

地域鉄道開発にみる伊豆半島の観光発展プロセスに関する研究

A Study on Tourism Development Process in Izu Peninsula from Regional Railroads Development

○金森洸人¹, 押田佳子²*Hiroto Kanamori¹, Keiko Oshida²

Abstract: We investigated the influence of regional railway on tourism development process in Izu Peninsula. As a result, it is clarified that demand of railway declined due to competition with other transport development, and then, it came to the review stage.

1. 背景および目的—伊豆半島は、日本を代表する観光地の1つであり、細かくは、関東と繋がりが濃い熱海や伊東、下田を代表する東伊豆と、修善寺や土肥を代表する西伊豆に分かれ、それぞれが独自の発展を遂げてきた。一方、近年は少子高齢化に伴う人口減少の進行により、地域鉄道^{*1}の需要は伸び悩んでいるが、2013(平成25)年に富士山、2015(平成27)年に韮山反射炉が世界文化遺産に登録された^[1]。加えて、2018(平成30)年の伊豆半島の世界ジオパーク認定等、国際観光の需要の高い地域であることから、地域鉄道は活用の余地があるといえる^[2]。そこで、本研究では、伊豆半島内の地域鉄道である伊豆箱根鉄道駿豆線(以下、駿豆線)と伊豆急行線の2社およびその沿線8自治体における観光開発の変遷を調査し、地域鉄道を活かした観光まちづくりのあり方を導くことを目的とする。

2. 調査方法—本研究の調査方法をTable1に示す。

3. 調査結果および考察—伊豆半島における鉄道および観光に関わる事項を歴史的観点より、「鉄道前史」「長岡開発期」「伊豆観光停滞期」「観光再興期」「観光交通競合期」「伊豆急行発展期」「地域鉄道転換期」の7期に分類し、その結果をTable2に示す。以降は各期の特徴について述べる。

3-1. 鉄道前史(1889~1897年)—静岡県が東京都心と繋がるのは、1889(明治22)年に東海道線が御殿場経由で開業した際である^[3]。1893(明治26)年には、豆相鉄道株式会社が設立され、1896(明治29)年、三島駅(現JR御殿場線下土狩駅)―大仁駅間で軽便鉄道敷設工事が着工された。以上より、この時期は伊豆半島において鉄道が敷設される契機となった時期といえよう。

3-2. 長岡開発期(1898~1921年)—1898(明治31)年、豆相鉄道の三島町駅(現三島田町駅)―南條駅(現伊豆長岡駅)間が、1899(明治32)年、南條駅―大仁駅間

が開通した。加えて、1907(明治40)年、長岡地区(現伊豆の国市)で温泉が噴出し、1910(明治43)年頃より別荘地として利用されるようになり、以降、長岡地区において観光地の整備が進められることとなった^[4]。以上より、この時期は豆相鉄道の開通に伴い、長岡地区の観光開発が進行した時期であるといえよう。

3-3. 伊豆観光停滞期(1922~1945年)—1922(大正11)年の不況の慢性化ならびに1941(昭和16)年の太平洋戦争開戦等激動の時代となった。1923(大正12)年の関東大震災において駿豆鉄道は多大な被害を受けたものの、被災後3日間で復旧し、翌年には路線を修善寺まで延伸した。伊豆半島全体としても、国鉄伊東線や熱海線が開通したが、客足は伸び悩み、伊豆観光が全般的に停滞した時期であるといえよう。

3-4. 観光再興期(1946~1960年)—1946(昭和21)年に静岡県観光協会が、翌年に修善寺観光協会が開設された^[5]。加えて、景気も上昇し、戦後の反動のように観光ブームが訪れた。駿豆鉄道も、伊豆・箱根地方の観光事業を重視し、伊豆箱根鉄道へと改称した。一方、東京急行電鉄が伊豆開発構想を発表する等、新たな観光の動きが出てきた時期であるといえよう^[6]。

3-5. 観光交通競合期(1961~1978年)—1961(昭和36)年に伊豆急行が開通すると、これまで滞っていた伊豆半島東海岸の観光開発が進められた。また、駿豆線も1969(昭和44)年の東海道新幹線三島駅の設置に伴い、乗降客数が急増した^[7]。一方、自家用車所有率の向上に伴うモータリゼーションの時代が到来し、ゴルフ場の開発や有料道路の整備といった、車社会に対応したまちづくりが進められた。以上より、この時期は、観光地への交通手段および観光地での過ごし方が多様化し、相互が競合した時期であるといえよう。

3-6. 伊豆急行発展期(1979~1999年)—1981(昭和56)年に伊豆急行線に踊り子号が乗入れたことを契機に、1989(平成元)年のウイング踊り子号、1995(平成7)年のスーパービュー踊り子号の運転開始等、観光列

Table1 Outline of the survey (調査概要) (This is original table by authors)

調査方法	現地調査	文献調査
調査日	2018年8月3日 ~8月4日	2018年5月1日 ~9月23日
調査内容	・駿豆線沿線の観光施設へのアクセシビリティの有無	・交通(地域鉄道)に関する動き ・伊豆半島の観光に関する動き

1: 日大理工・学部・まち、2: 日大理工・教員・まち

車が入れたことにより、関東からのアクセスが高まった^[6]。以上より、この時期は、伊豆急行線が関東との接続を積極的に行い、観光誘致に乗り出した時期であるといえよう。

3-7. 地域鉄道転換期(2000年以降)―2009(平成21)年の富士山静岡空港開港や、前述の富士山や韮山反射炉の世界文化遺産登録、伊豆半島の世界ジオパーク認定等、伊豆半島は、観光地として国際的な評価を得る一方、地域鉄道2社の乗降客数は減少し続けている^{[6][8]}。それ故、駿豆線では人件費削減のため、特急踊り子号を除きワンマン運転の開始や駿豆線沿線活性化協議会の結成等の対策が練られることとなった。以上より、この時期は、地域鉄道のあり方の見直しが必要とされた時期であるといえよう。

4. まとめ―以上より、駿豆線に始まる伊豆半島の観光開発は、その後の伊豆急行線開通ならびにモータリゼーションの到来によって1990年代にピークを迎えていることが確認された。一方で、両沿線は多くの観光資源を抱えているが、これらの来訪者も乗降者数と同様に減少していることより、観光エリアの集約や、鉄道計画の見直しを行い、本来伊豆半島が持つ魅力を再発信していく必要があるのではないだろうか。

5. 補注・参考文献

- 【補注】
 ※1 地域鉄道とは新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線を指し、本研究で対象とする駿豆線ならびに伊豆急行線はこれに該当する。
 【参考文献】
 [1] 国土交通省公式 HP http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html [2] 静岡県観光協会 HP <http://hellonavi.jp/> [3] 森信勝,「静岡県鉄道軌道史」,静岡新聞社,pp.47-56,142-154,408-431,2012 [4] 伊豆長岡町教育委員会,「伊豆長岡町誌下巻」,伊豆長岡町教育委員会,pp.183-236,557-578,632-640,2005 [5] 修善寺町,「修善寺町概史」,修善寺町,pp.5-18,102-140,2008 [6] 伊豆急行研究会,「伊豆急 50 年のあゆみ」,pp.6-20,150-176,2012 [7] 三島市誌増補編集委員会,「三島市誌増補」,三島市,pp.341-368,1987 [8] 伊豆箱根鉄道グループ HP <http://www.izuhakone.co.jp/>

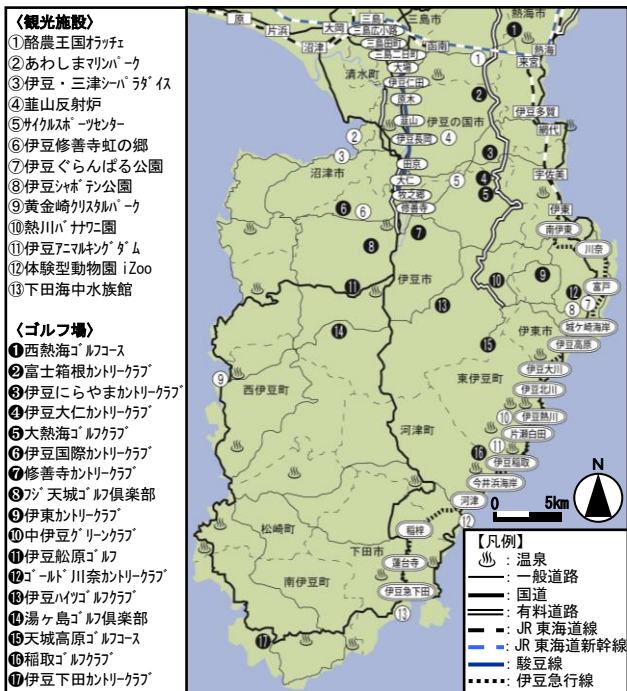


Figure1 Survey target area and tourism resources (調査対象地と観光資源)

Table2 History of the target railways and sightseeing (対象地の鉄道と観光の変遷)

西暦/和暦(年)	駿豆線史	伊豆急行史	観光や世の中の動き
1889/M22	東海道線が開通		
1893/M26	豆相鉄道株式会社設立		
1896/M29	豆相鉄道が三島―大仁間で着工開始		
1898/M31	三島町(現三島田町)―南條(現伊豆長岡)間が開通	賀茂郡の有志が政府に鉄道敷設を嘆願	第二次鉄道ブーム
1899/M32	南條―大仁間が開通		
1907/M40	豆相鉄道が解散、伊豆鉄道株式会社として発足		長岡に温泉が噴出
1910/M43			長岡温泉が別荘地として利用
1917/T6	駿豆鉄道が事業を開始		
1919/T8	南条駅を伊豆長岡駅と改称		
1922/T11	伊豆仁田駅開業		株式が崩壊し、不況が慢性化
1923/T12	地震で多大な被害を受けたが、三日間で復旧		関東大震災が発生
1924/T13	大仁―修善寺間を延伸		
1925/T14			国鉄熱海線開通
1933/S8	国鉄直通列車「潮の町号」を東京から乗り入れ開始		修善寺―温泉場間を伊豆箱根バスが開通
1934/S9	国鉄熱海線が沼津まで開通し、新たに三島駅を設置	第一回黒船祭開催	
1938/S13			国鉄伊東線開通
1941/S16			太平洋戦争が開戦
1946/S21			静岡県観光協会開設
1947/S22			修善寺観光協会開設
1948/S23	「いでゆ」「いこい」「あまぎ」が東京から乗り入れ開始		
1953/S28		東京急行電鉄が伊豆開発構想を発表	
1954/S29	同系の伊豆海運(株)を統合し、伊豆半島西海岸の観光開発に着手		神武景氣を迎え、高度経済成長時代に突入 縄地有料道路開通
1955/S30			富士箱根国立公園に伊豆編入 特需景氣の影響で県内の観光客が増
1956/S31		東京急行電鉄、伊東―下田間に鉄道敷設免許を申請	
1957/S32	商号を伊豆箱根鉄道と改称 狩野川台風で駿豆線が寸断されるも10日後運転再開		
1958/S33			
1959/S34	観光バス3社を統合	伊東下田電気鉄道創立	
1961/S36		谷津トンネル(2,796m)貫通 伊東下田電気鉄道が伊豆急行株式会社社に社名変更し、運輸営業開始 国鉄の準急153系「伊豆」・「おきず」乗り入れ	下田ロープウェイ開通
1962/S37		今井海水浴場駅を昭和43年度まで毎年夏季に臨時営業	モーレゼン時代が到来し、ゴルフ場の開発や有料道路の整備等、車社会に対応した観光開発が盛んとなる 伊豆スカイライン開通
1963/S38		食堂車「スクール」運行開始	観光基本法制定
1964/S39		伊豆北川駅新設	
1966/S41		急行「常磐伊豆」号運転開始	伊東市観光会館開設
1967/S42			国道135号全線開通
1969/S44	東海道新幹線三島駅を設置	特急「あまぎ」運転開始 集中豪雨により片瀬白田―今井浜海岸間のトンネルが崩壊し、一時不通に	東名高速道路開通 西伊豆スカイライン開通
1972/S47		城ヶ崎駅新設	
1973/S48			伊豆中央道路開通 熱函道路開通
1974/S49		地震でトンネルや駅ホームが被害に遭う	伊豆半島沖地震(M6.9)発生
1976/S51		集中豪雨で片瀬白田駅―伊豆箱取駅間が13日間不通	河津地震(M5.5)が発生
1978/S53		地震で伊豆箱取―河津駅間が5か月間不通	伊豆大島近海地震(M7.0)発生
1980/S55		特急「踊り子」号乗り入れ開始	
1981/S56		特急「あまぎ」号を「特急化踊り子」号へと改称	
1984/S59		14系客車「踊り子」号乗り入れ	三島市観光協会発足 伊豆沖群発地震発生
1986/S61		「リゾート21」運転開始	
1987/S62		「ロイヤルクラス」運転開始	リゾート法施行
1989/H1		「ウイング踊り子」号運転開始	
1990/H2		「リゾート21EX」運転開始	
1991/H3		豪雨により河津駅―伊豆急下田駅間が2か月半不通に	ハブル景氣がはじける
1993/H5		「アルファリゾート21」運転開始	踊り子温泉会館開設(河津町)
1995/H7		大宮発着「スーパービュー踊り子」号運転開始	
1999/H11		PR電車「イズノスケ号」運転開始	
2009/H21	ワンマン運転を開始		富士山静岡空港開港
2010/H22	ビール電車「反射炉ピアガール」号運転開始	Cカードシステム(Suica)導入	河津桜観光交流館開設
2011/H23	駿豆線沿線活性化協議会発足		
2012/H24			伊豆半島日本ジオパーク認定
2013/H25			富士山を世界文化遺産登録
2014/H26			伊豆縦貫自動車道が開通
2015/H27			韮山反射炉を世界文化遺産登録(伊豆の国市)
2016/H28		「ラプライヴ!サンシャイン!ラッピング電車」を開始	「伊豆クレイル」が小田原―伊豆急下田間で乗り入れ開始
2018/H30		PR電車「2Years to go」の運行開始	伊豆半島世界ジオパーク認定