

地図で見る

「箱根山の近代化」



箱根町文化遺産活性化実行委員会

〒250-0315

神奈川県足柄下郡箱根町塔之澤 74(福住楼内)

監修 箱根町教育委員会

文化庁の令和 2 年度文化芸術振興費補助金(地域文化財総合活用推進事業)の一環として作成しています。

はじめに

江戸時代、箱根は東海道の宿場として繁栄し、多くの人々の往来と温泉へと訪れる多くの湯治客や物見遊山の人々、大名湯治などで大変賑わいました。

その後、明治維新がおこると、箱根関所、宿駅制度が廃止され、江戸時代の制度のなかで生業を営んできた人々は、変化の波にもまれながら新しい時代に適応してゆきます。

この本では、近世から、明治維新を境に近代化を急速に進めた箱根の姿を時代を追って見てゆきます。

その中で、現在の箱根がどのようにして形作られたかを知るきっかけとしてください。

明治	2年 1869 箱根関所廃止	
	3年 1870 民間陸運会社 箱根駿駿陸運会社発足	
	5年 1872 宿駅制度の廃止	
	6年 1873 福沢諭吉が足柄新聞に箱根山車道開削の提言	
	7年 1874 駅通寮（後の通信省）が東京～小田原の郵便輸送を内国通運運行の乗合馬車に委託	
	8年 1875 福住旅館の福住正兄 日本初の有料道路工事（小田原～湯本山崎）	
	9年 1876 車道開通（湯本山崎～湯本湯場）	
	13年 1880 渋沢栄一が牧場「耕牧舎」を創設。 仙石原開拓開始	
	15年 1882 湯本を起点に乗合馬車の営業開始	
	18年 1885 新湯場道 旭日橋完成	
	20年 1887 塔之澤～宮ノ下間車道開通。この頃チア登場	東海道幹線鉄道（新橋～国府津）開通
	21年 1888 日本で3番目の馬車鉄道 小田原馬車鉄道開通（国府津～湯本/旭日橋手前）	
	22年 1889 湯本村他6町村が誕生 底倉の万年橋開通	
	24年 1891 富士屋ホテル 火力発電でホテル室内に電灯を灯す 宮城野～強羅～早雲山に人力車道開通	
	25年 1892 箱根電灯発電所発電開始	
	27年 1894	日清戦争開戦
	29年 1896 小田原馬車鉄道株式会社、経営陣を一新、小田原電気鉄道株式会社へ改名	
	33年 1900 小田原電気鉄道電化工事完了（国府津～湯本） 電気鉄道運行開始	
	37年 1904 現在の国道一号となる車道開通（宮ノ下～芦之湯～箱根町）	日露戦争開戦
	39年 1906	鉄道国有法公布
	40年 1907 豆相人車鉄道廃止・熱海軽便鉄道開通	
	42年 1909 この頃、和船での芦ノ湖定期船が始まる	
	43年 1910	軽便鉄道法公布
大正	元年 1912 箱根山初の貸自動車業、M・F商会開業	
	2年 1913 小田原電気鉄道株式会社 貸自動車業を開始 58号国道開通（宮ノ下～長尾峠～御殿場）	
	3年 1914 強羅園（現在の強羅公園）開園	第一次世界大戦
	富士屋自働車株式会社設立、貸自動車業を開始	
	8年 1919 箱根登山鉄道（箱根湯本～強羅）開通 富士屋自働車、乗合自動車営業開始 (第一次箱根交通戦争)	道路法制定
	9年 1920 小田原電気鉄道、国府津～小田原間廃止 芦ノ湖の2つの渡船組合を合併し、箱根遊船株式会社設立	
	10年 1921 箱根登山鉄道、ケーブルカー営業開始 (下強羅/現・強羅～上強羅/現・早雲山) 小田原電気鉄道株式会社、乗合自動車（小涌谷～箱根町）運行開始	軌道法公布
	11年 1922 热海線 真鶴駅開業	
	12年 1923	関東大震災
	13年 1924 热海線 湯河原駅開業	
	14年 1925 関東大震災で被災した箱根登山鉄道軌道線・登山線復旧 関東大震災で被災した箱根全山国道復旧 ケーブルカー復旧 大雄山鉄道（小田原駿駿～大雄山）	
	15年 1926 芦ノ湖で水上飛行機の遊覧飛行始まる	

昭和2年	1927	小田原急行鉄道(新宿～小田原)開業	
	1928	小田原電気鉄道株式会社、日本電力株式会社と合併し、箱根登山鉄道株式会社発足	
6年	1931		満州事変
7年	1932	駿豆鉄道 自動車専用道路十国線(熱海峠～箱根峠)開通 箱根登山鉄道株式会社自動車部・富士屋自働車株式会社合併し、富士箱根自動車株式会社設立 (第一次箱根交通戦争終結)	
8年	1933	箱根温泉供給株式会社 大涌谷から温泉供給開始 温泉荘分譲開始	
9年	1934	丹那トンネル開通・熱海線が東海道線に	
10年	1935	箱根登山鉄道(小田原～強羅)直通運転開始 箱根観光博覧会 湯本で開催 大雄山鉄道 小田原駅乗り入れ	
		箱根遊船自動車専用道路・湖畔線(元箱根～湖尻)開通	
11年	1936	箱根遊船自動車専用道路(湖尻～早雲山)開通	富士箱根国立公園指定
12年	1937	箱根遊船自動車専用道路(早雲山～小涌谷)開通	日中戦争開戦
13年	1938	強羅ホテル開業 箱根遊船・駿豆鉄道と合併、駿豆鉄道箱根遊船株式会社発足	
14年	1939		第二次世界大戦
16年	1941	アメリカの対日石油輸出禁止 旅客自動車は代用燃料しか使えなくなる	太平洋戦争
17年	1942	戦時体制により小田急電鉄・京浜電気鉄道・東京横浜電気鉄道が合併→東京急行電鉄株式会社設立(大東急)	
19年	1944	ケーブルカー営業停止。駅舎以外の資材を供出 箱根登山鉄道に富士箱根自動車と足柄自動車が合併 →箱根登山鉄道の自動車部になる	
20年	1945	小田原市内電車運転休止→(終戦後)運転再開	太平洋戦争終結
21年	1946		大日本帝国憲法発布
23年	1948	東京急行電鉄株式会社解体により小田急電鉄株式会社設立 小田急電鉄は新宿～小田原にノンストップ特急の運転開始	
25年	1950	駿豆バス小田原乗り入れ(第二次箱根交通戦争) ケーブルカー営業再開 箱根観光船株式会社設立→定期航路(箱根～桃源台)営業開始 (駿豆鉄道系による芦ノ湖湖上交通独占に対応) 運輸協定を箱根登山鉄道と駿豆鉄道で結ぶ →登山バス(小涌谷～早雲山～湖尻)運行開始	朝鮮戦争
31年	1956	箱根観光船「あしがら丸」就航 軌道線(小田原市内電車)営業廃止 駿豆鉄道、早雲山線の運輸協定を破棄し、箱根登山バスの早雲山線乗り入れを実力で阻止。 十国峠ケーブルカー開通 箱根町誕生(湯本町・温泉村・宮城野村・仙石原村が合併)	
32年	1957	駿豆鉄道株式会社が「伊豆箱根鉄道」へ社名変更 宮沢胤男運輸大臣、第二次交通戦争和解に向け調停。 駒ヶ岳ケーブルカー営業開始	
34年	1959	箱根ロープウェイ株式会社設立 ロープウェイ(早雲山～大涌谷)営業開始	
35年	1960	檜崎渡運輸大臣、第二次交通戦争調停のための聴聞会開催 ロープウェイ(大涌谷～湖尻桃源台)営業開始 箱根旧街道が、国指定史跡に指定	

箱根開発年表

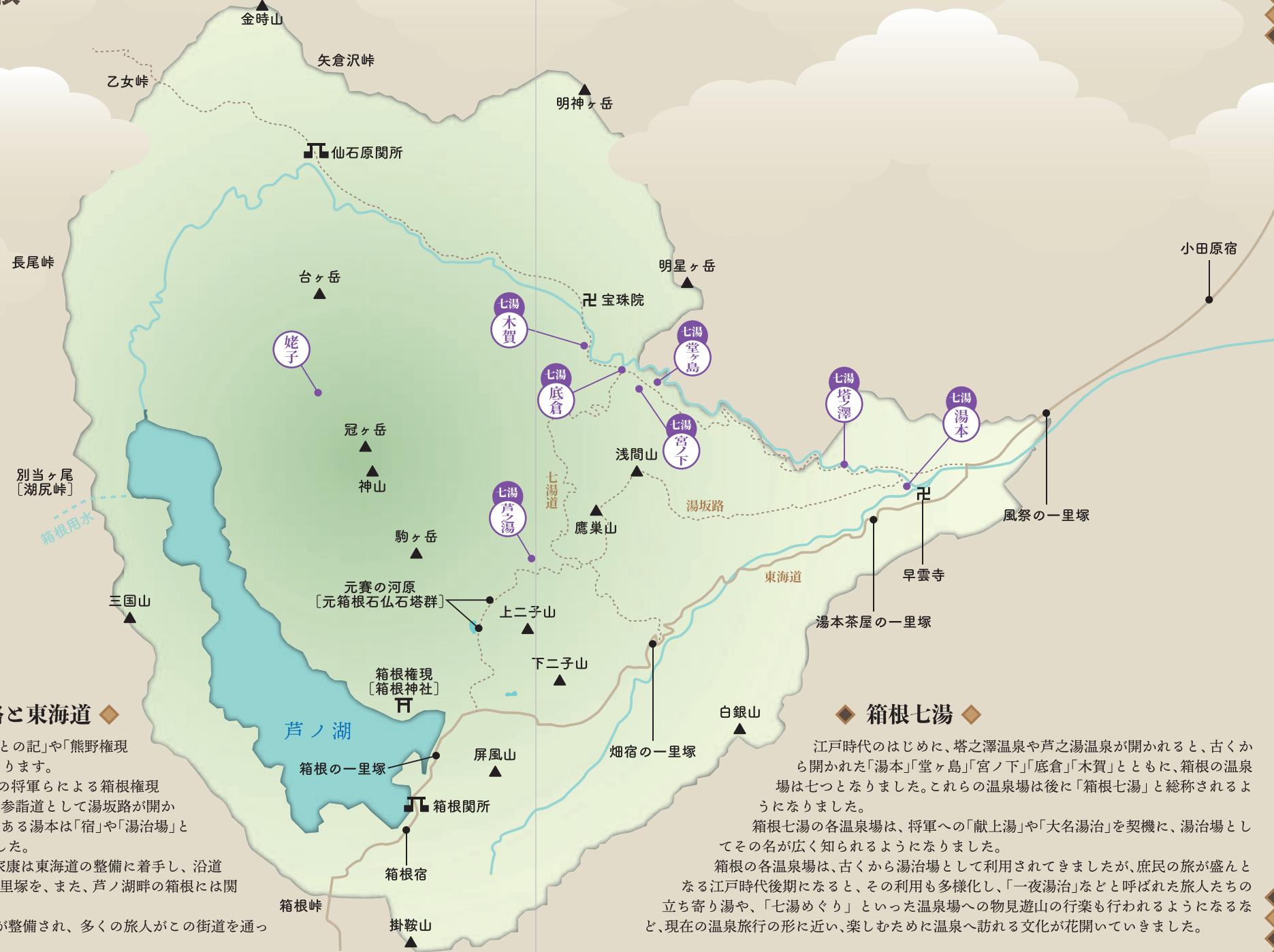
The Chronology Of Hakone Development

昭和36年	1961	伊豆箱根鉄道の自動車専用道路「湖畔線」「早雲山線」 神奈川県が買収、県道として開放	
37年	1962	箱根新道開通 芦ノ湖スカイライン開通	
38年	1963	駒ヶ岳ロープウェイ開通	
39年	1964	箱根観光船 芦ノ湖に初めての海賊船「パイオニア号」就航 伊豆箱根鉄道の自動車専用道路「十国線」	東海道新幹線開業 東京オリンピック開催
		静岡県が買収、県道として開放	
40年	1965	東急ターンパイク開通	
42年	1967	東急ターンパイク延長工事起工式で 東急五島昇、西武堤義明和解(第二次交通戦争終結)	
43年	1968	小田急側(小田急電鉄・箱根登山鉄道・東海自動車)と西武側(駿豆鉄道)の間で友好協定締結	
44年	1969	東名高速道路全線開通	
45年	1970	箱根湯本駅改良工事(ほぼ現在の姿に)	日本万国博覧会(大阪万博)
47年	1972	箱根登山鉄道「二ノ平駅」を「彫刻の森駅」に改称	
48年	1973		オイルショック
55年	1980	箱根観光船 芦ノ湖に「ピクトリア号」就航 伊豆箱根鉄道 芦ノ湖に遊覧船「第1こま」就航	
56年	1981	伊豆箱根鉄道 芦ノ湖に遊覧船「第2こま」就航	
59年	1984	伊豆箱根鉄道 芦ノ湖に遊覧船「あしのこ丸」就航	
60年	1985	伊豆箱根鉄道 芦ノ湖に遊覧船「はこね丸」就航	
62年	1987	箱根観光船 芦ノ湖に「ロワイアル号」就航	国鉄民営化・JR発足 ブラックマンデー金融恐慌
64年	1989		昭和天皇崩御、「平成」に改元 ベルリンの壁崩壊
平成3年	1991	箱根観光船 芦ノ湖に「バーサ号」進水	湾岸戦争
7年	1995		阪神淡路大震災
17年	2005	駒ヶ岳ケーブルカー運転終了	
20年	2008		リーマンショック金融恐慌
21年	2009	箱根湯本駅改築	
23年	2011		東日本大震災
30年	2018	伊豆箱根鉄道 芦ノ湖に水陸両用「NINJYA BUS」運航開始	
31年	2019		「令和」改元
令和			

箱根開発年表

The Chronology Of Hakone Development

江戸時代の箱根 ～1867



明治時代の箱根 1868～1890

車道の整備

明治時代に入ると、それまで街道を支えてきた江戸幕府が倒れ、新政府により明治2年(1869)に關所制度が、また同5年(1872)には宿駅制度も廃止されるなど、箱根の街道をめぐる状況は大きく変わっていました。

一方、箱根七湯の温泉場筋では、沿道の村々が、早くから人力車や乗合馬車などの新たな交通機関の登場に対応する車道の開削を進めていきます。日本初の有料道路となった板橋から湯本までの車道整備を明治8年(1875)に開通させたのを皮切りに、明治20年(1887)には宮ノ下までの車道整備を完成させ、現在の国道1号の基礎を作りました。

◆ 鉄道の建設

箱根山中で車道整備が進む中、政府によつて東海道線の建設が進められました。しかし、当時の技術では急峻な箱根山に鉄道を通す技術がなく、そのルートは箱根山を迂回して国府津から山北・御殿場を通るルートとなりました。

小田原・箱根の人々はこの決定に大変な危機感を感じ、明治20年(1887)に開業した東海道線国府津駅から小田原を経由して箱根湯本までを結ぶ馬鉄道の敷設を神奈川県に嘆願し、実現します。

明治21年(1888)に開業した馬車鉄道は、日本で三番目の開通で、国府津・湯本間を1時間20分で結びました。

しかし、馬を使っての運行でしたので、餌代や馬の病気、馬の蹄で線路が傷むなどの経費がかかり、営業は思わしくありませんでした。

そこで、開業後間もない、明治23年(1890)に、早くも馬車鉄道から電気鉄道への転換を目指すことになります



小涌谷・明治の温泉テーマパーク

江戸時代の終わり頃、箱根には箱根七湯に姥子温泉をあわせた八つの温泉場がありました。

やがて明治時代を迎えると、新しい温泉場が次々と開かれていきます。小涌谷温泉もその一つ。古くは「小地獄」と呼ばれ、明治6年の天皇行幸にあたり「小涌谷」と改称されたこの土地に着目した横浜蓬莱町の人々が明治10年代に温泉開発に乗り出しました。

この小涌谷は温泉旅館の開業だけではなく、原野に桜やツツジを植栽し、「蓬莱園」として温泉客を楽しませるなど、周辺環境の整備も合わせて行い、テーマパークのはしりと言えるかもしれません。



◆「耕牧舎」の開業 ◆

明治から大正・昭和にかけて日本の近代化のために様々な事業を起こし、「近代日本資本主義の父」とも呼ばれた渋沢栄一が、明治13年(1880)に仙石原に開業した牧場が「耕牧舎」です。

耕牧舎は仙石原の広大な草原に開かれ、いとこの須永伝蔵を現地責任者に本格的な西洋式牧場経営が行われました。最盛期には約 250 頭の牛馬を飼育し、洋牛・洋馬を導入した育牛や乗用馬の生産を中心とした牧畜や牛乳の搾・販売などを行い、箱根を訪れる外国人向けに、宮ノ下や箱根に支店を開き、牛乳・牛糞肥料などを販賣していました。

明治37年(1904)に須永が亡くなると、翌年には耕牧舎は廃業となりました。その土地は半分が仙石原村に寄附され、残りは沼沢ら旧耕牧舎経営陣が管理することになりました。

明治時代の箱根 1890～1912

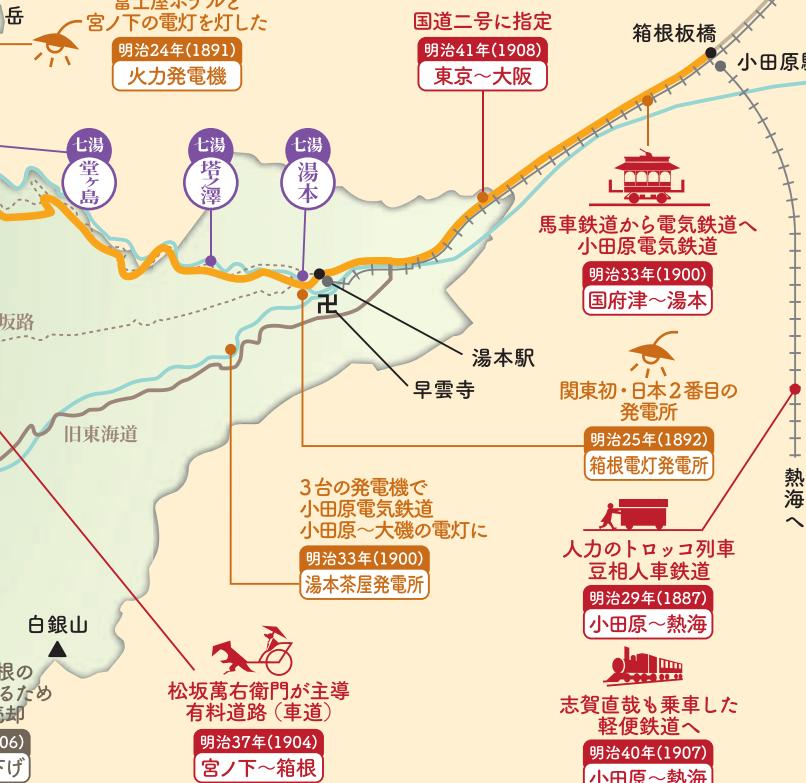


◆ 強羅・仙石原温泉の開発 ◆

強羅一帯の開発は、明治21年(1888)に強羅一帯を手に入れた東京日本橋の実業家・平町甚四郎が、早雲山に自然に湧く温泉を強羅に引いたことから開発が始まりました。

その後、平松の後を継いで何人の実業家が開発を進め、明治27年(1894)には宮城野から強羅までの道路が開通、上強羅付近に最初の旅館「早雲館」が開業しました。さらに明治40年(1907)には大涌谷からの引き湯も成功し、今の強羅駅付近に温泉旅館「後楽館」が開業し、強羅温泉の名が知られるようになりました。

仙石原温泉は、明治3年(1870)に大涌谷から温泉を引いて、元湯場に温泉旅館が開かれたのが始まりです。しかし翌年に大火で焼失したため、新たに上湯場、下温湯にそれぞれ移転し、温泉旅館の営業が続けられました。当時はまだ交通が不便だったので、付近の人々の湯治に使われていましたが、明治45年に元湯場と俵石にそれぞれ大涌谷からの引き湯で温泉旅館が開業し、さらに仙石原に車道が開通したこと、次第に仙石原温泉の名が知られるようになりました。



大正時代
1912~1926

◆自動車事業の始まり◆

明治時代の終わり頃、箱根に外国人が自家用車でやってくるようになりました。

大正元年(1912)になると、箱根周辺でも湯本のエム・エフ商会が貸自動車業を開業、翌2年には小田原電気鉄道、3年には富士屋ホテルが富士屋自働車を開業して、それぞれ貸自動車の運行を開始しました。箱根にも自動車時代がやってきました。

これら三社は、いずれも国府津から箱根各地を結ぶとともに、富士山方面への遊覧なども行い、箱根の觀光の大なる力となりました。

特に富士屋自働車は港のある横浜と箱根を結んで貸し自動車を行し、外国人の箱根観光に一役買っていました。

箱根遊船(株)
木造觀光船
大正11年(1922)
あをたか就航

◆ 箱根登山鉄道と乗合
国府津駅から湯本駅を結んで電行していた小田原電気鉄道は、明治さらに延長して強羅までを結ぶ登山鉄道敷設の免許を勝ち取った。同社は登山鉄道敷設の免許を勝ち取った。しかし、天下の険箱根山の登山鉄道敷設はたいへんな難工事の連続であるため、三ヵ所のスイッチバックの工夫を重ね、大正8年(1919)免許の歳月を費やして、ついに湯本～強羅間を開通しました。

一方、富士屋自働車では、新たに乗合自動車の運行を計画、なんと登山鉄道の開業と同じ日に乗合自動車の運行を開始しました。富士屋自働車はその後もさらに乗合自動車の路線を広げ、小田原電気鉄道も登山鉄道と後相自動車を組み合わせて運行させるなど、箱根山の交通をめぐって両者の争いは次第に激化していました。



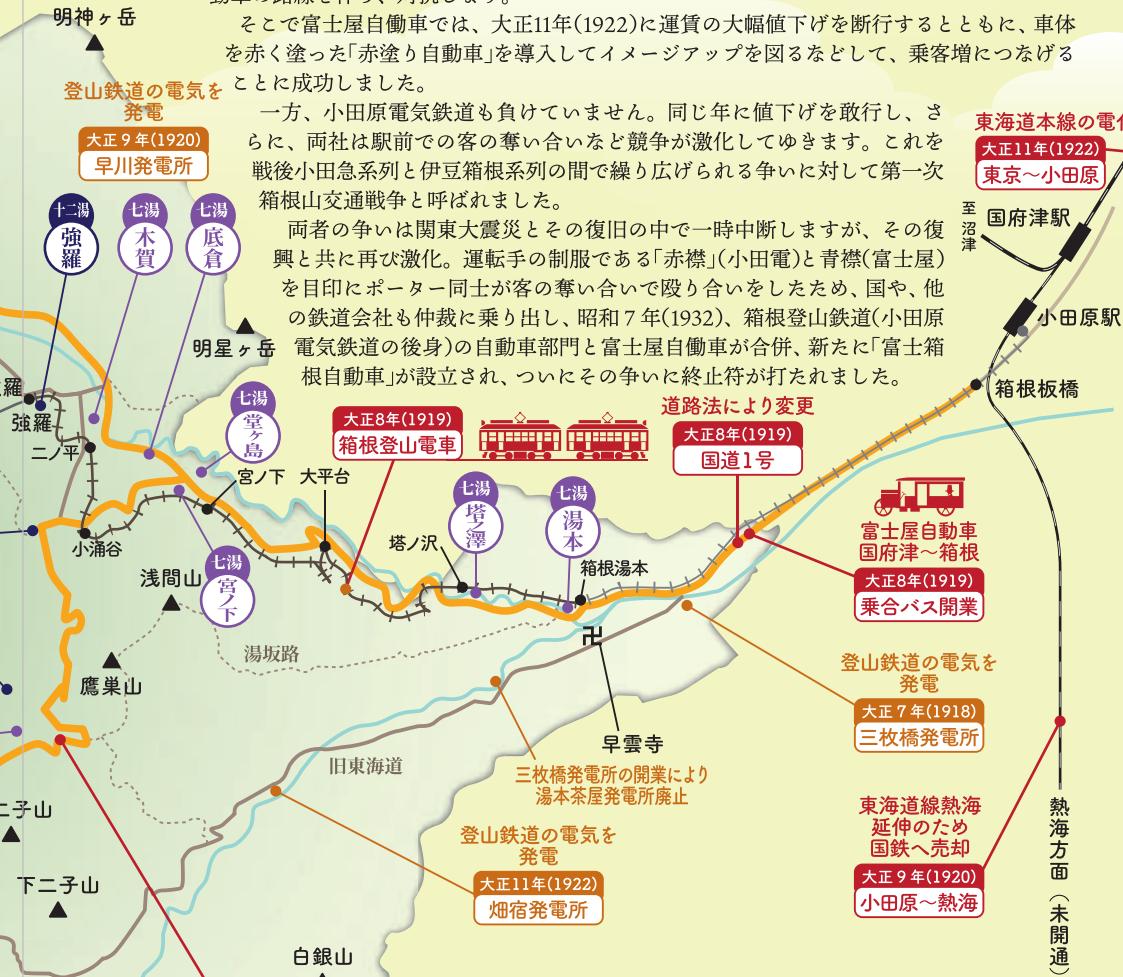
◆第一次交通戦争◆

富士屋自動車の乗合自動車は、箱根登山電車と比べて運賃が高く、なかなか客足も伸びませんでした。また、大正10年(1921)には小田原電気鉄道も小涌谷駅～芦之湯～箱根町まで乗合自動車の路線を作り、対抗します。

そこで富士屋自動車では、大正11年(1922)に運賃の大幅値下げを断行するとともに、車体を赤く塗った「赤塗り自動車」を導入してイメージアップを図るなどして、乗客増につなげることに成功しました。

一方、小田原電気鉄道も負けていません。同じ年に値下げを敢行し、さらに、両社は駿前での客の奪い合いなど競争が激化してゆきます。これを戦後小田急系列と伊豆箱根系列の間で繰り広げられる争いに対して第一次箱根山交通戦争と呼ばれました。

両者の争いは関東大震災とその復旧の中で一時中断しますが、その後興と共に再び激化。運転手の制服である「赤襟」(小田電)と青襟(富士屋)を目印にポーター同士が客の奪い合いで殴り合いをしたため、国や、他の鉄道会社も仲裁に乗り出し、昭和7年(1932)、箱根登山鉄道(小田原電気鉄道の後身)の自動車部門と富士屋自働車が合併、新たに「富士箱根自動車」が設立され、ついにその争いに終止符が打たれました。



◆ 堤康次郎登場 ◆

後に西武グループの創始者である堤康次郎が箱根にやってきたのは、弱冠30歳のときのことです。大正9年(1920)に「箱根土地株式会社」(現在の株式会社プリンスホテル)を設立し、強羅での別荘分譲を皮切りに、箱根各地の開発に乗り出していました。

また、同年に堤は、三団体が競い合っていた芦ノ湖湖上交通の混乱を治めるため、箱根町、元箱根村の渡船組合を合併して新たに「箱根遊船株式会社」を設立し、芦ノ湖の湖上交通の統一を実現しました。

昭和時代①(戦前) 1927~1945

◆ 自動車事業の拡大

堤康次郎は、自動車の時代が来る
ことを見越し、自動車専用道路の建設
に乗り出します。

まずは、熱海峠から箱根峠までの全長 9.9 km の十国線を昭和 7 年(1932)に開通させます。

続いて堤は、元箱根～湖尻間の「湖畔線」、湖尻～大涌谷～早雲山～小涌谷までを結ぶ「早雲山線」の工事に着手します。この道路は昭和12年(1937)に全線開通し、熱海を起点に熱海～箱根～元箱根～湖尻～小涌谷～箱根～熱海と、自動車で箱根を1周できるコースが完成したのです。これにより箱根は東海道線の主要駅である小田原、熱海、三島、沼津の各駅から車でのアクセスが可能となつたのです。



◆ 小田原駅のターミナル化 ◆

昭和2年(1927)、新宿～小田原間の小田原急行鉄道が運行を開始します。

小田原急行は、東京に地下鉄網を張りめぐらせようとしていた東京高速鉄道が、その延長線として計画したもので、東京高速鉄道の発起人利光鶴松が小田原急行株式会社を設立し、路線建設を行いました。

昭和10年(1935)には、箱根登山鉄道も小田原駅に直接乗り入れが実現しました。これにより小田原～強羅間が50分で結ばれ、以前より30分も短縮されたことに加え、東京から小田原駅で1回乗り換えるだけで強羅まで鉄道で結ばれるようになりました。

◆ 戦時中の箱根 ◆

▲ 関東大震災から見事に復興を見せた箱根は、昭和11年(1936)に富士山と共に国立公園に指定されるなど、名実ともに日本を代表する観光地となりました。しかし、翌12年(1937)日中戦争が始まると昭和13年(1938)には国家総

動員法が発令され、戦時体制へ変わつてゆきます。

乗合バス、貸切自動車はガソリンの使用が禁止され、木炭車や代用燃料車に切り替えられましたが、多くの路線は中止に追い込まれます。

私鉄も昭和17年(1942)東京横浜電鉄・京浜電鉄・小田急電鉄が合併して「東京急行電鉄株式会社」ができると、箱根登山鉄道もその傘下に入ることとなりました。また、早雲山のケーブルカーも鉄を供出するため、設備がすべて撤去解体されました。このような状況は終戦まで続くことになります。

昭和時代②(戦後)

1946 ~ 1960

◆ 小田急の湯本乗り入れ

昭和23年(1948)戦時体制で東京急行株式会社に統合されていた私鉄各社はそれぞれ、京王帝都交通、小田急電鉄、京浜急行電鉄として分離独立しました。

その際箱根登山鉄道は、新たに独立した小田急電鉄の傘下に入ることになりました。

小田急は早くから箱根への旅客輸送を目論んでいて、独立の年に早くも新宿～小田原間ノンストップ特急を復活させ、翌24年（1949）には3両編成の新型特急車両を導入。「ロマンスカー」と呼ばれ人気を博しました。そして25年（1950）、ついに小田急の箱根湯本駅乗り入れが実現し、東京と箱根湯本が1本で結ばれることとなりました。

この年は強羅のケーブルカーが復活、また芦ノ湖では箱根觀光船が開業と、箱根山に小田急系列会社による交通機関が一氣に充実した年となりました。

◆第二次交通戦争の勃発◆

昭和25年(1950)には、西武鉄道系の駿豆鉄道が、小田急系の箱根登山鉄道バス路線である小涌谷～小田原間にバスの運行を条件付きながら開始します。これに対し箱根登山側は駿豆鉄道の経営する自動車専用道路「早雲山線」に、両社の運輸協定によりバスの乗り入れを開始しました。のことから両社の間ではバスの運行をめって競い合いが始まります。

また、芦ノ湖上でも同じ年に、それまで湖上交通を独占していた箱根遊船に対し、新たに箱根観光船が開業し、「乙姫丸」が箱根町～湖尻桃源台間で運行を開始しました。箱根観光船は、衰退する箱根町の起爆剤として、箱根町～仙石原間の新たな観光ルートとして遊覧船を運行するたゞ設立した会社で、小田急系列の諸会社が資金援助をしたもので

この箱根観光船の開業と「乙姫丸」の就航をきっかけに、芦ノ湖上では両社の競争が始まり、箱根遊船の拠点である元箱根への箱根観光船寄港問題や、互いに競うように遊覧船の大型化を図るなど、両社の争いは法廷闘争を含め次第に激化していきました。

この箱根山中の交通網をめぐって両社間で繰り広げられた激しい争いは、「第二次箱根山交通戦争」とも呼ばれました。



◆第二次交通戦争の激化◆

昭和27年(1952)、駿豆鉄道の小涌谷～小田原間のバス運行にかかる制限が全面解除されたことで、小田原駅前では両社で乗客の奪い合いが激化することとなりました。一方箱根登山バス側は、早雲山線乗り入れについて、運輸協定から免許取得に向けて申請を行ったのですが、駿豆鉄道側はこれに反対、芦ノ湖の問題を含めて法廷闘争を開始しました。早雲山線と芦ノ湖湖上の運行に関する両社の争いはこれ以降国をも巻き込んだ訴訟合戦の様相を見せ始めます。

そして昭和31年、箱根観光船が大型遊覧船「足柄丸」を就航させると、駿豆鉄道側はこの認可取り消しを求めて関東運輸局を訴訟、さらに早雲山線の運輸協定を破棄し、早雲山線の入り口に遮断機を設置して実力で箱根登山バスの運行をストップさせてしまいました。箱根登山側もこれに対しても訴訟を起こすなど、双方の訴訟合戦が泥沼化し、運輸省も聴聞会を開いて事態の打開を図ろうとしましたが、収束させることはできませんでした。



◆ 第二次交通戦争の終結 ◆

▲ 箱根登山バスの早雲山線乗り入れ問題で揺れた小田急側は、昭和34年(1959)に箱根ロープウェイを設立、ケーブルカー終点の早雲山駅から大涌谷を経て箱根観光船の湖尻桃源台港までを結ぶロープウェイ建設に乗り出します。その際、早雲山線の上空を通過する必要があるため、伊豆箱根鉄道(昭和32年に駿豆鉄道が改名)から反対の意見があがりましたが、堤康次郎が「大局的見地」からこれを許可し、ロープウェイは昭和35年(1960)に全線開通しました。

また、同じころ、早雲山線・湖畔線を神奈川県が買収することになります。伊豆箱根鉄道の社内では買収に反対でしたが、堤康次郎と息子堤清二は、渋谷開発の際に神奈川県と東急に貸しを作つておいたほうが得策という見地から昭和36年(1961)自動車道を売却、それを持って第二次交通戦争は終息することになります。

現在の箱根

