

箱根山戰爭(下)

衛生福利部台北醫院 廖俊智

發生於二次大戰後、長達十餘年的交通「戰爭」(地圖請參考上篇圖一)

序篇：陸戰與「海戰」

二次大戰前，駿豆鐵道巴士已經行駛「小涌谷－元箱根」區間。戰後的1947年，駿豆鐵道巴士向運輸省（交通部）提出申請，要將營運路線延長到小田原，連接1941年被納入駿豆鐵道版圖的大雄山鐵道（上篇圖一右上角暗紅色線）終點站。「元箱根－小田原」這個區間是箱根登山巴士的既有營運路線（圖一），後者當然強力反對。戰前的「自動車交通事業法」規範公路客運以一路線一業者為原則，然而戰後的「獨佔禁止法」並不允許這樣的行



圖一 小涌谷附近的國道1號路段（箱根國道），前方路口為通往強羅的縣道723號起點。

為。加上箱根登山鐵道戰後復舊比較慢，沒有餘力再整備公路客運，而當地也有希望駿豆鐵道巴士加入營運的聲音。1949年進行公聽會之後，運輸省在限制班次與停車地點的條件下通過了申請案。

隨著二次大戰結束，大東急集團在1948年崩解，小田急、京王與京濱急行三家私鐵重新獨立營運，但是當時身為小田急集團旗下一員的箱根登山鐵道仍然在很多方面受到東急的影響。戰後小田急電鐵的首任社長－安藤樞六（圖二）戰前就已經任職於小田原急行鐵道，安藤在大東急時代擔任集團副社長，是社長五島慶太的左右手。在得到駿豆鐵道巴士申請案通過的消息之後，1950年箱根登山巴士也提出駛入駿豆鐵道汽車專用道路早雲山線的營運申請，利用自己公司的交通工具經由這條路線將遊客載往蘆之湖，試圖建構不須依靠西武集團的周遊路線。



圖二 矗立在城堡造型的「小田急山之飯店」旁邊，二戰後集團首任社長、「戰勝方主帥」安藤樞六翁之像。飯店位於箱根神社與箱根園之間。

這次換駿豆鐵道方面提出反對，主張「此路是我開」，使用這條汽車專用道路要得到管理者、也就是駿豆鐵道的同意，就算是觀光客增加也要由本公司增加巴士來載運。堤康次郎認為用一紙營運執照就要來分走一半專用道路營收為根本是野蠻的行為，更批評「受到五島慶太教育的安藤樞六比五島更像強盜」。小田急方面則主張，「駿豆鐵道經營的一般專用道路，竟然被宣稱是一條私人擁有的道路」，試圖從增加旅客便利性的觀點說服政府。面對這樣的爭議，運輸省勸告雙方協商並簽訂契約。西武方面認為是「受到運輸官僚的威脅」，箱根登山方面則說「我們別無選擇，只好同意」。幾經波折完成契約之後，1950年3月駿豆鐵道巴士開始進入小田原站載客，同年7月箱根登山巴士也駛入早雲山線專用道路營運。

在土地開發方面，堤康次郎本來想大買箱根町（箱根關所附近）的土地，但是當地業者聽到這個消息，紛紛在西武集團開始動作前買進土地以搶得先機，於是西武乾脆「跳過」箱根町、轉而購買元箱根的土地。另一方面，受到二次大戰期間燃料管制的影響，箱根遊船順勢取消停靠蘆之湖畔的箱根町碼頭，連結熱海與元箱根的駿豆鐵道巴士也以「停靠站沒有乘客」為由不停箱根町。

看到這樣的情況，箱根町的旅館業者與湖尻以北的仙石原地區人士計畫設立新的遊覽船公司來自救，並將目光轉向箱根登山鐵道。在小田急集團的資本援助之下，「箱根觀光船」於1950年3月成立。在「陸戰」告一段落後，

駿豆鐵道方面當然反對這個引發「海戰／湖戰」的申請案。為了規避「海上運送法」的限制，箱根觀光船以20噸以下的小船營運。在關東海運局終於和駿豆鐵道簽訂安全協定後，箱根觀光船於同年8月開始營業，打破了湖上交通的獨佔局面。

當時蘆之湖南岸的大多數觀光客都是從元箱根走路到箱根神社（圖三），箱根町還沒有較具規模的觀光景點，荒廢已久的「箱根關所」遺跡一直要到1980年代才開始整備。為了分食這塊大餅，箱根觀光船提出停靠元箱根的計畫，但遭到駿豆鐵道以違反安全協定為理由反對。關東海運局在派員現場調查之後，認為兩家公司的碼頭只要距離100公尺以上就沒有安全上的問題。得到這個結論之後，箱根觀光船沒有經過申請，竟然就直接在國家公園區域內建設碼頭，而且位置比駿豆鐵道遊船的碼頭還靠近箱根神社，於1951年開始營業。

對於競爭對手這樣胡搞瞎搞，駿豆鐵道非常氣憤，神奈川縣政府在三個月後採取行動，把這個違法建設營運的碼頭拆除。縣政府與國



圖三 元箱根碼頭的箱根神社巨型路標，許多觀光客都是步行前往。

家公園主管機關－厚生省（類似臺灣的衛生福利部）討論之後，在沒有知會駿豆鐵道的情況下，同意箱根觀光船在駿豆鐵道遊船元箱根碼頭的西側，也就是離神社較遠的地方新設碼頭（上篇圖一元箱根旁邊黃色方框），於1953年正式營業，海戰繼續。

本篇：重裝備出動與後續的法庭大戰

1952年，運輸省解除駿豆鐵道巴士在小田原營運的限制，同時也將箱根登山巴士在專用道路行駛的許可證從兩家公司之間的契約轉為政府核發的固定路線營運執照。隔年駿豆鐵道對此向東京地方檢察廳提告，控告箱根登山鐵道與小田急集團詐欺，也控告部分官員濫用行政裁量權，這件官司後來和解收場。1954年，駿豆鐵道又以「箱根登山巴士連接箱根觀光船的營運方式，會造成駿豆鐵道遊船損失」為由

向法院提起訴訟爭取賠償，並獲得勝訴。

另一方面，二次大戰後箱根登山鐵道的母公司－小田急電鐵克服了種種技術上的困難，在1950年將窄軌電車從新宿站直通駛入原為標準軌的箱根湯本站（圖四、圖五），使得首都圈的民眾大量造訪本地。再加上1953年韓戰結束之後，經濟景氣好轉，來訪箱根的團體觀光客增加，駿豆鐵道陸續引進大型船舶因應。隨著海上運送法在同年修訂，將20噸以下的小型船舶也納入管理的範圍，箱根觀光船在隔年依法獲得營運執照。關東海運局持續關注駿豆鐵道與箱根觀光船競相建造大型船的情況，並通知雙方務必接受監督。當時箱根觀光船的總噸位較小，只有132.6噸，遠遠不及駿豆鐵道遊船的539.1噸。



圖四 箱根湯本站進站前的軌道，三條鐵軌的配置可供窄軌（分叉後右邊兩組軌道）與標準軌（最左邊的軌道）列車通行，但是轉轍器的設計就變得相當複雜；此外，窄軌車輛比較寬、標準軌的登山電車反而較窄。



圖五 從新宿站出發、停靠在終點箱根湯本站的小田急50000系電車，前端具備展望席、相當狹窄的駕駛座位於上方，目前仍然是人氣車種。

受到1953年10月相模湖發生小型遊覽船沈沒事故所影響，遊客擔心小船的安全性。箱根觀光船計畫引進大型船隻增強競爭力，在1955年完工並得到關東海運局認可後、1956年開航。面對這樣的情況，駿豆鐵道以「違反不建造新船的備忘錄」為由向關東海運局陳情，之後更向法院提告，要求海運局取消箱根觀光船的新船建造許可；同時也在1956年通知箱根登山鐵道方面「廢除巴士進入早雲山線專用道路的協議」。接到通知後，箱根登山鐵道當然也去提告，雙方都申請假處分試圖讓這條路線停止／繼續營運。在訴訟還沒有結果時，駿豆鐵道在專用道路的入口處裝設柵欄，讓箱根登山巴士無法通行。

除了資本、行政與法律上的爭戰，雙方也在運送現場搶奪觀光客。在小田原火車站（上篇圖一東北角）前，員工用麥克風大聲廣播「請上黃色的箱根登山巴士」、「請上綠色的駿豆鐵道巴士」，遊客不堪其擾、卻根本聽不到他們在說什麼，國有鐵道的小田原站站長也多次提醒他們改善。兩家公司的巴士在小田原站同時發車之後，途中更是互相搶道、奮力超車。當時箱根的道路又窄又彎（圖六），車子幾乎都要相撞了，遊客的尖叫聲更是不絕於耳。

駿豆鐵道裝設柵欄阻斷箱根登山巴士營運後不久，橫濱地方法院小田原支部同意駿豆鐵道的請求，判決禁止箱根登山巴士進入早雲山線專用道路。箱根登山鐵道方面提出抗告，東京高等法院又將案件發回地方法院重新裁定。

就在此時，西武集團突然發動購併，買了127萬股的小田急股票，小田急方面也準備應對這場股權爭奪戰。1957年交通部長宮澤胤勇出面進行調停，希望西武集團返還小田急股票、雙方撤告，但是四天後宮澤自己就在內閣改組時下臺了。同年駿豆鐵道改名伊豆箱根鐵道，強調「伊豆」與「箱根」兩大觀光區域並淡化伊豆半島以西「駿」河灣的字眼、頗有「決戰箱根」的氣勢。

之後，法院在1959年對早雲山線專用道路的爭議判伊豆箱根鐵道勝訴、箱根登山鐵道敗訴，後者當然上訴，1961年被駁回。日本內閣法制局在1959年進一步發表見解，認為「如果對建設或維護某條專用道路有很大貢獻，該業者有權決定何者可以使用道路」，也就是身為建設者的伊豆箱根鐵道可以禁止箱根登山巴士通行，情況變得對前者相當有利。

根據這樣的見解，伊豆箱根鐵道當然趕快向運輸大臣與建設大臣（大概等於臺灣的營建署長，職位於2001年裁撤）申請執照，試圖



圖六 在蜿蜒的「箱根七曲」路段（位於上篇圖一中央）行駛、正在右轉通過髮夾彎的箱根登山巴士。

讓所有自家建設的專用道路僅供本公司的巴士通行。另一方面，箱根登山鐵道用「法制局見解有重大錯誤」為由進行陳情。最後，關鍵的早雲山線專用執照還是沒有通過，這次換伊豆箱根鐵道去陳情了。1960年時運輸大臣榎橋渡再次進行調停，在7月9日長達八小時的聽證會上，雙方堅持己見、沒有共識，之後的第二次聽證會又因為內閣總辭而流會。

終戰：箱根纜車的建設與專用道路的國有化

海戰陸戰都難分軒輊，那就出動「空軍」吧！在法律戰位居下風、敗訴的箱根登山鐵道方面決定建設纜車來代替被封鎖的早雲山線專用道路。早在1931年，小田原電氣鐵道在鋼索線完工不久後就有建設纜車的構想，連接終點早雲山站與湖尻桃源台地區。1958年取得執照後，母公司小田急集團於同年設立「箱根纜車建設委員會」進行規劃，準備祭出這張王牌以終結冗長的戰爭。



圖七 正在橫越大涌谷的箱根纜車。雖然警報已經降級，火山噴煙還是很明顯、遮蔽了纜索。現在使用的是2000年更新的雙索纜車系統，比較平穩、車廂也比較大，日本東北的東武集團藏王纜車也採用類似的雙索系統。

然而，這條纜車的路線（上篇圖一黑色折線）會經過專用道路的上空兩次，要經過擁有者－伊豆箱根鐵道的認可才能開工。即使大多數員工反對，西武集團的老闆－堤康次郎還是「以大局為重」，同意了這個要求。之後箱根纜車公司在1959年4月設立，快馬加鞭趕工之下，同年12月第一段「早雲山－大涌谷」纜車開始營業，隔年9月第二段「大涌谷－桃源台」纜車也完工開放搭乘（圖七），完成了最後一塊拼圖，確保小田急集團可以利用旗下各種交通工具，將觀光客從小田原站送往蘆之湖北岸（上篇圖一黃色方框、圖八）。

另一方面，伊豆箱根鐵道雖然獲得勝訴，保障了道路的支配權，但是日本當時已經出現「重要道路國有化」的呼聲，1960年3月神奈川縣政府要求買回這幾條由私人企業建設的道路。在連接湖尻與元箱根的伊豆箱根鐵道湖畔線專用道路旁邊，有一條約略平行、離湖岸更



圖八 從箱根纜車車廂望向桃源台纜車站，左方相連的建築物就是桃源台港。箱根登山鐵道的交通工具除了巴士之外全部都是站內轉乘。

近的舊縣道（在上篇圖一省略）。這條道路相當狹窄，而且相鄰的伊豆箱根鐵道所有地又建有圍牆阻隔、影響交通動線，使得神奈川縣議會相當不滿。在會勘舊縣道之後，發現改建相當困難，於是神奈川縣知事（縣長）內山岩太郎在4月宣布將於半年內買回湖畔線專用道路。

元箱根的居民得到這個消息，紛紛表示「越快越好」；強羅地區的居民也提出「比照辦理，由政府買回早雲山線專用道路」的意見。在預算案通過後，1961年4月湖畔線成為公有道路，後來編為縣道75號的一部分。然而，早雲山線方面就沒有那麼簡單了。作為伊豆箱根鐵道的搖錢樹，公司與整個西武集團內部的意見都是一面倒的反對政府將專用道路買回。有鑑於西武集團在東京市區還有更大的利益，擔心旗下西武百貨店在澀谷等地開設時可能遇到阻礙，堤康次郎與兒子堤清二幾經考慮，最後還是在1961年9月同意政府收購早雲山線，同年10月成為公有道路，後來編為縣道734號大涌谷小涌谷線與735號大涌谷湖尻線。事實上，本區域到現在還是有非國營的收費道

路（上篇圖一紫線），但是它們地處偏遠，也不具備前述幾條道路的不可取代性，而是以「景觀道路」為號召來吸引駕駛人使用。

結局

在箱根纜車開通與神奈川縣政府收購專用道路之後，箱根山戰爭事實上已經結束。大東急集團的創辦人五島慶太在1959年逝世，1961年堤康次郎與安藤猶六會面，雙方發出聲明稿停止所有相關訴訟；但是程序上完全結束，伊豆箱根鐵道、小田急鐵道、箱根登山鐵道、東海汽車等相關公司的首腦，在東京王子大飯店簽下友好協定，已經是1968年的事了。另一條伊豆箱根鐵道的專用道路一十國線，也在1964年由靜岡縣政府收購，後來編為縣道20號的一部分，堤康次郎於同年逝世。

這一連串的企業紛爭讓西武與小田急兩個企業集團聲名大噪，作家獅子文六也以此為題材寫了名為「箱根山」的小說。在法庭上固然是西武方面得到勝利，然而小田急方面藉由各種交通工具的串連，在經濟上反而獲得了更大的利益（圖九）。



圖九 即將進入箱根湯本站的小田急60000系電車，本車沒有展望席，雖然是新車型但是人氣始終不及50000系。公路上是剛出站的橘色箱根登山巴士。

之後，兩個集團各自發展。除了繼續建立新的交通工具與休閒設施，也將這些項目包裝在一起、發行周遊券。箱根登山鐵道所發行的就是串連「小田原站－箱根湯本－強羅－早雲山－桃源台港－箱根町港－元箱根港－小田原站」、還可以加錢從小田急新宿站往返（圖十），目前仍然十分流行的「箱根周遊券(Hakone free pass)」。1964年適逢東京舉辦奧運，集團旗下箱根觀光船的企劃人員靈機一動，仿效迪士尼樂園推出海盜船造型的船舶（圖十一），暱稱「箱根海賊船」，與使用雙體船、標榜安全性的伊豆箱根鐵道蘆之湖遊覽船互別苗頭，此舉果然讓小田急在「海戰」中反敗為勝，搭乘海賊船看富士山到現在還是本國與外國觀光客在箱根的熱門行程。

看到箱根登山鐵道利用鋼索鐵道與纜車大發利市，伊豆箱根鐵道也如法炮製，在1957年建設駒岳鋼索線（上篇圖一暗紅色虛線）。遊客利用巴士到位於東南山麓的駒岳登山口站，再乘坐鋼索鐵道到駒岳頂上站，1958年更在山



圖十 箱根湯本站的月臺，看板上列出所有箱根周遊券可以搭乘的交通工具、也特別強調連接新宿、小田原、強羅與早雲山。

頂蓋了溜冰場。為了連接1950年代開始開發的湖畔箱根園遊憩區域、完成周遊路線，伊豆箱根鐵道又在山的西南側建設了駒岳纜車（上篇圖一暗紅色線），在1963年開始營運。之後伊豆箱根鐵道的周遊券就以「小田原站－駒岳－箱根園－蘆之湖－元箱根－十國隘口－十國鋼索線－熱海站」的型態運作。因為途中有多個展望良好的景點，稱為「天際線路線」，這時的海報就不再以紅線標示早雲山縣道了。

然而好景不常，因為鋼索線登山口站交通不便，駒岳鋼索線在連接箱根園的纜車完成後搭乘率反而落居下風、不及後者。再加上山頂溜冰場在1985年歇業，2000年以後面臨財務危機的西武集團終於在2005年廢止連年虧損的鋼索線，逐步拆除設施、「周遊」路線也被迫中斷（圖十二）。現在伊豆箱根鐵道將「戰場」擴大到富士、箱根、伊豆三個區域，但是在箱根發行的周遊券就沒有小田急的好用、影響力也大不如前。



圖十一 蘆之湖畔的箱根海賊船「勝利號」，仿照英國古戰艦設計、重282噸、可以載運500人。

之後的發展－從競爭到合作

隨著日本泡沫經濟的崩壞與高齡少子化的影響，到訪箱根的觀光客在1990年代達到高峰之後有逐漸減少的趨勢。小田急集團試圖藉由改善交通網絡來扭轉頹勢，於是找上了西武集團，兩者於2003年12月發表合作宣言。首先，長途的小田急箱根高速巴士停靠西武的箱根園；其次，雙方除了在各自的據點及文宣提供對方的資訊之外，周遊券的景點優惠也會包括對方的據點，巴士停靠站也統一名稱及代號。為了方便提著許多行李的觀光客抵達相對偏遠的箱根園，2015年西武也開始營運東京往返箱根蘆之湖的高速巴士。



圖十二 人煙稀少的伊豆箱根鐵道元箱根公路車站，旁邊的指標列出西武集團相關設施。

2015年5月到2016年7月之間，箱根山有小規模的火山活動（圖十三），大涌谷附近禁止通行，箱根纜車也停止營運，代替纜車輸送觀光客的正是伊豆箱根巴士，達成了「用小田急票券搭乘西武集團車輛」的實質合作，為雙方在箱根山從競爭轉向合作邁出了一大步。

筆者於2018年到箱根蘆之湖旅遊，在遊山玩水、泡湯吃美食之餘，也按圖索驥，尋找當年的「戰爭遺跡」，並寫成本文與讀者分享當年的奇聞軼事。

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 ㊦



圖十三 火山活動緩和之後重新開放的箱根纜車，增加了用來量測火山噴發氣體成分的非營業用車廂，攝於大涌谷站。