

箱根火山と私たちの暮らし（1）

私が小学生の頃の冬の楽しみは、近所の新聞販売店がくれたスケートリンクの無料券で、当時箱根にあった強羅スケートリンクや駒ヶ岳スケートリンクに行くことでした。近所の同級生と朝早く小田原駅前からバスにのり、靴下を何枚も重ねていここに譲ってもらったサイズの合わないスケート靴を履き、家から持っていったおにぎりを食べる時間以外は、ひたすらぐるぐるとスケートリンクを回っていました。お小遣いがあるときは、スマートボールなどのゲームを合間にしましたが、午後2時ころにはくたくたになり、帰りのバスでは、たいていぐっすりと寝ていました。

今回から2回にわたって、箱根火山にまつわる話を書きたいと思います。

箱根火山の研究の第一人者は、横浜国大の久野久教授でした。私の家の近くからみると、箱根は、富士山のような形の山の中央が大きく陥没して、その中から再び山が突き出たような形に見えます。久野教授の説は、まさにその想像通りのものです。

簡単に久野教授の説を紹介すると、まずは2700mくらいの高さの富士山型の山（成層火山）ができ、そのあと山の下のマグマが少なくなって重さに耐えられなくなり、中央から大きく陥没してカルデラという地形ができました。残った外側の山体は、上から見ると輪のようだったので、外輪山（古期外輪山）と呼ばれています。金時山もその一部です。その後再び火山活動がはじまり、今度は粘り気の弱い溶岩だったので、

平たい山（楕状火山といいます）ができ、それもその後陥没して新規外輪山となりました。しばらくすると、再びカルデラ内で火山活動が起き、今度は大変粘り気の強い溶岩だったので、激しい火山活動となり、神山、駒ヶ岳、二子山などの箱根の主峰ができました。これらの山を中央火口丘と呼んでいます。溶岩の性質と噴火の形式やできる山の形などはまとめて理解した方がいいものですが、箱根火山の成り立ちを説明すると、そのほとんどを教えることができたし、何よりも神奈川の高校生にとってはなじみのあるところだったので、「そこ行ったことある！」などと授業が盛り上がりました。

今年の夏、箱根は台風の襲来で大被害を受け、皆さんの中にも箱根登山鉄道を利用できず、苦勞して通学している人がいる

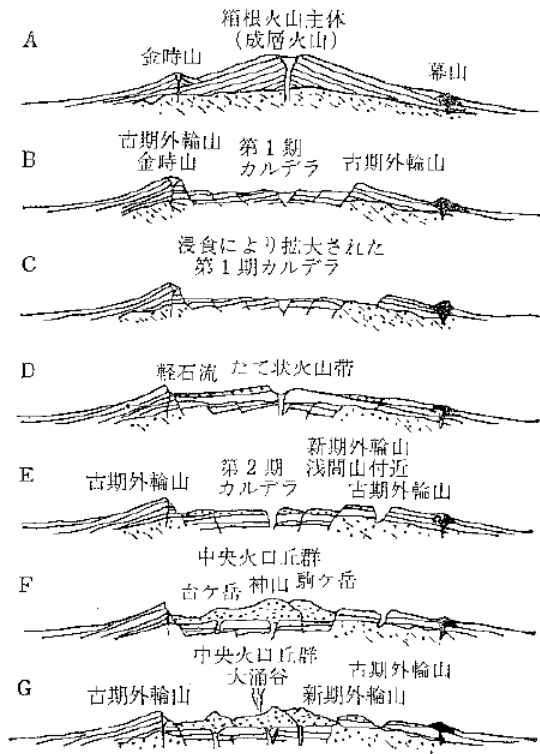


図 III-26 箱根火山の構造ならびに地形発達を示す断面図（久野久，1952）

「改訂版 神奈川県 地学のガイド」（コロナ社、1987）より  
 なお、現在は新しい形成史の学説が出ています。（別稿にて）

と思います。大変ですよ。日本を代表する観光地・別荘地ゆえに、ふつうなら鉄道などつくりたくないところに、スイッチバック式で山を上がる鉄道をつくったり、ケーブルカーやロープウェイで街を結んだりする一方、外輪山の尾根伝いを走る、ターンパイクや箱根スカイラインなどの有料道路が建設されました。しかし中心となるのは、やはり早川や須雲川沿いの国道です。前回取り上げた箱根駅伝もそこをルートにしていますよね。山間地の川沿いの場所はどうしても急な崖になるところが多いですから、大雨のときに崖崩れの被害にあいやすいです。

これらの川沿いの道は、古来の箱根越えの道でもあります。湯本からなだらかな山体の白銀山などを上る箱根旧街道は遠足の定番で歩きやすい道です。途中にある畑宿という集落は、寄木を削って木工品に貼り付ける箱根細工の生産地として知られています。その畑宿を過ぎしばらくあるくと芦ノ湖の畔に出ます。

箱根観光の中心の一つである芦ノ湖は、中央火口丘の一つ神山の斜面が水蒸気爆発で大規模に崩れ落ち、早川を堰き止めたためにできました。崩落した岩石が広がる仙石原のあたりに湿地が多いのはそのためです。仙石原は明治時代に牧場としての開拓が始まり、その後は箱根にしては珍しい平らな場所が広がっているところだったので、ゴルフ場が建設されるなど、観光開発が進みました。また、大涌谷から温泉を引いての旅館業も栄えます。

しかしながら芦ノ湖の水利用については、仙石原の人たちに苦勞がありました。というのも、芦ノ湖と西側の静岡県の間には外輪山を貫くトンネル（箱根用水）が江戸時代に掘られていて、深良というところにある水門から地域の農業用水として流れ出ています。江戸時代に機械を使わずにこのような長い水路が正確に掘られたことは驚きですが、明治時代に仙石原が水不足になったときに、静岡側に水を流すために仙石原への給水を制限していた人口水路（逆川）を住民が破壊し、静岡側に水が流れるのを妨害する「逆川事件」というのが起きます。この争いは、当時の最高裁判所である大審院までいきました。結局、仙石原の人たちは裁判に負け、今も芦ノ湖の水は隣の静岡県に水利権があります。

さて、みなさんはこの芦ノ湖に浮かぶ観光船が、2種類あるのを知っていますか。海賊船のような装飾をした船と、双胴船の船です。発着場所も微妙に違っていています。これは箱根をめぐる観光開発競争を反映したものです。首都圏から近い箱根は、昭和の時代に入る頃から、東急グループと西武グループという二つの私鉄の会社が、開発をめぐるしのぎを削ってきました。小田急と箱根登山は東急グループで、伊豆箱根は西武グループです。（大雄山鉄道もそうですね。）どちらも鉄道だけでなく周辺の不動産開発やデパート・スーパーなどの流通業も手掛ける企業で、ロープウェイなど新たな交通手段を建設しては、ホテルを建てたりしてその周辺の開発を進めました。結果として、芦ノ湖には違う会社が運営する2種類の観光船が浮かぶことになり、共通パスでも両方の観光船を利用することはできません。