

# 他社との直通運転を通じて 日光・鬼怒川、会津の観光需要を喚起

東武鉄道は観光輸送においても、他社線との乗り入れにより鉄道ネットワークを拡充してきた。2006年に始まったJR新宿～東武日光・鬼怒川温泉間の相互直通運転は、関東の鉄道史において画期的なものだった。その前年には、東武鉄道、野岩鉄道、会津鉄道、JR東日本の4社を走破する「AIZUマウントエクスプレス」が運転を開始。会津へのシームレスな観光輸送を実現した。ここでは、他社線との乗り入れによる観光ネットワークの拡充について、その歴史と経緯をひもとく。



JR東日本の「きぬがわ」と東武鉄道の「リパティ会津」



2006年3月18日にJR新宿駅で行われた特急列車直通運転開始 新宿駅出発式の様子。福田栃木県知事、大塚JR東日本社長、池田副社長らによるテープカット



JR新宿駅長により出発指示合図が出され、特急スペースが発車する様子

2006年3月18日、JR東日本の新宿駅に入ってきた見慣れない車両に、ホームにいた乗客の視線がくぎ付けになった。東武鉄道の特急スペースだ。この日、新宿駅と東武日光駅・鬼怒川温泉駅を結ぶ直通列車が運転を開始。当日は各地で記念行事が催され、JR新宿駅と鬼怒川温泉駅では出発式が、東武日光駅では到着式が盛大に執り行われた。この乗り入れは、東武鉄道の日光線とJR東北本線(宇都宮線)の乗換駅である栗橋駅構内に、両線を接続する線路を新設して実現したものだ。

かつて都心と日光を結ぶルートをめぐるには、東武鉄道と旧国鉄がライバル関係にあり、旅客の誘致を競っていた。そんな両社が手を結んで直通列車を走らせたことは、大きな驚きをもって迎えられた。

乗り入れに使用されたのは、東武鉄道が100系「スペース」、JRが上野～東北方面を運転していた特急列

車を改造した車両。列車愛称は、東武が「スペース日光」「スペースきぬがわ」、JRが「日光」「きぬがわ」を名乗った。

## 観光地日光を巡る集客競争

東武鉄道と旧国鉄のライバル関係は、東武鉄道が日光へ乗り入れた1929年に遡る。旧国鉄の日光線は1890年に開通していたが、東武鉄道の日光線は伊勢崎線の杉戸(現・東武動物公園)駅から分岐する形で、一気に全区間を複線化・電化して開通。都内からの所要時間で優位に立った。

日光は日光東照宮や中禅寺湖などの観光名所があり、リゾート地として発展しつつあった。東武鉄道は、観光地として盛り上げていくために、日光線開通当初から特急列車の運行を行い、東武日光駅から先はグループ会社の日光軌道線、ケーブルカー、

ロープウェイ、路線バスによって奥日光までの送客を担った。それに対抗して旧国鉄も、上野、東京などの都内ターミナル駅から直通列車を走らせた。

だが、そんなライバル物語も、1960年代に始まるモータリゼーションの進展によって過去のものとなった。観光客は、徐々にマイカーへと移行した。現在、日光市を訪れる観光客は、マイカーが8割、公共交通機関が2割といわれる。平成に入ると観光の多様化や景気の低迷もあって、日光を訪れる観光客は年々減少していった。



東武日光駅で行われた到着式であいさつする根津社長

