

# 箱根山戰爭(上)

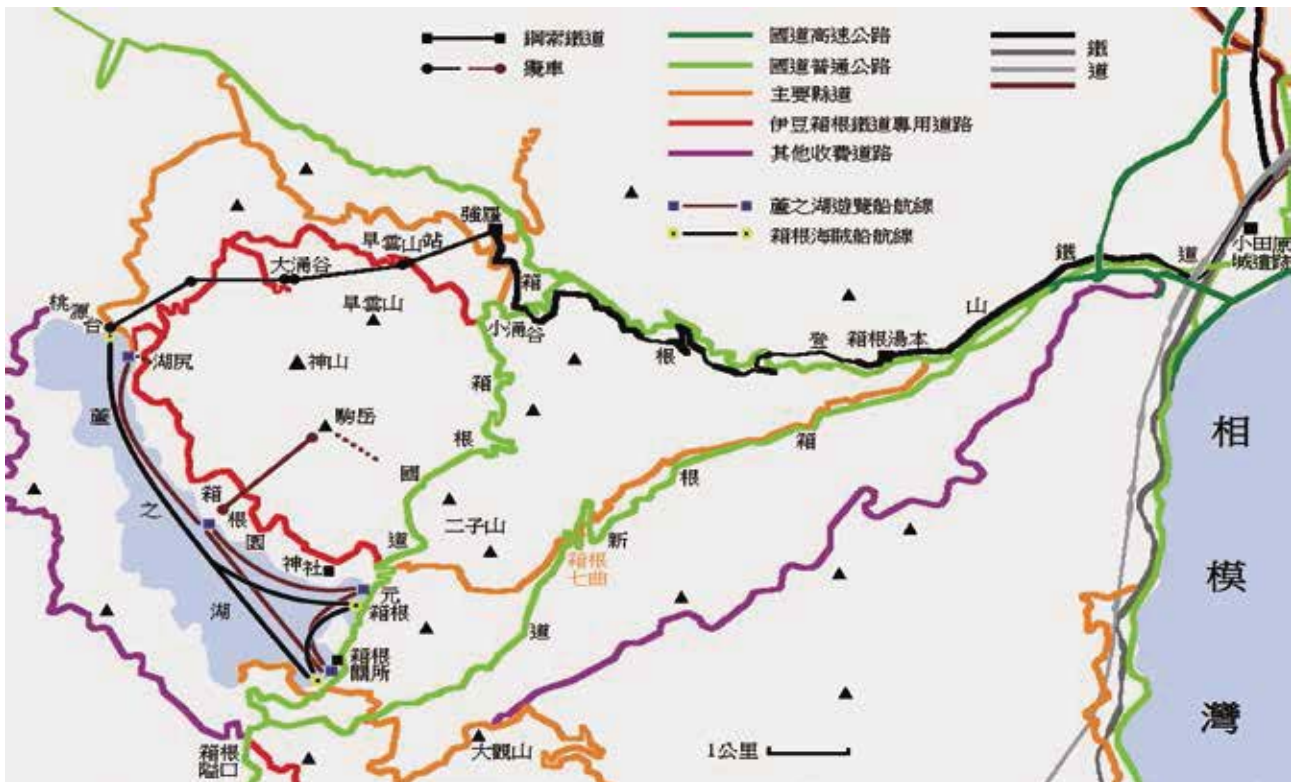
衛生福利部台北醫院 廖俊智

## 前言：天險、溫泉、古戰場

位於日本東京以西、神奈川縣與靜岡縣交界的箱根山，是一座活火山，早在8世紀時的奈良時代就已經有溫泉的開發。本區域最高峰的神山（圖一西側）雖然僅有1438公尺，但是因為兩側分別是全國最高（3776公尺）的富士山與連接太平洋的相模灣，使得箱根山成為從本州西側經由陸路進入關東平原（現在的首都圈）的最後一道天險，山腳下就是日本戰國時代的小田原城（圖一東北角）。

十六世紀末豐臣秀吉進行小田原征伐時，箱根溫泉是眾多武士的休閒去處，之後的江戶幕府時代在蘆之湖南岸設有「箱根關所」，管制武器與人員的進出（圖二、圖三）。十九世紀明治維新以後，日本政經中心移到東京、並積極進行對外交流，距離不遠的箱根成為本國人與外國人的熱門觀光勝地。1919年，箱根登山鐵道「箱根湯本－強羅」區間通車（圖四、圖五），1935年通到山下的小田原站，接駁其他交通工具變得更方便，成為發展觀光的重要

杏林隨筆·箱根山戰爭(上)



圖一 箱根地區主要交通工具示意圖，本圖根據日本國土地理院地圖重繪，北側朝上，僅於1000公尺以上山峰標註名稱。小田原市位於本圖東北角，火車站在小田原城遺跡北側。黑色線條為小田急集團的交通工具、暗紅色則為西武集團。紅色的伊豆箱根鐵道專用道路陸續於1960年代國有化；箱根新道於1962年完成，2011年停止收費。高速公路與鐵道的細線部分代表隧道，駒岳旁的虛線代表2005年歇業並拆除的鋼索鐵道，湖畔方框代表碼頭。



圖二 重建後的箱根關所瞭望塔（「遠見番所」），江戶時代有武士（走卒）駐守，從高處監視蘆之湖和箱根街道沿途。



圖三 從箱根關所瞭望塔附近遙望蘆之湖與觀光船，最遠處的白色高峰為富士山。



圖四 停靠在箱根湯本站月台、等待出發的箱根登山鐵道老電車，製造於1920年代，從1950年改裝後一直用到現在。



圖五 夕陽下奮力爬坡的老電車，一出箱根湯本就是千分之80的陡坡，同一節車廂的頭尾高度差達到一公尺；又因為急彎太多，箱根登山鐵道所有車廂之間都不設連通道。

交通工具。箱根地區的觀光在二次大戰時沉寂了一陣子，在戰後的1950年代迅速復甦。當時私家車輛還不普及，遊客抵達箱根之後仍然必須依賴大眾運輸，於是西武集團與小田急集團各自利用不同的交通工具（如附表）、伴隨著大量的法律訴訟，在箱根山區域進行了一場爭奪乘客的交通戰爭，稱為「箱根山戰爭」。

### 二十世紀前半的箱根地區交通

1909年在蘆之湖開設的定期航路，是箱根

地區最早的大眾交通工具。船家用日本傳統的「和船」運送遊客到湖畔各處、也提供遊湖的行程，1917年左右裝有馬達的小船也開始投入服務。當時不同的業者就會互相爭奪觀光客。1919年6月1日，當時叫做「小田原電氣鐵道」的登山電車鐵道線（後來的箱根登山鐵道）開通，軌距1372 mm。這條連接箱根湯本與強羅的路線雖然僅有短短的9公里，卻要爬升將近500公尺，其中更有日本最陡的千分之八十

附表 參與箱根山戰爭的企業、人物、交通工具與相關設施

企業集團	西武集團	小田急集團
主帥	堤康次郎 (1964 年逝世)	五島慶太 (1959 年逝世)
	堤義明	安藤樞六
收費道路	早雲山線 (1936 年 ~1961 年被政府收購)	無
	湖畔線 (1937 年 ~1961 年被政府收購)	
路線巴士	駿豆鐵道巴士 (1928 年 ~1957 年改名) 伊豆箱根巴士 (1957 年 ~)	富士屋自働車 (1919 年 ~1933 年合併)
		小田原電氣鐵道巴士 (1921 年 ~1933 年合併)
		富士箱根自動車 (1933 年 ~1942 年改名)
		箱根登山巴士 (1942 年 ~)
一般鐵道	大雄山鐵道 (1925 年 ~1941 年合併) 駿豆鐵道 大雄山線 (1941 年 ~1957 年改名) 伊豆箱根鐵道 大雄山線 (1957 年 ~)	小田急小田原線 (1927 年 ~)
登山鐵道	無	小田原電氣鐵道 (1919 年 ~1928 年改名)
		箱根登山鐵道 鐵道線 (1928 年 ~)
鋼索鐵道	駒岳鋼索線 (1957 年 ~2005 年)	箱根登山鐵道 鋼索線 (1921 年 ~)
蘆之湖 遊船	箱根遊船 (1911 年 ~1938 年合併) 駿豆鐵道箱根遊船 (1938 年 ~1940 年改名) 駿豆鐵道船舶 (1940 年 ~1957 年改名) 伊豆箱根鐵道 箱根 蘆之湖遊覽船 (1957 年 ~)	箱根觀光船 (1950 年 ~)
纜車	駒岳纜車 (1963 年 ~)	箱根纜車 早雲山-大涌谷線 (1959 年 ~)
		箱根纜車 大涌谷-桃源台線 (1960 年 ~)

(80%)坡度、半徑僅30公尺的急彎、日本現存最古老的鐵道橋與三處折返行駛等特殊設計，施工、營運與維護都相當不容易（圖六、圖七）。位於「宮之下站」附近，創業於1878年的老牌旅館－富士屋在同年(1919)也成立了固定路線的定期巴士部門「富士屋自働車」，服務眾多的觀光客。

另一方面，成功在輕井澤取得廣大土地的西武集團創辦人－堤康次郎也把腦筋動到箱根頭上，在1920年3月設立「箱根土地」公司，

開發觀光事業與度假別墅；同年4月並整合蘆之湖船家、設立「箱根遊船」，成為西武集團在箱根擁有的第一種交通工具。隨著1921年12月1日（初代）小田原電氣鐵道鋼索線的開業，遊客可以在登山電車終點站－強羅站換乘鋼索鐵道抵達早雲山站（圖八、圖九），再徒步前往蘆之湖北岸的湖尻（就是字面上的意義－湖區的屁股）碼頭（圖一藍色方框）乘船到南岸的元箱根。為了應付日益增加的觀光客，小田原電氣鐵道與箱根遊船從1922年5月



圖六 停靠在強羅站月臺最新型3000形電車駕駛座，有許多開關與儀表。行駛在登山鐵道上的車輛尺寸比較小，並有許多特殊設計如：多組剎車系統、灑水裝置等等。

開始販賣稱為「箱根迴遊切符」的套票。在航空業剛剛萌芽的當年，箱根遊船也曾經推出蘆之湖的水上飛機行程，但是受到當時科技的限制，行程很容易被天氣影響、飛機也經常發生故障，沒過多久就結束營業了。

當時堤康次郎已經買了蘆之湖周邊的土地，準備建設「強羅－仙石原－箱根町」區間的鐵道。然而人算不如天算，1923年9月1日發生的關東大震災讓小田原電氣鐵道遭受到毀滅性的破壞，也讓堤康次郎打消了興建鐵道的念頭，轉而在1924年購併了箱根地區以南、連接三島市與伊豆市的私營鐵道（私鐵）－「駿豆鐵道」。利用震災復舊的機會，登山電車鐵道線的軌距改為1435 mm的標準軌。但是受到一連串事故的影響與富士屋自働車巴士的強力競爭，財務困難的小田原電氣鐵道在1928年經過堤康次郎的仲介，被轉賣給當時為民營的「日本電力」公司，同年再改組為「箱根登山鐵道」。



圖七 停在強羅站的箱根登山鐵道工程車，車體中段採取開放式設計方便載貨，車廂側面貼紙上拿著鏟子的「山豬工程員」代表本地的特產－野生山豬。

為了提升運量，箱根登山鐵道希望能將路線延伸到小田原站。就在前一年(1927)，另一家私鐵－「小田原急行鐵道（小田急）」、也就是後來的「小田急集團」，開通了從東京副都心之一的新宿通往小田原的路線，1930年小田急與箱根登山鐵道簽約，將登山鐵道從箱根湯本站延伸到小田急的小田原站，1935年通車。此外，箱根登山鐵道在1933年將巴士部門讓渡給富士屋自働車，合併後的公司更名為「富士箱根自働車」。

為了營運定期巴士，1925年駿豆鐵道向內務省（內政部）申請建設連接熱海隘口（日文稱「峠」）與箱根隘口之間、總長9.9公里的汽車專用道路（最北端如圖一蘆之湖南邊的紅線所示），稱為「十國線」，1930年獲得許可、同年稍後開工，1932年開通。西武集團的另一家子公司－箱根遊船也提出構想，希望建設從小涌谷經過早雲山、大涌谷到湖尻（早雲山線，約9公里）與蘆之湖東岸從湖尻到元箱



圖八 從箱根登山鐵道索道線車廂望向鐵道線月臺與停靠中的2000形電車。箱根登山鐵道從鐵道、索道、纜車到海賊船全部都是站體內轉乘、無縫接軌，但是要驗票（日文稱「改札」）。



圖九 箱根登山鐵道索道線旁的坡度標示。本路段坡度為千分之133，全線最大坡度則為千分之200。鋼索鐵道上方的架線僅提供車內空調、照明與廣播使用，車輛則由鋼索牽引、車體本身沒有動力。

根（湖畔線，約8公里）的汽車專用道路（圖一紅線）。其中早雲山線經過的路線有一部分產權屬於箱根登山鐵道，雙方在1931年簽約租用土地提供公路建設，一部分為無償租用、其餘的部分西武則要付租金給箱根登山鐵道。

隨著早雲山到湖尻的汽車道路於1936年開通，箱根登山鐵道藉由這條路線連接箱根遊船湖尻碼頭，合力完成周遊箱根地區的交通網路，讓遊客不必再走長路。次年(1937)湖畔線道路開通，駿豆鐵道巴士本身利用這兩條道路

載運遊客，與箱根登山鐵道一起成為富士箱根自動車的強力競爭對手。在一張二次大戰前由駿豆鐵道箱根遊船發行的「大箱根一周自動車專用道路完成圖」上，除了列出熱海到小涌谷的各個景點之外，更以紅線標出通過「元箱根－湖尻－大涌谷－上強羅早雲山站－小涌谷－元箱根」、圍繞箱根山的「自動車專用道路」，其中的「早雲山站－小涌谷」區間還特別標示「新線開通」。同一張圖上也用虛線標出箱根遊船的航線與停靠的三個碼頭－湖尻、



圖十 伊豆箱根鐵道箱根町碼頭與兩艘蘆之湖觀光船，右側較大的為雙體船，背景為復原後的箱根關所與山坡上的瞭望塔。

箱根町（圖一箱根關所旁藍色方框、圖十）與元箱根，「非我族類」的箱根登山鐵道相關路線則被縮小到不起眼的角落。

1938年西武集團旗下的箱根遊船與駿豆鐵道合併，成為「駿豆鐵道箱根遊船」。因為二次大戰期間「遊船」字眼太過敏感，1940年又把「箱根遊船」字樣拿掉。同時期日本也推行「電力國有化」的政策，政府出資收購原為民營的電力公司。在西武堤康次郎的介紹之下，日本電力公司旗下的箱根登山鐵道與富士箱根自動車由東急集團的五島慶太承接，後者更名「箱根登山巴士」。二次大戰期間，人稱「強盜慶太」五島藉由政治運作，將小田急、京王與京濱急行等多家私鐵公司納入東急集團的版圖，史稱「大東急」時代，以小田原站為界、通往山上的箱根登山鐵道與通往都心的小田原急行鐵道首次成為同一集團的不同子公司。（未完待續）

### 參考資料

1. 日文維基百科相關條目 <http://ja.wikipedia.org>
2. 「箱根導航」網站 <http://www.hakonenavi.jp/>
3. 日本法政大學學報 富士箱根國立公園的形成 村串仁三郎 2003年
4. 日本建設顧問協會雜誌第234期 土木遺產 第五集 2007年 ㊦

