

みんな

AUTUMN 2026
Vol. 86 秋号
<https://www.mintetsu.or.jp/>



特集

新生「南海電気鉄道」×「NANKAI」始動!!

非日常へのあわいをゆく 本上まなみ

イラスト・岡林玲

京都に暮らし始めて15年になります。この街は観光地だけあって365日いつもどこかにハレの気配があり、私たちの日常生活にも旅人の高揚感、旅情成分が染みているように思う。

中心部を南北に流れる鴨川も、草がすっきり刈られていてゴミ箱からトイレまで管理が行き届いています。遊びにきた人も住んでいる人も誰もが等しくくつろぐことができる憩いの場、ひたすら平和な時間が流れる場所です。

京都市内、北部へ足を伸ばすときの玄関口が叡山電鉄・出町柳駅です。鴨川の上流、賀茂川と高野川が交わる通称「デルタ」と呼ばれるこの場所から二本の路線が伸びている。曾祖母

の代からの無類のお出かけ、乗り物好きの私は、京都に来てからこの叡山電車Ⅱ「えいでん」の魅力に気がつきました。古いのから新しいのまで様々なデザインの手車があり、人柄ならぬ、電車が感じられるのが愛おしくてたまりません。今日はどの子に乗れるだろうか？ と改札を通る前からわくわく。

いち推しは展望列車の「きらら」です。サンルームみたいな大きな窓向きに座席が配置され、景色を存分に楽しめる造りになっています。見るからに特別仕様なのに通常料金で乗ることができる。沿線の人たちにとっては日常の足ということで羨ましい限りです。

おすすめは、鞍馬線だと、市原ノ二

ノ瀬間のもみじのトンネル、また二ノ瀬駅から徒歩7分ほどの春と秋のみ限定公開される白龍園というお庭も静かで落ち着くいい場所です。所有者の社員家族さんたちが地元の方の協力を得てゼロから造園、お手入れをしておられるのだそう。東屋からお庭を眺めると、額縁効果で木々の美しさがより際立ちます。

秋の描写で「燃える」とも言いますが、この路線こそ、燃える路線、季節を堪能できる線路ではないかな。

終点の鞍馬には駅に大きな天狗像があります。うちの息子は幼少期、悪さをしたらこの天狗が山から迎えにくると思っておびえていました。母として



みんな

CONTENTS

Vol. 86

2026

◎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、72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図り、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おります。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入しておりません。

は、思春期真盛り、なまいき言う今こそ迎えに来ていただきたいと思ったりもしているのですが。

山腹に広がる鞍馬寺は、御所の北東に位置し、鬼門封じのために建立されたという言い伝えがあります。健脚向きではありませんが見どころが多く、10月にある鞍馬の火祭りも有名。森見登美彦さんの小説『夜行』には、この火祭りの夜が幻想的に描かれ、読後いつ

までも、闇に浮かび上がる松明の炎が心に残る。大好きな小説です。

そのひとつ手前の貴船口には、水を祀る貴船神社があり、こちらは映画『リバー、流れないでよ』の舞台になりました。なんだかわからないけれど2分きっかりで時間が元に戻っちゃうというタイムループコメディで、私も旅館の女将役で出演して、実際に演じながら不思議時間を堪能しました。晩

秋、と書いていても油断していると雪がちらつく。京都の奥座敷と言われる貴船の、冬景色を堪能できることでしょう。

貴船も鞍馬もちょっぴり神秘的な場所なんですよね。

えいでは、日常と非日常をつなぐ電車なのかもしれません。

02 季節の鉄道ものがたり

02 非日常へのあわいをゆく

俳優・エッセイスト 本上まなみ

基調報告 67

04 共創のプラットフォームとしての都市と鉄道

新生「NANKAI」が描く歴史の連続性と「グレートなんば」構想

大阪公立大学都市科学防災研究センター客員教授 辻邦浩
大阪芸術大学デザイン学科客員教授 辻邦浩

特集／新生「南海電気鉄道」×「NANKAI」始動!!

TOP INTERVIEW

08 現場の力を、未来の原動力に。

南海電気鉄道株式会社代表取締役取締役社長 梶谷知志

REPORT.1

12 「NANKAI」が描く

なんかいいまちづくり

株式会社NANKAI専務執行役員・沿線づくり戦略本部長 二柏義典

REPORT.2

16 安全を礎に

多様な「移動価値」を創造する

南海電気鉄道株式会社常務取締役・鉄道本部長 今中雄一

REPORT.3

20 分社化で進み出した

NANKAIシン・鉄道M V V

寺田衣里／沖野沙帆／田頭亜佳音／小島晴子／角谷彩織

22 首都圏新都市鉄道株式会社

まちづくりと鉄道建設の一体化で沿線が発展
2050年ビジョンで

未来を見据えた

地域活性化に取り組み

経営企画部経営戦略課主任 川村実優
経営企画部経営戦略課長 田代圭佑

みんなのインフォメーション

26 日本民営鉄道協会のM V Vおよびロゴマークが決定!!

時事地域交通シンポジウム2026@富山に参加!!
富山県の持続可能な地域交通を目指して

2026年度人材確保セミナー開催(7月28日、30日)
『地方民鉄旅ガイド』ふるさと鉄道の旅(2026年度版)を無料配布中!!

連載50 地方民鉄紀行

28 富山地方鉄道株式会社

連載17 民営鉄道の起源を訪ねてー鉄路は何を目指したか

30 千葉県 小湊鐵道小湊鐵道線

●日本宗教史研究家 渋谷申博

ほんじょうまなみ

俳優・エッセイスト。テレビドラマ、映画、ナレーションなど幅広い分野で活動する。暮らし、旅などをテーマにした執筆活動にも定評がある。著書に『みんな大きくなったよ』『泊なのにこの荷物!』など。



※本号の取材に応じてくださった方々の社名・肩書きは取材時(2026年7・8月)のものです。

本稿は、次世代における鉄道事業者の役割を「共創環境の構築」という視点から考察する。2026年に始動した新生「NANKAI」が推進するまちづくりを事例とし、都心部で醸成された熱量が沿線全体へと波及するメカニズムを通じ、歴史の連続性と社会実験が融合した新たな都市プラットフォームの雛形を示す。

はじめに

2026年4月、日本の純民間資本の鉄道会社として最も古い歴史を持つ南海電気鉄道は、南海電気鉄道株式会社と株式会社NANKAIに分社化して、新生「NANKAI」として始動した。これは単なる組織再編ではなく、鉄道インフラを中核としながら次世代のまちづくりを牽引するための布石である。本稿では、新生「NANKAI」が展開する「共創環境を通じたまちづくり」を事例に、都心の熱量がいかに沿線へ波及し、豊かな都市文化を育むのかを考察する。

第1章「グレーターなんば」への軌跡

南海電鉄の歴史は、1885（明治18）年の阪堺鉄道開業に遡る。以来、難波を起点として大阪の発展とともに歩んできた。その軌跡は単なる交通網

の形成にとどまらない。明治期における浜寺公園駅等の別荘地や行楽地開発をはじめ、沿線に住まいとエンターテインメント空間を創出し、新しいライフスタイルを提案してきた「沿線開発のパイオニア」としての歴史である。また、1932（昭和7）年には現代大阪の都市軸となる御堂筋や地下鉄の整備に先駆けて南海ビルを建設し、ターミナルシティ・なんばのまちづくりにいち早く着手した。

以降、大阪球場（現在のなんばパークス）やなんばCITYの開業などを通じて、エンターテインメントと商業空間を拡張し、街の魅力と熱量を高め続けてきた。なんばは、古くから大衆文化や商業が息づく混沌としたエネルギー（カオス）に満ちた街である。新生「NANKAI」は、この「なんば」という拠点を、単なる交通の結節点や商業の集積地として捉えるのではなく、文化開発のプラットフォームとして再定義しようとしている。

2023年に策定された「グレーターなんばビジョン（ENTAME-DIVER-CITY）」は、この歴史的文脈の上に立脚している。なんば駅周辺の「点」の開発にとどまらず、2023年に整備されたなんば広場を中心に周辺エリア（新世界、日本橋、道頓堀、新今宮など）を巻き込んだ「面」のネットワーク化へと向かう。明治期から続く沿線開発のDNAと、ターミナル開発で培った熱量が、今まさに

鉄道の未来学（基調報告）— 67

共創のプラットフォームとしての都市と鉄道：新生「NANKAI」が描く歴史の連続性と「グレーターなんば」構想

大阪公立大学 都市科学・防災研究センター 客員教授
大阪芸術大学 デザイン学科 客員教授

辻 邦浩

Kunihiro TSUJI

大阪府堺市生まれ。南海本線浜寺公園駅界隈で育つ。東京大学研究員、国立民族学博物館 人類基礎理論研究部 特別客員教授、大阪公立大学 国際基幹教育機構 高度人材育成推進センター 特任教授を経て現職。現在は大阪公立大学 研究推進機構 協創研究センター イノベーション教育研究所客員教授を兼任。専門分野は都市デザイン、文化開発デザイン、文化人類学、サービスデザイン、コミュニケーションデザイン。Kunihiro Tsuji Design 代表としても、多様な企業と連携し大都市における市民一体型の共創社会を実現する都市デザインを実践している。kunihiro.tsuji@gmail.com

「グレーターなんば」という新たな都市空間へと拡張しようとしているのである。

新生「NANKAI」のまちづくりを紐解くうえで、この圧倒的な「歴史の重み」は決して切り離すことのできない重要な要素である。

なんば周辺エリアには、古くから多くの老舗が息づく商店街や演劇文化、前衛芸術を生み出してきたサロン文化など、時代を超えて蓄積された多様な文化レイヤーが地層のように重なっている。NANKAIのまちづくりは、こうした地域固有のDNAを単に「保存」するのではなく、現代的な価値へと共創的に「更新」しながら未来へつなぐことを起点としている。

一方で、激動する社会環境や多様化する価値観に対応するためには、過去からの延長線上だけではない、大胆なビジョンも不可欠である。2050年を見据えた未来都市の姿や、次世代の街の担い手や来街者がどのような環境を求めているのか。理想とする持続可能なコミュニティのあり方から逆算し、今なんばに必要な機能やプラットフォームを実装していく必要がある。

新生「NANKAI」が挑戦しているのは、この「フォーキャスト」と「バックキャスト」(※1)の高度な融合である。歴史という確固たるアイデンティティ(フォーキャスト)を土台に持ちながら、革新的な未来像(バックキャスト)へと向かう。この双方向

のアプローチを交差させることで、過去と断絶した無機質な再開発ではなく、「歴史の連続性」を持った有機的なまちづくりが可能となる。

第2章 歴史の連続性を紡ぐ…フォーキャストとバックキャストの交差点

本章では、フォーキャストとバックキャストの融合を都市形態学、文化人類学、デザイン論の視座から重層的に考察する。

1. 都市形態学の視座…インフラストラクチャーと都市組織の多層性

都市形態学(Urban Morphology)のアプローチにおいて、都市は単なる平面ではなく、過去から現在に至る物理的・空間的な介入が堆積した「地層(パリンプセスト)」として解読される。なんば周辺から新今宮に至るエリアは、旧来の水路や埋め立てられた川の痕跡といった歴史的トポグラフィ(地形・地勢)の上に、鉄道という近代インフラが敷設されることで形成された。特に、鉄軌道や高架下空間といった巨大な物理的構造物は、都市を分断する境界線であると同時に、独自のスケール感を持つ都市空間の余白(ヴォイド)を生み出してきた。

フォーキャスト的視点からは、この高架下や駅周辺の遺構が持つ空間的履

歴を読み解き、既存のコンテクストを次なる都市機能へと接続することが求められる。一方でバックキャスト的視点においては、2050年を見据えた未来の流動性から逆算し、これらの静的なインフラストラクチャーを、多様な主体の活動を誘発する「生きた空間」へと再編する戦略が不可欠となる。過去のインフラ遺産を「保存」するのではなく、未来の機能要件に合わせて「更新」し続けるダイナミズムこそが、歴史の連続性を担保する。

2. 文化人類学の視座…「キワ(境界)」と「ケ(日常)」のエネルギー

文化人類学的な視座からは、ミナミという街が持つ特有の「混沌(カオス)」と、そこから立ち上るエネルギーの源泉を紐解くことができる。大阪の都市文化は、整然と区画された中心部のみならず、水路の「汀(なぎさ)」や、街と街の「キワ(境界)」において最も活発に醸成されてきた。かつての難波周辺に存在した水脈の痕跡や、その周縁に形成された盛り場、さらには点在する神社などの結節点は、属性を超えた多様な人々が交錯する場であった。

従来のハレ(非日常)の空間創出に偏重した再開発とは異なり、NANKAIが射程に収めるべきは「ケ(日常)」の内部構造を多層化することである。フォーキャストを通じて、この「キワ」で発生してきたコミュニケーションの気配や、人間同士の澁みとエ

ネルギーの変換メカニズムを抽出する。そしてバックキャストによつて、未来の市民やクリエイターが自律的に交流し、新たなサブカルチャーや共創が生まれる「現代の汀」としてのプラットフォームを、都市の余白に再実装していくのである(※2)。

3. デザイン論の視座…トランジション・デザインと価値共創プラットフォーム

デザイン論、とりわけ複雑な社会課題に対して長期的な移行(トランジション)を設計するトランジション・デザインの観点において、まちづくりは物理的なハコモノの建設から「関係性のデザイン」へと移行している。NANKAIの分社化と新生に向けた動きは、鉄道事業者から「文化開発のプラットフォームビルダー」へのパラダイムシフトを意味する。

過去から現在までの沿線価値の蓄積を評価したうえで、未来の「あるべき都市の生態系(エコシステム)」から現在へと施策を逆算する。ここでは、地域企業、商店、クリエイター、さらには他エリアからの参画企業といった多様なステークホルダーが共に価値を創り上げる街全体が外に開かれた共同体のような共創の仕組みがデザインの対象となる。都市の記憶を共有しながら、新たな社会実験を許容する土壌をつくること。それこそが、未来のグレーターなんばを牽引する高度なデザ

※1：過去の歴史や文脈、既存の地域資源を基盤とし、現在から未来へと積み上げていく思考法を「フォーキャスト」(歴史からの積み上げ)という。一方、あるべき未来像の都市像を描き、そこから逆算して現在すべきアクションを決定するアプローチを「バックキャスト」(未来からの逆算)という。

※2：参考文献：松田法子研究室『汀の人文史』(<https://matsuda-lab.net/pages/migiwa.php>)

イン実践である。

このように、都市形態学が示す空間的基盤、文化人類学が紐解く人間の営みと熱量、そしてデザイン論が導く関係性の再構築という三つの視座を交差させることで（表1）、NANKAIのまちづくりは単なる「拠点の開発」から「歴史の連続性を紡ぐ文化の創出」へと昇華される。

第3章 「グレーターなんば」が示す 都心ネットワーク型のまちづくり

前章で論じた歴史の連続性（フォーキャストとバックキャストの交差）は、実際の都市空間においてどのような戦略として結実するのか。本章では、新生「NANKAI」が推進する「グレーターなんば」構想を、都市形態の地層学、カオス文化の包摂、産学連携の共創プロセス、そして広域交通インフラ再編という四つの次元から読み解く。

1. ゲニウス・ロキの再発見と水都のパリンプセスト（歴史的アプローチ）

都市には、その土地固有の霊性や記憶である「ゲニウス・ロキ（地霊）」が宿る。なんば周辺のトポグラフィを紐解くと、かつて「水都大阪」を形成していた重層的な地形や海岸線、そして上町台地からの伏流水や、難波新川、高津入堀川といった堀川の痕跡が

浮かび上がる。南海電鉄の歴史的インフラは、無機質な更地の上に構築されたのではなく、これらの水脈や埋め立てられた汀の記憶の上に敷設されている。NANKAIのまちづくりとは、地層の奥底に眠る水都の記憶を掘り起こし、現代の都市インフラの表層へと接続する試みである（※3）（表2）。

2. カオス文化の包摂：「プリコラージュ」（※4）による都市開発

現代の都市開発は、グローバル・スタンダードに準拠した均質化・標準化の罫に陥りがちである。スクラップ＆ビルドによるトップダウンのマスタープランは、清潔で合理的な空間を生む一方で、街から固有の文脈や陰影を奪ってしまう。これに対し、なんば・道頓堀・日本橋・新世界・新今宮エリアに息づくのは、伝統文化とサブカルチャーが路地裏の界限に入り乱れる本物のカオス（混沌）文化である。NANKAIが掲げる「グレーターなんば」構想から展開する共創プラットフォームとしての新プロジェクト「MADE in GREATER NAMBA」（※5）が進められようとしている。各エリア内で共創的に創造されるコトやモノに対して、エリア内のリーディングプロジェクトとしてピアーアルされていくプロジェクトである。そしてこれらの生きたコンテンツ群はネットワーク化されたアイコンとなり増殖していく。この試みは共創プラットフォーム

を表出させ、グレーターなんばのブランディングと帰属意識を醸成させ、混沌を排除するのではなく、既存要素を再顕在化し、新しい要素も加味して編み直すという新たな価値を創造するレヴィース・トロースの「プリコラージュ」の実践にほかならない。

3. 産学民連携を通じた共創（Co-creation）のプロセス

このプリコラージュの実践において、不可欠なのが外部の「知」との接合である。NANKAI

Iは、大阪芸術大学や大阪公立大学等の大学研究機関や多様な企業、市民との産学民連携を通じて、先に紹介した共創プラットフォーム施策への社会実装アイコンのひとつとして「グレーターなんばヴィレージングキャラバン」（※6）という「学び」のコンテンツが各エリアを越境しながら巡っていくキャラバンが計画されている。これは、物理的なハコモノを整備するのではなく、老舗などを歴史的ノード

表1 学術的視座に基づくフォーキャストとバックキャストの統合マトリクス

学術的視座	フォーキャスト（歴史的蓄積・文脈の抽出）	バックキャスト（未来像からの逆算・再定義）
都市形態学（Urban Morphology）	歴史的トポグラフィ（旧水路、埋地）やインフラの痕跡を読み解き、空間の履歴と都市組織のレイヤーを評価する。	未来の都市動態から逆算し、高架下などの既存の物理的構造物を、新たな流動性を生む動的な空間へと再編する。
文化人類学（Cultural Anthropology）	「汀」や「キワ（境界）」に生じる混沌としたエネルギー、および「ケ（日常）」における人々の営みと気配を抽出する。	多様な人々が越境し交錯する「現代のサロン・盛り場」を再定義し、未来の文化創出を誘発する人間関係を再実装する。
デザイン論（Design Theory）	地域が持つ固有のアイデンティティや、これまでの企業活動が蓄積してきた無形資産（アフォーダンス）を言語化する。	持続可能な共創社会のビジョンを描き、産学官民が連携する「文化開発のプラットフォーム」をトランジション・デザインする。

表2 南海電鉄と水都大阪の空間的変遷（パリンプセスト構造）

時代区分	地形・水脈の記憶（基層のゲニウス・ロキ）	都市インフラの展開と再定義（表層のパリンプセスト）
江戸・明治期	上町台地西縁の伏流水、道頓堀・難波新川などの水路網。水運の要衝と「汀」に発生した多様な盛り場文化。	1885年、阪堺鉄道が開業し難波停車場が設置される。水運から陸運（鉄道）への一大パラダイムシフトの端緒。
昭和・平成期	都市化に伴う堀川の埋め立てと暗渠化。水都の記憶が地中に沈み、陸上交通と商業機能が極度に密集する。	ターミナルビルの巨大化、なんばパークス等の立体開発。高架下空間がミナミのディープな商いの受け皿となる。
現代・未来（新生 NANKAI）	埋め立てられた「汀」の気配を、人と人が交錯・越境する現代の「界限」の繋ぎ目として精神的に復讐させる。	インフラを単なる「線」ではなく「面」の文化開発基盤（グレーターなんば）として再定義。街の余白をネットワーク化。

※3：これを一度文字を消して上書きした羊皮紙「パリンプセスト」になぞらえるならば、NANKAIのまちづくりとは、地層の奥底に眠る水都の記憶を掘り起こし、現代の都市インフラの表層へと接続する試みである。

※4：手元にある材料を組み合わせて作ること。

※5・6：「MADE in GREATER NAMBA」と「グレーターなんばヴィレージングキャラバン」はともに筆者による構想段階のプロジェクトである。

4. なにわ筋線開業を見据えた戦略的マトリクス・ハブ化の機会とリスク

2031年春の開業が予定される

「なにわ筋線」は、梅田（キタ）や新大阪エリアと直結し、関西国際空港へのアクセスを飛躍的に向上させる。これはなんばにとって広域ハブとしての地位を強固にする一方で、単なる乗り換えの「通過点」に転落するリスク（ストロー現象）をはらんでいる。なんばを単なる交通ハブから「次世代ターミナルの文化拠点化」へと昇華させるためには、産学連携のみならず、多様な企業との「産産連携」による新サービスの社会実装テストベッドとしての機能が不可欠である。さらに、沿線住民にとっての「なんば」を、買い物や通勤といった単一目的の街から、学び、交流し、創造する「多様な来街目的を持つ街」へと変容させる必要がある。

第4章 都心から沿線へ波及する 共創環境の構築と未来への展望

1. 「グレーターなんば」を起点とする沿線価値の再定義と波及効果

第3章で論じたように、なにわ筋線の開通は、ストロー現象による都市の空洞化リスクという脅威を内包する一方で、なんばエリアを次世代ターミナルの文化拠点化へと昇華させる、鉄道事業者にとっての千載一遇の戦略的契機でもある。この広域ハブとしてのポテンシャルを都心部という「点」に留め置くのではなく、南海電鉄沿線全体という「線」および「面」へと力強く波及させることが、これからの広域的都市デザインにおける至上命題である。「グレーターなんば」構想の各試みによって生み出されたカオス文化の圧倒的な熱量は、沿線地域へと染み出すことで、画一的で無機質な郊外開発とは明確に一線を画す、固有かつ持続性のある「沿線文化」を再構築する強力な原動力となる。

2. 産産学民連携を基盤とする共創エコシステムの社会実装

都心から沿線への波及を具現化するための推進エンジンとなるのが、強固な共創エコシステムの構築である。産産学民連携を強固な基盤とし、NANKAI、多様な企業、そして大学（学生）が都市デザイン共創チームを形成

し、地域の歴史的文脈や未利用空間へと直接的に介入していく。これにより、インバウンドを含む多様な来街者に対して、単なる一過性の消費にとどまらない、より高度で文脈に根ざした「高次元体験プログラム」の提供が可能となる。このデザイン論的視座に基づくアプローチは、来街者自身をまちづくりのプレイヤーとして巻き込み、共に文化を創り上げるプロセスそのものを無形の資産（価値）へと昇華させる戦略である。

3. 鉄道事業における「文化と経済の好循環」のデザイン

こうした共創エコシステムによる文化の「創造的循環」は、鉄道事業者にとって不可欠な「経済の好循環」と両輪をなすものである。従来の人口増加を前提とした「ハコモノ開発と輸送人員の増加」という画一的な鉄道ビジネスモデルは限界を迎えている。これからの成熟社会において鉄道事業者に求められるのは、地域特有の「文化」を資本として育てることである。

例えば文化的な魅力と共創環境（コト・イミの創出）が整備されることで、世界や日本から高度な知的好奇心を持つ関係人口（イミ消費層）が継続的に流入する。彼らが地域に滞在し、学び、活動するプロセスが新たなビジネスやサービスを生み出し、沿線不動産の価値向上、ひいては多様なライフスタイルの定着（居住・就業）と

いう「強靱な経済価値」へと変換される。すなわち、NANKAIが文化開発のプラットフォームを提供し「土壤」を豊かにすることで、そこに芽吹く多様な経済活動から中長期的なリターンを得るという、次世代鉄道事業者ならではの持続可能な成長モデルである。このように好循環が発展的に持続するための文化と経済の接点がどのようにデザインされて経済循環を生み出していく方法論の解説は紙面の都合で別の機会へ譲ることにする。

4. カオスを包摂する文化エコシステムの拡張に向けて

「グレーターなんば」構想の真の目的は、なんばを中心とした各エリアのそれぞれの目的性を伴った相互送客を実現するネットワーク化にとどまらず、沿線という「線」、さらには広域な「グレーターミナミ」という「面」へと広がる、重層的な文化のエコシステムと経済の好循環を構築することにある。最後に、なにわ筋線開通を起爆剤とし、大阪特有の文化を戦略的に包摂しながら多様な主体が交わることで、なんばと沿線地域は世界に類を見ない「共創の舞台」へと進化を遂げる。歴史の連続性と未来の社会実験が高度に融合するこの実践は、単なる沿線開発の枠を超え、これからの成熟社会において鉄道事業者が牽引すべき「新たな都市プラットフォーム」の確固たる雛形となるであろう。

現場の力を、 未来の力を、 原動力に。

民鉄協の中では最古の歴史を有する南海電気鉄道が、2026年4月1日大きな転換点を迎えた。鉄道事業を分社化し、商号を「株式会社NANKAI」に変更。

これまでの「南海電気鉄道株式会社」の商号を受け継ぎ、新たに誕生した鉄道事業会社の舵取りを担うのが、鉄道技術部門出身の梶谷知志取締役社長だ。少子高齢化や人口減少、そして沿線の将来を左右する、なにわ筋線開業という激動の経営環境下で、「現場力」を最大化し、愛され続ける鉄道をどう築くのか——初代社長の想いを聞いた。

南海電気鉄道株式会社
代表取締役・取締役社長
梶谷知志
Satoshi KAJITANI

経営と現場をもっと近くに 新生初代社長が進める現場主義

——「株式会社NANKAI（※）」（以下、NANKAI）から「南海電気鉄道株式会社」（以下、南海電鉄）として分社化され、グループにおける不動産事業と鉄道事業の棲み分けが明確になりました。その背景と目的を改めてお聞かせください。

梶谷 分社化に至った大きな背景としてはやはり、沿線の人口減少があります。鉄道事業は、通勤・通学のお客さまを運ぶことを中心に発展してきたわけですが、当社が地盤とする南大阪・和歌山北部エリアは、人口減少のペースが全国平均よりも急速です。

このような状況の中で、鉄道事業をサステナブルなものにしていくなため、そして不動産事業もこれまで以上に強化していくために、体制の見直しが必要でした。

もうひとつ、当社ならではの特殊な要因としては、沿線に関西国際空港を持つていることがあります。国は2030年に訪日外国人旅行者数6000万人を目標に掲げていますし、これからもインバウンドの需要増は続くでしょう。

安全・安心はしっかりと守りながら、こうしたトレンドに鉄道事業会社として機動的に対応する。そのために意思決定が速く、現場とお客さま、また現場従業員と経営陣の距離が近い組

織にすること。それが、今回の分社化の大きな狙いです。

——分社化により、新たな南海電鉄が担う役割はどう変わるのでしょうか？

梶谷 資本上は事業持株会社であるNANKAIの子会社となりますが、分社化によってグループとして大きく方向性が変わるわけではありません。

南海電鉄は、グループの中の鉄道事業を担い、お客さまの安全・安心を守りながら沿線住民や観光客の方々の日々の足を支え、NANKAIと密接に連携し、沿線価値を高めていきます。

——新会社発足を機に、目指す姿として「MVV（ミッション・ビジョン・バリュー）」を策定されたと同じました。その内容と込めた想いを教えてください。

MVVは、南海電鉄の社員が進むべき方向を示し、判断の拠り所にもなるものです。策定する過程では「鉄道会社とは何か？」というところから社内でもかなりの議論をしました。初めは「電車を安全に動かすことがすべて」という意見もありましたが、議論を重ねた結果、「鉄道事業そのものがまちづくり」という大前提に立っていることをMVVで明確にしました。

MISSION（社会的使命）は、「えき・まち・人、『つながるしあわせ』を届けます」にしました。「えき」は

鉄道の象徴であり、まちや人をつなぐ結節点。そして鉄道会社の顔ですから、絶対外せない要素でした。「えき」を結節点として「まち」と「人」のつながりをつくり、人々にしあわせを届けるという使命を示しています。

VISION（ありたい姿）には「安全・安心を礎に、愛され続ける鉄道」を掲げました。お客さまにこれからも鉄道をご利用いただくために、どのようにしたいかを示すものです。

そして「愛され続ける」存在になるための経営方針・行動指針を示したのがVALUE（価値観）です。

例えば、行動指針のひとつとしてお客さまの期待を超える「おもてなし」を掲げていますが、その実現を目指し、現場の社員全員がお客さま目線で動ける会社にしていきたいと考えています。

経営方針・行動指針の双方には「安全・安心」を第一に掲げています。そのために、本部長や部長だけでなく、現場の管理・監督職、係員まで全階層が参加する安全ミーティングを定期的に行き、伝えたいことを伝え、現場から「これが心配です」といった声があれば直接聞く。そして管理・監督職が伝える場面と現場が伝える場面の両方を確保すること——これは私が率先してやらなければいけないことだと思っています。

規律を守りながらも風通しをよくしておかないと、大切な現場の声が上

がってこなくなってしまう。それでは安全・安心は守れません。私自身、現場勤務時代に事故を経験したこともあり、そんな状態になるのは絶対にダメだと、常々言っています。

——特に注力する事業や展望についてお聞かせください。

梶谷 なにわ筋線の開通は、地域活性化・アクセス性の向上・混雑緩和など多方面におけるメリットをもたらす、まさに千載一遇の機会です。現在、2031年の開業を目指して工事を進めており、お客さまが梅田・大阪駅と南

南海電気鉄道(株)

鉄道事業

将来に向けた公共交通の
持続的な成長を実現

- ◆テクノロジー活用による事業変革
- ◆交通サービスを通じた沿線ブランドの創造
- ◆働き方改革を通じた運営強靱化

(株)NANKAI※

不動産事業 まちづくり戦略 新規事業

不動産・未来探索を通じて、
飛躍的な成長を追求

- ◆総合不動産事業への脱却
- ◆共創による沿線価値向上の加速
- ◆新規ビジネスの拡大

分社化
2026年4月

南海電気鉄道(株)

※2026年4月南海電気鉄道(株)から商号変更



がなくなるため「素通りされてしまうのでは」と言われるのですが、私はむしろ、なんばに目的を持って来てくださる方が増えるチャンスだと思っています。

先行モデルとしては、2009年に開業した阪神なんば線が参考になります。阪神なんば線の延伸開業によ

り、大阪難波駅で近鉄線との相互直通運転が実現しました。これにより、神戸・阪神間と奈良方面を結ぶ東西の広域な鉄道ネットワークが形成されました。南北軸でも同じことが起きると考えています。そのためにも難波駅とその周辺のバリューアップ（価値向上）につながる開発を行い、より魅力的なエリアにしていきたい。共同運行するJRとは、なにわ筋線開業に向けて協議を重ねているところです。

——なにわ筋線が開業すると、「乗客がなんばを素通りしてしまうのでは」といった指摘もあるそうですが。

梶谷 現在は和歌山や大阪南部から来るお客さまが難波（なんば）駅で降りて地下鉄に乗り換えてから梅田のほうへ向かうという流れです。2031年になにわ筋線ができると、そのまま梅田や新大阪まで行けるようになります。そうすると、難波駅で降りる必要

乗り換えることなく、泉北線と高野線を直通で乗ってくださる方がこの1年で増えているなど、合併の効果は出ています。

泉北線が走る「泉北ニュータウン」は高度成長期に誕生したまちですが、老朽化・高齢化が進んでおり、それをどう活性化させるかが課題です。泉ヶ丘駅周辺では、地元堺市との公民連携で駅前地域の再開発に取り組んでいます。すでに、近畿大病院（近畿大学おおさかメディカルキャンパス）が移転してきたほか、今後は駅前商業施設、タワーマンションができる予定です。

沿線の持つポテンシャルを引き出し、観光方面の魅力も磨いていきたいところです。

——観光といえば、加太線の「めでたい電車」のような地域と一体になった取り組みも印象的です。

梶谷 加太線（愛称…加太さかな線）を走る「めでたいでんしゃ」は10年ほど前に始めた企画です。加太を代表する海の幸「鯛」をモチーフにした塗装を施した車両は、当初、女性のお客さまをターゲットに考えていたものでしたが、思いがけずお子さんにも人気が出ました。加太線の沿線人口が減るなか、観光資源をもう一度見直そうということで、地元や観光協会の皆さんが一生懸命取り組んでくださって、今では宿泊するお客さまも増えました。沿線に住む外国人が増えていること

も実感しています。関西国際空港や観光の仕事だけでなく、沿線の工場などのさまざまな産業で働く外国から来られた方々との共生も、鉄道会社としてしっかり取り組んでいかなければならない課題だと考えています。

——新会社を率いるにあたり、課題とされていることをお聞かせください。

梶谷 鉄道会社は、どうしても古い体質を引きずりやすいところがあると思います。当社にも140年の歴史があり、上意下達（じょうい げだつ）の企業文化がありました。もちろん、それはそれでいいところがあります。しかし私自身、鉄道技術部門から始まり、鉄道の本部長を務めるまで現場勤務が長かったので、若いころから現場の重要性を強く感じていました。だからこそ、上意下達の一方向行ではなく、しっかりとした下意上達の情報伝達経路がある組織にしなければいけないと強く思っています。その意味では、組織自体もなるべくフラット化させることで、情報伝達や意思決定がスムーズにいくように意識しています。

例えば、今回の分社化にあわせて本社に営業企画部という部署をつくり、その下に駅の組織もつけました。駅長たちが本社の営業企画部と直接連携して、営業面でも早く動けるような体制にすることを意図しています。このようにして現場の声をすぐ取り入れる仕組みを、組織体制の面からも今まさに

浸透させている最中です。

会社の体制や文化を変えるのは簡単ではありませんが、管理職には今まで以上に現場に足を運んでほしいと伝えられています。昔は社長や役員などが現場をうろうろしていたら「現場を見に来た」と身構えられたのですが、そうではなく、日頃から顔を出してコミュニケーションを取り、お互いに顔の見える仕事の仕方をしよう、と。私自身もそれを実践しているつもりです。

——現在も平常時に現場に足を運ぶことがあるのですか？

梶谷 週に一度、出勤前に難波駅を巡回して、お客さまの様子を見ることをルーティーンにしています。今朝もラピートやお客さまの様子を見て、駅長や列車区長とミーティングをしてここ（本社）にきました。

私自身、南海沿線に住んでいますので、毎日南海で通勤していますし、昼に時間が空けば、駅の視察に行くなど、日常的に現場を見回るようにしています。ある日はお客さまの様子を、また別の日は車両の状態を、という具合に見るポイントは日によって変わります。やはり、現場の最前線に行かないとわからないことがたくさんありますから。

私から社員に話しかけるだけではなく、話しかけられることもあるんですよ。難波駅構内にある社員食堂に行くのと、「ここ空いていますよ！」と言わ

れたりして、一緒にランチをしながらいろいろな話をすることもあります。あちこち見て回っていることもあり、社員の顔はほとんど覚えていていると思います。

ちなみに、会社のクラブ活動では、剣道部の顧問をしていて、月1回ほどのペースで定期的に稽古をしています。部員にはさまざまな部署の社員のほか、関連会社の方もいます。今年も新入社員が4人入部しました。若い社員と同じ稽古をして、そのあと一緒に食事して、そこでいろんな話をする。若い人についていくのは体力的にしんどいですが、そんな機会も大事にしています。

これからも現場を歩き回りながら、いろいろな人とコミュニケーションを取っていききたい。その情報交換から得られることは大きいですから。

——社長になられてから、印象的な出来事がありましたか？

梶谷 先日、観光列車「GRAND N天空」で車両故障が起きて、翌日の運行がすべて予約キャンセルになってしまったという出来事がありました。高野山への旅行を楽しみにしていたお客さまも多かったはずですが。運休になれば、お客さまの旅行の予定がすべて狂ってしまいます。そこで急遽、「GRAND N天空」ではないものの別の車両を特急として運行して対応しました。その際、私も現場に足を運びました。現

場に行かないとわからないことがあると思ったからです。アテンダントたちがお客さまに誠心誠意、お詫びやノベルティをお渡しするなどして対応し、幸いにも大きな苦情は出ませんでした。が、今後も台風などの不測の事態で運行できないことも出てくるでしょう。そうした事態に備えて、これを教訓にお客さまをがっかりさせないようなフオーワー体制を準備しないといけないと感じました。お客さまの期待を超える「おもてなし」という行動指針をM.V.V.で示していますから、このようなトラブルを契機に、よりよいサービスにつなげていきたいと思っています。

——最後に、新会社の社長として、日々のようなことを大切にしているか、今後の抱負とともに聞かせください。

梶谷 大切に行っているのは、社員一人ひとりが「行動し、挑戦し、変えていく」と感じられる風土をつくることです。「今までこうやってきたから」という過去に縛られて思考停止に陥ってしまふのはよくありません。全社員が「こういうやり方もあるよね」という発想を持ち、現状をよりよく変えていく文化を醸成したい。

だからこそ、現場から「これ、こうしたほうがええんちゃいますか」と改善案が



上がってきたら、私は「それ、ええやん」と背中を押したい。もちろん、安全・安心のために守るべきルールはあります。ただし、漫然とルールを守るだけではなく、「より安全にするにはどうすべきか」「お客さまへのサービスをさらに向上させるにはどうすれば良いか」を、社員一人ひとりが自発的に考え続ける組織にしていきたい。

新会社として一步を踏み出したばかりですが、現場と経営の距離を縮め、社員全員が誇りを持って働ける会社にしていく。挑戦するからには失敗もあるでしょう。それでも挑戦を恐れず、安心してチャレンジできる会社になれば、南海電鉄はもっとおもしろい会社になると思います。

分社化後の最初の社長として、この会社の文化やスピード感の土台をつくる立場だという自覚を持って、日々取り組んでいきたいと考えています。

REPORT.1

「NANKAI」が描く
なんかい
まちづくり

NANKAIグループにおいて、不動産事業の業容拡大・競争力強化に加え、新事業の創造（未来探索）にも注力する株式会社NANKAI（以下、NANKAI）は、難波周辺の再開発「グレーターなんば構想」をはじめとする沿線価値向上を牽引し、まちづくり企業として新たなスタートを切った。人口減少・多文化共生といった課題に直面しながら、多種多様な人々が快適に過ごせるまちづくりをどのように実現していくのか。専務執行役員・沿線づくり戦略本部長の二栢義典氏に話を聞いた。

取材・文◎清水友樹／撮影◎加藤有紀／写真画像提供◎株式会社NANKAI・南海電気鉄道株式会社

鉄道会社だからこそその
不動産ビジネス戦略

2026年4月、持株会社体制へと移行した「株式会社NANKAI」は、経営体制の大幅な刷新を迎え難波周辺の再開発や沿線価値の向上を牽引するまちづくり企業として新たなスタートを切った。

沿線づくり戦略本部長を務める二栢義典専務執行役員は、NANKAIと南海電鉄について、「鉄道事業（南海電鉄）は、安全・安心を最優先にしてルール通りに24時間きっちと電車を動かすことを第一に求められる組織です。一方、NANKAIが担うまちづくり事業は、自ら枠組みやルール作りもしていくことが求められます。そういったスタンスの違いも、分社化の理由であると理解しています」と話す。

2025年3月にNANKAIグループが公表した中期経営計画では、不動産関連事業を収益の柱へと押し上げる「回転型ビジネスの強化」を打ち出しており、ROE（自己資本利益率）や資本効率性の向上は重要課題だが、NANKAIが描こうとしているのは、単に利益を追求する未来ではない。「鉄道会社としてのDNAがありま



株式会社NANKAI 専務執行役員・沿線づくり戦略本部長

二栢義典
Yoshinori NIKAYA

います」と二栢氏は語る。

「我々のまちづくりは、どういったら完成といえるのか？ あるいは究極のKPI（重要業績評価指標）は何か？ と言われたら、それは定住人口がどれだけ増やせるかと考えています。もちろん、観光客を増やして交流人口を増やすのも大事なことです。我々はやはり鉄道会社ですし、どれだけ多くの人に楽しく幸せに、快適に住んでもらえるか。それが沿線の評価といえると思います」

大阪ミナミの未来を創造する
「グレーターなんば構想」

NANKAIのまちづくりにおける最大の事業拠点、大阪「ミナミ」の中心である、なんばである。

このなんばエリアでは、2031年に「なにわ筋線」の開業、2032年にはクボタ旧本社跡地に1万2500人収容のアリーナ開業を控えており、今後成長がさらに加速していくことになる。

同社が2050年を見据えて取り組む「グレーターなんば構想」では、駅



なんば広場の周辺は、ミナミの繁華街が広がっている。



夜のなんば広場。程よいライトアップにより過ごしやすい空間となっている。



手前がなんば広場。
背後に見える建物は、
南海ビル。

周辺という「点」ではなく、なんばから新今宮、新世界、さらに天王寺・あべのエリアまでを緩やかにつなぐ「面」で捉えた、まちづくりを進めている。「街歩きを楽しむを創り出し、さらに人の流れを増やしていく——それがグレーターなんば構想の大きな狙いです」と二栢氏は語る。

同社ではこれまで、昭和初期に開業した高島屋が入る南海ビルを皮切りに、大阪球場（1950年・現・なんばパークス）、なんばCITY（1978年）を開業させるなど、難波駅から開発エリアを拡大してきた。

ここからさらに南に位置する新今宮駅周辺はかつて、治安面での懸念が語られることもあったが、今では外資系ホテルの誘致が進むなど、まちの様相は大きく変わりつつある。

新今宮駅周辺の名物といえば、「通天閣」だ。2024年12月、NANKAIは通天閣観光株式会社をグループ化した。通天閣は展望塔という特殊な建築物であるがゆえに、資産査定が極めて難しい。しかし、二栢氏はグループ化に迷いはなかったと語る。

「ビルのように想定賃料収入から不動産価値を割り出すことはできないものの、通天閣は大阪城と並ぶ、大阪のシンボルともいえる存在です。街歩きの楽しさを創出し、私たちが掲げるグレーターなんば構想に大きな価値を与えてくれると考えました」（二栢氏）

開発エリアを拡大する一方で、まち

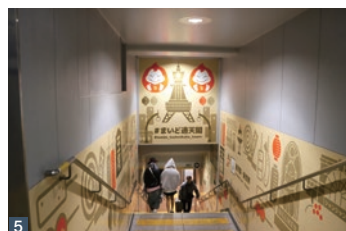
づくりにはジレンマも生じる。開発エリアの価値が高まれば地価が上がり、テナントの賃料も上がる。その結果、古くからある魅力的な店が姿を消すという、意図しないジェントリフィケーション（都市の富裕化現象）が起りかねない。

「通天閣に近い繁華街・新世界でも賃料が上がり、個人店の減少が見られます。これがますます進めば、まちの面白みや独特な文化が薄まってしまいうでしょう。路地裏の面白さや独特の雰囲気はどう残していくか、行政ともこういった価値観を共有しながら、まちの雰囲気を守っていききたい」（二栢氏）

グレーターなんば構想の代表的プロジェクトのひとつ、「なんば広場」にも注目したい。難波駅北側に、約6000平方メートルを有するこの広場には、高島屋が入るクラシカルな外観の南海ビルを背景に、屋外用テーブルと椅子が設置されており、ヨーロッパの街角のような雰囲気だ。創業140年を超える歴史ある鉄道会社ならではのまちづくりが感じられる。

二栢氏によると「元々ここはタクシー乗り場がある道路でした。なんば広場の土地は当社の所有地ではありませんが、占用許可を得て運営しています。なんばを訪れた方に、歴史的な

なんば広場にみる 沿線価値向上のあり方



1 大阪名物の通天閣。約7割の株を取得し、子会社という形でNANKAIグループの一員になった。2 高野線「新今宮」のホーム駅名標。副駅名は「#まいど通天閣(読み:ハッシュタグまいどつうてんかく)」。ハッシュタグを副駅名に採用するのは日本初。大阪らしい挨拶「まいど」に親しみを込めた。3 新今宮駅ホームの待合室。4 5 駅構内の装飾。キャラクター「ビリケンだるま」による案内イラストを掲出し、通天閣を目的地とするお客さまが迷わず向かえるよう視覚的に案内。

趣があり、ゆったりできるこのような広場があるということを感じてもらえたらと思います。さらに利用者にSNSで発信してもらえたら、それも今後のなんばの価値向上につながっていくと思いますので」と話す。

ビジネス街・なんばの潜在力を引き出す

なんばという土地を語る際、避けて通れないのが「キタ」と呼ばれる梅田との比較だ。特にオフィス集積という点では、大阪最大のオフィス集積地である梅田との差は依然として大きい。

「なんばは大阪一の繁華街ですが、オフィスのビルに関しては面積・規模にまだ梅田と大きな差があります。買い物や娯楽のイメージが強いですが、今は高機能なオフィスビルを増やし、働く場所も提供し、就業人口も確保していきたい」と二柘氏は言う。

2031年に「なにわ筋線」が開業すると、関西国際空港となんば・梅田が直結し、新大阪を含む広域交通ネットワークへのアクセス性が大幅に向上することになる。

「なんばが『キタ』と直結すれば、なんばの通勤・通学の利便性は高まり、沿線価値向上に大きく寄与するものと期待しています」(二柘氏)

2018年には、かつて南海が本社を置いていた南海会館ビル跡地に、複合商業施設「なんばスカイオ」を開業

した。難波駅直結という至便な立地もあり、大阪発祥の企業が本社を置くなど、働く場としてのなんばの存在感は以前よりも増しており、オフィス街としてのポテンシャルもまだ十分にある。

外国人共生へのミクロな積み重ね

沿線の人口減少が進む中、定住人口増加という視点においても、今後増加が予想される外国人の存在を見逃すことはできない。

NANKAIグループが中長期的な視点で策定した「2050年の企業像」には「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」と事業方針を示している。この方針における「ダイバーシティ(Diversity)」とは、多様性を意味する「Diversity」と「City(まち)」を掛け合わせた造語で、多種多様な人々が幸せに暮らし、働けるまちを、沿線の人々と共に創っていくという想いが込められている。

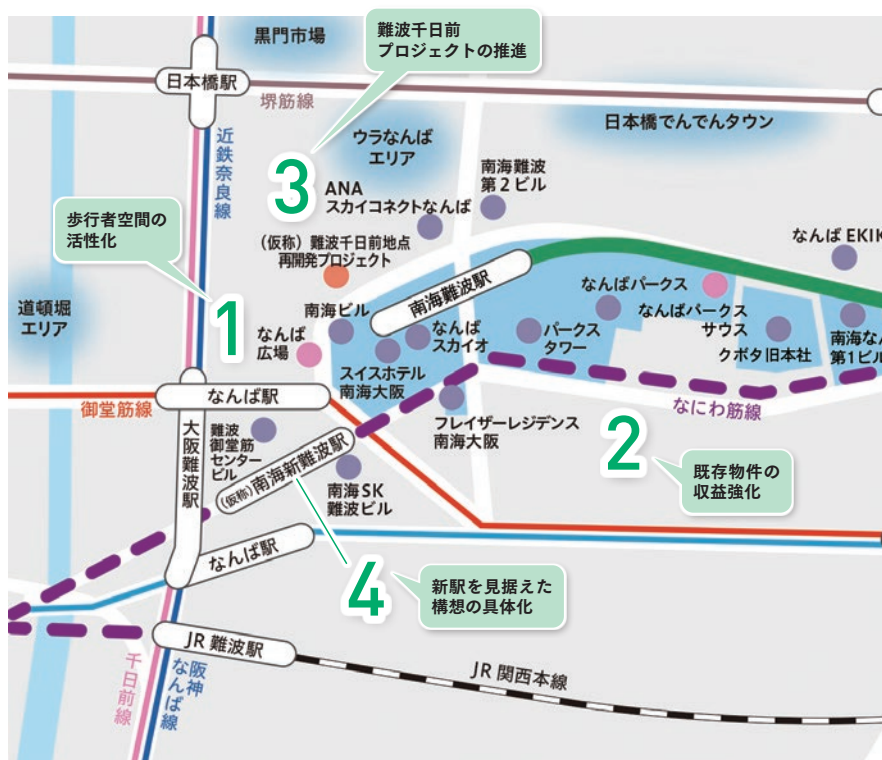
しかし、異文化が交錯するまちでは摩擦がつきものだ。そのような局面で、NANKAIはどのような役割を担っていくのだろうか。二柘氏は、高野線金剛駅における「外国人共生プロジェクト」を一例として挙げる。

「金剛駅の近くにはネパール留学生が暮らす団地があります。駅長がそこへ直接出向き、実演を交えながらエスカレーターの利用方法や乗車マナーを教



6 金剛駅のネパール料理店「LOVE NEPAL」。文化交流の場としても人が集まる。7 多文化共生イベントで「モモ」などのネパール料理を作る様子。8 店内には、日本のスーパーでは手に入らない珍しい調味料や食材が並ぶ。

■グレーターなんばエリアマップ 5つの重点スポット



「グレーターなんば構想」は、商業・観光・文化が交錯するなんばエリアを、交通ハブに留まらず、「アジアNo.1の訪れたいまち」というグレーター（greater）な都市空間へと導く構想。特に、5つの重点スポットでは、それぞれの特性に合った構想を推進していく。

えてきました」

日本人、外国人の双方が住みやすいと思えるまちを実現するためにNANKAIでは、こうした地道な取り組みを沿線各地で行ってきた。

「ネパール料理を作るのに、彼らは食材を遠くまで買い出しに行く必要があったそうです。それを知り、ネパール人コミュニティのリーダー的な方に声をかけ、金剛駅舎内のテナントにネパール食材とスパイスの店を誘致しました。その店がネパール料理を提供するようになると、日本人客も訪れるようになります。店が文化交流の場となっています。こうしたミクロな取り組みの積み重ねが、共生社会の実現につながるのではないのでしょうか」

将来的には外国人が暮らしやすい専用住宅の開発も計画している。

「関西国際空港と沿線をつなぐ私たちが、外国人がストレスなく暮らせる環境の整備をお手伝いできれば、『ここに住みたい』と思ってもらえるはずです。今後はそういったビジネスも展開したいと考えています」（二柘氏）

分社化が生む 「別人格」のシナジー

二柘氏は、分割によって鉄道事業と不動産関連事業が「別人格」となったことで、グループ内に健全な緊張感が生まれることを期待している。

「鉄道事業が分社化する前は、『全体最適』のもとにどちらかが我慢を強いられることもあったかもしれませんが。しかしこれからは、お互いに貸す・借りるという立場が明確になります。例えば難波駅でも、『ここはNANKAI』『ここは南海電鉄』と管轄がはっきり分かれていきます。賃料の設定ひとつをとっても、さらに真剣な協議になるでしょう。それぞれが自分たちの利益を最大化しようと知恵を絞る、そのうえで対等に話し合えばいい。全体のために我慢ばかりすることになれば、社員の士気も上がりませんか」

それぞれの立場は異なつたとしても、目指す先は「沿線価値向上」という共通のゴールだ。

「鉄道事業とまちづくり事業に上下関係はありません。2033年度中の完成を目指して行われている金剛駅の全面リニューアルも、分社化した状態で計算すると、両社の採算性にはかたよりが生じるかもしれない。でも、最後は協力しないとビジネスが成り立たないという認識を共有できれば、グループ全体の競争力は高まるはずです。真剣な議論を戦わせながら、いい沿線をつくっていくのが新しいNANKAIの使命になると思います」

二柘氏の言葉には、鉄道会社の矜持を保ちながら、沿線を大切にするというNANKAIの確固たる想いが表れていた。

[REPORT.2]

安全を礎に
多様な「移動価値」を
創造する

関西国際空港や、世界遺産・高野山へのアクセスも担う南海電気鉄道（以下、南海電鉄）。安全運行という不変の使命を守りながら、観光列車「GRAN 天空」の投入や難波駅のリニューアルなど、次々と新しい挑戦を仕掛けていく。観光列車の投入から技術伝承まで、安全を守りながら新たな「移動価値」を創造する。その取り組みについて常務取締役・鉄道本部長の今中雄一氏に聞いた。

取材・文 ● 清水友樹 /
撮影 ● 加藤有紀 /
写真画像提供 ● 株式会社 NANKAI
I・南海電気鉄道株式会社



GRAN 天空 2号車の車内。車窓からの景色を満喫できるワイドビューシートを装備。



(右) GRAN 天空の走行風景。
／(左)GRAN 天空専用の「0番のりば」。

高野山への旅を
「移動価値」に変える挑戦

2026年4月24日、南海電鉄に新たな観光列車「GRAN 天空」がデビューした。

大阪・なんばと世界遺産・高野山を結ぶこの列車は、かつて橋本〜極楽橋駅間（約19・8km）で定期運行した観光列車「天空」の後継にあたるが、運行区間は大幅に伸長し、難波〜極楽橋駅間（約63・6km）を走行する。

この列車について、今中氏は「単なる移動手段ではなく、高野山への旅の時間そのものを楽しんでもいただく列車と位置づけています。『GRAN 天空』から、自然・伝統・文化・食といった沿線のさまざまな観光資源の魅力を発信し、国内外のお客さまの利用拡大、さらには鉄道事業の収益力向上につなげていきたい」と期待を懸けている。

主な想定ターゲットは、移動時の快適性や特別感を求める層、そして上質な観光体験を求めるインバウンド客だといひ、現状ではアメリカ・オーストラリア・フランスなど欧米からの旅行



南海電気鉄道株式会社
常務取締役・鉄道本部長

今中雄一
Yuichi IMANAKA



(上) 3号車のロビーラウンジ。アテンダントスタッフが着用しているのが、コシノジュンコ氏デザインの制服。／(左) 上質な移動時間を生み出す4号車のグランシート。



4号車で提供されるランチ(左)とアフタヌーンティー(右)。



者が多いという。
企画・開発においては、車両の完成が運行開始時期直前までずれ込むなどの苦勞もあつたというが、運行開始時にはマスコミ各社に取り上げられ注目を集めた。本誌の取材時点(2026年7月9日)ではデビューから2カ月が経過していたが、当初の予想を上回る反響があるという。

取材で「GRAN 天空」専用ホームである難波駅の「0番のりば」を訪

れてみると、そこには独特の高揚感が漂っていた。列車の到着を待つ人々は皆スマートフォンやカメラを持ち列車の入構を心待ちにしている。列車がゆつくりとホームに滑り込んでくると、皆一斉にシャッターボタンを押し始め、利用客の期待値の高さが伝わってきた。

随所にみられる 沿線とのつながり

4両編成の「GRAN 天空」は、快適なリラックスシートを備えた1号車、車窓からの風景を存分に楽しめるワイドビューシートを備えた2号車、オリジナルグッズや軽食を販売するサービスカウンターを備える3号車、そして、ゆったりと食事ができるソファ席とテーブルを備えるグランシートおよびグランシートプラスを備えた4号車からなる。各車両には、内装の各所に沿線ゆかりのものや伝統的工芸品が使われている。例えば、3号車のサービスカウンター背面のレンガは、かつて難波駅で使われていたものだという。4号車のドアには伝統的工芸品「大阪欄間」の組子細工を意匠として取り入れている。こうしたこだわりが全面的に施されており、車内は乗車を通じて沿線に受け継がれてきた技術や伝統に直接触れられる、特別な空間となっている。

また、4号車では、沿線で人気のレストラン「Genji」のシェフで、絶対



2025年4月、創業140周年を機に一新したコシノジュンコ氏デザインの制服・作業服。

味覚”の持ち主である元川篤シェフが監修した料理が提供される。和歌山県紀の川市桃山町(旧安楽川村)の桃のジュースや、河内長野の地酒などとともに、沿線の豊かな恵みが皿の上を彩る。「食事からも、南海沿線に素晴らしいものがあることを感じていただきたい」と今中氏が話すように、一品一品に南海電鉄の沿線への想いが込められている。

アテンダントスタッフの制服は、沿線の岸和田市出身で世界的デザイナーであるコシノジュンコ氏が手がけたものだ。コシノ氏とは、同社の創業140周年を機に一新した駅係員、運転士・車掌などの制服デザインを担当していたいただいた縁があるという。

沿線の素材や技術、人とのつながりをつつと積み重ねた「GRAN 天空」は、南海グループが目指す沿線価値向上にも寄与する列車となっている。

移動価値を向上する 駅施設リニューアル

駅施設の段階的なアップグレードも進めている。2025年9月には、難波駅2階中央改札口（改札内コンコース）のリニューアルが実施された。

「駅2階の中央改札口は、3階の北改札口に比べると、どうしても地味な印象がありました。ざっと比較すると、利用客の割合は7対3くらいで、北改札口のほうが、圧倒的に利用者数が多かったんです。しかし、『なんばパークス』や『なんばCITY』、『なんばスカイオ』といった商業施設に向かうには、実は便利な改札口です。その価値をしっかりと知っていただき、回遊性を高めたいと思い、今回リニューアルを実施しました」

白を基調とする新たなコンコースは、明るく洗練された印象だ。「GRAN 天空」が発着する「0番のりば」につながる階段そばには、その乗客の利用を意識した休憩室が設置されるなど、快適な空間へと生まれ変わっていた。

「お客さまにルートを変えていただくのは簡単ではありませんが、リニューアルによって認知が広まり、少しずつ利用される方が増えていきます。ファストフードやコンビニエンスストアも含め、2階を使う利便性や楽しさが徐々に浸透していけばと思っています」（今中氏）

インバウンドの「質」にこだわる 案内体制

沿線に関西国際空港を持つ南海電鉄にとって、インバウンド対応も重要な経営課題のひとつだ。これまでも「案内体制の強化」と「マナーの啓発」の両輪で取り組みを進めてきた。

「平常時の案内はもちろん、ダイヤ乱れや振替輸送といった異常時の多言語対応にも力を入れています。車掌は4言語（日・英・中・韓）の定型文が入ったタブレットを持ち、ボタンひとつで案内できる体制を整えています。また、訪日外国人向け観光情報サイト『NANKAI TRAVEL GUIDE』は15言語に対応し、こちらも異常時の情報発信に活用しています」

マナー対策においては、利用客側の行動も変化している。車内での大声での会話や、優先座席前へのスリッパ放置といった他の乗客に迷惑となる行為は、以前に比べてかなり目立たなくなってきたという。

「10年程前と比べると、状況はかなり良くなっています。複数回訪日されるリピーターの外国人観光客の方が増え、日本の文化に馴染んでいる方が増えてきているのではないだろうか」

利用者の国籍にも変化が表れている。今中氏によると中国からの観光客は2025年秋ごろから減少傾向が続いているが、韓国・台湾からの観光客は多いという。特に関西国際空港と難



リニューアルした難波駅2階
中央改札口（改札内コンコース）

■特急・観光列車（路線名と走行区間）



ラビート（南海本線・空港線／難波駅ー関西空港駅）



めでたいでんしゃ（加太線／和歌山市駅ー加太駅）



サザンプレミアム（南海本線・和歌山港線／難波駅ー和歌山市駅・和歌山港駅）



こうや（高野線／難波駅ー極楽橋駅）



泉北ライナー（高野線・泉北線／難波駅ー和泉中央駅）



りんかん（高野線／難波駅ー橋本駅）

波を結ぶ特急ラビートの利用者は韓国人観光客が多く、全体の6割程度を占めることもあると今中氏は語る。

「韓国・台湾からのお客さまは、なれば・心斎橋エリアを目指す方が多く、出国前に乗車券を買われる方も少なくありません。最近ではベトナムやインドネシアからのお客さまも増えてきています」

日本の鉄道システムに慣れていない外国人観光客が、改札口で滞留することと多い。利便性向上のためにQRコードを利用したデジタル乗車券やクレジットカードによるタッチ決済の普及にも力を入れるが、他社線への乗り継ぎが簡単な「スルッとKANSAI（関西の鉄道・バス事業者が参加する

広域連携サービス」のデジタル乗車券の利用もより推進していくという。

「国は訪日外国人旅行者数を2030年に6000万人という目標を掲げていますので、海外からのお客さまに対する営業施策をこの先もっと考えていきます」と今中氏は話す。

さらに今後の課題として着目するのは、特急列車のサービス提供だ。南海電鉄は、関西の鉄道会社のなかでも着席特急の種類が豊富だが、その強みが十分に知られていない面がある。

「特急は、まだまだアピールできる余地があると考えています。お客さまのニーズに合ったサービスを提供することで、営業利益をさらに上げていく余地はあると思います」（今中氏）

「技術の伝承」と「人の力」
安全の根幹をどう支えるか？

南海電鉄のさまざまな取り組みを見てきたが、鉄道事業における最も重要な使命は、「安全・安心」の徹底だ。そのなかで今中氏が重視するのは、「ヒューマンエラーによる事故の防止」と「人財育成」だという。

「人はミスをするという前提に立ち、仮にミスしても大きな事故につながらない仕組みを、ハード・ソフトの両面から二重三重に用意しておくことが重要だと思っています」

同時に、ベテラン技術者の退職に伴う技術伝承の断絶については、強い危機感を抱いているという。

「鉄道は長年、経験則や暗黙知に支えられてきました。しかし今、それを伝えられる世代が退職を迎え、次の世代に技術を継承しにくくなっています。このままでは、本来できていたはずの工事や作業ができなくなるリスクが出てきます。だからこそ、現場で必要な判断力や対応力を、実践的な訓練を通じていかに身につけてもらうかが重要だと考えています」

技術伝承を難しくする要因は、世代交代に限らない。働き方に対する価値観の多様化も、その一因となっている。

「一度就職した会社に勤め上げるのが常識という時代は終わりました。5、6年かけて育成した社員が、あっさり転職してしまうケースもあります。ま

た、特に若い世代には泊まり勤務が敬遠されるといった傾向もあります」

車両や鉄道施設における安全・安心のシステムが進歩し、現場の社員が事故やミスを経験する機会は減少しているが、それゆえのジレンマもある。

「どれだけ機械化・自動化を進めても、機械にはできない、人が判断する領域が必ず残ります。例えば、線路の検査は人の経験や感覚が必要な技術です。だからこそ、人でしかできない判断や感覚を、次の世代がどのように身につけていくのか。そこが今後の大きな課題です。それは、知識として教えるだけで身につくものではありません。現場でこそ得られるものだと思っています」

こうした背景を踏まえ、2028年には新たな研修センターの開設を予定している。デジタル技術を活用して教材の充実を図るとともに、過去の事故を題材に安全意識を高める施設も新設する。また、施設情報のデータベース化など、DX化もさらに推進する。

「天候など環境の変化によってどんなリスクが出てくるのか、データで分かれば、迅速な対策が打てます。一番の中心は何より安全を守ることです。これを中心におきながら、今後も営業施策やサービスを検討していきたいと思っています」（今中氏）

南海電鉄は、鉄道会社の使命を礎に、新たな価値創造のための多角的な努力を続けていく。

理念浸透のカギは「対話」

「NANKAI シン（以下、シン）」はグループ全体の社会的使命や行動指針を定めたものであり、「鉄道M V V（以下、M V V）」は分社化した南海電気鉄道が策定した、より現場に即した道標だ。

当然のことながら、これまでも経営理念はあった。しかし、『南海人五則』をはじめ、方針が複数存在し、社員にとって拠りどころがわかりにくい状態だった。なかには、今の時代にそぐわない表現も残っており、今回の分社化を契機として、整理・再定義が行われた。NANKAIグループの社会的使命は、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した。

現在、シンをNANKAIグループ全体へ浸透させる取り組みが段階的に進められている。全社員に浸透し、各人がそれぞれの持ち場で「自分ごと」として捉え、行動に移せるようになる、それが目指す姿だ。

一方的に押しつけられたものはなかなか響かない。いかに多くの人を巻き込み、自分ごととできるかがカギになる。だからこそ核となるのが、人事部が主導する徹底した「対話」による理解促進だ。

例えば、シンへの浸透・実践を目的とした「NANKAIカフェトーク」と呼ばれる取り組みは、NANKAI

AIの岡嶋信行社長と直接対話できるなど、役職関係なくグループ会社でもオープンに参加できる場となっている。

このほかにも役員・管理職向けのワークショップを開催するほか、さまざまなチャネルで対話を行う。

こうした場づくりの前線に立つのが、NANKAI人事部の小島晴子氏と田頭亜佳音氏だ。

『認知／理解・共感・実践』というステップを、螺旋を描くように繰り返しながら浸透していくものだと考えています」と小島氏は語る。

その伝播の起点として考えているのが管理職への浸透である。

「シンが示す社会的使命や行動指針が、業務にどう繋がっているのかを、まず管理職に理解してもらい、それを自分のチームのメンバーに伝播させていく段階」と田頭氏が言うように、管理職を結節点に、現場へと浸透させていく設計だ。

まだこの取り組みは始まったばかりだが、社内の対話や日常のコミュニケーションからシンが少しずつ浸透しはじめている実感を得ているという。

とはいえ、9400人超のグループ全社員に浸透させるとなれば、ゴールまでの道のりはまだまだ長い。「受講者の反応、社内の様子を見ながら、ブラッシュアップしていきたい」と小島氏が言うように、これからも試行錯誤は続くことになる。

特集

新生「南海電気鉄道」×「NANKAI」始動!!

分社化で進み出した NANKAIシン 鉄道M V V

2026年4月1日、NANKAIグループの体制刷新を機に、グループが進むべき方向性を示すものとして策定されたのが、「NANKAIシン」と「鉄道M V V（ミッション・ビジョン・バリュー）」である。5名の担当者、その戦略と現場に芽生えつつある変化を聞いた。

取材・文◎清水友樹／撮影◎加藤有紀／写真画像提供◎株式会社NANKAI・南海電気鉄道株式会社



（左から寺田氏、沖野氏、田頭氏、小島氏、角谷氏）

株式会社 NANKAI
ブランド&コミュニケーション部 課長補佐

寺田衣里

Eri TERADA

南海電気鉄道株式会社
経営戦略部 課長補佐

沖野沙帆

Saho OKINO

株式会社 NANKAI
人事部 人財・組織開発担当 課長補佐

田頭亜佳音

Akane TAGASHIRA

株式会社 NANKAI
人事部 人財・組織開発担当 課長補佐

小島晴子

Seiko KOJIMA

株式会社 NANKAI
ブランド&コミュニケーション部 上級主任

角谷彩織

Saori KAKUTANI

現場と経営をつなぐ 152回の「対話」の力

MVVはいわば、グループの社会的使命を鉄道の現場で具体化するための翻訳版だ。南海電気鉄道経営戦略部の沖野沙帆氏は、その浸透策を推進する。分社化に先立って2025年度から全社員を対象に、「MVVミーティング」を実施。南海電気鉄道の梶谷社長をはじめ、役員や部長が直接現場に赴き、膝を突き合わせて社員と対話してきた。その数は152回に及ぶ。

2026年度は、毎年春に行うCS行動強化期間をMVVに紐づけるかた

ちで、「愛され続ける鉄道へ！行動強化期間」とし、MVVの「行動指針」の中の3つの行動「安全・安心」、「おもてなし」、「コミュニケーション」を社員一人ひとりが意識して行動できるように働きかけた。

沖野氏が「全員に自らの行動指針を書き出してもらった」と振り返るように、MVVと自らの行動をつなげる取り組みを徹底したという。

その成果は数字にも表れた。従来からあった、社員同士で感謝や賞賛を伝える「なんかないね、カード」の期間中の活用件数が、例年500〜600通だったところ、約150

0〜600通だったところ、約150

0〜600通だったところ、約150

0〜600通だったところ、約150

内外へのイメージ戦略

0通へと大幅に増えたのだ。この数字の伸びは、社員の意識に変化が表れ始めたひとつの証左だろう。同社のように歴史ある企業が社風を変えるのは簡単ではないが、152回の対話に象徴される地道な活動の積み重ねこそが近道なのかもしれない。

分社化を機に、社内外に向けたイ

メージ刷新にも動き出した。コロナ禍の影響もあり、企業ブランディングに関する取り組みが十分に進められない時期もあったが、分社化は絶好のタイミングとなった。NANKAI AIブランド&コミュニケーション部の寺田衣里氏は、

「従来の寺田衣里氏は、

「従来の寺田衣里氏は、
ガン『なんかないね』があふ
れてる』は変えることなく、
シシンで示された社会的使命
『しあわせな暮らし』を育むと
いう意志を込めたビジュアル
やコピーを再設計し、新体制
でのスタートを発信しました」と
語る。

ビジュアルには、青空を背景に、南海となんばの双方を象徴する南海ビルをメインのモチーフとして採用（上図）。NANKAIらしさとともにまちづくりへの想いを表現した。同部の角谷彩織氏は、手

応えを感じている。

「認知拡大だけでなく、社内外ともに共感と好感をもってもらうことを大切にしました。社内アンケートでは92%の好感度が得られています。お客さまを対象にした調査でもよい結果が出ています」（角谷氏）

「NANKAIシシン」を 次世代の力に

昨今、鉄道業界は深刻な人手不足に直面している。この課題に対し、内外に公表されたNANKAIシシンは採用にも少なからず影響を及ぼす。なぜなら、「その会社で社会に貢献できるか、自分を高められるか」を見て、就職先を選ぶ傾向が強くなっているからだ。裏を返せば、社会的使命を明確にし、多様な人材が活躍できる風土を整えなければ、人材確保における競争力を失うことになる。

南海電鉄は、MVVに「ありたい姿（VISION）」として「安全・安心を礎に、愛され続ける鉄道」を掲げる。従業員ブランド調査では、会社に対する愛着が強い層が一定数いることが確認できた。この「南海愛」をさらに高めていくことは、沿線に愛される原動力になるだけでなく、次世代の仲間を惹きつける力になるに違いない。分社化という歴史的な転機を迎え、新たな動きが広がり始めている。

りと鉄道建設の一体化で沿線が発展 0年ビジョンで を見据えた 活性化に取り組む

MINTETSU
REPORT



首都圏新都市鉄道株式会社

研究学園
つくば
万博記念公園
みどりの
みらい平



「つくばエクスプレス(TX)」は、沿線まちづくりと鉄道建設が一体的に進められる計画のもと開業した路線。これにより沿線地域は順調に発展し、輸送人員を増やしている。一方で、未来を見据え、2050年を視野に沿線活性化に取り組んでいる。

取材・文●漆原次郎 撮影●加藤有紀

都心の秋葉原駅と研究学園都市つくば駅の間、全長58・3キロメートルを結ぶのが「つくばエクスプレス」(TX)だ。現在、東京都に7駅、埼玉県に2駅、千葉県に5駅、茨城県に6駅を擁す。「エクスプレス」の名が表す通り、秋葉原～つくば間を最高速度時速130キロ、最短45分で結ぶ。TXを運営するのは首都圏新都市鉄道株式会社。沿線の都県・市区と民間企業などが共同出資する第三セクターだ。1991年3月に設立し、約14年半後の2005年8月にTXを開業させた。

開業までの経緯は、行政の施策なしに語れない。1985年7月、当時の運輸省に置かれた運輸政策審議会は「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」の答申で、常磐新線(TX)の整備は常磐線混雑緩和などのための喫緊の課題とした。

社会課題はこれだけでなく、首都圏における宅地の確保も求められていた。そこで国は1989年9月、後述する「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」(宅鉄法)を施行し、沿線開発を促した。

こうした背景のもと鉄道整備事業が推進され、首都圏新都市鉄道株式会社の設立、そしてTX開業となったのである。

なお、鉄道施設の建設は、日本鉄道

まちづく 205 未来 地域



みどりの駅～万博記念公園駅間を
走行するつくばエクスプレス

建設公団（現鉄道建設・運輸施設整備支援機構）によりなされたもので、首都圏新都市鉄道は公団から鉄道施設の譲渡を受けたかたちとなっている。自社拠出金以外の建設費を譲渡後40年にわたる割賦で機構に支払っている。

まちづくりと鉄道建設が一体化

従来の地域開発では、まず「鉄道開通」がなされ、後追的に「まちづくり」が展開される。一方、T×沿線地域では、まちづくりと鉄道施設建設が一体的になされた。

「用地が計画的に揃い、整理された住み心地のよいまちが生まれました。それぞれの土地区画整理事業地区で特色あるまちづくりが進められ、多様性あるまちが形成されたと見ています。開業数年でご利用客数は堅実なものとなり、その後の沿線地域の人口も増えています」

首都圏新都市鉄道で経営戦略課長を務める田代圭佑氏はこう話す。では、どのような施策のもとで、まちづくりと鉄道施設建設が一体的に進められた

のか。これはひとえに前述の特措法「宅鉄法」の施行と、この法に基づいた計画・事業に負うところが大きい。

宅鉄法は、沿線地域開発と鉄道整備を一体的に進め、多くの住宅・宅地を供給することを意図した法律だ。現時点で法適用を受けた事例はT×のみ。この法律により、鉄道整備とまちづくりがほぼ同時期に着手された。

法に基づいた計画により、重点地域、その中に施行地区、さらにその中に鉄道施設区が定められた。その上で、同法に基づき実施された「一体型土地区画整理事業」のフローは、次のようなものだ。

第1段階。住宅、公益施設、鉄道の各用地を生みだすため、自治体や都市再生機構（前身は都市基盤整備公団）などが施行地区内の土地を「先買い」する。第2段階。「先買い」した用地を、鉄道施設区に「集約換地」、つまりまとまって土地交換する。第3段階。鉄道および公共施設の整備・建設を経て、総合的なまちづくりの完成を迎える。

T×沿線の埼玉県内4地区、千葉県内7地区、茨城県内8地区では、主

にこの一体型土地区画整理事業のもとで、まちづくりが進められた。

沿線人口増に混雑緩和策

T×沿線地域のうち、前述の一体型土地区画整理事業が行われた八潮・三郷・流山・柏・守谷・つくばみらい・つくばの各市の人口は、現在いずれも増加傾向にある。とくに、流山とおたかの森駅などがある流山市は、2016年から6年連続で人口増加率1位になるなど伸びが著しい。

「子育て世代が暮らしやすいまちづくりに成功しています。その影響で周囲の自治体も特色あるまちづくりを考えているようです。ありがたいことに、T×沿線全体が子育てしやすい地域といった印象になっています」と経営戦略課主任の川村実優氏は話す。

首都圏新都市鉄道自体も、駅の敷地や鉄道の高架下などの保有地の開発や、非保有地での他事業者との連携などで、沿線の魅力度向上に努めてきた。「流山おおたかの森駅周辺では、住みやすいまちに住んでいるという安心

感と誇りをもっていただけるよう環境整備をしており、高架上に小さな森の道『グリーンパス』をつくるなどしています。また柏の葉キャンパス駅（柏市）周辺では、柏の葉アーバンデザインセンター（UDCK）という公民学によるまちづくりの連携拠点の運営に参画するなどしています」（田代氏）

沿線地域の魅力度向上などによる人口増は輸送人員の増加に反映され、混雑率の推移にも影響する。T×の混雑率は、最混雑区間「青井駅～北千住駅」を例にとると、最高は2019年の171%で、2020年に新型コロナウイルスの影響で落ちこんだ後、再び上昇傾向にある。

これまでラッシュ時間帯の運転本数を増やすなどして混雑緩和を図ってきた。加えて、2019年に実施を決定し、進行中なのが「8両編成化事業」だ。抜本的な混雑緩和対策および、列車の定時運行確保を目的に、2030年代前半の8両編成車両運行開始を目指す。

「ホーム延伸工事のほか、新造車両T×14000系の検討や総合基地内留置線の延伸・車両運用に対応するための総合基地整備事業を推進しているところだ」

混雑緩和ではほかに、朝ラッシュの時間帯の利用分散を狙い、オフピーク利用の促進策を進めている。T×アプリによる混雑情報提供の検討のほか、2026年5月から7月にかけて



①荒川の鉄橋を渡るつくばエクスプレス（北千住駅～青井駅間）。②つくばエクスプレス総合基地は8両編成化に向けた拡張工事が進んでいる。（写真提供：首都圏新都市鉄道）③8両編成に備えたホームの延伸部分（北千住駅）。④線路に敷かれている砂利（パラスト）は振動と騒音を吸収するため通常より細かい。⑤万博記念公園駅前にある岡本太郎氏のモニュメント。



て、平日始発から午前6時30分までに対象駅間で、クレジットカードのタッチ決済による「クレカ乗車」をする、普通旅客運賃から20%を割引する実証実験を行うなどしている。

みどりこまちのメリハリ

田代氏と川村氏に話を聞いた数日後、秋葉原駅からTXに乗りしてみた。秋葉原駅の時刻表では、平日は11時から16時台まで、土曜・休日は10時から20時台まで、毎時10本、同一パターンの種別・行先だ。普通は守谷行きが多く、快速・区間快速は全てつくば行き。首都圏の路線では珍しく他社線と相互乗入れをしていない。

出発後、都内では地下と地上を交互に進む。そういえば揺れと騒音が少ないことに気づく。継目のないロングレールが使われているのだ。トンネル・高架橋・橋梁などにより全線にわたって踏切がないのも特徴といえよう。

埼玉県を抜け、千葉県に入ると、目に飛びこむ緑の量が増える。だが、駅に近づくとき急にマンション群に囲まれ、車窓にメリハリがある。柏たなか駅を過ぎると一気に開けた。関東平野をひた走る。

守谷駅での乗り換えの間、ホーム端まで行くと8両編成化対応のための2両分の余地が見えた。守谷駅近くのつくばエクスプレス総合基地でも、8両編成化に対応するための整備が進めら

れているという。

終点つくば駅に到着。改札内に展示物スペースがある。研究学園都市の研究施設にちなんだ特別展示を期間限定でしている。これまで超伝導加速空洞、遺伝子組換えカイコ、宇宙服、超合金が展示された。改札を出て一息つく。

帰りは、取材で話題になった柏の葉キャンパス駅と流山おおたかの森駅で下車してみることにした。

柏の葉キャンパス駅の改札口では、児童・生徒の帰りを迎えにきた保護者の人たちの姿が目立つ。高架下に行くといくつもの赤ちやうちんが並んでいる。首都圏新都市鉄道が建築し、三井不動産が運営する「柏の葉かけだし横丁」だ。その日の仕事を終えたのであろう客の姿が店内に見える。駅前に戻り、UDCKの建物にも寄ってみる。このまちが「スマートシティ」であることを紹介するジオラマや、東京大学卓越教授でノーベル物理学賞を受賞した梶田隆章氏の業績紹介などが目についた。

TXで隣の流山おおたかの森駅へ。



経営企画部
経営戦略課主任

川村 実優
Miyu KAWAMURA



⑧ 柏の葉キャンパス駅近くの高架下にある「柏の葉かけだし横丁」。⑦ 柏の葉のまちづくりを進めるための「公・民・学」の連携拠点 UDCK。⑨ 日本百名山に数えられる筑波山。アクセスにはつくばエクスプレスが便利。⑩ 流山おおたかの森駅近くの高架下にある緑豊かなボタニカルパーク「グリーンパス」。⑪ つくば駅前のつくばセンターからは筑波山に向かうバスが発着している。



帰宅時間帯であることも手伝ってか、改札付近の人の数は想像以上に多い。駅直結の商業施設「TX グランドアベニュー」では、フードコートで何組もの高校生たちがドーナツ片手におしゃべりをしている。反対側の高架下にある「グリーンパス」に行くと、みどりの植物に囲まれて癒やされる。2018年に新設され、2021年に商業施設とデッキで接続された「こかげテラス」改札から、ふたたびホームに戻った。

地域連携で未来を創造していく

TX 沿線のまちは一斉開花のごとく開発された。これが意味することは「経年化」も一斉に進行するということだ。研究機関によると、TX 沿線自治体の人口は2040年代まで増加するものと見込まれている。

ではその後、TX の沿線は、他の地域の新興住宅地が迎っているような途を辿っていくのだろうか。

「TX 沿線では短期間で宅地が整備され、コロナ禍の時期を除けば輸送人員が順調に増加しています。けれども、裏を返せば一斉に高齢化していくおそれがあるわけです。他のベッドタウンと同様の課題をもっているといえます。そこで、これからさらに沿線が活性化するための仕組みづくりが大切になってきます。いま私たちが取り組んでいるのは『TX コラボリング』

による沿線価値の共創です」

田代氏が言う「TX コラボリング」は、首都圏新都市鉄道が2050年までを見通した長期ビジョン「TX 共創フロンティア」に掲げるステークホルダーとの連携の姿だ。住民・乗客、開発事業者、国・自治体、教育・研究機関、他交通事業者などと「環」をつくるように「共創」し、「コラボ型未来創造で社会をリード」することを掲げている。

「2025年に開業20周年を迎えました。今後も地域や社会の方に愛される鉄道として進化をつづけ、皆さまとコラボレーションし、『まち』の進化に貢献していきたい。こうした想いで私どもはTX コラボリングをつくりました」

予想できる未来の状況を見据え、地域における連携で沿線の未来を創造していく。2050年頃、TX 沿線のまちの姿はどう映っているだろうか。



経営企画部
経営戦略課長

田代 圭佑
Keisuke TASHIRO

日本民営鉄道協会のMVVおよびロゴマークが決定!!

日本民営鉄道協会のMVVおよびロゴマークが決定しました。これまでの経緯としては、協会の運営改革の一環として、協会の発信力強化等を通じ協会のプレゼンスの向上を進める見地から、協会の使命や存在意義（M：ミッション）、中長期的に向かうべき目標やステージのあり様（V：ビジョン）、協会会員の共通の行動指針（V：バリュー）を定めること、加えて、MVVに合わせてロゴマークを制定していくという方針を昨年10月の総会で討議し、その方向で取り組むこととされました。

それを受けて、それらの審議のために、総務委員会に設置した「発信力強化等プレゼンス向上部会」において、MVVとロゴマークのあるべき内容、具体案を審議のうえ、2026年5月の総会において、決定したものです。

ロゴは3色のアーチと鉄道を組み合わせたデザイン。大きく流れるアーチはそれ自体サステナブルの流れや未来への大きな展望をイメージさせる形状としました。色分けには信号をモチーフに「安全、安心、安定」「観光、まちづくり、環境」「環境、人、インフラ」などをもイメージ。車両の色については公式キャラクター「ミーカちゃん」との組み合わせを意識しています。誰が見てもわかる造形、単色黒でも同一性を保持できるグラデーションなしの色彩で再現いたしました。



M (ミッション)

『これからも 移動とくらしに 「みんてつ」 を』

～民営鉄道の英知と活力を結集し、安全で持続可能な交通を支え、豊かな未来の創造に挑み続けます～

V (ビジョン)

『進化し続ける鉄道を軸に 次なるステージへ』

～快適な移動を通じ、沿線地域と社会の活力ある発展を目指します～

V (バリュー)

- ・安全・安心・安定の堅持
- ・的確な情報発信と適切な働きかけ
- ・地域を支える関係者との積極的な対話・連携
- ・先取りの精神と前向きで柔軟な対応

時事地域交通シンポジウム2026@富山に参加!! ～富山県の持続可能な地域交通を目指して～

2026年8月26日、富山県において時事地域交通シンポジウム2026が開催されました。

青森県に続いて、2回目のシンポジウムとなり、当協会が後援・協賛するとともに、羽尾一郎理事長が「全国の民鉄が直面する課題と取組」をテーマに基調講演を行いました。

講演では、伸びない需要の中、コスト高や人材確保難にあり、さらに安全・防災・老朽化対策等を求められる地方民鉄の現況と課題、現在の取組などを概観しました。講演の後「『移動の質』が変える富山の未来～DXとデザイン、そして行政の役割～」をテーマに、パネルディスカッションを行いました。



講演する羽尾理事長



2026年度 人材確保セミナー開催(7月28日、30日)

人材確保支援チーム（労務・人材部、運輸部、技術部の三部の連携により設置）主導のもと、7月28日と30日に、2026年度第1回・第2回人材確保セミナーを民鉄協会議室で開催し（対面参加およびオンライン参加の併用）、延べ91名にご参加いただきました。

1日目、2日目ともに3テーマ、計6テーマを取り上げ、各回に専門分野の講師を招き、講演をしていただきました。

協会では、少子化や人口減少の進展に伴い、鉄道業界においても人材確保が重要な経営課題となっていることを踏まえ、人材確保支援の一環として、会員各社への情報提供や課題共有に取り組んでいます。昨年度は外国人材の活用をテーマとしたセミナーを計3回開催し、多くの会員各社にご参加いただくとともに、外国人材の受入れ制度や先行事例に関する情報共有を行いました。

一方で、人材不足への対応策は外国人材の活用に限られるものではなく、退職予定自衛官の活用や海外における鉄道人材育成機関との連携など、多様な人材確保策を検討していくことが重要となっています。また、協会としても昨年3月に国土交通省及び防衛省と連携し、「鉄道事業等及び自衛隊における人材確保の取組に係る申合せ」を締結するなど、会員各社の人材確保を支援するための新たな取組を進めています。

そこで、今年度は、「退職予定自衛官の活用」と「外国人材の活用」をテーマとすることで、国・内外からの人材確保に向けた総合的な人材確保セミナーといたしました。



開会挨拶・羽尾理事長



第1回セミナーの様子

『地方民鉄 旅ガイド～ふるさと鉄道の旅～』（2026年度版）を無料配布中!!

日本民営鉄道協会のホームページから本書（データ版）をダウンロードできます。

保存版ガイドブック『地方民鉄 旅ガイド～ふるさと鉄道の旅～』（2026年度版）を無料配布しています。このガイドブックは、地方民鉄各社の沿線の魅力や観光情報、グルメ情報などをコンパクトにわかりやすく紹介したもので、2008年度に初版を刊行して以来、毎年改訂を行いながら最新情報を提供しています。

今年度版の巻頭特集では、各社沿線の街並みや駅舎、車両など、どこか懐かしさを感じるレトロな地方民鉄の魅力を紹介する「レトロを訪ねる民鉄の旅」と各社の様々なデータを集めた「ちょっと気になる民鉄ベスト3」を取り上げ、更なる地方民鉄の魅力をお届けしています。また、海外の方にもお楽しみいただけるよう、ホームページ上で英語・韓国語・中国語ほか計9カ国語で閲覧いただけます。これを機に、個性と魅力に溢れた「地方民鉄の旅」をお楽しみください。

ご希望の方がいらっしゃいましたら、郵送にて配布も行っております。
詳しくは下記をご覧ください。

●冊子をご希望の方

320円分の郵便切手を貼った返信用封筒（角型4号197mm×267mm以上）を、「地方交通部」にお送りください。無料で進呈します。なお、在庫がなくなり次第、配布を終了させていただきます。

※2部以上をご希望の方はお手数ですが下記までお問い合わせください。

※表示の金額は（令和8年7月20日）現在のものです。

●宛先・お問い合わせ先

〒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
一般社団法人 日本民営鉄道協会 地方交通部
TEL：03(6371)1405



地方民鉄旅ガイド(Web版)はこちら



2026年度版表紙デザイン

コンテンツ

目次 エリアINDEX	2～3P
〈巻頭特集〉	
【レトロを訪ねる民鉄の旅】	4～9P
【ちょっと気になる民鉄ベスト3】	10～13P
地方民鉄各社の旅ガイド	14～69P
地方民鉄フォトコンテスト2025	
入賞作品紹介	70～75P

地方民鉄紀行

文・写真

松澤美穂

富山地方鉄道株式会社

見えたり見えなかったり
気まぐれな立山連峰を探して
富山の街を右往左往
歩き疲れて甘味を求めれば
衝撃の地元グルメに遭遇



迫

りくる台風に戦々恐々としている首都圏を抜け出し、たどり着いた富山駅。駅周辺は小雨ばらつく静かな空模様。よかった、これなら十分沿線散策が楽しめる。

天守内で学ぶ富山郷土史

富山地方鉄道の富山駅電停は、JR及びあの風とやま鉄道の富山駅舎内に乗り入れるように造られている。雨に濡れず乗り換えができて、とても便利。

城下町にきたのなら、まずはお城へ。

1両編成のクラシカルな路面電車に乗り、ガタガタと揺られること約5分。国際会議場前電停で降りると、富山城天守はすぐ目の前。天守と言っても、昭和の時代に博覧会の記念として建築されたコンクリート製で、中は郷土の歴史を紹介する博物館になっている。

展示によれば、最初の富山城は豊臣秀吉によって壊され、その後、富山藩前田家の居城として建て直されたものの、明治時代の廃城令で取り壊されたという。どんな天守を持つ城だったのか、そもそも天守があったのかもわかっておらず、今ある天守は、犬山城など現存天守を参考に造られたものだとか。

富山城・富山藩の歴史をたどり、最上階の天守展望台に上がる。4階建てなので、さほど高さはないけれど、周囲に広がる市街地が見渡せる。路面電車が走っていくのを眺めながら、社会科見学らしい子どもたちの集団に場所を譲ろうとしたとき、建物の間に黒い山影が見え隠れしているのに気がつく。立山連峰が、見えている！これは急がなくては。

立山連峰、初めて見た

以前、射水市にある海越しに立山連峰が見えるという場所を訪れたときは、よく晴れていたにも関わらず、影も形も見えなかった。

今回、富山地方鉄道市内電車で行ける範囲で、立山連峰がきれいに見える場所を事前に教えてもらってはいったものの、天気はいまひとつだし、霧や霏が立ちやすい夏だし、まず無理だろうと諦めていた。でも、少しでも見えるなら、教えてもらった場所から見たい。

城址公園を小走りに横切り、丸の内電停から富山大学前電停行きに乗る。目指すは富山大橋の上。立山連峰を背景に走る路面電車が見えるらしい。立山連峰の方を見ないよう、あえて視線を下に向けたまま、富山大橋を渡ってすぐの「トヨタモビリティ富山Gスクエア五福前電停」で降りて、橋の上に戻る。

ワクワクしながら視線を上げ、橋の上から街中心部の方を見ると、立山連峰の黒い山並みが、屏風のように街を取り囲んでいる。想像以上に山が近い。残雪が残っているのも見てとれる。立山連峰、初めて見た。

もちろん、観光サイト等に掲載されているような絶景とは比べるべくもない。美しい立山連峰を見慣れた富山の方々にすれば、「立山連峰の実力はこんなものでは……」といったところだろうけれど、見られただけで、十分。立山連峰をバックに走る電車の姿を写真に収め終われば、大満足。

もうこの後、大雨になっても文句はない。けれど、気づけば小雨が止んでいる。もしかしたら、前回の北陸旅では見られなかった、

富山地方鉄道 市内電車

【とやまちほうてつどう
しないでんしゃ】

南富山駅前電停から富山市内を通り岩瀬浜駅まで、39の電停の間に6つのルートを行き交う路面電車。富山駅電停から岩瀬浜駅までの区間は「富山港線」と呼ばれ、途中で路面電車から鉄道路線に切り替わる。



富山城天守。中は「富山市郷土博物館」になっている。



富山大橋の上から見た、立山連峰をバックに走る路面電車。



右／古い廻船問屋の邸宅。登録有形文化財になっている。
左／富山湾展望台は、地元の金力鹿羅社の常夜灯の形を模しているとか。

港町岩瀬で旅景色を堪能

海越しの立山連峰も見えるかもしれない。立山連峰を眺めつつ富山大橋を歩いて渡り、富山湾の方へ向かうべく、丸の内電停に戻る。

丸の内電停から岩瀬浜行きの電車に乗る。超低床路面電車・ポートラムはスリットと滑るように走り、富山駅電停を通り過ぎてしばらくすると路面電車から鉄道線に切り替わる。グッとスピードを上げて走ること約20分。終点・岩瀬浜駅まで行かず、東岩瀬駅で下車。ここから岩瀬浜駅の間には、江戸時代に北前船で栄えた古い街並みが残されている。

瓦屋根に出格子を備えたかつての廻船問屋の邸宅や歴史ある酒造店、料亭などが立ち並ぶ。古民家や蔵を改築したレストランもあるらしい。景観を守るため、郵便局や銀行も日本家屋風に造られていて、一見、それとは見えない構えになっているのが面白い。

そんな趣ある街を歩き抜けた先に、富山港展望台がある。エレベーターではなく、壁に沿って作られた螺旋階段を上るしかない。高さ約20m分の階段を頑張ると、小さな展望スペースからは、富山湾と周囲の街がよく見える。けれど立山連峰は、いつの間にかすっかり雲の中。再び雨も降り出したので、海越しの立山連峰は諦めて岩瀬浜駅に向かう。

駅に向かう途中には、観光情報などが得られる岩瀬カナル会館がある。ここから船で、富山駅近くの富岩運河環水公園まで行くことができる。運河クルーズは魅力的だけれど、

所要時間は約1時間。雨も降っているし、ここは時間優先で富山港線を選択。

魅惑の富山グルメをクーポンで

富山市街地に戻ってどこに行こう。電車の中で地図を広げ、まだクーポンを使っていないことを思い出した。散策開始前に購入した「ぐるっとグルメぐりクーポン」には、市内電車の日乗車券に加え、協力店で、ますの寿司や菓子等と交換できるクーポンが2枚付いている。クーポンは翌日まで使えるとはいえ、ますの寿司は売り切れが早いと注意書きが。すっかり出遅れた。売り切れの可能性があるますの寿司は諦めて、ちょっと歩き疲れたし、何か甘いものと交換しよう。

中町電停で降りて、「あやめ団子」と引き換えられる石谷もちやへ。クーポン1枚でお団子2本と引き換え、ショッピングモールのフリースペースでさっそくかじりつく。

これはお団子？ 飲めるくらいに柔らかい。決して小ぶりではない、普通サイズのお団子2本が瞬く間に消えてなくなる。この美味しさをお土産にして共有したい。当日中なら、柔らかさを保ったままで食べてもらえるはず。富山を離れるギリギリ間際に、絶対、これを買って帰る、と心に決める。

となれば、もう1枚のクーポンはお土産分を買う足しにするのがベスト。今、これ以上食べたらずきになってしまいかもしれない。「もうちょっと食べたい」で止めておくのがベスト。わかってる、わかってるけど……富山城下に個人的魅惑の味発見。



上／左側についていたクーポン2枚は、両方「あやめ団子」に引き換え。左／「あやめ団子」は黒糖の蜜が絡んでいる。お団子とは思えない柔らかさ。

運河クルーズが発着する富岩運河環水公園。園内には某コーヒーチェーンの「世界一美しい」と評される店舗がある。





上養老橋デッキから見た上り列車走行の様子。

千葉県 小湊鐵道 小湊鐵道線

文・渋谷申博
text by Nobuhiro SHIBUYA



連載 第17回
民営鐵道の
起源を訪ねて
鐵路は何を目指したか

房総半島横断の 夢を追って

もう半世紀も前のことになるが、筆者は高校生の頃に、趣味で関東の終着駅巡りをしていた。その旅で3番目に訪れた駅が上総中野駅だった。その後も杜寺巡りのため、小湊鐵道を度々利用してきたが、終着駅まで乗車することはなかったので、上総中野駅を訪れるのはその時以来である。

小湊鐵道の開業は大正14（1925）年3月7日に遡る。五井〜里見間、25・7 kmでの開業で、上総中野に至る全線が開通したのは昭和3（1928）年のことだ。

小湊鐵道は五井から安房小湊（現・鴨川市小湊）に至る路線として計画された。小湊は日蓮宗開祖・日蓮が生まれた地で、生家跡に建立されたとされる誕生寺があることから、多くの観光客や信者が訪れていた。しかし、当時の小湊に鐵道は通っておらず、乗合自動車を使うか、汽船で行かなければならなかった。こうした事情に加え、内房と外房を結ぶ交通路整備の観点からも、鐵路の開通が望まれていた。

大正2（1913）年に五井〜小湊間の鐵道敷設免許の認可が下り、大正6年（1917）には小湊鐵道株式会社が発足した。五井〜上総中野の工事は順調に進み開業に至ったが、上総中野から先、小湊に至る工事はストップしてしまった。外房の大原から上総中野を結ぶ国鉄本原線（現・いすみ鐵道）の敷設や、房総線（現・外房線）

光風台駅



光風台団地の造成に合わせて昭和51(1976)年に開業した、小湊鐵道では一番新しい駅。国登録有形文化財の第一養老川橋梁が眺められる上養老橋デッキも近い。

こみなと待合室



小湊鐵道直営のカフェスペース併設の待合室。鉄道やバスの出発待ちや待ち合わせに利用できる。安全第一カレーなどフードメニューも充実。

五井駅



小湊鐵道とJR東日本の共同使用駅。小湊鐵道の始発駅であり、JR内房線の駅でもある。写真の左上に見えているのが小湊鐵道のホームと車両。

養老溪谷駅



昭和3(1928)年の開業当時は朝生原駅といった。昭和29年に現駅名に変更。養老溪谷温泉郷などの観光地への玄関口。駅周辺を森に戻す逆開発が進行中。

養老溪谷



養老川によって形成された溪谷で夷隅郡大湊町から市原市朝生原にわたって続く。溪谷沿いには養老溪谷温泉郷がある。写真中央の橋は出世観音立國寺の参道。

小湊鐵道線 路線図



高瀧神社



白鳳2(662)年創建と伝わる古社。古くより縁結び・安産・子育ての靈験で有名。現在の社殿は享保12(1727)年に再建されたもの。

高滝湖



養老川の氾濫予防と水源開発のために建設された高滝ダムのダム湖。平成2(1990)年に完成。周辺には美術館やグランピングなどの宿泊施設などがある。

上総中野駅



小湊鐵道の終着駅。五井駅からの営業キロは39.1キロメートル。いすみ鐵道いすみ線の接続駅となっている。小湊鐵道で唯一、市原市ではなく大多喜町にある駅。

小湊鐵道株式会社

Kominato Railway Co., Ltd.

設立 1917年(大正6年)5月19日
本社所在地 千葉県市原市五井中央東一丁目1-2
小湊鐵道線 五井駅～上総中野駅(39.1km)
<https://www.kominato.co.jp>

が開通して小湊へのアクセスが確保されたこと等が要因となり、上総中野～小湊の開通は断念せざるをえなくなったのだ。

今回の旅は、五井駅で1日フリー乗車券を買うことから始まった。五井は上総国の中心地だった場所で、国分寺のほか役所などがあつたと考えられている。車窓から住宅地と農地が入り交じる風景を眺めつつ、当時の五井を想像するのは楽しい。

沿線には、ほかにも歴史や物語に関わる名所があり、途中下車したい衝動に駆られるが、まずは上総中野駅を目指す。

小湊鐵道の駅には開業当時の建造物が多く残されており、10の駅舎のほか橋梁・隧道(トンネル)・機関庫などが国の登録有形文化財になっている。

上総中野駅に到着すると、駅舎は建て替えられていたが、ホームから見た景色は半世紀前の記憶と変わっておらず、タイムトリップしたかのような感慨に浸った。

懐かしい気持ちは養老溪谷駅でより高まった。駅前広場の様子はすっかり変わっていたが、モダンなデザインの駅舎は現在も開業当時のままだ。

その後巡った、日本の観光地の原風景といいたくなるような養老溪谷温泉や、広々とした高滝湖、千年を超える歴史をもつ高瀧神社も印象的だったが、光風台駅周辺も沿線開発の歴史が感じられて興味深かった。

旅の終わりは五井駅前の「こみなと待合室」へ。小湊鐵道の会議室を改装したという店内で小腹を満たし、帰路についた。

しぶやのぶひろ

1960年、東京生まれ。早稲田大学卒。日本宗教史研究家。主な著作に「成り立ちや教えがわかればもっと興味深い! 密教の教科書」(ナツメ社)、『聖地鉄道めぐり』(GB)、『トホホな日本人物伝』(時事通信社) ほかがある。

みんな てつ Vol.86 | AUTUMN 2026 秋号



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、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、首都圏新都市鉄道、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、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 井上瑠子 永田一周

●写真 / 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「南海難波駅前」、下右「丹生川橋梁を走行する GRAN 天空」、下左「通天閣（NANKAI グループ）」

※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。