

登山電車 四季のアルバム

春



夏



秋



冬



あじさい電車

箱根の初夏の風物詩

あじさいが最初に植えられたのは、小田原と強羅間に電車が開通した昭和の初め頃でした。最初は小さな苗木から、職員の手で数を増やしあじさいを育ててきました。昭和40年頃には、花が咲く頃の登山電車は「あじさい電車」と呼ばれるようになりました。そんな手づくりのあじさいの景色を、登山電車の中からゆっくりとご覧ください。毎年6月中旬から7月中旬は沿線の夜間ライトアップも行います。



箱根登山鉄道沿線歳時記

- 正月 箱根神社の初詣
- 1月2～3日 東京一箱根間大学 駅伝競走
- 1月23日 板橋延命地藏尊大祭
- 2月3日 箱根神社の節分祭
- 3月1日 芦ノ湖の釣り解禁
- 3月27日 仙石原・諏訪神社の 湯立獅子舞神楽
- 5月5日 金時まつり
- 5月第2日曜日 小涌谷つつじまつり
- 7月15日 宮城野・諏訪神社の 湯立獅子舞神楽
- 6月～7月頃 湯本温泉あじさい 夏まつり
- 7月31日 元箱根湖水まつり
- 8月2～3日 宮ノ下温泉の 大閤ひょうたんまつり
- 8月5日 箱根町鳥居焼まつり
- 8月中旬頃 大平台温泉の夏まつり
- 8月中旬頃 宮城野温泉の夏まつり
- 8月16日 強羅大文字焼
- 8月23日 板橋延命地藏尊大祭
- 8月25日 仙石原のすすきまつり
- 11月3日 箱根大名行列
- 11月23日 ケンペル・バーニー祭



長興山のしだれ桜 春

三代将軍家光の時代に小田原城主だった稲葉正則は、幼い頃に亡くした父母と祖母・春日局の供養のために長興山紹太寺を建立しました。その時に植えたのがこのしだれ桜です。「春を忘れぬ形見にとて、桜など植えしも十とせあまり過もてきて、古きかげとぞなりにける」と正則は書き残していますが、妖艶な姿のなかに、なんとなく寂しげな風情も漂う、そんなしだれ桜をぜひご覧ください。入生田駅徒歩約20分。



湖水まつり 夏

夏まつりの先陣を切って7月31日の夜に行なわれます。まつりばやしの賑わいの中を湖上にこぎだした舟から、芦ノ湖の主・九頭竜明神に3升3合3勺の赤飯と神酒が奉納されます。昔、湖の主の悪竜が万巻上人によって改心し、村の守り神となったという伝説にもとづいたまつりで、湖上には千余の灯籠が浮かび、頭上の闇には数千発の花火が打ち上げられ、さながら一大納涼絵巻を見るごとくです。



箱根大文字焼き 夏

夏のフィナーレを飾るまつりは、8月16日に行われる大文字焼きです。大正12年、強羅の避暑客を慰めるためにはじめられましたが、同時に箱根全山の精霊の送り火でもあります。夜のとばりがおると、明星ヶ岳の頂上近くに「大」の火文字がくっきりと浮かびあがります。この大の字の「一」は長さ108m幅は7.2mという巨大なものです。この日のために、2ヵ月も前から準備したシノダケ350束に火を放ち、闇を赤々とこがす火文字と花火の豪華なまつりで、箱根の夏をしめくくるにふさわしいまつりです。



箱根大名行列 秋

秋も深まった11月3日、花火を台図に「下ニー、下ニー」の掛声の中、奴の露払いを先頭に、毛槍、弓、鉄砲、大名籠、奥女中など、総勢170余名の大名行列が旧街道を練り歩きます。11万3千石の小田原藩主・大久保氏の参勤交代を再現したこのまつりは、昭和10年、湯本で温泉博覧会が開催されたときからはじまったものです。きらびやかな時代絵巻そのままの行列は、箱根八里を威風堂々と往來した往時をしのばせるのに十分です。



板橋延命地藏尊大祭 冬 夏

小田原やその近郊では、昔から亡くなられた方(仏様)のご家族や縁者は3年続けてこのお地蔵さんに参拝するという風習があります。そして、毎年1月23日と8月23日に開かれる大祭の時に参拝すると、故人に似た人に出会うことができるという言い伝えがあり、この日は参道の両側に約400店もの露店が軒を並べて賑わいます。

箱根登山電車

Hakone Tozan Railway

箱根登山ケーブルカー

Hakone Tozan Cable Car



登山電車はゆっくりと進みます。景色もおみやげにとごそ。

箱根登山鉄道株式会社

〒250-0045 神奈川県小田原市城山一丁目15番1号

お問い合わせは

鉄道部 / TEL.0465-32-6823 箱根湯本駅 / TEL.0460-85-5033
 FAX.0465-32-6863 強羅駅 / TEL.0460-82-2049
 早雲山駅 / TEL.0460-82-2117

箱根情報満載の箱根登山鉄道HPもご覧ください www.hakone-tozan.co.jp

2020年4月現在

登山電車・ケーブルカーには 魅力がいっぱい



有形登録文化財 出山鉄橋 (正式名: 早川橋梁)



この鉄橋は登山電車敷設工事のなかでも最大の難関でした。橋梁架設するには非常に困難な地形のため、川床から架設部まで43もの足場が組まれて工事が行われました。橋梁そのものも第一次世界大戦下の材料不足のため、鉄道院払い下げの天竜川橋梁の一部が転用され、大正6年に完成しました。この歴史的価値が認められ平成11年2月19日には文化庁より有形登録文化財として認定されました。山の中にかかるこの橋は箱根登山鉄道の名所です。通過は一瞬ですのでお見逃しなく。



登山電車のみどころ

大平台駅付近

この駅付近は毎年6月の下旬から7月上旬にかけて、たくさんのおじさいに彩られます。色とりどりのおじさいと登山電車の撮影スポットとして、人気の場所です。



塔ノ沢駅

トンネルをぬけるとそこには小さな駅が。塔ノ沢駅はトンネルに挟まれた、とても静かな駅です。そして上りホームから直接「銭洗弁天」「火伏観音」にお参りすることができるという珍しい駅です。もしお時間がございましたら、次の電車を待つ間だけでも参拝してみたいかたがた、聞こえるのは風の音と谷川のせせらぎ…旅情あふれる駅としておすすめです。



箱根板橋



Q. どのようにして急坂を登るの?



A. スイッチバックで登ります。

坂がとても急なので、電車は前へ進んだり、後ろへ戻ったりしながらジグザグに登ります。これをスイッチバックといいます。箱根登山電車はこのようなスイッチバックを3回行いながら箱根の険しい山を登ります。そしてスイッチバックのたびに、運転士と車掌が入れ替わるという珍しい光景は箱根登山鉄道の名物です。

Q. どのくらいの勾配なの?



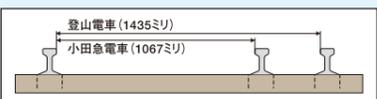
A. 最も急な勾配は1000分の80です。

1000分の80の勾配とは、水平に1000メートル進む間に80メートルの高さに達する勾配のことです。つまり、12.5メートル進むだけで1メートルの高さを登りますので、この勾配にさしかかると、3両編成の登山電車では運転台と車掌のいる乗務員室との高低差が約3.6メートルにもなります。ちなみにこの1000分の80という勾配は、車輪の力だけで登る鉄道としては日本一の急勾配です。

Q. なぜレールが3本なの? (入生田～箱根湯本間)

A. 登山電車のレール幅が小田急電車より広いからです。

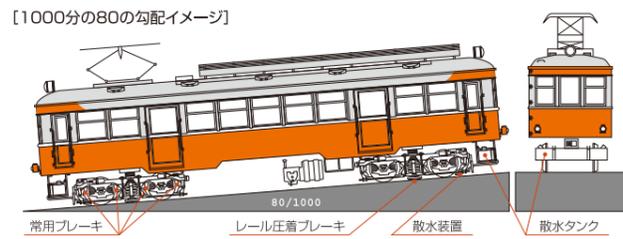
箱根登山電車は、急勾配を登る車両に大容量モーターの装着が必要だったため、レール幅を標準軌(1,435ミリ)としました。これに対し、箱根湯本まで乗り入れている小田急電車は狭軌(1,067ミリ)を採用しています。これを「三線軌条」といいます。広い方を登山電車(標準軌)、狭い方を小田急電車(狭軌)が走ります。現在は、小田原～箱根湯本間が全列車小田急電車の乗入運行となったため、箱根登山電車の車庫がある入生田～箱根湯本の1.9kmに三線軌条が残っています。



箱根登山電車

箱根登山鉄道は、大正8年に開業したわが国有数の本格的な山岳鉄道です。鉄道敷設にあたっては、厳しい条件の中での苦難を様々な技術で乗りこえてきました。また、同時に自然の景観をそこねることに配慮もされました。小田原～強羅間の13ヶ所、延べ2kmにおよぶトンネルや、26ヶ所の鉄橋など、山岳鉄道ならではの景色をお楽しみください。

[1000分の80の勾配イメージ]



Q. なぜ登山電車は車両が短いのか?

A. 急カーブを曲がるためです。



箱根には急勾配だけでなく、カーブもたくさんあります。最も急なカーブはR30(曲線半径30メートル)ほどで、まるで直角に折れ曲がるようです。この急カーブを安全に運行するために、登山電車の車体は短くできています。ちなみに新幹線は25mありますが、登山電車は1両15mたらずしかありません。

Q. なぜレールが濡れているのか?

A. 線路への散水の跡です。



登山電車には散水タンクがあり、走行中、車輪とレールの間に水を撒きながら進みます。これはレールの摩擦を防ぐためです。ほかの鉄道では油を塗りますが、登山電車は急勾配のため、油では車輪が滑ってしまいます。ちなみに強羅駅での給水は山の湧き水を利用しています。実は登山電車は環境にもやさしいのです。

Q. どうやって箱根の山に線路をひいたのか?

A. スイスにある登山鉄道を参考にしました。

明治時代の終わり頃、急な箱根の山に鉄道の線路をひく計画をたてました。そのとき、当時の日本にない技術をスイスにある登山鉄道から学び、箱根登山鉄道は生まれたのです。現在は、スイスのレーティッシュ鉄道(当時のベルニナ鉄道)と姉妹提携を結び、登山電車のお客にも「ベルニナ号」「サン・モリツ号」とスイスにちなんだ愛称がつけられ、親しまれています。



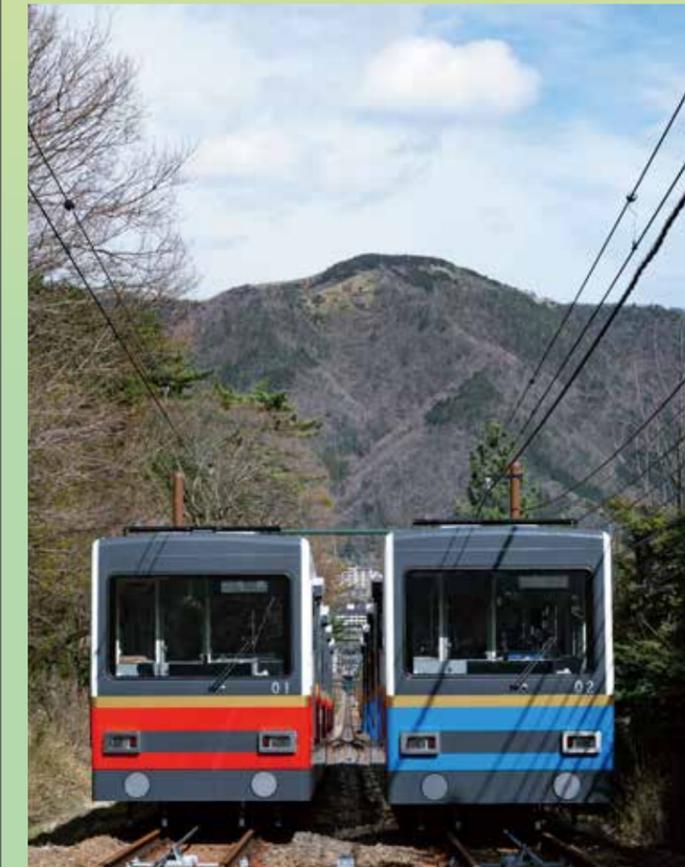
Q. 登山電車のブレーキは1つだけなの?

A. 4種類のブレーキがあります。

登山電車といえば、みなさん登るといイメージを思い浮かべるとは思いますが、安全に下るために欠かせないのがブレーキ技術です。登山電車には4種類のブレーキ構造が備えられています。電気ブレーキ、空気ブレーキ、手動ブレーキ、そしてレール圧着ブレーキ(空気力で特殊な石をレールにおしつけて電車を止める)も取り付けられ、安全性を高めています。

箱根登山ケーブルカー

強羅～早雲山間の標高差209m、1.2kmを約10分で結んでいます。開業は大正10年です。現在運行しているのは、2020年3月にデビューした5代目の新型ケーブルカーで、箱根の景色に調和するシンプルデザインとなっています。箱根登山ケーブルカーの車両は2両編成で、車内は傾斜に合わせた階段状となっており、各車内の行き来ができることが特徴です。



Q. ケーブルカーはどのようにして動いているのか?

A. つるべ式で動きます。



箱根登山ケーブルカーは、つるべ式(交走式)といえます。山頂の機械室に設置した巻上装置で片方のケーブルカーを引き上げます。これによりロープで結ばれた反対のケーブルカーが下りていくこととなります。なお、運転は自動で行われ、山頂の運転室にて監視・操作を行います。



機械室

箱根登山ケーブルカー 主要データ

車体の長さ: 24.77m
最大定員: 251人
運転速度: 時速11.5km
最大勾配: 1000分の200