

相鉄グループ100年史

1917—2017

横浜駅周辺



2018年9月19日撮影



1987年撮影



1968年撮影

[運輸業]

鉄道



横浜をイメージした色「YOKOHAMA NAVYBLUE」を採用した都心直通用20000系車両



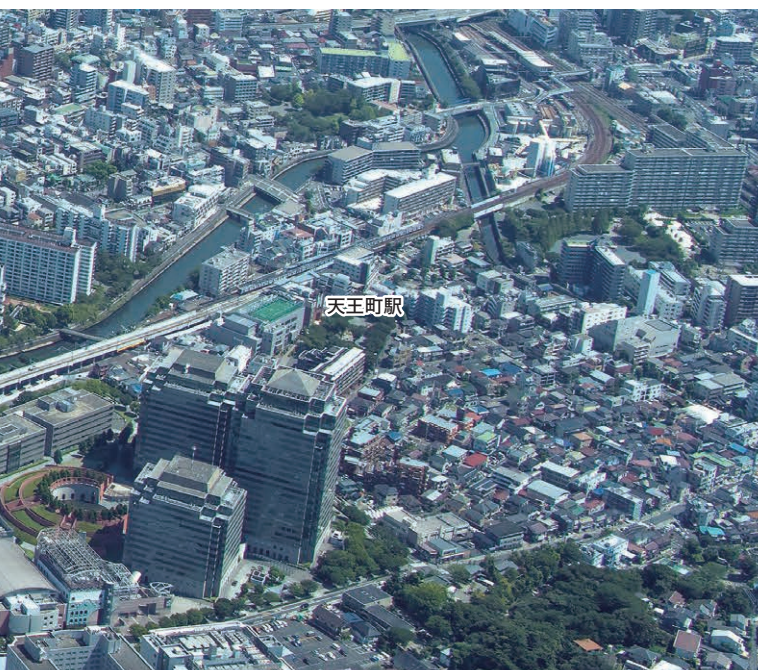
相模鉄道本線(星川駅~天王町駅)連続立体交差事業



JR線・東急線との相互直通線のトンネル工事(西谷駅付近)



高架化工事(星川駅付近)



相模鉄道キャラクター「そうにゃん」

[運輸業]

鉄道



「YOKOHAMA NAVYBLUE」を採用した9000系リニューアル車両



TTCを導入した運輸司令部

バス



高速バス「ハイウェイクルーザー」：横浜駅西口 - 富士急ハイランド・河口湖駅方面(レイクライナー)



「よこはま動物園北門」行きの路線バス

[流通業]



そうてつローゼンジョイナステラス二俣川店



そうてつローゼンかしわ台店



そうてつローゼン南まきが原店



ステーションist 横浜1階改札前



葉山ボンジュール葉山店

[不動産]

相鉄ジョイナス



1階 大通り



地下1階 ホテル前広場



地下1階 ダイヤキッチン

[不動産業]

二俣川駅南口地区第一種市街地再開発事業



再開発事業により生まれ変わった二俣川駅周辺



ジョイナステラス二俣川

いずみ野線沿線リノベーション計画



南万騎が原駅周辺



いずみ野駅周辺



弥生台駅周辺

緑園都市住宅地



駅を中心に広がる住宅地

[ホテル業]

横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ



横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ(左下: シェラトンクラブ「ロイヤルスイートルーム」、右下: シェラトンクラブ専用エントランス)

ザ・スプラジール



ザ・スプラジール ソウル明洞

相鉄フレッサイ



相鉄フレッサイ 東京六本木

ホテルサンルート



ホテルサンルートプラザ新宿



ザ・スプラジール ソウル東大門



相鉄フレッサイ 京都四条烏丸



ホテルサンルート有明



ごあいさつ

おかげさまで相鉄ホールディングスは、2017年12月18日に創立100周年を迎えました。

相模川の砂利の運搬から始まった当社は、戦後に経営の多角化を図り、横浜駅西口の商業施設建設や沿線の開発、それに伴うさまざまな生活サービスの提供を通じて、今日の姿にまで成長しました。100年の歴史の過程は、苦難の連続でありましたが、諸先輩のご努力と関係各位のご支援のおかげで、幾多の苦難を乗り越えて、今日の相鉄グループがあるわけです。創立100年にあたってその歴史をあらためて思い起こし、ここに深い感謝と敬意を表する次第であります。

現在の我が国は、本格的な人口減少・高齢化社会の到来、急速な経済のグローバル化、地球環境問題の深刻化、環境や美しさを重視する国民の価値観の変化など、歴史的な転換期を迎えています。世界では、持続可能な社会の実現に向けて、環境問題や貧困、格差拡大等の諸問題に対する取り組みが広がっています。環境や社会問題とのつながりを考えて事業を進めることは、企業にとって社会的責任を果たすだけでなく、新たなビジネス機会を得たり事業のあり方を改善したりする好機にもなります。当社グループにおいても、持続可能な社会の実現に向けて、環境負荷の軽減や多様性の尊重など、進むべき方向性の確立に多少なりとも貢献できればと考えております。

結びに、長年にわたって相鉄グループの事業を温かく見守り、ご支援いただいているお客様をはじめ、お取引先、株主、関係先の皆様に、改めて感謝の意を表する次第です。皆様には、本書によって当社グループに対するご理解を深めていただければ幸いです。

今後とも、なお一層のご指導とご鞭撻を賜りますよう、お願い申し上げます。

相鉄ホールディングス株式会社
代表取締役会長

鳥居 眞



発刊にあたって

日頃は、皆様には相鉄グループをお引き立ていただき、厚く御礼申し上げます。

おかげさまで、相鉄ホールディングスは2017年12月18日をもちまして、創立100周年を迎えることができました。これもひとえに、お客様、地域の皆様、株主の皆様、関係者の皆様からの永年に亘るご愛顧とご支援の賜物であり、役職員一同、心より感謝申し上げます。

当社は、創立当初は地方の一小私鉄でありましたが、現在は鉄道業を基幹として、運輸業、流通業、不動産業、ホテル業などを展開する企業グループとして、地域の発展と共に歩み、地域社会に奉仕する企業として、皆様のさまざまな生活の中でお役に立たせていただいております。

顧みますと、今日までの100年は決して平たんなものではなく、関東大震災や太平洋戦争による被害、戦時中の会社合併など、組織自体の存続さえ危ぶまれる時期もありました。このような試練を乗り越えられたのは、先人の弛みない努力と当社をご支援いただいている関係各位の賜物であり、ここに改めて感謝と敬意を表する次第であります。

当社グループは、2005年からのグループ経営体制の下、更なる成長を目指して、JR線・東急線との相互直通事業や相鉄線沿線での再開発事業を進めており、またホテル業を中心に東京都心、全国そして海外へと事業領域の拡大を図っております。

これまで築いた財産を新しい時代への礎に、次の100年の更なる飛躍に向けて、これまで以上に発展させていく所存であります。

これからも「快適な暮らしをサポートする事業を通じてお客様の喜びを実現し、地域社会の豊かな発展に貢献する」という相鉄グループ基本理念に則り、お客様をはじめとするすべてのステークホルダーの期待に応えるべく努力してまいります。

相鉄ホールディングス株式会社
代表取締役社長
社長執行役員

林 英一

目次

口絵

ごあいさつ

相鉄ホールディングス株式会社 代表取締役会長 **鳥居 眞**

発刊にあたって

相鉄ホールディングス株式会社 代表取締役社長
社長執行役員 **林 英一**

沿革編 第1部 1917-1987 「相鉄七十年史再録」

第1章 [創業～昭和20年] 神奈川県央部開発の先駆

1. 神中鉄道(株)と相模鉄道(株)の創立	2
(1)わが国鉄道のはじまり	2
◆ 神奈川県下の私鉄の状況 ◆ 相模鉄道(株)の母体2社	
(2)神中鉄道(株)の設立と創業	4
◆ 神中軌道特許願書の提出 ◆ 創立総会の開催 ◆ 測量の開始と困難 ◆ 軌道から軽便鉄道へ	
◆ 戦後の不況と経営の地固め ◆ 斉藤和太郎の社長就任と経営の刷新 ◆ 起工式の挙行 ◆ 横浜～厚木間の路線の確定	
◆ 工事の進行と開業の準備 ◆ 二俣川～厚木間の営業開始 ◆ 開業当初の営業成績 ◆ 砂利の採取、販売業に着手	
◆ 乗合自動車業に進出	
(3)相模鉄道(株)の設立と創業	13
◆ 軽便鉄道の敷設免許申請の背景 ◆ 敷設免許の交付と創立総会 ◆ 用地買収の進捗 ◆ 茅ヶ崎～寒川間の開通	
◆ 開業目前、経営陣の辞任 ◆ 営業の開始 ◆ 砂利業の開始 ◆ 砂利採取船の導入	
2. 相模鉄道線と神中鉄道線の拡張	18
(1)相模鉄道線の全線開通	18
◆ 設備の充実 ◆ 寒川～厚木間の営業開始 ◆ 初の株主配当の実施と増資 ◆ 厚木～橋本間の営業開始	
(2)神中鉄道線の延長	21
◆ 二俣川～北程ヶ谷間の開通 ◆ ガソリン自動客車の導入	
3. 昭和不況下の相模鉄道(株)と神中鉄道(株)	22
(1)不況下の私鉄経営	22
(2)相模鉄道(株)の不況対策	23
◆ 相次ぐ経営陣の交替 ◆ 増収策の策定と業績の向上 ◆ 砂利業の再編成 ◆ 砂利業の盛衰	
◆ ディーゼル車の導入と八王子駅への乗り入れ ◆ 乗合自動車業の開始	
(3)神中鉄道(株)の不況対策	26
◆ 深刻な不況と経営の苦境 ◆ 不況打開に背水の陣 ◆ 全線開通、横浜駅に乗り入れ	
4. 東京横浜電鉄(株)の傘下に	28
(1)戦時統制下の私鉄	28
(2)神中鉄道(株)・相模鉄道(株)、東京横浜電鉄(株)の傘下に入る	28
◆ 神中鉄道(株)社長に五島慶太就任 ◆ 海老名駅の新設 ◆ 電化計画と複線化の進行	
◆ 相模鉄道(株)、東京横浜電鉄(株)の傘下に ◆ 東京急行電鉄(株)が相模野臨時建設部を設置	
5. 相模鉄道(株)、神中鉄道(株)を吸収合併	31
(1)合併の経緯	31
◆ 合併の背景 ◆ 役員の変動 ◆ 事業の内容	
(2)輸送力増強計画の進展	34
◆ 複線化の進行と停滞 ◆ 神中線の電化	

(3) 経営内容の変遷	35
◆社長の交替と増資 ◆相模線、運輸通信省に買収 ◆鉄道業を東京急行電鉄株に委託 ◆川又貞次郎、社長に就任	
◆砂利業に専念	

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	40
(1) 戦後の混乱と私鉄の被害	40
(2) 自主経営路線の展開	40
◆相模支社と名称変更 ◆鉄道業の委託経営の解除 ◆運営基盤の確立 ◆株式の上場と初の社債発行	
◆資産再評価の実施 ◆株式の大量移動 ◆経営の多角化を指向	
(3) 鉄道部門の充実	42
◆電圧の統一 ◆営業キロ程27.5kmとなる ◆電力の自給体制の確立 ◆安全設備の改善 ◆複線化の実現	
◆変電所の新設	
(4) 砂利業の発展	45
◆戦後の砂利業界 ◆砂利業の活況 ◆コンクリートブロックの製造 ◆採取所の新設 ◆生産部門を相武砂利株に委託	
◆横浜コンクリート株設立	
2. 新規事業部門の開拓	47
(1) 自動車業の開始	47
◆乗合バス業の再発足 ◆貸切バス業の発足 ◆分解整備の開始	
(2) 沿線開発の進展	48
◆建売住宅の分譲開始 ◆相模野興業株合併と開発部新設 ◆希望ヶ丘駅周辺の開発と学校誘致 ◆相模企業株設立	
◆初の金融公庫付住宅の分譲	
(3) 横浜駅西口の開発準備	51
◆横浜駅西口の土地買収 ◆開発計画の調査に着手 ◆計画の進展 ◆横浜駅西口開発計画の構想 ◆相鉄不動産株設立	
(4) 石油業の開始	54
◆販売代理店契約の締結	
3. 福利厚生強化	54
◆健康保険組合に加入 ◆共済組合設立と診療所開設	

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	56
(1) 高度経済成長と私鉄経営	56
◆経済の高度成長 ◆大量輸送時代の幕開き ◆私鉄経営の多角化	
(2) 経営体制の変遷	56
◆川又貞次郎が会長に、鳥居菊造が社長に就任 ◆本社の移転と組織の変遷 ◆相次ぐ増資	
◆鳥居菊造が会長に、穴水清彦が社長に就任	
2. 鉄道業における輸送力増強の進展	58
(1) 複線化の推進	58
◆横浜～西横浜間の複線化 ◆希望ヶ丘～三ツ境間の複線化 ◆三ツ境～大和間の複線化 ◆大和～相模大塚間の複線化	
◆相模大塚～大塚本町間の複線化 ◆重軌条化と枕木のPC化	
(2) 新造車両の投入	60
◆新造車5000系の登場 ◆63形車両の改造 ◆新造車の増備計画 ◆通勤車6000系の投入	
(3) 駅舎の整備と諸設備の増強	62
◆大和駅の再建工事 ◆初の橋上駅舎の誕生 ◆相次ぐ橋上駅舎化 ◆希望ヶ丘駅北口駅舎の新設 ◆変電所設備の増強	
◆西横浜変電所の増強と移設 ◆保安設備の強化	
3. 自動車業の充実	66
(1) 乗合バス業の進展	66
◆バス路線網の拡張 ◆保土ヶ谷営業所の新設 ◆路線系統の調整 ◆二俣川営業所の新設 ◆ワンマンカーの採用	

(2)貸切バス業の充実	68
◆事業区域の拡充 ◆営業所の変遷 ◆城南営業所の新築と川崎営業所の新設 ◆相次ぐ増車	
◆セミ・デラックスバスの新造 ◆シーズンオフの旅客対策 ◆観光案内所の設置 ◆タクシー業への進出	
(3)整備体制の強化	72
◆整備工場の充実	
4. 不動産業の飛躍的拡大	73
(1)不動産分譲業の進展	73
◆沿線開発の活発化 ◆万騎が原地区の開発 ◆海老名地区の開発の開始 ◆宅地造成の規制強化	
◆月賦方式、ローンの導入 ◆那須地区の別荘地開発に着手	
(2)不動産賃貸業の進展	75
◆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 ◆横浜駅名品街と高島屋ストアの開店	
◆相鉄文化会館の完成 ◆株横浜高島屋設立と相鉄会館(横浜高島屋店舗)完成 ◆相鉄会館増築とスカイブリッジの建設	
◆相鉄ビル完成 ◆株相高設立と相高ストア開店 ◆相鉄ビルサービス株設立	
◆相鉄不動産株の吸収合併と相鉄興業株設立 ◆株横浜ステーションビル設立と開業	
◆横浜地下街株設立とダイヤモンド地下街開業	
5. 砂利業とその他兼業	83
(1)砂利業の変遷	83
◆市況の回復 ◆県外鉱区の開発と生産体制の強化 ◆規制の強化と砂利業界の自主統合 ◆不況下の砂利業と当社	
◆神奈川コンクリート工業株設立	
(2)石油業の拡大	86
◆石油販売所の新設	
(3)観光事業等への進出	86
◆観光開発部の新設 ◆相鉄ゴルフ株設立とゴルフ場の建設 ◆富士山麓西湖地区などへの進出	
6. 厚生・教育施設の新設等	88
◆寮の新設 ◆西横ビルの建設 ◆沢渡クラブの開設 ◆社友会の発足 ◆文教会館の完成	

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	90
(1)高度経済成長の終焉と私鉄経営	90
◆好況の持続 ◆私鉄の経営環境の変化	
(2)経営課題へ積極的対応	91
◆2大事業計画 ◆建設本部の設置 ◆観光事業の展開 ◆アメリカン・相鉄・コーポレーション設立	
◆日本市街地開発株、相鉄グループ入り ◆社是・社歌の制定 ◆電算機の導入 ◆初の転換社債30億円発行	
◆穴水清彦が会長に、川又英雄が社長に就任	
(3)いずみ野線の建設	96
◆いずみ野線の建設工事 ◆いずみ野線の開業	
(4)横浜駅西口の再開発	97
◆再開発工事に着手 ◆相鉄ムービルの完成 ◆再開発工事にともなうテナント対策 ◆相鉄ジョイナスの誕生	
◆相鉄ジョイナス第2期工事に着手	
2. 鉄道業の輸送需要の増加と対応	100
(1)輸送力の増強と車両の増備	100
◆全線複線化の完了 ◆車両の新造と改造 ◆無人のかしわ台変電所新設	
(2)保安設備の増強	101
◆ATSの設置 ◆列車誘導無線装置の設置 ◆踏切の安全対策	
(3)諸施設の整備	102
◆電車基地の完成 ◆駅舎の改良と新設 ◆点字ブロックの設置	
(4)業務の効率化	104
◆保守作業の効率化 ◆定期券発行機の導入 ◆諸業務の合理化	

3. 自動車業の停滞と対策	105
(1) 乗合バス業の体質改善	105
◆マイカーの普及とその影響 ◆体質改善の進行 ◆西横浜営業所を新設 ◆鶴ヶ峰バスターミナルの新設	
◆綾瀬営業所の新設	
(2) 貸切バスの体質改善	107
◆貸切バス業の伸び悩み ◆サロンカーの導入 ◆帰郷バスの登場	
4. 不動産業の拡充	108
(1) 大型団地の分譲	108
◆相鉄建設(株)設立 ◆えびな国分寺台団地 ◆瀬谷、深見団地 ◆鎌倉七里ヶ浜の宅地	
◆南瀬谷団地で初の中高層住宅を分譲 ◆小園団地 ◆上今泉団地 ◆“相鉄の那須”別荘地	
◆二俣川「こども自然公園」への土地提供	
(2) 沿線ショッピングセンターの建設	111
◆相鉄三ツ境ビル別館完成 ◆二俣川「グリーングリーン」完成 ◆相鉄瀬谷ビル完成	
5. 砂利業と石油業の推移	112
(1) 砂利業における環境の変化	112
◆新鉱区の開発 ◆公害防止への配慮 ◆転換期にきた砂利業 ◆相鉄コンクリート(株)設立	
(2) 石油業の推移	114
◆石油販売所の増設 ◆石油ショックの影響と省力化システム	
6. 福利厚生と社員教育	116
◆株式投資組合 ◆診療所の移転 ◆家族寮、独身寮の開設 ◆海外研修制度の発足	

第5章 [昭和52年～62年] 拡充と発展

1. 安定成長下の堅実経営	118
(1) 経営基盤の強化	118
◆計画部の新設 ◆相鉄不動産(株)設立 ◆相鉄ローゼン(株)誕生と上場 ◆(株)相鉄エージェンシー設立	
◆(株)相鉄スポーツ設立 ◆(株)アクト設立 ◆相鉄グループシーガルカードの発行 ◆連結決算の開始	
◆営業本部制の導入による組織体制の整備 ◆ホテル準備室の新設とホテルトロピカーナ買収	
(2) 情報化社会の到来	123
◆横浜ケーブルビジョン(株)設立 ◆横浜情報ネットワーク協議会発足 ◆横浜情報ネットワーク(株)設立	
(3) 労働条件の改善	124
◆60歳定年制実施 ◆完全週休2日制実施	
2. 鉄道業の拡大と充実	126
(1) いずみ野線の延伸計画	126
◆いずみ野線延伸計画 ◆建設部の新設	
(2) 輸送力増強と旅客サービスの向上	127
◆1日当たり乗降者数100万人突破 ◆10両編成列車運転開始 ◆保有客車300両達成 ◆新7000系車両の登場	
◆旅客専務車掌の登場 ◆乗継運賃割引制度導入 ◆上星川変電所新設 ◆土曜ダイヤの導入	
◆電車の冷房化率100%達成 ◆ほほえみ号の登場 ◆緑園都市号の登場	
(3) 設備の改良・整備	132
◆駅施設の改良 ◆駅のサービスアップ ◆踏切等の安全対策 ◆I T C (総合列車運行管理装置)の導入	
◆大和駅周辺連続立体交差工事(大和駅地下化)に着手 ◆緑園都市駅における新しい駅づくり	
(4) 業務の合理化	138
◆保守作業の効率化 ◆ロングレール化の推進 ◆車扱貨物と手小荷物営業の推移	
3. 自動車業の輸送需要の多様化と対応	140
(1) 乗合バス業の対策	140
◆バス路線の新設と再編成 ◆深夜バスの運行 ◆新ボディカラーの採用 ◆車掌の廃止 ◆ナローバスの登場	
◆冷房車の投入 ◆大型方向幕付新型バスの登場 ◆営業所・バスターミナルの新設 ◆横浜市内共通回数券制度の実施	

(2)貸切バス業の強化	144
◆国内旅行業の登録 ◆二俣川営業所に貸切バス部門統合 ◆ハイデッカー、フルデッカーの登場	
◆ラウンジコーチ、スーパーハイデッキ・ラウンジコーチの登場	
4. 不動産分譲業の活発化	146
(1)いずみ野線沿線の開発と分譲	146
◆いずみ野住宅地 ◆ひなた山住宅地 ◆南まきが原住宅地 ◆弥生台住宅地 ◆緑園都市住宅地	
◆領家・西田地区の開発	
(2)その他鉄道沿線の開発と分譲	151
◆浜田住宅地 ◆南えびな杉久保住宅地 ◆上今泉住宅地 ◆かしわ台住宅地 ◆文京大学、慶応義塾大学校地の譲渡	
◆フェリス学院大学を誘致	
(3)リゾートマンションへの進出	154
◆相鉄の強羅	
5. 不動産賃貸業の飛躍的發展	155
(1)横浜駅西口地区の賃貸業の拡充	155
◆相鉄ジョイナス全館完成 ◆「ジョイナスの森」オープン ◆相鉄鶴屋町ビル完成と相鉄K Sビルの運営	
◆横浜駅西口誕生30周年記念事業 ◆横浜駅西口振興協議会の活動 ◆街区環境の整備	
◆横浜駅西口地区の防火・防災体制の確立	
(2)相鉄ジョイナスの活性化	159
◆専門店部分のリフレッシュ ◆株横浜高島屋賃貸部分の増床	
(3)沿線ショッピングセンターの展開	161
◆いずみ野「フォンテ」開業 ◆まきが原「相鉄ライフ」開業 ◆相鉄さがみ野ビル(株)設立とさがみ野「相鉄ライフ」開業	
◆やよい台「相鉄ライフ」開業 ◆三ツ境「相鉄ライフ」開業	
6. 砂利業と石油業の環境変化	164
◆砂利業界の動向 ◆サービスステーションの営業委託 ◆チェーン化の推進	
7. 福利厚生と社員教育の充実	167
◆「相鉄クラブさちが丘」の新設 ◆星川診療所の開設 ◆健康管理体制の充実 ◆「相鉄グラウンド」の建設	
◆高齢化社会への対応 ◆適格退職年金制度の導入 ◆社員教育制度	

沿革編 第2部 1986-2017

第1章 [1986~1999年] 総合サービス企業集団

第1節 事業の多角化と2大プロジェクト	172
1. 総合サービス企業集団を目指して	172
◆新たな方向性「総合サービス企業集団」 ◆川又英雄が相模鉄道株会長に、對馬好次郎が社長に就任	
◆「相鉄グループの経営理念」を集約 ◆グループ会社の上場 ◆横浜熱供給(株)と相鉄ホテル(株)設立	
◆相鉄ローゼン(株)による会社設立 ◆新分野での会社設立と取得 ◆大手民鉄の仲間入り	
◆對馬好次郎が相模鉄道株会長に、星野正宏が社長に就任	
2. 横浜駅西口駅前再開発事業の推進	175
◆飛躍の足がかりとして ◆相鉄本社ビルの建設と事務所の移転 ◆相鉄ムービルなどを移転	
◆横浜バイシェラトン ホテル&タワーズの開業 ◆横浜駅西口での地域冷暖房事業 ◆横浜駅西口での駐車場経営	
3. いずみ野線の延伸と沿線の街づくり	177
◆いずみ野線第2期・第3期区間延伸 ◆緑園都市住宅地における「ホテルに見立てた街づくり」	
◆「インタージャンクションシティ」計画 ◆グループ総合力による緑園都市住宅地の開発 ◆山手台住宅地	
◆緑園南が丘住宅地、みやこガーデン住宅地 ◆レンタル収納スペース開業	

第2節 運輸業における新たな取組み	181
1. 旅客サービスの向上.....	181
◆8000系・9000系車両の登場 ◆アートギャラリー号の登場 ◆快速列車の運行 ◆弱冷房車と優先席の設定	
◆駅の改良によるサービス向上 ◆「グリーンぼけっと」と案内係 ◆全駅終日禁煙の実施	
◆プリペイドカードサービスの展開 ◆運賃割引制度の充実	
2. 設備改良と安全対策.....	185
◆設備の整備による輸送力増強 ◆ロングレール化の100%達成 ◆大和駅周辺連続立体交差工事の完成	
◆地震対策の推進 ◆安全関連設備の充実 ◆電気関連設備の増強	
3. 業務の自動化・効率化.....	187
◆駅業務の自動化 ◆ダイヤ作成システムの導入 ◆貨物列車の運行休止	
4. 乗合バス業の対応.....	188
◆路線バスの新設 ◆路線バスの休止・廃止 ◆バスターミナルおよび営業所の改良・新設など ◆高速バスの運行	
◆新型バス車両の導入 ◆バスカードの導入 ◆新たな運賃制度の導入	
5. 貸切バス業の対応.....	192
◆帰郷バスと遊覧バス ◆相模鉄道㈱から相鉄自動車㈱への貸切バス移管	
第3節 流通業の幅広い展開	193
1. フランチャイズチェーンの展開と㈱イストの設立.....	193
◆相模鉄道㈱・相鉄企業㈱の販売業への進出 ◆㈱イストの設立	
2. 相鉄ローゼン㈱のサービス強化.....	194
◆システム導入による効率的な店舗運営 ◆Vマーク商品と㈱八社会 ◆「お客様第一主義」の強化 ◆物流の効率化	
◆地域特性に合わせた店舗展開 ◆環境活動の推進	
3. 相鉄ローゼン㈱の事業の広がり.....	197
◆レディースファッション専門店の展開 ◆映画館の移転 ◆飲食業の展開	
4. バブル崩壊後の砂利業と石油業.....	198
◆砂利業の再編と復調 ◆石油業の新形態を提案	
第4節 不動産業の急拡大	198
1. 集合住宅の分譲.....	198
◆集合住宅分譲への本格参入 ◆「グレースシア」ブランドの誕生 ◆JVによる集合住宅開発	
2. リゾート住宅の分譲.....	200
◆リゾートマンションの分譲 ◆「相鉄の那須」でのリゾート展開	
3. 総合不動産会社を目指す相鉄不動産㈱.....	201
◆相鉄アップスネットワーク ◆相鉄不動産㈱の再編	
4. 横浜駅西口周辺における賃貸業.....	202
◆西口商業施設の充実 ◆ダイヤモンドスポーツクラブ アトラス ◆事務所ビルの取組み	
5. 沿線地区における賃貸業.....	203
◆駅前商業ビルの充実 ◆賃貸ビルの増加と駅前再開発 ◆ビルメンテナンス業の充実	
第5節 よりよい企業グループを目指して	205
1. 情報システム導入による業務効率化.....	205
2. 文化・スポーツ活動支援と横浜博覧会.....	206

第2章 [2000~2017年] 選ばれる沿線の創造

第1節 事業の「選択と集中」	209
1. 持株会社体制構築に着手.....	209
◆新経営管理体制を発表 ◆5つの事業統括会社の設立 ◆相鉄ビジネスサービス㈱の設立	
◆星野正宏が相模鉄道㈱会長に、及川陸郎が社長に就任 ◆相模鉄道㈱が過去最大の損失を計上	
2. 「選択と集中」のための施策.....	211
◆グループ会社の上場廃止 ◆グループ会社の統廃合と譲渡 ◆相鉄保険サービス㈱の誕生	
3. 純粋持株会社体制の開始と「 <i>Vision100</i> 」.....	213
◆経営理念の改定とグループビジョンの制定 ◆「グループマーク」と「グループブランドメッセージ」の制定	
◆及川陸郎が相模鉄道㈱会長に、鳥居眞が社長に就任 ◆相模鉄道㈱各事業の分社化と相鉄ホールディングス㈱の誕生	
◆新グループビジョン「 <i>Vision100</i> 」 ◆鳥居眞が相鉄ホールディングス㈱会長に、林英一が社長に就任	

4. 運輸業の再編	216
◆新生・相模鉄道株の誕生 ◆相鉄バス株設立と貸切バス業からの撤退 ◆ハイヤー・タクシー業からの撤退	
5. 流通業の再編	217
◆オリジナル店とフランチャイジー店の展開 ◆商事業の集約 ◆カラオケチェーン 株ムーンのグループ入り	
◆直営店の整理と相鉄ステーションリテール株の誕生 ◆丸紅株との提携	
◆食品スーパーマーケット業に特化した新生・相鉄ローゼン株 ◆相鉄ローゼン株における事業の整理	
◆相栄フーズ株の相鉄グループ入り ◆砂利生産業・建材商社業および石油販売業からの撤退	
6. 不動産業の再編	220
◆相鉄不動産販売株と相鉄ホーム株の設立 ◆不動産業の整理 ◆株相鉄リビングサポートの設立	
◆株相鉄ビルマネジメントへの賃貸業運営の集約 ◆株相鉄アーバンクリエイティブへの賃貸業資産の集約	
第2節 利便性を高める運輸業	223
1. 東京都心への乗入れ	223
◆新法制定と直通運転構想 ◆相鉄・JR直通線 ◆相鉄・東急直通線	
2. 新型車両と運行の安全	224
◆10000系・11000系車両の登場 ◆9000系車両のリニューアル ◆20000系車両の登場 ◆車両の安全性向上	
◆軌道と運行の安全性向上 ◆安全管理規程の制定	
3. 駅施設の改良とサービスの向上	226
◆非常通報ボタンとホームドアの設置 ◆全駅のバリアフリー化 ◆各駅の改良工事	
◆駅ホームへの待合室設置と駅サイン基本計画 ◆駅周辺の動線の改良	
◆「デザインブランドアッププロジェクト」による駅舎リニューアル ◆旅客サービスの充実	
◆PASMOと相鉄カードの導入 ◆ITを活用した運行情報の提供 ◆旅客収入増加策と相鉄ファン拡大への取組み	
◆特急の運行開始	
4. 鉄道業の設備の改良・整備	232
◆相模鉄道本線(星川駅～天王町駅)連続立体交差事業 ◆設備改良による安全対策 ◆大地震への備え	
5. 自動車業の収益改善対策	233
◆乗合バス路線の増強 ◆乗合バス路線の見直し ◆コミュニティバスの運行受託と中距離バス新路線	
◆PASMOの導入 ◆安全管理規程の制定 ◆バリアフリーを意識した新型バス車両 ◆増収に向けての努力	
◆定時運行と情報提供の強化	
第3節 流通業のサービス拡大	237
1. 生活に根付く(株)イストの事業	237
◆コンビニエンスストアと駅売店の展開	
2. 相鉄ローゼン株の体制強化	238
◆そうてつローゼンの営業努力 ◆事業の効率化と新業態の出店 ◆企業市民としての相鉄ローゼン株の取組み	
第4節 収益力を高める不動産業	240
1. 短期回転型開発事業への転換と面開発	240
◆短期開発の集合住宅へ注力 ◆土地区画整理事業の推進 ◆一戸建て住宅「コージーライフ」シリーズの展開	
◆大規模環境創造型マンション ◆「グレーシア」ブランドへの統一 ◆六会コンクリート事件	
2. 住生活関連事業の模索	243
◆幅広い年代に向けてのサービス提供 ◆ターンテーブル・モデル実現への取組み	
◆相鉄ホーム株から相鉄リフォーム株へ ◆中古マンション買取再生販売事業と株相鉄リナプスの誕生	
◆浄水事業への進出と株相鉄ピュアウォーターの誕生	
3. 横浜駅西口地区の賃貸業の拡充	246
◆相鉄ジョイナスの活性化 ◆ザ・ダイヤモンドの相鉄ジョイナスへの統合 ◆横浜駅西口の活性化	
◆賃貸ビル取得の推進 ◆新相鉄ビルの耐震補強工事、アスベスト撤去工事	
4. 沿線活性化と不動産業の広がり	249
◆事務所ビルの取得と建設 ◆賃貸マンションの取得 ◆不動産証券化ビジネスの活用 ◆駅前市街地の再開発	
◆いずみ野線沿線駅前街区リノベーション計画 ◆「相鉄いずみ野線沿線環境未来都市」の取組み	
◆ビルメンテナンス業の拡大と指定管理者物件の受託	
第5節 進展するホテル業	255
1. 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズの歩み	255
◆施設リニューアルとサービスの向上 ◆個人情報保護の体制強化 ◆資源循環ルートの構築	
◆シェラトンのマリオットグループ入り	

2. 相鉄イン(株)の設立と展開	256
◆宿泊特化型ホテル「相鉄フレッサイн」誕生 ◆株相鉄イン開発の設立とフレッサイнのチェーン展開	
3. (株)サンルートのグループ入りとホテル業の展開	257
◆株サンルートの相鉄グループ入り ◆株相鉄ホテルマネジメントの設立と新たな試み ◆ホテルチェーンの海外展開	

第6節 社会環境の変化に対応して

- ◆システムの分散化とインターネット活用 ◆RPA導入の取組み ◆CSR体制の構築とCSR取組み
- ◆相鉄ウィッシュ(株)の設立 ◆相鉄ネクストステージ(株)の設立 ◆東日本大震災の発生と相鉄グループ各社の対応
- ◆相鉄グループ100周年とグループイメージアップの取組み

第3章 Thinking of the next century. 次の100年を見据えて

- ◆JR線・東急線との相互直通事業 ◆星川・天王町間整備計画 ◆海老名駅整備計画 ◆泉ゆめが丘地区土地区画整理事業
- ◆「エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)」 ◆横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業

資料編

1. 経営と組織

1. 相鉄グループのあらまし	270
(1)相鉄グループ経営理念・グループマークおよびグループブランドメッセージ (2)相鉄グループ体制図	
(3)関連事業会社一覧	
2. 相鉄ホールディングス(株)概要	274
(1)会社概要 (2)本社所在地の変遷	
3. 社員数の推移	274
4. 相鉄グループの変遷	275
5. 役員	282
(1)役員任期一覧 (2)歴代社長(相模鉄道株・相鉄ホールディングス株) (3)相鉄ホールディングス(株)現役員	

2. 財務

1. 要約財務諸表	296
(1)要約貸借対照表 (2)要約損益計算書および利益処分表	
2. 事業別営業収入の推移	304
3. 資本金の推移	306
4. 株式および社債	307
(1)発行済株式数、株主数、配当率および株価の変遷 (2)株主優待制度の変遷 (3)社債発行の推移	

3. 運輸業 鉄道

1. 鉄道営業区間の推移	315
2. 複線化の推移	316
3. 鉄道「駅」の開業と廃止等	317
4. 鉄道業営業成績	318
5. 鉄道運賃制度の変遷	320
6. 鉄道電力の変遷	324
7. 踏切設備の変遷	326
8. 鉄道車両数の推移	327
9. 鉄道車両の変遷	328

運輸業 バス

1. 自動車業乗合バス営業成績	336
2. 相鉄バス(株)乗合バス運行系統一覧	338
3. 自動車業乗合バス運賃制度の変遷	340
4. 自動車業貸切バス運賃制度の変遷	341

5. 自動車貸切バス営業成績	342
6. 自動車貸切バス事業区域の変遷	343
運輸業 路線図 相模鉄道(株)・相鉄バス(株)	344
4. 流通業	
1. 主要店舗の変遷	346
2. 砂利業・石油業営業成績	354
3. 流通業営業収益	356
5. 不動産業	
1. 不動産業営業成績	357
2. 不動産分譲業分譲土地面積	359
3. 不動産分譲業分譲戸数	360
4. 不動産賃貸業営業面積	361
5. 仲介業実績・PM事業実績・販売受託事業実績	362
6. マンション管理戸数	363
7. 分譲業開発住宅地・一戸建て一覧	364
8. 分譲業集合住宅一覧	366
9. 賃貸業賃貸施設一覧	368
6. ホテル業	
1. 施設紹介	372
2. 営業状況の推移	373
7. その他	
1. 増改築・リフォーム工事件数	374
2. セントラル型浄水システム設置住戸数	374
年表	376
協力者一覧	395
あとがき	396

-
1. 本書の記述・収録範囲は原則として1917年12月から2018年3月までとした。なお、その後の事項・データについても適宜記述・収録した。
 2. 「沿革編」のうち、第1部の文章(図表・写真含む)については、『相鉄七十年史』(1987年12月発行)を誤字・脱字の訂正を除き、そのまま掲載した。
 3. 用字用語の表記は原則として常用漢字、現代かなづかい、新送りがなによったが、慣用的に使われる語句、一部専門用語などは例外とした。
 4. 引用文については、常用漢字に含まれる漢字をこれに改めたほかは、できる限り原文どおりとした。
 5. 会社名、団体名については、引用文の中などを除き、株式会社を(株)、有限会社を(有)などと原則として省略した。
 6. 会社名、駅名、市区町村名などについては、原則として記述時における名称を用い、必要により現名称を併記した。
 7. 役職名などは原則として当時のものを用いた。
 8. 沿革編第1部の「当社」は相模鉄道(株)を表し、「当社」の表記は1943年4月1日の神中鉄道(株)合併以後とし、それ以前についてはそれぞれの社名をもって記述した。沿革編第2部は、各社の社名をもって記述した。
 9. 年号は、沿革編第1部を除き、西暦を用い、必要に応じて和暦を併記した。

沿革編 第1部

1917(大正6) — 1987(昭和62)

第1章 | [創業～昭和20年] 神奈川県央部開発の先駆

1. 神中鉄道(株)と相模鉄道(株)の創立

(1) わが国鉄道のはじまり

明治2年11月、明治政府は東京～京都を結ぶ幹線と東京～横浜間、京都～神戸間および琵琶湖畔から敦賀までの3支線の鉄道を建設することを決定した。

明治5年5月7日、品川～横浜(現桜木町)間23.8kmが完成し、仮営業を開始した。同年9月12日に新橋～品川間が完成したのを機に横浜において開業式を行い、翌日から正式営業に入った。これが、わが国に鉄道が走った始まりである。

当時わが国の近代化は殖産興業と富国強兵を軸として、新産業が勃興したが、なかでも産業開発の動脈となる鉄道に対する企業化は旺盛で、日清戦争後の明治28年から30年にかけては、投下された総資本額の60%が鉄道で占められていた。

このような背景のもとで、私設鉄道は官設鉄道を上回る勢いで建設されたが、明治39年4月鉄道国有法が施行され幹線の国有化が積極的に進められた結果、それ以降、幹線鉄道は主として官設鉄道として発達し、私設鉄道は地方鉄道または郊外電鉄として発展していくことになる。

明治末期から大正初期にかけて、わが国の経済は慢性的不況に陥ったが、大正3年7月、第1次世界大戦の勃発によって好況期を迎えた。

またこれより先、明治43年8月軽便鉄道法が、また明治45年1月軽便鉄道補助法が施行されていたこともあって、私設鉄道の建設は全国的に活発となった。

◆神奈川県下の私鉄の状況

以上のように、明治20年代初頭から私設鉄道認可の方針にしたがって、私設鉄道条例(明治2年6月施行)、軌道条例(明治23年8月施行)、私設鉄道法(明治33年10月施行)、軽便鉄道法(明治43年8月施行)などが相次いで制定され、神奈川県内でもこれらの法令に基づいて、大師電気鉄道(株)(軌道・明治32年1月六郷橋～大師間開業、のち京浜電気鉄道(株)、現京浜急行電鉄(株))、小田原電気鉄道(株)(軌道・明治33年3月国府津～湯本間開業、現箱根登山鉄道(株))、江之島電気鉄道(株)(軌道・明治

開業当時の状況

開業当時は1日9往復、新橋～横浜間29kmを53分(平均時速32km)で走り、中間停車駅は品川、川崎、鶴見、神奈川の4駅であった。



東京汐留鉄道館蒸気車往返之図 広重筆『日本国有鉄道百年史』より

35年9月藤沢～片瀬間開業、現江ノ島電鉄(株)、京浜電気鉄道(株)(軌道・明治38年12月品川～神奈川間開業)、横浜鉄道(株)(鉄道・明治41年9月東神奈川～八王子間開業、現東日本旅客鉄道横浜線)などの各線が相次いで敷設された。その大部分が軌道条例に基づいて公道上に敷設された軌道であったが、横浜鉄道線は私設鉄道法に基づいて免許された鉄道であった。

以上の鉄道、軌道のあとを受けて、明治末期から大正期にかけて、武蔵電気鉄道(株)(のち東京横浜電鉄(株)、現東京急行電鉄(株))、多摩川砂利鉄道(株)(のち南武鉄道(株)、現東日本旅客鉄道南武線)、鶴見臨港鉄道(株)、大雄山鉄道(株)、神中軌道(株)(のち神中鉄道(株)、現相模鉄道(株))、相模鉄道(株)(当社の前身、昭和19年6月運輸通信省に買収、現東日本旅客鉄道相模線)、小田原急行鉄道(株)(現小田急電鉄(株))などが出願し、免許を受けた。

これらはいずれも、大正8年8月施行の地方鉄道法(同法施行にともない私設鉄道法、軽便鉄道法は廃止)に基づいて営業を開始し、本来鉄道国有法の対象外のものであったが、南武鉄道線、鶴見臨港鉄道線、相模鉄道相模線は第2次大戦中に国有化された。しかし、残る各私鉄は都市化の進行とともに、都市近郊線として発展していくことになる。

◆相模鉄道(株)の母体2社

当社の母体となった神中鉄道(株)と相模鉄道(株)はともに大正6年12月、ほとんど同じ規模と目的をもって創立された。

前者は横浜郊外の保土ヶ谷から県中央部を横断して厚木に至る路線を、後者は官設東海道線茅ヶ崎停車場から相模川沿いを北上して官営横浜線(元横浜鉄道線、大正6年10月1日鉄道院に買収される)橋本停車場に至る路線を建設した。

以後両社とも、砂利の運搬、販売を主体として経営を展開していくが、昭和18年4月相模鉄道(株)が神中鉄道(株)を吸収合併して、相模線と神中線の2線を有する鉄道会社相模鉄道株式会社が発足した。

しかし、翌19年6月、第2次大戦の推移にともない、国策により当社の本線というべき相模線は運輸通信省に強制的に買収された。これが現在の東日本旅客鉄道相模

全線開通時の神中鉄道線、相模鉄道線



線であり、当社には神中線のみが実体として残され、当社の幹線となったのである。

このように、相模鉄道株式会社の経営母体であった相模鉄道(株)、神中鉄道(株)2社は前者は“名”を、後者は“実”を残して当社に受け継がれ、その後の発展と飛躍の基盤をもたらしたのである。

(2) 神中鉄道(株)の設立と創業

大正初期、神奈川県下では前述のように鉄道網が急速に普及していったが、県中央部の交通機関は未発達の状態であった。

したがって、県中央部地域の人々が県西部の伊勢原、秦野方面に出る場合は馬車を利用する以外になく、また、この地域の農産物の輸送も思うにまかせぬ状態であったため、交通機関の必要性が痛感され、鉄道の敷設に対する要望は次第に高まっていった。

◆神中軌道特許請願書の提出

大正4年6月25日、県中央部の橘樹、都筑、鎌倉、高座各郡の有志、平沼淑蔵をはじめ23名によって、「神奈川県横浜市久保町1485番地官設鉄道保土ヶ谷停車場前より同県高座郡海老名村大字河原口2245番地先にいたる間」の軌道を敷設する「神中軌道敷設特許請願書」が鉄道院に提出された。

なお、当時提出された發起趣意書の内容は別掲のとおりである。

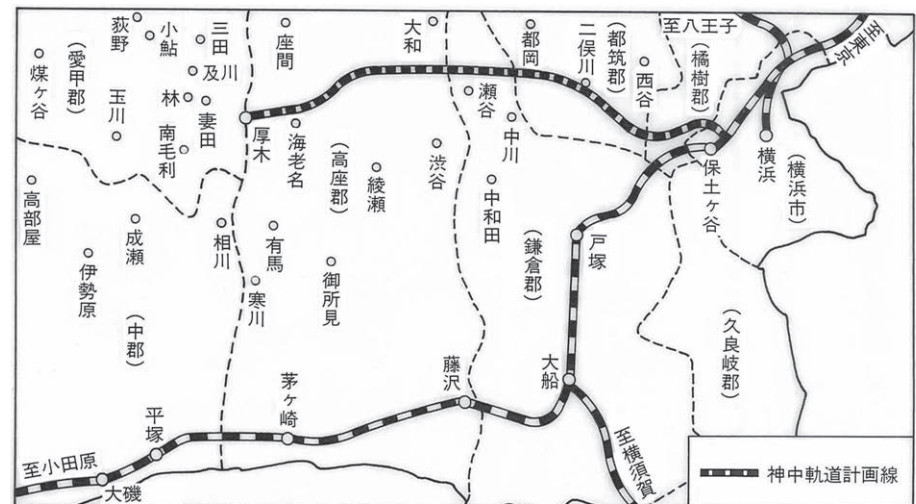
この軌道を敷設する目的と利点は、まず横浜地区と厚木周辺を結ぶことによって、従来の諸取引を速やかにすること、第2に相模平野の開拓をはじめ沿線各町村の振興、開発に貢献すること、第3に輸送時間の短縮と諸物産の運賃の軽減により、直接の利益が大きいこと、第4に農産物の生産に必要な肥料の供給が円滑になることなどであった。

当時の敷設線路調書によると、軌道路線は横浜久保町を起点とし、保土ヶ谷元町、

發起趣意書

夫レ相ノ地タルヤ……土地豊饒ニシテ夙ニ農業養蚕ノ適地トシテ世ニ著ハレ聚落名邑ノ其間ニ羅布セル者甚ダ多シ然ルニ交通機関トシテハ東海道線、中央線ノ官設鉄道敷設セラルアルモ一ハ北方遠ク山間ヲ通過シ一ハ僅カニ南海岸ヲ駛走スルニ過キサルヲ以テ中部地方ハ直接其沢ニ浴スルコト能ハス從テ産業ノ進歩遅タトシテ猶旧態ヲ改メサルノ觀アリ若シ現状ノマ>推移センカ遂ニ社会ノ趨勢ニ後レントス是レ吾ニ地方ノ損失タルノミナラス国家經濟上看過スヘカラサル問題ナリトス……尚近年工業追々発達シ砂利ノ需要益々増加スルニ当リ本線ニ依リハ其採取甚タ容易ナルノミナラス供給亦無尽蔵ナレハ沿線地方ヘハ勿論横浜地方ノ需要家ハ非常ニ低廉ナル價格ヲ以テ迅速ニ使用スルヲ得ン……(以下略)

神中軌道計画路線



この間 新設軌道敷	この間 県道	この間 新設軌道敷
横浜久保町 横浜市久保町1485番地 田	保土ヶ谷元町 橘樹郡保土ヶ谷町大字保土ヶ谷 字元町2164番地 畑先	二俣川 都筑郡二俣川村大字二俣川 字内田2368番地の1 田
この間 県道		
海老名柏ヶ谷 高座郡海老名村大字柏ヶ谷字峰下 190番地 山林先	海老名河原口 高座郡海老名村大字河原口字中河原 2245番地 宅地先	

二俣川、海老名柏ヶ谷を経て海老名河原口に至る全長25.6kmで、線路の通過地区を郡別にみると橘樹、都筑、鎌倉、高座の4郡にわたり、そのなかに10数ヵ村が含まれるものであった。

◆創立総会の開催

敷設特許請願に対して、翌大正5年8月22日に内閣総理大臣、内務大臣の名により特許状が下付され、軌道を敷設し、一般運輸の業を営むことが許可された。

大正6年12月2日、小島政八宅で創立総会が開催された。特許状が下付されてから創立総会開催まで1年3ヵ月もの時間が経過しており、その理由は不明であるが、おそらく次に述べるように当時の社会情勢が速やかな会社設立を許さぬ状態にあったものと考えられる。

出席者は沿線各町村の有力者で、株式引き受け人の総数は実に699名の多きにのぼったことからしても、この路線に対する期待と関心の深さを知ることができる。

総会の決議により、初代役員は次のとおり決定した。

社長 小島政五郎
取締役 川口義久、中野再五郎、大矢信重、中山定治郎、富沢豊治郎
監査役 早川茂一、井上与市、相沢益造

大正6年12月15日に本社を神奈川県橘樹郡保土ヶ谷町岩間1987番地に置き、資本金30万円をもって会社設立登記を行い、神中軌道株式会社が発足した。

神中軌道の社名は、この地域に住む人たちの要望によって設立されたことから、神奈川県中央部を貫く鉄道という意味から名付けられたものと思われる。

◆測定の開始と困難

会社創立後敷設工事を開始する運びとなったが、前記大正5年8月22日付の特許状によれば、工事施行の認可期限は大正7年2月21日までと決められていた。

当時は第1次世界大戦のさなかで、わが国はかつてない好況期を迎え、産業界は活況を呈していた。そのため、新会社の設立、設備の拡張等が相次ぎ、資材その他諸物価の高騰が激しく、とくに鉄材などの払底と暴騰は著しく、入手はきわめて困難で、当初の資本金では工事の進捗がおぼつかないという暗い見通しであった。また、測量技術者の不足から適任者の確保が困難な状況にあった。

そのため、創立総会直後の大正6年12月28日に軌道特許命令変更願を鉄道院に提出し、施行期限の2年延期を願い出た。

ところがこれに対して、翌大正7年3月26日に、工事施行認可申請期限である「大正7年2月21日」は「大正8年2月21日」に改められて1年延期となったため、急いで測量技術者を集めねばならなくなった。

関係者一同の努力によって、測量技術者植原敬四郎を技術顧問に迎え、測量に着手したのは会社設立後約4ヵ月を経過した大正7年4月2日であったが、雨天の日が続き測量作業は思うにまかせず、その進捗は思いのほか日数を費やした。

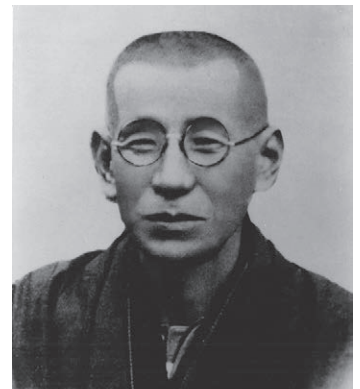
◆軌道から軽便鉄道へ

大正7年11月24日、第1回定時株主総会において、軌道を軽便鉄道に変更すること、増資、商号を神中軌道(株)から神中鉄道(株)に変更することなどが決議された。

軌道を軽便鉄道に変更したのは、同年12月18日付で提出した神中軽便鉄道敷設免許申請書によれば、「……調査ノ結果軽便鉄道ヲ敷設スル方地方開発上並ニ会社経営上利益遙ニ大ナルヲ認め候ニ付……」とあるように、軽便鉄道にした方がこの



小島政八宅



初代社長小島政五郎

小島政五郎

小島家は神奈川県鎌倉郡瀬谷村(現横浜市瀬谷区)瀬谷6547の素封家である。明治40年5月、瀬谷村中屋敷に本家の政五郎と分家の政八が共同で瀬谷銀行(資本金50万円)を設立し、本店を政五郎宅地内に、支店を原町田、橋本、厚木、中川浅間町、上溝などに、代理店を保土ヶ谷に置き、政五郎はその頭取の地位にあった。創立総会が行われたのは分家小島政八宅であった。

地方の開発および企業経営の上からもすべて得策と考えられたからで、同申請に対して翌8年5月12日、免許状が交付された。ついで翌月10日には商号を神中鉄道株式会社に変更する商業登記を行った。

この変更により、軌道の軌間を762mmから1,067mmに拡げ、軌条9kgを12.4kg以上にすることになった。また、これらの建設費に充てるため、資本金を70万円に増資する件については、工事施行時まで改めて申請することになった。

その後大正8年8月15日、地方鉄道法が施行され、同時に軽便鉄道法が廃止されたため、工事施行認可申請書は増資申請と同時に提出することになり、同年11月1日に増資認可を受けた。

◆戦後の不況と経営の地固め

第1次世界大戦の勃発により、前述のようにわが国の経済は戦争景気による好況を謳歌したが、大戦後の日本経済は大正7年以降、反動による慢性不況に見舞われ、大正9年3月、東京株式相場の暴落をきっかけに起こった金融恐慌は銀行の取り付け、閉鎖、相次ぐ企業の破産をもたらし、経済界は不況の風にさらされた。

神中鉄道(株)が大株主および有志株主を瀬谷小学校に集め、新株募集についての意見を交わし増資の準備を進めたのは、この金融恐慌が起こった大正9年3月14日であった。このため、増資の計画は一時実行を見合わす結果になってしまった。

以上のように、神中鉄道(株)は会社設立の当初からさまざまな困難に遭遇し、いままた経済情勢の激動に直面したのであった。しかも、初代経営陣は鉄道事業に対しては全くの未経験者であり、路線用地の買収、地方鉄道法による政府の補助金の交付などに適切な対応ができず、これ以上事業を推進するには、すでに限界に達していた。そのため、事業をしかるべき経営者に託すことが真剣に検討された。

大正10年11月27日、第4回定時株主総会において、神奈川県出身の当時京王電気軌道(株)(現京王帝都電鉄(株))の専務取締役であった井上篤太郎を取締役に選任し、経営の顧問、相談役として迎えた。また同総会で、懸案の増資について、物価の著しい高騰と工事の設計変更により、30万円から70万円の増資では建設費をまかなうには十分でないため、一挙に100万円に増資することを決議した。そして12月19日、鉄道省に増資申請し、翌大正11年5月24日に認可された。

井上篤太郎

神奈川県愛甲郡三田村(現厚木市三田)の出身。27歳で県議員に当選した逸材である。旧玉川電気軌道(株)取締役支配人を務め、のち京王電気軌道(株)に転じ取締役会長に進んだ。神中鉄道(株)の事業報告書には井上の氏名は記載されていないが、表面に名を出すことをはばかり、陰の人として助力したという。

斉藤和太郎

成田鉄道(株)の専務取締役をしていたが、当時ビール王として知られていた馬越恭平、渡辺銀行頭取の渡辺福三郎の推挙によって、神中鉄道(株)の社長に就任した。

◆斉藤和太郎の社長就任と経営の刷新

新しい経営者の人選はその後も引き続いて行われ、大正11年1月、創立者である小島政五郎に替わって、成田鉄道(株)専務取締役の斉藤和太郎が経営の才を買われ、神中鉄道(株)の社長に就任することになった。

斉藤は社長に就任後、大正11年1月29日の臨時株主総会において、取締役・監査役全員の退任、本社の東京への移転、役員報酬を年1万円以内にするなど経営刷新の議案を諮り、いずれも可決された。また、取締役会の決議により相談役および顧問を置くことになった。なお、旧取締役のうち小島政五郎、富沢豊治郎、中野再五郎の3人と旧監査役井上与市は再任された。

そして、保土ヶ谷町岩間にあった本社を東京市に移転し、岩間は出張所とした。

斉藤の社長就任後、その合理的な経営方針によって事業計画は着々と実行に移されていった。新株式の払込金に対しても期限をつけ、延滞の分については、取締役会でこれを処分することにした。第1回増資の払込みが完了したのは大正11年9月30日であった。

大正12年11月29日の定時株主総会において、線路東側終点を横浜停車場にする

こと、横浜停車場までの延長のために資本金を200万円に増資すること、相陽鉄道線の免許を譲り受けることなど、積極的な事業計画についての議案が可決された。

◆起工式の挙行

大正12年8月に工事施行認可が下付され、起工式の準備が進められていたが、同年9月1日、関東地方一帯を突然襲った関東大震災は、東京、神奈川を中心に家屋全焼38万戸、半焼17万5,000戸、罹災者340万人、死者・行方不明者10万4,000人、総被害額65億円というかつてない規模の災害をもたらした。計画路線沿線も少なからぬ被害をこうむった。このため、起工式は一時中止され、翌大正13年8月23日、海老名村相模国分停車場予定地において、改めてとり行われた。

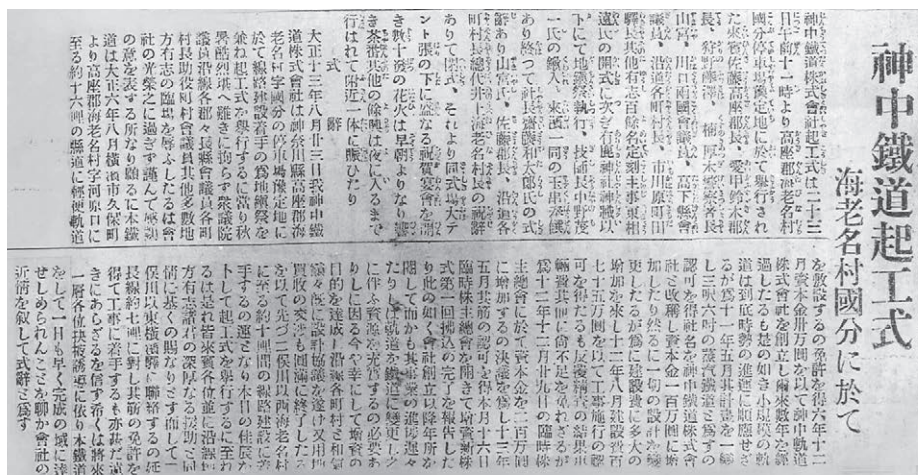
大正13年8月26日付の『横浜貿易新報』は当日の様相を次のように報じている。

『神中鉄道株式会社起工式は23日午前11時より、高座郡海老名村国分停車場予定地に於いて挙行された。来賓佐藤高座郡長、鈴木愛甲郡長、狩野藤沢、楠厚木警察署長、山宮、川口両国会議員、高下県会議員、沿道各町村長、市川原町田駅長其他有志百余名、定刻主事東相遠氏の開式に次ぎ有鹿神社神職以下にて地鎮祭執行、技師長中野茂一氏の鍬入、来賓一同の玉串奉奠あり、終って社長斉藤和太郎氏の式辞あり山宮氏、佐藤郡長、沿道各町村長総代井上海老名村長の祝辞ありて閉式、それより同式場大テント張の下に盛なる祝賀宴会を開き数十発の花火は早朝よりなり響き茶番其他の余興は夜に入るまで行はれて付近一体に賑ひたり』

また、斉藤社長は当日の式辞において、これまでの経過を報告したあと、

『……先づ二俣川以西海老名村に至る約十哩間の線路建設に着手するの運びとなり本日の佳辰をトして起工式を挙行するに至れるは是れ皆来賓各位並に沿線地方有志諸君の深厚なる援助と同情に基くの賜なりとす而して二俣川以東横浜駅に連絡するの延長線約七哩に対し其筋の免許を得て工事に着手するも亦甚だ遠きにあらざるを信ず希くは将来一層各位扶掖誘導に依り本鉄道をして一日も早く完成の域に達せしめられんことを聊か会社の近情を叙して式辞と為す』

と結んでいる。



大正13年8月26日付『横浜貿易新報』

相陽鉄道

大正10年5月17日に発起人笠井愛次郎ほか20名に対して免許された路線で、省線平塚停車場から伊勢原町を経て大山へ至る12.9kmと伊勢原町から分岐して厚木停車場へ至る7.7kmの合計20.6km。大正14年3月17日に、敷設免許がおりた。

神中鉄道(株)は大山参詣客の連絡上、この路線を譲り受け乗客を誘致したいという計画からか、神中鉄道線の建設途上、資金不足の状態にもかかわらずこれを手がけようとした。しかし、その後資金難から計画は難航し、数回の工事施行延期願の末、昭和5年3月24日に起工式にまでこぎつけたが、思うように工事は進まず、ついに昭和8年12月9日免許が失効してこの路線計画は消滅した。

◆工事の進行と開業の準備

大正14年3月2日の臨時株主総会において、横浜への延長線工事に充当するための資金として、資本金を200万円から300万円に増資することが決議され、8月27日に認可されたが、この資金も他に進行中の工事資金、線路敷設後に発生する業務に充当されるなど、当時の建設資金の運用面はきわめて煩多であった。

なおこれより先の同年2月6日、初代社長でありその後取締役之列していた小島政五郎が辞任した。

開業を1年後にひかえ、土木工事は二俣川～厚木間全線にわたって、ほぼ竣工をみた。この15.5kmの区間は起伏にとんでいるため、暗渠、橋梁が多く平野部に敷設する鉄道に比べ苦心の跡をうかがうことができる。その構造は一部鉄桁を用いたものもあったが、ほとんどは応急的な木造であった。

建築関係では、瀬谷、大和、相模大塚、相模国分などの停車場および二ツ橋停留所はほとんど竣工していたが、厚木、三ツ境は若干遅れていた。通信機関としての電話線の架設も、これらの工事と並行して進捗した。

開業期日を前にして、追い込みの準備が進められた。機関車、客車、貨車など車両の使用認可を受ける一方、省線、相模鉄道線との旅客、小荷物、小口取扱貨物などの連帯運輸の認可申請を行い、また鉄道係員服務規程、鉄道係員懲戒規定、旅客および荷物運送規則、貨物運賃および料金規則、貨物営業マイル程、運賃割引準則および増運賃規定と列車運転時刻の制定などを定めた。これらは大正15年5月5日に認可された。

従業員の大部分は鉄道係員としては未経験者であった。そのため、これらの諸規則集を配布し、その教育に努めた。

駅務員、機関車乗務員、保線従業員の配置を決め、開業への態勢と準備は着々と整えられていった。

◆二俣川～厚木間の営業開始

大正15年5月12日、二俣川～厚木間の営業が開始された。

会社設立以来、社会・経済情勢の変化、天災地変との遭遇、資金難にもかかわらず、社長をはじめ関係者全員の努力によって、地域住民待望の鉄道が完成した。創立の年から数えると実に8年半の歳月が流れていた。

開通当時の状況について、『横浜貿易新報』は次のように報じている。

今日開通 神中鉄道、厚木二俣川間

今12日開通の神中鉄道は第1期工事の厚木二俣川間を列車運転と二俣川より横浜、保土ヶ谷、神奈川駅間には汽車の発着毎に自動車連絡をなす事となった。発車時間表は、

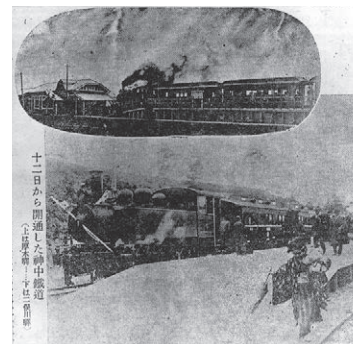
△厚木発二俣川行 午前5時50分、8時05分、10時25分、午後1時10分、3時30分、5時55分、8時10分

△二俣川発厚木行 午前6時45分、9時05分、11時40分、午後2時10分、4時30分、6時55分、9時15分

きのふ開通の神中鉄道 二俣川から厚木まで沿道時ならぬ賑ひ

△微雨に煙る青葉の杜、咲競ふ菜の畑、汽車は本県中部の平野をひたはしりに走る。横浜駅で連絡自動車に乗遅れた記者は小型自動車を飛ばして12日から開通の神中鉄道二俣川発4時半の列車に辛ふじて間に合った。

△単線四両の列車が黒煙を上げて魔の様に走つて行くのを村の子供や大供が驚異の眼を見張つてオツタマゲてゐる情景は明治5年京浜間に汽車が開通した



大正15年5月13日付『横浜貿易新報』



開業当初の三ツ境駅



開業当初の瀬谷駅

当時チヨン鬚連が「陸蒸気！陸蒸気！」と物珍らしがったのに似てゐるのも滑稽だ。とはいへ乗心地のよい汽車である。殊に厚木まで沿道9哩7分には未知旧蹟が少なくない。

△二俣川駅には南三町に秩父庄司畠山重忠戦死の跡、屏風ヶ淵の送矢竹、二ツ橋駅には乳出神の清水、初茸山、瀬谷駅には横浜水道貯水池、やまと駅には鴨狩好適地相模ヶ原、山田伊賀守経光の城跡、大塚駅には香雲梅園紫胡の原、国分駅には国分寺旧蹟日本武尊腰かけの石、起点の厚木駅には相模川鮎漁地那須与市の墓などがある。汽車が駅に到着する度毎に堵を作つた子供が万歳を叫ぶ金筋新しい駅長が右往左往する。田園紳士が植木を携帯して乗らうとして叱られる。列車の内外で互いに大きな声で名を呼合ふ。イヤ大変な騒ぎだ。

△5時15分厚木駅に着、駅長さんは嬉しげに「此の10日に許可があつたので何の準備等もなく開業しましたが祝賀会等も全通開通の時まで延期したわけです。何しろ本県の中部を横断する最初の鉄道ですから物資の集散には非常な便益を与え沿道の町村は発展するでせう。又関東唯一の霊場大山阿夫利神社に参詣するに便利ですから参詣時期には大衆が押寄せらるだらうと想像して居ります。近く二俣川駅と横浜の未完成軌道の完成と共に最大能力が発揮される事になります」と語る。

△帰りの汽車を待つ記者の耳目には「汽車賃を負ける」と駅員と談判してゐる不思議な会話や大きい男が子供の切符改札口通行不可能の珍劇などが飛び込んだ。イヤ大変な騒ぎだ。

△尚ほ同鉄道は12、13日の2日間、賃金の2割引を行ひ又厚木町相模橋通りに大アーチを建て終日煙火を打揚げて景気を付けた。

開業当時の係員の配置ならびに使用車両・貨車の状況は別掲のとおりである。

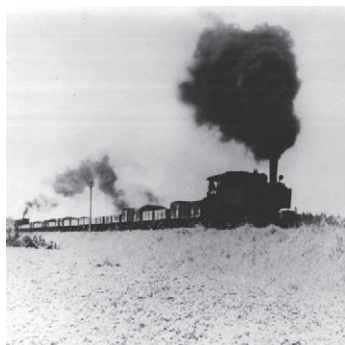
◆開業当初の営業成績

開業当時の車両数は表のように機関車4両、客車2等3両、3等7両計10両、貨車50両、総計64両であった。

運輸収入は開業の大正15年5月12日から同年10月末までの間、客車収入10,626円22銭、貨車収入3,743円33銭、運輸雑収28円83銭、雑収入2,560円44銭、合計16,958円82銭であった。

しかし、支出はこれを超え、大正15年度上期の損失金は65,966円55銭1厘にのぼった。この赤字は政府補助金で充填することを予定していた。

二俣川～厚木間の営業開始にともない、ただちに地方鉄道補助法による第1回の



砂利運搬列車

◆砂利の採取、販売業に着手

神中鉄道(株)が砂利の採取、販売の認可を得たのは大正14年12月15日で、営業を開始したのは二俣川～厚木間の鉄道営業開始と同じ大正15年5月12日であった。

鉄道建設を進めるかたわら、各種の兼業を行うという気運が起こり、大正14年11月28日の第9回定時株主総会で、新たに砂利の採取、販売に関する事業を兼営するため定款を変更して同年12月4日に申請を行っていたものであった。

砂利の採取、販売には輸送力の確保が先決問題であったが、神中鉄道線はこの点で非常に有利であった。厚木停車場近くの相模川には、多量の良質な砂利がほとんど手をつけられないまま豊富にあったからである。

また横浜市水道局の野毛山・西谷両浄水場をはじめ、沿線各地や京浜方面など関東大震災の復興による需要も拡大しており、砂利の販売活動は貨車あるいは、帷子川を利用して積極的に展開された。しかし、貨車による砂利輸送は二俣川止まりであって、二俣川に着いた砂利の積み換えに手間どるため、販路もおのずから沿線各地に限定されるようになり、業績はあまり良好とはいえなかった。

こうしたときに、昭和3年7月から9月にかけて近年にない大雨に見舞われて、相模川が氾濫し、採取船や砂利線のほとんどが流されたために、数ヶ月間にわたり砂利採取不能の状態が続いた。その結果、翌年は砂利採取業の直営を廃止して、機械器具を売却し、砂利業開始以来の事務費、鉦区、維持費を一気に償却するという措置をとらざるを得なくなった。

◆乗合自動車業に進出

二俣川～厚木間の鉄道が開通して、県中央部の人たちの交通は非常に便利になったが、二俣川から横浜方面に向かう旅客は他の交通機関を利用しなければならなかった。

当時二俣川～省線保土ヶ谷～省線横浜～省線神奈川停車場(現京浜急行電鉄線神奈川新町駅付近)間を連絡する乗合自動車を関口自動車(株)が経営していたが、小規模会社のため経営機能を発揮し得ず、連絡も悪く旅客に対する十分なサービスができない状態であった。

そこで大正15年9月当局に乗合自動車兼営認可申請を行い、同年10月9日に認可を得て、12月1日から鉄道線の二俣川～星川(現上星川駅)間の営業開始に合わせ、星川停車場と省線横浜停車場間に乗合自動車を運行し、旅客の連絡輸送を開始した。これは、鉄道線が省線横浜停車場に延長連絡ができるまでの応急策でもあった。

なお、その後昭和4年2月14日に、北程ヶ谷(現星川駅)～西横浜間の営業開始に



北程ヶ谷停車場(現星川駅)と乗合自動車

ともない、旅客は西横浜から乗合自動車を利用するようになったが、当時すでに西横浜停車場に近い水道道付近を走る横浜市内電車があったため、乗合自動車の利用客は次第に減少した。また鉄道利用客が増加したにもかかわらず、20人乗り乗合自動車5～6両程度の規模では輸送に間に合わず、これも旅客漸減の一因となった。

そして、昭和4年8月17日、旅客連帯輸送の廃止を当局に申請し、同年9月5日にその許可を得て乗合自動車の経営から撤退した。

乗合自動車業からの撤退以後

その後、神中鉄道(株)は平塚～大山間、伊勢原～厚木間での乗合自動車の営業を計画し、昭和6年10月8日神奈川県知事に申請を行ったが、この申請は許可されず、以後乗合自動車の営業を行うことはなかった。

(3) 相模鉄道(株)の設立と創業

◆ 軽便鉄道の敷設免許申請の背景

相模鉄道(株)は大正5年6月26日、軽便鉄道条例に基づいて相模軽便鉄道株式会社の名で、茅ヶ崎～橋本間の路線について免許を下付され、翌大正6年12月18日に創立されたが、会社設立計画はすでに大正4年に具体化し、同年10月21日には最初の定款が作成されている。

計画の内容は東海道線茅ヶ崎停車場を起点とし、寒川を経て相模川に沿って神奈川県を北上し、相原村に至り横浜鉄道線に接続する軽便鉄道を敷設するもので、土地の素封家伊藤里之助(当時茅ヶ崎町長)、伊藤清左衛門が中心となっていた。

東海道線茅ヶ崎停車場が開設したのは明治31年6月15日であったが、相模軽便鉄道の計画までには約18年もの年月が経過していた。

相模鉄道(株)發起趣意書は、この点について次のように述べている。

(要約)中央線と東海道線とが並行して走っているにもかかわらず、その中央にある相模川流域一帯のこの地域は農業の地で、人口は多く、優れた町村が分布しているが、文明的施設がいまなおともなっておらず、交通機関としては馬車によるしかない状態であって、産業は旧態依然としている。このままでは文明の落伍者となってしまい、地方経済の損失のみならず、国の産業に関する重大問題である。

相模鉄道線が茅ヶ崎駅を起点とし、高座・中・愛甲・津久井の4郡を経済的に連結して、相模川流域に沿って北上し、東海道線と横浜線とをつなぎ、中央線に至る“中相”の交通機関となることは、この地方の経済発展に寄与するところはきわめて大である。

現在東海道線茅ヶ崎から中央線に至るためには、まず東神奈川まで出て、横浜鉄道線を利用して八王子に至りようやく中央線に連絡できるが、その距離は茅ヶ崎～東神奈川間19哩4分、東神奈川～八王子間26哩6分、合計46哩である。これに対して相模鉄道線が開通すれば、茅ヶ崎～八王子間は25哩5分で、20哩5分が短縮されることになる。しかもその沿線には名所旧蹟が数多くあり、なかでも大山阿夫利神社には年間47万人もの参詣者があるといわれている。これに加えて平塚～厚木間を往復する商人は100万人を超え、また相模川の鮎漁、七沢・煤ヶ谷等の温泉地など観光、避暑地を控えていることなどを総合すると、本線を利用する行楽客は相当数が見込まれる。

一方、沿線一帯の穀類、生糸、木材、薪炭、畜産物の輸送機関として利用すれば、これらの産出額は増加することが期待される。

また、近年地方鉄道、道路の施設・整備が盛んに行われており、これに利用する砂利の需要は年々増加しているため、相模川の砂利の採取・販売は兼業としてきわめて有利である。

「……要スルニ本鉄道ハ東海道線ト中央線トヲ、最モ短距離ニ連絡スル、唯一

その間、同年7月10日には日本鋼管(株)との間で軌条約8km分の購入契約を結び、枕木その他付属品一切の購入先も決定した。

翌11日には茅ヶ崎停車場付近に本社事務所と機関庫を新築している。

そして、同月19日には寒川～川寒川間の砂利採取側線の敷設認可を受け、同年11月10日には土木工事の入札を行った。

同年11月21日、香川付近で起工式を挙行し、沿線地元民の期待を担って、第1工区として東海道線茅ヶ崎停車場から寒川停車場間の工事に着手し、あわせて砂利採取側線の建設にもとりかかった。

一方、寒川～厚木間、さらには橋本までの延長計画が検討され、将来に対する長期的な計画も着々と進められた。

大正9年1月10日には、東海道線茅ヶ崎停車場への乗り入れ連絡が承認された。この工事は鉄道院(大正9年5月15日より鉄道省となる)によって行われ、大正10年5月末に完成しているが、この間に茅ヶ崎停車場共同使用願、連帯運送開始願を当局に提出した。

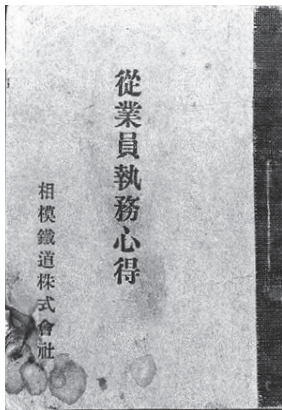
茅ヶ崎～寒川、寒川～川寒川間は、大正10年5月29日に貨車3両を連結して試運転を行い、良好な結果を得た。引き続き道床砂利散布工事、給水台、灰坑、通信機関などの諸設備も整っていった。

車両は鉄道省から4輪連結鎖付(テンダー)蒸気機関車2両、4輪客車2両、4輪無蓋貨車11両、4輪緩急車3両、計18両の払い下げを受けた。

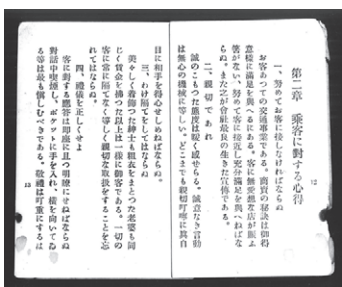
◆開業目前、経営陣の辞任

しかし、大正9年の金融恐慌とこれに続く不況の影響を受けて、深刻な資金難に陥っていた。

以下は開業を間近にひかえた大正10年6月15日、伊藤清左衛門が伊藤里之助あてに資金調達に関して送った書簡である。



従業員執務心得



執務心得の内容

「開通式及総会ヲ目前ニ控ヘル今日、従来ノ如ク資金欠乏致居候テハ到底目的ヲ果ス不能、兎ニ角総会迄ニ要スル資金約五万円ヲ此際是非共調達不致ニ於テハ、千仞ノ貢(功)ヲ一噴(簣)ニ欠ノ憾アリ、乍然自分共今後ノ投資ハ不可能ニ終ルモノト為存候間、会社将来ノ運命モ此処旬日ノ内ニ如何ニ成行ヤ、甚ダ寒心ニ堪ヘザル次第ニ付御熟考ヲ煩シ度候

自分ノ計画トシテハ

第一 区線ニ要スル資金五万円ハ有力者ニ出資ヲ依頼シ責任ヲ以テ調達セシムル事、万一不成立ノ場合ハ辞任シテ無能ヲ謝ス

第二 開通後ニ要スル資金並ニ借換総額約拾万円必要ニ付、右金額調達ヲ依頼スルニ付テハ出資者トシテ重役ニ推薦スル事

第三 会社ノ事業方針ハ前重役ノ決議事項ヲ継承スル事

第四 不止得縁故募集株ハ漸時引受処理スル事

第一ヨリ第四迄ハ御参考迄ニ申上候

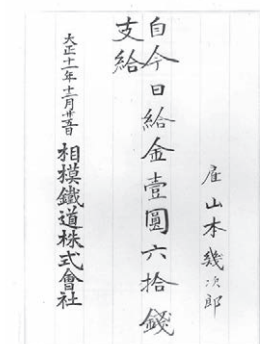
六月十五日

清左衛門

伊藤里之助殿

(茅ヶ崎市史より)』

開業8日前の大正10年9月20日、岡崎社長、両伊藤以下の経営陣は宇田吉五郎、山口金作の2監査役を除いて全員が辞任した。



本給辞令

なお、その後伊藤清左衛門が取締役に返り咲き、昭和6年までその地位にあったのを除いて、茅ヶ崎関係者が経営の中枢にその座を占めることはなかった。

後任には草軽軽便鉄道(株)の別府藤馬が代表取締役(専務取締役)として就任、社長空席のまま約1年半にわたって会社経営に携わったが、出生地の市長に迎えられたため間もなく辞任、大正12年5月3日に三觜舜太郎が第2代目社長に就任した。

◆営業の開始

大正10年9月12日、鉄道係員服務規程、鉄道係員懲戒規程、旅客および貨物運輸規則、貨物運賃および料金規則、貨物営業マイル程、運賃割引準則、増運賃規程、列車運転時刻などの諸規則が認可されて、9月28日単線ながら茅ヶ崎～寒川、寒川～川寒川間の営業が開始された。会社創立以来4ヵ年の歳月を経て、その第一歩を踏み出したのである。その後、大正11年5月10日には寒川～四之宮間の貨物線を開通させた。

しかし、予想した収入を上げるには至らず、大正10年9月28日の営業開始から決算期である翌11年5月末までの9ヵ月間の乗客数は40,714人(1日平均165人)で、その運賃収入は4,796円余、貨車収入は運搬数量38,907 t に対し16,443円余であった。

◆砂利業の開始

相模鉄道(株)の砂利採取販売は、鉄道開通以前の大正8年7月22日に砂利採取販売兼営の認可を受けたときに始まる。

採取方法は手掘り式で、掘った砂利は万石(ふるいのようなもの)にかけて選別した。また川中での選別は、じょれんで掻きあげた砂利を船の上のふるいに落とす方法であった。こうして選別された砂利は手かごに積んで川岸に運ばれた。

当時は鉄道開通以前であったため、狭い専用線を茅ヶ崎から敷設して、トロッコに積んで、馬力で茅ヶ崎停車場に運搬し、ここから東海道線の貨車に積み換えて目的地まで運ぶというものであった。

採取場も次第に拡張され、大正9年7月には寒川村一之宮・宮山、神田村田村の入合地点が採取所の本拠に決定されていた。

当時、寒川採取所の神田村田村天神森の東沿岸一帯は、歩留り80%以上の砂利を含有し品質も良く、地勢も最良の採取所であった。

採取所の大部分は民有地であったが、その一部には明治神宮造営局の砂利採取区域に属するものがあったので、砂利の販路を拡張する一環として、大正10年4月に造営局に納入願を提出した。

鉄道の開通によって、砂利の搬出方法も馬力による運送から貨車輸送に移行し、多量の砂利を出荷するようになったため、採取所から集積所に至る小運搬はトロッコ線だけでは間に合わなくなり、軌条の増設、波止場の設置などの設備の改良が積極的に行われた。

大正10年末から砂利の採取および販売を相武砂利(合)に委託することになったが、同12年4月1日に再びこれを直営に改め、採取能率の向上と販路の拡張を図ることになった。

◆砂利採取船の導入

大正12年9月1日、関東地方を襲った大地震は鉄道路線をはじめ、その他の設備に大きな被害をもたらし、その復旧工事は意外に手間どり、鉄道線は約1ヵ月間に



寒川砂利採取場



威力を発揮した砂利採取船

わたって不通となった。

一方、震災後の復興事業の活発化にともない、砂利の需要は急激に増加した。そこで従来の手掘り式による採取方法を大幅に改善して、機械船式採取方法を相模川筋に導入することを検討した。

当時関東地方における砂利採取船としては、霞ヶ浦に内務省の小型しゅんせつ船が1隻あるだけであった。また、関西では紀ノ川砂利(株)が田村式、津田式の2隻の採取船を所有していた。当社では田村式を採用することになり、この購入資金調達のため、大正13年4月25日に資本金を60万円から180万円に増資した。

当時、経済不況は長期化の傾向にあり、新株払込みも思うにまかせなかったが、その後計画どおり、関東で初めての砂利採取船が登場することになった。

砂利業は復興事業の進展にともなって、このころから次第に活気を呈しはじめてきた。

2. 相模鉄道線と神中鉄道線の拡張

(1) 相模鉄道線の全線開通

◆設備の充実

苦難の末に開業を果たした相模鉄道(株)では、未開通区間を抱え決算が赤字続きであったため、その後の建設費に多大な影響を与え、当初計画は大きく後退することになったので、既設の茅ヶ崎～寒川～四之宮間の鉄道に対する政府補助金の申請を行い、大正13年7月8日に許可された。

厚木までの開通が実現したのは、これよりなお2年後の大正15年7月15日であった。

この当時の模様を大正13年5月2日付の『横浜貿易新報』は次のように伝えている。

「相模鉄道株式会社経営の茅ヶ崎・寒川間の鉄道、創立以来年を逐ふて発展し来り、目下両駅間一日十回の客車を往復せしむるのみなるも相当乗客あり、相模川の砂利運搬には河畔より茅ヶ崎駅まで毎日九十の貨車を動かし居る、今年中には寒川より厚木までの延長線竣工、年内には開通の予定確実なる故、今後は北相との旅客の往復荷物の運送上至便なるべく、新汽罐(機関)車・貨車・客車を注文製造中である、……」

しかし、その後、茅ヶ崎停車場構内に機関庫1棟、川寒川、四之宮停車場に貨物



寒川神社付近を走る砂利輸送列車

取扱所、寒川～川寒川間の四之宮分岐点に信号所などが新設されるなど工事は少しずつ進捗していったが、当面の目標である厚木までの延長工事は、周辺の期待をよそに容易に実現しそうにもない状態であった。

大正14年2月8日、三鶯社長に替わって南俊二が社長に就任した。南社長は就任後、人員の整理や冗費の節約など経営の合理化を進めるとともに、橋本までの延長計画についても画策し、また震災後の京浜地区復興への砂利販売も積極的に推進した。当社の請願により同年7月、省線汐留停車場に砂利荷揚場が新設されることになり、東京市内の復興事業に対して、砂利を大量に供給する体制が整った。

このような情勢のもとで、当社の砂利輸送量が次第に増加傾向を示し、沿線全体にわたって諸設備の改善を進めるとともに、車両関係については、15t積みの貨車130両をはじめ、蒸気機関車、緩急車などの建造計画を積極的に推進して輸送力の増強を図った。この結果、砂利輸送は飛躍的に増加し、1ヵ月7～8万tにも達した。

ちょうどそのころ、神中鉄道線や小田原急行鉄道線(現小田急電鉄小田原線)などの線路敷設工事が進められ、その資材の運搬に相模鉄道線が利用された。

◆寒川～厚木間の営業開始

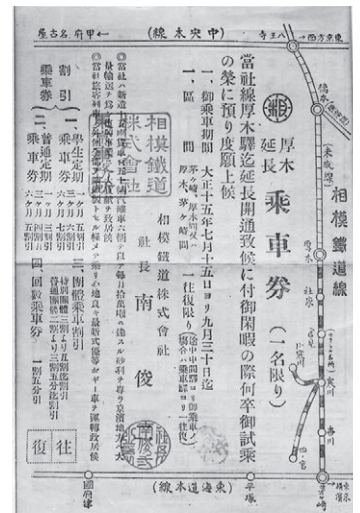
一方、このころから鉄道敷設に必要な鉄鋼関係の輸入関税が引き上げられる見通しとなり、厚木までの延長工事が急がれることになった。そこで路線の延長と改良工事資金に充当するため、大正14年12月27日の臨時株主総会において鉄道財団の設定を決議し、これを担保に約50万円の借入れを受けた。

翌大正15年1月25日、寒川～厚木間延長工事の起工式が挙行された。この工事は寒川～倉見、倉見～厚木間の2区間に分けて行われることになり、工事と並行して寒川村、有馬村、海老名村および茅ヶ崎町などの各地にわたって、本線線路および停車場用地などの買収も進められた。

寒川～倉見間は、大正15年4月1日に営業を開始した。

当時、倉見停車場西側の堤にある数十本の桜が満開で、開通を記念して大々的な催しを行ったが、開業直後のために宣伝が行きとどかず、旅客は数えるほどだったという。

ついで同年7月15日には、倉見～厚木間が開通した。この区間の工事とくに注目されるのは倉見、社家、厚木の各停車場の駅舎、ホーム、機関庫、車庫、炭台、水槽、倉庫などすべてが鉄骨または鉄筋コンクリートで造られ、地震や火災に備えるとともに修理費の軽減を図ったことで、当時としては画期的なことであった。



厚木までの開通を記念して発行した乗車券



倉見停車場に停車中の列車。中央の女子2名は添乗していた救護班

厚木までの開通によって、2ヵ月前に営業を開始した神中鉄道線との連絡もでき、県中央部の交通網は次第に整備・発達し、乗降客の数も徐々に増加していった。

◆初の株主配当の実施と増資

以上のように、関東大震災後の京浜地区の復興事業によって、砂利採取業は活気を呈し、大正14年の鉄道省による省線汐留駅への砂利荷揚場の新設、そして翌15年7月の厚木までの開通などによって砂利輸送量は急増し、その結果従来の無配続きの不振から脱して、大正15年度下期には年12%の配当を初めて実施した。以後昭和4年までの間は引き続いて業績は好調で、創業以来初めての黄金時代ともいべき時期を迎えたのである。

厚木までの開通により、鉄道業としても目鼻がどうにかついてきた大正15年9月12日の臨時株主総会で、定款の変更と増資が決議された。

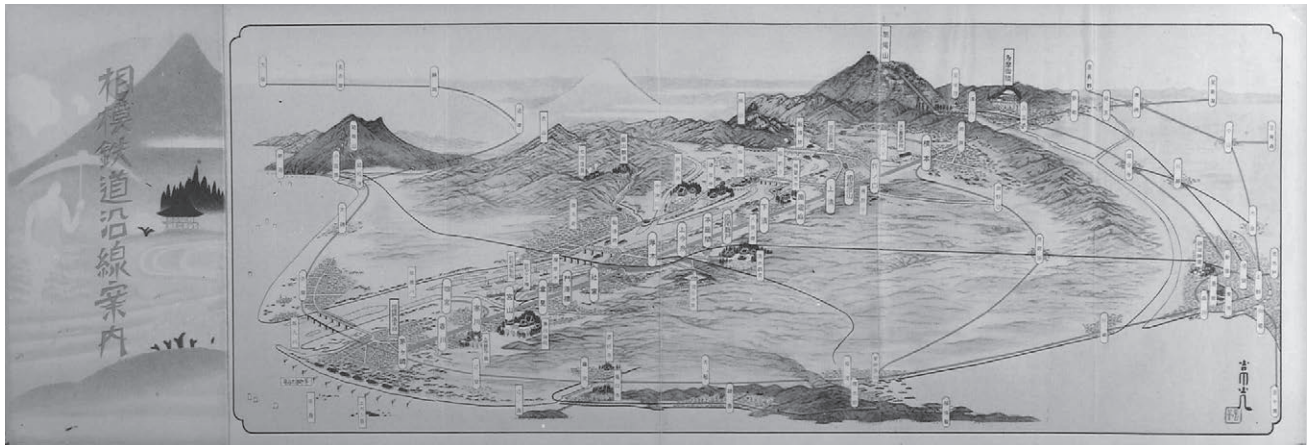
まず定款変更については、会社の目的に倉庫業、海水浴場、遊園地、不動産の所有・売買・賃貸、自動車業などが加えられるとともに、これらの付帯事業を伸ばすために他社と共同営業にしたり、他社の事業に投資することもできるように改められて、企業活動の多角化が図られ、あわせて従来年1回の決算が年2回に変更された。

また増資については、茅ヶ崎～寒川間の複線化、28kgレールを30kg以上への交換、間もなく開通する小田原急行鉄道線の厚木停車場との連絡あるいは電化、臨時借入金の返済など多目的の需要があったので、資本金180万円を一挙に500万円に増資することとし、ただちに当局に増資の認可申請を行い、昭和2年2月21日その認可を受け4月1日に増資した。

◆厚木～橋本間の営業開始

昭和4年7月30日に厚木～橋本間(18.7km)の起工式が行われ、工事が開始された。用地の買収、これにともなう補償問題も同年11月には完了して、厚木起点5.6kmにわたる軌条敷設、砂利散布、つき固め工事などは翌年4月に完成し、それ以北の橋本に至る軌条敷設、省線橋本停車場連絡設備、通信設備、停車場等の諸工事は11月にほぼ完成するという順調な進捗ぶりであった。

昭和6年1月30日、厚木～橋本間のすべての工事が完了し、開通の運びとなったが、工事代金の支払いができないため、日本興業銀行からの借入金でこれをまかない、4月29日に至ってようやく厚木～橋本間の営業を開始し、茅ヶ崎～橋本間



全線開通時の沿線案内

相模鉄道線一覧

種別	動力	軌間	区 間	キロ程	建 設 予 算 額	免 許 年月日	運 輸 開 始 認可年月日	運 輸 開 始 実施年月日
開 業 線	蒸気、 ガソリン併用	一・〇六七メートル	茅ヶ崎～寒川	5.0km	1,200,000円	大5.6.26	大10.9.27	大10.9.28
			寒川～倉見	3.7km			大15.3.31	大15.4.1
			倉見～厚木	5.9km			大15.7.14	大15.7.15
			厚木～橋本	18.7km	1,289,991円	大5.6.26	昭6.1.30	昭6.4.29
			寒川～四之宮	2.0km	96,000円	大5.6.26	大11.5.9	大11.5.10
			寒川～川寒川	—				
			合 計	35.3km	2,585,991円			

(33.3km)の全線が開通した。

鉄道同志会刊行の『地方鉄道軌道一覧』によると、別掲のようにその内容が記録されている。

(2) 神中鉄道線の延長

◆二俣川～北程ヶ谷間の開通

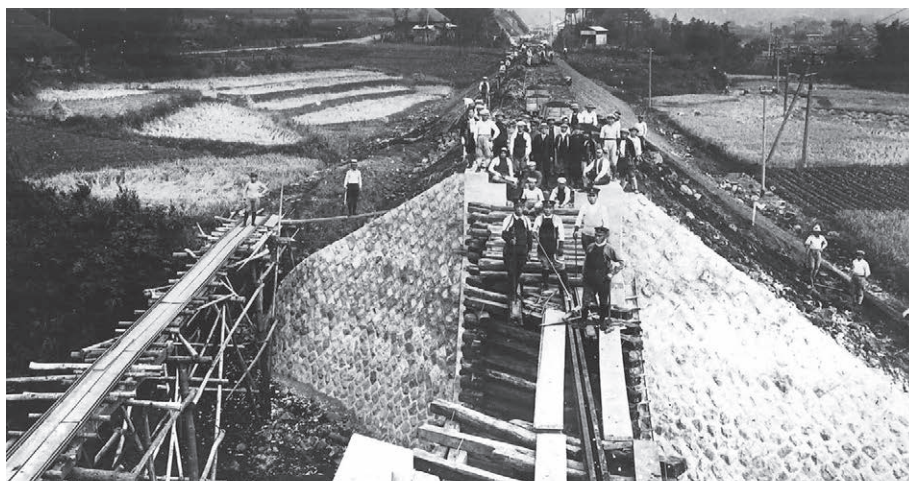
神中鉄道線の横浜への延長線のうち、大正15年1月15日から工事に着手した二俣川～星川(現上星川)間が同年12月1日に開通して、営業を開始したのに引き続いて、昭和2年5月31日には星川～北程ヶ谷(現星川)間が開通して、目標である西横浜までが間近になった。

昭和2年11月30日の臨時株主総会において、建設費、借入金の償還に必要とする資金調達のため、鉄道財団に抵当権を設定して200万円を借り入れることにした。また、同時に専務取締役を置くために定款を変更し、守屋此助が就任した。

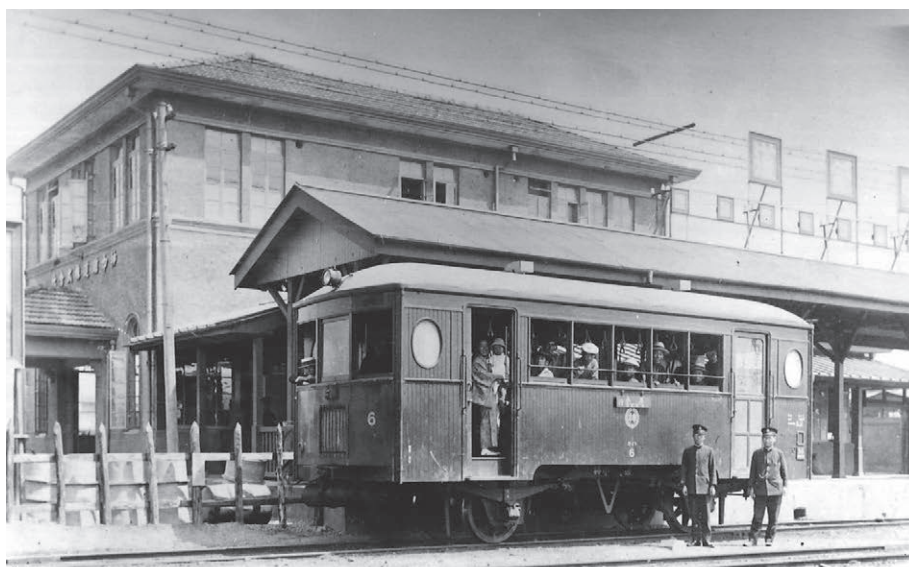
以上のように、西横浜延長を軸とした経営の見通しがついたところで、翌昭和3年3月7日、神中鉄道線敷設に尽力した齊藤和太郎社長は、5年にわたる経営の座を守屋此助に譲り退任した。

この間、昭和3年1月25日に西横浜停車場構内に建設していた横浜出張所が落成し、同年6月20日の第14回定時株主総会において、これを本社とすることに決定し、同年7月13日東京から本社を移転した。

昭和4年2月14日に北程ヶ谷～西横浜間が開通し、これにともない旅客・貨物運輸収入とも著しく増加したが、開通と同時にその区間に鉄道財団の抵当権を設定したり、政府補助金も幾度か受けるなど、資金難は依然として続いていた。



二俣川～北程ヶ谷間の帷子川橋梁工事。後方は西谷停車場。



西横浜停車場に停車中のガソリン自動客車

◆ガソリン自動客車の導入

運輸収入の増加を図るための策として、運転費の削減、運転度数の増加が検討された結果、従来の蒸気機関車と合わせてガソリン自動客車を導入することとなり、昭和3年11月13日その認可がおりた。

翌4年4月にガソリン自動客車を購入して使用を開始し、旅客列車運転の増発を試みたが、故障が多く、改造費がかさむなどで、その努力のわりには収入の増加にはつながらなかった。

3. 昭和不況下の相模鉄道(株)と神中鉄道(株)

(1)不況下の私鉄経営

鉄軌道業は、地方鉄道補助法(大正8年4月軽便鉄道補助法を改める)によって経営が保障されていたこともあって、関東大震災以後とくに関東地区において大幅に発展している。

大正9年から15年までの間に全国で開通した新路線の延べ営業キロ数は、官設2,353km、地方鉄道2,700km、軌道800kmとなっており、現在の私鉄とくに大都

市近郊の私鉄はほとんどこの時期に基礎路線を完成している。

しかし、第1次世界大戦後の反動不況のあと、関東大震災の復興事業によって景気は一時回復に転じたが、それも一過性のものにすぎなかった。その後わが国の経済は昭和2年3月15日の金融恐慌以来慢性不況に陥り、株価や物価は暴落し、世をあげて不景気のどん底にあった。

しかも、昭和4年10月24日のアメリカ・ウォール街の株価大暴落に端を発した世界恐慌の影響を受けて、経済界の不況は日毎に深刻化する一方であった。

一方、関東大震災のときに自動車が運輸機関として活躍したのを契機として、その存在が広く認識されるに至り、乗合自動車業の台頭がめざましく、次第に鉄軌道業を圧迫しはじめるようになった。

創立以来、極端な資金難、経営難を克服しつつ、路線の敷設や拡張を続けてきた相模鉄道(株)、神中鉄道(株)両社は、それらの影響を受けて、この時期にいっそう厳しい経営環境へと対応を迫られることになったのである。

(2)相模鉄道(株)の不況対策

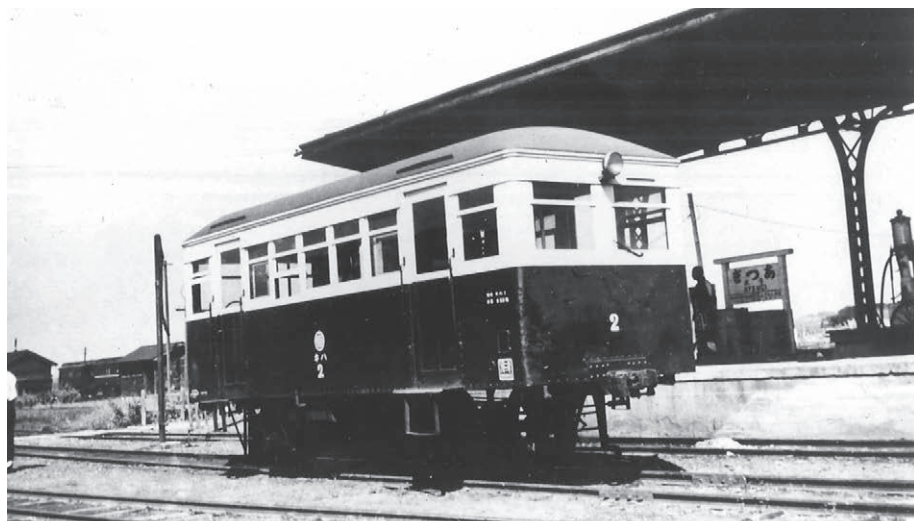
◆相次ぐ経営陣の交替

アメリカで始まった世界恐慌が日本にもおよんで、やがて相模鉄道(株)にもその影響が現れはじめ、鉄道業の主要な営業の柱である砂利輸送は衰退し、経営はにわか

に悪化していった。このため、これまで委託していた砂利の業務を直接手がけることにし、当時最大の委託先であった相模砂利(株)がもっていた採取権、現場設備、機械器具、建物、什器、貯蔵品その他一切を、同社に対する貸付金、運賃債権31万円余りで取得した。

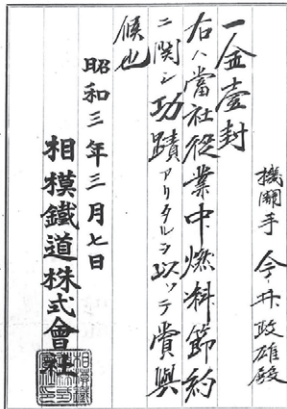
しかし、鉄道建設費が予想外に大きく、さらに砂利業の不振とこれにともなう貨物収入の激減によって経営は行き詰まった。

債権者である日本興業銀行から重田益次が監査役に送り込まれ、昭和6年6月19日には南社長に替わって鉄道院理事の登坂小三郎が社長に就任した。登坂社長は減俸を行うなど鋭意社業の回復に努力したが、在任わずか9ヵ月で退任し、取締役の南波礼吉があとを継いだ。しかし、彼もまた鉄道業や砂利業に経験がないところから、翌7年12月26日にその代行者として日本興業銀行から送られた前京浜電気鉄道(株)取締役の曾我正雄が常務取締役に就任した。



厚木停車場に停車中の初のガソリン自動客車

以上のように、相模鉄道線が橋本まで開通した昭和6年4月29日以来、2年足らずの間に、経営の立て直しのために目まぐるしく経営陣の異動が行われたのである。



賜状

◆増収策の策定と業績の向上

普通旅客の減少も著しかった。このため、初めての団体旅客誘致計画を立て、観桜会や多摩御陵参拝などの企画を実施するとともに、その後もシーズンごとに高尾山探勝、江ノ島・鎌倉回遊などの観光団体旅客の募集を行った。

また、茅ヶ崎海水浴場・海の家開設、同海岸広場でのグライダーの練習など旅客誘致を積極的に進め、同時に事務経費の削減を図るなど業績の回復に努力した。

昭和7年5月には原当麻～橋本間(8.2km)に対して鉄道省から補助金の交付を受けた。しかし、昭和6年度上期以来連続5期にわたって欠損が続き、日本興業銀行に対する未払利息は25万9,300円余に達していた。

同行の特別援護措置によってこのうち10万円が減額された結果、昭和8年度下期には債務免除による利益を計上、さらに翌9年度上期には8期ぶりに年3%の株主配当を復活し、以後次第に業績は向上した。

一方この間、昭和7年4月には円蔵、上磯部両停留場、10月には中新田、大河原両停留場を新設、6月には旅客サービス改善のため、初めてガソリン自動客車の使用を開始し、列車運転時間の短縮と運転度数の増加を図った。

◆砂利業の再編成

砂利需要の減少にともなって、価格は低落する反面、販売競争は激化の一途をたどった。このため同業者間の販売統制と価格の協定を行うため、砂利共同販売組合の設立が急がれ、昭和8年1月に横浜砂利共同販売組合が設立され、相模鉄道(株)もこれに加入した。同組合の設立によって横浜市内の砂利の価格もほぼ安定し、同年2月には須賀回漕組合と砂利類売買契約を締結するなど、県下における相模鉄道(株)の砂利業は有利に展開しはじめた。また、東京においても同業者間で東京砂利共販(株)が設立され、これまでの廉売方針を改め、標準定価以下では販売しない方針をとり、契約単価を高めるなどの対策が講ぜられ、同年6月ころには砂利業に対する第1期統制が確立され、価格が安定しはじめた。

一方これまで相模川筋においては、相模鉄道線を利用する系列と小田原急行鉄道線を利用する系列とが互いに激しい競争を展開してきていたが、相模鉄道(株)では小田原急行鉄道線を利用して新宿に砂利を搬出していた昭和砂利興業(株)の株式の80%強を取得し、また同社の砂利を販売していた田淵砂利(株)の株式の半数を取得し、代表者を送って実質上の経営権を掌中に収めた。引き続き、小田原急行鉄道線を利用して相模砂利商会とも販売契約を結んで、相模川筋における砂利業の大半を手中に収めた。

◆砂利業の盛衰

相模鉄道線の輸送力が増強されたことで、砂利業は活況を呈してきたが、反面、昭和9年秋ごろから東京付近でも砂利の採取、販売を行う業者が現れ、大きな影響をこうむった。

一方、寒川村、有馬村地先の砂利の埋蔵量も次第に少なくなってきたため、上流への進出を計画し、昭和10年1月には海老名村上郷、同年3月には有馬村門沢橋、同年5月には座間村座間の各民有地での採取を始めた。

また、これらの砂利の搬出のため、昭和10年6月23日に海老名村上郷と座間村

四谷の中間に入谷貨物停車場を新設し、同年8月20日には座間新戸停車場の側線を1.0km延長してこれに対応した。

なお、同年8月28日には、相鉄砂利販売(株)(現相鉄興産(株))を設立した。

以上のように、砂利業に関しては次第に体制を整え進展を図ってきたが、昭和10年9月の相模川の洪水のため砂利採取所は大変な被害をこうむり、生産、出荷は著しく減少した。この結果、昭和10年度下期は前年に比べ砂利業の売上は約10万円、鉄道業では貨物収入約2万円の減収になった。

相鉄砂利販売(株)(現相鉄興産(株))

昭和10年 8月28日	設立
昭和18年 5月10日	田淵砂利販売(株)を合併
昭和18年 6月30日	相武砂利(株)と商号変更
昭和19年 5月 1日	相武砂利興業(株)を合併
昭和34年11月10日	相鉄砂利(株)と商号変更
昭和38年 4月 1日	相鉄興産(株)と商号変更 (代表者の推移)
社 長 曾我 正雄	昭和10年 8月～昭和14年 7月
社 長 武井 明通	昭和14年 7月～昭和17年 5月
社 長 鳥居 菊造	昭和17年 5月～昭和44年 5月
社 長 穴水 清彦	昭和44年 5月～昭和46年11月
社 長 若尾 祐三	昭和46年11月～昭和60年 6月
社 長 伊藤 勇	昭和60年 6月～現在 (資本金の推移)
昭和10年 8月(設立)	3万円
昭和18年 5月(合併)	5万円
昭和19年 5月(合併)	16万8千円
昭和29年 6月(増資)	50万円
昭和29年 8月(増資)	125万円
昭和29年10月(増資)	250万円
昭和33年 8月(増資)	500万円
昭和37年 7月(増資)	1,000万円
昭和38年 4月(増資)	2,000万円
昭和50年 4月(増資)	5,000万円
昭和54年10月(増資)	1億円

◆ディーゼル車の導入と八王子駅への乗り入れ

厚木～橋本間の営業開始後、さらに八王子までの乗り入れ計画を進めると同時に、ガソリン自動客車より燃料費が軽減されるディーゼル電動車の導入を図った。

昭和10年10月16日に重油動力併用認可を得て、当時としては最新式の流線型ディーゼル電動客車4両を購入し、同年11月2日から茅ヶ崎～橋本間で運転を開始した(実際には燃料としては軽油が使用された)。

昭和10年12月24日に八王子駅への乗り入れ、すなわち直通運転の承認を得て、翌年1月15日に念願の省線八王子駅への乗り入れを果たした。乗り入れと同時に、列車運転度数の増加およびスピードアップなど画期的なサービス改善を実施した。

これにより、以後八王子方面から茅ヶ崎への海水浴客は激増し、休日などは直営の海の家は超満員になるという盛況を示した。

◆乗合自動車業の開始

昭和10年12月24日、相模鉄道(株)は県北部で大谷仁三郎が経営していた旅客自動車運輸事業の譲受許可を受けて、新たに乗合自動車業を始めることになった。

この路線は田名～淵野辺間(8.1km)および田名～橋本間(7.2km)で、フォードBB型の19人乗り車両3両で運行に当たった。

さらに翌11年6月9日には、愛高自動車商會が経営していた上溝～厚木間(14.2km)の営業路線の譲渡を受けるなど、乗合自動車業は開業1年足らずの間に乗車人員、収入ともに大幅に増加した。

また、厚木町内への延長(1.2km)により、営業キロ程は30.7kmとなり、鉄道の営業キロ程(35.3km)に迫る営業路線となるとともに、利用者の増加にともなって車両を増備し、大型化を図っていった。

(3) 神中鉄道(株)の不況対策

◆深刻な不況と経営の苦境

前述のように、昭和初期の不況は長期化、深刻化の一途をたどったが、さらに昭和4年10月の世界的な経済恐慌の影響を受けて国内の不況はいっそう深まり、神中鉄道(株)の経営はきわめて厳しい状況となった。

昭和4年秋から、貨物収入の大部分を占めていた砂利の出荷が次第に減少に向かい、そのため運輸収入も大きく落ち込んだ。これは、震災の復興事業が一段落したこともあったが、産業界における不況の進行とこれにともなう緊縮ムードによって、大規模な工事がほとんどなくなったことによるものであった。

したがって、同業者間の競争は激烈となり、ほとんど採算を無視した受注に走った。

昭和5年の後半になると月を追って経済界の不況は深刻化し、それを反映して運輸収入も激減していった。これに対処するためガソリン自動客車の運転度数を増加し、近郊旅客の吸収に努めたが、収入の下降に歯止めをかけるには至らなかった。

運転度数をみると、昭和5年5月1日当時、西横浜～厚木間にガソリン自動客車10往復、蒸気列車4往復を、西横浜～二俣川間にはガソリン自動客車7往復を運転している。また、同年5月4日と8日に新造ガソリン自動客車を1両ずつ購入し、蒸気列車2本を減少して6月1日からガソリン自動客車の増発を実施するとともに、西横浜～厚木間16往復、西横浜～二俣川間4往復、西横浜～星川間4往復と運転度数を増やしている。

一方、同年6月30日には北程ヶ谷、三ツ境、相模国分の3停車場の改良工事が完成し、9月10日には新たに天王町、常磐園下、新川島の3停留場が、10月25日には鶴ヶ峰停留場が完成して営業を開始、これにともなってさらに旅客列車を増発した。

しかし、砂利業界の不況によって貨物運輸収入は激減し、ついに昭和5年6月初旬には東京汐留送りの輸送を中止するという事態となった。

これらの結果、昭和5年度下期の旅客運輸収入は前年同期に比べ16.8%減、貨物運輸収入は46.7%減、総収入で41.2%もの大幅な減収となり経営は苦境に立たされた。

◆不況打開に背水の陣

このような経営の不振を挽回するため、神中鉄道(株)では経費節減はもとより、あらゆる対策を講じたが、その打開策の一つとして別表のような運賃の特殊割引による旅客の誘致を図った。

また、これまで厚木停車場の乗降客のために、相模自動車(株)に依頼して厚木町との連絡自動車を運行していたが、昭和6年3月1日から同町大手町に出札所を新設するとともに、自動車の運賃を無料にして乗客の獲得に努めた。

一方、貨物運賃の値下げも行なった。当時の貨物運賃は実営業キロ程を2倍にして算定する高額なものであったが、同年7月1日からはこれを実営業キロ程の1.3倍にまで減額した。

このようにして、諸施策を講じて運輸成績の回復と向上に努めたが、産業界の不況はますます深まり、旅客、貨物ともに減少の一途をたどり業績面の効果をあげる

期 間	行先および催物	区 間	割 引 率
昭 5.10.25～ 11.30	野毛山公園 菊花大会	各 駅 ～ 西 横 浜	往復乗車賃 2割引
昭 5.12.16～ 12.31	横浜全市連合 歳暮大売出し	二俣川 } 常磐園下 } ～ { 北程ヶ谷 天王町 西 横 浜	往復乗車賃 2割引
昭 6. 2.11～ 2.15	横浜駅前大相撲	各 駅 ～ 西 横 浜	往復乗車賃 3割引 (ただし、割引証ないものは2割引)
昭 6. 4.23 (復興記念祭当日)	西谷浄水場	西 横 浜 ～ 星 川	往復乗車賃 大人 15銭 小人 8銭)に割引
昭 6. 7. 1～ 7. 5	保土ヶ谷 バザー開催	星 川 } 新川島 } ～ { 北程ヶ谷 西 谷 } 二俣川	往復乗車賃 2割引
昭 6. 8. 5～ 11. 8	大 山 登 山		5人以上 2割引 30人以上 3割引 100人以上 4割引 200人以上 5割引
昭 6. 9.27と 10月中の日曜 祭日 (ただし、100 人以上の団体 旅客に対して は10月中の通 常日にも開催)	瀬谷、大和駅 付近でいもほ り大会を開催	西 横 浜 } 天王町 } ～ 大 和 北程ヶ谷 } 厚木大手町 }	往復乗車賃 (個人往復 70銭 西 横 浜 100人以上1人につき 66銭 天 王 町 ～ 200人以上1人につき 62銭 北 程 ヶ 谷 300人以上1人につき 57銭 小児 半額 個人往復 40銭 厚木大手町 ～ 100人以上1人につき 38銭 200人以上1人につき 35銭 300人以上1人につき 33銭 小児 半額
昭 6. 9.30～ 10.20	茸狩、栗拾い	西 横 浜 } 天王町 } ～ { 鶴ヶ峰 北程ヶ谷 } 二俣川 三ツ境	往復乗車賃 35銭に割引

(注) 当時の最低旅客運賃は5銭であった

ことはできなかった。

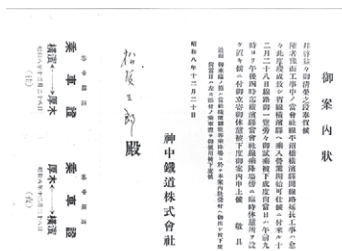
こうした経営不振のなか、昭和6年2月26日守屋社長が辞任し、替わって取締役の飯田律爾が常務取締役(代表取締役)として就任し、社長空席のまま会社を統括することになった。

◆全線開通、横浜駅に乗り入れ

以上のような苦しい経営状況ではあったが、昭和6年10月25日、横浜駅への延長線のうち西横浜～平沼橋間は省線の側線を借り入れることによって営業を開始



横浜駅を走行中の列車



横浜駅乗り入れ記念の乗車招待券

し、全線開通まで平沼橋～横浜間の1区間を残すのみとなった。

昭和8年5月10日、平沼橋～横浜間の工事に着手し、同年12月19日には主要工事である帷子川橋梁(約30m)、横浜乗降場等を含むすべての工事が完成した。そして、8日後の昭和8年12月27日に待望の横浜駅に乗り入れを果たし、単線ながらも営業を開始し、ここに全線26.0kmの神中鉄道線が開通したのである。

二俣川～厚木間の開通から7年7ヵ月の歳月を要した全線開通であった。

横浜駅へ乗り入れた昭和8年度下期の運輸収入は、運賃引き下げの効果とともに、乗り入れによる旅客の増加を反映して前年同期に比べて、全体として64.2%という上昇をみた。

4. 東京横浜電鉄(株)の傘下に

(1) 戦時統制下の私鉄

昭和12年7月7日に日華事変が勃発し、またたく間に戦線は中国大陸に拡大していった。

同年9月臨時資金調整法、軍需工業動員法等の戦時統制法が公布され、国内は戦時統制下に置かれた。

翌昭和13年4月1日には国家総動員法が、4月2日には陸上交通事業調整法が公布され、戦時輸送体制確立の一環として、交通事業再編成の動きが徐々に具体化してきた。

さらに昭和15年2月1日には陸運統制令、海運統制令が公布され、戦時下の輸送統制がさらに強化された。

昭和16年12月8日に太平洋戦争が勃発し、企業活動は戦争協力へと集約され、国家総動員法に基づく戦時経済統制は一段と強化された。

昭和17年6月以降戦局は次第に不利となり、国内では戦力増強へ総力が結集され、私鉄各社は軍事施設、軍需工場地帯への輸送力の増強がますます強く要求されるとともに、地方鉄道の買収、合併が推し進められた。

(2) 神中鉄道(株)・相模鉄道(株)、東京横浜電鉄(株)の傘下に入る

◆神中鉄道(株)社長に五島慶太就任

前項で述べたように、神中鉄道(株)は昭和8年12月27日に横浜駅への乗り入れを果たし、旅客収入は一時的には増加したが、その後会社全体の業績はかんばしくなく、昭和13年12月20日の第35回定時株主総会において、資本金300万円を150万円に減資することを決定した。

これは減資分を損失の補填と資産の償却に充て、企業体質の強化を図るためであった。

これと同時に神中鉄道(株)では、戦時統制下のガソリン・重油の規制強化、新車両の購入難、修理部品の材質の低下などの悪条件が重なり、運転率率は低下し、ますます増加の傾向にあった輸送量の消化に支障をきたす状況となったため、ガソリン・重油の使用から電化への転換が迫られていた。

一方、当時東京横浜電鉄(株)では、各線の改良工事を積極的に行い、設備の改良に努めており、変電所や車両などの遊休資材が豊富にあった。そこで同社はこれらの



減資後の株券

資材を未電化であった神中鉄道線に投入、活用することを検討し、神中鉄道(株)を傘下に収めることを計画した。そこで東京横浜電鉄(株)は神中鉄道(株)の過半数の株式を取得し、昭和14年11月20日に臨時株主総会を開催し、取締役および監査役選任ならびに増員の件が上程され、社長に五島慶太が就任した。こうして神中鉄道(株)は、東京横浜電鉄(株)の傘下に入ったのである。

なお、このとき、常務取締役(代表取締役)の飯田律爾はそのまま留任した。

◆海老名駅の新設

これまで神中鉄道線は、厚木停車場で相模鉄道線に連絡していたが、小田原急行鉄道線に乗り換えるためには、同停車場から同線河原口駅(現厚木駅)まで徒歩で行かねばならず、たいへん不便であった。そこで、同線との連絡を円滑にするため、昭和16年1月20日相模国分～海老名間(0.5km)の新線建設に着手し、同年11月25日に小田原急行鉄道線との共同駅として海老名駅を新設して、小田原急行鉄道線相模厚木駅(現厚木駅)に横浜からディーゼル自動客車を乗り入れた。しかし、小田原急行鉄道(株)では昭和18年3月31日まで同駅での旅客扱いをしなかった。

◆電化計画と複線化の進行

これより先昭和15年4月19日、神中鉄道(株)は臨時株主総会を開き、輸送密度の高い横浜～西谷間(6.9km)の電化計画を決定、翌16年8月13日に工事施行認可を受けるとただちに工事に着手したが、物資の統制下では電化資材の入手は困難であったため、車両、変電所などは東京横浜電鉄(株)の手持ち資材をもって計画を進めることになり、まず星川に変電所の建設を進め、翌17年5月18日に星川変電所が完成した。その設備容量は3,000Vで受電し、出力は600kW(200kW電動機3基)、直流600Vであった。この送電によって同年6月1日から横浜～西谷間の電化運転を開始し、西谷駅折り返し運転が実現した。

一方、昭和17年には神中鉄道線沿線に厚木海軍航空隊をはじめ横須賀海軍鎮守府管轄の高座工廠や瀬谷被服廠などが次々に設置され、神中鉄道線の輸送も旅客から貨物重点に転換し、これら軍需施設の建設用資材の輸送のため、1日に貨車50～70両という膨大な輸送計画を要請されていた。しかし、神中鉄道線は単線であるうえ、蒸気機関車による貨物輸送と着駅における荷おろし作業が、職員の不足などにより計画どおり進まなかったため、軍からは複線化を実施し、輸送の円滑化を図るよう強く要請された。

◆相模鉄道(株)、東京横浜電鉄(株)の傘下に

昭和12年7月7日に日華事変が勃発してから、相模鉄道線沿線の農村地帯は徐々に軍需工業地帯に変貌していった。淵野辺付近には兵器支廠や歩兵連隊が移転、座間新戸停車場付近には同12年10月、陸軍士官学校の一部が完成して開校した。

戦争の拡大にともなって、海水浴客や団体客などは激減したが、これに代わって、軍関係者やこれに関連する利用客などが増え、運輸収入は以前よりも増収となっていた。

一方、砂利業は三浦半島方面での軍事施設の建設、川崎、鶴見、東京方面における重工業の発展にともなって、その需要は旺盛となり、価格も高騰した。こうしたなか、寒川から分岐する四之宮砂利支線に昭和産業(株)の工場が進出してきた。

同社の伊藤英夫社長は、当時朝鮮を舞台に活躍していた森轟昶の勢力をバックに、相模鉄道(株)の株式の大半を買い占めていた。この筋の要請により昭和14年6月

30日、南波社長に替わって千葉三郎が社長に就任した。

その後、経済統制の強化によって、物資・労働力の不足、物価の騰貴などで相模鉄道(株)の経営は不安定となったが、事業の合理化を図る一方工場の誘致などによる沿線の開発につれて車両の増備に力を注いだ。また砂利業においても採取能力を高めるなど増収を図るとともに施設の充実に努め、昭和15年12月28日の第38回定時株主総会で飯田町ホッパービン(株)の営業設備と営業権を19万円で譲り受けることが承認され、これを取得した。

しかし、昭和16年6月には相模川の空前の出水によって、川筋の砂利採取所はかつてない被害を受け、約4ヵ月にわたって採取不能という不測の事態となった。このため、昭和16年度下期の砂利業営業収入は大幅な減収となり、会社の業績は最悪の状態に陥った。また、これまで田淵砂利(株)と相武砂利(株)から砂利を仕入れていたが、翌年7月にこれを中止したため、さらに売上が激減した。

なお、昭和15年当時の相模鉄道(株)の資本金は500万円(10万株)で、そのうち42%が昭和産業(株)関係で占められていた。しかし、昭和15年7月8日に昭和産業(株)社長で相模鉄道(株)の取締役でもあった伊藤英夫が九州出張中に急死したため、同社関係の持ち株が大量に放出され、その株式数は4万株余にもおよんだ。

ちょうどそのころ、東京西南部の鉄道統合は活発で、すでに江之島電気鉄道(株)、神中鉄道(株)、静岡電気鉄道(株)を傘下に収めていた東京横浜電鉄(株)は、この昭和産業(株)の所有株を取得した。この結果、昭和16年6月30日、千葉社長に替わって東京横浜電鉄(株)社長の五島慶太が社長に就任し、あわせて小田原急行鉄道(株)常務取締役の川又貞次郎も取締役として経営陣に名を連ねた。

なお、昭和16年12月8日、わが国は太平洋戦争に突入し、国内は戦時体制一色となっていく。

翌17年1月26日、東京高速鉄道(株)取締役の鳥居菊造が相模鉄道(株)の専務取締役に就任した。

◆東京急行電鉄(株)が相模野臨時建設部を設置

昭和17年5月1日東京横浜電鉄(株)は、京浜電気鉄道(株)、小田原急行鉄道(株)を合併し、商号を東京急行電鉄(株)に変更した。

当時、神中鉄道線の電化は東京急行電鉄(株)の傘下で進行していたが、東京急行電鉄(株)ではさらに軍需工場や軍事施設への資材輸送を円滑に進めると同時に相模平野一帯を開発するために、昭和17年10月1日相模野臨時建設部を設けた。

同建設部の担当工事内容は

- ①神中鉄道線の全線複線電化工事を行うこと
- ②江ノ島線と神中鉄道線との交差点に駅舎を設けること
- ③小田原線と鉄道省横浜線との交差点に駅舎を設けること
- ④厚木町に小田原線、神中鉄道線、相模鉄道線3社の共同駅舎を設けること
- ⑤神中鉄道線相模大塚駅の改良工事を行うこと
- ⑥省線茅ヶ崎駅、保土ヶ谷駅および原町田駅から小田原線、神中鉄道線、相模鉄道線を経て神中鉄道線相模大塚駅に、鉄道省所属貨車を通過させるために必要な諸工事を行うこと

などであった。

相模野臨時建設部が設置されたことにより、西横浜～海老名間の複線化工事が進められることになったが、昭和18年4月1日、神中鉄道(株)が相模鉄道(株)に吸収合併されたため、これらの工事は相模鉄道(株)が引き継ぐことになった。

5. 相模鉄道(株)、神中鉄道(株)を吸収合併

(1)合併の経緯

◆合併の背景

昭和18年1月30日、相模鉄道(株)、神中鉄道(株)の臨時株主総会が開かれた。相模鉄道(株)の臨時株主総会は東横ニュース映画劇場で開催され、相模鉄道(株)と神中鉄道(株)との合併契約承認の件、本社を東京から横浜へ移転の件、資本金を500万円から650万円に増資の件などが可決された。

相模鉄道(株)、神中鉄道(株)両社とも、東京急行電鉄(株)の傘下にあったため、契約締結の代表者はともに五島慶太であった。

合併の理由は、相模鉄道線と神中鉄道線は厚木駅で連絡し、旅客、貨物の連帯輸送を行っているが、その経営を異にするため、十分な協力体制を発揮することができなかつたので、これを合併することによって、両社の施設を総合的かつ機能的に活用し、名実ともに一元的経営を行い、戦時下における輸送の充実に図る、というものであった。

両社の合併契約書は次のとおりである。

合併契約書

相模鉄道株式会社(以下甲ト称ス)ト神中鉄道株式会社(以下乙ト称ス)トノ間ニ会社合併ニ関シ左ノ条項ヲ契約ス

第1条 甲乙ハ合併シ甲ハ存続シ乙ハ解散スルモノトス

第2条 甲ハ合併ニ因リ資本金150万円ヲ増加シ1株額面金50円全額払込済株式2万株及1株額面金50円内金35円払込済株式1万株ヲ発行シ合併実行期日ニ於ケル乙ノ最終株主ニ対シ乙ノ金50円及金35円払込済株式1株ニ付夫々甲ノ同額払込済株式1株ヲ割当交付スルモノトス

前項ニ依リ乙ノ株主ニ割当交付スル株式ハ之ヲ後配株式トス

第3条 甲ハ普通株主ニ対シ年5分ノ配当ヲ為シタル後利益金ニ余剰アルトキハ後配株主ニ対シ年5分ニ達スル迄配当ヲ為シ尚余剰アルトキハ普通株主及後配株主ニ対シ均等ノ割合ヲ以テ之ヲ配当スルモノトス

普通株主及後配株主ニ対シ引続キ1年間5分以上ノ利益配当ヲ為シタルトキハ爾後後配株式ヲ普通株式ニ引直スモノトス

第4条 乙ハ昭和17年11月30日現在ノ貸借対照表ヲ基礎トシ合併実行ノ時ニ於ケル其ノ資産並ニ権利義務ノ全部ヲ甲ニ引継キ甲ハ之ヲ継承スルモノトス

第5条 乙ハ本契約締結後合併実行ニ至ル迄善良ナル管理者ノ注意ヲ以テ財産ノ管理及日常ノ営業ヲ為スモノトシ財産ノ処分義務ノ負担其ノ他財産状態ニ影響ヲ及ホスヘキ重要事項ニ付テハ特定メタルモノヲ除キ予メ甲ニ協議シ其ノ承認ヲ受ケルモノトス

第6条 甲ハ合併実行ノ際在職ノ乙ノ使用人ハ全部現給ノ盡継承シ乙ニ於ケル在職年数ハ之ヲ甲ニ於ケル在職年数ニ通算スルモノトス

第7条 合併実行ノ期日ハ昭和18年4月1日トス但シ右期日迄ニ主務官庁ノ認可許可ヲ得ルコト能ハサル等已ムコトヲ得サル事由ノ生シタルトキハ甲乙協議ノ上之ヲ変更スルコトヲ得

第8条 甲及乙ハ昭和18年1月30日各株主総会ヲ招集シ本契約ノ承認並ニ其ノ実行ニ必要ナル決議ヲ為スモノトス

甲及乙ハ前項ノ株主総会ノ承認並ニ決議ヲ了シタルトキハ遅滞ナク本合併ニ関シ主務官庁ニ対スル認可又ハ許可ノ申請ヲ為シ其ノ他必要ナル事項ヲ処理スルモノトス

- 第9条 本契約ニ規定セル事項以外ニ於テ本合併ニ関シ必要ナル事項アルトキハ
甲乙ノ各代表者ニ於テ之ヲ協定実行スルモノトス
- 第10条 本契約締結ノ日ヨリ合併実行期日ニ至ル迄ノ間ニ於テ天災其ノ他不可抗力ニ因リ契約者ノ一方若ハ双方ノ財産ニ著シキ変動ヲ生シタルトキハ甲
又ハ乙ハ本契約ヲ解除スルコトヲ得ルモノトス
- 第11条 本契約ハ甲乙何レカノ株主總會ニ於テ承認ヲ得サルカ又ハ本合併ニ対シ
主務官庁ノ認可許可ヲ得ル能ハサルトキハ其ノ効力ヲ失フモノトス
右契約ノ証トシテ本書ニ通ヲ作成シ各自一通ヲ保有スルモノトス

昭和18年1月12日

東京都渋谷区大和田町5番地
甲 相模鉄道株式会社
取締役社長 五島慶太

横浜市神奈川区西平沼町5丁目35番地
乙 神中鉄道株式会社
取締役社長 五島慶太

右同意候也

相模鉄道株式会社
監査役 篠原三千郎

神中鉄道株式会社
監査役 三宮四郎

總會において承認されたのち、ただちに両社は地方鉄道法に基づく合併の認可申請を行い、同年3月29日に認可された。

監第523号

相模鉄道株式会社

神中鉄道株式会社

昭和18年2月欠日付申請会社合併ノ件認可ス

昭和18年3月29日

鉄道大臣 八田 嘉明

こうして、昭和18年4月1日、相模鉄道(株)は神中鉄道(株)を吸収合併し、資本金650万円、2線を合わせ営業路線61.8kmを有する新鉄道会社として発足することになった。

同時に、創業以来25年余にわたる苦難に満ちた神中鉄道(株)の歴史はここに閉じられ、将来の発展を相模鉄道(株)に託し、鉄道線のみを残してその名を関東私鉄の中から消すに至ったのである。

◆役員の異動

昭和18年4月17日臨時株主總會が開かれ、合併に関する報告があり、あわせて取締役1名が退任し、取締役4名と監査役1名が新たに選任された。その結果、新会社の役員は次のとおりとなった。

合併後の呼称

当時の営業報告書には、従来の茅ヶ崎～橋本間を「茅ヶ崎線」、横浜～厚木間を「横浜線」と記しているが、一般には前者は相模線、後者は神中線と呼ばれていた。

取締役社長	五島 慶太	<東京急行電鉄(株)、相模鉄道(株)、神中鉄道(株)各取締役社長>
専務取締役	鳥居 菊造	<相模鉄道(株)専務取締役>
専務取締役	平井 義富	<神中鉄道(株)常務取締役>
取締役	古思 了	<相模鉄道(株)取締役>
取締役	河野 一郎	<相模鉄道(株)取締役>
取締役	川又 貞次郎	<東京急行電鉄(株)、相模鉄道(株)各取締役>
取締役	鈴木 幸七	<東京急行電鉄(株)、相模鉄道(株)、神中鉄道(株)各取締役>
取締役	大川 博	<東京急行電鉄(株)総務局統制部長、相模鉄道(株)取締役>
取締役	土志田 与助	<相模鉄道(株)監査役>
取締役	勝屋 平三郎	<神中鉄道(株)取締役>
取締役	岡本 伝之助	<(株)さいか屋取締役社長>
取締役	胎中楠右衛門	<神中鉄道(株)監査役>
監査役	篠原 三千郎	<東京急行電鉄(株)専務取締役、相模鉄道(株)監査役、神中鉄道(株)取締役>
監査役	丹羽 武朝	<東京急行電鉄(株)常務取締役、相模鉄道(株)監査役、神中鉄道(株)取締役>
監査役	田辺 徳五郎	<神中鉄道(株)監査役>

◆事業の内容

本 社 横浜市神奈川区南幸町1丁目107番地

[鉄道業]

営業所 神奈川県高座郡茅ヶ崎町6127番地

横浜市神奈川区西平沼町5丁目35番地

営業路線およびキロ程

茅ヶ崎～橋本間(本線)	33.3km
寒川～四之宮間(貨物線)	2.0km
海老名～横浜間(本線)	24.3km
厚木～相模国分間(貨物線)	2.2km
合 計	61.8km

[砂利業]

採取所	採取船	所在地	鉱区面積
麻溝	不明	神奈川県高座郡相模原町下溝当麻	237,600㎡
相武台下	第3復興丸	神奈川県高座郡相模原町新戸	372,900㎡
相武台下	第3復興丸	神奈川県高座郡相模原町座間	93,086㎡
相武台下	第3復興丸	神奈川県愛甲郡依知村山際	39,600㎡
入谷	北隆丸	神奈川県高座郡海老名町上郷	296,119㎡
倉見	第1復興丸	神奈川県高座郡有馬村門沢橋	49,500㎡
倉見	第2復興丸	神奈川県高座郡寒川町倉見	151,341㎡
倉見	1号船	神奈川県高座郡寒川町宮山	111,986㎡
四之宮	不明	神奈川県高座郡寒川町田端	39,709㎡
四之宮	不明	神奈川県中郡大野村四之宮	116,820㎡
合 計			1,508,661㎡

生産量 年産30万㎡

[乗合バス業]

営業所 神奈川県高座郡相模原町上溝2977番地

営業路線およびキロ程

上溝～淵野辺間	3.9km
上溝～田名間	4.2km
田名～橋本間	7.2km
上溝～厚木間	15.4km
合計	30.7km

使用車両

種	類	定員	車両数
ト	ヨ タ	31人	4両
ト	ヨ タ	28人	2両
ト	ヨ タ	21人	2両
	フォード(BB型)	28人	2両
	不 明	23人	1両
合	計		11両

(2) 輸送力増強計画の進展

◆複線化の進行と停滞

さきに述べたように、合併にともない、神中線の複線化工事は相模鉄道(株)が東京急行電鉄(株)相模野臨時建設部から引き継ぐことになった。

昭和18年4月16日、かねて申請中であった西横浜～海老名間の複線化ならびに電化のための動力変更の認可を受け、複線工事については、西横浜～海老名間を4工区に分けて行うことになり、翌昭和19年5月末の完成を目指して、昭和18年8月4日に着工した。

しかし、神中線の複線化工事は鉄鋼統制令、金属回収令などの法令によって鋼材の入手が難しく、軍の要請にもかかわらず思うように進捗しなかった。この間、昭和18年3月に鉄道の回収転用の具体案が決定し、鉄道軌道統制会の通達に基づいて不要不急線の単線化、または鋼索鉄道の休廃止などが実施された。

東京急行電鉄(株)では、逗子線、江ノ島線の一部を単線化することになったので、当社はこれらの線から撤去された軌条や枕木を神中線に転用することにした。

これによって、三ツ境～相模大塚間、相模大塚～海老名間の一部には軌条が敷設されたが、結果として、資材不足のため終戦に至るまで実現できなかった。

当時の複線化工事の進捗状況は次のとおりである。

複線化工事区間	工事予算 (既支払額)	しゅん工予定	昭和18年12月上旬の進捗状況
(第1工区) 西横浜～鶴ヶ峰 (7.3km)	389,900円 (15,328円)	昭和 年 月 日 19. 5. 末	20 %
(第2工区) 鶴ヶ峰～三ツ境 (5.0km)	269,000円 (11,481円)	19. 4. 末	30 %
(第3工区) 三ツ境～相模大塚 (6.0km)	287,300円 (31,860円)	19. 2. 10	40 %
(第4工区) 相模大塚～海老名 (4.4km)	267,800円 (53,757円)	19. 2. 末	60 %

また戦争の激化にともない、ガソリンの入手が困難になるとともに品質も低下し、列車を計画どおりに運行することが不可能な状態になり、そのうえ故障、運休が続出したため、小田原線相模厚木駅への乗り入れは昭和18年3月31日限りで一時中止のやむなきに至った。

なお後述するように、神中線の複線化は戦後の昭和26年5月に西横浜～上星川間で工事が再開された。

◆神中線の電化

一方この間、電化工事は順調に進み、昭和18年8月1日には東京急行電鉄(株)の渋谷営業局高島変電所から600Vの電力を受電して、西谷～二俣川間の電化が可能になり、横浜～二俣川間を通して電化運転が行われることになった。また、新宿営業局(現小田急電鉄(株))から1,500Vの電力の送電協力を得て、同年12月23日には相模大塚～海老名間が、昭和19年9月20日には二俣川～相模大塚間がそれぞれ電化され、横浜～海老名間全線の電化運転が行われることになった。

しかし、600Vと1,500Vの2種類の送電を受けた神中線は2つの異なった電圧を持つことになってしまった(横浜～二俣川間600V、二俣川～海老名間1,500V)。

(3)経営内容の変遷

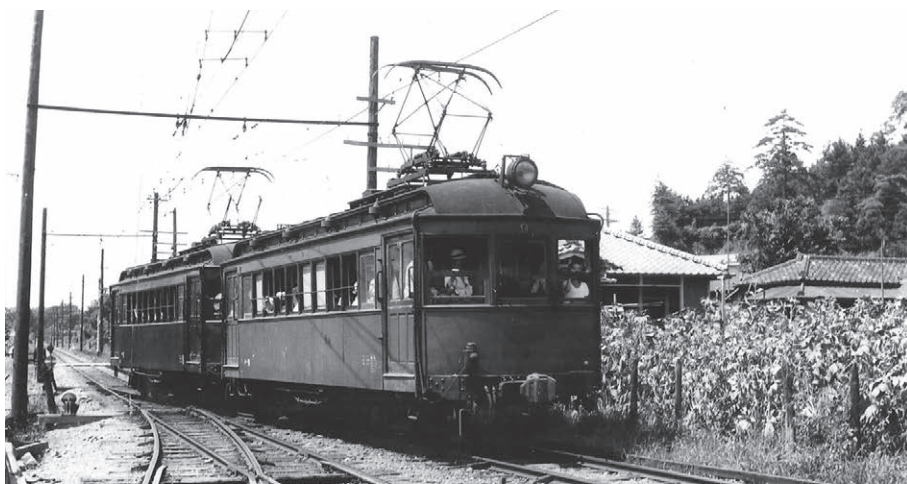
◆社長の交替と増資

昭和19年3月の臨時株主総会において、五島社長は辞任し篠原三千郎監査役が替わって社長に就任した。同時にこの総会では、陸上交通事業調整法に基づき、旅客自動車運輸事業を東海道乗合自動車(株)(現神奈川中央交通(株))に譲渡することが承認され、また資本金を1,300万円に増資することが決議された。

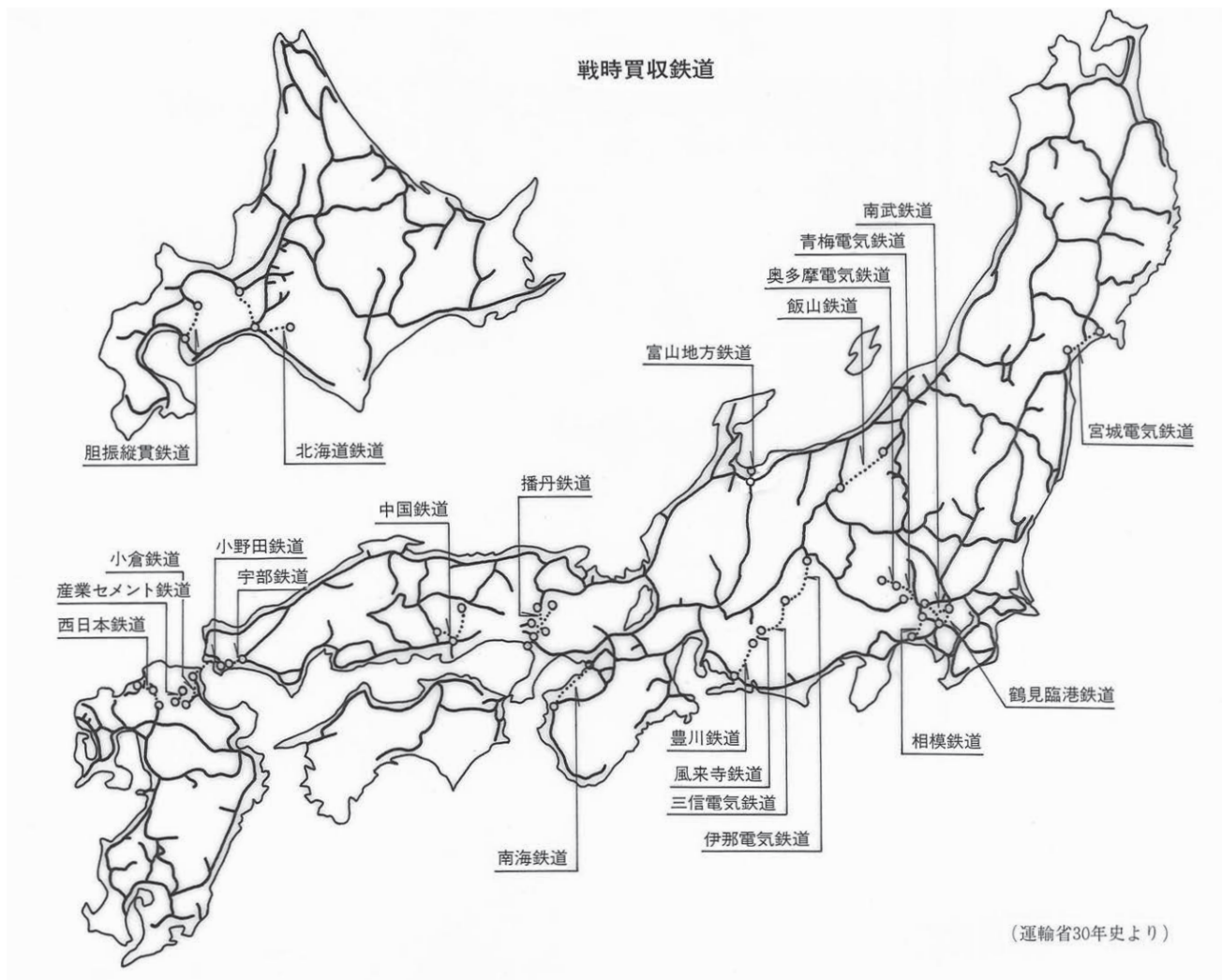
増資による資金は神中線の複線化工事費に充当するものであった。

◆相模線、運輸通信省に買収

戦局の推移が悪化の一途をたどるにしがたい、国の総力を挙げて戦力の増強を図るべく、政府は輸送面においても、決戦非常措置要項に基づく旅客および荷物輸送戦時特例ならびに一般旅客の乗車制限など、広範囲にわたる制限措置を講じ、さらには国家総動員法によって、輸送力をもっとも効果的に発揮できるように、地方鉄道の買収、統合を積極的に推進していった。



上星川付近を走る初の電車



昭和18年から昭和19年にかけて、22私鉄1,051kmが政府に強制的に買収されているが、当社相模線もその対象となった。

昭和19年6月1日、相模鉄道(株)相模線は南武鉄道線、青梅鉄道線とともに、その幹線である茅ヶ崎～橋本間および寒川～四之宮間、計35.3kmが政府に買収された。

相模線国有化の目的は、重工業地帯である京浜地区の空襲がさらに激化するという予測のもとに中央線、八高線、相模線を連絡して、京浜地区を大きく迂回した輸送経路を確保するためにとられた措置であった。

相模線が政府に買収されたことによって、当社には神中線のみが残され、本流であった相模線を失うこととなったのである。

現在の相模鉄道株式会社はこのような経過のもとに、相模鉄道(株)の名と神中鉄道(株)が残した神中線を基幹として、今日までの歴史を刻みはじめるのである。

協定書

地方鉄道法第30条以下ノ規定ニ依リ相模鉄道株式会社所属鉄道中茅ヶ崎橋本間、寒川四ノ宮間及其ノ附属物件ヲ買収スルニ付運輸通信省(以下単ニ省ト称ス)ト相模鉄道株式会社(以下単ニ社ト称ス)トノ間ニ協定スルコト左ノ如シ

第1条 社所属鉄道中茅ヶ崎橋本間、寒川四ノ宮間及其ノ附属物件ノ買収価格ハ地方鉄道法第31条第1項第1号ノ規定ニ依ル金額ガ買収ノ日ニ於ケル建設費ニ達セザルトキハ建設費以内ニ於テ協定シタル金額トス

第2条 買収ノ期日ハ省之ヲ指定ス

- 第3条 社が本鉄道及其ノ付属物件ニ関シ株主又ハ第三者ニ対シ有スル権利義務ハ別ニ協定スルモノヲ除クノ外一切省ニ於テ之ヲ承継セザルモノトス
- 第4条 社所属現業従業員ニシテ買取スル事業ノ買取区間ニ属スル者ハ別ニ協定ナキ限り之ヲ省ニ引継グモノトス
社ハ本協定成立後現業従業員ヲ新規ニ採用シ又ハ給料ヲ増加セントスルトキハ省ノ承認ヲ受クベキモノトス
- 第5条 買取区間ノ分界点、省ニ引継グベキ付属物件等ニ関シテハ別ニ之ヲ協定スルモノトス
- 第6条 貯蔵物品ハ省ニ於テ必要ナルモノニ限り別ニ協定価額ヲ以テ省之ヲ買取スルモノトス
- 第7条 社ハ本協定成立後鉄道及其ノ付属物件引継目録ヲ調製スベキモノトス
- 第8条 社ハ買取区間ニ属スル鉄道財団ヲ目的トスル抵当権ノ登録アルトキハ買取ノ日ノ前日迄ニ之ガ抹消ノ手続ヲ為スベキモノトス
- 第9条 買取ノ日ノ前後ニ亘ル旅客運賃其ノ他ハ左ノ各号ニ依リ其ノ取得者又ハ負担者ヲ定ム
1. 買取ノ日ノ前日迄ニ発売シタル定期及回数乗車券以外ノ乗車券ニ対スル社線運賃ハ省社何レノ発売シタルモノナルヲ問ハズ運送ヲ完了シタルモノト看做シ社制定運賃全部社ノ取得トス
前項ノ規定ハ手小荷物運賃、要償額表示料及増運賃ノ割賦金ノ取得ニ付之ヲ準用ス
 2. 定期乗車券ハ通用期間ノ日数ニ依リ之ヲ按分シ買取ノ日以後ニ属スルモノハ省ノ取得トス
 3. 回数乗車券ハ社制定運賃ヲ其ノ回数ニ依リ按分シ買取ノ日ノ前日迄ニ回収シタル券片数ニ相当スル運賃ヲ控除シタル残額ヲ省ノ取得トス
 4. 買取ノ日以後ニ属スル定期、回数乗車券ノ未使用部分ニ対スル運賃ノ払戻ヲ請求スル者アリタルトキハ省ニ於テ払戻ノ手続ヲ為スモノトス
 5. 買取ノ日ノ前日迄ニ社線ヨリ発送シタル貨物(社線内発着ヲ含ム)及省線又ハ他ノ運輸機関ヨリ社線内ニ入りタル貨物ノ社線運賃、増運賃、要償額表示料、付添人料ハ全部社ノ取得トス
 6. 買取ノ日ノ前日迄ニ社線内ニ到着シタル貨物及手小荷物ニシテ配達ヲ為スベキモノハ社ニ於テ之ガ配達ヲ為スモノトス
 7. 荷物保管料、貨物留置料及貨車留置料ニシテ買取ノ日ノ前日迄ニ社ニ於テ收受シタルモノ及配達料、引渡証明料、継送通知料等ニシテ現実ニ社ニ於テ其ノ作業ヲ負担シタルモノハ社ノ取得トス
- 第10条 省ハ社ノ経営スル兼業ヲ買取セザルモノトス
- 第11条 社ハ社ノ経営スル鉄道中買取スル区間ヲ除ク開業線路及其ノ付属物件ニ



相模線買取協定書調印式

付テハ地方鉄道法第30条第2項ノ規定ニ依ル買取ノ申請ヲ為サザルモノトス

第12条 社ハ買取代価トシテ交付セラルル国債証券ニ関スル処置ニ付テハ政府ノ指示ニ従フモノトス

第13条 本協定ハ社所属鉄道買取ノ為公債発行ニ関スル法律案ガ第84回帝国議会ノ協賛ヲ經テ公布セラレザルトキハ其ノ効力ヲ失フ

本協定ヲ証スル為本書ニ通ヲ作成シ各自其ノ一通ヲ保有ス

昭和19年1月21日

運輸通信大臣 八 田 嘉 明

相模鉄道株式会社

取締役社長 五 島 慶 太

協定書

昭和19年1月21日付相模鉄道株式会社所属鉄道中茅ヶ崎橋本間、寒川四ノ宮間及其ノ付属物件買取ニ関スル協定書第1条ニ基キ左ノ通協定ス

買取価格ハ金390万円トス

本協定ヲ証スル為本書ニ通ヲ作成シ各自其ノ一通ヲ保有ス

昭和19年11月2日

運輸通信大臣 前 田 米 蔵

相模鉄道株式会社

取締役社長 篠 原 三千郎

◆鉄道業を東京急行電鉄(株)に委託

相模鉄道(株)には神中線だけが残された。当局は神中線の輸送力の増強を強く迫ったが、従業員、電力、燃料、資材は不足し、車両の老朽化は著しくなる一方、空襲の激化にともなって鉄道施設の被害が増加していった。

当社としては重点輸送を迫られる反面、一般旅客に対しては時差出勤、定期券の発売制限等で対処したが、当社のみでは鉄道業の経営の維持は難しくなってきた。

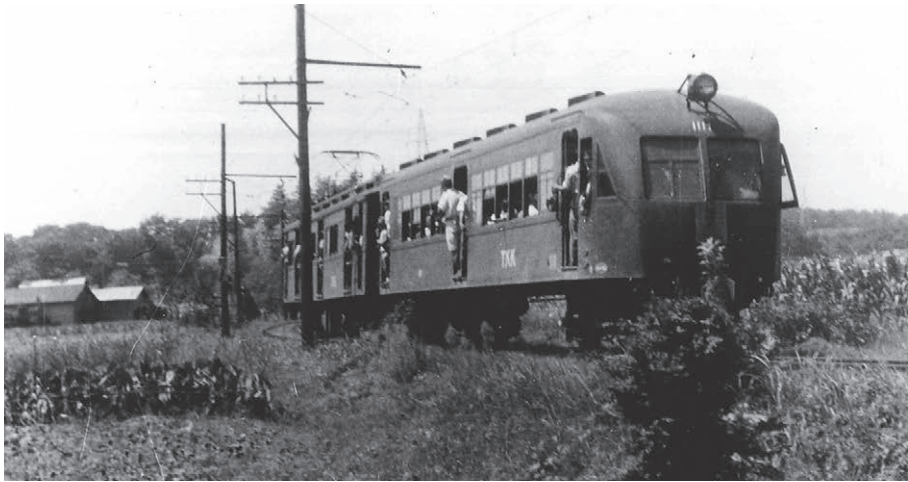
そこで昭和20年5月28日、臨時株主総会を開いて、東京急行電鉄(株)に鉄道業の営業を委託することを決議し、電力の統一、車両の整備、小田原線本厚木駅(旧相模厚木駅、昭和19年6月1日改称)への乗り入れ再開などを図ることにした。また、東京急行電鉄(株)としても、合併・統合あるいは、その後の輸送力増強などによって生じた余剰車両、余剰資材などを活用するというメリットがあった。

管轄区間は横浜～海老名間と貨物専用線の相模国分～厚木間で、昭和20年6月1日から実施されることになった。

東京急行電鉄(株)は神中線を管理する部門として相模管理部を新設し、同社取締役の穴水清彦(当社常務取締役)が管理部長に任命された。

また、これと同時に神中線は厚木線(横浜～海老名間、相模国分～厚木間)と呼ばれるようになったが、この措置は合併ではなく委託経営であったので、職員の取り扱いに当たっては当社の諸規程がそのまま適用された。

なお、この経営委託は昭和21年5月31日までの1ヵ年という予定であったが、この間終戦を含む混乱の時期をはさんだため、昭和22年5月31日まで継続された。



二俣川～希望ヶ丘間を走るTKK(東京急行電鉄)マーク入り電車

◆川又貞次郎、社長に就任

昭和20年6月20日、篠原三千郎社長が辞任し、替わって副社長の川又貞次郎が社長に就任した。これは、前年の12月26日に東京急行電鉄(株)の京浜線鶴見市場で起こった電車の衝突事故の責任をとり、当時同社社長の篠原三千郎は同社およびその他関係会社の役員を辞任したことによるものであった。

◆砂利業に専念

砂利業はさきにも述べたように、資材、電力、機械の不足に加え、たび重なる相模川の氾濫によって、砂利採取所が大きな被害をこうむり、生産、出荷は麻痺状態にあった。さらに、鉄道輸送の制限という悪条件のなかにあって業績は低下していた。

しかし、相模線の運輸通信省による買収、神中線の東京急行電鉄(株)への経営委託という状況のもとで、不振の砂利業のみが当社経営の主体として残された。

このため、当社では砂利鉱区の拡大と設備の強化を急ぎ、昭和20年6月30日の第47回定時株主総会において吉村砂利興業(株)の吸収合併を決議したが、正式に合併に至ったのは同年9月15日、終戦の1ヵ月後という混乱のさなかであった。このため、ただちに砂利採取を行うことはできなかった。

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。

- | | |
|-----------|-----------------|
| 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。

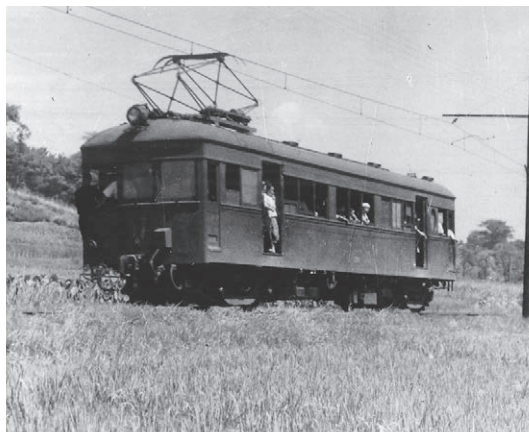
なお、この間、乗客の増加にともなう車両の増備により、電源容量が不足がちとなったため、昭和22年11月1日には鉄道省との間で常時電力融通の契約を締結し、これに備えた。



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。

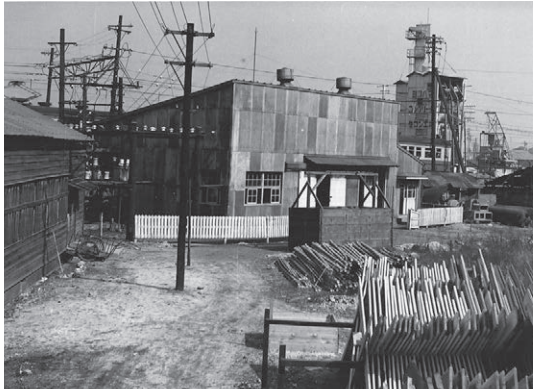
第2期複線工事は上星川～鶴ヶ峰間(3.5km)のうち昭和27年5月27日に上星川～西谷間が、9月25日に西谷～鶴ヶ峰間が開通し、引き続いて第3期複線工事の鶴ヶ峰～希望ヶ丘間(3.7km)が同年12月15日に開通した。これにより同月26日からこれまでの横浜～二俣川間折り返し列車を大和まで延長し、さらに昭和28年11月1日には横浜～西谷間に折り返し列車を設定して、5分間隔運転を実現した。

◆変電所の新設

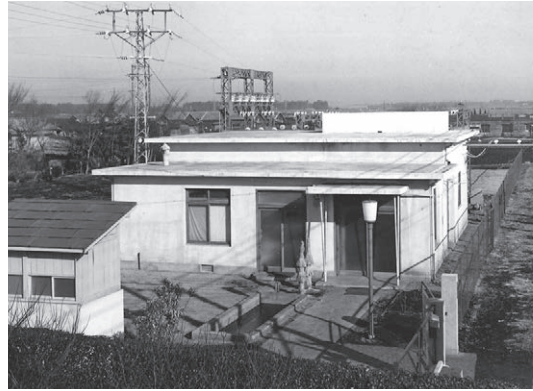
以上のように、当社線の複線化の実現と沿線の開発につれて、旅客数は増加の一途をたどりはじめ、これにともなって輸送力の増強が急務となった。

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う、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～二俣川間は既成住宅地帯なので、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。

この南側の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。

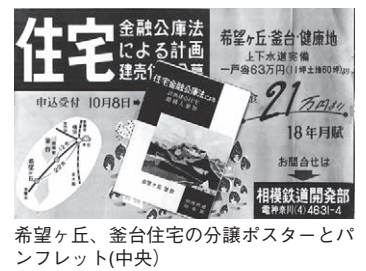
当社線のターミナルである横浜駅西口を開発して、大繁華街を形成することは当社の沿線開発、さらには当社の社業発展のうえにも重大な課題であることは、いうまでもなかった。

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。

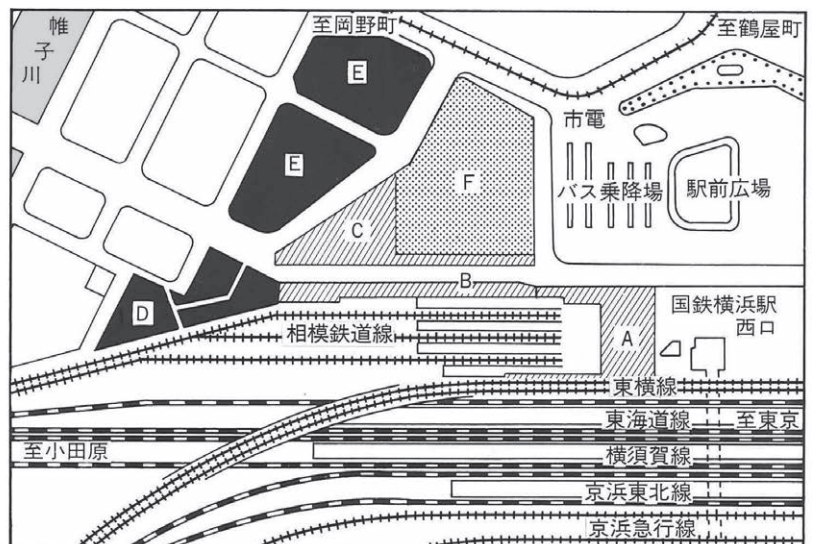
昭和30年8月22日資本金5,000万円、土地建物の管理・賃貸・売買および仲介、百貨店、興行場、飲食店、その他繁華街形成に必要なあらゆる業種を包含した事業目的をもつ相鉄不動産(株)を設立した。

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

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。

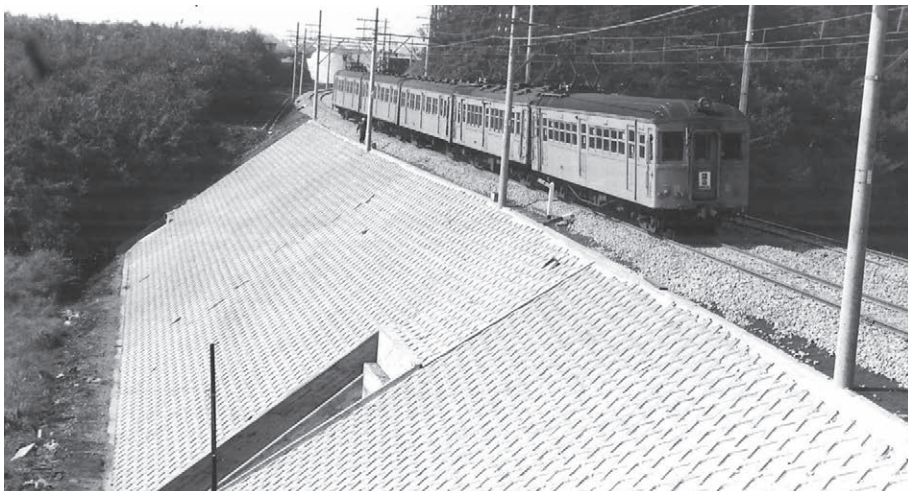
同工事では、米軍厚木基地で離着陸するジェット機による不測の事故を防止するため、100mの防護トンネル(草柳トンネル)の工事のほか、中間にあるS字状の2ヵ所の半径300mの曲線を500mに改良変更することになった。

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

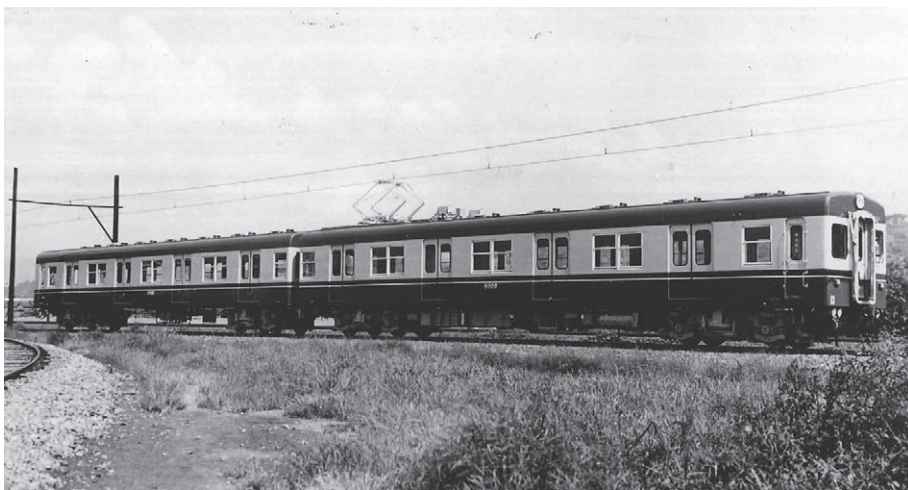
その後、朝夕のラッシュ時における混雑と、これにともなう列車の遅延はますます著しくなっていた。

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。

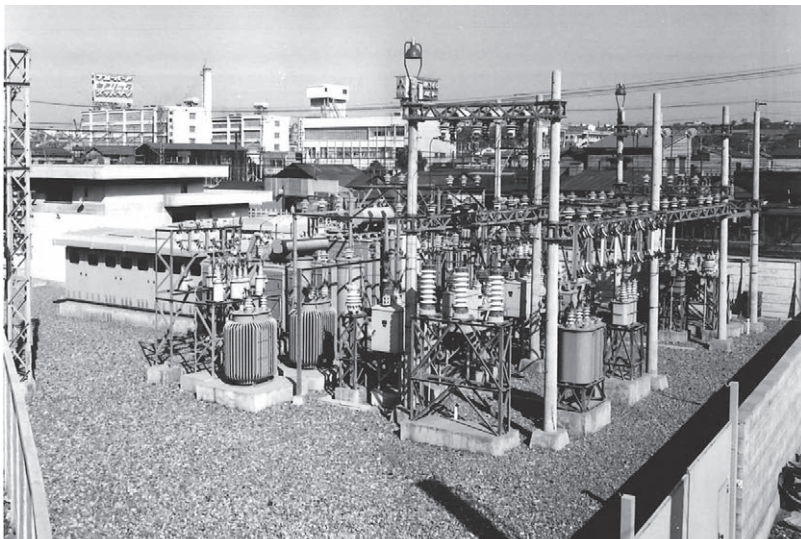
同変電所の移設完了と同時に、星川開閉所を廃止した。

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



大桟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ともに、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月には両者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をもたらされ、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、市民の文化生活の向上のため、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收容するために、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・カン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、相模川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37.7~41.1 代表取締役 岩堀 芳夫 昭37.7~41.1	昭41.1.1 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43.1.1 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労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

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。

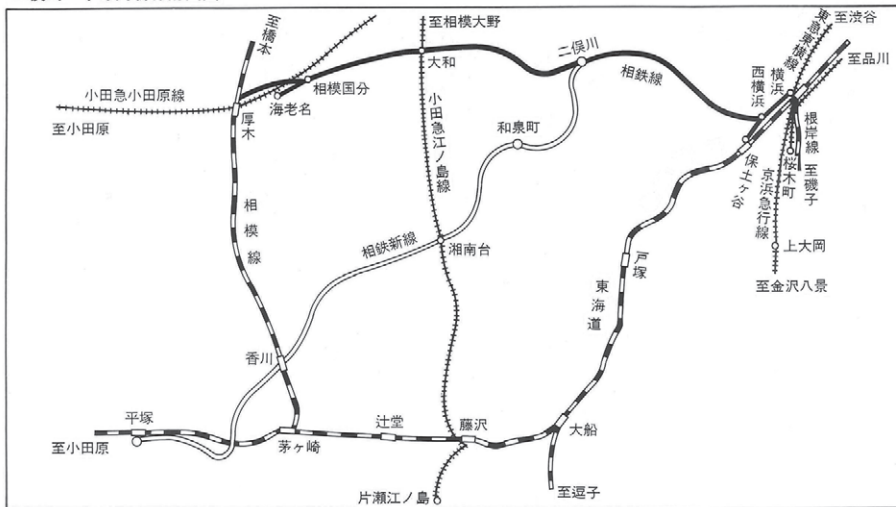
(2) 経営課題へ積極的対応

◆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

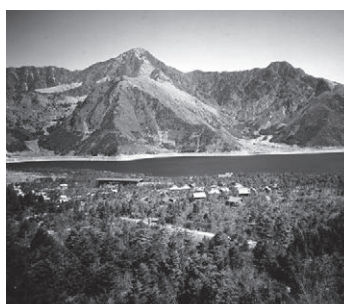
昭和30年代末から40年代初頭以降、生活水準の向上とともに、国内外への旅行が活発になってきた。

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

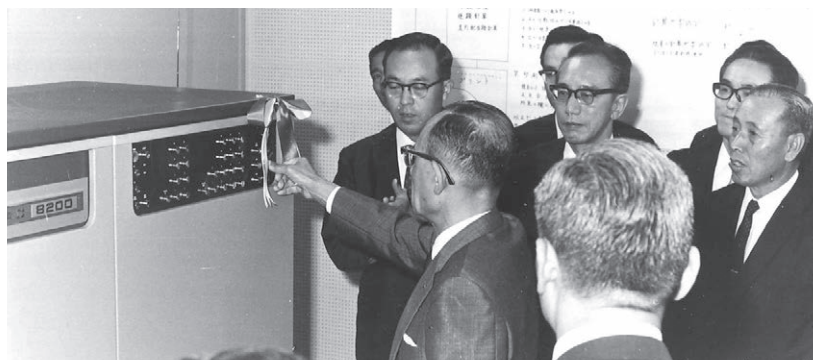
◆初の転換社債30億円発行

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。



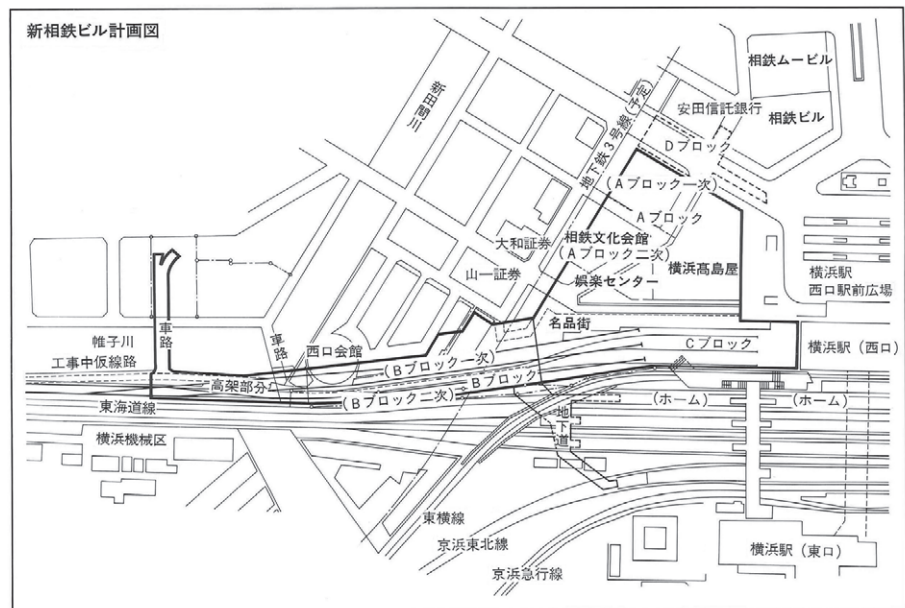
新相鉄ビル建設工事(Aブロック)



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。

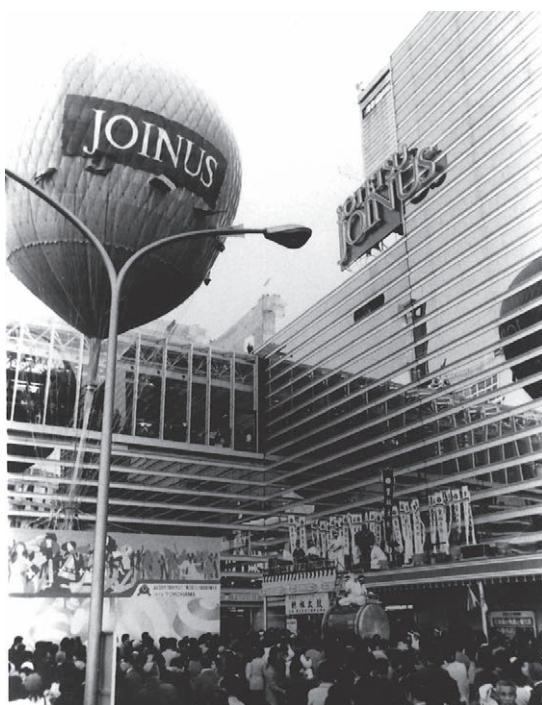
新相鉄ビルは「相鉄ジョイナス」と名付けられ、昭和48年10月10日、増築・全館改装した横浜高島屋部分がオープン、ついで11月20日に専門店部分がオープンし、第1期工事が完成した。

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日には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P C(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

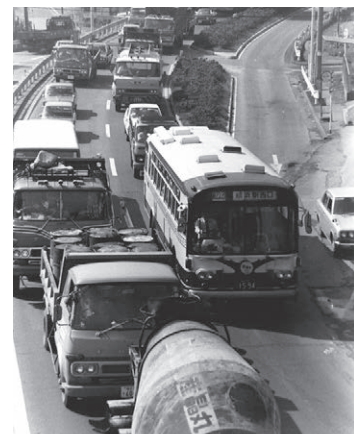
昭和41年当時1,000万台に満たなかったわが国の自動車保有台数は、わずか4年間で倍増し、なかでもマイカーの普及は著しいものがあった。

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

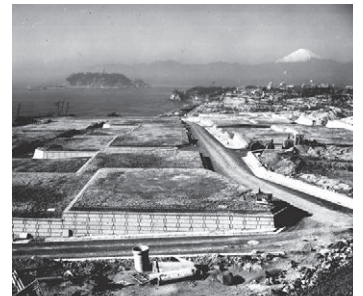
◆鎌倉七里ヶ浜の宅地

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。

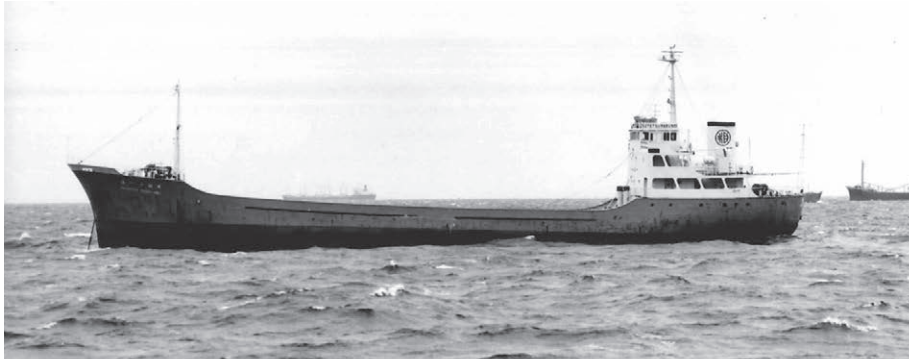
5.砂利業と石油業の推移

(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。

第5章 | [昭和52年～62年] 拡充と発展

1. 安定成長下の堅実経営

(1) 経営基盤の強化

◆計画部の新設

1980年代最初の年に当たる昭和55年、川又社長は年頭所感において'80年代における当社の目標を掲げた。

1. 既存事業における収支改善の努力
2. 横浜駅西口再開発の方策策定
3. 横浜駅西口以外の当社線駅周辺の開発
4. 相鉄グループの結束
5. 新規事業への積極的な取り組みと実施

以上の5つである。

一方、列島改造ブームでその極に達した住宅開発は、土地ころがしの批判などから法的制約を受け、住宅市場は次第に落ち着いたものとなった。しかし、私鉄各社とも経営の基盤を不動産業に置く状況に変わりはなく、都市近郊の私鉄では、沿線の開発適地も次第に限界を迎え、不動産業における比重は分譲業から賃貸業へと移行する傾向にあった。

昭和53年5月に当社が相鉄ジョイナス全館を完成させた直後に、神奈川県、横浜市などにより設立された横浜駅東口開発公社は、横浜駅東口総合開発計画を具体化しはじめた。これにともない、当社の不動産賃貸収入100億円(昭和54年度)のおよそ90%を占める横浜駅西口を魅力ある街として持続することが、当社にとっては重要な課題となった。

このため昭和55年3月16日に、横浜駅西口一帯の再開発事業に関する調査、研究のために計画部を新設し、①現本社敷地のほか西口に数ヵ所残っている当社所有地の開発、②東口開発の伸展にかかわらず西口繁栄の持続策の具現化、③当社所有地区のみならず西口地区一帯の面的開発の先導化、の3点について具体的に取り組んだ。

◆相鉄不動産(株)設立

当社の不動産分譲業は、昭和23年当時、相鉄グループの一員であった相模野興業(株)が希望が丘地区の開発分譲を行ったのが最初である。以後、つねに低廉かつ優良な住宅を供給することを基本に置き、沿線を中心にして比較的大規模な開発分譲を行ってきた。とくに足の便を確保しつつ開発を進める当社の分譲地は、顧客にとって大きな価値のあるものとして好評を得た。

その方針は変わることなく受け継がれてきたが、沿線開発の進展にともない、開発可能地域が頭打ちとなるとともに需要の多様化が進み、多額の投資と先見性を要する大規模開発に対し、小規模開発や注文建築が重要視されはじめた。

家族構成やライフスタイルの変化、生活レベルの向上などによる買い替えや住み替えの場合は、既存住宅の売却がポイントであり、また建て替えの場合は、住宅の質的向上の欲求が根強くあることなど、需要者のニーズを踏まえて、昭和54年12

横浜駅東口総合開発計画

この計画は、横浜市の街づくりの中心的事業である「みなとみらい21」(横浜市都市臨海部総合整備計画)の一環として、西口に対し開発の遅れていた東口に、駅前広場、バスターミナル、公共駐車場、駅東西口を結ぶ幅員36mの連絡自由通路や地下街、商業ビルなどを建設し、都市機能や商業機能の整備を図るものである。

月12日、仲介業等を中心に当社の開発を側面から支援することを目的として相鉄不動産(株)を設立し、中古物件の売買・仲介、小規模開発、注文建築に当たらせることにした。

相鉄不動産(株)

昭和54年12月12日 設立

(代表者の推移)

社 長 安藤 保 昭和54年12月～昭和59年 6 月

専 務 須藤 一男 昭和59年 6 月～現在

(資本金の推移)

昭和54年12月(設立) 5,000万円

昭和59年10月(増資) 9,000万円

昭和61年11月(増資) 2億7,000万円

◆相鉄ローゼン(株)誕生と上場

横浜駅西口開発後、事業の一端を担うべく設立された多くのグループ会社は、その後の経済・社会情勢の変化にともなって、求められる期待に沿うべく、その事業内容に変化を生じはじめた。

昭和37年に設立された相鉄興業(株)は、核事業である物品販売業を順次拡大し、昭和57年8月末にはストア37店、専門店8店を擁するに至ったほか映画館業や飲食店業を充実させてきた。また、昭和34年に設立された(株)相高もストア18店、専門店4店を擁するに至っていた。

一方スーパー業界は、昭和50年代に入って、次第に大型店化とコンビニエンス店化の二極分化傾向が顕著となった。なかでも衣料雑貨を中心に成長してきた大型店は、百貨店と競合する結果となり、さらに生き残りを賭けて好適地に出店した店舗は、中小スーパーとも競争する形となった。この打開策として、一部のスーパーでは同系列の百貨店と提携したり、他業種企業との提携も試みられていた。

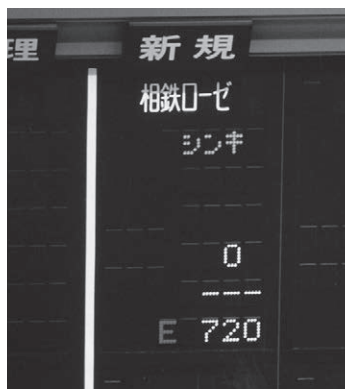
こうしたなかで、同系列同業種の相鉄興業(株)と(株)相高は、従来から前者が当社線沿線地区で、後者が沿線周辺地区を中心に発展をしてきたが、大手スーパーの進出が相次ぐ県内で、あえて資本を2つに分けるよりも将来に向けひとつにすることで、経営基盤の強化を図り、効率の良い事業運営を期するために、両社の合併が進められた。合併の条件と方法は次のとおりであった。

合併の条件

1. 相鉄興業(株)と(株)相高とは対等合併する。
2. 合併後の出資比率は当社70%、(株)横浜高島屋30%とする。



相鉄ローゼン(株)発足式



新規上場を示す証券取引所の電光掲示

合併の手続き

相鉄興業(株)を存続会社、(株)相高を消滅会社として合併後ただちに社名を変更する。

昭和57年9月1日、相鉄興業(株)が(株)相高を吸収合併し、社名を相鉄ローゼン(株)と変えて新たなスタートを切った。この合併により相鉄ローゼン(株)は、ストア55店(売場面積5万5,749㎡)、専門店12店(同3,886㎡)と映画館5館、飲食店14店を有するに至り、神奈川県下で最大の店舗数を持つ流通企業となった。

その後翌年3月には、新しいシンボルマークを制定し、社員各自が営業努力に励んだ結果、合併後の1年間で予想売上上の780億円を超える810億円を記録し、順調なスタートを切り、4年後の昭和61年12月8日には当社グループ会社として初めて、東京証券取引所市場第二部に株式を上場した。

◆(株)相鉄エージェンシー設立

一方、当社は新規事業への展開についてかねてから積極的に研究を進めていたが、昭和58年1月22日、(株)相鉄エージェンシーを設立し、広告代理店業に本格的に進出した。

広告代理店業は、近年その重要性を認められた歴史の浅い業種であるが、その特殊性から新規参入は難しいとされてきた。しかし、当社は駅看板や車内広告を中心とする長い歴史と実績をもち、これら鉄道広告は着実に業績を伸ばしてきた。同社の設立は、この鉄道広告を基礎に広告分野への進出を見込んだものであり、私鉄系の広告会社としては全国で4番目であった。

当社では、これまで各事業分野で個別に必要な情報を調査収集したり、宣伝広告を行ってきたが、効率性や統一性の面で課題を抱えていた。

(株)相鉄エージェンシーの設立は、こうした内容の一元化により、ハウスエージェントとしての役割を担うこととしたのに加え、将来的には当社グループの一員として、地域に密着した、きめ細かなサービスを提供する総合広告代理店業への発展を目指すとともに、当社グループを中心とした情報産業の担い手、“相鉄の触覚”として大きな期待がかけられた。

(株)相鉄エージェンシー

昭和58年1月22日 設立

(代表者の推移)

社 長 古川 誠一 昭和58年1月～昭和62年6月

社 長 中野 節夫 昭和62年6月～現在

(資本金の推移)

昭和58年1月(設立) 1億円



相鉄スコアミツ境フロント

相鉄スコア

相鉄スコア(SCOH)の名称は、スポーツ・カルチャー・オン・ヘルス(Sports Culture On Health)の頭文字をとったものである。

◆(株)相鉄スポーツ設立

広告代理店業への進出を果たした当社では、将来の経営基盤強化のために、新規事業の開発をさらに積極的に推進することになり、昭和58年6月16日に事業開発部を新設した。最初に手がけたのが、当社29番目のグループ会社である(株)相鉄スポーツの設立(昭和60年2月25日)であった。

これは、健康に対する関心の高まりや、若い主婦層を中心とした余暇活動の増大の兆しとともに、沿線住宅地にスポーツ・文化施設の設置が望まれていたのに応えたものであった。

同社は昭和61年3月20日、当社の南えびな杉久保住宅地内の遊水池を利用したゴルフ練習場(69打席)とテニスコート(3面)を有する「相鉄スコア・スポーツプラザ杉久保」をオープンさせ、つづいて同年4月7日には、相鉄三ツ境ビルB棟(コミュ

ニティビル)内に、会員制アスレチッククラブとカルチャースクールを備えた「相鉄スコー・カルチャーフォーラム三ツ境」を開業した。

(株)相鉄スポーツ
昭和60年2月19日 設立
(代表者の推移)
社長 伊藤 勇 昭和60年2月～現在
(資本金の推移)
昭和60年2月(設立) 1,000万円
昭和60年12月(増資) 4,000万円

◆(株)アクト設立

日本市街地開発(株)は、昭和51年4月「港南台センター」に相鉄ストア港南台店を核店舗とする「バーズ」を、昭和58年10月には、(株)横浜高島屋と協力し「横浜高島屋港南台店」をオープンさせ、以後新規事業へも積極的に取り組み、昭和60年8月29日(株)アクトを設立した。

(株)アクトの設立は、スポーツ・カルチャー産業などとともに、日曜大工や園芸などの余暇活動の増大に対応したもので、当社グループ内で初めての分野であるDIYホームセンター事業への進出であった。

そして昭和60年10月25日、横浜市戸塚区内に上郷店を初オープンしたのにつき、昭和61年3月27日には同社の活動拠点となる2号店の美立橋店を相鉄美立橋ビル内にオープンした。



アクト上郷店のオープン

(株)アクト
昭和60年8月29日 設立
(代表者の推移)
専務 荒川 浩次 昭和60年8月～現在
(資本金の推移)
昭和60年8月(設立) 800万円

◆相鉄グループシーガルカードの発行

近年クレジットカードは、取り扱いの簡便さと、現金の持ち合わせがないときでも品物が購入できるなどの点から発行枚数は飛躍的に伸び、昭和60年3月現在では全国で8,600万枚あるともいわれていた。

このような状況のなかで、当社は横浜駅西口を中心とする各種商業施設にかかる“顧客の固定化”“グループ全体における業績の相乗的向上”“顧客の購買情報の収集とグループ内での活用”を目的に、また「相鉄グループの結束」をさらに強固にするため、グループ統一カードの発行に踏み切った。

昭和61年5月1日に発行された「相鉄グループシーガルカード」は、かもめを意味する“Seagull”からとったもので、相鉄グループの活動拠点ともいうべき「横浜」をイメージし、そのうえSea-GullのS・Gが相鉄グループ(Sotetsu Group)を連想できることから採用したものである。

シーガルカードには、(株)三銀クレジットとの提携による「相鉄グループシーガルUCカード」と日本信販(株)との提携による「相鉄グループシーガル日本信販カード」があり、両カードとも日本全国での利用が可能なことから、利用者に対して幅広いサービスを提供するものであった。

連結決算対象会社

昭和52年度～昭和60年度
相鉄興業(株)(昭和57.9.1相鉄ローゼン
(株)と商号変更)
相鉄興産(株)
相鉄建設(株)
昭和61年度
相鉄興産(株)
相鉄建設(株)
相鉄不動産(株)
相鉄企業(株)

◆連結決算の開始

新規事業に対するリスクの分散や原材料の供給源の確保、海外進出などを目的として設立される関連会社が増加するにつれて、親会社を中心としたグループ化が顕著となり、社会に与える影響も増大するとともに、グループとしての実態を把握することが困難となった。このため、グループ全体の財政状態や経営成績を明らかにする目的で、昭和51年10月に大蔵省令により連結決算が義務づけられた。

当社もこの適用を受け、昭和52年度の決算時から実施し、昭和61年度では連結会社の営業収益が1,123億8,700万円、経常利益が29億3,900万円、当期利益が24億9,700万円を計上した。

◆営業本部制の導入による組織体制の整備

オイルショックや技術革新など社会環境の変化が激しいなかにあって、いっそう円滑な事業運営を図るため、昭和60年6月16日組織改定を行い、営業本部制を導入した。

新体制は、事業分野別に鉄道営業本部、自動車営業本部、住宅営業本部、ビル営業本部、商事営業本部とし、各営業本部長に大幅な権限を委譲するとともに、従来多少あいまいとなっていた現業での業務分掌を明確にすることで、迅速、適切な事業活動が行えるように配慮したもので、各事業分野別に責任ある執行体制を確立し、「活力ある企業体質づくり」に向け動き出したのである。

◆ホテル準備室の新設とホテルトロピカーナ買収

当社は昭和47年3月にアメリカン・相鉄・コーポレーションを設立し、グアム島においてショッピング・アーケードとホテルを運営してきたほか、横浜市中区山下町にあるザ・ホテルヨコハマに資本参加するなどホテル業に強い関心を持ってきたが、昭和61年6月16日ホテル準備室を新設し、ホテル業に本格的に取り組むことにした。

同準備室では手始めにグアム島でグアム・カクエイ・カンパニー・リミテッドの所有するホテルトロピカーナの買収を手がけることになった。

同ホテルは、タモン湾に面して建設された客室数200室のリゾートホテルで、買収はアメリカン・相鉄・コーポレーションが行うこととし、昭和61年7月2日売買契約を締結し、同年10月30日買収した。買収と同時に改装工事を行うなどして、



相鉄トロピカーナホテル全景

昭和62年4月1日「相鉄トロピカーナホテル」として営業を開始し、その後も引き続き改装工事を行い、同年7月7日グランドオープンした。

(2)情報化社会の到来

◆横浜ケーブルビジョン(株)設立

2度にわたる石油ショック以降が国経済は低成長時代を迎え、人々の価値観は多様化し「物から心」、「量から質」へと変化し、サービス産業を中心とする情報化社会が到来するに至った。

当社は、情報化社会に対応するため、いろいろな面から新規事業の研究を進めた結果、CATV(有線テレビジョン)事業に進出することを決め、昭和58年7月21日、当社をはじめグループ会社9社と横浜駅西口にある百貨店・金融機関5社、計15社の共同出資により横浜ケーブルビジョン(株)を設立した。

これはCATVが、①生活の中に自然に溶け込んでいくことができるメディアであり、将来的に有望な事業であること、②鉄道沿線という地域密着型の情報消費市場を持ち、その需要が見込めること、③鉄道敷を利用してケーブル敷設費が軽減できるというメリットを持つ、などの理由によるものであった。

同社は昭和59年3月12日、郵政省に横浜市西区および旭区での有線テレビジョン放送施設設置の許可を申請し、同年10月17日旭区についてまず許可を得た。

その後昭和62年3月23日、旭区さちが丘の旧さちが丘荷物センター跡地でCATV放送センター施設建設工事に着手した。同社は、放送センターとして、旧さちが丘荷物センターの建物(3棟、延床面積161㎡)を改造して使用し、第1期放送地域(旭区二俣川1・2丁目、万騎が原、さちが丘、柏町)において、再送信11チャンネル、自主放送7チャンネル(うち1チャンネルは有料番組)の計18チャンネルにより、昭和62年10月31日に実験放送を開始した。

将来は、旭区のほぼ全域を放送地域とするとともに、他の当社線沿線地域へ拡大していく予定である。

横浜ケーブルビジョン(株)
昭和58年7月21日 設立
(代表者の推移)
社 長 川又 英雄 昭和58年7月～現在
(資本金の推移)
昭和58年7月(設立) 1,000万円
昭和59年7月(増資) 4,000万円
昭和61年8月(増資) 1億6,000万円

◆横浜情報ネットワーク協議会発足

わが国でも有数な商業地域に発展した横浜駅西口を、ショッピング機能だけでなく、いろいろな情報を収受可能な街に成長させるべく、昭和59年12月14日当社が中心となって横浜駅西口地区で事業を営む企業や行政など64団体によって、横浜情報ネットワーク協議会が発足した。同協議会では、横浜駅西口を新たな生活提案やファッションを生み出せるような、魅力と活力にあふれた街とするために必要なメディアの研究を分科会を設けて行い、第1分科会では地域共通カードとしてのICカードの導入を、第2分科会ではデジタルキャプテンを利用したビデオテックスの導入を強力に進めることにした。

昭和61年11月11日、地域共通のICカードとして「Y-NET ICカード」の実験使用を開始した。この実験は、横浜駅西口の百貨店、スーパー、専門店など



放送センター内の調整室



Y-NET ICカードの始動式

10店舗と20の金融機関が参加し、金融機関にカード発行用の端末を、また店舗には売上処理用の端末を設置し、それぞれを相鉄ジョイナス内の処理センターとオンラインで結び、発行・売上・事故等のデータ処理を行うもので、横浜駅西口にふさわしいシステムや運用形態、多面的な活用の手がかりを得るためのものであった。

ICカードは、情報処理能力と磁気カードの数百倍の記憶容量を合わせ持つ名刺サイズのカードで、ショッピング、保険、医療などあらゆる分野での利用が可能な「21世紀のカード」ともいわれているもので、同協議会では地域に密着した幅広い実用化に向けて積極的に取り組んでいる。

◆横浜情報ネットワーク(株)設立

昭和61年10月16日、当社をはじめとする横浜情報ネットワーク協議会の会員42社が出資して、映像情報システムおよび情報処理サービスなどを行う横浜情報ネットワーク(株)を設立した。

同社は、横浜情報ネットワーク協議会第2分科会の答申を受け、デジタルキャプテンによるビデオテックス網設置に取り組み、昭和62年5月28日「タウンキッス」の愛称でデジタルキャプテンを利用した映像情報サービスを開始した。

タウンキッスは、横浜駅西口一帯で、西口や横浜に関する情報を来街者に提供し、地域の活性化と発展に役立てようとするもので、端末機は相鉄ジョイナスなど15ヵ所に43台を設置し、店舗、オフィス、公共機関などの情報ははじめ、きめ細かな各種情報を提供するとともに、無料で画面のコピーも得られるものである。「タウンキッス」は横浜駅西口を物を売るだけの場から、新しい生活提案や文化的サービスを提供する場へと、新たな魅力を持つ街に生まれ変わらせる役割も果たそうとしている。



タウンキッス始動式のテレビ電話風景

横浜情報ネットワーク(株)

昭和61年10月16日 設立
昭和62年10月13日 相鉄グループ入り
(代表者の推移)
社 長 對馬好次郎 昭和61年10月～現在
(資本金の推移)
昭和61年10月(設立) 1億5,000万円

(3)労働条件の改善

◆60歳定年制実施

わが国における定年制は、第1次大戦後徐々に普及をみたものである。当時はまだ機械化も進まず、業務処理は肉体力労働の要素が強かったため、労働可能年齢が比較的短かったことや、当時の大家族制度や子どくさんの傾向、さらには生活水準の低さに起因する低進学率などの理由により就労開始年齢が早かったことなどから、定年退職年齢は早かった。その後第2次大戦による労働力の減少から、定年制を廃止する企業も多かったが、終戦とともに急速に復活し55歳定年が一般的となった。

一方、昭和29年に厚生年金保険法が改正され、年金支給開始年齢が60歳とされたことや、第2次大戦後の社会環境の変化などにより、昭和34年には早くも60歳定年を目指す動きが出てきた。

当社でも、こうした動きにつれ、昭和34年11月16日からはそれまでの「満55才に達した日」の定めを「満55才をもって…」の定めに変更、満56歳に達する前日をもって定年とする、事実上の1年延長を実施した。

さらに昭和36年12月21日からは、「満56才に達した日」と正式に56歳定年とする一方、固定給与の80%を最低とした1年間の嘱託採用を実施した。

昭和42年11月25日からは、「満57才に達した日」を定年とし、嘱託採用制度を廃止した。

また、昭和48年12月1日からは、定年年齢は据え置いて60歳までの再雇用制度を実施し、昭和52年6月16日には「満58才に達した日」を定年とした。

昭和54年3月16日からは、同業他社にさきがけて60歳定年を実施するとともに、当社独自に勤続20年以上の社員に対しては満55歳以降60歳未満までの間に、本人が希望する日をもって定年とする選択定年制を採り入れた。

その後昭和56年秋には、昭和57年4月以降の退職者について、定年退職日を毎年9月15日と3月15日の年2回に定めた。

さらに昭和61年の厚生年金保険法の改正により年金支給開始年齢が65歳となった現在は、人口の急速な高齢化やFA、OA化による職場環境の変化が労働の質的变化を招き、社会的傾向としてさらに定年延長の動きがでてきている。

◆完全週休2日制実施

昭和40年代に入り、わが国の貿易が黒字に転じはじめるとともに外国との貿易摩擦が起きはじめた。その原因としてわが国の長時間労働が指摘され、電気機械器具製造業界などから週休2日制が採用されはじめた。政府も「経済社会基本計画」の中で積極的に普及させる意向を示し、関東の私鉄では昭和47年10月から東京急行電鉄(株)が隔週週休2日制を実施したのに続き、京王帝都電鉄(株)、京浜急行電鉄(株)などがこれに踏み切った。当社でも時代の要請に応え、昭和49年5月16日から隔週週休2日制を導入実施した。

これにより、本社員は日曜日のほかに第1、第3、第5土曜日を休日とし、現業日勤社員は4週間を通じ6日を、一昼夜交替勤務社員は4労働日に対して1日(5日目週休)を、乗務員では4週間を通じて5日を休日とした。

これにより、年間で本社員・現業日勤社員が26日、一昼夜交替勤務社員が14日、乗務員が13日の休日増加となった。

また、昭和51年5月16日からは、一昼夜交替勤務社員は4労働日に対し1日の休日に加え、3回目の休日の翌日を連休とすること、乗務員は4週間を通じて6日を休日とすることにより、さらに休日増加となった。

しかし、その後も変わらぬわが国の貿易黒字に、労働時間に対する批判は依然として続き、国は年間総実労働時間2,000時間以内(全業種平均)を目標に休日の増加、週休2日制の段階的拡大などの推進に乗り出した。

こうしたことから、当社では昭和61年6月16日から完全週休2日制を実施した。これにより、本社員、現業日勤社員、一昼夜交替勤務社員、乗務員ともに年間の休日が104日となり、一昼夜交替勤務社員にはさらに年間17日の加算有給休暇を与えて、全体との年間労働時間のバランスを図った。

2.鉄道業の拡大と充実

(1)いずみ野線の延伸計画

◆いずみ野線延伸計画

昭和51年4月8日に開業しいずみ野線の初年度の1日平均乗降者数は、南万騎が原駅が1,583人、緑園都市駅が1,693人、弥生台駅が1,295人、終点のいずみ野駅では3,722人であった。その後の利用者の増加率は、毎年おおむね1~2割であったが、当社が住宅分譲を行った年は5~7割の増加となった。この10年間の乗降人員をみると、いずみ野・弥生台両駅が5.8倍、南万騎が原駅が4.1倍、住宅分譲のない緑園都市駅でも4.0倍となった。

またいずみ野線の運転本数は、二俣川折り返しを含めて開業当時は1日に上下121本であったが、その後利用者の増加に合わせダイヤ改正を重ねた結果、昭和62年4月のダイヤ改正で上下合わせて211本となっている。

開業から丸8年たった昭和59年4月7日、いずみ野線延伸計画を発表した。

計画の内容は、いずみ野駅から和泉川を渡り、川の西側を川沿いに南へ進み、県道横浜~伊勢原線を越えた横浜市戸塚区(現泉区)和泉町3540番地付近まで、全線高架で2.2km延長し、昭和63年4月の開業を目指すというものであった。

いずみ野線延伸計画が、開業から8年も経過して決定されたのは、次の背景があったからである。

1. 計画当初混雑の激しかった日本国有鉄道東海道線が、昭和56年10月の複々線化により横須賀線と完全に分離したため、混雑が大幅に緩和され、いずみ野以降平塚までの免許線の延伸計画の実施を急ぐ必要がなくなったこと
2. 地価高騰などにより用地取得が困難となったこと
3. 工事費などの上昇により建設費が高騰したこと
4. 延伸計画路線沿いは市街化調整区域が広範囲を占めていたため、鉄道業の旅客需要が懸念されたこと

しかしながら、こうしたなかで延伸を決定したのは次の理由によるものであった。

1. 乗合バスしか頼る足のない沿線住民の強い要望があったこと
2. 小田急電鉄江ノ島線湘南台駅までのいずみ野線の延伸が、横浜市の新総合計

いずみ野線延伸計画図



画「横浜21世紀プラン」の整備計画に含まれ、さらに主要交通路線である県道横浜～伊勢原線の交通渋滞緩和が期待できるなど、各方面から大きな期待が寄せられたこと

工事費は約126億円が見込まれたが、これは路線を1m伸ばすのに約573万円を要する計算である。

延伸計画発表のあと、川又社長は記者の質問に答え、「鉄道という公共事業を営んでいる以上1駅でも2駅でも伸ばしていくのが我々の責務である」と決意を述べた。

その後、延伸ルート用地買収を進めるとともに、昭和61年8月22日に施工業者に工事を発注し、同日運輸省に着手届を提出した。

さらに昭和61年10月には、工事事務所を開設するとともに、新駅となる箇所の既買収地から本格的に工事に着手した。

一方、いずみ野駅構内および中間部の金子山付近については、昭和62年2月に工用道路の整備を行い、3月末に基礎杭の打設に着手した。

新駅周辺には、昭和61年11月に実施された戸塚区の分区により新しい泉区役所が開設しており、各種の行政施設もできるので、同地区は新生泉区の主要地域として発展することが期待されている。



いずみ野線延伸工事(いずみ野駅構内)

◆建設部の新設

この間、昭和56年3月、都市計画決定された「大和駅周辺連続立体交差事業」計画の進展に対応して、昭和58年9月16日に建設部を新設し、大和駅の地下化工事に取り組むこととなった。

その後、昭和59年4月16日からはいずみ野線延伸工事も同部で行うこととなった。

さらに、昭和60年6月16日をもって営業本部制が敷かれたのにもない、建設部は鉄道営業本部に所属することとなったが、昭和62年6月16日、新線建設部門は同営業本部より独立し、新線建設部となった。

(2)輸送力増強と旅客サービスの向上

◆1日当たり乗降者数100万人突破

いずみ野線が開通した昭和51年度における当社線の1日の乗降者数は91万8,000人であったが、その後、昭和52年1月からいずみ野住宅地、同年9月にはひなた山住宅地の分譲が開始されるなど、沿線開発が進展するにともない、昭和52年度には、運輸収入が100億円の大台を超えるに至った。その後も利用者は増え続け、昭和52年度の1日の乗降者数は95万6,000人、53年度では99万3,000人、そして昭和54年度には101万1,000人と100万人の大台を超えた。乗降者数増加の内訳は、いずみ野線での増加もさることながら、とくに海老名、大和、さがみ野駅など、大和以遠および小田急電鉄線との連絡駅での増加が目立っている。このことは、当社の上今泉住宅地や小園住宅地を含めた県央部での開発が進んでいることを物語っている。

◆10両編成列車運転開始

当社の輸送状況は、前述のように昭和52年度には、1日当たりの乗降者数は95万6,000人に達し、そのうちの4割弱に当たる36万人が横浜駅の利用客であった。そして、全利用客の72%が定期券旅客であることから、当社線は横浜を中心とした典型的な通勤路線であり、ラッシュ時に集中する輸送力の確保は、公共輸送の第一



完成した星川駅のホーム延長工事

の使命であった。

増え続ける利用者に対処するためには、列車の長大化と運転本数の増加の2つの方法があるが、当社ではすでに昭和44年以来ラッシュ時1時間帯に、急行・普通合わせて28本の運行を実施しており、これ以上の輸送力の増強には編成車両数の増加が必要と判断し、10両編成列車運転に踏み切ることにした。

しかし10両編成列車運転の実施にともない、車両の増備以外にもホームの延長、留置線の確保、信号機の移設、電力量確保のための変電所の増設など諸設備の改善が必要となった。このため、まず昭和51年10月から10両編成の列車10本を留置できるように、相模大塚駅構内配線変更工事に着手し、昭和52年12月とりあえず6本の留置線が完成した。この工事により、かしわ台電車基地の留置線に3本の余裕が生まれた。その後約1年をかけ電車基地の配線変更をすませた。

一方、10両編成を急行列車に投入する計画であったことから、昭和55年早々、希望ヶ丘・海老名両駅のホーム延長工事に着手し、それぞれ40mホームを延長した。その後、二俣川・瀬谷・大和の3駅で工事に着手したが、瀬谷駅ではホーム延長により支障の出る信号所を海老名寄りに60m移設してから実施した。三ツ境駅では、急行列車の10両編成化にともなう駅舎の改良を含む同駅周辺開発計画の一環として、昭和55年4月に橋上駅舎の建設に着手し、昭和56年2月22日橋上駅が完成した。

なお、相模大塚・さがみ野・かしわ台の3駅は、昭和50年8月、駅舎の改築と駅の新設の際に、すでに延長をすませていた。

一方、折り返し駅での乗務員の乗り換えを正確に効率よく行うために、昭和54年度下期から、列車の行先表示器を自動化した。工事は、昭和57年度までに8期継続して285両について行われた。

この装置は、海老名側運転台に備えられ、列車種別と行先種別を選びスイッチを押すことにより、列車の前後部に列車種別・行先が、側面には列車種別が表示されるものである。

こうした努力の結果、昭和56年4月6日から、朝のラッシュ時の急行4本を8両編成から10両編成に切り換えた。これにより一編成当たりの輸送力は1,120人から1,400人へと25%アップし、ラッシュ時1時間帯の輸送力は3万660人となり、平均乗車効率は188%となった。

その後も10両編成の増発に備え、昭和57年3月、希望ヶ丘・瀬谷・相模大塚・さがみ野の4駅に、I T V (ホーム監視用テレビ)を新・増設し、いっそうの安全確保に努めた。

また、普通列車の10両編成化に備え、昭和59年10月、平沼橋駅のホーム延長に

着手したのを初めとして、昭和60年2月から3月にかけて、西横浜・天王町・上星川・鶴ヶ峰・緑園都市の各駅のホーム延長工事が相次いで完成した。昭和61年3月には星川・和田町・西谷の3駅が終了し、I T C (総合列車運行管理装置)稼働に合わせて昭和61年6月にダイヤ改正を行い、普通列車にも10両編成列車運転を可能とした。

さらに昭和62年4月のダイヤ改正では、ラッシュ時1時間帯の急行列車14本がすべて10両編成となったほか、普通列車2本にも10両編成を投入した。なお、この結果、終日における10両編成は急行列車120本、普通列車44本となった。

◆保有客車300両達成

保有客車は、昭和38年9月に100両、昭和46年3月には200両となったが、その後も輸送力増強に努め、昭和55年10月に300両となった。

昭和40年代の高度成長期には爆発的な流入人口の影響を受け、100両から200両に達するには7年半であったが、その後は鈍化傾向となり、200両から300両に達するのに9年半を要した。

この9年半の間に、電車においても、冷房車やわが国初の自動窓を備えた5100系車両、2100系車両、7000系車両などが登場し、安全性・快適性など性能の良い電車づくりが行われた。

その後昭和62年3月には、保有客車は350両に達した。

◆新7000系車両の登場

昭和50年9月に登場した7000系車両も、登場以来10年の間に、旅客サービスや安全運行のために種々の改良が加えられてきた。昭和58年には、7000系車両では初めてのMC車(運転室・電動機付客車)とT車(運転室・電動機がない客車)を導入した。これは10両編成運転の増加に備えたものであったが、昼間時の6両ないし8両への編成替え作業や車両検査、洗車などにおける増結・解放作業の効率化を狙ったものであった。

7000系車両は、昭和60年まで80両が製作されてきたが、昭和61年3月には外観を一新させた新7000系車両10両が入線した。新車両は、いずみ野線開業10周年記念行事が行われた昭和61年4月6日、横浜駅から臨時急行いずみ野行きとして営業線にデビューした。当日は、横浜市瀬谷区在住のタレント長谷川真弓さんや、いずみ野線開業と同じ昭和51年4月生まれの子供などによるテープカットのほか、数多くのイベントで開業10周年を祝った。

新7000系車両は、高性能で経済性に優れた通勤列車である7000系車両を基本にし、前面のデザインとカラーリングを一新したアルミ車両で、前面は上半分を黒色とし、ガラス面を大型化するとともに下部を斜めにカットした。また前面と側面に相鉄の頭文字「S」をデザインした赤のラインを配した。

一方、サービス面では「車内案内表示器」を初めて設置し、乗客に列車の行き先や列車種別、次の停車駅などを案内しているほか、一部の車両には、能力をアップしたヒートポンプ式の冷房装置を備えて、デビュー以来利用者に好評を博している。

新7000系車両の導入で、当社の(株)日立製作所製車両がちょうど300両となったが、これは5000系車両以後の当社独自設計車が300両になったことでもある。



300両のヘッドマーク付列車



いずみ野駅に到着した新7000系車両

◆旅客専務車掌の登場

当社の鉄道線で他の鉄道と連絡している横浜・大和・海老名の3駅のうち、大和駅だけは連絡通路に改札口がなく、相互に往来が自由となっている。昭和54年度の実績では、大和駅での小田急電鉄江ノ島線との乗り換え客は、1日に約3万人であった。このうち、乗り越し客の車内検札や車内補充券の発行については、従来非番・週休の車掌を募って行われていた。

一方、定期券発行機の導入や荷物業務のさちが丘荷物センターへの集約化にともない、駅関係の現業員に余剰が生じることとなった。そこで現業職の職級格付けを見直すとともに、昭和54年12月16日から、新たに「旅客専務車掌」職を新設し、8名がさきの業務に当たることとなった。

旅客専務車掌は、車内の巡回・検札のほか、旅客の案内や車内秩序の維持、また、混雑時には駅の乗客整理や列車監視を行うなど、利用者に安全で快適なサービスを提供している。

◆乗継運賃割引制度導入

増加する利用客に対処するため、引き続き輸送力の確保や踏切等の安全対策などが必要なことから、昭和59年10月、当社は3年半ぶりに運賃改定を行った。

この運賃改定では、最低運賃を据え置いたまま、最高運賃では20円増しの200円としたほか、新たに乗継運賃割引制度を導入した。

この制度は、事業者の異なる鉄道間での乗り継ぎに際し、乗り換え駅からそれぞれの鉄道線の2駅内、または最低運賃区間内における利用客に対し、双方の運賃からそれぞれ10円(小人5円)ずつ計20円(同10円)を割引くというものであった。関東地区では帝都高速度交通営団(営団地下鉄)と東京都交通局(都営地下鉄)の間で早くから実施されており、各私鉄に対する利用客からの要望も強かった。この制度の実施で、近距離にもかかわらず2社にまたがるために割高な運賃を負担していた利用者に、わずかとはいえ還元することになった。この制度は、原則として改札口を通らない乗り継ぎに限られているため、当社では大和駅だけの適用となっている。

当社でこの制度を導入するに当たっては、小田急電鉄(株)が同制度を実施した昭和59年1月当時、当社大和駅からの最低運賃区間が二俣川・かしわ台駅間であったため、このときの運賃改定で最低運賃区間が変更(瀬谷駅・相模大塚駅)され、制度適用区間が三ツ境・さがみ野駅間となるべきところ、従来どおり二俣川・かしわ台駅間において割引を適用するという特別の取り扱いを行い、現在に至っている。

◆上星川変電所新設

年々増加する10両編成列車運転や駅舎および車両の冷暖房設備に比例し、必要となる電力量も増加した。そこでこれに対処するため、上星川保線区近くに「上星川変電所」を新設することにし、昭和59年1月工事に着手した。

これは、従来西横浜～二俣川駅間は、西横浜・二俣川両変電所で給電していたが、変電所間が遠く、しかもこの間は当社線内でもっとも輸送密度が高いことから、電圧降下を防止し、かつ電流容量を確保して、つねに安定した電力を供給することを目的として建設したものである。しかし、建設予定地が住宅地域に隣接し、敷地も十分得られないことから、昭和55年の大和変電所への導入に続き、ガス絶縁密閉形の装置を使用することにした。これによりたいへんコンパクトな設備となり、騒音・振動の軽減はもとより感電事故の防止や無保守化を図ることができた。また、



上星川変電所

建物の建設に当たっては周辺住民への日照や防音へも十分配慮した。

こうして最高4,500kWの給電能力を備えた上星川変電所は、当社5ヵ所目、無人変電所としては4ヵ所目のものとして昭和59年12月1日完成した。同変電所は二俣川変電所に導入した集中監視制御装置により、他の無人変電所とともにコンピューターで自動的に日常の制御を行うことになった。

その後、昭和62年1月に同変電所に整流器(4,500kW)を1台増設し、現在の給電能力は最高9,000kWとなり、将来の輸送力にも対処可能な容量となった。

◆土曜ダイヤの導入

週休2日制を採用する企業が増え、また従来から土曜日の勤務が午前中で終わる企業が多いことから、社会変化に対応したダイヤの検討を行っていたが、昭和61年6月16日、I T Cの本使用にともなって実施したダイヤ改正の際、関東私鉄では初の土曜ダイヤを新設した。

その特徴は日中の運転本数の増加で、13時台・14時台に、平日よりもそれぞれ2本ずつ増発し、午前中で勤務や学校の終わる利用者に備えた。また、朝のラッシュ時には、平日の4分間隔に対し5分間隔、夕方のラッシュ時は平日の5分間隔に対し7分間隔とし、運転本数を減らしたが、ダイヤにゆとりが生じた分は横浜～海老名駅間の所要時間を短縮した。

◆電車の冷房化率100%達成

当社に初めて冷房車4両が登場した昭和46年7月当時の電車の総数(稼働客車)は214両、冷房化率は1.9%であったが、その後昭和47年度からは新造車両はすべて冷房車とし、また在来車両についても逐次計画的に冷房装置を取り付けた。その結果、5年後の昭和51年度末には、272両中94両が冷房車となり、冷房化率は34.6%となった。さらに5年後の昭和56年度末には、307両中221両が冷房車となり、冷房化率も72.0%に達した。昭和52年以降は、毎年20両以上の冷房化を進めた。

一方、車両運用面でも昭和53年のダイヤ改正時から冷房車を中心に運用するようにし、その年の夏には、当時の冷房化率は46.8%であったにもかかわらず、昼間時には6割近い電車が冷房車であった。その後も同様の運用により、昭和58年には昼間時のほぼ全車が冷房車となった。そして昭和61年夏には、最後の非冷房車10両に冷房装置取り付け工事が行われていたため、事実上冷房化率100%を達成、昭和62年3月には関東私鉄のトップをきって全車両を冷房化した。

また、冷房装置の使用により消費電力使用量が増大することから、冷暖房効果の向上のために車内貫通路に引戸を設けるとともに、昭和55年には新造車両の一部にヒートポンプ方式の空調装置を採用するなど、エネルギーの省力化に努めた。

◆ほほえみ号の登場

昭和58年12月27日、当社の横浜駅は、一つの節目を迎えた。50年前の同日、神中鉄道線が多く苦勞の末、横浜駅に乗り入れたのである。

この半世紀の間に、当社の横浜駅も空襲や西口繁華街の建設、新相鉄ビル(相鉄ジョイナス)内への移転等の変遷を経て、1日に約42万人が利用するようになった。そこで永年のご愛顧と沿線住民とのコミュニケーションを図る目的をもって、横浜乗り入れ50周年に先立つ12月10日、「ほほえみ号」の運行を開始した。

ほほえみ号は、6000系車両1編成(8両)に、独特のイラストで人気のある久里洋二氏が、いずみ野線沿線の緑と自然をイメージして花の絵を描いたもので、登場と



ほほえみ号の出発式(神奈川新聞社提供)



緑園都市号を見送る柳原良平一日駅長

緑園都市号に描かれている風景

(横浜寄り車両から)

- (1)日本丸
- (2)大棧橋とクイーンエリザベスII世号
- (3)山下公園、氷川丸、人形の家、マリ
ンタワー、ザ・ホテルヨコハマ、県
民ホール、産業貿易センター
- (4)県庁(キングの塔)、横浜税関(クイ
ーンの塔)、開港記念会館(ジャックの
塔)、赤レンガ倉庫
- (5)中華街
- (6)横浜駅西口周辺
- (7)二俣川・こども自然公園
- (8)緑園都市駅周辺

同時に大きな反響を呼んだ。

この日横浜駅では、久里洋二氏と当社線利用者を代表して横浜市旭区在住の福田理恵さんを一日駅長に招き、沿線の人々と乗り入れ50周年を祝った。

ほほえみ号は、その後通常のダイヤに組み込まれ、車内には広告類の掲出をやめ、代わりに“思い出の写真展”や“ほほえみ号児童画展”と銘打った沿線小学生の絵を展示し、利用者とのコミュニケーションに一役買った。

当初2年程度を予定していたほほえみ号の運行も、利用者の好評を得て、昭和61年4月に塗装を補修し、登場から4年を過ぎた現在も利用者に親しまれて運行を続けている。

◆緑園都市号の登場

ほほえみ号の登場から3年半を過ぎた昭和62年4月、グラフィックカーの第2弾として「緑園都市号」が登場した。

緑園都市号は、当社最大の住宅地である緑園都市住宅地のイメージアップを目的として製作したもので、イラストは横浜市在住の柳原良平氏に依頼し、6000系車両1編成(8両)の各車両に横浜にちなんだ8つの風景を描いたものである。

緑園都市号は、昭和62年4月12日横浜駅で柳原良平氏を一日駅長に招き出発式を行い、臨時急行いずみ野行きとしてデビューし、以後ほほえみ号とともに利用者とのコミュニケーションに役立っている。

(3)設備の改良・整備

◆駅施設の改良

利用者の増加にともない、当社線で最初に橋上化された鶴ヶ峰駅の利用者は、その後ひかりが丘団地や白根団地などの宅地開発と駅近くにバスターミナルが新設されたことにより、さらに増加を続けた。このため、混雑の緩和と安全の確保を図るうえから駅舎の増築を行うこととし、昭和52年6月23日工事に着手し、翌年4月に完成した。

工事は、駅舎を海老名寄りに152㎡増築し、改札口周辺を広くし、同時に利用客の増加が著しい北口階段を拡張して、側壁と屋根を設けたものであったが、引き続き昭和53年8月には、上りホームを横浜寄りへ約16m延長したほか、電車を待つ利用客が集まる横浜寄りの一部を拡幅した。



橋上駅となった三ツ境駅

さらに、昭和58年12月には乗降客が集中する上りホーム階段付近と階段上のコンコースを拡張するため、隣接する横浜市の駐輪場の一部を利用して階段を付け替えた。

三ツ境駅では、昭和56年4月からの10両編成列車運転に必要なホーム延長と駅北側の総合開発を有機的に接合するため、南北に分かれていた駅舎を橋上化し、あわせて人工広場を建設した。橋上駅舎(1,187㎡)と人工広場(1,262㎡)およびホーム上家(上・下各153m)は、ホーム延長工事完成(有効210m)と同時に昭和56年2月22日使用を開始した。引き続き横浜寄りへ人工広場を増設(310㎡)し、昭和57年7月29日に完成して、8月1日より人工広場の全面使用を開始した。

さらに昭和60年6月24日着工した相鉄三ツ境ビルA棟(商業ビル)建設の進捗に合わせて、三ツ境1号踏切道に架設されている歩道橋(横浜市所有)と橋上駅舎を最短距離で結ぶペデストリアンデッキ(歩行者専用通路橋)が完成、昭和61年10月27日より使用を開始して当初計画の全工事が完了した。

その後、同駅では昭和62年7月18日、上下ホーム階段と人工広場の階段にエスカレーター(上下ホーム階段は車イス兼用型)を1基ずつ計3基設置した。エスカレーターの設置は、緑園都市駅に次いで2番目であった。

一方、日ごろあまりその存在を意識されないホーム上家は、雨天時には旅客が屋根の下に集まり、長いホームが活用されないと同時に、電車の到着や出発の際に危険があるため、利用客へのサービス向上と安全確保を目的に、各駅のホーム上家の延長を実施した。

工事は、昭和54年3月に相模大塚(60m)、昭和58年6月に西横浜駅(90m)、昭和59年8月にさがみ野駅(上下各37m)、昭和60年6月に和田町駅(上り48m、下り31m)で実施された。さらに、西横浜・和田町・西谷・さがみ野の4駅では、駅への昇降階段の整備も行い、雨の吹き込みや風の侵入を防ぐ側壁と屋根部分の明かり取りを設けるなど、快適な駅施設の提供を図った。

また、昭和49年8月、二俣川駅に県下で初めて視覚障害者のための点字ブロックを敷設したが、昭和53年3月には、当社線中もっとも利用客の多い横浜駅にも、延長1,468mにわたって敷設した。その後、昭和57年2月三ツ境駅に敷設したのを皮切りに、翌58年度下期には6駅(星川、和田町、鶴ヶ峰、瀬谷、大和、海老名)、続く59年度上期にさらに7駅(西横浜、天王町、希望ヶ丘、相模大塚、さがみ野、かしわ台、いずみ野)、同下期には残る6駅(平沼橋、上星川、西谷、南万騎が原、緑園都市、弥生台)で工事を行い、昭和60年1月全駅のホームに敷設を完了した。さらに、昭和60年9月には11駅で、昭和61年2月には5駅で改札口まわりに誘導ブロックを敷設し、視覚障害者の安全の確保に努めた。



三ツ境駅人工広場のエスカレーター



横浜駅の回数券自動発売機

◆駅のサービスアップ

昭和51年に導入した定期券発行機は、二俣川駅での利用が横浜駅に次いで多く、1月・4月・9月の学期始めや運賃改定時には、1台当たりの発売枚数が横浜駅を上回ることもあった。そこで少しでも購入者の待ち時間を解消し、駅通路の混雑を緩和するため、昭和57年4月1日から新型の定期券発行機を1台増設した。

この発行機は、機械自体がコンパクトになるとともに、券面の印刷方法が従来の光学式(現像方式)から電子式(熱転写ドット式)に変わり、さらにポリエステルカードになったことで、いままでのように券をシールパックする必要がなくなった。

さらに、文字が鮮明になったほか、これまで別紙で渡していた注意事項が定期券の裏面に印刷できるようになった。また、必要着駅名をすべて組み込み、自動発売範囲が拡大したことなど多くの点が改善された。

また、これまで定期券発売駅では、回数券の発売も定期券発売窓口で行っていた。しかし、定期券購入者が多数の場合は買い求めにくいことから、昭和59年5月16日、横浜駅に当社初の回数券自動発売機を設置した。この発売機は、電子印刷によりわずか18秒で販売できるとともに、インクで手を汚すこともなく、さらに1000円札や500円硬貨の使用が可能なことなど多くの利点を有しており、定期券発売窓口の混雑は緩和されるとともに利用者にも喜ばれた。その後昭和62年1月21日、二俣川駅にも導入した。

一方、一般の自動券売機の印刷方法は従来からインクによる券面印刷であったが、インクの濃いときには利用者の指を汚し、薄くなるとかすれて読めないなどの不都合が多かった。そこで印刷方式をインクによるものから、焼き付けによる方式の機種に改めて、昭和58年7月19日から7駅(星川、西谷、大和、南万騎が原、緑園都市、弥生台、いずみ野)で使用を開始した。

このほか、一般利用者へのサービスとして、昭和51年12月にウェザーサインを横浜(2カ所)、二俣川、希望ヶ丘、三ツ境、瀬谷、大和、海老名の7駅に導入設置した。これは、横浜地方気象台が発表する天気予報を図柄で表示し、利用客の利便に供するために設置したもので、関東地区の私鉄では、当社が3番目であった。

また、昭和59年3月からは、朝の慌ただしい通勤・通学のひとときを、少しでもさわやかな気持ちで過ごせるよう、横浜駅構内でBGM放送を開始した。放送は月曜から土曜の毎朝7時から9時の2時間で、曲目もさわやかなものを選び、曲の合間には「小鳥のさえずり」なども入れた。

◆踏切等の安全対策

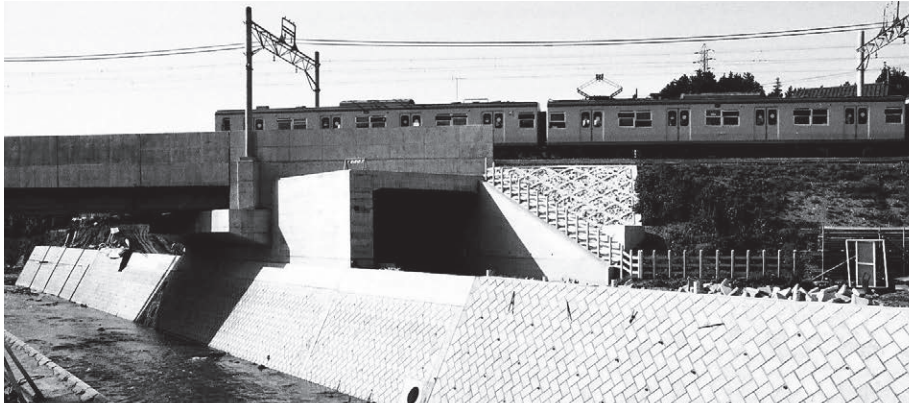
昭和52年3月末における当社線の踏切は66カ所あり、そのうち遮断機のない第3種踏切は大和2号踏切道1カ所のみで、あとはすべて警報機・遮断機付きの第1種踏切であった。それでも、年に何件かは事故が発生した。踏切事故の根本的解決は、踏切の立体化であることから、昭和52年8月、和田町1号踏切道に歩行者専用地下道を建設した。この地下道は、同踏切道が周辺の中学生の通学路になっており、車がすれ違う際に歩行者に危険がおよぶ状況であったことから、地元町内会の強い要望もあって、建設したものである。

昭和54年8月には、歩行者専用の踏切であった瀬谷2号踏切道を廃止し、跨線人道橋を建設した。

昭和56年4月には、大和2号踏切道を閉鎖し、昭和57年7月には希望ヶ丘2号踏切道を横浜市との共同事業で地下道化し、昭和58年3月には東柏ヶ谷跨線人道橋を新設した。そして昭和60年4月には三ツ境3号踏切道(県道丸子～茅ヶ崎線)の立体化



第1 希望ヶ丘地下道(旧希望ヶ丘2号踏切道)



移設された帷子川橋梁

に着手した。

この結果、現在の踏切の数は63ヵ所(大和2号踏切道は除く)、しかもすべて第1種踏切となった。

さらに、通行の安全を図るため昭和54年9月に瀬谷1号踏切道、昭和57年3月に大和4号踏切道、昭和58年3月に天王町3号踏切道、そして昭和59年6月にはかしわ台1号踏切道をそれぞれ拡幅した。

また、踏切事故を未然に防ぐため昭和46年12月に、三ツ境6号(当時)踏切道に導入した踏切支障報知装置は、現在27踏切に設置され、その効果をあげている。

一方この間、西谷～鶴ヶ峰駅間にあった第4帷子川橋梁が、神奈川県の新橋川改修事業にともない、65m西谷寄りに移設されることになった。工事は昭和54年3月に着手され、昭和56年5月に完成した。新しい橋梁は、線路と橋梁の間に道床を設けた「有道床軌道構造」としたため、安全性や乗り心地が高められたほか、線路保守作業の軽減も図れ、さらに列車通過時の騒音も従来よりおよそ20ホン程度少なくなった。

また、西横浜～天王町間の今井川橋梁は、横浜市の今井川改修事業にともない、昭和62年1月にかけ替えられた。

◆ I T C (総合列車運行管理装置)の導入

輸送需要の増大にともない列車の運行は高密度化してきたが、異常事態が発生した場合の運行管理は、従来指令電話や誘導無線によりその状況が運転司令に通報され、運転司令が長年の経験と勘を頼りに復旧ダイヤを策定し、再び指令電話や誘導無線により列車の進行を指示するというたいへん手間のかかる方法で対処していた。そこで、一元的に列車の運行状況を把握し管理する必要性から I T Cを導入することにし、昭和59年春から準備にとりかかった。

I T Cの運行管理センターの建設場所は、本線にも、いずみ野線にも近い二俣川駅付近を検討していたが、最終的には現在のさちが丘に決定した。その後、建物の建設や通信ケーブルの敷設を進めるとともに、係員の教育や管理システムの開発を行い、昭和60年5月7日運行管理センターが完成し、同年12月1日、横浜駅から運転司令所が移転した。翌年3月5日から試験使用を行い、昭和61年6月16日から本使用を開始した。

I T Cの導入により、コンピューターで列車の運行管理を行い、横浜駅・海老名駅の行先案内表示や全駅の案内放送が自動化され、運転保安度の向上や異常時の対応の迅速化が図られた。



I T Cセンター

◆大和駅周辺連続立体交差工事(大和駅地下化)に着手

小田急電鉄江ノ島線との接続でにぎわう大和駅周辺は、東西に走る当社線と南北に走る小田急電鉄江ノ島線により4分割され、急激に都市化が進展しているにもかかわらず、鉄道と道路の平面交差に起因する交通渋滞等により都市機能の一部が阻害され、生活環境の悪化をも招いていた。

昭和44年、当社線と県道藤沢～町田線の交わる瀬谷4号踏切道が、「踏切道改良促進法」に基づく立体交差を図るべき踏切として、法指定を受けたのにもない、神奈川県が地元に対して道路を跨線橋にして立体交差させる計画を説明した。ところが、道路の高架化は地元商店街の死活問題であり、地元の発展も損なうなどの理由で計画の推進が困難となった。そこで大和市が、当社線を地下化することで駅周辺市街地の再開発を図りたいとして、当社に線路地下化の検討の依頼があり、当社は昭和44年度に基本構想をとりまとめて大和市に提出した。

一方、神奈川県からも昭和48年度の県事業として同様に概略設計の依頼があったので、ただちに設計を行いこれを県に提出した。そして昭和55年度以降、国庫補助対象事業に採択された。昭和56年3月31日に「相模鉄道本線大和駅周辺連続立体交差事業」として都市計画決定された。昭和60年12月9日に事業認可を受け、神奈川県と事業施工について協定を締結し、昭和61年1月29日、工事に着手した。

この事業の工事区間は、大和駅を中心に瀬谷駅側は大和市深見台3丁目付近から、相模大塚駅側は大和市下草柳引地川付近までの間1,640mで、このうち1,090mを地下化するものである。工事は8回の線路切り替えと2回の仮駅設置を行うなど総事業費295億円の大事業であるが、完成後(昭和69年度予定)は6カ所の踏切(瀬谷3号・4号・5号、大和1号・3号と閉鎖中の2号)が廃止され、交通渋滞の緩和、踏切事故の撲滅、列車通過時の騒音・振動の軽減が図れる。

一方この事業とともに、大和駅周辺を総合的に整備するため、大和市および小田急電鉄(株)によって次の事業が実施される。

1. 歩行者専用道整備事業

当社線の地下化による跡地を利用し、歩行者専用道(グリーンプロムナード)として整備する。

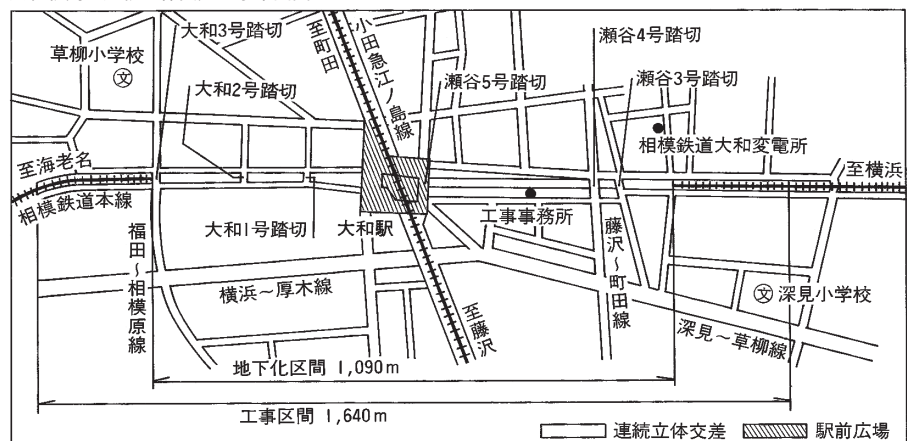
2. 駅前広場整備事業

当社線の地下化による跡地と小田急電鉄江ノ島線の高架下を利用し、バス乗り場の設置など駅前広場を一体的に整備する。



線路切り替えのため新しい線路(右)が敷設された大和駅地下化工事

大和駅周辺連続立体交差工事平面図



3. 小田急電鉄江ノ島線大和駅改良事業

工事区間は960mで、盛土高架になっている288mの区間を高架橋化するとともに、2線ホームを4線ホームにする。

◆緑園都市駅における新しい駅づくり

情報化社会の進展、個人の価値観の多様化など社会環境の変化にともない、鉄道利用客も安全運行だけでなく、新たなサービスを求めつつあり、当社でも駅ならびに駅業務の新しいあり方について取り組むことにした。

駅は単に電車に乗るための場所から脱皮して、地域に密着した“街の玄関”として生活と憩いがある「都市機能を取り込んだコミュニティ空間」であることを本来の姿と考え、新しい駅づくりを積極的に進めることにし、まず緑園都市住宅地の中心をなす緑園都市駅を改造して実施することにした。

このため新しい駅のあり方について、利用者からアイデアを募集することにし、昭和61年6月16日から7月末まで「“これからの駅”アイデア募集」を行った。応募総数は912点を数え、海外を含め全国各地からさまざまなアイデアが寄せられた。

これらのアイデアを参考にして昭和61年9月25日、緑園都市駅の改造工事に着手し、昭和62年7月27日新しい緑園都市駅が誕生した。同駅の主な特徴は次のとおりである。

1. 鉄道業のサービスの原点は、お客様本位の立場にたつことであることから、利用者と駅員が自由に話し合えるよう駅全体をオープンカウンターにした。この事務室は「グリーンぱけっと」の愛称で、駅業務のほかに住宅の増改築やスポーツ・カルチャースクール、旅行などの取り次ぎ業務、テレホンカードの販売等の業務を行うこととした。
2. 上下ホームに接して、植栽を施した庭園と展望台を設けて利用者の憩いの場とし、上下2本のホーム上家は周辺の都市環境とマッチさせるため全体をドーム型に覆うとともに、ホームの外側にガラス貼り防風壁を設けた。
3. 上下ホーム階段に車イス兼用型エスカレーターをそれぞれ1基ずつ設け、利用客の利便向上を図った。(昭和62年4月17日より使用開始)
4. 改札口の両側は、従来の仕切り柵の代わりに緑豊かな鉢植えを配置し、コンコースにはわが国初の自立型タッチパネル式自動券売機3台を設置した。
5. 東口駅前広場に面して音響装置を備えたステージを設けた。
6. 会議室3室とギャラリーコーナーを設け、地域コミュニケーションの場とし



広々とした緑園都市駅コンコース



新しく生まれ変わった緑園都市駅

て地元の人々も利用できるようにした。

7. 駅構内にベーカリー、喫茶室、フラワーショップを設けた。

このようにして緑園都市駅において新しい駅づくりを実施したが、改良後は地域、利用客から喜ばれ、好評を博している。なお今後も利用客のニーズに対応した駅づくりを可能な限り推進していく計画である。

(4)業務の合理化

◆保守作業の効率化

駅業務における機械化が着実に進められる一方、保線・電力業務においても効率化が図られることになった。

まず昭和56年10月、架線の保守・点検作業の効率化のために、道路を走るタイヤと線路を走る車輪を備え、幅2m以上の踏切であれば道路から線路への出入りが自由にできる「陸軌両用架線作業車」を導入した。

架線の保守・点検作業は、従来軌道専用車で行っていたため、終列車後に留置場所から線路上を移動して現場に向かい、始発列車前には元の位置まで戻らなければならなかった。また、事故などの際、その現場に行くのもたいへん困難であった。

しかし、この作業車の導入により、現場近くの踏切からの出入りが可能となり、保守・点検作業の時間が確保されるとともに、復旧作業の時間も大幅に短縮された。

また、昭和60年12月には、ダンプトローリー車6両を導入した。この車両は、道床碎石を運搬し、ダンプカーのように荷台を3方に上下させ、簡単にその取り降ろしを行うことができる。これにより碎石降ろしに人手が不要となり、労力の軽減、時間の短縮などが図られた。



陸軌両用架線作業車

◆ロングレール化の推進

新しい作業機械類の導入によらず、従来からの物を使いながら保守管理を軽減し、利用者へのサービス向上が図れることがある。線路のロングレール化がそれである。

昭和50年に相模大塚～さがみ野駅間で、試験的にロングレールを導入したことは前章で触れたが、昭和53年から本線で本格的にロングレール化を実施し、昭和60年度上期までに、半径600mのカーブまで工事が終了し、引き続き半径400mまでの工事に着手し、昭和62年3月までに本線で単線延長にして24km(約49%)をロングレール化した。

いずみ野線は、当初から騒音・振動の軽減、線路交換周期の長期化を目的に、実施可能な箇所のすべてをロングレール化していた。

一方、当社線のレールは、昭和52年には一部の側線を除いて50kgレールになったが、昭和53年7月から10月にかけて平沼橋～西横浜駅間の下り線と上星川～西谷駅間の上り線に、合わせて944mにわたり60kgレールを試験的に導入した。

◆車扱貨物と手小荷物営業の推移

昭和51年3月1日、西横浜駅北側にあった古河電気工業(株)の移転により、同駅での車扱貨物を廃止したのに続き、昭和52年6月1日に日本硝子(株)の貨車輸送がトラック輸送に切り換えられたことから、星川駅でも車扱貨物を廃止した。さらに昭和53年9月1日には相模大塚駅での一般の車扱貨物を廃止した。これにより、契約輸送による相模大塚駅での米軍ジェット燃料と厚木駅での小野田セメント(株)のセメ

ント輸送を残し、当社の一般の車扱貨物はすべてなくなった。その後昭和54年10月1日、日本国有鉄道の新貨物線開業により、保土ヶ谷駅を經由していた輸送ルートが廃止されることになり、同日付で西横浜～保土ヶ谷駅間(1.0km)の貨物営業を廃止し、以降厚木駅経由で輸送が行われた。そして、昭和61年11月1日にはセメントの契約輸送も廃止され、わずかに米軍のジェット燃料輸送が行われるのみとなった。

一方手小荷物営業は、昭和50年9月1日に星川・大和駅での営業を廃止して以降、西谷・鶴ヶ峰・二俣川・瀬谷・相模大塚・海老名の6駅で行ってきた。

当社線沿線への手小荷物の輸送は、日本国有鉄道の保土ヶ谷駅や横浜駅からトラック便で当社の西横浜駅荷物中継所へ運ばれ、ここで仕分けしたのち荷物電車で上記6駅へ配り、駅留めもしくは各家庭までの配達を行っていたが、当社線沿線の荷物配達区域外の住民からも各家庭までの配達を希望する声が数多くあった。

しかし、①いずみ野線の開業以降、利用客は増加の一途をたどり、1日の平均乗降人員100万人が目前となったことから、輸送力の増強を図るため10両編成列車運転が必要となり、ホームの延長や拡幅、乗車券自動発売機増設のための駅事務室の改良などを行わなければならない、手小荷物の施設を拡充することが難しかったこと。②手小荷物の営業は、扱ひ量の季節変動が大きく、経費がかかりすぎる傾向があったことなどの理由から改善は難しかった。

そこで当社では、荷物の輸送体系全般にわたる見直しを行い、荷物作業の集約化・効率化を図るために設備の充実した新たな荷物中継所を建設し、トラックで駅と各家庭に荷物を配達することにした。そして、昭和52年11月16日、さちが丘のいずみ野線高架下を利用して荷物中継所「さちが丘荷物センター」を新設した。

これにより、旅客列車の合間をぬって運転されていた荷物列車は廃止され、旅客列車の円滑な運行が確保されることにもなった。

また、同センターが新設されることになったため、昭和52年8月から二俣川駅周辺での荷物配達区域の拡大を行い、利用客へのサービス向上を図った。

しかし、昭和51年に登場した宅配便により当社における荷物扱ひ量は急激に減少しはじめ、昭和58年9月1日、西谷・鶴ヶ峰駅での手小荷物営業を廃止し、さらに昭和59年2月16日には、さちが丘荷物センターを廃止した。これにより手小荷物は日本国有鉄道横浜羽沢駅(昭和54年10月、日本国有鉄道の貨物輸送ルート変更にもとない保土ヶ谷駅から移転)から直接トラック便で当社駅に配達されるようになったが、昭和59年度ではさらに扱ひ量が減ったため、昭和60年3月15日手小荷物営業を完全に廃止した。



荷物の集約基地として完成したさちが丘荷物センター

3. 自動車業の輸送需要の多様化と対応

(1) 乗合バス業の対策

◆バス路線の新設と再編成

自動車業の経営健全化に向けてさまざまな営業努力を行うなかで、乗合バスの効率的な運行を図るため利用者の実態に合わせた路線の新設・統廃合を積極的に行った。

まず武相地区では、昭和54年12月1日から綾瀬車庫線(海老名駅～綾瀬車庫)を綾瀬市役所まで延長した。これはこの年4月に開校した神奈川県立綾瀬高等学校の生徒の足の確保と、小園地区住民の綾瀬市役所への利便向上を図ったものである。

また、昭和55年2月1日からは、綾瀬車庫を中心とした海老名駅までの路線の再編成の一環として、望地・寺尾地区のバス利用者の増加に対応した系統の新設を行い、富士塚経由綾瀬車庫線を運行した。

同じく7月16日からは、国分寺台線(海老名駅～国分寺台第12)の一部を吉岡芝原まで1.5km延長し(国分寺台経由吉岡芝原線)、それまで自家用バスとマイカーに頼っていた吉岡工業団地への利用者の便を図った。

昭和57年9月1日からは、綾瀬市道10号線が拡幅されたことから、同線沿いの市民スポーツセンターへの利用者の便に資するため、海老名駅発の釜田経由綾瀬市役所線を新設した。

昭和59年3月25日からは、国分寺台線を綾瀬市役所まで1.6km延長し(国分寺台経由綾瀬市役所線)、当社えびな国分寺台住宅地の綾西地区と綾瀬市役所を直接結んだ。これまで同地区から市役所に行くには、海老名駅に出て、綾瀬市役所線に乗り換えるなどたいへん不便であったが、綾瀬都市計画道路早川～本蓼川線の新武者寄橋が完成したのにもとない、地元の要望に応じて同線を延長したものであった。

また同年5月14日には、海老名市役所や海老名駅周辺のショッピングセンターを利用する柏ヶ谷地区住民の利便向上のため、海老名駅からかしわ台駅南口まで、かしわ台線の運行を開始した。

さらに、同年12月23日からは、当社開発の南えびな杉久保住宅地の第1期入居に備え、海老名駅から同住宅地を経由して農業大学校前へ至る、杉久保住宅線の運行を開始した。

昭和60年には、4月8日から綾瀬地区と当社線の最寄り駅であるかしわ台駅を結ぶ釜田経由綾瀬市役所線の運行を開始した。さらに、9月16日からは海老名駅と海老名総



海老名駅バスターミナル

合病院を結ぶ海老名総合病院線を運行し、従来海老名駅から徒歩で約20分、最寄りのバス停(海源寺)からでも8分ほどかかっていた同病院の利用者の利便向上を図った。

横浜地区では、昭和52年7月1日、二俣川駅からの金ヶ谷線の一部と三ツ境駅からの金ヶ谷線を、旭高校入口までそれぞれ延長した。

昭和55年12月29日には、若葉台団地住民の交通利便を図る目的で、三ツ境駅と同団地を結ぶ若葉台線の運行を開始した。これまで同団地の住民が当社鉄道線を利用するには、横浜市営バスで鶴ヶ峰に出て、駅まで歩かなければならず、国道16号線が渋滞するとかなりの時間がかかり、たいへん不便であった。この路線の運行により、いままでの半分程度の時間で当社線に出られるようになり、また途中の上川井地区や県立瀬谷高等学校、旭高等学校への便も向上した。

その後、同団地の中央バス折り返し場所が整備されたことから、昭和58年5月30日若葉台線を同折り返し場所(若葉中央)まで1.25km延長した。

昭和57年5月13日には、横浜駅西口から日本国有鉄道横浜線小机駅を結ぶ小机線を途中にある西菅田団地へ乗り入れ、同団地から横浜・小机両駅への新規旅客需要の喚起に努めた。

一方、回送バスの効率的な運用を図るため、昭和61年3月16日、相模大塚駅～綾瀬車庫間の回送バスの一部を営業化し、富士塚経由綾瀬車庫線を新設した。さらに8月11日には、洪福寺と横浜駅西口間の回送バスの一部を営業化した。

◆深夜バスの運行

駅から距離のある団地の人々を中心に、鉄道に比べあまりに早く終わる最終バスの時刻延長を求める声が、首都圏の各地で起こってきた。当社バスは比較的路線が短く、対象となる路線は少なかったが、利用者の声に応え、午後11時以降の足の確保に乗り出した。

当社初の深夜バスは、昭和52年4月1日西ひかりが丘線で運行を開始した。時刻は鶴ヶ峰駅発23時20分と23時54分、西ひかりが丘団地発23時37分であった。これに続き同月5日には、保土ヶ谷バイパス経由左近山線で、二俣川駅北口発23時27分と24時04分の2本が運行を開始した。深夜バス運賃は両路線とも通常運賃の2倍の180円(大人)で、定期券利用者は通常運賃分(90円)を支払うものであった。

その後昭和59年12月24日からは、海老名駅からの国分寺台線にも2本運行を開始し深夜バスの拡大に努めた。

これら深夜バスの運行により、それまで最終バスに乗りそこねてタクシーを待つ長い列に並ばなければならなかった利用客には朗報となった。

◆新ボディカラーの採用

昭和35年以来使用してきたバスの塗色は、デザインが複雑なため塗装工程が多く、さらにあずき色の退色が早く、維持費がかさむなどの欠点があった。そこで経費の節減とイメージアップを図るため、新しいデザインを採り入れることにし、昭和52年4月12日から新デザイン車15両が運行を開始した。

新しいデザインは、アイボリーホワイト地に相鉄(SOTETSU)・安全(SAFETY)・サービス(SERVICE)の頭文字であるSを2色の緑の帯で配した。

さらに、輸送力の増強を図るため、バスの全長を約50cm長くして定員を11～15名増やし、乗降口を広くするとともにステップも低くするなどの改良を加えた。

その後、在来車についても順次新しいデザインに塗り替え、昭和58年3月には全車両が新デザイン車となった。



深夜バスに乗る人々(二俣川駅)



旧ボディカラー



新ボディカラー

◆車掌の廃止

当社では昭和38年8月にワンマン運行を開始したが、それ以後も道路の狭隘な路線や折り返し場所の確保が難しい路線では、運転士と車掌によるツーマン運行を行ってきた。これまで車掌は、中学校卒業者を採用してきたが、高等学校への進学率が高まるにつれて、次第に車掌採用数も少なくなってきた。

そこで昭和53年6月16日、車掌を廃止し、誘導員をバスに添乗させて必要に応じて誘導するワンツーマン運行を実施した。

◆ナローバスの登場

昭和55年6月、狭隘な道路のある路線や輸送需要の少ない路線の輸送効率を高めるために、従来のバスよりひとまわり小型のナローバス12両を導入し、西横浜営業所の循環線および桜木町線に投入した。このバスは、在来車に比べ長さが1m35cm、幅が23cm、高さが10cm小さく、燃料効率が約20%高まり、経費節約に効果をあげた。

さらに昭和59年には、前面の方向幕を大型化した4両を導入し、7月1日から瀬谷駅の細谷戸線に投入した。この車両は、巻き込み事故を防止するため、歩行者や自転車に注意を促す電子チャイム音装置を備え、安全面にも配慮がなされていた。この導入により当社のナローバスは21両となり、いずれも期待どおりの成果をあげている。

◆冷房車の投入

冷房車は貸切バスには早くから登場していたが、乗合バスではコストがかさむことや整備の手間がかかるなどの理由から普及は遅れていた。しかし、自家用車の冷房化が常識化するにつれて、横浜近郊各社も積極的に冷房車の導入を推進した。当社でも利用者の拡大と快適な輸送を目的に、昭和56年4月に冷房装置付の乗合バス7両を導入し、保土ヶ谷・二俣川の両営業所に配備した。

その後新造車はすべて冷房車とし、また昭和60年度からは在来車についても計画的に冷房化工事を行い、昭和62年3月末では275両中122両が冷房車となった。

◆大型方向幕付新型バスの登場

昭和54年9月、前扉のガラス部分を一枚化して視界の向上を図った新型バス16両を導入した。これは大型トラックやバスの左折時の事故が社会問題化し、当社でも左折時の安全確保を図るため採用したものである。



大型バス(左)とナローバス



大型方向幕付新型バス



冷房バス

さらに昭和57年9月には、遠くからでも行き先が容易に識別できる、大型の方向幕を備えた新型バス4両を採用した。同バスは屋根部分の丸みを小さくした角張ったスタイルで、側面の窓が大きく、室内が明るく広くなった。また、冷房装置の吹き出し口を通路天井部分のほか座席上部にも設け、冷房効果の平均化を図った。

また、昭和60年の導入車両から車内の安全対策として、3カ所にスタンションパイプ(握り棒)を取り付けたほか、昭和61年10月の導入車両からは、床面を従来の板張りから滑りにくいロンリウム製のセーフティフロアにするとともに、優先席を横向きに変え、さらに安全性の向上に努めた。

◆営業所・バスターミナルの新設

昭和52年から始まった、若葉台をはじめとする周辺の団地開発や都岡高等学校の移設(昭和56年4月)などにより、旭区を中心に輸送量が急激に伸びはじめた。

しかし、これらの地域における輸送力の中心的な役割を担う二俣川営業所と保土ヶ谷営業所は、ともにその能力が限界に近づいていたばかりでなく、二俣川営業所ではその一部が横浜市の実施する県道横浜～厚木線の拡幅用地となったこと、保土ヶ谷営業所は、建物が老朽化し改築が必要となってきたことなど、営業所を取り巻く環境が開設当初とは大きく変わってきており、両営業所ではこの輸送需要の増加に対応することが困難であった。

そこで昭和55年11月、保土ヶ谷バイパス下川井インターチェンジに隣接した横浜市旭区下川井町と金ヶ谷にまたがる土地を買収して、新営業所の建設に着手し、昭和57年10月16日に旭営業所を開設した。

同営業所は、敷地面積1万7,611㎡、収容能力195両、営業所棟のほか整備工場を有し、保土ヶ谷・二俣川両営業所から職員274名、バス125両を配属した。所属路線は43系統と規模・陣容とも当社最大のものとなった。

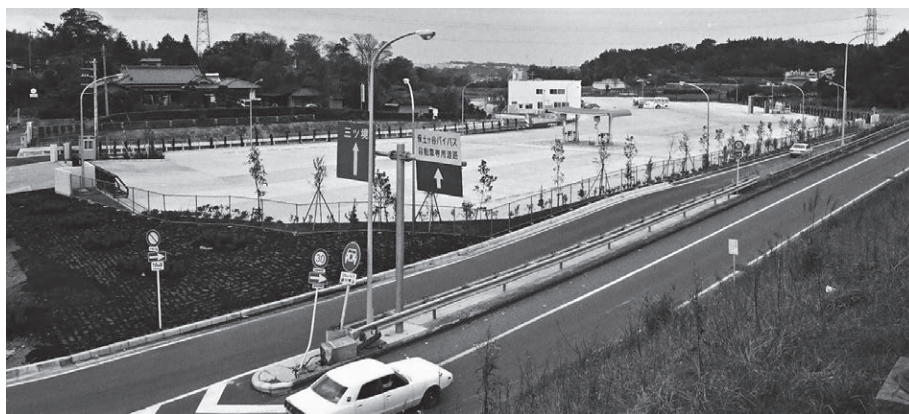
同営業所の開設にともない、保土ヶ谷営業所は10月15日限りで廃止され、跡地の一部は美立橋バス折り返し場として使用することになった。

一方、三ツ境駅では同駅周辺開発計画の一環として、北口駅前にあったバス発着場に替え、新たにバスターミナルを建設することになった。昭和58年5月に着手された工事は同年10月に完成し、11月12日から使用を開始した。三ツ境駅前広場バスターミナルは、敷地面積約3,586㎡で、乗車場4カ所と降車場2カ所にはそれぞれ上屋を設け、夜間でも十分な照明と見やすい電照式のバスポールを設置した。

またターミナルからは、ペデストリアンデッキ(歩行者専用通路橋)で三ツ境駅や「三ツ境ショッピングプラザ・相鉄ライフ」につながっている。



三ツ境駅前広場バスターミナル



当社最大の旭営業所

バス上屋

最初の設置日／昭和52年3月31日

最初の設置場所／運転試験場

昭和62年3月末設置数／32カ所

電照ポール

最初の設置日／昭和54年3月17日

最初の設置場所／瀬谷駅

昭和62年3月末設置数／21カ所

白百合型ポール

最初の設置日／昭和55年3月10日

最初の設置場所／上星川駅

昭和62年3月末設置数／210カ所

なお、同ターミナルの使用は、若葉台線についてのみ当社と横浜市交通局・神奈川中央交通(株)の3社共用であるが、その他は当社バス専用となっている。

その他の施設面では、バス停留所の改良を積極的に進め、バス上屋、電照ポール、白百合型ポールなどを逐次設置し、サービスの向上に努めた。

◆横浜市内共通回数券制度の実施

横浜市内のバス路線は各社が乗り入れ、路線網が整備されており、区間によっては数社のバスが運行されているにもかかわらず、回数券は発行会社のバスにしか利用できなかった。こうした状況は、利用者にとって不便であるばかりか、都市部における輸送効率の点でも改善の余地があることから、市内に乗り入れているバス会社8社の横浜市内均一運賃区域内であれば、どの会社のバスでも利用できる市内共通回数券制度を採り入れた。

この制度は昭和61年4月1日から実施され、当社をはじめ横浜市交通局、京浜急行電鉄(株)、神奈川中央交通(株)、川崎鶴見臨港バス(株)、東京急行電鉄(株)、小田急バス(株)、江ノ島電鉄(株)の各社が参加した。

(2)貸切バス業の強化

◆国内旅行業の登録

旅行幹旋業務は、昭和42年6月以降相鉄観光(株)に委託し、営業活動は同社と協力して進めてきたが、貸切バス業の収支改善は社内的にも大きなポイントであるとの認識から、自動車部門改善特別委員会においてその対策を検討した結果、昭和52年11月4日から自動車部でも直接貸切バスの集客活動を積極的に実施することにした。

しかし、貸切バス業はレジャーの多様化や小グループ化の傾向が強まったうえ、レンタバスによる違法営業(白バス)などにより営業基盤が荒らされるなど、業界全体が苦しい経営を強いられ、競争も厳しいことから、全社員にPRや勧誘による協力を求めた。

また、相鉄観光(株)との協力で、スキー、スケート、帰郷バスなどの会員募集を行っていたが、よりいっそうきめの細かい営業活動を目指すため、昭和53年1月に国内旅行業の登録申請を行い、昭和53年3月27日認可ののち、同年4月1日から旅館の手配など貸切バスにかかわる幹旋業務を行うことになった。

昭和51年に行った年末の帰郷バス(青森・秋田・新潟方面)は、日本国有鉄道の急行列車なみの料金で、乗り換えの煩わしさもなく、目的地まで座ったまま利用できることから好評を博し、昭和54年からは夏季の帰郷バスも加え、全盛期を迎え



帰郷バス(昭和57年8月)

た。しかし、東北自動車道や東北新幹線(昭和57年6月大宮～盛岡間開業)の開通で利用客が減少し、昭和61年の年末と昭和62年夏の帰郷バスは、運行を中止するのやむなきに至った。

一方、昭和61年6月から新規顧客の開拓のため、観光地横浜を気軽に楽しめる市内観光専用バス「よこはまハイカラツアー」(のちに「よこはまハイカラめぐり」に改称)を実施し、好評を博している。

◆二俣川営業所に貸切バス部門統合

貸切バス業の効率的な運用を図るため、昭和52年12月1日、城南営業所を三ツ沢営業所の所属とし、城南観光バスセンターと名称を変更した。昭和53年度には12両の減車を行い、48両の貸切バスで営業していくことになったが、横浜地区に比べて東京地区の収支が悪かったことから、営業基盤を横浜地区に絞ることとし、昭和57年11月30日に城南観光バスセンターを廃止した。

同センターは昭和29年以来28年間にわたって東京地区の観光・貸切業務に貢献し、その実績は大きかったが、貸切バス業の厳しい環境にあっては廃止もやむを得ないことであった。

ついで昭和58年3月15日限りで三ツ沢営業所を廃止し、翌16日から二俣川営業所で貸切バス営業を行うことになった。これは、旭営業所の新設により二俣川営業所にあった路線の大部分が旭営業所に移動し、二俣川営業所にゆとりが生じたことと、三ツ沢営業所の面する道路の交通渋滞が営業所開設時に比べ激しくなり、車両運行に支障をきたしはじめたからであった。三ツ沢営業所は25年間という長い歴史を持つ営業所であり、相次ぐ貸切バス営業所の廃止は、関係者には一抹のさびしさもあったが、時代の変遷と事業の合理的運営上、やむを得ない措置であった。その後、貸切バス業は二俣川営業所の施設面を充実し、よりいっそうの活躍を続けている。

◆ハイデッカー、フルデッカーの登場

厳しい状況にある貸切バス業界にあって、競争力をより発揮するため、昭和52年4月28日、関東地区初のパノラマ式ハイデッカー6両(55人乗り)を導入した。このバスは、屋根の前部に吹き抜け天井のような山形の窓があるのが特徴で、室内が明るく、圧迫感を感じさせないという効果を持っていた。また、室内は座席部分が後方に向かって3段階に高くなっており、後部座席の前方視界を良くする工夫がなされていた。ボディカラーは、在来車の色を活かしたブルーとアイボリーホワイトを基調とし、車体側面は航空機の尾翼を形どってスピード感を表した。

また、昭和55年10月1日には、座席を広くとり、ゆったりと座れるスーパーコーチ(S C、55人乗り)4両と、さらに内装を豪華にしたスペシャル・スーパーコーチ(S S C、45人乗り)2両を導入した。両車はフルデッカーと呼ばれ、大きなフロントガラスのヨーロピアンスタイルが特徴で、ボディカラーはアイボリーホワイトをベースに、鮮やかなオレンジとチャコールグレーを配した斬新なものであった。その後、両車のボディカラーが好評なことから在来車もこれに変更した。

◆ラウンジコーチ、スーパーハイデッキ・ラウンジコーチの登場

前述のスーパーコーチ、スペシャル・スーパーコーチは非常に好評を博した。

こうしたデラックス車の人気は、旅行の多様化とともに、目的地に到着するまでの間、車内で楽しもうとする気持ちの現れで、20ないし30名程度の小グループの



ハイデッカー



利用客に好評のスーパーコーチ



スペシャル・スーパーコーチ



ラウンジコーチ



スーパーハイデッキ・ラウンジコーチ

旅行需要が増加しつつある傾向を示していた。これに対応して、昭和58年4月5日、営業活動の有利な展開と新規需要の開拓のために、当社初の中型ラウンジコーチ（LC、28人乗り）2両を導入した。同車の特徴は、スペシャル・スーパーコーチに比べて長さが約3m短いだけで、中型車としてはこれまでにない居住性を実現したほか、側面の窓はワイドなガラスを使用しているので、パノラミックな眺めを楽しむことができる。また後部から2・3列目のシートを回転すると、コの字型に向かい合ったラウンジ室となり、ゲームを楽しんだり、歓談ができるようになっている。

また、この車は、ワンマン運行を可能にするため、当社の貸切バスとして初めてバックの際の安全確認のために車両後方確認テレビを装備した。

一方このころ、2階建てバスが人気を博しており、これを採用するバス会社が次第に多くなった（昭和60年9月末、72業者214台、運輸省調べ）。しかし、同車は天井が低いために居住性が悪く、また重心が高いことから高速道路での横転事故が発生するなど問題点があった。

当社では、2階建てバスに替わる、乗り心地の良い、居住性に優れたバスを検討していたが、昭和61年3月19日、神奈川県下で初の新型貸切バス、スーパーハイデッキ・ラウンジコーチ（SHLC、40人乗り）2両を導入し、4月1日から運行を開始した。

このバスの特徴は、2階建てバスのような外観と、床を従来車より約30cm高く、運転席を客席フロアより低くし、旅客の前方視界が広がったことであった。また、当社初の自動車電話とレーザーディスクカラオケを備え、添乗員席も設けた。同車の登場により中型・大型合わせて5車種が揃い、利用者の希望に合わせたバスを提供することが可能となり、利用客に喜ばれている。

4. 不動産分譲業の活発化

(1) いずみ野線沿線の開発と分譲

◆いずみ野住宅地

昭和51年4月に、多くの苦勞のすえ開業をみたいずみ野線の沿線開発は、昭和39年ころまでさかのぼることになる。

横浜市の中西部に当たるこの地域は、当時なだらかな丘陵地帯であったが、交通網が未整備のため市内でも開発の遅れた地域であった。そんな折、地元から当社に対してこの地域の開発について協力の要請が寄せられた。これがきっかけとなり、

当社では同地域を鉄道計画線(現いずみ野線)に沿って開発することになった。

当社はそれまで、開発地域用地の全面買収による単独開発を行ってきたが、このころになると全面買収が困難な状況となったため、地元地権者と共同で行う土地区画整理事業方式を採用することになった。昭和41年ころから開始した地元地権者との折衝は、昭和43年ころには基本合意を得て、昭和44年1月には横浜市計画局の協力のもと「相模鉄道新線沿線総合開発計画」を確立したが、同年6月に都市計画法が改正され、開発地域の一部が市街化調整区域に指定されたため、開発区域の修正を余儀なくされた。

このため一部地区の規模を縮小し、計画を修正して横浜市と協議を進め、昭和45年7月には開発の事前審査を終えた。そして昭和46年6月には和泉地区・柏地区(南万騎が原地区)・日向山地区の設計協議を横浜市に申請し、地権者の3分の2を大幅に上回る同意を得て、区画整理組合の認可申請を行った。

昭和47年8月5日、上記3地区の土地区画整理組合設立認可があり、当社が組合事業代行者となって、それぞれの区画整理組合を設立した。和泉土地区画整理組合による事業は昭和48年6月から着手し、完成したのは昭和51年10月であった。

昭和30~40年代は、住宅難や核家族化により住宅の量を供給することに主眼が置かれていたが、昭和50年代になると量より質を求める傾向が強くなった。そこで計画の段階から、いずみ野線沿線の中核的街づくりを目指していた「いずみ野住宅地」は、多様化した顧客のニーズに合わせて豊富なタイプの住宅を用意するとともに、建物面積をこれまでの当社の分譲住宅に比べやや広くした。

そして、昭和52年1月9日、いずみ野線沿線としては初めて102戸の分譲を開始した。住宅は、敷地面積176㎡~212㎡、延床面積76㎡~100㎡で、価格は2,433万円~2,995万円であった。その後、第2期分譲(昭和52年7月)では、当社初の3,000万円台物件も登場した。

同住宅地は開発総面積42万2,749㎡、開発計画戸数1,803戸で、規模の点では本線沿線の万騎が原団地の2,000戸やえびな国分寺台団地の3,500戸などよりは小さかったが、いずみ野線沿線で計画されている合計7地区(355万㎡、1万3,000戸)の先陣をきる住宅地であった。したがって、その販売の成否は後続6地区の分譲を左右する大きな鍵を握っていた。

そこで当社では、全社をあげていずみ野線自体のPRと沿線のイメージアップに取り組んだ。その結果、昭和52年1月9日の販売開始日をはさむ1週間に、3,000人



多くの見学者が訪れたいずみ野住宅地



完成近いいずみ野住宅地の中層住宅群



造成が進むいずみ野住宅地(昭和49年)

近い見学者が訪れ、幸先よいスタートを切った。

つづいて同年7月29日には、5階建て中層集合住宅「グリーンハイムいずみ野」の分譲を開始した。A地区第1次の分譲は、3LDK(専有面積58㎡)と3LDK(同74㎡)の2種類170戸、価格は1,315万円～1,765万円であった。

こうして同住宅地は、昭和60年5月に分譲したグリーンハイムいずみ野G地区まで合計して、戸建て212戸、中層集合住宅1,085戸、低層集合住宅(グリーンメゾンいずみ野)40戸を分譲し、予期以上の成果をあげた。



いずみ野線沿線2番目のひなた山住宅地

◆ひなた山住宅地

「ひなた山住宅地」は、日向山土地区画整理組合による事業として昭和47年から昭和51年4月にかけて開発された。開発総面積は35万3,001㎡、計画戸数は1,186戸で、いずみ野住宅地に続くいずみ野線沿線第2番目の住宅地として、昭和52年9月22日、78戸の分譲を開始した。

第1期分譲はすべて戸建てで、敷地面積153㎡～224㎡、延床面積77㎡～103㎡の4LDK中心ながら、価格は2,208万円～2,997万円と、いずみ野住宅地に比べてかなり買い求めやすいよう設定した。このため、昭和54年3月の分譲では先着優先販売方式を採用したこともあって、分譲開始の4日前から徹夜組が並ぶなど、人気は最高潮に達した。

つづいて、昭和54年6月28日には中層集合住宅「グリーンハイムひなた山」120戸を分譲した。同住宅は、3LKと3LDKで専有面積は67㎡～73㎡、価格は1,485万円～1,770万円であったが、同住宅地での中層集合住宅の分譲はこのときだけであった。

同住宅地は、昭和55年の最後の分譲までに戸建て443戸、中層集合住宅120戸を分譲し、所期の成果を収めた。

◆南まきが原住宅地

和泉、日向山両土地区画整理組合と同じころ設立された柏土地区画整理組合の事業は、宅地造成等規制法の区域内にあったため、昭和49年4月に同法の開発許可を受けて造成工事に着手し、昭和54年6月に完了した。南万騎が原駅を中心にした同事業は、開発総面積31万8,137㎡、計画戸数983戸で、沿線7地区の中でもっとも小さいものであったが、当社が昭和30年代半ば、当時としては最大規模で、かつ高級住宅地として開発を行った万騎が原団地に隣接し、既存の商業施設、医療施設にも近く、二俣川「こども自然公園」とも接し、住宅地としては好環境なことから高級化を目指し、全戸戸建て分譲とした。

また、駅前にはレンガを使った扇状の階段を設けるなど、緑と人の調和を図った近代的な広場に、駅近くには横浜西YMC Aやテニススクールを誘致し、文化性にも配慮した。

同地区は、昭和54年9月15日から「南まきが原住宅地」として第1期分譲を開始した。住宅の敷地面積は152㎡～224㎡、延床面積は90㎡～110㎡で、価格は3,486万円～4,708万円であった。

その後昭和55年3月の第3期分譲では、当社初の6,000万円台の物件も登場するなど、当時の当社の中でもっとも高級な住宅地であった。

また昭和57年4月1日には、同住宅地内に誘致した横浜地方法務局旭出張所の向かい側に、当社初の試みである賃貸住宅ビル「相鉄南万騎が原住宅ビル」が完成した。同ビルは3階建て、延床面積446㎡で、1階が貸事務所(司法書士事務所など)、



全て戸建て住宅の南まきが原住宅地

2・3階が賃貸住宅であった。

同住宅地では、昭和58年5月の第9期分譲まで戸建て429戸、店舗付住宅10戸を分譲し、予期以上の成果を収めた。

◆弥生台住宅地

昭和49年4月に設立が認可された新橋土地区画整理組合の事業は、昭和50年12月に宅地造成等規制法の開発許可を受け、翌年から造成工事に着手し、昭和55年9月に完成した。弥生台駅を中心にした同事業は、開発総面積35万8,554㎡、計画戸数1,438戸で、造成地内を東西に通る都市計画道路をはさんで、北側を中高層街区、南側を戸建て街区に分けた。また弥生台駅は、この住宅地に隣接して開発が進められている領家・西田地区の最寄り駅ともなるため、駅前広場も南北合わせて4,000㎡を確保し、将来に備えた。

これまでの3住宅地は、汚水を住宅地内の施設(コミュニティプラント)で処理していたが、同地区では公共下水道を利用しているのも特徴であった。(ひなた山住宅地は昭和57年11月に、南まきが原住宅地は昭和60年6月に公共下水道に変更)

そして、昭和57年3月25日から「弥生台住宅地」の名称で、5階建て中層集合住宅「グリーンハイム弥生台」260戸の分譲を開始した。

間取りは、3LDK(専有面積76㎡)を中心に価格も2,520万円～3,200万円、全戸に1,050万円の住宅金融公庫融資が付いて買いやすい物件とした。また、翌月18日からは、顧客の好みに合った住宅選びを可能とするため、それぞれ異なったタイプの戸建て47戸の分譲を開始した。敷地面積は119㎡～258㎡、延床面積は71㎡～125㎡で、価格は3,250万円～6,870万円であった。

その後、同住宅地は昭和61年2月までに、戸建て340戸、中層集合住宅496戸を分譲し、後述する西田地区との隣接地の一部を残して、おおむね事業を終了した。

◆緑園都市住宅地

いずみ野線の建設工事が急ピッチで進められていた昭和49年11月5日、緑園都市駅予定地を中心にした中川第一土地区画整理組合設立の認可がおりた。同組合の事業は、横浜市戸塚区名瀬町、岡津町(現泉区)、新橋町(同)にまたがる開発総面積122万2,738㎡、計画戸数4,738戸で、当社の街づくりの中では最大規模のものであった。

同地区は「緑園都市住宅地」として分譲することとし、昭和61年6月には緑園都市部を新設して、住宅建設と販売体制の強化を図った。



戸建て住宅越しに見る中層住宅群(弥生台住宅地)



造成前の緑園都市住宅地(昭和51年3月)



造成中の緑園都市住宅地(奥に見えるのが緑園都市駅)

とくに同住宅地での住宅建設および販売については、当社を主体に、三井不動産(株)との共同事業として行うこととした。この共同事業は当社にとって、業界最大手である三井不動産(株)の販売力等のノウハウを活用できるというメリットがあるとともに、三井不動産(株)にとっても、当社の領家地区と隣接した西田地区で区画整理事業を実施しており、共同事業を通じて、今後の事業を当社と共同することにより有利に展開していくことができるものであった。

同住宅地の特徴は、“人間性を追求した豊かな街づくり”を基本テーマとするとともに、街全体を一つの高級リゾートホテルに見立てた街づくりコンセプトに基づいていることである。

駅はホテルのフロントやロビーに当たり、駅前の商業施設はアーケード、スポーツ・カルチャーセンターはレクリエーション施設、そして各住宅は客室に見立て、客室に当たる各住宅にはその安全を守るため、全住宅を対象とした街ぐるみのセキュリティ・システムを導入した。さらに駅をさまざまな情報の発信・受信のキーステーションとすべく、情報通信システムの導入を検討して駅の大改良を実施した。

同住宅地は、その名が示すように緑豊かな街づくりを目指し、鉄道のトンネル上には幅12mの緑あふれる歩行者専用道路(緑道)を設置するとともに、昭和62年4月1日には「緑園都市コミュニティ協会(RCA)」を設立して、住む人の参加で街の緑化・住環境の保全を実施していくことにした。

このような配慮に基づいた同住宅地は、昭和61年10月18日から戸建て59戸の分譲を開始した。敷地面積は170㎡~267㎡、延床面積は101㎡~151㎡で、価格は4,750万円~7,300万円であったが、申し込み件数は1,723件を数え抽選倍率は最高141倍、平均でも45倍と近年にない人気を呼び、NHKテレビのニュースでも取り上げられた。

その後、昭和62年5月11日から「サン・ステージ緑園都市・西の街」の名称で14階建て高層集合住宅90戸の分譲を開始した。間取りは2LDK~4LDK、専有面積は65㎡~99㎡で、価格は2,310万円~4,360万円であったが、抽選倍率は最高758倍、平均でも212倍と驚異的な数字を記録した。

サン・ステージ緑園都市・西の街の一角には、ステージ付ホールを備えたコミュニティセンターやプール、アスレチックジムなどのあるスポーツクラブも建設される。

また同住宅地では、都市景観の向上、道路空間の確保などを図るべく、昭和62年10月当社住宅地では初めて一部の電線類の地中化工事に着手した。



造成半ばの緑園都市住宅地(昭和58年3月)。手前は南万騎が原住宅地



領家・西田地区

◆領家・西田地区の開発

緑園都市住宅地の分譲開始によって、いずみ野線沿線開発予定地7地区のうち残るは領家と西田地区となった。両地区とも昭和57年11月25日にそれぞれの土地区画整理組合設立が認可され、領家地区については当社が、西田地区については三井不動産(株)がそれぞれ事業代行者となり、西田地区では、当社は地権者として参画する形で開発が進められた。造成工事は、領家地区が昭和58年2月23日から、西田地区が同年3月1日から開始された。

西田地区は弥生台住宅地の南東に隣接する一帯で、領家地区は西田地区のさらに南東に位置している。

領家地区は、開発総面積38万6,416㎡で、戸建て850戸、低層集合住宅290戸、中層集合住宅353戸の計1,493戸、約5,800人の街をつくる計画である。

一方、西田地区は、48万8,812㎡の開発総面積に、戸建て1,179戸、低層集合住宅344戸、中層集合住宅225戸の計1,748戸、約6,880人の街づくりを計画している。

両地区は、事業代行者こそ違うものの、造成後の住宅の建設および販売は、当社と三井不動産(株)の共同事業で行うことが決定されており、緑園都市住宅地での両社の実績が活かされた、より良い住宅となることが期待されている。

(2) その他鉄道沿線の開発と分譲

◆浜田住宅地

いずみ野、ひなた山両住宅地の分譲が本格化した昭和53年、当社本線沿線の海老名市大谷字上打越・字上浜田および国分寺台にまたがる地域で、同年4月4日に浜田土地区画整理組合設立が認可され、翌月から宅地造成工事が開始された。同地区は、開発総面積11万9,557㎡、計画戸数428戸で、海老名駅の南東約1.5kmに位置し、当社のえびな国分寺台団地に隣接している。

同地域には旧東海道の「浜田宿」があったと推定されることから、遺跡の発掘調査を行った結果、その確認はできなかったが、鎌倉時代末期のものらしい建築遺構が発見されたため、その場所を「浜田歴史公園」として保存した。

そして昭和56年8月22日から「浜田住宅地」として、戸建て61戸の分譲を開始した。敷地面積は149㎡～215㎡、延床面積は84㎡～115㎡で、価格は3,286万円～



浜田住宅地

4,850万円であった。その後も顧客の個性や好みなど多様化するニーズに合わせて、在来の木造建築のほか、ツーバイフォー工法、木質パネル工法、軽量鉄骨工法などで魅力ある住宅づくりを進めた。同住宅地は昭和58年9月の第6期最終分譲まで、戸建て312戸を分譲し、事業は完結した。

◆南えびな杉久保住宅地

当社えびな国分寺台団地に近い海老名市杉久保地区の土地区画整理事業は、昭和56年6月26日に組合設立の認可を受けたのにもない、同年7月12日に杉久保北部土地区画整理組合を設立し、10月から造成工事に着手した。この地区は、海老名駅から約3kmの海老名市杉久保字釜坂・富谷・中原・大久保・西谷・蓮谷にまたがり、開発総面積15万1,928㎡、計画戸数935戸で、南側を一戸建て街区に、北側を当社初の11階建ての高層街区とした。

同地区の土地区画整理事業が最終的に完成したのは昭和60年4月5日であったが、これに先立ち、昭和59年11月3日から「南えびな杉久保住宅地」として戸建て55戸の分譲を開始した。敷地面積は159㎡～234㎡、延床面積は98㎡～126㎡で、価格は3,350万円～4,950万円であった。

同住宅地は「緑と自然の豊かな環境の中に充実した都市機能を持つ“我がまち杉久保”」を基本コンセプトとして、街並みの景観を統一するために住宅の色調や屋根勾配をそろえるなど、細かな配慮を施した。

第1次分譲の入居を翌月に控えた昭和59年12月23日から、当社は杉久保住宅線のバス運行を開始し、同住宅地住民の足の確保を図った。こうしたこともあって、同住宅地の戸建て分譲は昭和60年7月の第4次まで計199戸がいずれも即日完売というたいへんな人気であった。

その後、高層集合住宅の分譲を目前にした昭和61年3月19日、同住宅地内の北側にある遊水池を利用したゴルフ練習場とテニスコートが完成した。同施設は(株)相鉄スポーツに経営を委託し、翌20日「相鉄スコー・スポーツプラザ杉久保」としてオープンしたが、同住宅地周辺住民に身近なスポーツの場として親しまれている。

当社初の高層集合住宅は、「サンパルク650」の名称で、同年3月29日から108戸の分譲を開始した。間取りは3LDKを中心に、専有面積は53㎡～84㎡、価格は1,250万円～2,320万円であった。サンパルク650の名称は、フランス語で“健康的な公園”を意味するSAIN-PARCと、同マンションの計画総戸数650戸からとったもので、さきのゴルフ練習場・テニスコートの開業は、まさにサンパルクの魅力の



南えびな杉久保住宅地の戸建て住宅



南えびな杉久保住宅地の「サンパルク650」

一つであった。

同高層集合住宅は11階建てで3室が南面に配され、価格も1,800万円台を中心としたため、顧客の人氣も高く、第1次分譲で4.42倍の平均抽選倍率を記録し、続く7月5日からの第2次分譲(86戸)でも6.35倍を記録して、いずれも即日完売となった。

◆上今泉住宅地

かしわ台駅から北西へ徒歩約6分、当社が昭和51年から分譲した総数約830戸の上今泉団地の北側には、未開発の土地がわずかに残っていた。

そこでこれを開発するため、昭和57年11月26日に土地区画整理組合の設立認可を受け、翌月、上今泉第二土地区画整理組合を設立して造成工事に着手し、昭和60年5月16日に完成した。同地区は開発総面積3万8,476㎡、計画戸数150戸で、「上今泉住宅地」として2回に分けて分譲を行った。

まず昭和60年11月2日から戸建て60戸を分譲した。敷地面積は162㎡～200㎡、延床面積は101㎡～131㎡で、価格は3,690万円～4,850万円であった。

2回目は翌年1月11日から、当社が建物を建築することを条件にして(売り建て)、宅地44区画(面積157㎡～253㎡、価格1,980万円～3,310万円)を分譲した。

同住宅地は、小田急電鉄小田原線座間駅や国道246号線にも近いことから人氣もあり、分譲は順調に終わった。

◆かしわ台住宅地

昭和58年12月26日に設立が認可されたかしわ台土地区画整理組合の事業は、かしわ台駅から北西に歩いて2分とたいへん近く、立地条件に恵まれた地区で、昭和59年から61年5月にかけて造成工事を行った。

同地区は、開発総面積5万7,015㎡、計画戸数354戸で、中高層集合住宅を多くする計画であることから、分譲は比較的近くにある南えびな杉久保「サンパルク650」の販売状況を見ながら行う計画である。

◆文京大学、慶応義塾大学校地の譲渡

当社は、昭和42年2月に二俣川～平塚間の鉄道新線敷設免許を申請したが、昭和41年7月に藤沢市遠藤地区に24万5,198㎡の土地を、また昭和44年11月に茅ヶ崎市行谷(なめがや)地区に12万7,549㎡の土地をそれぞれ取得し、新線延伸後住宅地として造成分譲する予定であった。

しかし、昭和44年6月に都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために、都市計



造成中のかしわ台住宅地



分譲を開始した上今泉住宅地



文教大学校舎

画法が改正施行された結果、両地区とも市街化調整区域に指定された。

そのころ茅ヶ崎市は、南部の開発は進んでいたものの、北部は市街化調整区域に線引きされ、以来開発とは無縁の状況下にあった。しかし、市街化調整区域であっても大学や病院などは建設が認められることから、同市は北部の行谷周辺を文教地区として、総合大学の誘致を図っていた。

一方、文教大学は昭和41年に埼玉県越谷市に開校した新しい大学であったが、大学校地が狭いため適当な移転先を探していた。

その際候補に挙げられたのが、茅ヶ崎市行谷地区の当社所有地であった。神奈川県の中立ちと茅ヶ崎市の積極的な申し入れもあり、当社は大学校地という社会性からこの要請を受け入れ、昭和58年10月14日付で同地を譲渡した。

その後昭和61年には、慶応義塾大学が藤沢市遠藤地区への進出を明らかにし、神奈川県、藤沢市とも全面的な協力体制をとることになり、ここでも当社の所有する土地が候補に挙げられた。

同大学の進出予定地は、小田急電鉄江ノ島線湘南台駅から西へ3kmの遠藤地区で、当社はここに24万5,198㎡の土地を所有していた。売買に当たっては、当社がさらに6万4,000㎡の土地を追加買収することを要請された。

当社としては、同大学の進出は単に神奈川県や藤沢市の文教政策に好影響を与えるばかりでなく、地域の文化的発展に役立つという公益的視点から、昭和61年3月31日この土地を譲渡することにして地元の理解を求めつつ二次に分けて契約を締結した。

◆フェリス女学院大学を誘致

つづいて昭和62年には、当社がもっとも力を注ぐ緑園都市住宅地にフェリス女学院大学を誘致し、4月9日第2校舎用地第1期分として泉区緑園の土地約3万6,383㎡の土地を譲渡した。

譲渡した土地は緑園都市駅から徒歩3分、同住宅地の南東部に位置し、フェリス女学院大学では、昭和63年春に当社が譲渡を予定している隣接地3万6,179㎡(戸塚区名瀬町)を合わせ、7万2,562㎡の土地に緑園キャンパスを建設することになっている。

同女学院は明治3年に創立され、横浜市中区山手町に学舎を構える日本最初の女子教育の学校であるが、戦後高等女学校を中学校および高等学校とし、その後短期大学を設置し、さらに昭和40年4月大学を開校し今日に至っているが、学生数の増加や施設拡充の必要性から、やはり校地が手狭となっていたものである。歴史ある名門の女子大学を誘致できたことは、将来の同住宅地の街づくりに大きなプラスとなるとともに、当社沿線のイメージアップにもつながるものと思われる。なお、開校は昭和63年4月に予定されている。

(3)リゾートマンションへの進出

◆相鉄の強羅

当社では昭和43年から、栃木県那須町で別荘の開発・分譲を行っていたが、リゾートマンションに進出するため昭和56年2月26日、箱根町強羅に土地を取得した。

箱根は、富士山に芦ノ湖を配した景観に加え、駒ヶ岳、大涌谷、箱根16湯などの観光資源に恵まれ、神奈川県最大の観光地として、年間約2,000万人近い人が訪れている。



緑の中の箱根エグゼクティブコート

当社が取得した土地は、箱根登山鉄道鋼索線(早雲山ケーブルカー)の上強羅駅から2分ほどのところで、すでに会社の寮や保養所が立ち並ぶ閑静な別荘地である。また、対面する明星ヶ岳の大文字焼きを望むことができるほか、周辺には強羅公園や彫刻の森美術館、大涌谷などがある。

昭和59年11月にリゾートマンションの建設工事に着手し、昭和60年3月9日、「相鉄の強羅・箱根エグゼクティブコート」として分譲を開始した。同年7月に完成した同マンションは6階建て54戸で、専有面積54㎡～73㎡、価格は1,730万円～3,690万円であった。間取りは、2LDKを中心に1LDKから3LDKまで用意したほか、2階には温泉の共同浴室も作られた。

当社ではその後、昭和60年7月18日に元箱根町大芝に8,611㎡の土地を取得し、第2のリゾートマンションの建設を計画している。

5. 不動産賃貸業の飛躍的發展

(1) 横浜駅西口地区の賃貸業の拡充

◆相鉄ジョイナス全館完成

昭和51年4月23日から始まった新相鉄ビル(相鉄ジョイナス)第2期工事は順調に進み、昭和52年12月1日には、従来の駐車場部分の上に増築した6階から9階および屋上を駐車場としてオープンした。第1期工事完成時の駐車能力は119台で、車での来館者に不便をきたすこともあったが、この完成で駐車場は2万5,424㎡の面積を有し、450台の駐車能力をもつ県下第一の規模となった。

その他の増築部分のほとんどは、(株)横浜高島屋の店舗増床計画に合わせ、同社に一括賃貸することにした。そして昭和52年1月27日には商業活動調整協議会で、同店の売場増床計画の予備審査が了承され、翌53年4月27日、(株)横浜高島屋は増築した7、8階部分での営業を開始した。

昭和53年5月23日、屋上庭園「ジョイナスの森」がオープンし、ここに昭和44年3月の着工から9年2ヵ月の歳月を費やした相鉄ジョイナスは、延床面積20万1,500㎡を有する日本一のショッピングビルとして全館の完成をみるに至った。6月には5階の相鉄ジョイナス従業員食堂を8階に移し、そして同年10月には、同従業員食堂跡と、増築した6階部分で(株)横浜高島屋が営業を開始した。これにより同店は、

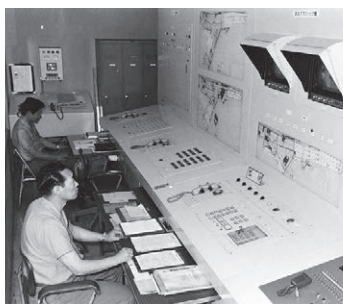


全館完成した相鉄ジョイナス

当社から9万735㎡を借り受け、売場面積5万3,950㎡を有する全国第2位の規模をもつ百貨店となった。相鉄ジョイナスの全館完成は、横浜の魅力が大きく変えるとともに、その商圈についても東京志向を大きく塗り替えた。

相鉄ジョイナスは、“人間性の回復”をメインテーマとして建設され、その特徴はパブリックスペースの広さにあった。駅・駐車場・「屋上庭園」や「自然の広場」などのパブリックスペースは、ビル全体の約60%にもおよんでいる。また、地下1階には防災センターを設け、館内には監視用テレビをはじめ、強力な排煙設備、そして異常時には地下フロアからでも消防署・警察署や緊急車両と交信することができる防災無線を備えるなど、防災には万全を期した。

こうした点が認められ、相鉄ジョイナスは昭和53年の第23回神奈川県下建築コンクールにおいて、一般建築部門・商業施設の部で優秀賞を受賞した。



相鉄ジョイナスの防災センター



ジョイナスの森彫刻公園の除幕式

◆「ジョイナスの森」オープン

昭和53年5月23日、相鉄ジョイナスの全館完成と同時にオープンした屋上庭園「ジョイナスの森」は、横浜駅西口への来街客に潤いのある憩いの場を提供するために設置したものである。同庭園の広さは4,550㎡で、高さ7mを超えるマテバシイ、クスノキ、ヤマモモなどを取り巻くように、ケヤキ、コブシ、ユズリハ、ヤマツバキ、アベリア、ツツジなど大小160本もの樹々が生き茂っている。同庭園の工事に当たっては、樹木の選定、巨木の搬入、土壌の配合に至るまで考慮を払い、とくに搬入作業は深夜に行うなど、かかれた努力が重ねられた。

その後昭和54年4月23日には、同庭園の文化性を高め、広く市民に親しんでもらおうとの狙いから、彫刻家舟越保武作「茉莉花」像を設置した。さらに相鉄ジョイナス開業10周年に当たる昭和58年には、記念事業の一環としてジャコモ・マンズー作「踊り子」、マリノ・マリーニ作「構成」、アントワーヌ・ブールデル作「果実」、浅倉響子作「ニケ'83」、柳原義達作「道標・鳩」という世界的に有名な彫刻家の作品を新たに配置した。また、同時に4階自然の広場にあったエミリオ・グレコ作「水浴の女」も移設し、7種10体の作品が楽しめる「ジョイナスの森彫刻公園」として同年11月3日にオープンした。

同公園は、昭和61年2月、横浜市がその年に設けた「まちづくり顕彰制度」の中の「まちなみ景観賞」に選ばれた。これは、都心の大規模な商業ビルの屋上にありなが



相鉄ジョイナス屋上のジョイナスの森

ら市民に憩いの空間を提供するとともに、質の高い国際的彫刻作品によって、人々に安らぎと潤いを与えた点が高く評価されたものであった。

◆相鉄鶴屋町ビル完成と相鉄K Sビルの運営

相鉄ジョイナスの完成後も、さらに横浜駅西口地区における賃貸業の拡充を図った。昭和56年12月、安宅不動産(株)(昭和57年7月1日エー・エス・ティービルディング(株)と商号変更)と当社の間で、同社が所有する神奈川県鶴屋町2丁目所在の土地に、当社の設計・施工による事務所ビルを建設し、これを当社が一括して借り受け、5年後の昭和61年に当社が買い取ることで合意が成立した。工事は昭和57年6月7日に着工、翌58年12月12日竣工し、昭和61年12月16日には契約に基づいて同ビルを買い取り、名実ともに当社所有のビルとなった。

同ビルは、地下1階・地上9階建て、延床面積1万3,929㎡で賃貸部分は1万771㎡であった。

同ビルの特徴は、総合環境設計制度の活用によりビルのそで看板をなくし、景観を良くしたことと、51台を収容する当社初の立体駐車場を設けたことなどである。

一方、昭和59年4月1日には、横浜駅西口地区における当社6番目の賃貸ビルとして、事務所ビルの「相鉄K Sビル」がオープンした。同ビルは、当社がビルオーナーである横浜木材(株)から一括借り受け、賃貸ビルとして管理・運営を行うもので、地下1階・地上9階建て、延床面積1万1,496㎡と鶴屋町ビルとほぼ同規模である。

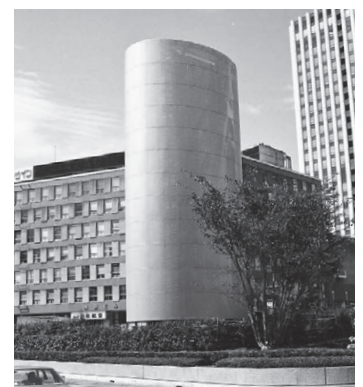
◆横浜駅西口誕生30周年記念事業

昭和61年4月、横浜駅西口が商業地としてスタートして以来満30年を迎え、これを記念して横浜駅西口振興協議会では、横浜駅西口誕生30周年記念事業を実施した。

30周年当日の4月2日には、記念講演や同地区開発功労者の表彰など記念式典を行い、記念誌「横浜駅西口30年のあゆみ」を発行した。このほか記念事業の一環として西口駅前広場にシンボルタワーを建設することにし、10名による指名コンペの結果、建築家の伊藤豊雄氏の作品が選ばれた。同年11月21日、地下街の排気塔を利用して完成したシンボルタワーは、高さ21.1m、楕円形の筒状で、夜は光の塔としてさまざまな光のパターンを横浜駅西口に輝かせた。



相鉄鶴屋町ビル



横浜駅西口シンボルタワー

◆横浜駅西口振興協議会の活動

横浜駅西口振興協議会は、横浜駅西口の事業者および商業団体が一体となって、同地区の発展や振興を図り、地域社会に寄与することを目的として昭和38年3月18日、当社が中心となって設立したもので、当初の会員は当社、相鉄興業(株)、(株)横浜ステーションビル、(株)横浜高島屋、横浜駅名品会、相鉄文化会、相鉄ビル有名店会、横浜ステーションビル商店会の4社4団体であった。

同協議会は、最初の事業として、「文明開化横浜まつり」を企画し、平塚の「七夕まつり」のような全国に知られる催事に定着させようとした。第1回の文明開化横浜まつりは、協議会を設立した昭和38年の10月2日から9日間にわたり、380店が参加して行われた。まつりは、その後昭和52年の第15回まで毎年続けられたが、昭和54年以後は横浜駅西口地域全体(18社10団体4町会)で行う「ヨコハマ・カーニバル」に生まれ変わった。カーニバルはその後、第4回から“ねぶた”も登場し、年々華やかさを増して、新しい“ハマの名物”として横浜市民の間に定着している。

また、昭和55年11月7日、日本国有鉄道横浜駅東口の駅舎や、ターミナルビルの建設と合わせて進められていた横浜駅東西連絡自由通路の一部(幅12.5m)が開通した。この通路は、鉄道利用者ばかりでなく広く横浜市民の念願でもあったが、横浜駅西口の商業関係者にとっては、その繁栄に影を落としかねない大きなできごとであった。それは、同通路と直結した東口ターミナルビル「ルミネ」と地下街「ポルタ」が同時に開業したからである。

昭和56年11月20日、横浜駅東西連絡自由通路が幅36mの大通路となって全面開通した。このとき西口方面階段にエスカレーター2基を設置し、その後昭和57年4月1日に2基を増設した。この通路建設に当たっては、当社も一部費用(約4億2,000万円)を負担し、エスカレーターの設置は横浜駅西口振興協議会が全額負担した。

◆街区環境の整備

一方、ヨコハマ・カーニバルで地域ぐるみの団結を図った横浜駅西口地区は、この実績を活かし、周辺自治会や行政当局も含めた総ぐるみの組織として、昭和56年1月29日「横浜駅西口周辺地区整備協議会」を発足させた。同協議会の目的は、明るい街づくりなどの環境整備を進め、西口のいっそうの発展を目指そうとしたもので、当社をはじめ地元の百貨店・商店会・自治会など29団体や12の行政機関など計42団体が参加した。当面、新しい街のビジョンづくりや環境整備に取り組むこととし、同年11月、西口広場と南口広場の歩道拡幅やカラー舗装化、植栽、案内板、公衆便所、くずいれ、ベンチの設置などの基本計画を決め、昭和58年3月から整備に着手した。



整備された横浜駅西口の街区環境



昭和38年に始められた文明開化横浜まつり



「ハマの名物」として定着したヨコハマ・カーニバル

こうした活動の結果、横浜駅西口地区の街並みはさらに整備され、ショッピングやレジャーなどを楽しむ来街者の気持ちを一段となごませている。

◆横浜駅西口地区の防火・防災体制の確立

横浜駅西口地区の発展・振興を図る一方で、ダイヤモンド地下街を中心とした災害予防体制にもいち早く取り組んだ。

昭和39年12月のダイヤモンド地下街の開業後、同地下街と連絡した地下街区となる当社をはじめとした13社5団体が、昭和44年7月10日横浜市消防局の指導のもと全国にさきがけて「横浜駅西口建築物等総合共同防火管理協議会」を設立した。

同協議会は、横浜駅西口における火災、地震、ガス災害などの予防対策および災害時の相互連携による顧客の避難誘導の確立と自衛消防隊組織の充実により被害を軽減し、地域の安全と発展を図ることを目的にしたものであった。

その後、横浜駅西口に高層ビルが相次いで建設されたことから、昭和48年12月、地下街区だけでなく地上階を含めた組織に変更し、現在では24社4団体の加盟のもと、①春の火災予防運動時の加入者全体での消防総合訓練の実施、②9月1日の「防災の日」における横浜駅および周辺地区混乱防止対策訓練の実施、③地下街区の防災無線(消防、警察を含む)設備の維持・管理・運用、④横浜駅西口一帯の水防警備(台風情報、警備指令)の実施など、横浜駅西口における総合的な防災活動を行っている。



消防総合訓練風景

(2)相鉄ジョイナスの活性化

◆専門店部分のリフレッシュ

昭和48年の開業から8年を経て、相鉄ジョイナスも部分的に活性化が必要となってきた。地下1階のジョイナス・イレブン入口約1,200㎡は、野村證券(株)の店舗や催し物コーナーとして使用されていたが、同社が移転したことによって、館内全体の活性化とヤングの街相鉄ジョイナスをアピールするために、昭和56年8月に従来の横浜にない19のファッション店で構成された「ピアッツァ原宿」をオープンした。

昭和57年になると、開業から20年を迎えた横浜ステーションビルは、1ヵ月間全館を休業して大幅な改装を行い、11月26日に名称を「シアル」と変えてオープンし、同じ11月に横浜岡田屋も「横浜岡田屋モアーズ」と名称変更し改装オープンした。さらに昭和59年にはダイヤモンド地下街が全面改装を行い、4月に正面階段にエスカレーターを設置し、9月27日には「ザ・ダイヤモンド」として新装オープンするなど、西口では改装オープンが相次いだ。

この間相鉄ジョイナスは、昭和57年6月に、イメージアップを目的に横浜ステーションビル1階の連絡通路付近の拡幅と、床面のタイルを大理石敷きに替えるなどの化粧直しを行い、以後各階でのリフレッシュが活発となった。昭和58年5月には、地下1階ジョイナス・イレブンの改装を行い、通路を拡幅したほか新たな通路を設け、ピアッツァ原宿部分と既存飲食店部分の回遊性を高めた。

また、相鉄ジョイナスにある当社横浜駅2階改札口からの日本国有鉄道線との連絡通路は、昭和55年11月に横浜駅東西連絡自由通路が開通して以来、自由通路となったが、当社の改札口付近は駅事務室と店舗とにより非常に混雑していたことから、早急な改善が望まれていた。そこで駅事務室の一部撤去と店舗の移動を行い、昭和59年6月1日に幅5.5mの通路を新設した。これにより、東西連絡自由通路から相鉄ジョイナス2階への流入が容易となり、ビル全体の活性化にも役立つとともに改札口の混雑緩和が図られた。



リフレッシュオープンした相鉄ジョイナス4階

昭和60年になると、横浜駅東口のそごうの開店(昭和60年9月30日)をひかえ、相鉄ジョイナスの改装も本格化した。同年7月29日から3階を全店休業して全面改装工事に着手し、多様化する女性のライフスタイルに対応したフロアづくりを目指すとともに、新規店舗9店の出店と、店舗配置の見直しや店舗面積の適正化を行い、同年9月14日に改装オープンした。

ついで同年11月20日には、地下2階の通路の床に大理石を部分的に配し、天井も高くしてフレスコ画(壁画)を描き格調の高さを持たせた。翌61年3月13日には、同地下2階「泉の広場」に田中薫作の動くステンレス彫刻「風と樹」を設置するなどのリフレッシュを行った。

昭和61年7月末からは、4階を全店休業し全面改装工事に着手した。とくに空調設備の変更による空きスペースは、既存店の増床と新規店舗の導入に振り向け、フロア中央に通路を新設し回遊性を高めるとともに、店舗配置の見直しを行い、同年9月21日、若々しさと新しさを合わせ持ったフロアとしてオープンした。

◆(株)横浜高島屋賃貸部分の増床

(株)横浜高島屋賃貸部分は、昭和53年5月、相鉄ジョイナスの第2期工事完成時に増床したのは、とくに増床・改装などは行っていなかった。しかし、横浜そごうの開店をひかえ、(株)横浜高島屋としても全館のリフレッシュ化計画を進めており、当社もこれに協力することにした。

このため、相鉄ジョイナスでは、横浜市の下水道整備にともない、昭和55年3月以降浄化槽が不要となった地下3階を倉庫とロッカー室に改造し、8階にあった倉庫とロッカー室の一部を移転し、その跡に8階にあった従業員食堂と横浜駅名品会事務局を移し(昭和60年4月8日使用開始)、従来の従業員食堂と横浜駅名品会事務局部分を(株)横浜高島屋に賃貸することにした。(株)横浜高島屋では、同所をお好み食堂として昭和60年6月12日から営業を開始した。

一方地下2階は、老朽化した変電・発電・冷凍機などの機械類を新機種に交換する工事を昭和59年12月から実施した結果、約1,170㎡の空きスペースが生まれた。

(株)横浜高島屋では、従来から地下1階の生鮮食料品売場が手狭であったため、鮮魚・精肉売場を同所に移す計画があったので、当社が施設の改装とエスカレーター2基の新設工事などを行い、(株)横浜高島屋へ更新賃貸した(昭和60年9月5日営業開始)。これにより当社は、(株)横浜高島屋賃貸部分の一連のリフレッシュ化を終えた。

昭和60年9月30日、日本一の売場面積を持つ横浜そごうが開店した。当日は、開店前に2万人が並び、1日で50万人が訪れたという。しかし、心配されていた横浜駅西口への影響は少なかった。

(3)沿線ショッピングセンターの展開

◆いずみ野「フォンテ」開業

いずみ野線沿線の住宅開発に当たっては、街づくりに欠かせない、日常生活の中心となる駅前の商業施設の完備が、顧客獲得のための重要な要件であった。このため、いずみ野住宅地の分譲(昭和52年1月9日)に先立つ昭和51年12月20日、いずみ野駅前でショッピングセンターの建設に着手した。同ショッピングセンターは、駅の北側6,262㎡の敷地に核店舗となるストア棟(A棟)と銀行棟(B棟)、専門店棟(C棟)の3棟を建設するものであった。

完成を間近にひかえた昭和52年6月、当社では、このショッピングセンターの愛称を一般から募集した。922点の応募の中に採用作はなかったものの、当社関係者のほか学識者、出店者などで協議した結果、覚えやすさ、親しみやすさ、明るさなどから「泉」や「噴水」を意味する「フォンテ」と決定した。

同年7月14日に銀行棟(三井銀行いずみ野支店)が、ついで8月6日にはストア棟、専門店棟がオープンし、総延床面積2,998㎡の「いずみ野ショッピングセンター・フォンテ」が完成した。

同ショッピングセンターには、核店舗として相鉄興業(株)が相鉄ストアいずみ野店を出店した。

その後昭和56年には、同ショッピングセンターを充実させるため、D棟(延床面積200㎡)を建設し、同年10月19日に横浜銀行が和泉支店いずみ野出張所を開業した。

◆まきが原「相鉄ライフ」開業

昭和54年9月、南万騎が原駅前で、いずみ野線沿線2番目のショッピングセンターの建設に着手した。同ショッピングセンターは、その性格をショッピングパークとして位置づけ、昭和55年4月、9,479㎡の敷地にスーパー、専門店など総延床面積2,102㎡の建物が完成し、4月29日に相鉄ストア南まきが原店を核店舗とする「まきが原ショッピングプラザ・相鉄ライフ」としてオープンした。

同ショッピングプラザにはヤマモモ、マテバシイ、ケヤキなど大小合わせて250本もの樹々を植え、中央には、休憩所を兼ねた藤棚と砂場のほか、茂木弘行作の彫刻「ながれ」を設けた。

また、昭和55年8月1日、同ショッピングプラザの特徴であるトンガリ屋根の建物の2階に、35名の利用が可能な「相鉄ライフ子供図書館」をオープンさせた。これ



開業したいずみ野フォンテ



来店者でにぎわうまきが原相鉄ライフのオープン

は、同ショッピングプラザが地域社会とのコミュニケーションを基本に据え、子供たちの勉強、情操教育に役立つ文化施設を提供することで、地域社会に貢献しようとしたものであり、全国的にも例をみない試みであった。

同年9月には、同ショッピングプラザ内の銀行棟(D棟・延床面積685㎡)が完成し、9月8日から協和銀行万騎が原支店がオープンした。その後昭和59年11月には2番目の銀行棟(E棟・延床面積369㎡)が完成し、11月15日に駿河銀行万騎が原支店がオープンした。

さらに南万騎が原地区に賃貸施設の建設を進めることとし、昭和55年12月に「相鉄南万騎が原ビル別館」の建設に着手した。昭和56年7月11日に完成した同ビルは、2階建て延床面積1,139㎡で、25mプールと大小学習室などを備え、一括賃貸した(財)横浜西YMC Aによって水泳教室や英語教室などが開設され、いずみ野線沿線地区の地域コミュニティの育成と文化の向上に役立っている。

昭和58年4月7日には、南万騎が原ビル別館に隣接した2,035㎡の土地に全天候型コート2面を有し、ナイター設備も備えた「南万騎が原テニスコート」が完成した。同施設は、(株)フェニックススポーツに一括賃貸し、4月12日に「フェニックススポーツ」としてオープンした。



南万騎が原テニスコート

◆相鉄さがみ野ビル(株)設立とさがみ野「相鉄ライフ」開業

昭和55年11月28日、さがみ野駅北口に相鉄ストアさがみ野店を核店舗とする「さがみ野ショッピングプラザ・相鉄ライフ」がオープンした。初日から3日間のオープニング期間中、延べ10万人の来場があり、好調な滑り出しをみせた。

さがみ野駅は昭和50年8月新設されたが、北口側は開発が進まず、地元からも駅前の総合的な開発が望まれていた。そのため昭和55年4月1日、当社と地権者4名が共同して資本金1,000万円をもって「相鉄さがみ野ビル(株)」を設立し、同ショッピングプラザを建設したものである。

同ショッピングプラザの管理運営は、同社から委託を受けて当社が行い、当社はその運営委託料とともに土地の賃貸料を収受する形式をとった。これは、当社にとっては全く新しい沿線ショッピングセンターの開発手法であり、将来の事業展開に向けての試金石であった。

同ショッピングプラザは、延床面積6,751㎡で、建物は白壁を基調に南欧風の明るい雰囲気でもとめられ、2階部分は回廊とし、さがみ野駅と結ばれている。また、屋外エスカレーターや身体障害者用スロープを設置するなど、買い物をしやすく



さがみ野相鉄ライフ

し、利便性に優れている。広場には井上玲子作の彫刻「遙(はるか)」があり、トンガリ帽子の時計塔なども特徴である。こうした機能的かつユニークな点が認められ、昭和56年10月26日には、昭和56年度の神奈川県下建築コンクールの一般建築部門において、優秀賞を受賞した。

相鉄さがみ野ビル棟
昭和55年4月1日 設立
(代表者の推移)
社 長 岡 幸男 昭和55年4月～現在
(資本金の推移)
昭和55年4月(設立) 1,000万円

◆やよい台「相鉄ライフ」開業

昭和57年4月18日の弥生台住宅地の分譲開始にともない、翌5月19日、弥生台駅南側で建設に着手した「やよい台ショッピングプラザ・相鉄ライフ」は昭和58年4月29日にオープンした。

同ショッピングプラザは、7,852㎡の敷地に中庭(約960㎡)を囲む形に建物を配し、そうてつローゼン弥生台店を核店舗とするストア棟(A棟)と飲食店、ベーカリー、書店などの専門店が入った3棟(B, C, D棟)の計4棟(総延床面積2,542㎡)およびその北側にある太陽神戸銀行戸塚支店弥生台出張所の銀行棟(E棟・延床面積489㎡)からなっている。

同プラザの特徴は、中庭を設け、その周りの建物のひさしを長くして、回廊的な造りとして利用者の利便を図ったことと、中庭に芝生や樹々を植栽し、緑を基調として建物との調和を図った点である。また、中庭に設置した山口牧生作の彫刻「春の鳥」は、子供たちに喜ばれている。

その後昭和59年12月からは、太陽神戸銀行の隣接地にさらに銀行棟(F棟・延床面積489㎡)を建設し、昭和60年5月10日から駿河銀行弥生台支店が営業を開始した。

◆三ツ境「相鉄ライフ」開業

昭和38年11月26日、三ツ境駅前に相鉄三ツ境ビルを建設し、相鉄ストア1号店を出店させたことは、第3章で述べたとおりであるが、当時はビルといってもプレハブ造りの平家建てで、延床面積もわずか948㎡にすぎなかった。

その後昭和46、47年ころから駅前の開発計画が具体化した。これは三ツ境駅北側に当社所有地があり、開発が進めやすい状況にあったからである。そこで当社は、



やよい台相鉄ライフのテープカット



本格的郊外型駅ビルとしてオープンした三ツ境相鉄ライフ



樹木やモザイク画を施した三ツ境相鉄ライフの人工広場

電車の10両編成列車運転にともなう駅舎の改良に合わせて、周辺の開発計画をまとめ、昭和53年8月に地元商店街、町内会、区民会議の代表者と行政機関によって設置された「相鉄線三ツ境駅整備対策協議会」と協議を重ねた。その結果、次の4つの点を骨子とする「三ツ境駅周辺開発計画」が策定された。

1. 駅の改良
2. バスターミナルの整備
3. 賃貸ビルの建設
4. 駅前広場の整備

まず昭和56年2月22日に橋上駅舎が、翌57年7月29日には人工広場がそれぞれ完成し、さらに昭和58年11月12日、バスターミナルが完成した。商業ビル(A棟)について商業活動調整協議会の承認が得られたのは、昭和59年12月18日であった。

このように、計画段階から地元や行政機関が参加して開発が進められた背景には、鉄道を基幹に地域と密着して事業を進める当社に、地元との「共存共栄の道」を求める強い信念があったからである。

昭和59年11月30日、三ツ境駅北口のバスターミナルの隣接地で「三ツ境ショッピングプラザ・相鉄ライフ」の一角をなすコミュニティビル(B棟)の建設が始まった。

敷地面積2,470㎡、地上3階建て、延床面積3,730㎡の同ビルは、昭和60年6月26日完成し、7月8日に三井銀行と横浜信用金庫がそれぞれ三ツ境支店を出店した。

さらに昭和61年4月7日には、(株)相鉄スポーツが同ビルの核ともいべき会員制アスレチッククラブとカルチャースクールからなる「相鉄スコー・カルチャーフォーラム三ツ境」をオープンさせた。同社にとって、この三ツ境は本拠地であるだけに、その成功に寄せる期待は大きかった。

一方、「三ツ境ショッピングプラザ・相鉄ライフ」の中核となる商業ビル(A棟)の建設は、コミュニティビル完成直前の昭和60年6月24日から三ツ境駅北口駅前で開始された。同ビルは敷地面積8,050㎡、地上4階建て、延床面積1万8,270㎡の店舗ビルと、地上5階層、延床面積6,600㎡の駐車場ビルからなり、駐車能力は店舗ビル屋上の分と合わせ363台である。同ビルは昭和61年11月6日完成した。10月30日に核店舗のそうてつローゼン三ツ境店と59の専門店が出店し、当社初の本格的な郊外型駅ビルとして華やかにオープンした。なおそうてつローゼン三ツ境店は、その前身である相鉄ストア創業の地に相鉄ローゼン(株)最大の店舗(店舗面積5,490㎡)として生まれ変わった。

こうして計画から15年余を要した「三ツ境駅周辺開発計画」は、商業ビル(A棟)の完成・開業で完結した。オープン当日には、歌手の伊藤麻衣子さんを一日店長に招くなど、盛りだくさんの催しを実施し、開業から5日間で延べおよそ26万2,000人の来館者を数え、地元における期待の大きさを裏付けた。

6. 砂利業と石油業の環境変化

◆砂利業界の動向

昭和48年のオイルショック以後、砂利業界も不況に見舞われたが、国による公共事業の前倒し発注などの景気刺激策により、昭和51年ころから市況は回復の兆しをみせはじめた。

しかし、当社は昭和51年度決算では砂利業その他兼業部門において赤字を計上



関城採取所

することになった。そこで昭和52年3月には、第一相鉄丸を売却するなど経費の節減に努めるとともに、不況に強い体質づくりを目指し、同年12月23日から生コンクリートの代行販売を始めるなど積極的な営業活動を展開した。

この生コンクリートの代行販売は、当社が砂利を納めている神奈川と湘南の両生コンクリート協同組合から、代行販売店の資格を得て行うことになったものである。その結果、昭和52年度では、市況回復の浸透もあって一気に前年比29.9%増の売上を記録し、利益計上に戻した。

しかし、従来砂利採取の主力であった大井川流域における採取規制の強化にともない、昭和53年3月31日、静岡営業所は廃止を余儀なくされた。一方、昭和53年4月1日、北関東地区での販売を強化するために、茨城県古河市東本町に北関東出張所を開設した。同出張所では関城採取所(茨城県)の生産砂利の販売を行ったが、同年12月からは下館採取所(同)の生産砂利も扱うことになった。

また、効率的な業務活動を図るため、昭和53年4月1日、営業範囲の多くが横浜営業所と重複する厚木営業所を出張所に縮小した。

さらにこの年は、扱い品目の拡大を図り、砂利の代替物として利用できる鉱さいの販売も開始した。

一方昭和53年10月1日からは、神奈川県骨材協同組合が砂利・砂など建設資材における業者間の過当競争をなくし、価格安定を図る目的で共販制度の実施に踏み切った。

この制度は、生産者が生産した砂利を同組合が一括購入し、当社のような仕入れ業者に販売する制度で、当社としては骨材の販売価格の値上げを余儀なくされたが、県内の骨材生産業者の安定育成と骨材の安定供給面から、これに協力した。なお、同制度は昭和61年3月にその使命を終えて廃止となった。

その後、砂利業は順調に推移し、昭和54年度には北関東地域の販路拡大を目指し、6月16日に北関東出張所を営業所に拡大するとともに生コンクリートの販売強化を図った。その結果、販売量は444万t、営業収入は96億円と過去最高を記録した。さらに昭和55、56年度は、政府の財政再建による2年連続の公共事業抑制にもかかわらず販売量・営業収入とも連続して前年を上回り、過去最高を更新した。とくに昭和56年度の販売量は、砂利業始まって以来509万tを記録し、500万tを突破した。こうした間にも、時代の要請である公害防止策に積極的に取り組み、昭和52年には相武台採取所(相模原市新戸)、昭和54年には老木採取所(岩手県宮古市)に汚水処理施設を設置した。

さらに昭和57年12月4日には、取り扱い商品の多角化に向け建設業法に基づく「ガラス工事業」の許可を受け、大口受注のビル建設工事にともなうガラス工事業の



移転・新築した千葉営業所

営業を開始した。同事業は当社グループ会社を含めても初の事業分野であり、積極的に業容拡大に努めた。

なお、第1号の受注は、相鉄建設(株)が建設工事を行った「やよい台ショッピングプラザ・相鉄ライフ」であった。

昭和60年になると千葉営業所では、近くに大型スーパーが進出し交通量が多くなったことや、付近の道路の立体交差化により車両の出入りに支障がでるなど、立地条件が悪化したことから、営業所を市原市五所から五井駅に近い同市平田へ移転し、4月19日から営業を開始した。

同年6月16日業務組織を改定し、いっそうの多角化に向けて広く商事部門の業務を取り扱うべく、営業範囲の拡大を図った。

しかしながら砂利業は、経済環境の変化によって大きく左右されるため、事業環境はきわめて厳しく、当面進行中の大和駅周辺連続立体交差事業やいずみ野線の延伸、さらには「みなとみらい21」などの大型事業に期待をかけることになった。

◆サービスステーションの営業委託

石油業界は、昭和48年10月の第1次オイルショック以降、業界として体質改善の必要性が叫ばれながら、実際はなかなか進まなかった。

こうしたなかで、昭和53年9月のイラン革命に端を発した同国の政情不安により、昭和54年から55年にかけて原油値上げを招き、第2次オイルショックへと発展した。この間わずか1年余りの間に、原油価格は8回も引き上げられた。

2度にわたるオイルショックによりエネルギー危機が叫ばれ、代替エネルギーへの転換や省エネルギー化が急速に浸透し、昭和56年ころ石油事情はようやく落ち着きをとりもどした。

第1次オイルショック以後、当社では顧客の確保を図るため、自動洗車機の導入や設備改善を進めるとともに、賃貸駐車場の整備などによる営業努力で対応してきた。しかし、従来どおりの営業体制のままでは厳しい競争を乗り切れないとの判断から、サービスステーション6カ所の営業を委託することとし、まず昭和54年6月16日、片倉町サービスステーションと同配送所の営業を金港油化(株)に委託した。これにより昭和49年度以後続いていた赤字も、昭和54年度には前年度に比べて約5分の1に減少した。

昭和55年6月16日には、楠町、戸塚、平塚駅前の3サービスステーションをそれぞれ(有)山崎石油商会、相鉄自動車工業(株)、(株)原商会に委託した。この3カ所の営業委託によって石油業はようやく黒字に転じた。そして昭和56年6月16日には、残



片倉町サービスステーション

る鶴見、桜木町の両サービスステーションを、それぞれ相鉄自動車工業(株)、金港油化(株)に委託し、以後卸業に専念することになった。

◆チェーン化の推進

サービスステーションの営業委託を進めるとともに、よりいっそうの営業収益の増加を図るため、特約店の獲得にも乗り出した。昭和55年10月には(有)井村屋の経営する井村屋サービスステーション(川崎市中原区)を系列に加え、昭和58年6月には(有)サンコーのサンコーサービスステーション(横浜市瀬谷区)を系列に加えた。

同年12月31日には相鉄自動車工業(株)に営業を委託していた鶴見サービスステーションをモービル石油(株)に返還したが、昭和60年に入ると、4月には所石油(有)の相武台南サービスステーション(座間市相武台)と(有)池谷石油の神静界サービスステーション(足柄上郡山北町)を、8月には金港油化(株)の本牧サービスステーション(横浜市中区)を、9月には(株)原商会の春日台サービスステーション(愛甲郡愛川町)をそれぞれ系列に加えた。

その結果、営業委託店5店および以前からのサブ店3店(平塚岡崎サービスステーション・棚沢サービスステーション・横浜インターチェンジサービスステーション)を含め、県下に14店を擁するチェーン化を実現した。

こうした努力により、昭和60年度の石油販売量は、石油危機後最高の4万9,466klに達し、目的は徐々に達成された。

7. 福利厚生と社員教育の充実

◆「相鉄クラブさちが丘」の新設

昭和54年3月10日、会社創立60周年記念事業の一環として、いずみ野線南万騎が原駅に近い旭区さちが丘で、社員・家族の融和、親睦のための施設「相鉄クラブさちが丘」の建設に着手した。これは、昭和48年7月ころから計画されていたが、第1次オイルショック、そして開発許可の遅延や近隣住民との調整、工事方法の配慮などにより着工が遅れていたものである。

同施設は、4,744㎡の敷地に、白を基調に茶の屋根を配した、地下1階・地上2階建て、延床面積1,319㎡のクラブハウスと6コースの25mプール、テニス・バレーボール兼用のコート1面からなり、昭和55年8月に完成し、8月22日から使用を開始した。クラブハウスは、1階にラウンジ・食堂のほか、約100名が利用できる和風の大広間、2階には8畳の和室が2室と約30名が利用できる会議室があり、地下には、男女更衣室、シャワー室、写真用暗室、そして簡単な運動や楽器の練習が可能な娛樂室などが完備された。

その後、娛樂室は他の施設に比べ利用度が少なかったもので、それに代わるものとしてアスレチックジムの導入を決め、昭和58年12月6日専任のトレーナーと11種類(現在は14種16台)のトレーニングマシンを備えた「トレーニングルーム」を開設した。このトレーニングルームは、相鉄グループの社員の体力向上と健康増進に大いに役立っている。

また、昭和55年9月16日には、当社およびグループ各社の管理職を中心としたコミュニケーションの場として「相鉄クラブジョイナス」を、相鉄ジョイナス9階に開設した。



相鉄クラブさちが丘

◆星川診療所の開設

一方、昭和45年12月から二俣川グリーングリーン内に開設された診療所は、各種健康診断の増加に対応し、また検診内容の充実を図るため、医療機器の増設が必要となってきたが、同所では手狭なことから、新たに星川駅構内に診療所を新設することにした。

建設地は、星川駅南側構内の6番線留置線を撤去した跡地で、工事は昭和55年3月に着手、同年10月25日に完成し、10月27日から星川診療所として診療を開始した。

同診療所は、2階建て、延床面積625㎡で従来の約4倍の広さとなり、各種診療機器を備え、春秋の定期健康診断をはじめ成人病検診などに、いっそう充実した診療体制を整えた。

なお、診療所の移転を機に、本社8階にあった社員相談室を同所内に移し、社員の心の問題についてもより充実した対応ができるようになった。

◆健康管理体制の充実

また、昭和56年7月には初めて保健婦を採用し、同年10月から保健婦による職場巡回を開始した。これは従来の年1~2回の定期検診だけでは、潜在的な問題点を持つ社員の健康管理が難しいことから、成人病検診の結果をもとにきめ細かい日常的な健康相談、生活指導を行うことにしたものである。これにより社員の健康管理体制がいっそう充実した。

さらに地道な活動のひとつとして、昭和57年6月には糖尿病教室を開催した。この催しは、糖尿病にかかりながら正しい理解の足りなかった社員や家族に好評で、その後定期的に開かれるようになった。

◆「相鉄グラウンド」の建設

昭和43年秋、当社は二俣川大池周辺の土地を横浜市へ寄付し、今日の二俣川「こども自然公園」が実現したが、寄付した中には当社グラウンドも含まれていたため、野球場の建設が望まれていた。その後、昭和52年5月にいずみ野住宅地の遊水池を利用してグラウンドを開設したが、周辺住民との折合いがつかず、同年9月には閉鎖された。これに替わって同年11月23日、綾瀬市吉岡に吉岡グラウンド(面積9,980㎡)を建設した。同グラウンド一帯は、宅地化を予定して購入した地区であっ



緑園都市住宅地にある相鉄グラウンド

たが、市街化調整区域に指定され、当面開発ができないことからグラウンドとして利用することになった。

しかし、同グラウンドは交通が不便なうえ野球場が1面しかなかったので、昭和61年7月18日、緑園都市駅前の遊水池を利用して野球場2面、テニスコート4面を併設した「相鉄グラウンド」(面積3万4,464㎡)を新設し、同年8月1日から使用を開始した。同グラウンドは一般の利用(有料)も認めており、地域の方々のコミュニケーションにも役立っている。

◆高齢化社会への対応

当社は、社員が定年退職後も安心して生活ができるように、医療費の問題について独自に取り組んだ。

社員が在職中に病気にかかり支払った看護費、部屋代差額、入院一部負担金などは当社共済組合の給付制度により還付されるが、退職後は給付制度の適用が受けられなくなるうえに、医療費の一部を地方自治体の老人医療費支給制度の適用となる70歳前後まで、退職者自身が負担する、いわゆる医療の谷間の期間が生じる。

そこで当社は、このさき増加する退職者に対し、相互扶助の精神に立って退職後の医療費等の負担軽減を図り、安定した生活ができるように昭和57年9月15日「定年退職者等医療基金制度」を設立した。

同制度は、退職者本人、会社、共済組合の三者が10万円ずつ拠出し、これを基金として活用するものである。同制度の適用により、退職後負担しなければならない医療費、看護費、部屋代差額、入院一部負担金のうち、一定額を限度に受給できることになり、退職後の病気についても一部とはいえ、備えができることとなった。

また、昭和58年7月からは定年退職後の生活に備えた「ライフプランセミナー」を実施した。これまで退職に当たっては当面必要な手続きをわかりやすくまとめた「定年のしおり」があったが、退職後への漠然とした不安を解消するには不十分であった。そこで同セミナーでは、すでに定年退職した方や、社内外の専門講師を招き、退職後の経済問題や心身の健康の問題、余暇の活用など、関心の深い事柄についてアドバイスを行うことにした。

◆適格退職年金制度の導入

さらに、昭和59年4月1日からは「適格退職年金制度」を発足させ、退職後の経済基盤の充実を図った。

この制度は、満38歳以上の社員のうち定年退職時まで17年の在職年数を満たす社員を対象に、会社が退職金(特別退職金を除く)の40%に相当する金額を金融機関に積み立て、社員が定年退職をした時点から年金として支給するものである。

退職金は本人の意思により全額一時金で受け取ることもできるが、この制度を利用すれば生涯にわたって年金が支給され、安定した生活が図られることになった。

一方当社においても、将来年間100名を超える定年退職者に支払う退職金は莫大な額となり、経営に与える影響も大きいことが予想された。しかし、この年金制度の導入によって、将来の退職金費用を事前に準備することで、退職金費用の平準化が図れることになった。この制度の実施により、従来の退職金支給規則の年金扱いは廃止された。

同制度は、発足後なじみが少ないせいか現在までのところ利用者はまだ少ないが、将来は退職金制度の重要な柱となることが期待されている。

◆社員教育制度

情報化社会、高齢化社会の到来により、社会の質的变化が急激に進むなかで、企業もまた持てる人材を有効に活用し、その総合力を最大限に発揮することが求められ、企業における教育はますますその重要度を増してきた。

当社の教育制度は、大きく社内研修、社外研修、海外研修、自己研修の4つに分けられている。このうち社内研修には、導入教育、階層別教育、職種別教育、職種転換教育、講演会、職場内教育の6つがある。

導入教育は、新入社員教育と技能教育に分けられる。新入社員教育は、文字どおり新しく社員となった者に対して行う教育で、組織の一員としての自覚や会社に対する理解を得ることを目的としている。技能教育は、新入社員のうち技術部に配属される者に基礎技術を習得させること、あるいはすでに技術部に配属された者に新しい技術を習得させることを目的としている。

階層別教育は、たいへん幅広く、ほとんどの教育がこれに当たるが、主に職位に対応して行われるもので、中堅社員や管理監督者に求められる基本的な心構えなどを理解させるためのものである。これには、管理者教育、監督者教育、中堅社員教育、新入社員フォローアップ教育の4つがある。

職種別教育は、各部ごとに必要に応じ行われており、駅務係員・電車乗務員・バス運転士・バス案内係としての教育がこれに当たる。

職種転換教育は、社員の職種の変更にもなっているが数は少ない。

また、講演会は、室・部・課長と係長・現業長を対象にした2種類があり、経済関係やリーダーシップなどをテーマに実施している。

職場内教育(OJT)は、日常業務の中で社員ひとりひとりの業務知識を深め能力を発揮させるため年間計画に基づき実施している。

最近特に力を入れて行っている社内研修としては、電子計算機教育と安全衛生教育がある。電子計算機教育は、急速に進むOA化、情報化に備え、その認識や知識・理解を深めてもらうのが狙いである。一方、社員がその能力を十分に発揮するためには、健康が重要であることから、職場の安全衛生について、精神面の健康管理を含めた教育を新入社員のときから折にふれて実施している。

社外研修には、免許・資格取得、専門知識習得、他社派遣研修の3つがあり、先の2つは社内では対応できない専門的知識の習得が目的である。他社派遣研修は、同業他社や関連する施設を実際に見聞・比較することで各自の業務に役立てることを目的としている。この研修は、昭和36年業務見学旅行の名称で開始され、昭和53年名称を変えて現在に至っている。

海外研修は、3つに分けることができる。室・部・課長の海外研修と1・2職級者の洋上研修、そしてバス案内係の海外研修である。いずれも国際的視野と国際感覚を養うのが目的であって、室・部・課長の海外研修と洋上研修は、日本生産性本部などの外部団体主催の研修会を利用している。

自己研修は、通信教育が主体である。学習意欲のある者に機会を提供し、自己研修の動機づけおよび習慣化を図ることを目標として、昭和50年から導入した。現在は6講座(ビジネス基本講座、ビジネス文書講座、一般教養講座、監督者講座、管理監督者講座、労務管理講座)があり、受講修了者には受講料の半額以上を補助するなどの援助を行っている。

沿革編 第2部

1986(昭和61) — 2017(平成29)

第1章 | [1986~1999年] 総合サービス企業集団

第1節 事業の多角化と2大プロジェクト

1. 総合サービス企業集団を目指して

◆新たな方向性「総合サービス企業集団」

1986(昭和61)年、相模鉄道(株)は「総合サービス企業集団への途^{みち}」という副題を付した1986年度経営政策を発表した。このあと、1990年代の経営の方向性を決定づけることとなった同政策の主旨は以下のとおりであった。

ソフト化という時代潮流により、サービス産業こそ新しい時代の経済成長をリードする主役となった。相鉄グループ全体が「総合サービス産業」を担う企業集団として成長と繁栄を追求するため、以下を経営基本方針とする。

- ①既存事業の拡大強化と新規事業分野への積極的参入
- ②相鉄グループ各社の自立と連携強化
- ③財務体質の改善強化
- ④効率的事業運営を目指す組織体制の確立と強化
- ⑤社員各自が有する能力の開発とその積極的活用
- ⑥良好なる労使関係の確立・維持



1987年1月に相模鉄道(株)シンボルマークが制定された。社名の頭文字「S」をデザイン化し、中に配された2つの「S」で会社モットーである「セーフティー＆サービス」を表現した

「総合サービス企業集団」のポイントは「総合」である。たとえば、駅を鉄道業の一施設ではなく、“地域の玄関”“サービスセンター”にとらえ、住宅開発や各種サービスと一体化させてハイレベルなサービスを提供する——といった方向性を意味した。

こうした大枠のもと、相模鉄道(株)をはじめ相鉄グループは、総合サービス企業集団を目指すこととなり、グループの最重要拠点である横浜駅西口のさらなる再開発と、グループ各事業を併せて展開できるいずみ野線延伸という2つのビッグプロジェクトを進めながら、新たな事業を展開していくこととなった。

◆川又英雄が相模鉄道(株)会長に、對馬好次郎が社長に就任

1988(昭和63)年1月1日、相模鉄道(株)の川又英雄社長は会長となり、對馬好次郎副社長が社長に就任した。

川又会長の社長就任以来12年弱の間、相模鉄道(株)は沿線の宅地開発やショッピングセンターの展開などを推進し、横浜駅西口駅前再開発事業に着手した。前年1987年12月の相模鉄道(株)創立70周年を経て、相鉄グループは新体制のもと、新たな発展を目指すこととなった。

◆「相鉄グループの経営理念」を集約

1989(平成元)年度経営政策策定にあたり、相模鉄道(株)では、「相鉄グループの経営理念」の改訂を行った。従前のグループ経営理念は、毎年度策定される「経営政策」の基本となる考え方として、1984年度経営政策のなかで提示されていたが、社会のなかで相鉄グループが果たす役割およびグループの不動の理念として、社員に覚

えやすい簡単明瞭な文言にすべきとの考え方から、以下の二文に集約された。

- ①運輸業を中心とする総合サービス産業を通じて、社会的責務を遂行する。
- ②顧客最優先の企業原点を自覚するとともに、時代を先見しつつ誠意あるサービスに努める。

◆グループ会社の上場

「総合サービス企業集団への途」には、相鉄グループ各社が「自立と連携強化」を行っていくことが明記されていた。

1988(昭和63)年8月1日、1986年に東京証券取引所市場第2部に上場していた相鉄ローゼン(株)が、同第1部に上場を果たした。さらに、1991(平成3)年9月26日に相鉄企業(株)が、1996年8月22日に横浜地下街(株)が、それぞれ日本証券業協会に株式の店頭登録を果たした(後にジャスダック証券取引所上場)。

◆横浜熱供給(株)と相鉄ホテル(株)設立

横浜駅西口駅前再開発事業に関しては、これまでの相鉄グループにはなかった新規事業となることから、新会社を設立した。

横浜駅西口周辺施設への熱供給を目的に、1988(昭和63)年4月2日、相模鉄道(株)と東京瓦斯(株)との合弁で、省エネルギーの蒸気・冷水などによる熱供給システムを構築する横浜熱供給(株)を設立した。

続いて同年5月17日には、横浜駅西口駅前再開発事業の中核となるホテルの運営を目的として、相模鉄道(株)が相鉄ホテル(株)を設立した。

◆相鉄ローゼン(株)による会社設立

相鉄ローゼン(株)(1982<昭和57>年8月まで相鉄興業(株))は、顧客ニーズに対応するため、相次いで会社を設立した。1982年6月9日に食料品・衣料品・日用雑貨等の販売を行う(株)相商が、1986年5月28日に薬局を運営する相鉄ドラッグ(株)が、1987年9月30日に宝くじ・テレホンカード・たばこなどを販売する(株)相販が、1990(平成2)年10月19日にパン製造・販売やレストラン経営などを行う(株)葉山ボンジュールがそれぞれ設立され、相鉄グループの流通業が強化された。

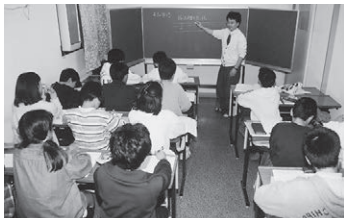
横浜熱供給(株)
1988年4月2日 設立
1998年8月1日 熱供給開始
2003年3月25日
相模鉄道(株)が、東京瓦斯(株)が保有する980株(10%)を取得
(資本金の推移)
1988年4月(設立) 5,000万円
(相模鉄道(株)90%、東京瓦斯(株)10%)
1996年3月(増資) 2億円
1998年3月(増資) 4億9,000万円
相鉄ホテル(株)
1988年5月17日 設立
1998年9月24日
横浜ベイシェラトン ホテル&タワース開業
(資本金の推移)
1988年5月(設立) 4億円
1997年4月(増資) 16億円
1997年12月(増資) 64億円
2000年8月(増資) 84億円
2010年3月(減資) 1億円

(株)相商
1982年6月9日 設立
1984年11月
家屋修繕サービス、シロアリ駆除などの生活関連サービス開始
1988年8月22日
本社事務所を横浜市西区北幸二丁目13番5号から横浜市西区北幸二丁目10番27号に移転
1991年11月15日
花卉販売店フルール・モア1号店開店(2007年9月6日にかけて14号店まで開店)
2009年8月1日
相鉄フードサービス(株)、(株)相販を合併し、(株)相鉄リテールサービスと商号変更
2010年4月1日
宝くじ販売などを相鉄流通サービス(株)と(株)イストに譲渡
(資本金の推移)
1982年6月(設立) 1,000万円
1991年9月(増資) 3,000万円

(株)相販
1987年9月30日 設立
2009年8月1日 (株)相商に合併
(資本金の推移)
1987年9月(設立) 3,000万円
(株)葉山ボンジュール
1990年10月19日 設立
1990年10月31日
(株)清新堂からパンの製造販売やレストラン経営などの商標権・営業権を譲受
1991年3月1日
(株)葉山ボンジュールを合併
1991年11月15日
「そうてつローゼン大和店」内にベーカリー「グランジュール大和店」を開店
2016年10月19日
「グランジュール鎌倉深沢店」を「葉山ボンジュール鎌倉深沢店」として開店
(資本金の推移)
1990年10月(設立) 3,000万円
1999年12月(増資) 6,000万円



相鉄ドラッグ南林間店



横浜城南学園の教室風景



日本都市整備株による測量

株パシフィック・コンベンションサービス

1993年12月30日 設立
 2000年3月28日
 相模鉄道株が全株式を取得
 2002年4月1日
 (株)相鉄エージェンシーへ全事業を会社分割
 (資本金の推移)
 1993年12月(設立) 1億円
 (相模鉄道株45%)
 1997年3月(増資) 1億7,725万円
 2000年7月(減資) 1億2,725万円
 2000年8月(減資) 5,000万円
 2002年4月(減資) 4,900万円



山手台住宅地内に開業した相鉄日産



記者会見で大手民鉄入りを発表

***大手民鉄**

東武鉄道・西武鉄道・東京急行電鉄・京浜急行電鉄・京王帝都電鉄(現・京王電鉄)・京成電鉄・小田急電鉄・阪急電鉄・京阪電気鉄道・近畿日本鉄道・阪神電気鉄道・南海電気鉄道・名古屋鉄道・西日本鉄道。

◆新分野での会社設立と取得

さらに「新規事業分野への積極的参入」を図るため、相鉄グループでは、多様化する社会のニーズに対応する会社の取得・設立を積極的に行った。

1989(平成元)年11月20日に警備業務を行う(株)第一相美社と学習塾経営を行う(株)横浜城南学園(1988<昭和63>年11月1日設立。相模鉄道株出資比率55%)が、1990年11月5日に土地区画整理や都市計画関係業務、調査測量一般を行う日本都市整備株が、1994年7月1日に店舗賃貸業や飲食店経営を行う横浜駅ビル建物株が、1998年3月30日に飲食店経営を行う(株)大関が相鉄グループ入りし、総合サービス企業集団としてのすそ野を広げていった。

1993年12月20日、会議運営を主な業務とする(株)パシフィック・コンベンションサービスが誕生した。横浜商工会議所を中心とする地元経済界が設立したコンベンション運営会社に相模鉄道株が出資(800株、45%)したもので、横浜駅西口のホテルやみなとみらい21地区のパシフィコ横浜など、大規模会議が開催可能な施設の開業を見据え、コンベンション産業の需要拡大を見込んだためであった。

そのほか、相模鉄道株は日産自動車株との合弁により1992年8月6日に自動車販売店を運営する相鉄日産神奈川販売株(相模鉄道株出資比率60%)を、横浜地下街株は1997年4月25日にダイヤモンドスポーツクラブ「アトラス」を運営する(株)アトラスを、相鉄建設株(現・(株)NB建設)は1998年3月10日に建物の維持修繕事業を行う相鉄リニューアル株をそれぞれ設立した。

なお、(株)横浜城南学園は1996年3月31日に、相鉄日産神奈川販売株は1996年6月30日に、相鉄開発興業株(1967年設立)は1999年11月30日に、それぞれの役割を終えて解散した。

(株)第一相美社

1977年12月14日 設立
 1979年12月5日
 相鉄企業株が全株式を取得
 1989年11月20日 相鉄グループ入り
 1990年6月22日 第一相美株に商号変更
 1991年1月1日
 一般労働者派遣事業認可
 2000年11月1日 有料職業紹介事業認可
 2018年3月31日
 労働者派遣事業を終了
 (資本金の推移)
 1977年12月(設立) 50万円
 1990年4月(増資) 200万円
 1991年4月(増資) 800万円
 1991年6月(増資) 3,200万円
 1998年7月(増資) 4,000万円

(株)大関

1964年11月24日 設立
 1998年3月30日
 横浜地下街株が全株式を取得、相鉄グループ入り
 2006年4月1日
 「きしめん大関」を相鉄流通サービス株に譲渡、「甘味処おりづる」を(株)イストへ譲渡
 2006年8月25日
 相模鉄道株が横浜地下街株より全株式を取得
 (資本金の推移)
 1964年11月(設立) 300万円
 1974年8月(増資) 600万円
 1978年8月(増資) 1,200万円
 1984年9月(増資) 2,400万円

◆大手民鉄の仲間入り

1990(平成2)年5月31日、相模鉄道株は、(社)日本民営鉄道協会理事会において大手民鉄として承認された。

私鉄業界では、1950年代の賃金交渉で大手とそれ以外の区別が生まれ、14社^{*}が大手とされる一方、相模鉄道株は新京成電鉄株や山陽電気鉄道株などとともに準大手民鉄と位置づけられてきた。大手民鉄になると、運賃決定が公共料金を決定する物価問題関係閣僚会議に諮られるほか、一般公聴会への出席、さらには輸送力増強5ヵ年計画の(社)日本民営鉄道協会への提出も必要となるなど、公共交通機関としての責務は重くなるが、社会的信用も大きく向上する。相模鉄道株においては社員のモチベーションアップにつながり、総合サービス企業集団を目指す相鉄グループに

とっても弾みのつく出来事であった。

◆對馬好次郎が相模鉄道(株)会長に、星野正宏が社長に就任

1995(平成7)年1月1日、相模鉄道(株)の對馬好次郎社長が会長に、星野正宏専務取締役が社長に就任した。

對馬会長は社長に就任以来、いずみ野線第2期区間延伸を完了させるとともに、ホテル業への参入を図る横浜駅西口駅前再開発事業を推進した。また1994年10月21日には、第21代横浜商工会議所会頭に就任して、地域の商工業振興にも尽力した。

2. 横浜駅西口駅前再開発事業の推進

◆飛躍の足がかりとして

相模鉄道(株)は1950年代から横浜駅西口を開発してきたが、今後グループがさらに発展するためにも、この地域のより一層の活性化が必要であった。そこで、1980年代後半から1990年代にかけて、グループの業容拡大と新しい象徴づくりにもなる横浜駅西口駅前再開発事業に取り組んだ。

その内容は、旧・相鉄ビルと相鉄映画館ビル(旧・相鉄ムービル)を移転し、その跡地と、隣接する(株)横浜高島屋(現・(株)高島屋横浜店)の駐車場ビル用地を一体化して共同利用し、横浜ベイエリアを一望できるホテルを中心とした複合ビルを建設するというものである。これにより相模鉄道(株)は、国内におけるホテル業に本格的に進出するとともに、この地域に新たな魅力と潤いをもたらすことを目指した。

◆相鉄本社ビルの建設と事務所の移転

横浜駅西口駅前再開発事業に先立ち、相模鉄道(株)は本社を移転するため、1986(昭和61)年10月9日、旧・相鉄ビルの西方約600mの所有地(横浜市西区北幸2-9-14)において相鉄本社ビル(鉄骨鉄筋コンクリート・鉄筋コンクリート造、地上10階・地下1階建、敷地面積2,913㎡、延床面積2万276㎡)の建設に着手した。1988年7月19日に完成し、同年8月8日に本社を移転した。

同ビルには、相模鉄道(株)をはじめ、相鉄ローゼン(株)、相鉄企業(株)、アメリカン・相鉄・コーポレーション、相鉄開発興業(株)、相模鉄道共済組合(現・相鉄共済組合)が入居した。このほか、社員食堂と喫茶コーナー(2010(平成22)年6月30日閉店)が2階に設けられ、個人別に発行されたIDカードにより、利用データをコンピュータに蓄積し、毎月の利用総額を給与から差し引くシステムも導入された。

◆相鉄ムービルなどを移転

相模鉄道(株)は、相鉄映画館ビル(旧・相鉄ムービル)の移転先とするため、1987(昭和62)年6月15日に建設工事に着手し、1988年10月18日、鉄骨鉄筋コンクリート造、地上6階建、敷地面積3,572㎡、延床面積1万3,858㎡の相鉄南幸第2ビル「相鉄ムービル」を完成させた。新しい相鉄ムービルには、相鉄ローゼン(株)が運営する映画館5館(2,202席)のほか、演劇文化を横浜に浸透させる目的で誘致した相鉄本多劇場(2014(平成26)年11月30日に閉館)、ライブハウスやジャズバー、飲食店などが入居した。また、5・6階には、相鉄不動産(株)や(株)相鉄エージェンシー(現・(株)横浜メディアアド)などの事務所が入居した。なお、同ビルでは1991年5月30日に増築工事が完成し、店舗やオフィスが入居した。

一方、相模鉄道(株)は1989年3月15日完成の相鉄南幸第3ビル(鉄骨造、地上2階建、

* (株)横浜高島屋
1995(平成7)年9月1日、(株)高島屋に
合併された。



相鉄本社ビル2階に設けられた社員食堂



新しい「相鉄ムービル」



相鉄本多劇場

延床面積922㎡)を金融機関の移転先としたほか、横浜駅西口駅前再開発工事中の仮店舗用として、1993年5月31日、奈良不動産(株)、(株)庄相、相鉄企業(株)と共同で、南幸共同ビル(現・相鉄南幸第7ビル、鉄骨鉄筋コンクリート造、地上7階・地下1階建、敷地面積604㎡、延床面積2,910㎡)の建設に着手し、1995年3月23日に完成した。



ITTシェラトンコーポレーションとのライセンス契約調印式

横浜バイシェラトン ホテル&タワーズ フロア構成(開業時)

- 28階 スカイラウンジ&レストラン
「ベイ・ビュー」、鉄板焼「さがみ」
- 27階・26階 特別客室(タワーズフロア)
- 25階~10階 一般客室
- 9階 従業員食堂
- 8階 日本料理「木の花」、日本庭園
- 7階 シェラトン スポーツクラブ、エステティックサロン、衣裳サロン、カラオケルーム、ホテル事務室
- 6階 美容着付室、神殿、チャペル、写真室、小宴会場「ゆり」「うめ」「らん」「もも」
- 5階 大宴会場「日輪」、ハワイエ、小宴会場「楓」「柏」
- 4階 中宴会場「清流」「浜風」、ハワイエ、宴会受付サロン、小宴会場「葵」「茜」
- 3階 中国料理「彩龍」、バー「ベイ・ウエスト」
- 2階 レストランカフェ「コンパス」、ロビーラウンジ「シーウインド」、ペDESTリアンデッキ
- 1階 車寄せ、ロビー、フロント、メザニンロビー、ホテルショップ、ブティック&ギフトショップ、フラワーショップ
- 地下1階
金融機関、ペストリーショップ「ドーレ」
- 地下2階~地下4階
駐車場(230台収容)
- 地下5階・地下6階
地域冷暖房施設(運営・横浜熱供給(株))



第1エネルギーステーション

◆横浜バイシェラトン ホテル&タワーズの開業

横浜駅西口駅前再開発事業は、ホテル棟(相鉄・高島屋共同ビル(現・相鉄ビル))と事務所棟(横浜ファーストビル)を建設し、併せて道路の拡幅、バスターミナルの整備、歩道橋の設置などの周辺整備を行うもので、1994(平成6)年9月27日に着工した。中核となるホテルは、横浜駅西口の都市機能と快適性向上に大きく寄与することが期待された。

ホテル運営に関して、相模鉄道(株)では1995年5月25日、ITTシェラトンコーポレーション(現・マリオット・インターナショナル,Inc.)と業務提携を行い、ホテルの名称を「横浜バイシェラトン ホテル&タワーズ」に決定した。鉄骨鉄筋コンクリート・鉄筋コンクリート造、地上27階(呼称28階)・地下6階建、敷地面積5,250㎡、延床面積6万9,550㎡、高さ115mのホテル棟は1998年7月24日に完成、横浜駅西口で一番高い建物となり、相鉄ホテル(株)が運営する形態をとった。

1998年9月24日に開業した横浜バイシェラトン ホテル&タワーズは、「タワーズフロア」(26・27階)のエグゼクティブな40室を含む398の客室と、1,000人規模のパーティーが可能な大宴会場をはじめとする11の宴会場、8つのレストランとバー、ホテルショップなどを備え、国際標準のサービスを提供する、横浜駅西口では初の本格的シティホテルとなった。コンセプトは「訪れる全ての人々をあたたかい、さりげないサービスで迎え、もてなし、見送る、横浜西口のオアシス」であった。

同ホテルは開業直後の1998年10月26日に、プロ野球日本シリーズで優勝した横浜ベイスターズ(現・横浜DeNAベイスターズ)の記者会見と祝勝会の会場となったほか、2002年5月31日から6月30日まで開催されたFIFAワールドカップ™ではオフィシャルホテルの一つに指定され、横浜国際総合競技場で行われた決勝戦で準優勝したドイツ代表チームが6月28日から7月1日まで宿泊した。

相鉄・高島屋共同ビルと横浜ファーストビル周辺整備は、1999年度の「第44回神奈川建築コンクール」で一般建築物部門の優秀賞を受賞した。また、2000年6月23日、相模鉄道(株)を含む4社で構成した横浜駅西口駅前再開発協議会(1999年4月に「横浜駅西口駅前特定街区運営協議会」と改組)が、「第18回まちづくり月間建設大臣表彰(まちづくり功労者表彰)」を受賞した。

なお、相模鉄道(株)では1982(昭和57)年4月30日以降、ザ・ホテルヨコハマ(現・ホテルモントレ横浜(横浜市中区山下町))を運営する(株)横浜日航ホテルに資本参加していたが、自社グループによるホテル業への進出を受け、2006年6月19日をもって資本を引き上げた。

◆横浜駅西口での地域冷暖房事業

1996(平成8)年4月30日、横浜熱供給(株)は通商産業省(現・経済産業省)に横浜駅西口地区熱供給事業を申請し、同年5月30日に許可を得て、6月25日に各種工事に着手した。相鉄・高島屋共同ビルの地下5・6階に地域冷暖房プラント「第1エネルギーステーション」を設置し、1998年8月1日に横浜バイシェラトン ホテル&タワーズと横浜ファーストビル、横浜市営地下鉄3号線(ブルーライン)横浜駅へ熱供

給を開始した。以後、相鉄ジョイナス、ザ・ダイヤモンド(現・相鉄ジョイナス)、(株)三越横浜店(2005年5月31日まで)、横浜天理ビル、(株)高島屋横浜店にも供給先を拡大し、横浜駅西口の8施設の冷暖房を担った。

◆横浜駅西口での駐車場経営

横浜駅西口駅前再開発事業に併せ、駐車場不足の解消を図るため、横浜地下街(株)が運営する横浜駅西口地下駐車場(地下2階)下の地下3・4階に、新たに駐車場を建設することとなった。

この駐車場の運営のため、1994(平成6)年8月2日、横浜地下街(株)は横浜市、(株)三越(現・(株)三越伊勢丹ホールディングス)、(株)有隣堂と共同で、横浜駅西口駐車場(株)を設立した。地下3・4階駐車場は1998年5月26日に完成し、横浜地下街(株)が従来から運営していた地下2階駐車場(横浜地下街(株)が横浜駅西口駐車場(株)へ賃貸)と合わせ、収容台数1,000台の自走式駐車場として、同年6月1日から営業開始した。横浜地下街第2駐車場(現・横浜駅西口第2駐車場)の運営についても、同日から横浜駅西口駐車場(株)に委託した。横浜駅西口駐車場(株)は同日から相鉄グループ入りしたが、2000年7月13日、安定した経営基盤を確立するため、横浜地下街(株)に合併された。



地下3・4階駐車場竣工のテープカット

横浜駅西口駐車場(株)
 1994年8月2日 設立
 1998年6月1日
 相鉄グループ入り
 2000年7月13日
 横浜地下街(株)に合併
 (資本金の推移)
 1994年8月(設立) 3億円

3. いずみ野線の延伸と沿線の街づくり

◆いずみ野線第2期・第3期区間延伸

相模鉄道(株)は、「いずみ野線は収支の条件が整えば1駅でも延伸する」という方針のもと、1986(昭和61)年8月22日、いずみ中央駅までの第2期区間の建設工事に着手した。

新線建設における基本姿勢は「安全・快適性の追求」と「自然環境の保全」であった。この姿勢は第2期区間においても踏襲され、踏切のない全線高架、60kgロングレールの採用など、周囲の環境に配慮するとともに、保守業務の負荷低減を図る設計が施された。第2期区間建設の総工費は約152億円であった。

1990(平成2)年4月4日にいずみ中央駅が開業し、いずみ野～いずみ中央駅間2.2kmの営業を開始した。いずみ中央駅には相鉄サービスセンター「グリーンぽけっと」やコミュニティホール、多目的トイレ、相鉄線初となるホームエレベーターなどを設置し、地域の交通拠点としての役割に加え、複合的な都市機能をもつ駅とした。駅名の「いずみ中央」は、緑豊かないずみ野線のイメージを継承し、由緒ある地名の「和泉」に、新しい街づくりの核となるべく「中央」を付けて決定されたものである。

1994年2月14日、さらなる利便性の向上を目指し、いずみ中央駅からゆめが丘駅(仮称・下飯田駅)を経て小田急江ノ島線湘南台駅までの3.1kmを延伸する、第3期区間の建設工事に着手した。全区間が高架(2.1km)および地下トンネル(1.0km)で、振動防止と保守業務の負荷低減を図るため、弾性マクラギ直結軌道を採用した。総工費は約476億円であった。

1999年3月10日に第3期区間が開業した。いずみ野線の駅数は7駅、営業キロは11.3kmとなり、他社線と連絡のなかったいずみ野線が小田急江ノ島線に接続したことで、利便性が大きく向上した。また第3期区間開業に先立ち同年2月27日に実施されたダイヤ改正より、快速列車の運行を開始し、湘南台～横浜駅間は約29分で結ばれることになった。なお中間駅の「ゆめが丘」は、横浜市泉区を目指す「やすらぎとうるおいのある街」をイメージし、また横浜市を推進する「いずみ田園文化都



いずみ中央駅開業式



第3期区間建設工事(左の高架橋は一部区間で併走する横浜市営地下鉄)



ゆめが丘駅

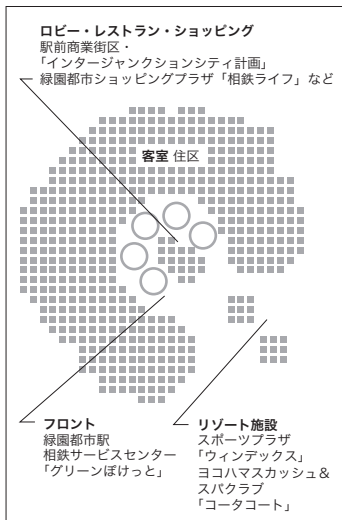
***いづみ田園文化都市構想**

1981年発表の「よこはま21世紀プラン・泉区別計画」のなかで「未来をめざす田園文化都市」が泉区の将来像とされ、1989年のプラン見直しで発表された。①豊かな自然と調和した文化都市、②スポーツと文化の花咲く魅力ある街、③住みよい我が街、④鉄道整備と一体となった計画的な街づくり、の4点が街づくりの目標として挙げられた。



ニールセン橋

ホテルに見立てた街づくり



プレサージュ



サン・ステージ緑園都市・東の街メインエントランス

市構想^{*}の核と位置づけられた同駅周辺における、開業後の「ゆめ」を抱ける街づくりを願って命名したものであった。

第3期区間では駅舎や橋にも意匠が凝らされ、ゆめが丘駅は高架の島式ホームを囲んで扁平な円弧を描く青い鉄骨を並べ、その上に屋根を乗せたユニークな構造で注目を集めた。ホームを囲む鉄骨の一部に壁の代わりにアクリル板をはめ込んで風雨の影響を抑えた未来的デザインは、1999年度の「第44回鉄道建築協会賞」建築作品部門で入賞したほか、2000年6月には「鉄道の日」関東実行委員会から「第4回関東の駅百選」の一つに認定された。相鉄線では、緑園都市駅(1997年10月認定)に続く第2号の認定であった。また、ゆめが丘～いづみ中央駅間で横浜市都市計画道路環状4号線にかかる橋に、曲線を生かしたデザインで周辺景観との調和を図るニールセン橋^{きょう}を、日本の在来鉄道で初めて採用した。

◆緑園都市住宅地における「ホテルに見立てた街づくり」

1987(昭和62)年7月27日に改良工事を完成した緑園都市駅は、「ホテルに見立てた街づくり」をコンセプトにした緑園都市住宅地の開発のなかで、ホテルのフロントにあたる施設であった。客室にあたる住宅は、主に相模鉄道(株)が三井不動産(株)(現・三井不動産レジデンシャル(株))と共同で開発を行った(開発面積約122万㎡、計画戸数4,700戸)。

1986年10月に一戸建て住宅の第1期(敷地面積170㎡～267㎡、延床面積101㎡～151㎡、間取り4LDK～6LDK、価格4,700万円～7,300万円台)を分譲し、1987年に分譲した第2・3・4期も好調に推移した。1988年7月1日からは、敷地面積336㎡～414㎡、延床面積198㎡～249㎡、間取り4LDK～5LDK+2納戸+水屋、価格2億4,500万円～2億9,600万円台という高級戸建住宅「プレサージュ」13戸を分譲、グレード感あふれる街並みを形成した。緑園都市住宅地における一戸建て住宅分譲は2003(平成15)年まで続いた。

一方、集合住宅では1987年5月11日に第1期分譲を開始した高層集合住宅「サン・ステージ緑園都市・西の街」(総面積3万9,900㎡、638戸)は、1988年11月28日までに全6棟・638戸を分譲した。最終分譲となる第4期は、専有面積65㎡～199㎡、間取り2LDK～4LDK+1LDK、価格3,100万円～1億5,400万円台であった。続いて開発した「サン・ステージ緑園都市・東の街」(総面積7万8,400㎡、1,162戸)では、専有面積58㎡～183㎡、間取り2LDK～5LDK+LDK、価格3,300万円～1億9,600万円台のハイグレードな住戸を分譲、1990年5月～2001年3月の10年余りの間に合計11棟を分譲した。広い住棟間には「水の庭」「紅葉の森」「イングリッシュガーデン」などテーマを設けた数々の庭園を配し、住戸内には外出先から電話で室内のスイッチが遠隔操作できるテレコントロールシステムやTVモニター付きインターホン、浴室換気乾燥機などの先進設備も取り入れた。大規模かつ高機能な東西サン・ステージの分譲は、単なる集合住宅の建設の域を超えた、まさに街づくりの名にふさわしい開発であった。

こうした緑園都市の街づくりは高く評価され、特に一戸建て住宅エリアにある幅12mの緑あふれる歩行者専用道路「四季の径^{みち}」は、安全性の確保とともにコミュニティ機能の向上に貢献して、1990年2月6日に横浜市主催の「第3回まちなみ景観賞」を受賞した。

緑園都市住宅地では、住宅分譲に加え、住民の健康増進のための施設も開発された。1988年10月10日、会員制高級スポーツクラブ「ウィンデックス」(鉄筋コンクリート造、地上2階・地下1階建、延床面積4,575㎡)が緑園都市駅前に誕生した。25m

プール、ゴルフ練習場、アスレチックジム、エアロビクススタジオ、体育館などからなる同クラブは、相模鉄道(株)と三井不動産(株)が所有し、両社が共同出資した緑園都市スポーツ(株)*が、(株)相鉄スポーツに1988年9月1日から2001年3月31日まで運営業務を委託した。なお同クラブは2001年3月31日に営業を廃止し、相模鉄道(株)は同日に三井不動産(株)が所有する土地・建物の共有持分を買い受け、4月1日よりセントラルスポーツ(株)に賃貸した。2005年4月1からは相鉄不動産(株)が本事業を承継している。

◆「インタージャンクションシティ」計画

緑園都市住宅地の「ホテルに見立てた街づくり」のうち、ホテルのアーケードにあたるものが、「インタージャンクションシティ」であった。駅周辺のこの商業地区は、建築家・山本理顕氏の設計により、建物間や内部に通り抜け可能な通路をつくることで、通路が「触手」となってつながっていく建物群であった。

相模鉄道(株)では、計画第1弾となる相鉄・畑緑園都市共同ビル「ジスタス」(鉄筋コンクリート造、地上5階・地下1階建、敷地面積1,011㎡、延床面積2,686㎡)を1992(平成4)年4月23日に完成、1993年1月18日に相鉄・松本緑園都市共同ビル「アーカス」(鉄筋コンクリート・一部鉄骨造、地上3階・地下1階建、敷地面積1,200㎡、延床面積2,997㎡)、2月18日に相鉄・渋谷緑園都市共同ビル「オベリスク」(鉄筋コンクリート造、地上6階建、敷地面積844㎡、延床面積2,518㎡)、11月1日に相鉄・斎藤・雨之宮緑園都市共同ビル「プラード」(鉄筋コンクリート造、地上6階建、敷地面積627㎡、延床面積1,487㎡)が続いた。また、地元地権者による緑園都市畑長治ビル「ロジシア」、緑園都市植松ビル「アムニス」の各ビルも相次いで完成し、それぞれに飲食店や医療機関などが入居、駅前のにぎわいを演出した。またアーカス・ロジシアを除く各ビルの上層階には、職住近接の賃貸住宅が設けられた。インタージャンクションシティ計画は、一体的で新しい街並みの形成が高く評価され、1996年2月13日に横浜市主催の「第6回まちなみ景観賞」を受賞した。

一方、同計画の核となる施設として、相模鉄道(株)は1994年10月7日、スカッシュ&スパクラブ「コートコート」(鉄筋コンクリートおよび鉄骨造、地上4階・地下1階建、敷地面積1,941㎡、延床面積4,229㎡)を完成し、翌8日に営業を開始した。「コートコート」は国内最大級の9面のスカッシュコートと充実したスパ施設を備え、運営は(株)相鉄スポーツが行った。約500名の観戦が可能な透明コートは、日本初の男子世界選手権大会「スーパースカッシュ・イン・ジャパン '94」などの舞台となり、



ウィンデックス

*緑園都市スポーツ(株)

1988年6月20日設立、資本金2,000万円(相模鉄道(株)60%、三井不動産(株)40%)。



ジスタス

*相鉄・斎藤・雨之宮緑園都市共同ビル

1994年3月1日より相鉄・斎藤緑園都市共同ビルと名称変更。



コートコート

インタージャンクションシティ計画図



当時新しい人気スポーツとなっていたスカッシュの日本での中心地として注目を集めた(2006年3月31日閉館)。

◆グループ総合力による緑園都市住宅地の開発

緑園都市住宅地の住宅販売業務を主に担当したのは相鉄不動産(株)であった。同社は、1981(昭和56)年10月15日の一般建設業許可取得以降、総合不動産会社を目指し、宅地建物取引業免許取得(1982年9月27日)、特定建設業許可取得(1987年7月22日)、不動産鑑定業者登録(1988年4月21日)と事業の幅を広げ、営業基盤を強化するとともに、沿線に仲介店舗を設けて顧客や物件の開拓にも努めていた。いずみ野線沿線などの開発事業の進展に伴い、相模鉄道(株)による住宅分譲戸数は飛躍的に増大し、その販売は相鉄不動産(株)を中心として行われた。

1987年4月1日、相模鉄道(株)と相鉄建設(株)が共同運営する相鉄リビング相談所がいずみ野駅前から緑園都市駅西口に移転し、相模鉄道(株)が分譲した住宅のアフターサービスの窓口を担った。また相鉄企業(株)は同日、緑園都市住宅地において地域ぐるみのホームセキュリティシステム「COMFORT 24」の警備業務を開始、24時間体制で監視・警備を行い、安全で快適な暮らしを守る機械警備事業に進出した。

1989(平成元)年5月26日、緑園都市駅前に緑園都市ショッピングプラザ「相鉄ライフ」が開業した。これは、相模鉄道(株)が地元の(有)小川エステートとの共同事業として建設した相鉄緑園都市共同ビル(敷地面積7,505㎡、延床面積計8,436㎡。A棟：鉄筋コンクリート造、地上4階建、延床面積6,810㎡、B棟：鉄骨造、地上2階建、延床面積1,325㎡、C棟：鉄骨造、地上1階建、延床面積133㎡、D棟：鉄骨造、地上1階建、延床面積168㎡)に入居したショッピングセンターで、A棟の「そうてつローゼン緑園都市店」(店舗面積1,511㎡)、B棟の金融機関・医療機関・レストラン、C・D棟の飲食店・ファーストフード店など、計21店で構成された。



相鉄企業(株)緑園事業所

◆山手台住宅地

相模鉄道(株)と三井不動産(株)は、いずみ野線沿線の弥生台住宅地の南東に位置し、土地区画整理事業(1988(昭和63)年1月9日竣工)により開発した「領家・西田地区」を、山手台住宅地(開発面積約87万㎡、計画戸数3,000戸)と名付けて、共同で住宅分譲を行うこととなった。街づくりのテーマは“美しさと安全性”であった。領家地区を山手台サウス、西田地区を山手台ウエストとして、1987年11月7日から一戸建て住宅の分譲を開始した。住宅地内には歩行者専用道路が伸び、^{しんしん}瀟洒な街並みが形づくられた。1991(平成3)年11月20日からは、サウス地区で同住宅地初の集合住宅「ステージ山手台サウス(1番館～3番館)」(専有面積60㎡～110㎡、間取り2LDK～4LDK、価格4,100万円～7,900万円台)を、また翌1992年11月14日からは、ウエスト地区で「ステージ山手台ウエスト(1番館～2番館)」(専有面積55㎡～82㎡、間取り2LDK～4LDK、価格4,300万円～6,400万円台)を分譲した。

同住宅地では次世代住宅の提案も行われた。建築基準法の緩和に先立ち、米国の資材・技術を使用した日本初の木造3階建て集合住宅を建設する日米共同のデモンストレーションプロジェクトに、相模鉄道(株)が事業主として参加。1992年8月27日、サウス地区に日本初の横割型木造3階建て集合住宅「スーパーハウス」(地上3階・地下1階建、敷地面積3,800㎡、27戸)を完成させて国内外の注目を集めた。



山手台住宅地



スーパーハウス

◆緑園南が丘住宅地、みやこガーデン住宅地

緑園都市住宅地と山手台住宅地に続き、1988(昭和63)年9月5日に区画整理組合設立が認可された岡津土地区画整理事業が、1993(平成5)年3月5日に完成し、緑園南が丘住宅地(開発面積約6万㎡、計画戸数260戸)として、1994年6月4日から一戸建て住宅(建築条件付宅地、第1期全12戸、敷地面積197㎡~233㎡、価格5,200万円~6,800万円台)の分譲を開始した。

さらに1991年8月15日に区画整理組合設立が認可された宮古土地区画整理事業(開発面積約8万2,000㎡、計画戸数312戸)が1996年11月15日に完成し、1997年5月から2000年3月まで、ヨーロッパの高原都市をイメージした集合住宅「みやこガーデン」の分譲を行った。みやこガーデンは、同住宅地のメインストリート沿いに並ぶ、「オリーブ館」「メープル館」「マロニエ館」「マグノリア館」「ローリエ館」「クラニア館」「カメラリア館」「リリフローラ館」と植物の名を付けた8棟の集合住宅群で、専有面積66㎡~99㎡、間取り2SLDK~4SLDK、価格2,800万円~5,600万円台、312戸であった。みやこガーデン住宅地では2000年9月から、一戸建て住宅46戸の分譲も行った。



緑園南が丘住宅地



みやこガーデンの街並み

◆レンタル収納スペース開業

いずみ野線沿線では、既存の土地・施設を利用した新たなサービスにも取り組んだ。相模鉄道(株)は2000(平成12)年6月23日、いずみ野~いずみ中央駅間の線路脇にレンタル収納スペース「相鉄いずみ野ものおき屋」(91室)をオープンした。カード式電気錠を使って年中無休で出し入れができ、防犯カメラ警備などのセキュリティシステムが整ったレンタル収納スペースで、住まいを広く使いたいというニーズに応えるものであった。続いて2002年4月27日には、いずみ中央ライフの駐車場内に「いずみ中央ライフものおき屋」(20室)を、2002年12月1日には緑園都市駅付近に「プラスBOX緑園都市」(102室)をそれぞれオープンし、いずれも相鉄不動産販売(株)が運営を受託した。



相鉄いずみ野ものおき屋

第2節 運輸業における新たな取組み

1. 旅客サービスの向上

◆8000系・9000系車両の登場

相鉄線の利用者は、いずみ野線第2期区間の開通も手伝い、1985(昭和60)年度の2億1,100万人から1995年度には2億5,100万人に増加した。

こうしたなかで、1990(平成2)年12月25日に8000系、1993年1月11日には9000系新型車両を導入し、6000系車両などの代替としていった。

8000系車両は、「21世紀にも通用する車両」をコンセプトに設計され、省エネルギーを可能とする大容量のVVVFインバータ制御装置^{*}を備えていた。車体幅は新6000系と同じ2,930mm(6000系・7000系は2,800mm)で、1989年4月20日に新7000系の一部(1編成2両)で採用したセミクロスシート車両を全編成に導入した。これは、クロスシートとドアの両サイドにあるロングシートを合わせ、ロングシート車両より1両の座席定員が6人分多くなっている。また先頭部をシャープにカットし、大型ガラスを用いて開放感を出した外観、イメージを一新する赤と白の都会的なカラーリングが特徴で、旅客サービス設備として3色LED車内案内表示器を導

*VVVFインバータ制御装置

エネルギー効率の高さとともに、加減速時の衝撃が従来よりスムーズで乗り心地がよいのが特徴。既存車両3010系では1987年10月13日にインバータ制御化工事が完成、新7000系には1988年8月29日から一部に導入した。



セミクロスシート車両



9000系車両の車いすスペース



アートギャラリー号



窓上ポスターによる車内展覧会

*旧塗装の新6000系車両

1955年から1970年代まで使用されたグレー・ダークグリーン・赤白帯の塗装を施した新6000系車両。2002年に相模鉄道(株)創立85周年を記念し復活運行していた。

<相鉄線の列車種別>

各駅停車：全駅に停車する。

準急：上りは1957年2月20日、下りは1958年11月20日に運行開始。横浜～希望ヶ丘間は通過、希望ヶ丘以西は各駅停車。1964年4月15日以降は二俣川にも停車。同年11月5日に急行に名称変更した。

おかいもの電車：

1960年11月1日から1964年11月5日まで、買い物客をターゲットに1日1往復、日中に運行した列車。停車駅はのちの急行と同じ。当時、準急は二俣川を通過していたが、これは停車した。

急行：横浜～二俣川間は通過、二俣川～海老名間は各駅停車。運行は本線のみ。1964年11月5日に準急から名称変更して誕生。

快速：横浜、星川、鶴ヶ峰、二俣川といずみ野線内全駅に停車。1999年2月27日の登場時はいずみ野線発着のみ運行、2014年4月27日から本線でも運行開始。本線では二俣川～海老名間は各駅停車。

特急：横浜、二俣川、(本線)大和、海老名、(いずみ野線)いずみ野、湘南台のみに停車。2014年4月27日運行開始。

入した。

9000系車両は、8000系をベースとしており、よりソフトなデザインで前面に大きな曲面ガラスを採用し、ライトグレー塗装に赤白のラインを配した外観、茶色とベージュ系に色分けした床などが特徴。設備面では屋根上に集約分散式冷房装置、車内には相模鉄道(株)初の車いすスペース(1編成2カ所)、乗客が直接乗務員と会話できる非常通報装置も備えていた。

これらの車両を含め、1985年度から2001年度にかけて計270両(7000系10両、新7000系60両、8000系130両、9000系70両)を増備した結果、1990年12月25日に保有稼働客車400両を達成した。

なお8000系車両は1999年度、9000系車両は2001年度まで、並行して導入された。

◆アートギャラリー号の登場

1989(平成元)年3月19日、新6000系の車両全面にイラストを描いたグラフィックカーとして「アートギャラリー号」が登場した。横浜駅乗入れ50周年記念の「ほほえみ号」(1983(昭和58)年12月10日～1991年9月29日運行)、「緑園都市号」(1987年4月12日～2003年11月2日運行)に続くもので、版画家・池田満寿夫氏によるデザインのテーマは「楽園シンフォニー」であった。車内でも窓上ポスターで絵画や写真などの芸術作品を展示するイベントを実施し、車両全体を芸術で包み込むというコンセプトが注目を集めた。

アートギャラリー号は2003年8月20日をもって運行を終了した。なお同年11月2日には緑園都市号と旧塗装の新6000系車両によるさよなら運転が行われ、30年*余り活躍した新6000系車両の最後を飾った。

◆快速列車の運行

いずみ野線第3期区間開業直前の1999(平成11)年2月27日のダイヤ改正から、各駅停車・急行列車に加えて、快速列車の運行を開始した。停車駅は、いずみ野線の各駅と二俣川、鶴ヶ峰、星川、横浜で、湘南台～横浜駅間を直通29分で結んだ。第3期区間の開業に伴い、通勤時間帯などで湘南台～横浜駅間の所要時間を短縮して利用者の便宜を図るとともに、相鉄線初の競合路線(横浜市営地下鉄1号線(ブルーライン)の戸塚～湘南台間。1999年8月29日に開業)の出現に備えて需要喚起を行うこと、さらに急行・二俣川～横浜間の混雑緩和などを狙いとしたものであった。

◆弱冷房車と優先席の設定

相鉄線では1988(昭和63)年6月16日から、冷房を苦手とする利用者のため、一部車両(1編成に1車両)について冷房温度をほかの車両より2℃程度高い27℃に設定した「弱冷房車」の試験運転を開始し、同年8月1日から1編成2車両ずつ本稼働した(2017(平成29)年5月15日から1編成1車両となった)。

また1997年3月10日には、1975年12月15日に設置を開始(8両編成で2カ所、10両編成で3カ所)したシルバーシート(現・優先席)について、全車両(1車両1カ所ずつ)への設置を完了するなど、多様なニーズに対応し、車内をより快適な移動空間とする施策を進めた。

◆駅の改良によるサービス向上

1988(昭和63)年12月24日、駅施設の充実とサービス向上を目的とした三ツ境駅改良工事が完成し、2駅目となる相鉄サービスセンター「グリーンぱけっと」を開

業した。また改札口上部に、縦15cm・横65cmの大型パネルに緑色(通行可)・赤色(通行不可)を表示して乗降客に出入口を案内する「出入口表示機」を相鉄線で初めて設置し、併せて改札口通路を拡幅して、車いすの通行も可能とした。

海老名駅では、利用者の増加に対応するため改良工事に着手し、1989(平成元)年3月29日から使用を開始した。三ツ境駅に続き相鉄サービスセンター「グリーンぼけっと」を開業したほか、改札口通路を拡幅し、車いすの通行も可能とした。小田急線との連絡階段の拡幅、また相鉄線初の試みとして、季節の鉢植えを設置することで駅構内を明るい雰囲気とするため、プランター付き改札口を設置した。

上星川駅では、1993年3月19日、相模鉄道(株)初となる、車いすと一般旅客の同時利用が可能なエスカレーター^{*}4基を新設した。また西谷駅では、1992年9月から、垂直移動施設(エレベーター3基、エスカレーター6基)と多目的トイレを設置する工事を進めていたが、1993年12月14日にすべてを使用開始し、南口と北口のどちらからでも階段を使わずにホームまでアクセスできるようになった。

横浜駅では、1993年9月13日から改良工事に着手した。自動改札機の本格導入、相鉄サービスセンター「グリーンぼけっと」の新設、自動精算機3台の導入、旅客トイレの改良を実施し、1995年1月31日に完成した。

さがみ野駅では、1996年3月に上下線のホーム上屋を39m延伸し、192mとした。

かしわ台駅には本駅舎・東口駅舎の2つの駅舎があるが、後者は1946年3月1日に大塚本町(旧・柏ヶ谷)駅として建てられたもので、老朽化が著しかった。1996年9月9日に東口駅舎の建替工事に着手、1997年3月18日に完成した。この工事はかしわ台駅本駅舎前の跨線橋かけ替え工事と連動して行われ、東口新駅舎は、約5mの高い天井に明り取りの窓を備えた明るいコンコースとなり、駅前広場も整備された。なお同駅ではこれに先立ち、1995年にホーム上屋の延伸工事も実施している(同年3月9日完成)。

1990年代後半になると、公共施設でのバリアフリーが求められるようになり、相模鉄道(株)でも駅の改良に合わせ、垂直移動施設や多目的トイレの設置を進めていった。

1995年3月15日、相模大塚駅にて南口階段とホームに車いす対応のエスカレーター2基と、一般用エスカレーター1基を新設し、使用を開始した。三ツ境駅では、1996年11月から上下線ホームへのエスカレーター各1基の増設工事を開始し、翌1997年3月17日に使用開始した。これにより、同駅ホームのエスカレーターは常時昇り降り両方向の運転が可能となった。

鶴ヶ峰駅では、ラッシュ時の混雑解消のため、上りホームを最大3.7m拡幅して7~9mとし、1997年3月に完成した。

弥生台駅では、開業時(1976年)の14倍に増加した利用者に対応するため、1997年9月1日に建替工事に着手した。新駅舎は面積を約4倍に拡張、駅の南・北側いずれからも利用可能な橋上駅舎とし、1998年9月に完成した。またエスカレーター・エレベーター各2基と多目的トイレを設け、バリアフリー化を図った。

二俣川駅では、1988年10月、4線化工事に伴う駅舎の改良工事を開始した。まずホームの拡幅(最大幅員6.8m→11m)を行うとともに仮駅舎を建設し、その後1994年11月22日から本駅舎建設工事に着手、1999年3月20日に完成した。新駅舎は地上2階・地下1階建てで、エレベーター3基・エスカレーター4基を設置するとともに、地域での利便性に配慮して、駅の南側に横浜方自由通路を設けた。屋上には有料駐車場(33台)を開設し、同年12月14日には拡張工事(104台)を完成させて、愛称「タウン・ガレージ」として12月17日に再開業した(2014年9月30日廃止)。



改札口上部の出入口表示機



プランター付き改札口

***エスカレーターへの車いす乗車**

従来は、いったんエスカレーターの運転を停止させて車いすを載せたあと、車いす専用として運転していたが、新設したエスカレーターは、車いす使用者が乗降するとき低速になるだけで、一般旅客も同時に利用することができた。



かしわ台駅東口新駅舎



弥生台駅



タウン・ガレージ



希望ヶ丘駅



車いす専用スロープ



緑園都市駅「グリーンぽけっと」

*グリーンぽけっと

開業日は次のとおり。三ツ境駅：1988年12月24日、海老名駅：1989年3月29日、いづみ中央駅：1990年4月4日(2000年12月閉鎖)、横浜駅：1994年7月20日、大和駅：1994年10月2日、二俣川駅：1999年2月7日、湘南台駅：2001年1月17日。



旅客を案内する案内係



全駅終日禁煙を知らせるポスター

また1999年11月9日には、駅構内に「am/pm相鉄二俣川駅店」を開業し、(株)イストに運営を委託した。相鉄線の駅構内では初となるコンビニエンスストア出店であった。

希望ヶ丘駅では、相対式の上下線ホームの横浜方先端にそれぞれ地上駅舎を設置していたが、1998年6月に改良工事に着手し、2000年3月26日に新駅舎の使用を開始した。新しい駅舎は安全性と利便性の高い橋上駅舎となり、エスカレーター8基や多目的トイレが設置された。外観・コンコースとも茶色をベースとした温かみのあるデザインとなり、ホーム上屋延伸が行われ、構内店舗(コンビニエンスストア、カフェ、宝くじ売場など)が設置された。

1998年10月から進めていた横浜駅冷房化工事は、1999年7月19日に完成した。この工事は、横浜駅周辺の地域冷暖房化に合わせて駅構内コンコースに冷房設備を新設するとともに、熱源切替工事や天井デザインの改良を行ったものであった。従来、新相鉄ビルから熱源供給を受けていたが、横浜熱供給(株)による地域冷暖房システムからの供給に切り替え、1・2階改札口やコンコースを冷房化した。

そのほかにバリアフリー対応として、1992年7月20日には希望ヶ丘駅上りホームに、1996年3月には和田町駅下りホームに、それぞれ車いす専用スロープを設置した。

◆「グリーンぽけっと」と案内係

1987(昭和62)年7月27日に改良工事を終えた緑園都市駅に、初めて登場した相鉄サービスセンター「グリーンぽけっと」は、2001(平成13)年までに三ツ境・海老名・いづみ中央・横浜・大和・二俣川・湘南台駅に設置され、オープンカウンターでは駅業務に加えて取り次ぎ業務・販売業務を行った。また、1994年7月1日には旅客への案内業務を専門に行う案内サービス専任の駅係員(案内係)が二俣川駅に登場、以降、乗降客が多く地理に関する問合せの多い横浜・大和・海老名駅にも配置して、ソフト面でのサービス向上を図った(2013年6月30日廃止)。

◆全駅終日禁煙の実施

1980年代に入ると公共施設や交通機関での禁煙・分煙が進み、1988(昭和63)年には横浜市営地下鉄、1989(平成元年)年には大阪・神戸市営地下鉄で駅構内での禁煙が実施された。

相模鉄道(株)ではこうした流れを受け、1991年5月1日から横浜駅での終日禁煙を実施、1992年8月1日には大手民鉄としては初めて全駅を終日禁煙とした。この時点では各駅ホームに1ヵ所ずつの喫煙所を設けていた(分煙)が、公共施設での受動喫煙防止を定めた健康増進法施行に合わせ、2003年5月1日から全駅を終日全面禁煙とした。

◆プリペイドカードサービスの展開

1985(昭和60)年に日本国有鉄道が「オレンジカード」を発売し、鉄道でのプリペイドカードの利用がスタートした。相模鉄道(株)は1989(平成元年)年3月19日、「相鉄ぽけっとカード」を発売し、同月23日から使用開始した。利用者が全駅に設置されたカード対応型自動券売機で乗車券を購入して乗車するもので、現金を持たずに鉄道を利用することができるようになった。カードは1,000円・2,000円・3,000円の3種類で、車両の写真を配したものなど、さまざまなデザインのカードが折々に発売された。

2000年10月14日からは、関東地区の17の鉄道事業者を中心とした共通乗車カー

ドシステム「パスネット」に加盟し、「SF^{*}ぼけっとカード」を発売した。カードは、1,000円・3,000円・5,000円の3種類で、プリペイドカードを自動改札機に挿入すると乗降駅情報が記録され運賃が差し引かれるもので、異なる会社の路線を乗り継ぐ際の利便性が大きく向上した。パスネットのサービス開始に伴い、SFぼけっとカードの挿入が可能な自動改札機を全駅に順次導入した。さらに2003年3月26日以降、全駅の自動改札機を乗車券やパスネットカードの2枚同時投入が可能な新型自動改札機へ交換した。なお、パスネットのサービス開始に伴い、「相鉄ぼけっとカード」は2000年9月30日に発売を終了し、2015年3月31日に「SFぼけっとカード」とともにすべての取扱いを終了した(払戻しは2018年1月31日まで)。



相鉄ぼけっとカード

***SFぼけっとカード**

SFはストアードフェア(Stored Fare)の略で、カードに蓄積された料金(の情報)を意味する。「パスネット」システムでは磁気カードを用いてストアードフェアを実施した。

◆運賃割引制度の充実

相模鉄道(株)は1991(平成3)年12月1日より、知的障害者に対する運賃割引制度を導入した。これは知的障害者およびその介護者の負担を軽減するため、身体障害者割引と同様の割引を行うものであった。本人が乗車する場合は、相鉄線および連絡運輸区域内の他社線を合わせた鉄道乗車区間が片道通算101km以上の場合、普通運賃の5割引とした。また、介護者と一緒に乗車する場合は、距離にかかわらず、本人・介護者ともに普通・定期・回数乗車券の運賃を5割引とした。

また、1995年9月1日の旅客運賃改定と同時に、割引率が普通回数乗車券より有利な時差回数乗車券「オフピークチケット」(平日10時～16時と土・日・休日・12月30日～1月3日の終日使用可能)と、土・休日割引回数乗車券「サンキューチケット」を発売開始し、多様なニーズに応えた。前者は普通乗車券の10倍の運賃で12枚分、後者は14枚分利用できるもので、有効期間はともに3ヵ月間であった。なお同時に、普通回数券の有効期間も従来の2ヵ月間から3ヵ月間に延長された。

2. 設備改良と安全対策

◆設備の整備による輸送力増強

相模鉄道(株)では、10両編成列車の運行のため、引き続き留置線の確保など諸設備の整備を進めた。1984(昭和59)年に相模大塚駅構内に10両編成の列車が収容できる留置線3本を増設する増線工事が完成し、7月から使用開始した。

1987年8月12日には、将来の運転本数の増加に対応するため、二俣川駅構内4線化工事に着手、1989(平成元)年5月28日から暫定使用を開始した。1990年4月4日のいずみ野線第2期区間の営業開始以降、1991年3月15日には同駅に引上線を新設し、本線の朝のラッシュ時や深夜における増発、いずみ野線の増発を実現した。

1989年度には、厚木駅において、留置線を6本から8本に増設するとともに、各線路を10両編成車両が留置可能な長さにするを目的とした構内改良工事が完成した。また1994年9月にはかしわ台駅構内配線変更工事に着手した。信号所を移設し、留置線2本を増設するとともに、8両編成用の留置線3本を10両編成用に変更した。1999年3月19日に完成し、同駅の留置車両数は184両から210両となった。



二俣川駅構内4線化工事

◆ロングレール化の100%達成

相模鉄道(株)では、1970年代後半から、25mのレールを溶接して継目を減らし、騒音・振動とともに保守管理の軽減につながるロングレール化を推進した。いずみ野線については開業当初から、実施可能な箇所はすべてロングレール化されていたが、本線についても、1989(平成元)年9月20日に100%を達成した。



大和駅周辺連続立体交差工事、深夜の線路切替え



大和駅地下ホームを使用開始

* 鉄道土木構造物の耐震基準

直下型地震が想定に加えられ、中規模地震(震度5程度)では「構造物を損傷させない」、大規模地震(震度6強～7程度)では「早期に機能回復させるため、構造物の被害を軽微な損傷に留める」と定められた。

◆大和駅周辺連続立体交差工事の完成

1986(昭和61)年1月29日から神奈川県・大和市・相模鉄道(株)・小田急電鉄(株)が進めていた大和駅周辺連続立体交差工事は、1993(平成5)年8月1日に相鉄線大和駅で地下ホームの使用を開始するとともに6カ所の踏切を閉鎖した。新駅舎は1994年10月2日に完成し、小田急線と共用の1階コンコースから、相鉄線初の地下ホームとを結ぶエレベーター1基・エスカレーター2基が設置された。また6駅目となる相鉄サービスセンター「グリーンぽけっと」には定期券発売所と大和市広報コーナーが併設された。大和駅周辺連続立体交差工事は1995年3月31日に完成した。

◆地震対策の推進

1995(平成7)年1月17日に発生した阪神・淡路大震災では、山陽新幹線の高架橋が倒壊するなど甚大な被害が発生した。このため、1998年12月25日に鉄道土木構造物の耐震基準が強化され、翌1999年の10月には鉄道構造物等設計基準が定められた。

こうしたなか、相模鉄道(株)では防災体制の強化や鉄道構造物耐震補強工事を開始し、1995年度から緊急措置として高架橋の柱78本に鋼板を、トンネル中柱66本に炭素繊維シートを巻き付けて補強した。さらに、落橋防止のため移動制限装置31連の取付けなども行い、一連の工事は2002年3月までに完了した。また1996年1月17日に防災規則を制定、1998年3月3日には運転司令所(現・運輸司令所)に地震自動通報装置を設置するなど、地震対策を推進している。

◆安全関連設備の充実

このほかにも、利用者の安全・安心を確保するための設備を拡充していった。

1993(平成5)年3月20日、相鉄線初となるホーム転落検知装置をかしわ台駅と南万騎が原駅の下りホーム下に設置した。同装置は旅客が転落すると、線路脇の検知用マットが重みを感じて作動し、乗務員と駅係員に異常を知らせるもので、列車発車時に車掌から全体が見渡しにくい曲線状のホームをもつ両駅に設置された。

一方、テロなどの犯罪行為や構内トラブルを抑止するため、1996年11月1日、横浜駅・二俣川駅・大和駅・海老名駅の4駅に防犯監視カメラを設置した。位置は改札口付近と、駅係員の目が届きにくい旅客トイレ付近で、各駅への設置台数は横浜駅13台、二俣川駅5台、大和駅7台、海老名駅5台であった。このあと、防犯監視カメラは全駅へ展開された。

踏切での事故防止に向けては、1991年3月20日から星川4号・相模国分3号の両踏切で、相鉄線初となる踏切自動障害物検知装置の設置工事を開始、その後も各踏切への設置を進めた。また、見通しの悪い道路と交差する踏切で、遠方からでも警報機が確認しやすいよう、警報灯を道路中央部まで張り出させるオーバーハング化を進めるなど(2018年3月末日時点19カ所)、踏切の安全性向上に努めた。

一方、1995年4月20日から、運転司令所にITC(総合列車運行管理装置)訓練システムを導入した。これにより、従来は運転終了後の深夜にしか行えなかった運転司令の操作盤模擬訓練をいつでも行えるようになり、さまざまな異常時を想定した訓練が実施可能となった。

◆電気関連設備の増強

相鉄線の輸送力増強には電力の安定供給が必須であった。そこで変電所の増設が進められた。



踏切自動障害物検知装置

相鉄線6番目となるいずみ野変電所は、従来の気中式直流高速度遮断器に替わる新方式の遮断器として開発された、業界初の「直流高速度真空遮断器」を採用し、1988(昭和63)年5月23日に着工、1989(平成元)年4月14日に完成した。続いて1991年3月25日には三ツ境変電所、1993年5月28日には西谷変電所が完成した。3変電所はいずれも無人で、GIS(ガス絶縁開閉装置)と閉鎖型開閉装置を導入、充電部分の露出をなくし、感電事故や飛来物による障害を防止するとともに、メンテナンス作業を軽減した。さらにゆめが丘変電所を1996年12月3日に着工、1998年9月29日に完成した。GISとともにガス変圧器を導入し、より安全性を高めた。

これより前、1987年6月3日には、二俣川駅構内4線化や駅舎移転新築に先立って二俣川変電所の移転工事に着手し、1988年6月6日、さちが丘荷物センター跡地に完成、同日、電力司令所も移転した。

一連の増強で、相模鉄道㈱の変電所は9ヵ所となった。電力管理システムの導入により全変電所を無人化し、集中監視と制御を行う体制とした。

一方、1988年3月16日、二俣川～いずみ野駅間(上り・下り計12km)の電車線ツインシンプル化工事が完成した。これは電車に運転用電源を供給する架線を1本から2本にする工事で、電気容量が増大するとともに架線の摩耗が軽減されるものである。またこの工事で同時に吊架線の張力自動調整が全線で可能となり、保守作業軽減と安全性向上が図られた。



二俣川変電所



二俣川変電所の直流高速度遮断器

3. 業務の自動化・効率化

◆駅業務の自動化

従来、駅改札口では、駅係員が乗車券への入鋏や乗車区間および期間の有効・無効、精算の必要の有無などを目視で確認する作業を行っていたが、相模鉄道㈱では1991(平成3)年10月10日、上星川駅に初の自動改札機を導入した(5通路)。これを皮切りに各駅の自動改札化を進め、1995年3月19日の海老名駅への導入をもって全駅の自動改札化を完了した。1998年4月1日には、全自動改札機に不正乗車を防止する入出場チェックシステムが導入された。またバリアフリー化に対応するため、1997年11月の二俣川駅を皮切りに、車いすで利用できる幅広通路の自動改札機の設置を進めた。



上星川駅に初の自動改札機を導入

一方、従来は定期券発売窓口(横浜・星川・二俣川・三ツ境・大和・海老名の6駅に設置)のみで発売していた定期券を自動券売機でも発券できるよう、1992年4月1日、横浜駅に相鉄線初の自動定期券発売機を設置、以後二俣川駅に設置したほか、2000年代には定期券が購入できる多機能券売機の各駅への設置を行った。また、操作面を傾斜させて操作しやすくした傾斜型自動券売機を1992年12月25日から導入し(平沼橋駅など10駅)、自動精算機を1993年3月13日から設置する(鶴ヶ峰駅)など、発券・精算業務の自動化・利便性向上を急速に進めていった。



自動定期券発売機

◆ダイヤ作成システムの導入

相模鉄道㈱は1992(平成4)年3月11日、ダイヤ作成システムを導入した。これは、列車の加速度などさまざまなデータをあらかじめ入力しておくことで、コンピュータが自動的に列車ダイヤを描画するシステムで、従来手書きで行われていた列車運行図表や各駅の時刻表などの作図・作成作業の迅速化・能率の向上がなされた。また列車運行時刻や列車番号、到着番線など、ITCへ入力するデータ作成も容易となり、ダイヤ改正時の作業時間も短縮された。



貨物列車でジェット燃料を輸送

◆貨物列車の運行休止

1986(昭和61)年以降、相鉄線の貨物営業は米軍との輸送契約のみとなり、相模大塚駅の海老名方に起点のある厚木基地専用線を経由して厚木海軍飛行場までジェット燃料を輸送していた。この輸送契約が終了し、1998(平成10)年10月1日、相鉄線の貨物列車の運行はすべて休止となった。最終運行は同年9月28日、厚木～相模大塚駅間で行われた。

4. 乗合バス業の対応

◆路線バスの新設

相模鉄道(株)の自動車業は、路線バスの新設や深夜バスの運行などで地域のニーズに応え、高速バスの運行開始や貸切バスの新造車両への代替、バスターミナルの整備などさまざまな取組みを行った。管理業務の正確化・効率化を図るため、自動車総合管理システムを導入し、1987年10月に「運行管理システム」を、同年11月に「整備管理システム」を、同年12月に「営業管理システム」を完成した。しかし、輸送人員は、1985(昭和60)年度の4,300万人から2000(平成12)年度には3,600万人まで減少、事業収支は厳しい状況が続いていた。

こうしたなか、以下の路線バスを新設した。

1985年には、4月8日から天台線(かしわ台駅～天台～綾瀬市役所)を、9月16日から海老名総合病院線(海老名駅～海老名総合病院)を新設した。

1988年には、相模鉄道本線と県道丸子中山茅ヶ崎線との立体交差工事が完了したことにより、5月12日から瀬谷線(三ツ境駅(南口)～二ツ橋～瀬谷駅)を、また、海老名市道大谷峰線が開通したことにより、8月8日から浜田線(海老名駅～下浜田～国分寺台第12)と綾瀬西高校線(海老名駅～綾瀬西高校入口～国分寺台第12)を新設した。さらに、従来回送となっていた区間を営業路線化する形で、9月1日から二ツ橋小学校線(三ツ境駅～二ツ橋小学校～旭高校入口)を新設した。

1989年には、座間市都市計画道路の座間・南林間線が一部開通したことにより、4月19日から栗原高校線(さがみ野駅～栗原高校前～南林間駅)を、12月11日から地区公園経由線(三ツ境駅～地区公園～若葉台中央)を新設した。

1990年には、1月2日から変電所線(海老名駅～下浜田～変電所前)を、また、横浜ビジネスパーク(横浜市保土ヶ谷区)の開発に伴い、JR保土ヶ谷駅への昼間の交通アクセスを提供するため、9月3日から横浜ビジネスパーク線(保土ヶ谷駅西口～横浜ビジネスパーク～保土ヶ谷駅西口)を新設した。さらに、本郷工業団地(神奈川県海老名市)の完成に伴う輸送需要の高まりに応じるため、11月8日から本郷工業団地経由門沢橋線(海老名駅～本郷工業団地～門沢橋)、用田橋経由本郷工業団地線(海老名駅～用田橋～本郷工業団地)、上河内経由本郷工業団地線(海老名駅～上河内～本郷工業団地)を新設した。

1991年12月23日からは、緑園都市住宅地の開発による市街化の進展に対応して、緑園都市線(二俣川駅南口～緑園都市駅)を新設した。

1993年4月5日からは、海老名運動公園線(海老名駅～海老名運動公園)を新設した。なお、同路線の運行は午後のみであり、午前中は、神奈川中央交通(株)が同区間を別ルートで運行した。

1995年5月8日からは、横浜新道拡幅工事に伴う道路形状の変更のため、既存路線を延長する形で、ソニー研究所線(東戸塚駅西口～星川ランプ～東戸塚駅西口)の運行を開始した。

1996年8月26日からは、新桜ヶ丘・今井・法泉地区(横浜市保土ヶ谷区)の利用者からの交通利便性向上に関する要望に応える形で、星川新桜ヶ丘線(美立橋～新桜ヶ丘第1～保土ヶ谷駅西口)を新設した。

1997年12月1日からは、横浜営業所(横浜市保土ヶ谷区峰沢町)の開設に伴い、羽沢車庫線(横浜車庫～羽沢～上星川駅)、釜台車庫線(横浜車庫～釜台住宅第3～上星川駅)、横浜車庫線(横浜駅西口～岡野町～横浜車庫)を新設した。

1999年には、朝の通学利用者増加に対応するため、4月5日から希望ヶ丘緑園都市線(希望ヶ丘駅～緑園都市駅)を、また、「よこはま動物園」の開園に伴い、4月24日から中山動物園線(JR横浜線中山駅～市営集会場前～よこはま動物園)を新設した。なお、同園の開園時には横浜動物園線(横浜駅西口～鶴ヶ峰駅～よこはま動物園)、三ツ境動物園線(三ツ境駅～旭高校入口～よこはま動物園)も、既存路線を延長する形で運行を開始した。

2000年5月29日からは、綾瀬市^{たてかわ}蓼川地区における道路整備に伴い、綾瀬市からの要望に応じて、大和車庫線(大和駅～蓼川自治会館～綾瀬車庫)、海老名線(海老名駅～蓼川自治会館～相模大塚駅(南口))を、既存路線を経路変更する形で運行開始した。

一方、23時以降における利便性向上を目的とした深夜バスは、1988年12月29日に吉岡芝原線(海老名駅～国分寺台第12～吉岡芝原)で運行を開始し、1989年4月17日には旭高校線(二俣川駅北口～ニュータウン第1～旭高校入口)と試験場経由旭高校線(二俣川駅北口～運転試験場～金が谷・旭高校入口)、1990年8月6日には新桜ヶ丘団地線(和田町駅～新桜ヶ丘団地)、保土ヶ谷線(美立橋～保土ヶ谷駅東口)と南瀬谷小学校線(三ツ境駅～南瀬谷小学校)、1992年6月8日には釜台線(横浜駅西口～釜台住宅第3～上星川駅)と交通裁判所線(横浜駅西口～交通裁判所～宮田町)、1995年5月8日にはソニー研究所線(東戸塚駅西口～星川ランプ)の運行を開始するなど、設定路線を拡大した。また、1990年12月14日には、深夜急行バス海老名線(横浜駅西口～海老名^{*}駅)と若葉台線(横浜駅西口～関内駅北口～若葉台^{*}中央)を新設した。この深夜急行バスは、相鉄線の終電後、旅客に各駅までの足を提供するもので、運賃は横浜駅西口発海老名駅まで2,500円、横浜駅西口発若葉台中央まで1,600円、関内駅北口発若葉台中央まで1,400円などであった。

なお、1976年の年末年始より、寒川神社初詣バス(海老名駅～寒川神社)の運行を開始し、以降、毎年運行している。

◆路線バスの休止・廃止

路線バスを新設する一方で、利用者数を見据えながら、1986(昭和61)年6月16日からは土曜ダイヤの導入・拡大を行うとともに、利用者数が減少している路線では運行本数を調整して、効率的な輸送体制構築に努めた。しかし、これらの努力にもかかわらず、一部の路線については再編成を余儀なくされた。

再編成により休止(運行取りやめ)・廃止した路線は以下のとおりであった。

【旭営業所】

1995(平成7)年7月3日から廃止

- ・深夜急行バス若葉台線(関内駅北口～横浜駅西口～若葉台中央)

1999年4月5日から休止(翌年の同月同日に廃止)

- ・横浜ビジネスパーク線(保土ヶ谷駅西口～横浜ビジネスパーク～保土ヶ谷駅西口)
- ・県庁線(二俣川駅北口～保土ヶ谷駅東口～県庁前)



深夜急行バス

*深夜急行バス海老名線

1992年4月13日から、海老名駅行きは一部経路を変更し、停留所3カ所(二俣川駅北口、希望ヶ丘駅、相模大塚駅)を新設した。

*深夜急行バス若葉台線

1992年4月13日から、若葉台中央行きは始発を関内駅北口とし、横浜駅西口～上星川駅・西谷駅を経由する経路に変更した。



寒川神社初詣バス

- ・四季美台線(横浜駅西口～鶴ヶ峰駅～二俣川駅北口)
- ・川上団地線(横浜駅西口～東戸塚駅西口～川上団地第1)
- ・阿久和線(希望ヶ丘駅～阿久和)
- ・南台線(三ツ境駅(南口)～二ツ橋～南瀬谷小学校)
- ・瀬谷線(三ツ境駅(南口)～二ツ橋～瀬谷駅)
- ・下瀬谷線(三ツ境駅～下瀬谷)

【綾瀬営業所】

1995年10月1日から休止(翌年の同月同日に廃止)

- ・日産第1食堂線(相模大塚駅(南口)～第1食堂前～日産前)
- ・日産車両部線(さがみ野駅～車両部前～日産前)

1996年5月6日から休止(翌年の同月同日に廃止)

- ・鶴間線(相模大塚駅(北口)～鶴間駅)
- ・本厚木線(二俣川駅北口～海老名駅～本厚木駅)
- ・かしわ台線(かしわ台駅～海老名駅)
- ・厚木線(海老名駅～国分坂下～本厚木駅)
- ・海老名総合病院線(海老名駅～海老名総合病院)

1999年10月11日から休止(翌年の同月同日に廃止)

- ・光ヶ丘線(大和駅～光ヶ丘～引地台公園)
- ・栗原高校線(さがみ野駅～栗原高校前～南林間駅)
- ・日産線(相模大塚駅(北口)～小松原～日産前)
- ・上河内経由門沢橋線(海老名駅～上河内～門沢橋)
- ・上河内経由本郷工業団地線(海老名駅～上河内～本郷工業団地)
- ・用田橋経由門沢橋線(海老名駅～用田橋～門沢橋)
- ・本郷工業団地経由門沢橋線(海老名駅～本郷工業団地～門沢橋)
- ・中郷線(海老名駅～市民スポーツセンター～中郷)
- ・綾瀬西高校線(海老名駅～綾瀬西高校入口～国分寺台第12)
- ・変電所線(海老名駅～下浜田～変電所前)
- ・海老名運動公園線(海老名駅～海老名運動公園)
- ・才戸経由寒川神社線(海老名駅～才戸～寒川神社)

【横浜営業所】

2000年4月3日から休止(翌年の同月同日に廃止)

- ・平沼高校線(横浜駅西口～平沼高校～桜木町駅)
- ・日本カーリット線(和田町駅～日本カーリット)

◆バスターミナルおよび営業所の改良・新設など

1990(平成2)年7月27日に、二俣川ショッピングプラザ「相鉄ライフ」1階に位置する二俣川駅北口バスターミナルの使用を開始した。これにより、従来2ヵ所に分かれていた相模鉄道(株)の路線バス乗降場が1ヵ所にまとまるとともに、天候に左右されず、車道と歩道を分離した施設となった。また、1991年9月9日には、横浜市が建設した鶴ヶ峰バスターミナルの使用が開始された。これにより、周辺を通る相模鉄道(株)の路線バスは、一部を除きこのターミナルから発着することになり、従来分散していた鶴ヶ峰駅周辺のバス乗降場が統合されて利便性が向上した。

1990年8月5日、相模鉄道(株)は美立橋案内所を廃止した。この案内所は1983(昭和58)年3月7日、保土ヶ谷営業所の跡地に新設され、鉄骨造地上1階建ての施設に、定期券の発行や案内業務を行う事務所と乗務員用の休憩室などが併設されていた。

西横浜駅に隣接していた相模鉄道(株)西横浜営業所は、1968年に建築された施設が老朽化したことに加え、星川・天王町駅付近連続立体交差事業に伴い、相鉄線の車両留置線用地などとなるため廃止することになり、同営業所に替わる営業所として、横浜市保土ヶ谷区峰沢町に建設した横浜営業所を1997年12月1日から使用開始した。この営業所は、9,509㎡の敷地に、収容能力100両の車庫および営業事務所、整備工場を有し、西横浜営業所に所属していた乗合バス64両のほか、旭営業所の高速バス9両が所属となった。これにより、路線バス22系統と高速バス5系統(4路線)が同営業所の所属となった。

◆高速バスの運行

1980年代後半、好景気と高速道路網の拡充を背景に、都市間を結ぶ高速バス路線が急増した。起終点都市のバス事業者による共同運行や多くが夜間に出発し早朝に目的地に到着するという利便性、JRの長距離列車に対する運賃面での優位性などが特徴で、相模鉄道(株)でも1989(平成元)年3月23日、近畿日本鉄道(株)(現・近鉄バス(株))と共同で、初の夜行高速バス大阪線「ブルーライト号」の運行を開始した。なお、これに先立つ3月16日、相鉄ジョイナス1階に「貸切・高速バスセンター」を新設した。

その後、同年7月20日には羽後交通(株)と共同で田沢湖線「レイク&ポート号」を、7月29日には北陸鉄道(株)と共同で金沢線「ラピュータ号」を、翌1990年12月20日には防長交通(株)と共同で徳山線「ポセイドン号」を、同年12月21日には瀬戸大橋高速バス(株)(1992年7月1日から四国高速バス(株))と共同で高松線「トリトン号」を、1993年11月2日には新潟交通(株)と共同で新潟線「サンセット号」を、それぞれ営業開始した。

これらの高速バスの運行に合わせ、相模鉄道(株)は1990年10月18日、鶴屋町操車場跡地に相鉄鶴屋町駐車場ビル(鉄骨造、地上4階建、敷地面積1,935㎡)を完成した。同ビルは立体式駐車場(延床面積4,538㎡、300台)と業務棟(延床面積744㎡)からなり、バス駐車場を併設していた。業務棟には、旅客向けに待合室・更衣室・コインロッカー・コインシャワーなどを備えた「相鉄高速バスセンター」を設け、翌19日(2008年9月2日)から営業を開始した(2008年9月2日廃止)。

◆新型バス車両の導入

相模鉄道(株)では、乗合バスへの冷房付き新型バスの導入と既存車両の冷房化を進め、1991(平成3)年4月5日に全車両の冷房化を完了した。この間、新型バスにおいては、座席間隔の拡大、床材のノンスリップ化、方向表示幕の大型化といった改良も実施した。

環境意識の高まりを受け、1995年10月10日には、排出ガスや騒音を低減するアイドリング・ストップバス2両を導入、1996年3月27日にはブレーキ時のエネルギーを発進時の動力源として再利用し、省エネルギー・低排出ガスを実現する蓄圧式ハイブリッドバス1両を導入した。一方、バリアフリーに配慮し、乗降ステップが既存車両より低く、高齢者や子どもも乗り降りしやすい低床バス2両を導入し、1997年11月11日に運行を開始した。

また、狭隘な場所を通るため従来ナローバスに誘導員が添乗して運行していた路線のワンマン化を進めるべく、1991年6月5日、誘導員の不要な小型バス(全長約7m、定員43名)1両を綾瀬営業所に導入、鶴間線(相模大塚駅(北口)～鶴間駅)などで運行した。



ブルーライト号

*ブルーライト号

横浜駅西口～大阪(上本町6丁目)。1996年3月23日に湊町バスターミナル(難波)まで、2001年3月30日から下り便のみユニバーサル・スタジオ・ジャパンまで延長。2007年4月18日廃止。

*レイク&ポート号

横浜駅西口～田沢湖駅前ターミナル。2008年9月1日羽後交通(株)へ移管。

*ラピュータ号

相鉄高速バスセンター～金沢駅前。昼行便と夜行便があったが2000年3月16日付で昼行便廃止、2007年9月30日休止、同年10月1日廃止。

*ポセイドン号

相鉄高速バスセンター～徳山駅前。1993年11月2日休止、1994年8月25日廃止。

*トリトン号

相鉄高速バスセンター～高松駅。2001年12月20日に丸亀駅まで延長。2007年6月15日四国高速バス(株)へ移管。

*サンセット号

大和駅入口(夜行のみ)～横浜駅西口バスターミナル～万代シティバスセンター。1997年9月1日廃止。



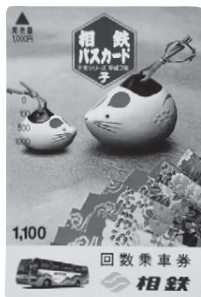
相鉄高速バスセンター



高速バスの3列セパレート型シート



バス共通カード



相鉄バスカード「干支シリーズ」

一方、高速バスは、定員29名の3列セパレート型シートを基本とし、自動車電話、テレビ・ラジオ・マルチチャンネルステレオ、トイレ、給湯器などを装備した車両を、各路線で運行した。

◆バスカードの導入

鉄道へのプリペイドカードの導入に続き、乗合バスでもキャッシュレス化が進んだ。相模鉄道(株)では、1992(平成4)年12月21日、旭・西横浜営業所所属の乗合バスでバスカードの使用を開始し、1993年2月19日までにすべての乗合バスへの導入を完了した。バスカードには、従来販売していたバス回数乗車券に替わる「相鉄バスカード」と、神奈川県内の他社のバスにも利用できる「バス共通カード」の2種類があり、バス共通カードは1994年10月1日から東京都内、1996年5月18日からは埼玉県内にも使用範囲が拡大された。

バスカードは、利用できる金額が販売額を上回る回数乗車券の代替として導入されたため、購入額にプレミアが付加された金額分の利用が可能であった(利用額は1,000円カードで1,100円、3,000円カードで3,360円、5,000円カードで5,850円)。また「相鉄バスカード」については、1993年12月27日に初の記念カードとして、干支を券面にデザインした「干支シリーズ」を発売した。なお、相鉄ホールディングス(株)と相鉄バス(株)は、2010年3月15日をもってバスカードの販売を終了し、同年7月31日で取扱いを終了した。

◆新たな運賃制度の導入

乗合バス業では、利用客が漸減する一方、1980年代後半以降の好景気で人件費などの諸経費が上昇したため、複数回の運賃改定を実施せざるを得なかった。

そうしたなか、利用者を限定しない持参人定期券を1992(平成4)年7月1日に、横浜市内の一部地域を対象として鉄道駅前のバス停から特定バス停間に使用区間を限定した「近距離定期券」を1997年9月1日に、通勤定期券保有者家族の土休日のバス利用に割引運賃を適用する「環境定期券」を1998年12月25日に導入した。さらに、1997年のゴールデンウィークを皮切りに、夏休み・冬休み・春休み期間中の小児運賃を50円均一とする、「ちびっ子50円キャンペーン」など、利用者拡大に向けた新たな運賃制度も開始した。

5. 貸切バス業の対応

◆帰郷バスと遊覧バス

レジャーが多様化するなか、相模鉄道(株)の貸切バス業は厳しい経営を強いられていたが、利用者の減少に対応するため、さまざまな施策を講じた。

1987(昭和62)年12月28日には、利用客減少を理由に1986年に中止した帰郷バスの運行を、年末の帰省客とスキー客をターゲットとして再開した。1991(平成3)年には、6月27日から9月27日までの期間限定で、相鉄観光(株)(現・(株)近畿日本ツーリスト神奈川)の主催による横浜市内遊覧バス「横浜物語」を運行した。この遊覧バスは好評を博し、以後1992年3月2日に「NEW横浜物語」、1995年3月16日に「横浜濱バス物語」と名称を変更、ルートと内容のグレードアップを行った。

また1995年7月21日から8月31日までの間、相鉄高速バスセンターと富士西湖パラマウント・パークとを結ぶ会員制バス「レイクライナー」を、富士急行(株)と共同で運行した。以降、毎年7月下旬から8月下旬まで運行し、1997年9月1日から



横浜市内遊覧バス「横浜物語」



会員制バス「レイクライナー」

相鉄自動車(株)(現・日本交通横浜(株))が運行を引き継いだ。同路線は輸送需要が高かったため、2005年7月23日から、相鉄自動車(株)が中距離高速バス「HIGHWAY CRUISER」河口湖線(相鉄高速バスセンター～河口湖駅)として、通年、富士急山梨バス(株)と共同運行し、2009年4月1日に相鉄バス(株)が、相鉄自動車(株)から同路線を譲受した。なお、2013年6月22日、富士山が世界文化遺産に認定されたことに伴い、同年以降7・8月の期間限定で、一部の便の行き先を「河口湖駅」から「富士山五合目」まで延伸して運行している。

◆相模鉄道(株)から相鉄自動車(株)への貸切バス移管

相模鉄道(株)の貸切バス業は、神奈川県と東京都(23区と町田市)を営業区域とし、二俣川営業所を拠点に38両の車両を展開し、種々の取組みを行ってきたが、依然厳しい経営状況が続いていた。相模鉄道(株)では事業主体の見直しも含む抜本的対策を検討し、事業者間の競争激化・レジャーの多様化などが顕在化するなかで幅広いニーズに対応するとともに小回りの利く経営体制できめ細かなサービスを提供するため、1997(平成9)年4月1日から、貸切バス38両のうち28両を、相鉄自動車(株)に移管することとした。

これにより、相鉄自動車(株)は貸切バス業の再建へ全力を注ぐこととなった。

第3節 流通業の幅広い展開

1. フランチャイズチェーンの展開と(株)イストの設立

◆相模鉄道(株)・相鉄企業(株)の販売業への進出

個人の消費動向が多様化した1980年代後半、相模鉄道(株)は商事業の新しい展開として、物品販売業や飲食業などに力を入れた。

1989(平成元)年3月11日、輸入生活雑貨店「ist」(横浜市泉区、売場面積620㎡)を、相鉄緑園都市サービスステーションの一部として開店した。大きな吹抜けのある2階建ての店内には、ヨーロッパを中心とした海外の高品質で個性的な洋食器やキッチン用品、家具、インテリア小物などをそろえ、消費者ニーズをとらえた商品と明るくスマートな店舗イメージが好評を博した。店名は、暮らしを主体的に楽しむ“人”に応える生活雑貨店でありたいとの考えから「～する人」という意味の英語「ist」が付けられた。運営は1989年3月11日より1998年3月31日まで東海開発(株)(現・東和アークス(株))に委託した。

1998年4月1日には湘南台駅前に相鉄湘南台ビル「時遊食館」(鉄筋コンクリート造、地上5階・地下1階建、敷地面積239㎡、延床面積999㎡)を開業し、相模鉄道(株)初のフランチャイジーとなるカフェ「ドトールコーヒーショップ湘南台西口駅前店」と飲食店「オリーブの木湘南台西口駅前店」(2005年12月31日閉店)、オリジナル店舗「カラオケシンシア湘南台店」の3つの直営店舗を開店した。また、同年7月15日には緑園都市植松ビルにハンバーガーショップ「フレッシュネスバーガー緑園都市店」を開店した。これらの直営店舗の運営は東海開発(株)に委託し、運営ノウハウ取得のため相模鉄道(株)社員が同社に出向した。

一方、相鉄企業(株)は1980(昭和55)年4月29日、まきが原ショッピングプラザ「相鉄ライフ」内に「万騎が原ブックセンター」を開店し、書籍販売業に進出した。同社は1993年までに、相鉄ブックさがみ野店、天王町店、大和店、星川店、弥生台店、



輸入生活雑貨店「ist(イスト)」

* 輸入生活雑貨店「ist」

2003年10月22日から「ist LIVING DESIGN 緑園都市店」。



湘南台駅前に建つ「時遊食館」

* 万騎が原ブックセンター

1980年11月28日より「相鉄ブック万騎が原店」。



相鉄ブック万騎が原店

三ツ境店、緑園都市店、相鉄本社ビル店、二俣川店を相次いで開店した。1997年3月8日には、書籍販売とビデオ・CDレンタルの複合店舗「TSUTAYA緑園都市店」を開店した。相鉄企業(株)初の複合店舗であり、1階で書籍・雑誌の販売、2階では「TSUTAYA」の加盟店としてビデオとCDのレンタルを行った。



am/pm相鉄二俣川駅店

◆(株)イスト

1999年5月12日 設立

2014年4月1日

相鉄流通サービス(株)より開発事業および不動産賃貸事業などを譲受、相鉄ステーションリテール(株)と商号変更

(資本金の推移)

1999年5月(設立) 1,000万円

◆(株)イストの設立

相模鉄道(株)は、直営店の多店舗化と多角化に注力するため、建設資材などの取引に関する業務を1998(平成10)年4月1日をもって相鉄興産(株)に移管した。また直営店の効率的な運営のため、1999年5月12日、(株)イストを設立した。同社は東海開発(株)に代わり、7月1日より相模鉄道(株)から飲食など4店、物品販売3店の運営を受託した。さらに相模鉄道(株)から、11月9日にはコンビニエンスストア「am/pm相鉄二俣川駅店」、2000年2月27日には「ドトールコーヒーショップ三ツ境店」の運営も受託した。

相模鉄道(株)は2000年4月7日、「TSUTAYA片倉町店」を開店した。同年6月8日には「am/pm相鉄希望ヶ丘駅店」、10月20日には「TSUTAYAさがみ野駅店」と「am/pm相鉄さがみ野駅店」など、フランチャイジーおよびオリジナル店舗を立て続けにオープンし、いずれも運営は(株)イストが受託した。



TSUTAYA片倉町店

2. 相鉄ローゼン(株)のサービス強化

◆システム導入による効率的な店舗運営

相鉄ローゼン(株)は、顧客のニーズに応える商品提供とサービスの向上を目指し、さまざまな情報システムを取り入れていった。1984(昭和59)年3月1日、電算機センターに大型コンピュータを導入、スーパーマーケット全店でEOS(Electronic Ordering System: 電子式補充発注システム)の使用を開始した。1985年3月1日にはスーパーマーケット全店でバーコードスキャナー(光学的自動読み取り機)を導入した。これは、相鉄ローゼン(株)独自のバーコードを記載したプライスカードをEOS端末機で読み取って発注を行うもので、発注作業の簡素化とミス防止に効果を上げた。同年9月1日には経理業務のシステムを大型コンピュータに統合した。

1986年7月18日より、そうてつローゼン大口店と弥生台店の両店でPOS(Point Of Sales System: 販売時点情報管理システム)の実験を開始した。POSでは、取り扱うほぼすべての商品にバーコードを付け、これをスキャンすることでレジでの会計を行う。レジ作業の大幅な省力化・正確化にとどまらず、バーコードによって販売時点における状況を総合的に把握、本部と各店舗の端末とを連動させることで、売上げ、在庫、商品などの管理を容易にし、効率のよい売場を実現して企業体質強化につながるシステムであった。

1986年10月30日に開店したそうてつローゼン三ツ境店にもPOSを試験導入し、これらの実験結果からソフトウェアを改良して、既存店への導入およびEOSとPOSの一元化を行うこととした。1991(平成3)年6月26日には、スーパーマーケット全店へのPOS導入が実現した。

このほか、視覚に訴える明るい売場づくりを実施するVMD(Visual Merchandising)を1986年10月30日にそうてつローゼン三ツ境店に本格導入し、以降、衣料品売場と専門店への導入を進めた。



VMDを導入したそうてつローゼン三ツ境店衣料品売場

◆Vマーク商品と㈱八社会

相鉄ローゼン(株)は、1983(昭和58)年1月20日より、小田急商事(株)、(株)京王ストア、(株)京成ストア、(株)京浜百貨店(現・(株)京急ストア)、(株)東急ストア、(株)東武ストア、松電商事(株)(現・(株)デリシア)の私鉄関連チェーンストア7社とともに、Vマーク商品の販売を開始した。これは、使用頻度の高い食品や衣料、雑貨などを品質最優先で企画し、スケールメリットによる低価格で販売するものであった。1986年度には品目数が226、年間売上高は8社合わせて48億円にのぼった。1987年9月1日、これら8社は、Vマーク商品の開発強化および国内商品や海外商品の共同開発・仕入れを進めることを目的として、(株)八社会^{*}を設立した。

◆「お客様第一主義」の強化

相鉄ローゼン(株)の前身である相鉄興業(株)では、1980(昭和55)年3月1日から、人的サービス向上を目的とするKS(活気とサービス高揚)運動を展開するなど、顧客サービス向上に取り組んだ。1990(平成2)年3月26日、そうてつローゼンのイメージソング「人あざやかに」(作詞・伊藤アキラ、作曲・桜井順、歌・チェリッシュ)が完成し、以降、店内のBGMに使われることとなった。会社創立30周年の節目となる1992年6月1日には、「そうてつローゼン」の新しいストアシンボルマークを導入した。人と花をモチーフに豊かで健康的な生活感を表現し、ロゴタイプも柔らかくデリケートさを感じさせながらも勢いがある書体を採用した。

一方、顧客のニーズに応えるサービスとして、1986年7月3日から、移動販売車「モービルマート」をスタート、そうてつローゼン富岡店、ドリームランド店、横山台店において「さわやか号・生鮮お届け便」の名称で運用した。最大14店舗で稼働したが、1991年11月、そうてつローゼン富岡店でのサービス休止をもって終了した。

1995年5月1日からはそうてつローゼン大和店の警備を、6月1日からは清掃業務を直営化して清潔感・安心感・快適性のある売場づくりに努めた。

また、1999年5月6日にそうてつローゼン二俣川店で、購入商品の宅配サービス^{*}を開始した。2001年7月6日からそうてつローゼン葉山店、2003年7月28日からそうてつローゼン国分寺台店、海老名店、杉久保店に拡大し、2018年3月末日時点、25店舗で実施している。

◆物流の効率化

1990年代、バブル経済崩壊後に市場・個人消費が低迷したことを受け、流通業界では製造・配送・販売業者が一体となってコスト削減に取り組むこととなった。

相鉄ローゼン(株)では1992(平成4)年4月20日、綾瀬チルドセンター(延床面積3,907㎡)を開設し、ここを拠点とした日配食品共同配送システムを稼働させた。このシステムは、従来取引先が各店舗へ個別に納品していた商品を同センターに一括納品し、同センターで商品を検品、仕分けし、混載して各店舗に納品するものである。納品車両数を削減でき、店舗では納品された商品を検品せずに陳列することができるようになったほか、従来のEOS伝票に替わって納品明細書が添付されることで、ナンバリングや伝票伝送作業が不要となった。また、指定時間に取扱商品の大部分が一括納品されることにより、店舗作業の見通しが立てやすく、人員体制も効率化された。

1993年9月1日には同様の仕組みで、取引先である(株)菱食(現・三菱食品(株))が開設した首都圏物流事業所内の厚木グローサリーセンターを拠点とする一般食品新物流システムを、1994年9月1日には厚木第二グローサリーセンターを拠点に菓子



Vマーク商品

*㈱八社会

資本金4,000万円、取締役社長中原功(株)東急ストア社長)、相鉄ローゼン(株)12.5%出資。



新しいシンボルマークをデザインした紙袋



モービルマート

*二俣川店の宅配サービス(導入時)

5,000円以上購入(アイスクリームや冷凍食品などを除く)した顧客には無料、5,000円未満の顧客には300円で、10時から14時までの受付は当日の15時から17時、それ以降の受付は翌日に、自宅まで商品を届けた。



綾瀬チルドセンター

新物流システムを、10月1日には立川低温物流センターを拠点に冷凍食品新物流システムを稼働させた。1995年8月1日には、神奈川県流通サービス協同組合が開設したKRS共同物流センター内に相鉄ローゼンHKC(ハウスウェア共同配送センター)を設けて家庭用品新物流システムを稼働させたほか、1996年2月1日にはアイスクリーム新物流システムを、1999年10月1日には伊藤忠食品(株)が開設した町田物流センター内に相鉄ローゼン酒類共配センターを設けた。これらにより、相鉄ローゼン(株)のスーパーマーケットで扱う商品のほとんどがセンター経由の配送となった。

なお、1997年3月16日には事務センターを新設して事務処理を集約し、大幅な効率化が図られた。



そうてつローゼン大和店

***相高ストア大和店**

1959年7月1日開店。そうてつローゼンに変更後、大和駅周辺連続立体交差工事に伴い1988年8月31日閉店。



ストップ・イン(緑園都市駅)

◆地域特性に合わせた店舗展開

相鉄ローゼン(株)が誕生した1982(昭和57)年の同社が運営するスーパーマーケットは55店であった。同社はその後も店舗のスクラップ&ビルドを進め、神奈川県内の各地域特性に合わせた店舗展開を進めた。

1991(平成3)年11月15日、そうてつローゼン大和店(大和市深見台、売場面積7,333㎡)が開店した。大和市にはかつて(株)相高が相高ストア大和店を出店しており、再度の進出であった。同店は相鉄ローゼン(株)最大となる店舗であったが、2016年9月30日をもって閉店した。

2003年10月22日に開店したそうてつローゼンかしわ台店(海老名市柏ヶ谷、売場面積982㎡)は、同社が目指す「時流適応型」のモデル店舗であった。黒を基調とした内装の生鮮食料品売場を入口前に大きく展開し、店内の天井や壁の装飾はイラストなどを用いて楽しさのある空間とした。ストア内の総菜売場は相鉄ローゼン(株)による直営で、「できたて」「あつあつ」をアピールする実演販売コーナー、時間帯ごとにおすすめ品を提供するバイキングコーナーを設けた。

なお、コンビニエンスストアの実験店舗として「ストップ・イン」を開業、1988年10月25日から2000年8月30日まで緑園都市駅構内で営業したほか、二ツ橋店、さがみ野店、星川店を展開した。

◆環境活動の推進

消費者の環境保護意識の高まりを受け、相鉄ローゼン(株)は積極的に環境保全のための活動に取り組んだ。1991(平成3)年4月1日より、レジ袋不要の顧客へのスタンプサービスをそうてつローゼンドリームランド店と緑園都市店で開始、同年10月1日には全店舗に拡大した。ポリエチレン袋の使用量を減らすことを目的に、顧客に買い物袋の持参を呼びかけ、袋不要の場合に押印するスタンプが20個たまると100円の還元を行うものであった。

1991年4月8日には、牛乳パック回収をそうてつローゼン六ツ川店、左近山店、いずみ野店で実験的に開始し、1999年9月16日から全店舗で本格実施した。1991年7月7日には、そうてつローゼン公田店でアルミ缶回収の実験を開始した。

また、同年9月1日から、発泡スチロールトレイの回収実験をそうてつローゼン弥生台店、ひかりが丘店、南まきが原店で開始した。これは商品の包装に使われたトレイを顧客が利用後に持参して店内に設置した回収箱に入れ、これを業者が回収して再資源化するもので、顧客からの好評を得て、翌1992年3月1日からスーパーマーケット全店舗での回収をスタートした。また、1993年2月1日、再生発泡スチロールトレイを全店舗で導入した。このトレイは、回収されたトレイと工場内端材を材料としてつくられ、何度でも繰り返し再生することが可能であった。これによ



透明タイプトレイの回収を開始

り、発泡スチロールトレーのリサイクルシステムが確立された。2001年7月からは、透明タイプトレーの回収をそうてつローゼン緑園都市店、高田店で開始したが、これは全国でも初の試みであった。

1991年11月から、毎月1日を「省エネの日」と決め、ポスターなどで顧客へPRするとともに相鉄ローゼン(株)の全従業員の意識高揚を図った。

3. 相鉄ローゼン(株)の事業の広がり

◆レディースファッション専門店の展開

相鉄グループのレディースファッション専門店の展開は、1962(昭和37)年11月23日に(株)相高が横浜ステーションビルに相高横浜駅店を開店したのが端緒となった。一方相鉄興業(株)が1964年12月1日、ダイヤモンド地下街(現・相鉄ジョイナス)に初めての大型衣料専門店「女性の店そうてつ」を開店した。1982年に両社が合併して相鉄ローゼン(株)が誕生して以降、チェーンとしての統一が課題となり、専門店の名称を「リリオ」に統一した。同時に各店舗での取扱商品を変えて、チェーンとしての魅力を高めた。1991(平成3)年5月11日には、専門店として東京都初出店となる「リリオワンオーナイン店」を、渋谷・文化村通りに面したファッションビル「ONE-OH-NINE」5階に開店するなど、積極的な出店を行った。

◆映画館の移転

相鉄映画館ビル(旧・相鉄ムービル)には5つの映画館が収容され、各館の運営は相鉄ローゼン(株)が行っていた。これら5館は、横浜駅西口駅前再開発事業に伴い、1988(昭和63)年11月12日、相鉄南幸第2ビル「相鉄ムービル」に移転し、「ムービル1~5」となった。ムービルには最新の35ミリ映写機が導入され、客席にはフランス製のひじ掛けイスが設置されるなど、高級感のある快適な内装とした。開館日には映画「怪盗ルビイ」に出演の小泉今日子、真田広之、和田誠監督の舞台挨拶があり、入場制限が行われるほどの盛況であった。

◆飲食業の展開

相鉄グループの飲食業の展開は、1956(昭和31)年4月2日、相鉄不動産(株)が相鉄線横浜駅内に「相鉄食堂」を開店したことがその端緒となった。相鉄不動産(株)の飲食業は1962年9月1日、相鉄興業(株)に譲渡され、1982年に相鉄ローゼン(株)となったときには、飲食店14店舗を有していた。

一方、(株)横浜精養軒がレストラン「ジョイナス『精養軒』」など5店を、(株)相栄が喫茶店「マイネ」、甘味喫茶・軽食店「二葉」など4店とフードコート4店を運営するなど、複数の会社が飲食業を展開していた(1997年)。

1998(平成10)年8月1日、相鉄ローゼン(株)は、(株)横浜精養軒と(株)相栄を合併させて相鉄フードサービス(株)を設立するとともに、同年9月1日、自社の飲食店4店(レビ、シェルポート、クレール、ル・ルボワール)を相鉄フードサービス(株)に移管し、飲食業の一元化を図った。

*相高横浜駅店

1973年11月20日に愛称を「バル」とし、さらに1983年11月12日「リリオシャル店」に改称。2005年3月18日に同店を2店舗とし「プリリア」ノコノアに改称。2006年2月28日閉店。

*女性の店そうてつ

1973年6月1日「そうてつリリオ地下街店」に改称し、1983年11月12日「リリオダイヤモンド店」に改称。2007年8月19日閉店。



リリオワンオーナイン店

*相鉄食堂

1961年7月21日に閉店し、翌1962年11月23日、相鉄興業(株)が横浜ステーションビル(のちのシャル)地下1階に移転・開業した。



ジョイナス「精養軒」

相鉄フードサービス(株)

1957年 8月29日
(株)横浜精養軒として設立
1998年 8月 1日
(株)相栄と合併し、相鉄フードサービス(株)と商号変更
1998年 9月 1日
相鉄ローゼン(株)から飲食店(レビ、シェルポート、クレール、ル・ルボワール)4店を譲受
2009年 8月 1日
(株)相商に合併
(資本金の推移)
1957年 8月(設立) 1,000万円
1998年 8月(増資) 5,000万円(相鉄ローゼン(株)100%)
1998年 9月(増資) 2億円
1998年10月(増資) 3億5,000万円
2003年11月(減資) 1,000万円

4. バブル崩壊後の砂利業と石油業

◆砂利業の再編と復調

砂利業は鉄道業とともに古い歴史をもち、相模鉄道(株)は東京都、神奈川県、千葉県、栃木県に営業所・出張所を設け、関東一円にわたって骨材や生コンクリート販売など、幅広い営業活動を行ってきた。しかしバブル経済崩壊による景気低迷とその後の緩慢な景気回復のなかで、公共事業の鈍化や民間企業の設備投資の抑制が続いた。特に建設需要の低迷と仕入れ原価や輸送費の上昇、販売価格の下落などは大きく、事業環境は厳しいものとなった。これらを受け、相模鉄道(株)は事業構造の抜本的な見直しを進めた。

相模鉄道(株)は、1988(昭和63)年12月5日、御前崎海運(株)の株式を小池造船海運グループに譲渡した。1992(平成4)年3月16日には出田町埠頭での骨材管理業務を東海開発(株)に、また、1998年4月1日、建設資材などの取引に関する業務を相鉄興産(株)(現・東和アークス(株))に移管した。

こうして体制をスリムにする一方、「東京湾横断道路浮島取付部工事・木更津人工島建設工事」「沖ノ島鳥島侵食防護工事」などの公共事業を中心とする大型プロジェクトへの販売を積極的に展開した。

その後、砂利業における製販一体化とグループ内の商社機能の集約化、市場競争力の強化と経営効率化を目指して、2001年10月1日、相模鉄道(株)は砂利業および石油製品販売業を相鉄興産(株)に譲渡した。



橋脚の土台となる基礎石などを納入した東京湾横断道路(アクアライン)工事

◆石油業の新形態を提案

一方、相模鉄道(株)は、運営する相鉄SS(サービスステーション)の新規顧客の獲得を積極的に進めるため、付加価値の高いガソリンスタンドを建設していった。

1987(昭和62)年5月の消防法改定でガソリンスタンドと異業種との併設が認められたことから、翌1988年9月9日に開店した相鉄山手台SSでは、ガソリンスタンド施設に加え、飲食店を2階に設置した。女性客をターゲットとしたメニューづくりは、周辺住宅地の付加価値を高めるとともに、ガソリンスタンドの新しい形を提案するものであった。また、同年12月15日に開店した相鉄緑園都市SSは“人と車のふれあいステーション”と位置づけられた。従来のスタンドにはない広々としたサービスルーム(97㎡)を備えていたほか、輸入生活雑貨店「ist」を併設して、顧客が憩いの場として利用できる環境づくりを行った。

このほか、1992(平成4)年8月1日には敷地面積が1,000㎡を超える大型店舗の厚木インターチェンジSS、1995年8月10日に国道16号線沿いの今宿SS、1998年4月19日にやよい台SSがそれぞれ開店し、相鉄SSチェーンは神奈川県下に最大16店舗(1997年12月18日時点)を擁することとなった。



相鉄緑園都市SSサービスルーム

第4節 不動産業の急拡大

1. 集合住宅の分譲

◆集合住宅分譲への本格参入

1980年代以降、個人向け不動産市場においては、集合住宅の増加が顕著であった。神奈川県の実業・土地統計調査では、1983(昭和58)年には全住宅の40.7%で

あった集合住宅は、1993(平成5)年には51.8%と一戸建てを上回り、さらに2003年には54.8%となっている。

相模鉄道(株)でも、この時期に集合住宅の開発に本格的に進出した。「パークシティ本牧」は米軍住宅地跡地約88haを利用した9棟(A~I棟)の集合住宅で、相模鉄道(株)は三井不動産(株)と共同でD棟・F棟を開発、1987年12月からD棟53戸、F棟77戸の分譲を開始した。専有面積62㎡~121㎡、間取り3LDK~4LDK、価格3,100万円~9,000万円台であった。

1988年10月には、かしわ台駅付近で集合住宅「かしわ台クラルテ」(第1期135戸、第2期125戸、敷地面積1万6,175㎡)を分譲した。11階建て、3LDK中心で、第1期住戸は専有面積65㎡~107㎡、価格は2,500万円~5,400万円台であった。

1994(平成6)年10月からは、JR宇都宮線古河駅に隣接した「ヴェルシティ古河」(318戸)の販売を開始した。約1万5,000㎡の敷地に4つの高層住棟とオープン・コミュニティ・スペースを配置し、駅から緑豊かな遊歩道を設置した同物件は、専有面積59㎡~88㎡、価格1,600万円~4,300万円台であった。

一方、総合不動産会社を目指す相鉄不動産(株)も分譲業に進出した。1985年10月、横浜駅から徒歩7分の立地で初の集合住宅「ピュアハイツ台町」を分譲した。ワンルームタイプ22戸・ファミリータイプ20戸からなる12階建てで、等価交換方式により開発した。敷地面積747㎡、専有面積17㎡~92㎡、間取り1LDK~3LDK、価格1,300万円~4,200万円台であった。1999年4月には会社創立20周年記念事業として、横浜駅西口から徒歩10分の横浜市都市計画道路環状1号線沿いに「アエリア20」(109戸)を分譲した。建築デザイナー・内田繁氏を総合プロデューサーに迎え、棟全体を対象とする集中浄水システム、全戸へのインターネット常時接続回線などを導入、専有面積36㎡~88㎡、間取り1LDK~3LDK、価格1,800万円~6,600万円台であった。

◆「グレースシア」ブランドの誕生

1993(平成5)年10月に分譲を開始した「グレースシア梶ヶ谷」(敷地面積1,100㎡、専有面積65㎡~72㎡、間取り2LDK+S~3LDK、価格4,400万円~5,700万円台、27戸)は、相鉄グループの集合住宅ブランド「グレースシア」シリーズの第1号で、全戸に大型トランクルーム、エアコン、オートロックを備えていた。「グレースシア(GRACIA)」は、「上品」や「洗練」という意味の英語Graceに、「~の地」という意味のラテン語の接尾辞iaを合わせて「よい住まい」を表現した造語である。

相模鉄道(株)ではその後も、相鉄線沿線を中心にグレースシアブランドの集合住宅を多数分譲し、中堅不動産分譲事業者として躍進した。

◆JVによる集合住宅開発

相模鉄道(株)では、グレースシアブランドの集合住宅分譲を進めるとともに、ほかの不動産会社と共同での集合住宅の開発にも取り組んだ。

星川駅前の旧・古河電池工場跡地4万6,764㎡を開発する「横浜ミッドタウンプロジェクト」の居住エリアでは、1989(平成元)年4月から三井不動産(株)と共同で「ステージ星川」を分譲した。駅から続く緑の歩道や豊富な植栽、テニスコートを配した1万2,973㎡の敷地に立つ14階建て、253戸の集合住宅で、第1期は専有面積69㎡~129㎡、間取り2LDK~4LDK、価格5,000万円~1億1,100万円台であった。

同じく三井不動産(株)と共同で1998年9月から分譲した「パークシティ横濱」(19階建、647戸)は、星川駅から徒歩4分の2万2,661㎡の敷地にA~E棟の5棟が並ぶ大規模環境創造型マンションで、専有面積65㎡~99㎡、間取り2LDK~4LDK、価



かしわ台クラルテ



グレースシア常盤台公園



工事中のステージ星川



パークシティ横濱

格3,700万円～1億円台であった。

1990年代に入ると、マンションの高層化・大型化が進んだ。この結果、開発・建設費の膨張によるリスク分散の意味からも、複数の不動産ディベロッパーがJV(ジョイントベンチャー)での開発を行うケースが増加していた。

相鉄不動産(株)でもJVによる集合住宅分譲に積極的に進出した。1998年9月から日産不動産(株)・長谷工不動産(株)と共に「エルパティオ」(敷地面積1万7,753㎡、専有面積66㎡～93㎡、価格2,600万円～4,800万円台、235戸)を、同年2月からは伊藤忠商事(株)・日本信販(株)・トータルハウジング(株)・(株)長谷工コーポレーションと開発した「八王子みなみ野シティエグザガーデン」(敷地面積3万3,358㎡、専有面積78㎡～105㎡、価格3,100万円～4,900万円台、400戸)を分譲した。翌1999年6月から、(株)大和土地建物・(株)東洋不動産とともに「メイフェアパークス溝口」(敷地面積2万5,580㎡、専有面積70㎡～128㎡、価格3,400万円～7,400万円台、548戸)を、翌2000年6月からは、「エルパティオ」に隣接した敷地に、日産不動産(株)・(株)長谷工コーポレーションとともに「アリスガーデン横浜」(専有面積66㎡～86㎡、価格2,400万円～3,700万円台、251戸)を分譲した。また同年10月、横浜駅西口エリアで初のタワーマンション「シルエタワー横浜」を(株)大京とともに分譲した。26階建て、166戸の住戸は専有面積46㎡～159㎡、価格1,900万円～1億3,800万円台であった。

一方、相模鉄道(株)がJVに参加して分譲した集合住宅としては、相鉄不動産(株)・洋伸不動産(株)・平和不動産(株)・(株)長谷工コーポレーションと開発した「若葉台ワーズワースの丘」(2000年11月分譲開始。敷地面積2万4,071㎡、専有面積80㎡～125㎡、価格3,600万円～6,400万円台、350戸)などがあつた。

この間、三井不動産(株)とは、小田急相模原パークホームズ、大倉山北パークホームズ、南林間パークホームズ、ステージ宮崎台、ザ・コート山手台など、中小規模の集合住宅も共同で開発した。

2. リゾート住宅の分譲

◆リゾートマンションの分譲

国民生活の高度化や週休2日制の普及などによりリゾートに対する関心が高まるなか、リゾート住宅の分譲にも力を入れた。

相模鉄道(株)は、1988(昭和63)年4月から、箱根町元箱根で「エーデル元箱根」を分譲した。芦ノ湖を一望する高台に建つ地上3階建、敷地面積1万1,000㎡、32戸の集合住宅で、サウナ付き大浴場やフロントサービスを備え、1期24戸は専有面積97㎡～132㎡、間取り2LDK～3LDK、価格5,400万円～1億200万円であった。渡り廊下のあるおしゃれな設計は、翌1989(平成元)年10月27日に、「第34回神奈川県建築コンクール」で奨励賞を受賞した。

1991年10月には「エムロード熱海」を分譲した。住戸棟と、バーラウンジや大浴場のあるクラブハウス棟からなり、熱海市街と相模湾を一望する敷地面積4,416㎡に建つ住戸66戸は、専有面積49㎡～81㎡、間取りLDK+S～2LDK、価格2,900万円～1億700万円台であった。

◆「相鉄的那須」でのリゾート展開

1990(平成2)年9月から、相模鉄道(株)は別荘地「相鉄的那須」で米国製輸入建売高級別荘「ザ・ヴィラ」(敷地面積721㎡～743㎡、延床面積115㎡～125㎡)を分譲した。米国で設計・加工された原材料を輸入し、組み立てて土地付きで販売するもので、



八王子みなみ野シティエグザガーデン



若葉台ワーズワースの丘



エーデル元箱根



米国製輸入建売高級別荘「ザ・ヴィラ」

まず5,000万円台の価格で10棟、1991年春に8棟を分譲した。高強度の枠組壁工法で、上げ下げ窓や両開き窓、大型バルコニー、ビルトイン型暖炉など、アメリカ風のデザインが特徴であった。

また1994年7月28日、コテージ型林間リゾートホテル「コテージ アルカディア」を開業した。4・6名用の8戸の山小屋風コテージと、ロビーやフロント、和洋客室3室、レストラン「オークテラス」や温泉を備えたヴィレッジセンターからなるリゾート施設で、家族連れやグループ客に好評を得た。なお、「コテージ アルカディア」では2004年4月29日、開業10周年を記念して、洋風・和風2種類の露天風呂と、イギリスのブランド「ローラ アシュレイ」のインテリアコーディネートによる2名用のスイートルーム「ブランドコテージ」を新設した。



コテージ型林間リゾートホテル「コテージ アルカディア」

3. 総合不動産会社を目指す相鉄不動産(株)

◆相鉄アップスネットワーク

総合不動産会社を標ぼうする相鉄不動産(株)は、仲介業の充実を図った。1986(昭和61)年2月、相模鉄道(株)および相鉄建設(株)とともに(社)都市開発協会の認定を受け、不動産取引業者間の情報交換組織「流通機構」の自社運営を開始した。名称は「相鉄不動産流通ネットワーク」で、これは3社間の情報交換により、売主と買主からの依頼物件の早期成約を目指すものであった。

また相鉄不動産(株)は、1988年7月8日、地域の不動産業者との営業協力体制を強化するため、「相鉄アップスネットワーク」^{*}を設立した。同社と取引のある相鉄線沿線および神奈川県下の有力事業者38社が加盟して、相互の不動産情報の交換や取引の活発化で事業を活性化し、友好関係を強化することが目的であった。週1回の物件登録公開をはじめ、情報交換会なども実施したが、2001(平成13)年1月31日に解散した。



UP'Sのロゴを付けた相鉄不動産(株)店舗

*相鉄アップス

「アップス(UP'S)」は、1988年3月18日に、相鉄不動産(株)が、仲介部門の新ブランドロゴマークとして定めたもので、「UPするもの=生活向上イメージ=相鉄の仲介」を意味していた。

◆相鉄不動産(株)の再編

相鉄不動産(株)では、1988(昭和63)年10月1日、注文住宅業のブランドロゴマーク「HOUSE'S」^{ハウゼス}を制定した。これは優れた設計と最新技術をもとに、住む人の個性をデザインする良質な住まいを提供する同社の姿勢を表現するものであった。さらに、注文住宅の需要喚起・受注促進を図るため、1998年(平成10年)1月1日には、簡潔で認知・理解されやすいブランド名「相鉄ホーム」に変更した。

また同社は、1985年11月16日には海老名住宅展示場にモデルハウスを、1987年6月21日には緑園都市住宅展示場にモデルハウス(1998年閉鎖)を、1992年1月10日には東戸塚住宅展示場に注文住宅用モデルハウス(1996年7月31日閉鎖)を設けた。

こうした営業努力にもかかわらず、1990年代に入るとバブル経済の崩壊に伴い、不動産業界の業績は極度に落ち込み、相鉄不動産(株)でも事業の再構築が急務となった。相鉄グループの分譲業の再編とともに、1994年7月1日、相鉄不動産(株)は相模鉄道(株)から分譲部門を、相鉄建設(株)から木造住宅建設部門を引き継いだ。これにより営業力・技術力の強化を図り、同社は仲介・賃貸管理・分譲・請負工事の各事業を展開する総合不動産会社として、一層の発展を目指すこととなった。



緑園都市住宅展示場

*24時間通路

2009年8月27日から「大通り」と改称。

23時通路

2009年8月27日から「小径」と改称。

三角広場

2002年11月29日廃止。

*デート広場

2009年8月27日から「広場」と改称。

*ザ・ダイヤモンド

1964年のダイヤモンド地下街開業以降、横浜地下街(株)は以下のような施策を展開した。

1965年3月19日

第1回来街者調査を実施

1965年10月25日

横浜駅前ビル(現・コンフォート178ビル)連絡口開口

1968年11月30日

横浜岡田屋(現・横浜モアーズ)地下2階に飲食専門店街「ニューダイヤモンド味の街」開業

1969年4月1日

横浜地下街第2駐車場開業(2008年4月1日「横浜駅西口第2駐車場」と改称。延床面積2,644㎡、120台)

1970年2月1日

横浜岡田屋地下1階に食料品販売店街「ニューダイヤモンドのれん街」開業(地下2階と合わせ、1974年4月26日より「飲食街パティオ」と改称)

1974年11月29日

36m道路下回遊地下歩道完成

1974年11月30日

地下街防災センター開設

1975年4月19日

横浜天理ビル連絡口開口

1975年4月21日

日本生命横浜西口ビル連絡口開口

1975年10月1日

沢渡駐車場開業(敷地面積3,526㎡、146台)

1981年8月1日

SYビル(鉄骨鉄筋コンクリート造、地上7階・地下1階建、敷地面積555㎡(横浜地下街(株)持分293㎡)、延床面積3,288㎡)開業

2004年1月26日

地下街と横浜駅西口第1バスターミナルとを結ぶエレベーター4基を設置し、バリアフリー対策工事を完成

2004年3月31日

横浜岡田屋モアーズ地下1・2階「飲食街パティオ」の営業を廃止

2007年10月25日

横浜地下街第2駐車場(現・横浜駅西口第2駐車場)敷地内にオートバイパーキング(81台)を開業

*中央広場

2015年12月1日から「ホテル前広場」と改称。

4. 横浜駅西口周辺における賃貸業

◆西口商業施設の充実

相鉄グループの横浜駅西口商業施設の中心となる相鉄ジョイナスでは、顧客ニーズに応える施設とするため、継続的に館内各フロアの改装工事を行った。1988(昭和63)年10月25日には、4階「自然の広場」の改装が完成した。これは開業15周年を記念し、従来のテーマ「太陽と緑と水」に「風」を加えて、「妖精の風車」から人形が繰り出して時を告げるモニュメントや数多くの水車を配するなどして、イメージを刷新したものである。1990(平成2)年2月1日には、イメージアップのため、1階の「24時間通路」「23時通路」「三角広場」の改装に着手した。床面を磁器タイルから大理石に変更、天井照明を明るく、三角広場は天井を高くして開放感を高めるなどし、4月26日に完成した。また1991年10月24日には、地下1階食品街を全面改装し、11月15日には、地下2階と地下1階の間に、横浜市内で初となる中間水平部付きエスカレーターを設置した。

横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズの開業(1998年9月24日)に先立ち、1998年9月10日に地下1階のレディースブティックコーナーを改装、また8月28日に「デート広場」や1階三角広場の入口付近の外壁にゲート風のデザインを施すとともに壁や柱などをホテルと同じ色調に改装して、イメージの統一を図った。

一方、相鉄ジョイナスと接続する地下街ザ・ダイヤモンド(現・相鉄ジョイナス)では、1995年9月28日から防災設備等改善工事に着手した。1998年5月31日には、音声誘導装置、点字ブロックを新設するとともに、中央広場に新ランドマークとしてガラスアート「6連作・窓辺の語り部」(ガラスアーティスト・野口真里氏制作)を設置した。同年9月1日には、相鉄・高島屋共同ビル(現・相鉄ビル)との接続工事(2カ所)が完成、シェラトン第1連絡口、シェラトン第2連絡口が開通した。

2000年7月1日、横浜市西区みなとみらい地区に大型商業施設が相次いで開業し、集客競争が激化したことから、相鉄ジョイナスでは営業時間を物販店10時~21時、地下1・2階の飲食店11時~23時に、ザ・ダイヤモンドでは全店(食料品店は前年1999年11月1日から延長済み)の営業時間を10時~21時に延長した。

◆ダイヤモンドスポーツクラブ アトラス

横浜地下街(株)は、賃貸業に加え新たな事業展開を目指して、1987(昭和62)年5月13日沢渡ビル(鉄骨鉄筋コンクリート・鉄筋コンクリート造、地上3階・地下2階建、敷地面積3,777㎡、延床面積9,613㎡)を完成させ、同年6月1日、同ビル内に「ダイヤモンドスポーツクラブ アトラス」を開業した。同クラブは横浜駅から徒歩10分、スカッシュ・ラケットボールコート、インドアゴルフルーム、スイミングプール(25mプール、5コース)、アスレチックジム、スキューバダイビングプール(水深5m)およびランニングトラック(1周100m)を備え、当時としては日本最大級の規模と設備をもつスポーツクラブであった。その後、バブル崩壊で経済が低迷する



風車のモニュメントを加えた自然の広場



中間水平部付きエスカレーター



ガラスアート「6連作・窓辺の語り部」



ダイヤモンドスポーツクラブ アトラス



横浜クリエーションスクエア

なか、同クラブの経営が厳しいものとなったため、1997(平成9)年7月1日から(株)アトラスに経営を移管し、抜本の見直しを図った。

◆事務所ビルの取組み

相模鉄道(株)は、1994(平成6)年12月27日に、横浜駅西口の「相鉄鶴屋町ビル」の7・8階を学校法人岩崎学園に譲渡し、「相鉄岩崎学園ビル」と名称変更し、翌1995年9月28日に5・6階を譲渡した。

また横浜駅東口周辺で初の事務所ビルを、ヨコハマポートサイド地区内に複数の地権者(三井不動産(株)など)とともに開発し、1994年3月19日に「横浜クリエーションスクエア(YCS)」(鉄骨造、地上20階・地下1階建、敷地面積4,024㎡、延床面積2万1,172㎡)として完成させた。

5. 沿線地区における賃貸業

◆駅前商業ビルの充実

相模鉄道(株)は、三ツ境ショッピングプラザ「相鉄ライフ」の3階を1990(平成2)年3月に、1階を1994年4月に、2階を1997年3月にそれぞれ改装し、商業ビルとしての魅力の刷新を図った。

また同社は、1990年7月27日に二俣川駅に隣接してバスターミナルや旭区民文化センターを擁する二俣川駅北口共同ビル(鉄骨鉄筋コンクリート造、地上7階・地下1階建、敷地面積3,496㎡、延床面積1万6,000㎡)を二俣川ショッピングプラザ「相鉄ライフ」として開業した。1991年12月4日にはさがみ野駅北口に相鉄さがみ野駐車場ビル(延床面積2,725㎡、125台)を、1993年4月21日にはいずみ中央駅に隣接して「そうてつローゼン」や泉区民文化センターを擁する相鉄いずみ中央ビル(鉄骨鉄筋コンクリート造、地上6階建、敷地面積1万471㎡、延床面積1万9,767㎡)をいずみ中央ショッピングプラザ「相鉄ライフ」として、それぞれ開業した。

大和駅に隣接し、そうてつローゼン大和店が入居していた相鉄大和ビル(1959(昭和34)年開業)は、1988年9月1日、大和駅周辺連続立体交差工事に伴い解体されたが、立体交差工事完成後、相模鉄道(株)と小田急電鉄(株)が共同で、地上5階建ての商業ビル「大和駅共同ビル」(鉄骨造、敷地面積1,049㎡、延床面積4,087㎡、うち相模鉄道(株)所有面積2,681㎡)を建設した。同ビルと、小田急電鉄(株)が建設した「大和駅地下店舗」を合わせ、1996年4月26日に「PROSS^{プロス}」が開業した。食料品・衣料品・書籍・飲食など26店が出店し、駅前の活性化を担う新拠点となった。なお「PROSS」とは、PROMISEとCROSSを合成した造語である。

JR根岸線港南台駅前では、日本市街地開発^{*}(株)が、相鉄ストア(現・そうてつローゼ



二俣川ショッピングプラザ「相鉄ライフ」



PROSS

* 日本市街地開発(株)

- 創立以来の主な施策は、以下のとおり。
- 1966年12月27日 設立
- 1972年9月11日 横浜市長あておよび神奈川県知事あての「公有水面埋立免許申請書」を取下げ
- 1973年1月16日 相鉄グループ入り
- 1974年9月28日 仮設店舗「港南台マート」開業(1976年4月13日閉店)
- 1976年4月14日 港南台センター「パース」(第1期)開店
- 1982年2月22日 駐車場ビル(延床面積1万54㎡、630台)開業
- 1983年10月1日 港南台センター「パース」(第2期)開業、横浜高島屋港南台店開店
- 1987年9月15日 港南台シネサロン(PART I・PART II、82席)開館
- 1994年9月19日 港南台214ビル完成



港南台センター「パーズ」

*** 港南台214ビル**

横浜市、(社)横浜市病院協会(現・(公社)横浜市病院協会)、(財)郵政互助会(現・(一財)郵政福祉)、横浜南農業協同組合(現・横浜農業協同組合)、日本市街地開発(株)の5者による区分所有ビル。現在、(株)相鉄アーバンクリエイティブ持分73.2%。駐車場205台。

ン)港南台店および横浜高島屋港南台店(現・高島屋港南台店)を核店舗とする港南台センター「パーズ」(現・港南台パーズ)を運営していたが、同社は1987年9月15日、「パーズ」内に小型映画館「シネサロン」を開館した。1994年9月19日には、隣接地に商業・事務所ビル「港南台214ビル」(鉄筋コンクリート・鉄骨造、地上5階・地下1階建、敷地面積6,362㎡、延床面積2万9,076㎡)を完成させ、翌1995年2月14日に「シネサロン」を同ビルに移転し、引き続きパーズの活性化工事に着手、同年10月26日に完成した。

◆ 賃貸ビルの増加と駅前再開発

相模鉄道(株)は1988(昭和63)年12月1日に相鉄山手台ビル(鉄骨造、地上2階建、敷地面積2,120㎡、延床面積706㎡、現・相鉄山手台第1ビル)を完成、DIYホームセンターを運営する(株)アクト(現・(株)サンドラッグ)に賃貸した。また、1989(平成元)年7月20日に相鉄杉久保ビル(鉄骨造、地上1階建、敷地面積199㎡、延床面積100㎡)を完成させ、金融機関などに賃貸した(2013年6月28日売却)。

1989年8月14日には、星川駅南口の旧・古河電池工場跡地開発計画「横浜ミッドタウンプロジェクト」の商業・業務エリアに星川SFビル(鉄骨鉄筋コンクリート造、地上7階・地下1階建、敷地面積2,000㎡、延床面積6,387㎡)が完成した。1階から4階には医療機関と飲食店など19店が入居し「クイント星川」として8月25日に開業、5階から7階は古河電池(株)の事務所となった。同ビル隣接地には2000年11月8日、星川相鉄・三井共同ビル(鉄骨造、地上2階建、敷地面積4,958㎡、延床面積2,800㎡、相模鉄道(株)持分50%・三井不動産(株)持分50%)が完成し、スーパーマーケットが出店した。

相模鉄道(株)は、1990年4月18日、かしわ台住宅地内に相鉄かしわ台ビル(2棟。鉄骨造・一部鉄筋コンクリート造、地上2階建、敷地面積2,494㎡、延床面積748㎡・209㎡)を完成し、(株)アクトと飲食店に賃貸した。また、1991年3月25日に相鉄山手台第2ビル(鉄筋コンクリート造、地上2階建、敷地面積1,322㎡、延床面積951㎡)、1992年9月14日に相鉄山手台第3ビル(鉄骨造、地上2階建、敷地面積1,272㎡、延床面積694㎡)、9月14日に相鉄山手台第4ビル(鉄骨造、地上2階建、敷地面積967㎡、延床面積1,037㎡)、10月6日に相鉄山手台第5ビル(鉄骨造、地上2階建、敷地面積1,983㎡、延床面積1,018㎡)を、いずれも山手台住宅地内の横浜市都市計画道路中田・さちが丘線沿いに完成させ、スポーツクラブ、物販店、(株)アクト、相鉄日産神奈川販売(株)に賃貸した。1995年8月10日には緑園都市住宅地内の中田・さちが丘線沿いに相鉄緑園都市ビル(鉄骨造、地上2階建、敷地面積1,595㎡、延床面積830㎡。現・相鉄緑園都市第1ビル)を完成、物販店に賃貸した。また、2001年10月17日には相鉄緑園都市第2ビル(鉄骨造、地上1階建、敷地面積969㎡、延床面積517㎡)を完成させ、リサイクルショップへ賃貸した。

一方相鉄不動産(株)も、1990年2月23日に相鉄不動産南万騎が原ビル(鉄筋コンクリート造、地上4階・地下1階建、敷地面積452㎡、延床面積1,665㎡、現・相鉄南万騎が原第2ビル)を完成させ、日産不動産(株)(現・日産ネットワークホールディングス(株))に賃貸した。なお同ビルは1993年3月31日、相模鉄道(株)に譲渡された。

二俣川駅北口では、相模鉄道(株)と地元地権者で構成する二俣川駅北口地区市街地再開発組合が1988年12月20日に都市計画決定を受けた複合ビル「アルコット二俣川」(鉄骨鉄筋コンクリート造、地上14階・地下2階建、敷地面積6,033㎡、延床面積4万1,459㎡のうち所有面積2万2,400㎡)が1996年4月18日に開業した。1階から5階は核テナントとなるスーパーマーケットに賃貸され、6階から14階については相模鉄



クイント星川



アルコット二俣川

道(株)が集合住宅「グレーシア二俣川」(専有面積51㎡~90㎡、価格3,500万円~7,500万円台、120戸)として分譲した。同ビルと二俣川駅、二俣川ショッピングプラザ「相鉄ライフ」はペデストリアンデッキで結ばれ、アルコット二俣川2階入口にはからくり時計が設置された。

瀬谷駅北口では、1988年10月5日に横浜市が施行者となる瀬谷駅北地区土地区画整理事業が都市計画決定され、相模鉄道(株)は地区内で交通広場を整備し、広場上部に相鉄瀬谷駐車場ビル(延床面積1万1,323㎡、348台)を1998年12月2日に開業した。また同年11月18日、(株)日鉄ライフ(現・新日鉄興和不動産(株))とともに瀬谷駅北口共同ビル(鉄骨鉄筋コンクリート造、地上9階建、敷地面積625㎡)を完成させ、相模鉄道(株)は1・2階を金融機関、書店、飲食店に賃貸、(株)日鉄ライフは3階以上を集合住宅として分譲した。

駅前以外での開発も行われた。相模鉄道(株)は、横浜市神奈川区の新横浜通り沿いにあった相模鉄道(株)の石油配送所、不動産営業本部所有の土地など4,302㎡に、2000年3月17日、相鉄片倉第1ビル・第2ビルを完成させた。第1ビル(鉄骨造、地上1階建、延床面積260㎡)は飲食店に賃貸し、第2ビル(鉄骨造、地上2階建、延床面積1,984㎡)には4月7日、「TSUTAYA片倉町店」が出店した。

2004年9月17日には、上星川駅に隣接していた相模鉄道(株)の独身女子寮「上星川わかば寮」跡地に相鉄上星川ビル(鉄骨造、地上3階建、敷地面積1,978㎡、延床面積1,984㎡)を完成させ、コンビニエンスストアと飲食店に賃貸した。

◆ビルメンテナンス業の充実

相鉄企業(株)は、マンション管理業務、下水道処理施設管理業務、一般建設業、設備工事業などに進出、また相模鉄道(株)による賃貸ビルや集合住宅の開発に伴い、管理建物数は大幅に増加した。1986(昭和61)年8月20日には中高層分譲共同住宅管理業者に登録、1988年3月29日に下水道処理施設維持管理業者に登録した。同年11月16日に東京営業所、1990(平成2)年10月16日に千葉営業所を設置し、1993年10月1日には、両営業所を統合して、首都圏営業所とした。また、1992年9月28日には、海老名市河原口に集合住宅「シティパル」(敷地面積822㎡、専有面積58㎡、間取り3DK、19戸)を完成させ、賃貸業にも進出した。

1994年10月1日には医療関連サービスマーク認定を取得し、医療施設の管理業務へ進出した。また1995年7月1日に県央営業所を設置して、神奈川県下の市場深耕に力を入れた。同年10月25日には特定建設業(建築工事業、塗装工事業、防水工事業、内装仕上工事業)許可を取得した。1998年5月15日に病院清掃サービス分野においてISO9002、2007年3月9日に下水道処理施設の管理・保守点検でISO14001の認証を取得するなど、管理の質向上にも継続的に取り組んだ。

第5節 よりよい企業グループを目指して

1. 情報システム導入による業務効率化

業務へのコンピュータの活用は1960年代に開始されたが、当初は汎用大型コンピュータと専用端末を中心とするシステムであった。1988(昭和63)年8月8日に使用開始された相鉄本社ビルでは、電算機室に停電時などにも安定的に電源が供給されるCVCF設備、ハロゲン化物消火設備、空調設備などの特別仕様工事が施された。



相鉄企業(株)のビルメンテナンス業

*相鉄企業(株)の取組み

以下のような施策を展開した。

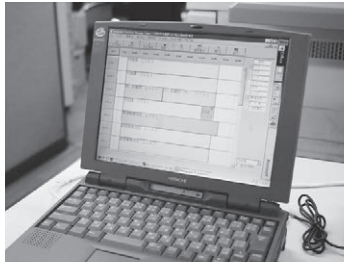
- 1964年10月
東京オリンピック代々木選手村の施設管理業務受注に参加
- 1973年10月1日
「相鉄コープ南瀬谷」の団地管理業務を受注し、マンション管理業務に進出
- 1977年12月
「相模川流域下水道左岸処理場」管理業務を受注し、下水道処理施設管理業務に進出
- 1978年7月6日
一般建設業(電気工事業、管工事業、消防施設工事業)許可取得
- 1981年4月
「相鉄コープ南瀬谷」の設備施工管理業務を受注し、設備工事業に進出
- 1982年3月27日
第1回QC発表大会実施
- 1983年3月25日
警備業法にもとづく認定取得
- 1984年10月6日
建築物環境衛生一般管理業登録
- 1984年11月21日
建築物飲料水貯水槽清掃業登録
- 1986年7月1日
特定労働者派遣業登録



相鉄本社ビル電算機室

***LAN**

Local Area Networkの略。導入時には有線LANが標準であった。



会議室予約システム

***OCR**

光学式文字読取装置。所定の「OCR用紙」に記入した内容を専用機で読取りデータ化した。

***相鉄賞**

毎年最大5団体に贈呈(選考や贈呈式などは神奈川の教育を推進する県民会議に一任)。1992年から賞金総額を200万円に変更。



相鉄文化会館



相鉄ギャラリー



相鉄ジョイナスでの「ローゼン母の日絵画展」入選作品展示

ここに相模鉄道(株)と相鉄ローゼン(株)がそれぞれホストコンピュータや端末機を設置して共同利用し、相模鉄道(株)は主に人事・経理関係業務を、相鉄ローゼン(株)は主に販売・商品仕入れ・購買関係業務を行った。1992(平成4)年4月には相鉄不動産(株)のホストコンピュータと接続して、同社の経理システムの管理を相模鉄道(株)が受託し、効率化を図った。

1990年代後半には、PC(パーソナルコンピュータ)の普及に伴い、相鉄グループでもPC導入とオンライン処理化が進められた。1995年5月、相模鉄道(株)は相鉄本社ビル内へのLAN回線敷設を開始し、同年7月にはこれを使用した会議室予約システムを導入した。同社では1997年4月からはLANによる経理伝票入力システムも稼働し、これまでOCRで行っていた支払票や収入票などの起票・読取りを、PC52台とサーバ2台で構成したネットワークに置き換えて効率化を図った。

1998年12月以降、相模鉄道(株)は本社内の係長以上と各部庶務担当者へのPC貸与を進め、グループウェア(日立製Groupmax)を本格的に導入して、電子メール、電子掲示板、スケジューラーの利用を開始した。翌1999年8月には本社内の全社員へのPC導入および社内LANへの接続が完了した。2000年7月には「実施書システム」を本稼働し、実施書の作成・立案から審議・決裁・保存までがPC上で可能となり、稟議業務が効率化・迅速化された。

2. 文化・スポーツ活動支援と横浜博覧会

相鉄グループは、「総合サービス企業集団」を目指すなか、より幅広く相鉄線沿線住民の暮らしとの接点をもつこととなった。1980年代後半にメセナ(企業による文化・芸術・スポーツ活動支援)の重要性が説かれ、1990年代に環境問題やバリアフリーへの企業の取組みが注目されるようになると、事業活動そのものによる地域社会への貢献に加え、これらの活動も展開するようになった。

相模鉄道(株)は1987(昭和62)年11月18日、創立70周年を記念して、「神奈川の教育を推進する県民会議」に「相鉄賞」を新設した。これは、同会議が実践するふれあい実践活動事業などで顕著な成果を上げた団体に、総額100万円の賞金を贈呈し、表彰するものであった。1990(平成2)年2月1日には、同じく創立70周年記念事業として、緑園都市住宅地内に相鉄文化会館(鉄骨鉄筋コンクリート造、地上4階・地下1階建、敷地面積2,000㎡、延床面積3,804㎡)を開館した。建築家・原広司氏の設計によるユニークな外観の同会館内には、相模鉄道(株)などの社員研修施設と相模鉄道緑園都市教習所のほか、芸術を愛好する市民が利用できる「相鉄ギャラリー」と放送収録ができる「相鉄ビデオステーション」を併設した。相鉄ギャラリーでは企画展示を行うほか、一般公募による個展「相鉄奨励展」を開催した(2014年3月30日に閉館)。一方、1989年11月22日から25日まで、女性アマチュア棋士による世界初の国際大会となる「'89世界女流アマ選抜囲碁大会・ヨコハマ相鉄杯」に協賛、翌年以降は(財)日本棋院との共催として「ヨコハマ相鉄杯世界女流アマ囲碁選手権」と改称、1998年までの7年間開催して、認知度と好感度の向上を図るとともに囲碁の普及に貢献した。

相鉄ローゼン(株)では1968年から2000年まで、「母の日」に合わせ、「ローゼン母の日絵画展」を開催した。これは、子どもたちから募集した絵画のうち、優秀作品をそうてつローゼン店内、相鉄ジョイナスなどに展示するもので、最大で5万2,263名の応募があった。

日本市街地開発(株)では1990年11月3日、「第1回バーズ杯争奪港南区少年野球大会」を開催した。以後毎年秋に開催、第4回大会からは磯子区、栄区が加わり、

2017年の第28回大会では51チームの参加があった。

1989年3月25日から10月1日に、横浜市制100周年・横浜港開港130周年を記念する横浜博覧会「YES'89」が、みなとみらい21地区を会場として開催された。相鉄グループでは、博覧会の円滑な運営や入場者数増に貢献するため、相模鉄道(株)が駅窓口でのチケット販売(1988年1月20日から)、会場内輸送機関であるケーブル牽引式軌道交通システム「SK」を運行する横浜エスケイ^{*}(株)設立への参加、会場へのシャトルバス(横浜駅西口～横浜博覧会会場)運行(横浜市交通局、神奈川中央交通(株)、東京急行電鉄(株)、京浜急行電鉄(株)、江ノ島電鉄(株)と共同)、会場内の噴水施設「祭りの噴水HIT361」設置への参加などを行ったほか、横浜情報ネットワーク(株)が会場内への情報検索端末「タウンキッス」の設置、相鉄企業(株)が会場での警備業務を受託した。また相模鉄道(株)は旧・相鉄ビルへ同博覧会のPRボードを掲出した。

*** パース杯争奪港南区少年野球大会**
現・パース旗争奪少年野球大会。1999年以降は(株)相鉄ビルマネジメント主催。

*** 横浜エスケイ(株)**
1987年10月16日、相模鉄道(株)、東京急行電鉄(株)、京浜急行電鉄(株)、日揮(株)と共同で設立。出資比率20%。代表取締役齋藤昌訓(東京急行電鉄専務取締役)。



横浜博覧会場内の交通システム「SK」



解体工事を控えた旧・相鉄ビルに設置した「YES'89」PRボード

第2章 | [2000~2017年] 選ばれる沿線の創造

第1節 事業の「選択と集中」

1. 持株会社体制構築に着手

◆新経営管理体制を発表

1980年代後半以降、相模鉄道(株)は総合サービス企業集団として拡大発展を目指してきたが、1990年代後半に入ると、経済・社会情勢の変化により、事業環境は厳しいものとなった。

鉄道業の輸送人員は、少子高齢化や景気の低迷などにより、1995(平成7)年度の2億5,141万人をピークに減少が続いた。自動車業では、自家用車の普及などにより輸送人員が伸び悩み、採算性は低いままであった。一方、分譲業では、「土地神話」が崩壊したことで、地価の上昇を前提とした、完成までに長期間を要する事業が困難となり、相模鉄道(株)が得意としてきた長期的かつ大規模な面開発から、よりリスクの少ない短期回転型の開発への転換が必要となった。賃貸業においても、主力の商業施設で長期の不況や雇用不安などから売上げが伸びないうえ、横浜周辺に新しい商業施設が相次いで開業するなど競争が激化し、安定収入源として期待することが困難となっていた。流通業は、直営店舗出店など新たな挑戦を行っていたが、安定収入を計上していくためにはさらなる転換が必要であった。

一方、社会に目を向けると、日本企業の経営は大きな変革期を迎えていた。冷戦終結や新興国の発展、地球環境問題などに加え、情報通信技術の進化によって、多くの企業活動が国境を越えるようになり、国内の企業活動においても世界を意識していく必要が生じた。国際的企業間競争に勝つための企業体質の強化と、海外も含めた投資家への情報開示がより強く望まれるようになるなど、「グローバルスタンダード」にのっとった経営が求められる時代が到来した。具体的には、2000年前後に進められたいわゆる日本版会計ビッグバン^{*}への対応やIR強化^{*}の要請などであった。

こうしたなか、最も効率的で競争力に富んだグループ経営を行い、時代の要請を踏まえた企業体へと改革を進めるため、相模鉄道(株)は、2000年11月22日、相鉄グループが目指す新しい「経営管理体制」を発表した。その骨格は以下の3点であった。

1. 相模鉄道(株)は、鉄道業を行う事業持株会社となり、グループ全体を統括する
2. 不採算事業の見直しと得意分野への経営資源の集中を図るため、相模鉄道(株)事業本部を中心にグループ会社ならびに事業の統合を進める
3. 2000年度から適用される退職給付会計をはじめとした新会計基準への対応を行う

相模鉄道(株)の鉄道業は、沿線で展開する諸事業の根幹であり、グループの象徴でもあるため、同社が鉄道業を営む事業持株会社を志向することとした。またグループ各社については「選択と集中」の基本方針のもと、グループ全体での重複事業の整理などの事業構造の抜本的見直しを進めて「一業種一社体制」を実現するとともに、事業採算性をより重視し、不採算事業や事業の意義が失われたものについては撤退も視野に入れて、機動的に対応していくことになった。

^{*}日本版会計ビッグバン

連結決算の重視、時価会計の導入、税効果会計の導入、退職給付会計の導入などが実施された。

^{*}IR

Investor Relations：投資家向け広報活動。

◆5つの事業統括会社の設立

新経営管理体制実現への第1ステップとして、2000(平成12)年12月から2001年1月にかけて、鉄道業以外の各事業の統括を目的とした、以下の事業統括会社5社および事務管理系会社を設立した。グループ各社をすべて事業統括会社の子会社とすることで事業単位の管理体制を整え、そのもとで事業の見直し・整理などを行うためである。

	①	②	③	④	⑤	⑥
事業区分	運輸	開発	ビル	ホテル	流通サービス	事務管理
社名	相鉄トランスポート(株)	相鉄エステート(株)	相鉄プロパティーズ(株)	相鉄ホテルアセッツ(株)	相鉄流通サービス(株)	相鉄ビジネスサービス(株)
資本金	1億円	約26億円	114億円	約89億円	7,000万円	3,000万円
主な出資資産		相鉄三ツ境ビルほか	新相鉄ビルほか	相鉄・高島屋共同ビルほか		
所有割合	相模鉄道(株)100%					

①は自動車業の分社化に備える会社であった。②と③については相模鉄道(株)が分譲業と賃貸業にかかわる資産(相鉄三ツ境ビル、新相鉄ビルほか)を出資、④はホテル業にかかわる資産(相鉄・高島屋共同ビルほか)を出資して設立した。⑤は商業を統括する会社であった。⑥はグループ全体のシェアードサービスセンターとして設立した。

この手法により、事業区分ごとの資産の含み損・含み益が明らかになり、時価会計への対応も可能となった。

第2ステップでは鉄道業も分社化して、純粋持株会社体制による強固なグループ経営体制を目指すこととなった。

①相鉄トランスポート(株) 2000年12月5日 設立 2001年4月20日 相鉄バス(株)を設立 2009年5月1日 相鉄バス(株)の管理運営事業を相模鉄道(株)に会社分割 2009年5月1日 相鉄バス(株)の全株式を相模鉄道(株)へ譲渡 2011年3月1日 旧相鉄ローゼン(株)から小売業を会社分割により承継し、相鉄ローゼン(株)に商号変更 (資本金の推移) 2000年12月(設立) 1億円 2009年5月(減資) 500万円	2005年4月1日 相模鉄道(株)から賃貸業を会社分割により承継 2006年6月1日 エステイシーリアルティ(株)を合併 2007年12月1日 (神奈川県鶴屋町一丁目土地を保有する)横浜三信観光(株)を合併 2008年4月1日 横浜地下街(株)を合併 (資本金の推移) 2001年1月(設立) 114億円
②相鉄エステート(株) 2000年12月5日 設立 2002年3月1日 相鉄不動産(株)に合併 (資本金の推移) 2000年12月(設立) 26億6,000万円 2001年10月(増資) 46億5,000万円	④相鉄ホテルアセッツ(株) 2001年1月4日 設立 2004年1月1日 相鉄プロパティーズ(株)に合併 (資本金の推移) 2001年1月(設立) 89億7,000万円
③相鉄プロパティーズ(株) 2001年1月4日 設立 2002年10月1日 相鉄さがみ野ビル(株)を合併 2004年1月1日 相鉄ホテルアセッツ(株)を合併 2004年9月27日 相鉄ホテル(株)の全株式を相模鉄道(株)に譲渡 2005年1月1日 分譲業を相鉄不動産(株)に会社分割 2005年2月1日 相鉄不動産(株)から相鉄三ツ境ビルを会社分割により承継	⑤相鉄流通サービス(株) 2000年12月5日 設立 2005年4月1日 相模鉄道(株)から流通業における直営店および駅構内賃貸店舗・区画を会社分割により承継 2014年4月1日 (株)イストに全事業を会社分割 (資本金の推移) 2000年12月(設立) 7,000万円 2005年4月(増資) 2億5,000万円 2006年3月(増資) 4億3,000万円 2014年3月(減資) 1,000万円

◆相鉄ビジネスサービス(株)の設立

相鉄ビジネスサービス(株)はグループ全体のシェアードサービスセンター^{*}を目指し、経理をはじめとする事務業務と資金管理を集約して行う会社で、事業開始時点では相模鉄道(株)の総務・人事・経理・システム部門の業務と、新規に設立された5つの事業統括会社および相鉄アメニティライフ(株)(現・(株)アメニティライフ)を合わせた計6社の経理などにかかわる業務を受託した。また相模鉄道(株)は、2002(平成14)年10月1日より相鉄グループにおける資金調達および運用、決済事務の効率化を目的としたCMS^{*}(キャッシュ・マネジメント・システム)を導入したが、このCMS運営業務も相鉄ビジネスサービス(株)が受託した。

同社は相鉄グループ各社の事務業務を次々に受託し、2017年1月1日の第一相美(株)からの受託をもって、グループ全社の給与計算業務と経理業務を担うこととなった。

◆星野正宏が相模鉄道(株)会長に、及川陸郎が社長に就任

2001(平成13)年1月1日、相模鉄道(株)の星野正宏社長は会長となり、及川陸郎専務取締役が社長に就任した。

星野会長は1995年1月の社長就任以後、バブル経済崩壊後の厳しい経営環境のなかで経営を担い、新たな時代に向けた事業再編の方向を打ち出したうえでの会長就任であった。

◆相模鉄道(株)が過去最大の損失を計上

このように諸課題に対処するとともに、相模鉄道(株)は2001(平成13)年2月15日、経営健全化のため、希望退職者の募集を行い、人件費の削減を図った。また同社は、2001年3月期決算から導入された退職給付会計^{*}に対しては、保有有価証券を退職給付信託に拠出することにより一括処理をし、年金資産不足を解消した。

2004年3月期連結決算では、将来の懸念材料を一掃するため、固定資産の減損会計の早期適用や販売用不動産の評価減などによる特別損失を計上した結果、当期純損失は200億5,300万円、相模鉄道(株)単体で136億9,600万円と過去最大となり、同社は戦後初めて無配のやむなきに至った。

2. 「選択と集中」のための施策

◆グループ会社の上場廃止

相鉄グループ内の経営資源を有効活用する環境を整えるため、相模鉄道(株)はグループ会社の上場を廃止して全株式を取得した。

横浜地下街(株)と相鉄企業(株)は、2005(平成17)年9月27日、ともに上場を廃止、相模鉄道(株)は同年10月1日に株式交換により両社の全株式を取得した。また相鉄ローゼン(株)は2009年4月2日に上場を廃止、同年4月8日、相模鉄道(株)は株式交換により同社の全株式を取得した。

◆グループ会社の統廃合と譲渡

一方、「選択と集中」に向けたグループ会社の統廃合や譲渡も進められた。

横浜情報ネットワーク(株)は、2003(平成15)年3月8日をもって街頭端末「タウンキッス」を撤去、また1989年3月1日から受託していた横浜駅周辺駐車場案内システム^{*}の管理運営業務も2002年3月31日をもって解約した。さらに、相模鉄道(株)の公式ホームページ「相鉄オンライン」^{*}の運営を相模鉄道(株)へ、相鉄線沿線住民参加型

相鉄ビジネスサービス(株)
2000年12月5日 設立
(資本金の推移)
2000年12月(設立) 3,000万円

*シェアードサービス

人事・経理・総務などグループ内の共通業務を1カ所に集約し、効率化を図る仕組み。

*CMS

グループ企業の資金を専用口座に集め、余裕資金をグループ内で融通し合うなどして、効率的に一元管理する仕組み。

*相模鉄道(株)の希望退職者募集

218名の応募があった。

*横浜駅周辺駐車場案内システム

横浜市が混雑緩和のために1989年3月25日稼動。横浜駅周辺を4ブロックに分け、15の民間駐車場(収容台数約4,200台)の利用状況を「満」「混」「空」の3段階で表示する、全国で初めてのシステム。同地区周辺の国道、市道に地区ブロックごとの駐車場混雑状況を表示する「地区案内板」を8基、地区内の道路に個別駐車場の位置と混雑状況を表示する「詳細案内板」を9基、各駐車場に「個別表示板」を設置し、横浜駅西口の駐車場稼働率の向上に貢献した。

*「相鉄オンライン」

1998年2月19日開設。

*「相鉄Style」

2004年8月10日開設。

*相鉄建築工事(株)

2004年3月18日(株)に相鉄スポーツから商号変更。

エステシーリアルティ(株)

1967年8月10日

相鉄建設(株)として設立

2004年10月1日

エステシーリアルティ(株)と商号変更

2006年6月1日

相鉄プロパティーズ(株)に合併
(資本金の推移)

1967年8月(設立) 3,000万円

2000年8月(増資) 44億6,000万円

2004年10月(減資) 44億5,000万円

2004年12月(減資) 1,000万円

(株)キャピタルプロパティーズ

2010年7月1日 設立

(資本金の推移)

2010年7月(設立) 1億円

サイト「相鉄Style」*の運営を相鉄ビジネスサービス(株)へ移管し、その後2005年3月31日、横浜情報ネットワーク(株)は営業を休止した。

2004年10月1日、建設業と賃貸業を営む相鉄建設(株)(現・(株)NB建設)は、建設業を相鉄建築工事(株)に会社分割により承継させ、同社は同日をもってエステシーリアルティ(株)に商号変更して賃貸業に特化することになった。また同日付で相鉄建築工事(株)は相鉄建設(株)に商号変更した。2005年3月1日、相鉄建設(株)は相鉄リニューアル(株)を合併した。

(株)アトラスは、「ダイヤモンドスポーツクラブアトラス」を2006年3月31日に営業廃止し、2006年8月31日に解散した。横浜地下街(株)は、同スポーツクラブが入居していた「沢渡ビル」を、2006年6月1日より(株)コナミスポーツ&ライフ(現・(株)コナミスポーツクラブ)へ賃貸することとなった。

事業の統廃合と譲渡の受け皿として、相鉄ホールディングス(株)は、2010年7月1日、(株)キャピタルプロパティーズを会社分割により設立し、相鉄文化会館、給油所施設、自動車カンパニー横浜・旭・綾瀬営業所などを対象とする不動産管理業を会社分割により承継させた。同社ではこれらの資産について、2015年度までにグループ内外に譲渡するなどの整理を行い、2016年4月1日をもって(株)相鉄アーバンクリエイツへ、残る資産の管理などの全業務を委託することとなった。

このほか、相模鉄道(株)(2009年に相鉄ホールディングス(株)と商号変更)では、以下のように事業再編を進めていった。

- ・相鉄コンクリート(株)とその子会社であった湘南建材輸送(株)については、公共工事抑制により今後も大幅な収支改善が見込めないことから、2003年7月31日、相鉄コンクリート(株)を三和石産(株)および(株)三好商会に譲渡した。
- ・相鉄観光(株)については、2004年12月24日、18万株(90%)を近畿日本ツーリスト(株)に譲渡し、同社は相鉄グループから離脱した。
- ・(株)横浜ステーションビルについては、東日本旅客鉄道(株)の要請を受け、2004年12月27日、相模鉄道(株)の保有株式のうち6万3,000株(15.75%)を同社に譲渡した。これにより、(株)横浜ステーションビルは子会社である横浜駅ビル商事(株)、横浜駅ビル建物(株)とともに相鉄グループから離脱した。
- ・海外事業からは撤退することとし、2005年1月31日、アメリカン・相鉄・コーポレーションをミルズグループ(アメリカ合衆国ハワイ州)に譲渡した。
- ・(株)アクトについては、DIYホームセンター事業の競合が激化し今後の成長が見込めないことから、2007年3月30日、(株)サンドラッグに譲渡した。
- ・日本都市整備(株)については、大規模面開発事業が大幅に縮小するなか、グループにおける一定の役割を終えたため、2011年5月1日、総合建設コンサルタント会社である(株)オオバに譲渡した。
- ・横浜ケーブルビジョン(株)については、CATV事業から撤退することとし、2011年10月7日、(株)ジュピターテレコムに3,264株(51%)、東京急行電鉄(株)に3,136株(49%)を譲渡した。
- ・相鉄自動車工業(株)については、不況による受注台数の減少と整備単価の低下により厳しい経営状況が続いていたため、2012年3月30日、(株)カナセキユニオンに譲渡した。
- ・ゴルフ場施設の老朽化などが課題となっていた相鉄ゴルフ(株)については、2012年12月21日、甲府国際カントリークラブの施設を(株)キャピタルプロパティーズから同社へ会社分割により承継させ、同日付で同社を(株)甲府国際カントリークラブに商号変更したうえで、(株)市川ゴルフ興業に譲渡した。

- ・(株)相鉄エージェンシーについては、景気の低迷により広告代理店業の市場規模が縮小傾向にあり、今後も厳しい状況が予想されたため、2013年1月15日、1,620株(90%)を港北出版印刷(株)に譲渡し、同社は相鉄グループから離脱した。
- ・相鉄建設(株)については、公共事業の受注競争の激化により利益率が低下し、また民間発注者の発注条件も一層厳しくなったため、2013年2月1日、日成ビルド工業(株)に譲渡した。

◆相鉄保険サービス(株)の誕生

相鉄グループ内では複数の会社が損害保険代理業と生命保険の募集を手がけていたが、相鉄ホールディングス(株)は2012(平成24)年2月、保険代理業を専門に行う相鉄保険サービス(株)を誕生させた。同年6月1日、同社は相鉄自動車(株)(現・日本交通横浜(株))の損害保険代理業および生命保険の募集に関する事業を会社分割により承継し、相鉄グループ内の保険事業は一本化された。

相鉄保険サービス(株)

1988年 6月20日
 緑園都市スポーツ(株)として設立
 2012年 2月23日
 相鉄保険サービス(株)と商号変更
 (資本金の推移)
 1988年 6月(設立) 2,000万円

3. 純粋持株会社体制の開始と「Vision100」

◆経営理念の改定とグループビジョンの制定

新経営管理体制へと移行していくにあたり、1989(平成元)年に集約した「相鉄グループ経営理念」の考え方をさらにわかりやすくし、全役員・社員が共有すべき価値観と目標をより明確にするため、2005年4月1日、「相鉄グループ経営理念」を改定するとともに「相鉄グループビジョン」を制定した。グループ経営理念は、「基本理念」に加え、経営層が意識すべき「経営姿勢」と全社員が意識すべき「行動規範」で構成された。一方、グループビジョンは、グループが目指すべき中長期的な目標を示したもので、経営理念が示す普遍的課題に近づくための中間目標点との位置づけであった。



相鉄保険サービス(株)の取扱い商品バンフレット

* 相鉄グループ経営理念
 資料編270ページ参照。

◆「グループマーク」と「グループブランドメッセージ」の制定

相鉄グループの統一されたイメージを機能的に伝え、ブランド力を強化するため、2006(平成18)年7月1日、「グループマーク」と「グループブランドメッセージ」を制定した。

グループマーク^{*}は、相鉄(SOTETSU)の頭文字であるSをモチーフとし、空間的な広がり無限大/インフィニティ(∞)を想起させるデザインで、相鉄グループのシンボルとして「さらなる成長」と「グループ各社の融和とぎずな」を主たるイメージとしてできあがった。知性と信頼をイメージしたブルー(SOTETSUブルー)と、活力やきらめきをイメージしたオレンジ(SOTETSUオレンジ)のグループカラー2色を使用している。

* グループマーク
 資料編270ページ参照。

グループブランドメッセージは「ときめきと やすらぎをつなぐ」と定められた。相鉄グループが何を目指し、実現するのかを簡潔に表現し、お客様に約束するものであり、「都会の上質なときめき」と「沿線に住まうやすらぎ」が調和する、お客様の喜びに満ちた暮らしを創出し続けていくことを表している。

グループマーク制定に伴い、相鉄グループの各社では、電車・バス車両や社用車、店舗看板などに2色のグループカラーを用いるようになった。ただし、商品・サービスのブランドロゴをもっている各社については、グループマーク使用の例外となっている。なお、このグループマークとグループブランドメッセージの制定に伴い、1987(昭和62)年1月1日に相模鉄道(株)創立70周年を記念して制定・使用して

*シンボルマーク

1987年に相模鉄道(株)が制定したデザインをもとに、グループ各社もシンボルマークを作成した。相鉄グループとしての一体感を顧客にアピールするため、運輸業は淡緑、建設業は緑を使用して、各社の社名のローマ字表記を添えたデザインで、社員章や看板などで使用されたが、2006年のグループマーク制定に伴い、これらはすべて使用を終了した。



1987年以降2006年まで使用していたシンボルマーク。社名のローマ字表記を添えたデザイン(相鉄不動産(株))

いたシンボルマーク^{*}は使用を終了した。

◆及川陸郎が相模鉄道(株)会長に、鳥居眞が社長に就任

2007(平成19)年6月28日、相模鉄道(株)の及川陸郎社長は会長となり、鳥居眞相鉄グループ執行役員・相鉄プロパティーズ(株)社長・(株)相鉄ビルマネジメント社長が相模鉄道(株)社長に就任した。

及川会長は2001年の社長就任以来、グループの再編を進め、2003年度には将来の懸念材料を一掃するため「負の遺産」の一括処理を実施して、業績回復の土台づくりを行った。

◆相模鉄道(株)各事業の分社化と相鉄ホールディングス(株)の誕生

相模鉄道(株)は「選択と集中」によるグループ事業の再編を進める一方、社内各事業を分社化していった。2005(平成17)年4月1日までに賃貸業、分譲業および商事業をそれぞれ分社化して相模鉄道(株)本体をスリム化し、相模鉄道(株)社内に残る鉄道業・自動車業については擬似的に独立した会社「社内カンパニー」とみなして、持株会社が行うグループ経営と分離させた。2009年9月16日、相模鉄道(株)は相鉄準備会社(株)へ鉄道業を会社分割により承継させ、鉄道業を分社化した。また同日、相鉄ホールディングス(株)に商号変更した。

相鉄ホールディングス(株)は、グループ全体の経営戦略策定や業績と資金の管理、IRなどを担うこととなり、鉄道業分社化時点で、資本金311億6,200万円、社員数449名であった。ただし社員の大半は分社化されたグループ各社へ出向し、グループ経営戦略室、監査部、業務推進室と横浜市内の乗合バス業を担う自動車カンパニーからなる相鉄ホールディングス(株)が、純粋持株会社体制へ向けてのスタートを切った。

◆新グループビジョン「*Vision100*」

純粋持株会社体制に向けグループ再編にまい進する相鉄ホールディングス(株)は、2010(平成22)年9月30日、新グループビジョン「*Vision100*」を発表した。これは創立100周年を迎える2017年度を相鉄グループの第二の創業期と位置づけて、2019年度までの10年間の方向性を示すものである。相鉄線の東京都心乗入れ(相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線)を契機とした長期戦略として、人々から「選ばれる沿線」を実現して、居住人口の減少が顕著な相鉄線沿線への転入を促進することとした。すなわち、すべての年代の人々にとって暮らしやすい「ターンテーブル・モデル」による街づくりを推進しつつ、沿線再開発の開発拠点駅における重点プロジェクトを通じて相鉄グループのブランド力向上を図るという計画であった。

「*Vision100*」には、以下のグループ経営基本方針が盛り込まれた。

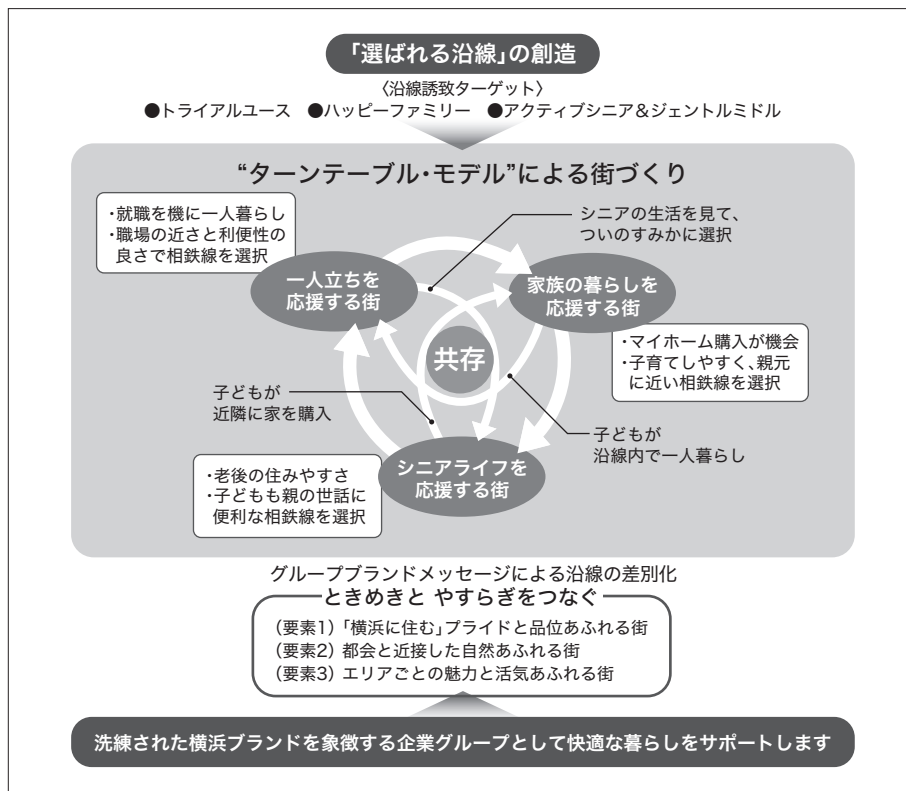
グループ経営基本方針

4つの利益率向上

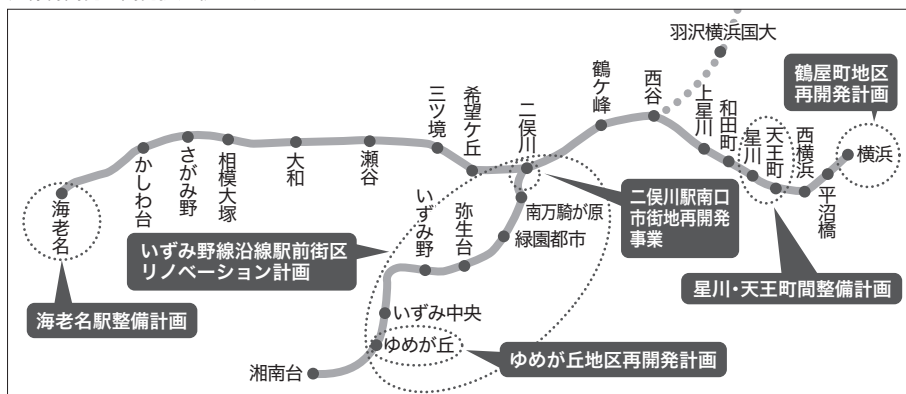
- ①競争力や差別性のある事業領域への選択と集中
- ②水平・垂直統合による規模の経済効果の追求
- ③適正な労働分配率と損益分岐点の引下げによる競争力確保
- ④シェアードサービスセンター強化による間接コストの低減

3つの先行投資

- ①相鉄線沿線居住者と来街者の拡大につながる施策展開
- ②相互直通運転とのシナジー効果を視野に入れた東京都心での収益不動産投資



沿線再開発の開発拠点駅と重点プロジェクト



③沿線既存顧客に対する新たな付加価値(新サービス)の提供

また、定量目標として以下が明記された。

財務指標(2019年度目標)

当期純利益	100億円(2009年度 70億円)
ROA(総資産利益率)	4.00%(2009年度 2.43%)
自己資本	1,000億円(2009年度 473億円)
有利子負債(EBITDA倍率)	8.0倍(2009年度 11.5倍)

こうした方針に基づきグループ事業の再編を進めた結果、2014年度、相鉄ホールディングス(株)は「*Vision100*」に掲げた当期純利益の目標値である100億円を、5年前倒しで達成した。

その後、相鉄ホールディングス(株)は、2015年12月11日に(株)日本格付研究所から長期発行体格付け「A-」を取得し、15年ぶりに「A格付け」に復帰した。これにより以後の資金調達コストの圧縮が図られることとなった。

◆鳥居眞が相鉄ホールディングス(株)会長に、林英一が社長に就任

2013(平成25)年6月27日、相鉄ホールディングス(株)の鳥居眞社長は会長となり、林英一副社長が社長に就任した。

鳥居会長の社長在任期間6年の間に、相模鉄道(株)は鉄道業を分社し、相鉄ホールディングス(株)を中核とする現在の純粋持株会社制によるグループ経営体制を進めた。

4. 運輸業の再編

◆新生・相模鉄道(株)の誕生

2009(平成21)年9月16日、旧・相模鉄道(株)から鉄道業を譲受した相鉄準備会社(株)は、同日、相模鉄道(株)に商号変更した。鉄道業に関する一切の権利義務を同社が受け継ぐこととなり、旧・相模鉄道(株)の社員1,567名のうち、鉄道業に従事する1,118名がこの新生・相模鉄道(株)に転籍となった。

◆相鉄バス(株)設立と貸切バス業からの撤退

相模鉄道(株)の自動車業は、輸送人員の減少傾向、人件費負担などにより慢性的な赤字状態が続いていた。未来に向けて乗合バス業を継続していくためには事業構造に合った効率的な運営が必須と考えられた。そこで、新たに自動車業を担う会社として、2001(平成13)年4月20日、相鉄トランスポート(株)が相鉄バス(株)を設立した。同年12月1日、相模鉄道(株)は綾瀬営業所の運営を同社に営業譲渡し、同営業所で担当していた県央地域の乗合バス業を相鉄バス(株)が担うこととなった。また相鉄バス(株)は、2009年4月1日、相鉄自動車(株)(現・日本交通横浜(株))から中距離高速バス「HIGHWAY CRUISER」河口湖線と二俣川駅～羽田空港線を譲受して運行開始するとともに、横浜市旭区に二俣川営業所(相鉄自動車(株)二俣川営業所跡、敷地面積4,657㎡)を新設、続けて2010年3月22日には、横浜市保土ヶ谷区に三ツ沢営業所(敷地面積2,198㎡、乗合バス2路線、高速バス2路線)を新設した。

相鉄ホールディングス(株)は、2010年10月1日、残る旭営業所と横浜営業所の運営についても相鉄バス(株)に会社分割により承継させ、これを機に相鉄バス(株)は、2010年10月3日、三ツ沢営業所を廃止し横浜営業所へ統合した。これにより綾瀬・二俣川・旭・横浜営業所の4営業所体制とし、利用者のニーズに合った安全・快適な輸送サービスを提供するとともに、相鉄バスブランドの確立と経営の効率化を進めていくこととなった。一方、相鉄ホールディングス(株)は、自動車業の分社化の完成により、純粋持株会社への移行を完了した。

これに先立つ2009年2月27日、相鉄自動車(株)は貸切バス業を日の丸自動車興業(株)に譲渡し、これにより相鉄グループは貸切バス業から撤退した。

なお、乗合バス横浜営業所、旭営業所、綾瀬営業所などの資産については(株)キャピタルプロパティーズの所有となっていたが、同社は2014年10月1日、相鉄バス(株)へこれらを会社分割により承継させた。

◆ハイヤー・タクシー業からの撤退

2012(平成24)年6月1日、相鉄ホールディングス(株)は、ハイヤー・タクシー業の事業環境が一段と厳しさを増したため、相鉄自動車(株)の株式を、日本交通(株)に3,610株(95%)、(株)日交データサービス(現・JapanTaxi(株))に190株(5%)譲渡した。これにより相鉄グループはハイヤー・タクシー業から撤退し、相鉄自動車(株)は同日付で日本交通横浜(株)と商号変更した。

相鉄準備会社(株)

1964年11月24日
(株)大関として設立
2009年1月22日
相鉄準備会社(株)と商号変更
2009年9月16日
相模鉄道(株)と商号変更
(資本金の推移)
2009年1月(商号変更時) 2,400万円
2009年9月(増資) 1億円



相鉄本社ビルで開催された新生・相模鉄道(株)の出発式

*二俣川営業所

高速バス2路線、契約輸送2路線を2012年6月24日、横浜営業所へ統合する形で廃止。

相鉄バス(株)

2001年4月20日 設立
2001年12月1日
相模鉄道(株)から綾瀬営業所の運営を譲受
2010年10月1日
相鉄ホールディングス(株)から旭営業所、横浜営業所の運営を会社分割により承継
2014年10月1日
(株)キャピタルプロパティーズから、横浜営業所、旭営業所、綾瀬営業所などの資産を会社分割により承継
(資本金の推移)
2001年4月(設立) 1,000万円
2001年6月(増資) 4,000万円
2010年10月(増資) 1億円

5. 流通業の再編

◆オリジナル店とフランチャイジー店の展開

相模鉄道(株)は、フランチャイジー(加盟店)として出店した各店およびオリジナル店を新たな収益源とするため、相鉄線沿線を中心にさまざまな飲食・物販店を展開し、それらの運営を(株)イストに委託した。

相模鉄道(株)は、2003(平成15)年6月18日、二俣川駅構内に「握り立ておにぎりいすと」^{*}を開店、イートインとテイクアウト両方に対応するサービスをした。また2004年1月21日には相鉄ジョイナス地下1階に「お茶漬げご膳 さらり」^{*}を、同年8月9日には横浜市都筑区に和風カフェ「なごみカフェ fuu-haa港北東急店」を、9月11日にはかしわ台スクエア内にドッグランとペットグッズショップなどを備えた「DOG CLUB IST海老名店」をそれぞれ開店した。また、(株)イストは、2005年7月1日、相鉄ジョイナス地下1階にいなり寿司「泉平」を、2006年5月31日には湘南台駅前の時遊食館に「スープカレー心」を開店した。

一方、相鉄興産(株)は2001年9月30日、フランチャイジーとして展開していた「カフェ・ド・クリエ」5店舗およびフードコート「プチパレット」を相模鉄道(株)に譲渡し、相模鉄道(株)はこれらの運営を10月1日から(株)イストに委託した。

◆商事業の集約

2001(平成13)年7月1日、相模鉄道(株)は、これまで相鉄共済組合が運営してきた駅売店31店などを同組合から譲受し、これらの運営を同日付で(株)イストへ委託した。

2005年4月1日、相模鉄道(株)は商事業を分社化するため、同事業における資産などを相鉄流通サービス(株)へ、直営店の運営を(株)イストへ、会社分割により承継させた。(株)イストはそれまで相模鉄道(株)から直営店の運営を受託していたが、相模鉄道(株)から相鉄流通サービス(株)に譲渡された店舗・設備について、これらを賃借して運営することとなった。

一方、相鉄企業(株)は2005年4月1日、相鉄ブック3店とTSUTAYA緑園都市店を相鉄流通サービス(株)および(株)イストに譲渡した。また、(株)大関は2006年4月1日に、ザ・ダイヤモンドで営業していた「きしめん大関」を相鉄流通サービス(株)に、「甘味処おりづる」を(株)イストにそれぞれ譲渡した。相鉄流通サービス(株)は譲受した店舗の運営を(株)イストに委託した。

これらにより相鉄流通サービス(株)と(株)イストは、フランチャイジー店とオリジナル店を合わせた33店および駅売店31店(2007年3月31日時点)を展開することとなった。

さらに、2010年4月1日、(株)相鉄リテールサービスは、宝くじ・サッカーくじ販売事業および自動販売機による飲料販売事業のうち、資産を相鉄流通サービス(株)に譲渡し、運営は(株)イストが担うことになった。

◆カラオケチェーン (株)ムーンのグループ入り

2009(平成21)年3月4日、相鉄流通サービス(株)は、神奈川県央エリアを中心にカラオケ店・インターネットカフェ計9店を展開していた(株)ムーン(現・(株)コシダカ)の株式を取得、(株)ムーンは相鉄グループ入りした。同社は2010年4月1日に、(株)イストから「カラオケシンシア」3店を譲り受け、カラオケ店・インターネットカフェなど最大21店(2015年3月31日時点)を展開した。

*「握り立ておにぎり いすと」

2008年6月18日「握り立ておにぎり さらり」と店名変更。

*「お茶漬げご膳 さらり」

2009年4月10日「四季のお茶漬げさらり」と店名変更。



握り立ておにぎり いすと



DOG CLUB IST 海老名店



甘味処おりづる



カラオケシンシア海老名店

◆直営店の整理と相鉄ステーションリテール(株)の誕生

以上のように物品販売業・飲食業を積極的に展開してきたが、一部店舗については十分な採算状況とならなかった。このため(株)イストは、2002(平成14)年8月31日にフードコート「プチパレット」、2004年5月31日に「カフェ・ド・クリエ港北東急店」、2007年3月31日に「なごみカフェ fuu-haa横浜ランドマーク店」、2008年3月31日に「DOG CLUB IST海老名店」、2010年1月31日に「スープカレー心ザ・ダイヤモンド店」、同年7月31日に「握り立ておにぎり きらり二俣川店」「握り立ておにぎり きらり三ツ境店」および「四季のお茶漬けさらり」、2014年3月31日に「泉平ジョイナス店」「泉平相鉄横浜駅2階店」をそれぞれ閉店した。また2014年3月31日には、「相鉄ブック二俣川店」の閉店をもって、相鉄ブック全店を閉店した。

2014年4月1日、(株)イストは相鉄流通サービス(株)の資産などを会社分割により承継し、相鉄ステーションリテール(株)に商号変更した。同日、(株)イストおよび相鉄流通サービス(株)は、さがみ事業(株)およびENN横浜(株)を設立し、さがみ事業(株)ヘドールコーヒーショップ事業を、ENN横浜(株)へTSUTAYA事業を譲渡した。そのうえでこの新設2社を(株)フクシマ商事とENN(株)に株式譲渡して、相鉄グループはドールコーヒーショップおよびTSUTAYA事業から撤退した。

2015年4月1日、相鉄ステーションリテール(株)は、(株)ムーンにカラオケにかかわる資産などを譲渡したうえで、同社株式を(株)コシダカへ譲渡し、(株)ムーンは相鉄グループから離脱した。

これらの結果、相鉄ステーションリテール(株)が運営するのは、コンビニエンスストア「ファミリーマート」、駅売店「ステーションist」および宝くじ等販売店「チャンスセンター」の各店となった。

◆丸紅(株)との提携

2008(平成20)年11月27日、相模鉄道(株)と相鉄ローゼン(株)は、丸紅(株)と業務提携契約を交わした。相鉄ローゼン(株)の事業環境が厳しさを増すなか、食品スーパーマーケット業に強いネットワークと優れたノウハウをもつ丸紅(株)と提携することで競合他社との差別化を図るためであった。丸紅(株)は小売業に精通した人材を相鉄ローゼン(株)に派遣するとともに、丸紅グループが取り扱う商品の提案などを行うこととなった。

2012年1月1日、相鉄ホールディングス(株)は相鉄ローゼン(株)株式400株(20%)を丸紅(株)へ譲渡するとともに、相鉄ホールディングス(株)と相鉄ローゼン(株)、丸紅(株)の三者間で新たな資本・業務提携契約を締結した。相鉄線沿線の再開発地域における新規出店の検討や駅ナカ・駅近での新規店舗フォーマットの確立を通じて、相鉄ローゼン(株)の企業価値向上を図ることを目的に、関係を強化した施策であった。

◆食品スーパーマーケット業に特化した新生・相鉄ローゼン(株)

相鉄ローゼン(株)では、さまざまな営業施策とコスト削減に努めたものの、景気停滞や商圏内への競合店の新規出店などから、依然厳しい経営環境が続いていた。財務体質を強化し、小売業に経営資源を集中投入するために、相鉄ホールディングス(株)は同社を食品スーパーマーケット業に特化させていくこととした。

2011(平成23)年3月1日、相鉄ローゼン(株)は小売業および映画館業を相鉄トランスポート(株)へ会社分割により承継させ、そのうえで相鉄トランスポート(株)が相鉄ローゼン(株)に商号変更、新生・相鉄ローゼンとして新たなスタートを切った。この際、決算期を2月末から3月末に変更した。また同日、(株)相鉄アーバンクリエイツが旧相

相鉄ステーションリテール(株)
1999年5月12日
(株)イストとして設立
2014年4月1日
相鉄流通サービス(株)の資産などを(株)イストが会社分割により承継し、相鉄ステーションリテール(株)と商号変更
(資本金の推移)
1999年5月(設立) 1,000万円



いずみ野チャンスセンター

相鉄ローゼン(株)
2000年12月5日
相鉄トランスポート(株)として設立
2011年3月1日
相鉄ローゼン(株)から小売業と映画館業を会社分割により承継し、相鉄ローゼン(株)と商号変更
2014年7月1日
(株)相鉄リテールサービスを合併
(資本金の推移)
2000年11月(設立) 1億円
2009年5月(減資) 500万円
2011年3月(増資) 1億円

鉄ローゼン(株)を合併し、旧相鉄ローゼン(株)の不動産賃貸業は同社に承継された。

◆相鉄ローゼン(株)における事業の整理

相鉄ローゼン(株)は、食品スーパーマーケット業に専念するため、それ以外の事業の整理を進めた。

1999(平成11)年2月28日、(株)相販に委託していた宝くじ・サッカーくじ販売および自動販売機による飲料販売事業について委託を解除し、(株)相販が専業で行うことになった。宝くじ販売は横浜地下街(株)など複数社が実施していたが、最終的に(株)相販に一本化された。

2006年3月1日、相鉄ローゼン(株)はさらに、広告代理店業を(株)相販に移管した。2009年8月1日、(株)相商が相鉄フードサービス(株)と(株)相販を合併し、(株)相鉄リテールサービスに商号変更した。(株)相鉄リテールサービスは2010年4月1日、宝くじ販売などを相鉄流通サービス(株)と(株)イストに譲渡し、資産管理は相鉄流通サービス(株)が、運営は(株)イストが行うこととなった。その後(株)相鉄リテールサービスは催事・広告代理店業のみを展開したが、2014年7月1日、相鉄ローゼン(株)に合併された。

相鉄ドラッグ(株)はそうてつローゼン内最大24店(1998年3月末時点)で医薬品などを販売していたが、業績低迷のため、2005年3月31日までに全店を閉店し、同年5月11日に解散した。(株)葉山ボンジュールは、業績が低迷していたベーカリーショップ「葉山ボンジュール」全5店(逗子、鎌倉西口、鎌倉山、葉山、一色)を2012年2月15日までに閉店、そうてつローゼン内のインスタベーカリーである「グランジュール」に特化することとなった。(株)相鉄リテールサービスは2013年6月16日、生花店「フルール・モア」11店を(株)メルシーフラワーへ譲渡し、そうてつローゼン店内での営業を終了した。

相鉄ローゼン(株)が行っていた専門店業についても順次縮小し、2011年7月28日の服飾小物「ボワドゥジュウエジヨナス店」の閉店をもって、専門店事業から撤退した。

相鉄ローゼン(株)の映画館業は、2000年代に入ると、横浜市内にシネマコンプレックスが台頭したこともあり、厳しい経営が続くようになった。同社は2004年9月30日、TSS共同事業体^{*}に出資し、同事業体は同年11月26日、横浜市西区みなとみらい地区GENTO YOKOHAMA内に市内最大となるシネマコンプレックス「109シネマズMM横浜」(11スクリーン・座席2,210席)を開館した。一方で2006年5月31日、相鉄ローゼン(株)は「相鉄ムービル」内の映画館5館を(株)東急レクリエーションへ譲渡し、2015年1月25日には定期建物賃貸借契約の期間満了に伴い、TSS共同事業体によるシネマコンプレックスが閉館、同事業体は解散した。これにより相鉄ローゼン(株)は映画館業から撤退した。

◆相栄フーズ(株)の相鉄グループ入り

相鉄ローゼン(株)は、2003(平成15)年4月18日、生鮮食品部門(精肉、総菜、鮮魚)のさらなる強化充実を図るため、相栄フーズ(株)の株式(12.2%・5,700株)を追加取得(取得後の所有割合51.1%)して子会社化し、同社は2005年度から相鉄グループ入りした。一体化経営の連携強化により生産性を向上させるため、相栄フーズ(株)は2013年7月16日に本社を大和市上草柳から相鉄本社ビルに移転し、相鉄ローゼン(株)本社と同一フロアに入居した。

なお(株)葉山ボンジュール(2012年8月13日に移転)、(株)相鉄リテールサービス(2013年7月16日に移転)の本社事務所も同一フロアに集約され、相鉄ローゼン(株)との情報伝

(株)相鉄リテールサービス

1982年6月9日
(株)相商として設立
2009年8月1日
相鉄フードサービス(株)、(株)相販を合併し、(株)相鉄リテールサービスと商号変更
2010年4月1日
宝くじ販売などを相鉄流通サービス(株)と(株)イストに譲渡
2010年5月10日
本社所在地を横浜市西区北幸二丁目10番27号から横浜市西区北幸二丁目9番14号に移転
2014年7月1日
相鉄ローゼン(株)に合併
(資本金の推移)
1982年6月(設立) 1,000万円
1991年9月(増資) 3,000万円

*葉山ボンジュール

その後、1年かけて単独での経営を検討した結果、仕入れ、製造、採算性などの見込みが立ったことから、2013年4月24日に「そうてつローゼン葉山店」内で「葉山ボンジュール店」を営業再開した。



生花店「フルール・モア」そうてつローゼン鶴ヶ峰店

*TSS共同事業体

(株)東急レクリエーション(60%)、松竹(株)(20%)、相鉄ローゼン(株)(20%)の3社による共同経営。代表：会田郁雄(株)東急レクリエーション専務取締役。



109シネマズMM横浜が入居していた「GENTO YOKOHAMA」



大和市にあった相栄フーズ(株)本社

***相栄ミート(株)**

プリマハム(株)の全額出資にて設立。当時プリマハム(株)では、精肉小売部門の運営を受託し、相鉄ストアおよびスーパーTOP計10店で約100名の社員が働いていたが、相鉄興業(株)の多店舗拡大施策とそれに伴う精肉部門の委託專業化の方針に応え、同部門を独立させたもの。



そうてつローゼンミツ境店の「ローゼンルーベ」

達の迅速化と意思疎通の円滑化により、改革や施策実行のスピードアップを図った。

相栄フーズ(株)

1970年11月1日 相栄ミート(株)*として設立
 1980年12月1日 相鉄興業(株)が資本参加、1万300株(25.75%)
 1986年10月30日 そうてつローゼンミツ境店に本格的な対面総菜・手づくりハムコーナー「ローゼンルーベ」を開店
 1988年6月25日 相栄フーズ(株)と商号変更
 1994年3月26日 「ローゼンルーベ」閉店
 1995年9月1日 総菜部門新物流システム稼働
 1995年12月4日 炊飯加工センター開設(2013年2月28日廃止)、精肉部門新物流システム稼働
 1997年3月10日 精肉部門の受発注をOCR化
 1999年7月1日 EOSシステム導入
 2001年3月1日 鮮魚部門に進出
 2005年4月1日 相鉄グループ入り
 2012年12月20日 相鉄ローゼン(株)がプリマハム(株)所有の株式1万8,300株(38.94%)を取得
 2013年7月16日 本社事務所を大和市上草柳337-1から横浜市西区北幸二丁目9番14号に移転
 2017年10月27日 いやさか会(従業員会)所有の株式4,700株(10%)を取得し、相鉄ローゼン(株)が完全子会社化

(資本金の推移)

1970年11月(設立) 500万円
 1972年7月(増資) 1,000万円
 1980年12月(増資) 2,000万円
 1990年8月(増資) 7,600万円

◆砂利生産業・建材商社業および石油販売業からの撤退

2012(平成24)年7月1日、東海開発(株)は相鉄興産(株)より、砂利生産業を除く建材商社業および石油販売業を会社分割により承継し、同時に商号を相鉄興産(株)に変更、旧相鉄興産(株)は商号を相鉄鉱業(株)に変更した。これにより、新生・相鉄興産(株)が建材商社業および石油販売業、相鉄鉱業(株)が砂利生産業などに、専門特化した体制へ移行した。

しかし、建築・土木工事の減少や老朽化する設備への多額な投資、砂利採取後の土地整備費が必要になるなどの厳しい状況下、2016年3月24日、相鉄ホールディングス(株)は相鉄鉱業(株)を松上産業(株)に譲渡した。これにより相鉄グループは、相模鉄道(株)創立時からの事業であった砂利生産業から撤退することとなった。

また建材商社業と石油販売業についても、相鉄線沿線の大規模な宅地開発がほぼ終焉を迎え、グループ各社との相乗効果が薄れた状況にあったため、2017年12月1日、相鉄ホールディングス(株)は相鉄興産(株)の株式のうち2万7,000株(90%)を東和アークス(株)に譲渡し、同社は相鉄グループから離脱した。

6. 不動産業の再編

◆相鉄不動産販売(株)と相鉄ホーム(株)の設立

分譲業では、「地価上昇に依存しない経営」を目指し、相模鉄道(株)と相鉄不動産(株)で重複している事業を整理することとなった。開発事業については相模鉄道(株)に集約し、特に短期回転開発事業に重点を置くこと、相鉄不動産(株)は今後、需要拡大が見込める住宅ストック関連事業に重点を置いた事業体制を構築していくことを決定した。

相鉄不動産(株)は、2000(平成12)年11月22日、相鉄ホーム(株)を設立した。また2001年2月8日に、光陽不動産(株)の商号を相鉄不動産販売(株)へ変更した。そのうえで、2001年4月1日、相鉄不動産(株)は、住宅建築業を相鉄ホーム(株)へ、流通業、販売代理業および小規模建売業を相鉄不動産販売(株)へ営業譲渡し、それぞれ専門性・機能性を高めていくこととした。

相鉄ホーム(株)

2000年11月22日 設立
 2001年4月1日
 相鉄不動産(株)から住宅建築業を譲受
 2015年4月1日
 相鉄リフォーム(株)と商号変更
 (資本金の推移)
 2000年11月(設立) 7,500万円
 2001年3月(増資) 3億円
 (増資) 4億9,000万円
 2010年3月(減資) 1億円

相鉄ホーム(株)は、注文住宅・法人受注・リフォームを事業の柱とし、相鉄線沿線を中心に、地域の市場占有率を重視した経営を推進した。2002年4月20日に、海老名住宅展示場を「すまいりっしゅ・ギャラリーEvina^{*}」として改装し、リフォームの相談もできる住まいの総合ショップとしてオープンするなど、積極的な営業活動を行ったほか、同年6月15日には相鉄・松本緑園都市共同ビル「アーカス」にカーテン専門ショップ「ブリーツハウス」を開店した(2004年3月31日閉店)。

相鉄不動産販売(株)は、地域ナンバーワンのシェア獲得を目指す流通業、相模鉄道(株)の分譲物件などを対象とした販売代理業、建売住宅「コージーライフ」を展開する小規模建売業を展開した。また同社は、2004年10月5日、スーパー銭湯1号店として「ゆめみ処こち湯海老名店」を開店した。「ゆめみ処こち湯」は4店(海老名、相模原、横浜瀬谷、大和)まで拡大したが、競争が激化する環境のもと、同社は2014年2月28日、こち湯(株)を設立して同事業を譲渡したうえ、こち湯(株)を(株)ホットネス(現・東京建物リゾート(株))へ譲渡した。

2005年1月31日、相模鉄道(株)は相鉄不動産(株)から相鉄ホーム(株)と相鉄不動産販売(株)の全株式を取得した。

相鉄不動産販売(株)

1983年12月10日	相模鉄道(株)が光陽不動産(株)を設立
2001年2月8日	相鉄不動産販売(株)と商号変更
2001年4月1日	相鉄不動産(株)から流通業、販売代理業および小規模建売業を譲受 本社事務所を横浜市西区南幸二丁目1番22号へ移転
2001年8月8日	本社事務所を横浜市西区北幸二丁目9番14号へ移転
2014年2月28日	温浴および温泉事業をこち湯(株)へ譲渡
2014年4月1日	一戸建て住宅分譲業を相鉄不動産(株)に譲渡 (資本金の推移)
1983年12月(設立)	100万円
2001年3月(増資)	4,000万円
	(増資) 1億6,000万円
	(増資) 4億9,000万円
2014年3月(減資)	1億円

◆不動産業の整理

2002(平成14)年3月1日、相鉄不動産(株)は、相鉄三ツ境ビルなどを保有する相鉄エステート(株)を合併した。また2005年1月1日、相鉄プロパティーズ(株)の不動産分譲業を承継する一方で、同年2月1日には相鉄三ツ境ビルのビル資産保有事業を相鉄プロパティーズ(株)に承継させた(いずれも会社分割)。同年4月1日には相模鉄道(株)から分譲業を会社分割により承継し、これをもって相模鉄道(株)は分譲業の分社化を完了した。

2010年1月1日、相鉄不動産(株)は、分譲業、居住系賃貸業および別荘業などを相鉄都市開発(株)へ会社分割により承継させ、(株)相鉄アーバンクリエイティブが相鉄不動産(株)を合併した。同時に相鉄都市開発(株)は相鉄不動産(株)に商号変更した。これにより相鉄不動産(株)が手がけていた「泉ゆめが丘地区土地区画整理事業」などの開発事業は(株)相鉄アーバンクリエイティブが担うこととなった。同社には、市街地再開発や等価交換の実績があったが、ここに区画整理が加わったことで多様な手法の選択・組合せが可能となった。ここに長期的な視点による開発事業を通じて沿線価値を向上させる体制が実現した。

2014年4月1日、相鉄不動産販売(株)は「コージーライフ」のブランド名で展開していた一戸建て住宅分譲業を相鉄不動産(株)に譲渡し、分譲業から撤退した。

こうして、分譲業、居住系賃貸業および別荘業などを担う相鉄不動産(株)と、流通業や販売代理業を担う相鉄不動産販売(株)、住宅建築やリフォーム業を担う相鉄ホーム(株)、再開発などを担う(株)相鉄アーバンクリエイティブという整理がなされ、不動産業

*すまいりっしゅ・ギャラリーEvina
2007年3月17日には同じ海老名市中央内で移転。2009年7月31日閉鎖。



すまいりっしゅ・ギャラリーEvina



ゆめみ処こち湯海老名店

相鉄都市開発(株)

2009年4月10日	設立
2009年12月19日	宅地建物取引業免許取得
2010年1月1日	相鉄不動産(株)から分譲業、居住系賃貸業および別荘業を会社分割により承継し、相鉄不動産(株)と商号変更 (資本金の推移)
2009年4月(設立)	5,000万円
2010年6月(増資)	1億円



コージーライフ湘南片瀬

の事業再編が完了した。

◆(株)相鉄リビングサポートの設立

相鉄企業(株)は、総合建物サービス業の一環として集合住宅の管理を手がけ、2002(平成14)年5月29日にはマンション管理適正化法に定めるマンション管理業者として登録を行うなど、業務の拡大を図っていた。しかし相模鉄道(株)による活発なマンション開発などに伴い同業務が大幅に増加したことから、マンション管理を専門に行う会社の設立が必要となってきた。2009年8月11日、相鉄都市開発(株)が(株)相鉄リビングサポートを設立し、同社は2010年1月1日、相鉄企業(株)からマンション管理事業を会社分割により承継した。

◆(株)相鉄ビルマネジメントへの賃貸業運営の集約

相模鉄道(株)は、1999(平成11)年5月12日、賃貸業の競争力強化を図るため、運営管理事業に特化した(株)相鉄ビルマネジメントを設立した。同年10月1日、相模鉄道(株)は、日本市街地開発(株)を合併すると、相鉄港南台ビルと港南台214ビルの運営管理を、一括賃貸方式で(株)相鉄ビルマネジメントに行わせることとした。続けて2002年10月1日にはビル事業本部営業部二俣川営業所、2004年10月1日には残る横浜営業所の管轄物件におけるビル運営管理事業を、(株)相鉄ビルマネジメントにそれぞれ会社分割により承継させ、両営業所が担当する各賃貸ビルの運営を同社が担うこととなった。

また(株)相鉄ビルマネジメントは2006年10月1日、横浜地下街(株)のショッピングセンター運営事業を会社分割により承継し、相鉄グループの横浜駅西口商業施設の運営管理が一元化された。同社は2010年7月1日、相鉄流通サービス(株)から相鉄線駅構内店舗の運営事業を会社分割により承継した。

これらの施策により、相鉄グループの賃貸業の運営は、(株)相鉄ビルマネジメントに集約されていった。

*マンション管理適正化法
マンションの管理の適正化の推進に関する法律。2000年施行。



(株)相鉄リビングサポートのマンション管理

(株)相鉄リビングサポート
2009年8月11日 設立
2009年9月24日
マンション管理業者登録
2010年1月1日
相鉄企業(株)からマンション管理事業を会社分割により承継
2012年7月23日
本社事務所を横浜市旭区二俣川二丁目64番地4から横浜市神奈川区金港町6番地3に移転
2014年2月28日
相鉄ホールディングス(株)が相鉄不動産(株)より全株式を取得
(資本金の推移)
2009年8月(設立) 6,000万円

(株)相鉄ビルマネジメント

1999年5月12日 設立
1999年10月1日 本社事務所を横浜市西区北幸二丁目9番14号から横浜市港南区港南台三丁目3番1号へ移転
2002年9月2日 本社事務所を横浜市港南区港南台三丁目3番1号から横浜市西区南幸二丁目1番22号へ移転
2002年10月1日 相模鉄道(株)から二俣川営業所を会社分割により承継
2004年10月1日 相模鉄道(株)から横浜営業所を会社分割により承継
2006年10月1日 横浜地下街(株)からショッピングセンターの運営を会社分割により承継
2009年1月26日 宅地建物取引業免許取得
2010年7月1日 相鉄流通サービス(株)から駅構内店舗運営を会社分割により承継
(資本金の推移)
1999年5月(設立) 1,000万円
1999年9月(増資) 4,000万円

◆(株)相鉄アーバンクリエイツへの賃貸業資産の集約

相鉄プロパティーズ(株)は、2002(平成14)年10月1日に相鉄さがみ野ビル(株)を、2004年1月1日に相鉄ホテルアセット(株)を合併し、両社が保有していた相鉄さがみ野ビル、相鉄・高島屋共同ビル、相鉄港南台ビルなどを譲受した。

また相鉄プロパティーズ(株)は、2005年4月1日、相模鉄道(株)から相鉄岩崎学園ビル、相鉄南幸第2ビル、相鉄南幸共同ビル、相鉄瀬谷駐車場ビル、相鉄いずみ中央ビル、相鉄本社ビルなどの賃貸物件(ビル資産保有事業)を会社分割により承継し、相模鉄道(株)はこれをもって賃貸業の分社化を完成した。

同社はさらに、2006年6月1日にエスティシーリアルティ(株)を、2007年12月1日には横浜三信観光(株)を合併し、グループ内の賃貸業資産の相鉄プロパティーズ(株)への集約を進めた。

そのうえで、2008年4月1日、横浜地下街(株)が相鉄プロパティーズ(株)を合併し、(株)相鉄アーバンクリエイツに商号変更した。同社は2011年3月1日には、旧・相鉄ローゼン(株)を合併して、同社の保有する土地・建物と賃貸業を譲受した。また2012年6月1日には相鉄興産(株)から「かしわ台スクエア」*の土地を取得した。

こうして相鉄グループの賃貸業は、資産保有は(株)相鉄アーバンクリエイツ、運営管理は(株)相鉄ビルマネジメントへと集約された。

第2節 利便性を高める運輸業

1. 東京都心への乗入れ

◆新法制定と直通運転構想

2000年代、鉄道業にはさらなる速達性やシームレス化などが求められた。このため、既存の鉄道施設を活用して利便性を高めることを目的に、2005(平成17)年5月6日、都市鉄道等利便増進法*が公布された。

相模鉄道(株)は同法律の対象事業として、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)、東京急行電鉄(株)とともに、「相鉄・JR直通線」と「相鉄・東急直通線」という2つの相互直通運転構想を国土交通省に申請し、2006年6月に大臣認定を受

*横浜三信観光(株)

2007年6月15日、相鉄プロパティーズ(株)が株式を取得しグループ入り。鶴屋町地区再開発計画区域内に土地を保有していた。

*かしわ台スクエア

相鉄興産(株)厚木コンクリート工場の跡地、敷地面積9,869㎡を開発、そうてつローゼンかしわ台店(2003年10月22日開店)、相鉄不動産販売(株)が手がけたスーパー銭湯「ゆめみ処こち湯海老名店」(2004年10月5日開店)、(株)イストが手がけた犬の総合サービスショップ「DOG CLUB IST 海老名店」(2004年9月11日開店)、相鉄興産(株)のガソリンスタンド「コスモ石油セルフビュアカしわ台店」(2004年9月11日開店)などで構成された。その後2007年7月2日にスポーツ施設を、7月9日に保育施設を開設したことにより、スクエアの総面積は2万6,075㎡となった。



かしわ台スクエア

相鉄・JR直通線と相鉄・東急直通線



(株)相鉄アーバンクリエイツ

1963年3月1日
横浜地下街(株)として設立
2008年4月1日
相鉄プロパティーズ(株)を合併し、(株)相鉄アーバンクリエイツと商号変更
2010年1月1日
相鉄不動産(株)を合併、同社の面的開発整備事業を承継
2011年3月1日
旧・相鉄ローゼン(株)を合併、同社保有の土地・建物および賃貸業を会社分割により承継
2012年7月1日
本社事務所を横浜市西区北幸一丁目1番8号から横浜市西区南幸二丁目1番22号に移転(資本金の推移)
1963年2月(設立) 1億円
2000年7月(増資) 9億2,300万円

*都市鉄道等利便増進法

整備主体(公的主体)と営業主体(鉄道事業者)を分離する鉄道整備手法を定めた法制度。相模鉄道(株)がかかわる事業においては、国と地方自治体(神奈川県および横浜市)が総事業費の3分の1ずつを補助し、残りの3分の1を整備主体(鉄道・運輸機構)が資金調達して鉄道施設の整備を行う。営業主体(相鉄および東急)は整備主体に施設使用料を支払って営業し、整備主体は施設使用料を原資として調達資金を償還する。法律の施行は2005年8月1日。

* 相互直通運転の大臣認定

「相鉄・JR直通線」は2006年6月9日、「相鉄・東急直通線」は同年6月23日に認定された。相互直通運転実施に関する速達性向上計画の認定は、前者が2006年11月21日、後者が2007年4月11日であった。

いずみ野線延伸の検討

いずみ野線の湘南台駅以西の延伸については関係地方公共団体からの要望も強かったが、事業性が大きな課題であった。相模鉄道(株)は、都心乗入れと同様、整備主体と営業主体の分離が条件との立場であり、2010年10月21日に「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」を神奈川県・藤沢市・慶應義塾大学とともに設立するなど、検討を進めた。

2016年4月20日、国土交通省は交通政策審議会答申第198号にて「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を示し、「いずみ野線の延伸(湘南台から倉見)」を地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトと位置づけた。神奈川県中部と横浜市中心部や都心部とのアクセス利便性の向上を期待できる一方、関係地方公共団体などが、事業性の確保に必要な需要の創出につながる新たな街づくりや広域交通の拠点整備の取組みなどを進める必要がある、との記載であった。



羽沢横浜国大駅完成予想図



新設された瀬谷駅下り待避線(左端)

* 平行カルダン駆動方式

モーターを車軸と平行に台車枠に固定する方式で、従来の直角カルダン駆動方式に比べ整備が容易。

* ワンハンドルマスコン方式

従来、電車の運転は右手でブレーキ弁、左手でマスコン(マスターコントロール=主幹制御器)を操作する方式が一般的だったが、ブレーキ操作をより迅速・確実に行うため、ブレーキとマスコンを一体化させたハンドル方式。手前に引くと加速、前方に押し倒すとブレーキが作用する仕組みで、運転スペースをコンパクト化できるというメリットもある。

けた。この構想は、関東大手民鉄のなかで唯一東京都心に乗り入れていない相模鉄道(株)にとって、念願の都心乗入れを実現させるものであるとともに、横浜市西部、神奈川県中部から東京都心部、新横浜駅への利便性を飛躍的に向上させるものであった。

◆相鉄・JR直通線

相鉄・JR直通線は、西谷駅とJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近の間に連絡線(約2.7km)を建設し、相鉄線とJR線が相互直通運転を行うもので、鉄道・運輸機構が整備主体、相模鉄道(株)は営業主体であった。工事施行認可を受け、相模鉄道(株)は、2010(平成22)年3月25日、鉄道・運輸機構と共催で西谷地区センターにおいて起工式を挙行了した。

新設される連絡線は大部分がトンネル構造で、相鉄線本線に近接する、西谷駅から約520mの地点までの区間は、相模鉄道(株)が開削工法によりトンネル工事を受託し、そこから先については鉄道・運輸機構が行った。2013年2月20日、JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近に新設する旅客駅から西谷駅に向けてトンネル掘進を開始し、1年3ヵ月をかけて西谷駅側に到着した。駅の名称は、2017年12月11日、「羽沢横浜国大駅」と発表した。町名である「羽沢」と、駅南東に立地する「横浜国立大学」の名を合わせ、地域・大学とともに沿線価値の向上を目指していくという想いを込めた命名であった。運行開始は2019年度下期を予定している。

◆相鉄・東急直通線

相鉄・東急直通線は、JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近と東急東横線・目黒線日吉駅の間連絡線(約10.0km)を建設し、相鉄線と東急線が相互直通運転を行うものである。連絡線は大部分がトンネル構造で、新設区間内には新横浜駅(仮称)と新綱島駅(仮称)の2駅を新設する。相鉄・JR直通線と同じく整備主体は鉄道・運輸機構で、営業主体は相模鉄道(株)と東京急行電鉄(株)の2社であった。工事は委託区間を除き、鉄道・運輸機構が行った。運行開始は2022年度下期を予定。

総事業費は、相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線を合わせて、約4,022億円を計画している。

なお、これらの相互直通運転計画を見据え、2013(平成25)年3月31日、鉄道・運輸機構が瀬谷駅下り待避線新設工事を完成させた。

2. 新型車両と運行の安全

◆10000系・11000系車両の登場

相模鉄道(株)は、2002(平成14)年2月24日、9年ぶりの新型車両として10000系車両10両を導入した。

10000系は、「人と環境への優しさ」と「ライフサイクルコストの低減」を重視し、JR東日本E231系をベースとすることでコストダウンした車両で、製造は東急車輛製造(株)(現・(株)総合車両製作所 横浜事業所)と東日本旅客鉄道(株)新津車両製作所(現・(株)総合車両製作所 新津事業所)であった。列車情報管理装置(TIMIS)を採用して編成全体の情報を一元管理することにより、消費電力の低減やメンテナンス性の向上を実現し、インバータ制御装置では環境に悪影響を与えるフロンガスの使用を廃止したほか、低騒音のモーターや防音車輪により、走行音を低減した。相鉄線で初となる、軽量ステンレス車体や平行カルダン駆動方式、左手ワンハンドルマスコン方式も採

用された。客室床面を従来の車両より25mm下げてホームと車両ドアの段差を縮小し、乗降がよりスムーズに行えるようになったほか、相鉄線の車両で初めて、ホームからの転落を防止するための転落防止幌を車両連結部に設置した。さらに初の試みとして、視覚障害をもつ旅客のため、各ドアの客室側に点字と文字で何両目何番目のドアかを示すシールを取り付けた。車体側面上部の帯はピーコックグリーン、下部の帯はサフランイエローを取り入れた。

2001年10月29日に入線し、2002年2月17日に相模大塚駅などで「10000系見学会」を、2月24日には横浜駅で出発式を行い、運行を開始した。2006年11月4日には、前面と車体側面にあしらった車体ステッカー「Series(シリーズ)10000」をグループマークに変更し、2007年5月31日には車体塗装色をグループカラーのブルーとオレンジに変更した。10000系車両は2007年3月15日までに計70両となった。

2008年10月15日には11000系車両が入線し、2009年6月14日の「11000系展示・撮影会」「記念グッズ販売会」開催後、翌15日に運行を開始した。11000系はJR東日本E233系車両をベースにした車両で、東急車輛製造(株)と東日本旅客鉄道(株)新津車両製作所が製造した。保安装置などの主要機器を二重化したほか、車体強度をアップさせ、信頼性と安全性を高めた。スタンションポール(手すり)の形状を人間工学に基づいて使いやすい形状に変更するとともに、扉の開閉方向を点滅表示で知らせるLED式の開閉表示灯や、扉付近の床に黄色のノンスリップタイルを採用したほか、扉開口部分を黄色で表示して視認性の向上を図るなど、ユニバーサルデザインも取り入れた。

◆9000系車両のリニューアル

相模鉄道(株)では、「デザインブランドアッププロジェクト^{*}」の一環として、9000系車両のリニューアルを行った。外装は横浜の街をイメージした「YOKOHAMA NAVYBLUE(ヨコハマネイビーブルー)」色に全面塗装してイメージを一新し、内装はキーカラーをグレーとして、大手民鉄通勤車両では初となる、昼と夜で色調が変わる調光・調色機能付きのLED方式の車内照明を備えた。クロスシート部分にはスコットランド製の本革を採用、座席のバケット^{*}などの改良、液晶画面式の車内案内表示装置の装備など、機能性・デザイン性を高めた。また四方からつかみやすい、新形状のつり革を採用した。

2016(平成28)年4月9日に「9000系リニューアル車両デビュー記念撮影会 in 相模大塚」を開催したほか、4月10日にはいずみ野線開業40周年を記念したいずみ野駅での「相鉄フェスタ」にて出発式を開催し、運行を開始した。なお9000系リニューアル車両およびつり革は、2016年度グッドデザイン賞を受賞した。9000系リニューアル車両は、2017年度末までに30両を導入した。

◆20000系車両の登場

相模鉄道(株)が2022年度下期に開業を予定している相鉄・東急直通線用の車両として、2017(平成29)年8月4日、(株)日立製作所製造の20000系1編成10両が入線した。同線を走行できるよう、11000系車両よりも狭い車体幅となっている。「YOKOHAMA NAVYBLUE」で車体を塗装し、車内には座席端部に強化ガラス製の大型仕切り板や、一部の優先席に立ち座りが容易な「ユニバーサルデザインシート」を相鉄線で初めて導入した。また各車に空気清浄機を設置し、すべてのドアに「個別ドアスイッチ」を設けた。

20000系車両は、「デザインブランドアッププロジェクト」の統一コンセプトを



転落を防止するための幌

*デザインブランドアッププロジェクト

創立100周年を踏まえるとともに都心への相互直通運転を見据え、認知度や好感度の向上を目的に、相鉄ホールディングス(株)が手がけているプロジェクト。2013年に着手し、2015年11月に本格始動した。顧客との最大の接点となる駅舎や車両、制服について、統一されたデザインコンセプトに基づき、デザインリニューアルを行った。スローガンは「これまでの100年を礎に、これからの100年を創る。(Thinking of the next century.)」、コンセプトは「安全×安心×エレガント」。総合監修はデザイナーの水野学氏。

*バケットシート

座席に定員分の凹みを設け、座り心地をよくするとともに定員着席を誘導する方式。



本革を採用したクロスシート



新形状のつり革



ユニバーサルデザインシート

反映した新型車両としては第1号となるものであった。

2018年2月10日に「新型車両デビュー記念撮影会 in 相模大塚」を開催、2月11日に横浜駅で出発式を行い、運行を開始した。

◆車両の安全性向上

相模鉄道(株)は車両の安全性向上の一環として、10000系に導入した連結部転落防止幌を他車両へも取り付けることとした。2002(平成14)年12月9日の7000系電車1編成(10両)を皮切りに、2009年3月16日に全車両への取付けを完了した。またバリアフリー化の一環として、同じく10000系に導入したドア位置表示点字シールと車内外号車表示ステッカーは、2002年3月31日までに全車両への設置を完了した。

2005年2月24日には、2003年2月18日に韓国のテグで起きた地下鉄火災事故^{*}を踏まえ、10000系車両において、天井の冷風吹き出し口の枠を、車両火災の際に溶け落ちて火種になることを防止するためアルミ製に変更し、また延焼防止のためすべての車両間連結部に常時閉まる扉を設置するなど、防火対策を施した。

◆軌道と運行の安全性向上

JR福知山線で発生した脱線事故^{*}を教訓に、相模鉄道(株)は2005(平成17)年6月24日、半径320m以下のカーブ(18ヵ所)においてATS(自動列車停止装置)の改良による速度超過対策を独自に実施し、安全性向上を図った。これにより、万一、カーブでの速度超過が発生しても自動的にブレーキがかかり、制限速度まで減速させる仕組みとなった。

JR線・東急線との直通運転に向けては、運行管理システムと電力管理システムを改修する必要があったため、2009年7月5日に電力司令所を、8月25日には運輸司令所(2005年10月に運転司令所から改称)を、新設した同一建物内に移転した。これに併せ、2009年8月25日、列車の運行管理に関する情報を運輸司令所で一元的に管理するシステムとして、ITC(総合列車運行管理装置)を更新し、Total Traffic Control(総合運行管理システム)の使用を開始した。中央分散方式を採用するとともにすべての機器を二重系として、信頼性を確保したシステムとなった。さらに、相鉄線全線と既存車両に、新型の「ATS-P」およびデジタル列車無線の整備工事を行い、前者は2014年3月30日、後者は2015年10月3日に完成した。これらにより、運転保安度や異常時対応機能の向上が図られた。

◆安全管理規程の制定

JR福知山線脱線事故を受けて国土交通省は、陸海空のすべての運輸事業者に対し、安全管理規程の策定および届出を義務づけた。相模鉄道(株)では2006(平成18)年10月1日、「鉄道安全管理規程」を制定し、輸送の安全性を確保するための管理体制や取り組み方を定め、「安全統括管理者」が置かれることになった。

3. 駅施設の改良とサービスの向上

◆非常通報ボタンとホームドアの設置

相模鉄道(株)は安全・安心な駅づくりのため、2002(平成14)年3月29日、二俣川駅と大和駅のホームに非常通報ボタンを設置した。これは旅客がホームから転落した場合などに、ボタンを押すと周辺の列車に異常を知らせる信号が送信されるもの

*テグ地下鉄火災

地下鉄内で、自殺を試みた男がガソリンをまいて放火、設備の不備から全車両に燃え広がり、対向ホームにも電車が入線して延焼、死者・負傷者300人以上となった。

*JR福知山線脱線事故

2005(平成17)年4月25日に発生。線路がカーブしているところで列車が脱線、線路横のマンションに突っ込んで1・2両目が大破し、死者・負傷者650名超となった。制限速度を超えたスピードでカーブに進入したことが原因として有力視されている。



運輸司令所



非常通報ボタン

で、その後、列車非常停止ボタンと名称変更した。また、2007年4月13日に駅事務室連絡用インターホンを弥生台、いずみ野、いずみ中央、ゆめが丘、湘南台の5駅に設置し、両機器は2007年5月31日までに全駅へ設置完了した。

横浜駅では2000年11月に、全ホームに、車いす乗降装置^{*}、固定式ホーム柵、列車発着時にホーム床面の赤色灯が点滅するスレッドラインの設置工事を開始し、2001年7月19日に完成した。2016年3月6日には、横浜駅3番線ホームに、列車到着に合わせて開閉するホームドアを相鉄線で初めて設置・使用開始し、2017年2月21日には横浜駅のすべてのホームに設置完了した。なおその他の全駅についても、2022年度までにホームドア設置を予定している。

◆全駅のバリアフリー化

2006(平成18)年12月20日に施行されたバリアフリー新法^{*}は鉄道事業者に、2010年までに既設駅を含むすべての駅舎のバリアフリー化を推進する努力義務を課した。相模鉄道(株)の駅の垂直移動施設は、1987(昭和62)年の緑園都市駅エスカレーターの設置(4月17日使用開始)が初であったが、同法の施行もあり、駅改良に合わせたエレベーターなどの設置を積極的に行った。また多目的トイレ^{*}を導入し、駅のバリアフリー化をさらに進めた。

2000年12月1日から、かしわ台駅で駅コンコースとホームを結ぶエレベーター2基、エスカレーター4基、多目的トイレを設置する工事を開始し、2002年6月20日に完成した。多目的トイレには、相鉄線では初めてオストメイト対応装置を取り付けた。

2005年3月26日、和田町駅改良工事が完成し、駅コンコースとホーム、駅出入口を結ぶエレベーター3基や多目的トイレの使用を開始した。同年12月26日には平沼橋駅で、駅コンコースとホームを結ぶエレベーター1基と、多目的トイレの使用を開始した。また駅舎に接続された跨線人道橋の両側に、横浜市がエレベーターを新設した。横浜駅では、2007年2月1日、2階ホーム(3番線降車ホーム)と改札階(1階コンコース)を結ぶエレベーター1基が完成した。さがみ野駅では、2007年3月21日に多目的トイレを、同年3月23日にエレベーター4基の使用を開始した。相模大塚駅では2008年2月29日、改良工事が完成し、エレベーター3基と多目的トイレを新設した。上屋川駅では、従来のエスカレーター4基(1993年3月24日設置)に加え、2階コンコースから上下線ホームへのエレベーター各1基、南北の道路へのエレベーター各1基、合計4基が完成し、同年4月1日に使用開始した。

これらの結果、新法の規程に先駆け、2009年3月29日の海老名駅エレベーター1基の使用開始をもって全駅でバリアフリー化を実現させ、その後も利用者のニーズに応え、昇降機の増設を行った。

いずみ野駅では、2010年3月30日からホームと改札階を結ぶエレベーター2基の使用を開始した。また2016年12月3日には、内外装の改修のほか、南口にエレベーターを新設するリニューアル工事が完成した。希望ヶ丘駅では2011年12月21日、エレベーター4基の使用を開始した。

◆各駅の改良工事

鉄道業において一層の利便性・安全性・快適性が求められるなか、相模鉄道(株)では各駅の改良を進めた。

南万騎が原駅では、1999(平成11)年11月5日に改良工事に着手し、従来は線路の西側のみに改札口があった駅舎を掘割上の橋上駅舎として、東西両側から駅を利

*横浜駅の車いす乗降装置

駅係員のリモコン操作によりホーム前端(電車側)を上昇させてスロープとし、ホームと電車の出入口の段差と隙間をなくす車いす乗降装置「ラクーブ」を計6カ所に設置した。



横浜駅ホームドア

*バリアフリー新法

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」。鉄道事業者について「駅の出入口からプラットフォームへ通ずる経路について原則としてエレベーター、またはスロープにより、高低差を解消すること」などを定めている。



駅のバリアフリー化(三ツ境駅のエスカレーター・エレベーター)

*多目的トイレ

車いす利用者が利用できる広さや手すり、オストメイト(人工排泄孔をもつ内臓疾患)対応設備などを備えた、多様な利用者に配慮したトイレ。初の設置は1990年4月4日のいずみ中央駅で、当時の設備は車いす利用者対応とおむつ替えシートのみであった。



用できるようにした。新駅舎にはエレベーターとエスカレーター各2基や多目的トイレを設置し、2001年3月27日に完成した。

緑園都市駅では、2001年3月27日、上屋延伸工事が完成した。上下線ホームの上屋をそれぞれ二俣川側に24m、湘南台側に48m延伸し、総有効長を137.3mとしたもので、雨天時のサービス向上と乗車効率の平準化を図った。

瀬谷駅では、2003年5月6日、橋上駅舎化工事に着手した。従来は駅の南北にあった改札口を1ヵ所とし、コンコースとホームを結ぶエレベーター2基、エスカレーター2基、多目的トイレを設置した。横浜市が行う瀬谷駅南北自由通路設置工事に合わせての実施であった。新駅舎は2004年3月28日から使用を開始し、工事は2004年11月16日に完成した。なお2004年7月28日、駅構内に「am/pm相鉄瀬谷駅店」、自由通路に面して駅売店とベーカリーカフェが設置された。

相模鉄道本線(星川駅~天王町駅)連続立体交差事業に伴い、星川駅構内にあった留置線とかしわ台電車区・車掌区の分室を西横浜駅構内に移設することとなり、これに併せて西横浜駅舎改良工事を実施した。2005年6月26日に完成した新駅舎には、駅コンコースとホームを結ぶエレベーターとエスカレーター各1基を設置し、また横浜市が、多目的トイレを含む公衆トイレと、駅舎に接続された跨線人道橋の両側にエレベーターを設置した。新しい電車区・車掌区分室は2006年5月20日に使用を開始した。

海老名駅では、2006年12月20日、駅コンコースと東口駅前広場を結ぶエスカレーター2基を完成した。さらに、混雑緩和および安全性の向上を図るため、2007年9月26日ホーム拡幅工事に着手し、ホーム幅を最大約9mから最大約13mへ拡幅、2009年7月15日に完成した。

三ツ境駅では、2008年5月28日に橋上駅舎のリニューアル工事、人工地盤の耐震補強工事に着手した。駅舎の壁面ならびに人工地盤屋上広場の緑化、駅舎屋根のテント素材化、太陽光発電設備や風力・太陽光発電付き電灯装置の設置、ミスト冷却装置やLED照明の導入、バリアフリー化工事などを行った。工事は2011年3月31日に完成し、環境に配慮した「エコステーション」のモデル駅となった。

大和駅では、JR線、東急線との相互直通運転に向け小田急線との乗換改札口を新設し、2018年3月17日に使用を開始した。これは2016年6月27日に開始した同駅の改良工事で併せて実施したもので、2018年3月28日に完成した。内容はエスカレーターの増設、ホームからの転落を防止するための注意喚起であるCPライン^{*}の設置、多目的トイレの拡充や女性用トイレへのパウダーコーナー新設などで、トイレ内装は全体を落ち着いた色合いにし、駅舎入口の外壁デザインにはレンガタイルを採用した。

◆駅ホームへの待合室設置と駅サイン基本計画

二俣川駅では、2007(平成19)年3月31日、上下線ホームの待合室を使用開始した。これはガラス壁に囲まれたスペースにベンチ、駅案内放送設備、冷暖房設備、自動ドアを配し、電車到着を待つ旅客が快適に過ごせるようにしたもので、相鉄線で初の設置であった。以降2013年1月17日に瀬谷駅の上下線ホーム、同年3月15日に相模大塚駅ホーム、同年9月25日にいずみ野駅上下線ホーム、2014年3月6日に上星川駅上下線ホーム、2015年2月18日にさがみ野駅上下線ホーム、2016年3月25日に三ツ境駅上下線ホーム、2017年1月12日に緑園都市駅上り線ホーム(ホーム展望台を改良)、同年3月5日に星川駅下り線ホーム、同年3月8日にいずみ中央駅ホーム、2018年5月22日に鶴ヶ峰駅上下線ホームにそれぞれ設置した。



西横浜駅構内の電車区・車掌区分室



三ツ境駅がエコステーションのモデル駅に

*CPライン

CPは「Color Psychology(色彩心理)」の略で、注意喚起のため、ホーム先端部分に設置する転落防止のライン。



二俣川駅ホーム待合室

一方、駅構内での旅客への案内を徹底するため、駅サイン基本計画を見直し、駅名表示や時刻表などの全面改良を開始した。2008年3月31日、さがみ野駅にて実施し、以後各駅に展開している。

◆駅周辺の動線の改良

2008(平成20)年、相模鉄道(株)が横浜市から受託して進めていた「横浜駅南部東西自由通路と新相鉄ビルとの接続工事」に併せ、同社と(株)相鉄アーバンクリエイツは共同で、相鉄線横浜駅1階コンコースから横浜駅南部東西自由通路「みなみ通路」へのエスカレーター2基を新設し、同年8月10日から使用を開始した。また2007年4月2日、両社は、相鉄線横浜駅2階コンコースと横浜駅中央東西自由通路「中央通路」を結ぶ連絡通路としてエスカレーター3基の整備工事を開始、2009年11月1日に使用を開始した。一方相模鉄道(株)は、2階コンコースから「みなみ通路」を結ぶ連絡通路としてエスカレーター2基を設置、2010年12月12日から使用を開始した。これまで、相鉄線横浜駅2階改札口からJR線に乗り継ぐには「中央通路」へのルートのみであったが、「みなみ通路」へのルートが開通したことから、混雑緩和と利便性向上が図られた。

また相模鉄道(株)は、2013年7月4日、横浜駅2階改修工事および自動券売機更新工事に着手し、2014年3月31日に完成した。この工事は(株)相鉄アーバンクリエイツによる相鉄ジョイナスの改装工事と一体的に実施したもので、ターミナル駅にふさわしい空間構築がテーマであった。駅施設と商業施設間のスムーズな動線を確保する一方で、2014年4月11日から相鉄ジョイナスのトイレおよびエレベーターの稼働時間を拡大し、相鉄線の旅客も利用可能とすることで利便性を向上させた。

一方、二俣川駅では2016年8月8日、二俣川駅南口市街地再開発計画に合わせて相模鉄道(株)が整備した東西自由通路が開通し、駅へのアクセスの利便性が向上した。また同社では駅舎の上層に2階分の建物を増築し、(株)相鉄アーバンクリエイツへ売却したほか、コンコース階のリニューアルを実施した。

◆「デザインブランドアッププロジェクト」による駅舎リニューアル

相模鉄道(株)では2014(平成26)年以降、「デザインブランドアッププロジェクト」のコンセプトを希望ヶ丘駅、和田町駅、緑園都市駅の改良工事に順次反映していたが、2017年1月16日に完成した平沼橋駅のリニューアルは、同プロジェクトのコンセプトが全面的に適用された最初の駅改良工事であった。駅舎の内外装や柱から自動販売機までを、キーカラーである濃いグレーで統一し、昼夜で色が変化する調光・調色機能付きの照明を採用するなど、上質感のある落ち着いた雰囲気にした。駅構内には座席の幅を広く設計したオリジナルベンチを設置し、上り線の線路脇に全長約90mの巨大なメッセージボードを新設した。

◆旅客サービスの充実

2002(平成14)年12月1日、相模鉄道(株)は「そうてつスマイルアップ運動」を開始し、接遇の改善による利用者満足度の向上を図った。その一環として、利用者からの要望が多かった施設の清掃・管理の強化を図るため、2003年6月2日、相鉄企業(株)が40名からなる巡回清掃専門チーム「スマイルアップ・クルー」を編成し、列車内やホーム、コンコースの清掃を行った(2007年10月1日に第一相美(株)に移管、2011年3月31日に終了)。

2003年7月15日からは、高齢者や身体の不自由な旅客の乗降、駅構内の移動の



横浜駅1階と「みなみ通路」を結ぶエスカレーター



横浜駅2階から「中央通路」へのエスカレーター



横浜駅2階から「みなみ通路」へのエスカレーター

*オリジナルベンチ

一人分の座席が幅666mm、高さ751mm、奥行き577mmの大きさと、座った横に荷物を置ける、小さな子どもと親と一緒に座ることができるなど、さまざまな人に利用しやすいサイズ・形状のベンチ。「デザインブランドアッププロジェクト」適用駅以外にも順次設置した。



スマイルアップ・クルーによる清掃

*AED

心臓がけいれんし血液を流すポンプ機能を失った状態(心室細動)になった際に、電気ショックを与え、正常なリズムに戻すための医療機器。2004年7月から、医療従事者ではない一般市民でも使用できるようになり、公共施設等への設置が一般化した。



ICカード「PASMO」

*株バスモ

2004年2月9日設立のバスネット・バスICカード(株)が2005年12月21日に(株)バスモ(相模鉄道株)出資7.5%、代表:菅谷雅夫)と社名変更。

*交通系ICカードの相互利用

Suicaとはスタート時から相互利用可能。2013年3月23日からは、10社(北海道旅客鉄道(株)、(株)バスモ、東日本旅客鉄道(株)、(株)名古屋交通開発機構および(株)エムアイシー、東海旅客鉄道(株)、(株)スルッとKANSAI、西日本旅客鉄道(株)、福岡市交通局、(株)二モカ、九州旅客鉄道(株))の交通系ICカードによる全国相互利用サービスが開始された。

*PASMOの電子マネー機能

相模鉄道(株)は2008年3月から加盟事業者となった。

*相鉄カード

発行会社は三井住友カード(株)で、VISAとMastercardの2種から選択でき、年会費永年無料で発行した。

*IT

Information Technology : 情報技術。

*運行情報のメール配信

相模鉄道(株)のPR誌「相鉄瓦版」掲載情報の一部をメールマガジンとして配信する「相鉄メール瓦版」のコンテンツとして配信開始した。「相鉄メール瓦版」は2018年3月31日に終了した。



改札口上に設置された電光掲示板

補助などへのきめ細かな対応を行うため、駅へのサービス介助士2級資格取得者の配置を開始した。以後、駅係員による同資格の取得を進め、2012年11月14日には駅係員全員が取得した。また、耳の不自由な旅客へのサービス向上のため、2004年5月1日、全駅の改札口に筆談器を設置した。

2005年5月9日より、平日の7時~9時30分に横浜駅に到着する全列車と、横浜駅を22時以降に発車する全列車に、「女性専用車」1両(横浜方面から4両目)を導入した。迷惑行為がほかの時間帯と比較して多いため、導入後は、朝ラッシュ時の被害申出件数が9月末までの間で33.9%減少(対前年同期比)した。この成果を踏まえ、同年12月5日からは夜間の適用時間を18時以降に拡大した。

2006年8月25日、相鉄線全駅にAED(自動体外式除細動器)26台を設置した。

なお1987(昭和62)年の緑園都市駅への設置以降、計7駅(横浜・二俣川・三ツ境・大和・海老名・緑園都市・湘南台)で営業してきた相鉄サービスセンター「グリーンぼけっと」は、駅構内へのコンビニエンスストア出店やインターネット販売の普及により、2013年6月30日、全施設の営業を終了した。

◆PASMOと相鉄カードの導入

相模鉄道(株)は2007(平成19)年3月18日、首都圏の鉄道・バス事業者54者とともに、交通系ICカード「PASMO」のサービスを開始した。これは、1枚のICカードで首都圏の鉄道・バスなど広範囲の交通機関が利用できるもので、関東大手民鉄など9社が出資した(株)バスモ^{*}が発行・運営した。非接触型のICカードで、自動改札機の読取り部に軽くタッチすることで通過できる。JR東日本などの「Suica」やほかの交通系ICカードとの相互利用により、1枚のICカードで複数の交通機関が利用できるとともに、電子マネー機能を搭載し、駅売店や自動販売機などでも使用できるなど、旅客の利便性を大きく向上させるものであった。

これに伴い、2008年1月10日をもって、「SFぼけっとカード」の発売を終了し、同年3月14日をもって自動改札機での共通乗車カードシステム「パスネット」利用を、また2015年3月31日をもって同カードのすべての取扱いを終了した(払戻しは2018年1月31日まで)。

またPASMOでは、カード残高が設定額以下になると、利用者があらかじめ登録したクレジットカードを経由して、自動改札機から入場する際に一定の金額が自動的にチャージされる「オートチャージサービス」が可能であった。相模鉄道(株)ではこのサービスを導入するため、2007年2月3日からクレジットカード「相鉄カード^{*}」の会員募集を開始した。従来、相鉄線・相鉄バスの定期券はクレジットカードでは購入できなかったが、同年6月16日から、相鉄カードでの購入が可能となった。

◆ITを活用した運行情報の提供

携帯電話の普及に伴い、相模鉄道(株)は2003(平成15)年5月2日、携帯電話用ホームページ「相鉄モバイル」の試行を開始した。これは携帯電話からアクセスすると電車・バスの時刻表や路線図、電車の運賃などのほか、相鉄線の運行情報を閲覧できるサービスであった(2018年3月31日終了)。同時に、相鉄モバイルに登録されたメールアドレスあてに、相鉄線に30分以上の遅延などが発生した場合の運行情報などをメールで配信するサービス^{*}も試行を開始した。同年11月1日からは配信基準を15分以上の遅延とし、2004年4月1日から正式導入した。

同じく2004年4月1日から、相鉄線全駅の改札口に電光掲示板(32基)を設置し、相鉄線の運行情報などを掲出した。また同日、相鉄グループの公式ウェブサイト上

で相鉄線および相鉄バスの時刻、運賃や距離などが検索できる「電車とバスの乗り継ぎ検索サービス」を開始。2008年4月1日からは、相鉄線が遅延した場合に旅客が公式ウェブサイトから遅延証明書を出力できるサービスを開始した。2009年7月1日からは、各駅の電光掲示盤に替えてデジタルサイネージ^{*}(37ヵ所)を設置し、相鉄線のみならず首都圏の主なJR線・私鉄各線に遅延などが発生した場合、運行情報を提供するサービスを開始した。2009年7月1日に運行情報配信業務を時刻表情報サービス(株)(現・(株)JR東日本アイステ이션ズ)へ委託したのに合わせて、相鉄線運行情報の配信基準を10分以上の遅延へと変更した。2013年10月1日からは、「ツイッター」による運行情報の配信を開始し、これにより、メールによる運行情報の配信サービスは同年12月31日で終了した。

◆旅客収入増加策と相鉄ファン拡大への取組み

相模鉄道(株)は、旅客収入増加と相鉄ファン拡大のため、さまざまな手段を講じた。

2000年代に入ると、券面に「ゆめ」と「希望」という文字があり合格祈願のお守りとしても好評を博した、「ゆめが丘駅～希望ヶ丘駅硬券乗車券」(大人260円、小児130円)や瀬谷駅近隣の各社寺で八福神のスタンプが押せる「横浜瀬谷八福神めぐり相鉄オリジナルスタンプブック」(300円)、夏休みやゴールデンウィークなどに相鉄線全線が乗り降り自由となる「相鉄・鉄道全線1日乗車券」(大人600円、小児300円)など、旅客誘致と収入増加策としてさまざまな企画や販売を積極的に行った。

また、相鉄ファンを増やすためのイベントなども開催した。2006(平成18)年2月26日、事前申込みが不要で不特定多数のファンを対象とした初のイベントとして、相模大塚駅構内に機関車や架線検測車を展示し、オリジナルグッズや鉄道部品の販売などを行う「相鉄・鉄道フェア」を開催した。同年6月2日にスタートした「SOTETSU GROUP横浜開港150プロジェクト」は、2009年の横浜開港150周年に向け、相模鉄道(株)が約3年間で計150の記念事業やイベントを実施するものであった。横浜開港をイメージしたイラストを車体外側にデザインした「横濱はじめて物語号」などのラッピング車両^{*}を運行し、また、沿線の活性化、地域貢献、環境美化、ボランティア、マナー啓発などの取組みを支援する「相鉄線25駅・まちおこしファンド」の設立(2006年12月)と、「相鉄線25駅・まちおこしプロジェクト」への資金支援も行った。このほかにも、相鉄本社ビル1階や全駅に募金箱を設置し、募金とチャリティー収益金を日本盲導犬協会に贈呈、視覚障害者に盲導犬を寄贈する「相鉄グループ 盲導犬育成・普及サポートキャンペーン」(2006年10月1日に開始し、150プロジェクト終了後も継続。2018年までに11頭の盲導犬を寄贈)などを行った。

2007年以降、地方自治体や企業が親しみのもてるキャラクターを設定し、着ぐるみのイベント参加やグッズ制作などを行ってPRすることが一般的になった。2014年3月10日、相模鉄道(株)は相鉄線の都心乗入れに向けたイメージアップやファンづくりのため、相模鉄道キャラクター「そうにゃん」^{*}を登場させた。そうにゃんは同社主催イベントや沿線イベントなどに参加し、大きな人気を呼んだ。また同社は2013年9月26日、海老名駅構内に相鉄グッズショップ「ぶらっと☆」海老名店(2014年4月1日に相鉄グッズショップ「そうにゃん」、2018年4月28日に「SOTETSU GOODS STORE」と店名変更)を開業した。

2015年には弥生台駅ホーム横ののり面に植えられた桜のライトアップ(2015年は3月15日から4月10日まで)、2017年5月3日と9月16日には一般からの応募者が厚木駅構内で事業用車「モヤ700系」の運転を体験できる「電車運転体験会」^{*}を開催す

* デジタルサイネージ

電子看板。ディスプレイなど電子的な表示機器を用いて情報発信するシステム。



「横濱はじめて物語号」出発式(横浜駅)

* ラッピング車両

車体を塗装したグラフィックカーと異なり、あらかじめ図柄を印刷したフィルムを車体に貼り付けた車両。話題づくりやファンづくりのため、他企業とのコラボレーションを含めさまざまなラッピングを実施している。

* 相模鉄道キャラクター「そうにゃん」

「相鉄沿線出身の新種の猫」として、相鉄グループマークをイメージしてデザインされた。2014年の同社入社式で初登場し、「相模鉄道(株)の広報担当」という設定で、イベント参加、グッズ販売、ラッピング列車「そうにゃんトレイン」やラッピングバス「そうにゃんバス」展開などにより、相鉄線のPR活動を行った。「ゆるキャラグランプリ2017」(ゆるキャラグランプリ実行委員会)では総合31位、4年連続の民鉄業界1位、神奈川県内でも1位となった。



* 電車運転体験会

5月3日の第1回では9名の参加枠に410名の応募があった。参加費は2万円で、体験終了後には「修了証」が授与された。

るなど、相模鉄道(株)では相鉄線沿線の魅力向上につながるイベント実施に引き続き取り組んでいる。

◆特急の運行開始

相模鉄道(株)では、速達性の向上を目的として、2014(平成26)年4月27日から、日中時間帯の本線といずみ野線に新たな列車種別「特急」を導入した。停車駅は本線が横浜・二俣川・大和・海老名、いずみ野線が横浜・二俣川・いずみ野・湘南台で、各線1時間あたり2本を運行した。これにより、横浜駅～海老名駅間は26分、横浜駅～湘南台駅間は24分で結ばれることとなった。

4. 鉄道業の設備の改良・整備

◆相模鉄道本線(星川駅～天王町駅)連続立体交差事業

相鉄線の天王町駅から星川駅を經由して横浜新道との交差付近までの間には9つの踏切があり、なかには1時間あたり最大50分以上遮断かんが下りている場所もあるなど、慢性的な交通渋滞を招くとともに地域の街づくりや交通安全上の課題となっていた。このため横浜市は踏切の廃止などを目的に、2002(平成14)年6月5日、連続立体交差事業を都市計画決定し、同年9月13日に都市計画事業認可を受けた。

事業区間は、天王町駅付近の保土ヶ谷区西久保町から星川駅付近の保土ヶ谷区星川三丁目までの約1.9kmで、横浜市が事業主体、相模鉄道(株)は施工主体となり、事業費は約379億円で開始された。星川駅・天王町駅は、ホーム延長各210m、ホーム幅員約2m～10mとなり、エレベーターやエスカレーター、多目的トイレを設置することとなった。

なお、2017年3月5日に下り線を高架橋上に切り替えたことで、各踏切における1時間あたりの遮断時間の最大値は平均で19分減少した。2018年度中に上り線高架化が完了し、計8つの踏切が廃止となる予定である。残る踏切1ヵ所(星川6号踏切道)は都市計画道路完成後に廃止され、事業完了は2021年度を予定している。なおその後(株)相鉄アーバンクリエイティブが、高架下などを整備する星川・天王町間整備事業を行う予定である。

◆設備改良による安全対策

1971(昭和46)年12月15日に完成したかしわ台工機所は、施設の老朽化に加え、保有車両の増加で作業スペースが十分に確保できない状況となっていた。そこで相模鉄道(株)は、建物を増築するとともに新しい機器(オーバーヘッドクレーン、輪重



高架化の進む星川駅付近(2018年6月)

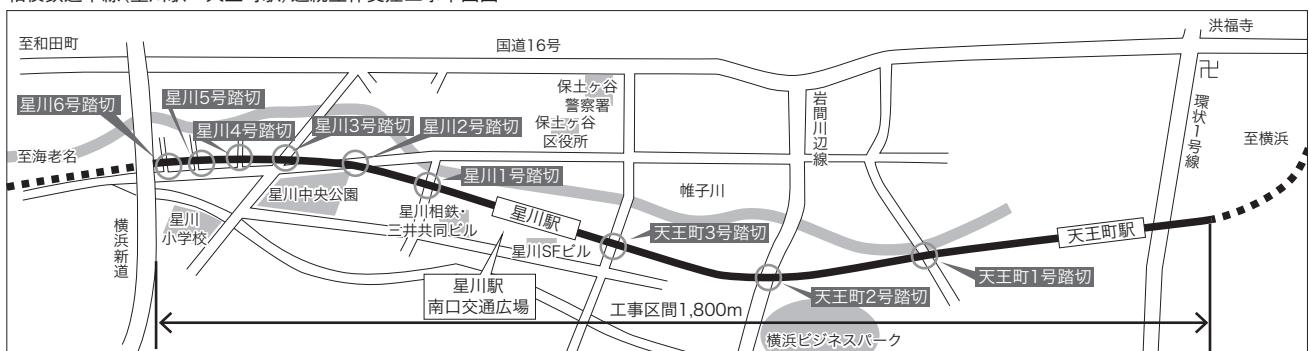
*事業費の変更

2017年3月9日、鉄道運行および駅利用者の安全対策や環境対策に伴う追加工事の実施と、用地取得により事業計画を変更し、事業費を550億円とした。



オーバーヘッドクレーン

相模鉄道本線(星川駅～天王町駅)連続立体交差工事平面図



測定装置、その他)を導入するなど設備の充実を図り、職場レイアウトも見直して、2002(平成14)年9月4日に完成した。なおかしわ台工機所は、2005年10月に車両センターとなった。

電力供給の安定化対策としては、2008年9月25日、高圧配電線路2回線化工事を完成した。これは駅の照明や昇降設備、信号や踏切など、鉄道付帯設備に電気を供給する高圧配電線路を1回線から2回線にして相互切替方式とする工事で、万一事故や災害が発生した際でも、瞬時に配電系統が自動切替えされ、信頼性・保安度を向上させるものであった。また2012年8月31日、かしわ台変電所の受電装置を密閉式に改良し、保安度の向上を図った。

このほか、2011年10月5日に、軌道整備を行う保守用車両新型マルチプルタイタンパーを新造するとともに架線検測装置を更新し、作業効率と安全性を向上させた。また2008年3月13日、重軌条化および分岐器改良による列車の乗り心地と運転保安度の向上を目的に相模大塚駅構内配線改良工事に着手し、2012年6月29日に完成した。



新型マルチプルタイタンパー



架線検測車内

◆大地震への備え

2007(平成19)年4月9日、相模鉄道(株)は運輸司令部に早期地震通報システムを導入した。気象庁からの緊急地震速報を専用回線で受信し、相鉄線沿線で一定規模以上の地震発生が想定される場合、主要動(S波)が到着する前に列車無線を通して全列車の運転士に対して警報を出し、列車を停止させるシステムである。この情報は2008年9月8日から各駅のエレベーター(49基)にも提供され、地震発生の場合は最寄階に停止し、旅客の閉じ込めなどを防止することができる。

2011年3月11日発生の東日本大震災を受け、同社は2013年10月28日、構造物耐震補強工事に着手した。いずみ野線内の高架橋などを対象とするもので、2018年2月27日をもって本工事は完成した。

5. 自動車業の収益改善対策

◆乗合バス路線の増強

相模鉄道(株)の乗合バスの利用者数は1991(平成3)年度をピークに減少を続けたが、ピーク時の運行本数を維持していたため乗車率は低迷した。そこで1999年以降大幅な路線再編成を実施したが、事業収支の改善には至らず、乗合バス業を単独で採算確保できる構造とするため、2001年以降、相模鉄道(株)は相鉄バス(株)に各営業所を順次譲渡した。

また同社は、自動車業の再編を進めながら、収益改善のため、積極的に乗合バス路線の増強を行った。

2001年4月2日、横浜市都市計画道路環状2号線の本格供用に伴い、環2東戸塚線(旭6系統：東戸塚駅西口～市沢小学校)を新設した。同年12月10日には、同路線の朝夕ラッシュ時間帯の混雑率が高くなったことなどから左近山東戸塚線(旭6系統：二俣川駅南口～左近山第6～東戸塚駅西口)を新設した。同路線では2010年5月17日、途中の左近山第5バス停を起点とする運行も設定し、輸送力を強化した。

また利用客数の増加により、2002年7月22日に左近山東戸塚線(旭6系統：東戸塚駅西口発左近山第1行き)、2004年4月5日に中山線(旭11系統：中山駅発鶴ヶ峰駅行き)で、深夜バスを新設した。

2004年4月5日には、通学旅客の利便性向上のため、旭陵高校動物園線(旭9系統：

鶴ヶ峰駅～横浜旭陵高校前～よこはま動物園)を新設した。

同社は、2011年3月22日、横浜国大線(浜10系統：横浜駅西口～国大西～横浜駅西口)の横浜国立大学構内へ乗入れを開始した。

2012年11月26日、将来の路線拡充のため、新桜ヶ丘車庫線(浜20系統：新桜ヶ丘団地～羽沢～横浜車庫)を新設した。

2013年3月27日、早川工業団地へのアクセス向上のため、早川中央線(綾61系統：海老名駅～急行～早川中央第3)を新設した。2014年11月20日には、同路線の途中の各バス停に停車する綾62系統も設定し、輸送力を強化した。

2013年4月15日、元久保町線(浜4系統：横浜駅西口～元久保町～桜木町駅)の利用状況を見直し、経路を横浜駅西口～元久保町～保土ヶ谷駅東口に変更した。

2014年1月20日、相鉄・東急直通線の運転開始を見据え、新横浜駅周辺への新たなネットワークの構築と利用創出の基盤整備をするため、新横浜車庫線(浜1系統：横浜車庫～小机駅～新横浜駅)を新設した。

相鉄バス(株)は2014年10月1日から、神奈川中央交通(株)と共同で、海老名駅～東今里～寒川駅線の実証実験を開始し、2017年4月1日から、綾73系統として本格運行に移行した。これは運行を休止した海老名市のコミュニティバス・本郷ルート(2014年9月30日)の代替手段を必要とする海老名市と、寒川町の要請を受けたものだった。

2015年4月1日、横浜市緑区森の台地区の道路が拡幅されたことから、森の台線(旭15系統：鶴ヶ峰駅～森の台小学校入口～中山駅)の運行を開始した。同年12月1日からは、横浜市地域交通サポート事業における実証実験として、緑園地区循環線(二俣川駅南口～緑園地区循環～緑園都市駅)の運行を3ヵ月間実施したが、本格運行には至らなかった。

2016年2月8日から、横浜新道線(旭16系統：東戸塚駅西口～川上IC経由星川ランプ～東戸塚駅西口)の大半について経路を変更し、横浜新道線(旭17系統：東戸塚駅西口～今井IC経由星川ランプ～東戸塚駅西口)に置き換えた。同路線は、同年7月4日からは横浜営業所の管轄となり、旭16系統を浜18系統、旭17系統を浜17系統に、それぞれ変更した。

同年3月14日、沿線企業の従業員や学生などの利便性向上を図り、バス利用を促すため、ハマキョウレックス線(綾22系統：海老名駅～下浜田～ハマキョウレックス)を新設した。また、杉久保住宅線(綾13系統：海老名駅～国分～農大前)、浜田線(綾21系統：海老名駅～下浜田～国分寺台第12)の運行形態を改め、浜田農大線(綾23系統：海老名駅～下浜田～農大前)として、運行を開始した。早川中央地区の土休日運行のため、早川中央第1発着の綾62系統を新設した。同年7月4日、横浜隼人中学校、高等学校への旅客の利便性向上などのため、隼人線(旭80系統：隼人中学・高校～希望ヶ丘駅)、さちが丘隼人線(旭88系統：二俣川駅南口～さちが丘～隼人中学・高校～希望ヶ丘駅)、万騎が原隼人線(旭89系統：二俣川駅南口～南万騎が原駅～隼人中学・高校～希望ヶ丘駅)、万騎が原希望ヶ丘線(旭99系統：二俣川駅南口～南万騎が原駅～希望ヶ丘駅)の運行を開始した。

2017年3月13日、2駅間直結による利便性向上を目的として三ツ境駅と二俣川駅北口を結ぶ三ツ境二俣川線(旭32系統：三ツ境駅～笹野台～岸本～二俣川駅北口)の運行を開始した。これと同時に、わかりやすい系統番号とするため、バイパス旭高校線(旭36系統：二俣川駅北口～(バイパス)～旭高校入口)・試験場旭高校線(旭21系統：二俣川駅北口～運転試験場～旭高校入口)・中丸動物園線(旭25系統：三ツ境駅～中丸～よこはま動物園)・岸本動物園線(旭24系統：三ツ境駅～岸本～よ

こはま動物園)の系統番号を、それぞれ旭20系統・旭22系統・旭33系統・旭34系統に変更した。

2017年3月25日から6月4日、第33回全国都市緑化よこはまフェアの開催期間中、会場である里山ガーデンとよこはま動物園正門間を結ぶシャトルバスの運行を受託するとともに、開催期間中の毎日、鶴ヶ峰・三ツ境・中山の各駅を出発する既存の路線バスの「よこはま動物園」行のうち、一部時間帯の行き先を「よこはま動物園北門」まで延長した。また、開催期間中の土休日には、会場に最寄りの西ひかりが丘と中山駅を直結する臨時路線バスを運行した。なお、シャトルバス運行・路線バスの延長運行は、2017年秋・2018年春の里山ガーデンのイベントにおいても、実施した。

また、増便に伴って女性乗務員の採用者増と満足度向上を目的に、2017年12月17日に綾瀬営業所、同年12月22日に横浜営業所、2018年3月5日には旭営業所に、カプセルベッドや食事スペース、ドレッサー、トイレ、浴室などプライベート空間を確保する女性専用の施設をそれぞれ設置した。

◆乗合バス路線の見直し

路線を新設する一方で、利用者数が減少している路線では運行本数を調整して、効率的な輸送体制構築に努めたが、このような努力にもかかわらず、一部路線については廃止や再編成を余儀なくされた。休廃止路線は以下のとおりであった。

【相模鉄道(株)】

- ・2004(平成16)年10月1日 横浜カントリー線(東戸塚駅西口～横浜カントリークラブ)
- ・2007年4月1日 千丸台線(横浜駅西口～千丸台団地(翌日より共同運行会社である神奈川中央交通(株)が運行))
- ・2008年8月16日 細谷戸線(瀬谷駅～細谷戸第5(翌日より神奈川中央交通(株)が運行))
- ・2010年10月1日 飛行場線(相模大塚駅南口～飛行場正門)

【相鉄バス(株)】

- ・2006年1月23日 相武台線(相模大塚駅北口～相武台前駅)
- ・2008年10月1日 天台市民文化センター線(かしわ台駅～天台～市民文化センター)、引地台線(大和駅～引地台公園)、用田橋経由本郷工業団地線(海老名駅～用田橋～本郷工業団地)
- ・2010年10月1日 深谷大上線(相模大塚駅南口～深谷大上～飛行場正門)

◆コミュニティバスの運行受託と中距離バス新路線

相鉄バス(株)では、2003(平成15)年8月30日から海老名市コミュニティバス国分ルート(海老名市役所～北部公園)を、2005年11月1日から綾瀬市コミュニティバス1号車寺尾ルート(綾瀬市役所～かしわ台駅前ロータリー～綾瀬市役所)の試験運行を受託した。これを皮切りに両市から最大で7ルートのコミュニティバス運行^{*}を受託し、既存の公共交通では十分に対応できなかった地区のニーズに応えることとなった。

一方、相鉄自動車(株)は2005年7月20日、相鉄グループ初の中距離高速バス路線として、京浜急行バス(株)との共同運行による「HIGHWAY CRUISER」二俣川駅～羽田空港線の運行を開始し、同路線は2009年4月1日、河口湖線とともに相鉄バス(株)が譲受した。

相鉄バス(株)はこれに加え、2012年3月30日に神奈川中央交通(株)(現・神奈川中央



海老名市コミュニティバス

***海老名市・綾瀬市コミュニティバス**
2018年3月現在、海老名市では国分ルート(海老名駅～緑苑～かしわ台駅)、上今泉ルート(海老名駅西口～上今泉三丁目～かしわ台駅)、大谷・杉久保ルート(海老名駅～大谷公民館～高齢者生きがい会館)、綾瀬市では1号車ルート、4号車ルート(綾瀬市役所～中原公園～長後駅西口)、5号車ルート(綾瀬市役所～高座屋内温水プールの合計6ルート)を運行。なお、2016年9月30日までは、海老名市の本郷ルート(海老名駅～本郷コミュニティセンター)も運行していた。



羽田空港線「HIGHWAY CRUISER」

交通西(株)、京浜急行バス(株)と共同で「HIGHWAY CRUISER」海老名駅～羽田空港線の運行を開始、また2014年11月29日からは、冬季イルミネーションイベント「さがみ湖イルミリオン」の開催に合わせて、(株)フジエクスプレスと共同で横浜駅西口～さがみ湖リゾート プレジャーフォレスト線を季節運行している。



乗合バスでの「PASMO」のサービスがスタート

◆PASMOの導入

2007(平成19)年3月18日に交通系ICカード「PASMO」のサービスがスタートすると、相模鉄道(株)では相鉄線と同時に、旭営業所の乗合バスで同サービスの利用を開始した。2008年2月3日には相鉄バス(株)の綾瀬営業所で、同年11月30日には相模鉄道(株)の横浜営業所で利用を開始し、相鉄グループのすべての乗合バスで「PASMO」の利用が可能となった。乗合バスでのPASMOサービスでは、従来のバスカードにおける特典を引き継ぎ、利用ごとにPASMOにバスポイントがたまり、自動的に特典バスチケットが付与されて、次回乗車時に優先的に使用される「バス利用特典サービス(バステ)」が付加される仕組みであった。

これに伴い、「バス共通カード」と「相鉄バスカード」については、2010年7月31日をもって取扱いを終了した。

◆安全管理規程の制定

2006(平成18)年10月1日、相鉄バス(株)は「安全管理規程」を、また相模鉄道(株)は「自動車安全管理規程」を制定した。これは輸送の安全を確保するため、国土交通省が陸海空のすべての運輸事業者に対し、安全管理規程の策定および届出を義務づけたことによるものであった。安全管理規程では、輸送の安全性を確保するための管理体制や取組み方などを定め、「安全統括管理者」が置かれることになった。

◆バリアフリーを意識した新型バス車両

相模鉄道(株)では2000(平成12)年9月7日、身体の不自由な人や高齢の旅客の乗降が容易となるニーリングバスを、横浜・旭・綾瀬営業所に各1両導入した。バス停での停車時にエアサスペンションの空気量を調整して車体左側を70mm下げること、乗降口と歩道との段差を縮め、乗降がスムーズに行える車高調整機能が付加されたバスであった。また、一部座席を折りたたみ、車いすを固定できるスペースも設置されていた。翌2001年10月9日には、乗降口と車内床面がフラットで、ベビーカーなどを利用する旅客がスムーズに乗降できるニーリング機能付きノンステップバス1両を導入した。従来のワンステップ低床バスよりさらに乗降が容易となり、バリアフリーを意識した車両であった。相模鉄道(株)・相鉄バス(株)では順次こうした車両の導入を進め、2017年3月31日時点の相鉄バス(株)の保有総車両数299両のうち、バリアフリー適合車両は284両、うちノンステップバスは109両だった。また同社は2017年6月から、視認性の高い白色LED行先表示器を、横浜営業所の車両12両を皮切りに導入している。



ニーリング機能付きノンステップバス

◆増収に向けての努力

乗合バス業の収支を改善していくため、利用者数・営業収入の増加を目指し、さまざまな取組みを実施した。

相模鉄道(株)では2000(平成12)年12月1日、高齢者向け乗車券「ほほえみパス」を発売した。満65歳以上の乗客を対象に、乗合バス全路線(高速バスと深夜急行バス等を除く)が乗り放題となる乗車券で、発売金額は1万円(有効期間3ヵ月)、1万

9,500円(同6ヵ月)であった。「ほほえみパス」が好評だったことから、2002年5月21日、満65歳以上を対象にした特殊乗車証「ほほえみ会員証」を発売した。運賃支払い時に会員証を提示すれば、乗合バス全路線(高速バスと深夜急行バス等を除く)に1回100円で乗車できるもので、有効期間は購入日から8月31日まで(最大約3ヵ月、発売金額3,000円)と11月30日まで(同6ヵ月、5,000円)の2種類であった。



ほほえみ会員証

2014年4月1日、相鉄バス(株)は従来の区間式定期券に替えて、複数の路線で使える金額式定期券「トクトクていき」を発売した。「トクトクていき」は、券面に記載された片道運賃額以内であれば、乗合バス全路線(高速バスと深夜急行バス等を除く)で使えるものである(2018年3月18日からは、PASMOなどのICカードに相鉄バス定期券情報を記録して使用する「ICトクトクていき」も発売)。また、小学生以下を対象とした小児全線定期券「こどもトクトクていき」を新設、乗合バス全路線で利用でき、通学以外の通塾や習い事などでも利用可能とした。

これに伴い、区間式定期券は共通定期券(神奈川中央交通(株)との共同運行区間)と近距離定期券(横浜・星川・和田町・上星川・鶴ヶ峰・二俣川・保土ヶ谷の各駅から約2kmの特定バス停までの区間)を除き、2014年3月31日をもって発売を終了した。

一方、2001年1月29日から、乗合バスの車体側面と後部面に広告を施して運行するラッピングバス(ラッピング広告)を開始した。神奈川県と横浜市の屋外広告物条例施行規則の改定に伴い運行が可能となったもので、前面を除くバス外観を1社で独占できるため広告効果が高いと好評で、広告収入増につながった。



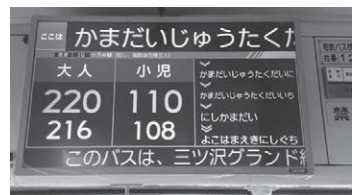
ラッピングバス

◆定時運行と情報提供の強化

2004(平成16)年10月、相模鉄道(株)は走行中のバスの位置をパソコン画面上にリアルタイムで表示するとともに、走行中のバスと無線で結ぶことにより正確な運行情報を収集することができる、車両位置管理システムと車載無線機を導入した。これにより、交通渋滞などで遅延が発生したときに予備車両を配車するなど、臨機の対応が可能となり、定時運行の確保に役立つものとなった。

こうした技術を乗客の利便性につなげるため、相鉄バス(株)は2013年3月28日、利用者がパソコン、スマートフォンおよび携帯電話でバスの運行情報などを検索できるバスロケーションシステム「相鉄バスナビ」を旭営業所に導入し、同年6月には横浜営業所へ、9月には綾瀬営業所へと順次拡大した。

一方、車内に運賃や停留所名をきめ細かく表示できるフルカラー液晶モニターを使用した「停名表示機」を、2015年3月1日に横浜営業所の乗合バスへ、同年6月10日まではすべての乗合バスへ設置した。また2016年3月31日には、横浜駅西口バス乗り場に直結している「相鉄ジョイナス」の地下1階西口中央通りに、「路線バス案内情報表示機」を設置し、4月1日から横浜市交通局とともに情報提供を開始した。^{*}



バス車内の「停名表示機」

^{*} 路線バス案内情報表示機による情報提供

2017年7月24日から神奈川中央交通(株)も参加。

第3節 流通業のサービス拡大

1. 生活に根づく(株)イストの事業

◆コンビニエンスストアと駅売店の展開

(株)イストは1999(平成11)年以降、コンビニエンスストア「am/pm」のフランチャイジーとして相鉄線の駅構内や沿線を中心に店舗展開してきたが、2010年10月14日、(株)ファミリーマートとコンビニエンスストアの営業に関する包括業務提携契約



ファミリーマート相鉄三ツ境駅店



ステーションist(かしわ台駅)



LaLaLa IST横浜店

*FSP

具体的には、顧客に「ウェルカムカード」を配布し、カード裏面のバーコードをレジでスキャンすることで識別した。



そうてつローゼン「ウェルカムカード」



営業時間を延長したそうてつローゼン鶴ヶ峰店



ローゼン市

を締結した。これは、2010年3月1日に(株)ファミリーマートが(株)エーエム・ピーエム・ジャパンを合併したため、(株)イストが運営してきた「am/pm」9店舗が「ファミリーマート」に転換された。

(株)イストは2004年12月1日、初の相鉄線沿線外コンビニエンスストアとして「am/pm関内駅前店」を開店した。また2012年2月29日には、多摩都市モノレールの多摩センター駅と立川北駅構内のファミリーマートの運營業務を受託し、営業を開始した。これは、(株)イストの運営するコンビニエンスストアとしては初の神奈川県外の店舗であった。

一方、(株)イストは2003年6月18日、販売店の名称を「ステーションist」に変更した。2004年2月1日には、相模鉄道(株)が構内営業代理店業務を受注したみなとみらい線馬車道駅構内に、相鉄線沿線外で初めての販売店「ステーションist馬車道販売店」を開店。また2009年3月27日、相鉄線横浜駅1階改札内に、女性をターゲットにした新しい業態のミニコンビニ「LaLaLa IST横浜店」を開店した。

2018年3月末日時点で(株)相鉄ステーションリテールが運営するコンビニエンスストアは、相鉄線沿線では11店、沿線外では9店となった。販売店は、相鉄線沿線で16店、沿線外で1店となった。

2. 相鉄ローゼン(株)の体制強化

◆そうてつローゼンの営業努力

2000(平成12)年1月19日、相鉄ローゼン(株)は次代の経営戦略として取り組むFSP(フリークエント・ショッパーズ・プログラム)を、そうてつローゼン下荻野店、厚木林店、愛甲石田店の3店で開始し、2004年4月14日にはそうてつローゼン全店に導入した。1990年代後半からのいわゆる平成不況下で個人消費が冷え込むなか、来店頻度や購入金額の高い顧客に優先的にサービスや特典を提供し、固定客化を図るサービスプログラムであった。なお「ウェルカムカード」メンバーは2004年10月に50万人を、2012年3月に100万人を突破した。

また同社は、多様化する顧客ニーズへの対応と収入増加を目指し、1996年8月からそうてつローゼン瀬谷店でサマータイムを導入し、閉店時刻を20時から21時に、2003年3月1日には通年23時に繰り下げるなど、営業時間の延長を行い、2009年5月11日にはそうてつローゼン希望が丘店の営業時間を深夜25時まで延長し、翌12日から朝7時～25時の営業とし、2010年8月27日には善行店で24時間営業を開始した。こうした深夜に及ぶ営業は、一部店舗については警備会社への外注によって実施された。その後、そうてつローゼン各店の営業時間は、開店が6～10時、閉店が21～26時の範囲で、地域特性に合わせて店舗ごとに設定され、2018年3月末日現在までに、全店で年間8万3,000時間の営業時間拡大が実施された。

相鉄ローゼン(株)では2007年6月から、明るく元気な接客と清掃の徹底によってCS(Customer Satisfaction:顧客満足)向上を図るため、全社員に「お店の決まり」ハンドブックを配付した。同年からは、季節や行事に合わせて旬の食材やメニューを提案する「52週別MD(マーチャングアイジング)」を開始し、売り場の季節感を演出するなどして販売促進に努めた。2008年4月23日には、生活必需品の価格が上昇するなか、「おサイフにっこりプライス」と題して、食料品を中心とした主要100品目の緊急値下げを全店で実施するなど、顧客のニーズに応える施策を次々に実施した。

2009年6月1日から、毎月1日に「価値ある商品をお買い得価格で」豊富に提供する「ローゼン市」を、そうてつローゼン全店で開始した。市場のような活気あふれ

る売り場を演出することで店舗の活性化を図り、顧客の支持を高めるための取り組みで、好評を得て2010年6月16日からは第3水曜日を加えるなど、定期的に開催している。ローゼン市開催日は相鉄ローゼン(株)の役員および本社社員が各店に応援に出向き、全社一丸での顧客対応を行っている。

なお、相鉄ローゼン(株)では2008年11月1日にネット事業部を新設し、「ネットショッピング」実験を開始した。ネットショッピングでは営業時間外でも注文を受け付け、ケース販売商品など重量のある商品を配送して利便性向上を図ったが、2009年5月30日に終了した。

◆事業の効率化と新業態の出店

相鉄ローゼン(株)は2002(平成14)年11月4日、物流の効率化とコスト削減のため、7ヵ所あった常温帯商品を扱う物流センターを集約、新たに愛川物流センター^{*}を稼働させた。また2002年2月からは、棚卸業務のアウトソーシング(外部委託)を13店で実施するとともに、2004年10月には希望退職者を募集^{*}して、一層のスリム化を図った。2008年10月8日からは全店のレジシステムの更新を順次行い、レジ作業の簡素化とデータ収集の迅速化を図るとともに、社員少人数制による店舗オペレーションを小型店舗で実施した。

一方、2012年11月7日、二俣川駅南口の再開発に伴う仮設店舗として、新業態の小型店舗「そうてつローゼンミニさちが丘店」(横浜市旭区、売場面積280㎡)を開店した。顧客の生活が「もっと便利」になるように、「24時間いつも開いている」「身近で便利な」をコンセプトにした同社最小の店舗であったが、そうてつローゼンジョイナステラス二俣川店の開店に伴い、2018年4月5日に閉店した。

◆企業市民としての相鉄ローゼン(株)の取り組み

2005(平成17)年2月2日、オール電化店舗のそうてつローゼン十日市場店が開店した。空調や冷凍冷蔵ショーケースのエネルギーに氷蓄熱システムを導入、総菜厨房には電化厨房機器を、給湯器にはヒートポンプ方式を取り入れるなど、エネルギーコストを削減するとともに二酸化炭素の排出を抑えた店舗であった。

2007年4月1日に改正容器包装リサイクル法^{*}が施行され、日本チェーンストア協会は新たに、レジ袋辞退率の目標を30%とした。これを受けて相鉄ローゼン(株)では、1991年から実施していたレジ袋不要の顧客へのスタンプサービスを2007年度中の「ノー・レジ袋の日」(毎月5日)は2倍としたり、2004年12月12日からは、ペットボトルを再生したオリジナルマイバックを販売するなど、環境に配慮した取り組みを行った。また2007年6月1日には同社創立45周年記念事業の一環として全社員にオリジナルマイバックを配布し、レジ袋削減活動に社員全員で参加した。同年8月6日からはそうてつローゼン並木店でレジ袋を有料化(1枚5円)し、収益金を毎年(財)横浜市緑の協会に寄付している。

2007年10月から、同社は環境問題について考えるきっかけとしてもらうため、横浜市内の小学校などでの「エコ出前講座」を実施した。また幼稚園、小学校と協力し、食品トレーの回収も行った。

2005年7月に食育基本法が施行されると、相鉄ローゼン(株)は環境活動の推進に加え、人々の暮らしに身近な企業として、食育にも取り組むこととなった。子どもたちの食への関心を高めるために、田植えやトマト収穫の体験、料理教室など、健康でバランスのとれた食生活の提案につながる活動を開催した。2007年6月1日、小売業界初となる、生協とスーパーマーケット共同の食育推進団体「神奈川・食育を

* 愛川物流センター

地上3階建て、敷地面積1万9,584㎡、延床面積は倉庫棟1万9,037㎡、事務所棟796㎡で、運営は(株)菱食に業務委託した。



* 相鉄ローゼン(株)の希望退職者募集

94名の応募があった。

* 改正容器包装リサイクル法

正式名称「容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律」。



「エコ出前講座」



食育イベントを実施

***神奈川・食育をすすめる会**

相鉄ローゼン(株)、コープかながわ(現・ユーコープ)、富士シティオ(株)の3社が中心となって発足した。2007年7月31日には、カゴメ(株)と共同企画で、抽選で20組の親子をカゴメ那須工場へ招待する「トマトで食育探検ツアー」を開催した。

すすめる会^{*}」を発足させ、売り場などで積極的に情報を提供し、家庭での食育を支援した。

なお食の安全に関して、相鉄ローゼン(株)は2008年9月9日、そうてつローゼン富水店の鮮魚部門の業務委託先であった三光フーズ(株)が、消費期限の切れた魚介類などを販売していたと発表し、同社に委託していた17店の鮮魚販売を一時中止する事態となった。この問題を受け、相鉄ローゼン(株)は三光フーズ(株)との契約を解除し、10月8日から相栄フーズ(株)がそうてつローゼン10店の鮮魚部門の業務を新たに受託した。

第4節 収益力を高める不動産業

1. 短期回転型開発事業への転換と面開発

◆短期開発の集合住宅へ注力

1970年代以降、相模鉄道(株)が得意としてきた土地区画整理事業による住宅地開発は、完成まで長期間を要する事業であった。1990年代のバブル経済崩壊以降、開発が上昇させる住宅地の価値を地価の下落が相殺してしまい、開発資金の回収さえも困難になることが予想された。

そこで分譲業は、短期間で投下資金を回収できる集合住宅の開発に、その中心をシフトしていくこととなった。用地取得後、短期間のうちに開発と建設を行い、顧客に引き渡すことが可能な同事業は、地価の変動による土地保有リスクを極力抑えることができるほか、土地の保有期間が短いため資金効率がよいという利点があった。

◆土地区画整理事業の推進

一方、相模鉄道(株)が1990年代以降手がけてきた土地区画整理事業としては、早川城山住宅地、いずみ中央住宅地、湘南みずき住宅地があり、いずれも2000年代前半から販売を行った。

相模鉄道(株)が事業代行者を務める綾瀬市早川城山特定土地区画整理組合は、1994(平成6)年7月29日に設立が認可され、1994年から2003年11月21日にかけて早川城山住宅地(開発総面積42万5,669㎡、計画戸数1,180戸)を開発した。

住宅地内はすべて一戸建て住宅で、全戸に2台分の駐車場が付き、視界を遮る塀の代わりに植え込みや花壇を設置して敷地内緑化を図った。2001年1月から分譲された第1期26戸(敷地面積165㎡~202㎡、延床面積107㎡~152㎡、間取り3LDK~2LDK+3LDK<二世帯住宅>、価格3,700万円~4,900万円台)以降、第10期(2003年2月)までの計264戸は即日完売するなど人気を博した。なお、同組合は、国土交通省より「平成16年まちづくり功労者」として表彰された。

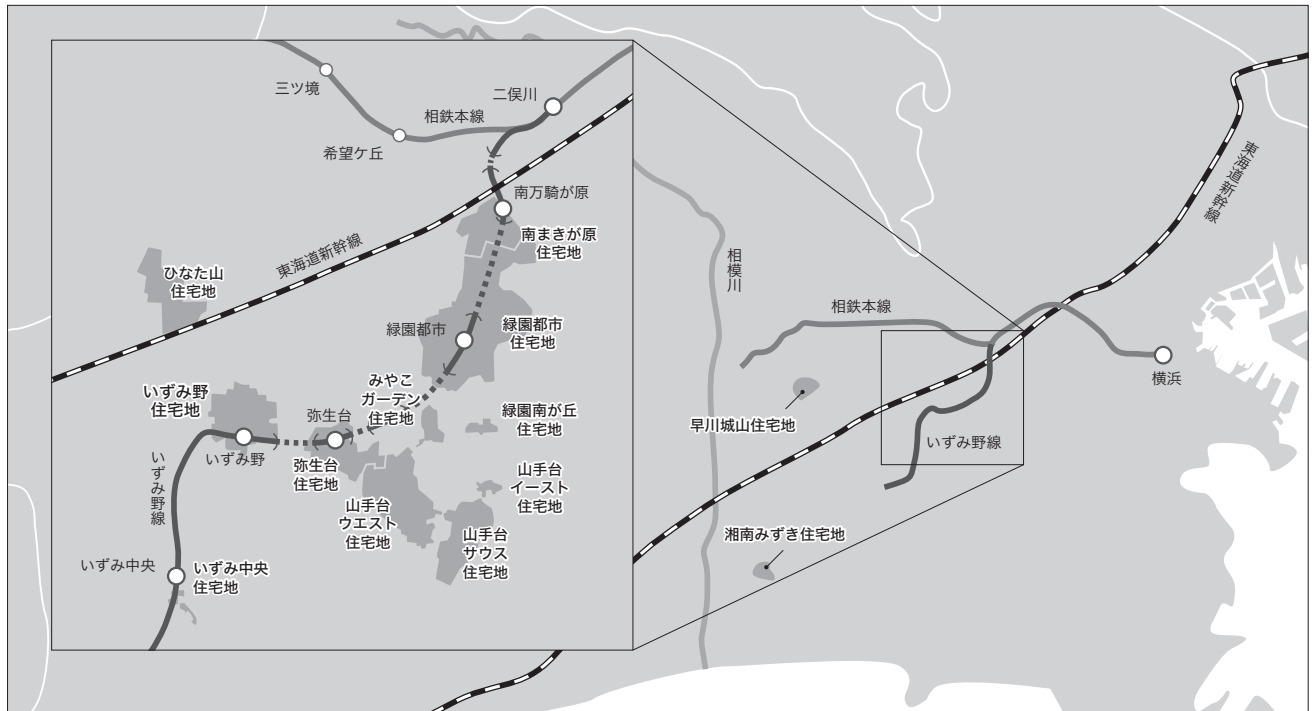
湘南みずき住宅地「THOUSAND VILLAGE」(開発総面積31万4,698㎡、計画戸数1,000戸)は、JR相模線香川駅の北東に位置する茅ヶ崎市・藤沢市エリア最大級の住宅地で、1994年2月4日に設立認可された香川・下寺尾特定土地区画整理組合の事業として2007年にかけて開発された。住宅地内を南北に貫く都市計画道路を中心に区画道路を効果的に配し、北側エリアの中央を東西に流れる駒寄川を改修するとともに、川に沿って伸びる水辺の公園や歩行者専用道路を設置した。同住宅地では相鉄不動産(株)が2005年9月23日から2008年10月まで、一戸建て住宅約400戸(敷地面積143㎡~263㎡、延床面積103㎡~134㎡、価格3,900万円~6,300万円



早川城山住宅地



湘南みずき住宅地



台)を分譲したほか、2008年12月から低層3階建て全135戸のファミリー向けマンション「グレイシアガーデン湘南みずき」(敷地面積1万625㎡、専有面積67㎡~92㎡、間取り3LDK~4LDK、価格2,300万円~3,800万円台)を分譲した。

いずみ中央住宅地(開発総面積3万6,651㎡、計画戸数328戸)は、いずみ中央駅の南側に位置し、和泉川に接する住宅地である。2000年12月25日に設立が認可されたいずみ中央土地区画整理組合の事業は、2000年に着工、2003年に完成した。横浜市が進めた「いずみ田園文化都市」構想の一環として街づくりが行われ、北東側を集合住宅街区、そのほかを一戸建て住宅街区として整備、地区内には遊水池を活用したビオトープもつくられた。集合住宅街区では2004年2月21日から「グレイシアシティ横濱いずみ中央ステーションアリーナ」(敷地面積1万1,815㎡、専有面積72㎡~117㎡、間取り3LDK~4LDK、価格2,500万円~5,100万円台、278戸)を、一戸建て住宅街区では2003年12月以降、24戸(敷地面積151㎡~238㎡、延床面積108㎡~122㎡、間取り4LDK、価格5,200万円~6,700万円台)を、それぞれ相模鉄道㈱が分譲した。

以上の土地区画整理事業による住宅地のほか、相模鉄道㈱は、東京都町田市において総面積2万8,000㎡の丘陵を「本町田かがやきの街住宅地」として開発し、1998年から2001年まで、一戸建て住宅95戸(敷地面積130㎡~351㎡、延床面積96㎡~128㎡、間取り4LDK、価格4,100万円~5,700万円台)を分譲した。

◆一戸建て住宅「コージーライフ」シリーズの展開

相鉄不動産㈱は1997(平成9)年、「コージーライフ山手Ⅰ」6戸の分譲を開始した。「コージーライフ」は同社の一戸建て住宅のブランド名で、コージーとは英語で「居心地のよさ」を表し、水回りの動線をよくし、収納や居室の広さ、設備などにも一定の基準を設けるなど良好な住空間を実現しつつ、販売価格を比較的抑えた住宅であった。神奈川県を中心に東京都にも展開し、2007年1月21日、「コージーライフ世田谷松原」5戸(敷地面積74~85㎡、延床面積104~127㎡、間取り3LDK1戸・



いずみ中央住宅地



本町田かがやきの街住宅地



コージーライフ横浜中田Ⅰ

4LDK4戸、価格6,980万円～8,890万円台)を都内で初めて分譲した。「コージーライフ」は2014年に開発を終了するまでの18年間に944戸供給された。



プライマリーナ山下公園グレースシアタワー

***スケルトン・インフィル・システム**

スケルトンは建物の構造躯体、インフィルは住戸内の内装・設備を指し、両者を分離した工法。耐用年数の長い躯体はそのままに、内装・外装を入れ替え、何世代にもわたって建物を使うことができる。

◆大規模環境創造型マンション

1990年代以降、再開発による大規模集合住宅の開発などの際、建物だけでなく周辺に多くの植栽を配するなど、快適な住環境を創造するプロジェクトを「環境創造型マンション」と称し、サン・ステージ緑園都市などがその典型であった。相模鉄道(株)および相鉄不動産(株)は2000年代も、こうした環境創造型、あるいは地域のシンボルとなるような大規模な集合住宅の開発を積極的に行った。

相模鉄道(株)は2001(平成13)年3月10日から、プライマリーナ山下公園グレースシアタワー(敷地面積2,036㎡、専有面積55㎡～131㎡、間取り1LDK～3LDK、価格2,600万円～9,900万円台、156戸)を分譲した。みなとみらい線元町・中華街駅の出入口と直結した、20階建ての高層集合住宅である。高強度のコンクリートや、スケルトン・インフィル・システム^{*}を採用するとともに、都市環境デザインで世界的な実績をもつシンガポールのDP Architects社に外観などのデザインを委託した。ファミリーマンションのイメージが強かったグレースシアシリーズのなかで、最高9,990万円という高価格帯が中心のマンションであった。

2002年10月19日、相模鉄道(株)はナイス(株)とともに、ヨコハマアイランドガーデン(敷地面積3万640㎡、専有面積55㎡～102㎡、間取り1LDK～5LDK、価格2,100万円～4,600万円台、740戸)を分譲開始した。通年型屋内プール施設「ワイルドブルーヨコハマ」の跡地利用で話題となった永住型集合住宅で、医療施設や保育施設のほか、屋内プールやコンビニエンスストアなど充実した共用施設を備え、子育て世代から高齢者まで幅広い層に対応した。

TAKANAWA The RESIDENCE(敷地面積9,051㎡、専有面積38㎡～131㎡、間取り1K～3LDK、価格3,000万円～5億1,000万円台、574戸)は、相模鉄道(株)が東京建物(株)、近鉄不動産(株)、東武鉄道(株)、(株)長谷工コーポレーションとともに2003年から分譲した、相鉄グループでは初となるJR山手線内の大規模超高層集合住宅であった。港区高輪の約9,000㎡の広大な敷地を生かして庭園を設置した、地上47階建て・高さ約150mのタワーマンションで、1億円を超える物件が約2割を占めた。

「グレースシア」ブランド

1993年以降、計76件の集合住宅を「グレースシア」ブランドで開発し(2018年3月末現在)、このうち「グレースシア」ブランド「横浜山手」(2004年販売)は2005年度の、「グレースシア緑園都市ガーデンプレミア」(2006年販売)は2008年度のグッドデザイン賞を受賞して、ブランドイメージ向上に貢献した。



グレースシアライフ早川城山

◆「グレースシア」ブランドへの統一

1993(平成5)年以降の集合住宅開発に際して、主に単独事業または筆頭共同事業者を務めるときは、名称に「グレースシア」を付していたが、設備・仕様などは必ずしも統一されておらず、ネーミングも各物件の特徴に合わせて「グレースシアハイム」「グレースシアパーク」「グレースシアガーデン」などのバリエーションがあった。

2000年代に入ると、集合住宅における差別化戦略の変化に伴い、相鉄不動産(株)はグレースシアのコンセプトを見直して、ブランド力を強化するため、「グレースシアブランドビジョン」を構築し、2013年1月以降に分譲する集合住宅は同ビジョンに基づき開発することとした。またブランドメッセージを、シンプルであたたかい住まいを表現する「ずっと、ほっと、うれしい。」と定めた。同ビジョン以降、単独で開発する集合住宅の名称はすべて「グレースシア」に統一された。

2015年9月、さらなるブランド力強化・統合を図るため、一戸建て分譲住宅のブランドを「グレースシアライフ」とし、この結果、相鉄不動産(株)のブランドは、分譲集合住宅「グレースシア」、一戸建て分譲住宅「グレースシアライフ」、賃貸集合住宅

「^{ノックス}KNOCKS」の3つとなった。

◆六会コンクリート事件

2008(平成20)年7月8日、国土交通省は「^{むつあい}六会コンクリート(株)が出荷したレディーミクストコンクリートにはJIS規格では使用が認められていない溶融スラグ骨材が用いられており、同規格に適合していないため、建築基準法違反である」と発表した。建築物についてはその後、同省が8月27日に出した方針で、安全性・耐久性に大きな支障を及ぼす可能性が少ないことから、一定の条件付きで建築基準法違反を解除することとなった。相鉄不動産(株)では一部の物件で六会コンクリート(株)製品を使用していたことが判明し、事件の調査や購入者への対応にあたった。

2. 住生活関連事業の模索

◆幅広い年代に向けてのサービス提供

社会の少子高齢化に伴い相鉄線沿線人口の減少・高齢化が顕著となるなか、相鉄線沿線が「選ばれる沿線」として沿線住民を維持し、転居者を引き寄せるためには、開発済み地域の魅力を高めることが課題であった。具体的には、一人暮らしからファミリー、高齢者まで、幅広い年代の暮らしに対応する施設やサービスの充実が必要とされた。

2001(平成13)年1月25日、相模鉄道(株)は相鉄アメニティライフ(株)を設立した。共働きの子育て世帯が増え、子どもを保育所に預けたくても預けられない「待機児童」が増加するなか、横浜市でも保育施設の拡充が急務とされていた。相鉄アメニティライフ(株)では、同年4月1日、緑園都市駅前に「^{ゲンキッズ}そうてつ保育園GENKIDS緑園都市」を開園し、その後、二俣川・瀬谷・いずみ中央・星川駅前にも開園した。また、学童保育施設「^{エルフィーキッズ}そうてつエルフィーキッズ」を、2007年4月2日に緑園都市駅前に開園し、二俣川、上星川、鶴ヶ峰、瀬谷駅近隣にも展開した。しかし、2016年9月30日、相鉄ホールディングス(株)は、運営は保育専門業者にゆだね、相鉄グループは施設の開発に注力することとし、相鉄アメニティライフ(株)を(株)Pホールディングスへ譲渡した。

一方、社会の高齢化に対応して、横浜地下街(株)は2000年4月25日に南林間ビル(鉄筋コンクリート造、地下1階・地上6階建、敷地面積661㎡、延床面積1,812㎡・2017年8月売却)を完成し、高齢者共同住宅として賃貸した。また相鉄不動産(株)は、2007年5月1日、相模鉄道(株)の社宅跡地に、相鉄不動産希望が丘第一ビル(鉄筋コンクリート造、地上3階建、敷地面積4,281㎡、延床面積3,210㎡、96室)を完成させ、介護付き有料老人ホームを営む(株)ライフコミュニケーション(現・(株)木下の介護)に賃貸した。

2004年5月1日、相模鉄道(株)が管理する横浜市泉区の仮登記土地(農地法第5条の停止条件付き所有権移転仮登記土地)で、登記名義人(元地権者・個人)を代表者とする有志団体「^{ガーデン}そうてつガーデンコミュニティ中田」を設立し、相模鉄道(株)は市民農園「^{スローライフ}そうてつスローライフガーデン中田」を開園した。これは家庭菜園を賃貸するもので、遊休地を収益地へ転換する取組みであった。その後、2004年5月16日に相模鉄道(株)から相鉄不動産(株)へ、2010年1月1日に相鉄不動産(株)から(株)相鉄アーバンクリエイティブに事業譲渡された。同施設が好評であったことから、2011年4月1日に藤沢市用田に「^{スローライフ}そうてつスローライフガーデン藤沢用田」を開園した。



そうてつ保育園GENKIDSいずみ中央



相鉄不動産希望が丘第一ビル「ライフコミュニケーション希望が丘」



「そうてつスローライフガーデン藤沢用田」

◆ターンテーブル・モデル実現への取組み

相鉄グループが目指す「ターンテーブル・モデル」実現のためには、さまざまな世代に向けたサービスを提供することに加え、沿線住民が生活の変化に対応して住居を変更する際に、効率的な住み替えをサポートする仕組みが有効であると考えられた。

相鉄不動産(株)は、相鉄線沿線での生産年齢人口と将来の定住人口の獲得のため、2013(平成25)年11月に賃貸集合住宅「KNOCKS南万騎が原」(敷地面積440㎡、専有面積20㎡~26㎡、間取り1R・1K、36戸)を、2014年1月には「KNOCKS希望ヶ丘」(敷地面積1,597㎡、専有面積22㎡~58㎡、間取り1R・1K・1LDK・2LDK、72戸)を完成し、管理を相鉄不動産販売(株)に委託して1月から賃貸を開始した。KNOCKSシリーズは分譲マンションの要素を取り入れた高級感のある仕様や、ホームセキュリティ「COMFORT 24」を採用した高いセキュリティが特徴で、自分らしい暮らしの実現のために賃貸住宅に入居する人々がターゲットであった。同じく2014年12月には「KNOCKS和田町」(敷地面積816㎡、専有面積21㎡~42㎡、間取り1K・1LDK、40戸)、2017年2月には「KNOCKSみなまきみらい」(敷地面積3,315㎡、専有面積28㎡~54㎡、間取り1K・1LDK・2LDK、65戸)を完成し、いずれも管理を相鉄不動産販売(株)に委託し、賃貸を開始した。



KNOCKS希望ヶ丘

相鉄不動産販売(株)は2013年1月5日、仲介営業所の二俣川店を改装し、「KURASO LOUNGE」として開店した。売買、賃貸、リフォームなどの住まいや暮らしに関する相談にワンストップで対応する店舗で、新たに、相続・贈与、資産の有効活用の相談などへの対応をはじめ、リフォーム情報の提供や住まいの小修繕、トラブル対応などのサービスを行った。2018年3月末日時点で横浜市内に4店(二俣川店、鶴ヶ峰店、緑園都市店、横浜店)を構えている。



KURASO LOUNGE(二俣川店)

また2014年11月11日には、一時的に居住者のいなくなった一戸建てや集合住宅、空き地を顧客に代わって定期巡回、メンテナンスする「空き家・空き地あんしんサービス」を、2016年3月1日には空き家のオーナーがリフォームした建物を相鉄不動産販売(株)が借り受け、他の顧客に貸し出す「相鉄の空き家バンク&リース」を開始した。これらは、相鉄線沿線の住宅地の再活性化を目指す取組みであった。

◆相鉄ホーム(株)から相鉄リフォーム(株)へ

相鉄ホーム(株)は、注文住宅・法人請負を取り巻く環境が非常に厳しく、業績の回復が見込めない状況であることから、2011(平成23)年12月31日、建築請負業から撤退し、以後はリフォームと物販に特化することとした。これに先がけ、同年5月14日、積極的な営業を行うため、坪単価を定額とした一戸建て住宅向けのリフォームプラン「すまいリッシュ」のサービスを開始した。2012年5月11日には、住宅リフォームのパッケージ型新商品「スマリフォ」を発売した。外装塗替えパックと水まわりパックの2種を設け、わかりやすい価格設定で国内一流メーカーの資材を用意し、適切なリフォームを提案するものであった。さらに2014年9月20日、住まいの小修繕や交換修理に対応するサービス「S.H.A.L.S.S.*」を開始した。いずみ野線沿線をサービスエリアとし、女性営業担当と技術スタッフが各戸を訪問し、雨戸やサッシの調整などの困り事の解決を手伝うという内容で、住まいに関する相談相手となることで顧客の囲い込みを図る取組みであった。2015年にはサービスエリアを本線沿線(二俣川~瀬谷駅)にも拡大した。

こうしてリフォーム専門会社となった相鉄ホーム(株)は、2015年4月1日、事業内容と社名を一致させる目的で相鉄リフォーム(株)と商号変更した。同時にリフォームの新ブランド「SoReS*」を開始した。

*S.H.A.L.S.S.

「Sotetsu House And Life Support Station」の頭文字から名付けられた。

*SoReS

「Sotetsu Reform Service」の頭文字から名付けられた。ラテン語のSol(太陽)の意味も含まれており、リフォームサービスを行うときに必要な、人間的なあたたかさを表現している。大規模リフォーム(リノベーション)、中規模リフォーム(リフォーム)、定額でわかりやすいリフォームパッケージ(スマリフォ)の3種の商品群で構成し、デザイナーやコーディネーターを交えてリフォームを提案するサービス。

◆中古マンション買取再生販売事業と(株)相鉄リナプスの誕生

相鉄不動産販売(株)は、2012(平成24)年10月17日、相鉄線沿線を中心に中古マンション買取再生販売事業「RenUPs」^{リナプス}を開始した。これは買い取った中古マンションに、立地環境や想定する入居者に合わせた機能的・デザイン性を付加してリノベーションし、再販売するものであった。2020年の東京オリンピックに向けた建築費増などによる新築マンション価格の上昇と供給減に伴い、中古マンション市場が活況を呈しており、東京都区部においても中古マンション買取再生販売事業の拡大を加速するため、相鉄ホールディングス(株)は2016年3月24日、(株)相鉄リナプスを誕生させ、2016年6月2日に営業を開始した。(株)相鉄リナプスは23区内を中心とした東京圏、相鉄不動産販売(株)は横浜市内を中心とした神奈川県内で、同じ「RenUPs」のブランド名を使用して事業を展開することとなった。

(株)相鉄リナプスは、2017年4月25日から、自社ウェブサイト上で「リナプス・シミュレーター」の提供を始めた。マンション売却を希望する顧客が必要な情報を入力すると、AI(人工知能)がマンション売却価格を自動算出するシステムで、同社への売却価格と仲介業者を介して売却する場合の概算価格を簡単に比較することができる。そのほか、マンション売却後も賃借人として最長2年間住み続けることができる「住んだまま買取り」^{*}サービスや、賃貸入居者の退去を待たずに現金化できる「オーナーチェンジ」サービスなどを提供し、賃貸中物件を含む中古マンションの買取り強化を図っている。

一方再生後のマンションの販売促進のため、2017年11月2日から、ウェブサイト上に掲載した自社物件の360°パノラマ写真に、3DCG(3次元コンピュータグラフィックス)のバーチャル家具やインテリアを配置し、部屋のイメージや雰囲気を実感できる「仮想ホームステージング」サービスも開始した。

◆浄水事業への進出と(株)相鉄ピュアウォーターの誕生

相鉄不動産販売(株)は、2002(平成14)年7月、事業基盤を拡大するため、セントラル型浄水システム「良水工房」の販売を開始した。「良水工房」は2つのフィルターで不純物と化学物質をろ過しながら、身体に有用なミネラル分はほぼ残すことができる浄水システムで、水道管の元栓に取り付けることで住戸内のすべての蛇口から、ろ過済みの水を供給できる商品であった。特許を含めた技術的ノウハウをもつ(有)ピュアウォーターテクノロジー^{*}が製造し、これを相鉄不動産販売(株)が販売した。相鉄グループが分譲する住宅を中心に、当初は一戸建て住宅向けに供給していたが、2006年以降は集合住宅への設置も進んだ。

相鉄不動産販売(株)では10年間に6,000件を超える販売を行ったが、さらなる事業の発展に向け、製販一体化による専業体制を構築するため、相鉄ホールディングス(株)は2013年1月17日、(株)相鉄ピュアウォーターを設立した。同社は同年4月1日に(有)ピュアウォーターテクノロジーを合併し、6月1日に相鉄不動産販売(株)の浄水事業を会社分割により承継した。

(株)相鉄ピュアウォーターは2015年3月に横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズに浄水システムを納入し、以後、ホテルへの営業活動にも力を入れることとなった。

(株)相鉄リナプス
1993年12月20日
(株)パシフィック・コンベンションサービスとして設立
2007年1月31日
(株)相鉄アセットマネジメントと商号変更
2016年3月24日
(株)相鉄リナプスと商号変更(資本金の推移)
2016年3月(増資) 1億円

*「住んだまま買取り」サービス

顧客の自宅を買い取り、定期借家契約を結ぶことで、購入した集合住宅の引き渡し期限まで自宅に住み続けることができるサービス。売却金額が確定するため、早期に購入の資金計画を立てられるメリットもあった。

* (有)ピュアウォーターテクノロジー

設立からの歩みは以下のとおりである。
2003年11月19日
(有)山田飯田トレードオフィス設立
2004年3月18日
(有)ピュアウォーターテクノロジーに商号変更
2007年8月24日
残留塩素濃度確保装置の特許登録
2007年10月1日
本店移転(大和市桜森から横浜市旭区)
2008年2月14日
アメリカ合衆国Pentair Water社のろ過製品の日本総代理店に指定
2012年10月5日
浄水システム、建築物、化学物質除去装置並びに異物除去装置の特許登録

* 集合住宅への良水工房設置

設置第1号は2006年11月、「グレースシアハイム海老名」(49戸)であった。

(株)相鉄ピュアウォーター
2013年1月17日 設立
2013年4月1日
(有)ピュアウォーターテクノロジーを合併
2013年6月1日
相鉄不動産販売(株)から浄水事業を会社分割により承継
(資本金の推移)
2013年1月(設立) 3,500万円

3. 横浜駅西口地区の賃貸業の拡充

◆相鉄ジョイナスの活性化

相鉄線横浜駅が館内にあり、横浜駅西口の周辺商業施設とも連結する恵まれた立地をもつ相鉄ジョイナスの売上高は、1980年代まで右肩上がりであり伸びてきたが、1991(平成3)年度の590億円をピークに減少に転じた。バブル経済崩壊後の長期不況に加え、東京都内はもとより横浜駅東口・みなとみらい地区など近隣商業施設との競争が激化し、横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズの開業(1998年)に合わせ改装を行うなどの活性化努力にもかかわらず、売上高は下降を続けた。

このため相模鉄道(株)では2002年、横浜駅西口商業施設におけるファッションビルという位置づけを再確認し、各フロアの役割を明確にする「ジョイナスMD戦略^{*}」を発表した。相鉄ジョイナスが志向する方向を明示し、競合施設に負けないショッピングビルを目指すものであった。以後、同戦略に基づき、工期を分けて段階的に各フロアのリニューアルを実施して、全館の活性化を図った。主な取組みは以下のとおりである。

*ジョイナスMD戦略

従来取り込めていなかった20~30歳代の女性をメインターゲットに設定し、元々強かったヤングカジュアルや40~50歳代と合わせて、横浜駅西口をすべての世代から支持される街へ変えることを目指した。ファッションや飲食、サービスなどの業態をバランスよく組み合わせ、トレンドや話題性、居心地のよさ、華やかさなど、さまざまな要素が五感に響く店舗構成で差別化を図った。

相鉄ジョイナス活性化の取組み

完成時期	フロア	内容
2002. 4	3階	フロア名称を「アダルトミッシー」から「ライフスタイルカジュアル」へ。フロアの一部改装、キャリアOL向けのカジュアルショップなどを導入。
2002. 11	地下2階 飲食フロア	「ワールドレストランアベニュー」を「グランダイニング」として改装。「キューズ(キッチン)」をテーマに5つのゾーンを設定し、18店で構成。
2003. 2	4階	「新星堂」を移転・増床。CDショップとして横浜市内最大規模に。
2003. 5	4階	雑貨店「ソニープラザ」を移転・増床。
2004. 4	2・3・4階	2階はテーマを「クロスファッション&コンビニエンス」に変更、男性向けの衣料品・生活雑貨の店舗を集める。3・4階は合わせて新店舗6店を開店。館内顧客の縦動線を強化。
2005. 11	地下1階	ファッションゾーン「コンフォータブルウォーク」を開業。横浜地区初出店の14店を含む全33店が出店し、ナチュラル・ベーシック・カジュアルをテーマに、女性向けのショッピング空間を提案。
2006. 3	地下1階	イレブンレストランアベニューとピアッツァゾーンを開店。
2006. 11	地下1階	イレブンレストランアベニューおよびピアッツァゾーンあとに神奈川県内初進出となる高級グルメスーパー「クイーンズ伊勢丹横浜」が開店。高感度な食物販店・飲食店23店とスーパーマーケットで構成され、売場面積はクイーンズ伊勢丹として当時最大規模の2,730㎡。
2007. 12	2・3・4階	2・3階に13店を開店。4階活性化工事の一部を完成。「ヒーリングライフ」をコンセプトとし、癒やしを提供する家庭用品雑貨店が出店。
2008. 3	4階	雑貨店10店からなる「雑貨ストリート」を開業。
2008. 11	1階	活性化工事の一部を完成。「コンテンポラリーライフ」をテーマに、相鉄のエントランスである広場と高島屋側の大通りエリア周辺に横浜市内初出店を含む計17店を開店。
2009. 8	1階	1階活性化工事が完成。大通りエリアの半分と路地をイメージした小径エリアに新しく29店を開店し、リニューアルの総仕上げとなった。



クイーンズ伊勢丹横浜



ジョイナスフットボールパーク

また2003年、相鉄ジョイナス開業30周年記念事業の一環として、4月28日、屋上にフットサル場「ジョイナスフットボールパーク」を開業した。3面の人工芝ピッチをもち、ターミナル駅では神奈川県内初となるフットサル場であった。ベイブリッジをはじめ横浜港を一望できるナイター設備付きで、「港の見えるフットボールパーク」として、仕事帰りなどに気軽に利用でき、横浜駅西口の新たなプレイスポットとなった。

2005年7月8日には、相鉄ジョイナスとザ・ダイヤモンドの駐車場の相互利用を開始した。

こうした活性化の取組みにより、相鉄ジョイナスの売上げは2006年度以降上昇に転じた。また、これら一連のリニューアルにより、2008年度第11回「テナントが選んだディベロッパー大賞」(織研新聞社主催)で、テナントからの評価が際立って上昇したショッピングセンターに贈られる部門賞「カムバック賞」を受賞したほか、以後も連続して、「イノベート賞(2009・2011・2012・2013・2014年度)」「プロポーズ賞(2010年度)」を受賞した。

なお、2014年5月13日、(株)相鉄アーバンクリエイツによる新相鉄ビルJR線側外壁改修工事が完成し、建物外壁の美観向上が図られた。

◆ザ・ダイヤモンドの相鉄ジョイナスへの統合

相鉄ジョイナスとザ・ダイヤモンドは、共同の販促キャンペーンを実施するなど長年連携を図ってきたが、2006(平成18)年のグループ不動産賃貸業の再編により、両施設の運営はともに(株)相鉄ビルマネジメントが行うこととなった。同社は、地下階でつながっている両施設について、合計売場面積約3万5,000㎡の規模を最大限に活用し、近隣の商業施設との差別化を図るべく、2013年8月26日、相鉄ジョイナスとザ・ダイヤモンドを改装し一体化するプロジェクト「Change! Project 2013-2016」を発表した。コンセプトは「いつもを、ステキに、かえていく。」であった。

コンセプトと全体計画に従い、2013年11月に相鉄ジョイナス4階「ヤングカジュアルフロア」を改装開業、2014年には2・3・地下1階のファッション・雑貨店と、地下1階飲食店街「ジョイナスダイニング(第1期)」の一部を改装開業、2015年5月14日には「ダイヤモンドキッチン」、21日に「ジョイナスダイニング(第2期)」を全面改装開業し、さらに両施設の通路デザインを統一、案内サインを刷新した。

2015年12月1日にこれら一連の工事が完成、同日をもって両施設を合わせた名称を「相鉄ジョイナス」とし、437店の専門店をもつ1つのショッピングセンターとして生まれ変わった。(株)相鉄ビルマネジメントでは、同時に全国無料配送などの特典がある「ジョイナスポイントカード」を導入、2018年3月末日時点の会員数は32万人に達した。新生「相鉄ジョイナス」は、2016年度第19回「テナントが選んだディベロッパー大賞」で「敢闘賞」を受賞、2016年度の全館売上高は前年度比2.7%増となる635億円にのぼり、全国主要ショッピングセンター売上高ランキングで全国6位となった。

なお、地下1階食品専門店街を「ダイヤモンドキッチン」と命名し、地下1階通路床に「ザ・ダイヤモンドロゴデザイン床石」をモニュメントとして設置することで、歴史ある「ダイヤモンド地下街」の名称を残した。

◆横浜駅西口の活性化

横浜駅西口の名物として続いていたヨコハマカーニバル^{*}は2009(平成21)年度を最後に終了したが、2010年代になると、特定エリアにおいて民間企業や住民が主体となり、単なる集客・販促ではない、経営(マネジメント)の手法で街の活性化や魅力づけを行うエリアマネジメントの考え方が一般化してきた。これは、横浜駅西口や沿線の開発を長年進めてきた相鉄グループにとって、次に担うべき課題であった。

2014年6月20日、相鉄ホールディングス(株)と(株)相鉄アーバンクリエイツが中心となり、にぎわい創出による地域活性化を目的とした「横浜西口元気プロジェクト^{*}」を開始、第1弾イベントとして8月9日に「横浜西口夏まつり」を開催した。2016年10月7日には、横浜駅西口振興協議会と横浜駅西口周辺地区整備協議会が一体化して新生「横浜駅西口振興協議会」となり、また2017年4月3日、「横浜西口元気プロ



ダイヤモンドキッチン

*ヨコハマカーニバル

当初のパレードなどを中心とした内容から、1998年以降市民参加による「ハマこい踊り」(よさこい祭りをベースとし、「赤い靴」のメロディを含む音楽を用い、「ハマこい!」のかけ声を入れ、鳴子などを持って演ずる群舞)がメインイベントとなったが、2008年のリーマンショックの影響で企業からの協賛金が確保できなくなり、2009年度開催の第31回をもって終了した。(株)相鉄アーバンクリエイツはヨコハマカーニバル実行委員会事務局を務めた。

*横浜西口元気プロジェクト

横浜西口商和会商店会、西口幸栄商店会、横浜駅西口五番街商店会協同組合、バルナード管理協議会、北幸自治会、南幸自治会、横浜市西区、相鉄ホールディングス(株)、(株)相鉄アーバンクリエイツが一体となって取り組んだ。

***FUTURE PUBLIC ヨコハマニグチ**
 企業や地域の人々が交流しながら街づくりを進めるための活動拠点として、横浜駅西口に関する展示や情報提供を行った。

***シアターVR有限責任事業組合**
 (株)Zeppホールネットワーク(30%)、(株)相鉄エージェンシー(現・(株)横浜メディアアド)(20%)、(株)DMM.futureworks(10%)、(株)ローソンHMVエンターテイメント(現・(株)ローソンエンターテイメント)(40%)の4社により結成された。



DMM VR THEATERが入居する相鉄南幸第10ビル

***信託受益権**
 信託財産から生じる収益と信託終了時に元本(財産)の返還を得る権利。



横浜ビブレ



エキニア横浜



相鉄鶴見尻手ビル

プロジェクト」を発展させる形で「(一社)横浜西口エリアマネジメント」が設立された。こうして、行政に対する政策提言と街づくりの方針策定の機能を担う「横浜駅西口振興協議会」と、方針に従い活動機能を担う「(一社)横浜西口エリアマネジメント」が、横浜駅西口の活性化に向け役割を分担することとなった。「横浜駅西口振興協議会」と「(一社)横浜西口エリアマネジメント」の事務局業務は当初(株)相鉄アーバンクリエイツが、2017年7月からは(株)相鉄ビルマネジメントが担った。なお、(一社)横浜西口エリアマネジメントは2017年6月1日、相鉄南幸第2ビル1階に、街づくり拠点「FUTURE PUBLIC ヨコハマニグチ」^{*}を開設した。

2015年9月1日、(株)相鉄アーバンクリエイツは横浜駅西口を、新たな文化を発信できる、より元気な街とするため、相鉄南幸第10ビル(鉄骨造、地上1階建、敷地面積1,418㎡、延床面積794㎡、施設定員385名)を完成し、同ビル内にシアターVR有限責任事業組合^{*}が、常設劇場としては世界初となるライブホログラフィック専用劇場「DMM VR THEATER」を開館した。同シアターは、3Dメガネを使用しなくても立体的に人物や物を見ることができる映像技術を使い、CG映像だけで舞台演劇・コンサートを開催できる施設であった。同ビルは近接する飲食施設・駐車場と合わせ、「YOKOHAMA SOTETSU SQUARE」として、横浜駅西口のにぎわいづくりに一役買った。

相鉄ホールディングス(株)と(株)高島屋は、2016年10月3日から、横浜駅西口の活性化に向けてベンチャー企業を応援する「アクセラレーションプログラム」第1期募集を共同で実施し、6社を採択した。このうち(株)バカンによる飲食店等の空席状況表示システム「VACAN」を、2018年2月1日から、相鉄ジョイナスと高島屋横浜店に日本国内で初めて本格導入した。

◆賃貸ビル取得の推進

(株)相鉄アーバンクリエイツは2009(平成21)年6月29日、相鉄南幸第4ビル(鉄骨造、地上5階建、敷地面積130㎡、延床面積405㎡)を完成し、7月7日、飲食店4店が入居する「D D Z -POINT」^{ディーディーゼットポイント}が開業した。同社は横浜駅西口で土地を取得し、既存保有土地と併せて新規開発を進めていった。

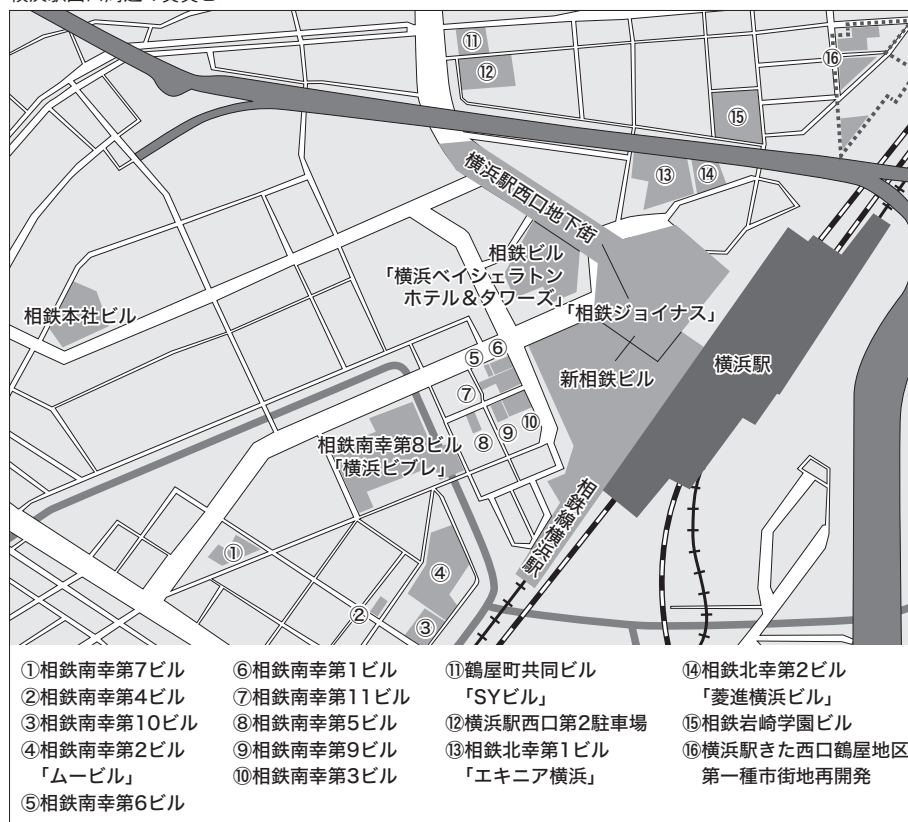
2012年5月11日、「ファッションビル・横浜ビブレ」などが入居する「マルイト横浜ビル」を取得し、相鉄南幸第8ビル(鉄骨鉄筋コンクリート造、地上12階・地下1階建、敷地面積6,316㎡、延床面積4万3,876㎡)とした。また、2013年4月24日、ザ・ダイヤモンドと地下1階で接続する「エキニア横浜」の信託受益権^{*}を取得し、管理名称を相鉄北幸第1ビル(鉄骨鉄筋コンクリート造、地上9階・地下3階建、敷地面積2,266㎡、延床面積2万5,863㎡)とした。同年10月2日にはエキニア横浜に隣接する菱進横浜ビルを取得し、管理名称を相鉄北幸第2ビル(鉄骨鉄筋コンクリート造、地上9階・地下1階建、敷地面積575㎡、延床面積4,492㎡)とした。

これらにより、(株)相鉄アーバンクリエイツが横浜駅西口で所有する賃貸ビルの延床面積は、2018年3月末日には44万2,892㎡となった。

なお(株)相鉄アーバンクリエイツは、横浜駅西口の事業基盤を強化するため、横浜クリエイションスクエアを2014年3月31日に三井不動産(株)へ売却した。

また同社は2010年5月14日、横浜市鶴見区で東京電力(株)から賃借した土地に、相鉄鶴見尻手ビル(鉄骨造、地上4階建、敷地面積1万1,320㎡、延床面積2万116㎡)を完成し、5月27日に家電量販店が、6月18日にスーパーマーケットが開店した。

一方、相模鉄道(株)は2000年6月29日、横浜駅西口の所有地に相鉄南幸一丁目倉庫(現・相鉄南幸第5ビル。鉄骨造、地上2階建、敷地面積70㎡、延床面積93㎡)を



完成した。

◆新相鉄ビルの耐震補強工事、アスベスト撤去工事

1995(平成7)年1月17日の阪神・淡路大震災を受け、多数の人が利用する大規模建築物に耐震診断や補強工事の早急な実施が求められるなか、相模鉄道(株)は、2002年12月から新相鉄ビルの耐震補強工事に着手した。同工事は相鉄ジョイナス内の美装化などと併せながら実施され、2009年6月26日、(株)相鉄アーバンクリエイティブは、横浜市から同ビルの耐震改修検査済証の交付を受けた。

また、2005年前後に顕在化したアスベスト問題への対応のため、新相鉄ビルをはじめとするグループ各社保有施設における使用状況を把握し、アスベスト撤去・密閉作業などを順次実施した。

4. 沿線活性化と不動産業の広がり

◆事務所ビルの取得と建設

市況の低迷が続くなか、相鉄グループでは安定収益の得られる不動産賃貸業に注力した。収益安定性の高いオフィスビルの所有比率を高めるため、(株)相鉄アーバンクリエイティブは2008(平成20)年12月1日、横浜駅東口の横浜金港町ビル(鉄骨鉄筋コンクリート造、地下1階・地上8階建、敷地面積1,464㎡、延床面積8,999㎡)の信託受益権を取得した。また相鉄プロパティーズ(株)は同年3月31日、板津興産ビル(鉄筋コンクリート造、地上6階・地下1階建、敷地面積1,322㎡、延床面積3,949㎡)を取得し、和田町駅前ビル(2017年3月売却)とした。

東京都心部においてもオフィスビルを保有することとし、(株)相鉄アーバンクリエイティブは2009年9月17日、東京都千代田区の「神田須田町プレイス」(鉄骨造、地上7



神田須田町プレイス



田町プレイス



エステージ築地

***不動産証券化**

2001年、不動産からの賃貸収入などを裏付けに小口の証券を発行し、株式と同様に売買する不動産投資信託が開始された。不動産の所有と経営を分離するなどのメリットがあった。

***（合）横浜インフィニティ**

証券化のために設立した特別目的会社。資本金は100万円、事業内容は不動産信託受益権の取得、保有および処分。

（株）相鉄アセットマネジメント

1993年12月20日
 （株）パシフィック・コンベンションサービスとして設立
 2007年1月31日
 （株）相鉄アセットマネジメントと商号変更
 2007年11月15日
 宅地建物取引業免許取得
 2008年6月27日
 金融商品取引業者に登録、第二種金融取引業、投資助言・代理業
 2012年3月21日
 信託受益権を（株）相鉄アーバンクリエイツへ売却し、アセットマネジメント契約を終了
 （資本金の推移）
 2007年1月（商号変更） 9,760万円
 （相鉄ホールディングス株65%、株マックスリアルティ-35%）
 2007年2月（増資）
 5,443万7,000円
 2007年3月（増資） 9,760万円

階建、敷地面積945㎡、延床面積6,133㎡）、港区の「田町プレイス」（鉄骨造、地上8階建、敷地面積965㎡、延床面積5,110㎡）を取得し、2011年10月1日、それぞれ「相鉄神田須田町（現・相鉄神田須田町第1）ビル」「相鉄田町ビル」とした。また、東京都心部において初の事務所ビルを建設し、2015年1月15日、相鉄神田須田町第2ビル「相鉄万世橋ビル」（鉄骨造、地上9階建、敷地面積995㎡、延床面積7,642㎡）が完成した。

◆賃貸マンションの取得

一方、賃貸業の拡大は、賃貸マンションにおいても進められた。

相鉄不動産（株）は、2009（平成21）年6月5日に「ジェイフラッツ初台」（敷地面積538㎡、専有面積20㎡～57㎡、間取り1K～2DK、55戸）、6月17日に「THEパームス学芸大学」（敷地面積670㎡、専有面積21㎡～36㎡、間取り1R～1LDK、33戸〈住戸32戸、店舗1戸〉）、11月26日に「リーフコンフォート赤羽」（敷地面積547㎡、専有面積26㎡～55㎡、間取り1R～2LDK、74戸〈住戸72戸、店舗2戸〉）を取得、賃貸マンション事業に本格的に進出した。

引き続き、2010年4月28日に「THEパームス新小岩」（敷地面積638㎡、専有面積20㎡～21㎡、間取り1R、105戸〈住戸104戸、店舗1戸〉）、2012年1月31日に「エステージ築地」（敷地面積410㎡、専有面積45㎡～50㎡、間取り1LDK～2LDK、29戸〈住戸28戸、店舗1戸〉）、2012年9月27日に「オアージュ大井」（敷地面積795㎡、専有面積40㎡～54㎡、間取り1LDK、26戸）、2013年3月15日に「ヒューマンハイム本羽田」（敷地面積529㎡、専有面積24㎡～37㎡、間取り1R～1LDK、39戸）と、賃貸マンションを次々に取得した。これらと「KNOCKS」とを合わせ、2018年3月末日時点で、13棟の賃貸マンションを保有している。

◆不動産証券化ビジネスの活用

2007（平成19）年3月16日、不動産証券化^{*}ビジネスへ参入するため、（株）相鉄アセットマネジメントが営業を開始した。

同年3月20日、相鉄プロパティーズ（株）が相鉄岩崎学園ビルと相鉄いずみ中央ビル、相鉄プロパティーズ（株）と相鉄企業（株）が相鉄南幸共同ビル（2003年4月1日、「南幸共同ビル」から名称変更）の信託受益権を、（合）横浜インフィニティ^{*}に売却した。（合）横浜インフィニティの実質的な運用（資産を管理する投資顧問業務）を担当する（株）相鉄アセットマネジメントは、3物件の運営管理業務を（株）相鉄ビルマネジメントに委託した。この仕組みにより当該不動産の所有者であった相鉄プロパティーズ（株）と相鉄企業（株）は売却代金を、（株）相鉄アセットマネジメントと（株）相鉄ビルマネジメントは証券化期間の5年間にわたり業務手数料を、（合）横浜インフィニティに出資した相模鉄道（株）などは配当を得ることになった。また、相鉄企業（株）は3物件の施設管理業務を受託した。

2012年3月21日の組成期間満了をもってこれらの信託受益権を（株）相鉄アーバンクリエイツが買い戻したことにより（株）相鉄アセットマネジメントは営業を休止、相鉄グループは不動産証券化ビジネスから撤退した。

◆駅前市街地の再開発

相模鉄道（株）は、相鉄線の主要駅で駅前の開発に取り組んできたが、相鉄線沿線の発展につれ、また防災対策や少子高齢化への対応という観点から、さらなる駅前整備が課題となってきた。同社は各地域の地権者と組合を設立して事務局業務を担

い、行政の都市計画と連動した駅前再開発や駅前整備に取り組んだ。

◇鶴ヶ峰駅南口地区第一種市街地再開発事業

2004(平成16)年1月22日に設立認可された鶴ヶ峰駅南口地区市街地再開発組合の事業は、鶴ヶ峰駅前の約1万5,000㎡の地区を再開発し、集合住宅・商業施設を含む複合ビルを建設するものであった。相鉄プロパティーズ(株)が同組合より事務局業務を受託し、また相模鉄道(株)は特定建築者として同駅下りホームの拡幅を行った。2007年9月6日、再開発ビル「ココロット鶴ヶ峰」(鉄筋コンクリート造一部鉄骨造、地上29階・地下1階建、敷地面積7,710㎡、延床面積4万8,091㎡)が開業し、鶴ヶ峰駅南口地区市街地再開発事業は8月9日に完成した。同ビルには「そうてつローゼン鶴ヶ峰店」(売場面積1,987㎡)をはじめとする店舗(26店)や保育園、市民活動支援センターなどの公益施設、駐車場などが入居し、6階からは集合分譲住宅となっているほか、2階連絡通路は鶴ヶ峰駅と直結している。なお、住宅・駐車場部分以外の運営管理業務を相鉄企業(株)が受託した。



ココロット鶴ヶ峰

◇瀬谷駅北口新ビル開発計画

瀬谷駅周辺では、瀬谷駅下り待避線新設工事に併せ、周辺施設を整理することとなった。2010年6月15日、(株)相鉄アーバンクリエイティブが、相鉄瀬谷駅北口新ビル(鉄骨造、地上3階建、敷地面積1,279㎡、延床面積2,329㎡)を完成し、7月1日に(株)相鉄ビルマネジメントが「スマイルストリート瀬谷」を同ビル内に開業した。1・2階に専門店・飲食店・フィットネスクラブ、宝くじ売場「瀬谷チャンスセンター」、3階に保育施設などが入居する、生活密着型の商業施設であった。また、(株)相鉄アーバンクリエイティブは2012年6月25日、同駅南口に相鉄瀬谷第2ビル(鉄骨造、地上1階建、敷地面積551㎡、延床面積569㎡)を完成させ、ドラッグストアに賃貸した。



スマイルストリート瀬谷

◇海老名駅西口土地区画整理事業

2012年12月25日に設立認可された海老名駅西口土地区画整理組合の事業は、JR相模線海老名駅の北西に位置する、総面積14万1,000㎡の地区に、大型商業施設と集合住宅を建設し、計画人口約3,000人の街をつくるもので、(株)相鉄アーバンクリエイティブ、相鉄不動産(株)、鹿島建設(株)が事業代行者であった。工事は2013年2月から開始され、まず相鉄不動産(株)が2014年10月22日、「グレースシア海老名」(敷地面積4,430㎡、専有面積71㎡~80㎡、間取り3LDK・4LDK、価格3,800万円~5,600万円台、115戸)を分譲した。2015年10月29日に「三井ショッピングパークららぽーと海老名」が開業すると、海老名駅周辺の人の流れが一気に活性化した。続けて相鉄不動産(株)は、伊藤忠都市開発(株)、鹿島建設(株)とともに、25階建・2棟の「グレースシアタワーズ海老名」(敷地面積9,366㎡〈イースト棟4,683㎡/ウエスト棟4,683㎡〉、専有面積56㎡~108㎡、間取り2LDK~4LDK、477戸〈イースト棟239戸[事業協力者住戸1戸含む]/ウエスト棟238戸)を2017年11月から分譲した。さらに「グレースシアライフ海老名」5戸(敷地面積120㎡~126㎡、延床面積105㎡~113㎡、間取り4LDK、価格6,200万円~6,900万円台)を分譲した。

◇二俣川駅南口地区第一種市街地再開発事業

2012年12月28日に設立認可された、二俣川駅南口地区市街地再開発組合の事業は、総面積1万9,000㎡の駅前地区を再整備し、地域拠点にふさわしい交通広場や道路などの公共施設の整備を図るとともに、土地の合理的かつ健全な高度利用により、商業・業務施設、都市型住宅、公益施設の機能を導入し、魅力ある街を形成するものであった。(株)相鉄アーバンクリエイティブが再開発組合の事務局業務を受託した。この再開発に伴い、相鉄二俣川ビル「二俣川グリーングリーン」や相鉄文教会館、二俣川駅舎屋上有料駐車場「タウン・ガレージ」などを取り壊し、2015年3月23日、

二俣川駅周辺の賃貸ビルなど





グレースシアタワー二俣川



JOINUS TERRACE二俣川

***FUTAMATA RIVER LIBRARY**

相鉄線沿線で新しい暮らし方や働き方を発見できる場所として、書籍に囲まれ、カフェのような落ち着いた雰囲気を演出した。

***コブレ二俣川**

COPREはCore(コア：中核)+Place(プレイス：場所)、Copresence(コープレゼンス：共存)から命名。



相鉄ライフいずみ野

起工式が行われた。

2016年12月17日、まず交通広場棟を建設し、バス・タクシー乗り場として使用開始した。同年8月27日からは、再開発事業により整備される都市型住宅を、相鉄不動産(株)、三井不動産レジデンシャル(株)、野村不動産(株)が「グレースシアタワー二俣川」(専有面積38㎡~87㎡、間取り1LDK~4LDK、価格3,400万円~1億2,400万円台、421戸(事業協力者住戸21戸含む))として分譲し、相鉄不動産(株)と相鉄不動産販売(株)は、購入者から「住んだまま買取り」サービスを初めて受注するなど、住みかえ促進を図った。

また(株)相鉄ビルマネジメントは、商業・業務棟(鉄骨造、地上11階)2~5階と、隣接する二俣川駅駅舎上部に建設した相鉄二俣川ビル2~4階(鉄骨造一部鉄筋コンクリート造、地上4階・地下1階、敷地面積6,804㎡、延床面積約1万3,927㎡)を合わせ、2018年4月27日、「^{ジョイナス テララス}JOINUS TERRACE二俣川」として開業した(一部は2018年11月7日開業)。核テナントの「そうてつローゼン^{ジョイナス テララス}ジョイナス二俣川店」(売場面積1,711㎡)をはじめ、85店の専門店が入居する大型商業施設であった。商業・業務棟の6~11階には、業務施設のほか地域ケアプラザや医療機関、保育施設が入り、会員制ワークスペース「FUTAMATA RIVER LIBRARY^{*}」が設けられた。

これら交通広場棟、「グレースシアタワー二俣川」、商業・業務棟などを合わせた施設建築物は総称して「コブレ二俣川^{*}」(敷地面積1万7,414㎡、延床面積9万8,633㎡)と名付けられ、2018年2月15日に完成した。

このほか、(株)相鉄アーバンクリエイツと(株)相鉄ビルマネジメントは、JR根岸線港南台駅前のショッピングセンター「港南台バース」の活性化のため、2010年8月18日より同施設を休業(そうてつローゼン港南台店は8月22日から10月8日まで休業)して相鉄港南台ビルリニューアル工事を実施し、2010年11月10日に改装開業させた。

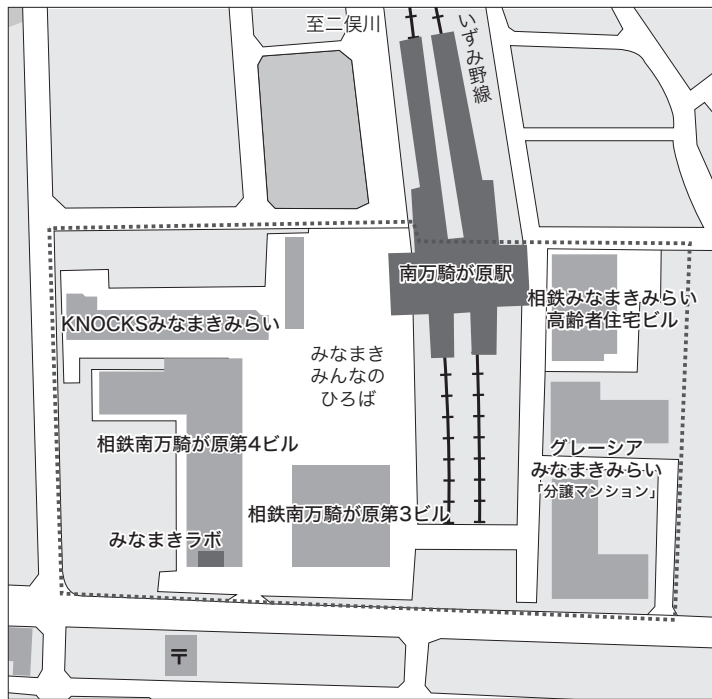
◆いずみ野線沿線駅前街区リノベーション計画

1976(昭和51)年に第1期区間が開業したいずみ野線の沿線では、同時期に開発した駅前施設の老朽化が目立ってきた。そこで、いずみ野駅北口、弥生台駅南口、南万騎が原駅前で順次再開発に着手し、沿線の活性化に取り組むこととなった。

いずみ野駅北口では、2014(平成26)年3月31日にいずみ野ショッピングセンター「フォンテ」の営業を終了し、この跡地に、(株)相鉄アーバンクリエイツが相鉄いずみ野駅北口ビル(鉄骨造、地上2階建、敷地面積3,901㎡、延床面積1期4,185㎡・2期6,769㎡)を完成した。同ビルには2014年6月5日に(株)相鉄ビルマネジメントがショッピングセンター「相鉄ライフいずみ野」を開業、2016年8月31日に開業した第2期と合わせ、「そうてつローゼンいずみ野駅前店」(売場面積820㎡)のほか、地域ケアプラザ、専門店、飲食店など21店が入居した。

弥生台駅南口では、2016年9月30日に、やよい台ショッピングプラザ「相鉄ライフ」の営業を終了し(そうてつローゼン弥生台店は10月20日まで営業)、(株)相鉄アーバンクリエイツがこの跡地に、2017年9月29日に相鉄弥生台第1ビル(鉄骨造、地上2階建、敷地面積5,856㎡、延床面積4,959㎡)、2018年6月29日に相鉄弥生台第2ビル(鉄骨造、地上1階建、敷地面積317㎡、延床面積180㎡)を完成した。(株)相鉄ビルマネジメントが、2017年10月24日、「そうてつローゼン弥生台駅前店」(売場面積969㎡)や、サテライトクリニックなど9店が入居する「相鉄ライフやよい台」を相鉄弥生台第1ビルに開業し、また、2018年7月11日には相鉄弥生台第2ビルに、ベーカリーカフェとフラワーショップが入居した。

南万騎が原駅周辺リノベーションプロジェクト



みなまき みんなのひろば

一方、南万騎が原駅前では、2015年9月7日までにまきが原ショッピングプラザ「相鉄ライフ」の営業を終了させ、この跡地を(株)相鉄アーバンクリエイツが整備し、2015年8月25日に相鉄南万騎が原第3ビル(鉄骨造、地上2階建、敷地面積2,729㎡、延床面積1,315㎡)、2016年4月14日に相鉄南万騎が原第4ビル(鉄骨造、地上1階建、敷地面積6,166㎡、延床面積1,760㎡)を完成した。両ビルは(株)相鉄ビルマネジメントが「相鉄ライフ南まきが原」として開業し、相鉄南万騎が原第3ビルには第Ⅰ期として2015年9月11日に「そうてつローゼン南まきが原店」(売場面積878㎡)が、相鉄南万騎が原第4ビルには第Ⅱ期として2016年4月28日に物販、サービス、飲食店、病児保育施設や医療機関など11店舗が入居し、一角にはエリアマネジメント拠点「みなまきラボ^{*}」が設けられた。また、2015年9月11日には、駅前広場「みなまき みんなのひろば」(約1,500㎡)を整備し、同広場と「みなまきラボ」は、2016年度グッドデザイン賞を、さらに「みなまき みんなのひろば」は、2017年5月12日、第8回横浜・人・まち・デザイン賞 まちなみ景観部門で表彰された。

同駅前では、2017年2月15日、相鉄不動産(株)が賃貸集合住宅「KNOCKSみなまきみらい」(敷地面積3,315㎡、専有面積28㎡~54㎡、間取り1K・1LDK・2LDK、65戸、店舗2区画)を完成し、1階の一部を保育施設に賃貸した。また同年5月24日、相鉄みなまきみらい高齢者住宅ビル(鉄筋コンクリート造、地上6階、敷地面積1,433㎡、延床面積4,081㎡、57室)を完成し、2階以上をサービス付き高齢者向け住宅として、1階部分を「デイサービスみなまきみらい」として賃貸した。さらに同社は、同年12月から「グレーシアみなまきみらい」(敷地面積3,416㎡、専有面積60㎡~83㎡、間取り1LDK+S~4LDK、105戸)を分譲した。

これらは、Vision100で掲げた相鉄グループが目指す「ターンテーブルモデル」を具現化する「南万騎が原駅周辺リノベーションプロジェクト」の取り組みであった。駅前を、集合住宅・賃貸マンション・サービス付き高齢者向け住宅という3種の居住形態に対応可能な街として、同プロジェクトは完了した。

一方、(株)相鉄アーバンクリエイツは、横浜市泉区に所有する遊休地のうち2万3,675㎡を、2013年11月20日より、(一社)神奈川県サッカー協会に賃貸した。同

***みなまきラボ**

地域住民・行政・大学などとともに地域の街づくりを進めるための拠点。面積39㎡のスペースで、(株)相鉄ビルマネジメント、横浜市、横浜国立大学で構成する「みなまきラボ運営委員会」が、地域の人々と協働して街の魅力をつくりだすためのイベントなどを開催するほか、一般への貸出も行っている。

***サービス付き高齢者向け住宅**

自立して生活できる高齢者が対象で、食事や見守り、生活相談などのサービスが必要に応じて利用できる賃貸住宅。建物はバリアフリー構造になっている。

***南万騎が原駅周辺リノベーションプロジェクト**

駅前商業施設の再整備に併せ、幅広い世代が居住できる次世代型の郊外住宅地をつくるモデル事業。多様な居住形態に対応することで、周辺地域からの住みかえを促進するもので、商業施設、高齢者支援施設、子育て支援施設、医療施設、住宅施設を整備した。地域住民や顧客に対しては「みなまきみらいプロジェクト」と称した。

2013年、相鉄不動産(株)、相鉄不動産販売(株)、相鉄ホーム(株)、相鉄ホールディングス(株)の4社と共同事業者の(株)UG都市建築は、「みなまきみらいプロジェクト」を国土交通省所管の既存住宅の活用・流通促進を目的とする「住宅団地型既存住宅流通促進モデル事業」に事業提案し、同年12月24日、私鉄グループとして初めて採択された。

協会はここにイタリアで開発された天然素材の人工芝のサッカー専用グラウンド1面、フットサルコート2面、サッカーグラウンドクラブハウスほかを整備し、2014年12月5日、神奈川県サッカー協会フットボールセンター「かもめパーク」として営業開始した。

また、2013年2月26日に認可された藤沢市新産業の森北部地区土地区画整理組合の事業は、藤沢市葛原地区、総面積9万1,600㎡を新たな産業拠点として整備するもので、(株)相鉄アーバンクリエイツが事務局業務などを受託した。2017年5月19日に換地処分公告を行い、同社および地権者が共同で4社に、藤沢市が3社にそれぞれ分譲した。

*相鉄ホールディングス(株)と横浜市の協定

横浜市は2011年、政府が目指す持続可能な地域づくりにチャレンジしている「環境未来都市(環境や高齢化など人類共通の課題に対応し、環境、社会、経済の三つの価値を創造することで『誰もが暮らしたいまち・誰もが活力のあるまち』実現を目指す先導的プロジェクトに取り組んでいる都市・地域)」に選定された。相鉄ホールディングス(株)と横浜市の協定は、同市のそうした取組みを背景としたものであった。



管理業務を受託した「虎ノ門ヒルズ森タワー」

*指定管理者制度

地方自治法の改正(2003年9月2日施行)により開始された、「公設民営」推進策の一つ。道路・水道・公園などを含む公共施設の運営業務について企業やNPOによる代行が可能となった。

*ICT

Information and Communication Technology : 情報通信技術。

*大和研修所

大和市大和南に1995年3月29日開設。鉄骨造、地上3階。研修室3室。



相鉄企業(株)大和研修センター

◆「相鉄いずみ野線沿線環境未来都市」の取組み

相鉄ホールディングス(株)と横浜市は2013(平成25)年4月10日、「相鉄いずみ野線沿線の次代のまちづくりの推進に関する協定^{*}」を結んだ。超高齢社会に対応した持続可能な地域への再生を目指し、いずみ野線沿線において、多様な年齢層にとって住みやすく、環境に配慮した街づくりを推進するため、地域資源の活用などを通じた街の魅力づくり、子育て世代と高齢者などへの支援、環境・エネルギーなどへの対応、地域コミュニティの発展という4点に取り組む内容であった。当初は2016年3月31日までの3年間の協定であったが2019年3月31日まで延長され、横浜市だけでなく地域住民や近隣の大学とも連携し、住民参加型のワークショップや駅前マルシェなどさまざまなイベントのほか、「相鉄いずみ野線沿線環境未来都市」の取組みを実施している。

◆ビルメンテナンス業の拡大と指定管理者物件の受託

2000年代に入ると、相鉄企業(株)は、主力事業であるビルメンテナンス業の一層の拡大を図った。2005(平成17)年7月に首都圏営業部を新設、2006年2月1日からは「表参道ヒルズ」、2014年5月30日からは「虎ノ門ヒルズ森タワー」など、東京都心の大規模商業施設の管理業務を次々に受託した。神奈川県内においては、大規模商業施設、学校、病院などのビルメンテナンス業務、既受注物件に付帯する設備工事業務、下水処理施設管理の環境サービス業務などを受託し、横浜駅周辺や相鉄線沿線を中心に事業を拡大していった。清掃業務については、効率的な展開を図るため、2007年度より一部業務の第一相美(株)への移管を進めた。

また指定管理者制度^{*}の開始を受け、2006年4月から海老名市の指定管理者物件「海老名運動公園」の運営業務を受託した。指定管理者物件ではビルメンテナンス業のノウハウに加え、各施設に合わせたイベントの企画・実施などを含む高品質なサービスを提供し、2018年3月時点で、14物件を受託している。

このほか2000年7月7日には一般建設業(機械器具設置工事業、電気通信工事業、造園工事業)許可を、2001年8月30日には特定建設業(電気工事業、管工事業)許可を取得、2005年10月11日には建築物環境衛生総合管理業を登録した。また2018年4月27日、清掃業務の品質と作業効率の向上を目的に、ICTを活用した自動清掃ロボットを導入した。

業務の高度化に対応するため、同社は2018年2月15日に社内研修施設である大和研修所を大和研修センターと改称して大和市大和東に移転(鉄骨造、地上3階建、敷地面積454㎡、延床面積844㎡)、体験型研修機材や研修コースを充実させて人材育成に努めた。

第5節 進展するホテル業

1. 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズの歩み

◆施設リニューアルとサービスの向上

1998(平成10)年に開業した横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズは、横浜駅西口の新たな「顔」として存在感を高めていった。経済の低成長下、ホテル業界も厳しい環境におかれ、利益の確保は困難を極めたが、宿泊・宴会・料飲各部門ともイベントや特別プランなどを企画するといった営業努力を行い、また施設の改良を積極的に進めた。主な取組みは以下のとおりである。

完成日	取組み
2002年 3月18日	京浜急行電鉄線の横浜駅西口～羽田空港間リムジンバスがホテル前での発着開始(横浜駅西口から初の羽田空港直通)。
2004年10月25日	1階トイレを店舗化し、顧客からの要望が多かった日用雑貨などを扱うホテルショップを開設(2018年4月24日閉店)。
2006年 1月31日	25階の客室全24室に、快適な眠りを提供する「Sheraton Sweet Sleeper Bed」を設置。またツインルームには32型、シングルルームには26型の液晶テレビも導入した。
2007年 3月16日	4・5階宴会場フロアに喫煙室を設置。従来一部店舗でのみ実施していた禁煙や分煙を全館に拡大。
2007年 3月31日	20～27階の全客室(184室)に「Sheraton Sweet Sleeper Bed」と液晶テレビを設置。
2007年 4月21日	28階スカイレストラン「ベイ・ビュー」を改装し、ウェディングやパーティーに利用可能な多目的ホール「マンハッタンルーム」を開業。116㎡の室内はニューヨーク・アールデコの建築様式を取り入れたデザインとし、大きな窓からの眺望も楽しめる。
2008年10月 4日	6階に授乳室とおむつ替えスペースを備えたベビールームを設置。
2010年 3月30日	8・28階に喫煙室設置。
2010年 7月 9日	2階レストラン「コンパス」を全面改装、「オールデイブッフェ コンパス」として開業。
2010年 9月 1日	1階に24時間無料でインターネットが利用できる、「リンク@シェラトン・エクスペリエンス・ウィズ・マイクロソフト」を開設。
2011年12月 1日	7階カラオケルーム、ミーティングルームを改装し、会議や宴会に利用できる「プライベート ファンクショナルルーム」として開業。
2017年 3月24日	24～27階にシェラトンブランドの最高峰に位置する「シェラトンクラブ」を開業、専任のスタッフによるパーソナルなサービスを提供。
2017年 4月10日	「横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ 公式アプリ」を導入。顧客の位置情報を活用し、クーポン配信機能などの販促・集客機能、飲食メンバーズカード「グルメパスポート」のモバイル会員証機能ももつ。
2018年 3月23日	20～23階をラグジュアリーフロアに改装し、シングルルームを廃して2部屋を統合したプレミアムツインルームとキングルーム、3部屋を1部屋に統合したジュニアスイートルームを新設。

◆個人情報保護の体制強化

2008(平成20)年6月16日、相鉄ホテル(株)は、横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズの婚礼関連サービスに関する顧客情報を、同社社員(当時)が不正に入手し、無断で社外に提供していたと発表し、陳謝した。同社は対象顧客へ謝罪文を送付するなどの対応を行ったが、同ホテルのブランドを毀損する事件であった。そこで同社では、社外の第三者を加えた再発防止委員会を設置し、コンプライアンス教育の再徹底、顧客情報管理システムへのアクセス権限の限定、外部記憶媒体の使用制限などの再発防止策を実施し、個人情報保護体制を強化した。

◆資源循環ルートの構築

2008(平成20)年10月29日、相鉄ホテル(株)は、大型の生ごみ処理機2機を横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ内に設置した。この目的は、ホテル内レストランなどから排出される生ごみを堆肥化し、これを神奈川県内の農家で活用して栽培さ



マンハッタンルーム



プライベート ファンクショナルルーム



シェラトンクラブ



ホテル内に設置された大型生ごみ処理機

れた有機野菜を、同ホテルで購入してメニューとして提供する資源循環ルートを構築することであった。従来は1日に発生する約1トンの生ごみのうち、約半分をリサイクル業者に依頼して処理し、残りは燃えるごみとして処分してきたが、処理機の導入により総排出量の約1割の生ごみを堆肥化できるようになった。

◆シェラトンのマリオットグループ入り

2009(平成21)年3月27日、相鉄ホテル(株)および建物保有会社である(株)相鉄アーバンクリエイティブは、スターウッド ホテル&リゾート ワールドワイド社が展開するシェラトン ホテル&リゾートと、同年4月1日から10年間の期限でライセンス契約を更新した。相鉄ホテル(株)は外資系ホテルの合理的・効率的な運営手法をより積極的に取り入れ、安定した収益基盤の確立を急ぐこととなった。

2015年11月16日、アメリカのホテル大手マリオット・インターナショナル社が、スターウッド ホテル&リゾート ワールドワイド社を買収することで合意したと発表した。これにより、横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズは、世界最大のホテル企業マリオットグループの仲間入りをするようになった。

2. 相鉄イン(株)の設立と展開

◆宿泊特化型ホテル「相鉄フレッサイン」誕生

相鉄グループは横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズの開業によりホテル業に本格的に進出をしたが、さらに2006(平成18)年6月2日、相模鉄道(株)は相鉄イン(株)を設立した。景気の回復基調を背景にビジネス客のホテル需要増が見込めるなか、同社では神奈川県内で保有する立地条件のよい土地を中心に、リーズナブルな価格で宿泊機能に特化したビジネスホテルを展開していくこととした。

その1号店として、横浜地下街(株)がJR大船駅付近に保有していた大船駐車場(敷地面積533㎡、22台、1993年7月16日開業)跡地に、相鉄イン(株)は2007年12月1日、「相鉄フレッサイン 鎌倉大船」(100室)を開業した。続いて2008年10月25日、相鉄線沿線初のホテルとして、湘南台駅近くに2号店の「相鉄フレッサイン 藤沢湘南台」(150室)を開業した。「FRÉSA(フレッサ)」とはFRESH(新鮮な)・Sense(感覚)・Amenity(快適さ)を表し、全室ダブルベッド・高速インターネット完備、レディース優先フロアの設置など、通常のビジネスホテルよりワンランク上の「快適空間」を実現したホテルであった。

◆(株)相鉄イン開発の設立とフレッサインのチェーン展開

2010(平成22)年に発表した相鉄グループビジョン「Vision100」には、2019年度までに宿泊特化型ホテル50店舗超体制を確立する、という目標が盛り込まれていた。新規出店のスピードアップを図るため、同年7月1日、ホテル開発・資産管理に専門特化した(株)相鉄イン開発が設立され、相鉄イン(株)から宿泊特化型ホテルの開発保有業を会社分割により承継した。

同社は精力的に新案件開発を進め、2011年11月21日、東京都内初となる「相鉄フレッサイン 浜松町大門」(190室)を開業した。また、同年12月20日には東京メトロ千代田線赤坂駅そばに「ホテルグランドフレッサ 赤坂」(136室)を開業した。同店は、営業中の既存ホテルを取得して開業した初のホテルで、フレッサインより上質な新ブランドの1号店との位置づけであった。各ホテルの運営はいずれも相鉄イン(株)が行った。

*スターウッドグループ

1998年2月、スターウッド ホテル&リゾート ワールドワイド社がITTシェラトンコーポレーションを買収した。

*マリオットグループ

マリオットブランドのほか、ザ・リッツ・カールトン、シェラトン、ウェスティンなどを合わせ、29ブランド・約6,500のホテルを運営する(2018年8月22日時点)。



相鉄フレッサイン 鎌倉大船

相鉄イン(株)

2006年6月2日 設立
2012年3月3日
本社を相鉄ビルから相鉄本社ビルに移転
2017年10月1日
ホテル事業を(株)相鉄ホテルマネジメントに会社分割
(資本金の推移)
2006年6月(設立) 1億円

(株)相鉄ホテル開発

2010年7月1日
(株)相鉄イン開発として設立
2015年7月1日
(株)サンルートのホテルサンルートの開発業務を譲受し、(株)相鉄ホテル開発と商号変更
(資本金の推移)
2010年7月(設立) 1億円

2015年7月1日、(株)相鉄イン開発は(株)相鉄ホテル開発と商号を変更、その後も2017年4月1日に関西圏への初出店として「相鉄フレッサイン 京都四条烏丸」(140室)を開業、2020年春には中京圏初の進出となる「(仮称)相鉄フレッサイン 名古屋駅前」(250室予定)の開業を予定するなど、「フレッサイン」チェーンは着実に拡大し、2018年3月末日現在24店が営業し、6店が計画中である。

3. (株)サンルートのグループ入りとホテル業の展開

◆(株)サンルートの相鉄グループ入り

相鉄ホールディングス(株)は、2014(平成26)年9月1日、全国にホテルチェーンを展開する(株)サンルートの全株式を(株)ジェイティービーから取得し、(株)サンルートは相鉄グループ入りした。これは、宿泊特化型ホテルの積極的な事業展開を一層進めていく方針に沿うものであった。

サンルートホテルは50年近い歴史をもつ、日本有数のホテルチェーンの一つで、2014年5月30日の契約発表時点では、全国に66店・1万550室を展開していた。グループ入りによって、このうち直営16店が相鉄グループのホテルとなったほか、同社のもつ優れた運営ノウハウやブランドの活用、スケールメリットなどのシナジー効果により、ホテル業の基盤をより一層強固にすることが可能となった。ビジネスホテル市場で大きな存在感をもつサンルートブランドは継続することとなり、相鉄グループのホテル業は国内において3ブランドとなった。

今後相鉄グループの宿泊特化型ホテルは首都圏、中部圏、関西圏を中心に全国主要都市および海外への出店を目指すこととなった。

国内のホテルブランド	運営会社	店舗数(客室数)
横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ	相鉄ホテル(株)	1(348)
相鉄フレッサイン(グランドフレッサを含む)	(株)相鉄ホテルマネジメント	24(3,967)
ホテルサンルート	(株)相鉄ホテルマネジメント	16(5,048)

2018年3月末日現在

(株)サンルート

1970年5月9日 (株)ホテルサンルートチェーン設立(のちの(株)サンルートホテルシステム)
 1972年11月25日 直営1号店「ホテルサンルート東京」(182室)が開業
 1999年12月14日 (株)サンルート設立
 2000年4月1日 (株)サンルートホテルシステムからサンルートホテル事業を譲受
 2014年9月1日 相鉄グループ入り
 2016年6月20日 本社事務所を東京都渋谷区から横浜市西区北幸二丁目9番14号へ移転
 2017年10月1日 ホテル事業(台湾フランチャイズ店にかかわる事業を除く)を(株)相鉄ホテルマネジメントに会社分割

(資本金の推移)

2014年9月(グループ入り) 10億円
 2017年5月(減資) 1億円

◆(株)相鉄ホテルマネジメントの設立と新たな試み

相鉄ホールディングス(株)は2017(平成29)年7月14日、相鉄イン(株)と(株)サンルート双方のノウハウの共有による相乗効果の発揮や運営の効率化などを図るため、(株)相鉄ホテルマネジメントを設立し、同年10月1日両ホテルチェーンの運営事業を同社へ会社分割により承継させた。同日以降、ホテルの開発は(株)相鉄ホテル開発、運営は(株)相鉄ホテルマネジメントが担うこととなった。

相鉄フレッサインチェーン21店舗目として2017年11月10日に開業した「相鉄フレッサイン 上野御徒町」(155室)では、宿泊客の利便性向上のためにICTを活用し、



相鉄フレッサイン 京都四条烏丸



ホテルサンルート大阪なんば

(株)相鉄ホテルマネジメント

2017年7月14日 設立
 2017年10月1日
 相鉄イン(株)、(株)サンルートのホテル運営事業を会社分割により承継(資本金の推移)
 2017年7月(設立) 1,000万円
 2017年10月(増資) 1億円



ホテルサンルート東京

QRコード認証でのチェックインやスマートフォンを使用した部屋の開錠、朝食会場の混雑具合やランドリーの使用状況などが確認できるタブレットの全客室への設置などを行った。スマートフォンをルームキーとして使用できる機能やQRコード認証によるチェックインは、同年10月から導入した相鉄フレッサインの公式アプリ「FRESA CLUBアプリ」によるもので、同アプリからホテル検索、宿泊予約も可能となった。



THE POCKET HOTEL 京都四条烏丸

相鉄グループの新たなホテルブランドとして、2018年10月15日、京都市中京区に全室個室タイプの簡易宿所「THE POCKET HOTEL 京都四条烏丸」(147室)が開業した。「THE POCKET HOTEL」は、「SIMPLE」「SMART」「SAFETY」をコンセプトに、セキュリティとプライベート空間を高い水準で確保し、ICTを活用して、顧客の要望に応えるホテルである。

◆ホテルチェーンの海外展開

相鉄ホールディングス(株)は、海外における宿泊特化型ホテルについて具体的な検討を行うため、2016(平成28)年6月1日、ベトナム社会主義共和国ホーチミン市にホーチミン駐在員事務所を開業した。

また相鉄ホールディングス(株)は、大韓民国において宿泊特化型ホテルを出店するため、2017年3月28日、ソウルに(株)相鉄インターナショナル韓国を設立した。(株)相鉄インターナショナル韓国および(株)相鉄ホテルマネジメントは、相鉄グループの新しいホテルブランド「ザ・スプラジール」を立ち上げ、アジア直営ホテル第1号店として、2018年2月15日、韓国のソウル特別市南大門路に「ザ・スプラジール ソウル明洞」(428室)を開業した。また、(株)相鉄インターナショナル韓国は同年7月1日、ソウル東大門地区に、「ザ・スプラジール ソウル東大門」(215室)を開業した。

一方東南アジア初となる直営宿泊特化型ホテルをベトナム・ホーチミン市に出店するため、2018年6月27日、(株)相鉄ホテル開発がタンヴァンホテル開発投資(株)の株式95%を取得し、同社は相鉄グループ入りした。同社および(株)相鉄ホテルマネジメントは、2021年春にベトナムでの第1号店(120室予定)開業を予定している。

既存の国内ブランドにザ・スプラジールブランドを合わせ、相鉄グループは国内外で100店舗展開を視野に入れ、グループの成長戦略の柱としてホテルチェーンを展開していくこととなった。

また、(株)相鉄ホテル開発と(株)相鉄インターナショナル韓国は、2019年冬に相鉄フレッサイブランドとして海外初となる「(仮称)相鉄フレッサイン ソウル明洞」(152室)を出店する予定である。



ザ・スプラジール ソウル明洞

* THE SPLAISIR

フランス語の「plaisir(喜び)」に相鉄グループの頭文字「S」を組み合わせた造語である。

* アジア直営ホテル第1号店

フランチャイズを含めると、サンルート台北に続き2店舗目。

(株)相鉄インターナショナル韓国

2017年3月28日 設立
(資本金の推移)
2017年3月(設立) 3億ウォン
2018年3月(増資) 50億ウォン

タンヴァンホテル開発投資(株)

2018年4月19日 設立
2018年6月27日 相鉄グループ入り
(資本金の推移)
2018年4月(設立) 1,000万ドン
2018年6月(増資)
3,863億5,900万ドン

第6節 社会環境の変化に対応して

◆システムの分散化とインターネット活用

1990年代半ばに本格的な普及・浸透が始まったインターネットは、デジタル化・マルチメディア化や高速ブロードバンドネットワークの整備に伴い、企業、さらには個人へと急速に普及し、社会インフラとなっていった。

2000(平成12)年以降、相鉄グループの情報システムは、汎用大型ホストコンピュータを中心としたシステムから、複数のパーソナルコンピュータ(以下、PC)をネットワークでつなぐクライアントサーバ方式への分散化と、業界の標準規格に

基づくシステムを組み合わせ活用するオープン化を行った。これらとインターネットの活用などを軸に、日本版会計ビッグバンに伴うグループ連結経営、持株会社体制への移行に伴うグループ内での共通化などに対応していった。

2001年4月、相模鉄道(株)は社内PCをインターネットに接続、本社内および相鉄線各駅や自動車部・事業部の営業所などに導入したPCから、ウェブサイトの閲覧や電子メールの送受信が可能となった。同年8月に社内各種申請書類の作成から保存までを電子的に処理できる「申請書類システム」の運用を開始、2003年4月にはキャッシュ・マネジメント・システム(CMS)を含むグループ会計システムが本稼動し、グループ各社間ネットワークの利用が活発化した。一方、グループ会社の会計・経理・人事関連の情報システム業務は、相鉄ビジネスサービス(株)が受託する形で徐々に集約化・効率化が進められた。2008年4月1日には、相鉄グループの新しい経理システム「COMPANY」の運用がスタートした。従来はそれぞれ異なる経理システムを使用していたグループ各社に共通のシステムを導入することで会計作業の効率化が進み、グループ全体での業務の流れを標準化したことによる連結決算の早期化、金融商品取引法上の内部統制への対応などが実現した。

相模鉄道(株)が2003年10月1日に開設した「相鉄お客様センター」^{*}は、コールセンターシステムを導入して、電話やFAXによる利用者などからの問合せや意見・要望を集約・データベース化し、CS(Customer Satisfaction:顧客満足)経営の推進を図ることとなった。

なお2006年4月、最後まで汎用機システムを使っていた高速バス予約システムがクライアントサーバ方式へ置き換えられ、同年6月にはホストコンピュータが撤去された。

2010年代に入ると、グループ各社では業務系パッケージソフトを導入して、システムコスト削減と業務改革を進めた。並行して相鉄ビジネスサービス(株)が、ハード面での環境整備などを一括受託しつつ、共通バックヤードシステムの浸透を進め、要請に応じて各社とソフト会社との交渉サポートなどを行った。

2011年11月には社内クラウドシステム(統合システム基盤)が本稼動し、グループ内の複数のサーバ^{*}やPCに集積されていた情報を、相鉄ビジネスサービス(株)内に設置したサーバで一元的に蓄積・管理できる体制とした。また2016年1月に開始されたマイナンバー制度に対応するため、人事関係のシステムに関連するマイナンバーシステムが2015年12月から導入された。

◆RPA導入の取組み

IT技術が進化し、また少子高齢化により労働者人口が減少するなか、総務・人事・経理といった間接業務を自動化・効率化するRPA(Robotic Process Automation)に注目が集まるようになった。相鉄ビジネスサービス(株)は、2016(平成28)年度からRPA導入のための調査を開始し、2017年8月、PCのアプリケーション操作をシナリオとして学習し自動化するソフトウェア型のロボットである「WinActor」を導入した。2018年3月末日時点で、6種の機械的業務で活用して作業時間の削減(19~95%)を実現しており、今後も業務品質向上と効率化のため導入を進めていく。

◆CSR体制の構築とCSR取組み

2000年代初頭、世界の大手企業による不正行為と不正に端を発した経営破綻が問題化し、また日本でも企業不祥事が続いたことなどから、企業活動にコンプライアンス(法令遵守)を求める厳しい目が向けられることになった。同時に、社会的な



社内PC

*相鉄お客様センター

電話やファックス、手紙、メールによる問合せ・意見に対応するとともに、これらを集約し社内の関連部署にフィードバックすることで、よりよいサービスの提供など事業活動に活用している(2017年度実績・問合せ3万5,324件、意見・要望585件)。

*サーバ

クライアントサーバシステムのなかで、個々の利用者が操作するPC(クライアント)に対し、情報処理などのサービスを提供するコンピュータを指す。

存在である企業に対し、顧客・株主・社員・地域社会・取引先などあらゆるステークホルダー(利害関係者)への責任を果たすことを求めるCSR(Corporate Social Responsibility：企業の社会的責任)の考え方が急速に広まった。

こうしたなか相鉄グループでは、2004(平成16)年6月2日、相鉄グループコンプライアンス宣言「私たちは、法令や社内規則を遵守することはもとより、社会規範や倫理規範を尊重し、良識ある企業活動を心がけることによって、私たちを取り巻くすべての人々から信頼される企業集団になることを宣言します」を策定した。これは(一社)日本経済団体連合会の取組みと歩調を合わせたもので、相模鉄道(株)は2004年9月3日に第1回相鉄グループコンプライアンス推進準備協議会を開催した。その後、2007年11月26日より相鉄グループコンプライアンス委員会を相鉄グループCSR委員会とし、CSR体制の構築に着手した。

同委員会は2008年2月5日、「日々、信頼につながる行動を」をスローガンとする「相鉄グループ役員・社員行動原則」15項目を決定し、「コンプライアンス」「リスクマネジメント」「環境」の3テーマに配慮しつつ、全ステークホルダーのうち「お客様」に対してはCS(顧客満足)、「株主・投資家」に対してはIR(情報開示)、「社員」に対しては安心・やりがい(労働安全衛生)、「地域社会」に対しては社会貢献、「取引先」に対してはCSR調達を主題とした活動に取り組むこととした。また2006年12月以降、グループ全社員にコンプライアンスカードを配付し、毎年コンプライアンス全*員研修を実施している。

一方、CSRへの取組みとして、利用者からの問合せや意見・要望を受け付ける「相鉄お客様センター」を2003年10月1日に、社員がコンプライアンス違反について通報できる「相鉄グループヘルプライン」を2005年7月1日に、社員が職場や仕事についての悩み事などを相談できる「相鉄グループセクハラ人間関係ホットライン」を2011年4月1日に新設した。リスクマネジメントとしては2007年10月1日、事件・事故などの際の初動体制である「相鉄危機管理センター」の設置体制を整えた。

また、相鉄グループ各社は社会貢献活動として、地元顧客を対象としたさまざまな取組みを行った。相模鉄道(株)は2004年から2012年まで、幼児・小学生・中学生を対象にした相鉄夏休み絵画コンクールを開催し、応募作品を一括利用企画専用車「グリーンボックス号」(1編成10両)車内に掲出した。相鉄バス(株)は2007年から2014年まで少年サッカー大会「SO-BUS CUP」(2012年度からは相鉄不動産販売(株)と共催で「SOTETSU-CUP」)を開催、また2012年からは相鉄不動産販売(株)とともに「SOTETSU-CUP小学生ソフトボール大会」(横浜市旭区)、2013年からは「SOTETSU-CUP綾瀬市少年野球大会」(神奈川県綾瀬市)も開催している。(株)相鉄ビルマネジメントは1989年以降、「港南台パーズ」近郊の横浜市港南区、磯子区、栄区の少年野球チームが参加する「パーズ旗争奪少年野球大会」を開催している。

◆相鉄ウィッシュ(株)の設立

2005(平成17)年12月16日、相鉄グループの障害者雇用率の目標達成を目指すと同時に障がい者を雇用して自立を支援することを目的に、相鉄ウィッシュ(株)が誕生した。

2006年3月23日、同社は障害者雇用率を親会社(相模鉄道(株)。現・相鉄ホールディングス(株))と合算算定できる特例子会社認定を取得、同年4月1日から相鉄文化会館の清掃業務を受託し、営業を開始した。その後、親会社の障害者雇用率と合算算定できるグループ適用認定を相鉄不動産販売(株)、(株)相鉄ビルマネジメント、相鉄バス(株)、新・相模鉄道(株)、相鉄ビジネスサービス(株)に適用し、これら各社の施設清掃業



相鉄グループ 経営理念・コンプライアンスカード

*コンプライアンスカード、コンプライアンス全員研修

2008年から「経営理念・CSRカード」「CSR全員研修」。カードには行動原則、セルフチェックなどが掲載され、社員が常に参照できるようにした。



少年サッカー大会「SO-BUS CUP」



相鉄ウィッシュ(株)の清掃業務

相鉄ウィッシュ(株)

1986年10月16日
横浜情報ネットワーク(株)として設立
2005年12月16日
相鉄ウィッシュ(株)と商号変更
(資本金の推移)
2005年12月(減資) 1,000万円

務を担うこととなった。

◆相鉄ネクストステージ(株)の設立

「高齢者等の雇用の安定等に関する法律」の改正^{*}に伴い、2012(平成24)年6月29日、相鉄ホールディングス(株)は同社を定年退職した再雇用希望者を満65歳に達する日まで雇用する新会社、相鉄ネクストステージ(株)を設立した。再雇用者は、主に相鉄グループ各社などに「派遣社員」として派遣され、その会社の業務を行う仕組みであった。同社は特定労働者派遣事業の届出を2012年8月24日に実施。同年9月16日から業務を開始した。また、相鉄ホールディングス(株)からセカンドライフ支援制度における研修など、関連する業務も受託した。

◆東日本大震災の発生と相鉄グループ各社の対応

2011(平成23)年3月11日14時46分に発生した東日本大震災は、東北地方太平洋沖地震とこれに伴う巨大津波などの災害に東京電力福島第一原子力発電所事故が重なり、宮城・岩手・福島の3県を中心に死者・行方不明者1万8,000人超、建築物の全半壊約40万戸、推計避難者47万人、総被害額約16兆9,000億円を数える未曾有の大災害となり、その影響は関東地方にも及んだ。相鉄グループ各社は、運輸業とスーパーマーケットをはじめとした流通業を中心に、日常生活の早期復旧支援に全力で取り組んだ。

相模鉄道(株)は地震発生時、早期地震通報システムにより相鉄線全線の運転を停止した。地震対策本部を設置する一方、駅間に停車している電車から乗客を最寄駅に誘導した。21時40分、全線の安全点検を終了し、徐行で運転を再開、速度規制による終夜運転を実施した。3月11日の影響本数は264本、影響人員は約16万人にのぼり、翌12日・13日の運行にも大きな支障をきたした。

東京電力(株)による計画停電により、3月14日以降は列車運行本数を削減することになった。東京電力(株)からの計画発表を待つため13日深夜から3時間分ずつのダイヤを手書きで作成し、関係各所に配付するという異例の対策を講じたが、18日には計画停電緩和により運行管理システムを使った自動制御の運行に切り替えた。運転本数削減は3月23日まで続き、この間ラッシュ時間帯は駅に乗客があふれる事態となったため、横浜駅や二俣川駅などでは入場制限を行い、安全確保に努めた。また節電のため、駅や電車内などで一部の照明を消灯した。

相鉄バス(株)では、震災当日は道路の渋滞や通行止め、乗客の集中により大幅な遅延が発生し、約90本が運休した。その後も渋滞と計画停電の影響があり、3月14日は約200本、15日は約330本が運休した。また16日から21日の間はバス運行用燃料が十分に確保できない事態となり、本数の少ない休日ダイヤで運行した。深夜急行バスは3月18日まで全便を運休、高速バスは高速道路通行止めにより3月11日に11本、12日に13本を運休した。

相鉄ローゼン(株)、(株)イストの各店舗では建物などへの大きな被害はなかったものの、停電や交通機関の不通のため一部店舗で営業を中止した。そうてつローゼン各店には地震翌日、備蓄品を求める顧客が殺到したため、多くの顧客が商品を購入できるよう、点数制限を行うなどの対応をとった。相鉄ローゼン(株)では、計画停電への対応や先行きへの不安などから多くの顧客が日用品・食料品を求めたこと、物流の混乱による欠品などから、店舗の品ぞろえは長期にわたり影響を被ることとなったが、同社は「利益より正義」の基本方針を決定し、ライフライン確保に協力すべく対応を行った。

*「高齢者等の雇用の安定等に関する法律」の改正

定年を迎えた社員の65歳までの継続雇用制度導入などを企業に義務づける内容。老齢厚生年金の支給開始年齢上げに伴い改正された。2013年4月1日施行。

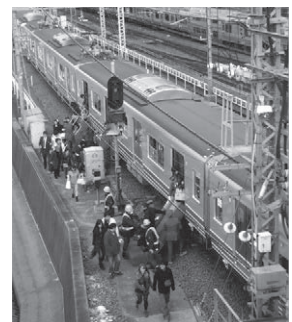
相鉄ネクストステージ(株)

2012年6月29日 設立

(資本金の推移)

2012年6月(設立) 1,000万円

2018年2月(増資) 2,000万円



地震で停車した電車から乗客を誘導(神奈川新聞社提供)

*計画停電

東日本大震災の影響により電力供給能力が大幅に低下し、大規模な停電を回避するために、3月14日から1都8県で日時・地域などを定めて電力の供給を順番に停止する、輪番停電が実施された。



震災後のそうてつローゼン二俣川店。商品がほとんどなくなった陳列棚。

*店舗営業への影響

そうてつローゼンいずみ野店は計画停電の対象区域に含まれており、8日間で延べ10回の停電により照明やレジ、冷蔵ケースなどが使えない事態となったため、営業を一時休止して冷蔵商品にカバーをかけるなどの対策に迫られた。



震災直後、横浜ベイシェラトン ホテル & タワーズでの炊き出しの様子

***電気事業法第27条による使用制限令**
発電所設備の被災、また福島第一原子力発電所事故を受けて国内の原子力発電所が安全審査のため停止されたことから、電気使用量が增大する夏季期間には特に電力不足が顕著となり、経済産業省から発令された。

サンルートホテルでの震災対応

㈱サンルートでは、施設の被害により8店(プラザ福島、釜石、八戸、一関、仙台、福島、須賀川、白河)の営業を休止した。当日は、プラザ福島店や川崎店など東北から関東にかけての12店において、帰宅困難者に対しロビーや宴会場を開放して毛布・温かい飲み物などを無償提供した。2011年12月1日、釜石店の営業再開をもって全店通常どおりの営業となった。



いま・むかし・みらい大相鉄展

*その他の100周年記念事業

大相鉄展への来場促進取組みを兼ね、以下の取組みを行った。「みらいの相鉄、わたしのまち」こども絵画コンクール(2016年7月25日~8月31日募集、2016年12月~2017年1月展示)、相鉄線各駅への写真パネル設置(2016年12月~2018年1月)、電車・バス車内ポスター展示「相鉄グループ今むかし」(2016年12月~2018年3月末)、車体へ古い写真をラッピングした「今むかしトレイン・バス」運行(2017年3月~2018年3月末)、「オリジナルそうにゃんつり革」を車内に設置、「100」をつくろう! ハッシュタグキャンペーン(2017年9月1日~10月15日募集)、相鉄本社ビル1階・相鉄グループ各社事務所入口へのパネル設置(2016年1月~2017年12月)。



運転シミュレーター

相鉄不動産(株)の建築中の販売用不動産や賃貸集合住宅、(株)相鉄アーバンクリエイツの賃貸ビルなどでは、建物への被害は軽微であった。(株)相鉄ビルマネジメントでは、施設への大きな被害はなかったものの、震災当日は停電や交通機関の不通を受けて各商業施設で営業を中止した。しかし、相鉄ジョイナスには多くの帰宅困難者が滞留していたことから、館内を開放して、トイレの提供や暖房運転を継続したほか、ザ・ダイヤモンド(現・相鉄ジョイナス)では寒さ対策の段ボールと非常食を提供した。また、乳児連れの家族にザ・ダイヤモンド防災センター内のベッドを開放した。相鉄ジョイナスで夜を明かした帰宅困難者は、866人にのぼった。

相鉄ホテル(株)では、横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズの一部施設に被害が発生し、婚礼や宴会、一部レストランの営業を中止した。一方、帰宅困難者約1,200人をロビーなどに収容、寒さ対策に毛布やタオル、飲料水などを提供した。

横浜熱供給(株)では、2011年7月1日から9月22日まで発令された電気事業法第27条の使用制限に基づき、平日9時から20時までは最大電力を抑制するため電動ターボ冷凍機を運転停止し、ガスを主体とした蒸気吸収式冷凍機のみを運転を行うとともに、ガスタービン・コージェネレーションシステム(CGS)を使用して自家発電を行った。この結果、電気使用制限値を超えることなく制限令を遵守することができた。

◆相鉄グループ100周年とグループイメージアップの取組み

相鉄グループは2017(平成29)年12月18日、グループ創立100周年を迎えた。2年後の2019年度下期に予定する相鉄線の都心直通運転開始に向け、相鉄ホールディングス(株)は、100周年記念事業とイメージアップ戦略に取り組んだ。

まず100周年記念事業として、相鉄ホールディングス(株)は、社史の編纂に取り組んだ。また2017年12月16日から25日に(株)高島屋横浜店の特設会場において、相鉄グループと神奈川新聞社の共催による大規模展覧会「いま・むかし・みらい大相鉄展」を開催した。相鉄グループの歴史を紹介する写真パネル、相鉄線の運転シミュレーターなど鉄道・バス事業の実物資料を展示し、10日間で5万9,244名が来場した。

また、グループ各社も100周年を記念した取組みを実施した。相模鉄道(株)は、「100周年記念 相鉄フォトフェスティバル」を8月から11月にかけて開催したほか、9月10日から「相模鉄道株式会社創立100周年記念100日カウントダウン入場券セット」、9月30日からは「相模鉄道株式会社創立100周年記念グッズ」、12月18日からは「記念入場券全駅セット」を発売した。相鉄ローゼン(株)は、「そうにゃんおせち」、「そうにゃんクリスマスケーキ」、メーカーとタイアップしたオリジナルパッケージの記念商品の販売や100周年記念セールを実施した。(株)相鉄ビルマネジメントでは、11月1日から21日に、ジョイナスアニバーサリー×相鉄グループ100周年「ハッピーアニバーサリーフェア」として、出店店舗と100周年記念限定商品を企画、また、8月1日から11月15日までを募集期間として、相鉄線や沿線の街、人、自然などを舞台にした短編小説などのコンテスト「鉄道小説大賞」を実施し、400名を超える応募作品のなかから優秀賞3作を小冊子に印刷、3万部を無料配布した。

一方相鉄ホールディングス(株)では、都心直通運転を機に、相鉄グループと相鉄線のイメージを向上させて沿線外からの転入を促すことを目的に、イメージアップをはかるための取組みを実施した。「SOTETSU あしたをつくる PROJECT」と称し、2016年11月14日からポスターの掲出などを行ったほか、こども自然公園(横浜市旭区)での「YOKOHAMA NATURE WEEK 2017」(2017年8月25日~27日)など、相鉄線沿線外からも多くの人々が来場する上質な企画を実施して、相鉄線沿線への訪問機会を提供した。

第3章 | Thinking of the next century. 次の100年を見据えて

相鉄グループは、1917(大正6)年の創立以来、鉄道業と横浜駅周辺および沿線地域の積極的な開発、そしてその地域での快適な暮らしをサポートする商品・サービスの提供を通じて業容を拡大し、近年では沿線外への積極的な事業展開にも取り組み、今日まで発展を遂げてきた。

相鉄グループが誕生した20世紀初頭は、日本の明治維新以降の近代化に向けた努力が花開いた時代であった。重化学工業の発展と経済成長は大都市への人口集中をもたらし、都市周辺では民営による鉄道の建設が活発化、都市近郊の沿線部に住宅地を開発して人口を誘致し、併せて生活関連産業を総合的に展開するという民鉄のビジネスモデルが生まれたのもこの時期であった。相鉄グループもこの100年、神奈川県中部の旅客輸送と相模川の砂利の運搬から始まり、希望ヶ丘や海老名を始めとする沿線宅地開発、横浜駅前の用地取得と商業開発、いずみ野線開業と緑園都市等の開発、横浜駅西口再開業、選択と集中の推進、持株会社体制への移行、宿泊特化型ホテル事業の拡大、海外への事業展開など、常に変化を続けながら今日まで成長してきた。

しかしながら、最近の社会・経済環境の変化は、これまでとは異質の規模、速度で進んでいる。経済のグローバル化、ICT(情報通信技術)やAI(人工知能)など様々な技術の爆発的進歩と普及、少子高齢化による人口減少、働き手不足。こうした環境の急速な変化に伴い、人々の価値観、働き方、消費行動も変化し、社会の構造が大きく変わり始めている。我々も、好むと好まざるとにかかわらず、この急速な構造変化に対応したビジネスモデルの再構築をしていかなければ、今後の成長はおろか、生き残りも困難な時代になったことを自覚しなければならない。相鉄グループが、これからの100年も成長し続ける企業集団であるために、我々は変化を恐れず、常にスピード感を持って挑戦していく。

このような状況の中、相鉄グループは、2019年度に鉄道の東京都心相互直通運転(相直)を開始する。相鉄線は、首都圏の大手民鉄路線で唯一都心相直を行っていない路線であり、都心へのアクセス性の向上が長年の課題であった。相直開始を契機として、沿線の利便性、快適性の更なる向上にグループを挙げて取り組み、沿線価値を高め、ひとりでも多くの生活者を相鉄線沿線に呼び込むことを目指す。併せて、企業や学校の誘致、大規模集客施設の開発等を通じて、沿線非居住者を積極的に沿線内に呼び込む努力も行っていく。

一方で、引き続き沿線外での事業領域の拡大も推進する必要がある。東京都心を始めとした国内の事業展開の強化はもちろんのこと、海外にも積極的に成長のフィールドを求めていく。日本国内のマーケットが人口減少に伴い縮小していくことが予測される中で、成長余力の大きい海外地域での事業展開を目指さない理由はない。相鉄グループにおいては、韓国とベトナムで宿泊特化型ホテル事業の展開を開始したが、宿泊特化型ホテルの業態や韓国・ベトナム地域にとどまるのではなく、今後は立地やマーケットに適した業態の開発や不動産業、その他のグループ事業についても、海外マーケットでの事業性が確保されるのであれば、積極的に推進していきたい。

相鉄グループはこれまで、相鉄線沿線に密着した事業展開で得られる収益と、そ

ここで培われるお客様からの信頼を糧に、成長を遂げてきた。これからも、相鉄線沿線がグループ価値の源泉の大きな部分を占めることは変わらないだろう。しかしながら、相鉄グループが今後も引き続き成長を続けるには、海外も含め、沿線外にも新たな事業領域を求めていかなければならない。相鉄グループの次の100年は、沿線価値の維持向上は確実に図りつつ、沿線外での事業展開も強力に推し進めていくことが重要になる。

仕事の進め方、働き方についても大きな変革が求められている。ICTの進展により、仕事の進め方や働き方が大きく変化してきたが、今後AIやロボット、自動運転技術などが普及していくことにより、さらに大きく且つ急速に変化していく。AIの普及によって「人間の仕事の多くがAIに代替される」という悲観的な捉え方もあるが、少子高齢化により、すでに多くの産業において働き手が不足し、事業の継続が困難になりつつある。機械ができることは機械に任せ、人間でなければできないことに人手を振り分けていくことが、今後の事業継続のための必要条件となる。

また人間でなければできないことを人間が担うのであれば、従業員が健康で、創造性を持って、生き活きと仕事に取り組めるように、仕事の進め方や働き方を変革し、長時間労働の是正や長期休暇の付与、職場環境の改善等を実現していく必要がある。

次の100年、相鉄グループは、慣習や前例に囚われることなく、AI、ロボット、自動運転などの新技術を積極的に活用し、より良い仕事の進め方、働き方を実現していく。活力溢れる従業員が世界中で活躍し、相鉄ブランドが世界中で認知されるように、会社は経営努力を継続して更なる成長を目指し、また従業員の仕事と充実した人生の両立を支援していく。

◆JR線・東急線との相互直通事業

都市鉄道等利便増進法に基づき、相模鉄道(株)と東日本旅客鉄道(株)および東京急行電鉄(株)との相互直通運転計画を進めている。相鉄本線西谷駅～JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近間に約2.7kmの連絡線を新設して相鉄線とJR線との相互直通運転を、さらに横浜羽沢駅付近～東急東横線・目黒線日吉駅間に約10.0kmの連絡線を新設して東急線との相互直通運転を行うもので、相鉄線沿線と東京都心部が直結すれば、所要時間が大幅に短縮される。開業は相鉄・JR直通線が2019(平成31)年度下期、相鉄・東急直通線が2022年度下期を予定している。

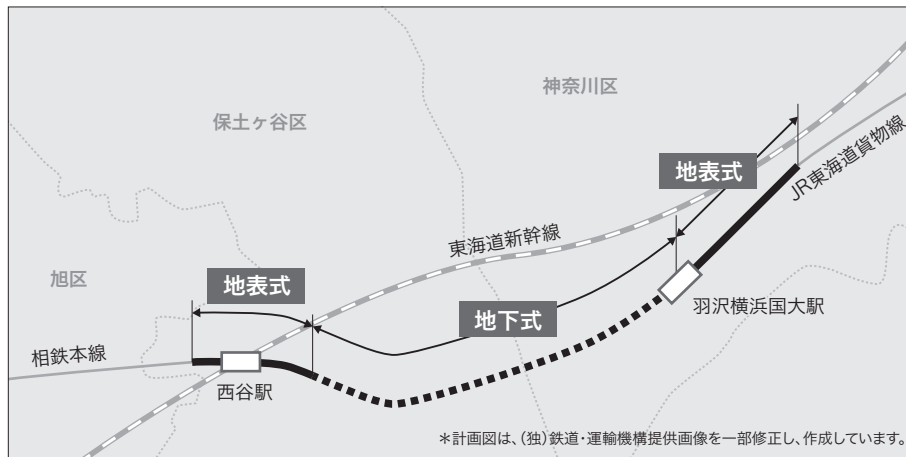
事業概要

	相鉄・JR直通線	相鉄・東急直通線
整備区間	相鉄線西谷駅～ JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近(約2.7km)	JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近～ 東急東横線・目黒線日吉駅(約10.0km)
開業予定時期	2019年度下期	2022年度下期
整備主体	(独)鉄道・運輸機構	(独)鉄道・運輸機構
営業主体	相模鉄道(株)	相模鉄道(株)・東京急行電鉄(株)
運行区間	海老名駅・湘南台駅～西谷駅～ 羽沢横浜国大駅～新宿方面	海老名駅・湘南台駅～西谷駅～羽沢横浜国 大駅～新横浜駅(仮称)～新綱島駅(仮称)～ 日吉駅～渋谷方面・目黒方面
運行頻度	朝ラッシュ時間帯：4本/時 程度 その他時間帯：2～3本/時 程度	朝ラッシュ時間帯：10～14本/時 程度 その他時間帯：4～6本/時 程度

■計画図 神奈川東部方面線の整備



■計画図 相鉄・JR直通線



■計画図 相鉄・東急直通線



◆星川・天王町間整備計画

相模鉄道本線(星川駅～天王町駅)連続立体交差事業により、星川駅付近から天王町駅にかけて生まれる高架下のスペースを活用するため、(株)相鉄アーバンクリエイツが整備を予定している。

一方横浜市は、連続立体交差事業の進捗に伴い、天王町2号踏切～星川駅前間の線路沿い南側と星川2号踏切～6号踏切間の線路北側に都市計画道路を整備し、併せて星川駅南口交通広場も整備する。

これらによる星川・天王町駅周辺地区の一体化と、都市機能の向上が期待されている。

◆海老名駅整備計画

海老名市による相模鉄道海老名駅改良計画に基づき、相模鉄道(株)は、2015(平成27)年度、相鉄線海老名駅改良工事に着手した。これは混雑解消や利便性向上を目指し、新たに駅北側に改札を建設するとともに、南側駅舎を建て替えて生活支援機能施設を設置するなど、駅舎の全面的な改良を行うもので、国土交通省「鉄道駅総合改善事業・形成計画事業」として実施されるものである。

地上3階建ての新駅舎に商業施設や保育施設を整備し、既存の改札口(1階南口)に加え、ホームの両端となる南北の2階部分にそれぞれ改札口を新設し、併せてホームドアを設置するなどを計画している。

◆泉ゆめが丘地区土地区画整理事業

泉ゆめが丘地区土地区画整理事業は、前身である「いずみ田園文化都市構想」が1993(平成5)年に横浜市の総合計画「ゆめはま2010プラン」に位置付けられ、横浜市、地元権利者、業務代行予定者の3者で開発構想の検討が行われた。その後、2005年2月に策定された「横浜市都市計画マスタープラン泉区プラン」に基づき、2007年12月「泉ゆめが丘土地区画整理組合設立準備会」が発足し、これにより(株)相鉄アーバンクリエイツが業務代行予定者として事務局業務を担い、2014年8月15日に泉ゆめが丘土地区画整理組合の設立が横浜市に認可され、事業が本格化した。

同事業では、いずみ野線ゆめが丘駅および市営地下鉄ブルーライン下飯田駅周辺の土地約24万㎡を整備し、その後の街づくりとして、両駅間の「センター地区」に駅前にふさわしい商業施設と集合住宅等の整備を予定。計画人口は約5,200人、総事業費は約113億円、完成は2023年3月を予定している。

横浜市と相鉄ホールディングス(株)は、2013年4月に「相鉄いずみ野線沿線の次代のまちづくりの推進に関する協定」を締結し、同事業を「選ばれる沿線」の創造を目指し推進している相鉄6大プロジェクトの一つとして位置付けている。

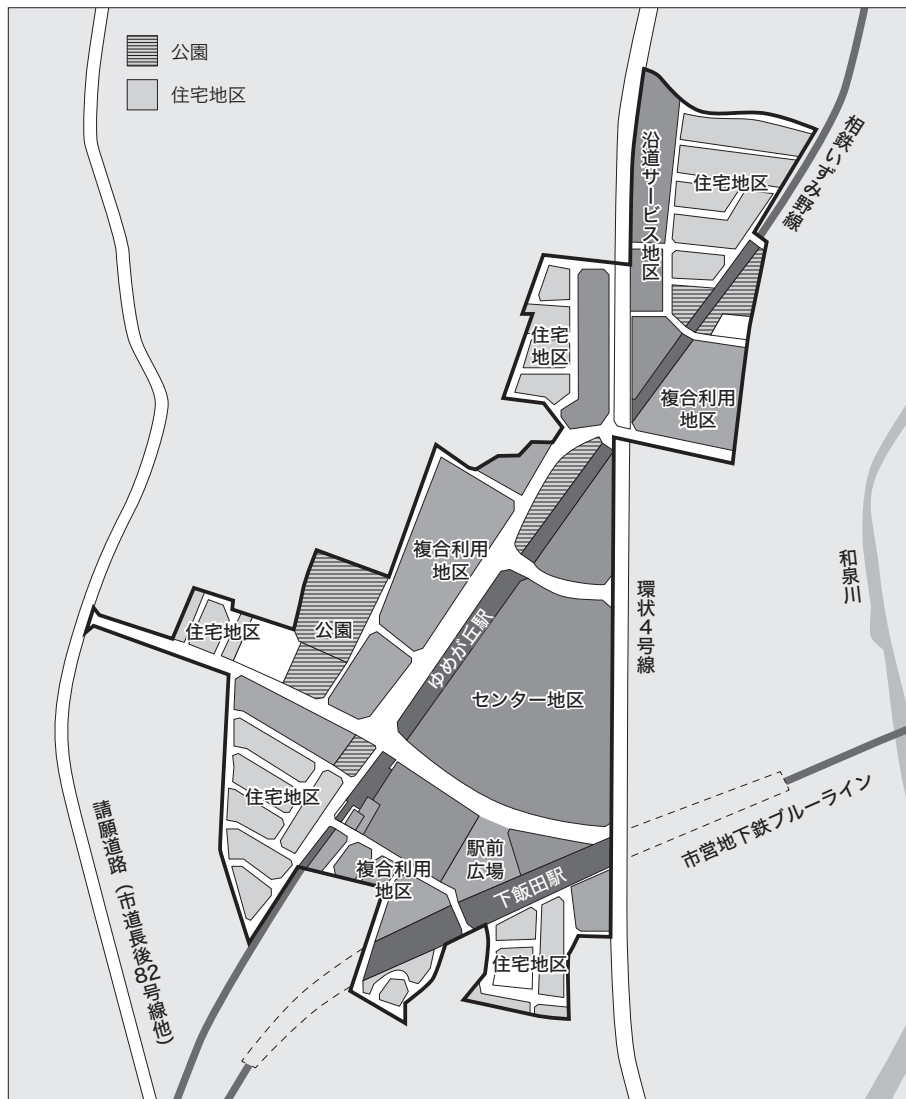
◆「エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)」

2009(平成21)年12月、横浜市による「エキサイトよこはま22(横浜駅周辺大改造計画)」が始動した。これは横浜駅周辺地区を国際化等に対応した魅力ある街にするための指針となる計画で、行政、学識経験者、相鉄ホールディングス(株)・相模鉄道(株)を含む鉄道事業者らによって、基本方針や駅周辺のエリアごとのガイドラインづくりなどが行われた。この具現化の一つとして2013年に開始された西口地下街回遊区間形成事業^{*}は、横浜駅西口の地下街と横浜駅の中央自由通路を円滑な歩行者動線^{*}でつなぐもので、(株)相鉄アーバンクリエイツが2015年8月19日に地下街改修工事に着手、2018年3月6日に仮地下連絡通路が開通した。なお、完成は2020年

* 西口地下街回遊区間形成事業

通称・馬の背解消事業。これに合わせ(株)相鉄アーバンクリエイツが西口地下街の改修を、東日本旅客鉄道(株)が横浜駅西口駅ビル工事を実施している。

■泉ゆめが丘地区土地区画整理事業



春を予定している。

◆横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業

2017(平成29)年10月25日に設立認可された横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発組合の事業は、「エキサイトよこはま22」の鶴屋町地区(神奈川区鶴屋町1丁目および2丁目の一部)において、全国初の住宅容積率の緩和を活用した国家戦略住宅整備事業として、住宅、ホテル、商業施設、多言語対応のメディカルモール・多言語対応コンシェルジュサービス・子育て支援施設等を併設したビル(地上43階・地下2階、高さ約180m、延面積約79,420㎡)を整備するものである。事務局は(株)相鉄アーバンクリエイツが担当し、総事業費は約388億円、2022年の完成を目指している。



横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業 完成予想図
 ※完成予想図は2018年8月現在の想定イメージ(今後変更の可能性あり)

資料編

1 経営と組織

1. 相鉄グループのあらまし

(1) 相鉄グループ経営理念・グループマークおよびグループブランドメッセージ

相鉄グループ 経営理念

1. 基本理念

相鉄グループは、快適な暮らしをサポートする事業を通じてお客様の喜びを実現し、地域社会の豊かな発展に貢献します。

2. 経営姿勢

①徹底したお客様視点の実践

お客様の期待を上回る商品・サービスを提供していくために、常に徹底したお客様の視点での改善に努めます。

②グループ連結利益の最大化

グループ各社の自立経営を前提とした連携によりグループの総合力を発揮し、連結利益の最大化をはかります。

③活力ある企業風土の醸成

社員一人ひとりが力を伸ばし、チャレンジ精神にあふれた活力ある企業風土を大切にします。

④よりよい社会への貢献

よき企業市民として責任ある企業活動を行ない、よりよい社会の創造に貢献します。

3. 行動規範

「その行動は、お客様の喜びにつながっていますか？」

グループマーク

相鉄(SOTETSU)の頭文字「S」をデザインモチーフとし、空間的な広がりや無限大/インフィニティー(∞)を想起させるシンボルは、「躍動」と「結び」をイメージさせる形から、グループのさらなる成長とグループ各社の融和、きずなを表現した。グループが融和し活動することにより、沿線のお客様への上質で喜びにあふれた暮らしの提供を約束するシンボルとしている。抑揚感と柔らかさを持つ大文字で表現された「SOTETSU」は、信頼感と品質感を訴求している。

グループカラーであるブルー(SOTETSUブルー)は知性と信頼、安心を、オレンジ(SOTETSUオレンジ)は活力ときらめき、楽しさをイメージしている。また、SOTETSUのロゴにはグレー(SOTETSUグレー)を使用している。

グループブランドメッセージ

「ときめきとやすらぎをつなぐ」

「都会の上質なときめき」と「沿線に住まうやすらぎ」が調和する「喜びに満ちた快適な暮らし」をお客様にお届けすることを相鉄グループが約束するもの。培ってきたグループ各社の専門性をつないで、多彩なニーズにお応えし、暮らしの目線で、お客様一人一人の喜びにつなげていこうとする強い意志を表現している。

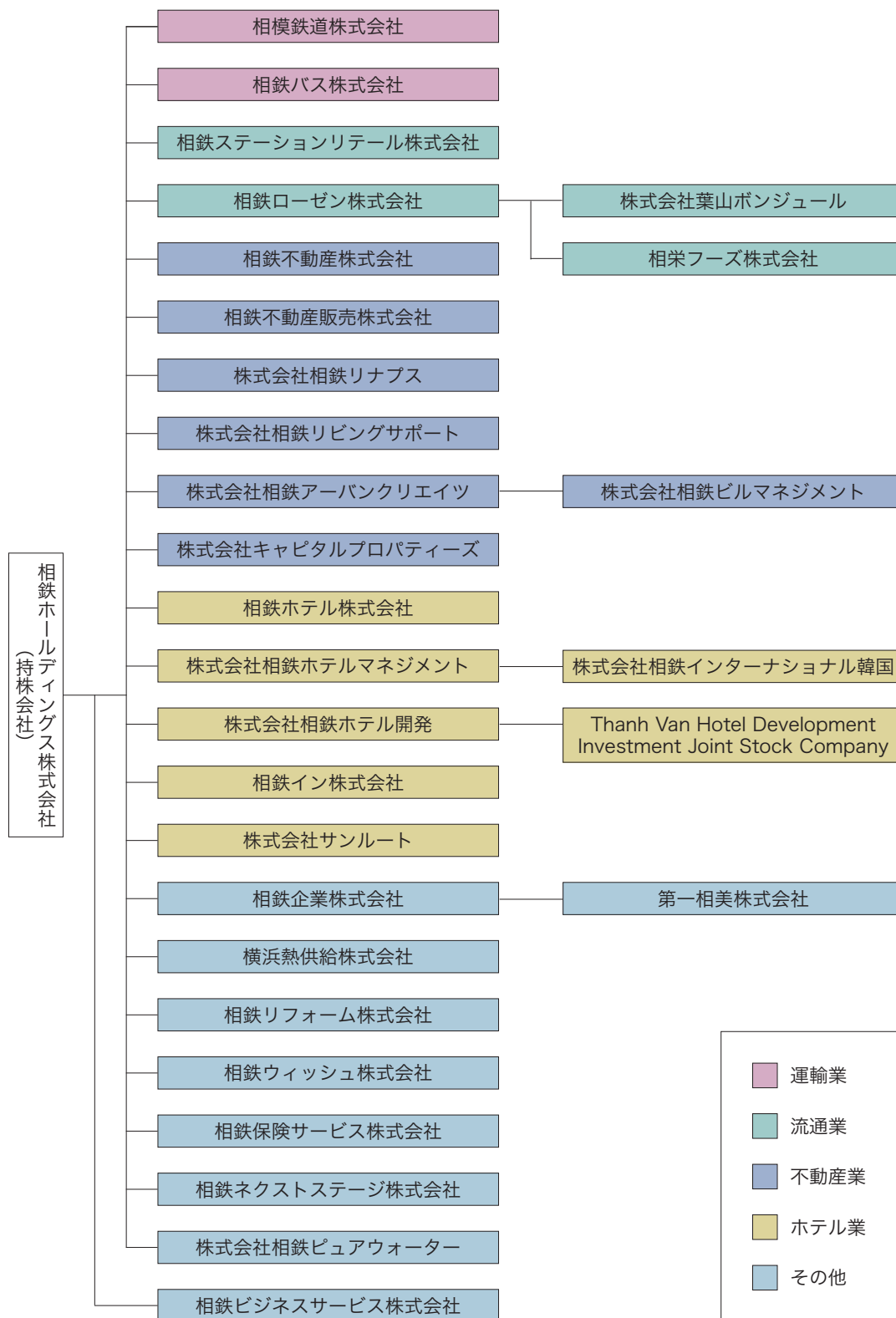
グループマークと グループブランド メッセージ



ときめきとやすらぎをつなぐ

(2)相鉄グループ体制図

2018年7月1日現在



(3) 関連事業会社一覧

会社名	本社所在地	会社創立年月日	設立登記年月日	資本金 (千円)	代表者
相模鉄道株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	1964年11月24日	1964年11月24日	100,000	代表取締役社長 滝澤 秀之
相鉄バス株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	2001年 4月 4日	2001年 4月20日	100,000	代表取締役社長 菅谷 雅夫
相鉄ステーションリテール株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	1999年 5月12日	1999年 5月12日	10,000	代表取締役社長 千原 広司
相鉄ローゼン株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	2000年11月22日	2000年12月 5日	100,000	代表取締役社長 社長執行役員 長谷川 正昭
株式会社葉山ボンジュール	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	1990年10月19日	1990年10月19日	60,000	代表取締役社長 指旗 浩志
相栄フーズ株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	1970年11月 1日	1970年11月 1日	76,000	代表取締役社長 杉山 修之
相鉄不動産株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	2009年 4月 9日	2009年 4月10日	100,000	代表取締役社長 杉原 正義
相鉄不動産販売株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	1983年12月 8日	1983年12月10日	100,000	代表取締役社長 阿部 眞一
株式会社相鉄リナブス	〒105-0004 東京都港区新橋1-18-2	1993年12月20日	1993年12月20日	100,000	代表取締役社長 大久保 忠昌
株式会社 相鉄リビングサポート	〒221-0056 横浜市神奈川区金港町6-3	2009年 8月11日	2009年 8月11日	60,000	代表取締役社長 阿部 眞一
株式会社 相鉄アーバンクリエイツ	〒220-0005 横浜市西区南幸2-1-22	1963年 2月22日	1963年 3月 1日	923,000	代表取締役社長 千原 広司
株式会社 相鉄ビルマネジメント	〒220-0005 横浜市西区南幸2-1-22	1999年 5月12日	1999年 5月12日	40,000	代表取締役社長 千原 広司
株式会社 キャピタルプロパティーズ	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	2010年 7月 1日	2010年 7月 1日	100,000	代表取締役 杉原 正義
相鉄ホテル株式会社	〒220-8501 横浜市西区北幸1-3-23	1988年 5月17日	1988年 5月17日	100,000	代表取締役社長 小澤 重男
株式会社 相鉄ホテルマネジメント	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	2017年 7月14日	2017年 7月14日	100,000	代表取締役社長 吉田 修
株式会社 相鉄インターナショナル韓国	〒04526 大韓民国ソウル特別市中区南大門路5ギル15	2017年 3月24日	2017年 3月28日	50億ウォン	代表社内取締役 吉田 修
株式会社相鉄ホテル開発	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	2010年 7月 1日	2010年 7月 1日	100,000	代表取締役社長 吉田 修
Thanh Van Hotel Development Investment Joint Stock Company	Room S.36, 31st Floor, Saigon Trade Center Tower, 37 Ton Duc Thang Street, Ben Nghe Ward, District 1, Ho Chi Minh City, Vietnam 700000	2018年 4月19日	2018年 4月19日	3,863億5,900万ドン	代表取締役社長 倉林 一仁
相鉄イン株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	2006年 6月 2日	2006年 6月 2日	100,000	代表取締役社長 吉田 修
株式会社サンルート	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	1999年12月14日	1999年12月14日	100,000	代表取締役社長 吉田 修
相鉄企業株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	1961年11月 1日	1961年11月 1日	100,000	代表取締役社長 佐武 宏
第一相美株式会社	〒220-0005 横浜市西区南幸2-1-22	1977年12月14日	1977年12月14日	40,000	代表取締役社長 佐武 宏
横浜熱供給株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	1988年 3月30日	1988年 4月 2日	490,000	代表取締役社長 櫻木 政司郎
相鉄リフォーム株式会社	〒245-0002 横浜市泉区緑園3-2-8	2000年11月22日	2000年11月22日	100,000	代表取締役社長 杉原 正義
相鉄ウィッシュ株式会社	〒241-0835 横浜市旭区柏町35-6	1986年10月14日	1986年10月14日	10,000	代表取締役社長 小島 弘
相鉄保険サービス株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	1988年 6月20日	1988年 6月20日	20,000	代表取締役社長 池田 厚二郎
相鉄ネクストステージ 株式会社	〒240-0006 横浜市保土ヶ谷区星川3-8-1	2012年 6月29日	2012年 6月29日	20,000	代表取締役社長 平野 雅之
株式会社相鉄ピュアウォーター	〒241-0835 横浜市旭区柏町47-1	2013年 1月17日	2013年 1月17日	35,000	代表取締役社長 田中 成人
相鉄ビジネスサービス株式会社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14	2000年11月22日	2000年12月 5日	30,000	代表取締役社長 池田 厚二郎

2018年7月1日現在

従業員数(人)	主な営業種目	主な事業所
1,125	鉄道事業	横浜駅ほか24駅／お忘れ物センター(二俣川駅構内)
512	自動車運送事業	綾瀬営業所／旭営業所／横浜営業所
40	物品販売店、宝くじ販売店などの経営および不動産の賃貸・管理業	ファミリーマート20店舗／ステーションist・LaLaLa IST計17店舗／宝くじ販売店12店舗
494	スーパーマーケットの経営	三ツ境店ほか51店舗
14	パンの製造、卸および販売業	グランジュール釜利谷店ほか9店舗／葉山ボンジュールほか2店舗
248	食肉、食肉加工品、惣菜、魚介類、水産物などの加工・販売	三ツ境営業所ほか51営業所
54	マンション開発事業、一戸建て開発事業、賃貸マンション事業、都市再開発・マンション建替事業、リゾート事業、その他各種施設の運営	八重洲事務所／「相鉄の那須」サービスセンター
110	土地建物の売買、賃貸借仲介および管理業、販売代理業務	横浜店ほか6店舗／横浜法人営業センターほか3センター／緑園都市店賃貸担当
10	不動産の再生販売事業	日比谷本店
60	マンション管理業	
66	不動産賃貸事業、不動産開発事業	
84	店舗賃貸事業、不動産賃貸事業	横浜営業所／港南台営業所／二俣川営業所
-	不動産の賃貸および管理業	
365	ホテルの経営、駐車場の経営および管理運営とその他事業	横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ
369	宿泊特化型ホテルの運営・フランチャイズ業	相鉄フレックスイン鎌倉大船ほか41店舗
58	ホテルの運営、観光宿泊業	ザ・スプラジール ソウル明洞／ザ・スプラジール ソウル東大門
30	宿泊特化型ホテルの開発保有業	
-	短期滞在サービス	
-	宿泊特化型ホテルの経営、食堂の経営ほか	
-	ホテル、旅館、飲食店業、フランチャイズシステムによるホテルチェーンの運営	
981	総合建物サービス業、不動産賃貸業	神奈川営業部ほか4事業所
15	建物管理業(清掃業・警備業)	
7	熱供給事業	第1エネルギーステーション
18	住宅のリフォーム、住宅関連商品の販売	相鉄のリフォーム緑園都市駅前店
24	清掃業務	南万騎が原事務所／かしわ台事務所
10	損害保険代理業および生命保険の募集	
5	労働者派遣事業、文書作成・データ入力等、事務作業の請負	
21	「良水工房」の製造、販売、設置、各種水処理フィルター、部材および機器の輸入販売	
179	経理・人事・総務・広報・システム関連業務の代行	相鉄お客様センター／相鉄健康管理センター(相鉄診療所・相鉄グループ健康相談室)

2. 相鉄ホールディングス(株)概要

(1) 会社概要

2018年7月1日現在

社名	相鉄ホールディングス株式会社
創立	1917年12月18日
本社	〒220-0004 横浜市西区北幸2-9-14
代表取締役社長	林 英一
資本金	388億303万4,708円
事業内容	グループ経営事業
事業年度	4月1日から翌年3月31日
関連事業会社	29社*
社員数	96人
URL	https://www.sotetsu.co.jp/

*営業休止中の会社を除く

(2) 本社所在地の変遷

相模鉄道株

年月日	所在地
1917年12月18日	神奈川県高座郡茅ヶ崎町茅ヶ崎5573番地の2
1938年11月10日	神奈川県高座郡茅ヶ崎町茅ヶ崎6127番地
1940年 6月29日	東京市小石川区小石川町1丁目1番地83号
1942年 4月 2日	東京市渋谷区大和田町5番地1号
1943年 4月 1日	横浜市神奈川区南幸町1丁目107番地
1944年 7月17日	横浜市西区高島通2丁目30番地
1961年12月13日	横浜市西区北幸町1丁目6番地
1965年 7月 1日	横浜市西区北幸一丁目3番23号 (住居表示変更)
1988年 8月 8日	横浜市西区北幸二丁目9番14号

神中鉄道株

年月日	所在地
1917年12月 2日	神奈川県橋本郡程ヶ谷町岩間1987番地 (当時の社名は神中軌道株) (注)程ヶ谷町は1918年保土ヶ谷町と変更
1922年 2月15日	東京市芝区新幸町1番地
1922年11月12日	東京市麴町区八重洲町1丁目1番地
1926年 4月30日	東京市麴町区内山下町1丁目1番地
1928年 1月29日	東京市芝区日蔭町1丁目1番地
1928年 4月 2日	東京市麴町区永楽町2丁目10番地
1928年 7月13日	横浜市中区久保町塩田2番地
1928年 9月 1日	横浜市神奈川区西平沼町5丁目31番地 (行政区画変更)
1929年 5月 3日	横浜市神奈川区西平沼町5丁目35番地 (番地変更)
1943年 4月 1日	相模鉄道株に合併

3. 社員数の推移

相模鉄道株

年月	社員数(人)	年月	社員数(人)
1948年5月	684	1976年4月	2,439
1949年5月	641	1977年4月	2,514
1950年5月	587	1978年4月	2,514
1951年4月	589	1979年4月	2,569
1952年4月	616	1980年4月	2,524
1953年4月	645	1981年4月	2,530
1954年4月	669	1982年4月	2,521
1955年4月	703	1983年4月	2,524
1956年4月	744	1984年4月	2,519
1957年4月	825	1985年4月	2,550
1958年4月	954	1986年4月	2,587
1959年4月	1,068	1987年3月	2,585
1960年4月	1,205	1988年3月	2,612
1961年4月	1,344	1989年3月	2,630
1962年4月	1,488	1990年3月	2,637
1963年4月	1,710	1991年3月	2,631
1964年4月	1,856	1992年3月	2,598
1965年4月	2,038	1993年3月	2,576
1966年4月	2,075	1994年3月	2,566
1967年4月	2,093	1995年3月	2,447
1968年4月	2,038	1996年3月	2,419
1969年4月	2,134	1997年3月	2,362
1970年4月	2,145	1998年3月	2,203
1971年4月	2,225	1999年3月	2,153
1972年4月	2,264	2000年3月	2,114
1973年4月	2,259	2001年3月	2,044
1974年4月	2,323	2002年3月	1,892
1975年4月	2,420	2003年3月	1,848

注：各月末日現在

相鉄グループ

年月	社員数(人)	臨時雇用人員(人)	合計(人)
2004年3月	6,511	4,383	10,894
2005年3月	6,253	4,491	10,744
2006年3月	6,130	4,770	10,900
2007年3月	5,962	4,635	10,597
2008年3月	5,982	4,734	10,716
2009年3月	6,091	5,026	11,117
2010年3月	6,082	5,422	11,504
2011年3月	5,942	4,841	10,783
2012年3月	5,604	5,142	10,746
2013年3月	5,045	4,871	9,916
2014年3月	4,991	4,919	9,910
2015年3月	5,360	4,895	10,255
2016年3月	5,300	4,874	10,174
2017年3月	5,279	5,056	10,335
2018年3月	5,182	5,451	10,633

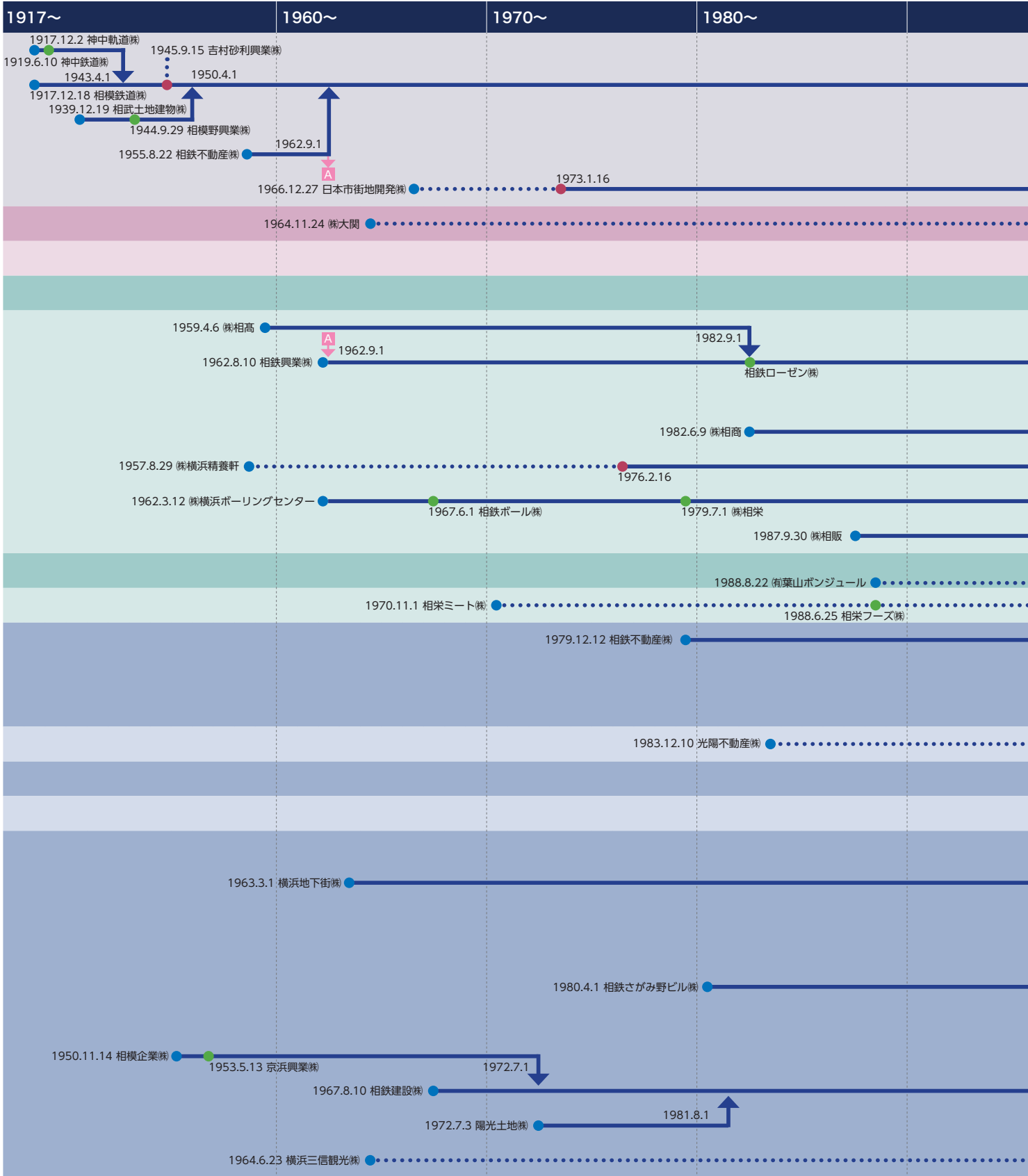
注：各月末日現在

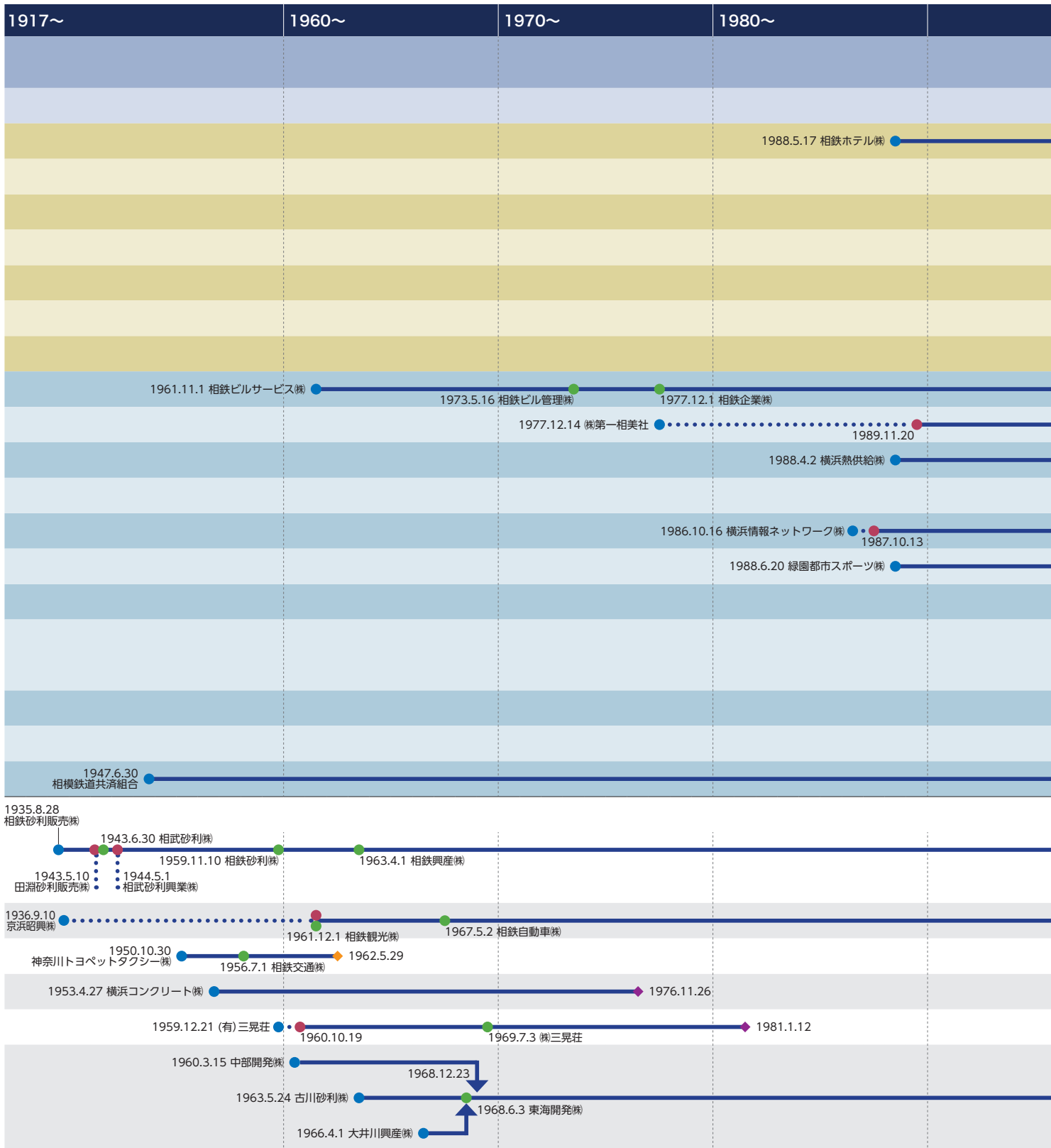
4. 相鉄グループの変遷

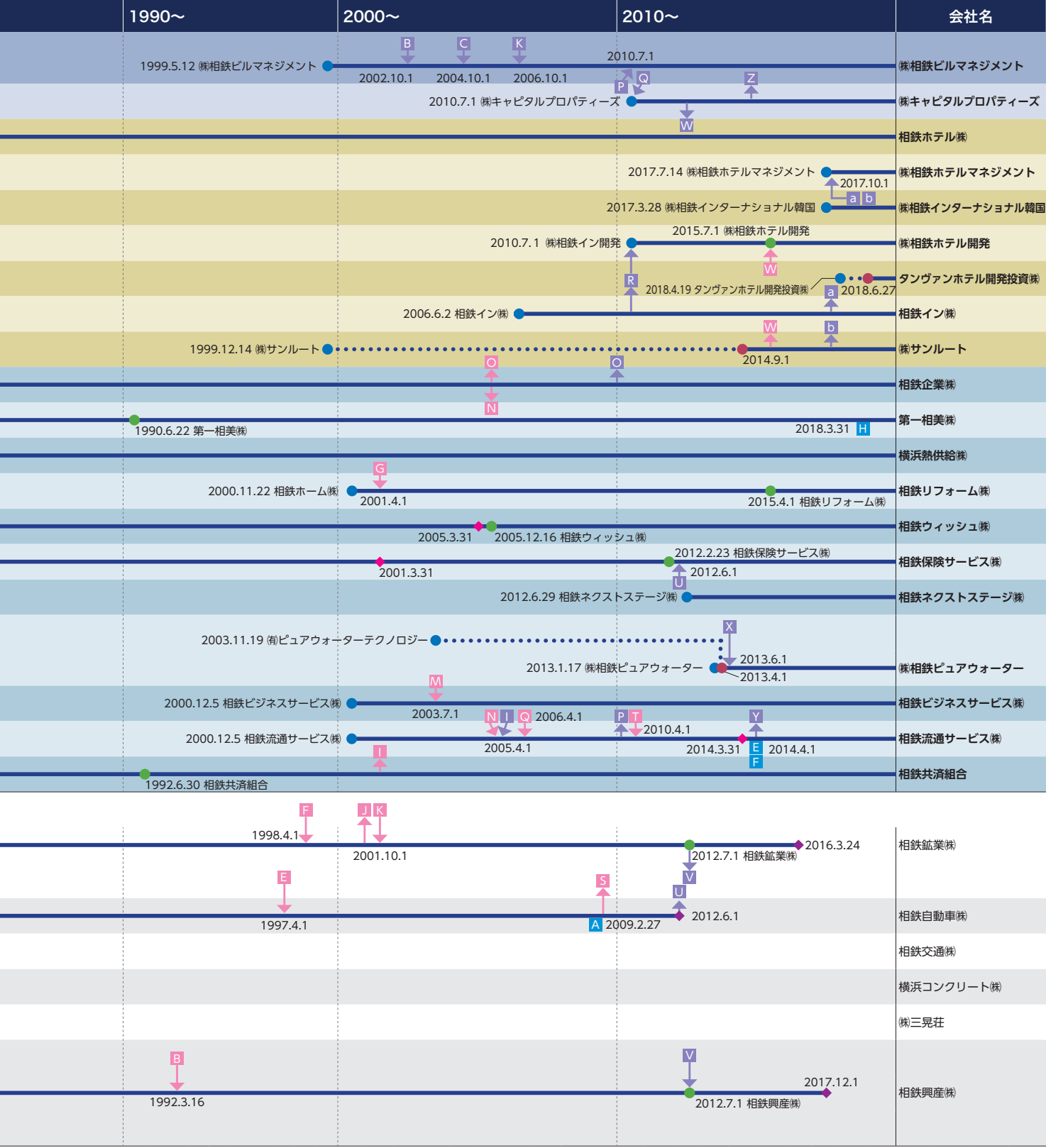
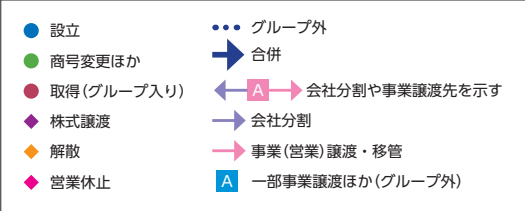
相鉄グループ変遷図(276～281ページ) 記号照会表

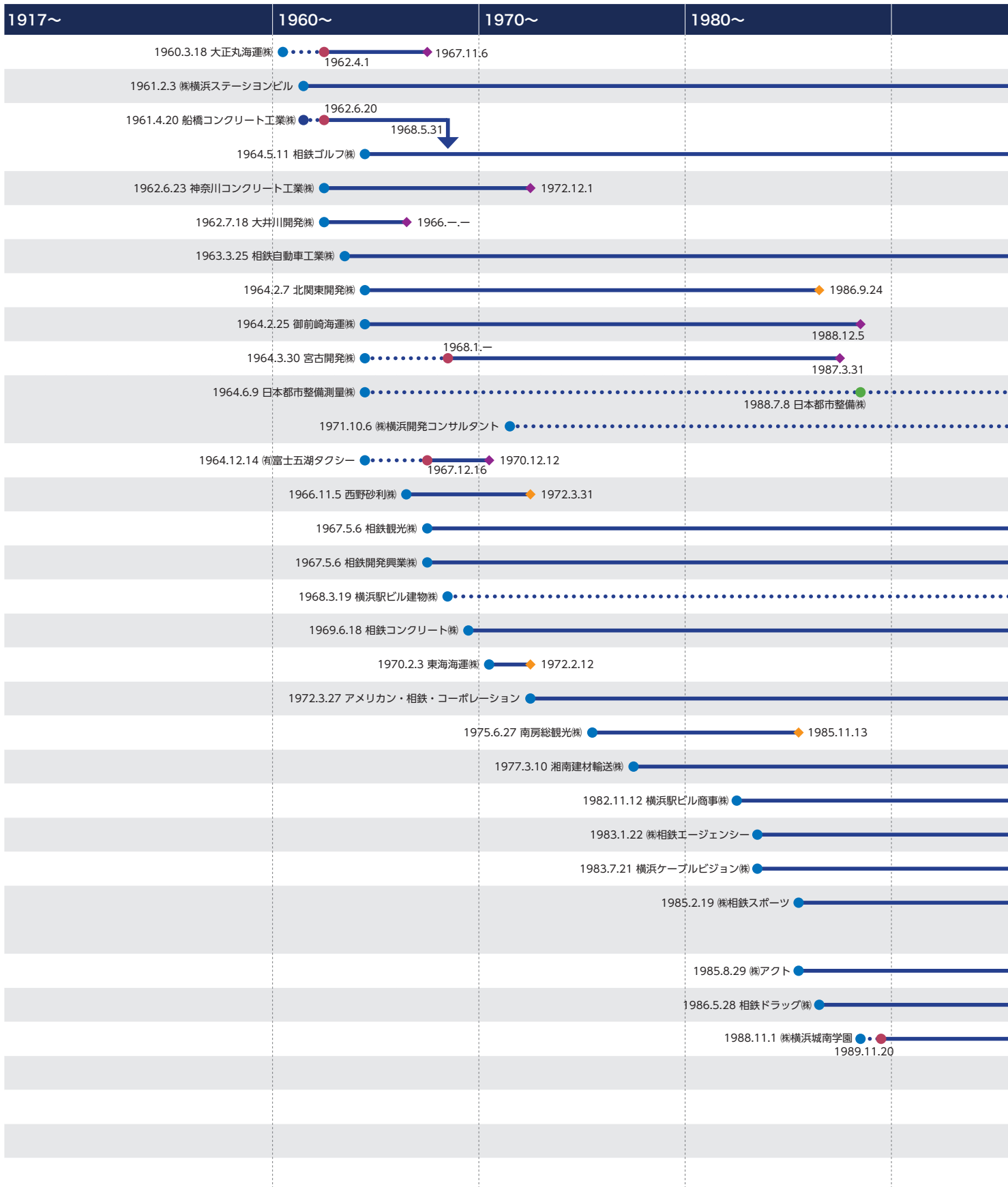
	会社名	期日	再編内容
会社分割	A	㈱バシフィック・コンベンションサービス	2002年 4月 1日 全事業を㈱相鉄エージェンシーに会社分割
	B	相模鉄道㈱	2002年10月 1日 ビル運営管理事業(二俣川営業所)を㈱相鉄ビルマネジメントに会社分割
	C	相模鉄道㈱	2004年10月 1日 ビル運営管理事業(横浜営業所)を㈱相鉄ビルマネジメントに会社分割
	D	相鉄建設㈱	2004年10月 1日 建設業を相鉄建築工事㈱に会社分割
	E	相鉄プロパティーズ㈱	2005年 1月 1日 不動産分譲事業を相鉄不動産㈱に会社分割
	F	相鉄不動産㈱	2005年 2月 1日 ビル資産保有事業を相鉄プロパティーズ㈱に会社分割
	G,H,I,J	相模鉄道㈱	2005年 4月 1日 不動産分譲事業、不動産賃貸事業(ビル資産保有事業)、流通その他事業(資産保有事業と運営事業)を、相鉄不動産㈱、相鉄プロパティーズ㈱、相鉄流通サービス㈱、㈱イストにそれぞれ会社分割
	K	横浜地下街㈱	2006年10月 1日 ビル運営管理事業を㈱相鉄ビルマネジメントに会社分割
	L	相鉄トランスポート㈱	2009年 5月 1日 相鉄バス㈱の管理運営事業を相模鉄道㈱に会社分割
	M	相模鉄道㈱	2009年 9月16日 鉄道事業を相鉄準備会社㈱に会社分割
	N	相鉄不動産㈱	2010年 1月 1日 相鉄不動産㈱を相鉄都市開発㈱に会社分割(面的開発整備事業以外)
	O	相鉄企業㈱	2010年 1月 1日 マンション管理事業を㈱相鉄リビングサポートに会社分割
	P	相鉄流通サービス㈱	2010年 7月 1日 駅構内店舗運営事業を㈱相鉄ビルマネジメントに会社分割
	Q	相鉄ホールディングス㈱	2010年 7月 1日 不動産管理事業を㈱キャピタルプロパティーズに会社分割
	R	相鉄イン㈱	2010年 7月 1日 宿泊特化型ホテル開発保有事業を㈱相鉄イン開発に会社分割
	S	相鉄ホールディングス㈱	2010年10月 1日 自動車事業を相鉄バス㈱に会社分割
	T	相鉄ローゼン㈱	2011年 3月 1日 小売業に係わる運営事業などを相鉄トランスポート㈱に会社分割
	U	相鉄自動車㈱	2012年 6月 1日 損害保険代理業などを相鉄保険サービス㈱に会社分割
	V	相鉄興産㈱	2012年 7月 1日 建材商社と石油販売業を東海開発㈱に会社分割
	W	㈱キャピタルプロパティーズ	2012年12月21日 ゴルフ場資産管理事業を相鉄ゴルフ㈱に会社分割
	X	相鉄不動産販売㈱	2013年 6月 1日 浄水器事業を㈱相鉄ピュアウォーターに会社分割
	Y	相鉄流通サービス㈱	2014年 4月 1日 全事業を㈱イストに会社分割
	Z	㈱キャピタルプロパティーズ	2014年10月 1日 バス事業資産を相鉄バス㈱に会社分割
	a	相鉄イン㈱	2017年10月 1日 ホテル事業を㈱相鉄ホテルマネジメントに会社分割
	b	㈱サンルート	2017年10月 1日 ホテル事業(台湾フランチャイズ店に係る事業を除く)を㈱相鉄ホテルマネジメントに会社分割
	事業(部)譲渡・移管	A	相模鉄道㈱
B		相模鉄道㈱	1992年 3月16日 骨材管理業務を東海開発㈱に移管
C		相模鉄道㈱	1994年 7月 1日 分譲営業部門を相鉄不動産㈱に移管
D		相鉄建設㈱	1994年 7月 1日 木造住宅建設部門を相鉄不動産㈱に移管
E		相模鉄道㈱	1997年 4月 1日 貸切バスの一部を相鉄自動車㈱に移管
F		相模鉄道㈱	1998年 4月 1日 建設資材などの取引に関する業務を相鉄興産㈱に移管
G		相鉄不動産㈱	2001年 4月 1日 住宅建築業を相鉄ホーム㈱に営業譲渡
H		相鉄不動産㈱	2001年 4月 1日 流通業、販売代理業及び小規模建売業を相鉄不動産販売㈱に営業譲渡
I		相鉄共済組合	2001年 7月 1日 売店事業などを相模鉄道㈱に営業譲渡
J		相鉄興産㈱	2001年10月 1日 「カフェ・ド・クリエ」5店舗、フードコート「フチパレット」を相模鉄道㈱に営業譲渡
K		相模鉄道㈱	2001年10月 1日 砂利業及び石油製品販売業を相鉄興産㈱に営業譲渡
L		相模鉄道㈱	2001年12月 1日 バス事業の営業の一部を相鉄バス㈱に営業譲渡
M		相模鉄道㈱	2003年 7月 1日 管理部門(総務・経理・人事・システム)の一部の機能を相鉄ビジネスサービス㈱に移管
N,O		相鉄企業㈱	2005年 4月 1日 相鉄ブック3店とTSUTAYA緑園都市店を相鉄流通サービス㈱、㈱イストに営業譲渡
P		相鉄ローゼン㈱	2006年 3月 1日 広告代理店業を㈱相販に移管
Q	㈱大関	2006年 4月 1日 「きしめん大関」を相鉄流通サービス㈱に移管	
R	㈱大関	2006年 4月 1日 「甘味処おつる」を㈱イストに移管	
S	相鉄自動車㈱	2009年 3月31日 中距離バス事業を相鉄バス㈱に事業譲渡	
T	㈱相鉄リテールサービス	2010年 4月 1日 宝くじ、飲料販売事業を相鉄流通サービス㈱に事業譲渡	
U	㈱イスト	2010年 4月 1日 カラオケルーム運営事業を㈱ムーンに事業譲渡	
V	相鉄不動産販売㈱	2014年 4月 1日 一戸建て分譲事業を相鉄不動産㈱に事業譲渡	
W	㈱サンルート	2015年 7月 1日 ホテルサンルートの開発業務を㈱相鉄ホテル開発に移管	
一部事業譲渡ほか(グループ外)	A	相鉄自動車㈱	2009年 2月27日 貸切バス事業を日の丸自動車興業㈱に譲渡
	B	相鉄ローゼン㈱	2011年 7月28日 専門店事業から撤退
	C	㈱相鉄リテールサービス	2013年 6月16日 花卉販売事業「フルール・モア」11店を㈱メルシーフラワーに譲渡
	D	相鉄不動産販売㈱	2014年 2月28日 温浴・温泉事業をここち湯館に会社分割し、㈱ホットネスへ譲渡
	E	相鉄流通サービス㈱、㈱イスト	2014年 4月 1日 ツタヤフランチャイズ事業をENN横浜㈱に会社分割し、ENN㈱へ譲渡
	F	相鉄流通サービス㈱、㈱イスト	2014年 4月 1日 ドトールフランチャイズ事業をさかみ事業㈱に会社分割し、㈱フクシマ商事へ譲渡
	G	相鉄ローゼン㈱	2015年 1月25日 映画館業から撤退
	H	第一相美㈱	2018年 3月31日 労働者派遣事業から撤退

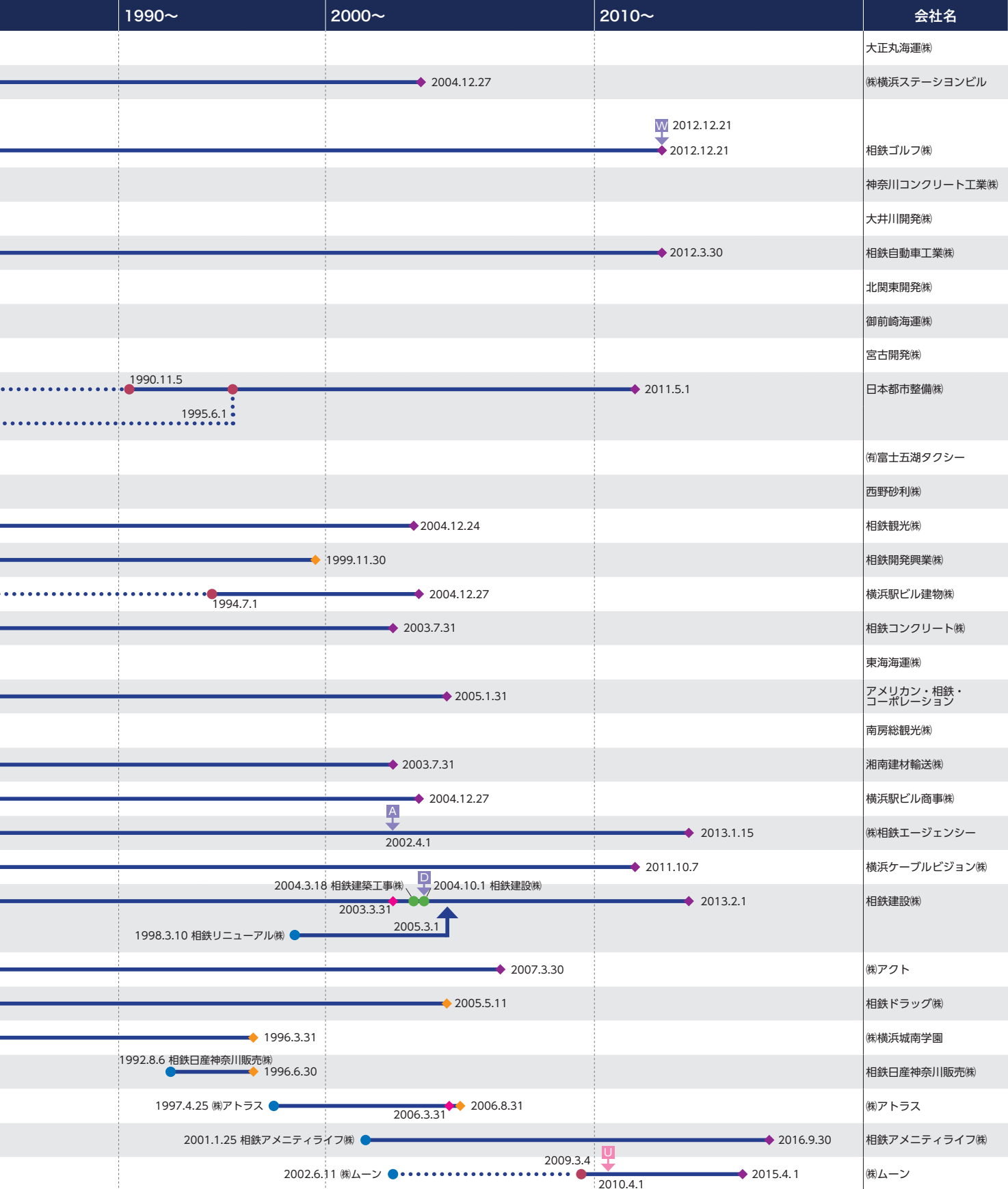
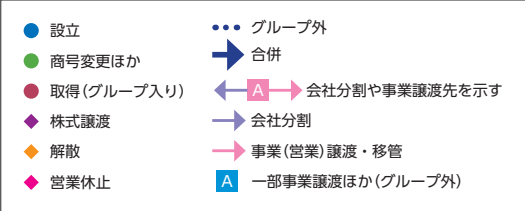
1917年12月～2018年6月







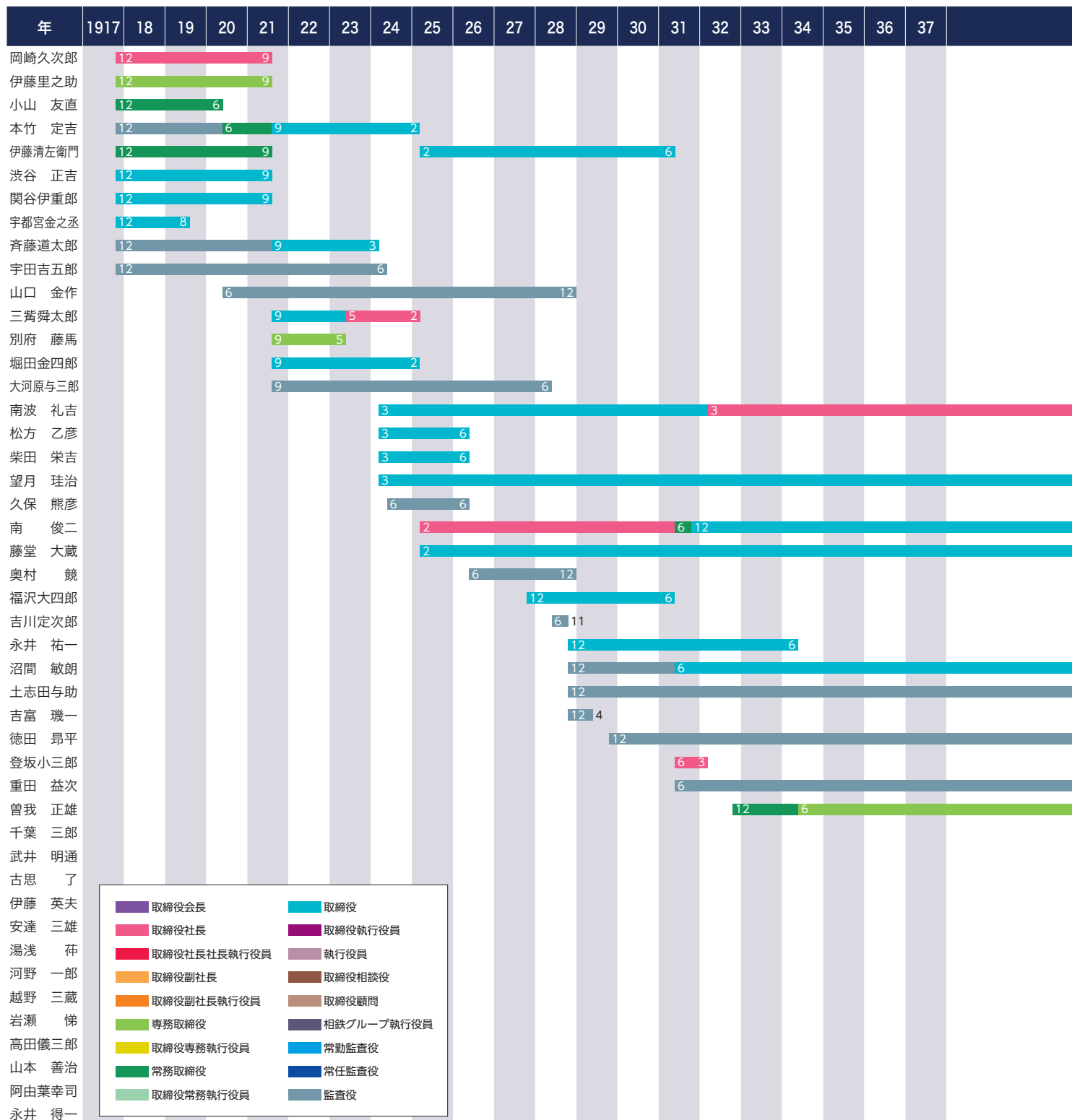


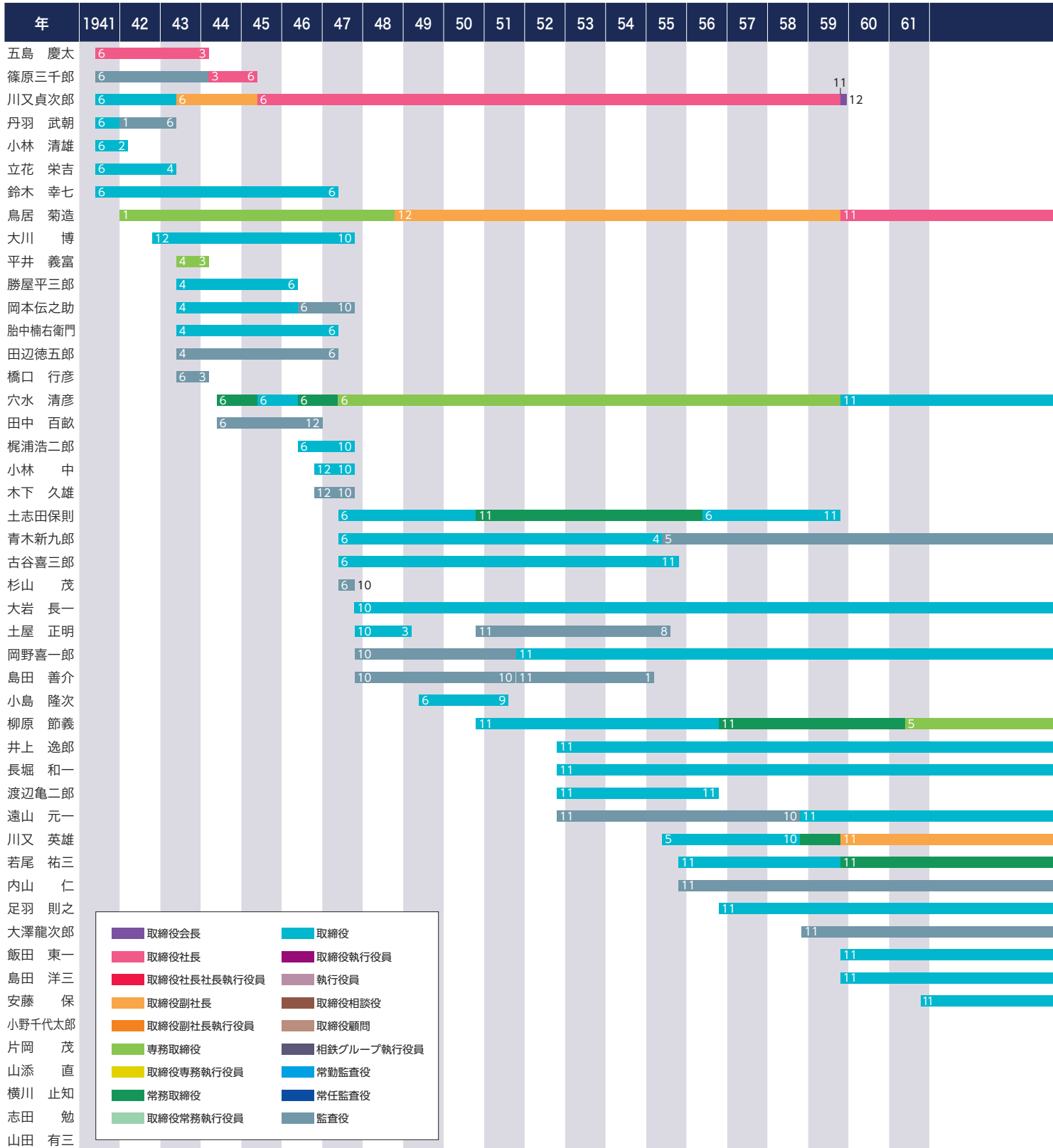


5. 役員

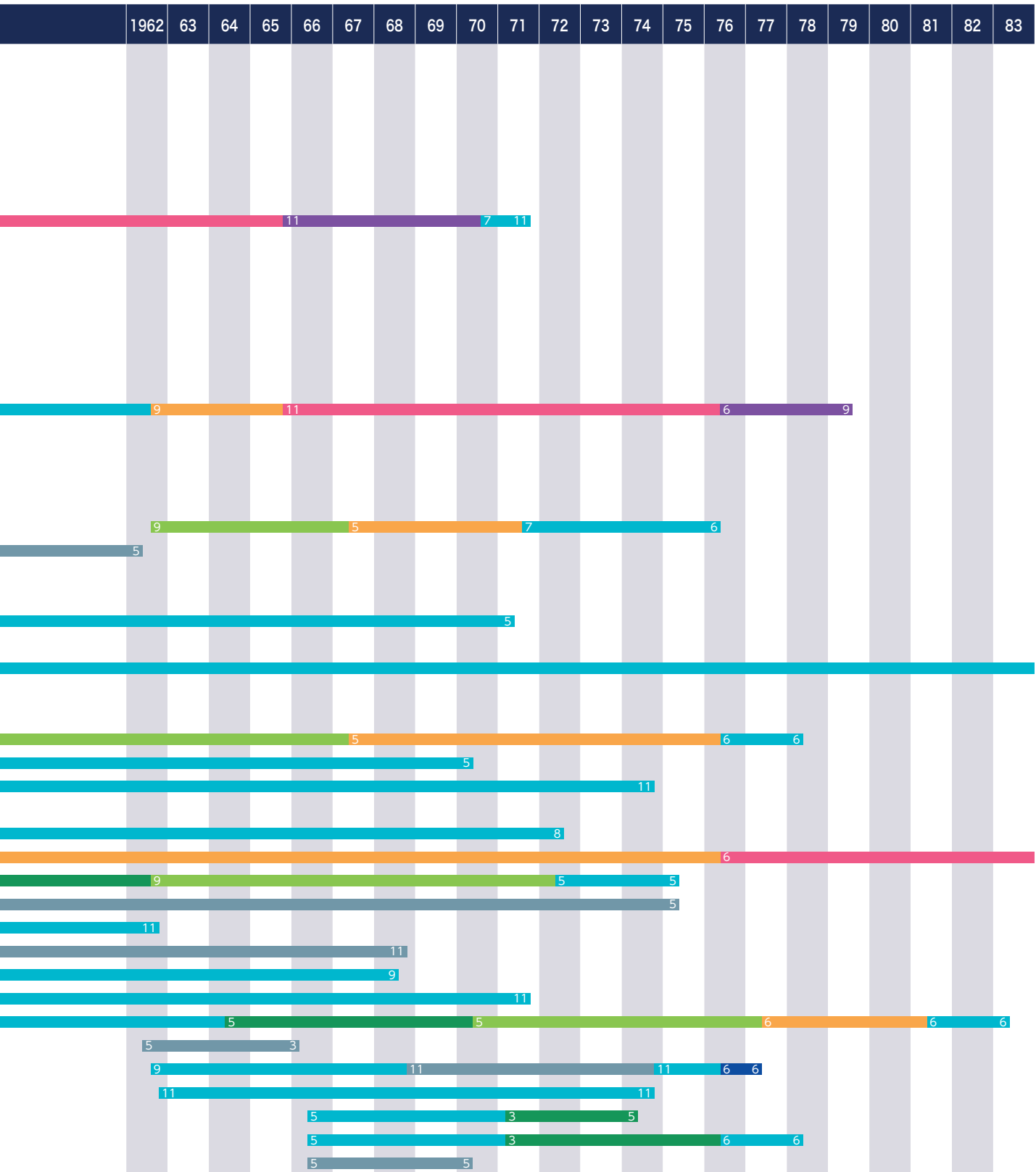
(1) 役員任期一覧

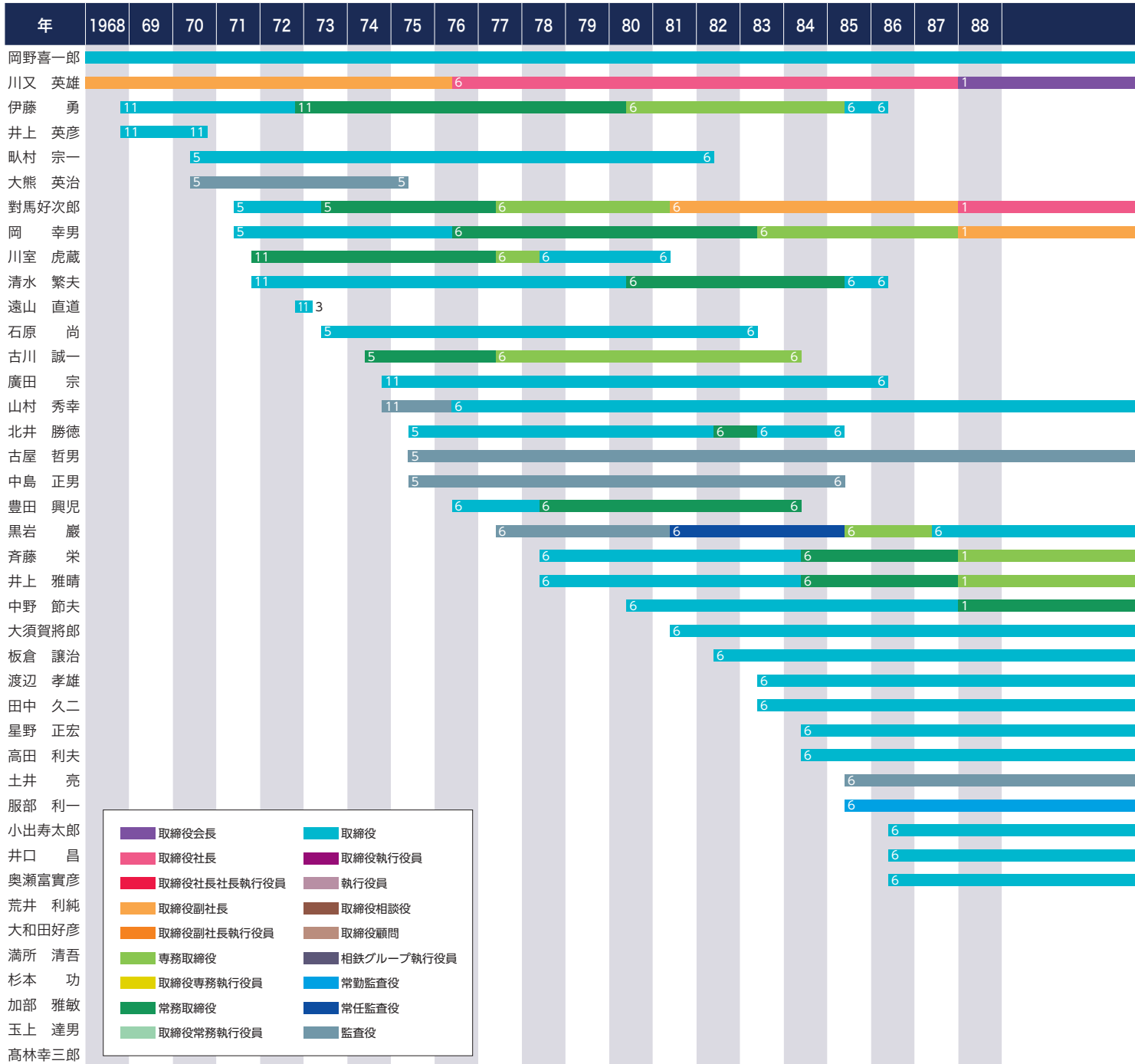
相模鉄道株・相鉄ホールディングス株(1917年12月～2018年6月)

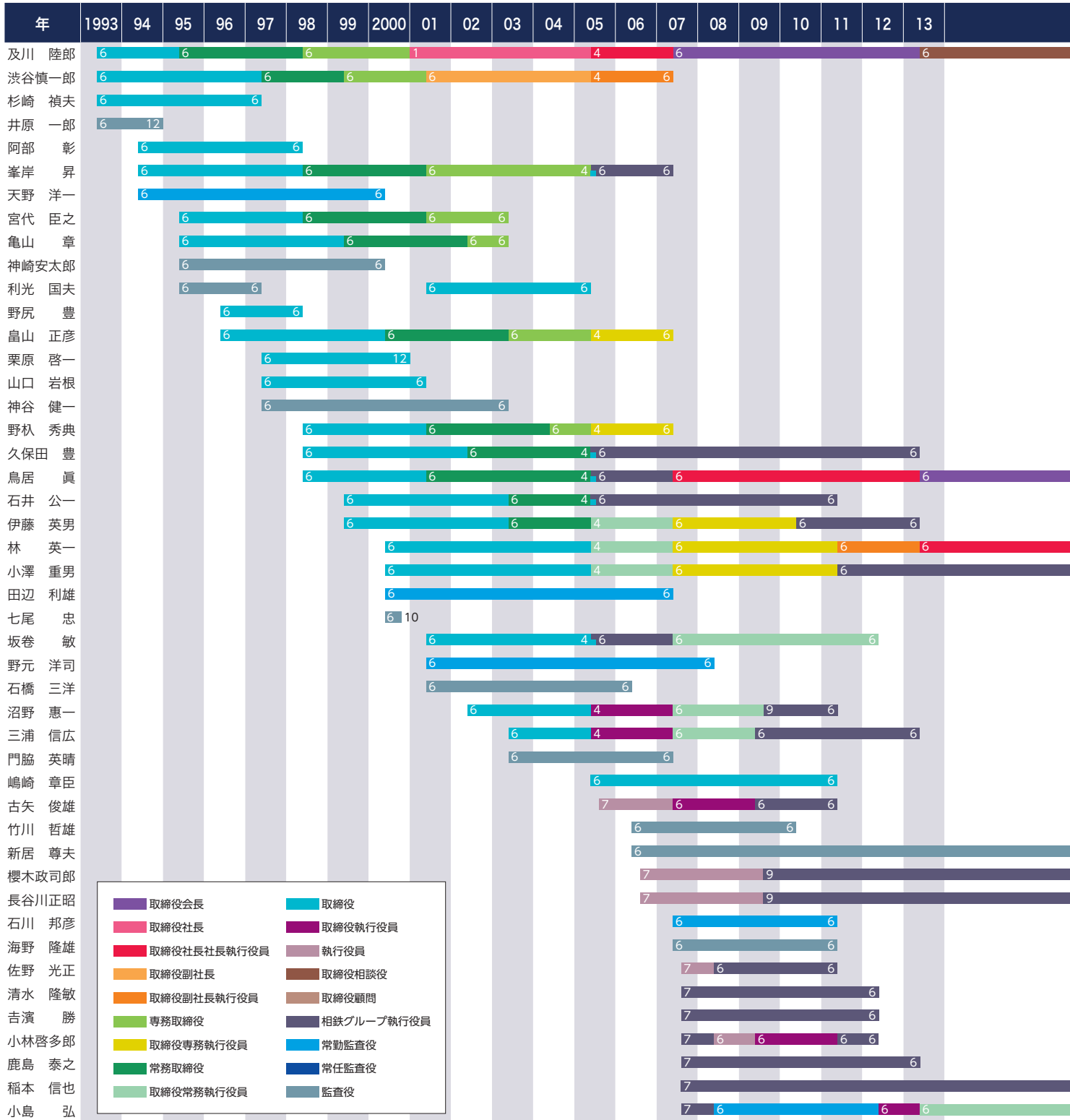


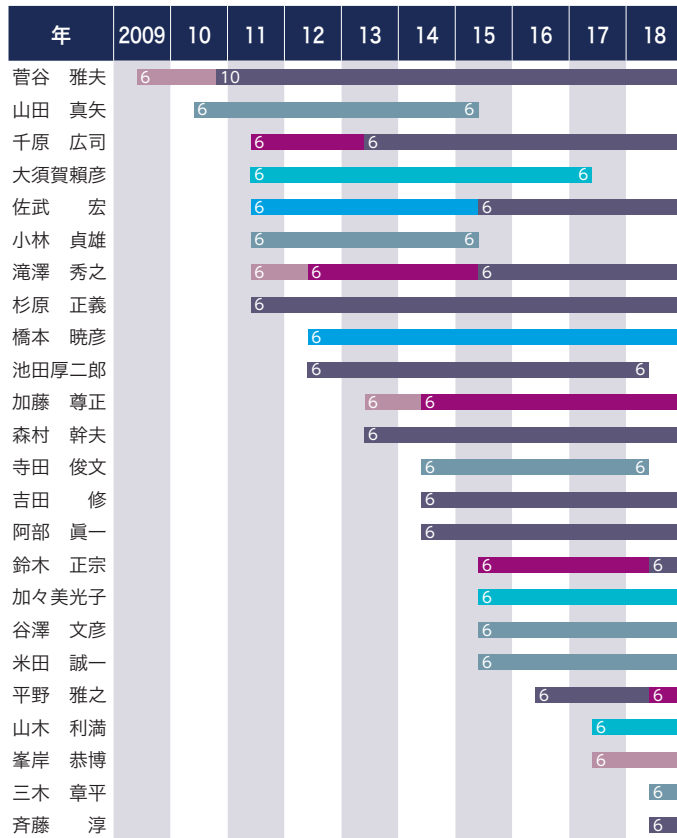


- 取締役会長
- 取締役社長
- 取締役社長社長執行役員
- 取締役副社長
- 取締役副社長執行役員
- 専務取締役
- 取締役専務執行役員
- 常務取締役
- 取締役常務執行役員
- 取締役
- 取締役執行役員
- 執行役員
- 取締役相談役
- 取締役顧問
- 相鉄グループ執行役員
- 常勤監査役
- 常任監査役
- 監査役

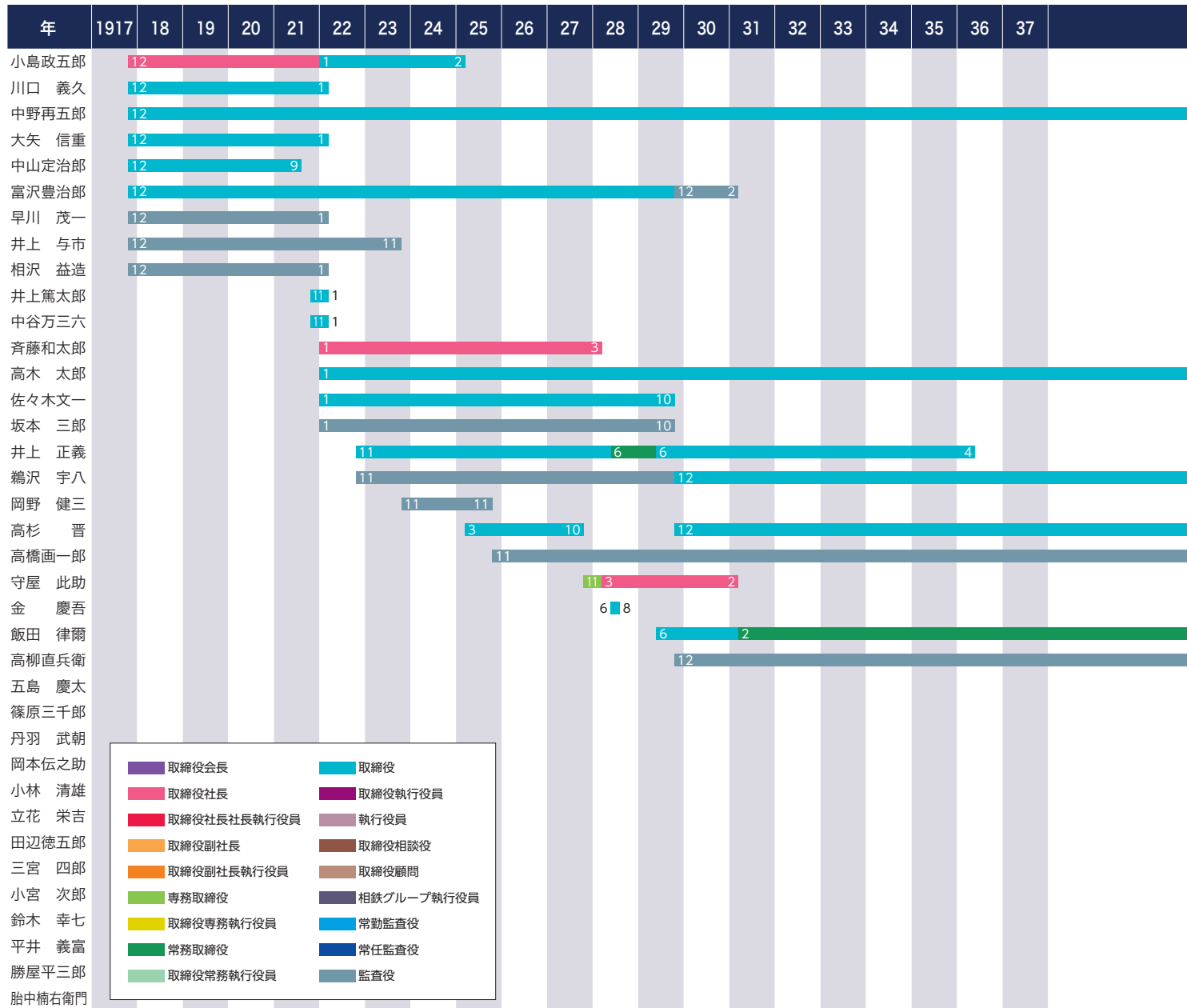




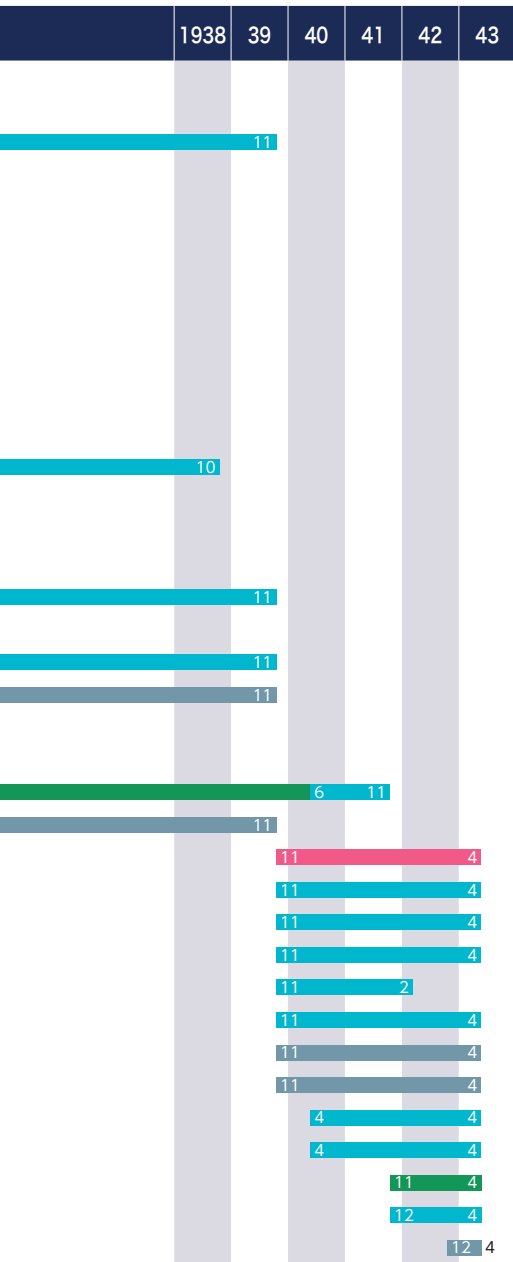




神中鉄道株(1917年12月～1943年4月)



- 取締役会長
- 取締役社長
- 取締役社長社長執行役員
- 取締役副社長
- 取締役副社長執行役員
- 専務取締役
- 取締役専務執行役員
- 常務取締役
- 取締役常務執行役員
- 取締役
- 取締役執行役員
- 執行役員
- 取締役相談役
- 取締役顧問
- 相鉄グループ執行役員
- 常勤監査役
- 常任監査役
- 監査役



(2) 歴代社長(相模鉄道株・相鉄ホールディングス株)



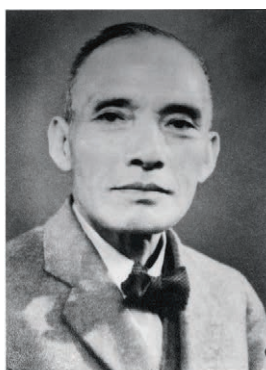
初代社長
岡崎 久次郎
1917年12月～1921年9月



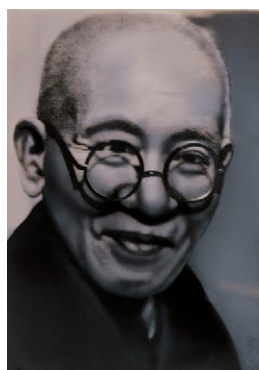
2代社長
三觜 舜太郎
1923年5月～1925年2月



3代社長
南 俊二
1925年2月～1931年6月



4代社長
登坂 小三郎
1931年6月～1932年3月



5代社長
南波 礼吉
1932年3月～1939年6月



6代社長
千葉 三郎
1939年6月～1941年6月



7代社長
五島 慶太
1941年6月～1944年3月



8代社長
篠原 三千郎
1944年3月～1945年6月



9代社長
川又 貞次郎
1945年6月～1959年11月



10代社長
鳥居 菊造
1959年11月～1965年11月



11代社長
穴水 清彦
1965年11月～1976年6月



12代社長
川又 英雄
1976年6月～1988年1月



13代社長
對馬 好次郎
1988年1月～1995年1月



14代社長
星野 正宏
1995年1月～2001年1月



15代社長
及川 陸郎
2001年1月～2007年6月



16代社長
鳥居 眞
2007年6月～2013年6月



17代社長
林 英一
2013年6月～

(3)相鉄ホールディングス(株)現役員 2018年6月28日現在



代表取締役会長
鳥居 眞



代表取締役社長 社長執行役員
林 英一



取締役 常務執行役員
小島 弘



取締役 執行役員
加藤 尊正



取締役 執行役員
平野 雅之



取締役
加々美 光子



取締役
山木 利満



常勤監査役
小林 啓多郎



常勤監査役
橋本 暁彦



監査役
谷澤 文彦



監査役
米田 誠一



監査役
三木 章平



執行役員
峯岸 恭博



相鉄グループ執行役員
長谷川 正昭



相鉄グループ執行役員
菅谷 雅夫



相鉄グループ執行役員
千原 広司



相鉄グループ執行役員
佐武 宏



相鉄グループ執行役員
滝澤 秀之



相鉄グループ執行役員
杉原 正義



相鉄グループ執行役員
森村 幹夫



相鉄グループ執行役員
吉田 修



相鉄グループ執行役員
阿部 眞一



相鉄グループ執行役員
鈴木 正宗



相鉄グループ執行役員
斉藤 淳

2 財務

1. 要約財務諸表

(1) 要約貸借対照表

相模鉄道株

期別	事業年度	資産の部				負債の部		
		流動資産 (千円)	固定資産 (千円)	繰延資金 (千円)	合計 (千円)	流動負債 (千円)	固定負債 (千円)	合計 (千円)
45	1944年 5月31日	3,016	12,971	-	15,988	5,765	3,172	8,937
46	1944年11月30日	5,860	10,148	-	16,009	1,200	1,049	2,249
47	1945年 5月31日	4,805	10,483	-	15,289	1,624	-	1,624
48	1945年11月30日	6,351	10,970	-	17,322	3,516	-	3,516
49	1946年 5月31日	6,086	12,765	-	18,851	4,871	-	4,871
50	1946年11月30日	6,200	14,729	-	20,929	6,574	-	6,574
51	1947年 5月31日	27,997	20,812	-	48,809	33,720	-	33,720
52	1947年11月30日	25,523	36,235	-	61,759	26,715	-	26,715
53	1948年 5月31日	44,330	47,983	-	92,314	42,818	15,000	57,818
54	1948年11月30日	57,612	64,601	-	122,214	45,337	10,000	55,337
55	1949年 5月31日	48,560	80,955	-	129,515	30,846	30,000	60,846
56	1949年11月30日	57,688	103,580	4,561	165,829	37,457	60,000	97,457
57	1950年 5月31日	54,848	126,251	3,678	184,777	53,809	60,000	113,809
58	1950年 9月30日	96,253	307,523	5,232	409,009	69,064	100,000	169,064
59	1951年 3月31日	116,963	321,329	4,495	442,787	103,084	98,500	201,584
60	1951年 9月30日	99,921	368,005	3,295	471,221	132,432	96,950	229,382
61	1952年 3月31日	156,390	404,427	3,584	564,401	162,672	94,550	257,222
62	1952年 9月30日	194,189	465,937	11,583	671,710	174,796	189,400	364,196
63	1953年 3月31日	254,257	500,841	10,304	765,402	192,032	262,600	454,632
64	1953年 9月30日	225,634	510,342	8,779	744,756	164,799	262,800	427,599
65	1954年 3月31日	257,353	545,781	7,049	810,184	249,597	242,400	491,997
66	1954年 9月30日	437,831	867,165	6,549	1,311,546	292,492	276,986	569,479
67	1955年 3月31日	345,654	886,126	6,098	1,237,878	236,226	250,022	486,248
68	1955年 9月30日	404,556	954,801	7,563	1,366,922	312,878	297,903	610,782
69	1956年 3月31日	491,617	1,113,405	6,185	1,611,208	417,304	438,653	855,957
70	1956年 9月30日	463,902	1,255,549	4,575	1,724,027	473,913	484,342	958,256
71	1957年 3月31日	571,175	1,415,309	5,651	1,992,136	479,862	729,738	1,209,601
72	1957年 9月30日	591,770	1,737,866	10,194	2,339,831	693,188	851,962	1,545,151
73	1958年 3月31日	640,491	2,057,724	13,498	2,711,715	656,438	950,687	1,607,126
74	1958年 9月30日	664,236	2,247,891	11,643	2,923,772	728,067	1,074,189	1,802,257
75	1959年 3月31日	791,613	2,516,775	15,199	3,323,588	744,074	1,444,016	2,188,090
76	1959年 9月30日	1,288,291	2,786,858	6,901	4,082,051	999,187	1,571,167	2,570,354
77	1960年 3月31日	1,209,790	3,034,836	11,090	4,255,717	1,065,637	1,633,520	2,699,158
78	1960年 9月30日	1,633,604	3,254,033	6,845	4,894,483	1,351,237	1,963,542	3,314,780
79	1961年 3月31日	1,867,378	3,563,707	14,889	5,445,974	1,349,170	2,490,603	3,839,774
80	1961年 9月30日	2,639,879	3,863,689	-	6,503,569	1,752,442	2,524,053	4,276,495
81	1962年 3月31日	2,188,097	4,542,233	-	6,730,331	1,858,883	2,587,557	4,446,440
82	1962年 9月30日	2,434,757	6,981,559	-	9,416,317	2,490,907	4,566,447	7,057,354
83	1963年 3月31日	3,425,027	7,223,300	-	10,648,328	2,397,083	5,012,435	7,409,519
84	1963年 9月30日	3,365,737	7,651,909	-	11,017,646	2,594,890	5,106,721	7,701,612
85	1964年 3月31日	4,101,092	7,802,682	-	11,903,775	3,689,465	4,977,700	8,667,166
86	1964年 9月30日	4,323,593	8,295,557	-	12,619,151	2,757,710	6,559,565	9,317,276
87	1965年 3月31日	4,370,876	8,809,440	-	13,180,317	3,004,694	6,787,023	9,791,718
88	1965年 9月30日	5,252,740	9,530,868	-	14,783,608	3,083,089	8,215,099	11,298,188
89	1966年 3月31日	7,924,548	10,331,823	-	18,256,371	3,669,926	9,883,408	13,553,335
90	1966年 9月30日	9,955,141	10,889,483	-	20,844,624	5,220,270	10,829,820	16,050,090
91	1967年 3月31日	13,799,405	11,073,781	-	24,873,186	6,720,114	13,255,083	19,975,198
92	1967年 9月30日	16,760,640	11,976,153	-	28,736,794	9,022,250	14,683,027	23,705,278
93	1968年 3月31日	20,044,750	12,294,014	-	32,338,764	9,461,046	16,116,705	25,577,752
94	1968年 9月30日	21,135,448	13,904,340	-	35,039,788	9,941,979	18,181,854	28,123,834
95	1969年 3月31日	25,187,379	14,788,733	-	39,976,113	10,148,237	22,835,132	32,983,369
96	1969年 9月30日	31,235,380	15,808,146	-	47,043,526	10,885,152	29,080,893	39,966,046
97	1970年 3月31日	37,643,741	19,285,001	-	56,928,742	13,371,852	36,391,512	49,763,364
98	1970年 9月30日	40,006,184	23,619,439	-	63,625,623	15,414,641	40,947,095	56,361,737
99	1971年 3月31日	42,586,684	28,977,048	-	71,563,733	14,598,580	49,573,317	64,171,897
100	1971年 9月30日	47,507,749	32,531,988	-	80,039,738	14,730,699	54,500,759	69,231,459
101	1972年 3月31日	48,626,156	37,146,785	-	85,772,941	17,763,487	56,959,925	74,723,413
102	1972年 9月30日	51,877,239	41,460,401	-	93,337,640	24,884,424	57,244,043	82,128,468
103	1973年 3月31日	58,908,692	48,851,706	-	107,760,398	31,202,807	65,108,886	96,311,693
104	1973年 9月30日	62,775,013	58,795,568	-	121,570,582	38,420,269	71,345,275	109,765,544
105	1974年 3月31日	69,200,384	71,351,142	-	140,551,527	46,971,520	81,348,621	128,320,141
106	1974年 9月30日	69,479,565	71,232,020	-	140,711,586	41,352,774	86,899,772	128,252,547
107	1975年 3月31日	75,867,263	74,671,556	-	150,538,819	41,572,415	92,305,763	133,878,179
108	1976年 3月31日	89,857,956	85,477,667	-	175,335,624	48,174,946	110,264,449	158,439,396
109	1977年 3月31日	98,547,395	90,437,037	-	188,984,432	61,995,413	109,848,440	171,843,853
110	1978年 3月31日	100,060,656	94,096,171	-	194,156,828	76,108,477	100,688,174	176,796,651
111	1979年 3月31日	103,992,140	96,303,399	-	200,295,540	81,558,220	100,543,640	182,101,861
112	1980年 3月31日	114,036,443	100,745,966	-	214,782,410	82,111,910	113,113,938	195,225,848
113	1981年 3月31日	120,318,937	103,875,224	-	224,194,161	85,953,998	117,798,136	203,752,135
114	1982年 3月31日	130,776,546	109,538,665	-	240,315,212	102,215,648	117,097,398	219,313,046
115	1983年 3月31日	135,558,989	109,508,066	-	245,067,055	110,855,796	112,695,482	223,551,278

	資本の部				合計 (千円)
	資本金 (千円)	新株式払込金 (千円)	諸準備金・積立金 (千円)	その他 (千円)	
	6,500	-	315	235	7,050
	13,000	-	300	458	13,759
	13,000	-	341	324	13,665
	13,175	-	360	270	13,805
	13,175	-	316	488	13,980
	13,175	-	451	727	14,354
	13,175	-	633	1,280	15,089
	30,000	-	1,283	3,760	35,044
	30,000	-	1,622	2,873	34,495
	60,000	-	2,368	4,508	66,876
	60,000	-	3,284	5,384	68,668
	60,000	-	3,601	4,771	68,372
	60,000	-	4,550	6,418	70,968
	60,000	-	175,806	4,138	239,944
	60,000	-	175,204	5,998	241,203
	60,000	-	174,168	7,670	241,839
	120,000	-	173,300	13,879	307,179
	120,000	-	172,234	15,279	307,514
	120,000	-	175,424	15,345	310,770
	120,000	-	177,637	19,519	317,156
	120,000	-	176,234	21,952	318,186
	120,000	120,000	479,100	22,966	742,067
	240,000	-	484,220	27,409	751,630
	240,000	-	487,926	28,213	756,140
	240,000	-	486,643	28,607	755,250
	240,000	-	493,053	32,717	765,771
	240,000	-	496,371	46,164	782,535
	240,000	-	504,587	50,092	794,680
	500,000	-	528,060	76,528	1,104,589
	500,000	-	536,505	85,008	1,121,514
	500,000	-	547,175	88,321	1,135,497
	500,000	355,439	560,285	95,971	1,511,697
	800,000	-	632,062	124,496	1,556,559
	800,000	-	649,042	130,659	1,579,702
	800,000	-	665,811	140,388	1,606,200
	800,000	590,000	692,011	145,061	2,227,073
	1,300,000	-	809,110	174,780	2,283,891
	1,430,000	-	720,103	208,859	2,358,962
	1,430,000	819,500	747,593	241,715	3,238,808
	2,200,000	-	831,093	284,941	3,316,034
	2,200,000	-	865,593	171,015	3,236,608
	2,200,000	-	907,483	194,392	3,301,875
	2,200,000	-	967,483	221,115	3,388,599
	2,200,000	-	1,052,483	232,936	3,485,419
	3,300,000	-	1,149,500	253,535	4,703,036
	3,300,000	-	1,217,500	277,033	4,794,534
	3,300,000	-	1,297,500	300,487	4,897,988
	3,300,000	-	1,397,500	334,015	5,031,516
	3,300,000	1,587,000	1,527,500	346,511	6,761,012
	5,000,000	-	1,554,500	361,453	6,915,954
	5,000,000	-	1,619,500	373,242	6,992,743
	5,000,000	-	1,694,500	382,979	7,077,480
	5,000,000	-	1,774,500	390,877	7,165,377
	5,000,000	-	1,859,500	404,385	7,263,886
	5,000,000	-	1,954,500	437,334	7,391,835
	5,000,000	3,254,516	2,079,500	474,261	10,808,279
	7,800,000	-	2,689,017	560,511	11,049,528
	7,800,000	-	2,788,017	621,154	11,209,172
	7,800,083	-	2,947,433	701,187	11,448,704
	7,810,999	-	3,242,016	752,020	11,805,037
	7,822,366	-	3,578,849	830,169	12,231,385
	7,826,699	-	3,940,515	691,823	12,459,038
	12,145,287	-	3,741,292	774,059	16,660,640
	12,145,497	-	3,386,183	1,364,546	16,896,228
	12,145,661	-	3,535,302	1,459,614	17,140,578
	12,146,410	-	3,717,411	1,496,354	17,360,176
	12,291,401	-	4,386,382	1,515,894	18,193,678
	12,557,250	-	5,449,795	1,549,515	19,556,561
	12,710,393	-	6,147,920	1,583,712	20,442,026
	12,768,768	-	6,547,720	1,685,676	21,002,165
	13,474,782	-	6,340,963	1,700,030	21,515,776

期別	事業年度	資産の部				負債の部		
		流動資産 (千円)	固定資産 (千円)	繰延資金 (千円)	合計 (千円)	流動負債 (千円)	固定負債 (千円)	合計 (千円)
116	1984年 3月31日	144,036,795	111,508,308	-	255,545,103	123,360,580	110,286,389	233,646,969
117	1985年 3月31日	152,878,560	114,114,056	-	266,992,617	125,536,906	119,160,681	244,697,588
118	1986年 3月31日	158,888,716	127,701,137	-	286,589,853	134,082,831	125,676,801	259,759,632
119	1987年 3月31日	168,735,992	142,212,702	-	310,948,695	147,408,432	133,507,137	280,915,569

期別	事業年度	資産の部			負債の部			資本の部
		流動資産 (百万円)	固定資産 (百万円)	合計 (百万円)	流動負債 (百万円)	固定負債 (百万円)	合計 (百万円)	資本金 (百万円)
120	1988年 3月31日	172,485	153,519	326,005	160,818	131,655	292,474	17,283
121	1989年 3月31日	173,505	180,599	354,105	167,524	136,501	304,026	25,088
122	1990年 3月31日	161,706	204,984	366,691	164,656	146,798	311,454	27,143
123	1991年 3月31日	144,736	226,252	370,989	147,570	167,212	314,782	27,400
124	1992年 3月31日	162,234	242,960	405,194	166,150	182,383	348,533	27,400
125	1993年 3月31日	161,790	259,391	421,182	167,145	194,836	361,982	28,532
126	1994年 3月31日	172,454	274,623	447,078	163,774	218,972	382,747	30,939
127	1995年 3月31日	168,504	290,505	459,009	159,907	234,477	394,385	30,940
128	1996年 3月31日	161,859	309,525	471,384	169,437	237,025	406,462	30,940
129	1997年 3月31日	150,782	319,971	470,754	150,659	254,780	405,440	30,984
130	1998年 3月31日	144,142	338,555	482,698	155,078	261,900	416,979	31,029
131	1999年 3月31日	143,917	358,052	501,969	149,156	286,812	435,969	31,029

相鉄グループ 連結

期別	連結会計年度	資産の部				負債の部			
		流動資産 (百万円)	固定資産 (百万円)	繰延資産 (百万円)	為替換算調整勘定 (百万円)	合計 (百万円)	流動負債 (百万円)	固定負債 (百万円)	合計 (百万円)
132	2000年 3月31日	183,036	418,017	1,551	2,244	604,850	204,993	332,816	537,809
133	2001年 3月31日	168,476	429,719	1,034	-	599,231	193,012	345,630	538,642
134	2002年 3月31日	149,329	433,648	517	-	583,494	186,330	331,899	518,229
135	2003年 3月31日	117,565	425,840	-	-	543,406	175,339	305,689	481,029
136	2004年 3月31日	109,399	462,603	-	-	572,003	174,322	345,603	519,925
137	2005年 3月31日	106,591	450,946	-	-	557,538	196,709	307,117	503,827
138	2006年 3月31日	94,647	446,479	-	-	541,127	173,050	306,817	479,868

期別	連結会計年度	資産の部			負債の部			純資産の部
		流動資産 (百万円)	固定資産 (百万円)	合計 (百万円)	流動負債 (百万円)	固定負債 (百万円)	合計 (百万円)	株主資本 資本金 (百万円)
139	2007年 3月31日	102,837	431,426	534,263	148,610	330,468	479,078	31,162
140	2008年 3月31日	99,971	429,955	529,926	145,185	337,974	483,159	31,162
141	2009年 3月31日	103,064	429,029	532,094	152,150	340,179	492,330	31,162
142	2010年 3月31日	96,243	459,452	555,696	143,868	364,088	507,957	31,162

期別	連結会計年度	資産の部			負債の部			純資産の部
		流動資産 (百万円)	固定資産 (百万円)	合計 (百万円)	流動負債 (百万円)	固定負債 (百万円)	合計 (百万円)	株主資本 資本金 (百万円)
143	2011年 3月31日	93,416	452,054	545,538	146,695	332,119	478,814	38,803
144	2012年 3月31日	75,210	457,654	532,905	135,205	319,551	454,757	38,803
145	2013年 3月31日	68,049	481,296	549,360	126,194	338,822	465,017	38,803
146	2014年 3月31日	58,225	499,354	557,579	142,018	322,757	464,775	38,803
147	2015年 3月31日	65,974	502,667	568,642	140,141	322,847	462,988	38,803

期別	連結会計年度	資産の部			負債の部			純資産の部
		流動資産 (百万円)	固定資産 (百万円)	合計 (百万円)	流動負債 (百万円)	固定負債 (百万円)	合計 (百万円)	株主資本 資本金 (百万円)
148	2016年 3月31日	61,966	501,277	563,244	132,232	317,620	449,853	38,803
149	2017年 3月31日	73,808	505,891	579,699	143,423	307,741	451,165	38,803
150	2018年 3月31日	85,082	517,265	602,348	123,632	337,821	461,454	38,803

注1：第44期以前は記載を省略

注2：第108期(1975年度)から事業年度を1年に変更

注3：引当金・特定引当金は流動負債または固定負債に含めて表示

注4：単位未満は切り捨て

	資本の部				
	資本金 (千円)	新株払込金 (千円)	諸準備金・積立金 (千円)	その他 (千円)	合計 (千円)
	13,506,200	-	6,622,031	1,769,902	21,898,134
	13,516,892	-	6,869,867	1,908,268	22,295,029
	14,345,944	-	10,331,918	2,152,358	26,830,221
	15,313,040	-	12,287,476	2,432,608	30,033,125

	資本の部					
	資本準備金 (百万円)	利益準備金 (百万円)	剰余金 (百万円)	その他 (百万円)	自己株式 (百万円)	合計 (百万円)
	8,040	2,294	5,913	-	-	33,531
	16,030	2,463	6,495	-	-	50,079
	18,182	2,642	7,267	-	-	55,236
	18,439	2,840	7,526	-	-	56,207
	18,439	3,037	7,782	-	-	56,661
	19,571	3,244	7,851	-	-	59,200
	21,978	3,453	7,959	-	-	64,331
	21,979	3,666	8,037	-	-	64,624
	21,979	3,879	8,122	-	-	64,922
	22,023	4,092	8,213	-	-	65,313
	22,068	4,305	8,314	-	-	65,718
	22,068	4,525	8,377	-	-	66,000

	少数株主持分 (百万円)	資本の部							
		資本金 (百万円)	資本準備金 (百万円)	資本剰余金 (百万円)	連結剰余金 (百万円)	利益剰余金 (百万円)	その他 (百万円)	自己株式 (百万円)	合計 (百万円)
	3,046	31,162	22,230	-	10,390	-	212	△1	63,993
	3,111	31,162	22,230	-	△6,052	-	10,139	△0	57,477
	2,816	31,162	22,230	-	△7,261	-	16,330	△13	62,448
	2,716	31,162	-	22,230	-	△8,828	15,449	△353	59,660
	7,533	31,162	-	22,289	-	△31,539	22,993	△362	44,544
	7,652	31,162	-	22,342	-	△24,558	20,656	△3,544	46,058
	4,078	31,162	-	22,289	-	△20,558	24,660	△374	57,180

	純資産の部					
	株主資本			評価・換算差額等 (百万円)	少数株主持分 (百万円)	合計 (百万円)
資本剰余金 (百万円)	利益剰余金 (百万円)	自己株式 (百万円)				
	22,290	△15,159	△411	13,219	4,082	55,184
	22,291	△9,401	△452	△717	3,885	46,767
	22,295	△5,651	△6,416	△4,811	3,185	39,763
	22,284	△730	△208	△5,177	409	47,739

	純資産の部					
	株主資本			その他の 包括利益累計額 (百万円)	少数株主持分 (百万円)	合計 (百万円)
資本剰余金 (百万円)	利益剰余金 (百万円)	自己株式 (百万円)				
	29,922	3,997	△218	△6,155	375	66,723
	29,920	8,908	△218	△1,499	2,234	78,148
	29,919	15,881	△221	△2,094	2,055	84,343
	29,919	22,742	△257	△508	2,104	92,803
	29,919	27,708	△274	7,199	2,297	105,653

	純資産の部					
	株主資本			その他の 包括利益累計額 (百万円)	非支配株主持分 (百万円)	合計 (百万円)
資本剰余金 (百万円)	利益剰余金 (百万円)	自己株式 (百万円)				
	29,920	38,346	△295	4,138	2,477	113,390
	30,024	51,252	△307	6,192	2,569	128,534
	30,024	64,092	△323	5,601	2,696	140,894

(2) 要約損益計算書および利益処分表

相模鉄道株

期別	事業年度	損益計算						税引前当期損益 (千円)
		営業損益			営業外損益および特別損益			
		収益 (千円)	費用 (千円)	損益 (千円)	収益 (千円)	費用 (千円)	損益 (千円)	
45	1943.12.1~1944. 5. 31	1,321	1,129	191	144	151	△6	185
46	1944. 6.1~1944.11. 30	1,054	837	217	271	81	189	407
47	1944.12.1~1945. 5. 31	1,012	902	109	168	6	162	271
48	1945. 6.1~1945.11. 30	428	264	164	75	22	53	217
49	1945.12.1~1946. 5. 31	1,129	727	401	74	42	31	433
50	1946. 6.1~1946.11. 30	3,168	1,358	1,810	65	1,207	△1,142	667
51	1946.12.1~1947. 5. 31	4,474	3,260	1,213	108	109	△1	1,212
52	1947. 6.1~1947.11. 30	25,616	21,715	3,901	261	479	△218	3,682
53	1947.12.1~1948. 5. 31	34,131	30,866	3,264	2,596	3,066	△470	2,794
54	1948. 6.1~1948.11. 30	60,915	55,674	5,241	1,600	2,415	△815	4,425
55	1948.12.1~1949. 5. 31	73,858	67,623	6,234	2,569	3,508	△939	5,295
56	1949. 6.1~1949.11. 30	76,151	69,534	6,616	3,770	5,710	△1,939	4,676
57	1949.12.1~1950. 5. 31	89,265	76,694	12,571	1,913	8,167	△6,254	6,317
58	1950. 6.1~1950. 9. 30	64,258	55,444	8,814	3,339	8,134	△4,794	4,019
59	1950.10.1~1951. 3. 31	122,659	111,172	11,486	3,000	8,618	△5,617	5,868
60	1951. 4.1~1951. 9. 30	140,916	125,962	14,954	1,998	9,431	△7,432	7,521
61	1951.10.1~1952. 3. 31	258,096	239,008	19,087	4,284	9,663	△5,378	13,709
62	1952. 4.1~1952. 9. 30	283,075	259,237	23,837	6,581	15,386	△8,805	15,031
63	1952.10.1~1953. 3. 31	295,365	271,702	23,662	8,407	17,004	△8,596	15,065
64	1953. 4.1~1953. 9. 30	361,077	330,131	30,946	5,473	17,245	△11,772	19,173
65	1953.10.1~1954. 3. 31	370,995	338,391	32,604	6,554	17,625	△11,071	21,533
66	1954. 4.1~1954. 9. 30	444,877	407,056	37,820	6,168	21,775	△15,606	22,214
67	1954.10.1~1955. 3. 31	450,783	415,834	34,948	8,546	17,052	△8,505	26,443
68	1955. 4.1~1955. 9. 30	412,850	373,058	39,792	7,756	20,544	△12,788	27,003
69	1955.10.1~1956. 3. 31	483,549	436,636	46,912	13,744	33,463	△19,718	27,193
70	1956. 4.1~1956. 9. 30	498,631	448,056	50,574	85,761	105,226	△19,464	31,109
71	1956.10.1~1957. 3. 31	581,879	513,311	68,568	18,878	42,999	△24,121	44,447
72	1957. 4.1~1957. 9. 30	594,253	518,783	75,470	29,972	57,514	△27,542	47,927
73	1957.10.1~1958. 3. 31	676,273	591,463	84,809	49,282	60,054	△10,772	74,036
74	1958. 4.1~1958. 9. 30	741,572	633,037	108,535	46,790	73,205	△26,415	82,119
75	1958.10.1~1959. 3. 31	742,083	637,207	104,876	59,167	79,230	△20,063	84,812
76	1959. 4.1~1959. 9. 30	886,704	762,145	124,559	66,119	98,528	△32,409	92,150
77	1959.10.1~1960. 3. 31	1,005,048	872,862	132,186	88,034	99,695	△11,660	120,525
78	1960. 4.1~1960. 9. 30	1,110,410	917,922	192,488	145,661	211,487	△65,825	126,662
79	1960.10.1~1961. 3. 31	1,175,268	997,449	177,819	108,388	149,978	△41,590	136,228
80	1961. 4.1~1961. 9. 30	1,490,879	1,257,369	233,510	97,369	190,206	△92,837	140,673
81	1961.10.1~1962. 3. 31	1,721,100	1,482,926	238,173	122,244	190,198	△67,954	170,219
82	1962. 4.1~1962. 9. 30	1,817,302	1,518,449	298,852	119,445	214,719	△95,274	203,578
83	1962.10.1~1963. 3. 31	2,366,371	1,916,234	450,136	91,219	305,224	△214,004	236,132
84	1963. 4.1~1963. 9. 30	2,553,249	2,049,234	504,015	80,340	306,130	△225,789	278,225
85	1963.10.1~1964. 3. 31	2,849,999	2,350,266	499,732	110,150	283,508	△173,358	326,374
86	1964. 4.1~1964. 9. 30	3,132,991	2,615,249	517,742	119,265	304,440	△185,175	332,566
87	1964.10.1~1965. 3. 31	3,372,666	2,837,777	534,889	142,197	316,563	△174,366	360,523
88	1965. 4.1~1965. 9. 30	3,484,361	2,883,217	601,144	148,737	376,861	△228,123	373,020
89	1965.10.1~1966. 3. 31	4,080,680	3,450,810	629,869	196,080	436,351	△240,270	389,598
90	1966. 4.1~1966. 9. 30	4,023,590	3,252,828	770,762	246,960	579,744	△332,784	437,977
91	1966.10.1~1967. 3. 31	4,839,728	4,018,192	821,535	390,117	705,499	△315,381	506,154
92	1967. 4.1~1967. 9. 30	5,073,236	4,108,045	965,190	274,135	712,297	△438,162	527,027
93	1967.10.1~1968. 3. 31	5,835,389	4,928,248	907,140	632,013	1,005,757	△373,744	533,396
94	1968. 4.1~1968. 9. 30	6,080,614	5,117,784	962,829	294,895	737,283	△442,388	520,441
95	1968.10.1~1969. 3. 31	6,268,907	5,350,894	918,012	509,512	947,235	△437,723	480,289
96	1969. 4.1~1969. 9. 30	6,736,934	5,561,248	1,175,685	306,596	931,045	△624,449	551,236
97	1969.10.1~1970. 3. 31	7,575,958	6,363,969	1,211,989	396,339	1,050,231	△653,891	558,097
98	1970. 4.1~1970. 9. 30	8,194,362	6,814,250	1,380,112	394,868	1,206,472	△811,603	568,508
99	1970.10.1~1971. 3. 31	8,977,805	7,525,804	1,452,000	527,364	1,369,416	△842,052	609,948
100	1971. 4.1~1971. 9. 30	9,580,293	7,953,437	1,626,855	567,150	1,523,079	△955,928	670,927
101	1971.10.1~1972. 3. 31	10,634,113	8,902,607	1,731,505	696,068	1,652,324	△956,256	775,249
102	1972. 4.1~1972. 9. 30	10,675,425	8,832,651	1,842,773	639,625	1,557,755	△918,130	924,643
103	1972.10.1~1973. 3. 31	10,939,886	8,996,634	1,943,252	617,326	1,567,545	△950,219	993,032
104	1973. 4.1~1973. 9. 30	11,493,617	9,437,293	2,146,324	1,081,157	2,118,644	△1,037,487	1,108,837
105	1973.10.1~1974. 3. 31	13,379,885	10,974,484	2,405,401	1,938,071	3,229,774	△1,291,702	1,113,698
106	1974. 4.1~1974. 9. 30	15,997,001	13,148,015	2,848,986	1,203,511	3,097,725	△1,894,214	954,771
107	1974.10.1~1975. 3. 31	16,894,036	13,498,112	3,395,923	1,062,366	3,157,718	△2,095,351	1,300,571
108	1975. 4.1~1976. 3. 31	33,128,783	26,123,842	7,004,940	2,122,129	6,465,712	△4,343,583	2,661,357
109	1976. 4.1~1977. 3. 31	42,020,540	33,653,558	8,366,981	3,063,029	9,390,714	△6,327,684	2,039,297
110	1977. 4.1~1978. 3. 31	48,807,773	39,791,886	9,015,886	3,953,318	10,129,671	△6,176,352	2,839,533
111	1978. 4.1~1979. 3. 31	50,229,306	42,394,125	7,835,181	2,820,472	8,418,202	△5,597,729	2,237,451

※1：法定準備金等22千円の積立と別途積立金30千円を取崩
 ※2：利益準備金43,000千円の積立と別途積立金447,380千円を取崩

	損益計算				利益処分					
	法人税等引当額 (千円)	税引後当期損益 (千円)	前期繰越損益 (千円)	未処分損益 (千円)	諸積立金 (千円)	配当金 (千円)	配当率(年) (%)	納税準備金 (千円)	その他 (千円)	次期繰越損益 (千円)
	-	-	50	235	^{(*)1} △8	125	5	30	37	51
	-	-	51	458	27	297	5	72	9	52
	-	-	52	324	25	172	3	65	9	52
	-	-	52	270	21	173	5	-	20	55
	-	-	55	488	135	175	3	100	19	59
	-	-	59	727	180	329	5	100	50	68
	-	-	68	1,280	650	472	5	-	80	78
	-	-	78	3,760	120	900	6	2,291	371	78
	-	-	78	2,873	800	900	6	970	120	83
	-	-	83	4,508	1,100	1,800	6	1,370	150	88
	-	-	88	5,384	1,180	2,100	7	1,840	170	94
	-	-	94	4,771	950	2,100	7	1,450	170	101
	-	-	101	6,418	1,100	2,400	8	2,550	250	118
	-	-	118	4,138	800	1,608	8強	1,400	200	130
	-	-	130	5,998	1,100	2,400	8	2,100	250	148
	-	-	148	7,670	1,400	3,000	10	2,700	400	170
	-	-	170	13,879	1,700	5,532	10	5,800	600	247
	-	-	247	15,279	2,200	6,000	10	6,200	600	279
	-	-	279	15,345	2,200	6,000	10	6,200	600	345
	-	-	345	19,519	2,500	7,800	13	8,000	800	419
	-	-	419	21,952	3,400	7,800	13	9,000	1,000	752
	-	-	752	22,966	3,700	7,800	13	9,500	1,000	966
	-	-	966	27,409	3,900	12,000	10	9,500	800	1,209
	-	-	1,209	28,213	4,000	12,000	10	10,000	800	1,413
	-	-	1,413	28,607	4,200	12,000	10	10,000	800	1,607
	-	-	1,607	32,717	6,000	12,000	10	12,000	1,000	1,717
	-	-	1,717	46,164	7,800	15,600	13	19,100	1,500	2,164
	-	-	2,164	50,092	8,500	15,600	13	22,000	1,500	2,492
	-	-	2,492	76,528	9,000	29,640	13	32,500	2,500	2,888
	-	-	2,888	85,008	11,000	32,500	13	35,500	2,500	3,508
	-	-	3,508	88,321	12,500	32,500	13	37,000	2,500	3,821
	-	-	3,821	95,971	15,000	32,500	13	42,000	2,500	3,971
	-	-	3,971	124,496	17,000	48,000	12	52,000	3,500	3,996
	-	-	3,996	130,659	19,000	48,000	12	56,000	3,500	4,159
	-	-	4,159	140,388	23,500	48,000	12	61,000	3,500	4,388
	-	-	4,388	145,061	25,000	48,000	12	64,000	3,500	4,561
	-	-	4,561	174,780	26,000	65,000	10	74,000	4,500	5,280
	-	-	5,280	208,859	30,500	68,276	10	99,000	5,500	5,583
	-	-	5,583	241,715	34,000	85,800	12	108,700	6,500	6,715
	-	-	6,715	284,941	34,500	110,000	10	125,500	7,500	7,441
	162,800	163,574	7,441	171,015	41,890	110,000	10	-	7,500	11,625
	149,800	182,766	11,625	194,392	60,000	110,000	10	-	7,500	16,892
	156,300	204,223	16,892	221,115	85,000	110,000	10	-	7,500	18,615
	158,700	214,320	18,615	232,936	95,000	110,000	10	-	7,500	20,436
	156,500	233,098	20,436	253,535	68,000	155,980	10	-	7,500	22,055
	183,000	254,977	22,055	277,033	80,000	165,000	10	-	8,500	23,533
	229,200	276,954	23,533	300,487	100,000	165,000	10	-	8,500	26,987
	220,000	307,027	26,987	334,015	130,000	165,000	10	-	8,500	30,515
	217,400	315,996	30,515	346,511	140,000	165,000	10	-	8,500	33,011
	192,000	328,441	33,011	361,453	65,000	250,000	10	-	9,000	37,453
	144,500	335,789	37,453	373,242	75,000	250,000	10	-	9,000	39,242
	207,500	343,736	39,242	382,979	80,000	250,000	10	-	9,000	43,979
	211,200	346,897	43,979	390,877	85,000	250,000	10	-	9,000	46,877
	211,000	357,508	46,877	404,385	95,000	250,000	10	-	9,000	50,385
	223,000	386,948	50,385	437,334	125,000	250,000	10	-	9,000	53,334
	250,000	420,927	53,334	474,261	155,000	250,000	10	-	9,000	60,261
	275,000	500,249	60,261	560,511	99,000	390,000	10	-	10,000	61,511
	365,000	559,643	61,511	621,154	159,000	390,000	10	-	10,000	62,154
	354,000	639,032	62,154	701,187	240,000	390,004	10	-	10,000	61,183
	418,000	690,837	61,183	752,020	280,000	390,549	10	-	12,000	69,470
	353,000	760,698	69,470	830,169	340,000	391,118	10	-	12,000	87,051
	350,000	604,771	87,051	691,823	140,000	391,334	10	-	12,000	148,488
	675,000	625,571	148,488	774,059	^{(*)2} △404,380	428,848	10	-	12,000	737,591
	1,500,000	1,161,357	737,591	1,898,948	148,581	971,639	8	-	24,000	754,726
	800,000	1,239,297	754,726	1,994,023	173,582	1,032,381	8.5	-	30,000	758,060
	1,500,000	1,339,533	758,060	2,097,593	209,658	1,093,169	9	-	36,000	758,765
	879,000	1,358,451	758,765	2,117,217	210,665	1,099,770	9	-	36,000	770,781

期別	事業年度	損益計算							税引前当期損益 (千円)
		営業損益			営業外損益および特別損益				
		収益 (千円)	費用 (千円)	損益 (千円)	収益 (千円)	費用 (千円)	損益 (千円)		
112	1979. 4.1~1980. 3.31	55,106,713	45,555,301	9,551,412	3,215,416	10,148,312	△6,932,896	2,618,516	
113	1980. 4.1~1981. 3.31	58,535,138	47,235,465	11,299,672	4,919,787	13,626,400	△8,706,612	2,593,060	
114	1981. 4.1~1982. 3.31	62,515,878	51,720,869	10,795,009	4,061,402	11,919,369	△7,857,966	2,937,043	
115	1982. 4.1~1983. 3.31	70,872,596	59,440,982	11,431,614	5,321,278	13,582,263	△8,260,985	3,170,629	
116	1983. 4.1~1984. 3.31	71,636,317	60,621,148	11,015,168	4,178,566	11,803,748	△7,625,181	3,389,986	
117	1984. 4.1~1985. 3.31	71,154,532	60,445,993	10,708,539	4,538,080	11,412,057	△6,873,977	3,834,562	
118	1985. 4.1~1986. 3.31	75,951,480	64,914,382	11,037,098	4,419,019	11,401,049	△6,982,029	4,055,068	
119	1986. 4.1~1987. 3.31	82,314,054	71,407,251	10,906,803	6,098,969	12,610,766	△6,511,796	4,395,007	

期別	事業年度	損益計算							税引前当期損益 (百万円)
		営業損益			営業外損益および特別損益				
		収益 (百万円)	費用 (百万円)	損益 (百万円)	収益 (百万円)	費用 (百万円)	損益 (百万円)		
120	1987. 4.1~1988. 3.31	97,774	83,424	14,349	5,058	13,680	△8,622	5,727	
121	1988. 4.1~1989. 3.31	121,334	99,157	22,174	3,969	16,617	△12,648	9,526	
122	1989. 4.1~1990. 3.31	127,827	107,976	19,849	4,463	16,856	△12,393	7,455	
123	1990. 4.1~1991. 3.31	125,001	105,138	19,862	4,383	17,666	△13,283	6,579	
124	1991. 4.1~1992. 3.31	125,593	104,970	20,620	3,580	18,511	△14,931	5,689	
125	1992. 4.1~1993. 3.31	126,217	107,923	18,293	3,782	16,898	△13,116	5,177	
126	1993. 4.1~1994. 3.31	132,262	115,308	16,951	4,704	15,895	△11,191	5,759	
127	1994. 4.1~1995. 3.31	131,728	115,749	15,978	38,205	48,407	△10,202	5,776	
128	1995. 4.1~1996. 3.31	122,977	109,464	13,510	3,085	12,503	△9,418	4,091	
129	1996. 4.1~1997. 3.31	118,769	106,851	11,916	4,292	12,421	△8,129	3,787	
130	1997. 4.1~1998. 3.31	120,596	107,996	12,598	2,672	11,080	△8,408	4,190	
131	1998. 4.1~1999. 3.31	117,289	104,542	12,746	4,047	12,009	△7,962	4,783	

相鉄グループ 連結

期別	連結会計年度	営業収益 (百万円)	営業利益						ホテル業 (百万円)
			運輸業 (百万円)	建設業 (百万円)	流通業 (百万円)	不動産業 (百万円)	レジャー・サービス業 (百万円)		
132	1999. 4.1~2000. 3.31	236,888	7,051	154	△405	8,337	△1,359	-	
133	2000. 4.1~2001. 3.31	244,963	5,350	256	△249	9,394	334	-	
134	2001. 4.1~2002. 3.31	239,182	5,734	275	△22	9,769	123	-	
135	2002. 4.1~2003. 3.31	226,558	6,058	195	640	9,759	222	-	
136	2003. 4.1~2004. 3.31	262,963	5,990	374	121	10,618	681	-	
137	2004. 4.1~2005. 3.31	309,628	7,527	580	1,049	12,124	895	-	
138	2005. 4.1~2006. 3.31	304,584	7,391	169	581	12,667	363	-	
139	2006. 4.1~2007. 3.31	302,644	8,097	306	817	13,887	644	-	
140	2007. 4.1~2008. 3.31	280,854	6,463	△404	640	13,083	702	-	
141	2008. 4.1~2009. 3.31	272,471	5,660	△7	22	9,678	432	-	
142	2009. 4.1~2010. 3.31	269,841	5,187	△79	△122	8,105	466	-	
143	2010. 4.1~2011. 3.31	262,872	6,354	△415	△4	9,038	-	-	
144	2011. 4.1~2012. 3.31	257,377	6,237	△551	438	9,770	-	-	
145	2012. 4.1~2013. 3.31	245,295	6,854	△97	431	12,929	-	-	
146	2013. 4.1~2014. 3.31	230,764	7,035	-	678	13,099	-	-	
147	2014. 4.1~2015. 3.31	252,381	6,952	-	1,300	14,411	-	2,537	

期別	連結会計年度	営業収益 (百万円)	営業利益						ホテル業 (百万円)
			運輸業 (百万円)	建設業 (百万円)	流通業 (百万円)	不動産業 (百万円)	レジャー・サービス業 (百万円)		
148	2015. 4.1~2016. 3.31	258,430	7,911	-	2,010	16,299	-	4,195	
149	2016. 4.1~2017. 3.31	253,363	8,392	-	2,262	14,989	-	4,414	
150	2017. 4.1~2018. 3.31	260,562	8,173	-	2,218	15,832	-	4,514	

注1：第44期以前は記載を省略

注2：第108期(1975年度)から事業年度を1年に変更

注3：単位未満は切り捨て

	損益計算				利益処分					
	法人税等引当額 (千円)	税引後当期損益 (千円)	前期繰越損益 (千円)	未処分損益 (千円)	諸積立金 (千円)	配当金 (千円)	一株当り配当金 (円)	納税準備金 (千円)	その他 (千円)	次期繰越損益 (千円)
	1,223,000	1,395,516	770,781	2,166,297	213,071	1,125,787	4.50	-	36,000	791,438
	1,173,000	1,420,060	791,438	2,211,499	215,071	1,142,682	4.50	-	45,000	808,744
	1,430,000	1,507,043	808,744	2,315,787	221,282	1,211,266	4.75	-	45,000	838,238
	1,570,000	1,600,629	838,238	2,438,867	185,166	1,345,408	5.00	-	45,000	863,291
	1,741,000	1,648,986	863,291	2,512,278	215,488	1,350,197	5.00	-	50,000	896,592
	2,080,000	1,754,562	896,592	2,651,154	235,535	1,351,195	5.00	-	50,000	1,014,423
	2,140,000	1,915,068	1,014,423	2,929,492	292,648	1,423,782	5.00	-	68,000	1,145,061
	2,308,000	2,087,007	1,145,061	3,232,068	346,678	1,464,010	5.00	-	68,000	1,353,380

	損益計算				利益処分					
	法人税等引当額 (百万円)	税引後当期損益 (百万円)	前期繰越損益 (百万円)	未処分損益 (百万円)	諸積立金 (百万円)	配当金 (百万円)	一株当り配当金 (円)	納税準備金 (百万円)	その他 (百万円)	次期繰越損益 (百万円)
	3,359	2,368	1,353	3,721	566	1,661	5.00	-	64	1,428
	7,021	2,505	1,428	3,933	674	1,737	5.00	-	68	1,454
	4,660	2,795	1,454	4,249	688	1,878	5.00	-	64	1,618
	4,084	2,495	1,618	4,113	397	1,976	5.00	-	64	1,674
	3,193	2,496	1,674	4,170	404	1,978	5.00	-	64	1,723
	2,847	2,330	1,723	4,053	207	2,003	5.00	-	64	1,778
	3,350	2,409	1,778	4,187	212	2,056	5.00	-	64	1,855
	3,361	2,415	1,855	4,270	213	2,059	5.00	-	64	1,933
	1,670	2,421	1,933	4,354	213	2,060	5.00	-	64	2,018
	1,359	2,428	2,018	4,446	213	2,060	5.00	-	64	2,108
	1,751	2,439	2,108	4,547	216	2,092	5.00	-	64	2,175
	2,314	2,469	2,175	4,644	219	2,124	5.00	-	62	2,240

	営業利益			経常利益 (百万円)	税金等調整前 当期純利益又は 税金等調整前 当期純損失 (百万円)	当期純利益 又は 当期純損失 (百万円)
	その他 (百万円)	調整額 (百万円)	計 (百万円)			
	-	△73	13,705	3,345	3,492	860
	-	△263	14,821	3,319	△12,029	△14,377
	-	△241	15,639	5,715	5,562	988
	-	△528	16,348	7,092	4,037	155
	-	△579	17,206	7,662	△24,132	△20,053
	-	15	22,192	13,609	11,700	6,076
	-	826	21,999	15,382	13,472	6,121
	-	△76	23,676	17,334	15,814	7,408
	-	△15	20,470	14,640	12,708	7,843
	-	△49	15,736	10,079	9,163	5,863
	-	△51	13,505	7,939	7,242	7,022
	428	356	15,757	10,576	12,060	6,848
	57	236	16,188	12,166	15,589	7,352
	726	△40	20,804	16,037	14,259	7,708
	1,830	74	22,717	18,788	15,891	9,373
	278	64	25,545	21,862	19,764	11,209

	営業利益			経常利益 (百万円)	税金等調整前 当期純利益 (百万円)	親会社株主に 帰属する 当期純利益 (百万円)
	その他 (百万円)	調整額 (百万円)	計 (百万円)			
	632	79	31,129	27,916	22,330	13,693
	355	94	30,510	27,558	26,891	17,061
	495	31	31,266	29,118	28,505	18,227

2. 事業別営業収入の推移

相模鉄道株

事業年度 (年度)	期間	鉄道業 (千円)	自動車業 (千円)	不動産業 (千円)	砂利業その他兼業 (千円)	合計 (千円)
1944	1943.12.1~1944.11.30	1,833	109	-	433	2,376
1945	1944.12.1~1945.11.30	897	-	-	542	1,440
1946	1945.12.1~1946.11.30	114	-	-	4,183	4,297
1947	1946.12.1~1947.11.30	19,681	-	-	10,409	30,090
1948	1947.12.1~1948.11.30	78,714	-	-	16,331	95,046
1949	1948.12.1~1949.11.30	128,538	-	-	21,470	150,009
1950	1949.12.1~1951.3.31	204,504	3,485	2,592	65,602	276,184
1951	1951.4.1~1952.3.31	210,822	12,371	15,761	160,056	399,012
1952	1952.4.1~1953.3.31	254,015	26,659	58,714	239,051	578,441
1953	1953.4.1~1954.3.31	342,112	45,090	62,430	282,440	732,073
1954	1954.4.1~1955.3.31	351,203	65,628	145,574	333,254	895,661
1955	1955.4.1~1956.3.31	388,345	89,242	128,893	289,917	896,399
1956	1956.4.1~1957.3.31	450,803	115,940	164,443	349,323	1,080,510
1957	1957.4.1~1958.3.31	528,348	141,600	152,024	448,553	1,270,526
1958	1958.4.1~1959.3.31	586,646	195,725	246,629	454,655	1,483,656
1959	1959.4.1~1960.3.31	672,677	282,498	321,681	614,894	1,891,752
1960	1960.4.1~1961.3.31	770,534	345,579	339,809	829,755	2,285,679
1961	1961.4.1~1962.3.31	919,246	415,968	423,190	1,453,574	3,211,979
1962	1962.4.1~1963.3.31	1,223,256	512,930	1,001,574	1,445,912	4,183,673
1963	1963.4.1~1964.3.31	1,400,987	598,524	1,564,353	1,839,383	5,403,249
1964	1964.4.1~1965.3.31	1,613,289	665,931	2,157,859	2,068,577	6,505,658
1965	1965.4.1~1966.3.31	1,765,232	779,524	2,753,748	2,266,536	7,565,041
1966	1966.4.1~1967.3.31	2,224,741	922,360	2,785,353	2,930,864	8,863,319
1967	1967.4.1~1968.3.31	2,489,201	1,006,523	3,747,218	3,665,681	10,908,625
1968	1968.4.1~1969.3.31	2,704,761	1,109,139	4,573,009	3,962,610	12,349,521
1969	1969.4.1~1970.3.31	2,983,925	1,286,173	5,966,680	4,076,113	14,312,892
1970	1970.4.1~1971.3.31	3,456,277	1,539,178	7,009,611	5,167,100	17,172,168
1971	1971.4.1~1972.3.31	4,110,080	1,707,261	8,830,886	5,566,177	20,214,406
1972	1972.4.1~1973.3.31	4,279,112	1,895,049	9,854,431	5,586,717	21,615,312
1973	1973.4.1~1974.3.31	4,574,027	2,435,030	11,002,986	6,861,458	24,873,503
1974	1974.4.1~1975.3.31	6,037,542	2,748,409	17,209,138	6,895,948	32,891,038
1975	1975.4.1~1976.3.31	7,185,186	3,305,275	16,070,671	6,567,650	33,128,783
1976	1976.4.1~1977.3.31	9,825,598	3,960,979	21,845,528	6,388,433	42,020,540
1977	1977.4.1~1978.3.31	10,545,849	4,141,962	26,259,630	7,860,330	48,807,773
1978	1978.4.1~1979.3.31	11,002,419	4,410,811	25,010,993	9,805,082	50,229,306
1979	1979.4.1~1980.3.31	12,370,997	4,838,913	25,278,912	12,617,890	55,106,713
1980	1980.4.1~1981.3.31	12,867,873	5,024,766	26,251,015	14,391,482	58,535,138
1981	1981.4.1~1982.3.31	14,279,619	5,685,146	27,043,839	15,507,273	62,515,878
1982	1982.4.1~1983.3.31	15,037,089	6,030,678	33,690,214	16,114,613	70,872,596
1983	1983.4.1~1984.3.31	15,419,366	6,202,069	34,249,668	15,765,211	71,636,317
1984	1984.4.1~1985.3.31	16,455,049	6,499,448	32,708,369	15,491,664	71,154,532
1985	1985.4.1~1986.3.31	17,989,646	6,775,257	32,954,548	18,232,028	75,951,480
1986	1986.4.1~1987.3.31	18,579,939	7,003,789	37,125,549	19,604,776	82,314,054

事業年度 (年度)	期間	鉄道業 (百万円)	自動車業 (百万円)	不動産業 (百万円)	砂利業その他兼業 (百万円)	流通その他事業 (百万円)	合計 (百万円)
1987	1987.4.1~1988.3.31	19,947	7,163	48,542	22,121	-	97,774
1988	1988.4.1~1989.3.31	21,988	7,364	67,636	24,344	-	121,334
1989	1989.4.1~1990.3.31	22,688	7,905	70,262	26,970	-	127,827
1990	1990.4.1~1991.3.31	23,278	8,381	63,925	29,416	-	125,001
1991	1991.4.1~1992.3.31	24,765	8,769	61,342	30,716	-	125,593
1992	1992.4.1~1993.3.31	27,931	9,183	57,043	32,059	-	126,217
1993	1993.4.1~1994.3.31	28,083	9,068	58,791	36,318	-	132,262
1994	1994.4.1~1995.3.31	28,208	8,909	61,111	33,499	-	131,728
1995	1995.4.1~1996.3.31	30,519	8,729	51,814	31,914	-	122,977
1996	1996.4.1~1997.3.31	32,632	8,525	43,711	33,900	-	118,769
1997	1997.4.1~1998.3.31	32,196	7,517	46,681	34,201	-	120,596
1998	1998.4.1~1999.3.31	32,454	7,363	44,265	33,207	-	117,289

相鉄グループ 連結

連結会計 年度	期間	運輸業 (百万円)	建設業 (百万円)	流通業 (百万円)	不動産業 (百万円)	レジャー・ サービス業 (百万円)	ホテル業 (百万円)	その他の事業 (百万円)	調整額 (百万円)	合計 (百万円)
1999	1999.4.1~2000.3.31	44,704	36,472	55,215	88,520	36,575	-	-	△24,600	236,888
2000	2000.4.1~2001.3.31	43,496	38,250	63,566	94,193	37,574	-	-	△32,117	244,963
2001	2001.4.1~2002.3.31	42,931	38,075	57,949	87,287	36,526	-	-	△23,587	239,182
2002	2002.4.1~2003.3.31	42,232	41,047	53,744	76,325	36,437	-	-	△23,228	226,558
2003	2003.4.1~2004.3.31	41,541	39,611	97,089	76,460	36,591	-	-	△28,331	262,963
2004	2004.4.1~2005.3.31	41,141	37,292	149,137	79,662	36,715	-	-	△34,320	309,628
2005	2005.4.1~2006.3.31	42,025	25,468	137,582	85,867	36,942	-	-	△23,301	304,584
2006	2006.4.1~2007.3.31	42,441	32,317	138,520	76,539	38,985	-	-	△26,159	302,644
2007	2007.4.1~2008.3.31	42,495	22,705	138,149	63,960	38,911	-	-	△25,368	280,854
2008	2008.4.1~2009.3.31	42,054	19,344	136,410	61,609	39,506	-	-	△26,454	272,471
2009	2009.4.1~2010.3.31	40,511	26,726	120,555	69,415	38,467	-	-	△25,835	269,841
2010	2010.4.1~2011.3.31	40,297	17,865	120,066	68,047	-	-	37,135	△20,540	262,872
2011	2011.4.1~2012.3.31	39,779	14,697	107,280	78,032	-	-	34,463	△16,874	257,377
2012	2012.4.1~2013.3.31	38,706	10,473	105,186	72,852	-	-	33,401	△15,324	245,295
2013	2013.4.1~2014.3.31	38,532	-	107,108	62,568	-	-	34,685	△12,129	230,764
2014	2014.4.1~2015.3.31	38,039	-	111,016	69,332	-	25,926	21,309	△13,244	252,381
2015	2015.4.1~2016.3.31	38,777	-	110,511	63,914	-	36,031	22,085	△12,889	258,430
2016	2016.4.1~2017.3.31	38,916	-	109,266	57,905	-	38,839	21,416	△12,980	253,363
2017	2017.4.1~2018.3.31	39,262	-	105,580	66,035	-	40,917	21,947	△13,181	260,562

注1：1943年度以前は記載を省略

注2：単位未満は切り捨て

3. 資本金の推移

神中鉄道(株)

年月日	資本金(千円)	備考
1917年12月 2日	300	創立
1922年 9月30日	1,000	増資
1924年 6月30日	2,000	増資
1925年10月30日	3,000	増資
1939年 3月 9日	1,500	減資

相模鉄道(株)

年月日	資本金(千円)	備考
1917年12月18日	600	創立
1924年 4月25日	1,800	増資(有償1:1株600千円、公募600千円)
1927年 4月 1日	5,000	増資(有償1:1株1,800千円、公募1,400千円)
1943年 4月 1日	6,500	神中鉄道(株)を吸収合併
1944年 7月 1日	13,000	増資(有償1:1株6,500千円)
1945年 9月15日	13,175	吉村砂利興業(株)を吸収合併
1947年 4月 1日	30,000	増資(有償1:1株13,175千円、第三者割当3,650千円)
1948年 6月 1日	60,000	増資(有償1:0.8株24,000千円、公募6,000千円)
1951年11月 1日	120,000	増資(有償1:0.7株42,000千円、第三者割当18,000千円)
1954年10月 1日	240,000	増資(有償1:1株120,000千円)
1957年11月 1日	500,000	増資(有償1:1株240,000千円、公募20,000千円)
1959年10月 1日	800,000	増資(有償1:0.5株250,000千円、公募50,000千円)
1961年10月 1日	1,300,000	増資(有償1:0.4株320,000千円、無償1:0.1株80,000千円、公募100,000千円)
1962年 7月 1日	1,430,000	増資(無償1:0.1株130,000千円)
1963年 4月 1日	2,200,000	増資(有償1:0.45株643,500千円、無償1:0.05株71,500千円、公募55,000千円)
1965年11月 1日	3,300,000	増資(有償1:0.5株1,100,000千円)
1968年 4月 1日	5,000,000	増資(有償1:0.45株1,485,000千円、無償1:0.05株165,000千円、公募50,000千円)
1971年10月 1日	7,800,000	増資(有償1:0.5株2,500,000千円、公募300,000千円)
1973年 3月31日	7,800,083	転換社債の株式転換
1973年 9月30日	7,810,999	転換社債の株式転換
1974年 3月31日	7,822,366	転換社債の株式転換
1974年 9月30日	7,826,699	転換社債の株式転換
1975年 3月 1日	12,136,251	増資(有償1:0.5株3,917,774千円、無償1:0.05株391,777千円)
1975年 3月31日	12,145,287	転換社債の株式転換
1976年 3月31日	12,145,497	転換社債の株式転換
1977年 3月31日	12,145,661	転換社債の株式転換
1978年 3月31日	12,146,410	転換社債の株式転換
1979年 3月31日	12,291,401	転換社債の株式転換
1980年 3月31日	12,557,250	転換社債の株式転換
1981年 3月31日	12,710,393	転換社債の株式転換
1982年 3月31日	12,768,768	転換社債の株式転換
1982年 4月 1日	13,407,207	増資(無償1:0.05株638,438千円)
1983年 3月31日	13,474,782	転換社債の株式転換
1984年 3月31日	13,506,200	転換社債の株式転換
1985年 3月31日	13,516,892	転換社債の株式転換
1986年 3月31日	14,345,944	転換社債の株式転換
1987年 3月31日	15,313,040	転換社債の株式転換
1987年 5月20日	16,219,029	増資(無償1:0.1株905,989千円)
1988年 3月31日	17,283,111	転換社債の株式転換
1989年 3月31日	25,088,516	転換社債の株式転換
1990年 3月31日	27,143,460	転換社債の株式転換
1991年 3月31日	27,400,845	転換社債の株式転換
1993年 3月31日	28,532,858	転換社債の株式転換
1994年 3月31日	30,939,846	転換社債の株式転換
1995年 3月31日	30,940,597	転換社債の株式転換
1997年 3月31日	30,984,099	転換社債の株式転換
1998年 3月31日	31,029,834	転換社債の株式転換
1999年10月 1日	31,162,434	日本市街地開発株式会社を合併

相鉄ホールディングス(株)

年月日	資本金(千円)	備考
2010年10月19日	37,806,434	増資(公募6,644,000千円)
2010年11月17日	38,803,034	増資(第三者割当996,600千円)

注：単位未満は切り捨て

4. 株式および社債

(1) 発行済株式数、株主数、配当率および株価の変遷

神中鉄道株

期	年月	発行済株式数 (株)	株主数 (名)	配当率(年) (%)	備考
1	1918年 10月	6,000	819	-	1918年5月1日2,088株発行
2	1919年 10月	6,000	825	-	
3	1920年 10月	6,000	825	-	
4	1921年 10月	6,000	820	-	
5	1922年 10月	20,000	972	-	
6	1923年 10月	20,000	965	5	
7	1924年 10月	40,000	965	5	
8	1925年 4月	40,000	932	5	
9	1925年 10月	60,000	995	5	
10	1926年 4月	60,000	991	5	
11	1926年 10月	60,000	989	-	
12	1927年 4月	60,000	887	-	
13	1927年 10月	60,000	885	-	
14	1928年 4月	60,000	883	-	
15	1928年 10月	60,000	859	-	
16	1929年 4月	60,000	856	-	
17	1929年 10月	60,000	866	-	
18	1930年 4月	60,000	891	-	
19	1930年 10月	60,000	901	-	
20	1931年 4月	60,000	904	-	
21	1931年 10月	60,000	901	-	
22	1932年 4月	60,000	907	-	
23	1932年 10月	60,000	911	-	
24	1933年 4月	60,000	916	-	
25	1933年 10月	60,000	927	-	
26	1934年 4月	60,000	950	-	
27	1934年 10月	60,000	965	-	
28	1935年 4月	60,000	965	-	
29	1935年 10月	60,000	970	-	
30	1936年 4月	60,000	982	-	
31	1936年 10月	60,000	979	-	
32	1937年 4月	60,000	971	-	
33	1937年 10月	60,000	967	-	
34	1938年 4月	60,000	967	-	
35	1938年 10月	60,000	957	-	
36	1939年 4月	30,000	781	-	1939年3月9日減資
37	1939年 10月	30,000	737	-	
38	1940年 4月	30,000	670	-	
39	1940年 10月	30,000	662	-	
40	1941年 5月	30,000	662	-	
41	1941年 11月	30,000	664	-	
42	1942年 5月	30,000	661	-	
43	1942年 11月	30,000	627	-	

相模鉄道株

期	年月	発行済株式数 (株)	株主数 (名)	配当率(年) (%)
1	1918年 5月	12,000	-	-
2	1919年 5月	12,000	-	-
3	1920年 5月	12,000	1,377	-
4	1921年 5月	12,000	1,314	-
5	1922年 5月	12,000	1,083	-
6	1923年 5月	12,000	1,074	-
7	1924年 5月	36,000	983	-
8	1925年 5月	36,000	985	-
9	1926年 5月	36,000	968	-
10	1926年 11月	36,000	284	12
11	1927年 5月	100,000	572	12
12	1927年 11月	100,000	628	12
13	1928年 5月	100,000	826	12
14	1928年 11月	100,000	698	12
15	1929年 5月	100,000	630	12
16	1929年 11月	100,000	615	12
17	1930年 5月	100,000	623	8
18	1930年 11月	100,000	618	-
19	1931年 5月	100,000	628	-
20	1931年 11月	100,000	633	-
21	1932年 5月	100,000	633	-
22	1932年 11月	100,000	637	-
23	1933年 5月	100,000	643	-
24	1933年 11月	100,000	654	-
25	1934年 5月	100,000	719	3
26	1934年 11月	100,000	727	3
27	1935年 5月	100,000	711	4
28	1935年 11月	100,000	720	3
29	1936年 5月	100,000	739	3
30	1936年 11月	100,000	785	5
31	1937年 5月	100,000	846	5
32	1937年 11月	100,000	919	4
33	1938年 5月	100,000	913	4
34	1938年 11月	100,000	895	4
35	1939年 5月	100,000	811	5弱
36	1939年 11月	100,000	716	4.94
37	1940年 5月	100,000	694	4.94
38	1940年 11月	100,000	671	5弱
39	1941年 5月	100,000	651	5弱
40	1941年 11月	100,000	600	-
41	1942年 5月	100,000	574	5弱
42	1942年 11月	100,000	564	4.9
43	1943年 5月	130,000	1,105	4.9
44	1943年 11月	130,000	1,076	4.9
45	1944年 5月	130,000	1,031	5
46	1944年 11月	260,000	1,200	5
47	1945年 5月	260,000	1,115	3
48	1945年 11月	263,500	1,095	5
49	1946年 5月	263,500	1,094	3
50	1946年 11月	263,500	1,075	5
51	1947年 5月	263,500	1,525	5
52	1947年 11月	600,000	2,446	6
53	1948年 5月	600,000	2,269	6
54	1948年 11月	1,200,000	2,833	6
55	1949年 5月	1,200,000	2,534	7

注：1949年5月16日上場

期	年月	発行済株式数 (株)	株主数 (名)	配当率(年) (%)	株価	
					最高(円)	最低(円)
56	1949年 11月	1,200,000	2,455	7	63	49
57	1950年 5月	1,200,000	2,182	8	56	49
58	1950年 9月	1,200,000	2,153	8強	58	49
59	1951年 3月	1,200,000	1,880	8	63	52
60	1951年 9月	1,200,000	1,520	10	92	57
61	1952年 3月	2,400,000	2,028	10	66	57
62	1952年 9月	2,400,000	1,954	10	84	59
63	1953年 3月	2,400,000	1,807	10	220	70
64	1953年 9月	2,400,000	1,717	13	158	95
65	1954年 3月	2,400,000	1,595	13	135	95
66	1954年 9月	2,400,000	1,557	13	115	78
67	1955年 3月	4,800,000	1,571	10	88	72
68	1955年 9月	4,800,000	1,573	10	95	67
69	1956年 3月	4,800,000	1,579	10	107	75
70	1956年 9月	4,800,000	1,484	10	125	100
71	1957年 3月	4,800,000	1,445	13	150	115
72	1957年 9月	4,800,000	1,426	13	156	98
73	1958年 3月	10,000,000	1,669	13	110	90
74	1958年 9月	10,000,000	1,634	13	125	97
75	1959年 3月	10,000,000	1,633	13	157	112
76	1959年 9月	10,000,000	1,709	13	168	115
77	1960年 3月	16,000,000	1,930	12	145	120
78	1960年 9月	16,000,000	1,867	12	190	138
79	1961年 3月	16,000,000	1,864	12	225	170
80	1961年 9月	16,000,000	1,904	12	255	130
81	1962年 3月	26,000,000	2,103	10	235	134
82	1962年 9月	28,600,000	2,294	10	313	200
83	1963年 3月	28,600,000	2,451	12(普通10、記念2)*	285	180
84	1963年 9月	44,000,000	3,117	10	185	134
85	1964年 3月	44,000,000	3,076	10	145	124
86	1964年 9月	44,000,000	3,042	10	138	120
87	1965年 3月	44,000,000	3,067	10	130	110
88	1965年 9月	44,000,000	3,017	10	130	100
89	1966年 3月	66,000,000	3,034	10	111	93
90	1966年 9月	66,000,000	2,966	10	113	100
91	1967年 3月	66,000,000	2,962	10	135	113
92	1967年 9月	66,000,000	2,895	10	140	130
93	1968年 3月	66,000,000	2,974	10	146	110
94	1968年 9月	100,000,000	3,255	10	120	114
95	1969年 3月	100,000,000	3,262	10	137	116
96	1969年 9月	100,000,000	3,249	10	140	130
97	1970年 3月	100,000,000	3,417	10	232	135
98	1970年 9月	100,000,000	3,354	10	165	153
99	1971年 3月	100,000,000	3,364	10	185	140
100	1971年 9月	100,000,000	3,552	10	216	168
101	1972年 3月	156,000,000	3,921	10	200	154
102	1972年 9月	156,000,000	3,914	10	330	200
103	1973年 3月	156,001,666	3,710	10	335	270
104	1973年 9月	156,219,998	3,642	10	295	267
105	1974年 3月	156,447,329	3,611	10	275	222
106	1974年 9月	156,533,994	3,677	10	275	223
107	1975年 3月	242,905,747	4,117	10	260	159
108	1976年 3月	242,909,959	4,658	8	169	140
109	1977年 3月	242,913,235	5,418	8.5	186	130
110	1978年 3月	242,928,214	6,639	9	226	145
111	1979年 3月	245,828,029	7,037	9	296	209

期	年月	発行済株式数 (株)	株主数 (名)	一株当たり配当金 (円)	株価	
					最高(円)	最低(円)
112	1980年 3月	251,145,018	7,189	4.5	259	195
113	1981年 3月	254,207,866	7,117	4.5	223	190
114	1982年 3月	255,375,377	6,547	4.75	210	180
115	1983年 3月	269,495,640	6,481	5	235	190
116	1984年 3月	270,124,002	6,663	5	240	195
117	1985年 3月	270,337,854	6,695	5	240	200
118	1986年 3月	286,918,887	8,110	5	610	228
119	1987年 3月	294,891,450	9,787	5	960	480
120	1988年 3月	334,456,627	15,850	5	1,160	682
121	1989年 3月	353,796,191	13,543	5	1,850	810
122	1990年 3月	394,659,656	17,365	5	1,830	1,040
123	1991年 3月	395,693,208	21,734	5	1,180	560
124	1992年 3月	395,693,208	22,518	5	777	529
125	1993年 3月	400,913,698	24,044	5	583	395
126	1994年 3月	412,006,448	26,080	5	655	452
127	1995年 3月	412,010,230	25,455	5	555	420
128	1996年 3月	412,010,230	25,358	5	488	386
129	1997年 3月	412,183,819	25,837	5	527	398
130	1998年 3月	424,825,495	26,916	5	429	286
131	1999年 3月	424,825,495	28,221	5	368	280
132	2000年 3月	427,477,495	29,111	5	327	273
133	2001年 3月	427,477,495	29,801	5	310	244
134	2002年 3月	427,477,495	29,902	5	335	260
135	2003年 3月	427,477,495	30,280	5	325	300
136	2004年 3月	427,477,495	29,557	0	357	305
137	2005年 3月	427,477,495	29,454	5	393	311
138	2006年 3月	427,477,495	31,657	5	438	341
139	2007年 3月	427,477,495	31,874	5	443	375
140	2008年 3月	427,477,495	31,446	5	418	379
141	2009年 3月	427,477,495	30,047	5	428	362

※第83期の記念配当2%は創立45周年記念

相鉄ホールディングス(株)

期	年月	発行済株式数 (株)	株主数 (名)	一株当たり配当金 (円)	株価	
					最高(円)	最低(円)
142	2010年 3月	427,477,495	32,724	5	407	367
143	2011年 3月	490,727,495	38,262	5	410	190
144	2012年 3月	490,727,495	38,767	5	274	215
145	2013年 3月	490,727,495	38,504	5	369	243
146	2014年 3月	490,727,495	37,549	5.5	394	303
147	2015年 3月	490,727,495	35,245	6.5	615	353
148	2016年 3月	490,727,495	34,546	7.5	808	543
149	2017年 3月	490,727,495	36,695	10.5 ^(※1)	732	470
150 ^(※2)	2018年 3月	98,145,499	36,789	50	3,095	505

※1：第149期の一株当たり配当金には、創立100周年記念配当1円50銭を含む

※2：2017年10月1日付で普通株式5株につき1株の割合で株式併合を実施。株式併合後の基準で換算

(2) 株主優待制度の変遷

相鉄ホールディングス(株)は3月31日および9月30日の最終の株主名簿に記録された株主に対して、その所有株式数に応じて株主優待を発行している。

株主優待乗車証

年2回、所有株式数に応じて株主に発行

実施年度 (株主優待基準日)		株主優待乗車証					備考
年度	基準日	所有株式数	種別	有効区間	枚数	長期保有による 追加発行	
1949	5月31日 (東京証券取引所上場)	1,000株以上	定期券方式	電車全線	1枚		毎年5月31日および11月30日現在で1,000株以上を所有する株主に対し、その請求により発行
1950	(7月27日付総会にて)	1,000株以上	定期券方式	電車全線	1枚		決算期変更に伴い期末(3月31日および9月30日)現在の株主に変更
1951	9月30日	1,000株以上2,000株未満 2,000株以上	定期券方式	電車全線 電車・バス全線	1枚 1枚		
1952	3月31日	1,700株以上3,400株未満 3,400株以上	定期券方式	電車全線 電車・バス全線	1枚 1枚		
1955	3月31日	3,000株以上5,000株未満 5,000株以上	定期券方式	電車全線 電車・バス全線	1枚 1枚		
1958	3月31日	6,000株以上10,000株未満 10,000株以上	定期券方式	電車全線 電車・バス全線	1枚 1枚		
1960	3月31日	7,000株以上12,000株未満 12,000株以上	定期券方式	電車全線 電車・バス全線	1枚 1枚		
1962	3月31日	10,000株以上18,000株未満 18,000株以上	定期券方式	電車全線 電車・バス全線	1枚 1枚		
1963	9月30日	15,000株以上27,000株未満 27,000株以上	定期券方式	電車全線 電車・バス全線	1枚 1枚		
1966	3月31日	16,000株以上29,000株未満 29,000株以上	定期券方式	電車全線 電車・バス全線	1枚 1枚		
1968	9月30日	17,000株以上31,000株未満 31,000株以上	定期券方式	電車全線 電車・バス全線	1枚 1枚		
1972	3月31日	20,000株以上35,000株未満 35,000株以上	定期券方式	電車全線 電車・バス全線	1枚 1枚		
1975	3月31日	25,000株以上45,000株未満 45,000株以上	定期券方式	電車全線 電車・バス全線	1枚 1枚		
1982	9月30日	10,000株以上15,000株未満 15,000株以上20,000株未満 20,000株以上25,000株未満	回数券方式	電車全線	30枚 45枚 60枚		
		25,000株以上45,000株未満 45,000株以上	定期券方式		1枚 1枚		
1993	3月31日	5,000株以上10,000株未満 10,000株以上15,000株未満 15,000株以上20,000株未満 20,000株以上25,000株未満 25,000株以上45,000株未満 45,000株以上	回数券方式	電車全線	15枚 30枚 45枚 60枚 1枚 1枚		
			定期券方式				
1995	9月30日	1,000株以上3,000株未満 3,000株以上5,000株未満 5,000株以上10,000株未満	回数券方式	電車全線	- 10枚 15枚		「買い物・レジャー優待券」を発行。2006年から「株主ご優待券」に名称変更
		10,000株以上15,000株未満 15,000株以上20,000株未満 20,000株以上25,000株未満 25,000株以上45,000株未満 45,000株以上	定期券方式		30枚 45枚 60枚 1枚 1枚		
1997	9月30日	1,000株以上2,000株未満 2,000株以上3,000株未満 3,000株以上5,000株未満 5,000株以上10,000株未満 10,000株以上15,000株未満 15,000株以上20,000株未満 20,000株以上25,000株未満 25,000株以上45,000株未満 45,000株以上	回数券方式	電車全線	3枚 6枚 10枚 15枚 30枚 45枚 60枚 1枚 1枚		
			定期券方式				

実施年度 (株主優待基準日)		株主優待乗車証					備考
年度	基準日	所有株式数	種別	有効区間	枚数	長期保有による 追加発行	
2000	3月31日	1,000株以上2,000株未満	回数券方式	電車全線	4枚		
		2,000株以上3,000株未満			8枚		
		3,000株以上5,000株未満			12枚		
		5,000株以上10,000株未満			20枚		
		10,000株以上15,000株未満			40枚		
		15,000株以上20,000株未満			60枚		
		20,000株以上25,000株未満			80枚		
		25,000株以上45,000株未満	1枚				
45,000株以上	定期券方式	電車・バス全線	1枚				
2001	9月30日	1,000株以上2,000株未満	回数券方式	電車全線	5枚		
		2,000株以上3,000株未満			10枚		
		3,000株以上5,000株未満			15枚		
		5,000株以上10,000株未満			25枚		
		10,000株以上15,000株未満			50枚		
		15,000株以上20,000株未満			75枚		
		20,000株以上25,000株未満	100枚				
		25,000株以上45,000株未満	定期券方式	電車・バス全線	1枚		
45,000株以上	回数券方式	電車全線	50枚				
2008	9月30日	1,000株以上2,000株未満	回数券方式	電車全線	5枚	25,000株以上を3年以上継続して所有した場合 左記に加え 回数券方式 電車全線 15枚	
		2,000株以上3,000株未満			10枚		
		3,000株以上5,000株未満			15枚		
		5,000株以上10,000株未満			25枚		
		10,000株以上15,000株未満			50枚		
		15,000株以上20,000株未満			75枚		
		20,000株以上25,000株未満	100枚				
		25,000株以上45,000株未満	定期券方式	電車・バス全線	1枚		
45,000株以上	回数券方式	電車全線	50枚				
2011	3月31日	1,000株以上2,000株未満	回数券方式	電車全線	6枚	25,000株以上を3年以上継続して所有した場合 左記に加え 回数券方式 電車全線 30枚	
		2,000株以上3,000株未満			12枚		
		3,000株以上5,000株未満			18枚		
		5,000株以上10,000株未満			30枚		
		10,000株以上15,000株未満			70枚		
		15,000株以上20,000株未満			120枚		
		20,000株以上25,000株未満	160枚				
		25,000株以上45,000株未満	定期券方式	電車・バス全線	1枚		
45,000株以上	回数券方式	電車全線	80枚				
2017	9月30日	1,000株以上2,000株未満	回数券方式	電車全線	6枚	5,000株以上を3年以上継続して所有した場合 左記に加え 回数券方式 電車全線 6枚	
		2,000株以上3,000株未満			12枚		
		3,000株以上5,000株未満			18枚		
		5,000株以上10,000株未満			30枚		
		10,000株以上15,000株未満			70枚		
		15,000株以上20,000株未満			120枚		
		20,000株以上25,000株未満			160枚		
		25,000株以上45,000株未満	定期券方式	電車・バス全線	1枚		
45,000株以上	回数券方式	電車全線	80枚				

実施年度 (株主優待基準日)		株主優待乗車証					備考	
年度	基準日	所有株式数	種別	有効区間	枚数			長期保有による 追加発行
2018	3月31日	100株以上200株未満	回数券方式	電車全線	9月末 基準日	3月末 基準日	1,000株以上を3年以上継続 して所有した場合 左記に加え 回数券方式 電車全線 6枚	
		-			2枚			
		200株以上400株未満			6枚	6枚		
		400株以上600株未満			12枚	12枚		
		600株以上1,000株未満			18枚	18枚		
		1,000株以上2,000株未満			30枚	30枚		
		2,000株以上3,000株未満			70枚	70枚		2,000株以上を3年以上継続 して所有した場合 左記に加え 回数券方式 電車全線 12枚
		3,000株以上4,000株未満			120枚	120枚		
4,000株以上5,000株未満	160枚	160枚	5,000株以上を3年以上継続 して所有した場合 左記に加え 回数券方式 電車全線 30枚					
5,000株以上9,000株未満	定期券方式	電車・バス全線		1枚	1枚			
回数券方式	電車全線	80枚		80枚				
9,000株以上	定期券方式	電車・バス全線	1枚	1枚	回数券方式	電車全線 30枚		
回数券方式	電車全線	80枚	80枚					

・2017年10月1日をもって単元株式数の変更および株式併合を実施することに伴う変更

その他の各種株主ご優待

2018年3月31日(基準日)現在の内容。200株以上所有の株主に年2回発行。

	優待内容	取扱場所	発行枚数	
ショッピング	お買い物ご優待券(券面額100円) (お買い上げ金額1,000円以上につき1,000円ごとに各1枚ご利用可能)	相鉄ローゼン(株)スーパーマーケット全店舗	25枚	
スポーツ	ゴルフ練習球1カゴ半額 (通常620円)	サンプラス杉久保ゴルフガーデン	4枚	
旅行・娯楽	ホテル客室正規料金(特定日は特別料金) 平日・休日: 40%引き 金曜日・土曜日・休前日および特定日: 25%引き	横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ	6枚	
	ホテルレストラン・バー10%引き <1枚につき6名様まで> (一部商品を除く)		3枚	
	公式ホームページ予約料金から10%引き	相鉄フレッサイン各店舗 ホテルサンルート(下記の店舗に限る) 「ニュー札幌」「品川シーサイド」「高田馬場」「東新宿」「プラザ新宿」「新橋」 「有明」「川崎」「長野」「長野東口」「上田」「新潟」「大阪なんば」「広島」	4枚	
	コテージ(1泊朝食付プラン)1名様1泊につき 大人1,080円引き 子供756円引き	コテージ「アルカディア」 (「相鉄の那須」別荘地内)	1枚	
	ご飲食 10%引き	レストラン「オークテラス」 (「相鉄の那須」別荘地内)	1枚	
	シアター入場料 2名様まで大人料金を小人料金を割引	港南台シネサロン(港南台214ビル3F)	1枚	
生活	駐車場利用	平日 2時間無料	相鉄ジョイナス 二俣川南口駐車場 三ツ境相鉄ライフ 港南台バース	4枚
		土休日 1時間無料		2枚
	不動産売買・賃貸 仲介手数料 5%引き	相鉄不動産販売(株)各店舗	1枚	
	「良水工房」のセントラル浄水システム 本体価格 25%引き	株相鉄ピュアウォーター	1枚	
リフォーム工事 3%引き (横浜市、大和市、海老名市、綾瀬市、座間市、藤沢市に限る)	相鉄リフォーム(株)リフォームセンター	1枚		

注: 2009年度より相鉄ホールディングス(株)が株主優待を発行

(3) 社債発行の推移

相模鉄道株

銘柄	発行日	発行総額 (千円)	発行価額 (100円につき)	利率(年) (%)	据置期間 (年.月)	償還期限
第1回物上担保付い号社債	1949年 5月20日	30,000	97.00	9.5	1	1952年 5月20日
第1回物上担保付る号社債	1949年 9月20日	30,000	97.50	9.5	1	1952年 9月20日
第2回物上担保付い号社債	1950年 9月25日	40,000	98.00	8.5	1	1955年 9月25日
第2回物上担保付る号社債	1952年 5月24日	80,000	97.50	8.5	1	1957年 5月24日
第2回物上担保付は号社債	1952年 9月20日	60,000	97.50	8.5	1	1957年 9月20日
第3回物上担保付い号社債	1955年 9月23日	50,000	98.00	8.5	1	1960年 9月23日
第3回物上担保付る号社債	1957年 1月25日	100,000	100.00	7.5	2	1964年 1月25日
第4回物上担保付い号社債	1957年 5月24日	100,000	100.00	7.5	2	1964年 5月23日
第4回物上担保付る号社債	1957年 9月20日	50,000	97.50	7.5	2	1964年 9月19日
第4回物上担保付は号社債	1959年 3月20日	150,000	97.50	7.5	2	1966年 3月19日
第5回物上担保付い号社債	1960年 9月22日	130,000	97.50	7.5	2	1967年 9月22日
第5回物上担保付る号社債	1961年 1月25日	150,000	97.50	7.5	2	1968年 1月25日
第5回物上担保付は号社債	1961年 3月25日	200,000	97.50	7.5	2	1968年 3月25日
第5回物上担保付に号社債	1964年 1月25日	200,000	99.00	7.5	2	1971年 1月25日
第6回物上担保付い号社債	1964年 5月23日	320,000	99.00	7.5	2	1971年 5月22日
第6回物上担保付る号社債	1965年 9月25日	200,000	98.75	7.3	2	1972年 9月25日
第6回物上担保付は号社債	1965年12月22日	420,000	98.75	7.3	2	1972年12月22日
第6回物上担保付に号社債	1966年 7月25日	400,000	98.75	7.3	2	1973年 7月25日
第7回物上担保付い号社債	1967年 1月25日	400,000	98.75	7.3	2	1974年 1月25日
第7回物上担保付る号社債	1967年 6月24日	600,000	98.75	7.3	2	1974年 6月24日
第7回物上担保付は号社債	1968年 1月25日	600,000	98.75	7.3	2	1975年 1月25日
第7回物上担保付に号社債	1968年 9月25日	400,000	98.25	7.3	2	1975年 9月25日
第7回物上担保付は号社債	1969年 5月26日	600,000	97.75	7.3	2	1976年 5月26日
第8回物上担保付い号社債	1969年10月25日	500,000	97.75	7.3	2	1976年10月25日
第8回物上担保付る号社債	1970年 6月25日	500,000	97.25	7.6	2	1977年 6月25日
第8回物上担保付は号社債	1970年12月22日	700,000	97.25	7.6	2	1977年12月22日
第8回物上担保付に号社債	1971年 5月25日	800,000	97.25	7.6	2	1978年 5月25日
第8回物上担保付は号社債	1971年11月25日	800,000	97.75	7.4	2	1978年11月25日
第1回物上担保付転換社債	1972年10月 2日	3,000,000	100.00	5.8	3.6	1982年 9月30日
第9回物上担保付1号社債	1975年 3月25日	1,000,000	99.25	9.7	2	1982年 3月25日
第9回物上担保付2号社債	1975年 9月25日	2,500,000	99.25	9.4	2	1982年 9月25日
第10回物上担保付1号社債	1976年 3月25日	2,000,000	99.75	9.0	2	1983年 3月25日
第10回物上担保付2号社債	1977年 3月25日	2,000,000	99.75	8.8	2	1984年 3月24日
第2回物上担保付転換社債	1977年12月26日	5,000,000	100.00	5.6	5	1987年12月26日
第3回物上担保付転換社債	1979年 6月18日	6,000,000	100.00	5.4	5.9	1989年 6月17日
第11回物上担保付1号社債	1982年 8月25日	4,000,000	99.50	8.4	3	1992年 8月25日
第11回物上担保付2号社債	1983年12月23日	3,000,000	99.50	7.6	-	1990年12月21日
第4回物上担保付転換社債	1985年12月25日	5,000,000	100.00	3.6	7.3	1997年12月25日
第5回物上担保付転換社債	1987年 8月17日	10,000,000	100.00	2.0	9.1	2002年 9月30日
第6回無担保転換社債	1988年 8月 8日	10,000,000	100.00	1.8	-	2003年 9月30日
第7回無担保転換社債	1989年 7月25日	10,000,000	100.00	1.6	-	1996年 9月30日
第8回無担保転換社債	1989年 7月25日	10,000,000	100.00	1.7	-	1998年 9月30日
第12回物上担保付社債	1990年11月30日	3,000,000	99.40	7.4	-	1997年11月28日
第13回物上担保付社債	1991年 7月29日	3,000,000	99.60	7.2	-	2001年 7月27日
第14回物上担保付社債	1992年 2月26日	5,000,000	99.80	6.0	-	2000年 2月25日
第9回無担保転換社債	1992年 4月21日	20,000,000	100.00	3.8	-	1999年 9月30日
第15回物上担保付社債	1993年 7月28日	5,000,000	99.45	4.9	-	2000年 7月28日
第10回無担保転換社債	1996年 4月22日	15,000,000	100.00	0.45	-	2003年 9月30日

銘柄	発行日	発行総額 (千円)	発行価額 (100円につき)	利率(年) (%)	据置期間 (年.月)	償還期限
第11回無担保転換社債	1996年 4月22日	15,000,000	100.00	0.55	-	2005年 9月30日
第1回無担保社債	1997年12月22日	10,000,000	100.00	2.3	-	2004年12月22日
第2回無担保社債	1997年12月22日	10,000,000	100.00	2.75	-	2007年12月21日
第3回無担保社債	1998年 5月26日	10,000,000	100.00	1.625	-	2002年 5月24日
第4回無担保社債	1998年 5月26日	10,000,000	100.00	2.425	-	2006年 5月26日
第5回無担保社債	1998年 9月18日	10,000,000	100.00	2.6	-	2008年 9月18日
第6回無担保社債	1999年 5月25日	10,000,000	100.00	2.05	-	2006年 5月25日
第7回無担保社債	1999年 5月26日	10,000,000	100.00	2.45	-	2009年 5月25日
第8回無担保社債	2000年 4月26日	10,000,000	100.00	2.525	-	2010年 4月26日
第9回無担保社債	2005年 6月20日	15,000,000	100.00	1.22	-	2012年 6月20日
第10回無担保社債	2006年 4月19日	15,000,000	100.00	2.27	-	2013年 4月19日
第11回無担保社債	2007年 9月13日	20,000,000	100.00	1.890	-	2014年 9月12日
第12回無担保社債	2008年 8月 7日	7,500,000	100.00	1.880	-	2015年 8月 7日
第13回無担保社債	2008年 8月 8日	7,500,000	100.00	1.640	-	2015年 8月 7日
第14回無担保社債	2008年 8月12日	3,000,000	100.00	1.625	-	2015年 8月12日
第15回無担保社債	2009年 7月24日	15,000,000	100.00	1.640	-	2016年 7月22日

相鉄ホールディングス(株)

銘柄	発行日	発行総額 (千円)	発行価額 (100円につき)	利率(年) (%)	据置期間 (年.月)	償還期限
第16回無担保社債	2009年12月28日	3,500,000	100.00	1.280	-	2016年12月28日
第17回無担保社債	2010年 2月10日	10,000,000	100.00	1.420	-	2017年 2月10日
第18回無担保社債	2010年 3月30日	3,500,000	100.00	1.230	-	2017年 3月30日
第19回無担保社債	2010年 3月31日	5,000,000	100.00	1.140	-	2015年 3月31日
第20回無担保社債	2010年 7月28日	10,000,000	100.00	0.830	-	2015年 7月28日
第21回無担保社債	2010年 7月28日	10,000,000	100.00	1.110	-	2017年 7月28日
第22回無担保社債	2011年 3月24日	2,000,000	100.00	0.910	-	2016年 3月24日
第23回無担保社債	2011年 3月31日	3,000,000	100.00	0.990	-	2016年 3月31日
第24回無担保社債	2012年 3月30日	2,000,000	100.00	0.760	-	2017年 3月30日
第25回無担保社債	2012年 4月26日	20,000,000	100.00	1.040	-	2019年 4月26日
第26回無担保社債	2012年 9月28日	2,000,000	100.00	0.722	-	2017年 9月28日
第27回無担保社債	2013年 1月28日	16,000,000	100.00	0.810	-	2020年 1月28日
第28回無担保社債	2013年 4月24日	10,000,000	100.00	0.800	-	2020年 4月24日
第29回無担保社債	2013年 6月25日	10,000,000	100.00	0.910	-	2020年 6月25日
第30回無担保社債	2014年 4月22日	10,000,000	100.00	0.610	-	2021年 4月22日
第31回無担保社債	2014年 4月22日	10,000,000	100.00	0.970	-	2024年 4月22日
第32回無担保社債	2015年 1月28日	10,000,000	100.00	0.580	-	2025年 1月28日
第33回無担保社債	2016年 1月28日	10,000,000	100.00	0.430	-	2023年 1月27日
第34回無担保社債	2016年 1月28日	10,000,000	100.00	0.680	-	2026年 1月28日
第35回無担保社債	2016年 6月28日	15,000,000	100.00	0.733	-	2031年 6月27日
第36回無担保社債	2017年 1月30日	15,000,000	100.00	0.700	-	2032年 1月30日
第37回無担保社債	2018年 3月 5日	10,000,000	100.00	0.681	-	2033年 3月 4日

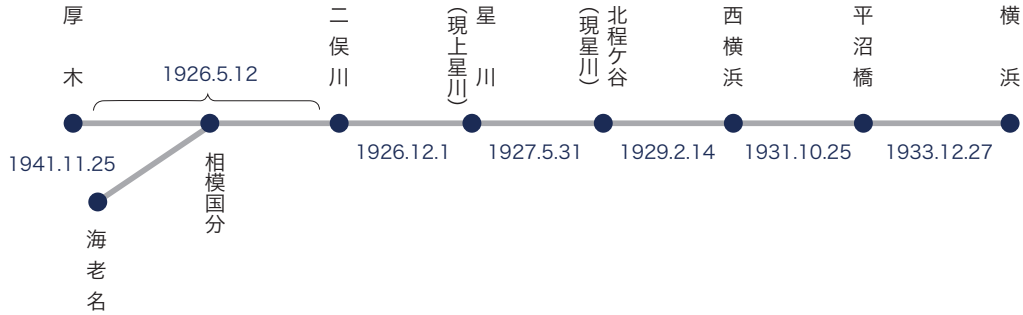
注：神中鉄道(株)には該当事項なし

3 運輸業 鉄道

1. 鉄道営業区間の推移

(日付は開通日)

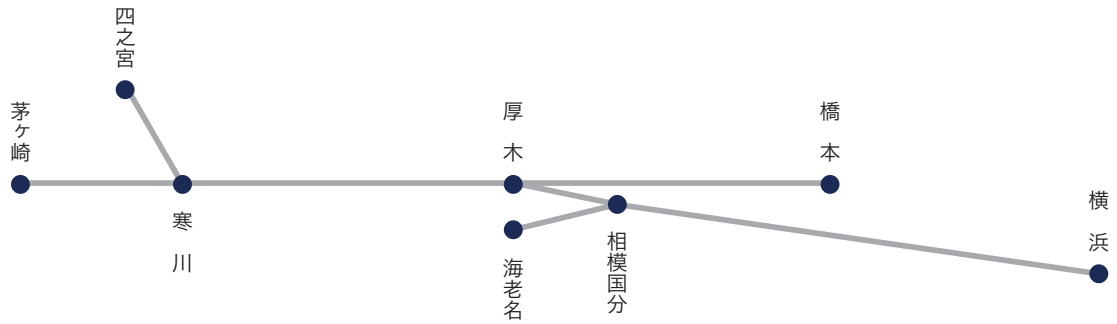
神中鉄道(株)



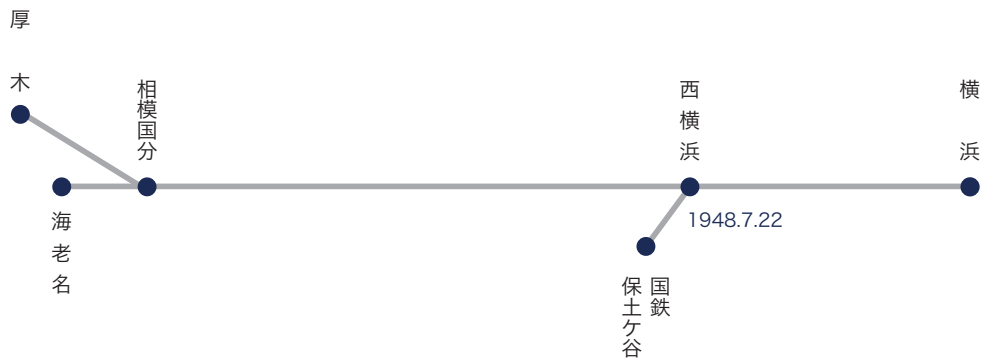
相模鉄道(株)



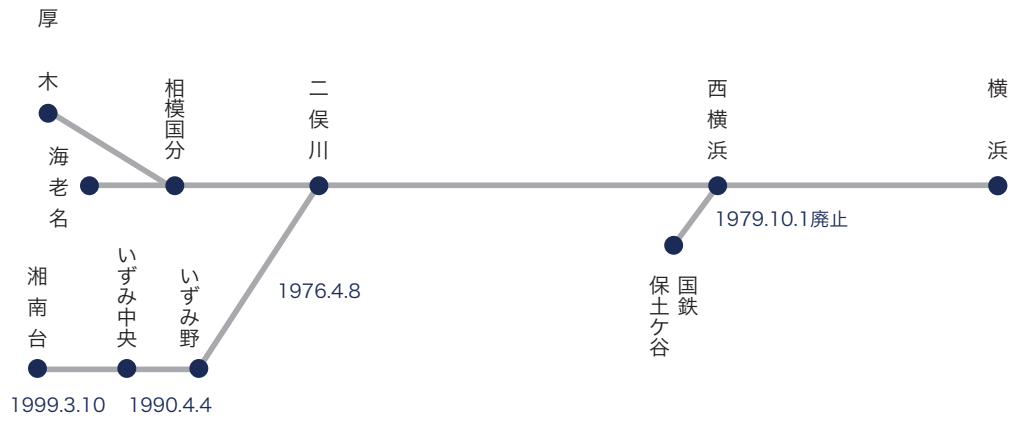
1943年4月1日 神中鉄道(株)を吸収合併以後



1944年6月1日 相模線を運輸通信省に買収された以後

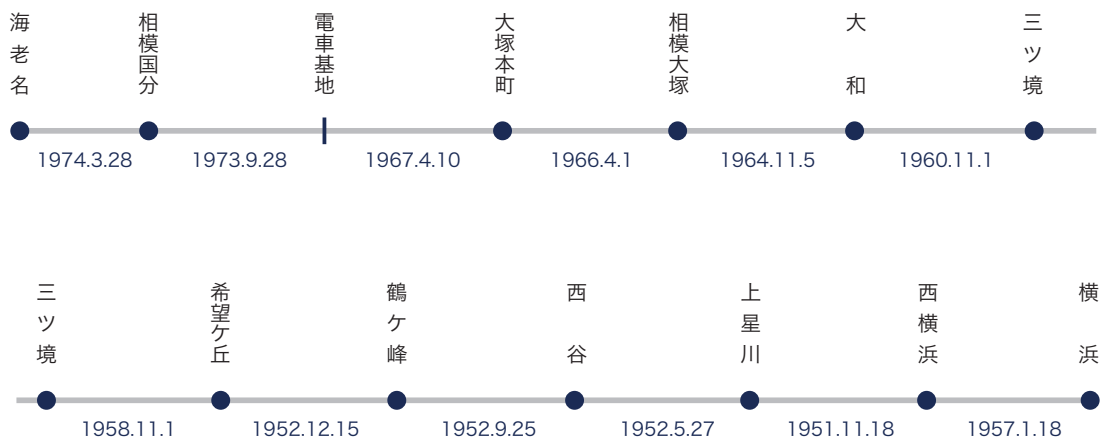


1976年4月8日 いずみ野線開通以後



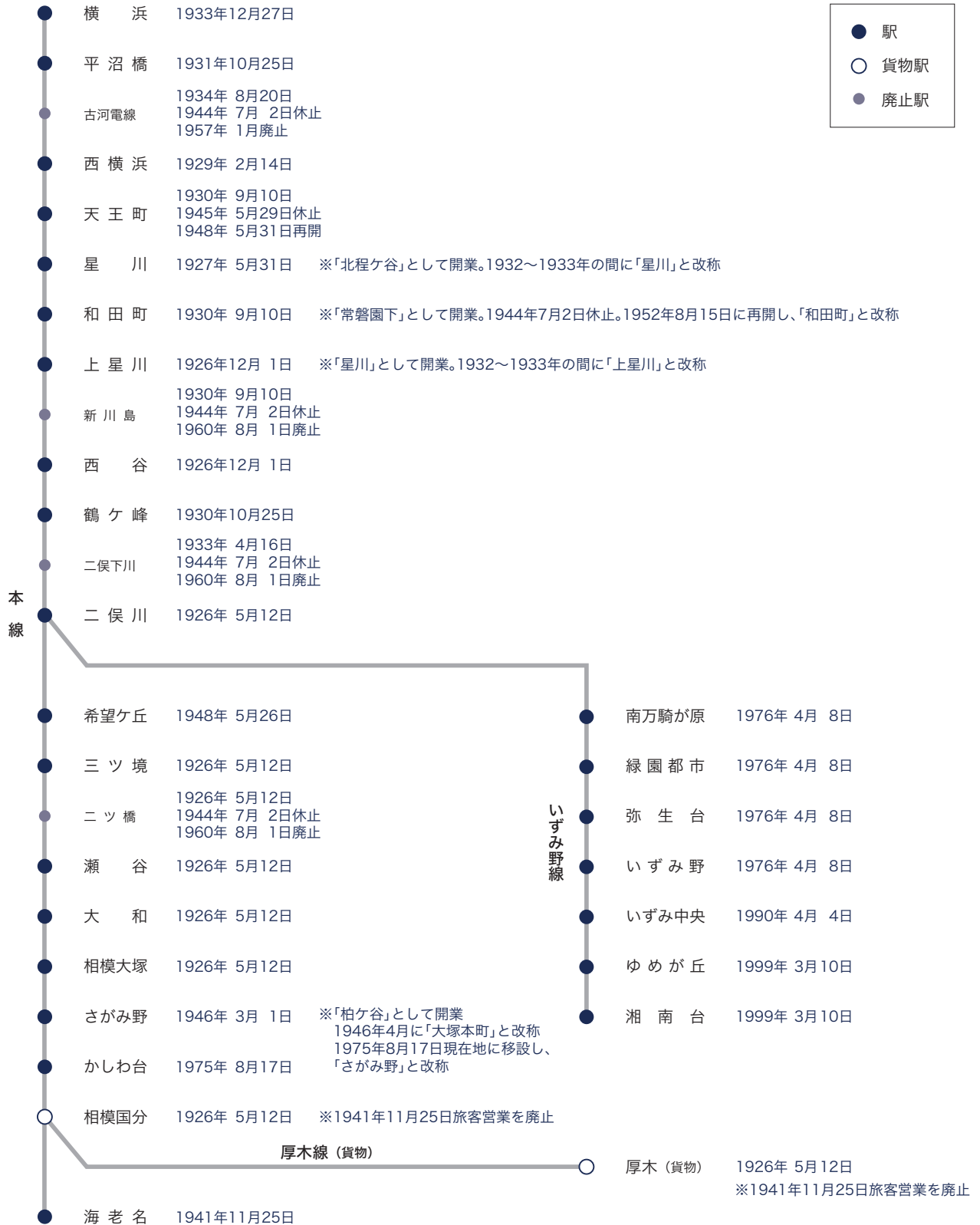
2. 複線化の推移

(日付は開通日)



*いずみ野線は開通時から複線

3. 鉄道「駅」の開業と廃止等



4. 鉄道業営業成績

年度	営業キロ (km)	客車走行キロ (千km)	輸送数量			
			定期(千人)	定期外(千人)	合計(千人)	貨物(千t)
1948	27.5	-	-	-	-	-
1949	27.5	-	-	-	-	-
1950	27.5	2,372	-	-	14,945	341
1951	27.5	2,542	-	-	17,216	495
1952	27.5	2,927	13,742	5,495	19,237	424
1953	27.5	2,979	15,662	6,735	22,397	450
1954	27.5	3,449	17,026	7,562	24,588	451
1955	27.5	3,524	18,824	8,101	26,925	473
1956	27.5	3,780	22,426	9,249	31,676	485
1957	27.5	4,325	25,943	10,243	36,187	415
1958	27.5	4,733	28,787	11,063	39,851	257
1959	27.5	5,845	34,116	11,988	46,104	246
1960	27.5	7,152	38,891	12,937	51,828	295
1961	27.5	8,467	44,741	14,894	59,636	302
1962	27.5	9,487	50,292	16,130	66,423	369
1963	27.5	9,725	55,679	18,694	74,373	281
1964	27.5	10,926	61,887	21,189	83,076	489
1965	27.5	12,251	69,290	23,062	92,353	424
1966	27.5	13,051	76,795	22,631	99,426	394
1967	27.5	14,026	82,290	24,651	106,942	437
1968	27.5	14,606	86,691	27,255	113,974	411
1969	27.5	15,871	93,870	29,880	123,750	391
1970	27.5	16,677	101,761	32,745	134,507	402
1971	27.5	17,819	105,637	33,966	139,604	412
1972	27.5	19,170	108,710	35,587	144,298	281
1973	27.8	20,794	112,902	38,308	151,210	316
1974	27.8	21,657	118,897	41,474	160,371	273
1975	27.8	23,035	118,395	43,358	161,753	239
1976	33.8	26,864	121,750	45,366	167,116	242
1977	33.8	27,557	125,992	48,627	174,619	163
1978	33.8	27,011	129,719	50,616	180,336	124
1979	32.8	27,855	132,514	52,634	185,148	78
1980	32.8	28,119	135,619	55,125	190,744	30
1981	32.8	28,309	138,885	56,167	195,053	37
1982	32.8	28,687	139,462	58,910	198,373	45
1983	32.8	29,282	141,271	61,012	202,284	31
1984	32.8	30,022	144,020	62,477	206,497	26
1985	32.8	31,136	146,689	64,675	211,364	17
1986	32.8	31,730	149,477	67,156	216,633	29
1987	32.8	33,667	154,320	68,854	223,174	25
1988	32.8	34,117	160,360	70,390	230,750	40
1989	32.8	35,478	163,755	72,715	236,471	45
1990	35.0	39,064	168,018	74,420	242,438	33
1991	35.0	39,950	171,049	75,896	246,946	42
1992	35.0	41,423	170,622	76,559	247,181	45
1993	35.0	42,254	169,374	78,581	247,956	44
1994	35.0	43,012	168,338	79,808	248,146	56
1995	35.0	43,865	172,082	79,330	251,412	45
1996	35.0	43,686	165,505	80,278	245,784	25
1997	35.0	43,748	162,892	79,038	241,931	26
1998	38.1	44,634	160,709	79,869	240,579	14
1999	38.1	48,549	157,921	80,244	238,165	1
2000	38.1	48,860	153,037	80,091	233,129	2
2001	38.1	48,816	150,380	80,793	231,174	2
2002	38.1	48,843	146,569	81,332	227,901	-
2003	38.1	48,079	144,619	81,917	226,537	-
2004	38.1	47,284	144,046	80,884	224,930	-
2005	38.1	47,340	145,425	81,272	226,698	-
2006	38.1	46,170	146,559	81,448	228,007	-
2007	38.1	46,195	148,193	83,542	231,735	-
2008	38.1	46,316	147,515	83,373	230,889	-
2009	38.1	46,242	145,919	82,237	228,156	-
2010	38.1	45,863	146,958	80,618	227,577	-
2011	38.1	45,927	145,298	79,512	224,810	-
2012	38.1	47,029	145,740	79,894	225,635	-
2013	38.1	46,903	148,313	79,877	228,190	-
2014	38.1	46,967	146,033	78,568	224,571	-
2015	38.1	47,695	148,786	80,245	229,032	-
2016	38.1	47,724	149,969	80,107	230,077	-
2017	38.1	48,156	151,299	80,438	231,738	-

注1：()内は連合車収入で内書き

注2：決算期変更に伴い1950年度(1949.12.1~51.3.31)は16カ月

注3：単位未満は切り捨て

	旅客収入				貨物収入 (千円)	運輸雑収入 (千円)	収入合計 (千円)
	定期(千円)	定期外(千円)	荷物(千円)	合計(千円)			
-	-	-	-	(11,514)	(448)		(11,963)
-	-	-	-	57,050	16,971	4,692	78,714
-	-	-	-	(26,026)	(1,054)	6,094	(27,080)
-	-	-	-	106,379	16,065		128,538
-	-	-	-	(18,742)	(6,548)		(25,290)
-	-	-	-	147,600	47,267	9,635	204,504
59,207	(18,693)	(-)	(-)	(18,694)	(4,044)		(22,738)
91,043	99,381	428		159,016	45,155	6,650	210,822
129,701	109,265	565		200,873	43,116	10,024	254,015
135,977	143,472	652		273,826	52,290	15,995	342,112
152,672	152,121	854		288,953	43,218	19,032	351,203
186,702	163,405	1,204		317,282	50,445	20,617	388,345
228,313	185,087	1,394		373,183	52,542	25,076	450,803
273,176	219,012	1,717		449,044	50,921	28,382	528,348
326,139	254,535	1,874		529,585	31,616	25,444	586,646
376,474	283,930	2,376		612,446	32,036	28,194	672,677
441,541	314,644	2,823		693,942	38,473	38,117	770,534
612,638	382,073	4,018		827,633	47,504	44,108	919,246
697,840	501,264	5,106		1,119,009	55,134	49,111	1,223,256
779,611	596,401	6,138		1,300,380	41,862	58,744	1,400,987
869,638	693,661	7,410		1,480,683	65,892	66,713	1,613,289
1,120,488	759,841	8,922		1,638,402	55,938	70,890	1,765,232
1,256,608	956,904	11,959		2,089,351	61,510	73,879	2,224,741
1,336,250	1,063,836	14,735		2,335,180	67,045	86,975	2,489,201
1,464,786	1,180,545	17,471		2,534,266	62,774	107,719	2,704,761
1,695,733	1,311,817	19,409		2,796,013	59,547	128,364	2,983,925
2,124,426	1,514,697	23,922		3,234,353	60,745	161,178	3,456,277
2,196,576	1,719,004	28,705		3,872,136	63,194	174,749	4,110,080
2,282,384	1,806,947	32,113		4,035,637	44,346	199,128	4,279,112
3,003,940	1,952,109	33,119		4,267,613	48,302	258,111	4,574,027
3,592,220	2,575,611	38,574		5,618,126	47,542	371,873	6,037,542
5,214,432	3,078,779	36,819		6,707,820	47,104	430,261	7,185,186
5,546,300	4,017,859	46,599		9,278,890	57,331	489,376	9,825,598
5,707,510	4,308,158	52,142		9,906,600	51,589	587,659	10,545,849
6,362,676	4,563,243	49,234		10,319,988	41,436	640,995	11,002,419
6,566,526	5,214,181	43,332		11,620,190	39,631	711,174	12,370,997
7,219,767	5,467,164	34,440		12,068,131	31,908	767,832	12,867,873
7,538,767	6,082,171	25,627		13,327,565	37,959	914,094	14,279,619
7,646,408	6,464,649	14,310		14,017,726	42,445	976,917	15,037,089
8,062,341	6,718,257	6,067		14,370,734	36,887	1,011,745	15,419,366
8,864,245	7,273,576	1,759		15,337,677	38,694	1,078,678	16,455,049
9,018,953	7,983,852	-		16,848,097	35,476	1,106,071	17,989,646
9,615,941	8,309,989	-		17,328,943	34,351	1,216,644	18,579,939
10,798,569	9,006,316	-		18,622,258	25,681	1,299,237	19,947,177
11,020,847	9,814,297	-		20,612,867	29,417	1,345,798	21,988,083
11,363,310	10,136,264	-		21,157,111	33,934	1,497,928	22,688,974
12,109,051	10,379,761	-		21,743,072	24,582	1,510,593	23,278,248
14,130,473	11,110,815	-		23,219,866	32,261	1,512,982	24,765,111
14,030,145	12,202,916	-		26,333,390	31,070	1,566,734	27,931,194
13,964,970	12,554,289	-		26,584,435	30,896	1,467,753	28,083,085
15,153,327	12,769,111	-		26,734,081	39,118	1,435,372	28,208,572
15,907,088	13,714,976	-		28,868,304	30,650	1,620,101	30,519,056
15,720,471	14,697,188	-		30,604,277	17,994	2,010,588	32,632,859
15,616,830	14,489,300	-		30,209,772	19,739	1,966,538	32,196,050
16,909,476	14,812,360	-		30,429,191	13,224	2,011,875	32,454,291
16,241,841	16,242,381	-		33,151,858	1,433	2,049,940	35,203,231
15,967,414	15,943,159	-		32,185,001	1,794	2,078,331	34,265,127
15,549,629	16,120,245	-		32,087,659	2,557	1,946,414	34,036,631
15,319,420	16,277,858	-		31,827,487	304	1,893,371	33,721,164
15,255,867	16,411,416	-		31,730,836	-	1,621,944	33,352,781
15,402,077	16,226,085	-		31,481,953	-	1,610,519	33,092,473
15,554,522	16,327,593	-		31,729,671	-	1,997,237	33,726,908
15,548,885	16,361,230	-		31,915,752	-	2,075,894	33,991,647
15,619,669	16,434,766	-		31,983,652	-	2,114,396	34,098,048
15,335,138	16,315,913	-		31,935,583	-	2,013,586	33,949,169
15,413,660	16,031,582	-		31,366,720	-	1,840,951	33,207,671
15,181,218	15,712,519	-		31,126,179	-	1,928,351	33,054,530
15,169,047	15,476,705	-		30,657,923	-	1,924,771	32,582,694
15,369,512	15,550,176	-		30,719,224	-	1,859,537	32,578,761
15,068,071	15,526,041	-		30,895,553	-	1,809,499	32,705,053
15,346,466	15,326,601	-		30,394,673	-	1,876,211	32,270,884
15,477,174	15,697,258	-		31,043,725	-	1,917,732	32,961,458
15,636,178	15,674,549	-		31,151,724	-	1,893,793	33,045,518
	15,760,644	-		31,396,823	-	1,873,600	33,270,423

5. 鉄道運賃制度の変遷

実施日	貨率	普通運賃(最低)		定期運賃割引率(1カ月)				
		大人	小児	基礎貨率	通勤	通学	普通	
1947年 7月 7日	35銭	1円	50銭	3銭5厘	70%	国鉄の10%増	国鉄の15%増	
1948年 5月18日	1円20銭	3円	2円	1円20銭	53.7~73.1%	74.5~85.8%		
1949年 5月 1日		5円	3円		53.8~73.1%	74~85.8%		
1950年 5月12日					1円45銭	61.7~76.8%	77~86.9%	
1951年 6月 5日	1円75銭	10円	5円	1円75銭	63~76.8%	76.2~86.9%		
1951年12月29日	2円20銭			2円20銭	1~9km50% 10km以上90%	1~9km70% 10km以上95%	1~9km35% 10km以上80%	
1953年 1月15日	2円70銭							2円70銭
1953年 2月17日								3円
1957年10月24日	3円			3円20銭	1~9km43% 10km以上87%	1~9km66% 10km以上94%	1~9km27% 10km以上75%	
1962年 3月20日	3円20銭			20円	10円	3円85銭	表定制対キロ運賃(平均)	
1966年 4月16日	3円85銭	58.9%	78.6%					
1970年12月 1日	4円20銭	30円	15円	4円20銭	表定制対キロ運賃(平均)			
1974年 8月 3日	1km~7km 40円 8km~25km 4kmまでを増すごとに20円加算	40円	20円		表定制対キロ運賃(平均)			
					49.9%	77.6%		
1976年 1月28日	1km~7km 60円 8km~25km 4kmまでを増すごとに20円加算	60円	30円		表定制対キロ運賃(平均)			
					43.5%	77.6%		
1979年 2月22日	1km~7km 70円 8km~19km 4kmまでを増すごとに20円加算 20km~23km 140円 24km~25km 160円	70円	40円		表定制対キロ運賃(平均)			
					42.3%	77.0%		
1981年 5月16日	1km~7km 80円 8km~25km 4kmまでを増すごとに20円加算	80円	40円		表定制対キロ運賃(平均)			
					42.0%	76.6%		
1984年10月 1日	1km~3km 80円 4km~7km 90円 8km~11km 110円 12km~15km 140円 16km~23km 4kmまでを増すごとに20円加算 24km~25km 200円	80円	40円		表定制対キロ運賃(平均)			
					41.8%	76.4%		
1987年10月12日	1km~3km 90円 4km~23km 4kmまでを増すごとに20円加算 24km~25km 210円	90円	50円		表定制対キロ運賃(平均)			
					41.7%	76.8%		
1989年 4月 1日	1km~3km 90円 4km~11km 4kmまでを増すごとに20円加算 12km~15km 160円 16km~23km 4kmまでを増すごとに20円加算 24km~25km 220円	90円	50円		表定制対キロ運賃(平均)			
1990年 4月 4日					41.8%	76.7%		

	団体割引	備考	は数処理
		1947年5月31日東京急行電鉄株への委託経営解除	50銭単位に2捨3入
			3、5、8、10円単位に切り上げ
	普通 30人以上20% 100人以上30% 300人以上40%		5、10円単位に2捨3入
	学生 30人以上30% 100人以上40% 300人以上50%	定期最低運賃3km分	
		// 普通定期制度1953年1月15日～1966年5月3日	10円単位に4捨5入
		// 学生団体割引の教職員等は30%引きとする	10円単位に切り上げ
			大人10円単位に切り上げ、小児5、10円単位に2捨3入
		普通団体割引に、人数により無賃扱いする者を設定 51～100人-1人、101人以上-2人	
			10円未満のは数は4捨5入により10円単位
		①1976年4月8日にいずみ野線開業により、いずみ野線各駅を発または着となる場合は、次の金額を加算 ・普通大人 20円 ・通勤1カ月 400円 ・通学1カ月 200円	10円未満のは数を10円単位に切り上げ
	普通 25人以上20% 100人以上30% 300人以上40%	①いずみ野線各駅を発または着となる場合は、次の金額を加算 ・普通大人 20円 ・通勤1カ月 400円 ・通学1カ月 200円	
	学生 25人以上30% 100人以上40% 300人以上50%	②乗継割引運賃制度 1.運賃計算方 ○大人-大人普通旅客運賃から10円差し引いた額 ○小児-小児普通旅客運賃から5円差し引いた額 2.適用区間 相鉄本線「二俣川」～「瀬谷」間各駅もしくは「相模大塚」～「かしわ台」間各駅と大和接続小田急電鉄江ノ島線「鶴間」、「南林間」各駅もしくは「桜ヶ丘」、「高座渋谷」各駅相互間 1988年5月18日に乗継割引運賃の適用区間新設 ・相鉄本線「平沼橋」～「天王町」間各駅と横浜接続京急本線「子安」～「神奈川」間各駅もしくは「戸部」、「日ノ出町」各駅相互間 ・相鉄本線「かしわ台」、「さがみ野」各駅と海老名接続小田急小田原線「座間」、「相武台前」各駅もしくは「厚木」、「本厚木」各駅相互間	//
	教職員等 30%	①いずみ野線各駅を発または着となる場合は、次の金額を加算 ・普通大人 20円 ・通勤1カ月 410円 ・通学1カ月 210円	
		①いずみ野線各駅を発または着となる場合は、いずみ野線内の乗車キロに応じ、次の金額を加算 ・普通大人 6kmまで20円 6kmを超え9kmまで40円 ・通勤1カ月 6kmまで410円 6kmを超え9kmまで820円 ・通学1カ月 6kmまで210円 6kmを超え9kmまで420円	//

実施日	対キロ区間制	普通運賃(最低)		定期運賃割引率(1カ月)			
		大人	小児	基礎賃率	通勤	通学	普通
1991年11月20日	1km~3km 100円 4km~11km 4kmまでを増すことに30円加算 12km~23km 4kmまでを増すことに20円加算 24km~25km 240円	100円	50円		表定制対キロ運賃(平均)		
					37.9%	76.1%	
1995年 9月 1日	1km~3km 130円 4km~7km 150円 8km~11km 180円 12km~19km 4kmまでを増すことに20円加算 20km~23km 250円 24km~25km 270円	130円	70円		表定制対キロ運賃(平均)		
					36.8%	75.8%	
1997年 4月 1日	1km~3km 130円 4km~7km 150円 8km~15km 4kmまでを増すことに30円加算 16km~19km 230円 20km~23km 260円 24km~25km 280円				表定制対キロ運賃(平均)		
					37.4%	76.0%	
1999年 3月10日	1km~3km 140円 4km~7km 170円 8km~11km 190円 12km~19km 4kmまでを増すことに30円加算 20km~23km 270円 24km~26km 300円	140円	70円		表定制対キロ運賃(平均)		
					36.5%	75.6%	
2004年 2月 1日							
2014年 4月 1日	【きっぷ】 【IC】 1km~3km 150円 144円 4km~7km 180円 174円 8km~11km 200円 195円 12km~15km 230円 226円 16km~19km 260円 258円 20km~23km 280円 278円 24km~26km 310円 308円	【きっぷ】 150円 【IC】 144円	【きっぷ】 80円 【IC】 72円		表定制対キロ運賃(平均)		
					36.6%	75.7%	

注：割引率は認可時の率

	団体割引	備考	は数処理
		<p>①いずみ野線内の区間を乗車する場合および同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合は、いずみ野線内の乗車キロに応じ、次の金額を加算</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通大人 6kmまで20円 6kmを超え9kmまで40円 ・通勤1カ月 6kmまで410円 6kmを超え9kmまで820円 ・通学1カ月 6kmまで210円 6kmを超え9kmまで420円 <p>②乗継割引運賃の適用区間新設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相鉄本線「平沼橋」～「天王町」間各駅と横浜接続東急東横線「反町」～「白楽」間各駅もしくは「高島町」、「桜木町」各駅相互間 ・相鉄本線「平沼橋」～「天王町」間各駅と横浜接続東海道本線「東神奈川」、「保土ヶ谷」各駅相互間および根岸線「桜木町」、「関内」各駅相互間 <p>ただし相鉄線のみ大人、小児とも10円差し引く</p>	10円未満のは数を10円単位に切り上げ
		<p>①同上</p> <p>②回数乗車券の有効期間を3カ月に延長</p> <p>③時差回数乗車券および土・休日割引回数乗車券新設</p>	//
			//
	<p>普通 25人以上20% 100人以上30% 300人以上40%</p> <p>学生 25人以上30% 100人以上40% 300人以上50%</p> <p>教職員等 30%</p>	<p>①二俣川～いずみ中央間を乗車する場合および同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合は、二俣川～いずみ中央間の乗車キロに応じ、次の金額を加算</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通大人 6kmまで20円 6kmを超え9kmまで40円 ・通勤1カ月 6kmまで410円 6kmを超え9kmまで820円 ・通学1カ月 6kmまで210円 6kmを超え9kmまで420円 <p>②いずみ中央～湘南台間を乗車する場合および同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合は、次の金額を加算</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通大人 30円 ・通勤1カ月 620円 ・通学1カ月 320円 <p>③上記①と②の区間にまたがって乗車する場合は、それぞれの加算額を合算</p> <p>④乗継割引運賃の適用区間新設 いずみ野線「ゆめが丘」、「いずみ中央」各駅と湘南台接続小田急江ノ島線「長後」、「高座渋谷」各駅もしくは「六会日大前」、「善行」各駅相互間</p>	//
		<p>① //</p> <p>② //</p> <p>③ //</p> <p>④乗継割引運賃の適用区間廃止 相鉄本線「平沼橋」～「天王町」間各駅と横浜接続東急東横線「高島町」、「桜木町」各駅相互間</p> <p>⑤乗継割引運賃の適用区間新設 相鉄本線「平沼橋」～「天王町」間各駅と横浜接続みなとみらい線「新高島」～「馬車道」間各駅相互間</p>	//
		<p>①二俣川～いずみ中央間を乗車する場合および同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合は、二俣川～いずみ中央間の乗車キロに応じ、次の金額を加算</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通大人 6kmまで20円 6kmを超え9kmまで40円 ・通勤1カ月 6kmまで420円 6kmを超え9kmまで840円 ・通学1カ月 6kmまで210円 6kmを超え9kmまで430円 <p>②いずみ中央～湘南台間を乗車する場合および同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合は、次の金額を加算</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通大人 30円 ・通勤1カ月 630円 ・通学1カ月 320円 <p>③上記①と②の区間にまたがって乗車する場合は、それぞれの加算額を合算</p>	<p>【きっぷ】 10円未満のは数を10円単位に切り上げ 【C】 1円未満のは数を1円単位に切り捨て</p>

6. 鉄道電力の変遷

年度	星川開閉所		西横浜変電所		上星川変電所		西谷変電所		二俣川変電所		三ツ境変電所	
	契約 (kW)	設備 (kW)	契約 (kW)	設備 (kW)	契約 (kW)	設備 (kW)	契約 (kW)	設備 (kW)	契約 (kW)	設備 (kW)	契約 (kW)	設備 (kW)
1948	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1949	90	-	-	-	-	-	-	-	1,200	2,000	-	-
1950	90	-	-	-	-	-	-	-	1,200	2,000	-	-
1951	90	-	-	-	-	-	-	-	1,650	2,000	-	-
1952	90	-	-	-	-	-	-	-	1,650	2,000	-	-
1953	180	-	1,000	2,000	-	-	-	-	1,500	2,000	-	-
1954	180	-	1,300	2,000	-	-	-	-	1,500	2,000	-	-
1955	180	-	1,300	2,000	-	-	-	-	1,500	2,000	-	-
1956	180	-	1,300	2,000	-	-	-	-	1,500	2,000	-	-
1957	180	-	1,300	2,000	-	-	-	-	1,500	2,000	-	-
1958	180	-	1,300	2,000	-	-	-	-	1,500	2,000	-	-
1959	180	-	1,300	4,000	-	-	-	-	1,500	2,000	-	-
1960	250	-	1,600	4,000	-	-	-	-	1,500	3,000	-	-
1961	250	-	1,900	4,000	-	-	-	-	2,000	5,000	-	-
1962	250	-	2,000	6,000	-	-	-	-	2,750	5,000	-	-
1963	350	-	3,500	9,000	-	-	-	-	3,700	5,000	-	-
1964	350	-	3,800	9,000	-	-	-	-	3,700	5,000	-	-
1965	-	-	4,900	8,000	-	-	-	-	4,900	5,000	-	-
1966	-	-	5,400	8,000	-	-	-	-	4,700	5,000	-	-
1967	-	-	5,400	8,000	-	-	-	-	5,000	9,000	-	-
1968	-	-	5,400	8,000	-	-	-	-	5,000	9,000	-	-
1969	-	-	5,800	8,000	-	-	-	-	5,900	9,000	-	-
1970	-	-	6,100	8,000	-	-	-	-	6,100	9,000	-	-
1971	-	-	6,000	8,000	-	-	-	-	6,300	9,000	-	-
1972	-	-	5,600	8,000	-	-	-	-	5,900	9,000	-	-
1973	-	-	5,600	8,000	-	-	-	-	5,900	9,000	-	-
1974	-	-	5,600	8,000	-	-	-	-	5,900	9,000	-	-
1975	-	-	6,100	8,000	-	-	-	-	6,200	11,000	-	-
1976	-	-	6,400	8,000	-	-	-	-	8,100	11,000	-	-
1977	-	-	6,400	8,000	-	-	-	-	8,100	11,000	-	-
1978	-	-	6,400	8,000	-	-	-	-	8,100	11,000	-	-
1979	-	-	6,700	8,000	-	-	-	-	8,500	11,000	-	-
1980	-	-	7,000	8,000	-	-	-	-	8,600	11,000	-	-
1981	-	-	7,400	8,000	-	-	-	-	8,900	11,000	-	-
1982	-	-	7,400	8,000	-	-	-	-	8,900	11,000	-	-
1983	-	-	8,100	8,000	-	-	-	-	9,500	11,000	-	-
1984	-	-	4,600	8,000	5,600	4,500	-	-	7,500	11,000	-	-
1985	-	-	4,600	10,500	5,600	4,500	-	-	7,500	11,000	-	-
1986	-	-	5,800	9,000	5,300	9,000	-	-	9,200	11,000	-	-
1987	-	-	5,800	9,000	5,300	9,000	-	-	9,200	11,000	-	-
1988	-	-	5,800	9,000	5,500	9,000	-	-	9,700	13,500	-	-
1989	-	-	5,900	9,000	5,700	9,000	-	-	9,700	13,500	-	-
1990	-	-	6,100	9,000	7,300	9,000	-	-	6,300	13,500	2,900	9,000
1991	-	-	6,100	9,000	7,300	9,000	-	-	6,300	13,500	2,900	9,000
1992	-	-	6,100	9,000	7,300	9,000	-	-	6,300	13,500	2,900	9,000
1993	-	-	6,300	9,000	4,900	9,000	4,200	9,000	4,700	13,500	4,800	9,000
1994	-	-	6,300	9,000	4,900	9,000	4,200	9,000	4,700	13,500	4,800	9,000
1995	-	-	6,300	9,000	4,900	9,000	4,200	9,000	4,700	13,500	4,800	9,000
1996	-	-	6,300	9,000	4,900	9,000	4,200	9,000	4,700	13,500	4,800	9,000
1997	-	-	6,300	9,000	4,900	9,000	4,200	9,000	4,700	13,500	4,800	9,000
1998	-	-	6,300	9,000	4,900	9,000	4,200	9,000	4,700	13,500	4,800	9,000
1999	-	-	6,300	9,000	4,900	9,000	4,200	9,000	4,700	13,500	4,800	9,000
2000	-	-	5,650	9,000	4,400	9,000	4,800	9,000	4,550	13,500	4,650	9,000
2001	-	-	5,250	9,000	4,600	9,000	4,450	9,000	4,550	13,500	4,500	9,000
2002	-	-	5,000	9,000	4,250	9,000	4,850	9,000	4,400	13,500	4,300	9,000
2003	-	-	4,350	9,000	3,900	9,000	4,500	9,000	3,950	13,500	4,100	9,000
2004	-	-	4,960	9,000	3,800	9,000	4,400	9,000	3,550	13,500	3,850	9,000
2005	-	-	5,320	9,000	3,530	9,000	3,890	9,000	3,650	13,500	4,230	9,000
2006	-	-	5,210	9,000	3,290	9,000	3,800	9,000	3,490	13,500	3,950	9,000
2007	-	-	5,210	9,000	3,290	9,000	3,800	9,000	3,490	13,500	3,950	9,000
2008	-	-	5,210	9,000	3,290	9,000	3,800	9,000	3,490	13,500	3,950	9,000
2009	-	-	5,210	9,000	3,290	9,000	3,800	9,000	3,490	13,500	3,950	9,000
2010	-	-	4,820	9,000	2,832	9,000	3,192	9,000	4,464	13,500	3,840	9,000
2011	-	-	4,820	9,000	2,832	9,000	3,192	9,000	4,464	13,500	3,840	9,000
2012	-	-	4,649	9,000	2,762	9,000	3,071	9,000	3,758	13,500	3,353	9,000
2013	-	-	4,649	9,000	2,762	9,000	3,071	9,000	3,758	13,500	3,353	9,000
2014	-	-	4,277	9,000	3,236	9,000	2,737	9,000	3,676	13,500	3,038	9,000
2015	-	-	4,277	9,000	3,236	9,000	2,737	9,000	3,676	13,500	3,038	9,000
2016	-	-	4,200	9,000	3,240	9,000	2,880	9,000	3,792	13,500	3,030	9,000
2017	-	-	4,100	9,000	4,176	9,000	2,880	9,000	3,792	13,500	3,030	9,000

注1：契約(kW)は年度末時点

注2：電力料金(千円)は税抜

	大和変電所		かしわ台変電所		いずみ野変電所		ゆめが丘変電所		合計		総使用 電力 (千kWh)	電力料金 (千円)	単 価 (円)
	契約 (kW)	設備 (kW)	契約 (kW)	設備 (kW)	契約 (kW)	設備 (kW)	契約 (kW)	設備 (kW)	契約電力 (kW)	設備容量 (kW)			
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,001	2,533	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	1,290	2,000	4,642	6,767	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	1,290	2,000	5,410	8,271	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	1,740	2,000	6,399	8,698	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	1,740	2,000	6,618	8,766	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	2,680	4,000	7,449	16,439	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	2,980	4,000	8,388	18,876	-
	500	2,000	-	-	-	-	-	-	3,480	6,000	8,466	19,403	-
	800	2,000	-	-	-	-	-	-	3,780	6,000	10,703	22,772	-
	800	2,000	-	-	-	-	-	-	3,780	6,000	11,526	26,918	-
	1,100	2,000	-	-	-	-	-	-	4,080	6,000	12,714	32,967	-
	1,100	2,000	-	-	-	-	-	-	4,080	8,000	15,648	42,495	-
	1,100	2,000	-	-	-	-	-	-	4,450	9,000	18,541	50,291	-
	1,300	2,000	-	-	-	-	-	-	5,450	11,000	22,838	65,792	-
	1,300	5,000	-	-	-	-	-	-	6,300	16,000	25,762	86,091	-
	2,000	5,000	-	-	-	-	-	-	9,550	19,000	28,256	108,620	-
	2,150	5,000	-	-	-	-	-	-	10,000	19,000	32,425	127,506	-
	3,300	5,000	-	-	-	-	-	-	13,100	18,000	35,965	145,363	-
	3,500	5,000	-	-	-	-	-	-	13,600	18,000	35,313	153,606	4.15
	3,700	5,000	-	-	-	-	-	-	14,100	22,000	37,041	166,560	4.50
	3,700	5,000	-	-	-	-	-	-	14,100	22,000	38,632	177,740	4.60
	3,800	5,000	-	-	-	-	-	-	15,500	22,000	43,017	193,023	4.49
	3,800	5,000	-	-	-	-	-	-	16,000	22,000	45,163	203,741	4.51
	2,600	5,000	1,600	4,000	-	-	-	-	16,500	26,000	46,573	210,300	4.52
	3,300	5,000	2,500	4,000	-	-	-	-	17,300	26,000	49,496	219,917	4.44
	3,300	5,000	2,500	4,000	-	-	-	-	17,300	26,000	53,083	231,889	4.37
	3,300	5,000	2,500	4,000	-	-	-	-	17,300	26,000	54,180	249,041	4.60
	4,500	5,000	2,500	4,000	-	-	-	-	19,300	28,000	60,015	525,693	8.76
	4,500	5,000	2,700	4,000	-	-	-	-	21,700	28,000	71,403	728,298	10.20
	4,500	5,000	2,700	4,000	-	-	-	-	21,700	28,000	73,284	813,111	11.10
	4,500	5,000	2,700	4,000	-	-	-	-	21,700	28,000	75,609	773,994	10.24
	4,700	9,000	2,900	4,000	-	-	-	-	22,800	32,000	76,995	855,085	11.11
	4,700	9,000	3,000	4,000	-	-	-	-	23,300	32,000	77,106	1,407,939	18.26
	5,300	9,000	3,100	4,000	-	-	-	-	24,700	32,000	80,812	1,482,337	18.34
	5,300	9,000	3,100	4,000	-	-	-	-	24,700	32,000	81,061	1,507,827	18.60
	6,000	9,000	3,700	4,000	-	-	-	-	27,300	32,000	84,295	1,592,623	18.89
	6,000	9,000	3,700	4,000	-	-	-	-	27,400	36,500	87,766	1,659,394	18.91
	6,000	9,000	3,700	8,500	-	-	-	-	27,400	43,500	92,031	1,725,291	18.75
	6,200	9,000	4,500	8,500	-	-	-	-	31,000	46,500	95,928	1,629,046	16.98
	6,200	9,000	4,500	8,500	-	-	-	-	31,000	46,500	102,585	1,604,495	15.6
	6,800	9,000	4,200	8,500	-	-	-	-	32,000	49,000	100,455	1,522,562	15.2
	6,800	9,000	4,200	8,500	2,600	9,000	-	-	34,900	58,000	106,845	1,560,069	14.6
	3,900	9,000	6,200	9,000	4,400	9,000	-	-	37,100	67,500	118,506	1,722,080	14.5
	3,900	9,000	6,200	9,000	4,400	9,000	-	-	37,100	67,500	119,591	1,747,239	14.6
	3,900	9,000	6,200	9,000	4,400	9,000	-	-	37,100	67,500	120,623	1,757,888	14.6
	4,500	9,000	5,800	9,000	4,200	9,000	-	-	39,400	76,500	119,523	1,737,195	14.5
	4,500	9,000	5,800	9,000	4,200	9,000	-	-	39,400	76,500	126,548	1,790,208	14.1
	4,500	9,000	5,800	9,000	4,200	9,000	-	-	39,400	76,500	126,006	1,760,917	14.0
	4,500	9,000	5,800	9,000	4,200	9,000	-	-	39,400	76,500	121,645	1,699,401	14.0
	4,500	9,000	5,800	9,000	4,200	9,000	-	-	39,400	76,500	123,329	1,759,390	14.3
	4,500	9,000	5,800	9,000	4,200	9,000	4,500	9,000	43,900	85,500	127,872	1,721,472	13.5
	4,500	9,000	5,800	9,000	4,200	9,000	4,500	9,000	43,900	85,500	138,529	1,826,007	13.2
	4,800	9,000	6,300	9,000	3,750	9,000	3,750	9,000	42,650	85,500	139,681	1,888,846	13.5
	4,700	9,000	6,550	9,000	3,450	9,000	3,850	9,000	41,900	85,500	137,007	1,889,246	13.8
	4,400	9,000	6,350	9,000	3,450	9,000	3,500	9,000	40,500	85,500	137,329	1,778,088	12.9
	4,400	9,000	6,300	9,000	3,100	9,000	2,950	9,000	37,550	85,500	127,465	1,651,898	13.0
	3,850	9,000	7,000	9,000	3,300	9,000	3,200	9,000	37,910	85,500	125,795	1,558,716	12.4
	3,680	9,000	6,220	9,000	3,060	9,000	3,440	9,000	37,020	85,500	125,427	1,549,856	12.4
	3,440	9,000	6,000	9,000	3,140	9,000	3,410	9,000	35,730	85,500	119,827	1,496,284	12.5
	3,440	9,000	6,000	9,000	3,140	9,000	3,410	9,000	35,730	85,500	119,384	1,491,336	12.5
	3,440	9,000	6,000	9,000	3,140	9,000	3,410	9,000	35,730	85,500	119,381	1,704,442	14.3
	3,440	9,000	6,000	9,000	3,140	9,000	3,410	9,000	35,730	85,500	118,753	1,390,346	11.7
	3,312	9,000	6,024	9,000	2,928	9,000	3,096	9,000	34,508	85,500	120,520	1,462,964	12.1
	3,312	9,000	6,024	9,000	2,928	9,000	3,096	9,000	34,508	85,500	110,323	1,519,918	13.8
	3,416	9,000	5,759	9,000	2,766	9,000	3,099	9,000	32,633	85,500	113,863	1,900,600	16.7
	3,416	9,000	5,759	9,000	2,766	9,000	3,099	9,000	32,633	85,500	114,453	2,089,439	18.3
	3,008	9,000	6,287	9,000	2,654	9,000	2,746	9,000	31,659	85,500	110,893	2,153,419	19.4
	3,008	9,000	6,287	9,000	2,654	9,000	2,746	9,000	31,659	85,500	110,465	1,907,853	17.3
	3,312	9,000	5,712	9,000	2,328	9,000	2,712	9,000	31,206	85,500	112,438	1,581,793	14.1
	3,552	9,000	5,472	9,000	2,256	9,000	3,576	9,000	32,834	85,500	115,798	1,741,598	15.0

7. 踏切設備の変遷

年度	第1種(甲) (力所)	第1種(乙) (力所)	第3種 (力所)	第4種 (力所)	合計 (力所)	立体化した数
1948	6	-	-	-	-	-
1949	6	-	1	-	-	-
1950	6	-	3	-	-	-
1951	6	-	7	-	-	-
1952	6	-	7	99	112	-
1953	6	-	12	94	112	-
1954	5	4	12	95	116	-
1955	5	4	13	81	103	-
1956	5	4	14	80	103	-
1957	5	4	16	78	103	-
1958	5	6	17	76	104	-
1959	5	6	19	74	104	-
1960	7	6	21	68	102	-
1961	9	6	21	62	98	-
1962	10	5	23	60	98	-
1963	11	4	25	52	92	-
1964	17	4	22	48	91	-
1965	21	4	22	44	91	-
1966	26	4	21	35	86	-
1967	31	3	22	30	86	-
1968	38	3	15	27	83	-
1969	38	3	17	24	82	-
1970	40	2	17	23	82	-
1971	46	2	11	21	80	2
1972	49	2	8	21	80	-
1973	54	1	4	16	75	4
1974	54	1	13	2	70	5
1975	62	-	7	-	69	-
1976	65	-	1	-	66	3
1977	65	-	1	-	66	-
1978	65	-	1	-	66	-
1979	64	-	1	-	65	1
1980	64	-	1	-	65	-
1981	64	-	1	-	65	-
1982	63	-	-	-	63※	1(閉鎖1)
1983	63	-	-	-	63※	-

年度	第1種(甲) (力所)	合計 (力所)	立体化した数
1984	63	63※	-
1985	63	63※	-
1986	63	63※	-
1987	63	63	1
1988	63	63	-
1989	63	62	-
1990	62	62	-
1991	62	62	-
1992	62	62	-
1993	56	56	6
1994	56	56	-
1995	56	56	-
1996	56	56	-
1997	56	56	-
1998	55	55	1
1999	54	54	-
2000	54	54	-
2001	54	54	-
2002	54	54	-
2003	54	54	-
2004	53	53	-
2005	53	53	-
2006	53	53	-
2007	53	53	-
2008	52	52	-
2009	52	52	-
2010	52	52	-
2011	52	52	-
2012	52	52	-
2013	52	52	-
2014	52	52	-
2015	52	52	-
2016	52	52	-
2017	50	50	-

注1：※は閉鎖中の1力所を除く

注2：年度末時点

8. 鉄道車両数の推移

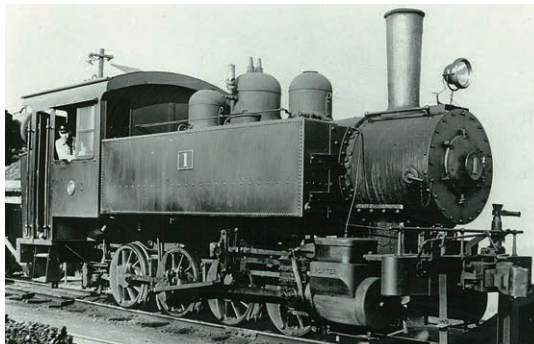
年度	蒸気機関車 (両)	客車 (両)	内燃車 (両)	貨車 (両)	電車 (両)	電気機関車 (両)	合計 (両)
1948	7	9	3	100	28	0	147
1949	5	-	1	95	36	0	137
1950	4	-	-	84(3)	36	0	124
1951	-	-	-	85(4)	40	0	125
1952	-	-	-	83(2)	40	2	125
1953	-	-	-	81	45	3	129
1954	-	-	-	81	44	3	128
1955	-	-	-	81	50	3	134
1956	-	-	-	81	46	3	130
1957	-	-	-	81	52	3	136
1958	-	-	-	81	57	3	141
1959	-	-	-	81	62	3	146
1960	-	-	-	81	74	3	158
1961	-	-	-	81	82	3	166
1962	-	-	-	81	89	3	173
1963	-	-	-	31	100	3	134
1964	-	-	-	48	107	3	158
1965	-	-	-	48	119	4	171
1966	-	-	-	48	133	4	185
1967	-	-	-	48	154	4	206
1968	-	-	-	50	173	4	227
1969	-	-	-	50	188	4	242
1970	-	-	-	50	213	4	267
1971	-	-	-	50	230	4	284
1972	-	-	-	50	236	4	290
1973	-	-	-	50	258	4	312
1974	-	-	-	50	260	4	314
1975	-	-	-	50	274	4	328
1976	-	-	-	35	282	4	321
1977	-	-	-	35	288	4	327
1978	-	-	-	34	290	4	328
1979	-	-	-	34	297	4	335
1980	-	-	-	30	305	4	339
1981	-	-	-	30	312	4	346
1982	-	-	-	30	318	4	352

注：()は動力付貨車

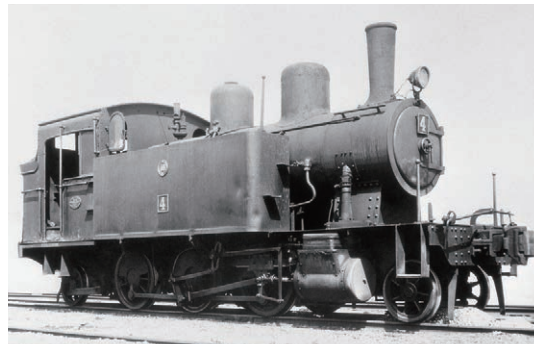
年度	貨車 (両)	電車 (両)	電気機関車 (両)	合計 (両)
1983	21	325	4	350
1984	21	325	4	350
1985	21	345	4	370
1986	21	355	4	380
1987	21	355	4	380
1988	21	365	4	390
1989	21	395	4	420
1990	21	425	4	450
1991	21	455	4	480
1992	16	454	4	474
1993	15	444	4	463
1994	15	424	4	443
1995	15	434	4	453
1996	15	434	4	453
1997	15	436	4	455
1998	15	445	4	464
1999	11	445	4	460
2000	11	445	4	460
2001	0	445	4	449
2002	0	443	4	447
2003	0	415	4	419
2004	0	423	4	427
2005	0	411	4	415
2006	0	398	0	398
2007	0	398	0	398
2008	0	378	0	378
2009	0	408	0	408
2010	0	398	0	398
2011	0	398	0	398
2012	0	408	0	408
2013	0	398	0	398
2014	0	398	0	398
2015	0	398	0	398
2016	0	398	0	398
2017	0	398	0	398

9. 鉄道車両の変遷

神中鉄道(株)の車両



アメリカ製の1形機関車(1926~1951年)



3形機関車(1926~1951年)
3号機をかしわ台車両センターに保存



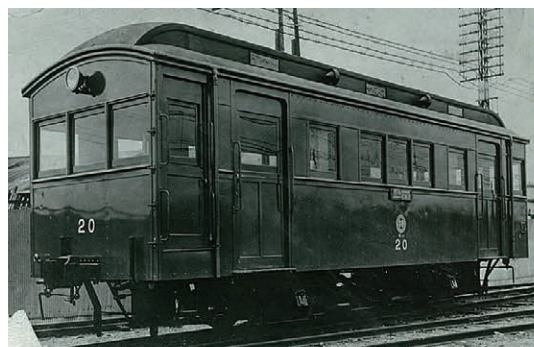
オープンデッキのハ20形客車(1926~1949年)
ハ24をかしわ台車両センターに保存



初のガソリンカーキハ1形気動車(1929~1939年)



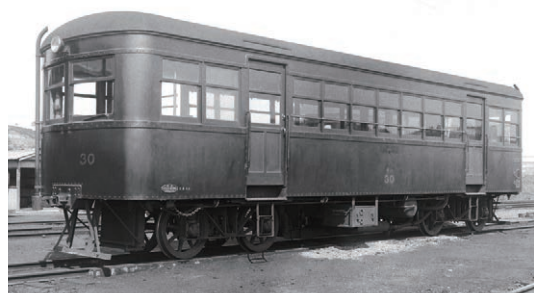
半鋼製のキハ10形気動車(1930~1939年)



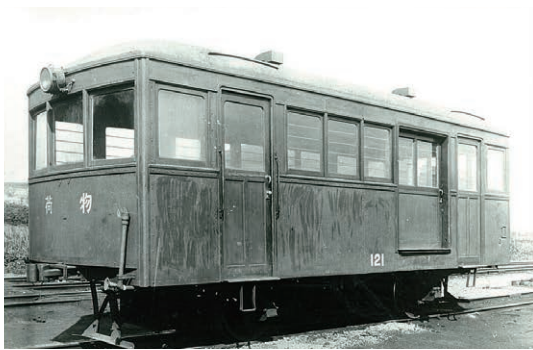
客車を改造したキハ20形気動車(1931~1937年)



ロ10形を改造したハフ100形客車(1931~1949年)



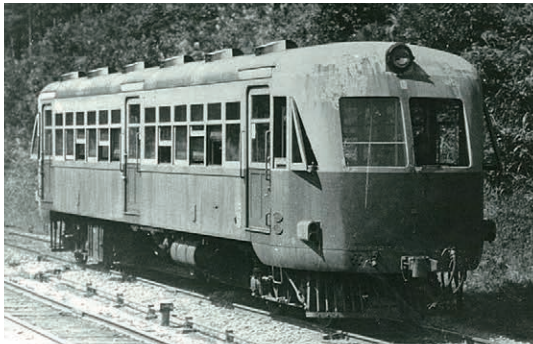
初のディーゼーカーキハ30形気動車(1935~1943年)



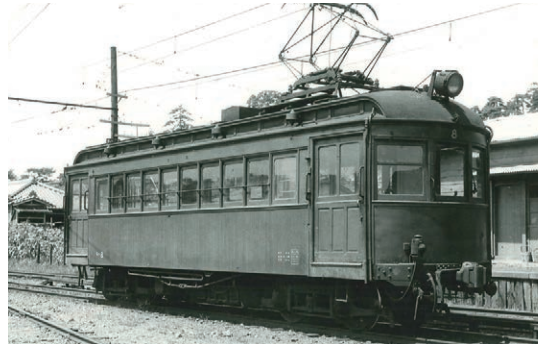
キハ1形を小荷物専用に改造したキニ120形気動車
(1936～1948年)



大型流線型のキハ40形気動車(1937～1944年)



東京横浜電鉄株から譲り受けたキハ1形(第2次)気動車
(1939～1950年)

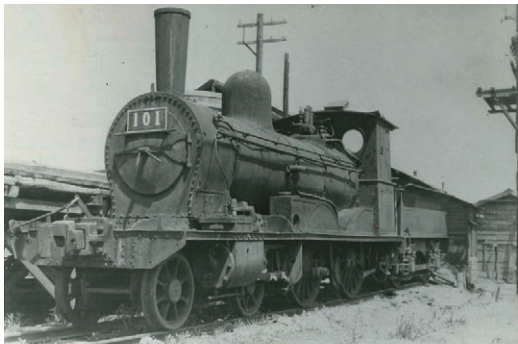


初の電車として東京横浜電鉄株から譲り受けたモハ1形電車
(1942～1948年)

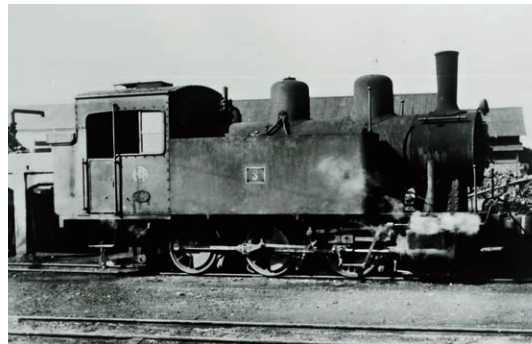


鉄道省から譲り受けたホハ200形客車(1943～1949年)

相模鉄道(株)の車両



鉄道建設工から使用したイギリス製の100形機関車
(1920～1950年)



1形機関車(1924～1944年)



電車形として新造したホ1形客車(1926～1944年)



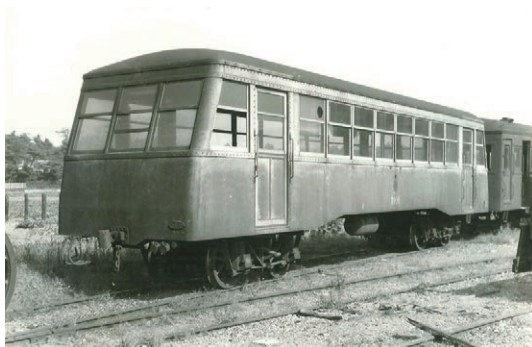
初のガソリンカーキハ1形気動車(1932～1943年)



キハ1形と同時に新造したキハ100形気動車(1932～1951年)



日本最初のディーゼル電動客車キハ1000形気動車
(1935～1946年)



キハ1000形の付随車サハ1100形気動車(1938～1948年)



最後の蒸気機関車となった10形機関車(1941～1951年)



戦時中の輸送増とガソリン不足から新造した20形機関車
(1942~1944年)



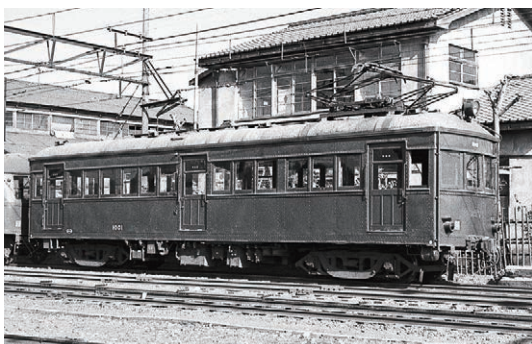
スマートな車体のオハ10形客車(1943~1944年)



キハ1000形を改造したデハ1050形電車(1943~1947年)



キハ1形(第2次)を改造したクハ1110形電車(1946~1961年)



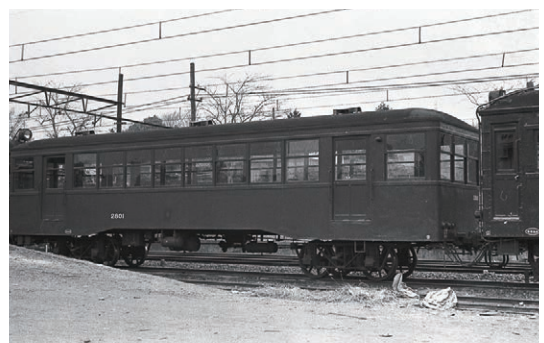
東京急行電鉄株から譲り受けたモハ1000形電車
(1947~1965年)



初の20m4扉車である3000系電車(1947~1965年)



東京急行電鉄株から譲り受け、後にモハ2000形となったデハ
1100形電車(1948~1970年)



サハ1100形を改造したサハ2800形電車(1948~1959年)



ホハ50形(元キハ40形)を改造したクハ1500形電車
(1949～1956年)



貨物列車に使用したモワ1形電車(1950～1953年)



昭和30年前後に主力客車として活躍した2000系電車
(1948～1975年)



構内入換などに使用されていた2000系電車



最初の電気機関車であるED10形電気機関車(1952～2007年)



初の新造車両5000系電車(1955～1975年)



3000系を6000系に合わせて更新した3010系電車
(1964～1999年)



塗装変更後の3010系電車



経済性と効率的な輸送のため導入した6000系電車
(1961～1998年)



塗装変更後の6000系電車



6000系を大型化し性能を向上させた新6000系電車
(1970～2005年)



塗装変更後の新6000系電車



アルミ製車体導入の先駆けとなった6000系試作モハ6021
(1967～1998年)



アルミ試作車モハ6021の実績を基に新造したアルミ車体の
2100系電車(1970～2004年)



日本で初めて自動窓を採用したアルミ車体の5100系電車
(1972～2009年)



新6000系の性能を基にアルミ車体化した7000系電車
(1975年～)



近代的なデザインにモデルチェンジした新7000系電車 (1986年～)



2007年から順次、グループカラーを採用したデザインに変更。変更後の新7000系電車



VVVFインバータ制御装置を備えた8000系電車 (1990年～)



グループカラーのデザインに変更後の8000系電車



先頭車両前面に曲面ガラスを採用した9000系電車 (1993年～)



グループカラーのデザインに変更後の9000系電車



東日本旅客鉄道株のE231系をベースとした10000系電車 (2002年～)



グループカラーのデザインに変更後の10000系電車



東日本旅客鉄道株のE233系をベースとした11000系電車
(2009年～)



「デザインブランドアッププロジェクト」で登場した9000系の
リニューアル車両(2016年～)



相鉄・東急直通線用に新造した20000系電車(2018年～)



7000系電車を事業用車両に改造した700系電車



相鉄・JR直通線用に新造する12000系電車
(2019年導入予定・イメージ)

3 運輸業 バス

1. 自動車業乗合バス営業成績

相模鉄道(株)・相鉄バス(株)・相鉄ホールディングス(株)

年度	輸送人員 (千人)	運輸収入 (千円)	免許キロ (km)	系統数	系統キロ (km)	走行キロ (千km)	車両数 (両)
1950	362	3,485	41	-	-	161	7
1951	1,240	12,371	43	-	-	405	9
1952	2,045	25,124	55	-	-	689	19
1953	2,704	38,835	61	-	-	1,024	22
1954	2,989	49,066	61	-	-	1,144	27
1955	3,668	61,268	66	-	-	1,484	38
1956	4,690	67,091	79	-	-	1,498	45
1957	5,845	85,090	86	-	-	1,778	55
1958	7,232	129,753	99	-	-	2,542	78
1959	9,609	203,195	114	-	-	3,739	109
1960	11,236	243,937	127	-	-	4,091	127
1961	13,201	250,664	147	49	412	4,163	127
1962	16,670	297,998	186	63	535	4,623	135
1963	21,619	341,586	188	64	538	5,148	140
1964	25,357	372,429	193	65	505	5,043	136
1965	28,541	560,744	201	67	501	5,994	147
1966	30,960	599,563	208	71	502	6,291	150
1967	33,096	686,557	209	75	550	6,974	160
1968	35,299	806,287	212	83	598	7,733	190
1969	39,162	909,151	219	86	606	8,191	190
1970	43,757	1,044,634	221	88	625	8,692	213
1971	44,146	1,222,923	225	89	607	8,645	227
1972	45,270	1,412,996	213	86	608	8,421	224
1973	45,637	1,833,730	207	85	546	8,468	230
1974	45,978	2,082,337	209	84	546	8,660	237
1975	49,048	2,581,421	211	83	560	9,108	236
1976	45,388	3,174,430	212	88	586	8,964	236
1977	46,155	3,343,959	213	90	597	8,974	235
1978	44,651	3,493,963	214	88	588	8,925	235
1979	44,759	3,972,174	219	91	604	9,051	239
1980	45,263	4,066,175	228	97	620	9,113	245
1981	45,242	4,653,063	224	99	620	9,203	254
1982	44,460	4,986,945	229	106	668	9,264	275
1983	44,282	5,195,353	229	108	674	9,627	277
1984	44,088	5,455,822	229	111	677	9,766	280
1985	43,582	5,793,558	228	112	676	9,731	278
1986	44,319	5,956,377	224	112	676	9,802	275

年度	輸送人員 (千人)	運輸収入 (百万円)	免許キロ (km)	系統数	系統キロ (km)	走行キロ (千km)	車両数 (両)
1987	44,659	6,128	224	112	1,203	9,848	277
1988	44,997	6,350	740	120	1,253	10,022	285
1989	45,201	6,901	1,680	131	1,367	11,194	288
1990	45,095	7,317	2,422	135	8,458	11,598	286
1991	45,417	7,665	2,414	142	8,559	12,179	289
1992	44,731	8,071	2,391	139	-	12,222	292
1993	44,430	7,988	2,747	140	-	12,200	294
1994	43,011	7,860	2,374	137	-	12,206	293
1995	41,992	7,735	2,382	139	-	12,373	294
1996	41,154	7,532	2,380	139	-	12,195	291
1997	40,653	7,436	1,842	135	-	12,111	289
1998	39,441	7,298	1,843	137	-	12,056	286
1999	38,141	7,043	1,844	-	-	10,743	273
2000	36,394	6,718	1,834	-	-	9,634	269
2001	34,644	6,422	1,835	-	-	9,515	270
2002	34,093	6,383	1,837	-	-	10,160	275
2003	34,021	6,318	1,822	-	-	10,035	275
2004	34,037	6,331	1,830	-	-	9,902	277
2005	34,629	6,472	1,995	104	6,118	10,270	285
2006	35,059	6,138	2,025	108	6,184	10,486	289
2007	35,049	6,069	1,062	105	2,408	9,902	283
2008	34,647	5,914	411	101	1,381	9,390	277
2009	33,510	5,818	422	100	1,358	8,867	267
2010	32,759	5,743	391	103	1,409	9,515	281
2011	32,903	5,780	399	102	1,406	10,025	282
2012	33,281	5,832	435	108	1,580	10,244	289
2013	33,144	5,813	466	112	1,607	10,284	292
2014	32,959	5,759	519	113	1,633	10,296	291
2015	33,169	5,803	585	120	1,730	10,037	292
2016	33,824	5,850	603	123	1,789	10,162	299
2017	34,409	5,952	602	125	1,804	10,208	301

注1：1950年6月20日営業再開

注2：運輸収入には雑収入を含む

注3：車両数に、リース車両は含まない

注4：1950～2000年は相模鉄道㈱、2001～2008年度は相鉄バス㈱と相模鉄道㈱、2009・2010年度は相鉄バス㈱と相鉄ホールディングス㈱の合計値、2011年度からは相鉄バス㈱の数値

注5：2006年度から、運輸収入は内部取引高を消去した金額

注6：単位未満は切り捨て

2. 相鉄バス(株)乗合バス運行系統一覧

2018年3月31日現在

横浜営業所

系統番号	運行系統	キロ程 (km)
浜1	横浜駅西口 ~ 西菅田団地・小机駅 ~ 新横浜駅	12.18
浜1	横浜駅西口 ~ 西菅田団地 ~ 小机駅	9.88
浜1	横浜駅西口 ~ 岡野町 ~ 西菅田団地	6.70
浜4	横浜駅西口 ~ 元久保町 ~ 保土ヶ谷駅東口	往：6.32 復：6.59
浜5	横浜駅西口 → 交通裁判所・鶴屋町三丁目 → 横浜駅西口	8.56
浜5	横浜駅西口 → 交通裁判所 → 横浜駅西口(第2)	8.30
浜5	横浜駅西口 → 交通裁判所 → 洪福寺	6.05
深夜浜5	横浜駅西口(第3) → 交通裁判所 → 洪福寺	6.27
浜5	三ツ沢西町 → 交通裁判所・鶴屋町三丁目 → 横浜駅西口	5.71
浜5	三ツ沢西町 → 交通裁判所 → 横浜駅西口(第2)	5.45
浜7	横浜駅西口 ~ 岡野町 ~ 横浜車庫	往：3.87 復：4.10
浜10	横浜駅西口 → 国大西・横浜新道 → 横浜駅西口	10.90
浜10	横浜駅西口 → 国大西 → 横浜新道	6.85
浜10	国大西 → 横浜新道 → 横浜駅西口	5.88
浜11	横浜駅西口 ~ 釜台住宅第3 ~ 上星川駅	6.67
深夜浜11	横浜駅西口(第3) → 釜台住宅第3 → 上星川駅	6.89
浜11	横浜駅西口 ~ 岡野町 ~ 釜台住宅第3	5.45
浜11	横浜車庫 ~ 釜台住宅第3 ~ 上星川駅	往：4.63 復：4.40
浜13	横浜駅西口 ~ 羽沢 ~ 上星川駅	往：8.42 復：8.62
浜13	横浜車庫 ~ 羽沢 ~ 上星川駅	往：4.83 復：5.03
浜16	横浜駅西口 ~ 和田町駅 ~ 西原住宅	往：9.04 復：9.31
浜16	和田町駅 ~ 鶴ヶ峰駅北口 ~ 鶴ヶ峰駅	6.00
浜16	和田町駅 ~ 西原住宅	3.90
浜17	東戸塚駅西口 → 今井IC・藤塚町 → 東戸塚駅西口	9.82
浜17	藤塚町 → 今井IC → 東戸塚駅西口	6.76
浜18	東戸塚駅西口 → 川上IC・藤塚町 → 星川ランプ	5.22
浜18	藤塚町 → 川上IC → 東戸塚駅西口	7.23
浜19	和田町駅 ~ 新桜ヶ丘団地	4.20
浜20	横浜車庫 ~ 羽沢 ~ 新桜ヶ丘団地	6.54
浜45	美立橋 ~ 星川駅 ~ 保土ヶ谷駅西口	7.30
浜45	美立橋 ~ 星川駅	5.55
高速	二俣川駅北口 ~ 羽田空港	往：42.60 復：41.05
高速	横浜駅西口 ~ 御殿場駅 ~ 河口湖駅	往：121.64 復：121.44

旭営業所

系統番号	運行系統	キロ程 (km)
旭1	二俣川駅南口 ~ 左近山第6 ~ 鶴ヶ峰駅	8.56
旭1	二俣川駅南口 ~ 左近山第6	4.98
旭1	二俣川駅南口 ~ 左近山第5	4.38
旭2	二俣川駅北口 ~ 保土ヶ谷バイパス ~ 左近山第6	4.37
旭2	二俣川駅北口 ~ 保土ヶ谷バイパス ~ 左近山第5	3.77
旭4	二俣川駅北口 ~ 保土ヶ谷バイパス ~ 保土ヶ谷駅東口	9.22
旭4	二俣川駅北口 ~ 保土ヶ谷駅東口	8.97
旭4	二俣川駅北口 ~ 保土ヶ谷バイパス ~ 美立橋	4.12
旭4	美立橋 ~ 保土ヶ谷駅東口・南区総合庁舎前 ~ 桜木町駅	往：12.32 復：12.25
旭4	美立橋 ~ 保土ヶ谷駅東口 ~ 桜木町駅	往：10.81 復：10.80
旭4	美立橋 ~ 保土ヶ谷駅東口 ~ 横浜駅西口	往：9.82 復：9.61
旭4	美立橋 ~ 保土ヶ谷駅東口	5.10
旭5	二俣川駅北口 ~ 桜ヶ丘 ~ 保土ヶ谷駅西口	11.03
旭6	二俣川駅南口 ~ 市沢町 ~ 東戸塚駅西口	9.98
旭6	二俣川駅南口 → 東戸塚駅西口	8.73
旭6	左近山第1 ~ 市沢町 ~ 東戸塚駅西口	6.95
旭6	左近山第1 → 東戸塚駅西口	5.70
旭6	市沢小学校 ~ 市沢町 ~ 東戸塚駅西口	4.67
旭6	左近山第5 ~ 東戸塚駅西口	4.35
旭9	鶴ヶ峰駅 → 横浜旭陵高校前 → よこはま動物園	4.10
旭10	横浜駅西口 → 鶴ヶ峰駅 → よこはま動物園北門	14.14
旭10	横浜駅西口 ~ 鶴ヶ峰駅・旭台 ~ よこはま動物園	往：15.34 復：15.55
旭10	横浜駅西口 ~ 鶴ヶ峰駅 ~ よこはま動物園	往：13.26 復：13.47
旭10	鶴ヶ峰駅 → よこはま動物園北門	4.66
旭10	鶴ヶ峰駅 ~ よこはま動物園	3.78
旭11	鶴ヶ峰駅 ~ 市営集会場前 ~ 中山駅	往：7.49 復：7.34
旭11	鶴ヶ峰駅 ~ 西ひかりが丘	4.08
旭12	鶴ヶ峰駅 ~ 旭台	2.72
旭13	よこはま動物園北門 ← 市営集会場前 ← 中山駅	6.04
旭13	よこはま動物園 ~ 市営集会場前 ~ 中山駅	往：5.31 復：5.16
旭14	よこはま動物園 ~ 中山駅	往：4.01 復：3.86
旭15	鶴ヶ峰駅 ~ 森の台小学校入口 ~ 中山駅	往：6.17 復：6.07
旭18	二俣川駅南口 ~ 希望ヶ丘駅	4.79

系統番号	運行系統	キロ程 (km)
旭18	緑園都市駅 ～ 希望ヶ丘駅	4.21
旭19	二俣川駅南口 ～ 南万騎が原駅 ～ 緑園都市駅	往：3.88 復：3.68
旭19	二俣川駅南口 → 万騎が原第3 → 二俣川駅南口	往：2.97
旭20	二俣川駅北口 ～ 保土ヶ谷バイパス ～ 旭高校入口 (旭営業所)	3.09
旭21	二俣川駅北口 ～ ニュータウン第1 ～ 旭高校入口 (旭営業所)	往：3.51
旭21	二俣川駅北口 ～ ニュータウン第1 ～ 旭高校入口	3.43
旭22	二俣川駅北口 → 運転試験場 → 旭高校入口 (旭営業所)	4.26
旭23	二俣川駅北口 → 運転試験場 → 二俣川駅北口	3.19
旭27	三ツ境駅 ～ 中丸 ～ 南瀬谷小学校	3.16
旭28	三ツ境駅 ～ 中丸 ～ ニュータウン南瀬谷	4.30
旭29	三ツ境駅 → 中丸・ニュータウン南瀬谷 → 三ツ境駅	9.55
旭32	三ツ境駅 ～ 岸本 ～ 二俣川駅北口	往：4.21 復：4.64
旭33	三ツ境駅 ～ 中丸 ～ よこはま動物園	5.11
旭33	三ツ境駅 ～ 中丸 ～ 旭高校入口 (旭営業所)	往：2.83 復：2.75
旭34	三ツ境駅 ～ 岸本 ～ よこはま動物園	往：4.20 復：4.63
旭34	三ツ境駅 ～ 岸本 ～ 旭高校入口 (旭営業所)	往：1.84 復：2.27
旭80	隼人中学・高校 ～ 希望ヶ丘駅	1.95
旭88	二俣川駅南口 → さちが丘隼人中学・高校 → 希望ヶ丘駅	5.91
旭89	二俣川駅南口 ← 南万騎が原駅 ← 希望ヶ丘駅	5.89
旭99	二俣川駅南口 → 南万騎が原駅 → 希望ヶ丘駅	4.97
116	三ツ境駅 ～ 若葉台中央	6.62
116	三ツ境駅 ～ 地区公園 ～ 若葉台中央	6.09

綾瀬営業所

系統番号	運行系統	キロ程 (km)
綾1	大和駅 ～ ニュータウン南瀬谷	往：3.25 復：3.85
綾11	海老名駅 ～ 国分寺台第12 ～ 吉岡芝原	6.10
綾11	海老名駅 ～ 国分寺台第12	4.60
綾12	海老名駅 ～ 国分寺台第12 ～ 綾瀬市役所	6.10
綾22	海老名駅 ～ 下浜田 ～ ハマキョウレックス	5.59
綾23	海老名駅 ～ 下浜田 ～ 農大前	4.60
綾31	海老名駅 ～ 厚木ナイロン ～ 農大前	5.11
綾41	海老名駅 ～ 小園団地 ～ 綾瀬市役所	7.00
綾41	海老名駅 ～ 小園団地 ～ 綾瀬車庫	3.80
綾43	海老名駅 ～ 早川 ～ 綾瀬市役所	6.17
綾51	海老名駅 ～ 釜田 ～ 綾瀬市役所	5.70
綾51	海老名駅 ～ 釜田・観音橋 ～ 綾瀬市役所	7.04
綾52	海老名駅 ～ 蓼川自治会館 ～ 相模大塚駅南口	5.92
綾53	海老名駅 ～ 富士塚 ～ 綾瀬車庫	3.70
綾53	海老名駅 ← 日立相模	1.98
綾61	海老名駅 ～ 早川中央第1 ～ 早川中央第3	5.76
綾62	海老名駅 ～ 国分・早川中央第1 ～ 早川中央第3	5.86
綾62	海老名駅 ～ 国分・早川中央第2 ～ 早川中央第1	5.33
綾71	相模大塚駅南口 → 【直行】 → 綾瀬車庫	5.44
綾72	相模大塚駅南口 ～ 蓼川自治会館 ～ 飛行場正門	1.88
綾72	大和駅 ～ 相模大塚駅南口・蓼川自治会館 ～ 綾瀬車庫	往：7.27 復：6.97
綾72	相模大塚駅南口 ～ 蓼川自治会館 ～ 綾瀬車庫	4.62
綾73	海老名駅 ～ 十二天 ～ 寒川駅	11.11
綾75	相模大塚駅北口 ～ さがみ野駅 ～ 南林間駅	5.80
綾75	さがみ野駅 ～ 南林間駅	4.00
綾75	さがみ野駅 ← 県公社東原団地前	1.70
急行	海老名駅 ～ 富士ゼロックス	6.04
深夜急行	横浜駅西口 → 海老名駅	30.84
高速	海老名駅 ～ 羽田空港	往：67.64 復：66.09

(コミュニティバス)

運行系統	キロ程 (km)
海老名駅 ～ 緑苑 ～ かしわ台駅	往：6.17 復：6.47
海老名駅西口 ～ 上今泉三丁目 ～ かしわ台駅	往：7.48 復：7.03
海老名駅 ～ 大谷公民館 ～ 高齢者生きがい会館	7.62
綾瀬市役所 → かしわ台駅前ロータリー → 綾瀬市役所	15.24
綾瀬市役所 ～ 中原公園 ～ 長後駅西口	往：7.44 復：7.36
綾瀬市役所 ～ 高座屋内温水プール	7.75

3. 自動車業乗合バス運賃制度の変遷

相模鉄道(株)・相鉄バス(株)・相鉄ホールディングス(株)

実施日	横浜市内	武相地区	
		特殊区間制	対キロ区間制
1950年 6月20日			賃率2円25銭 初乗り5円
1951年10月11日			賃率3円00銭 初乗り10円
1951年12月25日	1区15円、1区増すごとに10円加算		
1958年12月24日			賃率3円55銭 初乗り10円
1965年 1月16日	1区20円、1区増すごとに10円加算		賃率3円90銭 初乗り15円
1966年 4月18日	30円均一制		
1967年11月22日		1区20円、以後1区増すごとに10円加算	賃率5円00銭 初乗り15円
1971年 1月21日		1区30円、以後1区増すごとに10円加算	賃率6円90銭 初乗り20円
1972年 8月 1日	40円均一制		
1973年 4月 1日	50円均一制		
1973年 7月 1日		2区まで40円、以後1区増すごとに10円加算	賃率9円20銭 初乗り30円
1974年11月 1日		2区まで60円、以後1区増すごとに10円加算	賃率13円80銭 初乗り40円
1975年12月 1日	90円均一制(ただし1976年4月30日までは70円均一制)		
1976年12月24日		2区まで70円、以後1区増すごとに10円加算	賃率15円80銭 初乗り60円
1978年10月 1日	110円均一制(ただし1979年3月31日までは100円均一制)		
1979年 1月 8日		2区まで80円、以後1区増すごとに10円加算	賃率18円90銭 初乗り70円
1981年 1月 8日		2区まで100円、以後1区増すごとに10円加算(ただし1981年11月30日までは2区まで90円、以後1区増すごとに10円加算)	賃率22円40銭 初乗り80円
1981年 5月16日	140円均一制(ただし1982年1月31日までは130円均一制)		
1983年 1月 8日		2区まで120円、以後1区増すごとに10円加算(ただし1983年11月30日までは2区まで110円、以後1区増すごとに10円加算)	賃率25円70銭 初乗り90円
1984年 7月 4日	160円均一制(ただし1985年1月31日までは150円均一制)		
1985年 1月 8日		2区まで140円、以後1区増すごとに10円加算(ただし1986年1月31日までは2区まで130円、以後1区増すごとに10円加算)	賃率28円10銭 初乗り100円
1987年 2月26日		2区まで150円、以後1区増すごとに10円加算(ただし1987年5月31日までは現行運賃のまま据置)	賃率28円80銭 初乗り110円
1989年 1月 8日	180円均一制(ただし、1989年10月31日までは170円均一制)		
1989年 5月 8日		1区150円、2区170円、以後1区増すごとに10円加算(ただし1989年9月30日までは1区150円、以後1区増すごとに10円加算)	賃率31円20銭 初乗り120円
1991年10月 1日		1区160円、2区180円、3区200円、以後1区増すごとに10円加算	賃率33円70銭 初乗り130円
1992年 4月 1日	200円均一制		
1994年 3月 1日		1区170円、以後1区増すごとに20円加算	賃率35円90銭 初乗り150円
1997年 4月 1日		(対キロ区間制に変更)	賃率38円10銭 初乗り170円 (ただし、従来の対キロ区間制路線は1998年3月31日までは初乗り160円)
1997年 9月 1日	210円均一制		
2014年 4月 1日	現金220円均一制 交通系ICカード216円均一制 (IC1円単位運賃の導入)		賃率38円10銭 初乗り 現金180円 交通系ICカード175円 (IC1円単位運賃の導入) ※1997年改定運賃の税抜額に100分の108を乗じて算出

4. 自動車業貸切バス運賃制度の変遷

相模鉄道(株)・相鉄バス(株)・相鉄ホールディングス(株)

実施日	大型車の運賃			
	キロ制(1kmにつき)			時間制
1954年	135円			2時間まで2,760円
1965年 1月16日	150kmまで	151～250km	251km以上	2時間まで4,800円
	155円	145円	140円	
1969年 9月10日	50kmまで	51～200km	201km以上	1時間につき4,000円
	200円	160円	130円	
	100kmまで	101～300km	301km以上	1時間につき
1973年 4月17日	240円	190円	150円	4,400円
1974年10月23日	340円	270円	210円	6,300円
1977年 6月 1日	400円	320円	240円	7,400円
1979年10月23日	450円	360円	270円	8,200円
1982年 1月22日	500円	400円	300円	9,200円
1984年 8月14日	530円	420円	310円	9,800円
1989年 4月 1日	550円	440円	320円	10,200円
1997年 4月 1日	580円	470円	340円	10,900円

相鉄バス(株)

実施日			上限額	下限額	
2014年 7月 1日	運賃	キロ制運賃 (1km当たり)	大型車	170円	120円
			中型車	150円	100円
			小型車	120円	80円
		時間制運賃 (1時間当たり)	大型車	7,680円	5,310円
			中型車	6,480円	4,490円
			小型車	5,560円	3,850円
	料金	交替運転者配置料金	キロ制料金(1km当たり)	40円	30円
			時間制料金(1時間当たり)	3,080円	2,130円
		深夜早朝運行料金	時間制運賃および交替運転者配置料金(時間制料金)の2割以内		
特殊車両割増料金	運賃の5割以内				

5. 自動車業貸切バス営業成績

相模鉄道(株)・相鉄自動車(株)・相鉄バス(株)・相鉄ホールディングス(株)

年度	輸送人員 (千人)	運輸収入 (百万円)	走行キロ (千km)	車両数 (両)
1952	4	1	20	1
1953	18	6	83	5
1954	54	16	226	10
1955	98	27	363	11
1956	157	48	575	14
1957	188	56	664	17
1958	232	65	781	18
1959	249	77	889	20
1960	304	98	1,093	32
1961	397	152	1,679	45
1962	427	187	2,059	45
1963	550	250	2,803	63
1964	601	283	3,192	71
1965	566	265	2,741	71
1966	640	305	3,089	69
1967	620	319	3,041	69
1968	566	302	2,593	60
1969	533	377	3,025	60
1970	530	494	3,202	60
1971	511	484	3,220	60
1972	485	482	3,071	60
1973	462	601	3,027	60
1974	448	666	2,822	60
1975	435	723	2,830	60
1976	442	786	2,869	60
1977	432	798	2,727	60
1978	458	916	3,170	48
1979	395	866	2,776	48
1980	385	958	2,843	48
1981	387	1,032	2,945	48
1982	377	1,043	2,864	29
1983	378	1,006	2,827	31
1984	391	1,043	2,856	31
1985	347	981	2,681	31
1986	341	1,047	2,765	31
1987	332	1,035	2,848	31
1988	323	1,014	2,911	31
1989	326	1,004	2,659	34
1990	344	1,064	2,618	38
1991	348	1,103	2,652	38
1992	325	1,112	2,625	38
1993	305	1,080	2,799	38
1994	298	1,048	2,892	38
1995	278	994	2,874	38
1996	271	992	2,894	38
1997	—	828	—	38
1998	—	707	—	33
1999	—	865	—	40
2000	—	878	—	40
2001	—	878	—	45
2002	—	894	—	45
2003	—	867	—	45
2004	—	825	—	45
2005	—	816	—	23
2006	—	763	—	21
2007	—	714	—	21
2008	—	608	—	15
2009	—	6	—	10
2010	—	79	—	13
2011	—	73	—	13
2012	—	78	—	11
2013	—	34	—	10
2014	—	32	—	10
2015	—	30	—	10
2016	—	43	—	16
2017	—	57	—	10

注1：1952年6月27日営業開始

注2：運輸収入には雑収入を含む

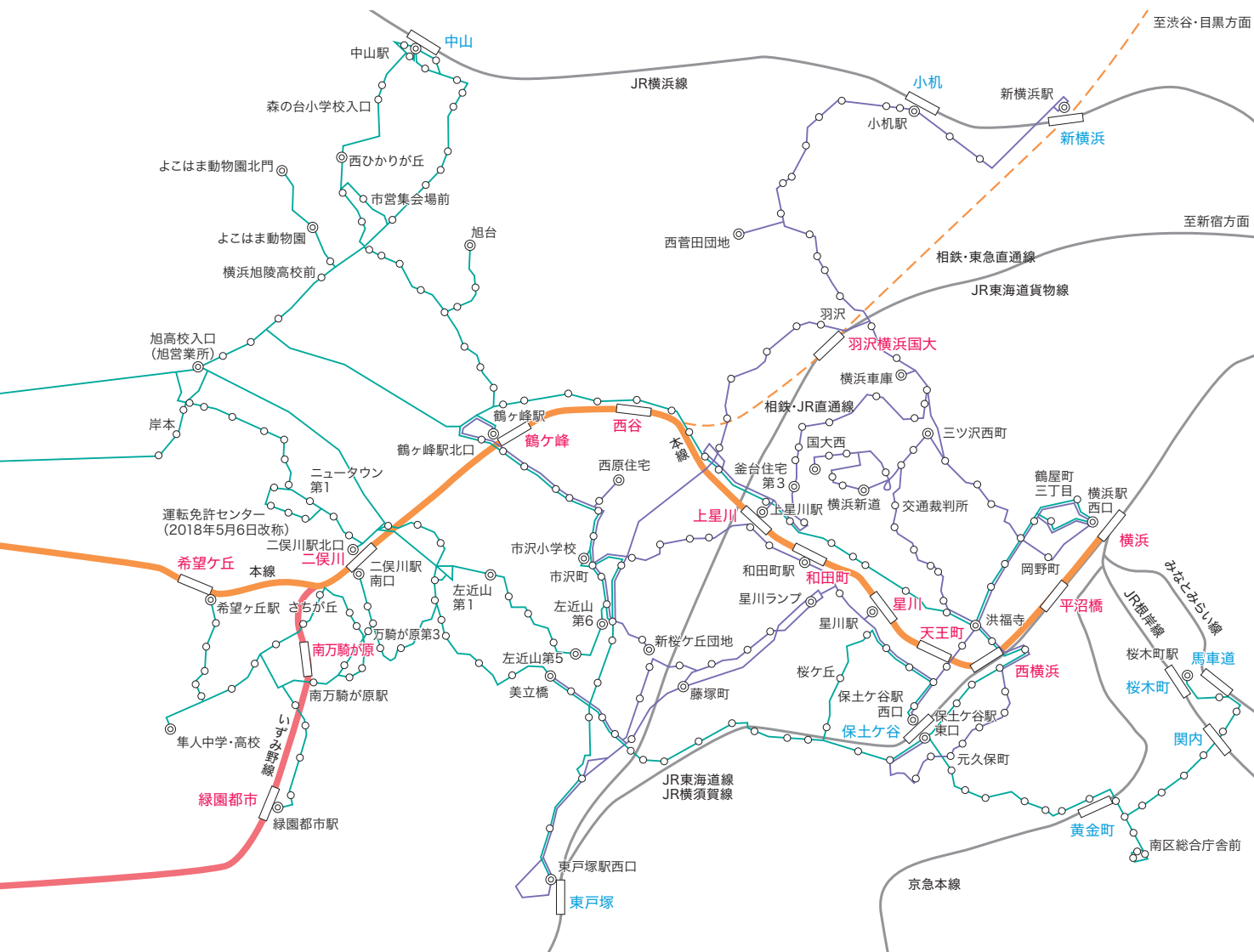
注3：1996年度までは相模鉄道(株)、1997～2000年度は相模鉄道(株)と相鉄自動車(株)の合計値、2001～2008年度は相模鉄道(株)と相鉄自動車(株)と相鉄バス(株)の合計値、2009年度は相鉄ホールディングス(株)と相鉄バス(株)の合計値、2010年度以降は相鉄バス(株)の数値

注4：単位未満は切り捨て

6. 自動車業貸切バス事業区域の変遷

相模鉄道(株)・相鉄自動車(株)・相鉄バス(株)・相鉄ホールディングス(株)

認可年月日	事業区域
1952年 6月27日	横浜市を起点とする神奈川、茨城、栃木、埼玉、千葉各県および東京都
1954年 3月17日	(神奈川地区)横浜市、高座郡、愛甲郡、川崎市
1954年 6月 7日	(東京地区)東京都特別区(23区)および町田市
1957年 5月23日	(神奈川地区)横浜市、川崎市、大和市、相模原市、厚木市(岡田、酒井、戸田、下津古久、上落合、長沼を除く)、藤沢市(長後、高倉、遠藤、用田、葛原、打戻、菅浦沢、彌郷、宮原に限る)、茅ヶ崎市(堤、下寺尾、行谷、芹沢に限る)、高座郡、愛甲郡
1967年12月18日	神奈川県全域(ただし津久井郡を除く)
1987年 1月 8日以降	神奈川県全域、東京都特別区(23区)および町田市



4 流通業

1. 主要店舗の変遷

スーパーマーケット業

株相高(1959年4月～1982年8月)

事業所名	開店日	備考
旧大和店	1959年 7月 1日	1988年8月31日閉店
逗子店	1960年10月28日	2000年3月10日閉店
公田店	1964年 4月30日	1996年8月25日閉店
善行店	1968年11月22日	
富岡店	1970年10月 2日	2005年2月18日閉店
ひかりが丘店	1970年10月27日	
百合ヶ丘店	1970年11月 6日	1995年3月31日閉店
塚越店	1971年 3月 3日	2016年3月22日閉店
湘南台店	1971年11月19日	
南林間店	1974年 4月23日	1995年2月4日閉店
湘南台別館店	1975年 3月16日	湘南台別館食堂として飲食店7店を展開、1988年9月23日テナント賃貸業に業態変更
河原町店	1975年11月22日	
栄町通店	1978年 7月28日	1998年6月30日閉店
六ツ川店	1978年11月30日	
並木店	1978年 8月26日	
高村店	1979年 4月 1日	1995年8月31日閉店
成瀬店	1980年10月 1日	
六会店	1980年11月30日	2005年4月25日閉店

相鉄興業株(1962年8月～1982年8月)

事業所名	開店日	備考
旧三ツ境店	1963年11月26日	1985年1月31日閉店
和田町店	1964年 9月11日	2007年11月30日閉店
千丸台店	1964年11月25日	1991年8月31日閉店
笹山店	1967年 5月27日	
左近山店	1968年 6月27日	
大口店	1969年 6月29日	2018年9月30日閉店
東寺尾店	1969年12月12日	
旧白根店	1970年 6月 5日	1997年10月1日白根店生活館に変更、2002年2月24日閉店
二俣川店	1970年 9月25日	2014年9月30日閉店
中田店	1971年 3月25日	2007年2月19日閉店
国分寺台店	1971年 6月25日	
瀬谷店	1971年12月10日	2010年1月31日閉店
いちょう店	1971年12月11日	2000年2月28日閉店
旧希望が丘店	1972年 6月24日	2006年2月28日閉店
南太田店	1972年 7月26日	1998年8月26日閉店
鶴沼店	1972年 8月17日	
茅ヶ崎店	1973年 4月27日	1990年8月31日閉店
南瀬谷店	1973年10月28日	2009年3月31日閉店
港南台店	1974年 9月28日	開店時は仮設店舗にて営業、港南台パースは1976年4月14日営業開始
高座渋谷店	1974年11月22日	2001年3月31日閉店
桜ヶ丘店	1975年 4月24日	
四の宮店	1976年 3月25日	1998年10月31日閉店
海老名店	1976年12月 2日	
いずみ野店	1977年 8月 6日	2014年6月2日閉店
旧ひなた山店	1977年12月11日	2004年9月30日閉店
土棚店	1978年 8月 8日	株せきやより店舗買収し開店、1990年11月30日閉店
長津田店	1978年 9月 6日	株せきやより店舗買収し開店、1990年2月28日閉店
ひばりが丘店	1978年 9月22日	株せきやより店舗買収し開店、2001年8月26日閉店
上和田店	1979年 1月 1日	株せきやを合併により取得、1995年8月31日閉店
高田店	1979年 4月20日	
みろく寺店	1979年10月13日	
小倉店	1980年 4月18日	1995年8月31日閉店
旧南まきが原店	1980年 4月29日	2015年9月7日閉店

事業所名	開店日	備考
旧横山台店	1980年 5月21日	2003年8月31日閉店
さがみ野店	1980年11月28日	
下荻野店	1981年 4月10日	2005年2月28日閉店
南が丘店	1982年 3月25日	

相鉄ローゼン(株)(1982年9月～)

事業所名	開店日	備考
弥生台店	1983年 4月29日	2017年10月20日閉店
ドリームランド店	1985年 7月30日	2001年10月26日閉店
三ツ境店	1986年10月30日	仮設店舗営業(1985年2月1日～1986年10月)
愛甲石田店	1988年11月10日	2013年6月24日閉店
緑園都市店	1989年 5月26日	
杉久保店	1989年 7月28日	
岡崎店	1990年 5月27日	2009年2月13日閉店
用田店	1990年 9月28日	2010年9月21日閉店
川崎パレール店	1990年10月18日	2010年8月26日閉店
緑園都市店別館 (ストップ・イン)	1988年10月25日	2000年8月30日閉店
大和店	1991年11月15日	2016年9月30日閉店
上大井店	1992年10月24日	2012年10月17日閉店
いずみ中央店	1993年 4月21日	
山手台店	1993年12月10日	
宮下店	1994年 6月22日	2006年6月19日閉店
釜利谷店	1994年12月 2日	
たいら店	1995年 8月30日	
葉山店	1995年 9月14日	
富水店	1996年 3月 7日	
八王子別所店	1997年 8月22日	2006年2月13日閉店
白根店	1997年 9月18日	開店時は白根店食品館として営業
羽鳥店	1997年10月16日	2009年2月28日閉店
厚木林店	1998年10月 7日	
鎌倉深沢店	2000年 1月31日	
モザイク港北店	2000年 3月17日	
湘南山手店	2000年 7月13日	
磯子店	2000年11月16日	
オルト新子安店	2001年 1月12日	
かしわ台店	2003年10月22日	
ひなた山店	2004年10月22日	
横山台店	2004年12月10日	
十日市場店	2005年 2月 2日	
上星川店	2005年 5月21日	
希望が丘店	2006年11月22日	
鶴ヶ峰店	2007年 9月 6日	
薬師台店	2009年 5月20日	
さちが丘店	2012年11月 7日	2018年4月5日閉店
柿生店	2013年 4月 1日	
いずみ野駅前店	2014年 6月 5日	いずみ野店が移転
センター南駅前店	2015年 3月31日	
南まきが原店	2015年 9月11日	旧南まきが原店が移転
平塚梅屋店	2015年11月25日	
伊勢原駅前店	2016年 6月29日	
弥生台駅前店	2017年10月24日	弥生台店が移転
ジョイナステラス二俣川店	2018年 4月27日	

飲食業

相鉄不動産株(1955年8月～1962年8月)

事業所名	場所	開店日	備考
相鉄食堂	相鉄線横浜駅建物内	1956年 4月 2日	1961年7月21日移設のため閉店
相鉄お好み食堂	旧相鉄文化会館地下1階	1957年 9月21日	1971年2月28日閉店
相鉄グリル	相鉄ビル地下1階	1961年12月12日	1988年10月31日閉店
喫茶ボン	相鉄ビル1階	1961年12月12日	1970年9月30日閉店

相鉄興業株(1962年8月～1982年8月)

事業所名	場所	開店日	備考
相鉄食堂	横浜ステーションビル地下1階	1962年11月23日	1969年10月25日レストランそうてつに改称。1973年8月31日改装により閉店。同年11月1日ステーションチカに店名を変えて開店
らーめん亭	相鉄ビル地下1階	1965年 3月 2日	1971年1月31日閉店
相鉄神大食堂	神奈川大内	1965年 9月 6日	1975年2月8日閉店
串亭	旧相鉄文化会館地下1階	1966年 4月28日	1971年2月28日閉店
相鉄スナック	旧相鉄文化会館連絡地下街	1967年 6月10日	1971年2月28日閉店
相鉄大口食堂	相鉄ストア大口店内	1969年 6月29日	1971年8月30日閉店
喫茶パロン	旧相鉄ムービル内	1971年 3月 5日	1976年3月16日事業部の委託店に変更 1988年11月12日相鉄ムービルに移転
郷土料理ふるさと	旧相鉄ムービル地下1階	1971年 3月18日	1975年3月1日食堂部の直営店に変更 1988年7月31日閉店
ムービル喫茶室	旧相鉄ムービル内	1971年 8月28日	1976年3月16日事業部の委託店に変更
ステーションチカ	横浜駅ビルシアル地下1階	1973年11月 1日	1982年11月26日相鉄デリシイに改称 1986年10月18日相鉄デリシイを廃止し、隣接する信濃路を増床
信濃路	横浜駅ビルシアル地下1階	1973年11月 1日	1986年10月18日増床開店、1995年1月20日閉店
喫茶・回転扉	相鉄ジョイナス4階	1973年11月20日	1985年9月5日カフェ・ド・レビに改称 1998年9月1日相鉄フードサービス株に移管 2003年8月31日閉店
四季	相鉄ジョイナス地下1階	1973年11月20日	1998年7月31日閉店
そうてつカナル	相鉄ジョイナス地下2階	1974年 3月 1日	1985年5月16日シェルポートに改称 1998年9月1日相鉄フードサービス株に移管 2002年1月31日閉店

相鉄ボール株(1967年6月～1979年6月)

事業所名	場所	開店日	備考
マイネジョイナス	相鉄ジョイナス3階	1973年11月20日	2002年1月31日閉店
二葉ジョイナス	相鉄ジョイナス3階	1973年11月20日	2007年7月31日閉店
ムービルマイネ	旧相鉄ムービル内	1974年 5月11日	1988年10月31日閉店

株横浜精養軒(1976年2月相鉄グループ入り～1998年7月)

事業所名	場所	開店日	備考
結婚式場・宴会場	旧相鉄文化会館4階	1957年 9月21日	1970年2月28日旧相鉄文化会館取壊しのため閉店
ジョイナス精養軒	相鉄ジョイナス地下2階	1973年11月20日	2002年3月10日閉店
富久味	相鉄ジョイナス地下2階	1973年11月20日	2002年1月31日閉店
喫茶ABC	横浜市西区南幸2-16-11 二幸ビル1階	1977年 4月26日	1998年11月20日フロント横浜西口南幸店に業態変更。2010年6月30日閉店
プチポアン	横浜市西区南幸2-16-11 二幸ビル地下1階	1980年 9月24日	1997年11月30日閉店
喫茶ABC成瀬店	そうてつローゼン成瀬店地下1階	1985年 4月 5日	1987年1月31日閉店
レストランVIVU	そうてつローゼン成瀬店地下1階	1985年 5月23日	1987年1月31日閉店

株相栄(1979年7月～1998年7月)

事業所名	場所	開店日	備考
二葉ミロード店	本厚木駅ビル	1982年 3月20日	2000年7月31日閉店
めんめん	横浜駅連絡通路	1987年 7月28日	1997年3月30日閉店
ジョイフル	相鉄ムービル1階	1988年11月12日	2010年5月12日閉店

相鉄ローゼン(株)(1982年9月～)

事業所名	場所	開店日	備考
信濃路成瀬店	成瀬SC地下1階	1983年10月20日	1987年2月17日閉店
クレール	相鉄本社ビル1階	1988年 8月 8日	1998年9月1日相鉄フードサービス(株)に移管 2010年3月12日閉店
パロン	相鉄ムービル4階	1988年11月12日	1998年8月31日閉店
プリモ	相鉄ムービル2階	1988年11月12日	1998年8月31日閉店
ル・ルボワール	相鉄ジョイナス地下2階	1997年 7月 1日	1998年9月1日相鉄フードサービス(株)に移管 2002年8月25日閉店

相鉄フードサービス(株)(1998年8月～2009年7月)

事業所名	場所	開店日	備考
フロント横浜中華街店	横浜市中区山下町79-1	2000年 8月10日	2001年3月31日閉店
喫茶プリモ	ダイヤモンド地下街	2002年 9月25日	2004年5月9日閉店
フロント横浜西口北幸店	横浜市西区北幸1-7-6 日土地横浜西口第一ビル地下1階	2008年 3月31日	2010年5月31日譲渡

(株)イスト(1999年5月～2014年3月)

事業所名	開店日	開業時の会社	備考
フレッシュネスバーガー緑園都市店	1998年 7月15日	相模鉄道(株)	2000年3月23日閉店
オリーブの木湘南台西口駅前店	1998年 4月 1日	相模鉄道(株)	2005年12月31日閉店
ドールコーヒーショップ湘南台西口駅前店	1998年 4月 1日	相模鉄道(株)	2014年4月1日(株)フクシマ商事へ譲渡
ドールコーヒーショップ三ツ境店	2000年 2月27日	相模鉄道(株)	2014年4月1日(株)フクシマ商事へ譲渡
ドールコーヒーショップ希望ヶ丘店	2000年 8月25日	相模鉄道(株)	2014年4月1日(株)フクシマ商事へ譲渡
ドールコーヒーショップ瀬谷店	2000年10月 1日	相模鉄道(株)	2010年1月31日閉店
ドールコーヒーショップ山下町店	2002年10月 1日	相模鉄道(株)	2014年4月1日(株)フクシマ商事へ譲渡
ドールコーヒーショップさがみ野駅前店	2012年 3月16日	相鉄流通サービス(株)	2014年4月1日(株)フクシマ商事へ譲渡
カラオケシンシア湘南台店	1998年 4月 1日	相模鉄道(株)	2010年3月31日(株)ムーンへ譲渡
カラオケシンシア海老名店	2002年 4月19日	相模鉄道(株)	2010年3月31日(株)ムーンへ譲渡
カラオケシンシア伊勢原店	2008年 7月14日	相鉄流通サービス(株)	2010年3月31日(株)ムーンへ譲渡
握り立ておにぎりいすと二俣川駅店	2003年 6月18日	相模鉄道(株)	2008年6月18日握り立ておにぎりきり二俣川駅店に改称 2010年7月31日閉店
握り立ておにぎりきり三ツ境店	2009年 1月19日	相模鉄道(株)	2010年7月31日閉店
お茶漬けお膳さりと相鉄ジョイナス店	2004年 1月21日	相模鉄道(株)	2009年4月10日四季のお茶漬けさりに改称 2010年7月31日閉店
なごみカフェuu-haa港北東急店	2004年 8月 9日	相模鉄道(株)	2006年8月31日閉店
なごみカフェuu-haa横浜ランドマーク店	2005年 5月27日	相鉄流通サービス(株)	2007年3月31日閉店
甘味処おりづるザ・ダイヤモンド店	2000年 9月15日	(株)大関	2007年9月30日閉店
カフェ・ド・クリエ川崎港町店	1998年 7月 1日	相鉄興産(株)	2003年11月15日譲渡
カフェ・ド・クリエ港北東急店	1998年11月16日	相鉄興産(株)	2004年5月31日閉店
カフェ・ド・クリエ辻堂店	1999年 7月 1日	相鉄興産(株)	2003年10月31日閉店
カフェ・ド・クリエ緑園都市店	2000年 9月 1日	相鉄興産(株)	2002年6月30日閉店
カフェ・ド・クリエ市ヶ谷東店	2000年 9月 7日	相鉄興産(株)	2002年6月30日譲渡
プチパレット港北東急店	2001年 9月14日	相鉄興産(株)	2002年8月31日閉店
泉平相鉄ジョイナス店	2005年 7月 1日	相鉄流通サービス(株)	2014年3月31日閉店
泉平京急新橋店	2006年 6月27日	相鉄流通サービス(株)	2010年1月31日閉店
泉平高島屋フードメゾン新横浜店	2008年 3月26日	相鉄流通サービス(株)	2008年11月30日閉店
泉平相鉄横浜駅2階店	2008年11月14日	相鉄流通サービス(株)	2014年3月31日閉店
スープカレー心湘南台西口店	2006年 5月31日	相鉄流通サービス(株)	2009年3月31日閉店
スープカレー心ザ・ダイヤモンド店	2006年11月 7日	相鉄流通サービス(株)	2010年1月31日閉店

物品販売業ほか

株相高(1959年4月～1982年8月)

事業所名	開店日	備考
横浜駅店	1962年11月23日	1973年11月20日より愛称をバルに、1983年11月12日リリオシャル店に改称、2005年3月18日プリリア、ノコノアに分割・改称
鶴見駅店	1965年10月 1日	1985年6月30日リリオカミン店に改称、1994年9月4日閉店
新相鉄ビル3階店	1973年11月20日	1973年11月20日より愛称をバルに、1983年11月12日リリオジョイナス3階店に改称、1985年7月28日閉店
新相鉄ビル地下店	1973年11月20日	1973年11月20日より愛称をバルに、1983年11月12日リリオジョイナス地下店に改称、2005年8月28日閉店

相鉄興業株(1962年8月～1982年8月)

事業所名	開店日	備考
女性の店そうてつ	1964年12月 1日	1973年6月1日そうてつリリオ地下街店、1983年11月12日リリオダイヤモンド店に改称、2007年8月19日閉店
そうてつリリオ平塚駅ビル店	1973年 6月26日	1983年11月12日リリオラスカ店に改称、2001年8月30日閉店
そうてつリリオミッシー店	1973年11月20日	1985年7月28日閉店
そうてつリリオヤング店	1973年11月20日	1990年4月13日リリオクリート店に改称、2005年9月11日閉店
そうてつリリオカジュアル店	1973年11月20日	1990年3月4日閉店
そうてつリリオトエニー店	1974年 3月 9日	1981年6月16日そうてつリリオ地下街店より分割、事業所となる 2006年2月28日閉店
相鉄リリオ中央地下街店	1977年10月29日	1983年11月12日リリオマリナード店に改称、2002年2月24日閉店
相鉄リリオ東口地下街店	1980年11月 7日	1983年11月12日相鉄リリオポルタ店、1990年9月11日リリオオイクア店に改称、1994年3月6日閉店

相鉄ローゼン株(1982年9月～)

事業所名	開店日	備考
リリオP-4店	1985年 9月14日	1997年3月4日リリオサティス店に改称、2000年5月10日閉店
リリオレイ・ジョーネ店	1985年 9月14日	2000年5月10日閉店
リリオライフ店	1986年10月30日	2005年8月31日閉店
リリオワンオーナイン店	1991年 5月11日	1994年9月30日閉店
リリオ厚木バルコ店	1992年 6月26日	1995年9月3日閉店
アンジェジョイナス店	2005年10月26日	2007年2月25日閉店
リーシェジョイナス店	2005年11月 8日	2009年8月23日閉店
ポワドージュウェジョイナス店	2005年11月22日	2011年7月28日閉店
プリリアシャル店	2005年 3月18日	2011年3月27日閉店
ノコノアシャル店	2005年 3月18日	2011年3月27日閉店
ポワドージュウェ橋本店	2006年 9月15日	2011年7月22日閉店
リリオインキュートダイヤモンド店	2007年 3月 3日	2011年2月20日閉店
リリオパニィダイヤモンド店	2007年 3月 3日	2011年2月20日閉店
ポワドージュウェららぼーと横浜店	2007年 3月15日	2011年7月24日閉店
アベックスダイヤモンド店	2007年 9月12日	2011年2月20日閉店
ステラダイヤモンド店	2007年 9月12日	2011年2月20日閉店
スタジオC2ダイヤモンド店	2007年 9月12日	2011年2月20日閉店
ノコノア町田店	2007年10月 5日	2010年2月14日閉店

株葉山ボンジュール(1990年10月～)

事業所名	開店日	備考
葉山ボンジュール葉山店	1990年11月 1日譲受	2012年2月9日閉店
葉山ボンジュール鎌倉山店	1990年11月 1日譲受	2012年2月6日閉店
グランジュール大和店	1991年11月15日	2016年9月30日閉店
グランジュール山手台店	1993年12月10日	2018年4月13日葉山ボンジュール山手台店に改装
グランジュール宮下店	1994年 6月22日	2006年6月11日閉店
グランジュール釜利谷店	1994年12月 2日	
グランジュールたいら店	1995年 8月30日	
グランジュール葉山店	1995年 9月14日	1997年10月9日葉山ボンジュール一色店に改装、2012年2月15日閉店
グランジュール富水店	1996年 3月 7日	
グランジュール別所店	1997年 8月22日	2000年5月31日閉店
グランジュール白根店	1997年 9月18日	

事業所名	開店日	備考
グランジュール羽鳥店	1997年10月16日	2009年2月28日閉店
グランジュール厚木林店	1998年10月 7日	
葉山ボンジュール鎌倉駅前店	1999年 4月26日	2007年3月28日閉店
グランジュール鎌倉深沢店	2000年 1月31日	2016年10月19日葉山ボンジュール鎌倉深沢店に改装
グランジュール磯子店	2000年11月16日	
グランジュール成瀬店	2003年 4月19日	
グランジュールひなた山店	2004年10月22日	
グランジュール横山台店	2004年12月10日	
グランジュール十日市場店	2005年 2月 2日	
葉山ボンジュール鎌倉西口店	2007年 4月 1日	2012年2月3日閉店
葉山ボンジュール逗子店	2008年 5月18日	2012年2月1日閉店
葉山ボンジュール店	2013年 4月24日	

相鉄企業(株)(1977年12月～)

事業所名	開店日	備考
万騎が原ブックセンター	1980年 4月29日	相鉄ブックさがみ野店開店と同時に相鉄ブック万騎が原店と改称 2001年3月11日閉店
相鉄ブックさがみ野店	1980年11月28日	2000年7月27日閉店
相鉄ブック大和店	1982年 5月22日	1994年12月31日閉店
相鉄ブック星川店	1982年10月 8日	2001年3月4日閉店
相鉄ブック弥生台店	1983年 4月29日	1994年9月25日閉店
相鉄ブック緑園都市店	1989年 5月26日	2001年3月25日閉店
相鉄ブック相鉄本社ビル店	1989年10月 5日	2004年9月30日閉店
GRAZIE(グラッチェ)	1998年 9月24日	横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ1階ホテルショップ。2003年3月閉店

相鉄ステーションリテール(株)(2014年4月～)

事業所名	開店日	開業時の会社	備考
輸入雑貨ist緑園都市店	1989年 3月11日	相模鉄道(株)	2003年10月22日ist LIVING DESIGNに改称 2009年3月15日閉店
輸入雑貨ist二俣川ライフ店	1993年 4月22日	相模鉄道(株)	2000年6月13日閉店
輸入雑貨ist三ツ境ライフ店	1999年 3月 9日	相模鉄道(株)	2006年10月31日閉店
TSUTAYA緑園都市店	1997年 3月 8日	相鉄企業(株)	2013年2月28日閉店
TSUTAYA片倉町店	2000年 4月 7日	相模鉄道(株)	2014年4月1日ENN(株)へ譲渡
TSUTAYAさがみ野駅前店	2000年10月20日	相模鉄道(株)	2014年4月1日ENN(株)へ譲渡
TSUTAYA関内羽衣町店	2003年 1月31日	相模鉄道(株)	2014年4月1日ENN(株)へ譲渡
TSUTAYA本厚木駅前店	2003年 3月28日	相模鉄道(株)	2014年4月1日ENN(株)へ譲渡
TSUTAYA川崎駅前店	2003年 4月26日	相模鉄道(株)	2010年4月23日移転改装 2014年4月1日ENN(株)へ譲渡
TSUTAYA川崎三の辻店	2005年 5月27日	株イスト	2014年4月1日ENN(株)へ譲渡
am/pm相鉄二俣川駅前店	1999年11月 9日	相模鉄道(株)	2010年11月18日Family Martに改称
am/pm相鉄希望ヶ丘駅前店	2000年 6月 8日	相模鉄道(株)	2010年12月28日Family Martに改称
am/pm相鉄さがみ野駅前店	2000年10月20日	相模鉄道(株)	2010年11月11日Family Martに改称
am/pm相鉄湘南台駅前店	2002年 7月 2日	相模鉄道(株)	2010年11月18日Family Martに改称
am/pm相鉄瀬谷駅前店	2004年 7月28日	相模鉄道(株)	2010年11月25日Family Martに改称
am/pm関内駅前店	2004年12月 1日	相模鉄道(株)	2010年11月4日Family Martに改称
am/pm横浜片倉町店	2006年 2月14日	相鉄流通サービス(株)	2010年11月11日Family Martに改称
am/pm相鉄鶴ヶ峰駅前店	2009年 2月17日	相鉄流通サービス(株)	2010年11月11日Family Martに改称
am/pm相鉄横浜駅前店	2009年 3月31日	相鉄流通サービス(株)	2010年11月11日Family Martに改称
Family Mart相鉄三ツ境駅前店	2011年 2月15日	相鉄流通サービス(株)	
Family Mart相鉄かしわ台駅前店	2011年 7月27日	相鉄流通サービス(株)	
Family Mart多摩センター駅前店	2012年 2月29日	相鉄流通サービス(株)	
Family Mart立川北駅前店	2012年 2月29日	相鉄流通サービス(株)	
Family Mart立川南駅前店	2012年 6月26日	相鉄流通サービス(株)	
Family Mart上北台駅前店	2012年 8月 7日	相鉄流通サービス(株)	
Family Mart玉川上水駅前店	2012年 8月 7日	相鉄流通サービス(株)	

事業所名	開店日	開業時の会社	備考
Family Mart高幡不動駅店	2012年 8月 7日	相鉄流通サービス㈱	
Family Mart中央大学・明星大学駅店	2014年 4月 2日	相鉄ステーションリテール㈱	
Family Mart相鉄大和駅店	2016年11月30日	相鉄ステーションリテール㈱	
Family Mart相鉄いずみ野駅店	2017年 2月22日	相鉄ステーションリテール㈱	
DOG CLUB IST海老名店	2004年 9月11日	相模鉄道㈱	2008年3月31日閉店
DOG CLUB IST新宿マイシティ店	2004年10月 1日	相模鉄道㈱	2008年1月31日閉店
相鉄ブック天王町店	1981年 6月20日	相鉄企業㈱	2007年12月31日閉店
相鉄ブック三ツ境店	1986年10月30日	相鉄企業㈱	2011年7月31日閉店
相鉄ブック二俣川店	1993年10月15日	相鉄企業㈱	2014年3月19日閉店
宝くじ相鉄ジョイナス1階店	1988年 2月 1日	㈱相販	
宝くじ相鉄ジョイナス2階店	1987年11月 1日	㈱相販	2009年2月20日閉店
宝くじ相鉄ジョイナス中央店	2001年 7月15日	㈱相販	2009年3月31日閉店
宝くじ相鉄横浜駅1階店	1994年 7月20日	㈱相販	
宝くじ星川店	2006年 2月 8日	㈱相販	閉店(時期不明)
宝くじ鶴ヶ峰店	1984年 9月23日	㈱相販	
宝くじ二俣川店	1999年 7月19日	㈱相販	
宝くじ希望ヶ丘店	2001年 1月 4日	㈱相販	
宝くじ三ツ境店三ツ境チャンスセンター	1987年11月 1日	㈱相販	
宝くじ三ツ境店三ツ境ライフ店	1989年10月22日	㈱相販	2005年1月閉店
宝くじ瀬谷店	1999年10月11日	㈱相販	2009年6月から休業。2010年7月1日移転開業
宝くじ大和店	1994年10月 5日	㈱相販	
宝くじさがみ野店	1996年10月26日	㈱相販	
宝くじかしわ台ローゼン店	2016年 3月31日	相鉄ステーションリテール㈱	2018年3月31日閉店
宝くじ海老名A店	1989年12月22日	㈱相販	2017年1月17日閉店
宝くじ海老名B店	1989年12月22日	㈱相販	2011年1月31日閉店
宝くじ南まきが原ライフ店	2016年 4月28日	相鉄ステーションリテール㈱	2018年3月31日閉店
宝くじ緑園都市店(グリーンぼけっと)	1987年 7月27日	相模鉄道㈱	2013年6月10日閉店
宝くじいずみ野ライフ店	2016年 8月31日	相鉄ステーションリテール㈱	
宝くじ湘南台店	1998年 4月 1日	㈱相販	
宝くじ港南台店	2006年 4月 1日	㈱相販	
LaLaLa IST横浜店	2009年 3月27日	㈱イスト	

映画館業

相鉄不動産㈱(1955年8月～1962年8月)

開館日	横浜名品街
1956年 4月 2日	第1劇場開業 第2劇場開業
1958年 9月19日	第3劇場開業

開館日	相鉄文化会館
1957年 9月21日	第1劇場開業 地下劇場開業 相鉄演芸場開業

相鉄興業㈱(1962年8月～1982年8月)

開館日	横浜名品街
1962年12月10日	第1劇場を相鉄東宝劇場に変更 第3劇場を相模興行㈱に賃貸(1964年12月まで)
1964年12月20日	第3劇場が相模興行㈱から返還され、相鉄日活劇場を開業(1969年9月30日閉館)
1971年 3月 5日	旧相鉄ムービル開業に伴い閉鎖

開館日	相鉄文化会館
1962年12月10日	第1劇場が直営となり、相鉄映画劇場を開業
1971年 3月 5日	旧相鉄ムービル開業に伴い閉鎖

開館日	旧相鉄ムービル
1971年 3月 5日	3階 相鉄映画劇場開業
	3階 相鉄文化劇場開業
	1階 相鉄東宝劇場開業
	1階 相鉄東映劇場開業(1977年4月29日 相鉄国際劇場に変更)
1988年11月 7日	1階 相鉄名作劇場開業(1977年4月29日 相鉄中央劇場に変更)
	相鉄ムービル移転に伴い、旧相鉄ムービルを閉鎖

相鉄ローゼン株(1982年9月～)

開館日	相鉄ムービル
1988年11月12日	4階ムービル5(フリー館)
	4階ムービル4(東急系)
	2階ムービル3(東宝系洋画)
	2階ムービル2(フリー系)
	2階ムービル1(東宝系邦画)
2006年 5月31日	相鉄ムービル内映画館5館の営業から撤退

開館日	109シネマズMM横浜
2004年11月26日	株東急レクリエーション、松竹㈱との3社共同経営により開業
2015年 1月25日	閉鎖

2. 砂利業・石油業営業成績

相模鉄道(株)

年度	砂利		生コンクリート		コンクリートブロック		砂利業
	営業収入 (千円)	販売量 (千t)	営業収入 (千円)	販売量 (千m)	営業収入 (千円)	販売量 (千個)	雑収入 (千円)
1948	58,880	473	-	-	-	-	-
1949	66,184	265	-	-	-	-	-
1950	234,218	49	-	-	-	-	-
1951	260,011	445	-	-	-	-	-
1952	239,051	398	-	-	-	-	-
1953	263,713	474	-	-	11,765	228	1,550
1954	245,918	450	-	-	16,445	336	355
1955	225,662	460	-	-	14,808	368	516
1956	280,244	540	-	-	22,558	591	323
1957	345,004	611	-	-	35,599	906	808
1958	342,803	629	-	-	41,591	1,064	1,403
1959	499,993	860	-	-	36,878	940	1,078
1960	680,835	1,077	-	-	48,454	1,215	1,285
1961	1,238,150	1,345	-	-	82,306	2,555	5,044
1962	1,211,122	1,659	-	-	116,303	2,326	1,909
1963	1,583,328	2,085	-	-	96,218	1,824	917
1964	1,744,598	2,152	-	-	77,662	1,388	2,009
1965	1,890,727	2,403	-	-	58,665	945	11,271
1966	2,465,676	2,886	-	-	43,163	660	7,476
1967	3,075,114	3,000	-	-	55,964	740	10,479
1968	3,341,731	3,182	-	-	54,894	697	31,214
1969	3,312,554	3,281	-	-	66,355	861	52,280
1970	4,138,336	4,047	-	-	51,861	596	50,058
1971	4,327,501	4,282	33,610	6	63,502	713	51,829
1972	4,337,047	4,186	10,996	2	57,378	566	100,148
1973	5,565,561	4,184	15,070	1	53,893	510	32,807
1974	5,231,920	3,281	42,029	4	-	-	26,916
1975	4,642,638	3,081	52,770	6	-	-	23,560
1976	4,301,806	2,934	69,187	8	-	-	16,879
1977	5,515,007	3,618	158,880	16	-	-	30,056
1978	6,984,837	4,215	303,120	27	-	-	134,860
1979	8,511,536	4,449	870,000	73	-	-	262,560
1980	9,413,335	4,562	1,191,737	89	-	-	241,693
1981	9,965,561	5,088	1,477,986	107	-	-	235,712
1982	8,956,127	4,560	2,480,324	184	-	-	401,821
1983	9,255,113	4,987	2,172,154	177	-	-	310,053
1984	8,493,336	4,598	2,906,140	247	-	-	264,659
1985	9,209,843	5,314	4,769,124	417	-	-	143,126
1986	11,170,099	6,579	4,998,956	451	-	-	100,041

年度	砂利		生コンクリート	砂利業		商事業	
	営業収入 (百万円)	販売量 (万t)	販売量 (万m)	雑収入 (百万円)	営業収入計 (百万円)	営業収入 (百万円)	石油類販売量 (kg)
1987	18,363	692	54	105	18,469	3,566	58,376
1988	20,219	645	72	107	20,326	3,897	61,570
1989	22,040	661	80	94	22,134	4,674	64,612
1990	23,621	634	91	99	23,720	5,529	68,413
1991	25,070	596	108	93	25,164	5,391	73,773
1992	26,177	679	100	86	26,263	5,636	73,324
1993	30,435	732	123	128	30,564	5,574	75,519
1994	27,502	590	128	73	27,575	5,753	74,550
1995	25,610	507	124	57	25,667	6,084	72,082
1996	26,762	691	119	52	26,814	6,921	62,621
1997	25,477	524	121	48	25,526	8,512	60,000
1998	28,702	462	117	48	28,750	4,304	53,892

注1：1966年度までは、砂利業雑収入に石油業雑収入を含む

注2：1998年4月1日に建築資材などの取引に関する業務を相鉄興産(株)へ移管

注3：単位未満は切り捨て

	砂利業	石油製品		石油業	石油業	砂利業・石油業
	営業収入計 (千円)	営業収入 (千円)	販売量 (t)	雑収入 (千円)	営業収入計 (千円)	営業収入合計 (千円)
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	277,029	5,410	-	-	5,410	282,440
	262,719	70,534	-	-	70,534	333,254
	240,987	48,930	-	-	48,930	289,917
	303,126	46,197	-	-	46,197	349,323
	381,413	67,139	2,051	-	67,139	448,553
	385,798	68,856	2,400	-	68,856	454,655
	537,950	76,943	2,302	-	76,943	614,894
	730,576	99,178	2,838	-	99,178	829,755
	1,325,500	128,073	3,912	-	128,073	1,453,574
	1,329,334	116,577	3,666	-	116,577	1,445,912
	1,680,464	158,919	5,597	-	158,919	1,839,383
	1,824,270	244,307	8,821	-	244,307	2,068,577
	1,960,664	305,871	11,045	-	305,871	2,266,536
	2,516,315	414,548	18,397	-	414,548	2,930,864
	3,141,557	523,314	26,151	809	524,123	3,665,681
	3,427,840	533,624	27,175	1,145	534,770	3,962,610
	3,431,191	643,453	34,628	1,469	644,922	4,076,113
	4,240,255	923,261	42,838	3,583	926,845	5,167,100
	4,476,445	1,085,393	52,078	4,338	1,089,732	5,566,177
	4,505,570	1,075,209	50,628	5,937	1,081,147	5,586,717
	5,667,332	1,188,028	41,051	6,097	1,194,125	6,861,458
	5,300,865	1,588,703	32,335	6,378	1,595,082	6,895,948
	4,718,969	1,836,307	34,154	12,372	1,848,680	6,567,650
	4,387,873	1,988,337	35,354	12,222	2,000,559	6,388,433
	5,703,944	2,138,349	37,962	18,036	2,156,385	7,860,330
	7,422,817	2,362,487	45,505	19,777	2,382,264	9,805,082
	9,644,097	2,939,621	37,429	34,171	2,973,792	12,617,890
	10,846,766	3,484,896	36,857	59,819	3,544,716	14,391,482
	11,679,259	3,768,276	35,844	59,737	3,828,014	15,507,273
	11,838,274	4,208,676	38,607	67,662	4,276,339	16,114,613
	11,737,321	3,962,295	42,955	65,594	4,027,890	15,765,211
	11,664,136	3,760,437	44,118	67,090	3,827,528	15,491,664
	14,122,095	4,039,140	49,466	70,792	4,109,933	18,232,028
	16,269,097	3,253,146	54,453	82,532	3,335,679	19,604,776

	商事業		砂利業・商事業
	雑収入 (百万円)	営業収入計 (百万円)	営業収入合計 (百万円)
	85	3,652	22,121
	121	4,018	24,344
	161	4,836	26,970
	166	5,695	29,416
	160	5,552	30,716
	159	5,796	32,059
	180	5,754	36,318
	169	5,923	33,499
	162	6,246	31,914
	164	7,085	33,900
	163	8,675	34,201
	151	4,456	33,207

3. 流通業営業収益

相鉄グループ 連結

年度	種別					合計 (百万円)	消去 (百万円)	営業収益合計 (百万円)
	砂利類販売等 (百万円)	商物品販売 (百万円)	砂利類販売業 (百万円)	スーパー マーケット業 (百万円)	その他流通業 (百万円)			
1999	35,874	19,749	-	-	-	55,624	△408	55,215
2000	42,356	23,749	-	-	-	66,105	△2,538	63,566
2001	34,921	24,557	-	-	-	59,478	△1,529	57,949
2002	30,059	25,851	-	-	-	55,911	△2,166	53,744
2003	24,779	23,973	-	49,933	-	98,686	△1,596	97,089
2004	22,802	28,894	-	99,418	-	151,115	△1,978	149,137
2005	19,133	23,397	-	95,975	-	138,506	△924	137,582
2006	-	-	34,191	92,624	11,891	138,707	△186	138,520
2007	-	-	36,769	92,484	8,945	138,199	△50	138,149
2008	-	-	36,488	91,349	8,618	136,455	△45	136,410
2009	-	-	24,789	86,511	9,293	120,593	△38	120,555
2010	-	-	20,212	91,045	8,830	120,088	△21	120,066
2011	-	-	17,513	80,713	9,060	107,286	△6	107,280
2012	-	-	15,311	80,388	9,487	105,187	△1	105,186
2013	-	-	15,261	82,224	9,623	107,108	△0	107,108
2014	-	-	18,810	84,119	8,086	111,016	△0	111,016
2015	-	-	15,948	88,032	6,530	110,511	△0	110,511
2016	-	-	12,543	90,272	6,451	109,266	△0	109,266
2017	-	-	8,839	90,059	6,681	105,580	△0	105,580

注1：2003年度スーパーマーケット業の相鉄ローゼン(株)を連結子会社化

注2：2017年12月1日砂利類販売業の相鉄興産(株)を譲渡

注3：単位未満は切り捨て

5 不動産業

1. 不動産業営業成績

相模鉄道(株)

年度	分譲業					分譲業営業収入 (千円)	賃貸業 賃貸収入 (千円)
	建築工事収入 (千円)	土木工事収入 (千円)	給水工事収入 (千円)	仲介収入 (千円)	その他の収入 (千円)		
1950	453	1,684	—	—	454	2,592	—
1951	5,550	8,770	436	—	1,003	15,761	—
1952	29,810	25,047	2,676	—	1,179	58,714	—
1953	23,306	34,334	3,758	—	1,031	62,430	—
1954	20,151	122,941	1,398	—	1,082	145,574	—
1955	62,311	54,896	1,673	—	10,012	128,893	—
1956	56,614	86,211	3,086	—	5,645	151,556	—
1957	32,756	88,625	1,999	305	8,416	132,103	—
1958	107,210	104,313	2,893	1,913	7,049	223,380	—
1959	139,794	141,442	2,962	1,808	853	286,861	—
1960	120,528	166,103	3,429	5,762	2,344	298,168	—
1961	105,180	261,209	3,255	7,581	2,370	379,597	—
1962	199,033	304,135	3,249	8,462	13,894	528,776	472,797
1963	152,040	532,510	8,549	8,201	3,787	705,089	859,264
1964	262,345	969,120	2,942	4,974	9,525	1,248,908	908,950
1965	546,820	1,212,358	6,157	4,781	11,750	1,781,867	971,880
1966	426,933	1,333,527	5,376	8,038	4,725	1,778,601	1,006,751

注1：分譲業は1950年4月1日、相模野興業(株)を合併し営業開始

賃貸業は1962年9月1日、相鉄不動産(株)を合併し営業開始

注2：単位未満は切り捨て

年度	分譲業					その他の収入 (千円)	分譲業営業収入 (千円)	賃貸業 賃貸収入 (千円)
	建物分譲収入 (千円)	土地分譲収入 (千円)	那須分譲収入 (千円)	箱根分譲収入 (千円)	一般請負建築収入 (千円)			
1967	1,117,858	1,529,260	—	—	4,814	10,037	2,661,971	1,085,247
1968	1,610,237	1,443,647	248,229	—	53,715	29,475	3,385,305	1,187,704
1969	2,180,756	1,398,733	1,081,175	—	30,215	40,712	4,731,593	1,234,657
1970	3,284,818	1,535,732	703,878	—	48,294	55,335	5,628,059	1,381,552
1971	4,307,445	1,891,519	780,274	—	57,023	76,193	7,112,455	1,718,430
1972	4,741,046	1,816,472	1,128,914	—	60	87,683	7,774,177	2,080,254
1973	5,437,967	947,886	1,144,462	—	42,900	146,402	7,719,619	3,283,367
1974	5,310,344	5,222,895	484,841	—	—	109,986	11,128,067	6,081,071
1975	2,897,136	5,904,999	372,495	—	6,490	117,764	9,298,885	6,771,785
1976	4,164,992	3,614,461	118,769	—	—	86,401	7,984,624	7,634,919
1977	12,375,156	4,887,851	368,796	—	41,550	156,804	17,830,159	8,429,471
1978	13,164,075	1,711,080	598,004	—	87,670	196,508	15,757,338	9,253,654
1979	11,474,591	2,667,025	531,002	—	164,310	366,089	15,203,017	10,075,894
1980	9,705,489	4,265,735	599,246	—	92,998	158,338	14,821,807	11,429,207
1981	11,854,605	2,609,492	437,081	—	93,066	172,422	15,166,666	11,877,172
1982	18,464,600	2,023,928	449,983	—	160,595	173,222	21,272,329	12,417,884
1983	15,329,895	4,664,118	675,517	—	195,660	205,731	21,070,922	13,178,746
1984	13,417,150	4,309,264	206,284	—	243,983	229,917	18,406,600	14,301,769
1985	9,684,497	6,976,474	197,482	629,300	22,130	261,712	17,771,597	15,182,951
1986	10,029,355	9,607,100	174,741	664,700	—	728,298	21,204,195	15,921,354

注：単位未満は切り捨て

年度	分譲業				賃貸業
	建物分譲収入 (百万円)	土地分譲収入 (百万円)	雑収入 (百万円)	分譲業営業収入 (百万円)	賃貸収入 (百万円)
1987	4,597	26,319	1,016	31,933	16,608
1988	14,783	35,124	688	50,596	17,040
1989	25,479	25,953	815	52,247	18,014
1990	13,286	30,400	869	44,556	19,368
1991	11,072	29,011	899	40,983	20,359
1992	11,388	24,126	605	36,120	20,923
1993	12,237	24,155	654	37,047	21,743
1994	8,520	29,732	839	39,092	22,018
1995	5,274	23,399	815	29,489	22,324
1996	5,998	13,680	1,139	20,818	22,892
1997	7,712	15,065	1,073	23,850	22,830
1998	4,976	13,607	998	19,583	24,681

注：単位未満は切り捨て

相鉄グループ 連結

年度	分譲業営業収入 (百万円)	賃貸業営業収入 (百万円)	消去 (百万円)	合計 (百万円)
1999	62,380	30,385	△4,245	88,520
2000	68,976	32,206	△6,989	94,193
2001	61,014	38,504	△12,231	87,287
2002	48,677	39,295	△11,648	76,325
2003	43,785	44,785	△12,110	76,460
2004	44,376	53,066	△17,780	79,662
2005	52,910	49,858	△16,901	85,867
2006	44,344	32,423	△228	76,539
2007	33,074	31,024	△138	63,960
2008	31,002	30,750	△143	61,609
2009	38,165	31,413	△163	69,415
2010	35,467	32,760	△180	68,047
2011	44,656	33,511	△135	78,032
2012	36,663	36,387	△198	72,852
2013	24,102	38,675	△209	62,568
2014	30,782	38,737	△186	69,332
2015	23,776	40,346	△209	63,914
2016	19,271	38,844	△210	57,905
2017	26,238	39,988	△191	66,035

注：単位未満は切り捨て

2. 不動産分譲業分譲土地面積

年度	建て売り (㎡)	マンション (㎡)	土地分譲 (㎡)	那須 (㎡)	リゾートマンション (㎡)	合計 (㎡)	期末保有 土地面積(㎡)
1950	—	—	—	—	—	190,694	—
1951	—	—	—	—	—	13,107	—
1952	—	—	—	—	—	85,924	—
1953	—	—	—	—	—	67,352	—
1954	—	—	—	—	—	141,110	—
1955	—	—	—	—	—	148,135	—
1956	—	—	—	—	—	114,459	—
1957	—	—	—	—	—	116,496	—
1958	—	—	—	—	—	78,410	—
1959	—	—	—	—	—	113,335	—
1960	—	—	—	—	—	70,234	—
1961	—	—	—	—	—	111,365	1,115,985
1962	28,524	—	46,978	—	—	75,502	1,156,877
1963	27,170	—	85,529	—	—	112,700	1,883,311
1964	49,487	—	115,897	—	—	165,385	2,388,437
1965	62,268	—	151,663	—	—	213,932	2,392,768
1966	45,599	—	109,875	—	—	155,475	3,113,104
1967	49,782	—	202,995	—	—	252,777	4,658,515
1968	55,949	—	137,541	67,824	—	261,315	5,274,331
1969	60,896	—	106,714	271,094	—	438,704	5,910,521
1970	76,847	—	89,266	146,898	—	313,011	6,380,070
1971	89,380	—	116,165	142,670	—	348,215	6,050,413
1972	81,841	—	105,512	151,802	—	339,156	5,979,776
1973	52,256	8,159	30,280	135,749	—	226,445	8,400,135
1974	51,027	—	183,009	45,933	—	279,970	8,415,698
1975	28,555	—	94,426	31,256	—	154,238	8,264,186
1976	68,741	—	88,984	17,739	—	175,464	7,769,474
1977	43,794	33,194	63,100	23,546	—	163,636	7,626,413
1978	52,204	30,743	28,384	42,941	—	154,272	7,497,561
1979	30,883	27,053	44,819	32,345	—	135,102	7,190,743
1980	38,410	1,558	106,932	36,717	—	183,618	7,043,590
1981	40,476	5,997	70,973	22,433	—	139,880	6,931,361
1982	43,117	20,696	21,274	27,643	—	112,731	6,859,463
1983	41,457	10,315	163,263	40,994	—	256,030	6,674,707
1984	37,890	7,790	44,927	12,494	—	103,102	6,554,560
1985	34,841	3,870	122,486	9,036	1,128	171,362	6,441,406
1986	22,614	12,761	161,240	9,061	1,251	206,928	5,977,598

年度	土地分譲 (㎡)	那須・箱根 別荘地(㎡)	合計 (㎡)
1987	254,562	63,533	318,095
1988	443,036	42,435	485,471
1989	152,676	40,123	192,799
1990	153,786	35,723	189,510
1991	78,606	31,264	109,870
1992	96,349	22,512	118,861
1993	90,658	46,855	137,513
1994	134,957	1,413	136,371
1995	86,883	5,267	92,150
1996	67,770	7,251	75,021
1997	72,571	1,695	74,267
1998	52,559	—	52,559
1999	86,662	—	86,662
2000	77,245	—	77,245
2001	109,268	—	109,268
2002	90,178	—	90,178

年度	土地分譲 (㎡)
2003	95,880
2004	112,910
2005	105,582
2006	80,741
2007	72,931
2008	51,573
2009	77,301
2010	81,549
2011	61,291
2012	51,698
2013	27,986
2014	20,278
2015	28,119
2016	16,560
2017	11,494

注1：1950～2002年度は相模鉄道㈱の値
注2：2003・2004年度は相模鉄道㈱と相鉄不動産販売㈱の合計
注3：2005～2017年度は相鉄不動産㈱と相鉄不動産販売㈱の合計
注4：単位未満は切り捨て

3. 不動産分譲業分譲戸数

年度	一戸建て (戸)	マンション (戸)	那須・箱根 (戸)	合計 (戸)
1950	62	—	—	62
1951	167	—	—	167
1952	124	—	—	124
1953	81	—	—	81
1954	98	—	—	98
1955	167	—	—	167
1956	132	—	—	132
1957	7	—	—	7
1958	276	—	—	276
1959	167	—	—	167
1960	152	—	—	152
1961	68	—	—	68
1962	158	—	—	158
1963	100	—	—	100
1964	167	—	—	167
1965	327	—	—	327
1966	224	—	—	224
1967	234	—	—	234
1968	283	—	—	283
1969	365	—	7	372
1970	474	—	3	477
1971	537	—	17	554
1972	476	—	13	489
1973	297	140	17	454
1974	278	—	15	293
1975	156	—	—	156
1976	391	—	—	391
1977	248	385	9	642
1978	310	325	8	643
1979	172	344	11	527
1980	203	15	8	226
1981	218	65	8	291
1982	233	271	6	510
1983	235	152	2	389
1984	221	126	1	348
1985	197	76	31	304
1986	117	197	34	348

注：那須・箱根の内訳について、1985年は那須6戸、箱根25戸、1986年は那須5戸、箱根29戸

年度	一戸建て住宅 (戸)	集合住宅 (戸)	那須・箱根・熱海 建売別荘・リゾート マンション(戸)	合計 (戸)
1987	136	112	15	263
1988	86	341	55	482
1989	119	674	36	829
1990	109	197	37	343
1991	59	138	46	243
1992	96	103	41	240
1993	253	—	26	279
1994	280	—	4	284
1995	210	—	7	217
1996	217	—	14	231
1997	340	—	17	357
1998	253	—	—	253
1999	40	494	—	534
2000	49	644	—	693
2001	179	808	—	987
2002	215	688	—	903

注1：1950年4月1日、相模野興業(株)を合併し営業開始

注2：1950～2002年度は相模鉄道(株)

注3：2003・2004年度は相模鉄道(株)と相鉄不動産販売(株)の合計

注4：2005～2017年度は相鉄不動産(株)と相鉄不動産販売(株)の合計

注5：1993～1998年度の一戸建て住宅戸数と集合住宅戸数は合計値

注6：単位未満は切り捨て

年度	一戸建て住宅 (戸)	集合住宅 (戸)	合計 (戸)
2003	267	752	1,019
2004	237	705	942
2005	162	853	1,015
2006	159	886	1,045
2007	132	563	695
2008	—	—	701
2009	216	703	919
2010	191	597	788
2011	121	803	924
2012	120	586	706
2013	64	320	384
2014	61	475	536
2015	29	339	368
2016	44	275	319
2017	16	348	364

4. 不動産賃貸業営業面積

年度	建物所有面積 (㎡)	年度	建物所有面積 (㎡)	年度	建物所有面積 (㎡)
1962	67,208	1981	220,554	2000	506,791
1963	68,796	1982	220,476	2001	507,308
1964	68,796	1983	223,422	2002	518,446
1965	69,303	1984	227,215	2003	596,369
1966	69,303	1985	228,007	2004	598,354
1967	69,890	1986	266,680	2005	598,354
1968	70,119	1987	267,183	2006	575,617
1969	66,886	1988	275,199	2007	579,911
1970	82,125	1989	283,422	2008	587,366
1971	62,846	1990	290,604	2009	606,005
1972	65,168	1991	293,757	2010	654,580
1973	179,398	1992	301,868	2011	653,746
1974	172,270	1993	314,202	2012	719,122
1975	172,270	1994	314,251	2013	744,506
1976	172,496	1995	314,402	2014	741,003
1977	194,630	1996	334,472	2015	742,166
1978	215,798	1997	334,472	2016	737,663
1979	216,617	1998	407,765	2017	751,341
1980	219,230	1999	502,350		

注1：1962年9月1日、相模鉄道(株)は相鉄不動産(株)を合併

注2：1999年10月1日、相模鉄道(株)は日本市街地開発(株)を合併

注3：2003年度、横浜地下街(株)は連結子会社となり所有分を算入

注4：2011年3月1日、相鉄ローゼン(株)は事業再編に伴い所有物件を(株)相鉄アーバンクリエイツに承継

注5：単位未満は切り捨て

5. 仲介業実績・PM事業実績・販売受託事業実績

年度	仲介業実績 (千円)	PM事業実績 (千円)	販売受託事業実績 (千円)	年度	仲介業実績 (千円)	PM事業実績 (千円)	販売受託事業実績 (千円)
1980	134,110,500	—	—	1999	1,127,401,422	441,949,155	522,351,141
1981	211,095,448	—	—	2000	1,077,324,933	443,253,545	702,066,919
1982	416,662,680	—	—	2001	817,276,713	502,988,852	1,068,155,031
1983	433,859,700	—	—	2002	843,445,497	349,860,612	763,034,090
1984	491,124,004	—	—	2003	1,039,166,290	340,905,172	801,189,164
1985	605,399,339	—	—	2004	984,552,267	265,402,724	866,951,075
1986	938,794,582	—	25,908,327	2005	1,173,773,124	227,125,552	839,588,440
1987	1,727,932,033	11,961,605	13,946,722	2006	1,249,492,440	219,030,738	854,697,406
1988	1,341,983,937	32,663,087	81,844,765	2007	1,252,684,888	222,063,472	624,449,177
1989	1,813,656,731	54,120,430	64,162,304	2008	904,150,728	211,981,725	975,252,234
1990	1,784,120,982	110,640,970	94,973,624	2009	776,775,262	181,061,246	681,715,882
1991	1,675,611,247	142,927,939	74,647,003	2010	793,270,191	186,356,614	687,659,216
1992	1,425,145,385	185,005,451	307,217,715	2011	705,931,336	178,790,838	619,004,295
1993	1,746,978,490	245,783,272	202,904,981	2012	867,947,576	167,784,958	327,758,093
1994	1,478,581,023	314,365,716	747,228,354	2013	1,000,597,513	169,457,332	297,284,347
1995	1,261,030,076	321,048,241	596,169,385	2014	890,789,703	172,553,744	360,390,132
1996	1,288,950,913	322,276,038	789,419,437	2015	927,404,196	171,595,211	388,567,096
1997	1,088,850,100	365,150,038	442,940,349	2016	913,517,800	185,168,074	315,069,626
1998	795,406,588	311,978,733	372,413,956	2017	877,627,278	183,166,019	189,626,997

注1：2000年度までは相鉄不動産㈱、2001年度は相鉄不動産㈱および相鉄不動産販売㈱の数値を合算、2002年度からは相鉄不動産販売㈱の数値

注2：単位未満は切り捨て

6. マンション管理戸数

年度	戸数 (戸)	年度	戸数 (戸)	年度	戸数 (戸)
1973	140	1988	3,957	2003	10,825
1974	140	1989	4,460	2004	11,057
1975	140	1990	4,910	2005	11,335
1976	140	1991	6,268	2006	11,824
1977	525	1992	6,498	2007	12,116
1978	850	1993	6,550	2008	13,071
1979	1,194	1994	6,834	2009	13,489
1980	1,214	1995	7,751	2010	13,486
1981	1,299	1996	8,295	2011	13,943
1982	1,583	1997	8,443	2012	14,255
1983	1,650	1998	9,078	2013	14,458
1984	2,014	1999	9,361	2014	15,159
1985	2,175	2000	9,936	2015	15,654
1986	3,057	2001	10,312	2016	16,359
1987	3,911	2002	10,455	2017	17,027

注：1973年度から2008年度までは相鉄企業(株)、2009年度からは相鉄企業(株)と(株)相鉄リビングサポート、2010年度からは(株)相鉄リビングサポートの数値

7. 分譲業開発住宅地・一戸建て一覧

2018年8月31日現在

開発・供給 (販売)開始年	物件名称	戸数 (戸)	開発面積* (㎡)	所在地
1949	希望ヶ丘住宅地	2,200	842,000	横浜市旭区希望が丘
1950	三ツ境住宅地	1,700	660,000	横浜市瀬谷区三ツ境
1951	南台住宅地	2,400	456,000	横浜市瀬谷区南台
1953	大和(上草柳・深見台)住宅地	480	93,000	大和市上草柳・深見台
1955	釜台住宅地	64	15,000	横浜市保土ヶ谷区釜台町
1957	楽老峰住宅地	1,700	430,000	横浜市瀬谷区二ツ橋町
1958	万騎が原住宅地	2,000	850,000	横浜市旭区万騎が原
1962	えびな国分寺台住宅地	3,500	1,000,000	海老名市国分寺台、綾瀬市綾西
1964	白根住宅地	190	60,000	横浜市旭区白根
1966	瀬谷・深見住宅地	520	117,000	横浜市瀬谷区瀬谷、大和市深見
1967	七里ヶ浜シーサイド住宅地	146	45,600	鎌倉市七里ヶ浜
1969	南瀬谷住宅地	950	290,000	横浜市瀬谷区南瀬谷他
1970	阿久和住宅地	89	17,000	横浜市瀬谷区阿久和
1971	小園住宅地	650	225,000	綾瀬市小園
1972	上今泉住宅地	950	620,000	海老名市上今泉 他
	ひなた山住宅地	1,200	353,000	横浜市泉区和泉町 他
	いずみ野住宅地	1,800	423,000	横浜市泉区和泉町 他
1974	南まきが原住宅地	1,000	318,000	横浜市旭区万騎が原他
	中田住宅地	124	56,700	横浜市泉区中田
1976	弥生台住宅地	1,400	359,000	横浜市泉区弥生台
	緑園都市住宅地	4,700	1,222,000	横浜市泉区緑園 他
1978	浜田住宅地	410	119,000	海老名市浜田町 他
1981	南えびな杉久保住宅地	930	152,000	海老名市杉久保
1982	山手台住宅地(サウス地区)	1,490	386,000	横浜市泉区領家 他
	山手台住宅地(ウエスト地区)	1,740	488,000	横浜市泉区山手台
1984	かしわ台住宅地	350	57,000	海老名市柏ヶ谷
1988	緑園南が丘住宅地	260	60,000	横浜市泉区岡津町
1991	みやこガーデン住宅地	413	82,000	横浜市泉区岡津町
	さちが丘住宅地	64	23,800	横浜市旭区さちが丘
1993	湘南みずき THOUSAND VILLAGE	1,000	314,000	茅ヶ崎市みずき
1994	早川城山住宅地	1,180	425,000	綾瀬市早川城山
1995	さちが丘南住宅地	7	1,183	横浜市旭区さちが丘
	長後上土棚住宅地	104	23,000	綾瀬市上土棚
	山手台住宅地(イースト地区)	254	42,000	横浜市泉区山手台
1996	彩の丘住宅地	239	35,000	横須賀市鶴が丘
	藤沢・湘南 ライフトウン住宅地	10	1,900	藤沢市大庭
1997	あすみが丘住宅Ⅰ	20	-	千葉市緑区あすみが丘
	コージーライフ山手Ⅰ	6	-	横浜市中区立野
	コージーライフ橋戸	4	-	横浜市瀬谷区橋戸
	コージーライフ中田東	1	-	横浜市泉区中田東
	コージーライフ宮沢町	1	-	横浜市瀬谷区宮沢町
	コージーライフ井土ヶ谷	17	-	横浜南区永田東
	コージーライフ寺尾台	5	-	綾瀬市寺尾
	コージーライフ希望が丘Ⅰ	2	-	横浜市旭区東希望が丘
	コージーライフ南万騎が原Ⅰ	9	-	横浜市旭区柏町
1998	コージーライフ矢口台	6	-	横浜市中区矢口台
	コージーライフ鶴ヶ峰	12	-	横浜市旭区中白根
	コージーライフ希望が丘Ⅱ	5	-	横浜市旭区中希望が丘
	コージーライフ南万騎が原Ⅱ	7	-	横浜市旭区柏町
	コージーライフ山手Ⅱ	9	-	横浜市中区西之谷

開発・供給 (販売)開始年	物件名称	戸数 (戸)	開発面積* (㎡)	所在地
1998	本町田かがやきの街	105	28,000	町田市本町田
1999	ヒルトップスクエア 船橋・塚田	14	2,206	船橋市前貝塚町
	横浜・鶴ヶ峰住宅	11	-	横浜市旭区都岡
	あすみが丘住宅Ⅱ	24	-	千葉市緑区あすみが丘
	コージーライフ菊名	41	-	横浜市港北区篠原北
	コージーライフ弥生台	2	-	横浜市泉区弥生台
	コージーライフ上倉田	22	-	横浜市旭区上倉田町
	コージーライフ山手Ⅲ	9	-	横浜市中区立野
	コージーライフ南万騎が原Ⅲ	11	-	横浜市旭区善部町
	コージーライフ寺尾釜田	6	-	綾瀬市寺尾釜田
	コージーライフ二俣川Ⅰ	6	-	横浜市旭区本宿町
	コージーライフ二俣川Ⅱ	9	-	横浜市旭区二俣川
	コージーライフかしわ台Ⅰ	6	-	綾瀬市寺尾台
	コージーライフかしわ台Ⅱ	5	-	座間市南栗原
2000	いずみ中央住宅地	328	36,651	横浜市泉区
	コージーライフ二俣川Ⅲ	2	-	横浜市旭区本村
	あすみが丘住宅Ⅲ	8	-	千葉市緑区あすみが丘
	コージーライフ二俣川Ⅳ	5	-	横浜市旭区金が谷
	コージーライフかしわ台Ⅲ	4	-	海老名市柏ヶ谷
	コージーライフかしわ台Ⅳ	11	-	海老名市寺尾台
	コージーライフ上星川	7	-	横浜市保土ヶ谷区上星川
	コージーライフ緑園南	5	-	横浜市泉区岡津町
	コージーライフ日吉	13	-	横浜市港北区高田東
	コージーライフ港南台	16	-	横浜市港南区日野南
	コージーライフ港南台6丁目	2	-	横浜市港南区港南台
	コージーライフ海老名	2	-	海老名市国分南
2001	コージーライフ東戸塚Ⅰ	11	-	横浜市保土ヶ谷区権太坂
	コージーライフ東戸塚Ⅱ	2	-	横浜市戸塚区名瀬町
	コージーライフ 海老名国分寺台	6	-	海老名市国分寺台
	コージーライフ大和深見	4	-	大和市深見台
	コージーライフ保土ヶ谷公園	12	-	横浜市保土ヶ谷区仏向町
	コージーライフ横浜戸塚公園	22	-	横浜市戸塚区戸塚町
	グリームヒル横浜鶴ヶ峰	28	-	横浜市旭区中白根
	コージーライフ 海老名国分寺台Ⅱ	6	-	海老名市国分寺台
2002	コージーライフ 海老名国分寺台Ⅲ	2	-	海老名市国分寺台
	コージーライフ ヒルズアベニュー南希望が丘	6	-	横浜市旭区南希望が丘
	コージーライフいずみ中央	3	-	横浜市泉区和泉町
	コージーライフ海老名大谷	15	-	海老名市大谷
	コージーライフ弥生台Ⅱ	13	-	横浜市泉区新橋町
	コージーライフ 希望が丘サウスヒル	7	-	横浜市旭区善部町
	コージーライフ湘南茅ヶ崎	4	-	茅ヶ崎市小和田
2003	パークシティ湘南山手	10	-	横須賀市吉井
	コージーライフいずみ中央Ⅱ	7	-	横浜市泉区和泉町
	二俣川シーズナー	18	-	横浜市旭区今宿町
	上大岡日野四丁目住宅	3	-	横浜市港南区日野
	コージーライフ 二俣川二丁目Ⅰ	3	-	横浜市旭区二俣川
	コージーライフ二俣川本宿	39	-	横浜市旭区本宿町

開発・供給 (販売)開始年	物件名称	戸数 (戸)	開発面積* (㎡)	所在地
2003	コージールライフ戸塚ブライト ガーデン	37	-	横浜市戸塚区上矢部町
	コージールライフ磯子屏風浦	20	-	横浜市磯子区森
	コージールライフ中央林間	4	-	大和市下鶴間
2004	コージールライフ綾瀬上土棚	14	-	綾瀬市上土棚
	コージールライフ海老名大谷Ⅱ	7	-	海老名市大谷
	コージールライフ 二俣川二丁目Ⅱ	3	-	横浜市旭区二俣川
	瀬谷区二ツ橋分譲住宅	1	-	横浜市瀬谷区二ツ橋町
	海老名市柏ヶ谷分譲住宅	1	-	海老名市柏ヶ谷
	コージールライフ横須賀衣笠	4	-	横須賀市小矢部
2005	コージールライフ菊名桜山	25	-	横浜市港北区菊名
	コージールライフ海老名杉久保	7	-	海老名市杉久保
2006	コージールライフ湘南柄沢	15	-	藤沢市柄沢
	コージールライフ希望ヶ丘Ⅲ	8	-	横浜市旭区南希望ヶ丘
	コージールライフつきみ野	3	-	大和市下鶴間
	コージールライフ湘南片瀬	21	-	藤沢市片瀬
	Opus18	18	-	横須賀市追浜本町
2007	コージールライフ百合ヶ丘	56	-	川崎市麻生区東百合丘
	コージールライフ 海老名望地の丘	52	-	海老名市望地
	コージールライフ世田谷松原	5	-	東京都世田谷区松原
	コージールライフ横浜中田Ⅰ	13	-	横浜市泉区中田南
2008	ル・アーージュ横浜鴨居 [輝億の街]	116	425,669	横浜市神奈川区菅田 町
	グレースシア アベニュー溝の口	20	2,888	川崎市高津区上作延
	グレースシア アベニューいずみ中央	18	3,363	横浜市泉区いずみ中央
	泉区緑園五丁目分譲住宅	1	-	横浜市泉区緑園
2009	コージールライフ横浜中田Ⅱ	6	-	横浜市泉区中田南
	コージールライフ東戸塚Ⅲ	4	-	横浜市保土ヶ谷区 権太坂
	コージールライフ下瀬谷二丁目	2	-	横浜市瀬谷区下瀬谷
	コージールライフ三ツ境	9	-	横浜市瀬谷区二ツ橋町
	泉区新橋町分譲住宅	1	-	横浜市泉区新橋町
	はるひ野テラス	17	-	川崎市麻生区はるひ野
	コージールライフ横浜三ツ境	9	-	横浜市瀬谷区二ツ橋町
ラフィネガーデンセンター南	41	-	横浜市都筑区荏田南	
2010	コージールライフ 二俣川ガーデンバリエ	14	-	横浜市旭区今宿
	コージールライフさがみ野 グリーンリズムタウン	36	-	海老名市東柏ヶ谷
	コージールライフ百合ヶ丘 ガーデンアレイヒルズ	21	-	川崎市麻生区高石
	ファーム三ツ境	17	-	横浜市瀬谷区阿久和東
	湘南テラスはじまりの丘	43	-	平塚市北金目
2011	ディアフォート百合ヶ丘	5	-	川崎市麻生区高石
	コージールライフ六ツ川	1	-	横浜市南区六ツ川
	コージールライフ早川城山 WELL HOUSE	4	-	綾瀬市早川城山
	ハルシアの丘	73	-	川崎市麻生区はるひ 野
	コージールライフ麻生区片平	36	-	川崎市麻生区片平
2012	コージールライフ 希望ヶ丘今宿町	9	-	横浜市旭区今宿町
	コージールライフ 弥生台フォレア	6	-	横浜市泉区新橋町
	コージールライフ南台	2	-	横浜市瀬谷区南台

開発・供給 (販売)開始年	物件名称	戸数 (戸)	開発面積* (㎡)	所在地
2012	ラフィネガーデンあざみ野	3	-	横浜市青葉区黒須田
	コージールライフ海老名望地	9	-	海老名市望地
	コージールライフ 横浜鶴ヶ峰ヒルズベイ	13	-	横浜市旭区上白根
2013	サザンヒルズ横浜三ツ境	62	-	横浜市瀬谷区南台
	コージールライフ三ツ境東野	1	-	横浜市瀬谷区東野
	コージールライフ瀬谷中央	1	-	横浜市瀬谷区中央
	ディアフォートいずみ中央	1	-	横浜市泉区和泉町
2014	コージールライフ三ツ境二ツ橋	2	-	横浜市瀬谷区二ツ橋町
	コージールライフ かしわ台テラス	12	-	綾瀬市寺尾中
	コージールライフ横浜羽沢	23	-	横浜市神奈川区羽沢南
	エアリーコースト横浜杉田	5	-	横浜市磯子区杉田
	青葉区黒須田住宅	1	-	横浜市青葉区黒須田
2015	コンファージュ横浜片倉	34	-	横浜市神奈川区神大寺
	グレースシアライフ二俣川	9	-	横浜市旭区本村町
	グレースシアライフさがみ野	1	-	横浜市旭区さがみ野
2016	グレースシアライフ早川城山	21	-	綾瀬市早川城山
	グレースシアライフ海老名	5	-	海老名市扇町
	グレースシアライフ南希望ヶ丘	2	-	横浜市旭区南希望ヶ丘
	グレースシアライフ横浜日限山	10	-	横浜市港南区日限山
	グレースシアライフさがみ野	9	-	海老名市東柏ヶ谷
	グレースシアライフいずみ中央	6	-	横浜市泉区和泉中央南
2017	グレースシアライフ湘南辻堂	20	-	藤沢市辻堂
2018	グレースシアライフ横浜二俣川	7	-	横浜市旭区中沢

*土地区画整理事業による開発面積

8. 分譲業集合住宅一覧

2018年6月30日現在

供給(販売)開始年	物件名称	総戸数(戸)	所在地	共同事業
1973	相鉄コープ南瀬谷	140	大和市上和田	
1977	グリーンハイムいずみ野	1,085	横浜市泉区和泉町	
1979	グリーンハイムひなた山	120	横浜市泉区和泉町	
1980	グリーンメゾンいずみ野	40	横浜市泉区和泉町	
1981	グリーンメゾン沢渡	20	横浜市神奈川区沢渡	
1982	グリーンハイム弥生台	496	横浜市泉区弥生台	
1985	相鉄の強羅・箱根 エグゼクティブコート	54	足柄下郡箱根町強羅	
1985	ピュアハイツ台町	42	横浜市神奈川区台町	
1986	サンバルク650	644	海老名市杉久保	
1987	サン・ステージ緑園都市 西の街	638	横浜市泉区緑園	○
1987	パークシティ本牧 CenterコートD・F棟	130	横浜市中区本牧町	○
1988	かしわ台クラルテ	260	海老名市柏ヶ谷	
1988	エーテル元箱根	24	足柄下郡箱根町	
1988	ピュアハイツ南万騎が原	23	横浜市旭区柏町	
1989	ステージ星川	253	横浜市保土ヶ谷区星川	○
1990	サン・ステージ緑園都市 東の街	1,162	横浜市泉区緑園	○
1990	小田急相模原パークホームズ	61	座間市相模が丘	○
1990	大倉山北パークホームズ	42	横浜市港北区樽町	○
1991	エムロード熱海	66	熱海市熱海	
1991	ステージ山手台サウス (1~3番館)	219	横浜市泉区領家	○
1991	南林間パークホームズ	37	大和市下鶴間	○
1992	ステージ山手台ウエスト (1~2番館)	98	横浜市泉区西が岡	○
1992	ピュアハイツ三ツ沢	29	横浜市神奈川区 三ツ沢上町	
1993	グレースシア梶ヶ谷	27	川崎市宮前区野川	
1994	ヴェルシティ古河	318	古河市本町	
1994	グレースシア山手台	42	横浜市泉区西が岡	
1995	グレースシア二俣川	109	横浜市旭区二俣川	
1995	グレースシア湘南平塚	56	平塚市立野町	
1995	グレースシア常盤台公園	24	横浜市保土ヶ谷区常盤台	
1995	グレースシアいずみ野	157	横浜市泉区和泉町	
1995	グレースシア鶴沼	32	藤沢市鶴沼藤が丘	
1995	ステージ宮崎台	64	川崎市宮前区梶ヶ谷	○
1995	ザ・コート山手台	55	横浜市泉区弥生台	○
1996	グレースシアさがみ野	50	海老名市東柏ヶ谷	
1996	グレースシア横濱片倉	56	横浜市神奈川区片倉	
1996	グレースシア横濱西	48	横浜市西区岡野町	
1997	みやこガーデン	312	横浜市泉区岡津町、 新橋町	
1997	グレースシア湘南ライフタウン	97	藤沢市大庭	
1997	グレースシア湘南台	34	藤沢市円行	
1997	グレースシアセンター北	32	横浜市都筑区南山田	○
1997	グレースシアさがみ野Ⅱ	18	海老名市東柏ヶ谷	
1998	グレースシア板橋	39	板橋区板橋	
1998	グレースシア湘南台Ⅱ	32	藤沢市円行	
1998	パークシティ横濱	641	横浜市保土ヶ谷区川辺町	○
1998	グレースシア港北綱島	102	横浜市港北区新吉田町	
1998	グレースシア鎌倉寺分	75	鎌倉市寺分	
1998	グレースシア桜ヶ丘	37	大和市福田	
1998	グレースシア鶴間 エストヴィアーレ	24	大和市鶴間	
1998	エルパティオ	235	横浜市旭区中白根	○

供給(販売)開始年	物件名称	総戸数(戸)	所在地	共同事業
1998	八王子みなみ野シティ エグザガーデン	400	八王子市宇津貫町	○
1999	グレースシアパーク彩の丘	164	横須賀市衣笠栄町	
1999	グレースシアガーデン希望ヶ丘	124	横浜市旭区中希望が丘	
1999	ルクサーージュあおば山の手台	582	横浜市青葉区奈良	○
1999	グレースシアパーク 八王子みなみ野 トップオブテラス	225	八王子市宇津貫町	
1999	ガーデンヴィルマグノリア 市川妙典	161	市川市妙典	○
1999	アリア20	110	横浜市西区楠町	
1999	グレースシアハイムシーサイド 鳥浜	54	横浜市金沢区富岡東	
1999	メイフェアパークス溝の口	548	川崎市高津区久本	○
2000	グレースシアパーク 山手台イースト	218	横浜市泉区岡津町	
2000	若葉台ワーズワースの丘	350	稲城市若葉台	○
2000	パークコリーナ上大岡	327	横浜市港南区港南	○
2000	グレースシアハイム横浜台町	38	横浜市神奈川区台町	
2000	シーパークスよこすか 海辺ニュータウン シーサイドスクエア	312	横須賀市平成町	○
2000	アリスガーデン横浜	251	横浜市旭区中白根	○
2000	シルエタワー横浜	166	横浜市西区楠町	○
2001	グレースシアパーク湘南平塚 ピアグランテ	310	平塚市夕陽ヶ丘	
2001	プライマリーナ山下公園 グレースシアタワー	156	横浜市中区山下町	
2001	グレースシアヒルズ 八王子みなみ野シティ	66	八王子市片倉町	
2001	レジャースフォート新浦安	764	浦安市高洲	○
2001	エスタテラ湘南台	619	藤沢市湘南台	○
2001	グランセリーナ	412	町田市小川	○
2002	グレースシアパーク調布国領	187	調布市染地	
2002	グレースシアヒルズ横濱桜ヶ丘	70	横浜市保土ヶ谷区桜ヶ丘	
2002	深沢ハウス	772	世田谷区深沢	○
2002	ヨコハマアイランドガーデン	740	横浜市鶴見区	○
2002	ニューロシティ	707	日野市大字日野	○
2002	ガーデンズコート緑園都市	124	横浜市泉区緑園	○
2003	ヨコハマタワーリング スクエア	625	横浜市西区西平沼町	○
2003	TAKANAWA The RESIDENCE	574	港区高輪	○
2003	パークタワー東戸塚ニューシ ティ東戸塚タワーズシティ	348	横浜市戸塚区品濃町	○
2004	グレースシアシティ横濱いずみ 中央ステーションアリーナ	278	横浜市泉区和泉町	
2004	グレースシアタワーズ所沢	211	所沢市寿町	
2004	グレースシアシティ立川	147	立川市曙町・羽衣町	○
2004	グレースシアヒルズ横濱常盤台	63	横浜市保土ヶ谷区常盤台	
2004	グレースシアブランシェ 横浜山手	54	横浜市中区滝之上	
2004	タンタタウン	678	横浜市都筑区高山	○
2004	ピバヒルズ	629	日野市富士町	○
2004	ソラネットシティ	450	江東区亀戸	○
2004	ヒルトップギャラリー・ 横浜レジデンス	285	横浜市栄区小菅ヶ谷	○
2005	プライズ・ヒル	408	横浜市戸塚区上倉田町	○
2005	ガーデンティアラ武蔵小杉	600	川崎市中区今井上町	○

供給(販売)開始年	物件名称	総戸数(戸)	所在地	共同事業
2005	グレースシアコート横濱元町 ベイサイドアルテ	49	横浜市中区新山下	
	メインループ	339	八潮市大字大瀬	○
	東京フロンティアシティ <アーバンフォート> <パーク&パークス>	1,313	荒川区南千住	○
2006	グレースシアハイム海老名	49	海老名市河原口	
	グレースシアガーデン 南万騎が原	99	横浜市旭区さちが丘	○
	グレースシア緑園都市 ガーデンプレミア	73	横浜市泉区緑園	
	パークタワー 横濱ポートサイド	258	横浜市神奈川区金港町	○
2007	サクラディア	812	さいたま市桜区道場	○
	グレースシアハイム平塚代官町	32	平塚市代官町	
	グレースシアスクエア横浜鶴見	40	横浜市鶴見区鶴見中央	
	THE RESIDENCE INAGEDAI	202	千葉市稲毛区稲毛台町	○
	グランドメゾン東戸塚	743	横浜市戸塚区前田町	○
	グレースシアステイツいずみ野	157	横浜市泉区和泉町	
	グレースシアスクエア綱島	98	横浜市港北区綱島東	○
グレースシアステイツ緑園都市	62	横浜市泉区緑園		
2008	グレースシアテラス東戸塚	90	横浜市保土ヶ谷区権太坂	○
	フォレシアム	777	川崎市川崎区中瀬	○
	グレースシアシーサイド 金沢八景	41	横浜市金沢区乙舩町	
	YOKOHAMA ALL PARKS	1,424	横浜市鶴見区尻手	○
2009	グランドメゾン武蔵野	85	東京都武蔵野市境	○
	グレースシアガーデン弥生台	130	横浜市泉区弥生台	
	グレースシアガーデン 湘南みずき	135	茅ヶ崎市みずき	
	ラフィア東戸塚	52	横浜市戸塚区前田町	○
	橋本レジデンス	192	相模原市緑区橋本	○
	グレースシアパーク藤沢善行 サザンフォート	185	藤沢市善行坂	
	グレースシア横浜関内クオリテ	36	横浜市中区蓬萊町	
グレースシアガーデン溝の口	92	川崎市高津区上作延		
2010	グレースシアガーデン たまプラーザ	384	川崎市宮前区犬蔵	○
	グレースシアテラス所沢	46	所沢市南住吉	
	グレースシアパーク横浜関内	80	横浜市中区山吹町	
	グレースシアパーク仲町台	198	横浜市都筑区新栄町	
	青葉台コートテラス	245	横浜市青葉区青葉台	○
シーズン プレイス	241	横浜市都筑区長坂	○	
2011	グレースシアハウス南雪谷	47	大田区南雪谷	
	ルミナリータワー池袋	219	豊島区池袋	○
	ラグゼコート	312	川崎市幸区塚越	○
2012	グレースシアスイート西新井	157	足立区西新井	
	グレースシアタワー亀有	91	葛飾区亀有	
	パークタワー横濱星川	251	横浜市保土ヶ谷区川辺町	○
2013	ブラウドタワー武蔵小杉	450	川崎市中原区小杉町	○
	グレースシア日本橋馬喰町	42	中央区日本橋馬喰町	
	グレースシア湘南江ノ島	50	藤沢市片瀬海岸	
	グレースシア勝どき	92	中央区勝どき	
	グレースシア東中野	76	中野区東中野	
	グレースシア調布	120	調布市小島町	
	グレースシア横濱ベイ	192	横浜市中区新山下	○
グレースシア横浜小机	43	横浜市港北区鳥山町	○	
グレースシア南品川	28	品川区南品川		

供給(販売)開始年	物件名称	総戸数(戸)	所在地	共同事業
2014	グレースシア茅ヶ崎	78	茅ヶ崎市共恵	○
	グレースシアシティ 川崎大師河原	558	川崎市川崎区大師河原	○
	グレースシア藤沢湘南台	44	藤沢市湘南台	
2015	ザ・パークハウス 西新宿タワー60	954	新宿区西新宿	○
	グレースシア海老名	115	海老名市扇町	
	グレースシア海老名さがみ野	35	海老名市東柏ヶ谷	
2016	ファインシティ東松戸 モール&レジデンス	382	松戸市東松戸	○
	Brillia東戸塚	98	横浜市戸塚区品濃町	○
	グレースシアタワー二俣川	421	横浜市旭区二俣川	○
	フェアシス八王子新町	29	八王子市新町	○
2017	ドレッセ中央林間	857	大和市下鶴間	○
	グレースシアタワーズ海老名	477	海老名市扇町	○
	グレースシア海老名さがみ野II	57	海老名市東柏ヶ谷	
	グレースシアタワー三鷹	184	三鷹市下連雀	○
	グレースシアみなまきみらい	105	横浜市旭区柏町	
2018	グレースシア藤沢鶴沼	204	藤沢市鶴沼東	○

9. 賃貸業賃貸施設一覧

相鉄不動産株

名称	戸数 (戸)	所在地	取得年月日
藤和鶴見中央ビル	100 (住戸98・事務所2)	横浜市鶴見区鶴見中央	2008年11月28日
サンフィッシュハイム山手	9	横浜市中区大平町	2009年4月30日
ジェイフラッツ初台	55	東京都渋谷区西原	2009年6月5日
THEパームス学芸大学	33 (住戸32・店舗1)	東京都目黒区中央町	2009年6月17日
リーフコンフォート赤羽	74 (住戸72・店舗2)	東京都北区赤羽	2009年11月26日
THEパームス新小岩	105 (住戸104・店舗1)	東京都葛飾区東新小岩	2010年4月28日
エステージ築地	29 (住戸28・店舗1)	東京都中央区築地	2012年1月31日
オーージュ大井	26	東京都品川区大井	2012年9月27日
ヒューマンハイム本羽田	39	東京都大田区本羽田	2013年3月15日
KNOCKS南万騎が原	36	横浜市旭区柏町	2013年11月29日
KNOCKS希望ヶ丘	72	横浜市旭区中希望ヶ丘	2014年1月7日
KNOCKS和田町	40	横浜市保土ヶ谷区和田	2014年12月25日
KNOCKSみなまきみらい	65	横浜市旭区柏町	2017年2月15日

(株)相鉄アーバンクリエイツ

名称	所在地	完成・取得年月日	所有面積 (㎡)	構造等
新相鉄ビル (相鉄ジョイナス)	横浜市西区南幸1-5-1	1973年11月20日	185,285	鉄骨鉄筋コンクリート、鉄筋コンクリート造 地下2階、地上11階
横浜駅西口地下街 (相鉄ジョイナス・ 横浜駅西口地下駐車場)	横浜市西区南幸1	B1、B2F 1964年11月30日 B3、B4F 1998年6月1日	59,321	鉄骨鉄筋コンクリート、鉄筋コンクリート造 地下4階
横浜駅西口第2駐車場	横浜市神奈川区鶴屋町3-31-8	2003年11月30日	4,371	鉄骨造 地上3階
相鉄北幸第1ビル (エキニア横浜)	横浜市西区北幸1-1-8	2013年4月24日	25,863	鉄骨鉄筋コンクリート造 地下3階、地上12階
相鉄北幸第2ビル (菱進横浜ビル)	横浜市西区北幸1-1-6	2013年10月2日	4,492	鉄骨鉄筋コンクリート造 地下1階、地上9階
相鉄ビル (横浜ベイシエラトン ホテル&タワーズ)	横浜市西区北幸1-3-23	1998年8月5日	69,389	鉄骨鉄筋コンクリート・鉄筋コンクリート造 地下6階、地上27階
相鉄本社ビル	横浜市西区北幸2-9-14	1988年7月19日	20,276	鉄骨鉄筋コンクリート、鉄筋コンクリート造 地下1階、地上10階
相鉄南幸第1ビル	横浜市西区南幸1-9-8	1972年5月2日	902	鉄筋コンクリート造 地下1階、地上5階
相鉄南幸第2ビル (相鉄ムービル・別館)	横浜市西区南幸2-1-22	1988年10月18日	14,180	鉄骨鉄筋コンクリート造 地上6階
相鉄南幸第3ビル	横浜市西区南幸1-10-16	1989年3月15日	906	鉄骨造 地上2階
相鉄南幸第4ビル (DDZ-POINT)	横浜市西区南幸2-6-2	2009年6月29日	359	鉄骨造 地上5階
相鉄南幸第5ビル	横浜市西区南幸1-13-8	2000年6月29日	93	鉄骨造 地上2階
相鉄南幸第6ビル	横浜市西区南幸1-9-7	2011年6月20日	305	鉄筋コンクリート、鉄骨造 地上2階
相鉄南幸第7ビル	横浜市西区南幸2-17-1	1995年3月23日	2,744	鉄骨鉄筋コンクリート造 地下1階、地上7階
相鉄南幸第8ビル	横浜市西区南幸2-15-13	2012年5月11日	43,876	鉄骨鉄筋コンクリート造 地下1階、地上12階
相鉄南幸第9ビル	横浜市西区南幸1-10-11	2015年3月31日	423	鉄骨造 地上2階
相鉄南幸第10ビル	横浜市西区南幸2-1-5	2015年9月1日	794	鉄骨造 地上1階
相鉄南幸第11ビル	横浜市西区南幸1-9-13	2016年1月1日	1,037	鉄骨造 地上3階

名称	所在地	完成・取得年月日	所有面積 (㎡)	構造等
鶴屋町共同ビル (SYビル)	横浜市神奈川区鶴屋町3-30-8	1981年 7月21日	1,189	鉄骨鉄筋コンクリート造 地下1階、地上7階
沢渡ビル	横浜市神奈川区沢渡5	1987年 5月13日	9,111	鉄骨鉄筋コンクリート、鉄筋コンクリート造 地下2階、地上3階
鶴屋町一丁目ビル	横浜市神奈川区鶴屋町1-7-30	2008年 4月14日	279	鉄骨造地上2階、木造2階
相鉄岩崎学園ビル	横浜市神奈川区鶴屋町2-17	1983年12月18日	6,738	鉄骨鉄筋コンクリート造 地下1階、地上9階
相鉄片倉第1ビル	横浜市神奈川区片倉2-71-3	2000年 3月17日	260	鉄骨造 地上1階
相鉄上星川ビル	横浜市保土ヶ谷区釜台町1-1	2004年 9月17日	599	鉄骨造 地上3階
星川SFビル (クイント星川)	横浜市保土ヶ谷区星川2-4-1	1989年 8月14日	2,743	鉄骨鉄筋コンクリート造 地下1階、地上7階
星川相鉄・三井共同ビル	横浜市保土ヶ谷区星川2-4-30	2000年11月 8日	1,333	鉄骨造 地上2階
相鉄二俣川ビル (駅舎上部地上3階・4階増築部分)	横浜市旭区二俣川2-91-7	2018年 4月26日	5,550	鉄骨造・鉄筋コンクリート造 地下1階、地上4階
コブレ二俣川	横浜市旭区二俣川2-50-14	2018年 2月15日	29,502	鉄筋コンクリート・鉄骨造 地上29階
二俣川駅北口共同ビル (二俣川相鉄ライフ)	横浜市旭区二俣川1-3-2	1990年 7月20日	4,059	鉄骨鉄筋コンクリート造 地下1階、地上7階
アルコット二俣川	横浜市旭区二俣川1-43-28	1996年 7月 1日	13,769	鉄骨鉄筋コンクリート造 地下2階、地上14階
相鉄三ツ境ビルA棟 (相鉄ライフ三ツ境)	横浜市瀬谷区三ツ境2-19	1986年11月 6日	23,495	鉄筋コンクリート、鉄骨造 地上4階
相鉄三ツ境ビルB棟 (相鉄ライフ三ツ境)	横浜市瀬谷区三ツ境2-1	1985年 6月26日	3,689	鉄筋コンクリート造 地上3階
相鉄瀬谷第2ビル	横浜市瀬谷区瀬谷4-1-1	2012年 6月25日	551	鉄骨造 地上1階
相鉄瀬谷第1ビル (スマイルストリート瀬谷)	横浜市瀬谷区中央1-1	2010年 6月15日	2,231	鉄骨造 地上3階
相鉄瀬谷駐車場ビル	横浜市瀬谷区中央3-12	1998年11月18日	11,323	鉄骨造 地上5階
瀬谷駅北口共同ビル	横浜市瀬谷区中央3-6	1998年11月18日	1,600	鉄骨鉄筋コンクリート造 地上9階
相鉄下瀬谷ビル	横浜市瀬谷区下瀬谷3-40-1	1973年10月11日	824	鉄骨造 地上1階
大和駅共同ビル (プロス)	大和市大和東1-1-1	1996年 4月26日	2,672	鉄骨造 地上5階、一部塔屋付
相鉄大和東ビル	大和市深見西2-3-31	1989年 6月26日	150	軽量鉄骨造 地上1階
相鉄さがみ野ビルA棟 (さがみ野相鉄ライフ)	海老名市東柏ヶ谷3-3-15	1980年11月20日	6,805	鉄骨鉄筋コンクリート造 地上2階
相鉄さがみ野ビルB棟 (さがみ野相鉄ライフ)	海老名市東柏ヶ谷3-3-15	1980年11月20日	1,141	鉄筋コンクリート造 地上2階
相鉄さがみ野駐車場ビル	海老名市東柏ヶ谷3-13	1991年11月27日	2,695	鉄骨鉄筋コンクリート造 地上3階
相鉄かしわ台スクエアビル	海老名市柏ヶ谷555-1	2003年10月 8日	1,692	鉄骨造 地上2階
相鉄かしわ台ビル	海老名市柏ヶ谷701-2	1990年 4月18日	957	鉄骨造一部鉄筋コンクリート造 地上2階
相鉄国分寺台第1ビル	海老名市国分寺台2-4-7	1976年11月29日	1,362	鉄骨造 地上2階
相鉄国分寺台第2ビル	綾瀬市綾西4-19-19	1971年 6月 9日	836	鉄骨造 地上1階
相鉄杉久保北ビル	海老名市杉久保北4-3-14	1989年 7月17日	1,200	鉄骨造 地上2階
相鉄南万騎が原第2ビル	横浜市旭区柏町47-1	1990年 2月23日	1,447	鉄筋コンクリート造 地下1階、地上4階
相鉄南万騎が原第3ビル	横浜市旭区柏町130-1	2015年 8月25日	1,291	鉄骨造 地上2階
相鉄南万騎が原第4ビル (相鉄ライフ南まきが原)	横浜市旭区柏町127	2016年 4月14日	1,614	鉄骨造 地上1階

名称	所在地	完成・取得年月日	所有面積 (㎡)	構造等
相鉄緑園都市第1ビル	横浜市泉区緑園7-7-3	1995年 8月10日	758	鉄骨造 地上2階
相鉄緑園都市第1ビル別館	横浜市泉区緑園7-7-3	1999年 7月 7日	85	鉄骨造 地上1階
相鉄緑園都市第2ビル	横浜市泉区緑園7-7-1	2001年10月17日	517	鉄骨造 地上1階
相鉄緑園都市第3ビル (プラスBOX)	横浜市泉区緑園3-2-3	2002年11月 7日	495	軽量鉄骨造 地上2階
相鉄・渋谷緑園都市共同ビル (オペリスク)	横浜市泉区緑園1-1-16	1993年 2月18日	1,115	鉄筋コンクリート造 地上6階
相鉄・松本緑園都市共同ビル (アーカス)	横浜市泉区緑園3-2-8	1993年 1月18日	1,592	鉄筋コンクリート造・鉄骨造 地下1階、地上3階
相鉄緑園都市共同ビルA棟 (緑園都市相鉄ライフ)	横浜市泉区緑園4-1-2	1989年 5月11日	4,383	鉄筋コンクリート造 地上4階
相鉄緑園都市共同ビルB棟 (緑園都市相鉄ライフ)	横浜市泉区緑園4-1-2	1989年 5月11日	648	鉄骨造 地上2階
相鉄緑園都市共同ビルC棟 (緑園都市相鉄ライフ)	横浜市泉区緑園4-1-2	1989年 5月11日	111	鉄骨造 地上1階
相鉄緑園都市共同ビルD棟 (緑園都市相鉄ライフ)	横浜市泉区緑園4-1-2	1989年 5月11日	87	鉄骨造 地上1階
相鉄緑園都市共同ビル倉庫 (緑園都市相鉄ライフ)	横浜市泉区緑園4-1-2	1989年 5月11日	29	鉄筋コンクリート造 地上1階
相鉄・畑緑園都市共同ビル (ジスタス)	横浜市泉区緑園4-1-10	1992年 4月23日	882	鉄筋コンクリート造 地下1階、地上5階
相鉄・斎藤緑園都市共同ビル (ブラード)	横浜市泉区緑園2-1-3	1993年11月 1日	870	鉄筋コンクリート造 地上6階
相鉄弥生台第1ビル (相鉄ライフやよい台)	横浜市泉区弥生台16-2	2017年 9月29日	4,265	鉄骨造 地上2階
相鉄弥生台第2ビル (相鉄ライフやよい台)	横浜市泉区弥生台5-2	2018年 6月29日	180	鉄骨造 地上1階
相鉄山手台第1ビル	横浜市泉区領家2-11-2	1988年12月 1日	1,097	鉄骨造 地上2階
相鉄山手台第2ビル	横浜市泉区領家2-11-1	1991年 3月25日	953	鉄筋コンクリート造 地上2階
相鉄山手台第3ビル	横浜市泉区領家2-13-2	1992年 9月14日	694	鉄骨造 地上2階
相鉄山手台第4ビル	横浜市泉区領家2-13-1	1992年 9月14日	850	鉄骨造 地上2階
相鉄山手台領家ビル	横浜市泉区領家2-10-1	1993年11月25日	4,632	鉄骨鉄筋コンクリート造 地上2階
相鉄いずみ野駅北口ビル (相鉄ライフいずみ野)	横浜市泉区和泉町6214-1	2015年 5月27日	9,082	鉄骨造 地上2階
相鉄いずみ中央ビル (いずみ中央相鉄ライフ)	横浜市泉区和泉中央南5-4-13	1993年 4月 2日	12,088	鉄骨鉄筋コンクリート造 地上6階
相鉄港南台ビル (港南台パース)	横浜市港南区港南台3-1-3	1976年 3月23日	66,450	鉄筋コンクリート造 地下2階、地上5階 (駐車場棟：鉄骨造地下2階、地上6階)
港南台214ビル	横浜市港南区港南台3-3-1	1994年 9月19日	17,842	鉄筋コンクリート造、鉄骨造 地下1階、地上5階
相鉄鶴見尻手ビル	横浜市鶴見区尻手2-2-8	2010年 5月14日	17,883	鉄骨造 地上4階
川崎河原町分譲共同ビル	川崎市幸区河原町1	1975年10月 2日	1,023	鉄骨鉄筋コンクリート造 地上15階
相鉄茅ヶ崎高田共同ビル	茅ヶ崎市高田4-5-67	1979年 4月14日	1,202	鉄骨造 地上2階
相鉄平塚岡崎ビル	平塚市岡崎5800-1	1990年 5月 1日	555	鉄骨造 地上1階
相鉄横須賀湘南山手ビル	横須賀市吉井2-5-1	2000年 6月29日	3,731	鉄骨造 地上3階
相鉄厚木ビル	厚木市林1-16-1	1998年 9月17日	2,945	鉄骨造 地上2階
相鉄田町ビル	東京都港区芝4-17-5	2009年 9月17日	4,708	鉄骨造 地上8階

名称	所在地	完成・取得年月日	所有面積 (㎡)	構造等
相鉄神田須田町第1ビル	東京都千代田区神田須田町1-9	2009年 9月17日	5,945	鉄骨造 地上7階
相鉄神田須田町第2ビル (相鉄万世橋ビル)	東京都千代田区神田須田町1-5-10	2015年 1月15日	7,287	鉄骨造 地上9階
相鉄町田薬師台ビル	東京都町田市薬師台2-13-1	2009年 4月16日	1,496	鉄骨造 地上2階

注1：完成・取得年月日は登記上の日付

注2：単位未満は切り捨て

6 ホテル業

1. 施設紹介

相鉄ホテル株

名称	所在地	客室数	開業年月日
横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ	神奈川県横浜市西区北幸一丁目3番23号	348	1998年 9月 24日

株相鉄ホテルマネジメント

名称	所在地	客室数	開業年月日
相鉄フレッサイн 鎌倉大船	神奈川県鎌倉市大船1-26-5	100	2007年12月 1日
相鉄フレッサイн 藤沢湘南台	神奈川県藤沢市湘南台2-12-6	150	2008年10月 25日
相鉄フレッサイн 横浜戸塚	神奈川県横浜市戸塚区戸塚町16-8	162	2010年 4月 1日
相鉄フレッサイн 浜松町大門	東京都港区芝大門1-2-7	190	2011年11月 21日
相鉄フレッサイн 東京京橋	東京都中央区京橋2-11-1	160	2011年12月 1日
ホテルグランドフレッサ 赤坂	東京都港区赤坂6-3-17	139	2011年12月 20日
相鉄フレッサイн 千葉柏	千葉県柏市柏2-5-18	153	2012年 4月 1日
相鉄フレッサイн 東京田町	東京都港区芝浦3-14-21	139	2012年11月 1日
相鉄フレッサイн 日本橋茅場町	東京都中央区日本橋茅場町1-3-10	196	2012年11月 1日
相鉄フレッサイн 東京東陽町駅前	東京都江東区東陽4-4-3	144	2012年12月 1日
相鉄フレッサイн 日本橋人形町	東京都中央区日本橋蛸殻町1-15-4	128	2013年 1月 7日
相鉄フレッサイн 新橋日比谷口	東京都港区新橋1-14-3	218	2013年 2月 1日
相鉄フレッサイн 横浜桜木町	神奈川県横浜市中区本町5-49	128	2013年 3月 1日
相鉄フレッサイн 東京蒲田	東京都大田区蒲田5-19-12	221	2013年 9月 12日
相鉄フレッサイн 藤沢駅南口	神奈川県藤沢市南藤沢22-17	146	2014年10月 1日
相鉄フレッサイн 御茶ノ水神保町	東京都千代田区神田神保町1-19-7	130	2015年 2月 1日
相鉄フレッサイн 銀座七丁目	東京都中央区銀座7-11-12	286	2016年10月 1日
相鉄フレッサイн 京都四条烏丸	京都府京都市下京区綾小路通烏丸西入童侍町160	140	2017年 4月 1日
相鉄フレッサイн 京都駅八条口	京都府京都市南区東九条西山王町11	138	2017年 4月 15日
相鉄フレッサイн 東京六本木	東京都港区六本木3-10-1	201	2017年10月 10日
相鉄フレッサイн 上野御徒町	東京都台東区上野1-20-8	155	2017年11月 10日
相鉄フレッサイн 銀座三丁目	東京都中央区銀座3-8-4	147	2017年12月 1日
相鉄フレッサイн 東京錦糸町	東京都墨田区江東橋2-18-7	281	2017年12月 10日
相鉄フレッサイн 東京神田	東京都千代田区神田紺屋町8-1	115	2018年 3月 15日
相鉄フレッサイн 大阪淀屋橋	大阪府大阪市中央区高麗橋2-4-10	243	2018年 4月 28日
THE POCKET HOTEL 京都四条烏丸	京都府京都市中京区柳馬場通錦小路下瀬戸屋町474	147	2018年10月 15日
ホテルサンルートニュー札幌	北海道札幌市中央区南2条西6丁目	306	1986年 7月 12日
ホテルサンルート新潟	新潟県新潟市中央区東大通1-11-25	231	1992年 9月 20日
ホテルサンルート広島	広島県広島市中区大手町3-3-1	283	1994年 5月 24日
ホテルサンルート長野東口	長野県長野市栗田995-1	119	2002年 4月 1日
ホテルサンルート上田	長野県上田市天神1-8-2	118	2003年12月 9日
ホテルサンルート品川シーサイド	東京都品川区東品川4-12-8	300	2004年 9月 27日
ホテルサンルート川崎	神奈川県川崎市川崎区砂子2-11-17	278	2006年 8月 1日
ホテルサンルート東新宿	東京都新宿区新宿7-27-9	311	2007年 4月 1日
ホテルサンルートプラザ新宿	東京都渋谷区代々木2-3-1	624	2007年 9月 7日
ホテルサンルート新橋	東京都港区新橋4-10-2	220	2008年 4月 17日
ホテルサンルート有明	東京都江東区有明3-6-6	912	2009年 6月 25日
ホテルサンルート長野	長野県長野市末広町1356	150	2010年 8月 26日
ホテルサンルート大阪なんば	大阪府大阪市中央区日本橋1-1-13	698	2016年 4月 1日
フォーレスト本郷	東京都文京区本郷6-16-4	63	2000年 1月 24日
東京グリーンパレス	東京都千代田区二番町2	238	2002年 4月 1日

注：2018年10月31日現在

株相鉄インターナショナル韓国

名称	所在地	客室数	開業年月日
ザ・スプラジール ソウル明洞	大韓民国ソウル特別市中区南大門路5ギル15	428	2018年 2月 15日
ザ・スプラジール ソウル東大門	大韓民国ソウル特別市中区興安壇路226	215	2018年 7月 1日

注：2018年8月1日現在

2. 営業状況の推移

横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ

年度	宿泊者数(人)	客室稼働率(%)	客室単価(円)
1998	66,589	52.8	18,420
1999	156,314	68.2	16,586
2000	176,950	79.6	16,037
2001	177,757	80.0	16,053
2002	184,498	83.1	16,153
2003	183,875	83.6	15,738
2004	181,225	84.9	15,448
2005	179,602	84.4	15,757
2006	176,592	83.7	16,254
2007	180,343	83.5	16,223
2008	179,927	82.4	15,842
2009	180,040	81.6	14,843
2010	175,716	82.2	14,471
2011	180,903	84.6	14,040
2012	188,041	88.0	14,497
2013	191,772	88.7	15,433
2014	192,848	92.2	15,936
2015	194,882	92.1	17,832
2016	178,886	87.2	18,190
2017	154,499	84.3	19,897

注：1998年9月24日開業

相鉄フレッサイн

年度	宿泊者数(人)	客室稼働率(%)	客室単価(円)
2008	55,005	76.5	6,882
2009	82,486	75.2	6,585
2010	145,254	79.4	6,719
2011	186,369	72.4	7,070
2012	477,611	82.3	7,557
2013	850,355	88.8	8,212
2014	896,218	89.2	8,813
2015	1,088,375	90.6	9,392
2016	1,133,816	88.4	9,478
2017	1,466,463	89.2	9,513

注：2007年12月1日相鉄フレッサイн1号店開業

ホテルサンルート

年度	宿泊者数(人)	客室稼働率(%)	客室単価(円)
2014	1,872,353	86.2	9,074
2015	1,940,551	86.8	10,079
2016	2,244,151	85.0	10,353
2017	2,275,663	86.8	10,225

注：2014年9月1日相鉄グループ入り。ただし2014年度数値は4月1日から翌3月31日

7 その他

1. 増改築・リフォーム工事件数

相鉄リフォーム(株)

年度	施工数(件)	年度	施工数(件)	年度	施工数(件)
1981	6	1994	30	2007	1,025
1982	24	1995	337	2008	1,169
1983	21	1996	375	2009	1,095
1984	21	1997	397	2010	1,255
1985	18	1998	397	2011	1,091
1986	40	1999	497	2012	1,086
1987	41	2000	582	2013	1,276
1988	60	2001	553	2014	1,023
1989	80	2002	593	2015	928
1990	43	2003	780	2016	807
1991	21	2004	889	2017	905
1992	10	2005	1,136		
1993	5	2006	969		

注1：1981年度から1994年度までは相鉄不動産(株)(現・相鉄不動産販売(株))の件数

注2：1994年7月1日に相鉄建設(株)(現・NB建設(株))から相鉄不動産(株)へ木造住宅建設部門を移管

注3：2001年4月1日に相鉄不動産(株)から相鉄ホーム(株)(現・相鉄リフォーム(株))へ住宅建築業を譲渡

2. セントラル型浄水システム設置住戸数

(株)相鉄ピュアウォーター

年度	一戸建て (戸)	集合住宅		世帯数計
		棟数(棟)	世帯数(世帯)	
2002~2012	2,584	39	3,036	5,620
2013	275	4	247	522
2014	298	13	637	935
2015	504	14	1,299	1,803
2016	1,884	31	1,088	2,972
2017	5,512	134	1,915	7,427

注：2002~2012年度は、相鉄不動産販売(株)の設置実績

年表

凡例

1. 1987年までは『相鉄七十年史』掲載の年表の再録を原則とし、一部項目を追加・訂正した。
2. 1988年以降は相鉄グループの年表とし、実施会社・関係した会社の社名を掲載した。但し、2009年9月16日以前の相模鉄道(株)・同日以降の相鉄ホールディングス(株)主管項目については、社名掲載を省略した。
3. 駅のバリアフリー化、店舗オープンなどについては、原則として最初・最後の項目のみ掲載した。また資料編に一覧がある項目については掲載を省略した。

相模鉄道(株)

1916(大正5)年

- 6.26 相模鉄道株の発起人鳥越金之助ほか36名に対し茅ヶ崎～寒川間の軽便鉄道敷設が免許される

1917(大正6)年

- 12.18 創立総会を神奈川県高座郡茅ヶ崎町茅ヶ崎伊藤里之助宅で開催
資本金 60万円
取締役社長 岡崎久次郎
本社所在地 神奈川県高座郡茅ヶ崎町茅ヶ崎5573番地の2

1918(大正7)年

1. 4 相模鉄道株設立登記

1919(大正8)年

- 7.11 茅ヶ崎停車場付近に本社事務所と機関庫完成
7.22 砂利の採取、販売兼営認可
11.21 香川停車場付近で茅ヶ崎～寒川間(5.0km)軌道敷設工事起式挙行

1920(大正9)年

- 1.10 官線茅ヶ崎停車場(東海道線茅ヶ崎駅)と当社線との連絡承認
7. 一 砂利の採取地域を寒川村一之宮・宮山、神田村田村と決定

1921(大正10)年

- 5.29 茅ヶ崎～寒川、寒川～川寒川間試運転を実施
5. 一 省線茅ヶ崎停車場との連絡工事完成にともない当社線路を連絡
9.20 岡崎久次郎、取締役社長を辞任、別府藤馬、専務取締役に就任し社長空席のまま会社を統括
9.28 茅ヶ崎～寒川間単線開通
9.28 寒川～川寒川間貨物線開通
9.28 茅ヶ崎、香川、寒川停車場営業開始

1922(大正11)年

- 5.10 四之宮砂利支線寒川～四之宮間貨物線開通
10. 一 東河原停車場新設

1923(大正12)年

5. 3 取締役三觜舜太郎、取締役社長に就任

1924(大正13)年

- 3.28 定款一部変更、軽便鉄道を地方鉄道に変更
4.25 資本金を180万円に増資

1925(大正14)年

2. 8 南俊二、取締役社長に就任、三觜舜太郎、取締役社長を辞任
7. 一 夕留停車場に砂利荷揚場新設

神中鉄道(株)

1915(大正4)年

- 6.25 神中軌道株は横浜市久保町～海老名村字河原口間の軌道敷設特許を請願、発起人は平沼淑藏ほか23名

1916(大正5)年

- 8.22 横浜市久保町～海老名村字河原口間の軌道敷設が特許される

1917(大正6)年

12. 2 創立総会を神奈川県鎌倉郡瀬谷村中屋敷小島政八宅で開催
資本金 30万円
取締役社長 小島政五郎
本社所在地 神奈川県橋樹郡程ヶ谷町岩間1987番地
12.15 神中軌道株設立登記

1918(大正7)年

4. 2 軌道敷設測量を開始
11.24 第1回定時株主総会で軌道を軽便鉄道に変更すること、資本金の増資、商号の変更を決議

1919(大正8)年

- 5.12 軽便鉄道敷設が免許される
6.10 商号を神中鉄道株と変更

1922(大正11)年

- 1.29 斉藤和太郎、取締役社長に就任、小島政五郎、取締役社長を辞任
2.15 本社を東京市芝区新幸町1番地に移転
9.30 資本金を100万円に増資
11.12 本社を東京市麴町区八重洲町1丁目1番地に移転

1923(大正12)年

- 11.29 第6回定時株主総会で、線路東側終点を横浜停車場に変更すること、資本金の増資、相陽鉄道線の免許譲り受けを決議

1924(大正13)年

- 6.30 資本金を200万円に増資
8.23 海老名村相模国分停車場予定地で二俣川～厚木間(15.5km)軌道敷設工事起式挙行

1925(大正14)年

- 1.29 二俣川～横浜市久保町(現西横浜)間鉄道敷設が免許される(計画線変更により)
3.17 相陽鉄道株から免許権を譲り受けた省線平塚停車場～伊勢原～厚木停車場、伊勢原～大山間の敷設が免許される

相模鉄道(株)

1926(大正15)年

- 1.25 寒川～厚木間延長工事起工式挙行
- 4. 1 寒川～倉見間単線開通
- 4. 1 倉見停車場営業開始
- 7.15 倉見～厚木間単線開通
- 7.15 社家、厚木停車場営業開始
- 9.12 定款一部変更、事業目的に海水浴場、不動産の所有、売買、賃貸、自動車業などを追加、営業年度を年1回から2回に変更
- 11.30 初の株主配当(年12%)を実施

1927(昭和2)年

- 4. 1 資本金を500万円に増資
- 7. 一 新磯村、麻溝村で砂利採取権利地約122万㎡を買収

1928(昭和3)年

- 8. 1 門沢橋砂利採取許可
- 12. 3 岡田砂利採取許可

1929(昭和4)年

- 2. 6 倉見砂利採取許可
- 3. 一 本座間、宮山、門沢橋停留場新設
- 5. 6 中新田砂利採取許可
- 7.30 厚木～橋本間(18.7km)延長工事起工式挙行

1931(昭和6)年

- 4.29 厚木～橋本間単線開通、これにより茅ヶ崎～橋本間(33.3km)全線開通
- 6.19 登坂小三郎、取締役社長に就任、南俊二、取締役社長を辞任
- 7.14 社家砂利採取許可

1932(昭和7)年

- 3. 9 取締役南波礼吉、取締役社長に就任、登坂小三郎、取締役社長を辞任
- 4. 一 円蔵、上磯部停留場新設
- 5. 一 茅ヶ崎、厚木にガソリン貯蔵庫新設
- 6. 一 初のガソリン自動客車登場
- 10. 一 中新田、大河原停留場新設

神中鉄道(株)

1925(大正14)年

- 10.30 資本金を300万円に増資
- 12.15 砂利の採取、販売兼営認可

1926(大正15)年

- 4.30 本社を東京市麴町区内山下町1丁目1番地に移転
- 5.12 二俣川～厚木間単線開通
- 5.12 二俣川、三ツ境、二ツ橋、瀬谷、大和、相模大塚、相模国分、厚木の各停留場、停車場営業開始
- 5.12 砂利の採取販売を開始
- 10. 9 乗合自動車業兼営認可
- 12. 1 二俣川～星川(現上星川)間単線開通
- 12. 1 星川、西谷各停車場営業開始
- 12. 1 旅客連絡輸送のため星川停車場～省線横浜停車場間に乗合自動車の運転開始

1927(昭和2)年

- 5.31 星川～北程ヶ谷(現星川)間単線開通
- 5.31 北程ヶ谷停車場営業開始
- 12.28 久保町～省線横浜停車場間延長線敷設が免許される(計画線変更により)

1928(昭和3)年

- 1.29 本社を東京市芝区日蔭町1丁目1番地に移転
- 3. 7 専務取締役守屋此助、取締役社長に就任、斉藤和太郎、取締役社長を辞任
- 4. 2 本社を東京市麴町区永楽町2丁目10番地に移転
- 7.13 本社を横浜市中区久保町塩田2番地(西横浜停車場構内)に移転
- 9. 1 本社所在地が横浜市神奈川区西平沼町5丁目31番地となる(行政区画変更)

1929(昭和4)年

- 2.14 北程ヶ谷～西横浜間単線開通
- 2.14 西横浜停車場営業開始
- 4. 一 初のガソリン自動客車登場
- 5. 3 本社所在地が横浜市神奈川区西平沼町5丁目35番地となる(番地変更)
- 9. 5 乗合自動車業の経営を取りやめ

1930(昭和5)年

- 9.10 天王町、常磐園下(現和田町)、新川島停留場新設
- 10.25 鶴ヶ峰停留場新設
- 10.25 初の旅客誘致を実施

1931(昭和6)年

- 2.26 守屋此助、取締役社長を辞任、取締役飯田律爾、常務取締役に就任し社長空席のまま会社を統括
- 10.25 西横浜～平沼橋間単線開通
- 10.25 平沼橋停車場営業開始

1933(昭和8)年

- 4.16 二俣下川停留場営業開始
- 5.10 平沼橋～横浜間延長工事起工式挙行

相模鉄道(株)

1935(昭和10)年

- 6.23 入谷停車場新設
- 8.28 相鉄砂利販売(株)(現・相鉄興産(株))設立(資本金3万円)
- 11. 2 ディーゼル電動客車登場
- 12.24 大谷仁三郎から田名～淵野辺間(8.1km)および田名～橋本間(7.2km)の乗合自動車路線を譲り受け

1936(昭和11)年

- 1.15 省線八王子停車場へ乗り入れ開始
- 6. 9 愛高自動車商会から上溝～厚木間(14.2km)の乗合自動車路線を譲り受け

1937(昭和12)年

- 2.28 海老名村上郷砂利採取許可

1938(昭和13)年

- 3. 2 相川村酒井砂利採取許可
- 7. 一 茅ヶ崎海岸に海の家開設
- 11.10 本社を高座郡茅ヶ崎町茅ヶ崎6127番地(茅ヶ崎停車場構内)に移転

1939(昭和14)年

- 6.30 千葉三郎、取締役社長に就任、南波礼吉、取締役社長を辞任
- 9. 一 日東停留場新設
- 12.19 相武土地建物株設立(資本金50万円)

1940(昭和15)年

- 6.29 本社を東京市小石川区小石川町1丁目1番地83号に移転
- 12.28 第38回定時株主総会で、ホッパーピン(株)の設備および営業権等の譲り受けを決議

1941(昭和16)年

- 6.30 五島慶太、取締役社長に就任、千葉三郎、取締役社長を辞任
- 一. 一 原当麻停留場新設

1942(昭和17)年

- 4. 2 本社を東京市渋谷区大和田町5番地1号に移転

1943(昭和18)年

- 2.20 河原口停車場新設
- 4. 1 神中鉄道(株)を吸収合併、資本金650万円となる
- 4. 1 本社を横浜市神奈川区南幸町1丁目107番地に移転
- 6.30 相鉄砂利販売(株)、商号を相武砂利(株)と変更
- 8. 1 東京急行電鉄(株)高島変電所から600Vの送電を受け西谷～二俣川間を電化
- 12.23 東京急行電鉄(株)新宿営業局(現・小田急電鉄(株))から1,500Vの送電を受け海老名～相模大塚間を電化

神中鉄道(株)

1933(昭和8)年

- 12. 9 相陽鉄道線免許失効
- 12.27 平沼橋～横浜間単線開通、これにより厚木～横浜間全線開通

1934(昭和9)年

- 6.12 塩田稲荷神社建立
- 8.20 古河電線停留場新設

1935(昭和10)年

- 11. 一 ディーゼル自動客車登場

1939(昭和14)年

- 3. 9 資本金を150万円に減資
- 11.20 五島慶太、取締役社長に就任

1940(昭和15)年

- 4.19 臨時株主総会で横浜～西谷間電化計画を決議

1941(昭和16)年

- 1.20 相模国分～海老名間(0.5km)軌道敷設工事に着手
- 11.25 相模国分～海老名間単線開通、これにともない厚木～相模国分の旅客運輸営業を廃止
- 11.25 小田原急行鉄道線(現・小田急電鉄小田原線)相模厚木駅(現・本厚木駅)へ乗り入れ開始

1942(昭和17)年

- 5.18 星川変電所新設
- 6. 1 横浜～西谷間電化

1943(昭和18)年

- 4. 1 相模鉄道(株)に吸収合併
- 4. 1 小田原急行鉄道線相模厚木駅への乗り入れ一時中止

相模鉄道(株)

1944(昭和19)年

- 1.21 臨時株主総会で当社相模線の買収に関する運輸通信省との協定書承認、同協定書締結
- 3. 9 監査役篠原三千郎、取締役社長に就任、五島慶太、取締役社長を辞任
- 3.20 乗合自動車路線田名～淵野辺、田名～橋本、上溝～厚木間を東海道乗合自動車(現・神奈川中央交通株)に譲渡
- 6. 1 当社相模線茅ヶ崎～橋本、寒川～四之宮間を運輸通信省に買収される
- 7. 1 資本金を1,300万円に増資
- 7.17 本社を横浜市西区高島通2丁目30番地に移転
- 9.20 二俣川～相模大塚間電化、これにより全線(横浜～海老名間)電化
- 9.29 相武土地建物株、相模野興業株と商号変更
- 11. 2 当社相模線買収価格に関する協定書締結

1945(昭和20)年

- 6. 1 鉄道業の経営を東京急行電鉄株に委託
- 6.20 取締役副社長川又貞次郎、取締役社長に就任、篠原三千郎、取締役社長を辞任
- 9.15 吉村砂利興業株を吸収合併、資本金1,317万5,000円となる
- 12.15 相模鉄道労働組合結成
- 12.25 東京急行電鉄小田原線(現・小田急電鉄小田原線)への乗り入れ再開

1946(昭和21)年

- 3. 1 柏ヶ谷駅営業開始(同年4月大塚本町駅と改称)
- 12.26 横浜～二俣川間電力を東京急行電鉄株京浜支社(現・京浜急行電鉄株)から受電し、電圧1,500Vに統一
- 12.26 星川変電所(600V)廃止
- 12.26 横浜～海老名間直通運転開始

1947(昭和22)年

- 4. 1 資本金を3,000万円に増資
- 5.31 鉄道業の東京急行電鉄株への委託経営を解除
- 6.30 定款一部変更、当社の英文名「SAGAMI RAILWAY Co.,Ltd.」を追加
- 6.30 相模鉄道共済組合設立

1948(昭和23)年

- 5.26 希望ヶ丘駅新設、営業開始
- 5.31 天王町駅再建、営業開始
- 5. 一 希望ヶ丘住宅地分譲開始(相模野興業株により)
- 6. 1 資本金を6,000万円に増資
- 7.22 西横浜～保土ヶ谷間(1.0km)貨物営業認可、営業キロ程27.5kmとなる
- 11. 1 旧・西横浜駅舎に診療所を開設

1949(昭和24)年

- 3. 一 横浜～海老名間高圧配電線架線工事完成
- 4. 2 二俣川変電所完成、これにより電力自給体制確立
- 4. 一 相武台砕石工場新設
- 5.16 株式上場開始(銘柄番号9003)
- 5.20 第1回い号社債3,000万円を発行
- 8. 1 単線自動閉そく信号装置全線(相模国分～厚木間貨物線を除く)に設置、タブレットを廃止
- 8. 1 3両編成列車運転開始
- 9.20 第1回ろ号社債3,000万円を発行
- 11. 1 相模国分～厚木間貨物線電化
- 12.27 乗合バス業再発足、二俣川駅～保土ヶ谷区岩井町間(10.8km)バス路線免許
- 12.27 定款一部変更、事業目的に一般土木建築の設計、請負、広告請負を追加

1950(昭和25)年

- 4. 1 相模野興業株を吸収合併、開発部を新設し分譲業開始
- 6. 6 乗合バス・二俣川営業所新設
- 6. 6 本厚木駅～横浜駅～棧橋入口間(往35.59km、復35.34km)バス路線免許
- 6.20 乗合バス業営業再開(二俣川～保土ヶ谷間)
- 7.27 定款一部変更、地方鉄道会計規定改正にともない上期を4月1日から9月30日まで、下期を10月1日から3月31日に変更
- 9.25 第2回い号社債4,000万円を発行
- 10. 1 星川開閉所新設
- 10.30 神奈川トヨベツタクシー(株)設立(資本金500万円)
- 10. 一 倉見砕石工場新設
- 11.14 相模企業株設立(資本金100万円)

1951(昭和26)年

- 5.18 第1期複線化工事(西横浜～上星川間)に着手
- 10.12 相模大塚駅～基地内～相模大塚駅間(7.5km)バス路線免許
- 10. 一 三ツ境住宅地第1次308区画分譲
- 11. 1 資本金を1億2,000万円に増資
- 11.18 西横浜～上星川間複線開通

1952(昭和27)年

- 5.24 第2回ろ号社債8,000万円を発行
- 5.27 上星川～西谷間複線開通
- 6.27 貸切バス業発足、観光バス・二俣川営業所新設
- 7. 8 横浜駅東口～和田町～二俣川駅間(12.06km)バス路線免許
- 8.15 常磐園下駅(現・和田町駅)復活
- 8. 一 相模大塚駅南口駅舎新設
- 9.20 第2回は号社債6,000万円を発行
- 9.25 西谷～鶴ヶ峰間複線開通
- 9.25 自動車分解整備事業認可
- 11.28 横浜駅西口のスタンダード・ヴァキューム・オイル・カムパニー所有地2万4,688㎡を買収
- 12.15 鶴ヶ峰～希望ヶ丘間複線開通

1953(昭和28)年

- 2. 一 ニツ橋第1次市営住宅地1,500区画分譲
- 4.27 横浜コンクリート(株)設立(資本金1,000万円)
- 4. 一 平塚コンクリートブロック工場新設
- 5.13 相模企業株、商号を京浜興業株と変更
- 7. 1 スタンダード・ヴァキューム・オイル・カムパニーと石油類の販売代理店契約を締結
- 7.28 西横浜変電所完成
- 8.10 相模大塚駅～飛行場正門間(2.7km)バス路線免許
- 10. 一 松田採取所新設
- 11. 1 横浜～西谷間折り返し運転開始
- 11. 6 定款一部変更、事業目的に石油製品の仕入れ、販売およびこれに関する事業を追加
- 12. 1 企画室新設

1954(昭和29)年

- 2. 一 大和第2、第4、第5住宅地173区画分譲
- 3.29 国鉄保土ヶ谷支線横浜～西横浜間貨物線の払い下げを受ける
- 3. 一 一之宮採取所新設
- 5. 一 二俣川自動車修理工場新設
- 6. 1 事業部東京営業所内に観光バス東京営業所新設(7月15日営業開始)
- 6. 一 三ツ境第2次住宅地50区画分譲
- 7. 1 横浜～希望ヶ丘間折り返し運転開始
- 7. 1 川島採取所新設
- 10. 1 資本金を2億4,000万円に増資
- 12.25 市沢町～藤棚～棧橋入口間(往12.08km、復11.94km)バス路線免許

1955(昭和30)年

- 1. 一 駐留軍厚木基地専用側線電化工事完成
- 4.18 桜木町サービスステーション(石油販売所)新設

1955(昭和30)年

- 5. 4 二俣川駅～保土ヶ谷駅東口～棧橋入口間(往14.9km、復14.96km)バス路線免許
- 7. 5 二俣川駅～保土ヶ谷駅西口～横浜駅西口間(13.41km)バス路線免許
- 7.18 大和変電所新設
- 8.22 横浜駅名品街起工式を挙行
- 8.22 相鉄不動産(株)設立(資本金5,000万円)
- 9.23 第3回い号社債5,000万円を発行
- 10. 8 希望ヶ丘、釜台団地で初の公庫建売住宅100戸分譲
- 10.27 横浜駅西口に横浜ローラースケート場開業
- 11. 一 砂利の生産を相武砂利(株)に委託
- 12. 一 5000系車両登場

1956(昭和31)年

- 1.15 観光バス・東京営業所、後楽園前へ移転
- 1.15 東京観光案内所新設
- 3.28 乗合バス・二俣川営業所相模大塚車庫新設
- 4. 2 横浜駅名品街、高島屋ストア完成、開業
- 5.18 定款一部変更、事業目的に旅行あっせん業、娯楽機関の経営、飲食店の経営を追加、広告請負を削除
- 5. 一 大和新日本飛行機工場用地1区画分譲
- 6.10 希望ヶ丘善部地区住宅地40区画分譲
- 6.25 株式投資組合発足
- 7. 1 神奈川トヨペットタクシー(株)、商号を相鉄交通(株)と変更
- 9. 1 観光バス横浜営業所新設
- 9.18 三ツ境駅～南瀬谷小学校間(2.6km)バス路線免許
- 10. 4 希望ヶ丘、釜台団地公庫建売住宅90区画分譲
- 12. 1 石油販売業を直営化

1957(昭和32)年

- 1.18 横浜～西横浜間複線開通
- 1.25 第3回ろ号社債1億円を発行
- 1. 一 古河電線駅廃止
- 2. 6 三ツ境～相沢～細谷戸第3間(2.05km)バス路線免許
- 2.20 横浜～海老名駅間に上り準急列車運転開始
- 3. 3 希望ヶ丘土橋住宅地137区画分譲
- 4. 1 横浜駅名品街第1次拡張部分開業
- 4.12 (株)横浜高島屋設立(資本金5,000万円)
- 5.24 第4回い号社債1億円を発行
- 5.31 二俣川駅～黄金町～桜木町駅間(14.78km)、美立橋～黄金町～桜木町駅間(10.78km)バス路線免許
- 8.29 (株)横浜精養軒設立(資本金1,000万円)
- 9.20 第4回ろ号社債5,000万円を発行
- 9.21 相鉄文化会館完成、開業
- 9.26 美立橋～保土ヶ谷駅西口～横浜駅西口間(9.41km)、美立橋～保土ヶ谷駅東口間(5.1km)バス路線免許
- 11. 1 資本金を5億円に増資
- 12. 1 不動産営業所新設
- 12. 4 乗合バス三ツ沢営業所新設
- 12. 5 希望ヶ丘独身寮新設
- 12. 一 4両編成列車運転開始

1958(昭和33)年

- 1.30 三ツ境楽老峰団地15戸分譲開始
- 1.31 二俣川町～杉田海岸、二俣川町～原町田間(26.7km)新線免許申請
- 2.14 市沢町～和田町駅～横浜駅西口間(8.7km)バス路線免許
- 3. 3 横浜ローラースケート場閉鎖
- 3.14 三ツ境楽老峰第1次住宅地33区画分譲
- 3.14 万騎が原団地第1次住宅地59区画分譲
- 3.14 三ツ境下川井住宅地35区画分譲
- 3.25 横浜駅西口～和田町～二俣川駅間(11.77km)バス路線免許
- 4.10 社家採取所新設、倉見採取所閉鎖
- 4.16 監査室新設
- 4.16 星川倉庫新設
- 4.17 鶴ヶ峰駅～大池～中山駅間(6.57km)バス路線免許
- 5.10 本社分室(事業部)設置
- 5.27 定款一部変更、縦書を横書に、日本数字を算用数字に統一、当用漢字・現代かなづかいを使用

1958(昭和33)年

- 6.22 大和駅焼失
- 8. 1 公庫建売住宅神社前団地30戸分譲
- 8. 1 三ツ境楽老峰団地第4次分譲住宅地75区画分譲
- 9.16 観光案内所新設
- 9.16 横浜駅西口～三ツ沢西町～保土ヶ谷ゴルフ場間(4.65km)バス路線免許
- 9.16 広告取扱所新設
- 9.19 横浜駅名品街第2次拡張部分開業
- 10. 1 経理部新設
- 10. 1 万騎が原団地第2次住宅地105区画分譲
- 10.30 横浜駅西口～宮田町～横浜駅西口間(5.9km)バス路線免許
- 11. 1 希望ヶ丘～三ツ境間複線開通
- 11.20 下り準急列車運転開始
- 12.16 小金井採取所新設
- 12.20 「月刊さがみ」第1号発行
- 12.20 横浜駅西口～岸根間(6.45km)バス路線免許

1959(昭和34)年

- 2. 1 社名略称を「相鉄」、英文略称を「STK」と制定、社紋制定
- 3. 1 相鉄社報第1号発行
- 3.20 第4回は号社債1億5,000万円を発行
- 4. 1 電車部、自動車部新設、運輸部廃止
- 4. 6 (株)相高設立(資本金1,000万円)
- 6.30 大和駅ビル完成
- 7. 1 大和駅新駅舎完成
- 7. 1 深谷採取所新設
- 7. 1 都市開発事務所新設
- 7. 1 (株)相高、相高ストア大和店を開業
- 7. 7 乗合バス二俣川営業所相模大塚車庫を乗合・観光バス大和営業所として独立
- 7.31 大和駅車扱貨物営業廃止
- 10. 1 資本金を8億円に増資
- 10. 1 相鉄会館(横浜高島屋店舗)開業
- 10. 1 (株)相高、相高ストア横浜店を開業
- 11.10 相武砂利(株)、商号を相鉄砂利(株)と変更
- 11.20 取締役社長川又貞次郎、取締役会長に、取締役副社長鳥居菊造、取締役社長に就任
- 12. 1 海老名駅～用田橋～相模線門沢橋駅間(往11.5km、復11.4km)バス路線免許
- 12.11 川又貞次郎取締役会長逝去

1960(昭和35)年

- 3. 5 溝の口観光案内所新設
- 3.15 中部開発(株)設立(資本金500万円)
- 5. 1 観光案内所を横浜観光案内所に名称変更
- 5.22 日本労働者協会瀬谷千池団地40区画分譲
- 6. 1 神奈川砂利ストック場新設
- 6. 3 海老名駅～深谷小学校間(6.1km)バス路線免許
- 7. 1 万騎が原団地第3次住宅地202区画分譲
- 7.23 横浜センター石油販売所新設
- 8. 1 休止中の新川島、二俣下川、二ツ橋各駅の営業廃止
- 9. 2 希望ヶ丘中丸団地第1次、第2次住宅地64区画分譲
- 9.22 第5回い号社債1億3,000万円を発行
- 9.30 大和駅～草柳～日飛工場間(1.9km)、大和駅～光ヶ丘～東門基地内間(2.9km)バス路線免許
- 10. 1 天王町駅に初の乗車券自動発売機設置
- 10.19 (有)三晃荘買収
- 11. 1 三ツ境～大和間複線開通
- 11. 1 “おかいもの電車”運転開始
- 11. 4 希望ヶ丘屋敷上住宅地49区画分譲
- 12.12 天谷原工場団地1区画を加藤車体工業(株)工場用地として分譲
- 12.27 横浜駅西口～三枚町～小机駅間(8.9km)バス路線免許

1961(昭和36)年

- 1. 1 広告取扱所を広告営業所と改称
- 1.25 第5回ろ号社債1億5,000万円を発行
- 2. 3 (株)横浜ステーションビル設立(資本金1億円)

1961(昭和36)年

- 2.18 星川電力区、通信区新設
- 3.16 駅に管区制度を実施
- 3.16 希望ヶ丘わかば寮新設
- 3.25 第5回は号社債2億円を発行
- 4. 5 観光バス・川崎営業所(のち溝の口営業所と改称)新設
- 5.11 天谷原工場団地8区画を(株)住製ほか7社工場用地として分譲
- 5.16 地所部新設、都市開発事務所廃止
- 7.14 万騎が原団地第4次住宅地57区画分譲
- 8.29 二俣川駅南口～万騎が原循環～二俣川駅南口間(2.81km)、二俣川駅北口～万騎が原循環～二俣川駅北口間(3.59km)バス路線免許
- 8.31 都内におけるハイヤー・タクシーの営業免許取得
- 9. 7 東原～三ツ境駅～運上野間(2.1km)バス路線免許
- 9.25 瀬谷駅～下瀬谷間(2.7km)バス路線免許
- 10. 1 資本金を13億円に増資
- 10. 1 相鉄会館(横浜高島屋店舗)増築工事完成
- 10.18 西横ビル完成、同ビルに教習所を新設、診療所を移転
- 10.21 6000系車両登場
- 10.25 相鉄会館と相鉄文化会館をつなぐスカイブリッジ完成
- 11. 1 相鉄ビルサービス(株)設立(資本金250万円)
- 11.16 事業部横浜営業所千葉出張所新設
- 11.23 万騎が原前住宅地82区画分譲
- 12. 1 京浜昭興(株)を買収し、商号を相鉄観光(株)と変更(資本金700万円)
- 12.12 相鉄ビル完成
- 12.13 本社を横浜市西区北幸町1丁目6番地(相鉄ビル内)に移転
- 12.16 自動車部にハイタク事務所新設
- 12.21 満56歳定年制実施
- 12.25 乗合バス・保土ヶ谷営業所新設、二俣川営業所を保土ヶ谷営業所所属二俣川出張所に変更
- 12.25 観光バス・東京営業所を立会川に移設、横浜営業所を西区南幸に移設
- 12.25 東京観光案内所新設

1962(昭和37)年

- 3.12 (株)横浜ボーリングセンター設立(資本金2,000万円)
- 3.28 横浜駅西口～バイパス～戸塚駅間(15.71km)バス路線免許
- 4. 1 大正丸海運(株)、相鉄グループ入り
- 4. 1 希望ヶ丘独立寮を希望ヶ丘わかたけ寮に、希望ヶ丘わかば寮を希望ヶ丘第1わかば寮に名称変更
- 4. 5 横浜駅西口～三ツ沢グラウンド間(2.6km)、横浜駅西口～和田町～大池間(12.11km)、相模大塚駅～鶴間駅間(4km)バス路線免許
- 4.13 相模大塚駅～相武台前駅間(6km)、相模大塚駅～日産前間(4.95km)、相模大塚駅～厚木ナイロン～本厚木駅間(11.6km)バス路線免許
- 4.19 海老名駅～倉見駅～寒川駅間(往13.95km、復13.85km)、海老名駅～倉見駅間(往8.85km、復8.75km)バス路線免許
- 4.24 横浜駅西口～釜台～和田町駅間(6.87km)バス路線免許
- 5.14 鶴ヶ峰駅に初の橋上駅舎完成
- 5.23 和田町駅～西原住宅間(3.8km)バス路線免許
- 5.28 横浜駅西口～三枚町～鴨居駅間(8.95km)バス路線免許
- 5.29 相鉄交通(株)解散
- 6. 2 横浜駅西口～保土ヶ谷駅東口～児童遊園地間(7.54km)、横浜駅西口～元久保町～桜木町駅間(9.43km)バス路線免許
- 6.20 船橋コンクリート工業(株)を買収
- 6.23 神奈川コンクリート工業(株)設立(資本金3,000万円)
- 7. 1 資本金を14億3,000万円に増資
- 7. 7 横浜駅西口～三枚町～上星川駅間(8.62km)バス路線免許
- 7.18 大井川開発(株)設立(資本金1,000万円)
- 8.10 相鉄興業(株)設立(資本金5,000万円)
- 9. 1 相鉄不動産(株)を吸収合併
- 9. 1 相鉄興業(株)に物品販売業、飲食店業、映画館業、遊戯場業、広告業等を営業譲渡
- 9. 1 勤労部、不動産部新設、開発部、地所部廃止
- 9. 1 事業部千葉営業所新設および静岡営業所新設
- 9. 1 観光バス・東京営業所を城南営業所と、川崎営業所を溝の口営業所と、横浜営業所を神奈川営業所と改称
- 10. 1 自動車部所属ハイタク事務所廃止、相鉄観光(株)にハイタク事業営業権譲渡
- 10. 6 第1回相鉄沿線野球大会開催
- 11. 1 社員クラブ「沢渡」新設

1962(昭和37)年

- 11.23 横浜ステーションビル開業
- 11.23 (株)横浜ボーリングセンターが横浜ステーションビル内に「横浜ボーリングセンター(横浜駅ビルボール)」を開業
- 11. 一 相鉄だより第1号発行
- 12.18 相鉄社友会発足

1963(昭和38)年

- 1. 1 溝の口わかば寮新設
- 2. 2 阿夫利号運転(大山阿夫利神社節分祭りに参列する旅客専用電車)
- 2.20 関東初の新型乗合バス(自動ドア、シングルシート)登場
- 3. 1 横浜地下街(株)設立(資本金1億円)
- 3.18 横浜駅西口振興協議会設立
- 3.25 相鉄自動車工業(株)設立(資本金3,000万円)
- 4. 1 資本金を22億円に増資
- 4. 1 相鉄砂利(株)、商号を相鉄興産(株)と変更
- 4.11 大谷団地(現・えびな園分寺台団地)第1次公庫住宅20戸分譲開始
- 4.27 横浜駅西口～池上小学校間(5.95km)バス路線免許
- 5. 1 5両編成列車運転開始
- 5.15 観光バス・神奈川営業所を移転、横浜営業所と改称、同営業所に本社第2分室(自動車部)設置
- 5.24 古川砂利(株)設立(資本金50万円)
- 6. 1 事業部静岡営業所御前崎出張所新設
- 6.25 貸切バス・保土ヶ谷営業所新設
- 6.26 貸切バス・横浜営業所に乗合バス・横浜営業所併設
- 6. 一 相模大塚駅構内に検車区詰所完成
- 8.16 ワンマンカー運行開始(相模大塚駅～厚木飛行場正門間)
- 8.28 二俣川駅～運転試験場～二俣川駅間(3.45km)バス路線免許
- 9. 3 瀬谷わかば寮新設
- 9.30 美立橋～保土ヶ谷駅東口～棧橋入口間(往10.9km、復10.96km)バス路線免許
- 9.30 平塚、寒川、社家採取所閉鎖
- 9. 一 保有電車が100両突破(109両)
- 10. 1 保土ヶ谷整備工場新設、二俣川整備工場廃止
- 10. 2 第1回文明開化横浜まつり開催
- 11. 1 相鉄興産(株)厚木コンクリート工場完成
- 11. 2 天谷原工業団地1区画を相鉄興産(株)に分譲
- 11. 6 相鉄自動車工業(株)自動車整備工場完成
- 11.10 横浜駅地下道を閉鎖
- 11.11 大和観光案内所を相鉄大和ビル(相高ストア大和店)に新設
- 11.14 和田町駅～桜ヶ丘～保土ヶ谷駅東口間(4.05km)バス路線免許
- 11.15 瀬谷8団地で月賦建売住宅分譲開始
- 11.26 相鉄三ツ境ビル(相鉄興業(株)・相鉄ストア三ツ境店)開業、京浜興業(株)が同ストア内に家具センター出店
- 11. 一 万騎が原団地で初のプレハブ住宅10戸分譲
- 12.16 和田町駅北口新設
- 12.23 デラックスバス登場

1964(昭和39)年

- 1. 8 万騎が原団地で三井銀行との提携による月賦建売住宅分譲開始(三井・相鉄ホームビル)
- 1.20 相鉄自動車工業(株)戸塚石油販売所完成
- 1.22 三ツ境駅構内人道橋完成
- 1.25 第5回に号社債2億円を発行
- 2. 6 都市開発部・不動産管理部、観光開発部新設、不動産部廃止
- 2. 7 北関東開発(株)設立(資本金2,000万円)
- 2.25 御前崎海運(株)設立(資本金2,000万円)
- 3. 1 希望ヶ丘わかたけ寮を希望ヶ丘第1わかたけ寮と、希望ヶ丘第1わかば寮を希望ヶ丘わかば寮と名称変更
- 3.10 鶴ヶ峰～二俣川間(1km)に初めてPC枕木を使用
- 3.27 上星川駅構内に保線区・営繕区事務所完成、西横浜保線区・営繕区廃止
- 3.31 保有バスが200両突破(203両)
- 3.31 平塚ブロック工場閉鎖
- 3. 一 夜叉神荘を取得
- 4.23 海老名～本厚木間(往4.9km、復4.8km)バス路線免許
- 4.28 二俣川駅橋上駅舎完成、初の軟式乗車券自動印刷販売機を設置
- 5. 1 観光開発部甲府事務所新設
- 5.11 相鉄ゴルフ(株)設立(資本金2,000万円)

1964(昭和39)年

- 5.23 第6回い号社債3億2,000万円を発行
- 6.16 鶴見石油販売所新設
- 7. 2 横浜駅西口～千九台団地間(9.7km)バス路線免許
- 7.23 御坂ゴルフ場建設事務所新設
- 7.24 白根団地第1次住宅地177区画分譲
- 8.17 万騎が原団地第5次住宅地20区画分譲
- 8.19 横浜駅西口～シルクセンター～横浜駅東口間(往7.92km、復7.89km)、横浜駅西口～三ツ沢西町～釜台住宅第3間(5.45km)、二俣川駅～南希望ヶ丘間(2.8km)バス路線免許
- 9. 1 社長室新設、監査室・企画室廃止
- 9.18 飯田町ビル(事業部東京営業所)新築
- 10. 3 川崎市鹿島田に貸切バス・川崎営業所新設、溝の口営業所廃止
- 11. 5 大和～相模大塚間複線開通、防護トンネル完成
- 11. 5 準急を急行列車として運転開始
- 11. 5 小田急電鉄小田原線本厚木駅への乗り入れ廃止
- 12. 1 西横浜駅橋上駅舎完成
- 12. 1 横浜地下街観光案内所新設
- 12. 1 横浜地下街株、「ダイヤモンド地下街」を開業
- 12.16 相鉄自動車工業(株)から戸塚石油販売所譲り受け

1965(昭和40)年

- 1. 8 二俣川北口住宅地74区画分譲
- 1.12 城南わかば寮新設
- 1.23 厚木操車場新駅舎完成
- 1.25 三ツ境駅、瀬谷駅に乗合バス案内所新設
- 1.30 貸切バス・城南営業所改築工事完成
- 2. 8 三ツ境駅～相沢～細谷戸第3間(2.25km)、下瀬谷～瀬谷駅～細谷戸第3間(5.05km)バス路線免許
- 2.20 上星川わかば寮新設、希望ヶ丘わかば寮を希望ヶ丘第3わかたけ寮と名称変更
- 3. 1 横浜駅に当社初の硬券式自動印刷発売機を設置
- 3.25 二俣川南仲尾住宅地32区画分譲
- 3. 一 初のセミトラックバス8両新造
- 4. 7 電気機関車ED14号車新造
- 4.10 日暮里観光案内所新設
- 5. 1 片倉町石油配送所新設
- 6.14 貸切バス・横浜営業所廃止
- 7. 1 本社所在地が横浜市西区北幸一丁目3番23号となる(住居表示変更)
- 7. 1 保土ヶ谷化学工業(株)専用側線(50m)廃止
- 8.28 えびな国分寺台団地(大谷地区)第2次住宅地87区画分譲
- 9.20 相鉄ゴルフ(株)、「御坂国際カントリークラブ」を開業
- 9.25 第6回ろ号社債2億円を発行
- 10. 9 乗合バス・二俣川営業所完成、保土ヶ谷営業所二俣川出張所廃止
- 10.30 西横浜変電所、東洋電機製造(株)敷地より西横浜駅構内に移設、星川開閉所廃止
- 11. 1 資本金を33億円に増資
- 11. 1 相模大塚駅～日産食堂前間(4.95km)バス路線免許
- 11.12 えびな国分寺台団地(大谷地区)第3次住宅地306区画分譲
- 11.15 6両編成列車運転開始、休日の日中急行列車を設定
- 11.29 取締役社長島居菊造、取締役会長に、取締役副社長穴水清彦、取締役社長に就任
- 11.30 横浜駅西口～和田町駅～西原住宅間(9.01km)、和田町駅～三ツ沢西町～東神奈川駅～横浜駅西口間(8.17km)、和田町駅～日本カーリット間(2.5km)、和田町駅～市沢町間(2.9km)バス路線免許
- 12.11 海老名駅～才戸～寒川駅間(往16.25km、復15km)、富士見台～寒川駅間(6.05km)バス路線免許
- 12.20 希望ヶ丘北口駅舎完成
- 12.22 第6回は号社債4億2,000万円を発行
- 12.25 二俣川乗合バス案内所新設

1966(昭和41)年

- 1.20 西横浜駅本屋完成
- 1.25 横浜営業所～三ツ沢グランド間(2.81km)、横浜駅東口～高島橋間(1.3km)バス路線免許
- 2.17 えびな国分寺台団地(大谷地区)第4次住宅地164区画分譲
- 4. 1 大井川興産(株)設立(資本金50万円)
- 4. 1 相模大塚～大塚本町間複線開通
- 4.16 保土ヶ谷営業所二俣川出張所を二俣川整備工場に変更

1966(昭和41)年

- 5.11 西谷駅橋上駅舎完成
- 6. 2 海老名駅～国分寺台第7間(2.8km)バス路線免許
- 6.16 計画部新設
- 7.11 上場株式の社名略称「相模」を「相鉄」と変更
- 7.25 第6回に号社債4億円を発行
- 7.27 横浜駅西口～和田町～大池間(12.11km)バス路線免許
- 9. 1 保土ヶ谷化学工業(株)化工機工場専用側線(42m)廃止
- 11. 5 西野砂利(株)設立(資本金300万円)
- 11. 7 平日に日中急行列車運転開始
- 11.22 塩田稲荷神社を上星川駅構内に遷座
- 12. 1 二俣川文教会館完成
- 12. 7 横浜駅西口～第3京浜～新開橋間(8.95km)バス路線免許

1967(昭和42)年

- 1.25 第7回い号社債4億円を発行
- 2. 1 西横浜教習所移転、二俣川教習所と名称変更
- 2. 3 鍋島陸選工場完成
- 2.15 希望ヶ丘駅南口駅舎完成
- 2.15 二俣川15m道路隣接住宅地72区画分譲
- 2.16 二俣川駅～東海道線平塚駅間(24.9km)新線免許申請
- 2.16 二俣川町～杉田海岸、二俣川町～原町田間(26.7km)の新線免許申請取り下げ
- 2.21 鹿島土地区画整理組合(深見団地)設立認可
- 3. 3 希望ヶ丘駅～南希望ヶ丘間(1.1km)バス路線免許
- 3. 7 鶴岡陸選工場完成
- 3.15 橋戸土地区画整理組合(瀬谷団地)設立認可
- 4. 2 社是制定
- 4.10 電車基地内に電車区・車掌区移転
- 4.10 大塚本町～電車基地間複線開通
- 5. 2 相鉄観光(株)、商号を相鉄自動車(株)と変更
- 5. 6 相鉄観光(株)設立(資本金1,000万円)
- 5. 6 相鉄開発興業(株)設立(資本金1,000万円)
- 5.25 市沢町～横浜駅西口～棧橋入口間(往12.59km、復12.49km)バス路線免許
- 5.29 横浜駅西口～横浜バイパス～川上団地第2間(往10.74km、復10.64km)バス路線免許
- 6. 1 株横浜ボーリングセンター、商号を相鉄ボール(株)と変更
- 6.14 高崎陸選工場完成
- 6.21 大和わかば寮新設、瀬谷わかば寮を瀬谷わかたけ寮と名称変更
- 6.24 第7回ろ号社債6億円を発行
- 7. 6 富士西湖パラマウント・パーク開業
- 7.14 上星川電力区・通信区完成、星川電力区・通信区廃止
- 7.18 綾瀬わかたけ寮・希望ヶ丘第2わかたけ寮廃止、希望ヶ丘第3わかたけ寮を希望ヶ丘第2わかたけ寮と名称変更
- 7.22 6000系アルミ車(モハ6021号車)登場
- 8. 4 神中3号機を修復し電車基地内に保存
- 8.10 相鉄建設(株)設立(資本金3,000万円)
- 8.16 建設本部および同本部内に新相鉄ビル建設部・新線建設部新設、計画部廃止
- 8.16 那須高原開発事務所新設
- 8.18 東希望ヶ丘67SG8戸、善部25戸分譲
- 8.22 電車基地完成、検車区移転
- 9. 5 えびな国分寺台団地121区画、建売住宅49戸分譲
- 9. 5 瀬谷団地建売住宅193戸分譲
- 9.11 古河電気工業(株)第1専用側線(400m)廃止
- 9.13 南房総マリナーパーク・ドライブイン・テリーナ開業
- 9.18 社歌制定
- 9.30 深谷採取所閉鎖
- 10.16 事業部東京営業所高崎出張所新設
- 10.26 乗合バス・横浜駅西口(釜台経由)～上星川間(6.67km)営業開始
- 10.30 横浜駅西口再開発計画発表
- 11. 6 大正丸海運(株)、相鉄グループ離脱
- 11.25 満57歳定年制実施、嘱託採用制度廃止
- 12. 1 当社、横浜市交通局、神奈川中央交通(株)の乗合バス共通定期乗車券制度実施

1968(昭和43)年

1. 一 宮古開発(株)、相鉄グループ入り
- 1.25 第7回は号社債6億円を発行
2. 3 鉄道保安電話自動化完成
- 2.17 当社、東京急行電鉄(株)、東京湾フェリー(株)3社の連絡運輸開始
3. 1 深見団地62戸分譲開始
- 3.27 天王町駅立体交差・高架化工事完成
- 3.28 竜洋陸選工場完成
- 3.30 本社第2分室(自動車部、都市開発部)、第1建設ビル(横浜市神奈川区鶴屋町2-15-18)に移転
4. 1 資本金を50億円に増資
4. 1 横浜～二俣川間、ATS一部使用開始
- 4.11 初の冷暖房・テレビ付セミデラックスバス9両登場
- 4.15 貸切バス・川崎営業所廃止
- 5.21 天王町倉庫完成、星川倉庫移転
- 5.23 乗合バス・二俣川駅南口～希望ヶ丘駅間(4.71km)営業開始
- 5.31 相鉄三ツ境ビル別館完成
- 5.31 相鉄ゴルフ(株)、船橋コンクリート工業(株)を吸収合併
6. 3 古川砂利(株)、大井川興産(株)を吸収合併、東海開発(株)と商号変更
- 6.16 乗合バス・西横浜営業所新設、乗合バス・三ツ沢営業所を貸切バス・三ツ沢営業所と、貸切バス・保土ヶ谷営業所を乗合バス・保土ヶ谷営業所と名称変更
- 6.27 乗合バス・二俣川駅南口～左近山第3間(3.45km)営業開始
7. 4 二俣川乗合バス案内所に初の乗車券自動発売機設置
- 8.17 瀬谷駅構内で列車追突事故発生
- 8.31 松田採取所閉鎖
9. 1 横浜～二俣川間、ATS全面使用開始
9. 1 那須別荘地第1期・清流郷323区画分譲開始
9. 2 電算機HITAC-8200型使用開始
9. 2 瀬谷地区建売店舗16戸分譲開始
- 9.25 第7回は号社債4億円を発行
10. 1 星川駅構内古河電池(株)専用側線(100m)廃止
- 10.16 事業部伊豆営業所、千葉営業所鹿島出張所新設
- 10.16 戸田砕石工場完成
11. 1 横浜市へ二俣川大池地区の土地約22万㎡を寄付(現・横浜市二俣川・こども自然公園の一部)
11. 5 砂利輸送船第1相鉄丸完成
12. 5 相鉄新線、二俣川～平塚間(25.3km)鉄道敷設免許取得
- 12.19 片倉町石油販売所新設
- 12.23 東海開発(株)、中部開発(株)を吸収合併
- 12.26 二俣川～大和間、ATS使用開始

1969(昭和44)年

- 2.20 えびな国分寺台団地(海老名地区、綾瀬地区)第1期分譲開始
- 3.27 新相鉄ビル第1期建設工事起工式挙行
- 4.14 和田町駅橋上駅舎完成
- 4.19 横浜駅改良工事に着手
- 4.22 星川駅橋上駅舎完成
5. 8 七里ヶ浜シーサイド分譲開始
- 5.16 事業部静岡営業所静岡出張所新設
- 5.26 第7回は号社債6億円を発行
- 5.31 海老名駅連絡跨線橋完成
- 6.11 瀬谷駅車扱貨物営業廃止
- 6.18 相鉄コンクリート(株)設立(資本金5,000万円)
- 7.10 乗合バス・二俣川駅北口～ニュータウン第5間(2.1km)営業開始
- 7.30 えびな国分寺台団地69A109戸分譲開始
8. 1 大和～海老名間ATS完成、全線で使用開始
9. 8 相鉄新線、二俣川～和泉町間分割工事施行認可
- 9.10 那須別荘地白雲台458区画分譲開始
- 9.30 小金井採取所閉鎖
10. 9 (株)三晃荘、志賀グランドホテルを開業
- 10.25 第8回は号社債5億円を発行
- 11.10 久田土地区画整理組合(南瀬谷団地、大和市側)設立認可
- 11.13 横浜センター石油販売所廃止
- 11.17 瀬谷駅北口駅舎、北口広場完成、使用開始
- 12.19 乗合バス・鶴ヶ峰駅～大池間(3.7km)営業開始

1970(昭和45)年

2. 3 東海開発(株)、東海運(株)を設立(資本金3,000万円)
- 2.12 乗合バス・海老名駅～国分寺台第12間(往4.3km、復4.2km)営業開始
- 2.13 えびな国分寺台団地69-H105戸分譲開始
- 2.18 楠町石油販売所新設、石油課本社部門同所に移転
- 3.14 下瀬谷土地区画整理組合(南瀬谷団地、横浜市側)設立認可
4. 9 えびな国分寺台団地70A150戸分譲開始
- 5.15 希望ヶ丘4号踏切道立体交差化(地下道)完成
- 5.20 県下初のサロンカー登場
- 5.29 2100系アルミ車(6両)登場
- 6.16 自動車部西横浜営業所所属鶴屋町操車場新設、横浜営業所廃止
- 6.23 乗合バス・横浜駅西口～新横浜駅間(7.33km)営業開始
- 6.25 第8回は号社債5億円を発行
- 7.10 新6000系車両(7両)登場
- 7.22 鳥居菊造、取締役会長を退任
- 8.13 えびな国分寺台団地70LA88区画、70B105戸分譲開始
- 8.30 星川駅北口階段完成
- 9.21 相武台採石所にプラント新設
- 9.24 相鉄二俣川ビル・二俣川グリーングリーン完成(翌日開業)
10. 1 列車誘導無線装置設置、使用開始
10. 7 えびな国分寺台団地70C-D160戸分譲開始
- 10.19 相模国分駅、車扱貨物営業廃止
- 10.20 和田町、希望ヶ丘、大塚本町駅小荷物営業廃止、平沼橋駅の手荷物営業廃止
- 10.26 鶴ヶ峰バスターミナル完成
11. 9 7両編成列車運転開始
- 11.29 七里ヶ浜シーサイド11区画分譲開始
12. 1 乗合バス・鶴ヶ峰駅～西ひかりが丘間(4.5km)営業開始
- 12.22 第8回は号社債7億円を発行
- 12.26 平沼橋駅橋上駅舎完成
- 12.26 平塚石油販売所新設
- 12.29 相鉄二俣川ビル(二俣川グリーングリーン)内に診療所移転

1971(昭和46)年

- 2.21 大和わかば寮を大和わかたけ寮と名称変更
- 2.28 希望ヶ丘第1わかたけ寮廃止、希望ヶ丘第2わかたけ寮を希望ヶ丘わかたけ寮と名称変更
3. 4 相鉄映画館ビル(相鉄ムービル)完成
3. 4 えびな国分寺台団地70E70戸分譲開始
- 3.27 保有客車が200両突破
- 3.29 相鉄新線第1期工事地鎮祭挙行
4. 1 那須別荘地湧泉峡436区画分譲開始
4. 1 乗合バス・横浜駅西口～横浜カントリー間(9.6km)営業開始
- 4.11 横浜駅西口五番街方面改札口新設
- 4.20 ニューサロンカー導入
- 4.22 えびな国分寺台団地71A110戸分譲開始
- 4.25 西谷3号踏切道立体交差化(跨線橋)完成
- 4.30 平沼橋1号踏切道立体交差化(跨線橋)完成
5. 1 経営管理室、監査室新設、社長室、観光開発部廃止、不動産管理部をビルディング部に改称
5. 2 新相鉄ビル地下延長部分、横浜高島屋増築部分一部完成
- 5.10 相鉄新線第1期工事起工式挙行
- 5.25 第8回は号社債8億円を発行
6. 1 乗合バス・鶴ヶ峰駅～二俣川駅北口間(2.36km)営業開始
- 6.20 城南わかば寮を城南第1わかば寮と名称変更
7. 3 初の冷房車両登場(新6000系4両)
- 7.17 横浜インターチェンジ石油販売所開業
8. 1 新相鉄ビル横浜駅部分完成
- 8.12 かしわ台変電所新設(初の無人変電所)
- 8.26 えびな国分寺台団地71B80戸分譲開始
9. 1 西横浜、上星川、三ツ境駅小荷物営業廃止
9. 1 事業部東京営業所高崎出張所廃止
9. 8 希望ヶ丘住宅新設(希望ヶ丘第1わかたけ寮跡地)
- 9.14 戸田砕石工場閉鎖
- 9.22 えびな国分寺台団地71C・71D198戸分譲開始
10. 1 資本金を78億円に増資
- 10.11 大和変電所無人化
- 10.30 新相鉄ビル横浜高島屋部分一部完成
11. 1 乗合バス・鶴ヶ峰駅～旭台間(3.14km)営業開始
- 11.25 第8回は号社債8億円を発行

1971(昭和46)年

- 12. 9 相鉄瀬谷ビル完成
- 12.14 大和駅西口駅舎完成
- 12.15 電車基地に修車工場、事務所棟完成
- 12.16 星川修車区移転、かしわ台工機所と名称変更

1972(昭和47)年

- 1.13 えびな国分寺台団地71E113戸分譲開始
- 2.12 東海海運株解散
- 2.16 乗合バス・三ツ境駅～金ヶ谷間(往1.7km、復1.8km)営業開始
- 3.23 えびな国分寺台団地72A82戸分譲開始
- 3.25 瀬谷駅南口駅舎改良工事完成
- 3.27 アメリカン・相鉄・コーポレーション設立(資本金10万米ドル)
- 3.31 高崎陸選工場閉鎖
- 3.31 西野砂利株解散
- 4. 1 本社第1分室(都市開発部)を東洋ビルに移転
- 4. 1 西横浜駅構内の宮代砂利株、横浜コンクリート(株)専用側線廃止
- 4. 4 西横浜変電所無人化
- 4.15 本社第2分室(事業部)を第1建設ビル別館に移転
- 4.15 事業部静岡営業所御前崎出張所廃止
- 4.22 本社第1分室(電車・技術・自動車部)を横浜駅前ビルに移転
- 5. 2 現・相鉄南幸第1ビルを買収
- 5. 4 事業部厚木営業所新設、事業部伊豆営業所廃止
- 5.16 上今泉土地区画整理組合設立認可
- 5.20 えびな国分寺台団地72B96戸分譲開始
- 7. 1 相鉄建設株、京浜興業株を吸収合併
- 7. 3 陽光土地株設立(資本金100万円)
- 8. 5 和泉(いずみ野住宅地)・柏(南まきが原住宅地)・日向山(ひなた山住宅地)土地区画整理組合設立認可
- 8. 6 初の自動窓付車両(5100系6両)登場
- 8.24 えびな国分寺台団地72C76戸分譲開始
- 9.28 相武台採取所に第2プラント完成
- 9.30 竜洋陸選工場閉鎖
- 10. 1 海外研修制度実施
- 10. 2 第1回転換社債30億円を発行
- 10.28 南瀬谷団地72E第1期67戸分譲開始
- 11.22 上星川駅橋上駅舎完成
- 12. 1 神奈川コンクリート(株)、相鉄グループ離脱
- 12. 5 相鉄二俣川ビル別館完成
- 12.11 本社にビル電話(セントレックス)導入

1973(昭和48)年

- 1.16 日本市街地開発(株)、相鉄グループ入り
- 1.16 乗合バス・海老名駅～農大前間(往5.1km、復5.0km)営業開始
- 2.10 南瀬谷団地72E第2期72戸分譲開始
- 3. 1 乗合バス・二俣川駅北口～金ヶ谷間(3.03km)営業開始
- 4. 1 乗合バス・大和駅～ニュータウン南瀬谷(往3.05km、復3.15km)営業開始
- 4. 1 平沼橋2号踏切道立体交差化(跨線橋)完成
- 4.13 南瀬谷団地72F第3期79戸分譲開始
- 4.30 事業部千葉営業所鹿島出張所廃止
- 5.14 新相鉄ビル(株)の愛称を「相鉄ジョイナス」と決定
- 5.16 経営管理室に総合企画部、関連事業部新設
- 5.16 相鉄ビルサービス(株)、商号を相鉄ビル管理(株)と変更
- 5.18 南瀬谷団地73A第4期50戸分譲開始
- 6.15 大塚本町4号踏切道立体交差化(地下道)完成
- 6.25 大塚本町1、2号踏切道立体交差化(跨線橋)完成
- 8. 2 初の中高層集合住宅「相鉄コープ南瀬谷」140戸分譲開始
- 9. 1 南瀬谷団地73B50戸を分譲開始
- 9. 1 かしわ台電車基地、鶴屋町操車場に社員食堂完成
- 9.20 大塚本町3号踏切道立体交差化(地下道)完成
- 9.28 電車基地～相模国分駅間複線開通
- 10.10 新相鉄ビル横浜高島屋部分完成
- 10.19 小園団地第1次73C68戸分譲開始
- 10.20 新相鉄ビル国鉄連絡地下道完成
- 10.29 乗合バス・綾瀬営業所新設、大和営業所廃止
- 11.19 電車塗色変更を決定
- 11.20 新相鉄ビル第1期工事完成、相鉄ジョイナス開業
- 12. 1 新相鉄ビル地下2階部分開業

1973(昭和48)年

- 12. 1 60歳までの再雇用制度実施
- 12. 3 相鉄ローゼン(株)、ノーサッカー制度導入
- 12.19 海老名駅移設新築工事完成

1974(昭和49)年

- 1.15 アメリカン・相鉄・コーポレーション、「ホテルジョイナス」を開業
- 1.16 マルチプル・タイタンバー導入
- 2. 1 小園団地第2次73D67戸分譲開始
- 2. 4 大和駅2階相高口の旅客扱い廃止
- 2. 8 横浜駅改良工事完成(3線4ホーム、210m)
- 2.16 乗合バス・横浜駅西口～西菅田団地間(6.7km)営業開始
- 3.11 希望ヶ丘わかたけ寮改築工事完成
- 3.28 相模国分～海老名間複線開通、全線複線化完了
- 3.31 新相鉄ビル地下1階部分一部開業
- 4. 1 乗合バス・海老名駅(小園団地経由)～綾瀬車庫間(3.8km)営業開始
- 4. 5 新橋土地区画整理組合(弥生台住宅地)設立認可
- 4. 8 アメリカン・相鉄・コーポレーション、「タモンサンズプラザ」を開業
- 4.18 本社第1分室(電車、技術、自動車部)相鉄ビルに移転
- 4.19 本社第2分室(事業部)相鉄ビルに移転
- 4.27 小園団地第3次73E86戸分譲開始
- 5.11 相鉄映画館ビル地下1階ムービルプラザ開業
- 5.16 隔週週休2日制(1、3、5土曜日)実施
- 5.16 ビルディング部西口管理事務所、二俣川管理事務所新設
- 6. 1 新相鉄ビル地下2階駐車場完成
- 6.20 小園団地第4次74A85戸分譲開始
- 7.10 乗合バス・海老名駅(富士塚経由)～深谷小学校間(5.4km)営業開始
- 7.18 えびな国分寺台団地74LA65区画分譲開始
- 8. 1 電算機HITAC-8250型使用開始
- 8. 8 二俣川駅に県下私鉄初の視覚障害者用点字ブロック設置
- 9. 一 相鉄の那須、清流郷第2次59区画の分譲開始
- 9.20 希望ヶ丘1号踏切道立体交差化(跨線橋)完成
- 10.18 南瀬谷団地74LB52区画分譲開始
- 10.24 えびな国分寺台団地74LD30区画、小園団地74LC55区画分譲開始
- 11. 1 ガソリンスタンド省力化システム導入
- 11. 5 中川第1土地区画整理組合(緑園都市住宅地)設立認可
- 11.11 左近山第6(保土ヶ谷バイパス経由)～二俣川駅北口間(4.5km)営業開始
- 11.11 上星川3号踏切道立体交差化(跨線橋)完成
- 11.12 相鉄新線の線名を「いずみ野線」、駅名を「南万騎が原」「緑園都市」「弥生台」「いずみ野」と決定
- 12. 2 二俣川2号踏切道立体交差化(跨線橋)完成
- 12.10 瀬谷営業所新設、上星川営業所廃止
- 12.17 えびな国分寺台団地74LH33区画、南瀬谷団地74LF55区画、小園団地74LG37区画、戸塚・中田74LE62区画分譲開始

1975(昭和50)年

- 3. 1 新株発行(有償1:0.5、無償1:0.05)
- 3.11 二俣川1号踏切道立体交差化(地下道)完成
- 3.25 第9回1号社債10億円を発行
- 3. 一 架線作業車導入
- 4.22 5000系車両アルミ化工事完了
- 5.12 関城採取所プラント完成
- 5.16 石油販売所をサービスステーションに名称変更
- 5.17 阿久和団地75LA40区画分譲開始
- 5.29 定款一部変更、事業目的に駐車場施設の経営、医療品、化粧品などの物品販売業、物品卸売業を追加、営業年度を年1回に変更、中間配当制実施
- 6.10 わが国初の地震自動放送装置を新相鉄ビル防災センターに設置
- 6.27 南房総観光(株)設立(資本金1,000万円)
- 7. 一 相鉄の那須、白雲台第2次165区画分譲開始
- 8.17 かしわ台駅新設、大塚本町駅を移設しさがみ野駅と改称、相模大塚駅橋上駅舎完成
- 8.17 8両編成列車運転開始
- 9. 1 星川、大和駅、手荷物営業廃止
- 9.25 第9回2号社債25億円を発行
- 9. 一 7000系アルミ車登場
- 10.22 鶴網採取所閉鎖

1975(昭和50)年

- 12.15 電車でシルバーシート設置
- 12.20 二俣川駅増築工事完成
- 12.25 西谷4号踏切道廃止(全踏切3種以上となる)

1976(昭和51)年

- 1.30 いずみ野線、本線のレール締結
- 2.16 ㈱横浜精養軒、相鉄グループ入り
- 2.27 上今泉団地75LH1-100区画分譲開始
- 3.1 西横浜駅、車扱貨物営業廃止
- 3.20 定期券発行機使用開始、発売駅を横浜、星川、二俣川、大和、海老名駅に集約
- 3.25 第10回1号社債20億円を発行
- 3.25 上今泉団地75C70戸分譲開始
- 4.8 いずみ野線(二俣川～いずみ野駅間6.0km)開業
- 4.14 日本市街地開発㈱、港南台センター「パース」を完成
- 4.16 上今泉団地75LH2-94区画分譲開始
- 4.19 在来線の呼称を「本線」と決定
- 4.23 新相鉄ビル第2期建設工事に着手
- 4.26 三ツ境6号踏切道立体交差化(地下道)完成
- 5.21 上今泉団地76LA119区画分譲開始
- 6.8 本社分室(都市開発部)相鉄ビルに移転、これにより本社部門を相鉄ビルに統合
- 6.10 上今泉団地76A70戸分譲開始
- 6.10 瀬谷わかたけ寮廃止
- 6.16 住宅営業部、資料調査部新設、建設本部および新線建設部廃止
総合企画部を企画部に、勤労部を人事部に、ビルディング部をビル経営部に、新相鉄ビル建設部をビル建設部に改称
- 6.28 定款一部変更、常任監査役を新設
- 6.28 取締役社長六水清彦、取締役会長に、取締役副社長川又英雄、取締役社長に就任
- 7.15 事業部静岡営業所静岡出張所廃止
- 8.4 上今泉土地区画整理事業完成
- 8.20 上今泉団地76LB71区画分譲開始
- 9.23 上今泉団地76LB64区画分譲開始
- 9.30 三ツ境2、3号踏切道立体交差化(地下道)完成
- 10.1 相鉄天王町ビル完成
- 10.1 乗合バス・和田町駅～新桜ヶ丘団地間(4.2km)営業開始
- 10.26 六水清彦取締役会長、第19代横浜商工会議所会頭に就任
- 10.一 和泉土地区画整理事業完成
- 11.19 上今泉団地76E55戸、小園団地76F14戸分譲開始
- 11.26 横浜コンクリート㈱、相鉄グループ離脱
- 12.29 東北、新潟方面に帰郷バス運行開始
- 一.一 寒川神社初詣バス(海老名駅～寒川神社)運行開始

1977(昭和52)年

- 1.9 いずみ野住宅地第1次102戸分譲開始
- 1.24 電車区、車掌区星川詰所完成
- 2.7 相武台採取所に汚水処理施設完成
- 3.10 相鉄コンクリート㈱、湘南建材輸送㈱を設立(資本金1,500万円)
- 3.25 第10回2号社債20億円を発行
- 3.25 砂利輸送船第1相鉄丸売却
- 4.1 初の深夜バス運行開始(鶴ヶ峰駅～西ひかりが丘団地間)
- 4.1 相鉄献血会発足
- 4.5 保土ヶ谷バイパス經由左近山線で深夜バス運行開始
- 4.12 乗合バスの塗色変更、グリーンバス登場
- 4.28 関東地区初のパノラマ式ハイデッカー6両登場
- 6.1 那須別荘地、建売6戸分譲開始
- 6.1 星川駅構内日本硝子㈱専用線廃止、星川駅車扱貨物営業廃止
- 6.16 満58歳定年制実施
- 7.1 いずみ野住宅地第2次45戸分譲開始
- 7.1 乗合バス・二俣川駅北口～旭高校入口間(3.56km)営業開始
- 7.14 相鉄いずみ野ビル銀行棟(B棟)完成
- 7.29 中層集合住宅「グリーンハイムいずみ野」A地区第1次170戸分譲開始
- 8.6 いずみ野ショッピングセンター「フォンテ」開業
- 8.一 和田町1号踏切道に歩行者専用地下道完成
- 9.22 ひなた山住宅地第1次78戸分譲開始
- 11.4 自動車部、貸切バス集客営業再開

1977(昭和52)年

- 11.16 さちが丘荷物センター新設
- 11.19 グリーンハイムいずみ野A地区第2次215戸分譲開始
- 11.23 相鉄吉岡グラウンド完成
- 12.1 新相鉄ビル第2期工事、駐車場部分開業
- 12.1 貸切バス・城南営業所を三ツ沢営業所所属の城南観光バスセンターに変更
- 12.1 相鉄ビル管理㈱、商号を相鉄企業㈱と変更
- 12.16 育児休職制度実施
- 12.23 事業部、生コンクリート代行販売開始
- 12.26 第2回転換社債50億円を発行

1978(昭和53)年

- 3.1 平塚サービスステーションを平塚駅前サービスステーションと名称変更
- 3.17 ひなた山住宅地77D67戸分譲開始
- 3.31 事業部静岡営業所、厚木営業所廃止
- 3.31 鋼島陸選工場閉鎖
- 3.一 本線の重軌条(50kgN型レール)化100%達成
- 4.1 自動車部、貸切バスに係わる旅行幹線業務開始
- 4.1 事業部東京営業所北関東出張所、横浜営業所厚木出張所新設
- 4.4 浜田土地区画整理組合設立認可
- 5.23 新相鉄ビル全館完成、「ジョイナスの森」オープン
- 5.27 ひなた山住宅地第4次56戸分譲開始
- 6.16 ビル建設部をビル開発部に改称
- 6.16 乗合バス車掌廃止
- 6.16 乗合バス・相模大塚駅～南林間駅間(4.5km)営業開始
- 7.26 グリーンハイムいずみ野C地区325戸分譲開始
- 9.1 相模大塚駅、車扱貨物営業廃止(基地専用品および社用品を除く)
- 9.18 乗合バス・大和駅(草柳経由)～桜ヶ丘駅西口間(往3.83km、復4.72km)営業開始
- 10.13 老木採取所に業界初の表土除石設備設置
- 10.27 ひなた山住宅地第6次78C44戸分譲開始
- 10.一 初の60kgレールを平沼橋～西横浜、上星川～西谷間に敷設
- 12.25 事業部横浜営業所厚木出張所廃止

1979(昭和54)年

- 2.15 グリーンハイムいずみ野B地区175戸分譲開始
- 3.6 ひなた山住宅地78D64戸分譲開始
- 3.16 満60歳定年制実施、選択定年制採用
- 4.20 城南第1わかば寮、城南わかば寮と名称変更
- 4.23 ジョイナスの森に彫刻「茉莉花」設置
- 6.15 事業部東京営業所北関東出張所廃止
- 6.16 経営企画室に電算部を新設
- 6.16 事業部北関東営業所新設
- 6.16 片倉町サービスステーションおよび同配送所の営業を金港油化㈱に委託
- 6.18 第3回転換社債60億円を発行
- 6.28 グリーンハイムひなた山120戸分譲開始
- 6.一 柏土地区画整理事業完成
- 7.1 相鉄ボール㈱、商号を㈱相栄と変更
- 7.5 上星川社員食堂新設
- 7.20 グリーンハイムいずみ野D地区49戸分譲開始
- 8.一 瀬谷2号踏切道立体交差化(跨線橋)完成
- 9.8 第1回ヨコハマ・カーニバル開催
- 9.15 南まきが原住宅地第1期60戸分譲開始
- 9.29 六水清彦取締役会長逝去
- 9.30 西横浜～保土ヶ谷駅間(1.0km)貨物営業廃止
- 9.一 新型乗合バス16両登場(前扉ガラスを一枚化)
- 11.19 相鉄瀬谷駅北口ビル完成
- 11.30 南まきが原住宅地第2期51戸分譲開始
- 12.1 乗合バス・海老名駅(綾瀬高校経由)～綾瀬市役所間(7.1km)、海老名駅(嫁ヶ久保経由)～綾瀬市役所間(6.2km)営業開始
- 12.12 相鉄不動産㈱設立(資本金5,000万円)
- 12.16 旅客専務車掌登場

1980(昭和55)年

- 2. 1 乗合バス・海老名駅(富士塚経由)～綾瀬車庫間(3.7km)営業開始
- 2.20 グリーンメゾンいずみ野No1地区20戸分譲開始
- 3. 1 相鉄興業(株)、KS(活気とサービス高揚)運動を展開
- 3.16 計画部新設
- 4. 1 相鉄さがみ野ビル(株)設立(資本金1,000万円)
- 4.29 まきが原ショッピングプラザ「相鉄ライフ」開業
- 6. 7 グリーンメゾンいずみ野No2地区20戸分譲開始
- 6.16 楠町サービスステーションを銜山崎石油商會に、戸塚サービスステーションを相鉄自動車工業(株)に、平塚駅前サービスステーションを(株)原商會に営業委託
- 6. 一 初のナローバス12両登場
- 7.16 乗合バス・海老名駅(国分寺台経由)～吉岡芝原間(6.1km)営業開始
- 7.18 いずみ野住宅地80B10戸分譲開始、ひなた山住宅地80A14戸分譲開始
- 8. 1 まきが原ライフ内に「相鉄ライフ子供図書館」開設
- 8.22 南まきが原住宅地80C54戸分譲開始
- 8.22 相鉄クラブさがちが丘新設
- 9. 4 相鉄南万騎が原ビル銀行棟(D棟)完成
- 9.16 相鉄クラブジョイナス新設
- 9. 一 新橋土地区画整理事業完成
- 10. 1 保有客車が300両突破
- 10. 1 スーパーコーチ4両とスペシャル・スーパーコーチ2両登場
- 10. 1 乗合バス・東戸塚駅～川上団地第1間(1.35km)、東戸塚駅～ソニー研究所前間(往4.06km、復3.96km)、東戸塚駅～横浜カントリー間(往3.76km、復3.66km)営業開始
- 10.16 さがみ野管理事務所新設
- 10.27 星川駅構内に診療所移転
- 11. 2 南まきが原住宅地80D43戸分譲開始
- 11.28 さがみ野ショッピングプラザ「相鉄ライフ」開業
- 12.29 乗合バス・三ツ境駅～若葉台近隣公園前間(往5.6km、復5.7km)営業開始

1981(昭和56)年

- 1.29 横浜駅西口周辺地区整備協議会発足
- 2.13 南まきが原住宅地80E60戸分譲開始
- 2.22 三ツ境駅(橋上駅舎)使用開始
- 3. 5 浜田土地区画整理事業完成
- 3.12 グリーンハイムいずみ野E地区45戸分譲開始
- 4. 4 大和2号踏切道閉鎖
- 4. 6 10両編成列車運転開始
- 4.10 乗合バス・海老名駅～釜田間(3.5km)営業開始
- 4. 一 初の冷房付乗合バス7両を導入
- 5.16 乗合バス横浜市内均一全線定期券制度実施
- 5. 一 第4帷子川橋梁移設完成
- 6.16 鶴見サービスステーションを相鉄自動車工業(株)に、桜木町サービスステーションを金港油化(株)に営業委託
- 6.25 南まきが原住宅地81A48戸分譲開始
- 6.26 杉久保北部土地区画整理組合設立認可
- 7.11 相鉄南万騎が原ビル別館完成
- 8. 1 相鉄建設(株)、陽光土地(株)を吸収合併
- 8.22 浜田住宅地81B61戸分譲開始
- 9.27 グリーンメゾン沢渡20戸分譲開始
- 10. 8 陸軌両用架線作業車導入
- 10.15 相鉄いずみ野ビル銀行棟(D棟)完成
- 10.26 さがみ野ショッピングプラザ「相鉄ライフ」、神奈川県下建築コンクール優秀賞受賞
- 10. 一 保健婦による職場巡回を開始
- 11.14 浜田住宅地第2期61戸分譲開始
- 11. 一 大型コンピューター「M-160 II型」導入
- 12. 1 三ツ境駅人工広場一部使用開始

1982(昭和57)年

- 3.25 中層集合住宅「グリーンハイム弥生台」260戸分譲開始
- 4. 1 無償新株式を発行(1:0.05)
- 4. 1 初の賃貸住宅ビル・相鉄南万騎が原住宅ビル完成
- 4. 1 二俣川駅に新型定期券発行機増設
- 4.18 弥生台住宅地第1期47戸分譲開始
- 5.13 乗合バス小机線の西菅田団地乗り入れ開始

1982(昭和57)年

- 6. 9 相鉄興業(株)、(株)相商を設立(資本金1,000万円)
- 6.12 浜田住宅地第3期49戸分譲開始
- 6.25 定款一部変更、単位株制度を導入、常勤監査役を新設
- 7.13 希望ヶ丘2号踏切道立体交差化(地下道)完成
- 7.29 三ツ境駅人工広場全面完成
- 8.11 二俣川教習所の模型運転室使用開始
- 8.25 第11回1号社債40億円を発行
- 9. 1 相鉄興業(株)、(株)相高を吸収合併、相鉄ローゼン(株)と商号変更
- 9. 1 乗合バス・海老名駅(釜田経由)～綾瀬市役所間(5.3km)営業開始
- 9.15 定年退職者等医療基金制度設立
- 9.18 南まきが原住宅地82D19戸分譲開始
- 9.21 大型方向幕付新型乗合バス4両を導入
- 10. 9 弥生台住宅地第2期50戸分譲開始
- 10.15 乗合バス・保土ヶ谷営業所、二俣川整備工場廃止
- 10.16 乗合バス・旭営業所、旭整備工場新設
- 11. 1 相鉄北幸駐車場開業
- 11. 6 浜田住宅地第4期56戸分譲開始
- 11.12 (株)横浜ステーションビル、横浜駅ビル商事(株)を設立(資本金2,000万円)
- 11.25 領家、西田土地区画整理組合設立認可
- 11.26 上今泉第2土地区画整理組合設立認可
- 11.26 横浜ステーションビルが「シアル」として新装オープン
- 11.30 城南観光バスセンター廃止
- 11.30 城南わかば寮廃止
- 12. 4 事業部、ガラス工事業営業開始

1983(昭和58)年

- 1.20 相鉄ローゼン(株)、私鉄関連チェーンストア7社とともに、Vマーク商品の販売開始
- 1.22 (株)相鉄エージェンシー設立(資本金1億円)
- 2.19 弥生台住宅地第3期47戸分譲開始
- 3.15 貸切バス・三ツ沢営業所廃止
- 3.16 二俣川営業所に貸切バス部門併設
- 3.19 グリーンハイム弥生台第2期67戸分譲開始
- 3. 一 東柏ヶ谷跨線人道橋新設
- 3. 一 乗合バス塗色変更により全車両グリーンバスとなる
- 4. 5 中型貸切バス・ラウンジコーチ2両登場
- 4. 7 南万騎が原テニスコート完成
- 4.16 浜田住宅地第5期42戸分譲開始
- 4.29 やよい台ショッピングプラザ「相鉄ライフ」開業
- 5.21 南まきが原住宅地第9期23戸分譲開始
- 5.30 乗合バス・三ツ境駅～若葉台中央間(往6.85km、復6.95km)営業開始
- 6.13 乗合バス・三ツ境駅～ニュータウン南瀬谷循環(8.55km)、三ツ境駅～ニュータウン南瀬谷間(3.8km)営業開始
- 6.16 事業開発部新設、経営管理室廃止、企画部を経営企画部に改称
- 7. 1 那須別荘地五峰平第1次103区画分譲開始
- 7.21 横浜ケーブルビジョン(株)設立(資本金1,000万円)
- 7.23 弥生台住宅地第4期48戸分譲開始
- 9. 1 西谷、鶴ヶ峰駅手小荷物営業廃止
- 9.10 浜田住宅地第6期83-D43戸分譲開始
- 9.16 建設部新設
- 10.14 茅ヶ崎市行谷地区の当社所有地を文教大学に譲渡
- 11. 3 「ジョイナスの森彫刻公園」開設
- 11. 3 弥生台住宅地第5期25戸分譲開始
- 11.12 三ツ境駅前広場バスターミナル使用開始
- 12. 6 相鉄クラブさがちが丘にトレーニングルーム開設
- 12.10 横浜駅乗り入れ50周年記念電車「ほほえみ号」運転開始
- 12.12 相鉄鶴屋町ビル竣工
- 12.23 第11回2号社債30億円を発行
- 12.26 かしわ台土地区画整理組合設立認可
- 12.29 ほほえみ号で「ほほえみ号児童画展」開始

1984(昭和59)年

- 2. 3 神中鉄道時代の花形客車「ハ20形ハ24号」かしわ台電車基地に保存
- 2.16 さちが丘荷物センター廃止
- 3. 1 相鉄ローゼン(株)、電算機センターに大型コンピュータ導入。スーパーマーケット全店でEOS使用開始

1984(昭和59)年

- 3.22 大和第1むつみ寮廃止、これによりむつみ寮全廃
- 3.25 乗合バス・海老名駅(国分寺台経由)～綾瀬市役所間(6.2km)、海老名駅(早川経由)～綾瀬市役所間(6.3km)営業開始
- 4. 1 適格退職年金制度実施
- 4. 1 相鉄KSビル開業
- 4. 7 いずみ野線延伸計画(2.2km)発表
- 4.28 弥生台住宅地第6期50戸分譲開始
- 5.14 乗合バス・海老名駅～かしわ台駅間(3.7km)営業開始
- 5.16 横浜駅に初の回数券自動発売機設置
- 6. 1 横浜駅2階自由通路完成
- 6.16 ビル経営部西口営業事務所、二俣川営業事務所新設
- 7. 1 大型方向幕、冷房付ナローバス4両登場
- 7.14 弥生台住宅地第7期41戸分譲開始
- 7. 1 相模大塚駅構内の増線工事完成
- 8.4・5 第1回かしわ台電車基地親子見学会開催
- 9.27 ダイヤモンド地下街が「ザ・ダイヤモンド」として新装オープン
- 10. 1 鉄道乗継運賃割引制度実施
- 10. 1 大和わかたけ寮廃止
- 10.17 横浜ケーブルビジョン(株)、横浜市旭区における有線テレビジョン放送施設設置許可取得
- 10.20 グリーンハイムいずみ野F地区48戸分譲開始
- 11. 3 南えびな杉久保住宅地第1期55戸分譲開始
- 11.12 相鉄南万騎が原ビル銀行棟(E棟)完成
- 12. 1 上星川変電所(無人)新設
- 12.14 横浜情報ネットワーク協議会発足
- 12.23 乗合バス・海老名駅(杉久保住宅経由)～農大前間(5.1km)営業開始
- 12.24 国分寺台線で深夜バス運行開始

1985(昭和60)年

- 1.18 全駅ホームに誘導ブロック敷設完了
- 2. 2 南えびな杉久保住宅地第2期52戸分譲開始
- 2.19 (株)相鉄スポーツ設立(資本金1,000万円)
- 3. 1 相鉄ローゼン(株)、スーパーマーケット全店でバーコードスキャナー導入
- 3. 9 リゾートマンション「相鉄の強羅」54戸分譲開始
- 3.15 手小荷物営業完全廃止
- 4. 5 杉久保北部土地区画整理事業完成
- 4. 8 乗合バス・かしわ台駅(釜田経由)～綾瀬市役所間(4.55km)営業開始
- 4.13 南えびな杉久保住宅地第3期42戸分譲開始
- 4.19 事業部千葉営業所を市原市平田に新築移転
- 4.26 絵ハガキ「相鉄沿線駅のある風景素描集」第1集販売
- 5. 7 ITC運行管理センター建物完成
- 5.10 相鉄弥生台ビル銀行棟(F棟)完成
- 5.16 上今泉第2土地区画整理事業完成
- 6.15 ビル経営部営業事務所、管理事務所廃止
- 6.16 営業本部制を採用、鉄道営業本部、自動車営業本部、住宅営業本部、ビル営業本部、商事営業本部新設、資料調査部廃止
ビル経営部横浜営業所、二俣川営業所新設
- 6.26 相鉄三ツ境ビルB棟(コミュニティビル)完成
- 6.28 定款一部変更、事業目的に情報提供・処理サービス業、電気通信事業、有線放送事業を追加
- 7. 6 南えびな杉久保住宅地第4期50戸分譲開始
- 8.29 日本市街地開発(株)、(株)アクトを設立(資本金800万円)
- 9. 1 相鉄ローゼン(株)、経理業務システムを大型コンピュータに統合
- 9.14 相鉄ジョイナス3階全面改装オープン
- 9.16 乗合バス・海老名駅～海老名総合病院間(2.45km)営業開始
- 10.25 汎用コンピューター「M-240H型」に代替
- 11. 2 上今泉住宅地60戸分譲開始
- 11.13 南房総観光株解散
- 12. 1 運転司令所、ITC運行管理センターへ移転
- 12.25 第4回転換社債50億円を発行

1986(昭和61)年

- 1.11 上今泉住宅地44区分譲開始
- 1.29 大和駅周辺連続立体交差工事に着手
- 2. 1 初の有料駐輪場「相鉄さがみ野駐輪場」開設
- 2. 7 ジョイナスの森彫刻公園、横浜市「まちなみ景観賞」受賞
- 2.21 いずみ野線いずみ野～中和田間分割工事施行認可

1986(昭和61)年

- 2. 1 相鉄不動産(株)、相模鉄道(株)、相鉄建設(株)、「相鉄不動産流通ネットワーク」運営開始
- 3.13 相鉄ジョイナス地下2階「泉の広場」に彫刻「風と樹」設置
- 3.16 乗合バス・相模大塚駅～綾瀬市庫間(5.44km)、相模大塚駅(さがみ野駅経由)～相武台前駅間(6.4km)営業開始
- 3.19 南えびな杉久保住宅地にゴルフ練習場、テニスコート完成
- 3.20 絵ハガキ「相鉄沿線駅のある風景素描集」第2集販売
- 3.20 (株)相鉄スポーツ、「相鉄スコア・スポーツブラザ杉久保」を開業
- 3.22 相鉄美立橋ビル完成
- 3.28 かしわ台土地区画整理事業完成
- 3.29 南えびな杉久保住宅地で初の高層集合住宅「サンパルク650」第1次108戸分譲開始
- 3.31 藤沢市遠藤地区の当社所有地を慶応義塾大学に譲渡
- 4. 1 県下初の新型貸切バス、スーパーハイデッキ・ラウンジコーチ2両登場
- 4. 1 乗合バス横浜市内共通回数券制度実施
- 4. 6 新7000系車両10両登場
- 4. 7 (株)相鉄スポーツ、「相鉄スコア・カルチャーフォーラム三ツ境」を開業
- 5. 1 相鉄グループ統一クレジットカード「シーガルカード」発行
- 5.28 相鉄ローゼン(株)、相鉄ドラッグ(株)を設立(資本金3,000万円)
- 6.16 ホテル準備室、住宅営業本部緑園都市部、建設本部計画部、同建設部新設、計画部廃止
住宅営業本部住宅営業部横浜営業所・県央営業所と緑園都市部緑園都市営業所、ビル営業本部ビル経営部三ツ境営業所新設
- 6.16 完全週休2日制実施
- 6.16 ITC(総合列車運行管理装置)本使用開始
- 6.16 土曜ダイヤ新設(鉄道・21日より適用)
- 6.16 「これからの駅」アイデア募集を開始
- 6.21 横浜市内観光専用バス「よこはまハイカラツアー」運行開始
- 7. 3 相鉄ローゼン(株)、移動販売車「モービルマート」スタート
- 7. 5 南えびな杉久保「サンパルク650」第2次86戸分譲開始
- 7.18 相鉄グラウンド新設
- 7.18 相鉄ローゼン(株)、そうてつローゼン大口店・弥生台店でPOS実験開始
- 7.31 相鉄吉岡グラウンド廃止
- 8.22 いずみ野線いずみ野～中和田間分割工事着手
- 9.21 相鉄ジョイナス4階全面改装オープン
- 9.24 北関東開発株解散
- 10. 9 (仮称)新本社ビル起工式挙行
- 10.16 横浜情報ネットワーク(株)設立(資本金1億5,000万円)
- 10.18 緑園都市住宅地第1期59戸分譲開始
- 10.30 相鉄三ツ境ビルA棟(商業ビル)に三ツ境ショッピングプラザ「相鉄ライフ」開業
- 10.30 アメリカン・相鉄・コーポレーション、「ホテルトロピカーナ」を買収
- 10.30 相鉄ローゼン(株)、そうてつローゼン三ツ境店にVMD(Visual Merchandising)本格導入
- 11.11 横浜情報ネットワーク協議会、「Y-NET ICカード」実験開始
- 11.21 横浜駅西口広場にシンボルタワー完成
- 12. 1 乗合バス・かしわ台駅～市民文化センター前間(5.15km)営業開始
- 12. 6 緑園都市住宅地25区分譲開始
- 12. 8 相鉄ローゼン(株)、東京証券取引所市場第2部に株式上場
- 12.16 相鉄鶴屋町ビル取得

1987(昭和62)年

- 1. 1 シンボルマーク制定・実施
- 1.17 緑園都市住宅地第2期55戸分譲開始
- 1.31 緑園都市住宅地第3期50戸分譲開始
- 2. 3 三ツ境駅周辺整備事業、横浜市「まちづくり功労者賞」受賞
- 2.14 南えびな杉久保「サンパルク650」第3次108戸分譲開始
- 3.20 電車冷房化率100%を達成
- 3.31 宮古開発(株)、相鉄グループ離脱
- 4. 1 相鉄緑園都市ビル完成、緑園都市住宅地でホームセキュリティシステム稼働
- 4. 1 緑園都市コミュニティ協会(RCA)設立
- 4. 1 アメリカン・相鉄・コーポレーション、「相鉄トロピカーナホテル」営業開始
- 4. 9 緑園都市住宅地の当社所有地をフェリス学院大学に譲渡

1987(昭和62)年

- 4.12 グラフィックカー「緑園都市号」運転開始
- 4.13 緑園都市駅にわが国初のタッチパネル式自動券売機設置
- 4.15 中川第1土地区画整理事業完成
- 4.17 緑園都市駅に初のエスカレーター設置
- 5.11 高層集合住宅「サン・ステージ緑園都市・西の街」第1期第1次90戸分譲開始
- 5.13 横浜地下街株、沢渡ビル完成
- 5.20 無償新株発行(1:0.1)
- 5.28 横浜情報ネットワーク株、映像情報サービス「タウンキッス」稼働
- 6. 1 横浜地下街株、「ダイヤモンドスポーツクラブ アトラス」を開業
- 6. 9 緑園都市住宅地第4期53戸分譲開始
- 6.15 (仮称)相鉄レジャービル建設工事に着手
- 6.15 住宅営業本部緑園都市部緑園都市営業所廃止
- 6.16 情報関連準備室、住宅営業本部企画開発部、同都市建設部、商事営業本部商事部、新線建設部新設
- 住宅営業本部都市開発部、同緑園都市部、鉄道営業本部建設部廃止
- 住宅営業本部住宅営業部緑園都市営業所、同契約事務所、同住宅サービスセンター新設
- 6.26 定款一部変更、事業目的中地方鉄道業を鉄道事業に変更、総合リース業を追加、名義書換代理人を新設
- 6.30 「サン・ステージ緑園都市・西の街」第1期第2次73戸分譲開始
- 7.18 三ツ境駅と同駅人工広場にエスカレーター設置
- 7.27 緑園都市駅改良工事完成
- 7.27 緑園都市駅に相鉄サービスセンター「グリーンぼけっと」設置
- 8.12 横浜駅西口再開発計画発表
- 8.12 二俣川駅4線化工事起工式挙行
- 8.17 第5回転換社債100億円を発行
- 9. 1 相鉄ローゼン株、私鉄関連チェーンストア7社とともに、(株)八社会設立
- 9.15 住宅営業本部住宅営業部横浜営業所廃止
- 9.15 日本市街地開発株、港南台センター「パース」内に小型映画館「シネサロン」開館
- 9.16 乗合バス定期券を5駅(横浜、星川、二俣川、大和、海老名)で発売開始
- 9.16 住宅営業本部住宅営業部銀座営業所新設
- 9.30 相鉄ローゼン株、(株)相販を設立(資本金3,000万円)
- 10. 1 相鉄緑園都市駐輪場(有料)開設
- 10.13 横浜情報ネットワーク株、相鉄グループ入り
- 10.13 3010系のVVVFインバータ制御化工事完成
- 10.16 自動車部「自動車総合管理システム」の一部が稼働
- 10.20 「サン・ステージ緑園都市・西の街」第2期179戸分譲開始
- 10.31 横浜ケーブルビジョン株、旭区でCATV実験放送開始
- 11. 1 相鉄星川駐輪場(有料)開設
- 11. 7 山手台住宅地(領家・西田地区)第1期49戸、第2期44戸分譲開始
- 11.18 創立70周年記念事業として、「神奈川の教育を推進する県民会議」に「相鉄賞」を新設

相鉄グループ

1988(昭和63)年

- 1. 1 川又英雄相模鉄道株社長が会長、對馬好次郎副社長が社長に就任
- 3.16 二俣川〜いずみ野駅間の電車線ツインシンプル化工事完成
- 3.18 仲介部門新ブランドロゴマーク「アップス(UPS)」制定
相鉄不動産株
- 4. 2 横浜熱供給株設立
- 5.17 相鉄ホテル株設立
- 6. 6 二俣川変電所の移転工事完成
- 6.20 緑園都市スポーツ株設立
- 7. 8 「相鉄アップスネットワーク」設立
相鉄不動産株
- 7.19 相鉄本社ビル完成
- 8. 1 「弱冷房車」運転本稼働
- 8. 1 東京証券取引所市場第1部上場
相鉄ローゼン株
- 8. 8 本社を相鉄本社ビルに移転
- 8.29 新7000系車両の一部にVVVFインバータ制御装置導入
- 10. 1 注文住宅業ブランドロゴマーク「HOUSE'S」制定
相鉄不動産株
- 10.10 高級スポーツクラブ「ウィンデックス」開業
- 10.18 「相鉄ムービル」(相鉄南幸第2ビル)完成
- 10.25 相鉄ジョイナス4階「自然の広場」リニューアルオープン
- 10.25 コンビニエンスストアの実験店舗「ストップ・イン」を緑園都市駅に出店
相鉄ローゼン株
- 11.16 東京営業所設置
相鉄企業株
- 12. 1 相鉄山手台ビル完成
- 12. 5 御前崎海運株を小池造船海運グループに譲渡
- 一、一 相模鉄道本線・県道丸子中山茅ヶ崎線立体交差工事了

1989(平成元年)

- 3.11 輸入生活雑貨店「ist緑園都市店」開店
- 3.15 相鉄南幸第3ビル完成
- 3.16 相鉄ジョイナス1階に「貸切・高速バスセンター」新設
- 3.19 グラフィックカー「アートギャラリー号」運転開始
- 3.19 「相鉄ぼけっとカード」発売
- 3.23 高速バス・大阪線「ブルーライト号」営業開始
- 3.25~10.1 横浜博覧会「YES'89」参画・協賛
相模鉄道株、横浜情報ネットワーク株、相鉄企業株
- 4.14 いずみ野変電所完成
- 5.11 相鉄緑園都市共同ビル完成
- 5.26 緑園都市ショッピングプラザ「相鉄ライフ」(相鉄緑園都市共同ビル)開業
- 7.17 相鉄杉久保北ビル完成
- 7.20 高速バス・田沢湖線「レイク&ポート号」営業開始
- 7.29 高速バス・金沢線「ラピュータ号」営業開始
- 8.25 「クイント星川」(星川SFビル)開業
- 9.20 ロングレール化全線完成
- 10.27 「エーデル元箱根」、「第34回神奈川県建築コンクール」奨励賞を受賞
- 11.20 (株)第一相美社、相鉄グループ入り
- 11.20 (株)横浜城南学園、相鉄グループ入り
- 11.22~25 「89世界女流アマ選抜囲碁大会・ヨコハマ相鉄杯」協賛
- 一、一 厚木駅構内改良工事完成

1990(平成2)年

- 2. 1 相鉄文化会館開館
- 2. 6 緑園都市住宅地内の「四季の径」が「第3回まちなみ景観賞」受賞
- 2.23 相鉄不動産南万騎が原ビル(現・相鉄南万騎が原第2ビル)完成
相鉄不動産株
- 3.26 そうてつローゼンのイメージソング「人あざやかに」完成
相鉄ローゼン株
- 4. 4 いずみ中央駅開業
- 4.18 相鉄かしわ台ビル完成
- 4.26 相鉄ジョイナス「24時間通路」「23時通路」「三角広場」改装
- 5.31 大手民鉄として承認される
- 6.22 (株)第一相美社が第一相美株に商号変更
- 7.20 二俣川駅北口共同ビル完成
- 7.27 二俣川ショッピングプラザ「相鉄ライフ」開業。二俣川駅北口バスターミナルの使用開始
- 8. 5 乗合バス・美立橋案内所廃止

1990(平成2)年

- 10.16 千葉営業所設置 相鉄企業(株)
- 10.18 相鉄鶴屋町駐車場ビル完成
- 10.19 「相鉄高速バスセンター」営業開始
- 10.19 株葉山ボンジュール設立
- 11. 3 「第1回バース杯争奪港南区少年野球大会」開催 日本市街地開発(株)
- 11. 5 日本都市整備(株)、相鉄グループ入り
- 12.20 高速バス・徳山線「ボセイドン号」営業開始
- 12.21 高速バス・高松線「トリトン号」営業開始
- 12.25 8000系新型車両導入。保有稼働客車400両達成

1991(平成3)年

- 3.25 ミツ境変電所完成
- 3.25 相鉄山手台第2ビル完成
- 4. 5 乗合バス・全車両冷房化完了
- 5. 1 横浜駅終日禁煙実施
- 5.30 「相鉄ムービル」(相鉄南幸第2ビル)増築工事完成
- 6.26 スーパーマーケット全店でPOS導入 相鉄ローゼン(株)
- 6.27~9.27 横浜市内遊覧バス「横浜物語」運行 相鉄観光(株)
- 9. 9 横浜市が建設した鶴ヶ峰バスターミナル使用開始
- 9.26 日本証券業協会に株式を店頭登録 相鉄企業(株)
- 10.10 上星川駅に相鉄線初の自動改札機導入
- 10.24 相鉄ジョイナス地下1階食品街リニューアルオープン
- 11.15 相鉄ジョイナス地下1階・2階間に、横浜市初の中間水平部付きエスカレーター設置
- 12. 1 知的障害者に対する鉄道運賃割引制度導入
- 12. 4 相鉄さがみ野駐車場ビル開業

1992(平成4)年

- 3.11 鉄道のダイヤ作成システム導入
- 3.16 出田町埠頭での骨材管理業務を東海開発(株)に移管
- 4. 1 横浜駅に相鉄線初の自動定期券売機設置
- 4.20 綾瀬チルドセンター開設 相鉄ローゼン(株)
- 4.23 「ジスタス」(相鉄・畑緑園都市共同ビル)完成
- 6. 1 「そうてつローゼン」新ストアシンボルマーク発表 相鉄ローゼン(株)
- 7. 1 乗合バスで持参人定期券導入
- 7.20 希望ヶ丘駅上りホームに車いす専用スロープ設置
- 8. 1 大手民鉄初の全駅終日禁煙実施
- 8. 6 相鉄日産神奈川販売(株)設立
- 8.27 横割型木造3階建て集合住宅「スーパーハウス」完成
- 9.14 相鉄山手台第3ビル、相鉄山手台第4ビル完成
- 9.28 賃貸集合住宅「シティバル」完成 相鉄企業(株)
- 10. 6 相鉄山手台第5ビル完成
- 12.21 旭・西横浜営業所乗合バスでバスカード使用開始
- 12.25 平沼橋駅などに傾斜型自動券売機導入

1993(平成5)年

- 1.11 9000系新型車両導入
- 1.18 「アーカス」(相鉄・松本緑園都市共同ビル)完成
- 2.18 「オペリスク」(相鉄・渋谷緑園都市共同ビル)完成
- 2.19 乗合バス全車両でバスカード使用開始
- 3. 5 岡津土地区画整理事業完成
- 3.13 鶴ヶ峰駅に相鉄線初の自動精算機設置
- 3.19 上星川駅に車いすと一般旅客の同時利用可能なエスカレーター4基新設
- 3.20 かしわ台駅・南万騎が原駅にホーム転落検知装置を設置
- 4.21 いずみ中央ショッピングプラザ「相鉄ライフ」(相鉄いずみ中央ビル)開業
- 5.28 西谷変電所完成
- 8. 1 大和駅地下ホーム使用開始、踏切6ヵ所閉鎖
- 9. 1 一般食品新物流システム稼働 相鉄ローゼン(株)
- 10. 1 東京営業所と千葉営業所が統合、首都圏営業所となる 相鉄企業(株)
- 11. 1 「ブラード」(相鉄・斎藤・雨之宮緑園都市共同ビル)完成
- 11. 2 高速バス・新潟線「サンセット号」営業開始
- 12.20 株パシフィック・コンベンションサービス設立
- 12.27 相鉄バスカード「干支シリーズ」発売

1994(平成6)年

- 2. 4 香川・下寺尾特定土地区画整理組合設立認可
- 2.14 いずみ中央駅~湘南台駅、第3期区間の建設工事着手
- 3.19 横浜クリエーションスクエア完成
- 6. 4 緑園南が丘住宅地第1期12戸分譲開始
- 7. 1 二俣川駅に案内サービス専任の駅係員(案内係)を配置
- 7. 1 分譲営業部門を相模鉄道(株)から、木造住宅建設部門を相鉄建設(株)から移管 相鉄不動産(株)
- 7. 1 横浜駅ビル建物(株)、相鉄グループ入り
- 7.28 「相鉄の那須」内にコテージ型民間リゾートホテル「コテージ アルカディア」開業
- 7.29 綾瀬市早川城山特定土地区画整理組合設立認可
- 7.29 高気密・高断熱住宅2戸を山手台サウス地区に完成
- 9. 1 菓子新物流システム稼働 相鉄ローゼン(株)
- 9.19 港南台214ビル完成 日本市街地開発(株)
- 10. 1 冷凍食品新物流システム稼働 相鉄ローゼン(株)
- 10. 8 ヨコハマスカッシュ&スパクラブ「コートコート」営業開始
- 10.21 對馬好次郎相模鉄道(株)社長が第21代横浜商工会議所会頭就任
- 12.27 相鉄鶴屋町ビルの7・8階を学校法人岩崎学園に譲渡し、相鉄岩崎学園ビルと名称変更

1995(平成7)年

- 1. 1 對馬好次郎相模鉄道(株)社長が会長に、星野正宏専務取締役が社長に就任
- 3.19 全駅自動改札化完了
- 3.23 南幸共同ビル完成(現・相鉄南幸第7ビル) 相模鉄道(株)、相鉄企業(株)
- 3.29 大和研修所開設 相鉄企業(株)
- 3.31 大和駅周辺連続立体交差工事完成
- 4.20 運転司令所にITC訓練システム導入
- 5.25 ITTシェラトンコーポレーションと業務提携
- 5. 一 相鉄本社ビル内LAN回線敷設開始
- 7. 1 県央営業所設置 相鉄企業(株)
- 7.21~8.31 会員制バス「レイクライナー」運行
- 8. 1 家庭用品新物流システム稼働 相鉄ローゼン(株)
- 8.10 相鉄緑園都市ビル完成
- 9. 1 時差回数乗車券「オフピークチケット」、土・休日割引回数乗車券「サンキューチケット」発売
- 9.28 相鉄岩崎学園ビルの5・6階を学校法人岩崎学園に譲渡
- 10.10 アイドリング・ストップバス2両導入

1996(平成8)年

- 1.17 防災規則制定
- 2.13 緑園都市インタージャンクションシティ計画が「第6回まちなみ景観賞」受賞
- 3.27 蓄圧式ハイブリッドバス1両導入
- 3.31 株横浜城南学園解散
- 4.26 大和駅共同ビル「PROSS」開業
- 6.30 相鉄日産神奈川販売(株)解散
- 7. 1 アルコット二俣川完成
- 8.22 日本証券業協会に株式を店頭登録 横浜地下街(株)
- 11. 1 横浜駅・二俣川駅・大和駅・海老名駅の4駅に防犯監視カメラ設置
- 11.15 宮古土地区画整理事業完成

1997(平成9)年

- 3.10 シルバーシートを相鉄線全車両に設置完了
- 3.16 事務センター新設 相鉄ローゼン(株)
- 3.18 かしわ台駅東口駅舎建替工事完成
- 4. 1 貸切バス28両を相鉄自動車(株)に移管
- 4.25 株アトラス設立
- 4. 一 LANによる経理伝票入力システム稼働
- 4. 一 乗合バスで「ちびっ子50円キャンペーン」開始
- 9. 1 乗合バスで「近距離定期券」導入
- 10.14 緑園都市駅が「第1回関東の駅百選」に認定される
- 11.11 低床バス2両運行開始
- 11. 一 二俣川駅に相鉄線初の幅広自動改札機設置
- 12. 1 乗合バス・横浜営業所使用開始

1998(平成10)年

- 2.19 公式ホームページ「相鉄オンライン」開設
- 3. 3 運転司令所に地震自動通報装置設置
- 3.10 相鉄リニューアル(株)設立
- 3.30 (株)大関、相鉄グループ入り
- 3.31 三ツ境3号踏切道立体化工事完成(4月19日全面開通)
- 4. 1 全自動改札機に出入場チェックシステム導入
- 4. 1 相鉄湘南台ビル「時遊食館」開業。「ドトールコーヒーストック湘南台西口駅前店」、「オリーブの木湘南台西口駅前店」、「カラオケシンシア湘南台店」開店
- 4. 1 建設資材などの取引に関する業務を相鉄興産(株)に移管
- 5.15 ISO9002の認定を受ける 相鉄企業(株)
- 5.31 ザ・ダイヤモンドに、音声誘導装置、点字ブロックを新設、中央広場に「6連作・窓辺の語り部」設置 横浜地下街(株)
- 6. 1 横浜駅西口駐車場(株)、相鉄グループ入り
- 6. 1 横浜駅西口地下3・4階駐車場開業 横浜駅西口駐車場(株)
- 7.15 「フレッシュネスバーガー緑園都市店」開店
- 8. 1 (株)横浜精養軒が(株)相栄を合併し、相鉄フードサービス(株)に商号変更
- 8. 1 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ、横浜ファーストビル、横浜市営地下鉄3号線横浜駅へ熱供給開始 横浜熱供給(株)
- 9. 1 ザ・ダイヤモンドと相鉄・高島屋共同ビルの接続工事完成。シェラトン第1連絡口、シェラトン第2連絡口開通 横浜地下街(株)
- 9.24 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ開業 相鉄ホテル(株)
- 9.29 ゆめが丘変電所完成
- 9. 一 弥生台駅を橋上駅舎化
- 10. 1 全貨物列車運行休止
- 10.26 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズが、横浜ベイスターズ日本シリーズ優勝記者会見・祝勝会会場となる 相鉄ホテル(株)
- 11.18 相鉄瀬谷駐車場ビル、瀬谷駅北口共同ビル完成
- 12.25 乗合バスで「環境定期券」導入
- 12. 一 グループウェア(日立製Groupmax)本格的導入

1999(平成11)年

- 2.27 いずみ野線直通列車で快速列車運行開始
- 3.10 ゆめが丘駅・湘南台駅開業
- 3.20 二俣川駅4線化工事に伴う駅舎の改良工事完成
- 5. 6 そうてつローゼン二俣川店宅配サービス開始 相鉄ローゼン(株)
- 5.12 (株)イスト設立
- 5.12 (株)相鉄ビルマネジメント設立
- 7.19 横浜駅冷房化工事完了
- 10. 1 日本市街地開発(株)を合併
- 10. 1 本社を港南台214ビルに移転 (株)相鉄ビルマネジメント
- 10. 1 酒類共配センター設置 相鉄ローゼン(株)
- 11. 9 二俣川駅構内「am/pm相鉄二俣川駅前」開業
- 11.30 相鉄開発興業(株)解散
- 12.14 二俣川駅屋上駐車場拡張工事完成(「タウン・ガレージ」)
- 一. 一 相鉄・高島屋共同ビルと横浜ファーストビル周辺整備が「第44回神奈川建築コンクール」一般建築物部門優秀賞を受賞
- 一. 一 ゆめが丘駅が「第44回鉄道建築協会賞」建築作品部門で入賞

2000(平成12)年

- 3.17 相鉄片倉第1ビル・第2ビル完成
- 3.26 希望ヶ丘駅新駅舎完成
- 4.25 南林間ビル完成、高齢者共同住宅として賃貸 横浜地下街(株)
- 6.23 レンタル収納スペース「相鉄いずみ野ものおき屋」オープン
- 6.23 横浜駅西口駅前再開発協議会が「第18回まちづくり月間建設大臣表彰(まちづくり功労者表彰)」を受賞
- 6.29 相鉄南幸一丁目倉庫(現・相鉄南幸第5ビル)完成
- 6. 一 ゆめが丘駅「第4回関東の駅百選」に認定される
- 7. 一 一般建設業許可を取得 相鉄企業(株)
- 7.13 横浜駅西口駐車場(株)を合併 横浜地下街(株)
- 7. 一 「実施書システム」本稼働
- 9. 7 ニーリングバス初導入(横浜・旭・綾瀬営業所に各1両)
- 10.14 「SFぽけっとカード」発売
- 11. 8 星川相鉄・三井共同ビル完成
- 11.22 相鉄グループ「新経営管理体制」発表
- 11.22 相鉄ホーム(株)設立
- 12. 1 高齢者向けバス乗車券「ほほえみバス」発売
- 12. 5 相鉄トランスポート(株)設立

2000(平成12)年

- 12. 5 相鉄エステート(株)設立
- 12. 5 相鉄ビジネスサービス(株)設立
- 12. 5 相鉄流通サービス(株)設立
- 12.25 いずみ中央土地区画整理組合設立認可

2001(平成13)年

- 1. 1 星野正宏相模鉄道(株)社長が会長、及川陸郎専務取締役が社長に就任
- 1. 1 横浜〜海老名間、光ファイバー芯線賃貸サービス開始
- 1. 4 相鉄プロパティーズ(株)設立
- 1. 4 相鉄ホテルアセツ(株)設立
- 1.25 相鉄アメニティライフ(株)設立
- 1.29 ラッピングバス(ラッピング広告)運行開始
- 2. 8 光陽不動産(株)が相鉄不動産販売(株)に商号変更し、相鉄グループ入り
- 2.15 希望退職者を募集
- 2.27 南万騎が原駅を橋上駅舎化
- 4. 1 住宅建築業を相鉄ホーム(株)に、流通業、販売代理業、小規模建売業を相鉄不動産販売(株)に営業譲渡 相鉄不動産(株)
- 4. 1 本社を相鉄南幸第2ビルに移転 相鉄不動産販売(株)
- 4. 1 「そうてつ保育園GENKIDS緑園都市」開園 相鉄アメニティライフ(株)
- 4.20 相鉄バス(株)設立
- 7. 1 駅売店31店などを相模鉄道(株)に営業譲渡 相鉄共済組合
- 7.19 横浜駅ホームに、車いす乗降装置、固定式ホーム柵、スレッドラインを設置完了
- 8. 8 本社を相鉄本社ビルに移転 相鉄不動産販売(株)
- 8.30 特定建設業許可を取得 相鉄企業(株)
- 10. 1 「カフェ・ド・クリエ」5店舗、フードコート「フチバレット」を相模鉄道(株)に営業譲渡 相鉄興産(株)
- 10. 1 砂利業および石油製品販売業を相鉄興産(株)に営業譲渡
- 10. 9 ニーリング機能付きノンステップバス1両を初導入
- 10.17 相鉄緑園都市第2ビル完成
- 12. 1 綾瀬営業所の運営を相鉄バス(株)に営業譲渡

2002(平成14)年

- 2.24 10000系車両運行開始
- 2. 一 棚卸業務のアウトソーシングを13店で実施 相鉄ローゼン(株)
- 3. 1 相鉄エステート(株)を合併 相鉄不動産(株)
- 3.31 ドア位置表示点字シールと車内外号車表示ステッカーを全車両へ設置
- 3. 一 防災体制強化、鉄道構造物耐震補強工事完了
- 4. 1 全事業を(株)相鉄エージェンシーに会社分割 (株)パシフィック・コンベンションサービス
- 4.20 海老名住宅展示場を「すまいりっしゅ・ギャラリーEvinA」として改装 相鉄ホーム(株)
- 5.21 高齢者向けバス特殊乗車証「ほほえみ会員証」発売 相模鉄道(株)、相鉄バス(株)
- 5.29 マンション管理業者登録 相鉄企業(株)
- 6. 5 相模鉄道本線(星川駅〜天王町駅)連続立体交差事業が都市計画決定 6.28〜7.1 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズが、FIFAワールドカップ™のオフィシャルホテルの1つに指定され、ドイツ代表チームが宿泊 相鉄ホテル(株)
- 7. 一 セントラル型浄水器「良水工房」の販売開始 相鉄不動産販売(株)
- 9. 2 本社を相鉄南幸第2ビルに移転 (株)相鉄ビルマネジメント
- 9. 4 かしわ台工機所の改良工事が完成
- 9.13 相模鉄道本線(星川駅〜天王町駅)連続立体交差事業が都市計画事業認可を受ける
- 10. 1 CMS(相鉄グループの資金一元管理)導入
- 10. 1 ビル運営管理事業(二俣川営業所)を(株)相鉄ビルマネジメントに会社分割
- 10. 1 相鉄さがみ野ビル(株)を合併 相鉄プロパティーズ(株)
- 11. 4 愛川物流センター稼働開始 相鉄ローゼン(株)
- 11. 一 相鉄ジョイナス地下2階「ワールドレストランアベニュー」を「グランダイニング」として改装
- 12. 1 「そうてつスマイルアップ運動」開始

2003(平成15)年

- 4.18 相栄フーズ株式会社を追加取得 相鉄ローゼン(株)
- 4.28 「ジョイナスフットボールパーク」開業
- 4. ー グループ会計システムが本稼動
- 5. 1 全駅終日全面禁煙実施
- 5. 2 携帯電話用ホームページ「相鉄モバイル」試行開始
- 6. 2 相鉄線の巡回清掃専門チーム「スマイルアップ・クルー」を編成 相鉄企業(株)
- 6.18 「握り立ておにぎり いすと二俣川店」開店
- 6.18 駅売店名称を「ステーションist」に変更 (株)イスト
- 7. 1 管理部門(総務・経理・人事・システム)の一部の機能を相鉄ビジネスサービス(株)に移管
- 7.31 相鉄コンクリート(株)、湘南建材輸送(株)を三和石産(株)と(株)三好商会に譲渡
- 8.30 海老名市コミュニティバス国分ルートの試験運行受託 相鉄バス(株)
- 10. 1 「相鉄お客様センター」新設

2004(平成16)年

- 1. 1 相鉄ホテルアセット(株)を合併 相鉄プロパティーズ(株)
 - 1.21 「お茶漬けご膳 さらり」開店
 - 1.26 地下街「ザ・ダイヤモンド」と横浜駅西口第1バスターミナル間にエレベーター4基設置 横浜地下街(株)
 - 2. 1 相鉄線沿線外初の駅売店「ステーションist馬車道駅売店」開店 (株)イスト
 - 2. 9 パスネット・パスICカード(株)設立
 - 3.18 (株)相鉄スポーツが相鉄建築工事(株)に商号変更
 - 4. 1 全駅改札口に運行情報などを掲出する電光掲示盤を設置
 - 4. 1 運行情報メール配信サービスを導入
 - 4. 1 公式サイトに「電車とバスの乗り継ぎ検索サービス」開設
 - 4.14 FSP全店導入 相鉄ローゼン(株)
 - 5. 1 全駅改札口に筆談器設置
 - 5. 1 市民農園「そうてつスローライフガーデン中田」開園
 - 6. 2 相鉄グループコンプライアンス宣言策定 相鉄グループ
 - 6.25 綾瀬市早川城山特定土地区画整理組合が「平成16年まちづくり功労者」として表彰される
 - 8. 9 「なごみカフェ fuu-haa港北東急店」開店
 - 8.10 相鉄線沿線住民参加型サイト「相鉄Style」開設
 - 9. 3 第1回相鉄グループコンプライアンス推進準備協議会開催
 - 9.11 「DOG CLUB IST海老名店」開店
 - 9.17 相鉄上星川ビル完成
 - 10. 1 建設事業を相鉄建築工事(株)に会社分割、相鉄建設(株)に商号変更(旧相鉄建設(株)はエステシリアルティ(株)に商号変更) 相鉄建設(株)
 - 10. 1 ビル運営管理事業(横浜営業所)を(株)相鉄ビルマネジメントに会社分割
 - 10. 5 「ゆめみ処こち湯海老名店」開店 相鉄不動産販売(株)
 - 10. ー 希望退職者を募集 相鉄ローゼン(株)
 - 10. ー 乗合バスの車両位置管理システムと車載無線機を導入 相模鉄道(株)、相鉄バス(株)
 - 11.16 瀬谷駅を橋上駅舎化
 - 11.26 T S S 共同事業体に投資、「109シネマズMM横浜」開館
 - 12. 1 初の相鉄線沿線外コンビニエンスストア「am/pm関内駅前店」開店 (株)イスト
 - 12.24 相鉄観光(株)を近畿日本ツーリスト(株)に譲渡
 - 12.27 (株)横浜ステーションビル、横浜駅ビル建物(株)、横浜駅ビル商事(株)を東日本旅客鉄道(株)に譲渡
- 2004~2012年 相鉄夏休み絵画コンクール開催

2005(平成17)年

- 1. 1 不動産分譲事業を相鉄不動産(株)に会社分割 相鉄プロパティーズ(株)
- 1.31 アメリカン・相鉄・コーポレーションをミルズグループに譲渡
- 2. 1 ビル資産保有事業を相鉄プロパティーズ(株)に会社分割 相鉄不動産(株)
- 2. 2 そうてつローゼンオール電化店舗開店(十日市場店) 相鉄ローゼン(株)
- 3. 1 相鉄リニューアル(株)を合併 相鉄建設(株)
- 4. 1 「相鉄グループ経営理念」改定、「相鉄グループビジョン」制定

2005(平成17)年

- 4. 1 不動産分譲事業、不動産賃貸事業(ビル資産保有事業)、流通その他事業(資産保有事業と運営事業)を相鉄不動産(株)、相鉄プロパティーズ(株)、相鉄流通サービス(株)、(株)イストにそれぞれ会社分割
- 4. 1 相栄フーズ(株)、相鉄グループ入り
- 4. 1 相鉄ブック3店とTSUTAYA緑園都市店を相鉄流通サービス(株)、(株)イストに営業譲渡 相鉄企業(株)
- 5. 9 相鉄線に「女性専用車」導入
- 5.11 相鉄ドラッグ(株)解散
- 6.24 ATS改良により急曲線における安全性向上
- 6.26 西横浜駅新駅舎完成
- 7. 1 「相鉄グループヘルプライン」設置 相鉄グループ
- 7. 1 いなり寿司「泉平」開店 (株)イスト
- 7. 8 相鉄ジョイナスとザ・ダイヤモンドの駐車場相互利用開始 (株)相鉄ビルマネジメント
- 7.20 中距離高速バス「HIGHWAY CRUISER」二俣川駅~羽田空港線運行開始 相鉄自動車(株)
- 7.23 中距離高速バス「HIGHWAY CRUISER」河口湖線運行開始 相鉄自動車(株)
- 7. ー 首都圏営業部を新設 相鉄企業(株)
- 9.27 ジャスダック証券取引所において上場廃止 横浜地下街(株)、相鉄企業(株)
- 10. 1 株式交換により、横浜地下街(株)と相鉄企業(株)の全株式取得
- 10. 3 「グレースアブランチ横浜山手」、2005年度グッドデザイン賞受賞 相鉄不動産(株)
- 10.11 建築物環境衛生総合管理業登録 相鉄企業(株)
- 11. 1 綾瀬市コミュニティバス1号車寺尾ルートの試験運行受託 相鉄バス(株)
- 12.16 横浜情報ネットワーク(株)が相鉄ウィッシュ(株)に商号変更

2006(平成18)年

- 2.26 不特定多数のファンを対象とした「相鉄・鉄道フェア」開催
- 3. 1 広告代理店業を(株)相販に移管 相鉄ローゼン(株)
- 3.23 特例子会社認定を取得 相鉄ウィッシュ(株)
- 4. 1 「きしめん大関」を相鉄流通サービス(株)、「甘味処おりづる」を(株)イストに移管 (株)大関
- 4. 1 相鉄文化会館の清掃業務受託 相鉄ウィッシュ(株)
- 4. ー 指定管理者制度による海老名運動公園の運営業務受託 相鉄企業(株)
- 5.20 西横浜駅構内に建設した電車区・車掌区分室使用開始
- 5.31 「相鉄ムービル」内映画館5館を(株)東急レクリエーションへ譲渡 相鉄ローゼン(株)
- 5.31 「スープカレー心」開店 (株)イスト
- 6. 1 エステシリアルティ(株)を合併 相鉄プロパティーズ(株)
- 6. 2 「SOTETSU GROUP横浜開港150プロジェクト」開始
- 6. 2 相鉄イン(株)設立
- 6. 9 「相鉄・JR直通線」相互直通運転構想の国土交通大臣認定
- 6.23 「相鉄・東急直通線」相互直通運転構想の国土交通大臣認定
- 7. 1 「グループマーク」、「グループブランドメッセージ」制定
- 8.25 全駅にAED設置
- 8.31 (株)アトラス解散
- 10. 1 「鉄道安全管理規程」、「自動車安全管理規程」を制定
- 10. 1 「安全管理規程」を制定 相鉄バス(株)
- 10. 1 ビル運営管理事業を(株)相鉄ビルマネジメントに会社分割 横浜地下街(株)
- 10. 1 「相鉄グループ 盲導犬育成・普及サポートキャンペーン」開始 相鉄グループ
- 11.21 「相鉄・JR直通線」相互直通運転実施に関する速達性向上計画認定
- 12. ー グループ全社員へのコンプライアンスカード配布とコンプライアンス全員研修を開始 相鉄グループ
- 12. ー 「相鉄線25駅・まちおこしファンド」を設立し「相鉄線25駅・まちおこしプロジェクト」へ資金支援

2007(平成19)年

- 1.31 (株)バシフィック・コンベンションサービスが(株)相鉄アセットマネジメントに商号変更
- 2. 3 クレジットカード「相鉄カード」会員募集開始
- 3. 9 ISO14001の認定を受ける 相鉄企業(株)
- 3.18 首都圏の鉄道・バス事業者54者ととも「PASMO」サービス開始

2007(平成19)年

- 3.20 相鉄プロパティーズ(株)が相鉄岩崎学園ビルと相鉄いずみ中央ビル、相鉄プロパティーズ(株)と相鉄企業(株)が相鉄南幸共同ビルの信託受益権を、(合)横浜インフィニティに売却
相鉄プロパティーズ(株)、相鉄企業(株)
- 3.30 (株)アクトを(株)サンドラッグに譲渡
- 3.31 二俣川駅に相鉄線初のホーム待合室設置
- 4. 2 学童保育施設「そうてつエルフィーキッズ二俣川」「そうてつエルフィーキッズ緑園都市」開園
相鉄アメニティライフ(株)
- 4. 9 運輸司令所に早期地震通報システムを導入
- 4.11 「相鉄・東急直通線」相互直通運転実施に関する速達性向上計画認定
- 4.21 多目的ホール「マンハッタンルーム」開業
相鉄ホテル(株)
- 5. 1 相鉄不動産希望が丘第一ビル完成、介護付有料老人ホームとして賃貸
相鉄不動産(株)
- 5.31 車体塗装色をグループカラー(ブルーとオレンジ)に変更
- 5.31 列車非常停止ボタンと駅事務室連絡用インターホン全駅に設置完了
- 6. 1 食育推進団体「神奈川・食育をすすめる会」発足
相鉄ローゼン(株)
- 6.15 横浜三信観光(株)、相鉄グループ入り
- 6.28 及川陸相模鉄道(株)社長が会長、鳥居真相鉄グループ執行役員・相鉄プロパティーズ(株)社長・(株)相鉄ビルマネジメント社長が相模鉄道(株)社長に就任
- 8. 6 そうてつローゼン並木店でレジ袋を有料化
相鉄ローゼン(株)
- 9. 6 再開発ビル「ココロツト鶴ヶ峰」開業
相鉄プロパティーズ(株)
- 10. 1 「相鉄危機管理センター」体制を整備
相鉄グループ
- 11.15 宅地建物取引業免許取得
(株)相鉄アセットマネジメント
- 11.26 相鉄グループコンプライアンス委員会を相鉄グループCSR委員会に変更
相鉄グループ
- 12. 1 横浜三信観光(株)を合併
相鉄プロパティーズ(株)
- 12. 1 「相鉄フレッサイン 鎌倉大船」開業
相鉄イン(株)
- 12. 8・9 少年サッカー大会「SO-BUS CUP」開催
相鉄バス(株)、相鉄不動産販売(株)
- 一、一 「52週別MD(マーチャングイング)」を開始
相鉄ローゼン(株)

2008(平成20)年

- 2. 5 「相鉄グループ役員・社員行動原則」15項目決定
相鉄グループ
- 3.31 駅サイン基本計画見直し、さがみ野駅の駅名表示などを全面改良
- 3.31 板津興産ビル(和田町駅前ビル)取得
相鉄プロパティーズ(株)
- 4. 1 経理システム「COMPANY」運用開始
- 4. 1 公式サイトからの相鉄線遅延証明書出力サービス開始
- 4. 1 横浜地下街(株)が(株)相鉄アーバンクリエイツに商号変更
- 6.27 金融商品取引業者登録
(株)相鉄アセットマネジメント
- 8.10 横浜駅1階コンコースと横浜駅南部東西自由通路を結ぶエスカレーター2基設置
相模鉄道(株)、相鉄アーバンクリエイツ
- 9.25 高圧配電線路2回線化工事完成
- 10. 8 相栄フーズ(株)にそうてつローゼン10店の鮮魚部門業務を委託
相鉄ローゼン(株)
- 10. 8 「グレーシア緑園都市ガーデンプレミア」が、2008年度グッドデザイン賞受賞
相鉄不動産(株)
- 10.29 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズに大型生ごみ処理機2機を設置
相鉄ホテル(株)
- 11. 1 ネット事業部を新設、ネットショッピング実験開始
相鉄ローゼン(株)
- 11.27 丸紅(株)と業務提携契約締結
相模鉄道(株)、相鉄ローゼン(株)
- 12. 1 横浜金港町ビルの信託受益権取得
(株)相鉄アーバンクリエイツ

2009(平成21)年

- 1.22 (株)大関が相鉄準備会社(株)に商号変更
- 2.27 貸切バス業を日の丸自動車興業(株)に事業譲渡
相鉄自動車(株)
- 3. 4 (株)ムーン、相鉄グループ入り
- 3.16 連結部転落防止幌の全車両取り付け完了
- 3.27 「LaLaLa IST横浜店」開店
(株)イスト
- 3.29 海老名駅のエレベーター使用開始をもって全駅をバリアフリー化
- 3.31 中距離バス事業を相鉄バス(株)に事業譲渡
相鉄自動車(株)
- 4. 1 相鉄自動車(株)から中距離高速バス「HIGHWAY CRUISER」河口湖線と二俣川駅～羽田空港線を譲受
相鉄バス(株)
- 4. 1 二俣川営業所新設
相鉄バス(株)
- 4. 1 宝くじ、飲料販売事業を相鉄流通サービス(株)に譲渡
(株)相鉄リテールサービス

2009(平成21)年

- 4. 1 シェラトン ホテル&リゾートと10年間のライセンス契約を更新
相鉄ホテル(株)、(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 4. 2 東京証券取引所第1部において上場廃止
相鉄ローゼン(株)
- 4. 8 株式交換により、相鉄ローゼン(株)全株式取得
- 4.10 相鉄都市開発(株)設立
- 5. 1 相鉄バス(株)の管理運営事業を相模鉄道(株)に会社分割
相鉄トランスポート(株)
- 5. 一 相鉄ジョイナスが2008年度第11回「テナントが選んだディベロッパー大賞・カムバック賞」受賞
(株)相鉄ビルマネジメント
- 6. 1 毎月1日の「ローゼン市」全店で開始
相鉄ローゼン(株)
- 6. 5 賃貸マンション「ジェイフラッツ初台」取得
相鉄不動産(株)
- 6.15 11000系車両運行開始
- 6.17 賃貸マンション「THEパームス学芸大学」取得
相鉄不動産(株)
- 6.26 新相鉄ビルの耐震補強工事を実施、横浜市から耐震改修検査済証の交付を受ける
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 6.29 相鉄南幸第4ビル完成
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 7. 1 全駅改札口に運行情報などを提供するデジタルサイネージ設置
- 7. 5 電力司令所が移転
- 8. 1 相鉄フードサービス(株)と(株)相販を合併し(株)相鉄リテールサービスに商号変更
(株)相商
- 8.11 (株)相鉄リテールサポート設立
- 8.25 運輸司令所が移転。Total Traffic Controlの使用開始
- 8. 一 相鉄ジョイナス1階活性化工事完成
(株)相鉄ビルマネジメント
- 9.16 鉄道事業を相鉄準備会社(株)に会社分割、相模鉄道(株)に商号変更
- 9.16 相模鉄道(株)が相鉄ホールディングス(株)に商号変更
- 9.17 事務所ビル「神田須田町プレイス」(相鉄神田須田町ビル)と「田町プレイス」(相鉄田町ビル)を取得
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 9.24 マンション管理業者登録
(株)相鉄リテールサポート
- 11. 1 横浜駅2階コンコースと横浜駅中央東西自由通路を結ぶ連絡通路のエスカレーター3基設置
相模鉄道(株)、(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 11.26 賃貸マンション「リーフコンフォート赤羽」取得
相鉄不動産(株)
- 12.19 宅地建物取引業免許取得
相鉄都市開発(株)

2010(平成22)年

- 1. 1 相鉄都市開発(株)に分譲業、居住系賃貸業および別荘業を会社分割。
(株)相鉄アーバンクリエイツに合併し、同社が面的開発整備事業を承継
相鉄不動産(株)
- 1. 1 相鉄都市開発(株)が相鉄不動産(株)に商号変更
- 1. 1 マンション管理事業を(株)相鉄リテールサポートに会社分割
相鉄企業(株)
- 3.22 三ツ沢営業所新設
相鉄バス(株)
- 3.25 「相鉄・JR直通線」の起工式挙行
相模鉄道(株)
- 4. 1 宝くじ、サッカーくじ販売事業および自動販売機による飲料販売事業を相鉄流通サービス(株)に事業譲渡。
(株)イストが運営
(株)相鉄リテールサービス
- 4. 1 カラオケルーム運営事業を(株)ムーンに事業譲渡
(株)イスト
- 4.28 賃貸マンション「THEパームス新小岩」取得
相鉄不動産(株)
- 5.14 相鉄鶴見尻手ビル完成
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 6.15 相鉄瀬谷駅北口新ビル(現・相鉄瀬谷第1ビル)完成
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 7. 1 「スマイルストリート瀬谷」開業
(株)相鉄ビルマネジメント
- 7. 1 (株)キャピタルプロパティーズ設立。不動産管理事業を(株)キャピタルプロパティーズに会社分割
- 7. 1 (株)相鉄イン開発設立。宿泊型ホテル開発保有事業を(株)相鉄イン開発に会社分割
相鉄イン(株)
- 7. 1 駅構内店舗運営事業を(株)相鉄ビルマネジメントに会社分割
相鉄流通サービス(株)
- 9.30 新グループビジョン「*Vision100*」発表
- 10. 1 自動車事業を相鉄バス(株)に会社分割
- 10. 3 三ツ沢営業所を廃止。横浜営業所へ統合
相鉄バス(株)
- 10.14 (株)ファミリーマートとコンビニエンスストアの営業に関する包括業務提携契約締結
(株)イスト
- 10.21 「いずみ野線延伸の実現に向けた検討会」を神奈川県・藤沢市・慶應義塾大学とともに設立
相模鉄道(株)
- 11.10 「港南台パース」改装開業
(株)相鉄アーバンクリエイツ、(株)相鉄ビルマネジメント
- 12.12 横浜駅2階コンコースと横浜駅南部東西自由通路を結ぶエスカレーター2基設置
相模鉄道(株)

2011(平成23)年

- 3. 1 小売業および映画館業を相鉄トランスポート(株)に会社分割
相鉄ローゼン(株)
- 3. 1 相鉄ローゼン(株)を合併 (株)相鉄アーバンクリエイツ
- 3. 1 相鉄トランスポート(株)が相鉄ローゼン(株)に商号変更
- 3.31 ミツ境駅橋上駅舎改良、エコステーション化 相模鉄道(株)
- 4. 1 「相鉄グループセクハラ人間関係ホットライン」設置 相鉄グループ
- 5. 1 日本都市整備(株)を(株)オオバに譲渡
- 5.14 一戸建て住宅向けのリフォームプラン「すまいリッシュ」サービス開始
相鉄ホーム(株)
- 7.28 専門店事業完全撤退 相鉄ローゼン(株)
- 8. 1 機関投資家向けのIR説明会「相鉄ホールディングス株式会社 決算説明会」初開催
- 10. 5 新型マルチプルタイタンパー新造。架線検測装置更新 相模鉄道(株)
- 10. 7 横浜ケーブルビジョン(株)を(株)ジュピターテレコムと東京急行電鉄(株)に譲渡
- 11.21 「相鉄フレッサイン 浜松町大門」開業 相鉄イン(株)
- 11. 一 社内クラウドシステム(統合システム基盤)が本稼動
- 12.20 「ホテルグランドフレッサ 赤坂」開業 相鉄イン(株)

2012(平成24)年

- 1. 1 相鉄ローゼン(株)株式の一部を丸紅(株)へ譲渡。相鉄ホールディングス(株)、相鉄ローゼン(株)、丸紅(株)の三者間で新たな資本・業務提携契約を締結
- 1.31 賃貸マンション「エステージ築地」取得 相鉄不動産(株)
- 2.15 「葉山ボンジュール」全5店閉店。「グランジュール」に特化
(株)葉山ボンジュール
- 2.23 緑園都市スポーツ(株)が相鉄保険サービス(株)に商号変更
- 3. 3 本社を相鉄本社ビルに移転 相鉄イン(株)
- 3.21 不動産証券化ビジネスから撤退 (株)相鉄アセットマネジメント
- 3.30 中距離高速バス「HIGHWAY CRUISER」海老名駅～羽田空港線運行開始 相鉄バス(株)
- 3.30 相鉄自動車工業(株)を(株)カナセキユニオンに譲渡
- 5.11 マルイト横浜ビル(相鉄南幸第8ビル)取得
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 5.11 住宅リフォームのパッケージ型新商品「スマリフォ」発売
相鉄ホーム(株)
- 6. 1 損害保険代理業および生命保険の募集に関する事業を相鉄保険サービス(株)に会社分割 相鉄自動車(株)
- 6. 1 相鉄自動車(株)を日本交通(株)と(株)日交データサービスに譲渡
- 6. 1 相鉄興産(株)から「かしわ台スクエア」の土地を取得
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 6.25 相鉄瀬谷第2ビル完成 (株)相鉄アーバンクリエイツ
- 6.29 相模大塚駅構内配線改良工事完成 相模鉄道(株)
- 6.29 相鉄ネクストステージ(株)設立
- 7. 1 相鉄興産(株)より建材商社および石油販売業を会社分割、相鉄興産(株)に商号変更(旧相鉄興産(株)は相鉄鋳業(株)に商号変更)
東海開発(株)
- 7. 1 本社を相鉄南幸第2ビルに移転 (株)相鉄アーバンクリエイツ
- 7.23 本社を神奈川区金港町に移転 (株)相鉄リビングサポート
- 8.13 本社を相鉄本社ビルに移転 (株)葉山ボンジュール
- 8.31 かしわ台変電所受電装置を密閉式に改良 相模鉄道(株)
- 9.16・17 「SOTETSU-CUP小学生ソフトボール大会」開催
相鉄バス(株)、相鉄不動産販売(株)
- 9.27 賃貸マンション「オアージュ大井」取得 相鉄不動産(株)
- 10.17 中古マンション買取再生販売事業「RenUPs」開始
相鉄不動産販売(株)
- 11. 7 新業態小型店舗「そうてつローゼン ミニさちが丘店」開店
相鉄ローゼン(株)
- 11.14 サービス介助士2級資格を駅係員全員が取得 相模鉄道(株)
- 12.21 甲府国際カントリークラブの施設を(株)キャピタルプロパティーズから相鉄ゴルフ(株)に会社分割・(株)甲府国際カントリークラブに商号変更し、(株)市川ゴルフ興業に譲渡

2013(平成25)年

- 1. 5 仲介営業所の二俣川店を「KURASO LOUNGE」として新装開店
相鉄不動産販売(株)
- 1.15 (株)相鉄エージェンシーを港北出版印刷(株)に譲渡
- 1.17 (株)相鉄ピュアウォーター設立

2013(平成25)年

- 1. 一 分譲集合住宅のブランドを「グレーシア」に統一 相鉄不動産(株)
- 2. 1 相鉄建設(株)を日成ビルド工業(株)に譲渡
- 3.15 賃貸マンション「ヒューマンハイム本羽田」取得 相鉄不動産(株)
- 4.10 「相鉄いずみ野線沿線の次代のまちづくりの推進に関する協定」を横浜市と締結
- 4.24 「エキニア横浜」の信託受益権取得、管理名称を相鉄北幸第1ビルとする (株)相鉄アーバンクリエイツ
- 6. 1 浄水器事業を(株)相鉄ピュアウォーターに会社分割
相鉄不動産販売(株)
- 6.16 生花店「フルール・モア」11店を(株)メルシーフラワーに事業譲渡。そうてつローゼン店内での営業終了 (株)相鉄リテールサービス
- 6.27 鳥居眞相鉄ホールディングス(株)社長が会長、林英一副社長が社長に就任
- 7.16 本社を相鉄本社ビルに移転 (株)相鉄リテールサービス
- 7.16 本社を相鉄本社ビルに移転 相栄フーズ(株)
- 8.26 相鉄ジョイナスとザ・ダイヤモンドを改装し一体化する「Change! Project 2013-2016」を発表 (株)相鉄ビルマネジメント
- 9.26 相鉄グッズショップ「ぶらっと☆」海老名店開業 相模鉄道(株)
- 9. 一 バスロケーションシステム「相鉄バスナビ」を全営業所に導入
相鉄バス(株)
- 9. 一 「SOTETSU-CUP綾瀬市少年野球大会」開催 相鉄バス(株)
- 10. 1 「ツイッター」による運行情報の配信開始 相模鉄道(株)
- 10. 2 「菱進横浜ビル」(相鉄北幸第2ビル)取得
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 10.28 構造物耐震補強工事に着手 相模鉄道(株)
- 11.29 「KNOCKS南万騎が原」完成 相鉄不動産(株)
- 11. 一 賃貸集合住宅のブランドを「KNOCKS」に統一 相鉄不動産(株)

2014(平成26)年

- 2.28 相鉄不動産(株)から(株)相鉄リビングサポートの全株式を取得
- 2.28 温浴および温泉事業をここち湯場に会社分割し、(株)ホットネスへ譲渡 相鉄不動産販売(株)
- 3.10 相模鉄道キャラクター「そうにゃん」登場 相模鉄道(株)
- 3.30 新型「ATS-P」の整備工事完成 相模鉄道(株)
- 4. 1 金額式定期券「トクトクていき」発売 相鉄バス(株)
- 4. 1 一戸建て住宅分譲業を相鉄不動産(株)に事業譲渡 相鉄不動産販売(株)
- 4. 1 ツタヤフランチャイズ事業をENN横浜(株)に会社分割し、ENN(株)へ譲渡 (株)イスト、相鉄流通サービス(株)
- 4. 1 ドールフルフランチャイズ事業をさがみ事業(株)に会社分割し、(株)フクシマ商事へ譲渡 (株)イスト、相鉄流通サービス(株)
- 4. 1 全事業を(株)イストに会社分割 相鉄流通サービス(株)
- 4. 1 (株)イストが相鉄ステーションリテール(株)に商号変更
- 4.27 本線での快速列車運行開始 相模鉄道(株)
- 4.27 特急列車運行開始 相模鉄道(株)
- 5.13 新相鉄ビルJR線側外壁改修工事完成 (株)相鉄アーバンクリエイツ
- 6. 5 「相鉄ライفیずみ野」開業
(株)相鉄アーバンクリエイツ、(株)相鉄ビルマネジメント
- 6.20 「横浜西口元気プロジェクト」開始
相鉄ホールディングス(株)、(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 7. 1 (株)相鉄リテールサービスを合併 相鉄ローゼン(株)
- 8. 9 「横浜西口夏まつり」開催
相鉄ホールディングス(株)、(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 9. 1 (株)サンルート、相鉄グループ入り
- 9.20 住まいの小修繕や交換修理に対応するサービス「S.H.A.L.S.S.」開始 相鉄ホーム(株)
- 10. 1 バス事業資産を相鉄バス(株)に会社分割
(株)キャピタルプロパティーズ
- 11.11 「空き家・空き地あんしんサービス」開始 相鉄不動産販売(株)
- 11.20 個人投資家向けの説明会「相鉄ホールディングス株式会社 会社説明会」及び決算説明会開催
- 11.29 横浜駅西口～さがみ湖リゾート プレジャーフォレスト線を季節運行 相鉄バス(株)

2015(平成27)年

- 1.15 「相鉄万世橋ビル」(相鉄須田町第2ビル)完成
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 1.25 映画館業から撤退 相鉄ローゼン(株)

2015(平成27)年

- 3. ー 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズに浄水システムを納入
(株)相鉄ビュアウォーター
- 4. 1 相鉄ホーム(株)が相鉄リフォーム(株)に商号変更。新ブランド「SoReS」開始
相鉄リフォーム(株)
- 4. 1 (株)ムーンを(株)コシダカに譲渡
相鉄ステーションリテール(株)
- 5.27 相鉄いずみ野駅北口ビル完成
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 6.10 「停名表示機」を乗合バス全車両に設置完了
相鉄バス(株)
- 6.26 第147期定時株主総会より、インターネットによる議決権行使システム導入
- 7. 1 (株)相鉄イン開発が(株)相鉄ホテル開発に商号変更
- 7. 1 ホテルサンルートの開発業務を(株)相鉄ホテル開発に移管
(株)サンルート
- 8.25 相鉄南万騎が原第3ビル完成
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 9. 1 相鉄南幸第10ビル「YOKOHAMA SOTETSU SQUARE」完成
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 9.11 駅前広場「みなまき みんなのひろば」整備
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 9. ー 一戸建て分譲住宅のブランドを「グレーシアライフ」に統一
相鉄不動産(株)
- 10. 3 デジタル列車無線の整備工事完成
相模鉄道(株)
- 11. ー 「デザインブランドアッププロジェクト」本格始動
- 12. 1 「ザ・ダイヤモンド」を「相鉄ジョイナス」に統合。「ジョイナスポイントカード」導入
(株)相鉄ビルマネジメント
- 12.11 (株)日本格付研究所から長期発行体格付け「A-」を取得し、15年ぶりに格付けがA格に復帰
- 12. ー マイナンバーシステム導入
相鉄ビジネスサービス(株)

2016(平成28)年

- 3. 1 「相鉄の空き家バンク&リース」開始
相鉄不動産販売(株)
- 3.24 相鉄鉱業(株)を松上産業(株)に譲渡
- 3.24 (株)相鉄アセットマネジメントが(株)相鉄リナプスに商号変更
- 4. 1 相鉄ジョイナスの地下1階西口中央通りに、「路線バス案内情報表示機」設置。情報提供開始
相鉄バス(株)
- 4. 9 「9000系リニューアル車両デビュー記念撮影会 in 相模大塚」開催
相模鉄道(株)
- 4.10 「相鉄フェスタ」にて9000系の出発式を開催。運行開始
相模鉄道(株)
- 4.14 相鉄南万騎が原第4ビル完成
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 4.28 「相鉄ライフ南まきが原」開業
(株)相鉄ビルマネジメント
- 6. 1 ベトナムにホーチミン駐在員事務所を開設
- 6.20 本社を相鉄本社ビルに移転
(株)サンルート
- 8. 8 二俣川駅東西自由通路開通
相模鉄道(株)
- 9.29 9000系リニューアル車両およびつり革が、2016年度グッドデザイン賞受賞
相模鉄道(株)
- 9.29 「みなまき みんなのひろば」と「みなまきラボ」が、2016年度グッドデザイン賞受賞
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 9.30 相鉄アメニティライフ(株)を(株)JPホールディングスに譲渡
- 10. 3 「アクセラレーションプログラム」第1期募集
- 10. 7 新生「横浜駅西口振興協議会」の事務局業務受託
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 12.17 二俣川駅南口交通広場棟使用開始
(株)相鉄アーバンクリエイツ

2017(平成29)年

- 1. 1 グループ全社の給与計算業務・経理業務の受託完了
相鉄ビジネスサービス(株)
- 1.16 「デザインブランドアッププロジェクト」を全面適用した平沼橋駅改良工事完成
相模鉄道(株)
- 2.21 横浜駅全ホームにホームドア設置完了
相模鉄道(株)
- 3.24 「シェラトンクラブ」開業
相鉄ホテル(株)
- 3.28 (株)相鉄インターナショナル韓国設立
- 4. 3 「(一社)横浜西口エリアマネジメント」の事務局業務受託
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 5. 3 初の「電車運転体験会」を開催
相模鉄道(株)
- 5.12 「みなまき みんなのひろば」が、第8回横浜・人・まち・デザイン賞 まちなみ景観部門で表彰される
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 5.24 相鉄みなまきみらい高齢者住宅ビル完成
相鉄不動産(株)
- 6. 1 街づくり拠点「FUTURE PUB'LIC ヨコハマニグチ」開設
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 6. ー 白色LED行先表示器を導入
相鉄バス(株)

2017(平成29)年

- 7.14 (株)相鉄ホテルマネジメント設立
- 8. 1 「100周年記念 相鉄フォトフェスティバル」開催
相模鉄道(株)
- 8.1~11.15 「鉄道小説大賞」実施
(株)相鉄ビルマネジメント
- 8.25~27 「YOKOHAMA NATURE WEEK 2017」を実施
- 8. ー RPA「WinActor」導入
相鉄ビジネスサービス(株)
- 9.29 相鉄弥生台第1ビル完成
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 10. 1 ホテル事業を(株)相鉄ホテルマネジメントに会社分割
(株)相鉄イン、(株)サンルート
- 10.24 「相鉄ライフやよい台」開業
(株)相鉄ビルマネジメント
- 10. ー 相鉄フレッサイン公式アプリ「FRESA CLUBアプリ」導入
(株)相鉄ホテルマネジメント
- 12. 1 相鉄興産(株)を東和アークス(株)に譲渡
- 12.11 「相鉄・JR直通線」新駅の名称を「羽沢横浜国大」と発表
相模鉄道(株)
- 12.16~25 大規模展覧会「いま・むかし・みらい大相鉄展」開催
相鉄グループ
- 12.18 グループ創立100周年
相鉄グループ

2018(平成30)年

- 2. 1 空席状況表示システム「VACAN」を相鉄ジョイナスと高島屋横浜店に導入
- 2.10 20000系「新型車両デビュー記念撮影会 in 相模大塚」開催
相模鉄道(株)
- 2.11 20000系車両出発式、運行開始
相模鉄道(株)
- 2.15 コブレ二俣川完成
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 2.15 「ザ・スプラジール ソウル明洞」開業
(株)相鉄インターナショナル韓国
- 2.15 大和研修所を新築移転、大和研修センターと改称
相鉄企業(株)
- 2.27 構造物耐震補強工事が完成
相模鉄道(株)
- 3. 5 全営業所に女性乗務員専用施設設置
相鉄バス(株)
- 3.23 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズにプレミアムツインルーム、キングルーム、ジュニアスイートルーム新設
相鉄ホテル(株)
- 3.28 大和駅改良工事完成。小田急線との乗換改札口新設
相模鉄道(株)
- 3.31 労働者派遣事業から撤退
第一相美(株)
- 4.27 「JOINUS TERRACE二俣川」開業
(株)相鉄ビルマネジメント
- 4.27 自動清掃ロボットを導入
相鉄企業(株)
- 6.27 タンヴァンホテル開発投資(株)、相鉄グループ入り
- 6.29 相鉄弥生台第2ビル完成
(株)相鉄アーバンクリエイツ
- 7. 1 「ザ・スプラジール ソウル東大門」開業
(株)相鉄インターナショナル韓国
- 10.15 「THE POCKET HOTEL 京都四条烏丸」開業
(株)相鉄ホテルマネジメント

協力者一覧

写真・資料提供者(敬称略, 五十音順)

飯田 広義	鈴木 未治
石井 寿恵房	高松 吉太郎
石井 春吉	田口 博
伊藤 忠正	竹中 泰彦
臼井 茂信	田辺 高吉
(株)大林組	鉄道ビジュアル編集部
荻原 二郎	戸井田 進
加藤 富美男	中沢 俊雄
神奈川県立希望ヶ丘高等学校	長谷川 弘和
(株)神奈川新聞社	廣瀬 和寛
久保庭 精	水原 美沙緒
栗原 哲郎	宮松 金次郎
小林 小太郎	安田 逸男
佐藤 進一	柳澤 信男
佐藤 正治	矢部 博次
柴田 重利	山田 公雄
島崎 誠治	山田 正四郎
清水 謙作	横川 健

写真協力者

(株)フェニックススポーツ

写真撮影

森 日出夫

あとがき

相鉄グループ100年史は、2014年12月10日開催の常務会で発行を決議して以来、今日まで4年の年月をかけて作業を進めてまいりました。

当社は、創立40周年以降、通史を3回、10年史を3回作成し、通史は70年史が最後となりました。これらで使用した資料は、写真を除き、紙ベースで保存されており、経年による劣化や紛失などが懸念されていました。

当社の社史は、創業当時から現在までの社歴に触れ、創業の原点と事業の変遷を知る企業史料として、また次の時代に向けた戦略をグループ従業員に浸透させるための研修・広報資料として、社内外での写真利用にあたっての目録としてなど、幅広い用途で活用されています。そのため100年史は、当初からデジタルコンテンツによる制作を基本として進められ、写真や動画、資料類もすべてデジタル化し、資料アーカイブとすることで、より広く利用される仕組みを構築することにしました。

100年史は、2005年度より当社がグループ経営体制に移行したことを踏まえ、グループ全体の100年史として編纂することに決定しました。そして、100周年記念事業の実行組織として、相鉄グループイメージアップ戦略委員会を立ち上げ、編纂作業は当委員会のメンバーが中心となってスタートしました。

30年ぶりの通史、さらにグループ全体の通史ということで、資料集めや事実確認の作業量は、

当初の想像をはるかに超え、困難を極めました。専任2名で始めた編纂作業は、発行が迫った2018年には8名に増員して臨み、終盤では大日本印刷の方々をはじめ、グループ内外の関係各位に甚大なるご協力を賜り、皆様のおかげで発刊を迎えることができました。

通史と併せて、より読みやすく内容をコンパクトにまとめた普及版も初めて制作しました。これは一人でも多くの方に当社グループを知っていただくために、写真を多用し、気軽に手に取りやすい内容にまとめたものです。装丁は、good design companyの水野学氏が引き受けてくださいました。

編纂を終えて、当社グループの100年を振り返りますと、先人が築き上げた数多くの財産と信頼の上に今日我々が事業に取り組んでいることを深く実感し、心から敬意を表する次第です。あとに続く後輩諸氏が、歴史的事実とそれを支えた先人の努力の足跡に学び、相鉄グループの限りない未来のための指針の一助として、本史を活用してくださるならば、社史編纂者一同これに勝る喜びはありません。

最後に、長期にわたりご指導・ご協力を賜った社内外の皆様に、改めて心から感謝し、厚く御礼を申し上げます。

2018年12月18日

相鉄グループ100年史 編纂事務局

相鉄グループ100年史

1917-2017

2018年12月発行
2019年6月改訂

発行

相鉄ホールディングス株式会社
神奈川県横浜市西区北幸二丁目9番14号

制作協力／印刷・製本・プレス

大日本印刷株式会社
東京都新宿区市谷加賀町一丁目1番1号