

# 第4章 | [昭和42年～51年] 2大事業への意欲

## 1. 経営環境の変化と経営施策

### (1) 高度経済成長の終焉と私鉄経営

#### ◆好況の持続

東京オリンピック後の反動不況を経て、わが国の経済は昭和40年10月から昭和45年6月まで、56ヵ月という長期にわたる好況、いわゆる「いざなぎ景気」を持続した。

好況の長期化とともに、経済成長は高水準に達し、昭和43年の国民総生産は西ドイツを抜いてアメリカに次ぐ西側世界第2位の地位を占めるに至り、消費水準は飛躍的に上昇した。しかし一方では、経済成長の進行が急速であったため、社会資本の不足、公害問題が表面化した。とくに環境問題は地域住民と企業間における深刻な社会問題を提起し、その対策が急がれた。

昭和45年秋の大阪万国博覧会の閉幕を境にして、わが国の経済は内外の需要の停滞が目立ちはじめた。

翌46年8月16日、ニクソン大統領が発表したアメリカのドル防衛政策によって、わが国の経済は輸出面における深刻な衝撃を受けた。いわゆる「ニクソンショック」である。

また国内においては、昭和47年6月11日、当時の田中通産大臣が発表した「日本列島改造論」が、折からの金融緩和と国際収支の大幅黒字による国内の過剰流動性とに拍車をかける結果になり、物価の高騰、インフレの昂進、土地や株式への投機など経済の過熱現象が相次いだ。

そして、昭和48年10月、第4次中東戦争に当たってアラブ産油国がとった石油の生産削減と供給制限措置は、わが国に原材料や消費物資の高騰をもたらし、スタグフレーションすなわち不況下のインフレ現象によって、国内の経営環境は一気に冷え込みをみせ、省エネルギーを軸に低成長に向かった。

翌49年9月、経済白書は高度経済成長の終焉を宣言した。

#### ◆私鉄の経営環境の変化

この間、昭和39年10月の東海道新幹線の開業、昭和40年7月の名神高速道路、昭和44年5月の東名高速道路の全線開通など幹線道路・交通網の整備が飛躍的に進んだ。

このような背景のもとで、交通環境は高度経済成長をリードした自動車産業の伸長とその結果もたらされたモータリゼーションの進展、自家用車の普及などによって都市の外延的拡大はいっそう促進され、この結果、都市部の交通渋滞は慢性化し、路面電車や都市内バスの運行効率を著しく低下させた。

また、人口の大都市集中、周辺地区の都市化にともなうドーナツ化現象、都市部の再開発といった都市構造の変化は昭和40年代後半からいっそう顕著になり、私鉄沿線への人口の集中と都心における人口の減少は、都市近郊私鉄にとって輸送人員の増加をもたらしたが、その反面、片荷輸送という輸送効率の低下を招いた。

これに加えて、若年労働者の確保、公共料金抑制への対応など、この時期、私鉄業界においては高度経済成長のひずみを打開すべき経営課題が山積し、大都市近郊の私鉄各社は企業の収益維持のため、兼業部門への投資の増大など、経営努力を迫られた。

## (2) 経営課題へ積極的対応

### ◆2大事業計画

前項で述べたように、この時期私鉄経営の課題は、沿線および周辺地区の都市化とこれにともなう人口の増加への対応、沿線の積極的開発、兼業部門の充実など企業体質の転換が求められていた。

当社はかねてから、高速鉄道の便に恵まれない横浜市西部、藤沢市西北部および茅ヶ崎市北部を縦貫して、東海道線平塚駅に至る全長24.9kmの新線の建設を計画していたが、この新線の通過地はいずれも将来急速に都市化する可能性の強い地域であり、大幅な新規輸送需要の発生が予想され、かつ沿線住民の利便を増進するとともに、東海道線をはじめ既設鉄道線の混雑緩和を図り、首都圏郊外鉄道としての役割を果たすことを目的として、昭和42年2月16日、先に申請した二俣川町～杉田海岸間、二俣川町～原町田間の路線免許申請を取り下げ、新たに二俣川～平塚間(24.9km)の鉄道敷設免許申請を運輸省に提出した。その後、小田急電鉄江ノ島線との接続駅を当初の長後駅から湘南台駅に変更(このため全長25.3kmとなる)し、昭和43年12月5日付で免許された。

二俣川～平塚間新線計画図



一方、横浜駅西口は昭和31年の横浜駅名品街誕生以来、わが国有数の繁華街に急成長したが、周辺地区の開発と都市化が進むにつれて、さらに将来にわたって、商勢圏のいっそうの拡大が予想された。

昭和43年に横浜市の人口は200万人を突破した。昭和38年から昭和43年まで5年間の増加人口は45万人にのぼり、これは現在の長崎市の人口に匹敵するものであった。

このころ、横浜駅を中心に、横浜市営地下鉄3号線(山下町～横浜駅)の横浜駅西口乗り入れおよび日本国有鉄道根岸線延長工事(磯子～大船駅)など、将来横浜駅西口利用者の激増をもたらす要因となる工事が相次いで計画され、また進行していた。

### 原町田～杉田海岸間鉄道計画

当社は昭和33年1月31日に、二俣川町～杉田海岸間(14.4km)ならびに二俣川町～原町田間(12.3km)の合計26.7kmの新路線免許申請を行った。この新路線は当社線と日本国有鉄道横浜線、京浜急行電鉄線相互の連絡を図るとともに町田市と臨海工業港としての杉田港の発展を助成し、新線沿線の居住者の便を図ることを目的としたものであった。

しかし、上瀬谷通信隊の電波障害問題などによって実現が困難になったため、二俣川～平塚間に変更された。

一方この時期、消費の増大と高級化、モータリゼーションを背景とした大量一括購入、ワンストップショッピングなど、消費者の購買様式の変化と購買半径の拡大によって、商業施設を中心とする都市改造が各地で盛んに行われていた。

とくに、膨大な消費人口をその後背地とするターミナル駅周辺の開発は、駅ビル、地下街の建設、さらに都市百貨店の新增設等、年々激しさを増してきていた。

横浜駅西口の再開発計画は、このような広域的な環境の変化に対応する大規模な街づくりを目指し、将来増加する新規来街者の吸収と当社横浜駅の大改良、さらには当社～日本国有鉄道～横浜市営地下鉄の相互連絡の利便を図る新しいターミナルとしての整備を主眼として計画されたものであった。

昭和42年10月30日、当社は横浜駅西口の再開発計画として新相鉄ビルの建設を発表した。

ここにおいて当社は、鉄道新線の建設と横浜駅西口の再開発という2大事業に取り組み、将来の会社発展に備えるとともに、地域社会への貢献を目指すことになった。

#### ◆建設本部の設置

昭和42年8月16日、横浜駅西口の再開発計画ならびに鉄道新線計画の2大事業を推進するため組織を改正した。

この改正によって、従来計画部が行ってきた横浜駅西口再開発計画と、社長室が進めてきた鉄道新線計画を事業化するため、新たに建設本部を設置し、このなかに新相鉄ビル建設部と新線建設部を置いた。

これにより、従来の計画部が廃止されるとともに、新線建設は沿線の開発と並行して実施しなければならないため、区画整理事業を推進する区画整理課が都市開発部に新設された。

#### ◆観光事業の展開

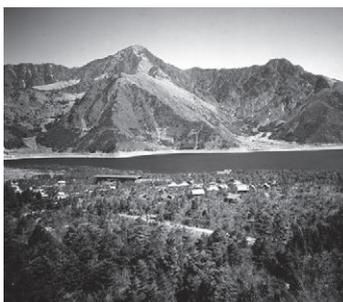
昭和30年代末から40年代初頭以降、生活水準の向上とともに、国内外への旅行が活発になってきた。

昭和41年11月、当社は海外航空券の委託発売などを開始し、さらに幅広い旅行斡旋業務を手がけることになった。これまで当社自動車部観光課と旧相鉄観光(株)(昭和42年5月2日相鉄自動車(株)と商号変更)の両社が旅行斡旋業を行ってきたが、これを契機に、2社で行っていた観光業務の能率化を図るとともに、積極的な営業活動を展開するため、斡旋業務を専門化することにした。そこで昭和42年5月6日に旅行斡旋業を専門とする相鉄観光(株)を設立、同年6月16日をもって、旅行斡旋の一切の業務を同社に引き継ぎ、新体制をもって観光事業の拡充を図った。これにともない旧相鉄観光(株)は、ハイヤー・タクシー業を専門としていくことになった。

一方、観光開発業は昭和42年に入って急速に具体化した。富士西湖地区では、キャンプ場やスポーツ施設などのレクリエーションセンターとして、富士西湖パラマウント・パークを建設することになり、昭和42年4月3日起工式を行い、同年7月6日営業を開始した。

また、南房総洲の崎では、昭和42年5月10日に南房総マリンパークの一部となるドライブイン・テリーナの建設に着手し、同年9月13日にオープンした。

両施設の経営は、昭和42年5月6日に設立した相鉄開発興業(株)が当たることになった。なお、南房総マリンパーク・テリーナについては、昭和50年6月27日に南房総観光(株)を設立し、同社がこの経営に当たった。



西湖パラマウント・パーク全景



南房総マリンパーク・テリーナ

#### 相鉄観光株

昭和42年5月6日 設立

(代表者の推移)

専 務 若尾 祐三 昭和42年5月～昭和47年5月

社 長 若尾 祐三 昭和47年5月～昭和51年6月

社 長 志田 勉 昭和51年6月～昭和56年6月

社 長 大須賀将郎 昭和56年6月～昭和60年6月

社 長 星野 正宏 昭和60年6月～昭和62年6月

社 長 黒岩 巖 昭和62年6月～現在

(資本金の推移)

昭和42年5月(設立) 1,000万円

昭和45年6月(増資) 3,000万円

昭和50年7月(増資) 6,000万円

昭和57年8月(増資) 9,000万円

#### 相鉄開発興業株

昭和42年5月6日 設立

(代表者の推移)

専 務 若尾 祐三 昭和42年5月～昭和50年5月

専 務 富山啓二郎 昭和50年5月～現在

(資本金の推移)

昭和42年5月(設立) 1,000万円

昭和57年10月(増資) 4,000万円

#### 南房総観光株

昭和50年6月27日 設立

昭和60年11月13日 解散

(代表者の推移)

社 長 志田 勉 昭和52年6月～昭和56年6月

社 長 大須賀将郎 昭和56年6月～昭和58年10月

社 長 豊田 興児 昭和58年10月～昭和59年6月

社 長 渡辺 孝雄 昭和59年6月～昭和60年11月

(資本金の推移)

昭和50年6月(設立) 1,000万円

### ◆アメリカン・相鉄・コーポレーション設立

当社ではかねてから国際化する経済社会に対応するため、海外における新規事業を検討していたが、この時期、グアム島では観光客ならびにビジネスで居住する外国人が年々増加しており、近い将来ショッピングセンターや各種レストランを併設したホテルの経営が有望とみられ、日本やアメリカの大手業者が多数進出していた。

そこで、グアム島での経験の深いアメリカン・プロダクト・コーポレーションとの共同出資によって、昭和47年3月27日にアメリカン・相鉄・コーポレーションを設立し、グアム島においてホテル業および不動産賃貸業等を行うことになった。

昭和47年10月30日、ホテル、ショッピングアーケードなどを構成する建物の建設に着手、そして昭和48年12月17日レストラン部分が、翌49年1月15日ホテル部分「ホテルジョイナス」が開業し、さらに同年4月8日、世界の一流ブランド商品を



タモンサンズプラザ

扱うショッピング・アーケード「タモンサンズプラザ」がオープンし、ここに当初の計画に基づく全館が完成した。

**アメリカン・相鉄・コーポレーション**

昭和47年3月27日 設立

(代表者の推移)

社 長 秦 藤次 昭和47年3月～昭和51年4月

社 長 中野 節夫 昭和51年4月～昭和55年4月

社 長 對馬好次郎 昭和55年4月～現在

(資本金の推移)

昭和47年3月 (設立) 10万米ドル

昭和49年3月 (増資) 25万米ドル

昭和49年9月 (増資) 50万米ドル

昭和51年9月 (増資) 550万米ドル

昭和61年8月 (増資) 1,350万米ドル

**◆日本市街地開発(株)、相鉄グループ入り**

かねてより当社を含む15社が横浜駅西口の新田間川及び幸川を埋め立て、国際的商業センター、高層住宅、駐車場などを建設することを目的に、港都開発(株)設立発起人会の名において会社設立の準備を進めていたが、昭和41年12月27日、日本市街地開発(株)と改称して正式に設立させた。しかし、この地区は横浜市自体が埋め立てを希望したため開発計画を断念、以来新たな事業計画地を検討中のところ、昭和47年10月に日本住宅公団(現住宅・都市整備公団)が、日本国有鉄道根岸線港南台駅前に造成した商業センター用地の開発企業を公募したので、同社は横浜市の推薦を受けて応募し、同年11月27日開発企業に選ばれた。

こうしたなか、当社は日本市街地開発(株)の他社所有株式の一部を譲り受けることにし、昭和48年1月16日同社を当社のグループ会社とすることを決定した。日本市街地開発(株)は昭和48年3月31日、港南台駅前の用地1万7,580㎡を取得し、昭和51年4月14日、港南台センター「バーズ」第1期工事部分(専門店64店、相鉄ストア港南台店、銀行2行)を完成開業させた。

**日本市街地開発(株)**

昭和41年12月27日 設立

昭和48年1月16日 相鉄グループ入り

(代表者の推移)

社 長 三好 武夫 昭和41年12月～昭和43年5月

社 長 西畑 正倫 昭和43年5月～昭和53年6月

会 長 川又 英雄 昭和53年6月～昭和53年8月

社 長 川又 英雄 昭和53年8月～現在

(資本金の推移)

昭和41年12月(設立) 3億8,000万円

昭和51年4月(増資) 7億6,000万円



川を埋め立て、国際的商業センターなどの建設計画があった横浜駅西口地区

## ◆社是・社歌の制定

昭和42年4月2日、当社は社是を制定した。

社是は「誠実にして和し 精励社業を愛し つねに向上を怠らざるは われら栄えるもとなり」である。

これまで当社では、社員としての心構えや会社の業務指導の精神面について、その都度目標を掲げてきたが、社是として具体的に表現されたものはなかった。しかし、事業の拡大にともない従業員の数も2,000人を超え、それぞれが仕事を進めていくうちに、中心となる信条を望む声が強くなり、会社創立50周年を契機として決定されたものであった。

さらに創立50周年記念行事の一環として、社歌を制定することにした。社歌の制定については、昭和38年に歌詞を社内募集し、作曲家に曲を付けてもらおうとしたが、優秀作品がなく見送られていたものである。社歌は作詞を藤浦洸、作曲を古関裕而の両氏に依頼し、昭和42年9月18日に制定され、同日文教会館において藤浦洸氏を迎えて発表会が挙行された。

### 相模鉄道(株)社歌

- |  |  |
|--|--|
| 1. 平和日本の<br>緑あふるる<br>いざ新風の<br>社会文化の<br>誠意の日ごと<br>相鉄 相鉄 | 光満ち<br>相模野に<br>まさおこし<br>熱意もて<br>わが事業<br>おおわれら    |
| 2. 高き理想の<br>同じ心に<br>みよ団結の<br>大地に響く<br>輝く日ごと<br>相鉄 相鉄   | 旗のもと<br>相つどう<br>躍進の<br>足音に<br>わが事業<br>おおわれら      |
| 3. 強き使命の<br>親和協力<br>いま信念の<br>成果の花の<br>楽しき日ごと<br>相鉄 相鉄  | 自覚もて<br>ゆるぎなく<br>行くところ<br>かおりさく<br>わが事業<br>おおわれら |

## ◆電算機の導入

電算機の導入に関しては、かねてより事務作業の機械化を図ることを検討し、すでに昭和38年にパロース会計機を導入して、一部の計算事務を処理していたが、事業規模の拡大にともなう事務量の増加と将来の経営管理面への対応などを考慮し、より高度な処理能力をもつ電算機の導入が求められていた。

そのため、昭和39年から研究を始め、昭和41年4月、業務改善委員会を設置し、適用業務、業務処理形態、採算性など将来の問題まで含めてあらゆる角度から検討を重ね、昭和42年10月1日にHITAC-8200の導入を決定した。以後1年近い準備期間を経て、昭和43年8月11日に導入し、翌9月2日に始動式が行われ使用を開始した。

## ◆初の転換社債30億円発行

昭和47年5月29日、第101回定時株主総会において、転換社債発行の件とこれにともなう定款の一部変更が承認され、同10月2日第1回物上担保付転換社債30億円を発行した。

転換社債の発行は、事業規模の拡大と今後の設備投資に備えるため長期安定資金の調達を図るとともに、資本構成の向上、財務内容の充実を図るものであった。

## ◆穴水清彦が会長に、川又英雄が社長に就任

昭和51年6月28日の第108回定時株主総会後に開催された取締役会で、穴水清彦社長が会長に、川又英雄副社長が社長にそれぞれ就任し、新しい体制がスタートを



電算機始動式

切った。

穴水会長は昭和40年11月に社長に就任、以来10年半の間に資本金は33億円から121億4,500万円余に増加した。

この間、民間企業として当時では例をみない横浜駅西口再開発事業である相鉄ジョイナス建設工事といずみ野線建設工事の2大事業がほぼ完成、開業をみたことを区切りとして、会長に就任したものであった。

また、同年10月26日、穴水会長は第19代横浜商工会議所会頭に就任した。

### (3)いずみ野線の建設

#### ◆いずみ野線の建設工事

いずみ野線の新線計画は、昭和43年12月5日付で免許となり、まず第1期工事区間を二俣川～和泉町間5.9km(のち6.0kmに変更)とし、昭和44年4月21日分割工事施行認可申請を行い、同年9月8日認可がおりた。

しかし、用地の買収が難航したため、起工予定を延期し、昭和46年3月29日に至って地鎮祭を行う運びとなり、同年5月10日一部の未買収地を残して工事に着手した。

工事着手後も用地買収には多くの問題を抱え、さらに昭和48年秋のオイルショックによる資材、人件費その他諸物価高騰の時期に遭遇し、建設費は予定額を大幅に上回って、修正を加えることになった。

難航した用地の買収については、公共事業ということから、土地収用法の適用が認められていたが、将来の沿線開発計画を考慮し、法による強制買収を避け、話し合いによる解決に努めた。

その結果、昭和50年6月地主各位の協力を得て、買収作業は円満に終了した。昭和44年に買収作業に着手してから6年を経過していたが、これにより、工事は開業に向かって急速に進捗した。

こうしたなかで、昭和49年11月12日、線名を「いずみ野線」、駅名を「南万騎が原(仮称万騎が原)」、「緑園都市(同子易)」、「弥生台(同新橋町)」、「いずみ野(同和泉町)」と決定した。

そして昭和50年内には上記4駅すべてが完成し、昭和51年1月30日には在来線といずみ野線とを結ぶレール締結式を行い、ここに免許以来7年2ヵ月の歳月を経て、いずみ野線(二俣川～いずみ野間6.0km)が開通した。

#### 第1期分割工事施行認可概要

区 間 二俣川～和泉町駅間  
キ ロ 程 5.9km  
単複線の別 複線  
工 費 約53億円  
着工予定 昭和44年11月以降  
竣工予定 昭和46年4月以降

駅名(仮称)と駅の設置場所ならびに駅間距離

二俣川駅(現在線二俣川駅)	
万騎が原駅(保土ヶ谷区柏町)	1.6km
子易駅(戸塚区岡津町)	1.7km
新橋町駅(戸塚区新橋町)	1.6km
和泉町駅(戸塚区和泉町)	1.0km

保安設備

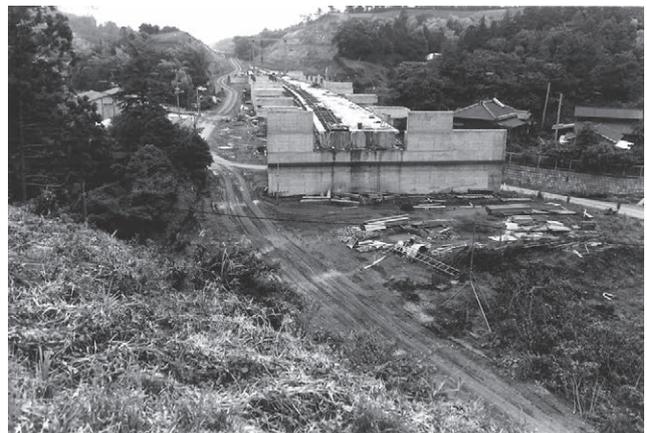
ATS(自動列車停止装置)を取り付ける。

踏切と道路の交差

全線立体化のため踏切道はない。



建設が進むいずみ野線(いずみ野駅)



緑園都市駅付近

#### ◆いずみ野線の開業

昭和51年4月8日、待望のいずみ野線が開業した。当日はいずみ野駅で開業式が挙行され、午前11時17分、沿線の幼稚園児130名を乗せた祝賀列車が横浜駅に向かって出発し、いずみ野線の開業を祝った。

いずみ野線は、二俣川駅から分岐し、横浜市戸塚区(現泉区)の北端部を北東から南西へ走っている。この地区は横浜市西部に位置し、人口のドーナツ化現象による開発対象地域でありながら、北の当社線、西の小田急電鉄江ノ島線、東南の横須賀線のいずれにも遠く、バスだけが頼りであったが、いずみ野線開業により、沿線住民の交通利便が大いに向上するとともに、地域発展が促進されることになった。

いずみ野線は踏切のないもっとも安全度の高い鉄道として、すべての道路と立体交差となっている。また、騒音と振動の対策としては、全線の46%(2,755m)をトンネルにしたほか、新幹線にも用いられているバラスト・マットを敷設し、さらに乗り心地の向上と保守作業の軽減を図るためロングレールを使用し、線路の継目を少なくした。

駅舎については、これまでの1~2年で補修を必要とするペンキ塗装から、寿命の長い焼付塗装に変えるとともに、コンコースや階段など旅客が多く通る場所には、唐津タイルなど摩耗しにくい材料を使用した。

また、各駅ごとのテーマカラーで駅舎とコンコースを統一するとともに、種類を変えた植木で各駅の特徴を打ち出したほか、駅施設は将来の乗降客の増加に十分対応できるスペースを確保した。

なお、いずみ野線の開業によって、当社線の営業キロ数は横浜~海老名間24.6kmと2本の貨物線(西横浜~保土ヶ谷間1.0km、相模国分~厚木間2.2km)を合わせて33.8kmとなった。

### (4)横浜駅西口の再開発

#### ◆再開発工事に着手

横浜駅西口は昭和31年の横浜駅名品街完成以来、わが国有数の繁華街に急成長し、さらに将来にわたって商勢圏のいっそうの拡大が予想されるに至った。そこで、いっそう社会に貢献できる充実した繁華街を目指しながら、土地の高度利用を図るために、同地区を再開発することになった。

昭和42年10月30日に発表した新相鉄ビルの建設を中心とする横浜駅西口再開発計画の概要は次のとおりであった。



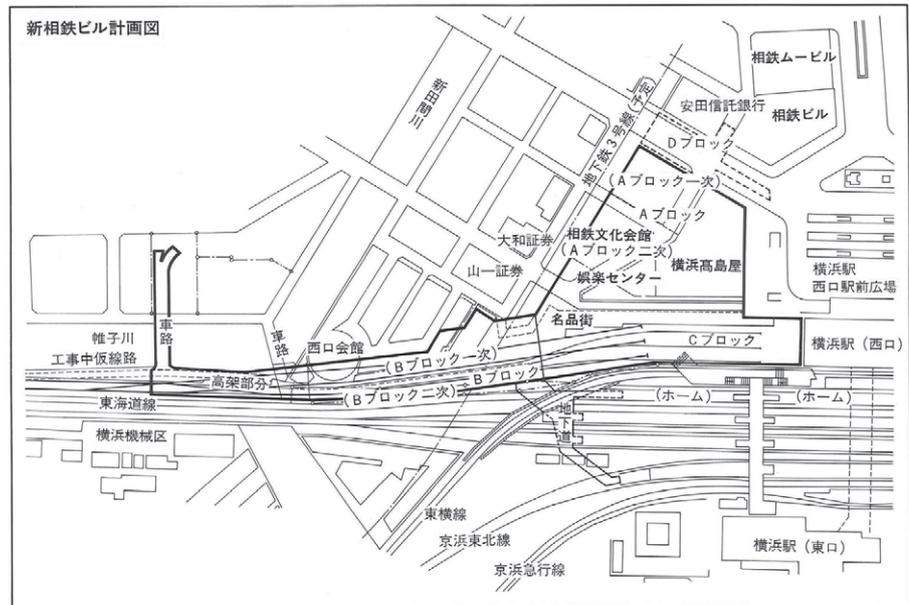
新相鉄ビル建設工事(Aブロック)



いずみ野線開業のテープカット

1. 再開発計画に当社線横浜駅の改良を織り込む。
2. 名品街、相鉄文化会館を撤去して高層化する。
3. 映画館は独立した映画館ビルを新設して収容する。
4. 既存テナントは、仮店舗に収容して、営業を継続できるようにする。
5. 横浜高島屋の売場面積を拡大する。

新相鉄ビルは地下2階、地上8階建て、延床面積18万7,200㎡で、当社横浜駅、横浜駅名品街、相鉄文化会館、相鉄会館(横浜高島屋店舗)を収容する大規模なものであったため、工事は2期に分けて行うことになった。そして昭和44年3月27日、新相鉄ビル第1期建設工事の起工式が行われた。



相鉄ムービル

#### ◆相鉄ムービルの完成

新相鉄ビル建設用地には相鉄興業(株)直営の映画館が6館あったが、映画館は、横浜駅西口繁華街の構成要素として欠かせないレジャー施設であるという認識のもとに、既存の6館を5館に集約し、一堂に収容する映画館ビルを相鉄ビル西側の横浜センター石油販売所跡地に建設することにした。

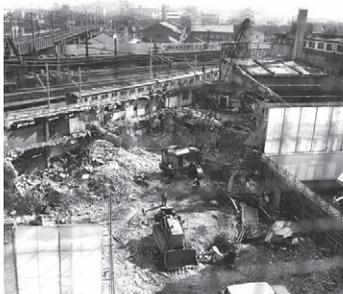
昭和44年11月17日に相鉄映画館ビルの建設に着手し、昭和46年3月4日に完成、翌5日横浜の新しいレジャースポットとして相鉄ムービルの名称で営業を開始した。

映画館だけのビルは全国に数多くあるが、5館を収容するものは当時としてはわが国で初めてであった。

#### ◆再開発工事にともなうテナント対策

新相鉄ビル建設工事の進捗にともなって横浜駅名品街、相鉄文化会館を取り壊すことになり、そのために多くのテナントを一時的に移転させなければならなかった。何もなかった横浜駅西口に、繁華街をつくり出すのはたいへんな苦勞であったが、すでにある街をより良くつくり変えるのもまた相当な苦勞を要した。

横浜駅名品街の開業から10年を経て、固定客もつくようになったテナントを休業させては、利用客、テナントの双方が不利益をこうむるだけに、テナントに対して誠心誠意折衝に当たり、工事期間中も休業することなく仮店舗で営業をしてもらうことにした。



新相鉄ビル建設工事(Bブロック)

そして各テナントは昭和46年2月28日限りで横浜駅名品街、相鉄文化会館での営業を閉じ、3月4日から次の仮店舗で営業を開始した。

横浜高島屋地下1階	14店舗
ダイヤモンド地下街	29店舗
相鉄ムービル・相鉄ビル有名店街	19店舗
横浜岡田屋地下2階	8店舗
新相鉄ビルDブロック地下1階	5店舗(5月2日開店)
(現ザ・ダイヤモンド南5との連絡通路部分)	

#### ◆相鉄ジョイナスの誕生

再開発計画は新規の開発と異なり、既存テナントの仮営業スペースの確保、既存の各施設の取り壊し、さらには列車の運行を継続しながらの駅舎の改築など問題が山積していたが、各方面の協力を得て工事は順調に進捗した。

昭和46年5月2日、新相鉄ビル地下の延長部分および横浜高島屋の増築部分の一部が、同年8月1日にはBブロックの当社横浜駅部分の一部が完成し、同年10月30日にはAブロック1次工事部分が完成した。

この時点で約100店の新規テナントを募集したところ、約700店舗もの応募があった。横浜駅名品街の建設当時と比較するとまさに今昔の感があった。

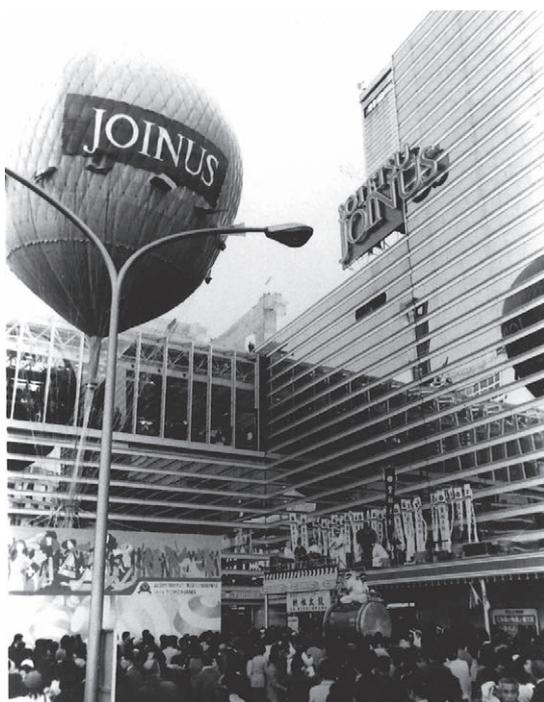
新相鉄ビルは「相鉄ジョイナス」と名付けられ、昭和48年10月10日、増築・全館改装した横浜高島屋部分がオープン、ついで11月20日に専門店部分がオープンし、第1期工事が完成した。

なお、地下2階部分は同年12月1日に、一部地下1階部分は翌49年3月31日に開業した。

第1期工事完成時の新相鉄ビルは、建築面積2万35㎡、延床面積15万9,271㎡、鉄骨鉄筋コンクリート造り、地下2階・地上8階(一部5階)・塔屋3階建てで、用途区分は店舗(横浜高島屋および専門店270余店舗)、駅施設、駐車場および荷さばき場、広場、機械室その他となっている。

#### 相鉄ジョイナス

新相鉄ビルのペットネームは一般から募集し、1万3,324通の応募のなかから「相鉄ジョイナス」と決定された。ジョイナス(JOINUS)は「仲間入りする、参加する」という意味が込められている。



相鉄ジョイナス開業

### ◆相鉄ジョイナス第2期工事に着手

相鉄ジョイナスは昭和48年11月の営業開始以来、人間性の回復をテーマとして太陽、緑、水を採り入れ、来街者に親しまれてきたが、昭和51年4月23日、さらにこのビルを魅力あるものにするため、第2期工事に着手した。

第2期工事は、同ビルの5階建て部分であるCブロック(専門店部分)を8階建てに、Bブロック(駐車場、横浜駅部分)を9階建てに、合わせて延べ4万2,182㎡を増築するものであった。

Bブロックの増築部分は350台を収容する駐車場に、Cブロックの増築部分は6階を店舗、7階を文化施設、催場、8階を倉庫、ロッカーなど後方施設とし、完成予定は昭和53年4月で、完成のあかつきには延床面積20万1,453㎡のわが国でも最大級の規模を有する百貨店、専門店、駅舎、駐車場、サービスの諸施設を包含したショッピングセンターとなるもので、当社の不動産賃貸業の中核をなすものであった。

## 2.鉄道業の輸送需要の増加と対応

### (1)輸送力の増強と車両の増備

#### ◆全線複線化の完了

昭和42年4月10日に大塚本町～電車基地間(0.4km)の複線化が完成して、残る単線区間は電車基地～海老名間(2.6km)だけとなったが、昭和48年9月28日に電車基地～相模国分間(1.8km)、翌49年3月28日に相模国分～海老名間(0.8km)が完成し、昭和26年11月18日の西横浜～上星川間の完成以来、23年の歳月を費やして全線の複線化が完了した。

#### ◆車両の新造と改造

昭和45年から50年までの間に新6000系、7000系車両の新造と、2000系、5000系車両の改造を行い、輸送力の増強に対処した。

塗装の必要がなく、かつ軽量のため電力の消費が少なくすむアルミ車は、昭和42年7月22日に6000系1両(モハ6021号車)を試作して使用していたが、期待どおりの成果が得られたため、2000系車両の車体更新に当たり、これをアルミ化するとともに片側4扉20m車両にすることに踏み切り、昭和45年5月29日から2100系として営業運転を開始、さらに同年7月10日には、車体の下部が丸みをおびた新しいスタイルの新6000系車両7両が営業線入りした。

昭和46年7月2日には初の冷房車4両が竣工し、翌3日より営業線に登場した。昭和47年以降の新造車はすべて冷房車とする一方、在来車への冷房装置の取り付けも昭和51年から開始した。

独特の張殻構造と高性能をもつ当社初の新造車として、昭和30年に登場した5000系車両も外板の腐食が目立ち、更新の時期がきたため、昭和47年に片側4扉20mアルミ車とする車体更新工事に着手、同年7月26日5100系車両6両が竣工して、同年8月6日営業線入りした。このとき、押しボタンにより窓が昇降するわが国初の自動窓が登場した。昭和50年4月、5000系車両の車体更新工事が終了し、すべての客車が片側4扉20m車両となった。

そして、昭和50年9月に新造車7000系アルミ車両が営業線入りした。同車両は運転台の機器を分割ユニット式とし、機器類の取り付け、取り外しの作業能率を向



相模大塚～海老名間複線化工事



初のアルミ車(モハ6021)



初の冷房車

上させて保守を容易にしたほか、前面ガラスには電熱線入りガラスを採用して、冬期または降雨時の曇りを防止し、運転保安度の向上を図った最新鋭車であった。

この間、昭和46年3月27日には当社の保有客車数は200両を突破した。

ちなみに、当社の電車が100両を突破したのは昭和38年9月末で、これは昭和17年に横浜～西谷間の電化により、初めて電車が登場して以来21年目のことであったが、これに比べわずか7年半、3分の1の年月で倍増したことになる。

また昭和48年には、相鉄ジョイナス完成に合わせ、イメージチェンジを図るため、電車の外部塗色を従来のグレー・ダークグリーンに赤帯から、ライトグリーンの下部にオレンジの帯をまいた明るいものに変更した。

このように、当社は輸送力の増強を目指して、積極的に車両の増備計画を推進するとともに、諸施設・設備の拡充強化を図り、昭和45年11月9日から7両編成列車の運転を開始、さらに5年後の昭和50年8月17日からは8両編成列車の運転を開始した。

#### ◆無人のかしわ台変電所新設

一方、運転間隔の短縮、列車編成の長大化など、運転量の増加にともない、大和～海老名間の電力量が、従来の大和変電所だけではまかないきれなくなった。そのため、新しくかしわ台に変電所を建設して、昭和46年8月12日から使用を開始した。

同変電所は4,000kWシリコン整流器で、二俣川変電所から遠隔操作を行う当社初の無人変電所であった。

その後、大和変電所は昭和46年10月11日に、西横浜変電所は昭和47年4月4日にそれぞれ無人化され、二俣川変電所ですべての制御を行うことになった。



かしわ台変電所

## (2)保安設備の増強

#### ◆ATSの設置

輸送力増強の諸施策の実施に当たって、旅客の安全輸送はすべてに優先して行い、昭和42年2月から列車保安対策の一環としてATS(自動列車停止装置)の設置を積極的に推進した。

まず、横浜～二俣川間の出発および場内信号機と鶴ヶ峰～二俣川間の閉そく信号機に地上装置を、そして6000系車両68両に車上装置をそれぞれ設置して、昭和43年4月1日から使用を開始した。

しかし、同年8月17日、瀬谷駅構内において列車追突事故が発生し、安全対策に対する世間の強い批判を受けるとともに、当社の輸送力増強計画に暗い影を落とした。



ATS地上装置

この事故を契機として、当社では全社員が結束して安全輸送に取り組み、失われた信用と名誉を一日も早く挽回するよう努力するとともに、事故防止対策を一段と強化した。

昭和43年9月から横浜～二俣川間でATSの全面使用を開始し、同年11月30日には全車両に車上装置の取り付けを完了、地上装置についても同年12月26日に二俣川～大和間、翌44年8月1日には大和～海老名間の設置が完了して、全線でATSの使用が開始された。

ATSのシステムは、信号の指示によって地上装置から発信された異なった電波を車上装置が受信し、6段階に速度を制御する相鉄型ATSと呼ばれるもので、これにより保安度は飛躍的に向上した。



列車誘導無線装置

#### ◆列車誘導無線装置の設置

またこれより先、昭和43年2月3日には鉄道保安電話の自動化が完了し、安全対策をさらに前進させたが、一方、これまで運転司令所から各列車への連絡の方法が、停車中に駅の係員を介して口頭で伝言するという一方通行であったのを、より速やかに、より正確にするため列車誘導無線装置を導入して、昭和45年10月1日から使用を開始した。

この装置は、運転中の列車の乗務員と運転司令との連絡用として使用されるものであるが、万一事故発生の際には非常発報装置を操作することによって、運転司令と発報列車から2km以内の列車に事故発生を通報することができる。このため、事故発生の際には必要箇所への連絡が円滑に運び、迅速な対応が可能となるとともに、2次災害を未然に防止するうえにも大きな役割を果たしている。



三ツ境3号踏切道地下道化工事

#### ◆踏切の安全対策

安全輸送にもっとも大きな障害となる踏切は、昭和41年に86カ所であったが、その後立体交差化、統合・廃止を進め、昭和51年9月には66カ所に減少したのをはじめ、格上げ工事も積極的に推進した結果、昭和51年までの10年間で35カ所の第4種踏切(無人、無警報)を全廃し、21カ所の第3種踏切(警報機のみ)も1カ所を残し、すべて安全度のもっとも高い第1種甲踏切(自動遮断機付)となった。またこの間に11カ所の踏切を立体化した。

一方、踏切事故を未然に防止する手段として、交通量が多くかつ見通しの悪い踏切に踏切支障報知装置を設置することにし、昭和46年12月14日、三ツ境6号踏切道(当時)を皮切りに順次設置した。

### (3) 諸施設の整備

#### ◆電車基地の完成

昭和37年の輸送力増強5ヵ年計画に基づく車両の増備にともなって、車両留置整備や検車、修車設備の拡充が急務となり、既設の相模大塚駅構内の留置線の拡張と、これにともなう運転および検車施設の新設などが検討されてきた。折から東名高速道路の建設が決定し、これが相模大塚駅構内の留置線中央を縦断することになったため、計画を変更して、大塚本町と海老名間の高座郡海老名町(現海老名市)柏ヶ谷に用地を確保し、電車基地を建設することにした。

工事の規模は、200両が収容可能な留置線の新設をはじめ、検車庫・修繕庫・電車区・車掌区・電車洗車場の新設など電車、技術関係施設を含む総合的かつ画期的



かしわ台電車基地全景

なものであった。

工事は昭和41年5月14日に着手され、翌42年4月9日に電車区・車掌区が完成し、翌日星川駅構内から両区が移転した。また同年8月22日には、電車基地(敷地面積8万2,000㎡)が完成し、同じく星川駅構内より検車区が移転した。

さらに検車庫に隣接して、昭和46年3月より修車工場と事務所棟の建設に着手し、同年12月15日竣工し、星川から修車区が移転して業務を開始した。この修車工場の完成で年間の検修能力は、従前の216両から2倍の432両となった。

#### ◆駅舎の改良と新設

この時期、輸送力増強計画の進展にともなう列車の長大化に対処するため、駅舎の新設、改良工事が積極的に進められたが、これらの工事に当たっては、旅客の安全を優先するとともに、用地の有効利用を図るために駅舎の橋上化、高架化が促進された。

天王町駅では隣接する西横浜1号踏切道が、市道浅間～保土ヶ谷線(幅員7m)の交通渋滞を招いており、かねてから改良の必要に迫られていた。このため、当社、横浜市、神奈川県三者により協議を重ねた結果、これを18mに拡幅するとともに、当社線を高架にして、立体交差による交通の円滑化を図ることになった。

昭和40年12月23日、線路・ホームの高架化および高架下駅舎の建設工事に着手し、昭和43年3月27日に完成した。



天王町駅工事風景



相模大塚駅(右は工事中の橋上駅舎)



大塚本町駅



二俣川駅の点字ブロック

#### ロングレール

ロングレールとは、溶接後の線路の長さが200m以上となる場合をいう。

昭和46年8月1日には、新相鉄ビル第1期工事の一環として進めていた横浜駅改良工事の一部が完成し、新駅舎において営業を開始した。

一方、和田町駅(昭和44年4月14日完成)、星川駅(昭和44年4月22日完成)、平沼橋駅(昭和45年12月26日完成)、上星川駅(昭和47年11月22日完成)では駅舎を橋上化した。さらに、昭和48年12月19日には海老名駅を約300m厚木寄りに移転し、翌20日から営業を開始した。海老名駅の移設にともない当社線の営業キロ程は従来の24.3kmから24.6kmに変更された。

その後、昭和50年には、大塚本町駅を890m横浜寄りに移設して、さがみ野駅と改称するとともに、大塚本町駅の500m海老名寄りにかしわ台駅を新設した。また、これと並行して相模大塚駅を50m横浜寄りに移設・橋上化し、同年8月17日さがみ野、かしわ台、相模大塚の3駅がそろって開業した。

このほか主な駅施設の改良としては、昭和44年から46年にかけての瀬谷駅北口駅舎(昭和44年11月17日完成)、星川駅北口階段(昭和45年8月30日完成)および大和駅西口駅舎(昭和46年12月14日完成)の新設と、昭和50年12月20日に完成した二俣川駅の増築工事などがある。

#### ◆点字ブロックの設置

さらに、昭和49年に視覚障害者施設「神奈川県ライトセンター」が二俣川に開設されて視覚障害者が二俣川駅を利用することになったため、その安全と利便を図る目的で、同駅に点字ブロックを設置するとともに、既存の自動券売機に点字の運賃表を取り付け、同年8月8日に使用を開始した。これらの視覚障害者向けの設備は、神奈川県下の私鉄では最初であった。

### (4)業務の効率化

#### ◆保守作業の効率化

昭和39年3月、鶴ヶ峰～二俣川間に初めて敷設したPC(プレストレストコンクリート)枕木は、これまでの枕木に比べて高速運転に十分耐え、しかも寿命が長く、保守・点検作業が軽減されることから、急速に普及し、昭和51年には全枕木の95%以上を占めるに至った。

また、輸送量の増大に対処するため、従来使用してきた30kgと37kg軌条を、50kgN型重軌条に交換する工事は、昭和37年8月から順次行ってきたが、昭和53年3月には本線について100%の重軌条化を達成した。

線路の長さは、重さと取り扱いやすさから25mが標準となっているが、これを敷設すると継目が多く、通過する際に音と振動が発生するだけでなく、レールと車輪の摩耗も早く、保守作業量も多かった。したがって、レールを溶接し長くすれば、乗り心地が良く、レール等の摩耗を少なくできることから、昭和50年に相模大塚～さがみ野間で試験的にロングレールを導入した。

昭和49年1月16日に保線作業の効率化を図るために、マルチプル・タイタンパーを導入した。この機械は、道床つき固め、カント修正、通り修正などの保線業務全般にわたる作業を自動的に処理するもので、この導入によって、従来8～9人の作業員が2日がかかりで行っていた約200mの保線作業が、1時間で消化できるようになった。

また、架線作業の能率化を目的として、昭和50年3月に架線作業車を購入した。この車両はモーターカーに油圧で上下する作業台を取り付けたもので、トロリー

線・吊架線の張り替え、トロリー線の摩耗測定などの際に使用され、能率の向上に役立っている。

#### ◆定期券発行機の導入

当社初の自動券売機が昭和35年10月1日に天王町駅に設置されて以来、普通乗車券は機械による発売が主体となっていたが、定期乗車券は発売作業が複雑なことから、機械化に踏み切れなかった。しかし、コンピューターの発達と機械化に向けて鉄道業界内で統一基準が設定されたことにより、定期券発行の機械化が進み、当社でも定期券発行機を導入することにした。そして業務の効率化のため、定期乗車券の発売業務を横浜、星川、二俣川、大和、海老名の5駅に集約し、昭和51年3月20日から使用を開始した。

定期券発行機の導入により、1枚の定期券発行に要する時間は約12秒と大幅に短縮された。またこれと同時に、普通乗車券はすべて自動券売機で発売することになったので、この機械の修理・点検を専門に行う保守要員が誕生した。



定期券発行機

#### ◆諸業務の合理化

昭和42年4月当時、車扱貨物の営業は西横浜、星川、瀬谷、相模大塚、相模国分、厚木、日本国有鉄道保土ヶ谷の7駅で行っていた。しかし、旅客列車の密度が高まるにしたがって、その間をぬっての入換作業が危険をとまなうことから、昭和44年6月11日に瀬谷駅での営業を廃止した。つづいて昭和45年10月19日には、農産物の出荷がトラック輸送に移行したため扱い貨物が極端に減少した相模国分駅で、さらにまた、昭和51年3月1日には古河電気工業(株)の移転により、専用線が廃止となった西横浜駅で、それぞれ車扱貨物営業を廃止した。

一方、手小荷物の営業は全駅で行っていたが、取り扱いの実績の少ない駅から順次廃止し、荷扱設備を旅客設備に変更して、旅客サービスの向上を図ることにした。

昭和45年10月20日に平沼橋(手荷物のみ)、和田町、希望ヶ丘、大塚本町の4駅、翌46年9月1日に西横浜、上星川、三ツ境の3駅、昭和50年9月1日に星川、大和の2駅での手小荷物営業をそれぞれ廃止した。

### 3.自動車業の停滞と対策

#### (1)乗合バス業の体質改善

##### ◆マイカーの普及とその影響

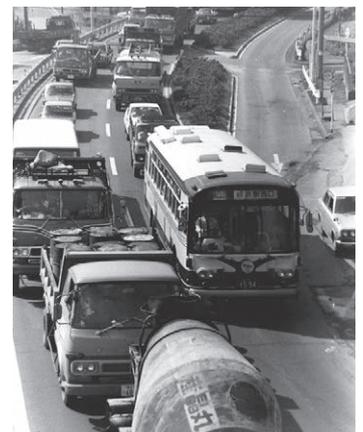
昭和41年当時1,000万台に満たなかったわが国の自動車保有台数は、わずか4年間で倍増し、なかでもマイカーの普及は著しいものがあった。

このため道路事情は年々悪化し、乗合バスの平均運行速度は昭和41年がおおよそ20km/hであったものが、昭和51年には約16km/hと20%も低下した。

このような所要時間の増大は、大衆の足としての乗合バスの機能低下を招き、利用者をマイカーなどへ走らせ、これがさらに交通渋滞を生むという悪循環を繰り返した。

交通渋滞の影響は、直接的な収入減となるばかりでなく、間接的には乗務員および要員、車両の効率的な運用を大幅に低下させるなど運行経費の増大をもたらし、経営を圧迫するようになった。

一方、既設路線が生活路線として定着するにしたがって、横浜市内部においては



横浜市内を走る乗合バス

敬老パスによる乗車、深夜バスの運行、運賃改定時における公聴会の開催などが行われるようになり、路線・系統の新設、廃止、増減回に至るまで、利用者の意向が優先されるようになり、サービスの向上がいつそう望まれるようになった。

このような乗合バスの経営環境の変化に対応し、乗合バスが本来の安全、確実、迅速、快適といった機能を回復させるためには根本的な体質改善が迫られるところとなった。

#### ◆体質改善の進行

当社のバス路線は、昭和30年代には鉄道線擁護を主眼とする路線整備を進めてきたが、昭和40年代に入ってから、駅勢圏内における急激な住宅開発により、従来線を幹線として分岐・延長した団地線の拡張に力を注ぐとともに、横浜駅西口、二俣川駅などのターミナルを整備し、系統の拡大を図った。

その結果、昭和41年から51年までの10年間で車両数は150両から236両に、1年間の走行キロは629万kmから896万km、輸送人員は3,096万人から4,538万人と50%近い伸び率を示した。

#### ◆西横浜営業所を新設

昭和40年10月の二俣川営業所新設以降、乗合バス業は横浜、二俣川、三ツ沢、大和の4営業所で営業を行ってきたが、沿線開発が進むにつれて新路線の開設、既設路線の増回などが必要となり、車両の増備を図らなければならなかった。一方、昭和42年度末の4営業所の収容能力は、横浜営業所30両、二俣川営業所65両、大和営業所50両、三ツ沢営業所35両、合計180両の能力しかなく、当面の増車に対応するとともに将来に備える必要に迫られた。

このため、西横浜に営業所を新設して、貸切バスの営業所と配置替えを行うことによって、さらに効率のよい運行を行うことになった。

昭和43年2月13日に工事に着手し、同年6月16日に完成した西横浜営業所は敷地面積4,504㎡、建物は鉄筋コンクリート造り2階建て、延床面積597㎡で、1階は整備工場、2階は営業所事務室、乗務員休憩室などとなっている。

西横浜営業所(収容能力75両)の完成と同時に、貸切バスの営業所であった保土ヶ谷営業所(75両収容可能)を乗合バスの営業所に、乗合バスの営業所であった三ツ沢営業所(35両収容可能)を貸切バスの営業所に、それぞれ用途変更した結果、乗合バスの収容能力は295両となった。

西横浜営業所の新設にともない、横浜営業所の路線一部を統合し、管理費の節減を図った。その後、横浜営業所は、横浜駅西口を起終点とする車両の運用効率を高めるため、昭和45年6月16日鶴屋町操車場として利用することになった。

#### ◆鶴ヶ峰バスターミナルの新設

二俣川駅や大池(旭区上白根町)から横浜駅西口へ向かう路線は、県内でもとくに交通渋滞の激しい国道16号線を運行しているため、定時運行の確保ができず、車両の運用面において大きな支障をきたしていた。

この時期(昭和44年)、横浜市と日本住宅公団によって西ひかりが丘団地(約3,000戸)の建設が進められており、この完成による利用者のバス輸送に当たっては、鶴ヶ峰駅に結ぶことにした。また、二俣川駅、大池からの横浜駅西口系統を鶴ヶ峰駅に短絡し、鉄道との有機的な連絡輸送を図ることを目的として、鶴ヶ峰駅から西に約200m、商店街のほぼ中央にバスターミナル(約2,000㎡)を建設し、昭和45



西横浜営業所

年10月26日完成した。同ターミナルは、ひかりが丘、大池、中山線の3路線の運行に使用することになった。

また、乗務員の休憩所、乗合バス案内所などを併設したほか、市道からバス乗降場までには幅2mの歩道を設置して利用者の安全を図った。

その後、同ターミナルでは昭和46年6月1日から二俣川線、同年11月1日から旭台線の運行を開始した。

#### ◆綾瀬営業所の新設

大和営業所の担当区域である神奈川県内陸部、なかでも綾瀬、海老名、座間地区では工場の誘致および住宅開発が積極的に進められたため、バス利用者数は急激に増加し、大和営業所は次第に手狭になった。このため、当面の利用者増に対処するとともに将来の輸送需要の拡大に対応できるよう、昭和48年10月29日、綾瀬町(現綾瀬市)小園に当時としては当社最大の規模と近代的設備を備えた綾瀬営業所を新設した。

同営業所は、敷地面積1万1,658㎡で大和営業所(収容能力80両)の2倍近くの150両が収容でき、小園団地や周辺工業団地の利用客増加にともなう輸送力増強に対処できるようになった。営業所の建物は鉄筋コンクリート造り2階建ての事務所棟と整備工場からなり、延床面積は1,540㎡であった。

なお、大和営業所は同日付で廃止された。

## (2)貸切バスの体質改善

#### ◆貸切バス業の伸び悩み

昭和40年代における自家用車の加速的な普及、レジャーの多様化は貸切バス部門にも大きな影響をもたらし、輸送人員、走行キロとも頭打ちとなり、やがて減少へと向かいはじめたため、これまで拡大を続けていた貸切バス業は転換を余儀なくされてきた。

昭和45年に大阪で開催された万国博覧会を契機として、高速道路網の整備が積極的に進められたのを機に、当社の貸切バス部門では高速デラックスバス、サロンカーなどを投入して旅客の回復を図ったが、万国博覧会終了以後需要は減退した。そして高速道路の整備の進行が自家用車、レンタカー、自家用バスの利用によるレジャーを誘導する結果となった。



150両を収容できる綾瀬営業所

一方、このころからレジャーへの目が海外に向けられ、過熱する海外旅行におさえられて貸切バス利用者の“バス離れ”現象はさらに顕著となった。このため、バス事業者は減車によってこれに対応せざるを得ない状況に立ち至った。

また、昭和40年代以降の人手不足は貸切バスの案内係にも影響がおよび、慢性的な案内係不足に悩まされた。このため、昭和45年ころから臨時案内係を採用した。



サロンカー

#### ◆サロンカーの導入

昭和45年5月20日に“走る応接間”と呼ばれる神奈川県下初のサロンカーを導入した。このバスは28人乗りで、全席にリクライニングシートを採用し、車内には冷蔵庫、温蔵庫、カーステレオなどを設置したほか、マージャン、碁、将棋などが準備されているものであった。

さらに、翌46年4月20日にはいっそう豪華なニューサロンカー1両を導入した。この車は、前方が18人分の転換式リクライニングシートで、後方3分の1はカーテンで仕切られ、レストルームとして10人分のソファが設けられるとともにカラーテレビ、ジュークボックス、カーステレオ、インターホンが設置された。しかし、昭和48年秋の石油ショックの影響を受けて、稼働率が次第に低下してきたため、昭和52年に一般的なデラックスバスに改造した。

#### ◆帰郷バスの登場

昭和51年12月からは年末に帰郷する旅客の便宜を図るため、とくに東北、新潟方面への利用者を対象に、帰郷バスの運行を開始した。

この帰郷バスは、福島・仙台・盛岡経由の青森コース、山形・新庄経由の秋田コース、小千谷・長岡経由の新潟コースの3コースで12月29・30日の2日間、計5台を運行した。

折から国鉄運賃の大幅な値上げが実施され、これに比較して低料金でしかも座って行けることから、利用客の好評を得た。

## 4.不動産業の拡充

### (1)大型団地の分譲

#### ◆相鉄建設(株)設立

昭和42年2月、二俣川～平塚間の鉄道敷設免許申請を行い、新線建設計画が具体化したが、新線建設と並行して行う沿線住宅開発に備え、昭和42年8月10日資本金3,000万円をもって相鉄建設(株)を設立した。これは都市開発部で行っていた土木、建築などの建設工事に関する業務を引き継ぎ、これを専門化して相互に有機的な連携を保ちつつ事業の円滑な推進を図る目的からであった。

#### 相鉄建設(株)

昭和42年8月10日 設立

昭和47年7月1日 京浜興業(株)を吸収合併

昭和56年8月1日 陽光土地(株)を吸収合併

(代表者の推移)

社 長 柳原 節義 昭和42年8月～昭和59年6月

社 長 石原 尚 昭和59年6月～現在

(資本金の推移)	
昭和42年 8月(設立)	3,000万円
昭和47年 7月(合併)	4,000万円
昭和52年10月(増資)	8,000万円
昭和55年10月(増資)	1億6,000万円
昭和59年 2月(増資)	2億4,000万円
昭和62年 2月(増資)	3億6,000万円

#### ◆えびな国分寺台団地

昭和38年に第1次分譲を開始した「えびな国分寺台団地」は昭和41年秋には当初予定の大谷地区の分譲を終えたことから、引き続き隣接する海老名地区約24万6,000㎡、綾瀬地区約33万6,000㎡を開発、昭和44年2月20日から分譲を開始し、昭和51年までに3,500戸を分譲した。

団地内にはスーパーマーケットを核とした商店街「国分寺台バザール」や公園、遊歩道などがあり、周囲の恵まれた自然の中で住みよい生活環境をつくり出している。

#### ◆瀬谷、深見団地

当社は昭和41年神奈川県からの要請を受けて、しばしば氾濫を繰り返す境川の改修工事に合わせて、両岸一帯で宅地開発を進めた。

境川をはさんで横浜市と大和市にまたがる瀬谷、深見団地は、昭和42年3月15日に認可を受けた橋戸土地区画整理組合(横浜市側・瀬谷団地)と、同年2月21日に認可を受けた鹿島土地区画整理組合(大和市側・深見団地)によって、当社初の土地区画整理事業として開発が進められた。

両団地の計画開発総面積は18万9,000㎡、計画戸数520戸、計画人口1,700人で、昭和42年9月から分譲を開始し、昭和44年の最終分譲まで戸建て450戸、店舗併用住宅13戸を販売した。



建設半ばの瀬谷、深見団地

#### ◆鎌倉七里ヶ浜の宅地

鎌倉七里ヶ浜住宅地は当社初の沿線外住宅地であった。この地区6万6,500㎡の用地を取得し、昭和42年11月から造成工事を進め、昭和44年5月8日から4万5,600㎡、146区画を「相鉄七里ヶ浜シーサイド分譲地」として販売を開始した。

同地区は江の島、富士山、伊豆半島、房総が見渡せる眺望に恵まれた湘南第一の



えびな国分寺台団地



七里ヶ浜住宅地

高級住宅地として好評を博した。

#### ◆南瀬谷団地で初の中高層住宅を分譲

瀬谷、深見団地に続いて、昭和45年6月から同団地の南側で境川をはさんだ、横浜市と大和市にまたがる南瀬谷団地(開発総面積29万㎡、計画戸数900戸)の開発を進めた。南瀬谷団地は、瀬谷、深見団地と同様に下瀬谷土地区画整理組合(昭和45年3月14日認可、横浜市側)と、久田土地区画整理組合(昭和44年11月10日認可、大和市側)によって、土地区画整理事業方式で開発が進められ、昭和47年10月28日から第1期67戸の分譲を開始し、昭和51年10月の最終分譲までに戸建て950戸を販売した。

この間、昭和48年8月2日から分譲した「相鉄コープ南瀬谷」(5階建て4棟140戸)は当社初の中高層住宅で、3DK60戸、専有面積61㎡、価格671万円~745万円と3LDK80戸、専有面積68㎡、価格693万円~779万円の2種類であった。



初の中高層住宅(南瀬谷団地)

#### ◆小園団地

えびな国分寺台団地に近接した高座郡綾瀬町(現綾瀬市)の小園団地は、総面積23万5,432㎡、630区画、計画人口約3,000人で、昭和46年4月から造成工事が進められた。同団地には当社初の試みである污水处理場や2ヵ所の遊水池を設け、各戸ごとの下水処理施設をなくすことにより、1区画あたりの有効面積を広くするように配慮した。

昭和48年10月19日に第1次68戸の分譲を行ったところ、申込数は793人で最高35倍の競争率を記録した。住宅は敷地面積175㎡~246㎡、延床面積73㎡~94㎡で、価格は1,365万円~1,965万円であった。

しかし、その後、昭和48年の石油ショックの影響から建物の単価が上昇し、一般にも不況が浸透したため、客足は次第に遠のき販売面での努力が続いた。昭和51年7月に住宅金融公庫の融資付で68戸を分譲したころから、再び建売住宅の販売も活気をとりもどした。同団地では昭和52年までに469戸を分譲した。



小園団地

#### ◆上今泉団地

昭和47年5月からは海老名市上今泉で、土地区画整理事業方式により、23万6,000㎡の用地を開発し、計画戸数830戸、計画人口2,800人の上今泉団地として昭和51年2月27日から土地100区画の分譲を開始した。分譲した土地は124㎡~273㎡で、価格は1,071万円~1,840万円であった。



上今泉団地(手前はかしわ台電車基地)

同団地は、秋葉山古墳に隣接した東南向きの緩やかな傾斜地で、かしわ台駅から徒歩6分と交通の便に恵まれているうえに、自然環境も優れていた。

#### ◆“相鉄的那須”別荘地

栃木県的那須高原を別荘用地として開発することを目的に当社は昭和37年から土地買収を開始し、数回にわたって高原のほぼ中央部、御料地に隣接する250万㎡を取得した。

開発に当たっては、自然環境を保全することを前提にしながら、ここで過ごす人々の日常生活に必要な設備およびレクリエーション施設を設置し、また、各戸に温泉を引き、快適な生活環境を実現した。

そして、昭和43年9月1日に“相鉄的那須”の第1期として、清流郷323区画の販売を開始し、以後昭和44年9月に白雲台458区画、昭和46年4月に湧泉峡436区画、昭和49年8月に清流郷第2次59区画、さらに昭和50年7月には白雲台第2次165区画の販売を相次いで開始した。

一方別荘地に必要なコミュニティー施設として、管理センター、レストラン、プール、テニスコートなどを設けるとともに、サマー林間教室、別荘村夏まつりなどの催しを実施した。

#### ◆二俣川「こども自然公園」への土地提供

横浜市は、保土ヶ谷区(現旭区)大池町にある大池を中心に青少年向けの大自然公園をつくる計画を進めていたが、その中心部には当社が分譲用地として約22万㎡の土地を所有していた。当社はこの横浜市の計画に賛同して、土地を無償で提供することを決め、昭和43年11月1日横浜市に寄付した。

横浜市ではその後同地周辺を含めて整備を行い、昭和47年6月5日、総面積46万㎡の二俣川「こども自然公園」を開園した。



二俣川大池町にあった当社野球場

## (2)沿線ショッピングセンターの建設

#### ◆相鉄三ツ境ビル別館完成

当社線の沿線開発が進み、沿線に住宅地が増加するにしたがって、沿線住民の日常的なショッピングの便宜を図るため、ショッピング施設の建設が必要となった。

昭和38年11月に三ツ境駅前に相鉄三ツ境ビルが完成し、相鉄ストア三ツ境店が開業すると同時に、京浜興業(株)(昭和47年7月1日、相鉄建設(株)に吸収合併)が同ビル内に三ツ境家具センターを出店し、家具の販売を開始した。

家具の販売は順調な伸びを示し、同店の店舗面積は狭隘を告げるようになった。このため、当社は同ビルに隣接して平家建て297㎡の相鉄三ツ境ビル別館を建設することにし、昭和43年5月31日完成、翌6月1日には家具センターが三ツ境ビルから移転し開業した。



三ツ境ビル別館(三ツ境家具センター)

#### ◆二俣川「グリーングリーン」完成

万騎が原団地をはじめとして、当社が長年にわたって開発を続けてきた二俣川駅周辺一帯は、左近山団地なども加わって、県下の一大ベッドタウンとしての発展を続けた。

このため、二俣川駅を中心に駅前広場を整備して、地域の生活機能を満たすショッピングセンターを建設することになった。



オープンした二俣川グリーングリーン

建物は(株)内田ビルとの共同建築で、昭和44年7月31日に工事に着手し、翌45年9月24日に地下2階・地上2階建て、延床面積6,837㎡の相鉄二俣川ビルが完成、翌25日当社沿線初のショッピングセンターとして、二俣川駅ショッピングセンター「グリーングリーン」が開業した。

地下1階は相鉄興業(株)の相鉄ストア二俣川店と京浜興業(株)の相鉄家具センター、地下2階は管理事務所、機械室など、1階は専門店で構成する特選街と味の東京名店街が入った。また、2階は当初相鉄ボール(株)のボーリング場としてスタートしたが、昭和49年6月に閉鎖し、改造工事を行って、翌50年3月に専門店6店舗、飲食店1店舗と相鉄ストア二俣川店の売場に衣替えした。

昭和47年12月には、(有)清水企業と共同で建設した鉄骨造り2階建ての相鉄二俣川ビル別館(延床面積988㎡)が完成し、(株)三井銀行に賃貸した。

#### ◆相鉄瀬谷ビル完成

相鉄瀬谷ビル(延床面積1,210㎡)は瀬谷駅南口周辺の整備計画の一環として建設されたもので、昭和46年12月9日に完成した。

同ビルは、1日乗降人員3万人を数える瀬谷駅と一体化したもので、相鉄興業(株)の相鉄ストア瀬谷店が翌10日に開業し、同駅の利用者を含めた広範囲な地域にわたる消費者の利便が図られることになった。

## 5.砂利業と石油業の推移

### (1)砂利業における環境の変化

#### ◆新鉱区の開発

経済の高度成長による企業の積極的な設備投資に支えられて、砂利の販売量は昭和40年代前半から飛躍的に増大した。

しかし前章で述べたように、昭和39年3月末に、県内の需要の大半をまかなっていた相模川水系からの砂利の採取が禁止され、以後県内の河川についても砂利採取が禁止されて、静岡県安倍川、大井川にまで資源を開拓したものの、これも相次いで禁止となり、関東周辺河川での採取はできなくなったが、大井川においては、昭和49年度より特定採取計画をもとに、受益者負担による対策工事を実施することで採取を行っていた。



砂利輸送船「第一相鉄丸」

そこで新たな鉱区の開発を進め、天竜川下流の旧河川敷にある静岡県磐田郡竜洋町に鉱区を確保し、陸選工場を建設して昭和43年4月1日から生産を開始した。

同工場で生産された製品は、御前崎港へ陸送され同港から京浜地区へ海上輸送された。

一方、港湾の改良工事などで捨石(基礎石)の需要が増大していることから、東海開発(株)が当社戸田砕石工場(昭和43年10月16日完成)で生産する捨石を京浜地区や静岡県臨海部に海上輸送する目的で、昭和45年2月3日山崎寛氏との共同出資により東海海運(株)を設立した。

砂利需要が増大する一方、関東地区での河川砂利採取が禁止されたため、生産が需要に追いつかなくなり、岩手県で採取した砂利を関東地方に輸送しなければならなくなった。しかし、遠方から砂利を輸送することになると、その価格に占める輸送費が利益を圧迫するため、大量輸送により費用の低減を図ることが重要な課題であった。そこで自家用砂利輸送船を建造することになり、昭和43年11月5日「第一相鉄丸」が完成した。

「第一相鉄丸」は総トン数997.82 tで2,000 tの運搬能力を有していた。繁忙時には宮古～東京間を4日で1航海し、一括大量納入の際にはとくにその威力を発揮した。

#### 東海海運(株)

昭和45年2月3日 設立

昭和47年2月12日 解散

(代表者の推移)

社長 若尾 祐三 昭和45年2月～昭和47年2月

(資本金の推移)

昭和45年2月(設立) 3,000万円

#### ◆公害防止への配慮

一方、昭和40年代後半以降、公害、環境保全の問題が深刻な社会問題として浮かび上がってきた。砂利の生産に関する公害の要素は、原石を洗浄する際に出る汚濁水、規格以上の原石を砕くときに発生する騒音、そして輸送時のダンプカーの過剰積載などがあげられる。

このため、汚水処理の面では、これまで砂利の洗浄過程で発生する汚濁水を、沈澱装置で濃度の高い汚濁水にして、これをポンプで掘削跡地に廃棄する方法をとっていたが、昭和52年2月7日に相武台採取所に汚水処理施設を取り付けた。

この施設はフィルタープレス(加圧ろ過機)によって、汚濁水を水分30%の固形の土にするというもので、これをトラックで掘削跡地に運んで埋土し、分離された水はプラントの洗浄用として再利用することができるものである。



相武台採取所に設置した汚水処理施設

騒音については、採取所周辺の宅地化が進むにつれて表面化し、当社では昭和51年9月に相武台採取所に防音壁120mを取り付け、問題の解決を図った。

また、ダンプカーについては、昭和42年から積載量以上に輸送するための差し枠の使用が禁止され、水平積みとなったほか、走行中に砂利、砂を路上に落とさないようシートをかけることが義務づけられた。

#### ◆転換期にきた砂利業

以上のように、砂利の河川採取は資源面からも環境保全の面からも限界に達し、昭和40年代に入ると、これに代わって陸掘りを主体とする生産方式が生まれた。昭和41年2月からは相武台採取所で、また昭和44年8月からは茨城県の関城採取所で陸掘りを開始した。陸掘りは畑などの旧河川敷に埋没している砂利を採取するものであるが、鉱区が限定されているうえ、採掘後の原状回復に多額の費用を要するという欠点があるため、山砂利、碎石などに鉱区が移行する傾向を示しはじめた。しかし、これにともなう鉱区の確保、設備の大型化により多額の資金を必要とするため、企業間の格差がさらに拡大することが予想され、業界は困難な局面に立たされることになった。

一方、経済の高度成長期には販売量、営業収入とも順調に推移していた当社砂利業も、石油ショックを境に販売量は大きく落ち込み、政府の景気浮揚策にもかかわらず、一向に上昇の気配をみせず、販売量は年々減少し、創業以来、経営の柱となっていた砂利業はきわめて困難な曲がり角にさしかかった。

#### ◆相鉄コンクリート(株)設立

昭和44年6月18日、当社は横浜コンクリート(株)と神奈川コンクリート工業(株)との共同出資により藤沢市菅蒲沢に相鉄コンクリート(株)を設立した。

これは、横浜市内に工場を持つ前記生コン2社では、今後急激に需要増が予想される県央地区への供給が距離的に困難なため、これに応ずる態勢を整えることと、相鉄新線の建設にともなう生コン需要に対処するために設立したものであった。



相鉄コンクリート(株)

#### 相鉄コンクリート(株)

昭和44年6月18日 設立

(代表者の推移)

社長 穴水 清彦 昭和44年6月～昭和46年11月

社長 川又 英雄 昭和46年11月～昭和52年6月

専務 成瀬源之助 昭和52年6月～昭和53年6月

専務 荻原 清助 昭和53年6月～昭和55年6月

専務 渡辺 浩 昭和55年6月～昭和58年6月

社長 北井 勝徳 昭和58年6月～現在

(資本金の推移)

昭和44年6月(設立) 5,000万円

## (2)石油業の推移

#### ◆石油販売所の増設

自家用車の普及とトラック輸送の伸びによって、国道、幹線道路沿いの石油製品の需要は飛躍的に増大し、この時期ガソリンスタンドの設置が活発に行われ、当社においても石油販売所の増設を積極的に進めた。

当社の石油業は、オーナードライバー向けの各販売所と、大口需要家を対象とした片倉町配送所で営業を行い、横浜市を中心に神奈川県下にモバイル石油製品を供給していた。



楠町石油販売所

片倉町配送所は、大口需要家への配送業務を円滑にすることを目的として、昭和40年5月に設置されたものであったが、昭和43年12月19日に石油配送所に隣接して石油販売所を新設し、大口、小口両面の需要に対応することが可能となった。

横浜センター石油販売所は、昭和35年7月から営業を行ってきたが、横浜駅西口再開発にともなう映画館ビル(相鉄ムービル)建設に必要な用地となるため西区楠町に移転し、楠町石油販売所と名称を変え、昭和45年2月18日から営業を開始した。

昭和45年12月26日には当社の横浜市外進出の第1号として、平塚石油販売所を新設した。同販売所はかねて新線建設に関連して確保していた用地を活用したものであった。また販売所裏手の用地を有料駐車場とした。

さらに昭和46年7月17日には東名高速道路の横浜インターチェンジ近くにモービル石油(株)が建設した施設の経営を受託し、横浜インターチェンジ石油販売所として営業を開始した。この方式は鶴見石油販売所に次いで当社2番目であった。

その後、昭和50年5月16日付で、すべての“石油販売所”は“サービスステーション”に名称を統一することになった。

#### ◆石油ショックの影響と省力化システム

昭和42年に1ℓ当たり47円であったレギュラーガソリンの単価は、5年後の昭和47年には52円とほぼ一定の価格を保持していたが、昭和48年秋の石油ショックによって、一挙に99円と高騰した。

一方、ガソリンスタンドの乱立による過当競争の結果、販売量は昭和46年をピークに減少傾向に転じた。

このような業界の厳しい環境のなかで業績の回復と向上を図るため、楠町、戸塚、片倉町の各サービスステーションにレジャー用品、衣料を扱う“ミニマーケット”を併設した。

また、サービスステーションの伝票作業などの事務処理業務の効率化と、顧客サービスの向上を目的として、昭和49年11月1日にガソリンスタンド省力化システムを導入した。従来は販売伝票によってキーパンチャーがカードを電算機にかけて処理していたが、このシステムの導入によって計量機のメーターから自動的に顧客名、品名、単価、数量、金額が納品伝票に印刷され、電算機がこれらの情報を直接読み取り、紙テープに記録されるようになり、事務処理の能率を飛躍的に向上させた。



楠町サービスステーションのミニマーケット

## 6.福利厚生と社員教育

### ◆株式投資組合

昭和31年6月25日に株式の安定と社員の財産づくりを目的として発足した株式投資組合は、昭和45年5月16日に大幅な規約改定を行った。

これまでの株式投資組合が、社員の財産づくりに果たしてきた役割はきわめて大きかったが、この改定により、持ち株数が毎月増えていくとともに、奨励金(当初3%、昭和48年11月に5%、昭和50年11月に7%と改定)が支給されることになり、社員の株式の取得はさらに容易となって、財産づくりにいっそうの弾みがついた。

### ◆診療所の移転

昭和45年12月29日、これまで相鉄西横ビルにあった診療所は、二俣川グリーングリーン地下2階に移転し、翌46年1月7日から診療を開始した。

これは、施設が老朽化したことに加え、西横浜駅に隣接していたため、当社線と日本国有鉄道東海道線などの電車が頻繁に通過し、そのたびに騒音や振動が激しく、診療に影響があり、かねてから新しい診療所の設置が望まれていたものであった。

新診療所の面積は161㎡で、診療室、処置室、レントゲン室、検査室等からなり、空調設備も完備して、快適な環境のもとで診療を受けられることになった。

### ◆家族寮、独身寮の開設

寮の新設については前章で述べたが、昭和32年に当社が最初に建設した希望ヶ丘独身寮(昭和37年4月1日希望ヶ丘わかたけ寮に、昭和39年3月1日希望ヶ丘第1わかたけ寮に名称変更)は建物が老朽化したため、昭和46年2月28日にこれを廃止し、新しく共同住宅を建設することになった。

同年9月8日に鉄筋4階建て(延床面積1,124㎡)24戸(全戸2DK)の希望ヶ丘住宅を開設した。その後、昭和47年6月23日、同敷地内にさらに鉄筋4階建て(延床面積1,499㎡)32戸(2DK)を開設した。

一方、木造2階建て3棟の希望ヶ丘わかたけ寮(昭和46年2月28日、希望ヶ丘第2わかたけ寮が名称変更)も老朽化し、加えて年々増加する入寮者を収容するため、改築を行うことになった。工事は昭和47年1月27日から2次に分けて進め、昭和49年3月11日に開設した。

新わかたけ寮は鉄筋コンクリート造り4階建て(延床面積2,473㎡)70室(各部屋6



希望ヶ丘わかたけ寮



洋上研修出発風景

畳)で、収容人員は140名と他の独身寮に比べて多く、施設も完備した近代的な寮として生まれ変わった。

#### ◆海外研修制度の発足

昭和47年10月1日から、社員教育の一環として海外研修制度が実施されることになった。これは、社員の国際感覚を養い、視野を広め、高い教養を身につけるために設けられたもので、対象となるのは原則として助役クラス以上であった。また、貸切バス案内係の海外研修(グアム島研修)も実施されることになった。