



特集：沿線エリアの魅力創造

〔南海電鉄にみるブランド・プロモーションと成長戦略〕

泉北エリアの次なる成長促進へ

南海電鉄は、平成26年7月に大阪府などから大阪府都市開発株式会社（OTK）の株式を取得した。昭和40年に設立した大阪府の第3セクターOTKは、堺市、和泉市にまたがる郊外住宅エリアと大阪都心を結ぶ泉北高速鉄

道、トラクタターミナル機能を有する流通センターを運営していたが、南海電鉄は株式取得によりこれらの経営を引き継ぎ、泉北関連事業の強化に向け、取り組みを進めている。泉北高速鉄道は昭和46年に中百舌鳥

1 泉ヶ丘間で開業し、その後沿線のニュータウン開発に伴って延伸、平成7年に現在の終着駅である和泉中央まで14・3 kmが全通した。泉ヶ丘・<sup>とが</sup>樹・光明池の3地区に開発されたニュータウンは総称して「泉北ニュータウン」

と呼ばれ、和泉中央地区のニュータウン「トリヴェール和泉」と合わせて約15万人が居住している。「大阪では、千里ニュータウンに続いて昭和40年代からニュータウン整備が進んだ泉北エリアと大阪都心部を結

沿線エリアの魅力を高め、事業基盤をさらに深耕し展げる

中期経営計画「深展133計画」の基本方針「泉北関連事業の強化」「なんばエリアの求心力向上」に基づき、南海電鉄では、新たに加わったエリアと拠点エリアのそれぞれで事業の拡大と成長に取り組んでいる。

創業130年の知見と経験を活かし、沿線エリアの魅力を高め、事業基盤をさらに深耕し展げていく——その取り組みを紹介する。

文●茶木 環／撮影●織本知之



泉北高速鉄道株式会社  
経営企画室 課長

小林 誠

Makoto KOBAYASHI



泉北高速鉄道株式会社  
経営企画室 次長

宮田光爾

Kouji MIYATA



南海電気鉄道株式会社  
深展133計画推進室 課長

杉本宙史

Hirofumi SUGIMOTO

## 特集：沿線エリアの魅力創造

[南海電鉄にみるブランド・プロモーションと成長戦略]



難波ー和泉中央間を最速29分で結ぶ特急「泉北ライナー」。特急券はホームの券売機でも買える



リニューアルオープンした駅前商業施設「泉ヶ丘ひろば専門店街」。駅前には「いずみがおか広場」(写真左)、1階フロア中央には「ちびっこ広場」(写真上)がある。近隣の「パンジョ」(写真下)もリニューアルオープンした



ぶ地域の動脈として、泉北高速鉄道が建設された」と南海電鉄深展133計画推進室の杉本宙史課長は解説する。泉北高速鉄道は起点となる中百舌鳥駅で南海電鉄高野線と接続し、当初から相互直通運転が行われていた。さらに開業時から、全業務が南海電鉄に委託されていた経緯もある(その後、段階的に直営化に移行し、平成5年には完全直営化)。

そうした実績も活かしながら、泉北高速鉄道のグループ化を機に、両線を利用する沿線住民を対象にさらなる利便性向上策を精力的に進めている。平成27年3月には、両線における普通運賃の乗り継ぎ割引を、大人は従前の20円から100円に、小児は10円から50円に拡大、泉北高速鉄道区間内の通学定期割引率を60%から70%に拡大し、通学定期運賃を約25%値下げした。

また、翌28年10月には、堺市を含めた3者が沿線活性化に向けた協定を締結し、沿線住民の負担軽減を目的として、堺市を含め

て、両線の通学定期を所有し、中百舌鳥駅経由で通学する25歳以下の堺市民を対象に、堺市が助成金を支出する制度を29年1月から開始した。「毎年実施していた利用者のアンケートでは運賃値下げの希望がとて多かつた。値下げの反響は非常に大きく、すべてではないが、ある程度、沿線住民の方々のご要望にお応えできたのではないかと思う」と泉北高速鉄道経営企画室の小林誠課長は語る。

### 特急で難波ー和泉中央間を29分

さらに平成27年12月には、特急「泉北ライナー」の運行を開始した。全席座席指定で特急料金510円がかかるが、難波と和泉中央を最速29分で結ぶ。平成29年1月には新型車両泉北12000系の運用も開始している。

「大阪の中心部までの所要時間が30分を切るというのがポイント。導入以降、堅調にご利用が増えており、お客さまに新たな選択肢を提供できたと感じている。朝の上り電車の需要が最も多く、現在は平日朝の最初の特急は7〜8割の乗車率となっている」と泉北高速鉄道の経営企画室宮田光爾次長は語る。

また、泉北エリアはもととも南海バスが運行しており、同じグループの会社になったことで、電車とバスのダイヤ接続もより密に行われるようになった。「鉄道事業としては従前から相互直通運転を行い親和性がある上に、グループ化したことでシナジー効果が出るようになった。中百舌鳥駅は大阪市営地下鉄御堂筋線の始発駅でもあるが南海グループのシェアが少しずつ上がり、現在は南海・泉北相互直通乗車が60%台後半となっている」と杉本課長は語る。

泉北高速鉄道サイドも「お客さまに安全に移動していただくという鉄道の基本は全く変わらないが、民鉄である南海電鉄が親会社になったことで意識が地域により近くなった」(小林課長)

という。

相互直通を行っていたことから、両社の合同会議や連絡は以前から定期的に行われていたが、グループ化を機に設備投資や保守などの面でも連携し、効率的な運営を進めている。

「資本関係ができたことで協力体制がより強固なものとなった。保守作業に使用する車両などに南海電鉄のものを使用したり、自社工場で行っていた車両の検査を南海電鉄の車両工場で行うなど、効率が良くなった」と宮田次長はコスト減について説明する。

さらに小林課長も「異なる鉄道事業者同士という壁がなくなり、互いに協力していい鉄道にしていきたい」と語っている。

## 経年化したニュータウンの再生

泉北ニュータウンは、中百舌鳥駅から2駅目の泉ヶ丘駅（堺市）周辺近くから開発が始まり、梅地区、光明池地区（和泉市を含む）と段階的に開発が進んだ。泉北ニュータウンが「まちびらき」して今年で50年。最も古い泉ヶ丘地区は居住者の高齢化が進み、後進で開発された2地区もそれに続く状況だ。

南海電鉄は、OTKの株式取得と同時期に泉ヶ丘駅前の商業施設「ショッピングタウン泉ヶ丘」（敷地面積5万4000㎡）を取得し、駅前地区の再開発を進めている。

平成28年4月には、同施設を「泉ヶ

丘ひろば専門店街」として全面リニューアルオープン。新たに「いずみがおか広場」の名を付けた駅前広場は、ニュータウンの再生を象徴するよな緑豊かで開放感あふれる空間に生まれ変わり、子どもから高齢者まで世代を超えた沿線住民の交流の場となっている。

泉北高速鉄道グループの商業施設で、隣接する「パンジヨ」も、併せてリニューアルを進め、今年3月に待望のオープンを迎えた。

「駅前の商業施設の拡充や再開発に関して、当社には蓄積したノウハウがある。泉北エリアのまちづくりを活かし、貢献していきたい」と杉本課長は語る。

また、小林課長は「泉北ニュータウンは、その成り立ちから高齢化のスピードが早く、若い世代・子育て世代の誘導や定着が重要な課題となっている。これまで当社は、地域を活性化するという視点が弱かったが、南海電鉄に学びながら沿線を盛り上げていきたい」と意欲を見せている。

地元や行政との連携を強化する動きもある。その一つが産学官連携事業「HIROUNI5」だ。泉北ニュータウンと泉ヶ丘駅前地域の活性化を目的に、南海電鉄・行政（堺市）、それに泉北ニュータウン周辺にキャンパスを持つ五つの大学が連携して市民と交流を図りながら賑わいを生み出していく。これまでに、学問を活かした

地域づくりの提案発表会やスイーツの開発、子どもたちを対象にした絵画コンクールの開催などを行った。

「さまざまなアイデアを出してもらい、若い世代の想いや意見をまちづくりを活かしていきたい。すぐに効果が出るものではなく長い取り組みになるだろうが、交通や商業で当社の得意分野を活かしながら駅前の魅力を高めていく。沿線のイメージアップに取り組んでいきたい」と杉本課長は期待を寄せる。

ちなみに泉ヶ丘エリアには平成35年に近畿大学医学部と附属病院が移転する予定で、通学・通院を目的とした交流人口がさらに増加する見込みだ。

## 流通センターを核に物流事業を拡大

南海電鉄が引き継いだ事業には、東大阪と北大阪の流通センターの運営もあり、新たに獲得した流通センター事業を核に、グループ内の物流事業を拡大している。

この2カ所の流通センターは、物流の結節点として機能するトラックターミナルを有し、併せて流通倉庫などの

施設を物流事業者に賃貸する物流不動産事業を展開している。大阪では屈指の物流拠点だ。

「都心および高速道路のインターチェンジに近く、交通の要衝に位置しているため物流基地として優位性がある。内陸部のため津波などもなくリスク管理しやすい。また敷地も広く、流通業務地区として法的に定められたエリアのため24時間対応可能で稼働率が高い」（杉本課長）という。

今後、現在は平屋である建物を段階的に高層化し、トラックターミナル機能に加えて、ネット通販等の商品の保管や梱包・発送作業が可能な物流拠点として機能を拡張していく予定だ。

「当社がこれまで不動産デベロッパーとして培ってきたノウハウも活用して、施設の高度化・近代化に中長期的な視点で取り組んでいく」と杉本課長は事業成長の可能性を語る。

グループ内の既存事業との連携によるスケールメリットを活かしながら、鉄道事業と物流事業という社会インフラで泉北関連事業を強化し、自社の強靱な事業構造の構築を目指している。

## なんばエリアの求心力向上へ

創業以来130年にわたり、なんばを最重要拠点に都市機能の集積を手掛けてきた南海電鉄だが、なんばエリア

のさらなる求心力向上を目指して、次

代に向けたまちづくりを推進している。

現段階でのなんばエリアの自社所有地開発として集大成とされるのが、南

## 特集：沿線エリアの魅力創造

[南海電鉄にみるブランド・プロモーションと成長戦略]



建て替えが進む「(仮称)新南海会館ビル」。完成が待たれている(4月20日撮影)

海会館ビルの建て替えプロジェクトだ。南海会館ビルは昭和30年代のビルでかつては南海電鉄の本社機能を有していたが、平成30年9月の竣工予定で、オフィスや商業など複合機能を備えた「(仮称)新南海会館ビル」として建て替えを進めている。

新ビルは地上30階、地下2階。延べ床面積は約8万4000㎡で、低層階は金融や集客テナント、高層階の18フロアにはオフィスが集積される。アクセスの良さに加えて、耐震や非常用発電など最高水準で整備されるBCP機能が高い評価を得ている。

「これまでなんばは買い物や娯楽の

イメージが強かったが、高機能オフィスビルの誕生により、ビジネスのまち・なんばの可能性を最大限に引き出していく」(杉本課長)

5階には、関西国際空港に直結した難波駅隣接という地の利を活かし、「日本文化の発信と再発見」をテーマとしたツーリストサロンを開設。7階・8階にはMICEにも対応できるコンベンションセンター、9階のメデイカルフロアには先端・予防医療を目的とした「南東北グループ」のクリニックを開設する計画だ。

「インバウンドを強く意識した戦略。特にアジアの富裕層は日本の医療への

期待が大きく、検診ニーズが増加している。国内外から利用者の受け入れ可能な診察・診療施設を設けることで、医療ツーリズムの可能性を拡大することができると、新たな一つのアプローチであり、全体として利便性の高い賑わうビルになる」と杉本課長は大きな期待を寄せながら、「なんばの求心力を持続するのは当社にとって永遠の課題。ニーズを先取りしてお客さまに選ばれるサービスを追求していかなければならない」となんばエリアを牽引する鉄道事業者としての使命を語る。

また、新ビルの工事とともに、地下鉄なんば駅から南海難波駅への通路のバリアフリー化、南北歩行者通路と広場など、都市基盤機能も一体化して整備を進めている。

平成28年11月には、地元町会や商店街、周辺企業の主導の下、大阪市、大阪府なども一体となって取り組む社会実験が実施された。難波駅前の道路空間の一部を歩行者専用にし、来街者もくつろげる空間や、地域や関西エリアの観光情報を発信し世界を惹きつける観光拠点にしていくなど、「車中心の空間から人中心の空間」に再編する取



難波駅(写真上)の南側、高架下に商業空間が開発された「なんばEKIKANプロジェクト」。新たな「まち」が誕生した

り組みを検証するものだ。難波駅前を含むミナミエリアが、日本と世界を結び期待されている。

「ミナミは江戸時代に芝居小屋が建って以降、連続とまちづくりが行われてきた長い歴史があり、多様な文化を持っている。一般的に言われている大阪の個性や面白さを体感できるまちというイメージをベースに置きながら、なんばが有する可能性を最大限に引き出し、複合的な魅力を持ったまちとして発展させていきたい」と杉本課長は未来を見据える。

泉北エリア、なんばエリアとも、鉄道や商業・不動産開発など各事業で培ってきた知見と経験を活かし、また新事業に参入しながら、時流を先取りしてさらなるエリアの成長と活性化を目指す。南海電鉄の沿線の価値と魅力は日々新たに積み重ねられながら、創造されている。

※会議 (Meeting)、インセンティブ旅行 (Incentive Travel)、国際会議 (Convention)、展示会・見本市、イベント (Exhibition/Event) の四つの頭文字を合わせたビジネスイベントなどの総称。