富士山鉄道に"ブレーキ"

時考

世界遺産学術委が構想検証へ

山梨県が進める富士山登山鉄道構想に、世界文化遺産の専門家が「ブレーキ」―。東京都内で6日開かれた富士山世界文化遺産学術委員会では鉄道敷設への慎重意見が続出した。学術委員の目には登山鉄道の議論が拙速に映ったためで、世界遺産としての価値を守る観点から小委員会で考え方をまとめる方針。同じ日に都内で開かれた構想の検討会では骨子に"お墨付き"が付けられ、長崎幸太郎知事は地元協議に入る考えだ。学術委から富士山の保全と活用に関するスタンスを問われた格好で、県に重い課題が突き付けられた。(報道部)

＝本文記事1面

富士山登山鉄道構想の検討状況について意見を交わした富士山世界文化遺産学術委員会。「必要性が分からない」などと慎重論が相次いだ ＝東京・都道府県会館

「どうしてこんなもの(富士山登山鉄道)が必要なのか。必要性が分からない人がほとんどだ」

学術委の委員の一人は、富士山有料道路(富士スバルライン)上への次世代型路面電車(LRT)敷設が「最も優位性が高い」とする登山鉄道構想の議論に異を唱え、「もう造るという印象だ。観光誘致、観光開発のために鉄道を敷くようなもので納得できない」と厳しい言葉を続けた。

プロの指摘

「世界遺産としての『信仰の対象』『芸術の源泉』という普遍的価値を守ることを含め、考えていかなければならない」「鉄道の終点の5合目全体をどのような形にするのかを考える必要がある」―。慎重意見が相次ぎ、遠山敦子委員長が「根本的にこの問題(登山鉄道)に取り組むべきというのが全員の一致する意見だ」と引き取り、小委員会の設置を決めた。

学術委は2013年の富士山の世界文化遺産登録に当たり、山梨、静岡両県による富士山の普遍的な価値を証明する取り組みに、専門的見地から支援。遠山委員長は12年から5年間、NPO法人富士山世界遺産国民会議の理事長を務めた。世界文化遺産のプロフェッショナルからの指摘に、県の担当者は「厳しい意見を受けることはある程度覚悟していた」と受け止めた。

普遍的価値

長崎知事は検討会総会の後、報道陣に「まだ何も決まっていない段階で、学術委に何を話したらいいのか。『こういうものでどうでしょうか』という形ができて、意見交換が始まる」と構想の検討手順について説明。学術委にも「予備的な情報提供はしていく」としつつも、まずはこれまでの想定通り、構想の骨子を基に地元との協議に入る考えは崩していない。

遠山委員長はこう強調する。「検討プロセスでは学術委の意見をしっかり聞いてもらわなければならない。普遍的価値を守るという両県の役割を果たす上で大事なことだ」。地元との協議に加え、県には学術委の理解を得られるだけの構想をまとめるという"宿題"も課された。

路面電車 最優位を承認

県有識者検討会 全会一致で

山梨県は6日、東京都内で有識者らによる「富士山登山鉄道構想検討会」(会長・御手洗冨士夫経団連名誉会長)の総会を開き、富士山有料道路(富士スバルライン)上に次世代型路面電車(LRT)を敷設することが「最も優位性が高い」とした骨子を全会一致で承認した。今後、地元の自治体や住民に整備の必要性を説明していくという。

骨子ではLRTやケーブルカーなど五つの交通システムを比較し、評価。普通鉄道やラックレール式鉄道の場合、富士スバルラインをそのまま利用できて土地改変や森林伐採が抑えられるが、緊急車両が通行できなくなる欠点がある。緊急車両が軌道上を通ることができるLRTの敷設が、最も優位性が高いと結論付けた。

このほか、ケーブルカーやロープウエーも検討。1～3合目付近から5合目までを直線的に結び、スラッシュ雪崩(雪代)の多発区域を回避できるが、支柱の建設や工事用道路の開設で土地改変が必要で、景観に大きく影響するため適さないとした。

電動バスや燃料電池バスなどクリーンエネルギーを利用したバスは「下山時に過充電キ性能に不安が生じる」(県)として、技術的観点から比較・評価対象から外した。

総会には御手洗会長、顧問をはじめ理事ら30人が出席。県担当者が中間報告として骨子を説明し、採決の結果、全会一致で承認した。

長崎幸太郎知事は総会後の取材に、「これまでは全く定義がない中でのイメージのぶつけ合いだった。議論を本格化させる段階にようやく入れた」と説明。「地元との対話が一番重要な部分なので、しっかり時間をかけてやりたい」と話している。

県は今後、骨子について地元自治体や観光関係者から説明していく予定で、県全域で説明会を開くなどして意見交換していく考え。住民の理解が得られれば、県は鉄道を導入するかを最終判断する。

富士山登山鉄道構想の検討は、長崎知事が知事選で掲げた公約。県は5合目の来訪者数のコントロール、車の排ガスなど環境負荷の抜本的な軽減、観光資源としての魅力の創出などの観点で登山鉄道が有効としている。(鈴木秀人)

ズーム

次世代型路面電車(LRT)　最新の技術を反映した高度な路面電車。ライトレールとも呼ばれ、欧米を中心に普及している。レールから電気を供給する「地表集電方式」を採用することで、景観上の課題とされる架線を必要とせずに走行できる。道路交通を補完し、人と環境に優しい公共交通として再評価されている。国は整備を推進している。国内では富山市などで整備されている。

富士山登山鉄道構想骨子の要旨

【富士山登山鉄道の必要性・有効性】

富士山5合目の来訪者の平準化や、温室効果ガスなどを排出しないクリーンなエネルギーを利用した交通システムの導入、5合目の景観、環境改善による観光地の高付加価値化などを論点に、富士山登山鉄道の有効性について議論した。

交通インフラの整備に合わせたライフライン(電気、上下水道)の整備や御中道、旧登山道などを活用した体験機会の充実、山を登る過程を楽しむ乗り物であること、バリアフリーや外国人来訪者への配慮なども検討材料とした。留意点としては、新たな森林伐採や土地改変などを極力抑制すること、新たな構造物の設置を最小限にとどめ、整備する場合にも景観と調和したデザインを用いるなど景観配慮を前提とした。

【富士山の現状】

インバウンドを中心に来訪者は増加基調で、来訪者は特定の季節や曜日に集中している。大型バスの増加により二酸化炭素などの排出量が増大している。

混雑期にはトイレの機能低下、水や燃料の運搬、自家発電による負荷の増大などが懸念される。5合目施設の意匠改善がイコモスから求められている。

【導入ルート・システムの比較・評価】

技術的には冬季の安全・安定運行、緊急車両や保守管理車両の通行が可能であることに加え、バッテリーや燃料電池など先進技術の積極的な導入を検討。利用者などの適正な負担と富士山保全などへ還元する仕組みを検討した。

ルートは、富士山有料道路(富士スバルライン)を全線利用するルート、スラッシュ雪崩多発区域を回避するルートの2種類を検討した。交通システムは、Aルートが普通鉄道、ラックレール式鉄道、次世代型路面電車(LRT)、Bルートがケーブルカー、ロープウエーを比較、評価した。

Aルートの交通システムはいずれも法制度への適合性が高く、比較的、氷雪に強い。普通鉄道とラックレール式鉄道は緊急車両の通行やバリアフリー性に課題がある。LRTは下り勾配で速度制限を受けるものの、緊急車両との併用が可能でバリアフリー性も優れる。

Bルートの2種類の交通システムは、いずれも法制度への適合性や、景観への影響、緊急時対応、遊歩道の活用、バリアフリーの面で課題がある。

以上から、LRTを富士スバルライン上に敷設することが最も優位性が高いと評価した。

防災対策については鉄道敷設の有無にかかわらず、道路利用者の安全確保を図ることが現時点でも重要なことから、別途対応を検討する。