

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く難工事だったが、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

2300系車両導入

05

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)〕

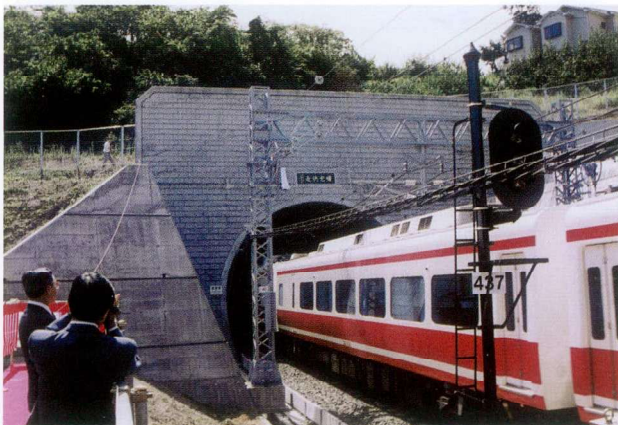
関西国際空港アクセスとして都市計画道路貝塚中央

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。

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



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㊦、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 ha 、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。

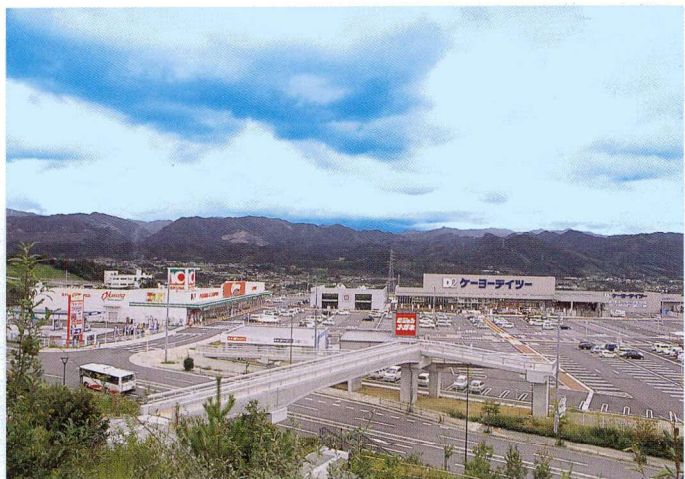
橋本市は北を大阪府、東を奈良県に接している「阪・奈・和」エリアであり、歴史的にも高野街道と伊勢街道の要衝であった。紀の川が市域を東西に横切り、北部は金剛生駒紀泉国定公園、南部はかつらぎ高野山系県立自然公園という緑あふれる環境である。紀の川北側の丘陵地南斜面に広がる「隅田A」地区(面積272.1 ha 、計画戸数4,800戸、計画人口18,000人)は日照と眺望に恵まれた好立地にあり、工事が一部完成した13年5月に「彩の台」として街びらきし、分譲を開始した。

周辺環境にとけ込むよう、開発区域の中心には幅約30 m の緑道「グリーンモール」と「風の公園」および約2 ha 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「ムーンミン谷こども園」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)



無印良品堺プラットプラット店 (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

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。