

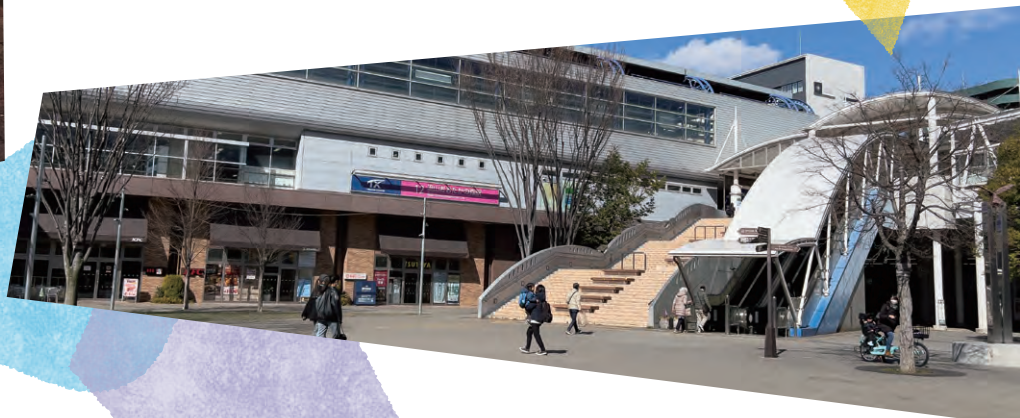
みんな



特集

子育てにやさしい鉄道とは

[将来を見据えた民鉄業界の取り組み]



チューリップに夢心地

室井 滋

イラスト・岡林玲

私の故郷、富山の県花はチューリップ。気温、日照時間、肥沃な土地、そして豊富で良質な水など、気象や土壌条件がマッチして、球根・切り花共に全国シェアのトップクラスをキープし続けている。

だから春になると、『となみチューリップフェア』や『あさひ舟川の「春の四重奏」』に県外・国外からワンサカ見物客が押し寄せるのだ。

チューリップは薔薇^{ばら}みたいに決って派手な花じゃあないけれど、赤や黄色・ピンクと色がハッキリしている割には可憐でひかえ目な印象。恥らう乙女や女学生に捧げたいくなる花として人氣が高い。私も大好きだ。

地元では海岸線に沿って地鉄が延々と走っており、畑のあちらこちらでそ

んな愛らしいチューリップが咲きほころぶのを車窓から眺めることができ、私はこの景色に何よりもウキウキするのだ。

あれは高校の頃の話だ。

倫社の授業が先生の都合で自習となり、午後一番で帰宅しても良し、部活を始めても良くなった。

私は陸上部に所属していたのだけれど、ちよっぴり身体が怠^{おぼろ}くて、その日は一人駅に向かった。

ガラガラの電車に揺られ、過ぎ行く景色をボンヤリ眺める。朝夕見慣れた空や海や田んぼの中に、「エッ!」と自分の目が釘付けになる光景が突然現れた。小さな無人駅の近くのチューリップ畑に10人程の人々が散らばって、何か作業をしている雰囲気。それ

は畑仕事の格好ではなく、普段田舎で見かけることのない、ちょっと洒落たカンジの人々だった。

「何やろ?……何しとるんやろ? 大っきい帽子かぶっとる女の子もおったあ(いたね)」

私の電車は急行ではなく、次の駅で止まるためスピードを落としていたのだ。ゆえに、人々に自分が興味を向けるには充分の時間があつた。

私は身体の怠さを忘れ、次の駅で降りてしまう。そして真つすぐにチューリップ畑へと向かう。と、そこで見たものは……。

「OK、可愛いよ。じゃあコート脱いで、空に向かって両手をひろげてみよう」

大きなカメラを持ったおじさんが、



みんな て

CONTENTS

Vol. 83

2025

◎日本民営鉄道協会とは？

1967年に社団法人として設立、2012年4月1日付で一般社団法人に移行、73社の民営鉄道会社で組織されています。

輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を回り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っています。

なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

特集／子育てにやさしい鉄道とは

〔将来を見据えた民鉄業界の取り組み〕

02…チューリップに夢心地

●女優エッセイスト 室井滋

基調報告 64

04…子育てにやさしい

交通環境とまちづくり

●宇都宮大学地域デザイン科学部教授 大森宣曉

私よりちょっとびり大人っぽい少女に、色んなポーズを注文していた。

「ヒャー、撮影け？ ポスター……雑誌かな」

少女は大きな旅行鞆を提げたり、帽子をかぶったり、チューリップの花束を抱いてみせたり。

ひとつひとつのポーズがスコブル素敵で、私は、「うわあ〜」とか「きれいやちゃ」とか呟き、その一挙手一投

足を目で追った。

古い駅舎とチューリップ畑とそびえる立山連邦が人気の撮影スポットらしいという噂を耳にしたことはあったが、まさか本物に出会うとは！

将来自分が同業者になるなんて露程も思わぬその頃の私は、少女と撮影隊とチューリップが奏でるハーモニーにうっとり、畦道でいつまでも立ち尽くしていたものでありました。

ひろいしげる

女優・エッセイスト。富山県出身。早稲田大学在学中にシネマ研究会に所属し自主映画のフィールドで活躍。その後、映画「居酒屋ゆうれい」「のど自慢」「OUI」「ヴィヨンの妻」桜桃とタンポポ」などで映画賞を多数受賞。声優・ナレーターとしても活動するほか、2023年に富山県立高志の国文学館の館長に就任した。近刊にエッセイ「ゆうべのヒミツ」(小学館)、絵本「タケシのせかい」(アリス館)、絵本「キューちゃんの日記」(北日本新聞社)などがある。

INTERVIEW.1

08…子どもと移動しやすい

環境づくり推進のために

●国土交通省総合政策局バリアフリー政策課 交通バリアフリー政策室 久島勇一

REPORT.1 小田急電鉄

10…「小児IC運賃50円」から始まった

本気の子育て応援

●広報部 課長代理 吉川卓社
●広報部 岡田澄々香
●交通企画部 企画管理担当 佐藤栄奈

REPORT.1 近畿日本鉄道

14…新型一般車両8A系にみる

子ども連れにやさしい鉄道車両

●鉄道本部企画統括部技術管理部(車両) 喜多陽平
●鉄道本部企画統括部営業企画部 山北航大

REPORT.1 西武鉄道

16…駅チカ保育所「Nicot」で

笑顔広がる価値ある沿線に

●西武リアルティソリューションズ 商業運営部管理担当 アシスタントマネージャー 黒木公美
●西武鉄道人事部 課長 高橋永乃

REPORT.2

18…子育て世代に人気の沿線自治体

●流山市・井崎義治市長に聞く
●流山市長 井崎義治

REPORT.2

20…鉄道を利用して良かったこと、期待すること／子育て世代の声

Mintetsu Report

22…延伸で広がる

北大阪エリアの新たな魅力

●鉄道事業部施設課調査役 木村哲也
●鉄道事業部業務課長 山内真紀

みんなでインフォメーション

26…第18回「私とみんてつ」小学生新聞コンクール／鉄道の環境優位性の理解促進に向けたPRポスター／「地方民鉄フォトコンテスト2024」

／鉄道を利用してカーボンニュートラル実践を促す動画

連載47 地方民鉄紀行

28…広島電鉄株式会社

連載14 民営鉄道の起源を訪ねて―鉄路は何を目指したか

30…静岡県 伊豆急行 伊豆急行線

●日本宗教史研究家 渋谷申博

※本号の取材に際してくださった方々の社名肩書きは取材時(2024年12月〜2025年2月)のものです。



先日、宇都宮大学の学生に対して、赤ちゃん人形を乗せたベビーカーで、LRT (Light Rail Transit、次世代型路面電車) への乗降体験を行うワークショップを実施した(5頁写真)。ベビーカーで公共交通を利用する際の大変さを理解し、誰もが外出しやすいまちづくりについて考えてもらうことが目的だ¹⁾。

2023年8月に開業した宇都宮のライトラインは、我が国初の全線新設型LRTであり、ホームと車両床の段差もないバリアフリーの公共交通である。『将来の子育て予備軍』とも考えられる参加者からは、「とても乗りやすかったが、車内はベビーカーがあると狭かった」、「(人形ではなく) 実際の子どもが乗っていたらもっと大変だろう」、「今後ベビーカー利用者を見かけたら手伝いたい」等の感想があった。また、ワークショップ前後に実施したアンケート調査の結果、ワークショップの前後でベビーカー利用者へ配慮しようという意識や、子育てに対する興味・関心が向上することが明らかとなった。

もう一つ最近の出来事だが、英国で大学教員をしている知り合いの日本人の先生から、ロンドン交通局 (Transport for London) の方が、日本の子連れ外出の現状を調査するために

来日するので、相手をしてもらえないかとの依頼があった。

ロンドンでは市長の交通戦略 (Mayor's Transport Strategy《MTS》) において、徒歩、自転車、公共交通の分担率を、2016年の63%から、2041年までに80%に増加させるという目標を立てた。

そのターゲットの一つとして、自動車に依存した子ども連れの移動 (Family Travel) を、徒歩、自転車、公共交通へ転換させるための施策を検討しているとのことだ。そこで、このテーマを専門とする研究者、国土交通省の関連部局、民間コンサルタントの方々との情報・意見交換の場を設けた。子育て世帯のみならず、自動車に過度に依存したライフスタイルは、個人にとっても社会にとっても持続可能ではないことは、世界的にも認識されている。

2024年の我が国の出生数が初の70万人割れとのことで、少子化には歯止めがかからない²⁾。物価高による子育てへの経済的不安の高まりや、価値観の多様性による未婚傾向が進んだことなどが原因のようだが、子育て世帯が外出しやすい交通環境の整備も、少子化対策の一つの重要な要素であるはずだ。

本稿では、子育て・子育てにやさしい鉄道を含めた交通環境とまちづくりについて、筆者の研究活動も紹介しながら、考えを述べたい。

鉄道の未来学 (基調報告) — 64

子ども自身の成長する力をサポートする「子育て」、そして保護者や社会による「子育て」にやさしい交通環境、まちづくりとは？
少子化が加速するなか、子どもや子連れの移動者が安心・安全に過ごすためには何が必要となるか——
これからの鉄道会社に求められる課題とともに考える。

子育て・子育てにやさしい 交通環境とまちづくり

宇都宮大学 地域デザイン科学部 教授

大森宣暁

Nobuaki OHMORI

工学博士。1995年東京大学工学部都市工学科卒業。2000年東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻博士課程修了。カリフォルニア大学アーバイン校客員研究員、東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授、宇都宮大学大学院工学研究科地球環境デザイン学専攻教授などを経て2016年より現職。専門分野は都市交通計画、人の活動・交通行動分析、バリアフリーのまちづくり。日本都市計画学会常務理事、日本福祉のまちづくり学会理事、国土交通省子育てにやさしい移動に関する協議会構成員。



ベビーカーでのLRT乗降体験ワークショップの様子。

子育て世帯の外出行動

都市で生活する人々は、「住む」、「働く」、「憩う」といった日常生活活動を、自宅と自宅以外の場所で行うために、日々外出する必要がある、それを支えるのが道路や公共交通である。子育て世帯の外出目的は、子どもの年齢に応じて変化する。

乳幼児の時には、親が食料品の買い物へ行くにも、子どもを家で一人にさせることはできず、一緒に連れて行く必要がある。保育園や幼稚園への送迎もあるし、体調が悪ければ病院へ連れて行くことも多い。

小学生になると、集団登校など歩いて通学する子どもも多く、親が同伴する必要がある場合も増える。しかし、塾や習い事など、一人で徒歩やバス、鉄道を利用しにくい地域に住む世帯もいれば、夜間は交通安全や防犯面でも親の送迎が必要な場合も多い。

中学生になれば一人で外出する能力がさらに高まり、外出範囲も広くなるが、それでも親による車送迎に頼らざるを得ない地方都市や大都市郊外部も多い。

筆者の考えとしては、子育て世帯が暮らしやすいまちづくりのためには、子ども一人でも、子ども連れでも外出しやすい交通環境整備が重要である³⁾と考える。

子ども一人でも

外出しやすい交通環境

「子どもが交通事故や犯罪被害の心配なく安全・安心に、また車に依存せずに心身ともに健康で楽しく移動できる道路や公共交通環境と、日常生活に必要な多様な施設が徒歩・自転車圏に立地し、地域の人々の見守りもあり、子どもへの交通安全教育も行き届き、自動車ドライバーの運転マナーも良い状態。」

もちろん、一人で移動する能力がまだ備わっていない乳幼児は、だっこひも・おんぶひも、ベビーカー、子ども乗せ自転車、チャイルドシートを取り付けた自動車等により、大人と共に移動する必要がある。しかし、およそ就学後の子どもについては、大人の干渉のない自立した移動「Children's Independent Mobility (CIM)」(子供の移動自由性)を実現する都市環境整備が重要であることが世界中で認識されている⁴⁾。その理由は、子ども一人で徒歩や自転車、公共交通等で移動することが、子どもの身体活動レベルを向上させることに加えて、空間認知能力、問題解決能力、社会性、コミュニケーション意識、意思決定能力等の向上につながる⁵⁾と、多くの既往研究から明らかとなっているためである。CIMの指標の一つとして、例えば「一人で学校から帰宅する」、「一人で鉄道や路線

バス等を利用する」など、親が子どもの外出行動に対して与える6つのライセンス

親が子どもの外出行動に対して与える6つのライセンス

1 一人で幹線道路を横断する

2 一人で学校以外の場所へ行く

3 一人で学校から帰宅する

4 一人で日没後に外出する

5 一人で鉄道や路線バス等を利用する

6 一人で自転車で幹線道路を通行する

バス等を利用する」など、親が子どもの外出行動に対して与える6つのライセンス(許可)が提案されており、その程度は、子どもの年齢、性別等の個人属性や近隣の都市・交通環境等の要因によって異なる。

昨年、筆者も、首都圏在住で小学生の子どもの持つ親、計1,000人を対象として、子どもの移動自由性と自動車送迎に関するアンケート調査を実施したので、その結果を少し紹介したい。6つのライセンスを与えられている子どもの割合は、学年が進むと共に上昇するが、いずれのライセンスについても、同学年では男子より女子で低い傾向があり、また地域別でみると東京23区居住者よりも北関東居住者で、特に小学生のうちは低く、「一人で鉄道や路線バス等を利用する」に関

※筆者作成

しては、10〜30%の差があった。また、塾・習い事の交通手段は、東京23区で約80%が徒歩・自転車、10〜20%が鉄道やバスだが、北関東では小学生で70〜80%、中学生でも約60%が親による自動車送迎であり、親の送迎頻度も高い。一方、東京23区よりも北関東で、塾・習い事に行く頻度が、特に小学生で低く、親の送迎可能性に子どもの外出活動が制限されている可能性も示唆される。自動車で送迎する理由としては、小学校低学年では、東京23区は「交通事故が怖い」、「夜遅い」、「犯罪が怖い」が相対的に高いが、北関東では「目的地が遠い」、「目的地への公共交通が不便である」が上位となるという違いがあった。

以上、まだ十分分析を終わっていない調査データの速報であるが、CI Mが低いことにより、親の自動車送迎に依存せざるをえない地域や世帯が存在することがわかる。大都市では小学生が鉄道で通学する光景も珍しくないが、地方都市では、子どもの日常生活に関連する施設密度が低く、公共交通のサービスレベルも低いため、子どもが徒歩、自転車、公共交通で移動することが難しい地域も多い。

公共交通利用は、座席を必要としている人に席を譲るとか、他人に迷惑をかけない行動をとるとか、子どもが公共空間における立ち居振る舞いを学び、社会性を身につけるための教育機会でもある。

子ども連れでも 外出しやすい交通環境

「ベビーカーや子ども乗せ自転車で安全・安心に移動できる道路や公共交通環境と、子ども連れ外出時の親や大人への安全教育も行き届き、必要な時には車で送迎できるよう時間制約に縛られず、全ての道路利用者がルールを守ることで車送迎時の運転もしやすく、子育てに対する理解・配慮が人々に浸透した状態。」

ここで、子ども連れでのベビーカー利用と鉄道についての近年の歴史を簡単に振り返ろう^{5,6}。だっこやおんぶという乳幼児の運搬・保育技術は縄文時代から存在していたようだ。一方、ベビーカー（乳母車）は、19世紀中ごろに欧州で製品化され、我が国には明治初期に輸入された。明治後期には国産品が生産されるようになり、大正初期にはゴムタイヤの乳母車が登場したという。当初は主に上流階級を中心に使用されていたが、戦後、ライフスタイルの欧米化、道路舗装率の向上に伴い、ベビーカーが庶民にも普及した。我が国のベビーカーは、SDマーク認定基準で、A型（乳幼児を寝かせた状態で使用できる）とB型（乳幼児を背もたれに寄りかけて座らせ使用する）に分類されている。また、海外製のベビーカーは、大型で重くてタイヤも大きく、車に乗せるために少しだけ

畳めるくらいだが、日本製は軽量で折り畳み持ち運ぶことを重視して設計されているという。

我が国のベビーカーの販売台数は年間60〜70万台、鉄道の大都市ターミナル駅におけるベビーカー利用者の全乗降客に対する割合はおよそ1〜2%前後（車椅子使用者のおよそ20〜30倍）と推測されている⁷。

我が国では、2000年の交通バリアフリー法、2006年のバリアフリー法に基づき、鉄道駅へのエレベーター設置をはじめ公共交通のバリアフリー整備が急速に進み、ベビーカーでも公共交通を利用しやすくなった。子ども連れでも利用しやすいトイレや授乳室も普及し、交通事業者の「心のバリアフリー」教育も進んだ。しかし、ベビーカー利用者の公共交通利用時の事故や、周囲の乗客とのトラブルも多発したことから、子ども連れと周囲の乗客とのコンフリクトが起こっていたこともきっかけに、2013年に国土交通省で協議会が立ち上がった⁷。海外と比較して日本では、ベビーカー利用者が公共交通利用時に、「席を譲ってもらおう」、「乗降を手伝ってもらおう」などの周囲の支援が少ないというデータも示された。多くの議論を経て、2014年以降、ベビーカーマークの掲出とともに、鉄道へのフリースペース整



備が進み、バス車内でもベビーカーを折り畳まずに乗車できることを推奨してきた。鉄道駅や公共施設、商業施設等への普及と、継続的なキャンペーンの効果もあり、国民の認知度も徐々に向上しているようだ。なかなか重要な転換点であったと、今になって実感する。しかし長期的には、そもそも混雑時に子ども連れで鉄道やバスに乗らなくとも、徒歩や自転車でも移動できる場所に、子育て関連施設が立地するコンパクトなまちづくりが望まれると考える。

冒頭で紹介した大学生に対するワー

クシヨップは、筆者がリーダーを務める研究プロジェクトの一環として実施したものである⁹。子連れ外出者に対する「心のバリアフリー」醸成のための教育プログラムの開発と効果検証を目的としており、昨年度より、大学生を対象に、LRTの他、ベビーカーで路線バスの乗降体験や、子ども乗せ自転車利用体験を行ったり、孫育て予備軍と位置付けられる中高年層を対象としたワークシヨップを実施している。

少子化や核家族化で、子育てに関する知識や経験がない人が増え、ひと昔前とは子育て環境も大きく変化している。また、ベビーカーでの移動は通勤目的の移動よりも幸福感が低く、周囲の支援が幸福感に影響を与えているという研究成果もある¹⁰。子育て当事者も子連れで外出する際の安全な方法に関するルールや知識を習得するのみならず、若者、子育て経験者・未経験者も含めて、あらゆる人に、現在の子ども連れでの移動実態、交通環境整備の工夫と課題を理解してもらうことによって、子ども連れ当事者が心理的にも外出しやすくなると考える。

子育てしやすいまちづくりとの連携

WEBメディアの『日経 xwoman』では、毎年「共働き子育てしやすい街ランキング」を発表しており、202

4年の1位は神戸市、2位は宇都宮市であった¹⁰。このランキングの評価項目は、保育をはじめとした、自治体の共働き子育て支援策を対象とし、子育て世帯の親と子どもの外出しやすさに関する項目はない。しかし、記事では、神戸市の「高校生の通学定期代無料」、「中学生以下の子育て世帯の駅前市営駐輪場土日祝日利用無料」、宇都宮市の「鉄道駅近隣の送迎保育ステーション」、「子どもだけでの利用も可能な子育てタクシー」の取り組みが紹介されている。現代の鉄道駅は、従来の交通結節点の役割のみならず、飲食や買い物施設、そして子育て関連施設やサービスなど、多様な活動機会を提供する拠点の役割を担っている。

宇都宮のLRTは、自治体主導で計画され、第3セクター方式で設立された株式会社が行運を担っており、市が将来目指すまちの姿を実現するための一つの装置として位置付けられている¹¹。現在、JR宇都宮駅から東側の工業団地まで15kmが開業し、沿線人口増加や地価上昇などのまちづくりの効果が発現しており、宇都宮駅西側の中心市街地への延伸に対する市民の期待は非常に大きい。

トランジットセンターと呼ばれる、駐車場や駐輪場、バスや地域内交通との乗り換えしやすい施設整備にも力を入れている。また、子育て世帯を含めて、LRTを利用することで実現する新しいライフスタイルの具体的なイメー

ジを市民に伝える努力をしている。LRT開業をきっかけに、鉄道、バスも含めて公共交通全体の魅力向上に挑戦している。

LRTと民営鉄道とは少々状況が異なるかもしれないが、自治体のまちづくりとの連携は、鉄道の魅力向上において重要な視点であろう。例えば、子ども一人でも、ベビーカーや子ども乗せ自転車を利用する親子にも使いやすい駅と駅前広場の整備は、民営鉄道事業者の自助努力だけでは困難で、自治体との連携なしには実現しない。

また、「この鉄道沿線に住むとな素敵なライフスタイルが可能となる」など、具体的なイメージを発信していくことも重要だと考える。自治体の目指すまちづくりや子育て施策の立案に、民営鉄道事業者も積極的に関与し、共にアイデアを出していく姿勢が必要であろう。子育てランキングの評価に、「地域に魅力的な公共交通があり、子どもも子ども連れでも外出しやすい」等の項目を是非とも追加して欲しいものだ。

おわりに

大都市と地方都市で状況は異なるが、子育て世帯の外出を自動車に過度に依存した状態は、子どもにとっても親にとっても望ましくない。子ども一人でも、子ども連れでも安全・安心に

外出できる交通環境と、子育てしやすい魅力的なまちづくりの実現に、鉄道の果たす役割は大きい。駅や車両に関するハード面での整備はかなり進んだ現在、子どもや子ども連れ移動者に対する理解「心のバリアフリー」の醸成と、自治体をはじめ、異分野の民間企業、教育機関、NPOなど多様な関連主体との連携が、子育て世帯にとっての鉄道のさらなる魅力向上において重要な視点のひとつだと考える。最後に、ベビーカー利用者数に関するデータ収集や、インバウンドの子ども連れへの対応などが、最近の新たな課題かもしれないことに触れたい。

参考文献：

- 1 下野新聞、ベビーカー押しLRT体験 宇大生 交通環境考える、2024年12月5日。
- 2 株式会社日本総合研究所、リサーチ・アイ No.2024-075、2024.12.3。
- 3 大森宣曉：子育てしやすい子どもにやさしい交通まちづくりに向けて、運輸と経済、Vol.83, No.3, pp.61-65, 2023。
- 4 Riazi, N. and Faulkner, G.: Children's Independent Mobility, In: Children's Active Transportation (Larouche, R. ed.), pp.77-91, Elsevier, 2018。
- 5 柳田穰、谷口綾子：子育て時の外出環境の歴史の変遷に関する一考察、土木計画学研究・講演集、Vol.39, CD-ROM, 2009。
- 6 谷口綾子、柳田穰、大森宣曉、真鍋陸太郎、寺内義典：乳幼児運搬用具の利用実態に関する一考察、土木計画学研究・講演集、Vol.40, CD-ROM, 2009。
- 7 国土交通省：公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議とりまとめ、2014年3月。
- 8 IATSS 研究調査プロジェクト 2410A 「子育てしやすい子どもにやさしい交通環境実現のための教育・行動変容プログラムの開発と適用」、<https://www.iatss.or.jp/research/2410b.html>
- 9 谷口綾子、大森宣曉：ベビーカー利用者の移動時幸福感の規定因に関する国際比較－周囲の支援は必要？、土木学会論文集 D3, Vol.71, No.1, pp.1-10, 2015。
- 10 日経 xwoman：共働き子育てしやすい街ランキング2024、<https://woman.nikkei.com/atcl/column/22/112200127/>
- 11 ライトライン公式ポータルサイト、<https://u-movenext.net/>

子育てにやさしい鉄道とは
「将来を見据えた民鉄業界の取り組み」

INTERVIEW.1

子どもと移動しやすい 環境づくり推進のために

子ども連れや妊娠中の方、障害者や高齢者など、多様な人々が安心して生活し、移動できる環境を実現するために公共交通機関では、常に社会の変化に合わせた対応が求められる。国土交通省で、バリアフリーに関する施策の実施や、利便性・安全性の向上等を所掌する総合政策局バリアフリー政策課交通バリアフリー政策室の久島勇一氏に、移動環境の向上のために取り組んでいる施策や、これからの民鉄に求められることについて話を聞いた。

国土交通省総合政策局
バリアフリー政策課
交通バリアフリー政策室
久島 勇一
Yuichi HISAJIMA

び当該マークの認知度向上等の取り組みを行ってきたところでです。

——子ども連れの方々の移動の利便性・安全性をさらに向上させるため、今後どのような取り組みが必要でしょうか？

ベビーカー使用者に限らず、すべての子ども連れの方々にとって移動しやすい環境を実現するための、より幅広い取り組みが必要となってきました。そのため平成30年には先述の協議会を発展的に解消し、新たに「子育てにやさしい移動に関する協議会」を設置しました。この協議会では、ベビーカーの安全な使用やベビーカー利用への理解・配慮を求める普及啓発、ベビーカーマークの認知度向上等に継続的に取り組むとともに、ベビーカーアーム設置など、関係事業者等における取り組みの共有等を行っています。

——子育て支援の観点から、移動における環境整備のために実施されていることをお聞かせください。

平成26年度より、公共交通事業者、施設管理者、子育て団体等の協力を得て、「ベビーカーの安全な使用」、「ベビーカー利用への理解・配慮」及び「ベビーカーマーク」の認知度向上について広く普及・啓発を図ることを目的として、毎年5月の1カ月間に「ベビーカー利用に関するキャンペーン」を実施しています。

——公共交通機関における移動環境の現状と国土交通省での取り組みについてお聞かせいただけますか？

近年、公共交通機関や公共施設等のバリアフリー化の進展に伴い、以前よりもベビーカー使用者を含む子ども連れの方々が増え、移動しやすい環境となってきましたが、少子高齢化が進む中、今後一層の環境整備が求められています。

国土交通省では、公共交通機関等におけるベビーカー使用者の利便性・安全性を向上させるため、平成25年に「公共交通機関等におけるベビーカー利用に関する協議会」を設置し、ベビーカーの安全な使用や、ポスターやチラシを活用したベビーカー利用への理解・配慮を求める普及啓発、ベビーカーマークの作成（平成26年3月作成、平成27年5月JIS規格化）及

「ベビーカー利用に関するキャンペーン」ポスター

右／「公共機関等におけるベビーカー利用円滑化」チラシ
左／「電車等におけるベビーカー利用円滑化」チラシ（表面）

ベビーカーからのお願い。
お互いに思いやりの気持ちを。

周囲の方へ
電車やバスでは、ベビーカーは、折りたたまずに乗車することができます。おバスについては、走行開始によって折りたたみ、最速での下車をお願いすることがあります。

ベビーカー使用者には、温かい気持ちで接し、見守りましょう。

エレベーターがない場所での上り下り、電車やバスの乗車時など、手助けを申し出てみましょう。

ベビーカーをご使用の方へ
周囲の方との接触や運行の妨げなど、ベビーカーの操作には気をつけましょう。

電車やバスの乗車時など、困っているときは遠慮せずに手助けをお願いしてみましょう。

ベビーカーマークは、安全・安心に使用するためのマークです。

混雑時などには、お互いに譲り合って、快適にご利用頂けるよう、ご協力をお願いします。

知ってくださいます子ども用車いすのマーク
障害や病気が原因で、これがないと移動できない子どもが利用しています。

子ども用車いすマークもあります
折りたたみません。重量があります。車いす自体の重量に加え、医療器具を搭載している場合もあります。車いすを持ち上げて大きな段差などには注意が必要です。

ベビーカー使用禁止マーク
ベビーカーの使用を禁止する場所や状況にベビーカーマークを貼付しています。

子どもにやさしい移動に関する施策は、子育てしやすい環境づくりを目指します。

ベビーカーは大切な命を運んでいます。
ベビーカーの安全な使用のために

ベビーカーは、子どもを乗せる際にはシートベルトを必ず着用させましょう。

エレベーターや階段は、ベビーカーを乗せる際には、必ず手すりや壁をしっかりと握り、安全に移動させましょう。

ホームや車内では、ベビーカーを乗せる際には、必ず手すりや壁をしっかりと握り、安全に移動させましょう。

ベビーカーは、子どもを乗せる際にはシートベルトを必ず着用させましょう。

エレベーターや階段は、ベビーカーを乗せる際には、必ず手すりや壁をしっかりと握り、安全に移動させましょう。

ホームや車内では、ベビーカーを乗せる際には、必ず手すりや壁をしっかりと握り、安全に移動させましょう。

ご存知ですか、このマーク？

ベビーカーマークは、ベビーカーの安全な使用を促すためのマークです。

ベビーカーマークは、ベビーカーの安全な使用を促すためのマークです。

ベビーカーマークは、ベビーカーの安全な使用を促すためのマークです。

ベビーカーマークは、ベビーカーの安全な使用を促すためのマークです。





ベビーカーマーク

令和6年度においては、公共交通機関等におけるポスターの掲出や、政府広報提供ラジオによる広報・啓発活動を実施したほか、病床数が1000床以上の病院等の協力を得て、新たに全国約50か所の大規模な病院にポスター掲出を行いました。

なお、令和6年度からは、こども家庭庁の「秋のこどもまんなか月間」にあわせて、11月の1カ月間にも同キャンペーンを実施し、年2回実施することとしています。

——ベビーカーマークの認知度向上はどのくらい進んでいますか？

国土交通行政インタネットモニターを活用し、アンケート調査を行っています。令和6年度調査（調査客体数…1075有効回答数…1038（回答率96・6%）では、ベビーカーマークの意味を知っていた者は48・1%となっており、平成28年度の32・2%に比べて認知度は向上しています。しかし、交通政策基本計画（令和3年5月18日閣議決定）においては、令和7年までにベビーカーマーク認知度を50%とする数値目標が掲げられており、更なる認知度向上のための取り組みが必要です（※）。

——その他、定期的の実施されていることはありますか？

毎年、障害者週間（12月3日～12月9日）を含む約1カ月間、鉄道やバス車内の優先席や鉄道駅・商業施設におけるエレベーター等の利用に際し、障害のある方、妊産婦や乳幼児連れの方など、移動に配慮が必要な方に対して適切に配慮するよう、周囲の利用者の理解・協力を求める「高齢者障害者等施設等の適正利用推進キャンペーン」も実施しています。



「高齢者障害者等施設等の適正利用推進キャンペーン」ポスター（右／車内等の優先席、左／旅客施設等のエレベーター）

——移動における環境整備に取り組む中で、どんな課題があると考えられていますか？

例えば、障害のある子どもが使用する「子ども用車いす」は、認知度の低さに伴うトラブルが発生しています。外見がベビーカーに似ていること

から、公共交通機関や公共施設において、ベビーカーと誤認され、利用時に必要な介助が受けられないケースがあります。

そのため、公共交通事業者等に対しては、国土交通省において策定している「公共交通事業者に向けた接遇ガイドライン」や「接遇研修モデルプログラム」に子ども用車いすについて記載される接遇研修等を通じて事業者の職員等に対し、子ども用車いすの認知度向上や理解・配慮を促進してきたところです。

また、子ども用車いすの更なる認知度向上を図るため、継続的に普及啓発ポスターを作成・配付し、駅や施設等にポスター掲出いただくなど、公共交通事業者等と連携・協力して、認知度向上を図っているところです。

——子育てにやさしい移動環境の改善・推進にあたり、民鉄に求められることをお聞かせください。

国土交通省では、今後も公共交通機関等におけるベビーカーを利用しやすい環境作りや、ベビーカー利用者及び周囲の方の相互の理解を深めるなど、子育てにやさしい移動環境の実現に向けて、こども家庭庁を始め、関係事業者等と連携・協力しながら取り組んでいきます。

特にベビーカー利用に関するキャンペーン

「子ども用車いす」ポスター



※同調査での「電車やバスなどの車内では原則としてベビーカーを折りたたまずに使用できることをご存じですか」という質問については、63.5%が「知っている」と回答し、「電車やバスなどにベビーカーを折りたたまずに乗車することに対して、どのように思いますか」という質問には、89.8%が「賛成・どちらかという」と賛成と回答。「電車やバスなどでベビーカー利用者も利用できる「フリースペース」があることを知っていますか」という質問には、60.6%が「知っている」と回答。

子育てにやさしい鉄道とは

〔将来を見据えた民鉄業界の取り組み〕

「子育て」の示す範囲は幅広く、鉄道会社の取り組みにおいても同様である。今回の特集では、未就学児の子育てを中心に、REPORT. 1 で、子育て応援に取り組む小田急電鉄・近畿日本鉄道・西武鉄道の3社の事例、REPORT. 2 で、子育て環境の充実に積極的な自治体・流山市の取り組みと、子育て世代の鉄道利用に対するリアルな声を紹介する。



小田急の子育て応援マスコットキャラクター『もころん』の着ぐるみと通勤車両5000形1編成をフルラッピングした『もころん号』（下り方先頭車両）。

REPORT.1

小田急電鉄

ステッカーで「小児IC運賃50円」を告知中の改札機。



「小児IC運賃50円」から始まった
本気の子育て応援

少子高齢化が進むなか、鉄道会社として社会課題にどう向き合うか——その答えの一つが子育ての支援・応援だ。全国初となった『小児IC運賃全区間一律50円』は、沿線住民からも大きな反響を呼び、鉄道業界に新たな可能性を示した。この施策を皮切りに、さまざまな施策を展開する小田急電鉄に話を聞いた。

取材・文●清水友樹／撮影●織本友之／写真画像提供●小田急電鉄株式会社

「一律50円」実施に至るまで

2022年3月、小児IC運賃を全区間一律50円にする施策を導入し、全国的に注目を集めた小田急電鉄。

この施策の検討開始は、2019年にさかのぼる。当時、JRも含め「小児運賃は大人の半額」という制度上の定めがあるなかで「国が運賃改定を認可するのか」、「自動改札機の運賃計算プログラムの設定変更にとれほどの手間とコストがかかるのか」など、その実現にはクリアすべきハードルがあった。

事実、国土交通省鉄道局、PASMOサービスの運営・開発運用を行う株式会社パスモ、鉄道各社との協議には3年近く要している。その間に新型コロナウイルス感染症が流行し、鉄道事業が大幅な減収になったことで、社内では運賃の値下げ実施に対する厳しい意見も上がった。それでも経営層を含めてコロナ禍後を見据えた検討を続け、実施に至った。

「小児IC運賃50円」は、今では鉄



上／車両の窓ガラスにステッカー掲出中の様子。
下／通勤車両 5000 形。

小田急の子育て応援車

小田急は皆さまと一緒に、

子育てにやさしい社会を目指しています。

3号車は子育て応援車として、

小さなお子さまを温かく見守っていただくことを
目的にしております。

ご理解とご協力をお願いいたします。

*この車両は、どなたでもご乗車いただけます。

*子育て応援車は、小田急線内の取り組みとなります。



小田急の子育てしやすい沿線づくりに向けた取り組みや
お出かけ情報はこちらから [ファンファンおだきゅう](#)



『子育て応援車』の窓ガラスなどに貼っているステッカー。

子育て応援ポリシー

「こどもの笑顔は
未来を変える。」

Odakyu パートナー宣言

～小田急は
こどもの笑顔をつくる
子育てパートナーで
あることを宣言します～

小田急は考えます。子育てはこどもが「育つ」手助けをすること。そして、手助けの繋がりが「子育てしやすい沿線」をつくり、そこで育つこどもの笑顔は私たちに明日へ向かう元気と希望を与えてくれると。

だからこそ、あなたが「こどもの幸せ」を願い、「こどもを笑顔にしたい」と思うとき、小田急は共に考え、共に行動するパートナーでありたいと考えます。

ベビーカー シェアリング



新宿駅・海老名駅など計5駅で導入。駅改札口付近の専用ポートでベビーカーのレンタル・返却ができる。

ベビーケア ルーム



下北沢駅・海老名駅など計14駅に設置。ソファやスツール、コンセントがあり、おむつ替えや授乳などに利用できる。画像は、成城学園前駅のもころんデザイン。

道会社による子育て支援施策の代表格ともいえる存在となっている。

しかし実は、コロナ禍前に行った消費者の意識や行動特性を収集することを目的に行った『小田急沿線1万人調査』では、アンケート回答のなかで小田急電鉄について「子育て層にやさしくない」という意見があったという。こうした意見に耳を傾け、2021年11月、小田急電鉄社員の過去、現在、未来の施策に共通した想いを明文化し、発表したのが『子育て応援ポリシー』（上図参照）だ。「小児IC運賃50円」は、このポリシーを体现する抜本的施策として最初に取り組んだものである。

このポリシーの策定に携わった小田急電鉄広報部の吉川卓杜課長代理は、その内容を検討していた当時について「当社ができる子育て応援を考えるために、子育て層だけでなく、すべての利用者の意見を反映させるため、独身者や介護世代など多様なメンバーを集め、長い時間をかけて議論しました。そこで『子育てとは何か』『小田急だからこそのできることは何か』を突き詰めていきました」と振り返る。

こうしてかたちとなった『子育て応援ポリシー』の言葉一つひとつには、小田急電鉄の子育てに対する想いが込められている。このポリシーの策定以前にも、子ども向けイベントやサービスを展開していたが、散発的で、社内一体となって子育て世代を応援する施策に取り組むという雰囲気はなかった



広報部 課長代理

吉川卓杜
Takuto YOSHIKAWA

これまで以上に子育て世代に利用してもらうためには、運賃の低減化と併せ、使いやすい乗車環境が必要だ。そこで2022年3月、全通勤車両の3号車を順次「子育て応援車」にする

乗車時・駅利用時の環境も改善

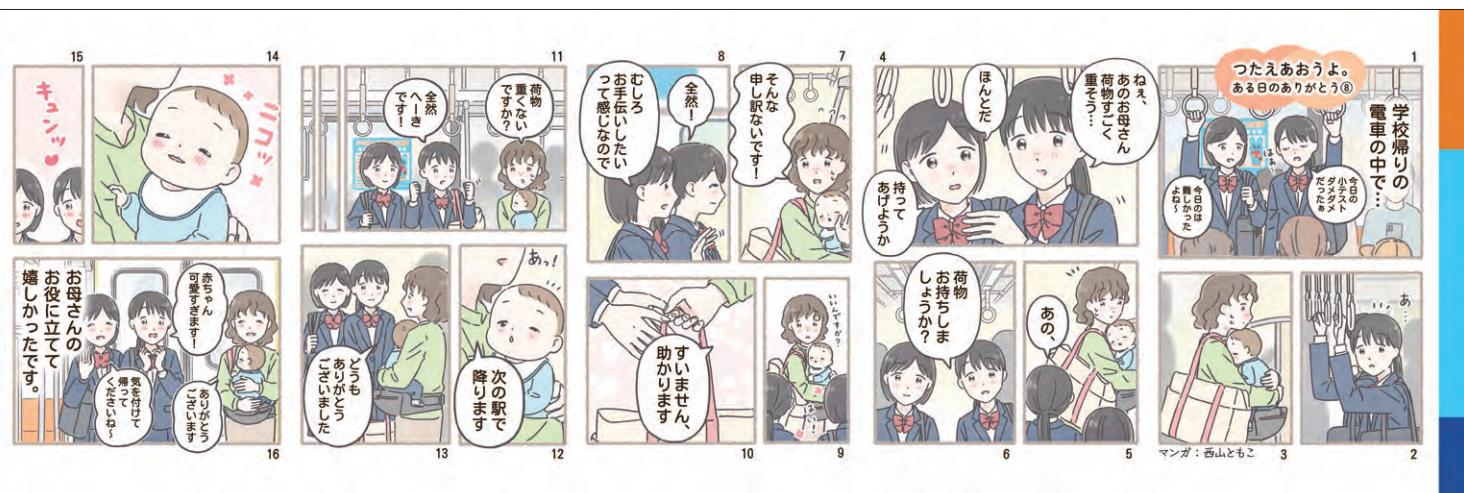
また、神奈川中央交通（神奈中バス）は2023年4月1日、小田急バスも2024年4月1日から「小児IC運賃50円」を実施した。グループ会社にも同様の取り組みが広がっている。

これらの施策により、子どもの乗車機会が増え、付き添う大人の利用も促進された。その結果、運賃低減による減収は想定内に収まっているという。

また、神奈川中央交通（神奈中バス）は2023年4月1日、小田急バスも2024年4月1日から「小児IC運賃50円」を実施した。グループ会社にも同様の取り組みが広がっている。

しかし、一つの鉄道会社ではできないことは限られるため、いかに沿線住民や自治体、企業との輪を広げていくかがポイントになる。子育て応援ポリシーの策定は、社内だけでなく、外部にも小田急の「子育て応援」に対する想いを広く伝えることにつながった。

成されたことで、小田急の子育て支援施策は本格化していった。



策も開始した。

子ども連れの利用者を温かく見守ってもらおうよう、全乗客に呼びかけるステッカーを車内に掲出。「突然泣き出す乳幼児がいても、ベビーカーを押しているも、気兼ねなく安心して利用してほしい」という想いをかたちにした。

また、小田急線車内では『温もりを通わせる子育て応援車』という漫画仕立ての子育て応援ポスターを展開。お客さまから寄せられた「困ったときに周囲の人のひとりで救われた」「周囲の人の気遣いで助かった」といった子連れ利用者が実際に経験したほっこりエピソードを漫画にして掲示した。

「私たちは、あくまでもお客さまに子育て応援をお願いする立場です。お客さまにポスターの漫画に共感していただくことで、子育て応援の輪を広げていきたいと考えています」（吉川氏）

これ以外にもさまざまな施策が実施されている。その一つがオムツ替えや授乳ができる「ベビークールーム」の導入だ。2025年2月現在、下北沢駅や海老名駅など計14駅への導入が完了している。また、新宿駅や海老名駅などを含めた5駅では、「ベビーカーシェアリングサービス」を展開している（前写真参照）。

イベントを通じ利用者とのエンゲージメントを高める

小田急電鉄は、『小田急の子育て応援ナビ FunFan おだきゅう』で、お子さま向けの駅施設・サービスや親子向けのイベント・ニュースなど沿線に特化した情報を発信している。



広報部
岡田澄々香
Suzuka OKADA

「子育てが楽しい沿線とってもらうことが目的です。小田急沿線への愛着を育み、『子育てをするなら小田急線』と思ってもらうことで次世代につなげていきたい」と広報部の岡田澄々香氏は語る。

このほかインスタグラムなど、さまざまなチャネルを使って沿線利用者への情報発信を行っている小田急電鉄だが、これらと同時にリアルのつながりも重視する。

『おだきゅう Family Fun フェスタ』は、鉄道ファンだけでなく、家族で楽しめるイベントとして海老名で毎年開催している。昨年の第3回で参加団体は45に拡大した。ターゲットが子育て層であることを理解してもらったうえで、参加する団体には、ワークショップの開催、物販などを行ってもらっている。

近隣はもとより、県内・都内を中心に「小児IC運賃50円」を使って訪れる親子連れが増えているそうだ。



『FunFan おだきゅうフェア in ロマンسカーミュージアム』では「一緒に子どもたちを見守ってください」という願いを込め、展示されている歴代ロマンスカーの前で乳児のハイハイレースを実施した。

子どもも大人も楽しめる『おだきゅう Family Fun フェスタ』。各団体の人気キャラクターが集合し、会場を盛り上げた(1)。同フェスタでは、駅係員による体験ブースや沿線の特産品販売など各種コンテンツを開催する(2)。



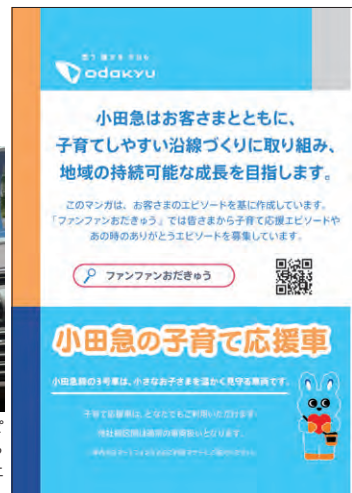
マスコットキャラクターもころん



デビューから1周年を迎えた『もころん』。名前の由来は「もこもこ」の「もこ」と「ロマンスカー」の「ろん」。「でんしゃをみたり、のったりすること」「おでかけしてたくさんあそぶこと」が好き。イベントやグッズなど幅広く展開している。



右/『温もりを通わせる子育て応援車』のエピソード漫画。インスタグラムを中心に活躍する漫画家・西山ともこさんが作画を手掛けた。上/窓上にポスター掲出中の様子。



大人への発信はウェブサイトやSNSを通じてできるが、小さな子どもには伝わらない。そこで、マスコットキャラクターを使った発信にも力を入れている。

交通企画部の佐藤茉奈氏は、「子育て応援ポリシーから派生するかたちで、『もころん』というキャラクターをつくりました。デザインは3つの最終候補から子どもたちにアンケートを取り、その中で圧倒的支持を受けたものになりました。鉄道好きな男の子だけでなく、女の子にも好評です」と語る。

もこもこしたうさをモチーフとした「もころん」は、小田急を象徴する「ブルー」を基調に、小田急ロマンスカーの伝統色「オレンジ」を配し、ロ

また、2025年2月2日には、海老名駅に隣接するロマンスカーミュージアムで、赤ちゃんから大人まで楽しめるイベント『FunFan おだきゅうフェア』ロマンスカーミュージアムを開催した。

「子育て当事者ではない方々にも共感していただいて、皆さまからお子さまたちの成長を喜び合える機会を提供したい、そんな想いでイベントを実施しています」と岡田氏が言うように、小田急電鉄ではみんなで子育てを応援する社会の実現を目指している。

マスコットキャラクターで発信強化



交通企画部 企画管理担当

佐藤茉奈

Mana SATO

「中長期的には交流人口、関係人口、そして定住人口の拡大につなげ、沿線で生まれ育った子どもたちに、成長後も住み続けたいと思ってもらうことが大切だと考えています」(佐藤氏)

小田急電鉄の多方位に向けた子育て応援への想いは、グループや沿線に少しずつ広がり、定着し始めているようだ。

例えば、自動改札機に子どもの目線に合わせて貼付する「小児IC運賃50円」のシールや、子育て応援車のステッカーやポスターはもころんをあしらったデザインに刷新した。視認性が高まるなどの効果があったことから、今後も各施策のPRに役立てていく方針だ。

小田急独自のアンケート調査では、「小児IC運賃50円」施策に対する認知率は83%を示した。今後も、もころんの発信力を活かし、小田急の子育て応援の取り組みに対する認知向上を目指していく。

鉄道各社のコーポレートキャラクターと違うのは、「子育て応援マスコットキャラクター」とした点だ。

また、2025年2月2日には、海老名駅に隣接するロマンスカーミュージアムで、赤ちゃんから大人まで楽しめるイベント『FunFan おだきゅうフェア』ロマンスカーミュージアムを開催した。

REPORT.1

近畿日本鉄道



新型一般車両8A系。

新型一般車両8A系にみる 子ども連れにやさしい鉄道車両

近鉄の伝統を引き継ぐ色合いと、新味のある八角形の造形が特徴の新型一般車両「8A系」は、子育て世代の意見を取り入れながら生まれた。「やさしば」をはじめ、これまでにない発想を形にした8A系から、子育てにやさしい鉄道車両のあり方を考える。

取材・文●井上瑤子／撮影●織本知之／写真画像提供●近畿日本鉄道株式会社



車両中央の扉付近に2カ所ある緑色のスペースが「やさしば」。やさしさを共有できる「やさしい場所」と「芝生」の意味が掛けられたネーミングである。

子育て世代の声から生まれた
デザイン

2024年10月7日、近畿日本鉄道は24年ぶりの新型一般車両となる「8A系」の運行を開始した。この車両の画期的な特徴といえるのが、1両に2カ所ずつ設置された「やさしば」の導入である。「やさしば」は、ベビーカーや大型荷物を置いても気兼ねなく座れるスペースで、他の一般座席と同様に誰でも利用できるが、積極的な利用を想定しているターゲットに、子育て世代が含まれる。

8A系の開発に初期から携わった技術管理部（車両）の喜多陽平課長は、「2016年から、昭和40年代に造られた車両の代替となる次の一般車両のあり方について社内議論が始まりました。お客様にとって乗りやすい・住みやすい沿線であり続けるために、次の一般車両では子育て世代へのアプローチが必要であると当時から考えていました」と開発経緯を振り返る。

課題を具体的なデザインに落とし込むため、2019年に実施したのが、自社の車両車庫に多様な利用客を集め、一般車両の中で良い点・悪い点について直接意見を聞く取り組みである。

「このリサーチで、ベビーカー利用のお客様が『他の乗客の邪魔になっているのではないかと気にされていることがわかりました。インバウンド需要が増大していた時期でもあり、次の

一般車両ではベビーカーや大型荷物を気兼ねなく置ける場所をつくる方針が見えました」（喜多課長）。

「やさしば」の利用状況と課題

車両製造メーカーや沿線出身のデザイナーと共に、子育て中の社員の意見も取り入れて検討した「やさしば」は、直角2面に背もたれが付いた緑色のシート横に大型荷物を置けるスペースを確保し、床面には芝生模様を配したユニークなデザインとなった。その利用状況について、喜多課長は「先日、ベビーカー利用のお客様が迷わず『やさしば』に向かい利用されているのを見かけ、認知されていることが実感できました。一方で、特に混雑時間帯以外に、お客様同士の遠慮から利用を控えるケースがあるようです。引き続き乗降扉上のディスプレイや、ステッカーで周知していきたい」と課題を示す。

長期的な「快適」を実現する設計

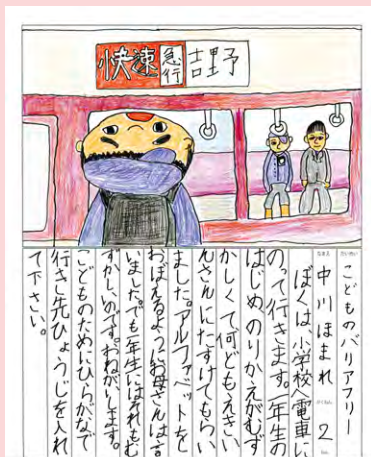
8A系の、もう一つの大きな特徴といえるのが「L/Cシート」だ。L＝



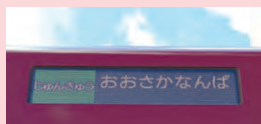
鉄道本部企画統括部
技術管理部（車両）

喜多陽平
Yohei KITA

子どもの声を反映した 「側面行先表示機」



近鉄では、日本民営鉄道協会が毎年開催している「新聞コンクール」の応募作品から「子どものためにひらがなで行き先ひょうじを入れて下さい」という小学生の声をキャッチ。8A系の側面行先表示器に、ローマ字・漢字表示と併せてひらがなの表示を取り入れた。



3 縦手すりだけでなく、背もたれにも手すりがあり子どもを抱いても安心して着席できる。4 「ベビーカー利用のお客様でしたら、このように赤ちゃんのお顔を見ながら乗車できます」と話す喜多課長。



1 「イラストがあると利用しやすい」というお客様の声から作成した、オリジナルピクトグラム入りのステッカー。



2 キャリーバッグなどのキャスターの一つを掛けることで転動防止になるストッパー。



上／お出かけに役立つ情報等を集めた『きんてつ旅育キャンペーン』特設サイト。左上／『ICカードでこども半額』は、通塾利用等のお客様からも好評を得ている。左下／名阪間を走行し、観光利用も多い「特急ひのとり」の多目的トイレ。おむつ交換台や着替えスペースを装備（左）。ベンチスペースには大きな車窓があり、ちょっとした気分転換などにも利用できる（右）。

ロング、Cクロスを表し、一般座席のロングシート／クロスシートへの切り替えが可能な仕様になっている。現在（2024年12月時点）8A系は、平日はロングシート、休日は1両のうち一部をクロスシートとするように混雑状況に応じて転換する形で運用している。フレキシブルな仕様にした理由については「今後、沿線人口が減った際には、平日もクロスシートにしてお客様にゆったりと座ってほしいという想いがあります。しかし今はラッシュの時間帯もあり、それがどのタイミングになるかは想像が付きません。今後、一般車両を順次新型一般車両へと切り替えていきますが（※1）、先行投資で転換可能なシートにしておくことで、長期的に快適な乗車環境を提供したい」（喜多課長）という。

なお、「やさしば」は2方向で座れるため、一般座席がクロスシートとなる場合でも、乗客が互いに視線が干渉しづらい方を向いて座ることができる。

路線網を生かし「旅育」にも注力

近畿・東海の2府3県をまたがる広大な路線網と、沿線に自然や歴史に触れられる数多くのスポットを有する近鉄では、鉄道を通じた「旅育」（※2）の重要性も認識している。

営業企画部の山北航大氏は「当社沿線の魅力的な観光スポットをエリア別に紹介するウェブサイトを運営してい



鉄道本部企画統括部
営業企画部

山北航大
Kodai YAMAKITA

「人口減少が目に見えているなかで、いかに沿線のお客様に留まっていたかき、違う沿線の方にも住みたいと思ってもらえる沿線にしていくな。そのために、現在子育てをされている方だけでなく、将来子育てをされる方にもいい鉄道であると思っていたく必要があり」喜多課長が語るように、近鉄ではハード・ソフト両面における柔軟かつ長期的な取り組みで、子どもと子育て世代の利用をバックアップしていく。

また、旅育推進のために実施中の『ICカードでこども半額』や、全線100円で乗り放題となる『きんてつきつぱす』（祝日に随時実施）など、小学生以下を対象にした利用促進企画にも長期的に取り組む方針だ。

「子育て世代の方に便利なサイトができるよう工夫していきたい」と語る。

※1 8A系は既に奈良線、京都線、橿原線、天理線に48両の投入を完了し、2025年度には68両（奈良線、京都線、橿原線、天理線、大阪線、名古屋線、南大阪線）の投入を予定している。

※2 旅を通して、知力・判断力・想像力などの能力や知的好奇心を高め、豊かにしていくこと。

REPORT.1

西武鉄道



『Nicot』はNear・Interesting・Convenience・Original・Togetherの頭文字でもある。

駅チカ保育所「Nicot」で 笑顔広がる価値ある沿線に

西武グループが展開する駅チカ保育所『Nicot』。地域住民の子育て支援を通じて笑顔を育むことにも取り組み、長期的な沿線価値の向上を目指す。鉄道会社ならではの発想と地盤を生かし、住みやすい地域づくりに貢献する挑戦が注目されている。

取材・文●清水友樹／撮影●織本知之／写真提供●西武リアルティソリューションズ



駅直結の商業施設『グランエミオ所沢』に入る『Nicot所沢』。店舗エリアから少し離れた一角にある。

『Nicot』の園児が参加できる、狭山丘陵にある「ペルーナドーム」で行われたスポーツカリキュラムの様子。



保育所設立はグループ内交流から

「でかける人を、ほほえむ人へ。」をスローガンに掲げる西武グループでは、沿線に住む人たちの子育てをサポートし、住み良いまちづくりを進めている。なかでも長期的に取り組んできたのが、東京と埼玉の西武鉄道沿線で保育事業者と連携して運営する、認可保育所『Nicot』の開発である。

その設立経緯について、西武リアルティソリューションズ商業運営部の黒木公美氏は次のように話す。

「グループの社員が集い、情報や意見を交換し合う『ほほえみ向上委員会』（現・ほほえみFactory）で、ある社員から『駅に子育て施設をつくってみたいかどうか』という提案が出ました。この提案が採用され、2010年

6月に東久留米駅の駅ナカ商業施設『エミオ東久留米』内に、当社初の保育所である『Nicot東久留米』が誕生しました」

2021年4月までに、12カ所へ拡大した『Nicot』は、いずれも駅直結の商業施設内や高架下など「駅チカ」にあり、西武線で通勤する人や駅周辺で働く親は特に送迎の利便性が高い。規模の大小は拠点によって異なるが『Nicot所沢』は、所沢駅直結の商業施設『グランエミオ所沢』内にあり、定員60名の規模で運営する。保育所には、広いテナントスペースを必要とするため、収益性だけで考えれば、他の

テナントを誘致する方法もある。しかし西武グループが重視するのは短期的な利益ではなく、長期的な視点での沿線価値向上である。

園内は防音で、「プライバシーを重視し、園児の姿がガラス越しに覗かれない構造にしていますが、保育所ができたことでグランエミオを利用する親子連れも多く見られます。通勤途中に駅でお子さまをお迎えして、ついでにグランエミオで夕食のお買物を済ませて帰れるといった利便さは駅チカ保育所ならではだと思います。また保育所を誘致したことで施設としてのブランド価値向上にもつながっていると感じています」（黒木氏）

鉄道会社ならではのカリキュラム

『Nicot』の魅力は、立地だけでなく園児が参加できる鉄道会社ならではの独自カリキュラムにもある。

例えば、西武鉄道の車両基地見学や、西武ライオンズと連携し『ペルーナドーム』で「投げる・打つ・走る」の体験ができるスポーツカリキュラム、『狭山スキー場』でのウォータースライダーイベントなど、グループが保有するさまざまな施設を活用したカリキュラムが人気だった。

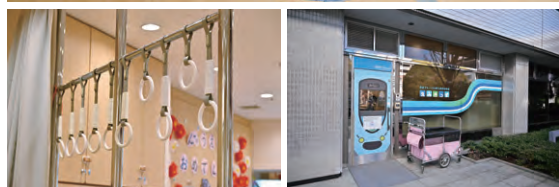
また「駅チカ」という好立地ゆえに大きな園庭の確保が難しく、園児が屋外で自然と触れあう機会は限られる。子どもたちに自然に親しんでもらうた



『Nicot』の年間行事の中で1、2位を競う人気を誇る車両基地見学。年長組が参加できる(上)。車両基地見学、車内から車両清掃の様子を見て興味津々の園児たち(下)。



『えみきつず』の内装は、鉄道会社設立の保育所らしく、鉄道デザインが各所に施されている(上)。保育所内には本物の吊り革も(下左)。本社ビル1Fに園を構えており、保護者は子どものお迎えが必要なお迎えにも対応しやすい(下右)。



めに、グループ会社である西武造園と企画して、狭山稲荷山公園での「森の運動会」を実施し「葉っぱ玉入れ」や「どんぐりリレー」「宝探し」などを行った。

これらの体験は、園児にはもちろんのこと保護者にも好評だ。保護者が車両基地見学に参加し、園児と一緒に熱心に楽しむケースもあり、「大きくなったら電車の運転士になりたい!」など、夢を膨らませる園児も少なくないそうだ。

企業主導型保育事業への取り組みも

西武グループは、『Nicot』を開発する一方で、西武鉄道本社ビル内には企業主導型保育施設『えみきつず』も設立、こちらでは西武グループ社員が0〜2歳の乳幼児を預けることができる。

西武鉄道人事部の高橋永乃課長は『えみきつず』について「西武グループは女性活躍を推進していますが、待機児童の問題もあり復職に時間がかかるケースがありました。加えて、鉄道事業では土日や早朝・深夜の勤務をする場合もあります。こうした事情も勘案し、当社で育児環境を整備したいと考えていました。そこで国の助成金制度を活用し、本社ビル内に保育所を設立することにしました」と経緯を話す。『えみきつず』は365日開園し、

土日も柔軟に対応する。手ぶらで子どもを預けられるように、園内にはおむつや着替えの保管スペースを完備。従業員の働きやすさに寄与している。

沿線の未来に「ほほえみ」を増やす

「にこにこ」「ほほえみ」など笑顔にまつわる言葉にちなんだ『Nicot』や『えみきつず』という名称には、西武グループの「子どもたちが笑顔で健やかに育ってほしい」という想いが込められている。

西武グループが展開する保育施設に通った子どもたちが大人になったとき、愛着のある西武鉄道沿線で子育てをする——西武グループはそんな未来の実現に向けて、種を蒔いている。



西武鉄道人事部 課長

高橋永乃
Hisano TAKAHASHI



西武リアルティソリューションズ
商業運営部 管理担当
アシスタントマネージャー

黒木公美
Satomi KUROKI

子育てにやさしい鉄道とは

「将来を見据えた民鉄業界の取り組み」

REPORT.2

子育て世代に人気の
沿線自治体

流山市・井崎義治市長に聞く

つくばエクスプレス（TX）沿線の千葉県流山市は2004年、自治体として初めて「マーケティング課」を設立し、移住者の誘致を開始した。2010年以降は、共働きの子育て世代へのPRを強化するため、「母になるなら、流山市。」のキャッチフレーズを掲げ、さまざまな施策を実施。取り組みが実を結び、近年、ターゲット層の人口増が続いている。マーケティング課の立役者である井崎義治市長に、流山市が行っている子育て世帯に向けた施策と、これからの街づくりの展望を聞いた。

取材・文●松澤美穂／撮影●加藤有紀

6年連続で人口増加率1位

——6年連続で人口増加率1位（全国市中）を記録しましたが、流山市の人口は現在どのような状態にあるのでしょうか。

マーケティング課を設けた20年前、流山市は少子高齢化に直面していました。そこから、共働きの子育て世代に選んでいただける街づくりを進めてきた結果、全国792市中、6年連続で人口増加率1位を記録。現在、流

施策に取り組み、PRしてこられたのでしょうか。

仕事をしながら子どもが育てやすい環境づくり、インフラ整備に取り組み、PRしてきました。具体的には、待機児童ゼロの環境を整えるための認可保育園の充実、そして「駅前送迎保育ステーション」などが挙げられます。

認可保育園については、2010年度17園から2024年度104園にまで増加させ、待機児童ゼロを実現させています。2024年度からは、入園を希望する障害児等の配慮が必要な子どもが円滑に入所できるよう、「要配慮児童保育コンシェルジュ」の新設や、各園に受け入れ枠を設け、市の方で入園先を調整する取り組みも始めました。配慮が必要な子どもの保育園探しは、保護者の負担がとて大きく、という市民の声を受けての対応です。受け入れ枠が空いている園を紹介し、受け入れていただく園には手当を出す必要があります。施設改修費なども出すようにしました。2025年度からは、認可幼稚園もこの取り組みの対象にする予定です。配慮が必要な子どもを含め、希望するすべての子どもが保育園・幼稚園にほぼ確実に入れる環境を整えていきたいと思っています。

もう一つ、「駅前送迎保育ステーション」は、2005年に開業したTXの、流山おおたかの森駅と南流山駅の2つの駅に隣接して設けた施設で、送迎保育ステーションと市内の指



流山市長

井崎義治

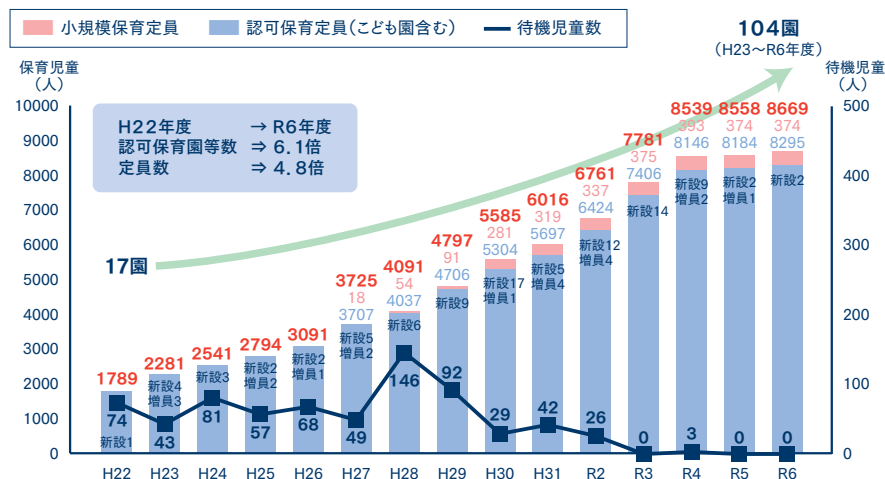
Yoshiharu IZAKI

定保育園をバスで結んで、登園・降園を行うシステムです。保護者は送迎保育ステーションに子どもを預けて出勤。子どもはバスで所属する園に登園し、時間になったら再びバスで降園。送迎保育ステーションで保護者の迎えを待つのです。送迎保育ステーションはTXの駅近くにあるため、通勤の流れの中で子どもの送り迎えができ、朝夕の時間的負担軽減につながると好評です。実際、市のイベントなどでお会した子育て世代の方から、「送迎保育ステーションがあったから流山に（住むことを）決めました」と言っていたこともあります。

——子育て環境の充実だけでなく良質な住環境の充実にも力を入れているそうですねが、どのような取り組みをされているのでしょうか。

景観条例を設けて、指定区域では建物の色や看板の大きさなどにも細かなルールを定め、景観に配慮しています。また、緑豊かな住環境の実現のため「グリーンチェーン認定制度」を設け、敷地面積に応じた緑化基準を設定

■流山市の認可保育園等の新設・増設



■駅前送迎保育ステーション

市内の全ての保育所(園)が対象!!

流山おおたかの森駅 H19年 設置
南流山駅 H20年 設置
利用登録者数 120人(R6年3月現在)

各送迎保育ステーションと市内の指定保育所(園)を安心・安全のバスで結び、登園・降園するシステム

→保護者の時間的負担の軽減



グラフ・図ともに流山市の資料をもとに作成

——流山という街を、これからどのようにしていきたいとお考えでしょうか。

市民を対象に実

います。子育て支援施設については、現状十分にご協力をいただいているので、今後は、商業的な土地利用と駐車場の確保という面で、有効な土地利用について慎重に協議させていただきたいと考えています。

これから市民の方には住み続けたいと思っていただけるように、市外の方からは住んでみたい街と認知していただけるように、良質な子育て環境と住環境の整備・維持・向上に引き続き取り組んでいきます。

人口もこれまでのような急増ではなく、緩やかな増加ペースに変わっていくはず。行政の対応も、数への対応から質の向上を目指すものになっていくと考えます。

ただ、良質な住環境を考える上では、適正人口規模と適正人口密度というものがありますから、この24万人という数は上限だと考えます。すでに開発余地も限られてきているので、今後はマンションや住宅が次々と建つということはなくなっていくでしょう。

国立社会保障・人口問題研究所の試算では、流山市は2050年まで人口が増え続け、24万人台になるとされています。住み続けたい街、住んでみたい街として認知していただいていることを考えると、この推計は、現実的な数だと思っています。

施した「まちづくり達成度アンケート」では、「これからも流山市に住み続けたい」という回答が90・5%（令和6年度）に上りました。子育て環境、それを含めた良質な住環境の整備・維持・向上に取り組んできた結果でしょう。

しています。もちろん、子育て環境充実に向け、200戸以上の集合住宅には認可保育園を設置するといった基準を設けた「流山市子育て応援マンション認定制度」もあります。こうしたさまざまな条例や認定制度に対し、当初は反発される住宅ディベロッパーさんでしたが、今はどこも協力的です。子育て環境を含む、住環境を整えることが流山での住宅の購入や賃貸契約に結び付くという事を理解いただけたのだと思います。

——流山市の街づくりにおいて、公共交通事業者と協働されている事業はありますか。

TXの高架下に児童館や学童保育施設等を設置させていただいてます。子ども人口が増え続けている中、学童保育施設も教室1つ2つでは足りません。一つの施設で、鉄道車両で4両分くらいのスペースを使わせていた

TXの高架下を有効活用

だいていたりします。

また、駅利用者向けに高架下を駐輪場スペースとして提供してもいただいています。駐輪場は重要な社会インフラの一つですが、稼働率は常に100%を超えています。流山おおたかの森駅周辺などでは、商業的な土地利用も進んできているので、商業施設の一角に駐輪場を作っていた例もありますが、需要は高まり続けています。

子育てにやさしい鉄道とは
「将来を見据えた民鉄業界の取り組み」

REPORT.2

鉄道を利用して 良かったこと、期待すること 子育て世代の声

子育てが社会全体で取り組むべき課題となっている現在、鉄道事業者にはどのような子育て支援が求められているのか。小田急線経堂駅が最寄り駅のNPO法人せたがや子育てネットが運営する集いの場「おでかけひろば ぶれす」を利用する、就学前のお子さんがある保護者の方々にお話いただいた。

取材・文●松澤美穂／撮影●加藤有紀



NPO 法人せたがや子育てネットが運営する集いの場「おでかけひろば ぶれす」を利用する皆さん

——皆さん小さなお子さんがいらっ
しゃいますが、よく利用される公共交
通機関は何でしょうか。また、主な利
用目的をお伺いできますか。

鈴木 週に1・2回、子どもを連れて
遊びに行くときや義理の実家に行く
きに、小田急線や京王線、あと東急世
田谷線を利用します。

伊藤 うちは娘が復職していて、私
ち祖父母で孫を世話しています。こ
らの施設には歩いてきていますが、週
に1・2回は、孫を連れて遊びや食
事も行くので、そうしたときは電車や
バスを利用します。

幸福 一番よく使っているのは小田急
線です。子どもを連れて遊びに行く
きに使います。

早川 自宅や実家の最寄り駅が小田急
線なので、私も小田急線です。遊びに
行くときに使うことが多いです。
下地 私も小田急線です。子どもの遊
びや幼児教室に連れて行くときに使
っています。

——電車利用が多いようですが、お
さんと一緒に電車を利用するとき、ど
んな困りごとがあるでしょうか。

鈴木 エレベーターが少なく、どこ
に設置されているか分かりにくいのが
困ります。

幸福 そうですね。分かりやすいエレ
ベーターの位置案内が欲しいです。降
りた位置からエレベーターが遠かつた
りして、乗り換えは絶対にアプリの案

内通りにはいかないです。それは本
当に困っています。事前に、どの車両に
乗れば、エレベーター近くに降りられ
るのが調べられるアプリなんかがあ
るとありがたいです。

伊藤 最近ではエレベーターのない駅
はほとんどないですけど、確かに大き
な駅などではどこにあるのか探すこ
とはありますね。

下地 以前、改札を入ってからエレ
ベーターが別の改札の方にしかないこ
とが分かって、一旦出たことがありま
す。初めて使う駅だと位置案内が見
つけられなかったりして、困ります。

早川 エレベーターが狭くて困ること
もあります。ベビーカー2台と大人2
人でギリギリというサイズが多くて、

参加者



伊藤広史さん
(お孫さん1歳3カ月)



鈴木汐美さん
(お子さん1歳0カ月)



下地綾美さん
(お子さん2歳)



早川愛さん
(お子さん1歳6カ月)



幸福千穂さん
(お子さん1歳2カ月)

「子どもと一緒に乗る時にも気兼ねなく電車に乗れるようになるといいですね」

一度に乗れる人数が限られます。新宿駅などではスーツケースを持った観光客の方も利用するので、行列になっていたりします。うちは家族で電車に乗る時は、エレベーターに乗るのはベビーカーと大人1人だけにして、他の家族はエスカレーターを利用するようにしています。こうすれば、皆がもう少しスムーズにエレベーターに乗れるようになるんじゃないかと思っています。

——他にも電車の利用にあたって、気にしていることなどはありますか。

下地 ラッシュ時の電車は避けています。普段ほとんど乗る機会もないのですが、怖くて乗れないです。遠出をする時など、朝ラッシュ時に当たりそうな場合はタクシーを利用したりします。

早川 どうしても混んでいる時間に電車に乗る必要がある時は、ベビーカーは止めて抱っこ紐にするようにしています。

幸福 ベビーカーには気を使います。新宿駅などでは、皆が一齐に乗り降りするのでベビーカーは身動きが取れなくなります。エレベーターを探しながらベビーカーを押していると、人の流れの邪魔になってしまうので、できるだけ端を歩くのですが、ホームが狭いと脱輪が怖いです。

——「助かるな」と感じる鉄道会社の工夫、また「こうなってほしいな」と思う点などはありますか。

鈴木 小田急線や京王線にはベビーカースペースのある車両があるのが助かります。子どもはじっとしてないし、騒いでしまうと心苦しくなりまします。ベビーカースペースがあると、子どもを連れた利用を受け入れてもらっている気がします。ベビーカースペースの設定が広がってくれれば嬉しいのです。あとは、やはりエレベーターの広さと数でしょうか。

伊藤 エレベーターの増設等は設備投資になるので、なかなか難しいでしょうけれど、駅改修等のタイミングで対応してもらえるといいですね。日常的に使っている小田急線について言うと、3号車が「子育て応援車」になっています。ベビーカーや赤ちゃんの泣き声などへの理解を促すステッカーが貼ってある車両ですが、誰でも利用可能です。ラッシュ時にはこの車両も当然通勤通学客で一杯になります。ラッシュ時であってもベビーカーで電車を利用する必要がある方も少なくないと思うので、時間帯に応じて対象車両を増やすような運用をしていただけると、助かるのではないのでしょうか。

幸福 小田急線の「子育て応援車」は、子連れが乗ってくることが多いの

で、子ども同士が仲良くなったり、親同士がねぎらい合えたりする雰囲気がいいですね。あと、経堂駅はエレベーターが広いのも助かっています。待つことがほとんどありません。「こうなったらいいな」というのは、ホームアナウンスの音量でしょうか。目的地につくまで、子どもにはできるだけ寝ていてほしいのですが、アナウンスが大きくて起きちゃうことがあって。アナウンスの音量が低めの場所があったらいいですね。

早川 皆さんと同じで、エレベーターの広さや位置は困ることが多いので、改善していつてほしいです。ただ、小

田急線の場合、ホームのエレベーターがどの駅でもほぼ同じ位置にあるように感じます。エレベーターを降りて一番近い車両に乗ると、降りたホームでも近くにエレベーターがあるので、もっと広まってほしいです。

下地 小田急線は、どの改札を通ってもエレベーターがほとんどあるのが助かっています。他の路線でも各改札にあったらいいと思います。あとは、ラッシュ時でも気兼ねなく安全に子どもと一緒に電車に乗れるようになるといいですね。

「せたがや子育てネット」とは

「せたがや子育てネット」は子どもを中心に皆が協力し合える街・社会の実現を目指し、2004年に設立したNPO法人です。親子の居場所「おでかけひろば」や子育て相談窓口などを運営しています。

設立から20年以上になりますが、最近は「自分で頑張らなさい」といった雰囲気、完璧を求める雰囲気が強まっているように感じます。子育てには厳しい環境です。子育ても、親がすべてを担わなくてはと気負わないことが大切です。頼る先を持つことが、いろんな人にとって子どもへの理解につ

ながり、子どもにとってはセーフティネットとなります。

今、電車に乗る時、ベビーカーだと遠慮して最後に乗るという人も多いようですが、子ども（ベビーカー）を最初に乗せてくれる社会になったらいいと思います。そして、ベビーカーに限らず、その時その場所で一番大変な人に手を貸すのが当たり前の社会になってほしいと願って活動しています。



NPO法人
せたがや子育てネット
代表理事

松田妙子
Taeko MATSUDA

延伸で広がる 北大阪エリアの 新たな魅力

MINTETSU
REPORT



北大阪急行電鉄株式会社

2024年3月、北大阪急行電鉄の南北線が箕面萱野駅まで延伸し、大阪府北部の長らく鉄道がなかったエリアに新しい風が吹いた。「箕面船場阪大前駅」と「箕面萱野駅」という2つの新駅誕生によって、周辺エリアはどう変わっていくのか。

取材・文●清水友樹 撮影●加藤有紀

大阪府の北部を走る北大阪急行電鉄（北急）南北線は、大阪市高速電気軌道（Osaka Metro）御堂筋線との相互直通運転により、江坂駅から御堂筋線の新大阪・梅田・なんば・天王寺駅といった主要駅を通り、なかもず駅まで乗り入れる路線だ。

北大阪急行は、長らく江坂駅～千里中央駅間を結ぶ5.9kmの路線だったが、2024年3月23日、千里中央駅から北部へさらに延伸し、江坂駅～箕面萱野駅を結ぶ8.4kmの路線となった。

また、この延伸により「箕面船場阪大前駅」と「箕面萱野駅」という2つの新駅が設置され、箕面市内へのアクセスが格段にしやすくなった。

2つの新駅がある箕面市は、大阪府北部に位置し、自然豊かな環境と発展した住宅地を併せ持つエリアだ。10キロ圏に大阪空港、新大阪駅、高速道路（名神高速、中国道、近畿道）があり、自動車での交通利便性はもとと高い。しかし、成熟した市街地でありながらも公共交通の利便性が低いという課題を抱えていた。

また箕面市には、紅葉の名所「明治の森箕面国定公園（以下、箕面公園）」や、その公園内にあり「日本の滝100選」「日本百景」に選定された、落差33mの「箕面大滝」など、豊かな自然美が四季折々の表情を見せる観光スポットが数多くある。これらのスポッ

2024年春、延伸と新駅開業

トへの公共交通を使つての観光客のアクセス性の向上も課題とされていた。

悲願の延伸計画実現まで

「延伸したエリアは、市街地としてすでに整備されていたものの、鉄道が通っていない『鉄道空白地帯』であり、延伸は地元・箕面市の50年来の悲願でもありました」と語るのは、延伸事業に約10年関わってきた北大阪急行電鉄株式会社鉄道事業部施設課の木村哲也調査役だ。「都心部から離れた郊外の路線ですので、採算面には課題がありました。しかし、箕面市の延伸に対する熱意もあって、計画を実現することができました」（同調査役）。

地元の延伸への熱意が初めて国に届いたのは、1989年の運輸政策審議会答申第10号である。「2005年までに整備に着手することが適当である区間」とされたことを受け、箕面市と大阪府は延伸計画の調査や検討を開

始。計画は次第に現実味を帯びてきた。しかし、1990年代に入るとバブル崩壊後の不況もあり、全国的に鉄道整備計画が停滞した。この計画も例外ではなく、具体的な進展を見ないまま時が過ぎた。

しかし2003年10月、現在の箕面萱野駅周辺の「箕面新都心」（かやの中央）がまちづくりをする。大規模商業施設がオープンし、多くの人が訪れるようになる、延伸待望の声は再び高まりを見せる。そして、2015年には国土交通省が正式に事業を許可および特許。これを受け、2017年に着工に至ることとなった。最大のネックは、延伸事業にかかる巨額の費用だったが、国、大阪府、箕面市、北急が緊密な協力をしながら、事業費約874億円を手当てすることができた。

生活利便性も向上

一般的に、まちづくりは新線開業後

に本格化することが多い。しかし、北急の延伸エリア周辺では、先述の通り新線開業に先んじてまちづくりが進められてきた。

2003年にまちづくりした「箕面新都心」のほか、延伸開業前の2021年4月には、大阪大学外国語学部が新駅の箕面船場阪大前駅の駅前に移転してきたほか、箕面市立文化芸能劇場、箕面市立船場図書館などの公共施設も駅前に建設された。

延伸エリアは若い世代やファミリー層にとって「住みやすいエリア」「住みたいエリア」として注目されるようになっていく。

同社鉄道事業部の山内真紀業務課長は、延伸エリアについて「大阪市中心部へのアクセスもよく、緑の多い魅力的なまちです。延伸により、子育て世代や転勤族の方にもますます選ばれるようになっていきます」と語る。

2024年3月に発表された「地価公示」によると、大阪府で地価上昇率

が最も高かったのは箕面船場阪大前駅近くの箕面市船場西1丁目20番9（上昇率8・7%）、2位も箕面萱野駅近くの箕面市今宮4丁目1番12（同8・7%）だった。

子育て世代を惹きつける大きな要因は、新大阪駅からわずか20分弱という立地の良さだけではない。

箕面市は「子育てしやすい日本一」を掲げ、高校卒業までの医療費助成をはじめとする手厚い子育て支援を行うなど、全国トップクラスの子育て支援を行っており、これも沿線の魅力度向上に一役買っている。

実際、箕面市は府内で最も人口増加率の高い自治体の一つで、2008年まで横ばい傾向だった人口（約12万7000人）は、2024年12月末時点で13万9474人まで増加している。延伸効果もあり、人口は今後も増加する見込みだ。

さらに、「延伸効果で箕面萱野駅から出ているバスで箕面市内の観光地を訪れる外国人旅行者も増えていきます」と山内課長が言うように、インバウンド需要の増加も期待できそうだ。

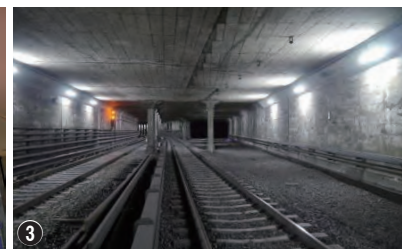
高齢者も住みやすいまちへ

箕面市は、鉄道空白地帯だった過去や地理的な特性が影響して自動車分担率が高い。これを下げるのは箕面市の大きな課題である。

「昨今、高齢者による免許返納が話



箕面市北部エリアの緑豊かな山々を望む箕面萱野駅のホーム。



① 北大阪急行電鉄の本社ビルがある緑地公園駅の付近。木々に囲まれた落ち着いた散歩コースが続く。② 左右に国道が通る南北線。集電は「第三軌条」からのため架線が無い。③ 会場線の分岐部。千里中央駅のホーム南端までは約500メートルに位置する。／提供：北大阪急行電鉄 ④⑤ 「繊維のまち」「新しいまち」をテーマに各所に意匠が凝らされた箕面船場阪大前駅のホームと改札。⑥ 延伸線開業に合わせ、約30年ぶりにデザイン変更した駅名看板。車両に使用している色調をベースにするとともに、御堂筋線の赤色をアクセントに取り入れて「北急らしさ」を表現している。⑦ 改札を出た先には、エスカレーターがある開放的な空間が続く。

ここで北急の歴史を振り返ってみたい。1970年2月に運輸営業を始めた北急は、大阪市営地下鉄（現・Osaka Metro）による御堂筋線の北部延伸計画の一環として建設された。

開業当時、北急には現在も営業を続ける「南北線」のほかに、現在の桃山台駅の北から分岐し、万国博中央口駅

万博と北急の歴史

題に上りますが免許返納を促すのなら、鉄道やバスといった公共交通の充実がなければ、高齢者は生活に必要な買い物や通院ができなくなります。箕面市でも自動車分担率を下げることは長年の課題ですが、延伸はこの課題解決の切り札として期待されています」（木村調査役）

市内を走る国道423号（新御堂筋）、国道171号の慢性的な渋滞、多くの観光客が自家用車で訪れることに起因する箕面公園周辺の渋滞や駐車場不足なども課題になっているが、これも自動車分担率が低下することで解決につながる。また、箕面市が推進する「コンパクトシティ構想」も、自動車分担率を下げる取り組みと連動している。無秩序な都市拡大を抑制し、効率的な都市設計を目指すなかで、鉄道駅を拠点としたバスネットワークを構築し、公共交通を中心とした都市構造にすれば、限られた土地の効率的な活用が可能になる。

「桃山台駅を過ぎてトンネルに入ると、途中でトンネルが二つに分かれるところがあります。そこは、かつての会場線の分岐部なんですよ」

緑豊かな山々を望む新駅

万博の成功を支えた。万博が終了し役目を終えた会場線は、閉会翌日の9月14日に廃止されたが、それから半世紀以上の時を経て、2025年4月13日に開幕する「大阪・関西万博」の前に南北線が延伸した。北急は来る大阪・関西万博に向け、旧会場線のトンネルを報道関係者に公開するなど、万博の機運を高める活動を行ってきたが、こうして振り返ると、実に万博に縁深い路線だとわかる。

までを結ぶ「会場線」（東西線、万博線とも呼ばれた）があった。

会場線は、1970年3月15日から9月13日までの183日間の日程で開催された日本万国博覧会（通称・大阪万博）への輸送のための期間限定路線で、世界中から訪れた人を会場に運び、万博の成功を支えた。万博が終了し役目を終えた会場線は、閉会翌日の9月14日に廃止されたが、それから半世紀以上の時を経て、2025年4月13日に開幕する「大阪・関西万博」の前に南北線が延伸した。北急は来る大阪・関西万博に向け、旧会場線のトンネルを報道関係者に公開するなど、万博の機運を高める活動を行ってきたが、こうして振り返ると、実に万博に縁深い路線だとわかる。



鉄道事業部
施設課 調査役

木村 哲也
Tetsuya KIMURA



⑧箕面萱野駅のプラットフォームはデザイン性の高い膜屋根が採用され、温かみのある雰囲気。⑨駅前のロータリー。⑩ロータリーに隣接し、イベントなども行われる箕面萱野駅前の『箕面市立かやの広場』。⑪『みのおキューズモール』から箕面萱野駅のホーム階を見た様子。⑫箕面萱野駅からバスで向かうことができる観光名所・箕面大滝。⑬『みのおキューズモール』で、お土産を物色。箕面市で醸造されているという『箕面ビール』を購入した。⑭始発駅の江坂駅に戻る。この駅では北急とOsaka Metroの乗務員交代が行われる。



取材中、そう木村調査役が教えてくれたので、本社ビルを出た後、ビルに隣接する緑地公園駅から南北線の先頭車両に乗り込んだ。

線路は新御堂筋（国道423号）沿いに北へと進んでいく。隣の桃山台駅を過ぎてしばらくするとトンネルに入る。車窓の外が暗くなり、車内には線路の音がリズムカルに響く。進行方向の右に目を凝らすと、先ほど話に聞いた会場線の分岐部が見えてきた。すでに線路は取り除かれていたが、この先にあった大阪万博の会場へと続く会場線があったことに思い馳せ、一瞬のノスタルジーに浸ることができた。

分岐部を通過し、車両は延伸以前の終点である千里中央駅に滑りこむ。千里中央駅を出発すると、ほどなくして箕面船場阪大前駅に到着。ここで途中下車した。

改札を出て、長いエスカレーターで地上まで上がると、目の前に箕面市立文化芸術劇場のモダンな建築が立っている。その向かいでは高層マンションの建設工事が進められていた。美しく整備された歩行者デッキを2分ほど歩くと、大阪大学箕面キャンパスが現れ学生たちで賑わっている。

再び南北線に乗り、終点の箕面萱野駅を目指す。車両が箕面船場阪大前駅を発車しトンネルを抜けると、急に明るくなった。車窓の先の美しい山々に思わず「あつ」と心の中で声を上げると、ほどなくして到着した。ホームに



鉄道事業部 業務課長
山内 真紀
Maki YAMAUCHI

降り立つと大阪市中心部にはない解放感が心地良い。

ホーム階（2F）から1Fに下りると、駅前には広々としたロータリーがあり、周辺には整備された歩道や植栽が配置されている。人工芝が敷かれた広場では、青空の下で子どもたちが走り回り、大人たちはベンチに座って談笑して寛いでいる。「ここに住みたい」と考える人が増えているのも納得だ。

駅を出てみると、街路樹が並ぶ道が続く。商業施設と住宅地が調和した街並みから「新しさ」と「住みやすさ」を肌で感ずることができた。

駅に戻り、駅直結の複合型ショッピングセンター『みのおキューズモール』へ。ここは地域住民だけでなく、観光客も訪れる賑わいの場となっていた。近代的で便利な生活環境のすぐそばに豊かな自然があるのは、この駅の大きな魅力だろう。

万博を訪れたなら、北急に乗り、箕面市にも足を延ばし、この心地良い空気を感ずてみてはいかがだろうか。

第18回「私とみんてつ」小学生新聞コンクール 表彰作品・学校が決定し、表彰式を実施しました！

日本民営鉄道協会では、2024年7月1日から9月30日まで、新聞作成を通じて子供たちに鉄道に対する関心と理解を深めてもらうことを目的に、第18回「私とみんてつ」小学生新聞コンクールを実施しました。（後援：文部科学省、国土交通省、全国小学校社会科研究協議会）

今回は、3,240点（応募児童数3,279名）の作品の中から厳正な審査を経て、和歌山県和歌山市立伏虎義務教育学校6年生の引網 惟斗（ひきあみ いと）さんの作品「南海電鉄新聞」が個人部門の最優秀作品賞（文部科学大臣賞）に、大阪府河内長野市立加賀田小学校が学校部門の最優秀学校賞（国土交通大臣賞）に選ばれました。

厳かな雰囲気の中、2025年1月11日（土）に大手町プレイスホール＆カンファレンスにて表彰式が行われました。

（詳細は https://www.mintetsu.or.jp/newspaper_contest/ にて。）

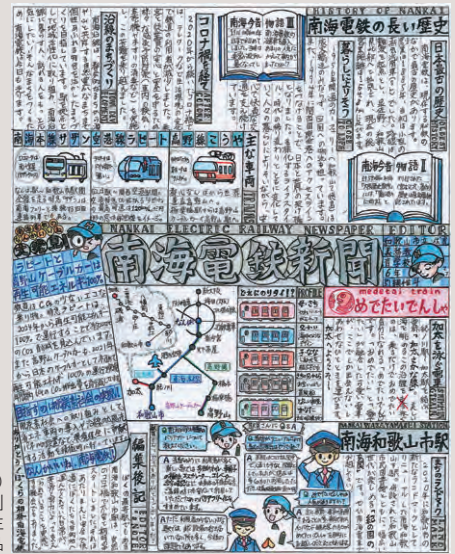
【コンクール概要】

1. 名 称
第18回「私とみんてつ」小学生新聞コンクール
2. 主 催
一般社団法人日本民営鉄道協会
3. 後 援
文部科学省 国土交通省
全国小学校社会科研究協議会
4. 協 賛
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
図書印刷株式会社
5. 募集期間
2024年7月1日（月）～
9月30日（月）
6. 募集対象
全国の小学生（全学年）
7. 応募結果
応募作品数：3,240 作品
（応募児童数：3,279 名）



表彰式の様子

最優秀作品賞（文部科学大臣賞）
「南海電鉄新聞」
和歌山県和歌山市立伏虎義務教育学校6年生
引網 惟斗（ひきあみ いと）さんの作品



鉄道の環境優位性の理解促進に向けた PRポスターを掲出しています



環境にやさしい鉄道への理解促進を図るため、日本民営鉄道協会・JRグループ・日本地下鉄協会が連携し、共通ロゴマーク「Switch! SUSTAINABLE TRAIN」のデザインを中心にあしらったポスターによる告知を展開しています。

この取り組みは、2023年度、JRグループと日本民営鉄道協会が、鉄道の環境優位性のPR強化に向けたコンセプトを策定し、共通ロゴマークとスローガンを定めてポスターによる告知展開を行ったことに始まり、2024年度は、新たに日本地下鉄協会も参画して、3者による連名で実施するもので、3者の構成各社の各駅などでポスターを掲出しています。



「地方民鉄フォトコンテスト 2024」を開催しました!

3

■大賞

TOMO # 伊予鉄道



日本民営鉄道協会では、2024年7月20日から12月1日まで、協会に加盟する地方民鉄57社の利用促進・活性化を目的に、『地方民鉄フォトコンテスト2024』を開催しました。

4回目の開催となる本コンテストでは、従来のXでの応募に加え、新たにWEBフォームによる募集も行い、昨年の2,654件を大幅に上回る、5,667件のご応募をいただきましたが、厳正なる審査の結果、以下のとおり、受賞作品が決定しました。

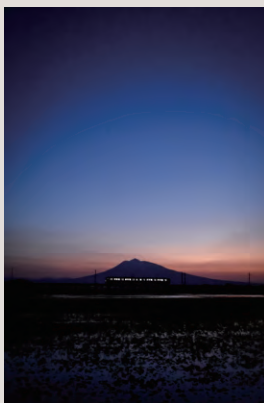
(大賞など、一部の受賞作品のみ掲載。詳細は、フォトコンテスト公式ホームページ (<https://mintetsuphoto.jp> にて。)



■プロカメラマン賞



■タレント賞



岩淵 蒼生 # 弘南鉄道

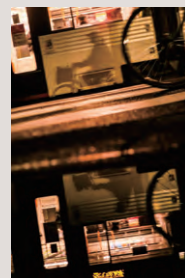
■特別賞



中村 哲也 (てっぴー)
豊橋鉄道



榎原 良三
三岐鉄道



@sss87005532
広島電鉄



西 正幸 # 叡山電鉄



すたーらいと # 岡山電気軌道

はこなん行き
伊豆箱根鉄道



鉄道を利用してカーボンニュートラル実践を促す動画を公開中! ～旅行に行くカップルに村井美樹さんがドラマ仕立てで優しくレクチャー～

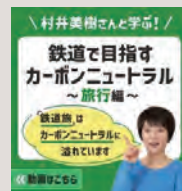
4

日本民営鉄道協会では、環境にやさしい鉄道の利用促進を目的として、鉄道の環境優位性をPRする動画を公開しています。

鉄道は、エネルギー効率に優れており、自動車等の他の交通手段と比べてCO₂排出量が少ない環境にやさしい乗り物です。このため、移動に当たって、鉄道を利用していただくことが、CO₂排出量の削減及びカーボンニュートラル社会の実現のための近道です。

鉄道の環境優位性をPRする本動画は全4話からなり、若いカップルが休日に旅行する内容のドラマ仕立てで、計画、移動、現地観光へとストーリーが展開します。そして、二人の話題に寄り添うようにして、鉄道を応援する俳優/タレントの村井美樹さんが登場、鉄道を移動手段として選択することが、カーボンニュートラル実現への近道につながることを優しくレクチャーしていきます。詳細は右記のとおりです。

○公開方法 日本民営鉄道協会公式ホームページ内
(YouTube 動画サイトにリンクしています)
<https://www.mintetsu.or.jp/eco/index.html>



(協会HP内のバナー)

○公開内容

【村井美樹さんと学ぶ】「鉄道で目指すカーボンニュートラル」～旅行編～

- 第1話 渋滞なし、駐車場待ちなしの「鉄道旅」
- 第2話 ゆったり、気ままに、環境に優しい「鉄道旅」
- 第3話 カーボンニュートラル実現への近道「鉄道旅」
- 第4話 時間まで目いっぱい観光地を満喫できる「鉄道旅」

地方民鉄紀行

文・写真

松澤美穂

広島電鉄株式会社



変わりつつある駅を出て
電車はいつもの街を行く
沿線には
雰囲気の良いお店
静かな神社
世界遺産
旅人には羨ましい日常

2 025年3月、数年の大工事を経て新しい広島駅ビルが開業。新駅ビルには商業施設やホテルも入る。そして夏には、広島電鉄・広島駅電停を発着する路面電車は、新駅ビルの2階に高架になって乗り入れる。

新駅ビル開業 お別れの景色も……

工事幕がすっかり外れ、あとは開業を待つばかりといった印象の新駅ビル。そのビルの足元付近でまだまだ絶賛工事中なのが、新駅ビルの2階に広島駅電停を移すことに伴う、高架工事。ビル開業から少し遅れた夏頃の完成を目指しているというから、そろそろラストスパートに入るところだろうか。

現行の広島駅電停は、工事中の高架の下辺りで運用中。路面電車の区間距離は短く、目で見えるほどの距離に次の電停・猿猴橋町電停がある。この猿猴橋町電停は、高架工事が終わり、新しい広島駅電停の運用が開始されたら、廃止になる。

次に広島に来る時には、路面電車が駅ビル2階に滑り込んでいく姿が見られるんだなと思いつつ、その時にはもうなくなっている電停とその道を走る電車を見る。楽しみだけど、ちょっとせつない。せつかなので、猿猴橋町電停から乗車。

路面電車らしく赤信号に止められつつ、ゆっくり広島市内を走る。原爆ドーム前電停を過ぎると、観光客らしい乗客の姿が減り、車窓の景色は繁華街から住宅街に変わっていく。それでも車内は常にほぼ満席。住民の移動手段として街に根付いているのが分かる。

ガタゴト揺られること約40分、広島西広島電停に到着。路面電車はここでおしまい。乗り換えの必要はないけれど、ここから広島宮島口駅までを結ぶ宮島線は、路面電車ではなく鉄道路線。電車は車道ではなく専用の線路を走る。赤信号に止まる必要がなくなったせいか、電車は一気にスピードアップ。

川なのに潮が満ち引き？

2022年に開業100周年を迎えた宮島線。車窓にはマンションや戸建て住宅が立ち並び、駅の近くには個人商店や複合商業施設、市役所や病院もある。まさに地域密着型の「生活沿線」だ。

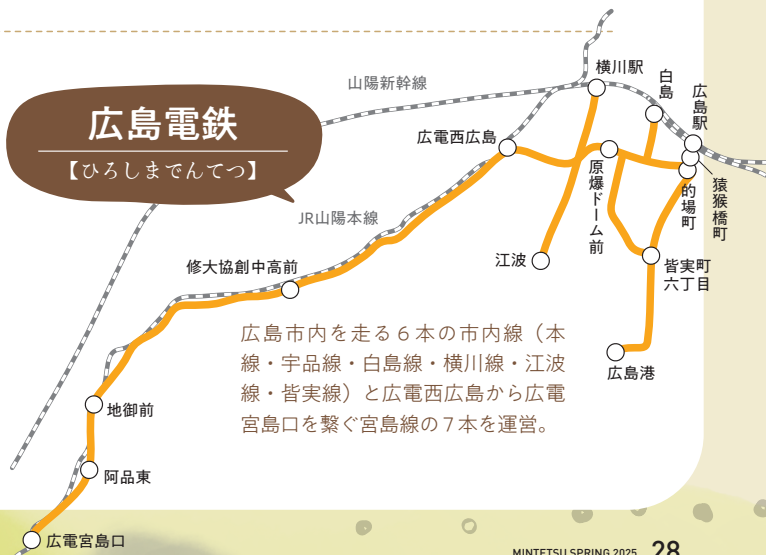
途中下車するのに選んだ駅は修大協創中高前駅。駅近くを流れる八幡川の鉄橋は、電車が水面を走るように見えるお勧めの撮影スポットだという。住宅街の狭い道を通り抜け、川べりにたどり着き鉄橋を見ると、川が、ない？ 電車が来たので写真を撮ってみるも、水面と呼べるものがほとんどない状態。

「いい写真撮れた？」。声をかけてくれた散歩中の年配男性に、川に水が……と訴えると、「潮が引いちゃっているからね」と笑われる。海に近い宮島線沿線、川であっても河口部になるため潮の満ち引きの影響がある。撮影ポイントのお勧め文をよく読めば、「満潮時に水面を走るように見える」とちゃんと書いてあった。歩いて渡れそうなくらい水の引いた川の景色も珍しいので、良しとする。駅に戻る道すがら、住宅街の一角に「OPEN」の看板を出したお店を発見。店内



廃止になる「猿猴橋町電停」。奥には広島駅電停が見える。

高架工事はラストスパート。新広島駅電停は駅ビル2階に移る。



住宅街の一角にある焼き菓子屋さん『SWINGING BIRD KITCHEN』で。ガトーショコラは軽い口当たりでいくらでも食べられそう。



満潮時には、電車が水面を走るように見えるとか。

の暖かさを示すように曇ったガラス戸が開き、フワッと漂う甘い香り。吸い込まれるように入店すれば、お皿に盛られたクッキー、スコーン、マフィン……甘い誘惑に一瞬で陥落。コーヒ一片手にガトーショコラを頬張り、一休み。旅先で良いお店に出会ったのは複雑な気分。そう簡単には来られない。地元にもこんなお店があったらいいのに。

まずは外宮の神様にご挨拶

糖分チャージを終えて向かうのは、修大協創中高前駅から7つ目、地御前駅にある地御前神社。

神社を目指して歩くこと数分、JR山陽本線の踏切を渡った道路沿い右手、唐突に拝殿が現れる。いつの間にか境内に入ったのか。鳥居はどこか。周囲を見渡してみると、まずは海、そして国道と宮島線。線路への侵入を防ぐ柵があつて、狛犬・鳥居、一般道。道路を挟んで地御前神社拝殿・本殿・客人本殿。そのすぐ後ろをJR山陽本線が走っている。どこからどこまでが境内なのか分からない面白い配置の地御前神社は、厳島神社と同時期に創建された外宮。島そのものがご神体の宮島は、かつては厳しく入島が制限されていて、人々是对岸に建てられたこの地御前神社から拝礼していたのだとか。創建当時はいくつもの殿舎を備えた神社だったらしいから、時代の変化・暮らしの変化に併せて道路や線路に敷地を譲ってきたのかもしれない。

さて、鳥居の下の方の芝生に道らしいものはないけれど、参拝にはやっぱり鳥居をくぐった

方が良いのだろうか。迷っていると、拝殿前を横切る一般道をベビーカーを押して歩いてきた女性が、ふと立ち止まって手を合わせていく。それでいいんだ。街の中に半分溶け込んだような形になった神社は、地域の人の暮らしにも溶け込んでいる。女性に倣って道路から参拝。外宮に参拝した後は、本宮・厳島神社へ。

フェリー上で期待膨らむ旅景色

厳島神社のある宮島に渡るフェリー乗り場は、宮島線終点・広電宮島口駅のすぐ目の前。15分程の間隔で運行されるフェリーが、絶え間なく観光客を宮島に送り届けている。

乗船時間10分程度で宮島に到着。棧橋から厳島神社をつなぐ参道には、名物のもじり饅頭や牡蠣、民芸品などを扱うお店が立ち並び。食べ歩きを楽しむ人々の間をすり抜け、後ろ髪をひかれつつ、先を急ぐ。

商店街を抜け、石造りの大きな鳥居をくぐると、参道の右側に人が集まり、その向こうに、かの有名な朱塗りの大鳥居が見え隠れしている。満潮時には海に浮いているように見え、干潮時にはその足元まで歩いて行けるほどに潮が引く大鳥居。八幡川の鉄橋で、潮の影響でほとんど水が流れていない状態の川を眺めてから数時間。厳島神社の潮はどれほど満ちているか、引いているか。近くで見ると楽しむに、フェリー乗船中もあえて見ないようにしていた大鳥居ににじり寄る。

旅先の景色は一期一会。果たして今日は、どんな大鳥居が見られるか。



満潮にはまだまだの状態の大鳥居。水際ぎりぎりまで歩いていける。



広電宮島口駅。フェリー乗り場は、駅の目の前。

地御前神社の拝殿(上)。拝殿の前を横切る一般道を挟んで鳥居と狛犬。鳥居をくぐるための舗装された参道はない(下)。





伊豆急行線の起点、伊東駅がある伊東の街を、伊東公園の展望台から望む。伊東の歴史は平安以前に遡り、江戸時代には風待ちの港とされた。明治以降、温泉地として有名になった。

静岡県 伊豆急行 伊豆急行線

文・渋谷申博
text by Nobuhiro SHIBUYA



連載 第14回

民営鉄道の 起源を訪ねて

鉄路は何を目指したか

国鉄の計画を引き継ぎ 奥伊豆に鉄路を延ばす

房総半島・伊豆半島・紀伊半島は、いずれも太平洋に突き出した半島で形も似ている。しかし、伊豆半島には1点大きな違いがある。

房総半島・紀伊半島には海岸べりをぐるっとめぐる鉄道があるのに対し、伊豆半島は東海岸にしか鉄道がないのだ。

実は伊豆半島にも半島周遊ルートの鉄道が計画されていた。大正11（1922）年公布の『鉄道敷設法』には、今後敷設すべき路線の一つに「静岡県熱海ヨリ下田、崎ヲ経テ大仁ニ至ル鉄道」とある。

この計画に基づき大正15年に半島東部の熱海〜伊東間の敷設が認可された。翌年の昭和2（1927）年には、半島南部の下田までの延長が決定されたが、「世の経済事情」から伊東〜下田間は凍結されてしまった。昭和13年には熱海〜伊東間、すなわち国鉄伊東線が開通したが、伊東以南の路線は凍結されたまま戦後を迎えることになった。

筆者が取材で伊豆を訪れたのは1月下旬の平日であった。熱海駅からまっ赤な車体が印象的なリゾート21キヌメ電車に乗って伊豆急下田駅に向かった。快晴で暖かい日であったが、気候のせいか車窓から見える伊豆七島は霞んでいた。

車窓から、山が海に迫っている様子も見て取れた。この山々が国鉄の延伸が進まなかった理由の一つだった。伊豆は江戸など

Figure 1 is a line graph showing the percentage of correct responses for the 100-item test across four groups: 100% correct, 75% correct, 50% correct, and 25% correct. The x-axis represents the number of items (0 to 100). The y-axis represents the percentage of correct responses (0 to 100). The 100% correct group is a horizontal line at 100%. The 75% correct group is a horizontal line at 75%. The 50% correct group is a horizontal line at 50%. The 25% correct group is a horizontal line at 25%.

.....

A photograph of a harbor scene. In the foreground, a large, dark anchor is partially submerged in the water. Behind it, a bust of a man with a beard and mustache sits atop a tall, rectangular stone pedestal. To the left of the pedestal is a small, modern-looking structure with a slanted roof. In the background, several boats are docked at a pier, and a large white ship is visible. The harbor is surrounded by hills and buildings under a clear blue sky.

.....

A stone monument with a plaque that reads "五島慶太は伊豆と
ともに生きている" (Ikuma Keita is alive with Izu). The monument is surrounded by greenery and a small stream.

.....

<https://www.izukyu.co.jp/index.php>

[illegible]

.....

.....

.....

こうした状況の打破に乗り出したのが、

工事の認可に際しては、昭和36年12月23

しかし、伊東下田電気鉄道は全線を10区

残念なことに、伊豆に鉄道を敷くことを

伊豆急下田駅に到着した筆者は、まず下

みんな てつ

Vol.83

SPRING 2025 春号



民鉄協公式キャラクター
ミーカちゃん

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会
〒102-0094 東京都千代田区紀尾井町3番6号
紀尾井町パークビル6階
TEL：03-6371-1402 FAX：03-6371-1409
URL：https://www.mintetsu.or.jp



●発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会 広報委員会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●日本民営鉄道協会 会員／弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道、岩手開発鉄道、仙台空港鉄道、福島交通、アルピコ交通、上田電鉄、長野電鉄、富山地方鉄道、万葉線、北陸鉄道、ひたちなか海浜鉄道、上信電鉄、上毛電気鉄道、秩父鉄道、新京成電鉄、銚子電気鉄道、小湊鐵道、いすみ鉄道、山万、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、高尾登山電鉄、江ノ島電鉄、湘南モノレール、小田急箱根、富士山麓電気鉄道、伊豆急行、伊豆箱根鉄道、岳南電車、静岡鉄道、大井川鐵道、遠州鉄道、豊橋鉄道、名古屋鉄道、三岐鉄道、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道、叡山電鉄、嵯峨野観光鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、水間鉄道、和歌山電鐵、紀州鉄道、能勢電鉄、神戸電鉄、山陽電気鉄道、岡山電気軌道、水島臨海鉄道、広島電鉄、一畑電車、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通、西日本鉄道、島原鉄道、長崎電気軌道、熊本電気鉄道

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会 広報課

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室 井上瑤子 永田一周

●写真／織本知之／加藤有紀

●デザイン・DTP／山中遼子

●印刷／シナノ印刷株式会社

●表紙写真／上から「車両清掃を見る園児たち」(17頁)、「やさしば」(15頁)、「子育て応援マスコットキャラクター もころん」(13頁)、「流山おおたかの森駅」(首都圏新都市鉄道株式会社)

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。