

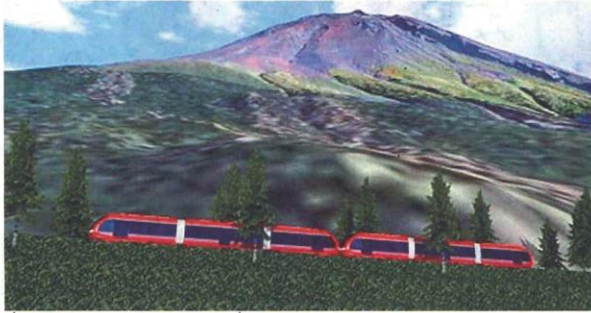
静岡

世界遺産価値損なわれないか

富士山登山鉄道に温度差

山梨

次代の観光見据え調和図る



富士山登山鉄道の車両走行イメージ(山梨県提供)

富士山の山梨県側の麓と吉田口を結ぶ「富士山登山鉄道構想」が2月中旬、山梨県の有識者検討会によってまとめられた。山梨県はこれをたたき台に国や自治体、関係者と議論を重ねる方針だが、静岡県側の関心は低調だ。世界遺産としての「顕著な普遍的価値」の継承に鉄道開発が適すのか疑問も根強い。両県の温度差に加え、技術面や安全性など課題は多く、実現の行方は見通せない。

技術、安全性…課題多く

「富士五湖や周辺までを含め、これからの時代の富士山観光を考えた際の理解を得るとするが、二日も早い開業を目指す」「世界から祝福されるように進めたい」と前のめりな発言も目立った。

前のめり

冷ややか

構想は「富士山の保存と適切な利用を高次元で調和させる」との観点を前提に、既存の有料道路「富士スバルライン」上に架線を使わない次世代路面電車(LRT)を敷設するとした。富士山へのアクセス方法を自動車から転換させ、環境負荷の抜本的な改善や来

訪者数の調整を図る。長崎知事は、まず地元などの理解を得るとしたが、「二日も早い開業を目指す」「世界から祝福されるように進めたい」と前のめりな発言も目立った。

これに対し、静岡県側には静岡の雰囲気が漂う。静岡県富士山世界遺産課の担当者は「開発行為となれば慎重な検討が必要。世界に認められた価値が損なわれることがあってはならない」と指摘する。御殿場ルート7合4分(しゃく)の山小屋「わらし館」のオーナー橋都彰夫さんは「山梨県の話なので反対する理由はないが、



構想で示された富士山登山鉄道のルート

山梨県の富士山登山鉄道構想は、敷設区間を山麓から5合目までの約25.28キロと位置付け、所要時間は上り約52分、下り約74分を見込む。往復運賃1万円で年間約300万人が利用すると試算し、「事業成立の可能性は高い」と評価した。整備費は約1400億円、事業主体は民間を想定する。ただ、世界遺産ゆえの

事業成立の可能性「高い」

ハードルは少なくない。富士山世界文化遺産学術委員会は山梨県の検討会に対し、開発による遺産の影響評価(HIA)を事業段階だけでなく、その前の計画段階でも実施するよう提言した。HIAは政府によるユネスコへの提出を想定して行う評価で、構想ではこの考え方が全面的に盛り込まれた。このほかにも、法律に

構想が話題になることとはほとんどない」と冷やかに見る。

あす説明

両県は共に富士山の世界遺産登録実現を成し遂げ、連携して安全管理に取り組む。こう管理した点を踏まえ、検討

会では理事の松浦晃一郎・元国連教育科学文化機関(ユネスコ)事務局長が「富士山を全体として捉え、静岡県側を巻き込む必要がある」と注文を付けた。長崎知事は「富士山の目」の23日に御殿場(東京支社・関本豪)

基づく事業認可の取得▽文化財保護法、自然公園法、森林法といった土地利用に係る各種法制度への対応▽厳冬期も含めた車両の登坂、制動性能の検証▽噴火時の危機管理―など課題は山積する。長崎知事主導で進む構想に地元首長から不満の声が上がるなど、山梨県側も「一枚岩」とは言えない状況だ。