



南海電鉄 最近の10年
2015—2025
Legacy into the Future

創業140周年記念
南海電気鉄道株式会社

創業140周年記念
南海電鉄 最近の10年
2015—2025

Legacy into the Future



ごあいさつ

おかげさまで、当社は本年、創業140周年という節目の年を迎えました。また、法人としては高野山電気鉄道として設立されてから100周年の節目の年にもあたります。この間、幾度となく社会の大きな変化や戦火、甚大な自然災害など、厳しい経営環境に直面しながらも、当社は地域とともに成長し、地域をはじめとする社会に貢献する企業としての姿勢を貫いてまいりました。

この140年の歩みは、当社グループの先人たちが築き上げてきた努力の賜物であり、同時に、お客さま、地域の皆さま、株主の皆さま、そして日々の業務に尽力してきた従業員の支えによって紡がれてきたものです。ここに改めて、深い敬意と謝意を表したいと存じます。

さて、当社は2025年4月の泉北高速鉄道との統合を経て、沿線人口の減少をはじめとする社会の激しい変化に対応し、不動産事業と公共交通事業を両輪に、それぞれの事業特性に応じた実行体制の最適化を進めることでさらなる成長を加速させていくために、2026年4月に鉄道事業を分社化いたします。分社化後の当社は「株式会社NANKAI」に商号を改め、不動産事業の飛躍的な拡大や未来探索を通じた事業創出などにより、まちづくり会社としてグループ全体の事業成長を牽引してまいります。一方、鉄道事業会社においては、創業当初からの伝統を継承し、公共交通事業の未来を切り拓いていく存在として、「南海電気鉄道株式会社」の商号と140年の歴史を引き継いでまいります。

この新しい経営体制への移行を機に、これまでの歴史で培ってきた理念をかたちにし、当社グループが何のために存在し、どこをめざしていくのかを明確に示すために、グループ全体の社会的使命を、“私たちは、地域を起点に人々と向き合い、「しあわせな暮らし」を育み、広げ、未来へとつなげます”と決めました。私たちは、地域とともに育ち、地域を支えることで発展してきた企業集団であり、長年にわたり深い信頼と大きな期待を寄せていただいていることを日々実感しています。この社会的使命を「北極星」として、これからも当社グループに関わるすべての人に「しあわせな暮らし」をもたらせるよう、次代に向けて進んでまいりたいと存じます。

本書は、当社グループの140年の歩みを記録し、志を次代へと継承させていく一助とすべく編みました。当社グループの取り組みへの一層のご支援、ご理解を賜りますようお願い申し上げます、ごあいさつといたします。

2025年12月



代表取締役会長 兼 CEO

遠北 光彦

刊行にあたって

本年、当社は創業140周年を迎えることができました。

この記念すべき節目の年を迎えられましたのは、日々ご利用いただいているお客さまをはじめとする当社グループに関わるすべての皆さまのご支援の賜物です。心より感謝申し上げます。

1885年、日本で初めての純民間資本による鉄道会社として、難波～大和川間を開業した阪堺鉄道を前身とする当社は、以来、常に「進取の精神」をもって「次の時代」を切り拓いてまいりました。日本初の冷房車の導入、娯楽施設を併設した大阪球場の建設、レトロフューチャーをコンセプトとした空港特急ラピートの運行、都市に自然を取り込む広大な屋上公園を有するなんばパークス、そして改札機でのタッチ決済の導入や鉄道の自動運転の実証実験など、変化を恐れずかつ挑戦を楽しみながら、新しい価値を創造してまいりました。これらは、時代ごとの南海人たちが使命感を持って自分の仕事に向き合い、挑戦し続けてきた結果です。140年の歴史は、当社グループに脈々と受け継がれてきた、未来を切り拓く「進取のDNA」の軌跡でもあります。

この10年を振り返りますと、世界的に影響を及ぼした新型コロナウイルスの感染拡大という未曾有の困難に直面する中、地域の安心と暮らしを支え続けるため、鉄道、バスの運行を維持するほか、激甚化する自然災害への対策を進めるなど、グループを挙げて社会インフラとしての使命を果たすとともに、「キーノ和歌山」「なんばスカイオ」の開業といった沿線価値向上に向けた取り組みや、自治体をはじめとする皆さまとともに進める「なんば広場」に代表されるグレーターなんば構想、SENBOKUスマートシティ構想、未来探索としての新規事業への取り組みなど、未来へとつながる施策に注力してまいりました。

来年4月、鉄道事業を分社化し新しい経営体制に移行いたしますが、引き続き、公共交通事業のサステナブルな経営と、まちづくりをはじめとする「選ばれる沿線づくり」に、「進取」と「共創」の精神をもって、グループの総力を挙げて取り組んでまいります。

本書は、140年の節目に、当社グループの歴史を振り返り、これまで培ってきたLegacy（遺産）をFuture（未来）へと受け継いでいくことを目的として編纂いたしました。私たちが受け継いできたものを再認識し、未来への誓いを実現する契機となることを願うとともに、皆さまに当社グループへの深いご理解と一層のご支援をいただきましたら幸甚に存じます。

2025年12月



代表取締役社長 兼 COO

岡嶋信行

南海のいま

■ 運輸業

駅・施設



難波駅 2階中央改札口



難波駅 3階北改札口



輸送指令



新今宮駅 南北通路



中百舌鳥駅 構内



関西空港駅



和泉中央駅



極楽橋駅



駅舎ホテル「NIPPONIA HOTEL 高野山 参詣鉄道」

鉄道車両



特急サザン



こうや花鉄道 天空



特急こうや



特急ラビート



泉北ライナー



8300系



めでたいでんしゃ「さち」



ケーブルカー

バス・軌道・フェリー



南海バス



阪堺電気軌道



フェリーあい



関西空港交通



和歌山バス



南海りんかんバス



熊野御坊南海バス



明光バス



徳島バス

■ 不動産業



なんばスカイオ



なんば広場



なんばパークス サウス



サザンクレストなんば南



ANA スカイコネクトなんば



パークスタワー



さんかくち



フレイザーレジデンス
南海大阪



YOLO BASE



チサンスタンダード 大阪新今宮



南海堺駅ビル



キーノ和歌山



ハタゴイン関西空港



南海東京ビルディング



Lieffice



北大阪流通センター



東大阪流通センター



大阪府食品流通センター E棟

■ 流通業



なんば CITY ガレリアコート



なんばパークス



泉ヶ丘ひろば専門店街



なんば EKIKAN



いずみおおつ CITY



N.KLASS 泉大津



パークスガーデン



PLATPLAT



パンジョ

■ レジャー・サービス業



通天閣



e スタジアムなんば本店



潮岬観光タワー



ボートレース住之江



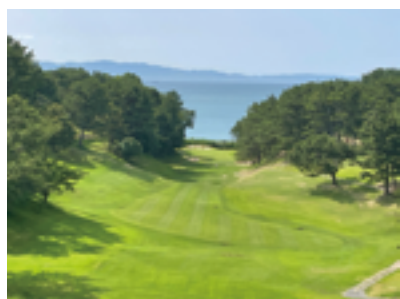
碧き島の宿 熊野別邸 中の島 新館「風の抄」



ティア富田林駅前



南海ライフリレーション岸和田吉井



大阪ゴルフクラブ



橋本カントリークラブ

Roundtable Talk



まちづくり推進室
グレーターなんば創造部

廣田 真由



デジタル変革室
データマーケティング部

佐竹 正義



代表取締役社長 兼 COO

岡嶋 信行

創業140周年記念座談会

Legacy into the Future

歴史をつなぎ、未来を創る

創業140周年を迎える当社は、まさに大変革の時を迎えている。
株式会社NANKAIとして、これからどう飛躍するのか。何を目指すべきなのか。
Legacyを再確認することで、解像度が高まりながらFutureが立ち上がる。
変革の最前線で奮闘する6人の若き気鋭の南海人と、
南海愛あふれるリーダー岡嶋社長が議論を交わした。



不動産事業本部
アセットマネジメント部

能登 俊平



総務人事室
人事部

田頭 亜佳音



不動産事業本部
物流事業部

大下 拓馬



鉄道事業本部
運輸車両部

川分 絢子

南海グループの育んできたLegacy

社長 当社は2025(令和7)年に創業140周年を迎え、2026年4月にはグループ経営体制の見直しを行い、商号を「株式会社NANKAI」へと変更します。これは、誇り高さ歴史を胸に刻みながらも、常に立ち止まることなく変革を続け、新たなステージへと挑戦する姿勢を象徴するものです。

日本初の純民間資本による鉄道会社を前身として創業した当社は、常に新しい価値の創造に取り組み、未来を切り拓いてきました。この「進取のDNA」こそが、私たちのLegacy(遺産)であり、Future(未来)への礎です。このLegacyを受け継ぎ、さらに発展させていくために、皆さんの考える「これぞ南海」といったLegacyについて、ぜひお聞かせください。

田頭 私は、入社以来、様々な部門の方々と接する中で、「それは最新か」「より新しく」といった点

を意識しながら試行錯誤していて、南海らしい挑戦の姿勢を肌で感じる場面が多くありました。

廣田 「なんば広場」も、約6,000㎡という大きな規模で道路を広場として活用する、日本では前例のない事業です。行政や地元商店街、町会などと一緒に都市空間の新しい可能性を示す挑戦であり、南海らしさが表れていると思います。

能登 私も入社前から、南海グループにはユニークな取り組みが多いという印象を持っていました。屋上公園を有する「なんばパークス」や「なんば広場」など他社にはない個性的なプロジェクトが目立ち、都市開発における独自性を強く感じました。それらも当社の魅力につながっているのではないのでしょうか。

大下 外部環境とともに、社内の制度面にも表れていると思います。不動産事業本部内でもイノベー



ション提案制度が創設されるなど、自分自身の身近な業務から新しいことに挑戦できる環境が整備されています。また、服装の柔軟化やフリーアドレス化は、変化を恐れず前向きに進もうとする姿勢の表れだと思います。

佐竹 新しいことに挑戦する前向きな文化が根付いている一方で、現場のアイデアが経営判断や新しい価値に直結する仕組みは、まだ十分ではありません。現場には「変えたいのに仕組みが追いつかない」という声があり、変革が加速しない根本原因だと感じています。持続的に成長していくためには、失敗を恐れず、柔軟で迅速な意思決定ができる“自走する組織”への進化が必要だと感じています。

社長 意思決定において大切なのは、皆が納得すること、すなわち「いかに腹落ちできているか」に尽きます。私が鉄道部門にいた頃は、暗黙知をはじめ経験則が重視されていましたが、今は定量的なデータと人間的な感覚の両方をバランスよく生かすことが重要です。「理」と「情」をうまく使い分けて、課題に取り組んでいく必要があるでしょうね。川分 「進取のDNA」だけでなく、沿線地域との深いつながりにも南海らしさがあると思います。地

なんばパークス



域からの厚い信頼や愛着があり、地域に根差した存在であることを日々実感しています。

田頭 地域との信頼関係を支えているのは、社員一人ひとりの姿勢にあると感じます。これまで携わってきた座談会や社員ヒアリングを通じて、「南海人は人がいい」という声を多く耳にしてきました。それは、「しあわせ」を届けようとする姿勢が、日々の行動に表れているからではないでしょうか。



南海グループが築いていく Future

社長 私たちは“2050年の企業像”を掲げ、新たな南海グループへの変革に取り組んでいます。「沿線への誇りを礎に、関西にダイバーシティを築く事業家集団」というビジョンは、未来のありたい姿であり、成し遂げる目標でもあります。その実現には、皆さん一人ひとりの力が欠かせません。そして周囲のメンバーとともに努力することで、自分の可能性に気づくことがあります。誰かの言葉によって、新たな視点や気づきを得ることが往々

にしてあるのです。だからこそ、仲間と目標を共有することが未来への第一歩だと思っています。皆さんはどんな未来への目標を抱えていますか。

廣田 私は「なんば広場」をもっとわくわくできる空間にしたい。「大阪といえばここ」とか「日本といえばここ」と言ってもらえるような、大阪を象徴する空間に育てていきたいですね。

社長 「なんば広場」ができるまでの変化を見守ってきましたが、今では多くの人が立ち止まり、交



流する場になっています。それまではロータリーで、メディアに取り上げられるのは選挙演説のときくらいでしたからね。今はミナミの代表的シンボルになりつつあり、注目されています。もっとも皆さんの柔軟な発想を取り入れながら、地域を盛り上げる取り組みを進めていきたいですね。川分 沿線では人口減少が進み、まちの活気が失われつつある地域もあります。こうした状況の中でも、人々に選ばれ続ける魅力あるまちをつくっ

ていくことが、私たちの使命だと感じています。鉄道はまちの印象を形づくる重要な要素です。駅はまちの玄関口であり、電車はその土地へのアクセス手段です。だからこそ、駅や鉄道のイメージを向上させることが、まちづくりへの第一歩になると考えています。

廣田 駅を中心としたまちづくりに携わっているので、すごく共感できます。駅は単なる交通の拠点ではなく、地域の顔。駅周辺の空間が魅力的であ

れば、まち全体の印象もぐっと良くなりますし、人が集まるきっかけにもなります。そうした空間づくりの中で、利便性や新規性だけでなく、地域らしさや文化的な要素をどう取り入れていくかが、これからのまちづくりには欠かせないと感じています。

社長 まさにその通りですね。駅を中心とした空間づくりは、地域の魅力を高めるうえで非常に重要です。私自身も入社以来、沿線全体の価値をどう高めていくかという視点でまちづくりに取り組んできました。特に1994(平成6)年、私が入社6

年目に関西国際空港が開港を迎え、30年にわたって空港輸送を担ってきたわけですが、昨今ではインバウンド需要が活況を呈したこともあって南海沿線の可能性が大きく広がりました。そうした経験を通じて、交通インフラと地域の魅力づくりが密接に関係していることを実感しています。

ただ一方で今後は、当社の沿線は大阪北部エリアに比べて人口減少率が大きくなる見通しです。人口がエリアの経済に与える影響は大きく、よって、いかにそこに住み続けてもらうか、とどまっても



らうかということが重要になる。エリアの定住人口、交流人口を増やすには、海外の方々にも目を向けることも非常に大事だと思います。私たちは、南海沿線の文化を主眼に、お客さまのニーズに応じて様々なサービスを提供していますが、沿線外や海外の方々に対しても、その文化や背景をしっかりと理解してサービスを提供していくことが、ダイバーシティを築くというミッションへの1つの具体策だと考えています。

川分 現業部門では様々な言語を話すお客さまへ

の対応が求められるため、コミュニケーションが容易ではない場面もあります。そのような場面でも、翻訳機や南海スマホ(業務用スマホ)を活用して、身振り手振りも交えて積極的にコミュニケーションを取っています。

社長 語学スキルの向上はもちろん、海外の方々の考え方や文化を理解することも大事です。これからダイバーシティの土壌を作っていくうえで、教育や研修面で取り組みを進めていくことも必要だと考えています。



難波駅9番線ラピート乗車ホーム



田頭 社長のお話にもあったように、海外の方々との関わりが今後ますます重要になっていく中で、社内においても最近では、外国籍の方の入社があったり、キャリア採用者の方が多く入社したりと、年齢や性別だけでなく、国籍や職歴など、多様な価値観やバックグラウンドを持つ方が増えています。こうした変化の中で、様々な考え方や意見を理解し、尊重し合える組織風土を作っていくことが、ダイバーシティの土壌を作っていくうえで、ますます重要になってきていると考えます。

廣田 まちづくりの現場でも、交流人口に目を向けたときに、海外からの旅客は集まりやすく離れやすいと感じることがあります。海外の方を大事にしながら、日本人にも選ばれる魅力あるまちであり続けたいといけなくて日々感じながら取り組んでいます。

社長 地域の方々と共創してまちづくりを進める中で、交流人口を増やす取り組みにおいては、地域に長く根差している地元の人たちが域外の方を迎え入れるために自らアクションを起こせるような働きかけも重要です。

そして、定住人口を増やす取り組みですが、かつては、結婚して家庭を持ち、郊外に庭付きの戸建ての家を構えることが多くの人たちの憧れで

した。こうしたニーズをふまえて、都会から少し離れたところで住宅開発を行い、移動需要を作って鉄道の収益を上げていくという鉄道会社共通のビジネスモデルがありました。しかし、今は共働きが当たり前になり、都心に住んで移動時間を短くしたい。家は買っても庭の手入れをしている暇はないし、少子化になってきたので一戸建てのような部屋数もいらない。私が若手の頃に取り組んでいたまちづくりからベースが大きく変化しました。このようなライフスタイルの変化や多様化す



るニーズにもしっかりと対応していくことが、私たちの使命です。

能登 私は便利さや綺麗さだけを追求したまちではなく、カルチャー（文化的な要素）が醸成されたまちは、人々から長く選ばれ続けると考えています。そして、新たなカルチャーを生み出すには、若者が集まり熱狂することが必要不可欠です。ハードとソフトの両面から仕掛けていきたいと思っています。

最近、印象深いことがありました。2024（令和6）年の秋に梅田でグラングリーン大阪が一部先行開業したとき、東京から来られた不動産会社の方と話をすることがありました。その方が「梅田がすごく東京っぽくなった」とおっしゃっていて、都市としての洗練された雰囲気や機能性の高まりを評価されつつ、「その反面、なんばとの違いが際立ちましたね」と、なんばの持つ独自の魅力についても



非常にポジティブにおっしゃっていただいたのです。なんばというエリアには、独特のカルチャーがあります。それは、すぐに追いついたり追いつかれたりするものではなくて、当社の先輩たちが築き上げてきたものだと思います。不動産投資を行う際、沿線外にもいろんなところにそういったカルチャーを紐づけて、「南海のカルチャー」を作っていきたいと思っています。

社長 まちづくりには、そうした文化的な魅力だけでなく、物流などの経済活動といった都市機能も欠かせません。南海グループとして、文化も経済も支える多様な視点で地域に貢献していくことも大事だと思っています。大下さんは、まさにそ

の物流事業の一端を担ってくれているわけですが、若い視点から見て、これからのまちづくりにどう関わっていきたいと考えていますか。

開業直後のなんば広場



大下 私は泉北高速鉄道から転入してきたばかりで、社会人としてもまだ2年目です。そんな自分が、東大阪流通センターの再開発という大きなプロジェクトに関わらせてもらっていることに、正直、プレッシャーも感じています。でも、建設中の北大阪トラックターミナルⅡ期棟の工事現場を見たとき、そのスケールに圧倒されて、「こんな施設を自分が担当するのか」と思うと、すごくワクワクしました。私が担当している東大阪流通センターの再開発計画を進めることができれば、東大阪が関西圏でも有数の物流拠点になると感じています。その再開発の完了を自分自身目で見届けたい。完了したときに、物流事業部門として会社と社会にどんな価値を提供できるのか。そうしたことを考えると責任の重さと同時に、やりがいも感じます。まだまだ分からないことばかりですが、現場で学びながら、少しずつ貢献できるように頑張っていきたいと思っています。

廣田 大下さんの話を聞いて、「なんば広場」の開業の日に、広場を囲っていた柵を自分たちの手で外して回ったのを思い出しました。正直、人が入ってきてくれるのか不安もあったのですが、柵を外した瞬間、たくさんの方がワーツと広場の中に入ってきてくれて、本当に忘れられない光景でした。時間をかけて練りに練って作り上げたものが、多くの人



にこんなにも望まれていたんだ、楽しみにしていただいていたんだと感じたことが、すごく印象に残っています。大下さんも、物流施設が完成して、それが誰かの役に立ったと感じたときに、きっと忘れられない経験になるのではないのでしょうか。

佐竹 私は「南海のDXを本気で前に進めるリーダー」でありたいと思っています。沿線や会社を良くしたいという想いを旗印に、まず最初に一步を踏み出す存在でありたい。データ活用支援を通じて多くの部署・課題と向き合ってきましたが、業務改善にとどまり根本変革に至らないケースも少なくありません。

北大阪トラックターミナル





データ利活用を推進



DXの本質はデジタル導入ではなく、働き方そのものや業務プロセス、意思決定の型をアップデートし、挑戦し続けられる組織をつくることだと考えています。140年の歴史を未来につなぐためにも、南海が“自ら変わり続けられる会社”になることが重要です。デジタル変革室として、現場・管理職・経営の三者をつなぐハブとなり、これまでの経験を生かしながら、南海の未来を創る挑戦をリードしていきたいと思っています。

田頭 私は、人事部門で働いているため、皆さんに語っていただいたような社員の夢の実現を支える存在でありたいと考えています。そのうえで、「南海グループで働いて良かった」と、そんな声が自然と出てくる環境を作ることが私の夢です。私は、2024年に「南海グループ人財戦略」の策定に携わりました。これは、作って終わりではなく、これからも続けていく大切な道しるべだと考えています。その戦略の目指す姿である「社員一人ひとりが幸せや充実、成長を実感できる環境」を作れるよう、私が人的資本経営の第一人者として先頭に立ち、社員の皆さんの状況に耳を傾けながら挑戦していきたいと思っています。

社長 いろいろな事業戦略を立てていくうえで、それが人財戦略とかみ合っていることが大事です。これから人手不足はますます顕著になっていきます。事業拡大に応じて人を増やすだけではなく、今いる一人ひとりがパフォーマンスを最大限発揮できる環境を作っていくことが重要だと考えています。

川分 鉄道部門は従業員が多く階層も多いです。係員が何かを発信するにしても、上まで届くには距離があって実現がすごく難しい。もう少しそこを簡単に実現できるような形や体制にできたらと思っています。

社長 当社の業務組織にはしっかりとした階層があり、体制が整っているからこそ、事業としての



安定性が保たれてきました。一方で、若手の皆さんがおっしゃるように、現場の声が上に届きづらいという課題も確かにあります。それを解消していくには、縦の関係だけでなく、横のつながり、つまり関連する部門が俯瞰的に「お客さま目線」で気づきを共有し、主管部門と連携することが非常に重要です。そして、事業を進めるうえで、「どの部門と連携すべきか」「どんな役割を担ってもらうか」「自分たちは何を担うのか」といった役割意識を社員一人ひとりが持つことが、組織全体の力を引き出す鍵になります。若手の皆さんの柔軟な発想と、現場での気づきをグループ全体で生かすためにも、部門を越えた縦と横の連携をもっと自然に、もっと積極的に進めていきたいですね。

田頭 役割や目的意識は大切だと感じます。例えば、「何のためにこの仕事をするのか」という視点は、連携や協力を自然と深めていくうえで重要な意識ではないでしょうか。

社長 日頃から自分の役割や果たすべき務めを意識することで、「この人ならこの場面で活躍できる」といったアイデアが自然と生まれます。そして、そうした声かけに対して「それなら自分はこういう形で貢献できる」と即座に答えてくれる、そんな風土が南海グループの強みになっていくと信じています。公共交通を活用したお客さま誘致や沿線地域の活性化に資するまちづくりも、特定の部門だけで進めるのではなく、様々な部門の人財や経営資源をフルに活用し、協力して取り組むことで初めて真の成果が生まれます。皆さん一人ひとりが自分の役割を理解し、他部門との連携を意識しな



がら行動することで、南海グループの夢は現実のものとなり、私たちのLegacyはFutureへとつながっていきます。これからも皆さんの力を結集し、誇りある伝統を次の世代へとつないでいきましょう。VUCAの時代に確かな未来を切り拓くことができるのは、それぞれの部門でミッションに向き合っている私たち、今に生きる南海人にほかならないのですから。

[2025(令和7)年5月21日
大阪公立大学 I-site なんばにて実施]



目次

ごあいさつ	2
-------	---

代表取締役会長 兼 CEO 遠北 光彦

刊行にあたって	3
---------	---

代表取締役社長 兼 COO 岡嶋 信行

南海のいま

運輸業	4
-----	---

不動産業	6
------	---

流通業	8
-----	---

レジャー・サービス業	9
------------	---

創業140周年記念座談会	10
--------------	----

Legacy into the Future

歴史をつなぎ、未来を創る

南海130年略史	21
----------	----

泉北高速鉄道株式会社の軌跡	35
---------------	----

南海の最近10年

TOPIC 01 新型コロナウイルスの影響	44
-----------------------	----

第1章 経営の最近10年	46
--------------	----

1. 泉北・関空・なんばを軸にした施策の追求
2. 南海グループ10年の成長戦略とブランド力向上に向けて
3. アフターコロナにおける基礎構築とサステナビリティ経営
4. 中長期的な企業像と成長戦略の策定
5. 新たな南海グループへの生まれ変わりに向けて
6. 「人への投資」と南海版イノベーションの実践促進
7. DXの取り組み

第2章 各部門の最近10年

TOPIC 02

鉄道事業における事故・自然災害の振り返り	64
----------------------	----

I 公共交通	66
--------	----

安全／車両・施設／サービス／プロジェクト関係／その他運輸

TOPIC 03 なんばのまちづくり	82
--------------------	----

II まちづくり	84
----------	----

なんばエリアのまちづくり／和歌山市駅活性化計画／泉北エリアのまちづくり／沿線まちづくり／工業団地・住宅地／不動産事業における運用スキームの多様化

TOPIC 04 進取のDNA	100
-----------------	-----

III 事業戦略	102
----------	-----

新規事業への取り組み／その他

資料編

グループ会社一覧	108
----------	-----

最近10年の業績推移	112
------------	-----

路線図	114
-----	-----

会社の沿革	115
-------	-----

役員と組織	116
-------	-----

役員任期一覧	117
--------	-----

役員	118
----	-----

年表	120
----	-----

あとがき

凡例

- ・本書の記述範囲は原則として2025年4月1日までとした。
- ・用字用語は原則として常用漢字、現代仮名遣いによったが、読みやすさやその他の理由から、必ずしもそれに従わなかったものもある。
- ・年号は西暦を基本として、必要に応じて和暦を併記した。
- ・人名、会社名は原則として敬称を略した。
- ・本書に記載の「QRコード」は、株式会社デンソーウェーブの登録商標である。

南海 130 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／事業再編、体質強化進める／増加が予想されるインバウンドへの対応／泉北高速鉄道の子会社化と「なんばターミナル再生計画」



南海130年略史 1885-2015

わが国最古の私鉄の創業

1884(明治17)年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、140年におよぶ歴史の始まりでもある。

ミナミは、江戸期から道頓堀の芝居小屋・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、1879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、1959(昭和34)年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、1885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、1888年5月には、堺の吾妻橋まで路線を延ばし、当初の計画通り難波～堺間の全線開通となった。



住吉大社前を行く蒸気列車—阪堺鉄道時代(『京阪土産名所図画二十葉』1895年4月)



「道頓堀芝居前夜の景」(出典は同左)



初代の難波駅(1885年開業時)

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。そうした中、1889（明治22）年に堺～和歌山間を結ぶ「紀泉鉄道」が計画され、1891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、1893年には両社の合併がまとまりかけた。ところが、同時期に和歌山までの鉄道を出願していた「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「紀摂鉄道」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、古来からの街道にちなんだ気宇壮大な名称だった。

1895年に誕生した「南海鉄道」は、1897年10月に堺～泉佐野間を開通したのち、1898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、1903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、1901年には梅田にも乗り入れている。1900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。1895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。



南海の羽車マーク

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。

こうした中、1907（明治40）年にいち早く難波～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。1909年には「浪速電車軌道」を合併して上町線とし、1915（大正4）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、1911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1922年に完成している。

先述の「浪速電車軌道」の前身は、1897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、1900年に天下茶屋～天

王寺間を結ぶ天王寺支線を開業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。1907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。この頃から、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、1909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

1910（明治43）年に設立された「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がけ、対抗策として1905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。1906年には「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。1908年からは「淡輪遊園」の開発に本格着手。1911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1912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、客集めに全力を注ぎ、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、1915（大正4）年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。



南海食堂



大浜汐湯

高野線の形成

「南海鉄道」は、さらに1922(大正11)年には現在の高野線である「大阪高野鉄道」と「高野大師鉄道」を合併し、1925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、1896(明治29)年に創業された「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、1898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1900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。1907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。1915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見せた。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、1917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1922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1925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、1928(昭和3)年に高野下～紀伊神谷間、1929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1930年、ケーブルカーとして開通している。「南海鉄道」は、1932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駅付近図



「高野鉄道案内図」(1898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、ダイナミックなまちづくりが進められた。この都市計画に呼応するように、1928(昭和3)年「南海鉄道」はバス事業に進出。1932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、1928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。1938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貨物自動車

阪和電鉄との競争と戦時統合

一方、1930(昭和5)年6月、南海本線と並行して天王寺～東和歌山間を全通させた「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。

中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1933年から「黒潮号」を運行したのに対し、「南海鉄道」は1934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1936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、1938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意見が出はじめ、運輸当局のすすめにより、1940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1941年12月に太平洋戦争が勃発。



黒潮列車運転のポスター(1934年11月)

戦時色が日に日に深まる中、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、1942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1944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1938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。



南海山手線の増備車両(1941年4月)

新生南海のあゆみ

終戦後、私鉄各社の間で再独立機運が高まってきた1947(昭和22)年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著しかった。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、1948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、1951年にはほぼ戦災復旧工事を終えたが、中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

1950年代後半に入った当社は、①四国航路の開設②みさき公園の開園③南海会館の建設という三大プロジェクトを実現したほか、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・通学客の著しい増加があった。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、



長距離バスの運行

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。



1950年1月の難波駅周辺



大阪で初のナイター
(1951年7月18日大阪スタジアム)

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、1959(昭和34)年国鉄紀勢本線(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、1961年には難波～新宮間に「南紀一号」、1962年には「南紀二号」を増発した。

一方、自動車事業では1954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。1963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1961年に吸収合併し、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、1950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、1961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、1964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、1961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、1961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。

1970年代からは、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、1960年代から推進している輸送力増強計画に基づいて運輸施設の近代化を図った。

その一方で、資産を活用した不動産・流通事業に積極的に取り組む方針をとり、「南海狭山ニュータウン」を皮切りに「南海くまとりニュータウン」「南海橋本林間田園都市」「南海美加の台」など、沿線各地で大規模な住宅開発を進めた。

また、1978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。



1962年ごろの難波駅コンコース

新空港関連事業

1985(昭和60)年に創業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。

1987年12月に事業免許、その後各種施工認可を取得し、1991(平成3)年3月から泉佐野～前島(現：りんくうタウン)間を着工。1994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。1988年4月に新会社「南海サウスタワーホテル」を設立。1990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。そうした中、1988年9月「ダイエー」から南海ホークス

の譲渡の申し入れがあり、断腸の思いで決断。1989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、1987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。1988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「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、1989年の「ノバティながの」に続いて「しんかなCITY」「いずみおおつ



ラピート出発式

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生かしたネットワークを強化した。

レジャー事業では、1987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1992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。1993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

1995（平成7）年、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中、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り組みが進められる一方、グループ会社の整理・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、1989年7月、地域関連5社共同のまち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、1992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、1995年6月、大阪市への設立認可申請を行った。

着々と準備が進む中、1998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1999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。2003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。

一方、「南海サウスタワーホテル大阪」は新時代に向かうなんば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2003年4月、世界的ホテルブランドを持つ「ラッフルズ・インターナショナル・リミテッド」に経営を譲渡することとし、同社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。



なんばパークスオープン直後のにぎわい

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、1995（平成7）年に新会社「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。1997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1999年4月からストワ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、2000年「南海くまとり・つばさが丘」、2001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、1999年の「南海アムズ泉佐野上町」を皮切りに分譲マンション事業にも進出した。

一方、1996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1998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、2003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2000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。



「南海コンパスカード」登場

改革への挑戦

グループ会社の整理・再編では、まず1995(平成7)年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。1999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。2001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。1999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。2001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中、「さやま遊園」は2000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。

事業再編、体質強化進める

2005(平成17)年、創業120年を迎えた当社は、少子高齢化の進展など経営環境が厳しさを増す中で、「進化123計画」(2005~2007年度)を策定した。利用客が減少していた和歌山港線の間中駅を2005年11月に廃止し、赤字が続いていた貴志川線を2006年4月に和歌山電鐵に事業譲渡。さらに、重複した事業を展開する企業の統合や、収支改善が見込めない企業の廃業などを進め、経営効率の向上を図った。

2006年2月からポイント付与機能を搭載した新しいグループカード「minapita」サービスを開始し、同年7月から「スルッとKANSAI」が提供するICカード「PiTaPa」を導入した。「PiTaPa」をはじめとした交通系ICカードは全国各地で次々と導入され、2013年3月からは全国相互利用も可能になった。

一方、2007年5月、難波駅を中心に南海ビル、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」を策定。その中で、なんばCITY開業以来29年間、待ち合わせスポットとして親しまれてきた「ロケット広場」のロケットを撤去、新たに「なんばガレリア」が誕生し、なんばの新名所となった。

この間、2006年3月には株式会社ティアと提携、葬祭事業(葬儀会館の運営)に乗り出し、葬儀会館ティアを、橋本など当社沿線のほか枚方市などでもオープンした。また、2007年に開園50周年を迎えたみさき公園では、新イルカ館「シャイニースタジアム」や「わくわく電車らんど」を新設した。

こうした中で、資金調達手段の多様化や経営管理体制の確立などを目的に、当社は2008年3月、東京証券取引所第一部に上場した。約半世紀ぶりとなる東証上場はひとつの成果であるが、それと同時にグループ全体として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るという効果も生み出した。



ロケット広場



なんばガレリア誕生



東京証券取引所に上場

増加が予想されるインバウンドへの対応

2007(平成19)年度には、不採算事業からの撤退や再編が一段落し、大阪球場再開発事業の中核である「なんばパークス」が全館グランドオープンした。「なんばパークスシネマ」の展開

などを通して時間消費型のまちづくりを目指すとともに、さらにそのにぎわいを普及させるべく、新飲食ゾーン「なんばこめじるし」がオープンし、なんばCITYとなんばパークス間の回遊

性向上を図った。空港線の好調などもあり、同年度を最終年度とする「進化123計画」の数値目標を達成した。

円高や原材料高、サブプライムローン問題など、日本経済が非常に不透明な時代にスタートした「堅進126計画」（2008～2010年度）では、「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」を基本的な考えに置き、①環境保全の取り組み強化②提供するサービスの品質向上③なんばエリアのさらなる価値向上④有望事業の成長加速⑤沿線活性化の推進に取り組んだ。2009年9月には、企業の社会的責任を果たすための取り組みをまとめた「南海電鉄CSR報告書」の発行を始めた。

2009年4月には、増加が予想されるインバウンドへの対応のため、難波駅に多言語対応の「総合インフォメーションセンターなんば」を設置。国内外のお客さまへの情報提供を強化した。

一方、不動産事業としては2010年10月、ホテル南海跡地に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」が開業した。この間、2007年9月に「なんばパークス」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」が竣工したほか、当社沿線を中心に分譲マンションも展開した。和歌山県橋本市の南海・林間田園都市「彩の台」などでもまちづくりや宅地開発が進んだ。さらに、なんばエリアのにぎわい創出に向けて、鮮度の維持・向上や他エリアとの差別化のため、なんばパークスやなんばCITYのリニューアルにも取り組んだ。



フレイザーレジデンス南海大阪

泉北高速鉄道の子会社化と「なんばターミナル再生計画」

このような取り組みにもかかわらず、「堅進126計画」は、連結収益、営業利益など数値目標をすべて下回るという厳しい結果となった。計画初年度の2008（平成20）年9月、リーマンショックが発生し、世界的な金融危機に陥ったほか、国内でも政局が混迷し、わが国の国際競争力の低下という厳しい経済情勢にあった。

このような情勢を踏まえ、「凜進130計画」（2011～2014年度）では、①観光・インバウンドビジネスの推進②不動産・流通事業の拡大③新たな事業領域への進出④なんばのまちづくり

推進⑤グループ経営基盤の強化に取り組んだ。

2014年7月、大阪府などが出資する第三セクター、大阪府都市開発の株式を取得、社名を泉北高速鉄道に変更し、当社のグループ企業とした。大阪府が大阪府都市開発の売却を表明したのは2008年。当社にとって業容拡大のチャンスであり、株式獲得に向けての取り組みを進めてきた。2013年に公募が実施され、初回入札では外資系投資ファンドが落札したが、府議会で否決。2014年1月に大阪府から再提案の打診があり、買収額を当初から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、鉄道事業のほかトラックターミナル（東大阪、北大阪）などの物流事業や、泉ヶ丘駅前のショッピングセンター「パンジョ」も展開しており、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の判断であった。当社は、泉北ニュータウンの建設時に大阪府から南海高野線の延伸要請があったものの当時の財政的状况などから断念した経緯があったが、これをもって「泉北高速鉄道」をグループに迎えることとなった。

環境保全活動も進み、2012年3月、本社部門でISO14001認証を取得した。2013年1月には、オフィスビル「南海なんば第1ビル」が竣工、「南海会館ビル」から本社部門が移転した。本社の移転は南海会館ビル竣工（1957年）以来56年ぶりである。

この間、2009年7月には高野線で観光列車、こうや花鉄道「天空」の運行を開始したほか、2014年4月から6月にかけて、人気アニメ「機動戦士ガンダム」シリーズ作品とタイアップし、赤くラッピングしたラピートを空港線で運行するなど沿線価値向上を図った。このほか、駅の改良工事やバリアフリー化、連続立体交差化、駅・特急の全面禁煙化、省エネ車両8300系をはじめとする新型車両の投入、和歌山大学前駅など新駅の開業、さらには自動列車停止装置（新型ATS）の導入も進んだ。2012年12月からは、関西国際空港の施設使用料引き下げを受け、「関空トク割ラピートきっぷ」の発売を開始し、2014年2月からは海外向けにネット販売も開始した。

2012年1月、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。「賑わいの創出に関する業務」「維持管理業務（清掃・警備）」が主な受託業務で、イベントを誘致・開催することで、大阪ミナミ全体の活性化につなげていった。

一方、難波～今宮戎駅間の高架下に新たな商業空間を作る「なんばEKIKANプロジェクト」がスタート、お客さま同士の交流が生まれる商業施設を目指し、2014年4月から順次開店した。また、同年8月からは泉ヶ丘駅前商業施設（泉ヶ丘センタービル、南専門店街）などの運営を開始し、泉北ニュータウンの活性化に向けて動き出した。

さらに、「南海ターミナルビル再生計画」の集大成として、2014年9月から旧南海会館ビルの解体工事に着手、なんばエリアの求心力向上を目指し、翌年9月から新築工事を開始した。

こうした一連の取り組みで、「凜進130計画」最終年度の2014年度は、営業収益は目標をやや下回ったものの、経常利益は過去最高を記録するなど成果を上げ、事業構造の変革は着実に進んだ。



「南海なんば第1ビル」外観

泉北高速鉄道株式会社 の軌跡

大阪府都市開発株式会社の設立／「陸の港」流通センターの整備／「ニュータウンと都心を結ぶ」泉北高速鉄道の建設／鉄道直営化と和泉中央駅への延伸／流れの創造／りんくうタウンへの進出と撤退／南海グループの一員として

泉北高速鉄道株式会社の 軌跡

2025(令和7)年4月1日、当社は完全子会社の泉北高速鉄道株式会社を吸収合併し、すべての事業を承継した。同社の合併までの60年近い歴史を、ここで振り返っておきたい。(この章において、当社「南海電気鉄道株式会社」は「南海」と表記する)

大阪府都市開発株式会社の設立

同社は、トラックターミナル事業を担うための大阪府の第3セクター「大阪府都市開発株式会社」として設立された。

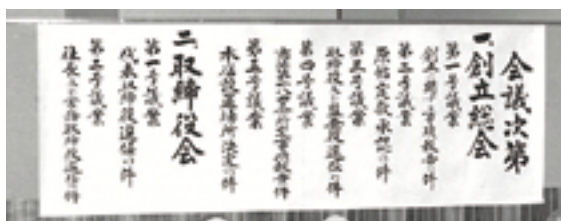
わが国の高度経済成長期に輸送手段の主流が自動車に移行すると、大阪府下でも交通混雑による流通機能や都市機能の低下が生じた。1961(昭和36)年5月には大阪府知事の諮問機関である「大阪地方計画専門調査委員会」が発足。大阪の秩序ある発展のためには、都市機能の計画的分散により産業・人口・交通などの過度の集中を緩和し、都市構造を単心型都市から多心型都市に再編成することが急務とされた。これに基づく計画の候補地には、のちの「東大阪流通センター」となる布施・河内地区が含まれており、その開発・整備には官民共同出資による株式会社を設立すべきとの調査結果が示された。また、1963年には建設大臣(当時)の諮問機関として「大都市再開発問題懇談会」が設立され、この大阪部会でも大阪の都市構造に起因する問題について、都心部への貨物自動車の流入が交通混乱の原因であるとして、交通の要衝地に流通業務施設を一体的に配置して流通業務団地として整備する「流通センター」を開発するべきとの

報告が示された。

1964年11月、大阪府は「東大阪開発計画構想」を発表。この構想に基づく流通センター建設に向け、用地の先行取得を開始した。あわせて事業運営主体についても、日本開発銀行(現:株式会社日本政策投資銀行)からの資金調達および民間企業の資本参加による効率的かつ機動性に富んだ運営が期待されることから、基盤整備は大阪府が行い、流通業務施設はいわゆる第3セクター方式による株式会社が建設・運営するという基本的枠組みが決定された。

大阪府は、大阪再開発問題協議会(「大都市再開発問題懇談会」の大阪部会から改称)の各委員と個別に会社設立の事前協議を行い、在阪の経済界への協力を要請した。1965年11月25日に開催された新会社設立の発起人準備会を経て、同年12月23日の設立総会において「大阪府都市開発株式会社」の設立が満場一致で可決され、大阪瓦斯株式会社会長の井口竹次郎氏が初代表取締役社長に就任した(翌24日に設立登記がされたため、同社の創立は12月24日)。授權資本は40億円、当初資本金は10億円。大阪府が40%を出資し、大阪瓦斯株式会社、関西電力株式会社、株式会社大和銀

行（現：株式会社りそな銀行）、株式会社三和銀行（現：株式会社三菱UFJ銀行）、株式会社住友銀行（現：株式会社三井住友銀行）が出資者に名を連ねた。なお、奇しくも設立の4日後の12月28日には、



設立総会（1965年12月23日）

のちに泉北高速鉄道の沿線となる「泉北丘陵住宅開発事業」の都市計画決定と事業決定が大阪府により行われている。

同社は設立当初、大阪市東区（現：中央区）南本町のイヨビルを本店としていたが、1974年4月1日に東区瓦町の大阪長銀ビルディング（現：野村不動産御堂筋ビル）に移転。その後、2001（平成13）年7月30日に和泉中央駅ビルに移転した。社名のローマ字表記の頭文字をとった「OTK」とよく通称され、社章もこれをモチーフとしたものであった。



社名のイニシャルO（大阪府）T（都市）K（開発）を圖案化したもの。「O」のかたちは、創業理念である「大阪府と民間とが互いに知恵と資金を出し合い、住みよい、発展する大阪のための都市づくり」を表現。

大阪府都市開発株式会社 社章

「陸の港」流通センターの整備

1966（昭和41）年12月8日、同社は自動車ターミナル法に基づくトラックターミナル事業経営免許を取得。また、同年7月に施行された流通センター整備の根拠法となる「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、1967年4月6日、東大阪都市計画東大阪流通業務地区及び団地の決定を受けた。

1967年6月に東大阪第1トラックターミナル建設工事に着手。1968年1月竣工、2月15日に営業を開始した。1970年までには第2、第3トラックターミナルも竣工して営業を開始、あわせて路線ホーム312バース、貨物取扱計画日量6,900トンの規模となった。また、1969年7月に取扱能力35,000トンの東大阪流通倉庫が竣工し、同年8月13日に営業を開始した。なお、1971年には、同ターミナルの円滑な運営のために現在も続くテナ

ント企業による所長会が設置された（のちに北大阪トラックターミナルにおいても同じく設置）。

一方、大阪府では東大阪流通センターに続き、茨木市島・野々宮地区を北大阪流通センターとして整備することを決定。同社は1968年12月28日、



整備される東大阪流通センター

茨木都市計画北大阪流通業務地区及び団地の決定を受けた。1972年12月27日、北大阪における自動車ターミナル事業経営免許を取得。1974年2月に北大阪トラックターミナルが竣工し、3月1日に営業を開始、東大阪を上回る路線ホーム424バース、貨物取扱計画日量10,000トンの規模となった。同年10月1日には流通倉庫も営業を開始。その後、利用業者の誘致が困難であったためトラックターミナル境域から除外された共同配送センターエリアにおいても順次整備が進み、1993（平成5）年4月1日の3号棟の営業開始をもって、同社の北大阪流通センターの施設整備は完了した。

両流通センター整備後も、東大阪トラックターミナルでは1992年4月1日に物流複合施設（現：13号棟）、2005年2月1日には同社初の多層階建てホー

ムである14号棟を供用開始するなど、物流事業者のニーズを受けて高度化を進め、また、北大阪トラックターミナルにおいては、需要の減っていた路線ホームを規模変更（減バース）して建設した2号棟を供用開始するなど大型化が進められた。



整備される北大阪流通センター

「ニュータウンと都心を結ぶ」泉北高速鉄道の建設

物流と同様に、高度成長期には大阪の急激な人口増加による住宅の絶対的不足の問題が生じた。これを解消するため、大阪府によりニュータウン計画が構想され、千里ニュータウンに続き、1966（昭和41）年2月から泉北ニュータウンの建設工事が着手された。ニュータウン完成予定時の通勤・通学人口は約6万人と見込まれ、大量輸送機関である鉄道の建設が求められた。大阪府は南海高野線中百舌鳥駅からの延伸が最適であると判断したが、当時の南海は建設資金の確保、用地買収について独自で実施することは困難であり、大阪府から特定の民間企業への多額の援助は不可能であった。大阪府における検討の結果、官民共同出資で都市開発を促進する事業を目的として設立されていた同社に申し入れがなされ、新線の経営を行うこととなった。また、南海は同社からの委託を受けて新線の現場業務を担うこととなった。

1969年3月31日、中百舌鳥駅から光明池駅間の敷設免許を取得、同年5月23日に都市高速鉄道として都市計画決定。同年9月2日には鉄道線工事に着手し、中百舌鳥駅から泉ヶ丘駅間が1971年4月1日に開通した。その日の開通式には、10日前に逝去した同社井口社長の遺影とともに、南



泉北高速鉄道中百舌鳥駅～泉ヶ丘駅間開通（1971年4月）

海から川勝傳社長以下も参列した。中百舌鳥駅を共同使用駅とし、相互直通運転により乗り換えなくニュータウンから都心に輸送するものであった。1973年12月7日には梅・美木多駅まで、1977年8月20日には光明池駅まで延伸、泉北高速鉄道計画路線全線開通となった。同日には、鉄道現業職場の総合事務所と検車庫の機能を持つ光明池車庫も完成している。開業当初から全線立体交差、ロングレール採用による安全性、快適性の高い運転条件を備えており、また自動券売機、自動改札機を導入していた。1976年6月には冷房車を導入、1981年11月からは10両運転を開始するなど、快適性の向上と輸送力増強を進めてきた。1977年9月13日、泉ヶ丘駅構内で下り列車の脱線事故が発生したが、その後南海との合併まで運転事故はなく、2024（令和6）年10月には近畿運輸局長から47か年連続24期の運転無事故表彰を受けている。

1970年5月11日に社内公募により、大阪府民の鳥である「もず」などを表現した泉北高速鉄道ペットマークが制定された。このペットマークはのちの鉄道直営化により1988年4月1日に鉄道章となり、南海グループとなってからは社章となった。1978年にはPR誌「泉北高速鉄道」が創刊され、のちに「ブルーライナー」と改称。2015（平成27）年7月以降は南海沿線情報誌「Natts」に移行したも

のの、合併まで継続して情報を発信し続けた。

駅付属店舗についても、光明池駅開業と同日、光明池駅高架下に光明池一番街がオープン、1982年10月には深井駅高架下に深井プラザがオープンした。

同社の企業グループとしての広がりを見てみると、1972年10月5日に株式会社高島屋などとの共同出資で設立した「泉北開発株式会社」が、翌年12月に「株式会社パンジョ」に社名変更し、1974年11月15日にショッピングセンター「パンジョ」を泉ヶ丘駅近隣にオープンさせた。また、1973年8月21日に「泉北鉄道サービス株式会社」、1983年11月1日に「泉鉄産業株式会社」を設立、定期券発売業務、コンビニエンスストア事業、店舗管理業務、広告代理店業務などを展開し、鉄道事業を支援してきた（泉北鉄道サービスは2014年7月1日に泉鉄産業に吸収合併され、定期券発売業務は同日各駅に移管した）。



泉北高速鉄道株式会社 社章

泉北の「セ」、Railway（鉄道）の「R」、Velocity（高速）の「V」を示し、全体として大阪の鳥である「もず」を表現。合併後は泉北線の路線シンボルとして使用されている。

鉄道直営化と和泉中央駅への延伸

1987（昭和62）年4月、日本国有鉄道の分割民営化に伴い鉄道事業法が施行された。同法による第一種鉄道事業者であるためには「自社路線にかかわる運行計画を原則として自社車両および自社運転士を使用して行う」との要件を満たす必要があり、かねて自社運営への移行を検討していた同社は直営化を決定。施行から1年間設けられた経過

措置期間中の1988年3月24日に第一種鉄道事業経営認可を取得し、4月1日に難波に運転指令を設置した（1990年4月1日光明池総合事務所に移転）。このとき同社鉄道の制服が制定され、相前後して車体の側面に列車愛称「ブルーライナー」の由来となるブルーのラインが施された。南海との業務委託契約は、同社の段階的直営化に応じて見直して

いくこととなり、1990（平成2）年7月1日に中百舌鳥駅折返し列車運転を直営化し、相互直通列車運転については1992年4月5日に、区間急行を除く全列車運転業務が直営化された。1993年4月1日、駅業務および技術部門も自社運営体制に移行し、全面直営化となった。

光明池駅から南西に約2kmの位置に広がる和泉中央丘陵は、泉北ニュータウンの当初構想地区の1つであった。大阪府からの要請もあり、「和泉中央丘陵新住宅市街地開発事業（トリヴェール和泉）」の開発事業主体である宅地開発公団（現：独立行政法人都市再生機構）から、1982年9月2日に同社に鉄道延伸の申し入れがあり、大阪府を交えた協議の結果、1989年11月27日に延伸の基本合意が交わされた。1991年2月14日に第一種鉄道事業

免許を取得し、同年12月27日に着工。1995年3月30日には和泉中央駅竣工式、開業記念式典、開通式が行われ、4月1日に光明池駅から和泉中央駅間の営業を開始した。



竣工した和泉中央駅（1995年3月）

流れの創造

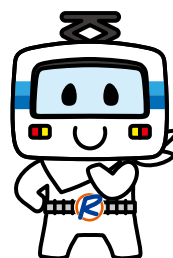
鉄道の和泉中央駅延伸と時を同じくして、1995（平成7）年4月1日、同社は経営理念を策定した。「私たちは、人や物の流れの創造により、豊かなまちづくりの一翼を担い、社会に貢献します。」と掲げた理念は、合併まで続いた。

ここで同社の事業以外の側面も振り返っていき

たい。
1966（昭和41）年4月に社内の親睦団体^{ちくゆうかい}「竹友会」が発足した。名称は井口竹次郎初代社長の名を冠したものである。1995年4月には共済事業を分離し「大阪府都市開発共済会」（2014年7月1日「泉北高速鉄道共済会」に改称）が発足した。これらは合併まで従業員の福利厚生を支えた。また、1989年4月、労働者代表として「大阪府都市開発社員会」（2014年7月1日「泉北高速鉄道社員会」に改称）が発足。労働組合法に基づく労働組合ではないが、従業員の労働条件を守る団体として春闘・秋闘・労使協定

の締結など組合と同様の活動を行い、特に直営化、民営化、合併時の労使関係の安定に貢献した。

1994年11月には社内誌「テルミナ」を創刊、その後ポータルサイトに移行したものの合併まで社内コミュニケーションに寄与した。1996年から毎年実施していた「テルミナアイデアコンクール」は、2001年に「鉄道事業本部業務研究発表会」と合体して「OTK提案制度」として制度化された。同制度で優秀賞を受賞した提案が一般社団法人日本鉄道運転協会の運転業務研究発表会でも優秀賞を受



せんぼくん

賞。2014年5月9日には同制度の優秀賞からオリジナルキャラクター「せんぼくん」が誕生した。また、同制度で優秀賞を受賞した提案が2025(令和7)年8月13日、発明「車輪の形状測定装置」として特

許権の設定登録を受けるなど、従業員の資質向上、士気高揚に寄与した。

2000年12月23日にはホームページを開設し、合併まで同社の広報に寄与した。

りんくうタウンへの進出と撤退

同社は、大阪府が関西国際空港対岸に造成した「りんくうタウン」にも事業を展開していた。1993(平成5)年2月17日、同社は筆頭株主として「りんくう国際物流株式会社」を設立(以下「RIL社」)。RIL社は「りんくうタウン流通製造加工ゾーン」において、1996年11月1日に「りんくう国際物流センター」を供用開始したが、過大な債務の整理が必要とされ、2011年9月20日に「空港施設株式会社」に施設を譲渡、2012年6月21日に清算手続きを終了した。

また、2004年12月6日には「大阪りんくうホテ

ル株式会社」を設立し、特別清算となったゲートタワーホテル株式会社から「全日空ゲートタワーホテル大阪」の営業譲渡を受けたが、赤字が続き負債を抱えた結果、2011年7月1日に「株式会社ダンシングダイナー」に事業を譲渡、2012年4月17日に清算手続きを終了した。

りんくうタウンにおける同社の事業としては、2008年9月19日に供用開始したりんくう国際物流センター別棟(現：りんくう物流施設)が、合併により南海に承継されている。

南海グループの一員として

2010(平成22)年9月17日、大阪府は、橋下徹大阪府知事を本部長とする大阪府戦略本部会議で同社を一括売却する方針を決定した。前年、大阪府は段階的分割民営化を同社に提示していたが、同社は鉄道事業と物流事業の分割に反対。大阪府においても分割では安定的な事業運営に影響を及ぼすとともに民営化にも時間を要するとし、一括民営化の方針となった。2013年6月6日、株式売却先の公募が開始され、優先交渉権者に外資系投資ファンドが選定されたが、同年12月16日の大阪府議会で売却議案が否決された。2014年に入って大阪府は次点者に選定されていた南海への株式

売却を決定し、同年5月15日に株式譲渡契約を締結、6月6日に大阪府議会の議決を経て、7月1日に他の株主を含めた株式全部が売却された。同日、同社は「泉北高速鉄道株式会社」と社名を変更し、南海取締役副社長の福田順太郎氏が代表取締役社長に就任、その後2020(令和2)年6月16日には南海代表取締役専務執行役員であった金森哲朗氏が後任の同社代表取締役社長に就任し、十余年にわたる南海グループ時代の同社を率いた。

南海グループの一員となってから、同社はこれまでの枠を超えた事業展開を進めた。株式売却先の公募において南海が提案していた泉北・南海連

絡普通旅客運賃及び泉北線内通学定期旅客運賃の値下げを2015年3月1日に実施した。同年12月5日から全車座席指定の特急「泉北ライナー」の運行を開始し、2017年1月27日には金色に輝く泉北12000系車両がデビューした。駅舎においてもリニューアル工事を進め、2018年4月26日に泉ヶ丘駅、2019年4月15日に榎・美木多駅、2020年6月17日に和泉中央駅のリニューアル工事が完成し、コンビニエンスストアや食料品、ドラッグストアなどの新店舗が開業、駅の利便性を向上させた。また、各駅でトイレリニューアル工事を進め、2021年10月9日の和泉中央駅、同年11月23日の榎・美木多駅、2022年3月5日の光明池駅、2023年3月31日の深井駅をもって、すでに完成済の泉ヶ丘駅を含めた全駅で完成した。営業面においては、2022年3月4日からクレジットカードでの定期券発売を開始。同年4月25日から「Visaのタッチ決済」および「QRコードを用いたデジタルきっぷの発売」の実証実験を実施し、その後全駅にてサービスを開始した。

物流事業においては、2015年4月1日、北大阪流通センターに隣接する大阪府中央卸売市場付設の加工食品卸売団地を運営している「株式会社大阪府食品流通センター」の全株式を大阪府などから取得（2023年10月1日に同社が吸収合併）。同セ

ンター内で、2021年1月12日に新A棟が竣工し、加工食品卸売事業者を集約したことにより生まれた用地に2023年4月13日、物流施設であるE棟が竣工した。また、北大阪トラクターミナル内では、トラクターミナルと配送センターの複合的な物流施設である1号棟を2020年4月10日に供用開始した。

2023年12月20日、同社と南海は、経営統合に基本合意したことを発表した。これを受けて、両社で経営統合に向けて協議を進めた結果、南海を吸収合併存続会社、同社を吸収合併消滅会社とする吸収合併で合意し、2024年9月30日に両社は合併契約を締結。事業の統合・引継ぎや労働条件の協議を進め、2024年11月1日に鉄道事業について、2025年1月20日にトラクターミナル事業について、それぞれ国土交通大臣から合併が認可された。合併の効力発生日である同年4月1日、約60年にわたった同社の歴史は南海に引き継がれた。今後は南海として、沿線価値の向上による泉北エリアの活性化や物流施設の高度化による社会インフラとしての機能向上により、「私たちは、人や物の流れの創造により、豊かなまちづくりの一翼を担い、社会に貢献します。」と同社が掲げた経営理念が受け継がれていく。



泉北ライナー12000系(新デザイン)



北大阪トラクターミナル1号棟

南海の最近10年

TOPIC 01 新型コロナウイルスの影響 44

第1章 経営の最近10年 46

1. 泉北・関空・なんばを軸にした施策の追求／2. 南海グループ10年の成長戦略とブランド力向上に向けて／3. アフターコロナにおける基礎構築とサステナビリティ経営／4. 中長期的な企業像と成長戦略の策定／5. 新たな南海グループへの生まれ変わりに向けて／6. 「人への投資」と南海版イノベーションの実践促進／7. DXの取り組み

第2章 各部門の最近10年

TOPIC 02
鉄道事業における事故・自然災害の振り返り 64

I 公共交通 66

安全／車両・施設／サービス／プロジェクト関係／その他運輸

TOPIC 03 なんばのまちづくり 82

II まちづくり 84

なんばエリアのまちづくり／和歌山市駅活性化計画／泉北エリアのまちづくり／沿線まちづくり／工業団地・住宅地／不動産事業における運用スキームの多様化

TOPIC 04 進取のDNA 100

III 事業戦略 102

新規事業への取り組み／その他

新型コロナウイルスの影響

2019(令和元)年12月、原因不明の肺炎発生に関して、中国武漢当局が発表。2020年1月に日本で初めて感染者が確認され、同年3月にWHOが新型コロナウイルス感染症(COVID-19)のパンデミックを宣言した。4月7日には政府が7都府県に緊急事態宣言を発令し、外出自粛の要請や施設利用制限を実施。東京オリンピックも開催が延期された。人々の生活においては「マスクの着用」「手洗い」「手指消毒」「三密(密閉・密集・密接)の回避」が推奨され、テレワークや時差出勤、オンライン会議などの新しい様式が定着。社会の変化に伴い、鉄道事業者としての責務を果たすべく、当社も迅速かつ柔軟な対応を余儀なくされた。

新型コロナウイルス感染症の発生と迅速な対応

現業従業員(エッセンシャルワーカー)の勤務

当社は2020(令和2)年1月30日付で対策本部を設置。駅や列車区の従業員に対してマスクの着用をはじめとした感染防止対策を講じた。本社従業員については、2月から部門単位での時差出勤、3月からは子どものいる従業員への休暇取得の配慮を行い、4月からの緊急事態宣言下では、在宅勤務を基本とする体制に変更。感染防止と事業継続を両立する観点から、技術関係の現業勤務者の出勤を抑制して対応した。さらに宣言解除後も、朝の通勤ラッシュを回避した始終業時刻を設定するなどの取り組みを実施した。ただし、運輸関係の現業従業員は、公共交通輸送という社会インフラの維持のため、職場や宿泊施設での感染防止対策を工夫しながらエッセンシャルワーカーとして通常通りの勤務を継続した。

みさき公園および各施設の臨時休館

2020年3月31日での事業撤退を決定していたみさき公園では、臨時休園と営業再開を繰り返した。(詳細はp.50参照)

また、感染拡大防止のため、2020年3月以降、流通施設を中心に時間短縮での営業を実施。緊急事態宣言発令後、4月8日からは「なんばCITY」「なんばパークス」「なんばスカイオ(商業施設部分)」「パンジョ」を、4月15日からは「プラットプラット」「いずみおおつCITY」を臨時休館とした。その後、館内の換気強化やソーシャルディスタンスの確保などの感染防止策を講じることで5月19日に営業時間を短縮して営業再開した。さらに開業を控えていた「キーノ和歌山」の商業ゾーンも開業を延期、緊急事態宣言の解除後の6月5日にグランドオープンを迎えた。

一部列車を運休、感染防止対策を実施

空港利用者数の著しい減少を受け、2020年4月24日から特急「ラピート」の一部運休を実施し、本数を大幅に減便。観光列車「天空」は全便運休とした。

2020年7月から10月にかけては、全車両内に持続効果のある抗ウイルス・抗菌加工を実施。自動券売機などにも抗菌シートを貼付し、対応済の車両・機器にはステッカーを掲出した。



自動券売機に抗ウイルス・抗菌シートを貼付

バス事業への影響

当社グループのバス各社では、一部路線で運休や臨時ダイヤを実施した。また、中・長距離輸送の高速バス、リムジンバスにおいては、大部分の路線を運休するなど、急減した需要に対応した。事業を行う路線では、運転席をビニールカーテンで区切り、運転士とお客さまとの距離を一定以上空けるなどの感染防止対策を徹底した。

社内における在宅勤務などの多様な取り組み

2020年5月に緊急事態宣言が解除され、在宅勤務を基本とする体制から始終業時刻の特別対応での出社にシフトしたものの、その後の感染拡大を受けて、8月には対策本部が中心となり、本社ビル玄関での入館者のアルコール消毒の徹底、エレベーターの利用人数の制限を実施。さらに、同年9月からは、受付で手渡

入館証をカードタイプから使い捨てのシールタイプへと変更した。

新しい働き方に対応するため、リモートアクセスツールの展開にも取り組んだ。2020年9月には、業務用パソコンを持ち出して外からでも社内サーバに安全にアクセスして業務ができるリモートデスクトップ(SBC)を導入。ネットワーク遅延など、従来のシステムの利用における問題点を解決した。

また、2020年5月20日、お客さまに向けて、公式サイト内に特設ページ「未来を信じて、想いをひとつに。」を開設。一方、従業員に向けては、同年9月1日から、コロナ禍において日ごろの感謝と労いを伝える経営陣からのメッセージムービーを配信したほか、コロナ禍における「従業員のモチベーション向上・応援」と「南海グループの社会的な存在意義や使命感の再認識」を目的としたポスターを当社施設各所に掲出した。

さらなる感染防止対策の展開

再び臨時休館、最終列車の繰り上げ

2021(令和3)年4月25日からは、3度目の緊急事態宣言の発出に伴う大阪府の要請により「なんばCITY」「なんばパークス」「なんばスカイオ」「なんばEKIKAN」「パンジョ」「プラットプラット」「いずみおおつCITY」を再び臨時休館とした。同年6月1日に平日のみの短縮営業を再開、26日からは土休日も含め短縮営業で再開することとなった。

また、2021年4月29日からは、南海線・高野線ともに最終列車の運転時刻を繰り上げた。

キャッシュレスをはじめとする 非接触サービスを促進

コロナ禍で人々のライフスタイルや価値観が大きく変化する中、今後の新たな交通利用の可能性を探るとともに、アフターコロナに向けた環境整備の検討も進めた。

2021年4月から12月にかけて、「Visaのタッチ決済」と、2次元バーコードを利用した乗車券である「南海デジタルきっぷ」の実証実験を16駅で実施した。Visaのタッチ決済による駅の改札での運賃支払いは国内初、2次元バーコードを利用した改札の入出場は当社初の取り組みであった。(詳細はp.73-74参照)

2021年7月から9月にかけては、難波駅に非接触型ディスプレイ「AIさくらさん」を設置して実証実験を実施し、「乗換案内」や「駅構内や駅周辺の案内」を中心に、お客さまの問い合わせに対して適切な回答ができるかなどを検証した。訪日外国人観光客の回復など



AIさくらさん

に伴い、利用件数も増加したことから現在も設置を継続している。

新型コロナワクチンの職域接種と受託事業

当社とグループ会社の交通系現業従業員を中心に、本社や各グループ会社の希望する従業員も対象として、2021年8月30日から9月10日、10月4日から15日の各平日10日間に新型コロナワクチンの職域接種を実施した。

また、13の企業・自治体・大学からワクチン接種事業を受託し、計36万人ほどの接種を行った。これらはいずれも、当社グループの南海国際旅行が主体となったものである。



新型コロナワクチンの職域接種

「5類感染症」への移行

2023年5月8日から、新型コロナウイルス感染症の分類が5類に変更され、外出自粛要請や特定医療機関での受診制限が解除された。これにより、個人の判断が重視される体制となり、感染防止対策は推奨されつつ、社会全体がアフターコロナへ移行することとなった。

長く続いた新型コロナウイルスの感染拡大により、当社グループの経営は大きく影響を受けることとなったが、公共交通事業をはじめとした社会基盤の機能維持のため、感染リスクと隣り合わせにありながら昼夜業務に精励した経験は、従業員一人ひとり、また南海グループ各社の変化に対応するレジリエンス(回復力、耐久力)の着実な向上につながっている。

第1章

経営の最近10年 2015-2025

1. 泉北・関空・なんばを軸にした施策の追求 2015-2017

「深展133計画」の推進

2015(平成27)年に創業130周年を迎えた当社は、様々な記念事業を実施することでお客さまへの感謝の意を表すとともに、「泉北関連事業の強化」「関空・インバウンド事業の拡大」「なんばエリアの求心力向上」の3項目を基本方針(最重点項目)とする2015年度からの3か年中期経営計画「深展133計画」に沿った施策を積極的に推進した。

同計画を策定するにあたり、当社グループの普遍的なテーマである「安全・安心の徹底」「環境重視」「コンプライアンスの徹底」「顧客志向の追求」をグループ経営方針として位置付けた。

泉北関連事業の強化

泉北ニュータウンが広がる泉北高速鉄道沿線

では、人口減少が続いており、特に若年層の地区外転出により、子育て世帯人口(20代から40代)も大きく減少傾向にあった。

同沿線の活性化のために、当社とグループ化した泉北高速鉄道とでは普通運賃で乗り継いだ場合の乗継割引額を100円に拡大し、通学定期運賃の泉北高速鉄道区間内の割引率を70%に拡大するなどの措置を実施。

また、2016年10月に堺市と「堺市内における泉北高速鉄道沿線活性化に向けた連携に関する協定書」を締結。締結後は「子育て世代の定住・誘導に関する取り組み」などについて協力体制を構築し、堺市と鉄道事業者が持つ資源やノウハウを最大限活用しながら泉北高速鉄道沿線の活性化に取り組むこととした。その第1の取り組みとして、通学のために当社と泉北高速鉄道を中百舌鳥駅経由で利用する堺市民に対する負担を軽減す



130周年記念で緑塗装した7000系と10000系



泉北ライナー出発式

る制度が導入された。(2022年3月31日に終了)

また、泉北エリアと大阪市内との速達性、利便性向上に向けて、2015年12月5日のダイヤ改正に合わせて、和泉中央駅～難波駅間を最速29分で結ぶ特急「泉北ライナー」を導入したほか、泉北線直通の準急行の一部を区間急行に変更し、所要時間を短縮。さらにエリアの魅力向上に向けて泉ヶ丘ひろば専門店街およびパンジョのリニューアルに加え、北大阪流通センターの高度化を推進した。

関空・インバウンド事業の拡大

インバウンド旅客の増加に合わせ、空港急行の増発・長編成化や、早朝・深夜便の増発などで関空アクセスを強化するとともに、海外向け企画切符の造成と販売強化に取り組んだ。また、多言語案内の充実や、フリー Wi-Fi の拡充、外国人専用窓口の増設などを実施するとともに、周辺領域の拡大を企図し、ホテル・ゲストハウスや、関空関連企業向け従業員寮の開発を推進した。



南海チケットインフォメーション

なんばエリアの求心力向上

南海会館ビル建替プロジェクトとして、なんばスカイオの建設を推進(詳細はp.84-85参照)。さらに、なんばエリアのポテンシャル向上のため、なんばCITY・なんばパークスをリニューアルするとともに、なんばEKIKANの第3期・第4期を開業した。また、2017年には新今宮駅前開発



なんばEKIKANの第3期

事業プロポーザル事業予定者に決定。新たなミニミの玄関口として期待が高まる新今宮エリアでの開発事業の重要な足掛かりとなった。

JCRによる格付け変更

同計画に基づき量的成長(収益拡大)と質的向上(財務健全性向上)の両面において事業基盤を一層強固なものとするべく着実に進める中で、2016(平成28)年10月には株式会社日本格付研究所(JCR)により、当社の長期発行体格付がBBB+からA-へ、国内CP格付がJ-2からJ-1へ変更された。これは当社が長・短期にかかわらず債務履行の確実性が高く、低下する可能性がないと判断されたことを意味しており、グループ経営基盤も着実に強化されてきたといえる。

なお、2024(令和6)年8月には、長期発行体格付はAに変更されている。

株式併合を実施

全国証券取引所の「売買単位の集約に向けた行動計画」に沿って、当社は2017(平成29)年3月の取締役会において、単元株式数を1,000株から100株に変更するとともに、当社株式につき、投資単位を適切な水準に調整することを目的として、株式併合を行うことを決議。同年6月に開催した第100期定時株主総会において承認可決され、同年10月1日をもって、9月30日の最終の株主名簿に記録された株主の所有株式数5株を1株に併合した。

なにわ筋線計画

なにわ筋線は、2023(令和5)年3月に開業した大阪駅(うめきたエリア)と、JR難波駅および南海本線の新今宮駅をつなぐ新たな鉄道路線として、関西高速鉄道が鉄道施設を整備・保有し、JR西日本および当社が鉄道施設を使用して旅客営業する計画である。なにわ筋線の整備によって、国土軸である新大阪や大阪都心部と大阪南部地域などの直結、関西国際空港へのアクセス強化、広域的な観光拠点間の交流の誘発などの効果

が期待される。

2017(平成29)年5月には、なにわ筋線の整備に向けて5者(大阪府、大阪市、JR西日本、南海電鉄、阪急電鉄)が、なにわ筋線の基本的な計画に対する合意を表明した。

2018年3月30日、当社とJR西日本は、なにわ筋線事業における関西高速鉄道への民間出資必要額330億円の全額を2者で負担することとした。

整備区間	大阪駅(うめきたエリア)～ (仮称)西本町駅～南海新今宮駅 大阪駅(うめきたエリア)～ (仮称)西本町駅～JR難波駅
中間駅	(仮称)中之島駅、(仮称)西本町駅、 (仮称)南海新難波駅
総事業費	約3,300億円(概算)
事業スキーム	償還型上下分離方式
整備主体	関西高速鉄道
営業主体および営業区間	南海電鉄: 大阪駅(うめきたエリア)～南海新今宮駅 JR西日本: 大阪駅(うめきたエリア)～JR難波駅
開業目標	2031年春

この金額は総事業費3,300億円のうち、2割の660億円を出資金とし、それを地方出資と民間出資で50%ずつ負担したものである。民間出資割合は、JR西日本が44%の145億円、当社は56%の185億円と決定した。

2019年7月10日、関西高速鉄道とJR西日本および当社は、国土交通大臣から、なにわ筋線に係る鉄道事業許可状を受領した。2020年8月に鉄道区域、2021年1月に道路区域の都市計画事業認可を、整備主体である関西高速鉄道が取得。用地測量や建物調査など用地取得・補償業務を進めるほか、2021年10月には(仮称)中之島駅部、(仮称)西本町駅部の工事に着手するととも



なにわ筋線に係る鉄道事業許可状を受領

「愛が、多すぎる。」プロモーション

当社は関西大手私鉄の中でも認知度が低く、イメージが希薄という課題を抱えていた。そこで、創業130周年記念を機に、全社横断的なプロジェクトチームを結成。当社グループの認知度とイメージの向上を目的としたプロモーションを展開することとした。

社内外アンケートで得た意見をもとに

■主なプロモーション

①テレビCM(2015年)

田原俊彦氏によるテーマソングと「南海体操」

②「南海100駅自慢」ポスター(2015年)

従業員や地域の皆さまに登場していただき、南海電鉄の100駅を1駅ずつ主役として紹介

③「NANKAIマイトレイン」プロジェクト(2019年)

「わが家のリビングにいるような」をコンセプトに、9000系車両をリニューアルして南海線で運行

2015(平成27)年3月31日、当社グループが持つたくさんの愛を表現したスローガン「愛が、多すぎる。」を制定し、プロモーションを開始。沿線住民の方々に加えて従業員も多く登場し、沿線や仕事への熱い思いを込めることで、南海グループや沿線の魅力を広く伝えた。



②「南海100駅自慢」ポスター-難波駅



①「愛が、多すぎる。」CM運動ポスター



③マイトレイン完成内観

に、(仮称)南海新難波駅部および湊町立坑部においても準備工事に着手するなど、開業に向けた取り組みを着実に進めている。

「深展133計画」の成果

基本方針である「泉北関連事業の強化」「関空・インバウンド事業の拡大」「なんばエリアの求心力向上」を中心に各施策を着実に進めたのに加え、

訪日外国人旅行者の増加に伴って空港線の利用者数が拡大。この結果、「深展133計画」の当初の目標数値を達成し、2017(平成29)年度の連結営業利益は当初計画の300億円を超える339億円、連結有利子負債残高/EBITDA倍率は当初計画の8.8倍をクリアする7.69倍となった。しかし、その一方で、運輸業の収益構造変化への対応や、成長投資枠の投資実行、物流施設の高度化推進において課題を残す結果となった。

2. 南海グループ10年の成長戦略と ブランド力向上に向けて 2018—2020

「南海グループ経営ビジョン2027」の策定

2015(平成27)年度から2017年度にかけて取り組んだ「深展133計画」では、各年度において数値目標を達成することができた。一方で、人口減少やITの進化など、今後の当社グループは一層激しい環境変化に直面することが予想された。そのため、持続的な成長に向けて長い時間軸で「ありたき姿」を定め、その達成に向けて各種の施策にぶれることなく取り組むことが必要であると考え、2018年2月に「南海グループ経営ビジョン2027」を策定した。

そこで定めた当社グループの「10年後のありたき姿」は、“満足と感動の提供を通じて、選ばれる沿線、選ばれる企業グループとなる”であり、10年間の方向性を“なにわ筋線開業に向け、沿線を磨く10年間”とした。また、事業戦略には“10年後の人口動態を転出超過から転入超過に逆転させる”ことを目標とする「選ばれる沿線づくり」と、“鉄道と並ぶ柱として営業利益の過半を生み出す事業に育成する”ことを目標とする「不動産事業の深化・拡大」を掲げた。

グループ経営基盤の整備(事業選別の徹底、ITを積極的に活用する企業グループ、人材戦略、財務戦略)が下支えをすることで、2つの事業戦略が相乗効果を発揮することを前提に、ビジョンの

最終年度にあたる2027(令和9)年度の数値目標(連結ベース)を以下の通りとした。

営業利益^{※1} 450億円

有利子負債残高/EBITDA^{※2}倍率 6倍程度

※1 営業利益+受取配当金

※2 営業利益+受取配当金+減価償却費

「共創136計画」を発表

2018(平成30)年度から2020(令和2)年度にかけて取り組む中期経営計画は、「南海グループ経営ビジョン2027」の達成に向けた3年間の「基盤整備期」と捉え、「将来の成長のための布石を打つ」計画であった。すべての関係先・ステークホルダーとともに、将来における成長を実現し、新たな価値を創造することが必要であると考え、当該3年を「共に創っていく3年間」と位置付けて「共創136計画」と命名した。

同計画の基本方針は下記の5項目であった。



「共創136計画」を発表

- (1)安全・安心で良質な交通サービスの提供
- (2)なんばのまちづくり
- (3)インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大
- (4)駅を拠点としたまちづくり
- (5)不動産事業の拡充

計画の最終年度にあたる2020年度の数値目標(連結ベース)を以下のように掲げた。

営業利益^{※1} 370億円

有利子負債残高/EBITDA^{※2}倍率 7.5倍以下

※1 営業利益+受取配当金

※2 営業利益+受取配当金+減価償却費

みさき公園の閉園

みさき公園は1957(昭和32)年に開園し、動物園やイルカショーを中心とした自然豊かな総合遊園地として約63年間、主に沿線のファミリー層に親しまれてきた。開園30周年を迎えた1987年には大型プール「ぷ～るらんどRiO」を開設し、1989(平成元)年度には年間来場者数約72万人を記録したが、その後はレジャーの多様化により来場者が減少し、2017年度には約36万人に落ち込んでいた。

新イルカ館「シャイニースタジアム」などの施設拡充による需要喚起策を講じていたが、長年赤字が続き抜本的な改善には至らず、2017年度には約33億円の減損損失を計上。さらに2018年の台風被害による「ぷ～るらんどRiO」の営業中止なども追い打ちとなり、2020(令和2)年3月31日での事業撤退を決定。動物たちはアドベンチャーワールドをはじめとした他の施設へ引き取られることとなった。



みさき公園閉園の瞬間 感謝の言葉を述べる園長

コロナ禍のため、閉園日に先立って企画していた感謝イベントの一部は中止となり、営業最終月となった3月は臨時休園と営業再開を繰り返した。休園のまま閉園することも心配されたが、最後の2日間は屋外施設のみでの営業を再開。シャイニースタジアムでは、事前抽選で入場者を200人に限定してイルカショーを開催したところ、スタジアムの外にまで別れを惜しむ人たちが多く押し寄せた。営業終了日には、職員が入場口の前で最後のあいさつを予定していたが、最後を見届けようとした来園者の密集を避けるべく、園長から簡単なあいさつをするにとどめることとなり、みさき公園はその歴史に幕を閉じた。

ブランド力の向上への取り組み

ブランドスローガン制定

‘なんかいいね’があふれてる

「南海グループ経営ビジョン2027」で掲げる「満足と感動の提供を通じて、選ばれる沿線、選ばれる企業グループとなる」ためには「ブランド力」の向上が求められた。そこで重要な役割を果たすのがブランドスローガンである。

新たなブランドスローガンを決めるため、ブランドコンセプトの「なごむ、ときめく喜びを結び、広げる」をもとに4つのブランドスローガン候補を考案。2019(平成31)年3月に南海グループの全従業員を対象に「ブランドスローガン総選挙」を行い、3,264人から回答を得た結果、「‘なんかいいね’があふれてる」が選ばれた。



「なんかいいね’があふれてる」
プロモーションポスター

スローガン制定後は、南海人一人ひとりがブランド力の向上に取り組む意義や必要性を理解し、「自分事」として捉えるため、「南海ブランドブック」を研修や職場で活用。また、社員ブランド意識定点調査(アンケート)の実施や、従業員のモチベーション向上と従業員同士のコミュニケーション促進を目的とする「'なんかいいいね'カード」に代表される、ブランド向上社内活動「なごみときめき活動」などに取り組んでいる。



「'なんかいいいね'カード」

公式ウェブサイトの全面リニューアル

公式ウェブサイトはステークホルダーの方々とより良いコミュニケーションの実現に必要な不可欠なメディアである。

2022(令和4)年8月に公式ウェブサイトを約10年ぶりに全面リニューアルした。AIを用いたFAQサイトとチャットボットを導入し、鉄道利用のお客さまがウェブ上でいつでも、すぐに疑問を解決できる環境を整えた。また、2023年9月1日にはブランドメッセージムービーを同サイトで公開した。

リニューアルにおいて「IR・サステナビリティ情報の拡充」をポイントの1つとしたことが評価につながり、日興アイ・アール株式会社「全上場企業ホームページ充実度ランキング」の総合部門において、2022年度から2年連続で「優秀サイト」に、2024年度には「最優秀サイト」に選ばれた。また、大和インベスター・リレーションズ株式会社「大和インターネットIR表彰2024」においても「優良賞」を受賞した。



公式ウェブサイトリニューアル

「共創136計画」の成果

「共創136計画」は、将来の成長の鍵となる先行投資を重点的に行う「成長の布石を打つための3年間」であった。なんばスカイオ開業、不動産賃貸物件の拡充、物流施設の高度化に加え、輸送力の増強を図りつつ、ストレスフリーな移動環境を整備。他者とのアライアンス強化や新規事業の拡充にも積極的に取り組んだ。

基本方針の5項目における具体的な取り組み実績は以下の通り。

(1)安全・安心で良質な交通サービスの提供

- ・車両更新(南海線24両、高野線30両、鋼索線ケーブルカー2両2編成)
- ・駅トイレの美装化(36駅)、ホームドアの整備(難波駅)
- ・自然災害に対する施設の安全性と運転保安度の着実な向上(橋梁異状検知装置の設置、高架柱・駅の耐震補強など)

(2)なんばのまちづくり

- ・南海ターミナルビル近接ゾーンの充実(なんばスカイオの開業、収益物件の取得など)
- ・「なんば～新今宮・新世界」南北軸の形成(難波中二丁目開発計画の推進、新今宮駅リニューアル計画の推進、「星野リゾートOMO7大阪新今宮」開発計画への参画・出資など)

(3)インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大

- ・訪日外国人受入環境の整備(海外旅行代理店向け企画乗車券のeチケット化の実施、電子決済サービスの導入など)
- ・沿線各所の特長を生かした観光振興(高野山観光魅力向上プロジェクト、加太さかな線プロジェクトの推進)
- ・雇用と産業の創出による沿線地域の魅力向上(加太リノベーションまちづくりプロジェクトの推進、沿線企業イノベーション支援策「アトツギソン」の開催)

(4)駅を拠点としたまちづくり

- ・駅の再整備による沿線の魅力向上(キーン和歌山の開業)

- ・泉北ニュータウンの再生・活性化(泉ヶ丘駅のリニューアル、泉ヶ丘駅前活性化計画の推進)

(5)不動産事業の拡充

- ・物流施設(北大阪流通センター)高度化の推進(1号棟開業、新A棟・E棟の建設)
- ・不動産賃貸物件の拡充(難波御堂筋センタービル、難波フロントビルなど)

その結果、2019(令和元)年度には連結営業利益が過去最高益を更新するなど、「共創136計画」の数値目標(営業利益370億円、有利子負債

残高/EBITDA倍率7.5倍以下)に対して、1年前倒しでの達成も視野に入る状況となったが、2020年初頭以降のコロナ禍の影響を大きく受け、2020年度は目標未達となった。

感染症や自然災害といった社会の不確実性が高まる中、「不動産回転型ビジネスへの進出やフィービジネスの推進」「インバウンドに過度に依存しない収益基盤の強化」「コロナ禍の影響により損なわれた財務基盤の立て直し」「アフターコロナ及び中長期的な人口動態を見据えた事業構造の構築」などが経営上の課題となった。



コロナ禍で閑散としている関西空港駅(左)と難波駅(右)

3. アフターコロナにおける基礎構築とサステナビリティ経営 2021

「2021年度経営計画」を発表

本来ならば3か年にわたる中期経営計画を策定・実行するところであったが、コロナ禍による財務基盤の悪化や、デジタル化の進展などの社会変化、行動変容による利用減少の継続により相当の収入減が見込まれたことから、単年度の「2021



「2021年度経営計画」を発表

年度経営計画」を策定し、2021(令和3)年4月に発表した。

この方針においては、短期施策としてはコスト削減を中心とした事業構造改革を推進するとともに、中長期施策としてはこの危機を変革の契機と捉え、ポストコロナ時代のサービス提供や地域共創型のまちづくり、デジタル化の推進など、成長に向けた布石を打つことで、サステナブル経営につながる「持続的な企業価値の向上」と「持続可能な社会の実現」の両立を目指した。

2021年度の数値目標(連結ベース)は以下の通り掲げた。

営業利益* 150億円

純有利子負債残高 4,560億円

※ 営業利益+受取配当金

サステナビリティ経営の推進

2021（令和3）年4月30日、持続可能な社会の実現に向けた当社グループの姿勢を社内外のステークホルダーにより一層明確に示すため、「サステナビリティ方針」を公表した。また、同方針に基づき、SDGsの視点を取り入れ、事業活動を通じて社会課題の解決に継続的に取り組むため、長期的に取り組むべき重点施策として7つの「サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）」を定めるとともに、「人口動態を転出超過から転入超過に逆転（2027年度）」などをKPIとして主な目標に掲げた。

さらに、取り組みにあたっては、サステナビリティ施策をグループ全社で横断的に推進する組織として「サステナビリティ推進委員会」を設置し、事業部門と連携しながら目標設定や進捗状況のモニタリング、達成度の評価を実施することとした。

2022年1月には、国内の鉄道会社としては初めての取り組みとして、企業活動が環境・社会・経済に及ぼすインパクト（ポジティブな影響とネガティブな影響）を包括的に分析・評価し、当該活動の継続的な支援を目的とした融資である「ポジティブ・インパクト・ファイナンス」に基づく融資契約を三井住友信託銀行株式会社との間で締結した。

また、2023年3月には、サステナブルな経営を進め、戦略投資を確実に実行するため、サステナビリティファイナンス・フレームワークを策定し、発行総額を100億円、発行年限を5年とする、サステナビリティボンドを発行した。

1. サステナビリティ方針

沿線エリアを中心に、地域住民・自治体・企業など、さまざまなステークホルダーと共創・協働し、企業理念の実践を通じて、「持続的な企業価値の向上」と「持続可能な社会の実現」の両立をめざします。

2. サステナブル重要テーマ（マテリアリティ）

- (1)安全・安心・満足のさらなる追求
- (2)賑わいと親しみのあるまちづくり

- (3)豊かな暮らしの実現
- (4)夢があふれる未来づくり
- (5)一人ひとりが幸せや充実・成長を実感できる環境づくり
- (6)地球環境保全への貢献
- (7)誠実で公正な企業基盤強化

※2025年4月見直し後の表現を記載

地球環境保全への貢献に向けた取り組み

当社は以前から「環境重視」をグループ経営方針の1つに掲げており、大阪府泉南郡岬町淡輪の当社所有地で「南海淡輪発電所」として2016（平成28）年10月14日から太陽光発電を開始するなど、環境にやさしい再生可能エネルギーの普及・拡大を進めていた。

2021（令和3）年6月1日からは鋼索線（ケーブルカー）、2024年4月1日からは特急ラポート全6編成で、関西電力株式会社の「再エネECOプラン」を適用することで、実質的に再生可能エネルギー100%での運行を実現した。

同年11月には、なんばパークスおよびなんばスカイオにおいて、当社グループとして初めて商業施設やオフィスのテナント分を含む施設の全使用電力を再生可能エネルギーに切り替え、カーボンフリー化を実現。導入する再生可能エネルギーは、当社所有地で開発を進めた和歌山県橋本市の南海小峰台太陽光発電所からの自己託送（当社グループとして初めての取り組み）による年間発電量約600万kWhの電力と、非化石証書（トラッキング付き）を活用した電力を併用した。



南海小峰台太陽光発電所

統合報告書の発行

2021（令和3）年9月、ステークホルダーに当社グループの持続的な成長や価値創造の道筋をより効果的に発信すべく、これまでのCSR報告書などに代えて、財務情報に加えてESGなどの非財務情報を盛り込んだ「南海グループ統合報告書2021」を発行した。当社の統合報告書は社外から高い評価を受けており、2023年2月には、年金積立金管理運用独立行政法人（GPIF）の国内株式運用を委託している機関が選ぶ「改善度の高い統合報告書」に選定されたほか、日本経済新聞社主催「日経統合報告書アワード」では2022年・2023年と2年連続で「優秀賞」を獲得した。



南海グループ統合報告書2022

監査等委員会設置会社への移行

コーポレート・ガバナンスの強化・充実は、持続的な成長と中長期的な企業価値の向上のためには必要不可欠な取り組みである。

当社は、2021（令和3）年6月25日開催の第104期定時株主総会において、必要な定款変更などが承認され、「監査等委員会設置会社」に移行した。

これにより、監査を担う役員（社外役員を含む）に取締役会における議決権を付与し、取締役会の監督機能の強化および経営の透明性向上とともに、取締役会の業務執行決定権限の一部を取締役に委任し、業務執行の機動性のさらなる向上を図っている。

「2021年度経営計画」の成果

2021（令和3）年度は、組織のスリム化や外注費の削減などの事業構造改革により、27億円の恒常的な費用削減を実現させたが、当初想定していた以上にコロナ禍の影響を受け、数値目標について、純有利子負債残高は4,460億円（目標：4,560億円）となり達成したものの、営業利益は未達の121億9,000万円（目標：150億円）となった。

4. 中長期的な企業像と成長戦略の策定 2022—2024

“2050年の企業像”を発表

コロナ禍を通じて、世の中の変化は激しく、かつ突然起こり得ることを強く認識することとなった。これからの当社グループの経営を考えるにあたり「バックキャストによる戦略構築」によって未来を見据えるとともに、激しい変化の中での「判断の拠りどころ」をつくるため、「どのような企業になりたいか」「社会から必要とされ続けるにはどのような企業であるべきか」を中長期的な視点で描いた「南海が描く“2050年の企業像”」を2022（令和4）年に策定した。策定当時に入社した従業員が当社グループの経営を担っ

ているであろう30年後を見据えたものとするため、策定の過程で若手従業員の座談会を実施するなど幅広い層の従業員から意見を収集した結果、「沿線への誇りを礎に、関西にダイバーシティを築く事業家集団」を当社グループの未来の姿として掲げることとした。この企業像には、新たな事業に挑戦し続け、やりきる企業でありたいという想いを込めており、そのために「地域共生・共創、多様な暮らし方」「モビリティ」「多様性・グローバル」「南海らしさ」という4つのポリシーを提示した。ダイバーシティは、「多様性」に代表される“Diversity”と「多様性あふれる街」を意味する“Diverse City”＝“DiverCity”（造語）の2つの想いを表現したものである。

中期経営計画「共創140計画」を発表

「南海が描く“2050年の企業像”」の実現と「南海グループ経営ビジョン2027」の達成に向けて、2022（令和4）年度からの3年間を、コロナ禍を経て「再構築」と「成長への基礎構築」を行う期間として位置付け、中期経営計画「共創140計画」を策定した。サステナブルな経営を進めるべく、戦略投資を確実に実行するとともに、2050年へのさらなる成長に向けて、新たな事業の芽の育成にも投資を振り向けていくこととした。また、「ステークホルダーと共に新たな価値を創っていく」という「共創」の精神は前回の中期経営計画から不変であるとして、同じく「共創」と命名した。

事業戦略は、下記の3つである。

(1) 公共交通事業のサステナブルな経営

- ・安全対策・災害対策の計画的な推進
- ・デジタルテクノロジー活用：新しい技術・枠組みの構築と予防保全の充実
- ・収益力の強化、ブランド・サービスの向上
- ・新たなサービス — 総合モビリティ事業への進化

(2) 選ばれる沿線づくりと不動産事業深化・拡大

- ・地域共創型まちづくり
- ・“グレーターなんば”構想の加速 — “アジアのなんば”へ
- ・泉北ニュータウンのサステナブルなまちづくり
- ・物流施設の高度化
- ・私募リート設立

(3) 未来探索

- ・DX戦略 — デジタル顧客接点の構築と新価値創造
- ・新規事業への取り組み加速
- ・外国人との共生
- ・ツーリズム関連事業の強化
- ・ニューノーマルでの新たなサービス提供

「共創140計画」では、事業戦略を確実に実行するためには、人事戦略と財務戦略と事業戦略の連動が必要不可欠であることを明確化し、その強化に努めることとした。人事戦略においては、生

産性向上と人財の確保・育成を図り、多様な活躍の場の提供を通じて新たな“人財ポートフォリオ”の構築を目指していくこととし、財務戦略においては、財務健全性の維持を大前提に、必要な投資をタイムリーに実行していくため、私募リートの設立をはじめ多様な資金調達を実施することとした。

計画の最終年度にあたる2024年度の数値目標（連結ベース）は以下の通りとした。

営業利益^{※1} 280億円

純有利子負債残高/EBITDA^{※2}倍率 7.5倍以下

※1 営業利益+受取配当金

※2 営業利益+受取配当金+減価償却費



「共創140計画」を発表

遠北会長と岡嶋社長の就任

2023（令和5）年4月1日付で、遠北光彦社長が代表取締役会長兼CEOに、岡嶋信行上席執行役員が社長兼COO（同年6月20日に代表取締役）にそれぞれ就任した。

岡嶋上席執行役員は、鉄道事業に関する豊富な知見とともに、熊野交通株式会社の社長などの経験を通じて培った経営者としての実績とリーダーとしての求心力を有していることから社長に選任された。就任の記者会見で、今後の成長の鍵となるキーワードは「人」として、交通



岡嶋信行上席執行役員が社長兼COOに就任

業と不動産の2本柱を深化・拡大させていくには、デジタルトランスフォーメーション(DX)をグループ全体で推し進めていく必要があると強調。また、特にグループの根幹である鉄道・バスといった運輸セグメントにおいては、安全確保を前提として、既存のオペレーションの仕方を大胆に変えていくなどの必要に迫られている、と述べている。さらに交通と不動産に続く「第3の事業」として、eスポーツなどの新たな事業に続き、事業エリアの特色を生かした新しい分野の取り組みを模索していきたいと抱負を述べた。

戦略的子会社化と経営統合による 沿線価値の向上

通天閣観光の子会社化

「南海グループ経営ビジョン2027」の策定以後、当社は沿線価値向上に総力を挙げて取り組んできた。特にエリアマネジメントの分野では「グレーターなんば」の創造を掲げて様々な施策を進める中で、国籍や世代を超えた様々な要素が交ざり合う新世界エリアは、ダイバーシティの構築を志向する当社グループにとって、なんばに続く第2の玄関口にふさわしいエリアとして注目していた。

こうした背景のもと、大阪のシンボルである「通天閣」を運営する通天閣観光株式会社とともに、なんば・新世界・新今宮といった共通の事業エリアを成長させるべく、より強固な関係性を築いていくため、2024(令和6)年12月27日、同社を子会社化した。それに先立つ12月4日には、通天閣正面玄関前で「通天閣 南海グループ加入記念セレモニー ～なんかいいい通天閣～」を実施。両



通天閣グループ化

者の社長が将来に向けた抱負を語るなどして、大きな社会的注目を集めた。

明光バスの子会社化

「共創140計画」では「ツーリズム関連事業の強化」を掲げ、観光関連の経営資源を有する和歌山エリアにおいて滞在・周遊型ツーリズムの促進を目指す「和歌山エリア戦略」を策定していた。

明光バス株式会社が事業を営む和歌山県田辺市・白浜町および上富田町は、熊野古道や南紀白浜温泉など豊富な資源を有する県内最大の観光地である。同戦略に掲げる、公共交通による県内の移動環境や観光・滞在拠点の再整備を通じた地域振興、インバウンドビジネスの取り込みに欠かせないと考え、2024年10月1日、明光バスを子会社化した。当社はかつて田辺・白浜エリアでホテル・旅館業やバス事業を展開していたが、2000年代初頭の不況期に撤退した経緯があり、今回の取り組みは同地域への再進出の契機となった。



明光バス

泉北高速鉄道との経営統合

2022年4月1日、泉北高速鉄道とのさらなるシナジーの発揮を目的に、同社を完全子会社化した。さらに、両社が鉄道・不動産賃貸という同種の事業を展開していることから、経営資源を最大限に活用し、持続可能な鉄道運営体制と物流施



泉北高速鉄道との経営統合を伝えるポスター

設の高度化を図ることを目的として、2023年12月の取締役会において、泉北高速鉄道との経営統合に基本合意することを決議。当社を吸収合併存続会社、泉北高速鉄道を吸収合併消滅会社とする吸収合併方式を前提に検討することで合意した。その後、約1年3か月をかけて両者間で各種課題について協議を行い、2025年4月1日に経営統合を実現した。

これにより「泉北高速鉄道線」は「泉北線」となり、また同日に、南海・泉北相互間の運賃について、南海電鉄の運賃表を適用することで初乗り運賃の二度払いを解消。普通運賃(大人)で最大150円、通勤定期運賃(大人1か月)で最大12,470円、通学定期運賃(大人1か月)で最大5,640円の値下げを行った。

140年の伝統を受け継ぎ、 新たな出発へ向けて新制服を発表

2025(令和7)年12月27日に創業140周年を迎えるにあたり、当社グループは、地域の皆さまやお客さま、関係先の皆さまへの感謝と、140年

の伝統を継承しながら未来に向けて新たな挑戦を続けるという宣言を込め、140周年記念ロゴとコンセプト「Legacy into the Future」を制定。ロゴデザインは、沿線出身で当社に深い愛着を持ち、世界的デザイナーで大阪・関西万博のシニアアドバイザーも務めるコシノジュンコ氏に依頼した。



南海140周年記念ロゴ

創業140周年を迎える2025年は、泉北高速鉄道の統合や大阪・関西万博の開催など、当社にとっても関西にとっても節目となる年である。改めて従業員の団結を強め、万博を契機に関西を訪れるお客さまへ最高のホスピタリティを提供するため、制服のリニューアルを決定した。

「ユニフォームは、信頼と誇りを纏うもの。」 コシノジュンコ先生からのメッセージ

私は岸和田出身で、子どものころから電車といえば南海でした。岸和田高等学校時代、みんなが南海電車で登校してくるのが羨ましかったです。「南海」といえば母が南海ホークスのファンで、だんじり祭を観に選手が家に来たこともあり、大変喜んでいた記憶があります。そんな思い出深い南海電鉄の創業140周年という節目に、新ユニフォームをデザインするという形で関わられたことは、本当に光栄です。

今回の新ユニフォームでは、「対極の美」をテーマに、光と影、東洋と西洋、グローバルとローカルといった対極の多様性を表現しました。また、安心・安全は鉄道会社にとって一番のポイント。奇抜さよりも、信頼感と誇り



を大切にし、着ることで仕事の重みや責任を感じ、チームの一体感が生まれるようなデザインを目指しました。

難波は、私にとって憧れの場所。関西国際空港と直結しており、国際的なまちとして多様な価値観や変化を受け入れてますます発展していくことでしょう。新ユニフォームがその未来を支えていく、こんなに嬉しいことはありません。

制服デザインもロゴと同じくコシノ氏に依頼し、そのコンセプトは「“UNITY”（結ぶ力・団結)」。ジェンダーレスで男女の区別のないデザインを採用し、従業員の意見も取り入れながら、快適で動きやすく、手入れしやすい仕様や素材で製作された。2025年4月1日に、運輸部門において32年ぶりとなるリニューアルとなった。技術部門の制服は、同年9月にリニューアルした。



制服デザインをリニューアル

鉄道事業の分社化と まちづくり会社への変革

2023（令和5）年2月28日、「セグメント経営への移行」と「権限の委譲」を図るため、既存のコーポレート部門の再編に加えて、公共交通グループとまちづくりグループを新設し、業務組織を改正した。また、時代の変化に即応できるスピード感のある意思決定と、次世代の経営を担う人財育成につなげるため、各グループ長に業務執行に関する意思決定権限の委譲を進めた。

こうして各グループのもとに、グループ会社を含めた事業運営を集約し、セグメント経営に向けた体制を整備するとともに、不動産事業における私募リートの設立といった不動産回転型ビジネスへの進出など、それぞれの特性に応じた戦略を本格化させた。このような状況下で、当社が描く未来像に向かうには、事業戦略をよりスピード感を持って推進していくことが不可欠であり、鉄道事業と不動産・まちづくり事業それぞれの事業特性に応じた実行体制を持つ強靱な組織に改革していくことが必要と判断し、2024年10月30日に鉄道事業の分社化を発表した。

2025年3月3日付で南海電気鉄道分割準備株式会社（以下、準備会社）を設立し、2025年3月

31日開催の取締役会において、2026年4月1日を効力発生日として、会社分割により鉄道事業を準備会社へ承継させることを決議し、準備会社との間で吸収分割契約を締結、2025年6月開催の定時株主総会で同契約は承認された。

この分社化によって、準備会社が当社から鉄道事業を引き継ぎ、当社は不動産事業と未来探索を通じてグループ全体の事業成長を牽引するとともに「まちづくり司令塔機能」「グループコーポレート機能」を担う事業持株会社となる。

新商号発表

2025年3月31日開催の取締役会においては、会社分割に伴い、2026年4月1日付で当社は「株式会社NANKAI」に商号を変更することをあわせて決議し、2025年6月の定時株主総会で承認された。

当社グループの使命は、沿線地域の価値を高め、その暮らしに継続的に貢献していくことである。これまで地域とともに築いてきた「南海」という名は、沿線地域に根差した誇りそのものである。インバウンド需要や、ダイバーシティといった沿線の個性をさらに磨き上げ、地域と当社グループの存在感を一層高めていくという強い思いを込めて、新商号にはアルファベット表記「NANKAI」を採用した。

また、準備会社の商号には、「現存する最古の私鉄」として当社が積み重ねてきた歴史と誇りを鉄道事業とともに引き継ぐという思いを込めて、「南海電気鉄道株式会社」の商号を承継することとした。



「株式会社NANKAI」の新商号を発表

「共創140計画」の成果

「共創140計画」の3年間では、セグメント経営への移行、泉北高速鉄道との経営統合の推進、鉄

道事業分社化の決定など、将来に向けたガバナンス改革を積極的に実行した。公共交通・まちづくりの分野では、戦略打ち手を概ね計画通りに遂行し、需要回復を着実に捉え、収益基盤をコロナ禍前の水準まで再構築した。これらにより、数値目標を1年前倒しで超過達成した。

事業戦略の3項目における具体的な取り組み実績は以下の通り。

(1)公共交通事業のサステナブルな経営

- ・運賃改定による投資原資確保、連続立体交差事業の推進
- ・泉北高速鉄道との経営統合・鉄道事業分社化の決定、ワンマン運転拡充
- ・自動運転実証試験
- ・タッチ決済導入、空港線ダイヤ改正、オンデマンドバス実証実験

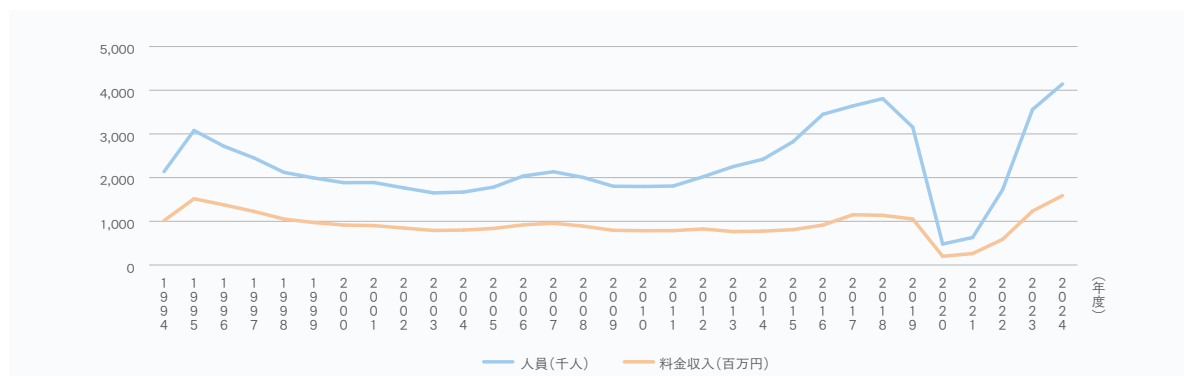
- (2)選ばれる沿線づくりと不動産事業深化・拡大
 - ・なんば広場整備、なんばパークス サウス開業、通天閣観光連結子会社化
 - ・回転型ビジネス本格展開（私募リート設立）、物流施設の高度化
 - ・泉北ニュータウンスマートシティ戦略推進

(3)未来探索

- eスポーツ事業本格参入、海外人財紹介事業推進、ツーリズム戦略策定

一方、収益不動産の取得が想定通り進捗しなかったことや、建築資材価格の高騰による工事計画の見直しなどが影響し、成長投資は計画未達に終わったことなどの課題を残した。

こうした取り組みの結果、2024（令和6）年度の営業収益は2,607億円、営業利益は346億円（受取配当金を含まない）、純有利子負債残高／EBITDA倍率（営業利益＋受取配当金＋減価償却費）は5.8倍となった。



特急ラピート利用状況の推移

※料金収入は税別

5. 新たな南海グループへの生まれ変わりに向けて 2025—2027

「NANKAI グループ中期経営計画 2025-2027」を発表

2025（令和7）年から2027年にわたる3年間は、「共創136計画」から「共創140計画」を経て、「南海グループ経営ビジョン2027」の締めくくりとなる3年間である。また、訪日外国人の増加に加えて、2025年には大阪・関西万博が開催、関

西国際空港の機能拡張が実施され、今後も2030年秋ごろには大阪IR（統合型リゾート）の開業、2031年にはなにわ筋線の開業が予定されているなど、関西の経済は大きく成長する機会に恵まれている。

このような環境の中で、2025年からの3年間で、将来にわたって社会的使命を果たし続けるため、従来のあり方から脱却し、新たな南海グループへの生まれ変わりを図る期間と位置付け、

「NANKAI グループ中期経営計画 2025-2027」を策定し、2025年3月31日に発表した。

関西経済の成長への期待がある一方、人口減少のスピードが顕著であるといった事業エリアの厳しい将来を見据え、コロナ禍で傷んだ財務状況が改善した今だからこそ、積極的な攻めの一手を打つべきと判断。基本方針を、「社会的使命を今後も果たし続けるため、利益を維持しながら、企業価値の大きな向上に向けてコア事業（不動産事業、公共交通事業）の強化（集中投資）を最優先」としたうえで、最優先事項である「重点戦略」と、当社が社会的使命を果たし続けるために普遍的に実行していく「基盤戦略」を設定。3か年の投資総額は過去最大の3,600億円を計画している。

「飛躍的な不動産事業の拡大」「未来を拓く公共交通事業への変革」の2点を重点戦略に掲げ、当社グループにおけるコア事業を改めて明確化した。不動産事業は、M&Aなどの手法を選択肢に加え、大家業から総合不動産事業への脱却を図ることとしており、まちづくり会社への移行を見据え大きな変化を図っていく。公共交通事業は、事業の将来的な存続は現状の延長線上では困難であるという危機感のもと、未来のために必要な投資を集中的に実行することで、事業の存続と成長に挑戦していくこととした。



「NANKAI グループ中期経営計画 2025-2027」発表

基盤戦略としては、新事業のスケールアップ実現と未来探索の継続、「選ばれ続ける沿線づくり」の具現化、コーポレート戦略(人財戦略、DX戦略、財務戦略)と事業戦略との連動強化を掲げた。

最終年度にあたる2027年度の数値目標は以下の通りとした。

営業利益(受取配当金を含む) 360億円以上
純有利子負債残高/ EBITDA^{*}倍率 7倍台

ROE 7%程度

^{*}営業利益+減価償却費+のれん償却費

社会的使命・行動指針を策定

現行の企業理念やグループ経営方針、南海人五則などの理念類を整理するため、2024年1月に立ち上げた「南海グループ新指針プロジェクト」(通称「シンシンプロジェクト」)により検討を進めた。南海グループ全体の従業員が共感できるものにするため、様々な立場のグループ従業員へのアンケートやヒアリングも実施。これらの結果を踏まえ、「しあわせな暮らし」を軸とした社会的使命、行動指針を策定、2025年10月1日に社内公表した。また、鉄道事業を分社化し、鉄道新会社におけるMVV(ミッション・ビジョン・バリュー)もあわせて、新たな南海グループに生まれ変わる2026年4月から施行する。

【社会的使命】

私たちは、地域を起点に人々と向き合い、
「しあわせな暮らし」を育み、広げ、
未来へとつなげます。

【行動指針】

あたたかさ

人の心に寄り添い、思いやりある行動をしよう

誠実さ

地域や社会の信頼に応えるために、
真摯に取り組もう

使命感

自らの役割を全うし、胸を張れる仕事をしよう

進取の精神

時代の先を見つめ、人の期待をとらえ、
より良くすることに挑戦しよう

共創

垣根を越えて力を活かしあい、
みんなで実現しよう

6. 「人への投資」と南海版イノベーションの実践促進

グループ人財戦略の策定

“2050年の企業像”で掲げる「沿線への誇りを礎に、関西にダイバーシティを築く事業家集団」の実現、持続的な企業価値の向上と社会への新たな価値提供のためには、人財こそが最も重要な経営資源である。

人的資本経営の取り組みをさらに加速させるため、当社グループでは2024(令和6)年に「南海グループ人財戦略」を策定した。

人財戦略に基づく人事施策、つまり「人への投資」を行った結果目指すのは、従業員一人ひとりが幸せや充実・成長を実感できる環境をつくることである。そして、多様な人財がいきいきと働ける環境を実現することで、社会や顧客の真のニーズを捉えて具現化する「南海版イノベーション」の実現につなげていく。これは、個々の業務において大小を問わず社会や顧客の望みに応え、その成果が事業創造、既存事業のバリューアップ、業務改革へと波及することを意味する。その実現には、社会や顧客が本当に望んでいるものを正しく捉え、目の前の業務の中で実践的に挑戦する姿勢が求められる。

様々な専門性向上への取り組み (キャリアコース制の導入)

当社グループでは、経営的視点・スキルを持つ人財(経営人財)と、各事業に精通した専門性の高い人財(専門人財)の双方の確保と育成に取り組んでいる。さらに社内での専門人財の育成強化を



服装の柔軟化

狙いの1つとして、2023年度から「キャリアコース制」を導入した。一般従業員を「マネジメントコース」「エキスパートコース」「鉄道プロフェッショナルコース」の3コース制とし、各コースに応じた配置・育成方針に則って人財育成を推進している。

本社部門の働き方の柔軟化

従業員が働きやすい環境を整備し、働き方改革による生産性向上を推進するために、従業員が働く時間と場所を選べるよう、2019年度からスライドワーク制度(始業時刻を選択できる制度)と半日年休制度を、2022年度から在宅勤務制度を導入した。

さらに、新しいことに挑戦する風土づくりや働きやすい環境づくりを狙いとして、2023年5月に本社部門でビジネススタイルの服装(スーツ・ネクタイなど)だけでなく、自由度の高い服装での勤務を可能とする「服装の柔軟化」の正式運用を開始した。一方、2020年6月から本社の各部門において順次導入を進めてきた「フリースタイル」について、部門の垣根を越えて共創を加速させるため、2023年7月、「つながり」「コミュニケーション」「多様な働き方」をキーワードとして、本社事務所の一部フロアを大幅リニューアル。同年10月には、社員食堂のリニューアルによるミーティングスペースの拡充も進めた。

健康経営の推進と育児介護支援

すべての人財が心身ともに健康でいられるよう、2022年6月に「健康宣言」を制定し、同時に健康経営の取り組みについて全社的かつ横断的に連携を図る健康経営推進委員会を発足した。2025年には、「健康経営優良法人2025(大規模法人部門)」に認定された。

また、「育児・介護などを行う人財に、業界最高水準の働きやすい環境を提供すること」を中期的に目指す姿とし、2019年度から現業部門の育児短時間勤務を拡充、2023年度に、ベビーサポート休暇(男女問わず産後期間に取得できる最大10

日の有給休暇)を導入した。

これらの取り組みにより、女性従業員の育児
休職取得率および休職後の復職率は10年連続

100%、2024年度の男性従業員の育児休業など
育児目的休暇取得率は97.7%と高い水準となっ
ている。

7. DXの取り組み

DXによる業務効率化

コロナ禍の影響により全社でリモートワーク
への対応が急務となり、全社的なDXが一気に前
進した。2020(令和2)年6月には、電子稟議シ
ステムを導入し、その後もWeb会議やチャット
ツール、クラウドストレージの導入が進んだ。こ
れにより、部門や拠点を越えた情報共有がスム
ーズになり、意思決定のスピードも飛躍的に向上
した。

2021年4月には、社内申請業務のさらなる電
子化が進められ、経費精算や人事給与を除く各部
門の申請業務がクラウド上で完結する仕組みが
導入された。これにより、約1,000人規模の従業
員が利用する申請業務において、紙書類や押印が
不要になり、業務負荷の軽減と処理スピードの向
上が実現した。

minapitaを活用したデジタル顧客接点 の構築と新価値創造に向けて

2017(平成29)年4月1日、クレジットカード「ミ
ナピタカード」と「パークス・シティカード」など
のポイントサービスを統合し、南海グループ共通
の「minapita(ミナピタ)ポイントサービス」を開
始した。これにより、1ポイント=1円として、「な
んばパークス」「なんばCITY」および難波駅の駅
ナカ店舗などでのポイント払いが可能になるほ
か、minapitaギフト券やグループ会社商品、沿

線特産品への交換などポイントの多彩な使い道
を選ぶことが可能になった。

2022(令和4)年5月9日、なんばエリアの
4つの商業施設における共通アプリ「NAMBA
MARUTTO(なんばまるっと)」をリリースし、
minapitaポイントサービスのデジタル会員証機
能を盛り込み、カードレス化を推進するとともに
デジタル顧客接点の強化を図った。

2023年11月1日には、minapitaポイントの
魅力向上と、なんばのみならず当社沿線へのポ
イントサービス浸透および加盟店拡大を目的に、同
サービスをリニューアルして「施設・エリア限定
ポイント」を新設した。本ポイントでは、従来の
ポイントサービスに加え、地理的制限を設けた7
種類のポイントを運用し、当社沿線施設に特化
したキャンペーンを実施することが可能となっ
た。なお、地理的制限を設けた限定ポイントも運
用する点で、鉄道会社初(当社調べ)となるもの
であった。

こうしたデジタル顧客接点のさらなる構築を
進め、鉄道・不動産・流通などあらゆる分野で得
られるデータを横断的に活用し、minapitaを基
盤とした顧客起点の新たな価値創造に取り組ん
でいく。



minapitaポイントロゴ



施設・エリア限定ポイント

南海アプリ配信開始

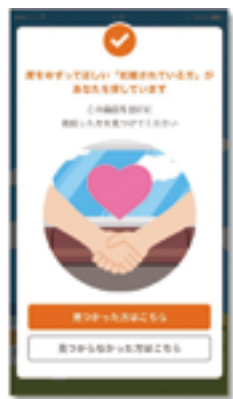
2019（令和元）年12月、当社は列車の運行情報などを発信するスマートフォン向けアプリの配信を開始した。

2020年3月には、難波駅およびなんばCITY内の一部個室トイレの空き状況を確認できる「トイレ空き状況確認」機能と、電車内で円滑なコミュニケーションを支援する「席ゆずりあいアシスト」機能を新たに追加した。これらは、2018（平成30）年11月から約1年4か月にわたり、社内横断プロジェクトチーム（14名）が検討を重ねて実現したものであった。

また、2021年11月1日には、列車走行位置情報サービスに関して在阪鉄道事業者5社による連携を開始し、広域での情報提供が可能となった。



「トイレ空き状況確認」画面



「席ゆずりあいアシスト」画面

自動運転による社会課題への対応

近年、生産年齢人口減少による労働力不足が社会課題となっており、その対応策として鉄道の自動運転化が進められている。当社でも乗務員の確保が難しくなる中、既存設備を活用して導入することが可能であり、運転士以外の係員が先頭車両に乗務するGOA2.5自動運転の実現を目指し、2022（令和4）年7月から株式会社京三製作所と自動運転実証試験の準備を進めた。

2023年8月29日から和歌山港線における自動運転実証試験を開始し、安全性や安定性、異常時の取り扱いなどの試験結果を踏まえて、2025年3月に有識者からなるGOA2.5自動運転検討委員会による安全性などの評価を受けたことから、

2027年度に高師浜線においてGOA2.5自動運転を開始することとした。



自動運転走行試験を報道公開

ドローン活用による鉄道設備点検の高度化

自動運転化に加え、ドローンを活用した鉄道設備点検の効率化・高度化として、橋りょうや駅舎、電柱などの高所といった、人が近づきにくい場所の点検を安全かつ効率的に行う取り組みを進めている。操縦者の養成や社内体制の整備を進め、2025（令和7）年4月時点で操縦資格保有者は60名を超え、8機のドローンを沿線事務所に配備している。

加えて、2018（平成30）年の台風21号では高野線山間部で倒木や土砂崩壊が広域にわたり発生し、線路や道路も通行できず、被害状況の把握に時間がかかったが、このような災害時に迅速に状況を把握するため、ドローンの遠隔操作による自動巡回の実現にも取り組んでいる。



ドローンを活用した点検

鉄道事業における事故・自然災害の振り返り

この10年には、反省すべき事故や、記録にとどめておくべき自然災害がありました。出来事を真摯に受け止め、今後に生かすべく、ここで振り返ります。

2017.10

台風21号(2017年)による被害

2017(平成29)年10月、超大型で非常に勢力の強い台風21号は、全国的に暴風・大雨をもたらし、当社沿線エリアにも大きな爪痕を残した。

男里川橋梁における線路故障

2017年10月22日、南海本線と歌山市駅行き普通列車において運転士が、男里川橋梁を通過中に、線路が曲がり沈み込んでいることを約50m手前で確認。直ちに停止処置をとり、列車は約270m行き過ぎて停止した。その後、乗客約250人を尾崎駅まで誘導し、当該列車を同駅に収容。乗客のうち5人から負傷の申告を受ける事態となった。

発生の翌23日からは樽井駅、尾崎駅それぞれでの折り返し運転を余儀なくされたが、10月25日に運輸安全委員会の現地調査を受けた後、26日に上り線の健全性を確認。全橋脚に傾斜計の設置を進めるとともに、河川の流れを変える工事に加えて仮洗掘対策工事を実施し、11月1日に上り線を使用して単線での運転を再開した。11日には信号を自動化し、列車を増発。20日に近畿運輸局に列車脱線事故として報告し、21日に仮復旧が完了したため、23日から上下線で運転を再開した。鉄筋コンクリート製の杭基礎が完成して完全復旧したのは2018年5月10日であった。安全対策として、橋梁の変状をリアルタイムに検知し、運



線路故障発生当時の男里川橋梁

転士に停止を指示するシステムの必要性が明らかとなったことから、「橋梁異状検知システム」の開発と実証試験を行い、再発防止に向けての設置を進めた。

高野線上古沢駅構内における線路支障
2017年10月23日、安全確認のた

2017

2018

2019

2019.5

モーターカー踏切事故

2019(令和元)年5月23日午前1時45分頃、沢ノ町駅～我孫子前駅間の下り線を走行中の軌道作業車(以下、モーターカー)が沢ノ町4号踏切を通過する際に遮断桿が上昇し、踏切道内に進入したタクシーと当該モーターカーが衝突する事故が発生。タクシーは大破し、負傷した運転手が病院に救急搬送された。

当該モーターカーが採用していた

「回路式軌道短絡装置」に、油、ほこりなどが付着していたため、踏切の軌道回路の短絡不良が発生し、車両の在線がないと判断されて遮断桿が上昇したものである。

モーターカーが在線し、通過中にもかかわらず遮断桿が上昇するという事象の発生を受けて、再発防止のため、当社はモーターカー全17台中、回路式軌道短絡装置を搭載していた5台を車軸式に変更したほか、軌道短絡装置の点検を強化するなどの対策を講じた。

2019.8

特急「ラピート」の台車亀裂

2019(令和元)年8月23日、走行中の特急「ラピート」の車両連結部渡り板部分で金属が擦れるような音が発生。検車係員が同乗して確認したものの異状は認められなかった。営業運転終了後、当該編成の全般的な点検を行ったところ、台車の主電動機受座に複数の亀裂を発見したため、24日に近畿運輸局に報告。27日には運輸安全委員会が重大インシデントとして現地調査に入った。列車の台車亀裂に対するマ

2018.9

台風21号(2018年)による被害

2018(平成30)年8月に発生した台風21号は、非常に強い勢力を持ち、関空島(関西国際空港)では観測史上第1位となる最大瞬間風速58.1m/sを観測するなど、記録的な暴風・高潮・大雨が発生。交通やライフラインに甚大な被害をもたらした。

関空連絡橋にタンカーが衝突

2018年9月4日、走錯した油タンカーが関西国際空港連絡橋に衝突。2本の橋桁が著しく損傷し、これにより当社の列車もりんくうタウン駅と関西空港駅間で運休を余儀なくされ、道路部分の復旧の後、バスでの代替輸送が実施された。壊れた橋桁は国内最大級の起重機船で撤去されて修復が進められるとともに、18日には2週間ぶりに列車の運行を再開した。

尾崎駅駅舎が全焼

同じく2018年9月4日午後、南海

本線尾崎駅で駅員が執務室内の券売機や配電盤からの出火を発見。消火器で消し止めたが、再び配電盤から激しく出火した。原因については、台風に伴う飛来物によって電線が鉄柱とショートし、大電流が駅舎内の配電盤に流れたため火災に至ったとみられている。消防が出動し鎮火したものの、2階の駅舎部分が全焼した。5日からは同駅での旅客扱いをせずに列車の運転を再開。その後、11日には1・4番線の副本線を休止して仮設の通路・改札口により駅の営業を再開した。2019年3月23日には新駅舎の供用を開始。休止していた1・4番線については、仮設の通路・改札口・トイレの撤去後、4月6日に使用を再開した。



鎮火後の尾崎駅駅舎

め巡回中の保線係員が高野線上古沢駅構内で線路を支える地盤(路盤)の沈下を発見。和歌山県と協働して行った調査の結果、幅約60m、斜距離約100m、深さ最大23mにわたる地すべりと判明した。これにより、高野下駅～極楽橋駅間では運休し、バス・タクシーによる代行輸送を実施。のり面に2列のアンカー工を施工して地すべりを安定させたほか、列車行き違い機能を下古沢駅に移設するための工事を行い、2018年3月31日に運転を再開した。

鉄道営業本部では2018年度を「安全元年」として、それまで単年度の取り組みであった安全重点施策を2018～2020年の中期計画として作成。目標や達成基準の数値化、定量化も進めた。

スコミの反響は大きく、新聞やテレビ、ニュースサイトなどで連日にわたって報道されることとなった。

目視や磁粉探傷検査による台車の緊急点検を実施したところ、他編成にも亀裂が確認されたため、再発防止策として、2020年に台車枠検査マニュアルを改訂し、亀裂が発生した箇所を重点検査箇所に追加するとともに、「ラピート」の重要部検査の内容も見直した。抜本的な対策として、より安全性の高い台車への置き換えを進め、2021年度中に完了している。

2024.2

西天下茶屋1号踏切道での遮断桿上昇

2024(令和6)年2月6日午前6時26分頃、岸里玉出駅～西天下茶屋駅間で汐見橋駅方面(上り)に向かって走行中の列車が、西天下茶屋1号踏切道の約30m手前で遮断桿の上昇を認めた。直ちに非常制動を実施したものの、遮断桿が上昇した状態で列車が踏切を通過し、進行方向左側から踏切内に進入した自動車と列車先頭車側面が接触した。

事故の原因は、前夜(2月5日)に千本通架道橋で行われた工事において、

橋桁とまくらぎを固定するボルトがレール継ぎ目を接続している線と接触し、上下線のレール間で電気が導通したことによる。これにより、下り線の信号が上り線で誤って受信され、列車在線中にもかかわらず踏切警報が停止し、遮断桿が上昇した。

事故を受けて、2月9日までに類似する全2,252か所の緊急点検を実施し、15か所に対してゴム管、絶縁材の挿入などの対策を完了。さらに、電気導通の可能性のある橋梁に対する絶縁対策工事を計画的に進めるとともに、施工標準の見直しおよび施設の点検体制の強化を図った。

2024

第2章

各部門の最近10年 2015-2025

I 公共交通

公共交通企業として安全対策を強化しつつ、サービスの質的向上にも注力。訪日外国人急増に対応し、多言語案内や駅改札でのタッチ決済・デジタルきっぷを導入。海外鉄道事業者との連携も進め、地域との共創による観光振興と国際的な旅客誘致を通じて、沿線の魅力を拡大した。

安全

安全推進部新設

鉄道事業をはじめとする公共交通サービスを中核としてきた当社グループにとって、「安全・安心」は最大の社会的責任である。2017（平成29）年6月、グループ経営方針に掲げる「安全・安心の徹底」をより一層強化するため、鉄道営業本部に専任組織として安全推進部を新設。安全管理体制の適正な運用や改善を統括する組織として、関係部署と連携しながら輸送の安全性・安定度向上に必要な施策を横断的に推進するものとした。

ホームドアの設置

難波駅でのホームドア設置・運用

2019（平成31）年3月16日、プラットフォーム

のさらなる安全性向上のため、難波駅1番線乗車ホーム（高野線）においてホームドアの運用を開始した。ドア部が二重引き戸構造となる「大開口ホーム柵」を採用し、車両の種類によって異なる扉位置にも対応。高さ1.3m、最大開口幅3.48mを確保しており、戸挟み防止機能や、ホームドアと車両扉の間に人が残っている場合の検知機能などによって安全性の強化を図るとともに、ホームと車両の段差・隙間縮小工事を行った。

中百舌鳥駅・和泉中央駅での ホームドア設置・運用

中百舌鳥駅においても、2024（令和6）年3月12日に4番線で、2025年3月12日には3番線でホームドアの運用を開始した。構造および機能は難波駅に設置した大開口ホーム柵と同様。ホームドア設置工事にあわせて、3番線・4番線ホームと車両の段差・隙間縮小工事を行った。また、泉

北高速鉄道の和泉中央駅では2024年7月20日に1番線で、8月3日には2番線でホームドアの運用を開始した。



中百舌鳥駅の3番線・4番線ホームでホームドアの運用を開始

踏切事故を未然に防ぐ安全対策

踏切事故による列車運休や30分以上の遅れは、毎年発生しており、その影響は大きい。この状況を踏まえて、当社は踏切事故を未然に防ぐ安全対策への設備投資を継続的に実施している。

当社初の平面式踏切障害物検知装置を導入

1年6か月の実証試験を経て、2020(令和2)年2月7日から高野線初芝5号踏切道で、同年2月20日から南海本線二色浜2号踏切道で、平面式踏切障害物検知装置の運用を開始した。

平面式踏切障害物検知装置は、レーザー光で踏切道内の物体の有無を判定し、物体までの距離を測定する。従来の光式踏切障害物検知装置が線検知であったのに対して、面検知が可能となり、車いすや歩行者、自転車などの検知性能が向上した。

AIを用いた踏切異常検知システムの導入試験を開始

2024年3月15日から、高野線中百舌鳥2号踏切道で、踏切内の人の検知を目的とした新しい踏切異常検知システムの導入試験を開始した。同システムは、遮断棒が下りた後にAIが画像処理で踏切内の人の滞留を骨格検知し、異常を感知すると踏切近くの特設信号発光機を作動させて運転士に迅速に知らせるものである。従来、当社は踏切障害物検知装置や非常停止ボタンを設置してきたが、今回のシステムは、自動車の通行が不可で、人や自転車が主に通行する障害物検知装置の

ない踏切への設置を想定したものである。



AIを用いた踏切異常検知システム

カメラによる安全対策の推進

車両側面カメラによる安全確認方法の検証

2022(令和4)年6月1日から車両側面カメラの検証を開始した。8300系1両につき片側2か所(両側4か所)に設置した車両側面カメラで車両側面とホームの状況を撮影・録画し、その映像を運転席のモニターに表示するものであった。

その結果、夜間や悪天候時などの低照度下や明暗差がある環境下においても、安全上十分な視認性を確保できることが確認できたため、2025年3月22日から南海本線泉佐野駅から和歌山市駅間の一部の普通車におけるワンマン運転を開始した。



車両側面カメラ

通勤車両への車内防犯カメラ設置に向けた試験実施、運用開始

2011(平成23)年度にはサザン・プレミアム2編成(8両)、2016年度にはラポート6編成(36両)のデッキ部に防犯カメラを設置。加えて、2022年10月29日からは、列車内のセキュリティ向上と犯罪抑制を目的に、通勤車両の一部に防犯カメラを試験設置し、検証を開始した。車内の画像や音声をクラウドに送信し、列車外からでも担当者

が社内端末でリアルタイムに画像や音声を確認できるものとした。異なる仕様の2種類のカメラを設置して性能などを比較・検証し、安心できる車内環境の実現を目指した。

実証実験後、2023年6月15日から順次、8300

系通勤車両のドア上部に、1両あたり4台の防犯カメラを設置。設置箇所にはステッカーを貼って周知した。2028年度末までの保有車両全車への設置を目指し、順次工事を進めている。

車両・施設

電力指令システムを全面更新

2016(平成28)年には、電力指令システムを全面更新した。電力指令区では、鉄道事業用の電力システムに関する受給電状態の管理を行い、全変電所の運転状況を24時間集中監視しており、電力指令システムは、電子計算機を利用して変電所内各機器の運転状態などをリアルタイムに表示し、電力の安定供給を図るシステムである。



電力指令システムを全面更新

駅舎リニューアル

和歌山市駅

和歌山市駅活性化計画の第1期において、駅施設を新たにし、改札口を2階から1階に移設して駅前広場と同一階にすることで、利便性の向上と交通結節機能の強化を図った(同計画の詳細はp.91-92参照)。

2017(平成29)年7月15日には1階改札口の供用を開始。駅前広場と2・3・4番ホームが同一平面でつながり、階段などの昇降が不要となっ

た。この結果、難波行き(特急)や加太行き、和歌山行き(JR西日本)の列車が、より便利に利用できるようになった。

新今宮駅

難波駅に次ぐ乗降客数を誇る新今宮駅の東側では、2019年から株式会社星野リゾートが都市観光ホテル「OMO7大阪 by 星野リゾート」の開発を進めるなど、環境が大きく変わり始めていた。当社グループは、難波から新今宮・新世界への南北軸形成の基軸駅を目指し、新今宮駅のリニューアルを決定。2020(令和2)年10月19日から工事に着手した。本リニューアル工事では、2階改札口の1階への移設、ホームと1階改札口をつなぐエレベーターの新設など、お客さま動線の単純化を行ったほか、新たにお客さまの主動線となる1階南北通路と駅外壁の美装化を行い、2022年3月26日からリニューアル部分の供用を開始した。

2023年3月には、南海商事が新今宮駅構内の駅ナカ店舗全体を「ちょこっとグルメ」ゾーンとしてリニューアルした。



リニューアルした新今宮駅1階

中百舌鳥駅

中百舌鳥駅は、Osaka Metro御堂筋線なかもず駅との乗換駅で、多くのお客さまが利用している。同駅が乗換利用だけでなく居心地よくゆっくり過ごせる場所として利用されるよう、落ち着いた重厚感と高級感がありながら賑わいも感じられる駅を目指してリニューアルを決定した。

2021年7月27日にリニューアル工事を始め、2022年9月17日から南改札口を移設して新改札口(東改札口)を供用開始。これにより、御堂筋線なかもず駅への乗換距離が約50m短縮され利便性が向上。2階コンコースの店舗面積も約3倍に拡大し、2023年12月末にはコンコースや駅舎外壁の美装化も完了した。

難波駅

当社最大のターミナルである難波駅は、1日平均21万7,969人(2023年度実績)が乗降し、当社が構想する「グレーターなんばビジョン」における最重要拠点である。こうした位置付けを踏まえ、駅の魅力を向上すべく難波駅2階中央改札口開設以来初となる同改札口コンコースのリニューアル工事を開始。第1期工事として2024年10月1日から南海本線側、第2期工事として2025年3月10日から高野線側の工事を開始し、2025年9月27日に供用を開始した。

同工事では、1977(昭和52)年から使われていた化粧レンガや床タイルを撤去し、空間全体を一新。当社のターミナルとしての歴史や、大阪・難波というまちの多様性を表現するため、すべてを受容する白を基調とし、ゆるやかな曲線をデザインしながら明るく近未来的な空間へと改修した。また、コンコースの壁際に椅子などを設置し、改札口周辺の混雑緩和も図った。



リニューアルした難波駅2階中央改札口コンコース

駅のトイレリニューアル

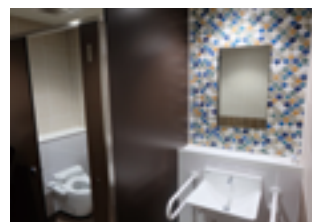
駅利用時の快適性・利便性の向上を目指し、2016(平成28)年に運輸・技術部門の男女、若手からベテランまで多様なメンバーで構成するチームを立ち上げ、デザインや設備仕様を検討してきた。

そして、2018年度からの「共創136計画」の一環として、3年間で36駅・40か所の駅トイレをリニューアルする「駅トイレ・リニューアルPROJECT」を開始した。

主な改修内容は内装全面改修、換気機能向上、便器の様式変更で、洋式・ウォシュレット化やベビチェア導入、パウダースペース設置も実施した。当初は36駅・40か所の予定であったが、2024(令和6)年度までに72駅・79か所のリニューアルを完了した。



「駅トイレ・リニューアル PROJECT」ロゴ



高野山麓エリアへの来訪者拡大に向けて

ケーブルカー新造

2018(平成30)年、高野山ケーブルカーを54年ぶりに新造することを決定し、11月から工事に着手した。運休中は代行バスを運行するとともに、旧車両の引退に際しては、ありがとうキャンペーンや記念乗車券発行、スタンプラリー、貸切イベントなどを実施。同年11月25日には極楽橋駅で引退セレモニーを開催した。

2019年3月1日、「期待感」「癒し・調和」「安全・安心」をコンセプトに、4代目ケーブルカーの運行を開始し、記念キャンペーンやセレモニーを実施した。客車部分の製造は、スイスのキャビンメーカー「CWA社」が手掛け、欧州風の流線形が特徴的な車体に、高野山・壇上伽藍の根本大

塔を想起させる朱色をコンセプトカラーとして採用した。



クレーンを使用した新車両の搬入作業

極楽橋駅リニューアル

「共創136計画」において「インバウンド旅客をはじめとする交流人口の拡大」を掲げ、高野山と高野山麓エリア（橋本駅から極楽橋駅）の来訪者層拡大と回遊性向上の取り組みを進めていた。2020（令和2）年7月には、電車とケーブルカーの乗換駅である極楽橋駅が「高野山参りのはじめに必ず訪れたい場所」となることを目指し、「はじまりの聖地、極楽橋。」をコンセプトにリニューアルした。

駅舎内は、電車側コンコースを「俗世＝黒」、ケーブルカー側コンコースを「聖域＝赤」で演出し、極楽鳥や高野山にゆかりの動植物をモチーフとして、天井などにフォトジェニックな空間を創出。また、手水舎や願掛羽といった滞在体験を行う場を新たに設けた。

当初は2020年4月21日にオープン予定であったが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う緊急事態宣言により延期され、同年7月20日に開業した。同日以降、極楽橋駅を区間に含む乗車券で、

利用当日中に限り同駅での途中下車が可能となり、駅名の由来となった駅近くの「極楽橋」にも立ち寄ることができるようになった。

南海・真田赤備え列車

高野線山岳区間の活性化策として「こうや花鉄道」プロジェクトを2007年から実施しているが、2016年のNHK大河ドラマ「真田丸」放映を契機に、真田幸村蟄居の地である九度山をさらに盛り上げるため、九度山町の協力のもと、高野線2000系車両（4両1編成）に真田赤備え装飾を行い、2015年11月1日から運行を開始した。同時期から、九度山駅も真田赤備えや六文銭などの装飾を行った。南海・真田赤備え列車は、当初は約1年間の運行を予定していたものの、多くのお客さまから要望があり、2019年2月20日まで運行を延長した。

また、2016年1月10日から同年2月26日にかけて、難波駅のなんばギャラリー大階段を赤備え仕様に装飾し、装飾初日にはPRイベントを開催した。

おむすびスタンド「くど」・駅舎ホテル

かつて高野山の参詣道を歩く人々で賑わったふもとのまちに、参詣道歩きの拠点としての新たな魅力を加えるべく、2019年11月2日、九度山駅の駅舎をリノベーションし、おむすびスタンド「くど」をオープンした。ホームから見える厨房には、3台のかまどを設置。かまど炊きのおむすびに地元・和歌山県産の食材を使用し、九度山・和歌山らしさあふれるメニューを提供している。



極楽橋駅リニューアル



おむすびスタンド「くど」

また、大正建築の近代化産業遺産である高野下駅の駅舎もリノベーションし、関西初であり全国的にも珍しい駅舎ホテル「NIPPONIA HOTEL 高野山 参詣鉄道」が同日オープンした。



真田赤備え装飾をした車両

紀州へら竿工房「匠工房」

2021年2月22日、国の伝統的工芸品「紀州へら竿」の伝統技術継承と普及推進のため、当社と紀州製竿組合、橋本市が協力し、紀伊清水駅に「匠工房」を開業した。職人による製作作業が見学でき、製作工程の一部である「火入れ」や「穂先削り」「竹小物作り」の製作も体験できるとともに、紀州へら竿の展示、販売に関する相談も行っている。

車両の新造と引退

9300系導入、8300系とともにグッドデザイン賞受賞

泉北高速鉄道は、2023（令和5）年8月8日から新型通勤車両「9300系」を導入し、和泉中央駅から難波駅間で運行を開始した。9300系は、当社の8300系をベースとすることで投資額を抑えつ

つ、外装と座席シートの色に同社の伝統のカラーを採り入れて泉北高速鉄道の車両としてお客さまに親しんでいただけるデザインを採用した。機能面ではエネルギー効率の高い機器を用いるとともに全灯具にLEDを採用し、従来車両（3000系）と比べて消費電力を約50%削減。さらに、4か国語対応の車内案内表示器も搭載した。

2023年10月には、9300系車両とそのベースとなった8300系車両が「2023年度グッドデザイン賞」を受賞した。グループとしての共通項と会社ごとの独自性を絶妙に両立させていること、空港アクセス鉄道で重要な多目的空間を導入するなど多様化に配慮していることが評価されての受賞であった。

一般車両2200系引退

橋本駅から極楽橋駅間で運行している観光列車「天空」1編成（2200系の改造車両2両）を除く一般車両2200系車両が、2025年3月19日をもって全廃となった。

さよなら運行記念として、同年1月20日から3月19日まで、2200系車両2編成のうち1編成（2両）に2種類のヘッドマークの掲出と復元塗装（オリエントルグリーンの車体にエメラルドグリーンの帯）を施し、高野線の一部区間（通称：汐見橋線）と各支線で運行した。

なお、2200系車両の一部については、2023年8月15日と2024年8月16日に各1編成（計4両）を、千葉県銚子電気鉄道に譲渡し、現在も同社で活躍している。



9300系



2200系復元デザイン車両お披露目会

サービス

CS（カスタマーサービス）の向上に向けて

お客さま対応の質的向上を目指して

2023（令和5）年度には、公共交通グループの発足を契機として「公共交通グループCS活動指針」を策定。これを踏まえた取り組みとして、これまで現業職場の職場長、助役、駅掌を対象にCSマインドの浸透とお客さま対応の質的向上を目指して実施してきた「接遇ロールプレイ発表会」について、2024年度から名称を「接遇コンテスト」へと改め、目標の明確化や競技性の導入を通じて内容の充実を図った。

駅総合案内センターと

南海電鉄コールセンターの設置

2023年6月21日には、巡回強化駅の一元管理を図るため「駅総合案内センター」を新設した。主要駅ごとに遠隔で対応していた駅業務を1か所に集約することで、係員対応業務の効率化を図るとともに、巡回強化駅にモニター付きインターホンを設置し、お客さまが同センター員の顔を見ながらやり取りができるようにした。その結果、駅係員不在時においても質の高いサービスを提供することが可能になった。

さらに、2024年6月1日には「南海テレホンセンター」をリニューアルし、「南海電鉄コールセンター」として同センター内に併設。お客さまからの問い合わせ対応を一括で担うことで、各駅の外線電話を同日に廃止し、駅業務の効率化を図った。

増加する訪日外国人観光客対応

多言語対応の推進

2018（平成30）年3月24日、増加する訪日外国人旅行客への案内サービスの拡充と、駅窓口案内の迅速化による混雑緩和を図るため、二次

元バーコードとWEBサイトが連動したお客さま案内ツール「NANKAI TRAVEL GUIDE」の運用を開始。また、同年3月29日からワンマン区間を除く南海線的全線において、2020（令和2）年3月からは高野線において、タブレット端末を用いた多言語による列車放送システムを導入した。

2019年10月1日には、南海本線・空港線・加太線・高野線の27駅および特急ラピートの車掌に、携帯通訳機「POCKETALK®（ポケットーク）W」を導入した。

2020年には、主要特急停車駅のホーム・コンコースに、多言語対応が可能な特急券・座席指定券自動販売機を設置。さらに2024年2月からは、駅係員用案内ツールとしてスマートフォンを導入し、スマホ内の翻訳アプリを活用した案内が可能になった。

訪日外国人観光客向けサービスの充実

2018年3月29日、身軽に観光や買い物などを楽しんでもらうため、ヤマト運輸株式会社に運營業務を委託し、難波駅2階中央改札口正面に手ぶら観光事業の窓口として「nest（ネスト）」難波店を開設。同年12月に開設した「n・e・s・t（エヌ・イー・エス・ティー）関西空港店」では、サザントランスポートサービスを運営主体とし、手荷物の一時的預かりに加えて提携先ホテルへの即日配送も行った。同サービスは、お客さまへの利便性向上とともに、大型手荷物による車内の混雑緩和および駅エスカレーターでの手荷物落下事故防止にもつながった。その後、コロナ禍で利用客



難波駅3階のチケットカウンター

が減少し、2020年3月21日から休業したものの、2022年10月の入国制限撤廃により、国際線の旅客便の発着回数が急増していることを受けて、株式会社 Airporter との共同運営で再開した。

2018年10月17日には、訪日外国人観光客の乗車券類発売手続きをスムーズにするため、難波駅3階に訪日外国人観光客向けチケットカウンターを開設。外国語対応が可能なスタッフが、乗車券の発売業務や引き換え業務を行うこととした。

「Osaka Free Wi-Fi」サービス開始

当社と泉北高速鉄道は、2015年12月から特急ラピート（計6編成36両）に、2021年4月13日からは順次、その他の特急車両（計12編成48両）に、無料Wi-Fiサービス「Osaka Free Wi-Fi」を導入した。特急車内でインターネットに接続できる環境を整えることで、新型コロナウイルス感染拡大に伴う働き方や働く場所の多様化に対応し、移動時にもオンラインワークをしやすい環境を提供するほか、アフターコロナを見据えた訪日外国人観光客の受け入れ強化を図った。

なお、当社の駅構内における無料Wi-Fiサービスについては、大阪観光局が2023年3月31日をもって鉄道駅構内の「Osaka Free Wi-Fi」サービスを終了したのに伴い、「WAKAYAMA FREE Wi-Fi」とあわせて終了した。

特急チケットレスサービスリニューアル

2020年2月22日、特急券をWEBで購入できる「南海鉄道倶楽部 特急チケットレスサービス」を「南海・特急チケットレスサービス」としてリニューアルした。ポイント制度の拡大や支払い方法の多様化を図り、会員登録不要のワンタイムサービスも開始した。

アフターコロナを見据えて タッチ決済・QRコード乗車券を導入

2016（平成28）年4月27日には、関西空港駅に「訪日外国人専用窓口」と「引換券（バウチャー）専用窓口」を開設するなど、すべてのお客さまの乗車券類発売手続きなどをスムーズにするため

の取り組みを行ってきたが、さらに増加が予想される訪日外国人観光客の受け入れ態勢を強化する必要がある。



引換券（バウチャー）専用窓口

タッチ決済・QRコード乗車券の実証実験を開始

2021（令和3）年4月3日から16駅で、国内初となる「Visaのタッチ決済による交通利用」と、当社として初めてとなる「QRコードを用いたデジタルきっぷの発売」（第1弾：「時差通勤応援きっぷ」）の実証実験を開始した。

これは、コロナ禍で「非接触決済」に関する消費者の意識が高まったことや、欧州をはじめとする世界の多くの都市でタッチ決済が一般的に利用されていることを受け、アフターコロナに向けて国内のお客さまと訪日外国人観光客の利便性を向上させることを目的としたものであり、2022年3月から5月にかけて7駅新たに対応し、泉北高速鉄道の5駅とあわせて計28駅でVisaのタッチ決済が利用可能となるなど、順次利用可能駅を拡大した。

また、同取り組みはグループ会社へも展開し、2021年10月1日からは、高野山内・山麓の路線バスを運行する南海りんかんバスにおいてもタッチ決済の実証実験を開始。2022年3月からは南海フェリーと協力し、駅窓口・券売機で事前に乗船券やきっぷを購入することなく、おトクなきっぷ「とくしま好きっぷ（なんば好きっぷ）」と同様の割引をご利用時に適用する「スマート好きっぷ」の実証実験を開始。4月からは相互乗り入れを行う泉北高速鉄道との鉄道事業者間の乗継運賃を実現した。

その他、2021年12月25日、Visaのタッチ決済で乗車すれば実質無料で乗車できる1日限定のキャンペーンや、三井住友カードや商業施設（な

んばパークス・なんばCITY) と協力したキャッシュバックを実施。デジタルきっぷにおいては、和歌山県と協力し、2021年10月に紀伊半島における交通・観光のデジタル化事業である「KiiPass Koyasan」にて「高野山デジタルきっぷ」の販売なども実施。2022年6月からは「りんくうプレミアム・アウトレットデジタルきっぷ」を発売開始するなど、様々な商品を提供し、両サービスの利用促進に取り組んだ。

こうした実証実験を約1年9か月にわたって実施した結果、乗車券発売窓口の混雑緩和といった事業者としてのメリットや、国内のお客さまから得られた成果と知見などの手応えに基づき、サービスを提供できるレベルであることが確認できたことから、同年12月11日で本実証実験を終了し、12月12日以降も本サービスを継続することとした。

こうした流れを受けて、2025年2月18日から徳島バスの「空港リムジンバス」で、同年2月28日から熊野御坊南海バスでタッチ決済を導入している。

デジタルきっぷの拡充

2023年3月27日には「ラピートデジタルきっぷ」に、一括で複数枚購入したきっぷを別の相手と分け合うことができる機能（分配機能）を追加し、利便性の向上を図った。さらに同日に「和歌山観光デジタルきっぷ」「金剛山ハイキングデジタルきっぷ」「りんくうプレミアム・アウトレットデジタルきっぷ(片道版)」の販売を開始。2025年4月1日には「加太観光デジタルきっぷ」を発売した。

同年11月16日からは、「デジタルきっぷ」を訪日外国人観光客向けに発売した。本システムの利用第1弾として「Visit Osaka Rapi:t Ticket」の取り扱いを開始。これにより、訪日外国人観光客は当社公式サイトに加え、海外OTA (Online Travel Agent) からも「デジタルきっぷ」を購入できるようになり、利便性が向上し、窓口の混雑緩和にもつながった。

その後、スルッとKANSAIが提供するデジタル乗車券サービス「スルッとQRtto」を利用し、2024年6月17日から「スルッとKANSAI 大阪周遊パス(大阪周遊パス)」を、2025年4月1日から

「高野山おでかけきっぷ」を発売開始した。



ラピートデジタルきっぷポスター

タッチ決済の対象を7ブランドに拡充

2023年4月20日、当社グループの鉄道や一部のバス、フェリーにおいて、JCB/American Express/Diners Club/Discoverのタッチ決済による交通利用の取り扱いを開始した。これらのタッチ決済の鉄道改札機での利用は関西初、フェリーでの利用は国内初の取り組みであった。

また同年12月13日からは、「銀聯」を追加。「銀聯」は、主に中国で利用されているブランドで、地下鉄が開通している中国の41都市のうち34都市(約83%)で交通利用に導入されており(2023年時点)、急速に増加する訪日外国人観光客のさらなる利便性向上に対応した。さらに2025年3月4日からはMastercard®も導入し、合計7ブランドのタッチ決済が利用可能となった。



タッチ決済取り扱いカード拡大のポスター

タッチ決済の仕組みを活用した“日本初”の大阪・福岡タッチ決済キャンペーン

2023年9月1日から11月30日にかけては、福岡市地下鉄と連携して「大阪・福岡タッチ決済キャンペーン」を実施した。キャンペーン期間中、関西空港駅と福岡空港駅を経由して、当社と福岡市地下鉄のタッチ決済対応駅をそれぞれタッチ決済で利用することで、到着地側の鉄道乗車分を

20%割引した運賃で乗車することができた。タッチ決済を導入した交通系事業者同士の連携は日本初の試みであった。

タッチ決済利用可能駅をほぼ全駅に拡大

改札機でのタッチ決済について、初年度(2021年度)の利用件数は約5万8,000件であったが、2023年度には約35万件となり、6倍以上に増加した。2024年10月1日にはタッチ決済利用可能駅をさらに拡大したことに加え、同年10月29日から関西の主な私鉄でタッチ決済が導入されたことも相まって、同年9月と12月を比較すると利用者数が約2倍に増加した。こうした中、大阪・関西万博の開幕に備え、2025年3月には利用可能駅をほぼ全駅(泉北高速鉄道5駅を含む92駅)に拡大した。

加太エリアでの取り組み

2014(平成26)年11月から、加太観光協会および磯の浦観光協会と共同で、「おいしいさかな」をはじめとしたグルメや風光明媚な景色、温泉など加太線沿線の魅力を発信し、加太までの鉄道旅行の楽しみや期待感を地域住民とともに創り上げる「加太さかな線プロジェクト」を進めてきた。



「加太さかな線プロジェクト」始動

めでたいでんしゃ

2016年4月29日、同プロジェクト初の観光列車、めでたいでんしゃ「さち(ピンク色)」が和歌山市駅から加太駅間で運行を開始した。ワンマン車両(7100系2両1編成)の内外装に「加太の鯛」と「淡嶋神社の縁結び」をイメージして装飾を施し、乗るだけでおめでたい気分になる(おめでた

い)、ずっと乗っていたくなる(愛でたい)列車の登場であった。



めでたいでんしゃ「さち」出発合図

2017年10月7日には「かい(水色)」が登場。加太の海をイメージした装飾を施し、電車に乗っているながら、まるで海の中にいるような気分が味わえる列車とした。

この2列車の名前はホームページで募集し、895人(ピンク色:890件、水色:891件)の応募の中から当社従業員で構成する「『めでたいでんしゃ』おなまえ選考委員会」で審査し、決定したものの。2018年11月23日には「さち」と「かい」の結婚を祝い、加太駅構内で「めでたいウエディング」を実施した。

2019年3月31日には3編成目の運行を開始。めでたいでんしゃに初めて「こども」が誕生した。当日是和歌山市駅と加太駅で「運行開始お祝いセレモニー」を開催。和歌山市駅で「出発式」、加太駅ではお父さんの「かい」、お母さんの「さち」とともにこどもである「なな(赤色)」の到着(誕生)をお出迎える「お出迎え式」を行い、3つの「めでたいでんしゃ」が勢揃いした。なお、「なな」についても、同年3月30日から4月30日に名前をホームページで募集。1,556人の応募の中から、加太さかな線の7駅にあるご利益を巡ることで、お客さまに幸せとご縁が訪れることを願うとともに、かわいい女の子をイメージして「なな」と名付けられた。

2021(令和3)年9月18日、「さち」の兄「かしら(黒色)」が運行を開始。車両の内外装にトレジャーハンターになって冒険船に乗り込んだような「わくわく感」を詰め込んだ装飾を施し、コラボレーション企画として車内には和歌山市出身のアーティストHYDE氏のシルエットやロゴマークを施した。

2024年7月13日には、これまでの4編成の先祖“はじまりの「めでたいでんしゃ」”として「かなた(虹色)」が登場。初めて2000系車両を改造したもので、加太の鯛のうろこ柄を外装に採用し「太古といまと未来を結ぶ、かけ橋」を虹色で表現した。



“はじまりのめでたいでんしゃ”「かなた」

海外連携

関西国際空港を沿線に持つ当社は、様々な国の鉄道会社と連携協定を結び、相互の旅客増加を図った。

台湾の桃園メトロ・桃園国際空港、
関西エアポートとの4社間で連携協定を締結

当社、関西エアポート株式会社、台湾の桃園大眾捷運股份有限公司(桃園メトロ)、桃園國際機場股份有限公司(桃園国際空港)の4社は、日台間の旅客利便性と沿線エリアの認知度の向上を目的に連携の覚書を締結。2017(平成29)年4月24日、台湾・桃園市のノボテルホテルで協定式を実施した。

空港運営会社と市内を結ぶ鉄道会社の連携は日本初の取り組みで、空港アクセスに関する情報発信や乗車券類の相互販売の検討を進めた。また、コロナ禍を挟んだものの、2025(令和7)年

2月25日からは「桃園メトロラッピングトレイン」(8300系車両4両1編成)を運行するなど、各空港から市内への鉄道沿線観光地の魅力発信を通じて、日台間の旅客増加を目指した。



桃園メトロラッピングトレイン

モントルー・オーベルラン・ベルノワ鉄道との
姉妹鉄道協定

スイスのモントルー・オーベルラン・ベルノワ鉄道(MOB)は、沿線に世界遺産と牧歌的な景勝ルートを持っており、最急勾配73‰(パーミル)を運行する山岳鉄道である。これが当社の「こや花鉄道(高野線 橋本駅から極楽橋駅間)」と同じ性格を有していることから、友好関係を深め、双方の沿線が国際観光地として発展することなどを目的として、2017年10月24日に「姉妹鉄道協定」を締結した。2018年7月9日からスイスにおいて高野山ラッピング列車を運行するなど、相互にPRを展開。同年8月8日には、当社の遠北社長および金森鉄道営業本部長などがスイスを訪問し、モントルー駅前において、姉妹鉄道協定の締結を記念するセレモニーに参加した。コロナ禍後の2024年3月14日からは、ラピート1編成にMOBの展望列車「ゴールデンパス・エクスプレス」のデザインをラッピングして運行した。



スイスで高野山ラッピング列車を運行



モントルー・オーベルラン・ベルノワ鉄道と「姉妹鉄道協定」を締結



MOB ラピート

韓国の空港鉄道A'REXと業務提携、台北メトロと友好協定を締結

2023年9月15日、当社と韓国の空港鉄道A'REX（エイレックス）は業務提携を結んだ。内容は、日韓間の観光客の誘客促進、相互の鉄道ネットワークのPR、共同マーケティングなど、様々な分野に及んだ。さらに2024年11月4日には、台北大眾捷運股份有限公司（台北メトロ）と、日本と台湾における旅客の利便性向上と沿線エリアへの相互送客を目的として友好協定を締結、同日に友好協定締結式を行った。

鉄道線の運賃改定を実施

当社沿線の生産年齢人口は、1995（平成7）年の前回運賃改定時をピークに減少を続けており、輸送人員も1980年代後半以降、長期的な減少傾向にあった。さらに2020（令和2）年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、テレワークやオンライン授業の普及など「新たな行動様式」が定着したことで、鉄道利用者数のコロナ禍前水準への回復は見込めない状況となり、2021年度の輸送人員および運賃収入はピーク時から4割以上減少した。

このような事業環境の変化の中にあっても、公共交通事業者としての責務を果たすためには、車両・駅施設・踏切などの基本性能の維持に加え、バリアフリー化、環境対策、利便性や防犯性の向上といった社会的要請に応える取り組みを、効率性と両立させながら継続的に進める必要がある。これらの実現には、将来を見据えた計画的な設備投資が不可欠である。

しかし、28年間維持してきた現行の運賃水準では、安全・安定的な輸送基盤の強化やサービスの高度化を持続するには限界があると判断し、最大限の経営合理化努力を継続することを前提に、利用者に費用の一部をご負担いただく形で、2023年

	初乗り運賃	改定率(増収率)				割引率	
		普通運賃	通勤定期	通学定期	合計	通勤定期	通学定期
旧運賃	160円	—	—	—	—	38.8%	79.1%
新運賃	180円	9.0% (7.8%)	12.3% (12.0%)	4.5% (4.1%)	10.0% (9.3%)	37.0%	80.2%

●初乗り運賃(1km~3km)は20円、4km~15kmまでは30円、16km以降は40円の改定

10月1日、消費税増税に伴うものを除き、28年ぶりとなる運賃改定を実施した。

その他

就労支援施設利用者による駅係員終日不在駅などでの授産品販売と駅支援業務を開始

「共創140計画」の事業戦略に「選ばれる沿線づくり」を掲げ、地域の社会課題解決を通して地域活性化を図る「地域共創型まちづくり」を進めていた。その一環として、駅係員終日不在駅の賑わい創出による沿線エリアの活性化を目指し、駅の機能や地域特性を調査したうえで、自治体や事業者と共創する施策を模索した。

調査結果に基づき、2021（令和3）年11月1日から一部の駅係員終日不在駅において、駅支援業務の実施を条件とした物販の実証実験を開始。その後「地域住民とふれあう機会を増やし利用者の就労能力を向上させる」という障がい福祉の理念のもと、2023年4月13日の我孫子前駅および七道駅での実施を皮切りとして、堺市内の複数の就労支援事業所や河内長野市内の就労継続支援B型事業所と協業で、授産品の販売、駅支援業務を開始した。その後、取り組みは拡大し、2024年度には20駅で433回（うち清掃活動のみ39回）の出店、駅支援業務が実施され、開始当初からの協業パートナー数は51の就労支援事業者に拡大した。

列車乗降介助がWebで申し込み可能に

従来、車いす利用などの介助を必要とするお客さまは、来駅した際に駅係員に対して乗降の介助を必要とする旨の申し出が必要であった。

2024年7月1日、株式会社日立製作所の「移動



授産品販売の実証実験

制約者ご案内業務支援サービス」を導入し、このシステムを活用した「南海・泉北サポートほっとネット」(現：南海サポートほっとネット)の運用を開始した。同サービスの導入により、乗車日の前日18時までは公式サイトまたは南海電鉄公式アプリ(南海アプリ)でも介助の申し込みができるようになった。



車いす介助

プロジェクト関係

大阪・関西万博との関わり

関西・鉄道7社による KANSAI MaaS アプリの開発と活用

2019(令和元)年10月31日、大阪市高速電気軌道(Osaka Metro)、近畿日本鉄道、京阪ホールディングス、当社、西日本旅客鉄道(JR西日本)、阪急電鉄、阪神電気鉄道の7社は、「関西MaaS(Mobility as a Service)検討会」を組織した。2025年の大阪・関西万博を見据え、関西で出発地から目的地までのシームレスな移動を提供するMaaSの実用化に向け、2020年度内を目標に、関西地域におけるMaaSのあるべき将来像の確立や関西鉄道事業者間の連携によるシステム構築などについて共同で検討を進め、随時情報発信を行うこととした。

2023年9月5日には、スマートフォンアプリ

「KANSAI MaaS」をリリース。関西地域におけるマルチモーダルでの乗換経路検索、電子チケットサービス、レジャー・宿泊施設・モデルコースなどの観光関連情報の各サービスに加え、駅構内図や列車走行位置情報への連携など鉄道7社ならではの情報サービスもあわせてワンストップで提供し、JR西日本と共同で「堺おでかけフリーパス」などのサービス提供も開始した。

「KANSAI MaaS」を活用し、 大阪・関西万博会場までのバス輸送を実施

大阪・関西万博開催に伴い、当社グループの拠点となる難波駅、堺東駅、堺駅および関西国際空港から大阪・関西万博会場までを結ぶシャトルバスを、2025年4月13日から10月13日にかけて運行。KANSAI MaaSアプリ内で事前予約のうえで利用する座席定員制とした。



大阪・関西万博会場までのバス輸送



大阪・関西万博ラッピングレポート

ラッピングラピートが運行開始

大阪・関西万博の開幕1年前を記念して、2024年4月13日に大阪・関西万博デザインシステム「Umi」をラッピングした「大阪・関西万博ラッピングラピート」が運行を開始。2025年10月13日の大阪・関西万博終了まで機運を盛り上げた。

連続立体交差事業の進捗

南海本線・高師浜線(高石市)連続立体交差事業

大阪府・高石市とともに、大阪府の都市計画事業として、1997(平成9)年7月から浜寺公園駅から北助松駅間約3.1kmおよび高師浜線羽衣駅から伽羅橋駅間約1.0kmを高架化する南海本線・高師浜線(高石市)連続立体交差事業を進めてきた。

2016年5月14日始発列車から、下り線(関西空港・和歌山市方面行き)を高架に切り替え、羽衣駅と高石駅はエレベーターやエスカレーター、多機能トイレの設置によりバリアフリー化した。

その後、上り線(難波方面行き)および高師浜線の高架化工事を継続し、2021(令和3)年5月22日始発列車から上り線を高架に切り替えた。これにより、羽衣駅と高石駅が高架化し、同区間の13か所の踏切が除却され、踏切での渋滞、事故を解消するなど交通の円滑化がより一層図られた。また、同日から高師浜線の高架化工事に伴い、高師浜線の運行を休止し、同区間におけるバス代行輸送を実施した。

2024年4月6日には羽衣駅から伽羅橋駅の高

架化工事が完了し、バス代行輸送は終了。高師浜線の運行が再開した。

南海本線(堺市)連続立体交差事業

堺市とともに、堺市の都市計画事業として、2006年11月から石津川南岸から羽衣駅間約2.7kmを高架化する南海本線(堺市)連続立体交差事業を進めている。2016年1月27日をもって国の登録有形文化財である「浜寺公園駅駅舎」を閉鎖し、翌28日の始発列車から隣接する仮駅舎に切り替えた。その後、旧駅舎を曳家工事で移動し、高架完成後の旧駅舎利用の検討に向けて、試験活用として2018年4月15日から特定非営利活動法人浜寺公園駅舎保存活用の会によるギャラリー、カフェ・ライブラリー、イベントホールなどの営業が開始された。

同様に国の登録有形文化財である「諏訪ノ森駅西駅舎」も2019年5月24日をもって閉鎖し、翌25日の始発列車から隣接する仮駅舎に切り替えた。浜寺公園駅旧駅舎と同様に、2020年9月4日から特定非営利活動法人浜寺諏訪ノ森を考える会によるカフェ、ギャラリー、文化教室などの営業が開始された。

工事状況は、2022年5月22日から浜寺公園駅、2023年1月21日から諏訪ノ森駅、2024年7月27日から羽衣駅の取付部を仮上り線へ切り替え、同年11月16日からは諏訪ノ森駅を、翌年7月26日からは浜寺公園駅を仮下り線へ切り替え、仮線切替を完了した。また、諏訪ノ森駅から浜寺公園駅間の別線区間では2020年から下り線高架工事を進めている。



高架化した線路上を歩くことができる「高架ウォーク」を実施



浜寺公園旧駅舎曳家工事

高野線(堺市)連続立体交差事業

堺市の都市計画事業として、2021年8月20日に高野線浅香山駅、堺東駅を含む大和川南岸から三国ヶ丘駅間約3.2kmの高架化を推進する高野線(堺市)連続立体交差事業が計画された。当事業により、10か所の踏切を除却し、あわせて駅前交通広場や都市計画道路を整備することで、踏切

での慢性的な交通渋滞や踏切事故を解消するなど、安全で円滑な交通の確保が期待される。事業主体である堺市が2022年3月28日付で大阪府から都市計画事業認可を取得。当社は2023年10月に堺市と基本協定を締結し、鉄道高架化工事にあたり施工計画の深度化を進めるとともに、2024年12月から準備工事に着手している。

その他運輸

阪堺電気軌道

新線切り替え、上町線の一部廃止

阪堺電気軌道は2014(平成26)年3月のダイヤ変更により、上町線において天王寺駅前から住吉公園間の運行の大部分が天王寺前から我孫子道間に変更した。これに伴い朝の7・8時台のみの運行となっていた住吉から住吉公園間については、線路の敷設から約60年が経過し、住吉交差の併用軌道や住吉公園停留場内のポイント部の老朽化が進んでおり、安全運行を継続するには抜本的な改修が必要であった。しかし、改修には数億円規模の費用がかかり、経営に大きな影響を及ぼすことから、検討の末に2016年1月30日をもって住吉から住吉公園間の運行を終了し、翌31日に該当区間の軌道事業を廃止した。

2015年7月からは、都市計画道路長柄堺線(阿倍野筋) 拡幅整備に伴う上町線天王寺駅前から阿倍野間の軌道移設工事に取り組み、2016年12月3日に新線へ切り替えた。これにより天王寺前から阿倍野間の軌道敷は関西初の芝生軌道となった。天王寺駅前停留場には地下通路階とホーム階・阿倍野歩道橋階を結ぶエレベーターを、阿倍野停留場上りホームにはスロープを設置し、バリアフリー化も実現した。

南海バス

専用のICカード「なっち」

南海バスは2016(平成28)年10月1日、お客さまの利便性向上や環境対策を目的として、南海バス、南海ウイングバス金岡、南海ウイングバス



阪堺上町線天王寺駅前～阿倍野間の新線切り替え



ICカード「なっち」

南部の路線に南海バスグループ専用の新ICカード「なっち」を導入した。その後、全国共通ICカード利用率の増加に伴い、「なっち」の利用率が減少していることから、2025（令和7）年8月31日をもって「なっち」の利用を終了した。

関西国際空港第2旅客ターミナル線への連節バスの導入

1日平均1万人以上が利用していた関西国際空港第2旅客ターミナルへの関西空港島内路線バスの乗車待ち時間短縮や、車内混雑緩和など利便性・快適性向上のため、2017年4月28日、関西エアポートと南海バスは、第2旅客ターミナル線（エアロプラザ〈第1ターミナル〉から第2ターミナル）に連節バスを導入した。この連節バス導入は、空港内路線バスでは国内初、大阪府下のバス事業者としても初の試みであった。さらに、導入車両は欧州排出ガス規制「EURO6」をクリアした環境性能を持つメルセデス・ベンツ製の新型車両で、国内初の導入となった。



第2旅客ターミナル線連節バス

「スマホ定期券」サービスを開始

南海ウイングバスとともに、2024年9月24日からスマートフォンアプリを活用した「スマホ定期券」の販売を開始。通勤・通学定期券をはじめ、障がい者割引など多様な券種に対応し、購入から利用までスマートフォンで完結するサービスの提供を開始した。

和歌山バス

和歌山バス専用ICカード「kinoca」導入

2020（令和2）年4月1日、和歌山バスと和歌山バス那賀は、利便性向上、キャッシュレス化の推

進を目的としてICカード「kinoca」（キノカ）を導入した。毎月の利用金額に応じたポイントサービスやIC定期券の販売も開始した。

バス3社でバスロケーションシステムを導入

「バスロケーションシステム」は、バス車両に取り付けたGPS端末を活用し、バスの運行状況をリアルタイムに反映した情報を提供するシステムである。各停留所における運行情報をタイムリーに検索することができるだけでなく、登録停留所にバスが接近するとメールで案内を受けられるなど、パソコンやスマートフォンなどの携帯端末で運行情報が容易に入手可能になる。

お客さまへの運行情報提供の充実や多言語化（英語）などの訪日外国人観光客対応の向上を目的として、南海バスおよび徳島バスは2017（平成29）年4月1日に、和歌山バスは2019年4月1日に同システムを導入した。

南海フェリー

南海フェリーは、2019（令和元）年12月15日に新造船を就航した。この新造船の就航にあわせて、1997（平成9）年から就航している「フェリーつるぎ」は引退した。新造船の船名は、応募されたものの中から審査を行い、「愛」「藍」「I：私」の3つをキーワードとした「フェリーあい」に決定した。

新造船は総トン数が2,825トンで、女性専用席や眺めの良いグリーン席、多言語に対応した各種案内表記・放送、Wi-Fi環境のほか、写真映えする外観や徳島・四国をイメージした内装など、楽しい空間と船旅の提供のための工夫を凝らした。



フェリーあい

TOPIC 03

なんばのまちづくり

この10年、当社はなんばを起点とするまちづくりに取り組んできました。
再開発、地域との共創、そして新たな価値の創出——。

その一つひとつのプロジェクトには、まちの未来を見据えた想いが込められています。
2015(平成27)年以降に手がけた、主ななんばのまちづくりの事例を振り返ります。

2019.9

YOLO BASE

開業

[p.90]

2023.10

サザンクレストなんば南

竣工

[p.87]

2024.12

通天閣

グループ化

[p.56]

南海電鉄本社

2023.7

なんばパークス サウス
全面開業
[p.86-87]

2018.10

なんばスカイオ
開業
[p.84-85]

2023.11

なんば広場
供用開始
[p.85-86]

2025.3

なんさん通り歩行者空間化
[p.86]

2025.4

ANA スカイコネクトなんば
開業

(仮称) 難波千日前地点
再開発プロジェクト

(仮称)
南海新難波駅
[p.48-49]

II まちづくり

なんばエリアでは、「なんばスカイオ」「なんばパークス サウス」の開業や「グレーターなんば構想」で、魅力的なまちづくりを推進し、人口減少・少子高齢化などの課題を抱える泉北エリアでは価値向上策を展開。高野山では情報発信を強化し、富裕層向け商品も開発。和歌山市駅には「キノ和歌山」が誕生。2023(令和5)年、「南海プライベートリート投資法人」を設立し、新たなビジネス領域へ踏み出した。

なんばエリアのまちづくり

関西国際空港と直結し、世界から関西への玄関口である「なんば」は日本の代表的なターミナルの1つであり、国際観光都市として多くの方を惹きつけている。当社は1885(明治18)年の創業以来、なんばのまちを最大の事業拠点に据え、時代の最先端を追求するまちづくりを行い、まちとともに成長してきた。この10年においては「なんばスカイオ」「なんばパークス サウス」の開業や、「なんばパークス」「なんばCITY」などのリニューアルに加え、より広いエリアの活性化を目指す「グレーターなんば構想」に取り組んできた。

「なんばターミナル再生計画」の集大成 ～「なんばスカイオ」～

「なんばエリアの求心力向上」を目指した 基幹プロジェクト

当社は創業以来、「なんば」で地域の歴史や文化と呼应しながら都市機能の集積を進めてきた。2006(平成18)年11月には「南海ターミナルビル再生計画」を開始。その中の「なんばエリアの求心力向上」を目指した基幹プロジェクトが「南海会館ビルの建替計画」であった。

同計画は、これまでに整備してきた都市機能および将来期待される都市・交通結節機能の充実などとも有機的に結び付く「なんばの活性化」の要として推進し、国際都市化を視野に入れた再開発の集大成でもあった。「世界のNAMBAへ」をコ

ンセプトに、「国際交流拠点」「日本の伝統文化の発信」「時代への呼応」を目指して開発に着手した。

2015年9月、難波駅隣接地で(仮称)新南海会館ビルの建設を開始。2017年8月には投票によって名称を決定する「ネーミング総選挙」を実施し、名称を「なんばスカイオ」に決定した。「スカイ(Sky)」は関西国際空港に直結するなんばのランドマークタワーとして、世界の「空=Sky」を飛び回る国際的な交流拠点であることを表現。「オ(O)」は大阪(Osaka)や地球を象徴し、世界中の人々がつながり、大きな「輪」が広がる場になっていく、そうした願いが込められている。



「なんばスカイオ」開業

「なんばスカイオ」は地下2階地上31階建て、高さ約148mの複合ビルとして、2018年9月30日に竣工し、同年10月17日に開業した。

2階から6階および10階(商業エリア)には「なんばスカイオ Shops & Restaurants」が開業。発信力と多様な魅力をあわせ持つ41のショップが出店した。そのうち5階には、日本の伝統・文化、こだわりのJAPANブランド、安全安心な食をテーマに「体験する、学ぶ、訪れる」をコンセプトとす

る「伝統・文化の体験工房 ほんまもん」を開設した。

7・8階には、多目的ホールおよび会議室（なんばスカイオ コンベンションホール）を設け、9階（メディカルフロア）には、がんの放射線治療で多くの医療実績があるクリニックが開院した。13階から30階はオフィスフロアとし、26階から28階には米国発のシェアリングオフィス「WeWork」の関西初拠点を誘致した。



なんばスカイオ

「なんばスカイオ」の進化

当社は、なんばエリアが「選ばれるオフィスエリア」として「働きに来たくなる街」となることを目指し、2019（令和元）年度からワーカーサポート施策「NANKAI NAMBA WORKERS」に取り組み、なんばエリアの当社所有物件の魅力・価値向上を図るべく諸施策を推進している。

その一環として2021年12月17日、「なんばスカイオ」の10階オフィスロビー内に、「なんばスカイオ」で働く人限定の専用ラウンジ「スカイオラウンジ」を開設した。安らぎと居心地の良さを高める眺望・植栽計画や、調度品に基づく質の高い内装を基本として、AIカフェロボットや高性能スピーカーも設置するなど、五感を意識した空間とサービスが特徴であった。

開業後も、難波駅直結という利便性を生かしながら、来街者の多様なニーズに応えるべく、商業エリアのリニューアルを実施。2022年12月には開業以来初となる5階の1フロア全体のリ

ニューアルを行い「無印良品」が開業。2階フロアには飲食店を中心に誘致するなど、仕事や暮らしに役立つ「モノ・情報・体験」を提供する施設を目指した。



スカイオラウンジ

なんば広場の整備

難波駅前には、かつて駅前空間の多くを自動車占め、歩道が狭く自転車の放置も多いなど課題を抱えていた。2008（平成20）年に地元から空間再編の検討が始まり、2011年には地域の町会や商店街、企業が参加する「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」が設立された。

当社は大阪市や地域団体と連携し、2017年3月に策定された「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」に基づいて「なんば駅周辺における空間再編推進事業」を官民連携で開始。2021（令和3）年末に歩行者空間拡大の社会実験を行い、その効果を検証した。2022年9月20日から工事を開始し、同年11月8日からは駅前広場周辺を車両通行止めとした。2023年11月23日には「なんば広場（仮称）」が先行オープンし、なんば広場マネジメント法人設立準備委員会によって広場の管理運営を行う社会実験が開始された。

2024年12月には「歩行者利便増進誘導区域（通



なんば広場

称：ほこみち区域)」に指定され、民間によるイベント開催が可能に。「なんさん通り(南北区間)」の整備完了をもって事業は2025年3月末で完了した。



供用開始後初のイベント
「道頓堀リバーフェスティバル」

ENTAME-DIVER-CITY (グレーターなんば構想)の推進

なんばの未来を描く公民協働ビジョンの策定

2021(令和3)年7月、大阪商工会議所都市活性化委員会と当社は「難波エリアの都市格を公民協働で高めるまちづくり懇談会」(座長：橋爪紳也大阪公立大学特別教授)を設置し、大阪・関西万博の開催、統合型リゾート大阪IRやなにわ筋線の開業を見据えてなんばの未来を描く「難波エリアの都市格を“エンタメ”と“ステイ”の力で高めるまちづくりビジョン」(以下「公民協働ビジョン」)を2022年4月に策定した。

同ビジョンは、特別感(ハレ)を楽しむ“エンタメのちから”と、日常感(ケ)を支える“ステイのちから”という2つの柱を設定し、なんばの都市格向上を目指すものであった。なにわ筋線の新駅周辺におけるビジネス機能向上や、外国人の滞在・居住機能を強化する拠点の形成、交流促進や新たな発想を支えるエリアマネジメント活動などを提案した。

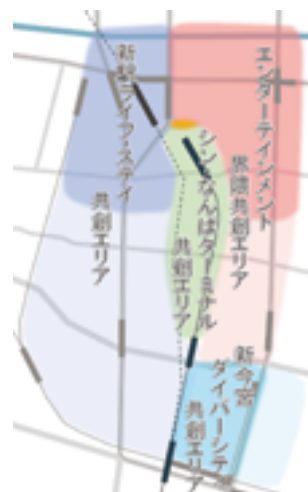
グレーターなんばビジョンの策定

未来のなんばを考える機運がエリア全体で高まる中、「共創140計画」や“2050年の企業像”の実現に向けて、公民協働ビジョンの思想やなんばおよび沿線のまちに対する誇りを礎に、当社グループが主体となって取り組むまちづくり宣

言としてグレーターなんばビジョン「ENTAME-DIVER-CITY～Meet! Eat! Beat! On NAMBA～」を2023年3月に策定した。

「ENTAME-DIVER-CITY」には、「エンタメ」「街区の多様性」「来街者の多様性」を融合させることで、なんばの独自性とサステナビリティを高めていきたいという想いを、「～Meet! Eat! Beat! On NAMBA～」には、なんばのまちを“劇場のステージ”に例えて、街なかで「出あう・味わう・心弾む」体験を通じて、来街者の心を満たしていきたいという想いを込めた。

同ビジョンは、多様なステークホルダーとの共創、まちの魅力づくりについて中長期的に示したものである。なにわ筋線の開業を節目に、「なんば広場」を起点としながら「(仮称)南海新難波駅周辺」「南海ターミナルエリア」「新今宮・新世界エリア」を中心に多様な取り組みを進め、グレーターなんばエリア全体へ広げていくことを目指している。



グレーターなんばマップ

なんばパークス サウスの開業 (難波中二丁目開発計画)

「共創136計画」に基づき「なんばのまちづくり」「不動産事業の拡充」を推進する当社は、南海ターミナルビル近接ゾーンにおける都市機能の充実を図るとともに、「グレーターなんば」の創造に向けて開発エリアを拡大させ、なんば全体の魅力向上につなげるため、「(仮称)難波中二丁目開発計画」に取り組んだ。

2020（令和2）年11月に当社、双日株式会社、株式会社日本政策投資銀行の3社は、株式会社ニッピが所有する土地を当社が賃借した上で、なんば開発特定目的会社を設立。大阪市浪速区難波中二丁目におけるオフィスビル開発に着手した。



なんばパークス サウス グランドオープン

2023年3月1日、同エリアの名称が「なんばパークス サウス」に決定し、同年3月25日には一部開業、7月1日にグランドオープンした。中核を担うのは、日本初進出となるタイの高級ホテル「センタラグランドホテル大阪」、新オフィス空間「パークス サウス スクエア」、ライフスタイル型ホテル「ホテル京阪 なんば グランデ」の3施設であった。この3施設にわたり展開する「SHOPS & RESTAURANTS」は、「上質なくつろぎ時間と新しい消費体験の提供」をコンセプトとし、14店舗が集結した。



センタラグランドホテル大阪

「サザンクレストなんば南」を建設

グレーターなんばビジョンにおける「ENTAME-DIVER-CITY」の実現に向けたまちづくりの一環として、恵美須町駅周辺活性化を目的にシェアス

タイル型賃貸マンション「サザンクレストなんば南」の建設に着手。2023（令和5）年10月31日に竣工し、11月1日から入居を開始した。

「コミュニティスペース」や「ワーキングスペース」を完備し、入居者同士の交流の活性化や、新たなライフスタイルの提案を実現した。また、環境配慮型建物（グリーンビルディング）拡大の一環として、当社グループで初めてZEH-M Oriented 認証を取得した。



「サザンクレストなんば南」のコミュニティスペース

なんばCITY

「なんばCITY本館」「なんばCITY南館」リニューアル

「なんばパークス」「なんばCITY本館」「なんばCITY南館」は棲み分けをより明確にすることで、3館がそれぞれに独自性と存在感を持ち、調和しながらお互いを補完する関係を創り上げることを目指し、定期的なブラッシュアップを行ってきた。

「なんばCITY本館」は「素敵な毎日を自分らしく。時代とシンクロする最旬スタイルをナビゲート。」をコンセプトとして2016（平成28）年3月18日に、「なんばCITY南館」は「-REBORN- 新たに生まれ変わる南館。オフタイムを充実させるリラックス・ライフスタイルをプロデュース。」をコンセプトとして同年4月27日に、それぞれリニューアルオープンした。

本館では、地下2階フロアを中心にリニューアルを実施。「日本ならではの」「メイドインジャパン」などの商品を展開する店舗を集積し、インバウンドニーズへの対応を拡充した。

南館は、店舗構成・館内環境などを抜本的に刷

新し、開業以来最大の規模となる全面的なリニューアルを実施した。鉄道関連施設の一部を新レストラゾーン(2021年4月には、アウトドア衣料品店にリニューアル)とするほか、「なんばパークス」側に通じる新しいエントランスやエスカレーターを設けることで、両施設間の回遊性を強化した。



なんばCITY南館に新設されたエスカレーター



なんばCITY南館1階新エントランス

このリニューアルにおいて、過去最大規模となる、本館・南館あわせて106店舗(新規出店・移転・改装を含む)がオープン。「なんばCITY」は自分らしいスタイルを発見できる、親しみやすさと新鮮さにあふれたショッピングゾーンへと生まれ変わった。

「なんばCITY本館」は2019年春にもリニューアルを実施。西日本初出店を含む合計38店舗が4月27日までに順次オープンした。

なんばパークス

「免税カウンター」を設置

「深展133計画」において掲げた基本方針「関空・インバウンド事業の拡大」の一環として、2015(平成27)年7月30日、「なんばパークス」2階インフォメーションカウンターに「免税カウンター(Tax-Free Counter)」を併設した。

従来、商業施設内の各専門店(免税店)で店舗ご

とに行っていたパスポートのチェックや購入記録票の作成などの手続きが、免税カウンターで一括して代行できるようになった。

「なんばCITY」においても、同年10月30日に実施した本館地下2階のリニューアルオープンに伴い、免税カウンターを新設した。



なんばパークス免税カウンター

なんばパークスおよびパークスガーデンの リニューアル

「なんばパークス」は、2017年4月に10周年を迎えるにあたり店舗のリニューアル計画を進め、3月17日にリニューアルオープン。開業当初から追求している「都市で生活を営む洗練された大人の男女」をターゲットとして、国内初出店を含む物販店・飲食店など合計46店舗が新たにオープンした。屋上公園「パークスガーデン」については、開業以来、鑑賞に特化した施設として運営してきたが、同日に初めてリニューアルを行い、屋外バーベキュー施設の設置などにより、体験・参加型の空間へと生まれ変わった。



リニューアルしたパークスガーデンの
はらっぱ広場

2020(令和2)年3月18日のリニューアルでは、全国初出店を含む物販店・飲食店など合計37店舗が新たにオープンした。パークスガーデンについては、訪れるお客さまに緑に囲まれた憩いの空間を提供する「ウッドデッキスペース」の新設、

「せせらぎの杜」のリニューアルなどを行った。

2022年から2023年にかけては、15周年を記念してさらなるリニューアルを実施。「きもち高ぶる、ワンデイトリップ」をコンセプトに、全4弾、約1年をかけてリニューアルを進め、商業施設初出店を含む合計47店舗が新規オープンした。大型のインテリアショップや、カフェとリノベーションギャラリーが融合した新業態の店舗がオープンするなど、単に「モノ」を手に入れることにとどまらない豊かなコミュニケーションの場を提供し、多様化するニーズやウォンツを満たすための機能を兼ね備えた商業施設を目指した。

さらに2023年11月から2024年4月にかけては、過去最大規模のパークスガーデンリニューアルを実施。人と自然がもっと近づき、五感で自然を感じられる「タッチングネイチャー」をコンセプトとし、鑑賞型にとどまらない屋上公園を目指した。



パークスガーデン

2024年4月19日には、展示・多目的ホール機能を有した「なんばパークスミュージアム」を開業。同ミュージアムは、なんばエリアのエンターテインメントの集積地として、漫画・アニメ・映画・音楽といったポップカルチャーをバラエティ豊かに、感度の高い演出で展示するほか、現代アートなど幅広く本格的なイベントも開催。国内外のお客さまになんばにお越しいただくことで、なん



なんばパークスミュージアム

ばの魅力を高めることを目指した。オープニングイベントとして、開業当日から6月2日にかけて「美少女戦士セーラームーン ミュージアム」を開催した。

同年5月30日、訪日外国人観光客向けの相撲エンタテインメントショーホール「THE SUMO HALL 日楽座 OSAKA (ザ・スモウホール ヒラクザ オオサカ)」を開業。体験志向の高まりを背景に、元力士による本格的な相撲ショーと食文化を融合し、“日本らしさ”と感動を提供する新たな観光拠点となった。

なんばEKIKAN

2014（平成26）年に誕生した鉄道高架下施設「なんばEKIKAN」は、2023（令和5）年7月にグランドオープンした「なんばパークス サウス」との相乗効果を通して、グレーターなんば構想を推進するため、大幅リニューアルすることとした。

新型コロナウイルス感染拡大によって、人と人とのつながりの大切さを世界中の人々が実感したことから、「なんばEKIKAN」のコンセプトである「新しいつながりへ。」の実現を改めて推進する方向でリニューアルに取り組んだ。「なんばパークス」「なんばCITY」「なんばパークス サウス」などの周辺の商業施設には入居していない、独自性あふれる店舗の誘致を目指し、店舗誘致にあたっては、“大きな音を出すことができる”という鉄道高架下の特性を最大限活用した。

2023年9月から、ライブハウス（2店舗）、バイク用品店、会員制シミュレーションゴルフ練習場といった趣味性・独自性の強い個性豊かな4店舗が順次オープンした。中でも、鉄道高架下への「ライブハウス」の入居は珍しく、なんばの新しい



新しくオープンしたライブハウス

カルチャーやエンタメの拠点となることを目指した。

NAMBAMARUTTO (なんばまるっと)

2022(令和4)年5月9日、なんばエリアで経営する4つの商業施設(「なんばパークス」「なんばCITY」「なんばスカイオ」「なんばEKIKAN」)の共通アプリ「NAMBAMARUTTO(なんばまるっと)」の提供を開始した。

同アプリでは、「ミナピタポイントカード」のポイントの付与・利用(当初は「なんばパークス」「なんばCITY」のみ対象)が可能になるほか、4商業施設の各店舗の最新情報や電子クーポン、イベント・キャンペーン情報を発信した。

2023年2月28日には、4商業施設統合ホームページ「なんばまるっと」を開設。これらによって、商業施設ごとではなく、約500店舗にもなる4商業施設全体の店舗情報の検索・閲覧が可能になった。



なんばまるっと

新今宮エリアの活性化

新今宮駅前開発事業

新今宮駅周辺は、外国人宿泊客の増加や星野リゾートの進出計画により注目されるエリアとなっていた。当社は「共創136計画」に基づき、不動産事業の成長を視野に入れながら、なんば～新今宮という南北軸の強化と新今宮エリアのまちづくりを推進した。

2017(平成29)年11月、大阪市による「もと馬淵生活館・もと馬淵生活館保育園跡地」の開発事業プロポーザルに対しての提案を行い、事業予定

者に決定。事業における目的は、オフィス、ゲストハウス、面談や職業訓練の場を整備し、外国人の就労・観光支援の拠点とすることであった。2019(令和元)年9月28日には、当社沿線で事業展開を図る企業などの労働力不足に積極的に対応すべく、宿泊、飲食、イベント機能を備える外国人向けの就労トレーニング施設「YOLO BASE」を開業した。



「YOLO BASE」開業記念セレモニーテープカット

「OMO7大阪 by 星野リゾート」

開発計画に出資

新今宮駅北東側で星野リゾートが整備を進める都市観光ホテル「OMO7大阪 by 星野リゾート」開発計画に対して、当社は2019年6月18日に開発主体となる「新今宮開発特定目的会社」へ出資する契約を締結した。また、星野リゾートとの連携により、同ホテルに滞在する旅行者に当社沿線の魅力や観光資源の情報を提供することで、より一層「選ばれる沿線」「選ばれる企業グループ」となることを目指した。

新今宮駅北側エリアに「さんかくち」オープン

大阪市は「新今宮駅北側まちづくりビジョン」を策定し、将来像の実現に向けて、新今宮駅前高架下を活用事業対象地とした公募を実施。当社が事業者に選定され、整備および管理運営を受託し、同エリアを「さんかくち」と命名して2022年4月1日にグランドオープンした。おもてなし・賑わいづくりの拠点として、キッチンカーでの飲食物の販売などに加え、周辺観光情報などを扱うデジタルサイネージ案内板を設置した。ネーミングは、当該地の形(三角形)を表すだけでなく、3つのエリア(なんば、新今宮、新世界天王寺)をつなぎ、地域住民(町会や学校など)・行政・民間が三者三様の立場で参画(さんかく)する場

所になってほしいという願いを込めていた。さらに、WALL SHARE株式会社と連携して今宮戎駅から新今宮駅間の鉄道高架構造物の東側外壁のうち約90mにアーティストによるアート作品が描かれた。



さんかくち

和歌山市駅活性化計画

和歌山市駅の改修と複合施設の建設

和歌山市駅は当社の重要なターミナルであるが、南海和歌山ビルは竣工から約40年が経過していた。さらに利用客数の減少に加え、2014(平成26)年8月末には核テナントであった高島屋和歌山店が退店するなど、駅周辺のにぎわいにも変化が見られた。

こうした状況を受け、当社は和歌山市、和歌山県と連携して和歌山市駅周辺活性化について検討を進め、2015年5月に「和歌山市駅活性化計画」を発表した。

同計画のコンセプトは「人々が集う和歌山らしさを兼ね備えたソーシャルセンター」とし、下記の3項目を計画の指針とした。

1. 文化・交流拠点の創出……市民図書館など
2. 都市機能の集積……オフィス、生活利便施設、商業施設など
3. 交通結節の強化……鉄道・バスなどの乗換利便性向上、公共交通機関の利用促進

同計画は2期に分けて進められ、第1期では、駐車場の跡地にオフィス棟「南海和歌山市駅ビル」(鉄骨造7階建て)が2017年3月15日に竣工した。また、和歌山市駅の改札を2階から1階へ移設し、同年7月15日に供用開始。バリアフリー化されて利便性が向上した。

第2期では、南海和歌山ビルを解体撤去して市民図書館、商業施設などを建設。2020(令和2)年3月にホテル棟・商業棟が竣工した。並行して

和歌山市が駅前広場を整備した。



南海和歌山市駅ビル



移設後の和歌山市駅改札

「キーノ和歌山」の開業

2019年8月には、複合施設全体の名称が「キーノ和歌山」に決定。和歌山県出身のデザイナーによるイメージキャラクター「キノまる」も制作された。こうして、2020年6月5日に商業ゾーンと市民図書館が同時グランドオープンした。商業ゾーン1階のキーテナントには、産地直送ブースコーナーや和歌山の特産品などを揃えた売り場を設けた食料品スーパーマーケットを誘致。和歌山

市民図書館は、カルチュア・コンビニエンス・クラブ株式会社が運営する関西初の市民図書館であった。

2020年7月3日には「カンデオホテルズ南海和

歌山」が開業。和歌山エリア唯一の4つ星ホテルとして、地上12階建て（ホテルは4階から12階）、120の客室を有し、最上階に紀ノ川を望む露天風呂を備えた。



キノまる



キノ和歌山

泉北エリアのまちづくり

2014（平成26）年7月に大阪府都市開発の株式を取得して以来、泉北ニュータウンを最も重要な拠点の1つと位置付け、泉北エリアの価値向上のための様々な施策に取り組んできた。

泉ヶ丘駅前地区の魅力・集客力向上

ショッピングタウン泉ヶ丘のリニューアルと泉ヶ丘ひろば専門店街の誕生

2014（平成26）年8月、一般財団法人大阪府タウン管理財団より泉ヶ丘駅前の商業施設「ショッピングタウン泉ヶ丘（駅南）」を取得。エリアのイメージアップ、集客力・回遊性の向上を主な目的とす

るリニューアル計画を策定した。

2015年10月29日にはリニューアル第1期として、「家庭」「職場・学校」に次ぐ「第3の場所」として気軽に利用できる新規7店舗とともに「ちびっこ広場」がリニューアルオープンした。「ちびっこ広場」には「つくる・まなぶ・あそぶ」がコンセプトの「キッズプレイコーナー」などを設けた。

その後、リニューアルの集大成として泉ヶ丘駅前のシンボルである広場の全面改修を行い、新たに「いずみがおか広場」とするとともに、商業施設の名称を「泉ヶ丘ひろば専門店街」に変更し、新店5店舗（改装含む）とともに2016年4月29日にオープンした。



ちびっこ広場



いずみがおか広場

泉北ニュータウンをスマートシティへ

まちびらきから50年以上が経過した泉北ニュータウンは、高齢化と人口減少が進み、2030年には人口が10万人を下回ると予測されていた。一方、コロナ禍で自然豊かな郊外環境への関心が高まったほか、近畿大学医学部・付属病院の泉ヶ丘移転が予定されていること、堺市が「SENBOKU New Design」を策定するとともに大阪府や堺市がスマートシティの重点地域と位置付けたことなど、活性化の兆しも見えていた。

泉ヶ丘駅前活性化計画

これらの動きに呼応して、2022(令和4)年3月、スマートシティに関する取り組みなど泉北ニュータウンの活性化につながる「泉ヶ丘駅前活性化計画」を始動。泉ヶ丘に新たな価値を創造し、「ベッドタウン」という位置付けから次代の沿線中核都市とすることを目指すこととした。同計画の「『医・職・充』が揃う郊外型ミクストユース 次代の沿線中核都市『泉ヶ丘』を目指して」というコンセプトに基づき、2022年4月から順次「泉ヶ丘駅前活性化計画」の工事を開始した。

それ以降、既存建物の一部解体工事を順次進めていたが、世界情勢や急激な物価上昇に伴う工事費高騰の影響を受け、建築工事費が想定を大幅に上回る見込みとなり、当初の計画通りでの事業遂行は著しく困難な状況となった。そこで、2023年8月に新規建設工事の着手を一旦延期とし、事業計画の見直しを行うこととした。

ヘルスケアアプリ「へるすまーと泉北」の配信

堺市の「SENBOKU スマートシティ構想」の実現に向けて、当社と株式会社NSDは、ヘルスケアアプリ「へるすまーと泉北」を共同開発した。同アプリはシニア世代のフレイル予防と交流促進のツールで、日々のバイタルデータや運動データを蓄積するとともに、イベントなどの地域情報の発信や交流ができるものであり、地域が抱えている健康課題の解決を図るための取り組みであった。

2021年12月からの実証実験により、ユーザーに対する同アプリの有用性や操作などの許容性、

健康関連事業者との連携による成功報酬型ビジネスモデルの検証を行った。2025年度からは実装フェーズに移行している。

SENBOKU スマートシティコンソーシアムの設立

2022年6月27日、当社、大阪ガス株式会社、西日本電信電話株式会社（NTT西日本株式会社）および堺市が参画して「SENBOKU スマートシティコンソーシアム」が設立された。目的は、「SENBOKU New Design」および堺市の「堺スマートシティ戦略」の理念などに基づいて、泉北ニュータウン地域ならではの魅力を高めながら持続的に発展し、時代に応じた新たな技術や仕組みを導入してスマートシティ化を実現することにあった。



「SENBOKUスマートシティコンソーシアム」
設立総会

南海オンデマンドバスの実証実験

高齢化が進む泉北ニュータウン地域は起伏のある地形が多く、自宅から路線バスの停留所までの徒歩距離が長いなど、住民の移動環境の改善は重要な課題であった。そこで、南海バスとともに、同課題の解決に向けた新たな移手段の検討を進めるため、ワンボックス車両(客席8人)による小回りの利く輸送サービス「南海オンデマンドバス」の実証事業を、2023年1月10日から同年3月10日にかけて実施した。

同実証事業は、SENBOKU スマートシティコンソーシアムにおける「モビリティワーキンググループ」の活動の一環として行った事業であり、大阪府AIオンデマンド交通モデル事業に採択され、その補助金を活用。JCOM株式会社と行った第2弾(2023年10月1日から2024年1月31日)では、運行エリアや特典施設などの拡充を図りつつ、ヘルスケアアプリ「へるすまーと泉北」で貯め

たポイントをオンデマンドバスの乗車運賃として利用できるサービスの実証実験も行った。そして2024年10月1日からの第3弾では、ネクスト・モビリティ株式会社とも協力し、運行エリア・実施期間・特典施設をさらに拡充した。



南海オンデマンドバス

沿線まちづくり

当社グループの事業基盤である南大阪・和歌山では人口動態が転出超過となっていることから、「南海グループ経営ビジョン2027」では、「2027年度に、沿線の定住人口を社会増(流出<流入)させる」ことを掲げ、「くらす人」と「出かける人」を増やすアプローチを行い、様々なパートナーと協業することを方針として取り組んでいる。

高野山エリア

高野山とふもとジャパンコーヒーフェスティバル

2020(令和2)年からは、一般社団法人日本コーヒーフェスティバル実行委員会とともに、コーヒーの祭典「高野山とふもとジャパンコーヒーフェスティバル」を高野線の各駅で開催している。

同イベントは、様々なコーヒー店が一堂に会し、「現代の参詣道」をテーマにしたオリジナルコーヒーを提供するとともに、コーヒーを通じた交流の機会を創出するものである。当社が初めて開催した2020年11月には橋本駅から高野山駅を会場とし、それ以降も高野線の各駅の駅構内または駅付近を会場として継続的に開催している。また、イベント開催区間の移動には、1日乗り放題となるフリー乗車券を発売した。

高野山の魅力発信

高野山エリアは、欧米豪を中心とする訪日外国人に高く評価され年々来訪者が増加していたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて激減。

この状況を打開するため、「高野山ならではの良さ」の磨き上げや、新たな来訪動機となる魅力づくりに取り組む必要が生じていた。そこで、株式会社JTBと高野山エリアの関係者とともに「高野山エリアのありたい姿」を描き、その実現に向けた取り組みに着手した。2021年8月23日から同年9月5日にかけて、「高野山の人、モノ、ココロにふれる」に焦点を当てたプログラムを体験できるイベント「ふれたい、高野山。」を開催。同イベントは、「高野山でパワーをチャージする」「高野山でリフレッシュする」といった6テーマ、計32種類のプログラムから、希望のプログラムを選んで参加できるものであった。



2022年8月26日から9月4日には総本山金剛峯寺と共催で、高野山観光プロモーションイベント「大人の休息 旅する高野山 in Shibuya」を東京・渋谷の渋谷フクラス内「shibuya-san」「東急プラザ渋谷」で開催。高野山の特別な仏教体験や、名物のごまとうふづくりなど“高野山ならではの”体験を通して高野山の特別な旅の魅力を首都

圏においても訴求した。

さらに2024年は「紀伊山地の霊場と参詣道」が世界遺産に登録されて20周年であり、「こうや花鉄道 天空」の運行開始からも15周年を迎えることから、高野山世界遺産登録20周年特別企画「ふれたい、高野山。2024」を実施した。



大人の休息 旅する高野山 in Shibuya

高付加価値旅行商品の提供

2020年以降、新型コロナウイルス感染拡大などの影響で旅行者のニーズは変化し、自然や歴史・文化を体験できる高付加価値商品の人気が高まった。その中で、「共創140計画」の主な事業戦略として「未来探索」を掲げ、「ツーリズム関連事業の強化」として沿線地域の魅力を生かした持続可能なビジネスモデル構築に取り組んでいた。

世界遺産・高野山の魅力を生かした新たな観光コンテンツとして、富裕層（ハイエンド層）を含む新規顧客の誘客促進を狙いとしたこの取り組みは、一般社団法人関西イノベーションセンターが運営するイノベーション創出拠点「MUIC Kansai」の課題解決プログラムに採択された。

また、新たなマーケットへの挑戦の第一歩として、沿線最大の観光地・高野山エリアでの旅行商品の開発を進めた。2022年7月には、弘法大師御誕生1250年を記念して、エクスペリサス株式会社と共同で「総本山金剛峯寺での没入型演劇体験」をはじめとした、高野山エリアの観光資源を活用したオーダーメイド型の特別体験・宿泊プランの提供を開始した。

体験農園「くらし菜園」

「深展133計画」で「沿線エリアの魅力創造」を掲げていた当社は、沿線の農村地域で増加している耕作放棄地を活用した地域活性化を目指し、

2017（平成29）年4月16日に泉佐野市・羽倉崎に体験農園「くらし菜園」を開設した。



くらし菜園 羽倉崎

地域農家と連携し、スタート時には「夏野菜の女子菜園コース」など3つの農業体験コースを提供。さらに2019（令和元）年8月20日には泉佐野駅にアンテナショップ「FARMER'S STAND & MART byくらし菜園」を開設。沿線農家や事業者と協力し、農の魅力発信拠点として飲食物の提供や沿線製品の販売を行った。



FARMER'S STAND & MART byくらし菜園

リノベーションまちづくりプロジェクト

和歌山市は、市中心部に増加する遊休不動産を再生・活用し、雇用や産業を創出してエリアの魅力を高める「リノベーションによるまちづくり」を公民連携で進めていた。一方、当社は加太観光協会および磯の浦観光協会と共同で「加太さ



和歌山市と連携協定を締結

かな線プロジェクト」を推進し、加太線の観光路線化と交流人口の拡大に取り組んでいた。

これらの取り組みをさらに推進させるため、2018（平成30）年10月3日に和歌山市と「リノベーションまちづくり」に関する連携協定を締結。第1弾事業として、同年11月17日に「まちやどシンポジウム—地域や集落の魅力を引き出す『まちやど』の可能性—」を開催。2020（令和2）年、2022年にはリノベーションを通じた都市再生手法を実践的に学ぶ短期集中型ワークショップ「リノベーションスクール」を開催した。2024年10月には、同スクール卒業生が加太駅前の対象物件を活用し、つけ麺屋「En（エン）」をオープンした。



和歌山市で「リノベーションスクール」開催

沿線企業支援プロジェクト

当社沿線に「くらす人」を増やすための施策として、2019（令和元）年度から沿線企業支援プロジェクト（2021年度からは「#BIZ TAG NANKAI（沿線企業魅力共創プロジェクト）」）に取り組んでいる。定住のための重要なファクターである魅力的な就業機会と、沿線エリアでの就業を希望する人を維持・増加させるべく、沿線企業の事業拡大・新規事業開発などを支援した。

南海沿線アトツギソン

2019年8月30日から9月1日にかけて開催した「南海沿線アトツギソン」は、中小企業の後継者不足による廃業という課題に対して、沿線の若者（アトツギ）が家業を前向きに継承できるよう、新たな挑戦を後押しすることで、地域企業・産業の存続と発展への貢献を目指した。

同イベントは親族が事業を営む34歳未満の若者（アトツギ）が、自分たちの家業の経営資源を活用した新事業のアイデアづくりをするもの。最終

日には会場となった「なんばスカイオ」7階ホールに、南海沿線の中小企業・商店などのアトツギら38人が集まり、一般社団法人ベンチャー型事業承継、大阪府事業承継ネットワーク（現：大阪府事業承継・引継ぎ支援センター）との共催で実施した。



南海沿線アトツギソン

2020年12月には、和歌山県事業承継ネットワーク（現：和歌山県事業承継・引継ぎ支援センター）を主催に加え「南海沿線アトツギソンvol.2 in WAKAYAMA」を開催。同イベントによる初の事業化は、和歌山県海南市で紀州漆器などの製造・販売を行う株式会社山家漆器店が2021年7月30日に発売した「漆芸ウォールパネル」であった。同年9月20日には、大阪市住吉区で大阪銘菓・粟おこしを製造販売する株式会社粟新が、「5種のナッツBAR」と「まるごと黒豆BAR」を商品化した。



漆芸ウォールパネル

採用活動支援

2021年3月12日、新卒学生向け就活イベント「コタツ就活EXPO2022 BY NANKAI」を「なんばスカイオ」7階コンベンションホールで開催した。

同イベントの目的は、新卒学生との新たな接点

を求める沿線企業の採用支援と、人口減少が進む南大阪・和歌山エリアへの若者の定住化促進である。イベントには、沿線に事業所を持つ企業を中心に19社が出展し、企業担当者と学生がコタツを囲みながら、従業員の働き方・生き方・暮らし方について「おもしろい会社で働きたい！を叶える」をテーマに語り合い、相互理解を深めた。2022年2月には転職希望者向けの同イベントも開催した。

さらに、2021年11月27日には、大阪府や現役大学生によるベンチャー企業CSK株式会社とともに、学生と企業が仮面をつけて互いの素性（企業名・大学名）を明かさずに、「仕事のやりがい」や「働く上で大事にしたいこと」などを語り合う「ミステリー 業界研究 EXPO2023」なども開催した。



コタツ就活EXPO2022 BY NANKAI

「家族にえがお+1プロジェクト」を始動

南海沿線が「くらしたいまち」として選ばれるため、2022（令和4）年には、「家族にえがお+1プロジェクト」を始動し、子育て世代向けホームページ「なんかいくらし」を開設した。

このプロジェクトは、家事・育児・困りごとを地域でシェアして子育て世代のストレスを軽減することと、子どもに多様な好奇心を育ててもらい沿線に愛着を持ってもらうことが目的であった。その実現に向けて、南海沿線が好きな地域内外の方々と地域の魅力をSNSで発信する「地域発見クリエイターズ課」や沿線企業らと協力した「親子でわくわく体験！南海沿線」などの企画を展開した。

またオンラインやリアルでのイベントでまちの魅力を発信する「まちの参観日」を自治体との共創で実施した。

シェアオフィス「Liefdice By NANKAI」

コロナ禍を経て社会情勢は大きく変化し、テレワークの定着など働き方が多様化した。当社は、コンセプトとして「Lief-style～南海グループが提供する新たなワークライフ～」を掲げ、単なる働く場所の提供だけでなく、「総合生活企業」としての多種多様なサービスを通じて「働く」を含めた「暮らし」全体を豊かにすることを目指した。

そこで当社は、シェアオフィス「Liefdice By NANKAI」を2021（令和3）年11月22日に南海堺駅ビルに、同年12月20日に泉ヶ丘ひろば専門店街に、さらに2023年7月3日に堺東駅前にオープンした。

各シェアオフィスでは、web会議などにも対応できるよう鍵付き完全個室ブースを設置。従量課金制での利用や、月額で使い放題の個人プランでの利用が可能であり、多様な利用スタイルに対応している。



堺東駅前の「Liefdice By NANKAI」

南海堺東ビルのリニューアル計画に着手

1964（昭和39）年から60年にわたり南海堺東ビルで営業してきた高島屋堺店が2026（令和8）年1月7日で閉店することを受けて、2024年12月、ショッピングセンター「HiViE（ヒビエ）堺東」にリニューアルすることを発表した。

堺東は堺市の行政・文化・ビジネスの中心で、約1万人が働く同市の玄関口として重要視されており、堺市もこのエリアを市街地整備の重要拠点と位置付けている。高野線堺東駅は他社線と接続がない駅の中では当社で最大（全駅中では第4位）の乗降客数を誇り、当社は「暮らす・働く・訪れる」価値向上を目的に、駅直結の「南海堺東ビル」のリ

リニューアルに着手した。



南海堺東ビル

リニューアルのコンセプトは「より良い毎日に“Direct SC”～“駅がある日常”のライフスタイルに直結するSC～」として、「即時性」と「利便性」を兼ね備えたショッピングセンターを目指す。名称には「日々“ええこと”に直結するSC」を目指し、「Higher (より良い)+ Vie (フランス語で“活力・生活”の意)」を生み出す場所としたいという想いを込めた。



「HiVie 堺東」イメージ

N.KLASS

駅ナカを単なる商業施設ではなく、地域の魅力を再発見し、地域の新たなコミュニティスペースとする考えから誕生したのが「N.KLASS (エヌクラス)」である。名称には、南海 (NANKAI) がある日常を、素敵に (NICE) 暮らす (KURASU) こ



N.KLASS三国ヶ丘

とと、1つ上のクラス(CLASS)を目指すという意味を込めた。

2014 (平成26) 年5月29日に1号店である「N.KLASS 三国ヶ丘」が開業。続いて住ノ江駅の耐震工事とあわせてショップ南海住ノ江のリニューアル工事を進め、2016年12月1日に「ここに来ると、元気になる! (cheer up!)」をコンセプトとした「N.KLASS 住ノ江」が開業した。2017年3月16日には泉大津市と共同で進めた駅高架下開発の一環として、「おおつと育むあたたかい暮らし」をテーマに「N.KLASS 泉大津」が開業。さらに2023 (令和5) 年12月6日には中百舌鳥駅のリニューアル工事とあわせて「N.KLASS 中百舌鳥」が開業した。



N.KLASS 泉大津

駅コンビニエンスストアの転換

コロナ禍による鉄道利用者減少や経営効率の課題を踏まえ、ブランド力と商品力を生かし、顧客利便性の向上を図ることを目的に、2022 (令和4) 年9月、南海フードシステムとセブン-イレブン・ジャパンとの業務提携契約を締結した。これにより、駅コンビニエンスストア「アンスリー」[nasco + (ナスコプリュス)]は、2022年12月に降順次「セブン-イレブン」へ転換していった。

1997 (平成9) 年に私鉄3社で始まった「アンスリー」は、その歴史に幕を下ろすこととなった。



セブン-イレブン・ジャパンとの提携第1号店

工業団地・住宅地

南海林間田園都市・隅田A地区

東日本大震災以降、内陸部の企業用地へのニーズが増大するとともに、紀北橋本エコヒルズなど和歌山県内への企業進出や京奈和自動車道の整備が進展していた。そこで、当社、和歌山県、橋本市の3者は新たな工業団地の開発に向けた基本協定を締結し、その実現について調査・検討を進めた。

その結果、当社が和歌山県橋本市に所有する「南海林間田園都市・隅田A地区」第2期用地（約140ha）において、和歌山県および橋本市と協力して、工業団地の開発を進めることを決定。2016（平成28）年2月29日に同用地内南側に関して細目協定を締結し、橋本市を事業主体とする工業団地の共同開発事業（第1次事業）に参画することで合意した。

2020（令和2）年2月から、第1次事業の造成工事に着手した。

い立地にあり、「でっかく、自分らしく、生きよう。」をコンセプトに開発された。平均敷地面積が190坪超と関西最大級の広大な宅地が特徴で、建築業者・時期の指定がないため、お客さまが思い描く暮らしを自由に実現できることを目指した。

南海くまとり・つばさが丘新街区 「ソラテラス」

南海くまとり・つばさが丘は、当社が2000（平成12）年にまちびらきを行った大阪府熊取町の丘陵地に開発した住宅地で、関西国際空港や大阪湾を望む好立地にあり、8つの个性的な公園や緑道が整備された、眺望と自然に恵まれたまちである。

まちびらき20周年を記念して、2020（令和2）年4月25日に新街区「ソラテラス」（40区画）の分譲を開始。高低差の少ないフラットな土地で、眺望も良く、建築業者・時期の指定がないため自由な家づくりが可能であった。

南海橋本林間田園都市 三石台 「三石台ソラトモリ」

南海橋本林間田園都市 三石台における新街区「三石台ソラトモリ」（総区画数25区画）が2019（令和元）年7月20日にまちびらきした。

同街区は、自然が豊かでありながら駅から徒歩圏内で、商業施設や教育施設も揃った利便性の高



「ソラテラス」外観建物パース

不動産事業における運用スキームの多様化

当社グループは「共創140計画」のもと、「選ばれる沿線づくり」と「不動産事業の深化・拡大」を進めてきた。その中で、「地域共創型まちづくり」の推進にあたり、開発資金および財務の健全性を確保しながら、沿線地域への投資を加速させるた

め、2023（令和5）年11月1日、子会社である南海リートマネジメントが運用を受託する「南海プライベートリート投資法人」への不動産組入れを決定。同投資法人の運用開始時（同年11月16日）における資産規模は約214億円であった。

TOPIC 04

進取のDNA

1900

当社は創業以来、時代の変化に応じて新たな価値を生み出す挑戦を続けてきました。1885（明治18）年の開業から今日に至るまで、当社には「進取のDNA」が息づいており、鉄道事業にとどまらず、様々な分野で新規事業を展開してきました。ここでは、当社が歩んできた挑戦の歴史を振り返ります。

1885

前身の阪堺鉄道が純民間資本としては日本で初めて鉄道を走らせる



1994

斬新なフォルムの「空港特急ラピート」を運行開始



1905

浜寺公園内に

食堂と浜寺公会堂が開業

浜寺公園の遊覧客増加を受け、園内の土地を借地して園遊場を設け、直営の食堂を開業。



1908

淡輪遊園内で

「汽車ホテル」を始める



1936

日本初の
冷房車の導入

ご乗客には好評で、冷房車にだけ大勢の人が集中したため、人の熱気がかえって他の車両より暑かった、という話も残っている。



1906

浜寺海水浴場を開設

メリーゴーラウンドなどの遊戯施設、ブランコやウォータースライダーなども設置。

食堂車(ビュッフェ)の登場

一等車の半分を食堂に充て、西洋料理と和洋料理を提供した。取締役直々の面接試験による採用女性は「教養ある洋装美人」として、乗客の評判を集めた。



1911

「南海食堂」の開業

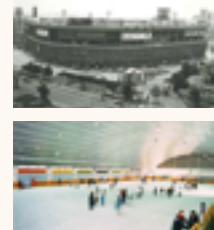
難波駅待合所2階に西洋料理と和洋飲物の営業開始。



1950

南海ホークスの本拠地となる
大阪球場を建設

アイススケート場やボウリング場なども併設した。



1912

大浜汐湯の建設(阪堺電気軌道)

海水を使った大規模温浴施設を開業。



1999

新規事業提案制度(ABC²制度)を創設

新しいビジネスチャンスを発掘するために社内で創設。当社の事業を有効に活用する「新規業態型」、当社がこれまで携わってこなかった事業への参画を提案する「新規事業型」で募集開始。

2003

「社内ベンチャー制度」を導入

大阪市内では珍しい庭園を備えた
「なんばパークス」オープン



2005

南海ロケーションサービス開始

葬祭事業への参入
(南海グリーンサポートの設立)

2007

ペット葬祭事業を開始

大手私鉄グループとしては初めて参入。
ペットの個別葬儀や火葬、納骨などの
サービスを提供する事業所「フローラ
ペットセレモニー」を大阪狭山市にオー
プン。



2019

新規事業部発足 [詳細は p.102 参照]

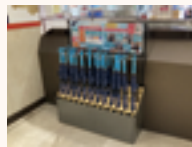
新規事業開発プログラム
(現：事業創出支援プログラム)開始

2020

傘のシェアリングサービス

「チョイカサ」サービス開始

「雨」という不便なシーンを快適に過ごし
てもらうための「傘」のシェアリングサー
ビス。



2021

IT/CADエンジニアに特化した
海外人財紹介・定着支援サービス
「Japa!」事業開始

[詳細は p.105 参照]

大手鉄道事業者として初となる
改札機でのクレジットカードに
よるタッチ決済導入

[詳細は p.73-74 参照]

テニスプレイヤー向けサービスを
展開する「株式会社LAWN」設立
テニススクール専用会員管理アプリ「ハ
イタッチ」、テニスプ
レイヤー専用のwebプ
ラットフォーム「テニス
グ!」などを運営。



感情共有サービスを展開する

「株式会社EMOSHARE」設立

コンテンツに触れながら、同じ趣味・趣
向の人と双方向かつリアルタイムに交流
できる感情共有
プラットフォーム
サービス。



音楽関連サービスを展開する

「株式会社Everybuddy」設立

バンドメンバーマッチングサービスやオ
リジナルCMソング一般募集、1,000人同
時演奏イベント「千のRockYou!!!」を運営。

“駅でごはんをピック
アップ”「エキピック」

実証実験開始

お客さまの生活動線上で、
食事を受け取ることができるサー
ビス。



2022

趣味サポートサービス

「カムバス」実証実験開始

競技レベル・年齢・性別などにかかわら
ず、誰でも参加しやすいオープンスポ
ーツコミュニティ

を展開。



eスポーツ事業を推進する

「eスタジアム株式会社」設立

[詳細は p.103 参照]

社外人財を対象とした
事業創出支援プログラム

「beyond the Border」を開始

イノベーション創出を志す熱い想いを
持った社外の方々からアイデアを募り、
当社とともに新たな事業の創出を目指
すプログラム。[詳細は p.102-103 参照]

2023

係員付き自動運転「GOA2.5」

実証実験 [詳細は p.63 参照]

飲食関連プロジェクト

「一生一食」実証実験開始

「一生食べられないかもしれない至極の
一食」をコンセプトに、「食」を新たな切
り口として、なか
なか食べに行けな
い遠方有名店の逸
品を、手軽に食べ
られる試みを展開。



2025

SNSでの医療人材

マッチング事業を展開する

「株式会社メドエックス」設立

病院の求人情報や職場環境、従業員の雰
囲気などが分かるオリジナル動画を制作
し、「MEDICH」の専用SNSに掲載する
ことで、病院と求職者をマッチングさせ
る採用サービス。

ヘルシーファストフード事業を

展開する「株式会社yuppa」設立

「忙しいときでも健康的かつ楽しみなが
ら食べられる、京生湯葉を使ったワンハ
ンド型のファストフード」を提供。

Ⅲ 事業戦略

コロナ禍を経て、インバウンド需要の変動に左右されにくい収益基盤の確立と、長期的な人口減少への対応は、次の成長に向けた重要な経営課題であった。これらに対処するため、既存の鉄道・不動産事業に続く、新たな「第3の柱」の開拓を検討。成長が期待できる事業の発掘・育成に挑戦することとなった。

新規事業への取り組み

事業創出支援プログラム (旧新規事業開発プログラム)

当社のイノベーション創出における挑戦を「Fly beyond」と総称し、その取り組みの1つとして、従業員の挑戦を促進して新事業創出を目指す「事業創出支援プログラム」1期を2019（令和元）年に開始。外部講師（メンター）と協力しながら、社内公募で選ばれたチームが4つの事業案（傘のシェアリング、音楽活動トータル支援、テニスプレイヤープラットフォーム、サブカルチャー関連）について検討し、同年12月から順次実証実験を実施した。

2021年5月には、同プログラムから生まれた事業を推進する3法人として株式会社LAWN（ローン）、株式会社EMOSHARE（エモシェア）、株式会社EveryBuddy（エブリバディ）を設立し、事業提案者が代表に就任。事業は経済産業省の「大企業人材等新規事業創造支援事業費補助金」（出向起業等創出支援事業）にも2年連続で採択された。



法人として約3年間の活動を経て、EMOSHAREは株式会社未来創造社に株式および事業を譲渡、EveryBuddyの事業は当社が承継することとなったが、「事業創造を通じたイノベーション人財の育成・風土の醸成」という所期の目的を果たすことができた。



「EveryBuddy」承継イベント「千のRockYou!! 2024」

社外人財を対象にした 「beyond the Border」

2022（令和4）年、経済産業省の「客員起業家（EIR）の活用に係る実証事業」に採択されたことを受けて、当社は社外人財を対象としたコース「beyond the Border」を開始した。募集および選考により決定した社外からの参加者は、約1年間の事業創出支援プログラムに参加し、最終審査通過者は当社と雇用契約を結んで新事業に取り組むことができるもので、第1期は50件、翌年の第2期は70件の応募があった。

第1期での採択はなかったものの、第2期では最終ステージに残った事業案について、2024年12月に事業審査会を行い、SNSでの医療人材マッチング事業「MEDICH（メディッチ）」とヘルシーファストフード事業「yuppa（ユッパ）」の2事業案の採択を決定した。2事業案の推進者は、2025年3月1日付で当社に入社した後、同年4月に設立した2法人（株式会社メドエックス、株式会社yuppa）に出向、それぞれ代表取締役に就任し、事業を開始した。



eスポーツ事業への参入

「eスタジアムなんば」の開設

2021（令和3）年7月、エンターフォース株式会社、ウェルプレイド・ライゼスト株式会社（現：GLOE株式会社）と業務提携して、「なんばスカイオ」にeスポーツ体験型ショールーム「eスタジアムなんば Powered by NANKAI」を開設した。同施設は、ユーザーが専門スタッフのサポートを受けながら、専用機材を無料で用いてオンラインでの配信を行えるほか、企業によるイベントを手軽に実施できる。開業時には「第1回関西eスポー

ツ学生選手権2021」の決勝トーナメントを開催。16校・12チームが出場し、同施設からその模様を配信した。

2022年4月28日には、eスタジアム株式会社を設立。さらに同年6月には当社のイノベーション創造室内にeスポーツ事業部を設置した。eスタジアムはeスポーツに関する「施設運営事業」「大会イベント事業」の運営を事業の柱とし、プレイヤーファーストの精神のもと、業界課題の解決と市場の拡大を目指すこととした。

2023年からは「なんばエリア」において、エンターテインメントの力で多彩なステークホルダーとの共創・まちの魅力づくりを実現する「ENTAME-DIVER-CITY」を目指した取り組みを進めることとし、2024年8月1日には、「なんばパークス」に「eスタジアムなんば本店」がグランドオープンした。同店は、eスタジアムが全国で運営する9拠点（5拠点およびパートナー店舗4拠点）の中核として、従来からあるeスポーツ体験のほか、地域コミュニティの形成や子どものデジタルリテラシー教育（Web3.0教育）にも活用できる場として運営している。



デジタルリテラシー教育（Web3.0教育）



「eスタジアムなんば本店」オープニングセレモニー

「eスポーツ先進都市・泉佐野」を目指す取り組み

泉佐野市は、eスポーツを地域活性化の鍵と位置付け、2022年4月に「eスポーツMICEコンテンツ実証事業」を開始。事業受託者を決定するプロポーザルが行われ、同年6月14日に、当社、eスタジアム、南海国際旅行、ウェルブレイド・ライゼストの4社による共同提案が採択された。

同年8月には、高校生を対象にした合宿「eスポーツキャンプ」を初めて開催。全国から高校生44人が参加し、専属コーチによる指導のもと、シューティングゲーム「VALORANT」の大会を実施した。その後、2023年8月には第2回のeスポーツキャンプを開催した。

さらに、2022年11月28日には同実証事業の一環として、同市の複合商業施設「りんくうパピリオ」内に「eスタジアム泉佐野」を開業。eスポーツプレイヤーの活躍を地域とともに支援する施設を目指している。



eスポーツキャンプ



eスタジアム泉佐野

VALORANT公式大会への参画

2023年3月18・19日にインテックス大阪で開催された合同会社ライアットゲームズ主催「VALORANT Challengers Japan 2023 Split1 -Playoff Finals」において、当社は関西特別パートナーに就任した。同大会は世界で有名なタク

ティカルFPSゲーム「VALORANT」の国内最大級の公式大会であり、大阪でオフライン開催されるのは初めてであった。eスポーツ業界における大阪の存在感を高めるとともに、国内外からお客さまが多く来阪する機会を創出し、先着チケットは約4分で完売した。

同年6月3・4日には「Split2」の決勝を、なんばエリアに所在するエディオンアリーナ大阪で開催するに伴い、関西特別パートナーとして、「なんばeスポーツウィーク」（大会公式グッズの販売やイベントの開催、地元商店街での大会公式ポスターの掲出など）を通じて、なんばエリア全体で大会を盛り上げた。



なんばeスポーツウィーク

eスポーツを通じた社会課題の解決

2023年3月9日に当社は、公益財団法人 科学技術融合振興財団から「FOST社会貢献賞」を受賞した。「eスタジアム」の運営や、泉佐野市との「eスポーツキャンプ」、神戸大学大学院との「依存症防止のためのメンタルヘルスケアセミナー」といった活動を通じて、プレイヤーファーストを掲げて継続して学生に寄り添い、依存症対策を講じる一方、啓発活動を通じて親世代への理解促進に取り組んだことが評価された。

こうした青少年の健全育成と地方創生への取り組みは継続して実施している。

2024年にはeスタジアムなんば本店がeスポーツ施設としては国内で初めて義務教育課程における出席認定制度対象施設に選定された。不登校を経験した生徒を対象とした「学びの多様化学校」である大阪市立心和中学校との共同施策として、同施設が子どもたち一人ひとりの居場所となり将来の可能性の幅を広げることができる環境となるよう取り組んでいる。

また、和歌山県における取り組みとして、eスタジアムとともに2024年7月から、部活動としてeスポーツに取り組む県立高等学校のモデル校(5校)において、外部指導者によるeスポーツのコーチング(指導など)プロジェクトを実施。2025年1月25日、2月2日の両日には、同プロジェクトの集大成として、和歌山県内のすべての高校生を対象とした「和歌山県高校eスポーツ選手権2025」を開催。若者を中心とした新たな地域文化の形成と地域活性化を目指した。



「FOST社会貢献賞」を受賞

IT・CAD人財に特化した海外人財紹介・定着支援サービス「Japal」

コロナ禍によるデジタル化の加速により、多くの企業では会社規模や業態を問わずDX推進やIoT化への対応が急務となっていた。そこで、南海不動産では2021(令和3)年3月から日本の社

会課題となっているIT人材不足の問題を解決することを目的に、ネパールのIT・CAD人材に無償で日本語・日本文化教育を提供のうえ、有料職業紹介を行う新規事業「Japal(ジャパール)」を開始した。

さらに当社は、“2050年の企業像”において「沿線への誇りを礎に、関西にダイバーシティを築く事業家集団」を掲げており、外国人が暮らしやすい地域づくりや共生の実現に取り組んでいることから、2022年11月1日に南海不動産から同事業を承継した。この事業承継によって、当社のブランド力やネットワークなど多様なリソースの活用が可能となり、Japalの理念をより広く展開できるようになった。今後はグループ全体のシナジーを生かしながら事業の成長を図るとともに、「DiverCity(多様性あふれる街)」の実現に向けて「ダイバーシティプラットフォーム」となることを目指している。

2023年4月からは「Japal交流会」を定期的に行う。ネパール出身のIT人財、Japal人財受け入れ企業、受け入れ検討企業が集まり、ネパール人財の活躍推進に向けて課題や解決策の共有、ネットワーク構築などを支援している。



第2回Japal交流会



「Japal」

その他

南海国際旅行

出張手配システム「BTOL」

南海国際旅行は、2016（平成28）年10月1日から、法人向け出張手配業務の効率化を目的とした出張管理システム「BTOL（ビートル）」の提供を開始した。本システムは、国内交通機関および宿泊施設の手配から精算業務までを一元管理することで、業務プロセスの簡素化と間接コストの削減を実現し、企業の管理部門における業務負担の軽減につながる。

2017年には海外航空券のメールオーダー機能を新たに搭載し、海外出張への対応力を強化。その後、JR東海・JR東日本との連携によって、BTOLで全国の新幹線のオンライン予約・チケットレス乗車ができるようになり、国内出張手配におけるユーザーの利便性と操作性が大幅に向上した。

南海グリーンサポート

泉北エリア初出店となる

「ティア泉北光明池」をオープン

大阪・和歌山エリアを中心に葬儀会館ティアを展開する南海グリーンサポートは、地域密着型の

ドミナント出店戦略に基づき、店舗数を拡大してきた。2017（平成29）年には「深展133計画」の基本方針の1つである「泉北関連事業の強化」の一環として、泉北エリア初出店となるティア泉北光明池、2020（令和2）年にはティア堺伏尾を出店した。ティア泉北光明池については、ホールに設置した可動式間仕切りによってスペースの変更が可能で、葬儀の規模に応じて最適な空間が提供できる。

その後は、既存会館があるエリアにおけるドミナント強化を進め、2021年にティア羽曳野、2023年にティア富田林駅前がオープン。2024年4月現在は17会館を運営している。

中の島

「ホテル中の島」を改称しリブランドオープン

「ホテル中の島」は、2018（平成30）年12月1日に全館閉館して営業を一時休止した。閉館後は耐震改修工事と新館建設工事を行い、2019年4月19日に「碧き島の宿 熊野別邸 中の島」としてリブランドオープンした。

中の島は、他に類を見ない一島一旅館というロケーションの特長を受け継ぎながら、新館「風の抄」のデビューを機に高級和風リゾートとしてさらなるグレードアップを図った。



新館「風の抄」

資料編

グループ会社一覧	108
最近10年の業績推移	112
路線図	114
会社の沿革	115
役員と組織	116
役員任期一覧	117
役員	118
年表	120

■ グループ会社一覧

運輸業

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

<https://www.hankai.co.jp/>

- 設立/1980.7.7 ●社長/藤井 哲 ●資本金/90百万円
- 従業員/110人
- 営業キロ/阪堺線(恵美須町~浜寺駅前間)14.0km、
上町線(天王寺駅前~住吉間)4.3km
- 保有車両数/35編成43両

南海バス(株)

〒590-0972 堺市堺区竜神橋町1-2-11
TEL. 072(221)0881 FAX. 072(221)0251

<https://www.nankaibus.jp/>

- 設立/2001.5.23 ●社長/鈴木 一明 ●資本金/100百万円
- 従業員/755人 ●保有車両数/乗合バス421両、貸切バス他41両
- グループ会社/南海ウイングバス(株)、関西空港交通(株)

関西空港交通(株)

〒598-0048 泉佐野市りんくう往来北2番地の12
TEL. 072(461)1371 FAX. 072(464)1201

<https://www.kate.co.jp/>

- 設立/1991.4.1 ●社長/河合 潤二 ●資本金/96百万円
- 従業員/223人
- 保有車両数/関西国際空港と周辺主要都市を結ぶリムジンバス
71両、貸切バス23両

徳島バス(株)

〒770-0823 徳島県徳島市出来島本町一丁目25番地
TEL. 088(622)1811 FAX. 088(623)5799

<https://www.tokubus.co.jp/>

- 設立/1942.2.4 ●社長/金原 克也 ●資本金/144百万円
- 従業員/389人
- 保有車両数/路線バスおよび高速バス210両、貸切バス29両
- グループ会社/(株)徳バス観光サービス、四国交通(株)、
徳島バス南部(株)

和歌山バス(株)

〒641-0024 和歌山県和歌山市和歌浦西一丁目8番1号
TEL. 073(445)5245 FAX. 073(445)7271

<https://www.wakayamabus.co.jp/>

- 設立/1975.12.15 ●社長/佐伯 一也 ●資本金/100百万円
- 従業員/137人
- 保有車両数/路線バス70両、高速バス・リムジンバス5両、
貸切バス他7両
- グループ会社/和歌山バス那賀(株)

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/1992.11.2 ●社長/和田 純一 ●資本金/100百万円
- 従業員/43人 ●保有車両数/40両

熊野御坊南海バス(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

<https://kumanogobobus.nankai-nanki.jp/>

- 設立/1943.11.1 ●社長/植田 光昭 ●資本金/90百万円
- 従業員/118人
- 保有車両数/路線バス28両、高速バス2両、定期観光バス1両、
貸切バス40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/1973.12.22 ●社長/水野 俊介 ●資本金/20百万円
- 従業員/31人 ●保有車両数/貸切バス15両

明光バス(株)

〒649-2201 和歌山県西牟婁郡白浜町堅田2396-12
TEL. 0739(42)3008 FAX. 0739(42)3147

- 設立/1930.6.24 ●社長/飯ヶ谷 洋敏 ●資本金/60百万円
- 従業員/92人
- 保有車両数/路線バス27両、高速バス9両、貸切バス18両

南海フェリー(株)

〒640-8404 和歌山県和歌山市湊2835番1
TEL. 073(422)2160 FAX. 073(422)9335

<https://nankai-ferry.co.jp/>

- 設立/1975.8.20 ●社長/小林 敏二 ●資本金/100百万円
- 従業員/78人 ●保有船舶数/2隻
- 営業所/和歌山営業所 073(422)2156 徳島営業所 088(636)0750
- グループ会社/南海フェリー商事(株)

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/1910.7.12 ●社長/東方 豊 ●資本金/40百万円
- 従業員/155人 ●保有車両数/74両

(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
<https://www.nankai-express.co.jp/>
 ●設立/2002.2.19 ●社長/橋本 直樹 ●資本金/100百万円
 ●従業員/175人
 ●営業所/大阪(難波・堺・関西空港・泉佐野)、東京(新橋・葛西)、千葉(成田空港)、茨城(つくば)、愛知(名古屋)、福岡(福岡空港)、沖縄
 ●現地法人/アメリカ・中国・香港・タイ・マレーシア・シンガポール・ドイツ・インドネシア・ベトナム・ミャンマー

南海車両工業(株)

〒590-0984 堺市堺区神南辺町一丁24番地1
 TEL. 072 (247)8831 FAX. 072 (247)8832
<https://www.nansya.jp/>
 ●設立/1957.10.21 ●社長/坂部 直成 ●資本金/80百万円
 ●従業員/272人

不動産業**南海リートマネジメント(株)**

〒542-0075 大阪市中央区難波千日前15番18号
 ANAスカイコネクトなんば9F
 TEL. 06 (7501)0299
<https://www.nankai-rm.co.jp>
 ●設立/2022.10.4 ●社長/小川 暁彦 ●資本金/100百万円
 ●従業員/12人

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
<https://www.nankaifd.co.jp/>
 ●設立/1987.4.24 ●社長/村上 一久 ●資本金/100百万円
 ●従業員/61人
 ●主な事業所/くまもり・つばさが丘販売センター
 072 (452)9283

流通業**(株)パンジョ**

〒590-0115 堺市南区茶山台一丁目2番4号
 TEL. 072 (294)3150 FAX. 072 (292)2189
<https://www.panjo.co.jp/>
 ●設立/1972.10.5 ●社長/桐田 健 ●資本金/300百万円
 ●従業員/35人
 ●事業内容/ショッピングセンター「パンジョ」などの運営管理ほか
 ●グループ会社/(株)パンジョイズ

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/history/>
 ●設立/1995.12.12 ●社長/真貝 征志郎 ●資本金/10百万円
 ●従業員/144人

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/1969.8.15 ●社長/坂本 早登司 ●資本金/70百万円
 ●従業員/61人
 ●グループ会社/南海エフディサービス(株)、南海フードシステム(株)

泉鉄産業(株)

〒590-0115 堺市南区茶山台一丁目2番1号
 泉ヶ丘センタービル
 TEL. 072 (294)5080 FAX. 072 (294)5088
<https://www.sentetsu.co.jp/>
 ●設立/1983.11.1 ●社長/村上 敏也 ●資本金/10百万円
 ●従業員/45人

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/history/>
 ●設立/2004.2.25 ●社長/関本 栄一 ●資本金/10百万円
 ●従業員/58人

(株)アビック

〒771-0204 徳島県板野郡北島町鯛浜字川久保
 32番地5
 TEL. 088 (698)0775 FAX. 088 (683)2677
 ●設立/1993.9.28 ●社長/田中 健司 ●資本金/10百万円
 ●従業員/16人

レジャー・サービス業

(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
[旅行サイト] <https://www.nanka-e-tabi.com>
[ビジネスサイト] <https://nankai-travel.com>
●設立/1950.10.6 ●社長/清原 康仁 ●資本金/100百万円
●従業員/217人 ●グループ会社/(株)南海エクスプレス
●南海国際旅行主要事業所
大阪本社 06 (6632)3973
難波駅サービスセンター 06 (6644)7330
福岡業務グループ 092 (751)1151
和歌山営業グループ 073 (422)7166
東京本社 03 (3543)3272
空港総合サービスセンター 072 (456)6211

(株)中の島

〒649-5334 和歌山県東牟婁郡那智勝浦町勝浦
1179番地の9
TEL. 0735 (52)1111 FAX. 0735 (52)1633
<https://kb-nakanoshima.jp/>
●設立/1960.3.30 ●社長/山尾 友二 ●資本金/100百万円
●従業員/46人 ●客室数/「碧き島の宿 熊野別邸 中の島」44室

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
<https://www.suminoe-kougyo.co.jp/>
●設立/1952.5.15 ●社長/門倉 孝昌 ●資本金/400百万円
●従業員/38人
●グループ会社/住興商事(株)、(株)スミノエマリンシステム

(株)南紀観光ホールディングス

〒647-0020 和歌山県新宮市徐福二丁目1番11号
TEL. 0735 (22)5103 FAX. 0735 (23)0001
<https://www.nankai-nanki.jp/>
●設立/2001.10.1 ●社長/山形 伸生 ●資本金/16百万円
●従業員/19人
●グループ会社/熊野御坊南海バス(株)、(株)中の島、
熊野観光開発(株)

熊野観光開発(株)

〒647-1211 和歌山県新宮市熊野川町日足272番地
TEL. 0735 (44)0326 FAX. 0735 (44)0328
<https://kumanokanko.nankai-nanki.jp/>
●設立/1955.3.24 ●社長/大塚 英生 ●資本金/75百万円
●従業員/28人

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
<https://www.nankai-nbs.co.jp/>
●設立/1978.4.1 ●社長/山本 昇 ●資本金/100百万円
●従業員/1,283人 ●グループ会社/(株)クラカタ商事

(株)南海ハートフルサービス

〒556-0011 大阪市浪速区難波中二丁目10番70号
なんばパークスB2
TEL / FAX. 06 (6644)7251
●設立/2005.2.1 ●社長/丸山 直宏 ●資本金/10百万円
●従業員/61人

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
<https://www.tear-nankai.jp/>
●設立/2005.8.1 ●社長/加藤 有邦 ●資本金/35百万円
●従業員/73人
●会館名
ティア橋本 0736 (37)1600 ティア千代田 0721 (53)9200
ティア泉大津 0725 (21)1400 ティア貝塚 072 (426)7500
ティア富田林 0721 (24)8500 ティア住之江 06 (6675)6400
ティア藤井寺 072 (930)1500 ティア美原 072 (362)9600
ティア大野芝 072 (234)9700 ティア大阪狭山 072 (360)2600
ティア岸和田 072 (430)6400 ティア浜寺 072 (264)2800
ティア枚方 072 (805)6900 ティア泉北光明池 0725 (56)9900
ティア堺伏尾 072 (279)2300 ティア羽曳野 072 (958)3900
ティア富田林駅前 0721 (23)6600

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
●設立/1961.3.27 ●社長/木原 久友 ●資本金/20百万円
●従業員/76人
●ゴルフ場名
大阪ゴルフクラブ 072 (492)2011
橋本カントリークラブ 0736 (36)2271

(株)アド南海

〒556-0011 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号
TEL. 06 (6644)7221 FAX. 06 (6644)7246
<https://www.adnankai.co.jp/>
●設立/2002.4.1 ●社長/佃 吉朗 ●資本金/30百万円
●従業員/22人

南海保険サービス(株)

〒556-0011 大阪市浪速区難波中一丁目10番4号
 TEL. 06 (6641)2974 FAX. 06 (6641)2975
<https://nankaihoken.co.jp/>
 ●設立/2000.10.31 ●社長/内田 宏 ●資本金/50百万円
 ●従業員/18人
 ●事業所名
 東京支店 03 (3547)1551 新宮営業所 0735 (22)7102
 徳島営業所 088 (652)0663

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
<https://nankai-lr.sakura.ne.jp/>
 ●設立/2012.4.5 ●社長/根川 和也 ●資本金/45百万円
 ●従業員/66人
 ●事業所名
 有料老人ホーム 南海ライフリレーション あびこ道 06 (6676)6800
 指定居宅介護支援事業所 06 (6676)5800
 指定訪問介護事業所 06 (6676)5805
 就労継続支援A型事業所 06 (6676)6802
 南海ライフリレーション 岸和田吉井 072 (479)3737

e スタジアム(株)

〒542-0076 大阪市中央区難波4-4-4
 難波御堂筋センタービル10階
<https://estadium.co.jp/>
 ●設立/2022.4.28 ●代表取締役/松本 保幸・池田 浩士
 ●資本金/1百万円 ●従業員/32人

通天閣観光(株)

〒556-0002 大阪市浪速区恵美須東1-18-6
 TEL. 06 (6641)9555
<https://tsutenkaku.co.jp/>
 ●設立/1955.7.6 ●社長/高井 隆光 ●資本金/105百万円
 ●従業員/42人

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
<https://www.nantatsu.co.jp/>
 ●設立/1944.6.30 ●社長/浦地 紅陽 ●資本金/2,000百万円
 ●従業員/452人
 ●主な事業所/東京支店 03 (3547)4061
 ●グループ会社/南海建設興業(株)、日本ケーモー工事(株)

(株)日電商会

〒590-0983 堺市堺区山本町一丁目36番地6
 TEL. 072 (242)6520 FAX. 072 (242)6561
<https://ndsyokai.co.jp/>
 ●設立/1946.9.15 ●社長/大村 敏晴 ●資本金/30百万円
 ●従業員/29人

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)7114 FAX. 06 (6644)7119
 ●設立/2000.6.26 ●社長/浦田 尚志 ●資本金/20百万円
 ●従業員/63人

(株)南海リサーチ&アクト

〒556-0011 大阪市浪速区難波中二丁目10番70号
 なんばパークス内 パークスタワー18階
 TEL. 06 (6695)7384 FAX. 06 (6695)7385
 ●設立/2020.4.1 ●社長/西川 孝彦 ●資本金/25百万円
 ●従業員/11人

(株)シーエス・インスペクター

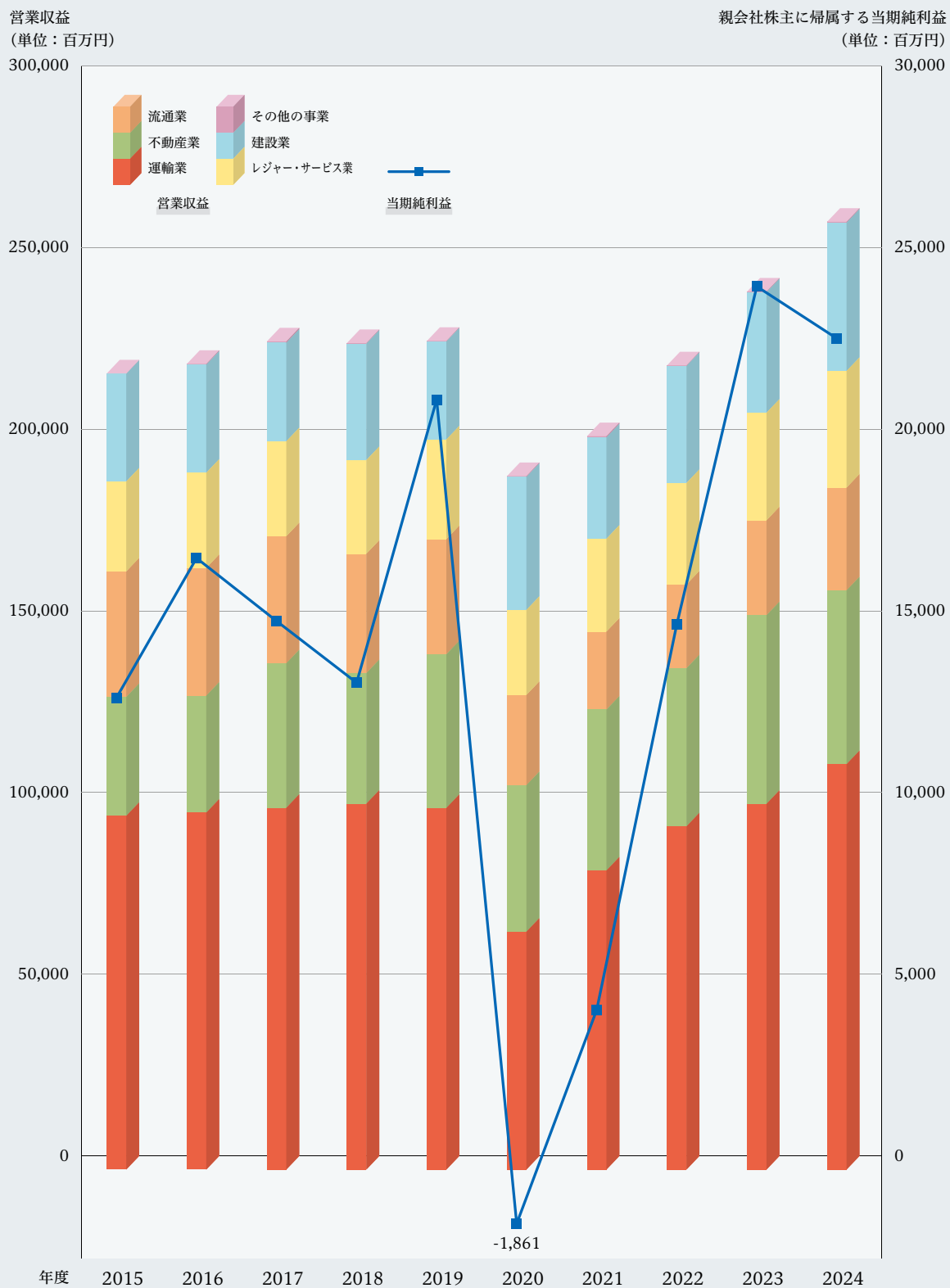
〒556-0011 大阪市浪速区難波中二丁目7番2号
 南海不動産なんばビル3階
 TEL / FAX. 06 (6644)7210
 ●設立/2001.11.14 ●社長/川端 彰 ●資本金/10百万円
 ●従業員/27人

南海システムソリューションズ(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)7118
 ●設立/2022.7.1 ●社長/中尾 敏康 ●資本金/20百万円
 ●従業員/88人

最近10年の業績推移

連結営業収益および当期純利益



連結

(単位：百万円)

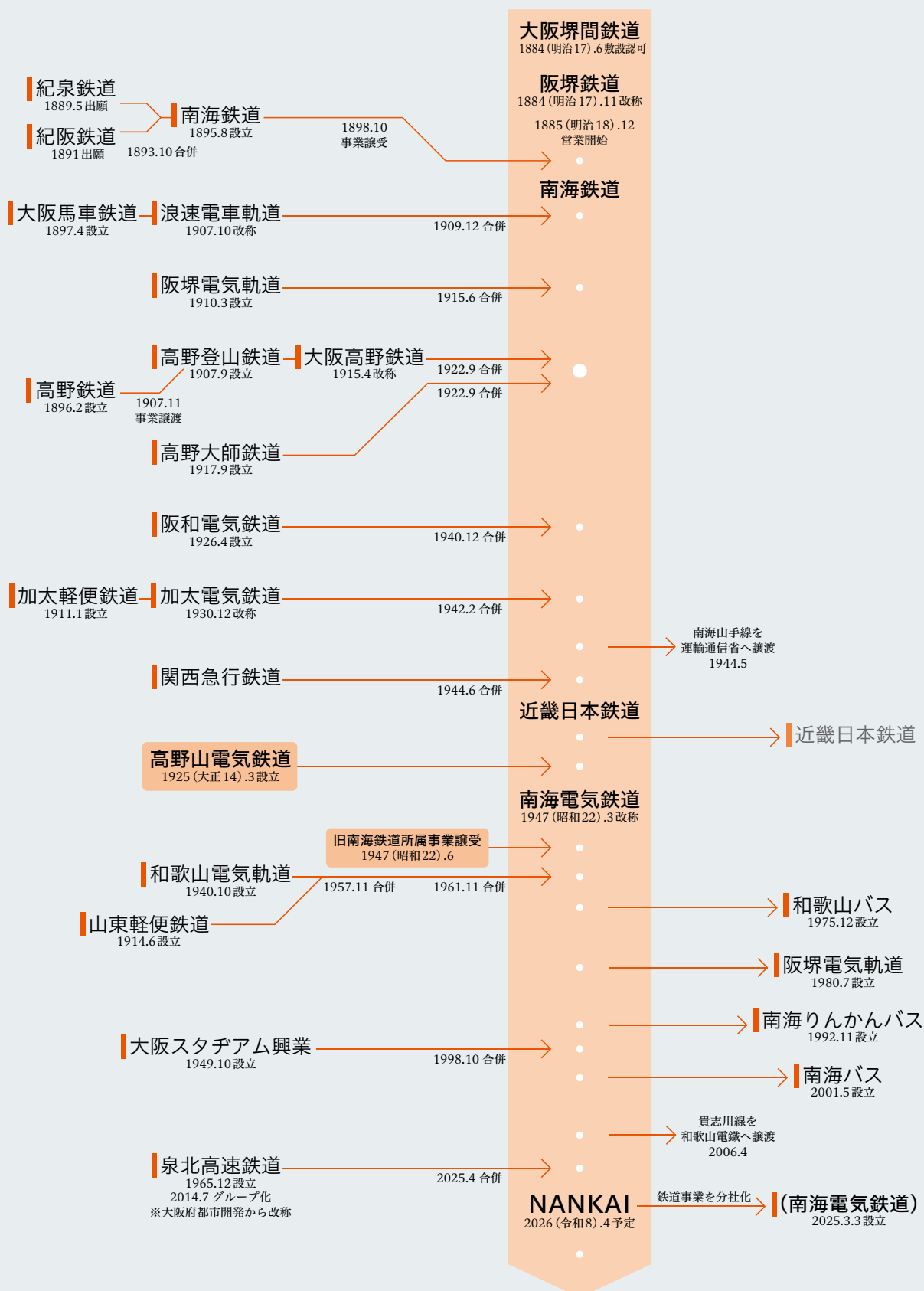
年度	営業収益							営業利益	経常利益	親会社株主に 帰属する 当期純利益
	運輸業	不動産業	流通業	レジャー・サービス業	建設業	その他の事業	合計			
2015	97,298	32,722	34,550	24,744	29,618	130	219,065	32,318	27,110	12,612
2016	98,197	32,194	35,148	26,194	29,710	244	221,690	31,840	27,111	16,452
2017	99,528	39,766	34,972	26,127	27,080	398	227,874	33,971	29,733	14,719
2018	100,656	35,935	32,849	25,779	31,987	215	227,424	27,745	23,898	13,023
2019	99,494	42,281	31,698	27,412	26,940	187	228,015	35,223	31,677	20,811
2020	65,446	40,325	24,817	23,407	36,578	239	190,813	5,552	1,854	△ 1,861
2021	82,283	44,269	21,472	25,564	27,860	342	201,793	12,190	9,931	4,021
2022	94,427	43,505	23,060	27,927	32,164	195	221,280	21,023	18,965	14,623
2023	100,616	51,908	26,132	29,595	33,128	212	241,594	30,820	29,312	23,926
2024	111,531	47,842	28,271	32,091	40,781	268	260,787	34,655	35,572	22,496

個別

(単位：百万円)

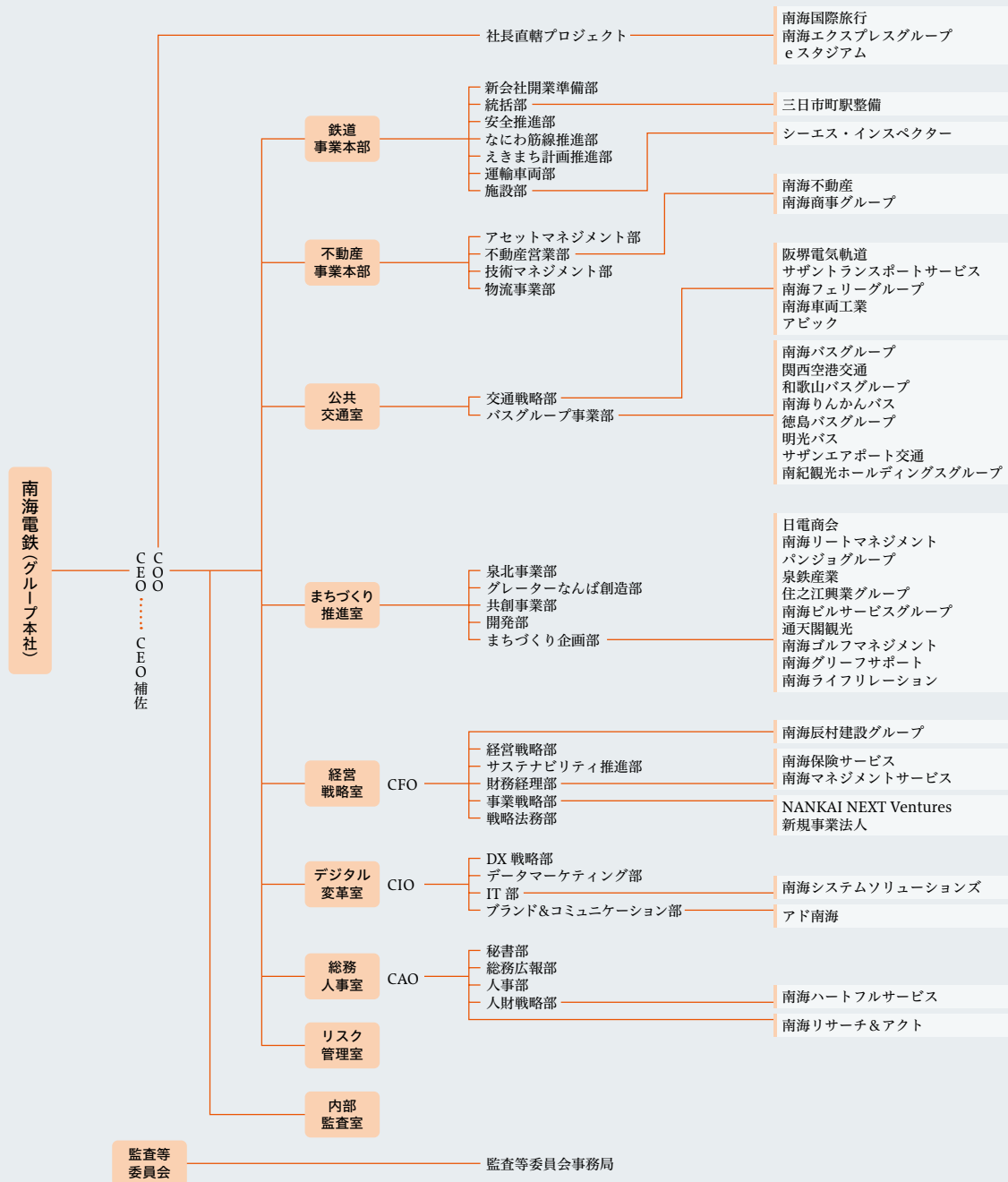
年度	営業収益			営業利益	経常利益	当期純利益
	鉄道事業	付帯事業	全事業			
2015	58,602	35,792	94,395	19,158	14,885	4,723
2016	59,878	35,995	95,874	18,800	14,803	9,795
2017	60,691	38,621	99,313	20,369	17,388	8,088
2018	61,239	38,787	100,026	14,255	15,498	13,602
2019	60,618	43,890	104,508	21,963	19,439	13,617
2020	39,514	38,166	77,681	1,558	△ 3,082	△ 1,742
2021	41,703	40,287	81,990	3,492	444	△ 240
2022	49,487	42,577	92,065	10,233	8,204	8,057
2023	58,446	50,830	109,277	18,270	17,765	17,321
2024	65,077	48,119	113,196	21,544	24,289	17,598

■ 会社の沿革



役員と組織

(2025年9月1日現在)

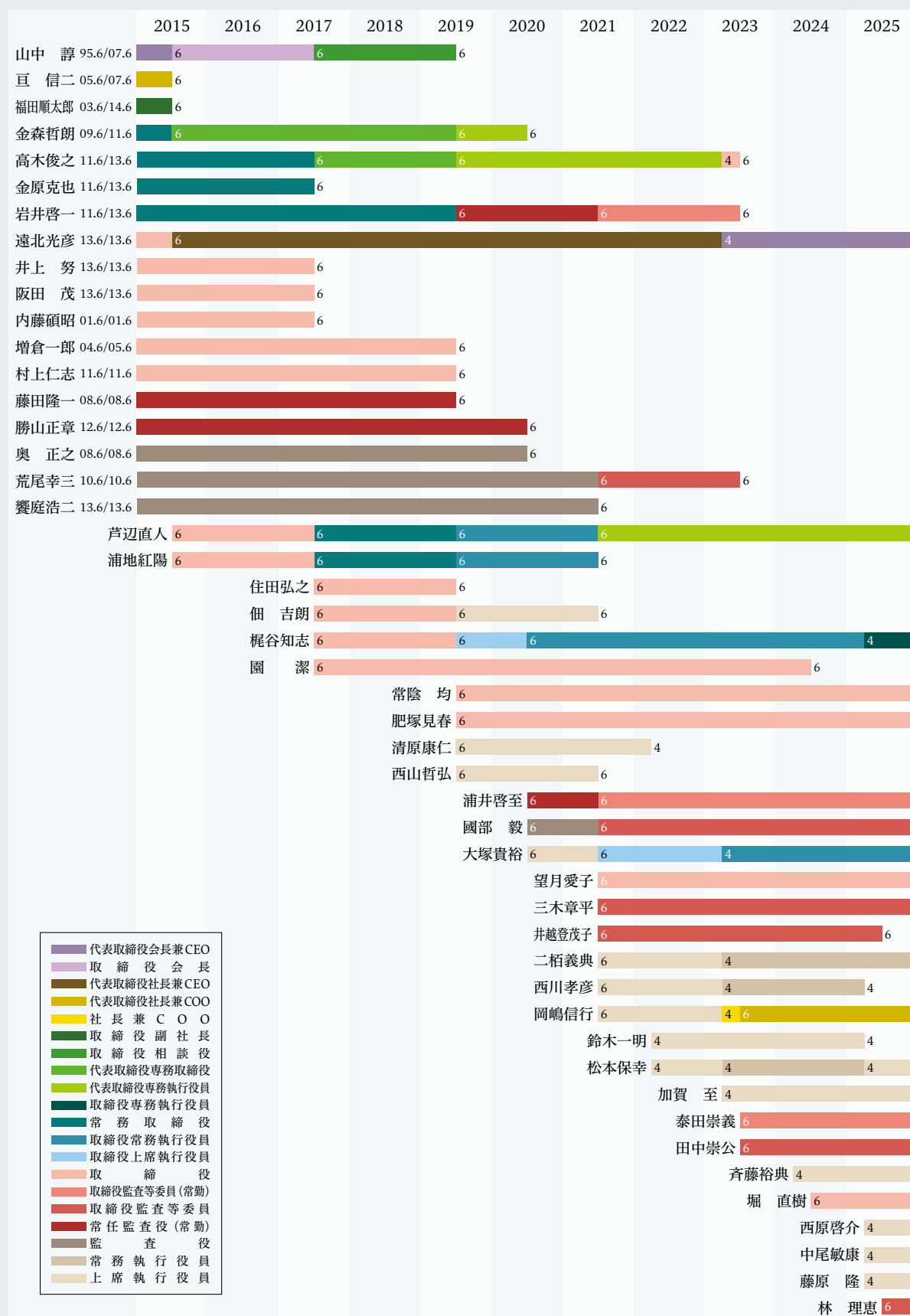


代表取締役会長兼CEO 遠北光彦
 代表取締役 岡嶋信行
 代表取締役 芦辺直人
 取締役 梶谷知志
 取締役 大塚貴裕
 取締役 常務執行役員 二栢義典
 取締役 上席執行役員 松本保幸
 取締役 上席執行役員 加賀至
 取締役 上席執行役員 斉藤裕典
 取締役 上席執行役員 西原啓介
 取締役 上席執行役員 中尾敏康
 取締役 上席執行役員 藤原隆

執行役員 岡本圭祐
 執行役員 坂本里子
 執行役員 塩谷雅則
 執行役員 桐山朋子
 執行役員 藤本兼三
 執行役員 宮田光爾
 執行役員 池田守
 執行役員 今中雄一

■ 役員任期一覧

(2015年1月～2025年9月)



氏名右側の数字は、役員就任年月／2015年1月時点の役職就任年月

■ 役員



藤原 隆
上席執行役員

西原啓介
上席執行役員

加賀 至
上席執行役員

二栢義典
常務執行役員

浦井啓至
取締役監査等委員(常勤)

梶谷知志
取締役専務執行役員

林 理恵
社外取締役監査等委員

三木章平
社外取締役監査等委員

堀 直樹
社外取締役

肥塚見春
社外取締役

芦辺直人
代表取締役専務執行役員

遠北光彦
代表取締役会長兼 CEO



中尾敏康

上席執行役員

中尾敏康

上席執行役員

齊藤裕典

上席執行役員

齊藤裕典

上席執行役員

松本保幸

上席執行役員

松本保幸

上席執行役員

泰田崇義

取締役監査等委員(常勤)

泰田崇義

取締役監査等委員(常勤)

大塚貴裕

取締役常務執行役員

大塚貴裕

取締役常務執行役員

田中崇公

社外取締役監査等委員

田中崇公

社外取締役監査等委員

國部 毅

社外取締役監査等委員

國部 毅

社外取締役監査等委員

望月愛子

社外取締役

望月愛子

社外取締役

常陰 均

社外取締役

常陰 均

社外取締役

岡嶋信行

代表取締役社長兼COO

岡嶋信行

代表取締役社長兼COO

■ 年表

※130年史に続く記載としたため、掲載期間を2015年7月1日からとしている。

年	月	日	会社の出来事	月	日	社会の出来事		
2015	平成27	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	3 14		北陸新幹線が長野-金沢間で開業		
		7 30	「なんばパークス」に「免税カウンター」を設置	4 10		日経平均が一時、2万円台を回復		
		9 30	7000系が営業運転を終了	5 17		大阪市「大阪都構想」の住民投票、否決		
		10 7	建設中の新南海会館ビル(仮称)が「サステナブル建築物等先導事業(省CO ₂ 先導型)」として採択	7 20		米とキューバ、54年ぶりに国交回復		
		10 29	ショッピングタウン泉ヶ丘(駅南)がリニューアル、新規7店舗と施設内「ちびっこ広場」をリニューアルオープン(一部の店舗は10月1日に先行開業)	8 —		中国経済に陰り、世界同時株安		
		10 30	「なんばCITY」に「免税カウンター」を設置	9 —		国連総会でSDGsが採択される		
		11 21	映画『スター・ウォーズ/フォースの覚醒』とタイアップした特別仕様の特急ラピートを運行	10 5		マイナンバー通知開始		
		12 5	高野線・泉北線ダイヤ改正 特急「泉北ライナー」の運行開始	11 13		パリで同時多発テロ事件、死者120人超		
		2016	平成28	1 15	「第7回 EST 交通環境大賞」において「環境大臣賞」を受賞	1 29		日銀、初のマイナス金利を導入
				1 27	南海本線堺市内連続立体交差事業で浜寺公園駅舎が現役を引退	2 4		TPP、日米など12か国が協定に署名
				1 31	阪堺電気軌道上町線(住吉~住吉公園間)廃止	2 25		シャープ、台湾の鴻海精密工業傘下に
				2 18	池田泉州銀行、阪急電鉄、池田泉州キャピタルと「SI創業応援ファンド投資事業有限責任組合」を設立	4 3		パナマ文書が流出
2 29	南海林間田園都市・隅田A地区の工業団地共同開発事業に参画			4 14		熊本地震、14日に余震、16日未明に本震発生		
3 3	南海堺東駅ビルの駅ナカ商業施設をグランドオープン			5 27		オバマ米大統領が広島市を訪問		
3 18	「なんばCITY本館」がリニューアルオープン			6 19		改正公職選挙法施行、18歳から投票可能に		
4 1	南海ビルサービス(株)が(株)TTSを子会社化			6 23		英国、国民投票でEU離脱を決定		
4 1	南海ビルサービス(株)がインターホリデイ(株)を吸収合併			8 8		天皇、生前退位表明		
4 1	(株)南海国際旅行が(株)日本エコプランニングサービスの事業を継承							
4 1	南海建設興業(株)が南海電設(株)を吸収合併							
4 14	(株)日本エコプランニングサービスの株式を(株)南海国際旅行から御坊南海バス(株)、熊野交通(株)に譲渡、社名を(株)南海トラベルサービスに変更							
4 15	「なんばEKIKANプロジェクト」第3期3店舗オープン							
4 27	「なんばCITY南館」がリニューアルオープン							
4 29	「泉ヶ丘ひろば専門店街」がリニューアルオープン							
4 29	「めでたいでんしゃ さち」運行開始							
5 14	南海本線高石市内連続立体交差事業の下り線高架が完成							
7 1	南海ビルサービス(株)がライフコミュニティ(株)を子会社化							

年	月 日	会社の出来事	月 日	社会の出来事
	7 2	電力指令システムを全面更新		
	8 22	産学官連携事業「HIRO-UNI5 (ヒロユニファイブ)」を開始		
	8 31	泉北高速鉄道(株)が北大阪トラックターミナル新管理棟を完成		
	10 1	(株)南海国際旅行が法人向け次世代出張手配システム「BTOL」を提供開始		
	10 1	南海バス(株)が新しい南海バス専用のICカード「なっち」を導入		
	10 7	堺市・南海電気鉄道(株)・泉北高速鉄道(株)が沿線活性化に向けた協定締結		
	10 14	岬町で太陽光発電事業を開始		
	12 1	「N.KLASS住ノ江」がオープン		
	12 3	阪堺電気軌道上町線(天王寺駅前～阿倍野間)の新線切替		
2017	平成29	1 14 春木駅の新駅舎供用開始	1 6	ドナルド・トランプ氏が米大統領に就任
		1 27 泉北12000系(泉北ライナー)の営業運転を開始	2 24	プレミアムフライデー初回実施
		1 28 南海本線・空港線ダイヤ改正	5 7	仏大統領に史上最年少のマクロン氏当選
		3 15 和歌山市駅活性化計画(第1期)オフィス棟「南海和歌山市駅ビル」が竣工	6 26	将棋の藤井聡太四段が公式戦29連勝達成
		3 15 パンジョが21年ぶりに大規模リニューアルオープン	8 29	北朝鮮ミサイル発射、政府がJアラート発動
		3 16 「N.KLASS泉大津」がオープン		
		3 25 ICOCAおよびICOCA定期券の発売開始		
		3 31 「コンパスカード」と「ブルーライナーカード」の発売と利用を終了		
		4 1 南海グループの共通ポイント「minapita(ミナピタ)ポイントサービス」を開始		
		4 1 南海バス(株)、徳島バス(株)が「バスロケーションシステム」を導入		
		4 3 大型デジタルサイネージ「NAMBA GALLERIA TWIN VISION(なんばガレリア ツインビジョン)」が放映開始		
		4 16 体験農園「くらし菜園」を開設		
		4 24 台湾の桃園Metro・桃園国際空港、関西エアポートとの4者間で連携協定を締結		
		4 28 南海バス(株)が関西国際空港 第2旅客ターミナル線への連節バスを導入		
		5 23 大阪府、大阪市、西日本旅客鉄道(株)、阪急電鉄(株)との5者間でなにわ筋線の整備計画に合意		
		6 23 安全推進部(安全に関する専門部署)を新設		
		8 26 高野線ダイヤ改正		
		10 1 単元株式数を1,000株から100株に変更、株式併合(5株を1株)を実施		
		10 7 「めでたいでんしゃ かい」運行開始		

年	月 日	会社の出来事	月 日	社会の出来事
	10 14	「なんばEKIKANプロジェクト」第4期1店舗オープン		
	10 22	台風21号による被害を受ける(男里川橋梁ほか)		
	10 24	スイスの鉄道会社「モントルー・オーベルラン・ベルノワ鉄道」と姉妹鉄道協定締結		
2018	平成30	2 28 「南海グループ経営ビジョン2027」および中期経営計画「共創136計画」を発表	4 1	大阪市営地下鉄および市営バスが民営化
		3 1 りんくうタウンに「ハタゴイン関西空港」オープン	6 18	大阪府北部地震、大阪市内で震度6弱
		3 24 多言語対応のお客さま案内用WEBサイト「NANKAI TRAVEL GUIDE」開設	7 9	西日本集中豪雨「平成30年7月豪雨」と命名
		3 29 南海線で、タブレット端末を用いた多言語対応の列車放送システムの導入開始	7 10	洞窟で遭難のタイ人少年ら13人全員救出
		3 29 手ぶら観光事業「nest」1号店を難波駅に開設	9 4	台風21号上陸、関西国際空港が一時孤立
		4 1 ICカードによる連絡定期券を発売開始	9 6	北海道胆振東部地震、道内で大規模停電
		4 1 「駅トイレ・リニューアルPROJECT」を展開	11 24	2025年万博、大阪で開催決定
		9 4 台風21号による被害を受ける(関空連絡橋ほか)		
	10 1	南海不動産(株)がアウトドア・パーク・オアシス「JUNGLE Namba」を開業		
	10 3	和歌山市と「リノベーションまちづくり」に関する協定を締結		
	10 17	「なんばスカイオ」を開業		
	11 25	3代目高野山ケーブルカー引退		
	12 10	「n・e・s・t 関西空港店」を開設		
2019	平成31/ 令和元	3 1 4代目高野山ケーブルカー運行開始	2 1	日・EU経済連携協定(EPA)発効
		3 16 難波駅でホームドアを運用開始	4 1	改正出入国管理法施行
		3 21 「なんばCITY」リニューアルオープン	4 1	働き方改革関連法案施行
		3 31 「めでたいでんしゃ なな」運行開始	4 30	明仁天皇が退位
		4 1 和歌山バス(株)が「バスロケーションシステム」を導入	5 1	皇太子徳仁親王が天皇に即位、令和に改元
		4 6 南海線ダイヤ改正	7 6	百舌鳥・古市古墳群が世界文化遺産に登録
		4 19 「ホテル中の島」を「碧き島の宿 熊野別邸 中の島」と改称してリブランドオープン	10 1	消費税10%に引き上げ(一部、軽減税率導入)
		4 25 南海線9000系更新車両「NANKAI マイトレイン」運行開始	10 22	即位礼正殿の儀
		6 20 ブランドスローガン「'なんかいね'があふれてる」制定	10 31	沖縄・首里城で出火、正殿など計8棟が焼損
		7 8 南海沿線おでかけ情報ポータルサイト「otent(おてんと)」を開設	10 —	ラグビーW杯日本大会で日本が初のベスト8に
		7 10 なにわ筋線の鉄道事業許可状を受領	11 23	ローマ教皇が38年ぶりに来日
		7 20 南海橋本林間田園都市 三石台新街区「三石台ソラトモリ」第1期分譲開始	12 10	吉野彰氏ら3名がノーベル化学賞受賞
		9 28 日本初の就労インバウンドトレーニング施設「YOLO BASE」開業		

年	月	日	会社の出来事	月	日	社会の出来事	
	10	1	鉄道線、鋼索線の旅客運賃を改定				
	10	1	(株)南紀観光ホールディングス発足				
	11	2	九度山駅おむすびスタンド「くど」、高野下駅駅舎ホテル「NIPPONIA HOTEL 高野山 参詣鉄道 Operated by KIRINJI」オープン				
	12	15	南海フェリー(株)が「フェリーあい」を就航、「フェリーつるぎ」引退				
	12	20	「南海アプリ」配信開始				
2020	令和2	1	1	熊野交通(株)と御坊南海バス(株)が合併し、熊野御坊南海バス(株)が発足	1	10	中国・武漢で発見された肺炎がコロナウイルスと判明
		2	7	初芝5号踏切道に当社初の平面式踏切障害物検知装置を導入	2	—	新型コロナウイルスによる肺炎感染拡大
		2	20	二色浜2号踏切道に平面式踏切障害物検知装置を導入	3	9	日経平均株価暴落、2万円を下回る
		2	22	特急チケットレスサービスをリニューアル	3	30	東京オリンピックの延期決定
		3	18	「なんばパークス」および「パークスガーデン」がリニューアル	7	1	改正容器包装リサイクル法施行
		3	31	「みさき公園」の運営を終了	9	1	マイナポイント導入
		4	1	和歌山バス(株)がICカード「kinoca」導入	11	1	大阪都構想、住民投票により反対多数で否決
		4	1	(株)南海リサーチ&アクト設立	—	—	大規模イベントの中止、延期が相次ぐ
		4	10	泉北高速鉄道(株)が北大阪トラクタターミナル新1号棟の供用開始			
		4	25	南海くまとり・つばさが丘新街区「ソラテラス」第1期分譲開始			
		6	5	「キーン和歌山」グランドオープン			
		7	20	極楽橋駅が「はじまりの聖地、極楽橋。」をコンセプトにリニューアルオープン			
		11	26	運輸安全委員会「鉄道重大インシデント調査報告書」を受けた、特急ラピート台車の安全性向上に向けた取り組み(再発防止策)を公表			
		11	30	和歌山市と連携し、新たな公共交通BRTの共同研究スタート			
		12	25	日本政策投資銀行の「DBJ環境格付」で最高ランクを取得			
2021	令和3	1	1	熊野観光開発(株)が瀨峡ウォータージェット船事業休止	7	23	東京オリンピック開幕
		2	14	クラウドファンディング支援金を活用して「南海ホークスメモリアルギャラリー」がリニューアル	9	1	デジタル庁発足
		2	22	紀伊清水駅に紀州へら竿工房「匠工房」が開業	10	4	岸田内閣発足
		4	3	南海電鉄16駅の改札機でタッチ決済実証実験を開始	12	10	真鍋淑郎氏がノーベル物理学賞受賞
		4	21	大阪狭山市と包括連携に関する協定を締結			
		4	30	サステナビリティ方針およびサステナブル重要テーマ(マテリアリティ)を策定			
		4	30	「2021年度経営計画」を策定			

年	月 日	会社の出来事	月 日	社会の出来事
	5 8	(株)大阪府食品流通センター新A棟供用開始		
	5 22	南海本線・高師浜線(高石市)連続立体交差事業の上り線高架が完成 高師浜線バス代行輸送開始 南海線・高野線でダイヤ改正		
	5 31	新規事業開発プログラム発の「EveryBuddy(エブリバディ)」「LAWN(ローン)」「EMOSHARE(エモシェア)」がそれぞれ法人を設立		
	6 1	ケーブルカーを再生可能エネルギー100%で運行		
	6 21	大阪府と健康、SDGsの推進、地域活性化、観光振興、環境、子ども・福祉、安全・安心、雇用促進、府政のPRなど9分野にわたる連携と協働に関する包括連携協定を締結		
	6 25	監査等委員会設置会社への移行		
	7 18	eスポーツ体験型ショールーム「eスタジアムなんば Powered by NANKAI」を「なんばスカイオ」にオープン		
	9 1	金融安定理事会(FSB)により設置された「気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)」の提言に賛同		
	9 14	JR西日本(一部区間を除く)と近畿日本鉄道、京阪電鉄、阪急電鉄、大阪メトロとの磁気連絡定期券の発売を終了		
	9 18	「めでたいでんしゃかしら」運行開始		
	10 16	南海線ダイヤ改正		
	11 22	南海堺駅ビルにシェアオフィス「Liefcice By NANKAI」オープン		
	12 1	ヘルスケアアプリ「へるすまーと泉北」の配信開始		
	12 10	泉北高速鉄道が鉄道開業50周年を契機に駅係員・乗務員の制服を一新		
	12 20	「泉ヶ丘ひろば専門店街」にシェアオフィス「Liefcice By NANKAI」オープン		
2022	令和4			
	1 31	ポジティブ・インパクト・ファイナンスの契約締結	1 15	トンガで大規模噴火、日本沿岸に津波警報
	2 25	「チサンスタンダード 大阪新今宮」をリブランドオープン	1 17	ゆうちょ銀行が硬貨の預け入れに手数料導入
	3 26	新今宮駅リニューアル工事完了	1 —	東京、大阪で新型コロナウイルス新規感染者が1万人突破
	3 31	“2050年の企業像”と、中期経営計画「共創140計画」を発表	2 24	ロシアがウクライナに軍事侵攻
	4 1	新今宮駅北側エリアに「さんかくち」オープン	4 1	改正民法施行、成年年齢が18歳に
	4 1	南海ウイングバス南部(株)・南海ウイングバス金岡(株)が合併し、南海ウイングバス(株)に改称	4 1	大阪府立大学と大阪市立大学が統合し、大阪公立大学として開学
	4 15	大阪商工会議所と「難波エリアの都市格を“エンタメ”と“ステイ”の力で高めるまちづくりビジョン」を取りまとめ	4 4	東証が4市場から3市場に再編
	4 19	「なんばパークス」グランドオープン15周年記念として、約1年かけてリニューアル開始		
	4 28	エンターフォース社長と共同出資でeスタジアム(株)を設立		

年	月 日	会社の出来事	月 日	社会の出来事
	4 ー	「泉ヶ丘駅前活性化計画」工事着手	5 15	沖縄復帰50周年記念式典開催
	5 9	「なんばパークス」「なんばCITY」「なんばスカイオ」「なんばEKIKAN」共通アプリ「NAMBAMARUTTO(なんばまるっと)」の提供を開始	6 1	改正動物愛護管理法施行、マイクロチップ装着義務化
	6 14	プロポーズザルに採択され「eスポーツ先進都市・泉佐野」を目指す取り組みが開始	6 8	円安進行、一時1ドル=134円台に
	6 23	TCFD提言に基づく情報開示	7 1	教員免許更新制廃止
	6 27	大阪ガス(株)、西日本電信電話(株)および堺市と、SENBOKUスマートシティコンソーシアムを設立	7 8	安倍晋三元首相が銃撃され死亡
	7 1	南海マネジメントサービス(株)が会社分割 経理サービス事業を担う南海マネジメントサービス(株)と情報サービス事業を担う南海システムソリューションズ(株)に	7 18	2025年万博公式キャラクターの愛称が「ミャクミャク」に決定
	8 4	公式ウェブサイトが約10年ぶりに大幅リニューアル	9 22	日本政府が24年ぶりに為替介入
	9 20	「なんば駅周辺における空間再編推進事業」工事着手	9 27	安倍元首相の国葬実施
	10 1	南海印刷(株)の株式譲渡	10 21	円安進行、一時1ドル=150円台に
	10 4	南海リートマネジメント(株)設立	11 15	国連が世界人口80億人到達を発表
	10 7	大連公園「SUEプロジェクト」が「2022年度グッドデザイン金賞」選出	11 22	旧統一教会が政治問題化、文部科学相が質問権行使
	11 1	「Japal事業」を南海不動産(株)から譲受	11 30	「風流踊」がユネスコ無形文化遺産に登録
	11 8	関西・鉄道7社共同で「MaaSの構築」について合意		
	11 28	「eスタジアム泉佐野」を開業		
	12 3	吉見ノ里駅の新駅舎の供用を開始		
	12 20	セブン-イレブン・ジャパンの提携1号店「南海なんば駅中央口店」オープン		
	12 22	「eスタジアム岐阜」を開業		
2023	令和5			
	1 10	「パークス サウス スクエア」竣工	4 1	こども家庭庁発足
	1 10	「NANKAI オンデマンドバス」の実証事業を開始	5 8	新型コロナウイルスが2類から5類に移行、インフルエンザと同等の扱いに
	2 3	鉄道線旅客運賃の改定申請が認可	5 19	広島でG7サミット開催
	2 28	4商業施設の統合ホームページ「なんばまるっと」公開	6 16	東京・としまえん跡地にハリポッターパーク開業
	2 ー	「統合報告書2022」が日経統合報告書アワード「優秀賞」を受賞 年金積立金管理運用独立行政法人(GPIF)の国内株式運用機関が選ぶ「改善度の高い統合報告書」に選定	6 19	改正入管法公布、12月、翌年6月に段階的に施行
	3 3	当社初のサステナビリティボンドを発行	6 23	LGBT理解増進法施行
	3 24	「グレーターなんばビジョン」策定	8 24	福島第一原発の処理水、海洋放出開始
	4 1	遠北光彦社長兼CEOが会長兼CEOに、岡嶋信行上席執行役員が社長兼COOに就任	8 31	西武池袋本店がストライキ決行、大手百貨店では61年ぶり
	4 13	(株)大阪府食品流通センターE棟の供用開始	10 1	インボイス制度開始
	5 1	本社部門で「服装の柔軟化」開始	10 11	将棋の藤井聡太竜王・名人が史上初の8冠達成
	5 10	「生きた建築ミュージアム・大阪セレクション」に「なんばパークス」が選定		
	5 12	川勝泰司元社長・会長がご逝去		

年	月 日	会社の出来事	月 日	社会の出来事
	6 15	通勤車両における車内防犯カメラの運用を開始	11 5	阪神タイガースが38年ぶりに日本シリーズ制覇
	6 21	駅総合案内センター開始		
	7 1	「なんばパークス サウス」グランドオープン		
	7 3	堺東駅前に直営シェアオフィス「Lieffice By NANKAI」オープン		
	8 8	泉北高速鉄道(株)が新型通勤車両「9300系」の運転開始		
	8 24	「泉ヶ丘駅前活性化計画」の新築建設工事延期および事業計画見直しを発表		
	8 29	和歌山港線での自動運転走行試験を開始		
	9 7	カムバック採用を開始		
	9 —	鉄道高架下施設「なんばEKIKAN」が大幅リニューアル、4店舗が誕生		
	10 1	当社と泉北高速鉄道(株)が鉄道線の旅客運賃の改定を実施 当社と泉北高速鉄道(株)が精神障害者運賃割引を開始		
	10 1	泉北高速鉄道(株)が(株)大阪府食品流通センターを吸収合併		
	10 1	徳島バス(株)が徳島バス阿南(株)を吸収合併		
	10 5	8300系、9300系車両がグッドデザイン賞受賞		
	10 21	南海線のダイヤを修正		
	10 31	「サザンクレストなんば南」が竣工		
	11 10	「パークスガーデン」リニューアル第1期エリアがオープン		
	11 16	「南海プライベートリート投資法人」運用開始		
	11 23	「なんば広場(仮称)」の供用開始		
	12 1	堺市と包括連携協定を締結		
	12 6	「N.KLASS中百舌鳥」オープン		
	12 20	泉北高速鉄道(株)との経営統合に関する基本合意		
	12 23	今宮戎駅がリニューアル供用開始		
2024 令和6	1 20	高野線・泉北高速線のダイヤを修正	1 1	能登半島地震
	3 12	中百舌鳥駅4番線ホームのホームドアを運用開始	1 2	羽田空港で海上保安庁の航空機と日航機が衝突
	3 15	AIを用いた踏切異常検知システムの導入試験を開始	2 15	2023年の名目GDPで日本は世界4位に転落
	4 1	「難波観光案内所(Tourist Information NAMBA)」が難波駅1階に移転オープン	3 19	日銀がマイナス金利を解除し利上げ
	4 1	すべての特急ラピートが再生可能エネルギー100%で走行を開始	3 22	日経平均株価が一時4万円を突破
	4 6	高師浜線が全線高架化・運行再開	4 1	時間外労働の上限規制の猶予期間終了、医師や運転手などへの適用開始
	4 13	大阪・関西万博ラッピングラピートが運行開始	4 29	円安進行、一時1ドル=160円台に
	4 19	「なんばパークスミュージアム」を開業		
	4 26	「パークスガーデン」リニューアル第2期グランドオープン		
	4 —	南海グループ人財戦略を策定		

年	月 日	会社の出来事	月 日	社会の出来事
	6 12	泉北高速鉄道(株)が北大阪トラックターミナルⅡ期棟の建設着工	7 3	千円、五千円、1万円札を刷新、流通開始
	7 13	「めでたいでんしゃ かなた」運行開始	8 5	日経平均株価が4,451円安で過去最大の下げ幅に
	7 20	和泉中央駅でホームドア運用開始	10 1	岸田内閣総辞職、石破内閣発足
	7 30	和歌山県、(株)紀陽銀行と包括連携協定を締結、サービスの一部を当社が継承	10 1	郵便料金が30年ぶりに値上げ(ハガキ85円、封書110円)
	7 30	(株)EveryBuddyが事業終了	10 27	第50回衆議院選挙で自公連立与党が過半数割れ
	8 1	「e スタジアムなんば本店」が「なんばパークス」にランドオープン		
	10 1	明光バス(株)の株式取得・子会社化		
	10 30	会社分割による鉄道事業の分社化を発表		
	11 1	「なんばパークス」と「なんばスカイオ」の使用電力を再生可能エネルギー100%に		
	11 4	台湾の台北メトロと友好協定を締結		
	11 29	「南海グループカスタマーハラスメントに対する基本方針」を策定		
	12 21	南海線のダイヤを改正		
	12 26	(株)EMOSHAREの株式および事業の他法人への譲渡を発表		
	12 27	通天閣観光(株)の株式取得・子会社化		
	12 —	当社IRサイトが主要IRサイト評価機関2社から高評価を獲得		
2025	令和7			
	2 28	「ANAスカイコネクトなんば」竣工	1 18	新たに大学入学共通テスト開始
	3 22	南海本線・泉佐野駅～和歌山市駅の一部の普通車においてワンマン運転を実施	1 24	日銀が金利を0.25%から0.5%に引き上げ
	3 31	「NANKAIグループ中期経営計画2025-2027」を発表	3 24	防衛省に統合作戦司令部発足
	3 31	「なんさん通り(南北区間)」の工事完了をもって「なんば駅周辺における空間再編推進事業」が完了	4 13	大阪・関西万博開幕
	4 1	泉北高速鉄道(株)を吸収合併 南海・泉北相互間の運賃値下げを実施	5 31	随意契約の政府備蓄米、販売開始
	4 1	南海グループロゴマークの新設をはじめとする新グループVIの展開開始	6 1	改正刑法施行、懲役刑と禁固刑を拘禁刑に統合
	4 1	創業140周年を機にコシノジュンコ氏デザインの駅係員・乗務員の制服を導入	7 20	第27回参議院議員通常選挙、自公過半数割れ
	6 2	創業140周年記念式	7 25	ジャングリア沖縄開業

あとがき

本書は、2015年から2025年までの10年間にわたる当社グループの歩みを記録した社史です。

この10年間には、台風や地震などの自然災害や世界的にも大きな影響をもたらした新型コロナウイルスの感染拡大など、多くの危機に直面しましたが、そのたびにグループ会社の全役職員の力を結集し、困難を乗り越えてきました。今回の社史では、特にコロナ禍の厳しい事業環境下で尽力した従業員への感謝の気持ちと、その取り組みを後世に語り継ぐための特集記事を設けました。また、この10年間には、未来探索として、運輸、不動産に続く第3の柱の育成をめざして、新規事業にも積極的に挑戦してまいりました。これは、当社の歴史の中で培われてきた「進取のDNA」に根ざしたものであり、本書で140周年のコンセプト“Legacy into the Future”に沿って、これまでの歩みを年表形式で特集ページにしました。

また、当社グループの将来を担う若手が社長と直接夢や課題を語り合う場を設け、対談記事として掲載しました。これまで当社の歴史に詳しくなかった若手にとって、当社グループの歴史と将来への思いの共有につながることを願っています。

本書は、企画から発行までの短期間の中で、若手広報担当者2名が中心となり、本年4月に配属のメンバーや経営統合した泉北高速鉄道出身のメンバーらが協力しながら制作を進めました。内容面では至らぬ点もあるかと存じますが、関係者の皆さまのご助言とご支援をいただきながら、誠心誠意取り組んでまいりました。ご多忙の中、本書の編集・制作にご協力いただいた社内外の皆さまに、心より御礼申し上げます。

次の社史編纂は150年史となりますが、2026年度には鉄道事業の分社化を控え、当社グループは大きな転換期を迎えます。第2の創業ともいえるこの経営体制の見直しを経た10年後、どんな社史になるでしょうか。それを楽しみにしつつ、本書が当社グループの歴史を再認識する一助となれば幸いです。

総務広報部

創業140周年記念
南海電鉄 最近の10年
2015—2025
〈Legacy into the Future〉

2025(令和7)年12月発行

発行 南海電気鉄道株式会社
〒556-8503
大阪市浪速区敷津東二丁目1番41号
URL : <https://www.nankai.co.jp/>

編集・制作 株式会社出版文化社
大阪・新大阪 東京・日本橋茅場町 名古屋・金山

印刷 大村印刷株式会社

製本 広島日宝製本株式会社

