

2019年(令和元年)6月9日(日曜日)

富士山のふもとと5合目をつなぐ「富士山登山鉄道」の実現に山梨県の長崎幸太郎知事が意欲を見せている。いくども計画が持ち上がって

は頓挫した構想で、今も地元には懐疑的な声もある。しかも富士山は今や世界文化遺産。新たな開発はできないはずだが…。(皆川剛)



# 富士山登山鉄道

## 険しい道



山梨県知事が登山鉄道の実現に意欲を見せる富士山＝共同通信社ヘリから 観光客でにぎわう山梨県側の富士山5合目

### 山梨知事が意欲、地元は困惑

「鉄道構想は知事選の公約に掲げ、県民に広く支持してもらった。最大限努力したい」。長崎知事は五月二十二日、東京・平河町の都道府県会館で開いた会合の後、報道陣に語った。

有識者検討会立ち上げの予算案(約四千万円)を開会中の県議会で諮り、二〇二二年をめどに実現可否を決める方針だ。

会合には元官僚や学者ら十三人が招かれた。「噴火の際の避難には大量輸送できる鉄道に利がある」「鉄道と併せて電気や上下水道を通すことが必要だ」など前向きな意見が多く、長崎知事も自信を得たようだ。会合後には「やる場合は民間投資を主体にする」と踏み込んだ発言も出た。

ただ、会合の時間はわずか三十五分。実質的な議論はおろか全員の発言時間の確保すら難しく、二月に就任した知事が初めて揚げたアドバルーンの側面が強かった。これが伝わり、驚いたのが地元だ。

「拙速ではないのか。商業主義に走りすぎては困る」。富士吉田市の堀内茂市長は同日、報道陣に「個人的には反対だ」と述べた。市関係者は「正式な検討会を開く前に、知事の人脈をもとに開かれた都内の会合の話が突然聞かされた。寝耳に水だ」と漏らす。

鉄道構想は過去にも繰り返した議論されてきた。実現に至らなかったのは、環境や景観への影響を懸念する声が強かったからだ。さらに、一三年に世界文化遺産に登録され、ハードルはより高くなった。

文化庁記念物課の担当者は「開発行為は世界遺産委員会への報告が必要で、基本的に環境に影響を与えるものを作ることはありえない。許可されるには少なくとも、『環境影響がない』あるいは『良い影響がある』という証明が必要だ」と説明する。

長崎知事が公約実現のために新設した知事政策補佐官室の担当者も、「(夏季に渋滞が慢性

## 「世界文化遺産」理念との整合性は

化する)マイカーや大型バスの排気に比べ、電気鉄道の方が環境負荷は小さい。建設による負荷と比較し検討することになるのでは」と話す。

他にも鉄道開設により、入山者数を管理しやすくなる、冬でも五合目にアクセスでき「通年観光」の道が開ける、などのメリットが挙げられている。

一方、富士山の環境問題に取り組んできた都留文科大の渡辺豊博特任教授は、「世界文化遺産に申請した際に、一木一石動かさず富士山を千年後まで守る覚悟を世界に示したはずだ。整合が取れるのか」と構想に疑問を呈す。

渡辺氏は一九九〇年代に富士山の世界遺産申請やバイオトイレの設置に奔走。申請に賛同する署名は二百四十六万人分、トイレ設置の寄付には四千二百万円が寄せられ、「富士山は国民の財産だ」という思いを強くした」と振り返る。

今後の鉄道構想の検討を進めるにあたり、渡辺氏は「少なくとも国民的議論は不可欠だ。いち自治体である山梨県ではない、国が検討会を設けるべきではないか」と話している。