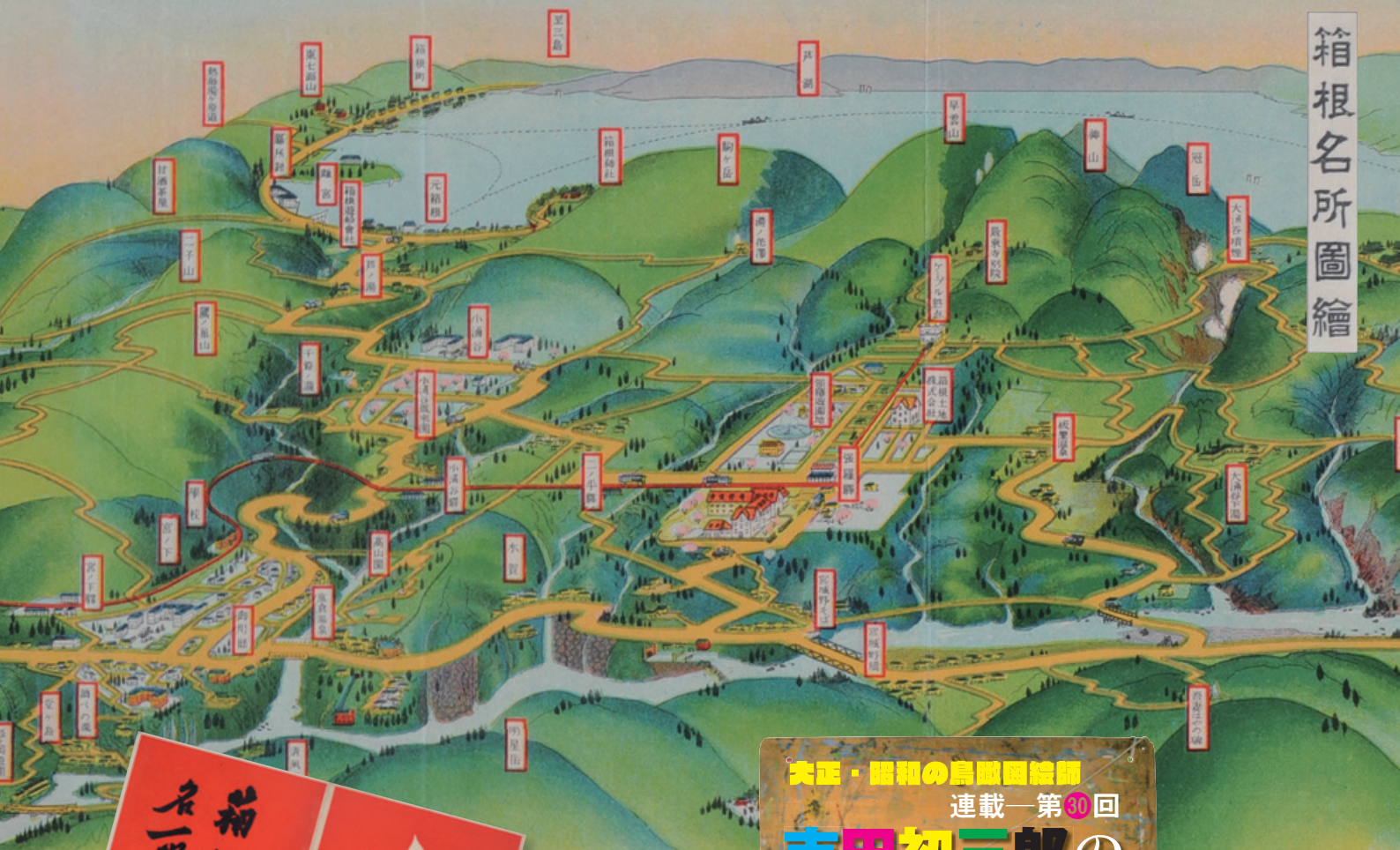




箱根名所図絵

箱根名所図絵

文・藤本一美

text by Kazumi Fujimoto

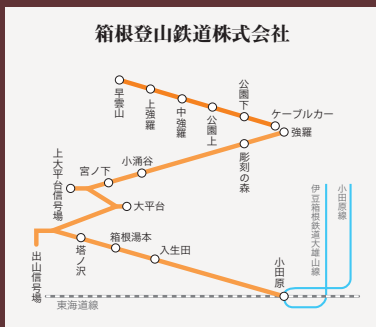
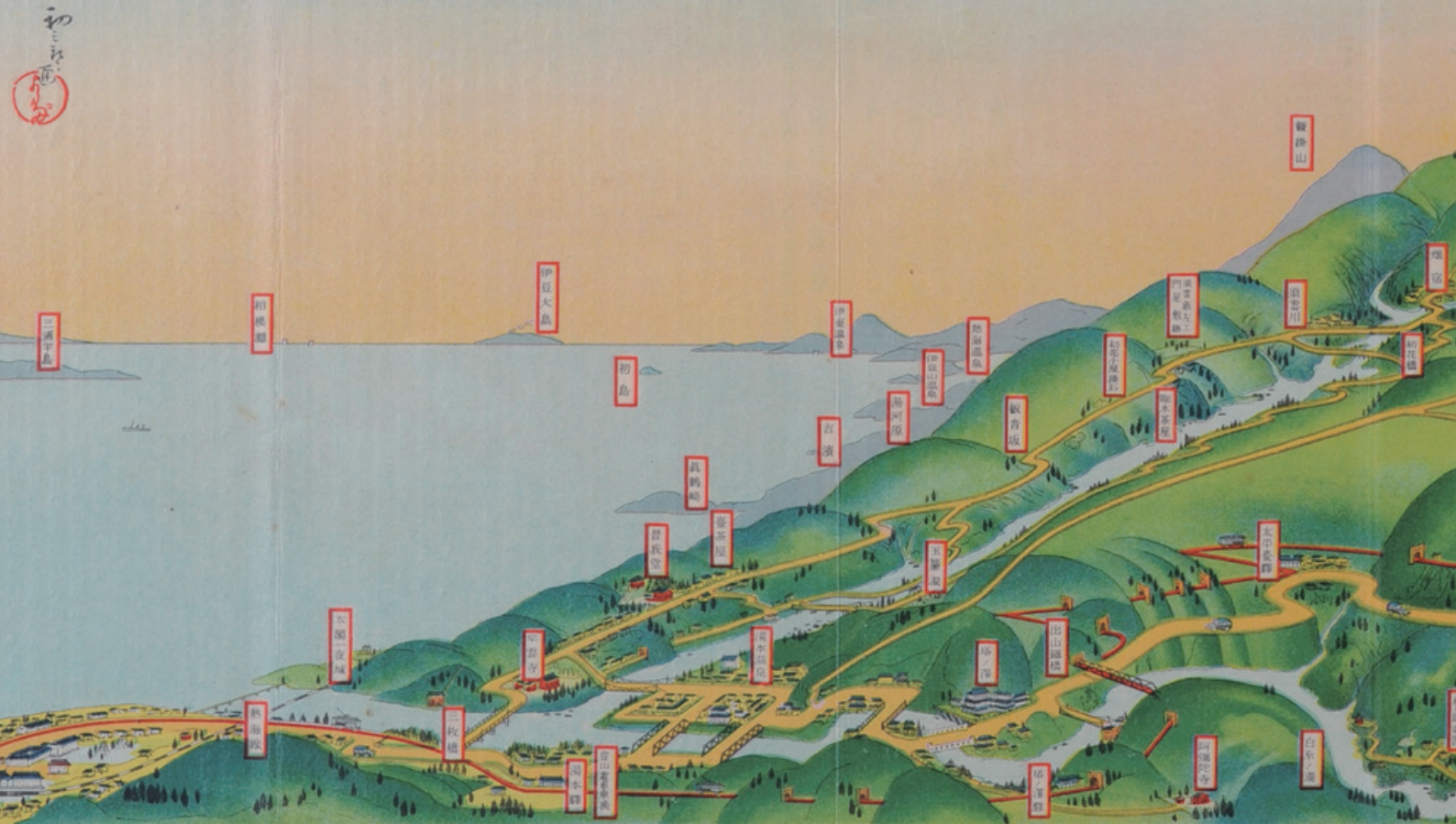
日本屈指の山岳路線である箱根登山鉄道は、明治二十一年開業の国府津と箱根の湯本温泉を結んだ小田原馬車鉄道を前身とする。明治二十九年には小田原電気鉄道と社名変更。小田原市内線となる軌道線を開業させると、大正八年には箱根の観光開発を図るため、急勾配「天下の険」への中継地・強羅まで延伸。さらに大正十年には強羅―早雲山を結ぶ鋼索線（箱根登山ケーブルカー）を開通、脚光を浴びた。

やがて昭和に入り、昭和三年一月に日本電力と合併したが、直後の八月、箱根登山鉄道として分離。その後、昭和十年には軌道線の廃止と並行して鉄道を建設、現在の小田原―強羅間を全通させている。

戦後は小田急電鉄の傘下に入り、昭和二十五年から小田急小田原線が箱根湯本までの乗り入れを開始。平成十五年に小田急電鉄の完全子会社となり、今日に至る。

藤本一美

首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。日本地図学会会員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に『旅と風景と地図の科学Ⅱ』（私家版2006年）、最新刊に『展望の山50選 関東編』（東京新聞出版局）がある。



箱根登山鉄道株式会社 HAKONE TOZAN RAILWAY Co., Ltd.

創業：明治 21 (1888) 年 2 月 21 日
本社：小田原市城山一丁目 15 番 1 号
小田急箱根ビル

日本屈指の山岳鉄道。 中腹の強羅駅から箱根山の さらなる高みへ。

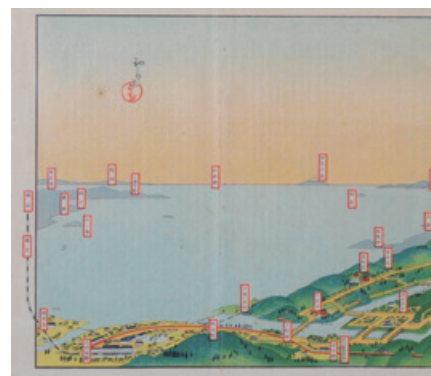
スイスの登山鉄道を手本に大正 8 (1919) 年に、箱根湯本―強羅間の運転を開始した箱根登山電車。山麓の箱根湯本駅を出た直後に、電車は、粘着式鉄道では国内最急勾配となる 80% を上り、スイッチバックを繰り返しながら、箱根山中腹の強羅駅まで進む。標高 541 m の強羅駅から 750 m の早雲山駅まで、4 駅の中間駅を持つ全長 1200 m の鋼索線（箱根登山ケーブルカー）は、登山電車の開通から 2 年後の大正 10 (1921) 年に開業した。以来、一年を通じて多くの観光客を運び続けている。

平成 15 年に小田急電鉄の完全子会社となり、翌 16 年 10 月には小田急グループの箱根エリアに関する事業を統括する純粋持株会社「小田急箱根ホールディングス」に移行。会社分割により新設した「箱根登山鉄道株式会社」が鉄道部門の事業を継承している。



『箱根名所図絵【箱根名所図絵】』

(昭和 5 (1930) 年 9 月 4 日 8 版)
日新社 発行
染谷印刷所 印刷



本図の初三郎鳥瞰図は、特に人気で好評を博した。そこで、昭和五年当時の現況を示す八版目（大正六年初版）を取り挙げてみたい。

携帯横長折本を広げて机上の旅に誘われると、電車は山麓の火口瀬に位置する湯本（現・箱根湯本）駅を出発、箱根火山カルデラの外輪山を巻き込むように進む。通称出山の鉄橋（早川橋梁）を渡ったあたりから始まるのが出山信号場と駅、上大平台信号場のスイッチバックである。三度進行方向が変わる見所だ。

地形的には、大平台から先がカルデラの中央火口丘である鷹ノ巣山や駒ヶ岳、神山を中腹まで登る難所に当たるところ。途中、宮ノ下駅そばには老舗富士屋ホテルや松ヶ岡遊園（昭和初期まで営業）、御用邸が、小涌谷駅・二ノ平駅（現・彫刻の森）そばには小涌谷蓬萊園、高山園が著名である。

終点の強羅駅周辺は、別荘地として開発した箱根土地株式会社の建物と遊園地が立体的絵図として巧みに表現してあるので見飽きることはない。芦ノ湖越しの富士山も巨大だ。なお、本図には描いていないが、昭和三十五年には早雲山―大涌谷―桃源台間に箱根ロープウェイが全通し、周遊・回遊の旅が実現している。

※大正から昭和にかけて存在した西武グループの前身。