

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、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

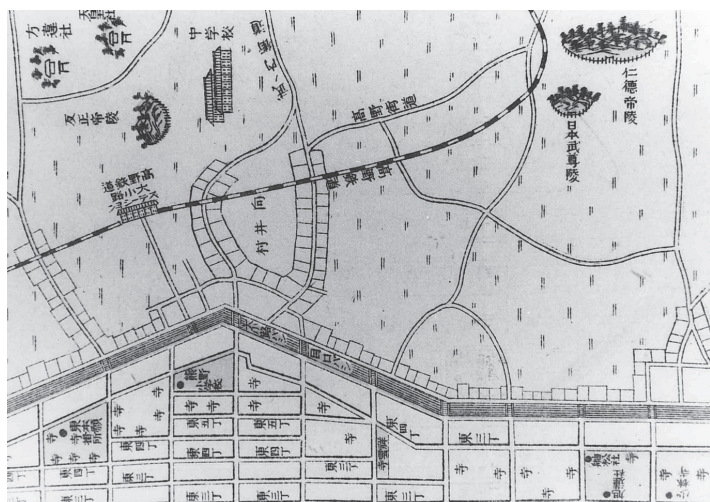
合併し、14年7月には汐見橋～高野下間を全通するとともに岸ノ里で南海本線と連絡させた。

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。

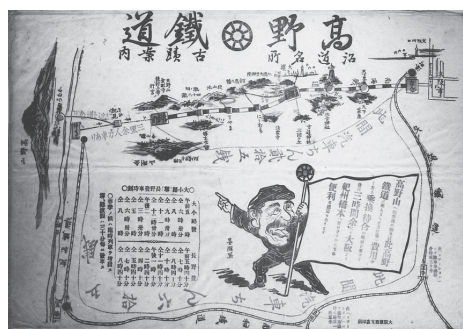
もうひとつの「高野大師鉄道」は、「大阪高野鉄道」が紀ノ川以南から高野山に延長するにあたって「和歌山水力電気」から敷設権を得るため、大正6年9月に設立された。

「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。



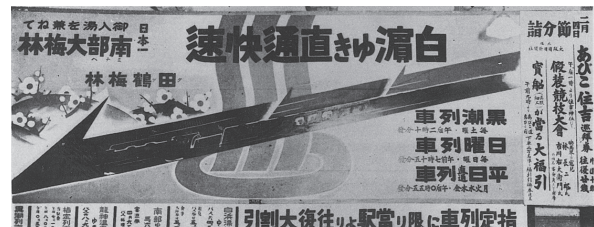
バス事業のルーツを物語る社名・マーク入りの貨物自動車

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～白浜口間で運行したほか、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

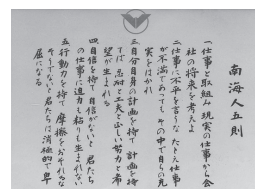


長距離バス運行

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 君たちの仕事に迫り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、当社は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

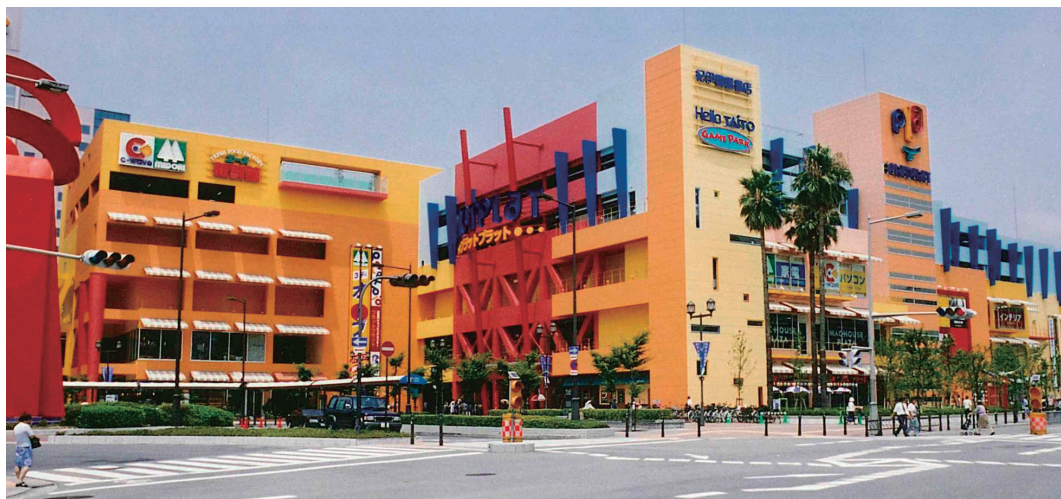
グループ会社の整理・再編では、まず平成7年(1995)10月、「南海建設」が「辰村組」と合併し、「南海辰村建設」として新発足。11年10月には「大阪湾フェリー」「鬼

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)