

# 元気だふじよしだ 10

広報 ふじよしだ no.873 Genki da Fujiyoshida

OCTOBER 2023

Pickup

特集

富士山を守り、富士山を未来に引き継ぐ 第2弾  
第32回中学生姉妹都市派遣事業レポート

表紙写真: コロラド・スプリングス市「ガーデン・オブ・ザ・ゴッズ」

# 富士山世界文化遺産登録10周年の節目に、 富士山を守り、 富士山を未来に引き継ぐ

第2弾



富士吉田市民にとって「富士山」は、暮らしの中心にいつもどっしりと構えていて、自然と手を合わせたくなる「感謝するべき」ものであり、人生の節目にいつも見守ってくれている心の支えであると言っても過言ではありません。

そんな私たちにとって、富士山を、生活に恵みをもたらす「観光資源」だと、単純に割り切って捉えることはできません。

「これ以上富士山を傷つけてほしくない」

「富士山をお金もうけの道具に使ってほしくない」

目先の利益にとらわれず、100年先を見据え、先人が守り抜いてきた、「世界文化遺産 富士山」を、しっかりと次の世代にバトンタッチすることが富士吉田市の使命であると考えています。

山梨県の「富士山登山鉄道」について堀内市長に語っていただきました。

# 1 「富士山登山鉄道構想」

## ■富士スバルライン

1964年に開通した、ふもとと標高2,300mの五合目を結ぶ自動車道「富士スバルライン」は、道路建設を始めた時から、周辺の生態系に大きな影響を与え、約5,000本の原生林を枯らしてしまいました。マイカーやバスから出される排気ガスの問題だけでなく、五合目に向かう車両が増えていくことで、慢性的な交通渋滞も大きな問題となりました。

1991年山

梨県は、五合目に立体駐車場を建設する計画を立てましたが、富士吉田文化振興協会理事長内藤成雄医師や動物写真家中川雄三氏などが中心となり、「自然破壊につながる」「地



富士スバルライン(1970年代)

元との協議が不足している」と反対運動を行い、全国へと広まった運動により、その計画は1993年に中止となりました。

そんな富士スバルラインのことを、山梨県の長崎知事は「日本のモータリゼーションを象徴する『昭和の歴史的遺物』」と8月の記者会見で発言しています。

## ■マイカー規制

富士スバルラインは、富士山の環境保全と適正利用のために、山梨県や地元自治体や観光事業者などで組織される「富士スバルラインの適正利用と北麓観光振興検討委員会」による協議が毎年行われ、通行車両が増加する夏山シーズンに合わせてマイカー規制が行われています。

毎年協議が行われるこの協議会では、来訪者の増加に合わせてマイカー規制を拡充する対策を取っていますが、今年の夏山シーズンに発生したさまざまな課題を解決するためには、マイカー規制のさらなる拡充などの対策が必要であると考えられます。

## ■技術革新が進む電気バス



富士スバルラインを走る電気バス

一方、2020年3月からは、ふもとから五合目までの路線バスに一部電気バスが運行されるようになりました。電気自動車は革新的な進歩を遂げており、富士スバルラインで実際に使

われている電気バスは、1回の充電で3往復の運行が、3年間トラブルなく行われています。下り坂では電気自動車の特徴である回生ブレーキを効かせることで、メカニカルブレーキを使うことなく安全かつ効率的に減速することができます。その上回生ブレーキにより発生した電気をバッテリーに蓄電することができます、富士スバルラインの下り坂では8%の電気を充電することが可能です。

「バスは下り坂のブレーキが安全なのかという技術的な問題が残る一方で登山鉄道は複数のブレーキシステムがあるので安全性が高い」という長崎知事の見解については、専門家からも意見を伺い反論していきたいと考えています。

## ■電気バス運行によるシンプルな解決策

環境への負荷を抑えることが重要な富士山

五合目へのアクセスには、1,400億円という莫大な費用をかけ登山鉄道を建設するという「高度経済成長型の開発」を行う必要はありません。

すでに政府は2035年までにガソリン・ディーゼル車の販売中止を目指しています。

現在の富士スバルラインに何ら手を加えることなくそのまま使用し、一般車両の乗り入れを制限させて、すでに実績のある、CO<sub>2</sub>を排出しない電気バスだけを運行させるだけで十分です。

### ■自動運転電気バス運行で技術大国日本をPR

この度、富士吉田市は、国土交通省の自動運転実証調査事業により「富士みち」で、自動運転電気バスの実証実験を行い、2025年の実走に向けて取り組みことになりました。

電気自動車に加え、自動運転の技術革新が目覚ましいスピードで進化している今、交差点が



自動運転電気バス

ない富士スバルラインは自動運転の運行に最適な道路であり、自動運転の電気バスを走らせることは、日本の象徴富士山のふもとで技術大国日本を大きくPRできるのではないのでしょうか。

このように、登山鉄道の整備という、旧態依然のスクラップアンドビルドの大規模工事から、今の富士スバルラインをそのまま利用するという、既存ストックの有効活用は「SDGsへの転換」であり、これこそ長崎知事が目指す「富士スバルラインを21世紀の現代仕様にリデザインする挑戦」なのではないでしょうか。

### ■富士スバルラインの通行制限

また、山梨県は、富士スバルラインを通行制限することはできないと発言していますが、長野県の上高地では「上高地自動車利用適正化連

絡協議会」において関係者の合意形成を図り、公安委員会の決定を経て、県道24号上高地公園線で冬季閉鎖以外200日以上以上のマイカーの通行規制、最盛期にはシャトルバス以外の観光バスの通行規制を実施しています。

同じく県道である県道707号富士河口湖富士線の有料区間である富士スバルライン区間も「富士スバルラインの適正利用と北麓観光振興検討委員会」により、長野県と同じようにシャトルバス以外の通行を規制することができ、結果として来訪者の管理が可能になるものと考えています。

## 2

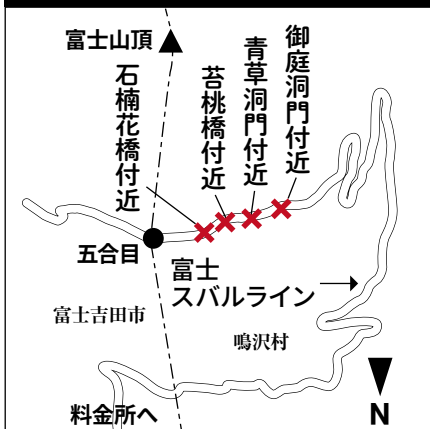
# 富士山の自然から考える「富士山登山鉄道構想」

### ■雪崩が発生する富士スバルライン

約10万年前からの活発な噴火活動によって誕生した富士山は、今現在も活火山であり、噴火はいつ起きてもおかしくないといわれています。

その表面は一部の溶岩塊を除いてスコリア層という噴火の際に噴出した細かい砂れきで覆われています。その砂れきの上に冬の間に降り積もった雪が、春先になって溶け始めると、砂れきと雪が交じり合った土石流となって

雪崩(雪代)発生地点 (2021年3月)



雪崩（雪代）が発生します。

2021年3月に発生した大きな雪崩ではふもとから五合目を結ぶ富士スバルラインの四合目付近の4カ所で道



雪や流木に覆われた富士スバルライン

路が寸断されてしまい、ゴールデンウィークにも完全復旧することができずに、一部に仮設道路を作り通行を確保しました。

2020年に山梨県が行った富士スバルラインにおける雪崩に関する調査では、雪崩が起きて道路をふさいでしまう危険箇所が14カ所あることがわかっています。

### ■LRTのレールへの不安

山梨県の富士山登山鉄道構想ではコンクリートにレール溝を刻む方式のLRT軌道を想定しており、スラッシュ雪崩により軌道が埋没してしまうと、レール溝に入り込んだ泥流や土砂を取り除かなければ鉄道として運行することができず、復旧には大変な時間がかかってしまうリスクがあり、雪崩発生後の即応的な

対応は非常に難しいのかもしれませんが。

また、災害時だけでなく、地球温暖化の影響により集中豪雨などの異常気象が頻発している中で、雨が降った場合も、砂れきがレールに入ってしまうリスクは大きく、安全性に対する心配と、日常的なメンテナンスに多額のコストがかかる恐れがあります。

### ■自走できる電気バス

また、山梨県が検討している軌道の架線レス化で「バッテリー等車載方式」でなく「地表集電方式」を採用した場合、何らかの原因で給電がス

トップしてしまえばLRT車両は自走することができなくなり、災害時における来訪者の輸送手段としての機能は完全に失われてしまいます。

一方、自走運行である電気バスの場合、富士スバルラインが完全に寸断されない限り、避難のための輸送手段として利用することができます。

さらに、電気バスでは、富士スバルラインが寸断されたとしても、自走運行により、滝沢林道に迂回し、五合目に取り残された来訪者を避難させることが可能になると考えています。

## 3 富士山の観光から考える「富士山登山鉄道構想」

### ■冬の富士山はふもとから眺める

山梨県の富士山登山鉄道構想の「売り」の一つは真冬にも標高2,300mの五合目に行くことができる「通年観光」とのことですが、危険を冒してまで行く必要があるのかとても疑問に感じます。

山頂に登れるのは夏山シーズンですが、富士吉田市は、夏の「登る富士山」だけでなく、

新倉山浅間公園の忠霊塔展望デッキの整備や中心市街地の街並みから富士山を眺めて楽しんでいただく環境整備、周辺自治体や観光事業者と連携した富士山周辺のハイキングコースのPRなどを通してふもとのまちや周辺の山々から四季折々の雄大な姿を楽しんでいただく「眺める富士山」を、通年観光の楽しみ方として提案しています。

夏の間大いに賑わい、疲れ果てているはずの



新倉山浅間公園展望デッキ

「登る富士山」にはせめて冬の間だけでもゆっくり休んでもらい、ふもとから「眺める富士山」を楽しんでいただきたいと、考えています。

■山頂を目指すことだけが富士山ではありません

今年夏の登山者はそれほど増加しなかったものの、外国人の弾丸登山や登山マナーを守らないことによるさまざまなトラブルが頻発したことが大きく話題になりました。五合目から登山するほとんどの人たちが、富士登山とは五合目からスタートし、御来光は山頂で見るものだと思いついでしまっていることによる結果だと思えてなりません。

世界文化遺産に登録されて10年が経ち、観光資源としての富士山により、地元は大いに経済的な



吉田口登山道(馬返し)

恩恵を受けているものの「信仰の対象と芸術の源泉」として世界文化遺産に登録された富士山を理解しているのか？疑問を持たざるを得ません。

夏山シーズンの混雑が話題となっている今こそ、富士山の多様性を広く知らしめていく絶好のチャンスだと考えています。

■ふもとから登る富士山を世界に発信

富士吉田市は、世界文化遺産に登録される以前から、富士山で唯一ふもとから登山することができる登山道として、吉田口登山道に光を当て、さまざまな事業に取り組んでいます。

標高1,450mにある「馬返し」の、破損していた鳥居や石碑、登山道の石畳を復元する周辺整備事業を行い「馬返しお休み処」の開設、三合目細尾野などへの仮設トイレ設置、さらに、ふもとから五合目までの歴史ハイクガイド企画や日本橋から富士吉田まで歩く「富士道あんぎゃ」実施などを通して、先人が守ってきた「信仰の対象」である富士みちや御師の文化



吉田口登山道(四合目)

をしつかり守る事業に取り組んできました。

これらの地道な活動が、富士山を世界文化遺産に導いたと言っても過言ではないと考えています。

そして、富士吉田市は、世界文化遺産10年の節目に、吉田口登山道の復興にさらにしっかりと取り組むために、環境省や山梨県など関係する団体にも参加いただき、「富士山吉田口登山道保存と活用のための活動計画策定委員会」を立ち上げました。

目先の利益にとらわれず、100年先を見据え、日本だけでなく世界の宝となった富士山の自然、環境、景観、文化などの普遍的な価値を守り次世代にしっかりと継承することが、富士山の真の高付加価値化であり、富士山とともにこの地域に生きてきた私たちの責任だと考えています。



新倉富士浅間神社

## 4 「富士山登山鉄道構想」を しっかり知って考えてみましょう

山梨県の富士山登山鉄道構想は、山梨県の積極的なPR戦略により、さまざまなメディアで取り上げられています。しかし、莫大な経費がかかることは説明せずに、カッコ良く描か

れたイメージ図や便利さのみ焦点を当てた偏った情報を、そのまま受け入れて賛同してしまっている人が多いような印象を受けました。

8月11日の山

梨日日新聞には、富士山の登山者250人に行ったアンケート結果として、登山鉄道に賛成と答えた人の割合は41・6パーセントとありました。

賛成の理由として挙げられているのは、交通量の減少による環境保全や利便性の向上につながるのとありますが、これらの問題を解決す

るには、これまで述べてきた通り、富士スバルラインの交通規制を行い、電気バスのみを運行させることで、莫大な資金を投入することなく、十分に対応が可能であると考えています。さらにアンケートでは、登山鉄道の賛否に対するアンケートで分からないと答えた人は3分の1以上の34・8パーセントを占めているともあり、多くの人々が、山梨県の富士山登山鉄道構想の詳細を理解していないのではないかと考えています。

まずはこの構想をしっかりと理解できる環境を整えていただき、地元の関係者を交えていただいてから、活発な議論をしていくべきだと考えています。

その上で、地元の私たちの考え方を、さまざまな機会を通じて、市民の皆さまだけでなく、全国の方々にもご理解いただけるよう、周知していくことが、地元の市長としての務めであると考えています。

また、「日本の宝」から「世界の宝」となった富士山の美しさや素晴らしさを、今後何世代にもわたって引き継いでいくことができるよう、富士山の環境保全や来訪者の安全対策の強化に取り組んでいくという点は、地元富士吉田市も山梨県も共通の認識を持っていると考えています。

山梨県においては、「富士山登山鉄道構想」について、改めて地元とともに協議していただきたいと考えています。