



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。

地図で見る

箱根山 の 近代化

◆◆◆◆◆ 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。



				箱根開発年表 The Chronology Of Hakone Development
明治	2年	1869	箱根関所廃止	
	3年	1870	民間陸運会社 箱根駅陸運会社発足	
	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。この頃チェア登場	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に改名		
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 富士屋自動車株式会社設立、貸自動車業を開始	第一次世界大戦
	8年	1919	箱根登山鉄道（箱根湯本～強羅）開通 富士屋自動車、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	熱海線 真鶴駅開業	
	12年	1923		関東大震災
	13年	1924	熱海線 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（小田原仮駅～大雄山）	
	15年	1926	芦ノ湖で水上飛行機の遊覧飛行始まる	

江戸時代の箱根 ～1867



旧東海道杉並木



◆ 古の道、湯坂路と東海道 ◆

箱根温泉の開湯は、「湯もの記」や「熊野権現願文」に天平10年(738)とあります。

鎌倉時代には、鎌倉幕府の将軍らによる箱根権現をはじめとする「二所詣」の参詣道として湯坂路が開かれました。やがてその沿道にある湯本は「宿」や「湯治場」として使われるようになりました。

江戸時代になると、徳川家康は東海道の整備に着手し、沿道の湯本茶屋、畑宿、箱根に一里塚を、また、芦ノ湖畔の箱根には関所を配置しました。

東海道には杉並木や石畳が整備され、多くの旅人がこの街道を通って旅をしたことでしょう。

◆ 箱根七湯 ◆

江戸時代のはじめに、塔之澤温泉や芦之湯温泉が開かれると、古くから開かれた「湯本」「堂ヶ島」「宮ノ下」「底倉」「木賀」とともに、箱根の温泉場は七つとなりました。これらの温泉場は後に「箱根七湯」と総称されるようになりました。

箱根七湯の各温泉場は、将軍への「献上湯」や「大名湯治」を契機に、湯治場としてその名が広く知られるようになりました。

箱根の各温泉場は、古くから湯治場として利用されてきましたが、庶民の旅が盛んとなる江戸時代後期になると、その利用も多様化し、「一夜湯治」などと呼ばれた旅人たちの立ち寄り湯や、「七湯めぐり」といった温泉場への物見遊山の行楽も行われるようになるなど、現在の温泉旅行の形に近い、楽しむために温泉へ訪れる文化が開花していきました。

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)に関所制度が、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きました。

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、政府によっ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車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、馬を使っでの運行でしたので、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となります

◆ 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て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萊町の人々が明治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なく、原野に桜やツツジを植栽し、「蓬萊園」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。



東海道線
明治20年(1887)
横浜~国府津

馬車鉄道開通
明治21年(1888)
国府津~湯本



渋沢栄一

◆ 「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取・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、牛乳やバター、牛肉などを販売し、好評を博しました。

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付され、残りは渋沢ら旧耕牧舎経営陣が管理することになりました。

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と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観光船が開業と、箱根山中に小田急系列会社による交通機関が一気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。このことから両社の間ではバスの運行をめぐる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めに設立した会社で、小田急系列の諸会社が資金援助をしたものです。

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る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。

乙女トンネルの開通
昭和39年(1964)
乙女道路

駿豆鉄道の有料道路へ
昭和25年(1950)
箱根登山バス乗入

箱根登山の反撃
昭和25年(1950)
箱根観光船運行

国道1号の自動車専用道路
昭和37年(1962)
箱根新道

◆ 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さらに訴訟を起こすなど、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。

ロマンスカー開通へ
昭和23年(1948)
小田急線湯本延伸

箱根登山の本拠地
小田原駅
昭和25年(1950)
駿豆鉄道バス乗入

◆ 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「大局の見地」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っ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



◆ 箱根十七湯 ◆

昭和に入り温泉掘削技術が向上し、大正時代には十二湯でしたが、現在では十七湯になっています。
昭和40年代以降は温泉保護の観点から、新たな温泉掘削は厳しく制限されています。

- | | | | | | | |
|------------|-----------|------------|------------|-------------|----------|-----------|
| 七湯
湯本 | 七湯
塔澤 | 七湯
宮下 | 七湯
堂ヶ島 | 七湯
底倉 | 七湯
木賀 | 七湯
芦ノ湯 |
| 十二湯
姥子 | 十二湯
強羅 | 十二湯
小湧谷 | 十二湯
仙石原 | 十二湯
花湯沢の | | |
| 十七湯
大平台 | 十七湯
三平 | 十七湯
宮城野 | 十七湯
芦ノ湖 | 十七湯
蛸川 | | |