

論説

開発に伴う富士山への環境負荷を心配する声が高まる中で山梨県が、推進してきた富士山登山鉄道構想について、次世代型路面電車(LRT)を含む鉄道での整備を断念した。代替案として、白線や磁気マーカークの誘導で走行するゴムタイヤ式の新交通システム「富士トラム(仮称)」の整備を検討する。

LRTについては、開発による悪影響のほか、災害時の対応技術や採算面で懸念が強まっていただけに、反対する団体などから「鉄道を諦めたことは評価したい」との声が上がる。一方で代替案に関しては、まだ詳細な情報が分からないこともあり「今後の動向を注視して」と冷静に受け止める。

今後の進め方として大事なものは、長崎幸太郎知事が「富士山の移動手段をどうするかは県の

■富士山「鉄道」県が断念

重要な基盤なので、できる限り多くの皆さんの理解と賛同を得て出発させるのが望ましい」と言う通りの状況になるかだ。富士吉田市などは自動運転によるEVバスの実証実験を行っているが、富士山にふさわしい、多くの人が納得する手段を導き出すために、地元をはじめ県民への

タイヤ式新案 丁寧な議論を

丁寧な説明や十分な意見交換をしながらの議論が求められる。新案はタイヤで走る電車型の車両で、中国企業が国内で実用化し、マレーシアなどで実証実験が行われている。県によると、大規模工事が不要で、LRTに比べ開発や整備費が抑えられる。輸送量は編成で120人の動力源として水素エネルギーの活用を想定する。軌道法が適用されるため、一般車両を規制する来訪者管理が可能という。

断念したLRTについては県は先月末に、事業化検討の中間報告を発表。課題だった富士山有料道路(富士スバルライン)上の急勾配、急カーブでの走行について、増粘着剤散布装置の導

であることは間違いない」と言っていたものの、5日後にLRT断念と新案を発表した。最終的な判断は意見交換後というが、県は4月から検討を始め、9月に中国企業が視察に訪れ、10月には県職員がマレーシアに視察に行ったという。にもかかわらずこれまで県民への説明は

新案では、タイヤにすることで鉄道で懸念された問題は相応程度解消されるとみられる。ただ、技術、スバルラインでの実用性、コストや採算、運営の在り方など詳しい調査検討はこれからだ。車両について知事は「国産が望ましい」と期待感を示すが、見通しはどうか。

鉄道構想に反対してきた富士吉田市の堀内茂市長は、知事からLRT断念を伝えられ「代案についてはみんなで検討して、良いものを選ぶ。市としては自動運転によるEVバスを提案していく」と話したという。県はEVバスについては、道路交通法の関係で来訪者管理が困難として否定的だ。だが一概に否定せず、対案も粗上に載せ、新案についてもメリット・デメリットをきちんと示し、共に探る姿勢が重要だろう。(保坂真吾)