

1943	1961	1981
1944	1962	1982
1945	1963	1983
1946	1964	1984
1947	1965	1985
1948	1966	1986
1949	1967	1987
1950	1968	1988
1951	1969	1989
1952	1970	1990
1953	1971	1991
1954	1972	1992
1955	1973	1993
1956	1974	1994
1957	1975	1995
1958	1976	1996
1959	1977	1997
1960	1978	1998
	1979	1999
	1980	2000
		2001
		2002
		2003

創立より50年のあゆみ

遠州鉄道株式会社の創立

昭和18年(1943)～25年(1950)



創立時の遠州電気鉄道出身役員・幹部職員

後列左から加藤清・大林小太郎・鈴木俊雄・大澄善一郎・土屋佐平
前列左から滝口彦四郎・高橋誠太郎・青葉延太郎・井上剛一・鈴木浩平



復旧した旭町の本社ビル

苦難の時代からの出発

当社は昭和18年(1943)11月1日、太平洋戦争のさなかに創立をみた。時局の要請、これが直接的な背景であった。その前年、この地域は一つの交通圏として1事業体に統合すべしという、当時の鉄道省監督局長の通牒により、事業統合が進められた。結果、遠州電気鉄道、浜松自動車、遠州秋葉自動車、掛塚自動車、遠州乗合自動車、気賀自動車の6事業者の合併と、ほかにバス事業者4社の譲渡により、遠州鉄道株式会社が誕生したのである。旧遠州電気鉄道本社に本社をおき、資本金は379万4,400円、従業員数529人、鉄道線18.6km、自動車車両142両。これが第一歩の業容だったが、戦時という状況下だけに、苦難の道へと歩を進めていくことになる。

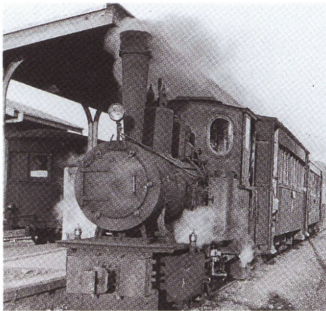
19年、日本本土への爆撃が激しくなると、輸送は軍需目的がすべてに優先された。「決戦執務態勢」が閣議決定され、全従業員は日曜祭日も休みなく勤務することになった。しかも社員は次々と戦場に送り出される。その人手不足を学徒動員と女子挺身隊の応援で補う非常事態が続いた。20年6月18日には、浜松市は未曾有の大空襲に見舞われた。空を覆いつくした爆撃機から

6,500発の焼夷弾が降り注ぎ、全市が焼け野原と化した。当社の本社ビルも全焼し、本社と自動車部は別々の場所に移転を余儀なくされた。

にもかかわらず、電車は1日も休止しなかったのである。臨時起点の遠州助信駅では、家を失った市民が長い列をつくった。また終戦間近には、主食の米をはじめ食糧事情が極端に悪化したため、リュックをかついで農家を買出しに出かける人々で、二俣電車線は終日ごったがえした。ちなみに創立時の年間輸送は230万人。それが翌19年には780万人に、さらに終戦の20年には1,057万人という驚異的な記録を残している。

21年6月1日には本社ビルが復興した。22年6月には旭町駅～遠州浜松駅間が復旧し、戦後初めて全線18.6kmが完通した。全線復興と安全輸送に、いかに寝食を忘れて尽力したか、当社全社員の努力がしのばれる。

また戦後の日本を襲った物資不足、インフレの嵐にも団結力を発揮し、全社一丸で物資節約に取り組んだのである。21年3月1日には「労働組合法」が施行された。それを受け、同年7月11日に当社労働組合が正式に発足した。ここでも団結力をもとに、労働条件向上と整備、職能給を採り入れた賃金制度、退職金、有給休



浜松鉄道のラッキョ軽便



23年に完成した修理工場



ディーゼル車で輸送力増大

暇などへのいち早い取り組みが進んでいった。

奥山線の電化とディーゼル化

昭和22年(1947)5月1日、当社は浜松鉄道を吸収合併、遠州鉄道奥山線とした。これで営業キロは合計44.4kmとなった。この奥山線の輸送力増強は合併後の業績向上を目指すための急務といえた。そこで当社は電化、ディーゼル化を進め、25年4月には東田町～曳馬野間8.2kmを電化、スピードアップを実現している。また翌26年8月には曳馬野～奥山間をディーゼル動車に切り替えた。これで大正3年11月以来「ラッキョ軽便」の名称で親しまれた蒸気機関車は引退することとなった。

終戦前後のバス事業

バス事業は昭和16年(1941)以降、ガソリン配給の停止で代燃化を強いられたため、運行計画への支障は大きかった。当時担当者は連日、燃料とする薪の運搬に追われ、それでも間に合わず、引佐や周智方面の山奥へ行き燃料確保に没頭したのである。車両はフォード、

シボレーが主体だったが、窓ガラスの代わりにベニヤ板を貼り、座席も板椅子という「戦時型」だった。部品入手が困難なため、全員が非番を返上して点検整備に汗を流した。19年3月には一貫修理のため、浜松市鴨江町の久野自動車商会附属工場を買収したが、この修理工場は翌20年2月25日の大空襲で焼失した。そこで遠州助信駅東の旧中島軽金属所有地を買収し、23年10月、総合整備工場を完成させた。

一方、創立時に142両を数えた車両は戦災や軍部への供出(51両)で終戦時には50両に激減している。このため路線は相次いで休止し、19年には述べ327.4kmが休止、運行路線は半分以下の225.5kmであった。その後は「地域住民の足を守ろう」と全社員が一致協力して復旧に努め、25年までにはほとんどの路線を復旧させている。

また戦時中の酷使でバス寿命は平均9年でしかなかったが、23年の新車配給では初のディーゼル車を1台導入した。新設計の44人乗りだった。次いで24年10月には49人乗り大型車3両も配給となり、バスの性能とともに輸送力も格段に増大、運行計画に大きく貢献していったのである。

運輸交通事業の充実

昭和25年(1950)～35年(1960)



社内報「弘報遠鉄」創刊号(昭和33年)



遠鉄浜松駅(昭和33年)

磐田市内を行く乗合バス
(昭和33年)



社内業務、鉄道施設の改善

昭和29年(1954)11月18日、青葉延太郎初代社長の後を継いで鈴木俊雄社長が就任し、新たな施策を次々に打ち出した。戦後の受難期を乗り越え、すでに業績は向上している。社員も創立時の2倍に増え、遠州では大手企業の仲間入りをした。そこで業務機構の改革を進め、来るべき新時代に即した経営システム確立を目指していった。

32年3月には企画室と技術部が新設された。企画室は新規事業計画や広報を担当する。特に広報業務では33年3月に「弘報遠鉄」を発刊、毎月従業員に社内情報、経営方針を伝えていった。11月には創立15周年記念の「遠鉄15年のあゆみ」も発刊した。技術部は従来の鉄道の電気・施設課と自動車整備課の統合により、両部門の交流が促進された。

福利厚生面も充実が図られていく。すでに26年に遠州鉄道共済組合が設立され、慶弔金支給などが始まっている。翌年には健康保険も始まり、社宅、寮建設も相次いだ。

旅客・貨物輸送の向上も著しい。二俣電車線は27年に画期的なパンタグラフ式を採用、翌年には急行電車

を運転開始した。旭町～西鹿島間はそれまでの52分から38分に短縮され、利便性は大きく向上した。30年には連動閉塞装置を全駅に設置、無人操作の変電所も新設された。西ヶ崎工場増築、軌条の交換、踏切道の自動警報機、自動遮断機設置も順次進んでいった。

駅舎の新築も相次いで行われた。28年には旭町駅を新浜松駅に、32年には元城駅が浜松城公園玄関口にふさわしい近代的駅舎となった。そして33年6月には遠鉄浜松駅が完成、二俣電車線遠州浜松駅と奥山線東田町駅が統合され、駅前には乗合バスの起点となった。地域初のターミナル駅の誕生だった。

バス基盤の充実

昭和26年(1951)6月、石油類統制の撤廃を受け、バス事業は資材面の制約から解放された。そこで一挙にそれまでの休止路線の復活を目指す取り組みが始まった。その結果27年には休止路線ゼロを達成し、営業路線は485.3kmとなった。この営業キロ数は年々延び、35年には801kmに達している。

その間、営業所の新設、配車の適正化、ダイヤ増強とサービス拡充に努め、浜松周辺人口の増大と相まって、県



29年後半から30年代にかけて活躍したボンネットバス



館山寺遊園地（昭和35年）

西部の輸送拠点整備が進んでいった。39年には13拠点となり、車両の購入も着々と進んだ。26年の96両から、35年には335両、40年には456両と増強されている。大量輸送を念頭に、一人でも多く乗車をと立席を増やし、61人～95人乗りを導入した。34年にはガソリン車を全廃、ディーゼル化でコスト合理化も行った。

合理化は運行でも促進された。33年11月には遠鉄浜松駅への乗り入れが実現した。34年からは閑散路線ダイヤの見直し、急行便、長距離便の設定に力が注がれた。館山寺、弁天島など海水浴客向け臨時運行、市内定期観光路線、浜名湖周遊線も開始されている。また佐久間ダム観光路線（33年）、豊橋への快速便（37年）も好評を呼んだ。輸送人員は増加の一途で、34年には26年の4.2倍を達成している。

貸切バス事業の再開

戦争で休止していた貸切バス事業も再開した。昭和25年（1950）5月には6両を貸切専用として認可を受けている。その後慰安旅行、修学旅行などの需要急増で、専用車両は34年には52両に増強された。また観光セールスに力を入れ、中でも豊川稲荷への「初詣りバス」は



昭和26年頃の貸切バスと
ガイド車掌

モービル石油の代理店・
宮竹給油所がオープン
（昭和38年11月）



人気を博し、35年1月に4,700人の参加者を集めている。その年には田町（現遠鉄田町ビル所在地）と本社1階に貸切部門の案内所を開設、さらに観光バスガイド育成にも力を入れ、サービス向上は一段と加速した。

関連会社の誕生

新会社設立の機運も高まりつつあった。昭和26年（1951）5月には遠鉄商事（株）が設立された。興亜海上火災運送保険の代理業、観光団体の募集引き受け、物品販売、広告業が主業務となる。また遠鉄浜松駅では構内食堂、売店を出店、屋上でゴルフ練習場を運営したほか、38年6月にはモービル石油と代理店契約を結び、11月に宮竹給油所をオープンした。

31年5月には館山寺観光開発（株）が発足し、34年7月に遊園地を開園、次いで10月に娯楽センターを開業した。35年12月15日には日本初、湖上をわたるロープウェイも開通した。

観光バス会社も設立が相次いだ。29年12月に浜松観光自動車（株）が、38年2月には浜名湖観光自動車（株）が誕生している。両者はその後、46年に合併し、浜松観光自動車（株）として再スタートを切った。

躍進の事業展開

昭和35年(1960)～39年(1964)



車体が鮮明な赤色に変わる
(昭和36年)



大任を果たして廃止となった奥山線



遠鉄国道本線の超大型バス(定員95人)



近代的な設備が施された
工場内

初の5カ年計画を策定

昭和30年(1955)から36年にかけて、日本のGNPの伸び率は実に82%に達している。運輸、観光を中心に事業拡大を推進してきた当社は発展期を迎え、35年6月に担当常務制を敷いた。鉄道、自動車両部門の営業、総務、企画それぞれを3常務が担当し社業全般を分担する。このトップ機構の改革に続き、翌36年には「遠鉄5カ年計画」を策定し、実施した。輸送の基本方針、設備投資、労務、資金など全般にわたる計画で、自動車部門の伸びを5年間で68%、鉄道を12%増という飛躍を目指しての策定だった。

37年には従業員数が2,000人を超え、社内体制の変革もますます進んだ。この年、定年を56歳へと1年延長、休日も月6日とし、39年には週40時間労働を実施した。賃金体系も見直され、同年には現行体系の基礎がつくられている。「奉仕・前進・幸福」の社是(38年)、社歌(36年)がつくられ、創立20周年記念の社史(38年)も発刊された。

鉄道基盤強化と奥山線の廃止

鉄道部門では積極的な施策と合理化で経営基盤の強

化を進めた。35年から38年にかけて、大型客車両を12両増備、2両編成で通勤通学客輸送に対処、貨物用動力車も5両となり、多様化した貨物の輸送体制を整えている。36年5月にはディーゼル列車を遠江二俣駅から遠江森駅まで延長、12月には車両色をそれまでのクリーム・グリーンから赤色に変更した。また38年4月には国道1号線踏切に最初の踏切交通信号機を設置している。

一方、26年以降、不採算が続く奥山線は39年10月31日をもって廃止となり、大正3年(1914)の浜松軽便鉄道以来の歴史に幕が閉じられることになった。

急行バスで長距離輸送時代に対応

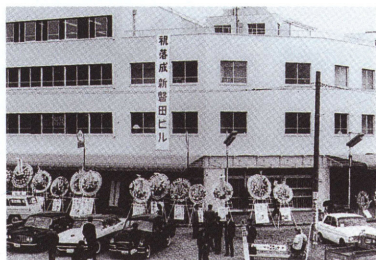
バス事業では昭和37(1962)年4月、全国3番目の採用となる超大型バス10両を導入している。95人乗りで袋井～鷺津間の遠鉄国道本線を快走する急行バスとして評判を得た。

この頃のバス路線は浜松から放射線状に広がり、密度も濃く、バス交通の黄金時代を築いていた。38年の1日の全走行距離は5万5,000kmで地球一回り半に相当した。特に急行便が増加し、38年10月には念願だった浜松～静岡間を結ぶ静岡急行バスが運転開始、次いで39年7月には豊橋鉄道との相互乗り入れで「奥はまな湖号」(瀬



高速時代に備えた
デラックスバス

遠鉄不動産が手が
けた新磐田ビルの落成
(昭和37年)



戸橋～国鉄豊橋駅)が運行した。バスによる長距離輸送は、地域発展と文化の交流にも大きく貢献した。

バス需要の増大とともに、車両整備にも力を入れた。37年9月には助信に最新整備工場が完成している。バス10台を一度に整備できる大規模工場で、部品をそっくり交換するユニット交換方式は国内でも画期的方法だった。能率的な整備が評価され、翌38年には運輸大臣から全国53番目の一級重整備工場として認定された。

貸切営業所の増設と観光部の設置

経済成長に伴い、観光部門も急成長している。昭和35年(1960)の貸切バス走行距離は246万2,261km。それが39年には450万2,523kmと倍増した。市場拡大を目指し当社では営業所を次々と増設、横山貸切営業所(25年)を皮切りに37年までに11カ所を数えている。また38年には浜松観光営業所を開設、翌年には貸切バスと乗合バスを分離させた観光部を設置した。この効率的な組織変更が後の観光バスセンター、観光サービス部の設置につながっていく。

車両面では36年に20人乗りライトバスを導入するなど多様化する顧客ニーズへの対応を進めている。39年には高速道路の整備で長距離化する旅行に備え、リク



浜松ボウリング設立(昭和38年)

ライニングシートで冷暖房付のデラックスバス8両を導入し、サービスの充実を図った。

事業多角化の推進

当社の事業多角化も積極化しつつあった。昭和26年(1951)5月に遠鉄タクシー(株)を設立。36年には名古屋鉄道(株)、豊橋鉄道(株)、地元関係者と共同で浜名湖興業(株)を設立、レストハウス、フィッシングセンターを開業した。後者は採算性を考慮した結果、56年に身を引くことになった。36年には遠鉄観光汽船(株)を設立、45年には館山寺～寸座間にフェリーを就航させた。結局52年に汽船事業から撤退、遠鉄観光汽船は遠鉄観光開発に吸収合併された。

一方、30年代後半のボウリングブームに着目し、38年8月に(株)浜松ボウリングを設立、47年までに4ボウリング場をオープンさせた。ブームが下火になった50年には(株)えんてつ会館と社名を変え、宴会や結婚式場運営に転じた。同会館は62年には遠鉄観光開発と合併した。

また37年4月には遠鉄不動産(株)を設立、42年には当社に不動産部を新設し、一体となった事業推進が加速していった。39年9月には(株)遠鉄自動車学校を設立し、現在にいたるまで着々と業績を伸ばしている。

高度成長期における連帯経営

昭和39年(1964)～48年(1973)



隆盛を極めた貨物輸送



当社で発売した記念乗車券の数々



ガイドブック「パンビツアー」

担当常務制から事業本部制へ

昭和41年(1966)11月18日に第3代社長に就任した平野富士雄は、1年後、新時代の企業体制確立に取り組んだ。企画室から総合企画室への拡大、運輸事業本部の導入、不動産部の新設である。さらに43年11月には35年以來の担当常務制を廃止した。その後は管理本部、自動車事業本部、不動産事業本部を次々に設置し、担当常務制から事業本部制へと経営形態を進化させていった。

44年には3カ年の「遠鉄企業集団中期経営計画」が策定された。当時は大手の進出による競争激化で、地元企業は体質改善が迫られていた。そこでさらに地域密着の総合サービス企業集団として体質強化を目指したのである。人材育成の推進、経理面の電算化による合理化など積極施策を進めた結果、44年度には初の収入100億円突破に結びついた。

20年ぶりにダイヤを大幅改正

鉄道事業も意欲的に進められた。昭和42年(1967)2月には県下初のCTC(列車集中制御装置)を導入、安全運行に力を注ぎ、49年に全線をCTC化した。また遠鉄浜松駅に自動券売機を導入(40年)し、合理化・省人化を大きく推進した。42年には乗客の少ない新村駅

を初の無人化駅とし、48年には全駅に自動券売機を設置し、駅の無人化を本格化させた。

さらに47年10月には20年ぶりにダイヤの大幅改正を行った。全線にわたり10分ヘッドの運行を取り入れ、急行を廃止、各駅の利用客の利便を図ったのである。また朝夕のラッシュ緩和のため4両編成も組み入れたほか、さぎの宮駅を新設した。

また東海道線の高架化による国鉄浜松駅の客貨分離が具体化したため、51年には全線の貨物営業を取りやめている。貨物営業は実績をあげていただけに、時代の趨勢とはいえ惜しまれる廃止だった。

一方で、利用客サービスも活発化した。46年7月には当社初の記念乗車券(浜松市制60周年)を発売したほか、暖房車両を完備、駅構内自家用車有料駐車場も設置した。

路線バスのワンマン化など合理化推進

路線バス事業はマイカー増加による交通構造の変化のため、昭和40年(1965)の輸送人員7,549万人をピークに減少に転じ、47年には6,342万人にまで減少した。そこで需要の少ない路線の廃止や運行回数低減、ワンマンバスへの移行など合理化を進めていった。42年には整理券方式を初導入、47年には初のワンマン営業所・竜洋営業所も誕生した。一方で成長路線は拡大の方針



毎日40台のバスが万国博へ（昭和45年）

がとられた。館山寺温泉を拠点とする定期観光バス「浜名湖めぐり」(42年)、東名高速経由の特急の運行(44年)、48年には浜松～名古屋を結ぶ東名名古屋線の営業も開始した(56年に廃止)。

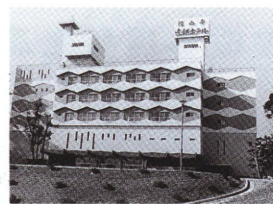
初の名古屋進出とバンビツターの誕生

観光部門でも改革が進んだ。旅行形態の多様化に対応し、販売体制強化のため業務組織を改正した。昭和42年(1967)7月、観光部を廃止し、新たに観光バスセンターを開設した。グループ全体での観光業務の効率化を目指したもので、観光需要の開発が進むことになった。また44年5月の東名高速全線開通を機に当社は名古屋市に観光案内所を設置し、それを足がかりに翌年には名古屋営業所を開設した。当社にとって初の名古屋進出である。31の観光バス事業者がしのぎを削る名古屋で、貸切バス事業は順調に業績を伸ばしていった。

45年3月にはアジア初の万国博覧会が開幕し、貸切バス需要を飛躍させた。遠鉄バスは183日の会期中、延べ7,000台を開催地大阪の会場へ送り込んだ。この成功は会員募集による新規顧客の獲得にあった。その後、会員募集には力を注ぎ、45年9月には「遠鉄バンビツター」と名づけて実施した。バンビツターは一人でも気軽に参加できる当社独自の企画商品として定着、受付、



遠鉄名店ビル



館山寺遠鉄ホテル開業（昭和40年）



ホテルエンパイア開業（昭和43年）

手配、添乗までこなすツアーレディも登場した。

46年には旅行のデラックス化、小団体化に対応して県下初の28人乗り超デラックスバスを導入した。また内部組織も改革し、47年12月には観光サービス部を新設し、観光部門の完全独立体制を確立している。

自動車販売進出やレジャー基地開発も

一方、事業の多角化は継続的に進められていた。昭和42年(1967)10月には浜松の中心市街にショッピングセンター「遠鉄名店ビル」をオープン。また高成長の自動車販売にも進出、同年の10月にトヨタオート浜松(株)を、さらに55年にはトヨタビスタ静岡(株)を遠鉄グループとして初めて静岡市を拠点とする企業として誕生させた。

館山寺を中心とする一大レジャー基地建設も進んでいく。40年5月には館山寺遠鉄ホテルが、43年にはその別館がオープンした。遊園地も増設、隣地に遠鉄ホテルエンパイアを建設した。さらにヨットハーバー、フェリーボート就航など総投資額は50億円にのぼった。まさに社運を賭けた巨大投資だった。

また不動産事業の強化のため、42年12月には不動産部を発足させた。遠鉄不動産(株)と一体となり沿線の宅地開発、館山寺地区開発が進められていった。

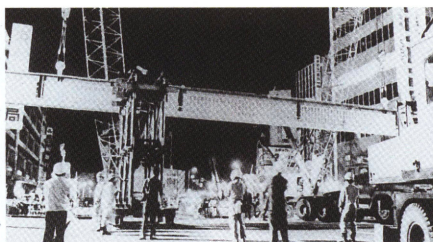
多角化へ活発な事業展開

昭和48年(1973)～61年(1986)

第4回 業務改善運動発表大会



業務改善運動発表会（昭和58年）



新川橋の橋桁工事（昭和58年）



高架上を走る電車

全社一丸でオイルショックを克服

当社は昭和48年(1973)4月、資本金をそれまでの10億8,000万円から17億8,000万円に増資した。この年11月には創立30周年を迎えたが、ちょうど同時期に、国内ではオイルショック旋風が吹き荒れた。そこで当社は業界他社に先駆け、石油危機突破対策委員会を設置、翌49年から52年にかけて、バスの「1便1人増客運動」やパンピー商品販売など全社あげての総力販売運動も展開し、組織の効率化と、経費低減も実施していった。

この団結力を基盤に、51年6月28日第4代社長に就任した青葉貞雄は、事業を見直しつつ、都市ホテル、百貨店事業の実現に着手していった。社内改革にも拍車をかけ、58年にはOA化推進プロジェクトが発足、翌年には全営業所にパソコンが配備された。効率化をさらに推進するため同年にはOA専門の遠鉄システムサービス(株)も設立された。また50年に契約したアメリカファミリー生命保険会社とのがん保険代理店を55年から本格的に事業化、業績は年ごとに向上し、61年には累計契約10万口を突破した。

鉄道の高架化が実現

西鹿島駅の大規模電車基地化(昭和52年)、ATS(列車自動停止装置)の全線導入(53年)など鉄道線の整備

も進んでいる。駅舎改築も進み、52年には23店舗のテナントが入居する浜北駅ビルがオープン。55年には遠州西ヶ崎駅隣りに鉄道部事務所が完成し、事務の合理化が図られた。車両では53年、県内の私鉄で初の冷暖房車両を導入した。58年には車両デザインも一新し、従来の赤から鮮やかなスパニッシュレッドとなった。また54年夏には第1回電車教室が開催され、その後も小中学生の人気の的となっている。特筆すべき事業は鉄道の高架化である。55年12月に工事に着手、60年12月新浜松駅～助信駅間2.6kmの高架化が完成した。

路線バス運行の合理化施策

昭和40年以後、輸送人員が減少している路線バスは運行合理化を進め、昭和49年(1974)3月のダイヤ改正では日祝と平日のダイヤを分離し、混み合う時間帯に増強して乗客の利便を図った。翌50年には県下のバス会社で初めてワンマン化100%も達成している。

また53年12月には奥山～自然休養村間で県下初のデマンドバスシステムも実施した。一定区間内で利用客がボタンで呼び出した場合のみ運行する。需要の少ない路線のコスト削減に大いに役立ち、その後も各路線で採用されている。そのほか浜松市内で初のバス優先レーン(50年)、ワイドドアや大型方向幕車両(56年)導入、停留所以外でも乗降できる「フリー乗降バス」運行



浜松バスターミナル完成
(昭和57年)



遠鉄ストア第1号店、向平店
オープン (昭和48年)

(59年)などのサービス向上策も活発化した。

57年11月には国鉄浜松駅北口の広場にバスターミナルが完成している。16角形のバスバースからは当社ほか国鉄、浜松市営、静岡鉄道の各バスが1日4,250本発着という全国一のスケールだった。完成の翌年からは、経営悪化の浜松市営バスを当社に順次移管し、路線の再編成をさらに強力に進めていった。

一方、大型バス整備では日本有数の規模を誇る助信工場は、50年以降、一般整備事業へと進出し、54年には工場内に小型整備の事務所を新築し、自動車整備センターを開設した。60年には1日車検も可能となり、63年からは遠鉄タクシーの整備も受託している。

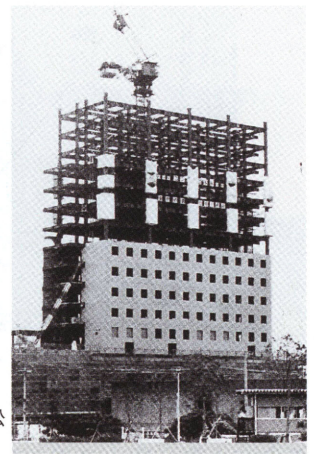
バンビツアーの躍進

昭和40年代は全国で高速道路が次々と開通した。49年には東名高速浜松西インターも開設された。バス旅行エリアの拡大に対応し、当社ではVTR付き貸切車両、セミデッカーバス「ジャンボ」のほか、さらに大型の「スーパージャンボ」も導入している。

バンビツアーでは多様化する旅行形態を反映させ多彩な企画を打ち出した。50年の沖縄国際海洋博覧会では初の航空機利用ツアーを実施するなど、バス以外の交通手段を取り入れて全国へとコースを拡大していった。56年には海外コースの取り扱いもスタートした。



遠鉄商事から遠鉄トラベル
に社名変更 (昭和49年)



建設中のホテルコンコルド浜松
(昭和56年)

東京ディズニーランド(58年)のオープン、ホワイトパンビスキーツアーなどは若い客層への開拓に大きく結びついた。

流通、都市ホテルなど多角化の推進

当社の関係会社第1号の遠鉄商事は昭和26年創立以来、次々と事業内容を拡張してきた。その後事業の再編を図り、47年の当社観光サービス部新設と同時に広告部門を、48年には当社内に新設の石油部に石油販売部門を、49年には食堂・売店を遠鉄名店ビルへ移管、50年には新設の遠州興業に保険部門を譲渡した。遠鉄商事は49年に社名を遠鉄トラベルに変更し、52年からは世界の航空券の扱いも始めている。

また昭和48年(1973)には遠鉄ストアを設立、第1号の向平店を同年11月にオープンさせた。その後の大規模小売店舗法による規制の中、地元商店会と調整を図りながら多店舗化を推進、61年度には150億円を売上げるほどに成長した。さらに都市ホテル業界にも進出、総工費60億円を投入し、56年に「ホテルコンコルド浜松」を奥山線の元城駅跡地に開業した。その保全業務のため54年には遠州ビルサービスも設立された。

総合生活産業を目指して

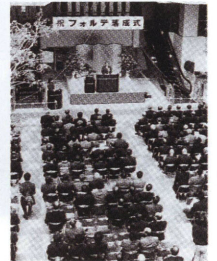


遠鉄百貨店オープニングイベントで
賑わうギャラリーモール（昭和63年）

昭和61年（1986）～平成5年（1993）



フォルテ完成（平成2年）



フォルテ落成式

「チャレンジ90」を策定

昭和60年度(1985)末、遠鉄グループは総売上げ約845億円、従業員数約5,000人という規模に達した。順調な事業展開の中、翌61年6月27日に第5代社長に就任した石津薫は、運輸中心の企業から地域の「総合生活産業」へと脱皮することを今後の方針とした。

その基本計画は「チャレンジ90」にまとめられた。平成2年(1990)を最終目標とする5カ年計画で、総売上げ目標1,246億円が掲げられた。昭和62年には資本金を17億8,000万円から25億円に増資、63年には不動産事業本部を新設、また平成2年には広告課を観光サービス事業部から運輸事業本部直轄とするなど「チャレンジ90」推進のための組織改革も進んでいった。

フォルテ建設と遠鉄百貨店の開業

平成2年（1990）11月、浜松市と協力して建設した多目的ビル「フォルテ」が完成、同時に本社を移転した。9～12階に各事業部門を集結、1階には不動産情報プラザ、観光プラザ、遠鉄タクシー乗り場を開設した。

また念願だった百貨店事業へと進出、昭和63年9月に市内3番目の百貨店として「遠鉄百貨店」を開業した。平成元年には遠鉄百貨店友の会も設立、「えんてつEカード」（昭和62年発行）の運営や友の会会員募集も大々的に始められた。

増収対策とE Tカード発行

鉄道は高架化による市内中心部乗り入れで乗客が増加しつつあった。そこでサービス向上のため、昭和62年（1987）には新浜松駅にエスカレーターを、翌年には同駅と遠鉄百貨店の連絡デッキを設置したほか、各駅の整備も進めていった。平成2年には電車交換のため芝本駅を110m移動し、新浜松～西鹿島間を36分から32分へと短縮した。車両の冷房化率も高まり、5年には92.9%になっている。

顧客拡大のための多彩な企画も実施された。車内でジャズを演奏するサウンドトレイン（平成元年）、初日の出のための早朝電車運行（2年）のほか、全国の地方鉄道に先駆け、プリペイドの「E Tカード」も発売（元年）、乗車券購入時の利便を高めている。

バスロケーションシステムの導入

路線バスでは利用客サービス施策が積極的に推進された。昭和61年（1986）には県下初のバスロケーションシステムを「西じゅんかん」線に導入している。以来、同システムは増設が進み、平成2年には分譲マンション「ブライタウン西伝寺」に全国初の家庭用バスロケーションシステムも設置された。そのほかバス専用レーン、風防付き停留所などバス利用を促進する県下初の「都市新バスシステム」の完成（昭和62年）、冷房



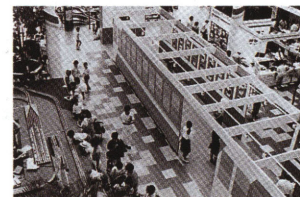
都市新バスシステム完成式典

ホテル九重オープン
(昭和62年)



ブライトタウン西伝寺（平成2年）

フォルテにおける50周年フェア
(平成5年)



車100%達成(同年)、路線新設、各営業所のO A化推進など、サービス向上施策はさらなる充実を目指して展開されている。

多彩な旅行商品を発売

バンビツアーは昭和53年度の20万人から平成2年度には30万人と順調に参加者が増加している。それ以外にも観光サービス部では「バンビクーポン」(昭和57年)、積み立て旅行商品「いいたび」(63年)、さらに平成3年からは個人向けに宿泊・交通機関・見学施設をパッケージした「いいたびセット」を発売、好評を得ている。

車両では61年から高級サロンタイプバスを導入、また業務面では63年に高機能のバンビシステム、オンラインのバンビネットを開設、販売体制の効率化が図られた。

不動産、ホテル、自動車販売事業も加速

「チャレンジ90」の重点施策の一つ、不動産部門は昭和63年(1988)「磐田わかば台団地」で初の自社設計の建売住宅を販売した。平成2年には当社初の分譲マンション「ブライトタウン西伝寺」を販売、3カ月で完売した。沿線での賃貸ビルやアパート建設も積極的に行い、ますます業績を伸ばしている。

舘山寺地区の開発では昭和62年9月、「ホテル九重」を開業した。総工費100億円、地上10階、89室の純和風

高級旅館で、平成元年には500畳の大宴会場も完成している。ホテルコンコルド浜松も同年にリニューアル、2年には「奥山・山の家」も新装オープンさせた。ホテルエンパイアは4年に大規模リニューアル、快適なリゾート施設として評判を呼んでいる。

自動車販売事業のトヨタオート浜松、トヨタビスタ静岡は昭和61年度に140億円を売上げるほど急成長をした。トヨタオート浜松は平成3年に県下初の二層ショールームを建設、常時20台を展示するスケールを誇っている。昭和63年には住宅部門をトヨタホーム浜松として分離独立させたほか、平成2年にはトヨタレンタリース浜松を設立し、カーリース業にも進出している。

創立50周年記念事業を盛大に実施

当社は平成5年(1993)11月1日、創立50周年の節目を迎えた。創立時は従業員数529人、電車29両、バス131両に過ぎなかったのが、半世紀の間にグループ従業員数6,500人を超える企業集団へと飛躍を遂げた。そこで節目のこの年、盛大な記念事業が実施された。遠鉄グループマークの制定、「遠州鉄道50年史」「遠州地方の交通発達史」の発行のほか舘山寺会場やフォルテ会場では多彩なイベントが繰り広げられ、新たな一歩へと向かう、大きな区切りの年となった。

94



03