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はありますが、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更なる密な連絡が望まれています。またタクシーも駅前駐車場は東武鉄道所有であり「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について

東武鉄道につきましては、首都圏と両毛地域をつな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・通学にも多くの皆様に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本運行されております。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本運行されております。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、平成30年11月から12月に県の事業として行われました、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におきましては、期間中の特急りょうもう号の利用者数が約3倍に増加するなど、一定の効果が認められたことから、県は今後も東武鉄道と協議を行うとしており、本市においても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いますが、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の皆様が訪れ、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、本市といたしましても、国内有数の観光地である日光からの誘客を図るため、わたらせ渓谷鐵道連絡協議会を通して、わたらせ渓谷鐵道へ働きかけております。

現在、わたらせ渓谷鐵道では、コンビニ・東武日光駅・鬼怒川温泉駅でのトロッコ列車の切符販売、日光とわたらせ渓谷鐵道をつなぐバスツアーの実施、外国人ブロガーからの情報発信など、インバウンド需要も視野に入れ、様々な取組を行っております。

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。日光市と本市を結んでいる、わたらせ渓谷鐵道においては、すでに一部の区間を、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すが、今後は、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、東武鉄道やわたらせ渓谷鐵道、日光市やみどり市などとの広域的な連携を図りながら、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] 産業経済部観光交流課観光・物産係（内線番号 369）

4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、特急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更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、現在の特急りょうもう号の平均乗車率は50%前後といった状況ですので、まずは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について

東武鉄道新桐生駅は、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、可能な限り、東武鉄道ダイヤとの接続を図りました。その後、平成29年4月に東武鉄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はありますが、令和3年4月に予定しているおりひめバスの見直しにおいても、鉄道ダイヤとの接続について考慮していく方針であります。

また、令和3年までに駅前広場が県事業で整備されることにより当該敷地が県有地となることから、東武鉄道グループによるタクシー事業者の独占が解消され、すべてのタクシーが自由に乗り入れ可能となり、配車の流動性が生まれるものと考えます。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、平成30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います。

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鉄道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