

## 各事業の現況

### 一、鉄道事業の近代化

#### 一、輸送力の増強

##### 輸送力増強計画の推進

輸送力増強は、昭和三十年代半ば（一九六〇）以降、日本経済の高度成長による都市構造の変化とともに本格化した。その後も高度成長の波に乗り、輸送需要は増加を続け通勤圏も延長拡大化していった。

当社は、長期的な展望に立って輸送力増強計画を推進するため、三十六年四月に第一次「輸送力増強三か年計画」を策定した。以後、順次増強計画を策定し、強力に推し進めてきた。現在、五十七年を初年度とする第六次輸送力増強五か年計画に積極的に取り組んでいる。

輸送需要の中でも定期旅客、すなわち通勤・通学輸送は総量に対して大きなウェイトを占めるが、近年とくにその傾向が強くなっている。このような傾向に対応し、前述のとおり長期計画を策定し、着実に実行してきた。ちなみに第一次計画から第五次計画までの二〇年間の投資は約一五〇〇億円の多額にのぼっている。〔別表参照〕

なお、四十八年の石油ショックの影響を受けて、紡績など軽工業を中心とする南海線沿線の地場産業は、長期にわたる不況に陥るとともに、宅地の開発が国鉄阪和線以東で進んだことなどによ

り、南海線の輸送需要は漸減の傾向を示しはじめた。このため最近の南海線の輸送力増強計画は、連続立体化工事など運転保安の向上や車両の冷房化、駅施設の改善など旅客サービスの改善に重点がおかれている。

三六〇四一年 輸送力増強三か年計画実施総括表〔第一次・第二次〕

〔単位一〇〇万円〕

工事種別	実施額	工 事 概 要
輸送力増強工事	六、五四八	
新 線 建 設	二八〇	水軒浜と和歌山港間当社分担金など
車 両 新 造	一、六九四	六〇〇系および七〇〇系通勤車七六両新造
停 車 場 改 良	一、八三七	南海本線六両運転実施、ホーム延長四四駅 高野線ステンレスカー四両運転実施、ホーム延長二九駅
電気施設の新設増強	八二三	泉佐野駅に地下道新設、石津川駅に跨線橋新設 変電所新設四か所、変電所増強一三か所
そ の 他	一、九二四	コンパウンドカタナリー化、き電線増強など 新今宮駅完成、千代田車庫新設、ケーブルカー二両運転実施 和歌山車庫ほか拡張、重軌条交換など
踏切及び運転保安工事	一、六九一	踏切の剛質化等構造改良三二か所
踏切保安設備の整備	五二〇	警報機、踏切しゃ断機新設格上げ等一一五か所
線路保守その他	一、一七一	南海線、高野線の道床改良、レール長尺化、P C まくらぎ化
合 計	八、二三九	連動装置改良、橋本と御幸辻間C・T・C化完成

四二〇四六年 輸送力増強五か年計画実施総括表〔第三次〕

〔単位一〇〇万円〕

工 事 種 別	実 施 額	工 事 概 要
輸送力増強工事	一一、七三五	
複線化及び復々線化	一六四	高野線〔河内長野～橋本間〕複線化
停車場改良等	五、一一三	難波駅改造整備、南海線準急六両・高野線急行六両運転のため主要駅のホーム延伸など
車両新造及び改造	三、一八七	七〇〇系、六〇〇系車両一一〇両新造
電気施設の新設、改良	二、〇三六	泉大津、玉出、三田市、御幸辻、細川、紀ノ川ほか変電所の新設および増強、送配電線の強化
車庫等の新設、増強	七三七	羽倉崎車庫、千代田車庫増設
その他	四九八	出札の機械化、ホーム上屋の延伸など
踏切及び運転保安工事	一一、一二五	
高架化及び地下化	七一	高師浜支線、南海線大阪市内高架化
踏切道の立体化及び踏切保安施設の新設、改良	二、六三三	磯ノ浦、鶴原、泉大津九号など七か所の立体化および北野田、湊、滝谷など一三駅の橋上駅にあるいは跨線橋の新設、三国ヶ丘、天王寺駅前地下道新設、踏切道の構造改良、自動しゃ断機、特殊信号機の新設、改良等
車 両	四、五三六	代替新造一四〇両のほか昇圧工事、車体の更新
線 路	二、一一〇	ロングレール化、PCまくらぎ化等の軌道強化、大型保線機械導入
電 気	二、〇九七	ATS、列車無線、連動装置改良など
工場 検 修 設 備 等	六七八	工場検修設備の増強など
合 計	二二、八六〇	

四七〇五一年 輸送力増強五か年計画実施総括表〔第四次〕

〔単位一〇〇万円〕

工事種別	実施額	工事概要
<p><b>輸送力増強工事</b>            複線及び複々線化            停車場改良等</p>	<p>三一、二〇七            一〇、二六三            一五、九五八</p>	<p>高野線〔河内長野～橋本間〕複線化            難波駅改造整備、高野線準急八両化ホーム延伸            〔北野田駅ほか一〇駅〕南海線普通六両化ホーム延伸            〔岡田浦駅ほか二駅〕駅舎改良            七一〇〇系、六一〇〇系、六二〇〇系、八〇〇〇系、四四両新造            変電所の増強〔堺ほか一か所〕、支持物の強化、電車線昇圧のための絶縁強化            羽倉崎車庫、千代田車庫の増設            出札自動機、南海線P.T.C導入</p>
<p>踏切及び運転保安工事            高架化及び地下化            踏切道の立体化及び踏切保安施設の新設、改良</p>	<p>二二、八二六            六、一二四            二、三五〇</p>	<p>南海線大阪市内、堺市内高架化            警報機・しゃ断機新設〔二里ヶ浜三号ほか六一か所〕、有人踏切自動化〔天下茶屋三号ほか二二か所〕、地下道〔鶴原駅ほか五か所〕、跨線橋・橋上駅〔和歌山市駅ほか八駅〕</p>
<p>車両</p>	<p>四、七〇七</p>	<p>昇圧改良工事、ブレーキ改良、軌道線ワンマンカー化、主電動機改造など            車両改造および代替新造車両〔代替新造七二〇〇系、六一〇〇系、二二〇〇〇系、六四両〕</p>
<p>線路</p>	<p>四、二七五</p>	<p>重軌条化、ロングレール化、PCまくらぎ化等の軌道強化、南海線・大和川ほか橋梁改良</p>
<p>電気</p>	<p>一、五七七</p>	<p>変電所の集中制御〔堺ほか六か所〕、多重無線の新設、列車無線その他信号、通信関係</p>

工場、檢修設備等	三、六三七	千代田工場(用地および造成)、堺東車庫の改良、羽倉崎車庫ほか現業詰所の新設、改良
その他	一、一五六	駅、運転関係施設改良、貨物廃止対策、職場施設の改良
サービス改善工事	一、四六二	改造一〇四両
車両冷房	一、二二三	エスカレータの設置〔難波駅六基、和歌山市駅二基〕
その他	一、二三九	
合計	五六、四九五	

五二〇五六年 輸送力増強五か年計画実施総括表

〔単位一〇〇万円〕

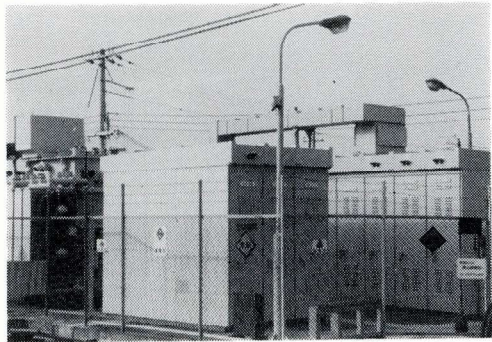
工事種別	実施額	工事概要
<b>輸送力増強工事</b>	<b>四三、三八七</b>	
複線及び復々線化	一六、九二六	高野線〔河内長野〜橋本間〕複線化
停車場改良等	一八、四〇九	難波駅改造整備、泉北高速準急一〇両化ホーム延伸〔堺東駅ほか四駅〕、高野線急行、準急八両化ホーム延伸〔白鷺駅ほか三駅〕
車両新造及び改造	三、三五六	八〇〇系八両、六二〇〇系三八両
電気施設の新設、改良	六二六	変電所の増強〔堺東、初芝〕および電車線の改良、支持物建替
車庫等の新設、改良	一一四	羽倉崎車庫随時修繕設備
その他	三、九五六	南海線PTC、駅務自動化
<b>踏切及び運転保安工事</b>	<b>一一、四四九</b>	
高架化及び地下化	三、二五五	南海線大阪市内、堺市内高架化
踏切道の立体化及び踏切保安施設の新設、改良	六一〇	踏切保安装置の新設〔四種↓一種甲自など〕高野下三号ほか三四か所、踏切の拡幅、障害物検知装置の新設

車	一、六三二	自動連結器取付六八両、複線化対応車両改造九二両、軌道線ワンマンカー化改造二九両
線	二、七一八	軌道強化〔ロングレール化、PCまくらぎ化、道床交換〕 大和川橋梁架替、さく垣など防災工事、保守機械 多重無線の増強、列車無線の新設、その他信号、 通信関係工事
電	一、〇七一	千代田工場の新設、運輸教習所の新設、住ノ江業 務ビル、合宿所、事務所改築など
工場、検修設備等	二、六九五	運転関係施設、駅関係施設、放置自転車対策
その他	四七八	改造五〇両
サービスの改善工事	二、八三五	エスカレータの設置〔難波駅二五基、粉浜、住吉大社、 住ノ江各駅二基〕、身体障害者施設〔誘導ブロック、 点字券売機ほか〕、ホーム上屋延伸、行先案内盤、 行先表示器
車両の冷房	一、二九五	
その他	一、五四〇	
合計	五八、六七一	

### 電車線電圧を一五〇〇ボルトに昇圧

沿線の輸送需要増加に対応する車両増備、列車の長編成化、運転時分間隔の短縮、冷房車の投入などによって電圧が低下し、列車運用に支障をきたすため、つねに安定した電力供給体制の確立が求められる。昭和四十一年から八年の期間と五〇億円の工費を費して変電所の更新と車両の代替新造や改造が行われ、同四十八年十月に南海線、高野線とも六〇〇ボルトから一五〇〇ボルトに昇圧切り替えを完了した。

変電所の昇圧改造工事は、六〇〇ボルトで長年使用し、老朽化した回転変流機や水銀整流器に



変電所  
無人化された高野線・初芝変電所

替えて、信頼度が高く、かつ保守の簡易なシリコン整流器を導入した。また高野線の細川変電所では、サイリスタを使用した自動電圧制御装置付きのシリコン整流装置を設けた。

このような変電所の主機器の昇圧改造と同時に無人化工事を実施し、玉出の電力指令区で全変電所を集中監視制御している。変電所の設備はすべて新鋭機となり、集中制御システムの完成と併せて、大幅な省力化と保安度の向上が実現した。

車両の昇圧改造の実施に当たっては、基本方針として多年にわたり活躍してきた従来車の改造は、費用と効果の兼ねいで不相当とみてすべて淘汰された。昇圧決定後の新造車両三六二両は、六〇〇ボルトと一五〇〇ボルトの複電圧方式とし、昇圧改造工事は三十二年から四十年までの製造車両一二七両について行った。その結果、数かずの特色や伝統のある車両を廃車することになったが、車両近代化が急ピッチですすみ、形態、性能的にもいちじるしく整備された。

#### 大型新造車両の投入

最近の鉄道線車両の歩みを大別すると、電車線電圧六〇〇ボルト時代、同一五〇〇ボルト時代と二段階にわたって脱皮してきた。

四十年「六〇〇ボルト時代」の時点では、年々増加する通勤輸送に対処する初期にあたり、従来車と高性能車がいり交じり、多種多様にわたっていた。

四十年代「九六五」に入ってから、輸送力増強のための車両増備が強力に推進された。量的にはもちろんのこと、質的にも能率的な列車編成を十分に織りこみ、近代化された性能の保持と、列車の長大化による増備により、従来車を廃車して高性能車への代替を図った。

南海線は、主に特急として運用している一一〇〇〇系車両(二五〇〇ボルト昇圧改造後一〇〇〇系となる)と、南紀直通列車に運用しているキハ五五系内燃動車を存続させた。通勤車については、七〇〇〇

#### チョップ車

これまでの電車のほとんどが、速度制御のときには抵抗器を用いて電圧を加減する方式だった。この方法は、電気エネルギーの一部を抵抗器で熱エネルギーとして捨ててしまう。そこで開発されたのがチョップ制御方式で、これは、電流をチョップ〔切り刻む〕して、電圧をかける時間とかけない時間の比率によって制御するものである。

このチョップ制御に使われているのがサイリスタという特殊な半導体で、整流作用があると同時に、非常に短い時間で電流を流したり切ったりすることができ、このサイリスタ・チョップ方式によって、必要な電力を無駄なく使えるばかりでなく、回生ブレーキと連動し、ブレーキ時に電車の運動エネルギーを電気エネルギーとして、電車線に戻すことが容易なので省エネルギー効果が高まる。

系高性能車〔車長二〇メートル〕を三十八年から四十二年まで順次九〇両を量産し、従来の一五〇一系、二〇〇一系〔車長二〇メートル〕や、一二〇一系、一五五一系〔車長一八メートル〕などが順次淘汰されていった。

四十四年からは、七二〇〇系を導入した。性能的には七〇〇〇系と同一で、さらに通勤的要素をもたせるため、種々の改良が施された。側窓は二分割上昇窓をフレームレスの一枚式下降窓に、扉は乗降時短縮のため、初めて片開き式から両開き式を採用した。四十八年まで順次一五二両量産し、南海本線の急行、準急の主力車両として活躍することとなった。

高野線は、三十七年から四十四年にかけて、六〇〇〇系オールステンレス製高性能の通勤車〔車長二〇メートル〕を七二両量産した。これらは高野線平坦部に運用、一二〇一系〔車長一八メートル〕などの従来車を順次廃棄していった。

六〇〇〇系は当社ステンレス車両の草分けで、また二〇メートルステンレス製車両としてもわが国最初のものである。これらの車両は、強く、軽く、錆びない利点を生かし、消費電力や保守費の節減による経済効果をもたらした。四十五年から四十八年にかけては、六〇〇〇系よりさらに通勤車としての要素を高めるため、七二〇〇系と同様にフレームレス一枚式下降窓、両開き式扉に変更した六一〇〇系を七六両新造した。沿線開発による旅客増と泉北高速鉄道開通〔四十六年〕による相互乗り入れ用として六〇〇〇系とともに大量輸送の主力となった。

一五〇〇ボルト昇圧後の四十九年からは、昇圧のメリット発揮と、さらに重量軽減、製作コストの低減、機器の集約、保守の容易化を徹底的に追求し、いわゆる経済車両の開発をめざした。その結果、六二〇〇系が誕生した。車体の前頭形状は丸みをなくした切妻構造とし、機器関係も従来の二両単位の車両構成に替えて、四両固定を基本とした。制御器、電動発電機、空気圧縮機などの主要機器の集約を行って合理的な設計に切り替え、昇圧後の通勤車の主流として五十六年までに五〇

両新造した。

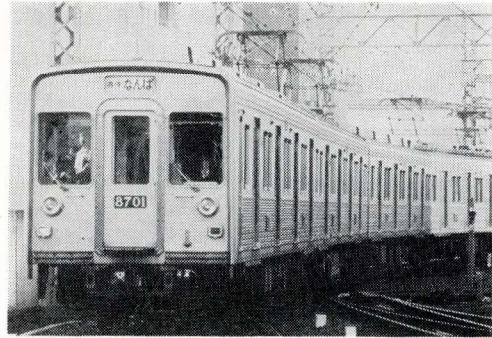
また、第一次オイルショックで社会全般に省資源、省エネルギーの気運が高まり、当社も省電力車両の開発に積極的に取り組んだ。技術的にも安定してきた回生制動付チョップ制御器を採用した八〇〇〇系ステンレス車六両と、八二〇〇系ステンレス車六両を五十年から五十七年にかけて新造した。ねらいは電力消費の節減と保守の軽減に効果をあげるため、今後の車両増備に実用化をはかってゆく方針がたてられた。

以上のように高野線の区間車両は、ステンレス車両が定着し、五十九年度保有数二一六両、鉄道線全車両の三六%を占めるところとなった。

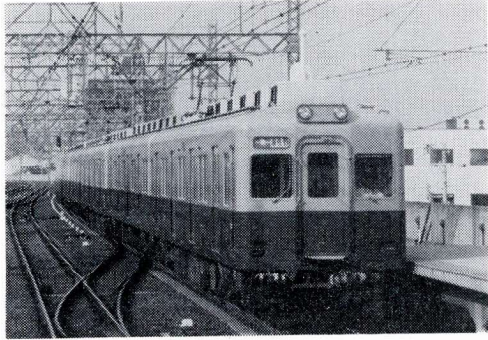
一方、高野山へ直通運転する急行車両については、二一〇〇〇系ズームカー三二両が三十三年から活躍していた。しかし、一七メートル車四両編成では平坦線でのラッシュ輸送に対応できないので、四十四年から四十七年にかけて、これの増結対策と一二五一系従来車の代替を目的として、二二〇〇〇系ズームカー三二両を順次量産した。また、貫通スタイルの車体に扉も両開き式に変更、二両単位で分割可能な構造の通勤車に即応させるなどの改良を加えた。さらに営業線での増結・解放時間の短縮と安全作業化を図るため、連結器は機械連結器と電気・空気連結器を一体として、乗務員室からワンショットで操作できる方式を採用した。この増解結方式は高野線全車両に及び、五十八年度に完了、車両運用効率を一段と向上させた。

このように、現有車両の実態は南海線・高野線で使用車両がはっきり区別されている。具体的にいうと両線平坦部は車長二〇メートルの大型車に統一して大量輸送を図り、高野線の山岳線を経て高野山へ直通運転する車両は車長一七メートルとしている。

車両性能は、支線での使用車両を除きすべて高性能車両に統一、輸送体制に万全を期している。特徴的な面を述べるとカルダン駆動電動機、高速台車、電気制動付制御装置、応荷重付電磁直通制



八二〇〇系ステンレスカー  
高野線用通勤車両で、省エネ方式の回生制動付界磁チョップ車



七二〇〇系通勤車  
南海本線の高性能通勤車。車長二〇メートル、四扉で急行・準急の主力

動装置などである。

さらに、河内長野～橋本間の複線化工事に関連する高野線全車両の速度向上対策や、ステンレス車の橋本乗り入れ対策工事も五十八年度で完了した。

#### 列車の増発と長編成化

四十年代「一九六五」に入ってから、輸送力増強と輸送サービスの向上が強く求められるようになり、とくに朝夕のラッシュ時の輸送力の確保が課題となった。

当社は全線にわたる輸送需要を考慮し、列車の増発と併せて、車両の大型化、長編成化によってこれに対応した。

まず、南海線では三十年代前半「一九五五」の一〇〇〇系および一五二系、後半から七〇〇〇系の投入により、輸送体制の整備が本格化した。

年次的にみれば、三十八年の七〇〇〇系の投入により朝のラッシュ時の急行に五両編成で運用、通勤型車両としての威力を発揮した。その後も順次増備を重ね、従来車から新造車への置き替えおよび列車の増発を行い、輸送需要の増加と通勤圏の拡大に対応した。

四十一年十二月、新今宮駅の開業に併せてダイヤ改正を行い、これまで最大五両であった特急、急行を六両化するとともに運行ダイヤを平日、日祝ダイヤに分けて制定した。

四十四年以降は、七二〇〇系を大量に新造、旧型車から新造車への置き替えが一層進み、昭和四十五年のダイヤ改正では朝ラッシュ時の運用車両は、ほとんどが大型新造車となった。同時に夕方のラッシュ時についても輸送力増強を行い、それまでの急行一〇分間隔から八分間隔の運転となった。翌四十六年、準急の一部六両化を実施、四十八年には朝ラッシュ時の準急をすべて六両化した。同時に特急網の充実を行い、四国連絡特急に加えて和歌山市行特急の運転を開始した。



二二〇〇系スチームカー

高野山方面ゆき主力車両。平坦線では高速度で、山岳線では低速で牽引力を出す。ズームとは航空用語で急角度上昇を表わし、自由に速度を駆使することのできる車両

同年十月、電車線電圧を一五〇〇ボルトに昇圧、これを契機に運用車両のすべてを高性能車に統一した。また、車両性能の向上により曲線部分の速度制限が緩和（「一時間当たり五キロアップ」）され、スピードアップを行った。

四十九年十月、難波駅改造整備建設工事の第一期工事の完成に合わせてダイヤ改正を実施、朝夕ラッシュ時準急六両の増加、一部普通列車の六両化を実施するとともに運転時分の短縮を行った。

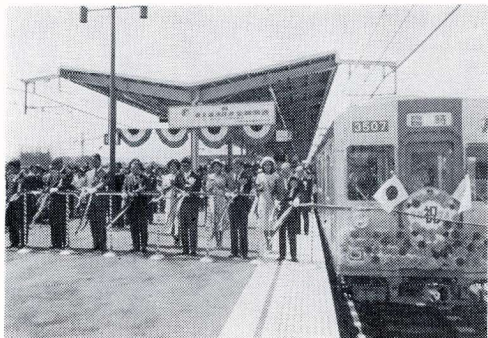
五十年以降は、輸送需要が漸減傾向を示しはじめたため、運転保安度の向上と旅客サービスの向上に重点を置いた諸工事を実施している。

一方、高野線についてみると、沿線の堺市から河内長野市に至る地域は、大阪都心から二〇〜三〇キロ圏内にあり、住宅適地として四十年以降、大規模住宅地の開発が急速に進んだ。また河内長野以遠においても、南海橋本林間田園都市の分譲などもあり、輸送需要は着実に増加、通勤路線への転換が進んでいる。

増加し続ける旅客に対応するため、平坦線用車両として大型のステンレスカーが三十七年十二月に投入された。四十一年三月のダイヤ改正で平日、日祝ダイヤに分けて制定し、効率的な列車運用を図り、同年九月、それまで三両運転のステンレスカーの一部を四両とした。さらに四十年前半から、ステンレスカーを大量に投入、同四十八年の電車線一五〇〇ボルト昇圧時に従来車は一掃されることになった。

#### 泉北高速鉄道と相互乗り入れ

四十一年二月、大阪府企業局の手により泉北ニュータウンの建設工事がはじめられた。大阪都心から二〇キロ、堺、和泉両市にまたがる一五二〇ヘクタールの丘陵地に入居戸数五万三五〇〇戸、人口一八万人の緑の街づくりである。



光明池まで開通  
泉北高速鉄道が全線開通。五十二年八月、光明池駅ホームでのテープカット

都心への足となるニュータウン新線については、慎重に検討を加えた結果、大阪府都市開発㈱が建設と経営に当たり、当社がその運営〔駅務、運転、保守などの業務〕を受託することになった。

新線名は「泉北高速鉄道」とし、鉄道線工事は四十四年に着手、中百舌鳥～光明池間一二・五キロのうち、中百舌鳥～泉ヶ丘間七・八キロが四十六年四月一日開通した。さらに四十八年十二月、梅・美木多まで延長、最終の目的地である光明池までは五十二年八月二十日に開通し、当社高野線と相互乗り入れ運転を実施している。

泉北高速鉄道との相互直通運転により、高野線の輸送需要はその後も増加を続け、これに応じて五十年十一月には区間急行、準急の一部を八両で運転した。五十二年八月、泉北高速鉄道の光明池までの開通に合わせて大幅なダイヤ改正を実施したが、以後も毎年ダイヤを改正し、列車本数の増加と車両の増結を行った。さらに五十六年十一月からは泉北高速鉄道準急の一部一〇両編成で運転している。

なお、五十九年三月、三日市町～千早口間の複線開通により河内長野～御幸辻間の複線化が完成した。これに伴うダイヤ改正で、ステンレスカーの一部が林間田園都市駅まで延長運転することになった。

また極楽橋～難波間の急行列車については、四十四年十一月から一部の列車に三日市町駅で二両増結し、六両として運転、五十四年六月からはさらに四両増結、八両で運転している。

高野線は高野山参詣客の利便を図るため建設した路線で、過去数かずの名車といわれる車両が活躍してきた。五十八年六月、従来のこうや号の代替に当たって、根本的に仕様をかえた新鋭特急「こうや号」二編成を投入、高野線のイメージアップを図った。また朝夕にも区間ビジネス特急として橋本～難波間を運転し、好評を博している。

## 五〇キログラムN型レール

レールは、車両の荷重をまくらぎを通して道床に伝え、車両の走行を平滑なものとする役割がある。近年、軌道の強化策の一環としてロングレール化とともにレールの重量化が進んでいる。レールの種類は、通常一メートルあたりの重量で分けられ、二七キログラム、四〇キログラム、五〇キログラム、六〇キログラムレールなどがある。重量が増すほど強くなる。その結果、騒音・振動の減少、保守作業の軽減、省力化にもつながっている。

## 軌道の強化

軌道強化工事には、第一にレール断面を大きいものに交換する重レール〔五〇キログラムN型化、木まくらぎを重くて丈夫なコンクリート製に交換するPCまくらぎ化がある。第二に道床砂利を碎石に交換し、しかも厚さを増す道床碎石化および軌道の最大の弱点である継目をなくすためのロングレール化があげられる。

まず、重レール化工事は、三十七年、南海本線天下茶屋～住吉公園〔現住吉大社〕間複々線のうち西側二線〔以下西線という〕に初めて実施して以来、工事は順調に進められた。南海本線については、紀ノ川橋梁の一部を除き、五十二年に重レール化工事を完了し、高野線においても、岸ノ里～河内長野間を、四十八年に完了した。

また、本線路付帯分岐器についても、重レール化工事に併せて改良、五十年には、中百舌鳥駅構内に可動クロッシングを、五十三年には春木駅構内に、五十六年には千代田車庫信号所に弾性ポイントを使用し、クロッシング前後を溶接した改良型分岐器を敷設し、列車走行の円滑化を図った。

PCまくらぎの出現は、軌道構造の変革をもたらした画期的なできごとであった。当社でも三十七年に南海本線天下茶屋～住吉公園間の西線に初めて敷設し、その後列車本数の多い箇所から順次PCまくらぎ化を進めてきた。一方、曲線部においてもPCまくらぎ化を進めるため、四十四年には、当社独自で開発した「南海曲線II型」を試験敷設した。さらに、四十六年から曲線部のスピードアップを図るため南海本線、高野線の急曲線に「国鉄六号九型」を使用したPCまくらぎ化工事に着手し、同五十五年に完了した。

次にロングレール化工事は、四十七年南海本線高石～北助松間、高野線帝塚山～住吉東間に敷設したのを皮切りに、五十一年までの五か年間で一七キロが敷設され、軌道強化、乗り心地の向上、補修作業の軽減などに大きく寄与した。五十九年度の敷設延長は、四六・五キロであり、これは

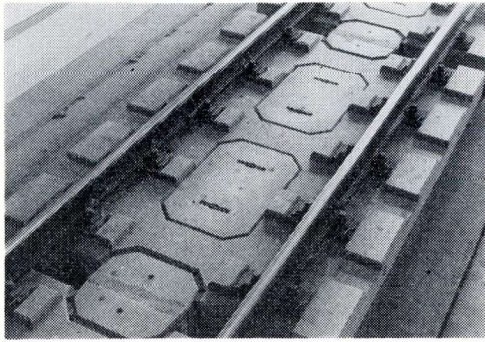
**難波駅構内のスラブ軌道**

電車が走る軌道は、レール、まくらぎ、バラストの三要素からなっている。これは列車から繰り返し加えられる激しい荷重を吸収させる構造になっている。

この道床バラストをなくし、それにかわるクッションをゴムパットなどでおぎなつたコンクリートブロックを敷設し、レールは二重弾性締結という方法で取り付け、軌間を保つ構造になつた軌道をスラブ軌道という。

保守が非常に困難な場所、しかも地盤がよく構造物の状態変形の恐れのないところに敷設される。

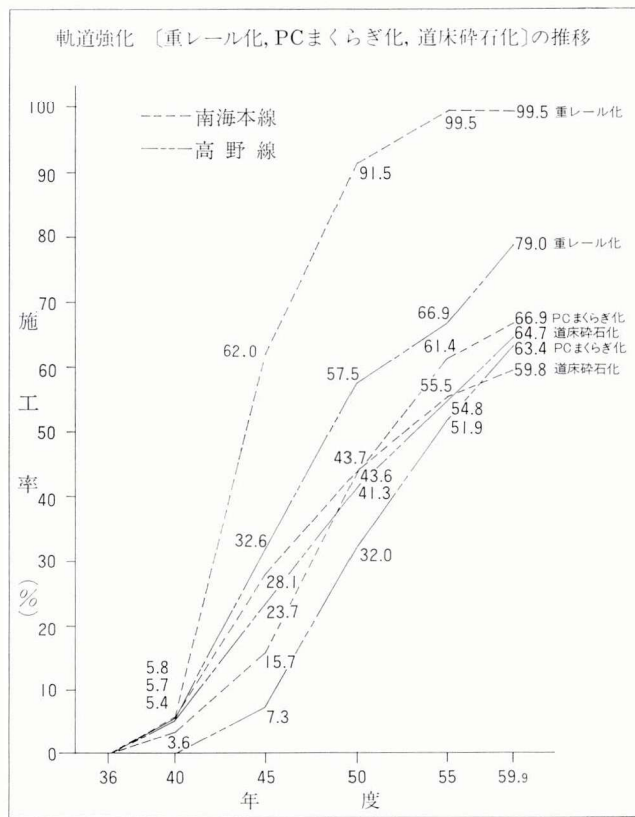
当社の難波駅構内にも敷設されているが、軌道下に店舗があり、列車の騒音振動軽減に効果をあげている。



敷設可能延長の三六・六％に相当し、今後も鋭意ロングレール化を進めていく方針である。なお、ロングレールは、理論上はいくら長くても敷設可能だが、実際は分岐器、信号の絶縁部、橋梁、踏切、曲線などにより制約される。ちなみに、現在当社線で使用されているロングレールの最長は、紀見トンネル内の一五五〇メートルである。

現在までの軌道強化工事の推移は、つぎのグラフに示すとおりであるが、南海本線の重レール化は、ほぼ達成した。その他については、PCまくらぎ化六五・一％、道床碎石化六二・二％、ロングレール化三六・六％である。

その他、メンテナンスフリーを最終目標とした軌道構造に防振、防音を施したスラブ軌道がある。



が、当社でも難波駅改造整備建設工事に伴い、五十五年同駅構内にスラブ軌道を一六一メートル敷設した。

#### 大型保線機械の導入

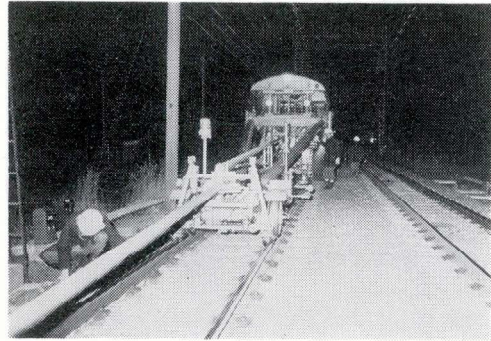
軌道補修作業の近代化、効率化を強力に推進するため、四十三年にマルチプルタイタンパー一号機を導入した。この保線機械は、スイス・マチサ社製BNRI八〇型で、総つき固め、通り直し作業を行うものであり、一時間当たり一五〇〜一八〇メートルの施工能力をもっている。引き続き二号機、三号機をそれぞれ四十五年、四十七年に導入した。また道床バラストを締め固める機械であるランミングマシン「スイス・マチサ社製」三台を四十六年、四十八年に導入した。

さらにPCまくらぎ締結ボルトの締め直しと注油を自動的に行うマルチプルパワーレンチ「富士重工（株）製」を四十七年、四十八年に導入し、今日の大形保線機械の骨組が確立された。これにより軌道補修体制も大きく変わり、随時修繕方式から定期修繕方式に移行し、計画的な補修が可能になった。マルチプルタイタンパーは、他社でも例のない直轄によるオーバーホールを行っているが、すでに更新の時期にきているため五十九年度から順次更新中である。

その他、軌道強化工事を強力かつ能率的に推進するために、各種大形保線機械を導入してきた。

まず、軌道材料の運搬用として、三十六年から四十九年にかけて、軌道モーターカー一五台「五十六年には、大形軌道モーターカー一台、ダンプトロリー六三台、レール運搬車一台、PCまくらぎ運搬車四台、道床交換用としてバラストクリーナー一台などである。また、軌道状態を迅速かつ正確に検測し、マルチプルタイタンパーによる定期修繕が行えるよう四十四年にレコーディングトロリーPV-6「スイス・マチサ社製」を導入した。

これら大形保線機械の導入により、従来の人力依存型の「随時修繕方式」による線路保守体制を



マルチプルタイタンパー  
人力から大型機械へ。保線作業に威力を發揮する通称「マルタイ」。終列車後、軌道の補修強化に励む機械保線区員

見直し、大型保線機械を主体とした計画的、集中的な「定期修繕方式」を最終目標とした保守体制に移行することにした。四十七年住ノ江保線区の「マルタイ班」を機械保線区として分離独立させ、全線の大型保線機械による軌道補修作業を担当させた。引き続き五十年四月から計画的、能率的な保守作業を行うため、従来の小地域分割制の保守管理体制〔六保線区、二保線分区〕を大地域集中制の保守管理体制〔三保線管理区、六保線管理支区〕に改め、また保線作業いっさいの業務を行っていた線路班を、計画、管理、検査業務を主体とする管理班と、軌道補修作業を主体とする作業班に分割し、現在にいたっている。

## 二、運転保安施設の充実

### 踏切保安の充実

踏切道は、道路通行者と列車が平面交差するため、当然のことながら事故防止のため種々の安全対策がなされている。

根本的には踏切道そのものをなくすことであるが、当社は沿線に田園地帯、山間部を抱えているため大量の除去は望むべくもない。それでも四十一年度と比較すると四一―一か所、四八・五％減少を記録した。これは路線の高架化、橋上駅舎の開設、跨線橋の設置など企業努力の成果である〔別表参照〕。

踏切道保安装置として、踏切警報機、しゃ断機などとともに、障害物検知装置や特殊信号発光機を設置している。また通過列車と停止列車など速度の異なる列車についても、警報時間が一定となるよう列車種別選別装置を設けている。

種類別踏切道減少の推移は別表のとおりであるが、駅構内渡線路の立体化工事を鋭意実施した結



安全輸送の願いをこめて  
安全運転に欠かせない踏切保安設備の  
充実。二重三重のガードで事故防止に備  
えている。

種別別踏切道数表

種別	年度末	一種				二 種 <sup>④</sup>	三 種 <sup>⑤</sup>	四 種 <sup>⑥</sup>	合 計
		甲自 <sup>①</sup>	甲手 <sup>②</sup>	乙 <sup>③</sup>	小計				
昭和	41	107	35	69	211	10	139	487	847
	42	138	35	65	238	4	127	422	791
	43	201	33	59	293	1	96	381	771
	44	267	28	44	339	—	76	348	763
	45	328	19	23	370	—	57	311	738
	46	355	18	21	394	—	42	266	702
	47	389	15	14	418	—	30	250	698
	48	413	13	11	437	—	24	215	676
	49	420	13	10	443	—	23	198	664
	50	427	13	10	450	—	22	177	649
	51	434	12	10	456	—	20	121	597
	52	427	11	7	445	—	20	117	582
	53	429	11	7	447	—	21	85	553
	54	432	10	7	449	—	19	79	547
	55	382	10	—	392	—	1	52	445
	56	395	10	—	405	—	1	39	445
	57	401	10	—	411	—	—	31	442
	58	406	9	—	415	—	—	25	440
(予定)	59	411	6	—	417	—	—	19	436

注 ① 警報機、しゃ断機を設置  
② 二四時間交通係を配置  
③ 初発から終発まで交通係を配置  
④ 時間を定めて交通係を配置  
⑤ 警報機を設置  
⑥ その他

果、五十九年九月現在で、南海本線では六駅を残すのみとなり、高野線では岸ノ里ノ橋本間で一  
駅、残るは乗降客の少ない橋本以遠と汐見橋ノ岸ノ里間のみとなった。今後は南海本線の残る六駅  
について、順次立体化していく予定である。

### N型ATS装置の導入

列車密度が高まり、高速運転、長編成化が進むにつれて運転保安の向上は重要な課題となった。

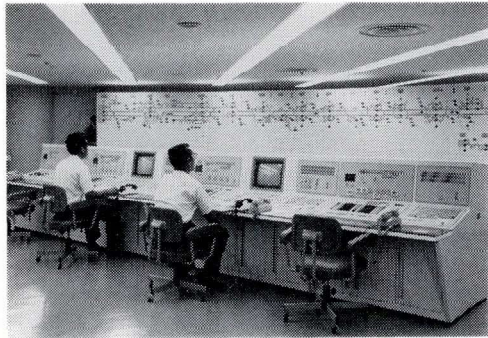


しい装置への更新を進めており、とくに高架区間での機器集中化や、機器状態の集中監視の実施により、保守業務の近代化も実現している。

### 南海線のPTC化

高野線単線区間や加太支線などで早くから設置されたCTC〔列車集中制御装置〕は、列車運行を集中監視制御することにより列車運転取り扱いの能率化に貢献してきた。しかし列車運行管理を全面的に自動化して関係業務の近代化と省力化を図ろうという機運が高まり、昭和四十九年七月、南海線および高野線にPTC〔列車運行管理システム〕を導入し、システム設計に入ることが決定された。プロジェクトチームにより最適なシステムの確立をめざして、多方面から検討が重ねられ、その結果をもとに五十一年五月、まず南海線にPTCを導入することが決定された。四年余にわたる施工期間を経て、五十五年九月から使用開始した。これにより、今まで主要駅に分散していた列車運行管理業務は、南海線全域にわたって一元化され、輸送の効率化にも一役かっている。PTCセンターの運転指令室には、列車位置、列車番号、信号機の状態などを表示する列車運行表示盤が設置され、列車の運行状況を集中監視している。進路の制御や案内放送・表示などは、電子計算機内に記憶されている列車ダイヤ情報にもとづき、正確に行われている。もしダイヤの乱れが発生した場合でも、列車運行表示盤によって、ただちに状況が把握できるとともに、電子計算機からは乱れを回復させる方法〔運転整理案〕を提案するので、いち早く正常なダイヤに戻すことが可能となる。また列車運行に伴う記録も自動的に作成している。

電子計算機から駅連動装置や旅客案内機器に対する出力〔制御〕情報や、列車位置、信号機の状態など、現地からの入力〔表示〕情報の伝送は、CTCを介して行われ、その伝送路には無線〔マイクロ波〕回線が使用されている。また、電子計算機やCTCならびに伝送路は全て二重系化されてお



PTC  
難波駅の運転指令室に設置された南海線の列車運行表示盤。列車の運行状況をコンピュータにより集中制御している。

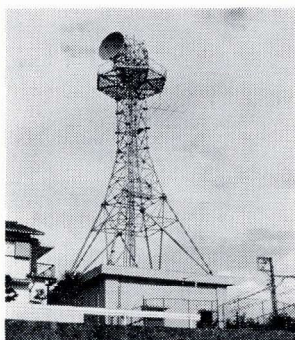
り、高信頼度が確保されている。

#### 通信設備の改良

昭和三十二年、難波・貝塚・和歌山・橋本局を結び使用開始したマイクロ無線設備は、それまでの有線通信路と比べて、大容量で、品質や信頼度は飛躍的に向上したものの、近年の輸送力増強や運転保安向上に伴い、基幹通信路としての重要性がますます大きくなってきた。そのため、四十六年から設備増強ならびに信頼度向上工事に取り組み、高石・中百舌鳥局の新設、貝塚局の移設を実施し、合わせて通信設備の全トランジスタ化や、パラボラアンテナの開口径、地上高の改善を行った。しかし、回線全断などの支障をなくすためにはマイクロルートをループ化〔二重化〕することが必要となり、五十四年二月には、中百舌鳥と橋本局間のマイクロ無線設備を新設して、沿線六局によるマイクロループ化が完成した。これによりPTC伝送回線や交換電話中継回線が二ルート化され、信頼度の大幅な向上に貢献している。

有線搬送設備はマイクロ無線設備の拡充に伴い、その補助的通信路に甘んじてきたが、高速データ伝送や映像通信といった新しい通信ニーズの増加に伴い、有線通信路の整備・増強が必要となってきた。そのため電車線や配電線からの誘導を受けず、高品質で大容量の通信路が提供可能な光通信設備の導入が決定され、その第一歩として難波と住ノ江局間に光ファイバーケーブルを敷設し、昭和六十年三月から使用を開始した。

社内交換電話設備も、これらの工事に併せてA型交換機をクロスバー交換機に順次改良を重ね、昭和五十三年十二月橋本局の改良により全局クロスバー化が完了した。ついで、昭和五十九年十一月には本社事務所をかかえる難波局交換機を、最新鋭のデジタル電子交換機に改良、同時に局線台を廃止して、社外からの電話〔電々公社局線〕を各部署へダイレクト・イン〔個別着信〕化し交換業務の



パラボラアンテナ  
橋本局に設置されたパラボラアンテナ。列車無線用のアンテナも併設し、マイクロルートの信頼度向上を図っている。

**列車無線**

運転指令者と走行中の列車の乗務員との間で、電話と同じように通話ができる連絡設備である。

最新の情報技術が生かされたこの無線通信システムは、平常時の運転指令や業務連絡はもちろん、万一の事故、災害のときの緊急連絡や、全列車への一斉通話ができる。また駅間で列車が止まったときなど、すばやくその原因を確認し、車内放送によって伝えることもでき、乗客にとってもより早く情報を得ることができ。

近代化を推進した。

**その他の保安装置**

車両の保安装置としては、運輸省の通達に基づく電車の火災事故対策を昭和四十五年に、また制動装置改善設備も同五十一年に完了した。また、走行中に誤って扉が開く事故を防止するため、四十八年に戸閉保安装置を全車両に取り付けた。

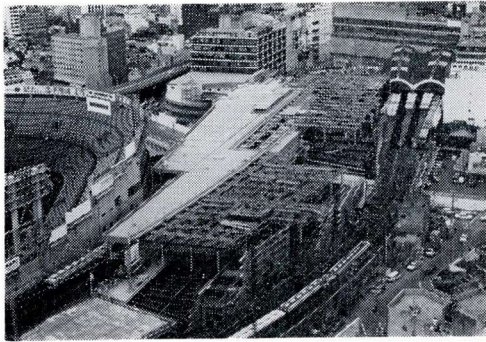
つづいて運転指令者と列車乗務員相互間の直通連絡ができるよう、列車無線設備を四十五年三月に南海線、四十八年九月から高野線で、それぞれ使用開始した。また移動局については、五十六年に全先頭列車に設置を完了している。

一方、高野線の高野下から極楽橋に至る約一〇キロの区間は五〇%の山岳線で、その両側は急傾斜地となっており、これまでいくたびか台風、降雨などにより被害を受けている。

由来、この地域は建設から五〇〜六〇年を経過し、その間、風雪、降雨、凍結などの自然現象あるいは樹木伐採、道路建設などにより地形の変化が大きく、防災工事を計画的に実施するとともに落石警報装置を設置し、線路障害事故を事前にキャッチできる体制をとっている。

**三、駅舎の新設、改良とホーム延伸****難波駅改造整備建設工事**

難波駅改造整備建設工事は、四十七年〔一九七二〕五月二十六日に着工、五十五年十一月二十一日に全施設を完成した。正確には超高層ビルの建設を残しているとはいえず、工事は実に八年半に及ぶ大工事であった。改造前の難波駅は、昭和十三年〔一九三八〕に難波〜天下茶屋間の高架化ならびに複々



工事中のなんば駅  
空母の飛行甲板を理想させる工事中の  
難波駅。写真は第一期工事完成後、昭和  
四十九年十一月の撮影

線化と同時に完成、当時このスタイルのターミナルは東洋一の規模と設備を兼ね備え、内外にその華麗さを誇るものであった。不幸にも戦災に会い、戦前の美しさを失ったものの、戦後いち早く輸送の復旧、増強に対応するため、再三にわたり配線変更、ホーム延伸などを行ってきた。

五十年には乗降客一日平均約四〇万人を数え、五十五年には五〇万人を超えることが予想された。六両の列車発着を限界とする従来のプラットホーム、駅施設を根本的に改良し、八〇一〇両の列車が発着できる新施設の建設が当面の課題となった。それとともに関連商業施設を含め、名実ともに大阪ミナミのターミナルにふさわしい難波駅に生まれ変わるべく工事計画が検討されたのである。

工事は二階にあるホームを三階に移設することとし、従来の駅施設を使用しながら西側から一期、二期、三期に分けて進められた。その手初めに南海本線部分を第一期工事として四十七年五月二十六日に着工。工事は工期を早めるため、地上部分と地下部分を並行施工する逆打工法を採用、また基礎工事としては特殊な大耐力ピヤールを採用し、一方、第一期工事中に第二期工事区域の高架下で二期工事に必要な杭直下の地盤を強化する注入工事を先行し、高架解体に先立って、完了させた。なお工事中の騒音、振動などに対する配慮から、土留工事はアースオーガによる鋼管パイールとダブルソイルパイールにより構成される連続壁工法も採用された。そのほか東側では、市道路の約半分を占用して、工事期間中、高野線の使用線路となる仮線路が約四〇〇メートルにわたって敷設された。このような複線仮設高架橋工事はわが国では珍しい試みであった。このようにして、第一期工事は、ほぼ予定どおり四十九年十月二十七日に完了をみた。

第二期工事も同様新技術を駆使した工法で順次進められ、やがて南海本線部分はすべて三階に移された。時もよし、創業九〇周年をむかえた時点であった。過去四〇年の間、多くの人びとに数かずの思い出を残してきたアーチ型の駅舎は、次第にその姿を消して、新しい時代へ一歩を踏み出すターミナル駅の誕生でもあった。五十一年十一月二十一日、第二期工事を完成、難波駅は南海本線

### 特殊な大耐力ビヤ

杭先端位置の地盤をあらかじめ薬液注入により強化した後、直径二メートルの鋼管を圧入しながら、その中の土砂をハンマーグラブという掘削機で排土し、その中に鉄筋コンクリートの杭を作成した後、鋼管を引抜く工法〔ベント工法〕により構築された大きな支持力を持つ杭である。

### ダブルソイルパイル

しゃ水性を高めるためアースオーガにより打設された土留用の鋼管杭と鋼管杭のすき間にダブル軸のスクリーナーを装備した穿孔機でソイルセメントを形成した杭である。

### アースオーガ

電動機、減速機の先端にカッター付きのスクリーナーを装備し、地中に穿孔する機械。無騒音、無振動で基礎杭、土留の壁、しゃ水性などの造成に使用される。

ホームに加えて高野線ホームもほぼ完成した。

一方、三階コンコースからは高揚程エスカレーター五基と大階段〔幅八・七メートル〕によって一階と直結、南海ビル二階と三階コンコースは、別階段で連絡するルートを開設した。これに伴う自動改集札設備や、カラーテレビ方式の総合行先案内盤と、各ホーム用列車行先案内板および自動案内放送設備などの導入により駅業務が近代化し、地下鉄方面への乗降客の流れも、よりスムーズになったのである。また五十二年八月泉北高速鉄道の梅・美木多々光明池間の延長開業にそなえて、三、四番線ホームが延伸され、八両用ホームとなった。

次いで昭和五十二年十一月、二階に中央口コンコースを開設し、同コンコースと各プラットホームを階段およびエスカレーターで結び、プラットホーム中央部からの動線をつくった。

引き続き最終工程である第二期工事ははじまった。工事内容は、最後に残された一、二番線ホームの建設と各階の連絡通路、階段、エスカレーター、店舗工事が主たるものであった。

店舗部分は、一階と地下一、二階で同時施工された。ターミナルビルの地下一階の吹き抜け部分に未来を指向する「なんばCITY」の象徴としてロケットが建立された。宇宙開発事業団が開発したNロケットをモデルとし、長さ三三メートル、重さ一八トンと実物とほぼ同じ大きさである。

なんばCITYの第一次オープンは、五十三年十一月。洗練された魅力ある大阪ミナミのショッピングゾーンとして、流通事業本部が管理し、盛況のうちに推移している。地下二階には、ピラミッド型の噴水が吹き上げるユニークな装置をつくり、五十九年には、情報発信機能の中核としてネットワークショップも開設した。

五十五年三月二十日、なんばCITYの南館が完成し、先にオープンした本館と併せて全館三三三店舗がオープンした。これらはなんばCITYの表玄関ともいえる既設の南海ビル、南海会館を含め、ファッション、文化、情報、スポーツ、レジャーなど総合的な都市機能を備えた商業施設と

なっている。また当ビルは大規模かつ複合用途ビルなので、とくに防災には留意し、建築面においては、万一の場合に備えて既設の南海ビルとの接続部に、地下一階から一〇〇〇平方メートルの外  
部吹き抜け空間を設けている。設備面においては、瞬時に最も安全に避難と適切な処置ができるよ  
うコンピュータを利用した集中管理システムを採用して、ビルの安全性を高めている。一方クリ  
ーナ街づくりをモットーに、これまで問題となっていた粉塵、汚水、臭気の排除に留意し、広大な  
生活環境から発生するゴミの処置について空気輸送システムを利用したゴミ処理設備を採用してい  
る。このシステムは、ゴミ投入口から投入されたゴミは、人目に触れることなく自動的に処理され  
ていくものである。これらの設備の採用による建物全体が、快適で安全な環境となっている。ま  
た、駅の東西にランプウェイを設け、東側は将来の超高層ビル完成にそなえてバスの使用ができる  
ようになっていいる。駅舎の屋上は、駐車場として約五〇〇〇台の収容が可能である。

五十五年十一月二十一日、難波駅改造整備建設工事は、着工後およそ八年余で将来建設予定の超  
高層ビルを残し、すべての工事は無事完成した。この間石油ショックによる国内外政治経済の動  
揺、これに伴う経済環境の変化など、さまざまな問題に直面しながら、新しいターミナルとして生  
まれ変わったのである。

なお、これらの工事と併せて着工した南海和歌山ビル建設工事は、四十七年一月着工、翌四十八  
年四月、他のプロジェクト工事のトップを切って完成した。

同ビルは和歌山市の表玄関としてターミナルの充実強化を目的に行われた。規模は地下一階、地  
上七階、延床面積一万七二五平方メートルで一階はプラットホーム、二階に改集札口など駅施設  
のほか、コンコースに花壇を設けて花で飾り、テナントは銀行、百貨店、書店などのほか飲食店街  
から成っている。完成以来一〇年を経た現在も、フラワーステーションとして和歌山市民に親しま  
れている。

このほか輸送力増強工事の一環として実施した駅舎の新設、改良ならびにプラットホームの延伸等、諸工事の概要は次のとおりである。

駅舎の新設

・新今宮駅

国鉄大阪環状線との連絡による旅客の便宜のため、今宮戎ノ萩ノ茶屋間の同環状線との交差点に新設。四十一年十二月一日営業開始。

・和歌山港駅

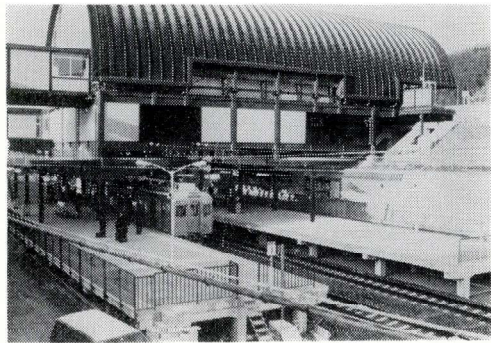
和歌山南港の木材団地の整備に際し、和歌山臨港線を水軒駅まで延長、旧和歌山港駅〔現築港町駅〕の南に新設。四十六年三月六日営業開始。

・林間田園都市駅

高野線の紀見峠ノ御幸辻間に位置し、「南海橋本林間田園都市」の玄関口として五十六年十一月二十一日営業開始。

・美加の台駅

高野線の三日市町ノ千早口間に位置し、「南海美加の台」の開発に併せて新設。五十九年九月一日営業開始。



林間田園都市駅  
南海橋本林間田園都市の玄関口。ユニークな半径九メートル、半円筒形の駅舎は、ニュータウンのシンボル

#### 四、南海本線の連続立体化工事

踏切での交通渋滞をなくし、事故を防ぐためには、鉄道と道路を立体交差化するのが最良の方法である。都市内のように踏切が連続している場合には、多くの踏切を一挙に除去し、同時に鉄道によって分断されてきた沿線地域の発展を図るため、鉄道を高架化する連続立体交差化という方式が多くとられる。

当社の連続立体化「高架化」は昭和十三年（一九三八）、難波～天下茶屋間二・七キロが複線高架化されたのはじまったが、戦争などによって長い空白時代が続いた。

ようやく、昭和三十年代の後半、社会基盤が整い高度経済成長期に入って、自動車台数が急増、踏切での事故、交通渋滞が社会問題となってきた。根本的解決策としての鉄道高架化事業について、運輸省と建設省との間で協議が重ねられ、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」が成立、その基本的な考え方がまとめられた。いわゆる「運建協定」がそれで、四十四年九月に発効した。本協定では、「鉄道の連続立体交差化事業」は都市計画事業とし、事業主体には自治体（都道府県および特定指定都市）が当たり、費用についてはガソリン税・自動車税など道路目的財源が主なものである。これに対し、地元および鉄道事業者も応分の負担（基本は鉄道会社が七％、国鉄は一〇％、残りの三分の二は国庫、三分の一は地元都道府県および市町村負担）をすることと定められている。

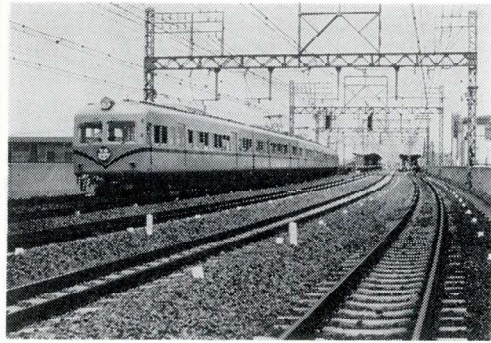
これにより、当社の高架化も緒についた。

#### 大阪市内連続立体化工事（萩ノ茶屋～大和川間五・七キロ）

南海本線大阪市内（萩ノ茶屋～大和川間）には、天下茶屋一号踏切（木津川平野線）をはじめ、万国博当時に新設拡幅された玉出三号踏切（紫谷平野線）、住吉公園二の二号踏切（敷津長吉線）等道路交通量の多い踏切を数多くを抱えた区間として、全体を高架化することは、緊急の課題であった。

しかし、この区間には

- 一、全長五・七キロで、しかも複々線の同時着工は、事業規模が膨大すぎる
- 二、地下鉄堺筋線の天下茶屋への延伸
- 三、天下茶屋工場の移転と跡地利用計画
- 四、天王寺支線ならびに貨物営業の廃止



大阪市内連続立体化工事  
高架化が完成した住吉大社～住ノ江間  
を疾走する一〇〇〇系六連の四国連絡特  
急「四国号」

五、岸ノ里駅と玉出駅の統合

六、岸ノ里駅での南海本線と高野線との交差方式

七、住ノ江検車区の移転

八、膨大な用地買収に伴う要員確保と工程への影響

などの問題があつて、一期工事「玉出～大和川間三・四キロ」と二期工事「萩ノ茶屋～玉出間二・三キロ」に分けて着手することとなつたが、とりあえず全体区間を連続立体交差化事業として昭和四十七年「二九七二」一月に都市計画決定された。

玉出～大和川間「三・四キロ」――

先に述べた「住ノ江検車区の移転」については、現在位置のまま高架化すること、また「用地買収」については、当社で約二分の一を事務委託を受けることで「要員問題」を解決し、「工程への影響」は、仮線なしの方式として、極めて特殊な方式「複々線のうち両外側線を休止する」を採つた。これによって高架工事と用地取得を併行させ得ることで諸問題を解決し、玉出～大和川間を先に着工することとなつた。

当区間は、いわゆる「運建協定」による連続立体交差化工事の嚆矢であり、運輸省・建設省両省の所管に属する事柄が多くて、種々の手続きに多大の複雑さ、困難さがあつた。しかし、地元はもちろんのこと、大阪市当局・当社関係部局の熱意がみのつて、四十七年三月に事業認可された。一方、この区間の工事方法書記載事項変更についても、大阪陸運局から四十七年に認可を受け、大阪市土木局と当社の間で、同年十一月「連続立体交差化事業協定」を締結、四十七年後半から工事に着手した。なおこれらの事業主体は大阪市土木局、施工主体は南海電鉄である。

工事は複々線のうち外側二線を休止し、その部分に一線一柱式のラーメン高架橋を施工し、外側高架橋完成ののち、内側二線の高架橋を施工する方式をとつたが、検車区への出入庫線・折り返し線

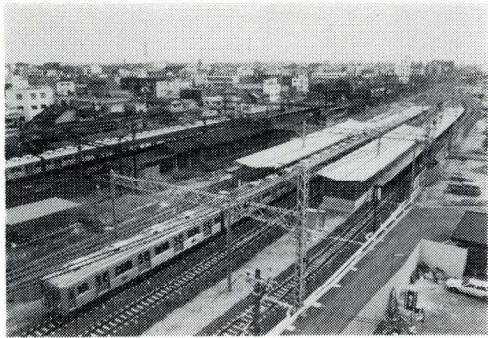
などのある住ノ江駅付近では、直上高架方式を採用した。また、住ノ江検車区の高架化に当たっては、一部車両を羽倉崎検車区に回送移留し、部分的に工事を進めた。途中、四十八年のオイルショックにより資材不足、価格高騰のため工程に支障もあった。五十二年四月、営業線は高架上の外側二線に切り替えられ、一二か所の踏切道が除去されるとともに住ノ江検車区は、六四両留置分が完成した。また、同時に大和川橋梁も、旧橋の両外側に上下別々に単線橋として架け替えられた。

引き続き内側に二線一柱のラーメン高架橋と住ノ江検車区の残部の工事を行い、五十五年六月に完成、高架上で複々線が復活した。この区間の構造物は、一般的なRCラーメン高架橋およびPC桁架道橋であるが、住ノ江駅部などの直上高架橋部は線路方向に直角の合成桁およびH鋼埋込桁を用いた。また、玉出駅から玉出三号架道橋までの部分は、第二期工事(萩ノ茶屋～玉出間)を考慮してRCスラブ上路鋼板桁を採用、取付斜路(二五%)とした。高架下の各駅施設は、高架上外側二線への切り替えを完了したのちに着工、完成した。駅舎は中階に設け、中階とプラットホームの間にはエスカレータを設置した。また、住ノ江検車区の収容力は、一〇〇両から一五〇両に増えた。なお、総事業費は側道部分も含めて約三〇六億円、そのうち会社負担約六二億円である。

一方、高架化事業に併せて事業認可を受けた関連側道、南海本線付属街路一号線および二号線の用地買収については、作業の促進化・効率化の観点から市当局と種々論議した末に、全国に先がけて当社がその一部を「事務委託」のかたちで大阪市から受託し、業務を分担することとなった。

この第一期の区域では高架化工事の施行過程で、仮線等に利用する用地を必要としなかった。この高架化工事と用地取得は併行して行われ、五十八年二月に、一部に土地収用法を適用する展開を経て、計画面積(当社用地を除く)一万一七一八平方メートルの買収を完了した。

取得用地は、ただちに高架化後の環境空間確保の役割を果たすべく道路工事が施行され、大半が供用開始されている。



工事進捗中の天下茶屋仮駅周辺  
天下茶屋駅へ乗り入れる地下鉄建設と  
並行する高架化工事。将来の「副都心」  
誕生へ第二期工事が本格化

また、高架化事業は踏切除去という一次的効果だけでなく、二次的に高架下利用も可能となる。これを有効に活用することにより、鉄道側の収益向上だけでなく、地域社会の活性化にも寄与することができる。

第一期工事では、高架下の利用可能面積が約八万五〇〇〇平方メートル生まれ、そのうち公共利用として、集会所や自転車置き場等に約六〇〇〇平方メートル、当社利用として商業施設、スポーツ施設、駐車場、倉庫等として約六万一〇〇〇平方メートルがすでに活用されている。

萩ノ茶屋～玉出間〔二・三キロ〕

先に述べた諸問題のうち天下茶屋工場の移転については、四十八年から河内長野市千代田で用地買収を開始し、五十三年にその買収を終えた。また、岸ノ里駅と玉出駅の統合については、五十一年から大阪市および地元との話し合いに入り、五十三年二月にその承諾を得た。一方、大阪市交通局は、運輸省および建設省に対し、地下鉄堺筋線の動物園前～南海本線天下茶屋間の特許申請を五十三年十一月に行った。当社も十二月、先に述べた諸もろの問題点の内容と、汐見橋線〔高野線汐見橋～岸ノ里間の通称〕を南海本線の西側で折り返し運転とする内容を含む、工事方法書記載事項変更の申請を大阪陸運局に行い、五十四年一月に認可された。それに伴い、萩ノ茶屋～大和川間の都市計画決定も五十四年四月に変更され、また、地下鉄の延伸についても八月に特許がおりた。このような事業の具体化に伴い、千代田工場建設用地の粗造成、測量、設計などが行われ、五十五年十月には萩ノ茶屋～玉出間の連続立体交差化事業が事業認可された。

事業認可に伴い、第二期工事について、大阪市土木局との連続立体交差事業協定に先立ち、覚書を交換し、五十五年十一月、千代田工場建設工事に着手し、五十七年二月に竣工した。一方、五十六年七月、大阪市交通局は運輸省・建設省に施行許可を申請し、地下鉄は岸ノ里付近まで延伸されることが明らかとなった。当社もその内容を確認のうえ、同年十月、主として基礎工事部分の工事

方法書記載事項変更の申請を行った。また、五十七年三月に天王寺支線の廃止を地元協議会が条件つき〔今池町天王寺間については当分の間存続〕で了解し、同年六月地下鉄の施行、南海の工事方法書記載事項変更も認可された。

以上のような手続きや準備工事と併行して、連続立体交差工事、地下鉄工事を合併施行するための費用分担などをとりきめた「天下茶屋同時施行協定」を大阪市土木局、同交通局、当社の間で、また「連続立体交差事業協定」を大阪市土木局、当社の間で、五十七年八月、締結するに至った。なお連続立体交差事業は五十五年積算で約四二五億円、そのうち、当社負担は六二億円となっている。一方、地下鉄工事については、大阪市交通局と当社の間で「天下茶屋受委託協定」を五十八年一月に締結し、当社が受託することが決まった。なお、受託費は五十七年積算で約一五〇億円となっている。

この第二期工事は、第一期工事と異なり仮線方式を採用するため、仮線敷にも使用する側道の用地取得が必要条件であるが、第一期同様、大阪市経理局より事務委託を受けて、全面的に当社が引き受けることとなった。五十六年一月と同年七月に用地取得のための地元説明会を開催し、以後用地買収を開始、五十九年九月現在約五〇％を完了した。

工事は、五十七年八月から旧天下茶屋工場撤去および準備工事に着手し、この間、地元説明会を逐次開催、五十八年九月からは天下茶屋岸ノ里間の西側道路を占用して本工事に着手し、旧天下茶屋工場跡地で仮設ホームや線路が敷設されるなど工事は着々と進んでおり、昭和六十六年（一九九二）の完成をめざしている。これらの工事完了後、高架に沿って幅員六・一〇メートルの側道も整備される予定である。

許認可関係一覧表

一期工事

許認可年月日	記号・番号	件	名
近畿運輸局関係〔旧大阪陸運局〕			
昭和47・10・7	大陸 一三一四	工事方法書記載事項の変更	
昭和52・3・28	一〇三三	大陸 一三一四の一部変更	
昭和54・11・22	一〇八七	〃	〃
大阪府関係			
昭和47・1・10	公示 二〇	都市計画決定	南海本線 萩ノ茶屋・大和川間
昭和47・3・25	四〇四	事業認可	玉出・大和川間

二期工事

許認可年月日	記号・番号	件	名
近畿運輸局関係			
昭和54・1・5	大陸 一〇〇一	南海本線萩ノ茶屋・玉出間線路及工事方法書記載事項の変更	
昭和57・6・18	一二三二	大陸一〇〇一の変更	
大阪府関係			
昭和47・1・10	公示 二〇	都市計画決定	南海本線 萩ノ茶屋・大和川間
昭和54・4・18	五八六	都市計画一部変更	萩ノ茶屋・大和川間
昭和55・10・20	一四九五	事業認可	萩ノ茶屋・玉出間

堺市内連続立体化工事

堺市内〔大和川と石津川間約五・四キロ〕を南北に縦断している南海本線と東西に交差する踏切道におけるしや断時間は、一日のうち五く六時間にもおよび、市民生活に大きな支障をきたしていた。近時、自動車交通量の激増に伴い踏切での交通停滞がはなはだしくなり、産業経済活動の発展に大きな障害となっていた。このため南海本線堺市内についても、連続立体交差事業に積極的に取り組むこととなった。

同事業は、昭和四十七年九月二十日に都市計画決定され、同年十月二十日事業認可を受け、事業



堺市内連続立体化工事  
上り線高架橋が完成した南海本線堺駅  
〔五十八年七月〕。六十年五月完成後は、  
二〇か所の踏切が廃止され、駅前整備事  
業が本格化する。

主体は大阪府・堺市、施工主体は南海電鉄として、同年十二月着工した。工事の施行方法は、大和川南岸と湊駅間約三・〇キロについて、線路の西側に沿って複線用地がほぼ確保できていたので、これを利用して複線の高架橋〔二線二柱式のラーメン高架橋〕を構築した。

堺駅については元貨物ヤード跡地に仮駅を設け、内川南側の道路敷を一部占用して仮線路を敷設し、のちに上下線を撤去し高架橋を構築した。

また、湊駅と石津川北岸間約二・四キロメートルは、従来線用地内で下り線の東側に仮下り線を敷設し、上下線を切り替えたのち、従来の上り線を撤去し、単線高架橋〔二線一柱式ラーメン高架橋〕を構築した。ただし石津川駅と石津川北岸までの間は、東側の民有地を側道敷として買収後、仮下り線を敷設し、従来線の切り替えを行いながら構造物を構築した。一線高架橋完成後、上り線を撤去して残り半分を構築した。

このようにして、当初五十二年三月末完成を目標としてスタートしたが、「堺駅移転に対する地元との交渉」「石津川駅南での用地買収の難航」という二つの大きな問題のため、工事は大幅に遅れ、側道整備などを含む全事業の完成は六十二年三月末の予定となっている。

堺駅は、堺市の西の表玄関として、新たに駅前広場を新設して整備するために、従来の駅より二一〇メートル北側〔難波側〕へ移転することとして工事に着手した。これに対して四十八年七月、周辺地元住民から堺駅移転反対運動が起きた。

府・市・地元・当社のたび重なる協議の結果、五十三年三月三日に、旧堺駅付近の高架下を地元が優遇的に利用し、その周辺を整備することなどを条件とした確認書を、堺市・当社・地元代表者との間で交わし一応の解決をみた。

しかし、石津川駅南の仮線敷として使用する側道用地の買収の中で、駅前マーケットの問題が解決せず、工事が進められなかった。その間に、堺駅周辺地域開発促進連合会を中心として再度堺駅

移転反対の声があがった。そこで、関係者の再三再四にわたる協議の結果、ほぼ次のような話し合いに達した。まず、中央環状線沿いの旧堺駅前広場、旧堺駅舎ならびに新高架下の部分については、堺市と当社が地元の協力を得て整備する。ついで、堺駅周辺の商店街の受ける打撃を少なくするため、暫定的に旧駅を「下り・和歌山市方面のりば」、仮駅を「上り・なんば方面のりば」として営業する。いづれも、乗降客の流れが急激に変化することのないよう配慮しつつ施工することにし、五十四年十二月三十一日に関係者間で覚書を締結して円満な解決をみた。一方、石津川駅南の用地買収問題についても五十六年七月ようやく解決し、五十七年一月三十一日に堺仮駅使用開始、堺駅付近の上り高架橋構築を経て、五十八年七月三日、上り高架線での営業を開始した。引き続き、下り高架橋の工事を行い、完成は六十年五月末の予定である。これが完成すれば、二〇か所の踏切道が除去されることになる。

このあと駅施設などの残工事および側道整備を行い、本事業はすべて完成する。

ちなみに事業費は、当初一〇五億円であったが、第一回目の変更で一六五億円に改定、現在では約二三億円に及んでいる。そのうち当社負担額は四七億円である。

また、連続立体化工事と併行して、河川改修〔高潮対策〕に伴う石津川橋梁改築工事も五十五年から五十八年にわたって施工され、橋梁を二・五五メートル嵩上げて、石津川五号踏切道はアンダーパス化された。

#### 岸和田市内連続立体化工事

岸和田市内の連続立体化については、四十九年度に国の補助を受けて春木、和泉大宮、岸和田、蛸地蔵の四駅を含む延長約四・七キロの区間を対象として、高架化事業調査を行った。この調査をもとに、大阪府および岸和田市と当社の間で協議した結果、当該区間のうち、まず岸和田駅付近の

みを高架化することになった。

高架化区間の和泉大宮二号踏切道付近から、蛸地藏駅ホーム北端まで約一・七キロについては、五十三年四月都市計画決定され、同年十二月事業認可を受け、現在、岸和田市において側道用地〔一部仮線敷用地として使用〕の買収が進められている。工事はこの用地買収の完了を待って着工、高架工事のみで約四か年の予定である。

工事施行方法は、仮線敷地の関係から一線一柱式の単線切り替え方式を採用した。施工順序は、現在線の東側〔側道用地部分〕に仮線を敷設し、仮駅舎、仮設地下道、仮ホームなどの仮設工事を行ったのちに、仮下り線、仮上り線の順に線路を切り替え、現在の上り線を撤去し、その部分に上り高架橋を新設する。

ついで上り線を高架上へ切り替えたのち、仮上り線を撤去し、その部分に下り高架橋を新設して、下り線を高架上へ切り替える。なお仮下り線が撤去されると、東側の側道事業が始められ、駅前広場とともにすべての工事が完成すれば、岸和田駅周辺はその姿を一新することになる。

なおこの連続立体交差化事業により、和泉大宮三、五号、岸和田一、六号の合計八踏切道が廃止される。

## 五、高野線複線化工事〔河内長野～橋本間〕

高野線は、古くから霊場高野山への参詣路線として多くの人びとに親しまれてきたが、戦後、生活環境の変化に伴い沿線地域の開発、住宅建設は急速に進展してきた。ことに昭和四十五年に開催された大阪万国博覧会以降、大阪南部の開発は顕著となり、家並みも都市化の様相を呈するようになった。高野線も従来の観光路線的性格を脱却し、通勤通学路線として、いちじるしく変貌をとげ



観光路線から通勤路線へ  
複線化工事完成で、長編成の大型車両  
運転が可能に。新しい駅「美加の台」か  
ら難波へは急行で三五分

た。したがって大阪都心部への輸送需要に対処するため輸送力を整備改善し、あわせてスピードアップを図ることが急務となってきた。しかし、河内長野以南の山間いを走る単線路線は曲線と勾配のため最高時速四三キロ、平均時速三〇キロの域を脱し得ず、かつ大型車両の運行もできない線形であり、大阪都心部から五〇キロの通勤圏にある橋本市域まで六五分を要していた。運転時分を二〇分程度短縮し、近代輸送の形態に改善するため、河内長野～橋本間一七・二キロを複線化し、同時に曲線改良と大型車両長編成〔将来一〇両〕運転を考慮した線形を計画した。これに伴い、トンネルは従来の紀見トンネルのほかに大小合わせて六か所掘削、総延長は工事区間延長の約三〇%を占めることとなった。また線路延長は、全体で約五七〇メートル短くなったが、駅間最急勾配は二五%から三〇%～三三%となった。

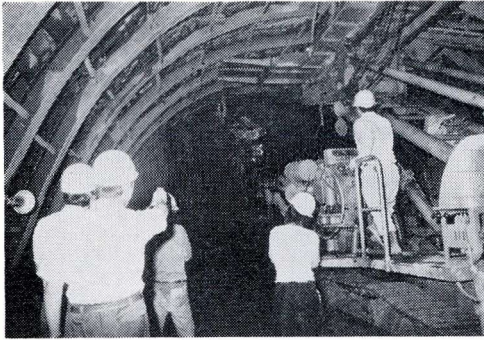
なお、当社の住宅開発地に対する支関駅として三日市町～千早口間に美加の台駅を、また紀見峠～御幸辻間に林間田園都市駅をそれぞれ新設し、開発地と周辺住民の便益を図ることとした。

四十六年五月十二日、河内長野～橋本間複線化について、運輸大臣認可を受け、その後工事区間を七工区に分割した。そして、各工区ごとに大阪陸運局長の工事施行認可を受けながら工事を進めることとしたのである。

各工区の工事概要ならびに進捗状況は次のとおりである。

#### 第一工区〔河内長野～三日市町間〕

この工区は延長二・三七七キロで四十七年三月二十四日着工し、第二天見川橋梁〔延長約二〇メートル〕、第二天見川橋梁〔延長三一・五メートル〕および石見川橋梁〔延長二五・四メートル〕を新設して四十九年三月二十四日複線開通した。



曲線是正  
山岳線特有の曲線是正をはかるには、トンネル掘削が一番。工事区間内で大小合わせて六か所のトンネルが最新工法を駆使して完成した。

#### 第二工区〔三門市町～千早口間〕

この工区は、延長二・五〇〇キロであるが用地買収が長期化し、五十五年九月三十日から当社が開発中の美加の台経営地の一部地下を通る延長一・〇五九キロの美加の台トンネルの掘削を開始した。また、第三天見川橋梁〔延長三六・四メートル〕、第四天見川橋梁〔延長三一・五メートル〕と加賀田高架橋〔延長二〇六メートル〕を新設し、五十八年十二月十四日、一部複線、一部単線で開通し、五十九年三月六日複線開通した。なお、美加の台経営地の玄関口として建設した美加の台駅は、地形上、屋根部分を駅前広場の一部に使用する設計とし、五十九年九月一日から営業開始した。これにより同経営地だけでなく付近住民の通勤通学形態は大きく変化した。

#### 第三工区〔千早口～天見間〕

この工区は、延長一・九〇〇キロであるが、地形上そのほとんどがトンネルとなり、五十三年七月十三日着工し、延長一・二五三キロの下天見トンネルを掘削して、五十八年六月五日複線開通した。

#### 第四、第五工区〔天見～紀見峠間〕

第四工区は、天見～紀見トンネル入口間の一・二四〇キロで五十年十一月十二日着工、第一出合トンネル〔延長四六三メートル〕第二出合トンネル〔延長四九メートル〕および蟹井神社境内地下を通る第三出合トンネル〔延長六二メートル〕を掘削し、第五天見川橋梁〔延長二五・四メートル〕を新設した。また、第五工区は、大阪府と和歌山県境山地の地下に延長一・八五三キロの単線新紀見トンネルの掘削と、従来から使用している煉瓦造紀見トンネル一・五六二キロの改築が主な工事で、工区延長は二・三七六キロである。四十七年六月九日トンネル掘削工事用道路新設工事に着工、翌四十八年六

月十九日新トンネル掘削を開始した。五十一年四月四日から列車の運行を新紀見トンネルに切り替えた。引き続き煉瓦造紀見トンネルの改築を行い、五十四年五月八日から新トンネルは下り線用とし、第四工区の新下り線と接続、改築トンネルは上り線用として改築トンネル北口と天見駅までは従来線を使用し、天見と紀見峠間を変則的に複線化した。さらに同月二十六日、上り線すべてを計画ルートに切り替え、第四、第五工区を複線化した。

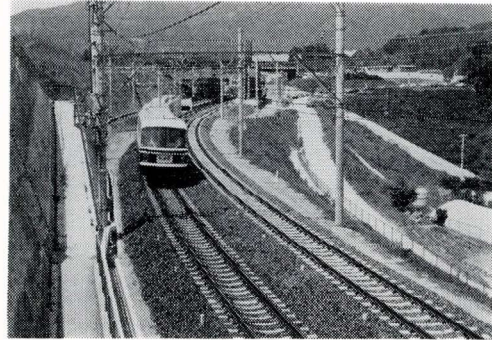
#### 第六工区〔紀見峠と御幸辻間〕

この工区は延長約二・六一七キロで四十九年六月九日工事用道路を完成し、複線化工事に着手した。この工区の間付近は当社の開発地、橋本林間田園都市三石台地区内を通過、ここに林間田園都市駅を新設した。駅舎の屋根は半径九メートルの半円筒形〔ポールト〕とし、内装、照明は近代性を強調したユニークなデザインを採用、ニュータウンのシンボルとなることを意図している。なおこの工区内の構造物は慶賀野橋梁〔延長二三メートル〕および国道三七一号、林間田園都市駅、城山台方面を結ぶ都市計画道路と立体交差する慶賀野架道橋〔延長二三メートル〕と橋谷架道橋〔延長二六メートル〕を新設した。

五十六年一月二十四日新上り線で単線運転を開始、同年十一月二十二日単線運転のまま林間田園都市駅を開業、五十八年六月五日から複線運転を行っている。

#### 第七工区〔御幸辻と橋本間〕

この工区は延長二・九七〇キロの複線化ならびに小原田検車区の新設が主である。線増用地の買収は六十年末を目標に実施中である。また工事は用地買収の完了をまって着工し、六十四年には完成の運びとなる見込みである。



スピードアップ  
複線化工事完成によって、林間田園都市と難波間の距離が縮まった。ニュータウンへの誘いの意味合いは大きい。

## 軌道・電気

旧線の軌道はすべて四〇キログラムレールで木まくらぎを使用していたが、複線化に際しすべて重レール〔五〇キログラムN型とPCまくらぎを採用し、さらに一部をロングレール化した。〕

信号については、旧線は各駅に行違設備があり、商用周波軌道回路、単線自動閉塞のCTCで、三日市町駅および橋本駅から遠隔制御していたが、新線では一部の駅を除き連動装置がなくなったのでCTCは廃止し、また集中監視装置つきの高周波軌道回路に変更した。

電車線路は、紀見峠〜御幸辻間のみコンパウンドカタナリーとしたが、他はシンプルカタナリーとし、張力調整がスムーズに行えるよう可動ビーム方式を採用した。

複線化区間の中間にあった天見変電所〔高圧配電専用〕を廃止し、代わって御幸辻変電所に新たに高圧配電設備を新設するとともに、従来一回線であった高圧配電線を三日市変電所〜御幸辻変電所間を二回線化し信頼性の向上を図った。また天見変電所の廃止に伴って、同区間の送電線〔二〇キロボルト〕を廃止した。これにより大正時代から続いた高野線沿いの大阪方と和歌山方の送電線の連係が途切れることとなったわけであるが、設備の信頼性の向上によりとくに支障はないものと思われる。美加の台トンネルから紀見トンネルまでの間は、連続して漏えい同軸ケーブルを架設し、列車無線の安定化を図った。

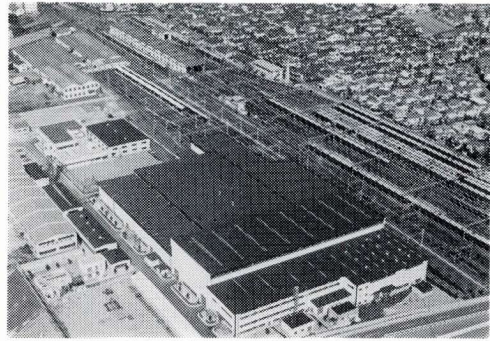
## 六、工場・車庫の拡充

### 千代田工場を新設

天下茶屋工場は、明治三十六年以来、鉄道線全車両の全般検査に加えて、昭和三十年以降は重要部検査をも併せて実施してきた。施設面でも、時代に即応して改良を加えてきた。昭和四〇年代に

### コンパウンドカタナリー

架線方式の一種。軌道上空に電車線を吊す電線を架設し、これにハンガーを介して電車線を吊す。この電車線を吊す架線のことをカタナリー線といい、カタナリー線一条を用いる吊架法をシンプルカタナリー、二本の吊架線を上下二段に、張って用いるものをコンパウンドカタナリーという。



千代田工場  
五十七年三月操業を開始した新鋭車両工場。最終的には二〇〇両の車両検査が可能な規模となっている。

においても、車輪転削盤新設〔四十一年〕、第三定期検査場新築・機械工場増築・中央トラバーサ改築〔四十二年〕、台車工場・製缶鍛工場新築〔四十六年〕と近代化をはかってきた。しかし、南海本線大阪市内連続立体化工事の実施に伴い、四十八年六月、河内長野市千代田地区への移転が決定された。

新工場は、五十年十二月に用地買収を完了して粗造成に着手。その後数年間にわたって、里道・水路の変更に關する地元交渉ならびに監督官庁への許可手続などが進められた。五十五年度半ばに至って、工場移転に対する大阪市の事業費が連続立体化工事〔南海本線、萩ノ茶屋と玉出間〕の一環として認められた。新工場は、五十五年十一月に起工、五十七年二月に完工し、同年三月、操業開始の運びとなった。これに伴い、天下茶屋工場は五十七年二月をもって閉鎖するに至った。

新工場は、敷地面積五万平方メートル。建築延面積一万九七六八平方メートル、作業員数二二〇人で、法令に基づく定期検査として、全般検査、重要部検査を実施するほか、車両更新・冷房取り付けなどの大修理や改造工事も行い、泉北高速鉄道など他社から委託された車両および車両部品の検修も行っている。

現在、全般検査は七日、重要部検査は五日で完成しているが、現状設備で一年当たり四五〇両〔五十八年実績は三四九両〕の検査が可能であり、これは在籍車両数で八五〇両に相当する。なお、将来は定期検査場および作業場を増設することによって、在籍二二〇両の検査が可能となるよう配慮されている。

また、車両の大修繕や大改造工事などの大部分は外注委託している。また定期検査の外注委託は五十四年までゼロであったが、生産性向上や数次にわたる省力化で、五十五年から定期検査のうち、運転保安に關係のない業務の外注委託を逐次拡大している。これらの業務は關連会社の南海車両工業㈱に委託している。

なお、千代田工場移転に伴い、車両回送が困難となった内燃動車、貴志川線所属車両の定期検査

や修繕は、検車部門に移管した。

### 検車区の概要

車両増備ならびに列車の長編成化に対応して、車庫施設の拡充と車両の高性能化、設備の近代化、さらに環境保全に向けての設備改善を順次実施した。最近二〇年間に実施した関係工事は次のとおりである。

#### ・住ノ江検車区

大正十年（一九二二）から順次改良してきた車庫も、前述のように大阪市内連続立体化工事の進行に合わせて五十二年四月、全国でも数少ない全高架の新車庫に生まれ変わった。引き続き第二期工事を実施して五十五年五月に全工事が完成した。

検車場は一〇両ピット線三本と、内燃動車用二両ピット線一本を持っており、最大収容能力一五〇両の規模である。検車場は車両の塵埃を吸収する移動式集塵機や屋内排気扇などを設け、屋外には汚水処理施設や内燃動車用の給油給水装置および廃油処理機も備えた近代的車庫である。

#### ・羽倉崎検車区

南海本線の車両増強に伴って車庫施設の拡充を図り、四十年に二線、四十八年には一三線の留置線と検車場建物ほか付属建物の増設をみた。さらに、天下茶屋工場の千代田移転によって南海本線車両の効率よい検修を図るため、五十六年から五十七年にかけて三線の増設と、車輪転削場、随修〔随時修繕検査場を新築した。これによって一般車両の検修、随修のほかに内燃動車の定期検査を実施している。〕

検車場は六両ピット線三本、最大収容能力は一七〇両で、このほかに屋外には汚水処理施設を設けている。

### 車両検査

車両検査は法規によって義務づけられており、検車区と工場で入念に行われている。

検車区で行う検査——

列車検査——四八時間または走行一

六〇〇キロ以内に行う。

分解しないで車両の内外を検査する。

月検査——六〇日以内に実施。機器

のカバーを取り外して、内部の状態を点検するとともに、機能検査をする。

工場で行う検査——

重要部検査——二年以内または、走行三〇万キロ以内に行う。ブレーキなど、重要部分について細かいところまで検査をする。

全般検査——四年ごとに実施する大がかりな総合的点検および整備。台車、車輪までもはずして徹底的に検査を行う。

### ・和歌山検車区

明治四十四年（一九一〇）に開設した検車場を昭和四十一年に建替新築するとともに、留置線増設を行った。検車場は四両ピット線三本を有し、最大収容能力は七八両である。

貴志川線所属の車両を補修する伊太祁曽支区は、天下茶屋工場の千代田移転に伴い、検修効率を高めるため、台車洗浄設備の新設、そのほか付属建物の拡充を行った。五十七年二月から所属車両の定期検査も実施している。

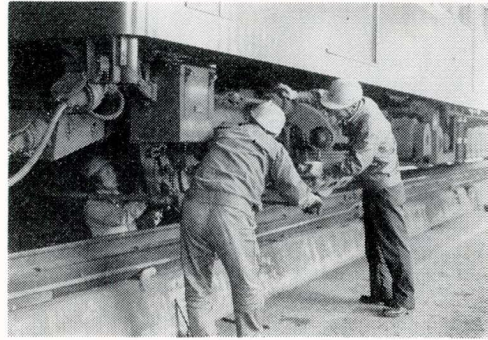
### ・千代田検車区

高野線の車両増強に伴い、四十一年に第一次工事として七五両収容の車庫が開設された。しかし、急激に増加する旅客に対応して輸送力増強が行われ、これに伴い車庫拡充も急ピッチで実施された。四十三年には車輪転削場と付帯線路新設、四十六年には検車場延長および留置線三線増設、四十七年には留置線五線増設、同五十年に留置線二線増設および四線延長等々が、重点工事として行われた。このようにして千代田検車区は最大収容能力一八九両と当社最大の車庫となった。

検車場は六両ピット線三本を有し、移動式集塵機を備え、また車輪転削盤によって高野線所属車両の車輪削正を実施している。

## 七、変電所の整備、増強

当社の変電所では、電力会社から受けた電気を電車運転に必要な直流一五〇〇ボルトあるいは六〇〇ボルトに変換して送り出すとともに、信号保安設備や駅、工場、検車設備に必要な交流六六〇〇ボルトを配電している。中でも、交流を直流に変換する整流装置が変電所の主役であるが、歴史的に回転変流機、水銀整流器、シリコン整流器の三種類に大別される。



オーバーホール  
車両検査は文字どおり「縁の下」の部分。地道な検査作業は、今日も黙々とつづけられている。

回転変流機は、明治四十四年（一九一七）から昭和四十八年（一九七三）の電車線昇圧時まで半世紀の間、最も長く活躍した変換機であった。水銀整流器は、昭和二十四年（一九四九）、春木変電所の水冷式採用に始まり、約二〇台の新增設が行われた。この機器は、回転機の短所の解消と省資源のため開発されたものである。当初は、冷却水の設備、真空ポンプなど大がかりな付属設備が必要であった。封じ切り風冷式が開発されてからは、保守が容易で信頼性も向上し、これを使用した無人変電所が建設されるに至った。

しかし、この水銀整流器も理想の整流器ではなかった。水銀整流器特有の逆弧事故（一種の短絡事故）が設備の増加とともに多くなり、その対策に迫られた。これに代わって登場したのがシリコン整流器である。シリコン整流器は、半導体を使用した静止器で、効率が高く、構造も小型軽量で、保守や運転操作も簡単であるなど画期的な整流器であった。当社においても昭和三十四年、今は廃止された軌道線中野変電所に、わが国で最初のシリコン整流器（六〇〇ボルト、五〇〇キロワット）が設置された。

その後、素子の信頼性も向上し、小型化され、制御装置も簡単に運転取り扱いが容易などの優れた性能を有するものへと変わっていった。

変圧器と整流器が一体化した送油風冷式の整流器（レクチフォーム）が四十一年今宮変電所で採用され、また、整流素子が絶縁油内で油浸された油入自冷式の整流器が四十五年春木変電所で採用された。折りしも一〇両運転という列車の長編成化に対処するため、電車線電圧を二五〇〇ボルトに昇圧する計画が決定された。今後の運転保安、保守体制などを考慮すると各変電所の整流器においても、同型のシリコン整流器に統一することが得策であるとの考えから順次、新增設を行い、四十八年十月の電車線昇圧時には、すべての変電所にシリコン整流器が整備された。

一方、変電所の監視制御の集中化、無人化は変電所の近代化にとって不可欠のものである。最初

#### レクチフォーム

シリコン整流器の一種で、整流器と変圧器が一体化したものである。これまでのように整流器と変圧器を別々に置く装置と比べ、場所が少なく済み非常に経済的。さらにこれまでのような騒音もほとんどない。

の無人変電所は、三十二年（一九五七）に新設された井原ノ里変電所〔昇圧時廃止〕と堺東変電所であった。当時の制御装置はリレー式であり、制御応答速度が遅く、距離にも制限があったため、監視制御は近隣の変電所から行われた。その後、装置はトランジスタ化され、三十九年、千代田変電所の新設時から採用し、以後新設の無人変電所にも使用された。四十三年、No.2 移動変電所が新設されたが、これには電話線のある所なら、どこへ移動しても制御できる搬送端局装置を搭載していた。しかし当時の監視制御は分散式であり、全線を把握するためには、各所との電話連絡を必要とした。そこで、この監視制御を一か所に集中し、作業の能率向上と事故復旧の迅速化を図るため、全線の変電所と送配電線の開閉器類の集中監視制御化が計画され、四十五年電力指令区に集中制御装置を新設し、全変電所の無人化工事に着手した。最初に、鳥取ノ荘、堺東、初芝、狭山、千代田の五変電所が完成し、順次工事が進み、四十九年、百舌鳥開閉所の完成により、南海線、高野線全線の集中無人化が完了した。

また、これと並行して四十七年には、電力日報、月報類作成や各種機器の動作記録の自動処理を行うため、制御用電子計算機を導入した。次いで、遠隔制御ケーブルの断線や焼損による制御不能を防ぐため、マイクロ回線を利用するとともに、故障区間を切り放す装置を新設するなど、保安度の向上を図ってきた。

貴志川線については、五十二年、すでに無人化されていた日前宮、甘露寺変電所に加えて伊太郎曾変電所を無人化し、その監視盤を伊太郎曾駅に設置することでこのシステムを完成させた。

## 八、駅務の自動化

### 券売機、改札機の採用

三十八年（一九六三）七月、一区間乗車券用の券売機四台が難波駅にデビューした。当社の出札、改札業務装置化の第一歩であった。

四年後、多種類の乗車券を発売できる券売機の検討に入り、四十三年六月、堺東駅に多能式券売機二台を設置し、本格的に乗車券発売業務の装置化に着手した。続いて改装中であつた難波駅出札室に一六台の多能式券売機を設置、ターミナルでの乗車券発売業務をすべて装置化し、当時、画期的なものとして関係各方面から注目された。その後、主要駅の乗車券発売業務装置化を順次進め、四十七年十二月、和歌山市駅ビル完成時に券売機のほか自動改札機七台を設置し、出札業務装置化の実用テストを開始した。その後、金剛駅にも五台の改札機を設置した。この実用テストは、観光旅客が乗降する駅での状況と、通勤旅客が中心となる駅での実態を把握し、将来計画に備えるものであった。

四十九年（一九七四）十月、難波駅改造整備建設工事のうち第一期工事が竣工し、ミニコンピュータを利用した三四台の多能式券売機、両替機、機器監視装置等から構成される大規模群管理システムを採用した。当時、このシステムは国内最大規模のもので、同システムの採用により乗車券発売業務と売上計算、帳票類の作成など、すべてコンピュータ処理となった。

同年十二月、全駅の出札業務について、プロジェクトチームによるシステム設計の具体的な検討に入った。

各駅を「主要駅」、「中駅」、「小駅」に分け、それぞれに適合した装置や機器を設置することとしたのである。



駅務自動化システム  
コンピュータとオンラインした駅務の装置化が進んでいる。写真は自動改札機を導入した新今宮駅コンコース



ホーム監視テレビ

列車発着の直前や直後のホーム監視に、係員は多くの神経を使う。とくにカーブしているホームで車掌の見通しが悪い所では、工業用テレビカメラとモニターを設置して安全を確かめながら扉の開閉をしている。

ホームに三〜四台設置され、駅係員や車掌がモニターを監視しながら合図をする。これによって車掌の視野に入っていない箇所のすべてを監視することができるし、電車がホームを離れるまで見守ることができる。写真は難波駅のテレビ

「主要駅」とは駅長所在駅または乗降客の非常に多い駅で、ここには乗車券発行装置、券売機、出札発行機、集計機、改札機を設置する。また「中駅」は乗降客一万人以上の駅で、券売機と改札機を設置、「小駅」は券売機のみを設置する。これらの機器や装置のうち、出札業務を本社のコンピュータとオンライン化することを基本的な考え方とした。その後、機能的なシステム設計のための制度変更、業務の整理などを行い、システム設計を完了した。

五十一年（一九七〇）十二月、「駅務自動化システム」計画の第一期として高野線住吉東、堺東、北野田各駅管内で各装置が稼働をはじめた。以来、計画に従って施工が進み、現在では大幅な駅業務の近代化が図られた。労働集約型産業として生産性に問題があった鉄道業務も、これら装置の本格的な導入により省力化が可能となり、結果として、きわめて効率的に経営に寄与している。

#### ITV、自動案内放送装置の設置

列車の長編成化とともに、曲線ホームなど車掌の位置から前方の見通しが困難な駅に、ホーム監視テレビを設置している。四十七年二月、新今宮駅に設置して以来、現在二〇駅に、七九台を設置し、旅客の安全と運転保安に努めている。また難波駅には、ホームやコンコースの状態を駅長室や列車扱室で監視できるテレビを設けている。

一方、駅ホームの旅客に対する列車発着の案内放送は、旅客サービスや危険防止の面から欠くことのできないものであるが、四十一年十二月の新今宮駅の営業開始時に、これを自動化した。その後、順次自動化をすすめ、現在四〇駅に増加している。

案内放送の自動化に合わせて、旅客に対して列車の種別、行先、停車駅、先発、次発を案内する列車行先案内表示装置も順次整備している。とくに難波駅では、テレビ受像機により表示、列車情報などもスポットで流し、好評を得ている。

## 九、省力化の推進

### 設備近代化をテコに基準作成

四十三年以降、難波駅改造整備（第一期・四十九年十月完成）、大阪市内・堺市内連続立体化、高野線・河内長野～橋本間の複線化等、三大事業の推進、その他駅の橋上化あるいは駅務機器の積極導入の結果、効果的な要員修正の実をあげることができた。

しかし、同業他社と比べてみると、なお見劣りするところが多々ある。むろん立地条件の点で多分にハンデのあることは認められるとしても、四十七年九月期の決算以来、赤字計上が常態化した。そして五十年三月期には、鉄軌道部門だけで一五億余円の赤字を計上、ついに自力更生の道として、就業規準の改定を迫られるにいたったのである。

生産性については、走行キロの在阪四社〔近鉄、京阪、阪急、阪神〕の平均値を一〇〇とすると乗務員七四、非常務員六〇と低く、また従業員一人当たりの旅客収入比は乗務員六一、非常務員六八といずれも効率の悪さが実証された。

新就業基準の作成に当たり、職場・職種の中で就業の条件が公平かつ適正かを見直し、乗務員は勤務時間と走行キロを、非乗務員は業務能率向上を図った。その結果、鉄軌道部門では、所要員の七％に当たる二〇五名の人員削減を五十年十月一日と十一月一日の二度に分けて実施した。

### 駅区管轄の再編成

昭和四十六年十月一日、駅区管轄の再編成を行った。従来は、行政区域に対応して駅長が配置されていたが、他社に比べて多かったため、次の一五の駅長ポストを削減した。

岸ノ里、住ノ江、浜寺公園、貝塚、樽井、尾崎、木津川、初芝、三日市町、天見、紀見峠、御幸

辻、学文路、九度山、高野下。

#### 荷物および貨物輸送の廃止

昭和四十年代に発生した急ピッチのモーターリゼーションは、鉄道による荷物および貨物輸送の実績を急速に低下せしめた。

その応急策として、荷物列車を廃止して「高野線は四十六年、南海線は四十八年」自動車便に切り替えたが、結果的には、これも一時しのぎにすぎず、六十年三月には、全面廃止に立ちいたった。

たしかに貨物輸送については、明治十九年以來の歴史をほこっていた。機動力のある專業者による自動車輸送の盛行と重大事故を契機とするダイヤの整理とにより、その存在の影をうすめる結果となった。

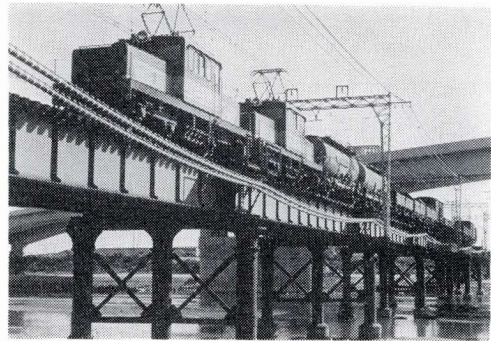
やむなく貨物輸送廃止の方針を明らかにし、四十三年岸和田、四十五年泉大津、四十六年汐見橋、木津川を順次整理。五十一年には、貨物代表駅である堺も貨物営業を廃止した。

その後、住友金属工業の製品輸送のため、東松江と和歌山市・築港町間だけを残していたが、国鉄の貨物ダイヤの大幅削減を機に、五十九年一月三十一日をもって、同区間も完全廃止した。

#### 運輸部の省力化

以上、述べてきたような業務の効率化と省力化によって、大幅な人員削減を達成し、生産性の向上を図ってきた。

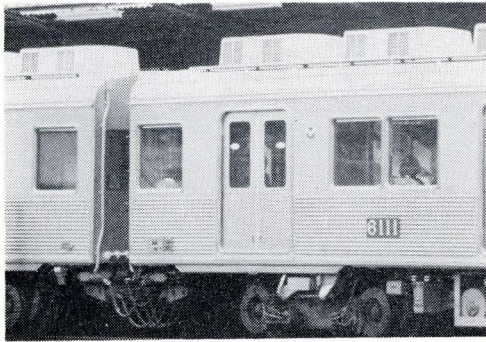
昭和五十九年には、一五年前と比べて、半減に近い省力効果をあげた。  
年別実績は次のとおりである。



貨物営業の廃止

明治十九年から貨物営業を開始し、最盛時の昭和三十六年度には、一三九万トンの取扱量を誇ったが、モーターリゼーションの波に押されて順次営業範囲を縮小。五十九年一月末の運行を最後に、長い歴史の幕を閉じた。

写真は、南海本線大和川橋りょうを行く電気機関車ED五二〇一型重連



クーリングサービス  
夏季、車内のムシムシ、イライラ解消に  
車両冷房は欠かせない輸送サービス。冷  
房化率向上へひたむきな努力がつづく。

単位：人

年	年別人員	減員数
昭和 45	3,560	—
46	3,168	392
47	3,083	85
48	3,025	58
49	2,986	39
50	2,959	27
51	2,749	210
52	2,607	142
53	2,461	146
54	2,408	53
55	2,286	122
56	1,872	414
57	1,857	15
58	1,853	4
59	1,838	15

### 一〇、サービス改善への努力

#### 車両の冷房化

旅客輸送サービス向上の最たるものは、車両の冷房化である。歴史的にみて、わが国最初の通勤冷房車運転は南海鉄道で、昭和十一年（一九三六）に試験的にクーラーを取り付け、七月十九日から営業開始の実績をもっている。その後、翌十二年に八両を冷房化し好評を得た歴史があるが、日中戦争に入り一年ほどで中断された。

通勤列車の本格冷房化は、昭和四十五年（一九七〇）から進められ、五十九年度末には、南海・高野両線保有客車の七五・三％（特急・急行は五十七年度で一〇〇％）の冷房化率となった。

冷房装置は分散式・集中式・集約分散式の三種類を採用しており、一両当たりの冷房能力は、二〇メートル車で、一時間当たり三万六〇〇〇～四万二〇〇〇キロカロリーを有し、サーモスタットにより適温に自動制御されている。さらに朝夕のラッシュ時、出入口部に混雑する乗客対策として五十六年度新造の八二〇系車両から、冷気を攪拌するラインデリヤを増設している。

冷房工事は、車体補強やダクト類の新設、電動発電機などの補助電源装置の容量増大、車軸の強度アップなどの付帯工事がかさみ多額の費用を投入して装備中である。

そのほか、乗客の案内用として列車種別行先表示装置を車両の先頭部ならびに側面に整備する工事も四十七年から実施し、五十九年度末には保有車両の六八・七％を装備した。

#### エスカレータの設置

四十三年（一九六八）十二月難波駅に初めて設置したのを皮切りに、四十五年四月に堺東駅、四十七年十二月に和歌山市駅に設置した。五十五年十一月難波駅改造整備建設工事の完成により、プラットホームに九台、コンコースに一四台、身体障害者用として改集札口の内外にそれぞれ一台のエレベーターが新設された。

また、南海本線においては、五十五年六月大阪市内連続立体化工事の玉出～大和川間の完成に伴い、粉浜、住吉大社、住ノ江各駅のプラットホームに二台ずつ設置された。また五十八年七月堺市内連続立体化工事上り線高架完成に伴い、七道、湊、石津川各駅に一台ずつ設置し、工事の完成に伴い増設するなど旅客サービスの向上を図っている。

#### 身体障害者設備

当社の身体障害者用施設の整備は、近年の社会的要請により、まず基準づくりから始め、五十三年度（一九七八）から各種施設の装置を整備している。五十六年度には「国際障害者年」を迎え大幅な施設拡充を行い、以後、継続的に工事を実施している。

身体障害者が、安全に乗降できる施設、単独で乗車券を購入できる設備、また車内では「優先座席」など、障害を持つ方がたの乗降に欠くことのできない諸施設を積極的に整備している。

これらの設備は、旅客の流動状況を考慮すると、いずれも統一した仕様であることが望ましい。このことから当社は、四十九年、日本民営鉄道協会に設置された専門委員会の方針に従って、整備



身体障害者設備  
 鉄道は、全てのお客さまに安心して乗っていただくための努力を欠かすことができない。身体障害者設備もその一つ。写真は駅コンコースに設置した「誘導タイル」

基準を定めた。また神戸市、京都市および大阪市などが身体障害者、学識経験者の参加でまとめた資料も参考にした。

そのほか、各種の集会にも積極的に参加し、利用者を考慮した整備基準を定めている。施工にあたっては設備の優先順位を定めた。とくに、目の不自由な方が乗降するときのホーム上での安全確保を優先し、列車との接触事故防止のため、点字タイルの整備を第一とした。また、各種施設を整備する場合、駅コンコース「支関」、構内案内、運賃表示、乗車券購入、改札口、ホームへと一連の旅客流動に従って施工している。

当社が独自に開発した障害者施設として、五十六年十月、高野線我孫子前駅に設置した「盲導鈴」がある。一般に、目の不自由な方を目的地に誘導する手段に「音」を利用する方法があり、電子音を発する盲導鈴と呼ばれる装置がある。しかし、絶えず奏鳴する単純音は、健常者にとって苦痛となり、また付近住民から一種の公害として問題となる場合がある。そこで、大阪府立盲学校の最寄駅

線別身体障害者施設整備駅数

昭和五十九年九月末現在

	斜路	車椅子通路	点字券売機	点字誘導	鈴・チャイム	転落防止柵	便所	手摺
南海本線	一三	三二	三四	三四	〇	四二	四	一一
天王寺支線	〇	一	一	〇	〇	一	〇	〇
高師浜支線	〇	一	〇	二	〇	二	〇	〇
多奈川支線	二	一	一	二	〇	三	〇	〇
加太支線	一	六	一	二	〇	七	〇	〇
和歌山港支線	〇	一	〇	一	〇	三	〇	一
高野線	一一	三八	二〇	二七	一	三〇	一	〇
貴志川線	二	五	〇	一	〇	一二	〇	〇
合計	三〇	八五	五七	六九	一	一〇〇	五	一一二

である我孫子前駅では、誘導音をカナリヤの鳴声とした。また、通路のスピーカーの数と位置を配慮することによってカナリヤの鳴声を移動させ、あたかもカナリヤが飛びながら誘導しているかのような効果をだした。これにより健常者にもBGM効果を出すこととなり、設置当時はマスコミにもとりあげられ評価をうけた。一方、近年の鉄道は、輸送力の増強、安全輸送の確保、道路渋滞の緩和などを図るため、高架化が進んでいる。このため、身体障害者施設も垂直移動用のエレベータ、エスカレータなどが駅施設として取り入れられている。このように施設面の充実と併せ、鉄道従業員としての心のこもった親切な対応、すなわち、物心両面からのサービスに心がけ、ご乗客に「いつも乗りよい明るい南海」にと努力をしている。





## 二、自動車事業の充実

先にも述べたところだが、関西地方のバス事業は、大正時代〔一九二二～二六〕後半の全国的なぼつ興期の中で急速に発展を遂げた。昭和二年〔一九二七〕末現在、当社沿線で大小合わせて一六の事業者が、路線延長一六二キロの免許を受け営業を行っていた。

これらは、当社鉄道線の主要駅を起点として山手に延び、期せずして当社鉄道線の培養線あるいはその補助機関のような観があった。しかし、道路網の発達にしたがい、次第に鉄道の競争相手として軽視できなくなってきた。すなわち当社沿線でのバス事業を、培養線あるいは補助機関としての位置づけから一歩進めて、自社線として鉄道の擁護に役立てるべく、自ら経営の必要性が生じたのである。

そこで、大正十五年七月、昭和二年五月の二度にわたり、大阪から堺・浜寺・岸和田を経て泉佐野に至る路線および堺市の東西幹線に対するバス事業免許を出願したが、不幸にして認可を得られなかった。こうしたことから昭和三年七月、沿線バス事業で比較的経営の堅実な三社を買収した。以来、機会をみては鉄道並行線のバス事業を買収、あるいは資本参加をなし、十三年にはほぼ目的の大半を達成するに至った。

十三年四月、楠公自動車(株)、堺乗合自動車(株)ほか二社の傍系会社を統合して、新しく南海乗合自動車(株)を設立し、同年十月一日、大阪府下の当社直営バス事業を譲渡した。戦後の二十三年十二月一日、同社を合併し、再び南海電気鉄道の直営自動車事業として発足せしめた。以来、沿線での乗合バスは、鉄軌道線と有機的に交通網を形成し、沿線各市町村の主たる交通機関として重要な役割

を果たしながら発展してきた。

戦後の混乱がまだおさまらぬ二十三年、在籍車両六一両〔うち貸切六両〕で発足したバス事業は、その後、順次拡充の道をたどり、三十年代末には発足時の三倍に当たる一七五両〔うち貸切一九両〕までに成長した。つれて走行キロ、輸送人員も大幅に増加した。

三十年代〔一九五〇〕に入ると、通勤・通学旅客、すなわち定期客が著しく増加しはじめた。これに対応して営業所の新設、路線の新設、延長とともに車両の大型化、ダイヤ改正などを臨機応変に行い、輸送力の総合的な増強を図ったのである。

三十年に泉佐野営業所〔三十九年移設〕、三十五年には橋本営業所、三十九年東山営業所をそれぞれ新設し、三十六年十一月には和歌山電気軌道〔株〕の合併により、同社の和歌山営業所を継承するなど積極策を展開した。当然バス事業の規模は大幅に拡大して、路線網は大阪府下南部、和歌山市、紀北地方一帯に及ぶこととなった。

一方、新規需要開拓のため、他社路線の相互乗り入れもこの年代に実施された。すなわち三十七年、近畿日本鉄道〔株〕との間で運輸協定を結び布忍線は「大浜～河内松原駅前」〔旧道經由九・九キロ〕に延長され、「大浜北町～河内松原駅前」〔新道經由九・四キロ〕、「大浜北町～富田林駅前」〔一六・七キロ〕が新設された。三十八年には、京都、新和歌浦の両観光地を直結する路線を京阪自動車〔株〕と運輸協定を結び、「京阪三条～新和歌浦」〔二五キロ〕に冷房車両での運転を開始した。三十九年には、南海バス〔株〕との間で「和歌山市駅前～印南浜」〔七九・七キロ〕の相互乗り入れを開始し、旅客の利便を図った。貸切バスについては折りからの観光ブームにのり、デラックス車両の投入、道路網の発達と相いまって利用客は年を追って増加した。三十六年の和歌山電気軌道〔株〕の合併を契機に、観光自動車課を新設して、難波、堺東、和歌山市に案内所を設置、旅客の誘致を図った。また、新しい試みとして、三十八年から年二回〔八月、十二月〕、観光バスによる帰省客の輸送を行い、好評を得た。



帰省バス

昭和三十八年から、盆と正月の帰省客を対象に観光バスによる輸送を開始。大  
阪球場駐車場に勢ぞろいした帰省バス

## 一、変化する輸送需要への対応

### 乗合バスの変貌

前述のように当社バス事業は、当初、鉄道線の補完路線として、あるいは経営圏の防衛路線としてスタートした傾向がよかった。いきおい、採算上赤字を余儀なくされる点もあった。しかしながら、こうした経営は事業本来のあるべき姿ではない。四十年代に入るところからバス事業としての独立採算が強く求められるようになった。それと機を一にしてバス事業そのものが大きな試練と改革を強いられることになった。

すなわち、三十年代の後半において交通規制が強化される一方、四十年代前半から沿線各地で住宅開発が積極的に展開された。当社は、路線の新設、延長、運行系統の変更を行って環境の変化に対応した。また車両の増備投入により従来の営業所が手狭となったため、営業所の新設、統合が併せて行われ、運行、経営両面からの効率化が図られた。しかし、経営効率からみた不採算路線の整理については、地域の生活路線としての公共性などの問題があり、採算面のみでは対処し得ない面が多く、困難を伴った。

四十年を境として、いわゆるモータリゼーションの影響を受け、以来、バスの利用客は全国的に減少の傾向を示しており、当社沿線においてもその例外ではなかった。それにまた道路交通事情は悪化の一途をたどりはじめた。このような環境のなかで、バス事業として独立採算をめざして種々の方策が講じられた。

そうした一連の企業努力のほか、四十年代後半にいたって、バス事業助成のため、新設路線には受益者負担の建前から、開発業者・自治体などによる費用の一部負担、また、従来の生活路線には、国や自治体から補助金を受ける措置など、きめこまかな諸策が加えられることになった。

## 二、経営の近代化を推進

### 乗合バスのワンマン化

乗合バスのワンマン化は、四十年代（一九四五）、業界共通の懸案であった。当社は、堺市内の単区間路線で二十九年ワンマンバスを採用した。関西では大阪市交通局に次ぐ大英断であった。しかし、長距離多区間路線へのワンマンバス導入には、機構上また運営上で問題があり、実施するについては、相当の抵抗があった。以来、鋭意検討を重ねたのち、四十三年十二月、堺営業所の布忍線など多区間三路線のワンマン化の実現をみ、一挙に多区間ワンマンバス五三両を投入した。

多区間ワンマンバスは、次のような特徴、様式を備えることにした。①後乗り前降り方式 ②旅客の乗車する停留所の証明として整理券方式の採用 ③運賃表示器の設置 ④インターホンの設置 ⑤硬貨自動両替器の設置、などの工夫がこらされた。なお、従来の単区間ワンマンバスは前乗り後降り方式であったが、混乱をさけるため、逆に後乗り前降り方式に統一された。

以来、全路線にわたり鋭意ワンマン化を進めたほか、道路幅の狭い路線対策として、方向転換地の確保、ターンテーブルの採用など、多方面にわたる努力が続けられた。

四十四年八月には、岸和田営業所にワンマンバス専用の白原車庫「三〇両収容」を新設、これにより岸和田地区に二三両のワンマンバスを投入して、泉南地方にもワンマンバスが走ることになった。一方、和歌山県下の路線も順次ワンマン化を進め、四十四年九月、那賀営業所の橋本線がワンマン化された。この路線は延長四六・五キロ、二八区間あり、当時は多区間ワンマンバスとしてはわが国最長、最多区間として注目された。また四十六年一月の和歌山軌道線廃止による代行バス輸送は、そのほとんどがワンマンバスでまかなわれた。

このようなワンマン化の進展に伴い、道路が狭い路線での実施が障害となっていたが、四十八年



ワンマンバス

モータリゼーションの影響、道路交通事情の悪化できびしい経営を余儀なくされている乗合バス。ワンマンバスは省力化の「第一号」でもあった。

七月、泉佐野営業所のワンマン化に当たり車両にバックテレビをはじめて採用した。これによりワンマン化は一段と促進され、その後、全営業所の狭隘路線用の車両に設置された。この時期は、また循環式自動両替器の採用など、ワンマン機器の改良が進んだころであった。泉佐野営業所全路線の実施に続いて、同年八月、河内長野営業所全路線および岸和田営業所全路線に実施、これをもって大阪府下全路線のワンマン化が完了した。和歌山県下では、山間路線での方向転換用地の問題のため実施が遅れたが、四十八年十二月に紀北地区でのワンマン化を完了した。これでツーマン路線は、和歌山地区の一部路線を残すのみとなったが、四十九年六月には残る九路線を完了、ここに当社バス全路線のワンマン化を完成した。

#### 営業所の新設、統廃合

昭和四十年以降（一九六五〜）、泉北ニュータウンをはじめとして、沿線各地の宅地開発が急ピッチで進められた。これに伴い、路線形態も団地輸送を中心に展開されていった。同時に車両数も増加の一途をたどり、これにつれて営業所、車庫の建設、統廃合が進められた。

#### 堺地区

堺地区において、三十七年〜四十二年（一九六二〜六七）の五年間に車両数は七二両増加し、この間、三十九年六月に東山営業所（収容力六〇両）を新設したものの、相次ぐ団地造成による輸送需要の増加、ひいては増車のため、たちまち車庫の収容力が不足をきたした。また四十三年ごろの堺市内既設営業所（堺、堺東、東山）は、市内中心部および南北交通の要衝に位置しており、布忍線をはじめとする市内の東西交通網を形成する路線用の車両を収容するため、新規に車庫の建設が必要となった。

金岡東団地（現在の新金岡団地）内の建設計画がそれである。大阪府住宅供給公社から、団地の一角



団地輸送  
沿線住宅開発の進展で、バス路線も団地輸送が中心に。写真は泉北ニュータウン内のバス車両基地・泉北営業所

に一万一二二〇平方メートルの敷地を譲り受け、四十四年六月二十七日、金岡営業所として車両六八両をもって営業を開始した。

一方、堺市内中心部のバス輸送は、堺東、堺両営業所が担当していたが、輸送量の増加とともに営業所としての規模が手詰まりとなり、運営上支障をきたしはじめた。そこで堺営業所を拡充して一二両収容規模とし、五十三年十二月十五日に営業を開始、同時に堺東営業所を統合して一元化、堺営業所として市内路線を一括管理することとした。

#### 泉北地区

南大阪最大の開発地である泉北ニュータウンは、大阪府企業局により、四十一年から造成が開始された。入居がはじまるとともに四十二年十二月からバス輸送を開始した。ニュータウン内バス輸送の基地として、まず一〇〇両収容規模の営業所建設が必要であった。当社は、大阪府企業局から泉北ニュータウンの一角に、九九一七平方メートルの敷地を譲り受けて新車庫の建設を行い、泉北高速鉄道の開通（四十六年四月一日）に先立つ四十五年七月二十一日から、泉北営業所として車両四三両をもって営業を開始した。同営業所は、現在泉北ニュータウン（泉ヶ丘地区）、金剛団地および当社の開発にかかる狭山ニュータウン等、周辺大規模団地の輸送を担当する団地幹線交通網の拠点として重要な役割を担っている。

五十年代にはいり泉北ニュータウンも梅地区、次いで光明池地区での入居がはじまった。さらにこれに隣接する住宅公団光明台団地など周辺開発にしたがい、こうしたニュータウン輸送と、将来和泉市の路線を泉北高速鉄道に集約し、これを担当させる営業所が必要となり、住宅公団光明台団地の一角に一万二五〇〇平方メートルの敷地を取得した。ここに一〇〇両収容規模の光明池営業所を建設、五十三年十二月十五日から営業を開始した。

これをきっかけに、従来の泉大津営業所を新営業所に統合し、新たに光明池営業所泉大津出張所

として発足した。

#### 河内長野地区

大阪府下では、前述した泉北ニュータウンをはじめ、四十年代後半から民間レベルの宅地開発が、各地で行われるようになった。中でも、河内長野市域においては、四十六年にいたり十数社からの開発申請が、ほぼ時を同じくして提出された。それまで同地区のバス輸送は、堺東営業所の出先として河内長野出張所があり、地域の生活路線を担当していた。しかし、近い将来に急増すると必至の同地区バス輸送に対処するため、当社と河内長野市が協議した結果、同市は「団地造成に伴うバス輸送の開発者負担に関する要項」を定め、当社と覚書を締結した。この覚書の締結により、バス運行にかかる経費負担について、市・南海・開発事業者の三者が協議してきめる「河内長野方式」が確立された。この覚書に基づき、将来の車両増加に備えて同出張所を拡張し、八〇両収容規模の河内長野営業所を新設して、四十八年四月二十日から営業を開始した。

#### 和歌山地区

四十年代（一九六五）は、全国各地において路面電車〔軌道線〕が姿を消していった時代でもあった。当社の和歌山軌道線も四十六年四月、全面撤去され、バスによる代替輸送を開始することになった。これに伴う車両の増備に備え、和歌山市布引地区に一〇〇両収容規模の紀三井寺営業所（二万二四〇〇平方メートル）を新設、バスの基地として軌道線第一次廃止の四十六年一月十日から営業を開始した。続いて同年三月末、軌道線の全面廃止に伴い、代替バスによる輸送規模が増大、既設の営業所では手ぜまとなってきた。このため、軌道線の和歌浦車庫跡地（九二一九平方メートル）に和歌山営業所を新設、四十七年八月二十八日から営業を開始した。これを機会に和歌山港営業所は、新営業所に統合された。

その後、同地区では四十九年六月の全路線ワンマン化による路線整備により、藤白浜出張所を格

上げし、海南営業所として四十九年五月一日から営業を開始した。なお、五十一年四月、和歌山地区バス事業の分離により、高野山、橋本両営業所を除く和歌山地区の各営業所は、和歌山バス(株)に引き継がれた。

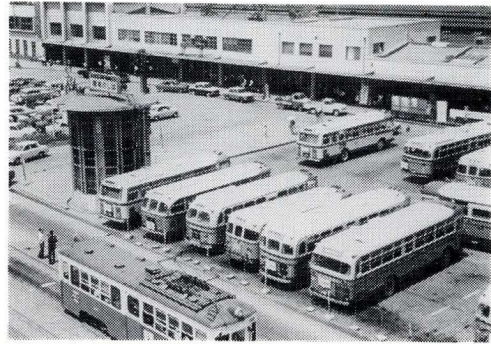
#### 橋本地区

五十一年四月に和歌山地区路線を和歌山バス(株)に営業譲渡し、分離したが、橋本、高野山の両営業所は、従来どおり直営で事業を継続した。しかし、両地区とも路線の過疎化が急速に進み、より効率的な経営を行うためには、一元的に管理する方が得策となった。そこで、五十四年六月三日、両営業所を統合し、高野・橋本営業所として新発足した。

#### 路線の統合、廃止

四十年代に新設された路線の多くは、泉北ニュータウンをはじめとした宅地開発に伴う団地路線であった。これら新路線が充実してゆくにつれ、営業所の新設、再編成と併せて周辺路線の一部統合などが行われた。同時に過去に経営圏の拡大、あるいは防衛を意図してつくられた路線の統廃合も行われた。

まず、四十二年九月に京阪バスと相互乗り入れをしていた和歌山・京阪線の営業を廃止、四十五年七月には南海本線と並行していた国道線の「新和歌浦～内本町二丁目」の直通運転を廃止し、国道線は「堺駅前～泉佐野駅前」とした。さらに四十八年二月には「堺駅前～泉大津駅前」を廃止した。国道線は、戦後の混乱期における鉄道輸送の補完と権益擁護を目的として、設定されたものであったが、鉄道線の飛躍的な輸送力増強と、その後の道路交通事情の悪化により、その使命を終えたものである。



路面電車からバスへ

和歌山市・海南市の道路交通がバスに一元化されたのは四十六年四月。五十一年にバス路線も関連会社の和歌山バス(株)に営業譲渡された。写真は軌道線廃止前の和歌山市駅前

## 大阪地区

堺市内では、四十六年の泉北高速鉄道および「あびこ大橋」の開通、ならびに阪神高速道路の延長など主要幹線道路の拡充整備が進んだ。一方、自家用車の増加に伴う交通渋滞の激化、泉北ニュータウンをはじめとする団地輸送のバス需要の急増など、バス事業をとりまく状況は大きく変化した。

そこで、実情に即した路線の再編を行うべく検討を重ねた結果、①交通渋滞の激化により定時運転確保が困難な長距離路線を、最寄の鉄道駅への短絡輸送に切り替える ②路線の重複または交通渋滞のため、その目的を果たしていない路線の運行を減回し、需要のある路線の新設や増回に車両をふり分けることにより、路線網を実情に即したものに改める。この基本方針に基づき五十二年七月、堺市内を中心とする路線再編成が行われた。

その内容は、①富田林線を初芝駅前を起終点とし短絡輸送化したのをはじめ、美木多線、河内長野線など長距離路線を途中の主要駅へ連絡 ②泉北ニュータウン内に高倉台回りほか三路線の新設するなど団地線の増強 ③鉄道に並行し、また交通渋滞のため利用者が激減していた国道山手線の大阪市内乗り入れ区間〔七道駅前～皿池町間〕の廃止など六路線廃止 ④堺市内全域にわたり増減回を含む輸送調整、などを骨子とするものであった。

さらに五十三年十二月には、路線再編成を徹底させるため、前述の営業所の統廃合を含めて堺、和泉、泉大津の三市域を中心とする大規模な路線再編成を実施した。

その内容は、長距離路線の短絡化により定時性を確保するとともに、鉄道の培養線としての役割を明確化するねらいを持っていた。具体的にいえば、主要駅のこれら路線の強化を中心に、①川中線を光明池駅を起終点とする短絡輸送としたのをはじめ、河内長野線、国道山手線などの長距離路線の短絡化 ②中循環線の新設をはじめ堺市内を中心とする路線の大幅な系統の見直し ③一部不採算路線の休廃止 ④その他二九路線にわたって旅客の流動状況に即応した増減回の実施、などを

骨子とした。これらは、三九路線一一五系統に及ぶ広汎なものであった。

次いで五十五年五月には、泉佐野営業所の路線において、鉄道線と競合し、旅客の減少が著しい国道線などを廃止した。また同管内全域にわたり、系統の新設、休廃止、経路変更や増減回など全面的な見直しを行って、旅客の流動状況に即した路線形態とした。

#### 和歌山地区

沿線の過疎化や自家用車の普及により、経営が悪化した紀北地区を中心とするローカル路線の統廃合を進めた。四十六年五月には、立里線の「北股く北今西」を廃止、四十七年三月には麻生津線ほか二路線の廃止と紀伊粉河線ほか二一路線の減回など、紀北地区の大幅な見直しを実施した。また四十八年十二月には、和歌山地区の大幅なワンマン化に併せて海南高野線、紀伊打田線ほか六路線の廃止、動木線などの系統再編成のほか、県下全域にわたり増減回を含む見直しを実施した。

五十年代（一九七五）に入り、モーターゼーションの波の中で乗合バス事業の経営環境はさらにきびしさを増していった。こうした状況の中で、前に述べたように五十一年四月には、和歌山県下路線の大半を和歌山バス㈱に営業譲渡して分離した。さらに五十四年六月には、高野山・橋本地区の生活路線においても、旅客の減少が著しい九重線の廃止や系統の短絡化、減回など全面的な見直しを行った。

#### 貸切需要の変化と対応

貸切バスは四十年当時、大阪、和歌山両地区で九営業所に合計七九両を配置していた。その後、四十六年四月に和歌山地区で当社系列の和歌山観光バス㈱、白浜急行バス㈱、当社直営バスと、南海電鉄グループ三社のてい立関係にあった貸切バス事業を、白浜急行バス㈱に一元化するため、県下の当社直営バス一七両を同社に営業譲渡した。また、大阪地区においても同年八月、天下茶屋営



サロンバス  
貸切バスのデラックス化を図って、五十二年新造の「サロンバス」。麻雀も楽しめるサロンルーム、天井にはシャンデリアと超豪華ムードが売りもの

業所を貸切バス専用として同所を中心に整理統合し、天下茶屋、泉佐野、橋本の三営業所に六三両を配置して営業を行った。

しかしながら、貸切バス事業をとりまく経営環境は、石油ショック以降の不況の中で、全体的な需要減による競争の激化に加えて貸切需要の多様化が進んだ。

すなわち、車両の大型化・デラックス化が進むなかで、従来の貸切バスの利用者が自家用車に転じるとともに、団体旅行から小グループ旅行への移行、またおしきせの観光地見物からレジャーの多様化指向が強くなった。一方、海外旅行への関心も年を追って上昇している。さらには人件費、燃料費をはじめとする諸経費の高騰などにより、経営環境は一層きびしさを増していった。

当社においても四十五年（一九七〇）の万国博需要をピークとして走行キロ、輸送人員とも減少の一途をたどり、五十年には、輸送人員は半減するに至った。こうした状況下において当社貸切バス事業は可能な限りの経営努力を続けてきたとはいえ、専業体制が中心の同業他社との激しい競争の中で、経営内容はきびしさを増すばかりであった。

これら電鉄の直営形態からくる諸もろの隘路を打開し、貸切バス事業として採算のとれる経営をめざすには、事業の業態に合ったきめの細かい能率的な営業体制をとる必要に迫られた。それと同時に、市場競争力を高め、収益力の大幅向上を期すとともに、能率的な就業体制による人件費を中心とした諸経費の節減が可能な営業体制を確立することが緊要課題となった。

このため、貸切バス事業を電鉄から分離独立させ、事業を存続させるという結論を得るに至り、五十五年二月十二日、南海観光バス（株）〔資本金九〇〇〇万円・南海電鉄一〇〇％出資・車両五五両〕を設立。同年四月一日から営業を開始した。新会社の発足に当たっては、南海電鉄グループ内の貸切バス事業者との間で相互に受注の融通、紹介など相互援助的な運営を行い、その中核的役割を担うことを期した。

### 三、日常業務の効率化

昭和四十年（一九六五）を境として、全国的にバスの利用客は減少化の傾向を示し、道路交通事情は悪化の一途をたどりはじめた。このような情勢のなかで、バス事業各社はワンマン運行化を推し進めていった。当社でも経営環境の悪化を、主として運行面の機械化による省力で対処していった。

#### 就業体制の正常化

しかしながら、従業員の業務量、内容の見直しのための諸方策も、収支状態の悪化を改善するまでには至らなかった。そのため、同業他社と比較して、従業員一人当たりの労働生産性はかなり低位となった。たとえば、大阪地区四社平均〔阪急バス、京阪バス、阪神、近鉄〕を一〇〇とすると、当社は走行キロで八九、収入で九一、和歌山地区では、奈良交通を一〇〇として、走行キロで七〇、収入で七五という状態であった。

このような低労働生産性を是正し、就業基準を他社並みの水準に引き上げるべく、五十年十月、自動車部門では、全力をあげて就業体制の見直しが実施された。労働生産性の向上に直結する運転士の勤務時間、勤務編成を中心に総点検し、走行キロアップ〔一系統当たり大阪で一〇％、和歌山で二五％を基準〕、実把手（ハンドル）時間の延長、要員を伴わない特別系統の新設などを内容とする新就業基準を設けるとともに、非乗務員、整備要員は業界水準に沿う適正配置を行い、二八九名の要員を削減した。

この就業体制の正常化以後、さらに全社的に経営体質の強化を図るため、翌五十一年に、「自力更生三か年計画」が策定され、業界中位必達を目標とする改善策が実施された。しかし、二度にわたるオイルショックを背景とする経済環境の急変も重なって、さらに強力な計画の推進が必要とさ

れるに至った。

#### 営業所管理体制および職務分担の変更

就業体制の正常化で一応の成果をあげ、五十一年の和歌山バス(株)への譲渡、五十三年、路線の再編成、体質改善策をとる一方、運賃改定の二年ローテーション化を定着させた。しかし、人件費、燃料費など諸経費の高騰とともに利用者のバス離れの傾向はより著しくなり、五十四年に策定された「修正三か年計画」では、増収対策の推進、効率的な輸送計画の実施とともに、部門の独立採算を目標とする営業所管理体制の見直しが重要な課題とされた。

この見直しは、五十五年八月、「営業所管理体制および職務分担の変更」という方法で実施に移された。まず、独立採算体制に見合う合理的な職務分担と責任体系への変更を基準に、非乗務員各職種の業務内容と分担方法、必要人員と時間帯などの再点検を行った。その結果、操車係、業務係〔所内庶務〕を廃止し、その業務を助役などの他職種へ移管、勤務時間および時間帯を変更して作業密度を高める成果を得た。他方、全営業所に副所長を配置して、助役業務を統括させるとともに、監督業務を効率的に補助する職種として特別指導運転士を新設し、管理運営体制を充実させながら、要員一二八名、基準外労働一万七〇〇〇時間(一か月当たり)の省力効果をあげた。

#### 営業所内事務のO A化

この新管理体制を軌道に乗せたのち、人的管理を充実させ、管理、監督業務をよりきめ細かなものにしていくために、営業所内事務作業のO A化に取り組んだ。この分野については、事務手順が複雑で、手作業による書類作成や、転記が中心で機械化による省力は困難なものとされ、ほとんど手つかずの状態であった。そこで「機器のできる業務は、可能なかぎり機器に任せ、所員は、管

理、監督業務に専念する」という基本的な考えのもとに、同業他社に先がけてシステム開発を進める方針を明らかにした。

具体的には五十七年六月、出勤管理に伴う書類作成、転記業務をOA化し、翌五十八年三月、収入金管理に伴う書類作成、転記業務のOA化を推し進め、業務係「精算業務担当」一四名を削減するとともに、監督者の事務作業を軽減し、人的管理の充実を図ったのである。

#### 四、吉見整備工場の建設

従来、バスの集中整備としては、堺整備工場と和歌山電気軌道から継承した和歌山整備工場があり、外注先として関連会社の南海自動車興業㈱（現南海車両工業㈱）があった。

そのいずれもが、規模が小さく、設備も老朽化が目立ち、排水処理能力も劣悪であった。そこで、四十六年四月の和歌山電気軌道の代替輸送や、泉北ニュータウンその他の開発ブームの到来で、大幅な車両増をみることになり、たちまち作業能率にひびくこととなった。そこで、四十六年七月、大阪府下、和歌山県下のバス営業地域のはば中間に位置する泉南郡田尻町の国道二六号線沿いに、分業システムによる年間一〇〇〇両の整備能力をもつ近代的工場（敷地面積一万四〇八四平方メートル）を建設したのである。この工場の発足と同時に車両整備体制の改革を行い、要員の削減および予備車率の向上を図った。

同工場では車検工程を、従来の一二日間から一挙に四日間に短縮し、さらに、五十年十月には三日、五十五年九月には二日半、五十八年九月からは二日工程と順次工程を短縮した。

一方、車両の改造については、四十三年十二月から本格化したワンマンカー化に際して、自動放送装置によるワンタッチ方式、自動両替器など、当時としては画期的で、大幅な新機器の導入を行っ



吉見整備工場

年間一〇〇〇両のバス整備能力をもつ近代的工場。当社の保有車両に加えて関連会社の自動車整備も受注、放送テープの録音も手がけている。

た。また自社体制の拡充と、技術水準の向上を図り、大阪、和歌山地区にワンマン機器の集中整備を目的とする機器センターを設置した。四十九年六月の全路線ワンマン化に伴い、車内放送用テープの需要増が見込まれたことから、四十九年六月に工場敷地内にスタジオ完備のテープ録音室〔建物面積五四平方メートル〕を設けた。現在ではバス用以外に関連会社を含めてこれまでに六六〇〇本以上の録音実績をもつまでになった。

こうした設備の近代化を進めた結果、当工場における生産能力は飛躍的に伸び、和歌山バス(株)、南海観光バス(株)がそれぞれ分離独立した後も受託整備契約を結んでいる。自動車整備業界のとりまく環境をみると、車両の性能向上もあり、五十八年七月から自動車点検基準が大幅に緩和され、乗用車の車検期間の一年延長、ユーザー検査の増加などの影響を受け、作業量減少をカバーするため受注競争がますますきびきびくなっている。これらの受託業務を抱える当工場としても、他社との価格差を縮められるよう作業効率化と経費や資材の節減など、整備体制の強化に真剣に取り組んでいるが、就業者の高齢化の背景もあり、収支改善の面が今後の課題である。

## 五、バス機能の回復へ

たしかにバス事業をとりまく環境は明るいものではない。四十年代のマイカーの普及、五十年代のミニバイクの急増、これに追い討ちをかけるように自転車利用が急増し、「バス離れ時代」到来といわれるのも致しかたのない傾向であろう。

全国的にみて大都市、中小都市といわず、バス営業路線は、そうした個人車の普及によってけがしい圧迫を受けている。三十年代の高度成長時代に急伸したバス業界に加えられた大きな反動時代といってよい。とはいえ、都市の交通政策を抜きにバスの復権は考えられないが、このような環

境の中にあつて、なおバス機能を發揮するためには、前述の施策とともに、安全確保とサービス向上が不可欠である。

## 六、輸送サービスの向上

### 安全輸送

四十年代に入り、高度成長時代を反映した自家用車の加速的な増加に伴い、交通事故も著しく増加した。乗合バスについても例外ではなく、一般車両の増加とともに、他車の運転にかかわる急停車や、接触などの外的要因による車内事故が多発するようになってきた。

乗合バスにとっての重要課題は、いうまでもなく旅客を目的地まで安全に輸送することである。そのためには受け身の立場ではなく、防衛運転、車両の改造など積極的な立場で取り組みを行うことが不可欠である。当社は、運転士に対する防衛運転教育の強化徹底を図る一環として、事故防止委員会の設置と個々の運転士に対する自動車事故対策センターでの適性診断の受診を義務づけている。そして、診断結果に基づく強力な指導、助言を行い、自己の特性を認識したうえで、自己管理の実践による内面からの事故防止を強力に推進している。

一方、車両の改造についてもあらゆる角度から検討し、改良を加えている。四十八年には、乗客の安全をはかって全車にドアインターロックの取り付けを行い、五十年から、より乗降しやすいように乗降ステップの低床化を実施した。また車内の旅客に対する安全をはかるため、運転席後部にブレーキに足がかかると点灯し、乗客に注意を促す、急停車注意灯の設置などを実施している。



冷房車増強  
 深刻な「バス離れ」を防ぐにはサービス向上が第一。乗務員の親切的な対応とともに、冷房車の増強に力を注いでいる。

### サービス向上

安全輸送と並んで、重要な課題はサービスの向上である。人的・物的二側面からの取り組みが必要になってくる。最近の傾向としてことに重視される課題である。

当社はフロントサービス向上運動の実施とともに、四十年代に入ってからターミナルにおける停留所電照表示器の設置、バス待合所の日よけテントの設置を行った。五十四年には、回数券をより買いやすくするための発売窓口の拡充、五十七年には旅客の要望に応じて、定期券の発売日を早めた。このほか、五十八年には割引率の高い昼間割引回数券、均一区間内は自由に乗降できる均一フリー定期券、団体乗車券などの発売を行うなど旅客の利便をはかり、よりよいサービスの向上に努めてきた。

年 度	冷房車両計	冷房化率
五十八年	一九九両	二二%
五十九年	二〇〇両	三五%
六十年 〔予定〕	二七〇両	四七%

また車両の改造も進め、五十五年には行先が見やすくなるように方向幕の大型化を、五十八年にはバス車内に紙幣両替器を取り付けた。また、別表のように冷房車の導入を図っている。

### 身体障害者設備

身体障害者に対する施策についても積極的に推進している。

当社においては、以前から身体障害者および付添人に対し普通運賃の五割引、定期運賃〔普通運賃の三割引〕の三割引を行っている。これに加えて、五十一年十月から、新たに回数券も五割引の制度を実施した。また、定期券の購入に際しては、手続きが面倒との声に伝えるため、身体障害者バス運賃割引証の大阪府下、和歌山県下統一による手続きの簡素化に努めている。バス車内においては四十九年四月から体の不自由な方、お年寄りに優先的に座っていたため「善意の席」〔五十

四年三月から「優先座席」に名称変更」を設置した。また車両の構造についても、五十四年三月新造の車両から、バス乗降口を広くすることにより、車いすに座ったまま乗車できるような改良を実施した。

停留所についても標識を見やすいよう大型化をはかるとともに、身体障害者施設のある付近の停留所に優先的に日よけテントを設置するなど、鋭意努力を続けている。

### 三、住宅開発事業の推進

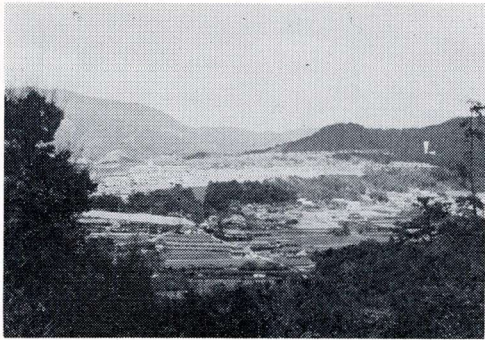
#### 一、沿線での住宅開発

沿線発展の核となるべくはじめた住宅開発事業は、四十年代（一九四五）に入り、当時の旺盛な需要を背景に格段の成果をあげた。その際、とくに重点が置かれたのは大規模開発であった。

主な開発経営地の足跡をたどってみよう。四十年代に高野線沿線で、当時民間事業としては、大阪府下最大の規模を誇った南海狭山ニュータウン〔南河内郡狭山町〕をあげなければならない。四十二年に第一工区の造成工事に着手、翌年第一回一般分譲をはじめたのを機に、第二・第三・第四工区と順次完工。分譲のたびごとに購入者の列が長蛇のように続き、当社の宅地、住宅分譲の歴史の中で最も充実した時代をつくりあげた。これを契機として民間最大規模の南海橋本林間田園都市〔和歌山県橋本市〕ならびに、現在分譲中の南海美加の台〔河内長野市〕の用地取得に乗りだした。他方、南海線沿線では南海くまどりニュータウン〔泉南郡熊取町〕、第二泉南土地〔同〕、箱作土地〔泉南郡阪南町〕の用地取得が積極的に進められた。

しかし、四十八年（一九七三）のオイルショックによる総需要抑制政策と翌年施行された過剰な土地投機の抑制を目的とした一連の土地税制〔国土利用計画法―地価抑制、租税特別措置法、法人土地譲渡益重課税制度―投機の抑制、地方税法特別土地保有税制度―土地の放出〕などは、住宅地開発事業に与えた影響が大きく、当社の開発事業も用地の取得および分譲面で大きな影響を受け、事業展開はスローダウンを余儀なくされた。

緑ゆたかな街づくり  
民間最大規模をはこる南海橋本林間田園都市。暖い日ざしと緑に恵まれた第一期分譲地「城山台」では、着々と街づくりが進んでいる。



開発経営地一覧表

開発地名	所在地	開発年度	面積 〔ヘクタール〕	戸数 〔戸〕	人口 〔人〕	主たる施設
狭山ニュータウン	大阪府南河内郡 狭山町	昭和42～52年	一三〇	六〇〇〇	二四〇〇〇	南海西友 狭山ニュータウン店 近畿大学医学部付属病院
小山田荘園	大阪府河内長野市 小山田町	昭和45～47年	二六	六五〇	二六〇〇	店舗付住宅〔一三戸〕
くまとり ニュータウン	大阪府泉南郡 熊取町	昭和48～58年	七四	一九〇〇	七六〇〇	南海くまとりニュータウン ショッピングセンター 南海くまとりテニスクラブ
橋本林間田園都市 城山台	和歌山県橋本市 城山台	昭和51～60年	一一六	一七五〇	六五〇〇	南海西友城山店
橋本林間田園都市 三石台	和歌山県橋本市 橋	昭和54～61年	八八	一九〇〇	六九〇〇	—
美加の台	大阪府河内長野市 片添町ほか	昭和56～62年 〔予定〕	一四九	三〇〇〇	一一二〇〇	—
串本潮岬出雲台	和歌山県西牟婁郡 串本町	昭和59～60年	一四	二二〇	一〇三〇	—

五十年代〔一九七五〕に入ってから、これらの影響を徐々に克服、新たな環境を迎えた。南海橋本林間田園都市においては、五十一年秋、城山台地区の造成工事に着手、五十五年春第一回分譲を皮切りに分譲を進め、現在ほぼ分譲の完了をみた。また、五十一年から南海くまとりニュータウンの分譲を開始、根強い潜在需要に支えられて、大阪南部地区の高級住宅地として、好評のうちに大半の分譲を終了している。

五十年代後半〔一九八〇〕から現在に至る間は、量の時代から質の時代へと移行する期間で、需要は一進一退を繰り返す、時には大きな需要の後退期もあったが、そうしたきびしい環境に屈する



狭山ニュータウン  
一戸建住宅が中心の成熟した高級住宅地のイメージが定着。地区センターの商業施設「南海西友」は、西武流通グループとの提携第一号店

ことなく、優良な住宅地の供給に努めている。城山台に続いて着工の南海橋本林間田園都市「三石台」については、六十年には分譲を開始する予定であり、また五十六年夏着工の「南海美加の台」については、現在その販売促進に全力を傾注している。さらに、関西国際空港の関連で一躍価値の高まった大阪府下南部の南海本線沿線では、第二泉南土地、箱作土地の開発を早期に軌道にのせるべく、また南海橋本林間田園都市では、残り地区の開発造成工事に着手すべく、関係官庁などと開発協議に精力を注いでいる。

## 二、大型経営地の開発

### 南海狭山ニュータウン

高野線金剛駅から西へ約一キロの丘陵地一帯の開発計画を策定、三十九年から用地取得を開始した。四十二年には第一工区の造成工事に着手、以来五十二年の最終工区完工まで十数年をかけた大規模開発であった。

当時民間事業としては、府下最大の計画で内外の関心を集めた開発であった。面積二三〇ヘクタール「七〇万坪」、計画戸数六〇〇〇戸、計画人口二万四〇〇〇人の規模であり、当社にとってもはじめての大規模開発の記念すべき事業であった。

四十三年六月に第一回の一般分譲を開始したが、分譲価格平均三・三平方メートル当たり三万円の価格で折りからの住宅需要におおられ、分譲のたびごとに数十倍の競争率を記録、造れば売れるといった時代でもあった。分譲初期の段階から約三〇〇戸におよぶ建売住宅を直販するとともに、第一センター「店舗付住宅およびマーケット」を建設した。地区センターには、南海西友狭山ニュータウン店を誘致して、ショッピング施設の充実を図り、第一回分譲と同時に金剛駅とのバス輸送を開始

するなど、街としての機能の充実に努めた。

ニュータウン誕生から一七年目の今日では、ゆったりとした区画割りの一戸建住宅を中心とした街並みが形成され、定着した。地区内西北部には高級マンションや住宅・都市整備公団などの公営の中層住宅も配置され、バランスのとれた住区構成になった。教育施設の充実にも格別の配慮が払われた。とくに地区内に近畿大学医学部を誘致したことによって、隣接する帝塚山学院大学と相まって文教地区の風格も加わり、成熟した高級住宅地となった。

#### 南海小山田荘園

高野線千代田駅から南西へ約二キロの丘陵地の開発で、四十四年から用地取得を開始した。四十五年十二月に造成工事に着手、四十七年五月には一般分譲が開始されるというテンポの速い開発であった。

計画面積二六ヘクタール〔八万坪〕、計画戸数六五〇戸、計画人口二六〇〇人と、規模は小さいながらも、好評を博した。

近隣の他社物件と競合の中にながら、分譲ごとに毎回完売に近い盛況であった。当経営地は高台に位置する独立した場所であり、将来にわたってその環境が保全されることをセールスポイントにおいた。こうした地の利に分譲当初からバスを運行させて足の便を確保したこと、建売住宅では高級住宅を中心とし、イメージアップをはかったことなどが、販売成果向上の要因としてあげられる。同五十七年四月から河内長野市の滝畑ダム完成による公共水道の給水開始とともに、それまでの専用水道による上水の供給を廃止した。

分譲終了後一〇年以上を経過した現在では、街は独自の発展をとげ、閑静で円熟した気品のある住宅地となっている。

### 南海くまとりニュータウン

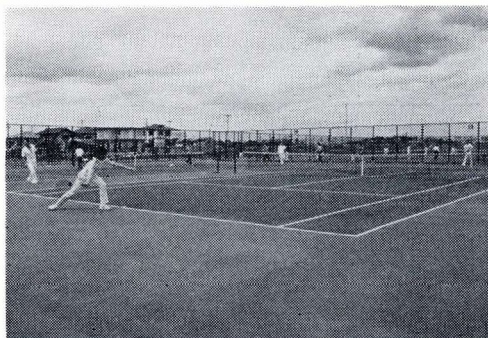
国鉄阪和線熊取駅から東へ約二キロの丘陵地一帯の開発計画に基づき、四十二年から用地取得がはじまった。第一期造成を四十八年十一月のオイルショックの最中に着工し、以来、最終工区を五十八年十二月に完工するまで、約一〇年を要する大規模開発であった。計画面積七四ヘクタール〔二万坪〕、計画戸数一九〇〇戸、計画人口七六〇〇人の規模を有し、当社が泉南地方で最初に手がけた大規模開発でもあった。

一般分譲の開始は五十一年七月であった。当時は住宅不況下にあり、かつ「泉南」に対する心理的遠隔地感などに影響され分譲の立ちあがりには苦戦を強いられた。しかし、五十三年秋に開催された住宅フェアによる街の成熟化を契機に知名度も高まり、さらに需要の回復が販売努力と相まって、分譲は一転順調に軌道に乗り出した。その後好評裡に分譲が進み、五十八年秋の第二期造成工事完成記念の住宅フェア、さらには関西国際空港関連の諸環境条件の整備計画、大阪府南部地区整備計画などに助けられ、現在ではほぼ分譲を完了した。

現在、本経営地内ではテニスクラブの経営や、住宅販売会社による一戸一億円をこす超高級住宅の分譲など、住宅地としての話題の提供とイメージアップの成功など、今後の一段の発展が期待されている。

### 南海橋本林間田園都市

南海橋本林間田園都市は、四十二年から四十三年にかけて橋本市と当社の間で開発計画、用地取得などについて協議し、四十四年に橋本市の長期総合計画による住宅開発構想の一環として決定された計画に基づき、用地取得を開始したものである。開発地域は、橋本市北部丘陵地七〇〇ヘクタール〔二〇〇万坪〕で、道路・公園・緑地・教育施設・商業施設・その他公共施設など、近代的生



南海くまとりニュータウン  
当社が泉南地方で手がけた初の大規模開発。超高級住宅の分譲やテニスクラブの経営など、顧客のニーズを先取りし、話題を呼んでいる。

南海橋本林間田園都市地区別一覽表

地区名	計画面積 〔 <sup>ク</sup> タール〕	計画戸数 〔 <sup>戸</sup> 〕	計画人口 〔 <sup>人</sup> 〕	主たる施設・備考
紀見 A	七八	五〇〇	一三〇〇	教育・医療施設
城山台	一一六	一七五〇	六五〇〇	南海西友城山店
三石台	八八	一九〇〇	六九〇〇	駅前商業施設・銀行
隅田 A	二八五	四八〇〇	一八〇〇〇	大型商業施設
隅田 B・C	一三三	二八〇〇	一一〇〇〇	住宅・都市整備公団施工
合計	七〇〇	一七七五〇	四四七〇〇	

活を営むにふさわしい居住環境を十分に考慮したものである。それとともに自然との調和を第一としたみどり豊かな五万人都市の創造をめざした。

加えて三十年ごろから、高野線沿線に展開してきた住宅開発事業の実績と成果を基礎として、また高野線複線化工事〔河内長野・橋本間〕の早期実現と高野線沿線の一層の発展の担い手として大きな期待のもとに計画推進されている。

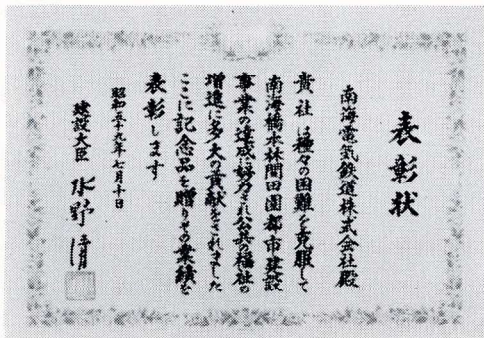
別表のとおり全体は六地区に分れているが、まず城山台地区から造成工事に着手、引き続き三石台地区に及んだ。

#### 城山台

五十六年十一月に新設開業の高野線、林間田園都市駅の東南約五〇〇メートルに位置し、同駅とは都市計画道路で直結している。計画面積一一六ヘクタール〔三五万坪〕、計画戸数一七五〇戸、計画人口六五〇〇人の規模で、南海橋本林間田園都市のプロジェクトとして最初に手がけられた地区である。五十一年造成に着手、現在完工している。

### 建設大臣表彰を受ける

当社は五十九年七月、南海橋本林間田園都市の開発事業を通じて、「豊かで住みよいまちづくり」に貢献した業績により、建設大臣から表彰された。道路・公園・河川改修など公共施設の整備をはかり、また隅田地区で、住宅・都市整備公団が造成に着手するなど、地元自治体の都市計画にマッチした「公民一体のまちづくり」が特色となっている。



五十五年三月から「住まいの会」会員を対象とした会員特別分譲を開始、約一〇倍の競争率をもって即日完売した。続く一般分譲も即日完売と好調なスタートを切った。同年秋には住宅トップメーカーで構成された「住宅生産振興財団」との提携による大住宅祭「参加二〇社」が開催され、この住宅祭を核として有力住宅メーカーへの働きかけにより、前代未聞といわれた六〇〇戸の住宅建設が一気に行われた。これは単に早期街づくりに役立っただけでなく、南海橋本林間田園都市の優良住宅地としての知名度を飛躍的に向上させるとともに、有力住宅メーカーとのタイアップによる街づくりという新しい販売方式を定着させることができた。

現在、地区内の教育・商業施設〔南海西友城山店等〕などの利用も高まり、路線バス運行、高野線複線化完成による堺・大阪方面への時間短縮など、交通アクセスの充実とともに公益性は日増しに高まり、街の成熟化に伴い、橋本林間田園都市の開発共通テーマ「二一世紀のこどもに新しいふるさとを」に一歩一歩近づいている。

### 三石台

林間田園都市駅を中心に西側に南北に広がる地区である。南海橋本林間田園都市では、二番目に誕生する街で、規模は計画面積八八ヘクタール〔二七万坪〕、計画戸数一九〇〇戸〔中高層含む〕、計画人口六九〇〇人の駅前住宅地といった構想である。五十四年七月に造成工事に着手、現在九〇％以上の工事を完了している。単に駅前というだけでなく、南海橋本林間田園都市全体を代表する玄関口でもあり、早くからその実現が期待されていた。それだけに用地取得の段階から種々の思惑の的ともなった。しかし、駅前計画の展開と相まって、南海橋本林間田園都市のシンボル地区としてその姿を次第に現わしつつある。

分譲については、六十年年度中には開始すべく準備を進めている。きびしい市場環境ではあるが、駅前住宅地としてのメリットをフルに発揮させるとともに、強力な販売促進の努力によって街づく

りを進めるよう期待されている。

現在ではタウンハウス計画、駅前商業施設計画、高級住宅用地の確保など、バラエティーに富む高度有効利用の新しい街づくりを強力に推し進めており、南海橋本林間田園都市を代表する街として、今後の発展が約束されている。

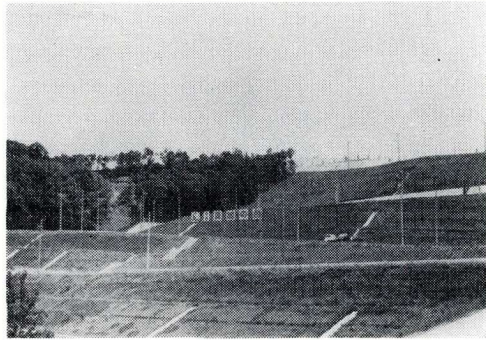
#### 南海美加の台

河内長野市の南東部に位置し、五十九年九月に開業した高野線、美加の台駅の東側丘陵地が開発地域である。四十五年十二月から用地取得を開始し、市街化調整区域のため開発許可には当初予想もしなかった幾多の困難を伴った。しかし、よくこれらを克服し、ようやく五十六年七月造成工事を開始することができた。

計画面積一四九ヘクタール(四五万坪)、計画戸数三〇〇〇戸(中高層住宅含む)、計画人口一万二〇〇〇人の規模で、市街化調整区域の開発では当社が初めての大規模開発である。

「美加の台」の特徴は、河内長野市の歴史的・自然的風土をことのほか考慮したことだ。地区内に豊富な自然緑地を残し、歴史的遺産である社寺(興禅寺・赤坂上ノ宮神社)を地区内に保全することにより、人間と歴史と自然の調和を図った。市街化調整区域の開発というハンディはあったものの、従来のニュータウンの街づくりとは異なり、都市機能の充実と恵まれた自然を生かしたゆとりのある街づくりをめざしている。

五十九年九月に第一回一般分譲を開始したが、多数の競合する大型物件を同一需要圏にもち、今後販売には困難が予想される。しかし、鉄道駅直結の大規模開発の利点、地区内乗合バス運行による足の確保、良好な自然環境、将来のニューメディアCATVへも対応可能なテレビ電波集中受信施設など、セールスポイントを強調して、全力を挙げて販売に取り組んでいる。また有力住宅



南海美加の台

都心から三五分、高野線の駅から徒歩圏内にある優良住宅地。自然を生かしたゆとりある街づくりがセールスポイント



橋本林間田園都市「三石台」  
「城山台」に次ぐ第二期分譲地。東西六キロに六住区から成る「巨大都市」の玄関口に位置する。ドーム型の林間田園都市駅は街のシンボル

メーカーの参加を得て、住宅フェアを開催することにより、知名度も一段と高まり、その成果が次第に現われはじめている。

昨今の宅地開発としては、都心から三五分、しかも駅から徒歩圏にある数少ない駅前住宅地であるため、すでに将来が約束された街として評価を受けている。現在、商業施設等、生活関連利便施設の建設も着々と進んでおり、今後の一層の発展が期待されている。

### 三、事業の充実と責任

当社の開発事業が四十年代から五十年代にかけて、安定収益源として果たしてきた役割には大きなものがある。

さて、六十年代（一九八五）以降については、沿線地域の一層の発展安定収益源としての役割は、もちろん継続されなければならない。そのためには現在進行中のプロジェクトについては、さらに積極的に推進してゆく必要がある。しかし、住宅地開発事業も他の事業と同じく、年の経過とともにその形態や事業をとりまく環境は変化している。それは、四十年代の「量」の時代から、五十年代の「質」の時代へと変化し、六十年代はさらに大きく変わろうとしている。つねに一步先を見、この変化を敏感に感じとり、迅速に対応すべく新しいニーズに合った商品の開発と供給に努めてゆかなければならない。

#### 南海橋本林間田園都市

三石台は分譲と街並形成に最大限の努力を傾注しなければならない。さらに駅前計画の早期実現のため商業施設や、その他金融機関等、生活関連利便施設の誘致・開業のため、関係方面と鋭意協

議に努めている。

隅田A地区〔計画面積二八五ヘクタール（八六万坪）、計画戸数四八〇〇戸、計画人口一万八〇〇〇人〕は南海橋本林間田園都市では最大規模であり、これらの着工から分譲完了までには、今後一〇年以上の年月を要するものと思われる。

主に文教地区として位置づけられている紀見A地区では、大学、高校、病院などの誘致を積極的に働きかけており、すでに一部内定しているところもある。この地区を中心として名実ともに南海橋本林間田園都市が大きくクローズアップされ、橋本市が計画する人口一〇万人都市計画に大きな役割を果たすことになり、かくて大阪圏の一大ベッドタウンとして、都市としての機能をすべて備えた居住環境抜群の住宅都市が出現することになる。

## 第二泉南地区

大阪府泉南郡熊取町の南部、さきに開発された南海くまとりニュータウンに近接する計画面積九八ヘクタール（三〇万坪）、計画戸数一二〇〇戸、計画人口四八〇〇人の大規模開発地。すでに用地取得もほぼ終了しており、熊取町南部地域整備構想に沿って開発協議中である。市街化調整区域ではあるが、政府の住宅供給促進政策により市街化調整区域での大型開発モデル地域に指定され、公共事業費の一部政府負担などで、熊取町の財政負担も軽減された結果、開発促進に一層の拍車がかかっている。近く造成着工の予定であるが、計画地区内への大阪体育大学の移転が決定したことにより、文教施設も充実し、また、関西国際空港関連諸環境条件の整備と相まって、南海くまとりニュータウンと並ぶ高級イメージの住宅地開発をめざして、その将来が大きな楽しみとなっている。



## 箱作地区

大阪府泉南郡阪南町の中部、南海本線箱作駅南東部丘陵地帯で、計画面積二四〇ヘクタール〔七九万坪〕、計画戸数三〇〇〇戸、計画人口一万二〇〇〇人の大規模開発地。すでに用地取得もほぼ終了しているが、その用地取得開始時期は早く、昭和四十五年にさかのぼる。しかし、用地取得中に市街化調整区域に線引きされ、さらに折りからのオイルショックによる総需要抑制政策のため、用地取得計画は中断の止むなきにいたった。その後、今日までその開発に鋭意努力を重ねてきたところへ、関西国際空港建設が泉州沖に決定され、またその埋立用の土砂採取地域としてクローズアップされるなど、環境条件が好転し、開発へ一歩大きく前進した。この開発が具体化してくると、空港関連の諸環境条件の整備と相まって、当社南部地域の発展に大きく貢献していくであろう。

## 四、流通事業への進出

### 一、流通事業の萌芽

#### 関連会社による流通事業

流通事業が、新しい観点から捉えられるようになったのは、四十年代も後半になってからのことである。流通という用語は、日常的には抽象かつ未熟な用語であった。

これまで、電鉄事業において、流通事業部門は、あくまで従属的あるいは随伴的な部門にすぎなかった。平たくいえば、駅構内の売店がそもそもの発祥であって、いわばサービスの側面を多分に持っていた。鉄道・軌道事業があって、その庇護のもとに物品販売を行うことを続けてきたのである。

第二次世界大戦後、とりわけ技術革新時代（一九五〇）に入ってから、広く流通事業に対する関心が高まり、「流通革命」という言葉の流行を見るにいたった。

電鉄事業においても、まったく無縁のできごとではない。時代はみずからを交通運輸業一本に閉じ込める時代ではなくなってきたのである。多角化経営が事業を成長せしめる大きな要素となりつつあった。やや立ちおくれの感があったとはいえ、南海商事(株)、新南海ストア、南海道流通開発(株)など、関連会社の経営により、電鉄沿線で販売店を主とするもの、あるいは電鉄の駅施設を離れてストア、マーケットを営むものなど、関連会社によりスタートした。

## 社有地活用の要請

四十年代以降、鉄道線貨物営業の順次廃止などから生じる駅周辺遊休地の効率的活用が、経営上の大きな要請となってきた。このため、不動産事業部門を中心に貸ビル、貸店舗事業の開発に取り組み、付帯事業収入の増加と安定収益源の確保につとめてきた。当初は不動産の賃貸に主たるねらいがあり、流通事業を意図したものはなかった。このとき培われた貸店舗経営は、のちに流通事業本部に受け継がれ、小売業的視点にたったオペレーションシステムをとり入れ、「ショップ南海」チェーンとして成長を遂げることになった。

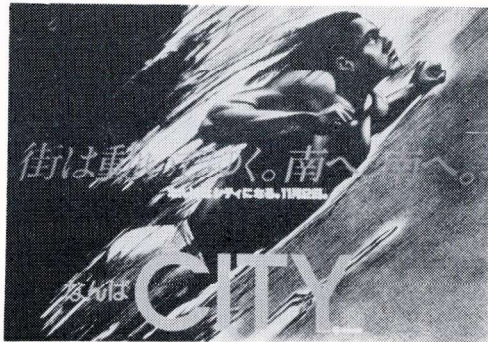
## 二、流通事業本格進出の動き

## 難波ターミナル商業施設「なんばCITY」の建設

社有地活用の一環としての商業施設や、流通業関連会社の組織的な展開が立ちおくれたため、事業内容や規模において、私鉄同業他社にくらべて、かなり見劣りするものがあつた。こうした中で、流通事業への本格進出の契機となつたのは、難波駅の改造に伴う大規模ショッピングセンターの出現であつた。

難波駅は明治十八年（一八八五）の開業以来、大阪ミナミの玄関口として親しまれてきた。とくに昭和十三年（一九三八）に階上駅となつてからは、機能的にも十分その使命を果たしてきた。しかし、泉北ニュータウン（大阪府堺市）や橋本林間田園都市（和歌山県橋本市）、大阪府南部・泉南地域の住宅開発など、四十年代以降の開発は明確に「南」を指向し、従来の難波駅では旅客の増加に対応することが困難になつた。このため、四十七年五月、大改造に着手したのである。

改造工事の概要は、三階部分にプラットホームを建設し、併せて地下三階、地上三階建ての難波



大阪ミナミ復権の核に  
 キタにくらべて立ち遅れていたミナミ  
 復権を図るため、商業・文化・情報・ス  
 ポーツなど総合的な機能をもつ新しいシ  
 ティの創造を――が「なんばCITY」  
 の基本コンセプト。写真はオープン前の  
 プレキャンペーン用のポスター

ターミナルビル〔敷地面積四万三〇〇七平方メートル、延床面積一三万四八三平方メートル〕を建設、駅施設とショッピングスペースを有機的に結びつけるものであった。  
 その用途は次のとおりである。

- 屋上 駐車場
- 二階 駅施設〔プラットフォーム、コンコースなど〕
- 一階 駅施設、準駅施設、店舗〔なんばCITY〕
- 一階・地下二階 店舗〔なんばCITY〕
- 地下三階 納品・荷捌場、倉庫などの後方施設〔なんばCITY〕

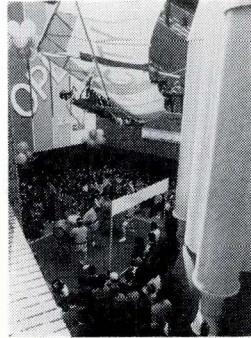
#### 経営方針の確立と流通事業本部の新設

流通事業への本格進出に向けて準備体制を整えたのは、四十七年（一九七二）、難波駅改造整備建設工事の着工と同じころである。その方策として「流通業の母店的役割を持った難波ターミナル商業施設の建設」と「鉄道沿線駅を中心とした中小規模店舗のチェーン展開」が方針として打ち出され、社内に「商務調査室」を新設、具体化に向けて準備を開始した。以来、五十三年（一九七八）にかけて、不動産経営事業本部を中心に、難波ショッピングセンター〔略称難波SC〕の計画準備と沿線駅での新規店舗の建設が進められた。他方、難波SC〔なんばCITY〕の第一次開業をひかえ、五十三年二月、商業施設の運営、開発を担当する「流通事業本部」の発足を見た。これにより、鉄道・自動車・開発不動産に次ぐ経営の第四の柱として、流通事業が、その役割を担ってゆく体制が整えられた。

また、本部新設と同時に北海道流通開発㈱の経営で、提携関係にあった西武流通グループの支援〔人材派遣およびノウハウ提供〕を得ることになった。

### 三、流通事業の二本柱

当社の流通事業は、難波駅の下に拡がる大ショッピングセンター「なんばCITY」、沿線駅周辺にチェーン展開する「ショップ南海」および会員制スポーツ施設、「CITY SPORTS すみのえ」の二本柱で事業を展開している。流通事業本部が運営する施設の売上規模は、五十八年度で五二四億円を数えるまでに成長した。



「なんばCITY」全館完成

五十五年三月、なんばCITYは全館完成した。本館・南館合わせて三三三三店。地下一階の吹き抜け空間にそびえるNロケットが象徴するように、二一世紀指向のビジョンをもったニュー・シティが誕生した。

#### なんばCITY

流通業の母店的存在である「なんばCITY」は五十三年（一九七八）十一月二日、まず第一次区域に店舗数一一九店で開業、次いで、五十五年三月二十日に全館が竣工、店舗数三三三三店、総店舗面積二万五〇〇〇平方メートルの巨大なショッピングセンターとして完成をみた。

建設に当たっては、大阪キタ（梅田界隈）との対比、多方面にわたるマーケット調査から提起された消費者ニーズへの対応、社会的要請への対応、地域社会への貢献という観点をふまえ、以下の四項目の「なんばCITY基本コンセプト」に基づいて街づくりが行われた。

#### (一) 大阪ミナミの復権

大阪の新しい核となる都市機能の完成を前提とした街の創造。大キタンティエリアに対する一つの広域型都心・大ミナミシティエリアの新しい中核都市として、大阪ミナミに欠如する近代的都市機能、文化・情報機能をもった新しい街の創造。

#### (二) 二一世紀を指向するビジョンをもった街づくり

泉州沖・関西国際空港の開港に伴う難波の国際的玄関口への変貌、沿線後背地の人口増加、新世代の居住を背景に、メカに強いニューヤングの台頭を意識しての二一世紀指向のビジョンをもった街づく



エレガンス・アベニュー  
ヤングからアダルトまで、最新流行のニュー・ファッションを集めた本館地下二階のエレガンス・アベニュー。それまでの繁華街にはなかった新しいゾーンの設定で、ミニミに美人が帰ってきた。

り。

(三) 郊外生活の拠点となるコミュニティーセンターとしての街づくり

二六〇万人にのぼる後背地消費者の郊外生活を、生活、文化、レジャー、買物、出あい、語り等のあらゆる面を支えるコンテナポリリーな街の創造。

(四) デイロッパー主導型の街づくり

デイロッパー主導型の街づくりにより、周辺地域の開発を誘発し、地域社会への大きな貢献をめざす街づくり。

「なんばCITY」の名称は、現代都市機能として欠かせない市民生活の向上に直結した流通機能、文化機能、情報機能、娯楽機能を集約してもつ新しい都市を創造する——、そのような願いを込めて名づけられたものである。

なんばCITYの誕生は、その巨大な規模と多彩なキャンペーンが相まって、人びとに南大阪の時代の幕開けを印象づけた。

#### 業種構成

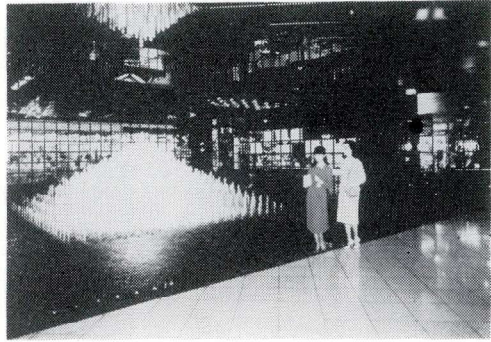
五十三年の第一次オープンでは、ファッション部門に重点が置かれたが、五十五年の第二次オープン区域では、ホビー、スポーツ、レストラン、レジャーの比重を高め、全体としてバランスのとれた店舗構成となっている。

店舗構成は次のとおりである。

・一般店舗 二六一店〔店舗面積二万四一六三平方メートル〕

△服飾 一三一店▽

紳士服 一五店、キャラクター 二〇店、婦人服 五二店、子供服 三店、ハンドバッグ 四店、靴 七店、呉服 四店、服飾雑貨 六店、毛皮・アクセサリ 五店、ファッションプラザ 一五店



水のピラミッド

四四一個のノズルから出る水流が、いくつかのパターンをとって、ピラミッドの形を造形する噴水広場。ユニークな照明とシンセサイザーによる電子音楽を組み合わせた「水の芸術」

#### △生活文化 四八店▽

ジュエリー 七店、メガネ 三店、書籍・音楽 七店、雑貨・手芸 一一店、玩具・ファッション雑貨 九店、スポーツ用品 一一店

#### △サービス 三店▽

#### △飲食 七九店▽

喫茶 二九店、軽食 一九店、洋食・中華 一七店、和食・酒房 一四店  
・ミニショップ・銘店街 七二店

#### 店舗ゾーンの特徴

なんばCITYは、ブロック、フロアー、エリア別に明快なゾーンを設定し、変化に富んだ街づくりを行っている。

#### シンボルゾーンの特徴

なんばCITYでは、前述の基本コンセプトをふまえ、街を具体的に演出するテーマとして「二世紀ロマンの世界」を設定、これにふさわしい独自のシンボル・コミュニケーションを設けた。本館地下一階の「ロケット」および同地下二階の「水のピラミッド」がそれである。

ロケットが南海ビル七階にまで達する姿は、未来都市「なんばCITY」の最大のシンボルマークとなっている。また、ピラミッドはフロアー中央部の池に設けられた四四一個のノズルから噴き上げる水が、シンセサイザーの音楽にあわせてピラミッドを形づくるもので、周辺の黒を基調とした環境と相まって、幻想的なイメージを創り出している。

これらのシンボル広場のほか、各所に特徴のある広場を設置、憩いの場、催しの場として活用している。

#### 文化、教養機能の特徴

### なんばん古書街

南館一階と大阪球場の間、スペイン風の白壁がエキゾチックな「なんばん通り」。北端に大阪ミナミの有名古書店一四店がある。探し求める古本・珍本とのめぐりあい。新刊大型書店とならんで、文化教養面でも、なんばCITYはバラエティに富んだ個性を発揮している。



ミナミはキタにくらべて、文化情報面で量的、質的に不足しているとされ、なんばCITYでは、こうした状況に対処するため次のような街づくりを行った。

- ・店舗導入に当たり、大型書店、ホビーゾーンの設置など、教養・文化面で厚みをもたせることに配慮した。また、なんばCITY南館一階に隣接した大阪球場内に、大阪ミナミに拡散していた有名古書店を集めて「なんばん古書街」を登場させた。
- ・南館地下一階にあるシティーホールにおいて、数かずの文化催事を開き、カルチャー・イメージの訴求をはかっている。
- ・本館東側の一角にある七階建てのビルに「読売なんばCITY文化センター」〔五十五年三月オープン〕を開設、各種の文化教室、講演会などを催し、好評を得ている。

### 設備面の特色

なんばCITYは最新の設備を導入し、環境の維持、売上高の正確・迅速な把握など、管理、運営面で威力を発揮している。

- ・集中管理システム
- ・電気・空調・防災・昇降・防犯・警備の各設備すべてを、一か所のコンピュータ・システムで集中監視制御しており、災害などが発生したときは各ブロックの状況に即した的確で、きめの細かい対応を可能にしている。
- ・ゴミ処理システム
- ・全館にゴミ空気輸送システムをめぐらせ、また飲食店の厨房にパルパー〔厨芥破砕機〕を設けて、人目につかず、衛生的な処理を実現、「クリーンシティー」にふさわしい環境の維持に効果を発揮している。
- ・売上金管理システム

### チンチン電車ゆずります

なんばCITY開店一周年記念行事の催し「鉄道用品バザール」が五十四年十月に行われた。

初日は徹夜組もあらわれ、入場制限をするほどの過熱ぶり。中でも注目のはチンチン電車の入札であった。

入札総数は二二九通で、金額は一〇〇万円以上が四人、二〇万円以上一〇〇万円未満が三四人、残りは二〇万円以下と無効入札であった。

主な使用目的は「部屋がわり」、「庭園装飾」、「店頭装飾」、「遊園地・保育所などへの寄附」であった。中には別荘地のロジックか展示場や倉庫といったものもあった。

さて、高額入札者と個別に折衝の結果、兵庫県の実業家経営者に決定したが、契約寸前に当の経営者が病氣入院することになり、実現には至らなかった。

本格的なショッピングセンターとしては初めて全テナントに端末機を設置し、全館オンラインによる売上集中管理システムを導入した。各テナントに据えつけられた伝送機つきターミナルは、営業時間中はレジスターとして機能、閉店後はデイベロップ事務所内のコンピュータの指令で、メモリー内容を収集する。集められたデータをもとに、賃料などの自動計算が行われるほか、客数、客単価坪効率など経営指標をアウトプットし営業活動の貴重な資料として活用されている。

### 姉妹施設「なんばピア」

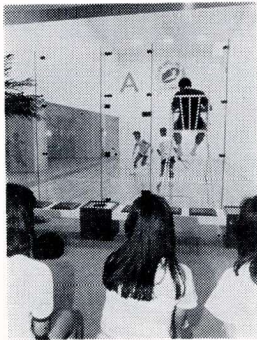
五十七年十月二十八日、なんばCITY南隣りの高架下に、延長一三〇メートルにわたって、ニューヤング向けの新しい街「なんばピア」を開業した。サーフショップやスタジオなど、個性たっぷりの二八店が営業し、なんばCITYの姉妹施設としてユニークな存在となっている。

### ショップ南海

ショップ南海は沿線の駅周辺社有地の有効活用観点から、商業店舗化に取り組んだのが端緒である。主婦層を対象に ①スケールメリットを生かしたチェーン展開 ②駅前立地の利便性 ③地域に密着したコンビニエンス拠点、を基本コンセプトとし、四十九年十月の北野田店を第一号に多店舗展開を進め、五十九年三月現在、三〇か所、二六八店舗を数え、売上高も年間一〇八億円に達している。

業種は地域コンビニエンスの拠点としての立場から、当然のことながらレストラン、ファーストフード、喫茶などの飲食店、ベーカリー、和洋菓子、薬品、化粧品、書籍、フラワーショップなど多岐にわたっている。

チェーン・オペレーションの取り組みとして、テナント会の組織化、統一販促活動、売上管理のコンピュータ化など、運営面、施設面での近代化を進めるとともに、積極的な多店舗化を図ってい



**CITY SPORTS すみのえ**  
 「みるスポーツ」から「するスポーツ」へ。スポーツライフの意識変化に対応して開設した会員制総合スポーツクラブ。日本一の規模をもつラケットボールコート〔写真〕、アスレチックジムから室内温水プールまで、ファッショナブルな都市型スポーツが楽しめる。

るのも特徴である。

ショップ南海の店舗展開は次のとおりである。

金剛 八店、泉大津 二五店、三国ヶ丘 一一店、泉佐野 六店、忠岡 九店、尾崎 三店、浅香山 三店、住吉島居前 二店、住ノ江 二七店、初芝 一〇店、萩原天神 二店、羽倉崎 九店、河内長野 一〇店、紀ノ川 三店、あびこ 三店、泉佐野北 一店、金剛 八店〔南海商事へ一括貸店〕 住吉 三三店、さやま 六店、三田市 二店、北助松 二店、沢ノ町 六店、貝塚 一店、浜寺 二店、堺東〔駅部分〕 一六店、北野田〔駅部分〕 四店、河内長野〔駅部分〕 五店、狭山ニュータウン 二二店、羽衣 一六店、粉浜 一三店

#### スポーツ事業の展開

いわゆる「八〇年代」に入り、消費の成熟化、*「モノ」* 離れが一段と進み、健康、文化といった各種サービスへと需要が旺盛化してきた。このような支出構造の変化に対応して、五十七年十二月に「スポーツ事業部」を新設し、流通多角化への第一歩を踏み出した。

第一号施設として、南海本線の大阪市内連続立体化工事によって生じた住ノ江駅周辺の高架下スペースに、会員制のスポーツクラブ「CITY SPORTS すみのえ」を建設、同五十八年十月八日開業した。この施設は、住ノ江車庫高架下の一部敷地五八二〇平方メートルに、アスレチックジム、ラケットボールコート、室内温水プール、多目的ホール、その他付帯施設を備え、関西有数の規模を誇っている。

事業内容は、単体としてのスポーツクラブ運営ではなく、会員制ビジネスとスクールビジネスを複合した運営形態をとっている。個人の体力や健康度に合わせた各種プログラムを開発し、健康づくりの指導を行うほか、各種イベントを開催、アメリカで人気のラケットボールの導入により、

ファッションナブルに競う楽しみを提供している。

#### 直営化への動き

五十九年九月二十九日、なんばCITYでは、情報発信機能の強化を図って、本館地下二階に「ネットワークショップ」を開設、その中に直営の「無印良品ショップ」を開店させたほか、サービスカウンターでの取次ぎサービスや、クレジット・サービスを拡充するなど直営色を強め、流通事業の発展、拡充へ新たな取り組みを開始した。

五十九年十月二十六日、ショップ南海粉浜の開設に合わせて「和風居酒屋」と「中華レストラン」の飲食店二店を直営でオープン、今後の沿線開発の進展に合わせた直営外食事業への本格進出に向けて、体制を整えた。

#### 四、グループ内流通事業との連携

三十八年に発足した徳島駅前の量販店「南海ショッピングプラザ」は、五十六年には、大型スーパーの進出により売上が鈍化し、さらに五十八年十月の駅前広場をはさんだ再開発ビルへのそごう百貨店出店を前に、抜本的なリニューアル対策が緊急課題となった。そこで当社の全面支援により、店舗面積の拡張とファッション専門大店への業態変更を実施し、店名を「とくしまCITY」と改称、五十八年三月十八日、新装オープンした。



ネットワークショップ

「情報化するニューCITY」をめざすなんばCITYの情報発信ステーション。各種の情報サービスを取り扱うサービスカウンターに加えて、シティ放送局(写真)を開局、あらゆるジャンルのホット情報を、専属DJが館内にリアルタイムでCAITV放送している。

## 五、不動産事業の発展

経済が高度成長していく過程の中で、不動産業界は顕著な発展を遂げた。その後オイルショックによる経済不況から安定成長へと移行するにつれ、とくに賃貸部門において安定収益が得られることから、今後非常に有望な部門として注目されている。

不動産事業については、私鉄各社が多角経営の一環として兼営しており、当社もその例にもれず、沿線各所に保有している社有地の保全を図るとともに、安定収入を確保するため、古くから土地建物などの賃貸事業を進めてきた。

不動産に関する事業としては、当社では古くから住宅、宅地の開発・販売事業と不動産賃貸事業に大別して展開してきた。

不動産事業本部が担当しているのは、不動産の賃貸借および管理業務である。

### 一、賃貸事業の拡大

賃貸事業としては、①ビル経営 ②土地の賃貸 ③高架下や駅周辺用地の有効利用に分けられる。

#### ビル経営

南海ビル

当社のビル経営は、大阪ミナミの中心地難波に南海ビルを建設した昭和七年（一九三〇）にはじ



昭和七年七月竣工の現南海ビル

まる。明治十八年に開業した難波駅は、その後二度にわたって焼失し、大正三年九月に再建された三代目の難波駅も、昭和時代に入ると乗降客が増加、次第に狭小となり、駅舎改築が検討されるようになった。従来の難波駅は、停車場機能を有するのみであったが、南海本線開通以来五〇余年、駅前通りは門前町以上の賑やかさを加えてきた。この環境変化を十分に利用するため、駅施設を包含したミナミの拠点としての一大ターミナルビルを建設することが決まった。

四代目難波駅は、昭和四年六月十九日に着工し、工事中は乗降客の迷惑にならないように工期を三期に分け、各期平均一か年で、昭和七年七月九日竣工した。地下二階、地上七階、鉄骨鉄筋コンクリート造りで、外壁をすべてテラコッタで張り詰めたコリント様式の南海ビルは、当時の浪速っ子の目を見はらせたという。

同ビルは、西側を本社事務所とし、一部を銀行に賃貸したほかは、その大部分を高島屋百貨店に賃貸した。また三十二年（一九五七）、当社創業七〇周年記念事業の一つとして建設された南海会館ビルへ本社事務所が移転した際、旧事務所部分も高島屋に賃貸した。その後、大阪万国博覧会を機に、四十五年に延床面積一万一五七〇平方メートルの増築を行った結果、現在の規模は延べ五万三九四八平方メートルとなり、高島屋、住友銀行、住友信託銀行、三和銀行に賃貸するほか、駅コンコースなどに利用している。

#### 南海会館ビル

ビル経営の歴史の上では、南海ビルの建設以来、長い間見るべきものがなかった。しかし、当社創業七〇周年記念事業として南海会館ビルの建設、みさき公園の開園、四国航路の開設等が相次いで決定された。その一番手として三十一年（一九五六）三月二十七日、南海会館ビルの建設工事がはじまった。同年五月一日関連会社として（株）南海会館（資本金一億円、昭和五十八年四月一日、南海不動産㈱に吸収合併）を設立、同ビルを経営させることになった。

同ビルは、難波駅西側の社有地に、南海ビルに接続して建設され、三十二年十月二十一日完成した。地下二階、地上八階、延床面積三万八三二八平方メートルのうち、南半分を事務所ビルとして賃貸し、北半分には、洋画二、邦画一の三映画館を経営し、映画ファンのメッカの観を呈した。

#### 堺東ビル

昭和三十年代後半から四十年代初めにかけて、いわゆる高度経済成長時代が到来する。大規模住宅地開発も活発となり、沿線人口も急速にふくらみはじめた。この時代の趨勢に対応するために、鉄道部門では、輸送力増強が急務となり、諸施設の近代化が進められた。

歴史と伝統の町として栄えた堺市も、臨海工業地帯の操業をはじめとして近代工業都市に脱皮しつつあり、その支関ともいべき堺東駅の改善が急務となったので、当社用地の上に、関連会社の南海不動産㈱と共同でビルの建設を行うことになった。

堺東ビルは、堺市の中心部、堺市役所の斜め向い側に位置し、西面に府道一三号線が沿い、南面に駅前広場をもつ格好の立地条件。地上六階、地下二階、延床面積二万七四七四平方メートルの近代ビルで、三十九年〔一九六四〕十月三日に完成、その後、五十一年に四三七六平方メートル増築した。駅舎は南端の一〜二階の一部を占め、他は百貨店や銀行などに賃貸している。当社と南海不動産㈱で、このビルを区分所有している。

#### 南海和歌山ビル

四十八年〔一九七三〕五月十六日、和歌山城を正面に、背面に紀ノ川の流れを見下ろす和歌山市の表玄関に、地下一階、地上七階、延床面積一万七二二平方メートルの南海和歌山ビルが完成した。このビルは、和歌山市駅の改築を機に前年一月から建設を進めていたもので、一階、二階中央部を駅部分に、四階の一部を当社の事務所で使用している。同ビルは運営を関連会社の㈱南海和歌山ビルディング〔五十八年四月一日、南海不動産㈱に吸収合併〕に委託し、百貨店、銀行、飲食店などに賃

貸している。

#### 南海貝塚ビル

南海和歌山ビル完成の約一か月後、南海本線貝塚駅前に、南海貝塚ビルが完成した。このビルは、当社変電所跡に建設したもので、地上四階、延床面積二〇五九平方メートルのこじんまりした建物で、銀行に一括して賃貸している。

#### 商業施設ビル

駅施設近代化の一環として、橋上駅舎化が進むと、その跡地をいかに有効活用するかが問題となる。毎日多数の乗降客が利用する駅は、商業立地としてはまたとない好条件をそなえている。そこで橋上駅に接して商業ビルの建設が進められることになった。

四十九年（一九七四）十一月十五日、毛布の町泉大津の玄関に南海泉大津ビルが誕生した。このビルは泉大津駅が橋上駅舎に改造されたのに伴い、駅舎跡と構内の一部敷地に建てられたもので、鉄筋コンクリート造り四階建、延床面積二一五六平方メートル、商業ビルとしてビル全体をテナント募集により、物販、飲食店に賃貸している。

羽衣駅の橋上化に伴う跡地には、五十三年（一九七八）七月七日、鉄筋コンクリート造り二階建、延床面積一四四〇平方メートルの羽衣駅前商業ビルが誕生した。一階は南海西友羽衣店に、二階は婦人衣料、喫茶、書籍など八店の専門店に賃貸している。

五十四年（一九七九）四月六日には、南海河内長野ビルが竣工した。同ビルは、高野線輸送力増強の一環として河内長野駅のホーム延伸ならびに橋上駅舎化工事が完成したあと、河内長野市の駅前整備計画にそって、昭和五十二年に着工したものである。鉄筋コンクリート造り、地下一階、地上四階、延床面積三七七一平方メートルで、商業施設ショップ南海の営業する三階部分で、駅改札口に通じるコンコースと連絡している。

高野線河内長野駅前の南海河内長野ビル



## 二、土地の賃貸

ビル経営と並んで、不動産賃貸事業の柱をなすものは、土地の賃貸である。その主なものは大阪球場用地と住之江競艇場用地である。

敗戦による国土の荒廃と食糧、生活必需物資窮乏の中で国民は士気喪失のどん底にあった。この虚脱状態から立ち直り、日本再建の意識昂揚を図る手近な方法は、スポーツ振興であるとの判断から、当社では難波駅西側、浪速区藏前町に用地約四万平方メートルを取得、二十四年（一九四九）十月三十一日、大阪スタジアム（株）を設立し、翌二十五年（一九五〇）一月十五日球場建設に着手した。当時の資材難は想像を絶するものがあつたが、これをよく克服し、同年九月十二日開業式にこぎつけた。以来今日まで、プロ野球南海ホークスのホームグラウンドとして、あるいは各種スポーツ、文化事業の中心として市民に利用されている。

住之江競艇場は、三十一年（一九五六）六月以来、関連会社の住之江興業（株）に競艇場用地として七万二、三、八三平方メートル、施設として南北スタンド二万七、六、六三平方メートルを賃貸している。

住之江興業（株）は、二十七年（一九五三）五月十五日大阪競艇施設（株）として設立後、高野線沿線の狭山池を借りて施設を建設し、モーターボート競争を行っていた。しかし、交通の便が悪いうえ、三十年の異常早ばつで池の水が干上がり、二か月間にわたりレースが中止されるなど悪条件が重なつたので、大阪市住吉区南加賀屋町の現在の位置に移転した。

このほか、沿線各地にわたつて小規模ながら多数の土地を賃貸している。代表的なものとしては、南海国際旅行各営業所、あるいは南海タクシー各営業所などがある。

土地賃貸といえは、かなりの長期にわたるものであり、短時日では大きな変化はないとしても、長い歴史をふり返つて見ると、移り変わる社会の流れを如実に反映していることがわかる。つま

り、鉄道貨物輸送の全盛時代には、運送会社の営業所用地に相当な面積を賃貸していたが、当社の貨物取扱廃止後は、ほとんど他に転用されるに至った。代わって昨今の駅周辺用地をめぐって、地元自治体から自転車、ミニバイクの置き場に提供するように要請されている。当社としては、利用計画のない場所についてはこれに応じており、五十九年三月末現在での賃貸自転車置場は、二七件、六七七六平方メートルである。

### 三、鉄道用地の立体的利用

#### 高架下利用

十三年〔一九三八〕九月十日に難波（天下茶屋間）が高架複々線化されて以来、その高架下を賃貸している。この区間は都心の繁華街から離れた場所のため、倉庫、鉄工所などが多く、その中に一部店舗や事務所が混在する「ガード下」のイメージの強いものであった。

四十四年〔一九六九〕二月十八日着工、四十五年三月一日完成の高師浜支線の高架下のうち、四十七年十一月一日、駐車場二三区画を完成、賃貸したほか、商業立地に適している伽羅橋駅付近約四〇〇平方メートルを計画的に商業施設化し、昭和四十八年四月以降、食料品、衣料品、書籍、家具、敷物など一〇店舗に賃貸している。高架下は、鉄道高架化の結果生じた空間で、柱が多く天井も低い。そのうえ騒音や雨漏りなど、その活用について制約や欠点が多いので、これをいかに克服し、ガード下のイメージを払拭するかが問題となる。高師浜支線の高架下利用は、その意味でそれ以後の試金石となる意味を持つものであった。

三十年代も後半になると、経済の高度成長期に入り、自動車の爆発的な普及で踏切道における交通渋滞や事故の頻発が大きな社会問題となってきた。



南海本線高架下を活用したショッピング南海  
住ノ江

そこで、運輸省と建設省とは、四十四年九月一日「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」を結び、これによって都市部での鉄道の高架化が促進されることになった。

当社においては、同協定にもとづく高架化事業として南海本線の大阪市内、萩ノ茶屋と大和川北岸間約五・七キロおよび堺市内大和川南岸と石津川北岸間五・四キロの工事が進められている。このうち大阪市内の第一期工事として、五十五年六月に玉出と大和川間三・四キロが完成し、その高架下の一部は、スポーツ施設、商業施設、駐車場、倉庫のほか公共用として自転車置場、自治会集会所などに利用されている。

高架化事業は、このほか岸和田市内、和泉大宮と蛸地蔵間一・七キロがすでに事業認可を受け、側道用地買収が終われば着工される段階にある。また高石市、泉大津市、忠岡町、貝塚市、泉佐野市がそれぞれ高架化事業構想を発表しており、ここから生み出される高架下用地をいかに活用するか、重要な課題である。

#### 商業施設網の展開

駅施設の近代化、変電所の統合、貨物取扱いの廃止などによって生じる遊休地は、まとまった面積であればビル建設に利用し、あるいは泉佐野駅貨物第一ヤード跡地のように、市街地再開発事業に活用される場合もある。

一方、沿線各地に点在する小規模な遊休地は、系統的な活用が不可欠である。こうした情勢に対応するため、不動産賃貸担当部門は、四十五年以降大幅に改革強化されることになった。そのうち主なものを挙げると次のとおりである。

昭和四十五年九月一日不動産管理部に活用課が新設され、四十八年十二月一日、用地部と不動産経営部に分離し、経営第一課から第三課までに分かれた。ここに新設された第三課は、難波駅改造

駐車場一覧表

名称および所在地	区画数	利用料(月額)	敷金
南海住吉大社駐車場 〔大阪市住吉区長峽町九七一〕	五九	一万四〇〇〇円	四万二〇〇〇円 〔56・12・1営業〕
南海住之江南駐車場 〔大阪市住之江区西住之江三丁目一九六一〕	四〇	一万二〇〇〇円	三万六〇〇〇円 〔58・1・1営業〕
浅香山駐車場 〔堺市高須町三丁目九〇番地〕	一八	七五〇〇円	五万〇〇〇円 〔52・8・1営業〕
高師浜支線高架下車庫 〔高石市高師浜四丁目〕	二三	七〇〇〇円	七万〇〇〇円 〔47・11・1営業〕
南海一里ヶ浜駐車場 〔和歌山市西庄字中浜一〇二六一〇九〕	一九	五〇〇〇円	一万五〇〇〇円 〔58・6・1営業〕
南海東松江駐車場 〔和歌山市松江東四丁目一六一一三〕	二二	五〇〇〇円	一万五〇〇〇円 〔58・9・1営業〕
南海細井川駐車場 〔大阪市住之江区安立一丁目四四〕	三〇	一万四〇〇〇円	四万二〇〇〇円 〔59・4・1営業〕
南海粉浜北駐車場 〔大阪市住吉区東粉浜一丁目八八〕	三〇	一万五〇〇〇円	四万五〇〇〇円 〔59・4・1営業〕
南海西天下茶屋駐車場 〔大阪市西成区松三一一三〕	一〇	一万三〇〇〇円	三万九〇〇〇円 〔59・4・1営業〕

整備建設工事によって生じる一階、地下階の商業施設〔現在のななばCITY〕運営を担当するものであった。この第三課が難波ビル経営部となり、ショップ南海を担当している経営第二課とともに、五十三年二月十五日誕生の流通事業本部の中核となった。

不動産経営部経営第二課では、沿線遊休地を活用して、賃貸商業施設網「ショップ南海」を展開することとし、その第一号として、ショップ南海北野田の四店が、四十九年〔一九七四〕十月一日オー

高野線三国ヶ丘駅前ショップ南海



ブシした。以下、四十九年十一月十五日には泉大津ビル内に第二号店、ショップ南海泉大津一九店を、つづいて三国ヶ丘〔一五店、五十年十二月十六日〕、泉佐野〔六店、五十一年七月二日〕、忠岡〔四店、五十一年九月三十一日〕、尾崎〔三店、五十二年四月二十八日〕、浅香山〔三店、五十二年九月二十八日〕、住吉鳥居前〔二店、五十二年十一月三十日〕と順次オープンさせ、五十三年二月十五日以降は、流通事業本部店舗開発部〔現流通開発部〕として、引き続きショップ南海の建設を続けている。

他方、自家用車の普及から月極駐車場の需要も多く、高架下や遊休地の商業施設に適さない場所を駐車場に利用している。現在〔五十九年四月一日〕までに建設したものは九か所二五一区画である。

#### 四、不動産事業の拡大

遊休地の活用と一口にいつても、これまでに述べてきた駅周辺や高架下など街中のものは活用しやすいが、立地条件の好ましくない場所、大規模なものについては、安易な計画は危険である。しかし、大規模な遊休地のうち、ようやく成案を得、近く着工するのが高野山土地である。

高野山土地とは、高野山奥の院に隣接する社有地約一五万八〇〇〇平方メートルで、すでに基本構想がまとまった。まず第一段階として、公園墓地を建設すべく関係先と折衝を進めている。高野山は当社沿線の中では最も知名度の高い地域で、今後とも観光資源の開発に力を注いでいかなければならない。当該構想は旅客誘致の推進、青少年活動の助成とともに、高野龍神スカイラインの活性化を図るため、公園墓地と併せて植物園、スポーツパークなどの建設を予定している。

このほかに、現在利用計画を検討中のものに淡輪土地がある。この土地は、かつてツツジの名所として知られ、土佐日記にも記された黒崎海岸の松の緑、春の桜と四季を通じて訪れる行楽客が多く、当社も淡輪遊園として大いに力を注いできた。しかし、三十二年〔二九五七〕、みさき公園が開



大阪府立青少年海洋センター

泉南郡岬町の旧淡輪港を改修して、大阪府が建設した海洋訓練センター。三〇〇人収容の宿泊棟、集会展示棟、体育館、ヨットハーバー、海浜緑地を備え、五十年七月オープン。後背する愛宕山はツツジ・サクラの名所で、関連会社の経営する旅館「たんのわ苑」がある。

園されるに及んで行楽客は激減し、加えて西日本を中心に猛威を振るった松喰虫の被害で松が全滅、昔日の面影はなくなってしまった。しかし、この地区は、大阪府下に残る唯一の自然海岸として見直され、五十年七月、府立青少年海洋センターが完成し、つづいてヨットハーバーも五十八年八月に第一期工事を完了。さらに二キロにわたる人工海浜造成工事が目下進行中で、そのうちの一部約四〇〇メートルが人工海水浴場として五十八年夏から開設されている。こうした環境条件の変化にあわせ、海岸近くに所有している社有地の一部一萬五〇〇〇平方メートルについての活用方法を検討中である。

## 五、不動産管理業務

鉄道、自動車、付帯事業（住宅開発事業を除く）用地の保全管理を担当している。総計約四一〇万平方メートルもの膨大な範囲の土地を管理しているが、境界については数年来の不動産価格高騰により、神経が非常に過敏になり、訴訟問題にまで発展することがある。したがって測量、図面作成、境界明示、境界杭設置という作業を日々行っている。

また、将来計画として必要と考えられる不動産は買収し、諸情勢から所有不動産を売却することもある。そして、権利証、土地台帳などの書類の管理も行っており、莫大な資産の番人としての役割を果たしている。

## 六、遊園事業の強化

当社の直営事業場には、みさき公園とさやま遊園の二か所があり、ほかに直営に準じるものとして、友ヶ島自然公園、たんのわ遊園がある。「この二か所は、いずれも関連会社に運営を委託している」

遊園地事業は、沿線観光開発と鉄道事業の旅客誘致を目的として経営しているが、施設も順次強化され、遊園地としての体制も整ってきた。

事業場別の業況は、次のとおりである。

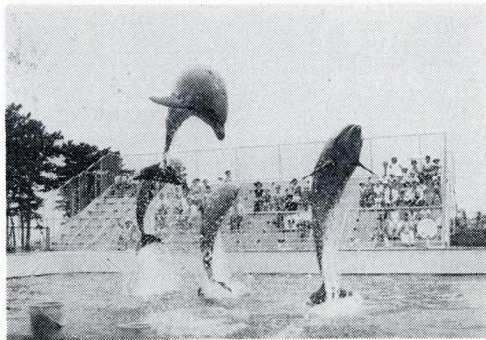
### みさき公園

当社の創業七〇周年記念事業の一つとして建設された公園で、大阪府の最南端に位置し、南に和泉山脈、北に大阪湾を望む自然環境に恵まれた、当社を代表する遊園地である。

三十二年（一九五七）四月開園。約三〇万平方メートルの広い園内には、アフリカ地帯をはじめ、オーストラリア、アジア地帯など、原産地を模した放し飼いの自然動物園をはじめ、上からも横からも見られる形式の水槽や、イルカ・ショーも楽しめる水族館が併設されている。自然動物園には、象やライオン、キリンをはじめ、ほ乳類二〇種、約一五〇頭、鳥類五〇種、約七〇〇羽を飼育しており、中でもカンガルー三〇数頭は日本一の飼育数となっている。

水族館では、大小各種の水槽に約一二〇種、二〇〇〇尾の魚類を飼育している。そのほかにもイルカ、ペンギンなどのプールがある。

一方、スポーツランドでは五十五年春から再整備を推進、宙返りコースター「ドルフィン」、空



みさき公園「水族館」  
オーシャンarium形式の水族館屋外プールでは、和歌山県太地町から移入したイルカを飼育、調教して、連日、豪快なイルカショーが見られる。

とぶ海賊船「パイレーツ」、「急流すべり」等新型遊戯具を導入するとともに、食堂、売店などの付帯設備も完備し、公園施設の充実を図っている。

また、毎年春、秋の行楽シーズンには在阪大手新聞社とタイアップして各種の催し物を開催して、来園客を誘致している。

### さやま遊園

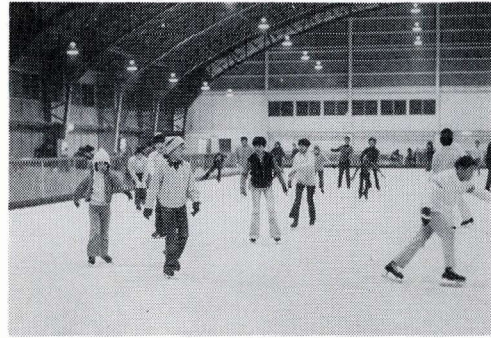
大阪府史跡名勝指定の狭山池畔にあり、四季を通じて花と緑がいっぱいの環境に恵まれた遊園地である。三三万平方メートルの狭山池の自然美を背景にした、約六万平方メートルの園内には、三十数種、約三〇〇〇本のバラをはじめ、一〇〇〇本のツツジのほか、サクラ、フジ、各種草花が四季を彩り、ファミリーを対象とした遊園地である。

主な施設としては、四十四年〔一九六九〕、リバープールを開設、五十一年〔一九七六〕二月、スケートリンクとしてスポーツパレスの完成をみた。さらに五十七年〔一九八二〕七月には、スライダープールを新設した。

そのほか大観覧車、急流すべりなど、遊戯具施設も順次増設され、春夏秋冬、オールシーズン稼働の態勢をとっている。

開設は、十三年〔一九三八〕五月であるが、第二次世界大戦中の世情は遊園地どころではなく一時閉鎖、園内はイモ畑と化した。戦後は二十七年〔一九五二〕から、狭山池を使って行われていたボートレースの観覧席としても利用された。やがて三十四年〔一九五九〕四月、バラ園をはじめ各施設が整備され「花のさやま遊園」として再開した。

### 友ヶ島自然公園



さやまスケートリンク

高野線沿線では唯一の本格的な屋内スケートリンク。広さ二五四〇平方メートルに及ぶ。さやま遊園は春秋の各種催し、夏季のリバープール、冬季のスケート場と、オールシーズン稼働の態勢がととのった。

紀淡海峡に浮かぶ緑の島・友ヶ島は、沖ノ島、地ノ島、神島、虎島からなるが通常沖ノ島のことを「友ヶ島」と呼んでいる。

明治中期以降、陸軍の要塞地帯としてベールにつつまれてきたが、二十三年（一九四八）、当社が和歌山市から委託を受けて観光開発に着手、まずテント村を開設した。

二十四年（一九四九）、瀬戸内海国立公園指定地域となり、常緑広葉樹林でおおわれた約一三二万平方メートルの島内は、旧陸軍の砲台や兵舎跡が残るほか、軍事用に作られた約四・五キロの道路がめぐっており、今はハイキングコースとなっている。

島での遊びは海辺での磯あそび、魚釣り、オリエンテーリング（日本オリエンテーリング協会公認）、キャンプなどいろいろあるが、バンガローやテント村、なぎさの家なども整備されており、とくに七～八月のシーズンは、ヤングを中心に活況を呈している。

#### たんのわ遊園

ツツジとサクラの名所として知られる「たんのわ遊園」は、明治四十四年（一九二二）に開設された当社では最も古い遊園地であり、春のシーズンには大勢の花見客で賑わう。

また、遊園地の西側の海岸には大阪府が開設した青少年海洋センター、海水浴場、ヨットハーバーがあり、それぞれ活況を呈している。

## 七、南海電鉄グループの拡充

### 一、事業の強化と充実

当社の関連会社は、発行株式総数の五〇%を超えて当社が所有している子会社二〇社を含め五十九年〔一九八四〕現在で四四社あり、孫会社まで含めると八〇社を越えている。その業種は建設、不動産、施設賃貸、軌道、バス・タクシー、海運、流通、ホテル・旅館、旅行エージェンシーなど多種多様にわたり、広く南海圏の地域社会発展に大きく貢献している。

業種別の概要は、次のとおりである。

#### 建設、不動産、賃貸業

建設、不動産業は、二度にわたるオイルショック以降、設備投資の抑制、住宅・不動産需要の伸び悩みなどの容易ならぬ環境の中にある。事業成長の過程ではさけて通れぬ関門であり、現況は格好の試練期といふべきであろう。当社が現在、沿線周辺で手がけている南海橋本林間田園都市、南海美加の台、南海くまどりニュータウンなど、住宅開発のビッグプロジェクトに積極的に参加しているほか、南海会館、南海堺東ビル、南海和歌山ビル、南海東京ビル、南海野村ビルなどの賃貸ビルを擁し、主なテナントには当社および関連会社をはじめ、高島屋百貨店、三和銀行、住友銀行、住友信託銀行などがある。また、都市競艇組合には住之江興業㈱が、南海ホークスには大阪スタジアム興業㈱が、それぞれ施設を賃貸している。

これら建設、不動産、賃貸業の五十八年度総売上高は、六五五億円に達し、全関連会社総売上高の約五二%を占めている。なお、全関連会社のうち大証二部へ上場しているのは、南海建設㈱と大阪スタジアム興業㈱の二社である。

#### 交通業

交通業は、阪堺電気軌道㈱をはじめとして、タクシー(二社)、バス(七社)、海運(三社)にレンタカーの合計一四社で、孫会社のタクシー、バス、海運業などは一社である。

阪堺電気軌道㈱は、阪堺線、上町線を営業しているが、近年の輸送人員漸減傾向に対して、種々の合理化、経費節減に努めた結果、最近では業績が上昇してきている。

タクシー業は、大阪府下に南海タクシー㈱のほか、孫会社の堺南海交通㈱など、主として、当社沿線とその周辺部で営業している。

和歌山県下には、和歌山市およびその周辺で和歌山交通㈱が、橋本市で南海タクシー㈱が、孫会社として御坊南海タクシー㈱などが、御坊市、白浜町、新宮市、熊野市などを営業区域として営業している。また、徳島市およびその周辺で、徳島南海タクシー㈱が営業している。

乗合バス事業は、和歌山バス㈱が和歌山市内および和歌山県北部で一日平均〔五十八年度〕約七万人を輸送している。御坊南海バス㈱は、御坊市周辺および日高郡一円ならびに和歌山市と御坊市間の国道において一日平均約三二〇〇人、熊野交通㈱は、新宮、那智勝浦、串本地区で一日平均一万人前後を、徳島バス㈱は、徳島県下一円を中心として、一日平均二万九〇〇〇人を、徳島バスの子会社である四国交通㈱は、徳島県池田町を中心に、一日平均約二二〇〇人を輸送している。

しかし、乗合バス事業はいずれも採算がとれず、今後とも不採算路線の統廃合、就業体制の見直し、要員の削減などの合理化を進めるほか、遊休社有土地の活用ならびに売却による借入金金の減

少、事業の整理、再編成など、早急な対策実施を迫られている。

貸切バス事業は、南海観光バス(株)が大府下の大阪市住之江区および泉佐野市に営業所を、また、南海白浜急行バス(株)は堺市、和歌山市に営業所を持ち、大阪府および和歌山県下一円を拠点として営業している。また、和歌山県下および三重県の一部を営業区域として、熊野交通(株)と南紀観光バス(株)が、徳島県下においては、徳島バス(株)と四国交通(株)がそれぞれ貸切バス事業を営んでいる。いずれもきびしい経営環境下にあるが、新鋭車両の投入と積極的な営業活動により、五十六年度三三億円、五十七年度三七億円、五十八年度三五億円の営業収入をあげている。

海運業は、南海フェリー(株)が、和歌山港と小松島港間にカーフェリーと高速艇「マリンホーク」を就航させ、年間旅客輸送人員八〇万八五万人、自動車約一五万台を輸送している。大阪湾フェリー(株)は深日港と洲本港間に「フェリーすもと」をはじめフェリー三隻で営業しており、年間自動車輸送台数は約一四万台である。また、南紀の串本と大島間に串本フェリー(株)が年間旅客約三〇万人、車両六万台を輸送している。

そのほか、旅客船としては、当社が管理している友ヶ島自然公園へ南汽観光(株)が年間約一〇万人の遊覧客を輸送している。また、国立公園瀬峡周遊客には熊野交通(株)と瀬峡観光船(株)がウォータージェット船で、勝浦湾周遊客には紀伊勝浦観光船(株)が、新鋭船を投入して活発な営業活動を行っている。

#### 流通業

流通業は、(株)南海徳島ビルディングが当社の流通事業の核である「なんばCITY」の徳島での拠点として、ファッション専門店「とくしまCITY」を営んでいる。

南海商事(株)は、南海線、高野線、泉北高速鉄道線のほとんどの駅構内の売店(直営店、委託店一八八

店」をはじめ、高石市および和歌山市でショッピングセンター二か所〔三三店〕、食堂、喫茶店〔三四店〕を経営、順調な業績を上げながら、なお新設店舗展開を図っている。

北海道流通開発㈱は、その設立の趣旨からも、当社流通事業の拡充と、基本路線に沿った店舗展開を進めている。すなわち「南海西友狭山ニュータウン店」を第一号とし、二号店「羽衣ショッピング南海」、三号店「南海西友城山店」、四号店「南海西友粉浜店」をそれぞれオープンした。顧客のニーズに合った売場改善など販売努力を続け、五十五年以降は黒字基調が定着している。今後も金剛など新店舗の展開を行い、事業拡張を図っていく予定である。

㈱新南海ストアは、ナンバ店〔なんなんタウン〕、ウメダ店、ドージマ店に加えてなんばCITY店で、衣料、雑貨、食料品などの販売を行い、いずれも順調に推移している。

これら流通業四社による五十八年度総売上高は二一五億円に達しているが、北海道流通開発㈱をはじめとする新設店舗展開により、売上高の飛躍的な向上が期待される。

#### ホテル・旅館業

ホテル業は、㈱ホリデイイン南海が都心における本格的なシティタイプホテルとして開業し、毎月約九〇〇〇～一万人の宿泊客がある。㈱白浜エンタープライズは、南紀白浜温泉においてホテルとレジャー施設を組合わせた複合型リゾートホテル「ホテルグリーンヒル白浜」を経営している。また、ビジネスホテルとして南海不動産㈱の子会社である㈱ホテル南海は、毎月約六〇〇〇～七〇〇〇人の宿泊客があり、いずれも宴会、結婚式場、レストラン、喫食部門などに特色をもった経営をしている。

旅館業は、白浜、勝浦および湯の峰温泉地に経営地盤を持っている。近来、この方面への交通網開発の立ちおくれに加えて、五十七年〔一九八二〕の東北新幹線、上越新幹線開通などのあおりを受

けて観光客は伸び悩み、きびしい経営状態にある。

南海観光開発㈱は南紀白浜温泉において旅館「朝日」を、中之島温泉土地㈱は勝浦湾内の中の島において「ホテル中の島」を、㈱湯の峯荘は湯の峰温泉において旅館「湯の峯荘」をそれぞれ経営しており、活発な渉外活動、サービス面の充実などの経営努力を行うとともに、不採算部門の整理、要員の省力化などを実施している。

一方、料理旅館として、淡の輪観光㈱と㈱紀の川苑があり、市場競争激化の中で、宴会客の誘致とともにゴルフクーポンの発行を行っている。また、淡の輪観光㈱はみさき公園で、㈱紀の川苑は橋本ゴルフ場で、それぞれ食堂経営を行い、業績もほぼ定着している。

#### レジャー業

本格的な旅行代理店として㈱南海国際旅行は、営業所を大阪府下をはじめ、和歌山県、京都府、東京都などに置き、海外では、ニューヨーク、ロスアンゼルス、ロンドン、香港の各地に事務所を開設している。

南海エリアの近畿南部、四国方面への旅客誘致はいうまでもなく、全国的な旅行あつ旋、ならびに海外旅行あつ旋、輸出入貨物の取扱いなど、幅広い営業活動を行っている。

レジャー業としては、新和歌遊園㈱が、和歌山市新和歌浦の高津子山でロープウェイを運行している。山上の遊園地には、展望台、スーパースライダーなど遊戯具が設置されている。また、和歌浦湾を眼下に見下ろす景勝地で旅館「萬波」を経営しており、四季を通じて各種催物を開催し、五十九年七月には、地中海料理のレストラン「かもめ亭」を開業した。

南海橋本観光開発㈱は、関西ゴルフ連盟加盟、二七ホールズチャンピオンコースのゴルフ場および全天候型テニスコートを経営している。東、中、西各コース三三〇メートル、パー三六のゴルフ

フ場は、関西有数の雄大なコースとして定評があり、またメンバーズシッポのテニスクラブは健康指向とファッションを兼ねたスポーツの場として、好評を博している。

北海道鳴門開発(株)は、徳島県鳴門市島田島に当社が建設したレストラン「シェーンブルク」の経営を受託し、また五十九年四月開業した「ホテル南海鳴門」の営業を受託、運営している。

鬼ヶ城観光開発(株)は、南紀の奇勝「鬼ヶ城」の観光娯楽施設と、ゴルフ練習場ならびに不動産業を経営している。

#### その他

その他の業種として、南海砂利(株)は個人消費、住宅建設などの需要が減退しているが、当社が進めている高野線複線化工事、南海橋本林間田園都市造成工事、南海美加の台の開発などの生コンクリート需要に応じるため、全社をあげて努力している。

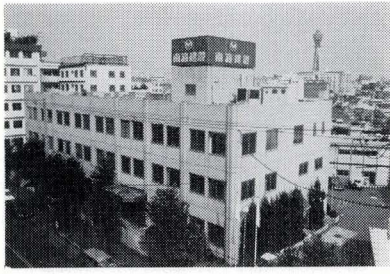
南海印刷(株)は、付加価値の向上と機械設備の増強により、新規受注に努め、売上高も毎年一〇%近い増加を示している。

南海車両工業(株)は、自動車および鉄道車両の整備に加えて、大型保線機械(「マルチプルタイタンパーなど」)の整備など、当社を含むグループ各社の受注のみでなく、日本国有鉄道をはじめ、近畿日本鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄などの在阪私鉄からも積極的に受注している。一方、自動車部品、油脂燃料の販売量も順調に伸びており、経営基盤は強化されてきた。

南海ビルサービス(株)は、総合ビルメンテナンス会社として、南海ビル、南海会館、なんばCITY、ホリディイン南海大阪などの設備の保守管理業務をはじめ、当社各駅の駅務機器、橋本林間田園都市終末処理場の保守管理業務を行っている。また、電気機器、OA機器の販売、賃貸あつ旋を行っている。

## 二、事業種別会社概要〔昭和五十九年九月三十日現在〕

### 建設・不動産業および賃貸業



●会社名(設立)  
南海建設(株) (昭和19年6月30日)

●代表者  
松川義一

●資本金(百万円)  
一、五七五

●従業員(人)  
四一五

●本店所在地  
〒五五六  
大阪市浪速区恵美須西三丁目一四番二二号

●主な事業内容  
土木・建築・電気・通信・水道施設工事の総合建設業。宅地の造成、土地建物の販売業

▲本社屋全景



●会社名(設立)  
南海不動産(株) (昭和35年4月27日)

●代表者  
佐伯 武

●資本金(百万円)  
九〇〇

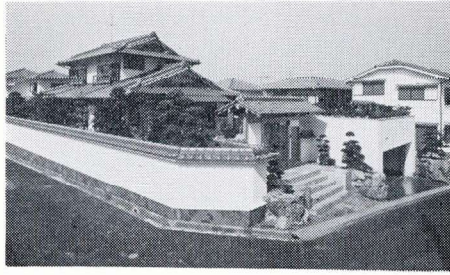
●従業員(人)  
二九〇

●本店所在地  
〒五四二  
大阪府南区難波五丁目一番六〇号

●主な事業内容  
宅地造成・住宅分譲・貸ビル「堺東ビル」 「南海会館」 「南海和歌山ビルディング」 ・保険代理業・旅館「鳴門」 ・駐車場の経営

▲南の時代を象徴する南海くまどりニュータウン

〔注〕 従業員は、出向社員、嘱託を含み、臨時雇を除く



●会社名(設立)  
南海住宅(株) (昭和47年4月1日)

●代表者  
徳久 昌

●資本金(百万円)  
二〇〇

●従業員(人)  
一一〇

●本店所在地

〒五五六  
大阪市浪速区難波中一丁目一〇番四号

●主な事業内容

住宅建築などの設計・施工・販売事業。土地建物の売買・仲介・あつ旋業

▲岸和田常盤台で建設した本格木造注文住宅



●会社名(設立)

(株)南海造園緑化センター (昭和58年7月21日)

●代表者

留河 一

●資本金(百万円)  
五〇

●本店所在地

〒五四二  
大阪市南区難波五丁目一番六〇号

●主な事業内容

造園、土木工事の設計施行。農園芸種苗、球根、観賞植物の栽培および販売。植物、造花および装飾品の賃貸

▲沿線一円に展開する「ブルーム南海」チェーン



●会社名(設立)

(株)南海東京ビルディング (昭和41年12月1日)

●代表者

堀田健一

●資本金(百万円)  
二〇〇

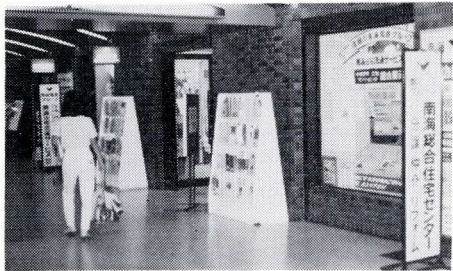
●本店所在地

〒一〇四  
東京都中央区銀座五丁目一五番一号

●主な事業内容

貸ビル「南海東京ビルディング」(延面積一万二〇〇〇平方メートル)、食堂・喫茶店、ゴルフ練習場、駐車場などの経営。スポーツ用品の販売

▲ビル全景



●会社名(設立)

南海住宅流通サービス(株) (昭和58年7月21日)

●代表者

田中章嗣

●資本金(百万円)  
一〇〇

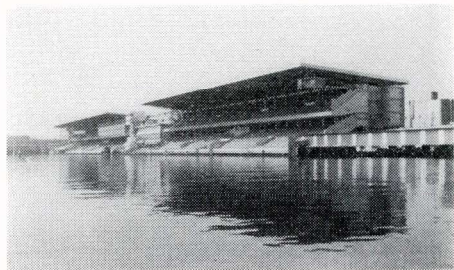
●本店所在地

〒五四二  
大阪市南区難波五丁目一番六〇号

●主な事業内容

不動産の仲介、あつ旋および鑑定業務

▲難波駅構内案内所



●会社名(設立)  
住之江興業(株) (昭和27年5月15日)

●代表者  
岡田公意

●資本金(百万円)  
四〇〇

●従業員(人)  
一一八

●本店所在地  
千五五九  
大阪市住之江区泉二丁目一番七一号

●主な事業内容  
競艇場施設の賃貸。住之江競艇場一六〇五四平方メートル(陸地五万二六五四平方メートル、水面六万三四〇〇平方メートル)、収容人員三万九千九百人

▲三万九千九百人収容の南北両スタンド



●会社名(設立)  
大阪スタジアム興業(株) (昭和24年10月31日)

●代表者  
川勝 傳

●資本金(百万円)  
五五〇

●従業員(人)  
一一〇

●本店所在地  
千五五六  
大阪市浪速区難波中二丁目八番一〇号

●主な事業内容  
野球場および遊技場の経営・冷蔵倉庫業・不動産賃貸業。球場収容人員内野一万五八〇四人、外野一万五七七五人

▲大阪球場正面

交通業



●会社名(設立)  
阪堺電気軌道(株) (昭和35年7月7日)

●代表者  
大窪 丞

●資本金(百万円)  
四五〇

●従業員(人)  
二八七

●本店所在地  
千五五八  
大阪市住吉区清水丘三丁目一四番七二号

●主な事業内容  
阪堺線、上町線の軌道業およびこれに付帯するいっさいの事業。阪堺線(恵美須町〜浜寺駅前間一四・一キロ)、上町線(天王寺駅前〜住吉公園間四・六キロ)保有車両五六両(電動貨車一両含む)

▲阪堺線(左側)、上町線(右側)が交差する住吉界限



●会社名(設立)  
南海タクシー(株) (昭和31年7月5日)

●代表者  
清水康男

●資本金(百万円)  
一〇〇

●従業員(人)  
五七七

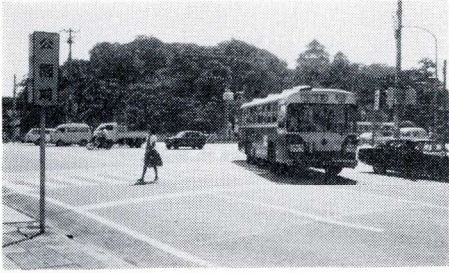
●本店所在地  
千五九〇  
堺市栄橋町二丁目二番九号

●主な事業内容  
大阪市・堺市・岸和田市・河内長野市・橋本市など南海沿線地域でタクシー業(保有車両二四二両)を、和歌山県下で貸切バス事業(四両)を経営

▲「明るく安心して乗れる」をモットーに



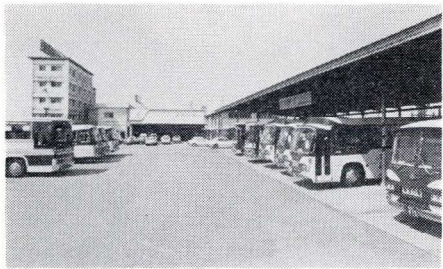
●会社名(設立)  
和歌山交通(株) (昭和28年3月14日)  
●代表者  
貴志 勇  
●資本金(百万円)  
二〇〇  
●従業員(人)  
一五一  
●本店所在地  
千六四〇  
和歌山市福島二四九番地の三  
●主な事業内容  
和歌山市・海南市でタクシー業を経営。保有車両  
一三〇両  
▲市民の便利な足となって



●会社名(設立)  
和歌山バス(株) (昭和50年12月15日)  
●代表者  
宇治田久彌  
●資本金(百万円)  
四〇〇  
●従業員(人)  
四八三  
●本店所在地  
千六四〇  
和歌山市東蔵前丁三番地の六  
●主な事業内容  
和歌山市を中心とした路線バス(二一九両、営業  
キロ二九九・一キロ)事業  
▲和歌山城を背に走る



●会社名(設立)  
南海観光バス(株) (昭和55年2月12日)  
●代表者  
杉澤伸也  
●資本金(百万円)  
一八〇  
●従業員(人)  
一七六  
●本店所在地  
千五四二  
大阪市南区難波五丁目一番六〇号  
●主な事業内容  
貸切バス事業、旅行あつ旋業、保有車両五二両  
▲本社事務所営業所全景



●会社名(設立)  
南海白浜急行バス(株) (大正15年8月6日)  
●代表者  
角谷洞次郎  
●資本金(百万円)  
一六〇  
●従業員(人)  
二二二  
●本店所在地  
千六四一  
和歌山市西浜八六六番地  
●主な事業内容  
和歌山県下および大阪府下一円の貸切バス(五〇  
両)事業  
▲和歌山営業所



●会社名(設立)  
御坊南海バス(株) (昭和59年3月6日)

●代表者  
平田正興

●資本金(百万円)  
九〇

●従業員(人)  
七七

●本店所在地  
千六四四  
御坊市蘭三七

●主な事業内容  
御坊を中心とする路線バス(三八両、営業キロ二五四・九キロ) 貸切バス(一一両) 事業  
一般乗合、一般貸切旅客自動車運送事業

▲本社事務所・営業所全景



●会社名(設立)  
南紀観光バス(株) (昭和33年7月11日)

●代表者  
皆部和夫

●資本金(百万円)  
三〇

●従業員(人)  
一八

●本店所在地  
千六四七  
新宮市新宮三五九九番地の一

●主な事業内容  
和歌山県一円および三重県熊野市を中心に貸切バス事業。保有車両一二両

▲南紀名所を案内する貸切バス



●会社名(設立)  
熊野交通(株) (昭和18年11月16日)

●代表者  
皆部和夫

●資本金(百万円)  
九〇

●従業員(人)  
二七八

●本店所在地  
千六四七  
新宮市新宮六九六八番地の二

●主な事業内容  
新宮・那智勝浦・串本を中心に路線バス(四五両、営業キロ四六一・九キロ)、定期観光バス(三二両)、貸切バス(一九両) 事業。志古(海峽間に定期航路(ウオータージェット一八隻) 事業

▲志古(海峽間に就航するウオータージェット船



●会社名(設立)  
徳島バス(株) (昭和17年2月4日)

●代表者  
高岡茂夫

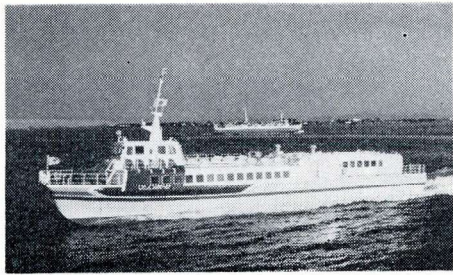
●資本金(百万円)  
一四四・二

●従業員(人)  
五八九

●本店所在地  
千七七〇  
徳島市出来島木町一丁目二五番地

●主な事業内容  
徳島県一円および高松市・高知県への路線バス(二一六両、営業キロ一〇四三・〇六キロ)、貸切バス(四八両) 事業。自動車整備工場を経営

▲徳島駅前バス乗場



●会社名(設立)  
南海フェリー(株) (昭和50年8月20日)

●代表者  
山崎 城

●資本金(百万円)  
四〇〇

●従業員(人)  
二四四

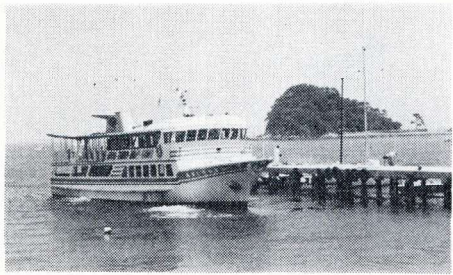
●本店所在地  
千六四〇

和歌山市築港六丁目五番地

●主な事業内容

和歌山～小松島間で定期航路とフェリー業を営む。保有船舶四隻〔きい丸(二六一九トン)、なる丸(一六一九トン)、フェリーわか丸(一六五二トン)、高速艇マリノホーク(二八三三トン)〕

▲南海四国ライン「マリノホーク」



●会社名(設立)

南汽観光(株) (昭和46年6月1日)

●代表者

永阪 要

●資本金(百万円)  
一九二

●本店所在地  
千六四〇

和歌山市葉種畑無番地(和歌山港駅)

●主な事業内容

加太～友ヶ島間の定期航路事業。保有船舶二隻〔ともがしま丸(二五五トン)、ニューともがしま丸(六・六トン)〕。港湾サービス業、酒・タバコの販売、食堂・喫茶店経営

▲友ヶ島棧橋に着く「ともがしま丸」



●会社名(設立)  
大阪湾フェリー(株) (昭和35年7月27日)

●代表者  
小田光雄

●資本金(百万円)  
一九〇

●従業員(人)  
一三三

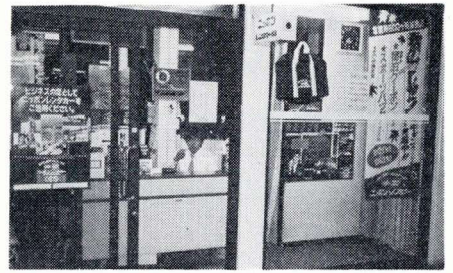
●本店所在地  
千六五六

洲本市炬口一丁目一番五〇号

●主な事業内容

深日港～洲本港間でフェリー業。保有船舶三隻〔フェリーすもと(九五五トン)、フェリーみさき(八〇四トン)、いざなぎ丸(七九七トン)〕

▲深日港で乗船を待つ車の列



●会社名(設立)

ニッポンレンタカー南海(株) (昭和45年4月20日)

●代表者

山田光徳

●資本金(百万円)  
一〇〇

●本店所在地  
千五五六

大阪市浪速区難波中三丁目五番一号

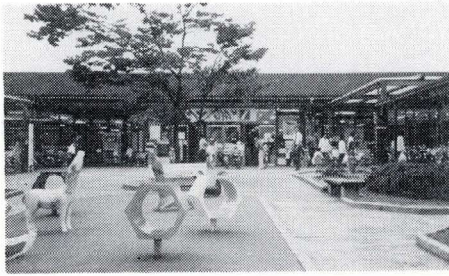
●主な事業内容

大阪市・堺市・岸和田市・和歌山市・白浜町・那智勝浦町に営業所を設け、ネットによるレンタカー業、およびリース業。レンタカー二三四両・リース車五四両

▲なんば店



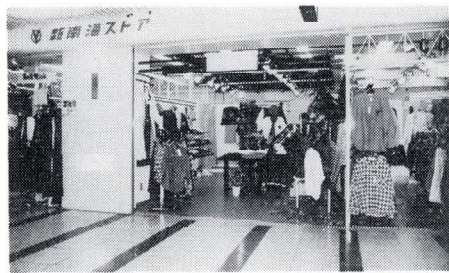
●会社名(設立)  
 (株)南海徳島ビルディング(昭和38年3月18日)  
 ●代表者  
 村井照夫  
 ●資本金(百万円)  
 三〇〇  
 ●従業員(人)  
 四九  
 ●本店所在地  
 千七七〇  
 徳島市寺島本町東三丁目八番地  
 ●主な事業内容  
 徳島駅前本店、国府店で貸事務所、専門店(とくしまCITY)および日用百貨食料品の販売、食堂・喫茶店を経営  
 ▲高感度な都会派センスのファッションコミュニケーションテイブラザ



●会社名(設立)  
 南海道流通開発(株)(昭和49年5月1日)  
 ●代表者  
 川勝 傳  
 ●資本金(百万円)  
 五〇  
 ●従業員(人)  
 五五  
 ●本店所在地  
 千五三二  
 大阪市淀川区西中島五丁目一〇番一五号  
 ●主な事業内容  
 「南海西友狭山ニュータウン店」「羽衣ショップ南海」「南海西友城山店」および「南海西友粉浜店」を経営  
 ▲生活にご奉仕する南海西友「狭山ニュータウン店」



●会社名(設立)  
 南海商事(株)(昭和22年6月1日)  
 ●代表者  
 榊井久内  
 ●資本金(百万円)  
 七〇  
 ●従業員(人)  
 二六五  
 ●本店所在地  
 千五四二  
 大阪市南区難波五丁目一番六〇号  
 ●主な事業内容  
 南海沿線を主として売店、食堂・喫茶店、宝くじ店、ショッピングセンターを経営  
 ▲難波駅二階「難波パーラー」

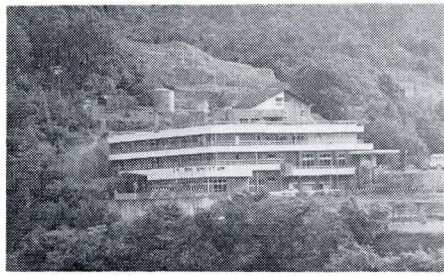


●会社名(設立)  
 (株)新南海ストア(昭和32年7月5日)  
 ●代表者  
 加藤唯夫  
 ●資本金(百万円)  
 四八  
 ●従業員(人)  
 二三  
 ●本店所在地  
 千五四二  
 大阪市南区難波五丁目なんなんタウン四号  
 ●主な事業内容  
 百貨小売業。難波地下センター店、梅田地下センター店、堂島地下センター店、なんばCITY店を経営  
 ▲ナンパ店「なんなんタウン」婦人服売場

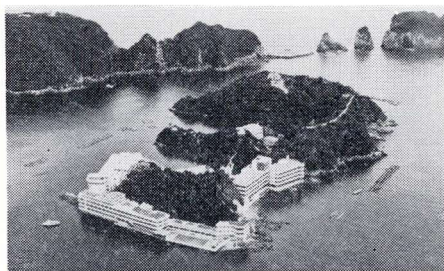
旅館業



- 会社名(設立)  
(株)ホリデイイン南海(昭和53年4月1日)
- 代表者  
邑井敬一
- 資本金(百万円)  
二〇〇
- 従業員(人)  
二〇九
- 本店所在地  
〒五四二  
大阪市南区久左衛門町二八番地の一
- 主な事業内容  
大阪ミナミで都市ホテル「ホリデイイン南海大阪」(客室二三〇、収容人員四〇〇) およびレストラン、ショッピングセンターを經營
- ▲御堂筋・道頓堀の角に建つ「ホリデイイン南海大阪」



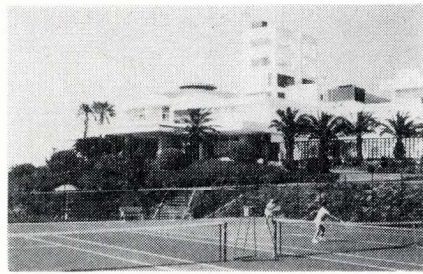
- 会社名(設立)  
(株)湯の峯荘(昭和38年11月8日)
- 代表者  
坂本勝彦
- 資本金(百万円)  
一〇〇
- 従業員(人)  
一五
- 本店所在地  
〒六四七一一七  
和歌山県東牟婁郡本宮町下湯川上の平四三七番地
- 主な事業内容  
湯の峰温泉で観光旅館「湯の峯荘」(客室二六、収容人員一三〇)を經營
- ▲山と清流のほごまにあり自然がいっぱい



- 会社名(設立)  
中之島温泉土地(株)(昭和33年11月28日)
- 代表者  
山西龍夫
- 資本金(百万円)  
三〇〇
- 従業員(人)  
一五六
- 本店所在地  
〒六四九一五三  
和歌山県東牟婁郡那智勝浦町勝浦二七九番地の九
- 主な事業内容  
政府登録国際観光旅館「ホテル中の島」(客室一六一・収容人員七〇二)の經營、ならびに観光事業
- ▲勝浦湾に浮ぶ島の温泉「ホテル中の島」



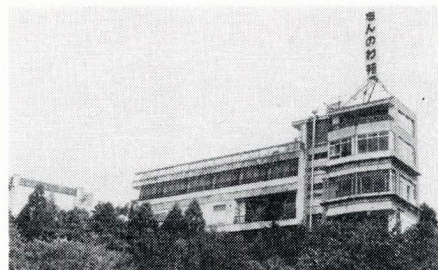
- 会社名(設立)  
南海観光開発(株)(昭和24年10月1日)
- 代表者  
山西龍夫
- 資本金(百万円)  
四〇〇
- 従業員(人)  
八八
- 本店所在地  
〒六四九一一二  
和歌山県西牟婁郡白浜町一六九八の一
- 主な事業内容  
和歌山県白浜町で旅館「朝日」(客室七三、収容人員三〇〇)を經營
- ▲海の眺望は泉都随一



- 会社名(設立)
- (株)白浜エンタープライズ(昭和57年9月10日)
- 代表者
- 田中一也
- 資本金(百万円)
- 一、二〇〇
- 従業員(人)
- 四一
- 本店所在地
- 千六四九一〇二一
- 和歌山県西牟婁郡白浜町二〇一八番地
- 主な事業内容
- 和歌山県白浜町で「ホテルグリーンヒル白浜」(客室七〇、収容人員一九二)を経営
- ▲テニス、ゴルフとスポーツライフいっぱいのニューリゾートホテル



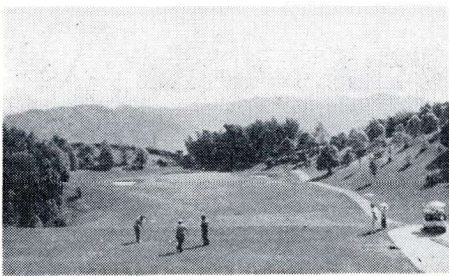
- 会社名(設立)
- (株)紀の川苑(昭和39年8月20日)
- 代表者
- 榎坂景次
- 資本金(百万円)
- 三〇
- 従業員(人)
- 四五
- 本店所在地
- 千六四八
- 橋本市向副六五四番地
- 主な事業内容
- 橋本市で観光旅館「紀の川苑」(客室二五、収容人員一一三)、ゴルフ場「橋本カントリークラブ」で食堂を経営
- ▲紀ノ川畔に建つ「紀の川苑」



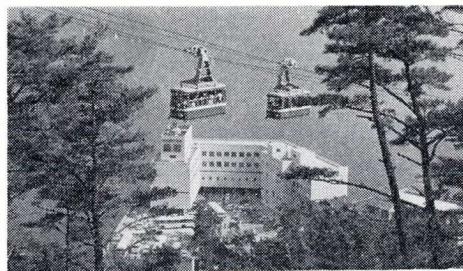
- 会社名(設立)
- 淡の輪観光(株)(昭和36年9月13日)
- 代表者
- 出口博一
- 資本金(百万円)
- 三〇
- 従業員(人)
- 一六
- 本店所在地
- 千五九九一〇三
- 大阪府泉南郡岬町淡輪四八六〇番地の七
- 主な事業内容
- 淡輪遊園内で観光旅館「たんわ苑」(客室一六、収容人員六八)およびみさき公園内の食堂経営
- ▲淡輪遊園内から望む観光旅館「たんわ苑」



●会社名(設立)  
 (株)南海国際旅行(昭和25年10月6日)  
 ●代表者  
 嶋村信男  
 ●資本金(百万円)  
 三二〇  
 ●本店所在地  
 千五五六  
 大阪市浪速区難波中一丁目一〇番四号  
 ●主な事業内容  
 海外および国内旅行のあつ旋、ならびにこれに付随する乗車船券・航空券・旅館券などの発売。案内所三六店(東京・大阪・ニューヨーク)  
 ▲海外旅行のパートナー、難波駅構内・「南海トラベルサロン」



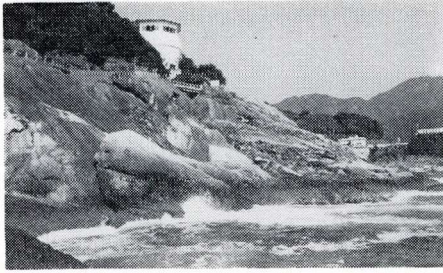
●会社名(設立)  
 南海橋本観光開発(株)(昭和40年2月1日)  
 ●代表者  
 榎坂景次  
 ●資本金(百万円)  
 三二〇  
 ●本店所在地  
 千六四九一七三  
 橋本市隅田町下兵庫一―二三番地  
 ●主な事業内容  
 関西ゴルフ連盟加盟、二七ホールズチャンピオンコースのゴルフ場と全天候型テニスコート四面を経営  
 ▲雪峰高野山を望む西コースNo.5



●会社名(設立)  
 新和歌遊園(株)(昭和33年12月8日)  
 ●代表者  
 細井二郎  
 ●資本金(百万円)  
 七〇  
 ●本店所在地  
 千六四一  
 和歌山市新和歌浦二番一〇号  
 ●主な事業内容  
 ロープウェイ・回転展望台・スーパースライダー・サイクルモノレール・旅館「萬波」(客室四四、収容人員二〇〇)を經營  
 ▲高津子山から和歌浦湾を望む



●会社名(設立)  
 (株)南海ホークス(昭和13年3月1日)  
 ●代表者  
 甲村 甫  
 ●資本金(百万円)  
 三〇  
 ●本店所在地  
 千五五六  
 大阪市浪速区難波中二丁目八番一〇号  
 ●主な事業内容  
 プロ野球興業ほか。  
 球団名「南海ホークス」で、パンフィック・リーグに加盟  
 ▲観客で埋まる大阪球場



●会社名(設立)  
鬼ヶ城観光開発(株) (昭和35年10月12日)

●代表者  
栃尾九兵衛

●資本金(百万円)  
二七

●従業員(人)  
三八

●本店所在地  
千五一九一四三  
熊野市木本町一八三五番地の七

●主な事業内容  
熊野市の名勝「鬼ヶ城」で食堂・売店などを経営

▲鬼ヶ城センター遠望



●会社名(設立)  
(株)南海スポーツ (昭和58年5月4日)

●代表者  
村井照夫

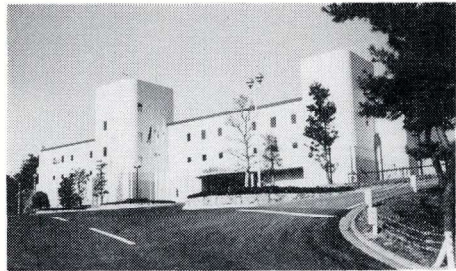
●資本金(百万円)  
二〇

●従業員(人)  
二五

●本店所在地  
千五四二  
大阪市南区難波五丁目一番六〇号

●主な事業内容  
住之江で会員制によるアスレチックジム、ラケットボール、温水プール、ジャズダンスなどの総合スポーツクラブ「CITY SPORTS すみのえ」を経営

▲カンテイススポーツすみのえアスレチックジム



●会社名(設立)  
南海道鳴門開発(株) (昭和50年12月1日)

●代表者  
迫間寛美

●資本金(百万円)  
五〇

●従業員(人)  
二〇

●本店所在地  
千七七一〇三  
鳴門市瀬戸町大島田字中山一番地の一

●主な事業内容  
鳴門市・島田島でレストラン「シェインブルク」および「ホテル南海鳴門」(客室三〇、収容人員一〇八)の経営

▲鳴門海峡を望む「ホテル南海鳴門」



●会社名(設立)  
南海砂利(株) (大正8年8月24日)

●代表者  
貴志廣輔

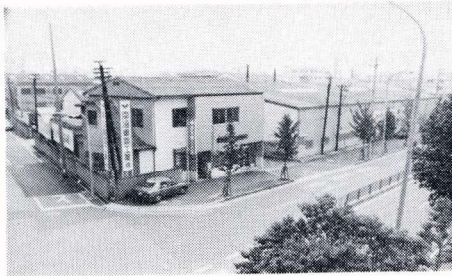
●資本金(百万円)  
四〇〇

●従業員(人)  
三三三

●本店所在地  
千六四八  
橋本市学文路四〇五番地の三

●主な事業内容  
橋本市須河で碎石の生産販売。紀ノ川上流の学文路地区で生コンクリートの生産販売

▲本社事務所および生コン工場



●会社名(設立)  
南海車両工業(株) (昭和32年10月21日)

●代表者  
小松健二

●資本金(百万円)  
八〇

●従業員(人)  
六八

●本店所在地  
千五九〇  
堺市戎島町四丁一番地

●主な事業内容  
鉄道車両ならびに自動車の分解整備・一般修理・部品などの販売。油脂燃料の販売および損害保険代理業

▲本社および車両工場



●会社名(設立)  
南海印刷(株) (昭和24年8月25日)

●代表者  
永井敬造

●資本金(百万円)  
一六

●従業員(人)  
四七

●本店所在地  
千五五六  
大阪市浪速区桜川三丁目八番三七号

●主な事業内容  
南海電鉄グループ・官公庁・企業などを対象に乗車券類・伝票帳表類・手帳・PR誌・ポスター・カレンダー・包装紙など各種印刷物の受注生産

▲本社事務所・工場外観



●会社名(設立)  
南海ビルサービス(株) (昭和53年4月1日)

●代表者  
松岡史郎

●資本金(百万円)  
一〇

●従業員(人)  
一二五

●本店所在地  
千五四二  
大阪市南区難波五丁目一番六〇号

●主な事業内容  
ビルの総合管理業。(一般ビル設備の運転および保守管理業務、南海会館のビル管理)

▲南海ターミナルビルコントロールセンター

## 八、事務の機械化と人材の育成〔管理部門の活性化〕

### 一、コンピュータの導入

昭和四十年代（一九六五）に入ると電子技術が急速に発達し、コンピュータの価格が下がり性能が向上してきたため、事務処理にコンピュータを導入する企業が増えてきた。

鉄道業においても例外ではなく、国鉄をはじめ私鉄各社で、導入またはその検討を行っていた。当社では、昭和三十九年から事務機械化部会を構成し、事務処理の合理化、近代化をめざしてコンピュータ導入を検討し、四十二年六月にこれを決定した。

同年九月には電子計算部が設置され、業務を機械化するための準備を対象部門とともに進めることになった。そして、四十三年六月には当時としては中型クラスの汎用コンピュータOUK9300システムが導入された。

当社における事務の機械化は、四十四年十月に稼働した「給与システム」にはじまる。事務のコンピュータ化は、給与処理からはじめるのが一般的である。当社においても手順や様式が定型化されていて、コンピュータ化がしやすいこと、同一処理を繰り返し大量に行う業務であり、コンピュータ処理のアップル効果が大いことなどの理由で、まず最初に「給与システム」の開発を手がけることになった。

こうして完成した当社の「給与システム」は、月次給与処理、臨時給与処理、預金処理などから成っていて、システムとしても大きく、大幅な省力を実現し、所期の目的を達成することができた。



大型コンピュータ9700の制御盤を操作するオペレータ

その後、駅・営業所および委託各業者により発売された乗車券の発売額と、それに相当する納金額とのチェックを行うとともに、連絡運輸機関との精算、諸統計表の作成を行う「審査システム」および資材（貯蔵品その他物品）の在庫管理、発注管理、伝票処理を行う「資材システム」などの大型システムが相次いで稼働し、省力化、事務の近代化に大きく貢献することになった。

当時は、コンピュータシステムという従来とは全く異なった仕事の仕組みに、人間がいかに合わせていくかについて模索していた時代であった。すなわち、コンピュータに指示するプログラム言語も機械語に近いアセンブラー言語ですべて書かれていたし、またシステム開発、プログラム開発の各種の標準化、コンピュータ化の可否を決定する効果評価基準などが未確立の時代であった。

#### 営業活動に直結

高度成長時代に入った四十年代後半は、人件費の高騰、コンピュータに対する効果認識の向上、伝送回線を使用したオンラインシステムの増加などにより、当時MISと呼ばれる経営情報システムが各企業で検討されていた。

当社においても全社的なコンピュータ化、ならびに関連会社も含めた総合的なシステムの構築が必要となってきた。

そのため四十九年（一九七四）二月に第二次コンピュータ利用計画を策定した。その中では、省力効果のみをねらわず、第一線業務でのコンピュータ利用を行うことで営業の拡大、旅客サービス向上を図ることと、関連会社のコンピュータ化を推進し、各社の経営近代化に資することを基本方針としてかかげた。

そして、この基本計画遂行のため五十年三月、OUK9300に替え、上位機種的大型コンピュータOUK9700を導入するとともにオンラインシステムを確立するため、五十一年九月



コンピュータで座席指定券予約

五十七年五月、最新鋭のHITAC・M240Hを導入。写真はコンピュータとオンラインした乗車券センターの座席予約端末

にOUK901600を追加導入し、システムの二重化をはかった。コンピュータの大型化に併せて電子計算部の運用体制も拡充され、当初八人であったものが約五〇人まで拡大されていった。その後、五十四年四月に大型コンピュータHITAC M170およびHITAC M160IIに置き替え、機能増強を行った。

この間に開発した主なシステムとしては、五十二年一月に稼働した「駅務システム」がある。このシステムは、定期券発行処理、券売機のデータ収集処理などを通信回線を使って各駅とコンピュータを接続して行う、いわゆるオンライン処理方式をとっている。

今までのシステムはすべて、処理すべきデータを中央に人手を介して集め、キーパンチャーにより入力可能なパンチカードに変換し、一括して処理するいわゆるバッチ処理方式であったが、駅務システムは、当社でははじめてのオンライン処理システムであり、技術開発室、運輸部、経理部それにメーカーも含めた、専任担当者によるプロジェクトチームで開発を行った。プログラム本数約三〇〇本、プログラム総ステップ数約二五万ステップ、開発まで約三年を要した大規模システムである。

各駅に設置された定期券発行端末は、当社向けの特別仕様となっており、定期券のみならず、普通乗車券、乗船券、座席指定券も発行できる多機能端末であり、駅務システムの完成は自動改札機などの導入とあいまって、駅業務の近代化を大きく前進させた。

一方、関連会社のコンピュータ化については、南海商事㈱、南海タクシー㈱、和歌山バス㈱、㈱南海国際旅行など、関連会社に対し、コンピュータの共同利用を推進し、現在一四社に達している。

たとえば、南海商事㈱（旧南海親和商事㈱）においては、販売、経理、給与、仕入れ管理などの各業務について、また南海タクシー㈱においては、営業、経理、給与などの各業務が、当社で処理されている。

総じてこの時期は、大型コンピュータを効果的に利用するため、プログラムも生産性の高いコボル言語に切り替えられ、当社および関連会社の業務電算化が急速に進展していった。

#### コンピュータ利用の多様化・高度化

技術革新、とりわけ半導体を中心としたエレクトロニクスの急テンポな技術革新は、コンピュータと通信に大きな影響を与えた。汎用大型コンピュータの分野においては、より高速で大量記憶できる三・五世代コンピュータが登場してきた。

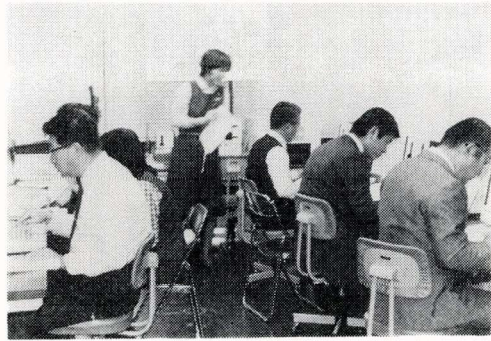
一方、コンピュータを利用する各部門は順次経験を積み、使いやすく、より役にたつ高度な利用を望むようになってきた。

これらのニーズに応えるべく、五十七年（一九八二）五月それまでのHITAC M170、M160 II型機に替え、最新鋭の三・五世代コンピュータHITAC M240H（二台）を導入した。新機種の最大の特徴は、漢字を取り扱うことができることと、データベースと呼ばれる大量の情報を蓄積し、複数の端末から随時に検索ができることであった。

漢字化の面では、経理業務における勘定科目や、人事業務における社員名、所属名、住所などが従来のカナ文字から漢字化され、出力帳表が見やすくなり質が一段と向上し、コンピュータに対する違和感が解消された。

一方、データベースの代表的なものとして、人事データベースシステムの開発があげられる。これは、社員一人ひとりの人事データを中央のコンピュータに記憶蓄積し、人事課および各事業本部の庶務課などに設置した端末から、必要とする情報を随時に処理加工し、取り出すことができるものであり、人事管理の向上に大いに役立った。

一方、小型コンピュータの分野においても、より低価格で高性能なオフィスコンピュータ、パー



OA教室  
ワードプロセッサの導入など、OAを  
推進。役員、社員を対象に実習を交じえ  
て「OA教室」を開催

ソナルコンピュータが出現してきたことから、すべての処理は大型コンピュータで集中処理する形態から必要な部署にオフィスコンピュータを導入し、個々にできるかぎりの処理をし、大型コンピュータは必要最小限のデータ処理を行う分散処理の形態が検討されはじめた。

その代表的なシステムに、五十七年六月に稼働した自動車営業所システムがある。このシステムは、他社に先がけて自動車事業の第一線現業である営業所の勤務管理、収支管理を行うもので、各営業所にオフィスコンピュータを一台ずつ導入し、営業所ですぐに必要な情報〔点呼、運行管理情報、日報など〕はオフィスコンピュータで出力するもので、自動車現業の事務効率化に大きく貢献した。

また、組織面では五十八年四月には電子計算部が、情報システム部に改称されるとともに、電子計算課と開発課が設けられ、来たるべき情報化時代への積極的な対応が図られた。

電子計算課では、従来のデータ処理システムの開発、運用のより一層の充実を図るとともに、開発課ではワードプロセッサ、パーソナルコンピュータなどを導入活用し、事務近代化を目指すオフィスオートメーション〔OA〕の推進、およびCATVに代表されるニューメディアへの積極的な対応を図った。なお、OA推進の一環としてOA教室〔五十八年十月～五十九年九月〕を開催し、OA一級の講義およびワードプロセッサの実習を管理職一〇〇名、一般社員二〇〇名に対し行った。

将来の技術動向、社会動向についてみると、今までは別々に発達してきたコンピュータ関連技術と通信関連技術の融合が起きている。これが社会に与える影響の大きさは、人類がかつて経験したことがないほど、大きなものといわれている。

現在はまだに情報化社会の入口にあり、農業革命、産業革命に続く第三の改革すなわち情報革命に突入したと思われる。

当社はこれからはじまろうとしている情報革命に対する取り組みを次のように考えている。

OA化の進展により社内全体に大量のOA機器を導入し、それらを通信回線で大型コンピュータ

と接続しネットワーク化が行われる。それにより、利用者に必要な情報を必要な時にグラフや表といった形で、かつカラーで提供できるようになり業務のレベルアップ、生産性の向上に大きく寄与するとともに、企業体質の強化がはかられる。

#### 他社システムとの結合

各関連会社もっているデータも、バラバラでは価値を生み出さないが、コンピュータを通信回線で接続することにより、関連会社の情報の統合が図られ、価値ある情報を創造することができるようになる。

すなわち、グループ全体として、経営戦略の礎を強化することができる。

さらに、銀行のコンピュータシステムと接続することで、いわゆるファームバンキングが導入され資金管理の迅速化、高度化が可能になる。

#### ニューメディアへの参入

ニューメディアのうち、CATVに関しては、ただ単にケーブルを敷設し、設備を整えるというよりも、対象者が何を望み、情報提供者が何を提供できるかというソフト面が重要である。さらに、対象地域をどのような社会に造りあげるかといった問題もでてくるため、当社関連部門と共同で開発していくべきであろう。

また、関西国際空港開港時には、沿線主要駅において必要な各種情報を提供するターミナル情報システムといったものも必要となってくる。

以上のことにより、人の輸送だけでなく、「情報の輸送」をも行い広く地域社会に貢献することになる。

## 二、人材の育成

将来にわたり、企業が繁栄し、その社会的使命を達成するためには、経営資源である人、物、金、情報などを効率的に活用することが必要であり、中でも人材の有効活用が最も重要である。ここに企業内教育の重要性がある。企業内教育の効果は、一朝一夕にあがるものではなく、たえず環境の変化に対応し、計画的、継続的に推進することによって可能となる。具体的な効果が出るまでかなりの期間を要するということが、ややもすれば企業内教育の必要性が軽視されることにもなりかねない。

四十二年四月から四十三年一月「一九六七～六八」にかけて、当社の鉄道部門において三度にわたる重大事故が発生し、監督官庁からきびしい指導を受けた。

安全輸送、事故防止は鉄道の使命であり、これらの事故を契機に施設の改善と、従業員教育を根本的に見直しする必要にせまられた。

### 全社的な展開

社員教育は従来、人事部人事課が担当していたが、事故発生後、大阪陸運局の警告により従業員のモラルを向上させるため、四十二年六月一日に教育課が設置された。

スタート時点では、管理監督者の能力向上と、一般従業員の職責の自覚に焦点をあて、「私鉄マンシップトレーニング」と称する一泊二日の合宿研修を高野山で行った。現業長をトレーナーに養成、以後二〇歳代から三〇歳代前半の社員を対象に、五年間で約三〇〇〇名に実施した。一方、社内に教育訓練委員会をつくり、対外的にも、社内的にも会社の信用回復と、二度と同じ事故を起こさないための推進体制を整備することになった。

同委員会は社長を委員長とし、副社長を副委員長に、委員は鉄道、自動車両部門の役員および人事部長とラインの部長が中心となる一三名で構成された。委員会は、定期的開催され、現業の監督者や一般従業員の再教育について論議された。この段階では、鉄道と自動車の両部門が中心であり、事故防止に全力を傾注する事故後の「消火活動」の時代であった。

#### 教育訓練綱領の制定

前述のように、事故対策として設置した教育訓練委員会は、鉄道と自動車部門の従業員再教育が中心であった。その後約一〇年が経過し、五十年（一九七五）代に入って階層別に教育訓練も整備され、研修プログラムも業務組織の全てにわたって実施するなど、内容的にも他社に見劣りしないレベルにまで到達した。

このため、当社の長期的な人材育成を目的に、教育訓練に対する社内の意思統一を図るため、五十二年四月、教育訓練綱領が制定された。

#### 教育訓練綱領

当社は明治十八年、わが国最初の民営鉄道として創業以来、運輸ならびに関連事業を通じて南海地域の発展に貢献してきた。当社が、よく今日の繁栄を成すに至ったのは、何よりもまず全従業員が一丸となって、公益事業としての社会的使命を自覚し、幾多の困難を克服してきた成果にほかならない。われわれはこの伝統を継承し、さらにこれを発展させ、次代に引き継ぐ責務を有する。

企業が永遠に発展していくためには、経営目的達成に必要な人材の育成が、何にもまして必要な事柄である。経営の根幹をなすものはよき人材であり、経営は人に始まり人に終るともいわれる。また人の資質は固定したものではなく、教育訓練によって、より向上を期しうるものであることを強く認識しなければならぬ。さらに社会経済情勢は年とともにたえず変化を続け、その過程で発生する新しい制約条件を克服していくことが、企業の存続を左右する重要な要件となってきた。

当社においても経営環境の変化に対応するため、たくましく明日に向って「創造と前進」を続ける積極的姿勢を堅持しながら、あらゆる事業分野において徹底的に「可能性の追求」を行うことにより、常に企業体質の改善をはかっていかなければならない。これらの推進力となるものは、人をおいてほかにない。このため、豊かな創造力をもち、摩擦を恐れず勇気をもって行動する「人材を育成すること、すなわち将来を担う南海人を作ることが、強く要求されるわけである。すぐれた人材を育成することにより、会社は限りなく繁栄し、当社の社会的使命でもある「地域社会への奉仕」を一層充足させることができるのである。さらに従業員の生活向上はもちろん、人間の成長がもたらされ、意義ある人生が約束されるであろう。

このような基盤に立って、当社の教育訓練は経営方針を理解し、有機的な組織の一員として相互に協力し、会社の目標達成に努力する人材の育成をめざすものでなければならない。

ここに「教育訓練綱領」をしるして、当社の教育訓練に関する基本的な考え方を明確にし、管理監督者、教育訓練担当スタッフおよび一般従業員のよるべき指針とするものである。この綱領にもとづき、当社の教育訓練が各職場において管理監督者が主体となつて、職場内教育訓練を中心に教育訓練担当スタッフの協力と相まって、一段と積極的、かつ効果的に展開されるよう切望する。

## 一、目的

### 〔経営方針の実践と人間形成〕

(一) 会社の経営方針をよく理解し、良識ある円満な人格ならびに豊かな創造力および強い責任感と実行力をもつ「すぐれた南海人」を育成する。

### 〔知識・技能の向上〕

(二) 経営の高度化および技術革新に即応して、積極的に業務を遂行するために必要な知識技能を修得させる。

### 〔後継者の育成〕

(三) 会社の発展永続のために、次代を担う後継者を育成する。

## 二、方針

### 〔自己啓発意欲の向上〕

(一) 従業員の自発的な向上心と努力が、教育訓練成果を左右する最も重要な要因であるから、自己の成長に対して自らの責任を自覚させることを出発点とする。

### 〔人事管理との関連〕

(二) 会社の諸方針および人事管理と密接な関連を持たせ、計画的、組織的かつ継続して、それぞれの階層、職能に応じ、最も効果的な方法により実施する。

### 〔職場内教育訓練を基本〕

(三) 職制上の管理監督者が、所属従業員に対し、日常の業務を通じて緊密な接触を保ち、個人指導と啓発を行う職場内教育訓練〔O・J・T〕を基本とする。

### 〔職場外教育訓練を併用〕

(四) 教育訓練担当各部課は、各職場、各職務および従業員各人について、それぞれの教育訓練必要点にもとづき効果的な時期に職場外教育訓練〔OFF・J・T〕を併用して行う。

### 〔成果の展開〕

(五) 教育訓練の成果は、これを厳密に評価し、さらにその成果をたかめるようつぎの段階への展開をはかる。

### 〔以下省略〕

## 能力開発の推進

人材育成重視の認識が高まるとともに、社内の研修プログラムも飛躍的に増え、また関連会社からの委託研修も増加した。この間、五十二年二月に社内の人材発掘と、より有能な社員養成を管掌する「人事第二部」を設置し、さらに五十四年六月にはこれを「能力開発部」とした。トップの方



現業の「職場結合」実践事例を発表する  
「職場管理研究大会」

針である「職場結合」の推進に当たっては、管理職がキーマンとして重要な役割を果たすという考え方から、その具体的な推進を図るため管理職の役割と期待能力を明確にする「管理職能力開発計画」が五十五年三月に作成された。

その概要は、次の二つに分類される。

第一は、管理職グループの中でその役割や、年齢的にも充実している課長職に焦点を合わせている。すなわち、課長のあるべき姿を浮き彫りにして、その役割を明確にすることにより、部長クラスおよび課長補佐、総括主任クラスの役割を関連づけている。

第二は、管理職グループを関連会社を含めていくつかの段階に分け、それぞれに必要な资格条件と能力伸長のための具体的な研修内容などを体系化し、総合的に把握することとしている。

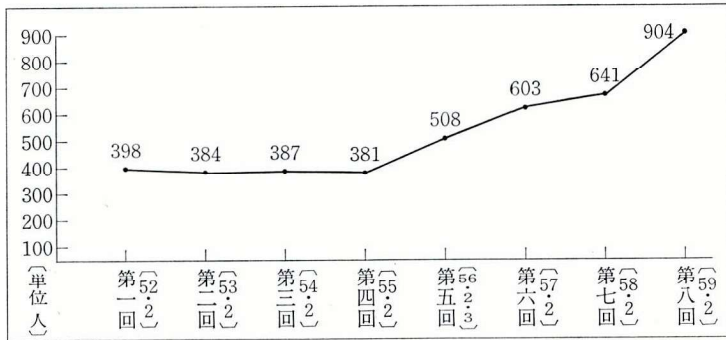
その具体化に当たっては、三泊四日の新任課長研修はもとより、就任後三年間は毎年合宿研修を実施することに重点を置いてきた。その成果は次第に出てきており、今日では全体研修計画の中で、管理職の研修は、その中心になっている。

これをもとに経営トップ層との合同研修も相次いで実施し、組織の活性化に大きな役割を果たしている。

#### 職場結合の推進

四十四年、当時の川勝社長が「職場結合」ということを提唱した。「職場結合」とは、役員も部長も、それぞれが担当する職場の従業員と話し合い、討論し、研究することである。すなわち、会社の経営に積極的に寄与する建設的な協力の場を創造することである。これを推進するため、三年を周期とする教育訓練重点目標の一つとして掲げ、別表にみるとおり、職場結合の「認識三年、実践六年、展開六年」のプロセスを経て現在に至っている。

職場管理研究大会参加人員の推移



五十八年六月就任の加藤社長は、経営指針の第一に組織の活性化を強調したが、その内容は職場結合の精神を受けついでいる。

この「職場結合」の考え方を具体化するため、五十二年二月「第一回職場管理研究大会」を開催した。大会は、鉄道事業本部、自動車事業本部、能力開発部が主催し、①経営理念の理解と社内の意志統一、②自己啓発意欲の高揚、③相互啓発の推進、を目標に、社長が記念講演、そのあと運輸、技術、自動車部門の職場長が、それぞれの職場における職場結合の実践事例を発表した。

教育訓練重点目標

年度	主な施策	教育訓練重点目標
42～45	。重大事故による信用回復	事故防止 職場規律の確立〔O・J・T〕 管理監督能力の向上〔リーダーシップ〕
46～48	。激動の七〇年代に対処する人材育成、人間尊重	ラインによる労務管理 職場結合の「認識」 自主性、創造性の発揮
49～51	。環境変化による内部体制の充実	経営参画意識の高揚〔職場結合の実践〕 ラインによる労務管理の推進 安全管理体制の確立
52～54	。自力更生三か年計画	職場結合の「実践」 ケガのない社員づくり 自己啓発意欲の高揚
55～57	。不透明、不確実の八〇年代に対処 。修正三か年計画	職場結合の「展開」 人の仕事、隣の仕事ができる社員づくり 自己啓発意欲の高揚
58～60	。創業百周年をめざして、経営基盤の確立 。第四次四か年計画	職場結合の「展開」 人の仕事、隣の仕事ができる社員づくり 専門能力〔知識、技能〕の向上

同大会は、会社の主要行事として、毎年定期的に開催され、現業部門の監督者を中心に参加者が大幅に増え、今や職場結合の考え方は全南海人に浸透してきた。

なお、運輸、自動車両部にそれぞれ教習所があり、所属従業員の業務教育、養成教育を実施している。

概要は、次のとおりである。

### 運輸教習所

運輸部従業員の養成および教育を実施する施設として運輸教習所がある。

開設は遠く明治四十一年〔一九〇八〕にさかのぼるが、天下茶屋車両事務所内に設けられた運転手教習所である。当時は蒸気機関車から電車に替わる時期で、前年の八月、難波〜浜寺公園間に電車が走り、浜寺公園〜和歌山市間は、電化工事の最中であった。したがって教習内容も電車運転手、車掌の養成教育であった。

以後は別記のとおり、転々と場所を移したが、二十年〔一九四五〕七月、現在地に運輸教習所として発足、三十二年六月、運輸省から「動力車操縦者養成所」として指定を受けた。

五十二年十一月には従来の教習所をとりこわして施設、設備とも一新した新教習所を建設、運輸部従業員を中心とした教育が行われている。

### 沿革

- 明治四一年〔一九〇八〕 天下茶屋車両事務所の一部を運転手教習所とする
- 明治四四年〔一九一〇〕 南霞町に軌道線運転手、車掌教習所開設
- 大正一一年〔一九二二〕二月 難波駅構内に運輸教習所開設〔大正十三年六月休所〕
- 昭和四年〔一九二九〕四月 難波駅改築のため、天下茶屋集会所において教習を開始



運輸教習所

高石市の当社運輸教習所は鉄筋コンクリート造二階建、総面積一四四〇平方メートルで、運輸部従業員の養成、教育に当たっている。

昭和一〇年(一九三五) 一〇月 住ノ江電車庫内に業務教習所設置、天下茶屋集会所から移転  
 昭和一七年(一九四二) 一〇月 住ノ江構内に南海学院主管の業務教習所開設  
 昭和一九年(一九四四) 六月 近畿日本鉄道と合併、勤労部教養課主管となる  
 昭和二〇年(一九四五) 七月 戦災により現在地に移転〔当時南海実践女学校〕

教室等

名 称	階	面 積 〔平方メートル〕	収容人員 〔人〕	備 考
第一教室	二	八六・四	四〇	
第二教室	二	八六・四	四〇	運転士専用
第三教室	二	五七・六	二五	
第四教室	二	五七・六	二五	
第五教室	二	三八・〇	一五	講堂兼視聴覚室
(1)教材室	一	一六四・二		主として車両関係
(2)教材室	二	一六四・二		運転、信号、電気関係
研 究 室	一	五八・四四	一六	会議室兼用
所 長 室	一	一九・〇		応接室兼用
職 員 室	一	七七・二		
教材制作室	一	二三・四二		暗室を含む
映 写 室	二	一九・六		
ラウンジ	一	五一・九六		
休 養 室	一	一五・九六		和室
書 庫	一	七五・一		
管理人室	一	四五・七		
そ の 他				便所、廊下、湯沸室

昭和二〇年〔一九四五〕一月 運輸部現業課主管となる

昭和二年〔一九四七〕六月 南海電鉄となり運輸部庶務課主管となる

昭和三年〔一九四八〕九月 運輸部、運輸教習所として発足

昭和三年〔一九五七〕六月 運輸省から動力車操縦者養成所として指定を受ける  
〔六月三日 指定番号第一六号〕

昭和五二年〔一九七七〕三月 改築工事のため羽衣駅構内の仮事務所に移転

昭和五二年〔一九七七〕一月 改築竣工、新教習所に移転

#### 施設の概要

所在地 高石市羽衣四丁目一〇番八号

敷地 三二〇二平方メートル

建物 構造 鉄筋コンクリート造り二階建〔冷暖房完備〕

総面積 一四三九・七七平方メートル

#### 自動車教習所

自動車部門の指導教育の歴史は、①四十三年〔一九六八〕以前の業務指導を中心とした時代 ②四十四年以降のワンマンカー化に伴う車掌からの運転士登用教育を中心とした時代 ③五十年〔一九七五〕ごろの安全輸送、サービス向上など、質の向上を主体に考えた時代 ④五十五年〔一九八〇〕の修正三か年計画実施後の幅広い人材育成を主眼とした時代、に大別することができる。

四十三年以前は、業務課の指導係が中心となり、日常業務の中で、職場巡回によって業務指導が重点的に行われた。

四十四年以降は、ワンマンカー化に伴う車掌から運転士への職種転換教育、さらに、バス路線の拡充による運転士新規採用者に行う教育に主眼がおかれた。



自動車教習所

堺市の金岡営業所内にある。安全運転や人材育成のための設備機材を完備。写真は、なめらか運転を身につけ、基本技向上をはかるための「車両走行状態記録装置」

四十六年七月、金岡営業所の三階に二五名収容の教室四室をはじめ、当時としては、最新の設備機材を完備した自動車教習所が完成した。

五十年代になると、公共交通機関として、安全輸送、サービス向上を中心とした、体質改善に重点が置かれるようになった。事故防止はもちろん「自動車乗務員等の接客に関する執務基準」が制定され、接遇面の改善とレベルアップが集合教育として行われた。

五十五年の修正三か年計画実施に伴い、業務内容の見直しが行われ、同時に幅広い人材育成をはかる目的のもとに次のような教育訓練が展開された。

- ・「O・J・Tを基本、OFF・J・Tを併用」する企業内教育訓練の基本を定着させる。
- ・「入社から退職までの人材育成」を自動車部門で充足することを目標に、昇進昇階制度および経験との関連、相応の立場役割に対する意識づけを中心に、O・J・Tを補足し得るOFF・J・Tを編成し、順次実施する。

この二点を基本方針とした、教育訓練基本体系が確立され、それに基づいた計画により、五十八年度から段階的に実施している。

施設の概要

所在地	堺市新金岡町五丁一番地
敷地	一万二二〇平方メートル
建物	鉄筋コンクリート造り三階建（一、二階は金岡営業所、三階部分使用）
設備	全教室暗幕設備 所内放送設備
教習機材	視聴覚機材一式 VTR、一六mm 映写機、スライド映写機、フィルム

教室等

名称	面積 [平方メートル]	収容人員 [人]	備考
一号教室	四五	二五	
二号教室	四五	二五	
三号教室	四五	二五	三号、四号教室は アコーデイオンカ ーテンで間仕切
四号教室	四五	二五	
教材室	七二	—	
事務室	三三・五	—	
その他	—	—	便所、廊下

ム、テープ各種、バスカットシャーシー〔実物〕  
安全運転教習用模擬セット、道路標識図

### 三、福利厚生

当社は、従業員の慶弔、傷病、災害に対し、従業員相互の福利、共済を図る共済会と、体育、教養、趣味を向上し、相互の親睦、融和を図る社員クラブや厚生寮のほか、マイホームの建設に要する住宅資金の貸付、生命保険、損害保険のあつ旋・給食補助等幅広く運営している。  
主な厚生施設としては次のものがある。

#### 健康管理センター

昭和四十四（一九六九）年十一月、大阪市住之江区に施設、機器ともに一新した健康管理センターを建設した。衛生管理施設として社員採用時および定期の健康診断と、それに伴う精密検査の実施や疾病の予防と治療を行っている。

#### 南海はぐるま荘

社員の保養所として、和歌山県西牟婁郡白浜町に四十六年七月に新しく建設した。健康保険組合の直営で、年間を通じて利用されているが、とくに夏休み期間中は海水浴を兼ねた家族つれでにぎわっている。

#### 高石寮

南海本線高石駅構内に昭和四十七年十一月完成した。住居が遠隔地の社員〔男子独身者〕が入寮している。

#### 親和寮

社員クラブ・親睦会など永年にわたって幅広く利用されている。

#### 南海荘

主として親睦会に利用されているが夏季には釣客の利用がある。

#### 体育施設

高野線堺東駅構内に、社員クラブの道場「錬成館」が四十七年一月に完成した。これにより難波高架下にあった道場は廃止された。

テニスコートは、高野線萩原天神コートを廃止し、千代田工場内の一角に五十七年一月、新設した。

#### 社員クラブ

文化部門〔一四部門〕と体育部門〔一四部門〕があり、教養、趣味、体育などの向上をめざしている。体育部門は、毎年社内大会を開催し、従業員相互の親睦を図るとともに、社外の試合にも出場し、成果をあげている。また地域住民との対抗試合も活発に行い、ふれあいの場をつくっている。

#### 慰安会

社員および家族を対象に毎年開催されている。第一回は、南海鉄道当時の大正十三年〔一九二四〕十一月に道頓堀の五座の一つである辨天座で、五日間にわたり開催された。以後、世情により一時中

断されたが、昭和二十二年の新発足以後、毎年開催され、五十九年〔大阪新歌舞伎座〕で第三八回を数えている。

施設概要		施設	所在地	建設年月	概要
高石寮	南海 はぐるま荘	健康管理 センター	大阪住之江区 西住之江一丁目一五七	昭和44年11月	鉄筋コンクリート造地上三階建・ 地下一階 一三八一平方メートル 内科、外科、整形外科、歯科、神 経精神科、皮膚科、眼科、耳鼻咽 喉科、放射線科
高石寮 高石市綾園二丁目 一〇一―一二〇〇	和歌山県西牟婁郡 白浜町一七二九の九			昭和46年7月	鉄筋コンクリート造三階建 一八五〇・九四平方メートル 南海電気鉄道健康保険組合 直営保養所 客室 一七 大広間 一 食堂 一 娯楽室 二 浴室 二 管理入室 一 駐車場 一
昭和47年11月					鉄筋コンクリート造八階建 二階部分 一三三七平方メートル 五〇 和室 一 食堂 一 談話室 一 浴室 一 洗濯場 一 管理入室 一

親和寮	大阪市住吉区 粉浜三丁目五―一〇	不詳	木造瓦葺二階建 床面積 一六〇平方メートル
南海荘	和歌山市 新和歌浦三―三五	不詳	木造瓦葺二階建 床面積 一八〇平方メートル 軽量鉄骨平屋建
錬成館	堺市三国ヶ丘御幸通六一	昭和47年1月	床面積 三七五平方メートル 柔剣道場 和裁、茶道、華道室 更衣室 浴場
テニスコート	河内長野市原町五五―一 〔千代田工場内〕	昭和57年1月	全天候型テニスコート 二面 一三七六平方メートル