

みん
てつ



特集

次の「あたりまえ」と「ワクワク」を

[東京メトロが目指す未来に向けて]

SLはなんか怖かった

岡安章介

私を鉄道好きに導いたのは100%、父と言っても過言ではない。誕生日プレゼントが時刻表だったり、Nゲージの模型を買ってくれたり……

そんな父がよく鉄道の博物館に連れて行ってくれた。幼い頃のお気に入り、大バノラマジオラマコーナーとリニアモーターカーのコーナーだった。

しかし、父は必ず最初にSLのコーナーに立ち寄った。

「昔はこれが沢山走ってたんだぞ」と、自分のモノでもなんでもないのに、どこか自慢げに話したが、私には響かなかった。

無機質なタンクの内部の構造を紹介するところは、なにかに扶^{たす}けられたようなフォルムで不気味だった。運転台の入り組んだレバーやバルブは複雑でち

んぶんかんぶん。大きくて威圧的で、黒光りしていて、子供としてはなんか冷たくて怖い印象があった。

結局、博物館に行くたびにSLコーナーの滞在時間が短くなり、そのうち素通りして自分が好きなジオラマのコーナーばかりに行くようになっていた。

大人になり数年が経ったある日。大井川鐵道で動くSLを初めて見た。心をこれでもかと大きく揺さぶられ、幼い頃抱いていたあのイメージは蒸気のように空に吹き飛んで消えた。

勇壮な煙と石炭の匂いが駅構内に充滿し、漆黒のボディはどんとんと温度を上げる。近づきただけで熱気に気圧^{きあつ}されそうになる。

「なんだこれは！」

博物館で見たのとは別物で、まるで大きな怪物かなにかのようだった。かっこいい。これがSLか。あの運転台のレバーやバルブを繊細に扱う機関士さんが出発の準備に動しんでいた。ジャリジャリと音を立てながら、スコップで石炭をリズミカルに釜の炎の中に注ぐ。

「電気とかガソリンとかじゃなくて、これで走るのか？」

恋愛にも似たようなドキドキが止まらない。

『ポーーー』っと雄叫びのような汽笛をあげる。

『じゃあ、そろそろ行くよ！ よっこらしょっと』

と言わんばかりに機関車が動き出す。ガッシャーんと金属と金属が交わる大きな音をきっかけに一気に客車が

みんな

CONTENTS

Vol. 84

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、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。

特集／次の「あたりまえ」と「ワクワク」を
『東京メトロが目指す未来に向けて』

04…首都圏の鉄道の未来と
東京メトロへの期待
●政策研究大学院大学名誉教授 森地茂

02…SLはなんか怖かった
●お笑いタレント、俳優リポーター 岡安章介

季節の鉄道ものがたり

基調報告 65

引っ張られた。

「走り出した！」

加速とともに煙も増す。大井川を流れるエメラルドグリーンの美しい水面に、白や黒の水彩絵の具を滲ませたような車窓になる。普段乗ってる電車では絶対に味わえない揺れや、音、景色、香り、四感を研ぎ澄ませて楽しんだ。（さすがにSLを舐めたりはしてないので、味覚は除外して四感です）あつという間に終点。降りて再び先

頭の顔を見に行く。

『はあはあ…はあはあ…しゅう…しゅう…』

山河を駆け抜けて荒くなった呼吸を整えているような機関車。

『ふう…はあ…疲れたあ』と言ってようだった。

機関車は転車台に向かい復路の準備を始めた。

全国各地ではSLが観光の目玉として活躍しているが、その一方で機関

士不足や修理、部品調達など、維持には色々苦労があるらしい。歴史的・文化的・芸術的な価値を持つ蒸気機関車。決して無くしてはならないのと、後世にこの感動を伝えることができるように、私なりに尽力したいと思った。

先日、友人のお子さんが鉄道に興味を持ったようなので、博物館に連れていけたらと考えた。もちろん、SLの展示コーナーは、タイミングをみながら案内しようと思った。

TOP INTERVIEW

08…新たなビジョンで加速する

東京を走らせる力

●東京地下鉄株式会社 代表取締役社長 社長執行役員 小坂彰洋

REPORT.1

12…安全とサービスの両輪で

向上し続ける「あたりまえ」の品質

●代表取締役専務執行役員 鉄道本部長 小川孝行

REPORT.2

14…有楽町線と南北線

2路線の延伸がつなぐ新たな未来

●常務執行役員 鉄道本部工務部及び改良建設部担当 大石敬司

REPORT.3

16…きめ細かい運行サービスを世界へ

拡充するグローバル展開

●常務執行役員 国際ビジネス部担当 山上範芳

REPORT.4

18…「まちのDNA」を活かす

東京メトロが描くワクワクするまち

●常務執行役員 都市生活創造本部長 亀野拓也

Mintetsu Report

22…多摩都市モノレール株式会社

地域住民の期待に応えるべく、「鉄道のない市」への延伸に着手

●延伸推進室課長兼総務部課長（計画担当） 桑原大輔

●総務部課長代理（総務・広報グループ）兼安全管理推進室課長代理 岡本讓

みんなつインフォメーション

26…新会長に杉山健博（阪急電鉄株式会社取締役・前社長）が就任

歓迎!!「つくばエクスプレス(TX)」民鉄協へ新加入

●日本台湾鉄道観光フォーラムを開催!!@台北
「鉄道観光の二軸発展 低炭素旅行とデジタルマーケティング」

●ラジオ大阪で、地方民鉄インタビュー番組（シリーズ）開始
情報発信力の強化の取り組みとして
インスタグラムを開始!!（2025年3月25日より）

連載 48

28…島原鉄道株式会社

●連載 15 民営鉄道の起源を訪ねて―鉄路は何を目指したか

30…宮城県 仙台空港鉄道 仙台空港線

●日本宗教史研究家 渋谷申博

おかやす あきよし

お笑いタレント、俳優、リポーター。埼玉県出身。2000年に土谷隼人、下池輝明とともにお笑いトリオ「ななめ45」を結成。大ボケ担当。鉄道好きを生かした鉄道ネタで注目される。日本テレビ系バラエティ「笑神様は突然に…」の「鉄道BIG4」のメンバーとしても活躍。趣味は乗り鉄、撮り鉄、自転車。

はじめに

長引く経済不況の中、人口動向、建設費の高騰、働き方改革と人材不足など社会経済が変革期を迎え、首都圏鉄道網も、コロナ禍からの回復、インバウンド観光客の増加、久々の新線着工、東京メトロの民営化など、新たな局面にある。このような状況をどう理解すべきであろうか。

1. 人口動向と鉄道需要

結論から言えば、当分東京圏の人口は増え続け、需要は改善するものの、コロナ後の利用者行動の変化への対応が求められる。国立社会保障・人口問題研究所が国勢調査ごとに予測した東京圏、東京都の人口は毎回大幅な過小推計であった(図1)。2020年国調データによる推計もすでに過小推計であることが判明している。にもかかわらず鉄道会社も含めて多くの経営者は予測値を信じ、さらに安全側の消極的経営判断をしがちであった。

コロナ禍による東京23区からの人口流出も2021年から回復がみられ、25年にはコロナ前の状態に戻る見込みである(図2)。多くの予想に反し、在宅勤務者は減少し(図3)、在宅勤務日数も減少傾向にある(表1)。

一方で、コロナ下での経験から、快

適な通勤環境への利用者の欲求は高まり、着席通勤サービスの重要性は増している。また、勤務後の飲食は戻ってきているものの2次会は減少し、22時以降の混雑は改善されている。その反面、18時頃の混雑は増している。

2. 都市圏の鉄道の課題

1 鉄道網整備

東京圏の都市鉄道は世界最高との評価を受けてきた。しかし、どこかの区間でトラブルが起こると、相互直通区間に波及し、更に、利用者が他の経路に移行する結果、他路線にも混雑と遅れが波及し、高密(高頻度)運行のために遅れの回復に長時間かかるという現象が多発していた。施設の老朽化に加えて、コロナ期から需要が回復すると、早晚、このような現象の再発への対応が求められるであろう。

また、都市計画の規制緩和による高層建築の増加は、鉄道駅への旅客集中をもたらし、また、臨海部の路線や東京圏西側の環状路線の不足が顕在しつつある。つくばエクスプレス、埼玉高速、大江戸線などの延伸も大幅な利便増進があるにもかかわらず、その整備に対する国の予算不足や自治体間の合意形成不足で意思決定が出来ずにいる。パリが300km、ロンドンが100kmの新線計画を有するのに対し、東京圏では、鉄道の概成説という誤解

鉄道の未来学

(基調報告) — 65

首都圏の鉄道の未来と東京メトロへの期待

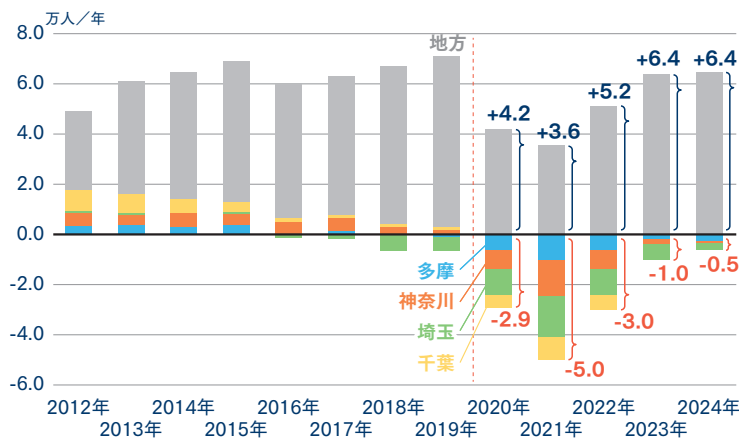
政策研究大学院大学 名誉教授

森地 茂

Shigeru MORICHI

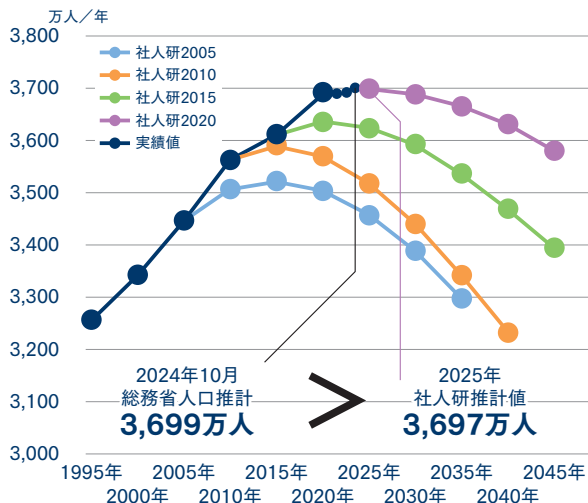
1966年東京大学工学部土木工学科卒業。工学博士。日本国有鉄道、東京工業大学、東京大学大学院教授を経て、2002年東京工業大学名誉教授、2004年政策研究大学院大学教授、東京大学名誉教授、2009年政策研究大学院大学特別教授、2014年同大学名誉教授。土木学会、交通工学研究会、アジア交通学会の会長のほか政府審議会委員など歴任。海外業務に対するアドバイスもおこなってきた。専門分野は、交通工学、国土計画。『道路投資の便益評価 理論と実践』(東洋経済新報社)、『人口減少時代の国土ビジョン 新しい国のかたち「二層の広域圏」』、『国土の未来: アジアの時代における国土整備プラン』(以上、日本経済新聞社)ほか著書・編著多数。

図2 東京23区への転入超過数の推移



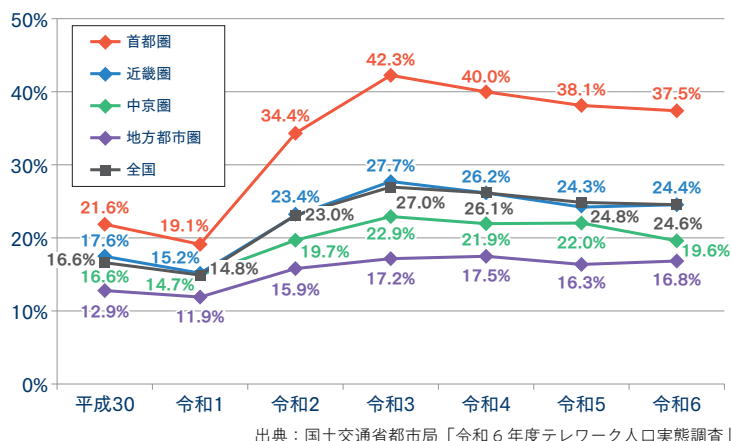
住民基本台帳移動報告より作成(外国人を含む総数)

図1 国立社会保障・人口問題研究所の人口推計と実績



東京メトロ銀座線渋谷駅ホーム

図3 テレワーカーの推移(平成30(2018)～令和6(2024)年度)



出典：国土交通省都市局「令和6年度テレワーク人口実態調査」

表1 テレワーク実施頻度の推移(2019～2024年)

年	2019	2020	2021	2022	2023	2024
日/週	0.27	0.46	0.51	0.42	0.37	0.32

国土交通省都市局「令和6年度テレワーク人口実態調査」データから作成

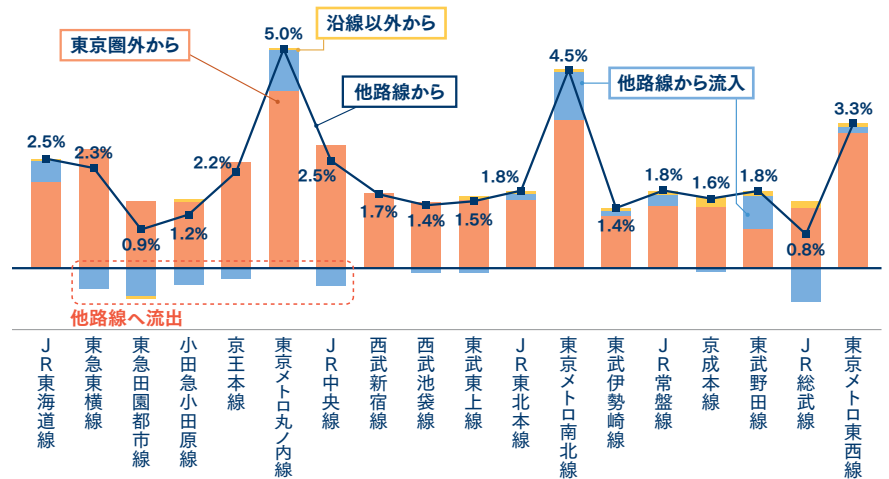
に基づく政治的判断により、都市鉄道予算の極端な不足が続いているのである。既に整備が始まった有楽町線延伸、南北線延伸、東急多摩川線(蒲蒲線)延伸についても、現在の予算規模では完成時期は大幅に遅れ、それは大きな社会経済的損失である。このことにこそ費用便益分析の必要性が問われるべきであろう。

2 沿線の魅力向上
高齢化が進んでいる郊外市街地では、若い世代の誘致による世代ミックス型への変換が必要である。税金を財源とする自治体による、若い世代の誘致には限界があるのに対し、鉄道会社は様々な沿線サービスが可能であり、また、鉄道事業と非鉄道事業の両方の収益確保のために世代ミックス型沿線地域の維持は必須である。住宅のみならず、商店や飲食店も経営者の高齢化が問題であるが、都市再開発により、住宅地では若い世代の入居が、また、商業地では新たなテナントが入ってくる。近年、進められる高架下の魅力的空間づくりや、ノーラッチ化(※)による駅空間の使い方など、再開発にも新たな展開が期待される。

地方部からの流入人口の大部分は、大学進学時と就職時の若い年齢層であり、首都圏の北方向、東方向の路線沿線への流入が、西方向の路線沿線より少ないため、結果的に埼玉県、千葉県方面の若年層の人口流入がなくなっている。大学の立地も西側の方が多いことも影響している。一方、路線間の人口移動については、2010年から2015年にかけて、西側路線から他路線への純流出(流出マイナス流入)が始まったが、2015年から2020年ではその傾向が更に強まっている(図4)。このような路線間競争に加えて、都心の住宅コストの上昇のため共稼ぎで収入の多い世帯以外では購入が難し

※改札を通過せずに異なる鉄道会社を利用できること。

図4 沿線別人口に対する転入超過数(2015-2020)



く、また、子育て世代では遠距離通勤は困難なことから、各鉄道会社は沿線のどこで再開発を進めるか、どのような客層に対する沿線魅力を向上させるかが問われている。

3 必要な投資ができる運賃水準

所得水準が高くて負担能力の高い首都圏の運賃が、他都市より安価なのも、バスより鉄道の初乗り運賃が安いのも需要が多いからである。費用が増加し、需要が減少すれば運賃は物価

への影響云々ではなく改定する必要がある。非鉄道事業の黒字経営を理由に運賃改定に否定的な意見が出るが、鉄道の総括原価による運賃改定制度への理解をマスコミやSNSに徹底する必要がある。多様な事業展開、研究開発投資や、自動運転などの経営効率化をすれば運賃が低くなるのでは、経営努力に対する逆インセンティブになる。

株式会社市場では、人口減少期を迎える鉄道事業の将来性はないかの論調がみられるが、適正な運賃水準の下での、国内外における鉄道と多様な沿線事業の組み合わせと、それによる地域活性化は、他の産業分野に比べて、持続性のある安定成長分野なのである。そもそも鉄道も、都市開発も、長期的な資本回収をする分野であり、短期的収益を求める株主の意見に従って、将来に対する判断を誤ることになる。

4 人材・技術力と国際化

少子化と若者の職業選択の変化に加えて、働き方改革の影響で、鉄道のメンテナンス部門などの人材不足がますます深刻になる。この分野の外注化を進めたために、給与水準が低くなり、企業規模から若者の新採用がより

難しくなった。外国人の採用に向かうものの、いい人材の確保と適切な教育実施は容易ではない。外国人と共に働き、指導できる日本人の現場職員の育成も必要であろう。

本年度より、JARTS（海外鉄道技術協力協会）が海外の鉄道プロジェクトで働く日本人育成事業を開始し、更に、JR東日本と協力して外国人材を教育する制度を始めた。海外経験により、視野が広がり、専門家としての能力を高め、外国人と働くことを経験し、自信をつけるなど人材育成効果は極めて大きい。技能研修生をブローカー任せではなく、自求人選し、彼らを現場で指導できるようにもなる。外国人も技能研修生の後、母国での専門事業会社を設立させ、彼らと共同で国内や海外諸国での事業展開をすれば、研修生のインセンティブとなり、日本の鉄道会社にとっても海外展開の能力を大きく高めることになる。このようなビジネスモデルは鉄建建設で実行されており、JAPACON（質の高いインフラ輸出に対する国土交通大臣表彰）の2024年度最優秀賞に選ばれている。このように、内外の多くの人材を確保し、技術力や専門性を維持・向上させることが、事業の発展につながるのである。

鉄道市場での競争力に関して、設定ダイヤではなく列車間隔制御や、自動運転などで後れを取っているが、このような投資に対する運賃裁定上の配慮

や、自動運転規制の見直しなど、技術革新の遅れを取り戻す政策が求められる。半面、安全性、信頼性、効率性や沿線開発と多様な事業展開など我が国の鉄道運営に対する国際的評価は高い。これらに加えて、運賃収受システムの技術開発やそのデータ活用による事業展開も含めて、海外展開することが、鉄道会社にとっての明るい未来につながるであろう。

5 防災対策

防災対策も大きな課題である。首都圏直下型地震でどこかの鉄道区間で被害が発生すると、旅客は別の路線に転換し、想定外の駅に旅客集中が発生する。代行バスは鉄道路線ごとではなく、他社の路線へのバス運行が求められ、また阪神淡路大震災の時に派遣された全国の貸し切りバスは、規制緩和の結果、小規模会社のツアーバスとなり、災害時の派遣は困難である。路線バスの運行を休止して車両と運転者を調達する必要があるが、緊急時にそのような調整ができる体制は整っていない。

地球環境による東京湾の水位上昇は60cmとの予測であるが、その結果高潮や津波高さは2m以上必要となる。東京は高潮堤の嵩上げを決定したが、河川堤防の嵩上げなしには下町のゼロm地域の浸水は避けられず、その結果、地下鉄網は都心まで浸水し、車両避難なしには地下鉄車両が数年間運行不能になる。車両を事前に避難させるた

めには相直路線の本線上に避難する必要があるが、水害前から東京圏の鉄道網がマヒすることになる。ゼロm地域の人々は24時間前から鉄道での避難が必要とされる。このような相矛盾する状況に対する調整の体制も必要である。

3. 東京メトロの特性と事業展開への期待

1 東京メトロの特性と可能性

特性の第1は、都心をカバーしているが故の有利さとコロナ禍の影響の大きさである。

23区が転入人口超過である限り需要増が続き、再開発によるオフィス増やインバウンド需要の増加、更には、先の図4にみられるように他路線に対する競争力など、良好な経営環境が維持されている。在宅勤務と人々の行動変容による定期外旅客の回復が遅れているが、本年度にはコロナ前の収益に戻ると期待されている。その収益力を、如何に長期的収益につながる投資戦略に向けるかが問われているのである。地方の鉄道会社が東京でホテル事業を展開したり、郊外部でのマンション建設が進んできたのを見ると、東京メトロは自社の沿線以外にも非鉄道事業の余地はあり、M&Aによる事業展開もありえよう。

東京メトロの第2の特性は、ほとんどの路線が相互直通路線となっている

ことであり、自社線のみならず各社の沿線の活性化が東京メトロにとっても重要である。かつて私鉄各社は、山手線などのターミナルでの乗り換えが多く、技術的にも先導していた国鉄との関係を重視していた。国鉄は、自社路線だけではなく、首都圏全体の鉄道網に対する関心と使命感を有していた。現在は、ダイヤ編成、車両や信号の整合性、運賃収受システムなど、相互直通する東京メトロとの関係が最も重視されている。そのような立場にある東京メトロには、首都圏の鉄道網全体に対し、また全国の地下鉄の雄としても技術的、制度的な先導役としての使命感と役割を社員が自覚している事が期待される。

東京メトロの第3の特性は、非鉄道事業の少なさである。地下鉄のほとんどが道路下のため用地がなく、道路敷地内での非鉄道事業の営業が規制されていたので、多様な事業展開の余地が少なかった。2019年の東京都による、地下鉄駅周辺開発に際して地下の歩行者駅前広場の建設をすべきというガイドラインは世界に例のない空間を生み出すことになった。また、虎ノ門新駅のURによる新たな事業スキームと道路事業との協同は、地下と2階レベルの歩行者ネットワークを一変させた。東京メトロにとって、再開発事業に合わせた地下空間の活用や、再開発ビルの床の取得により、非鉄道事業の空間を確保することが重要であろう。

2 東京メトロへの期待

2. で述べた都市圏の鉄道の課題のほとんどは東京メトロの課題でもある。混雑・遅延対策と早期回復策、運賃改定と運賃収受システム、自動運転と移動閉塞など技術開発、人材確保と技術力の維持・向上、魅力的空間づくり、海外展開、防災施策等々である。

加えて、線路空間を生かした事業への展開の可能性も大きい。例えば、かつて早稲田駅の工事中の湧水を副都心線で目黒川まで通しており、埼玉高速鉄道埼玉スタジアム線では荒川の水を通して綾瀬川の浄化に使っている。現在下水容量は75mmの降水量対応を目標にしているが、50mmが限界である地域が多く、だからこそ、頻繁に道路などが冠水しているのである。容量を超過する雨水は下水処理場を経由せずに河川や海に垂れ流され、汚染物が堆積している。このため再開発ビルなどでは雨水貯留槽の設置が義務付けられているが、雨水利用に必要な以上を流すパイプがあれば、貯留槽は小さくできて建築物の効率化となり、また道路の冠水も減少するのである。

もう一つの対象は、通信ネットワークである。鉄道通信の光ネットワークの残容量だけではなく、新たな通信ネットワークを東京メトロとJR東日本とJR東海の新幹線の路線に設置すれば、多くの企業と我が国の半分以上の人口をカバーし、全国的通信ネットワーク容量不足に貢献できる。電力

も通信も、独占的な企業が保有していたネットワークの使用料金を競争企業育成のために規制した結果、今はそのネットワーク容量が不足している。5Gの全国展開やデータセンターのためには通信容量の拡充が必要なのである。

4. おわりに

東京圏の鉄道網の機能低下はすなわち我が国の活力低下を招くものであり、その成長には時代に合わせた鉄道網のサービス向上が必要である。これに反するのが、都市鉄道は概成したという思考や、予算がないから整備は不可能だという論議である。例えば、大宮・新宿間の新幹線なしには、北海道、東北、上越、北陸方向の容量確保と安定的輸送に支障があることは専門家は理解されている。また臨海地下鉄整備とつくばエクスプレス延伸が大きな効果をもたらし、その一体整備なしには臨海地下鉄の車両基地の整備が難しいことも理解されている。それにもかかわらず、採算性が取れないとか、建設費が高いという理由で意思決定されずに先延ばしされているのである。

また、鉄道会社は鉄道と沿線での多様な事業経験を生かした海外展開の大きな可能性を有し、海外からも歓迎されている。人口減少で将来性がないかの議論に捉われることなく次世代への成長に対する努力を期待したい。

次の「あたりまえ」と「ワクワク」を
「東京メトロが目指す未来に向けて」

新たなビジョンで
加速する

東京を
走らせる力

首都・東京の大動脈として日々、膨大な人々の移動を支えてきた東京地下鉄。東京メトロの愛称で親しまれ、2024年10月に東証プライム市場への株式上場を果たした同社は今、大きな転換点に立っている。都市構造の変化、経営環境の変化、そして地下鉄の社会的役割の変化。新たな時代に「安全・安定輸送」と「未来志向の投資」を両立させるために必要なのは、「あたりまえ」の再定義だった。2025年6月より新社長に正式就任し、技術者としても豊富な現場経験をもつ小坂社長が、東京メトロのこれからを語る。

東京地下鉄株式会社
代表取締役社長 社長執行役員

小坂彰洋

Akihiro KOSAKA

新・ビジョンに込めた思い

——社長就任に先立って、中期経営計画を発表されました。「次の『あたりまえ』と『ワクワク』を」というビジョンに込めた思いをお聞かせください。

小坂 今回の中期経営計画をつくるにあたって、経営指針の構造そのものを大きく見直しました。これまでは、グループ理念が頂点にあり、そこに計画がぶら下がるというヒエラルキー型の構造でしたが、今回は中心に「東京を走らせる力」というミッションを据え、そこから円状に広がるように「ビジョン（実現したい未来）」「バリュー（約束する価値）」「スピリット（大切にする精神）」を展開しています。

じつは、これまで当社には「ビジョン」を一言で表す文言がなかったのですが、あらためて私たちが実現したい未来を一言で表現したのが、「次の『あたりまえ』と『ワクワク』を」です。

——「あたりまえ」という言葉には、鉄道事業者としての矜持があるように感じます。

小坂 その通りです。「あたりまえをバカにしないで、ちゃんとやる」という言葉があるように、鉄道という事業においては、「凡事徹底」が極めて重要です。それがなければ、毎日決まった時間に電車が来るという「あたりまえ」は実現できません。

しかし、その「あたりまえ」のレベルがずっと同じでは、時代についていきません。だからこそ、「次の『あたりまえ』」という言葉にしたのです。

たとえば、かつて地下鉄車両には冷房がなく、窓を開けて我慢して乗るのが当然でした。しかし今では、冷暖房完備は、当たり前です。また、昔は、地下鉄に乗ると、携帯電話が圏外になっていました。でも今はネットが使えるのは当たり前です。そんな地道な取り組みの積み重ねが今の快適さにつながっています。

さらに、今年度中には、現在ホームの新設工事を進めている南砂町駅を除く全駅にホームドアが設置されます。そうなれば、ホームからの転落や列車との接触事故は、起こらなくなるでしょう。このように、安全の「あたりまえ」もレベルアップさせていきます。

世界に目を向けると、クレジットカードのタッチ決済はかなり普及しています。東京メトロでも、東京メトロ24時間券を対象にすでにタッチ決済やQRコードを導入していますが、2026年春にはタッチ決済による後払い乗車サービスも開始する予定です。

海外事業者が「あたりまえ」の水準を上げれば、キャッチアップしていきますし、さらにいえば、先行できるようなしたい。そのためにも、スピード感を持ってさまざまな施策に取り組んでいきたいと思っています。

こうした「あたりまえ」の基準を一

段上へ引き上げることで、東京メトロが社会にとって不可欠な存在になっていく、その思いを強くしています。

——「あたりまえ」と並んで、「ワクワク」という言葉も印象的です。どんな思いが込められているのでしょうか。

小坂 「あたりまえ」は大切ですが、それだけでは面白くありません。地下鉄という存在そのものが、お客様にとって「ワクワクするもの」になってほしいと考えています。

たとえば、普段使っている路線でも、単に目的地へ移動するための手段ではなく、移動そのものにちよつとした楽しみを見いだしてもらいたい。そう思って、2つのアプローチで「ワクワク」を生み出そうとしています。

ひとつは、目的地の魅力を高めることです。私たちの路線の先に、「あそこで遊びたい」「面白い物をしたい」と思える場所が増えれば、結果的に定期外のお客様も増えていきます。これは私たちだけではできませんので、自治体や企業と連携しながら、都市全体の価値を高めて

いきたいと思っています。

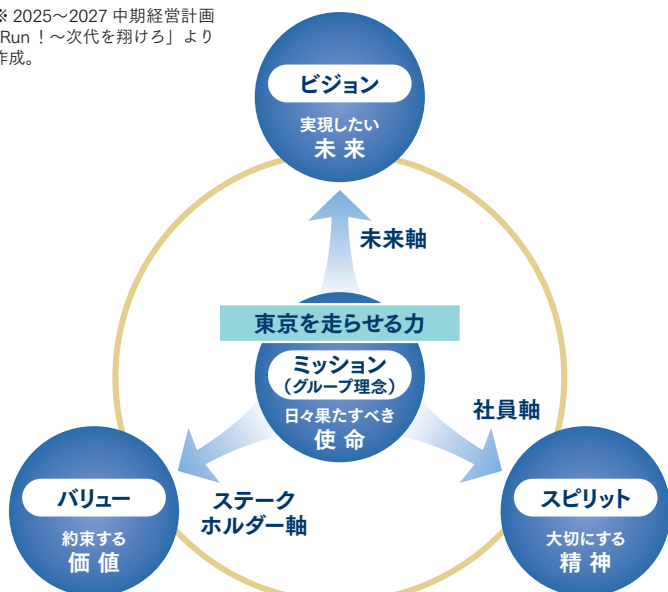
もうひとつは、乗車そのものを楽しくにしていた方向性です。2025年4月4日から9月30日まで、体験型街歩きイベント「メトロタイムゲート光の柱（ルミナスライン）」を実施しました。これは、参加者自身が漫画の主人公となって、謎解きや暗号解読をしながら漫画を完成させていくという企画です。

東京メトロの駅や街をめぐるながら、東京を舞台に、1日楽しんでいただくような仕掛けを今後も積極的に展開したいと考えています。

——中期経営計画では、鉄道以外の事

東京メトログループの経営指針

※ 2025～2027 中期経営計画
「Run! ～次代を翔ける」より作成。





の再開発プロジェクトを進めています。2030年代半ばの完成に向けて、台東区や東京都、地域の皆様と話し合いを進めているところです。

このエリアは、JR上野駅の東側に位置していますが、文化施設が集中している西側（上野恩賜公園など）に比べると訪問客が少ないので、観光等で上野を訪れた方々に、「あちら側にも行ってみよう」と思ってもらえる再開発を目指します。

現在、渋谷駅周辺で大規模な再開発が行われていますが、銀座線の渋谷駅整備とあわせて、歩行者空間の改善も進められています。以前は宮益坂方面と道玄坂方面を行き来するには坂を上下する必要がありますが、完成後は同じレベルで水平移動できるようになります。人流が変わることで街も大きく変わっていく。上野でも同じような効果を生んでいきたいと思っています。

——2025年4月には、ホテル運営事業への参画を表明されました。

小坂 これまで私たちは、外部のホテル経営・運営会社に自社で保有する不動産を貸し出すビジネスは行ってきましたが、今後は自らホテルの運営に参

入して、事業領域を広げていきたいと考えています。

現段階で、どんな価格帯のホテルになるのかなど具体的なことは決まっていませんが、今後詳細を発表していきたいと考えています。

——非鉄道事業の強化が進む一方で、鉄道事業も引き続き重要な柱だと思います。コロナ後の乗客動向をどう捉えていらいしますか。

小坂 コロナ前と比べて、利用者数はかなり戻ってきています。ただし、テレワークの普及などの影響で、定期利用のお客様が以前の水準に戻るのには難しいと見ています。

とはいえ、東京23区の夜間人口は2045年まで増加すると国立社会保障・人口問題研究所も予測していますし、都心のオフィス需要も依然として高い。とくに都心3区では、オフィスの供給が進むなかで、空室率は低下傾向です。昼間人口の増加は、私たちにとって「追い風」だと捉えています。

一方で、定期外のお客様は、コロナ前よりも増えています。この動きは非常に重要です。なぜなら、今後の成長余地はまさにこの「定期外」の領域にあると考えているからです。

——とはいえ、環境の変化に応じた柔軟な対応も必要です。どんな施策をお考えでしょうか。

小坂 これからは、「通勤のために乗る電車」だけでなく、「どこかに行きたくなる電車」を目指します。

たとえば、沿線の商業施設と連携して、クーポンと乗車券をセットにした商品を開発する。あるいは、イベントを企画して、「東京メトロに乗って遊びに行こう」と思っていただけのような体験をつくる。そうした施策を通じて、定期外の利用を拡大していきます。

インバウンド向けには、東京都交通局と連携して、東京メトロと都営地下鉄の全線が乗り放題になる「Tokyo Subway Ticket」をオンライン販売しており、訪日外国人の方々から好評をいただいています。

定期外収入のうちインバウンドの比率は5%程度です。政府は2030年に訪日外国人旅行者数6000万人という目標を掲げていますが、2024年時点ではまだ3687万人。その意味では、まだ成長が見込めるわけです。鉄道事業は固定費の比率が非常に高い構造です。お客様が1%増えるだけでも利益は大きな上乗せになります。その意味でも、インバウンドは非常に重要な成長要素だと考えています。

——2024年10月に東京証券取引所へ上場されました。従来の国・都による出資体制から大きく変わりました。

小坂 従来は国と東京都の2者のみが株主でしたが、現在では26万人を超え

業領域への注力も打ち出されています。どのような方向性を描いていますか。

小坂 鉄道事業だけでなく、収益の柱として非鉄道事業を育てていく、なかでも不動産事業に注力していきます。

というのも、不動産の比率が高い他の鉄道会社は、コロナ禍で鉄道利用が激減したときでも不動産賃料の収入があったことで、経営へのショックを緩和できていたという教訓を得たためです。

大規模なものとして、東上野四丁目

株主の皆様を支えられています。6月に初めて多くの株主が参加する株主総会を開催し、多くのご意見・ご質問をいただきました。東京メトロユーザーの個人株主の参加も多く、私たちに大きな期待を持ってくださっていると感じました。

一方で、機関投資家との対話も進めています。彼らは中長期的な視点で、東京メトロの真の企業価値を見極めておられますので、議論を通じて私たち自身にも多くの気づきがあります。これからも、丁寧に対話を重ねていきたいと考えています。

また、上場後、社内のモチベーションも確実に上がったと感じています。社員が従業員持株会を通じて自社株を保有していることで、社員が自社の事業に誇りを持ち、主体的に関わっていくことが、結果的に企業価値を高め、株主還元にもつながっていく。そうした好循環を生み出せる組織にしたいと思っています。

——完全民営化の見通しについても伺いしてもよろしいでしょうか。

小坂 はい。東京地下鉄株式会社法には、将来的に国と東京都がいずれ全株式を売却し、最終的にはこの法律を廃止するという規定があります。ですから、完全民営化は既定路線です。

ただし、有楽町線・南北線の延伸工事には、補助金も含めた公的支援が投入されています。そのため、国土交通

省の審議会答申においては、工事期間中は国と東京都が引き続き50%の株式を保有し、事業の安定性を確保することが望ましいとされています。つまり、完全民営化はもう少し先の話になるということですね。

——社内風土についても伺います。

社長就任後に何か取り組まれていることはありますか。

小坂 社長に就任してまず意識したのは、「言いやすい文化」をつくることです。その一環として、就任翌日から「社長ではなく、小坂さんと呼んでください」と社員に伝えました。

20年前であれば、現場に社長が来ると、誰もが緊張して声もかけられない空気もありましたが、だいぶ変わりました。なかには、「エアコンが壊れたので、早く直してください」といった要望まで伝えてくれるほどです(笑)。これまでは上からの指示が強く反映される文化でしたが、今は現場からの声をどれだけ拾えるかが重要だと思っています。管理職には上司と部下による1on1ミーティングで、しっかりと話を聞くようにお願いしています。

私に社員が何かを伝えてくれたら、「わかりました、担当部署に言っておきます」と返します。そして「あなたも上司に伝えてください」と伝える。組織の上と下からサンドイッチのように伝えることで、物事がスムーズに進めばそれでいい。組織の上下から伝わる

情報が一致している会社は健全だと思います。逆に、上から聞いた話と、現場で聞いた話が食い違う組織は、どこかに問題を抱えている可能性がある。ですから、「現場で聞く話が驚きではない」という状態を目指しています。

——今後、労働力人口が減少していきます。人材確保についてのお考えをお聞かせください。

小坂 採用担当者だけが頑張っても、人材は集まりません。やはり社員全体の処遇を改善することが、魅力ある職場づくりにつながります。人材確保が難しい職種には、一定の優遇も検討する必要がありますでしょう。

また、保守・点検などの分野で多くの協力会社の方々に支えられています。その方々の待遇についても、しっかり向き合おうべきだと考えています。同時に、労働人口が減少していくなかで同じ品質を維持するには、どこかで業務の省力化を図る必要があります。

たとえば、毎月点検が必要な設備でも、センサーなどを使って24時間遠隔監視ができれば、現場に行く頻度を減らせます。異常値が出た際にアラートが発報されるようなしくみをつくれれば、故障前の段階で手を打てるようになる。そういう

意味で、先を見据えた投資は惜しむべきではないという考えです。

——最後に、2030年代を見据えた未来像についてお聞かせください。

小坂 現在、2030年代半ばの開業を目指して、有楽町線と南北線の延伸工事が行われています。その設計のスペックを今の感覚で決めてしまうと完成したときに時代遅れなりかねません。ですから、長く通用するサービスや機能を想定して、未来を先取りした設計をしていく必要があります。

延伸工事は新線と違って、既存のシステムとの連携も求められますので、「未来志向」と「現実との整合性」のバランスをとらなければいけません。東京の進化とともに、東京メトロも変わっていく。そのなかで「次のあたりまえ」を生み出し、「次のワクワク」を届けるこそが、私たちの使命だと思っています。



次の「あたりまえ」と「ワクワク」を
「東京メトロが目指す未来に向けて」

REPORT.1

安全とサービスの両輪で 向上し続ける 「あたりまえ」の品質

2025年度から始動した新・中期経営計画のスピリットに掲げられているのが、「たゆみなき『安全』の追求」と「質の高い『サービス』の提供」だ。9路線195kmの運行を担い、これまで東京という巨大都市のライフラインを支えてきた東京メトロは、最先端のデジタル技術を取り込み、鉄道オペレーションの革新に挑んでいる。効率を追い求めるだけでなく、人とテクノロジーの融合によって、未来の都市交通はどう変わっていくのか。その戦略と展望を聞いた。

取材・文●清水友樹・みんなつ編集室／撮影●小野田麻里／写真画像提供●東京地下鉄株式会社（東京メトロ）



2026年度にCBTCを導入予定の東京メトロ日比谷線走る13000系車両。

■駅ホームのデプスカメラと計測情報



複眼レンズで車両を撮影し、列車の混雑をリアルタイムで計測・可視化できるデプスカメラ。AIを活用し算出されたデータは、「移動のしやすさ」や「わたしの東京」をキーワードに運行状況などを提供する「東京メトロ my!」アプリに随時反映される。

進化する安全・安定輸送と サービス提供

東京メトロは鉄道事業の安全性・利便性向上を第一に取組むことを前提に、ホームドアの設置（2025年度中に全駅設置予定。ただしホームの新設工事の中の南砂町駅を除く）、自然災害対策やセキュリティ強化など、安全対策の強化を着実に進めてきた。

新・中期経営計画における鉄道事業の戦略について、専務執行役員で鉄道本部長である小川孝行氏は「従来からの『安全・安定輸送をさらに進化させる』とともに、お客様の体験価値を最大化させる『質の高いサービスを目指す』方針を掲げた」という。

東京メトロのバリアフリー整備に注目すると、各駅にエレベーターを設置しているほか、視覚障がい者向けのナビゲーションなど「すべてのお客様に安心な移動手段」を実現する姿勢が鮮明だ。駅構造や動線の複雑さという課題は一部に残るものの、実用面において、質と量の両面で高水準を維持しており、「移動等円滑化取組計画」に基づく段差・隙間の縮小や、バリアフリートイレの整備も着実に進めている。加えて「新技術の導入や、メトロIDを活用したデジタルマーケティング、アプリを介した情報提供の一元化など、お客様の利便性や快適性を高める取組みも重要」（小川氏）であるという。

新技術とオペレーション向上



代表取締役・専務執行役員
鉄道本部長

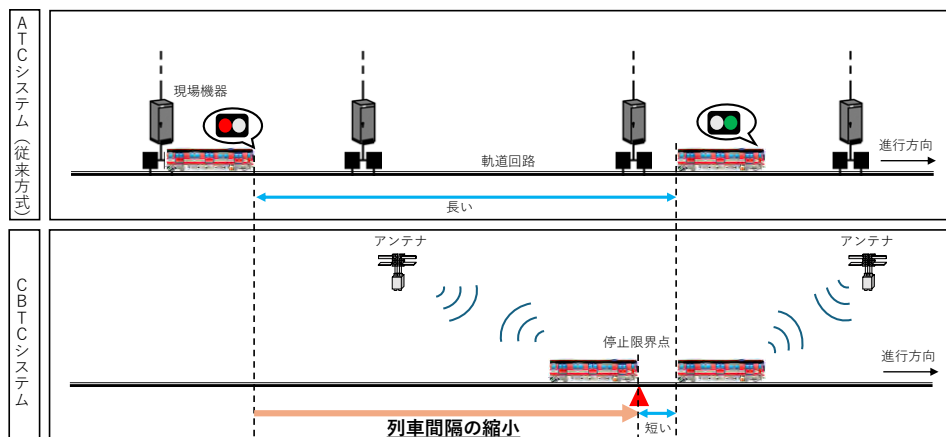
小川 孝行
Takayuki OGAWA

まず、利便性・快適性を高める点で、今後定時運行性向上が期待されるのが、2024年12月より丸ノ内線で導入したCBTC（無線式列車制御システム）だ。その運用状況について小川氏は「現場からは、ダイヤ乱れが早期に回復しやすくなった、遅延による運転士の心理的負担が軽減した、といった声を聞くことができた」と話す。

高い遅延回復効果がCBTCの特長であるが、今後、導入が予定されている日比谷線・半蔵門線（2026・2028年度を予定）には相互直通運転があり、他社との連携は欠かせない。小川氏は「他社鉄道には踏切がある点など当社と条件が異なります。東京メトロの知見を参考にしていきたいですし、知恵を出し合って解決しなくてはならない課題などがあります。また車両床下に積む機器をシンプルな構成にできる効果も見据えて、CBTCの仕様共通化を推進していきます」と語る。CBTCの導入により、軌道短絡と呼ばれる信号トラブルの軽減等、安定性

■ CBTC(無線式列車制御システム)の概要

CBTC = Communications-Based Train Control の略。無線技術を活用した列車制御により、列車間隔を詰めることが可能となる。



■ 東京観光のサポート



訪日外国人も含めた観光客のニーズ把握、お出かけのしやすさ向上にも積極的に取り組んでいる。「Tokyo City Pass」は、東京メトロ線全線と都営地下鉄線全線が24・48・72時間乗り降り自由に利用できる「Tokyo Subway Ticket」に、東京の魅力ある観光施設や体験をセットにした観光チケット(右)。／駅構内の旅客案内所は、英語を話せるスタッフが常駐し、交通利用に関する情報提供などを行っている(左)。



■ クレジットカードのタッチ決済、QRコード(※)を活用した乗車サービス対応の改札の拡充



ストレスなく乗車できる環境を実現するためキャッシュレス化も推進中。将来的には、「タッチレス改札」の実現を目指している。※QRコードは株式会社デンソーウェーブの登録商標です。

の向上の効果も期待される。

メンテナンスの分野で導入が進むのが、CBM(状態基準保全)である。これは、設備の状態に応じて点検や補修を行う予防型メンテナンスだ。

「例えば、車両は走行状態監視データ等、軌道は営業車両に搭載した装置により状態をモニタリングすることが可能です。そのデータから変位や不具合の兆候を早期に把握し、故障を未然に防ぐ。これにより、点検作業の効率化が上がるだけでなく、検査周期の最適化が可能になり、運転見合わせがより発生しにくくなります」(小川氏)

こうした技術の導入は、労働人口が減少するなかで安全確保と現場の作業環境の改善の両立をもたらすが「五感を使って状態確認できる人材を育成することの重要性は変わりません。先端技術を導入しながら、人がやること、DX等でできることをミックスさせ、保全の最適化を図っていく」と小川氏は語る。

デジタルマーケティングで創出する「新しい移動体験」

デジタル化においては「東京メトロMy!アプリ」の機能向上も進めている。同アプリではリアルタイム運行・混雑情報や、「徒歩移動が少ない」といったパーソナライズ化された経路検索機能を提供し、タクシーやシェアサイクル、ワークブースと連携している。

今後は「メトポの会員IDを軸に連携させたサービス提供など、当社とお客様との『デジタル接点』を多角化し、一人ひとりのニーズをより把握し、お出かけの提案などにつなげていく」ことが目標であると小川氏はいう。

また、インバウンド需要に応える訪日外国人旅行者向けのアプリ「Tokyo Metro For Tourists」の充実や、クレジットカードのタッチ決済、QRコードを活用した乗車サービスの拡充なども進行中だ。AIやIoTなどのテクノロジーが進化するなかで、案内のプロを育てる接遇研修や、乗務員のトラブル対応力向上など、人の力を育む取り組みも継続している。

東京メトロは交通機関であるだけでなく、東京という都市のインフラを支える企業である。だからこそ、新技術の導入やオペレーションの進化は、都市全体の価値を底上げする投資であるともいえる。

「第一はおお客様の安全です。そして大事ななお客様が困りにならないようなサポートです。フェイス・トゥ・フェイスの接客に変化があってもマインドやスキルは高いレベルで保つ研修・訓練は継続していきます」(小川氏)

都市の人口構成が変わり、ライフスタイルも多様化するなかで、鉄道事業も柔軟に進化し続ける必要がある。その最前線で東京メトロは、次の時代へ走り続けている。

次の「あたりまえ」と「ワクワク」を
「東京メトロが目指す未来に向けて」

REPORT.2

有楽町線と南北線 2路線の延伸がつなぐ 新たな未来

有楽町線と南北線―東京メトロの二つの路線が今、新たな未来に向けて静かに動き出している。臨海部、都心部、国際拠点の玄関口といった重要エリアをつなぐ延伸計画は、単なる輸送力の増強ではなく、地域とまちづくりを結びつける「都市の再設計」そのものだ。東京メトロは、この大規模プロジェクトにどう向き合い、どんな価値を未来に届けようとしているのか。

取材・文●清水友樹・みんなつ編集室／撮影●加藤有紀／写真画像提供●東京地下鉄株式会社（東京メトロ）

■「新線・未来コンセプト 203X」3つのアプローチ

アプローチ1

新しい 移動体験

データとテクノロジーを活用し、一人ひとりに合わせた新しい快適な移動体験を提供する

アプローチ2

えき・まち 一体の 地域・社会

沿線地域・行政・開発パートナーとの共創から、沿線での暮らしやビジネスの活力を生み出す

アプローチ3

サステナブルな 未来

災害激甚化や社会インフラ老朽化、人口減少・少子高齢化等社会問題を踏まえ、環境・多様性・持続可能性を配慮した安全・安心な鉄道を運営しつづける

2030年代半ばの開業を目指す2つの延伸を契機に、新・中期経営計画で示された「新線・未来コンセプト203X」は、2050年の東京の未来へつながる鉄道事業の大きな指針である。

2路線同時の延伸計画

東京メトロは2030年代半ばの開業を目指す、有楽町線（豊洲～住吉間）および、南北線（品川～白金高輪間）の延伸計画を進める。今回の延伸は、東京メトロが「2050年の未来をどう描いていくか」という問いに対する、ひとつの答えでもあるという。

有楽町線の延伸では、豊洲から住吉までの約4・8 kmを結ぶことになる。この区間は、国際競争力強化の拠点である臨海副都心と都区部東部の観光拠点や東京圏東部・北部を結ぶ新たな軸として期待されている。

「延伸により、有楽町線には3つの新駅ができますので、東京都や江東区のまちづくり構想と連携し、東京メトロとしてもまちの回遊性に寄与できるよう協力をしていきたいと考えています。そのために、沿線の方々も含め密にコミュニケーションをとって対応していきたい」

そう語るのは、鉄道本部工務部および改良建設部を担当する常務執行役員・大石敬司氏だ。

この延伸では、建設プロジェクトの生産性向上を目的に、BIM/CIM（3次元設計・施工支援）を導入し、工程管理や施工効率を高める取り組みも進む。また、接続先の既存駅の構造や用地条件に応じて、上下線を分離する単線シールド工法と、複線シールド工法を使い分け、環境や安全性にも配慮している。

慮している。

「工事に当たっては当然、住民の皆様のご関心も高いと思いますので、低騒音・低振動の施工機械を使用することとは当然のこと、沿道の皆様への環境に配慮し、一緒に進んでいきたい」（大石氏）。

有楽町線が延伸すると、東陽町駅で東西線との乗り換えが可能になることから、混雑緩和にも寄与する見込みだ。東西線はコロナ禍以前には木場駅～門前仲町駅間で200%近い混雑率を記録していたが、現在は150%程度に落ち着いている。延伸とともに、九段下駅～飯田橋駅間の折り返し設備整備や、ホーム2面3線化を伴う南砂町駅の大規模改良工事と連動させ、さらなる混雑緩和を図り、安全性・快適性を高めていく方針だ。

南北線、新玄関口・品川へ

一方、南北線の延伸は2・5 kmと短い。こちらもインパクトは大きい。

品川駅は、東海道新幹線や山手線、京急線、さらに将来的にはリニア中央新幹線も乗り入れる東京の重要な玄関口であり、現在大規模な再開発が進んでおり、整備が完了すれば、国際性と結節性を兼ね備えた都市拠点としての機能が一段と高まる。

南北線の延伸では、ビジネス需要が高く訪日客も多い六本木・赤坂エリアと品川を短時間で結ぶ速達性を重視し



■南北線延伸（品川～白金高輪駅間）

南北線を白金高輪駅で分岐し品川駅方面に2.5km延伸する。総建設費は約1,310億円。品川～六本木一丁目駅間は約19分→9分に短縮される。



南北線 9000 系



■有楽町延伸（豊洲～住吉駅間）

東京メトロ有楽町線を豊洲駅で分岐し、東陽町駅、住吉駅方面に4.8km延伸する。豊洲駅、東陽町駅、住吉駅で既存路線と接続する。総建設費は約2,690億円。豊洲～住吉間の所要時間は、約20分→約9分に短縮される。



有楽町線 17000 系

ている。これにより、六本木一丁目駅～品川駅間は9分程度で直結し、羽田空港へのアクセスも飛躍的に向上する。

また、白金高輪駅で南北線は目黒方面と品川方面に分岐することになるため、利便性の向上に資するよう運行管理の工夫も講じていく考えだ。

複雑な都市構造の中で「共創」する



再開発が進む品川駅付近。

もっとも、東京メトロが品川に初めて乗り入れる今回の工事は、決して容易ではない。

周辺では、「国道15号・品川駅西口駅前広場整備事業」（国道15号上部デッキ）や、京浜急行電鉄の連続立体交差事業および品川駅改良工事、品川駅西口地区地区計画など、複数の大規模プロジェクトが同時進行しており、関係各者との綿密な調整が不可欠となっている。

構面でも、国道直下に南北線の駅を建設し、上下階の動線でJR・京急・再開発施設と接続する、難度の高い工事となる。

「まさに共創の現場です。我々が施



常務執行役員
鉄道本部工務部及び改良建設部担当

大石敬司

Keiji OISHI

「新技術も駆使しながら、次世代にふさわしい地下鉄をつくっていきたい」と大石氏は語る。

駅と駅を結ぶだけでなく、地域と人々の暮らしをつなぐ地下鉄。沿線地域とともに、未来を形にしていきたいと考える東京メトロは今、都市の未来をつなぐために、2路線の同時延伸という歴史的な挑戦に立ち向かっている。

都市の未来をつなぐインフラに

東京メトロが追い求めるのは、単なる輸送力の強化ではない。防災、環境、快適性など多面的な価値を兼ね備えた都市基盤としての進化だ。

工区の新規や施工環境の違いにも配慮しながら、大規模プロジェクトに挑んでいる東京メトロ。

工する地下空間の上に、国道のデッキが先に完成する予定ですが、地上と地下での工事が同時進行するため、行政主導のもと、関係各社ときめ細かな打ち合わせを重ねています」（大石氏）

次の「あたりまえ」と「ワクワク」を
「東京メトロが目指す未来に向けて」

REPORT.3

きめ細かい運行サービスを世界へ 拡充するグローバル展開

全9路線中、7路線で相互直通運転を行いつつ、安全性・定時性に優れた緻密な運行体制を構築してきた東京メトロ。100年に渡り築き上げてきたその「最高峰のオペレーション」が、世界有数の大都市・ロンドンで動き始めた。エリザベスラインの運営事業は、東京メトロにとって初の本格的な海外オペレーションへの参画となる。さらに、ベトナム・ホーチミンではO&M（オペレーション&メンテナンス）分野での支援を進めるなど、加速する東京メトロの国際事業展開の最前線に迫る。

取材・文●清水友樹／撮影●加藤有紀／写真画像提供●東京地下鉄株式会社（東京メトロ）

ロンドンでの地下鉄運営に着手

2025年5月、GTS Rail Operations Limited（以下、GTS）は、ロンドンを走る「エリザベスライン」の運営事業を開始した。同社は、英国最大の路線を運営する交通事業者「The Go-Ahead Group Limited（以下、ゴーアヘッド）」、住友商事、そして東京メトロの3社による事業会社である。

故英国女王の名を冠するエリザベスラインは、2015年に一部開業して以来、香港MTR社がその運営を担ってきたが、2022年の全区間開業を経た2024年11月、最長約9年の契約期間（7年＋オプション最長約2

年）でGTSが運営権を獲得した。

「エリザベスラインの運営事業に携われることは大変光栄なことです。東京メトロが培ってきたきめ細かい運行サービス、定時運行率の高さといった価値に対する期待に応えられるよう、会社としてトータルで取り組んでいきたい」と語るのは、常務執行役員（国際ビジネス部担当）の山上範芳氏だ。

東京式オペレーションを 現地で進化させる

とはいえ、東京メトロは自らのノウハウをそのまま輸出しようとしているわけではない。

「例えば日本の整列乗車は、文化的背景があつてこそ成り立っているものです。同じ方法をロンドンで導入しようまくくとは限りません。だからこそ、自分たちのスタイルを押し付けるのではなく、現地の実情に合わせローカライズした提案をしていく必要があると考えています」（山上氏）

現在、東京メトロはGTSの取締役会に定例参加していることに加え、ロンドンに本社を置く同社へ駐在社員を派遣しているほか、本社に営業・運転・不動産など関係部門の幹部を集めた「英国エリザベスライン運行事業推進委員会」を設け、全社体制で現地をバックアップしている。



常務執行役員
国際ビジネス部担当

山上範芳
Noriyoshi YAMAGAMI

山上氏は、今回の事業参画について、単に技術やノウハウの提供をするだけでなく、東京メトロにとっても「学ぶ場」であることを強調する。

「各国の鉄道の発展には色々な文化的背景があり、そこには大いに勉強の余地があります」

ヨーロッパにはサービス提供の自由





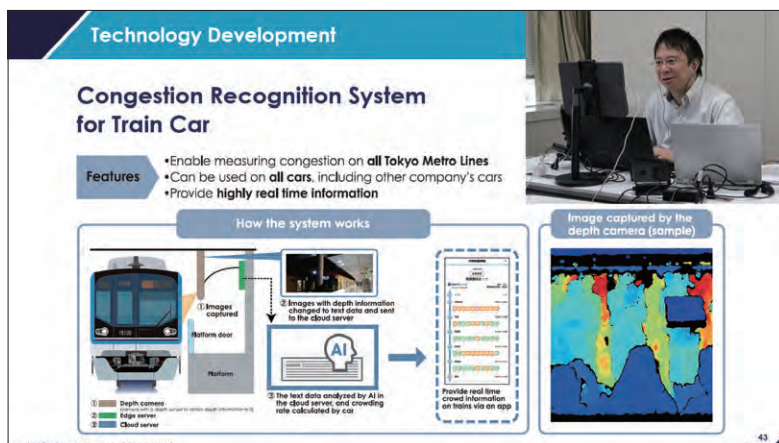
■「Tokyo Metro Academy」 訪日研修

安全・安定輸送実現のための運営のノウハウや経験を紹介する「Tokyo Metro Academy」。講座内容は、運転・サービス・車両・工務・電気・安全・サービスほか、オペレーションからメンテナンスまで多岐にわたる。対面で行われる訪日研修では、東京メトロの施設を用いた現場視察も行っている。

度や多様性といった、日本にない発想や運営のあり方がある。定時運行率の向上、駅のオペレーション改善、混雑緩和といったさまざまな課題に向き合う中で、それらを相対的に見つめ、自社の方法論を客観視することも、国際ビジネス事業を展開する大きな意義として考えているという。

東南アジアでの事業推進

東京メトロでは、国際ビジネス事業において、東南アジアにも力を入れてきた。特に注目されるのが、ベトナム・ホーチミン市1号線でのO&M（オペレーション&メンテナンス）アドバイザリー事業だ。この路線は国際協力機構（JICA）の支援を受けて



■「Tokyo Metro Academy」 オンライン研修

オンライン講座には、東南アジアを中心とした国から、鉄道の発展、脱炭素化を目指すなどの目的をもつ参加者が集まる。これまで世界各地の鉄道事業者400名以上が参加し、鉄道事業の立ち上げ支援も行ってきた。

知的資産を世界で活用

また、国際貢献という面では、東京メトロではこれまで、英語によるオンライン研修講座「Tokyo Metro Academy」や、国営・民営問わず訪日鉄道関係者の受け入れ研修などを実施してきた。着目したいのは、近年それを事業としても成長させている点だ。「研修事業はもともと、国際交流・支援的な位置づけが強いものでした。各国から今後も研修を受けたいというニーズがある以上、収益も上げて事業としてもサステナブルなものにしたい」と山上氏は語る。

欧州鉄道産業連合（UNIFE）に

2024年末に開業したが、東京メトロは、日本工営株式会社を幹事会社とするコンサルタントJVが受託したコンサルティング業務に協力会社として参画し、2025年5月より本格的に業務を開始した。これまでもマニユアル策定や安全認証支援などを行ってきた実績があり、今回のO&M支援はその延長線上にある。

よると、鉄道関連の世界市場は年間約30兆円（2025〜2027年平均）。そのうち、市場規模として「車両」を上回るのが「サービス」分野で、11兆円を超えるとされる。

ただし、この分野にはすでに、香港MTR社、ケオリス社（フランス）、コンフォートデルグロ社（シンガポール）など競合がひしめいている。

ロンドンという国際的な大都市で、2030年前後には高速鉄道「ハイスピード2」との接続を予定しているエリザベスラインの運営事業の受注は、東京メトロの企業価値を世界に広げていくために重要な事業であることは言うまでもない。先駆者がいるなかでの挑戦になるが、「東京メトロがもつノウハウや経験・知識といった知的資産を今後は世界で活用していきたい。日本では自分から前に出るのも良し悪しですが、国際市場では、どんどん前に出ていかないといけない」と山上氏は意欲を示す。

培ってきたノウハウを使って海外で成果を出し、そこで得た知見を東京にフィードバックし、さらに進化させる。

東京メトロの挑戦は、鉄道運営の国際化が本格化するなかで、日本の都市鉄道が世界へ羽ばたくモデルケースとなる可能性を秘めている。

東京発、世界行き——。その挑戦に世界からも大きな注目が集まることだろう。

次の「あたりまえ」と「ワクワク」を
「東京メトロが目指す未来に向けて」

REPORT.4

「まちのDNA」を活かす 東京メトロが描く ワクワクするまち

不動産、生活サービス、そしてホテル運営——その中核を担う「都市・生活創造事業本部」は、鉄道という枠を超え、都市と人の新たな関係を編み直す壮大な構想に取り組んでいる。新・中期経営計画に込められたその挑戦は、東京という都市のあり方そのものを問い直す。鉄道成長とともに都市の未来を描く、その最前線に迫る。

取材・文●清水友樹・みんなつ編集室／撮影●小野田麻里／写真画像提供●東京地下鉄株式会社（東京メトロ）

■都市・生活創造事業の取り組みの要点

不動産事業

- 不動産開発の推進、都市の新たな価値創出
- 不動産取得および取得エリアの拡大
- ホテル経営・運営事業への参画

ライフ・ビジネスサービス事業

- 駅まちの魅力向上
- 生活を豊かにする
サービス・コンテンツビジネスへの参画
- 各事業の体制強化と事業領域の拡大

※2025～2027中期経営計画「Run!～次代を翔ける」をもとに簡略化。

新・中計で示された 多角的な事業展開

東京メトロは、国内有数の鉄道事業者であり、運輸はその基幹事業だ。実際、2025年3月期のグループ連結売上高に占める鉄道部門の比率は約9割。駅数180、路線延長195・0km、1日平均輸送人員は約684万人——その数字は名実ともに「東京の大動脈」を担う存在であることを証明している。

一方で、少子高齢化、テレワークの普及、人口動向の変化など、社会が目まぐるしく変化するなかで、東京メトロにおいても「鉄道偏重の構造」からの脱却は重要な課題である。

そんななか、2025年度からスタートした新・中期経営計画では、非鉄道分野の収益拡大を掲げ、「不動産事業の領域拡大」「生活を豊かにするサービスの充実」「デジタル施策の強化」「ホテル事業への参画」など、多角的な取り組みが示された。鉄道事業を中核としながらも、鉄道事業だけに依存しない経営に本格的に取り組み始めているのだ。この変化の背後にあるのは、事業の多角化だけでなく「都市と人との関係を、どう再構築するか」という問いかけである。

常務執行役員で都市・生活創造部長の亀野拓也氏はこう語る。

「私たちは、都市と人との関係をつくる仕事をしているという意識を持つ



常務執行役員
都市・生活創造部長
亀野拓也
Takuya KAMENO

ています。移動だけでなく、滞在・居住・活動といったあらゆる都市生活のシーンに、鉄道事業者だからこそできる貢献があると考えています」

駅を中心とする再開発が進むと、人の流れが変わり、まちの機能が変わる。さらには住む人・働く人の属性まで変えることがある。鉄道のあり方が都市の成長に直結する。

東京メトロは、このメカニズムを理解しているからこそ、鉄道網を軸にしながら、生活の「質」や都市の「価値」をいかに高めるかを深く考え続けてきた。

「まちのDNA」を活かした 不動産開発

東京メトロの非鉄道事業の中でビジネス領域の拡大が期待される不動産分野。新・中期経営計画では、「不動産事業の収益性向上」が明確に掲げられ、その位置づけは高い。

これまでも鉄道各社が鉄道と不動産開発を組み合わせてきたことで、両者の相乗効果を図ってきたが、東京メトロが

■不動産事業の取り組み事例：「新宿駅西口地区開発計画」



小田急電鉄、東京メトロ、東急不動産の3社が事業主体となる「新宿駅西口開発計画」。2029年度竣工予定の計画建物は、商業・オフィスビルとしての機能を備え、新宿の新たなランドマークとなる予定だ。(提供：小田急電鉄㈱、東京地下鉄㈱、東急不動産㈱)

他社と大きく異なるのは、都心の地下に路線網を張り巡らす地下鉄事業者ということだ。

「私たちにとつての都市開発は、単に駅前にビルを建て、収益を上げるのが目的ではありません。そのまち特有の雰囲気や、住む人の想いを大切に、そこにあるニーズに応えることだと考えています。不動産開発では後発組だからこそ、都市に新しい文脈を与えるかが問われていると考えています」と亀野氏は語る。

近年、どこの駅で降りても駅周辺や駅に直結するビルには同じような店が入居し、利便性が向上する一方で、まさにこれといった特徴がなくなっているという声もある。

現在、東京メトロは新宿駅西口地区をはじめ、単独・共同で駅直結および周辺での不動産開発を複数件進めているが、「たとえ先進的な駅ビルを建てても、まちの特色が失われれば、どこにでもあるまちになってしまいます。開発とは、まちの魅力を新たに生み出すだけでなく、埋もれている魅力を引き出すことでもあると考えています。そうすれば、そのまちに惹かれる人が住みたいと考えてくれるはずですし、別のエリアに住む人にとつても、『あのまちに行ってみよう』と訪れるきっかけになるのではないだろうか」と亀野氏は話す。

亀野氏自身、開発するエリアを訪れ、そこで暮らす人に話を聞き、まち

の雰囲気を体感することを欠かさないという。地域に根づく飲食店や昔からある公園——そういった記憶が生む都市の体温を感じるためだ。

「実際に、そのまちを訪れ、そこにいる人にお話を伺うと、一般的なイメージとは違う別の顔が見えてくることがあります。こうした古くから根づいたまちの本当の姿を大事にしたい」という亀野氏の言葉からもわかるように、東京メトロではまちの「内側」にある個性やなりたちを大切に考えている。だからこそ開発手法も、「ひとつの正解」に固執しない。

「駅の立地、まちの性格、地域の歴史、住民の声——それぞれの『まちのDNA』に応じて、まったく異なるアプローチをとっていきたい。つまり、駅の数だけ、開発戦略があると考えています。都心であっても郊外であっても、そのまちらしさをいかに引き出すか。それが私たちの基本姿勢です」(亀野氏)

東京メトロの非鉄道事業を読み解くうえで、亀野氏のまちづくりへの基本姿勢が凝縮された「まちのDNA」という言葉は象徴的だ。

土地の活用や、駅に人を呼び込むことばかりに目を向けるのではなく、そのまちがどうやってできてきたのか、どんな営みがそこにあったのか、どんな人たちが、どんな時間を重ねてきたのかに目を向け、そのまちの本質を理解したうえで、未来像を描こうとして

駅まちの魅力向上

駅ナカの魅力向上



駅構内のデジタルサイネージ

動画・静止画を放映できるデジタルサイネージによる駅広告。広告・宣伝効果があるだけでなく、駅に活気をもたらす。



24 時間フィットネスジム 「LifeFit (ライフフィット)」

株式会社 FIT と東京メトロがフランチャイズ契約。東西線葛西駅付近に 2025 年 4 月、協業としては 1 号店となる店舗を開業した。24 時間利用可能で入会手続きから利用までアプリで完結するなど、利便性の高さとリーズナブルな価格設定が魅力。



高架下商業施設「M'av (マーヴ) 浦安」

上／浦安駅西口側の高架下に 2025 年 3 月オープンした商業施設。ファストフードや、輸入食品店などが入り、駅まち一体の賑いを創り出している。各所にベンチが置かれ、ひと休みする人の姿も多い。右下／カーボンニュートラル・脱炭素化にも配慮し、木材を積極的に利用。施設入口の天井に配された木製パーゴラは親しみやすい雰囲気演出にも一役買っている。左下／東西線の新木中山～西葛西駅間は高架となっている。東西線沿線の「M'av (マーヴ)」は同区間内の妙典、行徳に続き、浦安が 3 店舗目の展開。

駅まちの賑い創出

いる。

駅や駅周辺の施設・不動産を利用した魅力あるまちづくりも進めている。

「コロナ禍を経て、まちが元気にならないと、日本全体の元気がなくなっていくことを痛感しました。我々はデベロッパーとしては後発だからこそ、他社の後追いではなく、毎日 700 万人弱が利用する鉄道ネットワークの強みを活かしたことをやっていくべきだと考えています」と亀野氏は語る。

2030 年代半ば完成予定で進めている東上野の再開発では、東京メトロがこれまで参画・協業するなかで培ったノウハウを活かし、周辺地区に寄与するまちづくりに主体的に取り組む。

駅を中心としたまちづくりの範囲を広げるため、不動産取得にも積極的に取り組む。また 2025 年 3 月には、私募 REIT「東京メトロプライベートリート投資法人」を運用開始し、物件売却によって得た資金を新たな不動産取得・開発に再投資することで不動産事業の成長を図っていくという。

まちと一体となった賑いを創出するための取り組みとして注目したいのが、東西線沿線で進めている高架下の活用だ。もともと東西線沿線には商業施設や商店街は形成されていたが、東西線開業から半世紀以上経つこともあり、各駅の立地特性に合わせた更新が

必要とされていた。

2025 年 3 月 28 日、東西線浦安駅の高架下に第一期開業した「M'av (マーヴ) 浦安」(2026 年度完成予定)は、出入り口等がなく、駅利用者や周辺住民が自然に通過できる構造が特徴的だ。

「単に高架下の一区画に商店を集めたというだけでは特徴がないうえ、そのまちへの貢献もできません。高架下を中心としながらも、そこから広がる、開かれたまちづくりをしていきたい」という亀野氏の言葉が示す通り、開放的な商業施設となっている。

今後、東西線の他駅も含め高架下の開発・リニューアルは進めていくが、「周辺自治体の方々とともに、どういった形でまちづくりができるか議論していきたい」と亀野氏は語る。

住みたい・働きたい・観光したい まちを目指して

沿線住民の QOL (生活の質) 向上に寄与する取り組みにも注目したい。

「提供したいのは住みたい・働きたい・観光したいまち」(亀野氏)であり、何があれば喜ばれるのかという観点から、健康や教育などの領域で、生活に付帯するさまざまなサービスを展開しているという。

事業参画し、2025 年 4 月 28 日には東西線葛西駅付近に 1 号店をオープンさせた 24 時間無人フィットネスジム

■東上野四丁目の開発



東京メトロ本社もある東上野エリア。動物園・美術館・博物館などで賑わう JR 上野駅の西側エリアに比べ賑わいは少ないが、区役所をはじめ重要な施設が集まっている。2030 年代半ば完成を目標に開発に取り組む。

■ライフ・ビジネスサービス事業の取り組み事例

教育事業



子ども向け
ロボットプログラミング教室
「東京メトロ×プログラボ」

東京メトロが運営し、沿線に展開する。2018 年の開校以降好評を得て、現在は 15 校がオープン。ロボット制作を通じ、未来を担う子どもたちの「夢を実現するチカラ」を育む。

フィットネス事業



「LifeFit」や、沿線を中心に開校している子ども向けロボットプログラミング教室「東京メトロ×プログラボ」などはその一例だ。

また、新・中期経営計画のなかで、とりわけ強いインパクトをもつて受け止められたのが、不動産事業におけるホテル経営・運営事業への参画だ。

これまで、東京メトロでは駅周辺に保有する不動産を、外部の事業者ホテル用途として貸与してきたことはあったが、自らがホテル事業の主体となる方針は、今回初めて示された。まさに「事業戦略の転換点」といえるのもいえる大きな決断である。

亀野氏によると、すでにホテルの建設候補地選定の準備にとりかかっており、具体的なプランはこれから進めるという。現在は、次期中期経営計画期間の開業を目指して、一からホテルの運営体制をつくっている段階だ。

安全・快適・正確といったことに徹底して取り組む鉄道事業で得た経験は、宿泊業界に東京メトロならではの安心感を提供できるはずだ。

REPORT II で取材した通り、2030 年代に南北線が品川駅まで延伸する。これにより羽田空港と都心を結ぶ重要な鉄道路線を持つことになる。都心での乗り換えや一時滞在など、利用者の目的・要望も多様化するなか、東京メトロが手掛けるホテルがどんな形になるのか、注目が集まる。

未来を見据え
まちと人の関係性を編み直す

東京メトロは、東京という巨大な都市において、人の暮らしをどう支え、まちの価値をどう高めていくかという社会的ミッションを背負っている。

数々の取り組みのすべてに共通しているのが、「駅を起点として、都市をどう再構築するか」という視点である。移動と滞在、働くことと暮らすこと、鉄道と不動産——それらをつなぎ直すのが、東京メトロの非鉄道戦略なのだ。

もちろん、こうした事業展開には、常に他社との競合が付きまとう。しかし、東京メトロには「地下鉄ネットワーク」という無二のアセットがある。「まちの内側まで入り込み、そのまに寄り添って開発をしていきたいです。できると考えています。50 年、100 年という時間軸で、都市がどう変化し、どんな暮らしが営まれるのか。そういう視野を持って開発を考える必要があると思っています」（亀野氏）

まちは変わり、古び、やがて蘇る。その変化の起点に「駅」があるかぎり、東京メトロは都市と人との関係を編み直していく。その先にあるのは、「移動のための鉄道」だけではなく、「都市の未来を紡ぐ基盤」としての地下鉄の姿ではないだろうか。

地域住民の期待に 応えるべく、 「鉄道のない市」への 延伸に着手

MINTETSU
REPORT



多摩都市モノレール株式会社

東京・多摩地域を南北に縦断する多摩モノレール。沿線は住宅地の他に大学や高校、商業施設、観光施設などが立地し、さまざまな用途で利用されている。地域住民の悲願であった延伸計画も決定し、さらなるニーズが期待されている。現在の取り組み、そして今後の展望をレポートする。

取材・文●中村富美枝 撮影◎加藤有紀

モノレールの強みを生かす

今回、この延伸事業について、多摩都市モノレール株式会社で延伸推進室課長を務める桑原大輔氏と、同・総務部課長代理の岡本譲氏に話を聞いた。「わが社は、東京都、沿線自治体、鉄道事業者、金融機関などの出資によって設立された第三セクターです。モノレールは道路空間を活用し、比較

東京都で唯一鉄道がない市である武蔵村山市。地域住民にとって悲願であった多摩モノレールの延伸事業が、大きく動き出した。2025年3月に都市計画決定が告示され、5月には多摩都市モノレール株式会社が上北台・箱根ヶ崎間の軌道運輸事業の特許を取得したためだ。

延伸区間は現在の終端駅である上台駅からJR八高線の駅がある箱根ヶ崎駅まで、東大和市、武蔵村山市、瑞穂町にまたがる約7キロメートル。大部分が新青梅街道に沿って路線が延伸される。これまでと同様、駅と駅との間隔は約1キロメートルを目安に、需要予測等に基づいて7駅が決定された。

地域住民の多くは、これまでバスや自家用車でJRや多摩モノレールの駅に出るしかなかった。渋滞に巻き込まれれば時間が読めず、日々の生活において移動の不便を強いられてきた。そうした鉄道空白地域の解消に向け行われるのが今回の延伸事業である。

今回、この延伸事業について、多摩都市モノレール株式会社で延伸推進室課長を務める桑原大輔氏と、同・総務部課長代理の岡本譲氏に話を聞いた。「わが社は、東京都、沿線自治体、鉄道事業者、金融機関などの出資によって設立された第三セクターです。モノレールは道路空間を活用し、比較



程久保駅～多摩動物公園駅間を走行する多摩モノレール。

的早期に整備が可能という特徴があります。こうした利点を生かし、道路と一緒に整備されたのが多摩モノレールです」(桑原氏)

これまでの多摩モノレールの歴史を見てみると、1998年11月の第一期開業時は、立川北から上北台までと区間も短く、1日の乗客数は約2万人であった。次に、2000年1月の第二期開業で多摩センターまで延伸すると、乗客数は1日平均約8万人に増えた。2024年度実績では、1日約13万9000人が乗車。そのうち定期乗車が約7万8000人。沿線に大学や高校が多いことから、通勤客と学生で朝の時間帯は混み合う。

多摩地域ではJR立川駅のある北多摩地区は活性化が進んでいたものの、南多摩および西多摩地区は遅れをとっていた。また、JR中央線、西武拝島線、京王線、小田急多摩線といった鉄道は東西に走っており、南北の移動手段は道路も含めて不足していた。そこで、道路と合わせて整備できる移動システムとして選ばれたのがモノレールだ。

現在、延伸事業が計画されている地

域は箱根ヶ崎と立川駅を結ぶ立川バスが主要な交通手段となっている。定時性が確保された多摩モノレールが延伸し、交通が便利になれば人が集まる。人が集まれば街が発展し、さらに交通が整い好循環が生まれる。

立川バスでは既にこの多摩モノレールの延伸を見据え、新たな需要を創出するとして、立川駅北口とT・H・瑞穂工場を結ぶ新路線を今年7月に開設した。鉄道とバスが乗客を取り合うのではなく、地域の人が使いやすい再編をしていくことが重要だ。

延伸で変わることに、変わらないこと

多摩モノレールの場合、支柱や軌道桁は「インフラ部」と呼ばれ、東京都が整備する。一方、車両や、車両を走らせるために必要な通信機器、電気設備など「インフラ外部」は多摩モノレールが整備する。

運転士は鉄道と同じ資格を持ち、ワシマン運転を行っている。ATO(自動列車運転装置)が完備されているため、ボタンを押せば自動で加速・減速し次の駅で停車する。ただし、万が一

の異常時に備え、一部では手動の運転訓練も行っている。

ここまでは現在の営業線と同じだが、延伸部はホームが変わる。「相対式」から「島式」に変更されるのだ。島式は相対式に比べエレベーターなどの設備の数が少なく、設備投資や維持管理費が抑えられ、コストが安くなると言われている。

もう一つ、車両の編成数が変わる。これまでの輸送力を維持しながら、延伸部も運行するために、車両の編成数を増やしていく。新たな車両で新たな区間を走る、地域の期待もますます高まっていく。

「今回の延伸事業において、東京都が約820億円かけて支柱などのインフラ部をつくるのに対し、多摩モノレールがつくるインフラ外部には約360億円かかります。そのうち、国から3分の1、都から3分の1の補助をいただく予定です。他にも、武蔵村山市、瑞穂町から出資をいただくなど、多方面からサポートを受け、事業を進めていきます」(桑原氏)。

地域の協力を得ながら、地域の期待に応える早期の整備が求められる。

地域との連携にも取り組む

経営面に目を転じると、多摩都市モノレール株式会社は、現在こそ当期純利益を上げているが、過去には経営危機に陥っている。経営安定化計画を策定し、その後、黒字を継続してきたが、決して余裕があるわけではない。

こうした中、延伸によるハード面の整備だけでなく、地域と連携したソフト面の取り組みや発信にも積極的だ。

「これまでも、地域との連携は大切にしてきました」と岡本氏が話すように、例えば、一日乗車券を購入し、それを提携している沿線の店舗や施設で見せることで特典が受けられる通称「ぐるプレ」や多摩動物公園、国営昭和記念公園などの入園料と一日乗車券が割引料金となるセット券も好評だ。

また、沿線の情報を盛り込んだフリーペーパー「たまモノ」を偶数月に発行、主要駅には、沿線自治体などと連携し、沿線の観光スポットやイベント情報をはじめ、沿線地域への移住や定住、スポーツ振興といった多摩地域の魅力となる情報を発信する「多摩モノレール沿線の魅力発信コーナー」を設置した。この地域との連携は、延伸部の地域でも、さらに期待できる。

今年の3月に東京都が策定した「多摩のまちづくり戦略」では、2050年代の多摩地域の将来像を描き、未来に向けた取り組みを示している。



①多摩川を渡る多摩都市モノレール（甲州街道駅～柴崎体育館駅間）。②上北台駅から北側を望む。この先を左にカープし新青梅街道に沿って延伸する予定。③小川に沿って遊歩道が整備された根川緑道（柴崎体育館駅近辺） ④高幡不動尊の五重塔。⑤ゾウのオブジェが迎えてくれる多摩動物公園の正門。



車窓からの風景が魅力

多摩モノレールが、地域の軸となり
そこで重要な責任を果たせることは間
違いないだろう。

多摩モノレールの自慢の一つに、窓から見える景色がある。大きなガラスで仕切られた運転席の後ろにいと、遠くまで見通せて気分がいい。緑豊かな景色の中に、高層マンション、大型商業施設、学校なども混ざり、見ていて飽きない。季節ごとに移り変わる風景も魅力的で、とくに空気が澄んだ冬の日没時、富士山の頂に夕日が沈んでいく様子は絶景である。2023年には、車両から眺める街並みの夜景や、多摩の魅力ある夜の風景をバックに走るモノレールの姿が、「日本夜景遺産」に認定された。

その記念に、多摩地域で造られたビールや日本酒を楽しめるイベント列車「夜景列車」を走らせたが、好評のため翌年は「Tamanono Night Train」を年末に運行した。

貸切列車にも対応しており、景色を楽しみながらの懇親会やセミナーなどに利用され喜ばれているという。

毎年、開催している写真コンクールには、沿線の風景や、風景に溶け込んだ多摩モノレールの写真など、素晴らしい作品がたくさん届けられる。多摩モノレールには多くのファンがついているのだらう。

愛される鉄道こそ理想

駅構内のセブナイレブン、オンラインショップなどで購入できるグッズや独自のキャラクターも好評だ。

駅長の帽子をかぶった猫のようなキャラクターの「タマオ」は、マスコットとしても大人気。地元の菓子店・立川伊勢屋から「タマオまんじゅう」も発売されている。

「イベントのたびにタマオに会いに来てくれるお客様もたくさんいます」こう語る岡本氏からは、地域への愛、多摩モノレールへの愛が伝わってくる。

また、全国の鉄道会社や関連企業で働くスタッフをモチーフにした「鉄道むすめ」には、立川いずみ、万願寺さきの2名が登録されており、パスケース、クリアファイル、アクリルスタンドなどが好評である。

「同じ100万回でも100万人が1回使うより10万人に10回使ってもらう。より多くの方に多摩モノレールの



延伸推進室課長
兼総務部課長（計画担当）
桑原 大輔
Daisuke KUWABARA



⑥ 広々とした車内。車窓からの展望は見ていて飽きない。⑦ 沿線の魅力発信コーナー（玉川上水駅）。⑧ ホーム駅名標には各駅周辺の風景や施設のイラストが掲載されている。⑨ 「日本夜景遺産」に認定された多摩モノレール（高幡不動駅近辺／写真提供：多摩都市モノレール）。⑩ 多摩モノレール鉄道むすめ「立川いずみ」「万願寺さき」のグッズ。⑪ 多摩モノレール PR 担当「タマオ」のグッズも人気。⑫ タマオがパッケージにデザインされた「タマオまんじゅう」。



TT 07 高幡不動

たかはたふどう

Takahatafudo

高幡不動

다카하타후도



万願寺
まんがんじ

程久保
ほどくぼ

TT 06

地域からの期待を背負って

（桑原氏）
リピーターになってもらえるようなサービスの提供を行い、しっかり情報発信していきたいと考えています

実際に乗車すべく、始発駅の多摩センター駅に向かった。時刻表をみると、最も本数が多い平日の午前8時台は10本出ている。私が乗車した昼間の時間帯は1時間に6本と、10分間隔で走っている。

待つ間もなく、銀色のボディにシンボルカラーのオレンジやイエローを配したスタイリッシュな車両が入線してきた。4両編成の一番前に乗る。車内は広々としており快適だ。

ゴムタイヤのため、軌道と接触している音がせず静かだ。最高時速65キロメートルで走行することも可能であるが、カーブが多く、駅間も短いことから、停車時分を含めると、平均時速は30キロメートル弱だという。ワンマン運転で、駅に停車するたび、運転士が立ち上がって窓を開け安全確認を行っている。

また、車両内に目を向けると、「救助器」と書かれた大きめの箱に気づく。万が一、途中で車両が止まってしまったときなどは、反対の軌道側か前後に別の車両をつけて避難するが、それも不可能なときに、乗客が地上へ滑り降りることができるシューターが収



総務部課長代理
（総務・広報グループ）
兼安全管理推進室課長代理

岡本 譲
Yuzuru OKAMOTO

一日も早い延伸計画が進めつつ、その目はあくまで足元を見つめているということだろう。

「延伸計画は私たちにとっても地域の方にとっても一大プロジェクト。駅のデザイン一つとっても、地域の方に親しまれ愛されるものになりたいと思っています」と桑原氏は言う。

続けて「延伸計画以外においては、これまで通り、安全を最優先とした運行に全力を尽くす姿勢に変わりはありません。安心・安全の提供、定時性の確保、サービス向上などを確実に積み上げていきたいと思っています」（桑原氏）と語る。

桑原氏、岡本氏をはじめ多摩モノレールに携わる人々の今の一番の願いは、地域住民からの期待に確実に応えていくことだ。

「延伸計画は私たちにとっても地域の方にとっても一大プロジェクト。駅のデザイン一つとっても、地域の方に親しまれ愛されるものになりたいと思っています」と桑原氏は言う。

続けて「延伸計画以外においては、これまで通り、安全を最優先とした運行に全力を尽くす姿勢に変わりはありません。安心・安全の提供、定時性の確保、サービス向上などを確実に積み上げていきたいと思っています」（桑原氏）と語る。

新会長に杉山健博（阪急電鉄株式会社取締役・前社長）が就任

一般社団法人日本民営鉄道協会（東京都千代田区）は、2025年5月23日、「第119回定時総会」「第329回理事会」（東京都千代田区 経団連会館）を開催し、原田一之^{はら だ かずゆき}会長（京浜急行電鉄株式会社取締役会長）が退任し、これに伴い、新会長に杉山^{すぎやま たけひろ}健博（阪急電鉄株式会社取締役・前社長）を選任しました。



【経歴】

1982年 4月	阪急電鉄株式会社 入社
2001年 4月	同社 経営推進室長
2005年 6月	同社 取締役
2006年 6月	阪急ホールディングス株式会社 取締役
2007年 4月	阪急電鉄株式会社 常務取締役
2013年 6月	神戸電鉄株式会社 代表取締役社長
2016年 6月	阪急阪神ホールディングス株式会社 代表取締役副社長
2016年 6月	阪急電鉄株式会社 代表取締役副社長
2017年 4月	同社 代表取締役社長
2017年 6月	阪急阪神ホールディングス株式会社 代表取締役社長
2021年 4月	阪急阪神不動産株式会社 代表取締役会長
2022年 12月	株式会社阪神タイガース 取締役 オーナー
2023年 7月	学校法人甲南女子学園 理事長（現在）
2025年 4月	株式会社阪急阪神ホテルズ 取締役会長（現在）
2025年 4月	阪急電鉄株式会社 取締役（現在）

歓迎!! “つくばエクスプレス(TX)” 民鉄協へ新加入



首都圏新都市鉄道株式会社（つくばエクスプレス(TX)、渡邊良代表取締役社長）が、2025年5月23日付けで日本民営鉄道協会に加入されました。新加入は、昨年のいすみ鉄道に次いで2年連続となり、現時点での会員会社数は、72社となります。

【備考】同社は、常磐線の混雑緩和、筑波研究学園都市と東京都心とのアクセス向上等を目的に1991年に第三セクター方式で設立されました。営業路線は秋葉原駅～つくば駅間 58.3kmで駅数は20駅であり、2005年8月に開業。

・路線延長：58.3km	・営業収益：479億4,100万円
・駅数：20駅	・社員数：790名（2025年4月現在）
・輸送人員：145,983千人	・開業：2005年8月

日本台湾鉄道観光フォーラムを開催!!@台北

「鉄道観光の二軸発展 低炭素旅行とデジタルマーケティング」

去る 2025 年 7 月 4 日、台北において、「日本台湾鉄道観光フォーラム」および「ビビビビ出発進行! 台湾号ラッピング電車出発式」が開催されました。

当協会からは杉山会長（阪急電鉄取締役・前社長、阪急阪神ホテルズ会長）、原前副会長（近畿日本鉄道社長）、羽尾理事長などが参加し、先方台湾側からは、周永暉台湾鉄道観光協会理事長、陳玉秀交通部観光署長（日本の観光庁長官に相当）、葉菊蘭台湾鉄道観光協会常務理事等が出席しました。

本フォーラムは、昨年 2024 年 7 月に当協会と台湾鉄道観光協会との間で、鉄道を軸とし観光交流人口の拡大と地域活性化を目指して、「日本と台湾における鉄道観光プロモーションに関する協定書」を締結したことを受け、それからちょうど 1 周年に当たるこの機会に、フォーラムの形式で開催し、相互の鉄道を通じた観光交流の促進に向けての取り組みを更に促進する旨を相互に再確認する、といった趣旨で開催されたものです。フォーラムの開催に先立って当日の午前には、台北市の南に隣接する新竹市樹林区にある樹林駅において、台湾号ラッピング電車の出発式が開かれました。

当協会からは、午後のフォーラム同様、杉山会長、原前副会長、羽尾理事長等が参加しました。このラッピング列車は、昨年、協定の締結と前後して、京浜急行電鉄様において走行した台湾広告のラッ

ピング列車が、デザイン分野の優秀な取り組みを表彰する第 4 部門公益社団法人東京屋外広告協会会長賞を受賞したこともあり、ほぼ同じデザインのラッピング列車を今年は台湾内でも運行させることとなったものです。

なお、今回の台湾号ラッピング電車においては、台湾の旅行促進のデザインに加え、当協会の名称「日本民営鉄道協会」の文字および公式キャラクター「ミーカちゃん」の顔の図柄を掲げていただきました。

今後、台湾関連の連携施策は以下の内容を検討しております。

- ・「地方民鉄フォトコンテスト 2025」にて、台湾の鉄道事業者 9 社を題材とした写真を対象に「台湾賞」を設定。
- ・「かんとうみんてつスタンプラリー」において、ラリーの対象駅に、台湾の駅を新たに加える。
- ・「鉄道フェスティバル」にて協会ブースに隣接した区画に台湾観光協会ブースを設置し、連携して PR を実施。



情報発信力の強化の取り組みとしてInstagramを開始!! (2025年3月25日より)

5

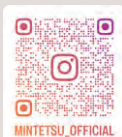


日本民営鉄道協会では、SNS 等を活用し、広報活動を積極的に展開し、情報発信力の強化をめざすべく 2025 年 3 月に Instagram を開始いたしました。

具体的には、プロの写真家が全国各地で撮影してきた各地の鉄道風景を掲載し、これに簡単な紹介コメントを添える形のもので、様々な風景をバックに走る鉄道車両の姿が掲載されております。鉄道風景写真を通じて、民営鉄道の事業、当協会の活動に関心を持っていただき、それら事業・活動に理解を得て、共感を増やすとともに、鉄道利用の促進、鉄道への愛着の喚起等に繋げていきたいと考えています。

ぜひとも、以下の URL をクリックして、一度ご覧いただければ幸いです。

→ https://www.instagram.com/mintetsu_official/
スマホの方はこちら→



ラジオ大阪で、地方民鉄インタビュー番組 (シリーズ) 開始

4

「株式会社ラジオ大阪 (OBC)」のツーリズム関連インタビュー番組「上山康博の百戦錬磨」にて、地方民営鉄道会社をシリーズで順にインタビューする企画が 2025 年 8 月 10 日よりスタートしました。(放送時間は毎週日曜日 17:15 ~ 17:30)

第 1 回と第 2 回は、当協会の羽尾理事長が出演し、民鉄の概要や魅力、民鉄利用のおすすめ、今後出演予定の会員各社さま（すでにご希望を頂いた各社さま）の注目ポイントの紹介などのお話をしました。

当協会としては、こういう取り組みにより少しでも、地方民鉄の需要喚起のお手伝いができれば幸いですし、こういう取り組みを着実に積み重ねていくことが重要と考えております。



連載
48
地方民鉄
文・写真
紀行
松澤美穂

松澤美穂

文·写真

列車が諫早いさはやの街を出る

左手には有明海の海岸線

右手には雲仙うんぜんの山々

絵になる景色のその先は

歴史の舞台・島原しまばらの街

時

節柄、なごしのおおほらえ「夏越大祓」のぼの上り旗に茅ちの輪わが設置された境内。島原鉄道諫早駅いさはやの

近くにある諫早神社は九州を守る神々などを祀る。半年間の厄を払い、この夏を無事に越せることを願って茅の輪をくぐり拝殿へ、今日一日、お膝元を散策しますとご挨拶。

列車に間に合うように諫早駅へと向かう。

基本1時間に1本の運行

JR諫早駅と同じ駅ビルに組み込まれている島原鉄道諫早駅。2018年に改築開業した駅舎部分も、まだまだ新しさが残り、駅というより小さなホテルのロビーのよう。そんな落ち着いた空間に、列車を待つ人たちが次々と集まってくる。

改札を抜けると、もちろんそこはホテルではなく普通のホーム。待っていたのは黄色い1両編成の列車。シートのほとんどは4人掛けのボックスシートで、乗り込んだ客でほぼ満席になる。乗客は観光客と地元の人が半々といったところ。

諫早駅を出発した列車は本諫早駅、幸駅、小野駅と進んで行き、各駅で地元の人が乗り降りしていく。佐賀鍋島藩神代領領主・鍋島氏の陣屋跡がある神代（鍋島邸前）駅、サッカーボールのモニュメントがある多比良駅。途中下車したい気持ちになるけれど、ぐっと我慢。通勤通学の時間帯を除き、基本的に1時間に1本の運行である島原鉄道。思い付きで途中下車してしまうと、目的地到着が大幅に遅れてしまう。目的地・島原駅までは1時間12分の列車旅を予定している。

島原城への近道とは？

車窓からの景色を眺めつつ、うつらうつらしているうちに、無事、島原駅到着。駅を出ると、正面に島原城が飛び込んでくる。さっそく城へ！と向かうその前に、まずは腹ごしらえ。事前に目星をつけておいた、名物・島原そうめんが食べられるお店に向かう。

島原そうめんが食べられるお店に向かう。

島原そうめんはコシが強く、長く煮込んで煮崩れしにくいのが特徴。そのためランチメニューには温かいにゅうめんも並んでいる。とはいえ、少し歩けば汗の噴き出す暑さ。にゅうめんには食指が伸びず、冷たいそうめんを注文。デザートにはこれまた島原名物の「かんざらし」まで付いてきて大満足。

お店を出て島原城のお堀まで歩き、どこから中に入るのか探していると、「島原城へ徒歩の近道」と書かれた案内板を発見。道を確認すれば「堀に入る」とある。目の前にある堀の中にはいろいろな植物が生い茂っているけれど、その多くはどうみても「蓮」に見えらる。沼地・湿地に咲く蓮に覆われた堀に入る？ 橋を渡るのではなく、入る？ 不思議に思いながら案内表示に従って歩いていくと、堀に入るのだらかなスロープが出現。スロープに続く道は一部を雑草に浸食されつつ、向かい側の石垣まで続いている。付近の堀の水は枯れているみたいだけれど、道を外れたら雑草の沼にはまってしまいそう。夏を謳歌する天敵・昆虫たちの気配も盛大にする。びくびくしながら一気に石垣まで、堀を歩き渡る。堀の中を歩く、なかなかできない経験だけど、帰りは別のルートを探そう。

島原鉄道

【しまばらてつどう】



諫早駅から島原港駅まで 24 駅 43.2km を 1 時間 16 分でつなぐ。大三東駅は「日本一海に近い駅」として観光地になっている。

ビジネスホテルのロビーのよう
な諫早駅（上）に対し、城
の一部のような島原駅（下）。

諫早神社の夏越の大祓では3カ所に茅の輪が設けられ、現在・過去・未来の厄が払えるとか。



「堀に入る」の道案内の後ろの堀の中は、蓮らしい葉が生い茂っている。



島原そうめんとデザートのかんざらし。

島原の歴史に思いを馳せる

島原城天守は明治時代に解体され、今あるのは昭和の時代に再建されたもの。中は歴代領主に関する資料等を展示する資料館になっている。もちろん島原・天草一揆に関する資料も豊富に展示されていて、知識が大幅に修正・アップデートされる。島原・天草一揆といえは天草四郎、キリシタンの反乱という印象が強い。けれど実際は、厳しい年貢の取り立てといった圧政に耐えかねた農民の反乱という面も大きかった。乱の終結後、責任を問われた当時の島原藩主は切腹も許されず、斬首になっていったとは知らなかった。

資料を見ながら天守最上階まで登ると、そこは展望台になっている。島原鉄道島原駅の方を見ればその先の海まで、反対側に回れば、行きの列車の窓からは雲で見えなかった雲仙の山々が、どうにか顔を出しているのが見える。周囲に高い建物がないため、四方がよく見渡せる。

元々はもっと敷地が広がった島原城。見晴らしの良い立派な天守も約4万石の島原藩の城としては豪華すぎるものだったらしい。城の建設費は領民たちへのしかり、島原・天草一揆の原因の一つになった。天守からの見事な眺めを前に、複雑な気持ちになる。

天守を出て、今度は堀に入らず橋を使って堀を渡る。周囲の住宅地の一角には、道の中央に水路が引かれた当時の武家屋が残っている通りもある。袴姿の武士がふらりと出てきそうな風情ある通りを、足早に通り返ける。なぜなら、列車の時間が迫っている。

待ち時間は心のデトックス！

汗だくで島原駅に戻り、諫早行きの列車に乗り込む。目的地は「日本一海に近い駅」と言われる大三東駅。

島原駅から約10分、屋根のない開放感たっぷりの駅ホームに降りる。向かいの海側、島原方面のホーム柵には、願い事が書かれた黄色いハンカチが吊るされている。薄曇りだった空は、いつのまにか晴れ渡り、青い空の下に青い海が広がり、誰もいないホームで黄色のハンカチが風にはためく。数年前に飲料水のCM撮影に使われて以降、人気の観光地になったというのも納得の景色。

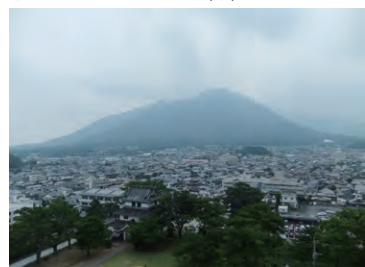
一通り写真を撮り終わっても、次の列車が来るまで50分近くある。周辺を見て回ろうかと駅を出てはみたものの、あまりの暑さにすぐにギブアップ。50分、駅で待つことを決めて、諫早方面行きのホームにある屋根のついた小さな駅舎のベンチに座る。

風があるおかげで日陰は結構涼しい。ずっと汗が引いていく。座ったまま向い側を見渡せば、ホームにぽつんと置かれたベンチとその背後に広がる有明海。かすかな波音とハンカチを止める金具が風に鳴る音が混ざり、ヒーリングミュージックさながら。車で来た観光客が手早く写真を撮って去っていく。そんなに急いではもったいない。次の列車が来るまでどうやって時間を潰そうかと悩んでいたことを棚上げ、そんな風に思う。遠くから踏切の音が聞こえてくる。「日本一海に近い駅」の待ち時間は、意外なくらい心地よいデトックスタイムだった。



大三東駅のホーム。有明海の向こうに対岸の熊本県が薄ら見える。

島原城天守から見た雲仙岳（上）と島原城下に残る武家屋敷通り（下）。



堀に入るスロープ。雑草に覆われた道が石垣へと続いている。



手前の半円筒形の建物が仙台空港鉄道の仙台空港駅。奥の緩やかなカーブの屋根は仙台国際空港のターミナルビル。駅とターミナルビルは通路でつながっており、出発ロビーに直接入れる。

宮城県 仙台空港鉄道 仙台空港線

文・渋谷申博
text by Nobuhiro SHIBUYA



連載 第15回
民営鉄道の
起源を訪ねて
鉄路は何を目指したか

空の玄関への アクセス路線

仙台空港鉄道は社名が示すとおり、仙台空港へのアクセス路線であるが、一般には「仙台空港アクセス線」の名称の方が知られているかもしれない。

「仙台空港アクセス線」は仙台駅と仙台空港駅を結ぶ鉄道の運行系統の愛称で、仙台駅から名取駅までのJR東日本・東北本線と、名取駅から仙台空港駅までの仙台空港鉄道の仙台空港線からなっている。

仙台空港は「東北の空の玄関口」とも呼ばれるが、仙台の「東北の玄関」としての歴史は奈良時代以前にさかのぼる。この地は、東北と畿内を結ぶ古代の公道が交わり、人や物資が行き交う場所であった。

仙台を都市に発展させたのは、初代仙台藩主・伊達政宗であった。政宗は仙台城とともに城下町も建設しており、これが東北の中心都市・仙台の基礎となった。

また、政宗は仙台城築城に伴い奥州街道を東に移動させ、増田宿を新設した。この増田宿が名取駅の起源といえる（名取の地名そのものは8世紀頃から使われている）。まずは空の玄関口を見ようと、仙台駅から仙台空港鉄道のSAT721系に乗って仙台空港駅に向かった。

仙台国際空港の歴史は昭和15（1940）年に開港した矢ノ目飛行場に始まる。当初は日本陸軍用で、民間空港としての使用は昭和32（1957）年からとなる。大きく

仙台城(青葉城)



初代仙台藩主・伊達政宗によって築城された。慶長7(1602)年には一応の完成をみたという。広瀬川を臨む地勢のけわしい場所にあるが、幕府に逆らう意がないことを示すために天守は築かれなかったと伝わる。

伊達政宗騎馬像



仙台城本丸跡にあり、仙台のシンボルともなっている。政宗は築城と並行して城下町の造成にも力を入れており、この開発が現在の仙台の基礎となった。仙台空港線が走り仙台国際空港が立地する名取市の一帯も、この時期に整備が進んだ。

美田園駅



仙台空港駅の一つ手前の駅で、周辺は住宅・商業地域として開発が進められている。駅の北側には総合教育センター・美田園高等学校・子ども総合センター・中央児童相談所・リハビリテーション支援センターを一体化して整備した「まなウェルみやぎ」がある。

仙台空港鉄道株式会社

Sendai Airport Transit Co.,Ltd.

設立 2000年(平成12年)4月7日
仙台空港線 名取～仙台空港(7.1km)
<https://www.senat.co.jp>

仙台空港線 路線図



杜せきのした駅



市役所や文化会館、市民体育館などに隣接した利便性が高いエリアにある駅。延床面積14万2千平方メートルの巨大ショッピングセンター・イオンモール名取とはデッキでつながっている。

仙台国際空港



世界に開かれた東北の空の玄関口。2本の滑走路をもち、国内各都市をはじめソウル、上海・大連・北京、台北、香港などへの便が発着している。

下増田神社



仙台国際空港から海側(東)に0.5キロほど行ったところに鎮座する、大同年間(806～810年)創建と伝わる古社。大日靈命・伊弉諾尊・伊弉册尊などを祀る(上)。境内には東日本大震災の津波で殉職された消防団員の慰霊碑がある(左)。

飛躍するのは、平成2(1990)年に東北初の国際空港となってからで、仙台空港アクセス線も平成19(2007)年に開業している。

実は仙台国際空港を利用するのが初体験だった私は、思っていた以上の規模と賑わいに、少なからず感動してしまった。せっかくなので空港内をあちこち見学し、地元グルメの牛タンを堪能した。

さらに空港近辺もぶらり。空港から徒歩5分ほどのところに鎮座する下増田神社は、小規模ながら9世紀に創建されたとされる古社だ。その境内の一隅には、平成23(2011)年3月11日の東日本大震災の際、津波によって殉職された消防団員の慰霊碑が建てられている。

震災では、旅客や周辺住人、従業員の方々は空港のターミナルビルに避難して津波の難を逃れたそうだが、空港も仙台空港線も大きな被害を受けた。

しかし、16日には滑走路を部分的に復旧し、空港は救助復興作業の拠点となった。仙台空港線も7月23日より名取～美田園駅間で運行再開、10月1日には全線で運行再開となった。

仙台空港線の各駅を乗り降りしながら数往復してみても、仙台空港駅だけでなく、杜せきのした駅や美田園駅でも乗降者が多いことに気づいた。この路線は地元の足として定着しているのだろう。旅の終わりに、杜せきのした駅直結のイオンモール名取に立ち寄り、買い物しながらひと涼みし、帰路についた。

しぶやのぶひろ

1960年、東京生まれ。早稲田大学第一文学部卒。日本宗教史研究家。「参拝したくなる!日本の神様と神社の教科書」(ナツメ社)、『聖地鉄道めぐり』『全国名所図会めぐり』(以上G.B.)、『猫の日本史』(出版芸術社)、『トホホな日本人人物伝』(時事通信社)ほか著書多数。

みんな てつ Vol.84

AUTUMN 2025
秋号



民鉄協公式キャラクター
ミーちゃん

●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 井上瑤子 永田一周

●写真／織本知之／加藤有紀／小野田麻里

●デザイン・DTP／山中遼子

●印刷／シナノ印刷株式会社

●表紙写真／御茶ノ水駅付近を走行する丸ノ内線2000系車両

※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。