

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が、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」

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



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

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

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っているんですよ。

——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

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歳以上に引き上げたり、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、「よかった」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。

