

## 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。





## 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】

### 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。

関東民鉄最長の営業キロ数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繋がる 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

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、こちら也非常に利便性が高い。

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。

「これまで北陸地方と当社は接点なかったが、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、JR東日本との相直特急をJR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

※ 1：JR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特レインの車内 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、観光ルートとしても、さらに定着を図ってきたい」（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。

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つ。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、

### 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。

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。

そうした地域の魅力発信とともに、墨田区で見られるのが文化施設の新規開業の動きだ。昨年3月、東京スカイツリータウン内に開館した「郵政博物館」に続き、今年4月には押上駅近くに「たばこ塩の博物館」が渋谷区から移転してオープン。2016年度には両国駅近くに「すみだ北斎美術館」の開業が予定されている。

東京スカイツリータウン内外に観光施設が増えることで、地域の回遊性が生まれる。スカイツリーシャトルの運行でも「江戸東京博物館」がある両国駅付近に東京駅線の停留所を増やすなど、回遊性を高める工夫を行っている。



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、これからも行っていく」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」(石附部長)

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」と石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」(石附部長)。

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せた。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「日光東照宮 400年 式年大祭」の御朱印帳とお守り 4人気キャラクター「鬼怒川みやび」 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「日光いろは坂女子駅伝大会」でのスタート風景 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。

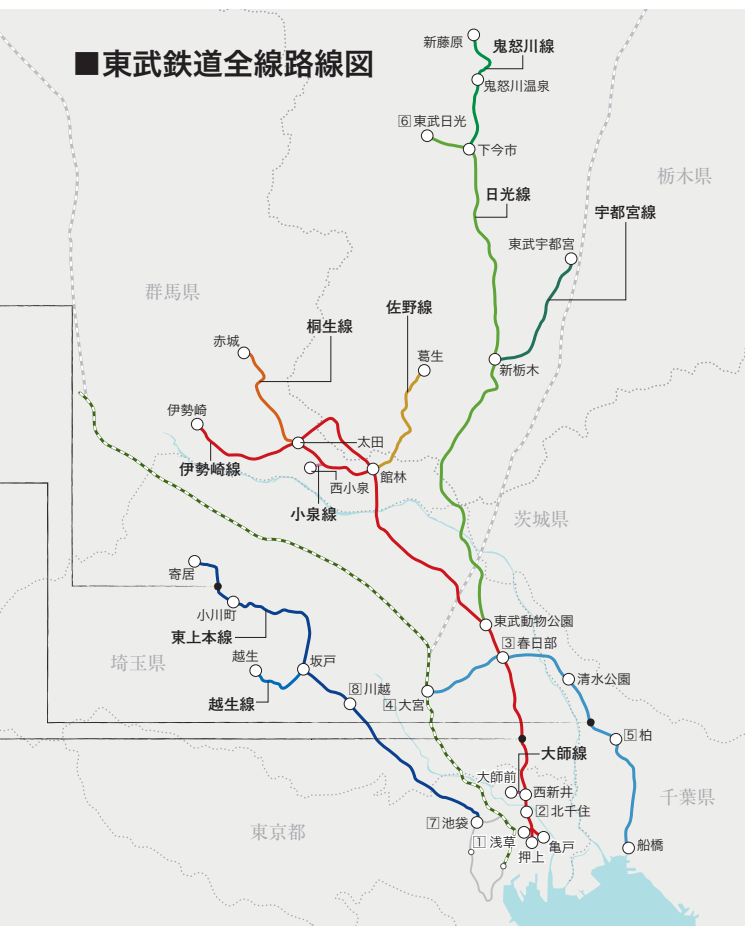
### インバウンドの受け入れと発信の強化

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「EKIMISE」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。

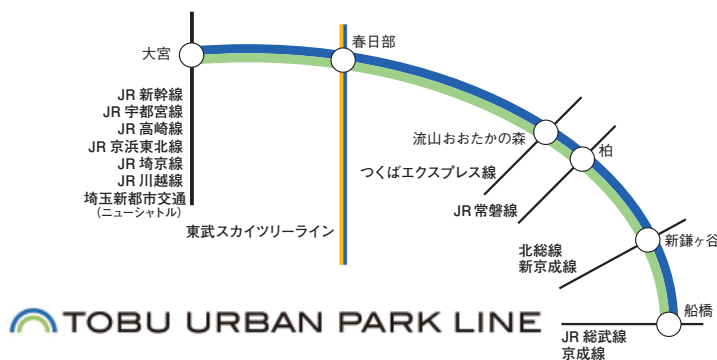
平成25年6月には、新型車両60000系を導入。岩槻駅・運河駅の橋上駅舎化や、船橋駅・柏駅の可動式ホーム柵設置、清水公園駅・梅郷駅の高架化(平成29年度完成予定)などを進めている。

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、沿線に東武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つしやいますか。

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「東武スカイツリー」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つしやいますか。

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、モーター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、これからの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が、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。

安住してはいけません。人々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



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かどうか」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。



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

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。