



南海電鉄 最近の10年
2005-2015

創業130周年記念
南海電気鉄道株式会社

創業130周年記念



南海電鉄 最近の10年
2005-2015

ごあいさつ



「阪堺鉄道」が、明治18年12月に難波～大和川間を小型蒸気機関車で開通させたのが当社の創業であり、おかげさまで今年130周年を迎えました。

民間資本のみで初めて鉄道事業を開業するまでの道のりは決して平坦なものではなく、また開業後におきましても、路線の延伸、電化工事、戦火からの復興など、苦難の連続でありました。130年の長きにわたり事業を継続し、発展を続けてこられましたのも、先輩諸氏のたゆまぬ努力の賜ものであり、ご利用いただいていたお客さま、沿線地域の皆さま、株主の皆さまなど、当社を温かく見守ってきてくださった多くの方々のご支援のおかげであります。ここに改めて敬意と謝意を表したいと存じます。

さて、平成10年代に入って以降、株主の皆さまや役職員にも痛みを伴う経営改革を断行いたしました結果、財務体質や収支構造の改善などの基礎固めを図ることができました。これら改革を将来へのさらなる飛躍・成長につなげるべく、最近の10年では、東京証券取引所への上場による知名度向上や経営管理体制の強化、なんばをはじめとする沿線エリアの魅力向上策の推進、泉北高速鉄道のグループ化による業容拡大など、経営基盤の強化に全力を傾注してまいりました。

今後も引き続き、公共交通事業を中心に、「安全・安心」と「お客さま目線での行動」を徹底し、社会の信頼にこたえるべくグループ一丸となって企業価値の向上に努めてまいります。

本書をご覧いただく皆さまには、当社グループの今後の取組みへのより一層のご支援、ご鞭撻をお願い申しあげて、発刊にあたってのごあいさつといたします。

平成27年12月

取締役会長

山中 淳

刊行にあたって



おかげをもちまして、本年、当社は創業130周年を迎えることとなりました。

当社は、わが国初の純民間資本による鉄道会社「阪堺鉄道」として創業して以来、明治・大正・昭和における激動の時代を生き抜き、平成に入ってからバブル経済崩壊などによる危機的状況をも乗り越えてまいりました。

この10年におきましても、少子高齢化の進展や沿線就労人口の減少に加え、東日本大震災の影響による電力供給不安など、厳しい経営環境下に置かれてきましたが、高野山をはじめとした沿線への旅客誘致に注力するとともに、泉北高速鉄道の子会社化して業容拡大を図るなど、経営基盤の強化に向けて各種施策に取り組んでまいりました。

創業130周年の節目にあたる本年は、私自身にとりまして、6月に社長に就任し、大きな変革の年と相成った次第ですが、同じく本年度からスタートしました中期経営計画「深展133計画」の完遂こそが私に課せられた使命であると認識し、スピード感とチャレンジ精神をもって、グループ全体のリーダーシップを力強く発揮してまいり所存であります。

本書は、この10年間のみならず130年の歴史を振り返り、新たな時代への糧とするため刊行いたしました。ご支援・ご協力いただいております皆さまにご高覧いただくことで、当社に対して深いご理解を賜り、今後一層のご支援をいただけましたら幸いに存じます。

平成27年12月

取締役社長兼CEO

遠北 光彦

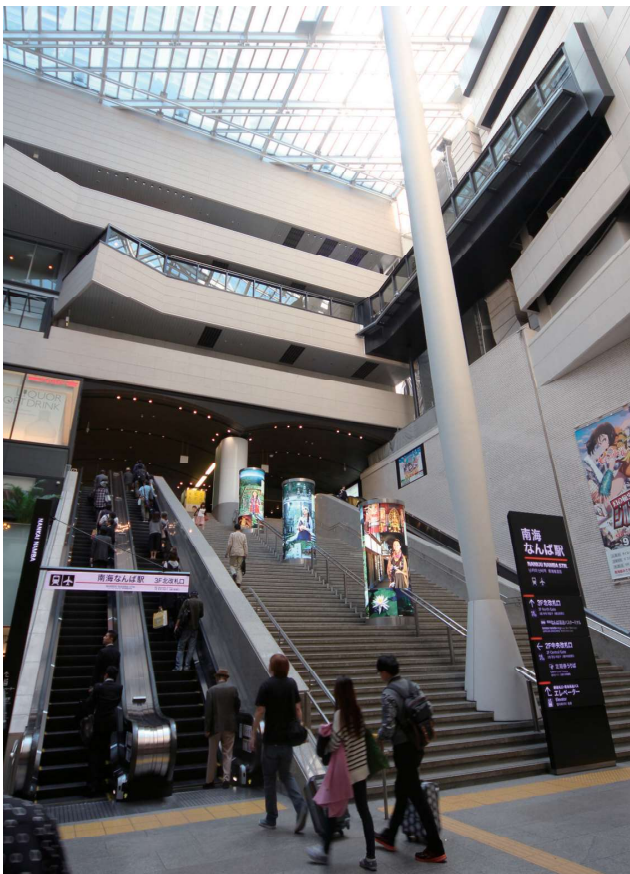
運輸業(鉄道・軌道)

空港線では、国内はもとより外国からのお客さまが急増。観光・インバウンド対応を進めるとともに、南海本線、高野線においても駅施設の整備、新型車両の導入に取り組みました。

駅



難波駅(3階北改札口)



難波駅(なんばガレリア)



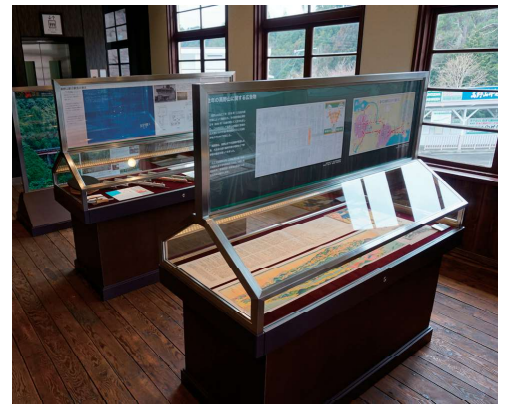
難波駅(駅サービスセンター)



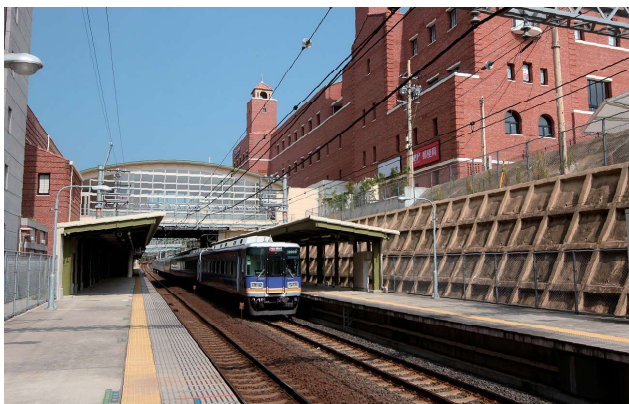
浜寺公園駅



高野山駅



高野山駅 (資料展示コーナー)



和歌山大学前駅



関西空港駅

鉄道車両



特急「ラビット」50000系





こうや鉄道「天空」



特急「サザン」10000系(旧塗装)



特急「サザン」12000系



特急「りんかん」11000系



特急「こうや」30000系



特急「こうや」 31000系



8000系



8300系



2300系



ケーブルカー



泉北高速鉄道「7020系」

軌道車両



阪堺電気軌道「堺トラム」



阪堺電気軌道「モ161形車」(レトロ復元車両)

運輸業 (バス・フェリーほか)

路線バスやコミュニティバスの運行によって、地域のニーズに対応。さらには、高速バス、空港リムジンバスなど、様々な側面から公共交通機関としての使命を果たしています。

陸運



南海バス



南海バス (関西空港リムジンバス)



南海バス (泉北コミュニティバス)



和歌山バス



関西空港交通



南海りんかんバス



徳島バス



御坊南海バス



サザントランスポートサービス



南海車両工業 (千代田工場イベント)



南海エクスプレス

船舶



熊野交通「瀨峡ウォータージェット船」



南海フェリー「かつらぎ」



南海フェリー「つるぎ」

不動産業

「なんばターミナル再生計画」の進展に伴い、世界に開かれた玄関口にふさわしい施設・設備が次々と誕生。不動産販売では、とりわけ分譲マンション事業が好調に推移しました。

賃貸ほか



南海ビルとスイスホテル南海大阪



フレイザーレジデンス南海大阪



フレイザーレジデンス南海大阪(エントランス)



パークスタワー



南海堺駅ビル



南海東京ビル

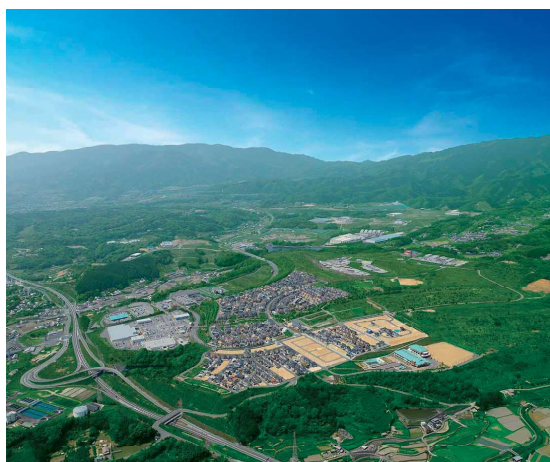


泉北高速鉄道「北大阪流通センター」

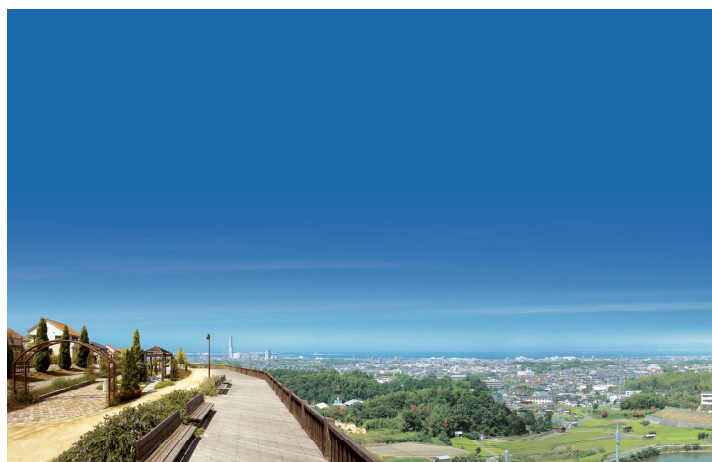


南海なんば第1ビル(右奥はなんばグランドマスターズタワー)

住宅開発



南海・林間田園都市「彩の台」



南海くまどり・つばさが丘

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



堺東ヴェューモ



ヴェリテ帝塚山万代



ビッグカーサ 堺しらすぎ駅前

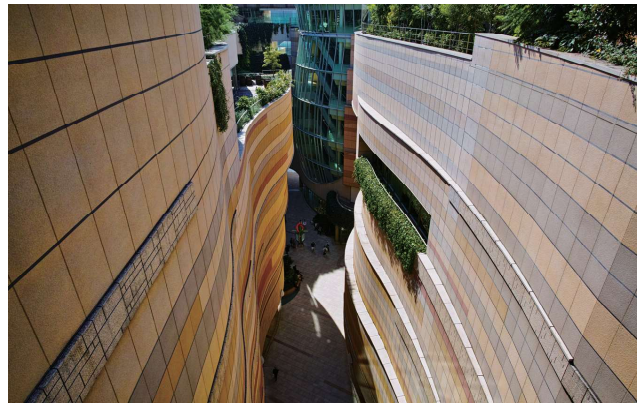
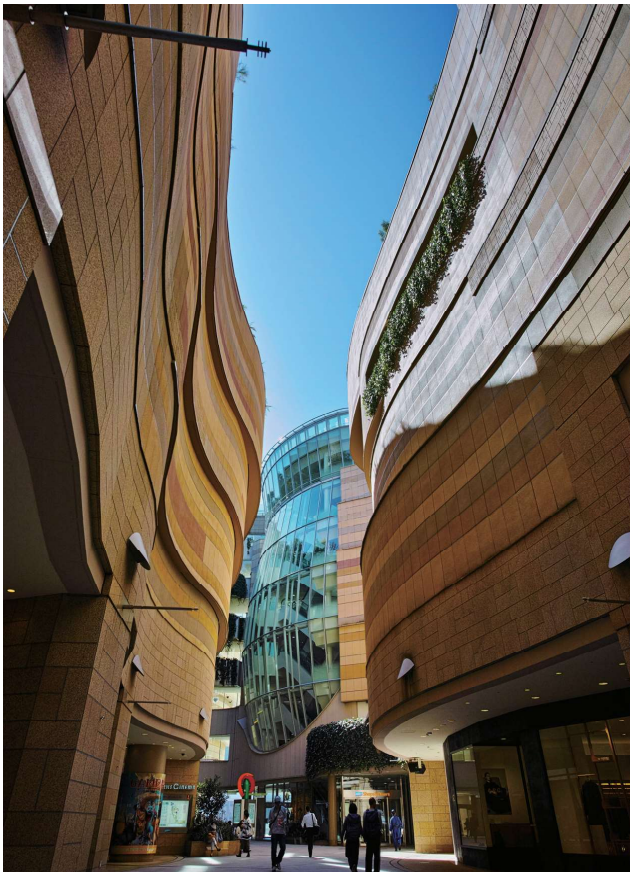
流通業

「なんばエリア」のにぎわいは、新たな街づくりとリニューアルによって創出されてきました。なんばを変えた活性化のエネルギーは、駅ナカ、高架下、沿線地域に向かっています。

沿線



なんばパークス Shops & Diners





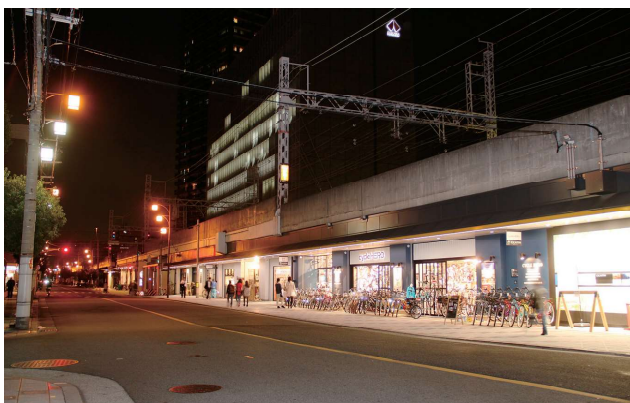
なんばCITY (本館地下1階)



なんばCITY (本館地下2階)



なんばこめじろし



なんばEKIKANプロジェクト



なんばEKIKANプロジェクト (共用空間)



パンジョ



プラットプラット



ekimo天王寺



N.KLASS三国ヶ丘



N.KLASS三国ヶ丘(2階)



ショップ南海



アンスリー



NASCO+(ナスコプラス)



南海そば

南紀



静峡めぐりの里 熊野川



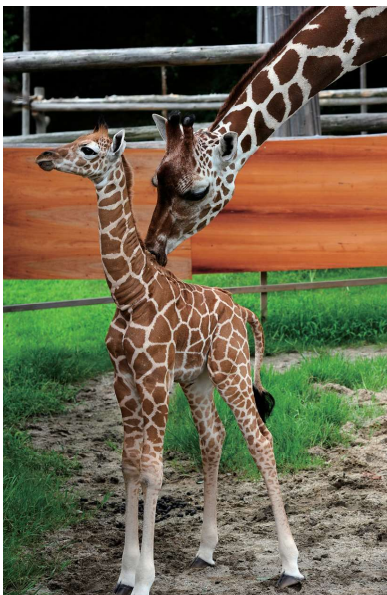
古道歩きの里 ちかつゆ

レジャー・サービス業/その他の事業

みさき公園をはじめレジャー・サービス業では、活性化に向けた新たな取組みを開始。葬祭事業やシニアビジネスなど、新規事業にも積極的に進出しました。



みさき公園 (イルカショー)



みさき公園 (バンパーボート)



みさき公園



南海トラベルサロン



ホテル中の島(紀州潮間之湯)



ホテル中の島(ロビー)



ホテル中の島(潮間亭)





大阪ゴルフクラブ



橋本カントリークラブ



ボートレース住之江



葬儀会館「ティア岸和田」



葬儀会館「ティア住之江」



南海ライフリレーションあびこ道



南海辰村建設



南海ビルサービス



南海印刷

目次

ごあいさつ	取締役会長 山中 諄	2
-------	------------	---

刊行にあたって	取締役社長兼CEO 遠北 光彦	3
---------	-----------------	---

口絵

運輸業(鉄道・軌道)	4
運輸業(バス・フェリーほか)	8
不動産業	10
流通業	14
レジャー・サービス業/その他の事業	18

南海120年略史	23
----------	----

南海電鉄 最近の10年

第1章 経営の最近10年

1. 進化123計画(平成17~19年度)	36
2. 堅進126計画(平成20~22年度)	41
3. 凜進130計画(平成23~26年度)	45
4. 深展133計画(平成27年度~)	49

第2章 各セグメントの最近10年

I. 運輸セグメント	54
1. 鉄道事業	54
2. その他運輸事業	68
II. 不動産セグメント	72
III. 流通セグメント	78
IV. レジャー・サービス、建設、その他セグメント	84

南海電気鉄道 創業130周年記念対談

「伝統と先進~なんばエリアと沿線の魅力」	90
遠北光彦社長 × 川田裕美さん	

資料編

南海グループ	100
最近10年の業績推移	106
路線図	108
会社の沿革	109
業務組織図	110
役員任期一覧	111
役員	112
年表(平成17~27年)	114

あとがき	122
------	-----

創業130周年記念



南海電鉄 最近の10年 2005-2015

南海120年略史

わが国最古の私鉄の創業

阪堺鉄道から南海鉄道へ

電車時代の到来

南海鉄道の拡充

高野線の形成

バス事業への進出

阪和電鉄との競争と戦時統合

新生南海のあゆみ

南海圏の拡充

新空港関連事業

なんばパークスのオープン

総合生活企業を目指して

改革への挑戦

南海120年略史

わが国最古の私鉄の創業

明治17年(1884)6月、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名が発起人となり、わが国初の純民間資本による鉄道会社「大阪堺間鉄道」が設立され、敷設免許を受けた。その名のとおり大阪と堺を結ぶ鉄道「大阪堺間鉄道」は、同年11月「阪堺鉄道」と改称。これが当社の前身であり、130年におよぶ歴史の始まりでもある。

ミナミは、江戸期より道頓堀の芝居小屋・五座や法善寺横町のたいそうな賑わいで知られてはいたが、12年に施行された区制においても、その賑わいは北は堂島、南は道頓堀までで、道頓堀川を渡れば場末だったという。当時の難波駅周辺の様子について、昭和34年(1959)8月に刊行された『大阪歴史散歩』には次のように記されている。

「難波の歴史は南海電車の開通にはじまる。そのころ、難波界限は千日の墓地につづく一面のねぎ畑で、その中に流れていた難波新川は(中略)淋しい場所であった。ここに明治一七年わが国初の私鉄阪堺鉄道の岡蒸気が、八〇年の歩みを開始し、のちこれが南海

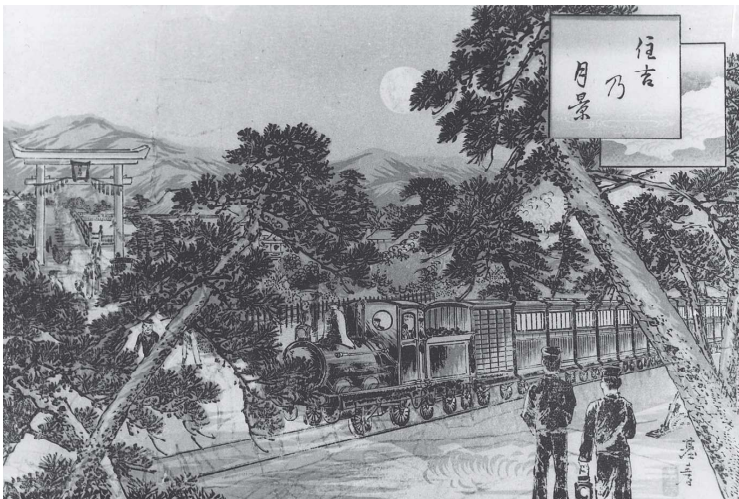
電車となり、維新後とりつぶしになったお蔵あとに、明治三七年専売局の煙草工場ができて、(中略)煙草を作ったのに前後して、難波新川の土橋付近で、大阪相撲が花やかな場所開きをするなど、ようやく難波に人が集まるようになった」(原文ママ)

鉄道建設工事は順調に進み、明治18年12月に難波～大和川間7.6kmを小型蒸気機関車で開通。その後、21年5月には、堺の吾妻橋まで路線を延ばし、当初の計画どおり難波～堺間の全線開通となった。

阪堺鉄道から南海鉄道へ

「阪堺鉄道」の開業をきっかけに全国で民間資本による鉄道建設が相次ぎ、第一次私鉄ブームが起こる。そうしたなか、明治22年(1889)に堺～和歌山間を結ぶ「紀泉鉄道」が計画され、24年には「紀阪鉄道」が発足した。

「紀泉鉄道」は「阪堺鉄道」の首脳陣らが別会社として設立したもので、実質的には「阪堺鉄道」の路線延長であったため、26年には両社の合併がまとりかけた。ところが、同時期に和歌山までの鉄道を出願し



左: 黒煙をはいて住吉大社前に行く蒸気列車—阪堺鉄道時代
右: 「道頓堀芝居前夜の景」

図中に電柱と白熱灯のランプが描かれている。

(『京阪土産名所図画二十葉』明治28年4月)

ていた「紀阪鉄道」とも協議のうえ出願を一本化することとなり、同年10月「紀阪鉄道」は「紀泉鉄道」と合併。新社名は「紀撰鉄道」から「南陽鉄道」に、その後さらに「南海鉄道」と変更された。このとき初めて名があがった「南海」こそ、東海道、中山道、山陽道など、古来よりの街道にちなんだ気宇壮大な名称だった。

28年に誕生した「南海鉄道」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、さらに延長工事を進め、36年3月、難波～和歌山市間を開通させた。こうして南海本線は全通したが、これと同時に和歌山市駅と紀和鉄道（現・JR和歌山線）を結ぶ連絡線が完成。大阪方面からの高野山参詣がすこぶる便利になり、相互直通運転も行われた。

なお、34年には梅田にも乗り入れている。33年に天下茶屋から分岐して「関西鉄道」（現・JR関西本線）天王寺停車場まで連絡する天王寺支線を開設。28年に天王寺～梅田間を開業していた「大阪鉄道」（現・JR大阪環状線）を吸収合併した「関西鉄道」と契約を締結し、住吉～梅田間の直通運転を実施した。

電車時代の到来

明治後期から大正にかけて、私鉄は汽車から電車の時代に移り、第二次私鉄ブームが起こった。この当時、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ている。

こうしたなか、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ていく。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）年には「阪堺電気軌道」を合併して阪堺線および平野線とした。なお、浜寺公園以南の電化も順次進められ、明治44年に難波～和歌山市間の全線を電化、同時に進められていた全線複線化工事は大正11年に完成している。

先述の「浪速電車軌道」の前身は、明治30年に創業された「大阪馬車鉄道」。住吉大社への参詣客や、当時天下茶屋にあった遊園地への行楽客の誘致を目指し、天王寺～住吉間を馬車鉄道で結ぶ計画だった。「南海鉄道」にとっては並行路線となることもあり、33年に天下茶屋～天王寺間を結ぶ天王寺支線を開業

羽車マークの由来

南海のマークは長い間「羽車」と呼ばれ、車輪の羽根（翼）が生えたものが使われてきた。最初に使われたのは、「阪堺鉄道」の創業後まもなく明治19年（1886）のこと。ドイツのとある農園が使用していた車体を譲り受けたところ、その車体の特別室の窓のカーテンに羽車のマークがあるのに気づいた。車に羽根が生えて飛ばば「速い」というシンボルになる。

当時の経営陣が気に入り、さっそく決定して会社のマークに採用したという。「南海鉄道」になっても、羽根の軸が左向きであったのを右向きに直ただけで、そのまま引き継がれた。



（『開通五拾年』昭和11年3月より）

するなどして対抗した。その後、費用がかさむばかりでなく運輸収入も伸び悩み、馬車鉄道の限界を感じた「大阪馬車鉄道」は、電車運転に切り替えることになる。40年3月「大阪電車鉄道」と改称。さらに10月には「浪速電車軌道」に変更し、電化工事に着手した。このころから、同社には大株主と経営陣との間で行き違いがあり、交渉は難航したものの関西財界の大御所・藤田傳三郎氏の仲介により、42年12月付で「南海鉄道」との合併にこぎつけることになった。

南海鉄道の拡充

明治43年(1910)に設立された「阪堺電気軌道」は、大阪・恵美須町～堺・浜寺間と途中分岐して宿院～大浜水族館間を結ぶ路線を申請し、先の「浪速電車軌道」とは比べ物にならない脅威となった。「南海鉄道」は強力なライバルが本格的に営業を開始するのにさきかけ、対抗策として38年から続々と関連事業に進出していった。

浜寺公園に園遊場を設け、斬新な洋館を建てて直営の食堂を開業。「浜寺公会堂」もお目見えした。39年



南海食堂

には「浜寺海水浴場」を開設。難波～和歌山市間急行蒸気列車内に喫茶室(ビュッフェ)を設け、西洋料理と和洋飲物を提供するサービスも始めている。41年からは「淡輪遊園」の開発に本格着手。44年には、難波駅待合所2階に大食堂「南海食堂」を開業。その後、各電鉄が競って直営食堂を兼業するようになるが、そのさきがけとなった。

これに対して45年に全線開業した「阪堺電気軌道」は、大浜公園の開発に乗り出し、「大浜公会堂」や「大浜汐湯」の建設など、客集めに全力を集中し、あの手この手の戦略で南海に立ち向かった。両社の客引き合戦は過剰になり、割引サービスや極端な値下げ合戦までになる。やがて、株主の間から無益な競争をやめ、両社協調して発展的にことを運ぶべきだとする意見が支配的になり、大正4年(1915)6月をもって「南海鉄道」を存続会社とした両社の合併が決まった。

高野線の形成

「南海鉄道」は、さらに大正11年(1922)には現在の高野線である「大阪高野鉄道」と「高野大師鉄道」を



大浜の汐湯

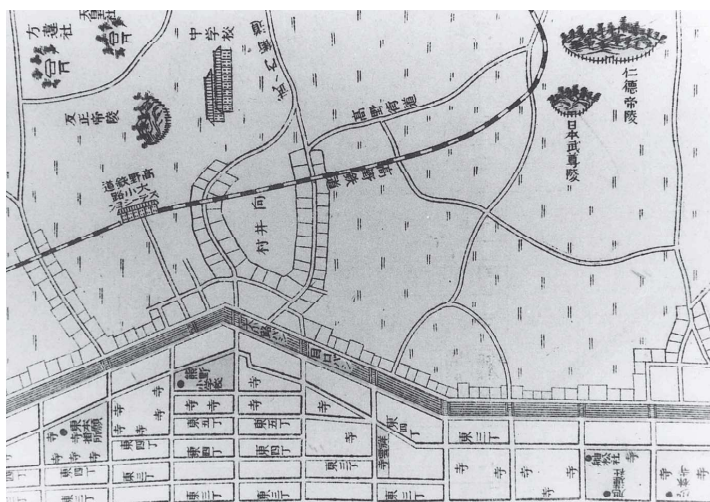
合併し、14年7月には汐見橋～高野下間を全通するとともに岸ノ里で南海本線と連絡させた。

ここでいう「大阪高野鉄道」の前身は、明治29年(1896)に創業された「高野鉄道」になる。ちなみに、設立前の名称は「堺橋鉄道」だったが、高野山参詣客を考慮して改称されたものと思われる。同社は、31年大小路(堺東)～長野間の営業を開始したものの、開業区間が純農村地帯で大阪都心部とつながりがないため、営業成績はすこぶる振るわなかった。そこで33年、道頓堀(汐見橋)～大小路(堺東)間の営業を開始し、大阪～長野間の直通運転を実現させるなど種々の方策を試みたが、営業成績は好転に至らなかったため、別に新会社をつくり「高野鉄道」の事業いっさいを譲渡することになった。40年に設立された「高野登山鉄道」は、長野～橋本間を延長し、将来は高野山までの敷設を目的とするもので、発足以降既設路線の積極的な旅客誘致策を展開し、業績の向上を図った。大正4年に長野～橋本間が開通し、業績はようやく好転のきざしをみせた。これにあわせて、社名を「大阪高野鉄道」に変更し、大都市大阪から高野山までの路線イメージを強調した。

もうひとつの「高野大師鉄道」は、「大阪高野鉄道」が紀ノ川以南から高野山に延長するにあたって「和歌山水力電気」から敷設権を得るため、大正6年9月に設立された。

「大阪高野鉄道」が橋本まで線路延長したことで、「南海鉄道」にとっては強力な競争相手が現われたこととなり、阪南交通機関の統一の意味からも、早急に同社を合併する機会をうかがっていた。そうして11年、両社は対等合併することで合意。同時に「高野大師鉄道」も合併した。

さらに14年3月、高野下から高野山までの鉄道敷設を目的に「南海鉄道」の子会社として「高野山電気鉄道」が設立され、昭和3年(1928)高野下～紀伊神谷間、4年に紀伊神谷～極楽橋間が開通した。このあと、高野山上までの路線工事が残されたが、翌5年、ケーブルカーとして開通している。「南海鉄道」は、7年4月に「高野山電気鉄道」と相互乗り入れを実施。難波～極楽橋間の直通運転を開始し、現在の当社幹線の形成をほぼ完了した。



開通当初の高野鉄道大小路ステーション付近図



「高野鉄道案内図」堺東駅(当時大小路駅)から河内長野駅(同長野駅)まで全通したときのチラシ(明治31年)

バス事業への進出

昭和初期の大阪は、御堂筋の建設、地下鉄の開通など、ダイナミックな街づくりが進められた。この都市計画に呼応するように、昭和3年(1928)「南海鉄道」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。後の「南海グループ」の事業展開の原型は、この頃に築かれたといえる。

「南海鉄道」の自動車事業は、乗合バス事業の免許取得がままならず、やむなく自動車7台を購入して貨物営業からスタートした。その後、沿線の既存業者からの事業譲渡あるいは資本参加を試み、3年7月、牛滝線を主とした路線約20kmの「和泉自動車」を合併したのをはじめ沿線バス事業者を矢継ぎ早に合併し、10年後には、ほぼ南海沿線各地域に路線を持つようになった。13年には、「楠公自動車」「岸和田南海自動車」「昭和自動車」の3社が「堺乗合自動車」と合併し、商号を「南海乗合自動車」と改称、「南海鉄道」の系列会社として新発足。同年10月、同社へ「南海鉄道」の直営バス事業のいっさいを譲渡した。



バス事業のルーツを物語る社名・マーク入りの貨物自動車

阪和電鉄との競争と戦時統合

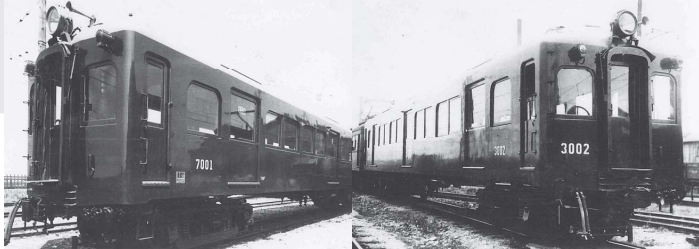
一方、昭和5年(1930)6月、南海本線と並行して天王寺～東和歌山間に開業した「阪和電気鉄道」は、高速車を投入して「南海鉄道」と激しい競争を展開した。スピードアップを図り、速さを売り物にする一方、利便性やサービスの向上にも努めた。また、乗合自動車業や住宅開発事業にも乗り出し、レジャー面でも「砂川遊園」を開設するなど、関連事業が充実している「南海鉄道」を向こうにまわして、積極的な事業展開を図った。

なかでも国鉄白浜口まで乗り入れる南紀直通列車をめぐるのは、「阪和電気鉄道」が8年から「黒潮号」を運行したのに対し、「南海鉄道」は9年から「黒潮列車」の運転を開始し、火花を散らした。「南海鉄道」は11年からわが国初の冷房車の営業運転に入り利用客から好評を得たが、日中戦争が始まったこともあり、当局からぜいたく、資源の無駄遣いと指摘があり、13年には姿を消した。

そのうち、両社のスピード競争や運賃割引競争に対して、安全面から、あるいは経済面から問題視する



黒潮列車の運転に際して貼りだされたポスター(昭和9年11月)



南海山手線の増備車両(昭和16年4月)

意見が出はじめ、運輸当局のすすめにより、15年12月「南海鉄道」が同社を吸収合併することとなり、「阪和電気鉄道」の路線を「南海鉄道山手線」と改称した。

しかし、翌16年12月に太平洋戦争が勃発。戦時色が日に日に深まるなか、政府は戦時輸送体制強化を目的に私鉄の統合合併を強力に推し進めた。その流れには抗しきれず、17年2月に和歌山口～加太間を運行する「加太電気鉄道」を吸収合併。さらに戦局が悪化した19年5月、「南海鉄道山手線」を運輸通信省に譲渡し「国鉄阪和線」とすること、さらに同年6月、「関西急行鉄道」と合併して、「近畿日本鉄道」と社名を変えることを余儀なくされた。

なお、戦前の「南海鉄道」時代には、自動車事業以外に3つの関連会社を有していた。そのうちのひとつが13年に設立した「南海野球」で、わが国のプロ野球に9番目の野球団「南海軍」としてデビューした。「乗客へのサービス、全国的な企業のイメージアップ」を目的としたが、スポーツに意欲的な社風で知られる当社は、いやが上にも盛り上がり、社を挙げて声援を送った。のちの「南海ホークス」である。

新生南海のあゆみ

終戦後、私鉄各社の中で再独立機運が高まってきた昭和22年(1947)3月、「高野山電気鉄道」が「南海電気鉄道」と改称。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、同年6月に新生南海が発足した。

しかしながら、戦災によって壊滅的な打撃を受けた鉄軌道線は、車両、要員の不足により輸送力の低下はいちじるしかった。鉄道輸送の補助機関として大型乗合バスを運行させる必要が生じ、23年「南海乗合自動車」を合併し、当社直営の南海電気鉄道自動車部として再スタートすることになった。

その後、朝鮮特需や日米経済協力体制の強化などによって日本経済は活況に向かい、当社の業績も徐々に回復し、26年にはほぼ戦災復旧工事を終えたが、なかでも自動車事業の復興はめざましかった。鉄軌道との有機的な交通網を形成して、沿線市町村の主要交通機関としての役割を果たす一方、大阪市内と郊外との直通輸送など、路線の拡充を図った。

戦後復興期を過ぎ、創業70周年を迎えて30年代に



昭和25年1月当時の難波駅周辺

大阪で初のナイター
(昭和26年7月18日 大阪スタジアム)



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、付帯事業の拡大などでグループとしての大きな成長をみた。

バス路線の拡大の背景には、通勤・通学客のいちじるしい増加があった。これに対して、当社は、営業所の新設、路線の新設・延長とともに車両の大型化、ダイヤ改正などを臨機応変に行い、総合的な輸送力増加を図った。その結果、自動車事業の営業規模は大幅に拡大して、路線網は南大阪、和歌山市、紀北地方一帯におよぶことになった。また、日本経済の成長を反映して、都市間の移動、観光地への行楽客が増加。車両性能の向上や道路事情の改善も手伝い、バスによる長距離輸送時代が到来した。さらに高度経済成長期に入ると、高速道路網の整備や都市周辺部におけるバイパスの建設が進むにつれ、バスは鉄道の補完的機能とは別の価値を持つまでになり、特急バスの運行や他社路線との相互乗り入れを積極的に実施した。

南海圏の拡充

この時期、私鉄各社は「観光開発」「沿線開発」の名のもとに多角的な勢力圏拡大に努めたが、当社においても「南海圏の拡充」を目標に諸施策が実施された。南海圏とは(1) 自社沿線 (2) 紀伊半島 (紀北、紀南、三重県の一部) (3) 四国・淡路島の3地域とし、交通網の拡充によって「線」を確保し、「点」となる旅客誘致施設を充実させ、当社グループによる広域南海圏の開発を目指した。

南紀地区については、昭和34年(1959)国鉄紀勢本線(現・JR紀勢本線)の全通と同時にディーゼル準急「第二きのくに号」を難波～白浜間で運行したほか、36年には難波～新宮間に「南紀一号」、37年には「南紀二号」を増発した。

一方、自動車事業では29年に「白浜急行バス」を設立し、大阪～和歌山～白浜間の直通路線バスを運行。38年には「熊野交通」が橋本～五条～新宮間の長距離バス「五新線」の運行を開始した。また、勢力拡大策の一環として、和歌山市、海南市、紀北地区で軌道線やバス網を有する「和歌山電気軌道」を36年に吸

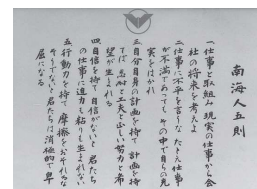


長距離バス運行

南海人五則

昭和46年(1971)2月、川勝傳社長は南海人が仕事を進めてゆくにあって、実践の指針となる「五つの心がまえ」を掲げた。電通時代の旧友、故吉田秀雄電通社長の「鬼十則」にちなんで、企業人としての生き方を示したもので、全社的に組織の中に根を下ろしている。

- 一、仕事と取組み 現実の仕事から会社の将来を考えよ
- 二、仕事に不平を言うな たとえ仕事に不満であっても その中で自らの充実をはかれば
- 三、自分自身の計画を持って 計画を持たば 忍耐と工夫と正しい努力と希望が生まれる
- 四、自信を持って 自信がないと 君たちの仕事に迫力も粘りも生まれない
- 五、行動力を持って 摩擦をおそれるな そうでないと君たちは消極的で卑屈になる



収合併し、地域交通網の有機的な整備・統合を図った。

これら「線」の確保とともに「点」の充実・拡大については、25年に「南海ホークス」の本拠地「大阪スタジアム」を開場したのをはじめ、「みさき公園」の開園に続き「さやま遊園」の営業を再開。ホテル・旅館では、36年、勝浦温泉に国際観光旅館「中の島」、白浜温泉に「ホテルパシフィック」、岬町に「淡の輪苑」を相次いで開業したほか、39年には白浜に旅館「朝日」、新和歌浦に「萬波」、橋本市に「紀の川苑」を開業した。

四国・淡路島地区については、四国航路開設により四国進出への足がかりを得、36年に「徳島バス」に経営参加し、「徳島南海タクシー」を設立。また、淡路島への海上ルートについては、36年に「大阪湾航送船」に経営参加し、深日～洲本間にフェリー航路を開設した。

40年代には、難波駅改造整備、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「南海くまどりニュータウン」「南海橋本林間田園都市」「南海美加の台」など、沿線各地で大規模な住宅開発を進めた。

また、53年には流通事業本部を新設して体制を整え、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「ショップ南海」のチェーン展開にも力を注いだ。

新空港関連事業

昭和60年（1985）に創業100周年を迎えた当社は、関西国際空港建設の正式決定に伴い、空港アクセス事業や難波地区再開発など、新空港関連事業に真正面から取り組んだ。

62年12月に事業免許、その後各種施工認可を取得し、平成3年（1991）3月より泉佐野～前島（現・りんくうタウン）間を着工。6年6月空港線を完成させ、同月15日に開業し、9月4日の開港に備えた。空港特急として導入した「ラピート」は最短アクセスとしての利便性と斬新なデザインで高い評価を受け、開港3か月余りで利用



昭和37年ごろの難波駅コンコース。2階には、ドーム型の屋根を持つプラットフォームが健在だった。

新しい社章の制定



昭和47年（1972）6月1日、南海電鉄の新発足25周年を記念して、創業以来90年近く使用された羽車マークを新デザインに変更し、社章として制定した。同時に社名のロゴタイプも従来の「南海電車」から「南海電鉄」に変更。新社章のニックネームは、従来どおり「はぐるま」と呼んだ。

新社章は「若鷹の力強いはばたき」を象徴。両翼は難波を起点とした南海線・高野線の2幹線を表し「明日への創造と飛躍」を、車輪は具象化を避け空間として表し「あらゆる事業分野への無限の可能性の徹底的追求」を、周囲を囲む円は南海地域を表現し「わが南海の地域社会への奉仕と貢献の意欲」を、それぞれ表徴した。なお、新社章はグループ各社の統一社章としても採用されたが、周囲の円は二重線とした。

客は100万人を突破した。

難波地区再開発のさきがけは「南海サウスタワーホテル大阪」の建設だった。昭和63年4月に新会社「南海サウスタワーホテル」を設立。平成2年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なった。

一方、難波地区再開発構想は大阪球場を中心とした地域を一体開発する計画で、同球場の移転が経営課題となっていた。そうしたなか、昭和63年9月「ダイエー」より南海ホークスの譲渡の申し入れがあり、断腸の思いで決断。平成元年のシーズンから「福岡ダイエーホークス」として再出発することが正式に決まった。

この間バス事業では、昭和62年3月、堺駅～堺東駅間で関西初となるシャトルバスの運行を開始。63年10月からは高速バス「サザンクロス」の運行を開始した。空港アクセスについてはリムジンバス「^{ソラエ}Sorae」が走る直営路線と、当社と航空3社で設立した「関西空港交通」の路線で運行した。

流通事業では、平成元年の「ノバティながの」に続いて「しんかなCITY」「いずみおおつCITY」を順次オープンし、「なんばCITY」のノウハウとコンセプトを活

かした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「みさき公園」に大型レジャープール「ぷ〜るらんどRiO」を開設。春秋の行楽シーズンに加え、夏の集客に努めた。

また、関空の開港を目前に控えた平成4年には、鉄道事業を軸とした地域に密着した「総合生活企業」への飛躍を目指す方針が打ち出された。そこで「新しい南海」の創造を具体的ななかたちとして示すために、CI（コーポレート・アイデンティティ）を導入。5年4月から、新しい企業理念とコーポレートシンボルがスタートした。



なんばパークスのオープン

平成7年(1995)、当社は創業110周年を迎えた。バブル経済崩壊後の長期不況が続くなか、難波地区再開発事業の推進に加え、総合生活企業を目指す本格的な取組みが進められる一方、グループ会社の整理・



みさき公園「ぷ〜るらんどRiO」

空港特急ラビート出発式
(平成6年)

再編が断行された。難局に対峙し事業改革に挑む新たな10年の始まりだった。

難波地区再開発については、元年7月、地域関連5社共同の街づくりとする合意のもと「難波地区開発協議会」を設立。その後、4年4月には「難波地区土地区画整理事業組合設立準備会」が発足し、7年6月、大阪市への設立認可申請を行った。

着々と準備が進むなか、10年10月、当社とともに計画を進めてきた「大阪スタジアム興業」との合併を行い、難波地区再開発事業の推進体制を整えた。数多くのファンに愛された大阪球場を閉鎖・解体撤去し、翌11年からA-1地区の建設工事が開始され、構想から足かけ17年の歳月をかけて第1期工事が完成。15年10月7日、なんばの新しいシンボル「なんばパークス」がオープンした。

それから約半年後、「なんばパークス」は軌道にのり、16年5月に新会社「南海都市創造」を設立し事業を継承。同社は第2期事業などに取り組むことになった。

一方、「南海サウスタワーホテル大阪」は新時代に向かう難波のシンボルだったが、国際的な知名度は低く開業以来厳しい経営が続いていた。そこで15年4月、

「ラッフルズ・インターナショナル・リミテッド」との間で賃貸借契約を締結。同年9月「スイスホテル南海大阪」として生まれ変わった。

総合生活企業を目指して

「総合生活企業」として直営の飲食事業や物販事業を拡充するため、平成7年(1995)に新会社「南海フードシステム」を設立。本格的な取り組みが開始された。9年には当社初のコンビニ「アンスリー南海なんば駅中央口店」をオープンし、その後も順次事業を拡大した。

この間、鉄道事業では11年4月からストアードフェアシステムに対応した「南海コンパスカード」をデビューさせ、サービス向上と効率化を進め、バリアフリー化など駅の利便性アップや新型車両の投入、高野線の複線化や南海線の立体交差事業などプロジェクト工事に取り組んだ。

住宅事業では、12年「南海くまどり・つばさが丘」、13年南海・林間田園都市「彩の台」、前後して「南海さやまハーモニータウン」「南海狭山二丁目住宅地」の分譲を開始した。また、11年の「南海アムズ泉佐野上町」



なんばパークスオープン
(平成15年10月)



南海コンパスカードの登場
(平成11年4月)

を皮切りに分譲マンション事業にも進出。「ザ・なんばタワー レジデンス・イン・なんばパークス」の開発には共同で参画した。

一方、8年3月「南海堺駅ビル」の建設工事に着手。駅機能に加えてオフィスやサービス機能を持つ当社初の本格的なオフィスビルとなった。また「ショップ南海」の多店舗化をさらに進め、新今宮、天下茶屋、天下茶屋北、岸和田に順次オープンした。

流通事業では、「なんばCITY」を10年11月の開業20周年に向け大規模リニューアルしたほか、15年には「なんばCITY南館」のリニューアル工事を実施。「なんばパークス」との回遊性を高め、にぎわいを創出した。また12年7月、堺駅の隣に「プラットプラット」をオープン。専門店45店舗からなるユニークなショッピング空間が誕生した。

改革への挑戦

グループ会社の整理・再編では、まず平成7年(1995)10月、「南海建設」が「辰村組」と合併し、「南海辰村建設」として新発足。11年10月には「大阪湾フェリー」「鬼

ヶ城観光開発」「紀の川苑」の3社の清算を決定。13年2月、「南海東京ビルディング」「南海不動産」「南海ホーム」の3社を合併して新生「南海不動産」とした。また、同年3月、長期にわたり収支が低迷していたタクシー事業子会社7社の経営権を譲渡し、同事業から撤退した。

「バス離れ」が深刻化していたバス事業では、完全分社化による新体制をスタートさせた。11年4月、堺市に「南海ウイングバス金岡」、泉佐野市に「南海ウイングバス南部」を設立して一部路線の営業を譲渡。13年5月には、直営バス事業の完全分社化を決定して「南海バス」を設立し、10月1日をもって全面譲渡した。公共交通機関としての使命を果たしながら、赤字体質から脱却し、競争力を確保していくための決断だった。

また、レジャーの多様化と少子化の流れのなか、「さやま遊園」は12年4月に閉園し、ニュータウンとして生まれ変わった。「みさき公園」は、同年6月「南海アミューズメント」を設立して同園の運営と管理を委託。心機一転を期して新たにスタートした。

なお、一連の事業改革は創業120周年を前後して大胆に進められ、グループ会社にとどまらず当社の基幹事業にまでおよぶことになった。



プラットプラットオープン
(平成12年7月)

南海電鉄 最近の10年

第1章 経営の最近10年

1. 進化123計画
2. 堅進126計画
3. 凜進130計画
4. 深展133計画

第2章 各セグメントの最近10年

- I. 運輸セグメント
- II. 不動産セグメント
- III. 流通セグメント
- IV. レジャー・サービス、建設、その他セグメント

第1章 経営の最近10年

1.

進化123計画

2005~2007 (平成17~19年度)

創業120周年記念式典 (H17)

平成17年(2005)6月1日、スイスホテル南海大阪において、創業120周年記念式典が開催された。

山中諄社長の挨拶に続き、5人の25年勤続社員が山中社長から表彰されたほか、当社の駅周辺や施設などで清掃や美化活動などにご協力をいただいた12組17人の地域の方々に感謝の意を表し、感謝状と記念品が贈呈された。

また、同年から記念事業として、沿線の文化・歴史・産業などをテーマにした「記念フォーラム」や大阪フィルハーモニー交響楽団による「記念南海コンサート」の開催、「南海電鉄交通遺児等育英基金」の追加拠出といった沿線における文化活動・社会貢献活動を展開。さらに、みさき公園の無料開放や社員の自主参加による沿線観光地における清掃活動などで、沿線の方々へ感謝の意を表した。

吉田二郎会長が相談役に就任 (H17)

吉田二郎会長は、平成17年(2005)6月29日付で退任し、相談役に就任した。相談役就任後は、当社の経営に関して、大所高所から豊富な経験に基づいたアド



創業120周年記念式典

バイスを行った。さらに2年後の19年には、6月28日に開催された東京地下鉄株式会社（東京メトロ）の定時株主総会および取締役会で、同社の代表取締役会長に選任された（23年6月29日付で退任）。

和歌山港線中間駅廃止 (H17)

平成17年度は、「進化123計画」の初年度であるとともに、前3か年経営計画「創生120計画」の「事業改革の徹底」による「痛み」が鉄道事業においてもあらわになる年となった。

和歌山港線の中間3駅（久保町・築地橋・築港町）は、16年度の乗降人員がそれぞれ100人以下で、大量輸送機関である鉄道の特性を喪失していた。また、並行してバス路線が存在することから、ご利用のお客さまのご理解も得られると判断して、廃止を決定するに至った。平成17年（2005）5月13日、その旨を記した「事業基本計画変更届出書」を近畿運輸局長に提出。そうして同年11月27日、南海線ダイヤ改正の実施に伴い、3駅は廃止となった。



和歌山港線中間3駅営業最終日の様子

貴志川線の事業譲渡 (H18)

駅係員無配置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だった。当社としては同線の鉄道事業から



大池遊園付近を走る貴志川線の列車

撤退せざるを得ないと判断し、地元自治体である和歌山県・和歌山市・貴志川町にその旨を伝え、国土交通省に「鉄道事業廃止届出書」を提出し、平成17年（2005）9月30日をもって営業終了することとした。

その後、和歌山市・貴志川町が、後継事業者の公募を実施。その結果、岡山電気軌道株式会社が子会社を設立して運営を担うこととなり、当社は17年6月9日、貴志川線の廃止予定日を18年4月1日とする「廃止の予定日の繰下げ届出書」を同省に提出。同線の営業終了は半年繰り下げられ3月31日となった。

18年1月20日、当社と和歌山電鐵株式会社との2社連名で、貴志川線の「鉄道事業譲渡譲受認可申請書」を同省に提出した。同申請書は同事業を「和歌山電鐵」に引き継ぐためのもので、2月28日に認可を受け、その後も円滑な事業継承のための準備を進めた。

当社は、事業譲渡を間近に控えた3月には、「南海電鐵貴志川線」として長年ご利用いただいたお客さまと沿線住民の皆さまへの感謝を込め、また今後のさらなる利用促進を図るため、「170円均一乗車」など様々な取組みを実施。そうして同年4月1日、貴志川線鉄道事業を「和歌山電鐵」に譲渡した。

「買取防衛策」導入 (H18)

平成18年（2006）6月29日に開催された定時株主総会において、当社株式の大量買付行為に関する対応

策（買収防衛策）の基本方針が承認された。本買収防衛策導入の目的は、当社の企業価値ひいては株主共同の利益を確保し、向上させることにある。大量買付行為がなされた場合の判断は、最終的には当社株主の皆さまの意思に基づき行われるべきものであり、実際に大量買付行為が行われようとした場合には、大量買付者および当社取締役会双方から株主の皆さまに対し、必要かつ十分な情報が提供されるとともに、株主の皆さまや当社取締役会が同行為について検討し、当社取締役会が代替案を提示するための合理的な時間が確保される必要がある。

当社取締役会は、大量買付行為が上記見解に基づく合理的ルールに従って行われることが、当社の企業価値ひいては株主共同の利益に合致するものと考え、当社株式の大量買付行為に関する一定のルール（以下、「大量買付ルール」）を設定することにした。

大量買付ルールは、大量買付者を定義づけたうえで、(1) 事前に大量買付者から当社取締役会に対して十分な情報が提供され、(2) 当社取締役会による一定の評価期間が経過した後に大量買付行為を開始する、というもの。以上のルールが遵守されなかった場合の対抗措置についても明記した。

本買収防衛策の有効期間は、中期経営計画の終了期（20年3月期）にかかる定時株主総会の終了時までとされ、継続する場合には株主総会において再度株主の皆さまのご意思を諮ることとした。

その後買収防衛策は、有効期間が満了するたび、その間の実務の動向を踏まえ一部内容を改定し、現在に引き継がれている。

連結子会社解散（「ホテル南海なんば」「南海淡路ライン」営業休止）(H18～19)

平成18年（2006）、「進化123計画」の基本目標である「攻勢型」企業グループの構築の一環として、重複し

て事業を行っている会社を統合して経営効率の向上を図るため、南海マリンアセット株式会社、りんくうフェリー株式会社、瀬峡観光船株式会社、熊野観光バス株式会社、株式会社暖流、以上の連結子会社5社を解散した。

また、同年4月1日付で南海エフディサービス株式会社と葵商事株式会社の2社を合併（南海エフディサービスを存続会社とする吸収合併方式）した。

なお、前「創生120計画」から整理・再編の検討を進めてきた株式会社南海ホリディエンタープライズについては、継続交渉を行ってきたオリックス・リアルエースト株式会社に対し、同年3月15日、当社が保有する全株式を譲渡した。

19年にも、経営資源の有効配分を前提に、今後の収支改善が見込めない会社および重複して事業を行っている会社など、連結子会社7社の解散を発表した。

7社とは、南海淡路ライン株式会社、株式会社大阪ベイサービス、株式会社萬波楼、株式会社ホテル南海、株式会社南海ジェイシーピー、熊交ユーユーツアーズ株式会社、株式会社南海トラベルサービスで、「南海淡路ライン」「ホテル南海なんば」といった長年にわたり多くのお客さまにご愛顧いただいたフェリーやビジネスホテルも姿を消すことになった。

「南海淡路ライン津名港～泉佐野港航路」は、明石海峡大橋架橋による移動ルートの多様化や、高速道路のETC普及などによる利用者の減少に加え、燃料油価格の大幅な高騰により収支状況が極めて厳しく、好転する可能性も少ないため、同年2月1日から休止しており、3月下旬に解散。本航路事業から撤退した。

昭和44年（1969）に開業した「ホテル南海なんば」は、施設の老朽化が進み、競争力の低下により今後も経営の悪化が予想され、平成18年12月31日をもってホテル営業を休止。3月下旬に解散し、同ホテル跡地の有効活用によって「なんばターミナル」の都市機能向上を目指すこととなった。

山中会長兼CEO、亘社長兼COO就任

(H19)



社長交代の記者会見

平成19年(2007)6月28日に開催された第90期定時株主総会後の取締役会で、山中諄代表取締役社長が代表取締役会長兼CEO(最高経営責任者)に、亘信二取締役が代表取締役社長兼COO(最高執行責任者)に、宇澤久典代表取締役副社長が相談役に就任した。

迅速な経営判断が求められる時代には、長期的な戦略を策定し具体的な戦術を検討する機能と、その戦略・戦術に基づいて確実に業務を執行する機能との区分が求められる。そこで新体制の発足にあたり、グループ全体の経営方針や企業戦略を策定し、経営の最終責任を負うCEOと、その方針・戦略に従い、業務執行を統括し、その最終責任を負うCOOを新設することにより、会長と社長のそれぞれの役割と責任を明確にした。

山中会長兼CEOは、就任の挨拶で「社長就任当時は、日本経済がバブル経済の崩壊による後遺症に苦しみ、当社も危機的な状況にあった。そこで、外部要因に左右されない収支構造を確立し、強い軍団を作ること自らの使命とした。業務遂行にあたって『PDCAサイクル』を取り入れ、再生の見込めないグループ会社の売却・整理・再編を行い、18年度には過去最高の経常利益を計上することができた。これも、労働組合やグループ会社を含めた社員の皆さん方の懸命の努力のおかげであり、そこに南海人の『底力』を感じた」と社

長在任の6年間を総括し、「亘新社長を中心として皆さん方の総力を結集すれば、どのような難関も必ずや突破できる」と結んだ。

また、亘社長兼COOは、次のような主旨の就任挨拶を行った。

「危機的状況にあった当社は、いよいよ前へ一歩踏み出せる状況にまで回復した。景気が回復基調にあるなか、鉄道事業の運輸収入は上向き、関西国際空港の第2滑走路の供用開始により空港線の飛躍が期待できる。全館グランドオープンした『なんばパークス』に引き続き、高島屋大阪店新本館計画が進み、南海ビルや難波駅のリニューアルが予定され、完成後はなんばエリアの集客力・ポテンシャルが一段と大きくなる」。そこで第一になすべきこととして「進化123計画」の超過達成と、「誠意」と「熱意」を持って次のステージに進むことを訴えた。

「安全報告書」「環境報告書」を公開(H19)

平成18年(2006)3月の鉄道事業法改正に伴い、当社では同年10月に「安全管理規程」を制定し、「安全推進委員会」を組織するなど、安全マネジメント機能の強化を目指して新体制を構築してきた。翌19年には「2007安全報告書」を作成し、新体制での安全に対する取組み状況を紹介。同年9月に当社ホームページで公開した。

また、同時期には「環境報告書」も作成。冊子を発行するとともに、当社ホームページで公開した。同報告書は、ステークホルダーとコミュニケーションを図るツールとしての機能を持つもので、前半は環境マネジメントだけでなく当社の経営ビジョンやコンプライアンスなどについて、後半は環境への具体的な取組み内容と今後の姿勢について紹介する構成とした。

東京証券取引所市場第一部に上場 (H20)

平成20年(2008)3月21日、当社は、東京証券取引所市場第一部に上場した。昭和29年(1954)3月に上場を廃止して以来、約半世紀ぶりの再上場となった。当社では、これまで大阪と名古屋の各証券取引所の市場第一部に上場していたが、東証上場によって3市場において当社株式の売買ができることとなった(大阪証券取引所と東京証券取引所は25年7月16日に統合、名古屋証券取引所においては同年12月15日に上場廃止)。

当社が東証への上場を目指した主な目的としては、以下の2点が挙げられる。

- (1) 売買シェアが圧倒的な証券市場、つまりは流動性の高い市場に上場することは、会社はもちろんのこと、投資家にとっても大変有益であること
 - (2) お客さまからの認知度・知名度の向上や資金調達手段の多様化、経営管理体制の確立などが期待でき、「進化123計画」に定める成長戦略を円滑に推進できること
- そのため当社では、16年4月に経理部を中心とした

プロジェクトチームを立ち上げ、幹事証券会社である大和証券SMBC株式会社(当時)とともに、上場申請の準備業務を開始。19年5月7日に上場予備申請を、8月17日に本審査申請を行い、東証・上場審査部の審査に臨んだ。

上場審査では、当社グループの事業内容やガバナンスに対する見解などについて「質問書→回答書→ヒアリング」という流れで詳細に確認された。時として上場承認の可否を左右する局面もあったが、山中諄会長兼CEOの強いリーダーシップのもと、当社各部門・グループ会社が一丸となって審査対応に努めた。そうして、20年3月14日上場承認を受け、3月21日、ついに念願の市場第一部上場が果たされたのである。



半世紀の時を越えて、東京証券取引所市場第一部に上場

◆ NANKAI 130th Anniversary

10年
ひと昔

認知度・知名度の向上と 経営管理体制の強化に

人事部(当時・経理部) 上田 貴司

プロジェクトチームとして、最も苦労したのは「上場申請のための有価証券報告書(Ⅱの部)」の作成です。「Ⅱの部」では、当社グループの概況や経理の状況、今後の経営見通しなど内容が多岐にわたり、かつ詳細な記述が求められました。各部門・各グループ会社から情報収集を行うわけですが、その量・質とも半端なものではなく、最終的にはA4判で890ページもの大作となりました。

また、グループ全体でコンプライアンス(法令遵守)の一層の浸透・徹底と、コーポレートガバナンス(企業統治)体制の構築に取り組むとともに、グループ会社の財務体質の強化も行われました。よもや東証と大証が市場を統



プロジェクトチームのメンバー(中央が本人)

合する…などと想像もしていなかったのですが、東証上場の申請・審査を経たことにより、経営管理体制と財務体質が強化されたと思っています。

今でも上場を果たした「3月21日」を記念して、毎年皆で集まり、杯を交わしながら当時の苦労話に花を咲かせています。

2.

堅進126計画

2008~2010(平成20~22年度)

「堅進126計画」発表(H20)

「進化123計画」の最終年度である平成19年度は、不採算事業からの撤退・再編がほぼ完了する一方、「なんばパークス」の全館グランドオープンや空港線の好調、さらにグループ各社の頑張りなどが業績に寄与した。また、販売用不動産などたな卸資産に対する低価法の1年前倒しの処理や有利子負債の削減も進めてきたことから、「連結経常利益130億円」「連結有利子負債残高5,300億円以下」という数値目標も超過達成できた。

しかし、それでもなお当社の財務体質は脆弱で、日本経済そのものも、円高や原材料高、サブプライムローン問題など、非常に不透明な時代にあり、今後3年間どう推移するか予断を許さない。

そのため、新3か年計画は、不透明な時代であっても堅実に進化・進歩していく意味から「堅進」という造語を用い、創業126年に向けて、その歴史の重みを社員全員が共有するとともに、事業の永続を願う意味から「堅進126計画」とした。

「企業としての社会的責任を果たすとともに、事業の堅実な成長を成し遂げる」を基本的な考え方に置き、内容的には以下の5つの「基本方針」を骨子とした。

(1)「環境保全」のための取組み強化

環境に優しい公共交通サービスのご利用を促進するとともに、すべての事業活動において「環境負荷の軽減」を重視し、「今後3年間で事業活動によるCO₂排出量を3%削減」する数値目標を掲げた。

(2) 提供するサービスの品質向上



取組みについて訓示する山中会長

当社グループの全事業のベースとなっている「安全・安心」を第一として、商品・サービスの提供に取り組み、サービスマインド、サービススキルの向上を進める。

(3) なんばエリアのさらなる価値向上

街の独自性、「大阪らしさ」を生かしながら、「なにわ文化発信機能」や関空直結の「ゲートウェイ機能」など、多彩な都市機能が集積する街づくりを推進する。また、難波駅を核に、周辺エリアとの回遊性向上およびにぎわい創出・近鉄難波駅からなんばパークスまで南北方向の回遊性強化を図る。そのための取組みとして、「ホテル南海なんば」跡地のサービスアパートメント建設計画、「なんばCITY」再生リニューアル計画、「南海会館ビル」建替計画が位置づけられた。

(4) 有望事業の成長加速

非鉄道事業分野での収益基盤の着実な拡充を進めることを基本方針とし、主な取組みとして、M&Aも視野に入れ不動産賃貸関連ビジネスを強化、指定管理者制度などを活用し公共サービスの民間開放関連ビジネスを強化、さらには葬祭ビジネスの拡大とさらなる新規事業への進出が示された。

(5) 沿線活性化の推進

当社沿線を5つのエリアに区分し、各エリアの特性・情勢に応じてきめ細やかに施策を実行する。大阪エリアでは、なんばエリアの価値向上のほか阪堺線沿線での観光振興、りんくう・湾岸エリアでは、みさ

き公園や和歌山市駅の活性化、高野線郊外エリアでは、既にスタートしている「こうや花鉄道プロジェクト」、南紀・徳島エリアでは、観光関連ビジネスの強化などが盛り込まれた。

この5つの基本目標を前提に、計画最終年度となる平成22年度の数値目標を以下のように掲げた。

- ① 連結経常利益 170億円以上
- ② 連結有利子負債残高／EBITDA倍率 10倍未満
※ EBITDA = 営業利益 + 減価償却費

「エコモーションなんかい」制定 (H20)

平成20年度を初年度とする「堅進126計画」の基本方針には、「環境保全」のための取組み強化が掲げられた。その一環として平成20年(2008)10月1日、当社の環境推進活動のシンボルとしてエコロゴマーク「エコモーションなんかい」を制定した。

エコを象徴する緑の葉をモチーフに、車両とその運転士をイメージしたデザイン。エコモーションとは、環境活動の「エコ」と、当社・お客さま・地域社会が一体となって活動する「モーション」を組み合わせた造語に、活動を推進する当社を例えた「機関車(ロコモティブ)」の意味を加えたもの。

また、同月4日からは「ミナピタエコポイント」を導入。土・休日にminapita (PiTaPa) カードでの難波駅または関西空港駅のご利用で、1回あたり3ポイントを計上。1ポイント1円で金額換算し、沿線の環境保護団体などへ寄付することとした。



「CSR報告書」を発行 (H21)

平成20年(2008)の東証一部上場によって、当社グループ全体には、コーポレートガバナンスとコンプライアンスへの意識が一層強化された。しかし、上場は「ゴール」ではなく、あくまでも「全国的に信頼される『南海ブランド』の構築」に向けた「スタート」。

そこで当社は、21年9月、企業の社会的責任を果たすための取組みをまとめた「南海電鉄CSR報告書2009」を発行した。これまで「安全報告書」と「環境社会報告書」を発行して当社の活動を報告してきたが、この2つを統合。「安全への取組み」や「環境への取組み」をはじめ、「コンプライアンス」「ステークホルダーへの社会的責任」などの内容を充実させた。初年度版は、イルカ館を事例とした「生物多様性の保全」の特集など、南海らしさを盛り込んだ親しみやすい報告書に仕上がった。そのユニークな点が評価され、本報告書は環境省などが主催する第13回環境コミュニケーション大賞において「環境報告優秀賞」を受賞した。



当社のCSR活動を一冊にまとめた「CSR報告書」

千代田工場が「ISO14001」認証取得 (H22)

当社と「南海車両工業」では、千代田工場において平成22年(2010)3月23日に環境マネジメントシステムの国際規格「ISO14001」の認証を取得した。21年3月に「キックオフ宣言式」を行ってから1年、環境推進部



ISO14001 認証取得に尽力した皆さん

のサポートのもと、「PDCAサイクル」を活用しながら環境負荷の低減に向けて事業改善に取り組んできた成果だった。

同月30日の認証取得式には、両社社員約150人が参加。認証取得に向けて中心となって活動したメンバーの紹介後、ISO登録証の除幕式を実施した。こうして、千代田工場を先陣として、低環境負荷の企業グループへと変化していくためのスタートが切られた。

なお、当社グループ「ホテル中の島」を含む南紀勝浦温泉の6旅館も、21年8月27日に「ISO14001」の認証を共同で取得している。

「南海都市創造」を吸収合併 (H22)

平成22年(2010)7月30日、当社は、100%子会社である南海都市創造株式会社を同年10月1日付で吸収合併することを発表した。

「南海都市創造」は、「なんばパークス」の第1期オープンから約半年後、同事業展開が軌道に乗るのに

あわせて、難波地区の流通・不動産賃貸事業などの分社化方針に伴い設立された。17年4月にこれらの事業を当社から承継した後は、「なんばパークス」の第2期事業などのさらなる事業集積に取り組み、大いなる成果を上げてきた。

当社グループでは、「堅進126計画」において「なんばエリアのさらなる価値向上」に向けた取組みを進めており、今回の合併は南海会館ビルの建替計画の具体化にあたり、資産ならびに街づくり・プロパティマネジメントなどのソフトを集約するとともに、プロジェクトへの取組みを一元化・迅速化するために実施された。

難波再開発区域内の土地取得と「Zepp Osaka」の誘致を発表 (H22)

平成22年(2010)11月9日、難波再開発区域内「C街区保留地」の土地取得と同地へのライブホール「Zepp Osaka」誘致について発表した。

同地は大阪市難波土地区画整理組合が保有して

いる約8,000m²の土地で、当社は9月に同組合との間で土地売買契約を締結。同ホールならびにオフィスビルの建設計画は、「南海会館ビル」建替計画とも深く関わり、「なんばエリア」のさらなる賑わい創出に向けた重要な布石でもあった。



完成予想図を手にする巨社長（左は養輪ホールネットワーク社長）



正式名称が決定し、完成間近の「Zepp Namba (OSAKA)」(平成24年3月)

3.

凜進130計画

2011~2014(平成23~26年度)

「凜進130計画」発表(H23)

「堅進126計画」は、連結の収益、営業利益、当期利益、EBITDA倍率など、有利子負債残高を除き計画策定時の数値目標をすべて下回るという非常に厳しい結果となった。初年度である平成20年(2008)9月にはリーマンショックが起これ、1年ごとに首相が変わるという政局の混迷、あるいは少子高齢化の進展などが影響し、日本の国際競争力の低下という非常に厳しい経済環境があった。

目標が達成できなかった理由のひとつとしては、「PDCAサイクル」が順調に機能していなかったことが挙げられた。14年ごろから痛みを伴う「選択と集中」を強力に推進、17年からの「進化123計画」によってグループ会社全体が黒字体質となり、20年には東京証券取引所第一部上場を果たすまでになった。「試練の10年」を乗り越えるために、南海人は一丸となり、危機感を共有したが、それが時とともに薄らぎPDCAサイクルが意識されず、企業が存続するうえで必要な「成長」が滞った。

そうした状況を打破し、方向転換するために、新経営計画を推進する期間を「事業の『効率性追求』と『拡大と成長』により、事業構造の変革を成し遂げる4か年」と位置づけた。創業130周年に向けて、軸のブレない毅然とした姿勢で確実に目標を達成するという意味を込めて「凜進」と命名。

平成23年度を初年度とする「凜進130計画」では、以下の5つの基本方針を定めた。

(1) 観光・インバウンドビジネスの推進



取組み内容を説明する山中会長

豊富な観光資源を生かし、沿線外からのお客さまを獲得するとともに、インバウンド分野での積極的な連携強化と、新たな事業スキームの確立・将来的なビジネス・居住への拡大を進め、リーディングカンパニーを目指す。

主な取組み:「関空アクセス・高野山・堺などの資源を生かした、観光事業の推進」「当社グループの商品・サービスをご利用いただける枠組みの構築」「インバウンド商品の新規開発・展開」

(2) 不動産・流通事業の拡大

当社グループの事業構造の変革を企図して、運輸事業と並ぶ柱とすべく、首都圏などエリアの拡張とM&A・アライアンスの積極的な活用により、事業の拡大と成長に取り組む。

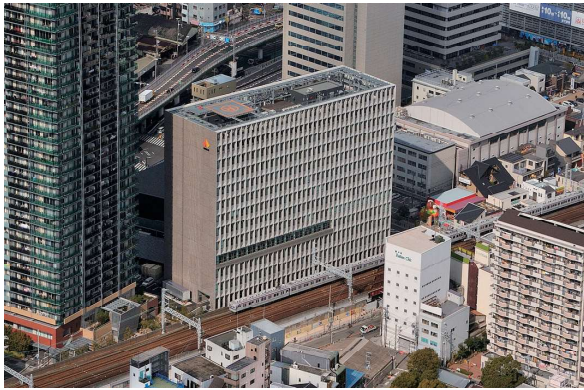
主な取組み:「不動産賃貸事業およびビルメンテナンス事業の拡大」「マンション・戸建分譲事業の拡大」「小売・飲食事業の拡大」「駅ナカビジネスの強化、PM事業への進出」「葬祭事業の拡大とエリア外への進出」

(3) 新たな事業領域への進出

現行事業の周辺事業、新たな潮流を捉えた新規事業などの積極的な展開を図り、グループ内コンテンツの充実を図る。

主な取組み:「子育て支援事業の育成」「シニアビジネスへの参入」「PPP・PFI事業への参画、指定管理者制度の活用」「駅を中心とした生活利便機能向上策の推進」「団地再生事業への参画」

本社機能を「南海なんば第1ビル」に移転 (H25)



南海なんば第1ビル外観

平成25年(2013)1月23日、オフィスビル「南海なんば第1ビル」が竣工し、本社部門などを「南海会館ビル」から移転し、2月12日から業務を開始した。本社の移転は、南海会館ビル竣工時以来のことで、56年ぶりの大規模な引越しとなった。

当社は、中期経営計画「凜進130計画」において、「なんばのまちづくり推進」を基本方針のひとつとして掲げ、南海会館ビル建替計画の具現化を柱とした様々な取組みを進めてきた。そして23年11月、本計画が「都市再生特別地区」に関わる都市計画決定を受けるに至り、およそ5万4,000m²相当の容積割増を得て、約7万8,000m²の超高層ビルの建設を進めることとなった。おのずと南海会館ビルの解体・撤去が決まり、本社機能の移転は、移転先となる同オフィスビルの竣工を待って行われた。

南海なんば第1ビルは、22年9月に大阪市難波土地区画整理組合から取得した「C街区保留地」(約8,000m²)に建設。地上12階建てで、4階から11階までのフロアに当社グループが入り、2階と3階には、大阪府立大学の^{アイサイト}新拠点「I-siteなんば」が入居。当社と同大学は「地域活性化連携協定」を締結し、観光をはじめとした地域活性化に協働で取り組むことになった。先行して24年4月に隣接地にオープンしたライブホール「Zepp Namba (OSAKA)」とともに、「学術」「文化」

「観光」の発信拠点として、なんばエリアのさらなる魅力向上と発展に貢献すべく、なんばエリアの南端に位置することから、まちの回遊性を高め、なんばエリアをさらに南へ拡大させる役割を担っていく。

「大阪府都市開発」の株式取得 (H26)

平成26年(2014)6月6日の大阪府議会で、大阪府都市開発株式会社の当社への株式売却が正式に承認された。晴れて同社は、同年7月1日より当社のグループ会社となり、社名を泉北高速鉄道株式会社に變更。代表取締役社長には当社の福田順太郎取締役副社長が就任した。

20年に大阪府が「民間でできるものは民間にゆだねる」という方針のもと、「大阪府都市開発」の売却を表明するにあたり、当社には、かつて鉄道敷設計画時に資金不足からやむなく単独での参画を断念した思いがあった。しかも、同社が運営する泉北高速鉄道が相互直通の相手であること、この地域がバスなど当社の事業エリアであり、業容拡大のチャンスでもあることから、獲得に向けての取組みを進めてきた。

初回入札では外資系投資ファンドが落札したが、25年末の府議会で否決された。その後26年1月下旬に大阪府から再提案の打診があり、買収額を当初より30億円上積みし750億円を提示した結果、当社との随意契約の意向が示され、同年5月15日に大阪府などとの間で株式譲渡契約を結ぶに至った。

「大阪府都市開発」は、鉄道事業に加え、物流事業(流通センター事業)を行っており、東大阪と北大阪に46万m²ほどのトラックターミナルなどを有するほか、泉ヶ丘駅前にはショッピングセンター「パンジョ」もある。

これらを合わせて年間195億円の営業収益、約56億円の営業利益がある優良企業で、購入に要する750億円という金額は、当社にとって巨額ではあるが決して法外な投資ではないと判断した。



記者会見で質問に答える山中会長

泉北ニュータウンには高齢化や人口減少といったマイナス要因もあるが、一定の人口集積があり、加えて魅力的なのは物流事業だった。現在は平面利用しているが、今後高層化などによって有効活用できる余地がある。そのほか、鉄道事業においてもダイヤ面の効率化やメンテナンスなど技術部門でも統合効果が期待できる。また、「南海ビルサービス」をはじめ、「南海国際旅行」「南海商事」「南海車両工業」「南海バス」など、当社グループ内での相乗効果も見込むことができる。

山中諄会長兼CEOは、株式取得が正式に承認された26年6月6日、次のように述べている。

「創業以来129年、諸先輩方が長きにわたり地域の皆さまとともに、地道にまちの発展に貢献してきたことが評価され、今回の成功につながった。沿線の人々からの『南海に任せたい』『南海にお願いしたい』という声が、大きな後押しになった。奇しくも今年は、当社創業者のひとりである松本重太郎翁の没後100年の法要が行われる。翁は、129年前に難波から堺の間の鉄道を敷かれて当社の歴史を作られた。没後100年の今、新たな鉄道線が当社グループに加わるということで、不思議な運命を感じている」。

「泉北高速鉄道」のグループ化という業容拡大によって、当社グループに大いなる成果をもたらした。

「凜進130計画」の成果 (H27)

「凜進130計画」では、「事業の『効率性追求』と『拡大と成長』」に取り組み、事業構造の変革を成し遂げる4か年」として位置づけ、「泉北高速鉄道」の株式取得など事業基盤の拡大を図る一方、生産性向上施策の推進など効率性の追求に取り組んできた。

その結果、平成26年度の営業収益は目標を若干下回ったものの、経常利益は目標を大きく上回る過去最高益を記録。連結有利子負債残高／EBITDA倍率についても目標を達成し、9.6倍となった。

また、14年度にスタートした「創生120計画」以降、「事業の選択と集中」「強靱な経営体質への転換」などをテーマに財務体質の強化に重点的に取り組んできたことで、事業構造の変革は着実に成果を上げている。

【「凜進130計画」の成果】

	26年度(実績)	26年度(目標)	22年度(実績)
連結営業収益	2,109億円	2,300億円	1,861億円
連結経常利益	220億円	130億円	114億円
連結有利子負債 ／EBITDA倍率	9.6倍	10倍台	11.6倍

4.

深展133計画

2015～(平成27年度～)

グループ経営方針

平成27年度から3か年にわたる新中期経営計画を策定するにあたり、まず当社グループの普遍的なテーマである以下の4項目を、改めて「グループ経営方針」として位置づけた。

- ・「安全・安心の徹底」… 鉄道をはじめとしたすべての事業において安全・安心を徹底
- ・「環境重視」… 「地球環境保全」を使命として認識、事業遂行において環境に配慮
- ・「コンプライアンスの徹底」… 法令遵守、自らの社会的責任を認識、公正で健全な企業活動
- ・「顧客志向の追求」… 地域に密着した企業として、お客さま目線での行動を徹底

同方針は、前中期経営計画「凍進130計画」において定められたグループ経営方針を継承し、当社グループ全社員に普遍的テーマとして再認識させるものであった。

「深展133計画」の策定

平成27年度を初年度とする新中期経営計画の策定にあたり、当社グループを取り巻く内外の経営環境と課題が整理された。

当社グループの利益創出力は強化されつつあるが、有利子負債はなお過大な水準にあり、沿線人口の構造的な減少傾向や少子高齢化の進展、およびエリア間競争などへの対応が求められている。一方、「泉北高速鉄道」のグループ化による沿線エリアの拡大、物

流事業（流通センター事業）への進出、なんば再開発の進捗、関西国際空港を利用するインバウンドの増加など、様々な分野において成長の可能性を持っている。

こうしたビジネスチャンスを実に結実させていくとともに、さらに次の事業基盤作りを着実に進めていく。そして、これまでに築いてきた事業基盤を、量的成長（収益拡大）と質的向上（財務健全性向上）の両面において一層強固なものとし、揺るぎない経営基盤を確立する。

そのため、本年の創業130周年を契機として今後3年間を「更に深耕^{ひろ}し展げていく3年間」と位置づけ、新中期経営計画の名称を「深展133計画」とした。

基本方針(最重点項目)

これまでに築いてきた事業基盤を深耕し展げていくにあたり、今後の成長が期待され、かつ当社グループの事業基盤の中核をなす次の3項目を、取り組むべき最重点項目と位置づけた。

(1) 泉北関連事業の強化

「泉北高速鉄道」および泉ヶ丘駅前商業施設を当社グループに迎えたことを機に、泉北エリア全体の活性化に本格的に取り組み、当社鉄道事業をはじめグループ全体でシナジーを早期に発現すると同時に、事業機会の拡大と収益の向上を目指す。また、新たに獲得した流通センター事業を核として、グループ内の物流事業を拡大する。

(2) 関空・インバウンド事業の拡大

2020年の東京オリンピックに向け増加するインバウンド需要を、確実に当社グループに取り込む。多言語対応やハード・ソフトのバリアフリー化など基盤整備を早期に完了させ、空港アクセスに留まらず、その他の収益機会の拡大を加速させる。そのために、自治体など外部との連携により関西全体の魅力の向上と情報発信を図り、大阪がインバウンドゲート

シティとしての地位を確立できるよう率先し、当社グループの事業エリアへの来訪を促進する。また、関西国際空港を取り巻く環境変化に対応し、グループの関空関連の収益基盤の維持・拡大を図る。

(3) なんばエリアの求心力向上

南海ターミナルビル再生の集大成である「新南海会館ビル(仮称)」が、お客さまのニーズに応えなんばエリアのポテンシャル向上に資するものとなるよう、次の基幹プロジェクトとして建替計画を推進する。また、不動産、流通事業などのバリューアップおよびラインナップ充実を図り、なんばエリアの鮮度を維持・向上させ他エリアと差別化する。

重点項目

以上3つの基本方針を実現していく上でベースとなる次の2項目については、重点項目として継続して取り組むこととした。

(1) 沿線エリアの魅力創造

創業130周年を機に、南海エリア・南海グループのブランドイメージ向上を図るプロモーションを展開。また、多くのお客さまに沿線エリアを巡っていただく仕掛け作りや生活関連サービスの拡充、主要駅の機能強化などにより当社沿線エリアの魅力^{つく}を創る。

(2) グループ経営基盤の強化

インバウンドや物流事業など今後の成長分野に資金および人材を投入し次代の柱として育成しながら、一方で現在の経営状況と将来の環境変化を踏まえ、不採算事業の抜本対策を講じる。特にキャッシュフローを意識した投資・収支計画の徹底を図り、有利子負債残高/EBITDA倍率を改善していく。また、グループの成長をけん引する中核人材と新たな価値創造を担う多様な人材を、積極的に育成・活用する。

以上3つの基本方針と2つの重点項目を前提に、計画の最終年度にあたる平成29年度の数値目標が以下のとおり示された。

① 連結営業利益 300億円

② 連結有利子負債残高/EBITDA倍率 8倍台

遠北社長兼CEOの就任を発表

平成27年(2015)5月14日開催の取締役会において、同年6月23日付の業務組織の一部改正と代表取締役および役員の異動について決議し、山中諄代表取締役会長兼CEOが取締役会長に、遠北光彦取締役が代表取締役社長兼CEOに、金森哲朗常務取締役が代表取締役・専務取締役にそれぞれ内定した。創業130年を機に、執行部を一新して新3か年計画「深展133計画」に取り組んでいくことにした。

また、亘信二代表取締役社長兼COOと福田順太郎取締役副社長はそれぞれ退任し、亘社長兼COOは新たに南海辰村建設株式会社の代表取締役会長に就任、福田副社長は泉北高速鉄道株式会社の代表取締役社長の専任となった。グループの中核会社である「南海辰村建設」の収益拡大を図るとともに、「泉北高速鉄道」の潜在能力を高めることでグループ全体の底上げにつなげるのが狙いである。



社長交代の記者会見

創業130周年記念式典 (H27)

平成27年(2015)6月1日、本社会議室において、創業130周年記念式典が開催され、亘信二社長兼COOが挨拶で次のように述べた。

「本日は、明治18年の創業以来130年にわたり諸先輩方が築いてこられた足跡に、敬意と感謝を表するとともに、我々自身が謙虚に現状を見つめ直し、将来を考える日です。130年の歴史に誇りを持ち、この歴史とともに歩んできたことを改めて感じていただき、130年という節目に立ち会えることを喜びたいと思います。また、これからの一年一年、新たな歴史をつくっていく決意、これを担う者としての熱い思いを、皆さん一人ひとりに強く持っていただきたい。今年、新中期経営計画『深展133計画』の初年度にあたります。平成26年度は、前期比では増収増益になりましたが、営業収益は前計画『凜進130計画』の目標を下回りました。今年度に入っても、当社を取り巻く環境は、まだ予断を許さない状況です。円安、株高がどこまで進むのか、原

油価格がどう推移するのも懸念されます。さらに、電力需給は厳しい状況が続いており、電力料金のさらなる値上げは、大きな不安材料です。一方、インバウンドの拡大は今後も続くと予想しています。そのようななか、新計画にしっかりと取り組んでいかなければなりません。『変わる』『変える』ことは進歩であり、皆さんには自ら変えるという主体性を持って臨んでもらいたい。業容拡大に向けて自らは何をどう変えていくのかを通じて、同計画を確実に推進し、新たな歴史を刻んでいくのです」。



創業130周年記念式典

安全 の 取組み

「過去から学ぼう」 ～事故パネルの掲示～

過去に発生した大事故の体験や苦い経験を引き継いでいくため、当社では「過去から学ぼう」と題した事故パネルを鉄道研修センターに掲示し、二度と同じ過ちを繰り返さないための教訓として、教育・研修時に活用している。

パネルでは、多数の死傷者を出した昭和の三大事故をはじめとする事故を取り上げた。社内資料をもとに構内配線図などを用いて事故概況を解説し、また、当時の社会的影響を実感できるよう、新聞記事も紹介している。

昭和の三大事故について振り返ってみる。

●樽井9号踏切(男里川)列車脱線事故

昭和42年(1967)4月1日19時26分ごろ、樽井9号踏切道(樽井～尾崎間)で発生し、225人が死傷した(死者5人、負傷者220人)。

下り急行列車が同踏切道手前に差し掛かった際、運転士は下り線上に立ち往生しているトラックを発見。運転士は非常ブレーキをかけたが間に合わず衝突。トラックとともに1・2両目が約5m下の河原に転落。3両目が宙吊りの状態で、4・5両目は鉄橋上で傾いたまま停車した。

事故はトラックのエンストが直接の原因であったが、担当運転士が自分の子どもを運転台添乗席に乗車させていたことが判明。子どもに気を奪われて発見が遅れたことも原因とみられている。

●箱作駅構内列車衝突事故

昭和42年(1967)7月24日20時10分ごろ、箱作駅構内で発生し、95人が負傷した。

貨物車両の入換のため、箱作駅6番線(同駅最東側)から難波方に約35m進行したところ、下り急行列車が同駅下り場内信号機の停止信号を無視



過去から学ぼう

して進入し、正面衝突した。電気機関車は6番線に約50m押し戻され脱線して約80度傾斜、連結していた貨物車1両も横転した。また、急行列車の1・2両目が脱線した。

事故原因は、下り急行列車の担当運転士が場内信号機の停止信号を無視したためであった。

●天下茶屋駅構内列車衝突事故

昭和43年(1968)1月18日17時17分ごろ、天下茶屋駅構内で発生し、253人が負傷した。

春木駅を16時54分(10分遅れ)にほぼ満員の状態で発車した上り臨時列車が、時速約100kmで天下茶屋駅手前に差し掛かった際、運転士は同駅ホーム手前の閉そく信号機が注意信号を現示しているのを発見したが、非常ブレーキの処置が遅れ、上りホーム難波方の貨物発着番線に突入、同線上の下り回送列車と正面衝突した。この衝突によって上り臨時列車の先頭車両は、下り回送列車の先頭車両に食い込んだ状態で約50m押し戻して停止し、1・2両目が脱線して、このうち1両目が約45度傾斜した。一方、下り回送列車も1両目が脱線して約45度傾斜した。

事故原因は、信号の見落としという最も基本的な注意義務を怠ったためであり、その背景には10分遅れて発車したための焦りがあった。

これら三大事故をはじめ、パネルで取り上げた事故はいずれも「人的なミス」を指摘されたものである。

この10年の間にも、係員が確認を怠ったことに起因する事故が発生している。運転取り扱いにおいてどこに問題があったのか、どういった対応が二次災害の防止に必要なか、同様の事故を起こさないためにどのような対策が施されたかなど、過去を真摯に振り返ることで今後の事故防止につなげていかなければならない。人的ミス撲滅には、安全確認の基本動作「目で見て、指で差して、声に出す」の徹底が不可欠となる。こうした地道な取組みを大切にしたい。

安全対策設備の進化

安全・安心への意識の高揚を図る一方で、この10年には従来の運転保安設備・防災システムに加え、様々な設備の導入を推進した。その一部を以下に紹介する。

●新型ATS(自動列車停止装置)

曲線・分岐路・線路終端など、線路の条件に応じた速度制限装置の設置が義務づけられたことから、連続制御方式の新型ATSの導入を進めている。

従来の方式は、ATSを設置している地点で速度超過があると非常制動により列車を停止させるが、新型ATSは、ATSを設置している地点から制限速度のある地点までの間で速度超過があると、自動的に制限速度まで列車を減速させるもので、より高い安全性を確保できる。現行のATSとの併用が可能であるため線区ごとの対応が可能で、平成25年(2013)5月に南海本線と空港線で運用を開始、高野線は28年度までに工事を完了する予定である。

●列車運行管理(PTC)システム更新と指令所集約

平成24年(2012)11月4日、南海線および高野線一部区間の列車運行を管理する「列車運行管理(PTC)システム」を全面更新した。

新システムは、プログラムの実行速度が従来の3倍以上になるなど性能が飛躍的に向上。また、それぞれ独立していたPTCとCTC(列車集中制御装置)を一体化したことで、省スペース化と省電力化を実現した。機能面においては、複数の操作盤で行っていた作業を、1つのマウス操作で行えるようにしたことで業務を簡略化。また、モニター表示された列車運行図表の上に、実際の走行実績を重ねて表示することで、より詳細な運行状況を把握できるようになった。

なお、主要駅などには列車の運行状況が分かるTID(列車在線位置表示)装置を新設し、ダイヤ乱れの際、お客さまへの適切な案内に努めている。



列車運行管理(PTC)システム

●緊急地震速報システム

地震対策については、鉄道駅や高架橋柱の耐震補強並びに橋梁の落橋防止対策を計画的に実施している。その一方で新たな対策として、平成18年(2006)10月30日に「緊急地震速報システム」を導入した。

同システムは、最初の小さな揺れ(P波)から震度5弱以上の地震が推定される場合に気象庁が配信する緊急地震速報を運輸指令で受信し、全列車の運転士に対して警音と人工音声で緊急停止を指示するものである。



緊急地震速報システム

第2章 各セグメントの最近10年

I 運輸セグメント

関西国際空港第2滑走路の供用開始以降、空港線利用客は増加に向かった。さらにLCC（格安航空会社）が就航すると、ビザ発給要件の緩和や円安を追い風に外国人観光客が急増。観光・インバウンド対応が急がれた。南海本線、高野線においても駅施設の整備、新型車両の導入など、沿線価値の向上に取り組んだ。

1

鉄道事業

サービス

minapita、PiTaPa導入 (H18)

スルッとKANSAIが提供するICカードシステム「PiTaPa」は、平成16年（2004）8月から京阪電気鉄道、阪急電鉄、能勢電鉄が先行して導入し、18年1月からはJR西日本の「ICOCA」とPiTaPaの相互利用サービスが開始され、2月からは大阪市交通局と阪神電気鉄道がPiTaPaを導入するなど、注目を浴びていた。

こうした各社の動きに対し、当社ではPiTaPa導入日を同年7月1日と決定。これに先立ち、なんばCITY・なんばパークスなどの当社施設、当社グループおよびその他の提携施設で利用できるギフト券などに交換でき

るポイントを付与する機能を搭載した新しい南海グループカード「minapita」のサービスを2月から開始した。鉄道でのPiTaPa利用を推進するとともに、沿線の価値を向上させる狙いがあった。



minapita (VISA/JCB) カード

そして、当初の予定どおり18年7月にPiTaPaを導入し、翌19年4月には「PiTaPa定期サービス」を開始した。PiTaPaカードにIC定期券の機能を付加し、当社線のみでの単独定期券および泉北高速鉄道との連絡定期券として利用できるようになった。IC定期券サービスはこの後さらに拡充し、21年3月から阪神電気鉄道、26年3月からはJR西日本および近畿日本鉄道、27年3月からは京阪電気鉄道との連絡IC定期券の発売が



自動改札機にタッチして乗車



JR西日本と共同で連絡IC定期券をPR

開始された。

交通系ICカードシステムは、全国各地で導入され、またたく間に広がっていったが、システム互換性の問題から、利用はそれぞれの地域に限定されていた。そうしたデメリットを改善すべく、25年3月から、PiTaPaをはじめとした10種類の交通系ICカードによる全国相互利用サービスが開始された。交通系ICカードのいずれか1枚、つまりPiTaPaカード1枚あれば、北海道から九州まで全国の142事業者が運行する鉄道・バス（一部路線を除く）に乗車できるようになり、お客さまの利便性は大きく向上した。

さらに、27年1月には当社、泉北高速鉄道、大阪市交通局およびJR西日本が、お互いの鉄道利用の利便性を向上し、一層の利用拡大とともに図る目的から、ICOCAによるIC連携サービスを拡大することに合意。当社においては平成29年春からICOCAおよびICOCA定期券を発売する運びとなった。

このサービスは、スルッとKANSAI協議会とJR西日本による「ICカード乗車券を活用した連携サービス」に基づくもので、支払い方法など特徴の異なるPiTaPaとICOCAを、お客さまがニーズに応じて選択できるようになることから、交通系ICカードのさらなる利用促進につながる施策として期待されている。

駅にAED・筆談器設置 (H18～)

当社の主要事業である運輸事業では、お客さまに対する「安全・安心」の提供が第一の使命。ハード面でのバックアップ体制と高品質なサービス提供という、ハード・ソフト両面からの取組みが求められている。

「AED（自動体外式除



AED（自動体外式除細動器）

細動器）」は、心臓突然死に至る危険な状態（重症不整脈）から人命を救うため、電気ショックを与えて心臓本来のリズムを取り戻す装置。車内や駅構内におけるお客さまの不測の事態に備えて、平成18年（2006）6月から難波、新今宮、関西空港、堺東、高野山の5駅に、9月には天下茶屋と中百舌鳥の2駅にAEDを設置した。

また、7月には「筆談器」を駅長所在駅など37駅に設置。筆談器を使用することで、耳の不自由なお客さまとのスムーズなコミュニケーションが可能になり、健常なお客さまに対しても駅周辺の地理を図で示しながらご案内できるようになった。

AED、筆談器ともに適宜、設置駅を増やしている。



筆談器

観光・インバウンド対応

●多言語対応の案内拠点 総合インフォメーションセンターなんばがオープン (H21)

平成19年（2007）8月、関西国際空港第2滑走路の供用開始以降、発着便数も増え、ご利用になるお客さまはようやく増加傾向に向かった。早急な観光・インバウンド対応が求められるなか、21年4月25日、空港と直結する大阪ミナミの玄関口である難波駅1階に、大阪



総合インフォメーションセンター前でのテープカット

市初の官民共同インフォメーションセンター「総合インフォメーションセンターなんば」がオープンした。同センターでは、大阪市が運営する「大阪市ビジターズインフォメーションセンター・難波」と、当社が運営する「南海インフォメーションセンター」、南海国際旅行の「南海トラベルサロン」がカウンターを並べ、国内外のお客さまに、英語のほか、テレビ電話システムを利用して韓国語や中国語、さらには手話でも対応。詳細な情報提供と迅速かつきめ細やかな心配りができる案内拠点として、26年12月、日本政府観光局（JNTO）から、全国で18か所しかない最高レベルのカテゴリー3に認定された。

●「Peach・なんばきっぷ」など各種企画乗車券を発売（H23～）



共同記者会見に臨む亘社長

関西国際空港をご利用のお客さまに当社鉄道を選んでご利用いただくためには、沿線に観光地などを有する各鉄道事業者との連携が不可欠である。平成23年（2011）5月、当社は大阪市や京都市、阪急電鉄、関西国際空港、近畿運輸局と共同で記者会見を実施し、関西国際空港と京都・河原町などを地下鉄堺筋線経由で結ぶ企画乗車券「京都アクセスきっぷ」を発売することを発表した。会見で亘信二社長兼COOは「同じきっぷの発売で、安い交通手段を使いたいと考える個人旅行者を取り込みたい」と意気込みを述べた。

こうした動きは翌24年から一気に加速。4月からは大阪市交通局と共同で「関空ちかトクきっぷ」を、近畿

日本鉄道と共同で「奈良アクセスきっぷ」をそれぞれ発売し、5月からは阪神電気鉄道と共同で「神戸アクセスきっぷ」の発売を開始。さらに12月からは、関西国際空港の施設使用料引き下げを受け、「関空トク割ラポートきっぷ」の発売を開始した。

これらと前後して、同年からはLCC（格安航空会社）とも連携。関西国際空港を拠点とするPeach Aviationが定期便の運航を開始するのにあわせて、3月から同社と共同で「Peach・なんばきっぷ」のPeach便機内での販売を開始。また、12月からは第2弾として「Peach・京都観光きっぷ」の発売を開始した。

一方、25年4月からはジェットスターグループとも連携。共同で「ジェットスター・ナンカイきっぷ」の発売を開始した。

LCCの就航が相次ぎ活況を迎えた26年2月からは、海外向けに企画乗車券のネット販売も開始した。海外のお客さまが日本への旅行出発前にインターネットで乗車券や旅行商品などを購入できるシステムを開発。当社グローバルサイトなどからアクセスし、クレジット決済することで発行される引換証を、関西空港駅のツーリストサポートセンターで提示いただき乗車券と交換する仕組み。システム開設時点では関空トク割ラポートきっぷなど3種類を取り扱い、英語・韓国語の2言語に対応。その後、中国語（簡体字・繁体字）にも対応させるとともに、順次商品ラインナップの充実を図っている。

駅・特急の全面禁煙化を実施（H23）

受動喫煙防止に対する社会的要請が高まり、お客さまからも駅の全面禁煙を求めるとご意見・ご要望が増加してきたことから、平成23年（2011）4月から駅の全面禁煙化を実施。ホームの端に設けられていた喫煙コーナーも廃止して、灰皿を撤去した。実施にあたっては、1か月前から告知キャンペーンを行い、各駅の灰皿付近にご案内ポスターを掲示したほか、車内放送によ

て、お客さまに全面禁煙へのご理解・ご協力をお願いしました。さらに9月からは、特急「サザン」新型車両12000系の営業運転開始にあわせて、すべての特急車両の全面禁煙を実施。こうして、当社の鉄道事業を担う駅構内、ホーム、車両の完全禁煙化が実現した。



全面禁煙を告知するポスター

「赤いラピート」「ハッピーライナー」 「特別仕様こうや」を運行 (H26~27)

平成26年(2014)4月から6月にかけて、空港線開業20周年を記念して難波～関西空港駅間で「赤いラピート」を運行した。これは、人気アニメ「機動戦士ガンダム



赤い彗星の再来 特急ラピート ネオ・ジオンバージョン (©創通・サンライズ)

ユニコーン」のシリーズ作品「機動戦士ガンダムUC episode 7『虹の彼方に』』とタイアップしたもので、車両は「機動戦士ガンダムUC×特急ラピート 赤い彗星の再来 特急ラピート ネオ・ジオンバージョン」と名付けられた。

元来は深いブルー(ブルーマイカ)を基本色とした特急「ラピート」の車両外観を、映画の登場人物であるフル・フロントルが率いる組織「ネオ・ジオン」をイメージした赤色に変更するとともに、随所に機動戦士ガンダムユニコーンUCの世界観を表したデザインを施した。さらに車内には、映画の登場人物たちを想定した専用席(特別装

◆ NANKAI 130th Anniversary

10年
ひと昔

夢と理想の実現を チームでバックアップ

運輸部 営業課 齋藤 俊也

空港線開業および特急ラピート運行開始20周年という記念の年に「インパクトのある大きなことをしなければ」との強い思いがありました。

以前から温めていたアイデアをもとに、平成25年の5月ごろ計画を本格スタート。当初は初代ガンダムで構想を練っていましたが、著作権元に話を持っていったところ、新作映画の話が上がり、映画とタイアップする形で交渉を重ねました。

企画を進めるにあたって、主担当の大幡さん自身が熱心なガンダムファンということもあり、彼にはやりたいことをすべて盛り込むようお願いしました。問題の解決は周りの



当時担当した大幡齊さん(右)と

メンバーに任せておくと。その結果、随所に彼の細かいこだわりが散りばめられ、全国のファンのマニア心をくすぐったと思います。

運行開始後の反響は予想以上。駅での安全対策や、車内で特別席をご覧になるお客さまの対応などに腐心しましたが、沿線から子どもたちが手を振ってくれたり、農家の女性が畑から写真を撮ってくれたりするのを見て、南海ファンの裾野を広げられたことを実感し、うれしかったですね。



車両内装 (©創通・サンライズ)

飾席)を設置。スーパーシートをご利用のお客さまに自由に写真撮影などを楽しんでいただけるようにした。

新聞やテレビなどマスコミでも大きく取り上げられ、運行記念グッズは即日完売し、記念入場券も数日で完売。「ラピート」と「機動戦士ガンダム」、双方のファンに根強い人気を相乗効果と呼び起こした、画期的な他社とのタイアップ企画となった。

「ラピート」の運行開始20周年を記念した企画は、装いを新たにしながら続いた。9月から1年間の予定で、難波～関西空港駅間を「出逢えたらラッキー Peach×ラピート ハッピーライナー」の運行を開始。幸運のシンボルである「桃」を社名の由来とするPeach Aviationとの共同企画で、ラピート1編成にPeachカラーのデザインを施し、デッキ付近にハートマークのステッカーを貼付。「出逢えたらラッキー」な列車とした。お客さまの遊び心を刺激しつつ、Peachのご利用をアピールする、斬新なアイデアとピンクのラピートが話題を集めた。



Peach×ラピート ハッピーライナー

一方、高野線においては27年、高野山開創1200年記念大法会が執り行われるのに伴い、高野山への旅客誘致と鉄道の利用促進を目的として、特別デザインを施した特急「こうや」の運行を3月1日から開始した。歴史的な記念の旅に祝祭感を添え、旅のムードを盛り上げる特別仕様とし、車両外装は日本古来の蒔絵に倣ったデザインで、地色の異なる3つのバリエーションを展開。それぞれ「赤こうや」「黒こうや」「紫こうや」と名付け、高野山の四季をテーマにした絵柄をあしらった。また、車内にもヘッドカバーや客室通路に特別デザインを施した。



特別仕様(3色)こうや

ダイヤ変更～特急網の整備拡充とお客さまの利便性向上への取組み (H17～26)

鉄道をコア事業とする当社にとって、列車運行ダイヤは「最大の商品」といえる。一人でも多くのお客さまに満足いただけるよう、利便性向上に取り組んだ10年の変遷を振り返ってみよう。

平成17年(2005)10月、特急網の整備拡充などお客さまの利便性向上を目的に、高野線のダイヤ変更を実施した。特急「こうや」「りんかん」の発着時刻を変更。難波～極楽橋駅間の急行は一部を除き難波～橋本駅間の運転とし、橋本～極楽橋駅間はワンマン運転にした。

また、同年11月には、泉佐野駅付近下り線の高架化にあわせて、南海線のダイヤを変更。関空アクセスの増強、特急網の整備拡充、乗り換えの利便性向上を目的に、空港線の運転本数を増やし、泉佐野駅ではスムーズな乗り換えが可能な「ホーム・ツー・ホーム乗り換えサービス」を開始。泉佐野～関西空港駅相互間では新たな特急料金(大人100円・小児50円)を設定した。

19年8月、特急の利便性向上などを目的として、南海線と高野線のダイヤを変更した。南海線では特急「サザン」を増発するとともに、速達性の向上などで尾崎駅以南のお客さまの利便に配慮。多奈川線・加太線では南海本線との接続を改善した。一方、高野線では、特急「りんかん」の利便性を高めるとともに、夕刻以降の三日市町駅以南への速達性を向上させ、橋本駅での乗り継ぎも改善した。

20年11月には高野線において、安全性の向上と列車遅延対策などを目的としたダイヤ変更を実施した。一部の駅で停車・運転時分を延長し、特急「こうや」「りんかん」を増発。夕方ラッシュ時の橋本方面への速達性を向上させた。

21年10月には、特急「サザン」「ラピート」の増発をは

じめとする特急網の整備拡充を中心に、南海線のダイヤを変更。同時に「サザン」は、すべての列車を一部座席指定とした。また、特急および急行の運転本数を増加し、難波～和歌山市駅間の利便性を向上させた。

24年4月、和歌山大学前駅の開業にあわせて、南海線のダイヤを変更した。自由席特急をすべて特急「サザン」とし、終日30分間隔での運転を実施。和歌山大学前駅には、急行、区間急行、普通が停車。和歌山港線は、南海フェリーとの接続に特化するダイヤ編成とした。



和歌山大学前駅にて行われた出発式

25年10月には、高野線のダイヤ変更を実施した。特急「りんかん」の発着時刻を変更し、夜間には下りを増発。橋本駅でのJR和歌山線などとの接続も改善した。また、行楽シーズンの需要に対応し、土・休日の「天空」を1往復増発して1日3往復とした。

26年10月、南海本線と空港線のダイヤを変更。空港線では、昼間の空港急行の増発や特急「ラピートβ」の一部α化によって所要時間を短縮したほか、関西国際空港における深夜便旅客の利便を図るため、関西空港駅発の最終列車後に普通列車を増発した。また、南海本線では特急「サザン」を終日和歌山大学前駅に停車させ、直結する商業施設などへのアクセスを向上させた。

車両・施設

人と環境により優しく「8000系」「8300系」がデビュー (H20~27)



デビューした8000系車両の外観

平成20年(2008)3月、「やさしい」が「うれしい」をコンセプトに設計した新型車両「8000系」の運行を開始した。同車両の特徴は、人と環境に優しい構造。着席位置を明確にしたバケット式クッションをはじめ、立ち上がり補助のための手すりなどを設置。低床面化によってホームとの段差を解消し、デザインや色分けによって優先座席・出入口を分かりやすくするなど、お客さま

の利便性向上に重点を置いた。また、軽量化や電力の効率的な利用による省エネ、ノンフロン冷房などによって、環境への負荷低減にも配慮した。

デビュー当初は4両2編成を南海線で普通車として運用。翌21年には、さらに8両を増備し、通勤車両として営業運転を開始した。お客さまにより快適な車両を提供するため、その後も増備が進められ、計52両となった。

また27年10月、南海線において新型通勤車両「8300系」20両を導入し、営業運転を開始した。8300系は既存車両のデザインを踏襲しながらも車両先頭部や内装などをリニューアル。車内外への騒音低減に優れ、省エネ効率が高い狭軌用全閉内扇型主電動機を日本で初めて本格採用するとともに、客室内および出入口ドア窓に複層ガラスを採用して保温・遮熱性を高め、すべての灯具にLEDを採用することで、消費電力を従来車両と比較して約50%低減した。さらに4か国語に対応した車内案内表示器を設置するなど、人と環境に優しい省エネ車両となった。

NANKAI 130th Anniversary



地域の皆さまとともに取り組んだ「こうや花鉄道プロジェクト」

高野山という目的地に加え、そこへ向かう道中として鉄道の魅力を作り出し、高野山旅行の楽しみや期待感を地域の皆さまとともに創出することを目的に、

平成19年(2007)に「こうや花鉄道プロジェクト」をスタートした。

対象エリアは橋本～高野山駅間。同年10月の下古沢駅の「花屏風」設置を皮切りに、九度山駅の「九度山真田花壇」、高野下駅の「花屏風」「南海思い出ミュージアム」、「中古沢橋梁展望

デッキ」の設置などを実施し、地元ボランティアらと協力しながら地域活性化・観光旅客誘致を図ってきた。

なかでも、21年7月に定期運行を開始した展望デッキ付列車「天空」は、同プロジェクトのシンボルとして全国に広く認知されるに至った。

25年3月からは、高野山ケーブルカーからの窓風景の魅力を向上させるため、イロハモミジ、シャクナゲ、アジサイなどをテーマ別に植樹した。高野山開創1200年を節目に、今後これら四季折々の花、色鮮やかな紅葉、豊かな新緑が育っていくことで、これまで以上に魅力的な観光スポットとなることが期待される。

高野下駅の花屏風づくり





笠木橋梁を走る天空

こうや花鉄道「天空」定期運行開始 (H21)

当社では、「進化123計画」のもと「沿線価値向上に資する施策の重点実施」を掲げ、平成19年度から高野線において、地域の皆さまとともに「こうや花鉄道プロジェクト」に取り組んでいる。平成21年(2009)7月、同プロジェクトのシンボルともいえる観光列車「天空」の定期運行を開始。森林の深いグリーンを基本色としたボディに高野山・根本大塔を想起させる朱色のラインを施した、優雅な車両の誕生によって、世界遺産・高野山を目指す旅の道中は、一層魅力的なものになった。

橋本駅から極楽橋駅までの19.8km、標高差443m間を運行する天空は、3枚続きのワイドな車窓から山間

の風景を一望できるワンビュー座席や、森林の澄んだ空気が吹き抜ける展望デッキなど、高野山麓の自然を五感で楽しめる構造。なかでも、高野下駅から極楽橋駅の区間は、50%の急勾配とトンネル、半径R=100の急カーブが連続し、山岳鉄道らしい旅の醍醐味が実感できると、好評を博している。

南海線に新型特急12000系 「サザン・プレミアム」運行開始 (H23)

平成23年(2011)9月、南海線において「サザン・プレミアム」が営業運転を開始した。「サザン・プレミアム」とは特急「サザン」新型車両12000系の愛称で、その名



ワンビュー座席



パソコン使用にも対応



新型特急「サザン」12000系

のとおり従来の10000系よりワンランク上の設備・利用価値を備えた車両としてデビューを飾った。

大手私鉄で初めてシャープの「プラズマクラスター技術」を搭載し、車内に浮遊するウイルスの作用を抑制するとともにカビ菌などを分解・除去。座席幅を25mm広げ、AC電源やパソコン使用に対応したテーブルを設置し、車内の快適性を向上した。車椅子対応トイレや扉開閉予告チャイムを設置するなどバリアフリー化を一層推進するとともに、無水小便器を導入するなど環境にも配慮した。

また、女性社員からの意見を生かして、着替えなどに使える多目的室を設け、プライバシーへの配慮を施した座席ヘッドレストを採用。さらには、迷惑行為防止のために防犯カメラを関西の私鉄で初めて設置した。営業運転に先駆け、報道関係者を対象とした内覧会でも注目を集め、女性に優しい車両として新聞やテレビで紹介された。

駅の改良工事とバリアフリー化(H17～)

沿線の各駅では、お客さまに高品質なサービスを提供すべく、アクセスの改善や安全性の向上を図る改良とバリアフリー化工事が進められている。この10年間の動きを見てみよう。

北野田駅では、平成17年(2005)9月から上り・下りホームのエレベーターと多機能トイレの供用を開始。18年9月から19年3月にかけては三日市町駅の改良工事が進み、2階改札口、多機能トイレ、エレベーター・エスカレーター各2基と上りホームに直結する1階改札口が完成。4月1日の新バスターミナルの供用開始と相まってお客さまの利便性向上が図られた。

箱作駅では、19年3月「上り駅舎」「多機能トイレ」の供用を開始。同駅の上下改札前と駅前交通広場がエレベーター付きの立体横断施設で接続され、アクセスの改善と安全性の向上が図られた。

20年2月には、住吉大社駅のバリアフリー化工事が完成。住吉大社駅の上り・下り両ホーム～コンコース階

(2基)と、コンコース階～1階(1基)のエレベーター3基の設置や、トイレの多機能化を完了させ、供用を開始。あわせて同駅に、階段の昇降時に身体移動がしやすく膝や腰の負担を軽減できる波形の手すり「クネット」を関西の鉄道駅では初めて設置した。

高野山駅と極楽橋駅では、20年3月、バリアフリー化工事に着手。多機能トイレや、極楽橋駅のスロープ、車椅子用階段昇降機など、順次供用を開始してきた。残された問題は、両駅を結ぶケーブルカーにあり、構造上、駅のホームは急な階段状となっているため、お客さまにとっては上り下りが大きな負担となっていた。これを解消すべく、21年3月、高野山駅のホームと改札階を結ぶケーブルカー駅では西日本初のエレベーターが完成し、供用を開始。世界遺産・高野山の玄関口にふさわしく、高齢者や車椅子のお客さまにもご利用いただきやすくなった。



高野山駅のエレベーター棟と連絡通路

23年3月には、JR西日本と連携した「橋本駅バリアフリー化整備事業」が完成。駅前広場と当社線ホーム、JR線ホームを結ぶ跨線橋を新設し、それぞれ1か所ずつエレベーターを設置。跨線橋上には新たに当社駅務室を設置し、幅広タイプを含む自動改札機や自動券売機を備えた橋上駅舎が誕生した。さらに駅前広場に面して多機能トイレと一般トイレ、スロープを新設。ホームにも多機能トイレを新設するなど、「こうや花鉄道」の玄関口にふさわしい“すべてのお客さまにやさしい駅”に生まれ変わった。

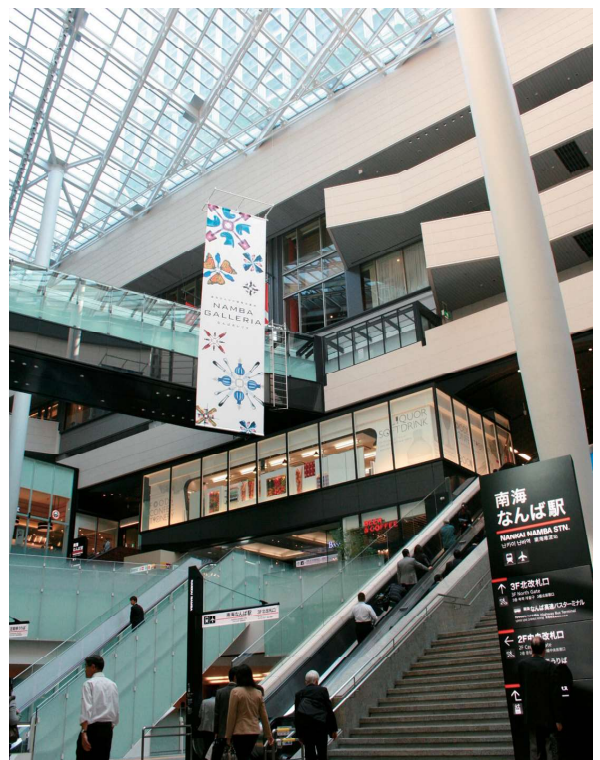


橋本駅ホームのエレベーター

このほかにも、南海線と高野線の各駅において順次、多機能トイレやエレベーターなど、バリアフリー施設の供用を開始している。

難波駅改良工事が完成 (H21)

南海ターミナルビル再生計画の一環である難波駅の改良工事は、大阪ミナミの玄関口でもある難波駅を国際ターミナルとしての品格と機能性を備えた駅に再生することを目的とし、平成19年(2007)10月から工事を開始した。



吹き抜け大空間が広がった大階段周辺

改良のポイントは3つ。(1) 駅のリニューアル、(2) 周辺施設との連携強化、(3) 構内店舗の充実。このうち(1)については、シンプルで分かりやすい機能的な駅空間を目指し、具体的には、窓口の集約、案内施設の充実、構内トイレのリニューアルが先行して進められた。

まず、20年2月に3階改札内東側のトイレ新設工事が完成し、供用を開始。「気持ち良く使いやすいトイレ」をコンセプトに「男性用無水小便器」や「トイレ節水型自動洗浄装置」を採用。女性に優しいトイレを目指し、シックで落ち着いた雰囲気、洗練された内装を施し、トイレ・手洗いスペースを通らずに利用できる「パウダースペース」「授乳室」を併設した。

21年2月には、2階中央改札口に新駅務室を設置し、「難波駅サービスセンター」としてオープン。分散していた乗車券売場を改札口中央部に集約するとともに、明るく入りやすいガラス張りのオープンカウンターを採用し、改札口付近にはお客さまにきめ細かいサービスを提供する案内係「トランスアテンダント」を新たに配置するなど、お客さまのさらなる利便性向上を図った。



難波駅サービスセンター

そして21年10月、2年間の工事を経て完成した難波駅は、(2)と(3)のポイントを満たす、賑わいのある駅空間に生まれ変わった。なんばCITYやなんばパークスとの接続向上の



トランスアテンダント

ため、難波駅2階中央改札口のエスカレーターを移設して新たな「人の流れ」を創出するなど、動線を整備。3階コンコースには、直接高島屋へのアクセスが可能となるエントランスを設置したほか、窓口の集約によって新たに生まれた空間を利用し、駅全体の構内店舗の面積を約1.5倍に増床。「スイーツ」を中心にテイクアウトの品ぞろえを充実させた店舗を配置したほか、駅ナカタイプの「ユニクロ」を誘致した。

さらに翌22年3月には、東西通路が完成し、南海ターミナルビルと日本橋方面の回遊性が高まった。

三国ヶ丘駅改良事業 (H25～26)



2階に移転した当社の改札

平成25年(2013)9月、三国ヶ丘駅を橋上駅舎化し、東西自由通路の供用を開始した。北口と西口のそれぞれにあった改札口と駅務室を2階へ移転して1か所に集約し、線路で分断されていた東西の歩行者動線を確保。さらに、既存の北口を「東口」に名称変更し、西口との位置関係を分かりやすく整理した。

これらは「三国ヶ丘駅改良事業」の一環として位置づけられ、東西自由通路のエレベーター、改札内と上りホームを結ぶエスカレーターの設置工事、駅構内のリニューアル工事を経て、26年4月に同駅屋上に展望デッキを備えた広場(「みくにん広場」※不動産セグメントP.74参照)が誕生。同年5月には、駅ナカ商業施設(「N.KLASS 三国ヶ丘」※流通セグメントP.83参照)がオープンした。

和歌山大学前駅開業 (H24)



出席者代表によるテープカット

平成24年(2012)4月1日、南海本線孝子～紀ノ川駅間のほぼ中間に「和歌山大学前駅」が開業した。同駅の新設にあたっては、和歌山大学の最寄り駅となり、周辺では大規模な住宅開発が行われていることから、和歌山県、和歌山市、周辺土地区画整理組合の3者による請願があった。当社では、これを受け、近畿運輸局から新駅設置に関する事業基本計画変更および鉄道施設変更の認可を得て、19年3月から建設を進めてきた。相対式プラットホームに駅舎が線路をまたぐ「橋上駅タイプ」で、東西を行き来できる自由通路も設置した。

駅名については、当社や関係3者、学識経験者などで行く「新駅駅名検討委員会」によって一般公募され、寄せられた2,726件、357種類の名称のうち、同委員会が選考した3案について検討した結果、南海本線や沿線のイメージ向上が期待できることなどから、「和歌山大学前」に決定した。

高野山駅駅舎改修 (H26～27)

平成27年(2015)に執り行われる高野山開創1200年記念大法会にあわせて、26年7月から高野山駅駅舎の改修を実施するとともに、8月からは極楽橋駅の美装化工事に着手した。

高野山駅では、構造用合板による耐震補強を施し、昭和5年の開業以来使われてきた国の登録文化財である駅舎の外観を、可能な限り開業当時の意匠に復元。また、乗車券の販売窓口をオープンカウンター形式に改装し、バスの案内カウンターも整備。2階は展示スペースとして整備する一方、トイレやエレベーターを新設し、休憩スペースとしてもご利用いただけるようにした。

◆ NANKAI 130th Anniversary

10年
ひと昔

お客さまに、ひとクラス上の 快適な移動空間を提供するために

資材部(当時・車両部 車両課) 山田 健太郎

12000系の導入にあたっては、快適性と利便性の追求を重視しました。女性に優しい特急を目指して、特急の車掌をはじめとする女性従業員160人を対象としたアンケートの実施も行いました。その結果、授乳やお子さまがぐずったときにご利用いただける「多目的室」や、プライベート空間の確保を重視した座席、空気清浄機やデッキ部の防犯カメラなどが採用されています。当時、1座席に1個のAC電源の設置は、新幹線を含む特急車両でも珍しく、ビジネスユースへの対応としても先進的だったと思います。

設計過程では、デザインで目を引く大きな「標識灯(先頭車両の下側にある表示灯)」で苦労したのを覚えています。



12000系「サザン・プレミアム」を背に思い出を語る

す。標識灯全体が光るように見せるためにLEDを多く使用するの簡単ですが、これではコスト増となり、省エネにも反します。メーカーとも協議し、試行錯誤しながら、ガラスとLEDの間に「拡散板」を挿入し角度を工夫することで、限られたLEDでも全体が光るように見せています。走っている姿を見ると、わが子を見るような感覚になります。

極楽橋駅においては、ケーブルカーの乗り換えルートにあたるコンコースおよび連絡通路の壁面・天井を塗装。ホームからコンコース、連絡通路にかけて、行燈型あんどんの照明器具を設置した。

こうして、高野山の玄関口ともいえる2駅は美しく生まれ変わり、国内外から参拝や観光に訪れる多くのお客さまをお迎えする準備が整えられた。



リニューアルした高野山駅外観

プロジェクト工事

連続立体交差事業（連立事業）の進捗状況（HI17～）



泉佐野駅の高架ホーム

平成17年（2005）11月27日、泉佐野市内連続立体交差事業と空港線建設事業の下り高架線の供用が開始された。昭和62年（1987）3月に都市計画決定されてから、実に18年半もの長きにわたり進められてきた事業であったが、当社の連続立体交差事業は、大阪

市内、堺市内（第1期）、岸和田市内、泉佐野市内で完成を見ることとなった。

残るは高石市内と泉大津市内、2事業の工事を推進していたところ、第2期となる堺市内連続立体交差事業が計画された。同事業は、諏訪ノ森駅と浜寺公園駅を含む石津川～羽衣駅間（約2.7km）の高架化などを推進するもので、7か所の踏切を除去し、交通渋滞の解消や踏切事故の防止などを図ることができる。事業主体である堺市が、平成18年11月7日付で大阪府から都市計画事業認可を取得。平成19年度以降、堺市では仮線用地買収などの業務を継続し、当社においては高架駅など鉄道施設の設計と準備業務を進めている。

泉大津市内連続立体交差事業では、20年6月7日に上り線の供用を開始。上り線切り替えによって、周辺の踏切遮断時間が短縮し交通渋滞が緩和された。また、泉大津、松ノ浜の両駅では、上り線側でバリアフリー対応の新駅舎での営業を開始した。そして24年8月4日、待ちに待った同事業の下り線高架化工事が完成し、始発から高架上での運行を開始した。上下線での高架供用開始によって、8か所の踏切が除去された。なお、これに伴い高架駅となった松ノ浜駅の中心位置が和歌山市方面へ約86m移動したことから、一部区間の運賃を変更した。

一方、高石市内連続立体交差事業では、高架化工事の進展に伴い、23年5月20日の夜間に羽衣駅と高石駅付近の下り線を仮線に切り替え、翌日から両駅で



出発式で紅白のテープにはごみを入れる関係者

下り仮ホームの使用を開始。この切り替えに伴って、14か所の踏切の遮断位置を変更した。同事業では、引き続き下り線の高架本体工事が進められている。

環境に優しい駅へ…

太陽光発電システムを設置 (H20~23)

連立事業に伴う駅の高架化は、ご利用のお客さまに当社の省エネルギーおよび環境保全への取り組みをアピールする好機でもあった。

平成20年(2008)には、泉佐野駅東側壁面に太陽光発電システムを設置し、3月から運用を開始。約1.4×0.8mの太陽光パネルを54枚使用し、最大10kWを発電し、駅構内の空調装置をはじめ施設の電源の一部

として活用する一方、改札付近に表示装置を設置し、太陽光発電による「現在の発電電力」「本日の発電電力量」「本日のCO₂削減量」を表示している。続いて23年1月には、高架化した泉大津駅にも太陽光発電システムを設置、稼働を開始した。下り線の屋根と天窓に設置した計420枚の太陽光パネルで発電する年間約7万1,000kWhの電力を、エレベーターやエスカレーター、空調機などに活用することで、年間約25.5tのCO₂が削減できる。

泉大津駅は、太陽光発電のみならず雨水利用システムや自己発電機能付き節水型自動水栓、節水型トイレ、無水小便器などの節水設備も導入。当社を代表する環境保全モデル駅として、環境負荷の低減を目指している。



太陽光発電パネルが並ぶ泉大津駅

バス事業の概況

バス事業においては、南海バスをはじめとするグループ会社が、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収益力を高め、時代と地域の状況に、より一層きめ細かく対応する事業展開が進められている。

地域のニーズにお応えして

路線バスやコミュニティバスの使命は、地域のニーズに根ざした路線を設定し、広範なバスネットワークを構築することにある。「南海りんかんバス」では、平成18年(2006)2月、橋本市民病院循環バスの運行を開始。「南海バス」では、22年1月に新路線「堺匠町線」「住之江匠町線」を運行する一方、23年7月から河内長野市荘園町地区で「フリー乗降制度」を導入した。また「和歌山バス」では、24年4月和歌山大学前駅の開業にあわせて駅前から近畿大学附属校方面やりんくうタウンなどに発着する路線を新設した。

24年10月28日の関西国際空港LCC専用ターミナルの開業にあわせて、「南海バス」はエアロプラザと同ビルを結ぶ無料連絡バスの運行を開始。LCCをご利用のお客さまをはじめ、同ビル内の従業員の皆さまにも便利な輸送体制を確立した。

「和歌山バス」では、25年9月から和歌山大学と共



第2ターミナルビルに運行する無料連絡バス

同で社会実験も実施。この実験では、和歌山大学前駅と同大学を結ぶ路線バスにおいて、運賃が100円の「ワンコインバス」を運行し、学生のバス通学を促すことで交通事故防止や環境負荷軽減、駅周辺の混雑緩和への寄与を目指した。



ワンコインバスの運行について正式合意した井上和歌山バス社長(左)と山本和歌山大学学長

また同社では、和歌山大学前駅とふじと台を循環するコミュニティバス「ふじと台バス」の運行を開始。民間企業からの受託運行は初めての試みだったが、26年3月には同駅近くに大型商業施設が開業し、利便性の向上だけでなく、周辺環境対策としても寄与している。

なお、「南海バス」では、26年4月1日からIC決済サービス「PiTaPa」を導入し、阪堺電車と南海バスとの乗継割引制度を新設。27年4月には関西空港島内を除く全線に導入し、お客さまの利便性をさらに向上させている。

より安全で快適な高速バスの旅を

ビジネスや観光、帰省など、様々な目的にご利用いただいている高速バス事業では、なんばや和歌山などと全国各地を結ぶ新路線を開設し、新たなニーズの発掘に努めた。

「南海バス」では、低料金が歓迎され夜行高速バスが人気を集めるなか、平成18年(2006)3月「大阪・京都～藤沢・鎌倉線」、20年4月には「大阪・京都～柏崎・長岡線」の新規運行を開始した。その後「小田原・

藤沢・鎌倉行」については、お客さまからのご要望を受けとめ、24年7月から大阪駅前にも停車するようルートを変更した。



大阪駅前に停車中の夜行高速バス

また、「和歌山バス」では同年7月、夜行高速バスの「和歌山～千葉線」において新型車両「サウスウェーブ・アゼリア」を導入。主な利用者である女性のお客さまに、より一層快適な車内空間を提供するため、座席の一部に「プレミアムシート」を設けるなど車内設備をグレードアップした。

当社グループの高速バス事業は、快適な車内環境と、熟練運転士によって、お客さまを目的地まで安全にお送りしている。



「サウスウェーブ・アゼリア」見学会のフォトセッション

空港アクセスの改善とエリア拡大

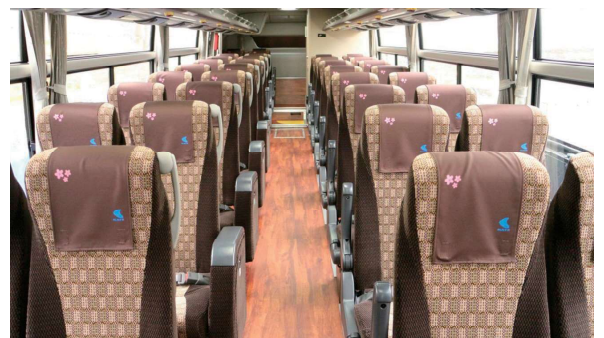
関西国際空港を発着するリムジンバスは、平成27年(2015)6月現在で、京阪神を中心に四国や岡山など計25路線。「関西空港交通」を中心に、「南海バス」

「和歌山バス」「徳島バス」など計16社で共同運行している。

24年3月にPeach Aviationが就航して以来、関西国際空港では早朝や深夜に発着する航空機が増え、これに対応するべくリムジンバスの運行時間帯を順次拡大。27年7月からは、大阪駅前行きを24時間運行とし、なんば行きについても最終電車の後、第1ターミナル0時30分発の運行を開始した。

24年10月に第2ターミナルが開業すると主要路線を同ターミナルまで延伸。また、急増するインバウンドに対応するため、26年12月から第1ターミナルビル内に案内カウンターを設置したほか、バスの発車案内モニターも4か国語対応とした。

27年4月には京都線を増便するとともに、一部、市街地の中心部まで延伸し、外国人旅客が乗り換えなしで宿泊先などの目的地まで直接行けるように改善を図った。



和のテイストを醸し出した関西空港交通のリムジンバス「JAPANESE CABIN」

阪堺電気軌道の概況

阪堺電気軌道では、阪堺線(恵美須町～浜寺駅前)と上町線(天王寺駅前～住吉公園)の2路線を運行してきた。このうち、とりわけ堺市内の区間にあっては、利用者の減少などによって路線存続が危ぶまれてきた。市民と自治体を巻き込んでの論争が繰り広げられたが、それはかえって環境に優しい街づくりと都市交通のあり方を見直す好機ともなった。

LRT計画の中止と経営支援



存続に向けて動き出した阪堺線(堺市内区間)

平成19年(2007)6月、当社と「阪堺電気軌道」が堺市東西鉄軌道(LRT)の経営予定者に決定し、LRT早期開業区間である堺東～堺駅間と阪堺線(堺市内)の直通運転および一体経営を行う共同事業計画案が採用された。これによって、市中心部における公共交通の利便性は向上し、沿線地域の活性化に貢献できるものと期待されていたが、21年秋の市長選の結果を受け22年2月に正式に撤回されることとなった。しかし、その後も軌道線の運営については堺市との協議を続け、同年10月、10年間で総額50億円の経営支援と阪堺線の存続に向けた基本合意を締結した。

利用者拡大に取り組み、開通100周年へ

「阪堺電気軌道」では、すでに平成20年(2008)7月から通勤定期券の一部運賃を最大26.5%値下げし、長距離区間の利用促進を図っていたが、堺市の支援を受けて、さらなる利用拡大に向け様々な取り組みを開始した。23年1月からは、“幸せを招く縁起物”福助人形を展示した「福助電車」3両の運行を開始。「阪堺に乗って、福をもらって」と呼びかけた。また、堺市内と大阪市内の連続乗車の運賃を200円均一(小児100円)とし、堺市在住65



福助電車の人形

歳以上のお客さまに限り特定日の利用運賃を100円とした。さらに3月からは阪堺線と南海バスが1日乗り放題となる「堺おもてなしチケット」(大人480円・小児240円)の発売を開始。観光客への利用促進を図った。

そして、阪堺線の開通100周年にあたる同年12月1日、恵美須町で「明治・大正ロマンからnext 100年へ」と題したセレモニーを開催。翌24年4月1日には、浜寺駅前で「阪堺線全線開通100周年記念セレモニー」を実施し、次の100年もお客さまに愛される軌道となることを誓った。



恵美須町停留場での開通100周年セレモニー

「ウツラム紀州号」と「堺トラム」の運行開始

運賃均一化や沿線の商業施設開業によって利用者が予想を上回る増加を示したことから、平成25年(2013)2月、定時通行の維持を目的としたダイヤ改正を全線で実施。他社線との接続を改善するなど利便性を向上させ、大阪市内・堺市内相互区間の直通運転を天王寺駅前～浜寺駅間に統一するなど、お客さまのご利用状況・ご要望を反映させた。

また、同年4月には、貸切電車「ウツラム紀州号」がデビュー。現役最古の車両「モ161形車」と標準車両「モ701形車」を活用し、ヘッドマークや車内で使うテーブル、バーカウンターなどには紀州産木材を使用。木の香り漂うレトロな貸切宴会電車として人気を集めている。



紀州産木材で装飾された「ワットラム紀州号」車内

8月から、関西初となる低床式車両「堺トラム」の運行を開始。第1編成は「茶^{ちや}」。世界文化遺産登録を目指す百舌鳥古墳群や、千利休が追求した「わび」をイメージとし、「茶」にちなんだ呼称とした。続いて導入した第2編成は「紫^しおん」。紫は堺市出身の与謝野晶子が好んだ色で、かつ堺市の市花であるハナショウブを表現している。第3編成は「青^{せい}らん」。青は浜寺の海や日本の伝統色である「青藍^{せいらん}」が堺市の市旗の色に近く、「らん」という言葉が「走る」「藍」といった様々な意味を持っていて堺トラムのイメージに合致することから命名された。

また、同社では26年4月から、全線でIC決済サービス「PiTaPa」を導入。全国の交通系ICカードが利用可能になっただけでなく、多彩な割引サービスや南海バスとの乗継割引制度を実施している。

さらに、26年12月には「南霞町」を「新今宮駅前」に名称変更、27年2月には東湊～石津間に「石津北停留場」を新設し、お客さまの利便性をさらに向上させた。



「堺トラム」運行開始を記念してテープカット

海運その他運輸事業の概況

「南海フェリー」では、より多くのお客さまにご利用いただくために、工夫を凝らしたイベントやキャンペーンを開催するかたわら、施設や船舶のリニューアルを実施した。

平成20年(2008)4月には、さびや汚れが目立っていた和歌山・徳島両港のターミナル施設と案内サイン看板の改修工事を実施した。

25年6月には、「フェリーつるぎ」と「フェリーかつらぎ」の外観・内装をリニューアル。「つるぎ」はグリーン、「かつらぎ」はオレンジを基調にしたカラーの外装とし、個性を持たせた。内装では、船内客室を椅子席に模様替えしたほか、間仕切り付きの机が備えられたビジネスコーナーも新設。グリーン席にリクライニングシートを採用し、ソファ席もリニューアルした。さらに屋外では上階の一部を展望デッキとして開放。海と空の眺望を存分にお楽しみいただけるようにした。



船内客室に新設された椅子席

また、「熊野交通」の運航する「瀬峡ウォータージェット船」は、23年9月の台風12号の影響で乗船場などが甚大な被害を受け運休となったが、12月21日から営業運航を再開。瀬八丁とも呼ばれる31kmの大湫谷を抜け、断崖奇岩の絶景に間近でふれる船旅を再びお楽しみいただけるようになった。前日の20日には、志古船舶営業所で「運航再開記念式典」を実施した。



くす玉開花セレモニー

Ⅱ 不動産セグメント

「なんばターミナル再生計画」は順調に進み、「なんばエリア」の価値向上に向けた取組みは、集大成となる「南海会館ビル」の建替計画を残すのみとなった。不動産販売では、既存の住宅販売事業の推進に加えて分譲マンション事業に力を注ぎ、沿線のみならず神戸や東京など他地域にも業容を拡大した。

不動産賃貸事業

南海ターミナルビルなどの再生計画

(H19～22)

平成19年(2007)5月、難波駅を中心に、南海ビルや南海会館ビル、なんばCITY、スイスホテル南海大阪などで構成される「南海ターミナルビル」を含む「なんばターミナル再生計画」を発表した。同計画は、(1)南海ビル美装化改修工事、(2)ウェルカムロビー(仮称)新設工事、(3)高島屋大阪店新本館計画関連改修工事、(4)南海会館ビルおよびホテル南海なんば再生計画からなり、(1)～(3)の工事が先行して実施された。

●南海ビル美装化計画(H21)



文字やビジュアルが美しく浮かび上がる

南海ビル美装化計画では、「伝統と先進」を基本的な考え方とし、竣工当時の装飾物の復活や外壁の美装化などで、現在の風格ある建物外壁デザインを保存・再生し、良好な都市景観を形成することを目指し、1階および地下1階の公共部分の美装化改修工事もあわせて実施することとした。

工事は順調に進み、21年2月、外壁の大型駅サインボードが一新された。新サインボードは壁面と統一感を持たせた「ガラススクリーン」に収められ、(1)駅名の「南海なんば駅」を内照式立体文字で、(2)所要時間などの「アクセス情報」を白色LEDによる英語・中国語・韓国語の3か国語で、(3)「美しい景観を背景にした主な行き先(日本語)」を内照式看板でそれぞれ表示した。

●「なんばガレリア」が誕生(H21)

ウェルカムロビー(仮称)新設工事は、なんばCITYの「ロケット広場」周辺を整備し、関西国際空港と直結する大阪の玄関口にふさわしい空間を創出することにあった。それに伴い、なんばCITY開業以来29年間にわたり親しまれてきた「ロケット」を撤去することとなった。平成19年(2007)

8月23日深夜から24日の早朝にかけ、高さ33m、重さ18tのステンレス製ロケットが6分割され、南海ビルの屋上に設置した大型クレーン2台で先端部分から撤去された。



撤去作業の様子



セレモニーで華々しくオープン

ロケット撤去後の空間は暫定的に「ウェルカムロビー（仮称）」としていたが、名称を「なんばガレリア」と決定し、21年10月にオープンした。「ガレリア」とはイタリア語で「高い位置にガラスなどの屋根を持つ歩行者空間」を意味し、地下1階から8階までの高さ30m、広さ1,200m²の「室内吹抜空間」全体の呼称となり、地下1階の旧ロケット広場については「ガレリアコート」と名付けた。

なんばガレリアはミナミ・なんばの新名所として、(1) 世界へ開かれた玄関口にふさわしい観光旅行支援拠点、(2) 街歩き・街遊びの起点・終点、(3) 多彩な都市機能が複合した個性とにぎわいにあふれる広場空間と

しての役割を担うことになった。

●高島屋大阪店新本館計画関連改修工事(H19~22)

高島屋大阪店の新本館計画に対応して、南海ターミナルビル内の歩行者通路の整備や、耐震性能や防災性能向上に向けた改修工事があわせて実施された。平成21年(2009)10月、難波駅3階コンコースから直接高島屋にアクセスできるエントランスが完成。翌22年3月には、高島屋と共同で整備を進めてきた東西通路が完成した。

なんばCITY本館1階および高島屋大阪店新館1階に長さ84m・幅5mの通路が整備され、同ビル内における東西の動線はスムーズになり、道具屋筋や日本橋方面への回遊性が高まった。



東西通路で動線がスムーズに

◆ NANKAI 130th Anniversary



南海ビルが国の登録有形文化財に

平成23年(2011)1月26日、南海ビルが国の登録有形文化財として登録された。

当社が所有する登録有形文化財としては、10年に登録された浜寺公園駅駅舎(明治の大建築家・

辰野金吾が設計)と諏訪ノ森駅西駅舎、17年に登録された高野山駅駅舎があり、南海ビルは4件目になる。

南海ビルは、東武鉄道浅草駅を手掛けた久野節建築事務所くのみさおの設計による

もので、当社のシンボリックな拠点ターミナルビルとして、昭和7年(1932)7月に竣工。平成21年9月には、昭和55年に外壁を化粧直して以来の美装改修工事を完成し、「伝統と先進」を基本コンセプトとした保存・再生を実現したばかりだった。

このたびの有形文化財登録にあたっては、乳白色のテラコッタタイルを使ったコリント式の壁付円柱やアーチが連続する外壁に飾り壺などの装飾を配した、格調高いデザインが評価された。

大大阪時代より受け継がれた伝統の建造物は、先進の技術を取り入れながら、人々の記憶とともに次代へと受け継がれてゆく。

文化財登録された南海ビル



「フレイザーレジデンス南海大阪」開業

(H22)

「泊まる」から「住まう」へ。サービスアパートメント「フレイザーレジデンス南海大阪」が平成22年(2010)10月開業した。

平成18年(2004)12月をもって営業を休止したホテル南海なんばの跡地については、様々な有効活用策が検討された。その結果、駅前という恵まれた立地を最大限に生かしつつ難波の街づくりにも貢献できる、大阪初の国際レベル「サービスアパートメント」の建設を決定した。サービスアパートメント(SA)とは、ホテル水準のサービスが提供されるとともに、家具や電化製品、備品が設置されているアパートメントである。中長期滞在に対応することを基本に、ホテルのようなホスピタリティを備えながら、自宅同様のくつろぎを提供する宿泊施設の利用は、海外ではすっかり定着した旅行スタイルでもある。



フレイザーレジデンス南海大阪



自宅にいるようにくつろげる客室

当社では建設の決定に伴い、シンガポールに本社を持つフレイザーズホスピタリティ社への運営委託を決定。アジア地域をはじめ世界で30施設以上のSA運営で実績のある同社の高いブランドイメージと送客ネットワークに期待し、名称も「フレイザーレジデンス南海大阪」とした。国際級シティホテルのツインルームやスイートルームに相当するゆったりした広さを確保した114室をご用意し、宿泊人数や滞在期間など様々なニーズにも対応。

世界や日本各地から難波にビジネスや観光のお客さまをお迎えし、なんばエリアの価値向上に貢献している。

「みくにん広場」が誕生(H26)

平成26年(2014)4月、「三国ヶ丘駅改良事業」の一環として同駅屋上に建設が進められていた屋上広場「みくにん広場」が完成。同時期にリニューアルされた駅ナカ商業施設「N.KLASS 三国ヶ丘」の先行オープンにあわせて開放された。

広場の名称「みくにん」は、「仁徳天皇陵古墳の最寄り駅である三国ヶ丘駅の屋上広場にふさわしい名称」というテーマで一般公募を行い、691件もの



井上不動産営業本部長と提案した児童

応募の中から堺市立榎小学校の児童の提案を採用。「三国ヶ丘」の「みく」と広場から眺望できる「仁徳天皇陵古墳」の「にん」をかけ合わせ、「みく」＝「未来」にわたってお客さまに親しまれる広場になってほしいとの思いが込められている。

広場には展望デッキもあり、仁徳天皇陵古墳や高野線・JR 阪和線のトレインビュースポットとして、市民の憩いの場所となっている。



みくにん広場でパンジーの花植え

南海会館ビル建替計画 (H24～)

平成24年(2012)2月16日、当社は南海会館ビル建替計画を発表した。平成18年に着手した南海ビルの耐震化・美装化工事、23年4月に完了したなんばCITYのリニューアル工事など「南海ターミナルビル再生計画」の集大成にあたる。

新南海会館ビル(仮称)は、地上30階、地下2階、高さ148mの超高層複合ビルで、延べ床面積は8万4,000m²。なんばエリアにおける業務機能の強化を図るべく、特級クラスの構造体耐震性能に加え、災害時などの館内滞留にも備えた国内屈指のBCP機能を確保したオフィスのほか、低層部には商業施設、金融サービス施設、先進・予防医療施設と都市型コンベンションセンターを配置する。

26年9月から旧南海会館ビルの解体工事に着手し、27年9月から新築工事に着工。中期経営計画「深展133計画」の基本方針として掲げられている「なんばエリアの求心力向上」を目指し、基幹プロジェクトとして推進している。竣工は30年9月予定。



全景イメージ

不動産販売事業

住宅開発事業

●着々と街づくりが進む「彩の台」(H17～27)

平成17年(2005)4月、当社が住宅開発した「南海林間田園都市・彩の台」に幼稚園・保育園が一体化した施設「ムーミン谷こども園」が開園。さらに、多彩な店舗が集積したショッピングセンター「オー・ストリート橋本彩の台」がグランドオープンするなど、緑に囲まれた街の中心部に生活基盤が整備され、残された地区の開発工事に拍車がかかった。

20年1月には、近隣エリアに新築一戸建13邸を竣工し、「ママ&キッズ・プロジェクト」として分譲を開始。子供たちがのびのびと遊べる広い庭など“ママとキッズにうれしい”設計で人気を集めた。

翌21年1月には、彩の台のなかでもバリアフリー設計に適したフラットな街区「サウスヒルズ」が街びらき。無条件宅地13区画、新築一戸建17邸の分譲を開始した。

さらに、25年には新街区「シーズンテラス」が竣工するとともに小学校が開校するなど、着々と街づくりが進んでいる。



街びらき当時のシーズンテラス

●「つばさが丘」に新街区「イーストガーデン」「グランビューテラス」が街びらき(H20～22)

「南海くまとり・つばさが丘」では、平成20年(2008)2



つばさが丘の街並み

月に新街区「イーストガーデン」を街びらきした。分譲にあたり無条件宅地22区画は、公園や緑道に隣接した区画や、ボックスガレージ付区画、110坪を超える大型区画など、多彩なラインナップをご用意。個性豊かな新築一戸建8邸の分譲も好評を博した。22年8月には、とりわけ眺望に優れ、平均敷地面積が120坪を超える新街区「グランビューテラス」が街びらきし、分譲を開始した。

分譲マンション事業

●「ザ・なんばタワー レジデンス・イン・なんばパークス」竣工(H19)



「ザ・なんばタワー レジデンス・イン・なんばパークス」

平成19年(2007)9月、「なんばパークス」の隣接地に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)が竣工した。

同マンションは、当社とオリックス・リアルエステート株式会社など4社が共同開発した大型物件で、なんばパークス第2期事業と一体的に開発工事を進めてきた。緑豊かな大型商業施設なんばパークスとデッキで直結し、「なんばパークスに住む」というステイタスが実感できる居住空間の誕生は、大阪ミナミに新しい風を呼び起こした。

●「堺東ヴェーモ」「神戸三宮ブリーズレジデンス」の分譲、「ヴェリテ」シリーズの展開(H22～27)

当社グループの分譲マンション事業は、南海線・高野線沿線を基本としつつ、他社との共同開発にも積極的に取り組み、沿線外にも業容を拡大している。

平成21年(2009)12月には、当社が藤和不動産株式会社(現・三菱地所レジデンス株式会社)など4社と共同で開発した分譲マンション「堺東ヴェーモ」が竣工し、分譲を開始した。「堺東駅直結」「高島屋直通」という利便性の高さで人気を集めた。

24年4月からは、オリックス不動産株式会社と共同で「神戸三宮ブリーズレジデンス」の分譲を開始。阪神・三宮駅から徒歩7分という好立地に、地上15階建て、総戸数56戸(全戸南西向き)のマンションを新築・分譲し、当社初となる神戸市内での分譲マンション事業となった。

また、当社グループでは「本当に価値ある住まいをお届けしたい」という思いを込めたマンションブランド「ヴェリテ」シリーズの分譲を進めてきた。ヴェリテとは、フランス語で「真実・真理」という意味。24年5月のヴェリテ永和駅前を皮切りに、帝塚山万代・山本駅前テラス・洛西口を順次分譲。26年3月からは東急不動産株式会社と共同で「ブランズ・ヴェリテ堺七道」の分譲を開始した。



ブランズ・ヴェリテ堺七道

◆ NANKAI 130th Anniversary



リフォームプラザ泉北店



リフォーム促進で沿線価値向上

この10年は、団塊世代が長年暮らしてきた住宅がリフォームの時期を迎えることとなり、リフォーム市場が活況を帯びてきた時期である。このチャンスに

南海不動産ではリフォーム事業に本格進出。平成19年(2007)9月に体感型ショールームの「南海リフォームプラザ」の第1号店(泉北店)をオープンし、その後も沿線内外に店舗展開していった。

一方で、昭和40～50年代に開発されたニュータウンでは全国的に高齢化が進み空き家が目立つようになってきた。当社沿線も例外ではない。沿線人口の減少は街としての活気が失われていくが、沿線人口の維持・拡大は沿線価値向上に加え、リフォームなどのビジネスチャンスにもつながる。

こうした状況下において、河内長野市においては、南海リハウスも参画して、国のモデル事業「自然やさしく子育てに安全・安心なまちづくり」を推進するなど、街の活性化に向けた取組みも展開している。

Ⅲ 流通セグメント

「なんばパークス」が全館グランドオープンし、「なんばエリア」のにぎわい創出の課題は、鮮度の維持・向上と他エリアとの差別化に向かった。エリア内の回遊性を向上させるべく、リニューアルや新たな街づくりが行われた。また、駅ナカや高架下を活用した新規商業空間開発など、新たな事業領域にも進出した。

「なんばパークス」全館グランドオープンからリニューアルへの歩み (H19~27)



山中社長らによるテープカット

平成15年(2003)10月に開業した「なんばパークス」第1期エリアは、初年度に年間約2,122万人のお客さまにご来場いただき、都市開発の先進モデルとして、また大阪の新名所として高く評価されてきた。関西国際空港の第2滑走路の供用開始に向けて、なんばパークス全体計画の完成は、難波地区のゲートシティにふさわしい街づくりの集大成となる。大きな期待が寄せられるなか、19年4月19日、なんばパークス全館がグランドオープンした。

●時間消費型の街づくり

第2期エリアでは、(1)時間消費型の街づくり、(2)幅広い層のお客さまへの対応、(3)1期で不足している機能の充足・解消、という3点を意識した街づくりが行われた。

集客の核として、6階から10階にかけて大阪市内最

大級(11スクリーン・約2,200席)のシネマコンプレックス「なんばパークスシネマ」を展開。席幅70cmのワイドシートを採用し、専用ラウンジを備えた「プレミアムスクリーン」を設置するなど、他のシネコンとの差別化を図った。

また、屋上公園「パークスガーデン」は、3,500m²広くなり、1期・2期合計で1万1,500m²となった。新設した階段状のスペース「ステップガーデン」では定期的に音楽会を開催。お客さまに様々な楽しみを提供する「時間消費型の街」がつくられた。

●都市型高感度ショップが集積

新規出店したテナントは、物販・飲食あわせて125店舗。合計239店舗となり、幅広い層のお客さまのニーズに対応するとともに、大型書店やインテリア関連など新たな機能が加えられた。

8階にチャペルを備えたフレンチレストランや、5階には書籍・カルチャー・雑貨・カフェの複合新業態店、4階には首都圏で人気のインテリア雑貨店などが関西初出店。1階には、世界初の大人も楽しめる都市型ストア「トイザラスセレクト」がオープンした。1~3階の「T-テラス」では、フィットネスジムと岩盤浴が楽しめる施設をはじめ29店舗が出店し「上質な日常」を提供した。

なんばパークスの全館グランドオープンには、オープン前から約5,450人のお客さまが行列をつくり、初日の入場者は約11万3,000人を数えるなど人気を集め、1年間の入場者総数は2,920万人を記録した。

●「なんばパークス」のリニューアル (H22～27)

「衣・食・住」に新たな価値を提供し、都市で暮らす、都市で遊ぶ人々のあらゆるニーズを満たすために、「なんばパークス」では随時リニューアルを実施してきた。

平成22年(2010)3月、第1期オープンから7年目を迎えたなんばパークスは、日本初出店を含む新店、移転・改装店をあわせて63店舗を新たにオープン。洗練された大人の男女に向けた高品質・ハイグレードな商品を充実させた。このリニューアルオープンによって、総店舗数は240店舗から250店舗に拡大した。



第1回リニューアルオープン直後のにぎわい

24年3月には、2回目となる大規模なリニューアルを行った。前回のリニューアルコンセプトを踏襲し、さらに充実させたのに加え、居心地の良い空間・環境を提供することで、男女を問わず「ゆっくり・じっくり」とお買い物を楽しめ、充実感を得ていただける施設づくりに努めた。とりわけ、「なんば」の街としての価値を高めることを目指し、国内、関西、大阪初のショップや「メイドインジャパン」ブランドのラインナップを強化した。

27年3月には、ブランドオープン以来初となる全フロアを対象としたリニューアルを実施。従来から支持さ



3D映像に注目するお客さま

れている高感度のファッション店舗やカフェに加え、キッズプレイゾーンを含む子ども向け店舗や飲食・物販店などを充実させ、全国初・関西初出店を含む新店49、移転25、改装26の計100店舗をオープンした。

「なんばCITY」のリニューアルと再生計画 (H18～23)

「なんばCITY」では、昭和53年(1978)に開業して以来、随時リニューアルを実施し、近年では「なんばパークス」の開業にあわせ、平成15年(2003)に南館をリニューアルするなど、刻々と変化するトレンドに対応すべく施設の活性化に努めてきた。

●「メンズゾーン」の全面リニューアル (H18)

18年9月、なんばCITYでは、本館地下2階の「メンズゾーン」を全面リニューアルし、ゾーン名称を「CITY MEN'S」に変更のうえオープンした。



なんばCITY[CITY MEN'S]

なんばエリアでは、同月に首都圏を中心に展開する「マルイ」が開業。翌年春にはなんばパークス第2期開業が予定されるなど商業集積が進んでいた。なんばCITYには、これを機にターゲット層を明確に打ち出すことで競合する他施設との差別化を図り、新規顧客を獲得するという目的があった。

マルイが10歳代後半～20歳代前半、高島屋が40歳代以上を主なターゲットとするなか、CITY MEN'S

が狙うのは30歳プラスマイナス3歳の大人のオトコを意識する年代と設定。リニューアルコンセプトを鮮度・感度の高いファッション性の追求とした。「CITYブランドの再構築」に向けて、洗練されたスーツスタイルから上質なカジュアルファッションに加え、靴、バッグ、趣味雑貨などを充実させ、「大人のライフスタイル」をトータルに提案。関西初出店7店舗をはじめ、26店舗中11店舗が新規出店となり、従来の店舗構成を大幅に刷新した。

リニューアルにあわせて、同ゾーンのトイレの全面改修を実施。壁や床の配色、素材・照明などにこだわり、「CITY MEN'S」の雰囲気にあわせたスタイリッシュな空間を創出した。

●「なんばCITY再生リニューアル計画」(H21~23)

平成19年(2007)にスタートした「南海ターミナルビル再生計画」の一環として、「なんばCITY再生リニューアル計画」が進められた。基幹動線を整備して回遊性を向上させ、鮮度・感度の高い店舗構成へのリニューアルで売上拡大を図ることが目的だった。

まず第1期工事では、高島屋大阪店新本館計画(増床部分)に隣接する本館1階の一部をゾーンリニューアルし、施設環境の刷新を図るとともにファッション・飲食店舗を導入。21年10月に完成し、新規出店15店舗を含む24店舗をオープンした。

第2期工事は、なんばターミナル全体の活性化を基本に、新しい時代に相応しい都心型SCの再創造を基本コンセプトとした。23年4月、都心で働く女性をター



店舗の充実にあわせて動線も強化

ゲットとした店舗構成に大幅リニューアル。ファッション、雑貨、カフェなど、関西初出店、大阪初出店のショップを含む86店舗が新しくオープンした。

また同リニューアルでは、施設単体の魅力向上にとどまらず、より多くのお客さまに街全体を回遊していただけるよう動線の強化に重点を置き、通路の整備やエスカレーターの位置変更などを行った。この結果、街の賑わいの中心軸が、ガレリアコートから南北基幹動線と高島屋新館に接続する東西動線の結節点まで南下。新設した広場を中心に新たな人の流れを生み出した。なんばCITYは、高島屋大阪店となんばパークスという2大商業施設をつなぐ「なんばエリアの中核施設」となった。

「なんばこめじるし」がオープン(H19)



なんばこめじるし

「なんばパークス」全館グランドオープンの賑わいをエリア全体に波及させるべく、新たな街づくりが行われた。平成19年(2007)6月、なんばパークスに隣接する「なんばpier」の一部を改装し、新飲食ゾーン「なんばこめじるし」がオープンした。その名は、江戸時代に置かれた徳川幕府直轄の米蔵「難波御蔵」に由来する。

「地元の人たちが日常的に使いこなし、愛される路面店が集まる街」をコンセプトとする同ゾーンには、本店移転や2店舗目(支店初出店)など大阪南部を中心に人気を集めている12店舗が集結した。オープンにあわせ、既存飲食ゾーンの内部通路を改装することによ

って、北から南への人の流れを強化・創出。なんばこめじるしが東西の結節点となることで、なんばCITYとなんばパークスとの回遊性を向上させた。

「プラットプラット」がリニューアルオープン (H25)

平成25年(2013)9月、オープンから14年目を迎えていた堺駅前の商業施設「プラットプラット」をリニューアルオープンした。今回のリニューアルでは、メインターゲットである20～30代の若いファミリー層に向けた商品を充実させたほか、利便性の高い立地を生かして通勤客を取り込むべく、ファッション雑貨店舗を誘致。移転・改装あわせて16店舗が新たにオープンした。

カラフルだった外壁は、白を基調としたカラーに変更し、清潔感のあるオシャレな施設に生まれ変わった。館内の案内サインを改善し、外壁にあわせてエレベーターホールの色調も変更。さらにはフロアガイドのラック増設を行うなど、様々な側面からお客さまにご利用いただきやすい環境が整備された。



色の変更で外観のイメージも変化

「ショップ南海住吉」がリニューアルオープン (H20)

当社では、駅周辺の社有地や高架下の有効活用を目的に商業施設「ショップ南海」を展開してきたが、施

設の美装化と活性化に向けて、順次リニューアルを進めていった。

平成20年(2008)3月、「ショップ南海住吉」のリニューアル工事が竣工。“史跡・住吉大社の最寄り駅にふさわしく、門前町としての賑わいと伝統を醸し出す商空間の演出”をコンセプトとして、中央通路を石畳仕様とするとともに、入り口や店舗区画にも木目調の格子などの装飾を施し、参詣路としての雰囲気醸成した。

また、22年7月には、「ショップ南海堺駅南口」がリニューアルオープンした。



参詣路としての雰囲気が漂うショップ南海住吉

天王寺・なんば・梅田に「ekimo」がオープン (H23～26)

平成23年(2011)7月、当社グループ「南海商事」と東急不動産株式会社の共同事業体が大阪市交通局の駅ナカ事業の運営管理予定者に決定。両社の持つノウハウをあわせ、天王寺、なんば、梅田の3駅と周辺エリアの価値向上に貢献し、市民とお客さまが集い、喜ばれ、愛される「駅ナカ商業施設」の運営を目指すことになった。

本格的な開業に先駆け、当社は24年1月、駅ビジネスの再編・強化を目的として、ショップ南海など駅周辺商業賃貸事業を南海商事に、アンスリー運営事業を「南海フードシステム」に承継させることを発表。また、3月にはSCなどでプッシュカート(ワゴン)を使用したミニ



忙しいオフィスワーカーにとって便利な店舗が連なる

ショップ運営や季節に応じた催事の企画・運営などを行う「エイチディ・プランニング・ウエスト」の全株式を取得し、商号を「南海リテールプランニング」に変更。駅ナカ商業施設の運営に向けて、グループ内の体制を整備した。

大阪市営地下鉄の駅ナカ商業施設の名称は「エキモekimo」となり、第1弾の「ekimo天王寺」は、コンビニ「アンズリー」やドラッグストアなど毎日利用できるショップと、新業態や関西初出店のショップなど、計11店舗をバランスよく展開し、25年4月にオープンした。

続いて10月には、御堂筋線なんば駅に関西地下鉄最大規模の駅ナカ商業施設「ekimoなんば」を開業。国内外からの観光客・買い物客が多いなんばの立地にあわせ、関西初出店となる流行発信ショップ「ランキンランキン」や人気キャラクターショップ「しろたんフレンズパーク」など計19店舗をそろえた。

そして26年4月には、3つめとなる駅ナカ商業施設「ekimo梅田」を開業した。同施設は御堂筋線梅田駅の中改札と南改札の間に立地。西日本最大のターミナルを利用される多彩なお客さまに向けて、イタリア発のファッションブランド「カルツェドニア」日本1号店やクリームパンで人気の「八天堂」など、便利さと楽しさを兼ね備えた14店舗をそろえた。

ekimoでは、便利さだけでなく駅ごとの個性に応じた プラスアルファ +a の提供を常に心掛けている。

なんばEKIKANプロジェクト始動 (H26～)

中期経営計画「凜進130計画」の基本方針である「不動産・流通事業の拡大」と「なんばのまちづくり推進」を踏まえて、難波～今宮戎駅間高架下の一部において「なんばEKIKANプロジェクト」と名付けた新規商業開発に着手した。

平成26年(2014)4月、その第1期開発として築76年の鉄道高架を支える美しいアーチ状の梁などを利用した新たな商業空間が誕生。「人と人をつなぐ」ことをテーマにお客さま同士の交流を生む店舗を誘致し、老若男女問わず楽しめるDIYに関するワークショップなどが開催できる工房を店舗に併設した「DIYファクトリーオオサカ」ほか2店舗が順次営業を開始した。

第1期エリアに続き、第2期エリアにおいても「人と人をつなぐ」をテーマとし、お客さま同士の交流を生む店舗を誘致した結果、27年3月、店内にスケートボード滑



難波駅の南側に新たな「まち」が誕生した

走施設を併設したスノーボード、サーフィン、スケートボード店「Lead osaka」ほか2店舗をオープンさせた。第2期エリアの一部では、高架の架道橋部分が高架下でありながら日光が差し込むことに着目し、歴史ある高架橋の雰囲気を生かした共用空間を整備した。

「N.KLASS三国ヶ丘」がオープン (H26)



個性的な店舗が並ぶ N.KLASS 三国ヶ丘

平成26年(2014)5月29日、高野線三国ヶ丘駅に、南海(NANKAI)がある日常を、素敵に(NICE)暮らす(KURASU)ことと、ひとつ上のクラス(CLASS)を目指す駅ナカ商業施設「N.KLASS 三国ヶ丘」がオープンした。

同施設では、昼は立ち食いそば、夜は人気のお取り寄せ銘品が味わえる居酒屋に変身する「南海そば/駅中酒場スタンドミクニ」など8店舗が4月に先行開業。グランドオープンでは、イベントスペース「KLASSマルシェ」や、南海エフディサービスが人気塩ラーメン店「龍

旗信」とコラボレーションした「駅ナカらーめんス・スル」、スーパーマーケット「成城石井」など4店舗が加わった。

これによって「三国ヶ丘駅改良事業」はすべて完了し、リフレッシュした橋上駅舎と屋上広場「みくにん広場」とあわせて、三国ヶ丘に魅力あふれる名物施設が誕生した。

泉ヶ丘駅前商業施設を取得 (H26)

平成26年8月1日、泉北高速鉄道泉ヶ丘駅前の商業施設(泉ヶ丘センタービル、南専門店街ビル)および駐車場ビル3棟を取得し、同日から当社が運営を開始した。泉ヶ丘駅前地域は、泉北ニュータウンの中核的地域として位置付けられており、今後の泉北ニュータウン活性化の推進役として大きく期待されている。当社はその一役を担うべく、取得物件のリニューアルおよび耐震補強工事によって利便性向上と安全・安心の徹底を図るとともに、周辺事業者や行政との連携を深め、エリアの活性化活動にも取り組んでいく。

◆ NANKAI 130th Anniversary

10年
ひと昔

難波駅南側エリアに 新たな「まち」を創出

流通営業本部 企画部 座古 達郎

平成26年(2014)に第1期、平成27年に第2期オープンを迎えた「なんばEKIKANプロジェクト」において、テナント誘致業務を担当しました。

プロジェクトを進めている難波駅南側エリアでは、なんばパークスの開業など周辺の再開発により、若い層を中心に都市生活者の流入が起きていることに着目し、高架下から新たな「まち」を創出することを目的として開発計画を策定しました。

お客さま同士の繋がりを生み出す趣味性の高い店舗の誘致や、竣工から約77年の時を経た高架橋の造形を魅せる店舗づくりなど、お客さまにわざわざ来ていただく仕



高架構造物の歴史を体感できる施設

掛けを行いました。

高架下が明るくなったことで、周辺に店ができ始めたことから、エリアの可能性を感じています。平成28年春には第3期開業を予定しており、設計施工担当とともに今後もプロジェクトの推進に取り組んでいきます。

Ⅳ レジャー・サービス、建設、その他セグメント

「ボートピア梅田」をオープンし、みさき公園では開園50周年を迎えたのを機に、様々な活性化策が打ち出された。また、将来の収益源の確立を目指して葬祭事業やシニアビジネス、ドライブインの運営、「指定管理者制度」への参入など新規事業に積極的に進出。グループ力を強化すべくM&Aも推進した。

葬儀会館「ティア」開業(H18~)

当社では、中期経営計画「進化123計画」において基本目標のひとつに「市場変化を先取りする新たな事業展開」を掲げ、将来の収益源となる新規事業への参入を目指してきた。様々な事業が検討されるなか、当社の「信用力」を生かし高齢化が進む地域社会に貢献できる事業として、葬祭事業（葬儀会館の運営）への進出が決定した。

平成18年（2006）3月、葬儀ノウハウを持つ株式会社ティアと業務提携し、葬祭会館の第1号店「ティア橋本」を建設。当社グループ「グリーフサポート」（現・南海グリーフサポート）の運営でスタートし、続いて翌19年5月には、千代田工場敷地内に「ティア千代田」をオープンした。そうして、20年に策定された中期経営計画「堅進126計画」においても「葬祭ビジネス」の拡大方針が示され、葬儀会館「ティア」のオープンはさらに加速することになった。

21年4月、南海本線初となる「ティア泉大津」、6月に大ホール2つと小ホール1つを完備した「ティア貝塚」、22年6月に河内エリア初の「ティア富田林」、10月に当社線高架下スペースに「ティア住之江」をオープンした。

翌23年3月には、小ホールや会食ホール、多目的室など多様な式場を完備した「ティア藤井寺」をオープン。5月には環境に配慮した会館「ティア美原」、10月には家族葬向け施設を充実させた「ティア大野芝」、12月には「ティア大阪狭山」をオープンした。

24年2月には、岸和田駅から徒歩1分の場所に当社

グループ初の3階建て会館「ティア岸和田」をオープン。また、4月には堺市内で3つ目の「ティア浜寺」をオープン。ティア美原、ティア大野芝と連携し、堺エリアにおける葬儀のニーズにお応えすることにした。

24年6月には13号店となる「ティア枚方」をオープン。1階が20人収容の小ホール、2階が120人収容の大ホールや36人収容の会食室、宿泊が可能な和洋室の親族控え室などで構成した。

「ティア」は、明確な葬儀価格とお客さまに心の満足を提供する「便利・安心・感動サービス」をモットーに、地域になくてはならない存在となることを目指している。



葬祭会館の第1号店「ティア橋本」

「ボートピア梅田」がオープン(H19)

平成19年（2007）3月、「ボートレースすみのえ」の場外舟券発売場「ボートピア梅田」が大阪市北区にオープンした。ボートピア梅田は大阪府内で初めての場外舟券発売場で、当社グループ「住之江興業」が業務を受託。地上10階・地下2階建てで、2～5階に一般席、



ポートピア梅田

6～9階に有料席を設けた。8階には西日本のポートピア初となる在席投票システムを80台導入し、座席に座ったまま投票やレースに関する情報を確認することができるようになった。

運営は順調に推移し、ボートレース事業の活性化を図り、「お客さま最優先」を実現するため、施設とサービスの充実をはじめ様々な取組みを行っている。

みさき公園開園50周年からの 新たな取組み (H19～21)

平成19年(2007)開園50周年を迎えたみさき公園では、記念事業をはじめ様々なイベントやライブが繰り広げられた。3月からは「記念スタンプラリー」や「よしもと爆笑ライブ」を開催し、記念DVDや公式ガイドブックも発行。ゴールデンウィークには、みさき公園駅へ「臨時特急ラポート」が運行した。

4月には、カンガルーの飼育スペースを全面改装するとともに、旧ゾウ舎を転用して「メモリアル資料館」としてオープン。当園で亡くなったインドゾウ「イズミ」の骨格標本やゾウに関する資料を展示した「ゾウ記念資料ルーム」や「企画展示ルーム」、ゾウやアカカンガルーなどの形の体験型遊具のある「プレイゾーン」を設け、来園者が楽しみながら「動物が持つ本来の能力」を学ぶ機会を提供する施設とした。

また、20年3月からは「アトラクションカード」を導入した。1枚のカードにチャージしたアトラクションポイント「Mipo^{ミポ}」で、コイン式を除くすべてのアトラクションに利用できるようになり、お客さまの利便性を向上させた。



「メモリアル資料館」保育園児らによるテープカットセレモニー

50周年記念事業にあたっては、入園ゲートのリニューアルと、来園者の人気の的である「イルカショー」をさらに充実・強化すべく「新イルカ館」の新設が行われた。両施設は20年12月に完成したが、オープン前に旧イルカ館のショープールから新プールへ、イルカ7頭を引越しさせる必要があった。1月中旬、旧プールでトレーナーがイルカを1頭ずつ担架に乗せ、クレーンでつり上げて新プールへと、優しく丁寧に移送が行われた。

また、新イルカ館のオープンにあたっては、ネーミングライツ(命名権)制度を導入。公募の結果、スポンサーを株式会社伊藤園にお願いすることになり、同館の愛称は「伊藤園シャイニースタジアム」に決定した。

21年3月1日、新イルカ館・伊藤園シャイニースタジアムがオープンし、リフレッシュした入園ゲートに大勢のお



イルカショー

皆さまをお迎えした(24年4月からは株式会社ユーポスとネーミングライツ契約し「ユーポス シャイニースタジアム」に改称)。

26年には、子どもたちに人気の鉄道の仕事について楽しく遊びながら「学ぶ」「体験する」空間を提供すべく、園内に鉄道体験施設を建設した。施設名称は公募で「わくわく電車らんど」に決定。子どもたちが心躍らせるような楽しい施設にしたいという当社の思いと合致したネーミングとなった。施設内には、実際に使用されていた10000系特急サザンと7000系の旧塗装・現



わくわく電車らんど

塗装の2種類を先頭から約5mでカットして展示。運転台などでの写真撮影や車掌体験などを楽しめるようにした。また、特急ラピートの実物大模型を展示し、内部に運転シミュレーターを設置することで運転士体験を楽しめるようにした。さらに、懐かしのヘッドマークなど当社が所有している鉄道部品などを展示するとともに、交通ルールの教育・啓発活動なども行えるよう、本物の踏切施設も併設。9月のオープン以来、期待どおりの人気を集めている。

みさき公園では、その後も次々と新企画やイベントを打ち出し、一年を通じて賑わいを演出。ファミリーのリピーター増加と新たな来園者の開拓がますます期待されている。

新規事業への進出

当社グループ(当社、南海商事、熊野交通)が熊野
なかへち ちかつゆ
古道中辺路の中心部・近露(和歌山県田辺市)で計画



古道歩きの里 ちかつゆ

を進めてきた大型ドライブイン「古道歩きの里 ちかつゆ」が完成し、平成22年(2010)3月にオープンした。

「ちかつゆ」は中期経営計画「堅進126計画」に掲げられた基本方針のひとつ「沿線活性化の推進」に向け「南紀エリアの観光関連ビジネスの強化」を目的として整備したもの。お食事や地元の特産品販売を主とすることから流通セグメントに区分されるが、マイカーや観光バスをご利用のお客さまに熊野古道歩きを体験していただける新たな観光拠点としての役割を担っている。

また、シニアビジネスへの本格参入として「南海ライ

フリーション」を設立。同社が事業主体となり、四国ライフケア(高知県)と業務提携して、25年7月、サービス付き高齢者向け住宅の登録を受け、居室数90室からなる有料老人ホーム「南海ライフフリーションあびこ道」を開業した。同施設は、24時間介護職員が常駐、日中時間帯には看護師も常駐し「安全・安心」なサービスを提供。食事も、和洋の朝食に加えて、平日の昼食は選択食を採用するなど、入居者に喜んでいただけるホーム運営を行っている。さらには、介護事業と障がい者自立支援事業を両立させるべく「就労継続支援A型事業所」を併設。老人ホーム内の洗濯・清掃業務を障がい者が担う新たな方式を採用している。



南海ライフフリーションあびこ道

◆ NANKAI 130th Anniversary

10年
ひと昔

鉄道会社の遊園地にふさわしい 魅力ある施設に

事業部 中山 篤

車掌体験などができる「南海電車まつり」が毎年盛況であることや、遊具を導入するよりも会社の資産である鉄道車両を活用するほうがコストを抑えられることなどから、みさき公園に子ども向け鉄道体験施設を設置する運びとなりました。

廃車予定の10000系サザンと7000系を展示用に加工したのですが、遊具ではない実物の車両ですので、子どもたちが安全に遊べるよう注意を払わなければなりません。同様の施設を運営する他社のアドバイスを参考にし、千代田工場へ何度も足を運んで検討を重ねました。

一方、50000系ラビートは原寸大の模型を作ることに。

柵などでお客さまの
安全を確保



実物大の車両模型を作ったことのある模型業者がなくて困っていたところ、九州の造船業者が精巧な大型模型を作っていることを聞き、依頼することにしました。ラビートが中途半端な出来ではお客さまの期待に応えられませんので、実車の図面や塗料などを取り寄せて、本物そっくりの外観に仕上げました。

このほかの展示物などを含め、鉄道営業本部の皆さんに協力いただいたおかげで、当園に新しい魅力を生み出すことができたものと大変感謝しています。

「指定管理者制度」に新たに参入 (H18～)

「指定管理者制度」とは、美術館や体育館など、地方自治体の施設を管理・運営する担い手を民間企業に広げる制度。当社では、当社の持つブランド力やこれまでのノウハウを生かせるビジネスチャンスと捉え、新たに導入された「指定管理者制度」の分野に参入した。

●「大阪府立体育会館」「臨海スポーツセンター」「漕艇センター」の運営 (H18～)



一年中イベントが絶えない大阪府立体育会館

まず、グループ会社「南海ビルサービス」とともに大阪府から指定を受け、大阪府立体育会館、臨海スポーツセンター、漕艇センターの指定管理者となり、平成18年(2006)4月から運営をスタートした。

とりわけ大阪府立体育会館は、毎年春に行われる「大相撲3月場所」をはじめ「高校総体」、「世界バレー」、「サーカス」などの大きなイベントが行われる施設。府民をはじめ、多くのお客さまにご利用いただく施設の運営を、公的機関に代って行う責任は大きかったが、これまでのノウハウを活用し「お客さまとともに」の精神を实践することで、南海ブランドにふさわしい運営を行っている。

●「とんぼりリバーウォーク」の管理運営 (H24～)

24年1月には、大阪市建設局が公募した道頓堀川遊歩道「とんぼりリバーウォーク」の管理運営事業者に選ばれた。期間は同年4月1日から27年3月31日までの3年間。主な受託業務内容は「賑わいの創出に関する業務」と「維持管理業務(清掃・警備)」だった。

まず手始めに、とんぼりリバーウォークをブラットすることを「とんブラ」と称し、新たな楽しみ方として提案。そして24年5月には、公募していたロゴマークを決定し、発表した。応募総数58

作品から選ばれたロゴマークは、堺筋から湊町までのつながりや楽しさ、賑やかさを表現したデザインになっている。



「とんブラ」ロゴマーク

同年6月には、オープニングセレモニー「とんブラ2012」を開催。山中淳会長兼CEOら参加者約130人が「100mテープカット」を行った後、パレード船に分乗して道頓堀川を周遊しながら「とんブラ」をPRした。

その後も、周辺を散策している人々に楽しんでいただける様々なイベントを誘致・開催するなど、憩いの場として活用。道頓堀エリアに賑わいを創出することで、なんばCITYやなんばパークス、周辺観光地などとの回遊性を持たせるなど、大阪ミナミ全体を面と捉え、さらなる活性化につなげていった。なお、管理運営業務は30年3月31日までの受託が決定している。



オープニングセレモニー



とんぼりリバーウォークの賑わい

グループ力の強化を目指してM&Aなどを推進(H25～)

平成23年度に策定された中期経営計画「凜進130計画」の基本方針には「不動産・流通事業の拡大」、「新たな事業領域への進出」が掲げられている。当社グループでは、様々な事業分野において、事業の拡大などを目指した積極的なM&Aが実施された。

「南海国際旅行」は、平成25年(2013)6月「株式会社日本エコプランニングサービス」の発行済株式のすべてを取得し、子会社化。エコツアー(砂漠への植林ほか)やボランティアツアー(孤児院訪問ほか)の草分け的な存在である同社と連携することで、SIT(Special Interest Tour)と呼ばれるテーマ性の高い旅行分野の強化と拡大を見込んだ。

「南海辰村建設」は、京都を拠点に総合電気設備分野において数多くの実績を持つ専門工事会社「株

式会社京阪電気商会」を子会社化した。同社が有する電気設備分野に特有の積算監理ノウハウを、自社の電気工事の原価管理に活かして原価削減を図るほか、同社の営業基盤を活用し、京都を中心に外部顧客網の拡大を図った。

「南海ビルサービス」では、18年10月に首都圏でのビルメンテナンス事業の拠点づくりを目的として、子会社の「南海建物サービス」を合併し、東京支店の本格営業を開始していたが、さらに26年2月には「株式会社クラカタ商事」の発行済株式のすべてを取得し、子会社化した。首都圏・福岡・壱岐を中心に清掃などのビルメンテナンス事業を行う同社の事業を継承することで、営業基盤を強化し、設備管理や改修工事など事業のさらなる拡大を目指した。

また19年4月、新たに設立した「株式会社南海大阪ゴルフクラブ」が、「大阪ゴルフクラブ」(岬町)の経営の移管を受けた。



伝統と先進～なんばエリアと沿線の魅力

明治18年(1885)に「難波～大和川間」を開通してから130年。当社は、沿線の皆さまとともに歩みつつ、地域の足として、安全で快適な輸送を提供するとともに、沿線の賑わいづくりに貢献してきました。

遠北光彦社長と南海沿線にゆかりのあるアナウンサー・川田裕美さんがなごやかに対談。南海電車の歴史や思い出話をまじえながら、鉄道の旅の魅力創出や、沿線各地域の活性化への取組み、創業の地であるなんばエリアの魅力づくり、街づくりについて語り合いました。

創業130周年 南海電車の思い出

川田 創業130周年、おめでとうございます。私は、ずっと小さい頃から南海電車に乗ってきましたが、まさか日本最古の、そんなすごい私鉄だとは知らずに…。改めて今、ありがたいことだったんだと思います。

遠北 たしかに日本最古の私鉄でして、明治18年(1885)12月27日に創業し、今年で130年になります。

最初は大阪と大和川の北岸を結んでいて、「阪堺鉄道」という名前。当時は今のような電車ではなく、汽車で石炭を焚いて走っていました。その後いろいろ紆余曲折がありまして、今の形になったのが昭和22年(1947)6月。130年前のこのあたり、なんば界限は、一面のねぎ畑だったときいています。

川田 ねぎ畑ですか！今ではどこにもそんな名残はありませんね。今は、キタと並ぶターミナルになっていますけど、全然違った景色だったんですね。130年という長

い歴史の中には、時代の先駆けになったこともあったかと思うのですが？

遠北 そうですね。いくつかあります。今から110年くらい前、明治39年(1906)に日本で初めて今でいう食堂車、ビュッフェを走らせました。当時、和歌山～難波というのは2時間くらいかかりまして、今は1時間ですが、その食堂車の世話をしたのが女性で、しかも当社の社員でした。洋装でおもてなしをしたということで、当時は「教養ある洋装美人」とたいへん話題になったといえます。

川田 社員の方がおもてなしですか？ 専属の調理スタッフということではなくて。

遠北 給仕・接客を担当するのが喫茶室主任の仕事で車掌にあたります。今でこそ、女性の車掌や運転士も多いですが、当時から女性も活躍していた。その場をわれわれが提供し、期待に応えてくれたということは、非常に画期的だったのではないかと思います。

川田 女性の社会進出ということ、早くから進められていたんですね。そして、日本で初めて冷房車を導入されたとか。

遠北 それは昭和11年(1936)のことです。当時は家庭でも冷房なんてほとんどなかった時代で、電車1編成の中でも冷房のある車両とない車両がありました。営業運転に入ると冷房車に人が殺到して、かえって暑くなったという笑い話もあります。その後、日中戦争が始まりまして、冷房は贅沢だということになり、廃止になったと記録に残っています。

川田 冷房が贅沢とは今では考えられないことですが、当時はそうだったんですね。戦争が起り、戦災で多大な影響を受けたとうかがいました。

遠北 ちょうど南海沿線には軍需工場がたくさんあり

まして、特にその軍需工場が被害を被ったといわれています。戦後新たに発足した会社も満身創痍でしたが、その後力をつけ、戦後、昭和20年代の後半には、何とか今の南海本線、高野線という形になりました。戦争で多くの生命や財産を失いましたが、その中から立ち上がって暮らしを立て直し、徐々に豊かになっていった、そんな時代を沿線の皆さまとともに歩んできたわけです。

川田 市民生活の向上と共に、南海電鉄もどんどん成長して豊かになっていった。遠北社長は、そうした時代、どのように過ごされたのですか？

遠北 今から50年近く前になりますが、小学生の頃、私は電車が非常に好きで、和歌山市内の実家から大阪に出かけることになると、海外旅行へ行く前のような気分で、1週間くらい前から興奮して眠れない。父親に連れて行ってもらった時も、先頭車両に立ったまま。和歌山から難波まで、席が空いているのに父親も横でずっと立ったまま、帰りもずっと立ったままで景色を見ているという感じ。父親から「この子を連れて行くと疲れる」といやがられたという話を母親から聞きました(笑)。

川田 ほんとに電車がお好きだったんですね～。南海電鉄に入られたのも、そこからですか？

Profile

川田 裕美 (かわた ひろみ)

昭和58年(1983)生まれ。大阪府泉大津市出身。府立三国ヶ丘高校を経て、和歌山大学に入学。2003年度「ミズえびすばし」に選ばれた。卒業後、読売テレビにアナウンサーとして入社。「情報ライブミヤネ屋」などに出演した。平成27年(2015)よりフリーとなり、東京を拠点に活動中。





7000系(昭和38年から運行)

遠北 そうですね。電車が好きだということもありますし、公共的な仕事をしたい、和歌山となんばを結ぶ、そんな役に立ちたいという思いもありました。

川田 私も子どもの頃の話になりますが、最寄り駅からなんばに行くということはすごく遠くに行くような感覚で、なんばに行ってデパートで買い物してってというのが家族と出かける楽しみでもありました。住吉大社にお参りに行く、浜寺公園に遊びに行く、南はみさき公園に遊びに行って…と、私は幼少期から青春時代までずっと南海沿線でしか過ごしていないんですよ。

遠北 ということは、川田さんの思い出の中の南海電車は、以前のツートンのグリーンというイメージでしょうか？

川田 そうなんです。だからサザンの「懐かしの緑色」、ほんと懐かしいなと思って。

遠北 われわれや年配の方にとっては、昭和のあの色が「南海電車カラー」でした。懐かしいですね。姿を消して、20年くらいになりますか。7000系という電車ですが、今秋に運行を終了することを記念して、この6月から9月末まで特急サザン1編成8両にツートンのグリーンを復活させて難波～和歌山市駅間を運行しました。

川田 みなさん懐かしく思われたでしょうね。私も、もう1回乗ってみたいなと思います。和歌山大学前駅がで



きたのも、ビッグニュースでした。

遠北 地元の要請もございまして、平成24年(2012)に新しく開業しました。

川田 私は和歌山大学出身ですので、卒業後のこととはいえすごくうれしくて、駅ができた時のセレモニーの司会もさせていただきました。通学が便利になって、和歌山大学ももっと栄えてくれたらいいなと思います。

遠北 学生時代、通学はどのようにされましたか？

川田 和歌山市駅まで行って、そこからバスに乗って…。みんなに「大学生活どうだった？」って聞かれたら、最初に出てくるのが通学の楽しさ。海を見て、さらに山を見て通学できるなんて、毎日小旅行しているようなものでしょ。大学に行くのが楽しくて仕方なかったですね。

高野山・関西国際空港 旅の魅力

川田 このところマスコミでは関西国際空港(関空)の賑わいぶりがよく取り上げられます。LCC(格安航空会社)、円安、ビザ発給要件の緩和、免税品目の拡大などもあって、外国人のお客さまが増えましたよね。空港線はどんな状況ですか？

遠北 この1～2年ほんとうに多くのお客さまにご利用いただいています。現在関空はLCCが16社就航し、日本最大のLCC発着空港になり、インバウンド(訪日外国人)が特に増え、おかげさまで当社の空港線は非常に好調です。7月までに空港線の利用者は前年比で2割増の状況。LCCが関空に着きますと一度にお客さまが来られますので、ある電車は外国の方で満員になったりして、ここはどこ国だろうと錯覚することもあるくらいです。



ラピートルジャー



真田赤備え列車

川田 社員の方も英語の勉強が大変じゃないですか？

遠北 今は特に韓国、中国のお客さまが多く、英語に加えて韓国語、中国語。社員は一生懸命に身ぶり手ぶりで案内しているといった状況です。

川田 「ラピート」を最初に見た時は衝撃的でした。カッコよくて、色合いも上品ですし…。



遠北 電車らしくない電車ということで反響も大きかったですね。20年たった今でも古さを感じさせない斬新なイメージで、当社の看板にふさわしいすばらしいデザインだと思っています。特に子どもさんに人気で、電車とは思えないような顔つき、飛行機をイメージさせるような窓。荷物入れやシートにもこだわりがあります。昨年の夏にはガンダムの赤をイメージした「赤いラピート」が好評を博し、今年の8月に終わりましたが「Peach×ラピート」も子どもさんに非常に人気がありました。

川田 かわいかったですね～。

遠北 現在は、イメージキャラクターとして「ラピートルジャー」が主に海外でラピートの紹介役として活躍しています。

川田 日本にいらした時に「あっ、自分の国で見たキャ

クターがいる!」というわけですね。今後もイベントや企画列車を次々と打ち出していくお考えですか？

遠北 そうですね。電車というのは、単に場所を移動するだけの手段や乗り物ではなくて、目的地である未知の世界に誘い、夢を大きくふくらませるような仕掛けづくりが求められています。たとえば高野線では「天空」のようにオープンな形で高野山の景色を見てもらおうと座席の向きに工夫を凝らしたり、「こうや」をラッピングして、特別仕様の「赤こうや」「黒こうや」「紫こうや」を運行したりしています。

川田 高野山は国内だけでなく外国からのお客さまも多いですし、日本のよさをどんどん発信していきたいですね。

遠北 そうですね。今年高野山は開創1200年にあたりまして、大勢のお客さまにお越しいただいています。日本の方は魂のふるさとを求めて、外国のお客さまはより日本らしい情景を求めて、高野山を訪れているようです。われわれは、ほかに代え難い貴重な交通アクセスを預らせていただいていると感じております。

川田 来年はNHKの大河ドラマで「真田丸」が始まり、真田ゆかりの九度山駅、こちらがまたさらに賑わいますよね。

遠北 当社の沿線がクローズアップされるということで、またとないチャンスだと思っています。九度山町とも協力しながら、幸村ゆかりの地に多くのお客さまに来ていただけるように、今年11月から赤備え甲冑をモチーフにした「真田赤備え列車」を1編成走らせることになっています。川田さんもぜひ機会があれば…。

川田 このチャンスを逃さず、ブームに乗り遅れないよう、乗ってみたいと思います。

遠北 ぜひ、お越しください。



田尻町
ガイドマップ



帝塚山
WALKING MAP



加太さかな線
ポスター

南海沿線活性化への取組み

川田 南海沿線には、ステキな街がたくさんありますね。たとえば、住吉大社。大阪初の世界遺産を目指す仁徳天皇陵の堺、それに徳川御三家のお膝元・和歌山など…、他にも歴史や文化を感じさせる魅力的な街がいっぱいです。活性化策はどのようにお考えですか？

遠北 私鉄の沿線というのは、当社ですと南海沿線といわれ、会社名が沿線名として表現されます。それだけに鉄道会社の責任は非常に重いと思っています。しかし、ありがたいことに沿線エリアの皆さま方とはウインウインの関係で、沿線エリアが活性化すれば南海電鉄も活性化するというふうに、友好的な関係が育まれていると思っています。

これまで、いろいろと活性化策を進めてきました。高野線の橋本駅から高野山に至る沿線では「こうや花鉄道」と名付けて地元の方に花を植えていただき、「天空」の運行と連動して、お客さまを花と景色でおもてなしする。最近では、阪南大学の学生さんと連携して田尻町の魅力をアピールしたり、帝塚山学院高校のみなさんと協力して帝塚山のウォーキングマップを作ったり…。加太線では、「加太さかな線プロジェクト」と銘打って、地元の名物の販売やスタンプラリーなどを行っています。

川田 正式名称は加太線のままですよ。キャンペーン用のネーミングですか？

遠北 魚の絵をあしらった前掛けをして、「加太に魚を食べに来てください」とアピールする企画です。加太の魅力が大勢の人に知っていただき、活性化につなげていこうと、地元自治体とわれわれが力を合わせて頑張

っています。

川田 加太には、私も大学時代によく遊びに行きました。大阪からも和歌山からも近くて、あんなにいい場所がある。ほんとに絶景で、温泉もあって…、行ってみたいとわからないですよ。

遠北 インバウンドも含め内外のお客さまに、しっかりPRしていきたいと思っています。

川田 平成26年（2014）7月からは、泉北高速鉄道が南海グループに加わりました。これで南海沿線が泉北エリアにまで広がったこととなりますが、泉北エリアはこれからどのように変わっていくとお考えですか？



遠北 泉北エリアというのは、昭和42年（1967）から入居が始まった「泉北ニュータウン」と「トリヴェール和泉」という街があり、都心へのアクセスを泉北高速鉄道が担っています。今回、私たちの仲間入りをしたということで、運転面やダイヤ面、設備面などあらゆる角度から見直し、近くて便利な鉄道にしていこうと考えています。そのエリアの中心となるのが泉ヶ丘地区です。平成35年度には近大病院ができることもあって、関係先と連携を密にしながら新しい街づくりを進めていきたいと思っています。医療、教育、老後の生活や子育てに優しい

街～われわれの沿線にぜひとも住んでいただきたいものです。

なんばターミナル再生計画と街づくり

川田 この10年の間に、なんばターミナルを中心にミナミの街が大きく変わってきました。キタも大阪駅ビル・ルクアの開業やグランフロント大阪などうめきた開発などで賑わっています。都会的なキタと庶民的なミナミといわれ、いろいろ対比されることもあると思いますが、ミナミの街づくりというのはどのようにお考えですか？

遠北 そうですね。今、川田さんがおっしゃったように、キタと比べられますけれども、キタはどちらかというと梅田を中心としたビジネス街、縦に広がる街というイメージがありますが、ミナミはどちらかといえば平面的に広がっている街。たとえば、心齋橋、日本橋を含めて、ぶらっと歩いて楽しめる街ではないかなと思っています。当社グループも、このミナミの中には「なんばCITY」、「なんばパークス」、「なんばこめじるし」、「EKIKAN」などの商業施設をもち、高島屋さん、マルイさんもある。みなさんと協力しながら、歩いて楽しい街を目指していきたいと思います。また、関空からの世界への起点、日本を訪れるお客さまの玄関口としてふさわしい街に、ハード、ソフト両面からしていきたいと考えています。

川田 難波の駅が新しくなった時に、一瞬「ここなんばだったかな？」と思うようなうれしい戸惑いがありました。それはもう、きれいで、近代的で、清潔で、わかりやすい難波駅になって、すごくうれしくて。一方、なんばの外に出るとほんとに優しい庶民的な街が広がっていて、歩いて楽しいし、若者も「ウラなんば」が注目されるよ



うになってから増えましたよね。

遠北 増えましたね、若者が。

川田 なんばで何でも揃いますし、関空にも行ける玄関口になった。私は「ロケット広場」がすごく…。

遠北 やはり、ロケット広場のイメージがありますか？ロケットは、たしか8年前になくなった…。

川田 どこいっちゃたんですか、もう帰ってこないんですか？ あそこは、みんなのシンボルというか、ケータイのない時代には絶好の待ち合わせ場所でした。長年親しまれてきたロケットを撤去して「なんばガレリア」をオープンされました。どういったテーマでつくられたのですか？

遠北 なんばガレリアができたのが平成21年（2009）で、「伝統と先進」をテーマに南海ビルを美装化したのもその年。関空と直結する大阪の玄関口にふさわしいファサードと空間を創出するためでした。その後もなんばエリアを中心にさまざまな側面から都市機能の充実と街づくりに持てる力を注いでいるところです。

川田 「Zepp」がこちらに来たというのも大きかったのでは？

遠北 そうですね。「Zepp Namba (OSAKA)」の誘



「愛が、多すぎる。」キャンペーン広告

致もそうですが、「フレイザーレジデンス南海大阪」の開業、JNTO(日本政府観光局)の外国人観光案内所として最高ランク3の認定を受けている「大阪市ビジュアルインフォメーションセンター・難波」など、外国からの来訪者に必要な機能を整備してきました。今後もよりソフト面を強化し、大阪ならではの、人がつくるサービスを生み出していきたいと考えています。

川田 「なんばEKIKANプロジェクト」というのも、なかなかおもしろい企画ですね。



遠北 駅と駅との間の高架下を利用して、趣味性の高い、目的性の高い店舗をつくり、そこで楽しんでいただくとう、なんばから南の方へ延ばしているところです。

川田 なんばから南の方というのは、あまり知られていませんでしたね。

遠北 もっともっとミナミへ来ていただこうと、回遊性を含めてプロジェクトをスタートさせました。

川田 たとえば、自転車にこだわりがある方なら、わざわざ来たいと思える場所。もう少し足を伸ばせば今宮戎神社があったり、なんば以南エリアのよさを知ってもらえる機会になりますね。

遠北 回遊性含めて、楽しんで、歩いて回っていただけるような、そういう街になればいいですね。

なんばエリアと南海ブランドの求心力

川田 この10年、なんばの街づくりに力を入れてくれたことがよくわかりました。そして、今進んでいる南海会館ビル建替計画、「新南海会館ビル(仮称)」の完成が、これまで取り組んでこられた「南海ターミナルビル再生計画」の集大成になるとのことですが。

遠北 新南海会館ビルは、当社グループの最重点拠点であるなんば地区の持続的な成長を目的として、エリアポテンシャルの向上と新たな価値創造を目指しています。30階建てで、1階から10階くらいまではビジネス機能、13階から30階はオフィス機能をもたせます。特に、ビジネス機能の中には先端医療施設を誘致し、日本人のみならず、海外からも診察・検診を受けに来られる施設を目指しています。7~8階には500人規模のセミナーやシンポジウムに対応できる多目的ホールを備えたコンベンションセンター、5階には国内外の観光客の皆さまの多様なニーズに対応する観光客サロンをつくります。国際色豊かな街のシンボルとして新南海会館ビルが立ち上がるわけです。3年後、平成30年(2018)秋の完成を目指しています。

川田 北の方角から難波駅を見ると、後ろにスイスホテル南海大阪がそびえ、その右隣に建つわけですね。なんばの街もどんどん変わっていきますが、ひとつおうかがいしたいのが、今流れているCMのことです。けっこう斬新で、びっくりしたんですけれども、ああいったアイデアはどこから出てきたのですか？

遠北 南海沿線というのは、川田さんもお存知だと思いますが、関西ではあまり知られていません。そこでアンケートを取りましたら、当社沿線に住んでいる方とい



うのは、おせっかいなくらい世話をしたがる、非常に愛情が豊かだということがわかってきました。そんなわけで「愛が、多すぎる。」をブランドスローガンにしたんです。まず南海沿線がここにあって、こういう所だと「知ってもらおう」。次は「来てもらう」。最終的には「住んでもらおう」ということで進めています。これは「おもしろい」という意見もあれば、「南海らしくない」という意見もあります。

川田 えっ、そうなんですか〜。南海電車を知らない方にまず認知してもらい、気になったら今度は乗ってみようということになりますよね。たしかに、「愛が、多すぎる。」ような気がしますけど…。私も、電車といえば南海しかないものだと最初は思っていて、大人になるにつれ他の電車にも乗るようになりましたが、心の中では「一番は南海」と思ってる。「愛」があるんですよね。「多すぎる」というのにもビックリしました。

遠北 2弾、3弾と続けて、イメージアップにつなげてい

きたいなど。

イメージアップになっていると思われませんか？

川田 なってますよ。それくらい、押しの強い南海でいきましょう！

遠北 あといわれるのが、「何でトシちゃんやねん？」って…。子どもさんもお年を召された方も、誰もが知ってる歌手の一人ではないかということをお願いしたんです。

川田 すごくうやましかったです。いいな〜、こんな歌歌えて。

遠北 幼稚園や小学校の子どもを集めて、あの体操を流行らせていこうと、今がんばっているところです。

川田 覚えやすい体操ですね。これからも応援しています。

遠北 こちらこそ、これからも南海電鉄をよろしく願います。本日は、楽しいお話を聞かせていただき、ありがとうございました。

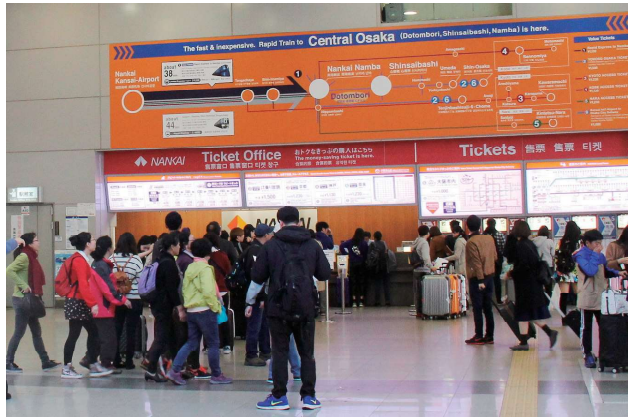


本社（南海なんば第1ビル）にほど近い[EKIKAN]にて

インバウンドによる当社施設の賑わい



難波駅



関西空港駅



特急「ラピート」(難波駅9番ホーム)



祈禱室(なんばCITY)



免税カウンター(なんばパークス)

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

泉北高速鉄道(株)

〒594-0041 和泉市いぶき野五丁目1番1号
TEL. 0725 (57) 3333 FAX. 0725 (57) 3136
<http://www.semboku.jp/company/>

- 設立/昭40.12.24 ●代表者/福田順太郎 ●資本金/4,000百万円 ●従業員/323人
- 主な事業/鉄道事業(泉北高速鉄道中百舌鳥駅~和泉中央駅間)、
物流事業(東大阪流通センター・北大阪流通センターなど)

阪堺電気軌道(株)

〒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
<http://www.hankai.co.jp/>

- 設立/昭55.7.7 ●代表者/外浜道明 ●資本金/90百万円 ●従業員/115人
- 主な事業/阪堺線(恵美須町~浜寺駅前間)、上町線(天王寺駅前~住吉公園間)の軌道業
- 保有車両数/38両

南海バス(株)

〒590-0972 堺市堺区竜神橋町一丁目2番11号
TEL. 072 (221) 0881 FAX. 072 (221) 0251
<http://www.nankaibus.jp/>

- 設立/平13.5.23 ●代表者/榎元政明 ●資本金/100百万円 ●従業員/797人
- 主な事業/大阪南部地域の路線バス、高速バス、空港リムジンバス事業
- 保有車両数/554両

和歌山バス(株)

〒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
<http://www.wakayamabus.co.jp/>

- 設立/昭50.12.15 ●代表者/井上慎治 ●資本金/100百万円 ●従業員/158人
- 主な事業/和歌山市・海南市での路線バス、高速バス、空港リムジンバス、貸切バス事業
- 保有車両数/109両

南海りんかんバス(株)

〒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
<http://www.rinkan.co.jp/>

- 設立/平4.11.2 ●代表者/坂部直成 ●資本金/100百万円 ●従業員/37人
- 主な事業/和歌山県橋本市と高野町での路線バス事業
- 保有車両数/40両

関西空港交通(株)

〒598-0048 泉佐野市りんくう往来北2番地3
TEL. 072 (461) 1371 FAX. 072 (464) 1201
<http://www.kate.co.jp/>

- 設立/平3.4.1 ●代表者/中谷 靖 ●資本金/96百万円 ●従業員/197人
- 主な事業/関西国際空港と周辺主要都市を結ぶリムジンバス、観光バス事業
- 保有車両数/101両

御坊南海バス(株)

〒644-0002 和歌山県御坊市菌37番地
 TEL. 0738 (22) 1020 FAX. 0738 (23) 3369
<http://www.g-nankai.co.jp/>

- 設立/昭59.3.6 ●代表者/那須敏明 ●資本金/50百万円 ●従業員/82人
- 主な事業/御坊市などでの路線バス、貸切バス事業
- 保有車両数/バス40両、霊柩車1両

熊野交通(株)

〒647-0020 和歌山県新宮市徐福二丁目1番11号
 TEL. 0735 (22) 5101 FAX. 0735 (23) 0001
<http://www.kumakou.co.jp/>

- 設立/昭18.11.16 ●代表者/岡嶋信行 ●資本金/90百万円 ●従業員/120人
- 主な事業/南紀熊野地域での路線バス・定期観光バス事業、新宮～瀨峡間定期航路事業
- 保有車両・船舶数/バス60両、ウォータージェット13隻

徳島バス(株)

〒770-0823 徳島市出来島本町一丁目25番地
 TEL. 088 (622) 1811 FAX. 088 (623) 5799
<http://www.tokubus.co.jp/>

- 設立/昭17.2.4 ●代表者/沼守則幸 ●資本金/144百万円 ●従業員/341人
- 主な事業/徳島県での路線バス、高速バス、貸切バス事業
- 保有車両数/218両

サザンエアポート交通(株)

〒598-0034 泉佐野市長滝3963番地の1
 TEL. 072 (466) 7701 FAX. 072 (466) 7703

- 設立/昭48.12.22 ●代表者/大喜多治 ●資本金/20百万円 ●従業員/34人
- 主な事業/関西国際空港関連送迎バス、貸切バス事業
- 保有車両数/15両

サザントランスポートサービス(株)

〒590-0984 堺市堺区神南辺町一丁目45番地1
 TEL. 072 (229) 8012 FAX. 072 (229) 4023
<http://www.southern-t-s.co.jp/>

- 設立/明43.7.12 ●代表者/大江省二 ●資本金/40百万円 ●従業員/177人
- 主な事業/関西国際空港での貨物運送、荷役・倉庫・引越事業
- 保有車両数/75両

南海フェリー(株)

〒640-8404 和歌山市湊2835番1
 TEL. 073 (422) 2160 FAX. 073 (422) 9335
<http://www.nankai-ferry.co.jp/>

- 設立/昭50.8.20 ●代表者/福地俊明 ●資本金/100百万円 ●従業員/80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/2隻

南海車両工業(株)

〒590-0984 堺市堺区神南辺町一丁目24番地1

TEL. 072 (247) 8831 FAX. 072 (247) 8832

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

- 設立/昭32.10.21 ●代表者/田中敏夫 ●資本金/80百万円 ●従業員/271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

(株)南海エクスプレス

〒556-0011 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号

TEL. 06 (6632) 6531 FAX. 06 (6632) 6535

<http://www.nankai-express.co.jp/>

- 設立/平14.2.19 ●代表者/奥 好夫 ●資本金/100百万円 ●従業員/157人
- 主な事業/航空貨物、海上貨物、通関事業、ロジスティックス事業

不動産業

南海不動産(株)

〒556-0011 大阪市浪速区難波中二丁目7番2号

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

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

- 設立/昭62.4.24 ●代表者/口野 繁 ●資本金/100百万円 ●従業員/86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

南海リハウス(株)

〒589-0011 大阪狭山市半田一丁目45番3号

TEL. 072 (360) 1315 FAX. 072 (360) 1318

●設立/平22.10.14 ●代表者/正木 条 ●資本金/100百万円 ●従業員/33人

●主な事業/住宅の仲介事業

流通業

南海商事(株)

〒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

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

- 設立/昭44.8.15 ●代表者/細井康史 ●資本金/70百万円 ●従業員/50人
- 主な事業/売店事業、宝くじ事業、ワゴンショップ事業、ショップ南海・N.KLASS事業、賃貸・テナント事業、ekimo事業

南海エフディサービス(株)

〒556-0011 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号

TEL. 06 (6644) 7258 FAX. 06 (6644) 7259

<http://www.nanshoji.co.jp/company/fd.html/>

- 設立/平16.2.25 ●代表者/玉田光弘 ●資本金/10百万円 ●従業員/109人
- 主な事業/うどん・そば事業、喫茶事業、FC事業、レース場内食堂事業、ドライブイン事業

南海フードシステム(株)

〒556-0011 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号

TEL. 06 (6643) 7731 FAX. 06 (6630) 7411

<http://www.nanshoji.co.jp/company/food.html/>

- 設立/平7.12.12 ●代表者/関本栄一 ●資本金/10百万円 ●従業員/133人
- 主な事業/コンビニエンスストア事業、売店事業、生活雑貨店事業、ダイニングコート事業

(株) パンジョ

〒590-0115 堺市南区茶山台一丁2番4号
 TEL. 072 (294) 3150 FAX. 072 (292) 2189
<http://www.panjo.co.jp/>

- 設立/昭47.10.5 ●代表者/西尾安弘 ●資本金/300百万円 ●従業員/32人
- 主な事業/ショッピングセンター「パンジョ」、健康増進施設「パンジョクラブイズ」などの経営および運営

(株) 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
<http://www.shinnankai.co.jp/>

- 設立/昭32.7.5 ●代表者/栗 雄一 ●資本金/48百万円 ●従業員/16人
- 主な事業/百貨小売業

(株) アビック

〒771-0204 徳島県板野郡北島町鯛浜字川久保211番6
 TEL. 088 (698) 0775 FAX. 088 (683) 2677
<http://www.avic.co.jp/>

- 設立/平5.9.28 ●代表者/細井康史 ●資本金/10百万円 ●従業員/50人
- 主な事業/徳島県でレンタル、CD・DVD、書籍販売を行うTSUTAYA A3店舗の経営

南海リテールプランニング(株)

〒542-0075 大阪市中央区難波千日前15番19号
 TEL. 06 (4396) 7885 FAX. 06 (4396) 6931
<http://www.hdpw.co.jp/>

- 設立/平12.12.1 ●代表者/細井康史 ●資本金/54百万円 ●従業員/41人
- 主な事業/プッシュカート事業、空床運営事業、イベント企画(食品・雑貨)

レジャー・
サービス業

住之江興業(株)

〒559-0023 大阪市住之江区泉一丁目1番71号
 TEL. 06 (6682) 6200 FAX. 06 (6683) 5368
<http://www.suminoe-kougyo.co.jp/>

- 設立/昭27.5.15 ●代表者/山部 茂 ●資本金/400百万円 ●従業員/45人
- 主な事業/ボートレース住之江施設の賃貸、ボートピア梅田場外舟券発売場の運営受託

(株) 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
 ホテル「中の島」 <http://www.hotel-nakanoshima.jp/>
 国民宿舎「枯木灘すさみ」 <http://www.karekinada-susami.jp/>

- 設立/昭35.3.30 ●代表者/土屋康平 ●資本金/100百万円 ●従業員/113人
- 主な事業/勝浦温泉でホテル「中の島」、すさみ町で国民宿舎「枯木灘すさみ」の経営

(株) 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
<http://nanka-c-tabi.com/>

- 設立/昭25.10.6 ●代表者/田中恒治 ●資本金/100百万円 ●従業員/204人
- 主な事業/旅行業(国内・海外旅行の取扱業務)、航空券・乗車船券の発売

南海ゴルフマネジメント(株)

〒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

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

「大阪ゴルフクラブ」 <http://www.nankaiosaka-golf.co.jp/>

●設立/昭36.3.27 ●代表者/竹田信男 ●資本金/20百万円 ●従業員/73人

●主な事業/「橋本カントリークラブ」と「大阪ゴルフクラブ」の経営

南海アミューズメント(株)

〒599-0301 大阪府泉南郡岬町淡輪3990番地

TEL. 072(492)1005 FAX. 072(492)1263

●設立/平12.6.2 ●代表者/伊庭陽一朗 ●資本金/10百万円 ●従業員/42人

●主な事業/「みさき公園」の運営受託

南海ビルサービス(株)

〒556-0004 大阪市浪速区日本橋西一丁目3番19号

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

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

●設立/昭53.4.1 ●代表者/廉林光夫 ●資本金/100百万円 ●従業員/881人

●主な事業/総合ビルメンテナンス業務・鉄道業務・緑化業務

(株)南海ハートフルサービス

〒556-0004 大阪市浪速区日本橋西一丁目3番19号

TEL/FAX. 06(6644)7251

●設立/平17.2.1 ●代表者/上田貴司 ●資本金/10百万円 ●従業員/35人

●主な事業/清掃業務、郵便仕分け業務などの軽作業

南海グリーンサポート(株)

〒559-0005 大阪市住之江区西住之江一丁目1番41号

TEL. 06(6676)3200 FAX. 06(6676)3177

●設立/平17.8.1 ●代表者/小池裕司 ●資本金/35百万円 ●従業員/52人

●主な事業/大阪府・和歌山県で「葬儀会館ティア」の運営

南海印刷(株)

〒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

<http://nankai-insatsu.co.jp/>

●設立/昭24.8.25 ●代表者/宮坂裕文 ●資本金/16百万円 ●従業員/38人

●主な事業/企画、デザイン、撮影、印刷全般から新聞折込、看板製作、各種広告掲出取扱業務

南海保険サービス(株)

〒556-0011 大阪市浪速区難波中一丁目18番3号

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

<http://nankaihoken.co.jp/>

●設立/平12.10.31 ●代表者/牧村洋一 ●資本金/50百万円 ●従業員/24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

(株) 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

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

●設立/平14.4.1 ●代表者/津崎幸雄 ●資本金/30百万円 ●従業員/8人

●主な事業/南海グループの広告媒体の販売、その他各種広告の企画制作販売

南海ライフリレーション(株)

〒559-0004 大阪市住之江区住之江二丁目10番17号ロイヤル安立1F

TEL. 06 (6676) 6805 FAX. 06 (6676) 6801

<http://nankai-lr.co.jp/>

●設立/平24.4.5 ●代表者/桐田 健 ●資本金/45百万円 ●従業員/42人

●主な事業/有料老人ホーム事業、居宅介護支援事業、訪問介護事業、障がい者就労支援事業

建設業**南海辰村建設(株)**

〒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

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

●設立/昭19.6.30 ●代表者/猪崎光一 ●資本金/2,000百万円 ●従業員/502人

●主な事業/総合建設業、設計業、不動産所有売買

(株) 日電商会

〒590-0983 堺市堺区山本町一丁36番地6

TEL. 072 (242) 6520 FAX. 072 (242) 6561

<http://www.ndsyokai.co.jp/>

●設立/昭21.9.15 ●代表者/松川康司 ●資本金/30百万円 ●従業員/34人

●主な事業/電話通信・ネットワーク工事、監視カメラ・放送設備の設置、OA機器の販売

その他の事業**南海マネジメントサービス(株)**

〒556-0012 大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号

TEL. 06 (6644) 7116 FAX. 06 (6644) 7119

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

●設立/平12.6.26 ●代表者/関西節美 ●資本金/40百万円 ●従業員/80人

●主な事業/経理などの事務業務の受託、ホームページ制作やIT関連業務の開発・運用

(株) シーエス・インスペクター

〒542-0075 大阪市中央区難波千日前15番17号 南海不動産なんば第二ビル4階

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

<http://doboku119.com/>

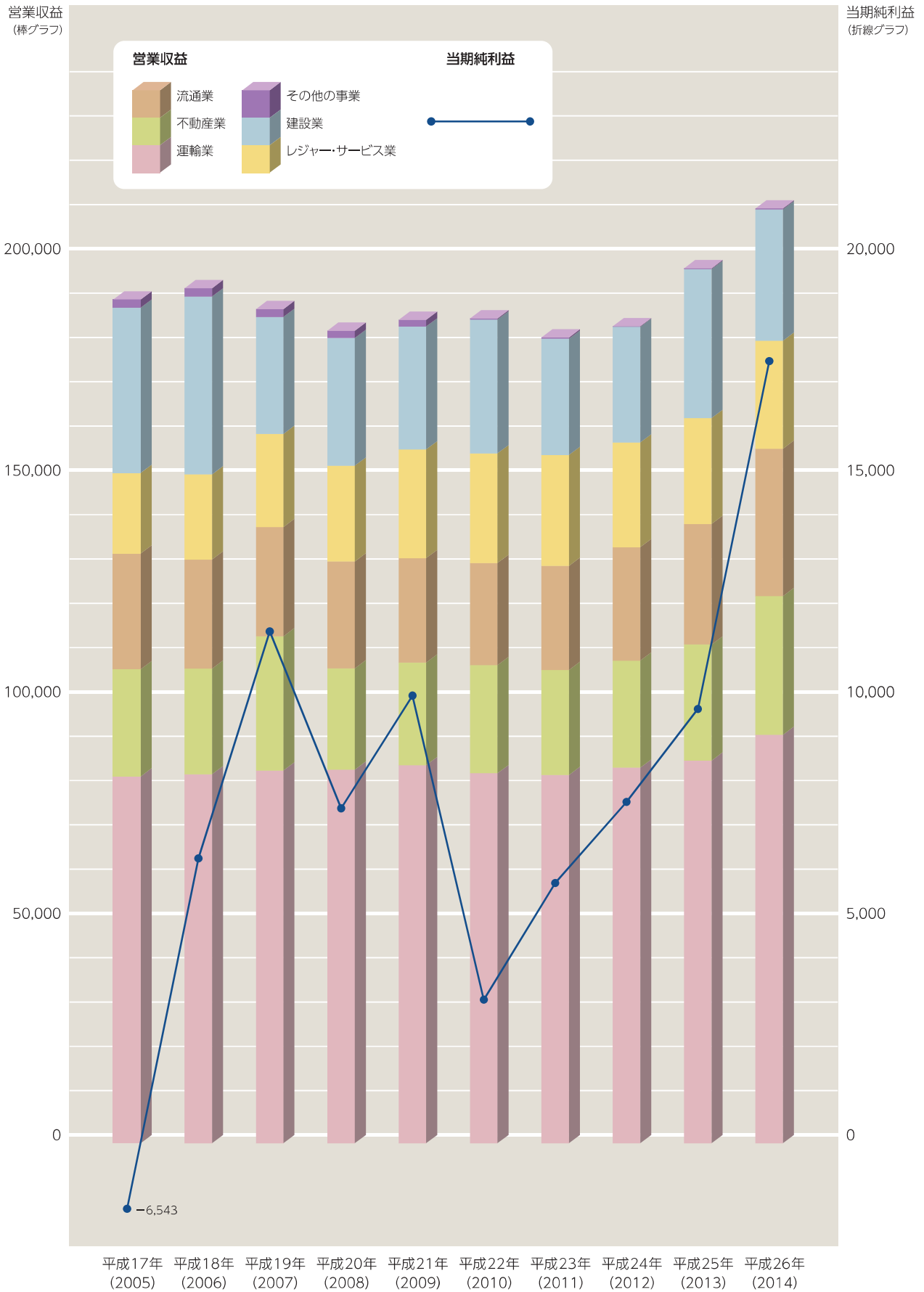
●設立/平13.11.14 ●代表者/梶谷知志 ●資本金/10百万円 ●従業員/10人

●主な事業/土木建造物の検査・健全度診断、土木工事の設計・施工・管理

最近10年の業績推移

連結営業収益および当期純利益

(単位: 百万円)



■連結

(単位:百万円)

年度	営業収益							営業利益	経常利益	当期純利益
	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	合計			
平成17年	82,781	24,215	26,128	18,197	37,272	1,855	190,450	23,525	12,923	△6,543
平成18年	83,284	23,846	24,621	19,217	40,142	1,874	192,986	26,574	16,783	6,242
平成19年	84,114	30,303	24,641	21,039	26,393	1,761	188,254	28,873	18,909	11,365
平成20年	84,308	22,866	24,127	21,621	28,840	1,626	183,389	19,699	10,593	7,374
平成21年	85,337	23,152	23,569	24,558	27,740	1,489	185,848	20,767	12,006	9,916
平成22年	83,512	24,397	23,052	24,742	30,213	246	186,164	19,900	11,466	3,054
平成23年	83,112	23,706	23,497	25,044	26,226	282	181,869	18,294	11,067	5,686
平成24年	84,769	24,174	25,589	23,640	26,094	143	184,412	21,973	15,474	7,518
平成25年	86,361	26,206	27,217	23,909	33,622	178	197,495	23,062	16,899	9,615
平成26年	92,178	31,308	33,259	24,389	29,660	199	210,995	28,118	22,001	17,467

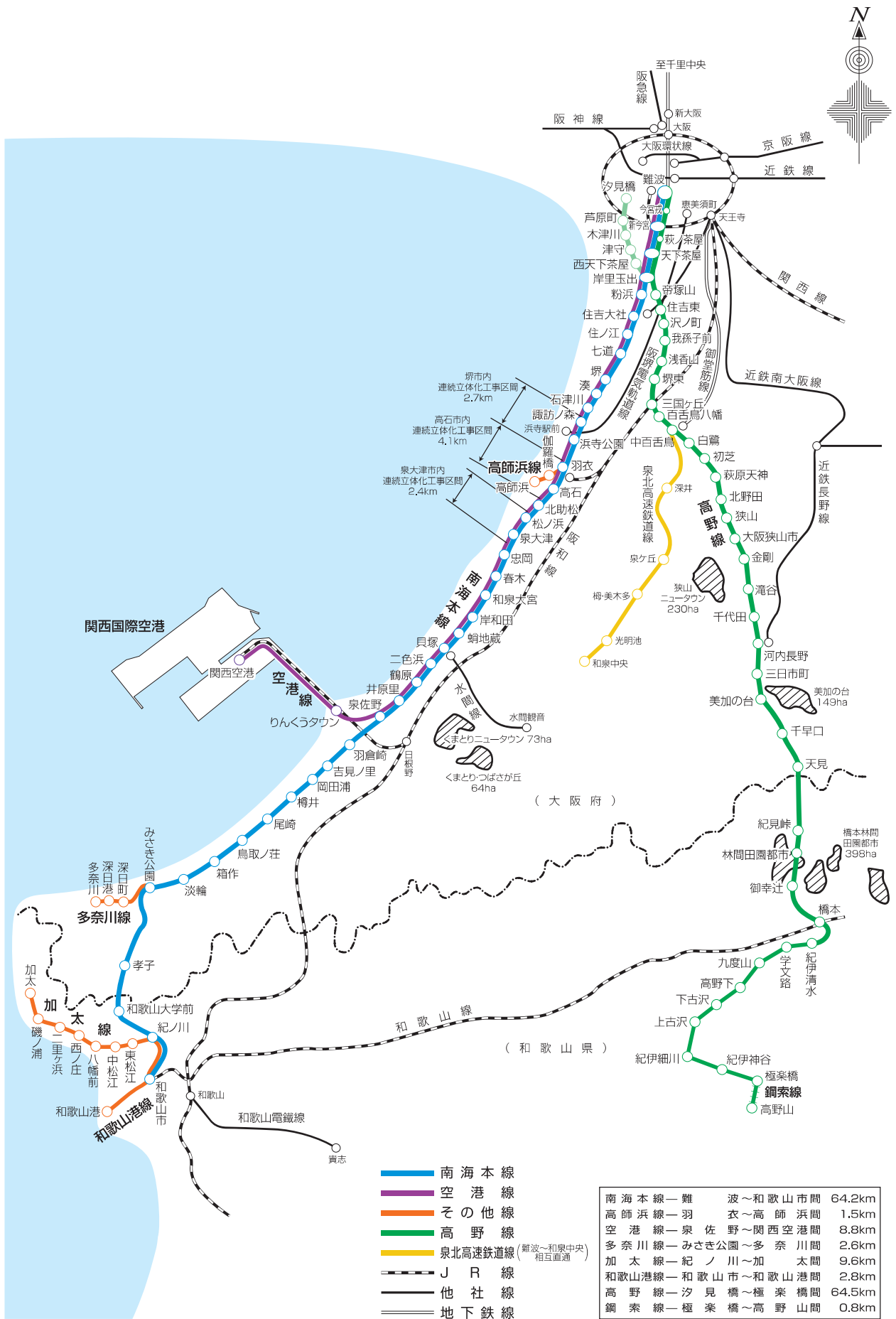
■個別

(単位:百万円)

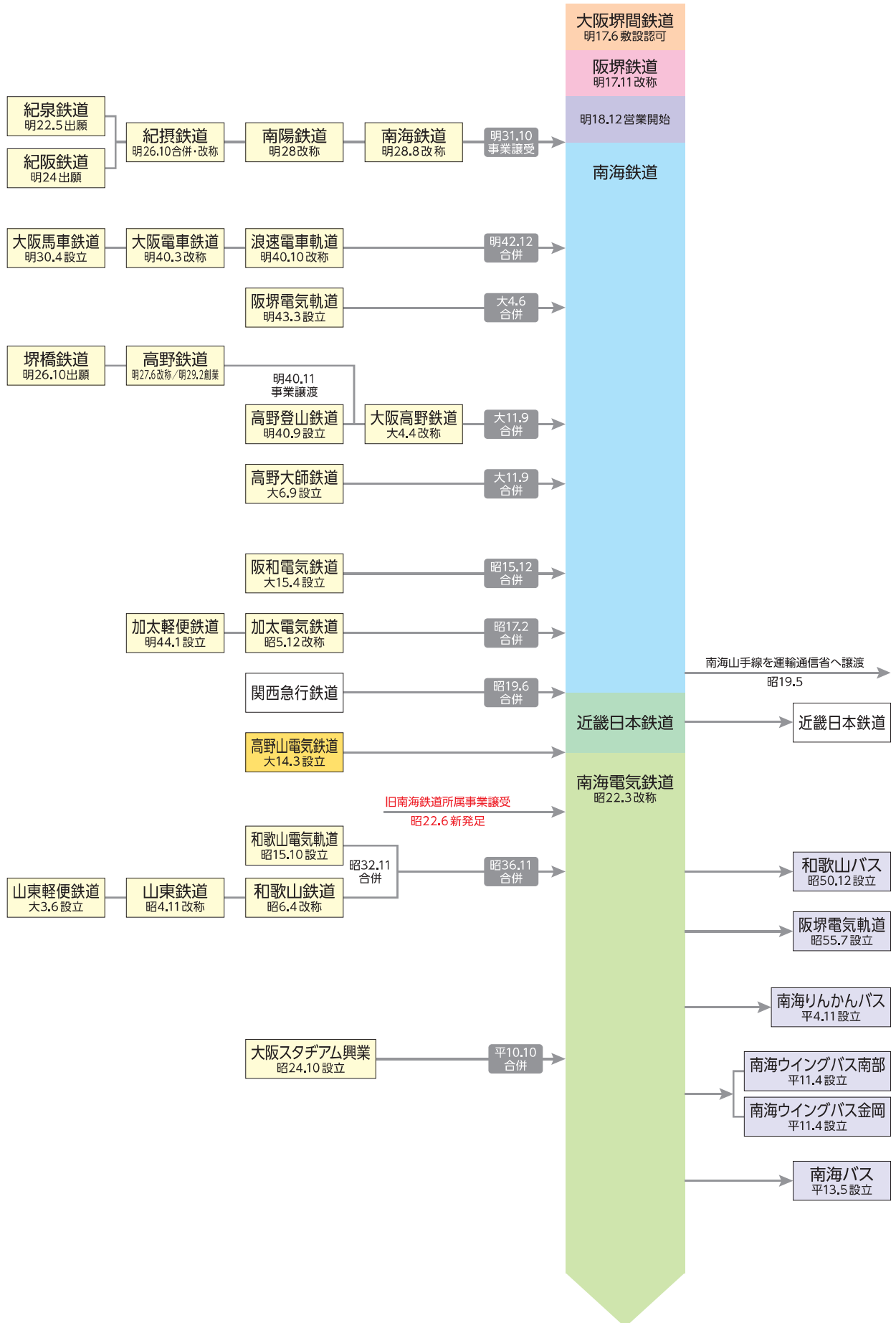
年度	営業収益			営業利益	経常利益	当期純利益
	鉄道事業	付帯事業※	全事業			
平成17年	58,059	12,508	70,567	11,393	3,866	△9,942
平成18年	58,097	12,071	70,168	14,284	13,352	2,806
平成19年	58,992	18,436	77,429	16,084	11,243	7,056
平成20年	58,965	11,136	70,101	9,515	5,971	8,267
平成21年	57,327	11,073	68,400	10,301	5,877	6,015
平成22年	55,128	24,264	79,392	12,258	9,239	6,789
平成23年	54,210	36,493	90,704	14,832	7,288	3,766
平成24年	55,223	33,538	88,761	17,209	10,397	5,453
平成25年	56,180	34,517	90,698	16,766	10,923	6,458
平成26年	56,075	36,159	92,234	18,159	12,480	10,228

※19年度までは「開発関連及び付帯事業」

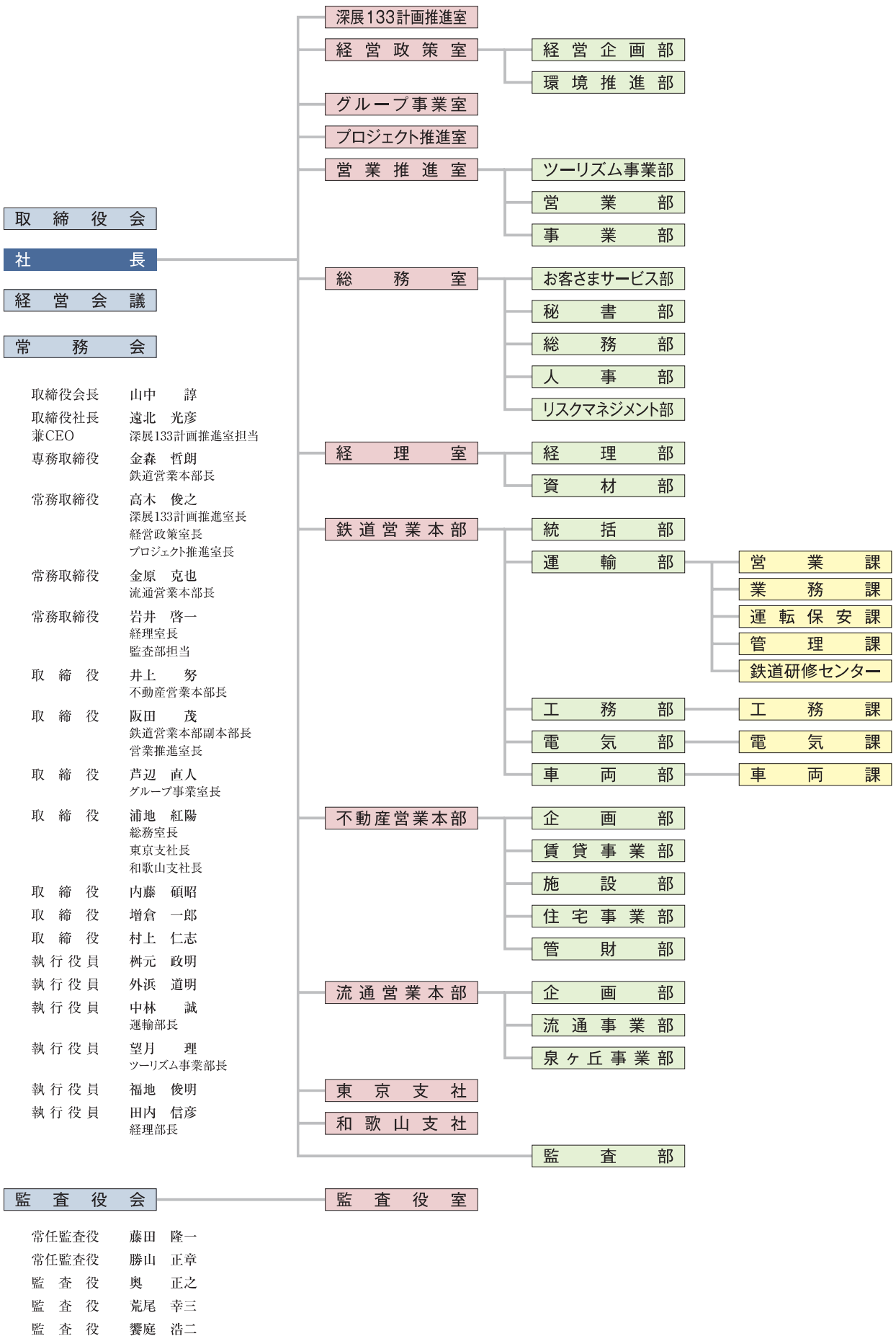
路線図



会社の沿革



業務組織図 (平成27年6月23日現在)



役員



常任監査役
勝山 正章

監査役
饗庭 浩二

取締役
阪田 茂

監査役
奥 正之

取締役
遠北 光彦

取締役
増倉 一郎

常務取締役
金原 克也

取締役副社長
福田 順太郎

常務取締役
金森 哲朗

取締役会長兼CEO
山中 諄

常務取締役
高木 俊之

取締役社長兼COO
亘 信二

常務取締役
岩井 啓一

取締役
内藤 碩昭

取締役
井上 努

取締役
村上 仁志

常任監査役
藤田 隆一

監査役
荒尾 幸三



(平成27年1月30日撮影)



取締役 浦地 紅陽
取締役 芦辺 直人

(平成27年9月3日撮影)

年表

平成17年 (2005)

- 6. 1 創業120周年記念式典を挙
- 6. 1 南海本線・高師浜線(高石市)連続立体交差事業に本格着工
- 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 業務組織の一部改正を実施(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)
- 7. 3 「創業120周年記念 南海コンサート」実施
- 9. 9 創業120周年記念事業「みさき公園無料開放」実施(3日間)
- 10. 1 創業120周年記念事業として旧塗装7000系の運行開始
- 10. 16 高野線ダイヤ改正(特急「りんかん」発着時刻の変更および増発、特急「こうや」発着時刻の変更、ワンマン運転区間の拡大ほか)
- 11. 10 高野山駅駅舎が国の登録有形文化財として登録される
- 11. 18 創業120周年記念社史「<改革への挑戦>南海電鉄 最近の10年」を刊行
- 11. 22 東京で当社初の決算説明会を開催
- 11. 27 南海線ダイヤ改正(空港線の運転本数の増加、泉佐野での「ホーム・ツー・ホーム乗り換えサービス」の実施、泉佐野～関西空港間で新たな特急料金(大人100円・小児50円)の設定、特急「サザン」の増発、特急「ラピート」の運用見直し、運行パターンの変更など)
- 11. 27 南海本線(泉佐野市)連続立体交差事業と空港線建設事業の下り線高架が完成し、供用開始
- 11. 27 和歌山港線中間3駅(久保町・築地橋・築港町)を廃止
- 2. 17 南海グループカード「minapita」のサービス開始
- 3. 15 (株)南海ホリディエンタープライズの経営権を譲渡
- 3. 25 葬儀会館「ティア橋本」オープン
- 4. 1 貴志川線鉄道事業を和歌山電鉄(株)に譲渡
- 4. 1 南海エフディサービス(株)と葵商事(株)が合併
- 4. 1 指定管理者として大阪府立体育会館、臨海スポーツセンター、漕艇センターの運営を開始
- 5. 16 瀬峡観光船(株)、熊野観光バス(株)、(株)暖流を清算
- 5. 31 南海マリナーセッツ(株)、りんくうフェリー(株)を清算
- 5. 31 創業120周年記念事業の一環として「南海電鉄交通遺児等育英基金」に5,500万円を追加拠出
- 6. 1 駅に「AED(自動体外式除細動器)」設置
- 6. 29 業務組織を変更(①不動産部の管財担当を管財部に昇格②監査役室を新設③業務支援センターを廃止)
- 6. 29 当社株式の大量買付行為に関する対応策(買収防衛策)を導入
- 7. 1 駅に「筆談器」設置
- 7. 1 鉄道線でICカードシステム「PiTaPa」導入
- 7. 1 社員証をICカード化
- 9. 1 なんばCITYメンズゾーンを「CITY MEN'S」としてリニューアルオープン
- 10. 1 南海ビルサービス(株)が南海建物サービス(株)を合併
- 10. 30 りんくうタウン～関西空港間を除く全線に「緊急地震速報システム」導入
- 10. 31 難波駅ホームに外貨両替店オープン
- 11. 7 南海本線(堺市)連続立体交差事業において、事業主体の堺市が大阪府から都市計画事業認可取得
- 12. 31 ホテル南海なんばの営業休止

平成18年 (2006)

- 2005年
- 1月
- 「福岡ソフトバンクホークス」誕生
- 2月
- 地球温暖化防止へ京都議定書が発効
- 愛知県常滑市に中部国際空港「セントレア」開港
- 3月
- 愛知万博「愛・地球博」開催
- インドネシア・スマトラ沖でM8.7の大地震
- 4月
- 個人情報保護法が施行
- JR福知山線で脱線事故、107人死亡、460人負傷
- 6月
- 地球温暖化防止を目的に「クール・ビズ」開始
- 10月
- 平成の大合併

- 2006年
- 1月
- 東京三菱銀行とUFJ銀行が合併、三菱東京UFJ銀行が発足
- 2月
- 紀陽銀行と和歌山銀行が持ち株会社「紀陽ホールディングス」を設立
- 第20回冬季オリンピック・トリノ大会開幕
- ポートアイランド沖に神戸空港開港
- 3月
- 近鉄けいはんな線が開業
- 4月
- 大阪府堺市が政令指定都市へ移行
- 10月
- 阪急HDと阪神電鉄が経営統合

平成19年 (2007)

2. 1 南海淡路ライン(津名港～泉佐野港間)の営業休止
3. 1 箱作駅改良工事が完成
3. 16 住之江競艇場の場外舟券発売場「ボートピア梅田」オープン
3. 30 熊交ユーユーツアーズ(株)、(株)南海トラベルサービスを清算
3. 31 三日市町駅改良工事が完成
4. 1 「PiTaPa定期サービス」(IC定期券)導入
4. 12 (株)南海大阪ゴルフクラブを設立
4. 16 女性駅係員の制服を制定
4. 19 「なんばパークス」全館グランドオープン
4. 25 みさき公園開園50周年記念事業「メモリアル資料館」オープン
4. 27 駅で「公衆無線LANサービス」提供開始
4. 29 川勝泰司元会長・社長が旭日重光章を受章
5. 12 葬儀会館「ティア千代田」オープン
5. 14 「南海ターミナルビルなどの再生計画」発表
6. 27 新飲食ゾーン「なんばこめじろし」オープン
6. 28 山中諄社長が会長兼CEOに、亘信二取締役が社長兼COOに就任
6. 28 業務組織を変更(①グループ事業部をグループ事業室に改組するとともに、営業推進室を新設②法務監査部を法務監査室に昇格③施設部を工務部と電気部に分割④総務本部を総務室に、経理本部を経理室に改称)
6. 28 吉田二郎相談役が東京地下鉄(株)の会長に選任される
7. 8 住之江競艇場のナイター設備が完成
8. 10 分譲マンション「ザ・なんばタワー レジデンス・イン・なんばパークス」竣工
8. 11 南海線ダイヤ変更(特急「サザン」の増発、尾崎駅以南の利便性向上、多奈川線・加太線と南海本線の接続見直し、和歌山港線の見直しほか)
8. 23 なんばCITY「ロケット広場」のロケット撤去
8. 25 高野線ダイヤ変更(特急「りんかん」の利便性向上、夕刻以降の三日市町以南の速達性向上、橋本駅での乗り継ぎの改善ほか)
9. 8 南海不動産(株)が「南海リフォームプラザ」1号店を泉北ニュータウンにオープン
9. 13 (株)萬波楼を清算
9. 26 (株)ホテル南海、(株)大阪ベイサービスを清算
9. 28 安全報告書と環境報告書を公開
10. 6 南海はぐるま荘をリニューアルオープン
10. 10 「扉事故等防止のための安全性向上施策」策定
12. 17 (株)南海ジェイシーピーを清算

- 2007年
- 3月
- 首都圏で、共通ICカード乗車券「PASMO」のサービスが始まる
- 5月
- エキスポランドでコースター車輪脱落事故
- 7月
- 参院選で自民が歴史的な敗北、民主党が第1党に、ねじれ国会
- 10月
- 郵政民営化スタート
 - 緊急地震速報の運用を開始

平成20年 (2008)

2. 1 住吉大社駅のバリアフリー化工事が完成し、施設の供用開始(関西の鉄道初の波形手すり「クネット」設置)
2. 2 南海くまどり・つばさが丘で新街区「イーストガーデン」街びらき
3. 1 みさき公園で「アトラクションカード」導入
3. 1 高野山の観光情報サイト「南海高野ほっと・ねっと」開設
3. 7 泉佐野駅に太陽光発電システムを設置
3. 21 東京証券取引所市場第一部に上場
3. 26 新型車両「8000系」の営業運転開始
3. 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」更新
3. 28 中期経営計画「堅進126計画」策定
4. 5 関西国際空港(株)が空港連絡橋の全線に防風柵設置
4. 23 「ショップ南海住吉」をリニューアルオープン
5. 7 岸和田駅高架下に店舗区画新設
6. 7 南海本線(泉大津市)連続立体交差事業の上り線高架が完成し、供用開始
6. 27 業務組織を変更(①難波街づくり推進室を新設②CSR推進室を新設(法務監査室を法務部と監査部に分割、環境推進部を新設)、東京支社を新設、進化123計画推進室を堅進126計画推進室に改称)

- 2008年
- 8月
- 第29回オリンピック・北京大会開催、日本は金9個
- 9月
- リーマン・ブラザーズ破綻、世界同時株安、金融危機が世界的に拡大
- 10月
- 大阪・中之島地区を東西に貫く京阪中之島線(天満橋～中之島間)が開業
 - 南部陽一郎、小林誠、益川敏英、3氏がノーベル物理学賞、下村脩氏が同化学賞受賞

平成21年
(2009)

- 6. 29 大阪ゴルフクラブで『共生の森づくり基金』南海電鉄チャリティプロアマゴルフ開催
- 8. 28 株主優待制度を一部変更(環境保全のための寄付制度を新設、みさき公園優待内容を変更)
- 9. 1 オフィシャルサイトを全面リニューアル(ユニバーサルデザイン採用)
- 10. 1 エコロゴマーク「エコモーションなんかい」制定
- 10. 4 「ミナビタエコポイント」導入
- 11. 1 高野線ダイヤ変更(特急「こうや」「りんかん」の増発、平日夕方ラッシュ時の橋本方面への速達化、橋本～極楽橋間の運転本数の見直し、一部の駅での停車時分の延長)
- 12. 17 分譲マンション「グランドメゾン千歳烏山」竣工
- 1. 10 南海・林間田園都市「彩の台」の新街区「サウスヒルズ」街びらき
- 2. 7 難波駅2階に「難波駅サービスセンター」オープン
- 2. 7 難波駅に新案内係「トランスアテンダント」配置
- 2. 27 南海ビル外壁の「大型駅サインボード」一新
- 3. 1 みさき公園開園50周年記念事業「シャイニースタジアム」(新イルカ館)オープン
- 3. 3 なんばパークスとなんばCITYで、IC決済サービス「PiTaPa」と電子マネー「iD」導入
- 3. 19 「ミナビタエコポイント」1年分の換算金額など200万円を「大阪府 野生生物保護基金(大阪府みどりの基金)」に寄付
- 3. 20 阪神電気鉄道とのIC連絡定期券の発売開始
- 3. 25 南海淡路ライン(株)を清算
- 3. 26 高野山駅と極楽橋駅のバリアフリー化工事が完成
- 4. 1 なんばパークスとなんばCITYに緊急地震速報システムを導入
- 4. 1 南海ビルサービス(株)と(株)大阪スタジアムサービスが経営統合
- 4. 1 (株)アビックを子会社化
- 4. 18 葬儀会館「ティア泉天津」オープン
- 4. 25 難波駅1階に「総合インフォメーションセンターなんば」オープン
- 4. 29 こうや花鉄道「天空」プレ運行開始
- 5. 13 山中諒会長兼CEOが関西経済同友会代表幹事に就任
- 6. 3 南海ビルサービス(株)が、インターホリデイ(株)を子会社化
- 6. 4 鉄道と散策・サイクリングを組み合わせた「堺eco観光」開始
- 6. 23 大阪府と「グリーンパートナー協定」締結
- 6. 26 業務組織を変更(①経営政策室内に都市交通計画部を新設②IR広報部を総務部へ統合③運輸教習所を鉄道研修センターに改称)
- 6. 27 葬儀会館「ティア貝塚」オープン
- 7. 3 こうや花鉄道「天空」定期運行開始
- 7. 23 総合インフォメーションセンターなんば前に「ドライミスト」設置
- 8. 27 ホテル中の島など南紀勝浦温泉6旅館が共同で「ISO14001」認証取得
- 9. 4 「全国登山鉄道%(パーミル)会」結成
- 9. 17 南海ターミナルビルなどの再生計画の一環「南海ビル的美装化改修工事」完成
- 10. 4 南海線ダイヤ変更(特急網の整備・拡充、難波～和歌山市間の利便性向上、一部の駅での停車時分の延長ほか)
- 10. 16 南海ターミナルビルなどの再生計画「難波駅改良工事」完成
- 10. 16 南海ターミナルビルなどの再生計画「(仮称)ウェルカムロビー」の名称を「なんばガレリア」に決定し、オープン
- 10. 16 南海ターミナルビルなどの再生計画「なんばCITY再生リニューアル」1期オープン
- 12. 4 分譲マンション「堺東ヴェューモ」竣工
- 12. 9 吉村茂夫元会長・社長ご逝去

2009年

1月

- バラク・オバマが第44代米国大統領に就任

3月

- 「阪神なんば線」(西九条～難波間)が開業、阪神と近鉄の相互直通運転スタート

5月

- 省エネ家電購入価格の一定割合を還元する「エコポイント」制度がスタート

6月

- 改正薬事法施行、一般用医薬品コンビニやスーパーなどでも販売

- 育児休業の取得促進策などを盛り込んだ改正育児・介護休業法成立

8月

- 国民が裁判官とともに判決を決める裁判員裁判がスタート
- 衆院選で民主党が過半数を上回る308議席を獲得し政権奪取

12月

- パナソニックが三洋電機を子会社化

平成22年 (2010)

- 1. 30 「住みかえ支援事業」に進出
- 3. 2 南海ターミナルビルの「東西通路」完成
- 3. 11 なんばパークスリニューアルオープン
- 3. 23 千代田工場で「ISO14001」認証取得
- 3. 27 熊野古道中辺路に「古道歩きの里 ちかつゆ」オープン
- 4. 23 分譲マンション「なんばグランドマスターズタワー」竣工
- 6. 18 葬儀会館「ティア富田林」オープン
- 6. 25 業務組織を変更(①経営政策室内の三部を廃止し担当制に移行②監査部を社長直轄の組織として独立③鉄道営業本部に販売促進課を新設④営業推進室の機能を強化)
- 6. 29 高野線・鋼索線全線開通80周年
- 7. 23 「ショップ南海堺駅南口」リニューアルオープン
- 7. 29 サービスアパートメント「フレイザーレジデンス南海大阪」竣工
- 8. 28 南海くまどり・つばさ丘の新街区「グランビューテラス」街びらき
- 8. 31 「(仮称)和歌山大学新駅」の駅名を「和歌山大学前」に決定
- 10. 1 賃貸マンション「サザンクレスト七道」入居開始
- 10. 1 南海都市創造(株)を合併
- 10. 1 業務組織を変更(①難波街づくり推進室を難波開発室に改組②難波・SC営業本部を新設<企画部、PM事業部、施設部を設置>)
- 10. 5 サービスアパートメント「フレイザーレジデンス南海大阪」開業
- 10. 14 南海リハウス(株)を設立
- 10. 20 阪堺電気軌道(株)が阪堺線(堺市内区間)存続に係る基本合意を堺市と締結
- 10. 23 葬儀会館「ティア住之江」オープン
- 12. 8 高野下駅に「南海思い出ミュージアム」設置

平成23年 (2011)

- 1. 25 泉大津駅に太陽光発電システムを設置
- 1. 26 南海ビルが国の登録有形文化財として登録される
- 1. 27 なんばパークスとなんばCITYの一部店舗で銀聯カードの取り扱い開始
- 2. 24 中期経営計画「凍進130計画」策定
- 3. 1 橋本駅バリアフリー化整備事業が完成し、新施設の供用開始
- 3. 3 直営クリーニング事業に参入(「ノムラクリーニングなんばCITY店」オープン)
- 3. 12 葬儀会館「ティア藤井寺」オープン
- 3. 17 鉄道研修センターに「鉄道運転シミュレータ」導入
- 4. 1 駅の全面禁煙化を実施
- 4. 1 高野線の乗務員(車掌)を対象に営業情報確認用の携帯電話を導入
- 4. 26 なんばCITY再生リニューアル計画の第2期が完成
- 5. 11 河内長野市と住民誘致に関する基本協定を締結
- 5. 14 葬儀会館「ティア美原」オープン
- 6. 24 業務組織を変更(①凍進130計画推進室を発足②経営政策室内に事業戦略部を新設③事業推進室<営業推進室を改組>内にツーリズム事業部を新設④事業推進室内に事業開発部を新設⑤建設部を工務部に統合⑥不動産営業本部および難波・SC営業本部を、不動産営業本部および流通営業本部に再編)
- 6. 24 準常勤監査役制度を導入
- 7. 5 大阪市交通局の駅ナカ事業「御堂筋線梅田・なんば・天王寺駅【駅ナカ】事業 提案競技」で南海商事と東急不動産の共同事業体が運営予定者に決定
- 9. 1 特急「サザン」新型車両12000系の営業運転を開始
- 9. 1 特急の全面禁煙化を実施
- 9. 1 女性特急車掌の制服を変更
- 9. — 台風12号による被害を受ける(高野線紀ノ川橋梁、瀨峡ウォータージェット船志古船船営業所ほか)
- 10. 22 葬儀会館「ティア大野芝」オープン

- 2010年
- 1月
- 日本年金機構が発足
- 2月
- 第21回冬季五輪バンクーバー大会が開幕
- 3月
- 大丸と松坂屋が合併し、大丸松坂屋百貨店が発足
- 5月
- 米アップル社の新型情報端末「iPad」発売開始
- 6月
- 宇宙航空研究開発機構の小惑星探査機「はやぶさ」が帰還
- 7月
- 京成電鉄の新線「成田スカイアクセス」が開業
- 10月
- 根岸英一氏、鈴木章氏に有機合成でノーベル化学賞
- 羽田空港に完成した4本目の滑走路と新国際線ターミナルが開業
- 12月
- 東北新幹線、東京～新青森駅間(713.7キロ)の全線開業

- 2011年
- 1月
- 国際宇宙ステーションへの無人運搬宇宙船「こうのとり」打ち上げ
- 3月
- 東日本大震災発生・太平洋沿岸壊滅的被害、福島第一原発事故発生
- 博多～鹿児島中央駅間(256.8キロ)の九州新幹線全線が開業
- 5月
- 住吉大社御鎮座千八百年記念大祭が斎行
- 7月
- サッカーの女子W杯、なでしこジャパンが優勝
- アナログ放送終了、地上デジタル放送(地デジ)に完全移行
- 9月
- 紀伊半島において台風12号による被害甚大
- 10月
- タイで歴史的洪水、400社以上の日系企業が打撃
- 第1回大阪マラソン、国内外から約3万人が快走
- 11月
- 東京証券取引所グループと大阪証券取引所は、経営統合することで合意

平成24年
(2012)

- 12. 1 阪堺線開通100周年
- 12. 21 熊野交通(株)が瀨峡ウォータージェット船の運航を再開
- 12. 23 葬儀会館「ティア大阪狭山」オープン
- 1. 19 分譲マンション「ビッグカーサ 堺しらすぎ駅前(1工区)」竣工
- 1. 20 なんばパークスの一部店舗で免税対応開始
- 1. 27 中古沢橋梁が「平成23年度土木学会選奨土木遺産」に認定
- 2. 16 南海会館ビル建替計画を発表
- 2. 18 葬儀会館「ティア岸和田」オープン
- 3. 1 Peach Aviationと共同で「Peach・なんばきっぷ」発売開始
- 3. 8 なんばパークスをリニューアルオープン
- 3. 12 本社部門で「ISO14001」認証取得
- 3. 30 南海リテールプランニング(株)を子会社化
- 3. 30 大阪市難波土地地区画整理事業が終了
- 4. 1 南海線ダイヤ変更(和歌山大学前駅への急行・区間急行・普通の停車、特急「サザン」の増発、和歌山港線の南海フェリーとの接続特化ほか)
- 4. 1 和歌山大学前駅を開業
- 4. 1 駅ナンバリングを導入
- 4. 1 大阪市から道頓堀川遊歩道「とんぼりリバーウォーク」管理運営受託
- 4. 1 ショップ南海など駅周辺商業賃貸事業を南海商事(株)に、アンスリー運営事業を南海フードシステム(株)に承継
- 4. 5 南海ライフレーション(株)を設立
- 4. 14 葬儀会館「ティア浜寺」オープン
- 4. 27 難波C街区にライブホール「Zepp Namba (OSAKA)」オープン
- 6. 15 葬儀会館「ティア枚方」オープン
- 6. 16 加太線開通100周年
- 8. 4 南海本線(泉大津市)連続立体交差事業の下り高架線が完成し、供用開始(一部区間の運賃を変更)
- 10. 28 南海バス(株)が関西国際空港LCC専用ターミナルへの無料連絡バスを運行開始
- 11. 4 南海線列車運行管理(PTC)システムを全面更新
- 11. 20 OB社員対象サイト「なんかいOBねっと」開設
- 12. 21 新世界・住吉・堺エリアの観光情報サイト「ナニワやさかい!ほっと・ねっと」開設

平成25年
(2013)

- 1. 23 南海なんば第1ビルが竣工
- 1. 31 分譲マンション「ビッグカーサ 堺しらすぎ駅前(2工区)」竣工
- 2. 12 本社機能を南海なんば第1ビルに移転
- 2. 12 健康管理センターを南海日本橋ビルに移転
- 2. 20 分譲マンション「神戸三宮ブリーズレジデンス」竣工
- 2. 27 駅の銀行ATMサービス「NBANK」Patsatを設置展開
- 3. 1 駅や電車内などにマタニティマークの掲出を開始
- 3. 11 鋼索線沿いの景観整備事業を開始
- 3. 20 みさき公園にアトラクション「バンパーボート」導入
- 3. 23 交通系ICカードの全国相互利用サービスを実施
- 3. 28 オフィシャルサイトとグローバルサイトをリニューアル
- 3. 28 公式Facebookページ開設
- 4. 1 南海なんば第1ビルに大阪府立大学「I-siteなんば」が開学
- 4. 1 「案内ディスプレイ」を12駅に設置
- 4. 1 なんばパークスとなんばCITYの共通ポイントカード「PARKS・CITY CARD」発行
- 4. 8 「南海いずも台住宅地」で三井物産(株)のメガソーラー施設が開所
- 4. 16 ボートレース住之江外向発売所「ボートパーク住之江」オープン
- 4. 18 大阪市営地下鉄御堂筋線天王寺駅に「ekimo天王寺」オープン
- 4. 22 阪堺電気軌道(株)が「ウツラム紀州号」運行開始

- 2012年
- 3月
 - 日本初の格安航空会社で、関西国際空港を拠点としたPeach Aviationが就航
 - 内閣府の検討会は南海トラフ巨大地震、最大11都県に10メートル以上津波を予測
- 5月
 - 自立式電波塔として世界一の高さ634メートルの東京スカイツリーが開業
- 8月
 - 第30回夏季五輪ロンドン大会で日本は過去最多のメダル38個(金7、銀14、銅17)
- 9月
 - 尖閣諸島(沖縄県石垣市)の魚釣島など3島の地権者と売買契約し国有化
 - 日本航空が約2年7か月ぶりに東証1部に再上場、国の支援による経営再建は終了
- 10月
 - JR東京駅丸の内駅舎が新装オープン、ドーム形屋根など大正時代の開業当時の姿が復元
 - 新日本製鉄と住友金属工業が合併、「新日鉄住金」が誕生
 - 京都大学iPS細胞研究所長の山中伸弥教授にノーベル生理学・医学賞
- 12月
 - 自民党の安倍晋三総裁が第96代の首相に就任、第2次安倍内閣が始動

- 2013年
- 3月
 - JR各社や私鉄などの交通系ICカード10種類の相互利用を開始
- 4月
 - JR大阪駅北側の再開発地域にグランフロント大阪が開業
- 5月
 - 出雲大社で本殿遷座祭、60年ぶりの「平成の大遷宮」で修繕を終えた本殿に祭神が帰還
- 6月
 - 富士山が三保松原も含めて世界文化遺産に登録
- 7月
 - 東京証券取引所と大阪証券取引所は株式市場を統合
 - 日本は環太平洋経済連携協定(TPP)の交渉会合に正式に参加。12カ国目
- 9月
 - 2020年夏季五輪・パラリンピックの開催都市、東京に決定。夏季は1964年以来56年ぶり
 - 関電大飯原発4号機が定期検査のため停止。国内の原発50基が1年2か月ぶりにすべて停止

平成26年
(2014)

4. 27 熊交商事(株)が道の駅「くしもと橋杭岩」運営受託
4. 29 吉田二郎元会長・社長が旭日大綬章を受章
6. 1 (株)南海国際旅行が(株)日本エコプランニングサービスを子会社化
6. 17 南海フェリー(株)が「フェリーつるぎ」「フェリーかつらぎ」リニューアル
6. 21 業務組織を変更(①成長戦略を推進する組織を統合し事業戦略室として再編②法務部を総務室に、環境推進部を経営政策室に移管③営業部を運輸部に統合)
7. 1 南海ライフレーション(株)が「南海ライフレーションあびこ道」開業
7. 31 分譲マンション「ヴェリテ永和駅前」竣工
8. 25 阪堺電気軌道(株)が低床式車両「堺トラム」運行開始
9. 1 和歌山バス(株)が「ふじと台バス」運行開始
9. 1 和歌山バス(株)が和歌山大学と共同で「ワンコインバス」運行開始
9. 7 「三国ヶ丘駅改良事業」で三国ヶ丘駅の橋上化が完成し、供用開始
9. 14 「プラットプラット」リニューアルオープン
10. 1 南海辰村建設(株)が(株)京阪電気商會を子会社化
10. 5 ウインズ難波に「エクセルエリア」設置
10. 21 南海ビルが大阪市の「生きた建築ミュージアム・大阪セレクション」に選定
10. 26 高野線ダイヤ変更(特急「りんかん」の発着時刻変更および増発・接続強化、こうや花鉄道「天空」の増発、橋本駅での接続改善ほか)
10. 31 大阪市営地下鉄御堂筋線なんば駅に「ekimoなんば」オープン
10. 31 分譲マンション「ヴェリテ帝塚山万代」竣工
12. 1 (株)ステーションパーキング岸和田からの事業譲渡で岸和田駅前駐車場を直営化
1. 15 浜寺公園駅と諏訪ノ森駅の新駅舎デザイン案が決定
2. 4 南海ビルサービス(株)が(株)クラカタ商事を子会社化
2. 28 企画乗車券の海外個人旅客向けインターネット販売開始
3. 1 大阪府、大阪府立環境農林水産総合研究所、岬町と「おおさか生物多様性パートナー協定」締結
3. 1 阪堺電気軌道(株)が低床式車両「堺トラム」の天王寺駅前乗り入れ開始
3. 14 JR西日本および近畿日本鉄道との連絡IC定期券の発売開始
3. 14 加太エリアの観光情報サイト「ゆるっと×ふわっと 紀州加太」開設
3. 16 「イオンモール和歌山」開業に合わせて一部区間急行の運転区間を変更
4. 1 消費税率変更に伴う運賃改定を実施
4. 1 阪堺電気軌道(株)と南海バス(株)が「PiTaPa」導入
4. 4 大阪市営地下鉄御堂筋線梅田駅に「ekimo梅田」オープン
4. 26 「機動戦士ガンダムUC×特急ラピート 赤い彗星の再来 特急ラピートネオ・ジオンバージョン」運行開始
4. 26 難波～今宮戎駅間高架下に「なんばEKIKANプロジェクト」第1期オープン
5. 29 不動産営業本部、南海商事が三国ヶ丘駅に駅ナカ商業施設「N.KLASS三国ヶ丘」をオープン
6. 6 大阪府都市開発(株)の当社への株式売却が大阪府議会で承認
6. 9 鋼索線ケーブルカーの車体補修工事が完成
6. 13 当社、南海不動産(株)、南海リハウス(株)、パシフィックコンサルタンツ(株)の共同による、国土交通省の平成26年度住宅ストック活用・リフォーム推進事業「住宅団地型既存住宅流通促進モデル事業」の提案が採択される
6. 15 「関西空港駅開業20周年記念イベント」を開催
6. 20 業務組織を変更(流通営業本部に泉ヶ丘事業部を新設)
6. 21 阪堺鉄道初代社長・松本重太郎翁の没後百年法要
7. 1 大阪府都市開発(株)を子会社化し、泉北高速鉄道(株)に社名を変更
7. 1 優先座席付近での携帯電話使用マナーを変更(関西鉄道協会加盟25社局一斉)
7. 25 分譲マンション「ヴェリテ山本駅前テラス」竣工
- 10月
- 伊勢神宮で20年に1度の式年遷宮
 - JR九州の豪華寝台列車の「ななつ星」が運行開始
- 11月
- 若田光一さん日本人初の国際宇宙ステーション(ISS)船長に
 - 東京都小笠原村の西之島付近の海域で黒い噴煙が上がり、新島出現を確認
- 12月
- ユネスコは、「和食 日本人の伝統的な食文化」の無形遺産登録を決定
- 2014年
- 2月
- 第22回冬季五輪ソチ大会開催 日本は計8個のメダルを獲得
- 4月
- 17年ぶりに消費税率が5%から8%に上がる
 - 岩手県沿岸部の三陸鉄道が、全面復旧
- 6月
- ユネスコが「富岡製糸場と絹産業遺産群」の世界文化遺産登録を決定
- 7月
- 25年の日本人の平均寿命は女性86.61歳、男性80.21歳で、いずれも過去最高
- 8月
- スルッとKANSAI協議会が「PiTaPa10周年記念セミナー」を挙行
- 9月
- テニスの全米オープン男子シングルス決勝で錦織圭が初の準優勝
 - 御嶽山が噴火し山頂付近にいた登山客が多数死傷
- 10月
- 青色発光ダイオードを開発した赤崎勇氏、天野浩氏、中村修二氏にノーベル物理学賞
- 11月
- ユネスコが無形文化遺産として「和紙 日本の手漉和紙技術」を登録

平成27年
(2015)

- 8. 1 泉ヶ丘駅前地区(駅南エリア)の商業施設、駐車場施設などを取得
- 8. 31 南海和歌山ビルの高島屋和歌山店が閉店
- 9. 7 「出逢えたらラッキー Peach×ラピート ハッピーライナー」運行開始
- 9. 27 みさき公園に子ども向け鉄道体験施設「わくわく電車らんど」をオープン
- 9. 30 なんばCITYに、ムスリム(イスラム教徒)向け「祈祷室」設置
- 10. 1 「瀨峡めぐりの里 熊野川」を熊交商事(株)から南海エフディサービス(株)に移管
- 10. 18 南海線ダイヤ変更(昼間の空港急行の増発、特急「ラピート」βの一部α化、関西空港発上り終列車後の普通の増発、和歌山市発着の普通の増発、和歌山大学前駅への特急「サザン」の停車ほか)
- 10. 29 泉北高速鉄道「東大阪流通センター」のトラクターミナル15号棟が完成
- 11. 1 「加太さかな線プロジェクト」スタート
- 11. 28 41年ぶりとなる公募増資を決定
- 12. 19 ボートレース住之江のスタンド屋根で太陽光発電を開始
- 1. 27 分譲マンション「ヴェリテ洛西口」竣工
- 2. 1 阪堺電気軌道(株)が阪堺線に石津北停留場を開業
- 2. 6 分譲マンション「ブランズ・ヴェリテ堺七道」竣工
- 2. 16 特急「ラピート」の海外向けイメージキャラクター「ラピートルジャー」誕生
- 2. 20 高野山駅のリニューアルが完了
- 2. 25 minapita Webサービスを開始
- 2. 26 中期経営計画「深展133計画」策定
- 3. 1 南海・泉北連絡普通運賃、泉北線内通学定期旅客運賃を値下げ
- 3. 1 京阪電気鉄道との連絡IC定期券を発売開始
- 3. 1 高野山開創1200年特別仕様の特急「こうや」運行開始
- 3. 7 「なんばEKIKANプロジェクト」第2期オープン
- 3. 10 住吉東駅と帝塚山駅に「住吉区観光案内板」設置
- 3. 20 なんばパークスをリニューアルオープン
- 3. 28 乗車券類のクレジット決済サービスを拡大
- 3. 31 ブランドイメージ向上プロモーション「愛が、多すぎる。」開始
- 4. 1 泉北高速鉄道(株)が(株)大阪府食品流通センターを子会社化
- 4. 1 「潮岬観光タワー」「道の駅くしもと橋杭岩」を熊交商事(株)から南海エフディサービス(株)に移管
- 4. 1 「COMPANY会計資材システム」稼働開始
- 4. 2 「高野山開創1200年記念大法会」特別輸送実施(50日間)
- 5. 18 和歌山市駅活性化計画(第1期)を発表
- 5. 30 分譲マンション「ヴェリテ河内長野」販売開始(平成28年9月竣工予定)
- 6. 1 創業130周年記念式典を挙げる
- 6. 15 (株)グリーンサポートを南海グリーンサポート(株)に商号変更
- 6. 18 分譲マンション「ヴェリテ洛西口駅前」竣工
- 6. 23 山中諄会長兼CEOが会長に、遠北光彦取締役が社長兼CEOに就任
- 6. 23 業務組織を変更(①プロジェクト推進室を新設②事業戦略室を営業推進室に改組③法務部をリスクマネジメント部に改組)
- 7. 1 南海ゴルフマネジメント(株)が南海橋本観光開発(株)と(株)南海大阪ゴルフクラブを吸収合併

- 2015年
- 3月
- 北陸新幹線の長野～金沢間228.1キロが開業 東京～金沢間は最速2時間28分に4月
- 高野山開創1200年記念大法会(4月2日から5月21日まで50日間)
- 5月
- 2020年東京五輪・パラリンピックに向け「スポーツ庁」を創設
- 「大阪都構想」の賛否を問う住民投票が行われ、僅差ながら反対多数で大阪市の存続が決まる
- 6月
- 選挙権年齢を「18歳以上」に引き下げる改正公職選挙法が参院本会議で可決、成立
- 7月
- 「明治日本の産業革命遺産」(福岡など8県、23資産)の世界文化遺産登録を決定
- 8月
- 九州電力が川内原子力発電所1号機を再稼働

あとがき

創業以来通算10番目の社史となる本書は、平成17年(2005)から創業130周年を迎えた平成27年(2015)までの10年間にわたる当社グループの歩みを記録しています。また「120年略史」に厚みを持たせることで、わが国最初の純民間資本によって開業した鉄道会社にふさわしく、130年の歴史を俯瞰できるものとして編集しました。

先の10年では、強靱な企業体質の確立を目指し、痛みを伴う数々の変革に挑戦しましたが、その精神はこの10年にも受け継がれ、幾多の困難に立ち向かいながら、効率性を追求し、「拡大と成長」を目指してきました。その歩みを分かりやすく紹介するため、当時の写真を数多く挿入するとともに、各施策、取組みの紹介にあたっては担当者による苦勞談や、コラムを掲載するなど、バラエティーに富んだ構成を心掛けました。

また、「記念対談」では、当社沿線ご出身のアナウンサー・川田裕美さんをお招きし、鉄道やバス、なんばCITYなど、幼い頃から当社グループの手掛けるサービスを利用されてきた方ならではの思い出話を交えながら、当社の歴史を振り返りました。

この1冊が、未来へ向けて新たなスタートを切った当社のこれまでの足跡を、深く知っていただく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。

総務部

創業130周年記念

南海電鉄 最近の10年

2005-2015

平成27年12月発行

編集発行 南海電気鉄道株式会社
大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号
URL <http://www.nankai.co.jp/>

印刷 南海印刷株式会社
協力 大日本印刷株式会社



起動方法

本DVD-ROMはDVDドライブのあるPC専用ディスクです。
DVDドライブにセットし、自動再生ダイアログ「メディアからのプログラムのインストール/実行」から「南海電鉄_最近の10年.exe の実行」を選択してください。

動作確認済み環境

OS: Windows[®] Vista Windows[®] 7 Windows[®] 8 Windows[®] 8.1 Windows[®] 10

※8シリーズ以降についてはデスクトップ環境のみ対応

メモリ: 2GB以上

CPU: Celeron[®] 1.8Ghz

DVD-ROMドライブ: 24倍速以上

モニタの解像度: 1024×768ピクセル以上

PDFをご覧いただくには Adobe Acrobat Reader[®] が必要です。

130
創業130周年