

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^キ)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^キ)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。
 →カシワ野原のコンクリート橋(413.3m)
 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^{キロ})を廃止した。残る今池町～天王寺間(1.2^{キロ})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^{キロ})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^{キロ})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^{キロ})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^{メートル})、橋本川橋梁(32^{メートル})、瀬間滝トンネル(196^{メートル})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^{km}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^{km})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^{キロ})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^{メートル}を600^{メートル}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^{キロ}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



中百舌島駅のエレベーター

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、三日月市町発区急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、三日月市町発区急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

バス事業

新ルートあいついで開通

●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^{km})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^{キロ})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149⁹/₁₀₀、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。

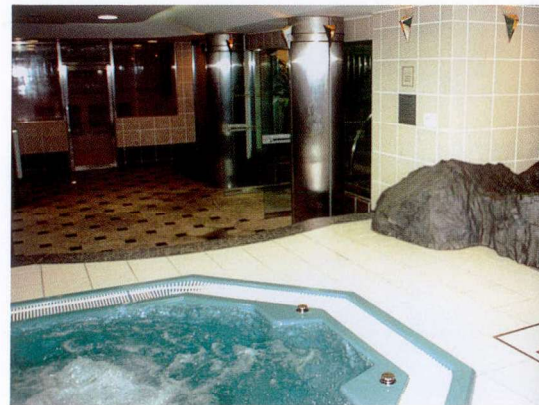
昭和60年(1985)からの10年間では、61年11月オープンした「ショップ南海堺」(南海本線堺駅南口高架下)をはじめ、七道、石津川などに開業、平成7年(1995)8月現在で35施設、327店舗を擁している。

●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^{km}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始動
(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。