

みん
てら

2012

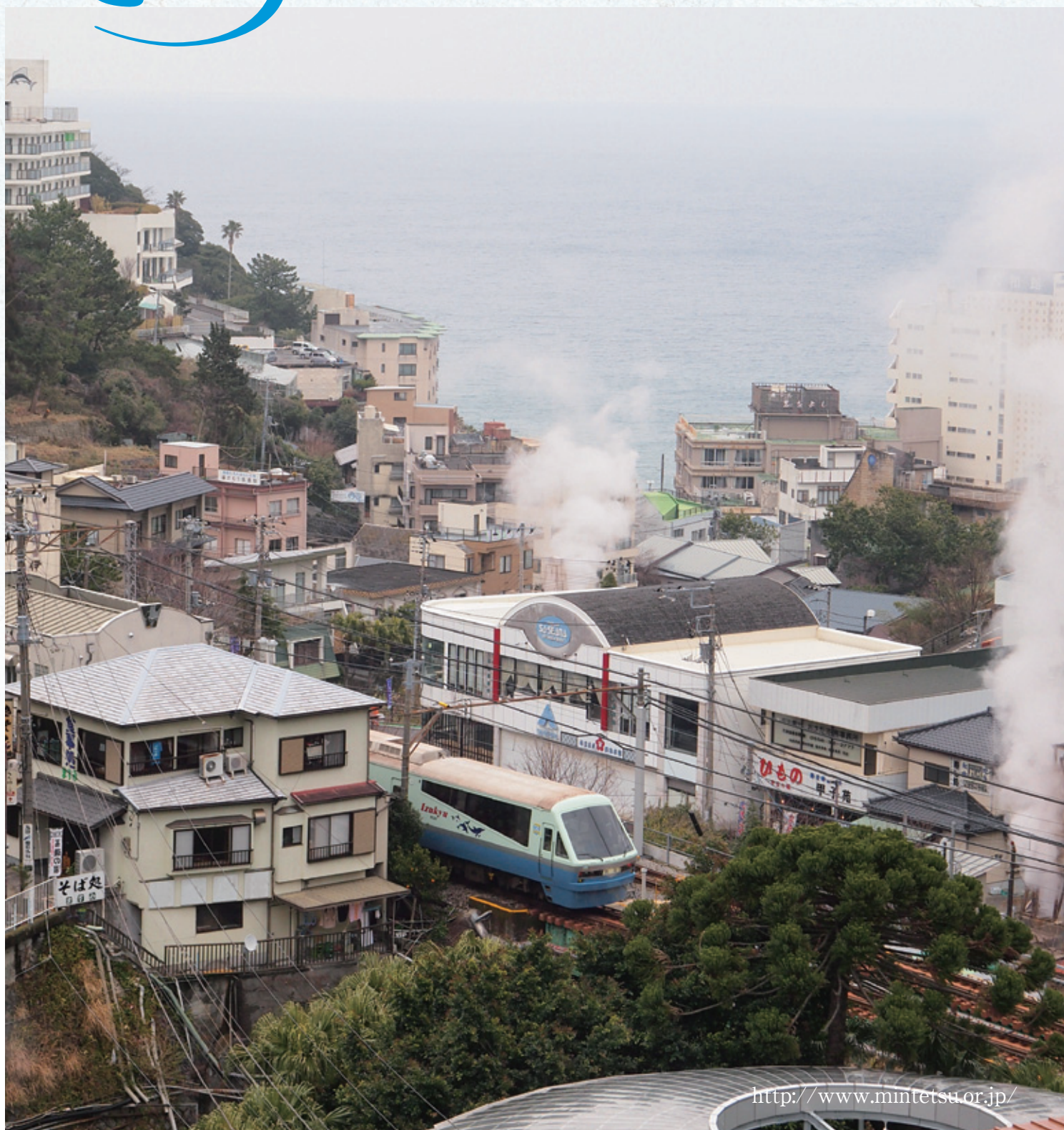
SPRING

41 春号

●特集

動き始めた伊豆観光振興

[伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み]





「とうきょうスカイツリー駅」誕生

東武鉄道株式会社では、2012年5月22日(火)の東京スカイツリータウン®のグランドオープンに向けて、3月17日(土)に伊勢崎線・日光線のダイヤ改正を行った。

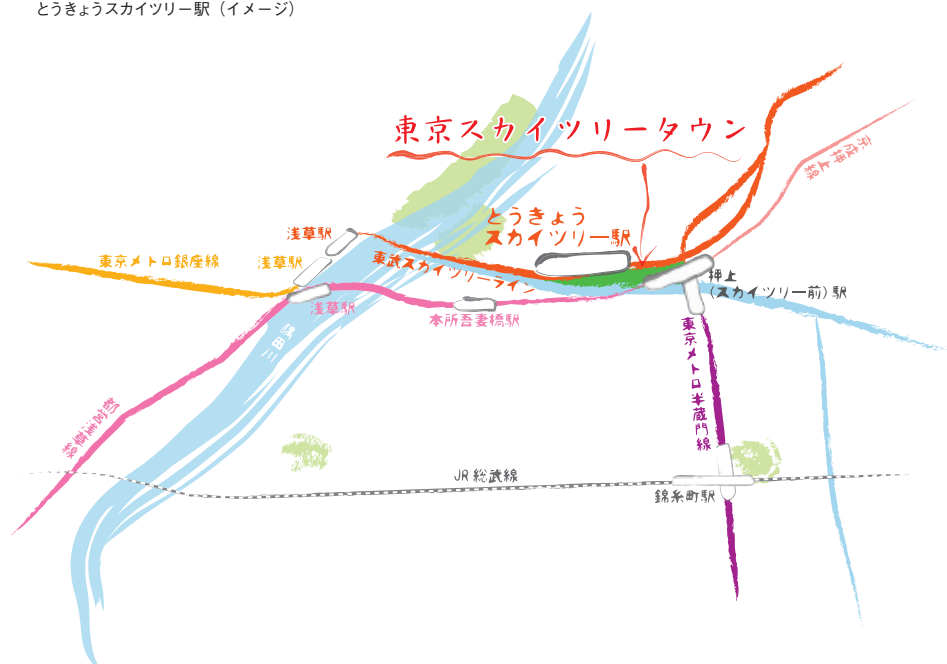
このダイヤ改正に伴い、伊勢崎線に路線愛称「東武スカイツリーライン」を導入、「業平橋駅」を「とうきょうスカイツリー駅」に改称し、スペーシアほか特急列車が停車する。

現在、リニューアルを進めている「とうきょうスカイツリー駅」は、東京スカイツリータウン開業に先立ち、4月20日(金)にリニューアルオープンする。

また、「押上駅」(東武スカイツリーライン・東京メトロ半蔵門線・京成押上線・都営浅草線)には、新たに副駅名「スカイツリー前」を導入し、東京スカイツリータウンの最寄り駅の一つであることを案内する。



とうきょうスカイツリー駅 (イメージ)



② **「とうきょうスカイツリー駅」誕生**

みんなでつたより

特集／動き始めた伊豆観光振興

[伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み]

TOP INTERVIEW

④ **伊豆観光を牽引して50年。
新たな半世紀に向けて。**

●伊豆急行株式会社 取締役社長 福島泰彦

REPORT I

⑧ **海と山と
伊豆急行と。**

●伊豆急行株式会社 経営企画部 専任課長 割谷英雄

●伊豆急行株式会社 鉄道部 技術課長 内藤 誠

REPORT II

⑭ **観光地・伊豆の
新しい魅力をつくる。**

●伊豆急行株式会社 取締役鉄道部長 技師長 土屋隆司

●伊豆急行株式会社 鉄道部 次長 兼 事業推進課長 比企恒裕

●伊豆急行株式会社 経営企画部 次長 兼 企画担当課長 塚本昌哉

●伊豆急行株式会社 経営企画部 企画担当課長補佐 関谷 稔

SPECIAL INTERVIEW

地域一体となった観光振興を考える。

⑳ **伊豆はひとつ。**

●下田市長 石井直樹

㉔ **第5回「私とみんな」**

小学生新聞コンクール表彰式を開催

連載⑨—— 地方民鉄紀行

㉖ **アルピコ交通株式会社 上高地線**

連載③—— リレーエッセイ

㉘ **白い通学時間**

●作家 井上荒野

連載 最終回—— 鉄道と映画

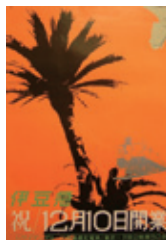
㉙ **「鉄道と映画」は相性が良い。
やむなく紹介できなかった作品も。**

●笹川平和財団 会長 羽生次郎

連載①—— 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

㉚ **伊豆名所図絵**

●首都大学東京非常勤講師 藤本一美



みんな
CONTENT
No.
41
2012

◎日本民営鉄道協会とは？

昭和42年に社団法人として設立され、72社の民営鉄道会社で組織されています。輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。

なお、JR各社や公営地下鉄などは加入しておりません。

特集：動き始めた伊豆観光振興

[伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み]

TOP interview

伊豆観光を 牽引して50年。 新たな半世紀に 向けて。

昭和36年12月10日、

伊豆の住民にとって長い間の念願だった鉄道が開業した。

伊東ー伊豆急下田間の45・7 km。

「第一の黒船の到来」とも称えられた伊豆急行線は、以来、

伊豆観光の旅客輸送を一手に担い、走り続けている。

しかし長引く国内観光の停滞を受けて、

首都圏至近の屈指のリゾート地・伊豆も、近年は厳しい局面にさらされている。

いま、鉄道にできることは何か――

開業50周年を迎えた伊豆急行が始めたのは、

地域と連携した観光資源の掘り起こしだ。

伊豆の新たな観光需要喚起を目指し、次の半世紀を走り始めている。

伊豆急行株式会社の福島泰彦取締役社長にお話を伺った。

伊豆急行株式会社 取締役社長

福島泰彦

Yasuhiko FUKUSHIMA

取材・文◎茶木 環／写真◎織本知之

特集：動き始めた伊豆観光振興

[伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み]

首都圏リゾートとして発展

——伊豆急行の開業時について、お話を聞かせていただけますか。

福島 伊豆の住民にとって鉄道敷設は、明治の頃からの長年の悲願でした。伊豆急行が開業した昭和30年代は、高速道路も航空路線も十分に整備されておらず、自家用車も高根の花の時代です。伊豆半島は昭和30年に国立公園に編入され、観光客が増えていましたが、当時は道路も未整備で、劣悪な交通事情にありました。そうした状況にあって、下田の人々は鉄道の建設を「第二の黒船の到来」と称し、町民一丸となって実現を目指したと聞いています。伊豆急行の開業がいかに待ち望まれたものだったか、お分かりいただけないのではないかと思います。

伊豆急行の開業とともに、伊豆半島の東海岸は、首都圏至近の温泉や海水浴が楽しめる観光地として人気を博していきました。都心から3時間で行ける「首都圏リゾート」として、そのポジションを確立してきたのです。

——まさに、鉄道あつての観光地・伊豆の歴史が始まったのですね。

福島 それまで小規模な温泉街だった沿線は観光地として発展し、リゾート輸送の担い手として、当社もさまざまな誘客努力を重ねてきました。開業当初から国鉄と直通運転を開始して高い利便性を維持し、昭和61年には「乗っ

て楽しい車両」を目指して開発した「リゾート21」が鉄道友の会ブルーリボン賞を受賞しています。また、昭和46年には須崎御用邸が完成しました。民鉄業界でお召し列車を運転するのは非常に珍しいのですが、伊豆急行線のお召し列車、ご乗用列車の運転は、これまで115回を数えています。その他にも、民鉄初の東京駅の乗り入れや戦後初の女性電車運転士の誕生など、鉄道業界の中で存在感を示すさまざまな取り組みを積極的に続けてきました。こうした努力が実り、平成3年には年間輸送人員1001万人を突破しています。

しかし、伊豆急行の利用客は定期外利用がその7割以上を占めており、観光客の増減は社会情勢に大きく左右されます。長引く景気の低迷や観光スタイルの変化で、伊豆を訪れる観光客は年々減少を続けています。当社の現在の年間輸送人員も、ピーク時の約半分にとどまっているのが現状です。

——観光地としての伊豆の現状をどのようにご覧になっていますか。

福島 伊豆は「海」と「温泉」という大きな観光資源に恵まれ、その二つを軸に置いた観光施策でやってきました。しかし当社も含め、伊豆は長い間、それに頼り過ぎていたのではないかと思います。

新幹線や高速道路の発達は時間距離を縮め、海外旅行も以前とは比べもの

にならないほど安価になりました。時間的にも価格的にも、旅先での楽しみ方も、選択肢がこれだけ増えた中で、首都圏に近く温泉や海水浴が楽しめる観光地・伊豆の優位性は、過去のものではありません。

現在の伊豆は「旅館も温泉も食べ物も、とりあえず何でもある」無難な存在です。伊豆ならではのものは、伊豆ならではの魅力に欠ける、刺激や面白みではない観光地になってしまっているのではないのでしょうか。

では、伊豆が魅力的な観光地になるにはどうしたらいいのか。私はこの場所、伊豆でしか「見られない」「味わえない」「体験できない」ものを打ち出していくことが必要だと考えています。伊豆ならではの歴史的遺産や文化、景観、この地域ならではの食文化を掘り起こし、アピールして観光客を誘致していく。既存の資源や歴史・文化を見直し、現在のニーズに合わせて整備していくことが、伊豆の活性化につながると思っています。

新たな魅力を掘り起こす

——平成23年12月10日には開業50周年を迎えられました。新たな半世紀へ、歩みを進めていらっしゃいます。

福島 これまでの50年の歴史を振り返ってみますと、昭和48年のオイルショックや平成に入ってからバブル

崩壊で業績が大きく落ち込んだり、昭和53年の伊豆大島近海地震や平成元年の伊豆半島東方沖群発地震、台風などの自然災害で不通を余儀なくされるなど、苦難を強いられた時期もありました。けれどもその度に、伊豆急行は社員の努力と親会社の東急電鉄の力を合わせることで、困難な状況を克服してきました。成長も困難もあった50年を終えて、次の50年をどうしていくのか。今年がそれを考える年だと社員に話しています。

東日本大震災の発生で、記念イベントはいくつか中止せざるを得ませんでした。開業50周年記念事業として、伊豆急行線が開業してからの約40年



伊豆急下田駅に停車する「アルファ・リゾート21」



1伊豆高原駅 2伊豆稲取駅前に設置されている「築城石」 3下田市内にある「仏谷の十六羅漢三十三観音」 4伊豆高原駅やまもホールに展示された「太鼓台」 5下田太鼓の演奏風景

間、普通列車で運行していた100系電車を復活させました。この100系は平成14年に全車が引退していますが、残っていた最後の1両を分解修理して、車体を一から整備し直し再生しました。100系のハイアンブルーのボディカラーは、長い間、お客さまに愛された伊豆急を象徴する色でした。2100系3次車もこの伝統のハイアンブルー塗装に変更し、「リゾートドルフィン号」の愛称でリニューアルデビューさせています。

震災で沈んだ雰囲気を取り上げるニュース性のある企画として、また新たな切り口で集客する素材として発案したのですが、この100系やドルフィン号の存在も、伊豆ならではの魅力、観光鉄道が走るこの地域ならではの文化の一つになると自負しています。

——50周年記念事業では、下田太鼓祭りで使用される「太鼓台」も展示されています。

福島 下田太鼓祭りは毎年8月14・15日に行われる、江戸時代から続く歴史あるお祭りです。供奉道具や神輿などの後を各町の太鼓台が練り出し、町内をくまなく練り歩く。中でも、各道具を連結してアーチ状にかかげる「太鼓

橋」は圧巻です。実に勇壮な祭りなのに、地元では「おらが祭り」にとどまっただけで、下田の伝統文化としてアピールしていない。そこで、下田長楽寺のご住職の紹介で太鼓台をお借りし、修復の上、伊豆高原駅やまもプラザホールに展示するとともに、50周年記念イベントでは実際に太鼓演奏を披露してもらいました。今後は、都内や横浜などで太鼓演奏の機会をつくって紹介していきたいと考えています。

私どもの活動がきっかけとなって、地元の方々も古くから伝承される郷土の文化であり、後世に末永く継承すべき遺産として、意識されるようになってきたようです。下田市の石井市長も、伊豆急下田駅に太鼓台を展示しようとおっしゃってくださいているんですよ。

——伊豆の長い歴史を考えると、伊豆ならではの文化や歴史的遺産はまだまだありそうです。

福島 もう一つ、私どもが目目しているものに「築城石」があります。

江戸城普請には伊豆半島の山で切り出された伊豆石が使われています。江戸時代、徳川家康から三代にわたり、石材の採取と運搬を課せられた大名家や堺の商人らは、「百人持ちの石」（人夫100人で運搬できる石）をおよそ6万個、江戸へ運びました。これらの巨大石は、江戸城の城郭の一部になっています。

面白いのが、江戸に運ばれることなく取り残された築城石です。大名家はいい石を見つけると、こぞって家紋を刻んで確保していたらしく、刻印がなされた石が、積み出し港であった東伊豆町の稲取に点在している。この歴史的な遺物をぜひ紹介していきたいと考えています。東伊豆町の太田町長も「稲取の発展になる」と、伊豆高原駅に築城石を置いてPRすることを了解してくださいました。

また、興味のある方はご存じかと思いますが、伊豆半島には「横道三十三観音巡り」「伊豆八十八ヶ所霊場」が

特集：動き始めた伊豆観光振興

【伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み】

あります。千年近い樹齢の古木や苔むした石仏像などが、確かな歴史を物語っている。私もまだまだ勉強中なのですが、点在する石仏や築城石など、伊豆の歴史をたどって歩く——そんな伊豆の楽しみ方を提案できるのではないかと考えているところです。

もちろん、当社沿線には国の天然記念物に指定された大室山や城ヶ崎海岸など風光明媚な名所も多く、「伊豆半島ジオパーク構想」も着々と進んでいます。伊豆が持つ魅力は非常に多面的だと思います。

——潜在的な観光資源が数多くあり、伊豆観光の可能性は大きいですね。

福島 けれども、伊豆の人たちは情報発信があまり上手ではないのですね。うちの社員も下手です（笑）。私は去年の7月に伊豆急行の社長に就任しましたが、「努力もせずに『何とかなる』なんてことは通用しない。自分たちで会社を何とかするんだ」と社員に話しています。民間の一企業にできることは決して大きくはありませんが、埋もれたまま手付かずのままになっている伊豆の魅力を掘り起こし、新しい伊豆の文化として打ち出していきたいと考えています。

当社が首都圏のお客さまに発信しているキャッチコピーは「さあ行こう！ とっておきの伊豆を探しに」。地元でお客様をお迎えするときは「ようこそとっておきの伊豆へ」。この「とってお

きの伊豆」を、地域の皆さまと整備していくつもりです。

——そうした伊豆の新たな観光振興を目的に、社内に沿線活性化推進委員会を発足されたそうですが。

福島 ええ。こうしたことに本腰を入れて取り組むためには、横断的な組織が必要と考え、昨年9月16日に発足させました。役職者だけではなく、現業で企画立案に興味を持つ人材も含まれています。新たな視点、感覚で伊豆の魅力を探り、面白い企画商品や売り方を生み出してくれるのではと期待しています。将来的には、行政や地元企業との連携も視野に入れています。

地域とともに文化を創出

——今年の4月からは、伊豆地区における事業推進体制を再編し、新しい運営体制に移行されると伺っています。

福島 効率的なグループ経営体制を構築するため、本年3月に伊豆急ホールディングス株式会社を設立し、4月以降、伊豆急行のほか、伊豆急コミュニティや伊豆急ハウジング、下田ロープウェイ、伊豆急東海タクシーなどが傘下に入ります。営業面では、ホールディングスが戦略を立て、各社が実践することになります。沿線活性化推進委員会もホールディングスの直轄とするつもりです。

——地域と連携し、伊豆の新たな観光

需要の創造を目指していらっしゃいますが、喫緊の課題として取り組まれていることはありますか。

福島 課題は特急電車の速達化ですね。3月から伊東ー伊豆急下田間の当社線内で約10分の短縮を実現しました。東京ー伊豆急下田間の所要時間は2時間50分。自家用車と競合するにはスピードアップが絶対必要条件だと思っています。

お客さまの目線に立つたきめ細かなサービスも積み重ねていきたいと思っています。小さなことですが、海岸線をとるところでは電車を少しゆっくり走らせる。特急10両分の屋根の長さが長い駅では、雨の日はお客さまが濡れないように案内する、あるいは傘を置く。寒い季節は1車両一つの扉の開閉で、車内の暖かさを保つ。そうした細やかな気配りがお客さまに満足のいくご乗車を提供できると考えています。

ただけるように、これまで70歳以上の方を対象にしていたシニアパスポートの対象年齢を65歳以上に引き下げたり、特急も1回1000円で利用できる回数券を販売するなどの施策を実施しているところです。

社是の「伊豆とともに生きる」は創業者である五島慶太が遺した言葉です。われわれの努力で地元で愛され、観光客に愛される鉄道づくりを行っていく。伊豆の観光振興に取り組み、伊豆に貢献していくことが当社の使命です。

伊豆を訪れ、「よかつた」と言ってくださる人は多くても、「また行きたい」とはなかなか言っていないのが、いまの伊豆です。リピーターや積極的な伊豆ファンができるような新しい伊豆を、行政や地元の方々と一緒に創出し、おもてなしの精神が根付いた観光地・伊豆を築き上げていきたいと思っています。



特集…動き始めた伊豆観光振興

「伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み」

海と山と伊豆急行と。

伊東を出発して伊豆半島東海岸の海岸線沿いを走る。

数珠繋ぎに名湯が連なり、さまざまな人気レジャースポットが点在する。

長い間、鉄道不毛の地だった伊東以南は、伊豆急行開業とともに、首都圏至近のリゾート地として発展を重ねてきた。

伊豆急行開業50年の歳月はそのまゝ、伊豆観光の歴史に重なる。海と山と伊豆急行と——50年のあゆみを振り返る。

文●茶木 環／撮影●織本知之
写真提供●割谷英雄／資料提供●伊豆急行株式会社

伊豆急行開業と伊豆観光

昭和36年12月9日、伊東―伊豆急下田駅間を祝賀電車が走行した。盛大に催された開通式には、東急電鉄・伊豆急行関係者のほか、建設大臣・運輸大臣・静岡県知事・沿線市町村首長等が出席。人気俳優の故石原裕次郎がヘリコプターで乗り付け、挨拶したという映画のような華々しいエピソードが残る。翌10日には、国鉄との相互直通運転が開通、営業運転が開始された。

鉄道敷設は、地元にとって長年の悲願だった。構想自体は明治の頃からあり、明治22年に東海道本線が全通すると、地元有志や政財界人による鉄道誘致運動が幾度も展開された。熱海から伊豆方面へ向かう鉄道として、大正11年、改正鉄道敷設法で規定された「静岡県熱海ヨリ下田、松崎ヲ経テ大仁ニ至ル鉄道」に沿って着工されたのが現在のJR東日本・伊東線である。昭和10年に熱海―網代間、13年に伊東まで開通。しかし、以南の建設は凍結されたまま、戦後を迎えた。

やがて昭和28年、「鉄道王」と呼ばれた東急電鉄の五島慶太会長が「伊豆開発構想」を樹立、伊豆の鉄道敷設が動き始めた。五島会長は「二生のうちに自分の手で鉄道を計画し、東急の全力、五島の全知を傾けて伊豆に鉄道を建設したい」と、31年に伊東下田電気鉄道を立ち上げ、鉄道敷設免許を運輸省（現・国土交通省）に申請する。

伊東下田電鉄に免許が下りたのは申請から3年後の34年だった。翌35年1月に



昭和36年12月10日、テープカットをする五島昇初代社長と祝賀列車

着工し、社名も伊豆急行に変更。直前まで続いていたという海岸線の複雑な地形での難工事を無事2年で完了させ、営業運転開始の日を迎えた。

待望の鉄道開通は、地元住民から大いなる期待をもって「第二の黒船」と呼ばれた。開業当時の駅数は国鉄の管轄下にある伊東駅を除く12駅、営業キロ45・7km。国鉄列車の乗り入れを前提としていたため、準急停車駅となる駅は20m車10両分の長さのホームを持ち、すべての駅で20m車10両編成の行き違いができるつくりだ。

路線は、山が海岸にせり出し平地の少ない地域を走っているため、全線の約3分の1をトンネルが占めているが、トンネルを抜けると眼下に伊豆の美しい海岸線がいったいに広がる。伊豆急行線ならではの絶景だ。

伊東―伊豆急下田間の所要時間も、それまでバスで2時間20分だったのが1時間、東京から伊豆急下田までも3時間

特集：動き始めた伊豆観光振興

[伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み]



海岸線沿いを走る「リゾートドルフィン号」(写真・割谷英雄)

と時間距離は一気に縮まり、伊豆はにわかに首都圏至近の観光地として脚光を浴びるようになった。

昭和30年に国立公園に編入された伊豆半島は、十分な観光資源があるにもかかわらず、不便な交通事情のために観光地としては伸び悩んでいた。伊豆急行の開業とともに、伊豆観光ブームが始まった。

伊豆の新しい楽しみ方を次々提案

「第二の黒船」と称えられたその名の通り、伊豆急行は小規模な温泉街が点在する伊豆を、首都圏至近のリゾート地・伊豆へと変革していった。

昭和37年9月には、蓮台寺伊豆急ピクニカ村を開業。これは、稲生沢川沿いの約1万㎡の敷地に温水浴室や大食堂、売店などを設置し、蓮台寺駅前に80台のピクニカ（キャンプハウス）を揃えたキャンプ場で、ハイキングや磯釣り、伊豆遊覧のキーステーションとして脚光を浴びた。また、夏季には、伊豆稲取・河津間に今井浜海水浴場駅を臨時に設置し、蓮台寺に続いて今井浜ピクニカ村を開業している。

下田ロープウェイや遊覧船の伊豆急マリン、ゴルフ場を併設した伊豆急スポーツセンターなども、伊豆急行線開業と同時期の開業だ。

さらに、伊豆高原駅を中心に約363万㎡を造成した別荘地の分譲も、昭和38年2月から開始された。

「伊豆急行の沿線に、外国や都

会で人気のレジャー要素を取り入れ、新しい休日の過ごし方を提案してきた。ピクニカ村は、アメリカのアウトドアを取り入れたもの。伊豆の観光を先導しようという意欲にあふれていた」と、経営企画部の割谷英雄専任課長は、当時を説明する。

この頃、夏のレジャーとして圧倒的な人気を誇っていたのが海水浴だ。伊豆急行では「海の家」などの整備も進めていたが、海水浴シーズンを迎えると海岸の砂浜は宿泊者のテントで埋まり、それでも足りずに、東京を夜に出発して伊豆急下田駅に深夜に到着、乗客はそのまま車内で朝まで仮泊できる列車も用意したという。

「真夜中の駅にお客さまが1000人ぐらい、いらっしやった」（割谷専任課長）という逸話も残っている。まさに海水浴の黄金時代を物語るエピソードだ。

オリジナル企画で旅客誘致を推進

観光地として整備を進めていくのと並行して、伊豆急行は旅客誘致にも積極的に取り組んだ。鉄道の開通と同時に、下



伊豆急行株式会社 経営企画部 専任課長

割谷英雄

Hideo WARIYA



民鉄唯一の食堂車「スコールカー」



民鉄の告知ポスター



伊豆急開通記念乗車券



国鉄車両が停まる開業当時の伊豆急下田駅



伊豆急下田駅（昭和36年12月9日）



開業を告知するポスター（上）と開通時のポスター（下）

田、伊東、東京・銀座に案内所を開設。昭和41年には、旅行斡旋業務の認可を得て東京・渋谷のほか、関西や中京方面からの誘致の窓口を大阪、名古屋に設置した。最盛期にはその数も10カ所に及ぶ。

人々にいかんして伊豆に足を運んでもらうか——大命題を抱えた社員たちは、アイデアを出し合い、さまざまな旅客誘致策を練っては実行に移していった。

まずは、沿線の宿泊施設との連携だ。当時の旅館などはなじみの客を対象としており、宣伝や営業活動を行うことはほとんどなかった。伊豆急行はそうした旅館に呼び掛けるとともに、釣り人用の宿に一般観光客向けの民宿に改装することを提案した。こうして伊豆急協定旅館・民宿として、それぞれ200軒を確保し、これらの宿泊施設の予約代行を行った。

昭和50年代に入ると、企画商品の販売を開始した。宿泊だけではなく、観光と地元ならではの料理がセットになった旅行プランだ。花見や祭りなどシーズン限定のものや、ゴルフコースの予約が付いた宿泊プランなど、さまざまな企画商品がパンフレットに並んだ。いまでは当たり前のように見掛ける女性専用プランや熟年世代向けプランも、この頃、先んじて手掛けていた。

こうした企画の核となったのは、社員が自分の足で探し集めた情報だ。

「地元では普通に存在するものでも、観光客は『こんなものがあるのか』と驚き、喜んでくれる。そうしたものを掘り出し、宣伝することに一生懸命だった。そうした努力を続けるうちに、多くの旅館や民宿も協力してくれるようになった」と割谷

専任課長は当時を振り返る。

例えば、伊豆北川駅がある北川温泉は、当時は数軒しか宿泊施設のない目立たない温泉地だった。そこで、食事に新鮮な魚料理を何種類もつけ合わせる「さかなまつり」を企画。これが人気を呼び、北川温泉への誘客に成功している。

また、いまでは伊豆の名物とも言われている「金目鯛」の堀り起こしにも力を入れた。稲取には、祝い事があると金目鯛の煮付けを食べる風習があるが、当時は家庭料理だという理由で観光客に供されることはなかった。しかし、伊豆急協定民宿の一つを「ぎんぐい（金目鯛）民宿」として売り出すとたちまち評判になり、金目鯛の煮付けは稲取を代表する名物料理の一つとなった。

「われわれが意識していたのは『お客さまは何のために伊豆にいらっしゃるのか』ということ。伊豆急の電車に乗るのはその先に、降りたそこには何かがあるから。その『何か』を探そうと、食べ物も景色も温泉もお土産も徹底的にリサーチした」と割谷専任課長は語る。

昭和50年代、精力的に営業推進に取り組んだその背景には、オイルショック後の大型不況や、伊豆地方の群発地震や集中豪雨など度重なる災害の影響を受けての観光客の減少、厳しい経営状況があった。強い逆風の中を、社員一同が知恵を絞って走り抜けた時代だとも言える。

既成概念にとられない車両開発

そうした熱意が、現在も人気を誇る車

特集：動き始めた伊豆観光振興

[伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み]



昭和 28 年	1.10	東京急行電鉄が伊豆開発構想を発表
昭和 31 年	2.1	東京急行電鉄が国鉄伊東駅～下田間地方鉄道敷設免許を申請
昭和 34 年	2.9	国鉄伊東駅～下田間地方鉄道敷設を免許される
	4.11	伊豆下田電気鉄道株式会社設立
昭和 36 年	2.20	伊豆急行株式会社に商号変更
	12.9	国鉄伊東～伊豆急下田駅に「100 系」祝賀列車運転
	12.10	営業運転開始、国鉄との相互乗り入れ開始
昭和 37 年	7.7	今井浜海水浴場駅夏期臨時営業開始
昭和 38 年	2.11	伊豆高原分譲地販売開始
	4.27	サントリー株式会社より寄贈の「スコールカー」営業開始
昭和 39 年	10.1	伊豆北川駅、新設営業開始
昭和 41 年	11.25	旅行幹旋業務開始
昭和 44 年	3.1	今井浜海岸駅、新設営業開始
昭和 45 年	3.17	初のお召し列車運転（伊豆急下田駅⇒国鉄原宿駅）
昭和 47 年	3.15	城ヶ崎海岸駅、新設営業開始
昭和 48 年	6.5	100 系による伊豆急車両に初のお召し列車運転（伊豆高原駅～伊豆急下田駅）
昭和 51 年	7.10	集中豪雨による土砂崩壊により片瀬白田駅～伊豆稲取駅間不通
昭和 53 年	1.14	伊豆大島近海地震により伊豆稲取駅～河津駅間不通、バス代行（6.14まで）
昭和 60 年	7.20	2100 系新型車両「リゾート21」運転開始、女性乗客掛乗務開始
昭和 61 年	7.13	鉄道友の会より「リゾート21」ブルーリボン賞受賞
昭和 63 年	4.20	「リゾート21」、民鉄電車として初の JR 東京駅乗り入れ
	4.29	快速「リゾートライナー 21」運転開始（JR 東京駅～伊豆急下田駅間）
平成元年	6.30	伊豆半島東方沖で群発地震
平成 3 年	9.10	集中豪雨により河津駅～伊豆急下田駅間不通、バス代行（11.23まで）
平成 5 年	12.27	2 名の女性運転士誕生（日本初の女性電車運転士）
平成 16 年	3.26	下田開港 150 周年を記念し「黒船電車」運転開始
	6.26	ウォーキングイベント「第 1 回伊豆急全線ウォーク」スタート
	10.1	東京急行電鉄の完全子会社化へ
平成 20 年	5.16	JR 南武線立川駅から特急「リゾート踊り子号」を「黒船電車」で運転
平成 22 年	3.13	IC カードシステム（Suica）導入（簡易改札機チャージ機）
平成 23 年	10.22	「リゾート21」3 次車が「リゾートドルフィン号」にリニューアル、営業運転開始
	11.5	「100 系」復活、営業運転開始
	12.10	新制服使用開始



伊豆急下田駅で開催されたブルーリボン賞授賞式



「ブルーリボン賞」受賞のヘッドマークを付けた「リゾート21」

両 2100 系「リゾート21」を生み出すことになるが、まずそこに至るまでの車両の変遷について振り返ってみよう。

開業時に 22 両が新造された 1000 系は、国鉄との直通運転を前提に設計されており、国鉄の急行電車に類似したボックスシート車だった。ハワイアンブルーとベールブルーの 2 色使いで伊豆の青い海を表現している。1000 系車両はその後、輸送力増強に伴って昭和 47 年には 53 両まで増加された。

また 1000 系で大きな話題を集めたのが昭和 38 年に登場した、民鉄としては初の食堂車「スコールカー（乾杯電車）」だ。サントリーの寄贈による冷暖房付きの豪華な車両で、49 年に改造されるまで乗客の人気を呼んだ。

伊豆急行の「ここにしかないものを提供する」というコンセプトは、車両づくり

にも明確に表れている。それを最も顕著な形で体現したのが、昭和 60 年 7 月にデビューしたリゾート 21 だ。

開発チームのメンバーの一員でもあった割谷専任課長は、当時を振り返り、次のように語る。

「乗って楽しい電車」をつくるために専門家以外の 12 人でチームを組んだ。素人ならではのアイデアを出すと、車両メーカーに「そんな電車は恥ずかしい」とまで言われた。でも、それこそが既成概念にとらわれない電車の誕生につながった。

それは革命的ともいえる車両だった。日本初の左右非対称の車体構造。外装は、海側は鮮やかな伊豆の太陽を象徴する赤、山側には海をイメージした青のラインが引かれた。車内は、海側には大きな連続窓に向かって 3 人掛けのシートが並び、山側は個室風小窓と 1 人掛けクロスシ

※リゾート 21：昭和 60 年から平成 5 年までの間に 1 次車から 5 次車の 8 両編成 5 本、計 40 両を製造。平成 5 年 7 月に運転を開始した 5 次車は「アルファ・リゾート 21」と呼ばれる。18 年に 1 次車、21 年に 2 次車が営業運転を終了した。



下田関所を模した門がある伊豆急下田駅のホーム出口



下田開港 150 周年を記念してリニューアルデビューした「黒船電車」



伊豆高原駅。手前に停車しているのは 8000 系



黒地に金のロゴが映える「黒船電車」の車体。乗降口では坂本龍馬、ペリー提督が出迎えてくれる

トを配置。1 車両の座席は 50 席と、通常の車両に比べて 2 割少なく、ゆとりのある空間が広がる。デッキ上部には明かり取りの小さな窓があるが、これも当初は「前例がない」と反対されたという。

先頭と最後尾の車両は「眺望を運転士が独り占めしないように」（割谷専任課長）、展望室を採用し、座席を階段式に配置することで 180 度のパノラマが楽しめる。まさに「伊豆観光のシンボル」となる列車だ。

この画期的なりゾート 21 は、鉄道友の会が主催する「1986 年ブルーリボン賞」を受賞した。同じ年にデビューした新幹線 100 系をさしおいての受賞は、車両のインパクトだけではなく、開発した社員たちの志への評価も含まれるだろう。

リゾート 21 は、昭和 63 年 4 月に「リゾートライナー 21」として東京ー伊豆急下田間に運転されたが、これが民鉄車両初の東京駅乗り入れとなる。

その後、現在までにリゾート 21 は 5 次車（アルファ・リゾート 21）まで製造されているが、それぞれがリニューアルや進化を遂げながらも、やはり枠にとらわれない工夫が凝らされている。

平成 16 年に下田開港 150 周年を記念して、1 次車のボディを黒で塗装、リニューアルデビューしたのが人気の「黒船電車」だ。車内に幕末の歴史や当時の伊豆を紹介する資料や図版が掲示されている。1 次車引退後は 4 次車が「黒船電車」を引き継ぎ、「下田龍馬伝」のヘッドマークを先頭車両と最後尾車両に掲出し、2 代目として活躍中だ。

さらに昨年 10 月には 50 周年記念事業の一環として、伝統のハワイアンブルーに塗装した 3 次車が「リゾートドルフィン号」の愛称でリニューアルデビューしている。

平成 14 年にすべて引退し、1 両だけ残されていた 100 系も、同事業でイベント列車として復活。ファンの熱い注目を集めている。

現在、伊豆急行には、リゾート 21 の 3 次 5 次車、東急電鉄から譲り受けた 8000 系に復活を果たした 100 系を合わせて 69 両が在籍。普通列車は上り 29 本、下り 28 本。朝夕以外はほぼ、熱海ー伊豆急下田間の直通となっており、1 時間に 2 往復のダイヤだ。これに加えて、東京ー伊豆急下田間 6 往復、池袋ー伊豆急下田間 1 往復の特急が運行している。

割谷専任課長は「車両の開発についても面白そうだと思うことをどんどん実行に移すことができた」と振り返る。自由な発想で取り組んだ電車も、伊豆の重要な文化の一つであることは間違いないだろう。

厳しい自然条件下の安全対策

最後に安全対策について、振り返ってみたい。伊豆急行は、海岸に迫った急峻な地形を縫って線路が敷かれている。このため、全長 45・7 km のうちの約 3 分の 1 がトンネルで、橋梁は 173 か所を数える。

この 50 年の間には、災害や水害などで幾度か大きな被害に見舞われている。昭和 53 年の伊豆大島近海地震（M7.0）では伊豆稲取ー河津間が不通となり、約 130 日の間、バス代行輸送を行った。平

特集：動き始めた伊豆観光振興

〔伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み〕

成3年に下田地区を襲った集中豪雨では、崩壊した土砂により付近の河川がせき止められ、伊豆急行線で一番長い谷津トンネル坑口の水没などの影響で、河津―伊豆急下田間が不通となり、約70日間、バスの代行輸送を行っていた。ちなみに、この土砂崩壊で曲がつてしまったレールは、いまでも教訓として、線路脇に置かれている。

内藤誠技術課長が語るように、伊豆急行は、その地域特性ゆえに安全対策には特に力を入れてきた。鉄道施設の補修目安は50年と言われているが、伊豆急行では、海風の影響や雨量の多い気象条件などを考慮して、早期の補修に取り組んでいる。平成11年にはトンネルと橋梁の安全調査を始め、劣化の激しい部分から、補修を開始した。「トンネル、橋梁、のり面（斜面）に対する補修が3本柱」と内藤課

長は説明する。現在の設備投資額は年間約9億円で、その大部分が施設の老朽化補修に充たされている。中でも、谷津トンネル（2796m）は平成20～28年度までの大規模な改修工事が進行中で、工事区間は合わせて全長の半分以上に相当する約1700m。この事業は、平成20年度に新設された国の鉄道施設総合安全対策事業費補助を活用しており、総工費20億円のうち、国、地方自治体（静岡県と沿線市町）、伊豆急行が3分の1ずつの負担となる。伊東市・下田市・河津町・東伊豆町と伊豆急行で、第三セクター「伊豆東海岸鉄道整備株式会社」を設立して、工事を進めている。

現在までに線区内で補修が必要だった9箇所のトンネルのうち、谷津トンネルを除く8箇所の補修が終了し、劣化の著しい橋梁（稲生沢橋梁・片瀬第二架道橋）については開業後、初の架け替えを行った。「安全対策を軸とした設備投資に年間9億円をかけている地方鉄道はないのではない。それだけの投資をしているからこそ、この厳しい自然条件下で安全を守ることができる」（内藤課長）

一方、自然災害対策としては、沿線4地点に地震計を、9地点に雨量計と風速計を設置。地震、降雨、強風による運転規制値に達した場合には、運転規制や線路警戒など速やかに対応できる体制を整えている。

「50km弱の沿線でも、駅が位置する場所



別荘のような城ヶ崎海岸駅、駅内には足湯が設けられている



ホームそばに源泉がある伊豆熱川駅



ハワイアンブルーの「リゾートドルフィン号」

「安全対策を軸とした設備投資に年間9億円をかけている地方鉄道はないのではない。それだけの投資をしているからこそ、この厳しい自然条件下で安全を守ることができる」（内藤課長）

現在までに線区内で補修が必要だった9箇所のトンネルのうち、谷津トンネルを除く8箇所の補修が終了し、劣化の著しい橋梁（稲生沢橋梁・片瀬第二架道橋）については開業後、初の架け替えを行った。

「安全対策を軸とした設備投資に年間9億円をかけている地方鉄道はないのではない。それだけの投資をしているからこそ、この厳しい自然条件下で安全を守ることができる」（内藤課長）

海と山と伊豆急行と――半世紀を駆け抜けてきた伊豆急行。しかし、長引く景気の低迷と観光の多様化や嗜好の変化などを原因に、日本有数の観光地である伊豆も、不振が続いている。伊豆急行の輸送人員も平成3年の1001万人をピークに、平成22年度には511万人と、最盛期の約半分まで減少した。

伊豆という観光地を牽引する、その役割を担う伊豆急行にとって、現在の状況は決して樂觀できるものではない。

まさに正念場とも言える厳しい状況下で節目の年を迎えたわけだが、好不況の波に揺られながら走り続けてきた伊豆急行は、社は「伊豆とともに生きる」に恥じない新たな「伊豆観光振興」という目標を掲げ、次の半世紀へ、走り始めている。



伊豆急行株式会社 鉄道部 技術課長

内藤 誠
Makoto NAITO



Report II

特集・動き始めた伊豆観光振興
「伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み」

観光地・伊豆の 新しい魅力を つくる。

平成23年12月10日、伊豆急行は開業50周年の記念すべき日を迎えた。当日は伊豆高原駅と伊豆急下田駅で記念イベントを開催、県内外からの鉄道ファンや観光客、沿線住民が訪れ、伊豆半島東海岸の大動脈が迎えた節目を賑やかに祝った。国内観光需要の停滞が続く中、伊豆急行はさまざまな誘客施策を果敢に打ち出している。そして、この50周年を一つの区切りに、地域とともに新たな観光需要の掘り起こしに取り組む方針だ。次なる50年へのあゆみへ——伊豆急行の取り組みを紹介する。

文●茶木 環／撮影●織本知之
写真提供●割谷英雄／資料提供●伊豆急行株式会社

特集：動き始めた伊豆観光振興

[伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み]



■祝賀電車のヘッドマークを掲出した「復活 100 系」■「伊豆急でんしゃまつり」では鉄道グッズも販売。買い物客で賑わった ■「リゾートドルフィン号」にはたくさんの人が列をなして見学 ■子どもたちに大人気の AT カート体験乗車 ■電気設備作業に使用する珍しいモーターカーの体験乗車も実施

意志を示した 50 周年記念事業

雲ひとつない冬晴れの青い空が広がった伊豆急行の開業記念日、伊豆高原駅と伊豆急下田駅の二つの会場では、50 周年を祝うさまざまな記念イベントが開催された。

伊豆高原駅の車両工場を開放して開催された「伊豆急でんしゃまつり」では、線路の点検作業に使用する AT カートや電気設備作業に使用するモーターカーの体験乗車、洗車機体験などに、大勢の家族連れが参加。同会場では、その 2 カ月前にデビューしたばかりの「リゾートドルフィン号」も公開され、来場者は記念撮影などを楽しんだ。

「伊豆急でんしゃまつり」は 10 年前にスタートし、いまでは年に 2 回開催される伊豆急行の人気イベントだが、毎回社員から出されるさまざまな企画で実施されているという。「鉄道会社のイベント」というと特別列車の運行や記念切符の販売などになりがちだが、お客さまと社員が一緒に楽しめる、そんなイベントをつくってみたいと持ち上がった。普段は公開しない部分もオープンにして、お客さまにファンになっていただく。裏的な存在である保線や電気担当者とつても、じかにお客さまと接することができる貴重な機会になっている」と、土

屋隆司取締役鉄道部長は語る。

分りやすい名称にも、単に車両工場を公開するのではなく、いろいろな電車で遊ぼう」という目的が込められている。スタート時から実施されている運転士や車掌の子どもサイズの制服を用意して記念写真を撮ってもらうのも、若手社員のアイデアによるものだ。

駅に隣接するくぬぎの森では、約 50 店の露店が並ぶ「伊豆高原もりもり市」も開かれ、伊豆の地場産品やクラフト作品を買い求める観光客で賑わった。

また、駅構内のやまもプラザホールには、この日から下田太鼓祭りで使用される「太鼓台」が展示された。この太鼓台



伊豆急行株式会社 取締役鉄道部長 技師長

土屋隆司
Takashi TSUCHIYA



伊豆急行株式会社 鉄道部 次長 兼 事業推進課長

比企恒裕
Tsunehiro HIKI



1



2

1 伊豆急下田駅で開催された歓迎セレモニーで披露された下田太鼓 2 3 到着した「特急踊り子107号」と50周年記念のヘッドマーク 4 降り立った観光客を迎える旅館組合関係者 5 開業50周年を記念して一新された制服の発表会 6 「復活100系」の前で開催された開業時(右)・現行(左)・新制服(中央)の撮影会



3



4



5



6

は約150年前につくられたもので、下田に古くから伝承する文化を伝えたいと伊豆急行が借り受け、修復したもの。当日は太鼓演奏も披露され、多くの人が興味深そうに見入っていた。

「伊豆の歴史は古く、地域ごとにそれぞれの文化が継承されている。互いの地域について知らないことも多い。観光のお客さまにご覧いただきたいのはもちろんだが、伊豆急行線のそれぞれの地域の交流を深めていくことが必要と考え、下田の祭りの太鼓台を敢えて伊豆高原駅に展示した」と土屋鉄道部長は説明する。

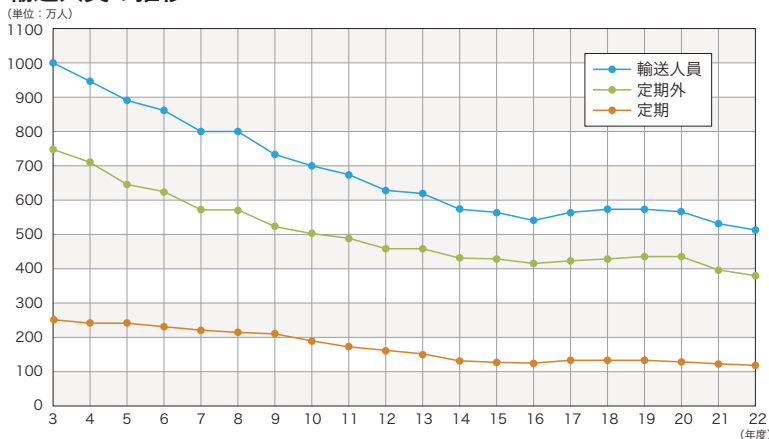
一方、伊豆急下田駅では、開業50周年を記念して一新された制服の発表会、開業日の一番列車に取り付けた祝賀電車のヘッドマークを掲出した「復活100系」と「黒船電車」「踊り子号」「スーパージュー踊り子号」を並べた電車撮影会が行われた。

さらに、特急踊り子107号到着時には、下田市・南伊豆町・西伊豆町の各観光協会と旅館組合の出席を得て、東京・伊豆急下田間直通運転50周年を記念した歓迎セレモニーを開催。下田太鼓の演奏とともに、降り立った乗客を迎え、伊豆観光をアピールした。

昭和36年の伊豆急行線開業から50年、大勢の鉄道ファンや観光客、沿線住民とともに、記念すべき節目を祝った伊豆急行。二つの会場で開催されたさまざまな記念イベントには、地域にしっかりと根を張り、伊豆の文化継承と観光振興に貢献していきたいという強い意志が見て取れる。次の半世紀への一步をしるした伊

豆急行の目標は、不振が続く伊豆観光の活性化だ。

輸送人員の推移



首都圏からの誘客施策を積極展開

伊豆急行の平成22年度の輸送人員は511万人。この数字は開業4年目、昭和39年の518万人を下回る。

全体の75%が定期外利用者で、その大半を首都圏からの観光客が占める。社会情勢や景況に収益が大きく左右されるだけに、誘客施策には常に力を注いできた。

「二社では難しくても、連携することで可能となる施策は多い。地元自治体、観光施設や宿泊施設、JR東日本や旅行会

特集：動き始めた伊豆観光振興

[伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み]



伊東行きルートの区間賞ファーストトップと、下田行きルートの電車バッジ。両ルートの完全踏破で2つのコレクションボックスが揃うと圧巻

社、マスコミなどと連携して、お客さまにご利用いただけそうなこと、伊豆に関心を持っていただけそうなことには、積極的に取り組んでいる」(土屋鉄道部長)

そうした中で現在、力を入れているものの一つがウォーキングだ。平成12年に静岡県と共同で、てくてく歩いてもぐもぐ食べる、ウォーキングとグルメの実験事業に取り組んだが、同時期にJR東日本も「駅からハイキング」を始めたことから、共同のウォーキングイベントに取り組むようになった。

伊豆半島内にコースを設定して実施されるこのイベントは、現在は「伊豆半島花&てくてくウォーク」として地元8市町と伊豆急行、伊豆箱根鉄道、東海自動車との共同企画で実施している。JR東日本、JR東海との共同ウォーキングも、それぞれ年に4、5回の頻度で開催している。

伊豆急行の自社企画としては、今年で8回目となる「伊豆急全線ウォーク」がある。期間中(平成23年9月1日〜24年5月31日)に、伊豆急行線全駅を経由して伊東行き、下田行きの両ルート(約161km)を完歩するウォーキングイベントだ。1駅歩くごとに区間賞としてオリジナルの電車バッジやファーストトップがもらえ、ルートを完歩すると全駅分を収納するコレクションボックスがプレゼントされる。

参加方法は、1駅ごとに入場券を購入し、次の駅でスタンプを押してもらおうシステム。参加者は日時が決められていないので、自由に歩くことができる。伊豆急行としても天候の心配やイベントスタッフを置く必要がない。その参加しやすさから1回の延べ参加人数が最高で約4万人を超えるほどの人気ぶりだ。

一方、特急電車を伊豆急行線に乗り入れているJR東日本や親会社の東急電鉄とは、開業時から連携してさまざまな誘客施策を展開している。近年では地元自治体とも共同し、その活動はさらに精力的なものとなっている。

例えばJR東日本・東急の目黒駅や武蔵小杉駅などでは、下田市・東伊豆町・河津町・南伊豆町の1市3町と共同で伊

豆観光プロモーションを展開。伊豆半島8市町(熱海市・伊東市・下田市・東伊豆町・河津町・南伊豆町・松崎町・西伊豆町)との共同プロモーションも活発で、JR東日本の横須賀駅や横浜駅、品川駅などで観光誘致イベントを実施している。小田原駅開業90周年記念イベントでは、伊豆半島8市町、東海自動車と共同で「アルファ・リゾート21」を展示、伊豆観光のPRを行った。

こうしたプロモーションで活躍しているのが、下田開港150周年を記念してリニューアルデビューしたリゾート21「黒船電車」だ。

「黒船」は、子どもから大人まで誰でも知っている、下田の象徴ともいえるもの。JR東日本の駅に黒船電車が停車していると、見学したり記念撮影をしたり、皆さんが注目してくださる。こんなにいいブランドが自分たちのそばにあったことに改めて気付かされた」と鉄道部の比企恒裕次長兼事業推進課長は話す。

伊豆への観光誘致は、首都圏だけにとどまらず、中京や近畿、さらには中国や韓国、台湾なども視野に、積極的に取り組んでいく方針だ。



城ヶ崎海岸駅に停車する「黒船電車」

きめ細やかに地元の利用を促進

観光客利用が多いとはいえ、伊豆急行には地元住民の足としての使命もある。しかし、この地域は、少子高齢化がより進んでいるのが特徴だ。沿線2市3町(伊東市・下田市・東伊豆町・河津町・南伊豆町)の合計人口は、12万6628人(平成22年)。この10年で5.7%減少している。65歳以上の人口比率は33.7%(静岡県全体は24.1%)と1割近く増加しており、この傾向はさらに続くだろうと予想されている。また、少子化の影響で、

沿線の高校の生徒数も、この10年で30・2%減少しており、定期利用の収益減も免れないのが現状だ。

そこで伊豆急行では、さまざまな地元向け企画切符を新設。沿線住民の利用促進に取り組んでいる。

「伊豆急シニアパスポート」は、沿線2市3町に暮らす高齢者を対象としたもので、切符購入時にパスポートを提示すると運賃が半額になる。平成16年に開始した割引サービスだが、今年1月、対象年齢を70歳以上から65歳以上に拡大した。対象年齢を拡大して約1カ月で670人の登録申し込みがあり、パスポート会員数は7400人を超えている。

「地域内では高齢者の外出促進が課題の一つともなっている。病院への通院や買い物だけではなく、沿線内での観光などにも活用していただきたい」と、経営企画部の塚本昌哉次長兼企画担当課長は語る。

今年3月には、60歳以上の通勤定期が半額となる「60（ロクマル）定期」の発売を開始し、企業の雇用延長に対応している。「半額定期が少しでも沿線の雇用促進につながる」（塚本次長）という思いもあるという。

児童生徒向けには「伊豆急小学生バスポート」「中学生きっぷ」を用意している。小学生バスポートは、1乗車100円で伊豆急行線内（最大運賃790円）を利用できるもので、現在は約2000人が登録、22年度は延べ1万人が利用している。中学生きっぷは生徒手帳の提示で運賃が半額になり、22年度は延べ3万7000人が利用した。伊豆急行で

は、学校の部活動や遠足などの校外学習、塾通いに使ってもらいたいと、学校や学習塾、図書館などに利用を呼び掛けている。

一方、高校生の通学定期は、3カ月や6カ月の販売単位だと余分が出てしまうという声を受けて、平成17年に新設した「学期定期」が好評だ。運賃が高いとの理由で親がマイカーで送迎しているケースも少なくないことから、通常の通学定期よりさらに15%割引引いて販売。毎学期700人ほどが利用している。

さらに今年1月からは「自由席特急回数券」の割引率も拡大している。伊東ー伊豆急下田間1乗車400円の特急券10枚つづりを10000円で販売。発売から1カ月で70冊を売り上げた。

「特急列車が入ると、普通電車の待ち時間がどうしても長くなる。1乗車100円なら、普通電車と同じように特急をご利用いただけるのではないかと期待している」（塚本次長）

観光客向けの企画切符も、さまざまなものが登場している。特に、夏休みと同様に観光客が多い河津桜まつりの期間中に販売する「河津桜パーク&トレイン往復きっぷ」が好評だ。桜まつり会場手前の伊豆高原駅に車を駐車して河津駅まで電車を利用する企画切符で、駐車場は無料、伊豆高原ー河津駅間の往復切符も20%割引になっている。ほかの観光スポットも回りたい観光客向けには伊豆高原ー伊豆急下田駅間乗り降り自由の「河津桜パーク&トレインフリーきっぷ」を用意した。

「桜まつりの時期は国道が渋滞して、到着時間が読めないことが多い。車での来訪者にも電車を利用することで、時間を気にせず河津桜を楽しんでいただきたい」と、経営企画部企画担当の関谷稔課長補佐は語る。

そうした中、今年新たに誕生したのが「河津桜おさききっぷ」だ。

「渋滞でツアーバスが予定通りの時刻に着けない場合に伊豆高原駅から電車に乗り換え、桜まつり会場でツアーバスに合流する。こちらは通常運賃の30%割引となる560円で提供している」（関谷課長補佐）

沿線住民や観光客に向けた伊豆急行の企画切符は、いずれも利用者の立場や使い勝手がきめ細かく配慮されているのが特徴だ。

「電車利用を促進していくためには、企画切符や駅サービスの向上を通して、地元の方々が利用しやすい環境をつくるっていくことが必要」と塚本次長は語っている。

観光素材を地元と一緒に育てていく

昨年9月16日、伊豆急行社内に中長期的視点から誘客の促進に取り組むことを目的に「沿線活性化推進委員会」が発足した。メンバーは若手社員10名。各自の



伊豆急行株式会社 経営企画部
次長 兼 企画担当課長

塚本昌哉

Masaya TSUKAMOTO



伊豆急行株式会社 経営企画部
企画担当課長補佐

関谷 稔

Minoru SEKIYA

案を持ち寄りながらの議論が続いている。新しい観光素材、「伊豆の宝」の掘り起こしが課題だ。

「新しい箱ものをつくるのか、何かを誘致するというのは、困難なだけではなく意味を持たない時代になっている。地元の方々がこれまで大事にしてきたものを、一つずつ掘り起こしていくことこそが必要。地元ならではの素材をご覧になったお客さまに、われわれが説明を加えることで興味を持っていただけるようになれば、その素材はもっと力強いものに育っていく。それがこれからの「観光」であり、これまではその説明の部分が欠けていたのではないかと」比企次長は語る。

特集：動き始めた伊豆観光振興

〔伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み〕



① 2月上旬から咲く伊豆の河津桜 ②伊豆北川駅から海を眺める ③伊豆高原駅の伊豆急行資料館「ONE TWO NINE」 ④稲取の「雛のつるし飾り」 (①②写真・割谷英雄)

新しい宝となり得る素材——伊豆には「歴史や人材、食材など、素材が豊富に揃っている」と比企次長は続ける。

歴史的な素材として着目しているのが、江戸時代からそのままの形で残る築城石だ。東伊豆町にある築城石を伊豆高原駅に移設するなど、情報発信の準備を進めている。また、伊豆半島内に点在する石仏にも注目しており、石仏をめぐるウォーキングコースの設定も検討したいという。

「人」の魅力を伝える企画としては「オモシロ駅長」の募集がある。伊豆を除く全15駅で、駅周辺の旅館のおかみさんや漁師、観光施設の館長などに駅長になってもらい、伊豆急行と一緒に伊豆を盛り上げる活動を行う。観光客との交流を温めてもらうことも大切な仕事だ。

さらに沿線別荘地には、リタイア後に居住した歴史や自然に造詣の深い人が多く、そうした人たちに観光のガイドとして活躍してもらうことも視野に入れていく。

食関連では、これまでに9冊刊行している地元グルメを紹介するガイドブック『伊豆ジモトグルメ』最新号の制作を検討中だ。

「鉄道も一つの観光の素材。鉄道会社は電車という素材を育てていく役割を持っているが、同時に、お客さまがいいと思ってくださる沿線の素材を、地元の

方々と力を合わせながら一緒に育てていくことも大切な使命。鉄道会社ならではの視点で、地元の方々が気付かない魅力的な素材を見つけることもできる」(比企次長)

こうした取り組みの当面の目標は、言うまでもなく伊豆観光の振興だ。そして、観光振興のさらに先にもう一つ、沿線活性化推進委員会が描く未来がある。

沿線の地域経済は、大半が観光に関連するサービス業で成り立っている。高齢化で生産人口の減少が問題視されているが、実は観光不振による雇用の減少も若年層の流出が続く大きな原因だ。一方で、農業や漁業は就業人口が不足している現実がある。そこで、沿線活性化推進委員会では、エコツーリズムなど農業や漁業と観光をリンクさせるなどの施策で、1次産業や雇用に活性化することができないかと考えているのだ。その先にあるのは、沿線人口の増加という最終的な目標だ。

「そのために行政をはじめ関係各所との連携を強化し、地元住民との間をつなぎながら新しいことを行っていくのが、われわれの責務だと思っている」と比企次長は語る。

ピンポイントで観光をつないでいく

伊豆観光振興の難しさの一つに、伊豆半島の広域さがある。伊豆急行線だけでも4市町にまたがり、観光協会もかなりの数が存在する。地域にそれぞれの歴史や文化があり、名所・名物が点在する優

位性が、逆に「伊豆」としての統一されたイメージが持たれにくい理由となっている。

そうしたコンテンツの多様性を逆手に取って、伊豆急行は、ピンポイントの観光を打ち出していく方針だ。

「ただ、伊豆に来てほしい」というのでは、お客さまに興味を持っていただけない。歴史に興味がある方はここ、現地ならではのグルメを味わいたい方はここ、など、目的と場所、あるいは季節も限定したコンテンツをつくる」(比企次長)

その最たる成功例が「2月に河津で見られる河津桜」だ。爆発的な人気を呼び、いまでは早咲き桜の代名詞になった。このような季節の名物が各地域に数多く育てば、通年で伊豆に観光客が訪れるようになる。また、地域同士が連携することで、観光客の周遊行動も生まれる。例えば、河津桜の季節は、近隣の稲取温泉が江戸時代から伝承する「雛のつるし飾りまつり」を開催。河津桜見物に訪れた多くの観光客が稲取に立ち寄っている。

「そうしたコンテンツを一つでも多くつくって、いつ来ても楽しい伊豆」ができるのが理想。伊豆急行は、コンテンツを持つ各地域をつなぐ役目を果たしたい」と比企次長は抱負を語る。

国内の観光停滞が続く中、不振に苦しむ地元は、伊豆急行に大きな期待を掛けている。伊豆急行はいまも、次代の伊豆を切り拓き進む「黒船」であることに変わりはない。

特集…動き始めた伊豆観光振興
「伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み」

地域一体となった
観光振興を考える。

伊豆は ひとつ。

伊豆急行線の終着点、伊豆急下田駅。

黒船の来航で知られる開国のまち下田は、伊豆急行の開業と同時に、観光という新しい産業を得て、大きな発展を遂げてきた。美しい自然や海、良質の温泉を目当てに多くの観光客が訪れる。

開国の歴史を物語る史蹟めぐりも人気だ。

けれども、国内有数の観光地・伊豆の人氣に陰りが見えるいま、石井直樹下田市長は、圏域が一体となって新しい伊豆をつくり、伊豆の復権に取り組むことが必要だと語る。

石井市長に、お話を伺った。

下田市長

石井直樹
Naoki ISHII

文●茶木 環／撮影●織本知之

SPECIAL INTERVIEW

幅広い世代の下田ファンをつくる

——伊豆急行が開業50周年を迎えました。石井市長は下田市ご出身ですが、開業当時の頃を覚えていらつしやいますか。

石井 昭和36年の開業当時は、残念ながら下田を離れていました。東京の高校に通っていて、下田に帰ってきたのは二十歳を過ぎた頃でしょうか。けれども、まわりの人たちが「第二の黒船」と呼んで大歓迎したというのはよく分かります。当時はバスしか交通手段がなくて、東京に行くには5〜6時間かかる。それが電車に乗って3時間で行けるのですから、夢のような話でした。

伊豆急行が開業してからは、首都圏の人たちが殺到して伊豆にやってきました。一番多かったのは海水浴客です。エメラルドグリーンの海に真っ白の砂浜が広がる下田の海水浴場はどこも大変な人気でした。

しかし、当時は観光客が一気に増えても、宿泊施設などが足りない状況でした。そこに民宿ができ、ブームが生まれ、観光施設も次々と誕生していきました。下田の主力産業が観光に位置付けられた時代でした。

当時、下田の人口は約3万人でしたが、夏の最盛期には10万人に膨れ上がります。観光客の増加に合わせて行政も、例えばそれだけの人が水道を使っても断水しないように整備するなど、基盤整備を進めていったようです。

下田の観光客の入込みのピークは昭和59年頃ですが、その年に下田の海水浴場

に訪れた人は総計で170万人を記録しました。首都圏の人にとって、下田に海水浴に行くというのは、夏の最大の楽しみだったんですね。私も、高校時代はすぐモテました。いや皆、夏休みに下田の私の実家に遊びに來たいからなんです（笑）。

いまは海水浴離れが進んで、下田でも海水浴客が65万人程度まで減少しています。都内の旅行代理店の方々とお話ししても、半数の方は下田に海水浴に來たことがないと言う。とても残念に思います。

——現在の下田観光は、どのような楽しみ方が人気を集めていますか。

石井 幅広い年齢層の方々が関心を持ってくださるのは、やはり下田の歴史です。



昭和40年代の伊豆急下田駅（写真提供／伊豆急行株式会社）

特集：動き始めた伊豆観光振興

[伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み]

時間をかけてゆっくり旅行を楽しみたいという、年齢的には中高年の観光客が多いのですが、最近は若いお客さまも増えています。

下田は、鎖国時代から明治維新につながる重要な歴史の舞台です。市内の史蹟を回ってみると、ペリー提督や黒船、吉田松陰先生やタウンゼント・ハリスなど、誰でも耳にしたことのある名前が次々と登場します。例えば、坂本龍馬に関して、船で坂本龍馬と下田にやってきた勝海舟が、脱藩の罪を負った弟子の身を案じて、下田に滞在中の山内容堂公に「龍馬を赦してやってくれ」と願い出、あの龍馬は下田から大きく羽ばたいたのです。そんな説明を聞きながら下田のまちを歩いているとどんどん興味が広がって、もつといろいろなエピソードを知りたくなります。

また、下田は長崎を別として日本初の国際港です。まさに下田から文明が開化した。アメリカ最初の領事館が置かれたのもここ下田です。

下田市ではボランティアガイドが活躍していますが、ガイドさんは皆さんとても勉強熱心で、興味深いエピソードを交えながら非常に楽しく案内してくださっています。歴史という切り口で下田の魅力を情報発信していけば、下田に来てくださる観光客はまだまだ増えるんじゃないかと考えています。

——また下田に来て、いろいろなことを知りたいという方も増えるのでは。

石井 そういうリピーターをいかに増やしていくかが、これからの観光地にとっ

て重要なことですね。「1回行ったことがある」というのではなく、何度も来てくださったり、下田の魅力をいろいろな人に伝えてくださる——そんな下田ファンを増やしていくことが大切だと考えています。

——昨年、東日本大震災で中止となった「黒船祭」は今年も5月に開催されます。

石井 ええ。今年は、東日本大震災の被災地支援活動に尽力した在日本米軍など関係機関への感謝、そして復興をテーマにしています。

日米友好の証として昭和9年に始まった黒船祭は、今年で第73回を数える下田の伝統行事で、在日本米軍、自衛隊、それに海上保安部や警察の協力を得て開催しています。

昨年、東日本大震災が発生して、在日本米軍も自衛隊も、ただちに被災地に駆け付けました。黒船祭はすぐに中止が決まりましたが、被災地の映像を見ていると、長年、黒船祭と一緒にやってきた人たちが、懸命に支援を行っている。私どもも義援金を送るなどの支援に取り組んでいましたが、それだけではなく、過酷な被災地で懸

命に支援に取り組む彼らにこそ、きちんと感謝を伝えなければという思いが日増しに強くなってきました。今年の黒船祭のテーマは、そうした経緯から生まれています。

被災地からは、岩手県の山田町から100人、大槌町から30人を招待しています。また、ルース駐日米国大使ご夫妻も参加くださいます。

被災地支援活動に携わったすべての人々に感謝の意を示し、下田から皆で復興に向けての雄叫びを上げようと考えて

います。

——もう一つ、新しいニュースとして、下田を舞台にしたアニメが放映されるとお聞きしています。

石井 下田で暮らす女子中学生4人のひと夏の物語、アニメ「夏色キセキ」が4月から放映されます。プロデューサーは「二つのまちにこれだけ宝物が集積している場所はない」と、ドラマの舞台を下田に設定したそうです。

アニメのモデル地を探訪することが流行になっていると聞いています。アニメ





1 標高 200 m の寝姿山山頂から下田のまちを望む (写真提供/下田市) 2 ベリー一行が上陸後、条約締結のため仙寺に向かって歩いた道は「ベリーロード」と名付けられている 3 ベリーが上陸した地点には、胸像と錨による「ベリー艦隊来航記念碑」が立つ。錨は米海軍から寄贈された

に登場するスポットを回る、そんな新しい楽しみ方もできるようになるのではないかと地元でも期待しています。

地域の宝を見つけて育てる

——伊豆急行では開業50周年記念事業の一つとして伊豆高原駅に下田太鼓祭りの「太鼓台」を展示しています。これは、どのようなお祭りなのでしょう。

石井 毎年8月14・15日に行われるもので、正式名は「下田八幡神社例大祭」といいます。伊豆半島の中でも有数の規模を誇り、その威勢の良さとほかに例を見ない御神具が特徴です。400年の伝統を守り、いまなお観光イベントとは一線を画して神事として執り行われているのも大きな特徴ですね。昔ながらの日本の祭りの風景を体験しに、ぜひ下田に来ていただけるようにしたいと考えています。

伊豆急行の福島社長も同様の思いを持たれていると思います。この太鼓台の展示も一例ですが、いまの伊豆急行は、沿線の各エリアにお客さまを呼び込む方法を考えてくださっています。これはとてもうれしいことで、私もそれに応えていかなければと思っています。

もともと下田が観光地として栄えてきたのも、先ほど申し上げたように、伊豆急行が開業し、JR東日本の東京駅と下田がダイレクトにつながったからです。昨年の震災

後の計画停電で直通電車が不通だったときは、下田の観光客数が激減し、鉄道の重要性をあらためて実感しました。

鉄道あつての伊豆観光です。私どもは、電車に乗って終点の伊豆急下田駅まで来てもらえるように、魅力ある下田のまちづくりに努力しなくてはいけないと思っています。

——伊豆急行が沿線の観光資源の掘り起こしを始めたことについては、どのように受け止めていらっしゃいますか。

石井 伊豆急行が観光地の在り方というものをどのように考えているかは、沿線にとっても大変重要なことです。

伊豆急行が地域の宝を探して「こういうものを育てていけばお客さまが来る」と提案してくださったら、行政としてもその可能性を検討し、実行していきたい。地域を代表する企業と行政とが目的を同じにして、ともに進むことはとても大事なことです。伊豆急行が沿線の活性化に取り組む委員会を組織して、活動を

開始したことを歓迎しています。

——伊豆急行と行政とが一体となつてできる取り組みとして、何かアイデアはありますか。

石井 沿線の風景づくりにについては、行政も協力することができると 생각합니다。例えば、稲梓駅近くの竹林をきれいに整備して光が入るようにすると、京都の竹林のような景色を車窓から楽しめるようになるのではないのでしょうか。山の景色が続く場所には何か花を植えるといいでしょう。車窓から見える景色が場所ごとに変化すると、電車に乗るのがもっと楽しくなります。そういう取り組みを、行政と伊豆急行とが一体となつて始められたいと思います。

駅のホームにも同様の工夫ができます。伊豆稲取駅のホームにはみかんの木が植栽しており、伊豆大川駅には極楽鳥花の花壇がつくられています。大きな費用をかけなくてもできますし、地域ごとの



下田太鼓祭りは、応神天皇を祭神とする下田八幡神社の例祭。祭典の様式は、下田奉行・今村伝四郎正長公が制定したと伝えられる。400年の伝統を持つ (写真提供/下田市)

特集：動き始めた伊豆観光振興

〔伊豆急行と沿線地域の新たな取り組み〕

伊豆圏域で一体となった取り組み

特徴も出てくるでしょう。観光のお客さまは楽しむことを目的にお越しなので、車中の時間ももっと楽しんでもらえるように工夫したいものだと思います。

——これからの伊豆の観光づくりにについてご意見をお聞かせくださいませんか。

石井 これからは、地域単位ではなく伊豆圏域、広域での観光振興の取り組みが必要だと考えています。

河津町の「河津桜」の人気は、周辺の下田や稲取などにも観光客を呼び込んでいます。河津桜のシーズンに花見客をお迎えして、下田や稲取ではどうおもてなしをするのか、そういう面での広域の連携を大切にしていくべきだと思います。



「黒船祭」は、黒船の来航と開国を記念した下田最大の祭典。「幕末タイムスリップ」をテーマに、まち全体が開港当時の情緒で彩られる。米海軍、海上自衛隊の音楽隊が出演するパレードやコンサート、会場花火大会など国際色豊かなイベントが開催される。（写真提供／下田市）

第73回黒船祭

2012年5月18日（金）～20日（日）

実は河津桜は、河津町だけではなく、下田を飛び越えて南伊豆町にも植えられているんです。12年前、私が市長になったとき、「下田にも河津桜を植えよう」と提案したことがありました。市民から「ほかのまちの真似をしないで下田オリジナルの桜をつくったほうがいい」と反対されて頓挫しましたが、その後、河津桜はどんどん県外に出荷されて、神奈川県

の松田町や三浦市など、いろいろなところが河津桜の名所として知られるようになっていきます。あのとき、河津桜を下田に植えておけば、いま頃は「河津桜の里 河津・下田・南伊豆」というように、ひとつの広い面としてPRすることができました。

私はいまからでも遅くはないと思っています。これから、それを始めればいい。ほかにはない規模の河津桜の里をつくり、宣伝も誘客も共同で行う。河津や南伊豆の町長と話をしているところです。

河津桜に限らず、伊豆と同じ素材で売っている観光地はほかにもたくさんあります。稲取の雛のつるし飾りも、福岡県の柳川市や山形県の酒田市だけではなく、いろいろなところで打ち出しています。ですから、稲取ならではの付加価値

をつけないと、観光客を呼べません。ひとつの地域ではできないことも、広域で力を合わせれば、ほかにはない付加価値をつくることができます。そうした取り組みをしていかなければ、観光地としては生き残れないと思っています。

——今後の発展については、どのような期待を持たれていますか。

石井 温泉や美しい風景、豊富な食材に恵まれた伊豆は、長い間、黙っていても観光客が来るところでした。それが結局、「自分の地域に観光客が来ればいい」という考え方になり、地域間の奪い合い、競争につながりました。どこも素晴らしい資源を持った優れた観光地であり、誘客についても個々で努力してこまでやってきた。そうした経緯もあって難しい面もあるかと思いますが、地域は電車1本で結ばれているのですから、いろいろな面で協力体制をとっていかなければならないと考えています。

狭いところで競争している場合ではない。観光形態が大きく変化したいま、競争相手は、伊豆以外の他の地域なのです。から。「伊豆はひとつ」となって、伊豆圏域で構想をつくり、お客さまに来ていただけるような仕組みづくりが必要です。

一例として、いま静岡県や伊豆半島の



行政などで行っている「世界ジオパーク」認定推進活動があります。伊豆半島は昔、流れ着いて本州にぶつかってできたという話があって、その断層など半島全域に地球活動の見どころがあります。まさに伊豆半島は「ジオパーク」に格好の場所です。

また、温暖な気候の伊豆は、四季おりりの花が非常に美しい。下田には12月から1月の水仙、6月のあじさいがあり、河津や南伊豆の河津桜、熱海の梅、伊東の椿、伊豆市の梅や紅葉、西伊豆のユリ——1年中どこかで花が咲いています。「花半島」というイメージで観光推進ができるのではないのでしょうか。

それぞれの地域に特色があるわけですから、地域ごとにその特徴に磨きをかけて、最終的にはひとつの「伊豆」という観光地としてPRしていく。伊豆の魅力はまだたくさんあるし、さまざまな発信もできる。観光地としての伊豆の可能性は大きいと信じています。

※ジオパーク：地球活動の遺産を主な見どころとする自然の中の公園。地質学(geology)と公園(park)の組み合わせからつくられた。

第5回

私とみんなてつ

小学生新聞コンクール表彰式を開催
全国494校から集まった5616点の応募作品。
最優秀作品賞1点は駅ポスターにして
全国に掲出。

全国の子どもたちに鉄道をもっとよく知り、鉄道をもっと好きになってもらいたい——そんな願いから企画された「『私とみんなてつ』小学生新聞コンクール」。第5回を数えた昨年は、全国494校から5616作品の応募があり、厳正な審査を経て選ばれた個人賞・学校賞の表彰式が開催された。



個人賞受賞ならびに学校賞受賞の皆さんと主催者・後援者の役員



最優秀作品賞の表彰を受ける関杏花さん

最優秀
作品賞

日本民営鉄道協会
会長賞

「メープル新聞 2011年 絆 東日本大震災特別号」
東京都／日野市立潤徳小学校
関 杏花

小学生新聞コンクールには、3年生のときから毎回参加してきました。4年間の総まとめとして、今回は楽しく明るい記事を書きたいという気持ちがありました。けれども東日本大震災があり、私は、震災から何を学び、私たちに何ができるのか、考えてみるのが大切だと思いました。

あの日、私は学校にいましたが、両親は京王線の車中でした。父は体が不自由ですから、とても不安だったと思います。親切な車掌さんが励まし続けてくださり、両親は無事に帰宅することができました。この両親の体験をきっかけに、震災当日の鉄道の様子やその後の計画停電などについて調べました。地震が起きたとき、乗客である私たちがどう行動すべきかについても調べて記事にまとめました。

参加できる最後の年に、念願の最優秀作品賞を受賞することができ、とてもうれしく思っています。ありがとうございます。

『私とみんなてつ』小学生新聞コンクールは、「新聞づくり」を通じ、子どもたちの鉄道への関心と理解を深めてもらうという企画された。全国小学校社会科研究協議会の後援を得て、平成19年から開催されており、回を重ねるごとに、総合学習や国語などの授業、夏休みの自由研究や宿題に活用する学校が増えていく。ポスターなどでコンクールの開催を知り、自発的に参加する児童も少なくない。

鉄道について、興味を持ったことや疑問に思ったことを調べて新聞にまとめるには、考える力、表現する力が必要だ。教師からは、読み手を意識して分かりやすい文章にまとめることや丁寧に書くことを通じ、より高いレベルで「自分の考えを表現する力」が身につくという声が上がっている。

第4回からは、新聞づくりはまだ難しい1・2年生を対象に「絵日記風の新聞」の受付も開始。小学生全学年を対象とした新聞コンクールにスケールアップした。その結果、第5回目を数えた昨年の新聞コンクールには、全国から494校が参加。応募作品数も5616点（5652人）と、第4回の作品数を850点近く上回る応募作品が全国40都府県から寄せられた。

いずれも力作ぞろいのこれら応募作品の中から、日本民営鉄道協会では昨年12月中旬、加盟各社ならびに全国小学校社会科研究協議会の審査委員による厳正な審査を経て、個人賞・学校賞の受賞作品を決定。1月7日（土）、受賞者13名、受賞校6校を招いて、東京會館東商スカイルームにて表彰式が開催された。

優秀
作品賞

全国小学校社会科研究協議会 会長賞



「TOKYUタイムス」

神奈川県／横浜市立馬場小学校 河村夏樹

僕は小さい頃から電車が大好きで、駅や線路脇で何時間も飽きずに電車を見たり、乗ったりしているので、その恩返しとして鉄道の魅力や特長を書いてみたいと思いました。東急東横線の菊名駅の駅員さんに取材させていただきました。お客さんの安全を見守るさまざまな工夫や駅員さんの努力を知って、電車がもっと好きになりました。初めての応募でしたが、次回もぜひ参加したいと思っています。



「民鉄新聞」

千葉県／船橋市立葛飾小学校 渡邊彩音

東武鉄道は、私の住む街を走っています。その東武鉄道がいま話題の東京スカイツリーを所有していると知って、興味を持ちました。運転士さんに直接取材したり調べていくうちに、東武鉄道が乗客の安全を守るための対策にとても力を入れていることを知り、新聞は、鉄道の安全対策についてまともてみようと思いました。前は佳作だったので、小学生最後の今回、優秀賞をいただけてとてもうれしいです。



「あぶくま急行新聞」

福島県／福島市立瀬上小学校 鎌田海里

僕は、あぶきゅうが大好きです。だから、震災で運休している間は、心配でたまりませんでした。4月になって、運休しているのはあぶきゅうの線路の方から電車の音が聞こえてきたときは、本当にうれしかったです。コンクールは、先生にすすめられて参加しました。最初はむずかしいと思ったけど、震災に負けないで一生懸命頑張っているあぶきゅうを応援したいと思って、新聞をつくりました。

最優秀
学校賞

学校賞部門

日本民営鉄道協会
会長賞



愛知県／丹羽郡扶桑町立柏森小学校

総合学習のカリキュラムに、自分たちが住む地域を学ぶ「地域学習」があります。この授業に新聞づくりを活用しています。地域の駅やその他の鉄道施設を見学したり、調べたりして、文章にまとめる。新聞づくりを続けていると、子どもたちの要点をまとめる力や文章力が伸びていくのがよく分かります。

前回到続き、最優秀学校賞を頂戴し、とてもうれしく思っています。これからも、子どもたちと一緒に楽しく新聞づくりを続けていきたいと思っています。

優秀
作品賞

日本民営鉄道協会 広報委員長賞



「みんなつ新聞〜わたしの町〜」

奈良県／寺塚山学園寺塚山小学校 下淵可奈子

新聞づくりは学校の夏休みの宿題でした。私の家は近鉄の萩の台駅から徒歩で1〜2分のところにあつて、家の窓からは電車が走っているのがよく見えます。幼稚園も小学校も電車で通っているので、電車は私にとってなくてはならない存在です。そんな近鉄の駅の工夫や駅員さんのお仕事の様子をみんなに知ってもらえるように、新聞にまとめました。学校では私だけ、賞をもらえました。とてもうれしいです。



「鉄道珍八景」

三重県／伊勢市立大湊小学校 湯前美優

お父さんが近鉄の電車で中吊り広告を見て「これ、いいよ。やってごらん」って、すすめてくれました。1年生のときから参加しています。テレビ番組の「ナニコレ珍百景」が大好きで、電車の面白いところを集めて作ろうと思ったんだけど、100個集めるのは大変だから8個にして八景にしました。第3回のコンクールでいここが優秀作品賞を受賞しています。今回は私が受賞できてすごうれしいです。



最優秀作品賞を受賞した新聞はポスター化して、大手民鉄16社・地方民鉄56社の約3000駅に掲出している（3月末日まで）。

今年も7月から「第6回『私とみんなつ』小学生新聞コンクール」を実施する予定だ。

また、全国小学校社会科研究協議会の久保田福美会長は「昨年は東日本大震災があり、人と人をつなぐ『絆』としての鉄道の役割や安全面に着目したものが目に付き、心打たれる作品が多かった。人や地域や鉄道を大切に作る気持ちが伝わってくる素晴らしい作品が揃った。これからも、周りを見つめる目や、自分の考えをまとめたリ伝えたりしていくことを、日々の生活や学習の中で大事にしてほしい」と、子どもたちに賛辞を贈った。

表彰式では、日本民営鉄道協会の石渡恒夫会長（京浜急行電鉄株式会社代表取締役社長）が主催者挨拶に立ち、「今回も鉄道を応援してくださる小学生の皆さんからたくさんのお応募をいただき、大変うれしく思っている。今回の受賞が、皆さんにとってよい思い出となり、鉄道への関心を深めるだけではなく何事にも一生懸命取り組む大切さを学び、今後の成長への糧としてほしい」と、子どもたちに感謝を述べた。

「鉄道」が人と人をつなぎ合う

- 個人賞部門 最優秀作品賞（1名）、優秀作品賞（5名）、奨励賞（7名）、佳作（21名）
- 学校賞部門 最優秀学校賞（1校）、優秀学校賞（5校）、奨励賞（5校）、若草奨励賞（5校）

最優秀作品賞・優秀作品賞・奨励賞を受賞した13作品は、日本民営鉄道協会ホームページ内サイト『みんなつキッズ』で紹介しています。
<http://kids.mintetsu.or.jp/>

地方 民鉄 紀行

アルピコ交通株式会社 上高地線



北アルプスを背景に、
田んぼの中を走り抜ける。
学生たちの賑やかな声に
あふれた電車は、季節が来れば
上高地へ向かう観光客も運び出す。

季節

節は少し遡って昨年10月。閉山間近の上高地の紅葉散策を楽しみに、滑り込みで訪れたのは、アルピコ交通上高地線。

出発点は松本駅。上高地へ向かうには、ひとまず終点・新島々まで乗車し、バスに乗り継ぐことになる。さっそく「アルピコカラー」と呼ばれる白い車体に5色のラインがペイントされた鮮やかな電車に乗り込んだ。

乗客の4割は観光客

出発を待つ車内には、大学生らしい女性たちの声があふれる。よくよく車内を見渡せば、上高地に行くと思われるハイキングスタイルの乗客も多く、乗客の4割強は観光客が占めていた。しかし、平日の観光客には比較的年配の方が多く、女子大生の華やかさにはかなわない。

電車は賑やかに発車。ところが、動き始めて約10分。電車が北新・松本大学前駅に着くと、学生たちは一斉に下車。とたんに車内はガタンゴトンとのどかな音が響く空間に。

静かな乗客たちが、思い思いに車窓に広がる刈り取りを終えた田んぼやりんご畑を眺めるうちに、バスターミナルが併設された新島々の駅に到着。電車と同じアルピコカラーのバスに乗り継ぐ。

走り出したバスは、すぐに山の中へ。車内に流れる、上高地や梓川に造られたダムに関する解説を聞きながら、揺られること約1時間。思わずウトウトしかけたところに、バスは上高地の名所の一つ、大正池に到着した。

今の上高地は、「今」しか見られない

ガイドブックによれば、初心者には大正池から河童橋までの1時間程度のコースがおすすめ、とのこと。「山ガール」になったつもりで、大正池から歩き出す。

焼岳の噴火で梓川がせき止められて出来た大正池は、その中に白く立ち枯れた木が残る景色で有名。しかし、大正池には日々、上流から土砂が流入するため、池は次第に小さく浅くなっていく。池の景観を守るため毎年、閉山後にはたまった土砂を取り除く作業が行われるが、枯れ木が朽ちていくのを防ぐことはできず、池に残る立ち枯れの木はだんだん少なくなっているらしい。

秋晴れの空の下、北アルプスの山並みに囲まれた大正池は、明るく清々しいけれど、数年後、数十年後には消えてしまいかもしれない景色だと思つと、幻想的にも見えてくる。

紅葉シーズンの大正池はまずまずの人出。河童橋へ向かう道筋にも人影は絶えないが、取り囲む木々が目隠しになって、時折フツと一人きりになる瞬間もある。赤というより黄色に染まる上高地の紅葉は、落ち着きのある美しさ。高層ビルと通勤ラッシュの日常生活とは、遠くかけ離れた光景に、思わずぼんやり立ち尽くす。

景色に見とれつつ、写真を撮りつつ、あつという間に1時間。河童橋が見えてきた。バスターミナルに程近い河童橋周辺は、ホテルやお土産物屋が立ち並び、「観光地」らしい楽しげな雰囲気だ。



新島々駅はバスターミナルも兼ねている

上高地線 【かみこうちせん】

日本アルプスの麓、松本市西部を走る14.4kmの路線。駅数は14。松本駅と、山岳路線バスが発着するターミナル駅、新島々駅を約30分で結ぶ。2011年4月、諏訪バス・川中島バスと合併し、松本電気鉄道からアルピコ交通株式会社に。





立ち枯れの木は、年々減少



秋の大正池は水かさが少ない

ここからまた1時間ほど歩けば、もう一つの名所、明神池を見に行くこともできるが、初心者には無理は禁物。クラシカルなリゾートホテルで一息ついて、帰りのバスへ。

夕暮れ時は、通学電車

バスで戻った新島々駅から、再び電車へ。ハイキング疲れの観光客を乗せた電車はやつぱり静か。しかし時刻は夕方、学生たちの帰宅時間だ。

上高地という一大観光名所へアクセスする上高地線は、「観光路線」のイメージが強いが、実は乗客の65%が定期券利用者だという。なるほど、滑り込んだ波田駅のホームには、たくさん的小学生。元気の固まりのような彼らが飛び込んでくると、車内は一気に満員御礼。次の駅では中高生らしい集団も乗り込んできて、車内はおもちゃ箱のような賑わいに。

小学生、中高生とくれば、やつぱり次は大学生だ。次々と乗り込んでくる学生たちと入れ替わるように途中下車する。

電車の姿が待ち遠しい

賑やかな電車を後に降り立ったのは、学生たちの姿が消えて、静まり返った北新・松本大学前駅。駅周辺の住宅街を抜ければ、線路沿いには刈り取りを終えた田んぼが広がる。

田んぼのあぜ道をたどりながら、電車が通るのを待っていると、どうやら同じ目的らし

い小さな男の子が母親の手を引っ張って来る。挨拶を交わす間にも刻々と日は傾く。次の電車が来る前に日が落ちてしまっくんじやないかと心配になったころ、ようやく踏み切りの音が響き、電車がやって来た。

手前には広々とした田んぼ、遠く後ろには北アルプスの山並み。暮れた景色に白い車体は半ば溶け込む。もう少し夕日が赤ければ、完璧な「日本の秋の夕暮れ」なのに。贅沢なことを考えながら、上り下りの電車を見送り我に返ると、いつの間にか親子連れの姿は消えて、周囲はすでに薄闇。とたんに落ち着かなくなってきた、急いで次の下新駅へ。

ログハウス風の下新駅の駅舎にはもちろん明かりが灯っているが、初めて訪れる土地の夜の無人駅。ポツンと1人、電車を待つのは少し不安で寂しくなる。時計と時刻表を見比べること数回。ヘッドライトを光らせて、ようやく電車が姿を見せた。

明るい車内で思い返せば、今日1日は夢のよう。夢の余韻に浸りつつ、散策は無事終了。

花が咲いたら目覚めの季節

紅葉の雑木林を歩き、北アルプスの山々を背景に夕闇に沈む電車を眺め、夜の駅で電車を待った日から、あつという間に数カ月。11月半ばに冬籠りについた上高地も、花の季節が到来すれば、そろそろ目覚めのお時間だ。

新緑の春に涼やかな夏、そしてまた黄金色の秋。新しい年の新しい景色が上高地を彩り始める。



夕暮れ時、北アルプスを背景に走る



ヘッドライトが辺りを照らす



上高地の紅葉は黄色

白い通学時間

高校生のとき、電車で一時間半ほどかけて通学していた。

東京調布市の自宅から、町田市にある私立校まで。バスを使って小田急線の駅まで出れば一本だったが、朝の通勤ラッシュを避けて大回りしていた。京王相模原線、小田急多摩線、小田急線の三本乗り継ぎ。

下りなので、はじめの二本は朝の通学時間でもがらがらだった。同じ車両に乗っている人たちの顔を全員覚えられるほどだった。その中のひとりに、現在の私くらい、つまり五十歳くらいの女性がいた。太っていて、眼鏡で、地味だがこ

け込み乗車の私を、じろりと見上げて、すぐに本に顔を戻した。教師、あるいは図書館司書か。いずれにしても、こわそうな人だと思っていた。

あるとき、駆け込みが間に合わなくて、しまりかけたドアに通学鞆だけをかろうじて挟んで、発車を遅らせてしまったことがあった。そのとき彼女が席を立ち、両手でドアをぐぐつと開いて（今考えれば、同じタイミングで車掌さんがドアを開けてくれたのかもしれないが）、私の体を車内に引っ張り込んでくれた。どうもありがとうございます。はじめて彼女と言葉を交わした。そのあとすぐに「無理なご乗車はおやめください」という車内放送が流れると、私を見てふつと悪戯っぽく笑った彼女の顔を、奇妙に

鮮やかに覚えていた。

混雑しないかわりに、乗り継ぎに時間がかかった。当時、京王相模原線も小田急多摩線も、本数が少なかったのも、短いつきでも十五分くらい待たないと次の電車が来なかった。朝はさほどでもなかったが、下校時には連絡が悪いと三十分以上待つこともあった。そんなときにはホームのベンチに座ってノートを広げ、日記とも小説ともつかないものをちらまらと書いていた。アメリカンコミックの「スーパーマン」の絵柄を表紙にした大判のノートで、中身を読み返すのは多大な勇気が必要だけれど、今も捨てられずとてある。

校風が肌に合わなくて、学校がきらいだったから、毎朝、途中下車したくてた

まらなかった。実際、降りてしまつて、学校をさぼったことが何回かある。映画を観に行くとか、喫茶店に入るとかの勇氣もない子供だったから、ただ見知らぬ町をあてもなく歩き、公園でお弁当を開いて時間を潰すだけの、情けないエスケープだった。

いつも空いていたこともあって、あの通学時間には、白っぽい霧のようなイメージがまといっている。自分がどこにいるのか、どこへ向かっているのかわからない、途方に暮れた霧の中。やつとやってきた電車に乗り込み窓の外に目をやると、電車が逆方向へ走り出すような錯覚がいつもあった。そんな時代を経て、私は今ここにいます。



イラスト・岡林玲



撮影／三原久明

文・井上荒野 Areno INOUE

東京生まれ。1989年「わたしのヌレエフ」で第1回フェミナ賞を受賞し、デビュー。2004年「潤一」で第11回島清恋愛文学賞、08年「切羽へ」で第139回直木賞、11年「そこへ行くな」で第6回中央公論文芸賞を受賞。『あなたがうまれたひ』など絵本の翻訳も手掛けている。最新刊に「だれかの木琴」（幻冬舎）がある。

汽車はふたたび故郷へ

2012年2月18日(土)より岩波ホールほか全国順次ロードショー



© 2010 Pierre Grise Productions

イオセリアーニ監督が故郷グルジアを舞台に自身の波乱万丈な実人生を重ねて描いた最新作。
2010年カンヌ国際映画祭特別招待作品として出品され、日本での公開が待たれていた。

RAILWAY & CINEMA



文・羽生次郎

text by Jiro HANYU

1946年東京生まれ、69年東大経済卒、同年運輸省入省、人事課長、運輸審議官等を経て、2002年8月国土交通審議官を退官。現在は公益財団法人笹川平和財団・会長を務める。フィルム・コミッション(FC)への取り組みなど、映画へ深い情熱を注ぐ。

「鉄道と映画」は 相性が良い。やむなく 紹介できなかった作品も。

鉄道と映画——最終回

連載を終えるにあたって 後編

連載を終えるにあたり、前号に続き、なぜこの映画を取り上げないのかといった読者の皆さまの疑問に答えることを中心に「鉄道と映画」をレビューします。

公開時、評判が良かったり、新聞の映画評論では評判が高かったにもかかわらず、筆者が首をかしげてしまった作品もありました。例えば、メルル・ストリープとロバート・デ・ニーロが共演した「恋におちて」は、相当評判が良かったと記憶していますが、この欄でも紹介したデビッド・リーンの名作「逢びき」を現代ニューヨークに持って行っただけのような作品であり、「逢びき」と比べると、映画の出来がかなり落ちるので取り上げませんでした。フィルム・ノワールの名手ジャン・ピエール・メルヴィルの遺作「リスボン特急」も残念ながら冴えなかったところが見られませんでしたし、リュック・ベッソンの「サブウェイ」も、佳作の域にはとても達していないと思いました。

次に私の見方に反対の方が多いことは承知の上ですが、今でも人気の高い「寅さんシリーズ」について、なぜ取り上げなかったかを敢えて申し上げます。このシリーズでは冒頭によく地方線のシーンが使われますし、北海道の国鉄職員を主人公にした映画もあったと記憶しますが、寅さんシリーズのマンネリという批判はさておくとしても、何作か見るうちにこのシリーズ、あまりにもステレオタイプ化した庶民が現れ、私は辟易^{へきえき}としてしまいました。さらに鉄道の場面は、いずれも印象的とは言えないと思いましたが、で見送りました。

逆に私は紹介したいと思ったのですが、やむを得ず取り上げなかった作品および私の勘違いで取り上げなかった作品を挙げてみます。ポーランドの鬼才アンジェイ・ムンクが一九五〇年代半ばに共産党内の官僚主義を批判した「Man On The Tracks」は、ぜひ紹介したい作品としてあ

りました。しかし、残念ながらこの作品は、日本では公開されていないのみならず、テレビ放映もなく、DVDも日本で発表していないので、ご紹介する訳にはいきませんでした。それからテレビで深夜に一度放映されたタジキスタンの映画「少年、機関車に乗る」、私はなかなか面白い映画と評価しましたが、ディスクにもテープにも取らなかつたため、いい加減な記憶のみで紹介するわけにもいかず、取り上げませんでした。日本で公開されず、DVDもなく、わずかに映画祭などで紹介されたアレクセイ・ゲルマン監督の「戦争のない20日間」は、なかなか見応えのある映画でしたし、昔のソ連製映画ですので、戦時中の鉄道の旅の様子がよく撮られていましたが、同様な理由で見送りました。さらに、大陸横断鉄道建設をテーマにした西部劇の名作セル・B・デミル監督の「Union Pacific」も、日本では公開(再公開)を期待できず、しかもDVD未発売と考えていました。ところが、前者はごく

最近やっとDVDが出たようですし、後者は「大平原」という邦題がついて発売されていることが分かりました。これらの作品は紹介しても良かったかと思えます。

鉄道と映画は、大変相性が良いようであり、私の気が付かなかった傑作もあると思いますし、鉄道が重要な役割を果たし、かつ印象的な場面が撮られている名作は、今後増えると思います。ちょうどこの文章を書いている二月にもグルジアの名監督オタル・イオセリアーニの「汽車はふたたび故郷へ」が中旬に公開されると聞きました。読者の皆さまが拙文を読まれたことを契機に「鉄道と映画」に興味をもたれ、映画館にいらつしやるようになれば、筆者としてこれに勝る幸いはありません。長い間ご愛読いただき本当に有り難うございました。



大正・昭和の鳥瞰図繪師

連載—第19回

吉田初三郎の世界



伊豆名所図繪

伊豆全島名所図繪

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

現在の伊豆箱根鉄道は、小田原—大雄山駅間を結ぶ大雄山線（九・六km）と三島—修善寺駅間を結ぶ駿豆線（十九・八km）および十国峠の十国鋼索線を営業している。

今回紹介の初三郎鳥瞰図は、大正期の画風であり、大正十二年の作品だ。大雄山線は、大雄山鉄道が大正十四年に開業した路線なので、描写はない（昭和五年刊「大雄山名所図繪」には表記）。駿豆線は、駿豆鉄道が地方民鉄として営業している図柄となっている。

鉄道史に言及すると、駿豆鉄道は大正五年に設立。豆相鉄道が開業した三島（現・JR御殿場線下土狩駅）—大仁駅間の鉄道事業の営業権と、駿豆電気鉄道が開業した六反田（現・三島広小路駅）—沼津駅前間の電気鉄道の譲渡を受け、翌六年に発足した。大正十三年には、大仁—修善寺駅間が延伸開業し、同時に三島—修善寺駅全線が電化している。

藤本一美

首都大学東京非常勤講師。日本国際地図学会会員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に『旅と風景と地図の科学Ⅱ』（私家版2006年）、最新刊に『展望の山50選 関東編』（東京新聞出版局）がある。



『伊豆名所図絵 [伊豆全島名所図絵]』

(大正12(1923)年5月30日)

駿豆鉄道株式会社 発行／東京市京橋区の大正名所図絵社 印刷

伊豆箱根鉄道株式会社
Izu Hakone Railway Co., Ltd.
創業…駿豆鉄道 大正5年12月7日
名称変更…昭和32年6月1日
本社…静岡県三島市大場300番地



伊豆と箱根エリアの 観光開発と地域輸送を担う

三島から湯の修善寺に至る駿豆線と、大雄山最乗寺の参拝客輸送を目的に開業した小田原を起点に大雄山に至る大雄山線。箱根山を挟んで走る二つの路線と、富士山と「十国」の絶景で知られる十国鋼索線を有する伊豆箱根鉄道は、伊豆・箱根エリアの観光開発と地域輸送を担っている。現在は、運輸事業や観光事業、旅行業などグループ5社で幅広く事業を展開。地域に根ざした企業として「でかけの人を、ほほえむ人へ」を理念に、安全で快適、良質なサービスを提供している。



その後、昭和九年に丹那トンネルが開通し、国鉄東海道本線の三島駅が開業すると駿豆鉄道も起点駅を延伸して現在の三島駅に変更しているので注意が必要だ。

さて、初三郎の大胆不敵な構図をみてみよう。

伊豆の島々上空からの視点で、いで湯の湯煙、温泉群が目立つ伊豆半島の全体像を画面いっぱいに描き、紅葉の天城山系も表現している。中央奥には駿河湾越しの秀麗な富士山を配置。箱根以東の東端に東京方面、西端に四国・九州はもちろんのこと、朝鮮釜山まで「遊び心」で入れているのは嬉しい限りである。

駿豆鉄道がスポンサーだけに、鉄道路線は太い赤線で縦貫させ、立体的な電車が走行。沿線の三島神社や葦山城跡、江川邸跡（反射炉も）、日金山、源頼朝配流の地・蛭ヶ小島などの史蹟も描出している。

終点の修善寺駅からは、自動車の接続の便利さを巧みな筆致で表し、後背地としての修善寺・湯ヶ島・下賀茂などの温泉街や下田港、松崎、土肥などへ、誘うかのようだ。

なお、同年に初三郎は「駿豆鉄道沿線名所図絵」も描画しているようだが、初三郎作品目録（昭和九年）にも記載はなく、未見である。



伊豆熱川を走るリゾートドルフィン号

みんな てつ 2012 41 SPRING 春号

●発行所／社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-0004 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412

URL：http://www.mintetsu.or.jp

●発行人／(社)日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／(社)日本民営鉄道協会広報部会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。