

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、評価の高さを見ると、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います。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うのです。

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。昨年の「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)