

東武鉄道各線の運行に関する利便性向上について（改訂継続）

東武鉄道桐生線の新桐生駅は織都桐生市の南の玄関口であり、乗り換えが必要な JR 線と比べ、特急りょうもう号を利用すると、東京（浅草）と桐生とを 1 時間 40 分ほどで直結するため、都市間輸送の拠点として、また、観光客の乗降駅という面においても大きな役割を持つ駅であります。東京方面ならびに近接市との更なる利便性向上のため、下記事項について要望いたします。

1. 東武鉄道桐生線のダイヤについて

現在の桐生線は、毎時特急・普通各一本の設定であり、東京方面に行かない近郊利用者にとっては、毎時一本しか列車がない状況です。特急利用者にとっても、単線のため各駅での行き違いのための運転停車があり、特急としての利便性を感じにくい上、通過駅利用者にとっては、停車しているにもかかわらず利用できずに不便な乗り換えを強いられています。行き違いのための停車についても、特急が長時間停車して普通列車を待つような状況が多く、特急料金を支払っている利用者の満足度を引き下げています。そこで、次の点について改善を提案します。

- ①特急の速達性向上の観点から、特急列車の桐生線内での普通待ち合わせは、特急の優先着発に統一するよう普通列車のダイヤを調整する（特急が先着して、普通列車を待つようなダイヤをやめること）
- ②都市間の利便性向上の観点から、りょうもう号の一部車両（1号車）を赤城・太田間自由席としたうえで、着席券（100円程度）の購入で乗車できるようにすること。

2. 各路線へのシャトル列車設定について

東武鉄道が結ぶ両毛各市間に、相互に乗り換え接続のあるシャトル列車を、最低 30 分間隔で設定すること。

東武鉄道の利用者については、両毛各市から相互を目的地とする以外は、東京方面を目的地として利用しています。つまり、東京方面に向かう場合は、各市から館林駅にできるだけ早く、かつ高頻度で到着することができることが利便性向上につながると考えられます。

現状でも、東武鉄道の運転系統は、朝晩を除いて伊勢崎・太田、赤城・東小泉、太田・館林に分割され、特急列車・各駅停車間および各線の各駅停車間の連絡が悪い状況です。まず、桐生線・小泉線の運転系統を見直し、現在東小泉で分断されている桐生線列車ダイヤを小泉線経由にて館林直通運転を実施することを提案します。また、太田駅での桐生線への乗り換え利便性を改善する線路設定も併せて提案いたします。

3. 東武鉄道・わたらせ渓谷鐵道を利用した、日光からの観光周遊ルートの構築

東京から、東武鉄道日光線を利用して日光を観光し、産業観光地として注目されるべき足尾をめぐり、わたらせ渓谷鐵道、東武鉄道桐生線を利用して東京に戻る観

光周遊ルートを構築することは、わたらせ渓谷鐵道沿線地域の今後の発展にも大きな意味を持つことです。わたらせ渓谷鐵道の観光路線としてのさらなる活用、公害対策技術発展や日本の発展に大きく寄与した足尾発の産業技術に注目する意味でも、このルートの開発は大きな意味を持ちます。

4. 特急りょうもう号の赤城行き増発について

特急りょうもう号は、平成29年4月21日のダイヤ改正により、浅草発赤城行き直通の最終電車午後9時10分発が新設され、東京に1時間遅くまで滞在出来るようになり、利便性はさらに向上しました。東武鉄道のご配慮に心から感謝申し上げます。

特急りょうもう号は、桐生市民の東京への足であること、また、ここ数年来、テレビなど全国ネットのメディアで桐生は大きく取り上げられ、都市観光・産業観光を目的として同線を利用して桐生を訪れる人が多くなってきております。当所といたしましてもノコギリ屋根工場など地域資源を活用した産業観光の推進に力を入れておりますので、利用者のさらなる利便を考慮して、太田止まりとなっております特急りょうもう号の赤城駅延伸を要望いたします。

5. 東武新桐生駅から市街地への移動手段の改善について

東武桐生線の新桐生駅は織都桐生市の南の玄関口であり、乗り換えが必要なJR線と比べ、特急りょうもう号を利用すると、東京（浅草）と桐生とを1時間40分ほどで直結するため、都市間輸送の拠点として、また、近年はテレビ等の番組で桐生市が放映されることで観光客の増加という面においても大きな役割を持つ駅であります。

しかし、桐生市街地から渡良瀬川を挟み離れているため、中心部とのアクセスが課題となっています。現状は「おりひめバス」と「朝日タクシー」による移動手段に頼っていますが、電車到着時とバス発着時間の連絡が悪く、乗降客に不便を来たしています。またタクシーも駅前駐車場は東武鉄道所有であることから「朝日タクシー」一社に依存している関係から配車の不都合が生じています。

そこで、桐生八木節まつりや桐生ファッションウィーク開催期等の繁忙期については、他社タクシーや乗合タクシー等が新桐生駅前に乗り入れが出来るよう配慮をお願いします。桐生市を訪れた観光客を強力なリピーターになってもらうためにも、交通手段の利便性は市行政の最低限の必須事項と思いここに強く要望いたします。

【桐生市からの回答】

1 東武鉄道桐生線のダイヤについて

東武鉄道につきましては首都圏と両毛地域を繋ぐ重要な列車であり、両毛地域から都心への重要な移動手段として、また通勤通学などにも多く利用されております。現在、特急りょうもう号については、平成29年4月21日のダイヤ改正により、上り1日26本、

下り27本運行されており、そのうち、赤城駅発着については、上り15本、下り16本運行されています。また、普通列車についても赤城駅、太田駅間でそれぞれ1日25本運行されています。そのため、特急列車が駅で普通列車を待つような状況も出てきております。

東武鉄道に対する利便性の向上につきましては、沿線自治体で組織しております東武鉄道整備促進期成同盟会を通じて、要望させていただいているところではありますが、今後も更なる観光客の誘客や利便性の向上を目指し、沿線自治体とともに引き続き要望してまいりたいと考えております。

また、県主体の事業ではありますが、特急りょうもう号の利便性向上対策といたしまして、東武鉄道桐生線の赤城駅～太田駅間の特急料金を無料化とする社会実験を年内に実施する予定としており、本市においても社会実験の成功に向け協力を行ってまいりたいと考えております。

【回答担当】 総合政策部広域連携推進室広域連携推進担当

2 各路線へのシャトル列車設定について

東武鉄道に対しましては、毎年、沿線自治体で組織しております東武鉄道整備促進期成同盟会を通じて、早朝、夜間の増便やアクセス向上について要望させていただいているところではありますが、両毛地域内における各駅乗降人員は、少子化による定期旅客の減少や高速道路網の整備などにより、平成以降のピークである平成3年度に比べ、最大で35%以上減少しております。平成23年度以降は上昇傾向に転じておりますが、依然として低い状況であり、東武鉄道としても鉄道路線を維持するために、駅の無人化やワンマン運転など、輸送需要に合わせたローコストオペレーションに取り組んでいるとのことです。

まずは、新桐生駅や相老駅の利用者を増やすことから行ってまいりたいと考えております。

【回答担当】 総合政策部広域連携推進室広域連携推進担当

3 東武鉄道・わたらせ渓谷鐵道を利用した日光からの観光周遊ルートの構築について

東京から東武鉄道日光線を利用して日光を観光し、足尾をめぐり、わたらせ渓谷鐵道、東武鉄道桐生線を利用して東京へ戻る観光周遊ルートを構築することは、わたらせ渓谷鐵道沿線地域の今後の発展についても大きな意味を持つものと考えております。日光には、年間1,000万人を超える観光客が訪れ、仮にそのうちの1割の方に足尾経由でわたらせ渓谷鐵道に乗っていただければ、年間約100万人の方に御利用いただけるということになります。

そのため、沿線自治体などで組織しておりますわたらせ渓谷鐵道連絡協議会では、わたらせ渓谷鐵道に働きかけ、日光からの誘客を図るための初の取組として、日光とわたらせ渓谷鐵道をつなぐバスツアーを本年4～6月に計5日間実施し、国内有数の観光地である日光との連携強化を図るための第一歩といたしました。

今後も、沿線自治体とともに、わたらせ渓谷鐵道と協力しながら広報宣伝活動など、わたらせ渓谷鐵道の魅力を知っていただけるよう、継続的な情報発信に取り組んでまい

りたいと考えております。

【回答担当】 総合政策部広域連携推進室広域連携推進担当

本市は、世界遺産である日光東照宮と富岡製糸場の中間地点となることから、これら集客力のある地域との観光周遊ルートの構築は必要であると考えております。日光と本市を結んでいる、わたらせ渓谷鐵道においては、既に一部の区間にて、わたらせ渓谷鐵道を利用する方法にて日光との周遊コースも実施されているようではありますが、今後は東京オリンピック・パラリンピックに向けて、外国人観光客が多く訪れている日光からの誘客を促進するため、東武鐵道やわたらせ渓谷鐵道と連携を図りながら、日光からの観光周遊ルートの構築に向けて、取り組んでまいりたいと考えております。

【回答担当】 産業經濟部観光交流課観光・物産係

4 特急りょうもう号の赤城行き増発について

東武鐵道に対しましては、毎年、沿線自治体で組織しております東武鐵道整備促進期成同盟会を通じて、りょうもう号の増便について要望させていただいておりますが、平成29年4月21日のダイヤ改正により、浅草発赤城行きの最終列車が午後9時10分に繰り下げられ、利便性が向上したことは要望活動の成果と考えております。また、特急りょうもう号のさらなる利便性の向上については、実際の輸送需要の動向により決定しているため、今後も需要動向などを総合的に勘案しながら判断したいとの回答をいただいております。

なお、現在のりょうもう号の平均乗車率は50%を割っている状況ですので、まずは、りょうもう号の利用者を増やすことから行ってまいりたいと考えております。

【回答担当】 総合政策部広域連携推進室広域連携推進担当

5 東武新桐生駅について

東武鐵道新桐生駅は、本市の南の玄関口であり、都市間輸送の拠点であると認識しております。そのため、本市といたしましても特急りょうもう号や普通列車の新桐生駅到着時刻に合わせたおりひめバスの発着に努めており、平成27年4月のおりひめバスの運行ルート及びダイヤ改正によりまして、可能な限り、東武鐵道ダイヤとの接続を図りました。その後、平成29年4月に東武鐵道が実施したダイヤ改正に伴い、電車到着時とバス発着時間の連絡の悪いケースが再度生じてしまいましたので、平成30年4月1日に鉄道ダイヤとの接続を考慮したバスのダイヤ改正を行ったところであります。

また、タクシー事業者1社への依存、繁忙期の対応ということですが、桐生朝日自動車に確認したところでは、新桐生駅前広場には常時6～7台を配車しており、繁忙期については、他の場所で待機をしているタクシーを配車することで対応しているとのことでありました。なお、市外からの観光客が多く訪れる、土・日曜日及び祝日において、本年4月より観光用のeCOM-8(MAYU)を新桐生駅前に乗り入れ可能とし、市外からの観光客をまちなかへと案内する取組を行っております。今後につきましても、観光などの目的で本市を訪れる方々を円滑にまちなかに輸送できるようにすることで市街地の活性化が期待できることから東武鐵道の利用者の利便性を向上させるため、おりひめ

バスとの連絡やタクシー事業者への対応などについてもさらに検討してまいりたいと考えております。

【回答担当】 総合政策部広域連携推進室広域連携推進担当