

[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

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

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



(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。列車がゆっ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、人とのつながり一つひとつ積み重ねた「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」に応える 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、優先座席前へのスートケース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。