

山梨新報

2015年(平成27年) 発行所 ©山梨新報社
 第2866号 〒400-0864甲府市湯田二丁目9-8
 5月29日 (UTY 会館内)
 (毎週金曜日発行) ☎055-237-8121 055-237-8142
 振替口座00400-1-5072
 年間購読料 4,800円

道のり険しい? 富士登山鉄道

検討会が鉄道路線への転換を提言した富士スバルライン



検討会 環境と観光の両立 厳しい開発制御 イコモス

富士北麓の自治体や民間企業、有識者らでつくる「世界遺産富士山の環境と観光のあり方検討会」(会長・岩村敬元国土交通事務次官)はこのほど、麓と吉田口5合目をつなぐ富士山有料道路(富士スバルライン)に登山鉄道の整備を提言した。車の排ガスによる環境負荷の軽減や、通年観光地への転換などの狙いがある。ただ世界文化遺産登録後、富士山周辺では開発行為に歯止めが掛けられているため実現に向けた課題は多い。

検討会が提言した「世界遺産富士山の環境と観光のあり方検討会」(会長・岩村敬元国土交通事務次官)はこのほど、麓と吉田口5合目をつなぐ富士山有料道路(富士スバルライン)に登山鉄道の整備を提言した。車の排ガスによる環境負荷の軽減や、通年観光地への転換などの狙いがある。ただ世界文化遺産登録後、富士山周辺では開発行為に歯止めが掛けられているため実現に向けた課題は多い。

検討会(会長・堀内光一郎富士急行社長)が呼び掛け、2013年に発足。環境や観光、公共交通アクセスなど7分野で議論した。

同連盟によると、登山鉄道の計画は富士スバルライン上に線路を敷設。緊急車両の通行も考慮し、「路面電車」をイメージしてもらえればという。現在夏山シーズン中にマイカー規制を実施しているが、対象外の観光バスやタクシーの排ガスが環境問題として課題に



スイスの登山鉄道「ゴルナーグラート鉄道」と停車中の電車(昨年8月、富士五湖観光連盟提供)

物店主は「季節に応じて収入が大きく変動している」といい、冬の富士山観光活性化に期待を寄せる。

検討会が登山鉄道構想に当たりスイスのゴルナーグラート鉄道を参考にしている。同鉄道はアルプス山脈のマッターホルン(標高4478m)の麓、ツェルマット駅(同1604m)とゴルナーグラート駅(同3089m)を結ぶ。全長約9km、所要時間42分。途

明治から続く鉄道構想 「モグラケーブル」も浮上

富士山は100年以上前から環境と観光がせめぎ合う場だった。初めて富士山の鉄道構想を持ち上がったのは1910年、鉄道省(当時)の技師が明治50年の大博覧会に合わせ、登山鉄道を計画。28年は吉田口の馬返しから8合目まで電気鉄道計画、翌年は当時の山梨県知事から5合目までのケーブルカー計画を打ち出し、翌年に東武鉄道社長長の2代目根津嘉一郎らが鉄道とケーブルカーを

山梨県知事から5合目までのケーブルカー計画がそれぞれ提案された。戦後、46年に東京の実業家が麓から山頂までの「モグラケーブル」計画を発表し、大きな反響を呼んだ。

構想が浮上するたびに環境保護団体などから反対の声が上がり、計画が立ち消えになっていた。

首長に慎重な意見も 「理解得られない」学識者

提言は建設時期や事業主体、事業費などを明記していない。「まずは登山鉄道に関する地元の合意形成から始めたい(連盟)という。富士山の世界遺産登録をめぐっては、イコモスが開発の制御を求めている。ま

た国や山梨、静岡両県などはユネスコ側に登山道の保全方法や危機管理戦略などまとめた保全状況報告書の提出(来年2月1日)が迫り対応に追われる。後藤斎知事は会見で「登山鉄道構想は」中長期で対応する

もの」と話した。富士吉田市の堀内茂市長は「これまで開発を理由に遺産登録が取り消された事例があるため、慎重に取り扱うべき」として、今は保全状況報告書の作成に全力を尽くす考えを示した。ただ登山鉄道構想自体は富士スバルラインの安全対策や、周辺環境の配慮などを挙げて「将来に向けての選択肢の一案」と中立的立場をとる。

都留文科大の渡辺豊博教授(富士山学)は「世界遺産の理念は既存の自然や文化を後世に残していくこと。検討会は、開発行為は最小限に抑えるとしているが、各国の事例を見るとユネスコ側は些細な工事でも厳しく指摘する。今回の提言がユネスコ側の理解を得られるとは思えない」という。