

第 11 節 南海電気鉄道

1, 事業の概要

南海電鉄は泉州・河内地域を地盤とし、鉄道運輸事業を軸に流通業や不動産などを展開する大手私鉄である。この会社の特徴として、全く異なる性格を持つ本線級の路線が 2 つ存在することが挙げられる。昔から比較的开发されており、空港という定期外旅客輸送要素を持つ南海本線と、ニュータウンが多く高野山という観光資源を持つ高野線である。しかしそのどちらにおいても、自社で沿線を開発し利用者を創出するというよりは、沿線に与えられたものを活用するといった印象が強い。それについては次章以降で述べる。

	営業収益 (百万円)	営業利益 (百万円)	営業利益率(%)
鉄道	55,159	9,466	17.2
鉄道以外の運輸	30,938	2,430	7.85
不動産	25,023	5,715	22.8
流通	25,978	2,795	10.8
レジャー	33,940	962	2.45
その他	41,081	1,006	2.45

図表 2-3-26 南海電鉄の事業別営業収益、営業利益(2012 年度)

南海電鉄の事業別営業収益、営業利益は上の表の通りである。営業収益の事業別構成比に大きな差はない。営業利益率は鉄道業と不動産業が突出している。

2, 関連事業の沿革

南海電鉄の起源となる大阪堺間鉄道会社(現在の阪堺線)が設立されたのは 1884(明治 17)年。その後買収・延伸を繰り返し、戦時統合を経て 1947(昭和 22)年に現在の南海電鉄が成立した。他の電鉄の例に漏れず、特に戦前

は他社との競争に熱心であり、阪和電鉄(現:JR 阪和線)との熾烈なスピードや観光地開発競争、ならびに球団の南海軍(現:福岡ソフトバンクホークス)などはその一例である。

他の大手私鉄を見てみると、1960年代から70年代にかけて住宅地開発やレジャー事業強化を電鉄主導で行っているが、南海の場合あまり積極的な多角化を行っていない。これは同時期に列車事故が多発した¹ため、その負債が重くのしかかっていたからである。この頃の沿線開発はもっぱら大阪府や沿線自治体が音頭を取っており、泉北ニュータウン²と大阪府都市開発³(現:泉北高速鉄道)はその最たる例と言える。

もっとも南海電鉄の手で開発されたニュータウンもあり、狭山ニュータウンや林間田園都市⁴がそれに当たる。前者は70～80年代、後者は80～90年代に主に造成された。特に林間田園都市は民間企業開発のものでは大規模なものである。

1994(平成6)年、南海は大きな転換点を迎える。関西国際空港の開業である。これ以外にも南海ホークスの売却やCI(コーポレート・アイデンティティ)制定、明石海峡大橋の供用開始といった出来事が80年代後半～90年代にかけて発生しており、現在の南海電鉄の基盤はこの時期に決定したといえるだろう。

その後2003(平成15)年のなんばパークス開業、2004(平成16)年の高野山世界遺産登録などを経た観光事業強化や企業再編を行い、現在に至る。最近の動きとしては2014(平成26)年に大阪府より泉北高速鉄道の株式を購入し、100%子会社化したことが新しい。

1 南海電気鉄道「2007年安全報告書」

http://www.nankai.co.jp/library/company/csr/safetyreport/pdf/anzen2007_all.pdf
「はじめに」より。社内でも三重大事故と呼ばれている。

2 堺市ホームページ「泉北ニュータウンの概要」

<http://www.city.sakai.lg.jp/shisei/toshi/senbokusaisei/gaiyo.html>

大阪府主体であることがわかる。

3 南海電気鉄道「大阪府都市開発株式会社の株式の取得(子会社化)に関するお知らせ」http://www.nankai.co.jp/library/company/news/pdf/140515_2.pdf
現在は南海の子会社となっている。

4 南海電気鉄道「林間田園都市プロジェクトー南海電鉄のまちづくり」

<http://www.nankai.co.jp/sumai/machi/rinkan.html>

3,沿線人口維持に向けた取り組み

次の表は南海電鉄の沿線人口の推移を表したものであるが、高齢者人口は増加すると予測されているのに対し、特に幼年人口を中心に合計では減少することが推定されている。

0-14 歳人口			15-64 歳人口		
2010 年	2040 年	指数	2010 年	2040 年	指数
661,515	417,275	63.08	3,302,277	2,401,305	72.72

65 歳以上人口			総人口		
2010 年	2040 年	指数	2010 年	2040 年	指数
1,166,677	1,550,041	132.86	5,165,754	4,368,635	84.57

図表 2-3-27 南海電鉄沿線自治体の将来人口推計比⁵

また、昭和に開発されたニュータウンでは高齢化が問題になっている。そこで、南海電鉄では地元自治体と協力して住民誘致に取り組んでいる。現在は河内長野市⁶や富田林市⁸で住み替え事業支援や住宅リフォーム、それに自治体と一体になった PR 活動が行われているようだ。自社で 1 から 10 まで作るのではなく沿線にあるものを活用するのが得意な南海らしいスタイルともいえる。

⁵ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

<http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson13/t-page.asp>

大阪市、堺市、岸和田市、泉大津市、貝塚市、泉佐野市、富田林市、河内長野市、和泉市、高石市、泉南市、大阪狭山市、阪南市、忠岡町、熊取町、田尻町、岬町(ここまで大阪府)、和歌山市、橋本市、九度山町、高野町(ここまで和歌山県)が該当。

⁶ 南海電気鉄道「河内長野市と南海電鉄が一体となって『住民誘致』に取り組みます」http://www.nankai.co.jp/library/company/news/pdf/110427_3.pdf

⁷ 南海電気鉄道「河内長野市の 15 団地を対象に、高齢者が暮らしやすい住まいづくりや、子育て層を対象とした自然にやさしく子育てに安全・安心なまちづくり」を目指します！」<http://www.nankai.co.jp/library/company/news/pdf/140710.pdf>

⁸ 南海電気鉄道「南海高野線の車両内で富田林市の PR ポスターキャンペーン『暮らししてみいひん？富田林で。』を実施します。」

<http://www.nankai.co.jp/library/company/news/pdf/150225.pdf>

4,課題と分析

先述の通り、「あるものを使う」という志向は今後の南海の方向性を決めるにあたって非常に大きな要因であるように思える。先ほどの住民誘致事業は今のところ高野線沿線だけであるので、是非とも本線においても地元自治体と力を合わせた集客に尽力してほしい。

車両取替状況などを見ていると経営に余裕があるとはいえなさそうだが、それでも現状の資源を有効活用したうえで、さらに住民が魅力的に感じるまちづくりを行っていけるかが、今後の鍵であるだろう。

さて、先日高野線のダイヤ改正概要が発表された。これによると、難波～泉中央(泉北線)間でラッシュ時の着席保証列車の運行を開始することだ。これには泉北高速鉄道の子会社化と、それに伴う中百舌鳥での乗継運賃値下げが絡んでいる可能性が高い。収益拡大のための積極策と言えるだろう。

なお、今回は定期輸送客のみに焦点を当てて議論してきたが、関空利用客や高野山参詣客等の非定期輸送客も重要な顧客であることを忘れてはならない。後者は観光列車「天空」の投入など様々な試みを行っており、また前者については次回のダイヤ改正で特急ラピートαの復活など積極策に出ていると思う。さらに将来的にもなにわ筋線の計画があることを考えると、ますますその動向からは目を離せないだろう。