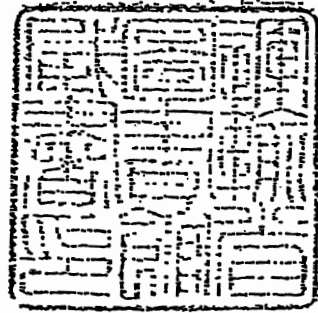
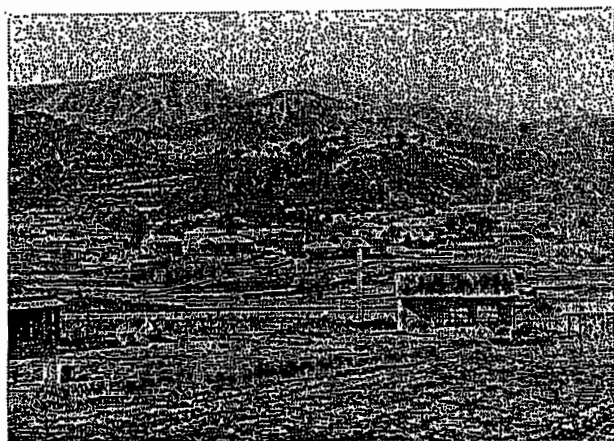


小田急五十年史





開通直前の鶴巻駅と鶴巻温泉

れより早く、三年（一九二八）度下期から補助金の交付を受けることができた。おおむね年間二〇万円弱であったが、それでも前ページの表のとおり継続して援助を受けられたことは干天に慈雨であった。

三 沿線開発への努力

各地で土地住宅を斡旋

首都西南郊から神奈川県中央部への交通動脈となった小田原急行鉄道であったが、その路線の大部分は山野と田園の過疎地帯を走っていた。当然のことながら、沿線に定着人口をふやさなければ地域の発展も、したがって会社の発展も望めない。

開通の前年から祖師ヶ谷大蔵周辺に五万坪（約一六万五三〇〇平方メートル）、喜多見、狛江の近辺に四万坪（約一三万二二〇〇平方メートル）、西生田付近で一万坪（約三万三〇〇〇平方メートル）の土地を地主と契約し、これを住宅用借地として手数料なしで斡旋した。ちなみに、一か月の借地料は祖師ヶ谷大蔵で坪（三・三平方メートル）当たり三銭五厘、狛江で二銭、西生田で一銭内外であった。斡旋手数料をとらなかったのは、沿線の発展こそが急務で、沿線が発展すれば、それが反映されて社業の発展をもたらすことになるという考えによるものであろう。

これらの地域は、新宿から二〇〜三〇分の距離にあり、関東大地震以来郊外移住の気運が高まっていたので、かなりの需要があり、住宅建築者も半年ほどの間に一〇〇世帯を超えた。小田原急行鉄道は、その後も契約地をふやして無料斡旋をさかんに進めた。

一方、祖師ヶ谷大蔵に小住宅一〇〇軒を建築して郊外住宅縦覧会を開いたところ評判がよく二か月のうちにほとんどが売切れた。これに力を得て、昭和三年（一九二八）から四年（一九二九）にかけて千歳船橋、喜多見、狛江などでも住宅分譲を行なった。いずれも小規模ではあ

ついて、とられて、またついた「温泉」の二字

丹沢山塊東麓の温泉群のなかでは「駅前温泉」の形をなしている鶴巻の開発が早かった。小田急開通の一月後に開業した光鶴園は、陣屋に次ぐ老舗であるが、小田急社長利光鶴松翁がひいきにしていた、柳橋の料亭の女中頭からのちに芝浦の料亭の女将になった通称「お光さん」にすずめて開かせたもので、このため屋号に兩人の名が一字ずつ入っていると言ひ伝えられている。

ところでこの温泉の下車駅は、はじめ「鶴巻」でスタートし、昭和五年にいったんついた「温泉」の二字を戦時中にはずされてしまい、昭和三十三年にまた「温泉」の二字を復活するという異色ある変遷をたどった。「温泉」はイカンと削られた昭和十九年十月の改称は、ちょうど東急時代のこと、一枚のポスターに次の五駅分がまとめて発表された。(カッコ内は現在の駅名)

鶴巻温泉↓鶴巻(鶴巻温泉)

網島温泉↓網島(網島東急)

二子読売園↓二子玉川(二子玉川園同)

味の素前↓鈴木町(鈴木町東急)

キリンビール前↓キリン(廃止同)

一見してわかるように、行楽色がハッキリ出ている駅名と、私企業のCM的駅名がヤリ玉にあがっている。まことに非常時色の濃い駅名変更であった。

ったが、これに触発されて付近に住宅を建てる者がふえてきた。

高級住宅地成城のスタート

朝日新聞社が成城で住宅展覧会を開いたのもこのころであった。同社が新進の建築家に依頼して新しい住宅設計の見本として多種多様な住宅を建築し、展示販売したもので、近代感覚に溢れたモダンな洋風建築が多かった。小田原急行鉄道はこの用地幹旋、宣伝などに全面的に協力した。成城は小田原線開通前は不毛の山林と原野であったが、小原國芳が東京牛込から学園を移すとともに、二万坪(約六万六〇〇平方メートル)の土地を買収し、区画整理をして住宅地として売出した。この住宅地を買って住みついた人に各界の知名士が多かったこと、朝日住宅展の影響などで、成城は高級住宅地として発展していった。とくに昭和八年(一九三三)にPCLの砧撮影所ができると有名芸能人が多く移り住むようになり、その知名度をさらに高めた。

鶴巻温泉売出す

そのほか、小田原急行鉄道は鶴巻にも五万坪(約一六万五三〇平方メートル)を買収または借地し、温泉旅館や別荘の誘致に努めた。昭和五年(一九三〇)三月には駅名も鶴巻から鶴巻温泉に改めた。ここに温泉が湧出したのは大正三年(一九一四)で、温泉旅館は七年(一九一八)に開業し、関東大震災で壊滅したあと昭和四年(一九二九)に復興した平塚園が一軒だけであったが、小田原線開通の一月後に光鶴園が開業した。平塚園は現在の陣屋で、今に続く二大旅館の並立は小田原急行鉄道の開通とともに始まった。その後旅館は四軒にふえ、日華事変や太平洋戦争の暗い時代を経て現在は十数軒が林立する盛況をみせている。

林間都市の建設を目指す

小田原急行鉄道は開業前の大正十四年(一九二五)から昭和二年(一九二七)ごろにかけて、

林間都市こぼればなし

小田急の歴史を語るとき素通りすることのできないものに、林間都市がある。戦前の沿線開発の目玉商品で、利光鶴松社長は「林間都市遷都(首都の移転)論」までブチあげていたほど構想雄大なものだった。

昭和一ケタ時代、南林間地区の駅周辺には小田急の手で野球場、サッカー場、テニスコートなどが設けられた。また芸能界でも、のちに蒲田から大船へ移った松竹撮影所が、当初はこの林間都市に土地を手配して移設の動きをみせたため、一時は前述のテニスコートで女優や子役たちの姿が散見されたこともあったという。

ところで小田急は江ノ島線敷設時、この地区に中和田、公所、相模ヶ丘の三駅を設けることにしたが、林間都市建設構想と相まってその知名度を高めるため、開通直前の昭和四年三月五日、予定されていた前記三駅の名称を、それぞれ東林間都市、中央林間都市、南林間都市と改めた。

しかし雄大な駅名に反して肝心の「都市」の建設は一向にはかどらず、林間都市と呼ぶにはへだたりがありすぎて、昭和十六年十月に三駅揃って「都市」の名が削られた。ところが今日この辺りは立派に都市化しているから、この三駅は「林間」の時代に「都市」であり、「都市」の時代に「林間」を名乗るといふ皮肉な結果になっている。

沿線開発の目的で大野、大和、座間を中心に買収しておいた約一〇〇万坪(約三三〇万五八〇〇平方メートル)のうち江ノ島線沿いの約八〇万坪(約二六四万四六〇〇平方メートル)に、同線の敷設とあわせて林間都市を建設しようという計画をたて、二年春ごろからその具体化に着手した。

この計画は、まず南林間、中央林間地区六五万坪(約二二四万八八〇〇平方メートル)を区画整理して分譲住宅地とし、最終的には約五〇〇〇戸の新住宅都市にしようという構想であった。私鉄で初めて土地分譲、土地付住宅の経営を始めたのは小林一三の箕面有馬電気軌道(現阪急電鉄)であったが、東京近郊では大正中期以降、澁澤榮一が田園都市会社を興し、交通機関の完備した田園都市の建設をもくろんで成功した。これが田園調布であり、現在の東京急行電鉄の母胎となった目黒蒲田電鉄である。

利光鶴松は東京高速鉄道発起のときにすでに外濠を埋立てて住宅地にすることを考えたり、その第二期線計画に関連して郊外開発を企図したこともあったから、林間都市の建設は小田原急行鉄道の計画と同時に構想されていたと思われるが、それも小林一三や澁澤榮一の成功に刺激されてのことであったともいえるのである。

地域のほぼ中央を江ノ島線の線路が通り、東、中央、南の三地区それぞれに駅を置いた。区画整理は出来たとはいえ、一軒の人家とてなく、周囲は雑木林の続く広漠たる原野であった。そのただなかに出来た駅に利光鶴松は「林間都市」の名をつけた。現在は「都市」が消えて単なる「林間」となっているが、利光は緑のなかに将来生まれるであろう数千戸の壮大な住宅都市を夢見たにちがいない。

実際、計画は雄大であった。駅を中心に放射状に道路が整然と配置され、単に住宅だけでなく、公園、テニスコート、ラグビー場、野球場などを設け、快適な林間都市生活が楽しめる配慮をした。教育施設としては昭和四年(一九二九)に大和学園が開校した。園主の伊東静江は利光鶴松の息女で熱心なクリスチャンであり、小田原急行鉄道常務の伊東亮一に嫁したが、夫の亮一が病のため会社を辞してからは女の細腕で一家を支え、信仰と教育事業に後半生を捧げ



相模カンツリー倶楽部 (昭和26年)

た。

第一回の分譲開始は昭和四年(一九二九)十一月で、南林間西地区の約二二万四〇〇〇坪(約七四五〇〇平方メートル)、坪(三・三平方メートル)当たり三円九〇銭から一二円と記録にある。次いで翌五年(一九三〇)十月には東地区の五万坪(約一六万五三〇〇平方メートル)、さらに六年(一九三一)五月には中央林間の二二万四〇〇〇坪(約七〇万七四〇〇平方メートル)の分譲を開始した。

小田原急行鉄道は、分譲地の下見客には新宿(南林間都市(現南林間))往復の無料乗車証を発行し、土地購入者や住宅建築者には優待乗車証を交付したり、特別割引運賃の回数券を発行するなどの特典を設けて販売促進に努めた。また分譲地のPRと周辺の開発促進をはかって大相撲の興行を企画したり、ゴルフ場の建設や松竹撮影所の誘致をもくろんだ。ゴルフ場については昭和二年(一九二七)の秋から斯界有識者や地元地主らと調査折衝を始め、一時は難航したけれども、池邊稻生、利光學一、三浦貢らの尽力で相模カンツリー倶楽部が生まれ、六年(一九三一)九月に仮オープンして以来、名門チャンピオンシップコースとして今日に至っているが、その他の計画はいずれも思わしい結果を得なかった。

この両地区の分譲地は、昭和十四年(一九三九)夏の時点で一五万一〇〇〇坪(約四九万九二〇〇平方メートル)が売却済みで、販売総額九一万一〇〇〇円(月賦・未収金含む)を挙げたとあるが、所期の構想からすれば不本意な成績であった。そこで残存土地は東京横浜電鉄(現東京急行電鉄)と提携して販売すべく同社と契約を結び、一方、会社・工場を誘致して工業都市とする予定であった東林間地区一二万九〇〇〇坪(約四二万六四〇〇平方メートル)と、座間遊園予定地の二二万坪(約七六万三〇〇平方メートル)がこの時期にはまだ手つかずであったのを、湘南興業と提携して販売することにした。

この新方式で売出しにかかったのは昭和十五年(一九四〇)からであったが、大して進展をみないうちに太平洋戦争が始まり、利光鶴松の描いた林間都市の夢の実現は戦後に持越されることとなった。



開園当初の向ヶ丘遊園地

土地住宅販売・賃貸収入の推移は次のとおりである。

土地住宅販売・
賃貸業営業成績表

年 度	収 入
	円
昭 2 下	4,562.590
3 上	16,676.860
3 下	50,411.525
4 上	33,047.270
4 下	32,184.120
5 上	55,218.930
5 下	55,698.300
6 上	57,840.200
6 下	47,390.830
7 上	65,738.935
7 下	67,028.070
8 上	62,154.680
8 下	59,663.975
9 上	53,449.600
9 下	50,902.180
10 上	42,824.550
10 下	38,784.260
11 上	34,928.720
11 下	33,233.890
12 上	39,846.920
12 下	29,026.810
13 上	30,763.480
13 下	29,826.920
14 上	27,797.690
14 下	32,279.440

向ヶ丘遊園地の開設

都会人に憩いの場を提供し、同時に鉄道の培養に資するため、向ヶ丘に遊園地を建設し、小田原線開通と同時に昭和二年（一九二七）四月一日から開園した。

当初は、尾根続きの枳形山に白羽の矢を立てて地権者と折衝したが、園内に経営する旅館、食堂などの権利や法外な金額を要求されたためとまらず、結局、いまの場所に落ちついた。枳形山に比べて駅から遠いのがたたり、その後、豆汽車を敷設するなど誘客に努めたものの、長らく不振を続けることになった。前記地権者はのちに枳形山を材料に事業を企画したが失敗し、二束三文で手放してしまっただけに、この土地を入手できなかったのは残念なことであった。

遊園地に関する最も古い記録は、大正十五年（一九二六）十月十三日付の調査課起案の稟議書で「向ヶ丘遊園地道路（登戸裏道）五百九十二坪取纏メ登記済ニ付キ伊藤氏ニ謝儀金貳千九百六拾円也送呈可然哉仰御決済候也」というもので、現在の向ヶ丘遊園駅南口から府中街道へ通じる道路の買収に関したものであったと思われる。伊藤氏とは丸山教先代教主の三代目伊藤六郎兵衛のことで、同氏は鉄道用地の買収にも尽力した。

遊園地の敷地は借地で、大正十五年（一九二六）十二月十七日、向ヶ丘村長尾七万二〇〇〇坪

俳優学校もあった？向ヶ丘遊園地

向ヶ丘遊園地は、自然公園的な性格の遊園地だったが、娯楽施設も無いではなかった。そのハシリは土器投げで、開園直前の昭和二年三月の日付で、権利金五〇〇円で土器投げの営業を許可した文書が残っている。最近でも谷間の土のなから土器の破片が出てくるそうだ。続いて昭和三年末から四年にかけて、テニスコート、ローラースケート場、天然スケート場が新設された。前二施設は委託経営で、戦後四十一年に豆電車が廃止されるまで終点前で茶店をやっていたお婆さんが経営していた。

面白いのは、昭和三年一月に園内に日本映画俳優学校が開設されたといわれていることである。校舎、寄宿舎、撮影所も設けられたというが、内容やその後については全くわからない。今は立派なビルになったが、登戸の古い料亭で紀伊国屋というのがあり、開園の当初から園内に茶店を出していた。先代夫人、といっても当時すでに相当のお婆さんだったが、この人の話では、上原謙や佐野周二と並ぶ三大スターといわれ、いまでも活躍している佐分利信がこの卒業生だったという。

(約二万八〇〇〇平方メートル)の三〇年間の地上権契約を、地主二一名との間に結んだと記録にある。この契約には地元農民の反対が多かったが、前記伊藤六郎兵衛や、当時の橘樹郡で二人しかいなかった多額納税者の一人、鈴木久彌の努力でまとめることができた。

二ヶ領用水沿いの道路用地を買収し、駅から遊園地入口まで豆汽車を敷設開業したのは、開園の年の六月であった。

これとともに翌昭和三年(一九二八)にかけて野外舞台、音楽堂、あずまや、無料休憩所、売店などを設けたのははじめ、一万本と称する染井吉野、ツツジ、楓などの植樹をした。これらの施設増備によって入園者は増加したが、やはり春の花見など特定の季節に集中し、他の時期は期待に沿わなかった。当時の文書をみると、豆汽車利用者のみ入園無料とあるが、実際はすべて無料であったようである。向ヶ丘遊園地が今日の盛況をみるまでには、戦時中、近衛騎兵連隊の訓練場となった時代を含め、本線鉄道と同様に長い苦難の歳月を経なければならなかった。なお、利光鶴松はこのほか座間に遊園地の建設をもくろみ、新座間の駅名までを変えたが、計画のままに終わり、宅地として開発されることになったことは前に触れたとおりである。

ここで、江ノ島線開通後から一〇年間の主な出来事を拾うと、役員人事では、昭和七年(一九三二)六月に利光學一、九年(一九三四)十二月に高野猶次、十年(一九三五)六月に池邊稻生、廣瀬健吉、十二年(一九三七)六月に小山一郎がそれぞれ取締役(池邊は副社長)に就任し、前記池邊のほか四年(一九二九)六月に吉村恵吉が副社長に、同じ四年四月に安東龍五、栗崎康太郎、七年(一九三二)二月に三浦貢が常務にそれぞれ就任している。一方、四年(一九二九)四月に常務取締役中村壯太郎、七年(一九三二)一月に取締役副社長吉村恵吉、九年(一九三四)十二月に取締役楠熊治郎、十年(一九三五)六月に常務取締役安東龍五、取締役兒玉隼槌、十一年(一九三六)一月に監査役鈴木茂兵衛、十二年(一九三七)六月に取締役益田元亮(監査役に就任)、小久保喜七、監査役原田十衛が辞任したほか、十三年(一九三八)七月



開通直後の成城学園前駅

に常務取締役栗崎康太郎が逝去している。楠熊治郎、安東龍五の辞任は帝都電鉄の常務、専務に就任のためである。

総務・経理関係では昭和四年（一九二九）八月、東京山手急行電鉄の株式を取得して同社の経営を管理し、九年（一九三四）五月に第一回鉄道財団による社債七五〇万円を、同年九月に第二回七五〇万円を発行した。前出の東京山手急行電鉄はのちに帝都電鉄と改称し、八年（一九三三）八月に渋谷と井ノ頭公園間を開業している。

営業関係では、昭和六年（一九三一）八月に大山鋼索鉄道および伊勢原サンエキ自動車と、八年（一九三三）四月に南武鉄道と、同年八月に帝都電鉄と、九年（一九三四）六月に神中鉄道とそれぞれ連帯運輸を開始した。また九年（一九三四）四月一日に梅ヶ丘駅を新設開業した。なお、昭和十三年（一九三八）六月にバス営業を始めているが、これについては次節で述べる。

四 スト騒ぎ、寸前で収拾

過激派に乗せられる

この苦渋に満ちた揺籃時代に、小田原急行鉄道はなおいくつかの事件に遭遇し、難局を切抜けねばならなかったが、その一つは「ストのない小田急」に戦前ただ一度、あわやという場面を現出した昭和七年（一九三二）五月のスト未遂事件であった。

社内にはそのころ、交友会という組織があった。一種の従業員組合で、車庫勤務者を中心に発足し、次第に現業従業員のなかに輪を広げていった。当初は親睦団体的性格のものであったが、深刻な不況を背景に尖鋭化した労働運動、とくに東京・横浜市電の過激派の影響を受けて、リーダー格の社員の一部が左傾化し、交友会は会社に対する交渉団体的な性格を強めていった。昭和七年（一九三二）春、交友会は京浜地区の公営交通・私鉄の労働組合・従業員組合と足

「乗らずに歩く人」と「歩かずに乗る人」

今まで交通機関のなかった地域に電車が走り出すと、たしかに便利にはなったにちがいないが、運賃を払うことが負担になるので、乗ったほうが楽なのに歩く人も出れば、逆に歩くべきところを一駅乗る人も出てきた。

原町田の隣接町村から原町田までイッパイ飲みに行こう、という人たちにとっては電車賃の支出は痛い。多少くたびれても、時間がかかっても、歩いて電車賃を浮かせれば、一杯多く飲めるといっわけで、乗らずにテクテク歩いた。

その反対に本来歩いて回るべきを一、二駅電車に乗ったのが行商人である。駅が出来、電車が走っているとはいえ、沿線は未開発で駅と駅の間は人家が一軒もない。電車賃の出費を惜しんで一駅間歩いたところで、収入ゼロでは電車に乗ったほうがずっとマシというわけである。

昭和一ケタ時代の小田急沿線のだかさゝを如実に物語る話ではある。

並みを揃え、「出征者、入営者とその家族の生活補償」などの要求を掲げて会社と交渉を始めるとともに、同会幹部の過激派は京浜地区各企業内の共産党細胞と連携しつつ、メーデーを機に呼応してストに入ることを企図した。このスト計画は、必ずしも社内の大勢の支持を得たものではなかった。一部過激派は、変電所を爆破して電車の運行阻止をはかる強行策を企図したと伝えられるが、これが当局の探知するところとなり、三月二十五日、首謀者であった共産党細胞の社員二名が逮捕されたのを皮切りに、四月末までにリーダー格の社員十数名が検挙され、ストは不発に終わった。

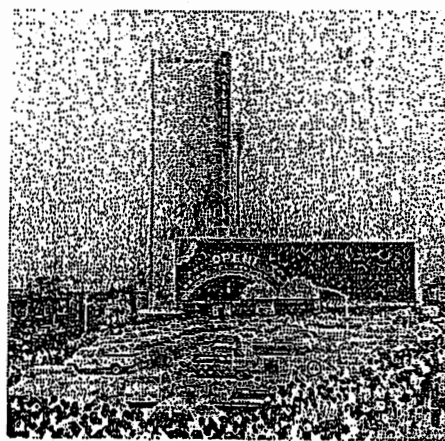
この事件は、従業員の待遇問題が背景にあったとはいえ、むしろ、これに名を借りた極左主義者の組織拡大作戦であり、一部社員がその勢力に利用されて暴走したものと考えられる。当時の労働情勢について簡単に触れておこう。

“おらが鉄道”意識が暴走を止める

日露戦争の勝利によって我が国は、世界の強国に仲間入りして国際的な地位を高める一方、軍部を中心に国家権力を強めていった。大正に入って第一次世界大戦が勃発し、これが軍部をさらに高姿勢にしたが、反面、このころ世界的に興隆した反戦平和の運動が我が国にも普及し、いわゆる「大正デモクラシー」となって大衆のなかに浸透した。

大戦中に異常な活況を呈して繁栄した我が国経済界は、大戦後の反動恐慌をきっかけに、慢性的な不況を続けて昭和恐慌に突入していった。大正デモクラシーが、一つのまとまった社会運動として現れてきたのは大正五年（一九一六）ごろからで、不況の深まりと相まって労働運動が急テンポで発展し、これにもなって労働争議、小作争議も頻発した。

大正十四年（一九二五）に普通選挙法が公布されたが、これと引換えに制定された治安維持法により、十一年（一九二二）に結党された共産党は厳しい弾圧にさらされた。十二年（一九二三）末に党员五〇人が検挙されたのは治安維持法以前のことであったが、再建に踏み出した



新装成ったOXストア経堂店

合併後は、物品販売業をストア形式によるものと駅構内売店形式のものに二大別し、前者はオー・エックスストア、後者は小田急商事売店と称して運営されることになった。この合併により、当社沿線における競合関係は解消され、さらに流通部門が小田急商事と小田急百貨店に集約されたため、それぞれの性格を生かした特長のある販売業として、いっそうの発展が期待されることになった。

小田急商事は、合併一か月後の昭和四十一年（一九六六）八月には小田急相模原駅構内に相模原店を開設したのをはじめ、四十二年（一九六七）以降も長後駅構内、伊勢原駅構内、町田木曾団地内、玉川学園前駅構内、読売ランド前駅構内、横浜線橋本駅前に相次いで新店舗を開き、四十年代（一九四五～七四）前半には、旧小田急商事の町田店と下北沢店をあわせてチェーン店の数は一二店舗に達した。

二 不動産業の拡充

三十年代半ばから活況

戦後の都心部の過密化と首都圏の拡大を背景に、昭和二十年代（一九四五～五四）末から沿線の住宅開発はめざましく進んだ。沿線の発展のために、交通の動脈として当社線の果たした役割がすこぶる大きかったことはいままでもないが、世田谷区内、狛江、林間地区などにおける住宅金融公庫融資（つぎの建売住宅）百合ヶ丘や玉川学園台を中心とする多摩丘陵の開発をはじめ、当社が直接手がけた地域開発もまた少なくなかった。

当社不動産部門の昭和三十年代（一九五五～六四）の実績をみると、販売土地面積五〇万八二〇〇坪（約一六八万平方メートル）販売戸数二五〇二戸とある。二十年代（一九四五～五四）後半の五年間が一・二万二四七六坪（約四〇万四九〇〇平方メートル）、三四九戸であったから、三十年代

に入って販売土地は年平均で二・一倍、販売戸数は三・六倍と、飛躍的に増加していることがわかる。またその開発区域も、初期には世田谷区をはじめ近郊区域が中心であったのが、町田、大野、相模原、東く南林間、鶴間、長後周辺や多摩丘陵地帯などの中距離地域に延びていった。

こうして、創業当初にもくろんで果たせなかった林間都市建設の構想は、四半世紀の星霜を経てようやく実り、不毛の多摩丘陵地帯も高層住宅の林立する団地や高級住宅地として生まれ変わった。住宅公団などの大型団地もめざましくふえた。

小田急不動産の設立

このように不動産部門が活況を呈する情勢のなかで、当社は昭和三十九年（一九六四）十二月十六日、小田急不動産株式会社を設立した。資本金は一億円で当社の全額出資、社長は当社社長安藤楯六が兼任した。

深刻な住宅難を背景に、開発の波が既成都市近郊から次第に奥地へ広がって不動産業界が活況を呈する一方、郊外地域の濫開発やスプロール化など、さまざまな歪みが現れてきた。それだけにデベロッパーとして当社に課せられた責任と期待はより大きなものとなってきた。しかし、相次ぐ団地の建設によって近郊に住宅好適地は払底し、加えて学校、会社、工場などの新設が盛んに行なわれて地価が年々高騰を続ける情勢下にあっては、鉄道業の付帯事業としての不動産業は、いろいろな面で制約を受けざるをえず、十分に事業を展開することが困難になってきた。そこで当社は、社内外の情勢を検討した結果、従来の事業部の機構はそのままにしてこれまでどおり直営で不動産事業を行なう一方、別に新会社を設立して不動産事業の拡充強化をはかることにしたのである。

したがって新会社は、沿線における土地の買収・販売はもとより、広く沿線外にも進出して、マンションの建設・分譲・賃貸、保険代理業など広範囲の事業を経営することになった。



昭和30年ごろの箱根ハイランドホテル

なお、当社は新会社に対し、営業基盤の早期確立と将来にわたって安定収入源の確保をはかるため、当社保有土地と広告業の一部を譲渡した。

このようにして誕生した小田急不動産は、町田金森、大野台などの土地分譲に続いて昭和四十二年（一九六七）には初めて沿線外の豊四季、江戸川台に進出し、翌四十三年（一九六八）にはデラックスな信濃町賃貸マンションを建設するなど活発に事業を進め、流通部門とともに当社の経営多角化の中核として発展していった。

三 観光事業の強化拡充

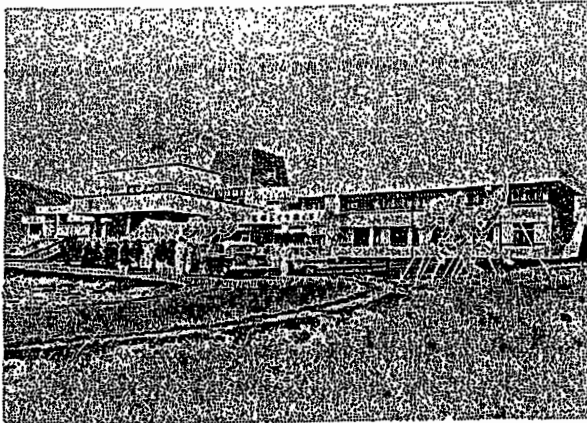
箱根ハイランドホテルの経営

第三章第三節で述べたとおり、国際観光、光林社を傘下に入れ、新装成った山のホテルを拠点にして、箱根地区における観光事業を本格的に展開することになった当社は、さらに昭和三十六年（一九六一）十一月、株式会社箱根ハイランドホテルを傘下に加えた。

同社は昭和三十一年（一九五六）六月、三井財閥の團伊能が、その父團琢磨の仙石原の別荘を利用してホテル営業を行なうため、三井系各社の支援を得て、資本金二五〇〇万円をもって設立した会社である。同社は、旧別荘の建物を増改築して昭和三十二年（一九五七）五月にホテル営業を開始し、三十三年（一九五八）から三十四年（一九五九）にかけてロッジや和風の別館楓荘を増設したほか、再三の増資を行なうなど積極経営を進めた。

同ホテルは開業以来、各宮家、著名政財界人、外国大公使など特定上流階層の愛顧を得て、高級リゾートホテルとしての評価を高めたが、収支を度外視して常に最高のサービスを提供し、個人が自宅に賓客を招いて接遇するような感覚で経営したため、業績は年とともに悪化した。

ここにおいて同社は、社長の團伊能を通じて西武鉄道会長の堤康次郎と、また三井信託銀行



開業当初の箱根レイクロッジ

社長の林賢材を通じて当社社長の安藤楯六とそれぞれ交渉を持った結果、当社の支援によって経営の建直しをはかることになった。

これにより当社は、昭和三十六年（一九六一）十月に実施された同社の二〇〇万円増資に際してその全額を引受けるとともに、資産の一切を買取り、同年十一月、会長に退いた團伊能に代わって安藤楯六が社長に就任、当社の関係会社として再建のスタートをきった。資本金九一八三万円、施設は純洋式の本館（客室九）と和風の別館（客室一〇）のほか、コテージ七棟、ロッジ一棟などであった。

箱根レイクロッジの開業

ゴールドデューコースの基幹となる早雲山と桃源台間のロープウェイを開通させた箱根ロープウェイ株式会社は、昭和三十七年（一九六二）三月、芦ノ湖畔桃源台に箱根レイクロッジを開設した。

神奈川県は、仙石高原の桃源台に近い一帯を、国民のための健全なレクリエーションゾーンとするため、広大な園地計画を立案し、運動公園、花の広場、遊歩道、キャンプ場など県自身の手による園地整備のほか、民間資本を導入して宿泊施設を中心にした各種レクリエーション施設を建設することにした。箱根レイクロッジは、この湖尻地区集団施設計画の一環として県の特認を得て建設されることになったものである。

敷地面積一万六五〇〇平方メートル、延べ建築面積一七五〇平方メートルの鉄筋コンクリート造り（一部木造）三階建てで、客室は二八を数えたが、このうち八室は、県の開発方針にしたがって厚生省指定の国民宿舎に準じた施設としてつくられた。箱根レイクロッジは、のちに箱根レイクホテルと改称したが、のびやかな仙石高原と芦ノ湖の展望に恵まれ、低廉な料金の大衆向き旅館として好評を博した。



宮中での親授式に参列した安藤会長夫妻（右から3人目）

がたたえられて勲一等瑞宝章を受章した。安藤楯六はすでに四十五年（一九七〇）十一月に勲二等瑞宝章を受章しており、二度の榮譽であった。

五月十日、皇居で親授式が行なわれたあと、十八日には本社内で祝賀会が開かれ、社員は心からその叙勲を祝った。安藤楯六は席上、「私が再叙勲の榮に浴したことは、私個人ではなく、小田急電鉄の鉄道を中心とする社会的貢献に対し賜った榮譽にほかならない。これも廣田社長以下社員諸君が一体となって、無事故、健全な労使慣行の維持に努力され、その集積の評価が社会的に認められたものと信じる。今後ともこの小田急の伝統を永久に維持されることを願う」と述べた。

また、昭和五十五年（一九八〇）十一月三日には、社長の廣田宗が勲二等瑞宝章を授与された。銀行時代を含めて長年の産業界への貢献によるものである。この年は箱根湯本乗入れ三十周年、御殿場線乗入れ二十五周年、箱根ゴールデンコース開設二十周年の記念すべき年に当たっていたうえ、三年連続運転無事故による東京陸運局長表彰、私鉄で初めての労働無災害一二二〇万時間達成の快記録、ホテルセンチュリー・ハイアットの開業、新特急車七〇〇〇系の就役という明るい出来事があったが、社長廣田宗の叙勲は、これら数々の慶事に錦上添花を添えて新しい飛躍を目指す一九八〇年代のスタートを飾った。

第二節 鉄道部門の大建設

一 大建設時代の幕開き

環状八号線立体交差化工事

『大建設時代』は、環状八号道路と当社線との立体交差化工事から始まった。

環状八号道路は、大田区大森一丁目から北区岩淵町の新荒川大橋際に至る道路で、東京都計画街路の一つとして昭和二十一年（一九四六）三月に計画決定され、工事にかかっていたものである。四十三年（一九六八）には、断続的ながらその大半が開通し、当社線と交差する前後も出来上がっていたが、当社線や京王線を横断する部分は立体交差する方針であったから、道路はこの線路で行止まりになっていた。

この立体交差については、昭和四十一年（一九六六）七月、東京都から協議の申入れを受け、当社は鉄道を高架にしたい旨回答して工事方法の検討を進めていた。当社では祖師ヶ谷大蔵と千歳船橋間を高架とし、在来下り線側に仮線を二線敷設して切替えたのち、在来線とほぼ同じ位置に二線二柱式の高架橋をつくる計画をたて、四十二年（一九六七）八月、これによって東京都と当社の間で調査・設計に関する協定を結んだ。そしてすぐ設計に入り、さらに工事費負担などの問題について協議を進めていたところ、東名高遠道路が四十四年（一九六九）五月に開通することが確定するに至り、これと接続する環状八号道路をできるだけ早く開通させなければならなくなった。

このため、当社線との立体化も急がれたので、当社は昭和四十三年（一九六八）七月、今後の高架線増計画にも支障がなく、早期に完成できる方法として、在来下り線側に二線二柱式の高架橋を建設する直接施工法を採用することに計画を変更した。以後、東京都および世田谷区



千歳船橋～祖師ヶ谷大蔵間高架化。下り線開通式

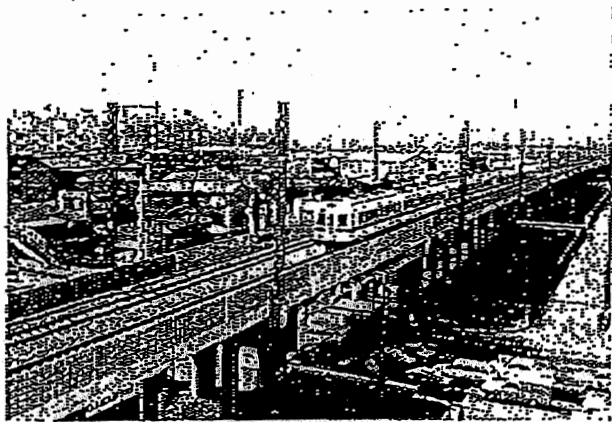
と協議を進め、東京都と四十四年（一九六九）三月に、世田谷区とは同年四月に協定を締結した。そこで同月、用地買収について地元民に対し説明会を開き、ここに高架化工事がスタートすることになった。

高架新線は、千歳船橋駅ホームを出はずれるとすぐ、在来線から南側に分岐して在来下り線の南側に沿って敷設され、最初一〇〇〇分の二五の勾配で上って千歳船橋三号踏切付近で高架橋区間になり、環状八号道路を越えて次第に下りながら、八号踏切付近で高架橋区間を終わり一〇〇〇分の二五の勾配で下って祖師ヶ谷大蔵駅ホーム先端付近で在来線に結ぶ線形である。

土木工事は、全区間を二工区に分け、新宿寄りの第一工区六四一を清水建設が、小田原寄りの第二工区六八三を野村工事（現小田急建設）が請負うことにし、八月六日に工事施行認可を得たので、同月十六日付で環状八号線立体交差工事事務所を設置した。そして九月中旬から約二か月にわたり、高架構造物の最も重要な基礎となる杭の強度試験を行なった結果、所期の成果を得たので、十一月十一日、起工式を行なって本工事にかけた。

この工事区間は列車の運転密度がきわめて高いうえ、高速運転区間でもあり、工事は営業線に近接して行なわれるため、安全対策にはとくに意を尽くし、列車運行に支障のないよう万全の対策をたてた。また、施工にあたっては震動と騒音をなくすため、当社では初めてのP I P（場所打杭）工法を採用したほか、長さ八〇〇以上のロングレールを敷設するなど、騒音防止に最大限の努力を払った。

当時は、騒音や大気汚染、日照権など公害問題に対する関心が高まり、論議が活発になり始めていたころであった。当社としては初めての高架化工事でもあり、とくにこの面については慎重な配慮をもって施工したので、ほとんどトラブルはなかったが、ただ一つ電波障害の問題が起こった。高架橋北側の住宅街の一部で、テレビの聴視にかなりの障害が生じたのである。NHKの協力を得て綿密な調査を行なった結果、実態が判明したので、集中アンテナを建設して障害のある家庭にケーブルを配線する対策を施工して問題を解決した。このような経験は当



高架化が完成し、環状8号道路と立体交差された線路

社にとっても初めてのことであったが、これは、その後の千代田線接続関連工事などとうえに参考になった。

こうして昭和四十六年（一九七二）四月二十七日、まず下り線が開通、続いて七月十七日、上り線が開通して高架化工事が完成した。その後、在来線の撤去、道路の舗装工事などが行なわれ、環状八号道路が開通したのは八月上旬であった。

これにより、東名高速道路に連絡する環状八号道路の機能は飛躍的に向上し、地域社会の利便に大きく寄与するとともに、千歳船橋、祖師ヶ谷大蔵間にあった八か所の踏切道が千歳船橋一号踏切を除いていずれも立体化（二号踏切は三号踏切と近接しているので廃止）され、交通渋滞の解消と交通安全がはかれることになった。また、これは将来予定されている近郊区間高架復々線化への第一歩となるもので、その意味でも記念すべき工事であった。

相模川橋梁架替え工事

環状八号道路立体交差化と前後して行なわれた工事に、相模川橋梁の架替えがある。相模川橋梁は建設以来四二年を経ており、戦後のビル建設ラッシュ時代このかた、相模川の砂利の溢掘によって河床の沈下がはなはだしく、このため橋脚の基礎の浮上がり著しくなった。そのため当社はその都度橋脚の補強工事を施し、この結果やや落ちついてきたものの、河床の沈下はなお続くとみられたので、抜本的対策として全面的にこれを架替えることにしたのである。

工事は在来線の上流一一・五キロにこれと並行して新橋梁を建設し、これに付随して、厚木駅から本厚木駅までの延長一五〇〇キロを改良するもので、全工事区間を厚木駅から橋梁まで六一二〇キロの第一工区、橋梁部分四二〇キロの第二工区、本厚木駅まで四六〇キロの第三工区に分けて施工することとし、昭和四十四年（一九六九）十一月十七日に起工式を挙げた。

工事は、濁水期の際に橋脚の基礎工事を終わる予定で第二工区から着手し、昭和四十五年（一九七〇）五月に予定どおりこれを完了、続いて橋脚、トラス橋と順調に進んで、同年十一



完成した本厚木駅ホーム

設分のみの高架化」としては、当社では初めてのケースであった。

この工事は、本厚木駅をはさんで、新宿寄りの厚木一号踏切と小田原寄りの本厚木四号踏切との間を主体に、約一六〇〇メートルを連続高架化するものであったが、この工事によって、配線は従来の駅部分において半径三五〇メートル、四〇〇メートルという急曲線になっていたのが、半径八〇〇メートルの緩曲線に改良された。このために線路中心は約二〇メートル南側へ移された。またこの工事により、新宿方面への折返し施設として、小田原寄りに有効長二一〇メートルの引上げY線が敷設され、あわせて、Y線から三番線へと、上り本線から四番線への同時進入が可能になるように配線された。線路は、高架橋のほとんどが相模川橋梁とほぼ同一レベルとなり、従来の本厚木五号踏切付近から一〇〇〇分の二五の勾配で下って既設線へ取付けられた。

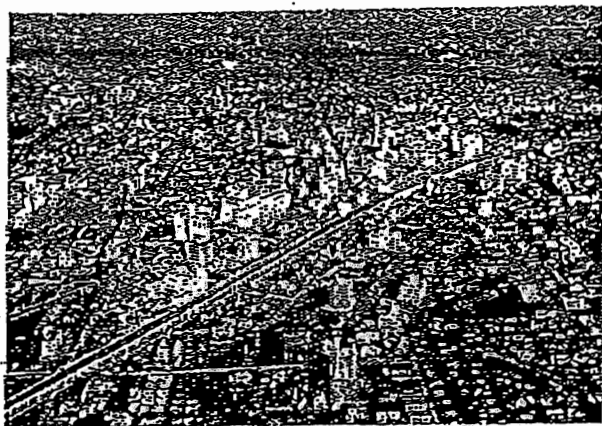
・工事中も四線運転を行なうため、当社は、まず従来の線路を北側に移設し、北口駅舎を移したあとに仮ホームを設け、折返し線を小田原寄りに移すとともに船子仮信号所を設置して、昭和四十八年（一九七三）の初夏から本格的に高架化工事を始めた。

このようにして昭和四十九年（一九七四）十二月に下り線の高架化が完成、同月三日に開通式が行なわれた。当社は引き続き上り線の高架化に着手し、五十一年（一九七六）一月三十日には付帯施設の一部が仮設ながらこの高架化を完成し、これで上下二線の高架線が開通した。

生まれ変わった本厚木駅

この間、駅設備についても全面改良が進められていた。この改良工事によって、ホームは一〇両編成運転にそなえて二一〇メートルの島式二面四線となり、駅舎はホーム中央高架下に、通り抜け自由の通路に面して設けられた。

新駅舎は、広いコンコースと機能的な設備をもつ近代的な駅舎に生まれ変わり、市街を南北に結ぶ幅一三メートルの歩行者専用通路に面して改札口が設けられた。通路をはさんで改札口の反対側に小田急トラベルサービス（当社旅行部を分離して設立。後述）の営業所と、南口にはのち



連続立体化が完成した本厚木駅周辺

に住宅営業所が設置されたほか、身体障害者の便宜をはかって自由通路の南北両入口に車椅子用のスロープ通路と、駅には車椅子専用改札口、便所、点字ブロック、点字運賃表、点字自動券売機などが設けられた。

また、工事の途中からこの工事に東口駅舎の建設が加えられた。これは旧厚木一号踏切の小田急通りから直接出入りできるように設けられたもので、この駅舎は通りから高架下連絡通路で改札口へ入り、新宿寄りの階段で上下ホームへ出る構造になっている。新駅舎は昭和五十一年（一九七六）六月二十二日に完成、使用を開始した。

その後も高架橋上での折返し設備、信号所の建設などが進められ、一部仮設であった上り高架線が昭和五十一年（一九七六）十月六日、全面的に本設備として完成、同十二日、新信号所の使用開始にともない仮船子信号所が廃止されて工事はほぼ完了した。残工事がすべて終わり、竣功式が挙行されたのは翌五十二年（一九七七）三月二十九日であった。なお、この高架化の完成によって、厚木一号および本厚木一、二六号の七か所の踏切道が廃止され、新たに九か所の道路と立体交差化されることになった。

五 千代田線乗入れ

都心直通路線計画の最初

東京都区内の高速鉄道計画については、戦災復興計画の一環として、戦後間もない昭和二十一年（一九四六）十二月、戦災復興院告示第二五二号により、次のような東京復興都市計画高速鉄道網五路線の計画が決定された。

- ① 武蔵小山駅付近～五反田～日比谷～銀座～浅草橋～上野広小路～巢鴨～板橋
- ② 祐天寺駅付近～恵比寿～虎ノ門～九段上～神田～浅草橋～北千住。浅草橋～錦糸町

十一月二十二日の「伝統」

昭和四十九年十一月二十七日の朝日新聞夕刊の「オフィス街」という田舎記事に、ボーナスシリーズ「伝統」と題する次の一文が載った。

小田急電鉄（東京都渋谷区）は、戦後、一度もストをしたことがない。長い間の「伝統」といわれる。（中略）

冬のボーナス支給日は「十一月二十二日」というのも同社のもう一つの「伝統」である。（中略）十一月二十二日支給の慣行は、二十年ほど前にさかのぼる。「ストは避ける。その代わり、ボーナスは他社より多く早目に出す」労使協路線の産物とか。「二十二日」となったのは、最初の年の支給日がたまたま二十二日で、以後「前年通り」を繰返してきたにすぎない、という。（中略）社員の反応も「二十年来、これで年を越してきた。もううべきものは、早くもらうに越したことはない」「世の中がボーナスでもち切りになるころには、使い果たして、いささかさびしい思いも」とさまざま。が、この慣行におもてだった声の起きたことはない。（下略）

ここまで書かれたか……と苦笑した社員もいたことと思うが、この十一月二十二日の「伝統」、今日もなお生き続けている。

③ 玉電大橋駅付近→渋谷→虎ノ門→銀座→日本橋→須田町→上野→浅草雷門（既成線延長）

④ 中野富士見町→新宿→四ツ谷→赤坂見附→日比谷→東京→神田→御茶ノ水→本郷三丁目→池袋→向原

⑤ 中野駅付近→高田馬場→水道橋→神保町→東京→日本橋→茅場町→東陽町

一方、私鉄各社は昭和二十三年（一九四八）ごろから、十三年（一九三八）四月に公布された陸上交通事業調整法は敗戦によりその効力を失ったとして、相次いで都心乗入れ地下鉄路線の免許を申請した。

当社は昭和二十三年（一九四八）八月三十一日、南新宿から新宿二丁目、塩町、四谷見附、赤坂見附、議事堂前、日比谷を経て東京駅に至る七・六キロを申請した。これは二十二年（一九四七）六月、東京急行電鉄として出願したものを、小田急電鉄として改めて再申請したものである。

他社では、昭和二十三年（一九四八）から二十四年（一九四九）の間に東京急行電鉄が中目黒→東京駅間、目黒→広尾間、渋谷→新宿間、五反田→品川間を、二十五年（一九五〇）には、京浜急行電鉄が品川→東京駅間（のち品川→八重洲通り間に変更）、京成電鉄が押上→有楽町間を、二十九年（一九五四）から三十年（一九五五）の間に京王帝都電鉄が富士見丘→新宿間、角等二丁目→両国間、神楽坂→上野間を、三十年に東武鉄道が北千住→新橋間をそれぞれ申請した。また、三十一年（一九五六）には、のちに述べる都市交通審議会の第一次答申に即応して東京都が五反田→北千住間、高田馬場→押上間、中目黒→大山間の路線を申請した。

当社はその後、昭和二十五年（一九五〇）七月三十一日に至り、前記出願路線の一部を変更して、新宿駅を起点として新宿三丁目経由とするよう申請した。さらに当社は、この申請路線とはほぼ一致する前出の高速鉄道網計画四号線（現丸ノ内線）が、交通営団によって建設されることの本決まりになったのにもない、東武鉄道が出願した北千住→新橋間の路線と将来は相互直通運転を行なうことを考慮し、三十一年（一九五六）二月二十三日、新宿駅→東京駅間

を、参宮橋～代々木～信濃町～赤坂見附～桜田門～馬場先門～東京駅八重洲口に再度の変更をして申請した。その一方で当社は、三十年（一九五五）十二月二十八日、前記四号線が開通したとき、これとの連絡を密にするとともに、増大する輸送量に対して新宿駅の混雑緩和と将来の複々線化を勘案して、参宮橋～西新宿間の路線免許を申請した。

都交審の第一号答申

この間、大都市の交通需要の増加に対応して都市交通に関する諸施策を強力に進めるため、昭和三十年（一九五五）七月、都市交通審議会が設置された。同審議会は運輸大臣の諮問に応じて、東京およびその周辺における旅客輸送力の整備増強に関して調査、審議を重ね、三十一年（一九五六）八月、緊急に対策を講ずべき事項についての審議結果を第一次答申として運輸大臣に提出した。

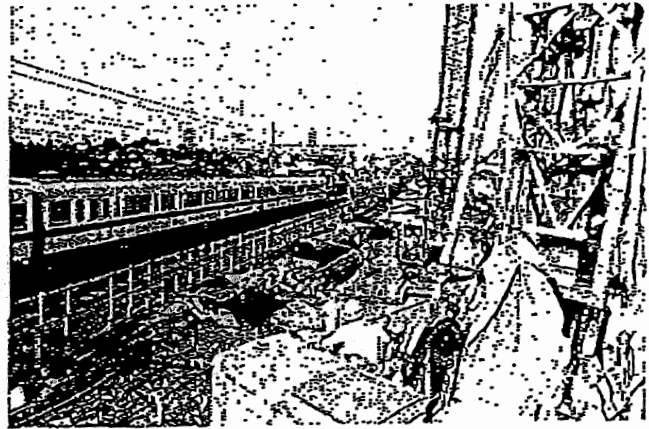
これによると、交通改善の目標を昭和五十年（一九七五）に置いたうえで、地下鉄の敷設は原則として交通営団に担当せしめるが、交通営団以外の会社でも交通営団と緊密に連携することを条件に地下鉄の建設に協力させることを考慮するとともに、地下鉄と郊外電鉄との直通運転をなすべきであるとして、区部周辺から都心に至る一方向の路線を挙げている。

この答申に基づき、東京都市計画地方審議会で審議した結果、前出の東京復興都市計画高速鉄道網五路線のうち、三号線を除く四路線が改定され、昭和三十二年（一九五七）六月十七日、建設省告示第八三五号として都市計画決定された。その五路線は次のとおりである。

①馬込～田町～新橋～人形町～浅草橋～蔵前～押上（都営。京浜急行電鉄・京成電鉄と直通）

②中目黒～恵比寿～六本木～霞ヶ関～築地～人形町～秋葉原～上野～三ノ輪～北千住（交通営団。東京急行電鉄・東武鉄道と直通）

③玉電大橋～浅草雷門（同右。既成線延長）



本格化した代々木上原駅付近の千代田線乗入れ工事

④ 荻窪～高円寺～新宿～赤坂見附～東京～御茶ノ水～向原。中野本町通～方南町（同右。建設中、一部開業）

⑤ 中野～高田馬場～戸塚～飯田橋～大手町～日本橋～茅場町～東陽町。大手町～神保町～春日町～巢鴨～板橋（同右。国鉄中央線と直通）

なお、昭和三十二年（一九五七）九月三十日、運輸省は鉄道監督局長通達を発し、都市高速鉄道における地下鉄と郊外鉄道との相互乗入れ体制を確立すると同時に、戦後申請された各私鉄の都心乗入れ計画はすべて申請を取下げよう行政指導を行なった。このため当社は前出の都心乗入れ路線の申請を取下げた。

答申に現れた千代田線の原形

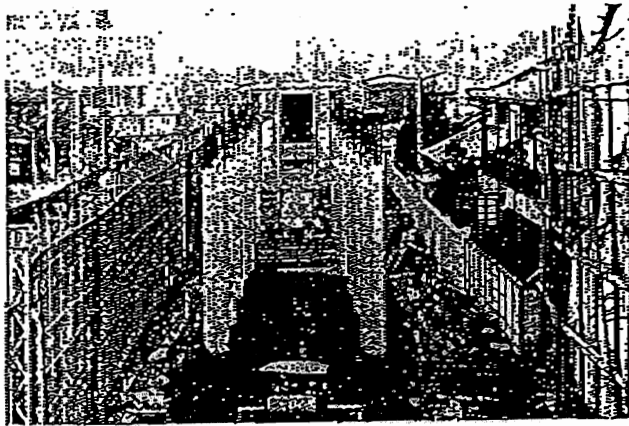
その間、東京の通勤・通学交通難はますます深刻化し、自動車増加によって路面交通は麻痺状態に陥ってきたことから、都市交通審議会は昭和三十五年（一九六〇）八月、路面交通問題対策を主眼として第四次の答申を行なった。しかし交通難は年とともに深まる一方であった。そこで同審議会は、運輸大臣の「東京およびその周辺における高速鉄道とくに地下高速鉄道の輸送力の整備増強に関する基本計画の改定」についての諮問に対して三十七年（一九六二）六月八日、第一次答申の地下高速鉄道網五路線の一部を修正するとともに、五路線を追加し、次の一〇路線として答申した。

① 品川～田町～新橋～人形町～浅草橋～浅草～押上（建設中）

② 中目黒～恵比寿～六本木～霞ヶ関～日比谷～築地～茅場町～秋葉原～上野～三ノ輪～北千住（建設中）

③ 二子玉川～三軒茶屋～渋谷～赤坂見附～新橋～神田～上野～浅草～三ノ輪（既成線延長）

④ 成増～向原～池袋～春日町～東京～西銀座～赤坂見附～新宿～中野坂上～荻窪および方南町（建設中、一部開業）



高架橋の橋脚建込み工事

- ⑤ 中野～高田馬場～戸塚～飯田橋～大手町～日本橋～茅場町～東陽町～船橋
- ⑥ 西馬込～五反田～田町～日比谷～大手町～春日町～巢鴨～大和町～上板橋および志村
- ⑦ 目黒～飯倉片町～永田町～市ヶ谷～駒込～王子～赤羽
- ⑧ 喜多見～原宿～永田町～日比谷～池ノ端～日暮里～松戸
- ⑨ 荻花公園～方南町～新宿～春日町～既橋～深川～月島～麻布
- ⑩ 中村橋～目白～飯田橋～浅草橋～錦糸町

東京都市計画審議会は、この答申を審議した結果、五号線を中野～東陽町間に変更するとともに、同分岐線大手町～下板橋間は切離して六号線の一部に加え、六号線を西馬込～日比谷～大手町～春日町～巢鴨～板橋～大和町～志村～上板橋に改定したほか、一〇号線を八号線に変更し、八路線延長一七七・五キロとして都市計画決定した。そしてこの路線決定は昭和三十七年（一九六二）八月二十九日、建設省告示第二一八七号により告示された。なお、答申の八号線は飯八号線となり、同線および九号線ならびに五号線のうち東陽町～船橋間については、線形・経過地などをさらに研究・検討すべきであるとして都市計画路線としての決定が保留された。

難航したルート決定

計画決定はされなかったが、このときの答申に示された飯八号線のルートは、原宿から駒場付近を走り、若林付近から世田谷通りの下を通り、東宝撮影所付近で地上に出て喜多見駅に至るものであった。また途中で分岐した車庫線は野川沿いに当社線の築堤下をくぐって、当社が用意した喜多見車庫用地に入る計画であった。

しかしこの計画は、東京都市計画審議会の審議結果によって經由地、線形になお検討すべき余地ありとされたことから、当社内部でもルートについていろいろと検討がなされた。

中・長距離地帯の輸送需要の増勢からすれば、早晚、新宿駅は飽和状態に達し、近郊区間は輸送力の限界を超えるものと推測されたところから、都心方向への直通ルートは新宿からかな



ほぼ完成した上下線高架橋

り離れた地点で分岐させるべきであり、将来の線増を考えても、そのほうが線増区間が短くてすみ経済的であった。反面、喜多見付近から世田谷通りを経由する原案のルートとを、当社の路線とすれば、建設費の負担が過大となり、このルートを交通営団路線とすれば、乗降客の多い近郊区間の南側駅勢圏の大部分を失うことになる。いずれをとっても経営に及ぼす影響はきわめて大きいものと考えられた。

このような観点から、新宿にできるだけ近い地点で分岐するルートが望ましいとする意見もあった。たとえば、青山方面から明治神宮外苑を経て千駄ヶ谷駅前に至り、高速道路沿いに参宮橋へ出て当社線に接続する案、千駄ヶ谷付近から新宿御苑の西縁をかすめ、国鉄線を新宿へ代々木間で大きく弧を描きながら横断して南新宿駅で接続する案などであった。そして当社は喜多見と世田谷通り案に代えてこれらのルートの採用を建設省に要望した。

ところがこれらの案は、都市交通経路上S字形が強すぎるのが難点であり、とくに参宮橋と千駄ヶ谷ルートは、既設高速道路橋脚下に地下構築物をつくるのが技術的に困難なうえ、場合によれば高速道路の機能を一時停止しかねないとして建設省が難色を示した。また、南新宿と千駄ヶ谷案は、新宿駅を大改造する構想もあることや、国鉄線の下はシールド工法による以外は国鉄が認めず、全工区をシールド隧道にすることは当時の技術では問題があるとして交通営団が難色を示した。交通営団は、都市交通審議会が答申したルートについては、駒場付近で民地の下を通過しなくてはならないこと、世田谷通りの一部が狭小であることを理由に反対し、原宿と代々木上原の現ルートを強く要望してきた。

しかし、原宿と代々木上原ルートについては、代々木八幡と代々木上原間が急曲線・急勾配区間であり、また付近には民家が密集していて線増用地の確保が困難であるというような難点があった。このため当社は、新たに原宿方面からワシントンハイツ（現青少年総合センター）の下を通過して参宮橋付近に至る案を提起したが、このときには原宿と代々木上原ルートと答申案の原宿と駒場と喜多見案にしばらく、前者が有力になっていた。そこで当社は昭和三十九年



千代田線代々木公園駅につらなる隧道工事

(一九六四)十一月、建設大臣に於て次のような内容の要望書を提出した。

それは、当社としては答申ルートの採択を望むが、もし代々木上原～喜多見間を当社線に張付け並行する案が採択され、これが他社によって建設される場合は、当社の経営に甚大な影響が及ぶので、これを償う方策を講じ、在来線の高架化相当額については道路管理者の負担とすること、当社が建設する場合は、用地の確保については政府ならびに東京都において行なうこと、高架複々線建設費のうち在来線高架化分については道路管理者の負担とすること、建設費の調達についてはなんらかの助成措置を講ずること、などであった。

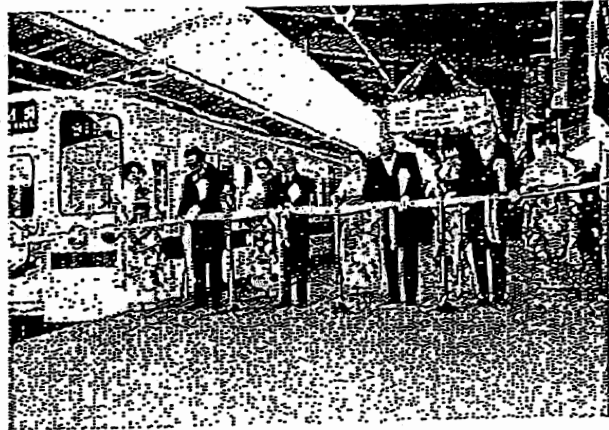
このような過程を経て九号線(前飯八号線)は、東京都市計画審議会において、代々木上原～喜多見間を当社線に張付けの形にして綾瀬～喜多見間三二・五キロとする事が明確化され、昭和三十九年(一九六四)十二月十六日、建設省告示第三三七九号により都市計画決定された。

なお、昭和四十七年(一九七二)三月一日の都市交通審議会の第一五号答申では、六十年(一九八五)までにはピーク時一時間当たりの平均混雑度を一五〇％程度にまで引下げることが目標とし、九号線を綾瀬～代々木上原～新百合ヶ丘～橋本として、代々木上原～新百合ヶ丘間は当社線の複々線化を行なうとしている。

具体化へ向け数多の協議

昭和三十九年(一九六四)十二月十八日、交通営団は九号線綾瀬～代々木上原間の免許を得た。これにより交通営団は四十一年(一九六六)七月、同線の建設工事に着手し、四十二年(一九六七)二月、当社に対して設計協議の申入れを行ない、同年三月八日、第一回設計協議会が開かれた。

ここで当社は、線増は中線を快速、外線を緩行とし、九号線には快速を乗入れることを提示、交通営団は、昭和四十二年(一九六七)六月までに基本設計をまとめることを提示し、以



千代田線との相互直通運転開通式

後、協議を重ねて四十三年（一九六八）八月には、列車の相互直通運転に関する覚書を、十月には基本線形に関する覚書を交換した。

その後、前記の設計協議会は発展的に解消されて総合委員会が生まれ、昭和四十三年（一九六八）十一月に第一回会合を開いて、同委員会の下部機構として建設・運輸・工務・電気・車両・用地の六分科会を設けて細部をつめていくことを決めた。そして当社線の輸送力増強と九号線との直通運転を行なうために必要な工事を運輸省に申請することにし、四十五年（一九七〇）五月、東京陸運局長にあてて工事方法一部変更の手続きを行なった。これは同年十二月に認可され、着工の準備が徐々に整ってきた。

この段階で最大の問題になったのは、都市計画街路などと当社線との立体交差化工事の費用分担であった。このようなケースについては、建設省と運輸省との協定に基づいて基本的な費用分担が定められているのであるが、同協定の私鉄への適用は初めてであったところから、協定の細部についての協議が必要であった。この協議は昭和四十四年（一九六九）夏ごろから始まり、結論が出るのに約一年かかった。

その後、ようやく費用分担がきまり、東京都・交通営団・当社の三者の間で高架化事業と地下鉄事業を同時施工することに合意が成立し、昭和四十五年（一九七〇）十二月、前述の運建協定に基づく基本協定が締結された。続いて四十六年（一九七一）十一月には、用地取得に関する三者協定が結ばれ、この事業が土地収用法の適用を受ける都市計画事業として行なわれることを、説明会を開いて地元で説明し、その協力を要請した。

用地取得の進捗にとまらぬ、昭和四十七年（一九七二）九月、東京都・交通営団・当社の三者の間で施工に関する三者協定が締結された。また、代々木上原～東北沢間の線増について、同月、鉄建公団から当社が工事を受託する協定ができ、ここにいよいよ着工の態勢が整ったのである。



代々木上原駅で並んだ千代田線と小田急の電車

いよいよ着手

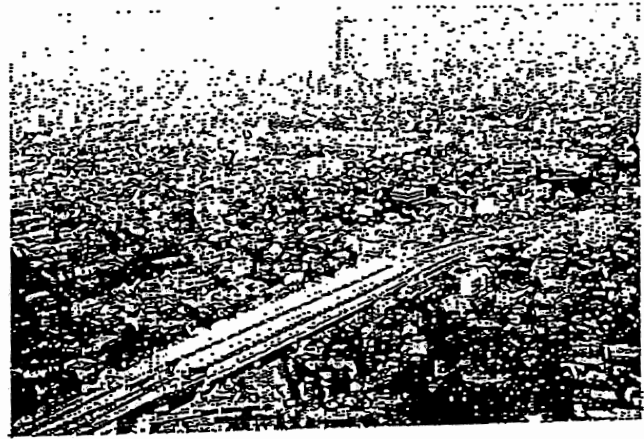
このようにして昭和四十七年（一九七二）十月二十日、九号線乗入れにもなう代々木八幡と東北沢間改良工事が着手された。起工式が挙行されたのは十一月七日である。

工事計画の概要を述べると、平面線形は、代々木八幡駅から上下線とも外側に開いて、その内側に九号線が入る形となった。代々木上原と東北沢間は当社線の一部線増区間のため六線となり、外側四線が当社線である。縦断線形は、代々木八幡駅が低く、東北沢駅が高くなっており、高低差は二〇メートルあった。

この設計にはいろいろと制約があった。第一に九号線と当社線が高架の代々木上原駅で同レベルになること、約五五〇メートルという駅間距離の短い代々木上原と東北沢間に必要配線を施し、勾配一〇〇〇分の五以下に確保しなければならないこと、鉄道と交差する道路とは計画に応じた空高を確保しなければならないと同時に、道路勾配を無視して道路の路盤下げをすることはできないこと、代々木八幡と代々木上原間にある環状六号線八幡橋（跨線道路橋）は、現在の幅員二二メートルを、将来、代々木上原寄りに一八メートル拡幅する計画があるので、当社線の高架への勾配変更点は、これを考慮しなければならないことなどであった。

そこでこれらの制約条件を検討した結果、九号線は、当社下り線と交差したのち、最急勾配の一〇〇〇〇分の三五で代々木上原駅へ、当社線も既認可の最急勾配一〇〇〇〇分の二五を超えた一〇〇〇〇分の二七で代々木上原駅へ通するように設計された。それでも代々木上原駅で両線を同一レベルにするためには、同駅を東北沢寄りに約二〇〇メートル移さざるをえなかったのである。

このようにして代々木上原駅は東北沢寄りに約二〇〇メートル移されて高架駅となった。ホームは長さ二一〇メートル、幅が上り線一〇メートル、下り線八メートルの島式ホーム二面、ホーム全長にわたって防風壁と一体構造になっている上家を設けた。駅本屋は高架下の二階部分におき、一と二階間にはエスカレーター二基が設置された。そのほか信号所、検車詰所、ホーム係員詰所、電気関係諸室などが併設された。



千代田線乗入れ工事が完成した代々木上原駅周辺

九号線と当社線とは、軌間・電気方式・車両寸法などに大きな差はなかったが、信号・通信関係では基本的なシステムが異なっていた。そのため、直通する車両は両線のATS、ATC装置および列車無線装置を搭載し、代々木上原駅停車中にこれらを切替えることにした。したがって、地上施設もこれに應じられるように設計されたのである。

そのほか当社は高架橋には厚さ二五センチのプラスチックマットを敷設し、代々木上原第二架道橋の鋼床版桁には、内側に吸音材を貼った高さ二メートルの防音壁を設置するなどして、騒音防止にはとくに意を用いた。軌道はできるだけロング化したが、軌道に曲線部分や分岐器などがあるためその制約を受け、五〇メートルを二本つなぎにしセミロング化したにどきった。なお、橋梁、一般高架橋などはすべて有道床とした。

オイルショックで苦勞

現場は南側が高く北側が低い丘陵地で、その中腹を線路が通るといふ形となっており、またこの地域は、近隣商業地域で民家が密集していたので、非常に困難な工事となった。全長約二キロの工事区間を五工区に分け、まず在来線の両側に高架の構築物をつくり、その上へ在来線を切替え、跡地に九号線を構築するという順序で工事を進めたが、道路が狭いので資材を搬入するうえで難点があった。しかも、最小限の用地しか買収しなかったから、民家や列車に近接しての工事となり、安全面についてはとくに細心の注意が必要とされた。

工事はまず在来線の両側に構築物をつくるための掘削から始まった。在来線を受けるため四〇〇〇本の鋼製の土留杭を打ったが、列車に近接して危険なので、列車の通らない夜間作業にせざるをえなかった。また線路を横断しているガス・水道・下水管など、工事に支障を与える物件が七二件もあったので、工事の進捗にあわせてこれらをすべて移設しなければならなかった。雨が降ると地盤がゆるみ、その軟弱な地盤の上を電車が走るのであるから、切梁や土留杭があるとはいうものの軌道に狂いが生じやすく、工事をしながらこれらの点検をしなければなら

梅の香りのような親切

昭和五十一年二月二十三日の朝日新聞朝刊にこのような題の投書が掲載された。投書者は町田市在住、五十四歳の作家で、内容は小田急人ばかりか一般読者にとっても投書の表題そのままに「梅の香りのよう」にほのぼのとしたものであった。

伊豆旅行の帰り、小田急小田原駅ホームの売店で、五百円のシオカラを買ひ、五百円札のつりを受け取り、あわてて電車に飛び乗ったが、発車してから五千円札を出していたことに気がついた。

翌朝、いざさら申し出ても証拠もないことだし水かけ論になるだろうとは思ったけれど、念のため親会社の小田急に電話してみた。すると年配らしい社員が実にいいい事情を聞いてくれ、さっそく調査することのこと。それから三時間くらいたって「忙しい最中とはいえ間違いを起こして申し訳なかつた」と返事があり、その次の日には丁寧な手紙とともに四〇〇〇〇円が現金封筒に入れて送金されてきた。

私のほうこそ不注意だったし、関係者に迷惑をかける結果となったが、私はお金が返ったことよりも、なにもいわずにテキパキと処理してくださった社員の方の心遣いに、ほんとうに嬉しい気持ちで一杯である。まさに梅の香りに満ちた便りのように。

らないという煩雑さもあつた。

電気関係では、当社と交通営団では信号設備の方式が異なるので、これは交通営団が担当し、それ以外はすべて当社が担当した。まず掘削の邪魔になる踏切保安設備の移設を行なったほか、土木工事に支障を与える支持物やケーブルの移設を行なった。信号関係の工事には、輸送の条件がきまらないと着手できないものが多いので、この分野の作業が本格的に始まったのは昭和五十二年（一九七七）の夏ごろからで、全作業量のほぼ三分の二が工期末の一〇か月ほどの間に集中した。

着工後一年を経て石油ショックに直面し、資材不足と価格の高騰から工事はいっそう困難なものになった。

とくに、資材難に陥ったのは工事が最盛期を迎えようとしている時期であつたから、工程に大きく影響した。在来線に対する安全の歯止めをしようにも、鉄筋やコンクリートが不足しているという状態で、現場はその対策に苦慮した。五つの工区を同時に着工したので、各工区とも一斉に資材不足に陥り、各工区で資材を調節・融通しながら在来線の安全を確保したが、工事事務所としてはその資材の振分けに非常な苦心を払うことになった。結局、この資材不足と先行きの見通し難のために工程が徐々に遅れてきたが、これはやむをえないことであつた。

また、民家の密集した市街地のなかでの工事であつただけに、騒音・振動や、高架化による日照・電波障害などについての対策も大きな問題であつた。数多くの説明会を開いて工事の内容や予定を説明し、苦情があれば即座に対応して善後措置を講ずるなど、きめこまかい配慮によつて地元の納得を得ながら工事を進めた。工事担当者は、工事のむずかしさは技術面よりもむしろ地元対策にあつた、と回顧している。

このような担当者の努力によつて昭和五十一年（一九七六）五月十一日、まず下り線が、続いて七月十三日には上り線も高架化され、当社線についてはほぼ基本の形が整つた。以後は比較的順調に工事が進み、五十二年（一九七七）十月十八日には、代々木上原駅がほぼ完成して

使用を始め、翌五十三年（一九七八）三月三十日、全工事が完了して盛大に開通祝賀式が挙行され、三十一日から交通営団千代田線と相互乗入れ運転が開始された。

都心直通ルート開く

この乗入れは、当社線が準急列車（千代田線内は各駅停車）によって本厚木駅から綾瀬駅まで、交通営団千代田線列車が国鉄常磐線我孫子駅から本厚木駅まで（当社線内は準急）、国鉄常磐線列車が我孫子駅から代々木上原駅まで、相互に直通運転をするというもので、当社にとっ
ては都心直通の短絡ルートを開くと同時に、将来の高架複々線化の第一歩となった画期的な出来事であった。

なお、当社では昭和五十二年（一九七七）七月一日から急行列車の大型一〇両編成運転を実施していたが、この直通運転の開始とともに準急列車についても大型一〇両編成運転を実施し、輸送力は大幅に増強された。多摩線の開通に続くこの都心乗入れによって、当社線が都市交通機関として果たす役割は飛躍的に高められたばかりでなく、千葉・東京・神奈川の一都二県が一本の交通ルートによって直結され、そのために当社線は沿線居住者の利便の向上と、広域開発の進展にきわめて大きな貢献をすることになったのである。

六 新宿駅の大改良

南新宿駅の移設

当社は、前述したように環状八号線との立体交差化工事を完成したのに続いて、多摩線の建設や新原町田駅の改良工事を進めていたが、昭和四十七年（一九七二）に至り、新宿駅の大改良を計画した。新宿駅は第六章第二節第一項で述べたとおり、三十九年（一九六四）二月、老

市川房枝女史が強力な「助っ人」に

新宿駅の大改良工事の一環として、南新宿駅を参宮橋寄りに一五〇メートルほど移設することになり、周辺住民への説明会が開かれたが、その会場となったのが南新宿駅にほど近い「婦選会館」。遠想ゲームではないけれど、婦選会館と聞けばたちどころに市川房枝女史に結びつくが、その市川房枝参議院議員がこの会場に姿を見せたので、説明を担当する広報課では、これは手ごわい相手が出てきた、と色めき立った。

ところがその市川さんが発言を始めると意外にも「南新宿駅前踏切の交通制の応対が、大変懇切で感じがよい」とのおほめの言葉。かみつかれるのでは…とビクビクしていたのに、およそ正反対のソフトな出足に説明担当者はホッと胸をなでおろし、説明会はペースを崩されることなく、スムーズに進行した。

昭和四十八年十二月二十一日、新駅で無事開業した南新宿駅の移設の盛には、こんな隠れたエピソードもひそんでいたのである。

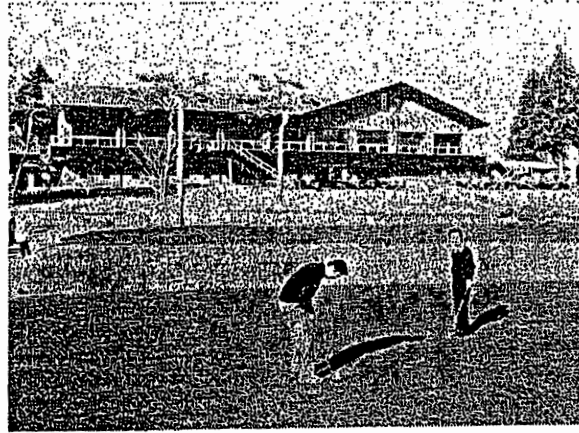
朽化した施設を全面的に改良拡張し、地上三線、地下二線の立体ホームにする工事を完成させていたが、その後もふえ続ける輸送需要に対応して近い将来に一〇両編成運転を実施することになったため、再び駅施設の拡張をはからなくてはならなくなったのである。

この工事の主眼点は、地上・地下ホームとも、南新宿駅寄りに約四五メートル延伸して二一〇メートルのホームとすることであったが、工事内容は南新宿駅の移設を含むことによる広範囲、大規模なものになった。それは、ホームの延伸にもなって隧道部分も延伸されるとともに、ポイントや信号所などの施設も南新宿駅寄りに移設されるため、南新宿一号踏切付近に至るまで配線を変更しなければならなかったからである。

新・南新宿駅は、乗客や道路利用者の利便を考慮し、また用地買収などに関して地元への迷惑を最小限にとどめるため、約一五〇メートル参宮橋駅寄りに移すことになった。この部分で線路は四本の道路と交差しているが、道路が下を通る立体交差なので、ホームは第一架道橋際から第四架道橋先までに設けられ、駅舎は、第二から第三架道橋までの線路下におさまるように設計され、上下ホームへは地下道を介して階段で連絡する構造となった。ホームは相対式で長さ一二五メートル、幅一・七メートルとした。

この移設で駅間距離は新宿から南新宿間が七六〇メートル、南新宿から参宮橋間が七四〇メートルと平均化され、そのうえ、これまで長さ一〇七メートルの曲線ホームであったのが一二五メートルの直線ホームとなったので、旅客扱いの面でも、運転取扱いの面でも、機能が改良前よりも著しく向上することになった。また、これまでの駅は両端に踏切があり、大型六両編成が停車すると一両が踏切にかかったため、踏切は締切ったままになり、道路通行者に不便をかけたが、この改良工事によって踏切の遮断時間が大幅に短縮され、道路通行者の不便も解消されることになった。

工事は昭和四十七年（一九七二）八月三日から始まり、翌四十八年（一九七三）十二月二十一日に完成し使用が始められた。



富士小山ゴルフ場

と計画を進めていた。ところがこの年の秋、石油ショックに見舞われて、極端な物価の高騰、物資の不足を招き、我が国の経済界は混乱に陥り、これを契機に我が国経済は、高度成長時代から一転して低成長時代へと転換せざるをえなくなり、大規模開発事業の進展は期し難い情勢となった。そこで同社は機構を縮小し、事業活動を休止して情勢の好転を待つことにした。

以来今日まで、休眠状態が続いているが、箱根三ホテルの新築をはじめホテルセンチュリーの建設などが終わり(後述)、これら事業が軌道に乗れば、情勢如何によっては南伊豆総合開発事業計画の再開が考えられ、その暁には同社が南伊豆地方開発の主役として活躍することが期待されよう。

富士小山ゴルフクラブの傘下入り

株式会社富士小山ゴルフクラブは、昭和三十五年(一九六〇)八月、資本金五〇〇〇万円で設立され(取締役社長大和田悌二)、静岡県駿東郡小山町に七九万二〇〇〇平方メートルの土地を買収し、一八ホール・パー七二のゴルフ場を建設した。当時はゴルフブームの勃興期で、御殿場周辺にゴルフ場が相次いで計画・建設され始めていた。この地域でも、地元の地主を中心に、地域開発の有力な方策としてゴルフ場を建設しようとの気運が高まったところから、この要望によって大和田悌二が建設に乗出したのであった。

御殿場周辺は、御殿場線乗入れなどにより富士・箱根を一体化した広域開発を目指している当社にとって、重要な営業圏となるべき地域であり、安藤楯六と大和田悌二とは同県人ということもあって、大和田はゴルフ場建設の当初から当社に経営参加を要請していた。こういう関係にあったから、安藤楯六は同社の発起人に加わり、会社が設立されると取締役に就任し、当社としても積極的な支援を行っていたが、開業後一年を経た昭和三十八年(一九六三)四月に至り、富士小山ゴルフクラブ側の強い要請によって、当社は同社との業務提携を強化し、実

これにより大和田悌二は会長に退いて安藤楯六が社長に就任、同社は事実上当社の関連会社となっていたが、昭和五十四年（一九七九）四月、五〇〇〇万円を増資した際、当社がその全額を引受け、同社株式の過半数を保有することになったので、ここにおいて同社は資本的にも完全に当社の関連会社に加えられることになった。

なお、同社は昭和五十四年（一九七九）末から、ゴルフ場の営業を一時休止してクラブハウスの全面的改築と、コースの抜本的整備を進めていたが、五十五年（一九八〇）四月に完成し、新装オープンした。同ゴルフ場は、もともと高原ムードに溢れた比較的フラットな広々としたコースで、富士を間近に仰ぐ景観に恵まれ、すぐれたコースレイアウトと相まって、開場以来、名門コースの風格をそなえたゴルフ場として定評があったから、今回の整備により、いっそう充実したメンバーシップコースとしての評価が高まるであろうことが期待されている。

二 不動産業の新しい展開

大型団地の開発

鉄道業と不動産業とは古くから不可分の関係にあった。とくに戦後は、戦災復興から経済の高度成長に至る過程で、政府の住宅政策の貧困と相まって、私鉄は即デベロッパーとして都市づくりの担い手になってきた。とくに経済成長が急速度で進んだ昭和三十年代（一九五五～六四）後半から四十年代（一九六五～七四）前半にかけて、私鉄はこの面で大きな役割を果たすと同時に、これをもって公益事業としての鉄道業の経営を支える重要な柱としてきた。当社においても、不動産事業が急速に進展したのはこの時期である。

昭和三十年代（一九五五～六四）以降の不動産業の概要は、小田急不動産の設立を含めて第六章第三節第二項に述べたとおりであるが、三十年代後半から四十年代（一九六五～七四）に



玉川学園奈良団地

おいて開発・分譲された大型団地には町田金森の三二万平方メートル区画（三十七年分譲開始）、玉川学園奈良団地四二万六〇〇〇平方メートル区画（四十六年分譲開始）、伊勢原あかね台三三万二〇〇〇平方メートル区画（四十八年分譲開始）、秦野くず葉台一九万六〇〇〇平方メートル区画（五十一年分譲開始）などがあった。

なかでも、これまでで当社最大規模の開発となったのが玉川学園奈良・成瀬団地であった。

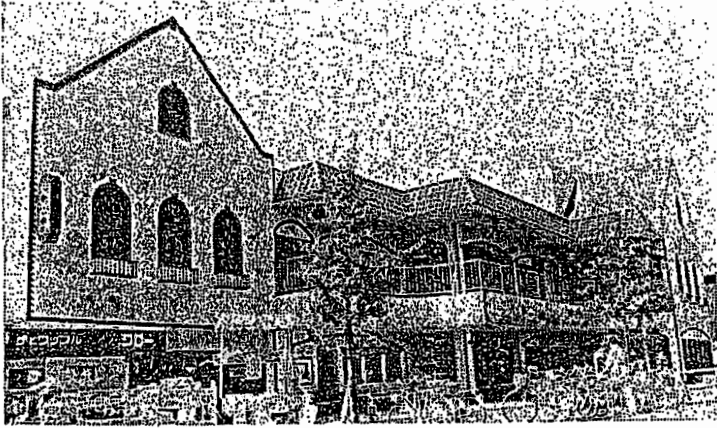
これは玉川学園前駅の東南から「こどもの国」の間に広がる丘陵地帯、町田市成瀬および横浜市緑区奈良町にまたがる地域で、全体の開発構想は、一般住宅約九〇〇〇区画、店舗用地一街区で構成し、用地内に六か所の公園を設け、給排水設備を完備することはもとより、道路も既成の県道・市道、将来建設される横浜市の都市計画街路と結ぶ連絡道路のほか、鶴川駅からのバスを乗入れるなど、恵まれた自然環境を生かした絶好の住宅地とするものであった。

まず第一期分として宅地造成されたのは一二万六五〇〇平方メートルで、一般住宅地二三三区画五万六〇〇〇平方メートルのほか、日本住宅公団による中・高層の集合住宅一八棟四〇〇〇戸と、約二〇〇店舗がテナント形式で入るショッピングセンターなどで、このうち第一次として一般住宅一八区画が昭和四十六年（一九七二）に売出されて即日完売、同年八月から中・高層住宅の入居が始まり、ショッピングセンターも九月から営業を開始した。

以来、順次造成・分譲を進め、現在まで未分譲の約一五〇区画があるが、売出した区画はすべて販売済みで、日本住宅公団の中・高層集合住宅を含め、二四〇〇戸、一万人のニュータウン建設の構想はほぼ達成された。

土地分譲から建売りへ

昭和四十年代（一九六五～七四）半ば以降、不動産業を取巻く環境は、開発規制の強化、重課税などによってきわめて厳しくなってきた。とくに四十九年（一九七四）春の国土利用計画



遊休鉄道用地の活用と賃貸営業の拡大が進んだ(東林間マルシェ)

とんど利益を期待できないような情勢になってきた。つまり、土地の入手・造成も困難になっている反面、利幅が極端に薄くなっているので、大量に物件を売らなければ所要の利益が確保できないというジレンマに陥らざるをえなくなったわけである。土地分譲主体の事業展開は行詰まりの様相を呈し、土地の付加価値を高めて運用することが重要になってきた。

前記の大型団地のなかでも、昭和五十年代(一九七五～八四)に入って売出した「くず葉台」は当初からすべて建売住宅としての分譲であり、「あかね台」は初期の一部を除いて大部分が、また「金森」「奈良」も一般分譲から後半は住宅分譲が主力になっていった。これも前記の傾向を示すものである。

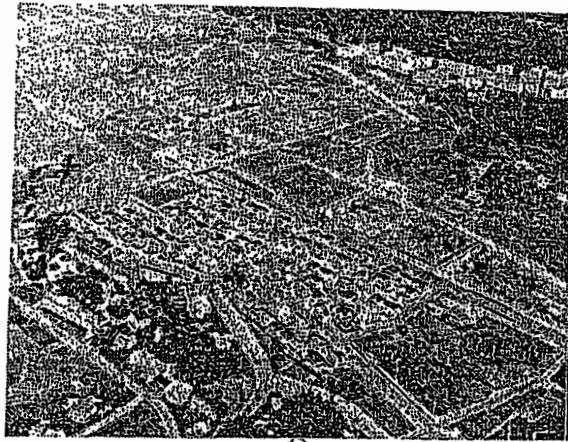
さらに、一般住宅分譲以外への多角化の一方として、当社は昭和四十九年(一九七四)から草津で別荘地の開発に着手する一方、都内では分譲マンションにも力を注ぐことにした。

草津別荘地は当社が初めて手がけた別荘地で、開発総面積は九万九〇〇〇平方メートル、うち六万九〇〇〇平方メートルを約一七〇区画の別荘地に造成するもので、昭和五十一年(一九七六)夏から分譲を開始した。

都市部のマンションとしては高井戸マンションが最初であり、これは七階建て延べ三八八〇平方メートル、二DKと三DKタイプの五三戸で、昭和四十九年(一九七四)一月に売出した。このあと、和泉グリーンハイム(昭和五十二年)、上原グリーンハイム(昭和五十五年)などを相次いで建設し、分譲した。

また、昭和五十年代(一九七五～八四)に入って、当社は仲介業の充実を積極的に進めた。これには物件の高額化にもなつて買替え需要が増大したこと、各社の手持物件が減少しつつあること、仲介市場の規模が拡大されてきたことなどが背景にあった。

さらに、従来不動産経営の事業機会として捉えられていたにすぎない仲介業務に、近年、国による住宅政策面からの位置づけと役割が与えられ、不動産流通業界の体質改善や国の施策としての仲介システムの確立が求められ、大手業者の性格が生かされる基盤ができあがったこ



開発が進む多摩線沿線

とも、大手業者がこの分野に積極的に進出するようになった一因である。
当社が、本格的にこの分野に進出したのは昭和五十一年（一九七六）六月に、町田住宅営業所を開設してからで、以後、本厚木・藤沢・新都心・海老名各営業所が設置され、営業内容も充実拡大されつつ現在に至っている。

賃貸部門の拡大

当社の賃貸業は、昭和三十八年（一九六三）末に相次いで開店したOXストア大野店・成城店から本格的に始まった。続いてオー・エックス（現小田急商事）は翌三十九年（一九六四）に経堂店を開店し、小田急グループにおける量販店部門の基礎を固めたのであるが、これが同時に当社賃貸営業部門の夜明けとなった。

このような発足の経緯にも示されているとおり、賃貸業発足の当初は、関係会社の育成強化と、駅周辺の遊休鉄道用地の活用が大きな目的となっていた。それが昭和四十一年（一九六六）にOX相模原店の開店、四十二年（一九六七）に新宿駅ビルの完成による小田急百貨店の全館開業と続いて、当社賃貸部門の業務内容が急速に拡大された。

これが契機となって、賃貸業をより営業的な視点から見直す気運を生じ、昭和五十年（一九七五）には賃貸営業部が設置された。現在では管理業務のみならず、企画・建設業務など賃貸営業にかかわる業務はすべて同部に集約されている。

当初、賃貸業においては、百貨店は例外として当社がハードウェア（建物）を、関係会社がソフトウェア（営業）を提供することにより、当社の遊休地を有効に利用するという形が大部分であった。つまり、当社としては単に建物を提供して一定の賃貸料を収受するというだけの営業であった。

それが、昭和五十年（一九七五）六月、成城学園前駅南口に開設された賃貸店舗に初めて関係会社以外のテナントが出店し、これ以来、このような第三者テナントが欠番こまらてきこ。こ



栗平邸宅街

れにつれて、当社もこれらテナントとともに販売促進などの営業施策にも力を入れるようになった。

そして昭和五十一年（一九七六）九月に町田駅ビルが完成して町田小田急百貨店が開店し、駅ビル二階に専門店を集めた「れんが通り」が出来るに及んで業務内容の拡大がいつそう進み、賃貸物件一〇五件、賃貸業収入年間五九億円で当社総収入の一割近くを占めるまでに発展した。不動産業のなかで分譲業の将来はすでに述べたとおり限界があるから、賃貸業の比重は今後ますます高まると思われる。

賃貸営業部門は、重要な安定収入源として不動産事業の中核に位置づけられるばかりでなく、駅周辺の再開発を促進し、沿線における総合開発事業のなかでの核づくりを果たすうえから、その将来に大きな期待がかけられている。

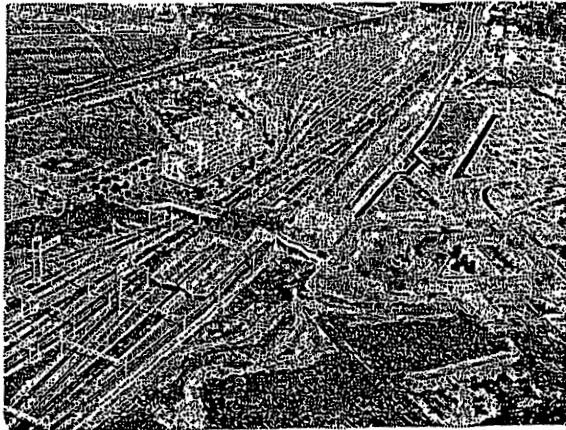
多摩線沿線の開発

当社が多摩線の建設と関連してその沿線に新しい住宅都市を建設する構想を立て、具体化に動き出したのは昭和四十五年（一九七〇）ごろからであった。

多摩線の建設に着手したのはこの年の六月であったが、多摩ニュータウンはごく一部ながら入居を始めており、周辺にはすでに開発の終わった百合ヶ丘、鶴川、平尾などの大団地があったから、多摩線の建設と相まって多摩丘陵地帯の住宅開発が促進されることは必至であった。したがって、これをなりゆきのまま放置すればスプロール化して、将来近代的な市街地として発展するうえで大きな障害となることが予想された。

そこで、これを未然に防ぐため、当社は地元と一体となり、組合施行の土地区画整理事業によって、広範囲にわたり公共施設の整備改善と宅地の利用増進をはかり、理想的な街づくりをしようとして計画したのである。

計画地域は新百合ヶ丘駅周辺から黒川駅付近に至る多摩線に沿った東西約六キロ、南北約一



海老名駅付近

計四地区で組合が設立され、事業が始められた。

このうち柿生第二は昭和五十二年三月に、黒川第一は五十五年（一九八〇）二月に事業を完了し、柿生第二地区では当社が取得した事業用地に建売住宅を建設し、五十二年（一九七七）十二月以来、栗平邸宅街として二回にわたり一三九区画を分譲したがすこぶる好評で、いずれも即日完売の好成績を収めた。他の三地区も環境のよい住宅街に生まれ変わる日が間近い。

他の四地区のうち新百合ヶ丘駅付近の西百合ヶ丘地区は、川崎市が中心となって区画整理組合が設立され、当社もこの事業に一組合員として参加している。また、栗木第二地区は市街化調整区域のため、関係各方面と開発について折衝中であるが、なお流動的であり、残る黒川第二および真光寺地区は、地理的にニュータウン区域内の日本住宅公団団地に隣接しているところから、当初の計画を変更して事業を同公団に移管し、同公団が組合施行方式による土地区画整理事業として開発することになった。

このように三地区については未確定要素があるが、順調に推移すれば今後数年の間に、前記各地区と同様の区画整理が施され、多摩丘陵に近代的な住宅都市が出現することになる。

海老名駅周辺の開発

当社が海老名駅周辺の総合開発を意図して約二二万平方メートルの用地買収を完了したのは昭和四十三年（一九六八）であった。これを三ブロックに分け、第二ブロックは鉄道施設に、第一・第三ブロックは住宅地として開発する計画で、まず電車基地を建設し、海老名駅を移設新築して第二ブロックの開発を終わったことは本章第二節第二項に述べたが、他の二ブロックの開発については、神奈川県および海老名町（当時）と協議を続けてきた。

当初の住宅開発計画は、当時まだ中・高層ビルが一般化していなかったため、一戸建て分譲を前提としていたが、その後、中・高層ビルを組入れるよう逐次計画を変更しつつ各方面と協議を続け、海老名町の都市計画と関連させながら、昭和四十八年（一九七三）には全体の設計

がまとまった。このように、当初計画では、駅の移設と合わせて駅前広場、都市計画街路および住宅開発工事を進め、新駅が出来たときには駅前の街も完成しているはずであったが、住宅開発計画の再三の変更と煩雑な手続きのため遅れ、鉄道建設とあわせて進行させることが困難になった。

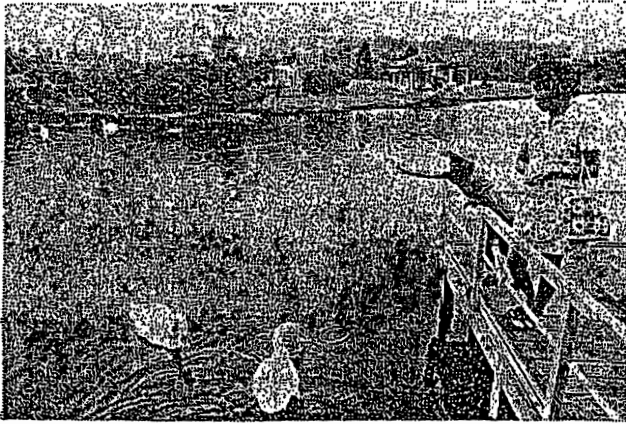
そこで、当社は駅南側の八万二〇〇〇平方メートルのみの利用計画をまとめて神奈川県に提示したところ、隣接地についても将来の利用計画を検討してほしいとの要請があり、海老名市（昭和四十六年市制施行）でも独自の利用計画を検討するなどのことがあって、さらに遅れ、そのうちに当社保有地の一部について、開発の遅れを理由とする土地返還訴訟が発生して計画が頓挫することになった。

その後、駅前の整備を早急に進めるべきであるとする気運が高まったので、当社は神奈川県および海老名市と協議した結果、とりあえず訴訟に関係のない三万五〇〇〇平方メートルを、開発することになった。

こうして、部分開発申請を提出し、これが許可されたのが昭和五十三年（一九七八）十二月で、翌五十四年（一九七九）一月二十四日に起工式が挙行された。用地買収が完了してから実に一〇年の歳月を費やしたことになる。

今回の開発面積は当社保有地三万五〇〇〇平方メートルを含む四万三〇〇〇平方メートル。商業地域は一萬五五〇〇平方メートルで、これを九ブロックに分けて店舗・銀行・業務用ビルなどを配置し、あわせて駐車場を設ける。住居地域は七一〇〇平方メートルを二ブロックに分け、一・二階が店舗、三階以上が住宅となるビルのほか、自動車置場、公共通路などを設けるという構想であった。

今回開発が保留になった三万九〇〇〇平方メートルについては、訴訟が解決次第着工する予定である。また、駅北側の六万五〇〇〇平方メートルは、このうち一萬五〇〇〇平方メートルを公共用地として海老名市に提供し、同市によって文化会館が建設されているが、残りの五万平方メートルの開発は市街地調整区域なので今後に持越されている。



花鳥山脈

当社が用地買収を始めた昭和三十九年（一九六四）当時の海老名市の人口は二万六〇〇〇人であったが、五十四年（一九七九）一月には約七万人に達している。海老名駅周辺の開発が進めば、同市はさらに発展することになるであろう。当社は「人と人とのふれ合いを大切に」する開発を理念とし、海老名市の中心街にふさわしい街づくりを進める考えである。

三 レジャー施設と緑化事業の拡充

花鳥山脈の買収

当社は昭和二十七年（一九五二）に向ヶ丘遊園地の園内施設を充実して有料遊園地とし、兼業としての事業施設経営に本腰を入れた。三十年代（一九五五～六四）に入ると、片瀬・鶴沼海岸にビーチハウス、シーサイドパレス、プールガーデン、富士山麓に朝霧キャンプ場、東山湖キャンプ場を開設し、向ヶ丘遊園にばら苑を設け、さらに四十年代（一九六五～七四）初頭には向ヶ丘遊園にマンモススケートリンク、プールを建設し、モノレール線を敷設、また山中湖畔キャンプ場を開設するなど、積極的に事業施設の拡充強化を進めた。

そして当社はさらに、昭和四十五年（一九七〇）四月一日、このような施設拡充と広域観光開発の一環として富士西麓に小田急花鳥山脈を開業した。花鳥山脈はこれまで西富士観光（社長内山要太）が経営していた植物園的な遊園地であったが、四十四年（一九六九）末に当社が買収し、園内を整備して小田急花鳥山脈と改称して開業したものである。

花鳥山脈は、田貫湖畔に位置し、雄大な富士を目前に仰ぐ景勝の地である。総面積は、六二二万平方メートルで向ヶ丘遊園の約二倍、園内には椿、木蓮、梅、バラなど約一〇〇〇種類、二〇万本の花木と三〇万本の草花が植栽され、木々の間にはキジ、コジュケイ、ツグミなど一〇〇〇羽を超える野鳥が棲息する。富士山麓の自然環境と見事な調和を保つレクリエーションランドで

昭和37年・1962年

社内・小田急グループ

交通・沿線・一般社会

12・30 常務を辞任、取締役山田武雄 退任
元取締役社長利光學一 死去

2・5 経堂清和館跡に厚生会館（現小田急経堂会館）完成

2・23 経堂社員アパート三号館完成
箱根ロープウェイ 箱根レイクロッジ営業開始
座間社員アパート二号館完成
向ヶ丘遊園防衛博開催

3・30 大野変電所新設
印刷センター新設

4・31 白山長三 取締役就任
小田急診療所を梅ヶ丘から経堂に移設

5・23 大野総合事務所（保線・電力・通信区）完成
PC枕木導入開始、相模大野―小田急相模原間
新松田―栢山間から交換に着手
経堂・小田原に自動交換局開局
計算センター新設

7・16 大野倉庫完成、経堂倉庫を経堂分庫に組織変更
元取締役山田武雄 死去

9・16 大野工場完成、経堂・相武台工場廃止
運賃改定 賃率四〇％以上まで一％増当たり二円
八五銭、四一％以上一％増当たり二円三〇銭
最低運賃 大人一〇円、小児五円

11・1 特別急行料金改定
小田急百貨店営業開始

11・22 向ヶ丘変電所新設、登戸変電所（移動変電所）廃止

11・27 第一回結婚祝会・誕生会開催
資本金三〇億円を四五億円に増額
ダイヤ改正（各停六両運転開始）

12・16 新特急ロマンスカーNSE車（三二〇系）就役
向ヶ丘遊園大階段完成、第一回フラッシュイ

4・30 厚木変電所（移動変電所）新設
富士小山ゴルフクラブに経営参加、資本金五〇

1・23 交通営団荻窪線南阿佐ヶ谷―荻窪間開通により
新宿―荻窪間全通

3・23 交通営団荻窪線支線中野富士見町―方南町間開
通

3・30 日本道路公団箱根新道（箱根バイパス）開通
日本住宅公団藤沢団地入居開始

4・25 交通営団日比谷線北千住―人形町間開通、北越
谷―人形町間東武・営団相互乗入れ開始
日本航空機製造 YS11型初飛行に成功

5・31 交通営団日比谷線北千住―人形町間開通、北越
谷―人形町間東武・営団相互乗入れ開始
日本航空機製造 YS11型初飛行に成功

8・30 交通営団荻窪線南阿佐ヶ谷―荻窪間開通により
新宿―荻窪間全通

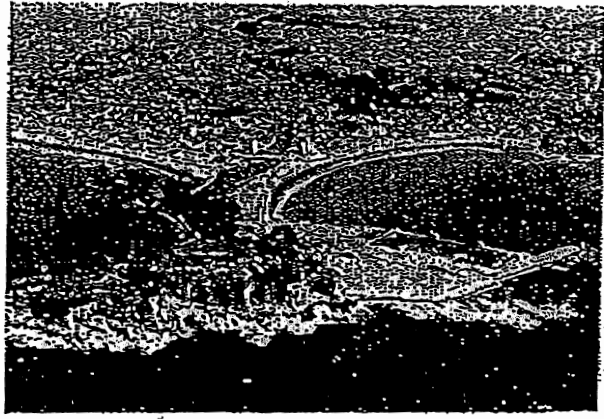
11・1 内陸工業団地 中津に開設
京王帝都電鉄新宿地下駅完成営業開始（甲州街
道の併用軌道廃止）

11・1 幾徳工業高等専門学校 厚木市に開校
東海大学湘南校舎 大根に開校

4・11 幾徳工業高等専門学校 厚木市に開校
東海大学湘南校舎 大根に開校

4・11 幾徳工業高等専門学校 厚木市に開校
東海大学湘南校舎 大根に開校

6・5 関西電力黒四ダム完成



江の島にヨットハーバー誕生

昭和39年・1964年

昭和38年・1963年

12	12	12	11	11	11	10	10	10	8	7	7	7	6	5	5	3	3	2	1	1
29	16	1	7	5	5	26	1	1	16	16	13	1	30	22	8	20	1	17	27	26

皇太子・同妃両殿下 箱根国体スケート大会ご
出席のためロマンスカーにご乗車(翌日復路も)
地方鉄道敷設(喜多見―城山)免許申請
新宿駅改良工事完成、地上・地下二層ホーム誕生
東生田駅を「生田」に、西生田駅を「読売ラン
ド前」にそれぞれ改称
特急「えのしま」毎休日運転開始
オー・エックス 経営店営業開始
廣田宗 取締役就任、取締役白山長三 退任
東北沢変電所(現上原変電所)新設
光林社 磁子ホテル営業開始
NSES車 昭和三十八年度ブルーリボン賞受賞
箱根観光船「バイオニア」就航
定年を一年延長し五八歳に
浜松町案内所営業開始
経堂社員アパート四・五号館完成
新宿西口広場・駐車場起工式
ダイヤ改正(通勤急行八両運転開始、快速準急
新設、相模鉄道本厚木線入れ廃止)
大型通勤車NDE車(二六〇〇系)就役
社内電話全線自動化完成
小田原案内所営業開始
小田急不動産株式会社設立、資本金一億円
箱根登山鉄道 箱根強羅国際スケートリンク営
業開始

12	12	12	11	10	8	8	7	7
14	8	5	4	1	30	1	17	4

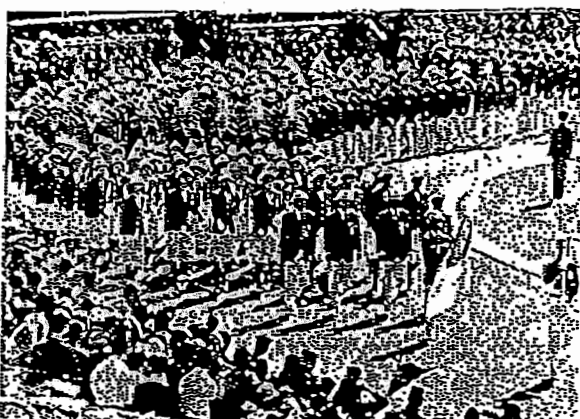
真鶴興業 真鶴サボテンドリムランド営業開
始
マルチブルタイタンパー一号機(軽マルタイ)
就役
日本高遠船株式会社設立、資本金三〇〇〇万円
株式会社オー・エックス設立、資本金三〇〇〇
万円
特別急行料金改定
ダイヤ改正(平行ダイヤの始まり)
日本高速船 水中翼船(江の島―伊東)営業開
始
オー・エックス 相模大野店営業開始
オー・エックス 成城店営業開始

12	12	11	10	10	10	10	10	9	8	8	8	6	5	4	4	4	3	2		
15	1	1	28	24	10	10	1	1	1	17	29	2	1	16	18	29	1	1	19	29

日本鉄道建設公団法公布(三月二十三日発足)
よみうりランド開園
多摩村 町制施行
日本人の海外観光旅行自由化
京王帝都電鉄高橋不動―多摩動物公園間開通
新宿民衆駅(ステーションビル)完成
新潟地震発生
横浜ドリムランド開園
首都高速四号線(具服橋―新宿)開通
交通営団日比谷線東銀座―霞ヶ関間開通により
北千住―中目黒間全通、東京急行電鉄・東武鉄
道・交通営団三社相互乗り入れ開始
東京モノレール浜松町―羽田間開通
国鉄東海道新幹線東京―新大阪間開通
日本大学商学部 世田谷に開校
小田原駅西口広場拡張整備完成
NHK放送センター 内幸町から代々木に移転
開始(四十八年七月三十一日移転完了)
第一八回オリンピック東京大会開催
代々木オリンピックハイムにオリンピック村開村
江の島湘南港開港
日本道路公団乙女道路開通
京王百貨店開店
都立駒沢オリンピック公園開園
伊豆箱根鉄道経営自動車道十国線 静岡県道に
なる

12	10	9	7	7	6
1	11	1	15	15	24

藤沢バイパス開通
国鉄越後線横川―軽井沢間アプト式廃止
名神高速道路尼崎―栗東間開通(四十年七月一
日全通)
国鉄 A.T.S使用開始
東京急行電鉄 大井町線を田園都市線に改称
都電新宿―荻窪間廃止



東京オリンピック開会式
(昭和三十九年)

昭和40年・1965年

11.11.11.9.7.5.4.4.3.3.3.3.
19.15.7. | 11.21. | 10. | 31.1

特急「えのしき」毎日運転開始
取締役山本利三郎 辞任
軌条重量化工事(五〇〇化) 小田原線完成
利光鶴松の銅像向ヶ丘遊園に建立
座間社員アパート三号館完成
柴田元良 専務取締役就任
大山鶴光電鉄 大山ケーブルカー営業開始
経堂社員アパート六号館完成
向ヶ丘遊園屋内スケート場開場
厚木変電所新設
取締役廣田宗 専務取締役就任、松尾元治・利光達三・山村秀幸 取締役それぞれ就任、専務取締役細谷隆介・澁谷寛治、取締役浦川陸臣それぞれ退任

11.9.7.5.4.4.3.3.2.
1.24.23.26.1.1.31.31.27.25

丹沢大山国定公園指定(県立丹沢大山自然公園の大部分が指定替え)
住宅供給公社本町団地入居開始
淀橋浄水場閉鎖
城山ダム完成し津久井湖誕生
青山学院大学理工学部 世田谷に開校
国士館大学鶴川分校 町田市鶴川に開校
日産自動車座間工場開設
箱根ターンパイク開通
国鉄全国一五二駅に「みどりの窓口」開設
国鉄東海道新幹線東京-新大阪間「ひかり」三時間一〇分運転開始

社内・小田急グループ

交通・沿線・一般社会

昭和41年・1966年

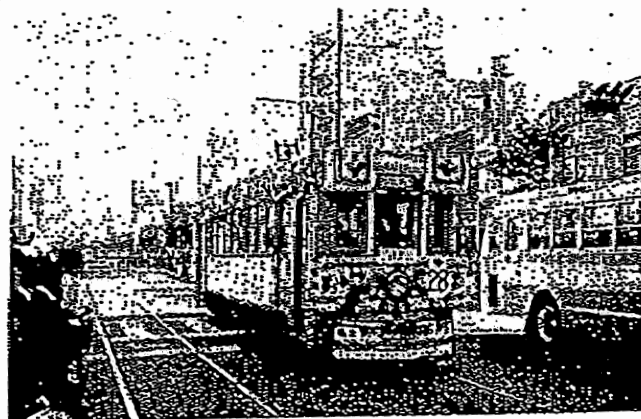
11.9.8.8.7.7.6.6.6.4.4.4.3.3.2.2.2.2.1.
1.9.20.1.31.1.25.25.1.23.1.23.10.13.2.1.20

運賃改定 賃率四〇%以上まで一%当たり三円三五銭、四一%以上一%当たり三円
最低運賃 大人二〇円、小児一〇円
資本金四五億円を六七億五〇〇万円に増額
取締役(元専務)足羽則之 死去
熱海港案内所新設
茨城独身寮完成
特別急行料金改定
列車無線(特急車)使用開始
向ヶ丘遊園モノレール線営業開始
特急「さがみ」運転開始、途中停車駅向ヶ丘遊園・新松田
向ヶ丘遊園マンモスプール営業開始
オー・エックス 三露台店営業開始
オー・エックス 小田急商事を合併し小田急商事に改称、資本金六〇〇〇万円
地方鉄道(喜多見-城山) 敷設免許
吉祥寺案内所営業開始
小田急商事 ○X相模原店営業開始
小田急百貨店 本館一部(地下鉄ビル)営業開始
小田急ビル代行株式会社設立、資本金一〇〇〇万円

11.11.7.7.5.4.4.4.3.
30.10.4.1.1.28.1.1.1.29

東京-沼津間道路 国道二四六号線指定
東京急行電鉄田園都市線溝ノ口-長津田間開通
和光大学鶴川校舎 町田市に開校
東京写真大学工学部(現東京工芸大学) 厚木市に開校
国鉄中央線中野-荻窪間複々線高架完成、同区間に交通管団東西線乗入れ開始
砧ゴルフ場跡を東京都のファミリーパークに開放
大森野駅前整備、ショッピングセンター完成
新国際空港建設地を成田市に閣議決定
藤沢市善行団地完成
運輸省 大手私鉄一六社にA.T.S設置を指示

都電撤去始まり各系統ごとサヨナラ運転



昭和42年 - 1967年

3 2	12 12 12	12	11 11	11	11 11 11 11 10	10 7 6	6 5 4 3	2	12 12 12 11 11 11 11
1 1	21 15 14	14	23 21	17	6 6 3 1 20	1 31 23	1 19 27 5	23	18 9 1 25 7 7 7

湘南台駅新設
 喜多見変電所新設
 ダイヤ改正(準急八両運転開始)
 新宿西口地下駐車場営業開始
 新宿西口地下名店街営業開始
 常務取締役太田道伸 辞任
 大阪梅田案内所営業開始
 取締役副社長利光洋一 死去(二月二十七日社葬)
 箱根フリーパス発売開始(四月一日通用開始)
 特急「えのしま」新原町田駅停車開始
 事業目的に「駐車場の経営」を加える
 地方鉄道敷設(百合ヶ丘―多摩) 免許申請にと
 もない地方鉄道営業廃止(喜多見―稲城本町お
 よび稲城本町―多摩八未成線) 許可申請
 定期券による特急乗車開始
 邦人旅行幹旋業登録
 特急「あしがら」運転開始 途中停車駅 新原
 町田
 コンビニエーター(EDPS) 導入
 出札業務の旬計締切実施
 小田急商亭 OX長後店営業開始
 鶴間変電所新設
 ダイヤ改正(近郊区間列車および準急の大型六
 両運転開始)
 取締役役員芳男・三木晴雄 常務取締役に、八重
 栢正英・森清英・須目慶雄・山田敬二 取締役
 にそれぞれ就任、取締役田中吉次 退任
 新宿駅ビル完成
 小田急百貨店 本館全館営業開始(旧館は別館
 ハルクと改称)
 地方鉄道敷設(百合ヶ丘―多摩) 免許、地方鉄
 道営業(喜多見―稲城本町および稲城本町―多
 摩八未成線) 廃止許可
 向ヶ丘遊園空中ケーブルカー廃止
 大阪梅田新道案内所営業開始
 厚木変電所(移動変電所) 廃止

3 1
18 14

南極観測船「ふじ」初めて南極大陸に横づけ
 第一生命本社ビル丸の内から待奈川県大井町に

川崎市立日本家園開設
 東京急行電鉄こどもの国線長津田―こどもの国
 間開通
 私鉄経営者協会 日本営鉄道協会と改称
 国鉄中央線東京―高尾間に特別快速電車運転開
 始
 公害対策基本法公布
 東名急行バス株式会社設立
 京王帝都電鉄高尾線北野―高尾山口間開通
 都電撤去本格化(銀座線廃止)
 中央高速道路調布―八王子間開通
 日本住宅公団鶴川団地入居開始

国産反戦テ、新宿の騒乱(昭和四十三年)



・1969年

昭和43年・1968年

社内・小田急グループ

交通・沿線・一般社会

6 6
6 1

組織改正(旅行あつ旋部・高速自動車部新設)
熱海港案内所廃止
プロジェクトチーム創発足
一般車の塗色変更始まる(乳白色にブルーの帯)
取締役社長安藤楯六 取締役会長に、専務取締役
取締役副社長に、横溝光輝 監査役にそれぞれ
就任、専務取締役山添直 専務を辞任
ハルク内航空案内所営業開始
小田急箱根高速バス営業開始

3 2
3 1
31 17

京名高速道路静岡―岡崎間開通
国鉄東京管理局 東京西・東京南・東京北の三
管理局に分割、新発足
中央高速道路相模湖―河口湖間開通により調布
―河口湖間全通
交通管団東西線東陽町―西船橋間開通により中
野―西船橋間全通
京名高速道路厚木―大井松田間・御殿場―富士
間開通
国道二七一号線(小田原厚木道路)開通

12 12 12 11 11 9 9 9 7 7 7 7 6 6 4 4 3 3 3
15 12 2 1 21 4 26 11 1 31 10 1 1 1 3 1 26 1 26 1 1

組織改正(臨時建設部廃止、宅地造成課新設)
給電所新設(全変電所の集中制御開始)
小田急不動産 信濃町マンション完成
ATS(自動列車停止装置)新宿―向ヶ丘遊園
間使用開始
小田急商事 OX伊勢原店営業開始
創立二十周年を記念し社旗制定
特別急行料金に小児料金制定
SE車による御殿場直通運転開始(気動車廃止)
連絡準急行料金を廃止し連絡急行料金設定
経堂案内所・本厚木案内所営業開始
小田急レイクセンター(山中湖旭ヶ丘)営業開
始
特急「さがみ」本厚木駅停車開始
日本高速船 水中翼船(江の島―熱海―伊東)
営業休止
京橋案内所一時休業
新原町案内所・大和案内所営業開始
名古屋案内所営業開始
ダイヤ改正(夕方ラッシュニ下り急行八分ヘッド
実施)
小田急商事 OX本曾店営業開始
大森野案内所営業開始
箱根問題終結 当社・箱根登山鉄道・伊豆箱根
鉄道・東海自動車 協同協定締結
多摩線(新百合ヶ丘―黒川) 工事施行認可申請
監査役北村猛徳 死去

10 7 6 6 5 4 4 4 3
22 1 1 22 21 17 11 25 5 1 31

移転営業開始
新宿西口副都心造成工事完成
新宿中央公園開園
小笠原諸島返還日米協定調印
京名高速道路東京―厚木間・富士―静岡間・岡
崎―小牧間開通
京王帝都電鉄に国鉄私鉄初の冷房通勤車登場
東大安田講堂占拠の代々木系学生を機動隊が出
動し排除
京浜急行電鉄品川―泉岳寺間・都営地下鉄大門
―泉岳寺間開通、京浜急行電鉄・都営地下鉄・
京成電鉄相互乗入れ開始
都住宅供給公社境川団地入居開始
郵便番号制度発足
国鉄券売機化五か年計画開始、主要駅で多能式
券売機を本格的に採用
前夜(国際反戦デー)の騒乱で国鉄新宿駅麻痺
状態、十時三十分開通



京名高速道路全通(昭和四十四年五月)

昭和47年・1972年

9 9 8 8 7 7 6 5 4 3 3 3 3
3 2 2 1 28 2 29 31 22 27 15 15 |

PC枕木化小田原線完成
ダイヤ改正(快速準急を急行に統一)
千代田線乗入れ車(九〇〇〇系)就役
IATA指定代理店資格取得
小田急商事 OX寮野店営業開始
津久井レイクタウン完成、事業面積二七・二七
ハ、三五二区画
多摩線(黒川―多摩中央) 工事施行認可申請
特別急行料金改定
高速バス貸切営業開始
小田急イン御殿場営業開始
多摩線(黒川―多摩中央) 工事施行認可
新宿駅大改良工事着手
湯本変電所無人化工事完了、全変電所の集中制御化する

12 10 9 7 5 4 3 2 1
16 20 29 15 15 1 15 3 17

西湖バイパス全通、箱根ターンパイクと接続
第一一回冬季オリンピック札幌大会開催
山陽新幹線新大阪―岡山間開通
川崎市一政令指定都市に昇格(川崎・幸・中原・高津・多摩の五区制)
沖繩復帰、沖繩県誕生
国鉄東京地下駅完成、総武地下新線東京―綿糸町間開通、東京―津田沼間快速電車運転開始
北京で日中国交正常化の共同声明調印
交通営団千代田線ダイヤ改正代々木公園間開通
横浜市営地下鉄伊勢佐木長者町―上大岡間開通

昭和46年・1971年

12 11 10 10 9 9 9 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8
21 27 1 16 1 1 21 15 9 | | 21 10 3 17 31 16

東海自動車を開係会社に加える、資本金三億五〇〇〇万円
取締役会長安藤楯六、民営鉄道協会会長に就任
環状八号線道路との立体交差化工事上下線完成
柿生第二区画整理事業組合設立認可(八月二十五日総会) 事業面積三一・八(ハ)五十二年五月十二日完成
向ヶ丘遊園ボウル営業開始
相模川新橋梁上下線開通
経堂社員アパート七号館完成
軌条重畳化工事(五〇区) 江ノ島線完成
小田急不動産 小田急経堂ビル開業
小田急商事 OX経堂店営業開始
南林間駅でPTC使用開始(相模大野から遠制)
連絡急行「あさぎり」新原町田駅停車開始
真鶴興業 小田急観光を合併し小田急観光に改称、資本金三億五〇〇〇万円となる
組織改正(運輸営業本部新設、係制廃止)
野村工事を関係会社に加え小田急建設に改称、資本金七億六〇〇〇万円
小田急商事 OX小平店営業開始
箱根高速バスの座席定員制を座席指定制に変更

11 10 10 8 7 7 7 6 6 4
1 28 25 28 2 1 1 17 5 1

京王帝都電鉄相模原線京王多摩川―京王よみうりランド間開通
新宿西口に超高層ビル京王プラザホテル開業(四七階、高さ二六九m)
沖繩返還協定調印
環境庁発足
海上自衛隊厚木航空基地発足(米海軍と共同使用)
湘南モノレール西鎌倉―湘南江ノ島間開通により大船―湘南江ノ島間全通
円の変動相場制実施(八月十六日ニクソンショック)
国連総会で中国の国連参加決定(国府脱退)
大丸百貨店町田店閉店
多摩・稲城・座間・海老名の各町 市制施行

社内・小田急グループ

交通・沿線・一般社会



日中国交回復でパンダ二頭のプレゼント
(昭和四十七年十一月)

昭和49年・1974年					昭和48年・1973年																														
5	4	4	4	3	12	11	10	10	9	9	9	9	8	7	7	7	6	5	5	4	3	12	10	9	9	9	7	7	6	5	4	3			
17	27	27	26	16	21	22	17	8	8	20	16	16	11	1	1	11	11	1	16	16	18	20	30	4											
小田急箱根リフレッシュクラブ開設(旧遊子ホテル)	小田急不動産 南青山ビル完成	全列車に列車無線装置を設け	隔週休日二日制実施	小田急商事 OX南林間店営業開始	百合ヶ丘一棟生間(新百合ヶ丘経由) 下り線切替え	永山変電所新設	百合ヶ丘一棟生間(新百合ヶ丘経由) 上り線切替え	南新宿駅・海老名駅移設開業	三浦達雄 取締役兼任、取締役八重柏正英 退任	玉川学園社員アパート一号館完成	生田変電所新設	運輸司令所相模大野に移転	新システムの列車無線使用開始	九〇〇〇系 昭和四十七年度ローレル賞受賞	五〇〇〇系 昭和四十七年度ローレル賞受賞	あかね台団地完成、事業面積三三・二二ハルハ五〇〇〇区画	機城保線区新設、藤沢保線区廃止	〇〇万円	小田急リゾート開発株式会社設立、資本金五〇〇〇万円	小田急リゾート開発株式会社設立、資本金五〇〇〇万円	全線の踏切に保安設備を装置、四種踏切消える	創立二十五周年・創業五十周年を迎え社員海外研修制度制定、小田急展等の記念行事逐次実施	資本金一四九億九八五〇万円を一六〇億円に増額	組織改正(事業本部・事業政策部新設)	資本金一三六億三五〇〇万円を一四九億九八五〇万円に増額	栗本第一区画整理組合設立認可(九月二十日締会)事業面積六三・八ハル	小田急運輸を関係会社に加える、資本金六〇〇〇万円	交通営団千代田線接続関連工事に着手	海老名電車基地使用開始 総合事務所完成、電車区・車掌区・検車区開設						
10	10	10	7	5	12	10	9	9	8	8	4	4	4	4	3	1	1	1	1	1	1	10	10	10	7	5	4	3							
30	18	1	29	9	30	17	15	1	1	6	1	1	1	1	27	11	29	27	11	27	11	27	11	27	11	27	11	27							
相模鉄道橋浜―海老名間複線化全線完成	新宿西口に超高層新宿住友ビル完成(五二階、高さ二〇〇ハル)	南伊豆地震発生	新宿西口に超高層国際通信センタービル完成(三階、高さ一六四ハル)	新宿西口に超高層新宿三井ビル完成(五五階、高さ二二二ハル)	京王帝都電鉄相模原線京王よみうりランド―京王多摩センター間開通	交通営団有楽町線池袋―銀座一丁目間開通	相模鉄道橋浜―海老名間複線化全線完成	新宿西口に超高層新宿住友ビル完成(五二階、高さ二〇〇ハル)	南伊豆地震発生	新宿西口に超高層国際通信センタービル完成(三階、高さ一六四ハル)	新宿西口に超高層新宿三井ビル完成(五五階、高さ二二二ハル)	京王帝都電鉄相模原線京王よみうりランド―京王多摩センター間開通	交通営団有楽町線池袋―銀座一丁目間開通	北京に日本大使館開設	ベトナムと平和協定調印(二月二十八日停戦発効)	米軍 ベトナムから撤退	上智短期大学 薬野に開校	国鉄武蔵野線府中本町―新松戸間開通	国民の祝日法律改正で「振替休日制」実施	七沢に神奈川県総合リハビリテーションセンター開設	都市緑地保全法公布(四十九年二月一日施行)	敬老の日を期して国電にシルバースーツ設置、婦人専用車廃止	OAPEC加盟国 石油供給制限と石油公示価格二一割引上げ決定(石油ショック)	京成電鉄 特急「スカイライナー」運転開始	東京に日本大使館開設	ベトナムと平和協定調印(二月二十八日停戦発効)	米軍 ベトナムから撤退	上智短期大学 薬野に開校	国鉄武蔵野線府中本町―新松戸間開通	国民の祝日法律改正で「振替休日制」実施	七沢に神奈川県総合リハビリテーションセンター開設	都市緑地保全法公布(四十九年二月一日施行)	敬老の日を期して国電にシルバースーツ設置、婦人専用車廃止	OAPEC加盟国 石油供給制限と石油公示価格二一割引上げ決定(石油ショック)	京成電鉄 特急「スカイライナー」運転開始



石浜シヨックでペーパーパニックに発展
(昭和四十八年)

小田急五十年史

昭和五十五年十二月二十七日発行

発行

小田急電鉄株式会社

東京都新宿区西新宿一丁目八ノ三

電話(〇三)三四九一二〇〇〇

編集

小田急電鉄株式会社

社史編集事務局

制作
印刷

大日本印刷株式会社

東京都新宿区隈町七番地

