

# 現況

- 1 総務
- 2 財務
- 3 人事・労務および教育
- 4 営業
- 5 福利厚生・安全衛生
- 6 東急グループの現況



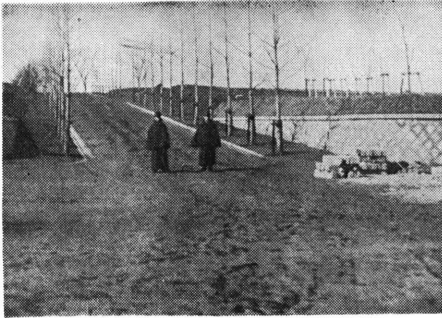
**重文 佐竹本卅六歌仙（清原元輔像）（鎌倉時代）**

佐竹家伝来の卅六歌仙中の一図で、絵は藤原信実筆といわれている。中世以降盛んになった歌仙絵中の王者に位するもの。似絵（肖像画）の方式により像を生き生きと描いている。



## “むかし”と“いま”

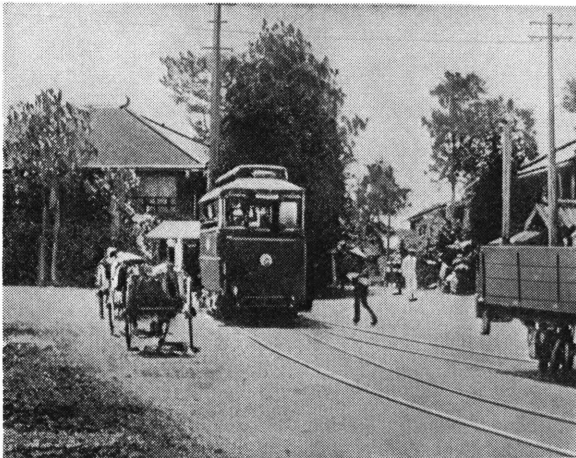
### 田園調布駅前



50年前と現在の田園調布駅前。広場が整備され住宅が建ち並んだこともさることながら、なんとも服装が楽しい。



### 三軒茶屋交差点



明治40年の三軒茶屋は、玉電が馬車にとってかわったばかりで、茶屋の木立ちも涼しかった。それが現在は——。のどかな夢であろう。

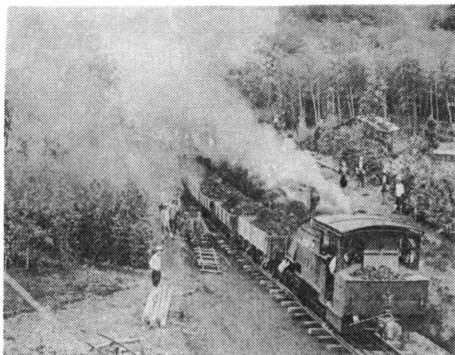
### 渋谷駅前広場



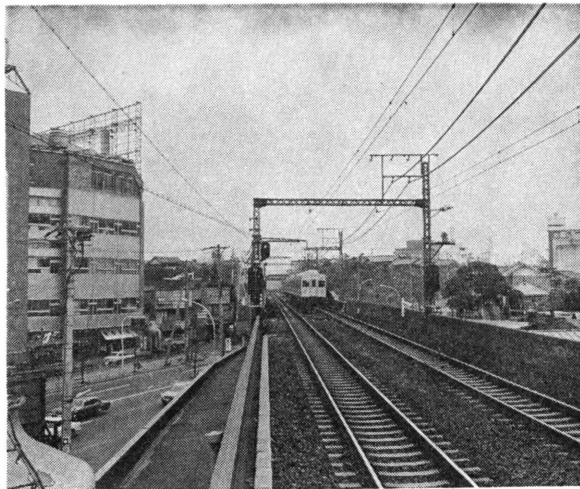
人力車のたむろする大正末期の山手線渋谷駅前。市電も、まだまだ省線に匹敵する交通機関であった。百貨店は昭和9年に開業、増築が相次いだ。



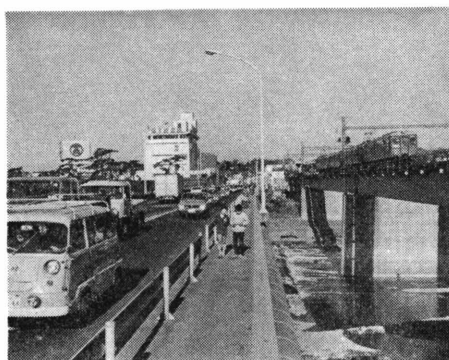
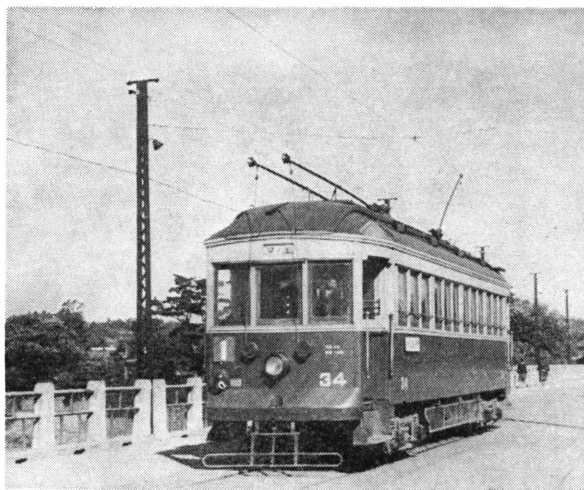
都立大学駅（柿ノ木坂）付近



東横線建設時の柿ノ木坂付近。竹やぶを切り開いて、ファン垂涎のクラウスが活躍した。いまは、拡幅された目黒通りの上を電車が走る。

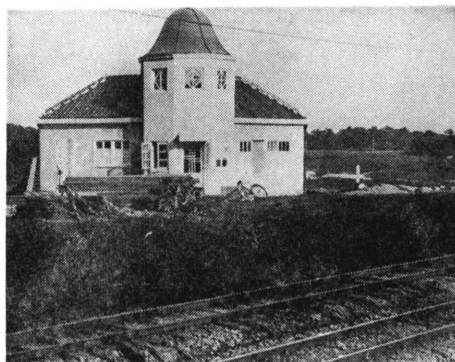


二子橋

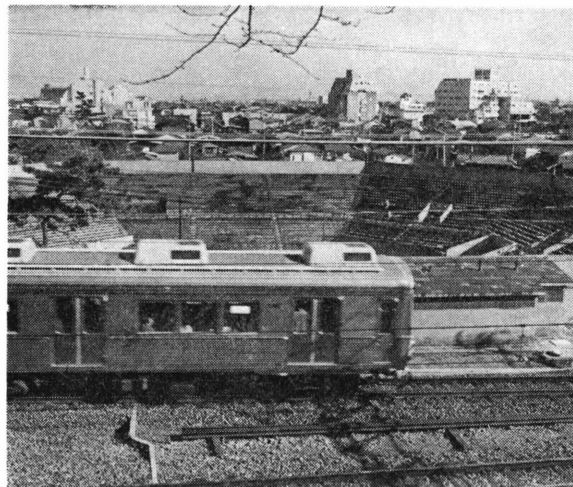


昭和10年ごろの二子橋。玉電がのうのと渡っていた。時代の推移とともに大井町線車両がとって代わり、自動車もふえ、電車は専用の橋へ。

田園コロシウム



多摩川園の隣りに設けられた田園グラウンド。慶応のホームグラウンドでもあった。昭和11年に、このグラウンドは田園コロシウムと姿を変えた。



馬車からバスへ



昭和の初め、大森～池上間を結ぶ乗合馬車。右の木立ちが春日神社。その後、バスがとって代わったが、現在は、道が狭く隣りの新道を走る。

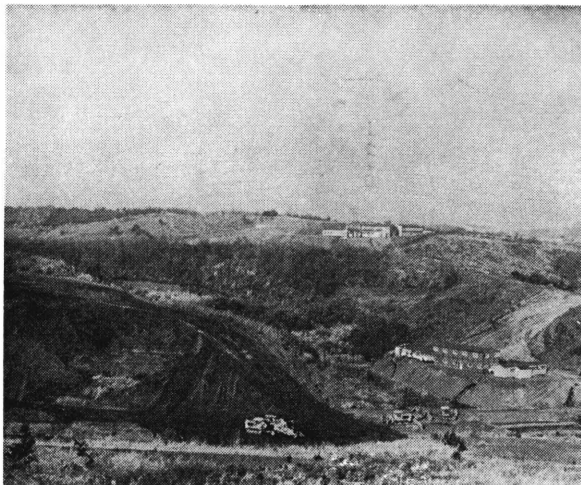
蒲田駅西口



被災した目蒲線蒲田駅は、戦後久しく仮駅舎で、土地っ子に肩身の狭い思いをさせていた。そうした分も合わせて、駅ビルがドンと出現した。



たまプラーザ



昭和38年、工事着手時のたまプラーザ周辺、現在の横浜市緑区美しが丘である。雑木林の続く丘陵は、いま新しい街に生まれ変わりつつある。

# 1 総 務

## 1) 定 款

当社の創業時の定款は、その後合併・分離あるいは新規事業への進出などに際し、そのつど改訂され現在に至っている。

まず大正12年5月、事業目的のなかに、それまでの「鉄道業」に加えて初の兼業として、「電力供給業」が追加された。さらに昭和2年には、「不動産業」、「乗合自動車業」ならびに「食堂業」が加えられている。次いで東京横浜電鉄との合併に備えて、昭和14年6月には、「百貨店業」、「診療所の経営」、「砂利業」および「娯楽機関の経営」などが加えられた。

さらに昭和17年5月には、小田急電鉄、京浜電気鉄道との合併により、「自動車道業」と「有価証券業」が加えられた。

この間、本社は東京市京橋区から荏原郡大崎町を経て、渋谷区大和田町に移転していたが、昭和18年6月、初めて定款上に本社所在地が渋谷区と明示された。また、役員のだ員も、それまでの8人から一挙に12人へと増員された。

昭和23年6月には、会社再編成に伴って「自動車道業」、「百貨店業」および「有価証券業」などが削除された。昭和25年7月、商法改正により、当社定款においても授權資本制の実施、決算期の変更、取締役会の規定化および公認会計士制度による監査役の権限縮小などが明示された。

昭和40年11月には、経営の合理化を図るため、株式について名義書換代理人を設けた。具体的には、株式の名義書換その他株式関係事務を三井信託銀行に委託することに変更したものである。

昭和47年5月には、昭和28年12月に東急不動産に譲渡し、以後空文となっていた「砂利業」を削除し、事業の拡大と多様化に対応して、「ホテルおよび旅館業」、「旅行あつ旋業」、「有料自動車道業」、「土木建築工事の設計施工請負」および「会社運営上必要な事業に対する投融資もしくは債務の保証」などが追加された。

創業時の定款と現在の定款とを比較してみると、創業時の定款が、目的事項は鉄道業と付帯事業のみであり、役員のだ員は8人で、付則を除き全文5章27条で構成されていたのに対して、現在の定款は、目的事項が鉄道業・軌道業その他で13項目にわたっており、役員のだ員が30人と増加、全文7章30条で構成されている。



## 東京急行電鉄株式会社定款

(昭和47年5月29日改正)

## 第1章 総 則

第1条 (商号) 本会社は東京急行電鉄株式会社と称する。

英文名を TOKYU CORPORATION とする。

第2条 (目的) 本会社は次の事業を営むことを目的とする。

1. 地方鉄道業
2. 軌道業
3. 自動車による一般運輸業
4. 住宅地の経営, 土地家屋の売買及び賃貸業
5. 娯楽機関の経営
6. 食堂の経営及び日用品の販売
7. ホテル及び旅館の経営
8. 国内, 海外旅行の案内及びあつ旋
9. 燃料及び自動車用品の販売
10. 有料自動車道業
11. 土木建築工事の設計施工請負
12. 会社運営上必要な事業に対する投融資もしくは債務の保証
13. 前各号に付帯関連する一切の事業

第3条 (本店の所在地) 本会社は本店を東京都渋谷区に置く。

第4条 (公告の方法) 本会社の公告は東京都に於て発行する日本経済新聞に掲載する。

## 第2章 株 式

第5条 (会社が発行する株式の総数) 本会社が発行する株式の総数は8億4千万株とする。

第6条 (額面株式の1株の金額) 本会社が発行する額面株式の1株の金額は50円とする。

第7条 (株券の種類) 本会社が発行する株券は記名式又は無記名式とする。

第8条 (無記名式株券の発行) 無記名式株券は新株式を発行する場合に限り, 取締役会の決議をもってこれを発行することができる。

株主は何時でも無記名式株券を記名式となすことを請求することができる。但し記名式株券を無記名式に変更することはできない。

第9条 (名義書換代理人) 本会社は株式につき名義書換代理人をおく。

名義書換代理人およびその事務取扱場所は取締役会の決議により選定し, これを公告する。

本会社の株主名簿は名義書換代理人の事務取扱場所に備え置き, 株式の名義書換その他株式に関する事務は名義書換代理人に取扱わせ, 本会社においてはこれを取扱わない。

第10条 (株式の取扱) 本会社の株式の取扱については, 取締役会が定める株式取扱規則による。

第11条 (株主名簿の閉鎖) 本会社は毎事業年度最終日の翌日よりその期の定時株主総会終了の日まで, 株式の名義書換その他の登録並びに抹消を停止する。臨時株主総会その他必要に際しては, 取締役会の決議により予め公告してこれを停止することができる。

## 目黒蒲田電鉄株式会社定款

(大正11年6月2日)

## 第1章 総 則

第1条 本会社ハ目黒蒲田電鉄株式会社ト称ス

第2条 本会社ノ目的ハ左ノ如シ

1. 電気鉄道ヲ敷設シ旅客及貨物ノ運輸ヲ為スコト
2. 以上ノ目的ヲ達スルニ必要ナル付帯業務

第3条 本会社ノ資本金ハ金 350 万円トス

第4条 本会社ハ本店ヲ東京市ニ置ク

第5条 本会社ノ公告ハ東京市ニ於テ発行スル時事新報ヲ以テ之ヲ為ス

## 第2章 株 式

第6条 株式総数ヲ7万株トシ1株ノ金額ヲ金50円トス

第7条 株券ハ記名式トス

第8条 第1回払込株金額ハ1株ニ付金5円トシ第2回以後ノ払込ハ取締役ノ決議ヲ以テ之ヲ定ム

株金ノ払込ヲ怠リタル株主ハ其払込期日ノ翌日ヨリ払込当日マテ金100円ニ付1日金4銭ノ割合ヲ以テ遅延利子ヲ支払ヒ且ツ其遅延ノ為メ生シタル一切ノ損害ヲ賠償スヘキモノトス

第9条 株主又ハ其法定代理人ハ其氏名住所及印鑑ヲ届出ツヘシ之ヲ変更シタルトキ亦同シ

外国ニ住所ヲ有スル株主ハ日本ニ於ケル仮住所又ハ代理人ヲ届出ツヘシ之ヲ変更シタルトキ亦同シ

第10条 株式名義ノ書換又ハ株券ノ分合若シクハ再交付ノ請求ヲ為スモノハ当会社所定ノ手續ヲ履ミ且ツ其費用ヲ支払フヘシ

第11条 本会社ハ株主総会前30日以内ノ期間ニ於テ当該株主総会ノ終結ニ至ル迄株式名義ノ書換ヲ停止スルコトヲ得



### 第3章 株 主 総 会

- 第12条（招集） 本会社の定時株主総会は毎事業年度終了後二月以内にこれを招集し、臨時株主総会は必要がある場合臨時に招集する。
- 第13条（決議） 株主総会の決議は出席株主の議決権の過半数をもってする。但し法令の定めによるべき場合、又は本定款に別段の定めがある場合にはその定めによる。
- 第14条（議決権の代理行使） 株主が代理人により議決権を行使しようとするときは、その代理人は出席株主に限る。但し代理人は本会社に委任状を提示し、その代理権を証明することを要する。
- 第15条（議長） 株主総会の議長は取締役社長とし、取締役社長事故あるときは他の取締役がこれに代り、取締役の全員事故あるときは出席株主中より選任する。
- 第16条（延期、続行及び会場変更） 株主総会の議長は当日の議事が終了しないときに限り、株主総会の決議によって会議を延長し又は会場を変更することができる。
- 第17条（議事録） 株主総会の議事は議事録に記載し、議長と出席した取締役がこれに記名捺印するものとする。

### 第4章 取締役及び取締役会

- 第18条（定員） 本会社の取締役は25名以内とする。
- 第19条（選任） 取締役選任の決議は発行済株式総数の3分の1以上に当る株式を有する株主が出席する株主総会に於て、その議決権の過半数をもって行い累積投票によらないものとする。
- 第20条（任期） 取締役の任期はその選任後第四回の定時株主総会終結までとする。
- 補欠選挙により当選就任した取締役の任期は前任者の残任期間とし、又増員選挙による当選者の任期は他の同職者の現任期間とする。
- 第21条（取締役会の招集） 取締役会招集の通知は会日の7日前に各取締役に対し発することを要する。但し緊急の場合はこれを短縮することができる。
- 第22条（会長、社長、副社長、専務、常務） 本会社には取締役会の決議により取締役社長1名、取締役副社長2名以内、専務取締役並びに常務取締役若干名を置く。
- 前項の外必要に応じ取締役会の決議をもって取締役会長1名を置くことができる。
- 第23条（代表取締役） 代表取締役は取締役会の決議をもって定める。
- 但し取締役社長は代表取締役でなければならない。
- 第24条（取締役会規程） 取締役会に関する事項は別に定める。

### 第3章 株 主 総 会

- 第12条 定時株主総会ハ毎年6月及12月ノ両度ニ之ヲ招集ス
- 第13条 株主カ代理人ヲ以テ其議決権ヲ行ハントスルトキハ他ノ出席株主ニ限り之ヲ代理人ト為スコトヲ得
- 第14条 総会ノ決議ハ法律ニ別段ノ規定アル場合ノ外出席株主ノ議決権ノ過半数ヲ以テ之ヲ為スコトヲ得
- 第15条 総会ノ議長ハ取締役ニ任ス取締役ノ全員事故アルトキハ出席株主中ヨリ之ヲ選任ス
- 第16条 其日ノ議事ヲ終了スルコト能ハサル場合ニ限り議長ハ会議ヲ延長シ又ハ会場ヲ変更スルコトヲ得
- 第17条 総会ノ決議事項ハ決議録ニ記載シ議長及出席株主2名以上之ニ署名スヘシ

### 第4章 役 員

- 第18条 役員ハ左ノ如ク定ム  
取締役 5名以内  
監査役 3名以内
- 第19条 取締役及監査役ハ100株以上ヲ所有スル株主中ヨリ之ヲ選任ス選挙ノ際得票同数ナルトキハ抽籤ヲ以テ之ヲ決ス
- 第20条 任期ハ其選任取締役ニ在リテハ第六回監査役ニ在リテハ第四回ノ定時株主総会終了マテトス  
補欠選挙ニ依リテ就任シタルモノノ任期ハ前任者ノ残任期間トス
- 第21条 取締役カ監査役ニ供託スヘキ株券ノ員数ハ100株トス
- 第22条 取締役ノ互選ヲ以テ社長及専務取締役ヲ置クコトヲ得  
社長ハ会社ヲ代表ス社長欠員ノトキハ専務取締役会社ヲ代表ス
- 第23条 取締役ノ決議ヲ以テ相談役又ハ顧問ヲ置クコトヲ得

第5章 監 査 役

第25条（定員）本会社の監査役は5名以内とする。

第26条（任期）監査役の任期はその選任後第二回の定時株主総会終結までとする。

補欠選挙により当選就任した監査役の任期は前任者の残任期間とし、又増員選挙による当選者の任期は他の同職者の現任期間とする。

第6章 相 談 役

第27条（相談役）本公司には取締役会の決議により相談役を置くことができる。

第7章 計 算

第28条（事業年度）本会社の事業年度は1年を2期に分け、4月1日より9月30日までを上期、10月1日より翌年3月31日までを下期とする。

第29条（利益金処分）毎期総益金より営業上一切の費用及び損失を控除した残額を純益金とし、株主総会の決議によりこれを処分する。

第30条（利益配当）株主配当金は毎事業年度最終日における株主名簿現在の株主又は質権者にこれを配当する。但し、転換社債について事業年度の途中において転換の請求があったとき、その請求をなした時の属する事業年度の前事業年度の終において転換があったものとみなし、これを支払う。

前項の配当金が、その支払確定の日から満3年間受領されないときはその配当金は本公司に帰属する。

第5章 計 算

第24条 本公司ノ決算期ハ毎年5月及11月ノ末日トス

第25条 毎期総益金ヨリ営業上一切ノ費用及損失ヲ控除シタル残額ヲ純益金トシ之ヲ左ノ如ク処分ス

1. 法定積立金 100分ノ5以上
1. 別途積立金 若干
1. 役員賞与金 100分ノ10以内
1. 株主配当金 若干
1. 後期繰越金 若干

第26条 株主配当金ハ毎決算期日ニ於ケル株主名簿現在ノ株主ニ対シテ之ヲ配当ス

第27条 本公司ハ監督官庁ヨリ敷設認可ヲ得タル鉄道線路ノ全線開通ヲ為スニ至ル迄ハ年5分以内ノ利息配当ヲ為スコトヲ得ルモノトス

第6章 付 則

第28条 本公司ノ負担ニ帰スヘキ創立費ハ金千円以内トス

第29条 発起人ノ住所氏名及其引受ケタル株式数ハ左ノ如シ

- 東京府荏原郡入新井町新井宿1337番地
1. 100株 矢野 恒太  
東京市日本橋区蛸殻町3丁目2番地
  1. 100株 市原 求  
東京府豊多摩郡渋谷町大字下渋谷1712番地
  1. 100株 竹田 政智  
東京市麴町区平河町5丁目26番地
  1. 100株 篠原三千郎  
東京府荏原郡品川町大字北品川316番地
  1. 100株 渋谷 秀雄  
東京府豊多摩郡渋谷町大字上渋谷136番地
  1. 100株 五島 慶太  
東京府荏原郡品川町大字北品川223番地
  1. 100株 緒明 圭造  
東京市麴町区下二番町42番地
  1. 100株 伊藤 欣二

## 2) 役 員

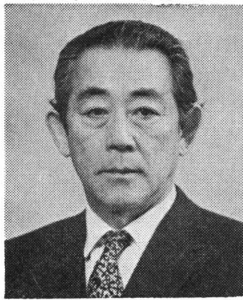
当社の役員は、昭和48年2月現在、取締役23人、監査役4人、合計27人で構成されている。取締役の内訳は社長1人、副社長2人、専務2人、常務1人、取締役17人である。

また会長は、昭和34年8月14日に、当時の会長であった五島慶太が死去して以来空席となっている。なお、役員27人のうち、常勤役員は17人、非常勤役員は10人である。任期は取締役が2年、監査役が1年である。

### 役 員 の 略 歴

(昭和48年2月1日現在)

役 職 名 氏 名	略 歴	そ の 他 の お も な 役 職
取締役社長 五島 昇	昭和15年3月 東京帝国大学経済学部卒業 同 20年10月 当社入社 同 27年5月 当社取締役 同 28年2月 当社副社長 同 29年5月 当社社長	昭和23年6月 京浜急行電鉄取締役 同 23年8月 東急横浜製作所（現東急車 輛製造）取締役 同 26年12月 小田急電鉄取締役 同 28年12月 東急不動産社長 同 32年11月 京王帝都電鉄取締役 同 34年4月 伊東下田電気鉄道（現伊豆 急行）社長 （43年11月 社長辞任） 同 34年11月 東急建設社長 （47年7月 会長就任） 同 38年9月 東横（現東急百貨店）社長 同 39年5月 東武鉄道取締役 同 42年8月 東名急行バス社長 同 43年5月 東急ホテルチェーン社長 （46年4月 会長就任） 同 44年7月 信越化学工業取締役 同 45年5月 アーバン・インダストリー 社長 同 46年5月 東亜国内航空取締役相談役
取締役副社長 田中 勇	大正15年3月 東京高等工業学校卒業 同 15年3月 目黒蒲田電鉄入社 昭和21年6月 当社取締役 同 30年11月 当社常務 同 41年5月 当社専務 同 44年5月 当社副社長	昭和36年6月 伊豆急行専務 （37年5月 副社長就任） （43年11月 社長就任） （45年5月 会長就任） 同 42年9月 東急百貨店監査役 （43年9月 取締役就任） 同 43年5月 東急不動産専務 （46年5月 副社長就任） 同 46年1月 東急興産社長 （47年7月 会長就任） 同 46年5月 東急建設取締役
取締役副社長 小島 立平	昭和10年3月 東京帝国大学経済学部卒業 同 47年5月 当社副社長	昭和46年5月 三菱銀行常務を経て東急不 動産副社長 （47年6月 副社長辞任）



五 島 昇



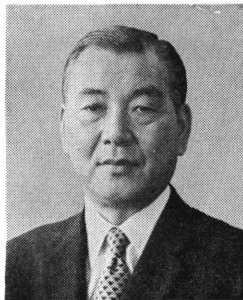
田 中 勇



小 島 立 平



唐 沢 勲



田 中 正 佐



山 田 秀 介



吉 次 利 二



馬 淵 寅 雄

役 職 名 氏 名	略 歴	そ の 他 の お も な 役 職
専務取締役 唐沢 勲	昭和6年3月 東京帝国大学法学部卒業 同 31年5月 日本国有鉄道営業局長、総裁室勤務を経て当社取締役 同 33年5月 当社常務 同 45年5月 当社専務	昭和32年11月 東急観光社長 同 42年8月 東名急行バス専務 同 45年7月 白馬観光開発社長
専務取締役 流通事業本部長 田中 正佐	昭和8年3月 京都帝国大学経済学部卒業 同 47年2月 大丸副社長を経て当社顧問（流通事業管理部長） 同 47年5月 当社専務	昭和47年9月 東急百貨店副社長
常務取締役 総合開発室長 山田 秀介	昭和13年3月 慶応義塾大学経済学部卒業 同 13年4月 東京横浜電鉄入社 同 37年6月 当社自動車部長 同 39年5月 当社取締役 同 40年6月 当社自動車事業本部長 同 46年5月 当社常務	昭和45年11月 定山溪鉄道社長
取 締 役 吉次 利二	昭和4年3月 東京商科大学卒業 同 27年5月 日本国有鉄道資材局長を経て当社専務 同 44年5月 当社副社長 (45年5月 副社長辞任)	昭和27年7月 東急横浜製作所（現東急車輛製造）社長 (46年7月 会長就任) 同 32年10月 東急コンクリート工業社長 (40年5月 会長就任) 同 39年6月 白木金属工業社長

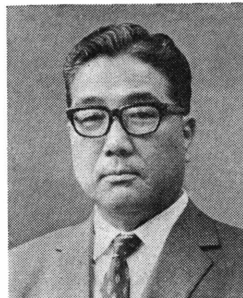
現 況



山 本 忍



江 川 清 次



八 木 勇 平



渡 辺 秀 雄



山 戸 松 男



松 尾 英 生



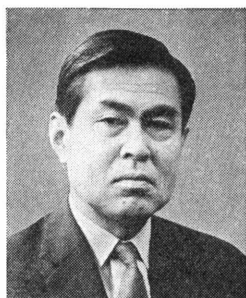
蛭 名 忠 武



柳 田 盈 文

役 職 名 氏 名	略 歴	そ の 他 の お も な 役 職
取 締 役 技 師 長 馬 淵 寅 雄	大正15年3月 攻玉社高等工学校卒業 同 15年4月 東京横浜電鉄入社 昭和23年6月 当社取締役 同 30年11月 当社常務 同 41年5月 当社専務 (45年5月 辞任) 同 45年6月 当社技師長	昭和33年5月 東急不動産常務 (39年11月 専務就任) (43年5月 専務辞任) 同 43年6月 東急建設副社長 (47年7月 社長就任) (47年12月 社長辞任)
取 締 役 山 本 忍	昭和11年3月 東京帝国大学法学部卒業 同 11年5月 東京横浜電鉄入社 同 39年5月 当社取締役 同 42年6月 当社開発事業本部長 同 45年6月 当社監査室長 同 46年6月 当社文化事業管理部長	昭和47年5月 東急サービス社長
取 締 役 交 通 事 業 本 部 長 江 川 清 次	昭和15年3月 早稲田大学専門部卒業 同 15年4月 東京横浜電鉄入社 同 43年5月 当社取締役 同 45年6月 当社鉄道事業部長 同 46年6月 当社交通事業管理部長	
取 締 役 八 木 勇 平	昭和8年3月 小樽高等商業学校卒業 同 8年6月 東京横浜電鉄入社 同 33年5月 当社取締役 (37年9月 辞任) 同 45年5月 当社取締役 同 45年6月 当社製造販売事業部長兼文化事業部長	昭和46年5月 東急建設専務 (47年7月 副社長就任) (47年12月 常務就任)

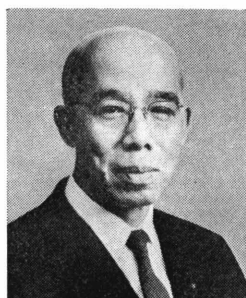




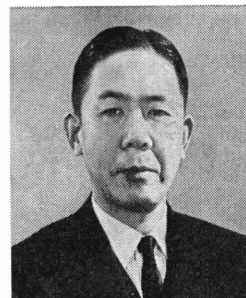
酒 井 辛 一



小佐野 賢 治



矢 野 一 郎



根 津 嘉 一 郎

役 職 名 氏 名	略 歴	そ の 他 の お も な 役 職
八木 勇平	昭和46年6月 当社製造事業管理部長	
取 締 役 渡辺 秀雄	昭和14年3月 京都帝国大学法学部卒業 同 14年4月 東京横浜電鉄入社 同 45年5月 当社取締役 同 45年6月 当社観光サービス事業部長 同 46年6月 当社観光サービス事業管理部長	昭和36年1月 東急観光専務 (45年7月 副社長就任)
取 締 役 技師長兼政策 室長 山戸 松男	昭和16年3月 攻玉社高等工学校卒業 同 21年3月 当社入社 同 42年2月 当社建設部長 同 45年5月 当社取締役 同 46年6月 当社技師長兼交通事業部工務部 長	
取 締 役 松尾 英生	昭和17年9月 慶応義塾大学経済学部卒業 同 21年2月 当社入社 同 45年5月 当社取締役 同 45年6月 当社開発事業部長 同 46年6月 当社開発事業管理部長	昭和38年5月 東急不動産取締役 (41年5月 常務就任) (46年5月 専務就任)
取 締 役 観光サービス 事業本部長 嶋名 忠武	昭和16年12月 室蘭高等工業学校卒業 同 20年11月 当社入社 同 45年5月 当社取締役 同 45年6月 当社運輸交通事業部長 同 46年6月 当社交通事業部長	昭和46年4月 ニッポンレンタカー 東名 (現ニッポンレンタカー 東 急) 社長
取 締 役 開発事業本部長 柳田 盈文	昭和12年7月 東京横浜電鉄入社 同 15年3月 攻玉社高等工学校卒業 同 41年4月 当社開発事業本部田園都市部長 同 45年5月 当社取締役 同 45年6月 当社田園都市事業部長 同 46年6月 当社開発事業部長	
取 締 役 経営企画室長 酒井 辛一	昭和19年9月 東京工業大学卒業 同 20年10月 当社入社 同 42年6月 当社開発事業本部開発事業部長	昭和45年5月 アーバン・インダストリー 専務

現 況



大塚 秀雄



黒川 明

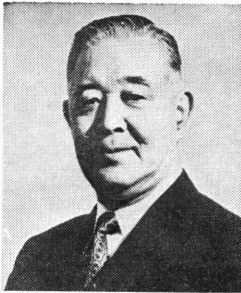


樋口 周雄

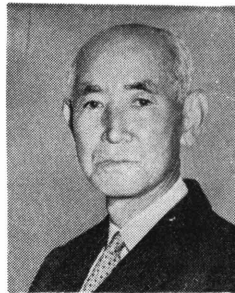


高橋 禎二郎

役 職 名 氏 名	略 歴	そ の 他 の お も な 役 職
酒井 辛一	昭和45年5月 当社取締役 同 45年6月 当社企画室長 同 46年6月 当社企画調整室長	
取 締 役 小佐野賢治	昭和27年5月 当社取締役	昭和22年6月 国際興業会長
取 締 役 矢野 一郎	大正12年9月 東京帝国大学農学部卒業 昭和35年5月 当社取締役	昭和34年5月 第一生命保険会長 (45年5月 相談役就任)
取 締 役 根津嘉一郎	昭和11年3月 東京帝国大学経済学部卒業 同 39年5月 当社取締役	昭和16年7月 東武鉄道社長 同 35年9月 東武百貨店社長
取 締 役 大塚 秀雄	昭和7年3月 京都帝国大学経済学部卒業 同 10年12月 東京横浜電鉄入社 同 33年5月 当社監査役 (37年2月 辞任) 同 37年5月 当社常務 同 45年5月 当社専務 (46年5月 専務辞任)	昭和34年7月 東急車輛製造副社長 (38年7月 副社長辞任) 同 41年11月 新日本興業 (現東急レクリ エーション) 社長 同 44年12月 東急興産社長 (46年1月 相談役就任)
取 締 役 黒川 明	昭和9年3月 武蔵高等工科学学校卒業 同 9年9月 目黒蒲田電鉄入社 同 43年5月 当社取締役 同 44年10月 当社鉄道事業本部運輸部長 (45年5月 辞任)	昭和45年5月 東急鯨バス社長
取 締 役 樋口 周雄	昭和15年3月 東京帝国大学工学部卒業 同 21年1月 当社入社 同 41年8月 当社交通事業部車両部長 (47年5月 辞任) 同 47年5月 当社取締役	昭和47年5月 白木金属工業常務
監 査 役 高橋禎二郎	大正15年3月 早稲田大学政治経済学部卒業 同 15年5月 東京横浜電鉄入社 昭和21年6月 当社取締役 (23年4月 辞任) 昭和29年5月 当社監査役	



弘 世 現



田 中 徳次郎

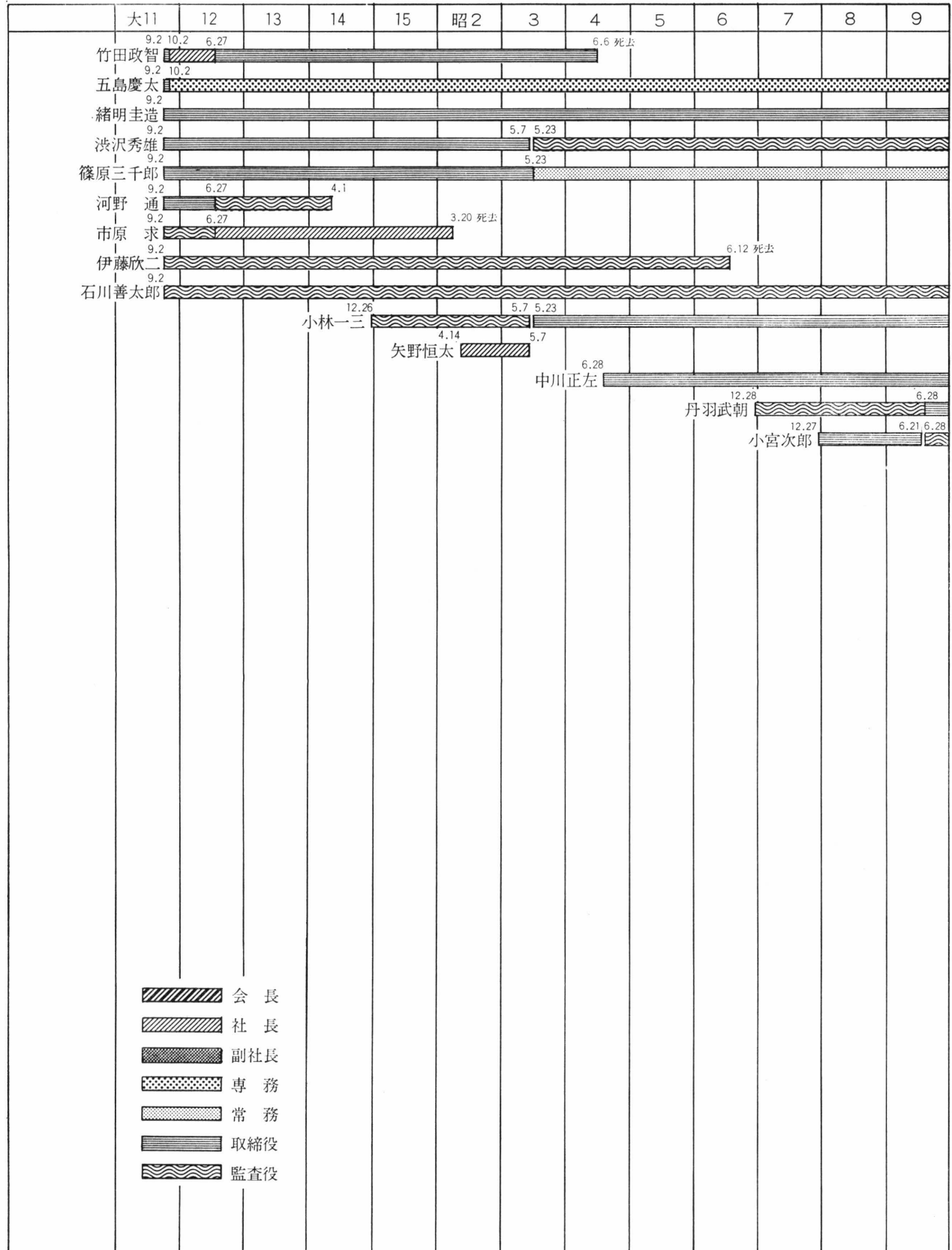


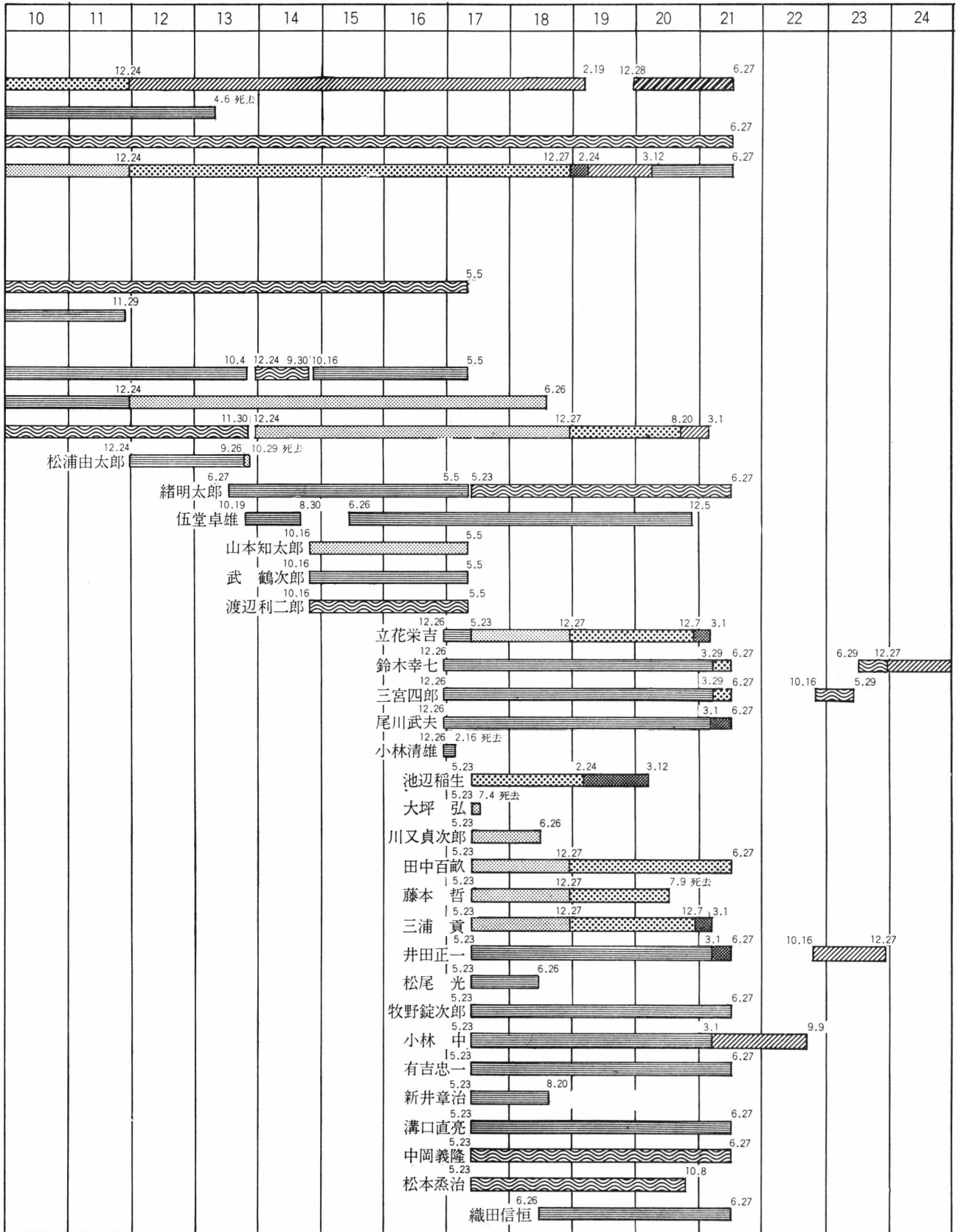
浜 章一郎

役 職 名 氏 名	略 歴	そ の 他 の お も な 役 職
監 査 役 弘 世 現	昭和3年3月 東京帝国大学経済学部卒業 同 32年5月 当社監査役	昭和23年6月 日本生命保険社長
監 査 役 田中徳次郎	大正6年3月 東京高等商業学校卒業 昭和32年5月 当社取締役 同 39年5月 当社監査役	昭和32年6月 東京海上火災保険会長 (35年6月 辞任) 同 34年4月 箱根観光ホテル社長
監 査 役 浜 章一郎	昭和11年3月 東京商科大学卒業 同 11年4月 目黒蒲田電鉄入社 同 39年5月 当社取締役 同 42年6月 当社鉄道事業本部長 (45年5月 辞任) 同 47年5月 当社監査役	昭和45年5月 日本貨物急送社長

現 況

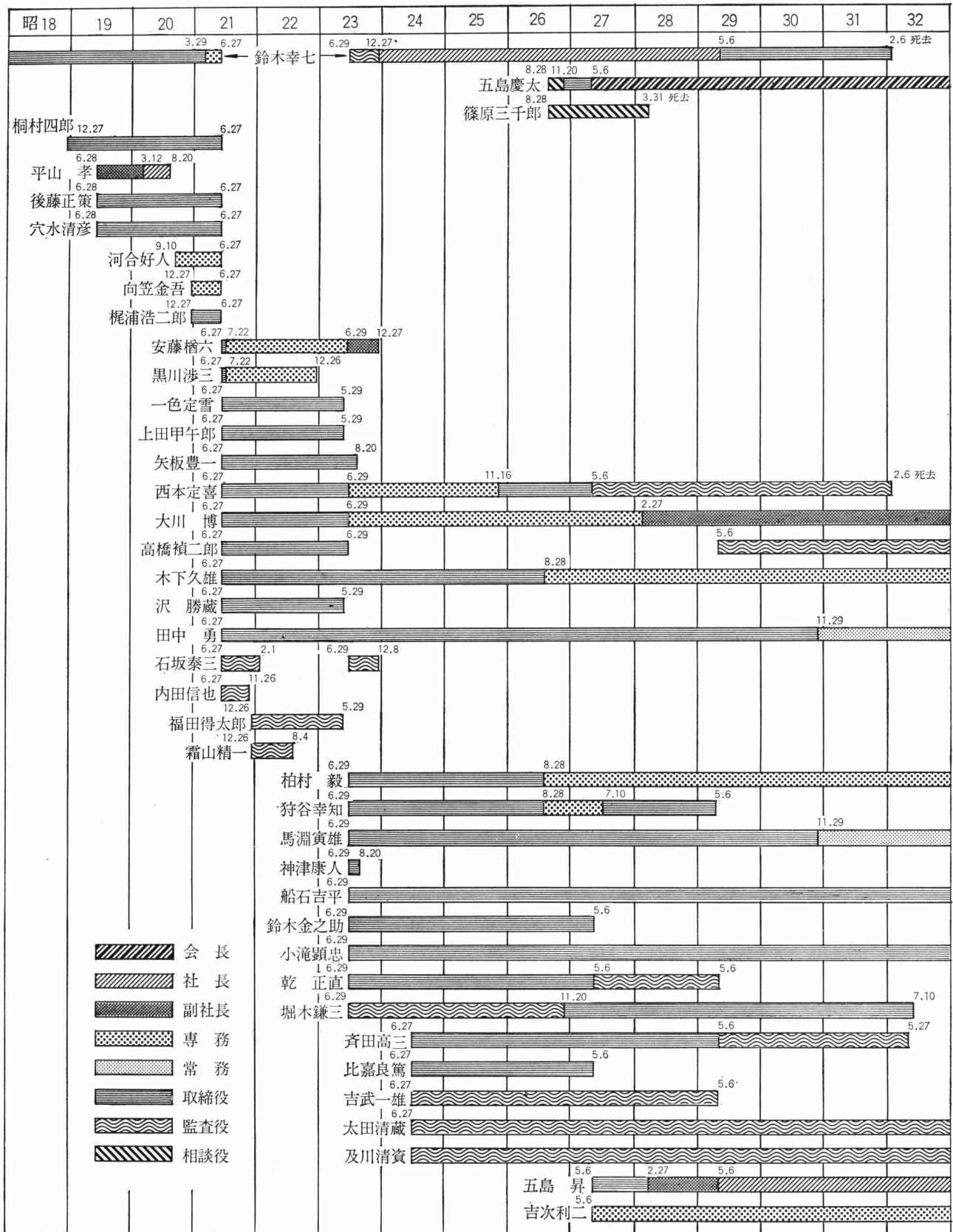
役員任期表一(1)

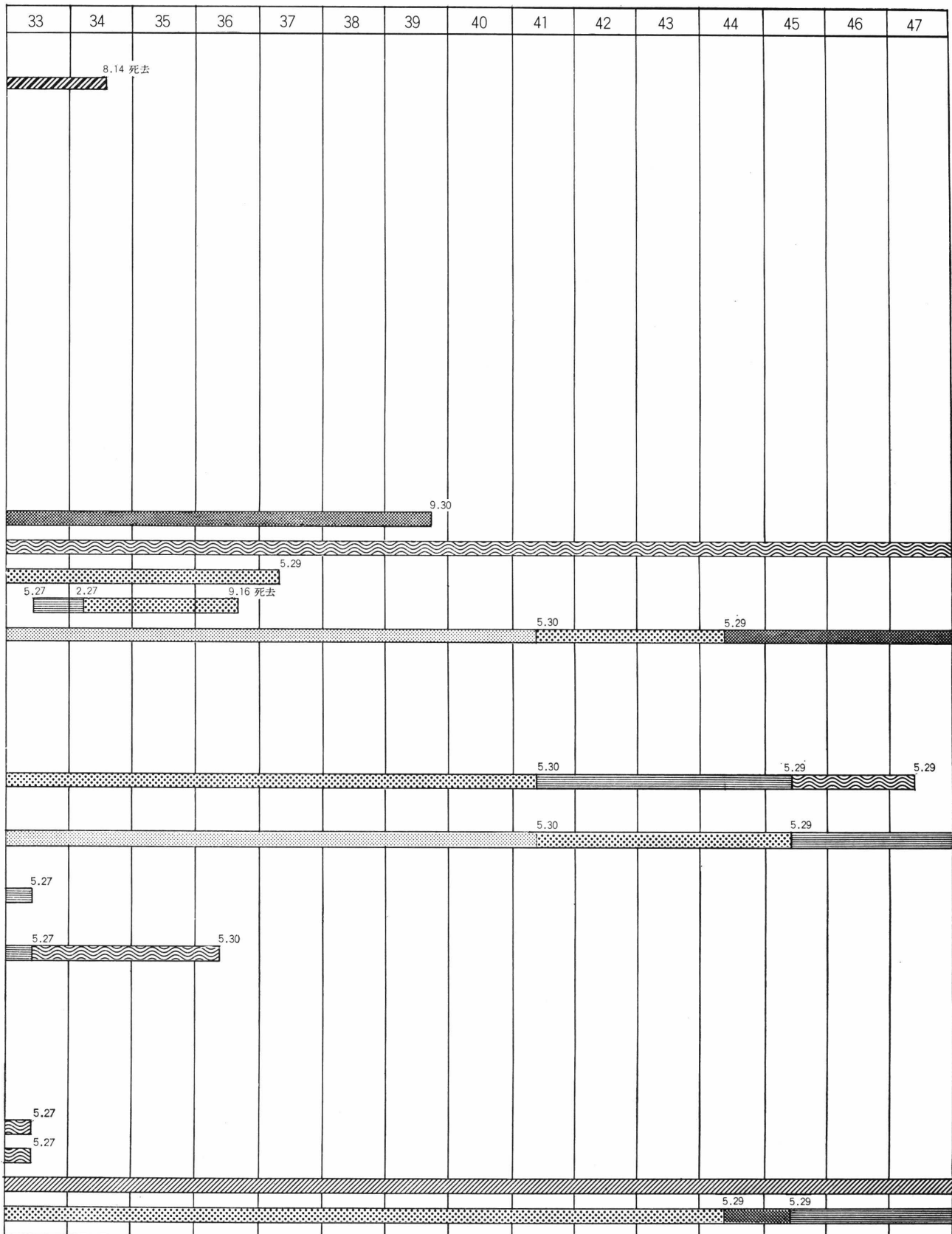






役員任期表一(2)










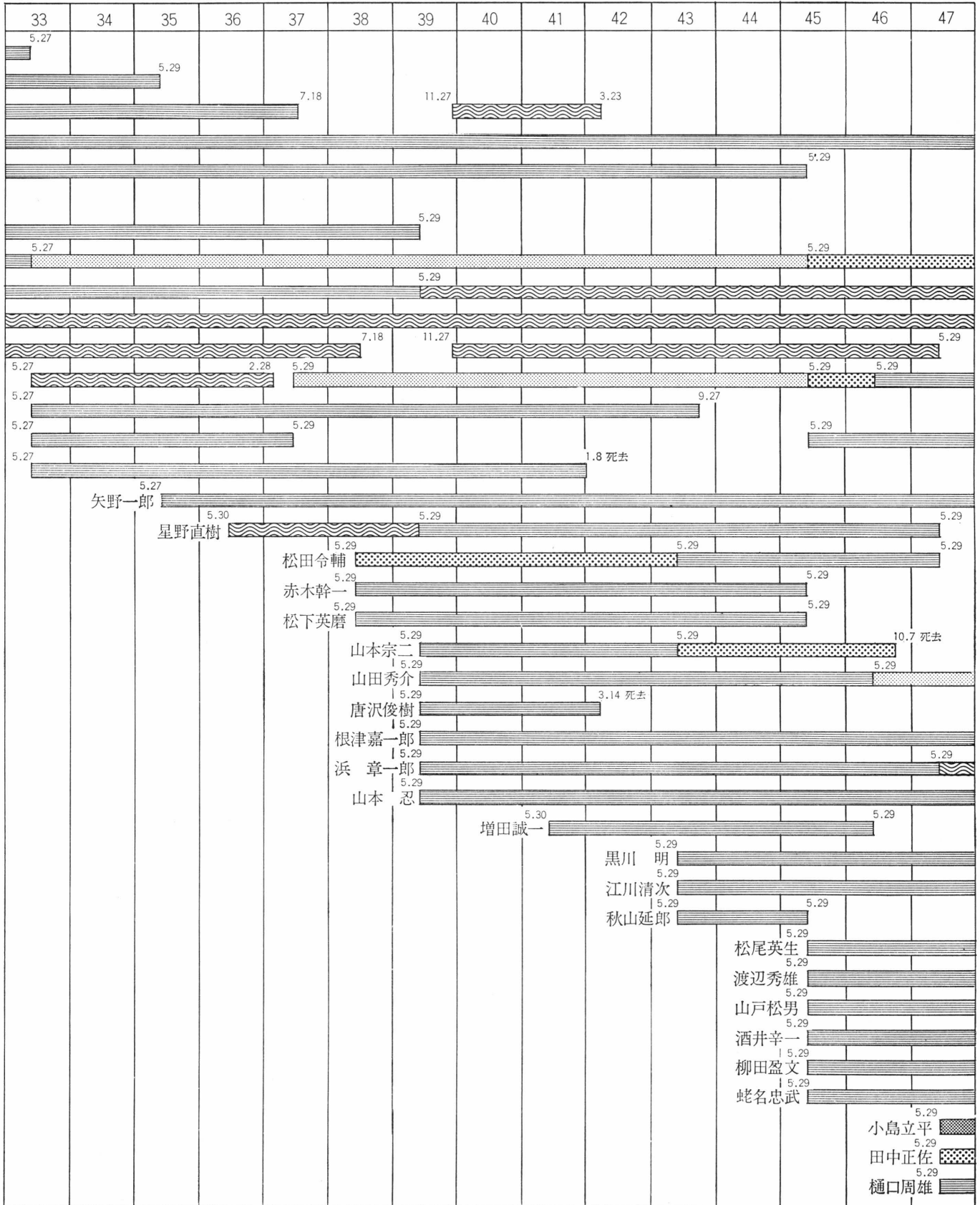


現 況

役員任期表(3)

18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
								5.6 洪沢敬三						
								5.6 西山雄一						
								5.6 綾部健太郎						
								5.6 小佐野賢治						
								5.6 蛭名忠雄						
								5.6 松田秀一					5.29	
									5.6 小山 亮					
													5.29 唐沢 勲	
													5.27 田中徳次郎	
													5.27 弘世 現	
													5.27 賀屋興宣	
														大塚秀雄
														赤川 穰
														八木勇平
														竹内竹助

-  会 長
-  社 長
-  副社長
-  専 務
-  常 務
-  取締役
-  監査役

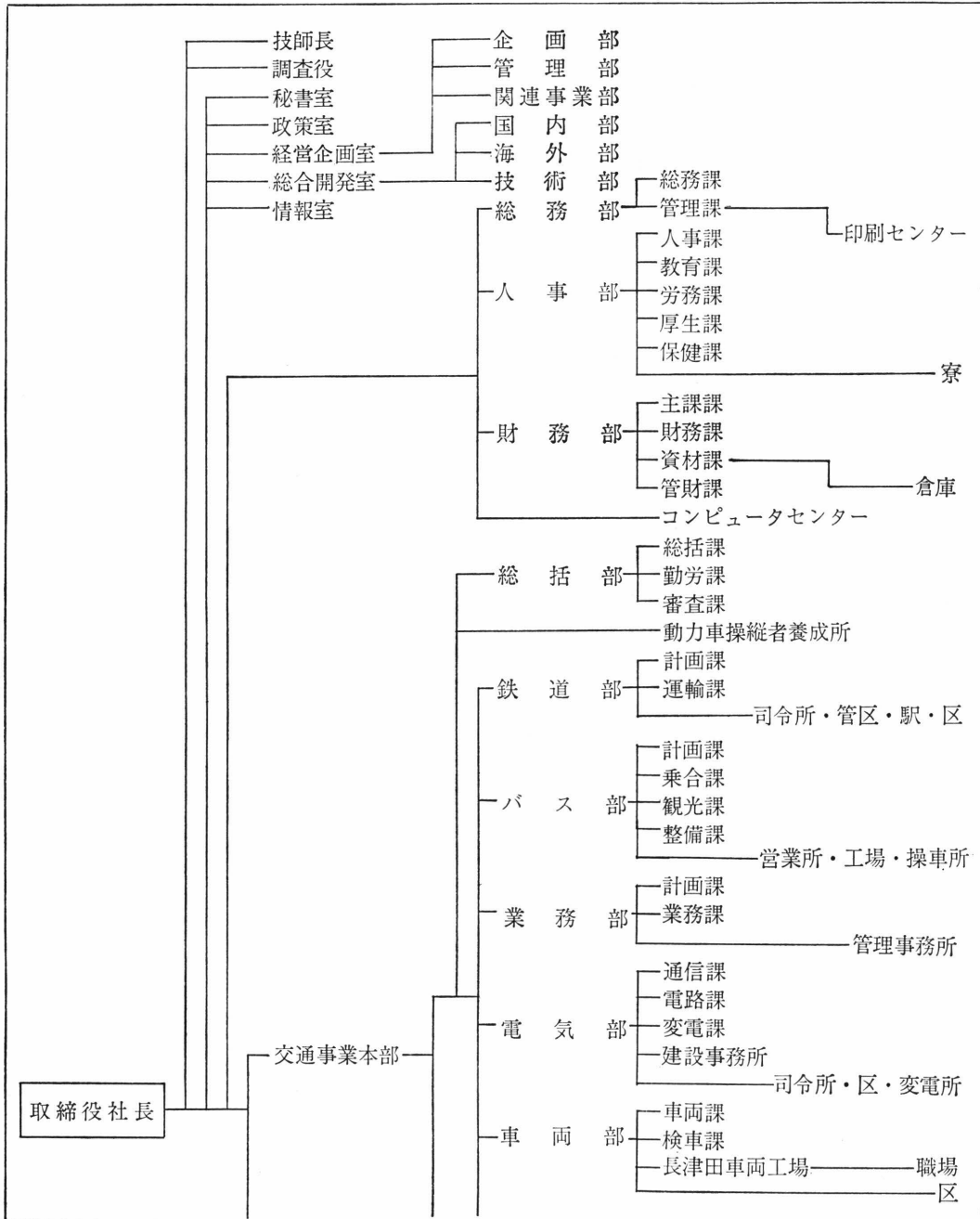


3) 職 制

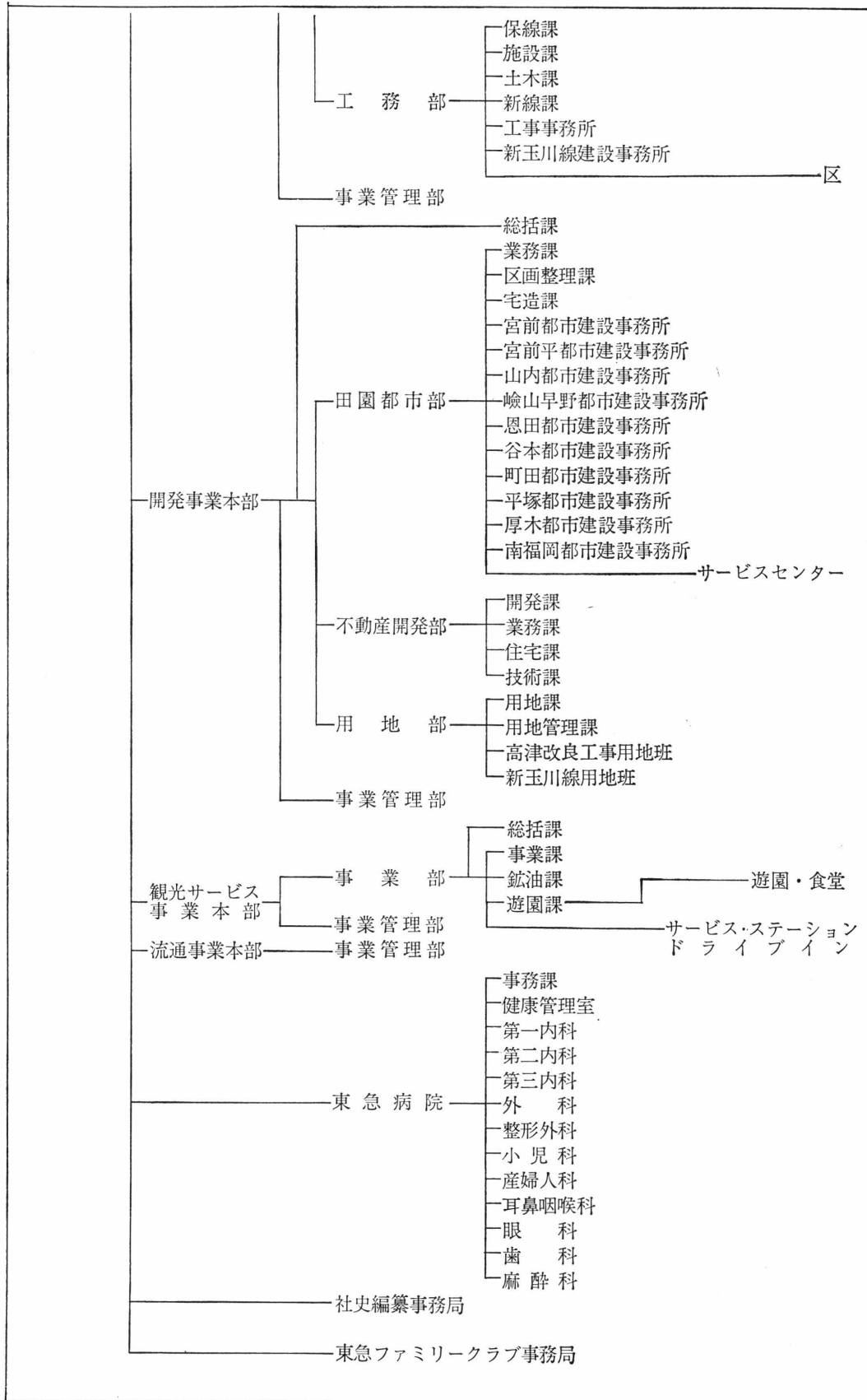
当社は、昭和48年2月1日、「東急グループを三角錐体の4面とし、その総合力を駆使して、広義の地域開発事業を志向する」ことを基本的方向とし、職制の改革を行なった。従来の6事業管理部を、交通・開発・観光サービス・流通の4事業本部に集約したのである。そのほか、スタッフ部門では政策室、経営企画室、総合開発室などが新設された。

業 務 組 織

(昭和48年2月1日現在)







#### 4) 各種委員会

各種委員会は、いずれも業務遂行上、特定の目的のために設置されたものである。内容は次のとおりである。

各種委員会一覧表

(昭和47年9月1日現在)

名 称	設置年月日	目 的	構 成	事 務 局
中央提案委員会	昭和37.4.1	提出提案の審査判定およびその褒賞を行なう	部長, 課長など12人	労務部・教育課
防火対策委員会	42.3.13	会社の施設全般にわたる防火管理の徹底を期し, 火災などの災害による物的, 人的被害を軽減する	役員, 部長, 課長, 建設事務所長など49人	総務課
安全衛生委員会	42.7.17	労働基準法および労働安全衛生規則の趣旨に基づき, 職場の災害を防止するとともに, 保健衛生の向上を図る	部長, 東急病院長, 東急労働組合幹部など16人	労務部・厚生課
社史編纂委員会	42.9.16	『東京急行電鉄50年史』の編纂を行なう	社長, 副社長, 専務常務など25人	社史編纂局
東急グループコンピュータ委員会	43.10.21	東急グループのコンピュータに関する事項を検討して, 社長に答申する	東急グループ7社の役員8人	電算室
名称審査委員会	46.7.16	「東急」の名称使用の許可申請を本委員会での適否を審議の上, 社長に答申する	副社長, 専務, 常務, 取締役部長など11人	企画調整室
創立50周年記念行事実行委員会	47.7.3	創立50周年記念行事を計画, 実施する	社長, 副社長, 専務常務など21人	総務課
東急広報委員会	47.4.1	当社創立50周年を契機として, 一元的な東急グループ広報活動の具体的なプランの策定とその実施に当たる	社長, 副社長, 専務, 常務, などのほか, 東急グループ10社の役員若干人	情報室

#### 5) 各種規程

各種規程一覧表

各種規程は、業務運営上あるいは業務遂行上、社内の事務を円滑にするために設けられたものと、従業員の服務規律などを明確にするため、あるいは従業員の福利厚生のために設けられたものとの二つに分かれている。

そのうちおもなものは別表のとおりであるが、これらのうち、各部・課の業務執行上の職務権限の明細を規定した「業務執行規程」をもっていることは特徴の一つである。

名 称	目 的
職業業務組織規程 業務執行規程	業務運営上設けられたもの
文書取扱規程 文書保存規程 帳票管理規程	業務遂行上設けられたもの
就業規則 現業員服務規程 現業員作業心得	従業員の服務規律等を明確にするため設けられたもの
災害補償規程 衛生管理規程 被服貸与および共用規程	従業員の福利厚生のために設けられたもの
旅客および荷物営業規則 貨物運送規則, 同補則 旅客および荷物営業取扱基準規程	鉄軌道, 自動車の営業に関し設けられたもの

## 6) 諸 会 議

諸会議は、いずれも業務遂行上、それぞれの目的について協議、決定または報告する機関として設置されたものである。内容は次のとおりである。

諸 会 議 一 覧 表

名 称	目 的	開 催
常 務 会	取締役会の基本方針に基づいて、業務の全般的執行方針ならびに重要な業務の実施等に関し、協議決定する	週 1 回
企 画 会 議	政策決定に影響を及ぼす事項を協議検討し、その方針を指示する	週 1 回
経 営 会 議	各事業間の情報交換および基本方針に基づく諸計画の調整を図る	月 1 回 (その他必要 に応じ開催)
部 長 会 議	業務の全般的執行方針ならびに各事業の遂行状況等の周知徹底を図る	月 1 回
各事業部内会議	事業部運営上必要な事項の連絡検討を行なう	随 時

## 7) 株 式 と 株 主

当社の株式は、戦後、取引所再開に伴い、昭和24年5月、東京証券取引所に再上場された。1株の額面は50円である。発行済株式総数は、昭和47年10月に2億8,845万6,000株となった。

これを昭和23年の京王帝都電鉄、小田急電鉄、京浜急行電鉄3社分離直後の発行済株式総数800万株と比較すると、相次ぐ増資あるいは資産再評価積立金の一部資本組入れなどにより、約36倍となっている。しかし、株主数においては、増資のほとんどが株主割当てであったため、約2,400人12パーセント増加したにすぎない。また、株主数の約98パーセントは個人株主であり、個人株主の1人平均持株数は約5,000株である。なお、10万株以上の大株主は、昭和47年9月30日現在で126人となっており、その所有株式数は1億7,985万9,000株で、発行済株式総数に占める割合は62パーセントである。大株主は銀行・生命保険会社など、金融機関が上位を占めている。

一方、株式の地域別分布状況は、昭和23年以降、多少地方分散化の傾向がみられるものの、東京



渋谷パンテオンにおける株主総会

現 況

株式数・株主数の変遷  
(増資時のみを抽出)

年 月 日	発行済株式総数	株 主 数
昭和	千株	人
24. 5. 31	8,000	20,907
27. 1. 21	12,000	16,574
27. 2. 1	18,000	16,574
29. 10. 1	30,000	15,324
31. 10. 1	60,000	14,986
33. 10. 1	90,000	16,835
36. 10. 1	140,000	20,475
38. 10. 16	210,000	25,931
45. 12. 1	280,000	24,701
46. 4. 1	282,800	25,703
47. 10. 1	288,456	23,355

都および神奈川県在住株主で発行済株式総数の約80パーセントを占めている。

株価は、昭和47年4月には、昭和36年の高値240円を更新して250円台となり、さらに8月には300円台に乗せている。また出来高は、昭和34年に一般投資家が株式市場に多数参加したため、年間総出来高が初めて1,000万株台となって以来、今日まで増加し続けている。株主に対する特典は、毎決算期現在で、2万株以上を所有する株主に対し電車全線優待乗車証を、同じく、4万株以上を所有する株主に対し電車・自動車共通全線優待乗車証をそれぞれ発行している。

8) 本 社

現在の本社建物は、昭和25年10月2日に完成した。完成当時の建物は、鉄筋コンクリート造り、地上3階、一部地下1階で、敷地面積は5,052.66平方メートル、建物延べ面積は3,869.56平方メートルであった。その後4回増改築し、現在では地上4階、一部地下1階、建物延べ面積は7,565.06平方メートルである。なお、完成当時の住所は渋谷区大和田町98番地であったが、昭和45年1月1日に住居表示制度が実施され、現在は渋谷区桜丘町26番20号である。また、昭和39年以降は事業の拡張により、本社分室を設けている。

本社ならびに本社分室変遷表

年 月 日	所 在 地	摘 要
大正11. 9. 2	東京市京橋区南伝馬町3—5 第一相互館内	創 立
12. 5. 14	東京府荏原郡大崎町大字上大崎239	移 転
昭和 7. 10. 1	東京市品川区上大崎4—239	東京市域拡張に伴う改正
12. 2. 1	東京市渋谷区大和田町1	移 転
19. 1. 26	清和会館、旧渋谷国民学校、東横百貨店その他に分散移転する	強制疎開により本社建物取りこわしとなる
20. 6. 4		
25. 10. 2	東京都渋谷区大和田町98	現本社新築
39. 5. 26	東京都渋谷区神宮通1—1 渋谷ビル	本社分室設置 (40.8.20廃止)
40. 8. 21	東京都渋谷区道玄坂1—2—2 渋谷東急ビル	本社分室移転
44. 10. 11	東京都渋谷区道玄坂1—3—2 渋谷三菱ビル	本社分室増設
45. 1. 1	東京都渋谷区桜丘町26—20	本社住居表示実施
47. 4. 1	東京都渋谷区桜丘町31—11 大数加ビル	本社分室増設 (47.6.29廃止)

## 9) 社 紋

当社の社紋は、昭和17年5月1日、当時の東京横浜電鉄が小田急電鉄、京浜電気鉄道の2社を合併し、東京急行電鉄と商号を変更した際、それまで使用していた社紋を改め、現在の社紋に変更したものである。

この社紋の製作者は、多摩美大理事長兼図案科主任教授であった杉浦非水である。社紋は、丸の中にレールの断面を画き、その両側に羽がデザインされている。この羽根は飛躍を表わし、束縛を意味するといわれる丸を破って外に突き出ているところに社紋の特徴がある。つまり、当社が障害を乗り越えて新たな飛躍発展をすることを意味している。

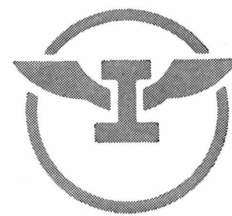
現在、当社創立50周年を期して、この社紋に代わる東急グループのシンボルマークの検討が進められている。



目黒蒲田電鉄当時の社紋



東京横浜電鉄当時の社紋



現在の社紋

## 10) 広 報 活 動

当社は昭和35年10月、よりいっそう社内でのコミュニケーションを高め、よりよい世論を醸成するために、スタッフとして弘報室を設置した。これはつまり、マスコミとの関連事項を中心に、電波媒体・活字媒体による社内外のPRの一本化という狭義と、当社の広報活動を積極的に進めようという広義の二つの意味あいがあった。それ以前における広報活動は、総務部文書課弘報係で行なっていた。

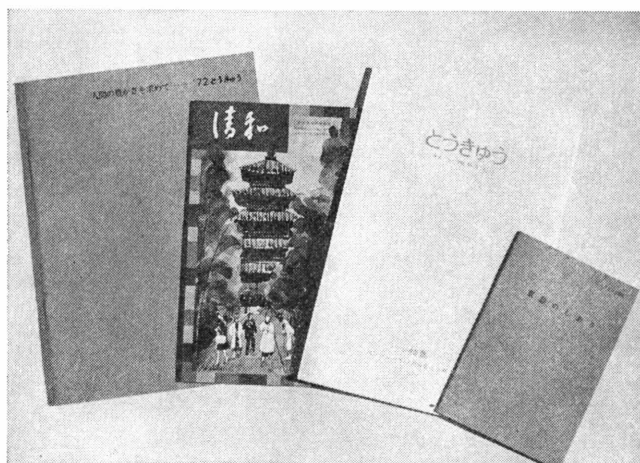
昭和36年8月、当社の広報活動は弘報室から重役室弘報課へ移管された。これは、新たに発足した重役室が、ゼネラル・スタッフとして、それまで弘報室で行なっていた広報活動を吸収することとなったためである。さらに当社の広報活動は、昭和40年6月に総務部弘報課、昭和46年6月には、情報時代に対応するために、情報室に移管された。

現在、当社で行なっている広報活動には、月刊社内報『清和』による社内PRがある。『清和』はB5判80ページ、発行部数約1万部である。社外PRとしては、パブリシティ活動、テレビ番組の提供、グループ誌『とうきゅう』の発行、駅構内におけるPRボードの設置などで、『とうきゅう』はA4判50ページ、月刊5,000部である。

P R 映 画 一 覧

題 名	製作年月日	種 別	映 写 時 間	製 作 会 社
伊豆のあけぼの	昭和37. 1. 31	16ミリカラー	3巻 30分	東 映
伊豆急建設譜	38. 8. 31	16ミリカラー	3巻 30分	東 映
緑の新都市	38.10.31	16ミリ. 35ミリカラー	2巻 20分	東 映
副都心をめざす渋谷	40. 8. 1	16ミリ. 35ミリカラー	2巻 20分	東 映
ひらけゆく新都市	43. 5. 10	16ミリ. 35ミリカラー	2巻 20分	社内製作
わが街多摩田園都市	43.10. 1	16ミリ. 35ミリカラー	2巻 20分	毎日映画社

このほか、昭和47年4月1日には、地域社会はもとより、広く一般社会にも東急グループの精確で合理的なPR活動を行なうと同時に、グループ各社相互間のコミュニケーションを密にして、グループとしての結束を固める目的で、当社、東急不動産、東急百貨店、東急建設など10社が参加して東急広報委員会（委員長五島昇）が発足した。この事務局は情報室内に設けられている。同委員会からは、前記のグループ誌『とうきゅう』が発行されている。



出 版 物 各 種

なお、当社が昭和34年4月から47年3月まで、13年間678回にわたって提供したラジオ番組「東急ゴールデンコンサート」は、地域社会への利益還元という意味を含めて、月1回、公開演奏会を行ない、クラシックファンの人気を集めていた。当社が制作したPR映画は上表のとおりである。

### 11) 東急ファミリークラブ

東急ファミリークラブは、昭和43年6月に発足した。その目的は、東急グループ各社がそれぞれの分野において、会員の日常生活全般に密着した種々のサービスを行なうことにより、東急グループに対する良好なイメージづくりに寄与すること、既存の顧客の維持確保および潜在顧客の開拓を行なうこと、などであった。

会員に提供するサービスの内容は、①割引サービス、②催物サービス、③相談サービスが3本の柱である。

なお、東急ファミリークラブは、その後、昭和45年4月から2年間の契約で東急エージェンシーに運営を委託していたが、昭和47年4月、同社との委託期間が満了したのに伴



い、ふたたび当社が主体となって運営に当たることとなった。これは、東急エージェンシーへの2年間にわたる委託期間中に、東急エージェンシーのもつ専門的な知識を十分にクラブへ導入し、ユニークな消費者組織へと変革した結果、会員の定着率、運営効果が著しく向上し、消費者、外部企業にそのイメージが広く浸透したため、所期の目的を果たすことができたからである。

東急ファミリークラブは、さらにキャッシュレス時代に対応して、東急クレジット（TCカード）の育成にも力を注いでいる。

昭和47年9月現在の東急ファミリークラブ会員数は1万7,300世帯（6万5,000人）、割引加盟店は800店舗となっている。また、昭和46年度の東急ファミリークラブ利用による売上額は6億8,000万円となっている。

なお、事務局の構成は、設立の趣旨に基づき当社、東急エージェンシー、東急百貨店、東急観光、東急ホテルチェーンなど、東急グループ内の主要企業からの派遣社員を含めた専門家集団となっている。

東急ファミリークラブの概要

種 別	内 容
サービスの内容	①割引サービス（映画・演劇、ショッピング、喫茶・食事、レジャー） ②催物サービス（映画・演劇招待、バーゲンセール、旅行会、各種教室） ③相談サービス（趣味、ハウジング、経済問題）
東急ファミリークラブ割引加盟店	800店舗
会報発行部数	2万2,000部（月3回発行）
東急ファミリークラブ利用売上額	6億8,000万円（昭和46年度実績）
構 成	当社、東急エージェンシー、東急百貨店、東急観光、東急ホテルチェーン



東急ファミリークラブ中央センター

## 12) 電 算 化

電算化の手始めとして、昭和38年4月、まず機械計算室が設置された。これは、いわゆるパンチカード・システムによる計算業務の機械化を推進するのが目的であった。機械計算室では、当初、給与計算が機械化され、以後、株式業務・会計業務・資材管理業務などの一般管理部門から運輸統計・自動車統計・交通量調査などの現業部門、さらに関連事業会社の計算業務へと順次移行した。そして昭和42年には、全部門にわたって計算の機械化が実施された。この機械計算室は、職制上監理室の所管であったが、昭和43年9月、監理室から機械計算部門が分離、新たに電算室として発足した。

昭和45年3月、当社は、従来、パンチカード・システムで行っていた事務処理をレベルアップするため、HITAC8400型コンピュータを導入した。以後約2年にわたって、社内各部門の事務処理のコンピュータによるシステム化を図ってきた。

さらに昭和47年4月からは、経理システムを骨格とした各業務の総合データ処理システムを実施した。この結果、事務処理レベルにおけるコンピュータ化はほとんど完了した。これは、当社におけるコンピュータ化計画の第1ステップであった。

事務システム化の内容

種 別	取 扱 業 務
鉄道システム	乗車券月報、連絡運輸清算、収入決算、運輸統計、軌道保守、踏切道交通量調査、車庫運用配置、自動出改札システム
自動車システム	運輸収入集計および清算、運行成績、整備統計、交通量調査
石油販売システム	売上日報、販売成績、請求書発行、売掛金管理
労務・人事システム	労務・人事統計、給与計算、社内預金管理、健康管理
経理システム	一般会計、予算管理、資金運用管理、減価償却計算および固定資産管理、資材管理
企画システム	長期計画
開発事業システム	区画整理事業の収支計算、換地計算、社有地の管理

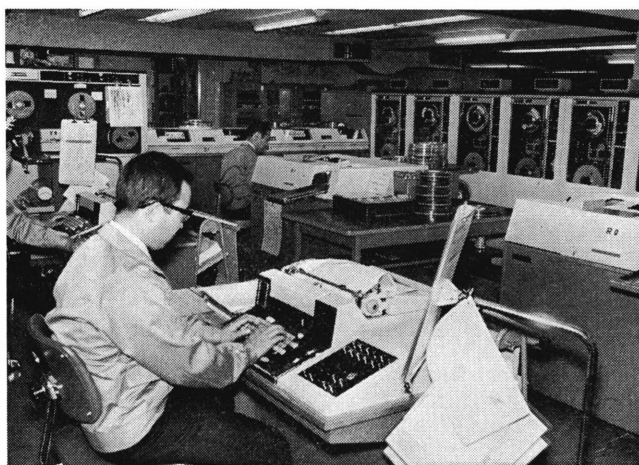
会 社 名	取 扱 業 務
東光ストア	商品の発注・納入、単品管理
東 急 興 産	販売管理、手形管理

昭和47年4月には、さらにHITAC8400型を1台増設し、事務処理能力を拡大した。

昭和47年9月現在、コンピュータの月間稼働時間は500～600時間に達し、取扱業務も、当社全部門はもとより東光ストア、東急興産など東急グループの一部に対しても、技術援助やデータ処理をあわせ行なっている。

コンピュータ化の第1ステップは、そのほとんどが手作業の機械処理化であり、その効果は直接的なものであった。しかし、コンピュータ化の第2ステップは、経営管理ならびに計画立案のコンピュータ化であり、各種予測技法、意思決定技法等の経営管理上の意思決定に最も有効な情報を提供するものであり、その効果は間接的なものである。これは、すでに長期計画・人事情報・運賃政策など一部の業務において実施されている。

いわばこれらは、量的効果に代わって、質的效果を旨とするものである。



コンピュータを駆使する電算室

## 2 財 務

### 1) 資 本 金

当社の資本金は144億2,280万円である。大正11年9月、設立当時の資本金は350万円であったが、その後、増資・合併を重ねて今日に至っている。

目黒蒲田電鉄として創立された当時の資本金は、その後2度にわたる増資によって、大正15年6月には1,100万円となり、さらに、昭和3年4月には田園都市会社を合併し、資本金は1,325万円となった。これを契機に、鉄道業と不動産業をシステム化した地域開発事業へ進出し、沿線開発を進めるとともに、周辺の鉄軌道・バス業など交通機関の統合に乗出した。

昭和17年5月、小田急電鉄、京浜電気鉄道を合併し、同時に社名を東京急行電鉄と変更した。さらに昭和19年5月、京王電気軌道を合併した結果、資本金は2億2,415万円となり、東京西南部一帯から神奈川県全域に及ぶ鉄軌道・バス会社のほとんどをさん下に収めた。しかし、その後、昭和23年6月、京王帝都電鉄、小田急電鉄、京浜急行電鉄をそれぞれ分離独立させて、事業の一部を譲渡した。

#### 資 本 金 の 変 遷

年 月 日	資 本 金	事 由
	千円	
大正 11. 9. 2	3,500	設立 目黒蒲田電鉄
13. 3. 1	5,000	増資
15. 6. 29	11,000	〃
昭和 3. 4. 30	13,250	合併 田園都市
9. 10. 1	17,100	〃 池上電気鉄道
12. 12. 1	30,000	〃 目黒自動車運輸、芝浦乗合自動車
14. 10. 1	72,500	〃 東京横浜電鉄 (10.16商号変更 東京横浜電鉄)
17. 5. 1	204,800	〃 小田急電鉄、京浜電気鉄道 (商号変更 東京急行電鉄)
19. 5. 31	224,150	〃 京王電気軌道
23. 10. 11	400,000	増資
27. 1. 21	600,000	〃
27. 2. 1	900,000	〃 再評価積立金の一部資本金組入れ 300,000 千円
29. 10. 1	1,500,000	〃
31. 10. 1	3,000,000	〃
33. 10. 1	4,500,000	〃
36. 10. 1	7,000,000	〃 (うち再評価積立金の一部資本金組入れ 225,000 千円)
38. 10. 16	10,500,000	〃
45. 12. 1	14,000,000	〃
46. 4. 1	14,140,000	〃 再評価積立金の一部資本金組入れ 140,000 千円
47. 10. 1	14,422,800	〃 資本準備金の一部資本金組入れ 282,800 千円

再出発した当社は、同年10月、資本金を4億円に増資し再発展の布石とした。昭和27年1月には6億円に増資して設備の拡充を行ない、さらに2月には、再評価積立金の一部資本金組入れにより、3億円の無償交付を行なって資本金は9億円となった。

昭和29年10月には15億円に増資した。これにより、超軽量高速電車5000形の購入、四谷、中目黒などサービス・ステーションの開設、東急会館増改築など、設備拡充および経営の多角化を図った。さらに大井町線の延長計画に基づいて、多摩田園都市の用地の先行取得を開始した。

昭和31年10月には30億円に増資し、輸送力増強を図るとともに、レジャー産業への進出にも力を注いでいった。

昭和33年10月には45億円に増資し、セミステンレスカー5200形の購入、東急国際ホテル(現東急ホテルチェーン)、伊東下田電気鉄道(現伊豆急行)などの設立に充当した。

昭和36年10月には、再評価積立金の一部2億2,500万円を資本金に組入れた結果、資本金は70億円となった。この増資分は東横線の輸送力増強工事、野川第一土地区画整理事業などに投入した。さらに昭和38年10月には105億円に増資し、田園都市線溝ノ口～長津田間の建設に充当した。

以後、昭和45年12月までは、年々増加する設備資金需要を借入金・社債などでまかない、増資は行なわなかったが、45年12月、新玉川線建設第1期工事そのほかの設備増強および自己資本比率是正を目的として3分の1増資を行ない、資本金は140億円となった。さらに昭和46年4月に1パーセントの無償交付を実施し、また翌47年10月には、当社創立50周年を記念して2パーセントの無償交付を行なったため、現在の資本金は144億2,280万円となっている。

## 2) 社 債

当社は大正14年3月、第1回社債として無担保社債200万円を発行した。発行条件は利率年8.5パーセント、発行価格は額面100円につき100円であった。この無担保社債は、昭和8年までに7回発行され、発行総額は1,700万円であった。

昭和7年11月、当社は特約付社債を発行した。特約付社債というのは、他の社債、借入金などに担保をつけるときは、当該社債権者にもそれと同等の権利を付与する約定をつけた社債のことで、当社の場合は、発行条件は期限5年、利率年6パーセント、発行価格は額面100円につき99円であった。

その後、発行条件はさまざまに変わったが、この特約付社債は昭和10年までに4回発行され、発行総額は1,560万円にのぼった。

昭和14年11月、当社は、これまでに発行していた特約付社債に代わって、物上担保付社債1,000万円を発行した。この物上担保付社債は、以後、昭和21年12月までに8回発行されたが、その総額は1億4,850万円であった。

しかしその後、昭和24年4月までの約2年半の間、社債は発行されなかった。これは、終戦による経済界の混乱とインフレの進行による経済諸情勢の不安定、金利水準の見通し難などの事情によるものと思われる。この時期を境にクーポン・レートは激変し、従来の4.3パーセントないし4.5パーセントから一挙に9パーセントを越えるに至った。

ちなみに、昭和21年から23年までの3年間にわが国で発行された事業債の発行総額は、わずか16億円にすぎなかった。

昭和24年8月、当社は日本銀行から日銀適格担保事前審査制度の適格担保会社に指定され、社債の発行に当たって優遇を受けることとなった。

さらに昭和23年5月、証券取引法が施行された。この結果、社債引受業務は、銀行・信託銀行から証券会社へと移管された。このため当社では、昭和24年4月15日発行の第16回い号物上担保付社債から、社債引受業務は証券会社が担当するようになった。

現在、社債の引受業務は証券会社十数社が担当しており、引受幹事会社は山一証券と野村証券である。また受託会社は、日本興業銀行を代表受託会社とし、三井信託銀行・住友信託銀行が副受託会社になっている。なお、昭和47年9月30日現在における当社社債現存額は165億8,760万円である。

また、当社は資金調達が多様化に伴い、昭和47年9月30日に総額35億円の時価転換社債を発行している。これは私鉄業界では、京成電鉄に次いで2番目のもので、発行条件は別表のとおりである。

社 債 発 行 一 覧 表 ( 1 )

銘 柄	発 行 高	発 行 日	償 還 期 日	発 行 価 格 (百円に付)	利 率	応 募 者 利 回 り	引 受 会 社 又 は 募 集 取 扱 所	担 保 の 受 託 会 社	募 集 の 受 託 会 社
1 回	千円 2,000	大正 14. 3.	昭和 2. 9. 1	円 100	% 8. 5	% 8. 500			
2 回	2,000	14. 9. 1	5. 9. 1	〃	7. 5	7. 500	三井信託, 山一合資		目黒蒲田電鉄は昭和14年10月1日に東京横浜電鉄を合併し, 同月16日, 東京横浜電鉄と社名変更。さらに昭和17年5月1日には, 小田急電鉄および京浜電気鉄道を合併(昭和23年6月1日分離)し, 東京急行電鉄と社名変更。なお当社は, 昭和19年5月31日に京王電気軌道を合併(昭和23年6月1日分離)している。
3 回	2,000	15. 9. 15	6. 9. 15	〃	〃	〃	三井信託, 小池銀行, 山一合資		
4 回	3,000	昭和 3. 1. 20	8. 1. 20	〃	6. 3	6. 300	第一生命保険		
5 回	2,000	3. 9. 13	10. 9. 13	〃	6. 0	6. 000	三井信託, 山一証券, 小池銀行		
6 回	4,000	4. 5. 20	11. 5. 20	〃	〃	〃	三井信託		
(特約付) 7 回	4,800	7. 11. 1	12. 11. 1	99	〃	6. 262	山一証券		
8 回	2,000	8. 7. 1	15. 7. 1	100	5. 3	5. 300	第一生命保険		
(特約付) 9 回	4,000	9. 2. 20	16. 2. 20	〃	4. 5	4. 500	山一証券	興銀	
(特約付) 10 回	4,800	9. 5. 25	19. 5. 25	〃	〃	〃	〃	〃	
(特約付) 11 回	2,000	10. 7. 10	22. 7. 10	〃	〃	〃	〃	〃	
12 回い号担	10,000	14. 11. 25	24. 11. 25	99. 75	4. 3	4. 335	興銀, 第一, 三菱, 住友, 三和各銀行, 三井, 三菱, 住友各信託銀行	興銀	物上担保付
13 回い号担	6,000	16. 2. 20	26. 2. 20	〃	〃	〃	興銀, 第一, 三菱, 住友, 三和各銀行, 三井, 三菱, 住友各信託銀行	興銀	
13 回い号担	10,900	17. 6. 1	27. 5. 31	〃	〃	〃	興銀, 第一, 三井, 三菱, 安田, 住友, 三和各銀行, 三井, 三菱, 安田, 住友各信託銀行	〃	
13 回ろ号担	5,000	18. 6. 21	28. 6. 20	〃	〃	〃	興銀, 帝国, 三菱, 住友, 三和各銀行, 三井, 三菱, 住友各信託銀行	〃	
13 回は号担	3,000	19. 5. 25	29. 5. 25	100	〃	4. 300	興銀, 帝国, 三菱, 安田, 住友, 三和各銀行, 三井, 三菱, 安田, 住友, 三和各信託銀行	〃	
14 回い号担	13,600	19. 6. 10	29. 6. 10	〃	〃	〃	〃	興銀	
14 回ろ号担	50,000	21. 5. 20	31. 5. 19	〃	〃	〃	興銀, 帝国, 三菱, 安田, 住友, 三和各銀行, 三井, 三菱, 安田, 住友各信託銀行	〃	
15 回い号担	50,000	21. 12. 23	31. 12. 22	99. 50	4. 4	4. 472	〃	興銀	昭和23年5月施行の証券取引法により, 社債引受業務は, 証券会社に移管
16 回い号担	50,000	24. 4. 15	27. 4. 15	97	9. 5	10. 824	山一証券ほか	興銀ならびに三井, 住友各信託銀行	興銀ならびに三井, 住友各信託銀行
17 回い号担	100,000	24. 10. 20	29. 10. 20	98	9. 0	9. 591	野村証券ほか	〃	〃
17 回ろ号担	120,000	25. 5. 10	30. 5. 10	〃	8. 5	9. 081	山一証券ほか	〃	〃
18 回い号担	100,000	25. 11. 20	30. 11. 20	98. 50	〃	8. 934	野村証券ほか	〃	〃
18 回ろ号担	100,000	27. 4. 25	32. 4. 25	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
18 回は号担	100,000	27. 12. 20	32. 12. 20	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
18 回に号担	100,000	28. 5. 20	33. 5. 20	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
18 回ほ号担	100,000	29. 8. 25	34. 8. 25	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
18 回へ号担	70,000	29. 10. 20	34. 10. 20	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
18 回と号担	90,000	30. 5. 10	35. 5. 10	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃



社 債 発 行 一 覧 表 ( 2 )

銘 柄	発 行 高	発 行 日	償 還 期 日	発 行 価 格 (百円に付)	利 率	応 募 者 利 回 り	引 受 会 社 又 は 募 集 取 扱 所	担 保 の 受 託 会 社	募 集 の 受 託 会 社
19回い号担	千円 100,000	昭和 30. 7. 25	昭和 35. 7. 25	円 98.50	% 8.5	% 8.934	山一証券ほか	〃	〃
19回ろ号担	100,000	30.11.19	37.11.19	99	〃	8.730	野村証券ほか	〃	〃
19回は号担	300,000	32. 4. 25	39. 4. 25	99.75	7.3	7.354	山一証券ほか	興銀ならび に三井、住 友各信託銀 行	興銀ならび に三井、住 友各信託銀 行
19回に号担	90,000	32.12.20	39.12.19	98	7.5	7.944	野村証券ほか	〃	〃
19回ほ号担	100,000	33. 5. 20	40. 5. 20	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
19回へ号担	150,000	33.11.25	40.11.25	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
19回と号担	200,000	34. 3. 25	41. 3. 25	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
19回ち号担	250,000	34. 8. 25	41. 8. 25	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
19回り号担	200,000	34.10.20	41.10.20	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
19回ぬ号担	200,000	35. 1. 25	42. 1. 25	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
20回い号担	200,000	35. 5. 25	42. 5. 25	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
20回ろ号担	200,000	35. 7. 25	42. 7. 25	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
20回は号担	250,000	35.10.25	42.10.25	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
20回に号担	250,000	36. 1. 25	43. 1. 25	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
20回ほ号担	200,000	36. 1. 30	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
20回へ号担	800,000	36. 2. 24	43. 2. 24	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
20回と号担	350,000	36. 4. 24	43. 4. 24	98.75	7.3	7.573	野村証券ほか	〃	〃
21回い号担	200,000	36. 8. 26	43. 8. 26	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
21回ろ号担	200,000	37. 5. 26	44. 5. 26	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
21回は号担	280,000	37.11.19	44.11.19	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
21回に号担	250,000	38. 5. 25	45. 5. 25	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
21回ほ号担	320,000	38.11.26	45.11.26	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
21回へ号担	550,000	39. 4. 25	46. 4. 24	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
21回と号担	390,000	39.12.22	46.12.22	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
21回ち号担	300,000	40. 5. 26	47. 5. 26	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
21回り号担	300,000	40. 8. 25	47. 8. 25	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
21回ぬ号担	550,000	40.10.25	47.10.25	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
21回を号担	670,000	41. 1. 25	48. 1. 25	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
21回を号担	800,000	41. 4. 25	48. 4. 25	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
22回い号担	800,000	41.10.25	48.10.25	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
22回ろ号担	800,000	42. 1. 25	49. 1. 25	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
22回は号担	1,000,000	42. 5. 25	49. 5. 25	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
22回に号担	1,000,000	42. 9. 25	49. 9. 25	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃
22回ほ号担	1,000,000	43. 1. 25	50. 1. 25	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
22回へ号担	1,050,000	43. 8. 26	50. 8. 26	98.25	〃	7.684	野村証券ほか	〃	〃
22回と号担	1,000,000	44. 1. 25	51. 1. 24	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
22回ち号担	1,100,000	44. 7. 25	51. 7. 24	97.75	〃	7.796	野村証券ほか	〃	〃
23回い号担	1,100,000	45. 2. 23	52. 2. 23	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
23回ろ号担	1,100,000	45. 9. 25	52. 9. 24	97.25	7.6	8.218	野村証券ほか	〃	〃
23回は号担	1,200,000	46. 3. 25	53. 3. 25	〃	〃	〃	山一証券ほか	〃	〃
23回に号担	1,600,000	46. 7. 24	53. 7. 24	〃	〃	〃	野村証券ほか	〃	〃

## 現 況

転換社債の特徴は、社債と株式の両方の性質をもっているということである。転換社債は、当初は社債として発行されるが、その後、社債権者から株式に転換してほしい旨の申し出があれば、一定の条件に従って株式に転換できる社債である。このように、転換社債は、将来は株式に転換される可能性をもった潜在的株式ともいわれている。

転換社債発行条件一覧表

当初転換価額	315円
発行総額	35億円
社債の金額（券種）	10万円
発行価格	額面100円に付100円
利率	5.7%
償還金額	額面100円に付100円(ただし任意償還の場合は別に定める)
償還期限	昭和57年9月30日
申込期日	昭和47年9月29日
払込期日	昭和47年9月30日
募集方法	一般公募
償還	買入消却, 任意償還, 定時償還
転換を請求し得る期間	昭和47年12月1日から同57年9月29日まで

### 3) 設 備

鉄軌道業設備の構成は、線路・駅舎・車両・電路および変電所・信号機などの電気施設その他で、土地面積149万2,625平方メートル、建物面積20万6,279平方メートル、帳簿価格は254億8,318万2,000円である。

自動車業設備の構成は、営業所・操車所・車両その他で、土地面積10万5,511平方メートル、建物面積1万9,256平方メートル、帳簿価格は19億3,817万8,000円である。

不動産業設備の構成は、東急会館、東急文化会館その他の賃貸ビルおよび多摩田園都市その他に所在する都市建設事務所などで、土地面積7万2,516平方メートル、建物面積9万8,455平方メートル、帳簿価格は40億5,807万9,000円である。

その他の事業設備の構成は、遊園地、食堂、サービス・ステーションおよびドライブインなどで、土地面積84万4,555平方メートル、建物面積1万3,652平方メートル、帳簿価格は42億6,535万4,000円である。

以上のいずれにも属さないその他の設備の構成は、本社・東急病院・寮および社宅などで、土地面積252万6,134平方メートル、建物面積9万7,864平方メートル、帳簿価格は57億5,168万5,000円である。

設 備 一 覧 表

(昭和47年9月30日現在)

設 備 区 分	土 地		建 物		車 両	償還資産(構築物、 機械、工具など)	合 計
	面 積	帳簿価格	面 積	帳簿価格	帳簿価格	帳簿価格	帳簿価格
	m <sup>2</sup>	千円	m <sup>2</sup>	千円	千円	千円	千円
鉄 道 業	(7,382) 1,434,435	4,412,583	202,342	3,913,936	4,537,345	12,394,329	25,258,193
軌 道 業	58,190	2,985	3,937	56,094	41,033	124,877	224,989
自 動 車 業	(12,597) 105,511	496,114	19,256	359,286	729,542	353,236	1,938,178
不 動 産 業	(205) 72,516	930,540	98,455	3,044,396	0	83,143	4,058,079
不動産賃貸業	70,934	926,538	93,773	2,933,703	0	30,696	3,890,937
田園都市業	(205) 1,582	4,002	4,682	110,693	0	52,447	167,142
その他の事業	(8,514) 844,555	1,514,759	13,652	231,837	0	2,518,758	4,265,354
遊 園 業	221,059	501,369	9,683	117,791	0	122,894	742,054
石油販売業	(8,514) 32,857	175,225	3,868	104,797	0	191,590	471,612
自動車道業	590,639	838,165	101	9,249	0	2,204,274	3,051,688
そ の 他	(210,021) 2,526,134	3,321,453	97,864	1,814,718	0	615,514	5,751,685
計	(238,719) 5,041,341	10,678,434	435,506	9,420,267	5,307,920	16,089,857	41,496,478

※ ( )内は地上権・借地権

鉄軌道業設備一覧表 (電気施設を除く)

(昭和47年9月30日現在)

線 別	管 業 キ ロ 程	動 力	軌 間	駅	在籍車両	そ の 他
	km	V	m	箇所	両	
東 横 線	26.3	1,500	1.067	22	287	電車区, 車掌区, 検車区など計3か所
目 蒲 線	13.1	1,500	1.067	12	70	電車区, 車掌区, 検車区など計3か所
田園都市線	29.0	1,500	1.067	30	177	電車区, 車掌区, 検車区など計3か所
池 上 線	10.9	1,500	1.067	14	48	電車区, 車掌区, 検車区など計3か所
こどもの国線	3.4	1,500	1.067	1	2	
世 田 谷 線	5.1	600	1.372	10	18	管区, 検車区など計2か所
計	87.8			89	602	

鉄軌道業電気施設一覧表

(昭和47年9月30日現在)

種 別	数 量	内 容
変 電 所	14か所	出力69,500kW, 水銀整流器9台, シリコン整流器20台
信 号 機	563基	自動信号機323基, 場内出発信号機152基, 入換信号機67基, その他21基
踏切警報機	231か所	うち自動遮断機170か所
連 動 装 置	31か所	第1種電気継電連動装置17か所, 第2種電気連動装置10か所, その他4か所
電 話 機	1,311台	磁石式113台, 指令式402台, 自動式796台
交 換 機	6か所	自動式
I T V	82台	カメラ38台, モニタ44台
超短波無線機	21台	基地局1台, 移動局20台
誘導無線機	10台	送信機1台, 受信機9台

バス業設備一覧表

営業所名	系統数	在籍車両	敷地面積
淡島	6	74	7,093m <sup>2</sup>
大橋	15	143	12,224
弦巻	12	109	5,931
瀬田	8	75	4,337
駒沢	4	54	2,981
目黒	14	103	5,733
中延	5	36	2,642
荏原	6	64	4,394
池上	9	72	3,433
高津	38	91	6,648
川崎	13	68	2,307
日吉	11	48	3,802
新羽	15	63	10,417
計	156	1,000	71,942
観光	—	64	4,119
合計	156	1,064	76,061

賃貸ビル一覧表

名 称	建物延べ面積
五反田ビル	4,929m <sup>2</sup>
目黒駅ビル	929
東急会館(東横店西館)	30,771
東横事務所館	4,788
東急文化会館	29,438
裕天寺駅ビル	992
自由ヶ丘南口ビル	658
青葉台プラザビル	6,814
たまプラザビル	2,391
渋谷西口ビル	9,071
長原駅ビル	3,761
二子玉川園駅前建物	2,127
東急ショッピングコリドール	19,835
洗足駅ビル	1,563
合計	118,067

都市建設事務所一覧表

名 称	敷地面積
宮前都市建設事務所	1,627m <sup>2</sup>
宮前平	2,000
山内	3,820
嶮山早野	2,105
恩田	6,173
谷本	2,287
町田	1,730
平塚	1,752
厚木開発総合事務所	457
合計	21,951

その他の事業設備一覧表

名 称	敷地面積
多摩川園	56,787m <sup>2</sup>
遊園地	122,512
松籟荘	5,176
江の島レストハウス	7,264
ほかに 田園コロシウム	6,017
田園テニスクラブ	14,570
大倉山公園	33,470
計	245,796
石 油	
中目黒サービス・ステーション	512
愛宕山	1,223
田町	1,506
柿ノ木坂	607
二子玉川	305
椎名町	400
用賀	668
向が丘	416
宮前	660
鶴見	1,016
第二国道	913
網島	469
青葉台	1,168
新羽	582
町田	1,162
箱根湯本	2,231
戸塚	3,719
真鶴ドライブイン	1,263
高崎	4,119
沼津	2,128
オイルセンター	1,264
計	26,331
合計	272,127

その他の設備一覧表

名 称	建物延べ面積
本社	7,565m <sup>2</sup>
本社分室	877
東急病院	9,838
清和会館	508
東急教習所	990
大正庵	208
軽井沢東急山荘	390
独身寮	17,450
社宅	32,444
合計	70,270

※ 上記のほかに新丸子東急グラウンド(敷地40,500平方メートル)がある。

### 3 人事・労務および教育

#### 1) 学力認定試験制度

学力認定試験制度は、入社後、まじめに働きながら学業に励み、上級の学歴を取得した有能な社員を定期採用者と同等に取扱い、人材の育成ならびに有効活用を図る目的で昭和40年に設けられたものである。

この制度は、大学卒学力認定と高校卒学力認定とに分かれており、いずれも、毎年1回定期採用試験時に、同一試験内容により実施している。昭和40年以降の学力認定者延べ人数は、大学卒学力認定者が55人、高校卒学力認定者が66人である。学力認定試験制度の内容は次のとおりである。

学力認定試験制度の内容

項目	内容
受験資格	入社後大学卒、高校卒の学歴を取得した者（次年度卒業予定者を含む）
実施時期、方法	毎年1回、次年度卒業予定者採用試験時に同一試験内容により実施
学力認定者の取扱い	①給与については、次年度採用者の初任給に達しない者は、次年度採用者の入社時に初任給まで引上げる ②身分については、次年度採用者の入社時身分より下位の者は、次年度採用者の入社時に同位の身分に昇格させる ③職名については、同学歴新規卒業者との均衡を欠かないように取扱う

#### 2) 事務職登用試験制度

事務職登用試験制度は、人材の発掘とその有効活用を図る目的でおもに鉄道・バス部門の現業員を対象に、本社および東急グループ各社の事務職への道を開く試験制度である。この試験は毎年1回実施し、受験資格は登用する職種によって若干異なるが、原則として勤続5年以上、年齢35歳以下の社員で、勤務成績が優秀であることを要件としている。

また、試験の内容は、社内的一般常識と日常の職務に関する筆記試験と面接試験の併用で、受験回数には制限を設けていない。昭和32年に第1回の試験を実施して以来、これまで事務職に登用された者は延べ260人を越え、それぞれの職場において中堅社員として活躍している。

このように、この試験制度は、前記の学力認定試験制度とともに人材の適正配置や有効活用に役立つばかりでなく、社員の士気高揚にも十分な効果をあげている。

### 3) 表彰制度

当社の表彰制度は、就業規則第111条に定める褒賞基準に基づいて設けられているが、大きく分けて、永年勤続者に対する表彰と事故防止に関する表彰の二つに分かれている。

永年勤続者に対する表彰は、毎年1回、5月上旬に行なわれているが、昭和47年度からは、従来の25年勤続表彰に加えて、新たに15年勤続と35年勤続の表彰が設けられた。

また、事故防止に関する表彰は、主として交通事業部の現業員を対象として毎年定期的に行なっているもので、優良従業員に対する表彰や運転無事故・運転事故防止などに関する表彰がある。

表彰制度一覧表

種 別	対 象 者	授 与 品
永年勤続表彰	15年, 25年, 35年各勤続者	表彰状, 記念品
優良従業員表彰	交通事業部の現業員	〃 〃
運転無事故表彰	鉄道部の乗務区	〃 賞金
運転事故防止者表彰	交通事業部の現業員	〃 〃
自動車運転無事故表彰	バス部の営業所	〃 〃
自動車運転士無事故表彰	自動車運転士	〃 賞金および徽章
車内持込禁止品ほか発見者表彰	鉄道部・バス部の現業員	賞金

### 4) 定年退職者慰安旅行

定年退職者慰安旅行は、会社の歴史とともに長年、会社の発展に貢献した社員（係長以下）およびその配偶者に対し、その労に報いるため昭和31年から開始されたものである。

この旅行は、勤続20年以上の社員を対象として毎年実施するもので、昭和31年以来過去



社長以下に見送られて伊豆旅行に出発する定年退職者

17回実施し、その間の延べ招待者数は800人をこえている。

旅行の内容は、当社が中心となって開発した伊豆半島を中心とした2泊3日のバス旅行となっており、当社直営のドライブインをはじめ、伊豆急行、箱根ターンパイク、堂ヶ島・白浜の各ホテルなど東急グループ各社の事業活動の一部を、途中休憩かたがたあわせ



て見学している。また、2か所の宿泊地についても今井浜東急ホテル、水宝閣などの東急グループの施設を利用している。

なお、旅行のコースは、当初は箱根、伊豆半島周遊が限度であったが、昭和44年に東名高速道路が開通したため、以後は静岡の日本平までコースを延長している。昭和31年以降の招待者数の推移は次のとおりである。

招待者数の推移

年 度	回 数	招待者数	年 度	回 数	招待者数	年 度	回 数	招待者数
	回	人		回	人		回	人
昭和31	1	67	昭和37	7	29	昭和43	13	62
32	2	34	38	8	21	44	14	53
33	3	43	39	9	57	45	15	55
34	4	45	40	10	33	46	16	59
35	5	34	41	11	60	47	17	67
36	6	38	42	12	45	合 計		802

### 5) 職群表の制定

当社の職群表は、昭和29年4月に定期昇給制度を確立した際に、各人の仕事と能力に見合った賃金の配分を実施するために制定されたものである。

しかし、この職群表は、主として過去の経験を基礎にして職務を分類、格付けしたものであったため、格付けの根拠に乏しく、その後の昇給額を配分する基準として実施する場合に種々の問題点が生じてきた。このため、昭和33年以降、この職群表を抜本的に改正するため、労使間で職務評価委員会を設けて検討を重ねた結果、昭和36年2月から8回にわたって、労使合同小委員会が開催され、ここで意見を集約、同年4月、新しい職群表が制定された。

昭和36年以降45年までは、新しい職群表を基準にして昇給額の配分ならびに昇進を実施してきたが、しだいに昇進の頭打ち、昇進の遅れによる賃金の伸び悩み、低職群に長く滞留している中高年層の救済などの諸問題が表面化してきた。そこで昭和46年1月、労使の間に職群表専門委員会を設けて、職群表の問題点について細部にわたって検討が加えられ、昭和46年4月、現在の職群表に改訂された。また同年9月には、特別昇進制度も設けられた。

この職群表は、1号表（現業勤務員）と2号表（非現業勤務員）とに分かれており、昇給・賞与の配分ならびに昇進などの人事・給与管理の基準となるもので、その内容は次表のとおりである。

現 況

職 群 表 I

職 群 表 II

職群	職 名	職群	職 名
1	6級技術掛, 3級駅務掛, 3級通信掛, 3級信号保安掛, 3級電力掛, 3級電灯掛, 3級変電掛, 3級整備掛, 車両掛, 2級警備掛, 3級保線掛, 3級営繕掛, 3級工作掛, 3級建築掛, 2級車掌, 3級営業掛, 3級調理掛, 3級倉庫掛, 接客掛, 用務掛	1	6級事務員, 6級技術員, 6級医療技術員, 2級看護助手, 2級厨房員, 用務掛
2	5級技術掛, 2級駅務掛, 2級転轍掛, 2級通信掛, 2級信号保安掛, 2級電力掛, 2級電灯掛, 2級変電掛, 2級整備掛, 2級指導車両掛, 1級警備掛, 2級保線掛, 2級営繕掛, 2級工作掛, 2級建築掛, 2級交通保安掛, 2級旅客掛, 2級案内掛, 1級車掌, 誘導掛, 2級営業掛, 2級調理掛, 2級倉庫掛	2	5級事務員, 5級技術員, 5級医療技術員, 3級看護婦, 1級看護助手, 2級タイピスト, 2級電話交換手, 2級警備員, 2級調理掛, 1級厨房員
3	4級技術掛, 検札車掌, 車掌, 車掌見習, 1級駅務掛, 信号掛, 1級転轍掛, 1級通信掛, 1級信号保安掛, 1級電力掛, 1級電灯掛, 1級変電掛, 1級整備掛, 検車掛, 1級指導車両掛, 1級保線掛, 1級営繕掛, 1級工作掛, 1級建築掛, 1級交通保安掛, 1級旅客掛, 1級案内掛, 1級営業掛, 1級調理掛, 2級映写掛, 1級倉庫掛	3	4級事務員, 4級技術員, 4級教師, 4級医療技術員, 2級看護婦, 2級舎監補, 2級寮母, 1級タイピスト, 1級電話交換手, 1級警備員, 1級調理掛
4	3級技術掛, 構内運転士, 運転士, 運転士見習, 主任車掌, 駅務副主任, 信号士, 通信士, 信号保安士, 電力士, 電灯士, 変電士, 整備士, 検車士, 副班長, 保線士, 営繕士, 工作士, 建築士, 交通保安士, 業務副主任, 自動車運転士, 観光運転士, 営業副主任, 1級映写掛, 倉庫副主任,	4	3級事務員, 3級技術員, 3級教師, 3級医療技術員, 3級薬剤員, 1級看護婦, 助産婦, 1級舎監補, 1級寮母, 主任タイピスト, 主任電話交換手, 自動車運転士, 3級保健婦
5	2級技術掛, 構内主任, 乗務主任, 主任運転士, 駅務主任, 操車主任, 班長, 業務主任, 操車掛, 車両主任, 営業主任, 倉庫主任, 主任観光運転士, 主任自動車運転士	5	2級事務員, 2級技術員, 2級教師, 2級医療技術員, 2級薬剤員, 主任看護婦, 主任助産婦, 舎監助手, 乗用運転士, 2級保健婦
6	1級技術掛, 助役, 所長代理, 園長代理, 支配人代理	6	1級事務員, 1級技術員, 1級教師, 1級医療技術員, 1級薬剤員, 看護婦長, 助産婦長, 舎監, 1級保健婦
7	駅長, 区長, 管区長, 司令長, 司令, 所長, 職場長, 工場長, 園長, 支配人, 倉庫長	7	係長, 寮長, 主任教師, 看護婦総婦長

## 6) 従 業 員

昭和47年9月現在の従業員数は7,202人である。その内訳は一般管理部門が744人、鉄道部門が3,022人、自動車部門が2,654人、開発事業部門が446人、観光サービス部門が336人である。

従業員が最も多かったのは、昭和40年で9,237人であった。当時に比べると現在は2,035人、22.0パーセントの減少となっている。これは、鉄道部門では駅構内清掃業務の一部外注化、変電所の無人化、車両清掃および保線業務の機械化、さらに自動券売機、自動改札機などの導入、バス部門では路線バスのワンマン化など、運転・営業部門の近代化を図ったためである。とくにバス部門については、他社に先駆けて昭和36年から路線バスのワンマン化を進めてきたが、現在では、ワンマン化率は97.6パーセントとなっている。一方、車両についてはその100パーセントがワンマン化されている。

なお、昭和22年以降の年度別従業員数および労務構成ならびに基準賃金の推移は、次のとおりである。

人員・労務構成・基準賃金推移表

年 度	従業員数	労 務 構 成			基準賃金	年 度	従業員数	労 務 構 成			基準賃金
		年 齢	勤 続	扶 養 家族数				年 齢	勤 続	扶 養 家族数	
昭和22	13,623	—	—	—	—	昭和35	7,125	29.9	8.3	1.4	20,169
23	12,451	—	—	—	4,853	36	7,272	30.0	8.4	1.4	22,246
24	4,914	—	—	—	7,630	37	7,814	29.7	8.1	1.3	24,043
25	4,769	30.1	6.9	1.8	9,007	38	7,645	30.5	8.8	1.4	25,913
26	4,758	30.6	7.5	1.8	11,168	39	8,952	29.6	7.9	1.3	27,374
27	4,884	30.3	7.6	1.8	14,550	40	9,237	29.8	8.0	1.3	29,973
28	4,844	31.3	8.4	1.8	16,794	41	8,903	30.5	8.6	1.3	33,758
29	5,004	30.4	8.5	1.8	17,896	42	8,187	31.8	9.8	1.5	38,100
30	5,223	31.2	8.6	1.7	18,188	43	7,797	32.8	10.6	1.6	43,219
31	5,502	31.2	8.8	1.7	18,325	44	7,642	33.3	11.0	1.6	49,763
32	5,807	31.0	8.9	1.6	18,926	45	7,384	34.2	11.6	1.7	58,819
33	6,250	30.5	8.7	1.6	19,307	46	7,182	34.7	12.1	1.7	68,606
34	6,674	30.1	8.4	1.5	19,450	47	7,202	35.0	12.4	1.6	81,891

※ 嘱託・臨時雇・出向者は除く

人員は昭和47年9月15日在籍人員、労務構成は8月調べ、基準賃金は11月実績

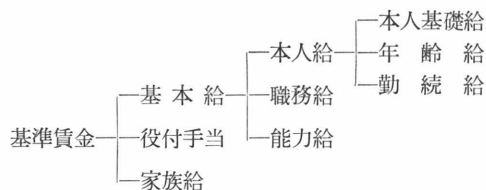
## 7) 給 与

戦後の昭和22年7月、年功的要素に、職務・能力給要素を加味した新賃金体系が確立された。

その後、経済的諸条件その他社内外の情勢の変化に伴って、逐次部分的に改訂され、現行の基本給・世帯手当の2本立ての賃金体系に改訂された。基準賃金構成のおもな推移は次のとおりである。

### 職務給・能力給併設（昭和22年6月16日～24年12月15日）

本人給の内訳は右図のとおりで、年齢給は18歳を基準として設定され、1歳ごとに、本人基礎給に一定金額を増減する（ただし45歳を限度とする）。勤続給については、勤続1年ごとに金額を設定する方式がとられ、職務給は、職務内容の差と身分とのからみ合わせで10職階に区分された職階ごとに、単一金額が設定されている。また能力給は、同一職階内において個人能力差を反映させるため、各職階ごとに5とおりに区分されていた。



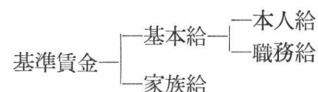
### 能力給を職務給に統合（昭和24年12月16日～26年2月28日）

従来の職務給では、職階が身分に支配されて決められるため、能力と賃金の結びつきにずれを生じることになるので、職務と身分との関連を断ち、同一職務、同一職階制として10職階を6職階に整理し、いままでの能力給を統合して、同一職階でも多少幅のある職務給に改訂された。なお、役付手当は基準外賃金に移行された。



### 通し級俸制（昭和26年3月1日～29年3月15日）

職階制給与表による職務給を廃止し、通し級俸制の職務給が採用された。

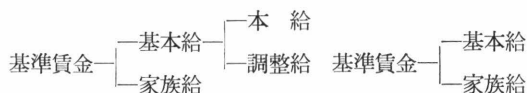


これは、A・B職掌に区別し、A職掌は係長・事務員・技術員・タイピスト・薬剤師で、その他の職種をB職掌とした。A職掌は1級～31級とし、B職掌は1級～40級に区分された。その後、昭和26年9月および28年2月の2回にわたっ

て改訂が行なわれ、前者はA・B職掌を統合して1級～37級に、後者は1級～75級までになった。

**基本給は総合決定方式（昭和29年3月16日～現在）**

いままでの級俸制職務給を廃止し、その他の給与も整理して、ここに初めて基本給の決定方式は総合決定給に改訂された。



具体的には、初任給のうえに昇給基準表に基づいて毎年、昇給額を累積していく方式である（調整給は体系改訂に当たり、本給序列がくずれるのを最小限にとどめる必要上、昭和32年4月まで設けた暫定措置である）。

昭和36年4月以降は、1号表（現業）7職群、2号表（非現業）6職群に区分された昇給基準表に基づいて、毎年の昇給額が配分されてきた。昭和46年4月、職群表の一部を改訂したので、現在は昇給基準表を、1号表、2号表ともに7職群に統一している。

**生産協力給（昭和37年5月16日～42年5月15日）**

昭和37年6月、労使関係を安定させ生産性向上を図るために、労使の間で賃金協定が締結され、その結果、新たに生産協力給が設けられ、42年5月まで存続した。

設定当初は400円であったが、昭和39年5月から600円、40年5月からは800円に改訂され、それが41年5月からは、そのうち100円が基本給に組入れられ700円となった。

**家族給～世帯手当（昭和47年4月16日～現在）**

家族給は、昭和22年当時は扶養家族第1人目500円、第2人目から第4人目まで1人300円、第5人目以上1人200円となっていた。



その後、経済情勢の変化も考慮して、昭和26年3月には、配偶者または本人に配偶者のない場合の子1人1,500円（昭和29年4月に1,600円、44年10月に2,100円となった）、子または父母3人まで1人900円、4人以上1人600円と改訂された。

昭和47年5月以降は、住宅手当と家族給の要素を合わせて世帯手当と改称している。

世帯手当の内容は右表のとおりである。

世帯手当の内容

扶養の有無	家族数	支給金額	
		一般	会社施設入居者
配偶者または18歳未満の子を有する者	1人	6,000円	5,000円
	2	7,200	6,200
	3～	8,400	7,400
その他の者	0	2,500	1,500

## 8) 教育施策および施設

当社の教育訓練の体系には、職能別教育と階層別教育がある。

職能別教育については、従来は、鉄道・自動車の各部門の教習係が担当してきたが、昭和38年6月に行なわれた業務組織の改正により勤労部に統合、一元化されて体系づけられた。しかしその後、各部門における近代化により、業務の実体と教習内容は、同一歩調をとることが困難となったため、昭和43年から、ふたたび各事業部に移管された。

職能別教育は、業務の知識・技能を向上させるため、新入社員・職種転換者に対して行なう基礎教育、ならびに制度の変更、新技術の導入などの場合に行なう追加教育、および追指導教育に大別され、各事業部内において、業務の必要に応じて実施されるが、その内容は別表のとおりである。

階層別教育については、教育施策の総合的基本計画の検討と新しい教育訓練形態の研究開発が進められたなかで、内容の充実と教育範囲の拡大が図られ現在に至っている。

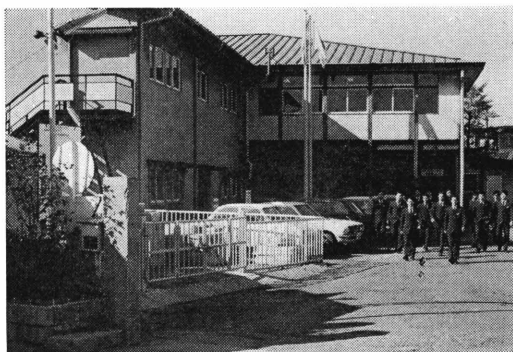
現在実施している階層別教育訓練は、管理監督者訓練、一般社員訓練、新入社員訓練の三つに分かれている。

管理監督者訓練のうち、次長以上の上級管理者研修は社外のコースに参加し、研修内容の修得に加えて、他企業との交流を深めることを主眼に置いている。

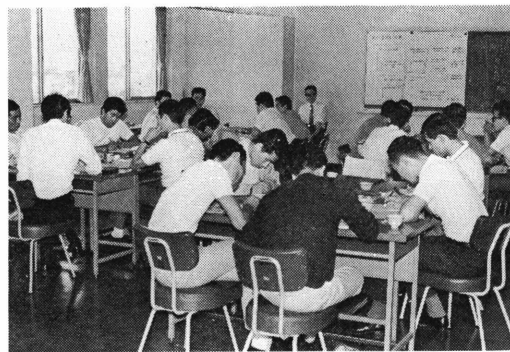
課長以下の研修については、すべて労務部教育課が実施を担当し、合宿訓練形式をとっている。その目的は、当社の現状分析と当社発展のための各自の役割を認識させることなどである。

一般社員訓練のなかの中堅社員研修は、管理監督者層の研修とほぼ同じ内容であるが、監督者以下の現業員に対する研修は、御殿場にある国立中央青年の家で2泊3日の合宿を行ない、集団生活のなかで研究討議やグループ活動を行なっている。

階層別教育訓練の実施状況は別表のとおりである。



東急教習所全景



中堅社員研修風景



なお当社では、このような教育訓練の一部を行なうための施設として、東急教習所を設けている。

東急教習所は、昭和15年に大岡山に創設されたが、昭和40年11月に、元住吉の現在地に新築、移転したもので、主として、交通事業部で担当している職能別教育、および階層別教育のうちの監督者訓練（TWI訓練）と新入社員教育に使用されている。

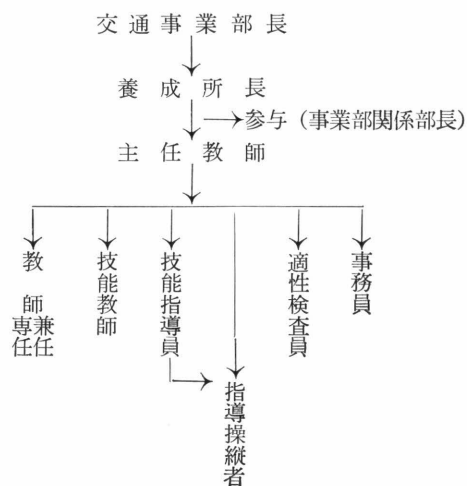
このほか、当社の鉄道・軌道の運転士を養成するための施設として、動力車操縦者養成所が設けられている。

動力車操縦者養成所は、昭和32年4月、当社が運輸省令により、鉄道・軌道の運転士養成に関し指定を受けたため、設置されたものである。養成対象者の大部分は、年齢20歳以上、実務経験3年以上の者である。

講習内容は、学科講習と技能講習とからなっており、入所後、免許取得までに要する最低時間は、鉄道は学科講習550時間、技能講習が460時間で、軌道は学科講習330時間、技能講習370時間である。なお、施設は東急教習所に併設されている。

昭和47年12月現在までの免許取得者は、鉄道運転士485人、軌道運転士104人にのぼっている。

動力車操縦者養成所の組織は次のとおりである。



現 況

昭和46年度における階層別教育訓練一覧表

区分	研 修 名	対 象 者	実 施 機 関	場 所	期 間
管理監督者訓練	上級管理者研修	役員	日本生産性本部 トップマネジメントコース	東 京	1 日
		部長	日本生産性本部 トップマネジメント総合コース	軽 井 沢 河 口 湖	5泊6日 (2回)
		次 長	慶応義塾大学ビジネススクール 経営幹部セミナー	下 田	12泊13日
	管理者研修	課 長	社 内	下 田	2泊3日
	係長研修	係 長	社 内	軽 井 沢	2泊3日
	現業長研修指導	現 業 長	社 内	保 田	2泊3日 1泊2日
	監督者研修	助 役・主 任	”	御 殿 場	2泊3日
監督者訓練(TWI)	監 督 者	”	教 習 所	5 日	
一般社員訓練	中堅社員研修	入社後6年の大卒社員とこれと同等の35歳以下の者	社 内	東 京	2泊3日
			日本経済青年協議会	富 士 吉 田	2泊3日
	現業上級社員研修	1号表4職群に属して3年以上40歳以下の者	社 内	御 殿 場	2泊3日
	現業中級社員研修	1号表3職群に属する者	”	”	2泊3日
	現業初級社員研修	入社後3～4年の高卒社員と5～6年の中卒社員	”	”	2泊3日
初級社員研修	入社後2年の大卒社員とこれと同等の者	”	教 習 所	20 日	
新入社員訓練	全寮制教育	大卒新入社員とこれと同等の者	”	慎 独 寮	1 年
	新入社員研修(合宿コース)	高卒男子新入社員入社6か月後	”	御 殿 場	2泊3日
	新入社員教育	大 卒 高 中 卒	”	会 議 室	3日～7日
	入社前教育	入 社 内 定 者	”	自 宅	—
その他	東急グループ管理者研修	課 長	”	会議室, 下田	2泊3日
	第一線監督者洋上研修	現 業 長・助 役	日本経営者団体連盟	台湾, 香港, 沖縄, 神戸, 横浜	14泊(船) 15日

※ 上記階層別教育訓練のほかに、教育見学団、成人を祝う集い、珠算検定試験と競技大会などを実施している。

職能別教育一覧表(1)

対象部門	対象者	教育訓練名	目的	内 容	実施時期	日数または時間数
交通事業部	現 業 長	現業長労務研修	労務管理	労務管理の研修	2回/年	2 日
交通事業部 鉄 道 部	駅 務 員	駅務掛教習	職務知識・作業 能率の向上	営業規則を主とした 駅務一般	随 時	15日～ 18日
”	車 掌 見 習	車掌教習	運転関係従事員 としての知識習 得	運転取扱心得を主と した運転業務一般	”	45日
”	新 任 駅 長	接遇補導員養成 講習会	職場管理	接遇訓練の技能研究	1回/年	4 日～ 5 日
”	助 役	助役業務研究会	業務知識向上	職場管理 職責の知識	2回/月	4 時間
”	主 任	主任業務研究会	”	営業規則これに付随 する事故防止策ほか	1回/月	”
”	乗務区監督者	業務研究会	指導力の向上	運転取扱心得・作業 規準ほか	”	2 時間
”	”	接遇訓練	接遇者の向上	接遇訓練	2～3回/年	3 日
交通事業部 バ ス 部	現 業 長	監督者講習会	管理能力向上	現業監督者としての 専門知識	1回/年	3 時間
”	助 役	監督者教習	業務執行能力向 上	執務要領全般 タコグラフ概念 ダイヤ作成概念 点呼執行者執行要領	”	3 時間
”	業 務 主 任	業務主任教習	”	ダイヤ作成要領 点呼執行執務要領 タコグラフ検査要領 自動車構造（運転業 務以外のもの） 珠算、操車業務概要	” ”	5 日 ”
”	”	新任業務主任教 習	”	現業監督者執務心得 関係法規・精算業務	”	42時間
”	運 転 士	指導運転士養成	”	仕事の教え方 接遇指導 作業基準の重点指導	”	6 日
”	”	運転士研修	”	作業安全、事故防止 乗務指導	”	3 日
”	”	運転士再教育	”	作業安全、事故防止、 案内用語、接遇	2回/年	4 日
”	工 場 長 工 場 助 役 車 両 主 任	監督者教習	”	整備管理者服務規定 整備管理者研修 仕業点検指導者教育	1回/年	33時間

現 況

職能別教育一覧表(2)

対象部門	対 象 者	教育訓練名	目 的	内 容	実施時期	日数または時間数
交通事業部 バス部	車 両 主 任 整 備 士	車両主任・整備士教習	”	検査主任者研修 車両整備基準 技術教育 安全作業 日常整備要領	1回/年	30時間
交通事業部 電気部	現 業 員 全 員	補修教育	職務知識の再認識	職務知識	1回/年	7 時間
”	”	新設備・新技術等についての教育	技術の向上	新技術について	1回/月	7 時間
交通事業部 車 両 部	3 級 整 備 掛	整備係教習(前)	鉄道車両知識の向上	鉄道車両技術全般	1回/年	95時間
”	2 級 整 備 係	整備係教習(後)	”	”	”	95時間
”	検 車 班 長 検 車 士	検車関係従業員 補習教習	検査能力の向上	車両整備全般	1回/年	20時間
”	現 業 長 助 役 技 術 掛	研究会	新形式車両機器の紹介 業務知識向上	新形式車両機器の構造 性能・整備要領	随 時	36時間
交通事業部 工 務 部	保線区・交通 区・機 動 区 全 員	定期考査	職務知識・作業 能率の向上	軌道整備心得 教 範	1回/年	7 時間
”	交 通 保 安 掛	列車防護訓練	”	発煙筒・信号雷管の 使い方	2回/年	6 時間
”	保線区・営繕 区・交通区な どの自動車運 転者	自動車運転訓練	安全作業向上	法 規	2回/年	6 時間
”	防 火 責 任 者	消火訓練	業務上災害の防 止	消火器の取扱い 消火液の交換	1回/年	3 時間
”	保線掛 工 作 掛	機械器具取扱い 訓練	作業能率の向上	機械器具取扱い	1回/月	36時間
”	保線区・機動 区 全 員	作業基準, 軌道 整備教範教育	職務知識 作業能率の向上	安全作業, 作業基準 軌道整備心得	”	”
”	営繕区 全 員	鉄道建物保守教 育	”	鉄道建物保守心得	”	24時間

## 9) 提 案 制 度

当社の提案制度は、昭和27年9月、監督者訓練（TWI訓練）の一環としての“改善の仕方”が導入されたときに始まった。その後、昭和37年4月、TWIの提案制度を包含し、さらに一般社員を対象とする広範囲な提案を募り、業務改善を促進することを目的として本格的な提案制度が制定された。これは、社員の経営への参画意識を高めることをねらいとするものでもあった。

提案件数も、昭和37年度は年間500件たらずであったものが、『業務改善ニュース』の発行、『提案のしおり』の配布、ポスター標語募集、提案月間の実施などPRを強化推進したことにより、昭和45年度には3,304件、8年間の累計提案件数は8,812件に達した。

この間、提案事務局は当初の重役室監理課（昭和40年6月に監理室と名称変更）から企画調整室、労務部教育課に移管され、現在に至っている。

昭和46年7月、従来の提案制度を大幅に変更、新たに「新提案制度」を実施した。改正の趣旨は、従来と同様、従業員の創造性を開発し経営の効率化の一助とする目的には変わりはないが、新制度では、とくに各部の自主運営により業務との一体化を図ることに主眼が置かれた。つまり、提案制度は提案の内容においても、採用と実施に至る過程が日常業務に密着したものでなければならないという根本理念に基づいて、従業員間の人間関係を深め、さらに経営参画意識を高めることに特徴がある。また、審査、褒賞は1次、2次と

1 次 審 査 褒 賞 基 準 表

賞 種	褒賞金額	審 査 基 準	採否区分
佳 作 努 力 賞	2,000円 1,000	効果が予測されるので実施するもの 試行するもの 一部を変更して実施するもの	採 用
奨 励 賞 提 案 賞	500 200	実施はしないが提案努力が認められるもの 実施しないもの	不 採 用

2 次 審 査 褒 賞 基 準 表

賞 種	総評価点	褒賞金額	評価基準（金銭的効果）		評価基準（金銭以外の効果）	
			利益金額（6か月間）	評 価 点	安全性・サービス・モラル	評 価 点
特 賞	80点以上	40,000円以上	800,000円以上	80点以上	とくに著しく成果があがった	25点以上
金 賞	60点～79点	30,000	600,000円～790,000円	60点～79点	広範囲にわたって大きな成果があがった	20点～24点
銀 賞	40～59	20,000	400,000～590,000	40～59	大きな成果があがった	15～19
銅 賞	20～39	10,000	200,000～390,000	20～39	かなりの成果があがった	10～14
敢闘賞	10～19	5,000	100,000～190,000	10～19	ある程度の成果があがった	5～9

現 況

2段階方式を採用した。1次審査褒賞は各担当部長の権限で採用・不採用・賞種の決定を行ない、2次審査褒賞は1次審査で採用となり実際に効果をあげた提案を対象とし、中央提案委員会（各担当部長十数人で構成）が決定することとなった。

こうした職場に密着した新提案制度は、きわめて順調に推移し、また各部の自主運営を図ったことで、管理監督者層の提案制度に対する理解・関心が高まってきた。現在は、単なる提案件数の増加を図ることよりも、内容を重要視し、職場の問題点を一步一步改善していく提案制度としていく方針がとられている。新提案制度移行後、昭和46年10月から47年3月までの提案件数は148件であり、このうち採用提案は38件、不採用提案は110件で、褒賞金総額は8万4,400円である。

なお、新提案制度に移行するまでの当社の提案状況は、提案件数8,812件、採用件数2,643件、推定効果金額は1億1,619万6,000円であった。年度別提案状況、賞種別提案件数は次のとおりである。

年度別提案状況一覧表

年 度	提案件数	採用件数	採 用 率	褒 賞 金 額 支 給 額	1件当たりの褒賞金額	推定効果金額
	件	件	%	円	円	円
昭和37	472	135	28.6	175,900	372	12,146,000
38	393	68	17.3	102,300	260	2,510,000
39	368	57	15.4	81,800	222	1,017,000
40	254	66	25.9	63,200	248	8,765,000
41	383	120	31.3	74,400	194	10,000,000
42	1,331	219	16.4	194,000	145	7,837,000
43	852	283	33.2	358,700	421	3,460,000
44	1,455	483	33.1	766,600	526	17,680,000
45	3,304	1,212	36.7	1,931,700	584	52,781,000
計	8,812	2,643	30.0	3,748,600	425	116,196,000

賞 種 別 分 類 表

年度	金 賞	銀 賞	銅 賞	佳 作	努力A	努力B	奨励賞	提案賞	却 下	アイディア賞	試 行 留 保	計
昭和37	—	6	16	112	1	202	—	—	135	—	—	472
38	—	—	5	47	16	188	—	—	137	—	—	393
39	—	—	3	13	41	111	—	—	—	200	—	368
40	—	1	6	8	27	24	—	188	—	—	—	254
41	1	—	3	17	63	36	—	184	—	—	79	383
42	—	—	3	20	135	61	—	1,086	—	—	26	1,331
43	—	1	4	8	89	181	—	528	—	—	41	852
44	—	2	4	24	98	355	158	685	—	—	129	1,455
45	1	—	6	31	312	862	452	1,235	—	—	405	3,304
計	2	10	50	280	782	2,020	610	3,906	272	200	680	8,812

## 4 営 業

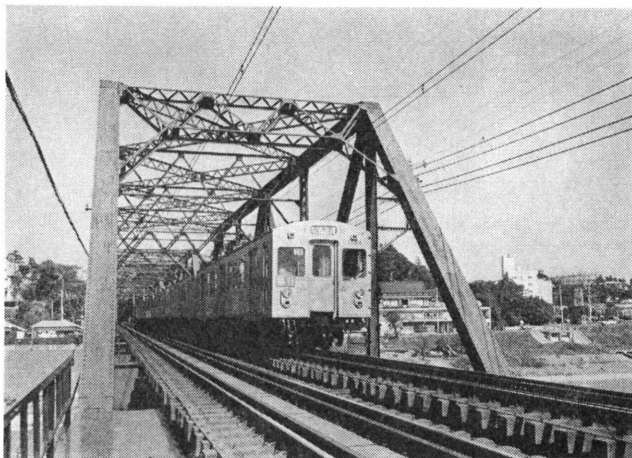
### 1) 鉄 軌 道 業

当社の鉄軌道業は、鉄道が東横線、目蒲線、田園都市線、池上線、こどもの国線、軌道が世田谷線と、合計6線で営業している。

東横線は、大正15年2月に丸子多摩川（現多摩川園前）～神奈川(廃駅)間14.8キロメートルが開通して以来、3度にわたって路線が延長され、現在、渋谷～桜木町間は26.3キロメートルとなっている。目蒲線、田園都市線、池上線は、それぞれ大正12年3月、昭和2年7月、大正11年10月に部分開通して以来、順次路線を延長してきた。現在の営業キロ程は、目蒲線が目黒～蒲田間13.1キロメートル、田園都市線が大井町～すずかけ台間29.0キロメートル、池上線が五反田～蒲田間10.9キロメートルである。また長津田～こどもの国間3.4キロメートルを結ぶこどもの国線は、昭和42年4月に開通したが、これは、当社が特殊法人こどもの国協会から委託を受けて建設、運営している路線である。唯一の軌道である三軒茶屋～下高井戸間5.1キロメートルの世田谷線は、玉川線の支線として大正14年1月に開通、以後、渋谷～下高井戸間を短絡する路線として世田谷地区の交通に貢献してきたが、昭和44年5月、玉川線の営業が廃止されてからは単独路線として営業している。

#### 各線の営業状況

東横線は、沿線地域の開発と国鉄南武線、同横浜線沿線の発展に伴う人口増により、輸送量は年々増加している。しかし、昭和39年5月の国鉄根岸線の開通、同年3月の営団地下鉄日比谷線の開通は、東横線から両線への旅客の転移という形で現われ、横浜～桜木町間、中目黒～渋谷間の輸送量は大きく減少した。このうち横浜～桜木町間は、依然として減少傾向が続いているが、中目黒～渋谷間は一時的な現象にとどまった。つまり、渋谷駅の乗降人員(1日平均)は、日比谷線開通直前には32万人あったものが、1年後(40年上期)には28万人と減少したものの、以後増加傾向を示し、昭和46年下期



8両編成で走る東横線急行列車



には34万人となり、日比谷線開通前の状態をしのぐに至った。

東横線、日比谷線の乗入れ駅である中目黒駅は、日比谷線開通前の乗降人員(1日平均)3万人に比べ、昭和46年下期にはその5倍に相当する約16万人を数え、自由が丘駅に次ぐ連絡駅となった。東横線の鉄道全線に占める輸送量の割合は58パーセント(昭和46年下期)で、目蒲・田園都市・池上3線合計を上回り、当社の幹線であることを如実に示している。

目蒲、池上の両線では、その沿線人口は飽和状態にある。一時、蒲田駅ビルを中心とする蒲田地区の整備開発により輸送量は若干増加したが、その好影響も1年ほどで、以後横ばいを続けている。とくに池上線は、都営地下鉄1号線の開通が大きく影響している。

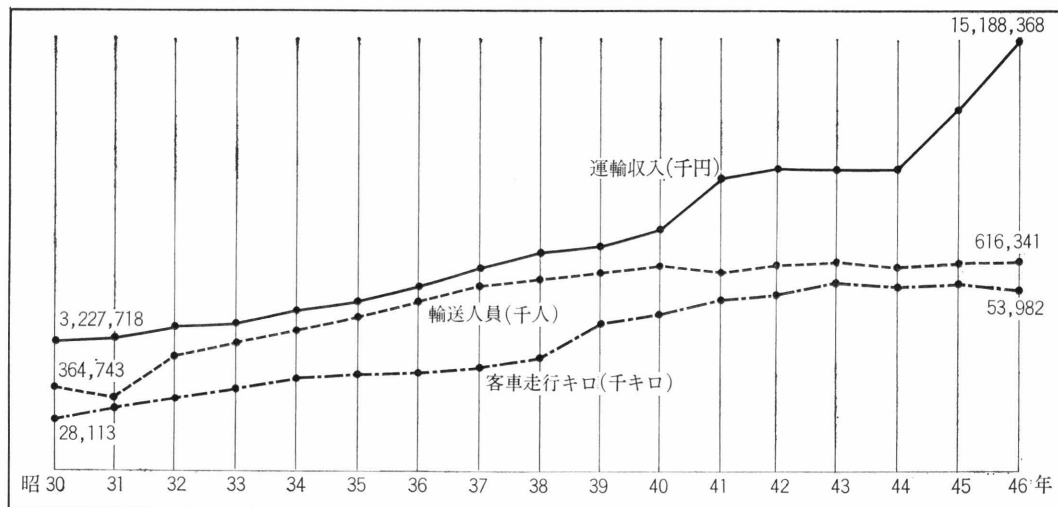
田園都市線は、溝の口～すずかけ台間の延長により沿線人口が増加、輸送量は対前年比5パーセント(41年～46年平均)ずつ増加している。また、こどもの国線は、こどもの国来園者を輸送する目的で建設されたため、観光路線的要素が強い。このため、旅客の輸送量は、季節的影響および休日の天候状況に大きく左右されている。

世田谷線は、玉川線が撤去されたにもかかわらず、三軒茶屋付近が整備されたため、撤去前の減少予想に反し、利用客は横ばい状態で推移している。

日比谷線開通前後の東横線乗車効率比較表

区 分 時 間 帯	乗 車 効 率 (実乗車人員/車両定員)					
	日比谷線開通前(39. 6. 24)		日比谷線開通後(39. 11. 17)		現在(47. 5. 17)	
	代官山～渋谷	祐天寺～中目黒	代官山～渋谷	祐天寺～中目黒	代官山～渋谷	祐天寺～中目黒
朝間ラッシュ時	% 191	% 194	% 125	% 147	% 163	% 208
日 中	61	60	59	51	52	53
終 日	79	80	59	56	66	80

鉄 軌 道 業 運 輸 成 績



運転概況および運転系統

〔東 横 線〕

朝間混雑時は8両編成の急行列車を9分間隔で運転し、営団地下鉄日比谷線直通列車も8両編成9分間隔で運転、都心への旅客の利便に努めている。また日中は、急行を8両編成15分間隔で運転、日比谷線直通列車も同様に8両編成15分間隔で運転している。夕刻は、急行を8両編成18分間隔で運転、日比谷線直通列車は、8両編成9分間隔で運転し輸送力の増強を図っている。

運 転 系 統				運 転 間 隔			
系 統	種 別	所要時分	編成車両数	区 間	朝 間	日 中	夕 刻
澁 谷～桜木町	普 通	45. 00	大型車 5 両 普通車 6 両	澁 谷～中目黒	分 秒	分 秒	分 秒
	急 行	34. 30			3. 00	5. 00	3. 36
中目黒～日 吉	普 通	20. 00	8 両		中目黒～日 吉	2. 15	3. 45
				日 吉～桜木町	3. 00	5. 00	3. 36

〔目 蒲 線〕

利用客は横ばい状態にあるが、朝夕の混雑時には、とくに目黒～田園調布間の折返し列車を運転している。

運 転 系 統				運 転 間 隔			
系 統	種 別	所要時分	編成車両数	区 間	朝 間	日 中	夕 刻
目 黒～蒲 田	普 通	24. 00	3 両, 朝間, 夕刻の一部	田園調布～蒲田	分 秒	分 秒	分 秒
目黒～田園調布	〃	12. 20			4 両	3. 30	8. 00
					目黒～田園調布	2. 34	8. 00

〔田園都市線〕

多摩田園都市の開発が進展するのに伴い、旅客の増加は著しく、とくに同地域から都心部への通勤客が多いため、朝間混雑時には、通勤快速列車を8本運転している。

日中は梶が谷行、長津田行、すずかけ台行の3系統をほぼ等間隔で運転、夕刻時には都心から多摩田園都市への通勤帰路客が多いことから、梶が谷折返し列車1本に対し長津田行2本、すずかけ台行1本の割合で運転している。



東横線と日比谷線の接点、中目黒駅

現 況

運 転 系 統

系	統	種 別	所要時分	編成車両数
大井町～梶が谷		普 通	分 秒 27. 05	} 4 両
大井町～長津田		"	46. 40	
大井町～すずかけ台		"	51. 00	
"		通勤快速	50. 00	

運 転 間 隔

区	間	朝 間	日 中	夕 刻
大井町～梶が谷		分 秒 2. 15	分 秒 6. 40	分 秒 3. 45
梶が谷～長津田		3. 00	10. 00	5. 00
長津田～すずかけ台		9. 00	20. 00	15. 00

〔池 上 線〕

都営地下鉄1号線の開通により利用客は減少したが、なお朝夕の通勤時間帯には輸送量が多く、五反田～雪が谷大塚間に折返し列車を運転している。

運 転 系 統

系	統	種 別	所要時分	編成車両数
五反田～雪が谷大塚		普 通	分 秒 12. 10	} 3 両
五反田～蒲 田		"	22. 30	

運 転 間 隔

区	間	朝 間	日 中	夕 刻
五反田～雪が谷大塚		分 秒 2. 45	分 秒 8. 00	分 秒 4. 00
雪が谷大塚～蒲 田		5. 30	8. 00	8. 00

〔こどもの国線〕

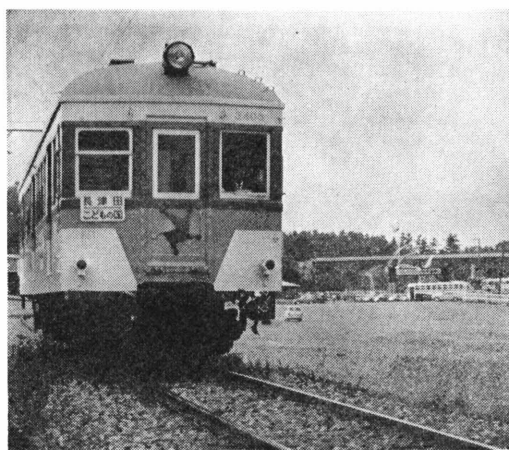
こどもの国来園者の利便を目的として運転するため、利用者の多い休祭日は16分間隔、休園日は64分間隔で運転している。とくに春のゴールデンウィークには、臨時ダイヤにより、大井町駅から4両編成のまま直通乗入れ運転を行なっている。なお、運転時間は長津田発8時44分から18時15分まで、休園日は17時53分までである。

運 転 系 統

系	統	種 別	所要時分	編成車両数
長津田～こどもの国		普通	5分00秒	1両または2両

運 転 間 隔

区	間	平 日	休 日	休 園 日
長津田～こどもの国		32分	16分	64分

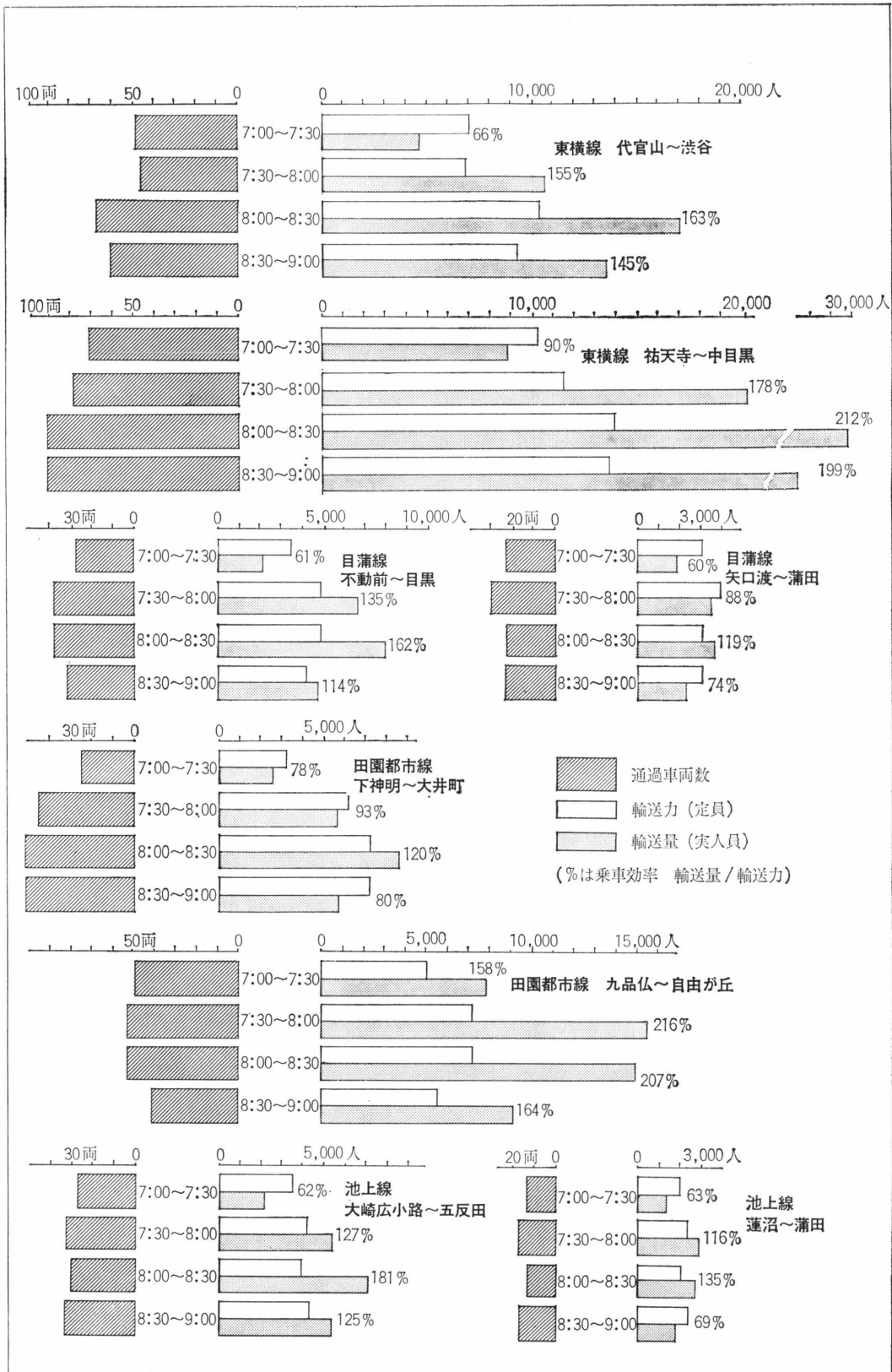


カラフルな装いのこどもの国線電車



田園都市線の通勤快速列車

当社線の朝間ラッシュ時の輸送力・輸送量



## 乗 車 効 率

終日において、乗車効率の最も高い時間帯は、各線多少の差はあるが、朝間の上り7時50分～8時50分である。区間についてみると、東横線については、昭和39年7月、営団地下鉄日比谷線北千住～中目黒間が開通し、さらに同年8月、東武、営団地下鉄、当社の3社相互乗入れ運転が開始されて以来、最混雑区間は代官山～渋谷間（開通前220パーセント、47年9月現在163パーセント）から、祐天寺～中目黒間（開通前194パーセント、47年9月現在208パーセント）に変わった。また、田園都市線についても、昭和41年4月に溝の口～長津田間が開通して以来、沿線開発に伴う人口増による輸送量の大幅増加と、日比谷線利用客に対処するため、大幅な輸送力の増強（90パーセント増）を実施した。しかし、その乗車効率は、下神明～大井町間こそ、昭和40年の177パーセントが47年9月現在で108パーセントに低下したものの、九品仏～自由が丘間は、昭和40年の189パーセントが47年9月現在では212パーセントと高率になっている。池上線は、昭和43年11月、都営地下鉄1号線泉岳寺～西馬込間の開通により、乗車効率も年々下降線をたどっている。目蒲線は、ここ数年横ばいである。

なお、軌道である玉川線については、昭和44年5月に渋谷～二子玉川園間を廃止し、同時に、鉄道線である砧線も廃止され、現在は、世田谷線三軒茶屋～下高井戸間のみである。

鉄道輸送量においては、東横線は、日比谷線乗入れ前（昭和39年上期）と現在（47年上期）とを比較してみると24パーセント増である。田園都市線は、昭和41年の溝の口～長津田間の路線延長が貢献して、39年上期と比べ現在は39パーセント増と順調な伸びを示している。これに対して、目蒲線は、39年上期と比べ現在は15パーセント減、池上線は、39年上期と比べ現在は10パーセント減と下降線をたどっている。



東横線の表玄関渋谷駅

したがって、鉄道全線の輸送量では、8年間で14パーセント増といわば横ばい状態である。

一方、輸送力については、東横線が急行列車を朝間・日中とも8両編成とし、また日比谷線乗入れ列車も終日8両編成に、田園都市線も終日4両編成および朝間快速列車の運転を実施するなど、輸送力増強を図った。これにより輸送

量の増加に呼応して、乗入れ前の昭和39年7月に比べて47年9月現在では30パーセントの増加を示している。

東横線についてみると、昭和39年7月に比べて日比谷線乗入れ後の同年9月には、輸送力は18パーセント増加されたが、さらに47年3月現在では、日中運行列車の調整によって19パーセント増加している。

また、朝間最高混雑の区間および乗車効率は、代官山～渋谷間が220パーセントから163パーセントへと減少したが、代わって、中目黒～祐天寺間が194パーセントから208パーセントへと増加したため、朝間ラッシュ時の混雑は、大幅な輸送力増強にもかかわらず緩和されていない。終日の乗車効率は、59パーセントから61パーセントへとほとんど横ばいである。

以下、各線の年度別最混雑区間の推移は次のとおりである。

年度別	東 横 線		目 蒲 線		田 園 都 市 線		池 上 線	玉 川 線
	代官山～ 渋谷	祐天寺～ 中目黒	不動前～ 目黒	矢口渡～ 蒲田	下明神～ 大井町	自由が丘 ～九品仏	大崎広小路 ～五反田	上通～ 渋谷
昭和39	206	—	175	—	154	—	172	145
40	149	193	172	165	177	189	183	128
41	157	208	151	162	135	163	177	127
42	136	180	167	150	150	186	170	155
43	126	190	146	154	146	173	165	136
44	138	200	140	142	126	181	144	—
45	145	203	149	136	125	182	148	—
46	150	202	144	106	118	176	141	—

## 乗 車 券

現在当社で取扱っている乗車券は、普通乗車券・定期乗車券・回数乗車券・団体乗車券と貸切乗車券の5種類である。このうち普通乗車券・定期乗車券のなかには、次のように国鉄線または他社線へまたがっているものもある。① 国鉄線との2線連絡 ② 他社線との2線連絡 ③ 国鉄線経由の3線連絡（定期券のみ）

現在の乗車券の様式は、当社線内相互発着については金額式軟券、連絡用については、金額式および地図式軟券が使用されているが、これらの乗車券は、駅業務の近代化により、主として自動券売機さらに自動印刷券売機が主役となっている。

昭和46年2月には、祐天寺、学芸大学、桜木町の3駅に自動改札機を設置したが、これら各駅の発売乗車券は、改札機に判定させるために磁気情報が記入してある特殊なものを使用している。

駅名の変遷

開通時の駅名のまま現在に至っているものも多いが、駅周囲の状況によって幾たびか改称されたものも多い。各駅の駅名の変遷ならびにおおよその由来は、次のとおりである。

東 横 線

開通	現 駅 名	駅 名 の 変 遷	駅 名 の 由 来
昭 2 ・ 8 ・ 28	澁 谷  (並 木 橋) 代 官 山  中 目 黒  祐 天 寺	昭21. 5. 31廃止	①河崎重家が、宮中で渋谷権介盛国という賊を捕えたことにより、天皇から渋谷の姓を賜った、②往時の塩谷の里がなまった、などの説がある。  地名がそのまま駅名となったが、地名は、この付近が代官の所有地であったことからきているらしい。  目黒の由来については目蒲線目黒を参照。
	学 芸 大 学  都 立 大 学	開通時駅名は「碑文谷」。昭11. 4. 1「青山師範」、18. 12. 1「第一師範」、27. 7. 1「学芸大学」と改称  開通時駅名は「柿ノ木坂」。昭6. 7. 25「府立高等前」、7. 3. 31「府立高等」、18. 12. 1「都立高校」、27. 7. 1「都立大学」と改称	碑文谷の由来は、当地の八幡神社隣りに畠山重忠の臣榛沢六郎成清を祀った末社稻荷社に碑文石が保存されているところから。その後は学校名とともに推移した。  柿ノ木坂は、①付近に柿の木が多く、なかで大きな木が目印になった、②さびしい坂で夜など一気にかけて抜けたところからなまった、などからきているようである。
	自 由 が 丘	開通時駅名は「九品仏」。昭4. 10. 22「自由ヶ丘」、41. 1. 20「自由が丘」と改称	九品仏は、浄真寺を開いた珂碩上人らが彫り上げた9体の阿弥陀如来像に由来している。自由ヶ丘と改称したのは、地名が昭和2年11月に開校した自由ヶ丘学園にちなんで倉から自由ヶ丘に変更されたため。
	田 園 調 布 多 摩 川 園 前	開通時駅名は「丸子多摩川」。昭6. 1. 1「多摩川園前」と改称	目蒲線田園調布を参照。  目蒲線多摩川園前を参照。
	新 丸 子		目蒲線丸子との混同を避けるため新丸子となった。丸子の由来は目蒲線沼部を参照。
	武 蔵 小 杉  (工 業 都 市) 元 住 吉 日 吉	昭20. 6. 16新設。昭28. 4. 1「工業都市」を統合  昭14. 12. 11開業。昭28. 3. 31廃止	小杉は古くから同地区の地名である。  開通時、この付近は中原町であったが、その1年前には住吉村といていたので、旧村名にちなんだ。  駅所在地日吉村に由来する。村名は、明治22年の市町村制施行の際、金蔵寺の日吉権現にちなんだ。
	綱 島	開通時駅名は「綱島温泉」。昭19. 10. 20「綱島」と改称	明治44年から綱島に冷泉をわかした大衆浴場が生まれた。駅名はこの綱島温泉にちなんだ。
	大 倉 山	開通時駅名は「太尾」。昭7. 3. 31「大倉山」と改称	太尾は町名から。大倉山は、大倉邦彦の当地域に対する貢献により名付けられ、駅名もそれにちなんだ。
	菊 名 妙 蓮 寺  白 楽	開通時駅名は「妙蓮寺前」。昭6. 1. 1「妙蓮寺」と改称	この付近は、むかし菊名氏が開発したといわれている。  日蓮宗の古刹妙蓮寺に由来している。
	東 白 楽 (新 太 田 町) 反 町	昭2. 3. 10新設 昭21. 5. 31廃止	神奈川町の小字であった白楽がそのまま駅名となっている。むかしこの付近に馬喰(伯楽)たちが住んでいたところから、のちに字名として残った。
(神 奈 川) 横 浜	昭25. 4. 7廃止 昭3. 10. 15新設	反(そり)は、はずす、よける等の意で、むかしこのあたりでは、数年ごとに耕作を休んだことがあったようで、のちに青木町の字名になったといわれている。  横浜の名は江戸時代にすでに見られる。	



開通	現 駅 名	駅 名 の 変 遷	駅 名 の 由 来
昭3・5・18 ↓ 昭7・3・31 ↓	高 島 町 桜 木 町	開通時駅名は「高島」。昭3.8.3「本横浜」、6.1.20「高島町」と改称	新橋～横浜間の鉄道建設、海面埋立てなどの土木工事は、横浜の豪商高島嘉右衛門に負うところ大であるという。その高島家の名前が高島町として残った。 桜木町は、明治5年に桜木川に臨む鉄道柵外を埋立てて誕生した町である。

目 蒲 線

大 12 ・ 3 ・ 11  大 12 ・ 11 ・ 1	目 黒		①目黒不動説——不動尊には目黒、目白など5色の不動尊がある、②地形説——めはくぼんで欠けた穴、くろは谷間のこと、③愛驪(めれい—すぐれた馬)説——むかしの付近に牧場があったため愛驪が地名となり、目黒に転化した、などの説がある。 目黒不動尊は、駅から徒歩2分である。
	不 動 前	開通時駅名は「目黒不動前」。大12.10「不動前」と改称	
	武 蔵 小 山	開通時駅名は「小山」。大13.6「武蔵小山」と改称	小山は、現在の小山八幡神社が建立されている小丘から生じたといわれている。
	西 小 山 足	昭3.8.1新設	洗足は、もともとは千束であった。洗足に変わったのは、日蓮上人が池で足を洗ったことに由来している。千束の由来としては、①むかし延暦年間に、水源の理由から稲千束の免税が許された、②池の付近でかやが千束とれた、などの説がある。
	大 岡 山		昭和7年の区制施行時に大岡山町が誕生したが、それ以前は食村の小字である。地名は地形から生じた。
	奥 沢		玉川村から見て奥の方にある沢の多い場所であるため、地形がそのまま地名となったようである。
	田 園 調 布	開通時駅名は「調布」。大15.1.1「田園調布」と改称	この付近は、鎌倉時代の初期まで朝廷に「調」として献上するたづくりの布の生産地で、たづくりの布の里、調布の里と呼ばれ、しだいに地名として定着した。田園を冠したのは田園都市づくりから。
	多 摩 川 園 前	開通時駅名は「多摩川」。大15.1.1「丸子多摩川」、昭6.1.1「多摩川園前」と改称	文字どおり、多摩川のほとりに設けられ、大正13年12月には、駅前に多摩川園が開設された。
	沼 部	開通時駅名は「丸子」。大13.6.1「武蔵丸子」、大15.1.1「沼部」と改称	丸子の由来としては、①丸子部佐壯(歌人)の姓が地名となった、②荘園制度のころ、このあたりは丸子荘と呼ばれており、それが地名となった、などの説がある。沼部というのは、調布村の字名である。
	鶺 鴒 の 木	大13.2.29新設。当初駅名は「鶺鴒ノ木」。昭41.1.20「鶺鴒の木」と改称	鶺鴒ノ木の由来には、①この付近は、鶺鴒の棲息地であった、②光明寺境内の木に鶺鴒が巣を作り、この木を鶺鴒ノ木と呼んだことから地名となった、などの説がある。地名に由来している。ちなみに川崎側に上丸子がある。
下 丸 子	大13.5.2新設		
武 蔵 新 田	開通時駅名は「新田」。大13.6「武蔵新田」と改称	新田は、源氏の将、新田義貞の二男新田義興を祀った新田神社にちなんで名付けられた。	
矢 口 渡 (本門寺道)	開通時駅名は「矢口」。昭5.5.21「矢口渡」と改称 大14.10.12新設。昭11.1.1「道塚」と改称、昭21.5.31廃止	むかし日本武尊がこの付近で多摩川を渡るとき、敵に矢を射たところから古跡として残り、地名となった。	
蒲 田		蒲田の由来には、①いまから700年ほど前に住んでいた蒲田入道重連の姓が地名となった、②古い呼び名である蒲田井(ぼたい)が蒲田となった、などの説があるが、一般にカマタとは、泥深い田を意味している。	

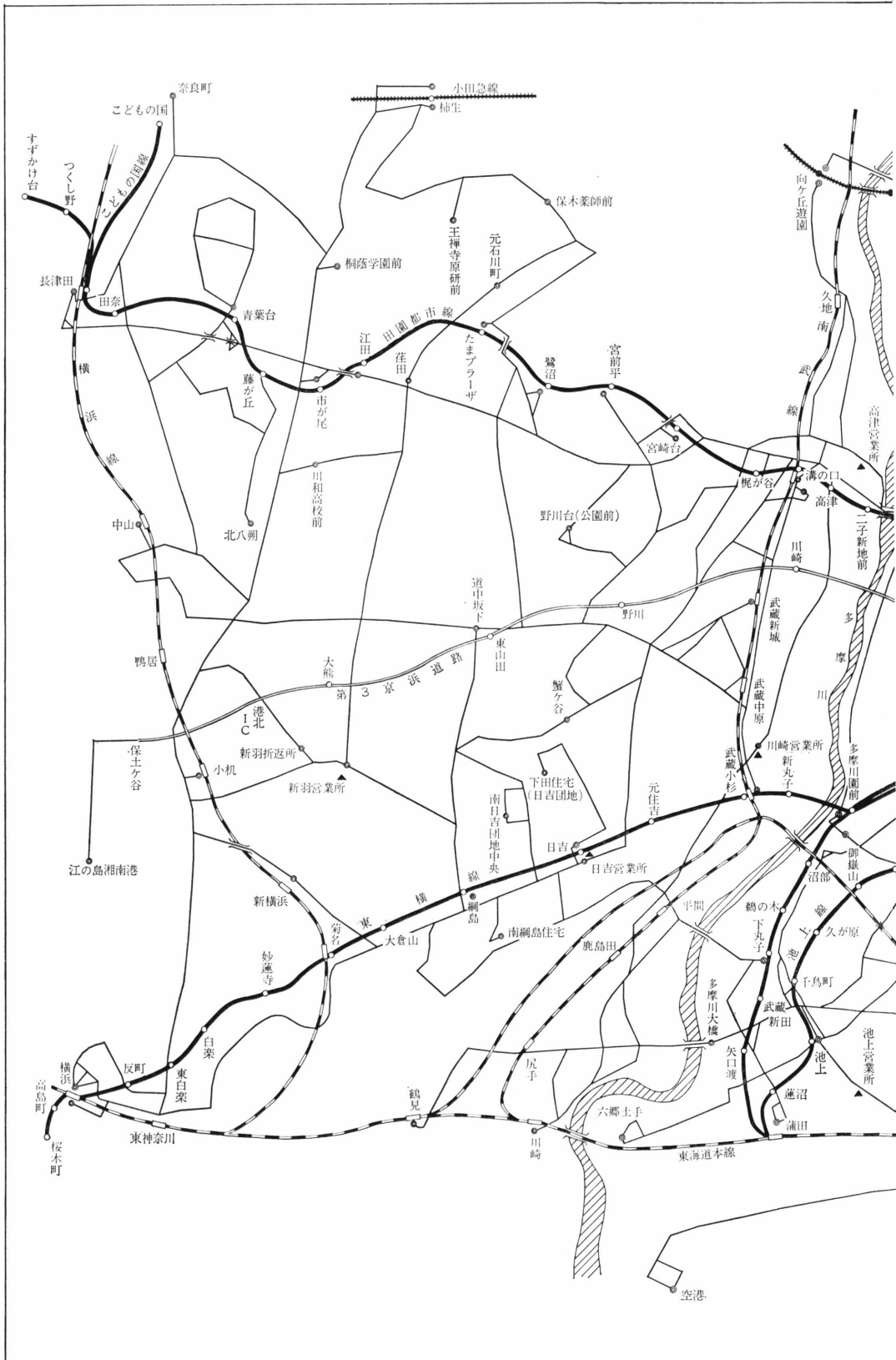
田 園 都 市 線

↑	大 井 町		①守護職大井氏の姓がそのまま地名となった、②光福寺境内で了海上人が出生した際、産湯に使われた大きな井戸から地名が生じた、などの説がある。
	下 神 明	開通時駅名は「戸越」。昭11.1.1「下神明」と改称	戸越は、江戸越えて……という歌から生じたといわれている。神明は立会川に沿って上神明と下神明があり、そのまま駅名となっている。

開通	現 駅 名	駅 名 の 変 遷	駅 名 の 由 来
↑ 昭2 ・ 7 ・ 6	戸 越 公 園	開通時駅名は「蛇窪」。昭11.1.1「戸越公園」と改称	駅から徒歩8分のところに戸越公園がある。
	中 延		このあたり一帯は、むかしなかのべ（中部、中之部）と呼ばれていたが、のちに中延に変わった。
	荏 原 町		約700年前このあたりの領主であった荏原左衛門尉義宗の姓が、荏原郡として残り、さらに荏原区、荏原町に名残りをとどめている。
↑ 昭4 ・ 12 ・ 25	旗 の 台	開通時駅名は「東洗足」。昭26.3.1池上線「旗ヶ岡」と立体交差のため移設「旗の台」と改称	源義家が、東北遠征の際にこの地で旗挙げしたため、以後、旗の台と呼ばれている。
	北 千 束	昭3.10.10新設。当初駅名は「池月」。昭5.5.21「洗足公園」、11.1.1「北千束」と改称	池月は、沿線住民の要望により新設されたが、その由来は不明である。北千束は、古くからの地名である。
	大 岡 山		目蒲線大岡山を参照。
↑ 昭4 ・ 11 ・ 1	緑 が 丘	開通時駅名は「中丸山」。昭8.4.1「緑ヶ丘」、41.1.20「緑が丘」と改称	奥沢の小名・中丸山に由来している。中丸というのは城の本丸のこと。緑ヶ丘は、その後の町名改正による。
	自 由 が 丘	開通時駅名は「自由ヶ丘」。昭41.1.20「自由が丘」と改称	東横線自由が丘を参照。
	九 品 仏		東横線自由が丘を参照。
↑ 昭2 ・ 7 ・ 15	尾 山 台	昭5.4.1新設	尾山は古くは小山と書かれていたが、多摩川に沿った丘の地形から地名が生じたようである。
	等 々 力		①深沢の兎々呂城の寺から地名が生じた、②滝のトドロク音から生じた、などの説がある。
	上 野 毛		川崎側からみてこのあたりが高いところから、ノッケ（アイヌ語で尾根の峯）と呼ばれたのが転じたといわれている。上野毛に対して川崎側に下野毛がある。
↑ 昭41 ・ 4 ・ 1	二子玉川園	開通時駅名は「二子玉川」。昭15.12.1「二子読売園」、昭19.10.20「二子玉川」、昭29.8.1「二子玉川園」と改称	二子は、川崎側にある二子塚古墳にちなんで名付けられた。玉川は、玉川村に由来しているが、多摩川の流れが玉のように清冽なところからきている。
	二子新地 前津		このあたりは高津村大字二子の新開地であった。高津城から高津村と名付けられたといわれる。
	溝 の 口	開通時駅名は「溝ノ口」。昭41.1.20「溝の口」と改称	住民は用水を掘り多摩川から分水したが、この水路幅が溝のように狭かったことから地名が生じた。
↑ 昭43 ・ 4 ・ 1	梶 が 谷		古くから村名あるいは字名として継続している。
	宮 前 平		昭和13年にこのあたりが川崎市に編入された際、従来 の宮前（みやざき）が宮崎となった。
	鷺 沼		このあたりは宮前であり、地形から宮前平とした。 この付近の部落の人びとの水源は鷺沼という小沼であったといわれており、小字に新鷺沼がある。
↑ 昭47 ・ 4 ・ 1	たまプラーザ		プラーザとは広場の意味で、社長五島昇が名付けた。
	江 田		むかし江田小次郎という豪族が住みついで以来、江田と呼ばれた。その後、江田が荏田に変わったが、荏は 当用漢字にないため、旧名の江田とした。
	市 が 尾		市郷が市が尾になったといわれているが、現在も大字 として使われているので、そのまま駅名になった。
↑ 昭47 ・ 4 ・ 1	藤 が 丘		付近には野生の藤が多いところから名付けられた。
	青 葉 台		開発後も緑の豊富な街にしようとの構想から、恩田と いう地名によらず、青葉台とした。
	田 奈		明治22年に長津田、恩田、奈良の3か村が合併して田 奈村が誕生したが、村名がそのまま駅名となった。
↑ 昭47 ・ 4 ・ 1	長 津 田		長津田の津田は、谷間、山あいなどにある田や畑の意 で、周囲の地形から地名が生じたといわれる。
	つ く し 野		東急不動産がこの付近一帯を分譲する際、名称を公募 したが、そのなかから「つくしの野」が採用された。
	す ず かけ 台		駅の東南側に東京工業大学の研究施設である大学院大 学が建設されるため、学究の街にふさわしい、すずか けの木にちなんで名付けられた。

開通	現 駅 名	駅 名 の 変 遷	駅 名 の 由 来
<b>池 上 線</b>			
昭3・6・17 昭2・10・9	五 反 田 大崎広小路		むかしこの付近は入海で、のちに田や畑となったが、その面積が五反であったところから地名となった。 大崎広小路がそのまま駅名となった。大火を防ぐための道路を広小路と呼んでいる。
↑ 昭2・8・28	(桐ケ谷) 戸越銀座 荏原中延 旗の台	昭28.8.11廃止  開業時駅名は「旗ヶ岡」。昭26.5.1大井町線「東洗足」と統合改称	賑わう商店街“戸越銀座”にちなんだ。 荏原郡の中延であるため駅名は荏原中延となった。 田園都市線旗の台を参照。
↓	長 原 洗 足 石 川 台	開業時駅名は「石川」。昭3.4.13「石川台」と改称	長原は当時の馬込村の字名である。 目蒲線洗足を参照。 むかしは現在の呑川が石川と呼ばれていた。
↑ 大12・5・4	(雪ケ谷) 雪が谷大塚 (調布大塚) 御 嶽 山	昭8.6.1「調布大塚」と合併「雪ヶ谷大塚」と改称 昭41.1.20「雪ヶ谷大塚」を改称 昭2.8.19新設。昭8.6.1廃止 開業時駅名は「御嶽山前」。昭8.6.1「御嶽山」と改称	雪ヶ谷は、雪ヶ谷太田新六郎という郷士に、大塚は、鶴ノ木村の小名・大塚にちなんでいるようである。
↓	久 が 原 千 鳥 町	開業時駅名は「末広」。昭3.4.13「東調布」、11.1.1「久ヶ原」、41.1.20「久が原」と改称 大15.8.6新設。当初駅名は「慶大グラウンド前」。昭11.1.1「千鳥町」と改称	御嶽神社は、天保2年に木曾の御嶽神社から分かれて建立されており、関東地区の第1分社である。 久ヶ原は、燃料採取地を意味する久木(クキ)から転じたという地名考説があるが、さだかではない。
↑ 大11・10・6	池 上 蓮 沼 蒲 田		千鳥というのは、昭和7年に東調布町から分かれてはじめて生まれた名称である。 駅名は日蓮宗の本山池上本門寺にちなんでつけられているが、池上の由来には、①鎌倉時代の領主池上右衛門太夫宗仲の姓から生じた。②池上は洗足池の上にあるため地名が生じた、などの説がある。 蓮沼村に由来するが、地名については、文字どおり蓮が多く生えた沼が存在していたところから生じた。 目蒲線蒲田を参照。
<b>世 田 谷 線</b>			
↑ 大14・1・18	三 軒 茶 屋 西 太 子 堂 若 林 松陰神社前		明治のころ、道が左右に分れるこの地に信楽、角屋、田中屋という三軒の休み茶屋があったところから、地名となった。 太子堂は、本来は烏山用水の北、水田に面した部落で、そこにある円泉寺太子堂のちに地名になった。 むかしこのあたりには、若木の林が多かったという。
↓	世 田 谷 上 町 (豪 徳 寺) 宮 の 坂 山 下		付近に吉田松陰を祀った松陰神社がある。 多摩郡のなかの勢多郷が谷地であったところから世田谷の地名が生じたといわれている。
↑ 大14・5・1	(六 所 社 社) 松 原 (七 軒 町) 下 高 井 戸	昭20.7.15廃止 昭20.7.15「豪徳寺」を移設し、「宮ノ坂」と、41.1.20「宮の坂」と改称 開通時駅名は「山下」。14.10.6「玉電山下」と改称。44.5.1「山下」と改称 昭24.9.1「六所神社」を移設「玉電松原」と改称。44.5.11「松原」と改称 昭24.9.1廃止	駅所在地の世田谷上町にちなんでいる。 昭和7年7月の区制施行前は、世田谷町の字名として使われていた。 山下は、駅所在地松沢村の小字であった。 この付近は、吉良氏の家臣であった松原佐渡守の子孫が代々住み、開拓に努め、名主役となったので、いつとなく松原村といわれるようになった。
↓			宗源寺の高井堂に由来しているといわれる。

鉄軌道・乗合バス路線





旅客運賃の変遷

鉄軌道旅客運賃変遷表

年月日	種別	基本運賃		最低運賃	通 行 税	摘 要
		区間制	キロ制 金額			
大 12. 3. 11	鉄	1	円 銭 厘 5			目蒲線目黒～丸子間開通全線4区 定期券：普通・学生1.3.6.12か月 職工1.3か月 普通定期最高割引70% 学生80%
14. 3. 1	軌	1	4			玉川線全線8区25銭
15. 2. 14	鉄		1 2.2			東横線丸子多摩川～神奈川間開通 マイル制運賃をキロ制運賃に換算(1マイル3.5銭) 定期券は目蒲線と同じ
昭 2. 7. 6	〃	1	5			大井町線大井町～大岡山間開通全線2区
5. 1. 1	〃	1	2.3			対キロ制遠距離通減制 最初の3キロまでは1キロごとに2.3銭、以下3キロごとに1厘通減
10. 2. 9	〃	1	2.3			目蒲線・大井町線は区間制運賃を対キロ制運賃に改訂、合併により池上線も対キロ制
17. 4. 1	〃	1	2	大人5銭 小児3銭	定額制(3等)地帯別40キロ以下免税80キロまで5銭、120キロまで15銭	区間制連帯運輸の場合は通算キロ程による 回数券：普通運賃を20倍したものより5%割引 定期券：普通・学生・工員1.3.6か月
〃	軌	1	5	小児半額		最高30銭を5区分に特定 定期券：普通・学生・工員1.3.6か月
19. 4. 1	鉄	1	2.(5)	大人10銭 小児5銭	対キロ制(3等)20キロ以下免税21キロ以上2.5厘	戦時特別賃率 1キロに付距離の遠近にかかわらず5厘を加算 回数券：普通運賃を20倍したもの
20. 4. 1	〃	1	3		20キロ以下免税21キロ以上5厘	戦時特別運賃廃止
〃	軌	1	10	小児運賃 廃止		全線3区 定期券：鉄道運賃制適用
20. 5. 1	〃	均一制	20			全線20銭均一
21. 3. 1	鉄	1	7.5	大人20銭 小児10銭		遠距離通減制を距離比例制に改訂 定期券：普通・学生・工員の3種類を、普通・特殊の2種類に改訂
〃	軌	均一乗切制	40			全線均一、特定運賃 砵線との相互間50銭
22. 3. 1	鉄	1	9.5	大人50銭 小児30銭		
〃	軌	均一乗切制	60			全線均一、特定運賃 砵線との相互間80銭
22. 7. 7	鉄	1	35	大人1円 小児50銭		運賃特別割引廃止 定期券：普通・特殊の2種類を通勤・通学の2種類に改訂
〃	軌	2区制乗切制	1.00			特別運賃廃止 全線2区
23. 2. 1	〃	均一乗切制	2.00			全線2円 回数券：11券片20円 定期券：通勤・通学1.3.6か月
23. 5. 18	鉄	1	61.2	大人2円 小児1円		前回運賃の75%増
〃	軌	均一乗切制	3.50			回数券：11券片35円
23. 7. 18	鉄	1	1.20	大人3円 小児2円	課税対象運賃に5/100を乗じ通行税の納付額を算出	前回運賃の3.43倍 回数券：普通運賃を10倍したもの
23. 7. 18	軌	均一乗切制	7.00			全線7円均一 回数券：11券片70円
24. 5. 5	鉄軌			大人5円 小児3円		最低運賃値上げ
25. 5. 12	鉄	1	1.45		進駐軍専用車空席利用の旅客運賃に対しては課税	進駐軍専用車空席利用者に対する運賃は3等旅客運賃の2倍
〃	軌	均一乗切制	8.00			全線8円均一 回数券：11券片80円

年月日	種別	基本運賃		最低運賃	通行税	摘 要
		区間制	キロ制			
昭26.11.1	鉄軌		1	円 銭 1.85	大人10円 小児5円	免税 最低キロ2キロ
"	軌	均一乗切制		10.00		全線10円均一 回数券：11券片100円
28.1.15	鉄軌		1	2.15		最低キロ1キロ 回数券：11券片分が10券片相当
"	軌	2区制乗切制		10.00		2区15円, 区界三軒茶屋 回数券：11券片1区100円, 2区150円, 定期券：通勤・通学1.3.6か月
34.1.29	鉄軌		1	2.20		
"	軌	均一制		13.00		往復25円, 二子玉川園方面・下高井戸方面相互の乗換券発行 回数券：11券片(均一)130円, 定期券：通勤・通学1.3.6か月, 普通1.3か月
37.11.1	鉄軌		1	2.37		小児定期運賃は大人運賃を折半し5円・10円単位に切上げ
41.1.20	"		1	(2.91)	大人20円 小児10円	対キロ区間制(1~30キロ)1~6キロ20円, 以上4キロ増すごとに10円加算 回数券：11券片(均一)200円 定期券：普通廃止
41.4.1	鉄軌	均一制		2,000	大人20円 小児10円	田園都市線溝の口~長津田間開通 対キロ区間制円(40キロまで設定)31キロ以上4キロ増すごとに10円加算, ただし溝の口通過となるもの10円(小児5円)加算
42.4.28	"	均一制		30.00	大人30円 小児15円	こどもの国線開通
43.4.1	"					対キロ区間制(41キロまで設定)1~6キロ20円, 以上4キロ増すごとに10円加算, 溝の口または長津田いずれか一方を通過するものは10円, 両方通過のものは20円加算
45.10.5	"		1	(3.33)		1~7キロ30円 以上4キロ増すごとに10円加算 溝の口・長津田通過のもの大人40円・小児20円

乗合バス運賃変遷表

年月日	種別	運賃		内 容	賃率	摘 要
		区 間	金 額			
昭21.2.1	区間制	1区	円 銭 20		円 銭 7.53	
21.2.10	"	"	50	2区80銭, 3区1円, 4区1円20銭	17.51	
22.2.15	"	"	50	1区増すごとに50銭加算	40	
22.7.15	"	"	1.00	"	85	
23.3.25	"	"	1.00	"	85	最低区界を2~3キロの等距離に
23.5.21	"	"	1.00	"	1.50	
23.7.20	"	"	1.00	"	2.25	山間部割増し30%以内
24.6.1	"	"	5.00	1区増すごとに5円加算	2.25	
26.12.24	"	"	15.00	1区増すごとに10円加算	2.60 3.00	東京 神奈川
34.1.1	"	"	15.00	"	3.55	神奈川
38.6.14	"	"	15.00	川崎市内東横線以南20円均一 以北特区15円, 1区20円, 1区増すごとに10円加算	3.90	川崎市運賃改訂
40.1.16	"	"	20.00	川崎市内東横線以南20円均一 1区増すごとに10円加算	—	運賃区界は現行のまま初乗りの20円とする
41.4.18	"	"	—	横浜市内30円均一	—	横浜市運賃改訂(日吉高田線を除く)
42.10.1	地帯制	"	—	都内1地帯30円, 2地帯50円	—	東京都運賃改訂
43.4.1	"	"	—	川崎市内30円均一	—	川崎市運賃改訂
47.8.1	"	"	—	横浜市内50円均一, 暫定40円	—	横浜市運賃改訂 暫定
48.1.15	"	"	—	都内1地帯40円, 2地帯60円	—	都内運賃改訂



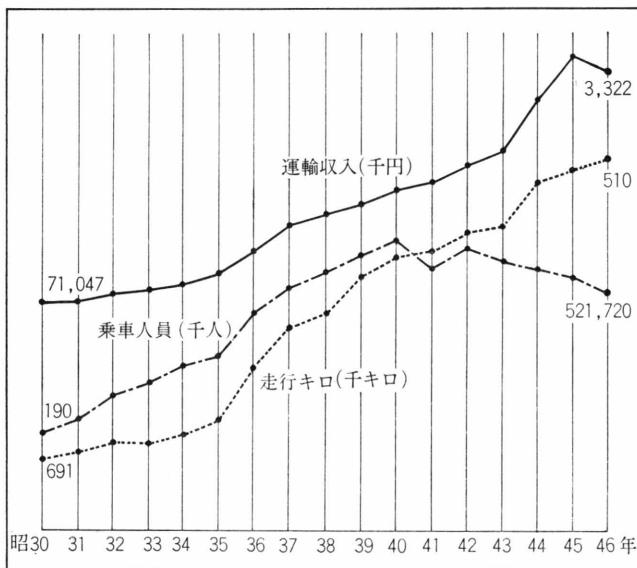
## 2) 乗合バス業

当社の乗合バス営業所は、現在13か所を数え、主要幹線道路沿いにそれぞれ配置されている。その内訳は、東京都内に9か所、神奈川県川崎市、横浜市にそれぞれ2か所となっている。

運行系統は156系統にのぼり、それらを大別すると、郊外と都心を結ぶ直通系統、国電山手線の渋谷・目黒・五反田などの各ターミナルを起点に放射状に伸びる幹線系統、環状線を走る系統、そして鉄道線の各駅に短絡する系統の4種類に分けることができる。

車両数1,000両、営業キロ程584キロメートルで、1日当たり約70万人を輸送しているものの、マイカーの激増による道路渋滞が著しいため、昭和41年以降は輸送人員も横ばい状態である。

乗合バス営業成績



この状態を打開するため、警視庁によって、昭和46年12月から、朝夕の道路混雑時に限り、都内主要幹線道路においてバスの専用または優先通行車線が設置された。これにより、当社バス路線においても、従来の運転所要時分を大幅に短縮し、輸送人員も若干上昇した。また斜陽化するバス輸送のイメージチェンジを図り、同時に利用者の利便に結びつけるため、当社は、他社に先がけて系統番号制を実施するなどバス事業の体質改善を進めている。

しかしながら、収入では昭和42年10月に実施された運賃改訂により、以後数年は増収となったものの、その後は年々下降し、現在は横ばい状態となり、昭和45年下期からは、自動車業全体で欠損を計上している。



系統番号制を採用した路線バス

### 3) 観 光 バ ス 業

観光バス業は、昭和28年7月、定員40人乗りの観光バスわずか3両で営業を開始した比較的歴史の新しい事業である。

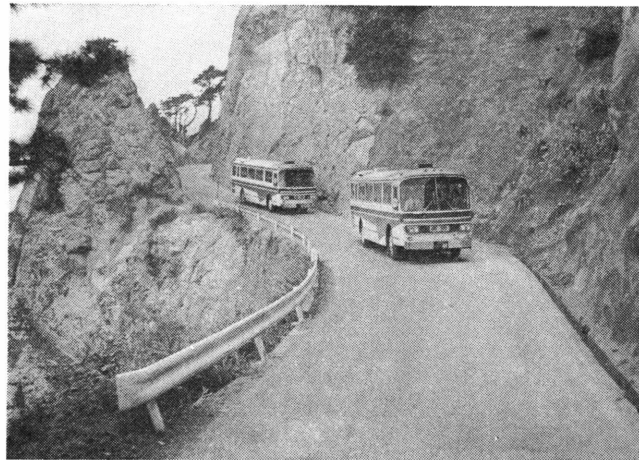
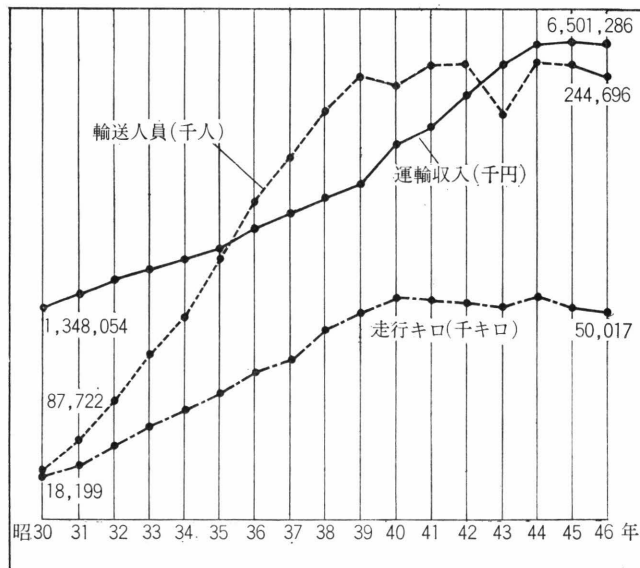
現在は、世田谷区下馬1-3-2所在の観光営業所を基地に、デラックスバス36両を含む64両によって、全国の名所旧跡や観光地を縦横に走っている。当社の免許区域は、東京都の特別区の存する区域および狛江市、府中市、小金井市、国分寺市、北多摩郡のうち中央線以南の部分、および神奈川県川崎市ならびに横浜市となっている。

営業成績については、レジャーブームに乗って昭和42年～43年にかけては対前年比10パーセントの伸びを示していた。しかも昭和44年には、東名高速道路の開通によって、一挙に27パーセント増と大幅に増加し

た。さらに昭和45年には、万国博覧会に際し、大型車11両を高速デラックスバスに代替するなど車両の充実を図ったことにより、営業成績は好調に推移した。近年、高速道路の発達に伴い、当社観光バスの行動範囲も東北、北陸、山陰、山陽、四国、九州へと広がり、昭和47年度には、ついに北海道にまで進出するに至った。しかしながら、万国博覧会以後は収益率も下降線をたどり、現在は横ばい状態にある。

これは、急激な伸びに対する一時的な現象ともみられるが、一方では、ガイド不足による稼働率の鈍化は、業界全般に共通の現象としてあらわれ、将来のワンマン化への方向とあわせて、新たなレジャー手段としての観光バスへと脱皮を迫られている。

観光バス営業成績



伊豆半島を走る観光バス

#### 4) 石油販売業

昭和29年9月、当社は石油類の小売店としてサービス・ステーションを四谷に開業して以来、中目黒、愛宕山、田町、鶴見など東京都内および神奈川県内の交通の要所に次々と開設してきた。また、昭和31年9月には、ドライブインを箱根湯本に設け、以後、戸塚、沼津、高崎、真鶴と国道に沿って開設してきた。この結果、現在はサービス・ステーション17か所、ドライブイン3か所、配達基地としてオイルセンター1か所を保有するに至っている。このほか、砒油課による直売、商社販売などもあわせ行なっている。石油販売業は、現在、公害問題に係る種々の規制や業者間における販売競争の激化など、きびしい状況下にあるが、当社はチェーンの持味を生かして、売上高を年々確実に5～10パーセント程度増加させている。なお、昭和46年度の売上高は約48億円であったが、これは付帯事業に占める比率は24パーセントと、田園都市業の54パーセントに次ぐものであった。

また当社では、業務の省力化・能率化および販売の拡大を中心に5か年計画を立案、この計画にそって昭和46年4月から事務の電算化、サービス・ステーションの新設・改造・設備の増強のほか9か所の当社副販売店との相互給油によるチェーンの拡大を図るなど、販売収益の増加と省力化効果が相まって好決算を収めている。

サービス・ステーション、ドライブイン一覧表

(昭和47年12月現在)

所 名	所 在 地	開業年月	敷地面積	所 名	所 在 地	開業年月	敷地面積
砒油課 直売係	渋谷区桜丘町	年 月 39. 10	m <sup>2</sup> (本社内)	箱根湯本 S S	神奈川県 足柄下郡箱根町	年 月 31. 9	m <sup>2</sup> 2,231
中目黒 S S	目黒区中目黒	29. 11	512	戸塚 "	横浜市戸塚区	32. 10	3,719
愛宕山 "	港区芝愛宕町	30. 3	1,223	真鶴 D I	神奈川県 足柄下郡真鶴町	39. 11	1,263
田町 "	港区三田	30. 12	1,506	高崎 "	高崎市上佐野町	34. 4	4,119
柿ノ木坂 "	目黒区柿ノ木坂	34. 4	607	沼津 "	沼津市今沢町	34. 7	2,128
二子玉川 "	世田谷区玉川	32. 7	305	オイルセンター	世田谷区用賀	45. 10	1,264
椎名町 "	豊島区长崎	34. 11	400	合 計			26,331
用賀 "	世田谷区上用賀	41. 12	668	四谷 S S	千代田区麴町 (38.1東急日産 販売に譲渡)	29. 9	1,254
向が丘 "	川崎市多摩区	43. 10	416	赤坂 "	千代田区永田町 (35.8赤坂東急 ホテル建設に伴 い閉鎖)	33. 3	3,606
宮前 "	川崎市高津区	44. 12	660	江の島駐車場	藤沢市鶴沼 (45.9をもって 石油販売業を廃 止、駐車場夏季 のみ営業)	31. 7	11,067
鶴見 "	横浜市鶴見区	32. 5	1,016	築地駐車場	中央区銀座東 (34.1.銀座東 急ホテル建設に 伴い閉鎖)	31. 1	3,158
第二国道 "	" "	32. 7	913				
綱島 "	横浜市港北区	36. 12	469				
青葉台 "	" 緑区	42. 11	1,168				
新羽 "	" 港北区	46. 7	582				
町田 "	町田市高ヶ坂	47. 12	1,162				

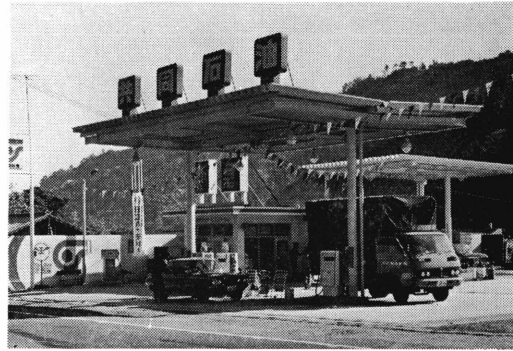
売 上 高 の 推 移

(単位：千円)

所 名	昭和38年度	昭和40年度	昭和42年度	昭和44年度	昭和46年度
砥油課直売係		577,029	1,127,007	1,507,924	1,573,371
中目黒SS	325,953	210,486	115,629	143,176	146,139
愛宕山	340,299	226,084	192,696	209,084	208,774
田町	293,788	277,454	143,828	164,870	143,307
柿ノ木坂	123,743	150,299	150,874	159,197	133,312
二子玉川	147,983	131,834	124,992	107,970	81,389
椎名町	188,933	188,008	155,145	143,184	123,106
用賀			10,696	15,990	74,091
向が丘				73,763	118,819
宮前				10,571	98,445
鶴見	266,311	163,379	91,376	109,396	120,007
第二国道	103,628	86,773	101,182	104,149	105,763
綱島	110,849	109,656	129,691	118,053	128,077
青葉台			17,027	83,400	112,170
新羽					53,279
箱根湯本	158,830	115,633	94,349	95,804	105,037
戸塚	99,847	92,505	96,667	100,122	116,172
真鶴DI		50,491	64,203	84,312	105,340
高崎	174,366	188,220	224,690	240,976	330,419
沼津	157,449	156,835	174,427	177,245	176,542
オイルセンター					110,360
江の島駐車場	27,791	22,084	25,465	23,491	
その他の収入	611,633	717,915	744,625	790,066	529,780
合 計	3,131,403	3,464,685	3,784,569	4,462,743	4,693,699



東急新羽サービス・ステーション



東急箱根湯本サービス・ステーション

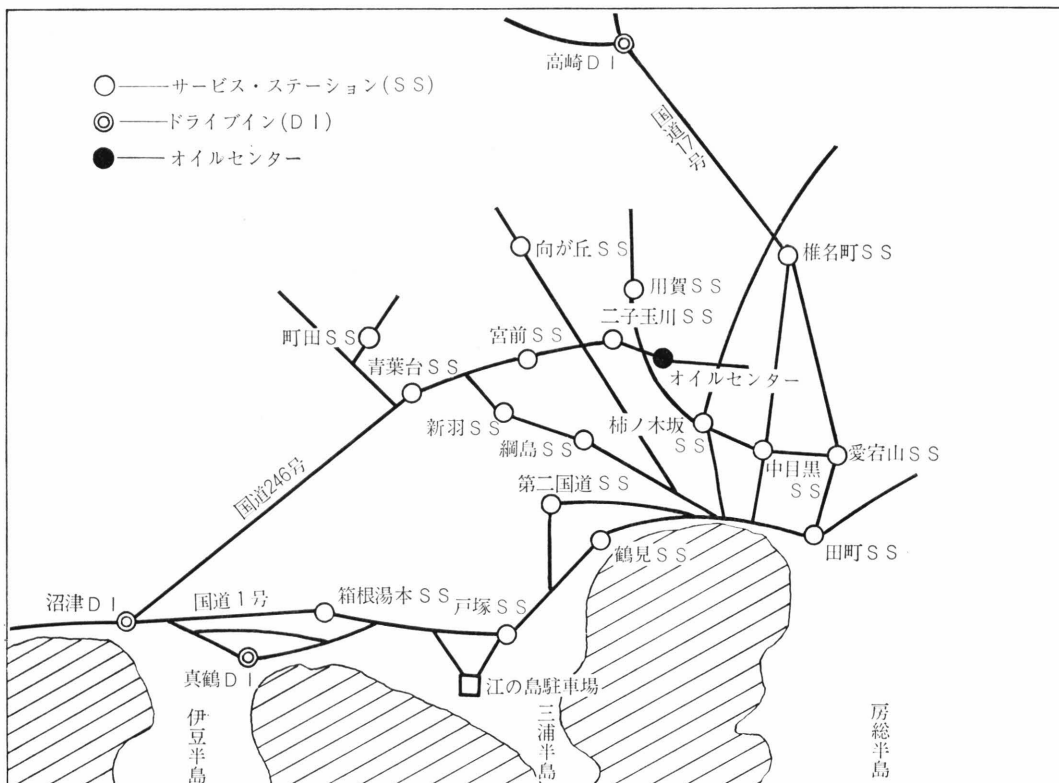


東急真鶴ドライブイン



営業面で活躍するコンピュータ端末機

サービス・ステーション、ドライブイン位置略図



### 5) 田園都市業

田園都市業は、多摩田園都市の開発を中心とした地域開発によって生み出した住宅地を販売するもので、多摩田園都市の開発が軌道に乗出した昭和41年ごろから、本格的に当社の業績に寄与し始めた。

当社は、この多摩田園都市の開発に当たり、総面積4,300万平方メートルを4ブロックに分け、ブロックごとに1か所ないし2か所の都市建設事務所を設置し、都市づくりの基礎となる土地区画整理事業を推し進めた。この結果、現在までに8都市建設事務所が設置され、33地区2,348万平方メートルの土地区画整理事業が実施されている。このうち、すでに完成したものは19地区1,350万平方メートル、現在実施中のものは14地区999万平方メートル、計画中のものは14地区745万平方メートルである。このように、多摩田園都市の開発は、民間企業による都市開発の規模としては他に例をみないもので、とくに、最も重要な交通機関である鉄道（田園都市線）が都市内を縦貫し、しかも同じ開発主体である当社によって運営されているところに特色がある。

当社は、区画整理された地区に人口を定着させるため、分譲地・建売住宅の販売や集合住宅の建設を行ない、地域開発を促進する拠点とした。さらに、並行して商業施設・医療





住宅の建築が進んだ野川地区



つつじが丘の個人住宅と公園



噴水のある青葉台駅前広場



3棟続きの青葉台ショッピングセンター



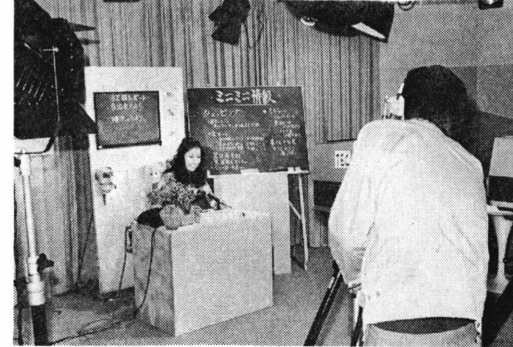
藤が丘ショッピングセンター



街路樹のある幹線道路(たまプラーザ)



近代的な施設の青葉台幼稚園



放送中のCATVスタジオ風景

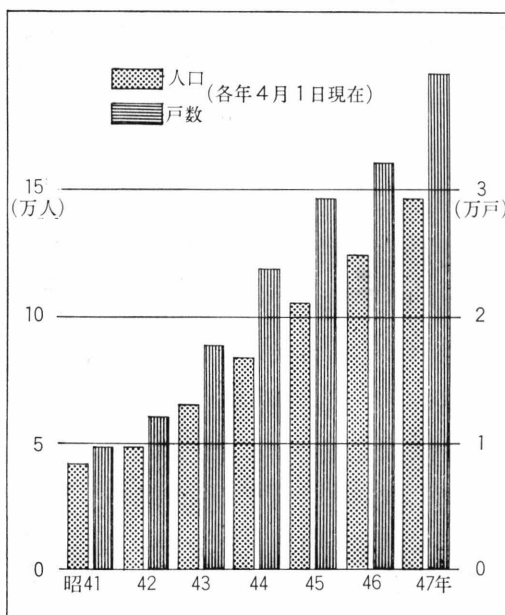
施設・教育施設などの都市施設の拡充にも力を注ぎ、各地区に東光ストアなどのショッピングセンター、各種の開業医を一定地区に集合させたクリニックセンターなどが設けられている。さらに川崎市、横浜市、大和市に対して学校用地を譲渡提供し、各市による校舎建設なども進められている。また、昭和47年10月から、江田ビレジではCATV（有線テレビ）の実験放送が開始されている。さらに、嶮山早野地区におけるCATV放送、デマンドバス構想、ゴミ処理システム、汚水処理システムの導入計画といったような、新機軸を打出した都市構想も計画されつつある。

なお、多摩田園都市の建設には東急グループからも多数参加している。東急不動産が一部の区画整理事業を行なっているほか、宅地造成・住宅建設・不動産業一般を担当、東急建設・東急道路・東急プレハブ・高村造園が建設部門を、東急百貨店・東光ストア・フードマートが流通部門を、そして都市サービス部門を東急コミュニティが担当している。

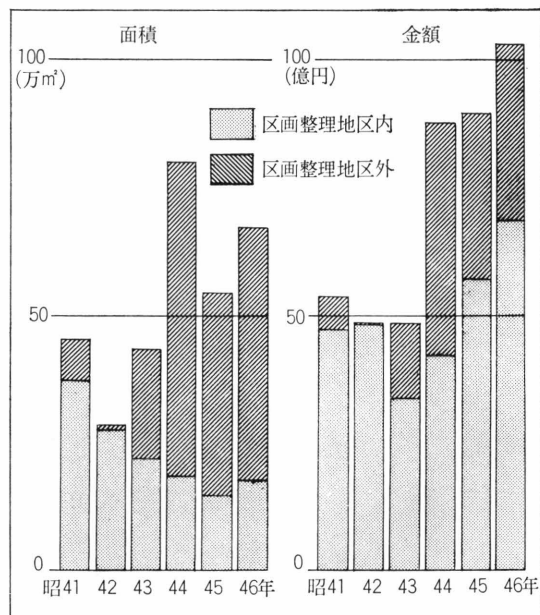
以上のように、多摩田園都市の建設・開発が当面の田園都市業の主要課題ではあるものの、その他の地域においても神奈川県下の厚木地区では土地の全面買収方式により、また平塚地区では土地区画整理方式によりニュータウンを建設する準備を進めている。

そして、多摩田園都市の開発によってつちかわれた新都市建設の知識と技術は、全国各地において試みられようとしている。愛知県西谷地区での当社、日鉄企業、東急鯨バス3社共同による区画整理事業、北海道上野幌地区における当社、東急不動産、定山溪鉄道、東急建設、東急観光の5社による住宅地開発、あるいは長野県白馬地区における当社と白馬観光開発とが提携してのリゾート開発計画などである。

多摩田園都市人口推移



年度別土地販売実績





昭和28年から開始された多摩田園都市の開発は、現在中盤を迎え、この地域の人口も約15万人に達した。また、昭和41年からの土地販売実績は、昭和47年9月30日現在で346万平方メートル、498億6,500万円の売上高をあげた。

区画整理事業進捗状況一覧表

(昭和47年9月30日現在)

地 区 名	事業面積	事業年月		設立認可 申 請	設立認可	仮換地指定	換地処分	解 散
		m <sup>2</sup>	年 月	年 月	年 月	年 月	年 月	年 月
解 散 し た 地 区	1 野川第一	221,000	2. 11	33. 7	34. 5	35. 5	36. 9	37. 3
	2 恩田第一	274,000	4. 0	35. 6	36. 4	37. 12	39. 3	40. 3
	3 有馬第一	688,000	4. 6	36. 10	37. 7	39. 2	41. 7	41. 12
	4 下谷本・西八朔	1,045,000	5. 0	36. 11	37. 4	39. 2	41. 10	42. 3
	5 恩田第二	1,729,000	5. 2	36. 12	37. 4	39. 6	42. 4	42. 5
	6 恩田第三	650,000	4. 10	37. 12	38. 6	40. 11	42. 11	43. 3
	7 市ケ尾第一	289,000	4. 11	38. 2	38. 9	41. 4	43. 5	43. 7
	8 下谷本第二	640,000	4. 4	38. 12	39. 6	41. 12	43. 4	43. 9
	9 荏谷第一	297,000	7. 5	34. 5	36. 6	39. 5	43. 8	43. 10
	10 元石川第一	1,180,000	6. 1	37. 9	38. 3	第1次41. 7 第2次42. 8	44. 1	44. 3
	11 梶ケ谷第一	767,000	5. 4	38. 12	39. 12	41. 10	44. 11	45. 3
	12 大和市北部第一	1,125,000	4. 9	40. 1	40. 7	43. 2	45. 2	45. 3
	13 西八朔第二	515,000	3. 3	40. 5	42. 1	43. 3	45. 2	45. 3
	14 上谷本第一	531,000	4. 1	39. 11	42. 3	44. 12	46. 1	46. 3
	15 成田第一	596,000	3. 11	41. 2	42. 5	43. 12	46. 1	46. 3
	16 恩田第四	548,000	5. 10	39. 8	40. 9	42. 12	46. 3	46. 7
	17 神木	162,000	2. 7	44. 1	44. 6	45. 3	46. 11	46. 12
	18 宮崎	1,299,000	7. 7	39. 2	39. 9	42. 6	47. 1	47. 3
	19 元石川第二	948,000	5. 5	41. 10	42. 5	46. 7	47. 7	47. 9
	<b>計</b>	<b>13,504,000</b>						
実 施 中 の 地 区	1 土橋	1,211,000	—	37. 6	37. 12	42. 8	—	—
	2 有馬第二	1,354,000	—	41. 6	43. 3	—	—	—
	3 小石川	355,000	—	42. 6	43. 6	—	—	—
	4 元石川大場	1,785,000	—	43. 11	44. 6	—	—	—
	5 下長津田	397,000	—	43. 11	44. 7	46. 7	—	—
	6 上谷本第二	287,000	—	45. 8	45. 12	—	—	—
	7 嶮山第一	903,000	—	45. 8	46. 2	46. 10	—	—
	8 嶮山第二	298,000	—	45. 8	46. 2	—	—	—
	9 奈良恩田	474,000	—	45. 4	46. 3	—	—	—
	10 早野	362,000	—	46. 1	46. 4	—	—	—
	11 上谷本第三	432,000	—	45. 9	46. 7	—	—	—
	12 南町田第一	382,000	—	46. 11	47. 5	—	—	—
	13 元石川第三	878,000	—	45. 10	47. 6	—	—	—
	14 恩田第五	870,000	—	46. 9	47. 8	—	—	—
	<b>計</b>	<b>9,988,000</b>						
計 画 中 の 地 区	1 犬蔵	394,000	—	—	—	—	—	—
	2 神木第二	139,000	—	—	—	—	—	—
	3 元石川第四	938,000	—	—	—	—	—	—
	4 小黒黒木	430,000	—	—	—	—	—	—
	5 保木	958,000	—	—	—	—	—	—
	6 黒須田大場	704,000	—	—	—	—	—	—
	7 赤市尾田二塚	700,000	—	—	—	—	—	—
	8 市ケ尾士田	91,000	—	—	—	—	—	—
	9 富士恩田	520,000	—	—	—	—	—	—
	10 上奈田良	570,000	—	—	—	—	—	—
	11 奈志田	900,000	—	—	—	—	—	—
	12 鴨志田第二	156,000	—	—	—	—	—	—
	13 市ケ尾川和	476,000	—	—	—	—	—	—
	14 市泉田向	473,000	—	—	—	—	—	—
	<b>計</b>	<b>7,449,000</b>						
合 計	<b>30,941,000</b>							

### 6) 分譲アパート業

分譲アパート業は、昭和41年、多摩田園都市の開発のための人口定着策と地元土地利用策の一環として始められた。そして、アパートの建設場所と規模に応じてプラーザビル、ドエリング、ビレジと名称を付し、昭和42年、鷺沼東急アパートの建設に着手した。昭和43年には東急北しらとり台ドエリング、桜台東急アパートなど5物件、昭和44年は東急鷺沼スタードエリングなど5物件、昭和45年には東急宮崎台ドエリング、桜台コートビレジなど6物件、昭和46年は宮崎台ビレジなど4物件、昭和47年には宮前平ビレジなど3物件と、現在までに22物件1,945戸を完成、分譲した。価額は1戸平均600万円で、その分布は、401万円～600万円が46.8パーセント、601万円～800万円が33.7パーセントとなり、昭和44年度以降には、桜台コートビレジ、宮崎台ビレジ、宮前平ビレジなど1戸1,000万円をこえるものも出現した。

このほか、地主と提携しての一括売却アパートを昭和44年5月から着手、現在までに15物件、1,337戸を完成した。

一般分譲アパートと一括売却アパートを合わせた分譲アパート業の年度別売上高は下表のとおりで、昭和42年度から46年度までの5年間の総売上高は123億円、売上利益は16億円、営業利益は5億7,200万円であった。

分譲アパート業年度別売上高

(単位：100万円)

項 目	昭和42年度	昭和43年度	昭和44年度	昭和45年度	昭和46年度	計	構 成 比
売 上 高	1,714	2,070	1,539	4,916	2,061	12,300	100%
売 上 原 価	1,500	1,802	1,272	4,326	1,768	10,668	87
売 上 利 益	214	268	267	590	293	1,632	13
営 業 費	117	205	200	305	211	1,038	8
営 業 利 益	97	63	67	285	82	594	5



宮崎台ビレジ



市が尾プラーザビル

東急ドエル1戸当たり専用面積の推移

(単位：m<sup>2</sup>)

年 度	一般分譲 戸 数	専用面積別戸数分布						分 譲 面 積	
		41～50	51～60	61～70	71～80	81～90	91～	総専用面積	1戸当たり平均面積
昭和41	55	—	50	—	—	5	—	3,192.00	58.04
42	440	1	172	37	91	149	—	31,138.30	70.76
43	327	4	46	189	74	4	—	20,983.74	64.17
44	504	—	117	173	135	40	39	34,902.15	69.25
45	263	—	7	141	85	17	13	18,455.04	70.17
46	53	—	—	—	10	34	9	4,541.79	85.69
計	1,642	5	392	540	395	249	61	113,213.02	68.95
分布割合 (%)		0.3	23.8	32.9	24.1	15.2	3.7		

東急ドエル1戸当たり分譲価額の推移

(単位：万円)

年 度	一般分譲 戸 数	分譲価額別戸数分布					分 譲 価 額		
		400 以下	401～ 600	601～ 800	801～ 1,000	1,001～ 1,500	総売上高	1戸当たり 分譲価額	専用m <sup>2</sup> 当 たり分譲価額
昭和41	55	50	5	—	—	—	20,150	366	63,100 <sup>円</sup>
42	440	82	251	107	—	—	227,150	516	72,900
43	327	55	272	—	—	—	157,003	480	74,800
44	504	—	198	240	28	38	337,224	669	96,600
45	263	—	43	207	3	10	192,246	730	104,200
46	53	—	—	—	22	31	53,810	1,015	118,500
計	1,642	187	769	554	53	79	987,583	600	87,200
分布割合 (%)		11.4	46.8	33.7	3.3	4.8			

東急ドエル一覧表—(1)

(昭和47年9月30日現在)

件 名	敷 地 面 積	建 物 概 要			間 取 り	分譲価額	工 期	
		建 物 構 造	延床面積	住宅 施設				
鷺沼東急アパート	m <sup>2</sup> 1,762	鉄筋コンクリート造り 地上7F 1棟	m <sup>2</sup> 4,623	戸 60	m <sup>2</sup> 251	3DK, 2L DK, 3LD K	万円 350～ 490	昭 42. 2. 15～ 42. 11. 30
東急北しらとり台 ドエリング	653	”	2,591	30	323	3LDK	350～ 490	42. 6. 1～ 43. 3. 26
桜台東急アパート	3,456	鉄筋コンクリート造り 地上4～5F 4棟	5,050	79	340	3LDK	380～ 400	42. 9. 1～ 43. 6. 30
東急江田ドエリン グ	1,126	鉄筋コンクリート造り 地上7F 1棟	3,990	36	602	3LDK	450～ 530	42. 9. 10～ 43. 6. 30
東急南しらとり台 ドエリング	1,077	”	2,684	27	302	2LDK～ 3LDK	385～ 495	42. 12. 16～ 43. 9. 30
鷺沼駅前東急アパ ート	1,755	鉄骨鉄筋コンクリート 造り地下1F 地上10 F 1棟	9,835	105	1,290	3LDK	350～ 490	42. 10. 10～ 43. 11. 30
東急鷺沼スタード エリング	1,781	鉄筋コンクリート造り 地上7F 1棟	4,486	58	—	2DK～ 3LDK	295～ 600	43. 5. 10～ 44. 3. 5
桜 台 ビ レ ジ	6,644	鉄筋コンクリート造り 地上5F 4棟	11,077	124	1,325	2LDK～ 3LDK	461～ 580	43. 4. 15～ 44. 4. 25
市が尾プラーザビ ル	5,393	鉄骨鉄筋コンクリート 造り 地下1F地上12 F 1棟	22,320	179	2,692	3DK～ 3LDK	555～ 800	43. 2. 16～ 44. 4. 30
東急江田駅前ドエ リング	1,408	” 地上10F 1棟	6,248	64	779	2LDK～ 3DK	405～ 555	43. 7. 1～ 44. 6. 30
東急市が尾ドエリ ング	5,363	鉄筋コンクリート造り 地上4～5F 4棟	7,200	113	—	2DK～ 3DK	330～ 515	43. 9. 1～ 44. 7. 31

東急ドエール一覧表(2)

(昭和47年9月30日現在)

件名	敷地積	建 物 概 要				間取り	分譲価額	工 期
		建 物 構 造	延床面積	住宅	施設			
東急宮崎台ドエリング	3,306	鉄筋コンクリート造り 地下1F 地上4~7F 2棟	8,348	87	551	2DK~ 3LDK	440~ 789	昭 44. 4. 1~ 45. 3. 20
東急西市が尾ドエリング	5,265	鉄筋コンクリート造り 地上5F 3棟	7,699	105	—	2LDK~ 4LDK	496~ 727	44. 8. 1~ 45. 6. 4
東急鷺沼スカイドエリング	3,769	鉄骨鉄筋コンクリート造り 地下1F 地上5~10F 2棟	7,705	97	—	2LDK~ 3LDK	477~ 676	44. 6. 15~ 45. 7. 23
東急宮前平ドエリング	2,128	鉄筋コンクリート造り 地上5F 2棟	3,130	40	—	2LDK~ 4LDK	776~ 948	44. 14. 20~ 45. 7. 27
桜台コートビレジ	4,905	鉄筋コンクリート造り 地上2~6層3棟	4,064	40	—	2LDK~ 4LDK	890~ 1,470	44. 10. 1~ 45. 9. 12
江田ビレジ	8,444	鉄骨鉄筋コンクリート造り 地下1F 地上11F 2棟	17,561	225	153	2DK~ 3DK	490~ 798	44. 9. 1~ 45. 11. 30
東急たなドエリング	2,449	鉄筋コンクリート造り 地下1F 地上5~6F 3棟	5,221	66	—	2LDK~ 3LDK	583~ 781	45. 4. 16~ 46. 2. 28
東急鷺沼第2スカイドエリング	2,253	鉄筋コンクリート造り 地上5F 1棟	2,260	29	—	2LDK	680~ 750	45. 6. 1~ 46. 3. 23
宮崎台ビレジ	8,342	鉄筋コンクリート造り 地上3~7F 3棟	8,773	114	—	2LDK~ 4LDK	653~ 1,111	45. 8. 15~ 46. 11. 30
東急美しが丘ドエリング	2,245	鉄骨鉄筋コンクリート造り 地上7F 2棟	7,005	72	200	3LDK	660~ 900	45. 12. 26~ 46. 11. 30
宮前平ビレジ	3,804	鉄筋コンクリート造り 地下1F 地上5F 2棟	5,197	65	—	3LDK~ 4LDK	865~ 1,120	46. 10. 1~ 47. 9. 30
宮前平スカイヒル	3,962	鉄筋コンクリート造り 地上5F 2棟	4,329	60	—	3LK~ 3LDK	730~ 995	47. 4. 11~ 47. 9. 30
宮前平サニーヒル	4,067	〃	4,524	70	—	3LK	710~ 775	47. 4. 11~ 47. 9. 30

ビル一覧表(一括売却)

(昭和47年9月30日現在)

件名	敷地積	建 物 概 要				間取り	工 期
		建 物 構 造	延床面積	住宅	施設		
植村ビル	1,462	鉄筋コンクリート造り 5F 1棟	3,102	100	—	—	昭 44. 5. 1~44. 12. 15
黒沼ビル	781	鉄骨鉄筋コンクリート造り 9F 1棟	3,450	42	505	3DK	44. 11. 15~45. 8. 20
桜台ビル	5,337	鉄筋コンクリート造り 4F 3棟	7,525	146	—	2DK	44. 12. 16~45. 8. 31
しらとり台ビル	5,049	鉄筋コンクリート造り 4F 3棟	4,533	88	—	2DK	45. 2. 15~45. 10. 31
栄ビル	4,139	鉄筋コンクリート造り 4F 2棟	3,709	72	—	2DK	45. 6. 1~46. 2. 28
東ビル	4,489	鉄筋コンクリート造り 6F 1棟	6,332	386	—	—	45. 8. 1~46. 3. 15
井上ビル	1,775	鉄骨鉄筋コンクリート造り 11F 1棟	4,996	53	542	2LDK	45. 6. 4~46. 3. 20
三沢ビル	2,159	鉄筋コンクリート造り 4F 5F 1棟	2,803	36	—	3LK	45. 10. 1~46. 3. 25
野路ビル	2,813	鉄筋コンクリート造り 4F 3棟	3,591	38	—	3DK	45. 10. 1~46. 3. 25
篠田ビル	1,680	鉄筋コンクリート造り 5F 1棟	2,576	150	—	2DK	45. 10. 1~46. 3. 31
駒沢ビル	1,862	〃	1,546	30	—	2DK	〃
柴原ビル	1,640	〃	1,546	30	—	2DK	〃
河原ビル	3,420	〃	2,648	100	—	—	45. 7. 20~46. 4. 20
美しが丘斎藤ビル	1,403	鉄筋コンクリート造り 4F 1棟	1,982	36	—	2DK	45. 12. 1~46. 6. 30
白幡ビル	2,116	鉄筋コンクリート造り 5F 1棟	1,953	30	—	3K	47. 1. 13~47. 8. 20

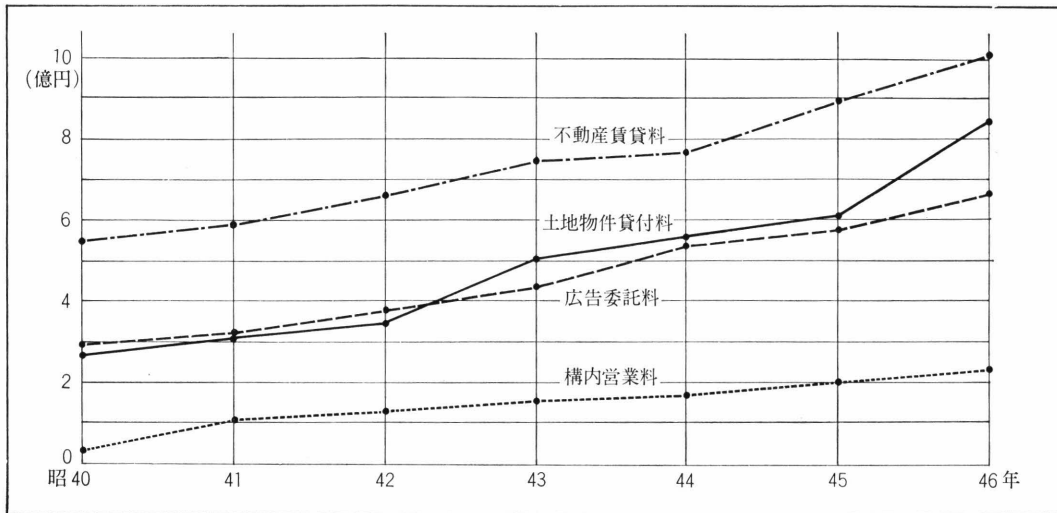
7) 不動産活用業

当社の不動産活用業は、一般管理部門（経理部・管財部）の所管であったが、昭和40年6月の業務組織改正で開発事業部の所管となった。さらに、昭和46年6月の業務組織改正後は、不動産賃貸業は開発事業部不動産開発部、鉄道・バス等の資産の活用は交通事業部業務部へと、それぞれ所管が変更された。

不動産活用業の業務内容は、駅ビルを中心とする不動産賃貸業務、鉄道用地貸付を中心とする土地物件貸付業務、一般売店・田園そば・コーヒーショップなどを中心とする構内営業業務、駅貼広告・吊下広告等を中心とする広告委託業務の4種類である。

昭和46年度の営業収入は27億7,300万円で、このうち不動産賃貸業が10億1,600万円、土地物件貸付業が8億4,900万円となっており、資産活用部門営業収入の68パーセントを占めている。なお、昭和42年以降の営業収入の推移は、昭和43年に対前年比21パーセント増加したほかは、毎年11パーセント～14パーセントの増加をみせている。

年度別営業成績



東急ショッピングコリドール (学芸大学駅下)



東急ハウジングセンター (二子玉川駅下)

現 況

駅構内売店一覧表

(昭和47年9月30日現在)

種 別 線 別	種 別								合 計
	一般売店	田園そば	コーヒー ショップ	ホットド ッグコー ナー	甘栗売店	寿司 コーナ	和菓 子店	オートフ ード、コ ーヒー、 アイス 、ソフト 、甘辛 コーナ	
東 横 線	75	8	4	3	6	2	3	3	104
目 蒲 線	30	4	—	—	1	—	—	3	38
田園都市線	58	5	2	2	2	2	—	1	72
池 上 線	24	2	—	—	—	—	—	—	26
世 田 谷 線	8	1	—	—	—	—	—	—	9
計	195	20	6	5	9	4	3	7	249

高架下関係 (昭和47年9月30日現在)

線 別	稼働面積	未稼働面積	合 計
	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
東 横 線	47,700	5,000	52,700
目 蒲 線	4,400	0	4,400
田園都市線	25,800	41,980	67,780
池 上 線	2,500	0	2,500
計	80,400	46,980	127,380

賃貸ビル一覧表

(昭和47年9月30日現在)

名 称	構 造	延べ面積	賃 貸 先	賃 貸 開 始 日
		m <sup>2</sup>		
五 反 田 ビル	鉄筋造り4F1B	4,929	東光ストア	昭和4年2月1日
目 黒 駅 ビル	” 2F1B	929	三菱銀行, 東光ストア	” 28年12月12日
東 急 会 館	鉄骨鉄筋造り11F2B	30,771	東急百貨店	” 29年11月16日
東 横 事 務 館	” 7F1B	4,788	”	” 31年11月15日
東 急 文 化 会 館	” 8F1B	29,438	東急レクリエーション	” 31年12月1日
祐 天 寺 駅 ビル	鉄筋造り3F1B	992	横浜銀行	” 39年3月21日
自由ヶ丘南口ビル	” 3F	658	国民相互銀行	” 40年11月25日
青葉台プラザビル	鉄骨鉄筋造り3棟10F のうち1F2F分	6,814	東急フードセンターほか15店	” 42年7月22日
たまプラザビル	” 10Fのうち1F1B分	2,391	東急フードセンター	” 43年3月23日
澁 谷 西 口 ビル	” 8F2B	9,071	東急百貨店	” 45年9月15日
長 原 駅 ビル	鉄骨造り3F	3,761	東光ストア	” 45年11月1日
二子玉川駅前建物	” 1F	2,127	東光ストアほか2店	” 45年12月5日
東急ショッピング コリドール	東横線、祐天寺・学芸 大学駅高架下	19,835	東急名店街 直営21店舗 ほか79店舗	” 46年6月1日
洗 足 駅 ビル	鉄骨造り1F	1,563	東光ストア	” 47年12月1日
計		118,067		

## 8) 遊園および食堂業

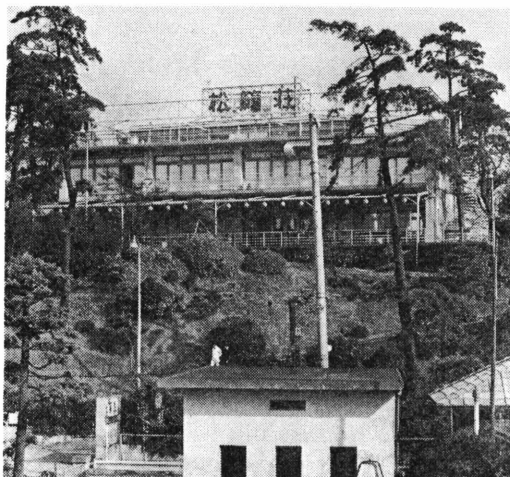
当社の遊園業は、多摩川園、二子玉川園の二つの遊園地と東急ゴルフガーデン、田園テニス倶楽部、田園コロシウムなどのスポーツ施設の経営から成り立っている。

また、食堂業としては松籟荘を経営しているが、遊園業・食堂業はいずれも沿線居住者に対するレジャーならびにサービス施設として設けられたものである。

これらの各施設は、昭和40年5月までは職制上、運輸部に所属し、単なる鉄道部門の旅客誘致施設にすぎなかった。しかし、同年6月に行なわれた業務組織の改正により、これまでの運輸部から開発事業部に移管され、それまでの鉄道業の付属施設という考え方から一歩進め、独立した付帯事業として位置づけられることとなった。さらに昭和46年からは、東急グループ内の事業調整の趣旨から、観光サービス事業管理部に移管され、現在に至っている。

遊園・食堂施設一覧表

施設名	施設の内容	利用人員ほか
多摩川園	遊戯物27種、催物館、食堂、売店、運動場、駐車場	年間80万人
二子玉川園	遊園部門（遊戯物17種、催物館、食堂、売店、駐車場） 二子劇場（映画上映館） ゴルフガーデン（ゴルフ練習施設、レストラン「バーディ」）	年間40万人 定員500人 年間10万人
松籟荘	レストラン、宴会場	年間11万人
田園テニス倶楽部	テニスコート14面	会員850人
田園コロシウム	テニス、プロレスなど競技施設	収容人員1万人
大倉山公園	梅園	年間8万人
江の島レストハウス	大食堂、貸室、シャワー室、ロッカー室、更衣室、駐車場	年間12万人



多摩川のほとりに建つ松籟荘



年間40万人が入場する二子玉川園



## 5 福利厚生・安全衛生

### 1) 福利厚生施設

当社の福利厚生施設は、社員・家族の身体的・精神的・経済的福祉の増進を図る目的で設けられているものであるが、社会・経済情勢に応じて、種々の改廃が行われてきた。

まず、戦後の生活難時代には、生活援助関係に最も力が注がれた。そのおもなものは、制度としては労務加配米の配給であり、施設としては靴の修理工場、洗濯工場などであった。しかし、その後の生活水準の向上に伴って、これらは一部廃止または変更された。

昭和30年代にはいと、会社の発展に伴って福利厚生施設は、従来の生活援助重点から住宅対策、とくに寮・社宅の充実、ならびにレクリエーション施設・医療保健施設に力が注がれるようになった。このなかで独身寮は、鉄道の現業員、バスの車掌などを地方から多数採用することになった時点から、鉄筋コンクリート建てで中高層化され、以後、古くからの木造寮は、そのほとんどが鉄筋中高層の寮に整備されている。

一方、社宅については、戦後の住宅難を反映して需要が増加し、そのつど増設してきたが、これらはいずれも木造のため、しだいに老朽化してきた。そこで当社は、昭和33年、中延営業所の増改築にあわせて、事務所上に中高層アパートを設け、次いで荏原営業所上にも高層アパートを設けた。さらに昭和41年からは、木造社宅建替計画を推進することとし、田園都市線沿線に中高層アパートを新築するほか、既設木造アパートの大幅な建替えを行なった。その結果、現在、この計画はほぼ達成されている。

次にレクリエーション施設としては、清和会館、新丸子東急グランド、奥沢清和会館などが設けられ、新たに社員クラブも設けられている。また社員・家族の慰安と健康増進を

図るため数多くの保養所を設け、季節に応じて海の家、山の家などと契約し広く利用されている。

また、医療施設としては、東急病院のほか、沿線に嘱託医を配し、社員・家族の医療環境の向上につとめている。さらに、昭和45年には東急病院内に健康管理室を新設するなど、前向きに医療政策を推し進めている。

福利厚生施設一覧表

施設の種類	施設の内容
住宅施設	寮・社宅・借上社宅・看護婦寄宿舎
生活援助施設	給食 購買ほか 家族援助 社員食堂 売店・理容室・クリーニング取扱所 結婚式場・葬儀店・貸衣裳店（いずれも委託契約）
レクリエーション施設	文化教養 スポーツ レクリエーション 清和会館・奥沢清和会館 新丸子東急グランド・奥沢清和会館 保養所・海の家・山の家（いずれも委託契約）社員クラブ
医療保健施設	医療 保健衛生 東急病院・嘱託医 健康管理室

## 東 急 病 院

東急病院は、昭和28年7月、東急グループの社員家族ならびに沿線居住者の診療を目的として開設された。当初は、ベッド数30床という小規模な病院で、診療科目も内科・外科その他で5科目であった。

しかし、その後5回にわたって増改築を行ない、昭和45年3月には鉄筋コンクリート造り、地下2階、地上5階建ての新館が完成した。

この結果、ベッド数はそれまでの210床から昭和47年9月30日現在で306床となり、診療科目も内科・外科・整形外科・

小児科・産婦人科・耳鼻咽喉科・眼科・歯科・麻酔科など、広範囲にわたっている。おもな設備は、手術室・中央検査室・薬局などで、医師は37人を擁している。なお、社員専用の健康管理室も設けられている。昭和47年9月30日現在、1日平均の外来患者数は636人で、その割合は、東急グループおよび関係会社が45パーセント、一般が55パーセントである。

東急病院の概要 (昭和47年9月30日現在)

所在地	大田区北千束1-45-6
院長	片山良亮
職員	医療部門 医師37人 (その他非日勤医師3人) 医療補助部門 薬剤師10人 X線技師5人 その他21人 看護部門 看護婦103人 助産婦6人 その他8人 給食部門 栄養士4人 調理師6人 その他11人
診療科目	内科 外科 整形外科 小児科 産婦人科 耳鼻咽喉科 眼科 歯科 麻酔科
諸法指定	総合病院 救急病院 労災保険 結核予防法 優生保護法 生活保護法
設備	手術室 中央検査室 レントゲン室 薬局 病室93室 (ベッド数306床)
土地・建物 構造・規模	敷地面積7,752平方メートル 鉄筋コンクリート造り 本館地上3階 地下1階 新館地上5階 地下2階

また、保険取扱関係は、各種健康保険・労災保険などである。

## 新丸子東急グラウンド

新丸子東急グラウンドは、昭和28年11月、当社創立30周年記念事業の一環として、川崎市等々力に建設された。敷地面積は3万8,400平方メートルで、施設は野球場2面、陸上競技場1面、テニスコート3面、クラブハウスなどが設けられている。

このグラウンドでは、清和クラブ運動部の練習をはじめとして、その他各種の社内大会に利用されている。また毎年9月には、東急グループ野球大会が開催されている。

## 奥沢清和会館

奥沢清和会館は、旧奥沢道場に代えて、昭和48年3月、当社奥沢総合ビルの7・8階に設けられた。施設の内訳は、清和クラブ運動部の柔道・剣道・合気道道場ならびに卓球、バ

現 況

レーボールなどの運動施設、文化教養関係の集会場などである。

寮・社 宅

社員が自家を取得するまでの「すまい」として、当社線沿線を中心に、昭和47年12月現在で、寮が12か所、社宅が50か所にそれぞれ設けられている。寮12か所の内訳は、一般社員用が10か所、看護婦用寄宿舍が2か所で、収容人員は1,147人である。社宅50か所の内訳は、当社施設が26か所、借上社宅が24か所で、戸数は、両方で856戸である。

利用期間については、昭和39年4月から定められた寮・社宅循環制度により、寮は8年間、社宅は5年間（ただし社宅だけにはいる者については6年間）となっている。

昭和33年3月に、中延営業所上に中延社員アパートを建設して以来、木造社宅の鉄筋化

寮 施 設 一 覧 表

(昭和47年12月31日現在)

名 称	所 在 地	収容人員	建 物 構 造
慎 独 寮	世田谷区瀬田1—17—28	40人	木造2階建て
瀬 田 慎 独 寮	” 2—1—17	156	鉄筋コンクリート造り6階建て
大 倉 山	横浜市港北区大曾根町588	132	” 4階建て
東 調 布	大田区北嶺町46—4	186	” 5階建て
元 住 吉	川崎市中原区木月538	202	” 4階建て
田 園 調 布	大田区田園調布2—58—1	30	木造2階建て
雪 が 谷	” 北嶺町46—14	64	”
北 沢	渋谷区上原3—31—10	42	”
新 丸 子	川崎市中原区小杉町2—204	16	”
新丸子第二	川崎市中原区新丸子766	14	”
大 岡 山 清 和 寮	大田区北千束1—45—2	240	鉄筋コンクリート造り6階建て
大岡山第二	” ” 1—45—6	25	木造2階建て
合 計		1,147	

社 宅 施 設 一 覧 表

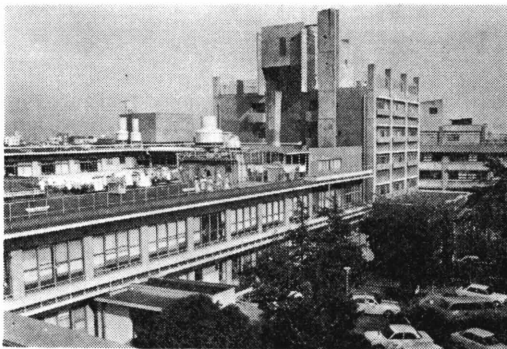
(昭和47年12月31日現在)

名 称	所 在 地	戸 数	建 物 構 造
上野毛社員アパート	世田谷区瀬田1—17—23	20戸	鉄筋コンクリート造り4階建て
目 黒	品川区西五反田3—2	65	” 2階建て3, 3階建て2 4階建て1, 計6棟
中 延	” 旗の台1—1—17	27	” 4階建て
荏 原	” 二葉4—27—1	86	” 8階建て
たまプラーザ	横浜市緑区美しが丘2—13—6	116	” 4階建て7棟
青 葉 台	” ” 榎が丘25—1	40	” 5階建て
藤 が 丘	” ” 藤が丘1—5—1	40	” 5階建て
日 吉	” 港北区日吉町473	24	” 4階建て
元 住 吉	川崎市中原区木月住吉町1841	30	” 5階建て
池 上	大田区池上6—7—6	38	” 4階建て
奥 沢	世田谷区奥沢3—47—6	100	” 12階建て
新 丸 子 清 和 荘	川崎市中原区上丸子山王町1—1426	13	木造2階建て
その他社宅(準共同, 独立)		19	木造平家建て
借 上 社 宅		238	”
合 計		856	

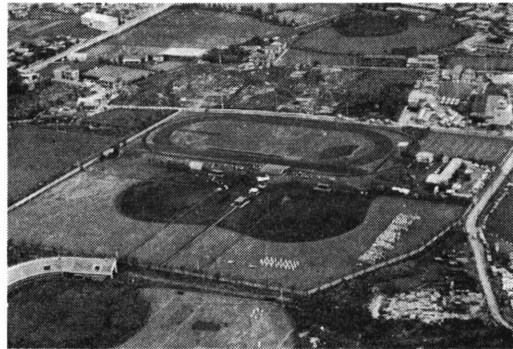
を図ってきているが、昭和42年からは、さらにこれらの寮・社宅施設の整備・充実策として、「木造社宅400戸建替計画」を立て推進してきた。そして、昭和46年12月に奥沢社員アパートが完成した結果、現在では、社宅数856戸のうち、586戸が鉄筋化されている。また、独身寮12か所のうち、5か所が鉄筋コンクリート造りとなっている。

## 清 和 会 館

昭和28年5月、社員の集会場として本社敷地内に建設された。建物構造は、木造2階建て、延べ面積508平方メートルである。この清和会館は、会議室として、また箏曲・謡曲・茶道・華道など清和クラブ文化部の練習、社内の囲碁・将棋大会にも利用されている。



屋上から見た東急病院全景



広さ38,400m<sup>2</sup>の新丸子東急グランド



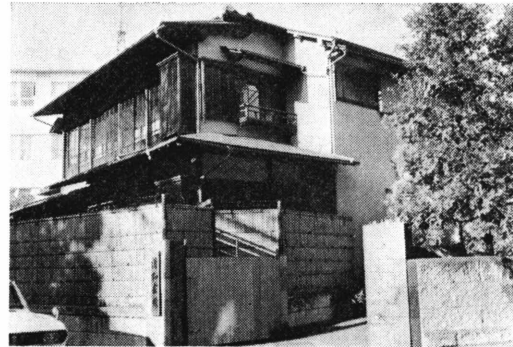
全社員に活用されている東急グランド



4階建ての大倉山慎独寮



12階建ての奥沢社員アパート



本社敷地内にある清和会館

2) 福利厚生施策

共 済 組 合

当社共済組合の前身である目黒蒲田東京横浜電鉄共済組合は、大正15年12月1日に設立された。設立の目的は、従業員の相互扶助および福利厚生であった。設立当時の組合員数は、わずか665人であったが、昭和14年10月、会社合併により、東京横浜電鉄共済組合となり、組合員数も設立当時の約7倍、4,328人へと増加した。昭和17年5月には、当社が小田急電鉄、京浜電気鉄道を合併し、商号を変更したことに伴って、組合の名称も東京急

保 養 所 一 覧 表 (昭47年9月30日現在)

保 養 所 名	料 金			46年 度 利用人員 人
	利用者負担	組合負担	計	
	円	円	円	
湯河原(大伊豆ホテル)	1,300	900	2,200	1,791
熱海(一ふじ)	1,100	900	2,000	2,662
伊豆山(偕楽園)	④ 1,500	1,000	2,500	4,864
	1,300	900	2,200	
熱海海岸(ウロコヤ)	④ 1,500	1,000	2,500	6,379
	1,300	900	2,200	
伊東(ホテル東京館)	1,500	900	2,400	2,338
稲取(東海ホテル)	1,800	900	2,700	47.7. 15開設
湯ヶ野(湯ヶ野荘)	1,100	900	2,000	1,671
下田(ホテル伊豆急)	1,800	900	2,700	1,472
強羅(一福)	1,300	700	2,000	1,980
内房総(観音荘)	1,100	900	2,000	991
外房総(海光苑)	1,800	900	2,700	47.7. 15開設
鬼怒川(ホテル八汐)	1,800	700	2,500	754
水上(水上館)	④ 2,000	1,000	3,000	559
	1,600	900	2,500	
鹿教湯(鹿教湯温泉ホテル)	1,000	900	1,900	665
赤倉(ホテル観山荘)	⑤ 1,000	900	1,900	877
	800	900	1,700	
三河(三州園ホテル)	3,500	1,000	4,500	47.7. 15開設
合 計				25,003

※ ほかに海の家(三浦半島、伊豆半島)、スキーの家(上信越)などを開設している。④は日祝日前日料金、⑤はシーズン(12月～3月)料金。

嘱 託 医 一 覧 表 (昭和47年9月30日現在)

区 分 線 別	一 般 歯 科 整 復 師			計
	一 般	歯 科	整 復 師	
東 横 線	39	13	1	53
目 蒲 線	7	5	1	13
田 園 都 市 線	29	5	1	35
池 上 線	9	3	—	12
旧 玉 川 線	18	3	1	22
そ の 他	1	1	—	2
計	103	30	4	137

行電鉄共済組合となった。

昭和23年の会社の再編成によって、同年12月再発足することとなった共済組合は、従来にもましていっそう事業内容の充実と拡大に努めることとなった。

まず昭和24年2月には、当社線沿線の病院・医院などと契約し、組合員とその家族の医療環境の向上を図るため、嘱託医制度を実施した。さらに昭和26年9月には、組合員とその家族の慰安と健康増進を図るため、当社初の保養所を伊東に開設した。

またこのほか、昭和29年からは、冠婚葬祭関係の各業者と契約し、これらの料金割引など、組合員の利便を図っている。

昭和47年9月30日現在、共済組合は、当社ならびに東急不動産の社員で構成されており、組合員数は、両社合わせて9,166人である。

事業内容は、慶弔金(品)の贈

与、貸付金による生計援助などのほか、熱海、伊東その他、合計16か所に保養所を開設している。

また、夏季には三浦半島、伊豆半島などに海の家を、冬期には上信越にスキーの家を開設するなど、季節に応じた短期施設の充実にも力を入れている。

なお、嘱託医については、現在、沿線所在の健康保険医137医院に委嘱している。

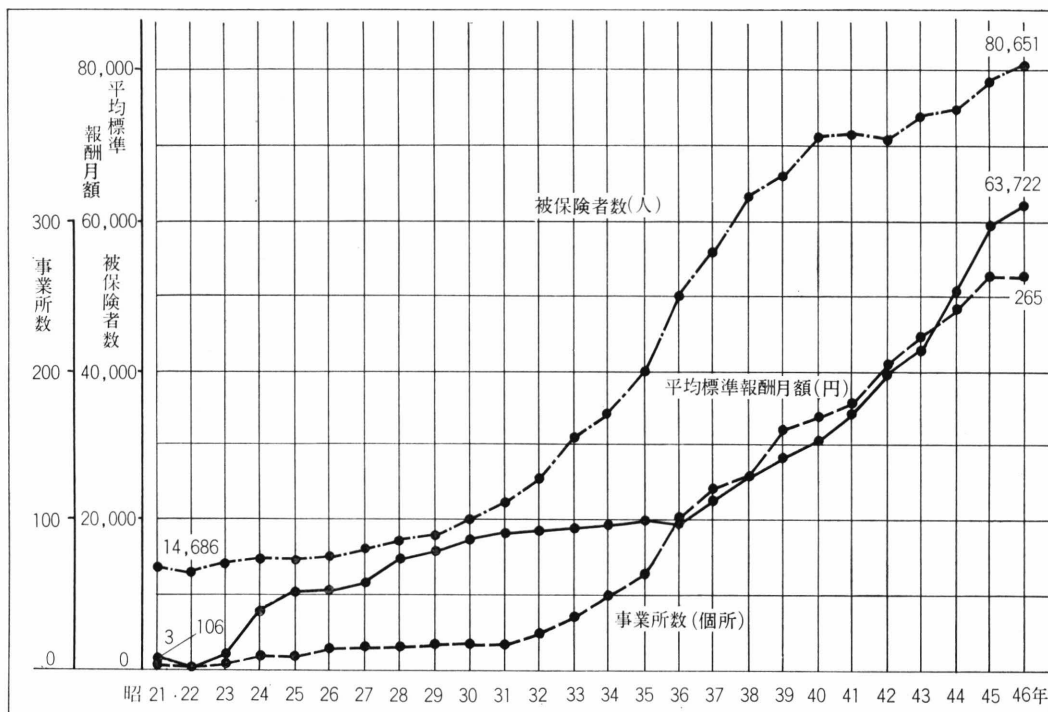
### 健康保険組合

昭和10年設立当時の名称は、東横目蒲電鉄健康保険組合であったが、その後、会社の合併により、組合の名称も、昭和14年には東京横浜電鉄健康保険組合となり、さらに昭和17年には東京急行電鉄健康保険組合と変更された。

この健康保険組合は、昭和23年6月、会社再編成によって、当社ならびに当社から分離した京王帝都電鉄、小田急電鉄、京浜急行電鉄の3社と、それに相模鉄道、東横映画（現東映）など、同一資本系統の6社、6事業所、被保険者数1万4,686人の連合体に改組され、組合の名称も東京西南私鉄連合健康保険組合と変更された。

その後、新規事業所の設立、および東急グループに参加することになった会社を事業所として編入したことなどにより、昭和47年9月現在の事業所数は284社、被保険者数は8万5,328人と増加している。

健康保険組合の推移



### 社内預金制度

当社の社内預金制度は、普通預金と住宅預金との2種類である。昭和29年6月に発足した当時は、普通預金のみであったが、昭和39年4月から新たに住宅預金が加わり、従業員の財産形成を援助する施策としてますます充実されていった。

しかし、一般的にこの社内預金制度は預金額が高額にのぼり、金融政策上好ましくないこと、企業倒産に伴う社内預金凍結など、その制度自体が不完全で預金保護に欠けている

など、種々問題が生じていた。

社内預金制度概要 (昭和47年9月30日現在)

区 分	種 類	普 通 預 金	住 宅 預 金
制度の発足		昭和29年6月15日	昭和39年4月1日
利 率(年利)		8分2厘	9分8厘
預金限度額		300万円	500万円
積立方法		給与または賞与より天引き	左に同じ
加入者数		7,586人	2,206人
預金残高		2,109,450,992円	946,760,879円
事務代行		国民相互銀行	左に同じ

当社の場合は、預金保全の方法として、預金総額の50パーセント以上を支払準備金として銀行預金で保有していること、業務を専門機関である国民相互銀行に代行させていること、および管理運営の主体が労使双方からなる「社内預

金保全委員会」によって行なわれていることなど、預金管理面で各種の対策を講じているため、加入者数・預金額とも年々増加している。

### 住 宅 対 策

当社は昭和39年4月から、従来の給与住宅(寮・社宅)方式を“持ち家”制度に切替えた。この持ち家制度は、寮・社宅の循環制度、住宅積立金制度、住宅資金貸付制度、住宅地の分譲制度、公営分譲住宅のあっ旋などがその骨子となっている。

当社では、それ以前においても、社員が自家を取得するための援助を行なってきたが、このうち、従来の住宅資金貸付制度(貸付限度額70万円)では、建築費ならびに地価の騰貴が激しく、実情にそぐわなくなってきた。このため、昭和42年7月、持ち家制度の拡充策として、「マイホームの会」制度を発足させ、貸付限度額を従来の70万円から1,000万円までと大幅に増額した。

「マイホームの会」の貸付総額は、昭和47年9月30日現在で39億3,460万円となっているが、当社ではこの貸付金の償還を容易にするため、貸付を受けた者に対し、総借入額のうち100万円までの分については、毎月2,536円の利子補給を行なっている。

こうした施策にもかかわらず、住宅地の取得は地価の騰貴により年々困難となり、これが持ち家制度を進めるうえで大きな障害となった。そこで当社は、この対策として、田園



都市線沿線の社有地を、社員向け住宅地として割引分譲を行なっている。この住宅地分譲は、昭和42年7月の「マイホームの会」発足以来、毎年度2回ずつ行なわれ、昭和46年9月までに計116区画2万393平方メートルの分譲を行なった。

このほか、持ち家制度を推進する補助手段として、不動産の売買・建築・登記・法律問題などに関するいっさいの相談業務もあわせ行なっている。以上のような諸施策の実施によって、当社社員の持ち家比率は、昭和42年の31パーセントから昭和45年には41パーセントと、わずか3年間で10パーセントも増加した。そして、昭和47年9月30日現在では、44パーセントの持ち家比率となった。

### グループ保険制度

グループ保険制度は、昭和42年9月、福利厚生制度の一環として新たに発足したものである。この保険は、1年定期の死亡保険であり、一般の生命保険（養老保険）のような満期保険金はなく、1年ごとに払込保険料と支払保険金との収支計算を行ない、その実績が加入者に配当金として支払われる制度である。

グループ保険の加入および収支状況の推移

年度	在籍人員	加入区分	年度当初加入状況			収 支 結 果							
			加入者数	加入比率	加入率	年間払込 保 険 料	配当金	実質保険料		死 亡			配当率
								年額	月額	人員	加入者	保険金	
昭和 42	8,618	100	1,471	77.2	—	5,640	3,461	2,179	182	—	3	300	61.4
		200	341	17.9	—	11,280	6,922	4,358	363	—	0	0	
		300	94	4.9	—	16,920	10,383	6,537	545	—	0	0	
		計	1,906	100.0	22.1	—	—	—	—	—	11	3	
43	8,311	100	1,879	64.0	—	5,640	3,540	2,100	175	—	4	400	62.8
		200	778	26.5	—	11,280	7,080	4,200	350	—	1	200	
		300	280	9.5	—	16,920	10,620	6,300	525	—	0	—	
		計	2,937	100.0	35.3	—	—	—	—	—	10	5	
44	8,110	100	2,153	49.2	—	5,640	2,845	2,795	233	—	4	400	50.4
		200	1,529	34.9	—	11,280	5,690	5,590	466	—	1	200	
		300	694	15.9	—	16,920	8,535	8,385	699	—	3	900	
		計	4,376	100.0	54.0	—	—	—	—	—	14	8	
45	7,785	100	1,840	34.5	—	5,040	3,288	1,752	146	—	1	100	65.2
		200	1,797	33.7	—	10,080	6,576	3,504	292	—	2	400	
		300	1,181	22.1	—	15,120	9,864	5,256	438	—	3	900	
		500	520	9.7	—	25,200	16,440	8,760	730	—	—	—	
計	5,338	100.0	68.6	—	—	—	—	—	9	6	1,400		
46	7,713	100	1,521	26.1	—	5,040	3,110	1,930	161	—	1	100	61.7
		200	1,760	30.1	—	10,080	6,220	3,860	322	—	—	—	
		300	1,452	24.9	—	15,120	9,330	5,790	483	—	2	600	
		500	1,103	18.9	—	25,200	15,550	9,650	805	—	2	1,000	
計	5,836	100.0	75.7	—	—	—	—	—	10	5	1,700		

しかも一般の生命保険に比較して、払込保険料が安いこと、加入時に正常に勤務できる健康状態であれば健康診断を必要としないこと、などの利点をもっている。

昭和42年発足当時の保険金は、100万円、200万円、300万円の3種類であったが、45年度から最高額が500万円に、また47年度からは700万円まで増額された。在籍人員に対する加入率は、昭和42年度の22パーセントから昭和46年度には75.7パーセントと増加し、社員の遺族補償に重要な役割を果たしている。発足以来、現在までの加入者および収支状況の推移は別表のとおりである。

### 従業員持株制度

当社は、社員の財産形成と安定株主の確保を目的として、昭和46年3月に従業員持株制度を発足させた。この従業員持株制度は、従業員が毎月拠出した金額とその額に応じて会社が付与した奨励金（従業員の拠出額に対し5パーセント）との合計額で、当社の株式を毎月継続して購入していく制度である。

一般に株式を購入する場合、購入単位は原則として1,000株単位とされているので、相当まとまった資金が必要である。しかし、従業員がこの持株制度を利用すれば、加入者が共同購入の形式をとるため、毎月わずかの資金で株主になることができ、同時に、当社においても安定株主が確保されるというメリットにもつながり、当社の発展にも寄与することとなる。

なお、この制度の管理運営は、東急従業員持株会（理事長 労務部長）が行なっている。昭和47年9月30日現在、東急従業員持株会の加入者数は2,208人で、全社員に対する加入率は29パーセントとなっており、同会持分残高は77万8,541株である。

東急従業員持株制度一覧表

種 別	内 容
会 名 称	東急従業員持株会
入 会・退 会	入会は毎年1回4月、退会は随時
拠 出 金	1口1,000円から5口5,000円まで（賞与時にはその3倍を支払う）
奨 励 金	各自の拠出額に対する5パーセント
株 式 の 購 入	毎月一定期日に一定金額ずつ購入
株 式 の 名 義	会員の持株数が1,000株以上の場合は、申請により500株単位で個人名義となる
増 資・無 償 交 付	各自の持株数に応じて権利を取得する
配 当 金	個人名義の場合を除いて、各自の株式購入の資金に充当
加 入 対 象 者	社員ならびに日勤嘱託

### 清 和 ク ラ ブ

当社は、社員の体力向上、情操の陶冶、慰安娯楽、ならびに社員相互間の親睦を図るこ

とを目的として、東京急行電鉄清和クラブを組織している。

清和クラブは、社員をもって構成され、クラブの目的を達成するために、講習会・講演会・各種競技会などを開催し、本クラブに加入した各部に対して補助を行なっている。

現在、清和クラブに加入している各部は27部で、その内訳は、運動部が12部、文化部が15部である。

これら各部は、勤務の余暇を利用して、新丸子東急グラウンド、清和会館あるいは奥沢清和会館などで練習やけい古に励み、それぞれの所属団体の大会、渋谷地区を中心とする地域大会、東急グループ大会および私鉄などの各種大会や行事に積極的に参加し、活躍している。

また、社員一般を対象として春秋のバスハイク、冬期のスキー・スケートの講習会などを開催するほか、野球・庭球・卓球・ボーリング・囲碁・将棋などの職域対抗による社内大会も開催している。

清和クラブ一覧表

なお、清和クラブの役員は、会長1人、副会長2人、委員若干名、幹事長1人、幹事若干名で構成され、会長には社長が就任している。クラブの運営は委員会および

運動部	野球部	庭球部	卓球部	陸上部	山岳部	釣魚部
	柔道部	剣道部	合気道部	スケート部	ボート部	
	ハイキング部					
文化部	文芸部	美術部	書道部	音楽部	謡曲部	箏曲部
	茶道部	華道部	囲碁部	将棋部	写真部	禅学部
	演劇部	舞踊部	園芸部			

幹事会によって行なわれ、クラブの経費は、会社の補助金によってまかなわれている。

このほか、清和クラブとは別に、東急吹奏楽団、ならびにボーイスカウトを結成している。東急吹奏楽団は、昭和40年4月、清和クラブ創設40周年を記念して清和クラブ内に設けられたものであるが、その後、社外PRなどを目的として、清和クラブから分離して新発足した。現在、団員は30人で、活動状況は、成人式・入社式・東急グループ野球大会などの社内的な行事に参加するほか、社外においては、渋谷まつり・銀座まつりなどのパレードに出演している。昭和45年には、日本産業音楽祭に参加して、最優秀賞を受賞するなど、技量の面でも高水準に達している。

一方、ボーイスカウトは、昭和30年9月に青少年教育の一環として社員の子弟を対象として結成された。

また一時期、中学卒業の新入社員を対象として、ボーイスカウト社員隊を組織したこともあった。

現在、団員は95人で、正しい社会生活を身につけ、心身ともにりっぱな公民となるため社会に奉仕するほか、ハイキング・水泳・スキー・キャンプなどにより心身の鍛練を行なっている。名称はボーイスカウト東京130団である。

### 社員家族慰安会

当社は、毎年2回、春と秋に、社員家族が一緒になって楽しむ社員家族慰安会を開催している。

昭和42年までは、春の慰安会は二子玉川園で行ない、秋には新丸子東急グラウンドで慰安運動会を行っていた。しかし昭和43年からは、春の慰安会は形を変え、東急グループ各社の社員家族が一堂に会し、内容も規模も豪華なものとし、東急グループ各社合同主催による「東急グループ社員家族慰安会」を行なうようになった。当初、会場は日本武道館であったが、昭和44年から会場を千駄ヶ谷の東京体育館に移し、3日間にわたって行なうようになった。催物の内容は、一流芸能人によるショーおよび海外旅行などの当たる福引が中心である。また参加会社数は、以後、順次増加している。

一方、2日間にわたって行なわれる秋の慰安運動会は、昭和43年から会場を新丸子東急グラウンドから二子玉川園に移して行っていたが、昭和46年は、従来の運動会形式を園遊会形式に変え、多摩川園で開催した。催物の内容は、芸能人ならびに社員による演芸および作品の展示が中心である。

また、昭和47度には、会社が補助金を出し、職場単位で全員参加のレクリエーションを実施させるという、新たな試みを行なった。

### 東急グループ野球大会

東急グループでは、グループ各社間の親睦を深めるため、毎年9月上旬に野球大会を開催している。

第1回大会は、昭和37年に参加会社32社により開催された。当初、大会の名称は東急事業団親睦野球大会であったが、昭和46年度第10回大会からは、東急グループ野球大会と名

東急グループ野球大会優勝会社一覧表

年度	回	参加会社数	優勝会社
昭和37	1	32	東京急行電鉄
38	2	41	函館バス
39	3	44	東横
40	4	40	横浜東急ホテル
41	5	42	東京急行電鉄
42	6	44	東横
43	7	44	東急国際ホテル
44	8	43	東京急行電鉄
45	9	39	〃
46	10	36	〃
47	11	39	白木金属工業

称が改められ現在に至っている。

当社は第1回大会以降毎回出場し、第1回大会に優勝して以来、過去5回優勝している。

なお、第1回大会以降の参加会社数、優勝会社は左のとおりである。また、当社では、日本社会人野球協会理事成田理助の指導のもとに、社内に野球審判団を結成し、前記東急グループ野球大会の第3回大会から審判をつとめている。

## 東急陸上競技部

日本陸上競技界は、戦前から学生中心に運営され、社会人が活躍する機会は、日本選手権大会以外は皆無に等しい状態であった。このような状態のなかで、社会人による陸上競技連盟結成の動きが各地で高まり、昭和28年、関西・西日本両地区に陸上競技連盟が結成され、これを契機として、以後中部・東日本の両地区に相次いで陸上競技連盟が結成されていった。そして、昭和32年5月に前記4地区の連盟結成により、日本実業団陸上競技連合が誕生、しだいに規模は拡大していった。

昭和33年6月、当社社長五島昇が第2代目の日本実業団陸上競技連合会会長に就任、それに伴い、同連合会の事務局も当社内に移された。このような背景のもとに、当社は優秀な競技者を育て、ひとりでも多くの選手をオリンピック大会に参加させて、社員の士気を高め、同時に当社のイメージアップにつなげるため、陸上競技部を創設することとした。

昭和35年12月、当社は同年入社した陸上選手24人を中心として、部員33人からなる陸上競技部を発足させた。以来、当社陸上競技部は、春の東日本実業団対抗陸上競技大会、秋の全日本実業団対抗陸上競技大会、冬の全日本実業団対抗駅伝大会などの対抗試合に参加して、そのつど好成績を収めている。

さらに昭和37、41年のアジア大会、昭和39、43年、47年のオリンピック大会などの国際試合にも選手を派遣するなど、社員の士気高揚に大きく貢献している。なお、昭和37年以降の当社陸上競技部のおもな成績は次のとおりである。

東急陸上競技部成績一覧表

項目 年度	国内陸上競技大会		駅 伝 大 会		国 際 大 会
	東 日 本 実業団対抗	全 日 本 実業団対抗	東 日 本 実業団対抗	全 日 本 実業団対抗	
昭和37	総合2位	総合2位	総合1位	総合2位	アジア大会の棒高跳、槍投、5000メートル、1万メートル、3000メートル障害で各金メダル
38	” ”	” ”	” ”	” 1 ”	
39	” ”	” ”	” ”	” 3 ”	
40	” 1 ”	” 1 ”	” 3 ”	” 2 ”	
41	” ”	” ”	” 2 ”	” 13 ”	アジア大会の走幅跳で金メダル
42	” ”	” 4 ”	” ”	” 12 ”	
43	” ”	” 2 ”	” ”	” 14 ”	メキシコオリンピック大会の走幅跳で9位
44	” ”	” 3 ”	” ”	” 20 ”	
45	” ”	” ”	” ”	” 10 ”	
46	” ”	” ”	” ”	” 11 ”	
47	” ”	” 2 ”	” ”	” 8 ”	

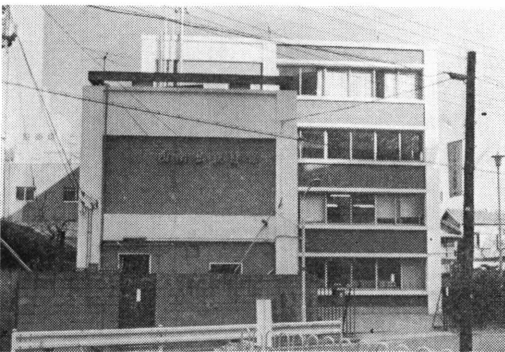
現 況



伊東保養所（ホテル東京館）



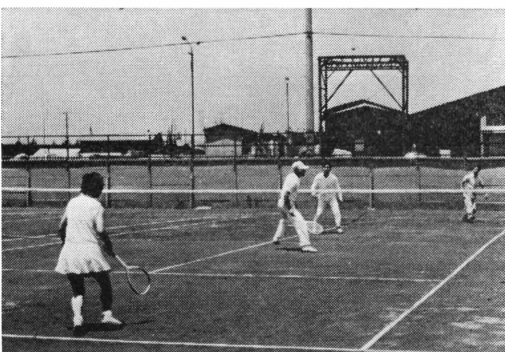
伊豆山保養所（偕楽園）



健康保険組合事務所



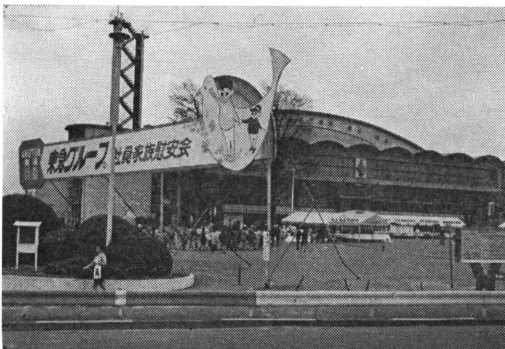
「マイホームの会」による社員用分譲地



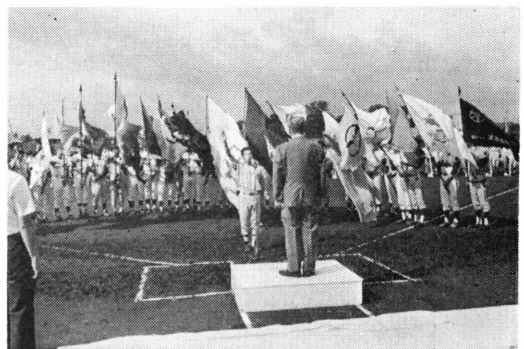
清和クラブ庭球部練習風景



清和クラブ華道部練習風景



東急グループ社員家族慰安会風景



東急グループ野球大会における選手宣誓

### 3) 安全管理

昭和22年に、労働基準法ならびに労働安全衛生規則が制定されたことによって、当社においても安全管理に関する運動・施策を実施、安全管理の確立を図るようになった。

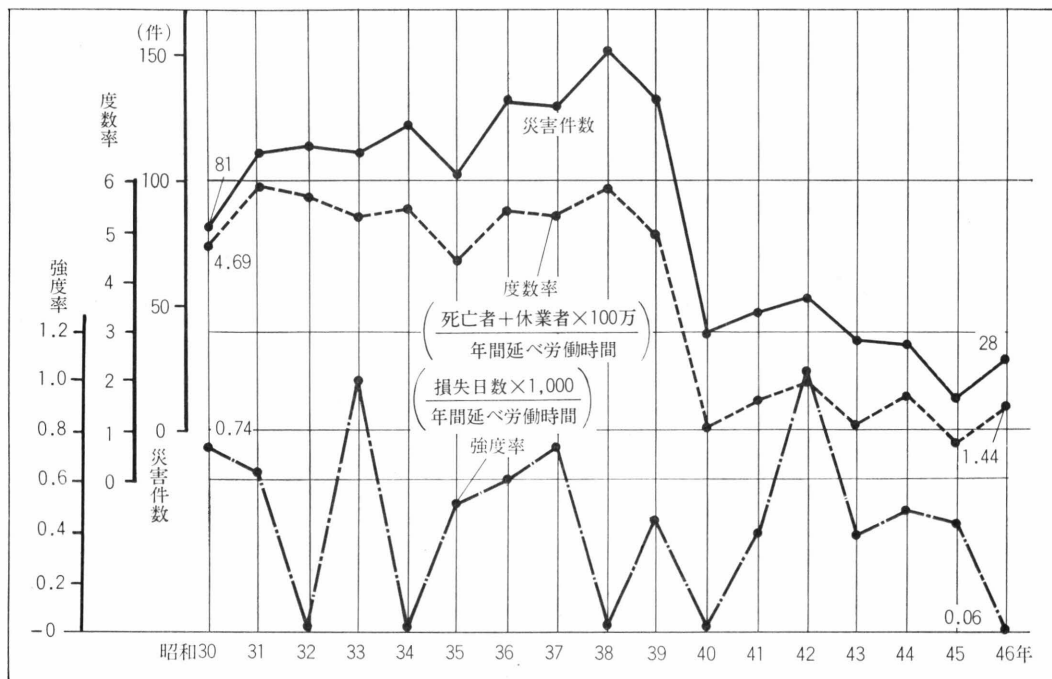
昭和28年3月、当社は労働災害防止規程ならびに電気・工務・自動車各部などの安全作業心得を制定、さらに32年9月には運輸部・車両部などの安全作業心得を制定した。以後、安全教育映画の制作、鉄道・自動車現業員の作業基準の作成により、従業員への安全教育ならびに労働災害防止の措置を講じていった。しかし、従業員の増加ならびに技術革新による新しい機械装置・器具などの使用により、労働災害の発生件数は毎年増加、昭和38年には152件発生し過去の最高となった。

このため、当社は昭和39年9月、全社安全管理責任体制の強化を図るため、安全管理規程を制定、専任安全管理者を選任した。この結果、災害発生件数は昭和40年以降急激に減少、30年代の年平均119件に対して、40年代は34件となっている。また、昭和46年の災害発生件数は11件で、これは過去最高の昭和38年の152件に比較して93パーセントの大幅な減少である。

なお、昭和45年度の労働安全成績は、最長無災害記録（550万4,264時間）を樹立するなど、日本民営鉄道業界において第1位となった。

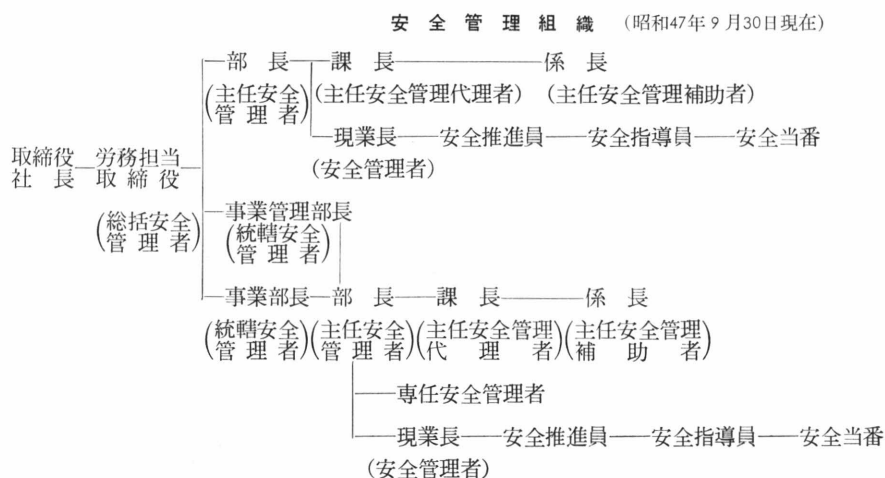
昭和30年以降の労働災害推移図表ならびに現行安全管理組織は次のとおりである。

労働災害の推移





現 況



※ 総務課長は主任安全管理代理者とする。

#### 4) 衛生管理

当社は、安全管理と同じように、昭和22年に労働基準法ならびに労働安全衛生規則が制定されたことによって、衛生管理の確立を図ることとした。当社が労働衛生面で最初に着手したのは、従業員の衛生管理者資格の取得、衛生管理体制の確立、健康診断実施要領の決定、健康管理区分の推進などであった。

当社は、昭和23年9月、初めて定期健康診断を実施した。当時は1,000人以上が疾病者(要療養者・要観察者)で、そのうち半数以上は結核患者であった。その後、昭和26年~27年ごろから結核患者は減少し、30年には結核で死亡する従業員は皆無となった。このころから、若年者のなかから高血圧症による休職者が発生するようになったため、全社員に血圧測定を実施するようになった。また昭和35年には、定期健康診断とは別に、30歳以上の全社員に糖尿病検診を実施した。

以後、昭和42年からは、昭和39年以降一部希望者のみを対象としていた消化器検診を、40歳以上(47年からは35歳以上)の全社員に実施するようになった。この結果、疾病休業日数は、昭和39年の5万1,912日をピークとしてしだいに減少し、45年には2万2,661日となった。これは、昭和39年に比較して59パーセントの大幅な減少である。

なお、全社員に対する要注意者の割合は、昭和39年の7.7パーセントに対して40年は12.8パーセントへと急激に増加しているが、これは40年から新たに消化器系と循環器系の検診が実施されたため、それまで未発見のまま放置されていた潜在患者が表面化したためである。

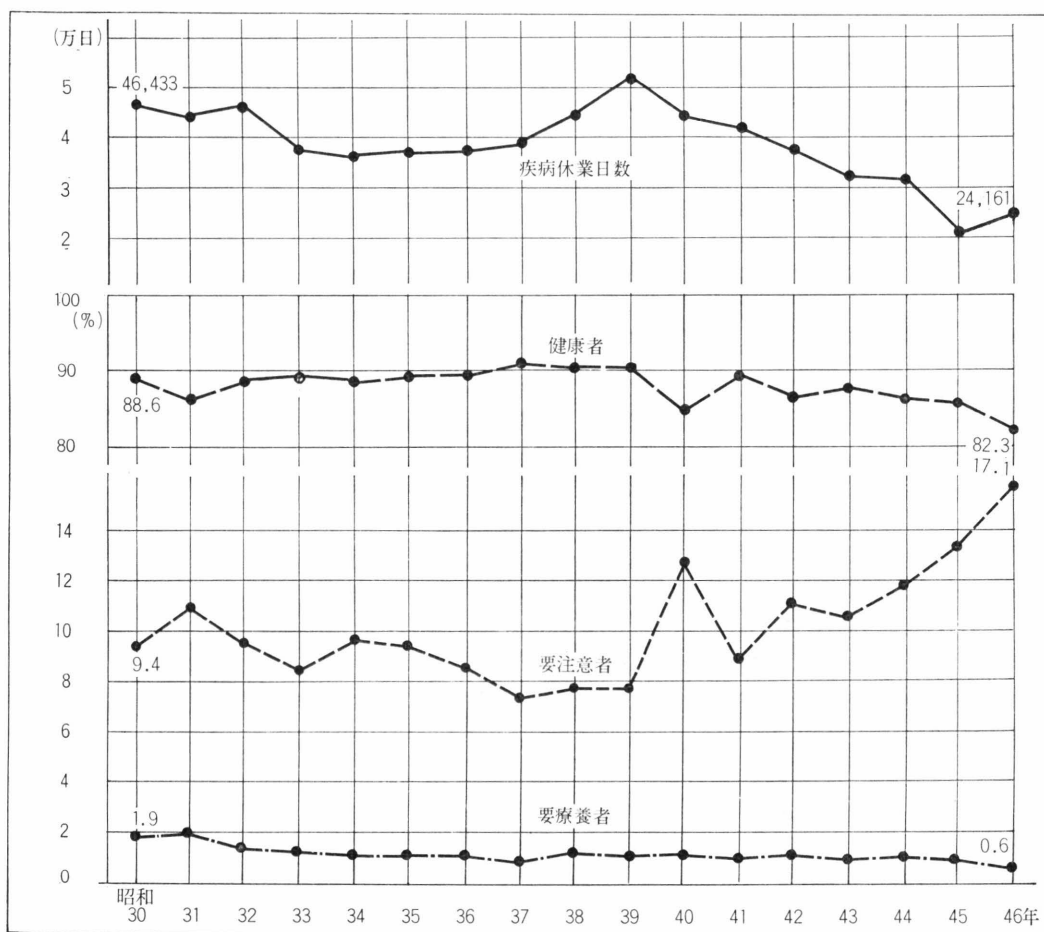
衛生管理業務内容、昭和30年以降の疾病休業日数・健康度の推移ならびに衛生管理組織

は次のとおりである。

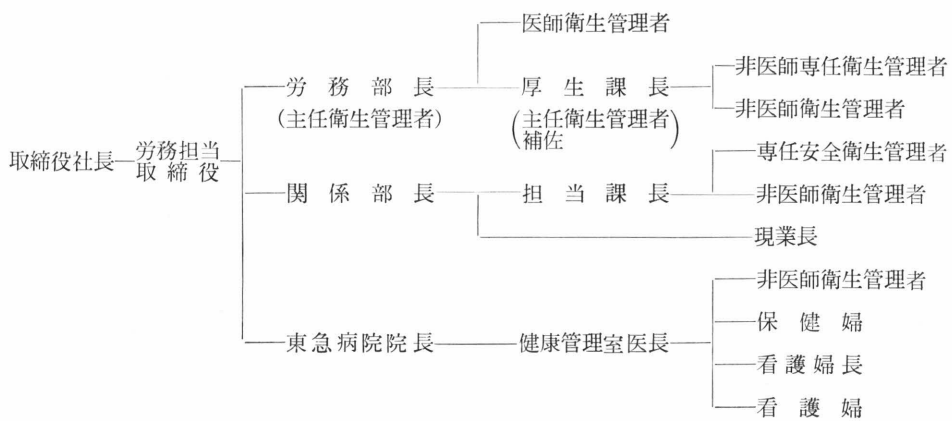
衛生管理業務内容

種 別	内 容
健 康 管 理	① 定期健康診断 年2回(春・秋)実施および事後管理 ② 特殊健康診断 i) 胃集団検診 35歳以上の全社員を対象に実施 ii) 尿 検 査 30歳以上 " " iii) その他の検診 ③ 疾病予防および健康増進 i) 予防接種等の実施 ii) 職場体操の実施
環 境 管 理	① 設備等の衛生的検討……職場巡視・環境測定等により実施 ② 衛生保護具等の整備・管理 ③ 衛生施設の点検
衛 生 教 育	① 監督者教育……講演会・講習会(精神衛生を含む)の実施 ② 新入社員 入社時教育……定期採用者は年1回 不定期採用者は随時実施 ③ 救急処置法の訓練および器機の整備実施……年1回実施
そ の 他	① 献血運動……年3回前後実施 ② 家庭常備薬の希望あつ旋……随時実施

疾病休業日数および健康度比較の推移

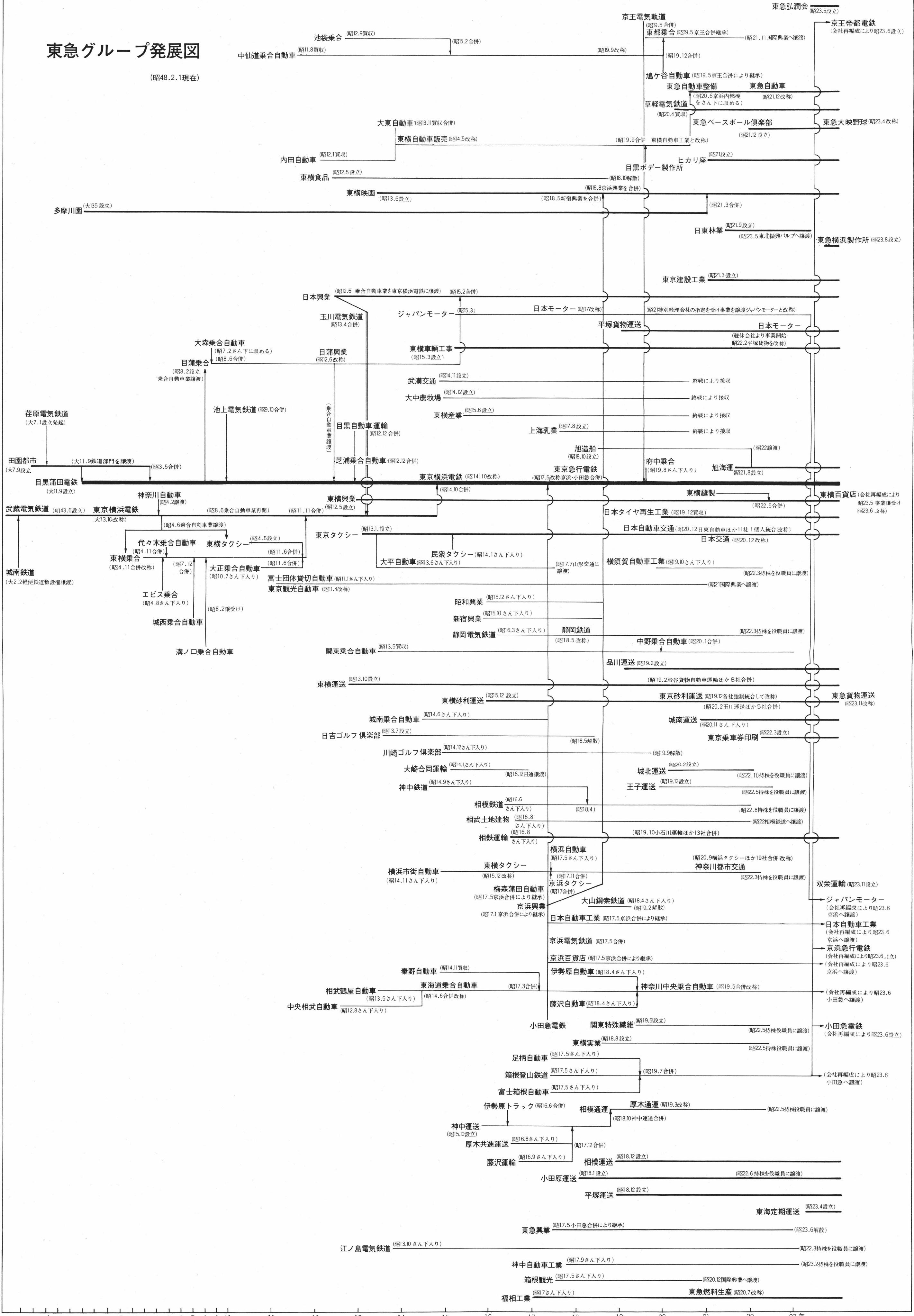


衛 生 管 理 組 織 (昭和47年9月30日現在)

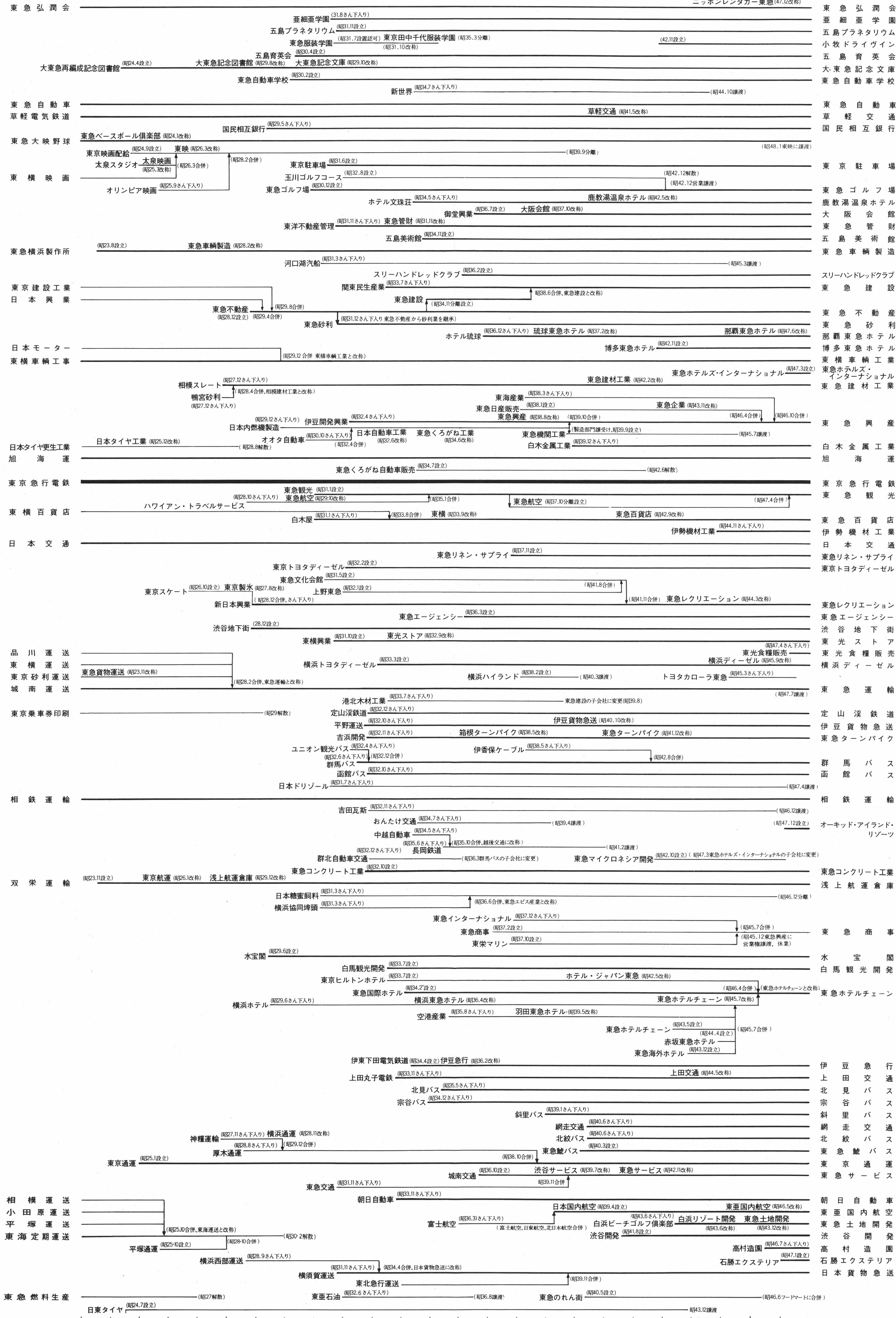


# 東急グループ発展図

(昭48.2.1現在)







## 6 東急グループの現況

東急グループは、昭和47年12月現在、当社を中心に、交通・開発・観光サービス・流通・製造、そして文化の各事業グループ66社7法人で形成されている。

その規模は、当社ならびに各種法人を除いた65社合計で、資本金総額が443億円、従業員数が4万7,000人、年間総売上高が4,724億円となっている。ちなみに、当社の資本金は、144億2,280万円、従業員数7,600人、年間総収入が588億円である。

次に当社を除いて各事業グループを概述してみると、まず交通事業グループは、観光地を走る電車、観光バス、タクシー、ロープウェイなどの観光交通部門、過疎地帯におけるローカル交通部門、それに航空部門の3部門に大別される。

開発事業グループは、多摩田園都市づくりで体得した経験・知識をもとに、首都圏、中京、関西、北海道、九州、海外へと進出し、より豊かな環境づくりと取組んでいる。

観光サービス事業グループは、旅行あつ旋業、ホテル・旅館業、レジャー・サービス業の各部門とも、レジャー時代の成長産業として、事業の多角化、事業エリアの拡大につとめている。

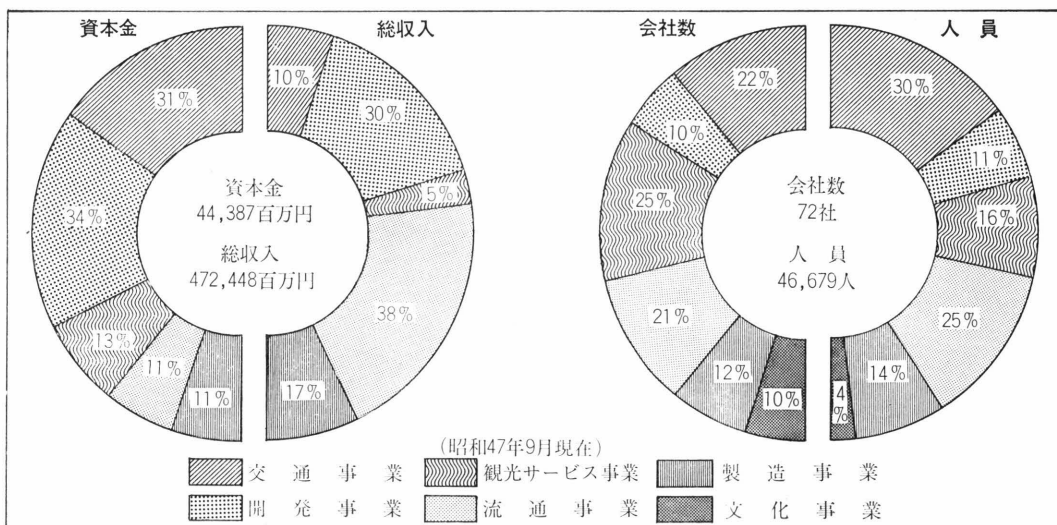
流通事業グループは、大別して小売部門・物的流通部門・情報サービス部門に分けられ、それぞれシステム化を推進し、直接的に消費者サービスの向上を図っている。

製造事業グループは、鉄道車両・自動車・自動車部品・住宅用建材などを製造し、交通事業グループ、開発事業グループの補助的役割を果たしている。

文化事業グループは、東急グループによる地域社会への利益還元という趣旨で、学校、プラネタリウム、美術館などの経営を受持っている。

事業グループ別の資本金・総収入・会社数・従業員数の構成比

(昭和47年9月現在)



### 1) 交通事業グループ

交通事業グループは、鉄道部門2社、バス部門10社、ハイヤー・タクシー部門3社と航空部門1社の合計16社で構成されている。このうち、鉄道・バス両部門とも、地方交通機関のため、一部を除いては過疎化・モータリゼーションの急進の影響で、業績は年を追って低下している。また、ハイヤー・タクシー部門においても、交通事情の悪化から業績は横ばい状態である。航空部門については、合併による新発足後、日が浅いため、業績の向上をみるに至っていない。この現状を乗切するため各社それぞれ体質改善を図り、さらに地域開発を中心とする事業の多角化に取組み、業績の向上に努めている。

同グループの資本金総額は139億円で、昭和46年度には年間総収入486億円をあげているが、利益計上会社は6社にすぎない。したがって、東急グループ全体に占める同グループの収入比率は、会社数が16社と多いにもかかわらず10パーセントと低い。

### 伊 豆 急 行

昭和36年12月10日に営業を開始して以来、鉄道業を中心に不動産業・観光業を営み、業績を伸ばしてきた。本業の鉄道輸送人員をみると、開業時には1日平均1万人にすぎなかったものが、昭和46年度には2万3,000人となり2倍の増加を示している。一方、収入面においても、昭和37年度の6億4,261万円に対し、46年度には19億8,621万円と約3.1倍になった。これは国鉄線との相互乗入れ、直通特急列車の運転増加によるところが大きい。並行して、観光業、不動産業と活発な営業活動を続けてきた。その結果、昭和42年下期には累積赤字を解消、翌43年上期に5パーセントの初配当を行なった。以来、業績は順調で、現在は10パーセントの配当を実施している。昭和47年11月、東証第2部に上場された。

さん下会社には、下田ロープウェイ、伊豆急サービス、伊豆急海運、伊豆急自動車、伊豆急スポーツセンター、南伊豆温泉開発、石廊崎観光、伊豆ガーデン、あいぜん苑の9社がある。

### 上 田 交 通

長野県上田市を中心に、鉄道・バス・タクシーの経営を行なっている。しかし、近年のモータリゼーションの急進、さらに追打ちをかけるような過疎化現象により、鉄道・バス部門の輸送人員は極度に低下した。したがって、業績も年々下降線をたどったため、不採算鉄道路線のうち、まず丸子線を昭和44年4月に、真田・傍陽線を47年2月にそれぞれ廃止した。現在は、上田～別所温泉間を結ぶ別所線1線だけを営業している。このように、



過疎地域の交通事情は悪化の傾向にあるため、経営の多角化を進め、学校経営・石油販売・不動産業・レジャー業などの各方面に進出し、企業の体質改善を図っている。

さん下会社は、菅平観光、上電観光、上交興業の3社である。

### 定山溪鉄道

昭和44年10月、大正4年以来の歴史をもった東札幌～定山溪間の鉄道線を、交通事情の悪化に伴う業績の低下のため廃止した。さらに札幌市営地下高速鉄道の開通によって、バス部門も決定的な打撃を受け、昭和47年5月、市内全路線を札幌市交通局に譲渡した。したがって、同社のバス部門は、札幌～洞爺湖間の定期路線と観光バスの営業のみとなった。そのため、業績面も低迷を余儀なくされているが、抜本的な企業体質改善策、とくに同社独自に、あるいは東急グループ共同開発により地域開発を進めているため、徐々に業績も上昇している。

さん下会社には、定鉄観光、早来運輸、定鉄興業、北海道東急貨物、じょうてつ、北海道東急倉庫、定鉄商事、ニッポンレンタカー北海道、東急リネン・サプライ北海道の9社がある。

### 北見バス

北見市を中心に、紋別、遠軽、美幌、網走の諸都市を結ぶ地域の路線バスと、大雪山、阿寒、知床の国立公園および網走の国定公園を走る観光バスを経営している。

過疎化が激しいため、不採算路線の休廃止・ワンマン化など合理化を進めている。観光バスは、道内有数の観光地に恵まれ利用客は増加しているが、シーズンが短いため業績は思わしくない。

昭和41年からは不動産業を開始、45年には帯広市周辺の地域開発を行ない、現在は札幌市にも進出して宅地開発を手がけ、この方面の発展が期待されている。

さん下会社に、さろま湖観光、北見バス興産の2社がある。

### 函館バス

道南の渡島半島全域にわたってバス路線を有しているが、モータリゼーション・過疎化の急進により業績は極度に悪化し、赤字を余儀なくされている。そのため不採算路線の休廃止、バスのワンマン化などの合理化を進める一方、昭和44年からは不動産業にも進出し経営の多角化を図っている。

さん下会社に、函館バス興産、函館日東タイヤ、はこだてレジャーの3社がある。

現 況

## 宗 谷 バ ス

日本の最北端の稚内市を中心に、オホーツク沿岸、利尻島、礼文島で、路線バスと観光バスを経営している。近年は、生活水準の向上と旅行ブームで、訪れる観光客も増加している反面、路線バスの沿線は過疎化が激しく、業績も低下の一途をたどっている。このため、昭和45年から無配に転落し、現在は不採算路線の休廃止、営業所の統合・廃止などの合理化を促進して業績向上を図っている。

## 斜 里 バ ス

知床半島を営業区域に、路線バスと観光バスを経営している。「知床旅情」のヒットで一躍脚光を浴び、観光客も大幅に増加、輸送人員も年々上昇している。しかし、観光客は夏季の約3か月間に限られ、残る期間は典型的な過疎路線と変わる。この悪条件を乗り越えるため、労使が一体となって業務に励んでおり、経営も安定、20パーセントの配当を実施している。

## 網 走 交 通

同社の事業は、バス業・貨物運送事業・建設業・不動産業などであるが、業績からみた中心の事業は、網走支庁管内での一般区域貨物運送業と北見市、網走市、斜里町を結ぶ一般路線貨物運送業である。バス業は観光バスが主体で、阿寒、知床の国立公園および網走国立公園などの観光地に恵まれ好調である。

付帯事業として建設・不動産業も行なっている。経営内容は充実しており、昭和29年度以来配当を維持し、47年3月期には15パーセント配当を実施している。

さん下会社に、光和石油、美幌ハイヤー、東栄砂利工業、オホーツク造園、北開砕石工業の5社がある。

## 北 紋 バ ス

同社の路線バスは、紋別市を中心に近隣町村を走っている。鉾山の閉鎖などによって道内でも最も極端な過疎化地域となり、業績も年々低下、昭和45年度から赤字に転落した。そこで、老朽車の代替、バスのワンマン化などの合理化、不採算路線の調整、運行システムの徹底管理などで車両稼働率を高めるとともに、道内関連会社の協力により業績向上を図っている。

さん下会社として富士ハイヤーがある。

## 群 馬 バ ス

主要路線である高崎～前橋間の交通渋滞と周辺町村の過疎化によって、輸送人員は年々低下して業績も悪化してきたため、営業所の統合・廃止、ワンマンカーによる合理化を促進し経営の充実を図っているが、昭和46年下期から無配に転落した。そこで、事業の多角化を図り、不動産業・広告代理業・旅館業・旅行あつ旋業、およびボウリング場の経営に進出し業績向上に努めている。なお、これらの事業の一部は子会社を設立して譲渡した。

さん下会社は、群馬バス興業、群馬バス観光、高崎タクシー、群北自動車交通、三和タクシー、浅白観光自動車、群バスポウル、群バス不動産の8社である。

## 東 急 鯨 バ ス

中京地区において観光バス・タクシー業を経営している。昭和42年からは、新機軸として新日本製鉄東海製鉄所の従業員輸送のため、特定バスを運行しているが、本業である観光バス業に関しては規模・実績ともに圧倒的な名古屋鉄道に押されて業績の伸びは期待できない。そこで、新規事業として不動産業に進出し、現在、知多半島の西谷地区において宅地造成開発に着手している。この事業は、当社、新日本製鉄系の日鉄企業との3社による共同企業開発で各方面から注目されている。

さん下会社に、東急サービス、東急鯨タクシーの2社がある。

## 草 軽 交 通

国鉄線渋川～長野原間の開通によって、同社は大きな影響を受け、昭和37年1月、鉄道ファンや避暑・湯治客に親しまれた高原鉄道の全部を廃止し、輸送コストの安いバス輸送に切替えた。これにより、昭和44年5月には商号を従来の草軽電気鉄道から現社名に変更した。しかし、業績は依然として低迷を続けたため、従来の交通業中心から大きく体質改善を図ることとし、昭和41年12月に草津東急ホテルを開業した。続いて昭和47年6月には、軽井沢駅前にボウリング場を開業し、いずれも企業の体質改善に大きく貢献している。業績好調の草津東急ホテルについては、昭和49年に増築計画が予定されている。

さん下会社に草軽観光がある。

## 日 本 交 通

東京、神奈川、埼玉を営業区域に、タクシー・ハイヤー・観光バスを経営している。所有台数は、ハイヤー1,256両、タクシー829両、観光バス55両で業界第一の規模である。稼

働率を高めるため、都内を走行するタクシー 600 両に無線設備を装備している。しかし、タクシー業は年々交通渋滞による走行キロの低下、運転手不足による稼働率低下などにより、収支は悪化している。このように、タクシー部門は不採算化の傾向にあるので、ハイヤーへの転換を進めるとともに、体質改善を図って不動産業にも進出している。

さん下会社として、第十日本交通、三光自動車、練馬自動車教習所、日英自動車、富士オート電気、日交サテライト、日本エアシューター、日本建設コンサルタント、日本農林ヘリコプター、ニコラス、グリーンクラブの11社を有している。

### 東急サービス

本業であるハイヤー・タクシー業は、交通事情の悪化に伴って走行キロの低下をきたす一方であり、反面、人件費その他諸経費は年々増加傾向にあるため、業績は下降の一途をたどっている。そのため、採算の悪いタクシーのハイヤーへの転換、営業所の統合などの合理化を検討中である。一方、兼業として、渋谷地区を中心にビルの清掃管理、駐車場管理、食堂およびコインロッカーの経営を行なっているが、これが比較的安定した成績を収めていることもあって、昭和47年上期から10パーセントの配当を実施している。

### 朝日自動車

伊豆半島の玄関口熱海でタクシー業を経営している。ここ数年、熱海への観光客は横ばい状態で、今後も画期的発展は望めない見通しである。しかも、タクシー業全般が不採算化の傾向にあるなかで、同社は無線カーの導入、勤務形態の変更など、企業努力を続けている。

### 東亜国内航空

昭和45年10月の政府の新しい航空再編成方針により、当社系の富士航空と北日本航空、日東航空が合併して発足した日本国内航空は、昭和46年5月、東亜航空と合併し東亜国内航空として新発足した。

現在の路線は、37都市を結ぶ46路線であり、使用機種の大半は国産ターボプロップYS-11型機である。

地方空港の整備に伴って、順次、ジェット機を就航させる予定であるが、すでに東京～大分～鹿児島間、福岡～鹿児島間にジェット機を就航させている。並行して昭和47年から、パイロット不足を補うため、英国のエアワーク・サービストレーニングスクールと契約して、自社でパイロットの養成を始めている。

## 交通事業グループ一覧表

(昭和47年12月31日現在)

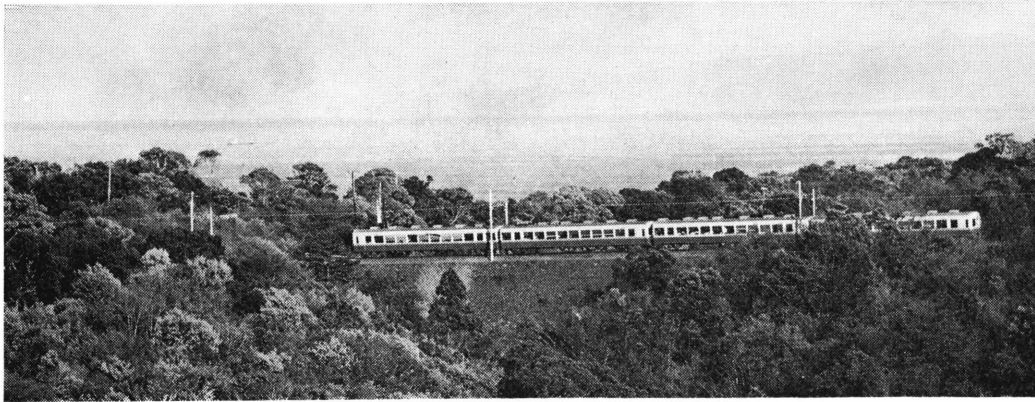
社名および 代表者	資本金	当社との 関係	本 社	おもな事業内容	年 収	損 益	配 当
伊豆急行 石毛 公濟	百万円 3,000	昭34. 4. 11 設立	(本社事務所) 伊東市八幡野1151	鉄道業 不動産業	百万円 4,407 ①-3	百万円 502	% 10
上田交通 新家 正弘	160	昭33. 11. 4 さん下入り	上田市天神1-2-1	鉄道業 乗合・貸切バス業 乗用自動車業	936 ①-3	△ 9	—
定山溪鉄道 山田 秀介	200	昭32. 12. 7 さん下入り	札幌市豊平区豊平3 条9-108	乗合・貸切バス業 不動産業	2,493 ①-3	41	—
北見バス 仙石 清	100	昭35. 5. 21 さん下入り	北見市大通西2-15	乗合・貸切バス業 不動産業	1,558 ①-3	△ 32	—
函館バス 近藤 敏夫	76	昭32. 10. 23 さん下入り	函館市松風町12-1	乗合・貸切バス業 不動産業	1,458 ①-3	△ 44	—
宗谷バス 仙石 清	27	昭34. 12. 28 さん下入り	稚内市中央2-11-29	乗合・貸切バス業	442 ①-3	—	—
斜里バス 仙石 清	28	昭39. 1. 23 さん下入り	斜里郡斜里町港町 2-12	乗合・貸切バス業	239 ①-3	19	20
網走交通 仙石 清	32	昭40. 6. 10 さん下入り	網走市新町1-3-3-2	乗合・貸切バス業 貨物自動車運送業 土木建設業	881 ①-3	18	15
北紋バス 仙石 清	9	昭40. 6. 10 さん下入り	紋別市本町8-4	乗合・貸切バス業	223 ①-3	△ 9	—
群馬バス 萩原 栄治	110	昭32. 6. 24 さん下入り	高崎市八島町65	乗合・貸切バス業 不動産業	2,288 ①-3	△ 85	—
東急鯉バス 黒川 明	100	昭40. 3. 30 設立	名古屋市北区田幡町 字西東光寺840	特定・貸切バス業 乗用自動車業 不動産業	1,370 ①-3	△ 55	—
草軽交通 鈴木 三郎	8	昭20. 4. 1 さん下入り	北佐久郡軽井沢町 1178	乗合・貸切バス業 乗用自動車業 ホテル業	744 ①-3	—	—
日本交通 川鍋 秋蔵	500	昭20. 12. 18 設立	千代田区永田町 2-11-2	乗用自動車業 貸切バス業	14,993 ②-5・11	161	12
東急サービス 山本 忍	50	昭36. 10. 11 設立	(本社事務所) 渋谷区道玄坂1-10-7	乗用自動車業 食堂業 ガレージ業・清掃業	1,263 ②-3・9	17	10
朝日自動車 工藤留之助	20	昭33. 11. 10 さん下入り	熱海市渚町8-1	乗用自動車業	140 ①-11	—	—
東亜国内航空 下村 弥一	9,525	昭39. 4. 15 設立	(本社事務所) 港区芝西久保明舟町 20	航空業	15,193 ①-3	△ 1,467	—

※ ①-3は年1回、3月決算を示す。年収期間は昭46. 4. 1~47. 3. 31

①-11は年1回11月決算を示す。年収期間は昭45. 12. 1~46. 11. 30

②-3・9は年2回、3月、9月決算を示す。年収期間は昭46. 10. 1~47. 9. 30

以下各事業グループ一覧表はこれに準ずる。



城ヶ崎海岸を走る伊豆急行



東亜国内航空ボーイング727型機



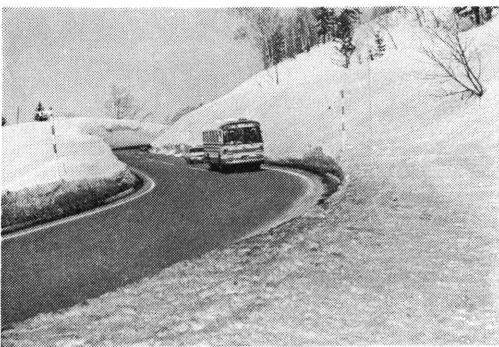
東急鯉バスの特定バス



軽井沢駅前の草軽交通本社



前橋駅における群馬バス



早春の中山峠を走る定山溪鉄道バス



網走駅前の網走交通本社

## 2) 開発事業グループ

開発事業グループの内訳は、不動産部門3社、造園部門2社、有料道路・建設部門各1社の合計7社である。この部門は、文字どおり“デベロッパー東急”を代表する先兵であり、国内はもとより海外にも進出して地域開発を進めている。

不動産部門は、商業ビル・高級分譲アパートから大規模なニュータウンの建設および別荘地開発を進めている。造園部門は、地域開発に付随して順調に成長している。

有料道路部門は、当社所有の有料道路を当社から委託されて経営している。

建設部門は、宅地造成などの土木工事から鉄道の建設、超高層ビルの建設など、あらゆる分野に進出している。

開発事業グループの資本金総額は152億円で、年間総収入は1,432億円をあげている。東急グループ全体のなかでの営業収入比率は30パーセントに当たり、会社数ではわずか7社と少ないにもかかわらず、全体のほぼ3分の1を占めている。7社のうち4社が配当を続け、東急不動産、東急建設の2社が東証および大証第1部に上場されている。

### 東 急 不 動 産

首都圏を中心に活発な地域開発を行ない、わが国におけるデベロッパーの先駆者的役割を果たしている。同社は、神奈川県二俣川、茅ヶ崎、埼玉県所沢、千葉県柏、松戸など166団地においてニュータウン方式によって宅地開発を行なう一方、多摩田園都市においては、当社と同じように区画整理組合方式による都市づくりをも進めている。営業面での近代化も著しい。したがって業績も良好で、每期15パーセントの配当を継続している。

新しく展開するリゾート開発については、静岡県三ヶ日町と千葉県勝浦市の両地区を選定して用地買収もほぼ完了、昭和48年度中に工事に着手することとなっている。

さん下会社には、東急レジャー、堂ヶ島マリン、東急コミュニティー、松崎合同タクシー、東急ホームサービス、東急不動産興業、エリアサービス、トウキョウ・ランドコーポレーション・マイクロネシアの8社がある。

### 東 急 土 地 開 発

元来は、ゴルフ場経営が中心であったが、当社の援助により積極的に土地開発事業に進出している。近畿圏を中心に、金沢、富山、福井の北陸3県をはじめ、九州地区、四国地区でも土地買収を進めている。業績面も、積極的な販売活動で徐々に企業内容を充実、昭和46年度には過去の累積赤字を一掃して、初の益金を計上した。昭和46年12月には、ハワ



## 現 況

イにおいて3,300万平方メートルの土地を買収し、海外への事業展開にも歩を進めている。

さん下会社には、白浜ビーチゴルフ倶楽部、トウキョウ・ランド・デベロップメント・インコーポレイテッドの2社がある。

## 渋谷 開発

東急百貨店本店の土地・建物の保有会社として、昭和41年8月に設立された。収入は、賃貸料だけであり、百貨店の売上にスライドする方式を取っている。

## 東急ターンパイク

小田原から大観山を結ぶ有料道路の建設・経営を行なってきたが、建設費の高騰、箱根新道との競合など、当初のもくろみが大幅にはずれ、開業以来赤字経営が続いた。そこで昭和47年3月、当社が経営を肩代わりし、新たに同47年4月1日から、当社の委託会社として再出発した。

## 高村 造園

昭和46年7月、東急グループの一員となった。

これまでは、経営の主体は造園の設計監理であったが、資本充実によりゴルフ場の設計監理、コンサルタントおよびグリーンキーピング業務を取入れ、意欲的に事業拡大を図っている。昭和47年1月には、大阪に営業所を開設している。

## 石勝エクステリヤ

昭和47年1月、東急グループに参加した。都内5か所に出店している石勝ガーデンの企画部門を分離して設立したものである。それまでは小規模な事業形態であったが、当社の資本参加によって、大規模な工事にも対応できる態勢になった。

大規模な都市計画、住宅環境づくり、道路整備計画などの公共事業に進出、大口の需要を見込んでいる。

## 東 急 建 設

昭和34年11月に東急不動産の建設部門から分離独立以来、強力な営業活動と新技術の開発により驚異的に成長してきた。受注高の推移をみると、設立時は30億円にすぎなかったが、昭和46年には900億円と30倍になっている。業績面も年々順調に伸び、15パーセントの配当を実施し、業界では中堅上位にランクされている。土木部門と宅地造成部門につい

では、東急グループの広範囲な地域開発事業で実績を伸ばし、建築部門についても、渋谷東急ビル、東急百貨店本店、赤坂東急ビルを建設、それぞれに新機軸を打出している。昭和46年には鹿島建設とのジョイントベンチャーで、超高層のホテル・パシフィック東京を建設した。東証・大証第1部に上場している。

さん下会社は、東急プレハブ、東急道路、東建産業、パシフィック・トウキョウ・コンストラクション・インコーポレイテッドの4社である。

開発事業グループ一覧表

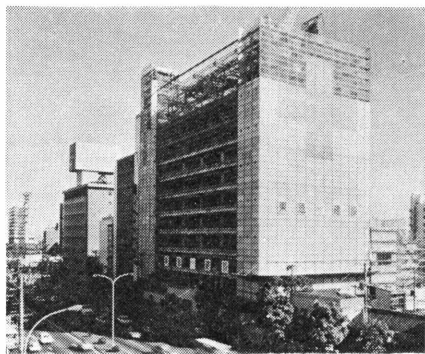
(昭和47年12月31日現在)

社名 代表者	資本金 百万円	当社との 関係	本 社	おもな事業内容	年 収 百万円	損 益 百万円	配 当 %
東 急 不 動 産 五 島 昇	7,270	昭28.12.17 設立	(本社事務所) 渋谷区道玄坂 1-2-2	土地建物の販売・仲介・ 鑑定 ビル・アパートの賃貸 建築・土木の設計管理	36,615 ②-3・9	2,416	15
東 急 土 地 開 発 竹 林 八 郎	1,500	昭43. 6. 2 さん下入り	大阪市北区中 之島3-3	ゴルフ場経営 土地の開発造成 土地建物の賃貸・管理	7,644 ①-10	238	10
渋 谷 開 発 田 中 正 佐	2,000	昭41. 8. 10 設立	(本社事務所) 渋谷区道玄坂 2-24-1	土地建物の賃貸・管理	1,137 ②-1・7	213	—
東 急 タ ー ン パ イ ク 一 色 義 雄	300	昭32. 11. 5 さん下入り	(本社事務所) 小田原市早川 2-22-1	自動車道事業の経営	3,045 ①-3	1,685	—
高 村 造 園 高 村 弘 平	4	昭46. 7. 28 さん下入り	目黒区五本木 3-13-17	造園業	294 ①-12	11	40
石 勝 エ ク ス テ リ ヤ 涌 井 史 郎	6	昭47. 1. 20 設立	目黒区東山 2-6-19	造園業	(予想) 149 ①-12	—	—
東 急 建 設 佐 藤 信 一	4,070	昭34. 11. 11 設立	(本社事務所) 渋谷区道玄坂 1-3-2	建設業 不動産賃貸業	94,419 ②-3・9	1,807	15

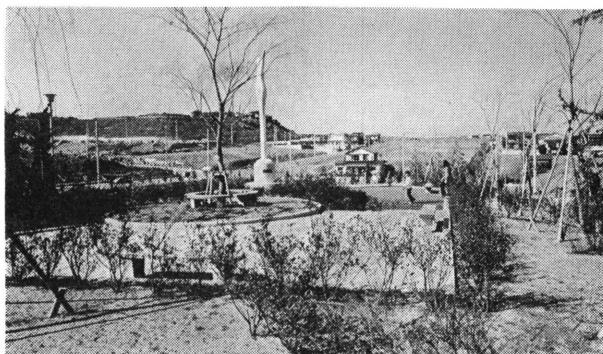
現 況



東急不動産によるつくし野の街づくり



ビル建設の東急建設



新都市の“緑”を受持つ高村造園



東急土地開発による湯布高原開発

### 3) 観光サービス事業グループ

観光サービス事業グループは、18社で構成されている。その内訳は、ホテル・旅館部門6社、レジャー部門6社、サービス部門5社、旅行あつ旋部門1社で、このうち1社は休業中（昭和48年1月16日、東映に譲渡）である。

ホテル・旅館部門は、国内はもとより、国外にも積極的に進出し、チェーンの強化を進めている。とくに、経営主体の異なる各ホテル・旅館が強力なチェーンを形成していること、各地のホテルに対して経営指導を行なっていることなどは、大きな特徴である。

レジャー部門は、屋内外の各種施設により各地区で幅広く活躍している。とくに東急レクリエーションは、各種レジャー部門に積極的に進出している。

サービス部門は、固定客を広く獲得して安定した経営を持続している。

旅行あつ旋部門は、国内外の旅行ブームに乗って好調な業績を持続し、各地の営業所の強化に力を注いでいる。

同グループの資本金総額は55億円で、年間総収入は229億円をあげている。東急グループ全体のなかでの営業収入比率は、5パーセントである。半数以上の13社が益金を計上、また、東証第2部に東急ホテルチェーン、東急レクリエーションが上場されている。

#### 東急ホテルチェーン

東急グループさん下のホテル数が増加するにつれて、これらホテルの一元的運営が必要となり、昭和46年4月、国内ホテルチェーンを統合して東急ホテルチェーンが誕生した。これにより国内・国外あわせると直営および受託ホテル数17、客室数5,225室を数える日本最大のホテルチェーンを形成するに至った。営業成績の面でも、旅行ブームを背景に順調な収益をあげている。昭和47年10月に、東証第2部に上場された。

さん下会社に、ホテル・ジャパン東急、東急ホテルサービス、東急ハイヤー、長崎国際観光センター、札幌東急ホテルの5社がある。

#### 東急ホテルズ・インターナショナル

昭和47年3月、海外ホテル網の整備拡充を図るため、関連会社6社の共同出資により設立された。同社は、従来、東急ホテルチェーンが行ってきた海外ホテルの投融資、管理および経営受託などの業務を引受けて活発な活動を始め、観光・ビジネスなど海外旅行者の増加に対処している。さん下会社に東急マイクロネシア開発、ソウル東急ホテル、P. T. サリニ・トウキュウ・ホテルコーポレーション、リージェント・ホテルズ・インターナシ

## 現 況

ヨナル、THI・ハワイ・インコーポレーテッドの5社がある。

### 博多東急ホテル

昭和44年5月、地下1階、地上13階建て、客室266室のビジネスホテルとして開業した。当地は、ホテル建設ブームで競争が激しく、しかも後発ホテルであるにもかかわらず、独自の経営努力と活発な東急グループの九州進出と相まって、業績は順調に推移している。

### 那覇東急ホテル

昭和36年12月、海外のホテルとしては初めて東急グループに参加した。同ホテルは、沖縄第一の都市である那覇市にあり、年々増加する観光客ならびに業務客に対処するため、昭和47年5月、地上11階建ての新館を竣工、客室数280室をもつ沖縄随一の国際級ホテルとなった。なお、昭和47年5月15日の沖縄本土復帰を契機に、観光客はもとより業務客についても増加傾向にある。

## 水 宝 閣

昭和29年6月、伊豆韮山に設けられた純日本的な建物と庭園をもつ温泉旅館である。

### 鹿教湯温泉ホテル

長野県鹿教湯温泉郷の入口にあり、歴史と豊富な湯量をもつ素朴な旅館で、団体客にも、個人客にも幅広く利用されている。業績も好調で、昭和46年度決算では8パーセントの初配当を実施した。

### 東急レクリエーション

新宿、渋谷の両文化会館を軸に、ロードショー映画劇場・ボウリング場・居酒屋・大衆バーなどを経営する総合レジャー会社である。映画劇場11、ボウリング場6センターは、それぞれ固定客の確保、サービスの向上に努めている。また、両文化会館の立体的利用を図ったことにより、営業収入・益金とも大幅に伸び、12パーセントの配当を行なっている。さらにボウリング場の地方進出・委託営業や新規事業の開発などに積極的に乗出している。東証第2部の上場会社である。さん下会社に、日本動物企画がある。

### 小牧ドライブイン

昭和42年11月、東名・名神両高速道路の接続地である小牧インターチェンジの入口に開

業した。ボウリング場・レストラン・プール・ガソリンスタンドなどを経営し、有利な立地条件と多角化で8パーセントの配当を続けてきたが、その後、周辺地区にボウリング場が乱立し、過当競争により急激に業績が悪化したため、経営の合理化を推進するとともに、事業転換を検討中である。

### 白馬観光開発

昭和33年7月、白馬ケーブルを建設して北アルプス八方尾根を大衆のスキー場とし、続いて樽池・岩岳両スキー場を開設した。

各スキー場とも積雪量に恵まれ、春スキーのメッカとして知られている。また、夏山も高山植物が咲きみだれ、登山者は年々増加の傾向にある。このため業績も安定し、昭和40年度の初配当以来12パーセントの配当を維持している。昭和46年12月には、日本最初の会員制スキー場「白馬メンバーズクラブ」を開設し、注目を集めている。

### 東急観光

昭和47年4月、営業上の競合を避け、あつ旋業務の窓口の一本化とシステム化を図るため、東急航空を合併した。これによって、営業所の数は国内で96か所、国外で4か所となり、わが国屈指の旅行あつ旋会社となった。旅行ブームと種々の増収対策を強力に推進した結果、業績も順調に推移し高率の配当を続けている。

さん下会社に、ホテル東急観光、グアム・トウキョウ・エクスプレス、トウキョウ・トラベルサービス・ニューヨークの3社がある。

### 大阪会館

昭和36年7月に設立され、大阪御堂筋の中心に駐車場(200台収容)を完備した宴会場・レストランを経営、とくに大規模な各種催物・展示会・結婚披露宴を開催できる大宴会場を完備しているため、各方面から利用され業績も年々向上してきたが、同宴会場・レストラン部門を大丸大阪店の展示場として賃貸し、昭和48年2月竣工の大阪国際ビルの30・31階に新店舗を設け、スカイレストランとして開業、社業の伸展を図っている。

### 東京駐車場

昭和31年6月に設立され、日本道路公団、首都高速道路公団から駐車場の運營業務・高速道路料金徴収業務を受託している。東京、大阪など6か所に有料駐車場をもち、収容能力は3,200台に及んでいる。業績も安定し、10パーセントの配当を継続している。

### 東急リネン・サプライ

昭和37年11月に設立され、各種繊維製品のリースおよびクリーニング業を営んでいる。東急ホテルチェーンのランドリー部門の業務を全面的に受託、さらに京王プラザ、ホテルパシフィック東京から受注している。利幅が薄く同業者間の競争が激しいなかであって、昭和47年3月期に5パーセントの初配当を実施し、現在、リネン・サプライ業では日本一の規模となっている。

### 東 急 管 財

昭和31年11月にグループ入りした同社は、ビルの清掃を中心に電話交換・駐車場管理・ビル保安業務など多角的なビル総合管理会社へと発展している。得意先が安定しているため良好な業績をあげ、10パーセントの配当を継続している。

### 東急ゴルフ場

昭和30年以来砧ゴルフ場を経営していたが、同ゴルフ場を東京都に返却したあと、43年1月に姉妹会社の玉川ゴルフコースからその営業権を譲受け、9ホールのパブリックコースとして再発足したものである。開業以来15パーセントの配当を継続している。

### スリーハンドレッド・クラブ

神奈川県茅ヶ崎市の丘陵地帯に所在するメンバー制のゴルフコース(18ホール、パー72)である。メンバーは300人台でとどめ、いつでもゆったりとプレーできるほか、プール、ローンテニスコートも完備された日本最高級のゴルフ場として知られている。なお、海外9か所のゴルフ場と提携し、姉妹コースとして相互交流を図っているのが特徴である。

### ニッポンレンタカー東急

昭和46年5月、全国ネットをもつニッポンレンタカーサービスと提携、設立された。営業の主力は、個人へのレジャーレンタルと法人を対象とした長期レンタルで、営業所数は14か所、保有車両は320台を数えている。

### 東急ベースボール倶楽部

昭和21年12月、東京セネタース野球団を買収して東急フライヤーズと改称し、以後同球団を運営してきたが、29年1月以降は東映に委託し、48年1月16日、同社に譲渡した。



観光サービス事業グループ一覧表

(昭和47年12月31日現在)

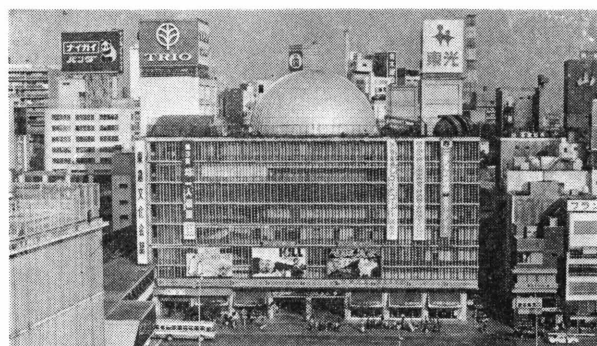
社名および代表者	資本金	当社との係	本 社	お 事 業 内 容	年 収	損 益	配 当
東急ホテルチェーン 松田 令輔	百万円 2,704	昭25. 11. 20 設立	千代田区麴町6-6	ホテル業	百万円 9,655 ①-3	百万円 546	% 10
東急ホテルズ インターナショナル 上田 克郎	1,000	昭47. 3. 30 設立	(本社事務所) 渋谷区神宮前4-2-11	ホテル業	— ①-12	—	—
博多東急ホテル 間島大治郎	300	昭42. 11. 1 設立	福岡市中央区天神 1-16-1	ホテル業	1,126 ①-3	△ 10	—
那覇東急ホテル 上田 克郎	275	昭36. 12. 1 さん下入り	沖縄県那覇市天久 1002	ホテル業	445 ①-3	2	—
水 宝 閣 柏村 毅	180	昭29. 6. 24 設立	(本社事務所) 静岡県田方郡菰山町 寺家1234	旅館業	69 ②-5・11	△ 10	—
鹿教湯温泉ホテル 下村 文夫	30	昭34. 5. 28 さん下入り	長野県小県郡丸子 町大字西内1258	旅館業	56 ①-3	5	8
東急レクリエーション 大塚 秀雄	272	昭28. 12. 31 さん下入り	(本社事務所) 渋谷区桜丘町2-9	レジャー業 不動産業	3,638 ①-1	102	12
小牧ドライブイン 石井 久保	40	昭42. 11. 2 設立	(本社事務所) 小牧市大字村中宇下 之坪491	レジャー業 石油販売業	384 ①-3	9	8
白馬観光開発 唐沢 勲	120	昭33. 7. 4 設立	(本社事務所) 渋谷区道玄坂 1-2-2	レジャー業	727 ①-5	52	12
東 急 観 光 唐沢 勲	139	昭31. 1. 31 設立	(本社事務所) 渋谷区桜丘町1-7	旅行あつ旋業 ホテル業・食堂	3,604 ①-12	80	140
大 阪 会 館 石黒 政雄	200	昭36. 7. 21 設立	大阪市東区本町 4-27	駐車場経営 宴会場の賃貸	450 ①-3	9	—
東 京 駐 車 場 水野 清一	25	昭31. 6. 7 設立	(本社事務所) 港区芝琴平町33	駐車場経営	413 ①-3	6	10
東急リネン・サプライ 井上 秀雄	120	昭37. 11. 16 設立	(本社事務所) 千代田区永田町 2-10-3	リネン・サプラ イ業 クリーニング業	877 ①-3	10	5
東 急 管 財 高沢 正宏	6	昭31. 11. 12 さん下入り	渋谷区道玄坂 1-21-6	ビル管理業 清掃業	886 ①-3	2	10
東 急 ゴ ル フ 場 高洲 政蔵	3	昭30. 12. 1 設立	(本社事務所) 世田谷区玉堤1-24-8	ゴルフ場経営	151 ①-12	1	15
スリーハンドレッド・ クラブ 五島 昇	80	昭36. 2. 25 設立	(事業所) 茅ヶ崎市甘沼441	ゴルフ場経営	258 ①-3	2	—
ニッポンレンタカー 東急 蛸名 忠武	30	昭46. 4. 20 設立	(本社事務所) 渋谷区桜丘町 26-20	レンタカー業 駐車場経営	113 ①-3	△ 7	—
東急ベースボール 倶楽部 川合 周孜	3	昭21. 12. 18 設立	渋谷区桜丘町 26-20	職業野球興業	昭29. 1以降休業していたが、昭48. 1. 16東映に譲渡		



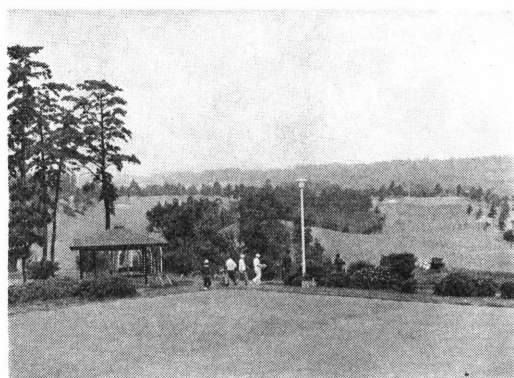
ホテルチェーンの中心赤坂東急ホテル



東急観光渋谷営業所



総合レジャービル東急文化会館



わが国有数のゴルフ場スリーハンドレッドクラブ



八方尾根を背にする岩岳スキー場



南国情緒豊かなグアム東急ホテル

#### 4) 流通事業グループ

流通事業グループは、大別して陸上運送部門5社、自動車販売部門2社、一般販売部門4社、そして海運・倉庫・情報サービス・金融の各部門それぞれ1社ずつの、合計15社で構成されている。

陸上運送部門のうち一般路線貨物運送については、一部比較的好成績を収めている会社もあるが、競争の激しい路線ではきびしい状況にある。一般区域貨物運送は、安定した固定客を有しているため業績も堅実である。自動車販売部門は、トヨタ系の全車種を販売しているが、同業者間の競争が激しいため、業績は、各社とも軒なみ横ばいもしくは下降傾向にある。

一般販売部門においては、百貨店・スーパーストアともに売場面積の拡張、チェーンの広域化が推進され、安定した業績を維持している。

海運・倉庫・情報サービス・金融の各部門は、海運以外はともに好成績をあげ、配当も安定している。

以上のように、流通事業グループの業績は、一部不振の部門もあるが、全体としておおむね良好といえる。数字のうえからも、15社中9社が配当を実施している。

このグループの営業収入は、東急グループ全体の実に3分の1を占めている。

#### 日本貨物急送

東京を軸に、神奈川、静岡、愛知、宮城、岩手と、1都5県にわたる一般区域貨物自動車業と、東京～青森間、東京～横須賀間の一般路線貨物運送を行なっている。業界全般としては増収傾向にあり、同社としても、一時期、路線網の拡張に力を入れたにもかかわらず、予期した収益増を実現できなかった。その結果、昭和39年下期から赤字に転落、毎期ごとに赤字が累積した。それに追打ちをかけた従業員不足による輸送効率の低下、交通事情の悪化、諸物価の高騰、とくに人件費のアップなどの悪条件が重なり、苦しい経営状況下にある。その打開策として、合理化を進めるとともに、東海道沿いの不採算営業所の売却などで、昭和46年度下期には特別益金をあげ、累積赤字は減少した。残る繰越赤字解消のため、全社あげて総決起・総前進運動を展開し、社業発展に努めている。

#### 伊豆貨物急送

伊豆地方を中心に、一般区域貨物運送と東京から東海地方への一般路線貨物運送を行なっている。産業の拡大に伴い輸送量は増加しているが、人件費の激増とますます深刻化す

## 現 況

る人手不足とが重なり、経営面での大きな圧力となっている。しかし、営業所の改良、集配作業の合理化を図り輸送量の増加に努めているため、業績も順調に推移している。

### 相 鉄 運 輸

東京を中心に、千葉、埼玉などの各県に営業所を設けて、一般区域貨物運送業を行なっている。

得意先は、新日本製鉄、キリンビール、東急・小田急・伊勢丹の各百貨店、東光ストア、清水建設、などの一流大手企業で、荷主に代わって輸送管理と流通の合理化を図っている。保有車両の90パーセントが得意先の看板車であるため、業績も安定し、15パーセントの配当を実施している。

さん下会社に、相鉄配送がある。

### 東 急 運 輸

同社は、昭和19年3月の創業以来、地域経済、地域社会に密着した輸送企業として着実に発展してきた。

業界は全般にきびしい現況にあるが、営業活動の強化、作業工程の合理化、ならびに省力化によって確実に業績を伸ばし、昭和38年上期から12パーセント配当を続けている。

現在も一貫した責任輸送体制の確立を図るとともに、各部門の合理化を進め、経営基盤の充実に努めている。

さらに事業の多角化で土木工事業にも進出、半期1億円の受注実績をあげている。受注先は、東急建設、竹中工務店がおもである。

さん下会社には東運興業、東運サービスの2社がある。

### 東 京 通 運

昭和25年1月、当社を中心に設立された。日本最大の貨物駅である汐留駅を軸に、東京、神奈川、埼玉にわたる広域地を基盤に、貨物運送業・倉庫業・梱包業・通関業・港湾運送業などの一貫輸送体制を整えている。さらに国鉄経営近代化計画による湘南、西湘、相模の各新貨物駅における免許も取得し、営業している。

安定した事業基盤に加え輸送効率の向上、輸出入製品の梱包改善、徹底した合理化などにより業績も安定、昭和26年上期から高率の配当を実施している。また、営業費の節減を図るため、大田区矢口と神奈川区六角橋の2か所に、保有車両の整備のため独自の整備工場を設けている。

## 旭 海 運

昭和21年8月、当社会長五島慶太が発起人となり内航海運業者として発足し、現在は大型船舶4隻をもつ会社に成長した。東急グループ唯一の海運会社である。所有船は多摩丸（タンカー）、神旭丸（鉱石運搬船）、播磨丸（鉱油兼用船）、甲南丸（鉱油兼用船）の4隻である。昭和44年8月に竣工した播磨丸の就航によって著しい業績をあげ、同社はいちだんと充実された。今後も船価の安い巨大型経済優秀船を中心に建造し、現所有の赤字非経済船を処分して経営の合理化を図ることとしている。

## 浅上航運倉庫

同社は、倉庫・海運・陸運・不動産の4部門から成っている。ほかに、広島倉庫の構内で軽量型鋼加工作業も行なっている。

倉庫は、東京深川地区と広島坂町地区の2か所があり、倉庫面積は、それぞれ1万6,200平方メートル、1万3,500平方メートルである。

海運部門では、はしけ・通船・曳船を使って港内における内外航本船貨物の積卸作業、舳回漕および沿岸荷役などを行ない、あわせて通関業も行なっている。

陸運部門では、倉庫から需要者への運搬および得意先の川崎製鉄、旭硝子、鈴木金属の製品輸送を行ない、幅広く活躍している。

以上により業績も好調で、10パーセントの配当を実施している。昭和36年4月には東証第2部に上場された。また安定収入を図るため、昭和46年5月からは不動産業にも進出している。

さん下会社に、浅上重機作業、浅上興業の2社がある。

## 東京トヨタディーゼル

トヨタ自動車工業が昭和32年に新たに開発したディーゼル車の、東京地区専売店として設立された。取扱い車種は、トヨタ製の大型・小型トラック、一般乗用車、それにフォークリフトを加えて、全国のトヨタ・ディーラーのなかでも数少ない総合ディーラーとして営業活動を展開している。販売比率は、トラック部門40パーセント、乗用車部門60パーセントであるが、両部門とも前期より落込み、収益は全体として横ばい状態にある。

## 東急自動車

昭和20年8月創業当初は、自動車の修理・整備を主体に営んでいたが、昭和24年からは

外車の販売を行ないながら内部充実を図ってきた。しかし、昭和29年以降は輸入業の外貨割当がきびしくなり、業績も下降線をたどった。その後、三菱商事が、英国のマッセイファーガソン社製農耕用トラクターの輸入権を獲得した際に、国内販売を東急自動車に引受け、農業構造改善事業の実施時期に当たったため業績は急速に伸びた。現在は、農機部門を分離し、トヨタ系自動車販売およびサービス部門を主体に、鉱油ならびに不動産賃貸部門なども兼営している。

さん下会社に、東急モーターズがある。

### 東 急 百 貨 店

昭和33年8月、白木屋が東横百貨店を吸収合併、同年9月に東横と商号変更した。その後、昭和42年9月、再度社名を変更して東急百貨店となり現在に至っている。合併により、老舗のもつ良さと、ターミナル百貨店のもつ利点を兼ね備えた百貨店と変わった。昭和42年11月には本店が開店、45年9月には本店と東横店の増築が完成、日本橋店と合わせて積極的に企業体質の改善を行ない、消費動向にそった優良商品の選択・充実、サービスの向上に努めた結果、業績は順調に推移して12パーセントの配当を続けている。業界では、近年、多店舗・大型化に進んでいるが、同社も本拠地の基盤が確立した昭和45年以後は、全国の主要都市にチェーン化を進めている。すでに長野、宇都宮（業務提携）に進出し、さらに昭和48年10月には札幌に、49年4月には吉祥寺にも開店する予定である。東証、札証第1部に上場している。

さん下会社に、東横食品工業、中央食品、東横食堂、東横物産、ゴールドバック、シロキヤ・インコーポレーテッド、東急フードセンター、インテリアート、タマリビングセンター、東急ファニチャーセンター、タイム商会、東急ターフライダーズ、ながの東急百貨店の13社がある。

### 東 光 ス ト ア

昭和31年10月、東横の子会社東横興業として設立された。当初は、物品販売業・食堂業がおもな営業種目であったが、昭和32年に白木興業を合併して東光ストアと商号を変更し、41年1月に当社直系の関連会社となってからは、消費水準の向上と首都圏のドーナツ化現象に対応して、店舗の大型化と取扱商品の商品の多様化を図った。そのため都心から100キロメートル圏にチェーンオペレーションを図り、創業以来57店舗を出店、全国でも有数のチェーンストアとして成長してきた。現在は、店舗の整備と販売体制の確立により安定した業績を示し、10パーセントの配当を実施している。同社は店舗の拡充にあわせて、蒲田

に流通センターを建設し、営業・管理両面にわたり画期的なシステム化を図っている。

さん下会社に、東光土地建物、東海東光ストア、茨城東光ストア、群馬東光ストア、光和チェーン、清和チェーン、東急特選街、ファミリー・ローザ、サン・フラワー、ベイ・ローレル、ロイヤルアイリスの11社がある。

### 東光食糧販売

食糧管理法の改正と物価統制令の廃止により米穀販売営業所の新設、販売価格や販売区域の制限が大幅に緩和された。以前は、東光ストアの子会社であったが、食糧管理法の改正を機に本格的に米穀販売に取り組むこととし、当社に資本参加を要請、昭和47年4月、東急グループの一員となった。とりあえずは、東光ストアの各店舗で小売販売することとし、そのほか逐次、業務用として一般飲食店や寮などへの一括販売を予定している。

### 東急エージェンシー

昭和36年3月の設立以来、情報産業の最先端を行く総合広告代理店としてシェアの拡大に努め、東急グループはもとより数多くの企業および媒体にそれぞれ寄与している。業績も順調に推移し、15パーセントの配当を維持している。

さん下会社に、東急エージェンシー・インターナショナル、投資開発、キャット、日本製薬の4社がある。

### 渋谷地下街

昭和28年12月、渋谷駅前に建設された地下街の管理会社として設立された。昭和34年12月からは、新規事業として写真業を開始した。とくにDPEについては、画期的な廉価でしかも迅速に提供したため需要も伸び、現在までに東急線主要駅に25店舗、そのほかに5店舗を配置した。業績も好調裡に推移し、賃貸料収入とあわせて安定した経営を続けている。昭和44年下期以降12パーセントの配当を行なっている。

### 国民相互銀行

昭和28年6月、近郊の中小企業、地域住民に奉仕するため、それらの専門金融機関として開業した。以来順調に成長し、現在では神田須田町に本店を構え、都内近郊に20支店を有する中堅の相互銀行となっている。経営内容も良好で、10パーセントの配当を続けている。今後も地元顧客に信頼支持される金融機関としての機能を果たすため、新5か年計画を立て経営基盤の拡大・強化に努めている。



流通事業グループ一覧表

(昭和47年12月31日現在)

社名およびお表	資本金	当社との関係	本 社	お 事 業 内 容	年 収	損 益	配 当
日本貨物急送 浜 章一郎	百万円 260	昭31. 11. 28 さん下入り	横浜市南区 二葉町1-1	一般区域貨物運送業 一般路線貨物運送業	百万円 3,791 ①-3.9	百万円 —	% —
伊豆貨物急送 福田 四郎	35	昭32. 10. 26 さん下入り	江東区佐賀 2-3-3	一般区域貨物運送業 一般路線貨物運送業	375 ①-3	3	—
相 鉄 運 輸 伊藤 忠正	100	昭16. 8. 8 さん下入り	文京区後楽 1-5-3	一般区域貨物運送業 倉庫業	2,726 ②-3.9	72	15
東 急 運 輸 吉田 貞臣	50	昭19. 3. 28 設立	渋谷区道玄坂 1-10-7	一般区域貨物運送業 土木工事業	2,407 ②-3.9	13	12
東 京 通 運 三橋 順一	140	昭25. 1. 24 設立	港区東新橋 1-1-9	通運業 一般区域貨物運送業 倉庫業	3,387 ②-3.9	63	15
旭 海 運 星野 直樹	550	昭21. 8. 24 設立	中央区宝町 2-4	海上運送業	2,374 ①-3	—	—
浅上航運倉庫 土田吉三郎	406	昭23. 11. 18 設立	江東区塩浜 2-4-20	港湾・海上運送業 通関・倉庫業 一般区域貨物運送業	3,811 ②-5.11	65	10
東京トヨタディーゼル 小原 庸郎	90	昭32. 2. 14 設立	目黒区青葉台 2-19-11	新古自動車販売	4,527 ②-3.9	1	—
東 急 自 動 車 小原 庸郎	100	昭20. 8. 1 さん下入り	世田谷区三軒 茶屋2-48-8	トヨタ製乗用・貨物 自動車販売	5,790 ①-12	△ 72	—
東 急 百 貨 店 五島 昇	2,400	昭23. 5. 1 分離独立 昭31. 1. 14 白木屋に合 併	渋谷区道玄坂 2-24-1	百貨店業	80,452 ②-1.7	737	12
東 光 ス ト ア 五島 昇	200	昭31. 10. 10 設立	(本社事務所) 目黒区上目黒 1-21-12	スーパーマーケット	46,977 ②-2.8	33	10
東 光 食 糧 販 売 横堀 東一	8	昭47. 4. 1 さん下入り	(本社事務所) 目黒区上目黒 1-21-12	精米業 米穀販売業 清涼飲料の販売	— ①-2	—	—
東急エージェンシー 松田 令輔	100	昭36. 3. 1 設立	港区赤坂 4-8-18	広告代理業 情報収集分析 市場調査	15,739 ②-3.9	80	15
渋谷地下街 勝俣 拡	30	昭28. 12. 23 設立	渋谷区渋谷 2-14-13	不動産業 写真業	1,017 ②-5.11	12	12
国民相互銀行 松田 文蔵	500	昭29. 5. 21 さん下入り	千代田区 神田須田町 1-16	相互銀行業	6,843 ②-3.9	308	10



渋谷開発の拠点、東急百貨店本店



赤坂の東急エージェンシー本社



蒲田の東光ストア流通センター



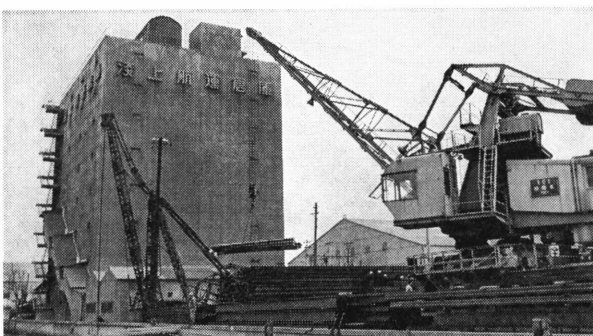
神田須田町の国民相互銀行本店



東京通運のトラック群



旭海運のタンカー



倉庫業と陸運・海運を受持つ浅上航運倉庫

## 5) 製造事業グループ

製造部門2社、土木建築・資材部門4社、商事部門2社と修理部門1社の計9社（うち1社は休業）が、東急グループを足場に順調にシェアを拡張し、高収益をあげている。

製造部門のうち鉄道車両製造部門は、国鉄・私鉄からの受注増により大幅に収入を伸ばし、並行して新しい交通システムの技術開発に取り組んでいる。

自動車部品製造部門は、自動車メーカーの活況にリードされて業績も順調に推移している。土木建築資材部門は、ほとんどの会社が建設ブームに乗って業績が上昇している。商事部門は、三菱商事の経営指導を受けながら、従来の不振から脱却するための努力を続けている。修理部門は、従来の車両修理中心から脱皮し、経営の多角化を推進して好成績を収めている。東急グループにおける営業収入の比率は15.8パーセントに当たり、4社が配当を継続している。上場会社は、東証・大証第1部の東急車輛製造、東証・名証第2部の白木金属工業である。

### 東急車輛製造

昭和34年12月、米国バッド社とオールステンレスカーの製造に関する技術提携を行ない、39年には東邦特殊自動車工業を、43年には帝国車輛工業をそれぞれ合併して、わが国における鉄道車両のトップメーカーとなった。主要製品は、鉄道車両・特殊自動車・コンテナで、国内需要を満たすことはもちろん海外諸地域にも輸出している。

鉄道車両については、国鉄・私鉄の輸送力増強に伴い、受注高も伸びているが、事業の多角化のため、鉄道車両部門は相対的に下降傾向にある。現在の売上げ構成は、特装車部門40パーセント、鉄道車両部門30パーセント、コンテナ部門30パーセントである。業績は安定成長で10パーセントの配当を続けている。なお、もっか日立製作所と共同で新しい交通システムであるパトランシステムの開発を推し進め、具体化を急いでいる。

さん下会社は、湘南車輛工業、東急モーターサービス、鳳産業、大阪エコ建鉄、東急クラーク、テイエス興業、東急コンテナサービスエンジニアリングの7社である。

### 東横車輛工業

昭和15年3月、鉄道車両の修理専門工場として設立された。車両修理業務を本業とはしながら、絶えず事業の多角化を図り、部品の販売から駅広告・土木工事、さらに一般乗用車の車検までも取扱っている。売上高の40パーセントが当社からの受注であり、しかも旧当社系私鉄各社と東急グループからの安定した受注によって、着実に業績をあげ、昭和

27年以來高率の配当を継続している。

### 白木金属工業

東京、藤沢、豊田、名古屋、大阪の各工場において、自動車部品を生産し、各メーカーに納品しており、生産能力・品質水準とも業界第1級である。

昭和45年5月には、東証第2部に上場され、引続き47年10月には名証第2部にも上場された。高度経済成長と自動車ブームにより業績も好調で、昭和39年当社にさん下入り以来12パーセントの配当を実施し、昭和44年からは15パーセント配当を継続している。

### 東急コンクリート工業

同社は、昭和32年に設立され、コンクリートパイプと生コンの製造販売を中心に順調に発展してきた。とくに、昭和42年に開発したPCパイプにより、飛躍的に業績を伸ばした。一方、生コン部門は、業界の過当競争および市場激化にあい、業績が急激に低下したため、昭和45年3月、日本セメント系列に譲渡しパイプ専門メーカーとして再発足した。寒川と熊谷の2工場において月産1万8,000トンのパイプと国鉄向けポールを生産、58社の同業者のなかで7指に数えられている。さらに生産をあげるため、熊谷工場に1億円の設備投資を行ない、高強度パイプ用オートクレーブ養生設備を完成している。

### 東 急 砂 利

建設ブームを背景に、機械設備・販売面の近代化を図り、大量生産・大量販売を維持している。昭和35年から高率の配当を続け、グループ中、屈指の高業績をあげている。

### 東急建材工業

各種のコンクリート製品を製造販売しているが、主力製品はU字溝・L字溝・スパンパイプなどである。小田原工場に加えて昭和42年には寒川工場を開設し、大量生産を開始した。製品の大口納入先は、官公庁35パーセント、東急建設35パーセントとなっている。

### 伊勢機材工業

同社の前身は東急興産川越製作所で、昭和44年11月に旧伊勢機材工業を吸収合併し、現在の商号に改めた。工場は伊丹と川越の2か所にあり、鋼製プール・ベルトコンベア・土木建設機材の製作を行なっている。業績は低迷を続けているが、今後は、上越・東北新幹線の建設に伴うトンネル型枠の受注増大が見込まれている。

## 東 急 興 産

当初は、更生会社であった東急くろがね工業の債権買取業務に当たっていたが、逐次、合成樹脂・文具・木材など、多角的に事業規模を拡大して商社としての形態を整えていった。昭和39年には、31億円の債務をかかえていた東急くろがね工業を合併し、昭和44年5月に債務を完済した。しかし、昭和43年をピークに、ビックボールペンが不振に陥り、さらに木材部門の相場低落、合成樹脂部門・施設部門における不良債権の漸増などにより、しだいに業績が悪化し、昭和44年11月期には約10億円の欠損を計上した。そこで、不採算部門と内容不良関係会社を順次整理し、さらに会社再建のため、昭和46年6月からは三菱商事の経営指導を仰いでいる。

さん下会社は、東興不動産、東急興産木材埠頭、東浄水機械工業、富士プラスチックの4社である。

製造事業グループ一覧表

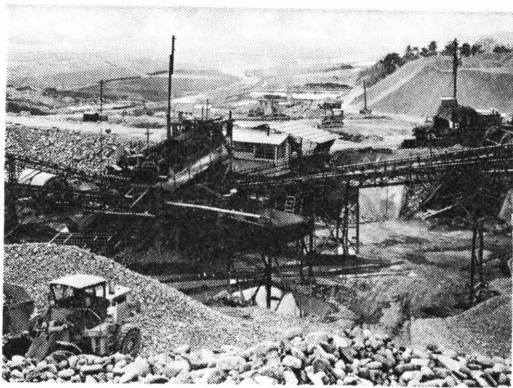
(昭和47年12月31日現在)

社名 代表者	資本金 百万円	当社との 関係	本 社	おもな事業内容	年 収 百万円	損 益 百万円	配 当 %
東急車輛製造 高橋 巖	2,400	昭23. 8. 23 設立	横浜市金沢区 釜利谷町1	鉄道車両製造 自動車製造 コンテナ製造	31,678 ②—3・9	329	10
東横車輛工業 内山 治助	100	昭15. 3. 20 設立	目黒区下目黒 1-6-21	鉄道車両修理 鉄道信号設計施工 自動車分解整備、車検	2,435 ②—5・11	52	15
白木金属工業 吉次 利二	1,200 (48.3.31 増資)	昭39. 12. 15 さん下入り	藤沢市桐原町 2	自動車部品製造販売	13,321 ②—3・9	566	15
東急コンクリート 工業 伏木 実	500	昭32. 10. 21 設立	港区赤坂 1-1-14	コンクリート製品製造販売 コンクリート建造物の工 事請負	3,319 ②—3・9	154	—
東 急 砂 利 鈴木 寅吉	50	昭31. 12. 1 さん下入り	(本社事務所) 渋谷区道玄坂 1-2-2	砂利、碎石、砂生産販売	3,002 ②—3・9	91	20
東急建材工業 松下 英磨	40	昭27. 12. 6 さん下入り	(本社事務所) 目黒区中央町 2-34-8	道路用コンクリート製品 製造販売	764 ②—5・11	2	—
伊勢機材工業 前田 宣人	30	昭43. 6. 17 設立	渋谷区道玄坂 1-22-9	建設機械器具の製造販売 鋼板プールの設計施工 空調機器販売施工	1,698 ①—5	△ 79	—
東 急 興 産 萬代千代蔵	403	昭26. 1. 29 設立	(本社事務所) 渋谷区道玄坂 1-22-9	合成樹脂の販売 鉄鋼、機械類の販売 建設機械・資材の販売	21,381 ②—5・11	191	—
東 急 商 事 田村秀次郎	73	昭37. 2. 1 設立	渋谷区桜丘町 26-20	自動車販売	休業中	—	—

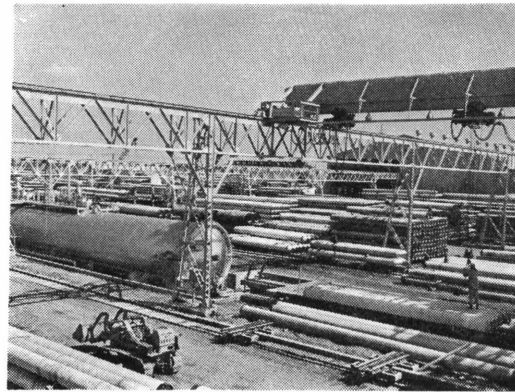




白木金属工業藤沢工場全景



東急砂利彼ヶ島営業所



東急コンクリート工業熊谷工場



東急車輛製造の自動車部門

## 6) 文化事業グループ

文化事業グループは、教育事業として五島育英会・亜細亜学園・東急自動車学校を、文化事業として五島美術館・大東急記念文庫・五島プラネタリウム・東急弘潤会を運営し、広く教育・文化の発展向上に貢献している。

### 五島育英会

男子技術者の養成を目的とした武蔵工業大学と、女子の一般教育ならびに情操教育を目的とした東横学園から成り、幼稚園から大学までの一貫した教育体系を確立している。

### 亜細亜学園

亜細亜大学は、経済学部・法学部・経営学部の3学部を設置している。昭和44年度からは、観光ホテル講座の別科を設置した。ほかに日本経済短期大学を併設し、税理士・公認会計士・ホテルマンなどの育成に努めている。また亜細亜大学は、東南アジア諸国からの留学生にも広く門戸を開放している。

### 東急自動車学校

二子玉川園に隣接して2万5,188平方メートルの練習コースを設置し、124両の練習車を配して自動車運転者を養成している。昭和30年開設時の教習生は、1日平均約340人であったが、現在は約1,000人と3倍に増加している。昭和47年4月には整備科を新設し、自動車整備技術者を養成している。

### 五島美術館

当社会長五島慶太が、喜寿記念として寄贈した古美術名品の数々により、昭和35年4月に開館した。世田谷区上野毛の閑静なたたずまいのなかにあり、建物は平安朝風をかたどっている。

蔵品は、天平時代から近代に至る間の古写経・墨蹟・絵画・陶磁器・考古品・古鏡など国宝4点、重要文化財43点、重要美術品百余点が納められている。そして、随時これらの美術品の展覧と鑑賞の指導、月例講演会、茶道研究会などを催している。

### 大東急記念文庫

大東急再編成を記念して設けられた図書館で、現在は五島美術館の建物内に設置されて



いる。蔵書は、国宝の理趣経をはじめ白氏文集1点、絵画7点、墨蹟19点などの重要文化財が納められている。また、奈良時代から江戸時代に至る漢籍・仏書・古文書・古記録・印譜・禅書・拓本なども広く一般に無料で公開されている。

### 五島プラネタリウム

昭和32年4月、東急文化会館の8階に開館した。プラネタリウムは、大阪、名古屋、明石にあるものと同形のものである。直径20メートル、高さ14メートルのドームは、わが国最大の規模で、四季の星座を投影し、太陽・月・惑星などの運行も解説している。最近では、幼児から大人までを対象にした天体教育の場として活用されている。

### 東急弘潤会

当社の定年退職者の救済施設として、昭和23年5月に設立された財団法人である。東急線各駅の構内売店、食堂・牛乳店・甘栗店・DPE・公衆電話・ホットドッグコーナーなど153店舗を設け、多角的に事業を展開している。また、東横線都立大学駅の高架下には手芸教室を、二子玉川園駅前ではきもの着付教室を、それぞれ開講している。

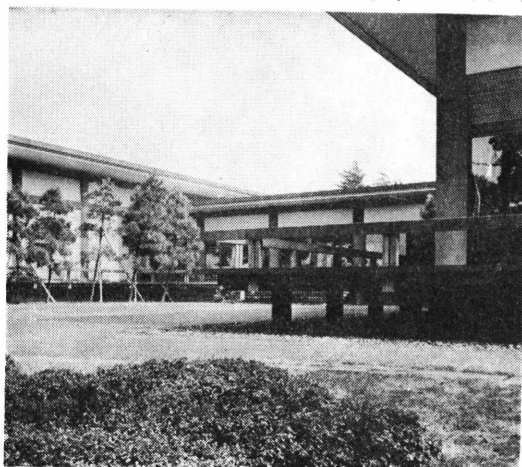
文化事業グループ一覧表

(昭和47年12月31日現在)

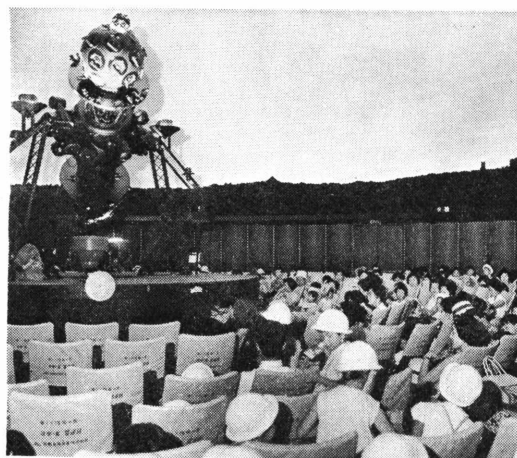
法人名および代表者	設立年月日	法 人 事 務 局	おもな事業内容	規 模
五 島 育 英 会 星野 直樹	昭30. 4. 1	渋谷区道玄坂1-10-7	武蔵工業大学 東横学園	校 地 438,629㎡ 校 舎 87,438㎡ 学 生 10,558人
亜 細 亜 学 園 五島 昇	昭16. 4. 8	武蔵野市境5-24-10	亜細亜大学 日本経済短期大 学	校 地 151,730㎡ 校 舎 36,136㎡ 学 生 9,008人
東 急 自 動 車 学 校 蛭名 忠雄	昭30. 2. 21	世田谷区上野毛2-28-1	自動車運転教習 自動車整備教育	練習場25,188㎡ 教習車124両 年間教習生 7,000人 整備科生徒 40人
五 島 美 術 館 木下 久雄	昭34. 11. 25	世田谷区上野毛3-9-25	美術館経営	土 地 6,360㎡ 建 物 1,688㎡ 美術品 1,325点
大 東 急 記 念 文 庫 木下 久雄	昭24. 4. 30	世田谷区上野毛3-9-25	図書館経営	図 書 7,569部 書 庫 132㎡ 閲覧室 20㎡
天文博物館 五島プラネタリウム 五島 昇	昭31. 11. 24	渋谷区渋谷2-21-12	天文博物館経営	事業所 1,785㎡ 投影機 一式 シーロスタット望遠鏡 一式
東 急 弘 潤 会 滝沢 清松	昭23. 5. 6	目黒区中根1-4-1	駅売店業 公益事業 保険広告代理業	店舗数 153



多摩川のほとりに建つ武蔵工業大学



平安朝風の五島美術館



わが国最大の規模の五島プラネタリウム



二子玉川園に隣接する東急自動車学校