

Contents 01

100 years history of
TOBU RAILWAY



100年略史

東武鉄道は1897年11月1日の創立以来
沿線地域と共に発展してきた。

世の中がめまぐるしく変遷する中で
鉄道をはじめとした運輸事業や流通事業、
不動産事業、レジャー事業などにも挑んだ。
創立から100年の歩みを略史でたどる。

東武鉄道の100年略史

100 years history of TOBU RAILWAY

写真提供：東武博物館、花上嘉成氏、萩原政男氏

1895年4月

東武鉄道創立願提出

東京市本所区から栃木県足利町まで83.7kmの鉄道敷設を申請

1897年11月

設立登記

開業時の運賃(1km当たり)

1等	2銭4厘
2等	1銭6厘
3等	8厘

※4歳未満は無料、4歳以上12歳未満は半額

1902年4月

吾妻橋 (現・とうきょうスカイツリー) ～北千住間6.3km 営業開始

1906年3月

鉄道国有法公布

日本鉄道、総武鉄道、房総鉄道、甲武鉄道など当時の主要な私設鉄道が次々に国に買収された

1910年7月

伊勢崎線(113.1km) 全線開通 (新伊勢崎～伊勢崎間 1.1km開通)



利根川橋りょう

1913年3月

太田軽便鉄道の 軽便鉄道部門を合併 (現・桐生線)

1914年10月

佐野線全線開通 (佐野町(現・佐野市)～ 佐野間2.5km開通)



佐野町駅



開業当時の東上鉄道

1920年7月

東上鉄道(現・東上線) と合併

当時、社長であった初代根津嘉一郎が東上鉄道取締役社長も兼務しており、東上鉄道の本社も東武鉄道本社内にあった

1895 1897 1899 1902 1904 1905 1906 1910 1911 1912 1913 1914 1920 1923

明治時代(1868～1912年)

1894～1895年

日清戦争

1899年8月

北千住～久喜間39.9km 営業開始



元荒川橋りょうと試運転の蒸気機関車

1904～1905年

日露戦争

1904年4月

亀戸線全線開通 (曳舟～亀戸間3.4km)

大正時代(1912～1926年)

1912年3月

佐野鉄道と合併

1911年3月

本社を東京市本所区小梅瓦町49番地 (現在のとうきょうスカイツリー駅付近)に移す

1914～1918年

第1次世界大戦

1923年9月

関東大震災(M7.9)

本社社屋、浅草駅(現・とうきょうスカイツリー駅)が焼失。倉庫、乗降場上屋、機関庫、浅草工場上屋などが類焼した。営業活動再開に3週間を要した

東武鉄道の誕生

明治初期、政府は殖産興業政策を強力に推進し、1872年日本初の鉄道が新橋～横浜間に開通した。

その後財政危機に直面した政府が、鉄道建設を民間資本に委ねる方針を取ったことで、全国に私設鉄道熱が高まり、1890年代には東武鉄道の設立が模索された。その目的は、両毛地域の機業地と東京を結ぼうというものであった。当時、織物業は日本の代表的な輸出産業であり、群馬県や埼玉県は養蚕が盛んで、桐生・足利地域は関東の絹織物の中心地だった。これらの製品の鉄道輸送を通じた地域発展が東武鉄道設立の発端となったのである。

1895年4月6日に提出された創立願には、発起人に川崎八右衛門のほか当時の財界人・知識人である計12名のそうそうたるメンバーが名を連ねた。

1897年11月1日には設立登記を行い、この日を創立記念日とした。社名は設立時から「東武鉄道株式会社」とし、その後125年を超えた今日まで不変である。

1899年8月27日には、北千住～久喜間(39.9km)で営業を開始した。当時、その区間にできた駅は、西新井、草加、越ヶ谷(現・北越谷)、粕壁(現・春日部)、杉戸(現・東武動物公園)の5駅だった。西新井駅は当初の構想にはなかったが、当時すでに多くの参拝者を集めていた名刹・西新井大師(総持寺)への参詣客奉仕という色彩の濃いもので、今でいう観光輸送のはしりといえよう。

鉄道王・初代根津嘉一郎社長

東武鉄道は1903年に利根川南岸の川俣まで線路を延伸したが、日露戦争勃発、ペストの流行による収益減少

などにより、利根川への架橋がなかなか進まなかった。

そのような時、当時すでに複数の鉄道会社の経営に関わっていた根津嘉一郎(初代)に経営への参画を要請。1905年11月1日に取締役社長になった根津は、様々な改革を行って経営を立て直すと同時に、利根川の架橋に注力した。そして1907年8月22日に悲願とも言える全長591mの大橋が完成した。利根川を越えた鉄路は、足利、太田、伊勢崎へと延伸し、1910年7月13日には伊勢崎線113.1kmが全通した。

積極的な設備投資・更新は続けられた。1912年12月18日の浅草(現・とうきょうスカイツリー)～北千住間の複線化に続き、1922年5月1日には北千住～久喜間の複線化を完了した。また、1927年までに浅草～伊勢崎間の電化を完了させた。

1920年7月27日には経営合理化の一環として、根津が社長を兼務していた東上鉄道と合併した。

日光線開通と浅草駅ビル開業

1907年頃から日光や鬼怒川温泉を一大観光地へ再編するため、日光進出を計画した。1912年3月に佐野鉄道と合併し、日光までの延伸を目論んだが、実現には至らなかった。

新たな日光線の計画は関東大震災の帝都復興計画の影響などを受けたものの、全工区94.5kmを工事着手からわずか2年4カ月で完成させ、1929年10月1日には全線開通を果たした。なお、終点となる日光の駅名は一般からアンケートを取り「東武日光」とすることになった。

開通直後から不定期ながらも特急列車が設定され、これが東武鉄道の「特急」の始まりとなった。さらに、特急列車に連結する豪華展望車両を導入するなど、サービス向上にも力を入れた。日光線開通後、日光への観光客は



豪華展望客車(トク1形500号)とその内観

1930年10月

特別車座席使用料を制定
(1929年12月浅草～東武日光間に展望車を運転)



1924年10月

浅草(現・とうきょうスカイツリー)～西新井間10.1kmで電車運転を開始

1929年10月

日光線全線開通(杉戸(現・東武動物公園)～東武日光間94.5km開通)



1931年11月

東武ビルディング(現・浅草駅ビル)がオープン

1931年5月

浅草雷門(現・浅草)～業平橋(現・とうきょうスカイツリー)間1.1kmを開通

1932年3月

桐生線全線開通(相老～新大間々(現・赤城)間3.4km開通)



桐生市内を走るバス

1933年10月

傍系会社として毛武自動車を設立登記(1936年9月東武自動車に改称)



分譲開始案内図

1936年秋

常盤台住宅地分譲開始

1937年1月

上州鉄道を買収(現・小泉線)

1939年9月

第2次世界大戦勃発

1941年6月

小泉線全線開通(東小泉～太田間6.4km開通)

1924 1925 1927 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1936 1937 1938 1939 1941

昭和時代(1926～1989年)

1925年7月

東上線全線開通(小川町～寄居間10.8km開通)

1927年12月

日本初の地下鉄が上野～浅草間に開通

1931年8月

宇都宮線全線開通(新栃木～東武宇都宮間24.4km開通)

1930年代

世界恐慌

1931年12月

大師線全線開通(西新井～大師前間1.1km開通)

1937年7月

日中戦争勃発

1934年4月

東武鉄道直営の乗合自動車営業を川越地区で開始(自動車事業の始まり)

1938年8月

陸上交通事業調整法施行

1938年4月

日本社ビルが完成

2～3年で倍以上に増えたという。

一方の浅草は1927年12月30日に東京地下鉄の上野～浅草間が開通し、繁華街としてますます発展していた。現在のとうきょうスカイツリー駅(当時は浅草と称した)が発駅だった伊勢崎線は、隅田川を渡り現在の浅草まで延伸することになった。

新たな駅舎は「繁華街浅草の象徴となりうるような立派なビルにする」との掛け声の下、1931年5月25日には浅草雷門(現・浅草)～業平橋(現・とうきょうスカイツリー)を開通させ、同年11月1日には東武ビルディング(現・浅草駅ビル)をオープンさせた。

同ビルは、鉄筋コンクリート造の地上7階、地下1階建てで、2階部分が駅となっていた。電車が直接乗り入れるターミナルビル型として、関東初の建物となった。テナントには松屋百貨店が入り、一躍東京の新名所となった。

バス事業と宅地開発事業の黎明

大正末期から昭和初期にかけて乗合自動車(バス)の事業会社が関東一円に次々と設立された。当社では1933年10月27日に傍系会社として毛武自動車を設立したほか、直営の乗合自動車事業を埼玉県川越地区で始めたりと、社会インフラを担う企業として社会の要請にこたえていった。その後、毛武自動車は合併・買収を重ね路線を拡大し、社名を東武自動車へ変更。さらに、東武鉄道の乗合自動車の直営事業を統合し、東京、埼玉、群馬、茨城、千葉、栃木をカバーする関東最大級のバス会社へと成長した。

一方、1929年に地方鉄道法が緩和され、鉄道会社の多角経営が可能となると、現在の東京都板橋区に「常盤台」と名付けた住宅地の造成を開始した。これが東上線の利用促進を目的とした東武鉄道の沿線開発第1号であった。

住宅地・常盤台のために「武蔵常盤(現・ときわ台)駅」が新たに設置され、地区内を一巡する散歩道(プロムナード)やクルドサック、児童公園が用意されるなど、ユニークな都市デザインが施された。1936年秋から分譲が開始され、住宅地1区画(100～120坪)の価格は坪当たり20～35円だった。

激動の社長交代

1940年から翌1941年にかけて、東武鉄道にとって激動と混乱の日々だった。1940年1月に鉄道王ともよばれた初代社長根津嘉一郎が死去。さらに、第2代社長吉野傳治が就任後1カ月もたたない同年2月に死去してしまう。第3代社長原 邦造は特殊法人である帝都高速度交通営団の設立に伴い総裁に就任することになり、1941年7月に

根津家長男の藤太郎が若干27歳で第4代社長に就任することとなった(同年12月に嘉一郎を襲名)。その若い藤太郎を補佐したのは、当社取締役でもあった日清製粉会長の正田貞一郎だった。

第2次世界大戦時の経営

日中戦争以降、沿線各地に新規企業・工場が進出し、通勤者が激増。さらに現在の群馬県太田市にあった中島飛行機の工場からの貨物増加もあり、戦時中の当社の業績は上向いた。大戦末期には軍務応召者、軍需産業への転職者、国民徴用令による動員者等の増加により人手不足になり、女子従業員の採用や動員された学徒で補われた。国が鉄道やバス、タクシーなどの陸上交通を営む会社の合併や設立を勧告したり、事業譲渡を命令できる「陸上



総武鉄道時代の電車

1944年3月

総武鉄道と合併
(現・野田線)

1943年5月

下野電気鉄道を買収(現・鬼怒川線)

1945年3月

東京大空襲

旧本社ビルは焼失を免れたものの、東武ビルディング(現・浅草駅ビル)が全焼したほか、駅や建物、車両などを焼失した

1947年5月

日本国憲法施行

1949年2月

「華嚴号」・「鬼怒号」特急列車を運転開始、毎日1往復、土・日曜日2往復



1951年9月

5700系ロマンスカーが就役

1949年5月

東京証券取引所に上場

1954年7月

浅草駅に初の自動券売機を設置(機械式)



1956年5月

自動踏切遮断機を亀戸線で初使用

1959年6月

東武スーパーマーケット霞ヶ丘店がオープン(東武興業経営/東武ストア第1号店)



デラックスロマンスカーの車内の様子

1960年10月

1720系デラックスロマンスカーが就役

● 1943 ● 1944 ● 1945 ● 1947 ● 1949 ● 1950 ● 1951 ● 1954 ● 1955 ● 1956 ● 1958 ● 1959 ● 1960

1943年7月

越生鉄道を買収(現・越生線)

1945年8月

第2次世界大戦終結

1947年6月

東武鉄道が東武自動車と日光軌道を合併

1950～1953年(休戦)

朝鮮戦争

1955年1月

第1次5か年計画を発表

1959年4月

東上線で蒸気機関車の運転を廃止

1959年11月

東武宇都宮百貨店がオープン



交通事業調整法(1938年8月施行)によって、1943年から1944年にかけて下野電気鉄道と越生鉄道を買収したほか、総武鉄道と合併することになった。

終戦直後の鉄道事情

終戦の年、人手不足や資材不足に加えて冷害や風水害が重なり、日本を極端な食糧不足が襲った。米は配給制度だったが量が少なく、闇市も値段が極端に高い。そのため、人々は「買い出し列車」で近郊の農家へ食料を直接買い付けに行く状況となった。

東武鉄道は戦時中、空襲で保有車両の半数以上が何らかの損傷を被り、実際に使用できる車両はわずかしかなかった。東武自動車が運営するバスも同様の状況だった。根津は「輸送手段の確保こそが重大な社会的使命」とし、社

員一丸となって復旧活動に注力したが、戦後の資材や労働力の不足もあり車両の修理はなかなか進まない。窓や座席がない車両でさえも使用する状況だった。東武自動車では進駐軍の払い下げ軍用トラックを改造して対応した。

東武沿線には進駐軍の基地が多くつくられた。旧日本軍の施設や軍需工場などが多く、復興に必要な資材(砂利、碎石、セメント)の生産地もあったからだ。特に埼玉県にあった第1騎兵師団司令部の朝霞基地は、全国の進駐軍基地の中心とも言えるものだった。そのため、連合国軍専用列車が運転され、一般の輸送に優先されるなど東武鉄道の負担は大きいものだった。

東武自動車と日光軌道の合併

1947年になると世の中は落ち着き始め、買い出しから

通勤や行楽へと需要が変化した。復興後を見据えた布石として、バス事業を営む東武自動車と、軌道、ケーブルカー、ロープウェイ、バス事業などを運営する日光軌道を東武鉄道に合併した。国際的な観光地である日光と東京の間、そして日光に入ってからからの輸送を一元的に管理するという、将来的な視点に立った施策だった。

この合併を機に自動車部門の大規模な組織改革も実施し、最適かつ効率的な組織形態を模索した。

第1次5か年計画の構想

日本経済は、1954年後半から高度経済成長期に入った。「当社が未来永劫の発展を期するには、今、何をすべきか」と、根津が長期経営計画策定のための調査・研究を1954年に担当部署に指示。1955年の年頭に、投資総額130億

円の第1次5か年計画が発表された。その内容は、貨物列車の全線電化や日光・赤城・伊香保地区を収入源として活用するなどといったものである。翌年には流通業への進出が計画に加えられた。

悲願の都心乗り入れを実現

1955年12月24日に、東武鉄道は北千住～新橋間に単独で地下鉄を敷設する免許申請を当時の運輸省に行った。この計画は紆余曲折を経て、新たに敷設される営団地下鉄(現・東京メトロ)日比谷線との相互乗り入れの形で決着した。その後、伊勢崎線沿線は住宅地としての需要が高まり、大型団地も建設されていった。こうした人口の増加を背景に、活発に関連事業や開発事業を行い、東武鉄道の発展を支えることになった。



1962年5月
池袋東武百貨店がオープン



北越谷駅における日比谷線乗り入れのテープカット

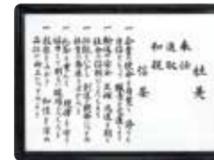
1962年5月
伊勢崎線、営団地下鉄(現・東京メトロ)日比谷線(北越谷～北千住～人形町間)と相互直通運転開始

1961年4月
第1次輸送力増強等投資計画(3か年)を策定

1964年4月
東武急行運輸(現・東武運輸)設立(金谷貨物自動車・北毛自動車運送・岡崎陸運の3社が合併)

1964年10月
東海道新幹線開業(東京～新大阪間)、東京オリンピック開催

1966年7月
蒸気機関車の運転を全廃(貨物線の全線電化完成)



各職場に掲げられた社是・信条

1969年3月
社是・信条を制定

1969年6月
北春日部に東武鉄道研修所が完成(創立70周年記念事業)



1971年6月
初の分譲マンション「東武西新井サンライトマンション」が完成

1972年10月
川越市駅前にショッピングセンター「TOSCA」がオープン



1974年7月
関東民鉄初の複々線化、北千住～竹ノ塚間6.3kmが完成

1961 1962 1964 1966 1967 1968 1969 1971 1972 1973 1974 1977

1961年10月
東京証券取引所市場第1部に指定

1962年6月
東北急行バス設立

1962年10月
蔵王ロープウェイ営業開始



蔵王ロープウェイの開通式

1966年8月
川越観光自動車設立

1967年
日本の総人口が1億人を突破

1968年11月
初の賃貸マンション「竹の塚ステーションビル」が完成



1973年
第1次オイルショック

1972年8月
初の自動改札機と定期乗車券印刷発行機を西新井駅に導入

1977年3月
共助商事(現・東武商事)設立

流通業への進出

1959年に「東武宇都宮百貨店」を開業させ、流通業への進出を果たした。戦後、社会生活の安定による消費拡大や次々とデパートがつくられた時代背景もあり、流通業進出の機運が高まったからだ。

池袋のターミナルビルは、大型百貨店進出に対する地元商店街の強い反対もあり、スケートリンクや映画館、食堂などが入るアミューズメントビル「東武会館」として着工した。建設中に営業許可が下り、1962年5月29日に池袋東武百貨店がオープンした。1964年6月1日には池袋東横百貨店を買収し、売り場面積を拡大。その後も池袋西口の開発に合わせて増改築を進めた。

一方、沿線住民の生活支援とグループ発展への寄与のため、1959年にはグループ会社の東武興業が「東武スー

パーマーケット」(現・東武ストア)を設立。東上線福岡駅近くにできた霞ヶ丘団地内に第1号店がオープンした。

社是・信条の制定と内部体制の充実

経営基盤の充実と安定を図ることを目的に、1969年3月1日に社是と信条が制定され、各職場に掲示された。

同年6月には、北春日部に研修所を完成させたほか、翌1970年には本社新館が完成。内部体制の充実にも力を注いだ。

経営の悪化と近代化基本計画の策定

1960年代の中頃に入ると業績は大きく悪化した。輸送

力向上と安全確保のための大規模投資や、国によって据え置かれた運賃改定、モータリゼーションの進展による貨物部門やバス部門の業績悪化に加え、2度にわたるオイルショックなどが原因であった。1970年には近代化基本計画を実行に移し、機械化や外注化、業務の統廃合など省力化に努めた。また、交通業を中心として、流通、住宅、観光、レジャーにまたがるグループの結束を高め、総合力によってこの難局を乗り切ろうとした。ニュータウンや分譲マンションなどの不動産開発、ホテル事業(シティホテルやリゾートホテルの展開)、スポーツ事業(テニスクラブやスイミングスクール)を積極的に展開した。

東武動物公園の開業

急増した沿線住民にレクリエーションの場を提供する

ため、「自然と動物」「教育と健康」をテーマとした施設構想の下、動物自然公園の建設計画が始動した。

後に正式名称を「東武動物公園」とし、3年5カ月の工期と約120億円をかけて、1981年3月28日に開園した。最寄り駅となる杉戸駅を「東武動物公園駅」に改称し、多くの来園客に対応するために、ホームの拡張、橋上駅舎新築、列車増発に伴う構内改良といった大規模な改修が行われた。

開園に合わせて、日比谷線との直通運転も東武動物公園駅まで延伸された。これにより都心方面から東武動物公園駅への列車頻度や輸送力がかなり増強された。日比谷線が通る銀座などの駅でも「東武動物公園行」とホームに表示されたりアナウンスされたりするようになり、沿線利用客以外へのPR効果も計り知れなかった。

初年度の入園者は、当初予測の年間120万人を大きく上回る約200万人であった。

1981年4月
バスの全路線
ワンマン化を達成



1981年3月
東武動物公園が
オープン
(創立80周年事業)

1986年7月
特定都市
鉄道整備促進
特別措置法が施行

1985年9月
プラザ合意



1989年4月
大宮～成田空港間の
高速直通バス
「ONライナー」を、
6社共同で運行開始



1987年10月
銀座東武ホテル
(現・コートヤード・
マリオット銀座東武
ホテル)がオープン
(創立90周年事業)

1987年8月
東上線、営団地下鉄有楽町線
(川越市～和光市～新富町間)
と相互直通運転開始



1990年6月
100系「スペース」が
就役

1991年2月
200系
「りょうもう」が
就役

1992年6月
東武百貨店池袋店が日本一の
売り場面積(8万2,963㎡)で
増改築完成オープン



1993年4月
東武ワールド
スクウェアがオープン
(創立95周年事業)



1997年6月
錦糸町東武ホテルレバント
(現・東武ホテルレバント東京)
がオープン
(創立100周年事業)

1997年3月
北千住駅改良工事が
完成、草加～越谷間
6.9km高架複々線が完成

1979 1981 1985 1986 1987 1989 1990 1991 1992 1993 1995 1997

1979年
第2次
オイルショック

1986年10月
野岩鉄道会津鬼怒川線開業、
浅草～会津高原
(現・会津高原尾瀬口)間
175.3kmの相互直通運転開始

1987年4月
国鉄分割・
民営化

1989年5月
東武博物館がオープン
(創立90周年事業)



東武博物館に展示している
5号蒸気機関車

平成時代(1989～2019年)

1993年9月
アトムふじみ野
マンション分譲開始



1990年3月
大蔵省が金融機関に
対し総量規制を通達
(バブル崩壊の一因に)

1995年3月
地下鉄サリン事件が発生

1995年1月
阪神・淡路大震災が発生

1993年11月
ふじみ野駅が開業

1997年11月
東武鉄道
創立100周年

鉄道経営の見直しと拡充

1926年度は鉄道収入の44.3%が貨物輸送だった。世の中がトラック輸送へ徐々にシフトした結果、1974年度には鉄道収入の5%以下にまで下がった。高密度化する旅客輸送ダイヤとの兼ね合いもあり、1974年6月には将来的な貨物列車の全面廃止の方針が決定。その後、貨物取扱駅は段階的に廃止され、粘土やセメントなどを輸送するために敷設した貨物専用線も逐次廃止された。

伊勢崎線は1962年の営団地下鉄日比谷線との相互直通運転開始以降旅客が増加し、朝のラッシュ時は大変混雑するようになっていた。抜本的な輸送力増強を図るため、1965年以降、複々線化工事が進められた。工事は1967年6月に始まり、1974年7月2日に北千住～竹ノ塚間6.3kmの複々線が完成した。関東民鉄での複々線化は、

東武鉄道が最初である。1988年には竹ノ塚～草加間、1997年には草加～越谷間、2001年には越谷～北越谷間の高架複々線工事が完了し、北千住～北越谷間の18.9kmが複々線となった。

1986年10月9日、野岩鉄道会津鬼怒川線が開通し、浅草駅から会津高原(現・会津高原尾瀬口)駅までの相互直通運転を開始した。それまで東京から5時間程度かかっていたが、浅草から3時間15分で結ばれ、1990年には会津鉄道の会津田島まで相互直通運転を実現させた。

東上線では通勤ラッシュに対応した抜本的輸送力改善のため、新たに敷設される都心を走る地下鉄との接続が模索された。社内外での慎重な検討の結果、地下鉄13号線(現・有楽町線)と和光市駅で相互直通運転をすることに決まった。東上線は複々線化や和光市～志木間の改良工事を行い、1987年8月25日に相互直通運転が開始された。

総合生活産業グループへ

1987年の創立90周年に際し、根津は東武グループを「総合生活産業グループ」という言葉で、この先の方向性を示した。その具体的な内容は、レジャー・リゾート分野への本格的進出と文化事業への進出であった。

1987年10月2日には、銀座東武ホテル(現・コートヤード・マリオット銀座東武ホテル)をオープン。1989年5月20日には東向島駅に「交通と文化の東武博物館」、1993年4月24日には世界の有名な建築物を25分の1のミニチュアで再現した「東武ワールドスクウェア」を栃木県鬼怒川地区にオープンさせた。

池袋西口再開発、東武ワールドスクウェア、ふじみ野開発、伊勢崎線複々線化などの大プロジェクトの完成またはめどが立ったのを機に、1994年6月29日、53年間東武鉄

道を率いてきた根津嘉一郎社長が会長に、内田隆滋副社長が社長になる人事が承認され、新経営体制が発足した。

地域と共に創立100周年

1997年には創立100周年を迎え、記念事業として1997年6月8日に錦糸町東武ホテルレバント(現・東武ホテルレバント東京)を、同年9月12日には東武藤が丘カントリー倶楽部をオープンさせた。

また、「MOVE TOBU」をスローガンに、地域社会への感謝の気持ちと「これからも地域社会の暮らしと共に歩んでいきたい」という信念、また、次の100年に向けて地域社会の躍進に貢献していこうという力強い決意を表明する目的で「百周年記念ロゴマーク」を制定するなど、大きな節目を地域社会と共に迎えることになった。