

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。

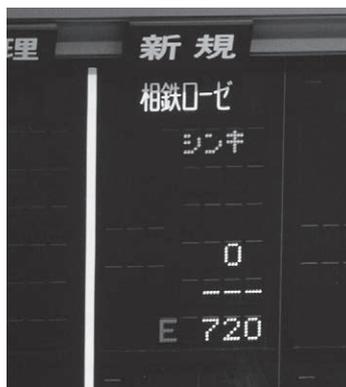
こうしたなかで、同系列同業種の相鉄興業(株)と(株)相高は、従来から前者が当社線沿線地区で、後者が沿線周辺地区を中心に発展をしてきたが、大手スーパーの進出が相次ぐ県内で、あえて資本を2つに分けるよりも将来に向けひとつにすることで、経営基盤の強化を図り、効率の良い事業運営を期するために、両社の合併が進められた。合併の条件と方法は次のとおりであった。

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続き、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」に向け動きだしたのである。

◆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、業務処理は肉体的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

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、ITC(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月生まれの小中学生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DEST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

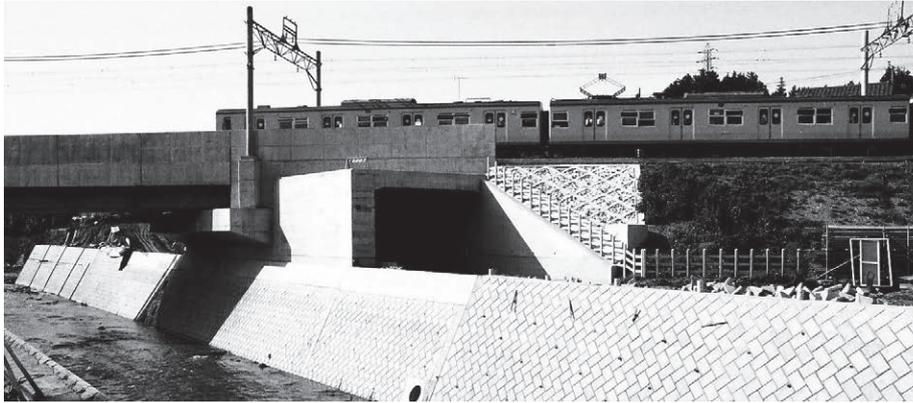
昭和52年3月末における当社線の踏切は66カ所あり、そのうち遮断機のない第3種踏切は大和2号踏切道1カ所のみで、あとはすべて警報機・遮断機付きの第1種踏切であった。それでも、年に何件かは事故が発生した。踏切事故の根本的解決は、踏切の立体化であることから、昭和52年8月、和田町1号踏切道に歩行者専用地下道を建設した。この地下道は、同踏切道が周辺の中学生の通学路になっており、車がすれ違う際に歩行者に危険がおよぶ状況であったことから、地元町内会の強い要望もあって、建設したものである。

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、横浜市の新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。

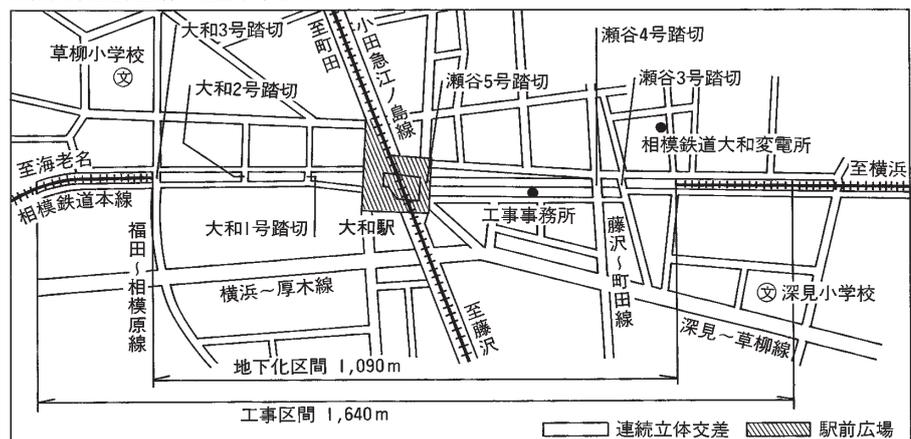
2. 駅前広場整備事業

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地区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地区の地区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。和泉地区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

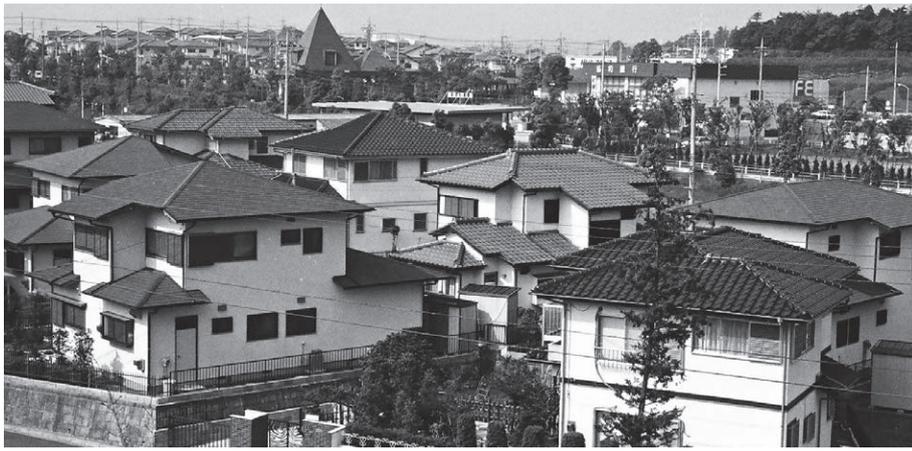
和泉、日向山両土地区画整理組合と同じころ設立された柏土地区画整理組合の事業は、宅地造成等規制法の区域内にあったため、昭和49年4月に同法の開発許可を受けて造成工事に着手し、昭和54年6月に完了した。南万騎が原駅を中心にした同事業は、開発総面積31万8,137㎡、計画戸数983戸で、沿線7地区の中でもっとも小さいものであったが、当社が昭和30年代半ば、当時としては最大規模で、かつ高級住宅地として開発を行った万騎が原団地に隣接し、既存の商業施設、医療施設にも近く、二俣川「こども自然公園」とも接し、住宅地としては好環境なことから高級化を目指し、全戸戸建て分譲とした。

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YMCA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、

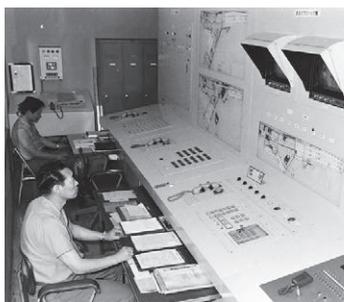


全館完成した相鉄ジョイナス

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。

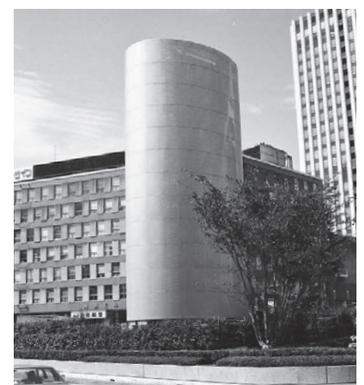
◆横浜駅西口誕生30周年記念事業

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を開始された。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。