



Genki Da Fujiyoshida

# 元気だ富士よしだ

広報 富士よしだ December 2023 VOL.9

Premium

富士山を守り、  
富士山を未来に引き継ぐ

# 富士山登山鉄道に対する考え

～ 富士山を守り、富士山を未来に引き継ぐために ～

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「富士山登山鉄道構想」について堀内市長に語っていただきました。



### POINT 1 富士山の環境から考える「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「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、富士吉田市の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を「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”」と呼ぶ方もいます。

#### 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おり、来訪者の増加にあ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CO2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

富士吉田시는 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んでいます。

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、交差点がない富士スバルラインは自動運転に最適な道路であり自動運転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、「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」なのではないのでしょうか。

## 富士スバルラインの通行制限

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日以上マイカー通行規制、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」により長野県のようにシャトルバス以外の通行を規制することはでき、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。

## POINT 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、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)が発生します。

2021年3月に発生した大きな雪崩では富士スバルラインの四合目付近の4ヶ所で道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ヶ所あるこ

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ない。

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5

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。

## POINT 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。

夏の間おおいに賑わい疲れ果てているはずの「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

今年は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様々なトラブルが頻発したことが大きな話題になりました。

五合目から登山するほとんどの人たちが富士山とは五合目からスタートし、御来光は山頂で見るとは思い込ん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、観光資源になった富士山により地元は大いに経済的な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?と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。1450m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イベント「富士道あんぎゃ」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をしっかりと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

