

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々線区間（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



セイジクリームの特別塗装車（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ームに塗装したら、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つながり、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」を蔵造りの町並みに近く新設しました。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

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と、協賛店で



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

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。