

創業120周年記念
1995——2005
南海電鉄 最近の10年
〈改革への挑戦〉



ごあいさつ



当社は、民間資本による鉄道としてわが国で最も長い歴史を刻み、本年創業120周年という記念すべき年を迎えました。

明治、大正、昭和、平成の4代にわたり、数々の困難を乗り越えて今日を迎えることができましたのは、永年にわたり当社を信頼し、ご利用いただいていたお客さまや地域の皆さま、株主の皆さま、そして辛苦を共にし、日夜尽力されてこられた多くの役員・社員諸氏のおかげであります。ここに改めて衷心より敬意と謝意を表したいと存じます。

さて、最近の10年は、バブル経済崩壊に始まる日本経済の低迷に加え、少子・高齢化の進行、地価の下落、会計基準の変更など、当社にとっては厳しい環境が続きました。しかしながら、思い切った経営の改善と企業風土の改革にグループをあげて取り組んできた結果、南海グループ全体としての収益性・健全性は格段に向上し、今後飛躍するための基礎を固めることができました。

南海グループでは、10年後の目指すべき企業像として「高いクオリティを持つ企業集団としての『南海グループ』」と「全国的に信頼される『南海ブランド』」という2点を掲げています。この目標を達成し、輝かしい南海グループの未来を創造するために、今後の課題と真摯に対峙し、将来進むべき道を正しく展望してまいりたいと存じます。

また、本書をご覧いただく社外の皆さまには、当社に対するより一層のご理解をいただきますとともに、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17年11月

取締役社長

山中 淳

発刊によせて



当社は本年、お陰をもちまして創業120周年を迎えることができました。

現代は少子高齢化、高度情報化、会計基準のグローバルスタンダード化をはじめとする各システムの近代化などにより、企業経営は激変のさ中にありますが、経営政策の時代適応の誤りや、機会を逸する逡巡は企業の命運を左右することになります。

このような激動と言われる社会・経済の変革は、必ずしも現代のみに集中したのではなく、明治、大正、昭和もそれぞれに大変な時代の連続でありました。

『南海百年史』にありますように、当社の創業時代はまさにベンチャー企業として発足いたしました。その後も数々の熾烈な競争、企業の合併・分離そして最大の試練となった戦争と復興を経て高度成長期の業容拡充へと続いたのでありますが、各時代における経営陣の積極的な事業活動と、全社挙げての従業員の懸命な努力や、多くのステークホルダーに支えられ今日を迎えることができたわけであります。

この10年間は、日本の空の西玄関となった関西国際空港や高野山の世界遺産登録などの大きな企業チャンスに恵まれたほか、当社の展開として「なんばパークス」の第1期開業の成功をはじめ、関連会社を含む全事業の収支構造改善など経営体質の改革により、その総仕上げとなった経営3か年計画「創生120計画」を達成し、21世紀に対応する経営基盤の強化を図ることができました。

幾多の改革に挑戦した10年を振り返り、これを未来への足がかりとするため、本書がその一助となるとともに、ご支援を賜っている関係各位をはじめとする皆さまには、当社事業へのご理解に資することを祈念し、発刊によせる言葉といたします。

平成17年11月

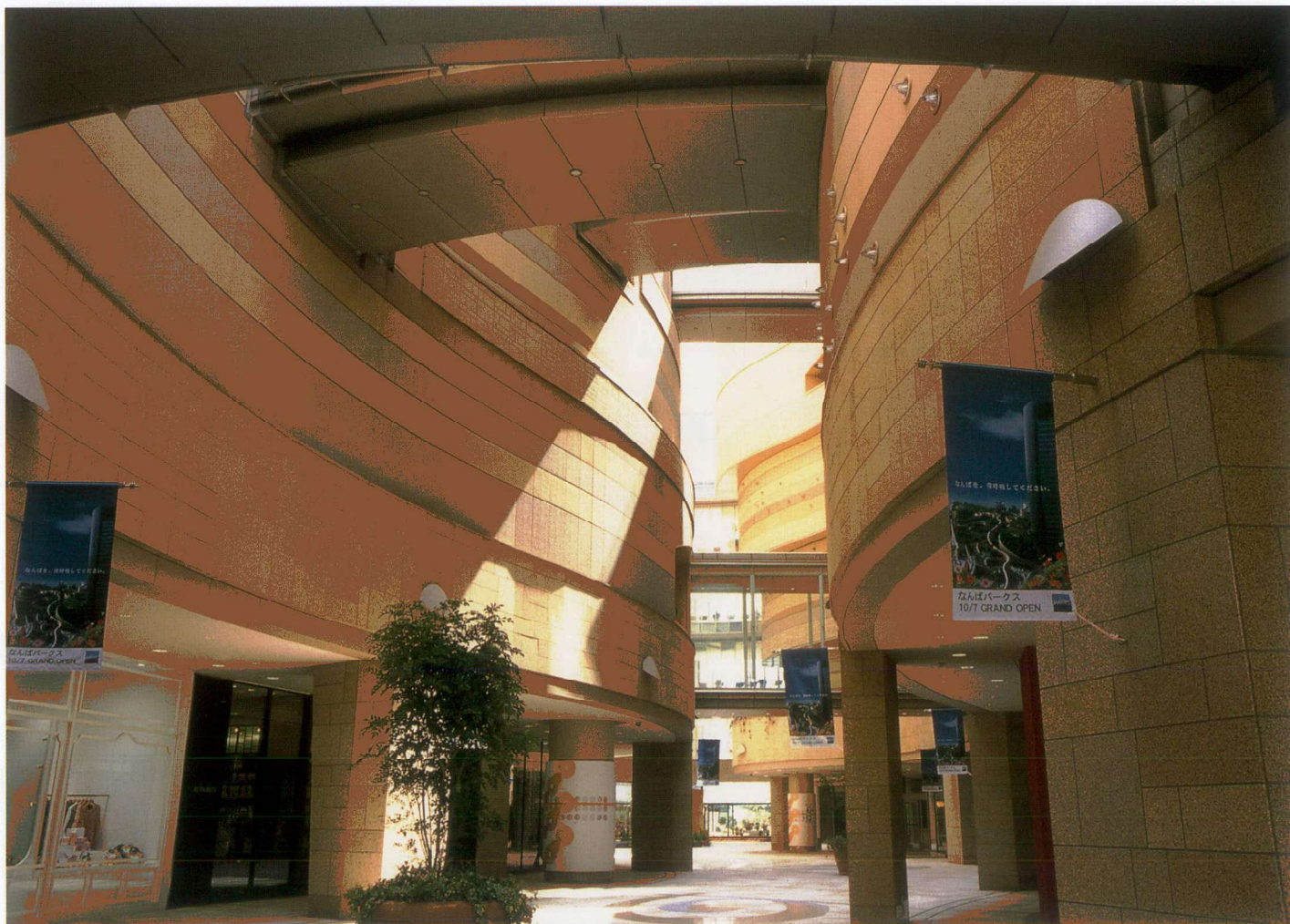
相談役

吉田二郎

なんばパークス

なんばの新たなシンボルとして、平成15年10月オープン。魅力的な店舗が集まり、屋上には緑豊かな庭園。その隣には、オフィスビル・パークスタワーがそびえています。

建物外観



キャニオンストリート



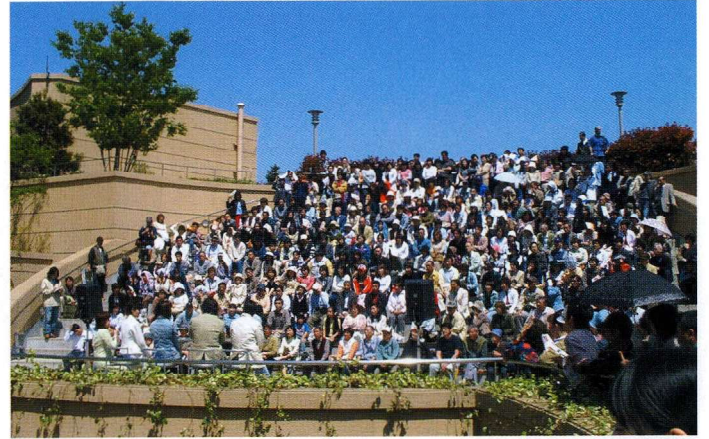
ウインズ難波



空から見たなんばパークス



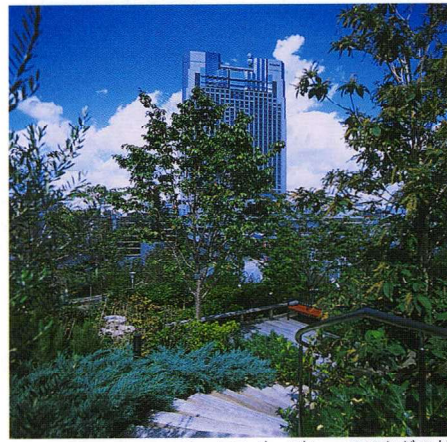
アーバンファーム



円形劇場



パークスガーデン パークスームン前のコスモス



パークスガーデン セセラぎの杜



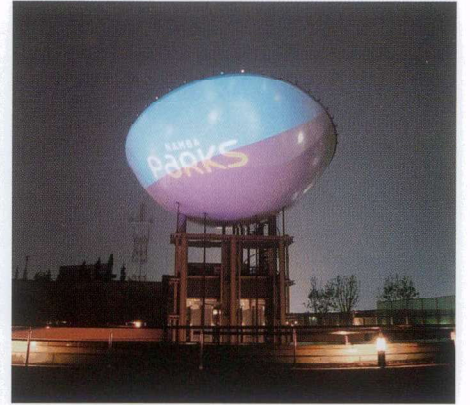
パークスタワーからの眺め



パークスガーデン真上からの眺め



キャニオンコート



パークスマーン



Shops&Diners (5Fモール入口)



Shops&Diners (5Fモール内)



Shops&Diners (6Fテラスレストラン)



カーニバルモール



パークスタワー北西側からの眺め



リフレッシュコーナー



パークスタワー北東側からの眺め



パークスタワー 1Fロビー



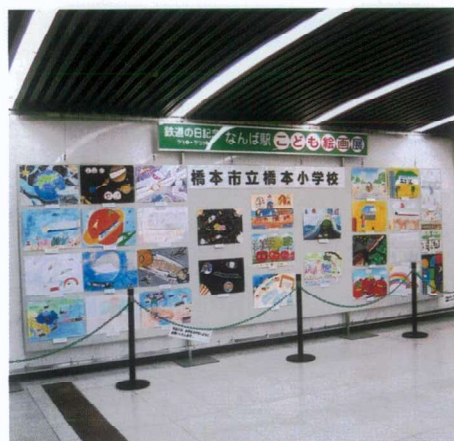
パークスタワー 居室内

鉄道事業

120年の歴史を誇る鉄道事業。この10年も、ストアードフェアシステムの導入、駅の利便性アップ、新型車両の投入、設備増強など、サービス向上に取り組んできました。



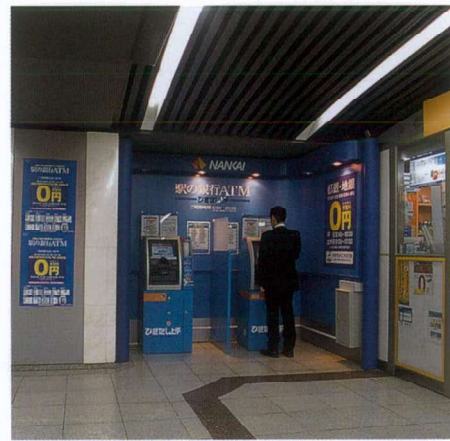
なんば駅正面入口



なんば駅ステーションギャラリー



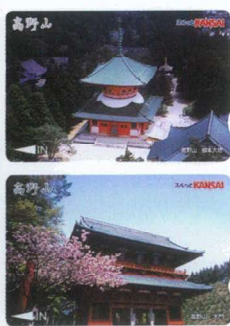
南海電車まつり(平成16年10月・千代田工場)



駅の銀行ATM“ひきだし上手”(平成16年8月営業開始)



コンパスカード(平成11年4月発売開始) 販促風景



コンパスカード



空港特急ラピート(平成7年9月ブルーリボン賞受賞)



浜寺公園駅 (平成10年9月諏訪ノ森駅とともに登録文化財に)



大阪市内連続立体交差 (平成7年11月竣工)



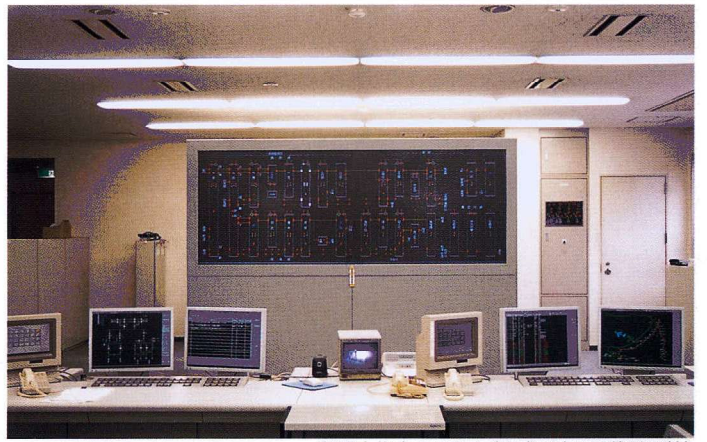
高野山駅 (平成16年7月世界遺産登録された高野山の玄関口)



新型軌道検測車 (平成12年3月導入)



31000系 (高野線に平成11年3月デビュー)



新電力指令システム (平成10年3月稼働開始)



2300系 (高野線に平成17年3月デビュー)



小原田車庫 (平成8年11月竣工)

住宅事業

昭和40年代から続く住宅事業では、平成13年5月、南海橋本林間田園都市最後の団地「彩の台」の分譲を開始しました。このほかにも、沿線各地で住宅開発を進めています。



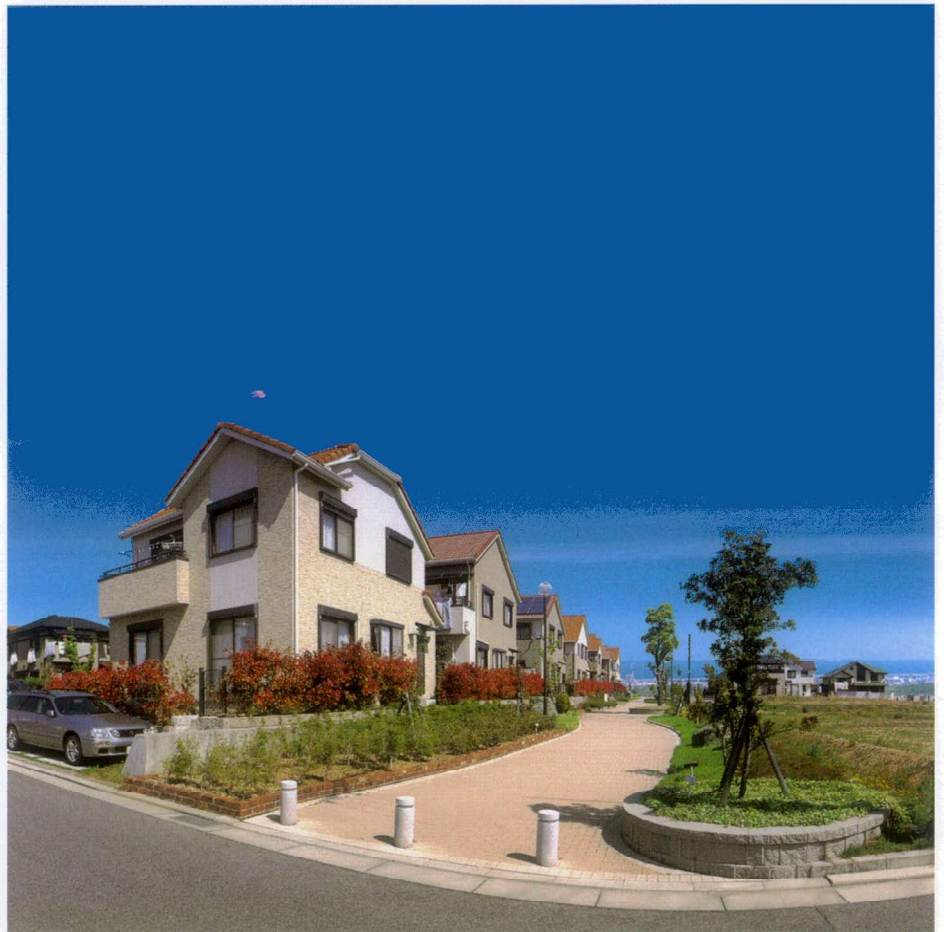
南海・林間田園都市「彩の台」(平成13年5月分譲開始)



南海さやまハーモニータウン(平成11年1月分譲開始)



南海狭山二丁目住宅地(平成15年6月分譲開始)



南海くまどり・つばさが丘(平成12年1月分譲開始)



南海シティコート金剛プラザ (平成15年4月分譲開始)



南海シティハイツ天下茶屋ステーションフロント
(平成14年9月分譲開始)



南海シティコート岸和田 (平成14年4月分譲開始)

不動産事業

平成10年4月には「南海堺駅ビル」を全館竣工。
当社としては初めての本格的オフィスビルとなりました。



南海堺駅ビル (平成10年4月竣工)



南海堺東ビル



南海ビル～スイスホテル南海大阪

流通事業

平成15年には、なんばパークスの開業にあわせ「なんばCITY」をリニューアルしました。ほかにも「プラットプラット」や新規の直営店舗をオープンしています。



なんばCITY



しんかなCITY



いずみおつCITY



プラットプラット (平成12年7月オープン)



ノパティながのNANKAI



ショップ南海天下茶屋 (平成10年9月オープン)



アンスリーなんばCITY店 (平成16年4月オープン)

レジャー事業

沿線遊園地事業の意義が問われたこの10年でしたが、「みさき公園」は健在。
平成12年6月からは南海アミューズメント株が運営、新たな魅力を追求しています。



みさき公園「ぶ〜るらんどRIO」



みさき公園「イルカショー」



みさき公園の園内風景



みさき公園「動物ふれあい広場」

南海グループ

この10年には、バス事業を南海バス㈱に譲渡するなど、大規模なグループ再編が実施されました。多分野にわたる各社はサービスと収益性の向上につとめています。

運輸



南海バス「堺シャトルバス」



和歌山バス



南海りんかんバス



南海バス「コミュニティバス」(金剛～泉ヶ丘)



南海バス「高速バス」(堺・なんば～新宿・東京)



御坊南海バス



関西空港交通



徳島バス



南海車両工業



阪堺電気軌道



サザントransポートサービス



熊野交通「ウォータージェット船」



南海フェリー「フェリーかつらぎ」



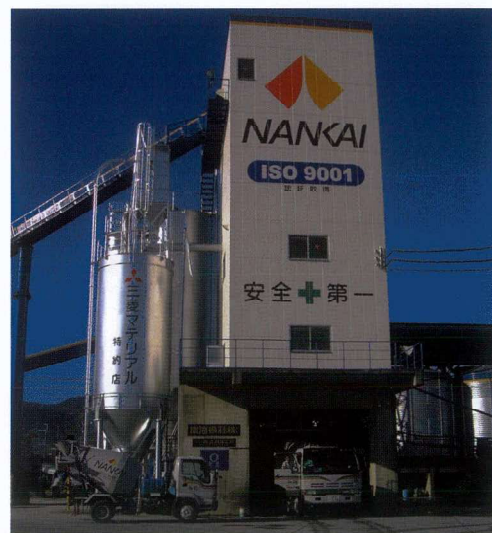
南海辰村建設



南海不動産「ロジマンコート緑地公園」



南海商事「サンマルクカフェ」



南海砂利「第一生コンクリート工場」



南海国際旅行「総合サービスセンター」



ニッポンレンタカー南海「南紀白浜空港営業所」



ホテル南海「ホテル南海なんば」



中の島「ホテル中の島」



南海ビルサービス



住之江興業「住之江競艇場」



南海橋本観光開発「橋本カントリークラブ」



南海マネジメントサービス



H10.3.17



H10.12.16



H11.2.23



H12.1.19



H13.1.16

創業120周年記念

1995——2005

南海電鉄 最近の10年

〈改革への挑戦〉

目次

ごあいさつ	02
取締役社長 山中 諄	
発刊によせて	03
相談役 吉田二郎	

口 絵

なんばパークス	04
鉄道事業	08
住宅事業	10
不動産事業	11
流通事業	12
レジャー事業	13
南海グループ	14

記念対談

「大阪文化とミナミの街づくり」	20
河内厚郎氏 山中諄社長	

最近10年の歩み

第1章 経営の最近10年

1.総合生活企業としての出発(平成7年～9年)	28
2.逆風の中、21世紀へ前進(平成9年～14年)	30
3.強靱な企業体質の確立(平成14年～17年)	37
4.新3か年経営計画をスタート(平成17年～)	42

第2章 難波再開発事業

1.なんばに新たな中核施設を	44
2.変わりゆく街	49
3.なんばパークス完成!	52

第3章 各部門別事業の最近10年

1.鉄道事業	54
2.バス事業	62
3.住宅事業	66
4.不動産・流通事業	70
5.レジャー事業	76
〔付〕南海110年略史	78

資料編

南海グループ	82
最近10年の業績推移	88
路線図	90
会社の沿革	91
業務組織図	92
役員任期一覧	93
役員	94
年表(平成7年～17年)	96

あとがき	104
------	-----

写真/大阪球場からなんばパークスへ(定点撮影)



H13.5.15



H13.6.25



H13.10.19



H14.5.2



H15.10.15

大阪文化とミナミの街づくり

明治18年(1885)日本初の純民間資本による鉄道会社として創業した当社は、今年120周年を迎えました。長い歴史の舞台となったのは、創業の地である難波を核とした大阪ミナミ、そして沿線の各地域です。現在も「街とともに栄える企業」として歩む当社は、今後地域の街づくりと文化創造にどう貢献していけるか、山中諄社長と関西地域文化の振興に情熱を注ぐ文化プロデューサー河内厚郎氏が語り合いました。



山中 諄 社長

河内 厚郎 氏

文化プロデューサー

歴史が育んだ 南海沿線の魅力

山中 近代日本の都市の成長は鉄道とともにありました。特に関西における都市圏の発展には、当社を含む私鉄の寄与するところが大きかったと思います。先生は阪神間の文化を研究しておられますが、南海沿線にはどんな印象をお持ちですか？

河内 私は阪神間に生まれ、長年その街並みを見てきましたが、阪神淡路大震災で多くの建物が失われてしまいました。その点、南海線に乗って羽衣とか浜寺公園のあたりを見ていると、「ああ、昔あった家やな」というところが結構残っているんですね。日本で最も古い私鉄沿線ならではの歴史を感じます。

山中 確かに長い歴史を感じさせますね。

河内 南海沿線は文化的にも重要な役割を果たしています。私が編集長を務める「関西文学」で関西の近代文学がいつごろ始まったのかを調べたのですが、大正から昭和の前半にかけて、住吉あたりに作家たちが住んでいて、ちょっとした文壇を形成していた。私たちはそれを



浜寺公園駅



堺駅西側の与謝野晶子像

「住吉帝塚山文壇」と命名したのですが、大阪の歴史の中で、その辺りがややもすると忘れられているようで、もったいないと思います。

山中 そうですね。芸人さんたちの住む「てんのじ村」などはよく取り上げられるのですが。

河内 庶民的な街としてだけではない、もっと多彩な魅力が、このエリアにはあります。ちょっと専門的なことを言いますと、明治時代に、宇多川文海という住吉在住の新聞記者出身の文士がいて、この人を信奉する人々が『墨江(すみのえ)』という雑誌をつくりましてね。詩人の伊東静雄も住吉中学の先生でしたし、南海沿線には近代文学を育む素地がありました。

山中 与謝野晶子は有名ですが、それ以外にも豊かな文学の土壌があったんですね。

河内 住吉帝塚山文壇の流れは太平洋戦争後にも及び、阪田寛夫や庄野潤三といった作家たちに受け継がれます。そんなモダンな文化の流れが今すっかり忘れられてしまっているわけです。

山中 掘り起こしてみれば興味深い歴史の話題は、沿線のあちこちにあるんでしょうね。

河内 沿線のにぎわいを生み出す文化ソフトは、ある時期は文学、ある時期はプロ野球だ

profile

河内 厚郎(かわち あつろう)氏

昭和27年(1952)兵庫県生まれ。一橋大学卒業後、演劇評論などの執筆活動に入る。昭和62年から「関西文学」編集長をつとめるとともに、文化プロデューサーとして関西文化の活性化に力を注ぎ、大阪市「咲くやこの花賞」など数々の賞を受ける。現在、夙川学院短期大学教授など役職多数。





ったりと、時代によって変わります。沿線を魅力的な街にするためにはどんなソフトをどう利用していくかが問題なのだと思います。

山中 おっしゃるとおりです。

沿線の価値を高めるためには

山中 当社は創業120周年以降の目標の一つとして「沿線の価値を高めること」を挙げています。そのためにも、市民や自治体と一体となって、沿線の魅力を発掘して広く発信していく必要があります。

河内 歴史的なものばかりでなく、現在も魅力的なポイントはたくさんありますよ。例えば、泉北では、パンやケーキのお店が増えています。いいケーキを作る店の登場は街の成熟の印だというし、新しいブランドも今、育ちつつあるの

ではないでしょうか。

山中 光明池など、泉北ニュータウンでも新しい方のエリアはそうですね。新しい世代が入居していますから、街自体が若い。一方、堺の旧市内には老舗がたくさんあります。室町時代から続いたり、創業天保年間とか、そういうところが脈々と事業を続けているのはすごいなと思います。

河内 そういう沿線の街の魅力は、南海線のブランドとして十分世界にPRできると思うんですよ。

山中 「堺はおもしろいから行ってみよう」という人をもっと増やしていくことができるはずですね。

河内 それと最近のことですが、高野山にはびっくりしました。福智院という宿坊で温泉が湧いて観光客に公開したというので、どんなものかと行ってみたら、スペイン人の観光客がたくさん来ている。私たちも知らない間に、海外へのIT発信を成功させていたようです。

山中 それはびっくりしますね。高野山は世界遺産の登録でこれまで以上に脚光を浴びるようになりましたが、お寺の方でもいろいろやっているのですね。

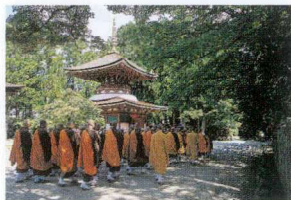
河内 ちゃんと英語が使えるお坊さんもいるらしいんです。そういう人を用意している。そのほかにも庭のライトアップなど、外国人を意識した演出を行っています。

山中 やはり旧態依然とした形で持ちこたえられる時代ではなくなってきたということでしょうね。

河内 このほか、和歌山市では、戦前からの古いビルに開かれた陶芸の店に若い人が集まったりもしています。オーナーはとても意欲的な人で、建物の古さを逆手にとったレトロ調のイメージで注目されているわけです。



堺東駅周辺



高野山

山中 和歌山市駅周辺の活性化は当社にとっても重要な課題で、興味深いお話ですね。駅前商店街の衰退は全国的な傾向ですが、そんな状況を変えていくには、若く意欲的な人の努力が欠かせません。

河内 確かに「人」の問題は大きいですね。

山中 沿線価値を高める上で今一つ大きなポイントとなるのが、関西国際空港です。関西と世界を結ぶ玄関口という位置づけは今も変わりませんが、現在の利用状況や乗り入れ先の数を考えますと、なかなかそこまでいっていない。それでも平成19年予定の第2滑走路供用開始は大きなチャンスであり、それに向けた難波や沿線各地の開発が必要になってきます。

河内 外国人に聞いても、関空の印象は悪くはないんです。ただ「もう少し日本文化を感じさせてほしい」という声があります。成田空港だと、外国人が乗り継ぎで生じた空き時間を使って、市川団十郎家ゆかりの成田山新勝寺に行ったりします。だから、2、3時間の空き時間をどう使ってもらうか。これを考えると、もうちょっと周りの自治体も知恵を使う必要があります。

山中 その2、3時間に商品を提供して少しでも地元にお金を落としていただくにはどうすればいいか。これは大事な課題ですね。考えてみると、やるべきことはたくさんありますね。

河内 期待ということであれば、平成21年には阪神電鉄西大阪線の延伸で、阪神間とミナミが直通で結ばれるそうですね。これはちょっとした事件ですよ。

山中 私たちも大いに期待してしまして、ミナミに今までにないものが生まれると思いますね。とりわけ鉄道各社のターミナルである難波は広大なネットワークの核となります。それに備えるためにも、今後も難波の再開発を進めていく必要があります。



関西空港駅



大阪球場

南海の原点 難波への思い

山中 難波は何ととっても南海の原点ですから、当社の思い入れには独特のものがあります。この街に関しては「難波といえば南海やで」という自負を、社員みんなが持っている。それだけに、当社には難波の将来に対する責任があると思っています。

河内 社長ご自身もたくさん思い出をお持ちなんでしょうね。

山中 そうですね、私が入社したのは昭和40年のことですが、その頃見た難波や道頓堀とか心齋橋といったミナミの街並みには、何かね、胸ときめくというか、そんなところがありましたよ。

河内 ちょうど南海ホークスの黄金時代ですね。鶴岡監督のもと、素晴らしい選手がたくさんいました。



山中 ええ。大阪球場にもよく応援に行きました。そんな思いがあったものだから、球場の跡になんばパークスを建設する時も「南海ホークスの思い出を何らかの形で残さなければ」と言ったんです。

河内 それで、なんばパークスにホークスのメモリアルギャラリーやプレートが設置されたわけですね。

山中 往年のファンや元選手の方々にはとても喜んでいただけました。球場の形こそなくなったけれども、歴史は大切にしていかなければ、と思っています。何でも新しいものに取り替えてしまって、それでいいというものではないですね。

河内 高島屋や以前南街会館があったあたりは難波でも最も歴史を感じさせる一帯ですが、開発は今後どうなっていくですか。

山中 建物のオーナーとして、高島屋さんのご希望もうかがいながらリニューアルを進めていく必要はありますが、大きく変えることはないでしょうね。

河内 やはり、全く違う街になってしまうと、ちょっと寂しいですね。

山中 そうでしょうね。あの一帯の眺めは私も



南海ホークスメモリアルギャラリー



南海ビル

好きです。テラコッタ(装飾用素焼陶器)で覆われた外壁などが歴史の重みを感じさせてくれる。ヨーロッパの都市開発では、歴史のある建物の場合、中は変えても外観は残しています。このビルも、外観は残していきたいですね。何もかも壊して新しいものを建てるというのも一つの方法ですが、そればかりだと街から歴史の重みがなくなってしまいますから。

河内 キタは今、大きく変貌しつつあります。これからも高層ビルが増えていくでしょうが、ミナミも同じというのでは寂しい。どこかに歴史の重みのようなものを残してほしいですね。

山中 同感ですね。私は常々「ミナミらしさ」を大切にしていかなければならない、と言っているんですよ。キタにはキタの魅力がありますが、街としてのイメージには東京に近いものがあります。大阪の本来の個性を残すミナミが同じような形になってしまっはいけない、と考えています。

ミナミに 新たなスポットを

山中 ミナミらしさを大切にするとっても、現状のままでいい、というわけではありません。今まで以上に、おおぜいの人たちが楽しめる街になってほしい。そのために何をすべきかという、宣伝も必要ですが、それ以前に、おのずと人が集まってくるような魅力ある場所を作っていく必要があります。

河内 難波も含めたミナミの個性は、豊かなエンターテインメント性にあるのではないかと思います。ちょうど、ニューヨークのブロードウェイやロンドンのウエストエンドのように。だから、それを



生かす方向がいいでしょうね。

山中 そうですね。ミナミには松竹座、国立文楽劇場、新歌舞伎座といった劇場がありますし、道頓堀は連日おおぜいのお客さんにぎわっています。こういう独特の空気は、キタにはありませんね。

河内 かつて「道頓堀五座」と呼ばれる五つの芝居小屋を中心に娯楽のメッカとしてにぎわってきた伝統が、今でも息づいています。ミナミに魅力的なスポットを増やしていく上で、私はこの「五座」を利用できないものかな、とっているんですよ。

山中 五座を復活させるのですか。

河内 ええ。といっても、芝居小屋を建てる必要はありません。既にある松竹座や国立文楽劇場、新歌舞伎座に他の劇場を加えて「新ミナミ五座」を制定すればいいんです。そして五座のうち一つは、舞台を映像で見ることができる劇場にします。

山中 舞台を映像で観るとするのは、新しいタイプの娯楽ですね。

河内 松竹が最近「シネマ歌舞伎」と銘打って始めたんです。これが結構人気を呼んでいるんですよ。

山中 なんばパークスの第2期の建物にシネマコンプレックスが入るんですが、松竹や東映の社長と話した時に、地方で歌舞伎を見られるようにしたいという話が出ましてね。映像にすることで可能になるんじゃないか、と。もう本格的にそういう試みが生まれているんですね。

河内 大阪では現在梅田の方で上映していますが、道頓堀五座の歴史を持つミナミでこそやってほしい。近所に松竹座もあることだし、上映に加えて役者さんに顔を出してもらうとか、いろんな工夫が可能です。初心者にも親しみやすい見せ方をすることで歌舞伎の観客層も広



がっていきます。

山中 先生のお話をうかがっていると、街を魅力的にしていくためには、まず自分たちでアイデアを積極的に打ち出していく必要があることを痛感します。人のやることにあれこれ言うよりは、むしろ「こういうものをつくっていいこう」と言ったほうが力も入りますし、おもしろいですね。

河内 もともと長年の文化的蓄積があるおかげで、何かちょっとプラスしてつけ加えるだけで、十分使用に耐えるアイデアを生みだせる。これもまた、ミナミの強みです。



道頓堀



松竹座

街づくりがひらく 大阪と南海の未来

山中 私は社長に就任した時から、「お客さまとともに」という言葉を掲げています。私たちは当社を利用してくださる方々、とりわけ沿線地域の方々に支えられていっしょに歩んできたわけで、それを忘れてはならない、ということです。地域の発展に貢献してきたという自負と同

時に、これからもますます地域の信頼を得られるようであればならない、と考えています。

河内 これからの時代は、いっそう地域の信頼が重要になるということですか。

山中 ええ。この10年を振り返ってみますと、関西国際空港の開港がもたらした可能性に期待が集まると同時に、輸送人員の減

少という厳しい状況が訪れ、また会計基準の変更への対応が求められた。そんな状況を、苦しい思いしながらも改革で乗り切って、なんばパークスを開業した。言ってみれば「破壊と創造」という表現がふさわしいような時代だったと思います。今私たちはさらに10年後を見据えて時代のニーズに合致した発展を目標としているわけですね。

河内 先ほどからおっしゃった街づくりへの思いは、そういう展望を踏まえたものなんですね。

山中 そうですね。そのためには目先の利益追求だけでやっていくのではだめで、あくまでも地域社会を絶えず意識しながら、貢献していく必要があります。そうして沿線価値を高めていくことで、目標である「全国的に信頼される南海ブランド」を確立できるのだと思います。

河内 なんばパークスで街の真ん中に緑を持ってこられたのは画期的でしたね。あれは全国的にも大きなインパクトを与えたと思いますが、今後はどう展開されていくのでしょうか。

山中 現在、なんばパークスの第2期工事が平成19年春のオープンに向けて進行しています。第1期では30代前後のキャリア女性を主要ターゲットにテナントをそろえましたが、それ以外の層のお客さまにもおおぜい来ていただいています。第2期では、幅広い層のお客さまにご利



パークスガーデン



なんばパークス第2期工事

用いただけるよう、お子さまからお年寄りまでをカバーできる店舗構成を考えています。先に申しましたシネマコンプレックスなどもその一つです。

河内 あらゆる層の老若男女が集える施設になっていくのですね。

山中 商業施設として利益を上げるだけでなく、開かれたスペースとしてミナミの街ににぎわいを作り出すという使命がなんばパークスにはあります。第2期では、真夏や真冬も含め、四季を通じて人々を呼び込めるような施設を作っていこうと考えています。

河内 大阪の活性化を願う一人として、南海さんにごんばっていただいて、活気あるミナミにしていきたいと期待しています。

山中 大阪はまだまだ変わっていくでしょうが、難波を含むミナミの街がなくなることはありません。南海もまた、世代交替を繰り返しながら活性化への取り組みを続けていこうでしょう。120年は一つの区切りであって、未来はさらに広がっているのですから、なんばパークス第2期完成後もさらに新たな取り組みを考えていく必要がありますね。

南海電鉄 最近10年の歩み

第1章◎経営の最近10年

第2章◎難波再開発事業

第3章◎各部門別事業の最近10年

[付]南海110年略史

1. 総合生活企業としての出発

(平成7年～9年)

■ 創業110周年記念式典



創業110周年記念式典で挨拶する川勝泰司社長

平成7年(1995)の初夏の緑が映える6月1日、南海サウスタワーホテル大阪8階「浪華の間」において創業110周年記念式典が開催され、川勝泰司社長は次のような挨拶を行った。

「南海2世紀の最初の10年間は、南海サウスタワーホテル大阪の建設や空港関連事業のスタートなど、関西国際空港開港を契機として事業の整備拡充および社内の意識改革を進め、大阪ミナミの中核企業として基盤確立に邁進した時代であった。そして今、内外情勢を見ると、世界も日本も冷戦構造終焉後の模索と混迷の中にある。こうした変化の中では、自らの足元をしっかりと固めた上で、新たな思考と行動で飛躍と発展を期さねばならない。新しい南海とは、鉄道事業を軸とした地域に密着した総合生活企業である。前年度から始まった第7次経営3か年計画はこれを目指すものである。21世紀に向けて、南海人一人ひとりが歴史に新たなページを書き加えることを念願する」

発展への希望に燃えながらも、不透明な時代に対処する覚悟を求めた挨拶であった。

当社は関西国際空港開港により将来への大きな可能性を開かれたが、その一方で、鉄道輸送人員は平成3年度を境に年々減少傾向にあった。このような情勢下において「新たな思考と行動で飛躍と発展を期さねばならない」という言葉はすべての南海人の気を引き締めさせるものであった。

同年9月には、川勝社長は「経営体質の改善」「グループ力の強化」「意識改革の徹底と推進」の3つの課題を掲げ、第7次経営3か年計画の基本目標(総合生活企業としての業容整備・空港関連事業の展開・戦略的プロジェクトの策定及び推進)達成を全社に訴えた。

■ 「総合生活企業」としての展開

そうした中、グループ会社である南海建設株式会社は、平成7年(1995)10月1日付で株式会社辰村組と合併し、「南海辰村建設株式会社」として新発足した。関西圏と首都圏で営業強化を進めていた両社が、バブル後



創業110周年記念式典(平成7年6月)

の民間建設需要の低迷や公共工事の外国企業への市場開放など厳しい状況に対応するため、資材調達などでの合理化によるメリットを求めたものである。

また、総合生活企業として直営の喫茶・ファストフードなどの飲食事業、および生活雑貨などの物販事業を伸ばしていくため、同年12月に「南海フードシステム株式会社」を設立した。以後は同社の運営により、直営飲食・物販部門の拡充に向けた本格的な取り組みが進められることになった。

さらに、この年には昭和50年代初めから進めてきた民間最大級の「南海橋本林間田園都市」開発のうち、住宅・都市整備公団(現・独立行政法人都市再生機構)に事業承継した部分を除いた最後の未開発ブロック「隅田A」地区(現・彩の台)の工事を開始した。

■難波地区再開発

昭和60年代から研究と構想づくりが進められていた難波地区再開発計画が、「大阪市難波土地区画整理組合」の設立認可という初めての具体的な成果を得て前進を始めたのもこの平成7年(1995)であった。

翌8年には当社を含む5社からなる「難波地区開発協議会」がまとめた「難波地区再開発地区計画」が大阪府都市計画地方審議会で審議・可決され、以後は分割された地区ごとの計画が具体化されるステップに移っていくこととなった。



大阪市難波土地区画整理組合の第1回総会(平成7年11月)

2.逆風の中、21世紀へ前進

(平成9年～14年)

■第8次経営計画「パスポートプラン21」のスタート

経営の根幹である鉄道事業の環境が年を追って厳しさを増す中ではあったが、当社は関西国際空港開港をステップとして総合生活企業への脱皮を図り、着実な成果を得ることができた。

しかし、鉄道利用客の減少傾向には歯止めがかからず、平成3年度に3億1075万人であった輸送人員は、6年度からの空港線輸送を加えても、7年度には3億264万人と減少し、8年度には2億9444万人とついに3億人の大台を割るに至った。

もはやこれは景気低迷による一時的な現象ではなく、産業構造の変化による通勤人口減少、少子化による通学人口減少、道路網整備による交通体系の急変などを背景とした構造的な変化ととらえるべき事態であった。需要の大幅な伸びが見込めない中で競争のさらなる激化は必定であり、鉄道のみならず当社の全事業について需要構造の変化や顧客満足に柔軟に対応できる営業力強化と商品開発が不可欠となる——そうした認識のもと、平成9年(1997)4月から新たな経営計画をスタートさせることになった。

向こう3か年を21世紀に当社が発展していく基礎固めの時期と位置付けたこの第8次経営3か年計画「パスポートプラン21」の基本目標は次のようなものであった。



第8次経営計画「パスポートプラン21」パンフレット

- (1)各営業部門の収益構造の改革・改善を行い、責任利益を達成する。
- (2)業務執行体制の効果的効率化を推進する。
- (3)収益基盤となる戦略的プロジェクトを推進する。

(1)は従来にも増して厳しい危機感と責任感のもとに収益力向上に取り組むことを目指したものであり、(2)はOA化も含めて費用対効果を徹底的に考慮した業務システムの追求と構築を、(3)は将来の当社を支えていく新たな収益基盤の確立を求めたものである。

この基本目標に沿い、各営業本部・部門が綿密な事業計画を策定して、21世紀に向かう新たな歩みが始まった。

■不況の長期化と深刻化

当時の日本経済は、バブル期に生じた不良債権の重圧から金融機関の破綻が相次ぐ中、平成9年(1997)4月から消費税率が5%に切り上げられたところであった。その後、いくらか経済諸指標が上向きかけたものの、11月には初の都市銀行の破綻および大手証券会社の廃業という事件が発生した。こうした深刻な金融システムの動揺をうけて、平成10年度の経済白書は「景気回復期にみられる好循環は再び断ち切られた」と記した。当社の各事業もこうした情勢下で日々厳しい対応を余儀なくされた。

■大阪スタジアム興業と合併

このように経済全般が総じて沈滞ムードを免れない中であつたが、当社は難波地区再開発という大プロジェクトに絶大な期待と意気込みをもって取り組みを進めていた。

平成10年(1998)10月1日、当社とともにこのプロジェクトを進めてきたグループ会社・大阪スタジアム興業株式会社との合併を行った。同社は昭和24年(1949)設立の長い歴史を持つ会社であり、大阪球場施設の経営などを行ってきた。平成3年に南海不動産株式会社と合併して不動産賃貸やマンション分譲事業なども行っていた同社との合併により、当社は同社事業を包括的に承継するとともに、難波地区再開発事業の推進体制を整えた。

■「ニューパスポートプラン21」への移行

心新たにスタートした第8次経営3か年計画「パスポートプラン21」であつたが、前述したような日本経済の急激な落ち込みを受けて、計画に対する実績数値が悪化していった。加えて大阪スタジアム興業との合併で事業構造も変化する展開となったため、これを機に当社は改めて平成11



新会計システム「パスポート」がスタート（平成9年3月）

年度を初年度とする新たな3か年計画を策定し、「ニューパスポートプラン21」としてスタートさせた。

新計画は、「協調重視」から「競争重視」への社会経済の構造変化と規制緩和の拡大、移動需要そのものの減少も加わった鉄道事業の厳しい状況にふれ、グローバルスタンダードによる新会計制度のもとで問われるグループ力の強化を訴えた。そして含み益に依存できない「フロー経営」時代に対応するため、「パスポートプラン21」をさらに徹底するものとして次の5つの基本方針を打ち出した。

- (1)利益重視の事業構造への転換——総合生活企業として幅広く展開してきた事業のうち、既に継続の意義を失って赤字が定着した事業については抜本的対策を実施するとともに、各事業部門で損益分岐点を引き下げて「強靱な企業体質の確立」を図る。
- (2)グループ会社の再構築と総合力強化——グループとしての経営状態が当社の評価に直結する時代に移行する中、グループ各社が電鉄依存から脱却し自立することを促すとともに、収支改善の見込めない不採算会社は整理する。また業種の類似する会社などは再編する。
- (3)「攻撃型」企業への変革——責任利益体制構築のため、各プロフィットセンターに大幅な権限移譲を行い業績評価制度を徹底する。一般管理部門においては組織の一層のスリム化を実施する。
- (4)難波再開発事業の推進——南海人が一丸となって再開発エリアへのテナント誘致活動を行うなど、全社的な支援を進める。
- (5)総資産及び有利子負債の増嵩抑制——有価証券や不用土地の売却で資産減量を進め、設備投資の優先順位を従来にも増して厳正化する。

こうして、「格付け『A』以上の取得」「連単倍率1.0倍の達成」を計画最終年度の平成13年度で果たすことを基本目標とした。

■吉田社長の就任

平成11年(1999)6月29日の株主総会終了後に開催された取締役会で川勝泰司社長が会長に、吉田二郎副社長が社長に就任した。

川勝会長は平成4年の社長就任以来、関西国際空港の開港を契機とした事業展開で経営基盤確立に取り組んだほか、21世紀にふさわしい鉄道サービス網の拡充と近代化・合理化を推進し、さらに大阪スタジアム興業株式会社との合併を実現させて難波地区再開発を本格化させるなど当社の未来を開く諸施策を推進した。

吉田社長は昭和32年(1957)の入社後、運輸部長、取締役人事部長、常務取締役、専務取締役を経て平成8年に副社長に就任し、川勝社長を補



平成13年年賀式で挨拶する吉田二郎社長

佐してきた。社長就任の挨拶では「現在の日本経済は、GDP・実質経済成長率が2年連続して減少するなど、景気の下げ止まりが感じられない状況にある。こうした中、当社は今年で創業114年を迎えたが、過去の遺産やその延長線上では21世紀の繁栄はありえない。先般『ニューパスポートプラン21』を策定したが、まず収支改善などについて構造改革に取り組み、その上で難波再開発など新世紀に向けた発展活動を展開していきたい。各部門およびグループ各社は、この3か年計画を達成するために自分たちが何をなすべきかを考え、『自らが主体となって』この構造改革に取り組んでほしい。企業はどんな状況にあっても競争に打ち勝って生き残り、さらに発展を目指すものであるが、もう一つ大切なことは、企業に求められている社会的責任や使命を達成することである」と述べ、総合生活企業としての基盤を固めることによってお客さまや地域の方々からの信頼をより一層高め、南海沿線で暮らすことを喜んでいただける会社、地域のイメージリーダーとして地域の活性化により一層役立つ会社を目指し、南海グループの豊かな明日に向けて全南海人の一層の奮励努力を促した。

また、社長時代、会長時代を通じて「南の時代」実現に向けて情熱的に道を開き、その推進に邁進した吉村茂夫会長は相談役に就任し、大所高所からの助言を行っていくこととなった。

■グループ会社の整理・再編に本格的に着手

吉田社長は就任直後から「ニューパスポートプラン21」を果敢に遂行した。この計画における最優先課題の一つは「グループ会社の整理・再編」

であり、これに基づいて平成11年(1999)10月に大阪湾フェリー株式会社・鬼ヶ城観光開発株式会社・株式会社紀の川苑の3社の清算を発表し、順次実施した。その後もグループ会社を①今後とも経営資源を積極的に投入していく会社②グループにとどめるが、自主・自立経営体制を目指す会社③統廃合、売却・清算を検討する会社——の3ランクに分けてランクに応じた対策を強力に推進した。

上記グループ戦略のもと、12年6月には、みさき公園の抜本的な経営改善策として「南海アミューズメント株式会社」を設立し、7月から同園の運営を委託した。

また、13年2月には、住宅開発における様々な業務を一貫して行える体制を確立するとともに、賃貸事業を含めノウハウの蓄積による専門性向上と管理コスト削減を図ることで所有不動産が生み出す収益を極大化させるため、株式会社南海東京ビルディング、南海不動産株式会社、株式会社南海ホームの3社を合併して「南海不動産株式会社」とした。

さらに、同年3月には、長引く需要の低迷などで長期にわたって収支が低迷していたタクシー事業を展開する子会社7社の株式を第一交通産業株式会社へ譲渡し、タクシー事業から撤退した。タクシー業界の規制緩和による競争激化に対応するには、全国規模を誇る同社に経営権を譲渡することが当社タクシーグループ各社にとって最善との判断であった。

様々な収支改善策を講じてきたバス事業においては、公共交通機関としての使命を果たしつつ赤字体質からの脱却を図り、規制緩和にも対応できる競争力を強化していくため、同年5月に「南海バス株式会社」を設立し、10月に直営バス事業を全面譲渡した。

■費用構造の再構築に向けて

収益に見合う費用構造再構築は、労働組合の理解が不可欠の課題であり、平成11年(1999)11月から協議を続けた結果、翌12年3月には基本合意に至ることができた。これにより、同年6月1日から希望退職およびニューライフ支援措置(再就職支援制度とグループ会社紹介制度)を実施することになった。

このほか、同年10月には鉄道部門で一部区間の駅業務や千代田工場の工場業務を外注化するとともに、その後もワンマン運転実施区間の拡大などを進めた。また、券売機の設置台数見直しで生まれたスペースなどを活用した駅ビジネスも始めた。駅ビジネスはコンビニエンスストア、飲食店、ATMなどへと広がり、今日に受け継がれてきている。

■難波地区再開発事業着工

一方、難波地区再開発事業は平成11年(1999)11月からA-1地区の建



難波再開発A-1地区建設工事起工祝典(平成11年11月)

設工事が開始され、進捗が目に見える形になった。当社のみならずミナミ一帯は不況という逆風に長期にわたって耐えていたが、建物部分の鉄骨組み立てが進んで新しい街づくりの全貌が見え始めると、難波ターミナル周辺には俄然、将来への期待を含んだ空気が漂い始めた。

■川勝会長が相談役に就任

川勝泰司会長は、平成13年(2001)3月15日付で辞任し、相談役に就任した。相談役就任後は、幅広い実務経験を生かした助言を経営に対して行うこととなった。

■吉田会長、山中社長の就任

平成13年(2001)6月28日、株主総会後の取締役会において、吉田二郎社長が会長に、山中諄常務が社長にそれぞれ就任した。

吉田会長は、「ニューパスポートプラン21」をもって難局に対峙し、厳しい施策を断行して体質的課題の克服に全力で取り組み、将来につながる成果を残した。

山中社長は昭和40年(1965)の入社後、自動車部長、運輸部長を経て平成7年に取締役鉄道事業本部次長に就任。さらに、9年からは常務取締役バス営業本部長を務めるなど、厳しい環境下にある鉄道・バス部門を率いて強いリーダーシップを発揮してきた。社長就任の挨拶では、残された9カ月間での「ニューパスポートプラン21」の完遂が当社の将来への試金石となるとの決意を表明し、さらに「チェックとフォロー」「お客さまとともに」「若い人の感性や感覚を大事にしたい」という3つの基本的考え方



社長交代の記者発表（平成13年5月）

お客さまとともに



南海グループ

「お客さまとともに」ロゴマーク

企業倫理規範

1. 法令その他の社会的規範を遵守し、公正で健全な企業活動を行う。
2. 顧客、取引先、株主等を含む幅広い社会との、健全で良好な関係の維持に努める。
3. 地域社会に貢献する良き「企業市民」たることを目指す。
4. 企業や市民社会の秩序に脅威を与える反社会的勢力や団体とは断固として対決する。

企業倫理規範（平成13年9月制定）

を述べた。このうち、その後の当社グループ社員の心構えとなる「お客さまとともに」については、次のように語っている。

「我々の事業のほとんどが、お客さまとの関わりで成り立っている。にもかかわらず、どちらかという、事業者サイドの論理をお客さまに押しつけるということがあるが、それではだめだと思う。今日のヤマト運輸をつくり上げた2代目社長の小倉昌男さんは『事業者は川上を見てはだめだよ。川下を見なさい』と言われた。従来がこうだからという考え方ではなく、本当にお客さまが何を望んでおられるのか、何を求めておられるのかということなしに、事業は存続しないということである。私も同感で、そういう考えを大事にしていきたい」

■「お客さまとともに」

お客さまに支持される企業であるためには、社員一人ひとりが常にお客さまの目線に立って考え、行動する必要がある。このことは山中社長就任時から一貫して訴え続けていることであり、これをさらに具体的に推進するべく、平成13年（2001）10月からは「お客さまとともに」の取り組みとして活動を開始した。

その第一歩として、各部門において「職場の全員が100%実行する事項」を定め、実践することとした。また、各部門の取り組み内容については全社での共有化を図った。さらに、この取り組みを進めるため、役員・社員の名刺に「お客さまとともに——南海グループ」のロゴマークを印刷し、キャンペーンを実施したり、お客さまへの接遇用語集を作成するなど、様々な形での展開が各部門で進められていった。

■相次ぐ新設部署

企業倫理の確立は絶対的な前提条件であり、企業活動が複雑化・多様化する中でも錯覚やケアレスミスなどによる法令違反がかりそめにもあってはならない。このことから、平成13年（2001）6月の組織改正で、予防法務機能の充実を図るために「法務部」を新設し、同部が中心となって9月に「企業倫理規範」を制定した。

このほか、21世紀を迎えて新たな役割を担う部署を相次いで設置した。14年6月には、この年度を初年度とする3か年経営計画「創生120計画」の推進体制強化のため、同計画を専門的に統括して実行状況をチェックする「創生120推進室」を設けたほか、各部門に支援要員を投入する「業務支援センター」を新設した。さらに翌15年6月の組織改正では「お客さまとともに」意識のさらなる醸成とその実践促進を目的として「お客さまサービス部」を新たに設置し、社内各部門の取り組みについてフォローアップを開始した。

3.強靱な企業体質の確立

(平成14年～17年)

■「創生120計画」のスタート

「ニューパスポートプラン21」の最終年度である平成13年度決算において、退職給付会計基準変更時差異の一括償却、グループ会社の整理・再編および販売用不動産の評価見直しに伴う損失処理を一括して行った。その結果、大きな特別損失を計上することとなり内部留保が大幅に減少した。これらは財務体質の健全性を高めるとともに安定的に利益を確保できる強靱な企業体質を築くための処理であった。

また、収支改善を図って利益を上げていくためには労働組合の理解も不可欠であり、平成13年(2001)11月から収支改善策の協議を続けた結果、翌14年4月に基本合意を得るに至った。その内容としては、基本給・臨時給の削減、雇用形態変更・希望退職の募集および人員削減など多岐にわたったが、事業存続のためには不可避なものであった。

こうした厳しい経営環境の中、14年度を初年度とする新経営3か年計画は「通常の企業活動の中で確固たる利益を計上し、早い段階で内部留保を蓄積すること」を基本的な考え方として策定された。これまで続けてきた取り組みの最後の段階として、その成果を3年間で「目に見えるプラス」として実現しようとするものであった。なお、「創生120計画」とは「創業120周年(平成17年)を目途とした創造と再生」を意味するものであり、内容的には以下の4つの「基本方針」を骨子としていた。



「創生120計画」記者発表(平成14年4月)

- (1)外部環境に左右されない収支構造の構築(フロー経営の徹底)
 - 各事業が、コスト削減や固定費の変動費化などの事業改革の徹底により、外部環境に左右されずに利益計上が可能な収支構造を構築する。
- (2)グループ経営の強化——グループ会社再編計画に基づき、債務超過などの要対策会社の整理・売却を確実に進め、3年間で完了する。
- (3)財務体質の改善——難波再開発事業の開業に伴い資金需要がピークにさしかかる中、全社的な設備投資の抑制、不用資産の売却などにより、有利子負債を現状水準より削減する。
- (4)難波再開発事業の推進——平成15年秋の第1期事業開業に向けて、全社的なテナント誘致活動の展開をはじめ、グループの総力を結集し、強力な収益基盤へと育成する。また、当事業を核に、「なんばCITY」や「高島屋大阪店」、地元商店街などの周辺施設との連携を進め、難波地区全体の活性化を図る。

また、平成16年度に達成すべき数値目標を以下のように掲げた。

- ①連結当期利益 50億円(平成13年度は▲551億円)
- ②連結ROE(株主資本利益率) 4.0%
- ③連単倍率 1.4倍
- ④連結有利子負債残高 5800億円(平成13年度は5903億円)

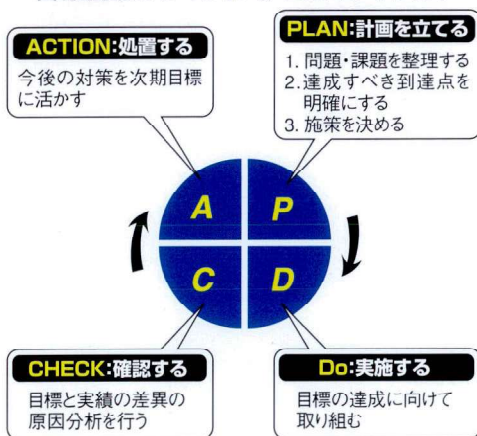
この計画を推進するにあたっては、「チェックとフォロー」の観点から、いわゆるPDCA(Plan,Do,Check,Action)サイクルを徹底し、目標未達の場合、その作業はPlanに戻って一からやり直すこととした。

■一般社員に新人事システムを導入

平成10年度から管理職を対象に目標管理制度を導入していたが、「創生120計画」第2年度に入った平成15年(2003)4月以降、計画の実行体制を確立するための企業風土改革を進めるため、本社および出向の一般社員にも新人事システムの一環として目標管理制度などを順次導入した。

同制度は、企業理念と経営目標を全社で共有し、その達成に向けたPDCAサイクルをトップから各組織、各個人に至るまで一貫した形で遂行しようとするもので、個人の目標設定は上長と部下が定期的に話し合う「目標面談」で業務上の課題や情報を交換・共有化しながら行う。こうした「ツーウェイコミュニケーション」は相互の納得など信頼関係の構築にも寄与するところが大きかった。システム遂行にあたっては目標達成状況のチェックとフォローを確実に実施し、実行した結果を具体的に分析・評価して次の目標設定に反映させるものとした。

目標管理のサイクル(PDCAサイクル)





南海サウスタワーホテルの営業譲渡を公表（平成15年4月）

■南海サウスタワーホテルの営業を譲渡

「南海サウスタワーホテル大阪」は関西国際空港開港に呼応して最初に当社が取り組んだ事業整備施策の成果であり、新しい時代に向かう難波のシンボルであった。そして、難波地区再開発を進める上では同ホテル事業の強化が大きなポイントとなるため、平成15年（2003）4月、「ラッフルズ」や「スイスホテル」などの最高級ブランドを持つラッフルズ・インターナショナル・リミテッドとの間でホテルの賃貸借契約を締結した。

「なんばパークス」の完成をほぼ1カ月後に控えた同年9月1日、同ホテルは「スイスホテル南海大阪」として生まれ変わった。

■吉田会長が日本民営鉄道協会会長に就任

社団法人日本民営鉄道協会の第75回定時総会が平成15年（2003）5月に開催され、吉田二郎会長が同協会会長に選出された。吉田会長は就任挨拶の中で次のように述べている。

「都市・地方交通を通じて旅客動向の減少に歯止めがかからない状況が続く中であって、我々民鉄業界はその原点である安全輸送の確保に万全を期すことはもとより、バリアフリー対策、ICカードの導入など輸送サービスの一層の向上に努める必要がある。また、そのために必要な民鉄関係政府予算の確保や税制などの拡充・改善を図り、鉄道ネットワークの充実や駅の活性化を通じた沿線価値の向上、地方民鉄に対する助成制度改善などの諸問題についても引き続き対応していかなければならない。こうした諸問題に英知を結集して積極的に取り組み、業界の発展を目指して邁進したい」

吉田会長は任期満了までの2年間、鉄道事業の活性化を図る諸施策を



日本民営鉄道協会会長の就任挨拶をする吉田会長（平成15年5月）

実行し、様々な協会活動の先頭に立って民鉄業界の発展に尽力した。

■なんばパークスのグランドオープン

関西国際空港着工時に構想が始まって以来、足かけ17年の歳月をかけて、難波地区開発事業のA-1地区第1期工事が完成し、平成15年（2003）10月7日、「なんばパークス」がグランドオープンした。開場前から7千人余が列をなすほど大きな注目の中での開業で、初日は19万7千人、オープン後最初の日曜日には27万5千人の入場者を迎えるなど盛況で、当初1週間の入場者数は139万人と予想をはるかに上回り、幸先の良いスタートとなった。

「緑と水と光」にあふれたこの新空間は、難波の街に新たな「回遊性」をもたらし、洗練された未来志向と大阪らしさを兼ね備えた「未来都市『なにわ新都』」としての歩みを踏み出したのである。

■難波地区の流通・不動産賃貸事業などを分社化

グランドオープンから約半年を経過して、なんばパークスの事業展開は軌道に乗った。これを受けて、難波地区の流通・不動産賃貸事業などを、会社分割制度を利用して分社化することを決定し、平成16年（2004）5月に新会社「南海都市創造株式会社」を設立した。なんばパークスも含めた上記事業の同社への承継は17年4月をもって実施した。

大阪市内の地域間競争は近年激化の一途をたどっている。当社グループ最大の経営拠点である難波地区において上記事業を強化するためには、事業への特化と環境変化の速さを先取りした意思決定の迅速化が不可欠である。分社化によってグループの中核企業の1つとなった同社は、経営効率と機動力を一層高め、同地区のプロパティマネジメント（収益力



なんばパークスグランドオープン(平成15年10月)

を最大に高めることを目的とした不動産の管理・運営)を強化するとともに、なんばパークス第2期事業などのさらなる事業集積に取り組むこととなった。

■「創生120計画」の完遂

危機的な状況からスタートした「創生120計画」は、新たな当社の姿を「創造」し「再生」を期すための基礎固めの3か年であった。この間、株主に対する無配や社員の賃金カットなど多くの「痛み」を伴うこととなったが、最終年度である平成16年度を終えて数値目標を超過達成(別表参照)するなど、所期の目標を概ね達成することができた。

こうして「試練の10年」を乗り越えた当社であるが、鉄道旅客収入の減少幅は縮小しているものの将来にわたっても減少傾向が続くことが予想され、住宅関連事業においても当社沿線の地価の下落率が高いことが収益回復に悪影響を及ぼしている。さらに、17年度には固定資産への減損会計が適用されるなど、新たな課題が立ちはだかることとなった。

「創生120計画」の成果

	16年度 (実績)	16年度 (目標)	13年度 (実績)
連結当期純利益	77億円	50億円	△551億円
連結ROE	6.1%	4.0%	—
連単倍率	1.4倍	1.4倍	—
連結有利子負債残高	5,565億円	5,800億円	5,903億円

4.新3か年経営計画をスタート

(平成17年～)

■「進化123計画」の策定

平成14年度からの3か年経営計画「創生120計画」によって、当社はかつて経験したことのない構造的試練を乗り越え、未来へのさらなる挑戦を可能とする基礎体力を整えた。当社を取り巻く情勢は依然として厳しいものであるが、今後の健全な発展を期するためには、基礎固めの段階から一步前に出ることが求められているのも事実である。

17年度を初年度とする新3か年計画策定に当たっては、当社グループが環境変化に柔軟に対応しうる「進化」を遂げながら攻勢に転じることを基本的な命題とし、名称を「進化123計画」とした。「123」は、計画の最終年度が当社創業123年目に当たることにちなんでおり、「力強く確実に上昇する」という意味も込められている。

計画の基盤となるのは長期ビジョンと現状認識であり、長期ビジョンとしては次のような「目指すべき企業像」を掲げた。

- (1)高いクオリティを持つ企業集団としての「南海グループ」——スケールよりもクオリティを重視する企業集団に
- (2)全国的に信頼される「南海ブランド」——あらゆるステークホルダーとの信頼関係を重んじ、良き企業市民として社会的責任を重視し、全国的信頼を獲得

また、現状認識としては次のようなものをポイントとした。

- (1)クルマ中心型ライフスタイルへの移行——鉄道旅客のさらなる減少
- (2)団塊世代の大量定年——多数派世代の生活変化
- (3)大阪都心部での商業施設間競争激化——「キタ」との競争と「ミナミ」内での競争

■基本目標

上記のような認識に立って、新計画は4つの「基本目標」を設定した。

- (1)沿線価値向上に資する施策の重点実施——当社沿線エリアの玄関口である難波地区では、なんばパークス2期事業開業をはじめ、近隣事業者と連携した周辺整備なども進め、回遊性と広がりのある街づくりを行う。また、沿線に眠る文化・歴史遺産を行政なども



「進化123計画」発表(平成17年4月)

連携して有力な観光資源に育成し、全国からの訪問者を増加させる。

(2)現行事業のブラッシュアップと市場変化を先取りした新たな事業展開——現行事業を原点に立ち返ってハード、ソフト両面から磨き直すとともに、「定年後の団塊世代」をターゲットとするなど市場変化を先取りした事業を展開する。

(3)「攻勢型」企業グループの構築——当社グループが攻勢に転じ、総合力強化のために重複事業統合などの事業再編を行う。また、グループ各社のスタッフ業務を集約し効率化を進める。

(4)有利子負債圧縮および内部留保蓄積による財務体質の強化——引き続き有利子負債削減に取り組むとともに、内部留保の蓄積により財務体質の強化を進める。

この4つの基本目標を前提に、計画最終年度の平成19年度の数値目標が以下のとおり示された。

①連結経常利益 100億円

②連結有利子負債残高 5,300億円以下

■実行体制・実施事項の確立と組織整備

「進化123計画」の実行体制を整備するため、「顧客重視型」「起業型」「スペシャリスト型」人材の育成と企業風土の改革に取り組み、成果主義に基づく処遇制度の拡充・人材運用などを見直すとともに、連結経営管理体制強化のため山中社長を中心とする「グループ会社経営会議」を開催することとなった。また、全社および各部門の実施事項も定められ、全社員がこの3年間で何をしなければならないのかが明確になった。

そして同計画の実行を組織の面からも推進するため、平成17年(2005)6月の組織改正で、同計画を統括する「進化123計画推進室」、基本目標の一つである「市場変化を先取りした新たな事業展開」の推進組織として「事業開発部」、コンプライアンス機能と内部監査機能を連携させるため法務部と監査部を統合し「法務監査部」、IRと広報活動の充実・強化を目的に「IR広報部」をそれぞれ新設した。同時に、取締役会の監督機能の強化と機動的な業務執行体制の確立を目的として「執行役員制度」を導入。また、連結経営強化の観点から「グループ執行役員」を選任し、セグメント別の一定範囲のグループ会社を統括することとした。

これらの改革によって、「攻勢への転換」と位置づけられた「進化123計画」の完全達成への道筋は整備された。経営環境の見通しは楽観できないが、当社グループが確実に前進し、その先の創業130周年を、「今後10年間で目指すべき企業像」を実現し迎えるために、各部門・グループ会社は同計画に掲げられた目標を確実に達成することが強く求められている。

1

なんばに新たな中核施設を

■「大阪の中の大阪」——なんば

その昔、弥生時代の頃までは、今の大阪市域の約半分——松屋町筋あるいは谷町筋あたりまでは海であった。潮流が速いことから「なみはや」と呼ばれ、これがなまって「なにわ」になったと『日本書紀』にある。文字は「難波」を当て、この海辺一带を「難波潟(なにわがた)」と呼んだ。淀川が運ぶ砂が積もって海が徐々に陸地になり、なにわの町は広がって、各地物産の集散拠点として発展する。青物栽培を主な産業としていた「難波村」も、江戸時代初期に道頓堀が開かれるとその河岸地帯が「難波新地」として繁栄し、茶屋、寄席、浄瑠璃小屋、角力(すもう)場なども設けられて上方文化の中心地となった。

明治18年(1885)12月27日、わが国最初の純民間資本による鉄道会社・阪堺鉄道が営業開始し、「難波新地六番町」に「難波停車場」ができた。これが現在の難波ターミナルであり、難波はまさに当社発祥の地にほかな

らない。

その後、当社と千日前・戎橋一带は相呼応して発展した。昭和7年(1932)、南海ビルが完成し、同ビルに長堀橋南筋から高島屋が進出した。さらに10年には梅田～難波間に地下鉄が開通、12年には大阪を南北に貫くメインストリート・御堂筋拡幅道路が完成して、難波はミナミの心臓部となった。

■関西国際空港開港を契機に

このように古い歴史と伝統の街である難波地区も、昭和30年代から徐々に進んできた大阪経済の地盤沈下の影響を受けるとともに、国土軸に位置し交通網の密集する梅田地区との間に発展度の格差が生じてきた。

そうした中、昭和40年代から論議されてきた関西国際空港建設が昭和62年(1987)に泉州沖で着工された。これを受けた形で当社と大阪スタジアム興業株式会社、株式会社高島屋、株式会社ニッピ、久保田鉄工株式会



空から見た難波(平成7年)

社(現・株式会社クボタ)の5社により、難波地区を再開発していくための研究が始まる。再開発事業のリーディングカンパニーである当社は、翌63年、50年の歴史をもつホークス球団譲渡に踏み切り、この再開発事業に不退転の決意で臨む姿勢を明確にした。平成元年(1989)3月には、5社共同で一つの新しい街づくりとして再開発事業を進める基本合意が成立し、7月に「難波地区開発協議会」が設立された。

■コンセプトは「未来都市なにわ新都」

こうして、関西国際空港の開港を機に世界のゲートシティとして新たな発展軌道に乗ることを目指して再開発構想を進めることになったのだが、具体的な街づくりのコンセプトをまとめることは容易ではなかった。「世界への玄関口にふさわしい21世紀につながる街づくり」といっても、輝かしい歴史と伝統を背景に持つ「なにわ」のアイデンティティーを生かすことができなければ街

のリアリティーは確保できない。そこで、バブル景気のもとでいわゆる「箱もの」中心に傾きがちだった当初の構想を根本的に見直し、「大阪らしさ」「難波らしさ」を大切にするという方向性が打ち出されることになった。大阪球場はなくなっても、「ホームグラウンド」の体温の感じられる場所であってこそ、人々が安心感と親しみを持って集ってくれるという発想である。

平成11年(1999)10月、難波再開発A-1地区建設工事の起工披露宴で吉田二郎社長は、数百人の関係者や招待客を前にして、長年にわたって検討を重ねてきた大阪球場跡地の開発に着手し、「未来都市なにわ新都」をそのコンセプトとして、都市と緑の調和を図り「緑・水・光」の潤い豊かな街を目指すことを表明した。

この大阪球場を本拠地として活躍した南海ホークスは、名実ともに球界を代表するチームとして、昭和20年代から30年代の黄金時代を中心として半世紀にわたる輝かしい球史を築き、南海沿線のみならず大阪をはじめ



A-1地区再開発起工祝賀披露宴での吉田社長(平成11年10月)

め全国各地に広がっていた多くの熱烈な南海ファンを喜ばせた。

披露宴の席上、吉田社長は「かつての大阪球場が、何万人もの歓声やにぎわいで人々の心に情熱と元気さを与え、大阪の街とともに発展してきたように、今度はこの難波再開発の地が、新しい時代と地域にマッチした今まで以上のより一層のにぎわいと楽しさを呼び起こし、魅力的な街として大阪らしさを生かしたミナミの中心地となることを念願する」と将来にわたっての大きな期待を込めて述べた。

また、難波再開発における「大阪らしさ」について、16年12月に山中諄社長が雑誌のインタビューで次のように語っている。

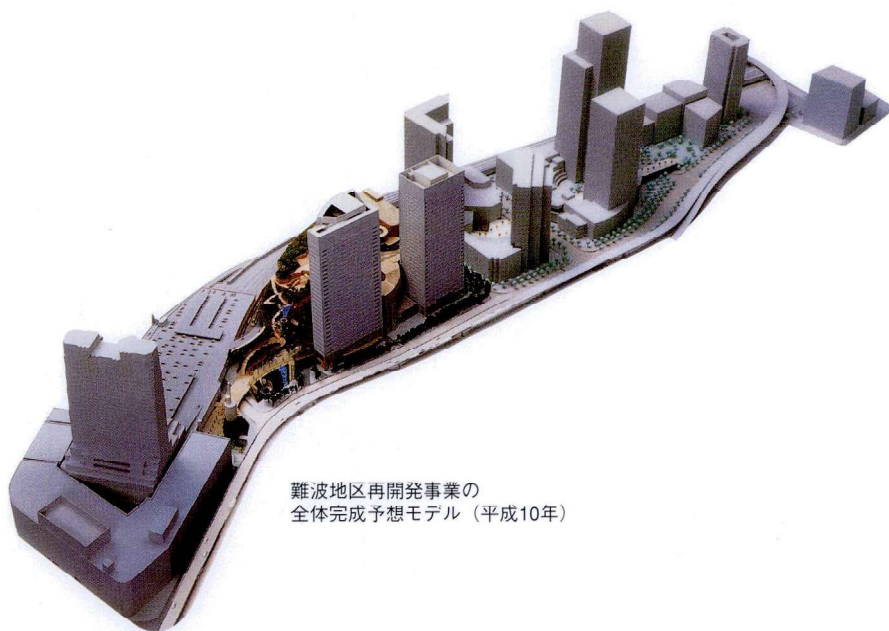
「大阪は東京に比べても、文化、芸術の分野においては非常に歴史的なものがある街です。……キタは東京とよく似た街なんですね。ところがこのなんばを中心とするミナミというのは、道頓堀川がそばを流れ、心齋

橋へ向かうまで、ずっと多くの見どころが続いているわけです。そういったなにわ文化が色濃く残っている街、それがミナミです。まずそういうところを大切にしなければならないという思いがありました。……ミナミの街の『回遊性を生み出す』ということです。この周辺だけ見ましても、千日前、道頓堀、心齋橋やアメリカ村がある。そういうところをどんどん回遊していただきたいと思います。道頓堀や心齋橋のあたりまで自由に回遊できるようになると、人の流れができ、新たな回遊性も生まれてくるわけです」

そして、この回遊性を生み出すため、ビジネスオンリーの視点からは一見すると無駄とも思われる空間をあえて配置して「緑と水と光」にあふれた街づくりを目指すことで基本コンセプトが確定したのだった。

■計画の進展

難波地区再開発事業は、法律に基づく土地区画整理



難波地区再開発事業の
全体完成予想モデル（平成10年）



A-1地区の基本構想を発表（平成9年3月）

事業を土台として進める取り組みであり、定められた法的手続きを踏まねばならない。このため、平成4年(1992)4月、「難波地区土地区画整理組合設立準備会」を発足させ、6年7月に区画整理事業区域を確定させた。翌7年6月には大阪市へ区画整理組合(18法人・個人)設立の認可申請を行い、11月7日に認可された。同月30日には組合の初総会が開催されて、いよいよ事業がスタートすることになった。

現実的な計画の段階に入ったのは平成8年で、難波地区開発協議会がまとめた「難波地区再開発地区計画」が7月に大阪府都市計画地方審議会で可決された。この計画における再開発対象地は面積12.7%で、大阪球場やゴルフ練習場、クボタ本社ビルなどのあるA地区と、クボタの工場などがあるB地区に分けられ、両地区はさらにA-1、A-2、A-3、B-1、B-2の5地区に分割された。

以後は各地区にかかわる各社が具体的な街づくり計

画に取り組むことになり、当社と大阪スタジアム興業、高島屋の3社で開発する大阪球場部分を含むA-1地区については、平成9年3月の記者会見で「未来都市『なにわ新都』」をキーワードとする基本構想を当社の川勝泰司社長が発表した。その「建築計画コンセプト」は緑豊かなオープンスペースとミナミ・難波らしいにぎわいあふれる都市空間を重ね合わせた「ビッグパークシティ」であり、また「施設計画コンセプト」はブレイン都市(オフィスなど)・ライフデザイン都市(商業施設など)・マルチエンターテインメント都市(劇場など)の3つが複合した「なんばスーパーコンプレックス(多機能都市)」というものだった。

この基本構想に基づいて、街づくりに卓越した実績を持つアメリカの建築家ジョン・ジャーディ氏の参画を得て「A-1地区実施計画」をまとめ、翌10年7月に発表した。これにより、同年の大阪球場北ゾーン撤去着手に始まる段階開発計画が明確化された。



A-1地区の完成予想モデル（平成10年）

同年10月1日、当社とともに計画を進めてきた大阪スタジアム興業株式会社との合併を行い、同社事業を包括的に承継するとともに、難波地区再開発事業の推進体制を整えた。

■大阪球場の施設解体撤去工事開始

平成10年(1998)11月、多くのファンに惜しまれながら、大阪球場の本格的な施設解体撤去工事が始まった。昭和25年(1950)に「大阪スタジアム」として旧専売公社跡地に建設されて以来約半世紀、数多くのドラマで人々を魅了した名舞台が消え去ることになったのである。作業開始に先立つ10月には記念イベントが行われ、オールドファンなど多数の人々が詰めかけた。

日本シリーズで読売ジャイアンツに4連勝するなど「実力のパ・リーグ」の立役者であった往年の南海ホークスの名将・鶴岡一人氏は、解体撤去作業開始にあたり、「あとに何が建っても、あそこに大阪球場があって野球

をやっていたという思い出は人の心に残っている」との言葉を遺した。



名残を惜しむ「さよなら大阪球場」イベント参加者（平成10年10月）



平成10年11月に開始された大阪球場の解体工事



2

変わりゆく街

■A-1地区の建設工事始まる

平成11年(1999)7月28日、先の「実施計画」に基づくA-1地区の「開発計画」を、吉田社長が記者会見で発表した。そして、10月29日に大阪球場跡地と南海サウスタワーホテル大阪で安全祈願祭と起工披露宴を行い、「平成11年11月1日」と「1」のそろった日を選んでいよいよ建設工事に着工した。

工事は、まず建物の地下を掘る際に隣接部分に影響を与えないための山留壁設置から始まり、その後順調に進捗して、翌12年の夏には高層オフィス棟など建物を支える約300本の杭の打設が完了した。同年秋からは建物の鉄骨組み立てが始まり、約1年後の13年11月に上棟式が挙行され、最上部の梁が取り付けられた。街のシンボル施設である約8000平方メートルの屋上公園も徐々にその全貌を現してきた。

また、開発後に増加が見込まれる蔵前通りの歩行者の安全を確保し、自動車の流れを円滑にするための地



難波再開発A-1地区建設工事上棟式(平成13年11月)

下横断歩道整備工事は、当社施設が関連する個所が多いことから当社が大阪市から受託して進めた。

こうして工事は幸いトラブルもなく、スケジュールに沿って進んでいった。

■「ウインズ難波」の先行開業

A-1地区の第1期開業に先行して、平成14年(2002)9月に「難波場外勝馬投票券発売所(ウインズ難波)」が

あの時 **私**は

01

なんばパークス建設工事
屋上公園の
完成を楽しみに



南海都市創造株式会社
なんばパークス営業部
松田 潔

平成8年から難波地区再開発計画のスタッフに加わり、11年秋からの第1期建設工事では、予算管理を担う立場で工事の進行を見守りました。

スタッフとしての最大の誇りは、大阪都心・なんばの地に、21世紀の都市像を先取りした屋上公園を実現できたことです。商業棟の屋上を段丘状に広がっていく公園を具体化していくことによって、この建築コンセプトは完成しました。

本格的な公園を屋上に作るとなると、建設には様々な工夫が必要となります。例えば、屋上床には土の重みに

耐える強度が、一方用いる土には床の荷重を軽減するため軽い人工土壌が必要です。その上で、オープン時に屋上公園の木々の葉が茂るように、通常の植栽ならオープン直前に入れるところですが、今回は、オープンの1年半も前から高木を植え、公園づくりを開始しました。建物の一部でウインズ難波が先行開業する条件のもと、工期・コストの点で工夫を要する工事でしたが、緑の成長は大きな楽しみでした。

オープンから5年、10年後に“なんばの森”がどんな成長を見せるか、楽しみは今も続いています。



なんばクリエイターファクトリー第1期生入塾式（平成12年4月）

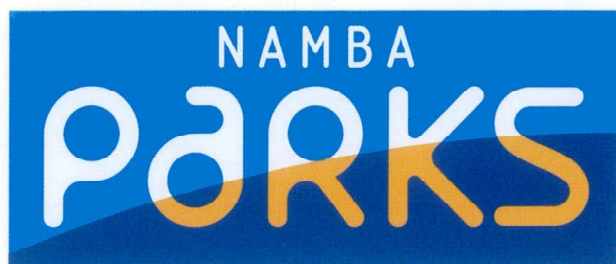
リニューアルオープンした。地上1階に大型モニターやフードコート「ぐるめスタジアム」、地下1・2階に勝馬投票券の発売窓口や払戻窓口などが設置され、各フロアとも開放感にあふれた広々とした空間となった。

このほか、建設工事中の主な動きとして、これからの文化を担う表現者を育成するべく当社が吉本興業株式会社と共同で開塾した「なんばクリエイターファクトリー」が12年4月に「ライター部門」「イベントプロデュース部門」などの講義を開始した。また、オフィス棟に入居予定の大阪府立大学大学院なんばサテライト教室が13年4月に南海日本橋ビルで開校した。

■愛称は「なんばパークス」に

平成14年（2002）9月17日、南海サウスタワーホテル大阪において山中社長が記者会見を行い、難波再開発A-1地区の愛称とロゴマークを発表した。

決定した愛称は「なんばパークス」。「PARKS」とは、



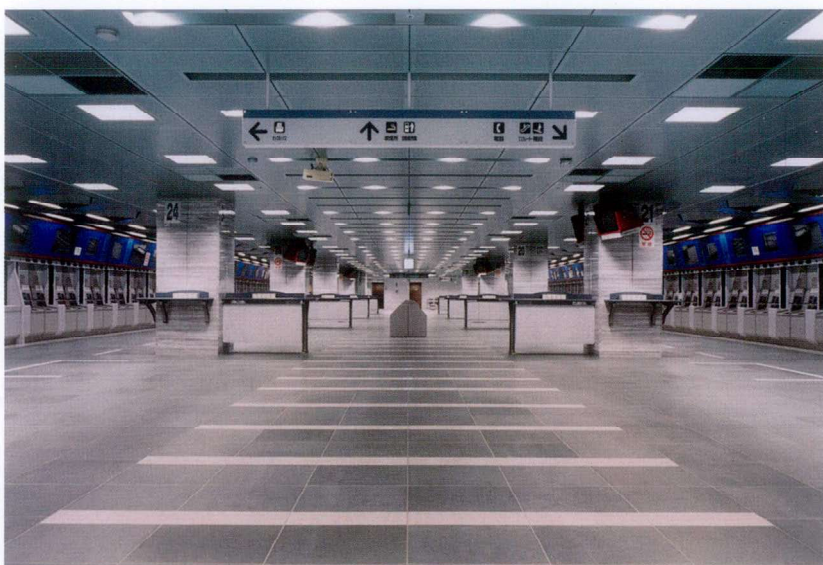
なんばパークスのロゴマーク

シンボル施設の屋上公園にちなむとともに、「Park of Art, Resort, Knowledge Stage」の略称でもあり、「Park＝緑、Art＝美、Resort＝遊、Knowledge＝知、Stage＝舞台」としてこの街の方向性を表現したものである。この愛称決定に伴って、地上30階建のオフィスビルは「パークスタワー」と命名された。

一方、ロゴマークは、地球の球面と屋上公園をイメージしたガイアラインの背景上に、都会的であると同時に人間性を感じさせるデザインのロゴ「NAMBA PARKS」を配置し、詩的で親しみやすいものになった。

■竣工まで

第1期開業予定の年である平成15年（2003）に入ると、工事が最後の段階を迎えるとともに、グランドオープンに向けた諸準備が進んだ。4月には一般公募していた屋上公園の名称が「パークスガーデン」に決定し、6月にはなんばパークスのイメージング・プロデューサー



ウインズ難波のリニューアル完成（平成14年9月）



大阪府立大学大学院なんばサテライト教室（パークスタワー内）



葉加瀬太郎氏をなんばパークスイメージング・プロデューサーに起用
(平成15年6月)



ラッピング列車の運行を開始(平成15年8月)

として大阪出身のアーティスト・葉加瀬太郎氏を迎え、音楽を中心に「癒い・癒し」と「洗練性」を兼ね備えた空間創出にご尽力いただくことになった。また、8月からはPRのために南海線と高野線で6両編成のラッピング列車運行を開始した。

8月20日には、第1期商業施設に入居する全テナントについて、新業態21店舗、大阪初出店29店舗を含む105店舗が決定した。商業施設のメインターゲットが30歳前後の本物志向のキャリア女性であることから、国内有力メーカー、好感度セレクトショップ、インポートブランドといったこれまでの難波にはなかった国内外の有力テナントを導入した。

10月2日には、パークスタワー7階会議室において「なんばパークス開業告知記者発表会」を開催。山中社長がなんばパークスの様々な魅力について紹介し、葉加瀬太郎氏作曲のイメージソング「Loving Life」を披露した。また、同日には商業施設7階においてフードテ-



開業記念内覧会(平成15年10月)

マパーク「大阪ヌードルシティ～浪花麺だらけ～」の完成披露記念式典が行われた。

こうして、準備万端整った10月6日、商業棟2階において「なんばパークス竣工式」を挙行了。竣工式終了後は、各方面から招待した関係者による「開業記念内覧会」を行い、その後は特別顧客などを招待してプレオープンを実施した。

あの時 私

02 ウィンズ難波開業
大切なテナントとの信頼関係



南海都市創造株式会社
なんばパークス営業部
藤田 隆一

ウィンズ難波の賃貸借契約につきましては、なんばパークスの着工までに基本合意を得るべく日本中央競馬会(JRA)と平成10年に交渉を開始しましたが、双方の主張には大きな隔たりがありました。

当社は、工事費、周辺類似物件賃料、第三者鑑定などに基づき賃料を提示しましたが、先方は「馬券売り上げの減少に歯止めがかからず、支払える賃料には限界がある」との主張を崩さず、交渉は11年11月の着工を迎えても平行線をたどるばかりでした。

社運をかけたなんばパークス開発事

業の先駆けとなるこの交渉が不調に終われば、後々の士気にも関わることになります。我々スタッフは引くに引けない状況にあって、次の一手に苦吟していたところ、12年正月明けの双方のトップ会談により、交渉が急進展したのです。その時に交わされた言葉が「これまでに培ってきた信頼関係の中で問題解決しましょう」でした。

テナントビジネスは、相互理解と信頼関係の上に成り立つということを痛感させられた、30年の会社生活においても特筆ものといえる、非常に思い出深い仕事でした。

3

なんばパークス完成！

■「なんばパークス」グランドオープン

平成15年(2003)10月7日、午前10時30分から、なんばパークス2階「キャニオンストリート」の特設会場においてオープニング式典が晴れやかに挙行された。

今宮戎神社の福娘5人による福笹奉納と大阪球場メモリアルプレート紹介に続き、主催者代表として山中社長が登壇、「なんばパークスは、なんばの次世代への進展をリードするとともに、大阪全域の発展に貢献できることを祈ってオープンする」と力強く挨拶した。

続いてなんばパークス・イメージング・プロデューサーの葉加瀬太郎氏が壇上に登り、イメージソング「Loving Life」を生演奏して会場を和ませた。

最後には、吉田会長と山中社長、葉加瀬太郎氏、中川純夫パークス専門店会会長、建築家ジョン・ジャーディ氏の5人が登壇した。吉田会長が高らかに「なんばパークス誕生宣言」を行い、一斉にスイッチを押すと、設置されていた直径5mの大風船が割れて中から無数の

風船が飛び出し、大空へと舞い上がっていった。

そして、午前11時にグランドオープンとなり、初日に約19万7千人のお客さまを迎えて、オープン後1週間の入場者数は予想を大きく上回る約139万人に達した。

■特色ある運営

その後も、オープン後半年で集計した入場者数は1201万人、さらに1年間では2122万人となり、いずれも開業時の目標を上回った。この高い集客力は、いうまでもなく「緑と水と光」の空間創出という基本コンセプトの成功を意味するが、それを現実の成果に結びつけた運営手法としては次に掲げるようなものがある。

〔市民参加型の街運営〕

なんばパークスのシンボルである屋上公園「パークスガーデン」の運営は集客の大きなポイントである。そこで、四季折々の木々草花の観賞だけでなく、実際に耕作体験をしていただく場として、民間事業者が都心で

沿線の出来事 — なんばパークス登場 —

大阪ミナミ活性化の切り札として

なんばパークスには、高島屋と共同で掲げた「Lov↑ng NAMBA」のキャッチフレーズにも示されているように、なんば地区さらには大阪ミナミ全体の活性化を担う使命が与えられている。

キーワードは「回遊性」。難波再開発事業では、なんばパークス北側に「蔵前横断デッキ」を設置するとともに、西側には御堂筋から南へ伸びる道路を、南側には当社鉄道線をくぐっ

て東西を結ぶ道路を整備。また「なんばCITY南館」においても通路の拡張やエレベーターの新設を行った。

これらは、いずれも周辺エリアにも活気をもたらす新たな人の流れを生み出す効果を図ったものであり、その結果、北は「道頓堀～心齋橋～アメリカ村」、西は「湊町リバープレイス～OCAT」、東は「道具屋筋～千日前～日本橋でんでんタウン」などへの回遊性を生み出した。



難波駅周辺

シネマコンプレックスを核としたなんばパークス第2期工事は、平成19年春の完成予定。21年には阪神西大阪線の延伸も予定されており、個々の企業の枠を超え地域の共存共栄を目標とする回遊性向上への取り組みは大きく進展しつつある。



オープン当日のにぎわい(平成15年10月)

実施するのは初めてとなる管理サービス付会員制貸し菜園「アーバンファーム」を設けた。パークスガーデン9階の菜園27区画について利用者を募集したところ、1年目には応募が1000件を超えるという予想外の反響があった。

このほか、ワゴンショップ出店者募集、ガーデンフォトコンテストの実施、大阪グリーンコーディネーターとの連携など、市民参加型の街運営が定着している。

【にぎわい空間の創出】

広場はまた、人のにぎわいの楽しさを提供できる空間でもあるため、それを意識した企画も展開している。その代表的な場がパークスガーデン8階の屋外円形劇場で、オーディションによってライセンスを取得したミュージシャンや大道芸人が毎週末にパフォーマンスを行い、独特の活気を生んでいる。さらに、パークスガーデン5階の「せせらぎの杜(もり)」で「ホテル鑑賞会」を開催するなど、季節イベントにも工夫を凝らしている。

■第2期事業への期待

平成17年(2005)3月10日、スイスホテル南海大阪でなんばパークス第2期事業に関する記者会見が開催された。山中社長と共同事業者である株式会社高島屋の鈴木弘治社長のほか、第2期事業の核施設となるシネマコンプレックス出店者である松竹株式会社の迫本淳一社長、東映株式会社の宮林和好取締役が出席し、100人を超える報道関係者に対し、開業時期や施設・シネマコンプレックスの概要などの発表を行った。そして同年4月からは、分社化により機動性と経営効率を高めた南海都市創造株式会社がなんばパークスの事業を展開することとなった。

ヤマダ電機や丸井など難波に魅力的な商業施設が今後集積する中、その魅力向上の先鞭をつけたなんばパークスは、19年春の第2期事業開業でその全体像が完成する。その全面開業は、難波そして大阪・ミナミの地位の発展に資することが大いに期待される場所である。

あの時 私

03

なんばパークステナント誘致 東京の交渉先に なんばをアピール



南海都市創造株式会社 なんばパークス営業部
木原 久友

なんばパークス第1期の開業準備では、テナント誘致業務に携わり、私を含めた担当者3人で合計105店舗の出店交渉を行いました。

本格的に交渉を開始したのは平成14年の春頃。なんばの地に新風を吹き込むべく個性的なテナント構成を目指したところ、交渉相手の約7割が東京の方々になりました。球場跡地における立地創造的な再開発であり、なんばパークスのことを理解していただくにあたり苦心はありましたが、相手先がお台場・丸の内・汐留などの例から、大規模再開発が持つ可能性を認識しておられたのは幸

いでした。関西の交渉先の多くが、難波駅南側という立地での開発に悲観的な見方に傾いていたのとは対照的でした。

熱心に誘ったことや、相手からの猛アタックを受けたこともありましたが、長持ちするのはやはり相思相愛。テナント交渉は男女の出会いに似ています。結果、15年8月にギリギリで全テナントが決定。予想以上のお客さまがフロアを満たしたグランドオープン当日は、スタッフとともに館内を必死に駆け回りました。不思議ですが、オープン直後の数週間、自分が何をしていたのか思い出せません。こんな体験は初めてです。

1

鉄道事業

時代のニーズを踏まえた事業展開を追求

概況と各種サービス

■事業の概況

平成3年度には、定期・定期外をあわせた年間輸送人員が3億1075万人に達したが、その後は徐々に減少に向かった。6年度には新たに関西国際空港関連の輸送が加わったためやや増加したものの、翌7年度は再び減少に転じ、さらにその翌年の8年度には2億9444万人と昭和39年度以来32年ぶりに3億人の大台を割った。その後も旅客減少には歯止めがかからず、16年度の輸送実績は2億3505万人となった。

こうした「鉄道離れ」にはさまざまなファクターが関与している。長期にわたる景気低迷もさることながら、産業構造の変化による就労人口の減少、少子化による通学人口の減少、道路網整備による交通体系の急変、また最近では移動需要そのものの縮小もあって、景気の回復によっても元には戻らない不可逆的な構造変化が起

こっているとする見方が一般的である。

ピーク時から8年間で旅客運輸収入が約20%も失われるという厳しい情勢変化の中ではあったが、当社としては着実、柔軟かつ果敢に最善の対応を模索し、実行してきた。

■収益確保を主目的とした取り組み

〔ストアードフェアシステムの導入〕

厳しい経営環境下で、少しでも多くのお客さまに鉄道をご利用いただくためには、従来以上に利便性を高め、お客さまのご負担を軽くし、あわせて省人化などによるコスト削減を実現しなければならない。過去における券売機や改札機などの普及の歴史はこのテーマに沿ったものであった。これをさらに進めるため、平成8年(1996)12月、2年後の11年度からストアードフェアシステムを導入し、また「スルッとKANSAI」に参加することを決定した。



南海コンパスカードの登場(平成11年4月)



第4次駅務オンラインシステム始動(平成16年2月)



特急チケットレスサービス



3・3・SUNフリーきっぷ (平成9年7月)



南海線、高野線各駅への改札機、精算機などの対応を進め、10年10月から自動改札機に直接投入できる「回数券カード」を先行してスタートさせた。そして翌11年4月1日、「スルッとKANSAI」対応の「南海コンパスカード」がデビューした。その後、同カードで特急券や座席指定券が買えるようにサービスを拡大し、また一定期間乗り放題などの企画カードも発売していった。

〔サービス向上施策の展開〕

このほかの乗車券システム改良としては、平成6年(1994)の関西国際空港開港以来、旅行会社数社と順次提携によるシステム結合を行い、各社の全国支店から当社の特急券などを予約・発券できるオンライン化を進めた。また、16年2月からは「第4次駅務オンラインシステム」としてインターネットを使った「特急チケットレスサービス」および「定期券予約サービス」の運用を開始した。

なお、乗車券に関する営業施策としては、7年9月か

ら時差回数乗車券と土・休日割引回数乗車券を発売したほか、「スルッとKANSAI」参加前の9年7月から、他社とのジョイント企画として3日間乗り放題「3・3・SUNフリーきっぷ」の発売を名古屋鉄道株式会社、近畿日本鉄道株式会社との3社共同で開始した。

〔列車運行体制の整備〕

平成7年(1995)9月には、高野線複線化工事(御幸辻～橋本間)の完成にあわせ、ラッシュ時の混雑緩和とスピードアップをポイントとしたダイヤ改正を行った。

8年10月には南海線、11月には高野線で、週休2日制普及への対応と天下茶屋駅への一部優等列車停車を骨子としたダイヤ改正を行った。月曜から金曜までを「平日ダイヤ」、土曜・日曜・祝日を「土・休日ダイヤ」と変更し、天下茶屋駅については、南海線は空港特急「ラピートβ」・空港急行・区間急行・準急行を、高野線は区間急行と準急行を停車させることとした。その目的は、当社線と地下鉄堺筋線および同線と相互直通し

あの時 私

04

ストアードフェアシステム導入 サービス向上と 効率化への一歩



鉄道営業本部 営業推進部 営業企画課
上田 典生

輸送人員が減少する状況下、鉄道営業本部では平成8年に若手社員主体の「増収対策チーム」を結成し、現状分析と対策の検討を開始しました。ストアードフェアシステムの導入は其中で提起されたもので、利便性向上と省人化に加え、同年3月にスタートした「スルッとKANSAI」への参加メリットが決め手になりました。

導入にあたって、私は各駅でのシステムづくりを担当。実施全駅において改札機が不可欠となるのですが、駅ごとに改札周辺の条件が異なるため、設置スペースの確保に苦心しました。一

方、スルッとKANSAI対応カードの名称については、社内で女性社員を中心に意見を集め、「羅針盤」をはじめ複合的な意味を持つ「南海コンパスカード」に決めました。

10年10月には、改札機に直接投入できる回数券カードを導入するなど、システムの一部をスタート。翌11年4月に本格始動を迎え、戸惑われるかもと心配だった高齢の方も含め、大勢のお客さまからご支持をいただき、大きな達成感を味わいました。コンパスカードのご利用は現在、普通乗車券収入の3割近くを占めるまで普及しています。

ている阪急京都線・千里線との乗り換えの利便性、およびこれらの沿線から関西国際空港へのアクセス確保を図ることであった。

12年12月には、高野線において、天下茶屋駅に特急・急行も停車することを中心としたダイヤ改正を実施した。これにより、高野線の全列車が天下茶屋駅に停車することになった。

13年3月には、特急列車の利便性向上を目的とした南海線ダイヤ改正を行い、「ラピートα」の一部を新今宮駅および天下茶屋駅に停車させることとしたほか、特急「サザン」も天下茶屋駅および尾崎駅に停車させることとした。

15年5月には、昼間時間帯の運行形態を見直して利便性をさらにアップさせるため、高野線のダイヤを改正して「快速急行」を新たに導入し、難波～極楽橋間の所要時分を短縮した。また、橋本駅でのJR和歌山線との接続を向上させた。

〔駅ビジネスの拡充〕

このほか、駅ビジネスにも力を入れてきており、券売機の設置台数見直しで生まれたスペースなどを利用した収益確保策として、コンビニエンスストア、飲食店、ATMなどへ広がりを見せている。

■コスト低減を主目的とした取り組み

収益確保とコスト低減は表裏の関係にある。省人化はコスト低減の方法の一つであり、その有効な手段として、平成10年(1998)10月に開始したストアードフェアシステムを活用した。すなわち同システムに併せて導入した「駅の遠隔制御」により、駅の閑散時間帯を無人化する施策を進めたのである。また、これと併行して一部区間での列車のワンマン運転化も進めていった。

さらに、外部スタッフの採用や、業務委託も可能などから実施した。9年4月から難波、堺など8駅で朝夕ラッシュ時の改集札や案内業務を行うアルバイトの駅係

沿線の出来事 — 登録文化財と近畿の駅百選 —

浜寺公園など9駅が評価の対象に

この10年間には、鉄道駅の文化的価値が再認識されるようになり、当社路線でも9つの駅がその歴史的価値や利便性などを評価されることとなった。

平成10年9月2日には、浜寺公園駅駅舎(明治40年建築)と諏訪ノ森駅西駅舎(大正8年建築)が、国により文化財建造物として登録された。8年にスタートした文化財登録制度は、国および地方公共団体指定文化

財以外のものを対象に、より幅広く緩やかな保護を図ろうとする制度。両駅舎はそれぞれ明治・大正期の建築デザインを今に伝えている点が評価されたもので、交通関係では府内初の登録文化財となった。

12年からは近畿運輸局による「近畿の駅百選」事業が始まった。近畿2府4県の駅を対象に、歴史的価値やデザイン性、利便性、バリアフリーなど幅広い視点から優れた駅を



諏訪ノ森駅西駅舎

認定しようという試みで、15年までの4年間に一般公募・審査を経て計100駅が選ばれた。当社からは12年浜寺公園・関西空港、13年難波・堺、14年みさき公園・高野山、15年諏訪ノ森・和歌山市・林間田園都市の計9駅が認定されている。

員「グリーティングスタッフ」を配置して、その後もほかの駅や業務にこのシステムを拡げた。12年10月には高師浜線・多奈川線・加太線（中松江～加太間）・高野線（下古沢～高野山間）の各駅の業務を南海ビルサービス株式会社に委託した。

乗務員においては10年7月から就業基準の見直しを実施し、省人化などを図っている。また、12年12月から高野線において業務委託による女性車掌が登場し、新鮮さとソフトな対応でお客さまからご好評をいただいている。

一方、駅の無人化やワンマン運転の導入などでコスト削減を進めてもなお、大きな赤字負担が残る線区が貴志川線であった。そこで、経営の現状や地域輸送のあり方などについて和歌山県・和歌山市・貴志川町との間で協議を重ねたが、その間にも輸送人員の減少は続き、赤字幅も拡大した。そのため、当社としては同線の鉄道事業からは撤退せざるを得ないと判断し、上記

地元自治体にその旨を伝え、国土交通省に同線の鉄道事業廃止届出書を提出した。その後、和歌山市・貴志川町が実施した後継事業者の公募の結果、岡山電気軌道株式会社を選ばれ、同社の子会社である和歌山電鐵株式会社が当社撤退後の18年4月から同線の運営を担うこととなった。

■社会的要請に応える取り組み

身体障害者・高齢者の方々に配慮したバリアフリー施策については、エレベーターやエスカレーターのほか、車いす用トイレ、音声付き点字案内板、列車接近表示器など設備の充実に努めた。また、特急車内や駅の禁煙化も推進したほか、携帯電話使用のマナーについては関西の鉄道事業者20社局で統一した。

このほか、平成15年（2003）2月からは南海線で、6月からは高野線で女性専用車両を導入し、好評を得ている。



各駅舎でエスカレーター設置など利便性を向上



女性専用車両の導入（平成15年）



ラピートがブルーリボン賞を受賞(平成7年9月)



ブルーリボン賞受賞記念
ヘッドマーク

車両・施設

■ラピートがブルーリボン賞を受賞

平成7年(1995)9月、空港特急「ラピート」(50000系)が鉄道友の会のブルーリボン賞を受賞した。

この賞は、前年に営業開始した新形式の車両の中から、全会員の投票で最優秀車両に選ばれた車両に贈られる賞で、当社では初の受賞であった。「力強さ」「ゆとり・やすらぎ」などの車両コンセプトに航空機のイメージが重なった独創的なデザインが評価された。

■31000系デビュー

平成11年(1999)3月、高野線に特急車両として運用される「31000系」がデビューした。山岳区間への直通運転のため全長17メートルとし、従来の観光特急30000系および通勤特急11000系と併結運用が可能な貫通式で、30000系を踏襲してワインレッドとアイボリーホワイトを基

調としたカラーデザインを採用した。

■2300系を導入

平成17年(2005)3月、高野線に新型通勤車両「2300系」を導入した。設計コンセプトは「人と環境に優しい車両」で、一般車両としては当社初の3列(2列プラス1列)のクロスシートを採用するとともに、客室内の快適性とバリアフリーの観点から通路幅を既存車両よりも広く設定した。

デビューした4編成にはそれぞれ花の愛称をつけ、高野山を代表する建造物・根本大塔をイメージした赤色のボディに、その花のデザインを施している。

■小原田車庫完成

平成8年(1996)11月に小原田車庫が完成した。前年の高野線複線化完成に伴う車両増加に対応して建設したもので、敷地面積3万1287平方メートル、線路有効長15線



31000系車両(平成11年3月運行開始)



2300系車両(平成17年3月運行開始)



小原田車庫（平成8年11月竣工）

3394輛で、100両の収容が可能である。敷地内には、鉄骨造3階建の検車庫、鉄骨造2階建の随修庫、鉄筋コンクリート造3階建の乗務員合宿所、信号扱所などを設けた。

プロジェクト工事

■完成工事

〔高野線複線化工事（御幸辻～橋本間）〕

高野線の複線化については、昭和13年（1938）2月に汐見橋～河内長野間で複線が開通していたが、河内長野以南の山あいを走る単線路線は曲線と勾配のため列車の速度が出せず、かつ大型車両の運行が難しい線形だった。しかし、戦後、高度成長期を経て南海美加の台や南海橋本林間田園都市の住宅開発を計画し、沿線人口の増加に対応する必要があったため、輸送力増強とスピードアップを目指して、47年3月、河内長野～橋

本間約17.2kmの複線化工事に着手した。全体を7つの工区に分けて、大型車両がスピードを出せるよう7か所のトンネルや12カ所の橋梁設置で曲線の是正や勾配の改良を行っていき難工事だったが、第1～第6工区は59年3月までに完成した。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。

第7工区の御幸辻～橋本間は61年5月から着手し、平成6年（1994）7月に下り線が完成して上り線に先行して開業したのち、翌7年8月には上り線も完成して全面複線化が完成した。

23年の歳月を経て到達したこの複線化完成により、難波～橋本間は従来の観光路線的な性格から都市圏通勤通学路線として変貌を遂げることになった。

〔大阪市内連続立体交差事業（萩ノ茶屋～大和川間）〕

大阪市内の南海本線連続立体交差事業は都市計画事業として昭和47年（1972）に着手し、大阪市が事業主体、当社が施工主体となって進めてきた。第1期の玉出

あの時 **私**は

05

2300系車両導入

新時代の 車両づくりに挑戦



鉄道営業本部 車両部 車両課
川西 俊治

2300系の導入では、設計スタッフを統括する立場で車両開発に携わりました。当社沿線における重要な観光拠点である高野山への快適なアクセスを提供し、沿線のお客さまから愛されとともに、沿線外の方にも魅力をアピールできる車両を創ることが、開発当初に求められました。その要求に対して、一般車両としては初めて座席配列を2列プラス1列のクロスシートとし、内装・外観デザインも従来のイメージを一新する斬新なものを採用しました。従来の通勤車両のように単なる輸送機関の一つとしてではなく、企業の

イメージを形成し高めるという役割を担った2300系の開発は、これからの当社の車両づくりに求められる重要な要素の一つといえるでしょう。

開発スタッフはこのほか、バリアフリーや環境負荷低減、製造コストの抑制など様々な課題にチャレンジしました。平成16年の「紀伊山地の霊場と参詣道」の世界遺産登録は2300系の役割をさらに広げ、華やかなイメージを生み出しました。数々の新しい試みをもってモノづくり・システムづくりの喜びの結晶です。

～大和川間、第2期の萩ノ茶屋～玉出間に分け、第1期工事は55年に完成し、第2期工事は天下茶屋工場移転や天王寺支線の一部廃止、高野線の仮線敷設などの準備のあと、60年3月から本格的に着工した。その後、当社が天下茶屋駅付近で地下鉄構造物の受託工事を進めてきた大阪市営地下鉄堺筋線の延伸区間が平成5年(1993)3月に開通し、天王寺支線の全面廃止、南海本線西線の高架切り替え、岸ノ里と玉出両駅の「岸里玉出」駅としての移設統合、高野線上下線の高架切り替えと順次進めた。そして、7年11月に萩ノ茶屋～大和川間約5.7^{キロ}の高架化完成にこぎ着け、20カ所の踏切が除却されて踏切事故の危険と交通渋滞が緩和された。

これにより、難波～大和川間約7.8^{キロ}が全線高架化となった。

〔南海本線貝塚中央線単独立体交差事業(貝塚～二色浜間)〕

関西国際空港アクセスとして都市計画道路貝塚中央

線が新設されるのを受けて、平成3年(1991)1月、南海本線の同道路と交差する部分の高架化に着手した。約1.5^{キロ}のこの工事では、6年8月に近木川以南の曲線改良を完成し、高架化については8年9月に下り線を、10年11月に上り線を切り替え、2カ所の踏切を除却した。

■現在推進中の工事

〔泉佐野市内連続立体交差事業(井原里～羽倉崎間)〕

空港線との整合性を図りながら井原里～羽倉崎間約2.8^{キロ}を高架化し、9カ所の踏切を除却するため、昭和62年(1987)8月に事業認可を取得した。平成2年(1990)9月に事業の基本協定を大阪府との間で締結し、3年12月に着手。泉佐野5号踏切～羽倉崎間(約1.1^{キロ})については7年3月に上下線とも完成し、2カ所の踏切を除却した。続いて14年5月には井原里～泉佐野5号踏切間(約1.7^{キロ})の上り線を高架化し、泉佐野駅上り新駅舎の供用を開始した。また、同事業の進捗と併せて当社の



高野線複線化工事(御幸辻～橋本間)完成(平成7年8月)



複線化された高野線



大阪市内連続立体交差事業(萩ノ茶屋～玉出間高架化工事)竣工式(平成7年11月)

単独事業として進めている泉佐野～りんくうタウン間(約1.9^キ)の空港線高架化工事についても、同日に上り線の高架化を完成した。

〔南海本線泉大津市内連続立体交差事業(北助松～忠岡間)〕

松ノ浜駅、泉大津駅を含む北助松～忠岡間約2.4^キを高架化するため、平成8年(1996)1月に事業認可を取得した。その後、泉大津市が用地買収を進め、当社が実施設計業務とともに水路付け替えや仮線工事など準備を進めて、11年7月から本格着工した。この工事で除却される踏切は8カ所である。

〔高石市内連続立体交差事業(浜寺公園～北助松間および高師浜線羽衣～伽羅橋間)〕

浜寺公園～北助松間約3.1^キおよび高師浜線羽衣～伽羅橋間約1.0^キについて、平成9年(1997)7月に都市計画法に基づく事業認可を取得したのち、高石市が用地買収を行う一方で当社は実施設計業務を進めた。完

成すれば13カ所の踏切が除却されるこの工事は、仮線工事に際して支障となる高石駅構内の変電所および無線交換局を南海本線・高師浜線分岐部の用地に移転する作業から着手した。



南海本線貝塚中央線単独立体交差事業(貝塚～二色浜間)上り線を切り替え完了(平成10年11月)



高石市内連続立体交差事業(浜寺公園～北助松間および高師浜線羽衣～伽羅橋間)南海本線・高師浜線分岐部

2

バス事業

完全分社化による新体制がスタート

概況

モータリゼーションの進展による「バス離れ」は、昭和40年代から全国的に広がり、現在も国内のバス事業全体の傾向として続いている。当社もこれまで、和歌山市を中心とする地区で和歌山バス株式会社、高野・橋本地区で南海りんかんバス株式会社など、新会社を発足させ、新局面を開いてきた厳しい歴史がある。

しかし一方では、バスの社会的需要がゼロになることは考えられず、逆に近年はニュータウン開発や社会の高齢化などで客層が広がる面も出てきており、規制緩和の波の中で新たな競争も始まろうとしている。

こうした流れの中で、昭和62年(1987)に運行開始した関西初のシャトルバスをはじめ、コミュニティバスの受託運行、バスカードシステムと低床式バスの導入など、新たな時代の潮流に添う施策を着実に進めてきた。また、平成6年(1994)以後はリムジンバスなどによる関西

国際空港へのアクセスという新規分野にも取り組むようになった。

このように様々な形で環境変化への対応を続けてきたが、規制緩和の流れの中で「需給調整規制」が撤廃される見込みとなったため、11年4月、堺市に南海ウイングバス金岡株式会社、泉佐野市に南海ウイングバス南部株式会社を設立して一部路線の営業を譲渡した。

さらに、需給調整完全撤廃が正式決定したのを受け、13年5月に直営バス事業の完全分社化を決定して南海バス株式会社を設立し、10月1日をもって全面的な営業譲渡を行った。公共交通機関としての使命を果たしながら、機動的かつ効率的な事業運営で赤字体質から脱却し、また規制緩和の荒波にも対抗できる競争力を確保していくための決断であった。以後はこれらグループ会社により時代と地域の状況に一層きめ細かく対応する事業展開が進められている。



堺シャトルバスに「南蛮行列」をデザインしたノンステップバスが登場(平成12年3月)



金岡駅と泉北高速鉄道泉ヶ丘駅を結ぶコミュニティバス運行開始(平成12年7月)



なんかいバスカード (平成12年9月)

一般乗合バスのサービスの流れ

■コミュニティバス

「コミュニティバス」とは、高齢者・障害者福祉や環境対策として自治体が運営する交通不便地域を運行する新しい乗合バスの総称である。当社は平成9年(1997)10月に泉佐野市から公共施設巡回バスの運行を受託して以後、11年熊取町、12年岸和田市・堺市・美原町、13年大阪狭山市と受託を拡大した。完全分社化後も和泉市・河内長野市から受託したほか、南海ウイングバス南部が泉南市や阪南市から受託している。

■バスカードシステム

昭和62年(1987)に運行開始したシャトルバスで、関西の乗合バスでは初めてとなるプリペイドカードによる料金支払いシステムを導入するなど、お客さまの利便性向上に取り組んできた。

「スルッとKANSAI」対応のバスカードシステム導入第1号は、平成12年(2000)3月に堺シャトルバスの新型車両として投入した9台のノンステップバスである。続いて同年9月に泉北営業所管内で導入した同システムでは、従来の紙製回数券に代わる「なんかいバスカード」を採用。以後、翌13年3月に河内長野営業所管内、9月に光明池営業所管内・東山営業所管内と導入が進み、同年10月以降は新会社・南海バスに承継された。

■超低床バス・ノンステップバス

バスの低床化についても、運輸当局の指導のもとに順次取り組みを進めてきた。本格的な導入は平成8年(1996)4月に運行を開始した堺駅前と鳳・西支所前を結ぶ鳳シャトルバスである。ノンステップバスは10年3月に関西空港島内路線で最初に1両導入し、翌11年に新たに6両を導入して泉北ニュータウンの泉ヶ丘地区と河内長野市内を中心に運行した。その後は平成12年



大阪狭山市コミュニティバス (平成13年6月運行開始)



鳳シャトルバス (平成8年4月運行開始)



泉北ニュータウンを走るノンステップバス

の「交通バリアフリー法」制定を受けて堺シャトルバスやコミュニティバスなどに順次導入を拡げながら今日に至っている。

高速バス・リムジンバス

■高速バス

昭和63年(1988)に和歌山～東京間で運行を開始した高速バス「サザンクロス」の路線は、平成元年(1989)に6路線、2年に5路線、3年に1路線を加えて13路線となったあと、不況の影響もあって2路線を廃止したが、明石海峡大橋の供用開始に伴い、8年になんば・梅田・三宮～徳島間の路線を新設して12路線となった。しかし採算性の悪化で10年には6路線に半減、そのまま南海バスに承継された。その後、同社の効率的経営で収支が改善されたことや、低料金が歓迎されて特に関西で高速バスブームが起きたこともあって、14年には7路



高速バス堺・なんば～新宿・東京(平成14年9月運行開始)

線、16年には8路線と盛り返してきており、今後が期待される。

■リムジンバス

平成6年(1994)9月に開港した関西国際空港の周辺地域は、従来当社バス事業の営業基盤であり、バスによる空港アクセスには当社の大きな使命として積極的に取り組んできた。リムジンバスについては、「Sorae(ソラエ)」が走る当社直営の路線と、当社と航空3社で設立した関西空港交通株式会社が経営する路線がある。当初「Sorae」は泉北ニュータウンの泉北高速鉄道泉ヶ丘駅と空港を結ぶ泉ヶ丘・空港線のみだったが、8年4月からは河内長野駅と空港を結ぶ河内長野・空港線を新設して2路線となった。さらに南海バスに承継後、泉ヶ丘・空港線については金剛駅前発着便も追加された。関西空港交通のリムジンバス路線は、当初の11路線から年ごとに増えて、四国と空港を結ぶ路線なども加わ

沿線の出来事 — 「高野山」が世界遺産に —

人類の財産となった霊場・高野山

平成16年7月、高野山を含む「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産に登録された。

「世界遺産」とは、昭和47年ユネスコ(国際連合教育科学文化機関)総会において採択された世界遺産条約に基づいて、国家または国際レベルで保護・保全を図るべき人類の財産として認定された遺跡や建造物、自然環境である。日本には現在「法隆寺地域の仏教建造物」「姫路城」など

に今回の登録を加えた10件の文化遺産、「白神山地」「屋久島」「知床」の3件の自然遺産がある。

近畿圏の南側に位置し、険しい山々と深い緑に覆われた紀伊山地は、古代から日常世界とは異質な空気に満たされた神聖な地とされてきた。仏教伝来以降は修行にふさわしい地として各派の仏教者によって「高野山」「吉野・大峯」「熊野三山」などの山岳霊場が成立。俗界から霊



高野山・根本大塔

場を訪れる人々によって「高野山町石道」「大峯奥駈道」「熊野参詣道」などの参詣道が形作られた。

21世紀の今なお大自然の中、静けさを保つ霊場の空気は、心の安らぎを求める多くの旅人を惹きつけている。



リムジンバス河内長野・空港線（平成8年4月運行開始）

り、14年には21路線となったが、現在は18路線で運行されている。

バス優先化の動き

最近、自治体などによるバス優先化策導入の流れが見られるようになってきている。環境保護および交通緩和の観点から、バス利用の促進により交通総量を減らす試みである。当社関連の事例としては、大阪府警察・大阪府・堺市と連携して平成13年（2001）4月から堺市内で開始したバス優先システムがある。一定の時間、一定の区間の道路で一車線がバス専用になるとともに、バスの接近に合わせてバスの進行方向の青信号を長くしたり、赤信号を短くするなど「PTPS（Public Transportation Priority Systems—公共車両優先システム）」で制御される。さらに、バス優先レーンの路面表示や違法駐車排除の指導と啓発活動でバス到着

時間の短縮と定時運行の確保を図るというものである。バス事業の未来を拓く可能性に満ちた動きといえる。



バス接近表示装置（堺東駅前）



関西空港交通のリムジンバス

3

住宅事業

新規開発の住宅地とマンションを提供

■住宅開発事業の流れ

当社の住宅開発事業は戦前からの長い歴史があり、昭和40年代以降は「南海狭山ニュータウン」を皮切りに「南海くまとりニュータウン」「南海橋本林間田園都市」「南海美加の台」と大規模開発による街づくりにも積極的に取り組んできている。

南海橋本林間田園都市では55年(1980)4月から「城山台」の分譲を実施し、62年9月からは「三石台」の分譲を行った。その後、平成3年(1991)11月には「小峰台」の分譲を開始し、景気低迷下にもかかわらず好調な実績を残して業界から注目された。その後は地価下落という逆風の中での厳しい経営となるが、沿線のポテンシャルアップという基本コンセプトを堅持しながら着実に事業を展開している。

■「南海くまとり・つばさが丘」の分譲開始

大阪府泉南郡熊取町の南部丘陵地(面積65㌔、計画

戸数1,300戸、計画人口4,800人)は、平成元年(1989)7月に建設大臣より優良宅地開発事業として認可を受け、6年8月には開発許可を得て造成工事に着手した。その後、10年に「南海くまとり・つばさが丘」の名称決定を経て、12年には工事がほぼ完成した。関西空港が浮かぶ大阪湾から淡路島や明石海峡大橋あたりまで眺望が広がる立地に「自然に恵まれた地域の個性と活力、住みよさが調和した定住魅力のあるまち」という熊取町総合計画の基本理念に基づいて開発したものである。

瀬戸内特有の温暖少雨の気候から、「カラッと暮らそう」をキャッチフレーズに、12年1月、当社で初めての定期借地権付建売住宅の分譲を開始した。オープン外構やビルトインガレージを採用して空間的な自由度を高め、大きな吹き抜けなどで風と陽光を積極的に取り入れるカリフォルニア・テイストのライフスタイルを提案したのが特徴である。

その後、14年からは、所有権での宅地・建売住宅の



南海くまとり・つばさが丘(平成12年1月分譲開始)



街びらき当日の南海くまとり・つばさが丘



あやの台中央公園

分譲も開始して、大規模住宅地ならではの整然とした良質の街づくりをさらに推進させた。住環境を良好に保つための「地区計画」「建築協定」「緑地協定」も制定している。また、平成元年には誘致した大阪体育大学が隣接地区に移転している。

■「彩の台」の分譲開始

和歌山県橋本市の長期総合計画に沿って昭和51年(1976)から開発を進めてきた総面積668[㍉]、計画戸数11,350戸、計画人口42,000人の民間最大級の開発である南海橋本林間田園都市は、「城山台」「三石台」「小峰台」および「隅田A」「隅田B」「隅田C」の6ブロックからなる。このうち、「城山台」「三石台」「小峰台」が前述のように開発が終了し、また「隅田B」「隅田C」は住宅・都市整備公団(現・独立行政法人都市再生機構)に事業承継した。当社は残る「隅田A」地区の開発工事に平成7年(1995)から取り組んだ。

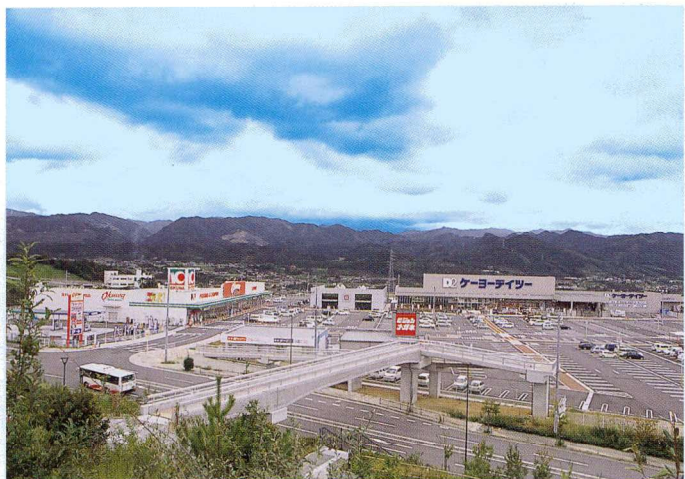
橋本市は北を大阪府、東を奈良県に接している「阪・奈・和」エリアであり、歴史的にも高野街道と伊勢街道の要衝であった。紀の川が市域を東西に横切り、北部は金剛生駒紀泉国定公園、南部はかつらぎ高野山系県立自然公園という緑あふれる環境である。紀の川北側の丘陵地南斜面に広がる「隅田A」地区(面積272.1[㍉]、計画戸数4,800戸、計画人口18,000人)は日照と眺望に恵まれた好立地にあり、工事が一部完成した13年5月に「彩の台」として街びらきし、分譲を開始した。

周辺環境にとけ込むよう、開発区域の中心には幅約30[㍉]の緑道「グリーンモール」と「風の公園」および約2[㍉]の「あやの台中央公園」を設けるとともに、街の随所にコモングリーンを配置して、住む人が常に緑を身近に感じられる街づくりを目指した。

また、17年4月には大型商業施設「オー・ストリート橋本彩の台」や幼保一元化施設「ムーミン谷こども園」がオープンし、生活基盤が整備された。



南海・林間田園都市「彩の台」(平成13年5月分譲開始)



オー・ストリート橋本彩の台(平成17年4月オープン)



南海さやまハーモニータウン
(平成11年1月分譲開始)



南海狭山二丁目住宅地
(平成15年6月分譲開始)



南海アムズ泉佐野上町
(平成11年5月分譲開始)

■「南海さやまハーモニータウン」と 「南海狭山二丁目住宅地」

「南海くまどり・つばさが丘」、「彩の台」と前後して、「南海さやまハーモニータウン」と「南海狭山二丁目住宅地」を開発し、分譲開始した。

「南海さやまハーモニータウン」(面積8.6%、計画戸数266戸、計画人口1,000人)は、狭山駅前の土地を開発したもので、平成9年(1997)7月に着工し、11年1月から分譲開始した。住む人に優しい坂のない平坦地であるとともに、交通至便なことで好評を得ている。

「南海狭山二丁目住宅地」は、12年4月に閉園した「さやま遊園」跡地に開発した住宅地で、名勝・狭山池に隣接する環境と、駅から徒歩5分という利便性を兼ね備えているのが特長である。面積は約6%、計画戸数約385戸で、14年11月に着工し、15年6月から分譲を開始した。

■マンション事業

平成10年(1998)10月の大阪スタジアム興業株式会社との合併により、住宅・宅地分譲事業を充実させるとともに、新たに分譲マンション事業に携わるようになった。その第1号となったのが、南海泉佐野駅から徒歩5分の「南海アムズ泉佐野上町」(戸数90戸、地上9階建)。ワイドスパンの間口が特長で、11年5月から分譲を開始した。

12年9月からは天下茶屋駅徒歩3分の好立地に建つ「南海シティハイツ天下茶屋」(戸数56戸、地上7階建)を分譲した。その後、14年1月には都市基盤整備公団(現・独立行政法人都市再生機構)分譲地の事業コンペで採用された「南海シティコート金剛」(戸数50戸、地上10階建)を分譲開始し、100年、3世代が住み続けられる生涯住宅を目指したものとして注目された。

さらに、同年4月に「南海シティコート岸和田」(戸数115戸、地上10階建)、9月に「南海シティハイツ天下茶



南海シティハイツ天下茶屋 (平成12年9月分譲開始)



南海シティコート岸和田 (平成14年4月分譲開始)



南海シティコート金剛（平成14年1月分譲開始）

屋ステーションフロント」(戸数61戸、地上13階建)と相次いで分譲を開始した。いずれも特急停車駅前という交通至便な都市型マンションで、電鉄会社の強みを生かした事業展開となった。特に「南海シティコート岸和田」はマンションのエントランスから岸和田駅改札まで徒歩15秒という「直結」ぶりが話題を呼んだ。

15年4月には、金剛駅から徒歩1分の「南海シティコート金剛プラザ」(戸数22戸、地上10階建)を販売開始した。近年増加傾向にある犯罪の防止に配慮した設計・設備を採用し、16年3月には当社で初めて「大阪府防犯モデルマンション」に登録された。

さらに、なんばパークス隣接地の超高層タワー型マンション「ザ・なんばタワー レジデンス・イン・なんばパークス」(戸数344戸、地上46階建)の開発に、オリック



ザ・なんばタワー
レジデンス・イン・なんばパークス(外観完成予想図)

ス・リアルエステート株式会社などと共同で取り組むこととなり、17年7月に着工した。なんばパークス第2期事業と一体的に開発を行い、竣工は19年8月の予定である。同マンションとなんばパークスとが有機的なつながりを持ち、大きな相乗効果をもたらすことで、大阪・ミナミのますますの発展に貢献することが期待されている。

あの時 **私** は

南海・林間田園都市「彩の台」分譲

06

街をつくり、
育む喜び



不動産営業本部 住宅事業部
中島 徹

平成13年に分譲を開始した南海・林間田園都市「彩の台」では、住宅販売とコミュニティ支援の体制づくりに携わりました。

近年の郊外住宅地では、30歳前後の新婚・子育て層のお客さまのご購入が多く、「彩の台」でも若いご家族のニーズにどのようにお応えしていくかが課題でした。公園・グリーンモール・通り庭といった緑のネットワークに囲まれた環境の中で、各区画ともゆったりと暮らせる面積を確保し、建売住宅だけでなく建築条件のない宅地の分譲を行うなど多様なメニューを用意しました。

また販売のみにとどまらず、送迎サービス・貸し農園・ドッグランなどを運営し、暮らしをサポートする「彩の台クラブ」の企画・運営、鉄道ダイヤとの接続を考慮した新規バス路線の開設など、南海グループならではの総合的な街づくりを目指し、生活環境の充実を図りました。

16年度末までに約220区画を販売しましたが、この春にはショッピングセンターや幼保一元化施設(ムーミン谷こども園)がオープンし、利便性が向上しました。街が成長を続けていく姿を見るのは、担当者として大きな喜びです。

4

不動産・流通事業

オフィスビルの建設と流通事業の新展開

不動産部門

■相次いだ環境変化

この10年間における不動産部門の大きな環境変化としては、まず、平成10年(1998)10月1日の、難波地区再開発事業を背景とした大阪スタジアム興業株式会社との合併があげられる。

大阪スタジアム興業は大阪球場施設の経営に加え、平成3年に南海不動産株式会社と合併して本格的に不動産賃貸やマンション分譲事業も展開してきた。当社はこれを包括的に承継するとともに、人材やノウハウも引き継いだのである。

また、「南海サウスタワーホテル大阪」の事業譲渡も画期的なことだった。ホテルを強化することが難波地区再開発の成功に大きく寄与することを考慮しての決断であった。こうして15年9月、「スイスホテル南海大阪」として世界的ブランドを冠したホテルが難波の地に誕

生した。

15年10月7日には、待望の難波地区再開発事業第1期完成を迎え、「なんばパークス」がグランドオープンし、不動産事業は新しい時代を迎えることとなった。その約半年後、事業展開が軌道に乗ったのを契機として、会社分割制度を利用して難波地区の流通・不動産賃貸事業を分社化することを決定し、新会社・南海都市創造株式会社への、なんばパークスも含めた上記事業の承継を17年4月1日付をもって実施した。大阪市内の地域間競争に難波地区が勝ち抜くための施策であった。

■「南海堺駅ビル」竣工

当社では、南海本線堺駅周辺を、大阪第2の都市である堺市の西玄関口としてふさわしい地域サービスの拠点とするべく、「南海堺コミュニティセンター(仮称)」計画を策定し、2期にわたって進めることを決定した。

同計画は、第1期として駅機能に加えオフィスやサー



スイスホテル南海大阪オープニングセレモニー(平成15年9月)



スイスホテル南海大阪の開業記者会見



ショップ南海天下茶屋オープン時のにぎわい(平成10年9月)

ビス機能を持った駅ビルを、そして第2期として商業施設を建設するというもので、まず平成8年(1996)3月から「南海堺駅ビル」の建設工事に着手した。工事は順調に進み、翌9年12月一部を除き完成し、10年4月には全面完成の運びとなった。

同駅ビルは、地下1階地上7階建・延床面積1万9780平方メートルの規模を誇り、地下は駐車場、1・2階は駅施設のほか銀行や郵便局、観光案内所などが入り、3階は多目的フロア、4階以上はオフィスフロアとなっており、当社としては初めての本格的なオフィスビルとなった。

■高架下の活用

駅周辺の社有地の有効利用として昭和49年(1974)の北野田を皮切りに多店舗展開している商業施設「ショップ南海」はこの10年の間にも、平成10年(1998)3月に「ショップ南海新今宮」をオープンしたのをはじめ、「ショップ南海天下茶屋」(10年9月)、「ショップ南海天下茶

屋北」(14年3月)、「ショップ南海岸和田」(15年2月)を順次オープンさせ、南海線と高野線の33カ所に施設展開している。

高架下については、7年11月に大阪市内連続立体交差事業の完成で南海本線難波～大和川間が全線高架化されたのを受けて、同区間の高架下活用営業を本格化させ、数年間にわたる地道な活動の末に全面活用を達成することができた。



南海堺駅ビル竣工式(平成9年12月)



南海堺駅ビル(平成10年4月全館完成)

流通部門

■「なんばCITY」リニューアルの歩み

昭和53年(1978)11月のオープン以来、流通部門の最大拠点としての歴史を刻んできた「なんばCITY」は、常に時代の変化にあわせてお客さまに支持される新鮮な商業施設であり続けることを目的に、この10年の間に随時リニューアルを実施している。

平成10年(1998)11月に開業20周年を迎えることから、大規模なリニューアルを企画し、9年3月にはその第1弾として本館地下2階の「水のピラミッド広場」(旧名)周辺の環境改善と一部店舗の入れ替えを行い、「時の広場」としてリニューアルオープンした。

11年4月には本館地下1階と地下2階の約40㍍にあたる約1万2千平方㍍の区域を対象にリニューアルを実施し、吹き抜け空間の新設や通路の形状変更などを行って回遊性の向上を図った。

店舗構成の面では、地下1階でOL・女子大生をメインターゲットとした婦人服・服飾雑貨店の充実を図るとともに、地下2階には女子高生を中心としたヤングレディース対象のゾーン「Berry Jam City(ベリージャムシティ)」を新設した。

15年には、10月7日の「なんばパークス」開業にあわせて、春から「なんばCITY南館」のリニューアル工事を実施した。この工事では、東西の通路を拡張、またエレベーター1基を新設し、なんばパークスとの回遊性を高めるとともに、外壁サインを刷新してにぎわい感のある環境を演出した。なんばパークスが20代後半の年代層を主な対象とした洗練されたテイストの空間であるのに対し、カジュアルテイストを前面に出そうというのが基本的なコンセプトであった。専門店は7月から10月にかけて新規の12店舗を含む23店舗が順次オープンした。

また、同年10月にはなんばパークスとの間に最新の



時の広場(平成9年3月オープン)



リニューアルしたなんばCITY(平成11年4月)



プラットプラットオープン(平成12年7月)



プラットプラット外観

ファッションとイベントが楽しめる新感覚のショッピングストリート「カーニバルモール」をオープンした。10代後半から20代前半の男女をメインターゲットとし、スポーツテイストを取り入れたショップやカフェレストランを配することによって、若い世代が楽しめるストリート感あふれる構成にしているのが特徴である。

■「プラットプラット」オープン

平成12年(2000)7月1日、80万人都市堺市の玄関口にふさわしい「次世代ターミナル」として、南海本線堺駅の隣に「ランプリングステーション『プラットプラット』」をオープンした。「南海堺コミュニティセンター(仮称)計画」の第2期として10年9月に建設工事を開始したもので、堺駅と連絡通路で結ばれた建物は地下1階地上5階建て、敷地面積1万4600平方メートル、延床面積4万7364平方メートルの規模である。

自由都市・堺にふさわしい「自由・交流・活気」をテ

ーマにしたカラフルな祝祭デザインで、開放感あふれる自由街路など従来の商業施設にない個性的な魅力を備えたショッピング空間となっている。

施設内は、ファミリーを中心とした幅広い客層をターゲットとして、食品スーパー、家電、書籍、ペットショップ、生活雑貨など大型店をはじめ、ファッション、レストランなど、各分野でユニークな魅力を備えた専門店45店舗で構成されている。

■ソフト面の充実

なんばCITYのリニューアルやプラットプラットのオープンといったハード面の拡充を図る一方、既存の沿線ショッピングセンターでは「お客さまとともに」の取り組みとも連動させてサービスの土台であるソフト面の充実に力を注いだ。

こうした中、しんかなCITYでは平成15年(2003)12月に施設独自の顧客組織「スマイルクラブ」を発足。お

あの時 **私** は

07 プラットプラット開業 堺駅エリアの にぎわいを創造



南海都市創造株式会社 流通営業部
佃 吉朗

平成10年着工、12年オープンの「プラットプラット」で、私は施設部の一員として、ハード部分の担当者と連携しながら、テナント誘致業務に携わりました。

南海本線堺駅エリアはすぐ西側が大坂湾沿岸で、市の中心部である高野線堺駅エリアに比べれば静かな一帯といえます。しかし堺の玄関口として発展の可能性を持っており、プラットプラットの開業はエリアの活性化に向けたチャレンジでした。

チャレンジを成功させるべく、私たち担当者は斬新で楽しい店舗を目標に、知恵を絞りました。駅のプラットホーム

と「ぶらっと来られる」から来たネーミングや、カラフルな色使いの外観、商店街のようなセミオープンスタイルの店舗設計は、そんな中から生まれたものです。テナント誘致では、個性的な専門店を重視し大型店を加えるなど、なんばCITYとも異なる店舗構成を目指しました。

オープン初日から大勢のお客さまにお越しいただけた感動は忘れられません。あれから5年、住民の方々から「プラプラ」の愛称で呼んでいただけるようになった今も、運営に関わる者として、常に「一歩先」を心がけています。



しんかなCITY「スマイルクラブ」カード（平成15年12月）

客さまとのコミュニケーションの頻度アップを図り、地域に密着したショッピングセンターを目指した取り組みを展開している。

■直営物販・外食事業

直営物販事業での特記事項は、当社のコンビニエンスストア第1号「アンスリー南海なんば駅中央口店」を平成9年（1997）7月にオープンしたことである。このコンビニエンスストア事業はその後沿線を中心に順次展開しており、現在11店舗にまで拡大している。

また、泉北高速鉄道沿線にあるフランチャイズ店2店舗では、当社がフランチャイザーとして店舗の経営指導を行っており、新たな直営物販事業の方向性を示している。

このほかの物販事業関係では、11年3月に「無印良品いずみおおつCITY店」、12年7月に「同堺プラットプラット店」が開業し、「同なんば店」とあわせて無印良品

事業は3店舗体制となった。さらに、12年3月には携帯電話販売店第1号「モバイル南海なんば中央口店」をオープンし、その後3店舗にまで拡げている。

一方、この10年の外食直営店舗の主な動きとしては、8年4月にベルギーワッフルの「マネケンなんばCITY店」をオープンしたほか、13年12月にはパフェ・アイスクリームショップ「ハーゲンダッツカフェなんばCITY店」をオープンするとともに、既存店のリニューアルを進めている。

■NATTS

当社が展開している「NATTS（ナッツ）」は「NANKAI AREA TOP TOTAL SITE」の略称である。南海沿線の名産品販売やグルメ・行楽情報を発信する新しい情報メディアとして平成12年（2000）11月にスタートした。

ウェブ・サイト「NATTS NET」で新鮮な情報を発信するとともに、毎月22万部発行のフリーペーパー



アンスリー南海なんば駅中央口店（平成9年7月オープン）



ハーゲンダッツカフェなんばCITY店（平成13年12月オープン）

「NATTS」を当社の駅構内や主要商業施設などに設置することで、電子メディアと紙メディア双方の利点を生かした展開を行っている。



NATTS（創刊号）



無印良品堺ブラットブラット店（平成12年7月オープン）



NATTS NET

沿線の出来事 — 関西国際空港2期事業起工 —

第2滑走路の建設でより充実した国際空港に

平成11年7月14日、泉州沖において、関西国際空港第2期空港島の建設工事が起工された。この工事では、3500mのA滑走路のある現在供用中の空港島の沖合側に新しい空港島を造成。そこに4000mのB滑走路を建設して、19年（2007）から供用を開始する予定だ。

6年9月4日、騒音公害をもたらすことなく関西と世界をダイレクトに結ぶ国際拠点空港として登場した同空港

だが、滑走路は現在1本。アジアの大型空港の多くは2本以上の滑走路を備えており、国際便のニーズに対応した効率的で安全な空港運用、またA滑走路のメンテナンスや緊急事態への対応の必要性から、早急な第2滑走路の建設が要請されていた。

第2期空港島が完成すれば、同空港の面積は現在の約510haから1055haに倍増、現在以上に関西の玄関口にふさわしいキャパシティを備えること



関西国際空港（平成17年5月撮影）

になる。

6年6月に空港線を開業、特急ラピートを投入し空港アクセスを担ってきた当社にとり、第2期空港島の供用開始は輸送人員増にとどまらず、世界への玄関口としてのなんばの活性化に結び付ける大きなチャンスといえる。

5

レジャー事業

遊園地事業の新たな可能性にチャレンジ

■転換期の遊園地事業

休日の大衆娯楽施設としてリーダー的な地位を保ってきた遊園地も、20世紀末からはレジャーの多様化や少子化の流れの中で入場者の減少傾向が著しくなった。全国各地で有名な遊園地が相次いで姿を消していく中、「さやま遊園」も閉園のときを迎えた。

昭和13年(1938)、当時の狭山村の名勝・狭山池のほとりに開園した狭山遊園(当時)は、戦争の影響で長く営業を中断したあと、34年に再び開園して人気を博した。春と秋は催し物、夏はプール、冬はスケートリンクと、四季を通じて楽しめることから、老若男女を問わず多くの人から親しまれてきた関西屈指の遊園地であった。近年も平成8年(1996)に「さやまプールPAO」の新設を中心にリニューアルを実施するなどして収益回復に努めてきたが、その歴史を閉じ、ニュータウンとして生まれ変わることになったものである。

最後の営業日として入場無料となった12年4月1日は

晴天に恵まれ、別れを惜しむ家族連れやカップルなどのお客さま2万数千人を迎えて終日にぎわった。

■みさき公園の新たなスタート

昭和32年(1957)4月に創業70周年記念事業として開業した「みさき公園」は、海と緑に囲まれた約30万平方メートルという広大な敷地に、自然動物園や大阪府下で唯一のイルカショー、プール、各種の遊戯具などをそろえ、小さなお子さま連れファミリーをメインターゲットとして施設を充実させるとともに企画イベントを展開してきた。運営状況は他の多くの遊園地と同様に厳しいものではあるが、ファミリー層からの根強い支持をいただいていることから、新たな体制を整備し将来に臨むこととなった。

平成12年(2000)6月、抜本的な経営改善策として「南海アミューズメント株式会社」を設立し、同園の運営と管理を委託した。これにより様々な面で柔軟な工夫と



最終営業日のさやま遊園(平成12年4月)



ぶ〜るらんどRiOのウォータージャングル(平成12年7月)



ドラゴンコースター（平成14年9月導入）



河内長野市でのウォーキングイベント（平成15年4月）

創造性に満ちた取り組みが進められるようになり、心機一転の機運に満ちた再スタートとなった。

「ぷーるらんどRiO」の「フラットスライダー」や遊戯具「ドラゴンコースター」といった施設を導入したほか、新たなバンドウイルカを登場させることでイルカショーを一層充実させた。さらに、イルカの飼育や調教にお客さまが参加できる「トレーナー体験」など、従来の「動物とのふれあい」にさらにひと味加えたイベントや、地元のアマチュア吹奏楽団を招待しての「スプリングコンサート」など多彩な催しを実施した。

一方、同園で生まれたシマウマの赤ちゃんの命名権のネットオークションなどの新たな発想での取り組みは、報道機関にも大きく取り上げられるなど、世間の耳目を集めた。

新体制以後のこれらの取り組みは、同園の認知度向上に大きく貢献しており、ファミリーのリピーター増加とともに新たな来園者の開拓にもつながることが期待さ

れている。

■文化と健康をテーマに活動を充実

平成2年（1990）にスタートさせた大阪フィルハーモニー交響楽団による「南海コンサート」は、沿線の音楽ファンの中に浸透し、13年には同楽団音楽監督の朝比奈隆氏が逝去されたが、その後も変わらず愛され親しまれるイベントとして定着した。

一方、年間数十回実施しているハイキングは、スルッとKANSAIネットワークを生かし、広く沿線外からの参加者の獲得も図っている。また、最近では河内長野市をはじめ沿線自治体とタイアップした地域の名所・特産品紹介を組み込んだウォーキングイベントにも力を入れている。健康志向の高まりもあって多くの中高年の方々のご参加を得ており、高齢化時代のレジャー事業として、新たな方向性を打ち出す取り組みになっている。

あの時 **私** は

08 南海ハイキング開催 ハイキングで伝える 沿線地域の魅力



鉄道営業本部 営業推進部 営業企画課
今中 未余子

「南海ハイキング」は、熟年世代の参加者の増加により、年々にぎわいを増しています。私はスタッフの一員として、初心者コースから健脚コースまでのルートを設定し、下見や本番での引率など、春秋は「道」を探して歩く日々が続きます。

ハイキング自体は昔から実施していますが、最近ではほかの関西私鉄や沿線自治体と共催するなど、スケールメリットを生かしたメニューを提供することが多くなりました。また、地域の観光施設や寺社とも連携し、秘宝・秘仏の特別公開など付加価値をつけることで、お客さまの満足度向上に努めています。

「申込み不要・参加費無料」で、気軽に参加していただける反面、どれだけのお客さまがいらっしゃるかは当日までわかりません。天候や花の咲き具合など予想どおりにいかないこともありますが、お客さまの高い満足度が得られた企画は着実にリピーターを生み出しており、企画者の手腕が問われる業務とも言えます。

開催地への足として当社線をご利用いただくのはもちろん、それ以上に、沿線の知られざる魅力を多くの方々に体感していただくことこそがハイキング業務の最大の目的です。

南海110年略史

◎阪堺鉄道から南海鉄道へ

明治17年(1884)6月、わが国初の純民間資本による鉄道会社・大阪堺間鉄道が生まれた。これが当社の歴史の始まりである。

大阪財界の重鎮であった藤田傳三郎氏や松本重太郎氏など19名が発起人となって設立されたものであり、同年11月には社名を「阪堺鉄道」と変更した。鉄道建設工事は順調に進んで翌18年12月27日に難波～大和川間7.6^キを小型SLで開通。その後、21年5月に堺の吾妻橋まで路線を延ばし、当初の計画どおり難波～堺間の全通となった。

この阪堺鉄道開業を機として第一次私鉄ブームが起こる。そうした中、22年に堺～和歌山間を結ぶために計画された紀泉鉄道と24年に発足した紀阪鉄道が合併して28年に南海鉄道が誕生した。同社は30年10月に堺～泉佐野間を開通したのち、31年10月には阪堺鉄道の事業を全面的に譲り受けてさらに延長工事を進め、36年3月、難波～和歌山市間全線を開通させるに至った。

◎電車時代の到来と戦時統合

明治後期から大正にかけて、電化による第二次私鉄ブームが広がり、箕面有馬電気軌道(現阪急電鉄)や大阪電気軌道(現近畿日本鉄道)など関西の有力私鉄が相次いで開業した。

明治40年(1907)にいち早く難波～浜寺公園間を電化した南海鉄道も、合併による路線拡大を急ピッチで進め、42年には浪速電車軌道を合併して上町線とし、大正4年(1915)には阪堺電気軌道を合併して阪堺線および平野線とした。さらに11年には現在の高野線である高野大師鉄道および大阪高野鉄道を合併し、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させた。その後、昭和7年(1932)4月には高野下と高野山を結ぶ高野山電気鉄道と相互乗り入れを実施して難波～高野山間直通運転を開始し、現在の当社幹線の形成をほぼ完了した。

この間、昭和3年にはバス事業に進出、7年には難波駅にターミナルビル「南海ビル」を建設して地下鉄との連絡施設を完成させた。

15年12月には運輸当局の指導で、激しい競争相手であった阪和電気鉄道と合併して同社線を南海山手線とした。しかし、翌16年に勃発した太平洋戦争が苛烈化する中で国策による交通事業統合の流れには抗しきれず、19年5月、南



初代の難波駅(明治18年開業時)

海山手線を運輸通信省に譲渡したのち、同6月、関西急行鉄道と合併して、近畿日本鉄道と社名を変えた。

◎新生南海の歩み

終戦後、民鉄各社の中で再独立気運の高まってきた昭和22年(1947)6月、高野山電気鉄道が旧南海鉄道に属した鉄道・軌道全線を近畿日本鉄道から譲り受けたうえで社名を「南海電気鉄道」と改称するという形式をとって、新生南海が発足した。

戦後復興期を過ぎ、創業70周年を迎えて昭和30年代に入った当社は、①四国航路の開設②みさき公園の開園③南海会館の建設という三大プロジェクトを実現し、36年(1961)には和歌山電気軌道を合併して和歌山軌道線(46年にバス輸送に代替)としたほか、バス路線の飛躍的拡大や住宅開発事業の本格化、付帯事業の拡充などでグループとしての大きな成長をみた。

40年代には、難波駅改造整備建設、高野線複線化、和歌山市駅ビル建設といった主要工事など将来構想に基づく中長期計画に取り組むとともに、30年代から推進している輸送力増強計画に基づいて運輸施設の近代化を図った。

その一方で、資産を活用した不動産・流通事業に積極的に取り組む方針をとり、「南海狭山ニ

ュータウン」を皮切りに、「南海くまとりニュータウン」「南海橋本林間田園都市」「南海美加の台」など、沿線各地で数百から数千規模の大規模住宅開発を進めた。また、53年には流通事業部門を新設して同事業に本格進出する体制を整え、難波駅の大改造に伴う複合商業施設「なんばCITY」を約2年がかりで完成させたほか、駅周辺の社有地を有効活用した商業施設「ショッピング南海」のチェーン展開にも注力した。

◎関西国際空港開港から新世紀へ

昭和60年(1985)に創業100周年を迎えた当社は、前年に関西国際空港建設が正式決定したことから、空港アクセス事業や難波地区再開発など、新空港関連事業に絶大な意気込みを持って臨む方針をとった。

その最初の大きな成果が「南海サウスタワーホテル大阪」の建設であった。63年4月に「南海サウスタワーホテル株式会社」を設立して着工、平成2年(1990)3月に開業した同ホテルは、世界へのゲートシティにふさわしいランドマークとして誕生したのである。

この間、バス事業では、堺市のメイン道路として輸送需要の多い堺駅～堺東駅間において、昭和62年3月から関西初となるシャトルバスの運行を開始した。また、高速道路の全国的な整備



なんばCITYオープン(昭和53年)

によって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するため、63年10月から高速バス「サザンクロス」の運行を開始した。

流通事業では、平成元年4月に商業施設「ノバティながの」をオープンしたのを皮切りに、4年9月に「しんかなCITY」、6年9月に「いずみおおつCITY」を順次オープンするなど、なんばCITYのノウハウとコンセプトを生かし、流通ネットワークを強化した。

レジャー事業では、昭和62年6月にみさき公園開園30周年事業として大型レジャープール「ふ〜るらんどRiO」を開設。催し物が開催される春秋の行楽シーズンに加え、夏も多くのお客さままでにぎわうようになった。

難波地区開発については、平成元年（1989）3月、地域関連5社共同の街づくりとする合意が

実現し、同年7月には「難波地区開発協議会」の設立をみた。その後、4年4月には法的対応のため「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区域を確定するなど準備を進め、7年6月、大阪市への区画整理組合の設立認可申請を行った。

難波地区再開発事業のスタートに向けて着々と準備が進む中、6年9月4日に関西国際空港が開港の日を迎えた。鉄道アクセスの中核を担うことから、早くから空港建設計画に対応してきた当社は、同年6月7日に空港連絡鉄道南海分岐線（空港線）の建設工事を完成させ、6月15日に空港線を開業し、空港開港前輸送を開始していた。

空港開港の日、難波駅において祝賀ムードに包まれながら厳粛な「空港特急ラピート出発式」が行われた。



空港特急ラピート出発式（平成6年）

資料編

- 南海グループ
- 最近10年の業績推移
- 路線図
- 会社の沿革
- 業務組織図
- 役員任期一覧
- 役員
- 年表（平成7年～17年）

南海グループ

建設・不動産

南海辰村建設株式会社

〒556-0011 大阪市浪速区難波中三丁目5番19号

TEL. 06 (6644) 7802 FAX. 06 (6644) 1227

URL / <http://www.nantatsu.co.jp/>

◎設立/昭.19.6.30 ◎代表者/中嶋誠之 ◎資本金/7,864百万円 ◎従業員/450人
◎主な事業/総合建設業、不動産事業

南海都市創造株式会社

〒542-0076 大阪市中央区難波五丁目1番60号

TEL. 06 (6644) 7021 FAX. 06 (6644) 7137

URL / <http://www.nankai-ud.co.jp/>

◎設立/平成16.5.10 ◎代表者/山中 諄 ◎資本金/100百万円 ◎従業員数/120人
◎主な事業/ショッピングセンター事業、不動産賃貸事業、物販・外食事業

南海不動産株式会社

〒556-0004 大阪市浪速区日本橋西一丁目3番19号

TEL. 06 (6633) 1055 FAX. 06 (6633) 7275

URL / <http://www.nankaifd.co.jp/>

◎設立/昭.62.4.24 ◎代表者/長谷川賢一 ◎資本金/100百万円 ◎従業員/113人
◎主な事業/不動産の売買、賃貸、仲介、斡旋および鑑定業、住宅建築の請負、設計、施工

株式会社ステーションパーキング岸和田

〒596-0054 岸和田市宮本町1番10号

TEL/FAX. 0724 (39) 2050

◎設立/平.2.7.5 ◎代表者/松村博史 ◎資本金/100百万円 ◎従業員/1人
◎主な事業/岸和田駅上における駐車場の管理運営(収容台数600台)

運輸

阪堺電気軌道株式会社

〒558-0033 大阪市住吉区清水丘三丁目14番72号

TEL. 06 (6674) 5146 FAX. 06 (6674) 1344

URL / <http://www.hankai.co.jp/>

◎設立/昭.55.7.7 ◎代表者/福永泰道 ◎資本金/90百万円 ◎従業員/119人
◎営業キロ/阪堺線(恵美須町~浜寺駅前間14.1km)、
上町線(天王寺駅前~住吉公園間4.6km)の軌道業
◎保有車両数/38両

南海バス株式会社

〒590-0985 堺市戎島町三丁目22番地1号

TEL. 072 (221) 0881 FAX. 072 (221) 1037

URL / <http://www.nankaibus.jp/>

◎設立/平.13.5.23 ◎代表者/東 眞也 ◎資本金/100百万円 ◎従業員/600人
◎営業キロ/3287.9km
◎保有車両数/乗合バス462両、貸切バス35両

和歌山バス株式会社

〒641-0024 和歌山市和歌浦西一丁目8番1号

TEL. 073 (445) 5245 FAX. 073 (445) 7271

URL/ <http://www.wakayamabus.co.jp/>

◎設立/昭.50.12.15 ◎代表者/赤松真人 ◎資本金/100百万円 ◎従業員/240人

◎営業キロ/和歌山市を中心に路線バス、空港リムジンバス、
高速バスおよび定期観光バス事業 (817.64km)

◎保有車両数/乗合バス107両、貸切バス11両

南海りんかんバス株式会社

〒648-0073 和歌山県橋本市市脇五丁目1番24号

TEL. 0736 (33) 0056 FAX. 0736 (32) 5565

URL/ <http://www.rinkan.co.jp/>

◎設立/平.4.11.2 ◎代表者/浦 雅則 ◎資本金/100百万円 ◎従業員/41人

◎営業キロ/橋本市・高野山での路線バス事業 (117.6km)

◎保有車両数/37両

関西空港交通株式会社

〒598-0048 泉佐野市りんくう往来北2番地3

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

URL/ <http://www.kate.co.jp/>

◎設立/平.3.4.1 ◎代表者/長谷川暢 ◎資本金/96百万円 ◎従業員/174人

◎営業キロ/891.49km

◎保有車両数/関西国際空港と周辺主要都市を結ぶリムジンバス68両、貸切バス26両、特定バス4両

御坊南海バス株式会社

〒644-0002 和歌山県御坊市藪37番地

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

URL/ <http://www2.ocn.ne.jp/~g-nankai/>

◎設立/昭.59.3.6 ◎代表者/吉川晴雄 ◎資本金/50百万円 ◎従業員/68人

◎営業キロ/御坊を中心に路線バス (247.79km)、貸切バス事業

◎保有車両数/路線バス18両、貸切バス27両、霊柩車1両

熊野交通株式会社

〒647-0081 和歌山県新宮市新宮6968番地の2

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

URL/ <http://www.kumakou.co.jp/>

◎設立/昭.18.11.16 ◎代表者/露口貞晴 ◎資本金/90百万円 ◎従業員/142人

◎営業キロ/新宮・那智勝浦・串本を中心に路線バス・定期観光バス (260.47km)、
新宮～湊峡間定期航路事業

◎保有車両数/路線バス・定期観光バス47両、貸切バス5両、ウォータージェット15隻、プロペラ船1隻

徳島バス株式会社

〒770-0823 徳島市出来島本町一丁目25番地

TEL. 088 (622) 1811 FAX. 088 (623) 5799

URL/ <http://www.tokubus.co.jp/>

◎設立/昭.17.2.4 ◎代表者/渡辺寿栄夫 ◎資本金/144百万円 ◎従業員/351人

◎営業キロ/徳島県全域および高速バス (1,919.96km)、貸切バス事業

◎保有車両数/路線バスおよび高速バス147両、貸切バス41両

サザンエアポート交通株式会社

〒598-0034 泉佐野市長滝3963番地の1

TEL. 0724 (66) 7701 FAX. 0724 (66) 7703

◎設立/昭.48.12.22 ◎代表者/平田信雄 ◎資本金/20百万円 ◎従業員/39人

◎主な事業/一般貸切バス事業、不動産賃貸事業

◎保有車両数/貸切バス17両

サザントランスポートサービス株式会社

〒590-0984 堺市神南辺町一丁45番地の1

TEL. 072 (229) 8012 FAX. 072 (229) 4023

URL / <http://www.southern-t-s.co.jp/>

- ◎設立/明.43.7.12 ◎代表者/百々勝彦 ◎資本金/40百万円 ◎従業員/152人
- ◎主な事業/貨物運送業、運送取扱業、倉庫業、航空貨物・旅客手荷物ハンドリングサービス
- ◎保有車両数/貨物車50両

南海フェリー株式会社

〒640-8404 和歌山市湊2835番1

TEL. 073 (422) 2160 FAX. 073 (422) 9335

URL / <http://www.nankai-ferry.co.jp/>

- ◎設立/昭.50.8.20 ◎代表者/兜 秀昭 ◎資本金/100百万円 ◎従業員/106人
- ◎主な事業/フェリー（和歌山～徳島）の旅客定期航路事業
- ◎保有船舶数/3隻

南海マリンアセッツ株式会社

〒598-0048 泉佐野市りんくう往来北5番地1

TEL. 0724 (69) 0621 FAX. 0724 (69) 0854

◎設立/平.元.2.28 ◎代表者/兜 秀昭 ◎資本金/100百万円 ◎従業員/1人

- ◎主な事業/港湾施設の賃貸および管理事業

南海淡路ライン株式会社

〒598-0048 泉佐野市りんくう往来北5番地1

TEL. 0724 (69) 0621 FAX. 0724 (69) 0854

URL / <http://www.awajiline.co.jp/>

- ◎設立/昭.46.7.28 ◎代表者/兜 秀昭 ◎資本金/100百万円 ◎従業員/65人
- ◎主な事業/フェリー（泉佐野～津名）の定期航路事業
- ◎保有船舶数/2隻

南海車両工業株式会社

〒586-0021 河内長野市原町四丁目3番1号

TEL. 0721 (53) 8235 FAX. 0721 (53) 8237

URL / <http://www.nansya.jp/>

- ◎設立/昭.32.10.21 ◎代表者/大門庸郎 ◎資本金/80百万円 ◎従業員/258人
- ◎主な事業/鉄道車両、鉄道保線機械およ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

流通

南海商事株式会社

〒556-0011 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号

TEL. 06 (6633) 1419 FAX. 06 (6631) 1630

URL / <http://www.nanshoji.co.jp/>

- ◎設立/昭.22.6.1 ◎代表者/増田孝男 ◎資本金/70百万円 ◎従業員/87人
- ◎主な事業/販売店、宝くじ店、喫茶・レストラン、うどん・そば、ジュースショップ、FC事業、ショッピングセンター（高石）を経営

株式会社新南海ストア

〒556-0011 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号

TEL. 06 (6641) 9443 FAX. 06 (6643) 3768

URL / <http://www.shinnankai.co.jp/>

- ◎設立/昭.32.7.5 ◎代表者/加藤讓二 ◎資本金/48百万円 ◎従業員/18人
- ◎主な事業/百貨小売業

南海フードシステム株式会社

〒542-0076 大阪府中央区難波五丁目1番60号

TEL. 06 (6644) 2490 FAX. 06 (6647) 7794

◎設立/平.7.12.12 ◎代表者/安山邦雄 ◎資本金/10百万円 ◎従業員/50人

◎主な事業/喫茶・レストラン・パブ・ファストフードなど飲食店および生活雑貨・コンビニエンスストア・携帯電話販売などの物販店の運営

南海砂利株式会社

〒648-0043 和歌山県橋本市学文路191番地の2

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

URL/<http://www.nankai-jari.co.jp/>

◎設立/昭.24.9.29 ◎代表者/橋本安博 ◎資本金/40百万円 ◎従業員/44人

◎主な事業/生コンクリート・碎石の生産販売、アスファルトコンクリートの製造販売、土木・建築資材の販売

レジャー・
サービス

住之江興業株式会社

〒559-0023 大阪府住之江区泉一丁目1番71号

TEL. 06 (6682) 6200 FAX. 06 (6683) 5368

◎設立/昭.27.5.15 ◎代表者/白井由郎 ◎資本金/400百万円 ◎従業員/42人

◎主な事業/住之江競艇場施設(陸上52,713㎡、水面63,400㎡、計116,113㎡、収容人員26,115人)の賃貸

ニッポンレンタカー南海株式会社

〒556-0011 大阪府浪速区難波中二丁目7番2号

TEL. 06 (6632) 4735 FAX. 06 (6632) 0798

URL/<http://www.eonet.ne.jp/~nr-nankai/>

◎設立/昭.45.4.20 ◎代表者/岡本昌弘 ◎資本金/10百万円 ◎従業員/46人

◎主な事業/レンタカーおよびカーリース事業を営む

◎保有車両数/590両(レンタカー221両、リース369両)

株式会社南海ホリディエンタープライズ

〒542-0085 大阪府中央区心斎橋筋二丁目5番15号

TEL. 06 (6213) 8281 FAX. 06 (6213) 8640

URL/<http://www.hotel-riva.com/>

◎設立/平.10.5.26 ◎代表者/鈴木 博 ◎資本金/90百万円 ◎従業員/26人

◎主な事業/「ホテルリーヴァ南海」(昭和54年4月14日開業※平成15年7月7日に「ホリディン南海大阪」から名称変更)を営む

株式会社ホテル南海

〒556-0011 大阪府浪速区難波中一丁目17番11号

TEL. 06 (6649) 1521 FAX. 06 (6632) 5061

URL/<http://www.hotel-nankai.co.jp/>

◎設立/昭.58.2.23 ◎代表者/山口英治 ◎資本金/30百万円 ◎従業員/26人

◎主な事業/「ホテル南海なんば」(昭和44年4月15日開業)を営む

株式会社中の島

〒649-5334 和歌山県東牟婁郡那智勝浦町大字勝浦1179番地の9

TEL. 0735 (52) 1111 FAX. 0735 (52) 1633

URL/ホテル「中の島」<http://www.kansai.ne.jp/shima/>

国民宿舎「枯木灘すさみ」<http://www1.ocn.ne.jp/~kareki7/>

◎設立/昭.35.3.30 ◎代表者/西浦 博 ◎資本金/100百万円 ◎従業員/87人

◎主な事業/勝浦温泉でホテル「中の島」(昭和33年11月28日開業)、

すさみ町で国民宿舎「枯木灘すさみ」(昭和49年6月10日開業)を営む

株式会社萬波楼

〒641-0023 和歌山市新和歌浦2番10号

TEL. 073 (444) 1161 FAX. 073 (445) 3116

URL / <http://www.manpa.co.jp/>

◎設立/昭.37.10.26 ◎代表者/中島 正 ◎資本金/10百万円 ◎従業員/30人

◎主な事業/旅館「萬波」(昭和37年11月1日開業)を経営

株式会社南海国際旅行

〒556-0011 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号

TEL. 06 (6641) 6000 FAX. 06 (6631) 3489

URL / <http://www.nanka-e-tabi.com/>

◎設立/昭.25.10.6 ◎代表者/竹田信男 ◎資本金/100百万円 ◎従業員/240人

◎主な事業/海外・国内旅行、航空券・JR券の発売および国際航空貨物取扱事業、貿易事業、通関業務

南海橋本観光開発株式会社

〒648-0016 和歌山県橋本市隅田町下兵庫1123番地

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

URL / 「橋本カントリークラブ」<http://www.hashimoto-cc.jp/>

◎設立/昭.40.2.1 ◎代表者/和田 豊 ◎資本金/100百万円 ◎従業員/69人

◎主な事業/「橋本カントリークラブ」(27ホール、10,758ヤード、バー108)を経営

南海アミューズメント株式会社

〒599-0301 大阪府泉南郡岬町淡輪3990番地

TEL. 0724 (92) 1010 FAX. 0724 (92) 1013

◎設立/平.12.6.2 ◎代表者/宮坂裕文 ◎資本金/10百万円 ◎従業員/53人

◎主な事業/遊園地・遊戯場・動植物園・イルカ館・スポーツ施設の企画運営および管理。遊園地施設・遊戯場の保守および管理

南海ビルサービス株式会社

〒556-0011 大阪市浪速区難波中二丁目10番70号 パークタワー24階

TEL. 06 (6647) 0001 FAX. 06 (6647) 8088

URL / <http://www.nankai-nbs.co.jp/>

◎設立/昭.53.4.1 ◎代表者/渡邊 隆 ◎資本金/60百万円 ◎従業員/476人

◎主な事業/ビルの総合管理事業、鉄道関連施設の設備機器保守管理、造園業、携帯電話販売代理事業

株式会社大阪スタジアムサービス

〒556-0004 大阪市浪速区日本橋西一丁目3番19号

TEL. 06 (6641) 5530 FAX. 06 (6647) 5525

URL / <http://www.co-oss.co.jp/>

◎設立/昭.36.3.27 ◎代表者/吉田正文 ◎資本金/20百万円 ◎従業員/77人

◎主な事業/不動産の管理業、保安警備業、物品の受託販売業、駐車場の管理業、人材派遣業、マンション管理業、建設業

葵商事株式会社

〒556-0004 大阪市浪速区日本橋西一丁目3番19号

TEL. 06 (6641) 0835 FAX. 06 (6641) 1841

◎設立/昭.26.9.19 ◎代表者/谷淵清和 ◎資本金/10百万円 ◎従業員/12人

◎主な事業/飲食店、食堂および駐車場の経営

株式会社南海ハートフルサービス

〒542-0076 大阪市中央区難波五丁目1番60号

TEL. / FAX. 06 (6644) 7251

◎設立/平.17.2.1 ◎代表者/山本文彦 ◎資本金/10百万円 ◎従業員/10人

◎主な事業/清掃業務、郵便物仕分け業務などの軽作業

その他

南海印刷株式会社

〒556-0022 大阪市浪速区桜川三丁目8番37号

TEL. 06 (6568) 5454 FAX. 06 (6568) 5954

◎設立/昭.24.8.25 ◎代表者/小西正弘 ◎資本金/16百万円 ◎従業員/32人

◎主な事業/乗車券類・伝票帳表類・手帳・PR誌・ポスター・カレンダー・
包装紙および各種印刷物の受注生産

南海マネジメントサービス株式会社

〒542-0076 大阪市中央区難波五丁目1番60号

TEL. 06 (6644) 7136 FAX. 06 (6644) 7234

URL/<http://www.nankai.co.jp/group/nms/>

◎設立/平.12.6.26 ◎代表者/松尾吉高 ◎資本金/40百万円 ◎従業員/45人

◎主な事業/情報システムの開発・運用・保守、経理業務および各種事務の代行

南海保険サービス株式会社

〒542-0076 大阪市中央区難波五丁目1番60号

TEL. 06 (6641) 2974 FAX. 06 (6641) 2975

◎設立/平.12.10.31 ◎代表者/細井幸雄 ◎資本金/50百万円 ◎従業員/22人

◎主な事業/損害保険代理業、生命保険の募集に関する業務、
損害保険会社に対する特定証券業務の委託斡旋および支援

株式会社シーエス・インスペクター

〒542-0076 大阪市中央区難波五丁目1番60号

TEL. 06 (6644) 7210 FAX. 06 (6644) 7167

◎設立/平.13.11.14 ◎代表者/金森哲朗 ◎資本金/10百万円 ◎従業員/8人

◎主な事業/土木建造物の検査および健全度診断、土木工事の施工監理、
建設コンサルタント、人材派遣業

株式会社アド南海

〒556-0011 大阪市浪速区難波中一丁目18番3号

TEL. 06 (6644) 7221 FAX. 06 (6644) 7246

URL/<http://www.adnankai.co.jp/>

◎設立/平.14.4.1 ◎代表者/平田朔男 ◎資本金/30百万円 ◎従業員/9人

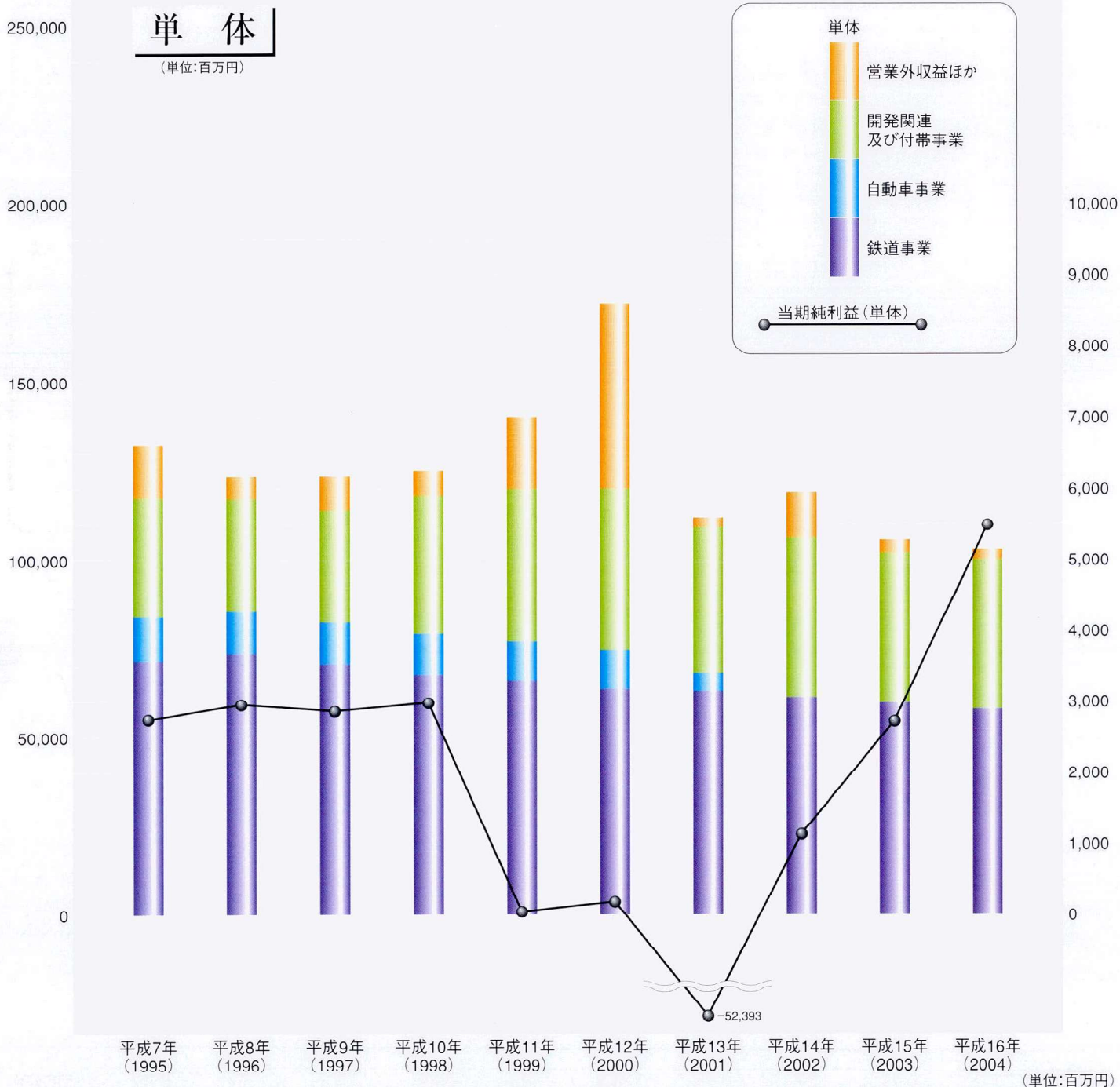
◎主な事業/広告代理業、広告・セールスプロモーションの企画・制作、各種催事の企画運営、印刷、
出版、映像、音響および装飾の企画・制作、デジタルコンテンツの企画・制作

(平成17年3月31日現在。ただし南海都市創造(株)は同年4月1日現在、各社の代表者は同年6月29日現在)

最近10年の業績推移

(円柱グラフ)

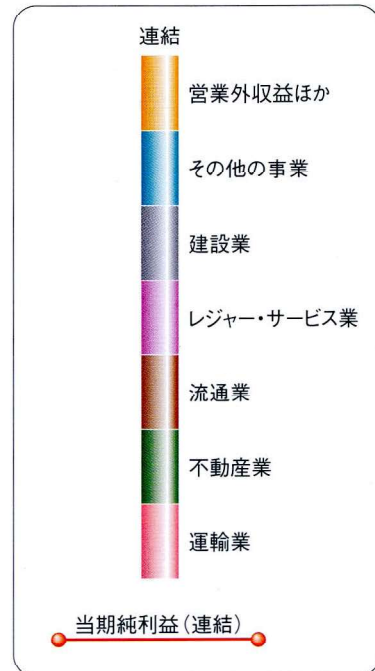
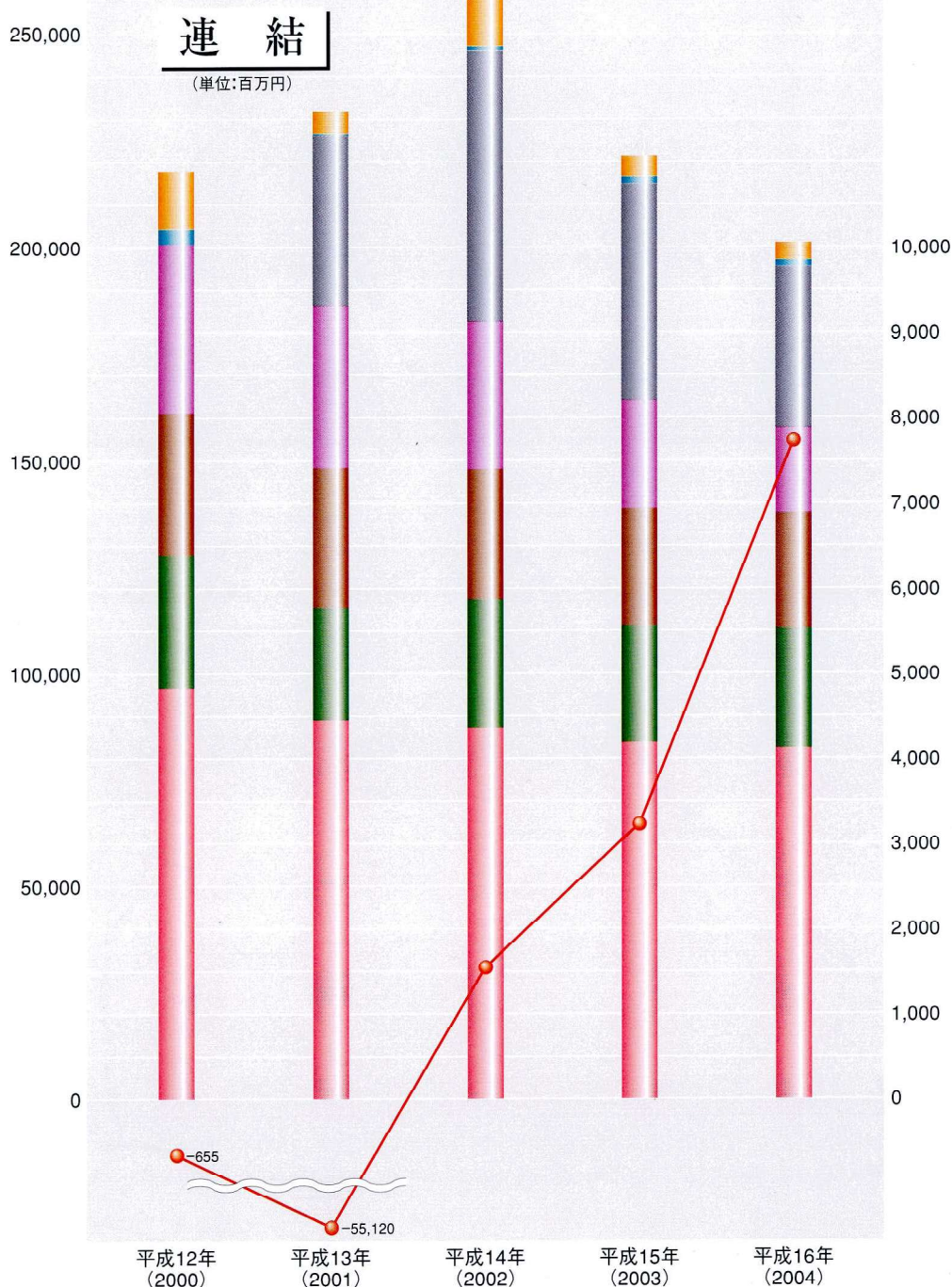
(折線グラフ)



年度	単体						
	営業収益			営業外収益ほか	収益総計	経常利益	当期純利益
	鉄道事業	自動車事業	開発関連及び付帯事業				
平成7年	71,454	12,470	33,561	14,754	132,241	4,945	2,757
平成8年	73,423	12,187	31,644	6,070	123,326	4,978	2,963
平成9年	70,523	11,849	31,427	9,592	123,392	5,214	2,873
平成10年	67,581	11,468	38,990	7,127	125,168	2,723	2,988
平成11年	65,957	10,977	42,990	20,229	140,115	1,975	48
平成12年	63,482	10,730	45,748	51,817	171,778	2,838	189
平成13年	62,766	5,136	41,123	2,638	111,664	3,594	△52,393
平成14年	61,099	—	45,010	12,709	118,819	9,047	1,139
平成15年	59,442	—	42,465	3,559	105,466	6,890	2,729
平成16年	57,731	—	42,294	2,747	102,772	5,988	5,490

(円柱グラフ)

(折線グラフ)













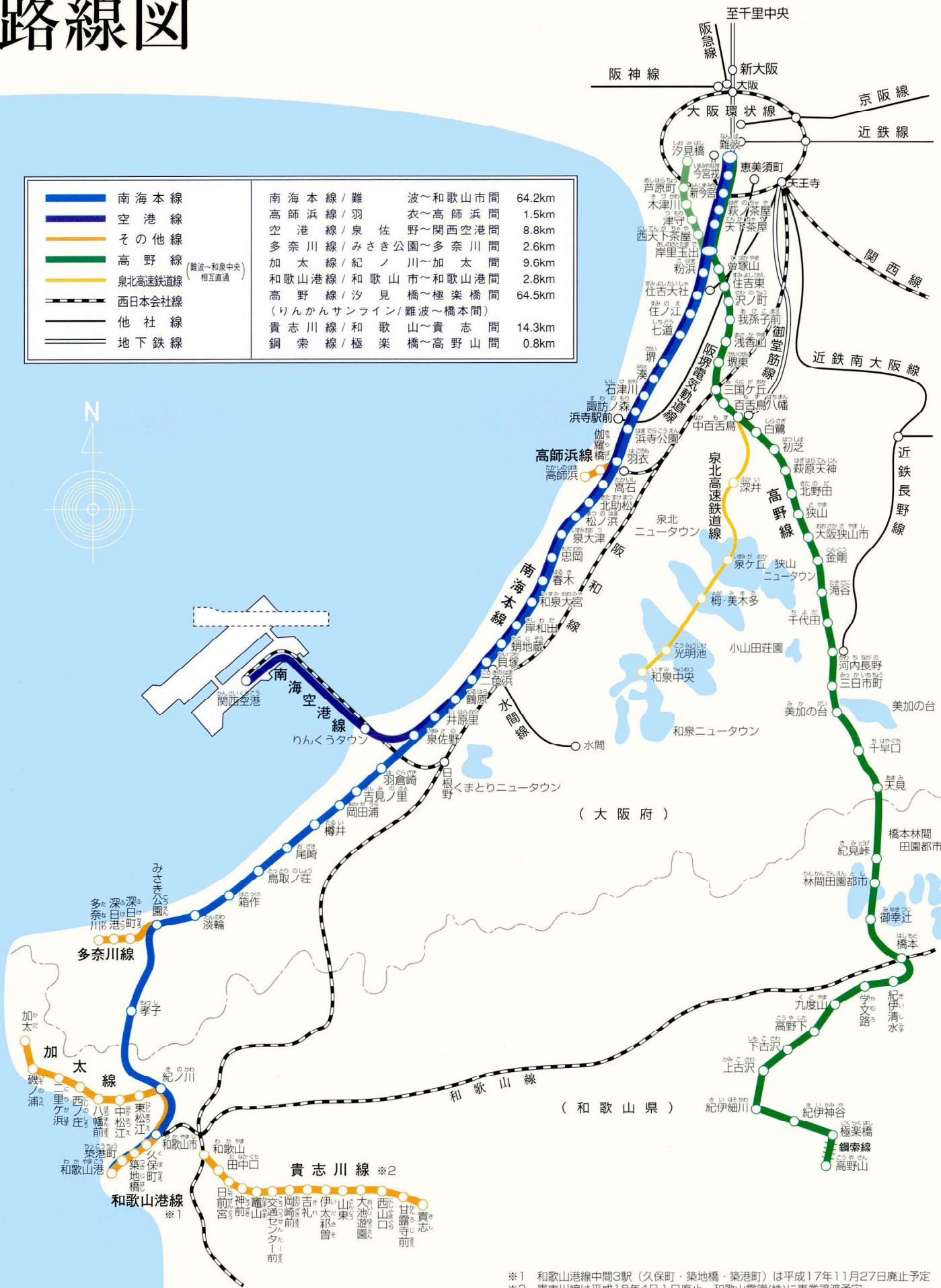
(単位:百万円)

年 度	連 結						営業外収益 ほか	収益総計	経常利益	当期純利益
	営 業 収 益									
	運輸業	不動産業	流通業	レジャー・ サービス業	建設業	その他の 事業				
平成12年	96,608	31,171	33,374	39,605	—	3,563	13,398	217,722	△383	△655
平成13年	88,989	26,375	32,905	38,094	39,957	953	5,089	232,365	6,581	△55,120
平成14年	87,247	30,267	30,413	34,585	63,454	960	14,790	261,719	12,178	1,550
平成15年	83,698	27,453	27,534	25,343	50,666	1,652	4,926	221,274	7,972	3,231
平成16年	82,387	27,951	27,342	19,836	37,912	1,501	4,117	200,328	9,470	7,737

※12年度の「建設業」については「その他の事業」に区分

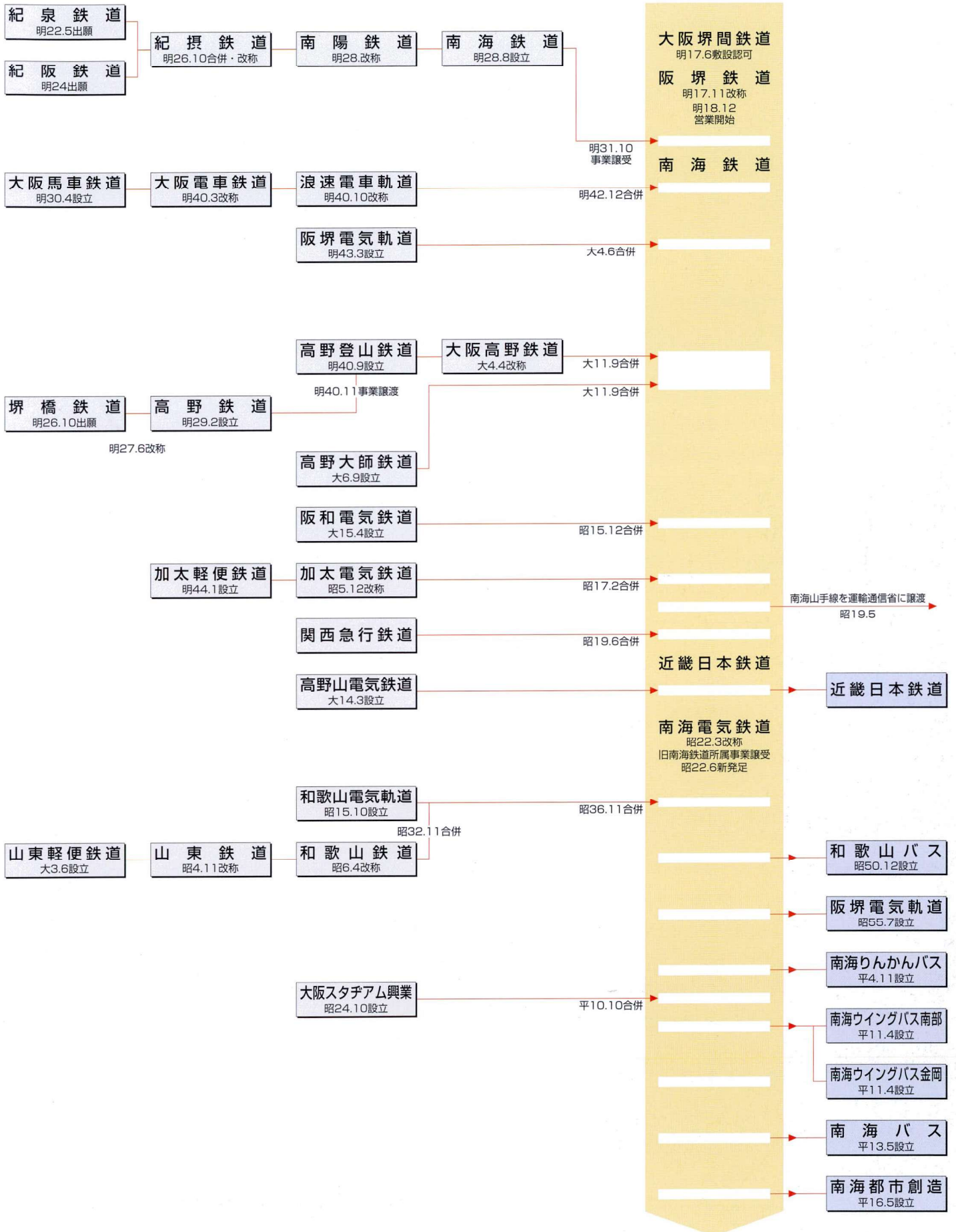
路線図

	南海本線	南海本線 / 難波～和歌山市間	64.2km
	空港線	高師浜線 / 羽衣～高師浜間	1.5km
	その他線	空港線 / 泉佐野～関西空港間	8.8km
	高野線	多奈川線 / みさき公園～多奈川間	2.6km
	東北高速鉄道線	加太線 / 紀ノ川～加太間	9.6km
	西日本会社線	和歌山港線 / 和歌山市～和歌山港間	2.8km
	他社線	高野線 / 汐見橋～極楽橋間	64.5km
	地下鉄線	(りんかんサンライン / 難波～橋本間)	14.3km
	鋼索線	貴志川線 / 和歌山～貴志間	14.3km
	鋼索線	極楽橋～高野山間	0.8km



※1 和歌山港線中間3駅(久保町・築地橋・築港町)は平成17年11月27日廃止予定
 ※2 貴志川線は平成18年4月1日廃止、和歌山電鐵(株)に事業譲渡予定

会社の沿革



業務組織図 (平成17年6月29日現在)

取締役会

取締役・監査役

取締役社長	山中 諄
取締役副社長	宇澤 久典
常務取締役	亀井 康年
常務取締役	小郷 幹夫
常務取締役	須恵 弘一
常務取締役	福田順太郎
常務取締役	山部 茂
取締役	亘 信二
取締役	山本 文彦
取締役	新良 篤
取締役	内藤 碩昭
取締役	増倉 一郎
常任監査役	廣田 昌紀
常任監査役	小島 幸生
監査役	中筋 一朗
監査役	西川 善文
監査役	岡田 信吾

社長

経営会議

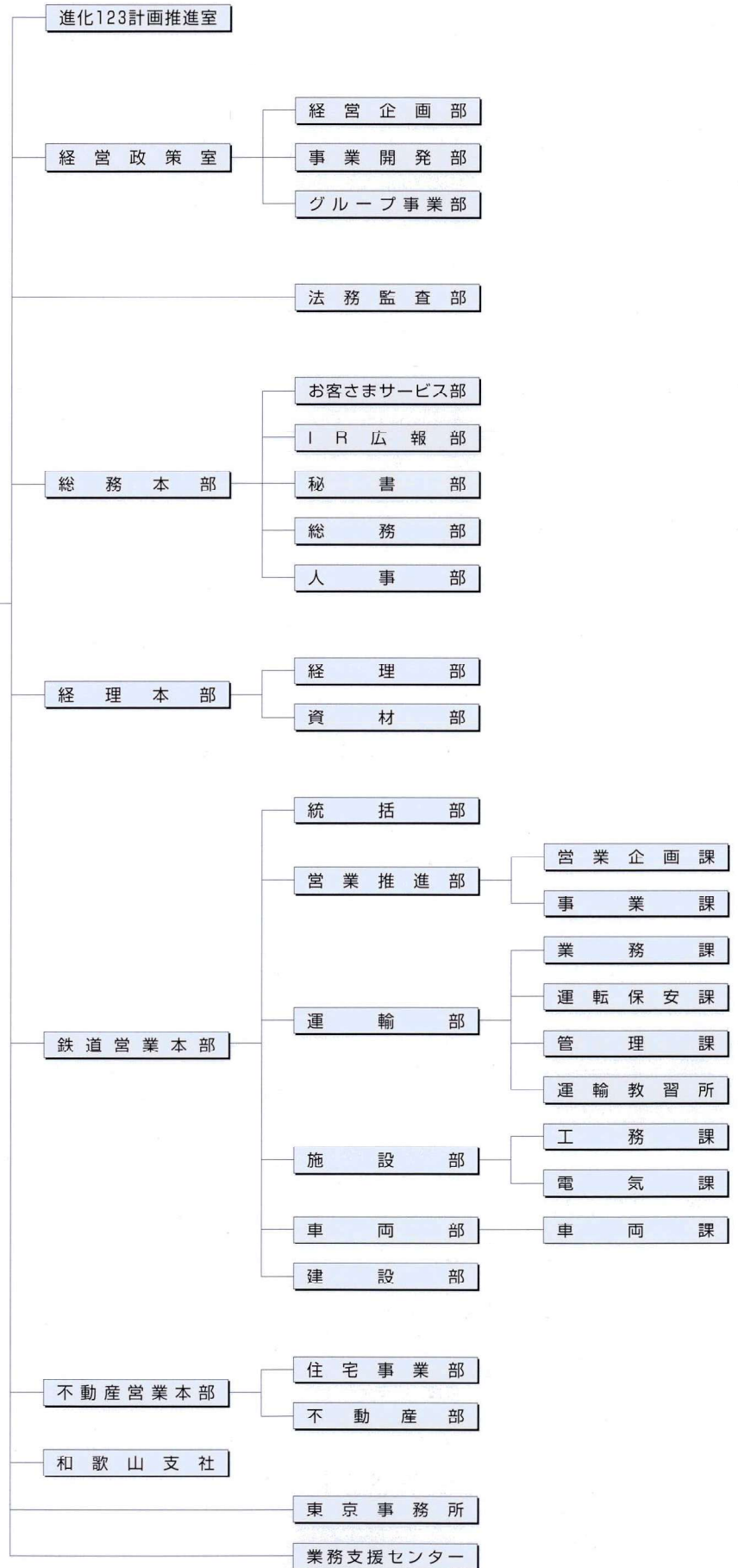
常務会

執行役員会

監査役会

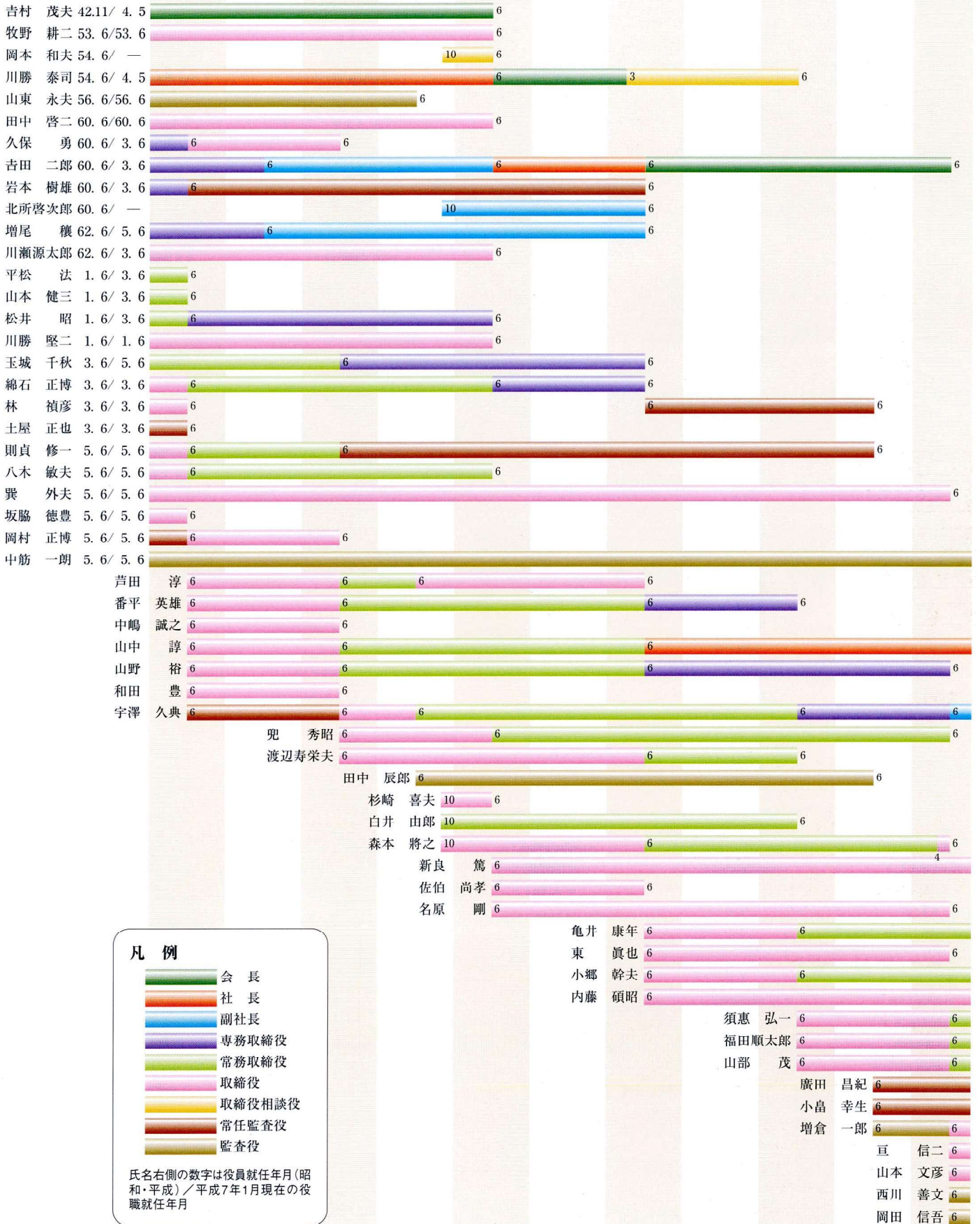
執行役員

山中 諄	進化123計画推進室長
宇澤 久典	法務監査部担当
亀井 康年	総務本部長 和歌山支社長 東京事務所 業務支援センター } 担当
小郷 幹夫	不動産営業本部長
須恵 弘一	経理本部長
福田順太郎	経営政策室長
山部 茂	鉄道営業本部長
亘 信二	鉄道営業本部副本部長
山本 文彦	総務本部副本部長 人事部長
津崎 幸雄	IR広報部長
猪崎 光一	進化123計画推進室部長 経営企画部長
関西 節美	経理部長
森本 将之	グループ執行役員 (不動産グループ担当)
東 真也	グループ執行役員 (交通グループ担当)
増田 孝男	グループ執行役員 (流通グループ担当)
竹田 信男	グループ執行役員 (レジャー・サービスグループ担当)



役員任期一覽 (平成7年1月~17年9月)

平成7年(1995) 平成8年(1996) 平成9年(1997) 平成10年(1998) 平成11年(1999) 平成12年(2000) 平成13年(2001) 平成14年(2002) 平成15年(2003) 平成16年(2004) 平成17年(2005)



凡例

- 会長
- 社長
- 副社長
- 専務取締役
- 常務取締役
- 取締役
- 取締役相談役
- 常任監査役
- 監査役

氏名右側の数字は役員就任年月(昭和・平成) / 平成7年1月現在の役職就任年月

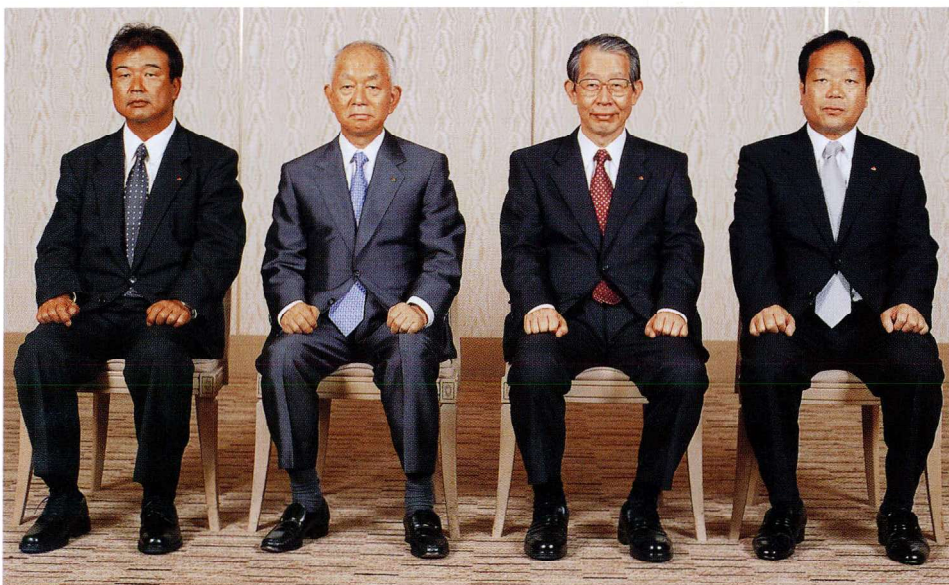


役員

取締役 山部 茂	取締役 福田 順太郎	常務取締役 小郷 幹夫	常務取締役 亀井 康年	常務取締役 兜 秀昭	取締役 森本 將之	取締役 東 真也	取締役 須惠 弘一	常任監査役 廣田 昌紀	常任監査役 小島 幸生
専務取締役 山野 裕	監査役 中筋 一朗	取締役 内藤 碩昭	取締役 巽 外夫	取締役会長 吉田 二郎	取締役社長 山中 諄	取締役 新良 篤	取締役 名原 剛	監査役 増倉 一郎	専務取締役 宇澤 久典



(平成17年4月26日撮影)



(平成17年7月20日撮影)

巨	取	西	監	岡	監	山	取
	締	川	査	田	査	本	締
	役		役		役		役
信	二	善	文	信	吾	文	彦

年表 (平成7年～17年)

平成7年 (1995)

- 6.1 創業110周年記念式典を挙行
- 6.17 南海・林間田園都市「彩の台」造成工事着工
- 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②事業開発室難波・天下茶屋開発部を難波・天下茶屋開発室に改組③情報システム部の課制を廃止④不動産事業本部に企画部を新設するとともに、総合建設本部の堺建設事務所を堺開発部に改組して不動産事業本部に移管⑤総合建設本部に代えて鉄道事業本部内に建設部を新設)
- 7.1 1000系新造車両8両の営業運転を順次開始
- 7.8 みさき公園「ぶ〜るらんどRiO」に日本初の「スプラッシュライダー」登場
- 8.10 大阪市内連続立体交差化工事(萩ノ茶屋～玉出間)の西天下茶屋～岸里玉出間高架が完成し、使用開始
- 9.1 高野線複線化工事(御幸辻～橋本間)が完成し、河内長野～橋本間全線複線使用開始
- 9.1 高野線ダイヤ改正(ラッシュ時間帯の輸送力増強・利便性向上ほか)
- 9.1 難波～橋本間を「りんかんサンライン」と呼称
- 9.1 鉄道運賃・料金を改定(1月19日申請、6月9日認可、平均改定率14.8%)
- 9.1 特別急行料金を新設
- 9.1 鉄道で時差回数乗車券、土・休日割引回数乗車券を発売
- 9.10 空港特急「ラピート」(50000系)がブルーリボン賞を受賞
- 10.1 南海建設(株)と(株)辰村組が合併し、商号を南海辰村建設(株)に
- 11.1 大阪市内連続立体交差化工事(萩ノ茶屋～玉出間)の東線下り線高架が完成し、難波～大和川間全線高架使用開始
- 11.7 大阪市難波土地区画整理組合が設立認可
- 11.20 鉄道車両の100%冷房化完了
- 11.22 創業110周年記念社史を刊行
- 12.12 南海フードシステム(株)設立

1995年
〔1月〕
阪神淡路大震災発生
〔3月〕
地下鉄サリン事件起こる
〔11月〕
Windows95発売
●オウム真理教摘発
●野茂投手米大リーグで活躍

平成8年 (1996)

- 2.1 新ネットワークシステム(LAN)稼動
- 3.1 南海道流通開発(株)の全事業を南海リテールサービス(株)に譲渡
- 3.12 「南海堺駅ビル」建設工事着工
- 3.23 高速バス8路線を湊町バスターミナル(OCAT)へ乗り入れ
- 3.31 南海本線(岸和田市)連続立体交差事業(和泉大宮～蛸地蔵間)が完了
- 4.1 堺東駅前～鳳・西支所前間で鳳シャトルバス運行開始
- 4.15 直営店舗「マネケンなんばCITY店」オープン
- 4.26 リムジンバス「河内長野線」運行開始
- 6.1 自動車部「泉佐野営業所」移転に伴い「泉南営業所」に改称
- 6.6 川勝泰司社長が大阪バス協会会長に就任(任期1年)
- 6.10 賃貸マンション「ベルメゾン堺」竣工
- 6.27 業務組織を変更 (①各事業本部を営業本部に、各本部の企画部を統括部に改称②総務部・人事部・経理部の課制を廃止し、各本部の部課を統合③広報課を広報部に、情報システム部を情報システム室に改組)
- 7.6 さやま遊園「さやまプールPAO」オープン

1996年
〔7月〕
アトランタオリンピック開幕
〔12月〕
ペルー日本大使公邸人質事件発生
●住専問題
●O-157騒動

平成9年 (1997)

- 7.29 2000系新造車両14両の営業運転を順次開始
- 8.9 「難波地区再開発地区計画」の都市計画決定
- 9.11 南海本線貝塚中央線単独立体交差化工事（貝塚～二色浜間）下り線高架が完成し、使用開始
- 10.26 南海線ダイヤ改正（土・休日ダイヤ導入、天下茶屋に空港特急「ラビートβ」・空港急行・区間急行・準急行停車ほか）
- 11.2 南海橋本林間田園都市「城山台ビュー・ストリート」分譲開始
- 11.15 小原田車庫完成
- 11.24 高野線ダイヤ改正（土・休日ダイヤ導入、天下茶屋に区間急行・準急行停車ほか）
- 11.24 インターネット上にホームページを開設
- 12.5 天下茶屋駅に当社で初めて点字音声案内板を設置
- 12.24 南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業（浜寺公園～北助松間・羽衣～伽羅橋間）が都市計画決定

- 1.8 乗合バスの運賃改定を実施（平均改定率3.7%）
- 2.22 みさき公園のイルカ2頭を中国・青島の水族館に譲渡
- 2.26 空港連絡橋防風柵の供用を開始
- 3.21 「難波地区再開発地区計画」のA-1地区基本構想まとまる
- 3.24 新会計システム「パスポート」稼働
- 3.24 「南海日本橋ビル」竣工
- 3.28 なんばCITYの本館地下2階に「時の広場」がオープン
- 4.1 消費税率改定（5%）に伴い、鉄道（平均改定率1.94%）・高速バスの運賃を改定
- 4.1 駅係員にグリーティングスタッフを導入
- 4.5 「南海和歌山ビル」をリニューアル
- 4.24 「南海さやまハーモニータウン」開発許可取得
- 6.27 業務組織を変更（①不動産営業本部と流通営業本部の課制を廃止し、流通営業本部の営業部を直営事業部に改称②建設部の各工事事務所〈課レベル〉を廃止③秘書室を秘書部に改組）
- 7.1 「3・3・SUNフリーきっぷ」発売開始（近畿日本鉄道・名古屋鉄道と3社共同）
- 7.19 2000系新造車両16両の営業運転を順次開始
- 7.28 直営店舗「アンスリー」1号店が難波駅2階中央口にオープン
- 8.6 厚生寮「みなとクラブ」開設
- 9.29 玉出総合事務所が竣工
- 10.1 泉佐野市で公共施設巡回バスの受託運行開始
- 10.4 堺・金岡・東山・光明池のバス営業所管内路線に土曜ダイヤを導入
- 12.3 「南海堺駅ビル」駅施設の供用を開始

1997年
〔2月〕
神戸で「酒鬼薔薇」事件
〔3月〕
大阪ドームオープン
〔7月〕
香港、中国に返還される
〔8月〕
ダイアナ妃死去
●大手金融・証券の破綻相次ぐ

平成10年 (1998)

- 1.22 直営店舗「アンスリー金剛店」オープン
- 3.20 新電力指令システムが稼働
- 3.30 関西国際空港内（ポートターミナル線）でノンステップバス運行開始
- 3.30 「ショップ南海新今宮」オープン
- 3.30 直営店舗「アンスリー新今宮店」オープン
- 3.30 みさき公園でリフトを新設し、既設リフトとともに無料化
- 4.6 高速バス「大阪～徳島線」運行開始
- 4.15 「南海堺駅ビル」竣工
- 4.28 ストアードフェアカードの名称が「コンパスカード」に決まる
- 5.9 南海線一部ダイヤ変更
- 5.26 ㈱南海ホリディエンタープライズ設立

1998年
〔2月〕
長野冬季オリンピック
〔4月〕
明石海峡大橋開通
〔6月〕
日本チームサッカーW杯に初出場
〔7月〕
和歌山カレー毒物事件

- 7.15 南海線・高野線の一部一般車両に弱冷車を設定
- 7.23 難波再開発A-1地区の実施計画を発表
- 8. 3 直営店舗「アンスリー堺東店」オープン
- 8.14 1000系新造車両6両の営業運転を開始
- 9. 1 「ショップ南海天下茶屋」オープン
- 9. 1 直営店舗「アンスリー天下茶屋店」オープン
- 9. 2 浜寺公園駅と諏訪ノ森駅の西駅舎が、交通関係では大阪府下初の登録文化財に登録
- 9.30 株主優待制度を改正（株主優待乗車証を磁気化、6回乗車カードを贈呈）
- 10. 1 大阪スタジアム興業(株)と合併
- 10. 1 業務組織を変更（①経営計画室を経営政策室に、関連事業室をグループ事業室に改称②不動産営業本部を住宅営業本部と不動産営業本部に分割・再編成③スタジアム事業部と営業推進室を新設④難波・天下茶屋開発室を難波開発室に改組）
- 10. 1 ストアードフェアシステムの一部がスタート（改札機に直接投入できる回数券カードなどを発売）
- 11. 1 難波再開発A-1地区の大阪球場施設解体撤去工事開始
- 11. 4 ストアードフェアシステムの入出場情報確認システム稼働
- 11.18 「新規事業提案制度」を創設
- 11.20 南海本線貝塚中央線単独立体交差化工事（貝塚～二色浜間）上り線高架が完成し、全線高架使用開始
- 12. 1 難波駅2階中央口に「コンパスショップ」オープン

平成11年 (1999)

- 1.27 旅客サービス情報ネットワークシステム「コンパスネット」稼働
- 1.30 「南海さやまハーモニータウン」街びらき
- 2. 1 リムジンバス「茨木線」運行開始
- 3. 1 31000系新造車両4両の営業運転を開始（特急「こうや」「りんかん」として運用）
- 3.27 直営店舗「無印良品いずみおおつCITY店」オープン
- 4. 1 スルッとKANSAI対応「南海コンパスカード」発売開始
- 4. 1 バス「環境定期券制度」導入
- 4. 1 熊取町内循環バスの受託運行開始
- 4. 2 南海フェリー(株)がフェリー航路を「和歌山～小松島」から「和歌山～徳島」に変更
- 4.14 南海ウイングバス金岡(株)と南海ウイングバス南部(株)を設立
- 4.26 なんばCITYのリニューアル（約12,000㎡）が完成
- 5. 7 貴志川線の竈山～岡崎前間に新駅「交通センター前駅」を開業
- 5. 7 貴志川線ダイヤ改正（土・休日ダイヤ導入、交通センター前停車ほか）
- 5.29 「南海アムズ泉佐野上町」分譲開始
- 6.29 川勝泰司社長が会長に、吉田二郎副社長が社長に就任、吉村茂夫会長が相談役に就任
- 6.29 業務組織を変更（①経営政策室・グループ事業室・情報システム室・監査部を統括する経営統括本部を新設②秘書部・総務部・広報部・人事部を総務本部に、経理部と資材部を経理本部に統合。用地管理部を管財部に改称して経理本部に編入③工務部と電気部を施設部に統合④不動産営業本部と流通営業本部を都市営業本部に統合⑤難波開発室を難波開発本部に改組し、同本部に開発部と建設部を新設、スタジアム事業部を編入）
- 7.19 南海本線泉大津市内連続立体交差化工事（北助松～忠岡間）に本格着工
- 9.29 (株)ホリデイイン南海と(株)淡の輪観光を清算

1999年
〔5月〕
しまなみ海道全線開通
〔6月〕
ソニーが「アイボ」発売
〔9月〕
東海村で臨界事故
●「だんご3兄弟」大ヒット
●2000年(Y2K)問題

平成12年 (2000)

- 10. 1 南海ウイングバス金岡(株)と南海ウイングバス南部(株)が営業開始
- 10.26 1000系新造車両6両の営業運転を開始
- 11. 1 全社情報ネットワーク完成
- 11. 1 難波再開発A-1地区建設工事開始
- 12. 3 列車ダイヤ作成支援システムを導入
- 12.31 コンピュータ西暦2000年問題緊急対策本部設置

- 1.15 「南海くまとり・つばさが丘」街びらき
- 1.18 南海電鉄グループ顧客紹介制度導入
- 3. 1 堺シャトルバスで「南蛮行列」をデザインしたノンステップバス9両を導入
- 3. 1 リムジンバス「徳島線」運行開始
- 3. 6 直営店舗「モバイル南海難波中央口店」オープン
- 3.27 直営店舗「モバイル南海堺東店」オープン
- 3.27 鬼ヶ城観光開発(株)を清算
- 3.29 株紀の川苑を清算
- 3.30 新型軌道検測車導入
- 3.31 大阪市内連続立体交差事業(萩ノ茶屋～玉出間)が完了
- 4. 1 さやま遊園閉園
- 4. 1 大阪湾フェリー(株)が、資産を南海マリンアセット(株)に、航路を南海淡路ライン(株)に譲渡
- 4. 7 なんばクリエイターファクトリー第1期生入塾式開催
- 4.11 1000系新造車両6両の営業運転を開始
- 4.14 「ハーベストの丘」直通バス運行開始
- 6. 1 希望退職およびニューライフ支援措置を実施
- 6. 1 岸和田市でコミュニティバス「ローズバス」の受託運行開始
- 6. 2 南海アミューズメント(株)設立
- 6.26 南海マネジメントサービス(株)設立
- 6.29 業務組織を変更(①難波開発本部と都市営業本部を難波・都市営業本部に統合②旧難波開発本部の開発部を難波開業準備部に、建設部を難波建設部に改称し、スタジアム事業部を直営事業部に統合③広報部・レジャー事業部・工場課を廃止④バス営業本部営業部の車両課を保安車両課に改称⑤経営統括本部に調査部を新設)
- 7. 1 複合商業施設「プラットプラット」が堺駅前にオープン
- 7. 1 直営店舗「無印良品堺プラットプラット店」オープン
- 7. 1 南海アミューズメント(株)にみさき公園の運営を委託
- 7. 8 みさき公園「ぶ～るらんどRiO」に「ウォータージャングル」設置
- 7.13 車両連結部に転落防止装置設置開始(14年2月25日、全車両への設置完了)
- 7.28 金剛駅前～泉ヶ丘駅前間を結ぶコミュニティバスにノンステップバス14両導入
- 9. 1 泉北営業所管内でバスカードシステム導入
- 9.15 「南海シティハイツ天下茶屋」分譲開始
- 9.30 南海本線貝塚中央線単独立体交差事業(貝塚～二色浜間)が完了
- 10. 1 鉄道営業本部とバス営業本部の業務体制を一部変更(高師浜線・多奈川線・加太線(中松江～加太)・高野線(下古沢～高野山)の各駅の業務を南海ビルサービスに委託、千代田工場の工場業務を南海車両工業に委託、一部バス路線を南海ウイングバス金岡と南海ウイングバス南部に譲渡および管理委託ほか)
- 10. 2 堺市と共同で「ふれあいバス」運行開始
- 10. 2 美原町で公共施設循環バス「みはらふれあい号」の受託運行開始
- 10.14 第1回「近畿の駅百選」で浜寺公園駅と関西空港駅が認定
- 10.31 南海保険サービス(株)設立

2000年
〔2月〕
大阪府に日本初の女性知事
〔4月〕
介護保険制度発足
〔7月〕
株スルッとカンサイ設立
〔8月〕
三宅島噴火
〔9月〕
シドニーオリンピック開幕
〔11月〕
イチローの米大リーグ移籍
が決定
交通バリアフリー法施行

平成13年 (2001)

- 11. 1 ウェブ・サイト「NATTS NET」開設
- 11. 1 フリーペーパー「NATTS」創刊
- 11.21 直営店舗「なんば小町」オープン
- 12.23 高野線ダイヤ改正（早朝・深夜時間帯に特急増発、天下茶屋に特急・急行を停車、汐見橋～岸里玉出間でワンマン運転実施ほか）
- 12.23 高野線で女性車掌が乗務開始
- 12.23 狭山遊園前駅を「大阪狭山市駅」に改称
- 12.25 「大阪府立臨海スポーツセンター」（りんスポ）の運営受託
- 12.26 ㈱南海ホテルアンドトラベルと南海レジャー開発㈱を設立
- 12.27 直営店舗「アンスリー堺店」オープン

- 1.16 リムジンバス「西宮線」運行開始
- 2. 1 ㈱南海東京ビルディング、南海不動産㈱、㈱南海ホームが合併し、商号を南海不動産㈱に
- 2.21 大阪湾フェリー㈱を清算
- 3. 1 河内長野営業所管内でバスカードシステム導入
- 3.15 川勝泰司会長が取締役相談役に就任
- 3.24 南海線ダイヤ改正（空港特急「ラビートα」一部列車を新今宮・天下茶屋に停車、高師浜線・多奈川線・加太線・和歌山港線でワンマン運転実施ほか）
- 3.24 座席指定料金と45kmまでの特別急行料金を変更（大人510円を500円に、小児260円を250円に値下げ）
- 3.27 直営店舗「モバイル南海初芝店」オープン
- 3.30 タクシー事業から撤退（タクシー事業子会社7社の経営権を譲渡）
- 4. 1 大阪府立大学大学院なんばサテライト教室が南海日本橋ビルに開校（15年10月1日にパークスタワーへ移転）
- 4. 2 堺市内でバス優先化施策（PTPS、バスロケーションシステム）を実施
- 5.16 エヌ・エス・レジャー開発㈱を清算
- 5.22 ㈱ブルーム南海を清算
- 5.23 南海バス㈱設立
- 5.26 南海・林間田園都市「彩の台」街びらき
- 6. 1 光ファイバーケーブル芯線賃貸事業を開始
- 6. 1 大阪狭山市循環バスの受託運行開始
- 6.28 吉田二郎社長が会長に、山中諄常務が社長に就任
- 6.28 業務組織を変更（①経営統括本部に法務部を新設②S C営業部と直営事業部を流通営業部に統合）
- 7.13 橋本技術事務所が竣工
- 9. 1 光明池営業所・東山営業所管内でバスカードシステム導入
- 9.28 北欧フードサービス㈱の経営権を譲渡
- 9.30 「大阪球場スポーツセンター」の営業終了
- 10. 1 直営バス事業を南海バス㈱に譲渡
- 10. 2 直営店舗「アンスリー貝塚店」オープン
- 10.13 「南海貝塚住宅」分譲開始
- 10.14 第2回「近畿の駅百選」で難波駅と堺駅が認定
- 11. 9 新和歌遊園㈱を清算
- 11.14 ㈱シーエス・インスペクター設立
- 11.22 難波再開発A-1地区建設工事の上棟式を実施
- 11.30 1000系新造車両4両の営業運転を開始
- 12. 4 直営店舗「ハーゲンダッツカフェなんばCITY店」オープン
- 12.21 直営店舗「アンスリー南海なんば駅北口店」オープン

2001年
〔2月〕
えひめ丸事故
〔3月〕
ユニバーサル・スタジオ・ジャパンオープン
〔6月〕
池田小事件
〔9月〕
アメリカで同時多発テロ発生
〔12月〕
敬宮さまご誕生
●国内で初めてBSEが発覚

平成14年 (2002)

- 1.12 「南海シティコート金剛」分譲開始
- 1.18 バランスシートの透明化と収支改善策を発表
- 1.31 南海フェリー(株)が高速船事業から撤退
- 3. 1 特定認定鉄道事業者に認定
- 3.15 南海地所(株)、南海恋野ゴルフ倶楽部(株)、(株)南海物流センター、南海レジャー開発(株)を合併
- 3.23 「ショップ南海天下茶屋北」オープン
- 4. 1 友ヶ島の観光事業の運営から撤退
- 4. 1 (株)アド南海設立
- 4.27 「南海シティコート岸和田」分譲開始
- 5.26 和歌山港～水軒間の鉄道事業を廃止
- 5.26 南海本線泉佐野市内連続立体交差化工事および空港線建設工事上り線高架が完成し、使用開始
- 5.31 (株)湯の峯荘を清算
- 6.27 業務組織を変更(①創生120推進室を新設②経営統括本部を解体し、創生120推進室・法務部・監査部を独立③経営政策本部を新設し、同本部に経営企画部・グループ第1事業部・グループ第2事業部・グループ第3事業部を新設④難波開業準備部と難波建設部を難波開発推進部に統合⑤業務支援センターを新設⑥情報システム業務の南海マネジメントサービスへの外注化に伴い情報システム部を廃止。調査部を廃止⑦保線課と工事課を工務課に、健康管理センターを人事部に統合)
- 9. 5 「南海狭山二丁目住宅地」開発許可取得
- 9. 7 「難波場外勝馬投票券発売所(ウインズ難波)」がリニューアルオープン
- 9.14 みさき公園に新遊戯具「ドラゴンコースター」導入
- 9.17 難波再開発A-1地区の愛称が「なんばパークス」に決定
- 9.17 なんばパークスのオフィスピルの名称が「パークスタワー」に決定
- 9.18 (株)南汽観光を清算
- 9.28 「南海シティハイツ天下茶屋ステーションフロント」分譲開始
- 10.14 第3回「近畿の駅百選」でみさき公園駅と高野山駅が認定
- 12. 2 「企業倫理ホットライン」制度を導入

2002年
〔1月〕
EU共通通貨「ユーロ」スタート
〔5月〕
日韓共催W杯開幕
〔9月〕
日朝首脳会談で拉致問題浮上
〔12月〕
日本人から同時に2名ノーベル賞受賞
●大手企業での牛肉偽装事件相次ぐ

平成15年 (2003)

- 1.24 南海観光バス(株)と和歌山南海観光バス(株)の経営権を譲渡
- 2.18 「ショップ南海岸和田」オープン
- 2.22 南海線ダイヤ改正(空港特急「ラビートa」全列車を新今宮・天下茶屋・泉佐野・りんくうタウンに停車ほか)
- 2.24 南海線で女性専用車両を導入
- 3. 5 高石市内連続立体交差事業で移転した羽衣無線交換局の使用開始
- 3.24 キャッシュ・マネジメント・システム(CMS)を導入
- 3.31 直営店舗「アンスリー河内長野店」オープン
- 4. 1 「社内ベンチャー制度」を導入
- 4. 1 「遺児育英年金制度」を創設
- 4. 1 新人事システム(目標管理システム)を導入
- 4. 1 高石市内連続立体交差事業で移転した羽衣変電所の使用開始
- 4. 3 「南海サウスタワーホテル大阪」建物についてラッフルズ・インターナショナル・リミテッドとの賃貸借契約を締結
- 4.10 運輸教習所にCAIシステム導入
- 4.23 なんばパークス屋上公園の名称が「パークスガーデン」に決定
- 4.26 「南海シティコート金剛プラザ」分譲開始
- 4.28 南海リテールサービス(株)を清算
- 5. 3 紀宮さまが高野山～関西空港間をご乗車
- 5.27 (株)白浜エンタープライズの経営権を譲渡

2003年
〔3月〕
米英軍イラクへの攻撃開始
〔9月〕
阪神タイガースがリーグ優勝
〔12月〕
BSE問題で米国産牛肉の輸入を停止
●アジア各地で新型肺炎SARSが流行

- 5.29 吉田二郎会長が日本民営鉄道協会会長に就任（任期2年）
- 5.31 高野線ダイヤ改正（「快速急行」を導入、特急「りんかん」を橋本でJ R和歌山線と接続向上ほか）
- 6. 2 高野線で女性専用車両を導入
- 6. 9 葉加瀬太郎氏のなんばパークスイメージング・プロデューサーへの就任を発表
- 6.21 「南海狭山二丁目住宅地」街びらき
- 6.27 業務組織を変更（①お客さまサービス部を新設②難波開発推進部をなんばパークス営業部に改称）
- 7. 7 「ホリディイン南海大阪」を「ホテルリーヴァ南海」に改称
- 8.20 なんばパークス第1期商業施設の出店テナントを発表
- 8.26 歳前横断デッキ竣工
- 9. 1 「スイスホテル南海大阪」オープン（16年4月27日グランドオープン）
- 9.24 紀伊勝浦観光船株を清算
- 10. 6 なんばパークス竣工式・開業記念内覧会を開催
- 10. 7 なんばパークスグランドオープン（入場者約19万7千人）
- 10. 7 ショッピングストリート「カーニバルモール」オープン
- 10. 7 なんばCITY南館をリニューアル
- 10.10 南海スポーツ株の経営権を譲渡
- 10.14 第4回「近畿の駅百選」で諏訪ノ森駅・和歌山市駅・林間田園都市駅が認定
- 11. 1 関西空港駅構内の終日全面禁煙を実施
- 12. 1 なんばパークスが「大阪活力グランプリ2003」を受賞
- 12.15 難波駅・関西空港駅構内の終日全面禁煙を実施
- 12.20 フランチャイズ店舗「アンスリー泉ヶ丘店」オープン

平成16年 (2004)

- 2.16 車内での携帯電話マナーを関西鉄道事業者20社局で統一
- 2.23 空港特急「ラビート」（50000系）と1000系でボディ広告の受託開始
- 2.25 「特急チケットレスサービス」「定期券予約サービス」開始
- 3. 1 南海鳴門観光開発株を清算
- 3.31 金剛駅改造工事完成
- 4. 5 直営店舗「アンスリーなんばCITY店」オープン
- 4. 6 南海サウスタワーホテル株を清算
- 4.26 難波地区の流通・不動産賃貸事業の分社化を発表
- 5.10 南海都市創造株設立
- 6.29 業務組織を変更（①難波・都市営業本部の所管業務を分社化対象事業に限定し、ビル営業部と施設部をビル営業部に統合②不動産営業本部を新設し、同本部に住宅事業部と不動産部を新設③住宅営業本部を廃止④グループ事業部を三部制から二部制に統合⑤電気課と信号通信課を電気課に統合）
- 7. 1 南海電車・バス連絡定期券発売
- 7.24 高野山世界遺産登録記念乗車券発売
- 8. 1 「駅の銀行ATM“ひきだし上手”」の営業開始
- 9.30 株主優待制度を改正（「定期券式乗車証（電車・南海バス）」に代えて「軌道・バス割引付定期券式乗車証」を贈呈）
- 9.30 株南海徳島ビルディングの経営権を譲渡
- 9.30 貴志川線の鉄道事業廃止届出書を国土交通省に提出
- 10. 6 なんばパークスオープン1年で入場者約2122万人
- 12.15 南海興産株を清算
- 12.22 「コンプライアンスマニュアル」を策定

- 2004年
- 〔1月〕
- 自衛隊のイラク派遣開始
- 〔7月〕
- 「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産登録
- 〔8月〕
- アテネオリンピック開幕
- 〔9月〕
- 関西国際空港開港10周年
- 〔10月〕
- 新潟県中越地震発生
- 〔12月〕
- 紀宮さまご婚約発表
- 鳥インフルエンザ騒動
- プロ野球再編問題

平成17年 (2005)

- 1.24 撮影支援事業「南海ロケーションサービス」を開始
- 2. 1 ㈱南海ハートフルサービスを設立
- 3.10 なんばパークス第2期計画の概要を発表
- 3.16 ㈱南海ホテルアンドトラベルを合併
- 3.16 直営店舗「アンスリーなんばCITY東ビル店」オープン
- 3.25 ICカードシステム「PiTaPa」の導入時期を平成18年夏に決定
- 3.31 2300系新造車両8両の営業運転を順次開始
- 4. 1 業務組織を変更（難波地区の流通・不動産賃貸事業の分社化に伴い、難波・都市営業本部を廃止）
- 4. 1 南海都市創造㈱が営業開始
- 4. 1 新会計資材システムが稼働
- 4. 1 「アンスリー」の共同本部準備室を設置し、仕入・運営体制を一元化
- 4. 6 役員退職慰労金制度の廃止と役員報酬制度の改定を発表
- 4.19 なんばパークス第2期建設工事安全祈願祭を実施
- 5.13 和歌山港線中間3駅の廃止日を平成17年11月27日に決定
- 5.16 みさき公園で「シマウマの赤ちゃん命名権」のインターネットオークションを実施
- 5.27 フランチャイズ店舗「アンスリー和泉中央店」オープン
- 6. 1 創業120周年記念式典を挙行
- 6. 1 南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業（浜寺公園～北助松間・羽衣～伽羅橋間）に本格着工
- 6. 9 貴志川線の廃止日を平成18年4月1日に繰り下げることを決定
- 6.17 創業120周年記念事業「南海沿線リレーフォーラム」（第1回）を堺市で開催
- 6.29 吉田二郎会長が相談役に就任
- 6.29 執行役員制度を導入
- 6.29 業務組織を変更（①創生120推進室に代わり進化123計画推進室を新設②経営政策本部を経営政策室に改称し、同室に事業開発部を新設③法務部と監査部を法務監査部に統合④総務本部にIR広報部を新設⑤営業推進室を営業推進部として鉄道営業本部に移管し、営業部を運輸部に改称）

2005年
〔3月〕
愛・地球博開幕
〔4月〕
個人情報保護法施行

あとがき

創業以来通算9番目の社史となる本書は、平成7年(1995)から創業120周年を迎えた平成17年(2005)までの10年間にわたる当社の歩みを記録しています。

20世紀から21世紀へと人類の歴史が新たな章に踏み出したこの10年、当社は改革への挑戦をたゆまず進め、新しい時代にふさわしい企業への変貌を目指してきました。その確かな歩みをわかりやすく紹介するため、本文中に当時の写真を数多く挿入するとともに、担当者の苦労談や沿線にまつわるコラムを掲載するなど、親しみやすく読みやすい構成を心がけました。

「歴史に学ぶ」という言葉があります。当社が今後も発展し、永続していくためには、幾多の艱難を克服したこの10年間を振り返り、そこから学ぶことで、未来への足がかりとすることがあると思います。その際に本書がその一助となれば幸いです。

最後に、本書の編集制作にご協力いただいた社内外の皆さまに厚くお礼申し上げます。

IR広報部

創業120周年記念

1995—2005
南海電鉄最近の10年
〈改革への挑戦〉

平成17年11月発行

編集発行 南海電気鉄道株式会社
大阪市中央区難波五丁目1番60号
URL <http://www.nankai.co.jp/>

印刷 南海印刷株式会社

協力 株式会社電通関西支社

株式会社コミニケ

表紙・カバーデザイン 大柱公人