

# 南海二世紀に入って 十年の歩み

南海電気鉄道株式会社

## ごあいさつ



当社は前身たる阪堺鉄道が、明治十八年十二月二十七日に、難波～大和川間で小型蒸気機関車により鉄道営業を開始して以来、本年で満百十年を迎えることとなりました。

わが国の近代国家への黎明期に、民間資本による日本最古の私鉄として営みを開始した当社の歩みは、決して平坦なものではなく、むしろ幾多の難局に遭遇し、これを克服することに先輩諸氏の筆紙に尽くし難い苦労があったといっても過言ではありません。

こうした諸先輩のたゆまぬ努力と関係各位の心暖かなご支援によって、今日を迎えることができ、誠に感銘に堪えないところでございます。

さて、昭和六十年に創業百周年を迎えて以来、本年までの十年間は当社が第二世紀に入って最初の十年にあたるわけではありますが、当社の長い歴史の中でも特筆すべき時期でもありました。

「南の時代」の幕開けのシンボルとも申すべき関西国際空港が、昨年九月、当社の事業エリアに開港し、空港への鉄道アクセスをはじめとする諸事業を一齐に開始いたしました。

私たちは、これを二十一世紀に向けての新しい出発点として位置づけ、地域社会の負託に少しでもお応えできるよう、役員・社員一丸となって、社業の発展に全力を尽くしてまいり所存でございます。

本書をご覧いただく皆様には、当社に対しより一層のご理解をいただくとともに、今後とも倍旧のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

平成7年10月

取締役会長 吉村茂夫

## 刊行のことば



本年、当社は創業百十周年を迎えることとなりました。

当社が明治、大正、昭和、平成の四代にわたり幾多の困難を乗り越えて、今日あるを得ましたのは、永年にわたりご指導、ご鞭撻をいただきました関係各位のご芳情の賜物と感謝するところでございます。

また、創業以来社業発展のため、ともに辛苦を分かち合い、尽瘁されてまいった多くの役員や従業員諸氏の尊い努力に対して、衷心より敬意と謝意を表するものであります。

当社は、昭和六十年に、過去百年にわたる足跡を綴った「南海電気鉄道百年史」を刊行いたしました。

その後の十年間は、関西国際空港の開港にあわせ、その社会的使命である交通アクセスを整備し、これを完遂するとともに、空港関連の諸事業を力強く展開すべく、着実に前進してまいりました。当社は、間もなく到来する二十一世紀に向け、総合生活企業としての新しい南海の創造をめざし、歩みを続けてまいり所存でございます。

このたび、この十年間の当社の成長と変化を検証するとともに、当社に対するご理解をより一層深めていただくため、「南海二世紀に入って十年の歩み」を上梓いたしました。

連綿と受け継いでまいりました当社の長い歴史の一区切りとして、本書をご高覧いただければ幸甚に存ずる次第でございます。

平成7年10月

取締役社長 川 勝 泰 司



# 現 役 員

(平成7年7月24日撮影)

取縮役 和田 豊	取縮役 山中 諄	取縮役 番平 英雄	取縮役 岡村 正博	常務取縮役 則貞 修一	常務取縮役 玉城 千秋	取縮役 久保 勇
-------------	-------------	--------------	--------------	----------------	----------------	-------------

専務取縮役 増尾 穰	監査役 中筋 一朗	取縮役 田中 啓二	取縮役 川瀬 源太郎	取縮役 牧野 耕二	取縮役会長 吉村 茂夫
---------------	--------------	--------------	---------------	--------------	----------------



岩本樹雄  
常任監査役

綿石正博  
常務取締役

八木敏夫  
常務取締役

芦田淳  
取締役

中嶋誠之  
取締役

山野裕  
取締役

宇澤久典  
常任監査役

川勝泰司  
取締役社長

川勝堅二  
取締役

巽外夫  
取締役

山東永夫  
監査役

吉田二郎  
専務取締役

松井昭  
専務取締役



# 南海二世紀に入って 十年の歩み

## 目次

ごあいさつ	0 0 2
取締役会長 吉村茂夫	
刊行のことば	0 0 3
取締役社長 川勝泰司	
現役員	0 0 4
<b>南海の今を撮る</b>	
21世紀——「南の時代」めざして	0 1 0
関西国際空港アクセスをにあって	0 1 2
鉄道 スピーディに快適に	0 1 8
バス 新しい公共交通のあり方を追求	0 2 6
不動産 新しい快適空間をめざして	0 2 8
流通 広がる生活情報発信基地	0 3 2
レジャー 健康的なレジャーゾーン	0 3 4
プロジェクト 南海の明日を築く	0 3 6
<b>最近10年の歩み</b>	
序章 第一世紀略史	0 4 0
第1章 総合生活企業への胎動	
1 南海二世紀の序章	0 4 2
2 業容の拡充と経営基盤の安定へ	0 4 4
3 総合生活企業をめざして	0 5 2
第2章 関西国際空港と南海の歩み	
1 新空港計画への対応	0 5 6
2 空港連絡鉄道の建設	0 5 8
3 アクセスなど関連プロジェクトを推進	0 6 0

題字揮毫 取締役会長 吉村茂夫

第3章 部門10年の軌跡	
1 鉄道事業 各路線をグレードアップ	0 6 4
2 バス事業 新ルートあいついで開通	0 7 2
3 不動産事業 ニュータウン開発と新ビル建設	0 7 6
4 流通事業 ゾーンの拡大と新規事業への進出	0 8 0
5 レジャー事業 文化事業にも取り組む	0 8 4
6 人事・情報システム 福利の充実とシステムの推進	0 8 5
社長対談「21世紀へ——総合生活企業への展望」	0 8 7
茶谷幸治氏 川勝泰司社長	
資料・年表	
南海電鉄グループ	0 9 4
コーポレートシンボル	1 0 0
最近10年の業績推移	1 0 1
業務組織図	1 0 2
役員任期一覧	1 0 3
路線図	1 0 4
年表(昭和60年～平成7年)	1 0 5
あとがき	1 1 2



**Fine & Bright NANKAI**

# 南海の今を撮る

## 21世紀— 「南の時代」めざして

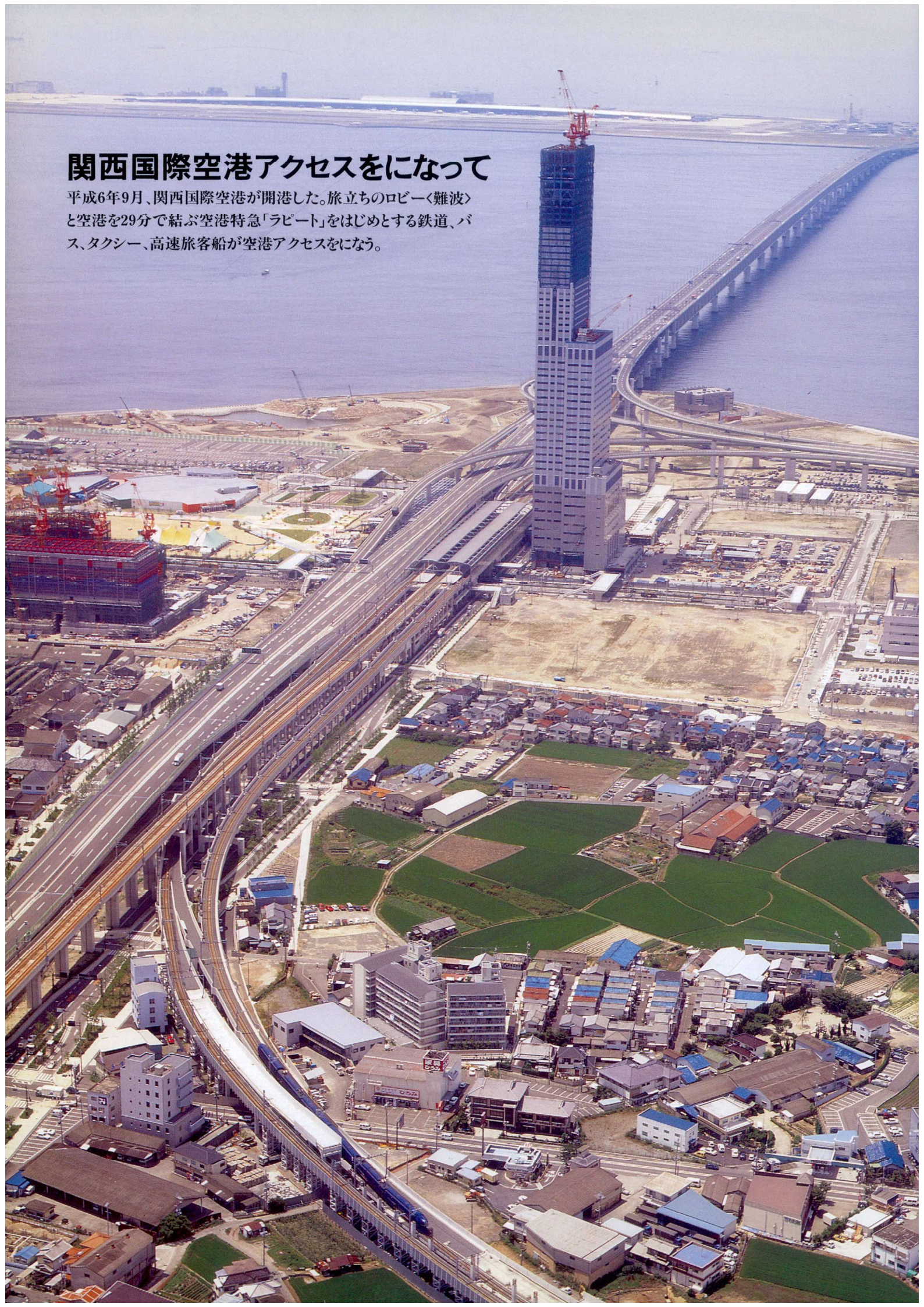
大阪ミナミ・難波地区は今、21世紀を目前にして大きく変貌しようとしている。新しく「ゲートシティ」として生まれ変わる〈難波〉の開発によせる期待は大きい。





## 関西国際空港アクセスをになって

平成6年9月、関西国際空港が開港した。旅立ちのロビー〈難波〉と空港を29分で結ぶ空港特急「ラビット」をはじめとする鉄道、バス、タクシー、高速旅客船が空港アクセスをになう。





2



3



4

- 1 空港線を疾走する空港特急「ラビート」
- 2 わが国初の本格的海上空港・関西国際空港の全景
- 3 空港連絡橋を渡る一世界一の鉄道・自動車併用橋
- 4 橋上の空港特急「ラビート」運転室から、左手海上に関西空港を望む



①



②

- ①りんくうタウン駅
- ②駅を中央に、りんくうタウン周辺地域を俯瞰
- ③空港特急「ラビット」が関西空港駅ホームに到着

③





4



5



6

- ④ 旅客の集う関西空港駅コンコース
- ⑤ 関西空港駅ホームから改札口へ向かう
- ⑥ コンコースカウンターで旅客案内をするバツセンジャーアテンダント



①



②



③

- ① 空港と泉北ニュータウンを結ぶ—エアポートリムジン「Sorae」
- ② 空港の各地点を結ぶ—空港島内路線バス
- ③ ポートターミナルから旅客ターミナルへ船便旅客を輸送



4



5



6



7



8



9

- ④ 飛行機と旅客ターミナルを結ぶ—ランプバス
- ⑤ りんくうタウン駐車場と空港旅客ターミナルを結ぶ—りんくうシャトル
- ⑥ 空港と淡路島を結ぶ—高速旅客船(「とらいでんとえーす」)
- ⑦ 関西空港交通(KATE)リムジン
- ⑧ 空港タクシー
- ⑨ りんくうタウンの関西空港交通株式会社と当社の泉佐野営業所空港出張所

# 鉄道 スピードに快適に

この10年、関西国際空港の開港に合わせて生まれ変わった難波駅をはじめ、主要な駅で旅客サービスの向上を期したグレードアップが行われた。また、特急と一般のニューモデルカーも6種類登場。



①

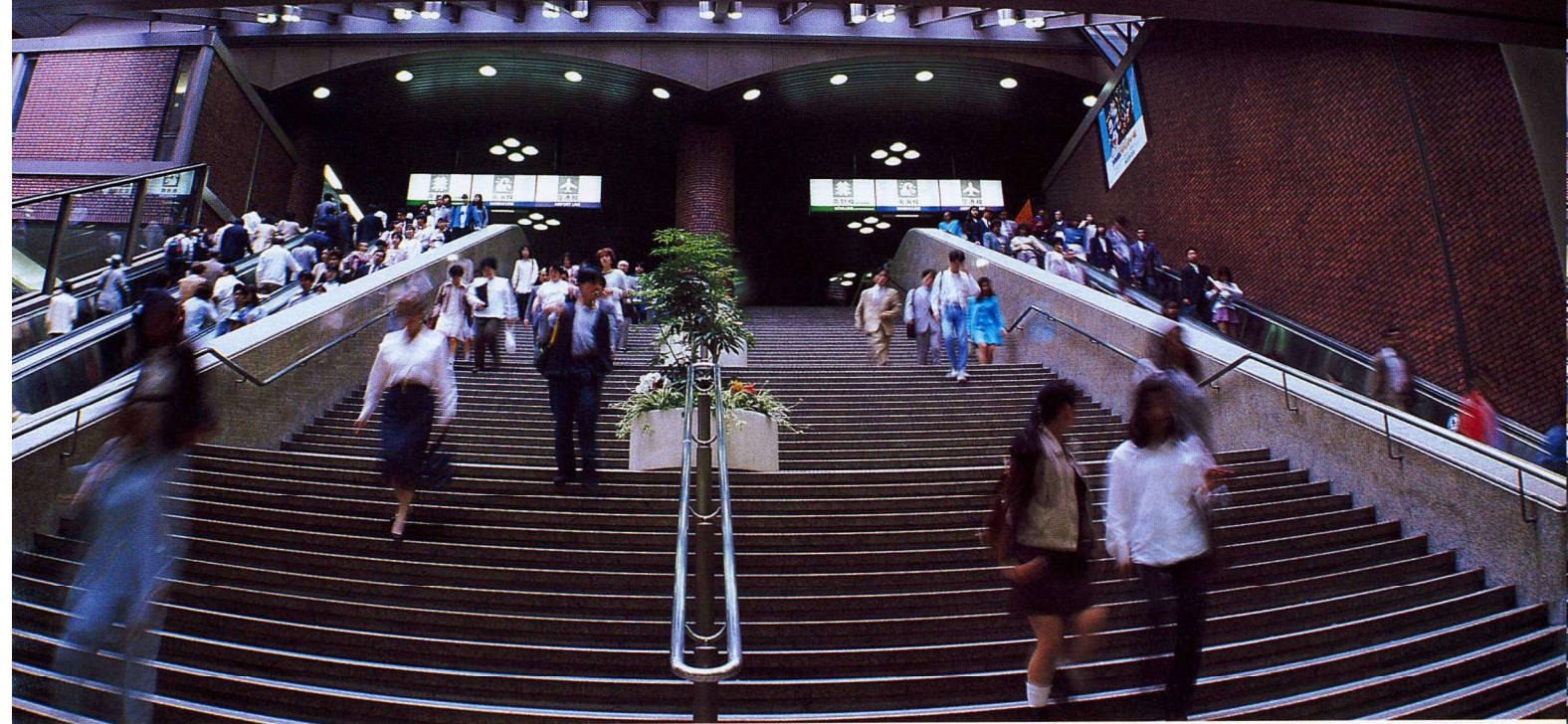


②

- ① 難波駅北口大階段左手に新設のシースルーエスカレーター—2階中央口のなんばCAT(シティエアーミナル)に旅客を導く
- ② 多様化した駅機能をフォローする「総合サービスセンター」

# 南海なんば駅

NANKAI NAMBA STN.



3



4



5

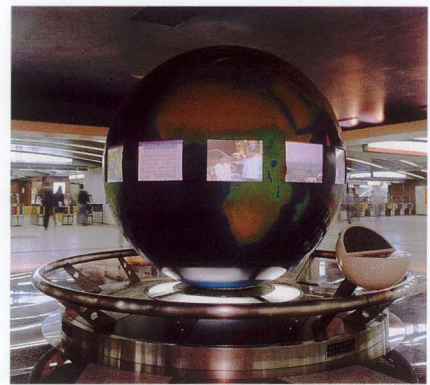
- ③ 難波駅北口。駅サインなどを英語併記に整備し国際化対応を進めた(超広角レンズ使用)
- ④ 乗車の思い出に…ラビートグッズ売り場で
- ⑤ 南海ビル屋上に新設の広告塔と電光表示装置。大時計も復活した



1



2



3

- ① 空港の第2ロビー—なんばCAT。チェックインした国際線旅客は大型手荷物から解放される
- ② 発着状況を知らせるフライト情報表示装置
- ③ 12画面を内蔵。情報発信モニュメント「地球」



4



5



6

- ④ 空港旅客で賑わう難波駅空港特急のりば(9番ホーム)
- ⑤ 旅客案内も日本語英語併用で一パッセンジャーアテンダント
- ⑥ 空港特急への乗車案内



1



3



2



4

- ① 増改築された高野線・中百舌鳥駅と新設の車椅子対応エスカレーター
- ③ 高野線・千代田駅
- ④ 高架化に加え駐車場と一体化する南海線・岸和田駅



5



6

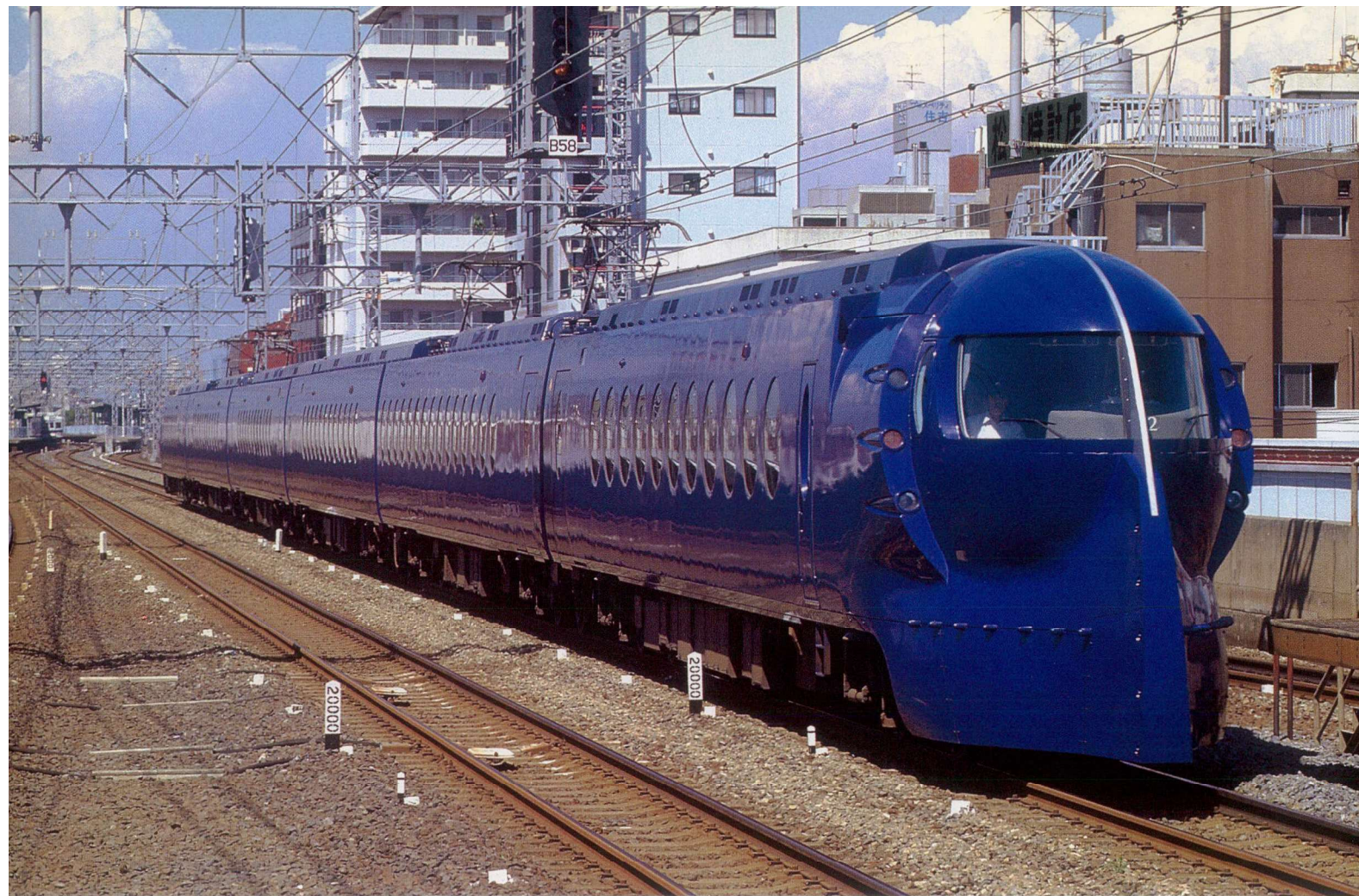


7



8

- 5 南海線・貝塚駅
- 6 モダンな姿の南海線・みさき公園駅
- 7 高架化され新しくなった南海線・天王寺駅
- 8 複線化の際に高架化、新しくなった高野線・御幸辻駅



1



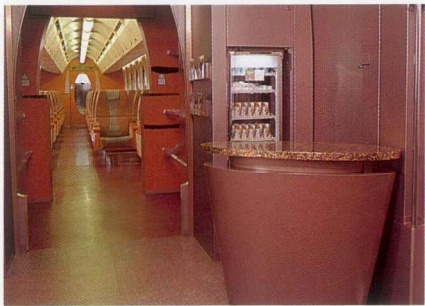
2



3



4



5



6



7



8



9

- 1 50000系 空港特急「ラビート」
- 2 広い空港特急「ラビート」の運転室
- 3 4室内(スーパーシートとレギュラーシート及び手荷物収容コーナー)
- 5 6パッセンジャーアテンダントコーナーと車内放送風景
- 7 8ハットラック式荷物棚と車椅子用スペース
- 9 大型手荷物を積み込む



- ⑩一般車両の標準となる1000系
- ⑪1000系車両の運転室
- ⑫1000系車内
- ⑬乗務員に列車状態を知らせるモニター表示器
- ⑭出入口上部の車内案内表示器
- ⑮10000系 特急「サザン」
- ⑯11000系 特急「りんかん」
- ⑰2000系 一般車両
- ⑱9000系 一般車両

⑩

## 新しい公共交通のあり方を追求

高速バス「サザンクロス」、シャトルバス、コミュニティバスなど、多くの新ルートが、この10年間に登場した。乗客の多様なニーズに対応する新しい公共交通のあり方を追求し、輸送サービスの実現に努めている。



1



2



3

- ① 居住性の良いスーパーハイデッカー車—高速バス「サザンクロス」
- ② 堺駅前～堺東駅前間を運行—シャトルバス
- ③ 金剛駅前～狭山・泉北ニュータウン～泉ヶ丘駅間を運行—コミュニティバス



4



5



6



7



8



9

- ④ 学生・従業員などを輸送する特定輸送バス
- ⑤ 深夜急行バス
- ⑥ 当社・和歌山バス・水間鉄道で共同運行を行う紀泉シャトルライン
- ⑦ Ci導入によるニューデザインのバス
- ⑧ 多客時にはスムーズに下車—3ドア仕様のバス
- ⑨ 小型路線バス

不動産

## 新しい快適空間をめざして

より豊かな生活環境づくりをめざし、当社とグループ各社が一体となって、沿線各地で大規模な住宅開発に取り組んでいる。また、ビル経営により、地域の活性化に寄与している。



①



②

- ① 空港周辺住宅地として格好の熊本南部地区開発地
- ② 造成の進む熊本南部地区



3



4



5



6

- 3 南海橋本林間田園都市の全域を望む
- 4 南海橋本林間田園都市最初の分譲地「城山台」
- 5 南海橋本林間田園都市「小峰台」
- 6 分譲開始から11年、街として成熟したたずまいの「南海美加の台」(河内長野市)



1



2

- ① 南海サウスタワーホテル大阪と南海ビル（超広角レンズ使用）
- ② サザンコート石津（堺市）



3



4



5

- ③ 南海和泉府中ビル(和泉市)
- ④ 南海泉佐野ビル(泉佐野市)
- ⑤ 南海グリーンコーポなかもず(堺市)

流 通

## 拡がる生活情報発信基地

CITYやショップ南海の多店舗化を進める一方、外食・スポーツなどにも多面的に事業を展開。拡がる生活情報発信基地としての業容の拡充を図っている。



1



2



3

- ① しんかなCITY(堺市)
- ② ノパティながの(河内長野市)
- ③ 関西国際空港旅客ターミナルビルに登場したカフェレストラン「Café NANKAI」



4



6



5



7

- 4 5 複合都市施設「アルザ泉大津」内に出店のいずみおおつCITYと  
玄関ホール吹き抜け
- 6 リニューアルを重ね充実のなんばCITY
- 7 スポーツクラブ「CITY SPORTS すみのえ」

レジャー

# 健康的なレジャーゾーン

みさき公園とさやま遊園は、夏のプール冬のスケートとともに、四季を通じ健康的なレジャーゾーンとして親しまれている。海岸線に恵まれた沿線には、たののわ遊園や友ヶ島自然公園のように、花を愛で自然とふれあうレジャーゾーンも。



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

- ① みさき公園は関西国際空港からは10\*の近さにある
- ② 乗物のスポーツランドと動物園
- ④ 人気のイルカショー
- ⑤ ぶ〜へるらんどRiO
- ⑥ 泉北・狭山・金剛などのニュータウンに隣接するさやま遊園
- ⑦ 夏のプール、冬のスケートも賑わう
- ⑨ ツツジの名所たんのわ遊園はヨットハーバーにも近い
- ⑩ 瀬戸内海国立公園の一部、友ヶ島自然公園は紀淡海峡に浮かぶ島

## 南海の明日を築く

平成7年9月、高野線は橋本まで複線化が完成。また、南海本線大阪市内連続立体交差化工事の高架切り換えが11月に完了し、南海本線の貝塚市や泉佐野市では高架化工事が続く。21世紀に向けて、企業基盤を築くプロジェクトの役目は大きい。



①



②



③

- ① 大阪市内連続立体交差化工事(岸里玉出駅付近)
- ② 同工事(天下茶屋駅付近)
- ③ 高野線複線化工事で開通した御幸辻～橋本間
- ④ 御幸辻～橋本間で工事が進捗する小原田車庫



④



5



6



7



8

- 5 南海本線(泉佐野市)連続立体交差化工事の第一期完成区間(泉佐野～羽倉崎間)
- 6 同工事の泉佐野駅付近
- 7 貝塚中央線南海本線単独立体交差工事(貝塚～二色浜間)
- 8 岸和田駅では高架化に続き、駅上部の駐車場工事が進む



平成7年6月1日、創業110周年記念式典を挙

# 最近10年の歩み

## 序章

# 第一世紀略史

南海二世紀に入るまでの100年の歴史

### ●創業

当社はわが国最初の純民間資本の鉄道会社として、明治17年(1884)6月設立された阪堺鉄道(現南海)を前身としている。阪堺鉄道は、当時大阪財界の重鎮であった藤田傳三郎氏、松本重太郎氏ら19名が発起人となって、大阪堺間鉄道という社名で敷設免許を受けた。

大阪堺間鉄道はのち阪堺鉄道と改称して鉄道建設を進め、明治18年(1885)12月27日、難波～大和川間(7.6\*<sub>〇</sub>)が小型蒸気機関車で開通した。

当社の110年の歴史はこの日に始まるのである。阪堺鉄道は明治21年5月には路線を堺・吾妻橋まで延長し、当初計画通り、難波～堺間が全線開通した。

### ●南海鉄道の誕生

阪堺鉄道の開業をきっかけに全国で民間資本による鉄道建設が相次ぎ、第一次私鉄ブームがおこった。

そのなかで明治22年(1889)堺と和歌山を結ぶ紀泉鉄道が計画され、一方24年に紀阪鉄道が発足した。28年両社は合併し、南海鉄道として発足、まず30年10月に堺～泉佐野間が開通した。

南海鉄道は翌31年10月、同社の設立に参画していた阪堺鉄道の全事業を譲り受け、36年3月、難波～和歌山市間を全通した。

阪堺鉄道の社章「羽車」マークはそのまま南海鉄道に引き継

がれた。

このころより、私鉄は汽車から電車の時代に移り、第二次私鉄ブームが起こり、大正初期にかけて箕面有馬電気軌道(現阪急)、大阪電気軌道(現近鉄)など関西の有力私鉄が相次いで開業した。

こうしたなかで南海鉄道は、明治40年にいち早く、難波～浜寺間を電化するとともに、合併により路線を急ピッチに拡大した。

明治42年には浪速電車軌道を吸収合併して、上町線としたのをはじめ、大正4年(1915)にはライバルであった阪堺電気軌道と合併、阪堺線、平野線を擁した。さらに11年、現在の高野線である高野大師鉄道と大阪高野鉄道を合併、14年7月には汐見橋～高野下間を全通するとともに、岸ノ里で南海本線と連絡した。

一方、大正14年3月、高野下から高野山までの鉄道敷設を目的に高野山電気鉄道が設立され、昭和3年(1928)高野下～紀伊神谷間、4年紀伊神谷～極楽橋間などが開通した。7年4月から南海鉄道と高野山電気鉄道は相互乗り入れを実施、難波～高野山間の直通運転がここに始まった。

昭和3年バス事業に進出するに至り、後の南海の事業の原型がこのころに築かれた。

昭和初期に大阪は御堂筋の建

設、地下鉄の開通など街づくりがダイナミックに行われた。この都市計画に呼応して、昭和7年南海鉄道は難波駅に一大ターミナルビル(南海ビル)を建設、地下鉄との連絡施設を完成させた。

一方、昭和5年6月、南海本線と並行して天王寺～東和歌山間に開業した阪和電気鉄道は高速車を投入して南海と激しい競争を展開した。しかし監督当局の指導により、昭和15年南海と阪和電気鉄道は合併、阪和線は南海山手線と呼称された。

昭和16年(1941)12月、わが国は太平洋戦争に突入、戦時色が日に日に深まった。政府は戦時輸送体制強化を目的に私鉄の統合合併を強力に進め、南海鉄道は19年5月、南海山手線を運輸通信省に譲渡、さらに翌6月関西急行と合併して近畿日本鉄道と社名を変えることを余儀なくされた。

### ●戦後の新発足

昭和20年(1945)8月、戦争が終わり、おびただしい戦災被害の中で、南海は近畿日本鉄道から分離、新しいスタートをすることになる。

昭和22年6月、形式的には高野山電気鉄道が近畿日本鉄道から旧南海の鉄道、軌道線をすべて譲り受けたうえで、南海電気鉄道と社名を改め、ここから新生南海が再発足した。

昭和30年代に入り、創業70周年を迎えた南海は、①四国航路の開設②みさき公園の開設③南海会館ビルの建設という三大プロジェクトを実現した。36年には和歌山電気軌道を合併し、46年にバス輸送に代替するまで和歌山軌道線として営業を行った。

昭和30年代はまた、バス路線の飛躍的拡大、住宅開発事業の本格化、付帯事業の拡充など南海グループの大きな成長をみた時期でもある。

●中長期計画の推進

昭和45年(1970)から数次にわたり経営計画を策定し、その推進を行ってきた。そのなかで、難波駅改造整備建設工事、高野線複線化工事、和歌山市駅ビル

建設工事などを当社の将来構想に盛り込むとともに、順次建設に着手した。和歌山市駅ビルは48年5月、難波駅改造整備建設工事は55年11月に完成をみた。

また、昭和34年(1959)から鉄道部門では激増する輸送需要に対処するため、輸送力増強計画を推進し、これに基づく車両の新造、電車線電圧の1,500Vへの昇圧、駅務機器の近代化、車両冷房化など運輸施設の近代化を図ってきた。

●事業の多角化

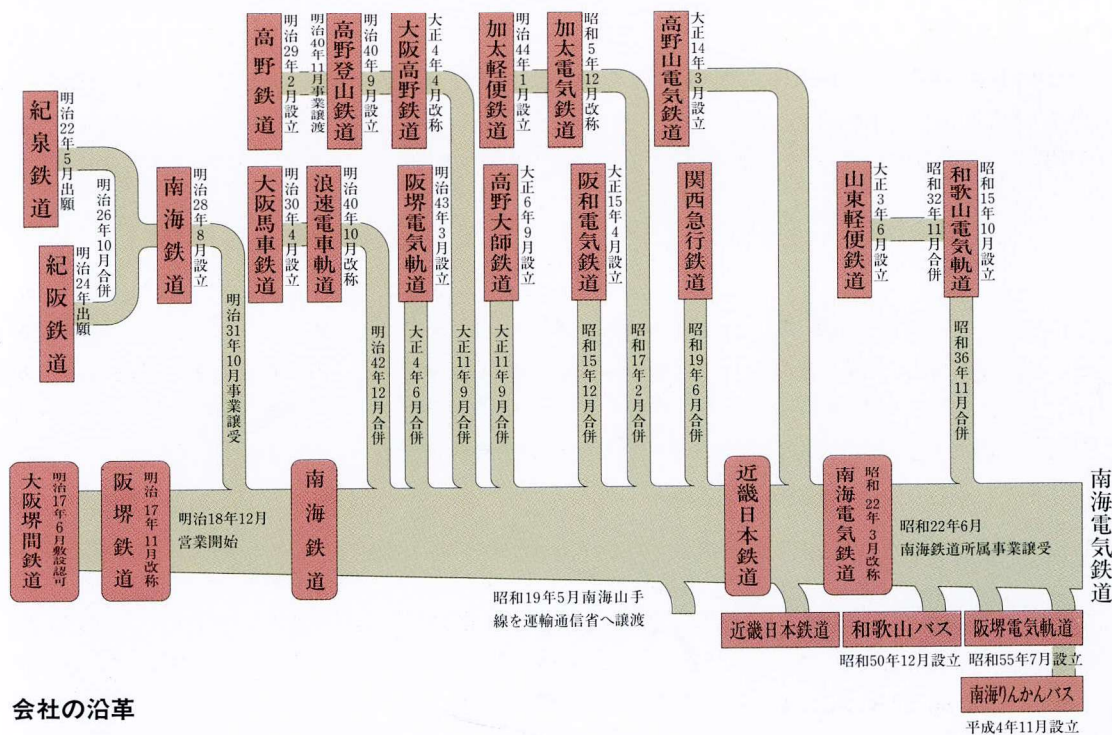
当社では資産を活用した不動産・流通事業を積極的に進めた。

不動産部門においては、優良住宅地を提供するため南海狭山ニュータウンに続いて、昭和40

年代半ばから南海橋本林間田園都市「城山台」、南海美加の台の開発が始まり、昭和50年代には両開発地の一部の分譲を開始した。

昭和53年(1978)には流通事業本部を設置。難波駅の大改造に伴い、新しいターミナルビルに複合商業施設「なんばCITY」を第一次オープン、55年には、333店の全館が完成した。

沿線においても商業施設「ショッピング南海」や、会員制総合スポーツクラブ「CITY SPORTS すみのえ」の展開を図った。また、昭和54年に本格的シティホテル「ホリディイン南海大阪」が、59年には「ホテル南海鳴門」が開業した。



会社の沿革

# 南海二世紀の序章

●昭和60年

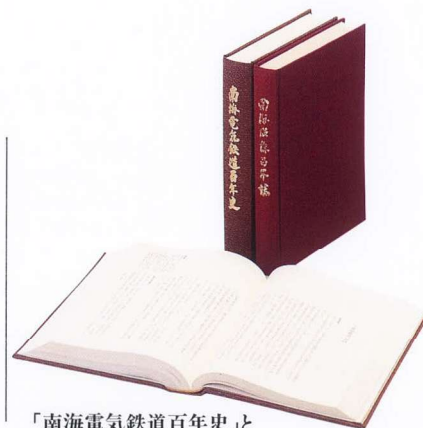
## ●創業100周年記念式典

昭和60年(1985)南海電気鉄道は創業100周年を迎えた。

明治18年(1885)、わが国初の民間資本による鉄道として難波～大和川間に開通した「阪堺鉄道」を発祥とする南海は、激動の一世紀を走り続け、鉄道、自動車、不動産・開発、流通、レジャーなど事業分野を広げながら、新たな第二世紀目の歴史を刻み始めたのである。

5月にはこの記念すべき年を祝うために、記念式典と記念パーティーが盛大に挙行された。記念式典は難波・高島屋ホールで開かれ、川勝傳会長はじめ本社役員、元役員、関連会社代表、管理職、職場代表ら約500人が出席した。

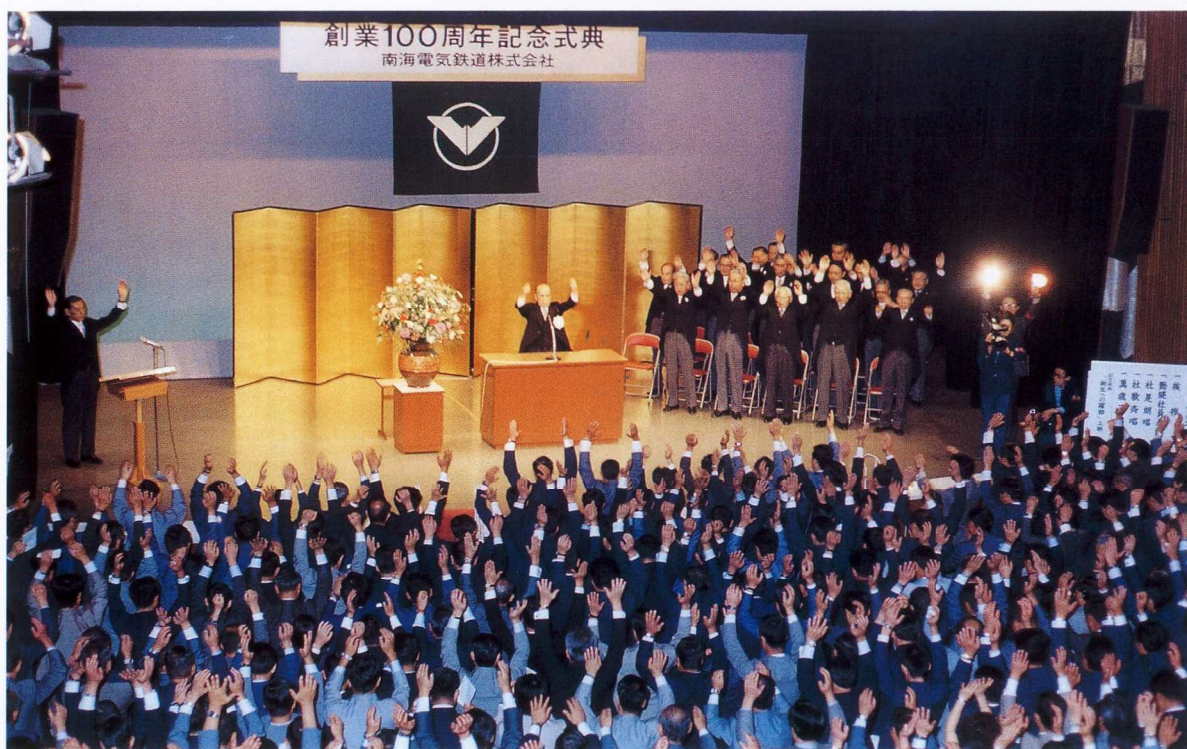
記念パーティーは大阪・中之島のロイヤルホテル「光琳」の間に会場を移し、各界各層の招待客約1,000人を迎えて行われた。来賓として山下徳夫運輸大臣、岸昌大阪府知事など政界、自治体関係者をはじめ、経済界



「南海電気鉄道百年史」と「南海沿線百年誌」



創業100周年記念式典であいさつする川勝傳会長（昭和60年5月）



盛大に行われた記念式典

から日向方齊関西経済連合会会長、柴谷貞雄日本民営鉄道協会会長など多数が出席、記念モニュメントが飾られた広い会場を埋め尽くした。

この記念すべき年は、当社にとっては、空港連絡鉄道などを含む国の空港関連施設整備大綱が、関係閣僚会議で決定した重要な年にもあたっていた。さっそく、山下運輸相、岸知事ら来賓からは「新空港のアクセスとして南海に大きな期待を持っている」との励ましの言葉が相次いで寄せられた。

#### ●百年史などの記念事業

創業100周年を記念してさまざまな記念事業が行われた。その柱として記念式典の日、「南海電気鉄道百年史」と「南海沿線百年誌」が刊行された。

また1億円の基金を拠出して、交通遺児など修学困難者に育英資金の給付を行う「南海電鉄交通遺児等育英基金」の設定、「南海研修所」(高石市)の建設などが記念事業として発表された。

#### ●吉村副社長が新社長に内定

100周年記念式典・記念パーティーが挙行された後、臨時取締役会が開催され、川勝傳会長兼社長の会長専任と吉村茂夫副社長の社長昇格が内定した。

川勝会長は昭和43年(1968)から15年間社長を務め、58年に



昭和61年 8月竣工の南海研修所



加藤前社長(当時)の社葬(昭和60年4月)

加藤吉郎副社長に後を託したが、加藤社長が体調を崩し、60年1月から社長兼任となっていた。

川勝会長は、記者会見で社長交代の理由について「100周年記念行事が終了したのを機に、会長、社長の兼任を解消するため」と語った。さらに「現在の南海に必要なのは、財務面の強化、また、新空港関連事業の充実だ。この点、吉村副社長は経理部門のエキスパートであり、新空港プロジェクトの総指揮も執っているので、南海二世紀目の出発にあたり最もふさわしい人材である」と述べた。

こうして新たな飛躍を期する

南海の第二世紀は川勝会長・吉村社長の体制によってスタートしたのである。

\*

病気療養中であった加藤前社長(当時)は薬石効なく、60年3月、不帰の客となった。

創業100周年の節目の年に不幸にも志半ばで倒れた加藤前社長の死去は南海のみならず関西財界にとっても大きな損失であった。

加藤前社長を悼む葬儀は4月、川勝会長が葬儀委員長となり、社葬として大阪市東住吉区・臨南寺会館でしめやかに執り行われた。

# 業容の拡充と経営基盤の安定へ

◎昭和60年～平成4年

## ●吉村社長が就任

昭和60年(1985)6月の定時株主総会後の取締役会で川勝傳会長兼社長の会長専任と吉村茂夫副社長の社長昇格が正式決定された。

吉村社長は昭和16年(1941)、大阪商科大学(現 大阪市立大学)を卒業、南海鉄道に入社、昭和42年取締役役に就任し、46年常務、48年専務を経て、56年副社長に就任、社務総括、関西空港対策室などを担当した。くしくも社長就任が内定した創業100周年記念式典日の5月10日が67歳の誕生日と重なっていた。

南海二世紀目の新たな歴史の第一歩を担うことになった吉村社長は7月の役員部課長連絡会議で次のように就任挨拶を行った。「これからの数年間はわが社にとってまことに重要な時期である。関西国際空港の建設が進むにつれて、わが社をとりまく経営環境が、今後大きく変貌してくる。長年にわたって定着し

てきた『北高南低』の時代が終わり、今や『南の時代』の幕開けを迎えようとしている。

われわれはこのような環境の変化を千載一遇のチャンスととらえ、鉄道アクセスをはじめ空港関連の諸事業に積極的に取り組んでいくことはもちろん、これを機会に当面する諸問題を解決し、さらに躍進する強固な経営基盤を確立してゆかなければならない。英知と総力を結集して、『創造と前進』の経営理念の実現に全力投球してゆく決意である」(要旨)

## ●1990年ビジョン

吉村体制がスタートした昭和60年(1985)は57年に策定された第4次4か年計画の最終年度にあたっていた。4か年計画は基本目標として①財務体質の改善②収益構造の拡充③業務の近代化・効率化、の3点を掲げている。この間、鉄道依存型の収益構造の改善には特に力を注ぎ、不動産、流通事業など経営多角

化を推し進めてきた。

社長就任の翌年にあたる昭和61年(1986)7月、65年度を目標年次とする1990年ビジョン—第5次5か年計画—が策定された。ビジョンでは関西国際空港の開港(昭和68年当初予定)に備えて、南海二世紀の基盤づくりを図るための諸プロジェクトの計画・推進とそれに対応する財務体質の整備強化を基本目標として掲げた。収入目標としては65年度で収入1,000億円(60年実績比25.6%増)をめざした。その部門別目標は別表の通りである。

1990年ビジョンで5年間に取り組む事業として次の5プロジェクト事業が盛り込まれた。

### 1) 空港特急及び リムジンバスなどの整備

難波～空港間を約30分で結ぶ連絡鉄道線の建設と特急車両の新造及び既設線整備を行う。また、大阪湾岸道路(現 阪神高速道路湾岸線)、近畿自動車道などの高速道路を経由して空港と各

1990年ビジョンの収入目標

	■収入目標(億円)	■60年実績(億円)	■伸び率(%)
鉄 道	625	492	27.0
自動車	115	107	7.5
不動産・開発	105	101	4.0
流 通	135	78	73.1
その他	20	17	17.6
計	1,000	796	25.6



役員部課長連絡会議で「菜根譚」(中国明末の洪応明著)を引用して訓示する吉村社長(平成3年4月)

地を結ぶリムジンバスの運行計画の策定を行う。

#### 2) 難波ターミナル周辺地域の再開発

難波駅屋上に超高層ホテルを建設する。また、空港ロビー・バスターミナルなど二次アクセスの整備や24時間都市構想に対応して物販・スポーツ・レジャーなどの機能を備えた街づくりを行う。

#### 3) 前島周辺地域での事業

空港島の対岸に造成される前島に交通の総合基地を設け、関連事業の展開を図る。

#### 4) CITYネットワーク構想

堺、泉大津など沿線各地で商業・スポーツ・文化・レジャー・情報など多機能を組み合わせた都市型コミュニティーを建設する。

#### 5) 橋本地区総合開発計画

大規模ニュータウン開発をさらに進める一方、魅力ある施設を備えたリゾート地域として総合的發展を図る。

そして鉄道、自動車、流通、開発、不動産、その他の各事業本部などについても具体的目標が示された。

吉村社長が1990年ビジョンの達成にあたって特に強調したのは「組織をあげて取り組み、全社的な利益の追求にあたる」ことであった。吉村社長は役員部課長連絡会議で次のように述べている。

「関西国際空港が開港するまでの数年間は、わが社にとって『産みの苦しみ』の時期であり、企業体質の一層の改革が必要で

ある。現在の事業本部制の長所を生かしながら他の事業本部の施策に協力する姿勢が大切である」

つまり、空港関連プロジェクトの推進のためには、多角的な事業展開と膨大な先行投資が必要であり、その中で収益を拡大していくためには、既存の組織を越えた全社的な連携が不可欠であるとの認識を示したものである。

#### ●空港関連プロジェクトの推進

以上のように、1990年ビジョンの最重点目標は関西国際空港への対応であった。

昭和40年代から構想が進められた関西新空港計画は、昭和59年(1984)2月、わが国初の民間活力を導入した国家プロジェクト

トとして建設されることが正式決定した。第1期計画では、泉州沖約5<sup>キロ</sup>の海上に人工島をつくり、長さ3,500<sup>メートル</sup>の滑走路1本を備えた24時間運用可能な国際空港をつくることになった。

昭和59年10月には、国、地方自治体、民間の三者が出資する「関西国際空港株式会社」が発足、63年12月から空港島埋め立て工事が開始された。

当社の新空港への取り組みについては、昭和49年に関係部局による関西新空港問題研究会が社内に設けられ、58年には関西新空港対策室が設置された。

1990年ビジョンではこうした社内体制のもとで、空港関連事業の推進について、当社の向かうべき方向が初めて具体的に示されたのである。

#### ●空港連絡鉄道の敷設免許申請

昭和60年(1985)12月、政府は15省庁の閣僚会議を開き、関西国際空港関連施設整備大綱を決定した。

整備大綱に基づいて翌61年1月、南海本線及び国鉄阪和線から分岐する空港連絡鉄道について、ルート、鉄道敷設などの都市計画が決定された。

これにより当社も空港連絡鉄道の建設に着手することになり、同年12月、運輸省に南海本線泉佐野～空港連絡鉄道前島(現り

んくうタウン)間(1.9<sup>キロ</sup>)の鉄道敷設免許の申請を行った。

#### ●南海サウスタワーホテル大阪の建設

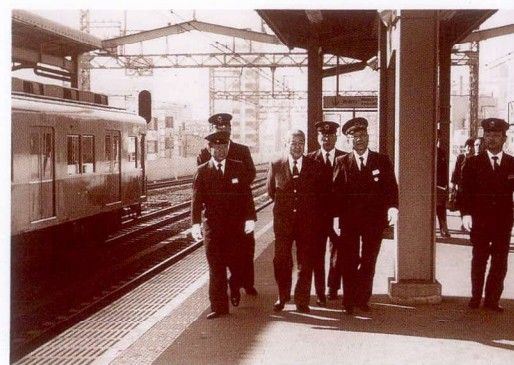
24時間空港となる関西国際空港が開港すれば、難波ターミナル地域は空港の「ゲートシティ」として大きく変貌する。そのため1990年ビジョンで空港関連プロジェクトのひとつとして難波ターミナル周辺地域開発構想が掲げられた。

昭和63年(1988)2月、その開発の中核施設として難波駅屋上に超高層ホテルを建設する計画が発表された。

名称は「南海サウスタワーホテル大阪」。大阪ミナミの新しいランドマークをめざしてネーミングされた。

かえりみれば、難波駅のホテル計画は昭和45年(1970)に策定された「昭和50年を目標とする長期計画と将来構想」の中で、難波駅周辺整備の一環として盛り込まれた。その後、基盤となる難波駅改造整備事業が実施され、55年(1980)11月、現在の難波駅が完成した。南海サウスタワーホテル大阪はそうした難波駅改造整備事業の延長線上にあるもので、難波地区全体の開発事業の第1弾として位置づけられるプロジェクトであった。

何といても南海サウスタワ



吉村社長の職場巡視(昭和62年12月)



南海サウスタワーホテル大阪起工式(昭和63年4月)



南海サウスタワーホテル大阪上棟式(平成元年1月)



南海サウスタワーホテル大阪開業披露パーティー（平成2年3月）

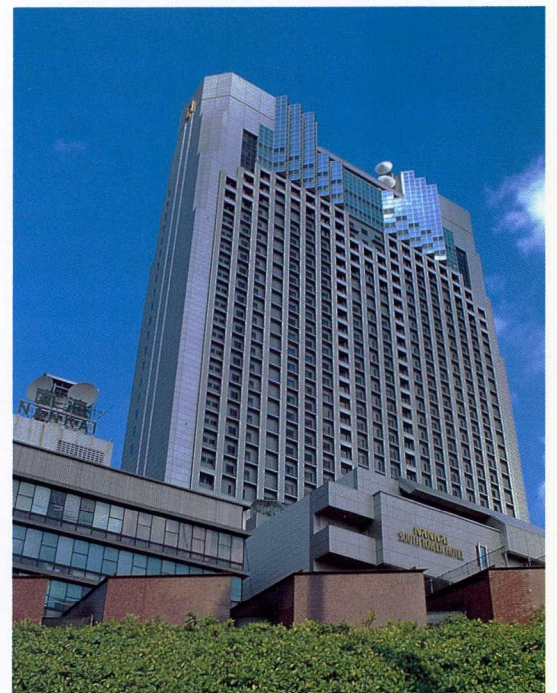
ーホテル大阪の最大の特徴は新空港まで専用特急で約30分で結ばれるところにある。鉄道アクセスと連携した旅客手荷物のバゲージ・ハンドリングサービスも可能になる。

昭和63年4月、ホテルの運営に当たる「南海サウスタワーホテル株式会社」が設立された。資本金5億円（開業までに10億円に増資）で、南海電鉄40%、南

海国際旅行などグループ会社4社で20%、三和銀行など金融機関10社と高島屋など地元有力企業7社で40%の出資となった。社長は当社の吉村社長が兼任となった。

建設工事は、平成2年（1990）4月に大阪・鶴見緑地で開催される「国際花と緑の博覧会」と、平成5年3月予定の関西国際空港開港に照準を合わせ、昭和63

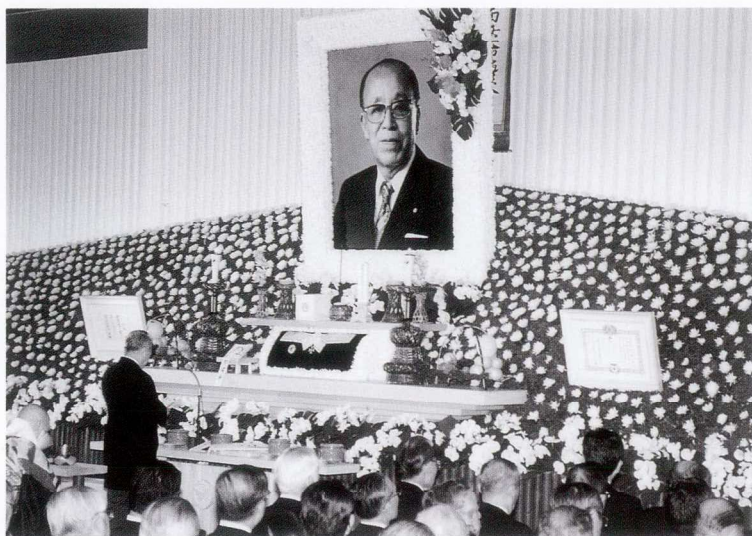
年（1988）4月、着工された。工事は予定通り順調に進み、平成2年2月、竣工式を行ったあと、同年3月29日、開業の日を迎えた。



竣工した南海サウスタワーホテル大阪（平成2年2月）



開業披露パーティーで



川勝傅会長の社葬（昭和63年5月）



社葬に参列の人々

#### ●川勝会長逝去

昭和63年(1988)4月、病氣療養中の川勝傅会長が逝去した。享年86歳であった。

川勝会長はジャーナリストとして活躍の後、戦後は経済団体役員、企業経営者を務め、日中友好促進にも大きな足跡を残した。また、日本民営鉄道協会会長、関西経営者協会副会長など業界や関西財界の要職も歴任、その発展に尽くした。

昭和22年(1947)から当社の経営に参画し、昭和43年(1968)から58年まで15年間にわたり社長を務め、業績拡大に手腕を発揮。特に、安全確立を第一に企業体質の改善強化に取り組んで南海発展の“中興の祖”ともなった。

こうした川勝会長の偉大な遺徳をしのび、5月には大阪市・中央区の東本願寺難波別院（南御堂）で、南海電鉄社葬がしめやかなうちにも盛大に執り行われた。故人の幅広い活動、多方面にわたる交友関係を物語るように、各界から約4,000人の参列

者がひきもきらず続いた。

#### ●南海ホークスの球団譲渡

昭和63年(1988)秋、新聞紙上で「南海ホークスを譲渡」が大きく報道された。その頃、難波周辺地域開発構想と関連して、大阪球場の移転が経営の課題となっていた。

しかしホークスは昭和13年(1938)に9番目のプロ球団として創立され、昭和21年に初優勝して以来、パ・リーグ優勝12回、34年、39年には日本一に輝いたこともある名門。南海グループの“顔”としてファンに親しま

れてきた球団だけに、経営権を手放すことは慎重に検討しなければならない。

そうした中で同年9月、大手流通業、株式会社ダイエーの中内功社長から吉村社長に正式に球団譲渡の申し入れがあった。中内社長からの申し入れに対し、両社で話し合いを重ねた結果、条件面などで合意が得られた。このため南海として、最終的に球団譲渡を決断した。

吉村社長は球団譲渡について役員部課長連絡会議で「わが社はこれから空港連絡鉄道の建設、難波周辺地域開発など関西国際空港開港に向けて数々の大事業をやりとげていかなければならない。特に新空港の玄関口にふさわしい難波周辺の新しい街づくりを進めるにあたっては、大阪球場の撤去が前提となっている。南海電鉄グループのシンボ



川勝傅会長の著書

ルとして長年応援してきたホークスを手放すことは極めて苦しい決断ではあったが、会社にとってベストであると信じている」と理解を訴えた。

南海ホークスの経営権をダイエーに譲渡することは、同年10月に大阪で開催されたプロ野球実行委員会、オーナー会議で了承され、平成元年のシーズンからは「福岡ダイエーホークス」として再出発することが正式に決まった。

昭和63年10月15日、大阪球場に超満員のファンを集めて、南海ホークスは近鉄バファローズと最終戦を行い、球団創立50年の歴史の幕を閉じた。

●難波地区開発で協議会

昭和62年(1987)に入って難波周辺地域開発構想が具体化に向かって動きだした。



難波地区開発協議会発足の記者会見(平成元年3月)



さよならホークス戦(昭和63年10月)



最終戦終了後のスコアボードに「さようなら…」が



満員のスタンド後方に建設中の南海サウスタワーホテル大阪

平成元年(1989)3月には、南海電鉄、大阪スタジアム興業、ニッピ、久保田鉄工(現 クボタ)、高島屋の5社の社長が集まり、大阪球場を中心に10.2%におよぶ地域を一体として開発するために、5社が共同して新しい街づくりを進めていくことで基本

的合意をみた。

5社で合意した基本的な開発コンセプトは開発地域を関西国際空港、そして未来への「ゲートシティ」と位置づけ、商業、文化、情報、娯楽などの複合的な機能を備えた24時間都市とするというものであった。

基本コンセプトが固まったのを受けて、平成元年7月、具体的なマスタープラン作成や事業展開について協議を重ねる機関として、「難波地区開発協議会」が設立された。協議会には5社の社長会のほか、担当役員からなる運営委員会、部長クラスからなる幹事会、専門部会などが設けられた。第1回運営委員会は7月14日に開かれ、当社の岡本和夫副社長が委員長に選任された。

平成3年9月、開発地区に大阪府の「現代芸術文化センター」を誘致することが決定し、文化機能を担う中核施設が実現することになった。

難波地区開発は具体的には、法律に基づく土地区画整理事業によって道路、公園などのインフラを含めて整備する計画である。その第一歩として、平成4年4月、難波地区土地区画整理事業組合設立準備会が発足。6年7月には区画整理事業の区域が確定した。また、7年6月には大阪市へ区画整理組合設立認可申請を行った。

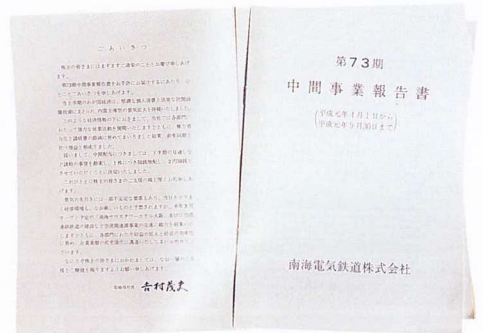
●1割配当に復帰

1990年代に入って日本経済は大きな転換期を迎えた。昭和62年(1987)から円高不況対策のための低金利が“過剰流動性”を生み、この資金が土地、株に流れ込んで、いわゆる「バブル経済」が発生した。鉄道事業は本来こうしたバブル的な好況の影響が少ない業種であるが、さまざまな経済活動の活発化によって、この時期、私鉄各社の業績は好調に推移した。

1990年ビジョン—第5次5か年計画—(昭和61年度～平成2年度)はそのような時期と重なっていたが、当社では好況に気を緩めることなく、恒常的な利益体質の確保のための諸施策の実

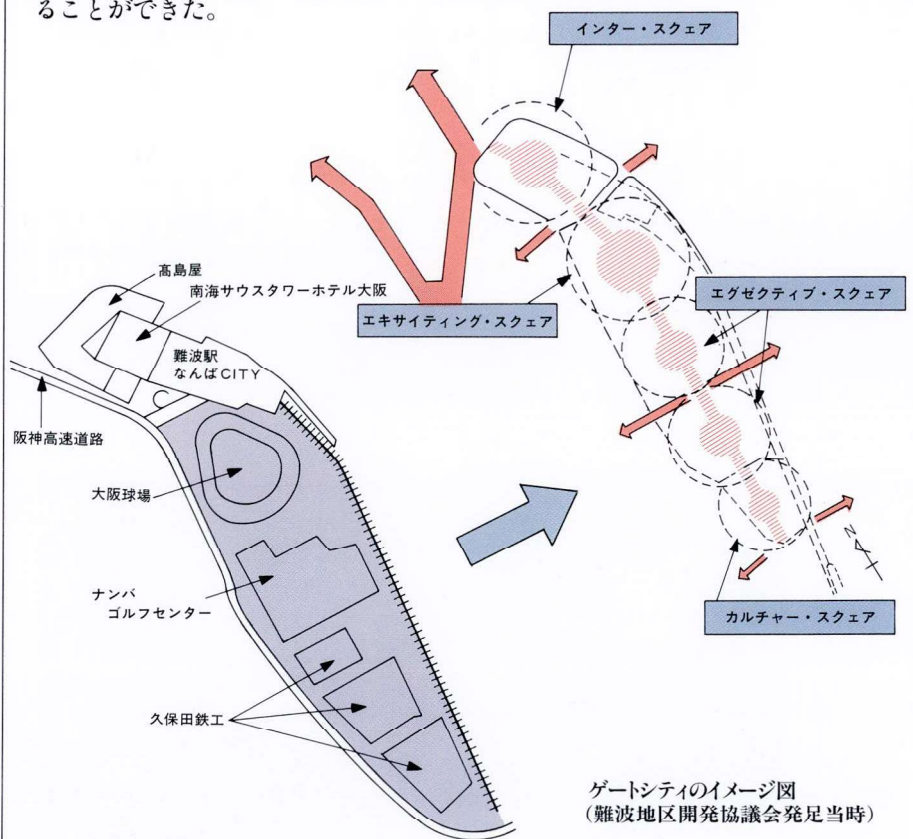
施に加え、自己資本の充実と、旺盛な設備投資を支えるための低利安定資金の調達を目的とする継続的なエクイティファイナンスの実施など、課題であった財務体質の強化策を遂行した。

経営の合理化、経費の圧縮、業務の効率化に向けた努力がなされ、その結果、平成元年度決算では、全事業営業収益は1,038億円(前年比4.6%増)、経常利益4,969百万円(同63.7%増)と過去最高となった。1990年ビジョンで収入目標を1,000億円と掲げたが、これを1年早く達成することができた。



1割配当復帰が実現した平成元年度中間決算の事業報告書

このようにして、財務体質は改善され、期末配当を中間配当を含め1株年4円(8%)から年5円(10%)に復帰することにした。1割配当を実施するのは昭和48年度以来16年ぶりである。



ゲートシティのイメージ図 (難波地区開発協議会発足当時)



空から見た難波の開発地区予定地域とその周辺（平成7年7月）

●第6次経営計画<3か年計画>  
—関西国際空港開港にむけて—

1990年ビジョンは業績面ではおおむね所期の目的を達成した。しかし平成2年(1990)頃よりバブルの諸現象が急激にしぼみ、逆に反動的な景気後退が起こってくるなど、経済環境は次第に不透明で厳しいものに変化してきた。

このような情勢の中で、21世紀への新しい時代の展望を開くために、1990年ビジョンに続く中期経営計画として、平成3年度を初年度とする第6次経営計画<3か年計画>(平成3年度～5年度)を策定した。

この計画の基本目標としては次の3点が設定された。

- ①関西国際空港関連プロジェクトの推進
- ②経営資源の有効活用による企業の総合力強化
- ③長期戦略的プロジェクトの検討

この中で最大の目標は、平成6年の関西国際空港の開港に向けた空港関連プロジェクトを具体的に推進し、その諸準備を整えることである。

その柱として、空港連絡鉄道などの交通アクセスの整備と、りんくうタウンなど空港周辺事業を掲げた。

③の目標については、開港を契機として当社並びにグループ全体の事業の拡充を図り、併せて21世紀に向けた経営戦略を確



経営計画書

立するために、不可欠な要素であると位置づけている。

さらに②の目標については、①及び③の諸プロジェクトを遂行するためには、投資計画の峻別と財務体質の強化について一層の努力を続けるとともに、組織の活性化と人材の確保、育成を図らねばならないとの基本認識が根底にある。

# 総合生活企業をめざして

●平成4年～平成7年



川勝社長の就任挨拶 (平成4年5月)

## ●吉村社長が会長に就任 社長に川勝副社長

平成4年(1992)5月に開催された取締役会で、吉村茂夫社長が会長に、川勝泰司副社長が社長に就任する首脳人事が決定した。吉村会長は創業100周年の昭和60年(1985)6月に社長に就任、1990年ビジョン〔第5次5か年計画〕、第6次経営計画〔3か年計画〕に基づいて南海二世の経営基盤の拡充に力を注いできた。また平成元年中間期より念願の1割配当復帰を果たすなど、財務体質の強化にも大きな功績をあげた。

特に関西国際空港関連プロジェクト及び難波地区開発では先頭に立って事業の推進に当たってきた。

吉村会長は就任後の記者会見で交代の理由について「若返りを図り、新しい体制で空港関連諸プロジェクトを強力に推進していくことにした」と語った。

川勝社長は昭和28年(1953)3月同志社大学を卒業後、同年4月に南海電鉄に入社、54年取締役に就任し、56年常務、60年専務、62年副社長に就任、社務総括として社長を補佐してきた。

川勝社長は就任当日に行われ



川勝社長の職場巡視 (平成4年7月)

た役員部課長連絡会議で次のようにあいさつした。

「吉村会長の敷かれた路線を引き継いで南海二世紀に向け前進していきたい。まず、第6次経営計画にある新空港への交通アクセスをはじめとする空港関連プロジェクトや難波地区開発事業の推進を最大の課題として取り組む。

関西国際空港が開港されるのを機に、鉄道を軸とした地域に密着した総合生活企業として飛躍しなければならない。同時に大阪南の中核企業として国際的に認められるためにも、東京証券取引所に上場を果たすことが必要である」

#### ●CIの導入

川勝泰司社長が就任時に言明したように、関西国際空港開港を間近に控えた南海が向かうべき最大の経営テーマは「総合生活企業」への飛躍である。そのためには、企業体質そのものを見直し、時代の変化に即応した企業理念と経営戦略を確立することが不可欠であった。

そこで、「新しい南海」の創造を具体的なかたちとして示すために、全社的なCI(コーポレート・アイデンティティ)を導入することになった。

平成4年(1992)1月から約1

年をかけて導入の準備作業を進め、平成5年4月から、新しい企業理念とコーポレートシンボルがスタートした。

まず、CIの基本となる企業理念を「南海は英知と活力で未来をひらきます」というスローガンで表し、次の4つの理念を掲げた。

#### 〔社会への貢献〕

明日を創造する総合生活企業として、社会の信頼にこたえ、その発展に貢献します。

#### 〔お客さま第一〕

快適な生活と豊かな文化を追求し、お客さまに最良のサービスを提供します。



C I 委員会 (平成4年11月)



C I 委員会のロゴマーク選定会 (平成4年10月)

### 〔未来への挑戦〕

たくましい行動力と創意をもって、新しい時代のニーズに挑戦します。

### 〔活力ある職場〕

一人ひとりの知恵と個性をいかし、明るく活気あふれる職場をつくります。

この理念に基づいて、CIデザイナーとして数々の実績のあるレイ吉村氏による新しいコーポレートシンボルを制定した。一方、新しい企業イメージに沿って、運輸・自動車部門、技術部門の男子社員とすべての女子社員の制服を一新した。

### ●第7次経営計画(3か年計画) —総合生活企業をめざして—

平成6年(1994)9月、待望の関西国際空港が開港した。同時に難波～関西空港間を結ぶ鉄道アクセスをはじめとする当社の空港関連諸事業がほぼ一斉にスタートした。この成果を踏まえ、平成6年度を初年度とする新たな第7次経営計画(3か年計画)が策定された。

第7次経営計画では、

- ①総合生活企業としての業容整備
- ②空港関連事業の展開
- ③戦略的プロジェクトの策定及び推進

の3つを基本目標に設定した。

この経営計画は、交通運輸業

のほか不動産・流通・レジャー・文化など多岐に及ぶサービスを提供することによって社会に貢献し、信頼される総合生活企業として、バランスのとれた発展をめざし、業容を整備していくことを最大の目標としている。

そのためには、これまで進めてきた空港輸送計画(空港特急「ラピート」の運行、近距離リムジンバスの運行など)をはじめとして、空港島やりんくうタ

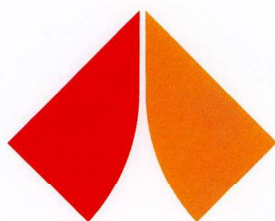
ウンなどでの新たな事業を効率的に展開するとともに、既存の事業においても、種々の増収策を検討、実施することにした。

さらに、将来の事業展開の布石となる難波地区開発計画をはじめとする戦略的プロジェクト及び構想について、長期的かつ総合的な見地に立ち、投資効果を十分見極めて、計画の策定及び推進に取り組んでいくことにしている。

コミュニケーション・ロゴタイプ

**NANKAI**

コーポレートシンボル



総合生活企業として、  
未来に向けて力強く羽ばたいていく  
南海の姿勢を表現するため、  
ファインレッドとブライトオレンジの  
2色で構成した2つの翼を組み合わせた。  
ファインレッドは  
南の海に輝く太陽のような企業の情熱、  
ブライトオレンジは  
おらかで明るいヒューマンな心を表している。



コーポレートシンボルとコミュニケーション・  
ロゴタイプの組み合わせ

和文ロゴタイプ

**南海電気鉄道株式会社**

英文ロゴタイプ

Nankai Electric Railway Co., Ltd.



南海ビルに掲げられた新ロゴマーク



新ロゴマークをつけた車両



CIに際し南海電鉄グループ・従業員  
の一体化をめざして南海グ  
ループ誌「We」を創刊（平成  
6年4月）



駅長

列車区区長  
営業所所長

駅助役

列車区助役  
営業所助役

鉄道・バス  
男子社員

技術部門

女子社員

一新された社員の制服

# 新空港計画への対応

## ●空港計画とともに歩んだ10年

平成6年(1994)9月4日午前零時、世界で初めての本格的海上空港、関西国際空港が開港した。この日、国際、国内便あわせて228便が新しい空港に発着した。

構想から四半世紀、関西が待望し続けた本格的24時間国際空港が“テイクオフ”。国際都市大阪の21世紀に向けた新しい幕開けでもあった。

南海二世紀に入って10年間は、関西国際空港計画の進捗とともにあったといっても言い過ぎではない。新空港が南海沿線の泉州沖に建設されたことに加え、新空港の開港は当社が鉄道事業を中核とし地域に密着した「総合生活企業」に飛躍する大きな契機となる。そこで章を改めて、関西国際空港と南海の歩みを振り返ってみる。

## ●民活導入の国家プロジェクト

関西に第二の国際空港を、という地元の要望は昭和40年代に入って急速に高まった。

こうした声を受けて運輸省は昭和43年(1968)、大阪湾内など8箇所で行った新しい空港候補地調査を開始。航空審議会の2度にわたる答申を経て、昭和59年(1984)、関西国際空港は国家プロジェクトとして第1期計画が関西国際空港関係関係会議で了承され、着工への意思決定がなされた。

第1期計画によると、「関西国際空港は泉州沖5<sup>キロ</sup>の海上に、埋め立て工法によって総面積511<sup>ヘクタール</sup>の空港島を造成、24時間運用可能な国際空港として建設。開港時の滑走路は3,500<sup>メートル</sup>1本、離発着回数年間16万回(能力)、利用旅客数年間見込み3,070万人、空港事業費1兆円、開港目標は昭和68年(1993)3月」とされた。

新空港はわが国初の民間活力

木技術の粋を集めた難工事であった。

平成3年(1991)5月には建築家レンゾ・ピアノ氏を設計に起用した斬新な旅客ターミナルビルの建設も始まった。空港島の埋め立ては同年末に工事が完了、さらに平成6年6月までにターミナルビル、滑走路などの空港基本施設もすべて完成した。泉州沖に巨大な関西国際空港の埋



埋立が進捗する関西国際空港(平成3年2月)

を導入した点でも画期的なプロジェクトである。このため昭和59年10月、法律に基づいて、事業主体となる「関西国際空港株式会社」(空港会社)が設立された。

空港島の造成工事は昭和62年から開始された。大阪市の中心部がすっぽり入るほどの広大な埋め立てだけに1億8,000万立方<sup>メートル</sup>の土砂が使われ、軟弱地盤を克服するためにわが国の最新土

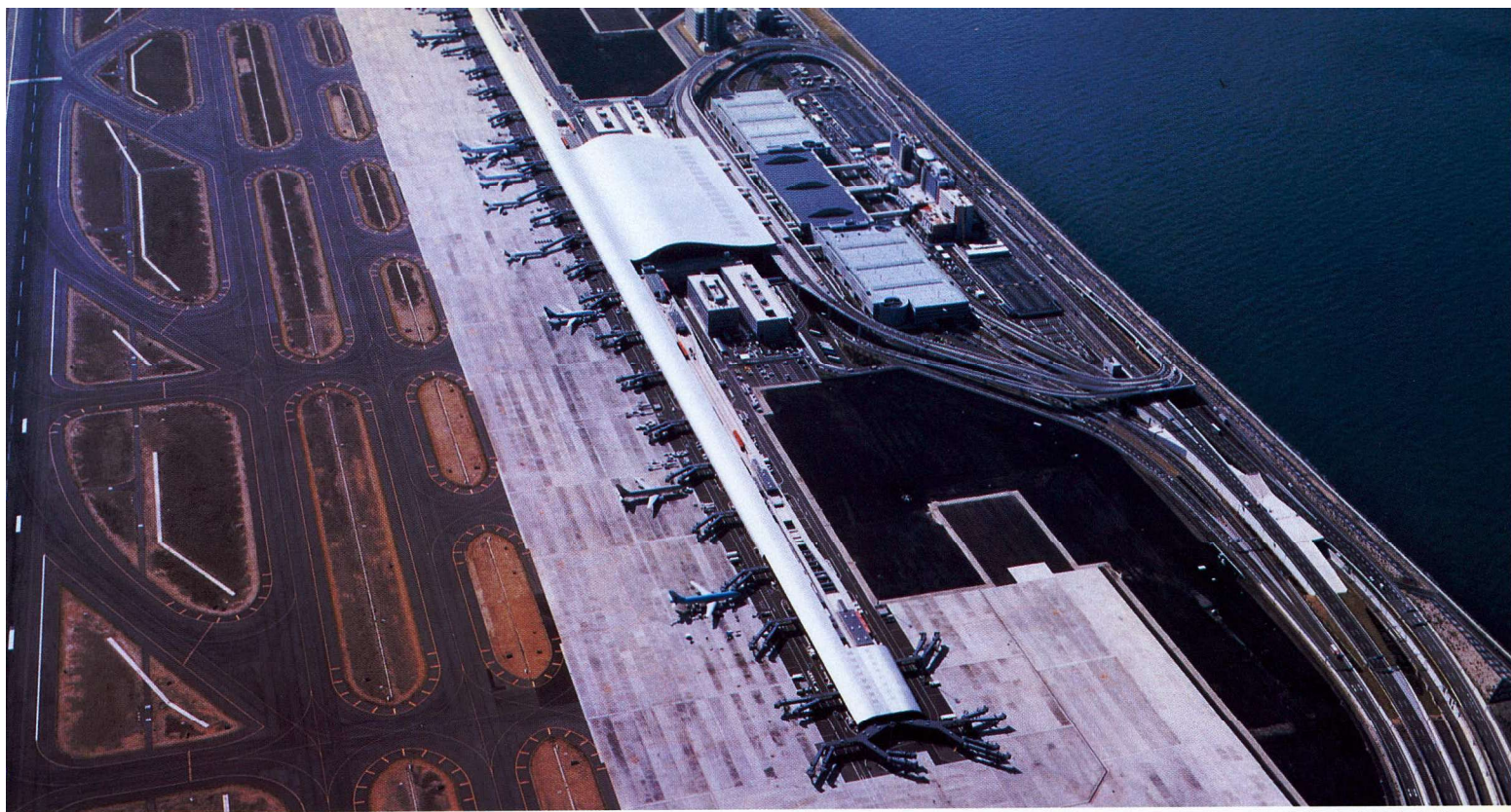
立が見せたのである。

## ●調査・研究から空港会社への出資

このような関西国際空港計画の進展は当社に大きな変化をも



関西国際空港建設の着工を報じる新聞(昭和62年1月)



開港した関西国際空港（写真提供・関西国際空港株式会社）



建設途上の空港連絡橋（平成3年2月）

たらずのものであった。泉州地域を沿線に持つ当社は、当然ながら新空港の鉄道アクセスの中核を担うことになるからである。また、新空港は北大阪地域に比べて、「北高南低」といわれた南大阪地域の開発の立ち遅れを取り戻し、難波を中心とする南大阪の活性化に大きなはずみとなる。

こうしたことから当社は、新空港の構想当初から積極的に対応してきた。組織的な取り組みとしては、まず航空審議会の第1次答申が発表された昭和49年

(1974)、関係部局を集めて「関西新空港問題研究会」を発足させた。

昭和52年にはグループのシンクタンクである南海道総合研究所に「関西新空港問題委員会」を設置した。さらに55年「南海電鉄グループ関西新空港協議会」を結成して、グループをあげて取り組む体制を整えた。

これら組織で幅広い情報収集を行う一方、関西における新空港計画の研究機関である大阪科学技術センター、財団法人関西

空港調査会、その他の企業グループの研究会などに積極的に参加した。

ただ、これまでの段階の活動は、新空港問題の情報収集、研究・調査が中心であったが、計画が次第に具体化してくるに伴い、もっと本格的な組織対応を確立する必要が高まった。

そこで昭和58年、新空港を担当する専属部門として「関西新空港対策室」を設置した。対策室は情報収集や、空港アクセス計画の推進、関連事業の検討、関係官庁との協議、折衝などの業務を担った。

空港会社の設立時には当社も出資した。同社の資本金は当初51億円、最終的には1,200億円が予定された。このうち、三分の二の800億円を国が出資、残り三分の一の400億円を地元自治体と民間企業が負担した。当社は民間の一員として、当社に対し3億円の出資を予約し、設立時には2,200万円を出資した。

# 空港連絡鉄道の建設

## ●南海ルート決定

関西国際空港建設の泉州沖構想が打ち出されて以来、当社は早くから空港問題、空港対策などについて組織的に調査研究を続けてきた。このような動きの中で、昭和60年(1985)7月、近畿運輸局から大阪府に「関西国際空港への鉄道アクセス」についての都市計画原案が提示された。

それによると、鉄道アクセスは南海と国鉄(現JR)がそれぞれ直通電車を運行し、南海ルートは泉佐野駅から新空港対岸の前島(現りんくうタウン)駅を経由して空港(現関西空港)駅に至る8.8<sup>キロ</sup>と示されており、難波～空港間42.8<sup>キロ</sup>は、空港アクセスの中で大阪都心からの最短ルートとなる。

国鉄ルートは阪和線日根野駅から前島駅経由で空港駅に至る11.2<sup>キロ</sup>で、新大阪～空港間(60.5<sup>キロ</sup>)を直通で運行する計画である。両ルートが通る前島～空港間には全長3.75<sup>キロ</sup>の鉄道・道路併用の連絡橋をつくることになった。

同年12月、政府の関係閣僚会議で決定した「関西国際空港関連施設整備大綱」において、高速道路などとともに、南海と国鉄の2ルートの空港連絡鉄道を整備することが決定した。

翌昭和61年1月、国鉄ルート



南海分岐線の建設工事(平成4年10月)

の日根野～前島間及び両ルートの分岐線が乗り入れる前島～空港間の鉄道事業主体は未決定のまま、大阪府の都市計画が正式決定した。当時国鉄の分割民営化が論議されていたことから、国鉄ルートは事業主体が決まらず、このため南海ルートの免許申請はしばらく足踏みを余儀なくされた。

同年10月になって日根野～空港間の事業主体を空港会社とすることが正式に決まったことを受けて、同年12月、南海ルートの泉佐野～前島間(1.9<sup>キロ</sup>)の鉄道敷設免許を運輸省に申請した。南海として初めて公式に鉄道アクセスの事業主体に名乗りをあげたのである。

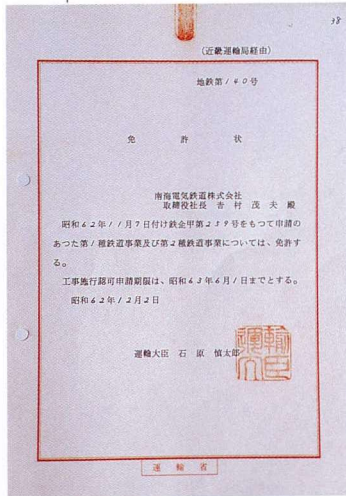
その後、昭和62年(1987)4月の鉄道事業法施行に伴い、11月に同法に基づく内容に変更し申請した。南海ルートのうち、当

社が建設し運行を行う泉佐野～前島間は第1種鉄道事業であり、前島～空港間(6.9<sup>キロ</sup>)は空港会社が建設し、当社が借り受けて乗り入れる第2種鉄道事業として申請した。

この各申請に対し、昭和62年12月運輸省から事業免許が下り、続いて工事施行認可(土木、軌道関係)を取得して、翌63年いよいよ空港連絡鉄道南海分岐線の建設がスタートすることになった。



空港連絡鉄道南海分岐線平面図



南海分岐線の事業免許状  
(昭和52年12月取得)



空港連絡鉄道開業祝賀会で挨拶する川勝社長

●用地買収を開始

昭和63年(1988)4月から用地買収に取りかかった。空港連絡鉄道南海分岐線の建設にかかる総買収面積は約29,000平方メートル、このうち分岐点～前島間の面積は20,000平方メートルであった。

当時はバブル経済による、地価高騰期に当たっていたが、開業に必要な用地買収は平成4年度までに完了することができた。

●建設工事に着手

平成3年(1991)3月25日、工事の安全祈願祭が執り行われ、念願の空港連絡鉄道南海分岐線の建設工事に着手した。

一方、南海、JR両ルート、

(1987)にスタート。平成3年5月に架設が完了した。対岸りんくうタウンと空港島が初めてつながったのである。全長3.75キロ、鉄道・道路併用橋としては世界一の長さを誇り、トラス橋(2.7キロ)の部分も日本最長となった。

昭和62年(1987)12月に免許・工事施行認可を取得した空港連絡鉄道南海分岐線の建設工事は準備工事から本体土木工事に順次進行したが、空港開港時までに鉄道を開業しなければならないという工期の制約に加え、同時に施行していた空港連絡道路工事との調整をせねばならなかったため、施工にはさまざまな工夫をこらす必要があった。平成5年度からは前島駅の建築工事にも着手した。

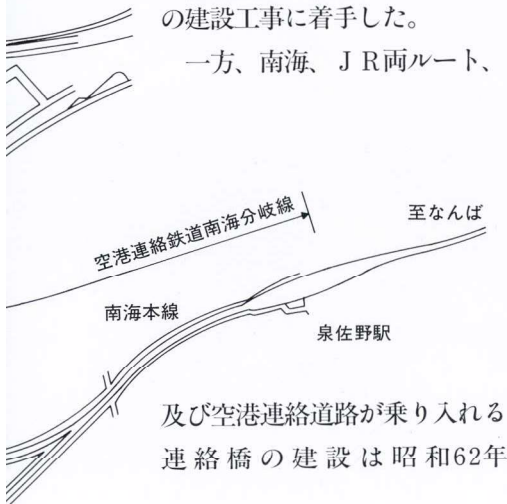
5年(1993)12月には、関西国際空港が6年9月4日に開港することが正式に決まった。

平成6年1月、全線のレールがつながり、空港会社、JR西日本と合同で締結式が行われた。

3月からは試運転が開始され、新線の駅名も前島駅が「りんくうタウン」、空港駅が「関西空港」と決まった。駅施設の工事を終えた6月7日、空港連絡鉄道(空港線)は待望の竣工を迎えた。

空港線は開港に先立って、6月15日、営業運転を開始した。開港前の運行を開始したのは空港従業員など関係者の便宜を図るためであったが、当日は開港間近の関西国際空港を一目見ようという一般客も多数つめかけ、鉄道アクセスに対する関心の高さがうかがえた。

開業を記念する式典と祝賀会が空港会社、JR西日本、当社の主催で開催された。開業式典は完成した関西空港駅で行われ、祝賀会は南海サウスタワーホテル大阪に会場を移し、二見伸明運輸大臣(代理)、中川和雄大阪府知事、川上哲郎関西経済連合会会長など各界関係者約1,000人が念願の鉄道アクセスの出発を祝った。



## アクセスなど関連プロジェクトを推進

### ●鉄道アクセスの整備

#### 1) 空港まで29分

平成2年(1990)12月、関西国際空港の開港時期が6年夏頃と決定し、空港連絡鉄道の建設工事も着々と進行する中で、当社は5年2月、鉄道アクセス輸送計画を発表した。

同計画を進めるにあたって、大阪都心と空港を直結する最短の鉄道アクセスとして、スピード、利便性をアピールできる輸送ダイヤを設定した。

基本的には難波～関西空港間(42.8<sup>キロ</sup>)で片道1時間当たり特急2本、急行3本を運行。空港特急は全席座席指定とし、うち1本は難波～関西空港間をノンストップの29分で結び、もう1本は特急停車駅に停車して34分で運行するダイヤとした。

この計画に基づいて、新たに空港特急車両36両と一般車両(1000系)22両が新造された。

#### 2) 空港特急「ラピート」

空港連絡鉄道のための新しい空港特急は「空港アクセスを担う南海」をイメージするシンボルとして、デザイン、車内設備など、これまでにない斬新な発想で新造された。

キーワードは空港への「アクセスロビー」とし、スピード、利便性に加えて、出発した時から快適な気分を味わえる居住性

を追求している。

空港特急の外観デザインは、前頭形状を航空機を思わせる丸みとシャープな線で構成し、スピードと力強さを表現。客室の窓も列車と航空機のイメージを融合した楕円形とした。カラーには、海上空港にふさわしく輝きのある海のような深いブルー(ブルーマイカ)を採用した。車両は1編成6両、座席数252席で、うち2両にはゆったりくつろげる3列のスーパーシートを設けた。大型手荷物が通りやすい通路や広い収納スペースも特徴である。

このラピートと空港アクセス用一般車両の新造を契機に、特急車両の居住性向上と通勤車両の輸送力向上のため、従来2,744<sup>ミリ</sup>であった車両限界幅を2,850

<sup>ミリ</sup>に拡張した。

この空港特急については愛称を広く公募した。32,000通もの応募の中から選ばれたのが「ラピート」であった。ラピートはドイツ語の「Rapid」で速いを意味し、その発音の響きのよさを、世界共通の普遍性を持つ発音記号によりrapittと表示することになった。空港特急の迅速性を表すには最もふさわしいネーミングであった。

ラピートは最短アクセスとしての利便性に加え、そのユニークなスタイルが高い評価を受け、開港3か月余(9月4日～12月6日)でご利用客が100万人を突破、予想を大きく上回る滑り出しとなった。また、平成7年9月には鉄道友の会「ブルーリボン賞」を受賞した。



多数の報道関係者が出席した鉄道アクセス輸送計画の記者会見風景(平成5年2月)



空港特急ラビット出発式（平成6年9月）

### 3) なんばCATの設置

鉄道アクセス整備の一環として、難波駅の改修を行った。

難波駅改修は、関西国際空港のゲートウェイ（出入口）となる同駅に、その役目にふさわしい利便性と国際化・情報化機能を与えることを目的としたが、最大のポイントは、「なんばCAT（シティエアーミナル）」の設置であった。

「なんばCAT」には、空港で搭乗手続きをしなくても、難波駅ですませておけば、大型手荷物から解放されてそのまま飛行機に乗り込めるチェックイン機能やハンドリングサービス機能、フライト情報を伝えるコーナーなどを新設。同駅が「空港の第

2ロビー」として生まれ変わるようになった。

CATの整備を中心とする難波駅の改修工事には平成5年（1993）4月から取りかかった。CATは2階中央口コンコースに設置され、JALチェックインカウンターや航空券予約発売所、手荷物一時預かり所、VIPルーム、さらに各種旅行商品の予約発売や旅客案内などを行う総合サービスセンターを新設した。

難波駅9番のりばは、空港特急専用のりばとして整備改造、待合室、CAT手荷物荷捌場などを設けたほか、2階コンコースと専用ホームを結ぶエスカレーターを増設した。さらに、同駅1階北口から「なんばCAT」に



建造中のラビット（平成5年9月）

向かう旅客のために、シースルーエスカレーターも増設された。

旅客への情報サービスとしては、昭和60年（1985）末から運用を始めた「NANNET」に続き、LED（発光ダイオード）を用いた大画面表示装置「NANA」を平成4年11月から同駅3階コン

コースで運用する一方、「サザン」をはじめとする特急車内でもニュースなどの情報サービスを始めた。そして、新たに開発したフライト情報システムにより、関西空港の当日便離発着スケジュールをリアルタイムに表示する「フライト情報表示装置」を、2階コンコースと9番のりば待合室の2個所に設置した。

また、2階コンコースには、なんばCATのシンボルとして直径2.4mの地球儀に12台の画面を内蔵し、多彩な映像情報を提供するモニュメント「地球」を設置した。

従来の施設についても、外国人が利用しやすいように、英語、中国語など外国語表示の案内サインを各所に配置した。

改修工事は平成6年(1994)6月9日に完了。同日吉村会長、川勝社長はじめ、空港関係者など約60人が出席して竣工式が行われた。

#### ●道路アクセスの整備

空港アクセスの中で鉄道アクセスとならんで重要な位置を占めるのが道路アクセスである。空港周辺地域をバス事業の営業基盤としてきた当社としては、バスを核とした道路アクセスの確立は当然の使命であり、空港関連プロジェクトの最重要課題のひとつであった。

空港関連のバス事業では、まず、開港前に空港建設にあたる関係者のためのバス輸送が行われた。

平成3年(1991)4月から6年4月まで空港建設従業員を泉大津などの港から空港島まで運ぶ海上輸送が行われたが、この間、南海観光バスなどグループ会社とともに空港内の連絡や宿舎・駐車場とフェリー発着場を連絡するバス輸送を行い、空港連絡橋開通後は、空港業務従事者、

訓練要員などの輸送にあたった。

平成6年9月の開港後はリムジンバスと、周辺地域と空港を結ぶ乗合バスの両面からバスアクセスを展開した。

空港リムジンバスについては、近畿圏の鉄道・バス会社との共同運行と当社直営の二種類がある。平成3年4月、当社と航空3社が「関西空港交通株式会社」(KATE)を設立し、開港に伴い、近畿圏主要都市と空港を結ぶ計11路線が運行されることになった。



空港特急「ラピート」



エアポートリムジン「Sorae」



難波駅改修工事が竣工し、なんばCAT(シティエターミナル)をお披露目。2階のフライト情報表示装置前で(平成6年6月)

た。当社直営のリムジンバスは一般公募によって決まった「Sorae」の愛称で、泉北ニュータウンと空港を直結する路線を新設した。

乗合バスについては、空港島内を運行する3路線と、対岸地域と空港を結ぶ空港・りんくうタウン線を新設したほか、平成7年3月には空港・泉佐野線循環システムを新設し運行を始めた。

#### ●海上アクセスの整備

空港輸送としての海上アクセスは、当社グループ会社の「株式会社えあぼーと あわじあくあらいん」(旧 深日海運)が、平成6年(1994)9月の開港日にあわせて高速旅客船を運航することになった。同社は、洲本・津名～空港間を南海エアポート淡路ラインとして運航している。



海上アクセスの高速旅客船「あぼろーん」(左)と「あるてみす」(右)

#### ●幅広い空港関連プロジェクト

関西国際空港の開港は、当社及び当社グループが大きく発展していくためのチャンスである。

開港に併せ、旅客ターミナルビルでカフェレストラン「Café Nankai」を開業したのをはじめ、りんくうゲートタワービル北棟では、フィットネスクラブの展

開計画を進めている。また、りんくうタウンの流通・製造・加工ゾーンにおいて、航空貨物取扱基地となるりんくう国際物流センターの工事着手に向けて諸準備を整えているなど、空港島やりんくうタウンでの新たな事業を効率的に展開し、事業基盤の強化・拡充をめざしている。

1

# 鉄道事業

各路線をグレードアップ

〔1〕連続立体化・複線化事業の進展

この10年間にわたって、南海本線と高野線の一部で、踏切除去と列車の安全確保を目的とした連続立体交差(連立)事業、また、高野線では、輸送力の増強を目的とした複線化工事などを重点的に進めた。

南海本線(大阪市内・岸和田市内・泉佐野市内)の連立工事は、都市計画事業として国や地方自治体の費用負担を受け当社が鉄道施設工事を施工しているほか、貝塚～二色浜間でも都市計画道路貝塚中央線との立体交差化に併せた曲線改良工事を進めている。

●大阪市内連立工事

大阪市内の南海本線連立工事は昭和47年(1972)、都市計画事業として決定、同市を事業主体に、南海を施工主体としてスタートした。また、この事業のほか天下茶屋工場跡地開発による地域の活性化もめざしている。

第1期工事の玉出～大和川間(3.4<sup>キロ</sup>)は昭和55年(1980)に完成し、13の踏切が廃止された。続く第2期の萩ノ茶屋～玉出間(2.3<sup>キロ</sup>)では、天下茶屋工場の移転、天王寺支線の一部廃止、高野線の仮線敷設などの事前準備工事を進め、昭和60年3月、本格工事に着手した。

一方、天下茶屋駅付近では連立工事と併せて地下鉄工事も当社が受託し、地上と地下の工事を同時進行するという複雑な工事となった。

高架構造物の建設のために、南海本線・高野線を天下茶屋工場跡地の仮線に移し、駅部の高架橋を施工。完成後、高野線をその東側の仮線に切替え、南海本線・高野線にはさまれた場所で駅の北側と南側の高架橋を施工するという手順で工事を進め

た。

こうして平成5年(1993)3月、大阪市営地下鉄堺筋線の延伸区間が開通。4月には天王寺



大阪市内連立工事・岸里玉出駅付近(平成5年4月)



大阪市内連立工事・天下茶屋駅付近(平成元年9月)

表1 最近の連立・複線化工事の進捗状況

■ 完成年月	■ 完成箇所
昭和60年5月	堺連立 上下線高架切替完了(上りは昭和58年7月開通)
平成4年10月	御幸辻～橋本間 瀬間滝トンネル切替完了(単線開通)
5年4月	大阪連立 西線上下高架仮線切替完了(岸ノ里・玉出移設統合)
6年7月	岸和田連立 上下線高架切替完了(上りは平成4年5月開通)
〃	御幸辻～橋本間 菖蒲谷川橋梁切替完了(単線開通)
6年8月	貝塚単立 上下仮線切替完了(上りは平成6年2月)
7年3月	泉佐野連立 空港線分岐点～羽倉崎間上下線高架切替完了
7年8月	御幸辻～橋本間 複線化完成
7年11月	大阪連立 東線上下高架切替(上りは平成6年10月)
8年度	小原田車庫完成予定



高野線複線化工事のトンネル掘削では最終の瀬間滝トンネルが貫通(平成3年9月)



萩ノ茶屋～岸里玉出間西側2線高架開通  
(平成5年4月)  
にこいの西線とは本線のこと。東線は高野線のこと。  
 →カオチの西線(4.3.2.1)  
 支線の全面廃止に続き、南海本線(西線)の高架切り替えが行われた。また、駅間距離が短かった旧来の岸ノ里、玉出の両駅を岸里玉出駅に移設統合した。

高野線については上りが6年10月に、下りは7年11月に高架に切り替わり、南海本線の大阪市内連立工事は都市計画決定以来20余年かけて完成することとなる。

#### ●天王寺支線の廃止

天王寺支線(天下茶屋～天王寺間)の利用客は、昭和41年(1966)の南海線新今宮駅開設以降、年々減少していた。昭和59年(1984)、南海線萩ノ茶屋～玉出間の連立工事と地下鉄堺筋線の天下茶屋延伸(動物園前～天下茶屋間)の工事が着工段階を迎えたことから、同年11月、天下茶屋～今池町間(1.1<sup>キロ</sup>)を廃止した。残る今池町～天王寺間(1.2<sup>キロ</sup>)についても、代替交通機関が確保されることなどから平成5年(1993)4月に廃止した。

#### ●高野線を複線化

高野線河内長野駅以南地域では、南海美加の台・南海橋本林間田園都市の住宅開発などによる将来の沿線人口の増加に対応

して、同地域と大阪を直結する河内長野～橋本間(17.2<sup>キロ</sup>)の複線化工事を、昭和47年(1972)3月以来推進してきた。

工事は7工区に分けて実施され、第1～6工区の河内長野～御幸辻間(14.3<sup>キロ</sup>)は昭和59年3月までに順次完成した。この間、56年11月に林間田園都市駅、59年9月に美加の台駅を開業した。

残る第7工区の御幸辻～橋本間(2.9<sup>キロ</sup>)の複線化は、昭和61年5月に着手した。区間の約3分の2でルート変更を行い、11個所のカーブをゆるやかにし、菖蒲谷川橋梁(210<sup>メートル</sup>)、橋本川橋梁(32<sup>メートル</sup>)、瀬間滝トンネル(196<sup>メートル</sup>)などを建設した。

工事は平成7年(1995)8月末に完成した。

一方、平成2年1月には、複線化に伴う車両増備に対応して小原田車庫の建設工事に着手、8年度に完成を予定している。

複線化工事区間の在来線は400m以下の曲線半径が44kmを占めていたが、輸送力増強とスピードアップを図るため、計画では400m以上を基本にした曲線の是正を行った。駅部では、これまでの17両車両4両編成対応から、20両車両10両編成対応を可能にする勾配の改良に重点を置き、そのため駅間の最急勾配が25～33‰となった。

このように、複線化工事は在来線に平行した増線というより、新線建設のような大がかりな工事となった。この結果、難波から橋本までの輸送力は大幅に改善した。また、複線化工事の完成とダイヤ改正を機に、都市圏輸送としての性格が強い難波～橋本間に「りんかんサンライン」の愛称を設定した。

#### ● 駐車場一体化の岸和田駅高架

岸和田市内の南海本線連立工事は昭和53年(1978)に都市計画決定され、62年10月に着手された。仮線の上下線は平成2年4月までに切替えが終わり、旧線路撤去の後、高架橋の建設が同年8月から始まった。

この事業は、岸和田駅周辺地域の駐車場不足を緩和するため、



菖蒲谷川橋梁の架橋工事(平成5年8月)



旧駅舎が撤去され高架化工事が進む岸和田駅付近(平成3年2月)



擁壁工事中の小原田車庫(平成4年4月)

駅の上に駐車場をつくるという、全国でも例のない「駅部一体整備型連続立体交差事業」となった。

運営管理のために、岸和田市と当社が出資する第3セクター「株式会社ステーションパーキング岸和田」が平成2年7月に設立された。

第1期工事の上り線は平成4年(1992)5月に供用を開始した。関西国際空港開港に間に合わせるため第2期工事を鋭意進め、下り線は6年7月に供用開始した。この高架化完成により、岸和田市内8個所の踏切が除去された。



上り線が高架で営業開始した岸和田駅(平成4年5月)

●泉佐野市内の連立工事

空港線の起点となる泉佐野駅周辺でも連立工事は進められている。

南海本線泉佐野市の井原里～羽倉崎間は、交通量の多い踏切と交差しており、高架化が課題となっていた。大阪府では昭和62年(1987)3月、空港線との整合性を図りながら市道泉佐野熊取線から泉佐野8号踏切までの約2.8<sup>km</sup>の区間を高架化、9個所の踏切を除去する「南海本線(泉佐野市)連続立体交差事業」を都市計画決定した。同年8月には、連立事業が正式にスタートした。

役割分担については、当社が鉄道工事の設計・施工、泉佐野市は用地買収及び側道工事、大阪府が事業の総括をそれぞれ担当することとし、平成2年9月に事業の基本協定を大阪府との間で締結した。

工事は平成3年12月、泉佐野



岸和田市内連立工事(第1期)竣工式



泉佐野駅付近の連立工事完成予想図



泉佐野市連立工事(第1期)竣工のレール締結式(平成7年3月)

～羽倉崎間のうち泉佐野4号踏切～8号踏切間(1.2<sup>km</sup>)の高架化に着工した。工法は両側仮線

方式を採用し、7年3月には上下線とも高架化が完了した。

残る事業区間についても、現

在、用地買収や工事が進められている。

#### ●堺市内の連立工事

堺市内(大和川～石津川間5.4<sup>キ</sup>)では昭和47年(1972)から連立工事がスタートした。堺駅移転や石津川駅南の用地買収などを進めながら昭和62年11月、全鉄道工事が完成し、翌年3月には全事業が完成した。

#### ●貝塚で単独立体交差事業

オイルショックなどの社会情勢により中断していた貝塚中央線南海本線単独立体交差事業は昭和61年(1986)に関西国際空港の建設が具体化すると共に再開され、都市計画道路貝塚中央線と南海本線との交差部を、鉄道を高架化する単独立体交差事業と、これに併せて近木川前後の曲線改良(半径370<sup>下元</sup>を600<sup>下元</sup>に改良)を行う合併事業として決まった。

工事区間は貝塚4号踏切(市道脇浜石才線)付近から二色浜駅ホーム北端までの約1.5<sup>キ</sup>で、平成3年(1991)1月から工事に着手した。下り線高架橋は貝塚駅側から貝塚8号踏切(市道脇浜見出川線)付近まで完成している。



オープンした大阪フィルハーモニー会館(平成3年8月)



堺市内大和川～石津川間高架が完成し開通(昭和60年5月)



単独立体交差化工事の下り線高架橋(貝塚駅付近・平成7年6月)

#### ●旧天下茶屋工場跡地に「大阪フィルハーモニー会館」

平成2年(1990)2月、高架化工事のため空き地となった旧天下茶屋工場跡地(大阪市西成区岸里)に、大阪市、社団法人大阪フィルハーモニー協会と協力して「大阪フィルハーモニー会館」を建設することになった。

大阪フィルハーモニー協会がバックアップする大阪フィルハーモニー交響楽団(大阪フィル)は昭和22年(1947)に発足、関西における本格的オーケストラとして、大阪の音楽文化の向上発展に大きく貢献してきた。

その大阪フィルの練習場が手狭となったことから、当社がその用地として旧天下茶屋工場跡地を提供し、練習場としてだけでなく、広く大阪市民の音楽活動の場としても利用できるような会館の建設が決まった。

新しい会館は国内では最大規模のオーケストラ練習場となるもので、地上3階建ての建物のなかには、リハーサル室、大中小の練習室、音楽関係資料を展示するロビーなどが完備されている。

大阪フィルハーモニー会館の建設は平成2年(1990)7月に始

表2 新造車両一覧表

■年度				
昭和60年度	10000系 8 両,	6200系 2 両,	8200系 6 両,	9000系 6 両
昭和61年度	10000系 6 両,	9000系 6 両		
昭和62年度	9000系14両			
昭和63年度	10000系 6 両			
平成元年度	2000系 4 両			
平成 2 年度	2000系 8 両			
平成 3 年度	1000系16両			
平成 4 年度	10000系 8 両,	11000系 4 両,	1000系 8 両,	2000系 4 両
平成 5 年度	1000系 8 両			
平成 6 年度	50000系36両,	1000系14両,	2000系 4 両	
平成 7 年度	2000系14両,	1000系 8 両		

※平成 7 年度は見込み

まり、翌3年7月完成した。竣工式には同協会の伊部恭之助理  
 理事長、朝比奈隆音楽総監督、西  
 尾正也大阪市長、当社の吉村社  
 長ら関係者300人が出席した。朝  
 比奈氏の指揮でワグナーの「ニ  
 ュールンベルグの名歌手」が演  
 奏され、音楽の会館にふさわし  
 い式典となった。

【2】サービス向上の推進と実施

この10年間、より安全で快適  
 な輸送サービスをめざし、第6  
 次(昭和57年度~61年度)、第7  
 次(昭和62年度~平成3年度)、  
 第8次(平成4年度~8年度)  
 の各輸送力増強等投資計画を推  
 進し実施した。

投資計画のなかで、連続立体  
 交差事業と並んで特筆されるの  
 は車両の増備、代替に力を注い  
 だことである。昭和61年度から  
 平成7年度までの10年間で、車  
 両新造は168両にのぼった。

●特急「サザン」などを新造

車両の新造では昭和60年  
 (1985)4月から、南海本線に初  
 のステンレスカー9000系を運用  
 開始した。当社の通勤車では初  
 めて電気指令式のブレーキ装置  
 を採用するなど安全性、経済性  
 に優れた車両で、通勤旅客の増  
 加に対応するものである。

同年11月からは、南海本線難  
 波~和歌山市(和歌山港)間に新

造の座席指定特急10000系8両  
 を投入した。

南海本線ではそれまで主力車  
 両として旧1000系が運転されて  
 いた。この1000系は昭和29年  
 (1954)と31年にデビューした旧  
 11000系を昭和48年(1973)に改  
 造・再編成したもので、当時と  
 しては斬新なデザインやその前  
 面形状から“ヒゲ新(ヒゲの新  
 車)”のニックネームで親しまれ  
 ていた。10000系特急車両はこの  
 1000系の四国連絡特急「四国号」  
 に代わるもので、「サザン」の愛  
 称がつけられた。ビジネス特急  
 のイメージを打ち出したネーミ  
 ングである。

車両は前面に大型曲面ガラス  
 を使用、ダークグリーンとオー  
 シャングリーンのツートンカラ  
 ー、客室の大型窓、快適なリク  
 ライニングシートなどモダンで  
 快適な感覚にあふれた車両であ  
 る。デビュー以来人気は高く、  
 約1年後の61年10月には利用客  
 100万人を達成した。

その性能、デザインとともに、  
 一部指定と全車指定を使い分け  
 る柔軟な運用形態が評価され、  
 昭和61年に鉄道友の会から、優  
 秀な鉄道車両に贈られる「ロー  
 レル賞」を受賞した。



特急「サザン」がローレル賞を受賞(昭和61年11月)

この他高野線では、次世代ス  
 テンレスズームカー2000系車両  
 が、平成2年(1990)5月から運  
 転を開始している。

なお「ヒゲ新」1000系車両は  
 昭和62年(1987)6月に廃車と  
 なり、長い歴史に幕を閉じた。

●カラーデザインを一新

関西国際空港開港を控えて、  
 鉄道車両のイメージを世界に開  
 かれた鉄道にふさわしいものに  
 するため、平成4年度から新造  
 や既存車両のカラーデザインを  
 一新してゆくことにした。

新形式車両はエクステリアに  
 ブルーとオレンジ、インテリア  
 にグレーを基調とするカラーデ  
 ザインを採用した。

新造車両は、まず平成4年7  
 月から通勤車両として1000系を  
 南海線、高野線に投入した。外  
 観、カラーデザインだけでなく、

設備などもグレードアップし、今後当社の標準となる車両と位置づけている。

続いて特急の標準車両として11000系車両を新造、11月から高野線難波～橋本間の特急「りんかん」専用車両として投入した。

空港開港に対応する車両としては平成6年度に空港特急「ラピート」用に50000系を導入した。(ラピートについては60ページを参照)

#### ●技術革新と旅客サービスの向上

電気関係では平成2年(1990)、省エネ電車である回生車両(2000系)を高野線の山岳区間でも運用できるよう、三日市変電所ほか計4箇所の変電所に回生電力処理装置を新設した。このほか、3年からは関西電力からの変電所単独受電化と自社送電線の廃止、シリコン整流器の増設、配電用変圧器の増強を進めている。

一方、列車本数の著しい増加に対応するため、南海線のPTC(列車運行管理システム)の改良を行った。また貴志川線でも運転保安向上のため、平成5年にATS(自動列車停止装置)・CTC(列車集中制御装置)の各システムの運用を開始した。

乗客サービスの面では、昭和60年(1985)、通信回線の改良により「座席指定券発売システム」



ニューカラーデザインの特急「サザン」出発式(平成4年4月)

の運用を開始。平成5年(1993)にはラピート運行による取り扱い座席数の増加に備え、センターコンピューターの増強とソフトウェアの改良を行った。

駅施設については、昭和61年(1986)以降、南海線では急行8両化(平成元年度)対策などとして、ホーム延伸工事を14駅で実施、高野線では区間急行(8両)の林間田園都市駅乗り入れ対策として7駅で実施した。

駅舎関係では、千代田駅と貝塚駅の駅舎を橋上化(平成元年度)し、みさき公園駅では駅舎の改築と地下通路を新設したほか、平成7年(1995)4月、泉北高速鉄道の和泉中央駅への延伸と同時期に、中百舌鳥駅橋上駅舎を一部3階建に増改築した。

また、昭和63年(1988)から駅



特急「りんかん」試乗会(平成4年11月)



金剛駅の女性専用コーナー付待合室



中百舌鳥駅のエレベーター

ホームに冷暖房完備の待合室を設置する工事を積極的に進め、平成6年度(1994)には34駅で設置が完了、平成8年度には38駅に拡大する予定である。

身体障害者の円滑な移動を図るため、また、高齢化社会の到来に備えて、エスカレーター、エレベーターの設置についても力を注ぎ、昭和60年度には前者7駅48基、後者が5駅8基であったが、平成6年度までにそれぞれ23駅103基、15駅30基に増設した。今後もさらに増設していく計画である。

車両の冷房化では、平成元年度には南海線、高野線での幹線車両が、また、7年夏には全車両が100%冷房化した。

一方、こうしたハード面のサービス向上とあわせて、ソフト面のサービス改善にあたるダイヤ改正を逐次実施[表3参照]。平成元年11月には南海線で時速110km/h運転を開始(従来は最高105km/h)するなど、スピードアップも実施し、レジャー志向の高まりなど旅客ニーズの多様化に対応するとともに、朝夕ラッシュ時の混雑緩和や夜間時間帯の利便性向上などを図ってきた。

表3 南海線・高野線ダイヤ改正の主な内容  
(区急=区間急行)

60.6.16	高野線	・林間田園都市までの運転区間延長(区急43本、急行1本) ・朝夕ラッシュ時の区急の増発(1本)
60.11.1	南海線	・全車座席指定特急8本を新設し、特急の名称を「四国号」から「サザン」に変更、泉佐野を特急停車駅とする。 (特急19本→27本、うちサザンは26本)
62.3.27	南海線	・特急の増発(27本→29本、うちサザンは22本)と全車座席指定特急4両編成の一部6両運転(2本)
62.3.29	高野線	・泉北直通区急の新設(9本)と準急の増発(12本) ・難波～橋本間特急増発(2本) (特急10本→12本、こうや号8本、難波～橋本間特急4本)
63.10.2	南海線	・夜間時間帯の急行増発(2本増発で急行は21時まで6本/時、22時まで4本/時)と終列車時刻の繰り下げ(難波発23時30分和歌山市行き準急の新設、23時55分の羽倉崎行き普通を24時に繰り下げ) ・特急の増発(29本→32本、うちサザンは29本。23時10分発新設)
元.9.3	高野線	・朝夕ラッシュ時、夜間時間帯の急行のズームカーを8両化(5本) ・夕ラッシュ時の泉北準急8両化(4本)と夜間の準急増発(1本) ・終列車時刻の繰り下げ(難波発23時30分橋本行き急行の増発、23時13分泉北直通準急増発、23時55分河内長野行き各停を24時に、24時12分の堺東行き各停を24時15分に繰り下げ) ・難波～橋本間特急の増発(3本) (特急12本→15本、こうや号8本、難波～橋本間特急7本)
元.11.12	南海線	・朝夕ラッシュ時の急行8両化(9本) ・一部指定特急サザンの8両化(10本) ・高師浜線の2両化
2.7.1	高野線	・朝夕ラッシュ時の長編成化(急行等3本を林間田園都市から8両化)と区急の増発(1本)、夜間時間帯の区急の増発(2本) ・難波～橋本間特急を林間田園都市に停車し、増発(1本) (特急15本→16本、こうや号8本、難波～橋本間特急8本)
4.7.12	南海線	・朝夕ラッシュ時、夜間時間帯の長編成化と増発(朝:急行2本8両化、普通2本6両化、夕～夜間:急行7本8両化・2本増発ほか、急行は22時まで6本/時) ・特急サザンの全て(29本)の8両化 ・終列車時刻の繰り下げ(難波発24時10分の羽倉崎行き急行増発、24時15分の住ノ江行き普通を24時20分に繰り下げ)
4.11.10	高野線	・難波～橋本間特急を「りんかん」(8本増、「こうや号」は「こうや」とする(特急16本→24本、こうや8本、りんかん16本) ・金剛に特急・急行を、林間田園都市には「こうや」を停車 ・朝夕ラッシュ時の運転区間延長(河内長野発区急1本→三日月市町発、三日月市町区急1本→林間田園都市発急行(ほか)と長編成化(泉北準急1本10両化、三日月市町区急1本8両化ほか) ・夕～夜間時間帯の運転区間延長(難波発18時以降の急行を全て8両化ほか)と長編成化(泉北準急2本8両化ほか) ・昼間時間帯の泉北準急増発(上下とも4本/時) ・終列車時刻の繰り下げ(難波発24時10分の三日月市町行き区急の増発、24時15分の堺東行き各停を24時20分とする)
5.4.18	南海線	・昼間時間帯の急行増発(和歌山市行き2本/時→3本/時) ・朝夕ラッシュ時、昼間時間帯の運転区間の延長(朝:準急1本樽井発→みさき公園発、昼:普通高石行き2本/時→和歌山市行き1本/時)
6.6.15	南海線	・空港線開業、空港急行の運転開始
6.9.4	南海線	・空港特急ラピート(Aダイヤ59本、Bダイヤ60本、2本/時)の運転開始、空港急行(110本、2～3本/時) ・みさき公園を特急停車駅とする(サザン及び自由席特急) ・夜間時間帯の急行等増発(和歌山市行き急行1本ほか) ・昼間時間帯の普通の増発(上下とも5本/時→6本/時) ・泉佐野以南各駅停車の準急と羽倉崎行き急行を区急に種別変更
6.12.18	南海線	・早朝の下り、深夜の上り、各1本ラピート増発
7.9.1	高野線	・難波～橋本間の線名愛称を「りんかんサンライン」とする ・朝夕ラッシュ時の長編成化(急行2本を河内長野から10両化(ほか)、大型車両への置き換え(急行2本)、運転区間の延長) ・夕ラッシュ時の増発(難波発16時50分の三日月市町行き区急)、長編成化 ・増結・解放実施駅を橋本駅に変更、難波～橋本間を運転時間短縮

## ●新発想の乗合バス

昭和50年代はバス事業にとって、モータリゼーションの普及などによるバス離れが深刻となり、路線再編成が進められた時代であった。

ただ、全体的なバス離れの傾向の中でも、例えばニュータウン開発によって、通勤・通学客が急増し、昼間も買い物客が見込めるような地域においては、利便性や居住性を高めることで需要を掘り起こすことができる。

こうした発想の上に立った新しい公共交通のあり方として、バス事業の活性化を図ったのが、昭和62年(1987)に登場したシャトルバス、コミュニティバスである。

これらバス路線は地域住民の多様な輸送ニーズに応える乗合バスとして好評を得ている。

## 1) 関西初のシャトルバス

昭和62年3月、堺駅～堺東駅間(1.8<sup>km</sup>)に関西初のシャトルバス「NANKAI SHUTTLE(南海シャトル)」の運行を開始した。

シャトルバスというのは近距離区間のターミナル相互間を短時間で往復する乗合バスのことで、大都市などで新バスシステムのひとつとしてニーズが高まっている。

シャトルバスが運行する堺駅～堺東駅間は堺市のメイン道路



シャトルバス



プリペイドカードのシャトルバス専用回数券

で輸送需要の多い区間。南海本線と高野線の連絡を強化する効果もある。この区間をシャトルバスは約10分で結び、約5分間隔で往復している。

車両も専用の新造車両(定員50人)で、乗合バスのイメージを一新して、白のボディにオレンジと赤で「N」のマークをデザイン、車内にはBGM装置を取り付けるなど観光バス並みのグレードと居住性を確保している。当



コミュニティバス

初は7台を導入、一日に146往復を運行した。

また、シャトルバスでは、関西の乗合バスでは初めてプリペイド(代金前払い式)カードによる料金支払いシステムを採用して、利便性を高めた。

## 2)ニュータウン間にコミュニティバス

昭和62年(1987)11月から高野線金剛駅前から狭山ニュータウン(大阪狭山市)と泉北ニュータウン(堺市)を經由して泉北高速鉄道泉ヶ丘駅前間(10.2<sup>キロ</sup>)を結ぶ「コミュニティバス」を運行した。シャトルバスに続く新バスシステム第2弾で、「地域社会に密着したバス」という意味からコミュニティバスとネーミングした。

新造されたバスの車両14台(定員76人)は、シャトルバスと同じように斬新なデザインを採用、内装も観光バスタイプにグレードアップされている。

## 3)終電後に深夜急行バス

生活時間帯の多様化、とくに深夜のライフスタイルの拡大により、終電後の公共交通機関の必要性が高まってきた。

こうした深夜時間帯の輸送需要に対応するため平成2年(1990)12月から、難波と泉北ニュータウンを結ぶ「深夜急行バス」の運行を開始した。

深夜急行バスの発車は最終電車後の午前零時40分で、難波から終点の光明池車庫まで約1時間で結び、途中、泉ヶ丘駅、榎・美木多駅などに停車(3年12月から深井駅停車)するシステムとなっている。



東京(渋谷)行きサザンクロスの出発式(昭和63年10月)

終電後はタクシーのみの交通手段であっただけに、その利便性が評価されている。

## ●高速バス「サザンクロス」の運行を開始

高速道路の全国的な整備により大都市と地方中核都市を結ぶ長距離高速バスのニーズが高まってきたことに対応して、昭和63年(1988)から、高速バス事業に進出した。

第1号として10月から、名神・東名高速道路を經由して、和歌山～東京(渋谷)間を結ぶ高速路線バスを東京急行電鉄株式会社(現 東急バス株式会社)と共同運行のかたちで運行を開始した。

当社が運行する高速バスには「サザンクロス」の愛称をつけ、30人乗りスーパーハイデッカー車にリクライニングシートをはじめ電話、テレビ、トイレなどの設備を完備したデラックスな車両を導入した。

翌平成元年(1989)には、難波～富山間、堺・難波～佐世保間、堺～新宿・東京間、難波～岡山・倉敷間、難波～長野・志賀高原間、難波～東京間の計6路線を



熊取～粉河間「紀泉シャトルライン」の開通式(平成2年7月)



深夜急行バス運行開始取材する報道陣(平成2年12月)

地元鉄道・バス会社と共同して運行を始めた。

さらに鹿児島、松山、広島など地方都市や東京ディズニーランド、長崎ハウステンボスなど有名テーマパークを結ぶサザンクロスの路線を含め、平成7年(1995)9月現在、11路線が運行されている。

平成2年4月には、高速バスの難波駅前ターミナルをホテル南海前から南海サウスタワーホテル大阪5階玄関前に移設、新たに「なんば高速バスターミナル」として開設した。専用バースを備えた乗降施設をはじめ待合室、予約・発券カウンターを設置している。

●**関空へのバスアクセスの展開**

関西国際空港の道路アクセスの核となるバスアクセスについて、リムジンバスと乗合バスを二本柱とするバス輸送体制を確立するため、りんくうタウン内に泉佐野営業所空港出張所を新設、また、空港島内に車庫を建設した。同時に平成6年度に計42両の車両を新造して快適なバス輸送に努めている。

(関空へのバスアクセスについては、62ページの道路アクセスの整備を参照)

●**和歌山県下乗合バス事業を分離**

バス離れと過疎化によって、当社の乗合バス事業が厳しい経営状況となっていたが、独立採算のもとで地域に密着したきめ細かい輸送サービスや効率的運営を行うため、平成5年(1993)4月1日、高野・橋本営業所管内の事業を分離し、当社全額出資の新会社「南海りんかんバス株式会社」に事業を譲渡した。



CIの導入に伴い新しいエクステリアデザインの車両が登場

高速バス「サザンクロス」路線一覧表

運行区間	運行キロ程 (所要時間)	1日往復 運行回数 (昼夜別)
1 和歌山～東京(渋谷)	619.7km (8時間20分)	1日1回 (夜行便)
2 なんば～富山	372.1km (6時間00分)	1日1回 (夜行便)
3 堺・なんば ～佐世保・ハウステンボス	760.1km (11時間00分)	1日1回 (夜行便)
4 堺～新宿・東京	562.9km (9時間00分)	1日1回 (夜行便)
5 堺・なんば～岡山・倉敷	228.6km (4時間45分)	1日2回 (昼行便)
6 なんば～長野・志賀高原	496.8km (8時間35分)	1日1回 (夜行便)
7 なんば～東京	556.5km (8時間10分)	1日1回 (夜行便)
8 大阪～鹿児島	904.8km (12時間35分)	1日1回 (夜行便)
9 堺・なんば～道後温泉・松山	396.3km (7時間15分)	1日1回 (夜行便)
10 堺・なんば～広島・呉	428.7km (8時間30分)	1日1回 (夜行便)
11 和歌山・泉佐野・堺 ～東京ディズニーランド・千葉	670.8km(通常期) (11時間39分)	1日1回 (夜行便)

(平成7年9月1日現在)

●バスのデザインを一新

平成5年(1993)5月から、乗合バスのエクステリアデザインは、CI導入によるコーポレートシンボルカラー2色を使った新デザインへ一新、企業イメージの浸透を図ることになった。

次つぎに高速バス路線が開業



富山行きサザンクロスの出発式(平成元年6月)



佐世保・ハウステンボス行き(平成元年7月)



新宿・東京行き(平成元年10月)



岡山・倉敷行き(平成元年12月)



長野・志賀高原行き(平成元年12月)



東京行き(平成元年12月)



鹿児島行き(平成2年3月)



道後温泉・松山行き(平成2年8月)



広島・呉行き(平成2年12月)



東京ディズニーランド・千葉行き(平成3年8月)

# 不動産事業

ニュータウン開発と新ビル建設

## ●住宅開発事業

当社は戦前から沿線各地において住宅開発事業を手がけてきたが、大規模な街づくりは昭和40年代の「南海狭山ニュータウン」の開発が最初である。当時としては大阪府下で最大規模の開発であり、好評を得て、その後も沿線発展の核として大規模開発を積極的に進めてきた。昭和50年代には「南海橋本林間田園都市」「南海くまとりニュータウン」の開発を行なった。

62年(1987)末からいわゆる「バブル経済」が起り、その影響もあって不動産業界は活況を呈することになった。しかし好況も平成3年(1991)春頃より急速に後退し、厳しい状況が続くことになった。

### 1) 「南海美加の台」の分譲開始

こうした中で、当社は昭和59年(1984)9月から河内長野市で「南海美加の台」の一般分譲を開始した。

南海美加の台は河内長野市の南東部に位置し、59年9月に開業した高野線・美加の台駅に近接する好立地の分譲地で、河内長野市の総合計画に基づき、56年から開発を行ってきた。計画面積は149<sup>9</sup>/<sub>100</sub>、計画戸数3,000戸、計画人口12,000人である。

大阪都心まで約35分、教育施設、ショッピング施設、公共機

関なども整備された分譲地として発売当初から人気を呼んだ。有力住宅メーカーの住宅建築、販売代理を中心とした住宅フェアを昭和60年4月の第1回から継続的に展開し、好評を博している。当社グループのマンション「美加の台南海アーバンコンフォート」の分譲も行われ、平成7年3月末までに2,170世帯、約7,500人が生活するニュータウンとなっている。

### 2) 「三石台」「小峰台」の分譲

南海橋本林間田園都市は橋本市の長期総合計画に基づき、昭和51年(1976)から当社が開発を進めており、民間では最大級規模の開発である。開発地は、「城山台」・「三石台」・「小峰台」・「隅田A・B・C」の6ブロックからなる。ただし、「隅田B・C」は住宅・都市整備公団に事業継承している。一般分譲は55



開業した美加の台駅(昭和59年10月)



美加の台南海アーバンコンフォート

年から「城山台」の分譲を実施したが、2番目の街として、62年9月から「三石台」の分譲をスタートした。

「三石台」は南海橋本林間田



美加の台の街並み(平成7年5月)



街づくりが進む三石台(平成7年6月)

園都市の最西部にあり、高野線・林間田園都市駅まで全区域が徒歩圏という開発地の玄関口にあたる街である。

戸建て住宅の分譲は、平成6年(1994)までに第15期を数え、主に当社とグループの株式会社南海ホームが共同で行い、街並みの統一と質の高さで評価を受けている。平成元年に行ったプロジェクト120では、2区画を1宅地とした大型高級住宅を販売した。

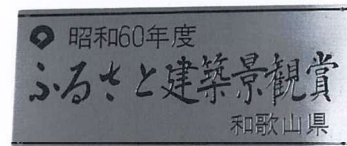
さらに、平成3年11月から南海橋本林間田園都市の中心に位置する「小峰台」の分譲が開始された。景気低迷下にもかかわらず、住宅フェアは毎回好調な販売実績を残し、業界の注目を集めた。

こうして南海橋本林間田園都市では、「城山台」「三石台」「小峰台」の3地域で街づくりが進

められており、平成7年3月末現在3,000世帯、約1万人の人々が生活するニュータウンに成長している。

●次代への街づくり

大規模住宅開発事業は当社不



城山台が「ふるさと建築景観賞」を受賞(昭和60年12月)



城山台の街並み(平成7年7月)

動産事業の大きな柱であり、現在も次代に向けたさまざまな街づくり計画が進行している。

平成6年(1994)8月に開発許可を得た泉南郡熊取町の「熊取南部地区」をはじめ、南海橋本林間田園都市最大の開発地、「隅田A地区」、関西国際空港の土砂採取跡地に計画されている阪南スカイタウンの隣接地である阪南市の「箱作土地」、高野線・狭山駅前地域の4地区で、平成10～15年に販売開始を予定している。

#### ●賃貸事業の拡大

住宅開発事業と並ぶ不動産事業の柱は賃貸事業である。この10年間は、当社が保有する遊休地の活用や、都市再開発などによる賃貸ビル経営を重点的に行った。

主な物件は南海ビルをはじめ、次の通りである。

#### 【南海住之江ビル】

昭和61年(1986)7月、住ノ江駅西側の遊休地に完成した。3階建てのフロアを銀行、学習塾に賃貸している。

#### 【南海我孫子ビル】

地下鉄あびこ駅前の当社バス方転地跡地に平成元年(1989)3月に完成。地上7階、地下1階のビルのうち、地下1階は駐車場、1、2階は銀行、オフィスなどに賃貸し、3～7階は20

戸の賃貸住宅となっている。

#### 【南海サウスタワーホテル】

平成2年(1990)2月、難波駅上部に完成した南海サウスタワーホテル大阪は、当社が南海サウスタワーホテル株式会社に一括賃貸している。



第1回小峰台住宅フェア(平成3年11月)



南海我孫子ビル



熊取南部地区宅地開発工事起工式  
(平成6年11月)



造成中の熊取南部地区(平成7年7月)



南海ビルと南海サウスタワーホテル大阪

**【南海中百舌鳥ビル】**

南海ホークス秀鷹寮の跡地に平成3年(1991)6月完成。1階は当社の厚生寮と賃貸店舗、2、3階は賃貸住宅となっている。

**【ウエストプラザ高石】**

高石駅西地区の第1種市街地再開発事業に参画し、11階建ての再開発ビル「ウエストプラザ高石」を建設、平成5年(1993)9月に完成した。業務施設や住宅を所有し、賃貸している。

**【南海和泉府中ビル】**

当社バス和泉府中車庫の有効利用を図るために、新たにバス車庫を併設したビルを建設、平成5年(1993)12月から銀行、オフィスに賃貸している。

**【南海泉佐野ビル】**

空港連絡鉄道線建設と南海本線連続立体交差事業に関連して建設、平成6年(1994)9月に完

成した。一部を南海線列車区泉佐野支区が使用しているほか住宅などに賃貸している。

**【サザンコート石津】**

石津川駅に隣接する遊休地を活用するために、44戸で一棟の賃貸マンションを建設、平成7年(1995)3月に完成した。

**●南海堺コミュニティセンター計画**

現在計画が進行している開発プロジェクトに「南海堺コミュニティセンター(仮称)」がある。この計画は、堺市の総合計画を踏まえて、堺駅東口の社有地(戎島町、37,800平方メートル)に商業施設、オフィス、交通ターミナル施設など各種都市機能を複合集積し、堺市の西の玄関口としての新しい街を創造しようとするものである。



「南海堺コミュニティセンター(仮称)」の開発予定地域  
(平成7年6月)

# 流通事業

ゾーンの拡大と新規事業への進出

## ●なんばCITYのリニューアル

昭和53年(1978)11月に第1次オープン、55年3月に全館オープンした「なんばCITY」は、店舗面積約28,500平方メートルのターミナル型ショッピングセンターとして大阪・ミナミの“顔”になっているが、時代の変化や消費者ニーズの多様化に対応するため、逐次リニューアルを重ね、充実した品ぞろえと魅力ある店づくりを進めてきた。

まず昭和60年3月に南館2階のホビーゾーンをリニューアルしたのを皮切りに、翌61年3月には、本館1階と地下2階の大規模なリニューアルを実施した。当時DC(デザイナーズ&キャラクターズ)ブランドがブームとなっていたことから、地下2階に「シティメンズ」のゾーンを新設、1階にはOLをメインターゲットとした「シティレディス」のゾーンを形成した。

昭和63年(1988)6月、なんばCITYはオープン10周年を迎えたことを機に、南館を中心に店舗構成を見直したリニューアルを行い、平成元年(1989)10月に完成してイメージを一新した。1階に「シティレストラン」を新規オープンするとともに、インポートカジュアルのアイテムを集めた「シティインポートカジュアル」のゾーンを新設した。



なんばCITY内に初の直営店「無印良品」オープン(昭和59年9月)



本館地下2階の「シティメンズ」ゾーン



本館地下1階の「シティキャラクター」ゾーン



シティフード・バレット



しんかなCITYのオープニングイベントで(平成4年9月)

同時に10周年記念事業としてなんばCITYの新CI(コーポレート・アイデンティティ)を導入し、新しくなんばCITYのロゴマークを制定した。さらに「3つのC」(communication=情報、convenience=利便性、comfortable=快適さ)をキーワードに、より消費者ニーズにマッチした商品、サービスの拡充を推進した。

平成2年9月、南海サウスタワーホテル大阪の開業にあわせて、本館地下1、2階のDCブランド店舗の再編成と公共部分のグレードアップによるレディースのDCブランドゾーン「シティキャラクター」をオープンした。

さらに6年8月、本館1階ロケット吹き抜け北側の旧銘店街が、「シティフードパレット」として生まれ変わった。

こうした一連のリニューアルによって店舗、商品の充実を進める一方で、案内サインの英文

表示、各店従業員の英会話研修などを行い、関西国際空港の玄関口にふさわしい国際性豊かなショッピングセンターとして魅力を付加している。

●CITYのチェーン化

1)しんかなCITY

なんばCITYは当社流通事業の中核商業施設として発展してきた。このノウハウ、コンセプトを沿線地域の新しい生活拠点となる街づくりに活かすことで当社の流通ネットワークを強化するため平成4年(1992)9月、「しんかなCITY」(堺市新金岡町)をオープンした。

しんかなCITYは地下鉄御堂筋線新金岡駅前の土地区画整理事業の一環として住友信託銀行による土地信託方式で建設された。地上6階、東館、西館、駐車場棟で構成され、店舗面積約11,400平方メートルに専門店88店が入居している。

新金岡駅の近くには公営住宅



しんかなCITY竣工式

を中心にした人口集積があり、市民グラウンド、市民センターなどコミュニティ施設も整備されている。しんかなCITYのコンセプトテーマは「生活デザイン倶楽部」で、東館はファッション、リビング、ホビー、カルチャーなどの物販ゾーンを中心に、西館はレストラン、ファーストフードを中心に構成されている。また、一部区域にはスポーツクラブが別途入居している。

2)いずみおおつCITY

しんかなCITYに続き、第3の

CITYとして平成6年(1994)9月、南海本線泉大津駅東側に隣接した「アルザ泉大津」内に「いずみおおつCITY」がオープンした。

「アルザ泉大津」は泉大津市が進める駅周辺の市街地再開発事業の中核となる複合都市施設で、いずみおおつCITYのほかホテル・銀行・スポーツクラブ・量販店そして高層マンションなどで構成されている。いずみおおつCITYの店舗面積は約3,900平方メートルで、ファッションや飲食など48店の専門店が構成され、「ゆとりをデザインする生活スパイス館」として新しい街づくりの一翼を担っている。

●「ショップ南海」を積極展開

「ショップ南海」は駅周辺や高架下などの社有地の有効利用をはかるため、昭和49年(1974)の北野田を皮切りに多店舗化を展開している商業施設である。駅前立地の利便性を活かした身回り品の店舗や飲食店が入居し、地域に密着したショッピングセンターの役割を果たしている。

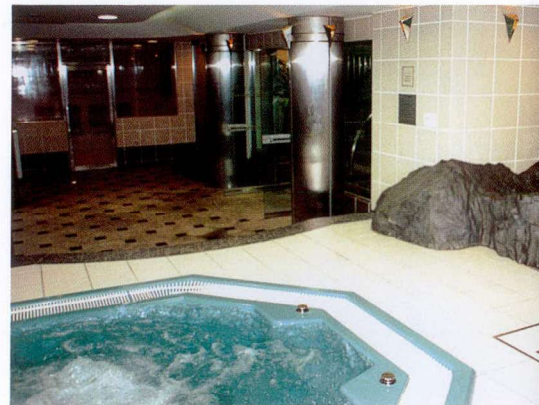
昭和60年(1985)からの10年間では、61年11月オープンした「ショップ南海堺」(南海本線堺駅南口高架下)をはじめ、七道、石津川などに開業、平成7年(1995)8月現在で35施設、327店舗を擁している。

●高級グルメ指向のグルメビル

ディベロッパー事業の新たな展開として、昭和61年(1986)4月、大阪・ミナミの御堂筋沿いにグルメビル「グルカスCITY」をオープンした。

グルカスのネーミングはグルメとギリシャ神話の酒の神、バックスをあわせたもの。地上10階建てのビルを一括賃借して、しゃぶしゃぶ、日本料理など高級グルメの飲食店11店のテナントを集め、ミナミの味の newName 所として人気を集めている。

●スポーツ事業の拡大



「シティスポーツすみのえ」のスパリラクゼーション施設

初のスポーツ事業として昭和58年(1983)10月、南海本線住ノ江駅付近高架下にオープンした「シティスポーツすみのえ」は、

ショップ南海・南海西友一覧

施設名	店舗数	開業日	施設名	店舗数	開業日
①ショップ南海粉浜	15	昭59.10.26	②⑩ショップ南海沢ノ町	5	昭57.4.14
②ショップ南海住吉北	5	昭63.3.5	⑪ショップ南海あびこ	2	昭54.10.18
③ショップ南海住吉	29	昭55.4.29	⑫ショップ南海浅香山	3	昭52.9.28
④ショップ南海住吉鳥居前	2	昭52.11.30	⑬ショップ南海堺東	17	昭59.10.12
⑤ショップ南海住ノ江	35	昭53.6.1	⑭ショップ南海三国ヶ丘	13	昭50.12.16
⑥ショップ南海七道	8	平元.8.1	⑮ショップ南海初芝	10	昭53.12.15
⑦ショップ南海堺	29	昭61.11.29	⑯ショップ南海萩原天神	2	昭54.1.25
⑧ショップ南海石津川	16	平2.12.20	⑰ショップ南海北野田	3	昭49.10.1
⑨ショップ南海浜寺	1	昭56.12.11	⑱ショップ南海さやま	6	昭56.2.27
⑩ショップ南海北助松	2	昭57.6.11	⑲ショップ南海金剛	19	昭54.12.1
⑪ショップ南海泉大津	19	昭49.11.15	⑳ショップ南海河内長野	15	昭54.4.6
⑫ショップ南海忠岡	9	昭51.9.21	㉑ショップ南海三日市	2	昭56.3.27
⑬ショップ南海貝塚	1	昭56.8.19	㉒南海西友狭山店	17	昭50.5.2
⑭ショップ南海二色浜	5	昭59.3.16	㉓南海西友羽衣店	15	昭53.7.7
⑮ショップ南海井原里	1	昭58.7.8	㉔南海西友粉浜店	1	昭59.10.26
⑯ショップ南海泉佐野	4	昭51.7.2	㉕南海西友城山店	1	昭57.10.1
⑰ショップ南海羽倉崎	9	昭54.3.2	㉖南海西友美加の台店	1	平元.4.28
⑱ショップ南海尾崎	3	昭52.4.28	㉗南海フォレストはしもと	15	平2.7.27
⑲ショップ南海紀ノ川	3	昭54.6.7			

※32、33には専門店の店舗数も含む  
※36、37は不動産事業本部所管施設



グルメビル「グルカスCITY」

西日本最大規模の会員制スポーツ総合施設として、約3,000名の会員を集めている。61年4月からはインドア及びオートテニスコートを増設し、テニススクール事業を積極的に展開することにした。

昭和63年7月にはスタジオ&カルチャースクール、平成2年(1990)2月にはインドアゴルフスクールを開設し、スクール事業の拡充を図っている。

スポーツクラブ部分についても、平成4年4月、ロックバス(岩風呂)、ワールドプールなどスパリラクゼーション施設を新設するなど、グレードアップを行った。

#### ●外食事業に進出

流通事業の一環として、外食分野への進出を図るため、昭和59年(1984)10月、直営飲食店2店をオープンしたのを皮切りに、本格的な外食事業への取り組みを開始した。

その後も次々と有力外食チェーンと提携して、なんばCITYをはじめとする当社施設を中心に、



複合都市施設「アルザ泉大津」のいずみおつつCITY

アイスクリームショップ、海鮮丼、ビアレストランなどの店舗を開業し、積極的に業態開発を行っている。

また、平成6年(1994)9月、関西国際空港旅客ターミナルビルにカフェレストラン「Café NANKAI」をオープンしている。

#### ●ノバティながのNANKAI

高野線河内長野駅前の再開発事業の一環として、平成元年(1989)4月オープンした「ノバ

ティながの」は当社と西友、地元専門店が一体となって街づくりを行った商業施設である。

北、南館2棟に当社、西友、地元がライフスタイルの分野別に計130店の専門店を出店しているが、当社は北館に、なんばCITYで培ったノウハウを活かして「ノバティながのNANKAI」を展開、全体の約30%にあたる約3,000平方メートルの店舗面積に32の専門店を出店している。



オープンしたノバティながの(平成元年4月)

# レジャー事業

文化事業にも取り組む

## ●みさき公園

みさき公園は昭和32年(1957)、創業70周年の記念事業として開園して以来、自然につつまれた総合遊園地としてファミリーを中心に親しまれてきた。また、園内のリニューアルに鋭意努め、春秋の行楽シーズンには催し物の開催やイルカショーなど自然豊かな楽しい遊園地づくりをめざしている。

開園30周年を迎えた昭和62年(1987)6月には、大型レジャープール「ぷ～るらんどRiO」を開設した。海に見える高台に流水プール、川くんだり、ループスライダーなどを備えた大型レジャープールとして人気を集めている。

その後もリニューアルに力を入れ、平成4年(1992)4月には日本初の大型急流滑り「タイダルウェーブ」を、7年7月には「スプラッシュライダー」を新設、海と緑の自然に包まれた環境で、また、関西国際空港から約10<sup>km</sup>の至近距離にあり、今後ますます注目されるレジャースポットとして期待されている。

## ●さやま遊園

泉北、狭山、金剛など府下最大のニュータウンを控えたさやま遊園は、ファミリー向けの催し物のほか、夏はプール、冬はアイススケートと四季を通じて

楽しめ、緑豊かなスペースを最大限に生かして、ゆったり遊べる遊園地づくりをめざしている。

隣接の狭山池で、現在大阪府が進めている護岸改修工事の完成に合わせて、プールを中心とした園内リニューアル計画を検討している。

## ●レジャー施設開発計画に取り組む

平成6年(1994)6月の組織変更で新発足したレジャー事業部は、遊園地事業、旅客誘致及びレジャー施設の新規計画を担当している。新設された事業開発課では、関西国際空港開港という好機をとらえ、ベイエリア

での沿線の利を生かしたレジャー開発の諸計画に鋭意取り組んでいる。

## ●沿線旅客誘致の推進と文化事業への取り組み

当社は、沿線をはじめ、南紀・四国などの観光地において、関連会社を中心とした旅客誘致施設を有しており、南海電鉄グループ一体となった誘致施策を進めている。

また、平成2年(1990)からは大阪フィルハーモニー交響楽団による南海コンサートの開催など、沿線文化の発展に貢献している。



「ぷ～るらんどRiO」オープン(昭和62年6月)



南海コンサートでの大阪フィル演奏



「ぷ～るらんどRiO」

# 人事・情報システム

福利の充実とシステムの推進

## 〔1〕人事

### ●時代に即した人事制度の構築

将来にわたり、企業が繁栄し、その使命を達成するためには、経営資源の中核をなす人材の有効活用が最も重要である。低成長、高齢化、国際化といった社会・経済構造の変化に加え、関西国際空港の開港により、当社を取り巻く環境は今、大きく変わりつつある。こうした環境の変化に対応した、21世紀に通用する新しい人事諸制度のあり方について検討を進め、人材の育成や人事の活性化、社員のモラルの向上に努めている。

人材の育成については、OJT、ジョブローテーション、個人育成面談などの推進を通じて個々の能力開発を図っている。国際化、高齢化といった社会情勢の変化への対応としては、語学研修、ライフプランセミナーなどを継続的に実施し、社員個々の対応力を高めている。

平成5年4月には社員の意識改革を促すためにCIを導入したが、CIの定着と実践を重点目標に掲げ、「お客さま第一」をはじめとする企業理念の全社員への徹底を図った。中でも、お客さまの満足の追求を基本におき、CSセミナーや接遇訓練を強力に推進してきた。

また、隔週週休二日制から「完



南海なかもずクラブ



南海なかもずクラブの玄関(左)と会食用の和室

全週休二日制」へ段階的に労働時間の短縮を図るとともに、本社部門にアクティブ休暇制度(連続5日間の休暇制度)を導入するなど、「ゆとりの時代」への対応も進めてきた。

### ●福利厚生 of 充実

平成3年(1991)7月、南海中百舌鳥ビルに厚生施設「南海なかもずクラブ」を開設した。ビル1階の約430平方メートルのスペース

に会食用の和室、会議室のほか、浴室などを完備、社員の親睦やコミュニケーションを図る場として利用されている。また、2年度から健康保険組合の直営保養所「南海はぐるま荘」の全面改装に着手、各和室や浴室のリニューアル、カラオケルームなどを新設した。

一方、社員の健康管理にも意を払い、中高年齢者に対する5



新駅務システムを運用開始(平成5年11月)



難波駅でNANNet開始  
(昭和60年12月)

歳きざみ検診の実施など、健康の保持・増進に努めている。

その他、昭和57年(1982)に管理職を対象にスタートさせた社員持株会を、平成4年から福利厚生の一環として、その範囲を全社員に拡大した。

## 〔2〕情報システム

### ●大規模データベースシステムの構築

コンピューターを用いたデータベースシステムは昭和57年(1982)に人事情報システムで採用した階層形式が最初であるが、その後、設計が容易でデータの柔軟な検索が可能な表形式(RDB)の技術が確立された。

このRDBを用いて、昭和60年に技術部門の予算管理システム、平成3年(1991)に資材システム、4年に新人事情報システムを開発し、さまざまな情報検索ニーズや社内業務の効率化に対応した。

### ●内部業務の改善

システムの運用及び開発業務

の近代化と生産性向上を図るために、新たな情報処理技術を積極的に取り入れた。

平成3年(1991)に大型汎用コンピューターのオペレーション業務を、人手による操作からコンピューターによる自動運転システムに切り替え、業務の省力化と信頼性、安全性を向上させた。また、平成4年には、システム開発支援ツール(CASE)を導入し、プログラム作成を手作業からコンピューター主体の自動作成に切り替えたことにより、プログラム新規作成で3倍、メンテナンスで5倍に生産性を向上させた。

### ●駅務システムの再構築

関西国際空港開港に伴う旅客ニーズに対応するため、座席指定券などさまざまな乗車券の発売・売上集計を行う駅務システムを平成6年(1994)までに再構築した。技術的には、RDB、CASEを駆使したシステムである

が、規模、技術などからみて、情報システム部をあげて取り組んだプロジェクトであった。

### ●ニューメディアへの取り組み

昭和60年(1985)12月、難波駅に初めて案内情報システム「NANNet」を導入した。これは駅構内などに設置した端末機を旅客が操作し、交通ガイドなどの情報を入手するシステムである。

このシステムは当初事務処理系コンピューターで稼働していたが、情報量の増大に応じて、平成元年(1989)にニューメディア系専用コンピューターを新設した。このコンピューターを使って、4年からは新聞社とオンライン接続し、新聞ニュースを特急車両などに配信するシステムを導入、さらに6年には関西国際空港のフライト情報を難波駅のモニターに表示する「フライト情報システム」を開発した。

社 長 対 談

# 21世紀へ— 総合生活企業への展望



茶谷 幸治氏

株式会社経営企画センター代表取締役

川勝 泰司社長

難波～大和川間開通から110年。  
南海の歩みは、南大阪・和歌山地域とともにあった。  
昔から交易と産業の拠点として栄えてきたこの地域の未来に、  
昨年の関西国際空港の開港は、明るい展望をもたらした。  
「総合生活企業」をめざす南海が進める街づくりの現在と、  
地域のあるべき姿について、  
川勝泰司社長が都市開発のエキスパート・  
茶谷幸治氏と活発な意見交換を行った。

---



川勝 泰司 社長

## 画期的な 関西国際空港の開港

茶谷 南海電鉄は110年という大変な歴史をお迎えになりましたね。まず社長に、2世紀目に入ったこの10年の感慨、さらにこれからの展望といったようなところからお話いただけますか。

川勝 おっしゃるように、南海は110年と私鉄の中で最も古い歴史を持っています。しかし、私は常日頃から長い歴史に安住するのは非常に危険だと思っておりまして、それより2世紀目の「新しい南海」をどう創造していくかが重要だと思って

いるのです。

南海の歴史をたどると、合併に次ぐ合併といますか、小さな地元の鉄道会社を合併しながら、現在に至っています。そういった合併の苦勞もいろいろあったでしょうけれども、やはり戦災という大きな打撃を受けた後、諸先輩が何とか現在の南海の基盤をつくってくれたわけです。

幸い、昨年9月4日、泉州沖に関西国際空港（関西空港）が開港しました。この開港は「総合生活企業」をめざす南海グループにとって新しいビジネスチャンスをもたらすものです。先輩に感謝しつつ、そうした状況を十分視野に入れて、全社一丸となってさらなる発展に邁進しなければいけないと決意を新たにしているところです。

茶谷 関西空港の開港は、もちろん関西にとってもですが、南海にとって画期的なことだと思いますね。

実は、大阪や泉州、泉南といわれる地域は、非常に古くから交易とそれに基づく産業によって栄えてきたまちです。たとえば堺は、室町期から豊臣秀吉の時代にかけて日本の国際貿易の拠点都市として非常に活性化しました。象徴的なのは、織田信長の長篠の戦で何千丁と鉄砲が使われましたが、その鉄砲のほとんどが堺でつくられていました。それは堺には、もともと鉄を精錬して包丁をつくる技術があったからですね。

明治になって、そういったエリアにまず最初に鉄道が敷かれました。南海電鉄の前身である阪堺鉄道が大阪の南にある交易と産業の要所を結んでいったわけで、陸上のトランス・ポーションとして



は非常に画期的な役割を果たしたと思います。ところが、昭和39年に新幹線が敷かれて、日本の国土軸は東海道と山陽のベルト地帯に移行しました。

そういうなかで、国内だけではなく、アジアあるいは世界を見渡した交通網を形成する関西空港がこの泉州の地に生まれたということは、眠っていた地域の歴史的能力を刺激し、新しい時代の国際化の拠点が生まれてくるのではないかという気がしてきます。

川勝 たしかに南海の事業エリアである南大阪に、日本で初の本格的24時間空港が開港した意味は非常に大きいと思いますね。これまで“北高南低”といわれていたように、北大阪に比べて、南大阪は発展が立ち遅れていた面がありました。開港によって遅れを取り戻し、南大阪を活性化させる大きな核ができたと思っています。

「南大阪のルネサンス」時代の到来とでもいいますか、これからは南大阪が世界の交流拠点となり、経済、社会、文化などさまざまな面で活性化する新しい時代が始まったと期待しています。

## ラピートの人気は 予想以上

茶谷 空港特急「ラピート」が大変な人気のおようですね。

川勝 空港関連諸事業のなかでも空港線の開業は、わが社にとって最大のエポックメイキングとなるものです。おかげさまで、開業以来大阪の都心部と空港を結ぶメインアクセスとして高い評価をいた

だき、喜んでおります。

特にラピートの人気は予想以上で驚いています。開業当初は「ラピートに乗って空港を見学する」というお客様も随分あり、高い乗車率を記録してきました。やはり難波と空港間を29分で結ぶというスピード、快適性に加え、独創的な車両



茶谷 幸治（ちやたに こうじ）氏

略歴 昭和21年大阪市生まれ、早稲田大学卒業。  
現在、株経営企画センター(MCC)代表取締役。  
「アーバンリゾートフェア神戸'93」「世界リゾート博覧会」のプロデューサーを務めるなど、都市プロジェクトプロデューサーとして、都市計画・都市開発プロジェクト、都市イベントを数多く手がける。また、マーケターとして100を超える企業のマーケティング・プロジェクトに参画し、商品開発、市場戦略、組織戦略を中心に、マーケティング・クリエイティブを手がける。関西の在野マーケターの第一人者。





デザインがお客様のニーズにうまく合致して、高い評価につながっているのではないのでしょうか。

ラピートの車両のデザインについては、社内でいくつかの候補をあげて検討しました。中には、普通の車両のほうが無難で、他にも兼用できるという意見もありましたが、新しい南海を表現するには、国際化時代にふさわしい近未来指向の斬新なものにしようということで、ああいいう航空機をイメージした力強い形になったわけです。車両の色も海と空をあらわす「ブルーマイカ」に決めました。今までの鉄道車両のデザインとはいささか変わったスタイルを採用したものですから、当初は「これで果して受け入れられるのかな」と若干、心配もしましたが、評価の高さをみると、思い切ってあのデザインを選んだ甲斐があったなと思っております。

茶谷 伊丹空港は羽田空港と同じで、東

海と山陽のベルト地帯の中にどっぷりと浸かった空港なんです。関西空港はそこから離れて新しい軸が生まれた。最初は不便じゃないかという懸念もあったんですが、完成してみると、実に便利だし、やはり大きな空港で素晴らしい。よく東京の成田空港と比較されますが、東京の人へは「成田のように丘陵の中に孤立している空港と、都市を連結してできている関西空港とはまったく違いますよ」といっています。

川勝 そうですね。開港前は遠いというイメージがあったか、と思いますが、実際にラピートに乗っていただくと、都心からわずか29分で行きますから、そんなに離れていません。JRも関空特急「はるか」を乗り入れていますし、道路では阪和自動車道、阪神高速道路湾岸線もできました。そういった意味では、関西空港はアクセスについて非常に恵まれている空港ではないかと思えますね。

## 南の時代の始まり

茶谷 開港の刺激で、泉州や泉南地域で大規模な開発が相次いでいますね。これまでの南海の歴史から見て、これほど大きな変化を自ら建設し、組み立てていかなければいけない時期もたいへん珍しいのではないかと思います。大阪の南部の様相は、この10年、20年ですっかり変わってしまうという気がします。

川勝 その通りですね。関西空港は南海沿線の地域にとって活性化への大きな起爆剤となっております。将来、この地域の様子が大きく変貌していくような感じを持

っています。

南大阪の各都市ではいま、ビッグプロジェクトが目白押しの状況になっていて、例えば、泉佐野駅の東側ではセンタービルや大型シティホテルができましたし、泉大津駅前でもマンションや商業施設、ホテルなどの複合的な開発が完成しました。堺駅周辺では西側の「ポルトス堺」が平成5年11月にオープンしましたが、当社も懸案となっていました東側の再開発計画に、今年度中にも一部着工したいと思っております。ここでは駅ビ



ルのほか商業施設、オフィス、カルチャーなど都心的機能を備えたコミュニティ

をつくりたいと構想を詰めているところ  
です。

## 難波地区開発は庶民性のあるまちづくりで

茶谷 難波地区開発の話に移したいと思いますが、大阪の皆さんも「難波の開発はどうなるんだろうか」と楽しみにしながら、一方ではバブルが崩壊し、今後の街づくりに対して単に高層ビルがたくさん並んでいるだけでは満足してもらえないような状況が出てまいりました。難波地区開発計画はどのような状況ですか。

川勝 難波は、空港ができたことで世界に開かれた「ゲートシティ」に位置づけられました。それに伴って、大阪球場を含めた難波地区開発計画は、南海にとって21世紀に向かう中核的な経営戦略の一つになっています。

これまでの経緯をちょっと申し上げますと、平成元年に当社とクボタ、高島屋、ニッピ、大阪スタジアム興業の5社で開発協議会を結成して、まちづくりのマスタープランづくりを進めてきました。その間、バブルの影響もあって遅れぎみですが、出来るだけ早期に難波地区土地区画整理組合を設立させ、着工にこぎつきたいと思っております。

茶谷 難波がオツに澄ましてしまっは、ものたりないですね。庶民性、大衆性といいますが、肩の凝らない、気持ちがオープンになる、そういったものが本来のミナミのあり方だと思のです。

実は私もこの地域の生まれですが、難波は江戸時代から難波新地という形で開発され、上町台地から見た一つの遊興の

地であって、そこに芝居などのエンターテインメントを求め、レジャーを楽しみながら、その周辺地域に住居を構えて生活するというのが大阪人の一つの典型的な暮らし方でした。開発にあたってはこういう難波の伝統的な要素を歴史として継承していきたいですね。

川勝 たしかにテナントビルや商業ビルばかりの街であっては、ミナミの特性は出ません。やはり若い人が24時間、常時集まって、賑わいのあるまちづくりというのが一番いいのではないかと思います。いささか遊びも入れた、ゆとりのある街、さらにはミナミの特性である庶民性・大衆性を大事にした街でなければと思います。やはり、ミナミは上方文化の発祥の地でもあるし、そういった庶民性がキタとは異なる大きな特徴です。





## 南海文化の創造を

茶谷 「総合生活企業」というコンセプトを持って、単なる運輸業だけではなく、生活に関連するさまざまな側面で事業を拡大していこうという方針をお立てになりましたね。

川勝 われわれは鉄道を軸として発展してきました。同時に沿線における身近な足としてのバス事業や、住宅地の分譲、さらに社有地を活用した不動産事業、なんばCITYに代表される流通事業などを展開してきました。

しかし21世紀に向かっては、そういう経営路線を単に延長するだけではだめで、関西空港によってもたらされた広範なビジネスチャンスを活かし、交通を軸とする不動産、流通、レジャー、文化など多彩なサービスの提供を通じて、一層地域の方々から親しまれ愛される企業に飛躍するという考え方です。そのために平成5年にはCI（コーポレート・アイデンティティ）を導入して、全社挙げて意識改革をすすめているところです。

茶谷 和歌山はかつては大変豊かな交易都市でした。今後も和歌山の発展に関して、南海がこれから寄与される場所は非常に大きいと思うのですが。

川勝 現在の状況でいえば、和歌山はまだまだ発展の余地が大きいと思います。

そして一方では豊かな自然と「熊野詣で」に象徴される古い歴史を有しており

ます。また、自然美にあふれた特に素晴らしい海岸線を持っております。今年の「世界リゾート博」は大成功を収めました。これからの和歌山の一つの行き方として、観光に徹するという必要でしょうね。

茶谷 南海沿線の新しい住宅地は、既に阪神間に劣らない住宅環境が形成されています。これからの課題として「南海文化圏」といいますか、南海沿線の味というものをつくっていくべきではないかと思っています。「総合生活企業」という構想の中に、ぜひとも「文化を扱う事業」「地域文化を形成していく事業」を積極的に取り入れていただきたいですね。

川勝 「総合生活企業」という中には、当然、文化というセクションも大きなテーマであるので、地元と協力しながら、文化的なイメージをもっと育ててゆく必要があると思います。

といっても実際は高野山をはじめとして、沿線には史跡的なもの、文化財的なものも随分豊富にあるわけです。そういう「南海文化」の姿をうまくPRして、もう少し沿線地域の良さを表に出していかなくてはなりませんね。ご意見の意味合いからも、当社がめざす「総合生活企業」としての地域に果たす役割の重大さを認識し、気をひきしめてがんばってまいります。

(平成7年5月26日 本社にて)

# 資料・年表

---

# 南海電鉄グループ

## 軌道 陸運・海運 バスほか

### 阪堺電気軌道(株)

(昭和55年7月7日設立)

〒558 大阪市住吉区清水丘三丁目14番72号

TEL.06(674)5146 FAX.06(674)1344

代表者 川久保晋

資本金 4億5,000万円

従業員 222人

阪堺線(恵美須町～浜寺駅前間14.1<sup>キロ</sup>)、  
上町線(天王寺駅前～住吉公園間4.6<sup>キロ</sup>)の軌道業。  
車両53両保有(客車52両、電動貨車1両)。

### 南海観光バス(株)

(昭和55年2月12日設立)

〒559 大阪市住之江区新北島五丁目1番69号

TEL.06(682)0009 FAX.06(682)0011

代表者 小川雅生

資本金 1億8,000万円

従業員 110人

貸切バス(51両)、旅行あつ旋事業。

### 関西空港交通(株)

(平成3年4月1日設立)

〒598 泉佐野市りんくう往来北2番地3

TEL.0724(61)1371 FAX.0724(64)1201

代表者 川勝泰司

資本金 3億円

従業員 125人

関西国際空港と大阪・守口・尼崎・神戸・奈良・和歌山・宇治・彦根など周辺主要都市を結ぶリムジンバス及び貸切バス事業(67両)。

### 和歌山バス(株)

(昭和50年12月15日設立)

〒641 和歌山市和歌浦西一丁目8番1号

TEL.0734(45)5245 FAX.0734(45)7271

代表者 坂脇徳豊

資本金 4億円

従業員 265人

和歌山市を中心に路線バス、空港リムジンバス、高速バス及び定期観光バス事業(119両、903.46<sup>キロ</sup>)。

### 南海りんかんバス(株)

(平成4年11月2日設立)

〒648 和歌山県橋本市市脇五丁目1番24号

TEL.0736(33)0056 FAX.0736(33)0056

代表者 則真修一

資本金 2億円

従業員 32人

橋本市・高野山での路線バス事業(31両、127.3<sup>キロ</sup>)。

### 和歌山南海観光バス(株)

(昭和60年9月2日設立)

〒641 和歌山市西浜866番地

TEL.0734(44)3116 FAX.0734(45)4316

代表者 島本芳紀

資本金 9,000万円

従業員 94人

貸切バス(40両)、旅行あつ旋事業。

### 御坊南海バス(株)

(昭和59年3月6日設立)

〒644 和歌山県御坊市藪37番地

TEL.0738(22)1020 FAX.0738(23)3369

代表者 奥 和夫

資本金 9,000万円

従業員 74人

御坊を中心に路線バス(30両、240.3<sup>キロ</sup>)、貸切バス(17両)事業。

### 熊野交通(株)

(昭和18年11月16日設立)

〒647 和歌山県新宮市新宮6968番地の2

TEL.0735(22)5101 FAX.0735(23)0001

代表者 鈴木敬二

資本金 9,000万円

従業員 273人

新宮・那智勝浦・串本を中心に路線バス(44両、470.8<sup>キロ</sup>)、定期観光バス(19両)、貸切バス(21両)、新宮～湊峡間定期航路事業(ウォータージェット16隻、プロペラ船1隻、その他1隻)。

## 徳島バス(株)

(昭和17年2月4日設立)

〒770 徳島市出来島本町一丁目25番地  
TEL.0886(22)1811 FAX.0886(23)9964

代表者 林 禎彦

資本金 1億4,420万円

従業員 392人

徳島県全地域・淡路島への路線バス及び高速バス(178両、1,343.95キロ)、貸切バス(56両)。

## 南海タクシー(株)

(昭和31年7月5日設立)

〒590 堺市神南辺町1丁45番地の1  
TEL.0722(32)6764 FAX.0722(38)0957

代表者 松尾剛男

資本金 1億円

従業員 655人

大阪市・堺市・岸和田市・河内長野市・和歌山市・橋本市などでタクシー(264両)、大阪府・和歌山県下で貸切バス事業(23両)。

## サザンエアポート交通(株)

(昭和48年12月22日設立)

〒590-05 泉南市樽井三丁目39番19号  
TEL.0724(85)2637 FAX.0724(85)2690

代表者 松尾剛男

資本金 2,000万円

従業員 53人

泉佐野市、阪南市などでタクシー事業(14両)。  
空港従業員輸送の特定バス事業(12両)。

## ニッポンレンタカー南海(株)

(昭和45年4月20日設立)

〒556 大阪市浪速区難波中二丁目6番12号  
TEL.06(632)4735 FAX.06(632)0798

代表者 山下信行

資本金 1,000万円

従業員 48人

大阪市・堺市・岸和田市・泉佐野市・りんくうタウン・和歌山市・白浜町に営業所を設け、レンタカー及びカーリース事業を経営。

## サザントランスポートサービス(株)

(明治43年7月12日設立)

〒590 堺市神南辺町一丁目45番地の1  
TEL.0722(29)8012 FAX.0722(29)4023

代表者 岩永良明

資本金 4,000万円

従業員 153人

貨物運送業、倉庫業、航空貨物・旅客手荷物ハンドリングサービス。

## 南海フェリー(株)

(昭和50年8月20日設立)

〒640 和歌山市湊2835番1  
TEL.0734(22)2160 FAX.0734(22)9335

代表者 常川隆司

資本金 4億円

従業員 179人

フェリー(和歌山～小松島)、高速旅客船(和歌山～徳島)の定期航路事業。フェリー3隻、高速船1隻。

## 大阪湾フェリー(株)

(昭和35年7月27日設立)

〒598 泉佐野市上町三丁目11番25号  
TEL.0724(69)0621 FAX.0724(69)0854

代表者 北畑正紀

資本金 1億9,000万円

従業員 172人

フェリー定期航路事業(深日～津名)。フェリー3隻。

## (株)えあぽーと あわじ あくあらいん

(昭和24年3月19日設立)

〒598 泉佐野市上町三丁目11番25号  
TEL.0724(69)6964 FAX.0724(69)6655

代表者 北畑正紀

資本金 8,000万円

従業員 55人

旅客定期航路(関西国際空港～洲本、関西国際空港～津名、深日～由良～洲本)事業。高速船5隻。  
(平成6年9月1日、「深日海運(株)」の社名変更)。

## 南汽観光(株)

(昭和46年6月1日設立)

〒640 和歌山市薬種畑無番地  
TEL.0734(33)2491 FAX.0734(31)9368

代表者 西村武彦

資本金 1億9,200万円

従業員 30人

旅客定期航路(加太～友ヶ島)事業及び港湾サービス事業。旅客船2隻。

# 旅館・ホテル

## 南海サウスタワーホテル(株)

(昭和63年4月2日設立)

〒542 大阪府中央区難波五丁目1番60号

TEL.06(646)1111 FAX.06(648)0331

代表者 本田龍三

資本金 10億円

従業員 726人

「南海サウスタワーホテル大阪」(客室548)を経営。

## (株)ホリディン南海

(昭和53年4月1日設立)

〒542 大阪府中央区心斎橋筋二丁目5番15号

TEL.06(213)8281 FAX.06(213)8404

代表者 青木恵二郎

資本金 2億円

従業員 155人

ホテル「ホリディン南海大阪」(客室229)を経営。

## 淡の輪観光(株)

(昭和36年9月13日設立)

〒599-03 大阪府泉南郡岬町淡輪4860番地の7

TEL.0724(94)3355 FAX.0724(94)3365

代表者 平田朔男

資本金 3,000万円

従業員 47人

たんのわ遊園で割烹「たんのわ苑」を経営。大阪府立青少年海洋センター・ファミリー棟「マリンロッジ海風館」を受託経営。

## (株)紀の川苑

(昭和39年8月20日設立)

〒648 和歌山県橋本市向副654番地

TEL.0736(32)1000 FAX.0736(34)0043

代表者 西岡昌治

資本金 3,000万円

従業員 49人

観光旅館「紀の川苑」(客室25)、「橋本カントリークラブ」で食堂を経営。

## (株)白浜エンタープライズ

(昭和57年9月10日設立)

〒649-22 和歌山県西牟婁郡白浜町2018番地

TEL.0739(42)2733 FAX.0739(43)1007

代表者 田中等

資本金 4億8,000万円

従業員 54人

白浜温泉でホテル「グリーンヒル白浜」(客室82)を経営。

## (株)中の島

(昭和35年3月31日設立)

〒649-53 和歌山県東牟婁郡那智勝浦町大字勝浦1179番地の9

TEL.07355(2)1111 FAX.07355(2)1633

代表者 谷口 惇

資本金 3億円

従業員 183人

勝浦温泉でホテル「中の島」(客室153)、日置川町で国民宿舎「ふるさと」、すさみ町で同「枯木灘すさみ」を経営。

## (株)湯の峯荘

(昭和38年11月8日設立)

〒647-17 和歌山県東牟婁郡本宮町下湯川上の平437番地

TEL.07354(2)1111 FAX.07354(2)0200

代表者 谷口 惇

資本金 1億円

従業員 15人

湯の峰温泉で観光旅館「湯の峯荘」(客室26)を経営。

## 南海鳴門観光開発(株)

(昭和60年2月13日設立)

〒771-03 徳島県鳴門市瀬戸町大島田字中山1番地の1

TEL.0886(88)1211 FAX.0886(88)1215

代表者 忠津利明

資本金 4,000万円

従業員 22人

「ホテル南海鳴門」(客室30)及びレストラン「シェーンブルク」を受託経営。

# 建設・不動産

## 南海辰村建設(株)

(昭和19年6月30日設立)

〒556 大阪市浪速区難波中三丁目5番19号

TEL.06(644)7802 FAX.06(644)1227

代表者 芝谷 昭

資本金 25億1,700万円

従業員 1,061人

総合建設事業。土地建物の販売事業。

(平成7年10月1日、南海建設(株)が(株)辰村組と合併し南海辰村建設(株)となる。資本金は、9月末現在の両社資本金の合算額を記載)

## 大阪スタジアム興業(株)

(昭和24年10月31日設立)

〒542 大阪市中央区難波五丁目1番60号

TEL.06(632)6256 FAX.06(632)8420

代表者 岡本和夫

資本金 13億5,300万円

従業員 204人

スタジアム施設、ビル賃貸業、住宅・宅地・マンション分譲。

(平成3年6月1日、南海不動産(株)と合併)

## 住之江興業(株)

(昭和27年5月15日設立)

〒559 大阪市住之江区泉一丁目1番71号

TEL.06(682)6200 FAX.06(683)5368

代表者 安藤 弘

資本金 4億円

従業員 66人

競艇場施設の賃貸。住之江競艇場(陸地50,907<sup>平方</sup>メートル、水面63,400<sup>平方</sup>メートル、計114,307<sup>平方</sup>メートル、収容人員30,994人)。

## (株)南海ホーム

(昭和62年4月24日設立)

〒556 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号

TEL.06(643)5917 FAX.06(643)5122

代表者 田中章嗣

資本金 1億円

従業員 78人

住宅建築の請負・設計・施工、住宅の販売代理業。

## (株)南海東京ビルディング

(昭和41年12月1日設立)

〒104 東京都中央区銀座五丁目15番1号

TEL.03(3543)3733 FAX.03(3542)3257

代表者 竹口 坦

資本金 2億円

従業員 28人

貸ビル「南海東京ビルディング」(延面積12,000<sup>平方</sup>メートル)の経営。

## 南海住宅流通サービス(株)

(昭和58年7月21日設立)

〒542 大阪市中央区難波五丁目1番60号

TEL.06(633)7710 FAX.06(633)8025

代表者 高田 亮

資本金 1,000万円

従業員 31人

不動産の仲介・あっ旋事業。

## 南海地所(株)

(昭和45年9月2日設立)

〒556 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号

TEL.06(647)3924 FAX.06(647)3924

代表者 朝倉英雄

資本金 4億円

従業員 2人

用地買収及び宅地・住宅の分譲。

# 流通・レジヤ<sup>ほか</sup>

## 南海商事(株)

(昭和22年6月1日設立)

〒556 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号

TEL.06(633)1419 FAX.06(631)1630

代表者 泉谷一夫

資本金 7,000万円

従業員 244人

駅売店、食堂・喫茶店、宝くじ店、ショッピングセンター(高石、和歌山)を経営。

## 北海道流通開発(株)

(昭和49年5月1日設立)

〒532 大阪市淀川区西中島五丁目10番15号

TEL.06(304)8562 FAX.06(304)8525

代表者 廣岡隆義

資本金 5,000万円

従業員 51人

沿線でスーパー「南海西友」6店、コンビニエンス「ファミリーマート」2店を経営。

## (株)新南海ストア

(昭和32年7月5日設立)

〒542 大阪市中央区難波千日前15番19号

TEL.06(641)9443 FAX.06(643)3768

代表者 樋口嘉弘

資本金 4,800万円

従業員 16人

百貨小売業。ナンバ店(なんなんタウン内)、ウメダ店(ホワイティウメダ内)、ドーゾマ店(ドーチカ名店街内)、ナンバシティ店(なんばCITY内)、ナガノ店(ノバテイながの北館内)、シンカナオカ店(しんかなCITY内)を経営。

## (株)南海徳島ビルディング

(昭和38年3月18日設立)

〒770 徳島市寺島本町東三丁目8番地

TEL.0886(22)5300 FAX.0886(23)0234

代表者 草郷龍太郎

資本金 4億5,000万円

従業員 21人

徳島駅前できしまCITYの経営及びビル賃貸事業。

## 南海興産(株)

(昭和41年2月11日設立)

〒542 大阪市中央区難波五丁目1番60号

TEL.06(631)0102 FAX.06(634)3390

代表者 嶋田三郎

資本金 1,600万円

従業員 87人

食堂・喫茶店、ストア及び駐車場、遊技場の経営。

## (株)ブルーム南海

(昭和58年7月21日設立)

〒556 大阪市浪速区難波中二丁目8番110号

TEL.06(631)0806 FAX.06(632)8419

代表者 野上豊彦

資本金 5,000万円

従業員 37人

造園緑化事業の請負・フローリスト事業・貸鉢リース事業・生花販売事業。

## (株)南海国際旅行

(昭和25年10月6日設立)

〒556 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号

TEL.06(641)6000 FAX.06(644)6100

代表者 岩永良明

資本金 4億8,000万円

従業員 549人

海外・国内旅行、航空券、JR券の発売及び国際航空貨物取扱事業、貿易事業、通関業務。

## 新和歌遊園(株)

(昭和33年12月8日設立)

〒641 和歌山市新和歌浦2番10号

TEL.0734(44)1161 FAX.0734(45)3116

代表者 家嶋孝光

資本金 7,000万円

従業員 17人

新和歌遊園及び旅館「萬波」(客室44)を経営。

## 南海橋本観光開発(株)

(昭和40年2月1日設立)

〒648 和歌山県橋本市隅田町下兵庫1123番地

TEL.0736(36)1111 FAX.0736(37)3330

代表者 道本隆美

資本金 3億2,000万円

従業員 137人

「橋本カントリークラブ」(27ホール、10,775ヤード、バー108)及びテニスコートを経営。

## (株)南海スポーツ

(昭和58年5月4日設立)

〒559 大阪市住之江区西住之江一丁目1番21号

TEL.06(675)5300 FAX.06(671)1697

代表者 綿石正博

資本金 2,000万円

従業員 112人

会員制総合スポーツクラブ「CITY SPORTS すみのえ」及び飲食店の運営。

## 鬼ヶ城観光開発(株)

(昭和35年10月12日設立)

〒519-43 三重県熊野市木本町1835番地の7

TEL.05978(9)4141 FAX.05978(9)5353

代表者 栃尾九兵衛

資本金 2,700万円

従業員 39人

熊野市の名勝「鬼ヶ城」でレストラン・売店などを経営。

## 南海砂利(株)

(大正8年8月24日設立)

〒648 和歌山県橋本市学文路191番地の2

TEL.0736(32)0464 FAX.0736(33)0205

代表者 金岡 潔

資本金 4,000万円

従業員 39人

生コンクリートの生産販売。碎石の生産販売。その他、土木・建築資材の販売。

## 南海印刷(株)

(昭和24年8月25日設立)

〒556 大阪市浪速区桜川三丁目8番37号

TEL.06(568)5454 FAX.06(568)5954

代表者 永井敬造

資本金 1,600万円

従業員 36人

乗車券類・伝票帳表類・手帳・PR誌・ポスター・カレンダー・包装紙及び各種印刷物の受注生産。

## 南海車両工業(株)

(昭和32年10月21日設立)

〒590 堺市戎島町四丁目1番地

TEL.0722(33)7805 FAX.0722(22)2087

代表者 清林義勝

資本金 8,000万円

従業員 170人

鉄道車両及び自動車の分解整備・一般修理・部品などの販売、油脂燃料の販売、損害保険代理事業。

## 南海ビルサービス(株)

(昭和53年4月1日設立)

〒556 大阪市浪速区難波中二丁目7番2号

TEL.06(646)3121 FAX.06(646)3031

代表者 渡邊 隆

資本金 3,000万円

従業員 202人

ビルの総合管理事業。鉄道関連施設の設備機器保守管理。

## 北欧フードサービス(株)

(昭和60年9月18日設立)

〒559 大阪市住之江区西住之江一丁目1番8号

TEL.06(678)2222 FAX.06(678)1400

代表者 中道松治

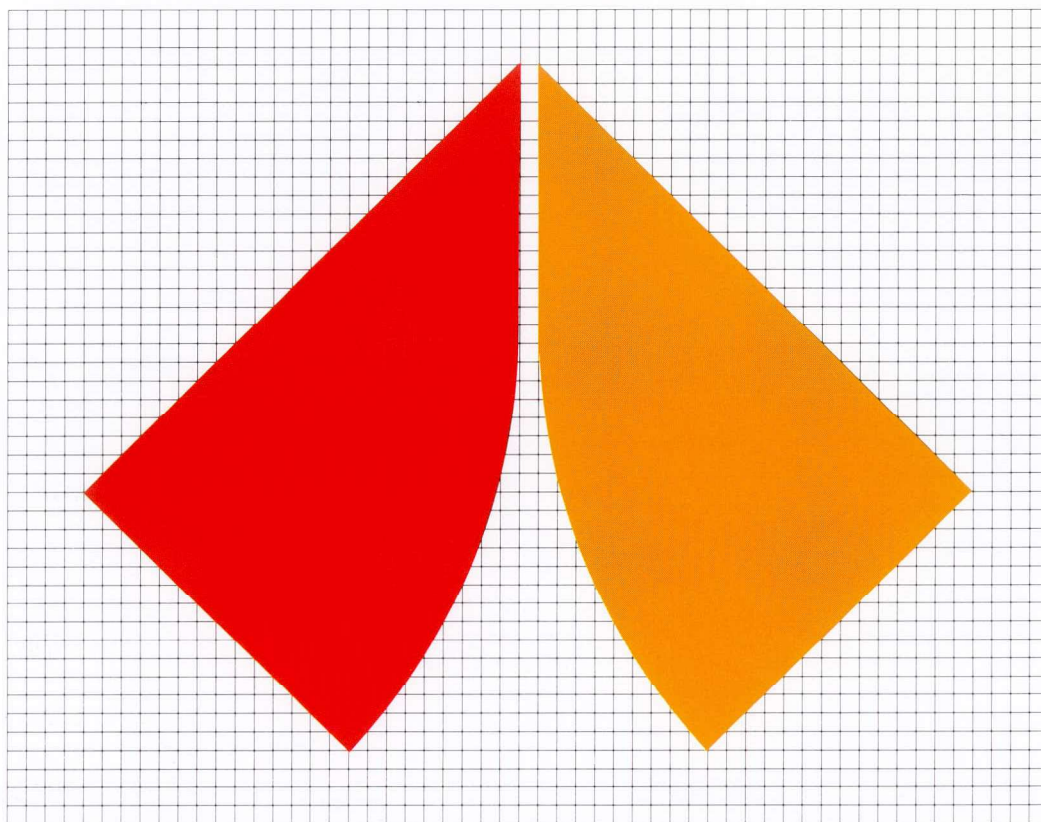
資本金 8,000万円

従業員 125人

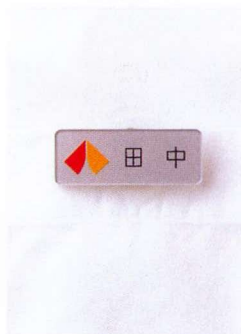
パン及び和洋菓子の製造販売。

(平成7年7月1日現在。但し、南海辰村建設(株)は同年10月1日現在)

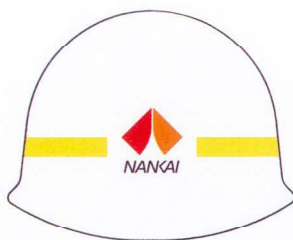
# コーポレートシンボル



名札



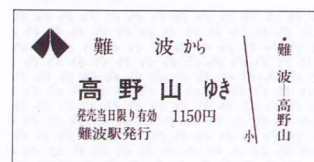
ヘルメット



ワッペン



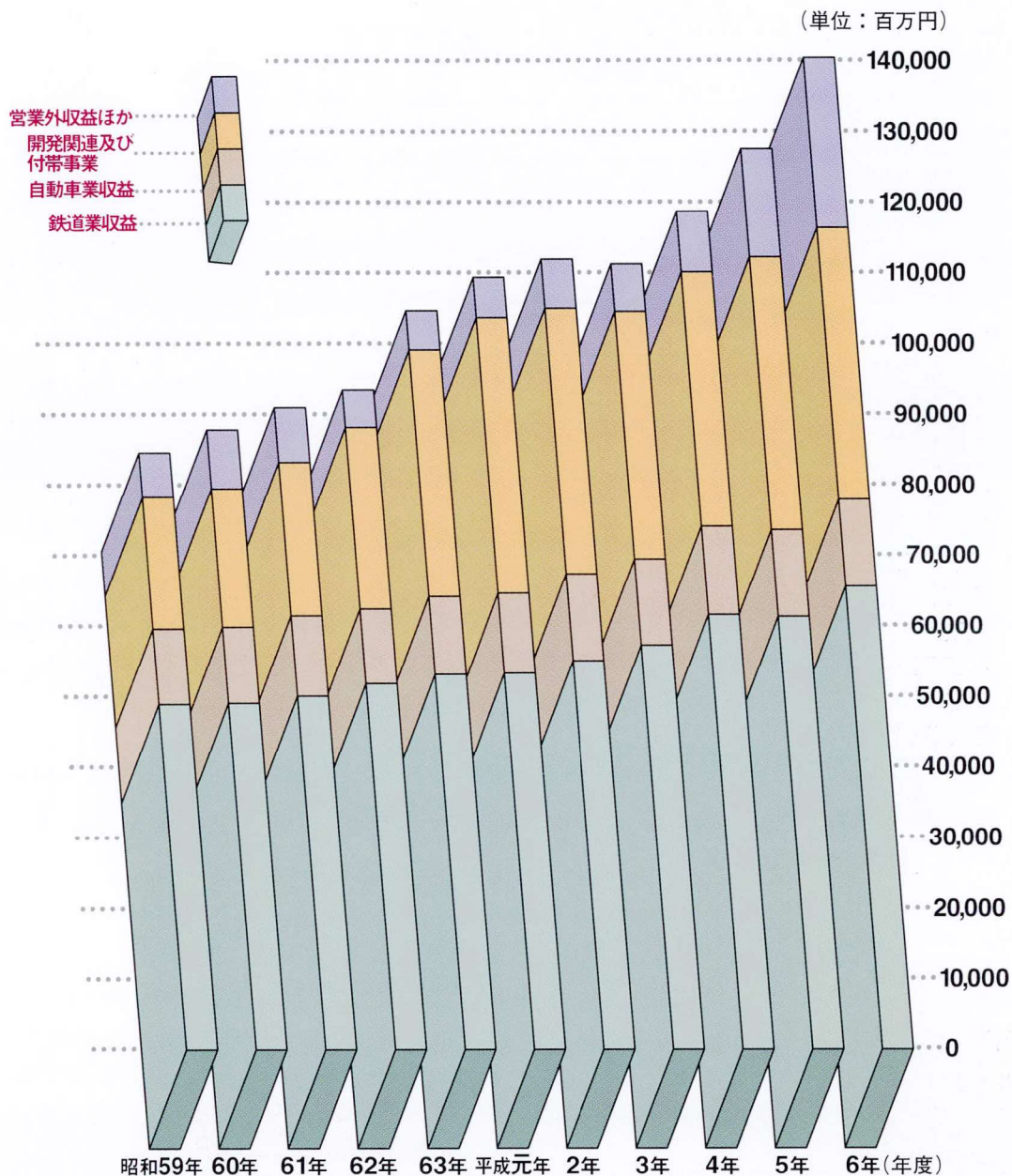
普通乗車券



先頭車両・後部車両



# 最近10年の業績推移

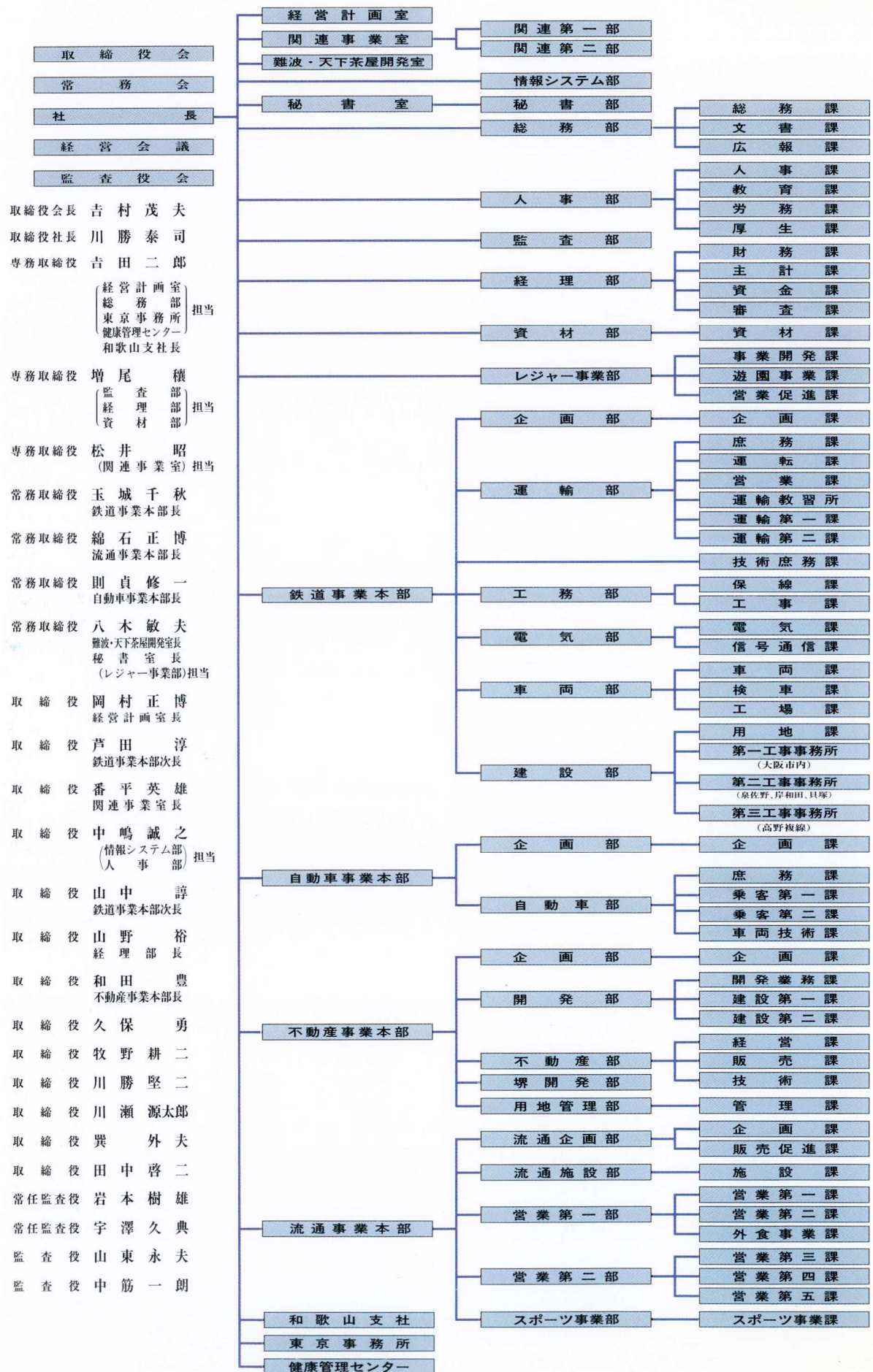


(単位：百万円)

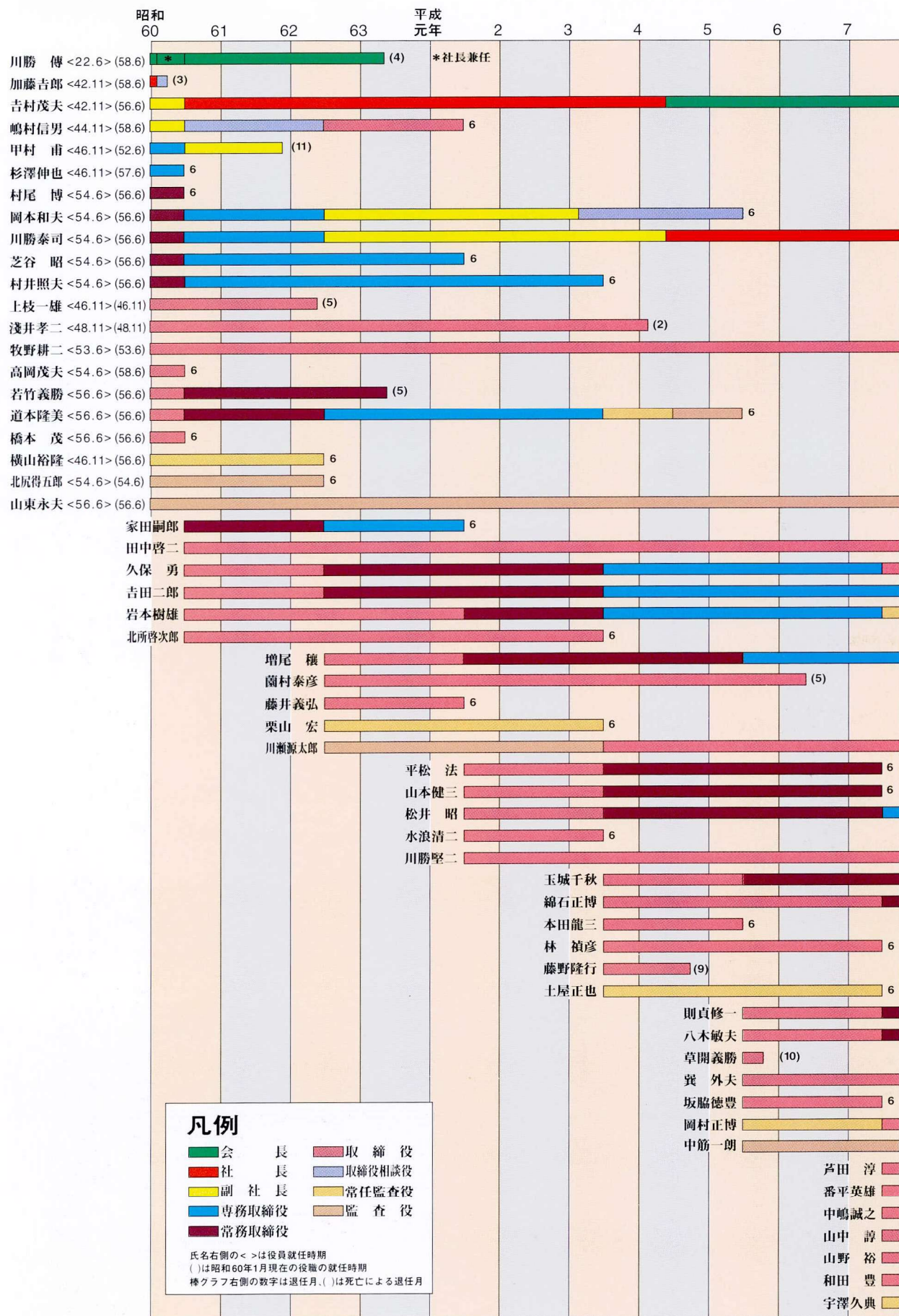
年度	総収益	(総収益の内) 鉄道業収益	(総収益の内) 自動車業収益	(総収益の内) 開発関連 及び付帯事業	営業外収益 ほか	経常利益	当期利益
昭和59(1984)	84,790	49,094	10,681	18,650	6,364	937	1,227
60(1985)	88,051	49,243	10,769	19,676	8,362	1,077	1,339
61(1986)	91,234	50,226	11,384	21,813	7,810	792	1,497
62(1987)	93,691	51,980	10,595	25,784	5,331	2,711	1,505
63(1988)	104,893	53,268	11,039	35,008	5,576	3,036	1,590
平成元(1989)	109,572	53,420	11,333	39,141	5,676	4,969	2,017
2(1990)	112,127	55,207	12,308	37,695	6,915	2,641	2,231
3(1991)	111,450	57,393	12,200	35,142	6,712	3,922	2,538
4(1992)	118,892	61,725	12,530	36,044	8,590	4,947	2,603
5(1993)	127,775	61,451	12,290	38,665	15,367	4,934	2,713
6(1994)	140,605	65,690	12,323	38,572	24,018	4,203	2,750

# 業務組織図

(平成7年6月29日現在)

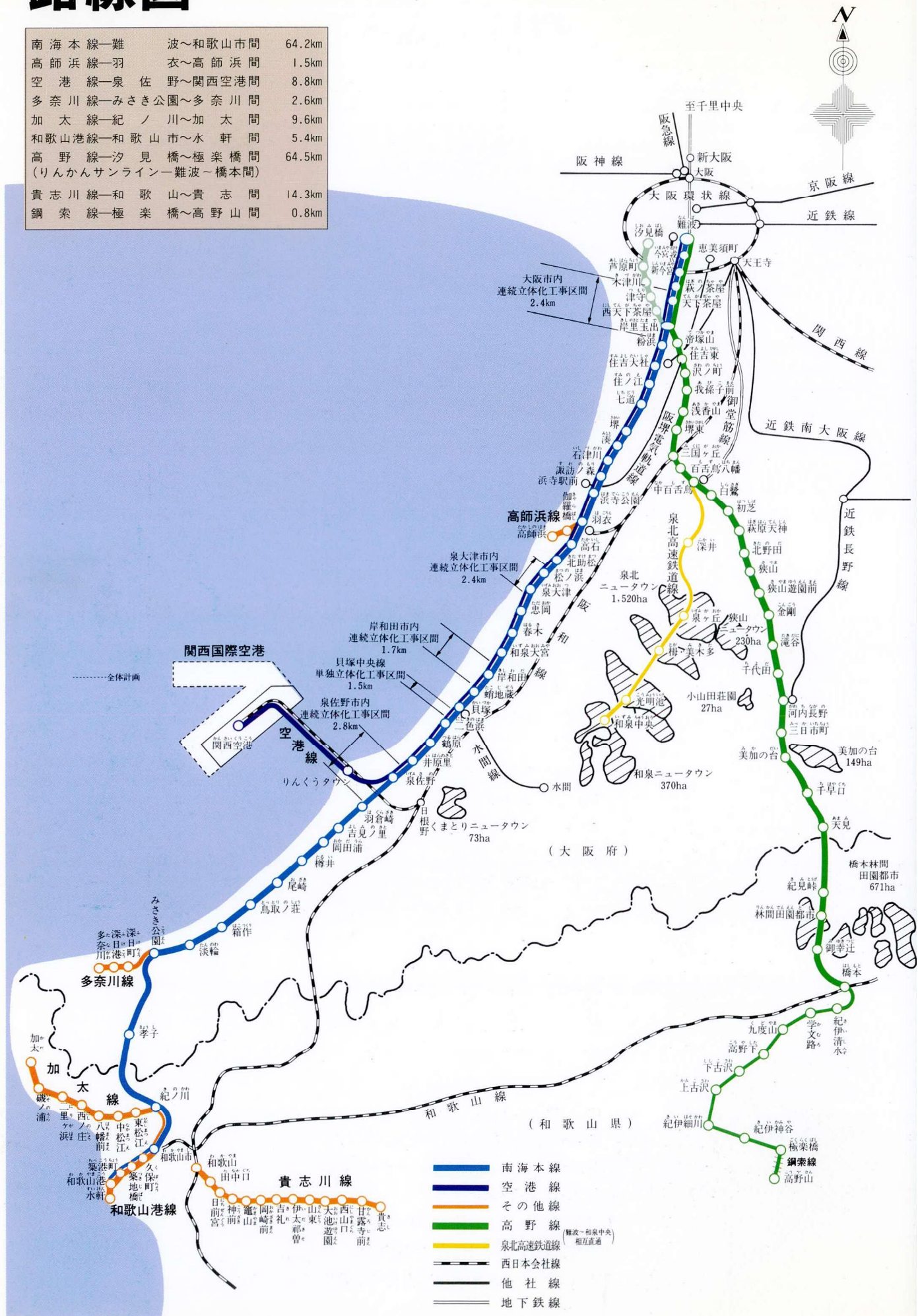


# 役員任期一覽 (昭和60年1月～平成7年9月)



# 路線図

南海本線—難波	波～和歌山市間	64.2km
高師浜線—羽衣	衣～高師浜間	1.5km
空港線—泉佐野	野～関西空港間	8.8km
多奈川線—みさき公園	～多奈川間	2.6km
加太線—紀ノ川	～加太間	9.6km
和歌山港線—和歌山市	～水軒間	5.4km
高野線—汐見橋	～極楽橋間	64.5km
(りんかんサンライン—難波—橋本間)		
貴志川線—和歌山	～貴志間	14.3km
鋼索線—極楽橋	～高野山間	0.8km



# 年 表 (昭和60年～平成7年)

1  
9  
8  
5  
昭和60年

- 1.28 川勝会長が社長(兼任)、加藤社長は取締役相談役に就任
- 2.13 南海鳴門観光開発(株)を設立
- 3.14 南紀直通ディーゼル急行「きのくに」の運転を廃止
- 3.23 加藤前社長逝去
- 3.30 南海本線大阪市内連続立体交差化工事(萩ノ茶屋～玉出間)が着工
- 4. 5 加藤前社長社葬(臨南寺会館)
- 4. 5 天王寺ターミナルビル(株)を国鉄との共同出資で設立
- 4.12 なんばCITYに直営レストラン「U-RA-RA」オープン
- 4.30 南海本線に初のステンレスカー(9000系)が営業運転開始
- 5. 7 南海本線堺市内連続立体交差化工事(大和川～石津川間)の下り線高架が完成し開通(上り線は昭和58年7月3日開通。昭和47年12月1日着工)
- 5.10 創業100周年記念式典、記念パーティーを挙行。「南海電気鉄道百年史」「南海沿線百年誌」を刊行し、映画「新生への躍動」を制作上映
- 5.22 南海本線堺市内連続立体交差化工事完成記念式典を挙行
- 5.31 創業100周年記念事業・公益信託「交通遺児等育英基金」設定
- 6.28 川勝会長兼社長が会長、吉村副社長が社長に就任
- 6.28 業務組織を変更(①総合経営計画室を新設②企画調査室を新規事業計画室に、関連事業部を室に改める③開発事業本部に開発企画部、流通事業本部に外食事業部と天王寺CITY準備室を新設④総合建設本部に計画部、建設部を設置⑤能力開発部を廃止、人事部に教育課を設置⑥自動車事業本部の整備部を廃止、整備課を自動車部へ所属変更)
- 6.30 南海本線・鳥取ノ荘駅改良工事が竣工
- 9. 2 和歌山南海観光バス(株)を設立
- 9.18 北欧フードサービス(株)を設立
- 10. 1 大阪地区乗合バス運賃改定を実施。平均改定率11%
- 11. 1 特急「サザン」(10000系)の営業運転を開始
- 11. 1 南海本線・泉佐野駅に特急を停車
- 12. 1 増資・新資本金207億3,400万余円に
- 12. 1 和歌山地区乗合バス運賃改定を実施。平均改定率6.4%
- 12.12 難波駅でターミナル情報システム「NANNET」稼働

1  
9  
8  
6  
昭和61年

- 4.11 グルメビル「グルカス」オープン
- 5.22 高野線複線化工事(御幸辻～橋本間)が着工
- 7. 1 業務組織を変更(総合建設本部に用地部を設置)
- 7. 4 「南海住ノ江ビル」が竣工
- 7. 7 1990年ビジョンー第5次5か年計画一を策定
- 8. 5 創業100周年記念事業・「南海研修所」竣工
- 10.20 「紀見A地区」(小峰台)の土地区画整理事業施行認可を取得

- 3月14日 新幹線上野～大宮間開通
- 3月17日 つくば科学万博開催
- 4月1日 日本電信電話株式会社(NTT)、日本たばこ産業株式会社が発足
- 6月1日 改正男女雇用機会均等法公布
- 6月8日 大鳴門橋開通
- 7月16日 近畿運輸局「関西国際空港への鉄道アクセス」の都市計画原案を大阪府に提示
- 12月10日 政府「関西国際空港関連施設整備大綱」を関係閣僚会議で決定

- 3月14日 政府、鉄道事業法案・国鉄改革等施行法案を国会に提出
- 4月26日 チェルノブイリ原子力発電所事故
- 5月4日 東京サミット開催

1  
9  
8  
6  
昭和61年

- 10.20 クレジットカードの「南海カード」を発行
- 10.27 特急「サザン」のご利用客が100万人突破
- 11. 9 特急「サザン」(10000系)が「ローレル賞」を受賞
- 12.11 空港連絡鉄道の事業免許を地方鉄道法に基づき申請

9月8日 青函トンネルのレール締結

1  
9  
8  
7  
昭和62年

- 2.13 南海本線(泉佐野市)連続立体交差事業が大阪府都市計画地方審議会承認
- 3. 1 シャトルバスが堺駅前～堺東駅前間に運行開始
- 4. 1 みさき公園が開園30周年を迎える
- 4.24 (株)南海ホームを設立
- 5.16 鉄道運賃・料金の改定を実施。平均改定率8.9%
- 6.28 みさき公園30周年記念事業・「ぷ～るらんどRiO」オープン
- 7. 1 業務組織を変更(①難波ホテル準備室を新設②総合建設本部に難波ホテル建設事務所を設置し、新規事業計画室を廃止③鉄道・自動車の各事業本部に企画部を新設④流通事業本部の営業部を二部制に)
- 7.28 「紀見A地区」(小峰台)の宅地造成工事を着工
- 8. 1 プリペイドカード「マイチケット」「マイチケット+1」の発売開始
- 8. 4 スイス・フラン建新株引受権付社債を発行。発行総額1億スイス・フラン
- 9.26 「三石台」(紀見C地区)の分譲を開始
- 10. 1 大阪地区乗合バス運賃改定を実施。平均改定率5.4%
- 10.20 南海本線岸和田市内連続立体交差化工事(和泉大宮～蛸地蔵間)を着工
- 11. 1 コミュニティバスの営業運転開始
- 11. 7 空港連絡鉄道の事業免許を鉄道事業法に基づき申請
- 11.30 南海本線堺市内連続立体交差化工事(大和川～石津川間)の鉄道工事が完成
- 12. 1 和歌山地区乗合バスの運賃改定を実施。平均改定率5.0%
- 12. 2 空港連絡鉄道南海分岐線(泉佐野～前島<仮称>間)の第1種鉄道事業免許、前島～空港<仮称>間の第2種鉄道事業免許を取得
- 12.23 公益信託「南海電鉄交通遺児等育英基金」事業で紺綬褒状受章
- 12.24 空港連絡鉄道南海分岐線の第1次工事施行認可(土木)を取得(12月2日申請)

- 1月27日 関西国際空港事業安全祈願式典挙行、建設工事着工
- 3月18日 神戸市営地下鉄、名谷～西神中央間全通
- 4月1日 鉄道事業法を施行
- 4月1日 国鉄民営化実施、JR発足
- 4月18日 大阪市営地下鉄、あびこ～なかもず間開通
- 6月11日 前島の愛称「りんくうタウン」に決定
- 6月15日 空港連絡橋脚工事に着手
- 7月13日 信楽高原鉄道開業
- 8月18日 空港島立造成工事に着手

1  
9  
8  
8  
昭和63年

- 2.23 米ドル建新株引受権付社債発行。発行総額1億米ドル
- 3. 1 南海ホークスが球団創立50周年を迎える
- 3.31 南海本線堺市内連続立体交差事業が完成
- 4. 1 乗合バスの外装、内装デザインを一新へ
- 4. 2 南海サウスタワーホテル(株)を設立
- 4. 8 「南海サウスタワーホテル大阪」を起工
- 4.23 川勝会長逝去
- 5.19 川勝会長社葬(東本願寺難波別院)
- 5.24 吉村社長が南海ホークスオーナーに就任

- 2月13日 第15回カール加里冬季オリンピック開幕
- 3月13日 青函トンネル開通
- 4月2日 北神急行電鉄、北神線開業
- 4月10日 瀬戸大橋開通

- 7. 1 業務組織を変更(①開発事業本部と不動産事業本部を統合して不動産事業本部とし 5 部を 4 部に縮小②流通事業本部の企画・管理部門を統合し、6 部を 4 部に縮小③総合建設本部の計画部を廃止、建設部を二部制に)
- 7.14 駅の公共サインシステムを構築
- 7.27 米ドル建新株引受権付社債発行。発行総額 1 億米ドル
- 8. 高速バスの愛称を「サザンクロス」に決定
- 8. 9 浜寺公園駅舎にステーションギャラリーを開設
- 10.25 初の高速バス(和歌山～渋谷間)を運行開始
- 10.31 南海ホークス球団の経営権を㈱ダイエーに譲渡
- 11. 2 なんばCITYが開業10周年を迎える

- 5月15日 ソ連軍、アフガニスタンより撤退開始
- 5月25日 関西高速鉄道設立
- 7月 リクルート疑惑、政界に波及
- 7月16日 北近畿タンゴ鉄道開業
- 8月20日 イラン・イラク戦争停戦発効
- 9月17日 第24回ソウルオリンピック開幕

- 1.25 「南海サウスタワーホテル大阪」の上棟式を挙行
- 1.30 特急「サザン」用10000系車両 6 両<3 ユニット>を新造
- 3.29 「難波地区開発事業基本コンセプト」を発表
- 3.29 「南海我孫子ビル」が竣工
- 4. 1 消費税実施に伴い鉄道運賃・料金を改定。平均改定率2.96%
- 4. 1 「駅施設旅客サインマニュアル」を制定
- 4. 1 和歌山地区乗合バス運賃改定を実施。平均改定率3.0%
- 4. 5 高野線・千代田駅改良工事が竣工
- 4.20 「ノバティながの NANKAI SHOPS」オープン
- 5.18 米ドル建新株引受権付社債を発行。発行総額1.4億米ドル
- 6. 幹線運用の鉄道車両が100%冷房化(支線車両を含め97%)
- 6.26 高速バス(難波～富山間)が運行開始
- 6.30 業務組織を変更(①従来の経営会議を改組し組織図に明記②難波ホテル準備室、天王寺CITY準備室を廃止③新規事業企画室を新設④総合建設本部に難波開発部を新設⑤関西空港対策室は、これまでの業務に空港関連の新規事業も含めた業務内容とし、空港対策室に名称変更⑥関連事業室を二部制に)
- 7. 1 難波地区開発事業の「難波地区開発協議会」が発足
- 7.24 高速バス(堺・難波～佐世保間)が運行開始
- 8. 2 消費税実施に伴い大阪地区乗合バス運賃を改定。平均改定率は翌3月末まで6.4%、以降8.7%
- 10. 8 高速バス(堺～新宿・東京間)が運行開始
- 11. 1 禁煙タイムを全駅で実施
- 11. 3 吉村社長が勲二等瑞宝章受章
- 11.12 南海本線の最高運転速度を時速105<sup>km/h</sup>から110<sup>km/h</sup>にアップ
- 11.13 鉄道事故防止体制を体系的に再編成、整備強化してスタート
- 11.18 南海本線・貝塚駅橋上駅舎が竣工
- 11.28 株式配当を1割に復帰(平成元年度中間決算から)
- 12. 1 高速バス(堺・難波～岡山・倉敷間)が運行開始
- 12. 1 和歌山地区乗合バス運賃改定を実施。平均改定率4.1%
- 12.10 高速バス(難波～長野・志賀高原間)が運行開始
- 12.16 高速バス(難波～東京間)が運行開始
- 12.18 貝塚中央線南海本線単独立体化工事・鉄道施設の変更が認可(10月3日申請)

- 1月7日 昭和天皇崩御
- 1月8日 元号「平成」を施行
- 2月24日 大喪の礼
- 4月1日 消費税実施
- 5月31日 なにわ筋線建設に関して「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」運輸大臣に答申
- 8月2日 北陸新幹線高崎～長野間起工式
- 11月9日 ベルリンの壁崩壊

1  
9  
9  
0  
平成2年

- 1.17 「南海堺コミュニティセンター(仮称)」建設計画を申請
- 1.26 高野線複線化工事・小原田車庫の建設工事を着工
- 2. 2 南海本線・みさき公園駅の改築が竣工
- 2. 8 「南海サウスタワーホテル大阪」が竣工
- 2.15 いずみライン(株)を設立
- 3.22 高速バス(堺・難波～鹿児島間)が運行開始
- 3.26 「南海高速バスセンター」を開設
- 3.29 「南海サウスタワーホテル大阪」が開業
- 4. 1 特急「サザン」に女性旅客係が乗務開始
- 4. 1 「なんば高速バスターミナル」を開設
- 4. 3 空港連絡鉄道南海分岐線の第2次工事施行認可(電気)を取得(元年5月22日申請)
- 5. 2 2000系一般車両が高野線で営業運転を開始
- 6.11 鉄道線の自然災害事故防止へ「防災情報システム」を構築
- 7. 1 業務組織を変更(①難波ホテル建設事務所を廃止し、堺建設事務所を新設②技術保全課の鉄道事業本部直轄を廃止し、工務部へ編入)
- 7. 1 高野線・林間田園都市駅に難波・橋本間特急を停車
- 7.27 林間田園都市駅前広場の整備工事が竣工
- 7.30 なんばCITYに直営ビアパブ「キリンシティ」オープン
- 8. 1 「紀泉シャトルライン」(粉河～熊取間)の路線バス運行開始
- 8.10 高速バス(堺・難波～道後温泉・松山間)が運行開始
- 8.22 南海電鉄協賛の第1回「南海コンサート」を開催
- 10.16 高速バス(難波～福井・芦原温泉間)が運行開始
- 11.15 高速バス(堺・難波～博多・前原間)が運行開始
- 12. 1 増資・新資本金412億6,637万余円に
- 12. 1 深夜急行バスを運行開始
- 12. 7 「南海電鉄サイン計画」が第24回「SDAシステム部門賞」を受賞
- 12.21 高速バス(堺・難波～広島・呉間)が運行開始

- 2月21日 神戸新交通、六甲アイランド線開業
- 3月20日 大阪市営地下鉄、鶴見緑地線開業
- 4月1日 北近畿タンゴ鉄道宮津線開業
- 4月1日 「国際花と緑の博覧会」開催
- 8月2日 イラク、クウェートに侵攻(湾岸戦争に発展)
- 10月1日 東西ドイツ統一
- 11月12日 即位の礼

1  
9  
9  
1  
平成3年

- 1. 1 鉄道事業本部の「鉄道従事員行動規範」を制定
- 1.10 貝塚中央線南海本線単独立体化工事(貝塚～二色浜間)を着工
- 3.25 空港連絡鉄道南海分岐線(泉佐野～前島(仮称)間)建設工事を着工
- 4. 1 関西空港交通(株)設立
- 6. 1 大阪スタヂアム興業(株)が南海不動産(株)と合併
- 6.13 吉村社長が関西鉄道協会会長に就任
- 6.18 「南海中百舌鳥ビル」竣工
- 6.20 米ドル建新株引受権付社債発行。発行総額1.5億米ドル
- 6.27 業務組織を変更(①難波開発部を難波開発企画室に昇格②新規事業企画室と空港対策室を統合し事業開発室を新設③総合建設本部建設第二部に貝塚工事事務所を新設)
- 6.27 「コンピューター自動運転システム」が稼働
- 7.15 南海中百舌鳥ビルに福利厚生施設「南海なかもずクラブ」を開設
- 7.29 天下茶屋工場跡地に「大阪フィルハーモニー会館」竣工(平成2年7月13日起工)
- 8. 8 高速バス(和歌山・泉佐野・堺～東京ディズニーランド・千葉間)が運行開始

- 3月19日 「成田エクスプレス」運転開始
- 4月11日 湾岸戦争終結
- 6月3日 雲仙・普賢岳で大規模火砕流発生
- 6月20日 東北・上越新幹線、東京～上野間開通
- 10月28日 神戸電鉄、公園都市線開業
- 12月 欧州連合創設、合意に達する
- 12月26日 ソビエト連邦、消滅

1  
9  
9  
2  
平成4年

- 9.11 第6次経営計画<3か年計画>-関西国際空港開港にむけて-を策定
- 10. 1 大阪地区乗合バス運賃改定を実施。平均改定率4.2%
- 11. 2 「小峰台」の分譲開始
- 11.20 鉄道運賃・料金の改定を実施。平均改定率12.7%
- 12. 1 和歌山地区乗合バス運賃改定を実施。平均改定率4.0%
- 12.12 南海本線(泉佐野市)連続立体交差化工事(井原里~羽倉崎間)を着工

- 2.15 高野線複線化工事「瀬間滝トンネル」が竣工(平成2年7月19日着工)
- 3. 1 本社・事業・技術部門で完全週休2日制を実施し、本社部門に5日間連続休暇制度「アクティブ休暇」を導入
- 3.10 ㈱南海物流センターを設立
- 4. 1 難波地区土地区画整理事業組合設立準備会が発足
- 4. 9 鉄道車両にニューカラーデザインを導入
- 4. 9 女性旅客係の愛称が「パッセンジャーアテンダント」に決まる
- 4. 9 高野線の新特急名称が「りんかん」に決まる
- 4.23 米ドル建新株引受権付社債発行。発行総額3億米ドル
- 5.22 吉村社長が会長、川勝副社長が社長に就任
- 6.29 業務組織を変更(①難波開発企画室を難波・天下茶屋開発室に改称②鉄道事業本部の企画部企画課は、新たに都市計画協議や大規模工事などの基本計画の策定及び総合建設本部との総合調整を担当③技術保全課を廃止④流通事業本部の営業部を二部制とし、営業第五課を新設。流通管理部の管理課は企画課へ統合)
- 7. 1 1000系一般車両が南海本線で営業運転開始
- 9. 2 「しんかなCITY」オープン
- 9.30 株主優待制度の拡充を実施
- 11. 1 「社員持ち株会」を全社員対象に変更
- 11. 1 難波駅大画面電光表示装置「NANA」が情報サービスを開始
- 11. 2 南海りんかんバス㈱を設立
- 11. 4 高野線で1000系一般車両の営業運転を開始
- 11.10 特急「りんかん」(11000系)が営業運転開始
- 11.10 高野線・金剛駅に特急・急行、林間田園都市駅に特急「こうや」を停車
- 11.10 特急「サザン」特急「りんかん」で車内情報サービスを開始

- 2月8日 第16回アルペールビル冬季オリンピック開幕
- 2月13日 東京佐川急便事件の強制捜査開始
- 3月14日 東海道新幹線に「のぞみ」登場
- 3月31日 JR総連加盟の三労組が民営化後初めてスト
- 6月15日 国連平和維持活動協力法案、可決
- 7月25日 第25回バルセロナオリンピック開幕
- 10月23日 天皇・皇后両陛下、初の中国ご訪問

1  
9  
9  
3  
平成5年

- 2.17 関西新空港への鉄道アクセス輸送計画を発表
- 2.26 和歌山地区(高野・橋本営業所管内)乗合バス事業の南海りんかんバス(株)への譲渡申請が認可
- 4. 1 CIを実施。新しい企業理念とコーポレートシンボルを制定し、鉄道(運輸・技術)部門、バス部門、女子社員の制服を一新
- 4. 1 天王寺支線を廃止(今池町~天王寺間)
- 4.18 岸ノ里駅と玉出駅を移設統合し、岸里玉出駅に駅名変更
- 4.18 南海本線大阪市内連続立体交差化工事(萩ノ茶屋~岸里玉出間)の高架が完成し複線開通(昭和60年3月30日着工)
- 5.28 CI導入による新外装デザインの路線バス運行開始

- 1月15日 釧路沖地震
- 1月20日 クリントン米大統領に就任
- 3月4日 大阪市営地下鉄動物園前~天下茶屋間が開通
- 6月9日 皇太子殿下ご成婚
- 7月12日 北海道南西沖地震

- 6.29 業務組織を変更(①難波・天下茶屋開発室を同部に改組し事業開発室に統合②空港対策部を空港関連事業部に名称変更し、新規事業部は廃止③情報システム室は同部に、秘書部は同室にそれぞれ改組④総合経営計画室は経営計画室に改称⑤総合建設本部用地部は企画部に改組し、企画課と用地課を新設)
- 7.28 空港特急の愛称を「ラビート」に決定
- 9.25 高石駅西地区市街地再開発ビル「ウエストプラザ高石」竣工
- 10. 1 乗合バス運賃改定を実施。平均改定率4.4%
- 11. 4 南海本線・堺駅西口オープン
- 11. 7 コンピューターによる新駅務システムの運用を開始
- 11.15 南海ビル屋上に空港特急の広告塔完成。空港開港日までのカウントダウンを開始
- 12. 3 「南海和泉府中ビル」竣工
- 12.27 初の3ドアバス車両を導入し河内長野営業所管内で運行開始

- 8月3日 関西国際空港の開港年月を平成6年9月と決定
- 8月9日 細川連立政権発足
- 9月25日 阪和自動車道全通
- 11月 関西国際空港の国際表示が「KIX」に決定

- 1.17 空港特急「ラビート」(50000系)が当社線に初入線
- 1.20 空港連絡鉄道のレール締結式を、前島く(仮称)駅の空港寄りで挙行
- 2.23 大阪市文化振興基金への功績により紺綬褒状の伝達を受ける
- 3. 1 空港連絡鉄道の駅名が「関西空港」「りんくうタウン」に決まる
- 3. 7 「南海線列車運行管理システム」(PTC)の更新完成
- 3.17 空港特急「ラビート」を空港連絡鉄道に初乗り入れ
- 3.22 「南海総合サービスセンター」がオープン
- 4.15 空港連絡鉄道の運賃・料金が認可(3月28日申請)
- 4.25 グループ誌「グループ南海・We」を創刊
- 6. 2 空港関連乗合バスの事業免許・運賃が認可(4月11日申請)
- 6. 7 空港連絡鉄道南海分岐線(空港線)が完成
- 6. 9 難波駅改修工事が竣工
- 6.15 空港線が開業し、空港開港前輸送を開始
- 6.15 全駅で終日禁煙を実施し、「喫煙コーナー」を設置
- 6.15 空港関連乗合バス5路線のうち、空港島内の2路線が営業開始
- 6.17 「南海電鉄バス空港出張所」を開設
- 6.22 第7次経営計画〔3か年計画〕—総合生活企業をめざして—を策定
- 6.29 業務組織を変更(①事業部とベイエリア開発部を統合してレジャー事業部に改組し事業開発、遊園事業、営業促進の3課とする②自動車部の業務第一課・同二課・整備課をそれぞれ乗客第一課・同二課・車両技術課に改称③不動産事業本部の開発部開発課を開発建設部開発業務課に統合④流通開発部の開発課を廃止、同部を流通施設部に改称し施設課を新設。また、営業第一部に外食事業課、営業第二部に営業第三課を置き、スポーツ・外食事業部はスポーツ事業部に改称、スポーツ事業課を置く)
- 7. 1 南海エアポートリムジンの愛称が「Sorae」に決定
- 7. 6 南海本線岸和田市内連続立体交差化工事(和泉大宮～蛸地藏間)下り線高架が完成し開通(上り線は平成4年5月17日開通)
- 7. 7 難波地区土地区画整理事業区域が確定し告示
- 7.21 高野線複線化工事(御幸辻～橋本間)の下り線が完成し開通
- 8. 4 空港特急座席指定券の発売を開始

- 1月29日 政治改革四法案成立
- 2月12日 第17回リレハンメル冬季オリンピック開幕
- 4月28日 羽田内閣発足
- 5月6日 英仏海峡トンネル開通
- 6月27日 松本サリン事件起こる
- 6月30日 村山連立政権発足
- 7月16日 「世界リゾート博」和歌山マリーナシティで開幕
- 8月 猛暑により断水被害、過去最悪に
- 9月1日 りんくうパラオープン
- 9月4日 関西国際空港開港
- 10月14日 「鉄道記念日」が「鉄道の日」として誕生

- 9. 1 南海エリア情報誌「South WAVE」を創刊
- 9. 1 深日海運(株)の社名を「えあぼーと あわじ あくあらいん」に変更
- 9. 4 空港特急「ラピート」が営業運転開始
- 9. 4 なんばCATの営業開始とともにフライト情報の提供を開始
- 9. 4 空港関連乗合バス5路線のうち残る3路線を営業開始
- 9. 4 関西国際空港ターミナルビルに「Café Nankai」オープン
- 9. 4 みさき公園駅に特急「サザン」、自由席特急を停車
- 9.27 「南海泉佐野ビル」竣工
- 9.30 「いずみおおつCITY」オープン
- 10.28 大阪市内連続立体交差化工事(萩ノ茶屋～岸里玉出間)で、高野線の  
上り線高架が完成し開通
- 11.10 熊取南部地区宅地開発工事を起工
- 12. 5 空港特急「ラピート」の車内案内サインで第28回「SDA賞」受賞
- 12. 6 空港特急「ラピート」のご利用客が100万人を突破
- 12.18 早朝・深夜の空港特急を増発
- 12.23 空港特急の季節運転を開始
- 12.27 関西空港駅と大阪市営地下鉄各駅(鶴見緑地線を除く)との連絡乗車券  
を発売開始

- 1.17 午前5時46分ごろ阪神・淡路大震災が発生。鉄道全線を午前11時(空  
港線は午後1時30分)まで運転休止。被害は軽微。
- 2. 1 空港特急「ラピート」が「日経優秀製品・サービス賞」受賞
- 2.16 高速バス(大阪～広島間)臨時昼行便を震災の代替輸送として運行開始  
(4月28日まで)
- 2.19 南海エアポートリムジン「Sorae」のご利用客が10万人を突破
- 2.24 新泉佐野営業所を起工
- 2.24 いずみライン(株)は、空港建設関係者や車両などの輸送使命を終え、清算終  
了し解散
- 3. 1 空港関連乗合バスの新路線(空港・泉佐野線)を運行開始
- 3.14 南海本線(泉佐野市)連続立体交差事業・第1期工事(泉佐野～羽倉  
崎間)の上り線高架が完成し開通(下り線は17日開通)
- 3.22 「サザンコート石津」竣工
- 4. 1 高野線・中百舌鳥駅舎改良工事の増設部が完成し、供用開始
- 4. 1 貴志川線のワンマン運転開始
- 4.26 災害対策、非常招集など危機管理体制を整備強化
- 5.30 空港特急「ラピート」(50000系)の「ブルーリボン賞」受賞が決定
- 6. 1 創業110周年記念式典を挙行
- 6. 9 鉄道・鋼索運賃及び料金の改定が認可(1月19日申請、9月1日実  
施)。平均改定率14.8%
- 6.28 難波地区土地区画整理組合の設立認可を大阪市へ申請
- 6.29 業務組織を変更(①事業開発室の空港関連事業部を廃止し、空港関連  
業務を経営計画室へ移管。難波・天下茶屋開発部を同室に改組②情報  
システム部の課制を廃止③不動産事業本部の開発事業と賃貸事業の企  
画部門を統合し企画部を設置④総合建設本部の堺建設事務所を堺開  
発部に改組し、不動産事業本部へ移管⑤総合建設本部にかえて鉄道事  
業本部内に建設部を新設)

1月17日 阪神・淡路  
大震災によりJR・阪  
急・阪神各線などに  
大きな被害  
3月20日 東京で地下  
鉄サリン事件起こる

## あとがき

当社ではこれまで、「阪堺鉄道経歴史」（明治32年刊）、「開通50年」（昭和11年刊）、「南海鉄道発達史」（昭和13年刊）、「南海70年のあゆみ」（昭和32年刊）、「最近の10年—創業80周年記念」（昭和40年刊）、「創造と前進の10年—創業90周年記念」（昭和51年刊）、「南海電気鉄道百年史」（昭和60年刊）と計7編の社史を発行してまいりました。本書はこれらにつぐ、8番目の社史にあたるもので、創業100周年の昭和60年から、110周年を迎えた平成7年までの歩みを記録したものです。

本書は、10年史としては前作にあたる「創造と前進の10年」にならい、写真・図版をふんだんに用い、読みやすくわかりやすい誌面をつくることを基本方針とし、内容面では、当社の10年の歩みと現況の紹介にくわえ、関西国際空港を軸とした沿線地域の未来を展望する構成をとっています。

この10年は、当社のみならず国の内外においても非常に大きな意味をもつ時期であったといえます。この一冊が、激動の中をたゆまず歩んだ当社の歴史の一端を知らせるよすがとなれば幸いです。

最後に、ご執筆いただいた中村清氏（ジャーナリスト）をはじめ、本書の制作にご協力を賜った社内外の皆様には厚くお礼申し上げます。

社史編纂室

## 南海二世紀に入って 十年の歩み

平成7年11月発行

編集発行 南海電気鉄道株式会社

大阪市中央区難波5-1-60

印刷 南海印刷株式会社