

南海沿線の街づくりに携わって

南海辰村建設株式会社 取締役社長 野 繁

1974年4月に工学部土木工学科に入学した。中学3年生の時、立山連峰に登山し、目の当りに見た黒部ダムの威容に影響され、将来は技術者として大規模な建設現場で働いてみたいといった漠然とした夢があったように思う。高校時代理系を選択し、さほど迷うことなく大阪大学を受験した。

そして、大学3回生の現場研修では、中部地方建設局飛騨高山国道工事事務所を希望し、現在完成している安房トンネルの事前調査のため、機材を担いでの水位観測や国道の交通量調査などを行い、夏休みの一か月間有給で貴重な経験をさせてもらったことは今でも強く記憶に残っている。

1978年4月には、大阪府南部や和歌山県北部を経営基盤とする南海電気鉄道株式会社に入社した。19名の大卒新入社員は4か月間の駅業務や車掌研修の後、それぞれの分野に配属され、私は工学部土木系出身者と言う事で、南海高野線の河内長野駅（大阪府河内長野市）～橋本駅（和歌山県橋本市）間約16キロメートルの複線化工事の現場事務所に配属されることになった。河内長野市は和歌山県との境界沿いに位置する大阪府南部の人口約10万人の都市である。当時は、大阪都心から外縁部の都市に人口が流出し、外縁部では次々と大規模な住宅開発が行われ、郊外の一戸建て住宅を購入することがサラリーマンの高嶺の花の時代であった。鉄道会社にとって、鉄道の輸送力増強と沿線開発は会社にとって重要な経営課題であり、南海電鉄では大阪府に隣接する和歌山県橋本市での大規模住宅開発地「南海橋本林間田園都市」の開発事業を成功させるためには、大阪都心の南海難波駅までの鉄道での輸送時間の短縮と、輸送力の増強が不可欠であると考え、大規模なプロジェクトを並行して進行させていた。

二か所の新駅建設、線路の曲線改良に伴う、鉄道トンネル、橋梁の建設など土木技術者として活躍する場も多くあり、入社早々から貴重な経験を積み重ねてもらったと感謝している。

1982年8月には、南海高野線複線化工事と並行して工事が進められていた住宅開発部門に人事異動となり、「南海橋本林間田園都市」の開発事業に携わることとなった。「三石台」地区、「城山台」地区、「小峰台」地区、「紀の光台」地区、「彩の台」地区の5工区にまたがる約

550ヘクタールの大規模な住宅開発事業であり現在約14,000人が居住し、病院、学校、商業施設、工場なども立地している。そのうち「紀の光台」地区は、UR都市機構が開発事業を完了させたが、40年を経た現在も「彩の台」地区の開発事業は南海電鉄により事業が継続している。1973年の第二次オイルショックの後遺症もあり、当時の住宅の販売状況は芳しくなかったと記憶している。私自身、販売の苦労を経験することもなく、住宅開発事業を推進していたが、1986年から1991年のバブル景気に沸いた時期にはモデルルームの来場者が急増し、分譲も抽選といった具合に、それ以前とは全く違った様相で、日本全体が土地ブームに浮かれ、地方でもリゾート開発を名目にして、今思えば異常な地価高騰が数年間継続した。しかし、その後土地バブルが弾けるのも早く、多くの開発プロジェクトが経営破綻し、不良債権を抱えた銀行は経営破綻するか、政府の救済を受けることになり、土地神話が崩壊し、土地バブルの終焉を迎えた。

その後、1992年6月に課長に昇進し、鉄道の連続立体交差事業やホテル建設事業、なんば再開業事業などの南海電鉄の大型建設プロジェクトを推進する部署である総合建設本部に人事異動となった。入社後14年目にして初めて難波にある本社ビルで仕事をすることになり、本社ビルは現場に比べてかなり息苦しい雰囲気であった事をよく覚えている。異動先の総合建設本部の担当役員は幸いにも大阪大学工学部土木工学科卒で、私の21年先輩であり、公私ともに厳しく指導していただいたと今も感謝している。

その後、南海ホークスの本拠地であった大阪球場跡地に建設された「なんばパークス」の開発事業に携わることができたのも、大阪大学の先輩のおかげだと思っている。鉄道建設プロジェクト、大規模住宅開発プロジェクトを経験し、次は難波駅のすぐ隣で都市開発プロジェクトを経験できたことは本当に幸運であったと思っている。都市開発プロジェクトはこれまでの建設プロジェクトとは違い、事務系出身者も多く在籍し、開発企画、テナントリーシング、建築、設備、都市基盤整備と多種多様な人材が集まり、その人たちとコラボレーションをしながら仕事を進めていかなければならず、苦労もあったが、達成感も多くあったと感じている。

2003年6月、部長に昇進し、都市開発プロジェクト部

門から鉄道事業を担当する鉄道営業本部に人事異動となった。

鉄道施設部長を拝命し、鉄道の保線、電路、信号の保守管理を担当する部門長として責任の重圧に潰されそうになった事もあった。組織の大きさと部下の数に圧倒され、華やかなプロジェクト部門とは違い、地道な息の長い仕事であった。当時の鉄道は、1995年に発生した阪神淡路大震災の後を受けて、輸送の安全性の向上や構造物の耐震化が社会から強く求められていた時期であった。

バブル崩壊後、なかなか景気が回復しない中、少子高齢化の影響もあり、鉄道の輸送人員も毎年のように前年の数値を下回る厳しい経営環境にあった。

そのような厳しい状況下においても、輸送の安全対策や構造物の耐震化に加え、社会的な強い要請を受け、人にやさしい街づくりの一環で鉄道駅のバリアフリー化を推進していく必要があった。また駅業務についても、キャッシュレス時代に対応した鉄道乗車券のIC化の対応も進めていかなければならなかった。直接的に大きく鉄道輸送人員の増加に寄与しなくても、鉄道の利便性向上や福祉の街づくりへの対応等を計画的に進めていかなければならない状況であった。輸送人員が漸減する中、構造物の耐震化も含め、これらの投資の予算確保に大変苦労したことは、今思えば懐かしい出来事であった。

2013年6月、南海電鉄の鉄道部門の担当役員を退任し、グループ会社の南海不動産の社長に就任することになった。親会社の南海電鉄から委託を受けて、当時開発を担当した彩の台地区の住宅地を販売することになり、なにか因縁めいたものを感じている。社員達は必至で知恵を絞り、販売活動を行っていたが往時の勢いはなく、現在の郊外の住宅販売は厳しい現状である。それに比べ、都心でのマンション開発事業は好調に推移した。バブル時代、異常な地価高騰で、都心での住宅供給は極めて少なく、サラリーマンは郊外の一戸建住宅を購入していたが、バブル崩壊の副産物で、都心の地価が下落し、徐々にマンションの供給が増え、サラリーマンの都心回帰が顕著になっていることを実感することができた。

このあたりから、景気も徐々に回復し、格安航空LCC就航の効果もあり、関西国際空港の外国人旅客も増加し、大いに活況を呈するようになった。南海電鉄の空港線の輸送人員も右肩上がりに増加し、2017年度は年間15,000千人を突破することができた。2012年度と比べると5年間でほぼ倍増したことになり、苦しい時代を経験しただけに、感無量である。本年10月に難波ターミナルに新たな名所「なんばスカイオ」が開業した。南海なんば駅に直結した地上30階の商業、オフィスビルである。この「なんばスカイオ」が関西国際空港の玄関口難波の発展を担ってくれるものと信じている。

昨年6月に南海不動産の役員を退任し、南海辰村建設の社長に就任した。ゼネコンの社長に就任し一年を経過



現在のなんばターミナルビル
 (前面：高島屋大阪店)
 (左後：スイスホテル南海大阪)
 (右奥：本年10月17日開業のなんばスカイオ)

したが、今までとは全く違った職場環境であると痛切に感じている。建設業界は10年前のリーマンショック後の建設不況時に比べると業績はかなり回復している。しかし、業界が抱える課題も多く、建設業界はいま「働き方改革」に全力で取り組んでいる。長時間労働の改善、週休二日の確保、建設現場での女性活躍の推進、建設技能者不足への対応等早急に取り組んでいかなければならない課題が山積している。微力ながら、新米の社長であるが精一杯頑張っていくつもりである。

2018年は歴史に残る災害の多い年になるであろう。使命感を持って、昼夜を問わず、早期の復旧に全力で取り組んでいる建設業、設備業などはやはり我が国にとって必要不可欠の仕事であると強く感じている。しかし、次世代の担い手にとって建設業が魅力ある業界になっていくためには、使命感だけではなく、労働環境の改善を進めていく必要がある。

長々と、私自身の会社人生を書き綴ってきたが、今まで過去を振り返ることが少なかったと少し反省している。過去を振り返ることで、今がよく見え、将来を見通しやすくなるのかもしれない。昭和30年に誕生してから大阪大学に入学するまでの18年間で日本の経済が堅調に推移した成長期であり、大学入学後から少し経済がおかしくなり、就職難の中、社会人をスタートした時からオイルショック、バブル崩壊やリーマンショックなどの経済の大きな波に飲み込まれてきた約30年間、その後の10年でやや日本の経済も改善してきたというのが私の会社人生40年を振り返りながらの感想である。

最初に事務局から執筆の依頼があったから、何を書こうかと少し重圧を感じていたが、書き終わってみると卒業後40年間の事を整理しながらよく振り返ることができたと思っている。事務局の皆さんには感謝申し上げます。

(土木 昭和53年卒)