

終章 明日に向かって





## 明日に向かって

一世代三〇年、南海電鉄は優に三世代を送り迎えて生きてきた。すでに、その第一世代に属する「南海人」を現実を訪ねるすべはない。改めて流れ去った時の長さや歴史の厚さ、重さに思いを寄せざるを得ない。

振り出しは、既存の官鉄に比べてすべてにわたって小づくりの私鉄であった。それも道理、華族鉄道ともいわれた日本鉄道会社が、官辺筋の手厚い支えで組み立てられたのと異なり、特別とりたてていうほどの助成措置の恩恵を受けるでもなく、民間の地場資本一本で仕上げられたところがいかにも関西式であった。

当然のことながら、当社一〇〇年の歩みは、文字どおり風雪に耐える日々であった。幾たびか危機にさらされることがあったが、つねによくこれを克服してきた。ことに、太平洋戦争の末期には、強制合併という一〇〇年のうちでも最大の試練を受けた。「南海」の名称がなくなるというきびしい現実に向面したのである。

しかし、悪夢のような戦争が終結してまもなく、南海電気鉄道の名の下に再スタートする日を迎えた。悲惨な戦争のきずあとを旺盛な気力で克服するとともに、急成長を遂げる産業経済の社会的要請に応じて、近代的な大量輸送を使命とする交通機関としての態勢をととのえるべく全力を傾注してきた。

そしていま、一〇〇年の歴史を終えた南海電鉄が、次の一〇〇年に向かってスタートしようとしている。「はぐるま一世紀」の節目はまた、来るべき二一世紀への出発点でもある。

高度情報化時代の到来とともに、人びとのニーズも変わりつつある。古くから当社は鉄道を基盤として地域社会とともに発展してきた。このような持ちつ持たれつの太いきずなは、将来にわたっ

でも連綿と伸び続けるであろう。

秒読みに入った二一世紀の世界——。南海電鉄は、その視野の中に、はっきりと目標物をつかんでいる。その最たるものは関西国際空港である。

二〇世紀最後にして最大の国家プロジェクトであるこの空港は五十九年十月、事業主体となる関西国際空港株式会社が発足し、六十年代着工に向けて、具体的な建設計画が進められている。そして一〇年の歳月をまたずして、南海電鉄がテリトリーとする泉州沖に、新空港の雄姿が浮かび上がる。日本を代表する世界に開かれた二四時間空港が開港することによって、南大阪は大きな変革のときを迎えることとなる。社会資本の投下がおくれ、北高南低といわれて久しい紀泉地域が、新空港を大きなテコとして変貌しようとしている。

当社ならびに南海電鉄グループにとっては、沿線の発展に寄与するためにも、地元基幹企業として新空港をふまえ、二一世紀をめざす企業戦略をたて、その総力を結集して事業展開を図ってゆかねばならない。

以下、当社が実現をめざすプロジェクトの概要、または構想を紹介して、終章の結びとしたい。

## 一、関西国際空港への対応

当社沿線、泉州沖五キロの海上に建設される関西国際空港については、その建設運営に当たる特殊会社「関西国際空港株式会社」が、昭和五十九年（一九八四）十月に設立され、六十七年度（一九九二）開港に向けて本格的に動きはじめた。

この計画は、四十年代（一九六五）当初から、関西地区の航空輸送需要の増加に対処するために、その必要性が論議されてきた。運輸省では、四十三年度（一九六八）から調査を開始、四十九年（一九七四）の航空審議会第一次答申、五十五年（一九八〇）の第二次答申を経て、五十六年（一九八一）には「関西国際空港の計画案」、「環境影響評価案」、「地域整備の考え方」（いわゆる「三点セット」）を地元提示するなど、着実な反応を示してきた。

そして運輸省の調査開始以来、一六年目にしてようやく実現への第一歩を踏み出したわけで、新空港はわが国初の二四時間運用空港、世界でも例のない海上空港として、建設がはじめられようとしている。現下の厳しい行財政環境のもと、新空港計画は、国、自治体、民間の共同出資による特殊会社で建設運営するという画期的な方法で、「離陸」することになったのである。この陰には地元自治体、経済界あげてのなみなみならぬ苦労があったことはいままでもない。

当社においても早くからこの問題に取り組んできた。四十九年に社内に「関西新空港問題研究会」を設置、五十二年（一九七七）には南海道総合研究所に「関西新空港問題委員会」を組織、さらに五十五年には「南海電鉄グループ関西新空港協議会」を結成するなど、関係者による調査、研究を進めてきた。一方、関西における空港問題研究集団である大阪科学技術センターや、その他企業グループ等の社外の研究会に積極的に参加して、共同研究や情報収集を行ってきた。そして、五十八年（一九八三）には新空港実現への気運の高まりを背景に、当社業務組織の中に「関西新空港対策

室」を新設、空港関連情報の収集や、交通アクセスをはじめとする空港関連諸事業の計画推進のための本格的な体制を整えたのである。

こうして着工の年となる六十年代（一九八五）を迎えたのであるが、時あたかも当社の創業百年である。この記念すべき年が、新空港の新しい門出の年になろうとしていることは、まことに奇しき縁というべきであろう。

新空港が建設される泉州地域は、古くから先進地域として栄えてきたところである。戦国末期から織田・豊臣期の堺の繁栄にみるように、海を通じて広く世界に開いた交通の要衝であったし、明治以降においても、交通における先進性がこの地域の経済発展を支えてきた。

ところが、戦後の高度経済成長が進むなかで、交通ネットワークの大動脈である新幹線、高速道路が、東京、名古屋、京都、大阪、神戸を結んで建設され、また、四十五年の大阪万国博覧会開催を契機として、交通網をはじめとする北大阪地域の都市基盤整備が進んだ反面、泉州地域の相対的な地盤沈下、いわゆる「北高南低」現象が顕著なものとなってきた。

この泉州地域に二〇世紀最後のビッグプロジェクト新空港が建設されるわけで、新空港の建設はこの地域の諸懸案を解決していくための大きなチャンスとなる。国際的な人、物、情報の結節点である空港が、この地域に立地することにより、鉄道、道路、下水道などの都市基盤整備が進み、この地域の産業、文化の体質を改善し、活性化をもたらすものと期待される。

大阪府の総合計画においても、泉州地域を産業文化ゾーンとして位置づけ、新空港の設置とあわせ、大学・研究機関、先端技術産業の立地を促進し、活力ある産業文化拠点の形成をめざすとしている。空港対岸部を埋め立て、そこを空港周辺整備の中核とする、いわゆる前島構想をはじめ、南海本線などの駅前市街地再開発も促進されてゆくことが期待される。また、空港島や前島埋め立てのための土砂採取跡地などを利用した快適な居住環境のニュータウン開発や豊かな自然を生かし

たレクリエーション拠点の整備も進められてゆくであろう。

当社および南海電鉄グループ各社は、これまで鉄道、バスなどの交通事業をはじめ、住宅開発、不動産経営、流通、レジャーなど地域に密着した事業を行ってきた。新空港の建設は当社沿線、ことに泉州地域浮上の原動力となるが、同地域の発展は当社ならびに関連各社の事業を一層発展させるためのまたとない機会でもある。南海電鉄グループあげて新空港への対応を考え、推進してゆかなければならない。新空港の着工は、泉州地域、そしてこの地域に経営基盤をおく南海電鉄グループの新たな夜明けであり、はつらつとした未来がそこに開かれているのである。

新空港への当社の対応は、新空港と直接深いかかわりのある空港アクセスの問題と、空港立地による沿線地域の発展にかかわる諸事業の問題に大別できる。ここでは鉄道、バスなどの空港アクセスに関する当社の対応について述べることにしたい。

#### 鉄道アクセス

関西国際空港の鉄道アクセスについては五十六年(一九八二)に運輸省から地元へ提示された「三点セット」のなかに、「地域整備の考え方」として次のように記されている。

一、空港と南海本線及び国鉄阪和線を結ぶ鉄道については、空港の開港時までに完成を図るべく計画及び整備を進める

二、国鉄大阪外環状線〔新大阪～加美間〕の整備を促進し、同線と国鉄阪和線を結ぶ鉄道については、交通需要の動向を勘案しつつ検討を進める

空港連絡鉄道については、南海本線泉佐野駅付近および国鉄阪和線日根野駅付近から分岐した鉄道新線が、前島で合流し、空港島まで五キロの海を渡って、空港ターミナルビルにとりつく計画である。

鉄道アクセスなくして新空港は円滑に機能しえないといつてよく、この地域の鉄道輸送を担当する当社の責任は極めて重大である。鉄道アクセスのメインルートとして期待されている南海本線は、現在、急行列車六両編成、普通列車四両編成で運転されているが、南海本線の主要駅は順次、一〇両運転を目標に整備が進められており、空港アクセスとして十分の輸送余力を持っている。

そのうえ、航空旅客のピークは、南海本線のラッシュ輸送とは逆方向になっているほか、空港従業員の出勤、退社のピーク時間帯も泉佐野付近では南海本線のピーク時間帯をはずれており、この点でも南海本線の輸送力の問題はない。

鉄道アクセスの課題は、輸送力よりもむしろ輸送の質にあるといえる。現在、検討を進めている課題のひとつは空港特急である。軌道強化などの線路改良を実施するとともに、空港アクセスにふさわしい条件を備えた高性能特急車両を開発、投入することによって難波～新空港間を約三〇分で結ぶ快適な空港特急の実現をめざそうとするものである。この空港特急は、南海本線の特急網整備の一環として検討されているものであり、今後の当社鉄道事業の展開を進めてゆくうえで極めて重要な位置づけをもつものである。

もうひとつの重要な課題は、難波にシティ・エア・ターミナル「CAT」または、これと同様な機能をもった施設の実現である。

空港特急の発着予定の難波駅は空港の玄関口としてその役割はますます高まるであろう。そして新空港の開設により、新たな任務が加わることになる。すなわち空港インフォメーションコーナー、送迎施設、ホテル、レストランなど、航空旅客のニーズに応える施設の有機的な配置、さらに地下鉄、自動車などの二次アクセスとの接続に十分配慮をした駅施設の再整備等々、難波駅およびその周辺の整備については、国、自治体など関係機関と協議しつつ、今後一層推進されるべきであろう。

## バスアクセス――

鉄道とともに空港アクセスとして重要な役割を果たすが、バスアクセス、いわゆるリムジンバスである。リムジンバスは、主要都市のターミナルやホテルと空港を直結するきめの細かいアクセスサービスの提供ができるという特色を持っている。

泉州地域の南北幹線道路は、現在、国道二六号線のみといった情況。空港関連道路として南大阪の丘陵部を通過する近畿自動車道と歌山線、海岸沿いの大阪湾岸道路、この二つの南北幹線道路が整備される計画がある。これらの道路を経由して、大阪市内はもちろん、神戸、京都、奈良、和歌山方面から空港へ直結するリムジンバスが運行されることになろう。

リムジンバスは、鉄道アクセスのメインルートである南海本線の補完的役割を果たすものである。古くから、この地域を南海エリアとして、バス輸送を担当してきた当社には、新空港のリムジンバスを担当する資格と責任があり、南海本線に接続する二次アクセスとしてのバス輸送なども含め、リムジンバスに積極的に参入するべく検討を進めている。

## 海上アクセス――

関西国際空港へは、神戸、淡路島方面からの海上アクセスも予定されており、空港島にはこのための船舶係留施設も設置される計画である。四国、淡路島への航路をもつ当社関連会社にとって四国、淡路島、とりわけ神戸方面からの高速船による海上アクセスへの参入が今後の大きな課題となろう。

四国、淡路島と新空港を結ぶ航路のほか、関西の代表的な観光地、南紀白浜、勝浦と新空港を結ぶ新しい航路についても、その可能性をさぐる必要があるだろう。

## 二、堺駅周辺整備計画

南海本線堺市内連続立体交差化工事の完成を六十年（一九八五）にひかえ、「堺駅周辺整備構想」を五十七年十一月に策定した。

この構想は、堺市内の南海本線高架化の完成にともなって移転する堺駅前の社有地約三万七〇〇〇平方メートルに都市型百貨店を核として、専門店・ホテルの商業施設のほか、スポーツ・カルチャー・業務・サービス・公共機関・広場などの各種都心的機能を複合集積した新しいコミュニティづくりをめざすものである。

先に述べたように南大阪地域は、関西国際空港を軸に国際的ネットワークに位置づけられた「産業文化ゾーン」として大きく変貌しようとしている。その地域の中核都市をめざす堺市では、六十五年を目標年次とした「新堺市総合計画」を五十八年三月に策定した。その中で、堺駅から堺東駅に至る地域を都心部として位置づけ、商業、業務、文化機能の充実と地域の整備を計画している。具体的には、旧堺港周辺地域整備計画、大小路筋歩行者空間計画がある。

当社の構想は、堺駅周辺が二つの計画の結節点に位置するばかりでなく、内容においても堺市の計画とマッチしたものであって、堺市の西の玄関口として、新しい生活文化の拠点づくりの一翼をなうものである。本構想の実現は堺市はもとより、地域社会の発展に貢献するとともに地域の各種整備計画の推進についても起爆剤としての役割を果たすものと考えている。構想は、その後、各施設の内容、設計、採算面等検討を重ね、「南海堺コミュニティセンター〔仮称〕建設計画」として現在、商業調整をはじめとする各種事前手続きに取り組むなど、鋭意推進を図っている。

### 三、旧天下茶屋工場跡地開発計画

旧天下茶屋工場跡地〔旧南海観光バス営業所、資材部倉庫を含む〕約四万三〇〇〇平方メートルについては、その大部分が当面萩ノ茶屋と玉出間連続立体交差化工事ならびに大阪市交通局地下鉄堺筋線延伸工事のため使用される。したがって、跡地の開発事業についてはこれらの諸工事が完了後、本格化する予定である。

このような事情から、跡地の開発計画について現段階では確定的なものはない。これに対しては大阪市はじめ地元住民の期待と関心が非常に強く、連続立体交差化工事の着手に先立ち市当局と協議のうえ、大略次のような基本構想案を地元提示し、今後はこの案にもとづき開発計画の協議を続けていくことになっている。

基本構想は

- ・ 跡地の北側部分は総合ビル〔商業、業務、住宅〕とコミュニティ施設、中央部分は高層住宅、南

側部分は公共施設とする

- ・ 西側広場には、「ライド・アンド・ライドシステム」によるバスターミナルを設けるなどからなっている。

いずれ詳細は、これからの市当局等との協議により具体化してゆくことになるが、将来、南海本線、高野線と地下鉄四ツ橋線、堺筋線との接続地点となり、当然、特急、急行など優等列車の停車も考えられる。また、大阪市バスのターミナル構想もあり、跡地周辺は現在の姿からは想像もつかないほど面目を一新することになるであろう。

当社としても、地域の発展に寄与する街づくりをめざして、今後とも開発計画の策定とその実現に努めてゆかなければならない。

#### 四、天王寺商業ビル計画

大阪三大ターミナルの一つである天王寺駅において、国鉄・南海共同の商業ビル建設の計画が進んでいる。

この計画は、天王寺駅構内における当社の社有地と国鉄用地の上空を利用してビルを建設するもので、国鉄と南海が共同出資して新会社を設立し、実施することになる。規模は地下一階、地上二階、延床面積は約六万平方メートルで、テナント、店舗スペースは物品販売、飲食店を中心に構成、当社はその約七三％を賃借し、「天王寺CITY」を展開させる予定である。

最近では消費者ニーズが多様化、個性化しているため、店舗経営も基本の確立に加え、感度の高さが要求されている。「天王寺CITY」は「なんばCITY」で培った経営ノウハウを生かし、エキサイティングな売場演出、センシブルな商品構成、ファッションからホビー、カルチャーに至る生活情報の拠点とし、大阪の流通地図を塗りかえる画期的な開発を志向している。また、この「天王寺CITY」で、当社ははじめて直営流通に参入することになり、大きな第一歩を踏み出すことにもなる。

さて、多角的な発展をめざす当社にとって、流通部門の成長は鉄道、自動車、開発・不動産に次ぐ第四の柱として、二一世紀を展望する役割を担っている。

この開発のため、当社は「天王寺駅ビル計画推進実行委員会」を発足させ、プロジェクト組織によって計画を推進している。動態的、戦略的組織であるプロジェクトチーム制の採用は、当社にとって重要な意味がある。

天王寺商業ビルは国鉄との交渉、大阪市をはじめとする関係諸機関ならびに地元との折衝を経て、六十三年秋には竣工、オープンの予定である。この時期には、近鉄阿部野橋駅改良工事に伴う

商業施設の拡充や、アベノ市街地再開発の進展など、天王寺アベノ地区のターミナル整備が一段と進むことになる見通しである。地域への貢献という意味でも、また、当社流通事業の拡充という意味においても、本計画は大きな意義を有するものである。

## 五、難波周辺整備構想

先に述べたとおり、当社は昭和四十七年、難波駅の大改造と周辺整備を図るため、難波駅改造整備建設工事に着工、五十五年十一月に竣工をみた。駅施設の近代化もさることながら、ショッピングセンター「なんばCITY」の完成は、従来の大阪ミナミのイメージを一新させ、キタにならぶミナミの復権に大きな役割を果たしてきた。

今や、大阪ミナミは当社、近畿日本鉄道、大阪市営地下鉄、国鉄をあわせ、一日一〇〇万人にものぼる乗降客を擁する大ターミナルとして活況を呈している。

さらに難波周辺においては、大阪府立体育会館の建替えなど、新しい時代に即した街づくりが着々と進んでいる。

一方、当社の難波駅整備設計画には、当初からさらに別の一面が企画されていた。すなわち当社沿線に建設される関西国際空港をふまえて、空港アクセスの拠点として将来の輸送需要を允たすための容量を十分確保するとともに、難波駅の上階にホテル機能を有する超高層ビルを建設しようとする計画であり、すでにその基礎工事が完了している。

さらに当社のみぞす周辺整備構想は、それだけに止まっていない。超高層ホテル計画を第一次計画とすれば、そのあとをうけて大阪スタジアムを含めた難波周辺再開発計画が第二次計画として検討されねばならない。

いずれにしても難波周辺整備構想は、関西国際空港の建設と密接不可分な関係にある。空港開港によって変貌をとげる大阪ミナミの将来を展望し、そのニーズを的確に把握したサービスを提供する近代的な都市づくりをめざしてゆかねばならない。

この難波周辺再開発計画こそ当社の将来に大きくかわり合う大事業であるとともに、南海二世紀をめざす当社に課せられた最大のプロジェクトともいえるものであろう。



