

富士箱根伊豆国立公園における芦ノ湖埋立園地の成立と変遷

古谷勝則*・油井正昭**・赤坂 信**・岡本里絵***
(風景計画学研究室)

Development and transition of reclaimed land in southern shores of Lake Ashinoko in Fuji-Hakone-Izu National park

Katsunori Furuya*, Masaaki Yui**, Makoto Akasaka** and Rie Okamoto***
(Laboratory of Landscape Planning)

ABSTRACT

This paper clarifies development and transition of reclaimed land where Motohakone site and Hakone site are in Fuji-Hakone-Izu National park. Motohakone site and Hakone site are the park facilities constructed on reclaimed land in southern shores of Lake Ashinoko. Ashinoko area has been famous as a resort and developed from the Meiji era. There were already no government spaces when those sites were planned on southern shores in 1950's. Therefore, acquisition and reclamation of the land took long years. And differences between Motohakone site and Hakone site are as follows: 1) the ways of acquiring land, 2) who reclaimed the land. 1) In Motohakone site, the ways were reclamation and lease. In Hakone site, the ways were reclamation, purchase and exchange. 2) In Motohakone site, the reclamations was done by nation, prefecture and concessionaire. In Hakone site, the reclamation was done by prefecture. Thus, it is characteristic that those sites have been developed by public organizations and private sectors in cooperation.

1. はじめに

神奈川県南西端に位置する箱根町は、首都圏に近接し交通の便が良く東京からの週末の行楽地として多くの人が訪れている。古代、箱根山は山岳信仰の聖地でもあり交通の要所としての役割があったが、交通の発達とともに近代的な観光保養地として発展を遂げた。現在は、芦ノ湖をはじめとする美しい自然景観と多くの文化遺産、豊富な温泉に恵まれ日本を代表する国際観光保養地として年間2,000万人以上の内外の観光客が訪れている。変化に富んだ景観を持ち、レクリエーションの場として利用がなされ、そのための施設も充実している。

芦ノ湖は、景観に潤いを与える貴重な存在であり、国立公園の主要地域として重要視されている。その中でも

湖岸の園地は、水際に出て水景を楽しんだり、休憩や舟遊、散策など利用者に水に親しむ機会を作り出し、自由に利用することができる有意義なものである。芦ノ湖の南岸に位置する箱根園地と元箱根園地は、身近な自然と親しむ重要な園地でありながら、その成立過程において、埋立という手段を用いて造成されている。本来、自然公園になじむことのない人工的な埋立行為が、観光レクリエーションの拠点でなぜ行われてしまったのか。湖岸において、様々な問題が複雑化した社会情勢のもとに相互に絡み合っている状況において、自然風景地における湖岸の問題に対応し、より良い湖岸整備を進めていくためには、これまでの問題発生を的確に把握し観光開発を見直すことが必要である。

以上のような背景をもって本研究では、芦ノ湖南岸の埋立地に整備されている元箱根園地と箱根園地を対象に

*千葉大学大学院自然科学研究科

**千葉大学園芸学部緑地・環境学科

***財)東京都公園協会

埋立園地の成立と変遷を明らかにすることを目的として研究を進めた。

箱根を対象に、その発展過程を研究した論文には、観光資本による別荘地開発を箱根土地開発株式会社の経営を通して明らかにした土屋 [38] の研究、箱根と宮ノ下におけるわが国最初の高原避暑地の成立過程を明らかにした斎藤 [33] の研究、国立公園箱根における景観変化の過程を観光資本に着目して記述した赤土 [36] [37] の研究、「箱根温泉」の概要と発展史を体系的にまとめた研究 [4]、国立公園箱根の成立を自然、人文、国立公園の成立に分けて調査した報告書 [2] などがある。本研究はこれら前例を参考にしながら、芦ノ湖南岸の埋立園地の成立と変遷を明らかにするものであり、本研究の独自性もここにあると考える。

2. 研究対象と研究方法

研究対象の元箱根園地と箱根園地の位置を第1図に示した。この地域を研究対象に選んだ理由は、①芦ノ湖が国立公園区域内の湖沼であり、重要な景観要素であること、②湖岸の発展に歴史的な側面を持ち、市街地開発された地域を持つことなどである。

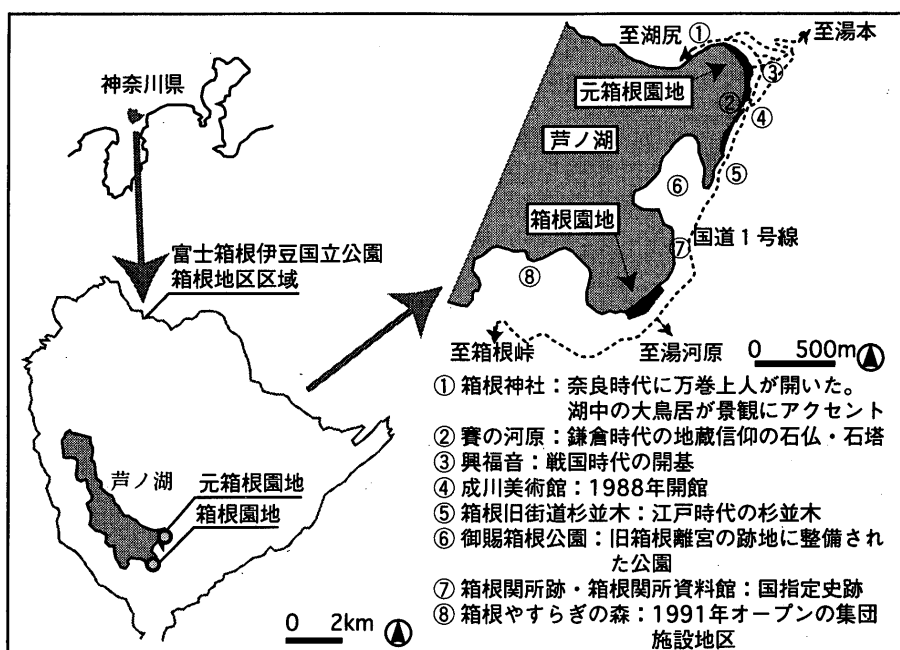
研究の方法は、まず、対象園地とその周辺地域の立地条件、交通条件、観光・利用資源等を明らかにして対象地域の概要を明らかにした。調査方法は、公文書、観光ガイドブック、その他文献・資料などによる文献調査と土地利用状況の現地調査である。次に、元箱根園地と箱

根園地の誕生に至る経緯を、民間の湖岸地域開発と埋立園地造成の変遷、土地所有の変遷、施設整備の変遷から明らかにした。民間の湖岸地域開発は文献調査から明らかにした。埋立園地造成の変遷は、公文書、各種地図類、空中写真(1948年 [1], 1962年 [16], 1967年 [17], 1977年 [18], 1983年 [19]) により調査した。土地所有の変遷は登記簿謄本から調査した。施設整備の変遷は、自然公園法第14条に基づく国立公園事業を記録しておく事業承認台帳 [1]、空中写真などより調査した。その他に、園地計画図や国立公園協会の機関誌である「国立公園」に掲載されている国立公園事業決定事項 [21] ~ [28] など資料による文献調査、加えて埋立園地整備に関わってきた関係者へのヒアリングを行い不明な部分を補足した。

3. 対象園地の概要

3.1 自然公園計画における位置づけ

箱根地区の公園計画については、1938年に保護計画 [29] が、1950年に利用計画 [30] の全体計画が決定され [20]、その後、1975、1983、1990年に変更された。そして、現在、元箱根園地と箱根園地、周辺地域及び芦ノ湖は、自然公園計画 [34] の保護計画 [2] で第2種特別地域に指定されている。また、元箱根園地と箱根園地は、自然公園計画の利用計画 [3] で単独施設に定められている園地である。元箱根及び箱根 [4] 一帯は、1950年に集団施設地区に指定されたが、1975年には「大部分が民有地であり、公園施設の計画的整備が困難であるた



第1図 研究対象園地の位置と観光利用施設

め宿舍及び園地などの単独施設計画に変更する」[13]という理由で集団施設地区が解除された。そして、集団施設地区の廃止に伴う振替で園地に定められた。このとき、元箱根園地及び箱根園地は「箱根地域の利用基地として整備する」[13]という整備方針が掲げられた。

自然公園において、園地事業は「利用者の散策、ピクニック、風景観賞のため、又は施設の環境の修景のために設けられている一定の広がりをもつ施設であって、自然公園内において人工的造園修景が最も多く加えられている施設」[35]である。

3.2 箱根町の観光政策にみられる芦ノ湖湖畔

対象地は、行政上足柄下郡箱根町に属し、箱根町においては、現在、土地利用の規制誘導をはかるために、都市計画用途地域、観光地区を指定し、同時に自然公園法による公園区域及び地域区分の編成をしている。元箱根園地と箱根園地の周辺地域は、都市計画法用途地域で商業地域に指定されている。

また、箱根町では1959年度から基本計画及び総合計画を策定し、町づくりをおこなっており、現在は1987年度からの箱根町総合計画に基づいて町づくりをすすめている。箱根町の総合計画の土地利用構想で、湖畔地帯について「景観の保護育成を重視した観光拠点地域として整備し、利用の増進を図っていく」[3]とし、特に元箱根、箱根地区について「日帰り観光行動の中心的位置を

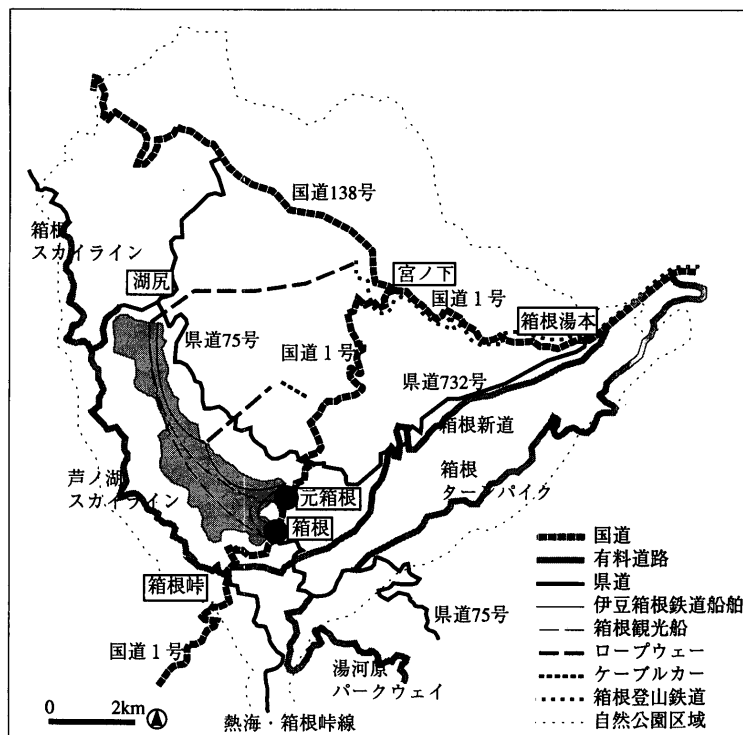
占めており、観光拠点地域として整備し、効率的な土地利用を図り、湖と融和した美観形成を進める」[3]と述べられており、全体としては景観保全を全面に打ち出しているが、元箱根と箱根の湖畔地域は自然（湖と融和した美観）を利用した観光拠点地域と位置づけている。

3.3 観光・利用資源と道路、交通の現況

元箱根と箱根の湖畔は、優れた自然美に恵まれ、富士山を眺望することができ、風光に恵まれ、観光資源が豊富などである。小田急線の乗り入れている箱根湯本から元箱根、箱根までは約15km、バスで45分で到達することができる。箱根山中でも立地条件が良いところであるが、湖畔沿いに土産物屋やレストランなどの観光関連の建物が連立し带状に市街地を形成している。

元箱根と箱根周辺地域は、歴史が古いので史跡・名勝・国宝・天然記念物などの有形文化財が数多く残っている。既に第1図に示したように箱根神社、旧街道石畳、杉並木、関所跡があり、面的には狭い地域であるが多くの資源が集まっている。さらに、文化的な観光資源として芦ノ湖の鳥居焼祭流灯祭、元箱根の湖水祭りなどが行われる。その他、箱根園地内には毎年1月に行われる「東京箱根間往復大学駅伝」を記念する箱根駅伝記念碑があり、駅伝の折り返し地点となっている。

元箱根園地と箱根園地の立地条件として、道路・交通機関は大きな役割を持っているので、元箱根と箱根の道



第2図 箱根町の道路と交通機関

路・交通機関の現況を明確にする(第2図)。まず、元箱根と箱根を貫通する幹線道路は、国道1号で、東京と関西を結ぶ動脈であり、箱根湯本から宮ノ下、元箱根、箱根を経て箱根峠に至る。支線道路としては、元箱根より箱根湯本に至る旧街道(県道732号)がある。また、箱根から箱根峠へは2kmで、ここからは湯本に至る箱根新道、外輪山の尾根沿いに湖尻峠に至る芦ノ湖スカイライン、三島へ至る国道1号、熱海・伊豆に至る主要地方道熱海・箱根峠線が通っている。芦ノ湖東岸には、元箱根より湖尻に至る県道75号がある。また、県道75号は箱根より湯河原へ至っている。

このように、箱根湯本から元箱根、箱根までの約15kmの道のりには、主として国道1号、旧街道、箱根新道経由の3ルートがあり、到達性に優れている。一方、元箱根、箱根から箱根町内や伊豆方面への道路も発達しており、道路面からみて箱根の一大利用拠点にふさわしい地域であるとともに、箱根峠に近いこの地域は各地域への玄関口ともいえる位置に立地する。

次に、交通機関として陸上交通と湖上交通に分けて述べる。芦ノ湖畔の元箱根、箱根にかけては、バスが唯一の公共交通機関である。具体的には、元箱根、箱根に通じる路線バスとして、現在、箱根登山鉄道株式会社と伊豆箱根鉄道株式会社(以後、箱根登山鉄道、伊豆箱根鉄道と略す)と東海バスの3社が乗り入れており、小田原駅から元箱根を通り箱根行きを多く運行している。その他、熱海・湯河原・三島駅からも箱根・元箱根までのバスが運行している。このように元箱根・箱根への公共交通機関はバスであるが、路線や運行回数は多く、湖畔地域への公共交通機関として利便性は良いといえる。

湖上交通として、現在、芦ノ湖には箱根関所跡、元箱根から箱根園を経由して湖尻に至る伊豆箱根鉄道と箱根、元箱根から湖尻・桃源台に至る箱根観光船の2社の遊覧船が就航している。遊覧船のスタイルにも特徴があり、湖上交通としてだけでなく、遊覧船に乗り、景観を楽しむこと自体がレクリエーションとなっている。

4. 元箱根園地の成立と変遷

4.1 民間企業による湖岸開発 [6] [15] [36] [37]

芦ノ湖の湖岸は、対象地域の箱根と元箱根を含め、外来資本の投下による観光開発の影響を最も受けた地域である。観光開発では、まず交通機関が整備されると共に、観光利用が進展してきた経緯があり、湖岸園地成立の原因に関わるものと思われる。そこで、湖岸に関わる地域の開発をまず交通面から明らかにする。

箱根は、明治時代から観光地・保養地として脚光を浴

びていたが、箱根への交通はきわめて不便であった。小田原一湯本間の道路掘削が完成したのが1880年(明治13年)である。この道路掘削以降、順次道路が伸長されていき、塔之沢〔5〕を経て宮ノ下まで通じたのが1887年(明治20年)、さらに1904年(明治37)に芦ノ湖湖畔の箱根まで開通した。この道路は1920年(大正9年)に国道1号線になった。この新道開通により、芦ノ湖畔の元箱根と箱根は自動車時代を迎えることになり、元箱根と箱根が観光地として発展する基礎が築かれたといえる。

芦ノ湖の定期航路は、明治末頃に開かれたといわれているが、1920年に、芦ノ湖の漁業者達も箱根遊船を設立した。堤康次郎氏は、この箱根遊船を1922年に買収し〔6〕、湖上交通を独占した。さらに、1928年から遊覧船を就航して観光事業に乗りだした。

1923年の関東大震災に続き、1930年の地震〔7〕により箱根町は大きな被害を受けた。さらにこの年に起きた金融恐慌のために観光産業が大きく落ち込んでいた。1932、1935年には箱根遊船の自動車専用道路も開通し〔8〕、1935年の観光博覧会を機に観光客が訪れるようになった。1936年には国立公園に指定され、さらに小田原箱根間の国道改修が完了し、人々は快適なバス旅行ができるようになった。

しかし、第二次世界大戦中から戦後、また1947年から1949年の台風の被害が大きく、特に箱根町の観光産業は落ち込んだ。そんな中で、箱根町と小田急が1950年に箱根観光船を設立し、箱根からの定期航路を就航して箱根の観光開発を始めた。しかし、この頃はまだ今日観光客に人気のある旧東海道にあった箱根関所が復元整備されていなかったし、箱根離宮跡の整備も遅れており、観光客は元箱根に集中していた。

また、バスの整備は遅れていたが、1950年に駿豆鉄道のバスが小田原駅に乗り入れ、小田急線が湯本駅乗り入れを行い、東京から元箱根への交通の便はより一層良くなった。この背景には、1950年の朝鮮戦争が日本に好景気をもたらした、箱根に多くの団体客を呼ぶことになったことがあげられる〔5〕。

以上のような経緯をもって芦ノ湖々岸の開発がなされていった。園地成立前の状況は、元箱根は1930年代から観光開発がなされ発展していた。史跡などの見どころが多かったこともあり、園地整備以前に既に市街地が形成されており、湖岸地域は観光産業が占有していた。湖畔には建物もかなり立ち並んでおり、湖際の公共性は喪失していた。箱根町園地計画基本調査報告書にも「埋立による公共地確保以前に既存地がいわゆるレジャーセンター化していた」〔11〕という記載が見られる。一方、箱根は交通面での開発はされたものの、主な観光開発は

1950年になってから始められ、まだ周囲の観光資源も整備されていなかった。

4.2 湖岸の埋立

元箱根園地は、湖を埋立した園地であり、「埋立」という行為によって土地を取得していった。現在の園地が成立する過程には埋立事業者〔9〕と園地整備側とが必ずしも全て一致しているわけではなく、さらに、園地内における民間企業同士の勢力争い〔10〕のため園地整備上困難をきたした部分もあった。そこで、これら経緯を調べることにより、埋立による園地造成の変化を調査した。

元箱根では第1表に示すように1950年度から1964年度まで国、神奈川県、特許事業者によって合計〔11〕22,537.78m²の埋立が行われた。事業者別の埋立状況は、神奈川県によって埋立られた土地が最も多く、全体面積の49.4%、埋立面積〔12〕10,871.51m²で、1950年から1964年までの15年間にわたり、その間に1959年から1962年までの空白期間はあるが、ほぼ毎年又は隔年にわたって埋立が行われた。次いで、国による埋立が全体の36.6%、埋立面積は8,041.71m²で1955年から1958年まで毎年埋立が行われた。特許事業者の伊豆箱根鉄道、箱根観光船によるものは、それぞれ1955年に3,087.56m²、1956年〔13〕に537.00m²である。

次に、事業者別埋立造成位置を第3図に示した。この図からわかるように、それぞれの事業者がまとまった土地を埋立造成したのでは無く、国と県と特許事業者の土地が入り組んだ関係にある。特許事業者である伊豆箱根鉄道、箱根観光船が埋め立てた場所では、それぞれ桟橋と待合所を設けて遊覧船の事業を継続した。

元箱根園地の埋立造成が始まった年を考えてみると、この1950年度は、日本がようやく第二次世界大戦後の混乱から抜けだし、国民生活が安定を取り戻した時期である。朝鮮戦争が好景気をもたらした〔14〕、箱根町に多くの団体客を呼ぶことになった〔5〕。そして、自然保護行政の立場からは、1950年代は公園内の集団施設地区や公共施設の整備が打ち出された時期でもあるので、1950年度から埋立が行われたものと考えられる。

年度別埋立造成位置を示した第4図からわかるように、1950年の埋立位置から徐々に周囲に拡張していく形で進んでいった。特に、1955年～1958年が埋立の最盛期であり、4年間で全体の71.5%の面積が埋立られている。執行者も神奈川県、国、箱根観光船、伊豆箱根鉄道の4者であり、この時期は元箱根における湖岸埋立全盛期であった。これら埋立により、元箱根園地の中心部分の湖岸の土地が確保された。

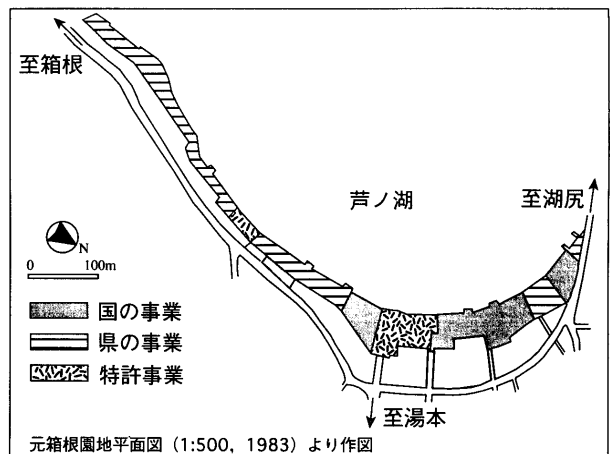
次に、民間企業が埋立を行った背景を探ると、箱根観

第1表 元箱根園地の事業者別埋立造成の変遷

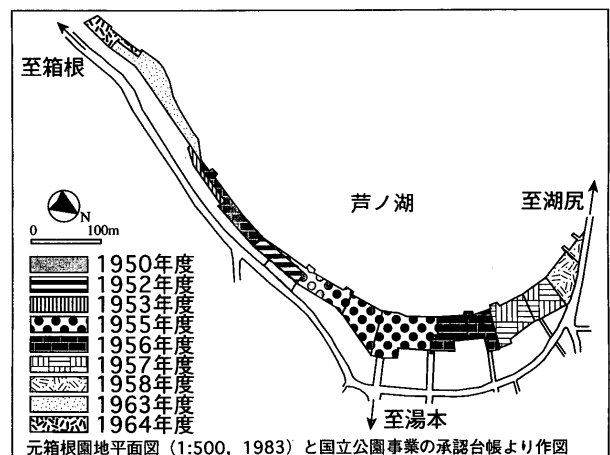
単位：m²

	年度	面積	内護岸	内水路	備考
神奈川県	1950	668.81			私下 国→県
	1952	1,165.40	41.80		
	1952	968.55			
	1953	575.58	95.70		
	1955	1,327.45	117.10		
	1956	838.45	101.95		
	1957	1,349.92	32.02	122.40	
	1958	539.73	111.73		
	1964	985.13	59.48		
	小計	10,871.51	721.85	122.40	
国	1955	2,253.11	100.06		
	1956	2,264.96	111.76		
	1957	2,056.76	64.51		
	1958	1,466.88	44.88		
	小計	8,041.71	321.21		
特許	1955	3,087.56	113.17		伊豆箱根鉄道 箱根観光船
	1956	537.00	84.50		
	小計	3,624.56	197.67		
合計		22,537.78	1,240.73	122.40	

元箱根園地平面図(1:500, 1983)と国立公園事業の承認台帳より作成



第3図 元箱根園地の事業者別埋立造成位置



第4図 元箱根園地の年度別埋立造成位置

光船と伊豆箱根鉄道との勢力争いの結果によるところが大きい。以下に箱根観光船の埋立に至る経緯を「箱根山の近代交通」[15]より引用する。

「箱根観光船は乗客の増加を期待し元箱根へ寄港計画をたて、1951年5月に棧橋の建設許可のないまま工事、寄港を開始した。県はそれに対し棧橋の撤去を命じたが応じなかったので棧橋の強制撤去をした。県と厚生省は、解決策として『共同棧橋を造り両者に使わせる』という『元箱根開発総合計画』を立てたが失敗し、賽の河原を埋立て、箱根観光船の棧橋と待合所を作ることを認めることになった。」(筆者要約)

箱根観光船は、1950年の湖尻桃源台一箱根間の観光船就航に続き、1951年には元箱根にも寄港するようになった。箱根観光船の船が就航するまで、芦ノ湖の湖上交通は伊豆箱根鉄道に独占されていたわけであるから、両社の対立は激しく、国や県を巻き込んだ勢力争いが園地造成の埋立位置にまでおよんでいる。

埋立終期の1963年、1964年には、元箱根園地の恩賜箱根公園側の湖岸の埋立が行われた。これは、オリンピック[15]前の好景気と自動車の普及により、利用者が増加したと1964年開催のオリンピックへ向けて内外の観光客の誘致を考えて駐車場施設建設の土地確保のための埋立である。現在、この位置には収容台数45台の箱根出張所下駐車場が整備されている。

園地造成の手段が埋立であった根本的な背景は、元箱根における湖岸の開発が進んでおり、公共性確保には埋立しか方法が無かったためである。しかしながら、公共性確保が目的としながら、特許事業者は自社の営業場所確保の埋立を行った。1950年度には、企業同士の棧橋建設の争いに対し、県が埋立によって争いの解決を図っている。何とかして湖岸を公共の場という意図が見られるものの民間企業を排除しきれないという模索が見られる。埋立後期の1963年度と1964年度は駐車場確保のための埋立であったが、この埋立により、湖岸を覆っていた多くの緑が失われた。ここに当時の国立公園が観光拠点として整備されていた状況がうかがえる。

元箱根の園地整備は、埋立直後は埋立事業者によって上部工と園地整備が行われ、園路や植栽などの園地全体の整備が見られた。その後は主に駐車場の整備などで、交通、利用拠点としての園地という位置づけで整備がなされたということがわかる。

観光客の利用する場を提供するという点では成功しているが、国立公園としての湖岸整備という問題点が多いのではないだろうか。やはり、国道1号線と園地の間に広い面積の民有地が占めているため、湖岸を公共の利用に帰するという整備目的を達成する上で困難をきたし

ていたようだ。湖岸沿いに園路が設けられており、湖の景観を楽しみながら散策することは可能である。しかしながら、民有地となっている後背地と湖岸との間が狭いため園地の形状が細長く、園地のデザインが単調となっているように思われる。

4.3 埋立造成地の土地所有

園地の土地所有は、前節で述べた湖岸埋立による園地造成と後節で述べる園地整備と周辺施設の拡充にきわめて重要な意味をもつと考え、登記簿謄本から調査した。

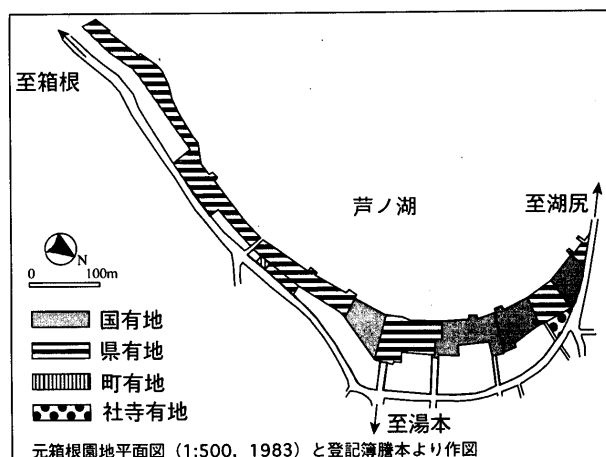
元箱根園地の園地事業の所管と土地所有を第2表に、土地所有の位置を第5図に示した。現在、箱根園地の土地は国、神奈川県、箱根神社、箱根町の4者が所有している。内訳は神奈川県が最も多く全体の62.7%、次いで国が全体の35.9%を所有している[16]。

元箱根の埋立は、1950年度から1964年度にわたって行われているが、埋立による土地拡張部の土地所有の登記簿上の手続きはかなり遅く、一括して1987年3月26日付けで行われ、手続きでは「所有権保存のため」と記載されている。公的機関(国・神奈川県)が埋立した場所は、公共水面埋立法によりほぼ[17]そのまま、埋立し

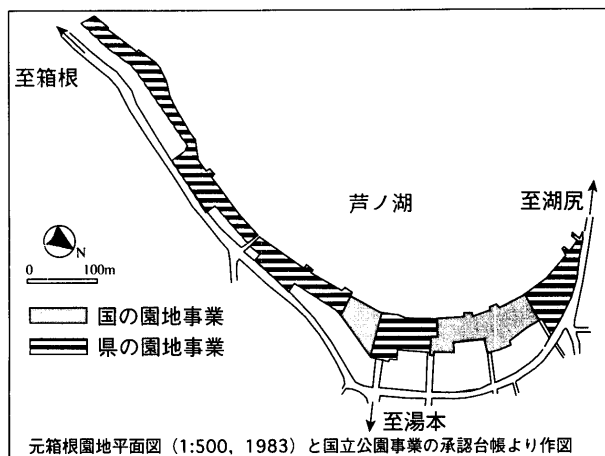
第2表 元箱根園地事業の所管と土地所有面積

所 管	所有者	面積(m ²)	割合(%)
神奈川県 園地事業	神奈川県	13,551.00	62.7
	総理府	1,422.00	6.6
	箱根神社	233.05	1.1
	箱根町	68.33	0.3
国直轄の園地	総理府	6,321.00	29.3
合 計		21,595.38	100.0

元箱根園地平面図(1:500, 1983)と国立公園の事業承認台帳及び登記簿謄本より作成



第5図 元箱根園地の土地所有現況



第6図 元箱根園地の事業所管者位置

た事業者の所有地となっている。

また、特許事業者が埋立を行った場所は、登記上1987年3月26日付けで神奈川県有地となっている。資料が無いので詳細は不明であるが、登記簿に所有権保存のためと記載されていることから、特許事業者による埋立事業の時、条件がついていたのではないと思われる。公有水面埋立法によると事業者には所有権があるが、この場合国立公園内ということもあり、商業目的のための事業を許可する代わりに所有権は県に委ねるということになっていたのではないだろうか。よって、書類上は1987年になっているが、事実上は埋立られた直後から神奈川県の土地所有となっていたと思われる。

さらに、神奈川県が園地事業を執行するために、国有地の一部、箱根神社所有地、箱根町所有地、合計1,723m²の土地に対してそれぞれの所有者と賃貸関係を締結している。第6図に元箱根園地事業の所管者を示した。国有地の内賃貸関係を結んでいない土地が6,321m²ある。この土地は国直轄の国有地であり、伊豆箱根鉄道が埋め立てた土地の両側に存在する。

以上のことから、調査した限りでは元箱根園地の土地に関しては買い取りや交換などがみられず、元箱根園地は埋立と借地によって成り立っているといえる。特許事業者の埋立した土地は県有地となっているが、棧橋や営業所が建設され営業が続いている。

4.4 園地整備と周辺施設の拡充

次に、元箱根園地の園地整備と周辺施設拡充の変遷を考察する。

まず、1957年12月に園地事業の承認〔18〕があり、内容は記載されていないため不明であるが、これは全体の整備を通して考えてみると恐らく1957年度に県によって埋立が行われた埋立地（第4図参照）の上部工ではない

かと推察される。

1959年1月に、元箱根園地事業の1958年部分の県単独事業として神奈川県が執行することが承認〔19〕された。これは埋立、護岸工事を行い、船揚場、繫船施設2カ所を設置するものであり、事業承認台帳には場所は記載されていないが埋立の変遷とあわせて考慮すると、大芝の埋立及び上部工であることがわかる。

1958年度より前に埋立られた国有地（1955, 56, 57, 58年度埋立）の上部工については、1952年度に補助事業として埋立整地、護岸工事、植栽などの事業決定〔21〕がされたが実際には1956, 57年度に埋立した神戸、坂下の国有地であることが推察される。そして、1958年度をもってひとまずの埋立事業は終わる。

1960年10月に「園路等の園地整備」が神奈川県によって執行されることが承認〔20〕された。これは、1952, 53, 55, 56年度の県埋立地及び1955年度の厚生省埋立地の上部工として、園路整備や逆富士駐車場〔21〕の設置工事を行うものである。この1960年度の上部工により南北に細長い元箱根園地の南の中心部が完成する。

ここで、1962年に撮影された空中写真〔16〕の判読から、当時の湖岸の状況を示す。1962年までに埋立た大芝から御殿までの場所の湖岸線は、1996年の今日とほぼ同じである。また、園地内の園路なども完成している。このことから、埋立後の園地整備が不明な場所の整備も1962年前に行われていることがわかる。また、駐車場については、現在駐車場になっている5カ所の内、神社前駐車場、大芝駐車場、賽の河原駐車場、逆富士駐車場の4カ所〔22〕が整備されており、現在とほぼ同じデザインを判読できる。

1965年1月に「園地埋立造成」〔23〕が神奈川県によって執行されることが承認された。この場所は以前樹木に覆われていた三ッ谷から新谷町にかけてである。この1964年度で埋立園地造成及び上部工が全て完成し、現在の元箱根園地の基盤ができた。

1969年12月に「公衆便所の新築」〔24〕が逆富士駐車場の横に整備され、園地として必要最低限の施設が設置された。この後、20年間は園地事業として自然公園法第4条に基づく承認事業はなかった。

元箱根は、1975年5月に集団施設地区を解除され〔25〕、元箱根園地は単独施設と位置づけられた。その後、1989年12月の「駐車場等の再整備」〔26〕、1990年2月の「駐車場等の再整備」〔27〕、1990年6月の「駐車場施設設置」〔28〕、1991年1月の「公衆便所の建替」〔29〕、1996年3月の「園路の再整備」〔30〕が承認され、事業が執行された。

元箱根園地に関わる民間企業による施設整備には、舟

遊場事業と係留施設事業がある。舟遊場事業は元箱根観光協会〔31〕と芦ノ湖漁業協同組合〔32〕によって行われた。舟遊事業は、棧橋を設置してボート遊びや釣魚の観光客に提供するというものである。

係留事業は伊豆箱根鉄道〔33〕、箱根観光船〔34〕によって行われている。既に4.2節で記述したように、箱根観光船と伊豆箱根鉄道との間の確軌は大きく、上部工についても営利目的の整備に終わっているように思われる。

5. 箱根園地の成立と変遷

5.1 箱根園地成立以前

箱根は江戸時代に関所がおかれたことに伴い栄えた宿場町で、明治時代以降は利用者の激減のためにさびれた。地形的に交通要所である箱根峠に近く、周囲に箱根関所跡、御賜公園、杉並木などを有している場所であるが、整備も遅かったということもあり、観光開発や観光客は元箱根に集中していた。1950年の箱根観光船設立までは、箱根園地周辺での大手民間企業の開発はなかった。しかし、既に園地成立前に湖岸は私有地となっており、民間による埋立も行われ湖岸の改変はかなりされていた。

5.2 湖岸整備による園地造成

箱根園地における土地取得方法と埋立造成の概要を第3表と第7図にまとめた。箱根園地では1953年度と1969年度に神奈川県によって全体の46.7%の面積(合計8,389 m²)が埋立られ、その他買収や交換によって全体の53.3%の面積(合計9,577.99m²)を取得した。箱根園地は、交換や買収によって得た土地が全体の半分以上と多く、神奈川県は湖岸地内の土地を人工的な湖岸の埋立だけでなく、私有地を取得する方法での土地の確保も推進していたことがわかる。

県による埋立前の湖岸線の状況を、1948年の空中写真〔1〕より判読すると、人工的な湖岸線が見られ、以前から民間による埋立が行われていたようである。これは、何年度に行われたものかわからないが、1948年以前に行われたことは確かである。次に、1953年度に埋立が行われた位置は、第7図に示したように、現在の箱根園地がある湖岸全体である〔35〕。この埋立が箱根園地の湖岸全域で実施されたのは、それまで私有地によって占有されており、公共性が無かったため、埋立により土地を獲得し湖岸の公共化を図ることが目的であった〔36〕〔10〕。さらに、1回目の埋立の16年後の1969年度は、現在の箱根園地の西側を集中して埋立している。この時の埋立の状況及び施設整備と合わせて推察すると、さらなる湖岸公共用地の拡大と利用者増加に伴う駐車場用地の獲得

〔37〕、埋立による湖岸線の美化〔38〕という目的と考えられる。

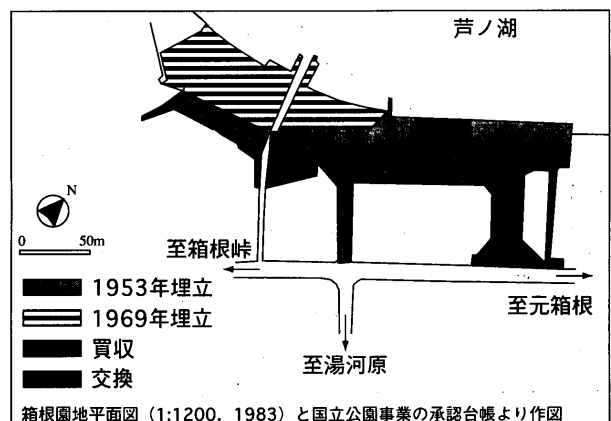
5.3 買収した土地の前土地所有者

箱根園地は神奈川県が全ての土地を所有しているが、第8図からもわかるように私有地が複雑に入り込んでいる。これは、土地獲得の過程に原因があり、当時の土地買い取りが困難であったこと、買い取りに合意を得られなかったことなどを物語っている。

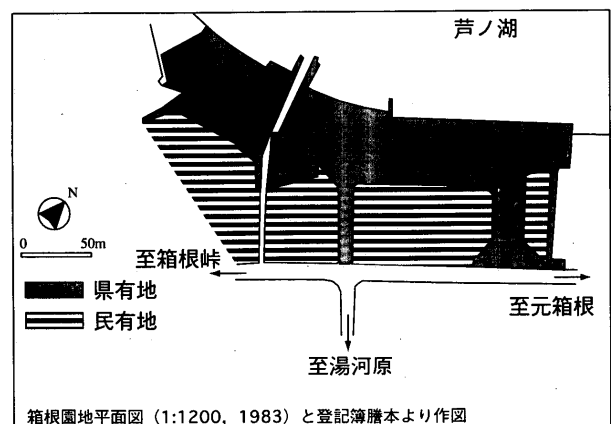
第3表 箱根園地の土地取得方法別園地面積

土地取得方法	面積(m ²)	割合(%)
買 取	9,160.73	51.0
交 換	417.26	2.3
埋 立	8,389.00	46.7
合 計	17,966.99	100.0

埋立内訳：1953年度埋立3,164.00m²、1969年度埋立5,225.00m²
箱根園地平面図(1:1200, 1983)と国立公園の事業承認台帳及び登記簿謄本より作成



第7図 箱根園地の土地取得方法別位置



第8図 箱根園地の土地所有現況

第4表 箱根園地の年度別土地買収・交換

年 度	取得方法	面積(m ²)	割合(%)
1952年度	買 収	906.50	9.5
1953年度		5,037.89	52.6
1954年度		777.14	8.1
1955年度		234.76	2.5
1956年度		1,191.63	12.4
1958年度		84.36	0.9
1964年度		412.23	4.3
1969年度		516.22	5.4
1973年度	交 換	417.26	4.4
合 計		9,577.99	100.0

箱根園地平面図(1:1200, 1983)と登記簿謄本より作成

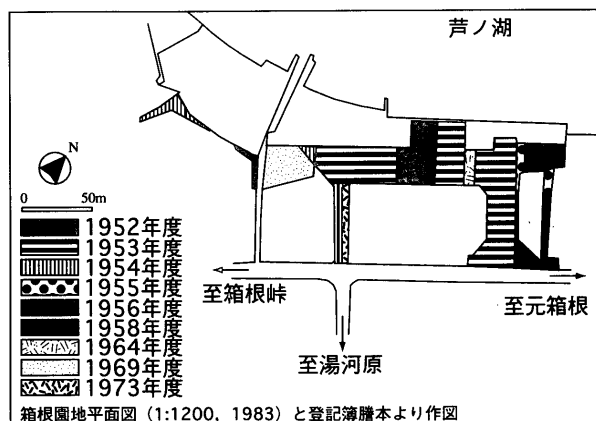
第5表 箱根園地の前土地所有

前所有者	面積(m ²)	割合(%)
西部系列会社	1,479.66	15.4
小田急系列会社	1,473.53	15.4
富士屋ホテル	539.79	5.6
民間会社	82.64	0.9
個人	2,390.88	25.0
箱根町	3,526.49	36.8
不明	85.00	0.9
合 計	9,577.99	100.0

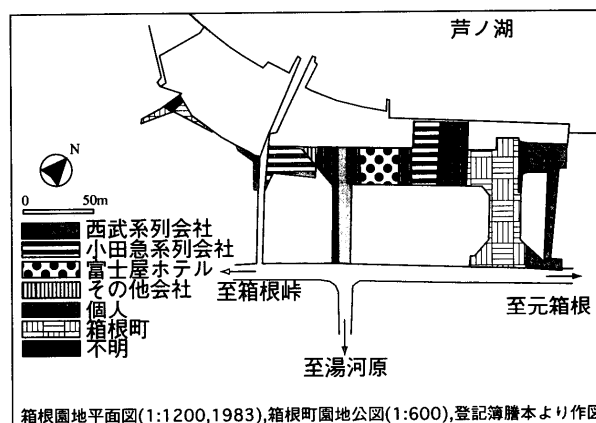
箱根園地平面図(1:1200, 1983)と登記簿謄本より作成

神奈川県が埋立した地域以外で、現在県が所有している土地は、5.2節で述べたように買収又は交換によって県有地としたものである。土地の買収・交換の概要と位置を、第4表と第9図に示した。1952~56, 58, 64, 69年度に買収が行われ、交換は1973年度に行われている。1952~56年度の5年間には全体の85.1%の買収が行われ、これらの土地が箱根園地の中心部となっている。特に1953年度は52.6%に相当する最も多い面積の買収が行われている。その後の買収は、主に園地への進入部や以前に買い取りできなかったと思われる場所の買収、交換などが行われている。

買収によって県有地になった土地の前所有者を第5表と第10図に示した。土地の前所有者は西武系列会社〔39〕、小田急系列会社〔40〕、個人、箱根町などであり、第9図よりわかるように1つ1つの土地が小間切れで存在していた。湖岸の特性を利用して事業を行っていた者の土地が36%、観光産業に携わっていた可能性のある者の土地は25%である。土地の買収、交換が1952年から1973



第9図 箱根園地の年度別土地買収位置



第10図 箱根園地の土地の前所有者

年にかけての足掛け22年もかかってしまったことから、土地獲得が困難であったことが想像できる。

買収を行った主な背景として考えられることは、箱根町では街が形成されていたものの、元箱根のように民間資本による大規模な開発はまだ行われていなかったため、土地の買収によって国立公園として理想的な湖岸整備が可能と考えられていたということである。そして、埋立後背地の民有地を買収することによって、元箱根のように観光産業により占拠されている状態になるのを防止しようとしたのではないと思われる。

5.4 園地整備に伴う施設の充実

箱根園地は、1955年に箱根園地の事業決定〔31〕が行われ、1957年に事業の承認が行われたが、「事業内容の明確化と公園計画の点検に伴う整理」のため、1990年に事業変更〔14〕がなされた。

1953年度は、箱根園地における第1回目の埋立が行われた時期であるが、この1953年度の国立公園整備工事として行われた箱根園地整備の平面図〔8〕によると、字小田原町と字三島町の地域しか計画されておらず、周辺

の土地の状況を見ても、まだ買収も進んでいない時期であったことがわかる。そのため、ここで計画されているのは主に1953年度に埋立られた湖岸地域、汀線部分で、護岸工事、高欄工事、舟溜まり場の設置である。1952年に雑誌「国立公園」上で神奈川県知事、内山岩太郎が「現在の地方財政には全く余裕がないが、手近な問題として芦ノ湖棧橋の整備、駐車場の増設……により改善進歩……（一部省略）」[39]と述べており、棧橋が建設されている水際のはじめからかなり意識して計画を進めていたことがわかる。しかし、この計画は水際を意識しているものの、直接に水に触らせるなど、親水性のある施設が設置されたのではなかった。

1956、57年当時の箱根園地の平面図[41][9]には、1953年度には計画されていなかった字芦川町の整備も行われている。園地施設としては、園路、公衆便所、ベンチなどが整備されている。園路は湖岸に平行な歩道と進入路から湖への歩道により構成されており、湖岸へのアクセスがしやすいこと、さらに主となる進入路からの湖へのビスタが考慮されていることが読みとれる。これは、第1回目の埋立後、最初の園地完成の状況であると思われる。

その後の事業は、神奈川県により1961年に「園地の改良」[42]が、1966年に「園地の整備、破損部の補修」[43]が行われた。1962年の航空写真[16]を見ると、箱根駅伝記念碑が設置されており、これは恐らく1961年の「園地改良」の際に設置されたものと思われる。1967年の空中写真[17]では、植栽地に植物（地被植物と樹木）が1961年と比較してかなり成長し、中に園路が設置されている様子が見える。

1969年に第2回目の埋立が行われた後、1970年と1971年に神奈川県の事業執行による「園地整備」が承認された。これは「芦ノ湖々畔側にある埋立地[44]は、埋立られたままの裸地となっているが、本事業の一環として同地に植栽地・園路・駐車場を造成し修景緑化を図り公園利用の利便に供するもの」と神奈川県が厚生省に提出した園地事業承認申請書類[45]に記されており、芦川町地域の施設整備を示している。

1968年の園地施設計画で駐車場に関して、「現定期バス発着所兼駐車場の併設が混雑をきたしているという面から、またやや性格の違う施設を利用する性格の異なる観光客の分離という面から観光バス発着所と自家用駐車場の分離をする。」[12]と述べられている。この芦川地域の駐車場は、この考えに基づき自家用車の駐車場として整備されたものと考えられる。さらに「『定期バス利用アプローチ』と『自家用車アプローチ』の2つのアプローチを持った中心園地を構成する」[12]と述べられてお

り、1969年度と1973年度の県有地の拡張によって、自家用車専用アプローチに位置する進入路の道路幅員拡張が行われたわけである。さらに、芦川町に接する三島町の土地取得により、芦川町地域の駐車場と一体化した広い自家用車専用駐車場の設置が可能となった。さらに、今までの出入口の他に、園地西端に出口の道路[46]を確保することが可能となり、混雑緩和に役立っている。

1971年の事業承認台帳によると、箱根園地では歩道舗装、駐車場舗装、ベンチ、パーゴラなどの休憩施設が整備された。この1971年の園地整備によって、現在の箱根園地の基盤が完成したと考えられる。

箱根園地の湖岸における民間企業の施設整備としては舟遊場事業と係留事業を行っている。舟遊場事業は箱根町観光協会によって、係留事業は箱根観光船と伊豆箱根鉄道によって行われている。

箱根町観光協会の事業は箱根観光協会から譲渡又は相続されたものである。同協会による事業は1961年と1971年にそれぞれ棧橋の新設と増改築工事が認可されている[47]。1971年の棧橋の増改築認可は、1970年度の棧橋接続地部分の園地造成工事に伴って撤去する必要が生じたことからの付け替えである。

箱根観光船は1950年8月から遊覧船を就航しており[15]、工事の執行許可のおりた1961年以前に既に棧橋がつくられていたことは明らかである。さらに、1971年の棧橋の増築、1979年の売札所兼休憩所の建替工事、1988年の棧橋の改修と事業が承認された[48]。

伊豆箱根鉄道の棧橋は1953年度に埋立造成された埋立園地の地先に設置され、1958年と1962年にそれぞれ棧橋及び待合所改修と棧橋改造工事が承認された[49]。1948年の航空写真[1]を見ると、当時からこの辺りは人工的な湖岸線となっており、また棧橋も設置されていることが読みとれる。県による埋立以前から小規模ではあるが湖上を利用する施設として棧橋は存在していた。

伊豆箱根鉄道の棧橋は、1975年の棧橋移設の認可[50]により、箱根園地に隣接した船舶修理工場跡地に移設された。事業承認台帳には「申請地は、老朽化した船舶修理工場等が既存しており雑然としているが、今日の整備により風致上の支障も軽減され、利用上も、棧橋の移設により湖畔県有地が園地として解放され、棧橋に関連する諸施設が有機的に整備され効果が認められるので承認して差し支えない」と記されている。この移設により湖畔県有地が園地として解放された。

6. 元箱根園地と箱根園地の比較

元箱根園地と箱根園地の類似点と相違点を第6表の対

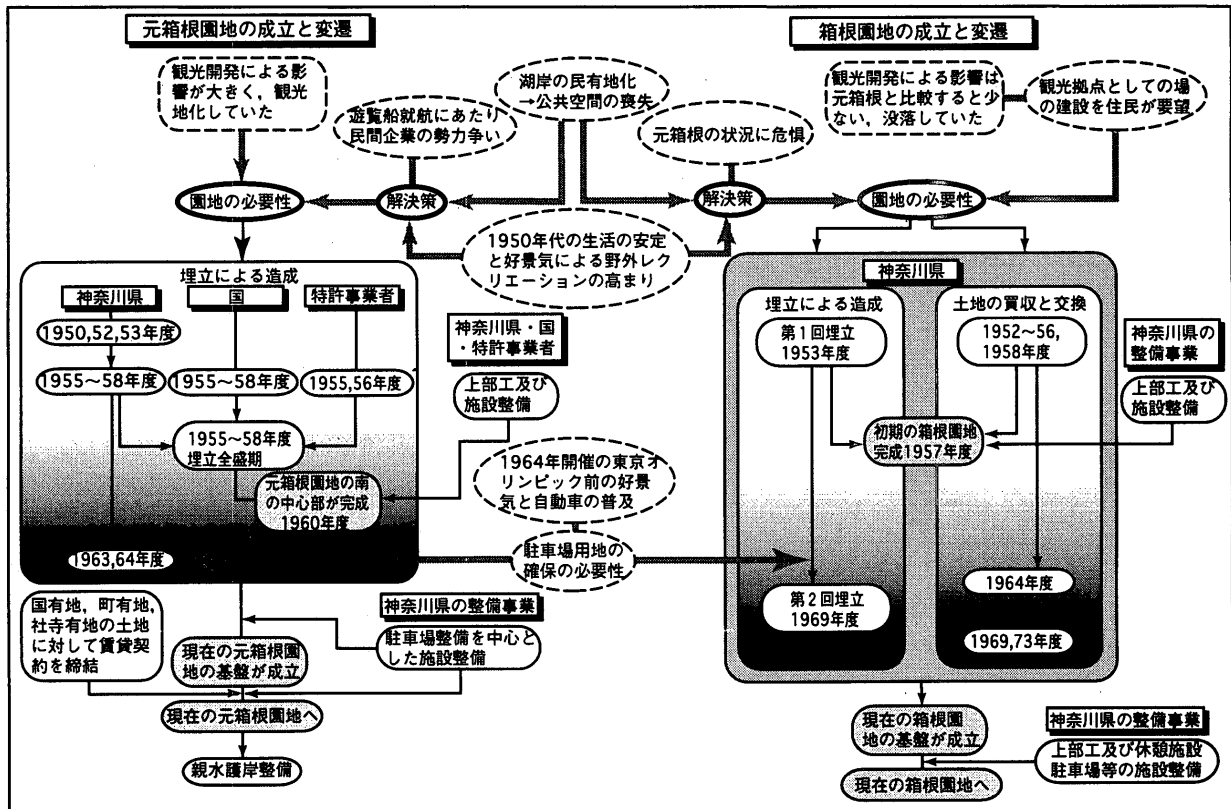
照表に、両園地の成立と変遷の概要を第11図にまとめた。

園地成立前の状況を比較してみると、江戸期は箱根が栄えたものの集落としての成立は元箱根が古く、また立地条件から見ても元箱根は開発される要素を持っていたこともあり、湖岸地域は市街化され、かなり観光開発されていた。一方、箱根は没落した観光地であり、観光拠点としての整備を住民が要望していた[51]。両地域とも既に湖岸の民有地化が進んでおり、湖岸の公共空間の喪失という点は共通していた。

元箱根園地と箱根園地は土地取得手段として、埋立を行っている。しかし、元箱根園地はほぼ全域が埋立によるのに対して、箱根園地は買収による土地取得も全体の約半分を占めている。また埋立事業者も元箱根園地の国、県、特許事業者の3者に対して、箱根園地は県のみと違いが見られる。両園地に共通する成立の大きな目的は「湖岸の公共用地の確保」である。特に元箱根は、観光産業によって既に湖岸が占有されており、公共用地の確保がなによりも優先された。さらには、箱根観光船と伊豆箱根鉄道の遊覧船就航をめぐる勢力争いが起きていたことも背景になっていた。一方、箱根は元箱根の状況に対する反省から観光開発が進む前に先手対処策として公共空間の確保が図られたと考える。こうした事情から、埋立られた時期は、元箱根の方が早い。

第6表 元箱根園地と箱根園地の類似点と相違点

	元箱根園地	箱根園地
園地成立前の状況	観光資源が多数存在し、観光地化が進み、観光客が集中していた	没落した観光地であり、観光拠点としての整備を住民が要望していた
園地成立前の湖岸	湖岸は民有地化がすすみ、公共空間が喪失していた	
土地取得の方法	埋立（一部賃貸）	埋立（47%） 買収（51%） 交換（2%）
園地造成の事業者	神奈川県（49%） 国（37%） 特許事業者（14%）	神奈川県
土地取得の期間	埋立：1950～1964年	埋立：1953年、1969年 買収：1952～1969年 交換：1973年
土地所有者	神奈川県（63%） 国（36%） 箱根神社（1%） 箱根町（0.3%）	神奈川県
民間企業	民間企業の勢力争い 特許事業として埋立 土地は私有地 棧橋及び営業所の建設	棧橋及び営業所の建設



第11図 元箱根園地と箱根園地の成立と変遷

元箱根園地では、14年をかけて全体を埋立たが、箱根園地では22年をかけて既存地の買収という地道な働きをして園地を形成していった。そして、土地所有についても園地成立過程の違いから、元箱根園地は国有地と県有地(52)、箱根園地は県有地となっており、元箱根は特に特許事業者によって埋立られた土地もあり、問題が生じてきていたように考えられる。

元箱根園地は、整備初期において特許事業者が介入しているので、かなり民間の意志の入った整備が行われた。さらに、ほとんど埋立のみで土地取得が行われたため園地の幅が狭く、園地のデザインは単調になっている。元箱根は整備により一層観光地化、レジャー化が進んでしまった状況がうかがえる。一方、箱根園地は現在の利用状況はともかく、アクセス面、舟、湖岸域、休憩施設などの配置を考えてのデザインを行う余地はあった。しかし、やはり箱根も園地ができたことによって園地周囲で観光業をする者達に好都合となり、その後の状況から見て、観光地化された感じは拭いきれない。

また施設は、湖岸景観を楽しむためのベンチ、湖上レクリエーションを楽しむための施設、植栽や舟揚場装置により湖岸景観を保全しようという試みは見られるものの、両園地とも親水性の高い施設はこれまでは見られなかった。

両園地の整備により観光地化が進んでしまった状況にあり、本来の自然公園の施設整備からは遠く離れてしまったように思える。しかし、民間に占有されていた湖岸を、公共空間として解放した点においては、両園地の埋立事業は意義深いものとする。ただし、土地取得方法については、園地造成以前の湖岸の状況が大きく影響を及ぼしており、元箱根園地においては県と国と特許事業者の意向が複合して埋立が行われた。このことが、公共空間確保に十分な効果が上げられなかった理由と考えられる。一方、箱根園地は、地元の要望や没落した観光地であったこともあり、県が単独で事業を推進することができ、湖岸の民有地を買収することにより、人工的な埋立の面積を少なくすることができた。

7. おわりに

本論文では、芦ノ湖南岸の埋立地に整備されている元箱根園地と箱根園地を対象に埋立園地の成立と変遷を明らかにした。最後に、湖岸園地造成の意味を土地取得方法の特徴から検討する。

湖や海があれば、水際へ出て展望し、休憩し、舟遊びや釣りをしたくなるのが、当然の感覚である。しかしながら、園地成立前の元箱根や箱根がそうであったように、

現実には湖畔の最も素晴らしい場所は既に旅館や喫茶店、レストランによって占有されていることが多い。このような状況のもとで、湖岸に公共空間を創出する方法として、元箱根園地と箱根園地では、埋立、買収・交換、賃貸が行われた。それぞれの土地取得方法の特徴を以下にまとめる。

埋立は、単独の事業者が行う場合、比較的短期間で、まとまった土地を確保できる利点がある。ただし、埋立事業に民間企業を交えて行う場合は、利害関係の調整に手間取り、事業の進行に支障をきたすこともあるので、民間企業の協力を得られるような工夫が必要である。例えば、箱根園地では民間企業の園地外への移設に伴う県有地の開放が実現している。園地整備では、観光地であるとはいえ自然環境の中に人工的な大規模事業を行うわけであるから、自然環境への配慮が必要である。また、護岸の構造も、切り立った岸壁のような構造にするのではなく、例えば、階段状の親水護岸にして、水とのふれあいを可能とするデザインも必要と考える。しかしながら、元箱根園地と箱根園地では遊覧船の就航する関係から水深を確保するために、護岸が岸壁になっている。このような場合、園地のデザイン上の問題ではなく、土地取得段階での民間企業との関わりの段階から検討を加える必要がある。

買収・交換で土地を取得する方法は、湖岸域の自然を破壊することなく、既存の市街地を再開発することになるので、自然公園として望ましい方法である。しかし、実現は難しい。箱根園地の場合、地元住民の要望もあって園地開発を行ったことと、没落した観光地であったことが、土地の買収・交換を可能とした理由である。この場合でも、土地の買収・交換に22年の歳月がかかり、現在も園地内に民有地が残っている。

元箱根園地においては、園地事業を一括して推進するために、県が県有地に連続する国、町、社寺の所有地を賃貸した。賃貸面積は元箱根園地全体の8%である。賃貸により、まとまった土地を確保することは難しく、園地の土地を補助的に取得する方法と考える。

今後の湖岸整備の在り方としては、都道府県レベルの公共団体が単独事業で埋立事業を行い、一括して湖岸域の土地を確保し、湖岸の民有地については湖岸に接する一定割合を買収することが望ましい。しかしながら、買収を行うには住民の協力が不可欠であり、民間の協力が得易いような施設整備も必要と考える。さらに、施設整備の面では親水護岸の建設も有効と考える。

今後に残された課題であるが、本論文では資料の制約から、取得用地に整備した施設と民間企業の関わり、さらには、民間企業の協力を得やすいような用地取得・園

地造成の方法などについて明確にすることができなかった。今後、芦ノ湖の湖岸域に集団施設地区として整備された湖尻の分析と共に次回を期したい。

摘 要

本研究は、芦ノ湖南岸の埋立地に整備されている元箱根園地と箱根園地を対象に、埋立園地の成立と変遷を明らかにした。

明治期から観光地として名をはせてきた芦ノ湖は、民間企業によって開発と占有がなされてきた。1950年代に湖岸に園地が計画された時点で、園地を築けるような公共空間は失われていた。そこで、公共空間を得るための手段として「埋立」という行為がおこなわれたのである。元箱根園地と箱根園地は、園地を築くための土地を取得することに長い年月をかけ、様々な工夫と努力がなされてきたことがわかった。そして、元箱根園地と箱根園地の違いは、土地の取得方法と埋立事業者である。土地の取得方法は、元箱根園地が埋立と借地であり、箱根園地が埋立と買収・交換である。埋立事業者は、元箱根園地が国と県、特許事業者の3者であるのに対し、箱根は県のみである。

対象園地、特に元箱根園地では、園地整備に当たって民間企業を排除するのではなく、公共団体と民間企業とが協力して園地を築いてきたことは、国立公園指定以前から既に観光地であった箱根の開発の特徴である。

補 注

- [1] 事業承認台帳は1957年以前のものは確認できなかったため、その部分は文献・資料等を参考にした。
- [2] 保護のための規制計画
- [3] 利用のための施設計画
- [4] 元箱根と箱根は、それぞれ行政区分上「足柄下郡箱根町元箱根」及び「足柄下郡箱根町箱根」となっている。本論文中ではそれぞれ元箱根と箱根と略す。観光ガイドブックでは「足柄下郡箱根町箱根」付近を箱根町と呼んでいるが、本論では箱根で統一した。
- [5] 新道開削の許可は、1989年（明治12年）におりたが、湯本一塔之沢間の完成年は不明。
- [6] 箱根遊船は、堤康次郎氏の意を受けた船頭によって作られた会社である。1922年になると、堤氏の箱根土地開発が、箱根遊船を買い取った。さらに、競争相手となっていた他の船頭組合を合併して湖上交通を独占した[7][38]。
- [7] 1930年の北伊豆地震により、震源に近い元箱根、箱根は大きな被害を受けた。箱根町の全150戸の内120戸が全壊又は半壊状態であった。
- [8] 1932年に熱海峠—箱根峠間9.9km、1935年に元箱根—湖尻—大涌谷—小涌谷間19.8kmの専用道路が完成した。
- [9] 公有水面法（第27条）では、埋立の許可を受けた者は竣工認可により埋立地の所有権を取得するとある。
- [10] 箱根観光船と伊豆箱根鉄道による、元箱根園地での、栈橋建設に関する勢力争い。
- [11] 護岸面積1,240.73m²及び水路面積122.40平方メートルを含む。
- [12] 護岸及び水路を含み、払い下げられた土地968.55m²を含む。
- [13] 元箱根園地平面図（1：500、1983）によると、箱根観光船による埋立は1956年度に実施されている。一方、国立公園の事業承認台帳では1957年度の埋立となっている[33]。埋立位置に連続する両側の敷地が1952年度と1956年度に埋立られていることから、本論文では箱根観光船の埋立を1956年度とした。しかし、1956年度と1957年度のどちらが正しいか、確証はない。
- [14] 1950年に始まった朝鮮戦争により、米軍発注の需要が急増し、日本経済は活気づいた。日本の工業生産は、1951年には戦前の水準を超え、更に国民総生産・設備投資・個人消費も戦前の水準を突破した（経済白書1952年版）。
- [15] オリンピック東京大会の1964年開催に向け、観光施策は道路整備を中心として進展し、1963年には観光基本法が制定された。
- [16] 総理府所有の土地は神奈川県所管の国有地1,422m²と国所管の国有地6,321m²の合計面積7,743m²である。
- [17] 土地の境界は差異が見られるが、これは便宜上によるものと思われる。
- [18] 元箱根園地事業（神国第1464号）、1957年12月18日承認、工事費不明、執行者：神奈川県
- [19] 元箱根園地事業（神国第23号）、1959年1月9日承認、園地埋立整備（護岸24m、埋立1,800m、船揚場、繫船施設2カ所）、工事費650万円、執行者：神奈川県
- [20] 元箱根園地事業（神国第1641号）、1960年10月12日承認、園地の整備（園路工：アスファルト舗装714.5m²、歩道：ブロック張3,138.5m²、花崗岩張

- 364.5m², 植栽, 照明, 水栓, 方向指示板, ベンチ, 屑籠, 駐車場297m²), 工事費1,000万円, 執行者: 神奈川県
- [21] 駐車場の名称がいつ付けられたのか不明であるが, 便宜上現在と同じ名称を用いることにする. その他の駐車場も同様.
- [22] 1962年には, 現在の箱根出張所下駐車場のある場所の埋立事業は行われていない.
- [23] 元箱根園地事業(収国第65号), 1965年1月11日承認, 園地埋立造成〔埋立4,614m²(面積: 県単分1,425m², 補助対象分864m²), 護岸工223m², 植栽帯(ヤマモミジ, ヤナギ), 外灯4基設置], 工事費2,200万円(うち補助金事業分1,200万円), 執行者: 神奈川県
- [24] 元箱根園地事業(国第2909号), 1969年12月12日承認, 公衆便所の新築(敷地面積10,238m²(便所38.4m², 軒高: 3.0m, 浄化槽45m²)), 工事費5,000万円, 執行者: 神奈川県. 事業承認台帳には, 上記以外の記述は見られなかったが, 公衆便所新築にしては工事費が高額であることから, 公衆便所周囲の整備も含むと推察される.
- [25] 解除理由について, 3.1節に記述済み.
- [26] 元箱根園地事業(環自富許第544号), 1989年12月25日承認, 駐車場等の再整備〔逆富士駐車場770m², 収容台数小型34台, L型側溝63.4m, 縁石延長156.3m, 行為面積1,255m²(駐車場の他に修景植栽, 法止工等を含む)], 工事費5,200万円, 執行者: 神奈川県
- [27] 元箱根園地事業(環自富許第559号), 1990年2月19日承認, 駐車場等の再整備〔大芝(神社側)駐車場983m², 収容台数39台, 行為面積1,681.1m²], 工事費5,200万円, 執行者: 神奈川県
- [28] 元箱根園地事業(環自富許第253号), 1990年6月30日承認, 駐車場施設の設置〔賽の河原駐車場(1,002.84m², 41台), 逆富士駐車場(763.50m², 34台), 神社前駐車場(1,022.58m², 39台)の料金徴収システム等の施設設置], 工事費1,897.2万円, 執行者: 神奈川県
- [29] 元箱根園地事業(環自富許第472号), 1991年1月8日承認, 公衆便所の建替〔公衆便所1棟新築(建築面積58.45m², 高さ5.875m), 身障者用を含む], 工事費3,993.3万円(環境庁補助金1,746万円), 執行者: 神奈川県
- [30] 元箱根園地事業(環南関許第13号), 1996年3月29日承認, 園路の再整備(園地8,508.40m², 園路2.0~4.0m, L=560.0m), 工事費5,181.9万円, 執行者: 神奈川県
- [31] 元箱根観光協会の元箱根舟遊場事業.
 ・元箱根舟遊場事業(神国第19号), 1958年1月14日承認, 棧橋建設, 工事費556万円, 執行者: 元箱根観光協会.
 ・元箱根舟遊場事業(第455号), 1959年4月11日承認, ポート棧橋の増設, 工事費62万円, 執行者: 元箱根観光協会.
 ・元箱根舟遊場事業(収国第2359号), 1963年12月3日承認, 既存棧橋の増改築, 工事費85万円, 執行者: 元箱根観光協会.
- [32] 芦ノ湖漁業協同組合の元箱根舟遊場事業.
 ・元箱根舟遊場事業(神国第1483号), 1959年10月30日承認, 棧橋の建設, 工事費15万円, 執行者: 芦ノ湖漁業協同組合.
 ・元箱根舟遊場事業(収国第2361号), 1963年12月3日承認, 棧橋既存部廃止と新設, 工事費70万円, 執行者: 芦ノ湖漁業協同組合.
- [33] 伊豆箱根鉄道による埋立とその後の上部工.
 ・元箱根棧橋事業(神国第374号), 1954年8月19日承認, 1955年7月31日工事完了期限, 埋立及び待合所建設, 工事費1,688万円, 執行者: 伊豆箱根鉄道.
 ・元箱根棧橋事業(神国第424号), 1956年6月30日承認, 待合所の工事, 工事費不明, 執行者: 伊豆箱根鉄道.
 ・元箱根棧橋事業(神国第213号), 1957年3月5日承認, 埋立面積変更, 工事費不明, 執行者: 伊豆箱根鉄道.
 ・元箱根棧橋事業(神国第1115号), 1957年9月30日承認, 取付道路の位置変更, 工事費26万円, 執行者: 伊豆箱根鉄道.
- [34] 箱根観光船による埋立とその後の上部工.
 ・元箱根棧橋及び園地事業(神国第654・655号), 1957年7月17日承認, 1957年12月工事完了, 埋立による園地造成及び待合所新設, 工事費1,400万円, 執行者: 箱根観光船.
 ・元箱根棧橋及び園地事業(神国第151号), 1958年2月19日承認, 待合所変更, 工事費592万円, 執行者: 箱根観光船.
 ・元箱根棧橋及び園地事業(神国第1124号), 1961年8月4日承認, 棧橋改造, 工事費85万円, 執行者: 箱根観光船.
 ・元箱根係留施設事業(環自保許第79号), 1976年2月27日承認, 営業所改築, 工事費1,500万円, 執行者: 箱根観光船.

- ・元箱根係留施設事業(環自富許第8号), 1984年1月10日承認, 固定棧橋の改築, 工事費不明, 執行者: 箱根観光船。
- [35] 伊豆箱根鉄道棧橋付近を除く。
- [36] 箱根町園地計画基礎調査報告書には, 「湖岸を埋立, 園地を造成することにより芦ノ湖の水面面積は減るが, 元箱根における如くの民間資本による当地域のスプロールを防止する役割を果たす。そして, その園地の果たすべき機能は, 後述する如く, 事業全体が公共団体であることにもより, 民間企業のような利潤追求を究極的な目標とする観光事業とは本質的に異なる」と述べられている[10]。
- [37] 現在, 収容台数115台の駐車場が整備されている。
- [38] 埋立により, 人工的な湖岸線を改築され, 自然的な湖岸線が整備された。
- [39] 駿豆鉄道, 伊豆箱根鉄道。1920年に設立された箱根遊船は, 1938年に駿豆鉄道と合併して駿豆鉄道箱根遊船となったが, 戦時中社名を駿豆鉄道に変更した後, 1957年に伊豆箱根鉄道に社名を変更した。
- [40] 箱根観光船, 箱根登山鉄道, 小田急電鉄。
- [41] 年代は不明であるが, 土地の買収と整備との状況から判断して1956年から1957年の間のものと思われる。
- [42] 箱根園地事業(神国第521号), 1961年5月9日承認, 園地の改良(休憩舎改装, 既存路面の改良, 植栽, ベンチ, 外灯他), 工事費320万円, 執行者: 神奈川県
- [43] 箱根園地事業(収国第1877号), 1966年9月8日承認, 園地の整備(破損がひどいので大改修), 工事費1,000万円, 執行者: 神奈川県
- [44] 箱根園地事業(国第17号), 1970年1月13日承認, 埋立, 工事費3,796万円, 執行者: 神奈川県
- [45] 箱根園地事業(収国第290号), 1971年3月5日承認, 園地の整備(舗装, 植栽, パーゴラ, ベンチ他), 工事費3,010万円, 執行者: 神奈川県
- [46] 1988年に作成された箱根園地平面図で測定すると, 車道の幅員は5m。
- [47] 箱根町観光協会による棧橋の建設。
 - ・箱根町遊場事業(神国第484号), 1961年4月26日承認, 棧橋の新設, 工事費20.5万円, 執行者: 箱根町観光協会。
 - ・箱根町遊場事業(環自休第200号), 1971年12月2日承認, 棧橋の増改築, 執行者: 箱根町観光協会。
- [48] 箱根観光船による箱根係留施設事業。
 - ・箱根係留施設事業(神国第1132号), 1961年8月4日承認, 既存棧橋の改良, 工事費493万円, 執行者: 箱根観光船。
 - ・箱根係留施設事業(神国第1491号), 1961年10月2日承認, 改札所の新築, 工事費136万円, 執行者: 箱根観光船。
 - ・箱根係留施設事業(環自保許第836号), 1979年7月10日承認, 売札所兼休憩所の建替, 工事費2,500万円, 執行者: 箱根観光船。
 - ・箱根係留施設事業(環自富許第561号), 1988年12月26日承認, 既存棧橋の作り替え改修, 工事費不明, 執行者: 箱根観光船。
- [49] 伊豆箱根鉄道による棧橋及び待合所の改修。
 - ・箱根係留施設事業(神国第833号), 1958年9月1日承認, 棧橋及び待合所の改修, 工事費260万円, 執行者: 伊豆箱根鉄道。
 - ・箱根係留施設事業(神国第1455号), 1962年9月3日承認, 棧橋改造, 工事費750万円, 執行者: 伊豆箱根鉄道。
- [50] 伊豆箱根鉄道による棧橋移設とターミナルビルの設計変更。
 - ・箱根係留施設事業(環自第217号), 1975年12月15日承認, 棧橋移設, 工事費52,000万円, 執行者: 伊豆箱根鉄道。
 - ・箱根係留施設事業(環自許第1699号), 1978年1月10日承認, ターミナルビルの新築の設計変更, 工事費49,360万円, 執行者: 伊豆箱根鉄道。
- [51] 当時の神奈川県職員である高橋氏に対するヒアリングによって明らかになった。
- [52] 一部, 箱根町所有地(全体の1.1%の面積)と箱根神社所有地(全体の0.3%の面積)を含むが, これらの土地は新たに取得された土地ではなく, 既存の土地を賃貸により園地執行面積に含めているので, この記述では除外した。

引用・参考文献

- [1] 米極東空軍撮影(1948年3月): 空中写真, 1/17800→1/5000
- [2] 千葉大学風景計画学研究室編(1996): 箱根のランドスケープ, 千葉大学風景計画学研究室発行, 千葉, p. 169
- [3] 箱根町(1977): 箱根町新総合計画—緑とくらしと産業と—昭和52年度~61年度
- [4] 箱根温泉協同組合編(1986): 箱根温泉史 七湯から十九湯へ, 榊ぎょうせい, 東京, p. 453

- [5] 前掲[4], 243
- [6] 前掲[4], 95-106, 179-183, 242-249
- [7] 前掲[4], 182
- [8] 神奈川県(1953): 国立公園整備工事 箱根園地整備計画平面図
- [9] 神奈川県(-): 箱根町集団施設地区 箱根町園地現況平面図
- [10] 神奈川県(1968): 箱根町園地計画基礎調査報告書, 8
- [11] 前掲[10], 41
- [12] 前掲[10], 48
- [13] 環境庁(1975): 富士箱根伊豆国立公園箱根園地 公園区域及び公園計画変更
- [14] 環境庁告示第71号(1990年10月11日): 事業変更
- [15] 加藤利之(1995): 箱根山の近代交通, 神奈川新聞社, かなしん出版, 神奈川
- [16] 建設省国土地理院撮影(1962年11月): 空中写真, 1/20000→1/5000
- [17] 建設省国土地理院撮影(1967年6月): 空中写真, 1/20000→1/5000
- [18] 建設省国土地理院撮影(1977年10月): 空中写真, 1/10000
- [19] 建設省国土地理院撮影(1984年5月): 空中写真, 1/10000
- [20] -(1952): 富士箱根国立公園計画, 国立公園, 31, 14-17
- [21] -(1953): 国立公園ニュース, 国立公園, 39, 28-30
- [22] -(1954): 国立公園ニュース, 国立公園, 60, 32
- [23] -(1957): 国立公園ニュース, 国立公園, 92/93, 27-29
- [24] -(1957): 国立公園ニュース, 国立公園, 95, 30-31
- [25] -(1957): 国立公園ニュース, 国立公園, 96, 27
- [26] -(1959): 国立公園ニュース, 国立公園, 120, 24-28
- [27] -(1961): 国立公園ニュース, 国立公園, 138, 27-29
- [28] -(1961): 国立公園ニュース, 国立公園, 142, 28
- [29] 厚生省告示第68号(1938)
- [30] 厚生省告示第35号(1950)
- [31] 厚生省告示第32号(1955年2月21日): 事業決定
- [32] 奈良橋好男(1957): 苑地, 国立公園, 96, 14-16
- [33] 斎藤 功(1994): わが国最初の高原避暑地宮ノ下と箱根一明治期を中心に一, 人文地理学研究, XVIII, 133-161
- [34] 自然公園法第2条第5号
- [35] 自然公園法施行令第2章第4条第2号
- [36] 赤土 攻(1970): 国立公園箱根の推移(前), 国立公園, 248, 23-26
- [37] 赤土 攻(1971): 国立公園箱根の推移(後), 国立公園, 254, 24-27
- [38] 土屋俊幸(1985): 第1次大戦以降における観光資本の別荘地開発—箱根土地株式会社の経営展開を中心として—, 林業経済, '85・10, 1-16
- [39] 内山岩太郎(1952): 観光資源としての国立公園の今後の在り方, 国立公園, 31, 6-7