

みんな



<http://www.mintetsu.or.jp/>

特集

交流人口の創出

[点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略]

音頭の聖地

石田 千

イラスト・岡林玲

おとしし去年と、真夏の夜の大阪で踊った。

民謡が好きで、旅に出れば地元の唄をたずねてみる。いつか本場で、河内音頭をききたい、踊りたい。長年憧れていたのだった。

大阪は、いろんな鉄道がいろんな駅で連絡していて、便利でたのしい。友人と遊んだり、出張で行くうち、おなじ宿に泊まれば出発地が定まり、路線図がたどりやすいとわかった。

アメリカ村のちいさなホテルに着くと、さっそく浴衣に下駄ばき、からんころんと町に出る。たのしく踊れますように。法善寺さんにお参りをすませると、なんば駅から近鉄で、河内音頭

の聖地に。改札は、東京で使っているパスモで入ることができた。

はじめは、近鉄奈良線だった。鶴橋で、大阪線に乗り換える。

天気予報は役にたたんわ、毎日この夏いちばんの暑さいいよる。まだ暑うなるんか、かなわんなあ。

暑い暑いホームで、おっとりした西のやりとりをきく。ハンカチを出そうとポケットをさぐり、中指がパスモに触れた。西日のまぶしさ、おじさんたちの白い半そでシャツ。そうだった。

近鉄は、なつかしい夏の電車だった。小学一年の夏休み、祖母のところに遊びにいった。おばあさんは、ふだんは東北で身軽なひとり暮らしをしてい

た。その夏は、大阪の病院に勤める親せきに赤ちゃんが生まれて、お手伝いをしていた。

大阪城にのぼらせてもらったり、六甲山でお肉を焼いたり、PLランドが楽しすぎて高い熱を出したりの夏休み。その一日、お出かけするよとおばあさんがいった。もうひとり、近鉄の野球選手と結婚したひとがいて、やはり赤ちゃんが生まれたばかりだった。

おばあさんが縫ってくれた、新しいワンピースを着て出かけた。いくつか乗り継いで、どこの駅だったか。きつぷを買ってもらって改札にいくと、どこも閉まっている。

ここに、きつぷをいれるのよ。おば



みんな

CONTENTS

Vol. 54

2015

◎日本民営鉄道協会とは？

昭和42年に社団法人として設立、平成24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います。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

- 18 INTERVIEW
豊かな観光資源を活かして、
魅力輝く「世界の日光」であり続ける
●日光市長 斎藤文夫
- 16 INTERVIEW
拠点性を高め、市の魅力向上を目指す
まちづくりを推進
●春日部市長 石川良三
- 08 REPORT I
東京スカイツリータウンに始まる
新たな沿線の姿
●東武鉄道株式会社経営企画部長 横田芳美
●東武鉄道株式会社鉄道事業本部営業部長 石附栄一
- 04 TOP INTERVIEW
特集／交流人口の創出
「点から線へ」沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略
●東武鉄道株式会社取締役社長 根津嘉澄

- 26 みんなでつだより
富山地方鉄道
市内電車が北陸新幹線高架下に入り開始
北陸鉄道
石川線に新駅「陽羽里駅」が開業
四日市あすなろ鉄道
内部・八王子線が「公有民営方式」で運行再出発
連載 地方民鉄紀行
- 28 三岐鉄道株式会社
連載 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界
黒石市／県立公園大鰐温泉郷
●首都大学東京非常勤講師 藤本一美
- 24 INTERVIEW
5社相互直通運転を追う風に、
「時薰るまら川越」の観光施策を強化
●川越市長 川合善明
- 20 REPORT II
5社相互直通運転で
新たな流動をつくる
●東武鉄道株式会社鉄道事業本部計画管理部長 高野寿久
●東武鉄道株式会社鉄道事業本部東上業務部長 眞島朗

あさんが通った。こわごわまねすると、
ばたんとあいた。びつくりするうちに、
ばたんと閉じた。きつぷだけ通過して
入れず、暑い暑い駅で、泣きべそをか
いた。生まれてはじめての、自動改札
だった。

あの駅は、どこだったのかな。まん
まる顔の、おおきな赤ちゃんだったな。
ひと駅着くたび、窓にでこつぱちを
くつつけてみた。

河内音頭記念館は近鉄八尾駅の長い
商店街にあり、地元出身の音頭取り河

内家菊水丸さんが館長をされている。
河内音頭は、北・中・南三郡の河内
のさまざまな民謡の総称で、八尾の常
光寺は、もつとも古い正調流し節発祥
の地とされている。

夕暮れの境内に、ちようちんが灯
る。櫓には五色の旗とたくさんのおち
わが飾られ、ご先祖様をお迎えするし
たぐがととのう。

門外不出の正調流し節は、ご住職も
音頭をとられた。ゆつたり朗々と、現
代の音頭とはずいぶん違う。つづいて

菊水丸さん、地元久乃家一門がつぎつ
ぎ櫓にのぼり、老若男女の輪は、ふた
え三重となつていった。

二時間ほど、見よう見まねで踊って、
商店街のお好み焼きの店に入った。
生ビールのジョッキをにぎって、常
連さんたちと乾杯する。踊りっぱなし
でくたくたですという、わしらの若
いころは、一晩じゅう踊ったもんやで。
おじいさんが笑う。仲間のみなさん
たちも、うなずく。そうしてお店は、
だんだんにぎやかになる。

いしだ せん
エッセイスト、小説家。福島県生まれ、東京育ち。國學院
大學文学部卒業。2001年『大踏切書店のこと』で第1
回古本小説大賞を受賞。2011年『あめりかむら』で、
2012年『さなりの雲』で芥川賞候補。著書に『きつね
の遠足 石田千作文集』『もし笑う』『夜明けのラジオ』など。
最新刊に『唄めぐり』がある。



TOP INTERVIEW

特集：交流人口の創出

【点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略】

交流人口を創出し、 鉄道需要の拡大を図る。

開業3周年を迎えた東京スカイツリータウンが交流人口を創出し、日光・鬼怒川など東武沿線全体における交流人口の拡大と沿線活性化が進んでいる。現在、東武鉄道では「東武グループ中期経営計画 2014～2016」に基づき、関東民鉄最長となる463.3kmの自社線と他社線との相互直通運転により構築した広域鉄道ネットワーク、複数のターミナル拠点と多様な輸送形態を活かし、さらなる交流人口の創出と鉄道需要の拡大に取り組んでいる。沿線活性化と価値向上により東武グループの持続的成長を目指す——根津嘉澄取締役社長にお話を伺った。

文◎茶木 環／撮影◎織本知之

東武鉄道株式会社 取締役社長

根津嘉澄

Yoshizumi NEZU

特集：交流人口の創出

【点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略】

長距離の鉄道ネットワークを活かす

——最初に、鉄道事業における需要拡大の取り組みについて、お聞かせください。

根津 現在、取り組んでいる「東武グループ中期経営計画2014～2016」では、「鉄道事業の利便性・安全性の向上」を基本戦略に掲げ、今後想定される人口減少社会や社会構造の変化に対応し、安全輸送とお客さまのニーズに合った質の高い輸送サービスを提供することで、さらなる鉄道需要の拡大を目指しています。

当社は、首都圏近郊における通勤通学輸送や、日光・鬼怒川地区を結ぶ観光輸送、両毛地区を結ぶ都市間輸送など多様な輸送形態で、地域社会に密着した輸送基盤を確立しています。また東京、千葉、埼玉、栃木、群馬の1都4県にわたる路線のほか、他社との相互直通運転により、神奈川、福島を含めた広域的な鉄道ネットワークを構築してきました。人口動態を含めて鉄道の将来像について考えたとき、都心一極集中型ではなく、各エリアにターミナルや路線を有していることが、当社の強みになるのではないかと考えています。自社のネットワークを活かし、複数のターミナルの機能を強化するとともに交通結節点の拠点性をさらに高めていくことで、交流人口を拡大し、沿線の活性化につなげていきたいと考えています。

——相互直通運転（相直）については、早い段階から実施されてきました。

根津 最初の相直は、昭和37年の伊勢崎

線と営団（現・東京メトロ）日比谷線、昭和39年には日比谷線の全通により東横線ともつながりました。その後、直通区間を東武動物公園駅まで延長すると、日比谷線内で「東武動物公園行き」の電車が走り、他社線のお客さまに、乗り換えなしで東武動物公園に行けると周知することができました。相直を実施することで、新たなお客さまにお越しただけことが分かり、以来、相直を積極的に進めてきた経緯があります。

また、相直には、そこにどういう列車を走らせるかが最も重要であると考えています。各駅停車のほか準急や急行、あるいは特急を運行する。乗り換え不要で速達性のある「お客さまに乗っていただけの列車」を走らせることが交流人口の増加につながり、成果を挙げています。

直近では平成25年に、当社の東上線と東京メトロ副都心線、東急東横線、横浜高速線などみらい線、それに西武池袋線・西武有楽町線の5社相直が実現し、埼玉から横浜まで人がシームレスに行き来できるようになり、大きな経済効果を生み出しました。

自社線ならびに他社との相直で構築した長距離の鉄道ネットワークの強みを活かして、今後も交流人口の創出に取り組んでいきたいと考えています。

——北陸新幹線の開業についてはいかがでしょうか。

根津 北陸新幹線の停車駅である大宮駅には、当社線も接続しています。これまで、当社線エリアと直接的にはつながりづらかった北陸エリアが、大宮駅を介し

てダイレクトにつながるようになりました。北陸地方のお客さまに、大宮駅経由で東京スカイツリーや日光・鬼怒川にお越しいただき、当社沿線のお客さまは大宮駅から北陸に向かうことができます。現在、毎週土曜日に、東京スカイツリーや浅草に直行できる大宮発「特急スカイツリートレイン」を運行していますが、今後も北陸新幹線の接続を受ける列車として運行本数の増加を検討しています。

「東京の北の玄関口」である大宮駅の可能性は非常に大きく、当社にとってもチャンスであると捉えています。大宮駅を起点とする野田線に昨年4月、「東武アーバンパークライン」という愛称を付け、新型車両60000系を導入しました。今後も大宮・春日部間の急行運転の実施など、東武アーバンパークラインの利便性・快適性の向上に努めていきたいと考えています。特急スカイツリートレインの運行等によって一部実現していますが、東武スカイツリーラインとの直通も進めていきます。

本線では、東武スカイツリーラインや東武アーバンパークラインの輸送人員が伸びており、特に大宮や2線が結節する春日部などの発展が期待されます。沿線における住宅開発なども含め、重要路線として沿線価値向上に取り組んでいきたいと考えています。

東京スカイツリータウン3周年

——東京スカイツリータウンも昨年、

来場者が累計1億人を突破しました。

根津 開業ブームが落ち着いたきているものの、東京スカイツリータウンの来場者数は、近郊の買い物目的のお客さまが定着してきたこともあり、堅調に推移しています。しかしながら開業から3年を経過して、集客的には端境期を迎えていると認識しています。

東京スカイツリーについては、東京を代表する観光施設として、修学旅行や団体旅行の誘致、インバウンドの強化など、これまで手掛けてこなかった営業活動を展開しており、それらの施策がこれから徐々に功を奏してくる時期だと思っています。修学旅行では、東京ディズニーリゾートに行つて都内に宿泊、東京スカイツリーを見学するというルートが人気です。当社としてもこれを定番にし



5社相互直通運転の発車式（平成25年3月16日）



特急スペースの特別塗装列車「日光詣スペース」と、日光東照宮の「眠り猫」「三猿」をデザインしたエンブレム

たいと思っています。

——沿線の方々にとっても「東京スカイツリーにつながる路線」という誇りが生まれています。

根津 それは強く感じます。沿線自治体の方々も、住民の皆さまも「自分の沿線に東京スカイツリーができた」と喜んでくださって、本当にありがたく思っています。

われわれが事前に一番心配したのは、工事中の周辺への影響で、当社としても迷惑をお掛けしないようにできるだけの配慮をしましたが、むしろ住民の方々は完成を楽しみに応援してくださって、非常に心強く感じました。

東京スカイツリータウンがある墨田区

は江戸時代から続く「ものづくり」の街ですし、周辺地域は東京下町の文化、江戸の文化が今なお色濃く残っています。地元周辺地域と連携して回遊性を高めながら、地域としての魅力をさらに高めていきたいと考えています。

——地元を含め、東京の東エリア全体の活性化を牽引する存在ですね。

根津 新しい電波塔の候補地として押上地区が選定されたのも、東京の東エリアの活性化への貢献ということが評価されました。

東京スカイツリータウンは「Rising East」というコンセプトのもと、当社の発展から「東京の東エリア」、東日本震災以降は「東日本全体」、さ

らには「世界の東」へと目指す世界が広がってきました。自社のみならず、東京東エリアの活性化、さらには観光立国日本の発展に貢献していきたいと思っています。

——グループ全体の士気も一層高まったのではないのでしょうか。

根津 東京の東に光を当てるといって、建設的なプロジェクトで、世界的にも注目を集めましたので、社員は大きなやりがいを感じたことでしょう。

また、グループ全体で取り組んだので、直接関わった社員だけではなく、全員の気持ちと同じ方向を向き、一つにまとまりました。そうした意味でも非常に意義深いプロジェクトだったと思います。

地域と連携した沿線活性化

——世界的な観光地である日光・鬼怒川に関してはいかがでしょう。

根津 世界遺産である日光や有名な温泉地の鬼怒川は世界に名だたる観光地であり、当社が今あるのも、浅草とこの日光・鬼怒川エリアに線路を敷けたからに他なりません。

東京スカイツリータウンの開業以来、「東京スカイツリーから日光・鬼怒川温泉をはじめとした東武沿線各地への送客」を軸とした各種営業施策に継続的に取り組んでおり、「東武グループ中期経営計画2014～2016」においても、「観光戦略の展開」に日光・鬼怒川地区の活力創出を挙げ、東武グループ一

体となって取り組んでいるところです。

特に今年は日光東照宮四百年式年大祭、来年は日光山開山1250年と節目の行事が続きます。これらの行事と連動した誘客施策を、地元自治体と連携して実施しています。

また、地元自治体も新しい取り組みに挑戦されており、日光地区では昨年初めて「日光いろは坂女子駅伝大会」「日光ハイウェイマラソン大会」が開催されました。当社も特別協賛し、新たな客層の掘り起こしに努めました。こうした積極的な取り組みが動き出しているのも、東京スカイツリー効果と言えるのかもしれない。

われわれだけの力でできることには限りがありますので、地域の方々と一層、密な連携を取って誘客を図っていききたいと考えています。



新型特急車両「500系」エクステリアデザインとインテリアデザイン（イメージ）
（画像提供：東武鉄道株式会社）

——特急列車「日光詣スペーシア」も注目を集めています。

根津 平成2年に運行を開始した最初のスペーシアは、銀座東武ホテルのデザインを手掛けたデザイナー、ロバート・マーチャント氏に車両デザインを依頼しました。内装は彼のデザインを採用しましたが、車体塗装の色は彼の案を採用することができなかった。というのは、日光に向いた上で彼が提案してきた車体塗装の色は、全体は白なんです。帯に金を使うものだったんです。私はその案に大賛成でしたが、当時の塗装技術ではきれいな金色を表現するのは難しく、やむなく断念した経緯がありました。

ですから、今回、日光東照宮四百年式年大祭における特別塗装列車をつくるに当たって、鉄道事業本部長から「車体色を金にしたい」という話があった時には、「絶対やってみよう」と思いました。私の個人的な思いですが、二十数年越しで願いがかなって非常に嬉しく思っています。

日光というと「金」のイメージがありますが、お客さまの評判もたいへん良いようです。

——平成29年春に導入が予定されている新型特急車両はどのようなものですか。

根津 新型特急車両「500系」は、特急スペーシアや特急りょうもうなどに加えて、特急列車のさらなる利便性の向上を目的に導入します。1編成3両固定の併結・分割を可能にした仕様で、途中駅で列車の併結・分割を行うことにより乗り換えの必要がなくなり、お客さまの目

的地に合わせたシームレスな運行ができるようになります。今まで、特急を走らせていなかった区間にも、特急を運行できるようにになります。お客さまにとって、特急列車の使い勝手が格段に向上すると思います。

——昨年100周年を迎えた東上線では「TJライナー」を運行しています。

根津 ええ、平成20年から走らせています。お客さま全員に着席いただける座席定員制列車で、夕方以降の時間帯に池袋発の下り列車として停車駅を限定して運行しています。

特急列車を導入するには、車両を新造し、予約システムも導入しなければなりません。座席定員制なら、始発駅で着席券をチェクするだけで済み、クロスシートの座席は、回転させて通常はロングシートで使えます。現在は下りのみですが、今後は上りの運行も予定しています。

本線も東上線も、お客さまに支持され、乗っていただける電車を走らせるにはどうしたらいいか。路線の特色を生かし、鉄道ネットワークを駆使して交流人口を増加させる策を、社員が一生懸命考え、実現してくれています。

インバウンドの新「黄金ルート」へ

——訪日外国人観光客の誘致はどのように進めていらっしゃいますか。

根津 人口が減少していく中で、インバウンドをいかに取り込んでいくかというのは、日本経済の大命題であり、当社も

できるだけ貢献したいと考えています。グループ全体「オール東武」で海外キャンペーンを行い、現地の旅行博などでPR活動をしています。東京スカイツリーは台湾の「台北101」という超高層ビルと友好関係を結んでおり、台湾での認知度は非常に高まっています。そのほか、香港とタイ、マレーシアでもキャンペーンを行っており、今後も計画的に推進していきます。

現在、インバウンドの「黄金ルート」は、飛行機で東京に着いて、新幹線で富士山を見ながら京都へ行って、最後は大阪から帰る。あるいはその逆のルートで、首都・古都・商都を回るコースが主流です。けれども、ほかにも魅力的な観光地はたくさんある。われわれがお勧めしたいのは、東京へ着いたら北へ向かって、日光・鬼怒川を回り、福島や仙台、山形で楽しんでいただくルート。東北復興の一助にもなります。帰路は仙台空港や山形空港を利用する。当社沿線を活用して、これまでとは異なるルートを定着させたいですね。

——東武トップツアーズの誕生も追い風になっているのではないのでしょうか。

根津 今年4月1日に東武トラベルとトップツアーが合併して、新たに東武トップツアーズが誕生しました。トップツアーはインバウンドに強い企業

で、当社もスカイツリー開業から3年経ってインバウンドに注力するなどの流れができてきたところにこの合併があり、当社の最大のインバウンド施策と言えると思います。

——5年後の東京オリンピック・パラリンピック、さらにその後を見据えての施策をお聞かせください。

根津 東京オリンピック・パラリンピックでは、沿線でゴルフや射撃、サッカーなどの開催が予定されています。世界からお客さまを沿線にお迎えするため、積極的に受け入れ態勢を整備していきます。

また、その先までを視野に入れた社会インフラ整備の動きが各所で活発化し、それによってお客さまの流れが大きく変化する可能性もあります。われわれも、長期的視野を持って、交流人口のさらなる創出と沿線価値の向上、そして持続的成長につながる施策に、スピード感を持って取り組んでいきたいと考えています。



特集：交流人口の創出

「点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略」

東京スカイツリータウンに始まる

新たな沿線の姿

文●茶木 環／撮影●織本知之
写真提供●東武鉄道株式会社・東武タワースカイツリー株式会社

東京スカイツリータウンが誕生して3年。

観光立国・日本の世界的名所である「タワーのある街」は、開業849日目にして来場者数累計1億人を記録した。

東武鉄道は、この東京スカイツリータウンが創出する交流人口を、

東武沿線各地に送り、沿線の活性化と価値向上を図るため、東武グループ一体となってさまざまな施策を展開している。

東京スカイツリータウンから始まる、

「交流人口の創出」「沿線価値向上」の取り組みを紹介する。



新たな拠点で人の流れをつくる

東京スカイツリータウンは平成24年5月22日に開業、今年、開業3周年を迎えた。とうきょうスカイツリー駅（旧・業平橋駅）と押上（スカイツリー前）駅をつなぐ東西約400m、約3・69haの敷地に、東京スカイツリー（634m）、商業施設「東京ソラマチ」、オフィス施設「東京スカイツリー・イーストタワー」などで構成されている。

東武鉄道が自社保有の鉄道資産（旧操車場）を活用、約1500億円を投じたこの大規模な開発は「タワーのある街をつくる」という理念の下に進められたプロジェクトで、東京スカイツリーを中心とする新たな街は、連日、多くの観光客や買い物客で賑わっている。

「この場所だけが栄えるのではなく、新たな街をつくることで、東武沿線の地域の魅力を高め、地域の活性化につなげていくことを目指している」と経営企画部の横田芳美部長は語る。

新たな一大拠点の誕生は、東武鉄道にとって成長戦略の要でもある。

関東東武鉄道の営業キロ数463・3kmを有する東武鉄道は、通勤通学輸送、観光輸送、都市間輸送と、多岐にわたる重要な役割を担っている。しかし、広域圏を営業エリアとするだけに、首都圏近郊以外では沿線の少子高齢化や自治体の経済的停滞が早期に進行するという危機感を抱いていた。

自社線のみならず他社線との相互直通運転（相直）で構築する強大な鉄道ネット

ワークや、浅草や日光・鬼怒川など沿線に存在する観光拠点の魅力を活用することで、交流人口を創出して鉄道需要を高め、沿線の活性化と価値向上を図る。そのためには、交流人口創出の起爆剤が必要だ。

東京の東エリアに世界一のランドマークをつくり、そこを拠点に東武沿線各地を結ぶ。東京スカイツリータウンが東武沿線活性化の基点となっている。

開業にあたっては、東武グループを挙げてさまざまな施策が進められたが、鉄道事業では開業の約2カ月前にあたる平成24年3月17日のダイヤ改正と同時に、伊勢崎線の押上・浅草ー東武動物公園間に「東武スカイツリーライン」の愛称を導入した。また「業平橋駅」を「とうきょうスカイツリー駅」に改称し、すべての上り特急列車の停車を開始。さらに、東武スカイツリーラインと東京メトロ半蔵門線、京成電鉄押上線と都営浅草線の「押上駅」には、全社局共通の副駅名として「スカイツリー前」を付け、東京の新名所につながる駅であることを明確にした。

「路線愛称名の導入効果は大きく、定

着してきた。当初、われわれが想像していた以上に、東京スカイツリーをベースとして、当社の路線に対する新たなイメージが生まれ、沿線



東武鉄道株式会社
経営企画部長

横田芳美

Yoshimi YOKOTA



東武鉄道株式会社
鉄道事業本部 営業部長

石附栄一

Eiichi ISHIZUKI

のお客さまの意識がこれまでと違う方向へ変わったのではないかと思う」と鉄道事業本部営業部の石附栄一部長は話す。こうした取り組みが功を奏し、開業年度の輸送人員は8億7904万人（前年比2・7%増）、鉄道事業収入は1578億円（前年比3・3%増）という結果を出し、新たな人の流れをつくり出すことに成功した。

グループ全体で集客維持に取り組む

東京スカイツリータウンの人気は凄まじく、1年間の来場者数は予想を大幅に上回る約5080万人（東京スカイツリーは約638万人）を記録。その後も堅調に推移して、昨年9月には累計で1億人を突破した。

「開業以来、沿線から東京スカイツリータウンにお越しいただく、また東京スカイツリータウンから日光・鬼怒川など沿線の各地に足を延ばしていただくことを基本方針に営業施策を展開してきました。しかし、開業から3年が経過した中、まだお越しになっていらっしゃらないお客さまも多いと思われるので、新た

に足を運んでもらうための、きっかけになるような発信や各種施策を行うとともに、リピーターのお客さまを増やすこと、この両面において取り組んでいく必要がある」と石附部長は次のステップへの課題を語る。

新たな誘客施策の一つとして、今年から「東京スカイツリーパノラマきっぷ」の販売エリアを拡大した。これは、東京スカイツリー天望デッキの日付指定入場券引換券と、発駅から北千住までの往復割引と周辺駅を自由に乗り降りできる乗車券がセットになったもので、これまで春日部より下り方面の駅での販売だったが、今年から春日部より上り方面の各駅にも拡大している。

また、開業当初は行っていなかった修学旅行や外国人団体客の誘致についても注力して営業活動を展開している。

今年2月には、東京スカイツリー初のインバウンドチケット「East Skytree Ticket」の販売も開始した。これは訪日外国人観光客専用の天望デッキ入場券で、当日券の待ち列に並ばずに入場することができ、滞在時間に制限のある外国人観光客のニーズに応えたものだ。2月



1 東京スカイツリー天望デッキ「フロア 350」(© TOKYO-SKYTREE) 2 東京ソラマチの「ソラマチ商店街」 3 「産業観光プラザ すみだ まち処」 4 東京スカイツリーイーストタワーと押上駅コンコースがつながる 5 東京ソラマチのエントランス。タウンの中央に東京スカイツリーがそびえる 6 駅と直結するタウン入り口

「これまで北陸地方と当社は接点が多かったが、北陸新幹線を利用し、大宮駅で当社線に乗り換えていただければ、東京スカイツリータウンまで乗り換え1回で約3時間30分、J R東日本との相直特急をJ R大宮駅でご利用いただくと、日光・鬼怒川まで4時間弱で行くことができる。大宮は当社線で唯一、新幹線と接する駅であることから、将来的な北海道新幹線の開業も見据えて、このアクセスルートの確立が重要となってくる。これをチャンスに一層の誘客、そして沿線から北陸等の各エリアへの送客を図って

北陸地方での販促・宣伝活動も強化している。東武沿線とは離れた北陸地方からの誘客施策は意外にも思えるが、これも成長戦略の大きな布石となっている。今年3月に開業した北陸新幹線は、停車駅である大宮駅で、東武アーバンパークライン(野田線の愛称)と接続する。つまり、大宮駅を「北の玄関口」として、北陸地方から東武沿線への集客が可能となるわけだ。

の発売開始も、春節に中華圏からの訪日が増えることを考慮したという。また、鉄道利用の整備だけではなく、各所から乗り換えなしで東京スカイツリータウン内に直接乗り入れるシャトルバス「スカイツリーシャトル」も増強している。現在、上野・浅草、東京駅、羽田空港、東京ディズニーリゾート、和光・志木の5線を運行。特に日中は、上野・浅草線は10〜15分間隔、東京駅線は20分間隔と高頻度で運行しており、こちらにも非常に利便性が高い。

※ 1: J R東日本と共同で運行している相直特急は、新宿・池袋から大宮を経由し東武日光・鬼怒川温泉間で運転。

特集：交流人口の創出

【点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略】



1 タウン開業3周年記念ラッピング電車（亀戸線）2 展望を楽しめるスカイツリートレインの車内 3 タウンへのシャトルバス スカイツリーシャトル 4 金沢駅でのPR活動 5 金沢・富山PRチラシ 6 東武トップツアーズの各種パンフレット 7 東武スカイツリーライン

「いきたい」と石附部長は意欲を見せる。この新たなルートを確立するため、平成24年10月に団体専用列車として運行を開始し、その後は臨時特急列車として運行していた大宮から東武アーバンパークライン経由で浅草に直通する「特急スカイツリートレイン」を毎週土曜日12時30分に運行。北陸新幹線が開業した3月には、このほか臨時快速列車も運転し、東京スカイツリータウンに向かう乗客の利便を図った。さらに北陸新幹線の接続を受ける列車として、スカイツリートレインの運転本数の増加や、直通列車の設定を検討している。

また、亀戸線には東京スカイツリータウン開業3周年記念として、「ソラカラちゃん」ら公式キャラクターのラッピング電車を運行している。「亀戸線は、亀戸経由で千葉方面からのお客さまを誘致できる。短い路線であるが、全駅・全区間において東京スカイツリーを間近に見ることができることから、観光ルートとしても、さらに定着を図っていきたい」（石附部長）

開業時から、鉄道事業を中心に東武グループ全体で東京スカイツリータウンを軸にした営業施策を展開しているが、開業3周年についても、鉄道部門では記念乗車券の販売やスタンプリー、東武トップツアーズでは記念ツアーなどの旅行企画、ホテル部門では宿泊プランやダイナープランの販売など、グループ各社がさまざまな取り組みを進めている。「東京スカイツリータウンの開業後、グループの社員全員が同じ方向を向き、連携が活発になった。東京スカイツリーを拠点に沿線各地にお客さまを送る。沿線のお客さまを迎える。そのためにグループ各社で誘客し、連携して受け入れ態勢をつくる。お客さまを運ぶ鉄道の現業職との一体感も明らかに生まれてきた」と横田部長は語る。

さらに、沿線住民や自治体も東京スカイツリーにつながる路線ということから、地元への誇りや愛着がさらに強まっているという。関連イベントの開催など、各自治体との連携も強固になってきた。「東京スカイツリーは沿線自治体の資産でもあり、沿線自治体の観光資産も東武鉄道の資産であるという共通認識を持って、ともに沿線の活性化に取り組んでいきたい」と横田部長は話す。

東京・東エリアの活性化

ところで、東京スカイツリータウンという新たな街の誕生は、沿線にどのような影響を及ぼし、どのような変化をもたらしたのだろうか。まずは東京都墨田区から見てみたい。

この地区は、江戸時代には工芸職人が多く暮らし、明治期以降は繊維・金属など生活関連の軽工業が発達した歴史を持っている。現在でも、中小規模の製造業を主要産業とする「ものづくり」の街だ。東京スカイツリータウンの開業で、

そのおひざ元にも関心が高まったことを契機に、墨田区では産業振興や観光振興の観点から伝統工芸や地元の商品、サービスを「すみだモダン」に認証する地域ブランド戦略を推進。東京ソラマチにも「産業観光プラザすみだまち処」を開設して認証商品を販売している。

1 訪日外国人観光客が多い浅草駅の「東武外国人旅行センター」2 外国人向け企画乗車券を紹介するパンフレット各種 3 台湾の旅行博では東京スカイツリーから日光・鬼怒川に向かう観光ルートをPR 4 駅を中心に外国人観光客向け無料 Wi-Fi の環境整備が進む



「東京スカイツリータウンに來られたお客さまがタウン内だけに留まるのではなく、近接する浅草、亀戸、北千住など東京を代表する下町エリアを回遊してもらえるような取り組みを、これからは行っていきたい」と右附部長は語る。

東京スカイツリータウンの開業とともに、東京の東エリアが注目されている。新たに誕生したランドマークは、人を呼び、人の流れを変える。地元周辺地域との連携で回遊性を高め、地域の魅力を高めることで、東京スカイツリータウンは

東京東エリアの活性化を牽引している。

沿線の観光流動の創出

東武鉄道が推進する成長戦略の胆は、自社沿線のターミナル拠点や観光拠点を強化して、拠点同士を結び、かつそのルートを周知することにある。

世界遺産に認定されている日光は、東武鉄道が昭和4年に東武日光駅まで路線を開業し、同年に展望車両を走らせた歴史を持つ、東武鉄道にとっては浅草と並ぶ主力観光地だ。今年は徳川家康が薨去して400年の日光東照宮四百年式年大祭の年にあたる。東武鉄道でもこれを契機にした各施策に取り組んでいる。

「今年が日光東照宮の四百年式年大祭で、来年が日光山開山1250年と節目の年が続くことから、新たなテーマを打ち出し、誘客したいと考えた。日光の観光は、数多くの自然はもちろん、社寺についても世界遺産に登録されており、観るという要素も強いが、今年はこのように節目の年であることを契機に、あらためて社寺を『詣でる』ということを柱に発信を行い、誘客につなげていこうと考えた」（右附部長）

注目を集めているのは、特急スペーシアの特別塗装列車「日光詣スペーシア」だ。4月18日の運行開始以降、美しいカラーの車両が乗客のみならず沿線の人々を魅了している。車両は金色をメインに、黒色、朱色を配色。いずれも日光二社一寺の建造物に使用されている色で、世界遺産・日光を表現している。1編成

6両で先頭と最後尾の車両には「日光詣」の文字と日光東照宮の眠り猫や三猿をデザインした日光詣エンブレムを掲げる。

運行開始に合わせて記念乗車券を3000セット販売し、この特急列車を利用する旅行商品も増強したが、好評のうちに完売したという。

「外観のリニューアルではあるが、撮影したり、手を振ってくださったたり、沿線の方々に対する発信力が非常に大きいことを改めて実感している。そうした役割の大きさや意義をしっかりと受けとめていかなければ」と右附部長は反響の大きさに身を引き締める。

また、4月1日から9月30日までは「徳川家康公奉斎四百年記念 御朱印ラリー」を開催している。これは、浅草神社・上野東照宮・日光東照宮を回り、三神社の御朱印を揃えると、祈禱済みのお守りがもらえるというもの。沿線にある三神社と連携、上野・浅草から日光へと誘客を図り、交流人口の増加による沿線活性化を目指す。

「最近御朱印ガールなど、若い女性にも静かなブームが起きている。御朱印帳やお守りは桜色にし、お守りには眠り猫を配するなど、女性に受け入れられやすい色やデザインを意識した。おかげさまで好評を博している」（右附部長）。

地元、日光市も地域活性化には積極的で、昨年11月には「日光いろは坂女子駅伝大会」を開催し、観光客も沿道で声援を送り、大変な盛り上がりを見た。特別協賛した東武鉄道も記念乗車券を発売

※2：日光山（にっこうさん）は天平神護二年（766年）に、勝道上人により開山された。現在は輪王寺の山号となっている。

※3：世界遺産「日光の社寺」は日光東照宮、日光二荒山神社、日光山輪王寺を指し、二社一寺とも称される。

特集：交流人口の創出

【点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略】



© 2005TOMYTEC/ イラスト：伊能津

1日光誘客PR幕が掲出された浅草駅 2「徳川家康公奉斎四百年記念 御朱印ラリー」の御朱印帳とお守り 3「鬼怒川みやび」の「日光詣スペース」の運行初日に開催されたお出迎えイベント 4「日光詣スペース」の運行初日に開催されたお出迎えイベント 5「日光詣スペース」の運行初日に開催されたお出迎えイベント 6「日光詣スペース」の運行初日に開催されたお出迎えイベント 7特別列車で駅伝選手たちを輸送



したほか、選手たちを特別列車で輸送し、東武日光駅で歓待するなど、鉄道事業者ならではのエールを送り、また輸送自体を一つのイベントとして、日光市と連携して盛り上げた。

「今年も開催する予定で、大会を定着させ、駅伝は『男子の箱根、女子の日光』というイメージを浸透させていきたい」と横田部長は熱く語る。

また、戦後に大きく発展した「日光の奥座敷」とも言われる鬼怒川は温泉街で、観光客の人気は高く、「自然と温泉」に着目した外国人観光客も増えている。

さらに、「鬼怒川みやび」という特急スペーシアの車掌という設定のキャラクターを活用してのイベントも年に数回開催されており、最近ではそうしたイベント情報をキャッチした中国や台湾からの観光客も大勢訪れている。

日光・鬼怒川地区と言えば、「歴史・文化」「温泉」のイメージが強いが、東武鉄道のテレビCMは自然や絶景をテーマにしており、さらにスポーツやキャラクターなど新たな魅力を打ち出すことで、各種施策に弾みがついている。

「地元の自治体や観光協会、宿泊施設などの方々が積極的にさまざまな取り組みをされており、新たな層の取り込みに成功している」と横田部長は語る。

一方、東武沿線では教育遺産や産業遺産がある両毛地区への関心も高まっている。足利学校や桐生の絹織物関連の施設は日本遺産に認定された。観光地としての新たな魅力を掘り起こし、磨きをかけ、交流人口の創出に取り組んでいく方

針だ。

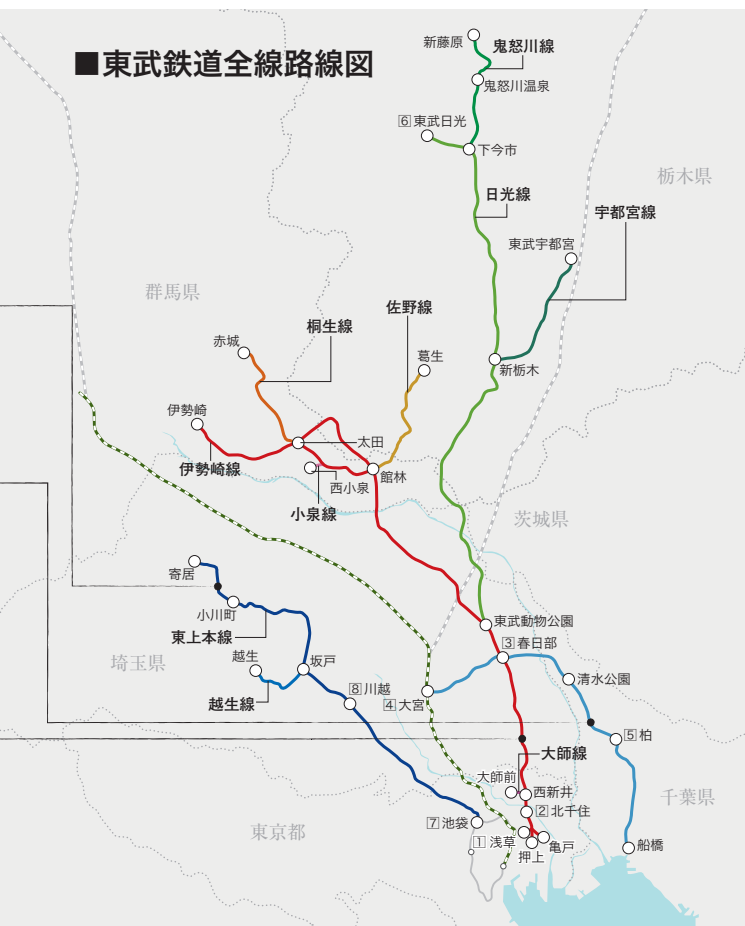
インバウンドの受け入れと発信の強化

インバウンド強化も主力施策の一つで、東京スカイツリータウン開業を契機にグループ各社で連携した中、東武グループを活用した旅行商品の開発や宣伝活動などを行っている。

中でも、今年は日光東照宮四百年式年大祭が行われる特別な年であることを重点国である台湾・香港・タイの旅行博などでPRしており、その効果もあって台湾や中国、韓国、欧米諸国に続き、タイやマレーシアなどからの来訪が大きく伸びているという。

また、外国人観光客向け企画乗車券として、本線では平成16年から「ALL NIKKO PASS」「2DAY NIKKO PASS」「KINUGAWA THEME PARK PASS」の3種類を販売しているが、昨年度の販売実績は総計で約3万7000枚と前年比40%増の伸びを見た。東上線でも今年2月にインバウンドパス「KAWAGOE DISCOUNT PASS」の販売を開始している。

外国人観光客向け無料公衆無線LANサービスの環境整備も進んでいる。今年5月から「TOBU FREE Wi-Fi」の提供をスタート。浅草駅・東武日光駅・川越駅をはじめとする21駅と、東京スカイツリータウン・東武ワールドスクウェア・浅草駅ビル「EKKIMISE」などの東武グループ施設4カ所、計25カ所で、無料Wi-Fiが順次、利用できるようになる。



「外国人観光客が一番困りになっているのがWiFi環境が不十分だということ。東京オリンピック・パラリンピック開催を見据えて、今から受け入れ態勢をしっかりと整備していく」（石附部長）

浅草駅と東京スカイツリータウンに開設された外国人旅行センターでは、英語のほか中国語にも対応できるコンシェルジュが対応している。ちなみに、東京スカイツリータウンには外貨両替所も設置している。

日光・鬼怒川地区は比較的欧米諸国からの観光客が多いが、東武日光駅と鬼怒川温泉駅のツーリストプラザには、外国人観光客専用ではないものの、タブレットを設置し、翻訳アプリで周辺の観光案

内などに対応している。

「今後も受け入れ態勢の強化と情報発信、双方をしっかりと行っていくことが重要だと考えている」と横田部長は語る。

鉄道ネットワークやターミナルを活用

自社沿線の拠点同士を結ぶ鉄道ネットワークの利便性向上も欠かせない。持続的成長を目指す東武鉄道の基本戦略の中で、今後の重要路線と位置付けられているのが東武アーバンパークラインだ。

平成26年4月に東武アーバンパークラインの愛称を付けた野田線は、大宮―船橋間を走る62・7kmの路線で、東武スカイツリーラインのほか、JR東日本の各線、北総鉄道、つくばエクスプレスな

ど、都心部に向かう6線と接続する駅を持ち、環状に結んでいる。沿線の特徴としては大宮、柏、船橋などの中核都市があり、公園などの自然が多い。

「この路線は、自然環境にも恵まれ、都心部からの距離も近く、ジャンクションとなるターミナルが多いことから沿線の人口が増加している。北陸新幹線が開業して大宮はこれからますますポテンシャルが上がる。そうしたポテンシャル効果を東武アーバンパークラインにも波及させようと考えている」と石附部長は話す。

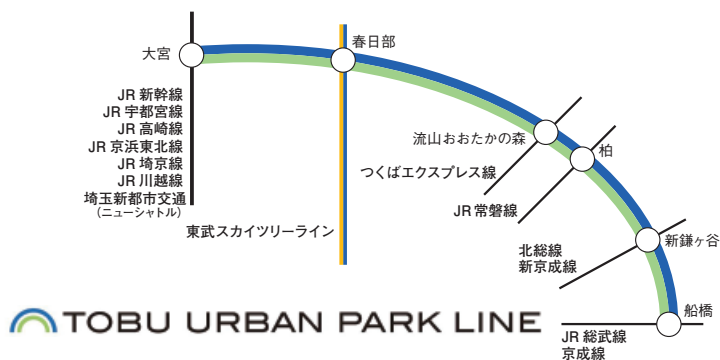
平成25年6月には、新型車両60000系を導入。岩槻駅・運河駅の橋上駅舎化や、船橋駅・柏駅の可動式ホーム柵設置、清水公園駅・梅郷駅の高架化（平成29年度完成予定）などを進めている。

また、平成28年春には、大宮駅―春日部駅間で急行運転を実施する予定で、そうなる大宮駅までの時間距離をかなり短縮できる。既にスカイツリーラインが運行されているが、東武アーバンパークラインと東武スカイツリーラインの直通化も検討している。

特急列車も、さらなる利便性の向上を目的に、平成29年春、本線に新型特急車両「500系」を導入する。この新型特急車両導入の一番の目的は、「乗り換えなしで目的地にたどり着けるようにすること」と石附部長が説明する通り、1編成3両固定で、併結・分割が可能となる。

例えば、現在、日光・鬼怒川方面には「東武日光行」と「鬼怒川温泉行」の特

東武アーバンパークライン路線図



急が運行されているが、行先が他方なら乗り換えの必要がある。しかし、この新型特急車両は下今市駅で分割することができ、どちらに向かう人も乗り換えなしで目的地に到着できる。

新型特急車両の導入により、広域な鉄道ネットワークを有する東武鉄道ならではの強みを活かし、乗客ニーズに応えたさまざまな特急列車の運行形態が実現されることだろう。

定住化促進と沿線の生活価値向上

沿線の定住人口増加へ向けて、暮らしやすい環境を整備する取り組みも進んでいる。

特集：交流人口の創出

【点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略】

1 浅草駅



東武スカイツリーラインの起点駅。
昭和6年開業

2 北千住駅



東京メトロ日比谷線と相直運転を行う拠点駅

3 春日部駅



東武線2線が交差。沿線活性化を目指し拠点機能の強化が進む

4 大宮駅



JR東日本の在来線、新幹線と接続するターミナル駅

5 柏駅



東武アーバンパークラインとJR東日本常磐線が接続

6 東武日光駅



日光観光の拠点駅。各方面への路線バスが結節する

7 池袋駅



東武鉄道 205 駅の中で1位の乗客数を有するメインターミナル

8 川越駅



5社相互直通運転開始でターミナル機能が高まっている

東武東上線



池袋～寄居間の本線と坂戸から分岐する越生線がある

東武アーバンパークライン



大宮～船橋間 62.7 km。本線、東上線に続く、東武の基幹路線

東武スカイツリーライン



伊勢崎線浅草・押上～東武動物公園間に付けられた愛称。

「少子高齢化が進み、沿線に高齢者施設を整備していくことも大切だが、同時に若い世代が暮らしやすい環境整備も必要となっている。各世代が暮らしやすくて沿線が活気づく」と横田部長は語る。

さらに、曳舟駅前には、平成29年度、東武鉄道が建設する新ビルに地域治療の中核病院が開設される。

診療科目は18で、ベッド数は199床。ハイブリッド手術室や人工透析施設を備え、窓から東京スカイツリーが望める病室も設けられる予定だ。

清水公園では、開発部門と鉄道部門が一体となって、東武アーバンパークライン沿線最大規模の分譲事業「ソライエ清水公園アーバンパークタウン」を行っている。駅前において500区画を分譲する予定で、駅舎も街との一体感を持たせたイメージにリニューアルした。

また、若年層の沿線への流入や定着を図り、駅近くに認可保育所の開設を進めている。これは保育所持機児童の解消に取り組み自治体と連携し、東武鉄道が高架スペースや保有地を活用して、社会福祉法人に賃貸して設置するもの。東武スカイツリーラインでは松原団地駅と北越谷駅、大師線では大師前駅、東武アーバンパークラインでは江戸川台駅、東上線ではときわ台駅・川越市駅・若葉駅の計7駅にいわゆる駅チカ保育園を開設している。



清水公園駅前に500区画の住宅地開発・分譲プロジェクトが進む

曳舟駅は東武スカイツリーラインと亀戸線が接続し、浅草方面と東京メトロ半蔵門線に直通する押上駅方面への分岐駅で、交通至便な駅に直結する拠点病院は、高齢者でも通院しやすい利点がある。

東武鉄道は地方路線を持っているため、他社線よりも早期に少子高齢化による人口減少が沿線に現れると予測している。人口減少は自治体が直面する課題だが、定住人口の増加を目指して東武鉄道が手掛ける沿線価値向上の取り組みは、地域社会への貢献につながる。

開業3周年を迎え、東京スカイツリータウンの存在感は増すばかりだが、東武鉄道はその活力を持続させてさらなる交流人口の創出に取り組み、沿線の活性化と価値向上を目指し、走り続けている。



春日部市長

石川良三

Ryouzou ISHIKAWA

拠点性を高め、 市の魅力向上を 目指すまちづくりを 推進

持続的成長を目指す東武鉄道が、その基本戦略の中で、今後の重要路線と位置付ける東武アーバンパークライン。東武スカイツリーラインと東武アーバンパークラインが結節する「春日部駅」の拠点機能が高まっている。

古くから交通の要衝である春日部市——鉄道高架事業と一体となったまちづくり計画に取り組む、石川良三春日部市長にお話を伺った。

世界一のタワーの名がつく沿線の誇り

——春日部市の概要からお伺いできますか。

石川 春日部市は、都心から35km圏、関東平野のほぼ中央、埼玉県の東部に位置し、南北約12km、東西約11kmの市域を有しています。江戸時代には、日光街道などの主要道路の整備とともに「粕壁宿」として栄え、発展を遂げてきました。

現在は、道路は国道4号と国道16号が、鉄道は東武スカイツリーラインと東武アーバンパークラインが交差する埼玉県東部における交通の要衝です。東京都心部やさいたま市への通勤率が高く、彩の国中核都市、業務核都市に指定されています。人口は埼玉県内では7番目の約23万7000人です。

——古くから交通の要衝である春日部ですが、沿線に東京スカイツリータウンという名所が誕生し、路線にその愛称が付いたことについては、どのように受け止めていらっしゃいますか。

石川 本市にとっても、これは非常に大きな効果がありました。もともと沿線にお住まいの方々は「伊勢崎線」「野田線」という名称を当たり前に使っていました。が、全国から、あるいは世界から見たら、それがどこを走っている路線なのか分かっていませんよね。ところが、世界一のタワーである「東京スカイツリー」となる唯一無二の存在で、それとつながっている東武スカイツリーライン、そして東武スカイツリーラインと東武アーバンパークラインが交差しているのが春日部

駅だとなると、知名度が全然違ってくる。

世界一のものを持つという誇りは、おそらく東武鉄道や東武グループの社員の方々が共通してお持ちで、それぞれの意識も高まっただろうと思いますが、それは沿線の自治体や住民にとっても同じことが言えると思います。

——市の情報発信という点でも、その存在は大きいのではないのでしょうか。

石川 そうですね。例えば春日部では毎年5月に「大風あげ祭り」を開催していますが、毎年、年末年始にスカイツリータウンに「春日部の大風」を展示して、国内外のお客さまに春日部をPRする絶好の機会となっています。また、祭りの時期には車両のヘッドマークに春日部の

大風を掲出したり、東武鉄道の社員の方々が沿線でキャンペーンを行ってくださっている。当日も、子どもたちが駅長の制服を着て写真撮影するブースを設けるなど、多大な協力をいただいています。

先進的な施策を行う自治体へ

——春日部市は、どのようなまちづくりを進めていらっしゃいますか。

石川 「日本一幸せに暮らせる街」を目指しています。特に、認可保育所の新設や定員拡大など、子育て施策の充実に努め、日本一幸せに子育てができるまちづくりに取り組んでいます。

実は先日、経済誌「週刊ダイヤモンド」の教育と子育てに適した町ランキング

文●茶木 環／撮影●織本知之／写真提供●春日部市



日本の三大大風祭りの一つ、春日部の「大風あげ祭り」。江戸時代から約170年続く伝統的行事

また、春日部市は、世界的に大人気の「クレヨンしんちゃん」の舞台としても有名ですが、しんちゃんは市の子育て応援キャラクターになっていて、平成25年には春日部第1児童センター「エンゼル・ドーム」にしんちゃんとかすかべ防衛隊のモニメントを設置しました。

——庁内にシンクタンクを設置するという先進的な取り組みもされています。

石川 多様化・高度化する市民ニーズにバランスよく、かつ的確に対応するため、平成23年に「かすかべ未来研究所」を設置しました。課題解決に向けて情報の収集と分析、調査研究などを行い、ほかに

グで、全国1741市区町村のうち、春日部市が8位に選ばれました。市内の小学生は音楽や芸術、スポーツの各分野で全国大会で表彰されるぐらい頑張っていますし、春日部市の学校給食は全国で20数校しか受賞できない文部科学大臣賞を過去7年間に6校が次々と受賞しています。

はない先進的な政策実現を目指すもので、昨年度は「春日部市の地域別人口動態およびその特性」「人と組織を育てる市役所を目指して」、二つの調査研究事業に取り組みました。

また、「大学生政策提案コンテスト」を実施しており、昨年度の第1位は「イクメン」がテーマでした。提案をどのように取り入れていくかは現在、検討しているところですが、大学生が考えた政策が、市の政策にダイレクトに活かされる。若い世代の定住を進めていくには、若い人の目線で政策を考えることが大事だと考えています。

中心市街地の再編計画

——都市計画としては、どのような方針で進めていらっしゃいますか。

石川 春日部駅周辺の中心市街地の一体感を醸成することが、まず必要であると考えています。

春日部駅は鉄道の交通の要衝ですが、鉄道で街の中心部が東西に分断されています。例えば、約18万人が集まる「藤まつり」は駅の西側で、約25万人規模の「夏まつり」は東側で行われています。市民の意識を盛り上げていくには、東西を一体化させる必要があります。

平成25年度に「春日部



子育て支援施設「エンゼル・ドーム」の親水広場で遊ぶ子どもたち。しんちゃん、ひまわり、シロと一緒に

市中心市街地まちづくり計画」を策定しており、今後はその基盤整備を進めていきます。現在、建設中の新春春日部市立病院は平成27年度中に完成する予定で、春日部駅を含めた市の中心部に機能を集め、コンパクトシティを目指していきたいと考えています。

春日部駅付近連続立体交差事業を推進して、東西間の回遊ネットワーク整備や東西交通の円滑化、県東部の拠点駅にふさわしいシンボルロードや駅前広場の設置、河川や歴史資源と調和した景観形成などに取り組みしていきます。

——春日部駅周辺の連続立体交差事業と一体となった計画なのですね。

石川 ええ、春日部市の中心市街地再編には鉄道の高架化は欠かせないもので、まさに連続立体交差事業と一体となった計画です。

この連続立体交差事業は、平成17年度

に県が着工準備採択を受けて以降、県市、東武鉄道が都市計画決定に向けた検討を進めています。埼玉県内で高架事業を推進している中で、未着手なのは春日部駅のみとなっています。東武沿線でも伊勢崎駅や栃木駅など、高架化によって画期的にまちの利便性が向上した駅があり、その効果は絶大なものであると考えています。市としても、連続立体交差事業は春日部市のビジョンを語る上で欠かせないものであり、不転の決意をもって進めています。

——東武鉄道も、東武スカイツリーラインと東武アーバンパークラインの直通化を計画するなど、拠点駅である春日部駅の強化を打ち出しています。

石川 東京スカイツリーができたとき、根津嘉澄社長が私に言われた「スカイツリーは目玉だが、中心ではない。これに有頂天になってしまうと先を見誤る。われわれにとっては沿線を活性化させることが重要であり、本命である鉄道をきっちり発展させていく」という言葉に深い感銘を受けました。

来年春に予定されている大宮ー春日部間の急行運転の実施や、2線の直通化など、春日部駅のターミナル機能の強化は、市としても非常にありがたい施策です。

東京スカイツリータウンという一大拠点ができたことを契機に、沿線を活性化させるという課題は鉄道会社だけではなく、自治体にとっても同じです。

今後も強い連携を図って、春日部市のさらなる発展を目指していきたいと考えています。



日光市長

齋藤 文夫

Fumio SAITOU

豊かな観光資源を活かして、 魅力輝く 「世界の日光」で あり続ける

歴史的な文化遺産や温泉など

多岐にわたる観光資源に恵まれた国際観光文化都市——日光市。

東武鉄道にとっても、日光線の開業年より特急列車を走らせるなど、

長い歴史を持つ重要な観光拠点となっている。

全国各地が観光事業に着目し、観光面における地域勢力が変化する中で、

日光はなぜ魅力ある観光地であり続けることができるのか。

齋藤文夫日光市長にその取り組みについてお話を伺った。

「日光創新」を指針に競争に勝つ

——日光市の主な観光資源について教えてください。

齋藤 何といつても、世界遺産に登録されている「日光の社寺」、東照宮と輪王寺、二荒山神社とそれを取り巻く遺跡の存在が大きいですね。それと自然です。湯ノ湖、湯川、戦場ヶ原、小田代原のうちの260・41haが「奥日光の湿原」として、ラムサール条約湿地に登録されています。「奥日光の湿原」は全域が日光国立公園に指定されていますが、日光市にはさらに尾瀬国立公園もあり、自然の豊かさ、美しさを誇っています。

温泉は、鬼怒川・川治・奥日光湯元・湯西川・川俣・奥鬼怒など、数も多様性

も誇れるものであり、そういう意味では日本一クラスだと自負しています。

さらに、東武ワールドスクウェアなどのテーマパークや、足尾銅山など日本の近代化を支えてきた産業遺産もあります。

平成18年に旧日光市をはじめ、2市2町1村が合併して、それぞれ持っていた観光資源が現在の日光市の観光資源になりました。一つの市でこれほど多様な観光資源を持っているところはなかなかないだろうと思います。

——日光がこれだけの観光地として発展するには、鉄道の存在が欠かせなかったのではないのでしょうか。

齋藤 その通りだと思います。日光の鉄道の歴史は古く、現在のJR日光線の日

光駅の開業が明治23年、昭和4年に東武日光線が全通し、東武日光駅が開業しました。その後、モータリゼーションの波が押し寄せますが、長きにわたって日光を支えているのは、やはり鉄道で、これからもそれは変わらないでしょう。日光を訪れる外国人観光客が年々増えています。その多くが鉄道を利用してきます。今後も、東武鉄道やJRの在来線など、日光にとっては鉄路が大きな役割を果たしてくれていると思っています。

——世界的な観光地として長い歴史を持つ日光ですが、観光需要に変化はありませんか。

齋藤 かつては「日光」というだけで、たくさんの方々の観光客の方々に来ていただくことができました。しかし、全国の都市

が観光を打ち出す現在、観光面における都市間競争に勝ち抜いていかなければなりません。

安住しては、人を呼ぶことはできません。そのためには新しい価値や新しい魅力を、今まであった日光にプラスする。私の造語ですが「日光創新」を基本戦略にしたいと考えています。

ブランド総合研究所という民間企業が1000市町村及び47都道府県の1047地域を対象に、各地域のブランド力を評価する消費者調査を毎年実施していますが、昨年は、日光市が「魅力度」ランキングで13位、「認知度」で14位と、これまでの最高位を獲得することができました。われわれの取り組みが、徐々に現れてきているのではないかと

文●茶木 環／撮影●織本知之／写真提供●日光市

特集：交流人口の創出

【点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略】

思っています。

——「日光創新」をテーマに具体的には、どのようなことに取り組まれていますか。

齋藤 平成25年2月に、「日光ブランド戦略プラン」を策定しました。「市場最適」「自立成長」「市民参画」を3本の柱に日光の魅力を高めていこうというもので、その具体的なアクションとして、日光ブランド認定制度をスタートさせています。

市内に点在するさまざまな地域資源や商品、サービスを日光ブランドとして認定し、全国、世界に発信していく。年間1000万人を超える来訪者や市民に選ばれたブランドをつくり、地域の活性化や産業の活性化につなげていく仕組みづくりが重要だと思っています。観光資源



約4万9000㎡の敷地内に55棟の建物が建つ日光東照宮。本社の正門である唐門は大祭や国賓などが参拝するときのみ使用される

がたくさんあるというだけでは、都市間競争に打ち勝つことはできません。

東日本大震災後には、前年に1137万人を数えた観光客が約25%減少しました。昨年が約1075万人と、まだ回復には至っていません。その危機感から、観光協会をはじめ旅館やホテル、物産関係など関係者が一体となって、できることは何でもやろうと取り組み続けています。

誘客・活性化の種をまき続ける

——日光にとって、今年、来年とアンバーサリーヤーが続きます。

齋藤 昨年は世界遺産登録15周年でしたし、今年は日光東照宮四百年式年大祭と市町村合併10周年、来年は日光山開山1250年を迎えます。各方面で誘客促進事業が展開されますので、観光関係者は皆、絶好の機会と捉えています。

——東武鉄道も「日光詣スぺーシア」の運行を開始しました。

齋藤 日光詣スぺーシアもそうですし、新型特急車両の運行が予定されています。利便性が高く、魅力的な特急列車は、日光への観光需要の喚起につながり、市としてもありがたいと思っています。観光で交流人口を増やすという考え方は、自治体も鉄道事業者もベクトルが同じです。

また、東武グループでは東武トップツアーズが誕生しましたので、インバウンド対策についても、連携しながら取り組んでいきたいと考えています。

——ところで昨年11月、初の「日光いろは坂女子駅伝大会」を開催されました。

齋藤 特別協賛という形で、東武鉄道にもご協力いただきました。選手や応援する方たち、大勢の観客の輸送など、こうしたイベントは鉄道会社の協力があってこそだと実感しました。

市民の「男子には箱根駅伝があるのだから、日光では女子の駅伝大会を開催したらどうか」というアイデアから生まれたもので、大会の定着には少し時間がかかると思いますが、毎年開催してランナーの聖地を目指していきたいと思っています。「男子の箱根、女子の日光」と呼ばれるように育てていきたいですね。

12月から3月にかけて、観光地はオフシーズンになります。雪や氷を観光資源に、かまくら祭などイベントの開催や、東南アジアなどの暖かい国から誘客することもありますが、トータルで見ると冬場はどうしても客足が減少します。駅伝大会をオフシーズン直前の11月末に開催したのも、そうした理由からですが、今後はスケートなど、冬のスポーツにも力を入れていきたいと考えています。

——5年後の東京オリンピック・パラリンピック開催についてはいかがですか。

齋藤 今年6月に東京に「日光市観光情報発信基地」を設置して、外国人観光客の意識調査を実施するなど情報収集を行い、東京オリンピック・パラリンピックの時に、どうしたら日光に足を運んでいただけるのか、対策を講じていく予定です。情報収集して戦略を練り、外国人観光客に必要とされる環境整備を進める。

発信し、フィードバックされたものをいかに活かしていくかが大事であると考えています。

——そのほかに今後の課題として、お考えのことはありますか。

齋藤 やはりこれだけ多くの観光資源やイベントがあるのですから、日光市に2、3泊していただきたい。それでも足りないほどの魅力があります。日光市としての観光協会は一つですが、旧市町村単位で支部があり、いい意味で競合しながら、それぞれが新たな取り組みを手掛けていきます。

今ある日光の観光資源は、先輩たちの努力が実を結んだもの。種をまき続けないうと、新たな芽は出ないし、実を結ばない。継続して種をまき続けること、常に「創新」を目指すことが大切だと考えています。私たちも将来の日光のために、立ち止まることなく、さまざまな施策に取り組んでいきたいと思っています。



男体山と中禅寺湖。男体山は古くから山岳信仰の対象として知られ、山頂には日光二荒山神社の奥宮がある

特集：交流人口の創出

「点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略」

5社相互直通運転で
新たな
流動をつくる

東武伊勢崎線が営団（現・東京メトロ）日比谷線との相互直通運転を開始したのは昭和37年。

以降、東武鉄道は積極的な相互直通運転を通じて、首都圏に広域的な鉄道ネットワークを構築してきた。

平成25年3月には、

東京メトロ副都心線と東急東横線の乗り入れ開始により、東武鉄道、西武鉄道、横浜高速鉄道、5社7線の相互直通運転が実現している。東武鉄道ネットワークにおける「相直効果」を紹介する。

文●茶木 環／撮影●織本知之／写真提供●東武鉄道株式会社

相直による
都心直通ルートの確立

東武鉄道が初めて他社線との相互乗り入れを開始したのは昭和37年。北越谷―人形町間で、伊勢崎線と営団（現・東京メトロ）日比谷線の相互直通運転（相直）が始まり、東武鉄道の電車が北千住駅から日比谷線の線路に入った。昭和39年には日比谷線の全通により中目黒駅までの乗り入れを開始、東急東横線ともつながった。

「この相直実現によって、東武鉄道の積年の夢だった都心進出を果たすことができた」と鉄道事業本部計画管理部の高野寿久部長は、その意義を語る。

また、この相直を一つの契機に、輸送力増強を目指す複々線化を進めることが決まったという。昭和49年に関東民鉄初となる北千住―竹ノ塚間の複々線化が完成し、その後も複々線化を延伸。平成13年には、北千住―北越谷間18・9 kmが複々線となり、現在のような緩急分離による高密度運転と優等列車による高速運転が可能になった。

現在、日比谷線ルートは、北千住駅を紹介して、日光線・南栗橋駅から日比谷線中目黒駅まで運行している。

都心部ではさらに平成15年、伊勢崎線・日光線と営団半蔵門線、東急田園都市線と乗り入れを開始。久喜駅・南栗橋駅―押上駅―渋谷駅―中央林間駅間に3社の直通電車が運行している。

東武鉄道株式会社
鉄道事業本部 計画管理部長高野寿久
Toshihisa TAKANO

「日比谷線との相直ルートは真つすぐ都心部に乗り入れていくのに対し、半蔵門線は錦糸町など商業地を経由して都心部に入っていく。特徴の異なる二つの都心直通ルートができた」と高野部長は説明する。

また、都心部に向かうには半蔵門線ルートの方が距離が長くなるため、北千住―曳舟間で急行運転を開始し、所要時間の短縮を図った。これにより「日比谷線ルートから半蔵門線ルートにシフトするお客さまも多く、日比谷線の混雑緩和につながった」という。

交流人口を創出する観光路線の強化

一方、観光路線でも、他社線との相直で、交流人口の創出に大きな成果を上げている。東武鉄道の路線は、1都4県にわたっているが、南東北にまで運行エリアを拡大するきっかけとなったのが、昭和61年に開始した野岩（やが）鉄道との相直だ。

この時点では、浅草駅―会津高原駅（現・会津高尾瀬口駅）間の運行だったが、平成2年、その先の会津鉄道会津田島駅までの乗り入れが始まった。

特集：交流人口の創出

【点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略】



「当社沿線の浅草と日光・鬼怒川に、南会津地区の豊かな観光資源が加わり、観光路線としての一大動脈ができた。両鉄道と連携を図り、これからも盛り上げていきたい」と高野部長は話す。

この相直を契機に、東武鉄道では5月末から10月のシーズン中、尾瀬のハイキング客を対象に、民鉄では珍しい夜行列車「尾瀬夜行」を、冬季にはスキー・スノーボード客専用の「スノーパル23...55」を運行。列車ならではの快適性と、近年の長距離バスの値上げなどを背景に、乗車率が上がっている。

また、平成17年には、会津鉄道の「AIZUマウントエクスプレス号」がJR東日本・会津若松駅（一部、喜多方駅）を出発駅に、会津鉄道・野岩鉄道を經由して鬼怒川温泉駅までの直通運転を開始、相互の誘客を進めている。

続いて平成18年には、新宿駅―東武日光駅・鬼怒川温泉駅間で、JR東日本と特急列車の相互直通運転を開始した。

「増加するマイカー旅行者客への対応策として、共同運行を実現させている。それまで日光・鬼怒川は、浅草や上野など東京の東側を起点とするイメージが強かったが、JR東日本との相直で、東京の西側のお客さまにも広く認知いただけるようになった。幅広いエリアから日光・鬼怒川にのこ越しいただいている」と、高野部長はその相直効果を語っている。

画期的な5社による相直

そして平成25年3月、東急東横線と東京メトロ副都心線の接続により、東武東上線、西武池袋線・西武有楽町線、横浜高速鉄道みなとみらい線の5社相互直通運転が実現した。

東武東上線においては、昭和62年の段階で、営団（当時）有楽町線と相直を開始し、混雑緩和のサービス改善を図る一方で、銀座方面への直通電車を乗り入れている。さらに、東京メトロ副都心線とも平成20年から相直を行い、新宿・渋谷方面へ直通電車を走らせ、輸送力の改善を積み重ねていた。

5社相直によって、東上線ルートは森林公園駅―和光市駅―渋谷駅―横浜駅―元町・中華街駅の相直区間距離88・6 kmに、西武線ルートは飯能駅―小竹向原駅―渋谷駅―横浜駅―元町・中華街駅の相直区間距離80・5 kmに延伸。埼玉県西部から東京副都心を抜けて横浜方面に至る広域的な鉄道のネットワークが形成された。各都市間の所要時分も、川越―横浜間が相直前の86分から最短78分に、所沢―横浜間で同78分から最短66分に短縮されて



東武鉄道株式会社
鉄道事業本部 東上業務部長

眞島 朗
Rou MAJIMA



と東京メトロ副都心線1日乗り放題を加えた「東急・東武東上線小江戸川越クーポン」も開始した。

「小江戸川越クーポン」は相互開始で1.3倍の販売実績を残している。平成26年度の販売枚数は1万5000枚。川越は訪日外国人観光客が増えており、3割ぐらゐは外国人観光客に利用されている。相互以降、観光客が確実に増えていることを実感している」と鉄道事業本部東上業務部の眞島朗部長は語る。

相互直通開始を契機に、さまざまな企画乗車券の開発も進めた。東上線各駅の往復乗車券に、東京メトロ副都心線全線と東急線の渋谷～自由が丘～二子玉川間エリアの乗り降り自由をセットにした「東上東急線トライアングルチケット」や、東上線各駅と東急東横線全線の往復乗車券に、東京メトロ副都心線全線と横浜高速みなとみらい線全線の乗り降り自由をセットにした「東上横浜ベイサイドきっぷ」など、これらの企画乗車券は、計1万8000枚(平成26年度)の販売実績を上げている。

東上線の利便性向上策

東上線は平成26年5月に開業100周年を迎えた。5社相互に続いて100周年にちなんだイベントなど、華やかな話題が多いが、その一方で、乗客の利便性や安全性を向上させる取り組みも堅実に進めている。

平成20年に導入された座席定員制列車「TJライナー」は池袋発の下り列車で、座席指定ではないが、310円の着席整理券の購入で着席が確保される。平日は、18時から22時50分までに10本を運行。昨年7月からは毎週金曜日に、さらに今年5月からは毎週木曜日も23時20分発の臨時便を増発した。土休日は17時～20時に6本運行している。

仕事帰りや買い物を済ませた沿線住民

だったが、5社相互は従前の相互効果をはるかに上回る広範囲な人の流れを創出している。

東武東上線沿線で最も顕著な効果が見られるのは川越駅だ。川越は「小江戸」と称される人気の観光地だが、5社相互がさらに大きな弾みとなり、川越駅の定期外乗車人員は増加傾向が続いている。

東武鉄道では、相互前から川越地区への観光客を対象に、東上線の運賃割引や川越地区での東武バス1日乗り放題などがセットになった周遊券「小江戸川越クーポン」を販売している。相互後は、東急東横線の発駅・渋谷駅間の運賃割引

東上線に見られる相互効果

この5社相互は「世界にも全く類例を見ない民鉄5社7線による広域速達タイプの相互直通運転」を実現したとして、第12回日本鉄道賞を受賞している。

この相互で大きく注目されたのは、人々の新たな流動だ。路線のシームレス化によって、乗り換えなしで埼玉県と神奈川県を、東京を越えて行き来する。これまでの相互は、主に通勤通学の利便性向上を目的に東京と他都市を結ぶもの

特集：交流人口の創出

〔点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略〕



1



2



3



4



5



6



7

1 5社相互直通運転で、東京メトロ副都心線、東急東横線の車両が走る和光市駅 2 神奈川方面からの観光客が増えている小江戸川越 3 JR東日本との接続駅である川越駅 4 東上線の輸送力を支える複数線区間（朝霞駅付近） 5 JR東日本とは特急列車の相互直通運転を実施している 6 7 東上線で運行する座席定員制列車「TJライナー」 (4) (6) (7) 画像提供：東武鉄道株式会社

の利用が多く、顧客満足度調査での評価も高い。平成26年1月には乗客数500万人を達成し、平日はどの便もほぼ満席だという。

「東上線では特急列車を運行していないが、着席ニーズは確実にある。車両の効果的な運用のため、昼間はロングシートで利用し、夜は座席を回転させてクロスシートで使用している」（眞島部長）

利用者から朝の運行のリクエストが多かったため、平成28年春からは朝の通勤時間帯における上り列車も運行する予定だ。

安全性の向上については、現在、東武アーバンパークラインの船橋駅と柏駅に可動式ホーム柵が設置されているが、東上線でも、和光市駅が今年度、川越駅は平成29年度の導入を予定している。

「東京オリンピック・パラリンピックでは、当社線沿線でゴルフや射撃、サッカーなどの開催が予定されていることから、本線・東上線ともに主要駅および会場最寄り駅を中心に受け入れ環境を整備し、安全・快適・親切な東武沿線を目指していく」と、高野部長は語っている。

利用機会の掘り起こしと鉄道の魅力

今後の交流人口創出策について、高野部長は、その一例として「沿線、特に北関東は車社会。お客さまが鉄道を使って都心部に向かう機会をいかにつくっていくか」と、新たな利用機会の掘り起こしを挙げる。

また、眞島部長は「100周年記念イ



セイジクリムの特別塗装車（画像提供：東武鉄道株式会社）

ベントで、車両をかつての東上線で使用していたセイジクリムに塗装したら、大勢のお客さまが来てくださった。『乗って楽しい電車』による誘客も必要だと思う」と乗客に訴求する鉄道の魅力について言及する。

東武鉄道では、他社線との積極的な直通運行を行い、一大ネットワークを構築してきた。広域にわたる沿線には北千住駅、和光市駅、大宮駅、柏駅、船橋駅、春日部駅など、各エリアのターミナル、拠点がある。東京スカイツリータウンという新たな一大拠点が、日光・鬼怒川などの観光拠点とながり、各エリアのターミナル、拠点と結び付く。鉄道ネットワークの強化と拡充、そして利便性や安全性のさらなる向上に取り組み続ける

東武鉄道は公共インフラである鉄道路線を守り、鉄道事業を時代に即した形で今後も発展させていく。



川越市長

川合善明

Yoshiaki KAWAI

5社相互直通運転を追い風に、「時薰るまち川越」の観光施策を強化

江戸情緒が漂う「小江戸川越」は、都心から気軽に訪ねることができ人気の観光地だが、5社相互直通運転の開始で、その賑わいが一層増している。つながった先には港町や中華街のある横浜があり、対比される機会が増えたことによって、川越の魅力が再認識されたことも大きい。その観光施策について、川合善明川越市長にお話を伺った。

観光客増加で受け入れ態勢を強化

——川越市の概要から教えてください。

川合 川越は、大正11年に埼玉県で最初に市制が施行された都市で、平成15年には県内初の中核市となりました。

都心から30km圏内に位置し、市中心部に東武東上線とJR川越線の川越駅、東武東上線の川越駅、西武新宿線の本川越駅の3駅があります。昭和40年代に鉄道沿線地域の住宅開発で都市化が急速に進み、都心へのアクセスの良さと相まって、東京のベッドタウンとして発展してきました。昭和40年当時13万人弱だった人口は、平成27年4月現在、約34万9000人となっています。

古くは江戸時代に川越藩の城下町として栄え、当時の都市計画で川越街道を整備したことや、新河岸川を利用した舟運で、物流が発達した歴史を持っています。

江戸と直結した物資の集積地であり、埼玉県南西部の中心地だったんですね。逆に江戸から入ってきた文化の影響を受け、「小江戸」と呼ばれるようになりました。明治以降も商人たちが活躍し、商業都市として発展してきました。

——鉄道の敷設はいつごろになりますか。

川合 最初は明治28年の川越鉄道（現・西武新宿線）で、大正3年には東上鉄道（現・東武東上線）が、昭和15年には国鉄（JR）川越線が開業しています。中でも東上鉄道の開業によって、それまで新河岸川や川越街道などを使用していた

物流が鉄道に移行し、川越は大きく発展することになりました。東武東上線は、旅客・貨物輸送の両面で大きな役割を果たしてきたようです。

また、昭和50年代から蔵造りの町並みを残そうと市民主導で保存運動が起り、江戸情緒あふれる町並みに魅かれて大勢の観光客が訪れるようになりました。これも、鉄道アクセスの良さが大きく貢献しています。

——平成25年3月に5社相互直通運転（相直）が開始されました。川越への影響はいかがでしたか。

川合 相直が開始された年の川越の観光客数は630万2000人で、前年比で6万5000人増、またその翌年はさらに増えて、657万9000人に達して

います。このすべてが相直効果だと言えるわけではありませんが、やはり横浜と川越が乗り換えなしで行き来できるようになったことが大きな要因だと推測できます。

というのは、市で行っている観光アンケート調査において、直通運転開始後の平成25年4月から12月の結果では、神奈川県から訪れた方の割合が前年の同時期に比べて5.7ポイント増加し、12・6%を占めていたんです。横浜方面から来られる方が確実に増えていますね。

——相直を契機にしたキャンペーンなどは行われたのですか。

川合 直通運転が開始される2年前から、横浜赤レンガ倉庫などで観光キャンペーンを実施し、実際に相直開始当日に

文●茶木 環／撮影●織本知之／写真提供●川越市

特集：交流人口の創出

【点から線へ。沿線ネットワークを活かした東武鉄道の成長戦略】

は、私も横浜駅で川越の観光パンフレットを配布するなどPRを行いました。

また、テレビの旅番組や情報番組で川越が取り上げられることが増えており、川越の認知度は、相直前と比べると数段アップしていると感じます。

——そうした観光客の受け入れ態勢としてはどのような施策を取られていますか。

川合 3駅周辺の整備状況については、昨年、川越の玄関口である川越駅西口駅前広場の整備を実施したほか、今年3月には「ウェスタ川越」をオープンしました。埼玉県と川越市が整備した複合拠点施設で、情報コーナーに観光パンフレットを用意し、公益社団法人小江戸川越観光協会が認定するブランド産品「川越セレクション」を紹介しています。7月から約1700人収容の大ホールもオープンする予定で、新たな文化芸術の拠点として、地元の方にも観光の方にも楽しんでいただけたらと思います。

また、4月に、無料でご利用いただけ



市指定文化財の「時の鐘」。現在の鐘楼は明治26年の川越大火の翌年に再建された。1日に4回、鐘の音を響かせている

る「元町休憩所」を蔵造りの町並み近くに新設しました。約1000人が休憩できるのも、学校行事などで訪れた児童・生徒たちの休憩や食事場所としても利用できます。そのほか、観光客の増加に対応するため、公衆トイレの新設や古い施設の改修を進めています。

さらに、街中を気軽に周遊していただくため

に、自転車シェアリングを導入しました。無人で自転車の貸し出しや返却を行える駐輪場を10カ所設置し、どこで借りても返してもよく、一定時間内での利用であれば、基本料金200円で1日何度でも利用できる仕組みです。金沢の自転車シェアリングと双方で新たな手続きなしで利用できるシステムになっており、北陸新幹線の開業を機に金沢からのお客さまが増えればと期待しているところです。

媒体の多言語化で海外でも営業活動

——東京オリンピック・パラリンピックではゴルフの競技会場が川越市となる予定ですが、準備はされていますか。

川合 川越市を訪れる外国人観光客は順調に増えていますが、東京オリンピック・パラリンピックに向け、さらに本市を知っていただくとうと、シティセールスの媒体づくりを進めました。観光パンフレットは現在、英語・中国語（繁体字と



昭和4年開業、85年以上の歴史を誇る「霞ヶ関カンツリー倶楽部」。東京オリンピックでゴルフ競技の会場になることが予定されている

簡体字）・韓国語に対応していますが、対応する言語を増やす予定です。また、プロモーションビデオは日本語・英語のナレーションに8カ国語の字幕を用意しており、今後は、訪日外国人観光客が多い東南アジアの国々を中心にプロモーションビデオを活用したPR活動を展開していく予定です。

そのほか、街中のサイン類の多言語化や無料WiFiの環境整備に取り組んでいます。市の職員も自主的に英会話などの勉強を始める者が増えていますね。

——そうしたインバウンド策において、民間と連携した取り組みはありますか。

川合 外国人観光客の方々は、日本の伝統文化に触れたり、体験することを求めています。観光協会主催で毎月18日に行っている「川越きもの日」では、着物姿で街中を散策いただく、協賛店で

さまざまなサービスが受けられる取り組みを実施しています。外国人観光客にはレンタル着物をご利用いただくこともできます。また、きもの日には、市役所の窓口で職員が半纏を着て応対しており、市民からも好評です。今後は、例えば街中の商店の方にもそれぞれ屋号が入った半纏を着てもらうなど、取り組みを広げていきたいと思っています。

東武鉄道では今年からインバウンドパス(KAWAGOE DISCOUNT PASS)の販売を開始していますが、11月には市と東武トップアライズで、台北でキャンペーンを行います。外国人観光客の誘致やおもてなしの方策を連携して取り組んでいきたいと考えています。

——今後の課題についてはいかがですか。

川合 東京に近いということはすぐ来られる反面、平均滞在時間が半日と短く、観光客数の割には経済効果がそれほど大きくないということがあります。今、民間で動きが出ているのが、踊り・三味線・謡といった伝統和芸を復活させて食事の席で披露する試みで、滞在型の観光に結び付けばと期待しています。

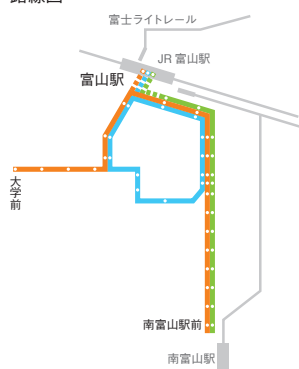
また、広域観光という意味では、数年前から、秩父の観光協会と川越の観光協会が提携して、相互のPRを行っています。さらに、川越の喜多院には江戸城から移築した家誕生の間があり、東照宮もありますので、徳川家とゆかりのある日光や静岡と連携した観光施策を進めていくこともできるのではないかと考えています。

富山地方鉄道 市内電車が北陸新幹線高架下に入り入れ開始

北陸新幹線長野ー金沢間が開業した3月14日、富山地方鉄道では市内電車のJR富山駅乗り入れを開始した。

同市内方向から富山駅に向かって、軌道を駅高架下へ直進で約160m延伸し、高架下の新停留場「富山駅」を開業。環状線「セントラム」を含む1～3系統のすべての電車が停車する。北陸新幹線から市内電車への乗り換えがスムーズな交通環境が整った。

路線図



●新幹線とLRTのまち・富山に

富山駅高架下への市内電車乗り入れは、市と富山地铁が進める路面電車南北接続事業の第1期事業にあたる。

路面電車南北接続事業は、富山駅の南側に伸びる富山地铁市内電車と、北側に伸びる富山ライトレール富山港線を接続するもので、第1期事業に続いて、市は富山ライトレールを富山駅高架下へ約90m引き込む第2期事業に着手する。県があいの風とやま鉄道（旧・北陸本線）と高山本線を高架化した後に、富山ライ

トレールの軌道の整備を進め、2019年度の完成を見込んでいる。北陸新幹線開業より1日早く、3月13日に富山駅高架下で開催された開業式典には、国や県、市、富山地铁関係者ら約160人が出席、新幹線駅高架下に路面電車が乗り入れる国内でも例のない事業の完成をともに祝った。

新幹線とLRTのまち・富山を目指し、南北接続への期待がさらに膨らんでいる。

●県東部の玄関口「新黒部駅」が開業

一方、北陸新幹線開業に先行して、黒部宇奈月温泉駅に接続する富山地方鉄道・新黒部駅が2月26日に開業、完成式典が行われた。

新黒部駅は、新幹線駅から約70mの距離で隣接。同駅には富山地铁のアテンダント1人が常勤する。特急を含め、1日に上下66本が停車し、黒部宇奈月温泉駅に停車する北陸新幹線「はくたか」計15往復と連絡する。

駅の周囲には、黒部市がイベントスペースや待合室を備えた「ふれあいプラザ」、観光情報の提供や地域の名産品を販売する「地域観光ギャラリー」、615台分の駐車場などを整備。宇奈月温泉を筆頭に有力観光地を抱える県東部の玄関口として、その役割を発揮していく方針だ。



1 市内電車のセントラム。北陸新幹線開業と同時に富山駅高架下に入り入れを開始した。2 富山駅前で行き交うセントラム（左）と8000形。3 新黒部駅開業式典で挨拶を述べる富山地铁の桑名博勝社長。4 テーブカットで新黒部駅の完成を祝う関係者ら。



北陸鉄道 石川線に新駅「陽羽里駅」が開業

北陸鉄道石川線の^{しじま}四十万駅と^{そだに}曾谷駅の間に、新駅^{ひばり}「陽羽里駅」が3月14日に開業した。北陸鉄道が新駅を設けるのは、1943年に会社が創立して以来初めて。住宅街を整備する白山市曾谷町土地地区画整理組合の請願駅で、通勤、通学者の利便性向上を図る。駅名もこの住宅街の名から取られている。

陽羽里駅は無人駅で、スロープなどを設置したバリアフリー仕様。駅のすぐそばには都市計画道路の曾谷線が走り、駅前にはバスが乗り入れできるロータリー付きの駅前広場が整備されている。

今後は、集会場、公園なども整備される予定。

北陸鉄道では新駅の開業に合わせ、石川線の始発列車の時刻を繰り上げたほか、土日祝日ダイヤでは野町駅発の最終列車の時刻を繰り下げるなどのダイヤ改正を行った。初年度には1日に130人、住宅街への入居が増える5年後には1日300人の利用を見込んでいる。



1 石川線・新駅「陽羽里駅」(イメージ) 2 3月8日に執り行われた完成式典で挨拶する北陸鉄道の加藤敏彦社長 3 関係者による完成記念のテープカット 4 陽羽里駅から初運行となる臨時列車に乗車する関係者と乗客

四日市あすなろう鉄道 内部・八王子線が「公有民営方式」で運行再出発

三重県四日市市を走る近畿日本鉄道^{うつべ}内部・八王子線の運営が4月1日、「四日市あすなろう鉄道」に移行した。

近鉄四日市と内部を結ぶ内部線(5.7km)と、その途中駅の日永から分岐して西日野を結ぶ八王子線(1.3km)は、1970年に年間約722万人あった利用客数が、2013年には約359万人にまで減少。赤字続きで今後のあり方が検討されていたが、市が鉄道施設や車両を所有する第3種鉄道事業者、市と近鉄が出資する四日市あすなろう鉄道が第2種鉄道事業者として運営を行う「公有民営方式」で存続が決まった。

初発列車は、午前5時26分内部駅発あすなろう四日市駅行

き。出発式典では、都司尚社長が運転士にハンドルを手渡し、安全運転を指示。続く4月4日には、近鉄四日市駅前の広場でオープニングセレモニーが開かれ、関係者や沿線住民ら100人が出席、再出発を祝った。

四日市あすなろう鉄道では、全国に3路線しかないナローゲージ(特殊狭軌線)という特徴を活かし、利用促進に取り組んでいく方針だ。



1 起点の近鉄四日市駅は「あすなろう四日市駅」に改称 2 初発列車出発式典で運転士にハンドルを手渡し四日市あすなろう鉄道の都司社長 3 4月4日に開催されたオープニングセレモニーでテープカットする関係者

地方 紀民 行鉄

三岐鉄道株式会社



緑そよぐ畑や雑木林。
ゆっくり走る

小さな電車の線路沿い。

「歩きたくなるみち」を歩けば、
思わぬ出会いが待っている。

三岐鉄道北勢線は日本国内に三つしかないナローゲージの一つ。つまり、線路の幅が狭いのだということは分かっていただろう。その狭い線路の上を走るのだから、電車の幅も当然狭く、「向き合って座ると、足がぶつかりそうになる」ということも、インターネットで調べて知っていた。知っていたのだけれども、文字と写真で知っているのと現物を目にして知るのは大違い。初体験のナローゲージ、北勢線の第一印象は、狭い・小さいではなく可愛い。

「小さきもの」は電車も可愛い

西桑名駅にゆつくりと入ってきた北勢線の車両幅は211cm、JRの在来線の車両と比べると大体70cmくらい幅が狭いことになる。70cmという長さは短くはないけれど、電車の大きさを考えれば、それほど差でもないんじゃないかと思っていたら大間違い。

確かに、乗り込んでしまえば、落ち着いた水色の長い座席につり革と、狭くはあっても車内仕様はいたって普通。ところが外からその姿を見てみると、縦長のほっそりとした車体は、菜の花のような明るい黄色に塗られていることとあいまって、何だかもうおもしろいような愛らしさ。「小さきものはみな可愛い」。かの有名な『枕草子』の中で清少納言が言っており、70cm小さくなると大きな電車も確かに可愛い。

おもちゃのような黄色い電車は住宅地を抜け、緑のなびく畑や雑木林の中を各駅停車の

ゆつくりとしたスピードで走る。乗っていると見られない、その絵本のような景色が見たくて、早く降りたくなってくる。

目指す楚原駅までは西桑名駅から41分。

小さな電車と小さなトカゲ

さて、楚原駅から終点の阿下喜駅の間には、「美しい日本の歩きたくなるみち 500選」に選ばれたウォーキングコース「軽便鉄道と昭和のまちに出逢う道」がある。北勢線の線路に沿うように延びるこのコースを歩けば、田園風景の中を走る電車の姿も見られるはず。距離は9km、運動不足の身で踏破できるか、とにかく出発。

無人の楚原駅を出て、持参したコース地図を頼りに、まずは沿線の撮影スポットとしても人気の「ねじり橋」と「めがね橋」へ。

住宅地を歩くこと15分程度。広がる畑の端にポツカリ開いた空間が「ねじり橋」。ブロッコをひねって積み上げる、「ねじりまんぽ」という工法で作られたコンクリートブロック製の橋はとても希少。現存する橋では唯一とも言われ、土木学会選奨土木遺産に認定されているとか。技術的なことは残念ながらよく分からないけれど、斜めにねじれた橋は、堅固なのに危ういようで、じっと見上げているとクラクラしてくる不思議な印象。

「ねじり橋」をくぐり抜けて数十メートル歩くと、今度は「めがね橋」に到着。「めがね」と言いつわりにはアーチが一つ多いのはご愛嬌。「めがね」に見える角度はないかと探し



「1日乗り放題バス」の場合、無人駅ではインターフォンとカメラでバスを確認してもらう。

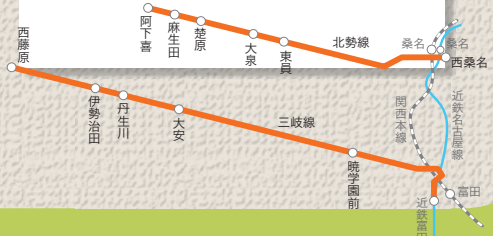


運転手さんが横に立つと、車体の小ささが際立つ。

三岐鉄道 北勢線

【さんぎてつどう ほくせいせん】

日本国内に3箇所だけ残るナローゲージ（軌間762mm）のひとつ。沿線住民の通勤・通学の足として、西桑名駅から阿下喜駅まで、全13駅を1時間で結ぶ。





「ねじり橋」(右)と「めがね橋」(左)。「めがね橋」も土木学会選奨土木遺産。

ていとう、電車の通過を知らせる踏切の音が響き出し、シャッターチャンス到来。カメラを抱えて片膝をついた途端、生い茂る雑草の中、葉っぱの先にはがみついた小さなトカゲと目が合つて、お互いしばし凍りつく。

間近に響く電車の音にわれに返り、慌てて写真を撮つてから視線を戻すと、トカゲの姿は消えていた。爬虫類は苦手だけれど、なるほど小さきものはトカゲでも案外可愛かったのにと、少々がっかり。

ともあれ、小さな電車の走る勇姿は見られ、さあ歩け歩け。

思わぬところでコースアウト

右手には北勢線の線路と雑木林、左手には青々とした麦の海。遠くの道路を車が行き来するほかは、人っ子一人いない道。風にざわめく麦と鳥の声と虫の羽音。静かなよつて賑やかな空間を独り占め。

鼻歌交じりに気分よく歩いていると、前方から青い作業着の男性が一人。手を振っている? と驚いていると、「サル」の群れが来るから、「戻りな」と言う。言われて道の先に目を凝らすと、雑木林の中から茶色いかたまりが「一二三……」とどんどん出てくる。

サルに道を阻まれて立ち尽くす姿を心配したのか、作業着の男性がそこから一番近い駅、楚原駅と阿下喜駅の間にある麻生田駅までつながる別の道に連れて行ってくれる。今度の道は工場のような建物の間、先ほどまでとは打って変わって機械音が辺りを占める。

やっぱりウォーキングコースを歩きたかったと、未練がましく「サルは、人が来たら逃げていきませんか」と聞くと、「目が合つたら、飛び掛かってくるよ」と一言。おとなしく迂回路を歩いて麻生田駅に到着。

サルにも負けず、阿下喜駅まで

コースは麻生田駅でまだ約半分。とはいえ、サルの妨害でプラスαの距離を歩いたせいか、単なる体力不足かでちよつと疲れた。ちよつどそこへ、1時間に1、2本しか来ないはずの電車がやって来る。「迎えに来たよ」とでも言われているような絶妙なタイミング。

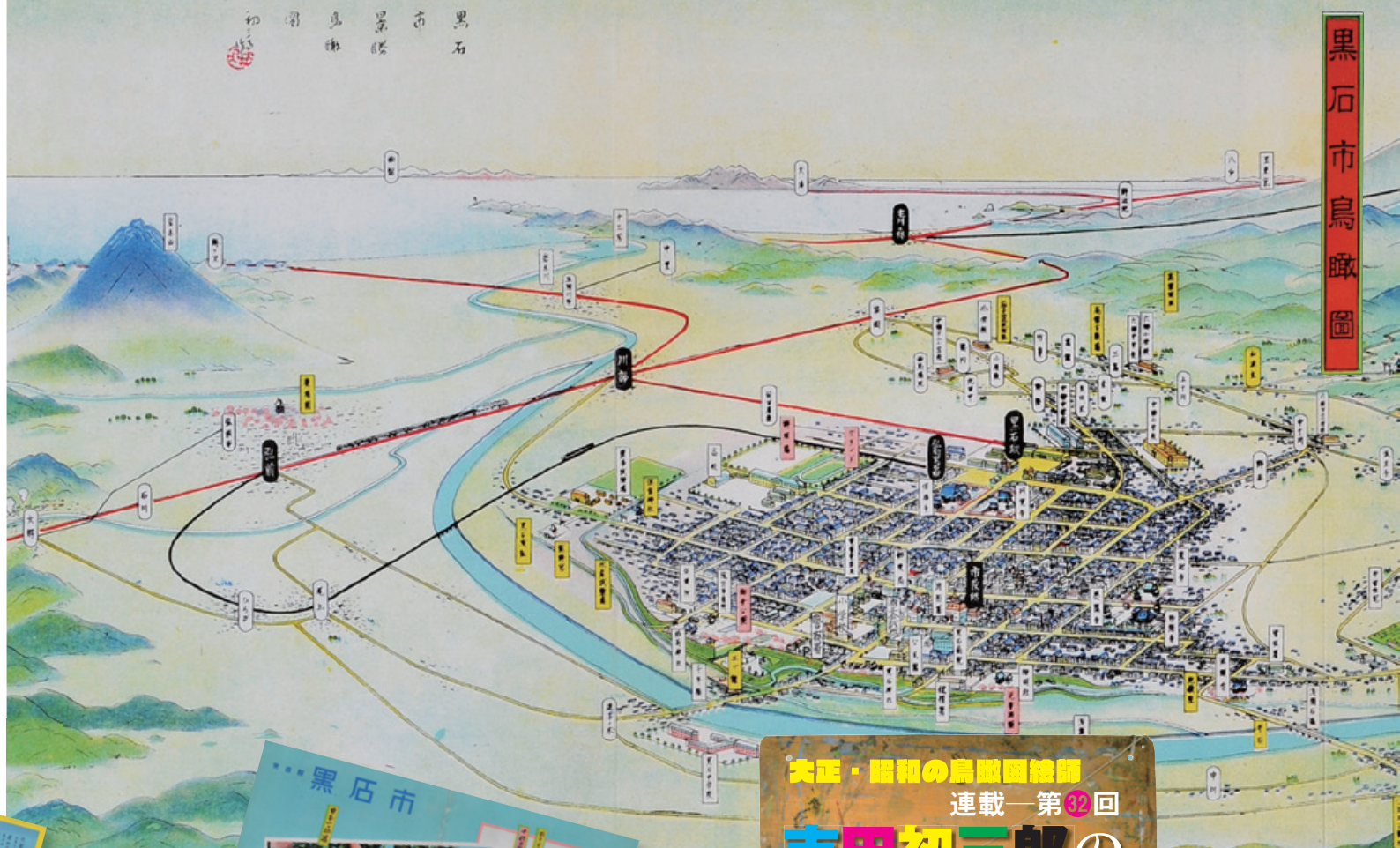
でも、ここで歩くのを止めるのはサルに負けたような気がするし、何より「歩きたくなるみち」を歩かないのはもったいない。電車の迎えは阿下喜駅まで遠慮して、ウォーキングコースに復帰。

コース後半の見所は、員弁川沿いの桜並木の遊歩道。畑と川の間は、サルに邪魔されることはなさそう。景色を楽しみ、ゆつくりテクテク。一息ついて、またテクテク。桜並木は果てしなく、終着点はまだまだ見えない。桜の季節は壮観だったろうなと思いつながら、テクテクテクテク。コースを歩ききつたら、きつとぐつたり。疲れ果てて見る電車は、「可愛い」よりも「頼もしい」かもしれない。それも何だか楽しみだと、さらにテクテク。行く手に町並みが見えてくれば、ゴールまであともう少し。迎えの電車は可愛いかな、頼もしいか、さてどっちだ?



阿下喜駅側から振り返って見た桜並木。総距離 1600 m。麻生田駅に来た電車は、緑とクリーム色の2色でペイント。

コースの先にサルが出没。



『黒石市「黒石市鳥瞰図」』
(昭和 29 (1954) 年)
津軽山形温泉観光協会 発行



黒石市・黒石市鳥瞰図 県立公園大鰐温泉郷・大鰐町鳥瞰図

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

今回は、二つの初三郎鳥瞰図絵巻を登場させてふれてみたい。

弘南鉄道は、昭和二年九月七日、弘南鉄道弘前―津軽尾上間の鉄道新規開業に始まる。昭和二十五年には津軽尾上―弘南黒石間の延伸によって、ようやく弘前―黒石間が全通(十六・八km)している。

一方、弘前電気軌道(後の弘前電気鉄道)は、昭和二十七年一月二十六日に大鰐―中央弘前間(十三・九km)の鉄道新規開業をしていたが、昭和四十五年に弘南鉄道に資産を譲渡。本図の「黒石市鳥瞰図」(昭和二十九年)には黒い曲線で図示。赤い国鉄(現・JR)路線の奥羽本線などがメインとなっている。

当時は川部―黒石間も国鉄黒石線だったが、昭和五十九年に弘南鉄道黒石線に受け継がれた。しかし、平成十年廃線となる。

大胆な構図は、黒石市街地を中央にして、市役所や消防署、警察署

藤本一美

首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。日本地図学会評議員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に『旅と風景と地図の科学Ⅱ』(私家版2006年)、最新刊に『展望の山50選 関東編』(東京新聞出版局)がある。



大鰐町鳥瞰図



『県立公園大鰐温泉郷
[大鰐町鳥瞰図]』
(昭和30(1955)年)
大鰐町役場 発行
京都市内の観光社 印刷



弘南鉄道株式会社

Kounan Tetsudou

設立：大正15(1926)年3月27日
本社：青森県平川市本町北柳田23-5

弘前を核に2路線が走る 国内最北の民営電気鉄道

弘前藩の城下町として栄えた弘前市と隣接する市町村を結ぶ弘南線・大鰐線、二つの鉄道路線を運営している。弘南線は、弘前から津軽平野を黒石に向かう13駅・16.8kmのL字型の路線。弘前電気鉄道が開業し、昭和45年に譲渡を受けた大鰐線は14駅・13.9kmの路線で、弘前と南東に位置する温泉の町・大鰐とを結ぶ。国内では最北の民営電気鉄道である。

津軽地域の生活路線として住民の暮らしを支えとともに、四季を通じて訪れる観光客の足としてサービス向上に努めている。夏の納涼ビール列車、冬の忘年列車、郷土料理を車内で振る舞う「けの汁列車」など、さまざまなイベント列車を運行しており、地域観光の振興に注力している。



病院、学校、寺社仏閣などを立体絵図風に描写。両端に津軽富士の岩木山とカルデラ湖の地形でもある十和田湖や八甲田山を配置。

岩木川源流部の湯湯・板留・沖浦・青荷などの温泉郷の湯煙群に圧倒されそう。下北・津軽半島の遙かなたには、北海道まで小さく表現して夢は飛ぶ。

もうひとつの本図「大鰐町鳥瞰図」

(昭和三十年)には、青森―弘前―大鰐―大館―秋田を結ぶ奥羽本線が南進し、太い赤線で、弘前電鉄(文字で表示、現・弘南鉄道大鰐線)の路線は細い赤線で図示している。

構図は、中央に阿闍羅山の北斜面スキー場と大鰐の町並み絵図、温泉郷の湯煙を大きく描画。両端には十和田湖と岩木山、弘前城跡、それに青森から函館までも配置。

白雪のゲレンデとスキーヤーの滑る姿、春のピンクの桜、秋の紅葉が同時に存在する、まさに鳥瞰図絵ならではの不思議な魅力を堪能することができるのだ。

なお、初三郎自身は、昭和三十年八月十六日、享年七十二歳で京都にて没している。二図とも初三郎最晩年の作品といえるので、初三郎指示のもと、主に吉田朝太郎(二代目初三郎)が描画したものであろう。



特別塗装列車「日光詣スペース」

みんな てつ Vol.54

SUMMER 2015
夏号

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412

URL：http://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

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、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）

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／太島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※「東京スカイツリー」、「東京スカイツリータウン」は、東武鉄道株式会社および東武タワースカイツリー株式会社の登録商標です。

※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。