

泉北高速鉄道株式会社 の軌跡

大阪府都市開発株式会社の設立／「陸の港」流通センターの整備／「ニュータウンと都心を結ぶ」泉北高速鉄道の建設／鉄道直営化と和泉中央駅への延伸／流れの創造／りんくうタウンへの進出と撤退／南海グループの一員として

泉北高速鉄道株式会社の 軌跡

2025(令和7)年4月1日、当社は完全子会社の泉北高速鉄道株式会社を吸収合併し、すべての事業を承継した。同社の合併までの60年近い歴史を、ここで振り返っておきたい。(この章において、当社「南海電気鉄道株式会社」は「南海」と表記する)

大阪府都市開発株式会社の設立

同社は、トラックターミナル事業を担うための大阪府の第3セクター「大阪府都市開発株式会社」として設立された。

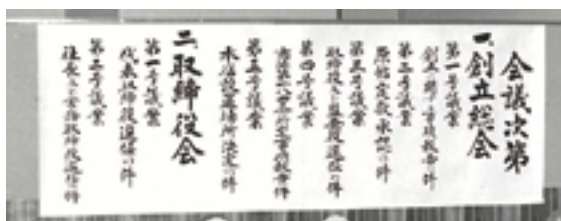
わが国の高度経済成長期に輸送手段の主流が自動車に移行すると、大阪府下でも交通混雑による流通機能や都市機能の低下が生じた。1961(昭和36)年5月には大阪府知事の諮問機関である「大阪地方計画専門調査委員会」が発足。大阪の秩序ある発展のためには、都市機能の計画的分散により産業・人口・交通などの過度の集中を緩和し、都市構造を単心型都市から多心型都市に再編成することが急務とされた。これに基づく計画の候補地には、のちの「東大阪流通センター」となる布施・河内地区が含まれており、その開発・整備には官民共同出資による株式会社を設立すべきとの調査結果が示された。また、1963年には建設大臣(当時)の諮問機関として「大都市再開発問題懇談会」が設立され、この大阪部会でも大阪の都市構造に起因する問題について、都心部への貨物自動車の流入が交通混乱の原因であるとして、交通の要衝地に流通業務施設を一体的に配置して流通業務団地として整備する「流通センター」を開発するべきとの

報告が示された。

1964年11月、大阪府は「東大阪開発計画構想」を発表。この構想に基づく流通センター建設に向け、用地の先行取得を開始した。あわせて事業運営主体についても、日本開発銀行(現:株式会社日本政策投資銀行)からの資金調達および民間企業の資本参加による効率的かつ機動性に富んだ運営が期待されることから、基盤整備は大阪府が行い、流通業務施設はいわゆる第3セクター方式による株式会社が建設・運営するという基本的枠組みが決定された。

大阪府は、大阪再開発問題協議会(「大都市再開発問題懇談会」の大阪部会から改称)の各委員と個別に会社設立の事前協議を行い、在阪の経済界への協力を要請した。1965年11月25日に開催された新会社設立の発起人準備会を経て、同年12月23日の設立総会において「大阪府都市開発株式会社」の設立が満場一致で可決され、大阪瓦斯株式会社会長の井口竹次郎氏が初代表取締役社長に就任した(翌24日に設立登記がされたため、同社の創立は12月24日)。授權資本は40億円、当初資本金は10億円。大阪府が40%を出資し、大阪瓦斯株式会社、関西電力株式会社、株式会社大和銀

行（現：株式会社りそな銀行）、株式会社三和銀行（現：株式会社三菱UFJ銀行）、株式会社住友銀行（現：株式会社三井住友銀行）が出資者に名を連ねた。なお、奇しくも設立の4日後の12月28日には、



設立総会（1965年12月23日）

のちに泉北高速鉄道の沿線となる「泉北丘陵住宅開発事業」の都市計画決定と事業決定が大阪府により行われている。

同社は設立当初、大阪市東区（現：中央区）南本町のイヨビルを本店としていたが、1974年4月1日に東区瓦町の大阪長銀ビルディング（現：野村不動産御堂筋ビル）に移転。その後、2001（平成13）年7月30日に和泉中央駅ビルに移転した。社名のローマ字表記の頭文字をとった「OTK」とよく通称され、社章もこれをモチーフとしたものであった。



社名のイニシャルO（大阪府）T（都市）K（開発）を圖案化したもの。「O」のかたちは、創業理念である「大阪府と民間とが互いに知恵と資金を出し合い、住みよい、発展する大阪のための都市づくり」を表現。

大阪府都市開発株式会社 社章

「陸の港」流通センターの整備

1966（昭和41）年12月8日、同社は自動車ターミナル法に基づくトラックターミナル事業経営免許を取得。また、同年7月に施行された流通センター整備の根拠法となる「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、1967年4月6日、東大阪都市計画東大阪流通業務地区及び団地の決定を受けた。

1967年6月に東大阪第1トラックターミナル建設工事に着手。1968年1月竣工、2月15日に営業を開始した。1970年までには第2、第3トラックターミナルも竣工して営業を開始、あわせて路線ホーム312バース、貨物取扱計画日量6,900トンの規模となった。また、1969年7月に取扱能力35,000トンの東大阪流通倉庫が竣工し、同年8月13日に営業を開始した。なお、1971年には、同ターミナルの円滑な運営のために現在も続くテナ

ント企業による所長会が設置された（のちに北大阪トラックターミナルにおいても同じく設置）。

一方、大阪府では東大阪流通センターに続き、茨木市島・野々宮地区を北大阪流通センターとして整備することを決定。同社は1968年12月28日、



整備される東大阪流通センター

茨木都市計画北大阪流通業務地区及び団地の決定を受けた。1972年12月27日、北大阪における自動車ターミナル事業経営免許を取得。1974年2月に北大阪トラックターミナルが竣工し、3月1日に営業を開始、東大阪を上回る路線ホーム424バース、貨物取扱計画日量10,000トンの規模となった。同年10月1日には流通倉庫も営業を開始。その後、利用業者の誘致が困難であったためトラックターミナル境域から除外された共同配送センターエリアにおいても順次整備が進み、1993（平成5）年4月1日の3号棟の営業開始をもって、同社の北大阪流通センターの施設整備は完了した。

両流通センター整備後も、東大阪トラックターミナルでは1992年4月1日に物流複合施設（現：13号棟）、2005年2月1日には同社初の多層階建てホー

ムである14号棟を供用開始するなど、物流事業者のニーズを受けて高度化を進め、また、北大阪トラックターミナルにおいては、需要の減っていた路線ホームを規模変更（減バース）して建設した2号棟を供用開始するなど大型化が進められた。



整備される北大阪流通センター

「ニュータウンと都心を結ぶ」泉北高速鉄道の建設

物流と同様に、高度成長期には大阪の急激な人口増加による住宅の絶対的不足の問題が生じた。これを解消するため、大阪府によりニュータウン計画が構想され、千里ニュータウンに続き、1966（昭和41）年2月から泉北ニュータウンの建設工事が着手された。ニュータウン完成予定時の通勤・通学人口は約6万人と見込まれ、大量輸送機関である鉄道の建設が求められた。大阪府は南海高野線中百舌鳥駅からの延伸が最適であると判断したが、当時の南海は建設資金の確保、用地買収について独自で実施することは困難であり、大阪府から特定の民間企業への多額の援助は不可能であった。大阪府における検討の結果、官民共同出資で都市開発を促進する事業を目的として設立されていた同社に申し入れがなされ、新線の経営を行うこととなった。また、南海は同社からの委託を受けて新線の現場業務を担うこととなった。

1969年3月31日、中百舌鳥駅から光明池駅間の敷設免許を取得、同年5月23日に都市高速鉄道として都市計画決定。同年9月2日には鉄道線工事に着手し、中百舌鳥駅から泉ヶ丘駅間が1971年4月1日に開通した。その日の開通式には、10日前に逝去した同社井口社長の遺影とともに、南



泉北高速鉄道中百舌鳥駅～泉ヶ丘駅間開通（1971年4月）

海から川勝傳社長以下も参列した。中百舌鳥駅を共同使用駅とし、相互直通運転により乗り換えなくニュータウンから都心に輸送するものであった。1973年12月7日には梅・美木多駅まで、1977年8月20日には光明池駅まで延伸、泉北高速鉄道計画路線全線開通となった。同日には、鉄道現業職場の総合事務所と検車庫の機能を持つ光明池車庫も完成している。開業当初から全線立体交差、ロングレール採用による安全性、快適性の高い運転条件を備えており、また自動券売機、自動改札機を導入していた。1976年6月には冷房車を導入、1981年11月からは10両運転を開始するなど、快適性の向上と輸送力増強を進めてきた。1977年9月13日、泉ヶ丘駅構内で下り列車の脱線事故が発生したが、その後南海との合併まで運転事故はなく、2024（令和6）年10月には近畿運輸局長から47か年連続24期の運転無事故表彰を受けている。

1970年5月11日に社内公募により、大阪府民の鳥である「もず」などを表現した泉北高速鉄道ペットマークが制定された。このペットマークはのちの鉄道直営化により1988年4月1日に鉄道章となり、南海グループとなってからは社章となった。1978年にはPR誌「泉北高速鉄道」が創刊され、のちに「ブルーライナー」と改称。2015（平成27）年7月以降は南海沿線情報誌「Natts」に移行したも

のの、合併まで継続して情報を発信し続けた。

駅付属店舗についても、光明池駅開業と同日、光明池駅高架下に光明池一番街がオープン、1982年10月には深井駅高架下に深井プラザがオープンした。

同社の企業グループとしての広がりを見てみると、1972年10月5日に株式会社高島屋などとの共同出資で設立した「泉北開発株式会社」が、翌年12月に「株式会社パンジョ」に社名変更し、1974年11月15日にショッピングセンター「パンジョ」を泉ヶ丘駅近隣にオープンさせた。また、1973年8月21日に「泉北鉄道サービス株式会社」、1983年11月1日に「泉鉄産業株式会社」を設立、定期券発売業務、コンビニエンスストア事業、店舗管理業務、広告代理店業務などを展開し、鉄道事業を支援してきた（泉北鉄道サービスは2014年7月1日に泉鉄産業に吸収合併され、定期券発売業務は同日各駅に移管した）。



泉北の「セ」、Railway（鉄道）の「R」、Velocity（高速）の「V」を示し、全体として大阪の鳥である「もず」を表現。合併後は泉北線の路線シンボルとして使用されている。

泉北高速鉄道株式会社 社章

鉄道直営化と和泉中央駅への延伸

1987（昭和62）年4月、日本国有鉄道の分割民営化に伴い鉄道事業法が施行された。同法による第一種鉄道事業者であるためには「自社路線にかかわる運行計画を原則として自社車両および自社運転士を使用して行う」との要件を満たす必要があり、かねて自社運営への移行を検討していた同社は直営化を決定。施行から1年間設けられた経過

措置期間中の1988年3月24日に第一種鉄道事業経営認可を取得し、4月1日に難波に運転指令を設置した（1990年4月1日光明池総合事務所に移転）。このとき同社鉄道の制服が制定され、相前後して車体の側面に列車愛称「ブルーライナー」の由来となるブルーのラインが施された。南海との業務委託契約は、同社の段階的直営化に応じて見直して

いくこととなり、1990（平成2）年7月1日に中百舌鳥駅折返し列車運転を直営化し、相互直通列車運転については1992年4月5日に、区間急行を除く全列車運転業務が直営化された。1993年4月1日、駅業務および技術部門も自社運営体制に移行し、全面直営化となった。

光明池駅から南西に約2kmの位置に広がる和泉中央丘陵は、泉北ニュータウンの当初構想地区の1つであった。大阪府からの要請もあり、「和泉中央丘陵新住宅市街地開発事業（トリヴェール和泉）」の開発事業主体である宅地開発公団（現：独立行政法人都市再生機構）から、1982年9月2日に同社に鉄道延伸の申し入れがあり、大阪府を交えた協議の結果、1989年11月27日に延伸の基本合意が交わされた。1991年2月14日に第一種鉄道事業

免許を取得し、同年12月27日に着工。1995年3月30日には和泉中央駅竣工式、開業記念式典、開通式が行われ、4月1日に光明池駅から和泉中央駅間の営業を開始した。



竣工した和泉中央駅（1995年3月）

流れの創造

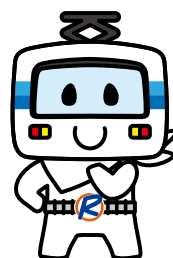
鉄道の和泉中央駅延伸と時を同じくして、1995（平成7）年4月1日、同社は経営理念を策定した。「私たちは、人や物の流れの創造により、豊かなまちづくりの一翼を担い、社会に貢献します。」と掲げた理念は、合併まで続いた。

ここで同社の事業以外の側面も振り返っていき

たい。
1966（昭和41）年4月に社内の親睦団体^{ちくゆうかい}「竹友会」が発足した。名称は井口竹次郎初代社長の名を冠したものである。1995年4月には共済事業を分離し「大阪府都市開発共済会」（2014年7月1日「泉北高速鉄道共済会」に改称）が発足した。これらは合併まで従業員の福利厚生を支えた。また、1989年4月、労働者代表として「大阪府都市開発社員会」（2014年7月1日「泉北高速鉄道社員会」に改称）が発足。労働組合法に基づく労働組合ではないが、従業員の労働条件を守る団体として春闘・秋闘・労使協定

の締結など組合と同様の活動を行い、特に直営化、民営化、合併時の労使関係の安定に貢献した。

1994年11月には社内誌「テルミナ」を創刊、その後ポータルサイトに移行したものの合併まで社内コミュニケーションに寄与した。1996年から毎年実施していた「テルミナアイデアコンクール」は、2001年に「鉄道事業本部業務研究発表会」と合体して「OTK提案制度」として制度化された。同制度で優秀賞を受賞した提案が一般社団法人日本鉄道運転協会の運転業務研究発表会でも優秀賞を受



せんぼくん

賞。2014年5月9日には同制度の優秀賞からオリジナルキャラクター「せんぼくん」が誕生した。また、同制度で優秀賞を受賞した提案が2025(令和7)年8月13日、発明「車輪の形状測定装置」として特

許権の設定登録を受けるなど、従業員の資質向上、士気高揚に寄与した。

2000年12月23日にはホームページを開設し、合併まで同社の広報に寄与した。

りんくうタウンへの進出と撤退

同社は、大阪府が関西国際空港対岸に造成した「りんくうタウン」にも事業を展開していた。1993(平成5)年2月17日、同社は筆頭株主として「りんくう国際物流株式会社」を設立(以下「RIL社」)。RIL社は「りんくうタウン流通製造加工ゾーン」において、1996年11月1日に「りんくう国際物流センター」を供用開始したが、過大な債務の整理が必要とされ、2011年9月20日に「空港施設株式会社」に施設を譲渡、2012年6月21日に清算手続きを終了した。

また、2004年12月6日には「大阪りんくうホテ

ル株式会社」を設立し、特別清算となったゲートタワーホテル株式会社から「全日空ゲートタワーホテル大阪」の営業譲渡を受けたが、赤字が続き負債を抱えた結果、2011年7月1日に「株式会社ダンシングダイナー」に事業を譲渡、2012年4月17日に清算手続きを終了した。

りんくうタウンにおける同社の事業としては、2008年9月19日に供用開始したりんくう国際物流センター別棟(現：りんくう物流施設)が、合併により南海に承継されている。

南海グループの一員として

2010(平成22)年9月17日、大阪府は、橋下徹大阪府知事を本部長とする大阪府戦略本部会議で同社を一括売却する方針を決定した。前年、大阪府は段階的分割民営化を同社に提示していたが、同社は鉄道事業と物流事業の分割に反対。大阪府においても分割では安定的な事業運営に影響を及ぼすとともに民営化にも時間を要するとし、一括民営化の方針となった。2013年6月6日、株式売却先の公募が開始され、優先交渉権者に外資系投資ファンドが選定されたが、同年12月16日の大阪府議会で売却議案が否決された。2014年に入って大阪府は次点者に選定されていた南海への株式

売却を決定し、同年5月15日に株式譲渡契約を締結、6月6日に大阪府議会の議決を経て、7月1日に他の株主を含めた株式全部が売却された。同日、同社は「泉北高速鉄道株式会社」と社名を変更し、南海取締役副社長の福田順太郎氏が代表取締役社長に就任、その後2020(令和2)年6月16日には南海代表取締役専務執行役員であった金森哲朗氏が後任の同社代表取締役社長に就任し、十余年にわたる南海グループ時代の同社を率いた。

南海グループの一員となってから、同社はこれまでの枠を超えた事業展開を進めた。株式売却先の公募において南海が提案していた泉北・南海連

絡普通旅客運賃及び泉北線内通学定期旅客運賃の値下げを2015年3月1日に実施した。同年12月5日から全車座席指定の特急「泉北ライナー」の運行を開始し、2017年1月27日には金色に輝く泉北12000系車両がデビューした。駅舎においてもリニューアル工事を進め、2018年4月26日に泉ヶ丘駅、2019年4月15日に榎・美木多駅、2020年6月17日に和泉中央駅のリニューアル工事が完成し、コンビニエンスストアや食料品、ドラッグストアなどの新店舗が開業、駅の利便性を向上させた。また、各駅でトイレリニューアル工事を進め、2021年10月9日の和泉中央駅、同年11月23日の榎・美木多駅、2022年3月5日の光明池駅、2023年3月31日の深井駅をもって、すでに完成済の泉ヶ丘駅を含めた全駅で完成した。営業面においては、2022年3月4日からクレジットカードでの定期券発売を開始。同年4月25日から「Visaのタッチ決済」および「QRコードを用いたデジタルきっぷの発売」の実証実験を実施し、その後全駅にてサービスを開始した。

物流事業においては、2015年4月1日、北大阪流通センターに隣接する大阪府中央卸売市場付設の加工食品卸売団地を運営している「株式会社大阪府食品流通センター」の全株式を大阪府などから取得（2023年10月1日に同社が吸収合併）。同セ

ンター内で、2021年1月12日に新A棟が竣工し、加工食品卸売事業者を集約したことにより生まれた用地に2023年4月13日、物流施設であるE棟が竣工した。また、北大阪トラクターミナル内では、トラクターミナルと配送センターの複合的な物流施設である1号棟を2020年4月10日に供用開始した。

2023年12月20日、同社と南海は、経営統合に基本合意したことを発表した。これを受けて、両社で経営統合に向けて協議を進めた結果、南海を吸収合併存続会社、同社を吸収合併消滅会社とする吸収合併で合意し、2024年9月30日に両社は合併契約を締結。事業の統合・引継ぎや労働条件の協議を進め、2024年11月1日に鉄道事業について、2025年1月20日にトラクターミナル事業について、それぞれ国土交通大臣から合併が認可された。合併の効力発生日である同年4月1日、約60年にわたった同社の歴史は南海に引き継がれた。今後は南海として、沿線価値の向上による泉北エリアの活性化や物流施設の高度化による社会インフラとしての機能向上により、「私たちは、人や物の流れの創造により、豊かなまちづくりの一翼を担い、社会に貢献します。」と同社が掲げた経営理念が受け継がれていく。



泉北ライナー12000系(新デザイン)



北大阪トラクターミナル1号棟