

100 YEARS AT SOTETSU

1917 —————→ 2017

THINKING OF THE NEXT CENTURY.

SOTETSU 100TH

Contents

1917～1944

相模鉄道のはじまり——006

1945～1955

希望ヶ丘駅開業——010

1952～1961

横浜駅西口開発——014

1963

相鉄ストア開店——018

1964

ダイヤモンド地下街開業——022

1973

相鉄ジョイナス開業——026

1969～1976

いずみ野線建設——030

1974～1987

緑園都市の開発——034

1990

大手民鉄入り——038

1998

横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ開業——040

2000-

「選ばれる沿線」の創造——044

2008

相鉄ローゼンの躍進——048

2018

二俣川駅前に職・住・遊が集積——050

1998-

ホテル事業の拡大——054

2019-

都心直通プロジェクト——060

100 YEARS AT SOTETSU

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

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。

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**

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、役員・社員一同、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年度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。

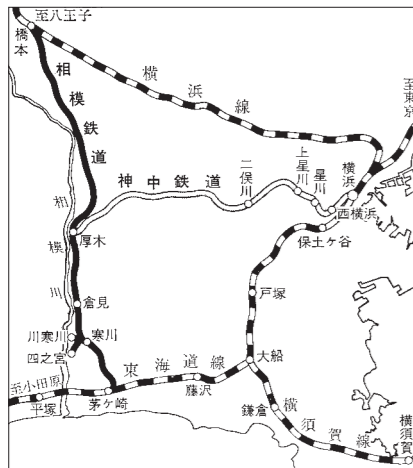
これまで築いた財産を新しい時代への礎に、次の100年の更なる飛躍に向けて、これまで以上に発展させていく所存であります。

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、お客様を初めとする全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。

1917

▶ 1944

相模鉄道のはじまり—— 神中鉄道と相模鉄道、 二つの鉄道の思いを一つに。



『相鉄五十年史』(1967年12月18日発行)より転載

■新橋と横浜を結ぶ日本で初めての鉄道が開通したのは、1872(明治5)年のことである。以来、神奈川県内にも次々と鉄道が敷設されていった。

■そのなかでぼつりと取り残されていたのが、現在の二俣川あたりだ。この地域の人々は横浜方面や県西部(厚木以西)に出ようとするば馬車を使うしかなく、不便を強いられていた。そこで地域の有志が中心となって国に働きかけ、1917(大正6)年12月、当社の母体となる二つの鉄道会社が、ほぼ時期を同じくして誕生した。一つが「神中軌道(1919年に神中鉄道と商号変更)」、もう一つが「相模鉄道」である。

■「神奈川県を貫く鉄道」を意味する「神中鉄道」は、景気に翻弄され、工事に苦心しながらも、1926年5月12日に、二俣川と厚木を結ぶ路線で営業を開始した。黒煙を上げて走り抜ける列車にだれもが目を見張り、列車が駅に到着するたびに子どもたちは万歳を繰り返したという。そして7年後の1933(昭和8)年には、横浜への乗入れを実現することとなった。

■一方の「相模鉄道」は、神中鉄道よりひと足早く、1921年に茅ヶ崎～寒川間を開業した。これと並行して相模川で採取した良質な砂利の販売にも注力し、砂利の貨物輸送でも大いに売上げを伸ばしていく。1931年には、厚木～橋本間が開通。厚木で神中鉄道と隣り合うことになる。1936年には八王子まで乗り入れ、海水浴の季節には満員の列車が湘南の海へと走った。

■やがて戦争の拡大に伴い、こうしたにぎわいは次第に消えていった。神中鉄道、相模鉄道ともに東京急行電鉄(以下東急電鉄)の前身、東京横浜電鉄の傘下に入ることを余儀なくされ、1943年4月、相模鉄道は神中鉄道を吸収合併。ここに相模線と神中線からなり、貨物線を含め61.8kmの営業距離をもつ相模鉄道株式会社が新たに誕生した。しかし翌年、国策により茅ヶ崎～橋本間が政府に買収され、営業距離は神中線部分の26.5kmのみとなった。

■こうして相模鉄道を名に、神中鉄道を実として、当社は歴史を刻みはじめたのである。



1939年、厚木駅から横浜方面に向かう神中鉄道の列車(撮影:荻原二郎)

1945

▶ 1955

希望ヶ丘駅開業

——
明るい未来を目指して、
沿線開発が始まる。

■戦争の激化に伴い、単独での鉄道経営が難しくなった当社は、1945(昭和20)年5月から、東急電鉄に鉄道業を委託した。輸送力を増強するための設備投資が進み、経営の見通しがたったところで、約2年に及ぶ委託契約を解除。1947年6月には東急電鉄が所有していた株式の大半を経営陣が取得し、当社は新たな歴史を歩みはじめる。

■そのころになると戦後の復興を追い風に、鉄道にも光が当たるようになってきた。国際貿易港・横浜と県中央部の厚木を結ぶ当社の路線は、貨物の輸送ルートとして重要な役割を担った。さらに、戦災で家を失った人たちが住まいを求めようになり、郊外住宅地としての発展も見込まれた。

■そこで1948年5月26日、二俣川駅と三ツ境駅の間に将来の住宅地開発の拠点として新設されたのが、希望ヶ丘駅である。

一般公募のなかから住民投票で選ばれた駅名には、戦後の混乱期から立ち上がり、明るい未来を目指そうとの願いが込められている。同年に50戸、翌年に80戸の住宅を建設し、販売を開始したが、まだ周囲には田んぼと湿地が広がるばかりで、実のところ売行きは芳しくなかった。

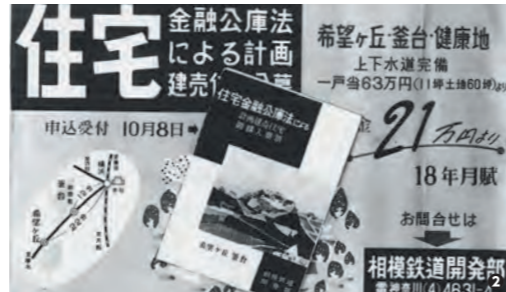
■対策として施されたのは学校などの誘致だ。その結果、1949年、駅南側に神奈川県立横浜第一高等学校(現・神奈川県立希望ヶ丘高等学校)を、1954年には隣接した場所に国立神奈川総合職業補導所(現・関東職業能力開発促進センター)を誘致。その後も、1955年に新日本飛行機の工場が大和に建設されるなど、沿線の開発が進むにつれ、住宅販売も順調に進むようになった。

■沿線人口の増加とともに、鉄道業は大きく発展していった。

▶開業当初の希望ヶ丘駅
(1948年、撮影:山田公雄)



50年代①



- ① 複線工事中の希望ヶ丘駅～三ツ境駅間。電車は2000系
(1958年、撮影：柴田重利)
- ② 希望ヶ丘・釜台住宅地分譲のポスターとパンフレット
- ③ 釜台住宅(1958年ごろ)



1952

▶ 1961

横浜駅西口開発

人々の思いを受け止めて、
新たなにぎわいが生まれる。

■1952(昭和27)年11月、当社はスタンダード・ヴァキューム・オイル・カムパニー(現・エクソンモービルコーポレーション)から、横浜駅西口に広がる2万4,688㎡という広大な土地を買収した。横浜市を含む3社の協議により、当社が取得したのである。

■占領軍の接収が長引いたこともあり、東京に比べて横浜の復興は遅れていた。今は雑草が生い茂るばかりのこの場所に、繁華街をつくりたい。横浜を素通りしているお客様を呼び止めたい。それは将来をかけた当社の大きな夢であり、横浜市民の希望を映す復興であった。一私鉄会社の計画としては壮大で、成功を危ぶむ声が多かったわけではない。しかし、6本の鉄道が集中し、1日50万人が利用する横浜駅前に繁華街が必要だとの信念は、何があっても変わらなかった。

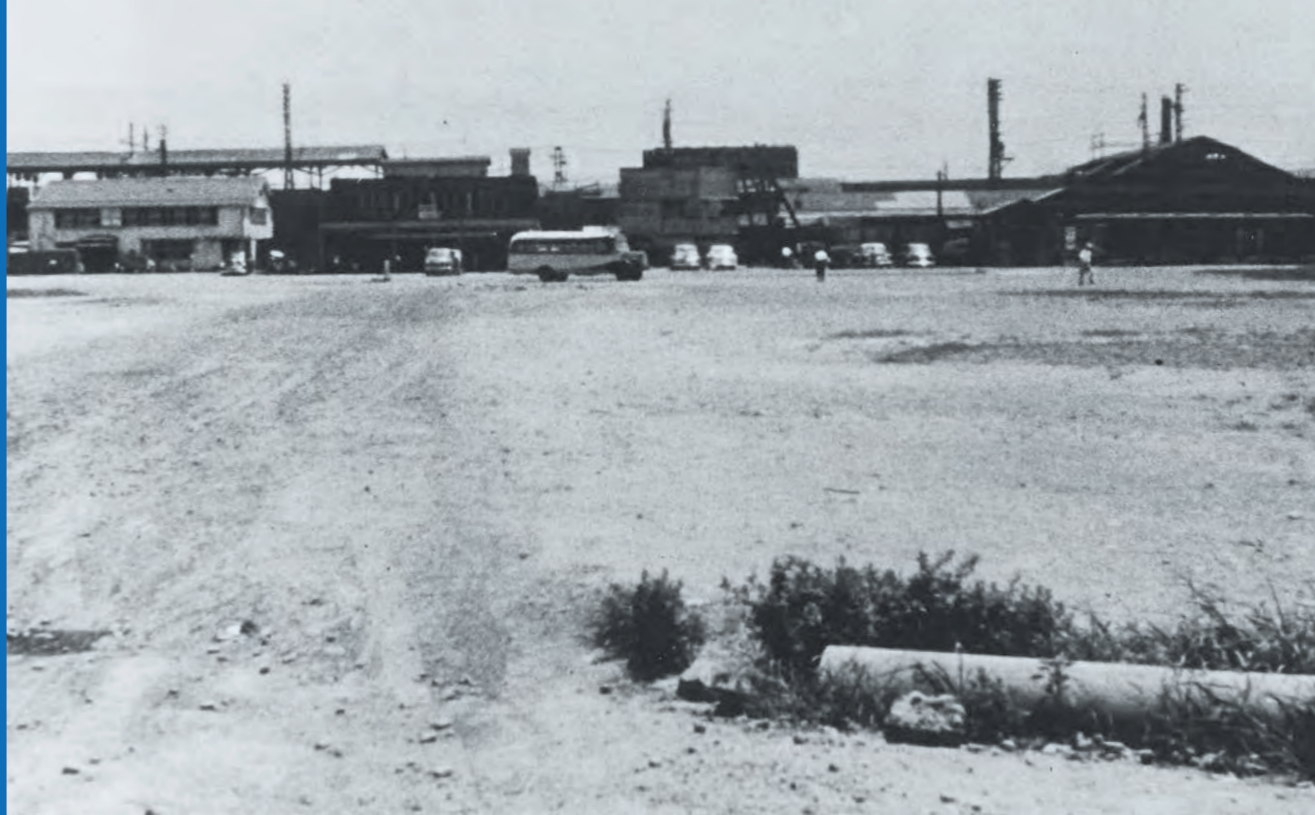
■社内には企画室が立ち上げられ、あらゆる面から調査が進められた。東西を問わずターミナルというターミナルに足を運び、大阪・難波の高島屋本社にも協力をお願いにあがった。道路や電気、水道、ガス、

電話などのインフラ整備に関する問題を一つひとつ解決しながら、日に日に街らしい姿を見せてゆく西口。市民も工事の槌音を耳にしなが^{つち}ら、1日も早い完成を、と大きな期待を寄せていた。

■そして、いよいよその日が訪れた。東京駅地下街に入る有名店も軒を連ねた横浜駅名品街56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業したのは、1956年4月2日のことである。当日は早朝から、立ち止まることすら難しいほどのお客様であふれ、高島屋ストアには入場制限がかけられた。

■1959年には、当社と高島屋、その他の出資者により設立された横浜高島屋が開業。1961年には西口のオフィスビルの草分けとなる相鉄ビルも誕生し、ここに横浜駅西口の開発は一つの完成をみた。荒廃するがままに放置されていた横浜駅西口は、繁華街へと姿を変えた。それは厳しい時代を生き抜いてきた当社にとって、半世紀後に姿を現すグループ企業発展の礎となる、新たな歴史の始まりであった。

当社が取得した当時の
横浜駅西口広場
(1953年ごろ)



50年代^②



- ①にぎわいをみせる横浜駅名品街(1959年)
- ②横浜駅名品街のオープン時のチラシ(1956年)
- ③横浜駅西口繁華街計画が示された看板(1955年)
- ④横浜駅西口を走る乗合バス(1959年)
- ⑤横浜駅名品街と高島屋ストア(1950年代後半)



1963

相鉄ストア開店—— 街は地域に愛される スーパーとともに。

■1963(昭和38)年11月26日、青く澄みわたる空のもと、三ツ境駅前に「相鉄ストア」が開店した。沿線初のスーパーマーケットとあって、早朝から開店を待つお客様が長蛇の列をつくり、閉店近くまで入場制限をするほどの盛況であった。

■宅地化が進むにつれ、沿線住民からは地元で質の高い買い物をしたいとの要望が高まっていた。私鉄系ではすでに東急が東光ストアを、西武が西武ストアを運営しており、将来にわたり流通業を事業の中心の一つに据えたい当社としては、ストア展開は横浜駅西口の繁華街同様、重要な課題であった。なかでも人口増加の著しい三ツ境は沿線開発の拠点であり、早い時期からストアを含む駅前開発が計画されていた。魅力的な街づくりを進めるために、

何としてでも成功させなければならない1号店だったのである。

■その際、セルフサービス式の近代的なスーパーマーケットの出店は不可欠であった。仕入れ、陳列、広告、レジスターでの精算と、何もかもが手探りだったが、新時代の事業を担う社員の努力と熱意により、開店の日を迎えた。

■三ツ境店の経験をもとに、翌年には和田町店、千丸台店と相次いで開店した。その後、スーパーマーケット業界の競争は激化していくが、相鉄ストアは順調に発展。手探りで始まった事業だったが、地域に愛されるスーパーマーケットとして、神奈川県一のチェーン展開するまでに成長したのである。

▶開店を待つお客様の長い列は丘の上まで続いた。
(1963年)



60年代①



- ①横浜駅に停車中の「お買いもの電車」(1960年)
- ②輸送力増強のために投入された6000系。星川の車両基地にて(1962年)
- ③「お買いもの電車」スタート時の広告(1960年)(提供:神奈川新聞社)

相鉄ストア三ツ境店開店時の様子(1963年)



1964

ダイヤモンド地下街開業 わずか1年4ヵ月で完成した 日本有数の大型地下街。

■1956(昭和31)年の横浜駅名品街の開業に始まり、横浜高島屋、横浜ステーションビルと次々にオープンし、横浜駅西口は押しも押されぬ県下一の繁華街となった。併せて西口に集まる買物客や通勤客の数もうなぎのぼりに増え、週末は身動きがとれないほどだった。また、西口に入出入りする自動車の増加により、このままではお客様がゆっくり買い物を楽しめなくなることが懸念された。そこで計画されたのが、駅前広場や地下街、地下通路、そして駐車場、バスターミナルの建設であった。

■街づくりにかかわる公共性の高い事業として周囲の期待は大きく、なかでも日本中から注目を集めたのが、商店街だけで約1万7,000㎡という、当時としては東洋一の地下街構想だ。名称は、ダイヤモンドがもつ「輝き」「永遠」などのイメージに思いを

込めて「ダイヤモンド地下街」と付けられた。

■1963年、横浜地下街株式会社が設立され、オープンは東京オリンピックが開催される翌年秋と定められた。混雑する駅前を掘り起こしての大工事は、時間との闘いだった。短い工期と莫大な投資が重くのしかかったが、ダイヤモンドの名前に恥じないショッピング街を目指し、社員・関係者全員が尽力した結果、140店舗と362台分の駐車場を擁する大地下街は、着工からわずか1年4ヵ月で誕生したのである。

■1964年12月1日、オープン初日には約80万人ものお客様が、地下街へと吸い込まれていった。先取りの精神と確かなビジョンによって、横浜駅西口は1952年の土地取得からわずか12年で、京浜地区の商圈図を塗り替えたのである。



①横浜駅西口駅前を掘り起こしてのダイヤモンド地下街工事(1963年)

②ダイヤモンド地下街完成後の横浜駅西口(1966年)。正面は相鉄本社ビル

60年代²



- ①横浜駅西口全景 (1965年)
- ②ダイヤモンド地下街オープン当時(1964年)
- ③東京オリンピック歓迎の幕が掲げられた横浜高島屋(1964年)
- ④横浜駅西口のバスターミナル(1966年)



1973

相鉄ジョイナス開業 横浜駅西口再開発によって 誕生した新しい街。



ネーミング募集のポスター(1973年)。当時ヒットしていた映画『ゴッドファーザー』にちなんで、「名付け親」を公募した。

■日々何十万人の人が訪れるようになった横浜駅西口で、新たな大規模な工事が始まったのは1969(昭和44)年のことだ。民間が手がける再開発事業としては空前のスケールで、新しいターミナル駅として西口そのものを再構築したのである。

■横浜駅名品街に入居していた100余りのテナントに仮店舗で営業を続けてもらいながら、既存の施設を取り壊し、横浜高島屋の増床およびショッピングエリアの拡充を進める。列車の運行を止めることなく、駅舎を改装する。すべてが同時進行だった。10両編成の列車が停車できるような駅のホームは2階に移され、道路の付替えも実施された。併せて、450台の収容力をもつ駐車場の建設も進められた。

■こうして1973年11月20日に、4年6ヵ月の月日をかけて完成した新相鉄ビルは、相鉄ジョイナスや横浜高島屋を中心に270余りの専門店と、駅舎、駐車場などを有機的に結びつける一つの街になった。JOIN+USで「ジョイナス」。「仲間入り」を意味す

る親しみやすい名前は、全国から寄せられた1万3,324通のなかから選ばれた。

■経済優先主義から脱却しようとする時代を背景に、「人間性の回復」をコンセプトに掲げた相鉄ジョイナスは、ビル全体の約60%が太陽、緑、水を取り入れた広場や駅、プロムナードなどのパブリックスペースであった。1978年には屋上庭園の先駆けとなる「ジョイナスの森彫刻公園」がオープン。高さ7mの巨木を含む160本もの樹木が生い茂る本格的な庭園は、沿線開発で自然を大切にしてきた当社の姿勢の表れでもあった。

■一人でも家族と一緒に、相鉄ジョイナスに行けば、きっと楽しいことがあるに違いない。大人にも子どもにも魅力あふれる、延床面積20万1,500㎡を有する日本一のショッピングセンターの誕生で、横浜の人の流れは大きく変わった。決して東京の二番手ではない、ユニークな商圈をつくり出したのである。

相鉄ジョイナス開業
(1973年)



70年代①



- ①横浜高島屋「噴水広場」(1973年)
- ②にぎわいをみせるダイヤモンド地下街(1970年)
- ③相鉄ジョイナス「自然の広場」(1974年)
- ④「ジョイナスの森彫刻公園」(1979年)



1969

▶ 1976

いずみ野線建設 トンネルを抜け、新線は走った。



いずみ野線の建設工事(1975年)。東海道新幹線の下を通る南万騎が原駅付近

■沿線の人口増加に伴う輸送力の増強や、さらなる開発などの課題に対応するため、いよいよ新線建設に着手するときがきた。

■二俣川駅といずみ野駅を結ぶ「いずみ野線」第1期区間が完成したのは、1976(昭和51)年4月8日である。この一帯はそれまで移動の手段がバス便しかなかったが、いずみ野線の完成によって、いずみ野駅と横浜駅は27分で結ばれることとなった。

■完成までには、1969年の工事施行認可から7年2ヵ月を要した。オイルショックによる影響もあったが、用地買収に6年もの月日を費やしたのは、地主との交渉の円満解決に努めたことが大きな要因だった。

■丘陵地帯を通過するため、工事には技術を要した。山を切り崩し、切通しに線路を敷いていく。いずみ野線の46%はトンネルだ。和泉トンネルは全長365m、最も長い万騎が原トンネルになると1,125mに

なる。

■安全を最重要視した結果、踏切は一つもつくらず、すべて立体交差とした。線路には継ぎ目が少ないロングレールを採用し、乗り心地の向上と保守点検の負担軽減を目指した。騒音と振動の対策として、新幹線にも用いられているバラスト・マットを線路の下に敷設したのも特徴だ。

■街づくりのシンボルとなる駅は、それぞれがテーマカラーで彩られ、地域に愛されてきた豊かな自然をイメージさせるよう、花壇をつくり、植栽にも工夫を凝らした。地域住民とのコミュニケーションを図る目的から、弥生台駅の北側は公園の一面に接して設計され、南万騎が原駅には地下水を利用して泉がつくられた。利便性を追求するだけでなくこうした駅舎デザインは、地域に密着した当社ならではの先進的な取り組みであった。

いずみ野線の建設工事
(1974年)



70年代—2



1



2

- ①いずみ野線の開業式典(1976年)
- ②いずみ野線開業時のポスター(1976年)
- ③建設中の南万騎が原駅(1975年)
- ④造成中の南万騎が原周辺(1976年)
- ⑤南万騎が原駅(1976年)
- ⑥緑園都市駅(1976年)
- ⑦建設中の弥生台駅(1975年)
- ⑧弥生台駅(1976年)
- ⑨いずみ野駅(1976年)
- ⑩いずみ野住宅地(1977年)



3



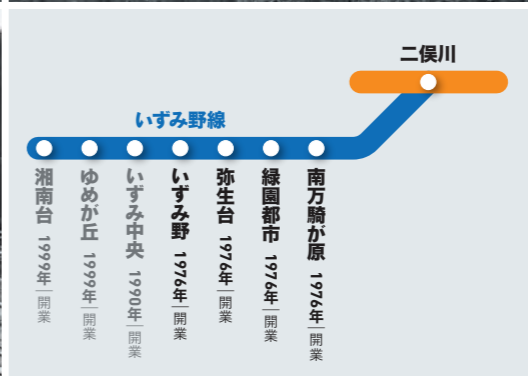
4



5



6



7



8



9



10

1974

▶ 1987

緑園都市の開発 —— 人気を博した、 いずみ野線最大の住宅地。

■緑園都市駅を中心に整備された緑園都市住宅地の開発は、1974(昭和49)年から1987年まで13年に及んだ。総面積約122万㎡、計画戸数4,738戸。当社最大規模の住宅地は、「人間性を追求した豊かな街づくり」を基本テーマに、全体を大きなゾートホテルに見立てた街づくりが進められた。いずみ野線のトンネル上を利用した緑豊かな遊歩道や、当社の住宅地では初めての取組みとなる電線類の地中化により、美しい街なみが誕生した。

■住宅の建設と販売は、当社と業界最大手の三井不動産との共同事業により進められ、1986年10月から一戸建ての分譲が開始された。サラリーマンの平均年収が約370万円の時代に、販売価格は4,700万円～7,300万円台であったにもかかわらず、抽選倍率は平均45倍、最高で141倍となり、NHKのニュースでも取り上げられるほどであった。さらに翌1987年に分譲

を開始した14階建て高層住宅「サン・ステージ緑園都市・西の街」も、販売価格は2,300万円～4,300万円台ながら、最高抽選倍率758倍、平均でも212倍と驚異的な数字を記録し、緑園都市への期待の大きさをうかがわせた。

■こうして計画された緑園都市住宅地の開発は、土地区画整理事業により進められた。社員は地権者のもとに日参し、新しい街づくりへの理解を求めた。ほとんどが農家であり、先祖から伝わる大切な土地から動きたくない、農業をやめたくないの思いは、耳を傾ければ傾けるほど重く伝わってきた。だからこそ一人ひとりの財産と人生を預かる責任を受け止め、地権者の方々の孫子の代にまで誇れる街をつくらねばならないと、社員は皆、心に誓った。住民とともに歩むことが、将来にわたり愛される新しい街づくりにとって、何より大切であることを教えてくれた事業であった。

緑園都市駅周辺の開発
(1979年)



緑園都市



- ① 緑園都市駅の下り線ホームから造成地を望む (1980年)
- ② 緑園都市駅 (1987年)
- ③ 緑園都市駅周辺 (1978年)
- ④ 緑豊かな遊歩道「四季の径」(2006年)

緑園都市全景
(2010年代撮影)



1990

大手民鉄入り—— ブランド力向上で、 成長への弾みをつける。



■国内の民鉄は大手・準大手・中小といった区分がなされており、国土交通省も資料を作成する際にはこの区分を用いている。明確な基準も法律的根拠もないが、戦後の民鉄再編を経て、大手民鉄は都市機能を担う大規模な事業者14社で構成されてきた。

■一方、相模鉄道は、戦後長らく準大手に位置づけられていた。しかし「今や相鉄は、人口で大阪市を抜き国内第2の都市になった横浜市を拠点とする民鉄である。さらに、輸送人員、運輸収入などの事業規模、公共輸送機関としての重要性においても、大手民鉄としての実態を備えており、大手グループに加えることが相当である」との理由により、1990(平成2)年5月31日に日本民営鉄道協会理事会の席上で承認され、大手民鉄入りを果たすこととなった。

■大手民鉄になると、運賃を値上げする際は、物価問題に関する関係閣僚会議の了承が必要となり、一般公聴会への出席も求められる。ほかにも春闘での労使間の賃上げ交渉や輸送統計などで、各社と足なみをそろえることが求められる。さらに輸送力増強5ヵ年計画を日本民営鉄道協会に提出するなど、大手に参入することにより、新たな責務も増えた。

■しかしそれ以上に、大手の一員となったことは社員の誇りとなり、一人ひとりの自覚を促し、モチベーションを高め、優秀な人材の確保にも寄与した。ともに歩んできた横浜駅西口の関係者やお客様にも喜んでいただくことができ、総合的にみて相鉄のブランド力向上につながる大きな意味をもつ出来事であった。



① 当社の大手民鉄入りを協議する日本民営鉄道協会理事会

② 日本民営鉄道協会理事会の席上での對馬好次郎社長(右から2人目)

1998

横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ開業—— 完成をみた横浜駅西口再開発。



横浜熱供給が運営する、熱供給プラント(1998年)。横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズの地下5・6階にある

■横浜駅西口駅前再開発の核となる事業の一つに、相鉄本社跡を活用した相鉄・高島屋共同ビル(現・相鉄ビル)の建設があった。

■1990年代の横浜は、みなとみらい地区にパシフィコ横浜がオープンするなど、コンベンションシティとして注目されており、横浜駅西口には、夜半までゆっくり過ごすことのできるアフターコンベンションの役割が求められていた。このような理由を背景に、本社跡に計画されたのが、西口のオアシスとなるホテルであった。

■グローバルなホテル経営は、かねてから相鉄の念願であり、世界最大級のホテルチェーン「シェラトン」との業務提携は、未来に向けたホテル事業のスタートにふさわしいものであった。

■1998(平成10)年9月24日、「横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ」が開業。地上27階(ホテルの呼称は28階)・地下6階建て。横浜駅西口の正面にそびえるシンボルであり、ビジネスの拠点として、またバンケットやウェディングにと、お客様に今日まで愛

され続けている。

■さて、このホテルの地下5・6階で、巨大な地域冷暖房プラントが稼働していることを知る人は少ないだろう。複数のボイラーや冷凍機、受変電設備からなるこのプラントは、冷暖房に使用する冷水と蒸気をつくりだし、横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズや相鉄線横浜駅、相鉄ジョイナス、横浜市営地下鉄横浜駅など、横浜駅西口の施設に冷暖房を供給している。熱源設備を一括集中管理することによって、横浜駅西口のエネルギーの効率化と、各施設のスペースの有効利用を可能にし、大気汚染も少ないことから環境の保全にも役立っている。ホテル開業に先立つ8月に運用を開始し、以来、東日本大震災のときも休まず、24時間365日、稼働し続けている。

■こうした地域を支えるインフラ設備の運用も含め、横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズの開業は、長く続けられてきた横浜駅西口再開発の集大成といえるものであった。



横浜ベイシェラトン
ホテル&タワーズ全景

横浜ベイシェラトン ホテル& Towers



- ❶ 地下に熱供給プラントを建設後、横浜ベイシェラトン ホテル& Towersの地上階の建設が始まる(1995年)
- ❷ 横浜ベイシェラトン ホテル& Towersが建設される前の相鉄本社ビル。建物を覆う仮囲いには、横浜博覧会の広告(1988年)
- ❸ 更地となった相鉄本社跡地(1990年)



- ❹ 横浜駅西口に姿を現したころ(1997年)
- ❺ 上棟式(1997年)

2000▶ 「選ばれる沿線」の創造

新たな飛躍に向けた成長基盤の確立。

■相鉄グループでは、相鉄ホールディングスが創立100周年を迎えた2017(平成29)年度を第2の創業期と位置づけ、2010年9月30日に、2019年度までの10年間の成長戦略のロードマップを示すグループビジョン「Vision100」を策定した。横浜駅周辺を地盤とする唯一の大手民鉄グループとして、相鉄線の東京都心乗入れを転換期とした長期的な戦略に基づき、新たな成長につなげていこうとするものである。

■グループが成長し続けるためには、「選ばれる沿線」になることが重要である。そこで魅力あふれる沿線を創造するために、人々が相鉄線沿線の街の魅力と縁によって循環する「ターンテーブル・

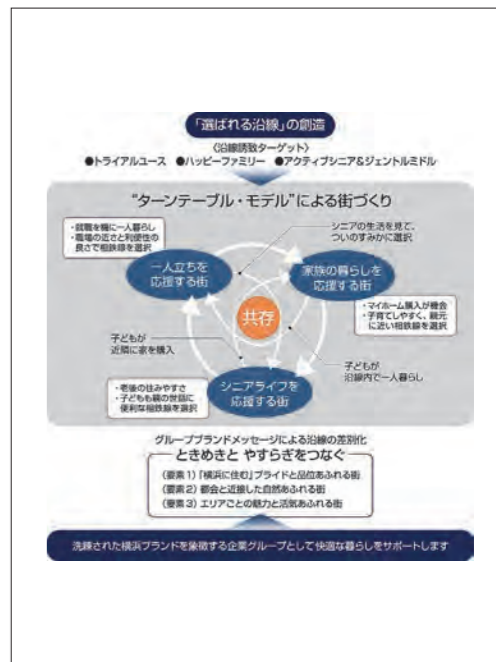
モデル」を設定した。これに基づき、すべての世代にとっての、ときめきとやすらぎが調和した魅力あふれる街づくりを進め、グループ全体のブランド力向上につなげることを目指している。

■こうした沿線開発に加え、成長戦略の大きな柱となるのが、相互直通運転を契機とした「東京都心での事業領域の拡大」と「さらなる事業の選択と集中」である。

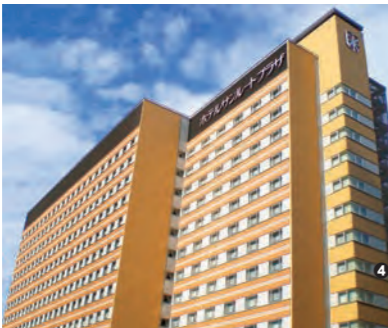
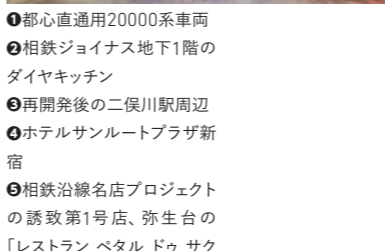
■つまり成長のためには、収益性や将来性を厳しく見極め、競争力があり、差別化を図ることのできる事業に対してグループの経営資源を集中し、有効に活用していくことが必要である。「選択と集中」の指針は「沿線住民の快適な生活につながるサービスを提

供する事業」「経常利益1億円以上を見込める事業」「沿線エリアにおいて一定のシェアを有する事業」の3点にある。見方を変えれば、沿線住民や訪れる人に対して魅力ある付加価値を提供できない事業からは撤退する、との決意をもって臨んでいる。

■こうした取組みによって成長基盤を確立することにより、予定されている横浜駅西口地区の再開発(横浜市による「エキサイトよこはま22」)も見据えながら、横浜ブランドを象徴する企業グループとして、相鉄グループはさらなる成長・発展を目指していく。



2000年代



- ① 都心直通用2000系車両
- ② 相鉄ジョイナス地下1階のダイヤキッチン
- ③ 再開発後の二俣川駅周辺
- ④ ホテルサルートプラザ新宿
- ⑤ 相鉄沿線名店プロジェクトの誘致第1号店、弥生台の「レストラン ベタルドゥ サクラ」
- ⑥ リノベーションされた南万騎が原駅前
- ⑦ 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ「シェラトンクラブ」のミーティングルーム
- ⑧ デザインアッププロジェクトにより、リニューアルされた、いずみ野駅

- ⑨ ザ・スプラジール ソウル明洞のファサード、夜景
- ⑩ よこはま動物園ズーラシアに向かう相鉄バス
- ⑪ 2015年にリニューアルされた相鉄ジョイナス1階
- ⑫ デザインアッププロジェクトでデザインされたベンチの置かれた、いずみ野線ゆめが丘駅ホーム
- ⑬ 2016年にリニューアルされた相模鉄道の制服。「古くならない、醸成するデザイン」を採用
- ⑭ 住まいと暮らしの総合店舗、くらそラウンジ横浜店
- ⑮ 相鉄神田須田町第1ビル
- ⑯ 南万騎が原駅周辺エリアの未来を創るというコンセプトの一環として誕生した、サービス付き高齢者向け住宅、グランドマストみなまきみらい

2008 ▶ 相鉄ローゼンの躍進

構造改革に踏み切ったからこそ生まれた将来の展望。

■神奈川県内を中心にスーパーマーケットを展開している相鉄ローゼンの設立は、1982(昭和57)年9月1日。相鉄興業が運営していた相鉄ストアと横浜高島屋、相模鉄道の共同出資による相高ストアからの歴史を受け継ぎ、地域密着型スーパーマーケット「そうてつローゼン」を展開し、順調に成長してきた。

■しかし、1990年代に入ると日本経済の停滞による個人消費の落ち込みや企業間競争の影響を受け、成長が鈍化。そこで店舗の閉鎖、不採算事業である映画館業からの撤退などの構造改革に取り組み、さらに改革のスピードを上げるため、2008(平成20)年11月27日、丸紅と業務提携を結ぶ。翌年には上場を廃止。丸紅との提携後は、小売業に精通した人材の受入れを皮切りに、営業時間の延長、品質と量目の見直し、細目な売場の変更などを行ったほか、生鮮食品を担う相栄フーズの完全子会社化や葉山ボンジュールのインスタ特化により、ローゼングループ一体化経営の強化を図った。8年～10年周期だった店舗の改装は時代の変化に素早く対応するため、年間30店舗のペースで実施。なかでも2009年から始まった「ローゼン市」は、「価値ある商品を価値ある価格で」を、コンセプトにかかげボリューム陳列と関連販売で好評を博し、競合店からお客様を引き寄せるきっかけになった。ローゼン市は拡大を続け、

現在は毎月1日、第2・3水曜日、第2・4土曜日の月5回開催するまでになった。この日、本社は休業。社長以下全社員総出で店舗をサポートしている。こうした数々の構造改革が功を奏し、業績は2010年より上昇に転じた。2013年6月から2017年9月まで、52ヵ月にわたり既存店売上が前年比を上回るという快挙を達成するなど、営業力の向上により、当期純利益は3期連続で最高益を更新するまでのV字回復に至っている。これは苦しいときも従業員のリストラを行わず、全員がローゼンの一員として誇りをもち、一丸となって改革に取り組んできた賜物だ。

■神奈川県下ナンバーワンのスーパーマーケットを目指す相鉄ローゼンは、今後、相鉄の都心乗入れをにらみ、相鉄線と横浜市営地下鉄およびJR横浜線の間位置するエリアでの集客を強化する計画である。将来的には、横浜市北部および川崎市エリアへの出店を目指す。

■「そうてつローゼン」は、どの地域に出店しても、まずは半径500mの小商圏を確実にとらえ、地域のお客様に支持される「地域一番店」となることを目指していく。

- 1 そうてつローゼン ジョイナステラス二俣川店
- 2 毎月定期的に開催されるローゼン市でにぎわうそうてつローゼン 港南台店
- 3 そうてつローゼン かしわ台店
- 4 鮮魚売場に、平塚漁港直送「朝獲れの新鮮な魚」が並ぶ店舗も
- 5 開店前のそうてつローゼン ミツ境店青果売り場
- 6 そうてつローゼン ジョイナステラス二俣川店、新規開店日の朝礼の様子



2018 ▶ 二俣川駅前に職・住・遊が集積

二俣川駅南口地区第一種市街地再開発事業。



二俣川駅南口地区再開発前にあった駅ビル、二俣川グリーングリーン(1970～2014年)

■2018(平成30)年3月、二俣川駅南口に、二俣川駅南口地区第一種市街地再開発事業により、新しい街が完成した。29階建ての住宅棟「グレースシアタワー二俣川」(421戸)、11階建ての商業・業務棟、駐車場棟、交通広場からなる複合施設である。4月27日には商業棟と増築された駅舎上部を一体化した商業施設「ジョイナステラス二俣川」が開業。北口にある「二俣川相鉄ライフ」と合わせ、駅周辺は横浜市西部エリア最大級のショッピングゾーンとなった。

■業務棟7階から11階の「コブレ二俣川オフィス」は、駅直結オフィスとしては沿線最大規模のビジネス拠点である。保育園やコワーキングスペースなど多様な働き方に対応する支援施設も充実しており、昼間人口となるエネルギーあふれるワーカーが増えることで、

街全体の活性化が期待される。業務棟には病診連携を図るクリニックモールも開業。駅前に職・住・遊が集積した街が誕生した。

■これまで二俣川駅は、相鉄本線といずみ野線が分岐する戦略的拠点であるにもかかわらず、駅前にふさわしい土地利用がなされてこなかった。そこで道路拡幅や新規整備などと合わせ、「魅力あふれる街」を検討するため、1999年に発足したのが二俣川駅周辺再開発協議会だ。相鉄グループはこの協議会と連携しながら、自治会、商店街、行政、地権者を交えて、それまで分断されていた駅の南北を一体化した回遊性のある街づくりを進めていった。竹をイメージした植栽を施したのも、かつて駅前に竹林が広がっていたイメージを残してほしい、という地域住民からの要望を受けてのものである。

■東日本旅客鉄道(以下JR東日本)および東急電鉄との相互直通運転の開始によって、二俣川駅には新宿駅まで約44分、新横浜駅まで11分という利便性がもたらされる。将来、相鉄線が働く人も住む人にも「選ばれる沿線」になるよう、「知産知翔^{ちさんちしょう}」をコンセプトに、地域のコミュニティを大切にしたいと、タウンマネジメントは続いている。



①2015年3月に撮影された二俣川駅南口地区。解体前の二俣川グリーングリーンの建物が見える

②2018年4月に同位置から撮影された二俣川駅南口地区。住宅棟、商業棟、業務棟からなる新しい街が誕生

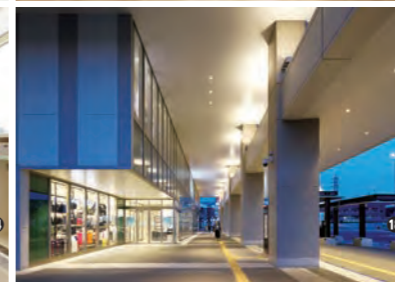
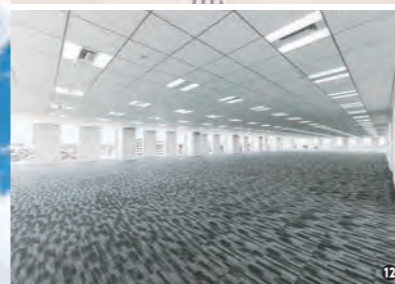
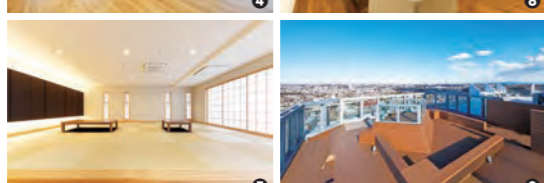
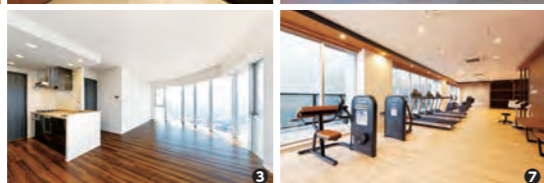
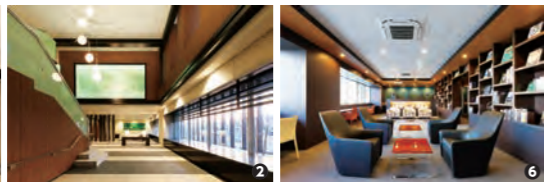


二俣川駅南口地区



住宅棟 — グレースシアタワー 二俣川

- ① エントランスホール
- ② エントランスラウンジ
- ③ 居室V type EARTH
- ④ キッズ・ママラウンジ
- ⑤ タタミラウンジ
- ⑥ ライブラリーラウンジ
- ⑦ フィットネスルーム
- ⑧ スカイラウンジ
- ⑨ スカイデッキ
- ⑩ グレースシアタワー二俣川外観



業務棟

- ⑪ オフィスエントランス
- ⑫ 10階のオフィスフロア
- ⑬ 6階のFUTAMATA RIVER LIBRARY
- ⑭ 5階の保育園・4歳児室

商業施設ジョイナステラス 二俣川

- ⑮ 東西自由通路
- ⑯ コブレ二俣川オフィスに至る通路
- ⑰ 3階の店舗
- ⑱ 3階のピロティ
- ⑲ 外観
- ⑳ 交通広場

1998 ▶ ホテル事業の拡大 ①

横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ ― 開業20周年を迎えた横浜を代表するホテル。

■横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズは、国際都市・横浜で歴史と実績を積み、2018(平成30)年に開業20周年を迎えた。その3年前の2015年、アメリカのマリオット・インターナショナル社が、シェラトンブランドを保有するスターウッドホテル&リゾートワールドワイドInc.を買収。これにより世界最大のホテルチェーンの仲間入りをした横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズは、これまで以上に国内外の多くのお客様に期待されるホテルとなった。

■一方でホテル業界の競争は厳しさを増しており、他ホテルとの差別化、サービスのさらなる向上が求められているのも事実だ。そこで横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズは、横浜ナンバーワンホテルを目指し、2016年9月1日に全客室を改装する4ヵ年計画を発表した。

■まずは2017年に、24階から27階を「シェラトンクラブ」に改装した。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」は、ファーストクラスの横浜滞在を提供するものである。地上100mからの眺望と231㎡の広さを誇るクラブラウンジ、また62室のゲストルームは、すべてを特別仕様としている。翌年には20階から23階を「ラグジュアリーフロア」に改装して、ワンランク上のおもてなしときめ細やかなサービスにより、お客様からの好評を得ている。

■横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズは、横浜駅西口のシンボリックな存在である。それは1998年の開業以来変わることなく続くものであるが、現在ホテル事業は、相鉄グループを支える第4の柱に成長しており、当ホテルの役割も変わりつつある。相鉄グループのホテル業をけん引するラグジュアリーブランドのホテルとして、20周年の決意も新たに、横浜を訪れるお客様をお迎えしていく。



006 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズのシェラトンクラブラウンジ



01 横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ

02 シェラトンクラブ ロイヤルスイート

03 シェラトンクラブ ジュニアスイート



05



06

1998 ▶ ホテル事業の拡大 ②

相鉄フレッサイン／ホテルサンルート——宿泊特化型ホテルの展開。

■2007(平成19)年12月1日、「相鉄フレッサイン 鎌倉大船」がオープンした。これが相鉄グループによる宿泊特化型ホテルの第1号店である。以来10余年を経た今、相鉄グループが展開している国内の宿泊特化型ホテルは、首都圏から京阪神圏を含め41店舗にまで広がった(2018年11月末日時点)。

■相鉄グループは2014年9月に、日本有数のホテルチェーン、サンルートの株式をM&Aの形で譲り受けた。2017年には横浜ベイシェラトン ホテル&タワーズ以外のホテル運営を相鉄ホテルマネジメントに統合。効率化を図りながら運営やリスクマネジメントのノウハウを共有することにより、ホテル事業の展開基盤は人的にも質的にも強固なものとなった。今後は相鉄フレッサインとホテルサンルートという二つのブランドを軸に、宿泊特化型ホテルを展開していく予定だ。

■相鉄グループの宿泊特化型ホテルの優位性は、駅や繁華街、有名観光地から5分以内という至便な立地と、効率的なローコストオペレーションにある。低価格を実現するため、ICT(情報通信技術)を活用し、セルフ型チェックイン・アウト機の導入や、フロントサービスの省人化などにも取り組んでいる。相鉄フレッサイン公式アプリを活用すれば、アプリから宿泊予約やスマートフォンによるチェ

クイン手続き、スマートフォンをルームキーとして使用することも可能である。多様なお客様ニーズに応えるため、ICTを活用したサービスは今後も積極的に導入していく方針である。

■2018年10月15日に「THE POCKET HOTEL 京都四条烏丸」が開業した。これはカプセルホテルと相鉄フレッサインの中間に位置するブランドで、簡易型ホテルでありながらカプセルホテルよりも高い安全性を、ビジネスホテルよりもリーズナブルな価格帯で提供するのが特長である。さらに寝具メーカーと共同開発したオリジナルキューブマットレスを導入するなど、お客様の快適性を追求することにもこだわった。新たな顧客層の開拓が期待されるブランドだ。

■宿泊特化型ホテル事業は新規参入が相次ぎ、競争が激化するとともにお客様のニーズも拡大している。相鉄グループはアップパーブランド「SOTETSU HOTELS THE SPLAISIR」や上記の簡易型ホテル「THE POCKET HOTEL BY SOTETSU」の展開を始めた。これによって宿泊特化型ホテル市場を全方位的にカバーすることができ、多様な出店が可能になった。

SOTETSU **FRESA INN**
PREMIUM SOCIAL AFFINITY

ホテルサンルート

THE POCKET HOTEL
BY SOTETSU

ザ・スプラジール——宿泊特化型ホテルのアップブランドを展開。

■宿泊特化型ホテルの競争が激化するなか、相鉄グループは客室面積11～13㎡が中心の相鉄フレッサイン(前出)に比べて、ひと回り面積の広いアップブランドの必要性を感じ、立ち上げたのが宿泊特化型ホテルのアップブランド「SOTETSU HOTELS THE SPLAISIR」だ。

■出店のため、候補地を検討するなかで出てきたのは韓国におけるリブランドの案件だった。これが1号店の「ザ・スプラジール ソウル^{ミッドン}明洞」(428室・2018年2月開業)である。続いて5ヵ月後に「ザ・スプラジール ソウル^{トンデムン}東大門」(215室・2018年7月開業)が開業。こちらもリブランドによる出店である。

■いずれも取得後に宿泊特化型ホテルのアップブランドにふさわしいホテルに生まれ変わらせ、立地のよさと客室の快適さで、宿泊客からの評価も高い。

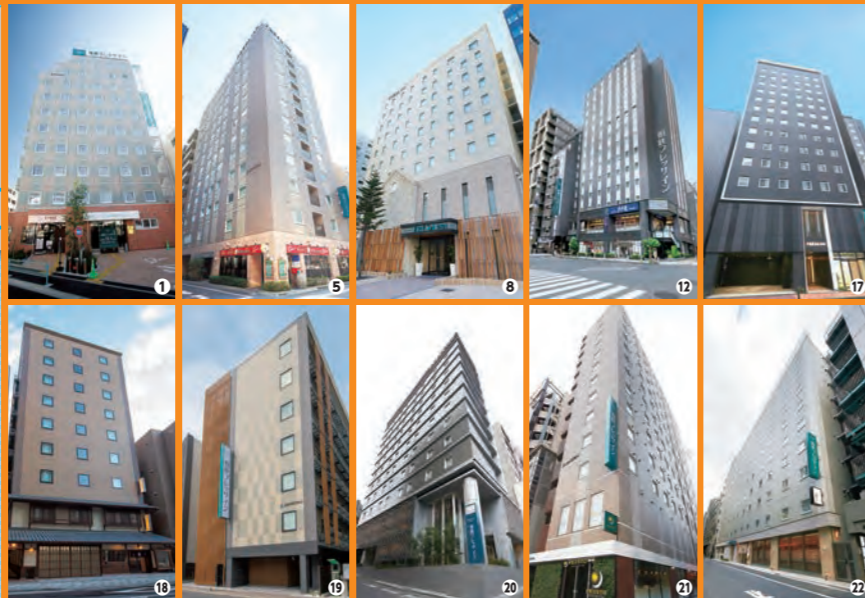
■海外でビジネスをするうえで難しいことの一つに、言語・文化・慣習の違いがある。チームで仕事をするというよりは、個人で担当業務をこなすスタイルが多い現地スタッフに、相鉄フレッサインで培ってきた協働の精神と効率的な仕事の進め方を理解してもらうには、多くの苦労と時間を要した。

■また、SNSが大きな影響力をもつ韓国では、レピュテーションマ

ネジメントが重要になる。お客様の要望や不満をいち早く把握し、適切で素早い対応をするためには、スタッフ全員がザ・スプラジールのブランドに込めたお客様との約束を理解し、能力を発揮できることが大切だ。ザ・スプラジールをお客様に最も愛されるブランドに育てたい。海外での挑戦は、まだ始まったばかりである。

■フランス語で喜びを表す「PLAISIR」に相鉄グループの頭文字「S」を組み合わせた「THE SPLAISIR」は、相鉄グループの新たなホテルブランドとして、また国内外における宿泊特化型ホテルのアップブランドとして、さらなる事業拡大を図っていく。

SOTETSU HOTELS
THE SPLAISIR

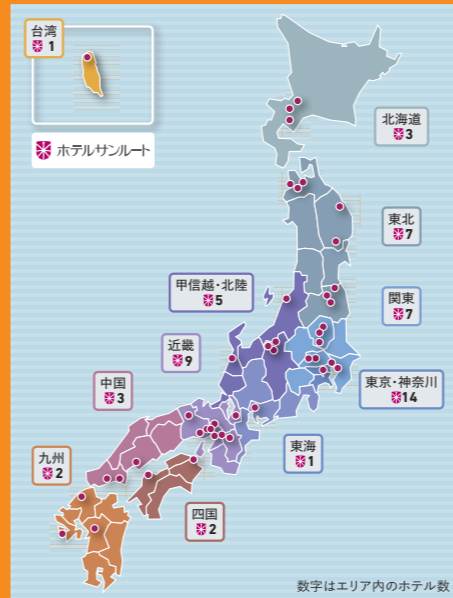


相鉄フレッサイン店舗 2018年11月10日現在

- 1 鎌倉大船 / 2 藤沢湘南台 / 3 横浜戸塚 / 4 浜松町大門 / 5 東京京橋 / 6 ホテルグランドフレッサ 赤坂 / 7 千葉柏 / 8 東京田町 / 9 日本橋茅場町 / 10 東京東陽町駅前 / 11 日本橋人形町 / 12 新橋日比谷口 / 新橋日比谷口別館 / 13 横浜桜木町 / 14 東京蒲田 / 15 藤沢駅南口 / 16 御茶ノ水神保町 / 17 銀座七丁目 / 18 京都四条烏丸 / 19 京都駅八条口 / 20 東京六本木 / 21 上野御徒町 / 22 銀座三丁目 / 23 東京錦糸町 / 24 東京神田 / 25 大阪淀屋橋 / 26 大阪心斎橋

OPEN予定の店舗

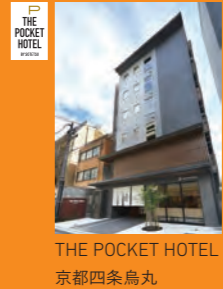
- 27 神戸三宮 / 28 大阪なんば / 29 ソウル明洞 / 30 名古屋駅前 / 31 横浜駅東口 / 32 鎌倉大船II / 33 東京田町II



ホテルサンルート店舗

2018年11月10日現在

- 1 ニュー札幌 / 2 新潟 / 3 広島 / 4 長野東口 / 5 上田 / 6 品川シーサイド / 7 川崎 / 8 東新宿 / 9 プラザ新宿 / 10 新橋 / 11 有明 / 12 長野 / 13 大阪なんば / 14 フォーレスト本郷 / 15 東京グリーンパレス / ほかに、フランチャイズ39店舗



2019 ▶ 都心直通プロジェクト

相鉄線の未来を切り拓く、ビッグプロジェクトの始動。



■2006(平成18)年5月、相模鉄道は、JR東日本および東急電鉄との相互直通運転実施に関する整備構想・営業構想の認定を申請した。

■相鉄の都心直通プロジェクトは、都市鉄道等利便増進法に基づき計画された、相模鉄道とJR東日本および東急電鉄との相互直通運転計画であり、都心乗入れを契機に沿線価値を向上させて、ひとりでも多くの生活者を沿線に呼び込むことが狙いである。

■相鉄線西谷駅から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、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から東急東横線・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、開業後は相鉄線沿線から東京都心部までの所要時間が大

幅に短縮される。運行開始は、相鉄・JR直通線が2019年度下期、相鉄・東急直通線が2022年度下期を予定している。

■相鉄線は、大手民鉄において唯一都心に乗り入れている路線であり、また、1995年度をピークに輸送人員が年々減少傾向にあったことから、社内では輸送ネットワークの拡充に関する研究・検討が進められていた。JR東日本との相互直通運転については、検討過程においてさまざまな接続案が検討されたが、速達性・安全性などを総合的に勘案した結果、現在のルートが最善のものであるとの結論に至った。この後、計画された東急電鉄との相互直通運転とともに、2006年6月、国土交通省より都市鉄道等利便増進法に基づく大臣認定を受け、都心乗入れに向けたプロジェクトは始動した。

■相模鉄道は、2010年3月25日、鉄道・運輸機構と共催で西谷地区センターにて、相鉄・JR直通線建設工事の起工式を開催した。式典には、神奈川県知事や横浜市長など約150名の関係者が出席し、起工宣言や鉄入れなどが行われた。

■2019年度、プロジェクト発表から13年の月日を経て、いよいよ相鉄は都心に乗り入れる。



相鉄・JR直通線／相鉄・東急直通線の整備に伴う工事(羽沢横浜国大駅付近)

YOKOHAMA NAVYBLUE



相鉄・東急直通線用に
新造した20000系車両



相鉄・JR直通線用に
新造する12000系車両
(2019年導入予定・
イメージ)

100 YEARS AT SOTETSU

2018(平成30)年12月発行

装丁———水野 学(good design company)

本文デザイン——大日本印刷株式会社(制作協力:株式会社工作舎)

発行———相鉄ホールディングス株式会社

横浜市西区北幸2-9-14

印刷・製本——大日本印刷株式会社

東京都新宿区市谷加賀町1-1-1

*添付のCD-ROMはPC用で、「相鉄グループ100年史」のPDFデータが収録されています。PCでご覧ください。

*「相鉄グループ100年史」の内容や掲載写真・図表などを、当グループへ事前の許諾無く、転載・複製することを禁じます。引用を行う場合は、出所を明記してください。

