

# 第3章 | [昭和31年~41年] 積極経営の展開

## 1. 積極経営の推進と体制

### (1) 高度経済成長と私鉄経営

#### ◆経済の高度成長

昭和30年ころには戦後の復興もようやく完了し、昭和29年秋からの輸出の伸びによる景気の回復と、技術革新と経営の近代化を軸とした民間企業の設備投資の活発化により、昭和31年度の設備投資額は前年比40%近い伸び率を示した。この年5月には、鉱工業生産指数は212.3と戦後の最高を記録し、いわゆる「神武景気」を迎えることになる。その後国際収支の悪化による一時的な不況期を経て、昭和34年からは、「神武景気」を上回る「岩戸景気」に入る。

昭和37年、昭和40年に若干の景気の鈍化を経験したものの、昭和30年代の後半から昭和40年代半ばまで、池田内閣による所得倍増計画の策定などによって、わが国の経済全般は好況のうちに推移し、高度経済成長は継続した。

#### ◆大量輸送時代の幕開き

経済の著しい発展にともなって地方の過疎化が進み、大都市周辺ではドーナツ化現象がもたらされたために、私鉄にとっては通勤・通学の混雑緩和のための輸送力増強が緊急な経営課題となり、車両の長編成化など大量輸送時代の幕開きとなった。

一方、昭和33年には、乗用車販売台数の大半を占めていたタクシー向け営業車の比率は50%をわり、事業用自家用車の比率が高まってきた。この年の販売台数は5万台にすぎなかったが、事業用自家用車を中心とする市場は次第に拡大し、昭和38年には31万台にのせ、5年間で6倍以上に伸びた。

このような乗用車の著しい普及は、バス、路面電車における交通需要の停滞、輸送人員の減少をもたらし、私鉄経営は経済の高度成長とともに新しい局面を迎えることになった。

#### ◆私鉄経営の多角化

このような新しい時代に対応するため、私鉄各社は鉄道部門における輸送力増強を図るとともに、バス路線の再編成、兼業の充実と沿線開発、それにとまなう不動産部門の拡大を図り、経営の多角化による体質の改善を進め、業績の安定と成長を目指した。

### (2) 経営体制の変遷

#### ◆川又貞次郎が会長に、鳥居菊造が社長に就任

昭和34年11月20日、第76回定時株主総会において、定款変更が行われ、取締役会長を置くことが決められた。これによって株主総会終了後の取締役会で、川又貞次郎社長が会長に、鳥居菊造副社長が社長にそれぞれ就任した。

翌月11日、就任後まもなく川又貞次郎会長は逝去した。享年74歳であった。

#### ◆本社の移転と組織の変遷

昭和34年以降、わが国の景気の動向は一時的な不況を経ながらも好況基調を維持し、いわゆる「岩戸景気」を迎え、企業の技術革新と大量消費時代を背景にわが国の経済規模は拡大へと向かった。当社においてもこの時期、大幅な事業規模の拡大が図られたが、複雑化する業務の簡素化と合理化を図るため、昭和34年4月にこれまでの運輸部を廃止し、電車部と自動車部を新設した。

昭和36年12月12日に本格的なオフィスビルとして横浜駅西口に相鉄ビルが完成し、翌13日、これまで横浜駅東口の西区高島通（新興ビル）にあった本社を同ビルに移転した。この間昭和36年5月16日にはこれまでの都市開発事務所を廃し、地所部を新設した。

また、昭和37年9月1日には、相鉄不動産(株)の吸収合併にともない、これまでの開発部と地所部、合併による旧相鉄不動産(株)の不動産部の3部を合わせて、新たに不動産部を設けた。このとき総務部労務課を独立させ、勤労部を新設した。

その後、昭和39年に至って観光事業の育成と発展を目指すうえから、同年2月6日に観光開発部を新設するとともに、不動産部を都市開発部と不動産管理部に二分し、事業運営の円滑化を図った。

さらに同年9月1日、業務の能率化と社内体制の整備を図るため、社長室を新設して、監査室、企画室を廃止した。

#### ◆相次ぐ増資

昭和32年の後半、わが国の経済は投資ブームを迎えたが、その進展による景気の過熱が懸念されたために、急激な輸入規制と金融引き締め措置がとられ、一時的な不況となった。しかし、当社では横浜駅西口の計画的な開発を中心に業績の向上を目指した。同年11月1日、主として鉄道部門の設備資金調達を目的として資本金を5億円に増資した。

その後沿線の開発につれて、乗降客は著しく増加し、駅施設の改良や車両の増備が急務となったため、これらに充当する資金として昭和34年10月1日資本金を8億円に増資した。

さらに昭和36年10月1日、資本金を13億円に増資した。このうち8,000万円は再評価積立金の一部を組み入れた。翌37年7月1日には、再評価積立金の一部1億3,000万円を資本金に組み入れて14億3,000万円に、昭和38年4月1日には再評価積立金の一部7,150万円の組み入れを含めて22億円に増資した。これらはいずれも鉄道設備増強のためであった。

その後昭和39年中ごろから40年にかけて、企業の倒産や株価の低落など不況の進行が著しくなり、景気の長期低迷が予測されて、上場会社の増資は一時中止されていたが、景気回復の兆しが見えてきた昭和40年10月から再開されることになった。当社は鉄道、バス部門の設備増強のため、昭和40年11月1日資本金を33億円に増資した。

#### ◆鳥居菊造が会長に、穴水清彦が社長に就任

昭和40年11月29日の取締役会において鳥居菊造社長が会長に、穴水清彦副社長が社長にそれぞれ就任した。



1959年2月に相模鉄道(株)社紋が制定された



本社のあった新興ビル(横浜駅東口)

## 2. 鉄道業における輸送力増強の進展

### (1) 複線化の推進

#### ◆横浜～西横浜間の複線化

昭和31年8月10日、念願の横浜～西横浜間(1.8km)の複線建設工事に着手、年内開通を目標に沿線関係会社、横浜市当局の協力を得て工事が進められたが、帷子川の橋台と橋脚工事が悪土質のために難航し、ようやく翌32年1月15日に完成、同月18日に複線運転が開始された。

横浜～西横浜間の複線化の実現により、複線化区間は横浜～希望ヶ丘間となったので、同年2月20日に大幅なダイヤ改正を行い、横浜～海老名間に初めて準急列車(上り、朝方のみ、横浜～希望ヶ丘間を無停車)を運行するとともに、運転間隔の短縮を図り、旅客輸送の増強を果たした。



複線開通時の横浜駅

#### ◆希望ヶ丘～三ツ境間の複線化

当社の沿線開発が進むにしたがって、沿線各地に大型の住宅地が誕生し、当社線を利用して京浜方面に通勤・通学する旅客が著しく増大していった。なかでも早くから開発されていた希望ヶ丘、三ツ境両駅付近の住宅地は大きく膨張し、とくに三ツ境駅の乗降客は当社線各駅のなかで、1、2を競うほどになった。

希望ヶ丘～三ツ境間(1.4km)の複線化と三ツ境駅の改良工事は急務であったが、工事区間のなかで大幅な曲線変更が必要とする用地、約3,000㎡の買収に時間がかかり、工事に着手したのは昭和33年6月20日であった。

しかも、建設工事中に数次にわたる台風に見舞われ、とくに同年9月の台風22号の影響で沿線各施設の被害が大きく、その復旧工事に総力が注がれたため、複線化工事は大幅に遅れたが、同年10月31日に至り駅舎とホームの改良工事とともに完成し、翌11月1日から複線運転が開始された。

希望ヶ丘～三ツ境間の複線化の実現によって、三ツ境折り返し列車が設定されるとともに、準急列車の増発が実施された。

昭和33年11月20日に待望の下り準急列車、朝方9本、夕方13本の運転を開始するとともに、これまで夕方には運転していなかった上り準急列車12本を新たに設定し、上下線の夕方ラッシュ時の乗降客の均等化を図る一方、休日ダイヤを復活した。



複線工事中の三ツ境駅付近



### ◆三ツ境～大和間の複線化

三ツ境～大和間(3.8km)の複線化工事は昭和35年7月5日に着手された。主な工事としては、瀬谷～大和間の半径400mの曲線を800mに変更すること、瀬谷、深見両陸橋の改修および瀬谷駅構内の改良などであったが、いずれも順調に進捗し、同年10月31日に完成、翌11月1日から複線運転を開始した。

この区間の複線化の実現とともに、新たにサービス急行として「おかいもの電車」が登場した。

このアイデアは、横浜駅西口へ買い物に行く旅客の誘致を狙ったものであった。というのは、沿線に住宅、工場、学校、その他の諸施設の建設が増加したにもかかわらず、旅客の大部分は定期通勤客で占められ、収益性がいたって低かったからである。

### ◆大和～相模大塚間の複線化

沿線開発が次第に大和以西に延び、これにともなって住宅建設や内陸工業地帯の形成が進むにつれて、輸送量はさらに著しく増大し、とくに朝夕のラッシュ時はたいへんな混雑をきたし、大和以遠の複線化が急務となっていた。昭和39年3月13日、大和～相模大塚間(2.0km)の複線化工事に着手した。

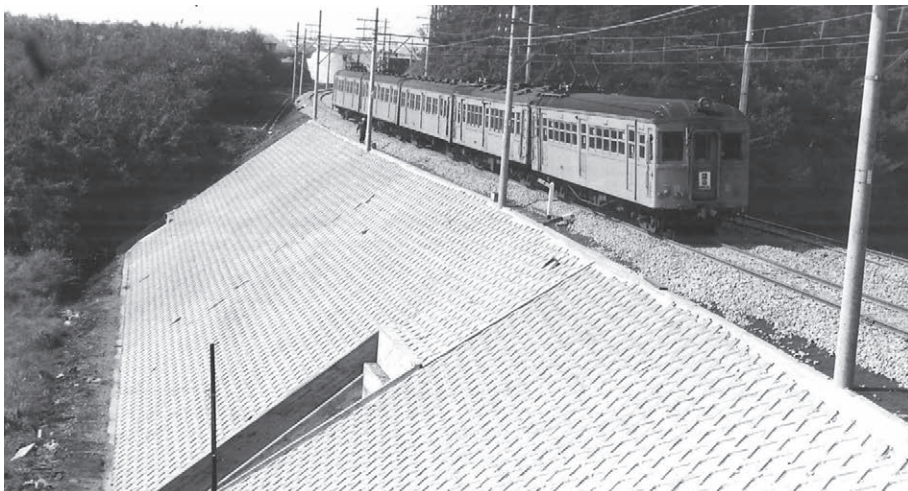
同工事では、米軍厚木基地で離着陸するジェット機による不測の事故を防止するため、100mの防護トンネル(草柳トンネル)の工事のほか、中間にあるS字状の2ヵ所の半径300mの曲線を500mに改良変更することになった。

同年11月5日に工事は完成し、新ダイヤのもとに複線運転を開始した。この結果、5両編成の増加、運転間隔の短縮、区間最高速度の5km/hアップ(上り80km/h、下り75km/h)による運転時間の短縮を行い、大幅な輸送力の増強を実現し、従来の準急列車を急行列車とした。

これと同時に、これまで小田急電鉄小田原線本厚木駅へ乗り入れていた列車を昭和39年11月5日廃止した。そのため小田急電鉄(株)では、ラッシュ時の海老名駅に上り急行列車6本を停車させ、乗り換え客の便宜を図ることになった。

### ◆相模大塚～大塚本町間の複線化

昭和40年12月14日に相模大塚～大塚本町間(1.9km、これまで側線として使用していた区間を除くと工事区間は1.7km)の複線延長工事に着手、翌41年4月1日に複線運転を開始した。



複線化となった区間



おかいもの電車

### おかいもの電車

おかいもの電車は、5000系車両(4両編成)を使用し、運行は1日に上下各1本。行先表示板の代わりにハトが買い物カゴをくわえたマークをつけた。

運転時刻は、上りは海老名発9時55分、横浜着10時30分、下りは横浜発15時33分、海老名着16時06分であった。いずれも横浜～二俣川間は無停車で、二俣川～海老名間は各駅に停車した。

### 小田急電鉄線本厚木駅への乗り入れの推移

昭和16年11月25日	開始
昭和18年4月1日	一時中止
昭和20年12月25日	再開
昭和39年11月5日	廃止

この区間の複線化の実現により、従来の運転時間と運転間隔が短縮されただけではなく、遅延時の早期回復が容易となり、輸送力の増強に大きな役割を果たすことになった。

また、この区間の複線化の完成によって、当社線の単線区間は大塚本町～海老名間(3.0km)のみとなった。

なお、この間昭和40年7月、スピードアップに備えて、列車運転の円滑化を図るため鶴ヶ峰～二俣川間(横浜起点8.6km付近)の鶴ヶ峰1号踏切道付近から200mにわたり、大幅な曲線変更工事を行い、翌41年2月に完成した。この結果、従来の曲線では45km/hに制限されていたものが80km/hにまでスピードアップが可能になった。

昭和41年11月7日、ダイヤ改正を行い、6000系車両10両を投入して輸送力10%増(前年比)を達成したほか、6両編成の増加、平日・日中の急行列車の新設、横浜～二俣川間折り返し運転の新設など大幅な混雑緩和を図った。

#### ◆重軌条化と枕木のPC化

準急列車の増発や高速度運転化に備え軌道の強化が必要となり、昭和37年8月、横浜～西横浜間、星川～二俣川間で30kgと37kg軌条に換えて50kgN型軌条を敷設した。

さらに、昭和39年3月には軌道の摩耗と高速度運転に対する耐久性を得るため、枕木をPC枕木(コンクリート製)に換え、鶴ヶ峰～二俣川間に1kmにわたり初めて使用した。

これらは、輸送力を確保したばかりでなく、線路保守や経費の軽減にも役立った。

## (2)新造車両の投入

#### ◆新造車5000系の登場

昭和30年ころから、私鉄各社の経営も戦後の復興期を脱し、各社独自の新車の製造を開始した。

当時の新車両は徹底した軽量化を図り、高加減速を得るために編成のすべてを電動車とするとともに、電気制動を備えていた。

当社もまたこの趨勢に遅れないために、従来の効率の悪い中古車両の増備から脱却し、運用効率の高い新造車の投入を急ぎ、昭和30年12月には他社にさきがけて



横浜駅に停車中の5000系電車

初めて流線型ボディマウント式の軽量金属製車両5000系4両(2編成、モハ5001～5004)を新造し、輸送力の増強に対処した。

#### ◆63形車両の改造

昭和34年ころになると、列車のスピードアップと輸送量の増加にともない保安度を向上させるため、台車と主電動機など走行装置の各部が弱体となり走行性能が著しく低下をきたしていた3000系(モハ3001～3006、クハ3501、3502、3504)車両の改良が必要となった。

昭和34年10月から翌年3月にかけて、モハ3001～3006の台車、主電動機の新造およびクハ3501、3502、3504の台車を取り替え、走行性能の向上を図るとともに、車両間貫通路を新設するなど、9両の改良を実施した。これらの車両のほとんどは終戦直後に製作された、いわゆる「63形」といわれる車両であった。

昭和30年代の後半に至り上記9両の車体の老朽化が目立ってきたため、昭和39年から41年にかけて、台枠および機器等を流用のうえ車体を6000系同様のものに置き換えて3010系(モハ3011～3016、クハ3511～3513)として新しく生まれ変わった。

また、昭和41年5月16日にはサハ3514を新造し、3010系は10両となった。

#### ◆新造車の増備計画

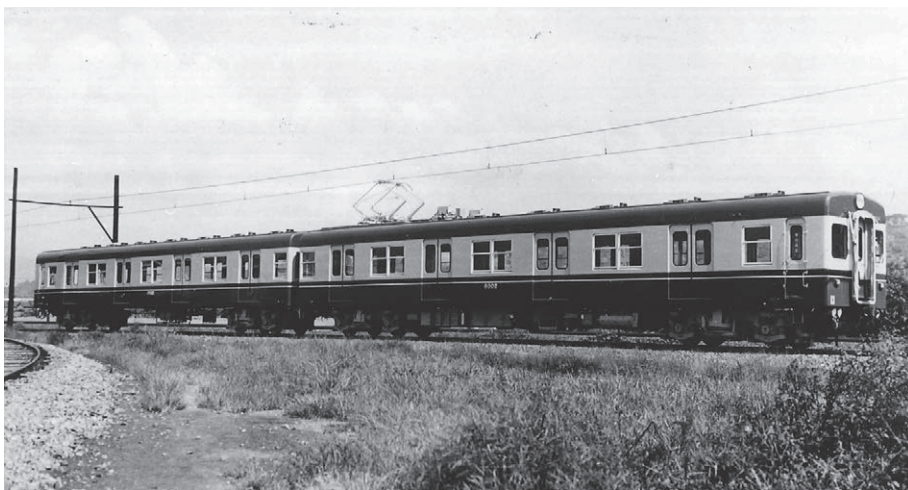
その後、朝夕のラッシュ時における混雑と、これにともなう列車の遅延はますます著しくなっていた。

このため、長期的輸送対策のもとに輸送力増強計画が練られたが、輸送力の確保を図るためには、まず新造車両の増備を進めることが先決であるとし、高性能の5000系車両が漸次増備され、昭和35年12月までには20両を保有し、編成車両も増やして輸送力の増強に努めた。しかし、この5000系車両は製作費の負担が大きく、この形式の車両を引き続き投入することは困難であった。

このため、昭和33年から36年にかけて比較的製作費の安い日本国有鉄道の中古車17両を改造してきたが、性能が悪かったため、これら5000系車両と中古改造車に替わる車両で、しかも製作費が安く、高性能、安全性の高い車両が求められた。

#### ◆通勤車6000系の投入

昭和36年10月21日、画期的な車両として6000系2編成、8両(モハ6001～



通勤車6000系



#### 鉄道輸送5ヵ年計画

昭和30年代の半ば以降、京浜地区への人口の集中化と沿線開発の進展にともなう沿線人口の増加が著しく進み、これにともなう輸送力の増強は短期的な解決策だけでは不十分であると判断して、昭和37年度を初年度とする鉄道輸送5ヵ年計画を立案し、車両54両の増備、駅舎の橋上化(星川、和田町、西谷、二俣川、瀬谷、相模大塚)、大和を除く各駅ホームの延伸、駅構内の配線変更(星川、西谷、二俣川、瀬谷、海老名)、複線化(大和～海老名間)等を強力に推進することとした。

6004、クハ6501～6504)が登場した。

この車両の特徴は、

1. 長さ20mの大型車で、しかも軽量である
2. 出入口は片側4ヵ所で幅が広く、両開きドアを採用している
3. すべてが電動車ではなく、付随車との組み合わせを基本としている
4. 電気制動を用いず、制御装置が簡単で、しかも高性能の応荷重弁付電磁直通ブレーキを採用している(その後の増備車ではディスクブレーキを採用するようになった)
5. 電動機は、従来のものより低速から高速までの速度領域の広いものを使用している
6. 直角カルダン駆動方式である

などであった。

このように、多くの優れた機能をもって登場した6000系車両は、ラッシュ時の混雑緩和と遅延防止に大きな威力を発揮した。

なお、この6000系4両編成運転に備え、各駅乗降場の拡張とホームの有効長を80mに延伸する工事を全線にわたって実施した。さらに増加する旅客に対処するため、各駅のホームを110mに延伸し、昭和38年5月1日には5両編成運転が可能となった。

鉄道輸送5ヵ年計画によりその後も6000系車両は相次いで投入され、昭和38年9月には保有電車数は100両を突破(109両)した。昭和17年に横浜～西谷間の電化にともなってモハ1形車両が登場して以来21年が経過していた。

### (3) 駅舎の整備と諸設備の増強

#### ◆大和駅の再建工事

昭和33年6月22日、大和駅が火災(放火)によって全焼した。翌34年2月から再建工事を開始し、小田急電鉄線上下ホームとの連絡跨線橋をはじめ、相高大和店(現そうてつローゼン大和店)への連絡口や地下出札口などを建設し、同年7月1日に不燃性鉄骨造りの駅舎が完成・開業した。

#### ◆初の橋上駅舎の誕生

当社線の開通当時の駅舎はすべて木造建築であった。そのため、改築の際には、



昭和32年ころの大和駅と駅前広場

不燃性の鉄骨造りやブロック造りを採り入れてきたが、列車のスピードアップや旅客の増加にともない、駅構内の横断場が安全を損なうものとなってきた。また、土地の有効利用を図ることも考慮して、橋上駅舎の建設が採り入れられた。

昭和36年11月1日から開始された鶴ヶ峰駅の全面的改良工事は、翌37年5月14日に当社で初めての跨線橋式橋上駅舎として完成し、同月15日から営業を開始した。このとき5両編成運転に備え、ホームを110mに延長した。

#### ◆相次ぐ橋上駅舎化

二俣川駅舎は大正15年に建設されて以来、数回の増改築を行ってきたが、昭和32年から開発されてきた万騎が原団地の急速な発展によって、乗降客を円滑にさばくことができなくなった。このため、跨線橋式橋上駅舎に改築することにし、昭和38年9月10日に工事に着手、翌39年4月28日に竣工した。

同駅は駅舎の完成よりも上下ホームの完成が早かったため、4月15日から新ダイヤ編成による準急停車駅となり、二俣川～横浜間が12分で結ばれるようになった。

新駅舎には当社初の軟式乗車券自動印刷発売機(10円区間)を設置し、出札業務の簡素化を図った。

西横浜1号踏切道(水道道踏切、昭和39年9月15日廃止)は当社線、東海道線、横須賀線の3線が並走しているため、朝夕のラッシュ時には開かずの踏切となり、交通渋滞の原因となっていたが、当社、横浜市、日本国有鉄道の三者で協議を行い、この踏切に跨線人道橋を建設することを決定した。

この跨線人道橋は昭和39年5月14日に着工、9月15日に完成したが、完成と同時に西横浜駅橋上駅舎の建設にかかり、同年12月1日に当社の3番目の橋上駅舎として完成し、翌日から営業に入った。

しかし、同駅は旅客業務を行う施設しかなく、駅業務に付帯する他の業務はすべて旧駅舎を利用していた。このため、業務の円滑化を欠くとともに、駅舎も老朽化していることから、これを解体して新たに西横浜駅本屋を建設することになり、昭和40年9月から工事に着手し、翌41年1月20日に完成して、翌日から使用を開始した。

西谷駅では東海道新幹線(昭和39年10月1日開業)が同駅の上部を横断するため、構内に橋台を設置することになり、信号所の移設(昭和38年11月完成)、ホームの移設延長(昭和39年1月完成)など構内の一部改良工事を実施したが、横浜第一商業高等学校(現横浜商科大学高等学校)の駅近くへの移転や周囲の一般住宅の建築などによって、この時期、乗降客は著しく増加した。また、駅舎はすでに老朽化してい



鶴ヶ峰橋上駅舎



二俣川橋上駅舎



るうえに、南口だけでは、急増する乗降客に対処することが困難となっていた。

そこで昭和40年11月、改良工事に着手し、翌41年5月11日、当社4番目の橋上駅舎として完成し、翌12日から使用を開始した。同時に駅の南北を跨線橋で結び、地元の利便を図った。

#### ◆希望ヶ丘駅北口駅舎の新設

昭和40年5月の交通量調査によると、希望ヶ丘駅の1日の乗降客は2万3,000人のぼり、朝夕の混雑が激しくなった。

そこで、円滑な客扱いといっそうの安全を図るため、構内の横断場を廃止して、北口駅舎を新設することにし、昭和40年9月23日に工事に着手、同年12月20日に完成し12月23日から営業を開始した。このとき同時に上下両ホームの延伸・拡張と、上家の不燃化鉄骨構造への改良を行った。

また、南口駅舎は昭和23年5月に開設され、すでに老朽化が激しくなっていたため昭和41年12月5日に増改築工事に着手し、翌42年2月15日に完成・開業し、さきの北口駅舎と合わせて希望ヶ丘駅は一段と充実した。

この間、昭和40年11月15日にはダイヤ改正を行い、朝夕のラッシュ時に初めて6両編成列車運転を実施し、また休日の日中利用者の便を図って、急行列車を新設した。

#### ◆変電所設備の増強

輸送量の増大にともなう車両の増備が進むにしたがい、電源の確保と強化が急務となった。

昭和34年7月16日、西横浜変電所に容量2,000kWの回転変流器の増設が完成して、同変電所の総設備容量は4,000kWとなったが、さらに長期的輸送計画を実現するためには、電源の強化がいっそう重要になった。

このため、二俣川変電所の拡充計画が進められ、老朽化した多極水冷式水銀整流器(2,000kW)を撤去し、昭和35年1月、新たに封切単極風冷式水銀整流器1台(3,000kW)を新設し、翌36年1月31日には、同形式の整流器(2,000kW)を増設した。

この結果、当社の総設備容量は西横浜変電所(4,000kW)、大和変電所(2,000kW)と合わせて1万1,000kWとなった。

その後、西横浜、大和両変電所の負荷電力はさらに増大し、設備容量は限界に達



希望ヶ丘駅

してきたので、シリコン整流器を西横浜変電所(昭和37年4月18日、2,000kW)と、大和変電所(同年12月1日、3,000kW)にそれぞれ1台ずつ設置し、電源の安定化を図った。

これにより、両変電所の総設備容量はそれぞれ6,000kWと5,000kWとなった。

#### ◆西横浜変電所の増強と移設

その後電源設備をさらに強化するため、西横浜変電所で3,000kWシリコン整流器の増設工事を行い、昭和38年10月18日に完成した。これにより同変電所の総設備容量は、既設の回転変流器4,000kWを予備機器とし、2,000kWシリコン整流器と合わせて9,000kWを保有することになって、ラッシュ時の輸送力増強に力を発揮した。

しかし、年とともに輸送力は増大し、新たに西横浜変電所に3,000kWシリコン整流器1台を増設することになったが、東洋電機製造(株)敷地内(現住宅・都市整備公団西久保町団地用地)にあった同変電所用地が手狭であったため、300m西横浜駅寄りの同駅構内に変電所を移設し、あわせて設備の合理化を図ることになり、昭和40年5月に工事に着手し、同年10月30日に完成をみた。

これにより、同変電所は既設の回転変流器(4,000kW)を廃止し、2,000kW、3,000kW各1台と合わせて総設備容量は8,000kWとなり、同時に全シリコン化を実現した。

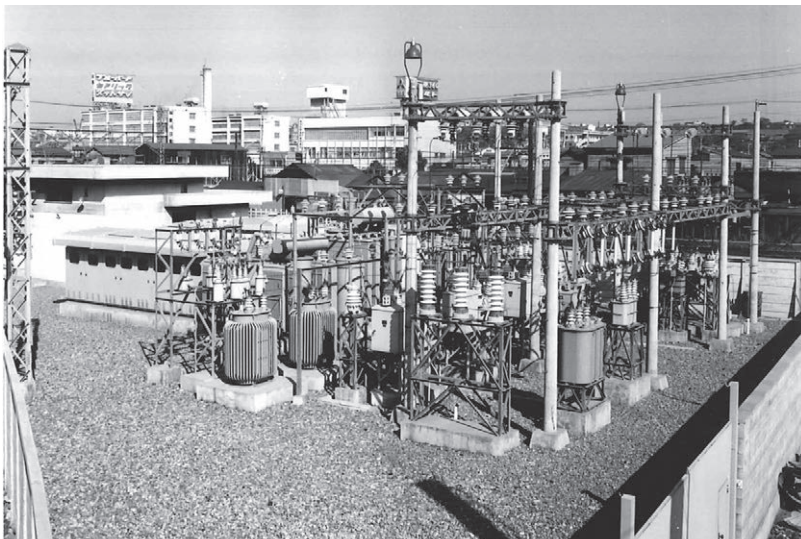
同変電所の移設完了と同時に、星川開閉所を廃止した。

なお、同変電所と二俣川変電所(5,000kW)、大和変電所(5,000kW)を合わせると、当社の総設備容量は1万8,000kWとなった。

#### ◆保安設備の強化

輸送力増強にともなう保安対策としては、信号機の改良・増設、き電線の増強、踏切保安設備の強化、その他諸設備の近代化を積極的に進めた。

また、信号保安高圧配電設備は既設の西横浜、二俣川両変電所の3,300V配電設備によってまかなわれ、二俣川以西は二俣川変電所から配電していたが、大塚本町～海老名間の電車基地建設にともなう負荷の増大に対応するため、昭和41年10月に大和変電所に300kVA単相変圧器2台を新設し、その電源確保に備えた。



西横浜駅構内に移設した西横浜変電所

### 3. 自動車業の充実

#### (1) 乗合バス業の進展

##### ◆バス路線網の拡張

前章で述べたように、昭和24年12月27日に二俣川～保土ヶ谷間の路線営業が免許され、翌年6月20日に車両3両をもって再発足した当社の乗合バス業は、当時の役割が鉄道線擁護にあったため、その路線は主に鉄道沿線に限られていた。

しかし、その後沿線開発が進んで、沿線人口が急激に増加するとともに、横浜駅西口の開発も進んだため、バス利用者は飛躍的に増大し、当社の路線網は次第に拡張されていった。

昭和31年3月28日、駐留軍関係施設の関連と、大和、海老名、座間方面の発展により、相模大塚駅南口に二俣川営業所相模大塚車庫を新設して運転効率の向上に努めた。

昭和32年以降、横浜駅西口が整備されるにしたがい、同所を起終点とする放射状の系統路線が新設され、また和田町駅を中心として、市沢町、釜台地区への系統路線も急激に発展しはじめたため、これらに対応するため、昭和32年12月4日に車両14両をもって三ツ沢営業所を新設した。

昭和34年7月7日には、厚木ナイロン、南台、細谷戸住宅などの各路線の拡張ともなって、二俣川営業所相模大塚車庫を大和営業所として独立させた。

その後、大和以西の海老名大谷団地（現えびな国分寺台住宅地）をはじめ、座間の各地区に団地や工場が相次いで建設され、バス利用客が増加するとともなって、大和営業所の乗合バスの増車が進み、車庫用地が狭隘となったため、昭和39年4月22日同営業所の隣接地を買取するとともに、同年5月より相模大塚駅前をワンマンカーの折り返し場所とした。

##### ◆保土ヶ谷営業所の新設

一方、保土ヶ谷、横浜、シルクセンター、阿久和その他の各路線の発着回数の増加が著しくなるにつれて、車両の増備を図り、昭和36年には当社の乗合バスの保有両数は127両にも達していた。

このため、各営業所とも車庫は飽和状態となり、とくに二俣川営業所では、車庫の収容力は限界に達し、営業所ならびに車庫の新設は大きな課題となった。

このため、保土ヶ谷線(10.8km)の中間に当たる保土ヶ谷区今井町に6,369㎡の用



保土ヶ谷営業所



地を取得し、営業所の建設にとりかかった。

昭和36年10月24日に起工式を行い、同年12月25日に保土ヶ谷営業所を新設すると同時に、二俣川営業所を保土ヶ谷営業所の出張所とし、担当路線を分割した。

#### ◆路線系統の調整

昭和34年から37年ころにかけて、乗合バス路線の他社線との競願申請は36系統にも達した。この調整には多くの困難がともなったが、昭和36年11月には横浜市と、翌年2月には神奈川中央交通㈱と相次いで運輸協定を結び、当社は17系統の免許を獲得することができ、現在の乗合バスの基礎をこの時期に確立した。

このようにして、小机、鴨居、岸根方面の路線が開発されるにしたがい、横浜駅西口を起点とする路線が増加したため、昭和38年4月25日に三ツ沢営業所管轄の西口車庫を神奈川区鶴屋町に新設したが、複雑な路線系統を統括することが難しく、6月26日に同車庫を横浜営業所として発足させた。

#### ◆二俣川営業所の新設

事業の活発化と系統路線の拡大はその後も継続し、現場機構の統一と合理化をよりいっそう推し進めることが必要になった。

保土ヶ谷営業所二俣川出張所は、二俣川駅構内の一部を乗合バスの留置場と発着場として使用していたが、同駅構内が狭く、乗合バスのワンマン化と運行回数の増加につれて、業務に支障をきたしていた。

そこで、保土ヶ谷区(現旭区)さちが丘に4,671㎡の用地を取得し、バス70～80両が収容可能な営業所の新設工事に着手し、昭和40年10月9日、二俣川営業所が完成した。これと同時に保土ヶ谷営業所の乗合バス部門をここに移し、二俣川出張所は改造のち付属整備工場として引き続き使用することにした。

#### ◆ワンマンカーの採用

昭和38年8月16日から相模大塚駅～厚木飛行場正門間(2.7km)に当社初のワンマンカーが運行を開始した。ワンマンカーは昭和29年に横浜市が経営の合理化を目的として採用したものであったが、昭和36年以降、経済の高度成長の影響から人手不足が深刻になり、近郊私鉄各社でもワンマンカーを導入するようになっていた。

当社も昭和35年度上期から、従来の1人1車担当制を2人1車制にし、同時に大幅なダイヤ改正や車両の大型化を行って合理化を進め、昭和38年7月にこの路線がワ

#### ワンマンカー

昭和38年7月1日、三菱ふそう製(乗車定員75人)のワンマンカー2両が納車されたが、

- ①乗降扉は運転士の操作によって開閉する
- ②運転士が旅客の乗降状態や乗降口扉の開閉状態を確認できる装置をつけている
- ③全車内を運転士が確認できるミラーを備えている
- ④案内放送装置を備えている
- ⑤降車合図用のブザーが車内各所に備えてある
- ⑥釣銭器と両替器がある
- ⑦乗降口の自動扉には電磁弁を使い、乗車口を開けると自動的にステップと料金箱にランプがつくようになっているなどの点が従来の乗合バスと異なっていた。



二俣川営業所



横浜駅西口のワンマンカー

ワンマンカー運行に指定された。

ワンマンカーの運行の条件としては

- 1.折り返し場所(Uターンのできる場所)があること
- 2.道路の幅が広く、余裕をもってすれ違える路線であること
- 3.運賃の扱いが容易であること

となっているが、当社の既設路線でこの条件に合うのは前述の1路線だけであった。同路線では平日40回、休日35回のワンマンカーを運行することになった。

その後道路の整備も進み、当社のワンマンカーによる運行は増加の一途をたどり、昭和42年3月末には26系統に達した。

## (2)貸切バス業の充実

### ◆事業区域の拡充

当社の貸切バス業は昭和27年6月27日に、乗合バス営業所の二俣川営業所において車両数わずか1両で営業を開始したのが最初であるが、その後昭和29年に東京営業所の新設によって東京進出を実現するなど着実に前進し、数回にわたって増車を重ねた結果、車両数は昭和30年3月には11両となった。

昭和31年9月に貸切バスの神奈川地区の拠点として横浜営業所を設け、貸切バス業の基盤を築いた。

その後、事業区域の整備を進め、昭和34年7月7日には、大和営業所を新設し、車両1両で営業を始めた。

さらに川崎市域内での貸切バス需要に対応し、経営の効率を高め、サービスの向上を図るため、川崎市下作延に車庫および営業所の設置を申請した。昭和36年3月24日に認可を受け、横浜営業所から車両3両を移動して、翌4月5日から川崎営業所として営業を開始した。

川崎営業所の設置によって、当社の貸切バス網は東京、横浜、大和、川崎の4地区を中心に充実し、各地区の将来の需要に備える体制を確立した。

また東京営業所は事務所(文京区春日町)と車庫(品川区北品川)が離れていたため、当社は京浜急行電鉄線立会川駅の隣接地の土地(約2,600㎡)、施設を取得したのち、昭和36年12月25日、同営業所をここに移設し、翌年9月1日城南営業所と名称を変更した。



名神高速道路を走る貸切バス群

#### ◆営業所の変遷

昭和36年12月25日、神奈川県栄町にあった横浜営業所は車庫の一部が借地であったため返還要求を受け、営業事務所を横浜駅西口の観光案内所に移し、職員・車両は三ツ沢営業所および保土ヶ谷営業所へ分散した。

翌37年9月1日、川崎営業所を溝の口営業所に、横浜営業所を神奈川営業所にそれぞれ名称変更した。

さらに昭和38年5月15日には、神奈川営業所を神奈川区鶴屋町1-4-3に移転、横浜営業所と名称変更し、同営業所の2階を本社第2分室として自動車部が使用することになった。翌月26日には貸切バス・横浜営業所に乗合バス・横浜営業所を併設したが、昭和40年6月14日には貸切バス・横浜営業所を廃止し、乗合バス専用に切り換えた。

また、同年10月9日には保土ヶ谷営業所を貸切専用の営業所とした。

#### ◆城南営業所の新築と川崎営業所の新設

城南営業所はこれまで旧建物の一部を改造して、事務室、休憩室、整備工場などに充てていたが、都心の南の玄関口に当たり、京浜第一国道に面して交通の便もよく、都心に向けての営業基盤を固めるには絶好の場所であった。そこで、施設の充実を図るため、当社初の試みとして寮設備を兼ねた3階建て(延床面積1,116㎡)の営業所を建設することになり、昭和39年8月24日から工事を進め、同年12月東京都内における当社貸切バスの拠点として完成した。

建物の1階と2階の一部は営業所とし、1階のうち約240㎡を整備工場に充て、2階の一部と3階は県外出身ガイドの女子寮・城南わかば寮(昭和40年1月12日新設、30名収容)として使用した。

一方、溝の口営業所は収容能力が限界に達したため、川崎市鹿島田に1,660㎡の用地を取得し、事務所、整備工場、洗車場を設け、昭和39年10月3日に移転し、新たに川崎営業所として営業を開始した。

同営業所の完成によって、これまでの溝の口営業所は同日付で廃止された。

#### ◆相次ぐ増車

当社の乗合バスは他社との競争が激しく、路線の拡張はあったものの思うように進まなかったため、バス業の貸切バスに対する依存度は高かった。

昭和30年代の後半以降、国民生活にも余裕が生じ、レジャーや観光が盛んになり、これにともなって、当社の貸切バス業も飛躍的に発展し、昭和36年には車両45両を保有するに至った。



城南営業所





大棧橋で外人観光客を乗せる貸切バス

昭和38年6月25日には保土ヶ谷営業所を新設し、横浜営業所から車両7両を移動して営業の拡充を図る一方、昭和39年10月に開催される東京オリンピックを目指して、観光ルートの開発と輸送力の増強に力を注いだ。

昭和40年6月14日に横浜営業所を乗合バス専用に取り換え、貸切バス横浜営業所を廃止したことはすでに述べたが、これを機会に横浜営業所の貸切バスを保土ヶ谷営業所に移動し、以後保土ヶ谷、大和、川崎、城南の4営業所により、貸切バスを稼働させることになった。

#### ◆セミ・デラックスバスの新造

当社は、昭和38年12月と翌39年7月にデラックスバスを導入し、好評を得ていた。これはこのころから旅行者の傾向が、目的地に行くこともさることながら、その旅程を楽しむ方向へ変化しつつあったからである。

しかし、デラックスバスは通常の貸切バスの約2.5倍と高価であるため、思うように増車することができなかった。そこで、昭和40年3月、春の観光シーズンをひかえて、一般貸切バスの代替として8両のセミ・デラックスバスを新造した。

セミ・デラックスバスはデラックスバスと一般観光型との中間的構造をもち、補助席を含め、乗務員とも57人乗り、当社独自の研究によって発注したもので、城南営業所に4両、横浜、保土ヶ谷、大和、川崎の各営業所にそれぞれ1両を配車した。

#### ◆シーズンオフの旅客対策

以上のように、当社の貸切バス部門は次第に拡充されていったが、これと軌を一にして業界の増車傾向も激しくなり、増車過剰による需給のアンバランスが目立ち始めてきた。とくに、年末年始や夏季のシーズンオフなどの需要低下によって生ずる、増車したバスの遊休化に対処することが業界の大きな課題であった。

このため、当社では観光案内所を数ヶ所に設置し、帰郷バスの運行ならびに種々の会員募集を計画して、シーズンオフ対策を推進していったが、業界の過当競争と東京オリンピック大会開催による需要増をもくろんだ業界の増車が需給のバランスをますます悪化させた。

昭和40年3月に運賃の改定を実施したものの、それも予想どおりの効果を期待するに至らず、逆にオリンピック景気の反動によって、この時期の貸切バスの主体をなす団体旅行、なかでも一般企業の慰安旅行などが大幅に減少した。また、このころから急速な伸びを示す自家用車の普及も原因して、従前の活況を期待することがたいそう困難になってきた。

このため、以後は増車を極力おさえて需給関係の安定を図る一方、乗合バス部門



セミ・デラックスバス

とともに、合理化と事業内容の充実を推し進めていくことになった。

#### ◆観光案内所の設置

昭和30年以降、貸切バスの利用度は次第に高まり、サービス部門の拡大が望まれるようになり、従来横浜駅構内にあった運輸部電車課所属の観光案内所を昭和33年9月に自動車課に移管し、旅行斡旋業務を開始することになった。

当初は広告取扱所(昭和36年1月1日、広告営業所と名称変更)と同居していたが、営業内容が拡大するにしたがって、同駅構内に独自の案内所を設置し、のちに名称を横浜観光案内所と改めた。同案内所はその後、横浜ステーションビルの完成にともない、同ビル中2階に中央観光案内所として移設し、さらに1階に西口サービスステーションを設けた。

昭和35年3月5日、川崎地区の旅客の便を図るため溝の口観光案内所を新設した。また、翌年12月25日の貸切バス東京営業所(のち城南営業所と改称)の移設と同時に、同営業所に東京観光案内所を設置し、旅行斡旋の拠点とした。

レジャーの大衆化の傾向はその後ますます活発化し、これに応じて当社線沿線にサービスステーションを数ヶ所設置した。一方、都心の観光人口を捉えるために西銀座デパート地階に銀座分室を新設し、都心進出を果たすとともに積極的に窓口業務を強化した。

さらに昭和39年4月、東京オリンピック開催を見越して、日本旅行会と提携し、国内航空券などの委託発売を開始した。

昭和39年10月東京オリンピック終了後、景気は後退し、観光事業は予想に反して不振となり、当社においても横浜ステーションビル内の中央観光案内所をダイヤモンド地下街に移設し、昭和39年12月1日これを横浜地下街観光案内所とした。また、これを機会に既設の各サービスステーションを整理統合するとともに、東京城北方面の窓口として、昭和40年4月10日日暮里観光案内所を新設して、営業成績の向上を図った。



横浜地下街観光案内所

#### ◆タクシー業への進出

昭和30年代後半以降、人口の都市集中化が活発になるにつれ、東京都内の交通事情は次第に悪化し、輸送秩序の確立と交通緩和は大きな社会的課題であった。

昭和36年、当社は都内におけるハイヤー・タクシーの営業免許を申請し、8月31日にその許可を受けた。同年12月16日、観光バス東京営業所の品川車庫移転跡地(品川区東品川)に営業所を新設して営業を開始した。

一方、昭和36年12月1日、当社は京浜昭興(株)(昭和11年9月15日設立)を買収し、



オリンピック会場前のハイヤー(相鉄観光株)

#### 神奈川トヨベツタクシー(株)

昭和25年10月30日に当社が設立した神奈川トヨベツタクシー(株)は、昭和31年7月1日に相鉄交通(株)に商号を変更したが、その後昭和36年の春闘において、2月から6月に至る長期の争議と、第二組合の結成、さらには第一組合と第二組合との対立など労使および組合間の紛争が続き、再三にわたる地労委の調停にもかかわらず事態は好転せず、不本意ながら翌37年5月29日、同社は解散することになった。

この時点での保有車両は139両であった。

同日付で相鉄観光(株)(資本金700万円)と商号を変更し、翌37年10月1日同社に一般乗用旅客自動車運送業(ハイヤー5両、タクシー15両、計20両)および権現平キャンプ場の営業権を譲渡した。

その後同社は昭和42年5月2日に相鉄自動車(株)と商号を変更して、現在に至っている。

#### 相鉄自動車(株)(旧相鉄観光(株))

昭和36年12月1日 相模鉄道(株)が京浜昭興(株)を買収し、相鉄観光(株)と商号変更

昭和42年5月2日 相鉄自動車(株)と商号変更

(代表者の推移)

社長 鳥居 菊造 昭和36年12月～昭和44年5月

社長 川又 英雄 昭和44年5月～昭和52年6月

専務 重田 一夫 昭和52年6月～昭和56年6月

専務 星野 正宏 昭和56年6月～昭和58年6月

代表取締役 星野 正宏 昭和58年6月～昭和60年6月

代表取締役 田中 久二 昭和60年6月～昭和61年6月

社長 田中 久二 昭和61年6月～現在

(資本金の推移)

昭和36年12月(買収) 700万円

昭和40年4月(増資) 1,500万円

### (3)整備体制の強化

#### ◆整備工場の充実

整備工場は昭和27年9月に二俣川営業所に設けて以来、事業規模の拡大と増車にともない、昭和36年11月までの間に東京をはじめ、三ツ沢、大和の各営業所に付属する施設として、相次いで認可を受け、整備作業の充実を図った。

昭和37年3月9日には保土ヶ谷営業所付属工場が認可され、同営業所敷地内に整備工場を建設し、昭和38年10月1日保土ヶ谷整備工場として整備を開始するとともに、従来の二俣川整備工場を廃止した。

昭和38年7月には、横浜と城南の各営業所付属工場の認可を受け、整備体制は整ってきたが、エンジンや車検などの重整備に関しては、昭和40年8月1日からグループ会社の相鉄自動車工業(株)(昭和38年3月25日設立)に委託し、作業の能率化と集中化を図ることにした。

その後、二俣川営業所が旭区さちが丘に新設されたのを機会に、従来の二俣川出張所を整備能力のある工場に改良し、昭和41年4月16日に二俣川整備工場に再度改め、各営業所の付属工場とともに、整備体制の充実を図ることができた。



二俣川整備工場

#### 相鉄自動車工業(株)

昭和38年3月25日 設立

(代表者の推移)

社長 川又 英雄 昭和38年3月～昭和39年12月

専務 川室 虎蔵 昭和39年12月～昭和46年11月

社長 川室 虎蔵 昭和46年11月～昭和51年12月

専務 菊地 貞夫 昭和51年12月～昭和58年6月

社長 伊藤 勇 昭和58年6月～現在

(資本金の推移)

昭和38年3月(設立) 3,000万円

昭和40年10月(増資) 8,000万円

昭和43年10月(増資) 1億円

昭和45年3月(減資) 5,000万円



## 4.不動産業の飛躍的拡大

### (1)不動産分譲業の進展

#### ◆沿線開発の活発化

前章で述べたように、当社は昭和30年に金融公庫法による公庫建売住宅事業の承認を受けたが、以後これを中核として住宅金融公庫融資付建売住宅事業は順調に推移していった。

建築構造の面においては、昭和31年度の公庫住宅から、従来の木造建築に加えて当社事業部製のコンクリートブロックを簡易耐火構造として使用した。これは当時の建築物の26%を占めるに至り、高級建築として好評を博した。

このようにして、当社線沿線の希望ヶ丘(南側)、三ツ境楽老峰、瀬谷(南側)地区は、当社の公庫住宅、土地分譲、個別請負住宅あるいは産業労働者住宅などの誘致により、着々と開発されていった。

#### ◆万騎が原地区の開発

当社が買収を進めていた横浜市保土ヶ谷区二俣川町万騎が原周辺の事業用地は昭和32年ころには約50万㎡におよんだ。

用地買収に当たっては、多数の地主との煩雑な交渉を避け、能率的に進捗させるため、地主側が組織した委員会を窓口交渉を一本化した。この結果、地主側でも公平な話し合いができると好評であり、効果をあげることができた。

昭和32年、当初は神奈川県に働きかけ、この地を共同で開発することになり(開発面積85万㎡)、同年8月には両方で公庫建売住宅の建設に着手した。

万騎が原団地は当社が最初に手がけたマンモス団地で、用地の26%を道路網にとったゆとりのある団地構成であった。また、土地分譲は行われず全区画を建売住宅としたため、整然とした街づくりが実現した。

このように、当社の土地、建物の分譲が活発化するにしたがって、仲介、斡旋の依頼が次第に増えてきたが、横浜駅東口の本社での営業体制だけでは対応できなくなってきた。このため、横浜駅西口に、昭和32年12月不動産営業所を設置して、土地、建物の分譲業務を行うと同時に仲介業も兼ね、サービスの向上と営業収入の増加を図った。

こうして昭和33年3月14日、第1次として59戸を分譲した。



万騎が原団地に登場したプレハブ住宅



二俣川駅までの道路を建設中の万騎が原団地

#### 初のプレハブ住宅

昭和30年代後半に入ると、軽金属、塩化ビニールなど多種類の新しい建築材料が大量に生産されるようになった。当社でもこれら新建材を積極的に採り入れ、昭和38年11月の万騎が原団地の分譲のときに初めてプレハブ住宅10戸を採用した。

また、昭和36年7月からは当社が分譲する住宅はすべて水洗トイレとし、団地の高級化と衛生面の向上、改善に努めた。

#### ◆海老名地区の開発の開始

これまで当社では、鉄道線の終点に当たる高座郡海老名町の開発を重要課題として取り上げてきたが、昭和34年7月1日に都市開発事務所を設置し、同町役場の協力を得て大谷地区(現えびな国分寺台団地)35万㎡と天谷原地区21万㎡の買収に成功した。天谷原地区は当社初の工場団地として、昭和35年から38年にかけて多くの工場を誘致してきたが、その主な企業は相鉄興産(株)、加藤車体工業(株)、(株)住製、報国チェーン(株)などであった。

大谷地区の用地買収はその後引き続き行い、造成工事に着手した昭和37年6月ころには約43万㎡に及ぶ面積を確保するに至った。

翌38年4月11日から大谷団地第1次として、公庫住宅20戸の分譲を開始した。分譲物件は平均で敷地面積230㎡、延床面積47㎡、価格は168万円であった。昭和40年になると大谷団地はえびな国分寺台団地と名称を変え、本格的に開発分譲を始め、同年8月28日から第1回分譲として土地87区画の分譲を開始した。土地面積は151㎡~359㎡、価格は58万円~180万円であった。

さらに、同団地に隣接する海老名地区(海老名町大谷)に24万6,000㎡、綾瀬地区(綾瀬町吉岡)に33万6,000㎡の用地を取得し、約100万㎡の用地確保を達成した。

#### ◆宅地造成の規制強化

昭和36年に横浜、神戸に記録的な豪雨がもたらされ、各地に崖崩れなどの被害が続出した。このため、このような災害を防止するための措置として、翌37年2月に宅地造成等規制法が成立し、さらに39年10月には、従来の地域的な造成規制では不十分なため、開発団地周辺の環境や施設についても整備、調和を図るという観点から、住宅地造成事業法が成立し、当社の事業区域である神奈川県は全域この法律の対象に指定された。このため、事業者は学校、道路、上下水道などの公共施設の建設に対して、多くの負担を課せられることになった。

#### ◆月賦方式、ローンの導入

旺盛な土地需要を背景に地価の高騰はあらゆる物価の上昇を上回り、需要者にとって土地建物の取得は次第に困難になってきた。

そこで、昭和38年11月15日、瀬谷8団地の分譲の際に当社の自己資金による5か年間の融資制度を採り入れ、月賦住宅の分譲を実施した。この制度は購入者から好評をもって迎えられたので、翌年1月高所得者層を対象にした万騎が原高級団地の分譲の際には、三井銀行と提携して、銀行ローン付でしかも注文に応じて建築する、



分譲中のえびな国分寺台団地(昭和41年ころ)

いわゆるオーダー方式による三井・相鉄ホームビルを売り出した。

その後もえびな国分寺台、希望ヶ丘、白根団地などの分譲の際にも、三井信託銀行、横浜銀行と提携して購入者の便宜と業績の向上を図った。

#### ◆那須地区の別荘地開発に着手

当社線の沿線開発を進める一方、神奈川県内はもとより県外でも開発を開始した。

昭和37年から、栃木県那須高原の御用邸隣接地を数次にわたって取得、約250万㎡におよぶ用地を確保し、高級別荘地開発への準備を整えた。

## (2)不動産賃貸業の進展

#### ◆横浜駅西口総合繁華街の第1期建設とテナント勧誘の開始

昭和30年5月に建設計画が決定された横浜駅西口総合繁華街が、地域経済活動の中核としての役割を果たしうるか否か、当時はまだ不明確で、この画期的な「街づくり」に対しては、社の内外を問わず危惧する声も多かった。しかし、長期基本構想のもとに着々と準備は進行し、昭和30年8月22日横浜駅名品街建設の起工式を挙行した。

第1期建設は、ショッピング、飲食、娯楽のバランスがとれ、消費者を引きつける魅力をもち、横浜駅に直結したアーケード街の実現を目指して、東側商店ブロック、西側商店ブロック、娯楽センターブロックの3ブロックに分けて進められた。

とくに、西側商店ブロックと娯楽センターブロックの地下1階工事は岩盤に達する既成杭を打ち込んで基礎は完全を期したが、土取工事の際に、かつての重油タンクの異形鉄筋入りコンクリートの基礎が露出したため、この除去作業に難航し、工期は約1ヵ月遅れた。

建設着手と同時に、同年9月からテナントの勧誘を開始し、横浜、東京の有名商店街の主要店舗に対して約1,200部のパンフレットを発送した。当初は関心も高く相当数の申し込みもあったが、日時が経過するにしたがって後退する気配を見せはじめた。このため、第2段階として、横浜、東京の2方面に社員を派遣して、積極的な勧誘活動を展開した。

同年10月に入って横浜、東京の有名店舗との契約が成立しはじめ、なかでも東京駅名店街の有名店多数と契約できたことは、大きな成果であった。

このような状況の推移のなかで、当初慎重であった(株)高島屋との契約が同年12月に実現した。

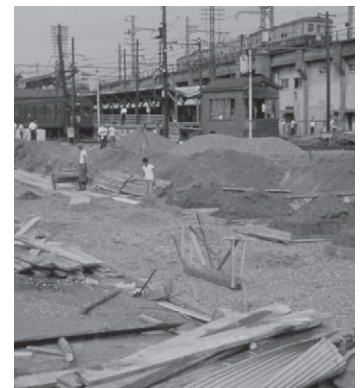
#### ◆横浜駅名品街と高島屋ストアの開店

(株)高島屋は将来本格的なデパートを進出させるためのテストケースとして、とりあえずストア経営をすることにした。そこで当社はその暫定施設として解体可能な鉄骨ラスモルタル構造の建築に着手し、翌昭和31年4月2日の横浜駅名品街の開業に合わせるため、突貫工事に入った。

昭和31年4月2日、1年有余にわたる準備と建設工事の末に横浜駅名品街62店舗、高島屋ストア、相鉄映画劇場、相鉄地下劇場、相鉄食堂が一斉に開店した。

当日、横浜駅名品街の通りは早朝から終日人波であふれ、とくに高島屋ストアの混雑はついに客止めをするほどであった。

「横浜駅名品街」は市民からの懸賞募集によって命名されたものであったが、名品



西口総合繁華街第1期建設工事風景





横浜駅名品街と高島屋ストア



横浜ローラースケート場

街の実現は戦後地盤沈下の著しかった横浜市の商勢を活性化させ、横浜市民の日常生活に活気を取りもどすとともに、このとき完成した当社横浜駅の新駅舎の開業と相まって、地域社会の重要な中核となり、また横浜の新名所となった。

なお、横浜駅名品街開業に先立ち昭和30年10月27日に横浜ローラースケート場を開業したが、昭和33年3月3日閉鎖した。

横浜駅名品街の予想以上の好調にともない、第2期建設工事として横浜駅名品街第1次拡張と相鉄文化会館の建設に着手した。

横浜駅名品街の第1次拡張部分は同名品街東側商店を延長して、1階には既存の横浜駅名品街に不足する業種の物品販売店舗、2階には各種飲食店を補充、拡充するものであったが、いずれも第1期開店後の実績と各種調査の結果に基づいて、従来の店舗より大型化し、2階店舗については専用階段を設けた。

昭和32年4月1日、横浜駅名品街1周年と同時に新たに10店舗が開店し、横浜駅名品街の店舗は72店舗となった。

#### ◆相鉄文化会館の完成

横浜駅名品街の開業は予想以上の成功を収めたが、総合繁華街として広範な市民各層の要望に応えるためには、なお早急になすべきことが多くあった。

まず、横浜駅名品街は第1次拡張部分を加えても72店舗の専門店街にすぎず、繁華街の雰囲気を楽しんでショッピングをするまでには至っていなかったため、規模



横浜駅西口(昭和42年8月)

の拡張が必要であった。

第2に飲食店や食料品店の数に比べて、若年層に喜ばれる衣料品、趣味嗜好品などを扱う店舗が少ないため、この偏りを是正しなければならなかった。

第3に娯楽施設が少なく、映画館その他の施設を増備する必要があった。

そして第4には、市民の文化生活的向上のため、文化施設などの設置も必要であった。

このような要請の多様化に応え、繁華街としての規模と内容の充実を図り、総合繁華街としての一段の飛躍を期するため、相鉄文化会館を建設することにし、昭和31年10月8日に工事に着手した。

相鉄文化会館の建設に当たっては、地盤が悪く工事は難航したが、当社ならびにこの地域では初めて地下部分を2階建てのビルとした。

館内各階の業種構成については、種々検討の結果、10月下旬に至って基本案が決定した。その内容は別掲のとおりである。

とくに4階については、横浜または東京の一流レストランと結婚式場を組み合わせる形で経営に当たることとし、(株)精養軒と日本麦酒(株)(現サッポロビール(株))、そして相鉄不動産(株)・当社との共同出資によって(株)横浜精養軒を昭和32年8月29日に設立した。

横浜駅名品街が平面的な専門店街であるのに対して、相鉄文化会館は文化、娯楽、買い物、飲食の3要素が立体的に構成された商業施設として、昭和32年9月21日に開館した。

#### (株)横浜精養軒

昭和32年 8月29日 設立

昭和51年 2月16日 相鉄グループ入り

(代表者の推移)

社 長 平野 幸吉 昭和32年 8月～昭和34年 4月

社 長 三井 慶夫 昭和34年 4月～昭和48年 2月

社 長 宮坂作太郎 昭和48年 2月～昭和59年 4月

社 長 大宮 豊 昭和59年 4月～昭和61年 4月

社 長 清水 繁夫 昭和61年 4月～現在

(資本金の推移)

昭和32年 8月(設立) 1,000万円

#### 館内構成の基本案

屋上 児童遊戯場

4 F 高級レストランならびに直営結婚式場

3 F 文化品の販売、直営婦人文化教室

2 F 買回り品の販売

1 F 封切映画劇場(1F～3F使用)

買回り品の販売

B 1 映画劇場(B1、B2使用)、演芸場(寄席)、特別食堂、各種飲食店

B 2 機械室、電気室、倉庫

#### ◆(株)横浜高島屋設立と相鉄会館(横浜高島屋店舗)完成

戦後の横浜市は、前にも述べたように復興が遅れたために、消費生活の面でも東京の郊外としての性格が強くなり、2期にわたる横浜駅西口総合繁華街の建設によって活性化が果たされたとはいいながら、6大都市の中でも人口対百貨店売場面積比は比較にならないほど低く、消費者の質的、量的な要望を完全に満たすことができない



増築前の横浜高島屋



かった。

このため、消費経済圏としての独立性に乏しく、東京に対する従属的な立場から脱却できず、膨大な消費額が東京に流出して神奈川県と横浜市の経済発展の障害になっていた。

このような状況は、恵まれた立地条件でありながら東京と同等の規模や内容をもつ百貨店が不足していることに大きな原因があったので、横浜駅西口に東京に匹敵する百貨店を建設することが急務であった。

そこで第3期建設は相鉄会館(横浜高島屋店舗)の建設を中核として計画された。

昭和32年4月12日、当社と相鉄不動産(株)、(株)高島屋の出資により、資本金5,000万円をもって、(株)横浜高島屋が設立され、同年7月百貨店法に基づいて営業許可を申請した。

申請と時を同じくするように、神奈川県、横浜市の小売組織による横浜高島屋進出反対期成同盟が結成され、陳情、デモなどの反対運動が起こるなどの多くの問題に直面した。そして百貨店審議会を通じて横浜商工会議所に諮問があり、商業活動調査協議会が開かれたが、意見がまとまらなかった。その後百貨店審議会において審議された結果、翌33年1月25日に売場面積を当初申請の40%減の1万1,000㎡とすることで許可になった。本件は百貨店法施行(昭和31年6月)による初めての大百貨店新設許可申請として、中央、地方の業界注視のなかで推移したものであった。

このような経過を経て、相鉄不動産(株)を施主として、地下2階・地上8階という大規模な相鉄会館を百貨店として建設することになり、昭和33年3月13日に第1期工事に着手、翌34年10月1日に待望の相鉄会館が誕生し、横浜高島屋がオープンした。当日は早朝から開店を待ちわびた人々の列が数百mにもおよんだ。これにより、当初の最大目的であった百貨店建設を達成するとともに、横浜駅西口を総合繁華街として一段と充実させたのである。

さらに横浜駅名品街に欠けている業種を補充し、また当社横浜駅構内改良工事ともなう立ち退き店舗を収容するために、名品街の最終建設部分である第2次拡張を行い、昭和33年9月19日に新店舗が開店した。

#### ◆相鉄会館増築とスカイブリッジの建設

横浜高島屋の売上は月ごとに飛躍的な伸びを示し、また既存の商店街に対する悪影響もなく、むしろ地元商店街には好影響を与えた。

昭和35年1月ころ、(株)野沢屋(現(株)横浜松坂屋)が売場面積増加申請を行うという情報もあって、相鉄不動産(株)は第4期建設として相鉄会館の売場面積を増加するこ



スカイブリッジ



増築後の横浜高島屋



とになった。

増床申請後、多くの波乱と曲折を経たが、昭和35年7月に申請面積に対して22%減の6,658㎡をもって許可され、増築工事は翌36年10月1日に完成した。

また、相鉄会館増築工事と並行して、来街者の立体的交流と混雑緩和のため、横浜高島屋5階売場と相鉄文化会館屋上をつなぐオーバブリッジを建設、昭和36年10月25日に完成した。同ブリッジは、一般市民からの懸賞募集によって「スカイブリッジ」と命名された。

#### ◆相鉄ビル完成

以上述べたように、横浜駅西口は横浜駅名品街開業後数年にして県下最大のショッピングセンターとなり、終日にぎわいの絶えない繁華街に成長した。

しかし、広大な後背地と交通機関に恵まれた横浜駅西口は、単にショッピングセンターとしてだけではなく、京浜ならびに内陸方面の工業地帯と消費地帯との結合点として、また事業活動の拠点として注目されるようになった。そこで、社業に新たな分野を加えるため、潜在需要を見通して事務所ビルを建設することにし、第5期建設計画が進められた。

建設計画は慎重に検討された結果、当初予定していた約3万6,000㎡の半分をもって、相鉄ビル(地下1階・地上8階)を建設することになり、昭和35年7月20日に着工した。

入居者は当初決定していた(株)三井銀行、日興証券(株)に続いて、日本生命保険(相)、大正海上火災保険(株)、日本麦酒(株)などの大手事業会社から申し込みが相次いだが、他方、小規模面積の入居申し込みにも応じられるよう賃貸単位を100㎡に設定するなどいろいろ工夫をした。その後、西口一帯の旧地主であったスタンダード・ヴァキュウム・オイル・カムパニーから分離したモービル石油(株)本社も入居することになり、昭和36年12月12日相鉄ビルは完成し、横浜駅西口におけるオフィスビルの草分けとして活動を開始した。

#### ◆(株)相高設立と相高ストア開店

以上のように、横浜駅西口の開発が進行している間沿線開発も活発に進展し、沿線人口は急激に増加していった。

このため、沿線に食料品、日用品の販売を主体としたストアを新設することになり、当社、相鉄不動産(株)、(株)横浜高島屋の共同出資により、昭和34年4月6日に(株)相高を設立した。(株)相高は当社が大和駅構内に建設した2階建て、延床面積1,378



横浜駅西口のオフィスビルの草分けとして完成した相鉄ビル



相高ストア大和店

mの大和駅ビル(現相鉄大和ビル、昭和34年6月30日完成)に同年7月1日相高ストア1号店を開店させ、以後積極的な店舗展開を進めた。

**相高**

昭和34年4月6日 設立  
 昭和57年9月1日 相鉄興業(株)と合併し、解散  
 (代表者の推移)  
 社長 川又貞次郎 昭和34年4月～昭和34年12月  
 社長 川又 英雄 昭和34年12月～昭和52年7月  
 社長 片岡 茂 昭和52年7月～昭和57年9月  
 (資本金の推移)  
 昭和34年4月(設立) 1,000万円  
 昭和35年3月(増資) 2,000万円  
 昭和36年3月(増資) 4,000万円  
 昭和38年3月(増資) 8,000万円  
 昭和40年10月(増資) 1億円  
 昭和57年7月(増資) 4億円

**◆相鉄ビルサービス(株)設立**

横浜駅名品街、相鉄文化会館、相鉄会館、相鉄ビルと横浜駅西口にビル建設が相次ぎ、さらにその周辺にも多くのビル建設が計画されていた。

こうしたなかで、ビルの清掃や維持・管理などのメンテナンス業務を各ビルの所有者が行うのは不経済であると考え、当社は相鉄不動産(株)とビルの維持・管理について研究を重ねた結果、別会社を設立し、これを行うことにした。

昭和36年11月1日、(株)横浜ステーションビルを加えた3社で、相鉄ビルサービス(株)(現相鉄企業(株))を設立した。

同社は、当初相鉄ビルと相鉄文化会館を対象に営業を行っていたが、その後横浜ステーションビル、ダイヤモンド地下街など徐々に業容を拡大していった。

**相鉄ビルサービス(株)(現相鉄企業(株))**

昭和36年11月1日 設立  
 昭和48年5月16日 相鉄ビル管理(株)と商号変更  
 昭和52年12月1日 相鉄企業(株)と商号変更  
 (代表者の推移)  
 社長 穴水 清彦 昭和36年11月～昭和46年11月  
 社長 柳原 節義 昭和46年11月～昭和48年3月  
 社長 土志田保則 昭和48年3月～昭和51年2月  
 社長 片岡 茂 昭和51年2月～昭和51年6月  
 社長 安藤 保 昭和51年6月～昭和59年6月  
 社長 古川 誠一 昭和59年6月～現在  
 (資本金の推移)  
 昭和36年11月(設立) 250万円  
 昭和48年5月(増資) 1,000万円  
 昭和52年10月(増資) 2,000万円  
 昭和53年12月(増資) 6,000万円  
 昭和57年9月(増資) 9,000万円

**◆相鉄不動産(株)の吸収合併と相鉄興業(株)設立**

横浜駅西口の開発計画は、本来、当社が沿線開発の一環として構想をまとめたものであったが、運営上の都合により、関連会社である相鉄不動産(株)の手によって開発が進められた。

そして同社は、昭和30年8月に横浜駅西口の開発計画工事の着工以来、横浜駅名品街、相鉄文化会館、相鉄会館、相鉄ビルとたゆむことなく街づくりを続け、相鉄ビルの完成により、ディベロッパーとしての地位は不動なものとなった。その後当社グループ会社の手によって開業された横浜ステーションビルやダイヤモンド地下街などは、さらに発展していく横浜駅西口繁栄の基盤をいっそう強固なものへと築

き上げたのであった。このように一応当初の目的が達成されたことから、当社は昭和37年5月29日の第81回定時株主総会において、相鉄不動産(株)を吸収合併することを決議し、同年9月1日付で実施した。

これにともなって、不動産賃貸業は当社が引き継ぎ、それ以外の物品販売業、飲食店業、映画館業等の諸事業は、当社全額出資により昭和37年8月10日新たに設立した相鉄興業(株)(現相鉄ローゼン(株))が運営することになった。

一方、昭和38年11月26日には、沿線のなかでも急激な人口増加をみせていた三ツ境駅前に、当社が建設した相鉄三ツ境ビル(平家一部2階建て、延床面積948㎡)に同社第1号のスーパーマーケットである相鉄ストア三ツ境店をオープンし、以後積極的な店舗展開を行った。

#### 相鉄興業(株)(現相鉄ローゼン(株))

昭和37年8月10日 設立

昭和57年9月1日 (株)相高を吸収合併し、相鉄ローゼン(株)と商号変更

(代表者の推移)

社 長 鳥居 菊造 昭和37年8月～昭和45年7月

社 長 穴水 清彦 昭和45年7月～昭和46年3月

社 長 土志田保則 昭和46年3月～昭和60年5月

社 長 清水 繁夫 昭和60年5月～現在

(資本金の推移)

昭和37年8月(設立) 5,000万円

昭和39年11月(増資) 1億円

昭和49年9月(増資) 2億円

昭和52年9月(増資) 4億円

昭和57年9月(合併) 8億円

昭和61年12月(増資上場) 19億2,000万円

#### ◆(株)横浜ステーションビル設立と開業

横浜駅西口繁華街の建設は、相鉄ビルの完成によって当初の目的は一段落したが、さらにこの地域の関係企業と協力して、民衆駅、駅前広場、あるいは地下街などの建設計画の推進を図り、これにともなう関連施設として、駐車場・地下通路・バスターミナルの建設を行うことになった。

そこで昭和36年2月3日、当社と(財)鉄道弘済会、(株)崎陽軒、東京急行電鉄(株)の4社の共同出資により駅構内営業および施設の賃貸を主要事業とする(株)横浜ステーションビルを設立した。

そして同社は昭和37年11月23日、地下2階・地上7階建て、延床面積2万3,942㎡の横浜ステーションビル(現シアル)を完成させ、ショッピングビルとして175店舗が入店するとともに同ビル内には、相鉄興業(株)と(株)横浜ステーションビルの出資による(株)横浜ポーリングセンター(昭和37年3月12日設立)が神奈川県下初のポーリング場として横浜ポーリングセンターを同時にオープンし、いずれも活況を呈した。



オープン当日の相鉄ストア三ツ境店



#### (株)横浜ステーションビル

昭和36年2月3日 設立

(代表者の推移)

社 長 鳥居 菊造 昭和36年2月～昭和45年11月

社 長 穴水 清彦 昭和45年11月～昭和54年9月

社 長 川又 英雄 昭和54年11月～現在

(資本金の推移)

昭和36年2月(設立) 1億円

昭和56年5月(増資) 1億5,000万円

昭和56年10月(増資) 2億円

#### (株)横浜ボーリングセンター(現株相栄)

昭和37年3月12日 設立

昭和42年6月1日 相鉄ボール(株)と商号変更

昭和54年7月1日 (株)相栄と商号変更(ボーリング業は廃止、飲食店業のみ営業)

(代表者の推移)

社 長 鳥居 菊造 昭和37年3月～昭和44年5月

社 長 穴水 清彦 昭和44年5月～昭和47年11月

社 長 片岡 茂 昭和47年11月～昭和51年1月

社 長 宮坂作太郎 昭和51年1月～昭和57年9月

社 長 片岡 茂 昭和57年9月～昭和59年6月

社 長 鈴木 良秀 昭和59年6月～現在

(資本金の推移)

昭和37年3月(設立) 2,000万円

昭和42年6月(増資) 4,000万円



ダイヤモンド地下街正面入口

#### ◆横浜地下街(株)設立とダイヤモンド地下街開業

昭和38年3月1日、当社は相鉄興業(株)、東京急行電鉄(株)などとともに横浜地下街(株)を設立し、横浜駅西口広場の高度利用を図るため地下街の建設を行うことにした。

そこで、自家用車での来街者の利便と将来的な駐車場難を考慮し、商店街(140店)と駐車場(362台収容)からなる地下2階建て3万1,379㎡という東洋一の規模をもつダイヤモンド地下街(現ザ・ダイヤモンド)の建設に着手し、翌39年12月1日にオープンし、以来好調に推移している。

#### 横浜地下街(株)

昭和38年3月1日 設立

(代表者の推移)

社 長 鳥居 菊造 昭和38年3月～昭和45年7月

社 長 穴水 清彦 昭和45年7月～昭和54年9月

社 長 川又 英雄 昭和54年10月～現在

(資本金の推移)

昭和38年3月(設立) 1億円

昭和48年10月(増資) 2億円

昭和54年10月(増資) 4億円



横浜ステーションビル

## 5.砂利業とその他兼業

### (1)砂利業の変遷

#### ◆市況の回復

さきに述べたように、朝鮮戦争による特需の影響から好況を享受した砂利業界も、特需の減退によって昭和30年ころから衰退へ向かった。しかも、大手業者が占有していたころは、業界機関による自主調整機能がはたらき、市況の安定が図られていたが、好況時に業者数が激増したため、それも機能しなくなってしまった。

これに加えて、長年にわたる砂利採取によって資源が枯渇し、また治水、利水面からも問題が出はじめた相模川は、昭和32年6月から県当局によって砂利採取制限措置がとられることになった。

このような状況のもとで、当社は砂利業の営業基盤の維持に懸命に努力した。そして昭和32年後半から砂利需要は回復に向かい、次第に市況も堅調を示してきた。

#### ◆県外鉱区の開発と生産体制の強化

そこで当社は平塚、相武台採取所で採取船の新造、改造を行うとともに、昭和33年12月16日に栃木県小金井に、翌34年7月1日に埼玉県深谷に採取所を新設した。同じ34年7月には静岡県安倍川で生産に当たっていた杉村砂利(株)との間で専属需給取引を開始したが、翌35年3月15日に当社と杉村砂利(株)との出資により中部開発(株)を設立し、この地を将来の砂利供給の拠点とする計画を推進することになった。

一方、海上輸送による大量輸送とコストの低減を図るために、静岡県田方郡の大正丸海運(株)の砂利輸送船を専属備船とし、昭和37年9月1日には千葉営業所(千葉市寒川町)と静岡営業所(島田市横井)をそれぞれ設け、生産・輸送・販売の一貫供給体制を確立した。

この間、西伊豆にある土肥金山の廃石を商品化するなど、資源の有効利用にも努めた。

昭和37年6月に神奈川県当局から相模川の全面砂利採取禁止が予告され、荒川その他の河川でも同様の措置がとられた。安倍川、大井川においては新規鉱区の取得は停止されたが、大井川への進出については、すでに当社は中部開発(株)を通して、これに対応していたため、昭和38年5月には島田と大井川町にそれぞれ事業所を新設した。

島田採取所開設と同時に東海道線島田駅から貨車輸送を開始したが、ここでも海上輸送に切り換えることにし、他社の進出が具体化していなかった御前崎港に着目し、昭和38年4月地元有力者との協議のうえ、地元法人として御前崎港開発(株)を設立し、同社に積込荷役の一切を請け負わせ、港の専用に成功した。

昭和39年2月25日には、地元との共同出資で、御前崎海運(株)を設立し、海上輸送を行うことにした。

また、大井川河口の人工港建設が大手業者グループの手によって進められ、当社もこれに参加し、昭和39年7月7日から使用を開始した。

しかし、大井川もやがて規制が強化されることになる。

こうしたなかで、従来から良質の砂利、砂が埋蔵されながら地理的条件が支障となって開発が著しく遅れていた岩手県宮古市の閉伊川沿いで砂利採取を行うことにし、昭和39年3月30日、宮古海運(株)ほかとの共同出資により宮古開発(株)を設立した。



清水港の砂利運搬船



深谷採取所の砂利採取船

#### ◆規制の強化と砂利業界の自主統合

昭和39年に静岡県は河川保護のため、砂利業者を48業者から12業者に集約し、陸上選別機で採取に当たらせることを決めた。これに基づいて業者の自主統合が促進され、1年後には集約が完了した。

昭和40年12月、当社は新たに島田、大井川両陸選工場を建設したが、大井川の集約規制は次第に上流におよび、鍋島(昭和42年2月3日)と鵜網(昭和42年3月7日)に陸選工場を完成させた。また安倍川も同様の集約規制がとられ、ここにも陸選工場(津渡野・牛妻)を建設した。

この間昭和39年3月末をもって、相模川の砂利採取は全面禁止となり、当社は平塚、寒川、社家の3採取所(昭和38年9月30日)と平塚コンクリートブロック工場(昭和39年3月31日)を閉鎖することになった。しかし、相武台採取所は設備を全面改造したばかりで、河川内鉱区も民有地で長期的採取計画によって乱掘を避け資源を温存していたため、そのまま継続していくことになった。

#### ◆不況下の砂利業と当社

昭和39年後半から、経済の過熱を是正する措置として、金融引き締めを中心とする景気調整政策がとられ、企業の倒産が相次いだ。なかでも建設業界が受けた影響は大きく、砂利需要は減退していった。さらにオリンピック関連工事の終結以来需給のバランスが崩れ、過当競争はますます激しくなっていった。

こうした情勢のなかであって、資金回収の長期化は避けられなかったが、下請業者に対する支払いについては、弾力性のある資金運用によって平常どおりに行ったため、多くの協力業者が当社の傘下に結集してきた。

昭和41年11月5日、当社は群馬県鐺川で砂利採取を行うため、当社と地元有志により西野砂利(株)を設立し、翌年3月から生産を開始し、東京内陸地区へ供給するとともに北関東地区の販売地盤を強固にした。

以上のように、この間当社は砂利の生産販売体制の強化のため、相次いで会社を設立したが、これらをまとめると次のとおりである。



設立年月日	会社名	資本金	代表者	備考
昭35. 3.15	中部開発(株)	設立 500万円	社長 長島 晋作 昭35. 5~43.12	昭43.12.23 東海開発(株)に吸収合併・解散
昭35. 3.18	大正丸海運(株)	設立 200万円 増資(昭37.4) 500万円	社長 山崎 寛 昭35. 3~42.11	昭37. 4. 1 相鉄グループ入り 昭42.11. 6 相鉄グループ離脱
昭37. 7.18	大井川開発(株)	設立 100万円	代表取締役 大石 竹次 昭37. 7~41.一 代表取締役 岩堀 芳夫 昭37. 7~41.一	昭41.一.一 相鉄グループ離脱
昭38. 5.24	古川砂利(株) (現東海開発(株))	設立 50万円 増資(昭40.11) 200万円 合併(昭43.6) 250万円 増資(昭43.7) 1,000万円 合併(昭43.12)1,500万円	代表取締役 古川勝太郎 昭38. 5~39. 4 代表取締役 鳥居 菊造 昭39. 4~43.11 代表取締役 若尾 祐三 昭43.11~45. 7 代表取締役 大貫 利政 昭45. 7~47. 7 代表取締役 川室 虎蔵 昭47. 7~53. 6 代表取締役 清水 繁夫 昭53. 6~60. 6 代表取締役 中野 節夫 昭60. 6~現在	昭43. 6. 3 大井川興産(株)を吸収合併し、東海開発(株)と商号変更 昭43.12.23 中部開発(株)を吸収合併
昭39. 2. 7	北関東開発(株)	設立 2,000万円 増資(昭44.4) 4,000万円	社長 鳥居 菊造 昭39. 2~47. 5 社長 穴水 清彦 昭47. 5~52. 5 社長 川又 英雄 昭52. 5~61. 9	昭61. 9.24 解散
昭39. 2.25	御前崎海運(株)	設立 3,000万円 増資(昭40.8) 4,000万円	社長 川口 康二 昭39. 2~49. 7 社長 藪田 実 昭49. 7~59. 8 社長 高塚 清治 昭59. 8~60. 3 社長 藪田 実 昭60. 3~現在	
昭39. 3.30	宮古開発(株)	設立 1,200万円	社長 吉田 徳三 昭39. 5~49. 5 社長 北条 唯雄 昭49. 5~50. 5 社長 川室 虎蔵 昭50. 5~53. 6 社長 清水 繁夫 昭53. 6~60. 6 社長 中野 節夫 昭60. 6~62. 3	昭43. 1.一 相鉄グループ入り 昭62. 3.31 相鉄グループ離脱
昭41. 4. 1	大井川興産(株)	設立 50万円	代表取締役 穴水 清彦 昭41. 4~43. 6	昭43. 6. 3 古川砂利(株)に吸収合併・解散
昭41.11. 5	西野砂利(株)	設立 300万円	代表取締役 西野 完吉 昭41.11~45. 5 代表取締役 若尾 祐三 昭45. 5~47. 3	昭47. 3.31 解散



相武台採取所

#### ◆神奈川コンクリート工業(株)設立

当社のグループ会社である横浜コンクリート(株)は昭和37年6月23日、小野田レミコン(株)との共同出資により、神奈川コンクリート工業(株)を設立し、生コンクリートの製造販売の強化を図った。

神奈川コンクリート工業(株)は、東京と横浜の間に本社・工場を構え、都内のビル高層化や高速道路・東海道新幹線などの建設ブームに乗り、大いに発展した。

##### 神奈川コンクリート工業(株)

昭和37年 6月23日 設立

昭和47年12月 1日 相鉄グループ離脱

(代表者の推移)

社長 鳥居 菊造 昭和37年 6月~昭和47年11月

社長 土志田保則 昭和47年11月~昭和47年12月

(資本金の推移)

昭和37年 6月(設立) 3,000万円



神奈川コンクリート工業(株)

## (2)石油業の拡大

### ◆石油販売所の新設

昭和31年12月1日に京浜興業(株)に委託していた桜木町石油販売所の営業を事業部で直接行うことになったが、すでに大口需要家に対しては特殊な販売ルートが確立されており、販路の拡張はたいへん困難な状況であった。

しかし、わが国のモータリゼーションはその後急速に進み、石油類の需要も増大してきたので、昭和35年7月23日、横浜駅西口に横浜センター石油販売所を新設した。

その後昭和39年6月16日にはモービル石油(株)より施設の賃貸を受け、鶴見石油販売所を新設、同年12月16日には戸塚石油販売所を当社グループ会社である相鉄自動車工業(株)から譲り受けた。

さらに翌40年5月1日には地方小売業者、大口需要家への配送業務の円滑化を図るため、片倉町石油配送所を新設するなど事業の拡充に努めた結果、神奈川県下有数の石油販売事業者に成長した。



横浜センター石油販売所

## (3)観光事業等への進出

### ◆観光開発部の新設

従来から観光事業の一環として、貸切バスや旅行斡旋業を行ってきたが、昭和35年10月19日には、長野県志賀高原の(有)三晃荘を取得し、旅館の経営に当たることになった。その後昭和39年2月6日、当社は本格的な観光事業への進出を図るため、観光開発部を新設し、これまで企画室が担当していた山梨県方面への進出業務を移管して、これをさらに積極的に推進するとともに、今後の業務内容の拡充に努めることになった。

昭和39年5月、甲府事務所の開設を契機に、観光資源が豊富でしかも未開発地域を多く抱えている山梨県の観光開発を本格的に開始することになった。また同年3月には、南アルプスの夜叉神峠にある旅館夜叉神荘を取得し、相鉄観光(株)(現相鉄自動車(株))に経営を委託し、周辺地域一帯の開発に着手した。

### ◆相鉄ゴルフ(株)設立とゴルフ場の建設

昭和37年に当社は山梨県当局から富士山麓の観光開発について協力要請を受けた。当時、中央自動車道が昭和42年度までに富士吉田市まで開通し、中央線も甲



夜叉神荘



府までの複線化を実現するという計画が発表されて、山梨県は観光事業の新しい拠点としてにわかに脚光を浴びていたので、この開発協力要請は、当社の観光開発の意欲を一気に高めた。

山梨県の最初の意向は、県下御坂町の発展策としてゴルフ場を誘致したいというものであった。検討の結果、立地条件がよく、ゴルフ場の建設に適していると考えられたため、昭和38年12月12日に建設に関する覚書を締結し、ただちに用地買収にかかり、翌39年3月5日にゴルフ場建設工事の起工式を挙行し、コースの建設に着手するとともに、このゴルフ場の経営のため昭和39年5月11日相鉄ゴルフ(株)を設立した。

ゴルフ場は昭和40年9月17日に竣工し、同月20日から御坂国際カントリークラブ(昭和41年12月4日甲府国際カントリークラブと改称)として正式に営業を開始した。

#### 相鉄ゴルフ(株)

昭和39年 5月11日	設立
昭和43年 5月31日	船橋コンクリート工業(株)を吸収合併 (代表者の推移)
社 長 穴水 清彦	昭和39年 5月～昭和43年 5月
社 長 若尾 祐三	昭和43年 5月～昭和60年 6月
社 長 對馬好次郎	昭和60年 6月～昭和62年 6月
社 長 伊藤 勇	昭和62年 6月～現在
(資本金の推移)	
昭和39年 5月(設立)	2,000万円
昭和40年11月(増資)	5,000万円
昭和43年 5月(合併)	9,000万円

#### ◆富士山麓西湖地区などへの進出

山梨県内における観光開発の当社の目標は、富士山麓、なかでも観光的に処女地である西湖周辺地区への進出であった。

山梨県も当社の計画に賛同し、観光開発を希望している地元の南都留郡足和田村との協議に際しては大いに協力してくれた。

観光開発を急ぐ同村では、さきに山梨県から借地していた西湖畔約39万㎡の土地を当社に開放することを約し、昭和39年9月の第1回交渉以来半年間の協議を重ねた結果、村当局との意見の一致をみ、昭和40年4月14日、当社と足和田村との間で契約調印を行い、富士山麓進出への第一歩を踏み出したのである。

また、山梨県以外の地域としては、昭和41年6月に南房総洲の崎に観光施設用地を確保した。



御坂国際カントリークラブ(現甲府国際カントリークラブ)



## 6. 厚生・教育施設の新設等

### ◆寮の新設

当社では創業当時に駅長用の独立社宅を建設して以来、昭和2年から25年に至る間は主として鉄道職員の独身者、妻帯者を入居させるための共同社宅を増設してきた。

しかし、昭和32年ころから社宅の一部老朽化が始まり、また沿線開発にともなう旅客の増加に対応するため、駅施設の拡張やホームの延長などを行うことになり、これまでの駅長社宅や共同社宅は次第に廃止され、これに代わるものとして、寮の建設が活発になった。

昭和32年12月1日、希望ヶ丘駅北側(現横浜市旭区東希望ヶ丘)に当社初めてのコンクリートブロック造り2階建ての独身寮が完成し、同月5日に開設した。その後バス関係の女子職員の採用が近郊地域から東北・九州方面など遠隔地におよびはじめたこと、また、バス関係の女子職員の通勤、勤務時間の面においても、これを収容する寮の必要に迫られた。このため、昭和35年6月1日に保土ヶ谷区二俣川町春の木台に木造2階建ての建物を賃貸借契約により確保し、希望ヶ丘女子寮を新設した。収容人員は20名であった。

その後、寮の新設にともなう名称変更や経営環境の変化などによる男子寮・女子寮の変更、廃止などの変遷を経て現在に至っているが、その状況は以下のとおりである。

なお、昭和36年以降、当社の寮は独身男子寮を「わかたけ」、独身女子寮を「わかば」、妻帯者寮を「むつみ」と呼称することにした。

昭和32.12.5	希望ヶ丘独身寮新設(46.2.28廃止)
35.6.1	希望ヶ丘女子寮新設(42.7.18廃止)
36.3.16	希望ヶ丘わかば寮新設(46.2.28現希望ヶ丘わかたけ寮に変更)
36.5.1	品川わかば寮新設(38.5.1廃止)
37.4.1	綾瀬わかたけ寮新設(42.7.18廃止)
37.9.28	瀬谷むつみ寮新設(51.6.10廃止)
38.2.1	瀬谷第2むつみ寮新設(44.10.1廃止)
38.3.1	大森わかば寮新設(40.1.12廃止)
38.9.3	瀬谷わかば寮新設(51.6.10廃止)
40.1.12	城南わかば寮新設(57.11.30廃止)
40.2.20	上星川わかば寮新設
40.2.20	希望ヶ丘むつみ寮新設(45.2.1廃止)
42.6.21	大和わかば寮新設(59.10.1廃止)
46.6.20	城南第2わかば寮新設(54.4.20廃止)
46.9.8	希望ヶ丘住宅新設(元希望ヶ丘独身寮用地)



希望ヶ丘第1わかたけ寮(現希望ヶ丘共同住宅用地)



希望ヶ丘第2わかたけ寮(現希望ヶ丘わかたけ寮用地)

#### ◆西横ビルの建設

前章で述べたように、当社の診療所は昭和28年に相模鉄道共済組合に委託したが、その後昭和33年10月1日に再び会社の管理にもどし、内科診療の充実を図った。しかし、建物の老朽化に加え、診療所が手狭になったため、西横浜駅構内に2階建ての西横ビルを建設して移転することになった。これと同時に新入社員の教習、電車運転士の国家試験受験のための講習、各部課で行う業務研究の場所としても利用することにした。

昭和36年5月22日に起工式を行い、同年10月18日に完成し、2階を診療所、1階を教習所とした。

診療所では、心電計、超短波治療器、太陽灯、診断用5,000mA型X線装置などを新しく備えるとともに、従来の蓄電器放電型X線間接撮影機を新型に替え、診療、健康管理に対する体制を整えた。



西横ビル

#### ◆沢渡クラブの開設

昭和37年、当社は創立45周年を迎えたが、記念行事の一環として、同年11月1日に横浜市神奈川区沢渡に、沢渡クラブを開設した。同クラブの管理は相模鉄道共済組合に委託し、家族を含む組合員の休憩・宿泊など保養施設として広く利用されたが、建物の老朽化により、昭和55年8月10日に同組合から返還を受けてこれを廃止した。



沢渡クラブ

#### ◆社友会の発足

昭和37年12月18日、創立45周年を記念して、会員相互の友愛・互助を通じて会社の発展に協力することを目的に相鉄社友会が発足した。社友会は会員と名誉会員とによって構成され、会員は定年退職者で、勤続25年以上または係長、現業長以上の職にあった者、名誉会員は現役員、元常勤役員および会社にとくに功勞のあった者で会長が指名した者である。初代会長には鳥居社長が就任した。

#### ◆文教会館の完成

当社の社員教育は、昭和36年10月以降西横浜駅の教習所において行われてきたが、昭和39年から同教習所が電車運転士の自家養成のための専用教習所となったため、新たに社員の教育訓練および文化活動施設の設置を検討していたが、二俣川駅南側隣接地に地上3階・地下2階建て、延床面積1,750㎡の文教会館を建設することにし、昭和41年3月26日工事に着手した。

同年12月1日に同会館は竣工し、同日使用を開始した。

文教会館の完成と同時に社員教育施行規則を廃止して、新たに社員教育規則を制定し、これに基づいて体系的に教育を実施することになった。



文教会館