

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年の歳月はそのまま、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、伊東ー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年に熱海ー網代間、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「一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ぱい広がる。伊豆急行線ならではの絶景だ。

伊東ー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、伊豆はにわかには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



伊豆急行株式会社 経営企画部 専任課長

割谷英雄
Hideo WARIYA

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10000人ぐらい、いらっしゃった」(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



民鉄唯一の食堂車「スコールカー」



民宿の告知ポスター



伊豆急開通記念乗車券



開業を告知するポスター（上）と開通時のポスター（下）



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）

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。人々にいかに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る。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。

既成概念にとらわれない車両開発

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	伊東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ペールブルーの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「そんな電車は恥づかしい」とまで言われた。でも、そ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人掛けクロスシート

※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・7kmのうちの約3分の1がトンネルで、橋梁は173カ所を数える。

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る。ちなみに、この土砂崩壊で曲がってしまったレールは、いまも教訓として、線路脇に置かれている。

「それでも人命に関わるまでの自然災害が過去一件もないのは、開業以来の十二分な対処があったからでは」と、鉄道部の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当されている。

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、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か。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ている」(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



ハイアンブルの「リゾートドルフィン号」



伊豆急行株式会社 鉄道部 技術課長

内藤 誠
Makoto NAITO

の地形によつて条件が大きく異なるので、伊豆急行の場合は計測ポイントが多い」と内藤課長は語る。

急峻な地形を縫って海と山の絶景の中を走る路線は、密な警戒を行うことで安全運行が実現されている。

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つて、現在の状況は決して楽観できるものではない。