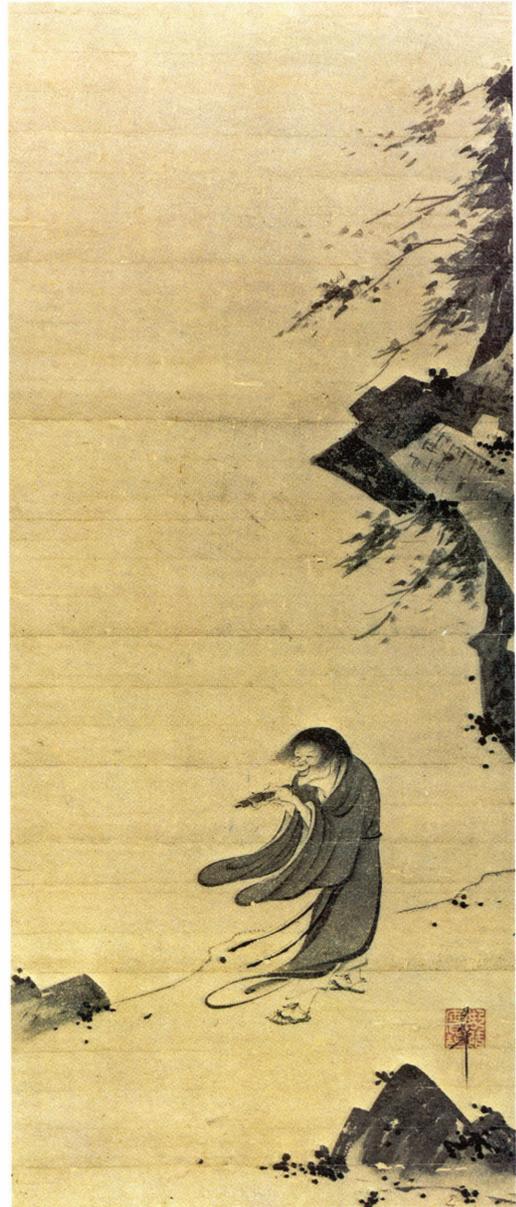


Ⅲ 統合編

昭和17年～昭和20年

第1章 “大東急”の誕生

第2章 戦時下の諸施策



重文 寒山図 霊彩筆（室町時代）

霊彩は有名な明兆の弟子で室町時代中期に活躍した人で、明兆同様、仏画、水墨画にすぐれた作品を残している。寒風に吹きさらされて立つ寒山の孤高な姿がよく表現されている。

あらましと背景

昭和17年5月、当社は京浜電気鉄道、小田急電鉄を合併し、東京急行電鉄として新発足した。この合併は、昭和13年4月に公布された陸上交通事業調整法に基づく統合調整案の趣旨に添い、同一ブロックに区分された各社が当社を中心に自主的に調整に動いた結果、成立したものであった。

京王電気軌道に対しても、同一ブロックであることから、同時に合併の話が進められたが、難航の末、ようやく昭和19年5月に合併が成立した。この結果、当社の鉄軌道総営業キロ程は320.4キロメートル、資本金は2億2,415万円に達し、中央線以南、三浦半島に至る広大な地域の交通事業を統轄し、いわゆる“大東急”を形成することとなった。

この統合編は、昭和17年5月に当社が東京急行電鉄として新発足してから、昭和20年に終戦を迎えるまでの、大東急として事業発展に邁進した3年間について記述している。

昭和16年12月に始まった太平洋戦争は、緒戦こそわが国に有利に展開したものの、日を追って戦局は悪化の一途をたどり、ついに17年6月のミッドウェー沖海戦におけるわが軍の敗退が、戦局に大きな転換をもたらし、さらに翌18年2月のガダルカナル島からの撤退以後は、米軍の反攻が日増しに激しくなってきた。戦局の悪化に伴って、国内では戦力増強へ総力結集が強行されていった。軍需生産は鉄鋼・石炭・軽金属・船舶・航空機に限定され、なかでも、とくに生産の最重点は、航空機と船舶に置かれた。

こうした状況下にあって、当社の重点施策は、当然のことながら軍事施設・軍需工場地帯における輸送力の増強に置かれた。

まず、海軍の要請により、久里浜線（横須賀堀ノ内～久里浜間4.5キロメートル）の建設を急ぎ、昭和18年9月に竣工させた。次いで、同じく海軍の要請で、相模原を縦断する神中鉄道（現相模鉄道）の複線・電化工事が進められた。また、川崎市北部に当たる高津・溝ノ口周辺には軍需工場の進出が活発化してきたため、同地区の輸送力を増強することとし、二子橋の増強、軌条の交換、駅舎の改良などを行ない、昭和18年7月から、従来玉川線に代えて大井町線の溝ノ口までの乗入れを開始した。そして、昭和20年1月までに大師線（川崎～大師間、現京浜急行電鉄）を桜本まで延長して、川崎臨海工場地帯への工員ならびに資材輸送にも貢献したのである。

一方、当社社長五島慶太は、昭和18年11月に内閣顧問に任ぜられ、次いで行政査察使を

拝命、もっぱら沿岸輸送用の木造船の建造推進のため、全国造船所の巡回査察に当たった。翌19年2月、五島慶太は東条内閣の運輸通信大臣に就任した。これに伴い、当社社長には篠原三千郎が就任した。

昭和18年12月、企業に対して国家性をより浸透させるため軍需会社法が施行され、次いで、陸運関連産業に対しても、20年1月、軍需充足会社令が公布、施行された。したがって、これらの部門の企業も軍需会社法による規制を受け、一般軍需産業と同じように、強力な国家統制が加えられることとなった。当社も、昭和20年3月、軍需充足会社に指定された。反面、労働力については、徴用制度の強化、女子挺身隊・勤労報国隊の結成、学徒動員などが行なわれ、軍需会社ならびに軍需充足会社としての労働力確保が図られた。

しかし、各種制限措置はますます強化された。当社でも、まず重点輸送という建前から、駅の整理統合、営業の休廃止、一部単線化、一部旅客の時差出勤、定期券の発売制限などによる輸送調整を行ない、いわゆる戦時輸送体制を整えた。乗合自動車路線も、通勤路線以外は営業を休止した。電力の制限、外国語の使用規制も実施された。現業要員も、しだいに女子がとって代わるようになった。

昭和19年7月、わが軍はサイパンを失い、同年末からは本土も空襲にさらされるようになり、全戦線で敗退が続き、もはや敗色は濃厚となった。昭和20年にはいと、3月には硫黄島が落ち、4月には米軍が沖縄本島に上陸するに及んで、戦局は決定的に悪化した。本土空襲もいちだんと激しくなり、とくに首都圏の場合は、3月の江東地区を皮切りに、4月には川崎工業地帯、5月には東京都の中心部、京浜工業地帯というように、相次いで数度にわたる猛爆撃を受け、東京、川崎、横浜は壊滅状態となった。

当社関係でも、東横百貨店(本社事務所を含む)、東横線、井ノ頭線、京浜線などが大きな損害を受けた。とくに井ノ頭線は、永福町車庫が被爆したため、全線壊滅状態となったほどであった。

この状況下、昭和19年6月には、当社のさん下にあった相模鉄道(相模鉄道と神中鉄道が合併)の相模線(茅ヶ崎～橋本間および寒川～四ノ宮間)が京浜工業地帯と中央線と八高線を結ぶ輸送経路確保のため、政府に強制買収され、神中線のみが同社線として残ることとなった。この神中線は単線で、電化も完成していなかったもので、前述のように、当社をあげて複線電化に邁進していたものであった。したがって、相模線の国有化後は相模鉄道自体では営業を継続することは不可能であったため、昭和20年6月から、相模鉄道の鉄道業の営業を当社が受託することとなった。この受託契約の期限は、一応昭和21年5月までであったが、相模鉄道の経営難のためさらに1か年延長された。

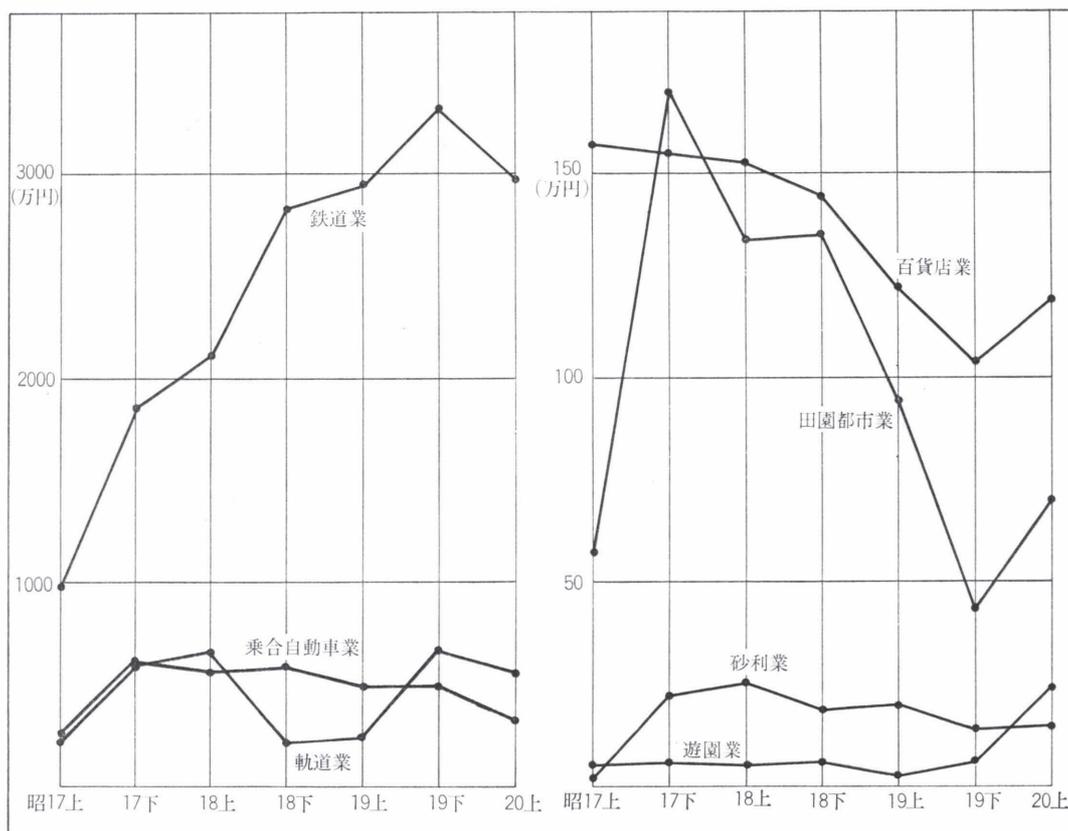
太平洋戦争中、当社は、占領地域の交通整備を軍部から要請され、南方諸地域にも進出していった。まず陸軍の要請で、昭和17年7月にマライ運輸部を設置し、マライ半島およびシンガポールにおいて乗合自動車業・貨物運送業を経営した。続いて昭和18年3月には、海軍の要請によりバリ島にバリ島事業部を設置し、ホテル業ならびに乗合自動車業・貨物自動車運送業を経営した。いずれも当社直轄の事業であった。

東京横浜電鉄時代から事業を開始した武漢交通、大中農場、東横産業など、中国大陸および台湾における海外関連事業も、それぞれの分野で拡張発展していたが、さらに小田急電鉄との合併によって、同社系の鬼怒川興業が投資していた中国・山東半島の山東金鉞開発の経営をも引継ぐに至った。

以上のように、この期間における当社の経営は、戦争という大きな波に身をまかせたような状態であったため、営業成績も、鉄軌道業については、国の重点施策の一環でもあったことにより、むしろ業績の向上した期もあったが、兼業・付帯事業については、どちらかといえば、営業のできる状態ではなかった。

この期間における営業成績は、次図のとおりである。

営業成績の推移



第1章 “大東急”の誕生

1 京浜電気鉄道、小田急電鉄との合併

昭和17年5月1日、当社は京浜電気鉄道、小田急電鉄を合併し、商号を東京急行電鉄と改称した。そして、同年8月31日、3社合併を記念して、毎年5月1日を「会社記念日」とすることを定めた。3社合併の結果、当社の資本金は2億480万円、営業キロ程は鉄軌道を合わせて270キロメートル、乗合自動車営業キロ程1,490キロメートル、従業員数約1万500人、関連会社44社を数えることとなった。

その事業エリアは、東京の城西南地域はいうに及ばず、神奈川県一帯から静岡県にかけ、また武漢交通、大中農場、東横産業、山東金鉱開発など、中国、東南アジアにまで広がる大規模なものであった。

1) 合併の経過

合併のねらい

すでに記したように、当社社長五島慶太は、昭和16年11月25日、京浜電気鉄道社長に就任していたが、一方、昭和16年9月20日には、小田急電鉄社長にも就任していた。

したがって、当社・京浜電気鉄道・小田急電鉄3社合併の構想は、陸上交通事業調整法を背景としたものの、こうした過程のなかで、着実に五島慶太の頭のなかに組立てられていったものとみてよからう。

昭和16年2月16日、鉄道大臣八田嘉明あてに合併事由書を提出したが、そのなかで、「東京横浜電鉄、京浜電気鉄道、小田急電鉄の3社の営業区域は、鉄道省山手線品川駅より新宿駅に至る区間を境として、帝都西南郊外の全地域を3分しており、共に同一社長の下に経営せられ、これが運営上、共に密接なる関係を有している。ついては、今般鉄道省の勧め



本社には新しい看板がかけられた

もあり、これら3社を合併して、経営方針を一元化し、事業の合理化を図り、帝都交通の円滑なる運営を期すると共に、極力、人と物と費用とを節約し、その剰余を国家緊要の方面に提供せんとす」とあるが、五島慶太が3社の社長を兼ねていたことが、合併をスムーズに進めるうえにおおいに力があつたのである。

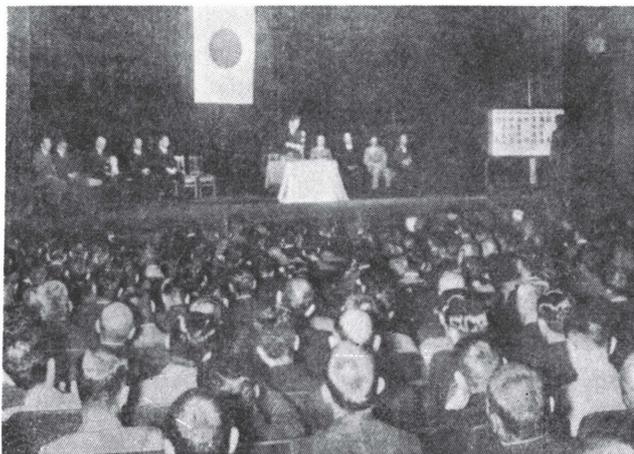
さらに、昭和17年2月7日に開催された臨時株主総会の席上、五島慶太は、当社と京浜電気鉄道、小田急電鉄の合併について、そのねらいを「先頃、鉄道省ヨリノ慫慂モアリ且ツ曩ニ政府ノ決定セル帝都交通調整ノ方針ニ対シ積極的ニ協力シタキコト、合併後ノ合理的経営ニヨリ捻出セル人的・物的資源ヲ以テ大陸及南方共栄圏ヘ派遣シタキコト及合理的経営ニ伴フ経費ノ節約ニヨリ設備ノ改善並ニ社員従業員ノ福利施設増強ヲ計ラムトスルコト」(臨時株主総会議事録より)の3点にしぼって強調している。

合併までの手続き

昭和17年1月中旬、当社、京浜電気鉄道、小田急電鉄は3社合併を発表し、1月23日、3社取締役会において合併契約を可決した。次いで同年2月7日、日本商工会議所2階会議室において、3社それぞれの臨時株主総会が開催され、合併の件ならびに定款の一部変更が可決された。

諸官庁に対する認可・許可手続きも順調に進み、地方鉄道法、軌道法、電気事業法、自動車事業法などに基づき、鉄道・内務・逓信各大臣、警視総監および神奈川県知事あてに合併を申請し、昭和14年4月20日の鉄道大臣からの地方鉄道法による合併認可を最後に、すべての認可・許可を受けた。こうして、当社は、商法の規定による合併実施に関して必要な手続きを完了したのである。

昭和17年5月1日、当社は合併契約に基づき、京浜電気鉄道・小田急電鉄両社の権利義



東横映画劇場における3社合併記念式

務いっさいと財産・業務ならびに従業員を引継ぐと同時に、被合併の両社の株主に対しては、増資新株式を割当て、その払込みも完了した。

昭和17年5月8日、東横映画劇場において合併記念式が挙行されたのち、5月23日、合併報告のための臨時株主総会が開催され、取締役13人、監査役3人が新たに選

ばれ、ここに26人にのぼる役員陣が構成されたのである。そして5月26日、3社合併に関する登記は完了した。

なお、この3社合併により、当社は京浜電気鉄道の子会社であった京浜タクシー、日本自動車工業、京浜興業、京浜百貨店、京浜運輸、花月園、京浜湘南証券および小田急電鉄の子会社であった鬼怒川興業ならびに井之頭遊園などの各社を継承した。

2) 合併の内容

3社合併の比率は1対1であったが、この比率決定に当たって、3社の配当率・株式市価ならびに路線の将来性などが比較検討されたことは当然である。

まず、当社と京浜電気鉄道を比べてみると、昭和16年下期における配当率は、当社が9パーセント、京浜電気鉄道が9.4パーセントと比較的似かよった数字を示していた。また株式市価（昭和15年12月～16年11月までの1年間の取引価格平均）も、当社の旧株式は最高73円60銭、最低68円40銭、平均71円22銭であり、京浜電気鉄道のそれは、最高75円50銭、最低66円、平均71円48銭とほぼ同一価格で取引されていた。こうしたことから、両社合併が1対1の割合で決定されたのである。

当社と小田急電鉄の場合は、昭和16年下期の小田急電鉄の配当率が5パーセント、株式市価（当社、京浜電気鉄道と同時期）は、最高が55円50銭、最低が46円40銭、平均49円16銭という状態で、これを同じ期の当社と比べると、配当率で年4パーセント、株式市価でも約30パーセントほど小田急電鉄が下回っていた。以上の点からすると、常識的には比率を異にして合併するところであるが、そうすると株式を合併する際の手続きがわずらわしくなり、早期合併も困難になるので、両社合併比率を一応1対1と定め、次のような条件をつけてその調整を図った。

- ① 小田急電鉄は、昭和16年末に鉄道省から、「500万円程度の資産償却をし、すみやかに、東京横浜電鉄および京浜電気鉄道と合併すべきである」との命令を受けていた。そこで、合併条件として、鬼怒川興業所有の小田急電鉄株式11万株（払込金額437万5,000円）に対しては、合併による新株を交付せず、実質的には減資する方法をとる。
 - ② 合併後の小田急電鉄株式は、後配株としてその配当率を年6パーセントとする。ただし、決算に余裕のあるときは、配当率年9パーセントに達するまで1期につき年1パーセントあての増配をし、連続3決算期にわたり年9パーセントの配当を行なう。その後、初めて後配株と普通株との差別をなくして各株式は同一の取扱いとする。
- なお、合併前の各社の資本金は、当社が7,250万円で、京浜電気鉄道5,000万円、小田

急電鉄8,780万円で、計2億1,030万円であったが、前記のように、鬼怒川興業の所有する小田急電鉄の株式11万株（払込額437万5,000円、その額面550万円）に対しては、当社株式を割当てないこととしたため、資本金の減少をきたし、その結果、新資本金は2億480万円となった。

3) 合併後の規模と組織

急膨張した規模

当社は、3社合併によって、東京市の城西南地域から神奈川県一帯の交通機関を一手に経営することとなった。

まず、鉄軌道業についてみると、従来からあった当社の東横線、目蒲線、大井町線、池上線、玉川線の5線79.5キロメートルに加えて、京浜電気鉄道から京浜線、湘南線、六守線、大師線など4線67.6キロメートル、小田急電鉄からは小田原線、江ノ島線、帝都線など3線122.9キロメートルが当社所属線となり、総営業キロ程は270キロメートルを数えるに至った。

また従業員数は、従来からの5,410人に加えて、京浜電気鉄道の3,263人、小田急電鉄の

合併時における3社内容比較表

(昭和16年11月30日現在)

項 目	東 京 横 浜 電 鉄	京 浜 電 気 鉄 道	小 田 急 電 鉄
資 本 金	72,500千円	50,000千円	87,800千円
総 収 入	15,672,952円	6,251,371円	6,786,231円
益 金	3,085,096円	2,141,745円	2,282,703円
配 当 率	9%	普通株 9.4% 後配株 8%	5%
株 価	71円22銭	71円48銭	49円16銭
鉄 軌 道 営 業 キ ロ 程	79.5km	67.6km	122.9km
鉄 軌 道 車 両 数	232両 (貨車48両含む)	127両 (貨車12両含む)	244両 (電気機関車4両、 貨車130両含む)
従 業 員 数	5,410人	3,263人	1,833人
乗 合 自 動 車 営 業 キ ロ 程	183.8km	154.2km	8.0km
乗 合 自 動 車 車 両 数	482両	352両	5両

※ 鉄軌道車両数は昭和17年4月30日現在。

1,833人、合計5,096人が増加して1万506人もの大世帯となった。車両数も、京浜電気鉄道の127両、小田急電鉄の244両を合わせて603両となって、輸送力は大幅に向上し、1日平均乗車人員は136万3,336人を数えることとなった。

乗合自動車業においては、合併前の昭和17年4月1日には池上、中延、目黒、神明、中野、世田谷、小杉の7営業所、営業キロ程183.8キロメートル、車両数482両であったものが、合併によって京浜電気鉄道の営業キロ程154.2キロメートル、車両数352両と小田急電鉄の営業キロ程8キロメートル、車両数5両が加わり、昭和17年5月31日現在では、合計営業キロ程346キロメートル、車両数839両の大世帯となった。

なお、当社は昭和17年5月1日、関連会社であった城南乗合自動車の営業権ならびに施設いっさいを吸収して、当社の城南営業所（営業キロ程5.8キロメートル、車両数28両）とした。こうして鉄軌道業、乗合自動車業をはじめ、すべての事業が大幅に拡張された結果、合併直後の昭和17年5月期における当社の全営業収入は、2,142万7,457円を記録し、合併直前の昭和16年下期の1,567万2,951円に対してほぼ50パーセント増となった。

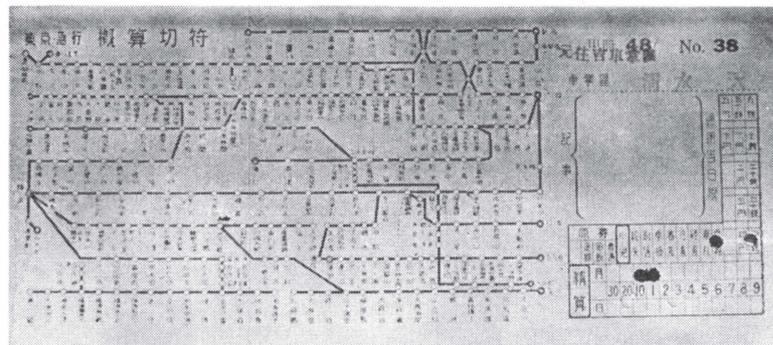
業務組織の変更

新発足した当社は、まず合併当日の昭和17年5月1日、会社機構の拡大に対応するため業務組織を改正した。この組織改正の特徴は、局制がしかれ、企画指導部署・実行部署・重役直属機関の三つに大別されたことである。

企画指導部署としては総務局・企画局・経理局が、実行部署としては渋谷・品川・新宿の3営業局が設けられた。そのほか、事業局が設けられたが、これは企画指導部署と実行部署とを兼ねたもので、ここには事業部と百貨店部が置かれた。重役直属機関としては、秘書課・監査部・調査部・技術研究所が設けられた。

しかし、人事面からいえば、企画指導部署である企画局や経理局、あるいは新設の事業局の人事に若干の入替えが行なわれた程度で、それぞれの営業局人事は、ほぼ合併以前の3社そのままに配置されたため、組織改正とはいえない。3営業局は、合併以前の3社をただ局名に変えただけといえる。

したがって、3営業局の事務所も、渋谷営



大東急時代の車内補充券

業局は当社旧運輸部（渋谷区上通2丁目55番地）、品川営業局は旧京浜電気鉄道本社事務所（芝区高輪南町17番地）、新宿営業局は旧小田急電鉄本社事務所（渋谷区千駄ヶ谷5丁目862番地）がそれぞれ充てられた。それ以外の機構は、渋谷区大和田町1番地の当社の本社事務所に置かれた。

職員の所属、規程の準用に関しては、5月1日、「旧京浜電気鉄道株式会社および旧小田急電鉄株式会社の職員は、別段の辞令なき限り、引続き東京急行電鉄株式会社に勤務を命ぜられたるものと心得べし」、「旧京浜電気鉄道株式会社および旧小田急電鉄株式会社の規程にして、東京横浜電鉄株式会社の規程と異なるものは、別段の達示なき限り、当分の間、旧京浜電気鉄道または旧小田急電鉄の職員に限りこれを適用す」という通達が出された。なお、5月1日、社紋も新たに制定された。この社紋は、多摩美術大学の理事長であり図案科主任教授を兼ねる杉浦非水が制作し、各社代表者間で社名とともに論議されたり

えで決定したもので、「当社が一丸となって障害を乗り越え、新たな飛躍を期す」ことを示している。

役員を選出

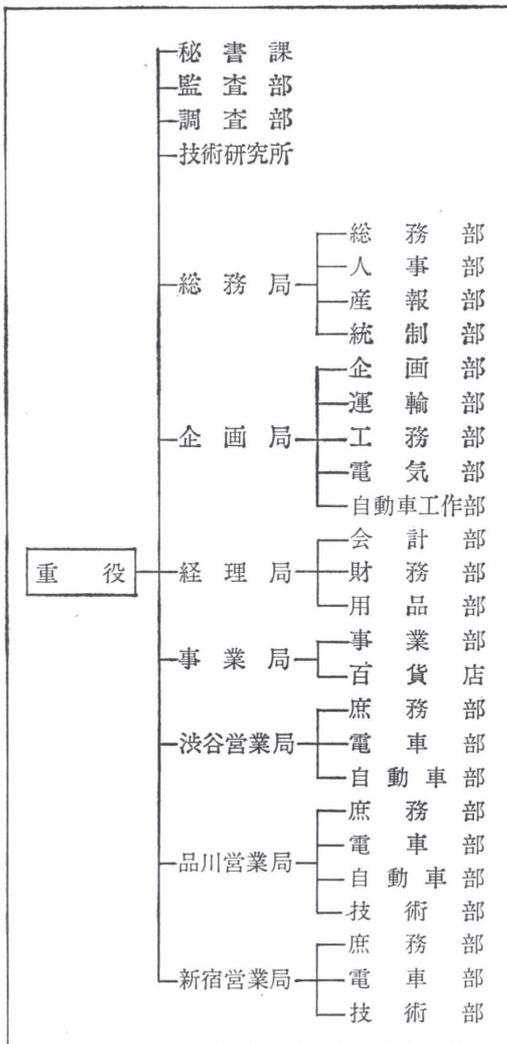
昭和17年5月23日、当社は渋谷の東横映画劇場において臨時株主総会を開き、新役員を選出した。

昭和17年2月16日に取締役小林清雄が死亡し、また同年5月5日に取締役山本知太郎、中川正左、緒明太郎、武鶴次郎、監査役石川善太郎、渡辺利二郎が辞任していた関係で、取締役5人を補充して8人を増員し、監査役を2人補充して1人を増員したのである。

この結果、新たに取締役に池辺稲生、三浦貢、川又貞次郎、田中百畝、大坪弘、藤本哲、井田正一、松尾光、牧野錠次郎、溝口直亮、有吉忠一、新井章治、小林中が、そして監査役には中岡義隆、松本丞治、緒明太郎が選任された。

そして同日の取締役会で、社長五島慶太以

業務組織表 (昭和17年5月1日現在)



下、新役員陣が次表のように決定された。

役職	氏名	旧役職	役職	氏名	旧役職
社長	五島慶太	東京横浜電鉄社長	取締役	三宮四郎	東京横浜電鉄取締役
専務	篠原三千郎	“ 専務	“	尾川武夫	“ “
“	池辺稲生	小田急電鉄副社長	“	井田正一	京浜電気鉄道取締役
常務	丹羽武朝	東京横浜電鉄常務	“	松尾光	小田急電鉄 “
“	小宮次郎	“ “	“	牧野錠次郎	“ “
“	大坪弘	京浜電気鉄道常務	“	小林中	富国生命保険社長
“	川又貞次郎	小田急電鉄常務	“	有吉忠一	京浜電気鉄道取締役
“	田中百畝	京浜電気鉄道常務	“	新井章治	東京電燈社長
“	立花栄吉	東京横浜電鉄取締役	“	溝口直亮	京浜電気鉄道取締役
“	藤本哲	京浜電気鉄道 “	常任監査役	中岡義隆	元三菱銀行支店長
“	三浦貢	小田急電鉄常務	監査役	渋谷秀雄	東京横浜電鉄常任監査役
取締役	伍堂卓雄	東京横浜電鉄取締役	“	松本丞治	元商工大臣
“	鈴木幸七	“ “	“	緒明太郎	東京横浜電鉄取締役

資材・物資の相互融通

当社は、鉄道大臣あてに提出した合併事由書で、統制経済下における資材・経費の合理化を合併理由の一つにあげたが、合併後わずか1年（昭和18年4月現在）で、次の例のようにそれぞれ具体化された。

- ① 玉川線所属付随貨車8両を改造して、品川線に使用することとしたが、すでに2両は完成、6両が改造工事中である。またこれと反対に、品川線電動貨車1両を改造し、玉川線で使用している。
- ② 小田原線柿生変電所の新設工事に当たり、鉄材の入手難から一時工事を中止していたが、渋谷営業局貯蔵品から鉄材を融通して、予定の期日に竣工させた。もしこの融通がなかったら、10か月ほど送電開始が遅れ、ひいては小田原線に予定していた新造車両10両も使用できなかったであろう。
- ③ 品川営業局の電車線張替えによって生じた余剰材料を、渋谷営業局大井町線の溝ノ口乗入れに転用した。これにより、大井町線の溝ノ口乗入れのための改良工事の早期着手が可能となった。
- ④ 電力については、3営業局ともそれぞれの率をもって消費を規制されていたが、昭和18年4月ごろまで、品川営業局は、規制量を超過していた。一方、渋谷・新宿両営業局では、電力の消費を極力押え、規制量以内でまかっていた。

そこで、品川営業局の超過分を渋谷・新宿両営業局の節約分でカバーし、結局、当社全体としては、規制電力内で済ませることができた。

⑤ 品川、新宿の両営業局では、モービル油・タイヤ・燃料などが不足していたが、渋谷営業局からモービル油9,380リットル、タイヤ78本、燃料約11万2,500キロリットルを融通した。一方、渋谷営業局は、品川営業局から、まき約3万7,500キログラムの融通を受けた。

⑥ そのほかレール・まくら木・乗車券・油脂・碍子・セメントなども相互に融通している。

これが合併以前のように、3営業局が独立した会社であれば、仮りに余裕のある物資でも、このように相互に流用することはできなかったはずである。以上のようにきわめて合理的、計画的な業務が行なえるようになったのは、合併による大きなプラス面であった。

2 京王電気軌道の合併

1) 合併までの経過

昭和13年4月の陸上交通事業調整法の公布（8月施行）以来、私鉄の交通調整が各地で着々実現をみているさなか、当社は、昭和17年5月1日に京浜電気鉄道、小田急電鉄を合併し、以後、中央線以南の交通機関で、調整の対象になっていながらただ一つ残っていた京王電気軌道の合併を推進していたが、難航の末、昭和19年5月31日、ようやくその実現にこぎつけることとなった。

京王電気軌道の沿革

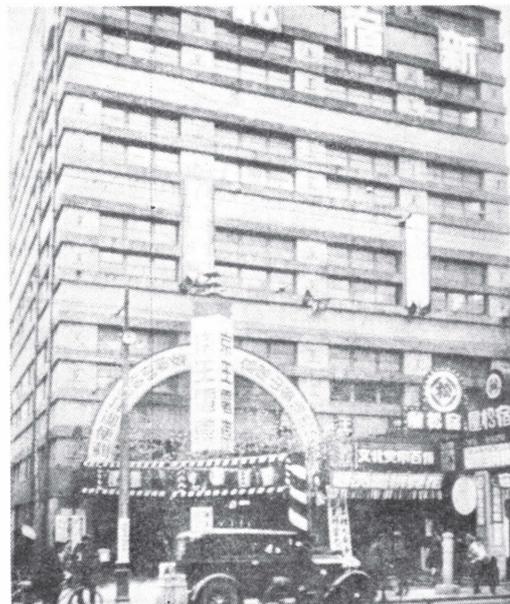
京王電気軌道は、明治40年6月、武蔵電気軌道として新宿～八王子間などの軌道敷設免許を取得、43年9月、京王電気軌道の名称で設立された。資本金は125万円であった。

大正2年1月、電燈電力供給業を開始し、同年4月には、笹塚～調布間の電気軌道を開業した。また、新宿～笹塚間、調布～国分寺間では、大正3年2月まで乗合自動車業を経営していた。

第1次世界大戦が始まると、同社はその影響を受けて事業不振に陥り、同社立直しのため、大正4年6月、玉川電気鉄道の取締役支配人井上篤太郎が専務に就任した。これに伴って、玉川電気鉄道は京王電気軌道への電力供給を開始したが、おいおい両社の役員を兼務する者も多くなった。のちに昭和13年4月に至って、玉川電気鉄道は東京横浜電鉄に合併されたが、玉川電気鉄道と京王電気軌道の資本的、人的関係からみて、おそかれ早かれ京王電気軌道も当社に合併されることが、すでに当時から予想されていた。

井上篤太郎が専務に就任して、資金的めどをついた京王電気軌道は、大正4年5月、新宿方面への延長工事を完成させたが、さらに大正5年6月には、調布～京王多摩川間、同年10月には府中までを開通させた。

一方、府中～東八王子間については、大正11年7月、同社は玉南電気鉄道を設立してこ



京王電気軌道本社と新宿駅

れに当たさせた。大正14年3月に府中～東八王子間が開通したところで、新宿～八王子間の一元的運営を図るため、翌15年12月、京王電気軌道は玉南電気鉄道を合併、同社の資本金は1,290万円となった。その後、昭和6年3月には多摩御陵線を完成させている。

このように、京王電気軌道の事業意欲は、なかなか盛んで、昭和12年12月には甲州街道乗合自動車を買収して、乗合自動車業の拡張を行なった。また翌13年6月には武蔵中央電気軌道を買収、八王子～高尾山下間の軌道経営に当たるとともに、同社の傍系会社であった八王子市街自動車も買収した。そして昭和14年6月には、八王子～高尾山下間の軌道を撤去して乗合自動車に切替えた。

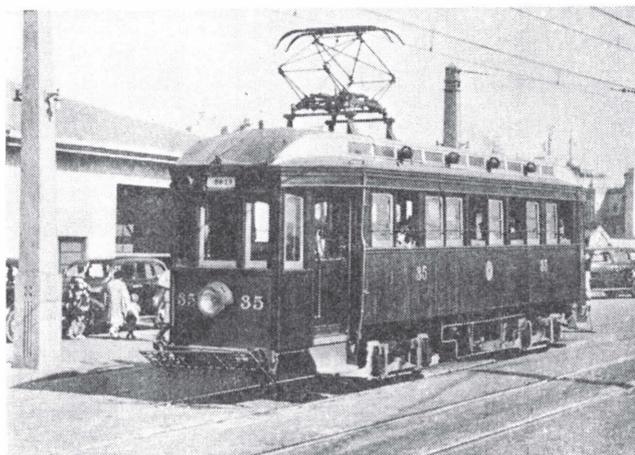
その後、このように発展した諸事業のなかで、電燈電力供給業は昭和17年3月、配電統制のため関東配電に譲渡された。

難航した合併

こうした沿革をもつ京王電気軌道だけに、当社との合併が合意に達するまで、かなり難航した。

そのいきさつについて、『五島慶太伝』（三鬼陽之助著）を引用してみよう。

「京王電軌は電鉄事業の外に、王子を起点とし赤羽を経て川口、安行に至る東都乗合を子会社としてもっていたが、この東都乗合は、彼（五島慶太）が当時経営していた中仙道乗合と各所で営業路線が交錯したり、競争したりしていたので、彼はこれを買収して中仙道乗合に合併しようと企て、このため、彼はある時、井上京王電軌社長の女婿である木村篤太郎に東都乗合の譲渡と、中仙道乗合との合併について斡旋を依頼したことがある。しかし、京王電軌はこれを拒んだので、不可能に終わった。木村は、彼とは大学同窓で、現代議士で、吉田内閣で大臣を歴任した。



省線新宿駅南口陸橋上を走る京王電気軌道電車

そこで、彼は東都乗合を買収するよりも、その親会社である京王電軌を買収するにしくはないと考え、また、城西南地区の交通機関を統制するという交通調整法の問題からみても、京王電軌だけが残されていることは面白くないと考え、京王電軌の大株主である穴水熊雄の持株を買収しようとした。穴水は、彼がかつて東京地下鉄道の株式を買収したこともあるので、彼は穴水を麻布の邸に

訪問して京王電軌株の譲渡を依頼したところ、穴水は大体賛成した。ただ前社長で、当時会長であった井上篤太郎の承諾を得るようにしてくれということであった。そこで彼は井上に直接話そうかと思ったが、まず井上のもっとも信頼している秘書で、いま平塚市長をしている柿沢篤太郎を呼んで相談したところ、柿沢は、彼と井上との間に立って斡旋の労をとることを承諾した。

彼が、柿沢をつかまえたことは大成功であった。この結果、柿沢の斡旋によって井上は京王電軌の株を彼に譲渡し、大東急に合併することを承諾し、ついに彼は京王電軌を買収、ここに名実共に大東急への悲願が達せられたのである。」

これに関し、柿沢篤太郎は『井上篤太郎翁伝』において次のように語っている。

「五島慶太氏が運輸通信大臣になられた頃、京王へ合併してはと言う話が始まった。大川博氏が、穴水清彦氏と私を招いて仲々たくみに働きかけた。二人にそれぞれのおやじを口説かせようと言うのである。私は大川氏の話聴いて、怒り心頭に発した。なぜならば、私は京王の使者として東横を買収に行く日を夢見ていた人間だからだ。しかし、事業の大勢は如何ともなし得ない。私は直ちに代々木本町へ行った。そして、自分の意思を交えずに録音放送の形で井上翁に伝えた。翁は案外に冷静であった。むしろ、心ならずも涙した私をたしなめられた位であった。私は翁の命で麻布へ行った。穴水大人は、井上翁の意志を尊重すると言われた。富国生命の小林中氏と会った。

上野毛の五島邸へ使いた。そして遂に合併は成立してしまった。」

合併に至るまでの経緯は、人によって見方は異なるであろうが、だいたい以上のようなものであり、当社と京王電気軌道との合併に関する業務が具体的段階にはいったのは、昭和19年3月であった。同月30日、当社は京王電気軌道との合併に関する覚書を作成し、4月2日、合併契約の正式調印が行なわれた。

次いで4月4日には、両社とも取締役会を開いてこれを承認し、また同月28日、当社は東横映画劇場で、京王電気軌道は同社の本社事務所でそれぞれ臨時株主総会を開催して、合併を承認可決した。

2) 合併の内容

優位にあった京王電気軌道

当社と京王電気軌道の合併比率は、京浜電気鉄道・小田急電鉄との合併と同様に、1対1であった。この合併に関しては、建設費（興業費）に対する益金割合、株価の比較、1株当たりの純財産の比較、払込資本金に対する純益率、さらには運輸人員などが比較検討

された。

平均収益率は当社18パーセント，京王電気軌道24パーセント（税込み利益を基礎とし，自動車の車両償却費は営業費に入れ，その他の償却金は償却しないものとして計算），株価は当社85円4銭，京王電気軌道84円32銭（昭和19年2月中の平均相場），1株当たりの純財産は当社67円19銭，京王電気軌道78円71銭，払込資本金に対する純益金の割合は当社16.1パーセント，京王電気軌道18.8パーセントであった。

また輸送人員は，当社が昭和17年度4億7,570万3,000人，昭和18年度5億3,673万人であるのに対し，京王電気軌道はそれぞれ5,702万6,000人，6,400万2,000人という状態であった。

こうしてみると，株価・輸送人員においては当社が，収益率・純益率については京王電気軌道が優位に立っていた。

仮りに，当社の1株当たりの純財産，払込資本金に対する純益率を100とすれば，京王電気軌道のそれは117となる。したがって，これに基づいて合併比率を決定すると，京王電気軌道の株主に対しては，10株について当社の株式を11.7株交付しなければならなくなる。しかし，合併比率は現在の状態だけで決定すべきではなく，企業の将来性を加味すべきものであるのはいうまでもないことである。

合併時における両社の内容比較表

項 目	東京急行電鉄	京王電気軌道
資 本 金	204,800千円	19,350千円
総 収 入	39,467,980円	4,634,588円
益 金	11,723,006円	1,564,338円
配 当 率	9.0%	9.5%
株 価	85円04銭	84円32銭
鉄軌道営業キロ程	274.5km	45.9km
鉄軌道車両数	629両 (貨車190両、電 関4両を含む)	84両 (貨車24両を含む)
鉄軌道輸送人員		
昭 和 17 年 度	475,703千人	57,026千人
昭 和 18 年 度	536,730千人	64,002千人
従 業 員 数	11,293人	1,113人

※ 総収入・益金は，昭和18年6月1日～同年11月30日まで。

投資利回り比較表 (単位：%)

会 社 名	事 業 別	収益率	平 均 収益率	指 数
東京急行 電 鉄	鉄 軌 道	26.7	18.0	100
	自 動 車	17.1		
	百 貨 店	44.6		
	遊園地および土地建物	5.9		
	砂 利	19.3		
	投資勘定	6.6		
京王電気 軌 道	軌 道	31.3	24.0	133
	自 動 車	20.8		
	遊園地および土地建物	0.1		
	投資勘定	19.7		

(『合併申請書』より)

※ 本表のうち，収益率は税込み利益を基礎とし，しかも自動車の車両償却金は営業費に入れ，その他の償却金は償却しないものとして計算。電燈電力供給業については，昭和17年4月1日に東京電燈に譲渡したため，省略した。

京王電気軌道の沿線には、当時、工場その他各種の施設が設けられ、著しく運輸量が増加していたが、それも都内ではほぼ飽和状態に達していた。一方、当社は、運輸量において数段まさっているうえに、小田原線や湘南線など、まだまだ発展の余地の多い沿線をもっていた。

また京王電気軌道は、電燈電力供給業に依存する度合いが強く、その利益の55パーセントは同事業によるものであった。ところが、配電統制により昭和17年3月に新設会社である関東配電に事業出資をしたため、昭和19年から約3年間については配電事業の90パーセントの利益が補償されるものの、補償期間が満了になると、年額約115万円の交付金を失うこととなっていた。

このような事情を考えて、両社の合併比率は1対1と決まったのである。

“大東急”の誕生

昭和19年5月31日、当社と京王電気軌道との合併が実施され、横浜営業局（昭和19年5月10日、横浜市西区高島通2丁目30番地に移転したため品川営業局の名称を変更）、新宿営業局と並んで、京王営業局が設けられた。京王営業局長は、当社専務であり新宿営業局長でもあった三浦貢が兼務することとなった。また、合併により鉄道省を勇退した平山孝が副社長に、後藤正策（京王電気軌道取締役）、穴水清彦（京王電気軌道社長穴水熊雄長子）織田信恒（当社取締役）がそれぞれ取締役に就任した。

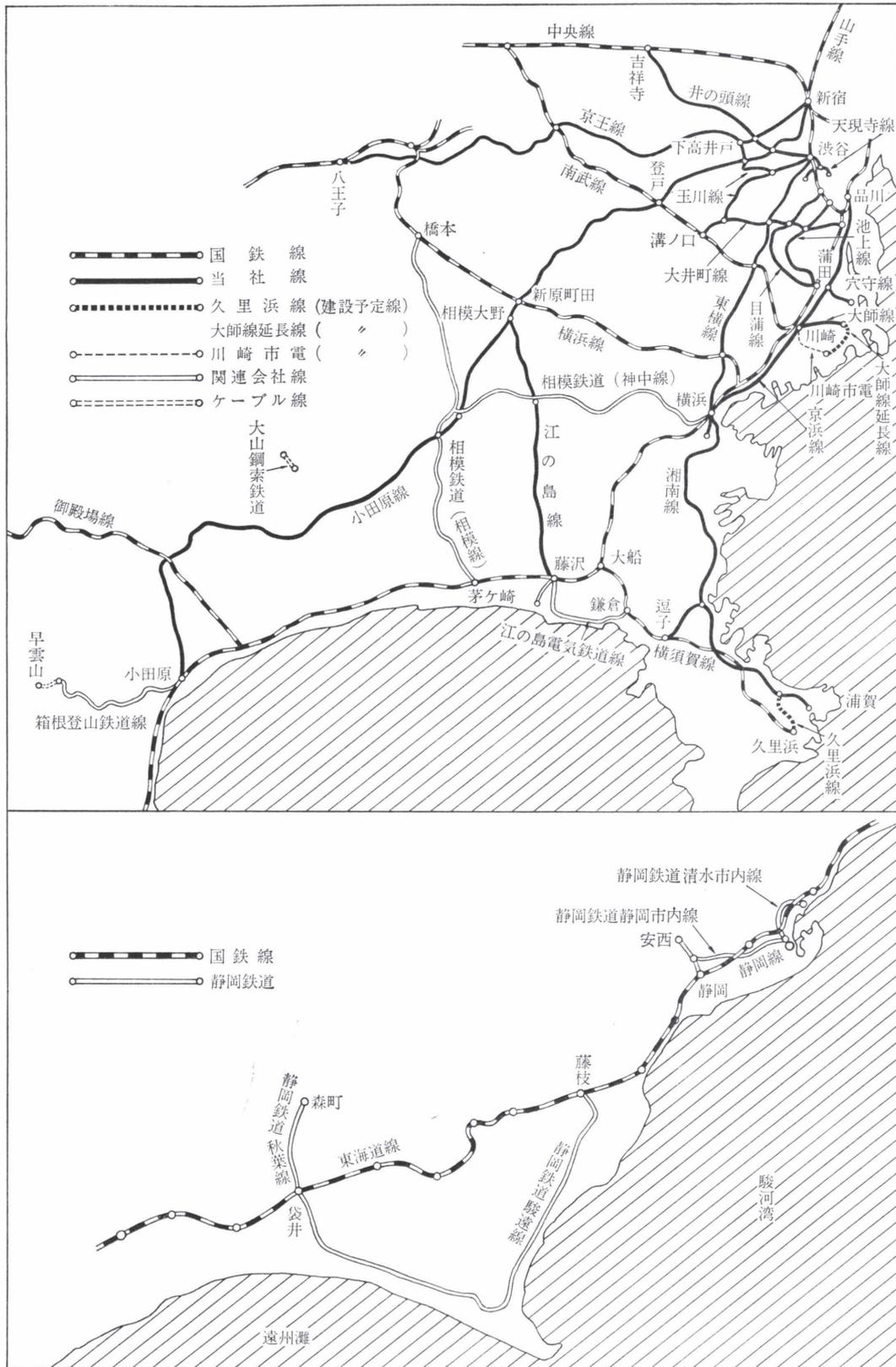
合併の結果、京王電気軌道の京王新宿～東八王子間、調布～京王多摩川間、北野～多摩御陵前間の計45.9キロメートルを加えて、当社の鉄道・軌道の総営業キロは320.4キロメートルとなった。また、資本金は1,935万円増加して、2億480万円から2億2,415万円となった。

役員一覧表

(昭和19年6月28日現在)

役職	氏名	旧役職	役職	氏名	旧役職
社長	篠原三千郎	東京急行電鉄社長	取締役	牧野錠次郎	東京急行電鉄取締役
副社長	池辺稻生	副社長	〃	桐村四郎	〃
〃	平山孝	鉄道省経理局長	〃	後藤正策	京王電気軌道取締役
専務	小宮次郎	東京急行電鉄専務	〃	穴水清彦	〃
〃	田中百畝	〃	〃	小林中	東京急行電鉄取締役
〃	立花栄吉	〃	〃	有吉忠一	〃
〃	藤本哲	〃	〃	溝口直亮	〃
〃	三浦貢	〃	〃	織田信恒	〃
取締役	伍堂卓雄	取締役	常任監査役	中岡義隆	常任監査役
〃	鈴木幸七	〃	監査役	洪沢秀雄	監査役
〃	三宮四郎	〃	〃	松本烝治	〃
〃	尾川武夫	〃	〃	緒明太郎	〃
〃	井田正一	〃	〃		

大東急時代の当社鉄道路線網



3 合併後の関連事業

当社が昭和17年5月1日に京浜電気鉄道、小田急電鉄を、19年5月31日に京王電気軌道を合併した結果、3社の子会社も自動的に当社の関連会社となった。昭和19年7月における関連会社は、その後新設されたものを加えると42社を数えた。

この時期における東急グループの事業構成は、東京横浜電鉄時代のその延長とあってよい。したがって、交通事業関連の事業がそのほとんどであった。そして、それらの各社は、戦時下における輸送力強化のため、あるいは事業ごとに、あるいは地域ごとに統合されていったのである。

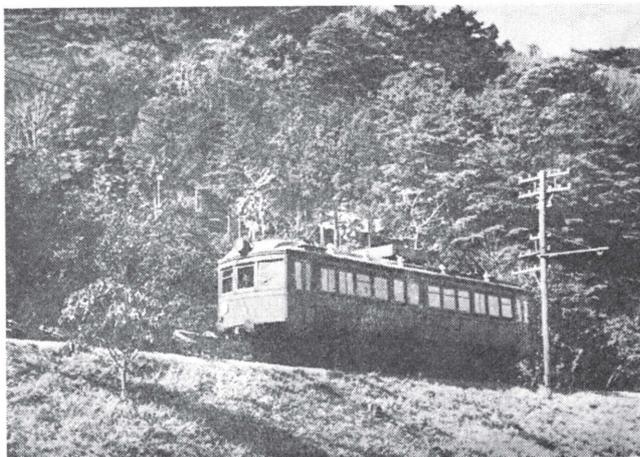
1) 鉄 軌 道 業

鉄軌道業においては、東京横浜電鉄時代の関連会社である江ノ島電気鉄道、相模鉄道、神中鉄道、静岡鉄道に加えて、箱根登山鉄道、大山鋼索鉄道の2社がさん下入りをした。

箱根登山鉄道

箱根登山鉄道は、明治21年2月に資本金7万円で創設された小田原馬車鉄道（明治29年10月、小田原電気鉄道と改称）をその前身とする。当初、小田原馬車鉄道は国府津～湯本間において馬車鉄道を経営していたが、明治29年に同区間の電化を企画し、明治33年に完成した。大正8年6月には、湯本～強羅間に鉄道を敷設して登山電車を走らせ、大正10年には強羅～早雲山間にケーブルを開設するなど早くから箱根山で観光事業を営んでいた。その後昭和3年1月、同社は日本電力に買収され、同年8月、資本金500万円で箱根登山鉄道として新発足した。

さらに自動車業の拡張を図ると同時に、各種の付帯事業にも積極的に手を伸ばした。たまたま、昭和14、5年ごろから電力事業の統合問題が起きるに及んで、昭和17年5月30日、日本電力の要請を受



小田原～強羅間を結ぶ箱根登山鉄道

けて当社が箱根登山鉄道の経営を引継いだ。同時に、箱根登山鉄道の子会社であった富士箱根自動車、足柄自動車も当社の子下にはいった。

大山鋼索鉄道

大山鋼索鉄道は、丹沢山塊の一部を形成する大山に鋼索鉄道を敷設するため、昭和3年9月に設立された。大山は標高1,242メートルで、山頂の阿夫利神社は、古くから関東・東海地方の信者でにぎわっていた。大山鋼索鉄道の設立時の社長は佐藤潤象で、のちに鉄道軌道統制会会長、当社の取締役を歴任した中川正左も同社の取締役に名を連ねていた。

当社は、昭和18年4月、大山鋼索鉄道を買収しその経営に当たったが、翌19年にはいると、戦局悪化に伴って鉄鋼資材の回収が急がれたため、不要不急路線と指定された同鉄道のレールが撤去回収され、結局、同年2月に解散した。

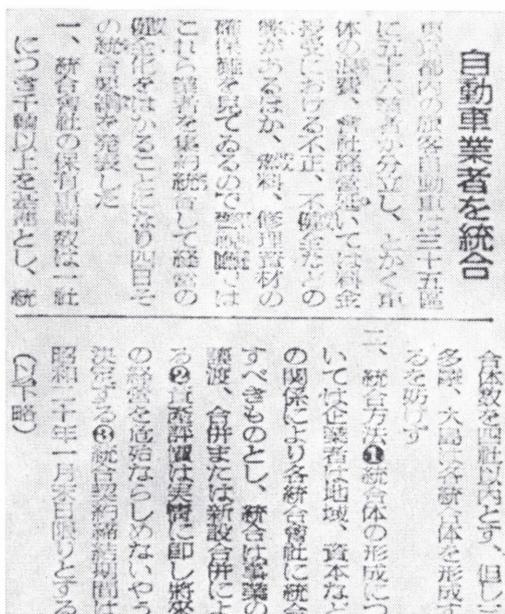
2) 自 動 車 業

合併以前の乗合自動車業関連会社は、最も多い時期で十数社を数えたが、その後、統合を重ねて、結局、中仙道乗合自動車、関東乗合自動車、東海道乗合自動車ならびに東京観光自動車の4社に統合されていた。その後、当社は京浜電気鉄道の合併により梅森蒲田自動車を、箱根登山鉄道の買収を機に富士箱根自動車、足柄自動車の2社を、京王電気軌道の合併によって東都乗合自動車、鳩ヶ谷自動車、中野乗合自動車、進運乗合自動車、昭和

自動車商会の5社を相次いで関連会社とした。そのほか、神奈川県の上陸交通事業統合の方針に基づいて、当社は藤沢自動車、伊勢原自動車の2社も子下に収めている。

また、タクシー関連会社においても、乗合自動車業と同様に、東京タクシー、東横タクシーの2社に整理統合されていたが、その後、京浜電気鉄道との合併により京浜タクシーが、箱根登山鉄道の買収により横浜自動車がそれぞれ関連会社となった。

その後、戦時統合により、さらに東京タクシーなど11社が合併して昭和20年12月、日本交通が誕生している。



自動車業の統合を報ずる読売報知 (昭和19年11月5日付)

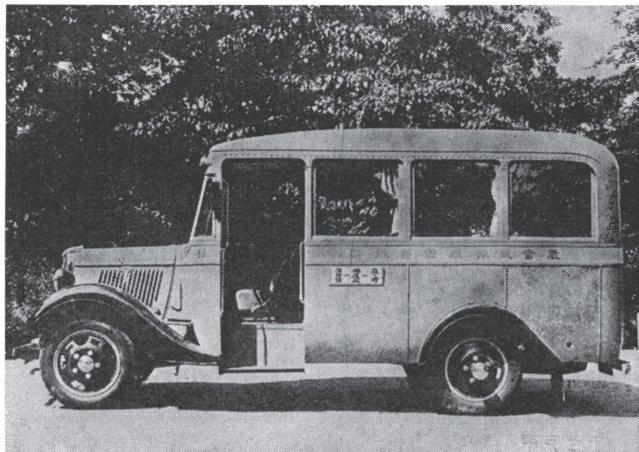
乗合自動車業

梅森蒲田自動車は、京浜電気鉄道の子会社である蒲田自動車と梅森自動車を契機に、昭和14年9月に両社が合併して誕生したものである。昭和17年5月、京浜電気鉄道が当社に合併されたことにより、梅森蒲田自動車も当社のさん下にはいったが、同年12月、乗合自動車業が当社渋谷営業局に吸収されたため、同社は解散した。

富士箱根自動車は、昭和17年5月、親会社の箱根登山鉄道とともに当社の関連会社となった。同社の前身は、大正3年11月に設立された富士屋自動車で、横浜市山下町～箱根間ほか2路線を有していた。その後も着々と路線網を広げ、御殿場～須走間、御殿場～宮ノ下間の路線で富士登山客を箱根方面に誘致するなど、積極的な経営を行っていた。その後、同社は昭和7年3月に箱根登山鉄道の関連会社となり、箱根登山鉄道の自動車業いっさいを譲受けて経営に当たったが、同年8月、商号を富士箱根自動車と変更した。同社は昭和8年12月には渡辺自動車を買収し、御殿場～滝ヶ原間、御殿場～須山間などの路線を継承、さらに個人経営の路線営業権も買収し、発展を重ねた。続いて昭和9年6月には足柄自動車、15年10月には旭自動車をも買収している。そして昭和19年7月、箱根登山鉄道に合併された。

足柄自動車は、大正10年6月の創立で、松田駅～足柄村関本間で営業を開始した。昭和9年6月、富士箱根自動車から足柄村寺町～同村上多古間、小田原駅～町内循環線を譲受け、17年5月、当社のさん下にはいった。そして昭和19年7月、富士箱根自動車とともに箱根登山鉄道に合併された。

東都乗合自動車は、昭和10年8月、京王電気軌道と玉川電気鉄道の共同出資（京王電気軌道が約60パーセント保有）により設立されて以来、京王電気軌道の子会社として板橋～赤羽間と埼玉県下を営業基盤としてきた。当社との関係は、昭和13年4月、東京横浜電鉄当時に玉川電気鉄道を合併したときから始まる。そして昭和19年5月、当社が京王電気軌道を合併したことにより、完全に当社の関連会社となった。その後、昭和19年12月、東都乗合自動車は中仙道乗合および鳩ヶ谷自動車を合併、埼玉県下の乗



梅森蒲田自動車の前身の梅森自動車バス

合自動車会社として確固たる地位を築いたが、翌21年11月、国際興業に譲渡された。

鳩ヶ谷自動車は、東都乗合自動車と同様、京王電気軌道の子会社であったが、当社が京王電気軌道を合併したことにより、昭和19年5月、当社の関連会社となった。同社の創立は大正5年6月で、営業基盤は埼玉県であった。

京王電気軌道の合併に際しては、以上の2社のほかに、中野駅～石神井間の路線を営業し、昭和12年7月から京王電気軌道の子会社となっていた中野乗合自動車と、進運乗合自動車、昭和自動車商会の3社をもさん下会社としたが、これら3社は、昭和20年1月、当社の関連会社である関東乗合自動車に合併された。

藤沢自動車は、昭和6年2月、江之島自動車、片瀬自動車、藤沢自動車の3社が合併して誕生したもので、東海道線藤沢駅を中心とした地域に路線をもっていた。その後、昭和12年6月に京王電気軌道のさん下会社となってからは、八王子中央乗合自動車、根北自動車、七沢温泉自動車、万便社、桜井自動車などを次々にさん下に収め、営業範囲を拡張していった。

昭和18年4月に至って、神奈川県の上陸交通事業統合の方針に基づき、当社は藤沢自動車を買収した。同年10月、藤沢自動車は、中野～相模湖間に路線を有していた木屋自動車を合併したが、翌19年5月、伊勢原自動車とともに東海道乗合自動車に合併された。

伊勢原自動車は、大正9年3月の創立で、伊勢原～平塚間の路線営業と大山阿夫利神社参詣客の輸送に携わっていたが、昭和18年4月、藤沢自動車と同様に、神奈川県の上陸交通事業統合の趣旨から当社がこれを関連会社としたのであった。

タ ク シ ー 業

京浜タクシーは、昭和14年11月、横浜・川崎地区に散在していた個人経営タクシー20業者を、京浜電気鉄道が統合して設立したもので、昭和17年5月、当社が京浜電気鉄道を合併したことにより当社のさん下会社となったが、その後東横タクシーに合併された。

横浜自動車は、箱根登山鉄道の子会社であった富士箱根自動車が横浜市内で経営していたタクシー業を引継いで、昭和9年1月、資本金10万円で設立されたものである。その後、昭和17年5月、親会社の箱根登山鉄道が当社の関連会社になったことから、横浜自動車も当社のさん下にはいった。そして昭和17年11月、京浜タクシーとともに、東横タクシーに合併された。

日本交通は、東京横浜電鉄当時の関連会社であった東京タクシーと日東自動車など、11社1個人事業者が合併して、昭和20年12月、当社の関連会社として発足した。当初の商号は日本自動車交通であったが、同月29日、日本交通と変更した。この合併は、昭和

19年11月、警視庁が、戦時輸送力の維持増強を図るため、東京のタクシー会社を1社1,000台以上の自動車を保有する4社に統合集約するよう、命じたことによるものであった。このとき設立された会社は、日本交通のほかに帝都自動車交通、国際自動車、大和自動車交通の3社があり、東京都内のタクシー会社は、昭和23年に新規営業会社が免許されるまで、この4社だけで運営された。

3) 貨物運送業

太平洋戦争の進展に伴い、従来から合同・統合が進められてきた小運送体制に、さらに全面的な検討が加えられた。とくに軍関係貨物または生産力拡充資源、あるいは生活必需物資などの取扱い数量の大きい駅における小運送業は、日本通運によって一元的に運営されることとなった。

その後、昭和18年1月にはいと、運送会社は同一経済地域に1社という基本線が打出され、統合はさらに強化された。さらに昭和19年には、業界の第2次統合が実施され、東京では29地区40業者、神奈川県は7地区7業者に統合された。昭和20年には、1府県1会社という線も出されたが、これは実現をみないまま終戦を迎えた。

相次ぐ運送会社の設立

小運送業者の統合方針に基づき、東京・神奈川両地区においては、当社関連会社として品川運送、城南運送、王子運送、城北運送、小田原運送、平塚運送、相模運送、京浜運輸などの貨物運送会社が設立された。

品川運送は、品川有限会社ほか品川地区の7社を統合して設立されたもので、当社の株式保有率は全株の約80パーセントであった。

城南運送は、大森・蒲田両地区の23社および個人経営の2業者を統合して発足した。この品川運送、城南運送の両社は、のちに昭和28年2月、東横運送、東横貨物運送と合併して東急運輸となった。

王子地区では、王子運送が中心となって統合を進め、足立・葛飾地区では、千住運輸有限会社ほか18業者が統合して城北運送が設立された。しかし、この2社は戦後における経営民主化のため、当社の持株が同社の役職員に譲渡された。

なお、以上の新設会社には、都内で広く営業していた当社の関連会社である東横運送、大崎運送などの営業所が、地区別に分離、譲渡された。

小田原運送は、小田原市および神奈川県足柄上郡、足柄下郡の各運送業者を統合して設

立された。また、平塚運送は平塚市および中郡の業者が、相模運送は藤沢市、高座郡、愛甲郡、津久井郡の業者がそれぞれ統合されたものである。以上の3社は、昭和25年10月、当社関連会社として発足した東海運送に合併された。

そのほか、昭和17年5月に当社は京浜電気鉄道を合併したことにより、京浜運輸を継承したが、同社は、昭和17年11月、東横運送に合併された。

事業の統合

一方、東京横浜電鉄時代からの関連会社であった東横運送、神中運送、東横砂利運送、相鉄運輸、藤沢運輸、厚木共進運送自動車においても、事業の統合・譲渡が行なわれた。

まず、東横運送は前記のように昭和17年11月に京浜運輸を合併、19年には渋谷区、目黒区内の統合会社に指定され、11社を合併した。

神中運送は昭和17年12月、姉妹会社である藤沢運輸、厚木共進運送自動車、秦野合同トラックおよび相陽運輸と合併したが、翌18年10月、同社は相模通運に合併された。なお、この相模通運は昭和19年3月、商号を厚木通運と変更した。

東横砂利運送は、砂利運送会社の統合会社に指定されたため、昭和19年12月、数社を合併して商号を東京砂利運送と変更した。さらに昭和23年6月、商号を東急貨物運送と変更している。

相鉄運輸は、小石川区、牛込区、四谷区、本郷区の統合指定会社となり、昭和19年10月、小石川運輸など13社を合併した。

このように拡大、発展してきた当社の貨物運送業ではあったが、昭和22年から23年にかけて、経営民主化という趣旨から、大半の会社について当社の持株を各社の役員に譲渡したため、関連会社として残ったのは、東横運送、城南運送、東急貨物運送、品川運送、相鉄運輸の5社のみであった。

4) 製造業および修理業

製造業および修理業において、戦時中に当社の関連会社となったのは、日本自動車工業、神中自動車工業、東横実業、関東特殊繊維、旭造船、横須賀自動車工業、日本タイヤ再生工業、東急燃料生産の8社であった。

製 造 業

日本自動車工業の前身は、個人経営の自動車修理改造工場であったが、その後規模の拡

大とともに、昭和12年9月、京浜電気鉄道に買収された。そして、当社が京浜電気鉄道を合併したため、当社の関連会社となったものである。同社は、一時100人以上の従業員をかかえ、代燃車のガス発生機の製造で好成績をあげた。戦後は、当社の再編成により、ふたたび京浜急行電鉄に譲渡された。

東横実業は、戦争の激化に伴って東横百貨店の売場が削減されたため、埼玉県行田の足袋業者との共同出資により、軍のゴム底靴・ゲートル・戦闘帽の製造に携わった。戦後は開店休業の状態に陥り、昭和22年5月、関東特殊繊維に譲渡された。しかし翌23年、東横百貨店が全株を買戻し、同社を東横縫製と改称、布製品の縫製加工、洋服の加工などを行った。同社はその後、昭和32年、東横物産と改称している。

関東特殊繊維は、戦時中、東横実業がゲートル用織物の入手困難となったため、織物の製造を目的に設立された。同社は本社を熊谷市相田に置き、ボロ布と藤づる繊維でゲートルをつくったが、間もなく終戦となった。この間の生産量はわずかなものであった。また、戦後、当社は持株を同社役職員に譲渡した。

旭造船は、昭和18年、木造船の建造のため設立された。当時、政府は、近海・沿岸の海上輸送強化のため木造船の増産を図っていたが、行政査察使を拝命した五島慶太が木造船増産の役割を受持った結果、同社が設立されたのである。同社は、千葉県寒川に本社および造船所を設け、勝浦、川崎に支社を置いた。一時、従業員が2,000人に及び、わが国で最も大きな木造船会社になった。戦後、当社は製紙会社に持株を譲渡したが、一部は現在の旭海運の海運部になった。

修 理 業

神中自動車工業は、当社が神中鉄道の買収などで神奈川県に進出後、同県の中部地区の自動車整備工場を統合して設立された。同社は陸軍の指定工場として、主として軍関係の車両整備を行っていた。戦後は、同地区の乗合自動車の車両修理や輸入車両、貿易庁払下げ車両の整備などを行なったが、昭和23年、経営民主化のため、当社の持株を同社役員に譲渡した。

横須賀自動車工業は、日本運送の子会社として、自動車修理を目的として設立されたが、昭和27年、横須賀運送に合併された。

日本タイヤ再生工業は、昭和14年、タイヤの自家修理を目的として設立された。当社との関係は、昭和19年、一般の物資が極度に不足し、タイヤの需給も非常に苦しくなったため、当社が自家修理工場を物色しだしたころから始まった。そしてたまたま、芝浦にあった同社の更生タイヤ工場を当社が買収したのである。その後、同社は海軍の指定工場とな

り、生ゴムの配給を受け順調に業績をあげたが、終戦を迎えてしまった。しかし、戦後ただちに通産省の指定工場となり、昭和22年から25年ごろまでに大発展を遂げ、更新タイヤ月産1,300本、部分修理が同じく3,000本に達するまで成長した。ところが、物資の自由化とともに業績は悪化の一途をたどり、ゴム草履・荷馬車用更生タイヤをつくったが、結局、昭和28年、同社は施設をブリヂストンタイヤに売却して解散した。

東急燃料生産は、当初、京浜電気鉄道が自動車の代用燃料としてコーライトの製造を計画したことから始まるが、当時は福相工業と称し、福島県相馬郡に約5万2,800平方メートルの亜炭の鉱区を所有していた。戦後はコーライトの製造もいくらか行なったが、本業は地元の各工場への亜炭の採掘販売であった。同社は昭和25年、営業不振で解散した。

5) その他の事業

観光業・林業・印刷業ほか

その他の事業では、箱根観光、日東林業、東京乗車券印刷、花月園、京浜百貨店、京浜湘南証券、京浜興業、鬼怒川興業、井之頭遊園、京王閣の10社が、新たに当社の関連会社となった。

箱根観光は、箱根登山鉄道の子会社で、箱根観光旅館、強羅ホテルを経営していた。昭和16年、小田急電鉄の社長に就任した五島慶太は、小田急電鉄の箱根における観光事業を強化するため、箱根登山鉄道、箱根観光を買収した。箱根登山鉄道は、昭和16年5月に当社のさん下会社となったが、箱根観光は、のちに当社が小田急電鉄を合併した際に、当社の関連会社となったものである。

日東林業は、当社の乗合自動車用木炭、まき、鉄道のまくら木などを自家生産して確保するために設立された。そして、群馬県利根郡藤原の山林330万平方メートルを買収して現物出資し、日東汽船との共同経営で発足した。しかし、経費が割高で営業が思わしくなく、設立後わずか2年で東北振興パルプに全株式を譲渡した。

東京乗車券印刷は、昭和22年3月、東京横浜電鉄時代から当社の乗車券を印刷、納入していた重富富岳商店との共同経営で出発した。重富商店は蒲田工場が戦災を受けたため、印刷機械を現物出資、当社は50万円の出資で乗車券の印刷を始めた。当初、硬券だけでは経営がむずかしいので、軟券および一般印刷も行なうこととなり、そのため、硬券以外の印刷は日本印刷という別会社を設けて営業を進めた。一時は従業員が五十余人に増加したが、昭和29年、内部事情の複雑さから営業不振に陥り、解散した。

さらに昭和17年5月、京浜電気鉄道との合併に伴って、当社は花月園、京浜百貨店、京浜湘南証券、京浜興業を継承したが、その後、花月園は、終戦の直前に社団法人京浜興業協会に譲渡された。京浜百貨店は、白木屋と共同経営のもとに設立され、蒲田、鶴見、池袋、高田馬場、川崎などに支店をもっていたが、当社再編成の際、京浜急行電鉄に譲渡された。京浜湘南証券は、京浜電気鉄道、湘南電気鉄道の投資機関であったが、当社の関連会社となった昭和17年に、同じ関連会社である日本興業と合併した。また京浜興業は、京浜電気鉄道が映画館の経営を行なうために、昭和15年3月に設立されたものであったが、18年5月、東横映画に合併された。

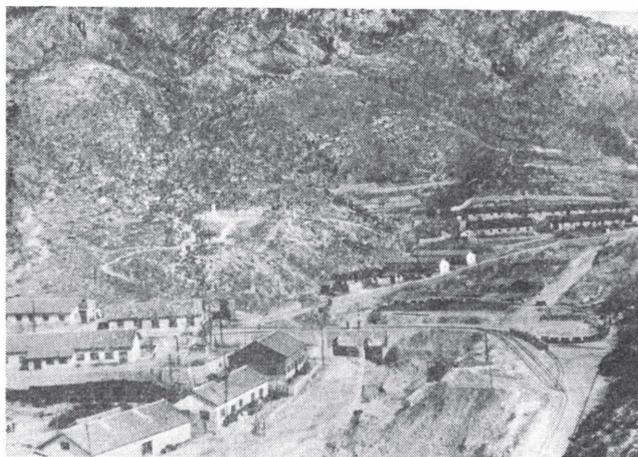
小田急電鉄の合併に際しては鬼怒川興業、井之頭遊園が、京王電気軌道の合併に際しては京王閣がそれぞれ当社の関連会社となったが、鬼怒川興業は東急興業と商号を変更し、井之頭遊園は昭和17年10月、多摩川園に合併、京王閣は昭和22年12月、他に売却された。

なお、鬼怒川興業の関係で、当社はその後、直接、山東半島における金山開発に携わることになるので、この金山開発事業について若干記述しておく。

山東金鉱開発組合

山東金鉱開発組合は、中国山東省招遠県東北郷玲瓏地方と黄山館地方における金鉱区開発および平度県舊甸村・牟平県茅山地方における金・銀・銅鉱区開発のため、三菱鉱業・鬼怒川興業両社の共同出資で設立されたものである。しかし、それ以前において、鬼怒川興業は、玲瓏地方に対し鉱業権をもつ李家と結び、李家関係者だけで設立していた資本金40万円の招遠玲瓏金鉱股份有限公司を改組して、資本金140万円の日華合併事業とし、昭和11年5月11日、国民政府から正式の許可がおりた。その結果、鬼怒川興業では280万円と最新の技術を投入して、採鉱・選鉱の諸施設を完備し、昭和12年9月には、作業開始の段階に至った。

ところが、昭和12年7月に日華事変が勃発し、諸設備のいっさいが破壊、掠奪されてしまった。そこで、昭和14年5月以来復興に努力を重ね、あわせて残りの鉱区をも開発しようと、翌15年9月1日、軍ならびに興亜院の要望もあって三菱鉱業・鬼怒川興業両社の共同出資(三菱鉱業55パーセント、



山東金鉱開発組合の招遠玲瓏鉱山

第2章 戦時下の諸施策

1 輸送力の増強

戦時経済下にあつては、各種産業の創設・整備・運営などに関連して、平常時には必ずしも必要としなかつた新しい物資の輸送が生じてきた。軍事輸送の問題もあつた。すべての戦線に、大量の軍需品を輸送するために、新しい交通需要が発生したのである。そのため、陸上交通機関、とくに国有鉄道を柱にした地方鉄道・軌道は、積極的に輸送力を拡大しなければならなくなつた。当社でも、こうした国策に基づいて、工員の輸送力増強、軍関係施設付近の交通整備を図つていった。

1) 久里浜線の建設

京浜電気鉄道が着手

昭和17年5月1日、東京急行電鉄として新発足した当社は、組織改正の際、企画局内に久里浜線臨時建設部を設け、京浜電気鉄道が着手していた久里浜線の建設工事を促進させることとしたが、久里浜線の歴史的経過は、次のとおりである。

昭和5年4月1日、京浜電気鉄道の姉妹会社である湘南電気鉄道は、三浦半島の浦賀、湘南逗子まで鉄道を開通したが、その後も、景勝地である久里浜までは、乗合自動車の連絡しなかつた。そこで各方面から、浦賀～久里浜間（大正14年12月、工事施行認可を申請）の鉄道延長の要望が起こつたが、京浜電気鉄道には、それを建設するだけの資金がなかつた。

ところが、日華事変から戦局があわただしくなつてきたため、自然の良港をもつ久里浜周辺には軍の施設が次々と建設され、海軍からは軍需物資・人員輸送のために、再三にわたつて久里浜線建設についての要請があつた。また横須賀市からも、行詰りつあつた住宅問題の解決を図るために、鉄道の建設を推進するように要望があつた。

昭和14年4月、当社社長五島慶太は、京浜電気鉄道、湘南電気鉄道の取締役（のちに専務から社長に就任）となり、その経営に携わるようになったのを契機として、急転直下、久里浜線の建設が決定された。

Ⅲ 統 合 編

そして、昭和16年6月3日、京浜電気鉄道は、路線経過地である大津射撃場において、久里浜線建設の起工式をあげ、ただちに土木工事に取りかかった。

当社の手で完成

昭和16年12月8日に太平洋戦争が始まると、軍港・鎮守府・海軍工廠をもつ横須賀市から、久里浜線の早期開通がいっそう強く要請された。

工事継続中の昭和17年5月1日、既述のように当社は京浜電気鉄道を合併したため、当社は、久里浜線の建設事業を引継ぎ、総力をあげて建設を進めていった。資材・労力ともに乏しい折にもかかわらず、「1日も早く開業を」という軍の要請にこたえるため、当社では昼夜兼行で工事を進める一方、鋼材の入手難に対処するため、4階で工事を中止した玉電ビル建設用鋼材約70トンを経久里浜線建設用に転用するなどして、昭和17年12月1日に、久里浜線横須賀堀ノ内～久里浜仮駅間4キロメートルを開業した。途中には、鳴神、昭南の2駅が設けられた。また同時に、横須賀堀ノ内駅を、従来あった場所から177メートル浦賀寄りの新駅舎に移転した。

当社は、引続いて新延長区間である久里浜仮駅～久里浜間0.5キロメートルを昭和18年9月21日に開業、“輸送報国”の実をあげた。

なお、全線開通後、久里浜線は湘南線として一本化された。

2) 相模鉄道への援助

相模野臨時建設部の設置

昭和17年ごろの相模平野一帯には、陸軍士官学校をはじめ、厚木海軍航空隊、横須賀海軍鎮守府管轄の高座工廠や瀬谷被服廠などが次々に設置されていた。このため、昭和14年11月に当社の関連会社となっていた神中鉄道線においても、軍需施設の建設に必要な資材の輸送に重点が置かれ、1日当たり貨車50～70両という膨大な輸送計画が立てられた。

一方、神中鉄道では、昭和15年4月、まず輸送密度の高い横浜～西谷間の電化計画を決定、翌16年8月に工事施行認可を受けるとただちに工事に着手、17年6月には一部電化運転を開始するに至った。しかし、一部の電化運転が行なわれたとはいえ、神中鉄道線はまだ単線であり、そのうえ、蒸気機関車による貨物輸送と着駅での荷おろし作業が、職員不足などにより計画どおりに進まなかったため、軍からは、複線化を実施し、輸送の円滑化を図るよう強く要請された。

そこで当社では、軍需工場や軍需施設への資材輸送を円滑に進め、関連会社である神中

鉄道を援助すると同時に、相模平野一帯を開発するために、昭和17年10月1日、相模野臨時建設部を設けた。

相模野臨時建設部の担当工事内容は、①神中鉄道の全線複線電化工事を行なうこと、②江ノ島線と神中鉄道との交差点に駅舎を設けること、③小田原線と鉄道省横浜線との交差点に駅舎を設けること、④厚木町に当社、神中鉄道、相模鉄道3社の共同駅舎を設けること、⑤神中鉄道相模大塚駅の改良工事を行なうこと、⑥省線茅ヶ崎駅、保土ヶ谷駅および原町田駅から、小田原線、神中鉄道線、相模鉄道線を経て神中鉄道相模大塚駅に、鉄道省所属貨車を通過させるために必要な諸工事を行なうこと、などであった。

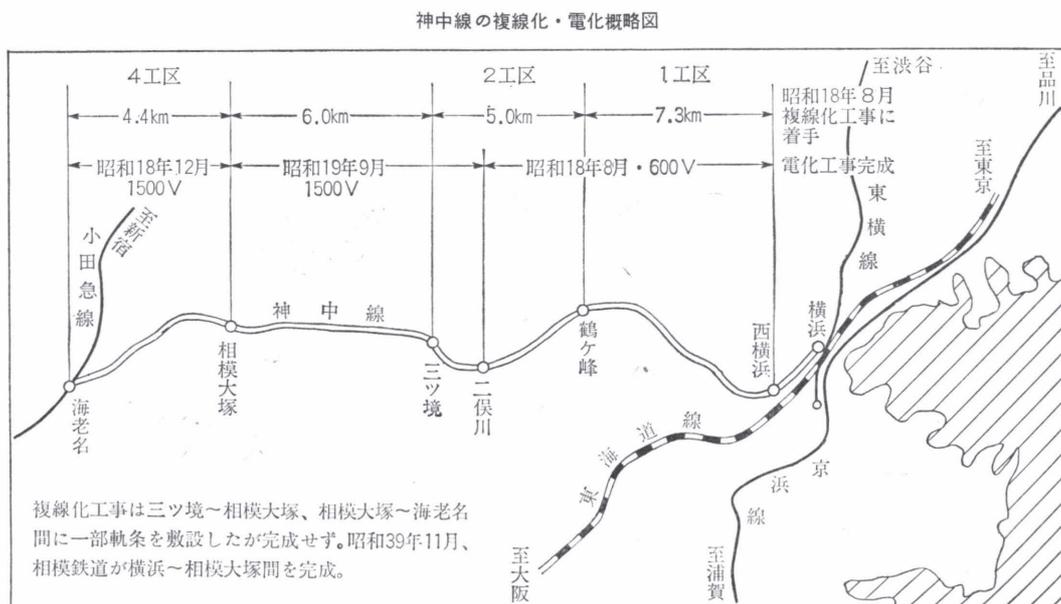
相模野臨時建設部が設置されたことにより、西横浜～海老名間の複線化工事は急速に進められたが、昭和18年4月、神中鉄道が同じ当社関連会社である相模鉄道に吸収合併されたために、これらの工事は相模鉄道に引継がれることとなった。

相模鉄道と神中鉄道の合併理由は、両社の施設を総合的、機能的に活用し、一元的な経営を行ない、戦時下における輸送の充実を図るためであった。

神中線の電化

当社は昭和18年3月1日、久里浜線臨時建設部および相模野臨時建設部を統合して、新たに企画局内に臨時建設部を設けた。これは、久里浜線の延長工事がほぼ完成し、あとは久里浜駅～久里浜間0.5キロメートルの工事を残すだけとなったので、主力を相模野臨時建設部に置くためにとられた措置であった。

神中鉄道を合併した相模鉄道は、昭和18年8月、西横浜～海老名間を、西横浜～鶴ヶ



峰、鶴ヶ峰～三ツ境、三ツ境～相模大塚、相模大塚～海老名の4工区に分け、複線化工事に着手した。

一方、電化工事は順調に進んだ。昭和18年8月には、当社渋谷営業局が600ボルト電力を送電して、西谷～二俣川間の電化運転が可能となり、横浜～二俣川間を通して電化運転が行なわれることとなった。また同年12月には、当社新宿営業局が1,500ボルトの電力を送電して相模大塚～海老名間が、翌19年9月には二俣川～相模大塚間が、それぞれ電化され、横浜～海老名間全線の電化運転が行なわれることとなった。しかし、前記のように、神中線は、600ボルトと1,500ボルトの2種類の送電を受けたために、二つの異なった電圧(横浜～二俣川間600ボルト、二俣川～海老名間1,500ボルト)をもつ鉄道となってしまった。

未完成に終わった複線化工事

昭和18年8月に着手した神中線の複線化工事は、鉄鋼統制令、金属回収令などにより、鋼材などの入手がむずかしく、思うようにはかどらなかった。この間、昭和18年3月に鉄道の回収転用の具体案が決定され、鉄道軌道統制会会長中川正左(元当社取締役)の通達に基づいて、不要不急線の単線化、または鋼索鉄道の休廃止などが実施された。

そこで当社は、逗子線、江ノ島線の一部を単線化し、これらの線から撤去した軌条やまくら木を神中線に転用することとした。こうした努力により、三ツ境～相模大塚、相模大塚～海老名間の一部には軌条が敷設されたが、結局、複線化は資材不足により、終戦に至るまで実現できなかった。

参考までに、神中線の複線化工事は、戦後、昭和26年5月、相模鉄道自身によって、西横浜～上星川間の工事が着手され、39年11月までに横浜～相模大塚間が完成している。また、逗子線と江ノ島線から転用された軌条などは、戦後、それぞれの路線復旧用に返還された。

なお、鉄道軌道統制会というのは、昭和17年5月1日、鉄道同志会が解体してできたものである。同会は、交通に関する政府の計画や、地方鉄道・軌道に要する資材・資金・労務などの需給に関する政府の計画に参画した。そして、事業の運営について指導統制したり、政府の協力機関としての役割も果たした。昭和18年2月からは、行政官庁職権委員会条例の公布により、地方鉄道・軌道・専用鉄道に関する鉄道大臣の職権の一部が同会に委任された。

相模鉄道の経営管理

昭和19年6月1日、南武鉄道、青梅鉄道とともに、相模線(茅ヶ崎～橋本間35.3キロメ

ートル)が政府に買収された。この相模線の国有化は、重工業地帯である京浜地区がさらに激しい空襲にさらされる危険が迫ったので、中央線、八高線、相模線を連絡して、京浜地区を大きく回した輸送経路を確保するためにとられた措置であった。

本線ともいえる相模線を政府に買収された相模鉄道には、昭和18年4月1日に神中鉄道を合併して取得した神中線のみが残った。そして当局からは、この神中線の輸送力増強を迫られたが、従業員・電力・資材の不足が著しくなる一方、空襲の激化に伴って、鉄道施設の被害が増加していったため、もはや相模鉄道の手では、鉄道業の経営がむづかしくなっていた。

そこで、昭和20年5月28日、相模鉄道は臨時株主総会を開いて、当社に鉄道業の営業を委託することを決めた。当社社長であった篠原三千郎が社長に就任している相模鉄道としては、横浜駅で当社線と連絡し、そのうえ当社の力によって、電圧の統一、車両の整備、本厚木駅への乗入れなどの実現を願ったわけである。同時に当社としては、合併または、その後の輸送力増強などによって生じた余剰車両・余剰資材などを転用し得る、というメリットがあった。

こうして、昭和20年6月1日から、当社は、相模鉄道の運輸営業を管理することとなり、後記するように、相模管理部が設けられるのである。

なお、この経営管理は、当初の契約では昭和21年5月31日までの1か年という予定であったが、終戦直後という事情もあって、相模鉄道の希望により、翌22年5月31日まで継続された。

管理部制度と相模管理部の設置

昭和19年12月26日、横浜営業局管轄下にあった京浜線鶴見市場駅構内において電車の衝突事故が発生、死者52人、重軽傷者46人を出した。空襲の激化で混乱裡にあったわが国ではあるが、わが国の電鉄史上にもまれにみる電車事故として騒がれた。そのため、この事故の責任をとって、翌20年3月12日、社長篠原三千郎が辞任し、同日、副社長平山孝が社長に就任した。

事故のあと、当社は、各営業局の経営の緊密化と統制強化を図るため、昭和20年3月14日、業務組織を改正し、従来の営業局制を管理部制に改めた。つまり、渋谷、新宿、横浜、京王の4営業局を、渋谷、目黒、新宿、品川、横浜、京王の6管理部に編成替えし、本社色・現場色を強めたのである。

管轄路線は、渋谷管理部が東横線・井ノ頭線・玉川線、目黒管理部が目蒲線・大井町線・池上線、新宿管理部が小田原線・江ノ島線、品川管理部が京浜線とその支線、横浜管

かないきれなかった。そこで、当社は横須賀駅～堀ノ内間4.4キロメートル、横須賀駅～小田湾間9.7キロメートルの区間に、無軌条電車（トロリーバス）を予算280万円で建設することとなり、同年12月17日、神奈川県知事に工事許可申請書を提出した。これは、その建設が比較的容易なこと、運転が確実にこなえて故障が少ないこと、などの点から、戦時下輸送力がおおいに必要とされているときには、無軌条電車が最も適切な交通機関であると判断したからである。

無軌条電車は、すでに京都市で四条大宮～西院間1.553キロメートルを営業中であつたし、また名古屋市でも、東大曾根町7丁目～桜山町5丁目間6.15キロメートルを計画中であつた。

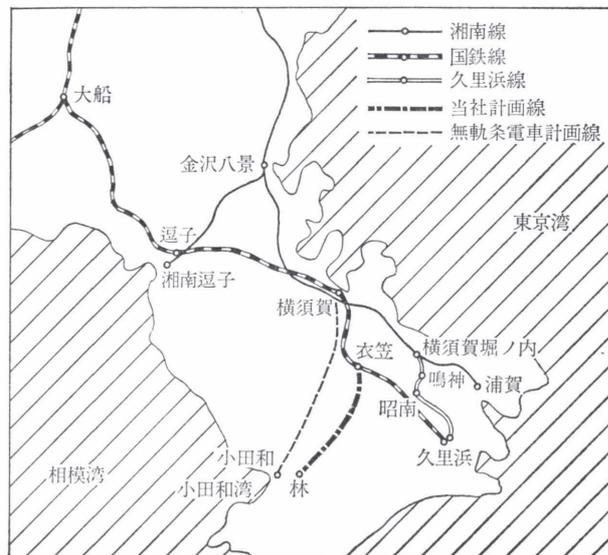
昭和18年4月1日、当社は企画局臨時建設部のなかに無軌条建設課を設け、無軌条電車の建設を促進することとした。ところが翌19年4月1日に、国鉄横須賀線の横須賀～久里浜間が開通するという情勢の変化により、当社の無軌条電車の建設計画は、大幅に変更せざるをえなくなった。

林～衣笠間地方鉄道の免許申請

無軌条電車の建設認可が下りないまま、当社は昭和19年5月11日、運輸通信大臣五島慶太（昭和19年2月19日に就任、同日当社社長を辞任）に対し、横須賀市林～衣笠間地方鉄道敷設免許申請書を、次のような理由を付して提出した。

「当社ハ夙ニ輸送力拡充計画ヲ樹立シテ鋭意之カ実現ニ努力シ、湘南線ニ於テハ諸施設ノ改良擴張ヲ遂行シ逐次増車ヲ行フト共ニ、曩ニ久里浜支線ヲ開通シテ輸送力ヲ増強シ、尚一方、横須賀駅ヨリ堀ノ内ニ至ル間及ヒ同駅ヨリ衣笠ヲ経テ三浦半島ノ西端小田湾岸ニ至ル間ノ道路上ニ無軌条電車ヲ敷設シテ交通難ノ緩和ニ資セント欲シ、之カ敷設免許申請中ノトコロ、今春ニ至リ、省線横須賀～久里浜間延長線ノ開通スルアリ、計画中ノ無軌条電車小田湾線ノ中間衣笠ニ、省線停車場ノ設置ヲ見、情勢ノ変化ヲ来シテ無軌条電車ノ輸送力ニテハ、臆テ衣笠駅ヨリ吞吐セラルベキ乗降客ヲ到底円滑ニ輸送シ能ハサルヲ以テ、

三浦半島における路線計画図



更ニ一步ヲ進メ省線衣笠駅ト小田湾頭林トヲ結フ地方鉄道ヲ敷設シテ、輸送力ノ一大増強ヲ図リ、同方面ニ於ケル軍関係諸施設ノ拡充ニ伴フ輸送力ニ遺憾ナカラムコトヲ期シ以テ決戦下ノ生産力増強ニ貢献セント欲スル次第ナリ」

また昭和19年5月29日には、神奈川県知事近藤穰太郎が、同じく運輸通信大臣五島慶太に対し、「横須賀線衣笠駅から小田湾に至る区間を、無軌条電車に代え地方鉄道を敷設して輸送力の増強を図ることは、適当な企画と認めるから至急免許してほしい」と、当社の林～衣笠間地方鉄道敷設免許の申請に呼応した。

こうして昭和19年12月22日、横須賀市林～同市衣笠町間6.1キロメートル、軌間1.435メートルの地方鉄道敷設の免許がおりた。当社はこの敷設免許の下付を見越して、同年11月9日、同区間の工事施行認可を申請（建設費予算350万円）し、翌20年8月9日に、「8月20日に工事に着手し、同年12月15日までに竣工すべし」という条件が付されて、工事施行認可がおりた。

これにより、当社はただちに工事に着手したが、資材や労力の不足に加えて、資材の搬送が意のままにならず、竣工期限の延長を2度にわたって行なった末、ついにこの区間の鉄道は完成をみないまま終戦を迎えた。なお、終戦後、昭和23年6月1日に当社は4社に再編成されたため、この地方鉄道は結局、未完成の状態で京浜急行電鉄に移管された。

なお、京浜急行電鉄においても、結局、この地方鉄道敷設申請を、昭和41年2月1日に取下げている。

桜木町～日ノ出町間の路線計画

昭和16年9月4日、当社は、東京横浜電鉄当時、東横線の終点桜木町駅から京浜電気鉄道湘南線の日ノ出町駅に至る2.8キロメートルの連絡線敷設免許を申請した。これは、省線桜木町駅の混雑を緩和し、東横線・湘南線の沿線住民の利便に供するためと、将来、両線の軌間を統一して、列車の直通運転を図ろうとするためのものであった。

これに対して、鉄道省では、「湘南線との連絡運輸を図り、沿線住民や利用者の便を図ろうとするなら、むしろ、横浜駅と平沼駅間に連絡線を敷設することで、省線横浜駅の混雑を緩和したほうがよい。まして、軌間を統一して直通運転をする方針なら、建設費、建設資材の量は、桜木町～日ノ出町間の建設工事に比べて、半分以下で足りる。したがって、本申請路線については、そうとう研究の要があるものと思う」との見解を示し、戦時下という情勢のもとでは、早急の実現は不可能である、と判断したのである。

結局、桜木町～日ノ出町間は、昭和19年11月27日、運輸通信省から、「桜木町～日ノ出町間鉄道敷設ノ件、進達有之候処、右ハ緊要度ヲ勘案スルニ、時局下、資材ノ配当困難ト

被認、従テ本鉄道ノ実現見込無キヲ以テ申請書及返戻候条可然御取計相成度」として、鉄道敷設免許申請書を返付され、その建設を断念せざるを得なくなった。

4) 大師線の延長

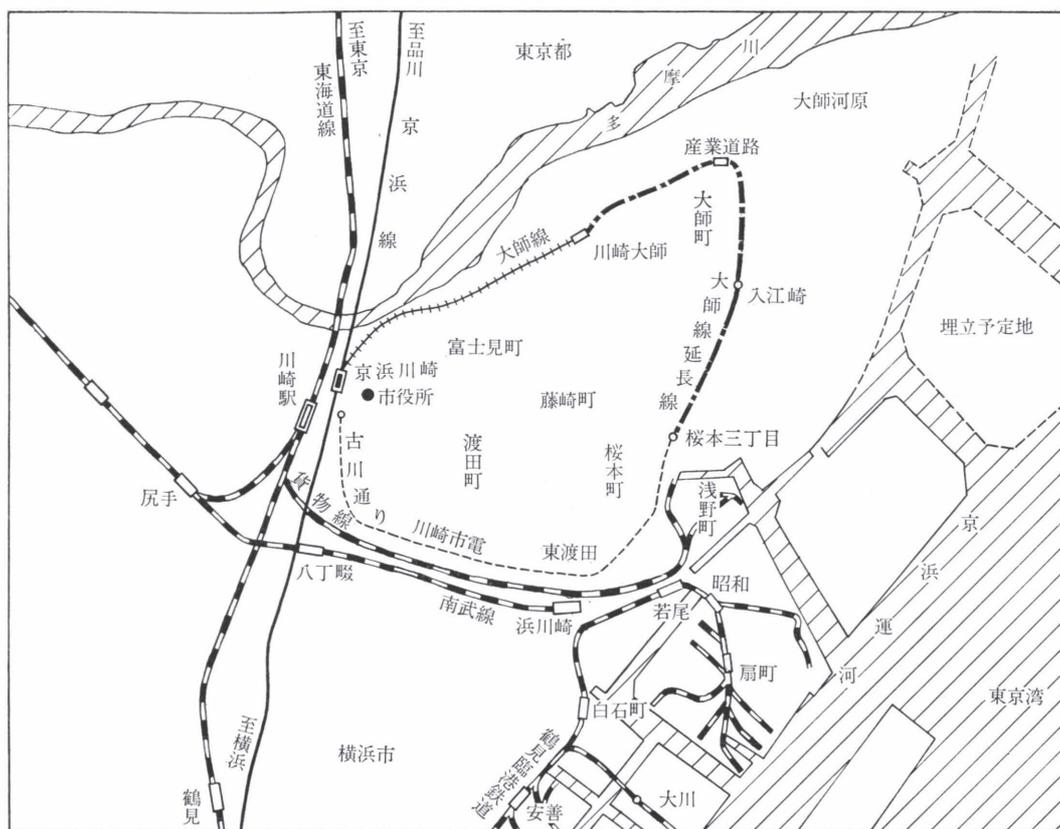
延長の目的

太平洋戦争が勃発して以来、軍需生産は増大の一途をたどり、それにつれて貨客の輸送需要はいちだんと増していったが、とくに江東、墨田、蒲田、川崎、横浜といった京浜工業地帯では、輸送力の不足が著しかった。

当社は、こうした工場地帯の輸送状況を打開するため、工員輸送を目的として大師線を延長することとし、川崎大師（川崎市中瀬町2丁目43番地）～日本高炉前（川崎市大字池上新田地堤外206番地）間5.24キロメートルの軌道敷設を計画、京浜線と海岸工場地帯とを結ぶとした。途中の経過地は大師西町、大師本町、塩浜町、浅野町で、軌間は1.435メートル、建設費は445万4,000円を予定した。

大師線の延長については、すでに昭和15年10月、京浜電気鉄道が川崎市長に「川崎地方

大師線延長路線図



交通調整試案」を提出、川崎大師から大師河原まで大師線を延長すべきであることを強調していた。その後、昭和17年5月1日に、京浜電気鉄道を合併した当社がその敷設特許を申請したものである。

当時の川崎市には、軍需工場をはじめとして多くの工場があり、ほとんど全市が工業都市の様相を呈していた。とくに、申請路線の区域である南部の海岸地域一帯には多数の軍需工場があった関係から、この地域の交通問題の解決は、軍需生産力の増強上、重要なものであるにもかかわらず、交通機関としては、鶴見臨港バスがあっただけである。

川崎市との競願

こうした南部海岸地域の交通状態を憂慮して、川崎市当局でも、当社の大師線延長線敷設申請と相前後して、川崎市中瀬町2丁目43番地先から大師河原町～池上新田～東渡田～上並木町を経て堀川町59番地に達する10.44キロメートルの軌道敷設の申請を行なった。

そこで、この新設路線は、当社と川崎市との競願の形となった。このルートについて、神奈川県知事近藤壤太郎は、運輸通信大臣五島慶太に対し、「川崎市の路線と東京急行電鉄の路線は一部重複しているが、1日も早く工員の輸送に便宜を図る必要があることから、重複区間は東京急行電鉄が、残りの区間を川崎市が工事施行し、早急に工事を完成させ、両者で交通の緩和に当たらせたい」と、その裁定を求めた。

一方、当社としても、競願のため、審査に時日を要して免許が遅延するようなことがあれば国策に反する、として「大師線延長線を東京急行電鉄において建設するを得策とする理由」を次のようにあげた。

- ① 当社は多くの鉄道建設の経験があり、かつ現有組織をもって、ただちに本鉄道建設

川崎大師～日本高炉前間線路建設費概算表
(延長複線5.24キロメートル) (昭和18年12月22日現在)

項 目	単位 呼称	数 量	平均単価	金 額
測量および監督費	km	5.24	8,000	41,920
用地費	a	550	3,000	1,650,000
土工費	m ³	30,000	15	450,000
橋梁費	m	110	2,500	275,000
軌道費	km	5.24	70,000	366,800
停車場費	箇所	7	30,000	210,000
車両費	両	8	130,000	1,040,000
通信線路費	km	5.24	4,000	20,960
電力線路費	km	5.24	50,000	262,000
予備費	式	1		137,320
合 計				4,454,000
1キロメートル当たり				850,000

※資金調達方法は、借入金または株式払込金をもって充当。

に着手できる。また、認可後6か月で完成する自信がある。

- ② 建設用資材の大部分は、軌条橋桁用鉄鋼をはじめ、当社手持品を充当するので、新規入手の所要資材は、きわめてわずかで済む。

- ③ 電力については、新築中の川崎変電所から供給するので、新設の必要がない。

- ④ 車両は本路線に8両必要であ

るが、当社では、車両の使用効率向上対策を実施中であり、これによって生ずる車両が充当できる。

- ⑤ 現在営業を行なっている当社が施工するほうが、現大師線と直通運転するなど、運転の円滑が図りやすい。
- ⑥ 本路線の完成後、運輸・保線・電話の各従業員を必要とするが、経験者の新規雇入れは絶対に不可能である。当社は1万人もの従業員を擁しているのに、6キロメートル未満の営業運転は容易である。
- ⑦ 鉄道運輸については統制経営が叫ばれているのに、自治体とはいえ、新規事業者に免許することは鉄道経営の分散で、かえって交通統制を乱すこととなる。

こうして、当社と川崎市との競願について、運輸通信省で審理を進めた結果、両者で区間を分けて建設することとなり、昭和19年3月30日、当社には、先に申請した川崎大師～日本高炉前間が、川崎市には古川通40番地先～桜本町3丁目までが特許された。しかしこの特許には、工事施行認可申請は昭和19年5月29日まで、工事竣工期限は同年9月29日まで、とわずか4か月間で完成させなければならない、という条件が付されていた。特許された当日、当社は終点を池上新田（日本高炉前）から桜本町3丁目中留耕地1169番地の5とするため、起業目論見書の一部変更を行ない、認可を得た。この変更は、川崎市に特許された路線と連絡を容易にするためのものであった。

分の悪い競争に勝つ

この大師線延長線の突貫工事について、当時、当社社長であった平山孝は、『五島慶太の追想』のなかで、次のような五島慶太の面目をうかがわせるエピソードを紹介している。

「この延長工事は、川崎市と東急が右と左から競争で線路を作り、20年1月までに先端で連絡、完成する、という構想であった。

ところが、川崎市の受持ち分は、道路の上に線路を敷けばよいのに対して、東急の受持ち部分は、川崎大師より海岸沿いに湿地帯を埋立て敷かねばならない、という全く分の悪い競争である。

工事に入って市側が順調に進んでいるのに東急側は遅々として進まない。1月までの完成は絶対不可能です、という報告を鈴木主任より受けた時、私は当惑してしまった。

五島さんに相談に行くと、『明日、現場に関係者

を全部集めろ』という命令を下された。

さて、その翌日、関係者が全部集まったところで、『1月までに線路を完成するためには、一体なにが必要か、君はどうだ』という調子で1人1人に問いだし始めた。そして必要な品物を具体的、詳細にわたって検討し、これら物資を集める担当者をいちいち決めて、八方に人を走らせた。私も国鉄の吉次資材局長に頼み、あらゆるムリを克服して約束の物資を集めたものの、米が県境を通過できず、横浜から東京に運べない、という苦勞をしたことを覚えてる。

こうして、全く不可能だといわれた当社担当部分も20年1月に開通した。

ところが、問題ないといわれた川崎市の受持ち部分が3か月遅れの4月に開通したのは、皮肉な結果であった。」

順次、部分開業

当社は特許の翌日の昭和19年3月31日、川崎大師～桜本間の工事施行認可を申請、同時に、路線を大師駅～産業道路、産業道路～入江崎、入江崎～桜本の3工区に分け、ただちに川崎大師～産業道路間の工事に取りかかった。そして翌日の5月30日、この区間1.38キロメートルが竣工した。なお、工事施行認可は、竣工前日の5月29日であった。

続いて全区間の工事竣工期限である昭和19年9月29日に、産業道路～入江崎間2.96キロメートルが完成したが、入江崎～桜本間1.12キロメートルは間にあわず、竣工期限延期許可を得て、ようやく20年1月7日竣工した。ここに大師線の延長工事はすべて完成、川崎市南部の工場地帯における工員輸送に大きな成果をあげた。

なお、川崎市の計画した軌道は、昭和20年4月1日、全線開業の運びとなった。さらに戦後の昭和20年12月6日には当社大師線と川崎市の建設した軌道が桜本3丁目で接続し、これによって、川崎大師駅～桜本～川崎駅の全線開通が実現した。

5) 大井町線の溝ノ口乗入れ

高津・溝ノ口周辺の状況

川崎市の北部、高津・溝ノ口周辺には、昭和12年4月1日の川崎市編入を境にして、工業化の波が押寄せた。翌13年には、溝ノ口駅近くに東京衡器製作所、三豊製作所、池貝鉄工所などの機械工場が建った。さらに昭和15年になると、日本光学工業の工場が完成、付属の青年学校や寮・社宅などが整い、同地域はようやく工業都市的な様相を深めていき、工場の従業員数だけみても、昭和15年～17年の3年間に、2万人もの増員が見込まれた。



朝の通勤者で混雑する玉川線二子読売園駅

こうして、新たに工場通勤者の“足”の問題が生じてきた。高津地区の工場従業員は、ほとんどが当社線、南武鉄道線の沿線から通勤しており、そのうちの約70パーセントは、各工場の本社所在地、住宅の関係などから、大井町線を利用していた。ところが、大井町線は二子読売園駅（駅名は昭和15年12月1日に二子玉川を二子読売

園に、19年10月20日に再度二子玉川に改称)が終点であり、そのため利用者は二子読売園駅で玉川線に乗換えなければならなかった。

一方、玉川線では、よみうり遊園駅(昭和14年3月10日、玉川をよみうり遊園に変更、15年12月1日には1駅に2駅名があるのはまぎらわしいとして、大井町線、玉川線とも二子読売園と改称)が朝夕のラッシュ時には大井町線からの乗換客で大混雑を呈し、さらに単車の玉川線溝ノ口行電車は超満員のうえ、乗車できないものが続出する始末であった。

そこで昭和15年4月には、沿線の各工場から連名で、大井町線車両の溝ノ口乗入れについて当社に陳情してきた。

こうした状況を打開するため、当社は、輸送力の乏しい玉川線車両に代えて、大井町線車両を溝ノ口まで乗入れ、大井町～溝ノ口間の直通運転を行なうこととした。

駅の改良と乗入れ

昭和15年7月5日、当社は、両線の接続駅である大井町線二子読売園駅および玉川線よみうり遊園駅の改修、二子橋の補強ならびに軌道線路の改修工事施行認可を鉄道大臣に申請した。しかし、工所用資材の調達が容易でないとしてなかなか認可がおりず、ようやく昭和18年4月5日、二子読売園(前記のように両線の駅名が統一されている)～溝ノ口間工事方法変更その他、乗入れ運転実施に関する諸認可を得た。

当社ではただちに工事に着手、昭和18年7月1日に大井町線車両が単車および2両連結で溝ノ口駅まで乗入れた。なお、乗入れ車両として4両を必要としたが、うち3両は新宿営業局所属車両が転属された。

大井町線所属車両乗入れ運転に伴う二子読売園、二子新地前、溝ノ口の3駅の改良工事ならびに二子橋補強工事の概要は、次のとおりである。

① 二子読売園駅

最初の設計は、地下道を設置して構内踏切を除去し、大井町線と玉川線の乗降場面を同じ高さにするため、玉川線を高上することとした。しかし、資材の関係上、当面は地下道を設置せず、かつ玉川線の高上も中止し、大井町線と玉川線との乗降場の高低差は、階段で連絡することとして処理した。

② 二子新地前駅

当初の設計では、駅前の県道と立体交差にするため勾配を変更する予定であった。しかし、資材その他の関係で、勾配変更・立体交差をとりやめ仮設乗降場を設けた。

③ 溝ノ口駅

南武鉄道との連絡距離が多少遠くなったが、南武鉄道の鉄道用地を借用し、仮設乗

降場を設置した。

④ 二子橋

当初、二子橋は従来そのまま乗入れ運転を実施することとして、昭和18年3月10日、暫定的戦時規格の設定願を東京市長に提出した。しかし横桁の強度が弱く、東京市および鉄道省でも難色を示したので、横桁の補強方法を変更、横桁のみ当社手持ちの玉電ビル建設用資材の残りを使用、主桁と縦桁は補強しないで大井町線の乗入れを実施した。

6) 武蔵小杉駅の新設

新 設 の 理 由

昭和20年6月15日、主として沿線工場従業員の利便に供するため、武蔵小杉駅が設置され、当社と国鉄南武線との共同使用駅として、翌16日から運輸営業を開始したが、そのきっかけは、工業都市駅および新丸子駅と、南武鉄道グランド前駅との連絡設備設置問題であった。

川崎市の工業地域は、昭和7、8年ごろまでは、川崎駅周辺と多摩川岸および臨海地域に限られていたが、昭和10年ごろから、その工業地域は南武鉄道沿線の内陸へ急速に拡大していった。とくに昭和15年ごろまでに、南武鉄道向河原駅から東横線にかけての地域に大企業が集中した。昭和11年に日本電気玉川向工場、13年に富士通信機製造、14年に東京無線器材製造、荏原製作所の風水力機械製造工場、大同製鋼の発条製造工場および不二越精機の工作機械工場などがそのおもなものである。

工業都市駅の設置

これら各工場の従業員の便をはかるために、東横線新丸子～元住吉間に駅を設置する必要が生じ、昭和14年11月10日、当社は、工業都市駅新設の工事施行認可申請書を鉄道大臣に提出した。

認可を得たところで、当社は、ただちに工業都市駅の設置にとりかかったが、昭和14年12月2日、工業都市駅新設に関する追伸書を鉄道省監督局長に提出した。この追伸書の大要は、「工業都市駅は当初、南武鉄道線と川崎街道との中間付近に設け、連絡通路で両者を結ぶ予定であったが、これではさうとう大規模な工事になり、多量の資材と巨額の費用を要し、またいろいろな困難も予想される。そこで、比較的实现の容易な仮設的構造の駅を設けて、工場地帯従業員の便に供したい」というものであった。

工業都市駅は、昭和14年12月11日川崎～府中県道上に完成した。これにより、元住吉ないしは新丸子両駅で下車していた工場通勤者約1万5,000人は、多くの便益を得ることとなった。

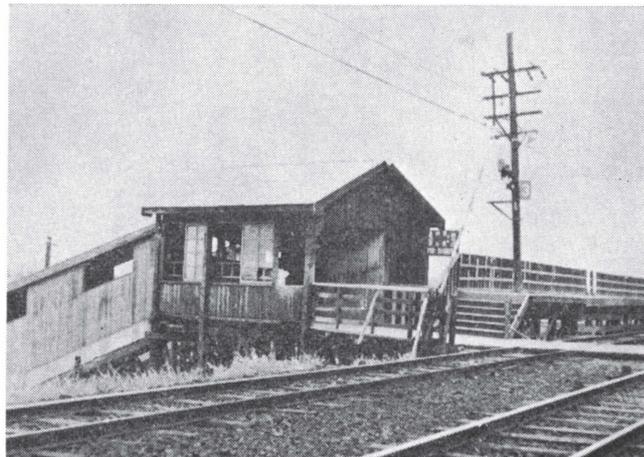
新丸子～元住吉間に工業都市駅が開業した結果、中原警察署をはじめ官公庁の出先機関がしだいに駅付近に集まるようになり、商店街も形成された。

武蔵小杉駅の新設

こうして、工業都市駅が新設されたものの、相変わらず南武鉄道グランド前駅とは直接連絡できなかったために、当社は昭和15年12月13日、新丸子駅を約2.5メートル高くし、乗降場を南武鉄道との交差側へ約100メートル移設、東横線の線路沿いに新丸子～南武鉄道グランド前駅連絡道路を新設することを決定した。ところが、この件に関して川崎市・南武鉄道側との調整がつかず、ようやく昭和17年11月25日に、工事費は当社と南武鉄道で折半負担する、との合議をみた。しかし、両者の調整はついたものの、今度は資材の調達が思うにまかせず、工事着手はのびのびとなった。そのため、昭和18年5月、川崎市長増田正邦から、「新丸子～グランド前間の連絡通路案を廃止して、東横線と南武鉄道線との交差直上に、仮設備程度の乗降場を設置、通勤時1～2時間停車できるようにしてはどうか」との要請提案が出された。

当社はこれに対して、「戦時下、現有鉄道すら再検討のうえ、撤去あるいは駅の整理統合を進めている今日、たとえ仮駅とはいえ既設駅から300メートルの近距離に新設することは、運転の円滑を阻害し、輸送力を減殺することとなる。歩行可能圏内にある両社線の連絡改良は、急いで実施する必要はないと思う」と回答、昭和18年10月9日、新丸子駅工事変更認可申請書を運輸通信省に提出した。この申請書の内容は、新丸子駅と南武鉄道グランド前駅との連絡を容易にするため、交差側へ新丸子駅を120メートル移設し、裏口駅舎の新設によって連絡距離の短縮を図りたい、というものであった。

昭和20年2月24日、当社はこの認可を受けたが、①戦時中は本申請により工事を実施してはならない、②戦時中は南武線との交差個所直上付近において、南武線と連



仮設備で設置された武蔵小杉駅

絡できる簡易な設計に改めて、駅の新設工事をすること、の二つの条件が付された。

当社は、この条件によりただちに工事に着手、結局、武蔵小杉駅は、新丸子駅とは422メートル、工業都市駅とは442メートルの近距離に設けられ、昭和20年6月16日から朝夕のラッシュ時に、定期旅客に限って営業を開始した。一般旅客と手荷物の取扱いは、昭和22年1月1日から始められた。

7) 軌道の地方鉄道への変更

輸送力の増強を必要とする場合、軌道では、運行速度とか車両定員の関係で、十分にその効果を発揮し得ないことが多い。

軌道は、軌道法によって拘束されているとはいうものの、軌道のなかには、一部の道路を併用するために「軌道」に指定されているものが多く、実際の内容は、地方鉄道とそれほど大きい違いがあるわけではなかった。しかし、軌道として特許を受けたものは軌道として取扱われ、当然、地方鉄道の性格・要件を備えた「軌道」であっても、軌道法による出願、あるいは軌道の延長というだけで、軌道としての取扱いを受けていた。したがって、幾多の法令の運用も、地方鉄道と別個の取扱い手続きをとらなければならなかった。そのため、戦時下においては、むしろこれを専用線に改良して、地方鉄道として輸送力の増強を図る必要が生じてきた。

そこで昭和19年8月7日、当社は軌道法による制約を除くため、砧線（二子読売園～砧間2.2キロメートル）、大井町線の一部（二子読売園～溝ノ口間2.2キロメートル）、京王線（京王新宿～東八王子間38.5キロメートル、調布～京王多摩川間1.0キロメートル、北野～多摩御陵前間6.4キロメートル）の各軌道を、地方鉄道に変えるための変更許可申請を行なった。

当時、砧線、大井町線の一部および京王線は、わずか一部分だけが併用軌道で、地方鉄道建設規程による特別設計を除き、実際は列車の運転、線路の構造、運輸営業など、すべて地方鉄道に準拠して経営されていた。折から運輸通信省が、輸送力増強の見地から、軌道を地方鉄道に変更する申請があれば許可する、との方針を打出したため、当社は列車の運転能率向上を図ることとし、3軌道線を地方鉄道に変更する手続きをとった。そして昭和20年8月15日、地方鉄道に変更する工事施行が認可され、同年10月1日から砧線、大井町線の一部および京王線が地方鉄道として営業されることとなった。

さらに当社は、昭和19年9月29日、品川線品川～北品川間0.26キロメートルの併用軌道を専用軌道・地方鉄道にするため、工事方法変更認可を申請し、翌20年2月24日に認可された。

2 国家管理の強化

1) 鉄軌道路線の重点輸送

旅客輸送の制限

昭和17年11月からの戦時陸運非常体制の実施で、貨物の重点輸送はいっそう徹底され、強力な旅客抑制の施策が必要となった。さらに、昭和19年3月、政府は決戦非常措置要綱を決定し、旅客輸送を大幅に制限した。具体的には、重要用務者の旅行確保策として、一定証明形式による特別許可制、警察官の介在する証明書制、旅行統制官制などの旅行制限施策が次々と実施されていった。

旅行を抑制する一方、限られた輸送力を極度に利用する方法として考えられたのは、①遊休施設の転用（利用の少ない支線の営業廃止、利用の少ない列車の取消しなど）、②休暇制度の調整（日曜日・休日制の廃止、夏期・冬期休暇の調整）、③通勤・通学時刻の調整（時差通勤・通学の実施、通勤列車の指定）などであった。

当社でも、決戦非常措置要綱に基づいて通勤・通学輸送の円滑化を図るため、①時差通勤の強化、とくに学生・生徒の始終業時刻の繰下げ・繰上げ、②労務徴用の合理化、従業員との転換に伴う住宅の交換、寄宿舎の整備強化、③2キロメートル以内の定期乗車券の発売停止と駅の整理統合 ④通勤時間における普通乗車券の発売制限の強化、⑤新たな通勤を伴う近距離自由疎開の統制、などを実行に移していった。

駅の整理統合と営業休止

当社では、駅間距離、旅客の種類、利用度などを勘案し、旅客輸送に著しい支障がない限り、順次、駅の整理統合を進める一方、駅の無停車制度も合わせて実施し、運転時間の整理と走行キロの減少のための運転計画を立てた。その骨子は次のようなものであった。

- ① 駅間が500メートル程度で、両隣接駅を併合して1駅としても支障のない駅の整理統合。
- ② 駅間距離が500～700メートル程度で、乗降人員が比較的少なく、かつ軍需工場関係者の乗降に影響の少ない駅の営業休止。
- ③ 乗降客が比較的少なく、隣接駅までおよそ1キロメートル程度の徒歩で連絡し得ると認められる駅では、朝夕のラッシュ・アワーには列車を停止しない。
- ④ 工場地帯にあり、昼間の閑散時には乗降客が少なく、一般旅客の交通に大きな支障

Ⅲ 統 合 編

がないと認められる駅には、朝夕の混雑時のみ列車を停車させる。

⑤ 急行列車停車駅の整理

以上の運転計画に基づいて、昭和18年3月以降、当社は、次の各駅の営業休廃止を実施した。

営業廃止駅

昭和18年3月31日 小田原線＝海老名国分

昭和19年11月10日 品川線＝北馬場、浜川、鈴ヶ森、大森八幡、総持寺

湘南線＝平沼

玉川線＝宮ノ坂、中耕地、大蔵

営業休止駅（ただし、空襲で被災したことにもよる）

昭和20年6月1日 東横線＝並木橋、新太田町

目蒲線＝道塚 そのほか8駅

昭和20年7月1日 小田原線＝山谷

京王線＝新町、天神橋、西参道、京王新宿 そのほか18駅

2) 乗合自動車路線の休廃止

昭和16年8月、アメリカが対日石油輸出禁止の措置をとったことにより、同月7日、政府はガソリンの配給停止、全自動車代燃化の方針を打出し、並行路線の休・廃止の徹底、通勤者の足の確保のための時間運行について指示した。

さらに昭和19年4月、決戦非常措置要綱に基づき、旅客自動車運送事業決戦非常措置要綱に関する通牒が発せられ、乗合自動車路線の一部休止という非常措置が講じられた。

通勤路線以外の営業休止

当社でも、こうした一連の政府の乗合自動車施策に即応して、いろいろと対策を講じてきた。この間の状況について、営業報告書には次のように記載されている。

① 昭和18年上期営業報告書

「燃料ノ消費規制、益々強化セラレタルタメ前期ニ比シ実ニ191 軒ノ路線休止ノ已ムナキニ至リ、加フルニ車両部分品ノ入手難、油脂ノ配給統制強化、従業員ノ補充難等、乗合自動車経営ハ非常ナル困難ニ陥リタルモ……」

② 昭和18年下期営業報告書

「国内拏ゲテ決戦目的ニ集中セラレ、燃料、油脂、車両部分品等ノ統制強化ニ加フルニ、従

業員ノ補充難ハ自動車経営ニ対シ重大ナル脅威ヲ加ヘタルモ、全員協力一致、良ク之ガ困難ヲ克服シ所期ノ成績ヲ収メ得タリ」

③ 昭和19年上期営業報告書

「戦局益々苛烈トナリ、燃料、油脂、部品ノ統制ハ極度ニ強化サレ、其ノ入手ハ非常ニ困難トナリタルノミナラズ、5月3日ヨリハ決戦非常措置トシテ、通勤路線以外ハ営業休止ヲ余儀ナクセラレ、経営上未曾有ノ難関ニ逢着セルモ、鋭意諸般ノ対策ヲ講ジ、重点輸送ニ邁進シツツアリ」

したがって、乗合自動車路線の一部休廃止は、燃料の確保に困難が生じたからにほかならなかった。そこで当社は、ガソリンに代わる代用燃料の使用を積極的に推し進めた結果、昭和17年11月20日に、商工大臣岸信介から、これに関して、「率先、石油代用燃料使用装置ヲ使用シ、能ク自動車代燃化ノ普及促進ニ貢献シタリ」という表彰状を受けたのであった。

なお、燃料の消費規制の強化につれて遊休化する車両がふえたため、当社は、昭和18年1月23日、遊休自動車売却委員会を設置し、非稼働車両を処分していった。

乗合自動車路線の休止は、相次いで実施されていった。休廃止となった路線は、昭和18年4月1日現在で、15路線、50キロメートルに及んだ。また、昭和19年5月31日に京王電気軌道が当社に合併され、京王営業局として新発足した結果、その乗合自動車業も当社に引継がれたが、このうち17路線はすでに休止線であった。

営業所の移管・統合

営業所の名称変更・移管・統合、車両の改造なども行なわれた。

昭和18年4月1日に横浜営業所が杉田営業所と名称変更、同年6月1日には世田谷、恵比寿の両営業所が廃止され、世田谷営業所所属路線と従業員の所属は淡島営業所に、恵比寿営業所のそれは不動前営業所に変更された。また同年12月1日には、城南営業所が神明営業所に、小杉営業所および神奈川営業所は川崎営業所に、大船営業所は鎌倉営業所にそれぞれ統合された。

また同日、雑色営業所を大鳥居



道玄坂上を走る代燃車と玉川線電車

営業所と名称変更し、蒲田区糀谷町2丁目1059番地に移転した。昭和19年1月15日には、高輪・大正両営業所を廃止し、その営業に関するいっさいの事項については、前者を大鳥居営業所が、後者を中野営業所が統合することとなった。

昭和19年8月25日、浦賀営業所は横須賀市八幡久里浜1544番地に移転、その名称を久里浜営業所と変更した。また、先に名称変更した大鳥居営業所は、建物を疎開することとなり蒲田区東六郷2丁目6番地に移転、昭和19年10月10日から雑色営業所と旧名称に戻した。

3) 国家管理への移行

7 工場が国家管理下に

鉄道省による戦時陸運非常体制の樹立によって、海運からの陸運転移貨物が急増したが、他方では車両の生産不足が陸運転移計画の重大なあい路となった。

そこで問題打開のため、商工省、鉄道省、企画院が協議した結果、車両の計画増産を急速に具体化することとなり、政府は、昭和18年7月20日の閣議において、車両工業を超重点5産業（石炭・鉄鋼・軽金属・航空機・造船）なみに取扱い、また車両工場を戦時中のみ鉄道大臣の管理とすることに決定した。

その要項は、次のとおりである。

- ① 鉄道車両工場は、国家総動員法に基づき鉄道大臣の管理とすること。
- ② 車両製造および修繕能力をフルに発揮するため、車両製造・修繕に関する鉄道省の技術・労務・資材・施設・経営などを最高度に活用し、鉄道省直営工場・機関区・検車区と民営工場を一体的に総合運営して、官民の総力を結集するのに必要な措置を講ずること。
- ③ 車両製造に関しては、超重点5産業なみの取扱いをすること。
- ④ 車両の戦時規格の実施徹底を期すこと。
- ⑤ 必要に応じ、戦時行政職権特例および許可認可等臨時措置法を発効させるものとする。

昭和18年9月1日、車両の国家管理が実施され、車両管理工場の指定が行なわれた。そして翌19年3月31日、政府は、閣議において「決戦非常措置要綱に基づく地方鉄道軌道所属鉄道車両修理の確保に関する件」を決定し、工場事業管理令に基づき、地方鉄道所属車両工場の国家管理を実施することとした。

当社の場合は、昭和19年4月19日、車両工場の国家管理の令書伝達式が行なわれ、翌20日から、元住吉、大橋、雪ヶ谷、金沢、川崎、経堂、永福町の7工場が国の管理下に置か

れた。車両工場の国家管理と同時に、工場事業管理人を置くこととなり、専務小宮次郎がこれに就任した。工場事業管理人は、「社長の命を受け、陸運機器工場事業主心得書に定められた事業主に関する一切の業務を処理する」役目をになっていた。

当社は、ただちに車両工場の国家管理に即応するため、同日、組織を改正、新たに社長直属の修車部を設け、修車部長には田中勇が就任した。この修車部には事務課・材料課・指導課・修車第1課・修車第2課・修車第3課および工場が置かれた。ただ、車両修理の円滑化を期するために、修車第1課は渋谷営業局に、同第2課は品川営業局に、同第3課は新宿営業局の事務所に常置されることとなった。その後、昭和19年5月31日に京王電気軌道が当社に合併されたので、同社桜上水工場は修車第4課の所属となり、京王営業局事務所で事務取扱いをすることとなった。

軍需充足会社に指定

昭和18年12月17日、軍需会社の国家性を明確にして、軍需生産の責任体制を確立するため、軍需会社法が施行され、合計573社が軍需会社の指定を受けた。

次いで政府は、軍需産業の範囲を関連産業まで拡大適用することを具体化して、昭和20年1月27日、軍需充足会社令を公布、施行した。軍需充足会社令によれば、軍需充足事業には、地方鉄道事業、軌道事業、倉庫事業、電気通信設備事業、土木建築事業、金属回収事業、船舶の救助・引揚げおよび解纜を行なう事業、軍需物資の配給を行なう事業が指定されている。同月29日、運輸通信省は、他省に先がけて「運輸通信省関係軍需充足会社令施行規則」を制定した。

その結果、昭和20年3月15日、軍需充足会社として指定された地方鉄道・軌道は、当社をはじめとして、美唄鉄道、夕張鉄道、栗原鉄道、小坂鉄道、日光電気軌道、秩父鉄道、西武鉄道、武蔵野鉄道、東武鉄道、京成電気軌道、相模鉄道、静岡電気鉄道、名古屋鉄道、富山地方鉄道、北陸鉄道、江若鉄道、奈良電気鉄道、近畿日本鉄道、京阪神急行電鉄、阪神電気鉄道、山陰電気鉄道、神戸有馬電気鉄道、片上鉄道、広島電気鉄道、船木鉄道、山陽電気軌道、西日本鉄道、南薩鉄道の29社で、主として重要物資または工員の輸送について、国家要請のとくに強い会社であった。

こうして、地方鉄道・軌道の国家性が明確になり、かつ輸送責任体制が確立されることとなったため、経営者は企業の営利を求めることよりも、まず資材の獲得、要員の確保を図って、戦時輸送に邁進しなければならなかった。そこで、業務遂行のために、業務責任者制がとられることとなり、昭和20年8月22日、当社の業務責任者には、社長平山孝が就任した。

4) 労務の制限

解雇・退職の制限

昭和16年12月8日、労務調整令が公布された。

労務調整令の規定は、重要な事業場に対して、自由意思によってみだりに従業員を解雇したり、また従業員がみだりに退職したりすることを制限したもので、国家の一定の方針に基づいてその解雇・退職の事情を判断し、解雇・退職の事情が真にやむをえないものと認められ、認可された場合にだけ、解雇・退職ができることを定めたものであった。

昭和18年2月20日、当社の現業員の大部分は、厚生大臣から労務調整令の規定による指定を受けた。「国家的に重要な工場事業場または鉱山は、生産力を拡充し、生産能率を向上させるために必要な従業員の充足を図り、量的にも確保することが必要である」という規定に該当したためである。

当日この指定を受けた業種は、鉱業・製造業・建設業・旅客および貨物運送事業・貨物取扱事業・通信事業などであった。

当社においては、昭和19年7月26日、労務調整令によって、全従業員が解雇・退職制限の対象になった。この結果、百貨店関係を除く全社員が、男女の別にかかわらず、すべて解雇・退職については、国民勤労働員署長（旧国民職業指導所長）の認可を受けなければならなくなった。しかし、次の場合にはこの制限は適用されなかった。

- ① 陸海軍に入営（入団）もしくは召集された場合
- ② 陸海軍学生・生徒に採用された場合
- ③ 国民徴用令により徴用された場合
- ④ 労務供給者から供給を受けた労務者の場合
- ⑤ 30日以内の短期雇傭者の場合

女子挺身隊

戦局の推移とともに、大量の人員が軍事力増強に投入されたため、生産労働力の確保と補充が深刻な問題となっていった。そこで、女子と少年労働の就業時間制限の撤廃や、新たな女子労働者の投入、転業・廃業者の徴用・配置転換などの労働力補充政策がとられた。しかし、労働力の不足は深刻になる一方で、昭和19年以後、ついに就学中の11歳以上の学女生徒300万人が動員されるに至った。未婚の女子（22～39歳）も、昭和18年5月に女子勤労報国隊員として動員された。昭和19年3月23日からは、それが女子挺身勤労令の発令

により女子挺身隊となり、翌20年3月には、その数は45万人以上にも達した。

鉄道運輸業では、日華事変が始まってから、軍要員および軍需工業の拡充によって、男子従業員の充足はしだいに困難となったため、すでにこのころから、国鉄をはじめとして各私鉄は、女子労働への代替の問題を取上げていた。しかし、女子代替の容易な職種が少ないうえに、養成に時間を要する職種が中心となっていた結果、むしろ将来に備えて男子労働力を確保しておくほうが得策であるとして、それに力が注がれた。

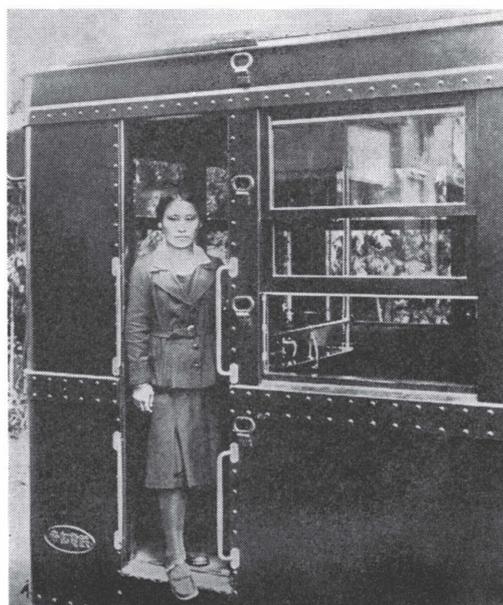
しかし、太平洋戦争が始まると、要員の確保が困難となってきた。そして、昭和18年には、45歳以下の男子就業禁止職が制定されるに及んで、女子労働による代替の全国的実施は不可避となった。その結果、鉄道では出札掛・改札掛・車掌・運転士に、自動車でも車掌はもちろん運転士にも女子が登場するに至ったのである。

昭和19年5月には名古屋鉄道局に女子車掌が登場、7月10日には東京鉄道局の電車区間に、8月14日には京成電気軌道にそれぞれ女子運転士が登場した。当社にも昭和19年5月1日から女子挺身隊員が続々と配属されてきた。

女子挺身隊員は1週間の教習期間を経て、ただちに出札掛・改札掛として駅勤務につき、やがて、運転士(主として池上線)・車掌などの乗務員にもなった。教習は、学科・実地訓練が約1か月間行なわれ、その後ただちに乗務を開始した。原則として6時間乗務であったが、ときには7時間～8時間、往復7回運転(池上線五反田～蒲田間)も行なわれた。また、乗合自動車の運転にも女子が当たった。これは3か月間の教習後に、各営業所に配属されたものであるが、最初の配属者は21人であった。

昭和19年11月10日、厚生省は女子の徴用を実施、それと同時に、女子挺身隊の勤務期間を1年延長することを通牒した。翌20年3月には、国民勤労働員令が公布され、それに伴って国民徴用令、国民勤労協力令、女子挺身勤労令、労務調整令、学校卒業者使用制限令の5勅令が廃止、これに統合された。

この女子挺身隊員は、出征者・入営者の業務を引継いでいったが、戦後、男子従業員が復員してくるにつれて、運転業務をはじめとして、徐々に男子と代わっていった。そして、昭和22年2月を最後として、女子現業員は姿を消した。



戦時中の女子車掌(井ノ頭線)

5) 独特な運動・制度

決戦記録樹立運動

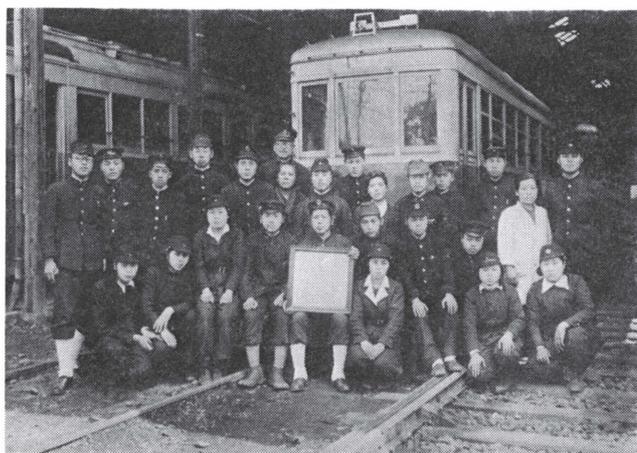
昭和18年4月、鉄道省、鉄道軌道統制会、全国乗合自動車運送事業組合連合会、全国貨物自動車運送組合連合会、日本通運などの陸運関係者が協力して、今までより1割余分に働いて挺身輸送報国に努め、戦時下の国策にそい輸送の完璧を期しようと、“1割余分に働く運動”を1年間にわたって展開することとなった。時局がら物資の不足、人員の不足で、輸送力が十分でなかったところから、輸送力を少しでも増大させるために、この“1割余分に働く運動”が提唱されたわけである。

鉄道奉公事務局からは、これに関して次のような通牒があった。

「大東亜戦争決戦の今日、陸運は戦力増強上愈々緊要となり、陸運関係各員の責務は益々重大となった。茲に吾等は必勝の戦闘精神に燃え、創意と工夫とに依り能率を向上し、尠くとも1割余分に働き、その成果を業務及生活の上に顕わし、以て挺身皇国に報ずるの赤誠を捧げんとす。仍て左の要領により年間運動を実施する。」（社内誌『清和』昭和18年4月号より）

そこで当社は、昭和18年6月1日、業務能率の増進により、「輸送力増強」と「消費の徹底的節約」を図るという2大目標を掲げ、私鉄界における最高記録の樹立を目指して、決戦記録樹立運動を実施することとなった。期間は同年11月30日までであった。

この決戦記録樹立運動は、輸送・技術・事務の3部門の全般にわたって行なわれたもので、全社一体となって進めていくところに特色があった。そのため、当社では決戦記録樹立運動の実施に関して、実行委員会を設けた。実行委員会には実行委員長の下に総務・輸



戦時スタイルの従業員たち（大橋車庫）

送・技術・事務の4委員長が置かれた。実行委員長はこの運動に関するいっさいの事項を総括し、総務委員長は本運動の計画・審査などの総括・連絡を担当し、輸送・技術・事務の各委員長は各担当部門における運動を統轄した。実行委員長には専務池辺稲生、総務委員長には常務小宮次郎、輸送委員長には常務立花栄吉、技術委員長

には常務三浦貢，事務委員長には常務丹羽武朝が就任した。さらに265人にも及ぶ委員・幹事が任命され，重役陣の陣頭指揮のもとにこの運動を完遂していった。

防衛事務局の設置

太平洋戦争においてわが国の敗色が濃厚になるにつれて，米軍機の空襲による被害が増大してきたため，政府をはじめ，各産業では防空を真剣に考え始めた。

当社でも昭和17年8月1日，当社独自の「東京急行電鉄防空規程並に特設防護団規程，同業務書」を制定し，防空に本腰を入れることとなった。この防空規程は，当社の業務および施設に関する防空の計画・実施・訓練について規範するものであった。

この防空業務を処理するために，防空総本部・特設防護団が設けられ，防空総本部の下に統轄部・計画部が置かれた。また防空総本部は本社に，特設防護団は本社・各営業局・百貨店に設けられ，防空総本部長には社長五島慶太，副総本部長に専務篠原三千郎，同池辺稲生がそれぞれ就任し，特設防護団の団長には各営業局長が当たった。

こうして，当社の防空体制は完備したが，しだいに激しくなる敵機の来襲に対処するため，昭和18年5月24日，従来の防空規程は，「東京急行電鉄防空並に非常事態運営規程」と名称を変更し，規程の一部改正が行なわれた。さらに，防空総本部の統轄部・計画部の基本構成・分掌事項が甲編成（平時および空襲の被害がない場合），乙編成（空襲の被害があるときで，総本部長がとくに指示する場合），丙編成（連続空襲で被害が予想されるときで，総本部長がとくに指示する場合）として打出されたのである。この規程も翌19年7月10日に廃止され，新たに当社全般にわたる防空計画の樹立とその遂行事務を管掌するために，防衛事務局（局長に総務局長を充当）が設置され，それと同時に新しい防空規程が制定された。

戦時下における当社の“駅伝”

駅伝といえば，古くからの飛脚が思い浮かぶが，太平洋戦争の終局まぎわの当社は，通信杜絶時を想定して，駅伝により業務連絡を図ろうとした。

昭和19年になると米軍の東京空襲が激しくなり，このため電話線は随所で切断され，通信不能になる度数が多くなった。

そこで当社は，同年10月30日，“通信杜絶時の駅伝制度”を設定，当社線の一部または全部にわたって通信不能になった場合の本社・各局・各駅相互間の連絡方法として，駅から駅へ自転車を使って伝令

することを決定した。

まず，渋谷，横浜，新宿，京王の4営業局56中継駅（駅長所在駅）が指定され，中継責任者には駅長が任命された（渋谷駅は渋谷営業局電車部長，横浜駅は横浜営業局庶務部長が中継責任者）。このため，中継駅には自転車・駅伝連絡簿・駅伝かばんが配備されることとなった。

なお，この駅伝制度の実施期日は，防空総本部長（社長）が後日決定することになっていたが，実際に行なわれたかどうかは定かではない。

Ⅲ 統 合 編

防衛事務局は防衛総本部に置かれた。その任務は、①防空計画の設定、②防衛資材の調整、③防空資材の整備状況の調査、④防空に関する諸官署との連絡、⑤防空に関する諸願届および報告の提出、⑥防空実施の連絡、⑦防空に関する情報の収集、⑧防空訓練の統轄指導、⑨防空訓練と防空活動の調査、⑩防空思想の普及、⑪防空会議に関する事項、などであった。

戦時諸手当

戦時下という特殊事情のため、臨時食事手当・疎開支度金・疎開別居手当など独特な手当が支給された。

〔社宅料〕

無料社宅入居希望者について、たまたま貸与できる社宅のないときは、会社の指定する場所に居住させ、次のような区分により、昭和18年10月16日から社宅料を支給した。指定場所は、当人の業務担当区域から2キロメートルの範囲に限られた。

参事25円、主事・技師20円、書記・技手・書記補・技手補15円、雇員10円、傭員8円

〔年功加給〕

それまでの当社の年功加給、旧京浜電気鉄道・旧小田急電鉄の勤続手当が廃止され、新たに昭和18年5月1日から実施されたもので、参事以下の職員で満2年以上勤続した者に支給された。

勤続2年以上	月額2円
勤続3年以上	月額3円
勤続5年以上	月額5円
勤続10年以上	月額7円
勤続20年以上	月額10円

昭和19年4月1日には、このうち勤続20年以上の者には15円、15年以上の者には10円が支給されることに改訂された。

〔臨時食事手当〕

昭和19年3月10日から、入社後3か月を経過した職員(同年9月1日からすべての職員)に対して、1か月に15円の食事手当が支給された。

この手当は、欠勤1日につき50銭の割合で減額され、欠勤が15日以上に達すると当月分は支給されなかった。

〔疎開支度金および疎開別居手当〕

昭和19年9月1日から実施されたもので、職員が同年4月1日以降に、疎開のため全家

族を疎開地域または疎開地域外に別居させたときに支給された。

疎開支度金の支給は、①学童を集団疎開させたとき、1人につき20円、②それ以外の家族を疎開させたとき、1人につき50円であった。

疎開別居手当は、家族1人の場合月額5円、2人の場合10円、3人以上の場合15円が支給された。

日曜休日の廃止

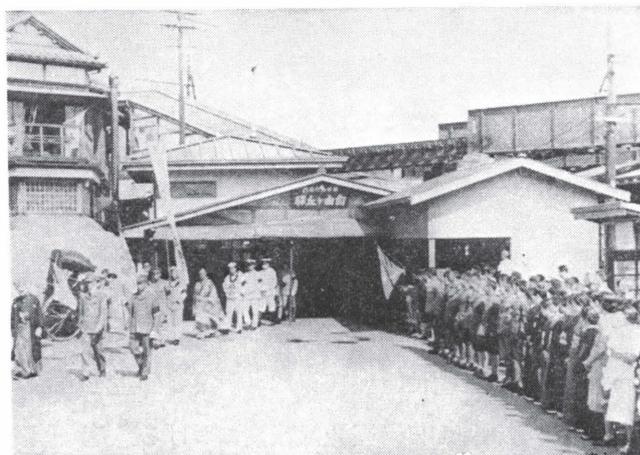
昭和19年2月25日、政府は太平洋戦争の困難な戦局に対応するため、決戦体制としての非常措置の基本となる「決戦非常措置要綱」を決定した。

この決戦非常措置要綱は、「決戦ノ現段階ニ即応シ、国民即戦士ノ覚悟ニ徹シ、国ヲ挙ゲテ精進刻苦、其ノ総力ヲ戦力増強ノ一点ニ集中シ、当面ノ各緊要施策ノ急速徹底ヲ図ルノ外、先ヅ左ノ非常措置ヲ講ズ」と前文に述べ、学徒動員体制の徹底、国民勤労体制の刷新、防空体制の強化など、17項目をあげた。そして、相次いでそれぞれの具体策と措置とが決定されていった。

当社でも、この決戦非常措置要綱、とくに「官庁休日ヲ縮減シ、常時執務ノ態勢ヲ確立ス」の趣旨にのっとり、昭和19年3月6日から勤務時間の延長を実施した。

従来、当社の勤務時間は、夏期5月1日から9月30日までは8時から16時まで（ただし8月中の土曜日は12時まで）、冬期10月1日から4月30日までは9時から16時までであったが、これを太平洋戦争の継続中はいずれも17時まで延長することとしたのである。その後、同年5月1日からは、現業員を除く社員について、夏期（5月1日～9月30日）の勤務時間を当分の間9時から17時までと変更し、同年11月1日からは、冬期（10月1日～4月30日）の勤務時間を9時から16時30分までと変更した。

またこの間、昭和19年3月15日からは、日曜日の休日を廃止し、平日どおり業務を行なった。ただし、2週間に1回は、日曜日の代わりに休日が与えられた。さらに同年5月21日からは、2週間に1回の休日にも、とくに指定された者は出勤して業務を行なわなければならない、また、指定されるのは男子従業員の4分の1を越えな



英霊を迎える自由ヶ丘駅前風景

い、と改正された。

なお、日曜日の休日廃止は昭和20年8月28日に、勤務時間の変更は同年10月1日に、それぞれ廃止された。

6) 戦時教育機関

東急青年学校

昭和17年5月1日、東京急行電鉄の誕生により、従来の東横青年学校等々力校舎は東急青年学校として新発足することとなった。また旧小田急電鉄、旧京浜電気鉄道からも2校加わり、新たに東急経堂青年学校、東急鶴見青年学校として発足した。当時の生徒数は、等々力青年学校790人、経堂青年学校550人、鶴見青年学校490人、計1,830人と、当社全従業員1万1,000人の16パーセントが青年学校の生徒であった。

このように拡充、発展してきた当社の青年学校教育であったが、昭和20年8月15日の終戦で行詰り、同年9月28日以降は休校することとなった。

しかし、教育の重要性を認識した当社は、青年学校を新時代に即応した内容に刷新し、名称を東急鉄道学校と変更して昭和21年9月に再開した。当初は6月1日開校の予定であったが、終戦直後の悪化した食糧事情のため遅れ、9月14日に東急第3鉄道学校（旧東急鶴見青年学校）が、同16日に東急第1鉄道学校（旧東急等々力青年学校）が、また翌17日には東急第2鉄道学校（旧東急経堂青年学校）がそれぞれ開校した。

昭和22年3月31日、教育基本法、学校教育法が公布され、従来の国民学校令、中等学校令、青年学校令、師範学校令、大学令などが廃止となり、新たに6・3・3・4制が定められ、翌4月1日、新学制による小学校・中学校が発足した。

当社では新学制に対処するため、同年8月1日、社内に新制高等学校設立準備委員会を設け種々検討したが、青年学校令が廃止されたことにより、昭和23年3月31日をもって、東急鉄道学校を廃校とした。

東急教習所

青年学校とは別に、昭和15年10月10日、大岡山に中堅幹部養成のための東横教習所が開設されていたが、太平洋戦争が始まり、当社社員の入営・応召などが相次いだため、同教習所における教習は、翌16年12月、第2回生をもっていったん中止されてしまった。

昭和20年9月1日、当社は戦後における急速な復興を図るため、臨時戦後復興委員会を設置し、車両・工務・映画・百貨店・自動車・電気施設の各復興委員および住宅・未開墾

地開発委員と並んで、教習所復興委員を任命した。この教習所復興委員には、浦川陸臣が就任した。

その結果、昭和20年11月16日、当社社員に業務上必要な知識・技能を授け、あわせて徳性を涵養することを目的として、東急教習所が総務局内に設けられた。そして、ただちに普通部を開校、同時に自治会として教友会を置き、生徒自身の手で運営して民主教育達成に大きな効果をあげた。

その後、昭和21年5月1日の組織改正で、東急教習所は総務局内から独立し、総務部・経理部・資材部といった他の11部と並列関係に置かれた。同月7日、当社は、東急教習所に修業年限満1年の高等部（運輸科・電気科・修車科）を設置し、昭和22年4月25日まで修業の第1回生97人（運輸科55人、電気科17人、修車科25人）を決定、ただちに同日から授業を開始した。

東急教習所は、このように順調に再発足したが、規程と規則が制定されていなかったことから、昭和22年7月25日、当社は「東急教習所規程並びに規則」を制定し、同年5月1日にさかのぼって実施することとした。

これによると、教育組織は高等部・講習部（旧普通部）の2部であり、高等部の修業年限は1年、講習部のそれは1か月ないし6か月ということであった。また、高等部を修業か卒業した者は、引続き2年間就業の義務があることなどが定められている。

なお、生徒の給与・身分については、高等部生徒はすべて入所前の給与・身分を引継ぎ、講習部の生徒のそれは、講習部開催のたびごとに定めることとなっていた。

健民修練所

昭和18年4月8日、内務・厚生両省は健民運動組織要綱を通達した。その結果、同年8月から、弱者者と判定された者を収容して修練するために、全国的に健民修練所が設置されていった。

その目的は、体力増強の国家的意義を理解させ、国防上、産業上、国家の要請する剛健な心身保持者を育成することにあった。

当社でも政府の要請に基づいて、世田谷区新町1丁目3419番地に、敷地2,160平方メートル、木造2階建て670平方メートルの健民修練所を設け、昭和18年10月に開所した。146人の筋骨薄弱者と79人の結核要注意者を収容修練し、同年11月25日に第1回の終了生を職場に送り出した。

当時の社員に対する健康管理は、①健康者については、鍛練・教養両部における各種の練成と健全娯楽を通じて、その健康を保持するように努め、②病弱者については、沿線に

265人の嘱託医を置き、さらに渋谷、日ノ出町、喜多見の各診療所で療養させ、③体力検査で筋骨薄弱者または結核要注意者と認められた者については、東京都長官の命令により、健民修練所に2か月間入所させ、合理的な健民生活を強力に実践体得させて、いつでも職場や戦線に立てるようにしていた。修練方法としては、各修練生の健康・形態・機能・生活を専門的に調査して、欠陥のある者はその原因を探究し、指導方法を明確に決め、一般的、個別的な指導・実践を行なった。

このように、健民修練所は、体力の向上を図るとともに、精神の鍛練に重点が置かれたが、昭和20年8月の敗戦と同時に、存続の意義がなくなり、同年12月1日に廃止された。

7) 戦時殖産部の設置

臨時蓖麻栽培部の設置

昭和16年8月に、アメリカが対日石油輸出禁止を打出してから、わが国において、潤滑油はガソリンとともに、その使用が極度に制限された。太平洋戦争が始まると、潤滑油・ガソリンなどの不足がいっそう著しくなり、数度にわたって、その使用制限強化がなされた。そこで、航空機・自動車・鉄道・各種機械などの潤滑油不足に対処するために、国をあげて蓖麻の栽培を奨励し、その種子から潤滑油を生産することとなった。

昭和18年2月6日、当社は、鉄道軌道統制会から蓖麻の作付面積調査の要請を受けた。当社は、この要請に基づいて調査を行なった結果、蓖麻栽培地として、鉄道用地の空閑地、線路堤防ののり下、事業用地のうち利用できる空閑地など5万2,661平方メートルをあげた。

次いで当社は、昭和18年3月26日、臨時蓖麻栽培部を設け、鋭意、蓖麻の栽培に力を注ぐこととした。臨時蓖麻栽培部長は、経理局財務部長井田正一が兼務することとなった。

この臨時蓖麻栽培部には、計画課と栽培課が設けられ、おもな業務として、計画課は、①栽培計画の樹立、②肥料・種子その他栽培用品の獲得・配給、③油脂の生産および使用に関する諸調査と企画、④関連会社における蓖麻栽培の指導、などを行なった。また栽培課は、①栽培用地の開墾と測量、②油脂原料の栽培、③栽培品の整理保管、などを実施することとなった。こうして、蓖麻の栽培に関する細目が決まり、事務所も、昭和18年4月20日に新宿営業局内に設けられた。

ところが、当社は鉄道軌道統制会に提出した蓖麻栽培用空地のおよそ15倍に当たる75万7,500平方メートルを同会から割当てられたので、蓖麻栽培部では大急ぎで割当てを実行に移すために計画を立直した。そして昭和18年4月9日、当初の集団栽培計画を分散計画

に改め、渋谷、新宿、品川の3営業局の沿線休閒地と世田谷区内に散在する社有地その他で苧麻を栽培することに決定した。

昭和18年5月31日、182人の苧麻栽培委員が任命された。この苧麻栽培委員は、苧麻の栽培についての直接責任者ともいえるもので、おもに現業長が当たった。内訳は、本社10人、渋谷営業局61人、新宿営業局41人、品川営業局70人であった。

戦時殖産部と名称を変更

昭和18年11月20日、臨時苧麻栽培部は戦時殖産部と名称が変更され、部長に総務局事業部長黒川渉三が就任した。新たに戦時殖産部が設けられたのは、戦時下で食糧不足の折から、麻の栽培ばかりでなく、自家用農水産物、とくに馬鈴薯の殖産に力を入れ、従業員の食糧確保に役立てようと考えたからである。そして翌19年2月1日、新業務組織と分掌事項が制定、実施され、戦時殖産部には計画課・殖産課の2課が設置されたが、殖産課は従来の栽培課にとって代わるものであった。

戦時殖産部では、苧麻の栽培と同時に、馬鈴薯の栽培を積極的に推進したが、戦時下という特殊事情のため、思うように馬鈴薯の種子・栽培地が手当できず、部員は栃木県庁に馬鈴薯の種子を獲得に行ったり、神奈川県綾瀬農場に馬鈴薯の掘出しに行ったりしたものであった。

塩の生産も開始

その後、終戦もまじかい昭和20年6月1日、戦時殖産部に代わって、新たに殖産局が設けられた。殖産局には殖産部と百貨店部が併置された。そして、殖産局長には専務田中百畝、殖産部長には黒川渉三、百貨店部長には千葉英雄が就任した。

しかし、すでにこの時点では、苧麻の栽培は不要となっていた。潤滑油のおもな供給先である航空機は壊滅的な打撃を受け、また機械産業にしても、わずかに命脈を保っているだけにすぎなかったからである。したがって殖産局の任務も、①自家用農工水産事業の計画と実施、②関連会社の営業指導、③百貨店業の経営、と変わってきた。

一方、昭和20年の初めに、塩の不足から大蔵省が塩の専売制度を改正して自家製塩を認めたので、殖産部（昭和21年5月の組織改正で、生産部が誕生してからは生産部となる。部長は高橋禎二郎）でも従業員に分配する意図で塩の生産を開始した。生産地は神奈川県鎌倉の七里ヶ浜、伊豆地方の賀茂郡南崎村下流（したる）であった。しかしこの製塩業も、大量生産するまでに至らず、また、専売公社の生産がしだいに軌道に乗ってきたため、戦後、開始以来約3年で中止された。

8) 会長・副社長制の実施

昭和18年12月27日、当社は、東横映画劇場で第43回定時株主総会を開催した。その際、定款の一部変更が決議され、新たに副社長制度が設けられることとなった。

そして、この株主総会で可決された新定款により、株主総会終了後、引続いて取締役会が開催され、副社長には専務篠原三千郎が、専務には常務小宮次郎、同田中百畝、同立花栄吉、同藤本哲、同三浦貢がそれぞれ就任した。

その後、社長五島慶太は、内閣顧問・行政査察使を歴任ののち、昭和19年2月19日、運輸通信大臣に就任したので、同日付で当社および関連会社その他いっさいの役職を辞任した。そのため、同月24日に取締役会が開催され、社長に副社長篠原三千郎が、副社長には専務池辺稲生が就任した。

一方、五島慶太は、運輸通信大臣に就任してからは、戦局が悪化しているという悪条件下にありながら、とくに、①国鉄名古屋駅を中心とした交通機関の整備、とくに名古屋鉄道新名古屋～神宮前間の建設、②船員の待遇改善、③内地沿岸輸送確保のための木造船の増産、などを実施し、実績を残した。

しかし、昭和19年7月18日、東条内閣の総辞職に伴い下野することとなった。そして、同年12月28日に東横映画劇場で開催された第45回定時株主総会において当社取締役として復帰、引き続き開かれた取締役会において会長に就任し、ふたたび当社の最高責任者として登場したのである。

なお、この会長制度については、同日の株主総会で、従来の定款第25条第3項として「第1項ノ他、必要ニ応ジ取締役ノ互選ヲ以テ取締役会長1名ヲ置クコトヲ得」を加えることが可決承認された。



五島慶太の運輸通信大臣就任を報ずる新聞

昭和20年3月12日、京浜線鶴見市場駅構内における電車追突事故の責任をとって、社長篠原三千郎が、また同時に副社長池辺稲生が辞任したことにより、後任の社長には副社長平山孝が就任した。

平山孝は、昭和19年6月28日に副社長定員増員のため定款の一部改正が実施された際に、副社長に就任していたものである。

3 南方進出

昭和14年以降、中国大陸、台湾に進出して武漢交通、大中農場、東横産業、招遠玲瓏金鉱などを経営をしていた当社は、軍の要請もあったため、国策的な見地からマライ半島、バリ島において交通事業・ホテル経営に力を注ぐこととなった。そして、本社直属の事業部として、昭和17年7月13日にマライ運輸部を、翌年3月20日にはバリ島事業部を設置したのである。

1) マライ運輸部

設置までの経過

昭和17年2月15日、日本軍はマライ半島全域を支配するに至り、また同年5月1日にはビルマのマンダレーを占領し、ここに日本軍の南方進攻作戦は一段落した。

そこで陸軍は、ただちにビルマ・マライ地区の陸上交通を整備することとなり、陸上交通事業の経営を鉄道省、日本通運、当社に委託してきた。そこで、1省2社からなる現地視察団が編成され、当社からは常務兼運輸部長立花栄吉、東急技術研究所次長矢板豊一が参加した。視察の結果、鉄道省はマライの鉄道とビルマの鉄道および乗合自動車業を、日本通運はビルマのトラック業を、そして当社はマライの乗合自動車業およびトラック業を経営することに決まった。なお、京成電気軌道も、これとは別にセレベス、ボルネオに進出した。

同年7月13日、これらの経営について、陸軍次官通牒により正式発令があったので、当社は、本社直属のマライ運輸部を設立し、代表者として立花栄吉、マライ運輸部長として矢板豊一を任命した。

設置後の状況

昭和17年7月17日、当社からマライ運輸部への派遣第1陣が日本を出発した。第1陣の到着後、まず本部が昭南特別市（シンガポ



シンガポールに置かれたマライ運輸部の本部事務所

ル) マラッカロード27番地に置かれた。マライ運輸部は、陸軍次官通牒によると、マライおよび昭南特別市において乗合自動車業・トラック業を経営することとなっていたが、軍政監部交通部長から、ひとまず昭南特別市でタクシー業を経営するようにとの申渡しがあった。そこでマライ運輸部では、軍が接收した乗用車の払下げを受け、駐車場の設置、料金制度の制定、現地人の採用ならびに教習などについて、開業の準備を進めた。

こうして昭和17年9月6日、マライ運輸部は、昭南営業所(所長野口助蔵)を昭南特別市オーチャロード69～71番地に開設し、乗用車50両でタクシー業を開始した。同月8日には、当社からの派遣第2陣・31人が到着したこともあって、本部の組織を制定、タクシー100台、現地人130人を使用して、本格的な営業活動を開始した。その後、しだいに乗合自動車業・トラック業の経営も許可されていった。

昭和17年12月現在、マライ半島各州に設置されたマライ運輸部の出張所は、ジョホール(ジョホール州)、マラッカ(マラッカ州)、セレンバン(ネグリセンビラン州)、クアラルンプール(セランゴール州)、イポー(ペラク州)、ピナン(ピナン州)、アロールスター(ケダー州)の七つを数えた。なお、面積の広いジョホール州、ペラク州、ピナン州、ケダー州の4地区には、出張所の下に1～4か所の支所を置いた。

昭和18年、マライ運輸部は、比較的発展の遅れていたマライ半島東側のパハン州のラウプに出張所を、沿岸のクワンタンに支所を開設したが、同年8月20日には、わが国とタイ国との協定により、ケダー州を含めたマライ半島北部4州をタイ国に移管することとなったため、ケダー州のアロールスター出張所を閉鎖した。

また昭和18年には、軍政監部の管轄区分に従って、マライ運輸部はマライ運輸部と昭南運輸部に分割された。マライ運輸部は、本部を昭南特別市からクアラルンプールに移し、責任者には矢板豊一が就任、乾正直が北部方面担当として、イポー出張所に常駐した。昭

南運輸部は旧マライ運輸部の本部事務所を引継ぎ、責任者には木下久雄が就任した。

昭和19年になると、戦況は刻々と悪化し、それに伴って、自動車部品や燃料が不足するようになった。とくにタイヤの品不足は著しく、スペアタイヤはほとんど確保できなくなった。また、燃料不足に対処するため、木炭を使用した



マライ運輸部の東急タクシー

り、ゴムを乾溜してゴムガソリンをつくるなどして、営業の継続に努めた。

当社からマライ運輸部への派遣員は、第1陣から第8陣まで合計119人で、そのつど若干の交替が行なわれた。この派遣員のうち、昭和19年8月に派遣された第8陣33人については、輸送船が途中、8月21日、連合軍の潜水艦に撃沈され、24人が救助されたものの9人が死亡した。そして、その救助した船がふたたび撃沈されるなど、フィリピンのマニラ上陸までに2度の災難に遭遇した。さらに9月18日、マニラからシンガポールに向け出港したが、またまたマニラ湾で撃沈され、19人が死亡した。こうした悲劇の繰返しにより、9月21日における生存者は、33人の派遣員のうちわずか5人という有様であった。

なお、マライ運輸部の代表者・常務立花栄吉の後任として、昭和18年4月5日に赴任した常務藤本哲（昭和19年12月、専務に就任）は、20年7月9日、現地で病死した。

こうして終戦を迎え、現地の施設や車両いっさいは、連合軍に接収された。当社の派遣員も、昭南特別市のショロン、クワラルンプールの2か所の収容所で捕虜生活を送ったが、昭和21年4月までに全員が帰国した。

営業の状況

マライ運輸部には、昭和18年5月現在で、軍政監部から払下げを受けたり、現地人から買収した車両を加えて、タクシー310両、乗合自動車766両、トラック474両、計1,550両の車両があった。しかし、このうち実際に稼働できる車両は約半分であった。また従業員は、日本人82人（派遣員66人、現地採用者16人）、現地人3,106人、計3,188人という大世帯であった。

タクシー業・乗合自動車業・トラック業の営業内容は、次のとおりである。

〔タクシー業〕

タクシー業は各出張所で最も早く営業が始まった。料金は、3キロメートルまでを1ドル、1キロメートル増すごとに30セント（軍人・軍属はそれぞれ80セント、24セントの割引）であった。昭和17年12月には、タクシー利用者の利便を図るという理由から、3キロ

マライ運輸部事業所配置図



III 統 合 編

マライの運輸部の営業成績
(単位：軍票ドル，円の約3倍)

	収 入	支 出	損 益
タクシー業	419, 184	396, 401	22, 783
バス業	1, 077, 274	1, 024, 596	52, 678
トラック業	671, 238	728, 824	△ 57, 586
興業費償却		10, 000	△ 10, 000
計	2, 167, 696	2, 159, 821	7, 875

メートルまでを80セント，1キロメートル増すごとに25セント（軍人・軍属についてはそれぞれ65セント，25セント）と値下げした。さらに，昭和18年2月には，日本から料金メーターを取寄せて各車両に装備し，2キロメートルまでを60セント，1キロメートル増すごとに25セントに料金を改訂した。

〔乗合自動車業〕

乗合自動車はボンネット型の車両で，現地の乗合自動車会社から買収したものであった。定員は20人，屋根に荷物が搭載できた。営業路線は半島一円に伸びていたが，鉄道との競合路線や他州への乗入れは，軍政監部が認めなかった。運賃は1マイルにつき5セント，乗車券は市内乗車券・市外乗車券・回数券の3種類があり，その発売はターミナルに案内掛を置いて行なった。

〔トラック業〕

米・燃料のほか，マライの資源であるスズ・ゴム・砂金などの輸送に当たるとともに，軍の兵器や食糧の輸送にも協力した。戦争の激化に伴って，軍需輸送が大きな比重を占めるようになり，特別輸送隊（各出張所から30～50台のトラックを集めて編成）は，義勇自動車隊（軍政監部の直轄）と名称を変えて，物資・兵器の輸送に当たった。

マライ運輸部の概要

- ① 設 置 昭和17年7月13日
- ② 事業目的 マライ半島における乗合自動車・タクシー・トラック業の経営
- ③ 代表者 立花栄吉（昭和17年7月13日～18年4月4日）
藤本 哲（昭和18年4月5日～20年7月9日）
- ④ 従業員 3,188人（日本人82人，現地人3,106人），うち派遣員66人
- ⑤ 組 織（設立当初）



2) バリ島事業部

設置までの経過

昭和17年3月1日にジャワ島に上陸した日本軍は、同月9日のジャワ蘭印軍の降伏により、南太平洋のジャワ島、バリ島を含む地域一帯を占領した。そこで、ジャワ島、バリ島においても陸上交通事業の経営問題が生じ、海軍の間で論議されたが、結局、バリ島における乗合自動車・トラックによる交通事業とホテル業は、次のような経緯で当社が経営することとなった。

昭和17年6月、当社は日本電力から箱根登山鉄道の全株式を譲受けた。箱根登山鉄道は傍系事業として、当時、強羅ホテルを経営していたが、同ホテルの支配人猿丸元は、海軍軍令部の中堅幹部のなかに、個人的に親しい友人をもっていた。

一方、海軍軍令部では、ジャワ島、バリ島などを占領したものの、これら地域の交通事業やホテル業の経営に難渋し、陸軍のビルマ・マライ地区の交通行政の例にならって、その経営を民間に委託することに決めた。そこで、ホテルの経営については経験者であり、また海軍とも親しい猿丸元に委託することとし、その準備のため南方占領地域を視察してくるよう、当社に要請があった。

当時、五島慶太は、昭和16年9月12日に海軍協会東京府支部副支部長を委嘱されてはいたものの、当社としては、海軍とは直接の結びつきはなかったが、このような経緯から猿丸元を南方視察に派遣した。その結果、南方諸地域の中で、バリ島が高原地帯で景色がよく、温度も快適であり、かつ日本軍が占領するまでは欧米人の観光地であったこと、バリ島のホテル施設や諸権利が3,000万円程度の資産価値のあること、などの理由から、バリ島で事業を行なうほうがよい、との報告を受けた。

当社は、猿丸元のこうした報告をもとに、バリ島の全交通事業を掌握できる見通しがついたので、急遽バリ島への進出を具体化することとした。そして昭和18年3月20日、バリ島事業部を設置し、事業部長に猿丸元を任命して活動を開始した。



バリ島において経営されたバリホテル

設置後の状況

バリ島事業部には、バリ島事業部長猿丸元のほか、当社から2人、強羅ホテルなどから6人、計9人が派遣された。本部はバリ島デンパッサルのバリホテル内に置き、南方開発金庫から設備資金、台湾銀行から運転資金として、合わせて16万円の融資を受け、昭和18年6月1日から営業を開始した。営業種目は、ホテル業および乗合自動車業・トラック業であった。

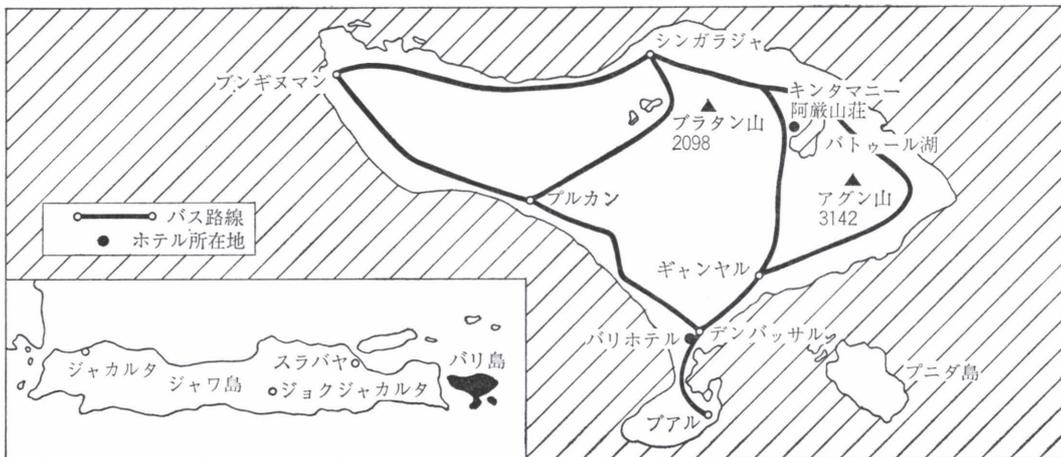
ホテルは、デンパッサルのバリホテルとキンタマニーの阿巖山荘の二つで、いずれも海軍がオランダ国立汽船会社から接収したものを引継いだ。バリホテルは、鉄筋コンクリート平家建てで、客室55を保有、当時としては豪華なホテルであった。宿泊客のほかに宴会も多く、経営は黒字であった。阿巖山荘は、海拔1,545メートルの高所にあり、軍人・官吏・旅行者など利用者が多く、引継ぎ後2か月目には黒字になった。当初は客室が10室であったが、のちに別館を設け、合わせて30室となった。

一方、乗合自動車・トラックの営業所は、デンパッサルとシンガラジャに開設、海軍民政部の協力により、現地の乗合自動車・トラックを買収して、バリ島の主要交通網の整備を図った。保有車両は、乗合自動車（定員20人）70両、トラック25両であった。

乗合自動車は満員の盛況であったが、運賃が1キロメートル当たり1セントと非常に安く、タイヤ不足から輸送コストも割高となり、しかも、民政部が占領政策上の理由から運賃値上げを認めなかったため、走れば走るほど、その経営は赤字の状態となった。

トラック業も乗合自動車業と同様、戦局の悪化に伴ってタイヤ不足が目立ち、稼働できないトラックが多かった。タイヤは、終戦まぎわには自動車のボディーよりも高くなり、円に換算すると1本1万円まで値上がりしたため、このトラック業も赤字に終始した。な

バリ島事業部のホテル所在地・主要交通網

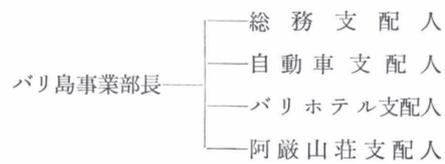


お、タイヤ・部品・燃料を確保するための手段として、終戦直前に、ジャワのスラバヤに出張所を置いた。

その後、終戦とともに、自動車業はインドネシア共和国に、またホテル業は連合軍に接収され、結局、当社の派遣員は、昭和21年4月15日までに全員引揚げを完了した。

バリ島事業部の概要

- ① 設 置 昭和18年3月20日
- ② 事業目的 ホテル業と自動車業の経営
- ③ 本 部 バリ島デンバッサル、バリホテル内
- ④ 代表者 猿丸 元
- ⑤ 従業員 345人（日本人10人、現地人335人）、うち派遣員9人
- ⑥ 組 織（設置当初）



4 空襲による被害と復旧

1) 被害の内容

概 況

昭和19年7月、わが国はサイパン島を失い、本土が、米空軍機 B29 の行動半径にはいることとなった。そのため、たえず空襲の脅威にさらされるようになり、昭和19年11月には、東京が初の大空襲を受けるに至った。そして翌20年3月、連日にわたる空襲によって、東京都の江東地区は焼失家屋23万戸、死者12万人の損害を受け、ほとんど壊滅状態になった。さらに5月24日から25日にかけての空襲により、東京都区内の大半が焼失した。このため、当社の施設も本社、東横百貨店、停車場29か所、変電所3か所、東横線ほか各線の通信設備、自動車営業所5か所、永福町資材倉庫および車庫、電車51両、乗合自動車45両などを焼失した。

昭和20年5月29日には、米軍機による京浜地方最後の爆撃にあい、横浜市の大部分が壊滅した。その結果、横浜市内にあった当社の停車場・停留場15か所、電車14両、その他の施設が被災した。

川崎市も同年4月4日、大空襲を受け、被害は大師・田島地区を中心に中原・高津地区にまで及んだ。これにより、東横線と国鉄南武線が不通となってしまった。さらに同月15日、川崎市はふたたび大空襲に見舞われ、市街は壊滅した。

これらの施設の復旧は何をおいても必要であったが、連日の猛爆のため不可能であったため、当社各路線の機能は半ば停止した状態のまま終戦を迎えることとなった。



米軍の空襲を受けて燃えさかる東横百貨店

車両の焼失62両

終戦の前後を通じて、当社の鉄道車両の運行状態が最も良好であったのは、昭和19年7月であった。この年は、日華事変以来上昇を続けてきた日本の工業生産力が最高潮に達した時期であった。ところが、わが国が同年7月にサイパン島を失ったのちは、本土爆撃

が本格的に開始されたため、生産は、これを峠として以後、下り坂の一途をたどり始めた。

当社の鉄軌道各線においても、戦局が不利になると同時に、修車関係技術者・工員の徴用による人

的資源の不足、修理用部品・資材の入手難など、数々の悪条件のため、可動車両はしだいに減少していった。そのうえ、昭和20年4月、5月、6月の空襲によって、客車も焼失62両、一部焼損または破損49両、車体の大破1両と、計112両が被災した。一部損傷車の大部分は1～2か月の間に修理を完了したが、可動車の数は急激に減少して、同年8月には表のように最悪の状態に陥り、そのまま終戦を迎えることとなった。

可動車両の状況

項目	昭和19年7月 (1日平均)		昭和20年8月 (1日平均)	
	実数	比率	実数	比率
所属車両	510 ^両	100	461 ^両	100
可動車両	464	91	320	70
使用車両	445	87	279	60
乗客	1,398,356 ^人		920,512 ^人	

永福町車庫は全滅

空襲の被害で決定的打撃を受けたのは、井ノ頭線永福町車庫・工場であった。井ノ頭線には31両の車両があったが、昭和20年5月24日から25日にかけての東京大空襲で、24両が全焼、残りの7両も半焼車・事故車という状態になってしまった。

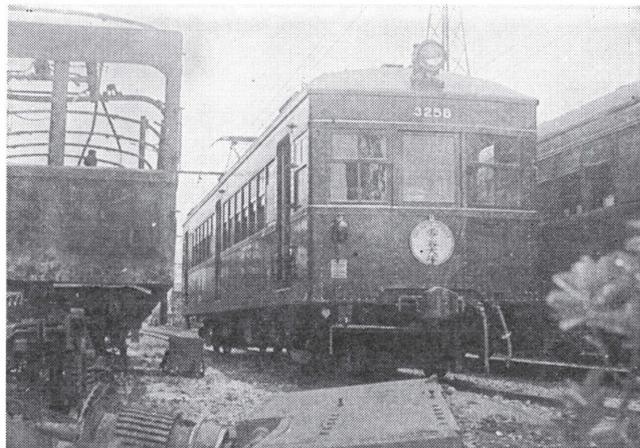
昭和20年8月における各線の戦災による全焼車両の状況は、次のとおりである。

京王線=12両 池上線=2両 厚木線=3両
 目蒲・大井町線=4両 京浜・湘南線=17両

2) 本社事務所の移転・分散

本社建物の強制疎開

米軍による本土空襲が激しくなるに及んで、政府は、都会における空襲の被害を最小限に食止めるため、昭和19年3月、閣議で一般都市疎開要項を決定した。そのため、市街地では、一部建物の強制疎開が行われた。渋谷区でも駅周辺の建物が強制疎開の対象となり、当社の本社事務所（渋谷区大



雪ヶ谷車庫に放置された戦災車両

Ⅲ 統 合 編

和田町1番地)も昭和19年2月にとりこわされ、以後、本社事務所は各所に移転・分散することとなった。

本社の中枢である重役室・秘書課・防衛事務局ならびに総務局のうち、田園都市課と兼業課を除いた各部門は南新宿の新宿営業局に同居した。また、調査部は清和会館、総務局田園都市課と経理局のうち、審査課を除いた大部分は東横百貨店4階に移った。

このほか、渋谷営業局電車部、同自動車部、新宿営業局、京王営業局、横浜営業局、事業局百貨店の各事務所が分散した。

本社事務所を東横百貨店内に移転

昭和20年5月24日、25日の大空襲によって、本社、東横百貨店、清和会館、旧渋谷国民学校の本社分室が全焼した。そこで当社は、とりあえず、代官山の元東京市議会議員朝倉虎治郎邸(渋谷区猿楽町39番地)を賃借して本社仮事務所とした。また、津田山の健民修練所、工業都市の法政大学予科、桜新町の三井農園などにも一部仮事務所を置いた。

ようやく同年6月4日から、被災した東横百貨店の内部を整理して、3階から5階までを本社事務所として使用するようになった。

終戦とともに、映画演劇などの娯楽がいちはやく復興したので、昭和21年1月からは、東横百貨店の3、4階を劇場に改装して映画・演劇の興業を開始することとなった。そのため、本社事務所は5、6、7階を使用、以後、昭和25年10月に現在の本社建物が完成するまで、東横百貨店内に置かれていた。

戦災による財産損害額

(昭和20年7月25日現在) (単位:円)

物	件	帳簿価格	受取り保険金	差額	備考
鉄軌道	業	3,478,200	11,913,500	8,435,300	
建物		674,200	1,630,500	956,300	
車両	両	2,026,000	7,857,000	5,831,000	
工作物		621,500	1,876,000	1,254,500	
変電所		156,500	550,000	393,500	
自動車	業	366,000	1,300,000	934,000	
建物		115,000	460,000	345,000	
車両	両	251,000	840,000	589,000	158両全焼, 11両半焼, 2両一部焼失
百貨店	業	3,884,000	7,221,000	3,337,000	
建物		1,446,000	4,021,000	2,575,000	百貨店本館ほか
商品		2,438,000	3,200,000	762,000	
本社関係		1,558,500	1,963,000	404,500	
建物		1,020,000	1,128,000	108,000	久米邸ほか
貯蔵物		538,500	835,000	296,500	川崎倉庫ほか
合計		9,286,700	22,397,500	13,110,800	

(『局部長会議事録』より)

3) 車両の相互融通

各線から井ノ頭線に転属

渋谷管理部井ノ頭線が戦災によって一時に24両の車両を失ったため、各管理部では車両を相互融通して急場をしのぐこととなった。

まず、新宿管理部小田原線からの10両と、東横線・玉川線・湘南線用として増備認可となった12両の新造車を井ノ頭線に配属することとし、昭和21年末までに6両を搬入した。その間、国鉄から4両を借入れ、輸送難の緩和に当たった。また、戦災車両も8両復旧した。昭和22年になると、残りの新造車6両が完成、また10両の戦災車両も復旧、以後、逐次車両数が増加、井ノ頭線の配属車両は30両、可動車両は26両までになった。その結果、小田原線から一時転用した車両を新宿支社に返還、逆に車両不足に悩む小田原線に2両、

戦災による鉄軌道業の財産損害額 (昭和20年7月25日現在) (単位:円)

物 件	帳簿価格	受取り保険金	差 額	備 考
渋谷管理部	1,147,300	4,705,000	3,557,700	
建物	186,300	457,700	271,400	大倉山駅ほか
車両	846,000	3,888,000	3,042,000	客車24両全焼, 12両半焼
工作物	115,000	359,300	244,300	永福町駅構内ほか
目黒管理部	445,500	1,085,000	639,500	
建物	127,000	310,000	183,000	西小山駅ほか
車両	240,000	540,000	300,000	客車6両全焼
工作物	78,500	235,000	156,500	不動前～武蔵小山間ほか
品川管理部	735,500	2,607,500	1,872,000	
建物	78,000	198,000	120,000	子安駅ほか
車両	450,000	1,728,000	1,278,000	客車14両全焼, 2両半焼
工作物	114,500	331,500	217,000	立会川～鶴見間ほか
変電所(機械共)	93,000	350,000	257,000	蒲田変電所ほか
横浜管理部	345,900	909,000	563,100	
建物	48,900	149,000	100,100	横浜駅
車両	140,000	270,000	130,000	客車3両全焼
工作物	157,000	490,000	333,000	杉田～富岡間ほか
新宿管理部	271,500	634,400	362,900	
建物	175,000	337,000	162,000	新宿駅ほか
工作物	91,000	269,400	178,400	新宿駅構内ほか
変電所(機械)	5,500	28,000	22,500	経堂変電所
京王管理部	532,500	1,972,600	1,440,100	
建物	59,000	178,800	119,800	新宿駅前ほか, 客車12両, 貨車1両全焼
車両	350,000	1,431,000	1,081,000	客車1両, 貨車2両半焼
工作物	65,500	190,800	125,300	仙川～金子間ほか
変電所(機械共)	58,000	172,000	114,000	笹塚変電所ほか
合 計	3,478,200	11,913,500	8,435,300	

『局部長会議議事録』より

東横線に4両を転用した。

なお、終戦直前の昭和20年6月27日に、当社は7管理部門における車両の再配置を立案、下表のとおり、車両に余裕のある路線から、戦災車両や老朽車両を多くかかえる路線へ車両を転用することとした。しかし、この再配置案はかならずしも案どおりには実施されなかった。

他社線へも車両を譲渡

その他の具体的な各線間の車両の相互融通は、渋谷支社東横線が輸送難を緩和するために、昭和22年1月に相模支社厚木線から電動客車2両、続いてガソリンカーを改造した制御客車2両を、また同年11月に井ノ頭線から4両転用している。

時代は前後するが、目蒲・大井町線は、戦中・戦後を通じて相模鉄道（相模管理部）へ7両転用、横浜管理部湘南線は、狭軌用車両3両を相模管理部に貸与（年末に東横線に復帰）、新宿管理部小田原線が、国鉄南武線の車両不足に対する協力要請に応じて6両を貸与、その代車として、国鉄津田沼、三鷹、蒲田の3電車区から2両ずつ計6両を借入れた。こうして、当社は戦災による車両不足に対処していったのである。

さらに当社は、運輸省から、車両不足に悩む他社への車両譲渡を要請されたので、池上線から京福電鉄へ3両、庄内交通へ1両、厚木線から日立電鉄へ4両、上田丸子電鉄へ2両、静岡鉄道へ5両、玉川線から箱根登山鉄道へ3両を譲渡した。

客車再配置案一覧表

（昭和20年6月27日現在）

線 別	現有車両	今後の所要車両	供出- または 受入+	再配置の内容	焼失 車両	現 在 使用車	沿線の情 勢による 乗客の増 減率	戦災前 の平均 所要数	戦災前 の平均 使用数
京 王 線	58	63	+5	玉川線より5両	12	26	-10%	63	58.9
小田原・江ノ島線	87	80	-7	井ノ頭線へ7両		51	+35	76	51.3
東 横 線	54	52	-2	井ノ頭線へ2両		30	-10	51	44.4
玉 川 線	57	49	-8	京王線へ5両、衣笠 線へ3両		30	-10	46	38.0
井ノ頭線	7	19	+12	小田原線より7両、 東横線より2両、品 川線より3両	24	7		24	21.9
目 蒲 線	38	56	-4	厚木線へ4両	2	18	-25	52	38.1
池 上 線	22					12	-25		
大 井 町 線	15	15			4	12	-25	18	
品川線(含支線)	63	58	-5	井ノ頭線へ3両、厚 木線へ2両	14	22	-35	58	56.0
湘南線(含支線)	48	48			3	26	-10	38	31.8
厚 木 線	36	42	+6	目蒲・池上線より4 両、品川線より2両	3	7	+30		
衣 笠 線		3	+3	玉川線より3両					

（『局部長会議議事録』より）