

第2章 | [昭和21年～30年] 復興への情熱

1. 戦後の混乱と事業の復興

(1) 戦後の混乱と私鉄の被害

昭和20年8月15日、わが国はポツダム宣言を受諾し、焦土のなかで敗戦を迎えた。

終戦と同時に連合軍が進駐し、GHQ(連合国軍総司令部)が設けられ、その指令第1号として軍隊の解体、一切の軍需工場の閉鎖、そして戦時諸法のすべてが廃止された。

ついで、戦犯容疑者の逮捕、陸・海軍各省の廃止、金融統制団体・大日本産業報国会の解散、財閥の解体、公職追放、農地解放、政治犯の釈放などが相次いで実施され、わが国の非軍事化、民主化を根幹とする占領政策が強力に推し進められていった。

一方、敗戦によってわが国は領土の約45%を失い、戦災によって主要都市は壊滅的な打撃をこうむっていた。また、戦後処理にともなう巨額の政府支出と相まって、極度の物資不足からインフレーションの進行は著しく、国民生活は破綻に瀕していた。

(2) 自主経営路線の展開

◆相模支社と名称変更

前章で述べたように、当社は昭和20年6月1日から東京急行電鉄(株)に鉄道業の営業を委託し、同社の相模管理部として運営されていたが、戦後同社では傘下企業の分離、再編成が強力に推し進められる一方、労働組合の結成など大きな課題に直面しており、これにともなう組織、経営陣の異動も著しかった。

また労働組合がいたところで組織され、その運動は勢力の拡大とともに高まり、当社においても昭和20年12月15日に労働組合が結成された。

昭和21年8月1日、同社は従来の部制を支社制に改めるという大幅な組織改正を行った。これにともなって相模管理部は相模支社と名称を改めたが、支社長には穴水相模管理部長(当社常務取締役)が留任した。

◆鉄道業の委託経営の解除

昭和20年6月1日に東京急行電鉄(株)へ経営を委託し、厚木線として運営されてきた当社神中線は昭和21年5月31日に契約期間が満了となったが、折からの経営難のため、1年延長され、委託経営の目的がほぼ達成された翌22年5月31日に契約を解除した。ここに鉄道業は運輸部として当社に復帰した。

なお、委託経営の解除にともない、相模支社長であった穴水清彦が当社の専務取締役に就任した。

鉄道業の委託経営の2年間、わが国は終戦前後の混乱期にあり、当社も鉄道業というより、砂利会社として経営を維持していたのであった。

神中線も戦災により相当の被害を受けていたが、輸送量は増加し、委託解除の時点では車両は6倍に増え、電圧の統一が完成(昭和21年12月26日)し、柏ヶ谷駅(昭和21年3月1日開設、同年4月大塚本町駅と改称)などが新設されていた。

◆運営基盤の確立

一方、東京急行電鉄(株)では同社の再編成にともない、また戦後、経営の民主化を図るということから、当社を含む13の関連会社の持ち株をそれぞれの会社の役職員に譲渡した。

この措置によって当社も昭和22年6月、株式の大半を川又社長を中心とする首脳部が取得することになり、当社の経営の主体が明確となり、鉄道業の委託経営の解除とともに、この年、昭和22年を境に自主経営路線の前途が開けはじめてきた。

この年7月には独占禁止法、12月には過度経済力集中排除法が相次いで施行され、これにともなって、役員が兼任が規制されることになり、昭和22年10月16日の臨時株主総会において、小林中、大川博、梶浦浩二郎、河野一郎の各取締役、岡本伝之助、木下久雄、杉山茂各監査役が退任し、新たに取締役に大岩長一、土屋正明、監査役に島田善介、岡野喜一郎がそれぞれ就任した。

翌23年4月19日の臨時株主総会において資本金を6,000万円に増資することが決議され、6月1日に増資が完了した。この資金は車両の増備、二俣川変電所の建設、車両工場の改修、自動信号機の設置、希望ヶ丘駅の新設、天王町駅の再建など、鉄道部門の設備強化を図るものであった。

なお、昭和23年6月1日には東京急行電鉄(株)から小田急電鉄(株)、京浜急行電鉄(株)、京王帝都電鉄(株)がそれぞれ分離独立し、東京急行電鉄(株)傘下の各私鉄の再編成が完了している。

◆株式の上場と初の社債発行

終戦から昭和24年にかけて、わが国の経済はインフレーションが極度に昂進し、物価の騰貴は国民生活を著しくおびやかした。また、産業界にあっては輸出不振、政府の予算削減による生産性の低下、人件費・資材・原料費の高騰、金融難などで経営を取り巻く環境はすこぶる悪かった。

昭和23年12月、アメリカ政府は日本のインフレーションの収束を図るため、経済9原則を指示し、翌24年にはドッジ公使による24年度均衡予算が編成された。いわゆるドッジ・ラインである。また、為替レートの設定をはじめ、日本経済の自立と再建のための諸政策が打ち出された。

このような経済状況のなかにあって当社は、昭和24年5月16日に株式を上場し、同月20日に初の社債3,000万円を発行した。

これは、貨車輸送の動力を蒸気から電気に転換し、経費の節減を図るとともに旧債務の償還に充当するためであった。

◆資産再評価の実施

昭和25年4月に資産再評価法の改正が実施された。資産再評価法の主な狙いは、インフレーションによって生じた帳簿価格の不均衡を是正するとともに、収益力に応じた減価償却を行うことができるようにしたものであった。

同法に基づいて資産の再評価を行った結果、当社は昭和25年7月27日の第57回定時株主総会において、資産再評価の内容を次のとおり決定した。



初の社債である第1回い号社債券

- | | |
|-----------|-----------------|
| 1. 実施年月日 | 昭和25年 6 月 1 日 |
| 1. 再評価合計額 | 264,161,038円89銭 |
| 1. 帳簿価格 | 93,948,272円89銭 |
| 1. 再評価差額 | 170,212,766円00銭 |
| 1. 再評価税 | 10,212,765円00銭 |
1. 右の再評価差額は資産再評価法による再評価積立金とする。
但し、税務官庁の更正その他避けることのできない理由により再評価の申告について修正を要する場合は、その限度において右金額の変更を取締役に一任する。

また、同総会においては、資産再評価法その他の法令に基づいて、第2回社債総額1億8,000万円の発行が決定され、昭和25年9月25日4,000万円、昭和27年5月24日8,000万円、同年9月20日6,000万円の3回に分けて発行された。さらに、これまで5月31日と11月30日であった決算期を、私鉄会計年度を統一しようという運輸省の指導により、3月31日と9月30日に変更した。

◆株式の大量移動

昭和25、26年ころから経済界においては株式の買い占めによる会社買収の傾向がとみに顕著となっていた。

これが当社に波及してきたのは、昭和26年である。当時、当社の取締役の一人の所有株を中心に、大量の株式が小田急電鉄(株)に移動したのであった。当社はこの事態に対して冷静に対応し、円満に解決する方針で臨み、再三にわたって株主各位に株式の売却をやめるよう協力を要請したが、経営権の掌握までを含むこの工作は非常事態にまで進行した。この事態に対して当社はついに、事業の健全な発展と株主保護の立場から昭和26年7月26日公正取引委員会に提訴するに至った。

さいわい、大多数の株主の協力と公共事業の使命を達成しようとする全社員の努力によって、この工作は失敗に終わり、当社は創業以来初めて遭遇した経営の危機を乗り越えることができた。

◆経営の多角化を指向

昭和26年9月8日に対日講和条約が調印され、わが国は終戦以来6年余を経て独立し、戦後の占領政策から解放されることになった。

同年9月6日、当社は取締役会において6,000万円の増資を決定し、11月1日をもって資本金を1億2,000万円としたが、さらに昭和29年10月1日には、鉄道、砂利両部門の設備拡張と沿線開発などの資金調達のため、2億4,000万円に倍額増資を行った。

この間、複線化の実現、駅舎の新設、保安設備の改良、変電所の新設などを積極的にに行い、旅客、貨物の増加と相まって収益は著しく増大した。

このように当社は、戦後において経営の自主路線を確立し、鉄道部門の復興を軸に砂利部門の拡充、沿線開発への進出、バス事業の再開、そして横浜駅西口の開発へと経営の多角的を目指し、積極的な事業展開が緒についたのである。

(3)鉄道部門の充実

◆電圧の統一

神中線の電圧は横浜～二俣川間は600V、二俣川～海老名間が1,500Vと統一されていなかったため、乗客は二俣川駅で乗り換えなければならなかった。そこで昭和21年12月に東京急行電鉄(株)京浜支社(現京浜急行電鉄(株))から1,500Vの電力を受けるために、横浜～西横浜間に1,700mの連絡き電線を新設した。この結果、神中

線の電圧は1,500Vに統一され、同年12月26日から全線直通運転が実施されたことにより、円滑な運行と輸送力の増強が図られた。これにともない星川変電所は閉鎖された。

この電圧統一にともない、600V用車両はすべて廃止し、1,500V用新造車12両(デハ1800形、クハ1850形各6両)を新たに配した結果、使用車両は合計20両となった。

◆営業キロ程27.5kmとなる

横浜市と県中央部の厚木を結ぶ当社線は、横浜市の戦後の復興と発展にともなって、物資供給の幹線として、また沿線は郊外住宅地としての発展が見込まれていた。

そこで、昭和23年5月26日、二俣川～三ツ境間に将来の住宅開発の拠点として希望ヶ丘駅を新設し、同年5月31日には、空襲で焼失した天王町駅を再建し、営業を開始した。

また、占領軍関係の貨物も活発な荷動きを見せはじめていたため、従来連絡線であった西横浜～保土ヶ谷間(1.0km)の貨物営業の認可を昭和23年7月22日に受けた。これにより、当社の営業キロ程は27.5kmとなった。

なお、このころから、運賃改正、輸送力増強による固定旅客の自然増加、貿易博覧会の開催などによって、鉄道収入の増収をみる事ができた。



開業当初の希望ヶ丘駅

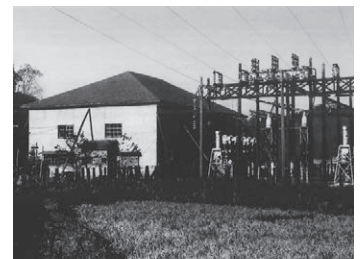
◆電力の自給体制の確立

昭和21年12月26日の星川変電所の閉鎖によって当社の変電所は皆無となり、当社線はすべて他社からの送電に依存しなければならない状態であった。

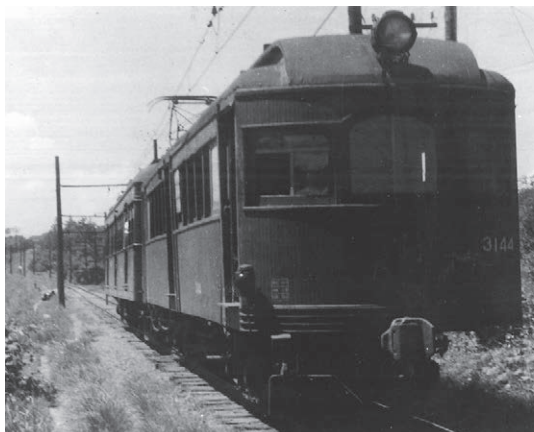
このため、二俣川変電所の建設を急いでいたが、昭和24年4月2日に同変電所が完成した。その設備容量は2,000kW水冷式多極水銀整流器、受電6万V、直流1,500V、交流3,000Vで、全線にわたって電圧の統一と送電が可能となり、これにともなって小田急電鉄(株)、京浜急行電鉄(株)からの受電を廃止した。これにより電力自給体制が確立した。

つづいて、同年11月1日には相模国分～厚木間の貨物線が電化された。翌25年10月1日には予備電源を確保するために、新たに星川開閉所を設置し、電力需給の安定を図った。

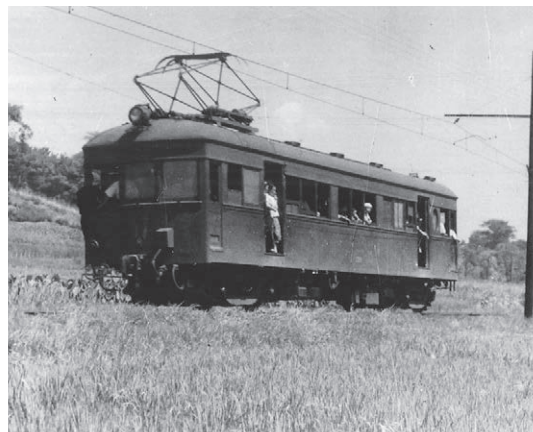
なお、この間、乗客の増加にともなう車両の増備により、電源容量が不足がちとなったため、昭和22年11月1日には鉄道省との間で常時電力融通の契約を締結し、これに備えた。



電力自給体制を確立した二俣川変電所



湘南線(京浜急行電鉄線)から入線した電車(600V用)



小田原線(小田急電鉄線)から入線した電車(1500V用)

全線電化の実現により、これまで長年使用してきた蒸気および内燃機動力車は完全にその姿を消し、貨物輸送には電気機関車、旅客輸送には電車と一本化され、当社鉄道線はここに一大改革を遂げたのである。



自動閉そく信号機

◆安全設備の改善

一方、沿線の発展とともに輸送量が増大し、これにともなって列車密度が高まってきたので、運転の安全を図るために信号設備の改善を急ぎ、昭和24年8月1日には相模国分～厚木間を除いて、単線自動閉そく信号装置が完成した。これにより従来のタブレットを廃止し、車両の増備、ダイヤの改正を行うとともに、列車の3両編成運転を実施し、これまでの30分間隔を15分間隔に短縮するなど画期的な輸送力の増強を実現した。

◆複線化の実現

当社が神中鉄道(株)を合併した際に、東京急行電鉄(株)相模野臨時建設部から複線工事を引き継いだ。大戦末期の資材不足によって実現に至らなかったことは前述のとおりであるが、戦後もしばらくは着工の運びとならなかった。しかし、当社鉄道部門の懸案事項として複線化に必要な用地の買収、その他主要な準備は着々と進んでいた。一方、後述するように昭和25年に当社に開発部が発足し、本格的な沿線開発に乗り出して、沿線の住宅供給を開始した。そのために、当社線の利用客は急激に増加し、車両の増備が要請されたが、単線のため車両を増備しても短時間に多くの旅客を輸送することができず、複線化は急務となった。

昭和26年5月18日に第1期複線工事として、西横浜～上星川間(3.2km)の工事に着手、同年11月18日に開通した。これによって、当社初の複線運転が行われることとなった。同時に大幅なダイヤ改正を実施し、朝夕の混雑時には横浜～鶴ヶ峰間に8分間隔で折り返し列車を運転、翌27年6月1日にはこれを二俣川まで延長して混雑の緩和を図った。

また同年8月15日には、星川～上星川間に常磐園下駅を和田町駅の名称で復活させた。

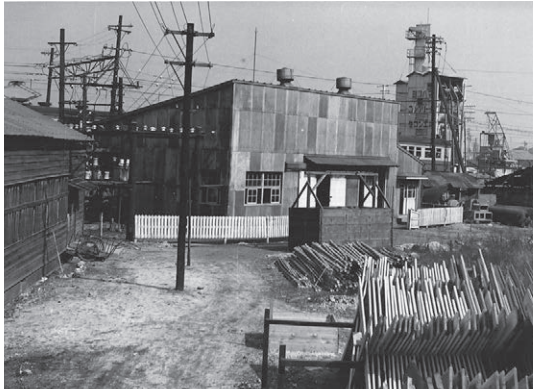
第2期複線工事は上星川～鶴ヶ峰間(3.5km)のうち昭和27年5月27日に上星川～西谷間が、9月25日に西谷～鶴ヶ峰間が開通し、引き続いて第3期複線工事の鶴ヶ峰～希望ヶ丘間(3.7km)が同年12月15日に開通した。これにより同月26日からこれまでの横浜～二俣川間折り返し列車を大和まで延長し、さらに昭和28年11月1日には横浜～西谷間に折り返し列車を設定して、5分間隔運転を実現した。

◆変電所の新設

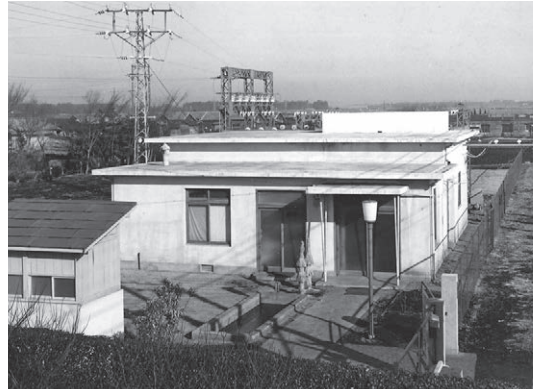
以上のように、当社線の複線化の実現と沿線の開発につれて、旅客数は増加の一途をたどりはじめ、これにともなって輸送力の増強が急務となった。

これに対応するため、昭和28年7月28日に2,000kWの回転変流器を備えた西横浜変電所を新設、翌29年7月1日から列車のスピードアップを実施するとともに、横浜～西谷間折り返し列車を希望ヶ丘まで延長してラッシュ時の混雑に対処した。

ついで大和以西の電源拡充のため、昭和30年7月18日には2,000kWの風冷式単極水銀整流器を備えた大和変電所を新設したことにより、既設の西横浜、二俣川両変電所ならびに星川開閉所の4ヵ所に受電拠点が確保され、総設備容量は6,000kWに達し、一応の電源の安定を得ることができた。



西横浜変電所



大和変電所

(4) 砂利業の発展

◆戦後の砂利業界

戦後混乱期の産業界にあって、砂利業界も戦時中の砂利統制会社が解散したため、いっそうの混乱が予想された。

このため、戦時中に関東地区の砂利統制に当たってきた東日本砂利統制(株)を構成していた主力の各砂利業者は、昭和21年になると再び自主統制機関として東日本砂利(株)を設立し、社長には当社社長川又貞次郎が就任した。

同社による共販体制の確立によって、需給の円滑化、適正価格の維持が図られるとともに、生産に必要な物資の調達、配給に至る適切な業務の運営が保たれ、業界の統一と発展の基盤が強化された。

しかし、昭和21年10月1日に臨時物資需給調整法が公布され、戦後の不足する物資を円滑に調達するため、国家機関による主要物資の統制が強化され、さらに翌年7月20日には独占禁止法が施行されて、同社は閉鎖機関となり、その効果を徐々に発揮しはじめていた業界の自主統制は廃止されることになった。

当時、砂利の需要の大部分は米軍によるもので、品質、納期など厳しい条件が付されていた。このため、経営の規模、資材、電力、機械力の乏しい当時の状況下では、砂利供給の主力は当社をはじめとする特定業者に限られていたが、昭和22年6月、国の統制機関である価格調整公団が誕生し、自主統制に代わって同公団石砂部による一括買受と販売が実施されることになり、砂利の需給に関する施策が打ち出された。

なかでも、砂利類の原価の大半を占める運賃プール制による全国統一価格の設定は、価格の安定、偏向輸送の解消にも効果をもたらし、需給の円滑化を促進した。

なお、同公団は昭和24年8月、所期の目的を達成して解散した。

◆砂利業の活況

このような戦後の砂利業界の状況のもとで、当時鉄道業の経営を東京急行電鉄(株)に委託していた当社は、資源、立地条件に恵まれた相模川筋の相武台、倉見、寒川、平塚の4採取所を要地として、当社の総力を砂利業に結集した。

当時、米軍の施設整備、拡充が活発化し、砂利類の大量需要が他の建設資材にさきかけて発生した。これによって砂利業界は、他産業に比べ比較的早期に立ち直ることができた。

このような情勢のもとで、当社は青森県三沢市の米軍航空基地建設に大量の砂利を計画供給するなど、当社の砂利の生産量は関東地区生産量の40%近くを占め、

また昭和25年6月25日に勃発した朝鮮戦争による米軍の“特需”景気により、当社の砂利業は戦後に至って全盛期を迎えた。

一方、これまでわが国ではあまり利用されていなかった碎石の需要が急速に伸び、建設業界に大きな変革をもたらした。このため、当社においても昭和24年4月に相武台、翌年10月には倉見にそれぞれ碎石工場を新設した。しかし、当初の生産機械は性能が悪く大きな効果が期待できなかったため、改良を加えるとともに、昭和26年4月には相武台碎石工場に新鋭の碎石機1基を増設し生産力を強化した。



平塚コンクリートブロック工場

◆コンクリートブロックの製造

当時、アメリカにおいてはコンクリートブロックが普及しはじめ、わが国においても将来の建設資材として有望視されていた。

当社は製造機をアメリカ・フレーミング社から輸入し、昭和28年4月平塚採取所構内にコンクリートブロック工場を併設して生産を開始した。

原料には、同採取所から多量に得られる良質の砂を使用し、厳格な品質管理を行ったので、創業まもなく日本工業規格(JIS)の認定を受けた。

その後、周辺地域に数社の同業者が出現したが、品質においては当社製品は他社にすぐれ、官公庁関係工事のほとんどを当社製品で占めることになった。製品は次第に普及し、販路も拡張していったが、砂利と同様に輸送費がかさむため、販路は横浜以西の県内地域におのずから限定された。

このように、碎石、コンクリートブロックの生産、販売は砂利業の一環として着実に伸びていったが、砂利業全体からみればその比重は低かった。

◆採取所の新設

砂利業本来の採取所の拡張も引き続いて行われた。

昭和28年10月酒匂川筋の松田に、昭和29年7月には鬼怒川筋の川島にそれぞれ採取所を開設した。

これは、相模川の採取量を将来的に見越して、資源確保対策の一環としてなされたが、いま一点は、旅客輸送の増加にともなって砂利の貨物輸送が制約をうけ、営業面に大きな支障となっていたため、貨車需要の集中しない地区から出荷する必要性に迫られていたからである。



倉見碎石工場

◆生産部門を相武砂利(株)に委託

戦後における砂利業の活況にともなって、新規の砂利業者の参入が著しくなり、相模川の砂利は乱掘をきわめた。すでに砂利の宝庫といわれた多摩川は、乱掘による河床の荒廃のため、機械採取を禁止している状態であった。

このような乱掘、乱売競争の結果、かつて当社が占有してきた市場の様相も大きく変わり、市況の安定は望むべくもなかった。しかも、昭和28年7月、朝鮮戦争終結を契機として特需が減退するのにもなると、砂利需要は一気に低迷し、業界の市況回復の努力の甲斐もなく、当社の砂利業の営業成績は一段と低下した。

この情勢に対処するために、当社はこれまで一部採取所の生産下請を行ってきたグループ会社の相武砂利(株)(旧相鉄砂利販売(株)・現相鉄興産(株))に生産部門を全面的に委託して、販売に専念することとし、昭和30年11月から実施することになった。

当社の砂利業は、創業以来良質の砂利を産出する相模川を背後に、相模鉄道線(現東日本旅客鉄道相模線)という輸送手段ならびに飯田町ホッパービンの販売設備によって、生産、販売の両面において業界をリードし、戦後においては全国の共販会社を下部機構とする日本砂利倶楽部をはじめ、商工業協同組合、協同組合連合会、日本砂利協会などの結成の中心となり、それらの運営に当たってきた。

このように当社はつねに、業界の事業基盤と地位の安定を目指して、適正価格の維持、砂利採取権の確立、資源対策など業界を取り巻く多くの問題に対処し、積極的な役割を果たしてきたのである。

◆横浜コンクリート(株)設立

砂利の販路拡大と将来の生コンクリートの需要の増大を考え、昭和28年4月27日、当社は宮代砂利(株)との共同出資によって、生コンクリートの製造販売を主要事業とする横浜コンクリート(株)を設立した。

このころの生コンクリート製造業者は、ほとんどセメント業者であり、砂利業界からの進出は初めてであったため、非常に注目をあびた。その後、横浜駅西口開発に際して、同社は生コンクリートの納入面で大いに貢献した。

横浜コンクリート(株)
昭和28年4月27日 設立
昭和51年11月26日 相鉄グループを離脱
(代表者の推移)
社長 鳥居 菊造 昭和28年4月～昭和43年5月
社長 穴水 清彦 昭和43年5月～昭和46年11月
社長 川又 英雄 昭和46年11月～昭和51年11月
(資本金の推移)
昭和28年4月(設立) 1,000万円
昭和39年10月(増資) 3,000万円

2. 新規事業部門の開拓

(1)自動車業の開始

◆乗合バス業の再発足

当社の乗合バス業は、第2次大戦中の陸上交通事業調整法の適用によって、昭和19年3月に東海道乗合自動車(株)(現神奈川中央交通(株))に営業権を譲渡し、乗合バス業は一時中止していた。



当時二俣川駅前にあった二俣川営業所

昭和24年ころになると、当社線沿線の開発も進み、住宅の増加にともなって沿線居住者の数も増え、バスの運行を望む声が次第に高まってきた。

当社はこれらの要望に応えるとともに、鉄道線を擁護することを目的として、乗合バス業の再開に踏み切った。

昭和24年12月27日に二俣川～保土ヶ谷区岩井町(10.8km)間の路線が免許され、翌年6月6日二俣川駅前(北側)に二俣川営業所を新設して、同月20日、車両数3両をもって営業を再開した。

その後、路線の拡張、車両の増備に努めた結果、収入、輸送人員ともに著しく増加していったが、再発足の経緯が鉄道線の擁護という目的であったため、当社線沿線を中心とした範囲の路線に限定されていた。したがって採算面での期待は薄かったが、その後、沿線人口の増加とともにバス利用客も増加してきたので、横浜市内中心部への乗り入れを図る一方、横浜駅西口の開発に合わせて路線の拡張を目指していった。

◆貸切バス業の発足

昭和27年6月27日、二俣川営業所において車両1両をもって、貸切バス業が開始された。当初は横浜市内の利用客を対象にしていたが、その後徐々に増車を図り、事業区域の拡張も進めたものの、乗合バスの兼業的色彩が強いものであった。しかし、昭和26年9月に調印された対日講和条約発効後は国民生活にもやや余裕が生まれ、貸切バスの需要も次第に高まってきた。

昭和29年6月7日、東京進出が認可され、当社事業部の東京営業所内に観光バス東京営業所を設け、7月15日車両5両をもって営業を開始し、以後貸切バスは神奈川地区と東京地区とに分かれて運営されることになり、規模も次第に拡大されていった。

◆分解整備の開始

昭和25年6月20日、乗合バスの営業開始と同時に、二俣川営業所の車庫の一部を利用して車両の整備を開始した。しかし、バス業の再開後まもないことや自動車分解整備事業が未認可であったことのために、分解整備などはすべて外注に依存していた。その後、昭和27年9月25日に自動車分解整備事業の認可がおりたので、二俣川営業所の一角に二俣川整備工場を新設し、分解整備を本格的に開始した。これが当社の整備部門の始まりである。

(2)沿線開発の進展

◆建売住宅の分譲開始

昭和23年5月26日に、当社線の沿線開発の拠点として希望ヶ丘駅を新設したことはすでに述べたとおりであるが、これより先昭和22年9月、当社は沿線に娯楽施設を建設することを目的として設立した相模野興業(株)(昭和14年12月19日相武土地建物(株)として設立され、昭和19年9月29日商号変更)に沿線開発の業務をゆだね、沿線の住宅建設と諸施設の誘致を行うことにした。

一方、戦災で家を失った人々は昭和22年ころから自分の住まいを求めようになってきたが、当時は極端な物資不足と激しいインフレーションによる資材の高騰などによって、建設資材は統制下に置かれ、これらの貴重な資材は県単位に配給されるようになっていた。



昭和27年9月から観光客に親しまれた「なかつ号」

昭和22年9月、同社は県下唯一の建設省住宅供給神奈川県代行業者の資格と年間200戸建設の認証を得て、希望ヶ丘に昭和22年に50戸、翌23年に80戸を建設し、希望ヶ丘駅開設と同時に販売を開始したが、売れ行きは思うように伸びず、契約に奔走するありさまであった。

ちなみに、当時の住宅1戸当たりの規模は土地330㎡、建物40㎡で分譲価格は12万円であった。

また、これと同時に二俣下川地区に古河電工社宅45戸を造成建築し、大和に県営住宅500戸を誘致した。

相模野興業(株)

昭和14年12月19日 相武土地建物(株)として設立

昭和19年9月29日 相模野興業(株)と商号変更

昭和25年4月1日 相模鉄道(株)に吸収合併

(代表者の推移)

社 長 山本 善治 昭和14年12月～昭和16年5月

社 長 篠原三千郎 昭和16年8月～不詳

社 長 五島 慶太 不詳～昭和19年2月

社 長 篠原三千郎 昭和19年2月～昭和19年9月

社 長 川又貞次郎 昭和19年9月～昭和25年4月

(資本金の推移)

昭和14年12月(設立) 50万円

◆相模野興業(株)合併と開発部新設

昭和24、25年ころから戦後の混乱もようやくおさまり、物価も安定の方向に向かい、これにともなって建設資材の統制も解除され、自由競争へと時代が変貌しはじめた。

このため、小資本の相模野興業(株)では大規模な沿線開発を推進していくことが困難であるという見通しのもとに、昭和24年12月27日の臨時株主総会において、同社を当社に吸収合併することを決定し、翌25年4月1日に吸収合併した。これと同時に新たに開発部を新設して同社の一切の業務を引き継ぎ、本格的な沿線開発を開始することになった。

開発にあたっての基本方針は次のとおりである。

1. 横浜～西谷間は既成工場地帯が相当の範囲を占めているので、主としてこれを整備拡張の方向に育成する。
2. 西谷～二俣川間は既存住宅地帯なので、自然開発の促進に協力する。
3. 二俣川～大和間は未開発地帯なので、住宅地化を図るよう積極的に計画開発



三ツ境に誘致した三菱重工業(株)の社宅

を行う。

4. 大和～海老名間は工業地域が相当の範囲を占めているので、住宅地域と工業地域に分けて開発し、とくに工業地域の開発に主力を注ぐものとする。

この方針に基づいて、昭和25年に臨時建設事務所を設置し、三ツ境南地区の開発に当たり、約17万㎡の土地を横浜市および三菱重工業㈱に分譲し、住宅建設を一手に請け負うなど、当時としては画期的な活動を展開した。

◆希望ヶ丘駅周辺の開発と学校誘致

希望ヶ丘という駅名は当時戦後の混乱期にあって、明るい未来を目指すという願いをこめて、住民の投票によって決まったものである。

当時すでに開発が進んでいた北側に比べ、南側はホームのすぐ脇まで田園や湿地で、駅前広場は名ばかりの状態であった。

この南側を開発を促進させるために、昭和24年に神奈川県立横浜第一高等学校(現神奈川県立希望ヶ丘高等学校)を誘致した。その後昭和29年には同校に隣接して、国立神奈川総合職業補導所(現神奈川技能開発センター)を、さらに翌30年には大和に新日本飛行機㈱工場などを誘致した結果、沿線の環境は次第に整備され、駅勢圏人口の増加と相まって鉄道業の発展にも大きく貢献した。



建設中の希望ヶ丘高校校舎

職業補導所までの道路建設

駅から補導所までの道路の建設は、当時まだ機械化がされておらず、鍬で土を崩し、スコップでリヤカーに積み込んで運び出すという原始的な作業であった。そのため、幅8m、長さ800mの道を造るのに、30人で8ヵ月要したという。

◆相模企業㈱設立

このように、当社の沿線開発が活発に進行する状況のもとで、昭和25年11月14日、相模企業㈱を資本金100万円をもって設立した。

同社は不動産業および損害保険代理業を主な事業とするものであったが、以後次第に業務を拡大し、昭和28年5月13日に京浜興業㈱(昭和47年7月1日相鉄建設㈱に吸収合併される)と商号を変更、同年6月に資本金を250万円に増資した。

また、昭和30年4月から翌年11月まで当社から委託を受けて石油販売業を行った。

なお、同社はその後、当社の沿線開発が進行するなかで、建売住宅事業の中核として、昭和33年12月1日から木工業を、昭和34年4月1日から管工事業を開始し、昭和38年11月26日には相鉄三ツ境ビル内に三ツ境家具センターを開業し、当社の建売住宅の建具の製造を一手に引き受けたほか、一般住宅の建具、家具の製造販売を行った。

京浜興業㈱

昭和25年11月14日 相模企業㈱として設立

昭和28年5月13日 京浜興業㈱と商号変更

昭和47年7月1日 相鉄建設㈱に吸収合併

(代表者の推移)

社長 川又貞次郎 昭和25年11月～昭和34年12月

社長 穴水 清彦 昭和34年12月～昭和43年5月

社長 柳原 節義 昭和43年5月～昭和47年7月

(資本金の推移)

昭和25年11月(設立) 100万円

昭和28年6月(増資) 250万円

昭和47年5月(増資) 1,000万円

◆初の金融公庫付住宅の分譲

昭和29年、神奈川県は、組織的な住宅の大量建設には民間の協力が必要であるとして建設省に折衝し、その結果私鉄も金融公庫法による計画建売住宅の事業主体として認められることになった。

このとき推進役を果たしてきた当社は、鉄道が東京都に乗り入れていないという理由から除外されたが、ただちに当局と折衝をもち、翌30年から大手私鉄と同様事業主体となり、第1回分として年間100戸の割り当てを受けた。

同年10月、希望ヶ丘68戸、釜台32戸の分譲を公募し、平均申込倍率2.1倍でこれを完売した。

なお、当時の平均的分譲価格は1戸当たり、土地225㎡、建物39.7㎡で67万5,000円であった。

以後、当社はこの事業を中心に開発業務を積極的に展開していくことになった。

(3) 横浜駅西口の開発準備

◆ 横浜駅西口の土地買収

横浜市は昭和20年5月29日の空襲によって焦土と化し、一時は120万人におよんだ人口も、同年には60万人に激減していた。このため港湾、道路等の社会施設の復旧の遅れが目立ち、商業活動の不振、貿易、工業などあらゆる機能の低下を余儀なくされた。しかも、終戦後は占領軍による市中心部の諸設備の接収が長期におよんだため、都市の復興は東京、川崎などに比較して著しく遅れていた。

昭和26年に横浜駅西口前のスタンダード・ヴァキューム・オイル・カムパニー(現モービル石油(株))所有の2万4,688㎡の土地が売却されることになった。

この年9月8日には対日講和条約が調印され、わが国も戦後の荒廃の時期から脱却し、独立の第一歩を踏み出していた。

当社においても、これまでに述べたように、鉄道・砂利部門の充実と拡充を軸に沿線開発、バス事業の再開など経営の飛躍と発展を期していたときであった。

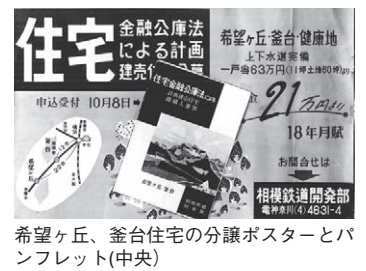
当社線のターミナルである横浜駅西口を開発して、大繁華街を形成することは当社の沿線開発、さらには当社の社業発展のうえにも重大な課題であることは、いうまでもなかった。

スタンダード・ヴァキューム・オイル・カムパニーがこの土地を手放そうとしたのは、ちょうどこの時期であった。

この土地の買収については、当社と横浜市、さらにもう1社の三者競願となったが、当社の経営首脳の努力によって、昭和27年11月28日に買収に成功した。



スタンダード社から取得した横浜駅西口の土地



希望ヶ丘、釜台住宅の分譲ポスターとパンフレット(中央)

スタンダード社の土地

この土地は明治41年、国際資本のスタンダード・オイル・カムパニー・オブ・ニューヨーク(のちにスタンダード・ヴァキューム・オイル・カムパニーとなる)が貯油タンクを置き事業の拠点としていたのであるが、大正12年の関東大震災のとき、破壊されたタンクから流出した油に火が移って周囲を焼き払い、さらに運河を下って兩岸の市街は灰燼と化した。

このため、周辺の市民から非難と再建反対の声が起り、同社は貯油タンクの再建を断念し、その土地はその後材木、石炭、砂利などの資材置場として、荒廃するままに放置されていた。

戦時中は敵性財産として没収されて海軍の資材置場となり、終戦後は米軍の砂利置場に接収されるなど、その所有は転々と変わったが、昭和26年に再び同社の手にもどった。

◆開発計画の調査に着手

翌昭和28年12月1日、この土地の開発計画を徹底的に調査研究するために、企画室を発足させた。

企画室の最初の仕事は、この土地に営業する不法占拠者の立ち退き問題と、借地権を主張する企業との係争問題の処理であり、横浜駅西口の開発の基礎研究調査が軌道に乗ったのは、昭和29年の春であった。

調査は総合計画、商店街関係、劇場関係、飲食関係等に分け、東京、横浜の繁華街を中心にその商店街の規模、構造、交通機関との関係、後背地の状況、客層、営業政策、共同施設、競合商店関係、さらには建築設計などあらゆる面にわたった。

研究項目は多く、調査範囲は広範であった。

昭和29年5月、大阪、神戸、京都、名古屋などの視察を行うとともに、この機会に大阪難波の(株)高島屋(飯田慶三社長・当時)本社を訪れ、総合計画を説明するとともに、正式に協力を要請した。

◆計画の進展

このようにして、調査研究は次第に進展していったが、当時、資本金2億4,000万円(昭和29年10月1日現在)、24.3kmの路線を運営する一地方鉄道会社の計画として、その成功を危ぶむ声も多かった。しかし、国鉄、私鉄あわせて6本の鉄道が集中し、1日50万人の人が利用する横浜駅前には絶対に繁華街がなくてはならないと決めていた。

このころ、国民体育大会が横浜駅西口から至近距離にある三ツ沢競技場で開催されることになり、天皇陛下の行幸を仰ぐため、横浜市によって昼夜兼行の突貫工事で西口広場や周辺道路の整備が行われ、はからずも横浜駅西口は一応の基本的整備が完了し、当社の開発、建設計画の基礎も固まり、以後計画の進展に弾みがついた。

調査が進むにつれて、電気、ガス、水道、電話等の設備の整備、また横浜駅横断地下道の建設、公共用地の移転、6m道路の移動(名品街道路)、アーケード建設など建設着手前に解決しておくべき多くの問題点が明らかになったが、これらの諸問題は市当局ならびに地元団体の努力と協力によって、そのすべてが円満解決された。

こうして昭和30年5月、実施段階に入った。

◆横浜駅西口開発計画の構想

総合繁華街を形成するためには、物品販売、飲食、娯楽の3つの基本的要素を備えなければならない。しかも、東京方面に流れる購買力を引き止めるためには、そ



昭和27年当時の横浜駅西口

れ相当のスケールを必要とした。

その建設計画は3期に分けられ、内容は次のとおりであった。

第1期計画

A.相模鉄道横浜駅 B.アーケード商店街 C.劇場ビル

第2期計画

D.中華料理店街 E.大映画館、大店舗、飲食店街

第3期計画

F.百貨店

この横浜駅西口総合繁華街構想は、戦後長期にわたって、占領軍に市の中心地を接収されていた横浜市の市民生活にとっては、このうえもない大きな夢となり、横浜の戦後復興のシンボルでもあった。そして当社にとっては、創業以来の一大プロジェクトとして、新生の道を拓くものとなり、以後横浜駅西口の発展は当社発展と軌を一にして飛躍をとげることになる。

◆相鉄不動産(株)設立

横浜駅西口開発事業を遂行するためには、当社としては多額の資金を要し、また大きなリスクを抱えることでもあった。そのため、危険の分散を図り、また新規事業の経営に機動性をもたせるために、新会社の設立を決定した。

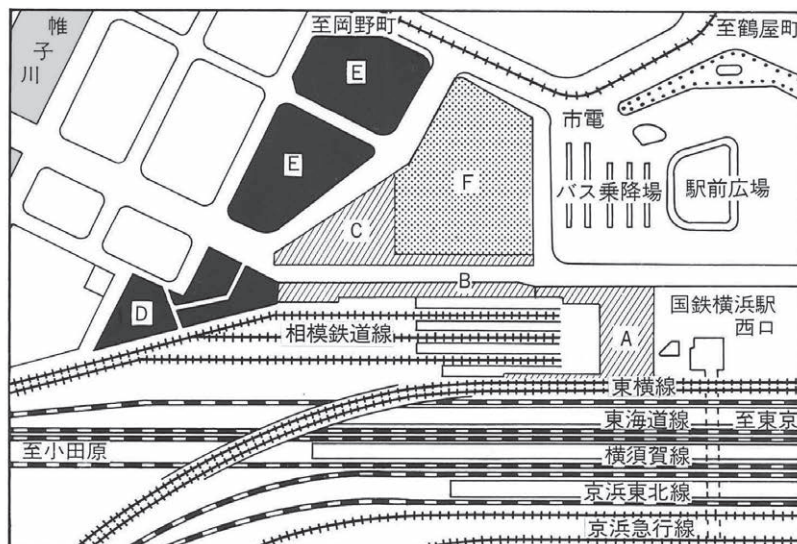
昭和30年8月22日資本金5,000万円、土地建物の管理・賃貸・売買および仲介、百貨店、興行場、飲食店、その他繁華街形成に必要なあらゆる業種を包含した事業目的をもつ相鉄不動産(株)を設立した。

相鉄不動産(株)

昭和30年8月22日 設立
昭和37年9月1日 相模鉄道(株)に吸収合併
(代表者の推移)
社長 川又貞次郎 昭和30年8月～昭和34年12月
社長 鳥居 菊造 昭和34年12月～昭和37年9月
(資本金の推移)
昭和30年8月(設立) 5,000万円
昭和33年9月(増資) 1億円



区画整理終了後の横浜駅西口



建設計画図

(4)石油業の開始

◆販売代理店契約の締結

乗合バス業の再開などによって、油脂類の社内需要が増加したことを契機に、将来の自動車の普及を予測して、石油を一般に販売することになり、昭和28年7月1日にスタンダード・ヴァキューム・オイル・カムパニーと販売代理店契約を締結した。そして同年11月6日の定時株主総会で定款の一部を変更して石油販売業に進出することになった。

昭和30年4月18日、横浜市西区桜木町に桜木町サービスステーション(桜木町石油販売所)を開設した。当初の経営はグループ会社の京浜興業(株)に委託していたが、翌31年12月1日から直営に切り換えて、当社事業部営業課に石油係を新設した。

3. 福利厚生強化

◆健康保険組合に加入

昭和20年当時、当社の健康保険は政府管掌下に置かれていたが、同年6月1日に鉄道業の経営を東京急行電鉄(株)に委託した際に東京急行電鉄健康保険組合に加入した。これは、2年後の委託経営解除後も継続したが、昭和23年6月1日に東京急行電鉄(株)から小田急電鉄(株)、京浜急行電鉄(株)、京王帝都電鉄(株)の3社が分離独立したため、健康保険組合も他の関連会社を含む連合組織体に改め、東京西南私鉄連合健康保険組合と改称、当社もこれに加入することになった。

◆共済組合設立と診療所開設

昭和22年2月1日、従業員の厚生機関として相模厚生会を組織し、その運営に当たってきたが、間もなく鉄道業が東京急行電鉄(株)から復帰したのを機に、同年6月30日に新たに相模鉄道共済組合を設立し、以来組合員の福祉の向上に貢献している。

共済組合設立の翌昭和23年11月1日には、従業員の健康管理を図るために、旧西横浜駅舎の2階に診療所を開設した。その後昭和28年4月1日にその運営管理を共済組合に委託した。このとき共済組合では歯科を併設したが、期待どおりの成果を得ないまま、昭和30年4月にこれを閉鎖した。



初の石油販売所である桜木町サービスステーション

相模鉄道共済組合

昭和22年 6 月30日 設立

(代表者の推移)

理事長 鳥居 菊造 昭和22年 6 月～昭和41年 2 月

理事長 穴水 清彦 昭和41年 2 月～昭和46年12月

理事長 横川 止知 昭和46年12月～昭和49年 5 月

理事長 伊藤 勇 昭和49年 5 月～昭和51年 6 月

理事長 安藤 保 昭和51年 6 月～昭和56年 5 月

理事長 對馬好次郎 昭和56年 5 月～昭和62年 7 月

理事長 田中 久二 昭和62年 7 月～現在

(基金の推移)

昭和22年 6 月(設立) 4万6,586円

昭和62年 9 月(現在) 3,000万円