し、余裕をもって年10パーセントの配当を行っていた。また、関連事業会社もすでに23社を数えていたのである。

これに対して京浜電気鉄道は、資本金1,500万円、湘南電気鉄道は資本金1,135万円と規模も小さく、当時、湘南電気鉄道によって日ノ出町～浦賀間の建設を終え、品川～浦賀間の直通運転を開始したばかりというときであった。そのため業績もあがらず、昭和14年下期には、それぞれ86万2,000円、46万円の益金を計上したにとどまり、京浜電気鉄道が年9パーセント、湘南電気鉄道は、政府補助金によってかろうじて年5.5パーセントの配当を行なったにすぎなかった。

それだけに、京浜電気鉄道の代表者であり、大株主であった望月軍四郎が、五島慶太の買収に応じたものと思われるが、それはまた、前記前山久吉が所有株を五島慶太に譲渡する際の「自分は病身であるから、今後は鎌倉に隠居しようと思う。ついては、鉄道のことはいっさい君に相続する」（三鬼陽之助著『五島慶太伝』より）ということばからも推測できるように、当社自体が力をつけていたと同時に、五島慶太がようやく事業家として一流であるとの折紙がつけられたものとみることができよう。それを裏づけるように、その後昭和16年3月、五島慶太は東京商工会議所副会頭に選任された。

京 浜 電 気 鉄 道 発 展 図



『京浜電気鉄道沿革史』より作図

京浜電気鉄道の沿革

京浜電気鉄道は、川崎電気鉄道と横浜電気鉄道の競願を統一して、明治31年2月25日、大師電気鉄道（資本金9万8,000円）として設立されたものである。

当初は、川崎～大師間（2.5キロメートル）の軌道敷設が目的であったが、明治32年1月には、東京および横浜への延長線ならびに穴守線を計画し、同年4月、京浜電気鉄道と改称した。そして、明治37年5月には川崎から品川まで、翌38年12月には仲木戸駅までの10キロメートルを開通させた。大正9年11月には海岸電気軌道を設立して、鶴見付近海岸の開発を計画したが、のちにこれを鶴見臨港鉄道に譲渡した。大正2年には穴守線（蒲田～穴守間3.9キロメートル）を全通させたが、この間、明治34年8月には電気供給業も兼営（大正12年には群馬電力に譲渡）している。品川駅前への進出は大正14年3月で、横浜駅乗入れ線（0.5キロメートル）の完成は昭和5年2月であった。乗合自動車業は昭和2年8月、川崎市内で始めている。

一方、京浜電気鉄道は、湘南地方の開発を図るため、湘南電気鉄道の設立にも参画した。湘南電気鉄道（資本金1,200万円）は大正14年12月27日に設立され、昭和5年4月には黄金町～浦賀間、金沢八景～逗子間41キロメートルの地方鉄道を開通させ、翌6年12月には日ノ出町～黄金町間を開通、京浜電気鉄道の横浜～日ノ出町間と直通させた。品川と湘南方面の直通運転は、京浜電気鉄道の品川～横浜間の軌間が1.372メートル（4フィート6インチ）に対して、湘南電気鉄道の軌間は1.435メートル（4フィート8インチ半）であったため、昭和8年、京浜電気鉄道の軌間を広げて開始されたものである。

2) 小田急電鉄への経営参加

東京横浜電鉄の京浜電気鉄道への経営参加の際には、当社系である東京高速鉄道による同社株式の買収という手段がとられたが、小田急電鉄の場合は、きわめて友好的、平和的に行なわれた。

経営参加の経緯

五島慶太が、昭和9年に東京高速鉄道の発起人の1人となり、同社設立のために奔走していた際、小田原急行鉄道社長利光鶴松は、五島慶太の要請に応じて同社株式1万株を受け、それがきっかけとなって東京近郊の他私鉄の協力が得られたのであった。

利光鶴松は、その後も根津嘉一郎とともに五島慶太を親身に応援した。京浜電気鉄道株

式の買収の際は、病身をおして京浜電気鉄道会長望月軍四郎を訪問し、また大株主前山久吉に対しても説得に努めたという。

その間の状況を『五島慶太伝』（三鬼陽之助著）は、次のように記している。

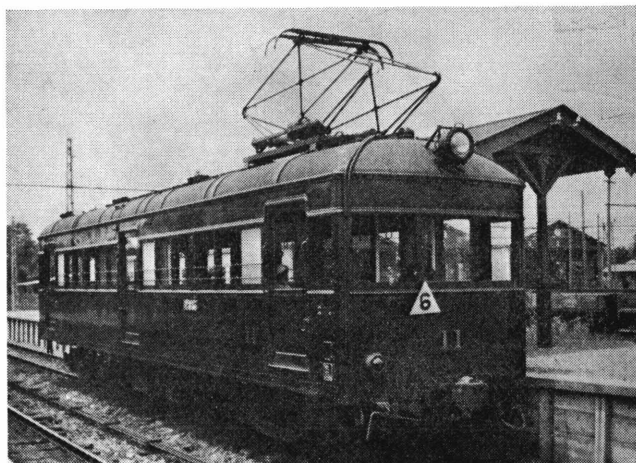
「さきの玉川電鉄といい、今度の京浜電鉄といい、いずれも大先輩たる利光鶴松、根津嘉一郎らが彼のために親身の努力をしてくれた。ことに利光のごとき、床に臥していたにもかかわらず、彼を同道して青山六丁目の望月軍四郎の邸を訪問、京浜電鉄を五島に譲ってくれるよう説いた。また前山久吉も同様、終日、利光が説得してくれた。その結果、利光は発熱し、約2か月も再び床につくという始末だった。利光は直接、望月を説得し、根津は戦後開発銀行総裁となった小林中を使って望月に京浜電鉄の買収を説得してくれた。その結果、高速鉄道の新橋～虎の門間の工事はスムーズに進行することができたのである。

彼の今日あるはまったく利光、根津、この2人が援助してくれた賜物で、彼は、これまで機会ある毎に高野山奥の院にある根津の墓参をしており、また多摩墓地には、『利光鶴松之墓』と彼が揮毫した石碑を建立した。」

こうした関係にあった利光鶴松から、昭和14年の某日、五島慶太は小林一三とともに招かれて、小田原急行鉄道の姉妹会社である帝都電鉄が計画していた山手急行電鉄の建設について相談を受けた。当時、帝都電鉄は、渋谷～吉祥寺間を全通させ（昭和9年4月）、引続いて、大井町～洲崎間の山手急行電鉄建設のため、用地買収を進めていた。

意見具申の結果、小林一三、五島慶太は利光鶴松から小田原急行鉄道の取締役役に就任するよう依頼され、昭和14年10月7日の臨時株主総会において、2人は同社取締役役に選任された。このことをもってしても、いかに利光鶴松が五島慶太の経営手腕を高く評価していたかをうかがい知ることができる。

小田原急行鉄道は、昭和14年4月に発送電部門の国家管理のため日本発送電が設立されたことにより、親会社である鬼怒川水力電気の設備いっさいを日本発送電に出資することとなった。このため、鬼怒川水力電気の利益によって6パーセント配当を行っていた小田原急行鉄道は、同社自体ではその6パーセント配当もおぼつかなくなってしまう。それというのも、新宿～小田原間の開業が昭和2年4月で、東京近郊



小田原急行鉄道電車と経堂駅



利 光 鶴 松

の他私鉄に比べて遅れたため、沿線開発が進んでいなかったからである。事実、小田原急行鉄道は昭和16年下期には益金こそ228万3,000円を計上したが、1パーセント減配の5パーセント配当を余儀なくされた。

昭和16年3月、鬼怒川水力電気は小田原急行鉄道を合併して商号を小田急電鉄と改称した。その年の7月、利光鶴松は社長を退き、その甥である副社長利光学一が後任社長に就任した。しかし、まもなく、五島慶太は利光鶴松から社長就任を依頼され、利光学一からもぜひにという話があったので、

小林一三、篠原三千郎と相談のうえ、社長就任を承諾し、昭和16年9月20日、取締役会の互選により正式に小田急電鉄の社長に就任した。

五島慶太が社長に就任した際の本社資本金は8,780万円、役員は次のとおりであった。

社長五島慶太 副社長池辺稲生 常務三浦貢 利光永松 川又貞次郎 取締役新井章治 藤江周輔 高野猶次 松尾光 松田虎之助 監査役鈴木忠治 浅野八郎 同須田宣

なお、『五島慶太伝』（三鬼陽之助著）は、五島慶太が小田急電鉄の社長に就任するまでの経緯について次のように記している。

「鬼怒川は日発に買収され、小田急電鉄は日発から株券を交付されたが、これに対しては6分の配当しかなかったため、小田急側はすこぶる経営困難となった。そこで、小田急は、4、5年間、一切社員の給料を上げることもできず、今後は配当さえもできない状態となった。この頃、小田急の社長は鶴松翁の甥利光学一であったが、一日、彼（五島慶太）は翁に喜多見の自宅に呼び出されて行った。そして、2階の20畳敷の応接間に通されしばらく待たされた間、翁は夫人に手をひかれて梯子段を上ってきた。そして、『学一の手では小田急の経営はむづかしいから君が引受けて小田急社長となってくれ』といわれた。

五島は、『まったく寝耳に水で吃驚した』と語っている。しかし、利光翁には京浜の買収で非常に厄介になっている。それに、関心のない事業ではない。そこで『2、3日考えて返事を致しますから』といって帰った。その後、どこかの会合の席上であったが、甥の学一からもぜひ引受けてやってくれという話を受けた。それで、彼は小林一三、篠原三千郎の2人に相談の上、再び本邸に利光翁を訪問したところ、今度は絨緞を敷いた応接間ではなく、1階の日本座敷に通された。そこで彼は、『折角のお話でありますから小田急の社長を引受けましょう。そして、時期がきたら東横電鉄に合併しましょう』と老夫人立会の下で答えた。すると、老夫人は声をあげて泣き出され、『主人もこれで安心して夜もよく寝られるし、健康も回復するでしょう。こんな嬉しいことはない』と喜ばれた。彼はそのことを今でもハッキリ記憶している。

こういう次第で、小田急はまったく平和裡に彼の支配下に移ったのである。彼も『小田急に

つについては株を買収して社長になったのではない』と語っている。かくして、彼は16年9月、小田急電鉄の社長となったのである。」

また『小田急二十五年史』は、五島慶太の同社社長就任前後の状況を次のように記している。

「当時、国内の電気事業は、電力国有の線にそって当局と交渉中であつた。鬼怒川水力電気ももちろんこれの対象となり、出資の際の評価が会社の予期に反して過少であつたため、小田急にとってはまさに危急存亡の一大岐路に立つこととなつた。就任わずかに3か月余、利光学一氏は社長の椅子を去って後事を五島慶太氏に託し、ここに小田急は3代目の社長を迎えた。五島社長は、鬼怒川水力電気出資の跡始末その他、会社の発展についていろいろと画策、努力された。」

小田原急行鉄道は経営の統一と合理化、経費の節約などのため、昭和15年5月、帝都電鉄を合併し、さらに鬼怒川水力電気に合併、小田急電鉄となるなど、自主統合が進められていたが、五島慶太が同社社長就任後は、さらに一步進めて、おおよそ東京横浜電鉄と歩調を合わせ、将来当社との合併に備えて漸次各路線の整備強化を進めていった。

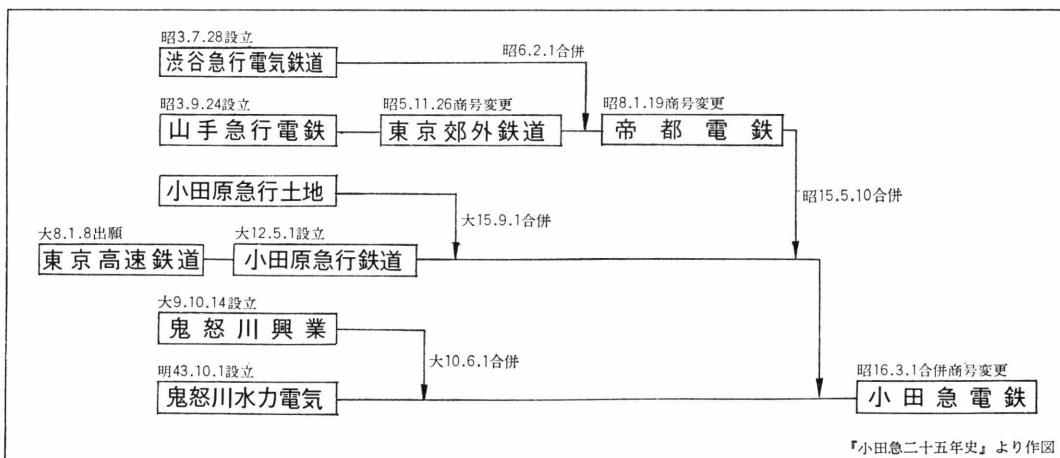
こうして五島慶太は、彼の念願であつた近郊私鉄の自主統合を、昭和9年の池上電気鉄道から始まって玉川電気鉄道の合併、京浜電気鉄道・小田急電鉄両社への経営参加へと続け、これらの基盤を背景に、のちの東京急行電鉄の成立へと発展させていったのである。

小田急電鉄の沿革

小田急電鉄は、大正12年5月、小田原急行鉄道として設立された。社長には、鬼怒川水力電気社長である利光鶴松が就任した。

これより前、すでに大正8年1月、利光鶴松ら東京高速鉄道設立発起人は、日比谷を起

小田急電鉄発展図



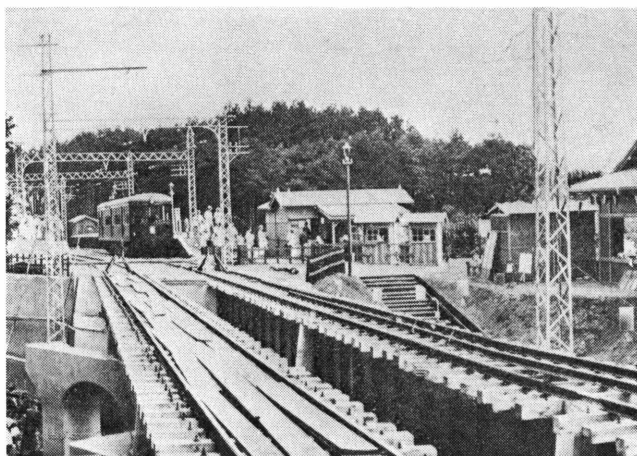
点として渋谷、新宿、池袋、上野に至る鉄道敷設免許申請を行ない、このうち、大正9年3月、新宿から日比谷、万世橋を経て大塚に至る14.5キロメートルの免許を得ていた。しかし、これは結局、資金難から具体化には至らなかった。その後、大正11年5月、新宿～小田原間82.8キロメートルが免許され、この鉄道敷設のため、新たに小田原急行鉄道が設立されたのであった。資本金は1,350万円であった。

大正14年11月、小田原急行鉄道は小田原線の建設に着手し、わずか1年半の工期で昭和2年4月に全線を開通させた。開業当初は単線であったが、同年10月、複線工事が完成した。江の島線27.3キロメートルについては昭和4年4月に開通させている。

この小田原線は、当時、流行歌にも歌われるなど、おおいに世間の注目を集めたが、開業後の同社の業績は思わしくなく、とくに昭和5年下期から昭和10年までの5年間は無配を続けていた。

小田原急行鉄道の乗合自動車業は、昭和13年5月に南林間都市付近で開始されたが、他の私鉄に比べてその時期は遅れていた。

一方、これより先、昭和3年9月に小田原急行鉄道の姉妹会社として、同じく利光鶴松を社長とする山手急行電鉄が設立された。同社は前記のように、東京市の外部を循環する大井町～世田谷～滝ノ川～洲崎間の鉄道敷設免許を得ていた。また同年7月には、菅沢重雄を社長とする渋谷急行電気鉄道が設立された。同社は当初、城西電気鉄道名で渋谷～吉祥寺間の鉄道敷設免許を申請し、昭和3年1月に免許されたところで、翌月、商号を渋谷急行電気鉄道と改めた。ところが、山手急行電鉄と渋谷急行電気鉄道の両社を、鬼怒川水力電気の傍系として利光鶴松が一手に掌握することとなったため、両社を一体と考えることとし、まず、渋谷急行線を建設し、次いで山手急行線に着手することが決定された。また、路線が環状と放射状の2線となり、商号が旧来のままでは一方に偏しているとして、



帝都線開通直後の吉祥寺駅

昭和5年11月、山手急行電鉄は商号を東京郊外鉄道と変更し、次いで翌6年2月、同社は渋谷急行電気鉄道を合併した。

東京郊外鉄道は、昭和6年6月に、渋谷～吉祥寺間の建設に着手したところで、昭和7年10月の大東京市制実施にちなみ、8年1月、商号を帝都電鉄と改めた。そして同年8月に渋谷～井之頭公園間の

営業を開始したが、同社の場合も小田原急行鉄道と同様に営業成績は悪く、短い期間に2度にわたって減資を行なわねばならなかったほどである。渋谷～吉祥寺間の全通は翌9年4月であった。

昭和15年5月、小田原急行鉄道は陸上交通事業調整法の趣旨にそって、社長が同じ利光鶴松であることから帝都電鉄を合併した。資本金は4,280万円となった。さらに昭和16年3月、小田原急行鉄道は親会社の立場にあった鬼怒川水力電気に合併、鬼怒川水力電気は資本金8,780万円となり、商号を小田急電鉄と変更した。

昭和16年10月、小田急電鉄は電力事業のすべてを国策会社である日本発送電に譲渡し、以後、同社は電鉄事業の経営だけに当たることとなった。

各社の事業規模

(昭和14年下期末)

会社名	代表者	おもな事業	資本金	営業 キロ程	車両数	従業員	営業収入	純益金	配当率
			千円	km		人	千円	千円	%
東京横浜電鉄	社長 五島 慶太	鉄軌道業・自動車業・電燈 電力供給業・百貨店業・土地業・砂利業・ゴルフコース業	72,500	(鉄道) 60.8 (軌道) 18.7 (自動車) 225.55	(鉄道) 客車 142 貨車 40 機関車 1 (軌道) 客車 57 貨車 18 (自動車) 428	4,802	13,410	3,060	10
京浜電気鉄道	会長 望月軍四郎	鉄軌道業・自動車業・土地業	15,000	(鉄道) 2.5 (軌道) 28.7 (自動車) 50.6	客車 76 貨車 8 自動車 100	1,357	3,615	862	9
湘南電気鉄道	会長 脇 道誉	鉄道業・自動車業・船舶業 土地業	11,350	(鉄道) 36.4 (自動車) 125.29	客車 25 貨車 2 自動車 148	1,175	2,238	460	6.5
小田原急行鉄道	社長 利光 鶴松	鉄道業・自動車業・土地業 砂利業	30,000	(鉄道) 110.1 (自動車) 8.0	客車 81 貨車 128 電関 4 自動車 5	962	2,397	408	4.5
帝都電鉄	社長 利光 鶴松	鉄道業・自動車業、鉱業に 関する事業	10,280	(鉄道) 12.8 自動車 14.0	客車 29 貨車 2 自動車 3	324	437	—	—