

「LRTで実現可能」

富士登山鉄道構想 県が中間報告

県は、富士登山鉄道構想について、「LRT（次世代型路面電車）で実現可能」（長崎幸太郎知事）だとする事業化検討の中間報告を発表した。このうち、公設民営の経営方式や収支分析などについては9月に公表されており、今回は敷設が想定されている有料道路「富士スバルライン」の走行についての技術的課題の検討結果が加わった。



富士登山鉄道の事業化検討について、中間報告を発表する長崎幸太郎知事（左）と、システム推進グループの担当者ら（右）

スバルライン走行技術面示す

発表は10月28日。県によると、富士スバルラインは、平均勾配52パーミル（水平方向1千メートルで52メートル）、最大勾配88パーミルで、急カーブもある。中間報告によると、箱根登山電車（神奈川県）と同じ車両（乗客を含み46・9トン）で富士スバルラインを走行するシミュレーションでは、降雨時には40パーミル以上の勾配で加速すると車輪が空転する恐れがある。だが、摩擦を増やす砂やセラミック粒などの「増粘着材」を散布する装置を導入すれば走行可能とされた。

一方、傾斜地の急カーブに増粘着材を散布すると、レールと車輪間の横方向の圧力が増加して、「乗り上がり脱線」が起きやすくなるという。これについては、富士スバルラインでは、カーブ内側のレールに「脱線防止ガード」を設置すること

を推奨したうえで、急勾配の急カーブでも時速5〜20キロで走行可能とされている。

列車への給電については、富士山の景観を守る観点から、線路の上空に架線を設置しないことが想定されている。この条件下での給電は、地下鉄で使われている、給電用の3本目のレール「第三軌条」を設置する方式に優位性があるとするが、感電の恐れがあるため、駅の周辺などでは車載バッテリーでの走行も視野に入れる必要があるとした。

車両のタイプは、既存のLRT「宇都宮ライトレール」で使われている低床型では、床下に増粘着材噴射装置や第三軌条から電気を取り入れる装置などの設置が難しいため、普通型車両が有利とされている。

また、単線は利便性や輸送能力に劣り、事業収支に悪影響が大きいため、「複線軌道が現実的」としている。

複線を採用し、1両60人定員の2両編成で1日10時間、最短の6分間隔で運転すると、1000往復で1日に1万2千人を運べる。悪天候時などに通行止めになる現在の方

富士スバルラインの営業実績から、年間2800日営業できたとする、年間336万人が乗車できるとの試算を示している。

富士吉田市長ら 反対フォーラム

「富士登山鉄道構想に反対するフォーラム」の会場＝富士吉田市

「空論でなくEVバスを」「これ以上の開発だめだ」



崎知事が直接、聞く機会として11月13日、県庁で「意見を伺う会」を開く。その上で、長崎知事が年内にも、登山鉄道構想の今後の方向性を明らかにするとしている。（三宅範和）

富士吉田市を拠点に活動する市民グループ「富士登山鉄道に反対する会」は10月31日夜、構想に反対するフォーラムを市内で開いた。会の顧問でもある堀内茂市長はあいさつで、県が公表した中間報告に対し、「技術面でも全然理解できないことばかりだ。富士山に

LRTを走らせるなんて到底及ばない」と批判した。フォーラムは主催者発表で約500人が参加した。堀内氏は、富士スバルラインには土砂流入などの災害が少なくないとして、「こんな状態の中に鉄道を考えるのは自殺行為だ」とし、「LRT

などという机上の空論ではなく、すぐに実現できるEVバス（電気バス）で課題解決すべきだ」と主張した。また、会の代表で北口本宮富士浅間神社の上文司厚宮司は富士山信仰の歴史に触れ、「これ以上の開発はだめだ」と述べた。

フォーラムでは元都留文科大教授の渡辺豊博さんが講演。海外の国立公園における世界遺産の管理体制や観光のあり方などを紹介しながら、富士山での登山鉄道構想の問題点を指摘して中止を訴えた。

会によると、4月から集めている構想に反対する署名が、10月30日時点で7万10筆に達した。紙への書ききとオンラインの2通りで実施しており、書ききが3万1154筆、オンラインが3万8856筆。全都道府県、県内全市町村から寄せられたという。近く県に提出する方針だ。（豊平 隆）