

山梨県知事 長崎幸太郎様

富士山の未来を考える市民の会

共同代表 秋山真一 加藤信子 中植のぞみ

## 山梨県「富士山登山鉄道構想」に関する質問

私たち富士山の未来を考える市民の会は、富士山が大好きで、いつまでも美しい富士山であってほしいと願う市民が主体的に集まり、今後の富士山の保全と持続可能な活用のあり方を考えようと、2024年3月に発足したばかりの新しい会です。

さて、長崎知事は富士山登山鉄道構想の実現に向けて着々と歩みを進めておられます。富士北麓6市町村で開催された説明会では、イコモスからの「宿題」である「人が多い→来訪者のコントロール」「人工的景観が目立つ→信仰の場にふさわしい景観」「環境負荷が大きい→自動車・バスの排気ガス」を解決するためにLRTの敷設が必要だと説明されました。

私たちが富士山の保全と持続可能な活用のためには、これら3つの宿題への対応が待ったなしである点においては知事と同意見です。しかしながら、様々な視点から検討すると、知事の構想には、様々な、しかも大きな課題が見つかりました。

そこで、私たちが見つけた課題を質問の形で知事にお届けします。知事からのご回答をお待ちします。6月16日までに文書にてお願いします。いただいたご回答はホームページ等で公開する予定です。

### 【追記】

- 1) 本状は富士北麓6市町村、メディア各社にも送付いたします。
- 2) 文書末「賛同者一覧」にありますように、本状の提出は大勢の皆様から賛同されております。

## 【質問】

### (1) 「スバルラインの通行規制」は本当に不可能ですか

知事は「道路法、道路交通法は、法令に規定された理由がない限り自動車の通行を規制することはできない。軌道法では、道路におけるLRTの通行が優占される」※1ことを根拠に登山鉄道構想を進めておりますが、現に上高地では、バス規制日には観光バスであっても途中からシャトルバスまたはタクシーに乗り換え、適正利用に誘導しています※2。スバルラインは国道ではなく県道なので、県条例の改訂等によって県による規制が可能なのではないですか。

登山鉄道ではなく、電気バスを導入し、環境保全のために通行量をコントロールさえすれば、排気ガスの問題も、オーバーユースの問題も、最少の投資で解決できるのではないのでしょうか。

※1 説明会での知事資料『富士山をめぐる山梨県の取り組み』2023, スライドNo.20

※2 長野県「上高地交通規制について」2024 (2024年度は観光バス規制日の設定はないそうです)

<https://www.pref.nagano.lg.jp/shizenhogo/infra/doro/joho/kamikouti.html>

### (2) 「富士山の自然条件に最も適した交通手段」がLRTですか

知事は「車の交通を規制できないのが大前提だ」※1と説明されましたが、法令等「社会のしくみ」は人の努力によって改善が可能です。一方、地形・地質・気象条件など「富士山の自然条件」を人が変えることはできません。これこそが大前提です。富士山の自然条件を大前提として考えると、本当にLRTが五合目までの交通手段として最適解でしょうか、はなはだ疑問です。

富士山は活火山であり、ハザードマップ※3ではスバルラインの多くが火口想定領域に含まれています。スバルラインが火口にならなかったとしても、実際に噴火が起きたら噴石等火山噴出物があるでしょう。火山性地震もあるでしょう。道路-自動車という交通体系だったら、多少の落石や土砂崩れ、地面の歪みがあっても、迂回が可能です。ところが、決まった軌道上しか走れないLRTなら致命傷になります。また、LRTの軌道は溝になっていますが、噴火がなくても、季節風などによりスコリア(噴火砂

礫)※4 が溝に溜まり、運行に支障が出るのではありませんか。

春、富士山では雪代と呼ばれる土砂を含んだ雪崩が発生し、スバルラインの通行を妨げることがありました。若い山である富士山では春以外の季節でも土砂崩れが頻繁に起きています。県では登山鉄道への雪崩・土砂・落石対策を考えておりますが※5、今後、温暖化の進行により富士山頂直下の永久凍土が解ける※6 と、ますます雪崩・土砂・落石の危険が高まるという指摘もあります。道路では迂回路という手段がありますが、軌道では簡単に迂回路を作るわけにはいかず、修復に多大な時間とコストが必要になるのではありませんか。

これらのことを勘案すると、LRTより道路-自動車という交通体系の方が優位ではないでしょうか。

ヨーロッパの登山鉄道を引き合いに出して、富士山に登山鉄道を希望される方がいらっしゃいますが、基本、造山活動によって形成され、堆積岩主体のヨーロッパ・アルプス※7 に登山鉄道を敷設するのと、若い火山で、常時がけ崩れが起き、地震多発地帯の日本列島にある富士山に登山鉄道を造るのとは、まったく意味が違うのではありませんか。

※3 山梨県「富士山ハザードマップ」2021 <https://www.pref.yamanashi.jp/kazan/hazardmap.html>

※4 たとえば日本大学「富士スコリアの性質とその脆弱性」  
[https://www.nihon-u.ac.jp/risk\\_management/pdf/research/symposium/20171118/171222\\_3.pdf](https://www.nihon-u.ac.jp/risk_management/pdf/research/symposium/20171118/171222_3.pdf)

※5 山梨県「富士山の保全と利用に関する現状」2019  
[https://www.pref.yamanashi.jp/documents/91416/190729\\_fr\\_boardmtg\\_material02.pdf](https://www.pref.yamanashi.jp/documents/91416/190729_fr_boardmtg_material02.pdf)  
山梨県「富士スバルラインにおける雪崩に関する調査について」2020  
[https://www.pref.yamanashi.jp/documents/91416/201202\\_material02.pdf](https://www.pref.yamanashi.jp/documents/91416/201202_material02.pdf)

※6 たとえば環境省「地球温暖化で富士山の姿が変わる？懸念される影響とは」  
<https://ondankataisaku.env.go.jp/coolchoice/weather/article05.html>

※7 たとえばヨーロッパ史入門「アルプス山脈のでき方(成り立ち)について」  
<https://europa-japan.com/category9/mountain/category708/entry4475.html>

### (3) 冬季営業はコストもリスクも環境負荷も過大ではありませんか

標高が高く、冬が厳しい富士山では、場所によっては、冬に地中の水分が凍って地面を押し上げる凍上現象※8 が見られます。この力は非常に大きく、軌道を持ち上げてしまうことは想像に難くありません。軌道修正に毎年、莫大な費用がかかるのではありませんか。

冬季に運行するとなると、コストもリスクも大きくなり、従業員の業務に危険が伴いますし、生活用水の揚水などに夏以上の多大なエネルギーが必要で温暖化対策にも逆行します。

なにより、本来禁足地であった富士山中腹にわざわざ厳冬期にまで観光客を運ぶのは、エコ・ツーリズムなどではなく、ヒトの限りない欲求を満たそうとするエゴ・ツーリズムであり、世界遺産の哲学※9 と相いれないのではないですか。冬季の運行を本当に実行するおつもりですか。

※8 たとえば国土交通省「凍上災」2018 <https://www.mlit.go.jp/common/001230398.pdf>

※9 たとえば山梨県立富士山世界遺産センター「世界遺産について」  
<https://www.fujisan-whc.jp/about/heritage.html>

### (4) 「富士山でなければできない体験」がブランド品ショッピングですか

富士山の来訪者について、長崎知事は説明会※10 の中で「現状、…ちょっと見て、ちょっとおみやげを買って…で終わってしまう」などとおっしゃいました。その通りだと思います。登山鉄道ができれば、「せっかく来たからお昼も食べて」「特別な日にはここで夕食を、一泊を」「ブランドショップがあって、ここでしか買えないようなものが買える」とおっしゃいました。

正直申し上げて、これらは富士山でなくてもできることです。また、「ブランドショップでもなければ富士山には魅力がない」とおっしゃっているように聞こえます。

そうではなく、富士山でなければできない体験を用意することこそが、せっかく富士山を訪れる方々にとっても、富士山の保全にとっても重要です。富士山を麓から登る、火山を体験する、動植物の標高による変化を観察する、富士山を崇めてきた人々の心持ちを追体験するなどです。それには、プロ・ボランティアを問わず、ガイド、インタープリター、自然観察指導員、御師※11 といった「来訪者と富士山をつなぐ役割の人」の存在が最も大切です。そして、その人たちが活躍できるハード(ビジターセンターなど)とソフト(しくみ)を整備することこそ、知事をはじめ富士山保全を中心になって進める皆さんに、本気で考えていただきたいと思います。

※10 説明会動画 2023 [https://www.pref.yamanashi.jp/fujisan-hz/fujisan\\_railway/setsumeikai.html](https://www.pref.yamanashi.jp/fujisan-hz/fujisan_railway/setsumeikai.html)

※11 たとえば北口本宮富士浅間神社「富士講と御師」 <https://www.sengenjinja.jp/fujikou/>

## 山梨県「富士山登山鉄道構想」に関する質問 【要約】

### (1) 「スバルラインの通行規制」は本当に不可能か

- ・現に上高地では、通行規制により適正利用(=人数コントロール)に誘導している
- ・スバルラインは県道なので、県条例の改訂等によって県による規制が可能なのでは
- 電気バスを導入し、通行量をコントロールすれば、排気ガス・オーバーユースの問題は解決

### (2) 「富士山の自然条件に最も適した交通手段」がLRTか

- ・富士山噴火 → 溶岩、火山噴出物、火山性地震
- ・スコリア → 軌道溝への堆積 → LRT通行困難
- ・雪崩・土砂・落石 → LRT通行不可
- 富士山ではLRTより「道路-自動車」が優位 (ヨーロッパアルプスとは成立・地質が違う)

### (3) 冬季営業はコストもリスクも環境負荷も過大ではないか

- ・凍上現象 → 軌道の歪み → LRT通行困難
- ・冬が厳しい富士山での営業 → コスト・リスクの増大、温暖化対策に逆行
- 本来禁足地であった富士山に厳冬の集客は「エゴ」・ツーリズム、「反」世界遺産

### (4) 「富士山でなければできない体験」がブランド品ショッピングか

- ・カフェやブランドショップは富士山でなくてもできる
- ・人々は富士山だからこそその体験(火山・自然・信仰・芸術)を求めているのではないか
- 来訪者と富士山をつなぐ役割の人(ガイド、インタープリター、自然観察指導員、御師等)
- その人たちが活躍できるハード・ソフトの整備こそを望む

知事をはじめ県職員の皆様の仕事は、県民のために、「社会のしくみ」をよりよくしていく、もし、しくみがなかったら創っていくことです。コロナ禍の中、長崎知事が先頭に立って山梨方式という「しくみづくり」に取り組んだことは高く評価できます。日本各地から称賛の声が上がっていました。また、今でこそ山梨県は自然保護行政後進県※12ですが、かつては全国に先駆けて高山植物の流通までも規制する画期的な高山植物保護条例を制定しています(1985年)。

しくみを作るのは人です。ですから、人が変えようと思えば変えられます。長崎知事には、登山鉄道のデベロッパーではなく、富士山保全の「しくみづくり」に邁進していただきたいと思います。私たちも微力ながらご協力いたします。

なお、富士山五合目来訪者・登山者の中にはフィールドマナーが極端に不足している方がおり、富士山の保全にとって大きな課題となっております。対策の一環として、来訪者に事前に視聴していただく動画作成を計画しています。

富士山の未来を考える市民の会 連絡先  
〒403-0005 山梨県富士吉田市上吉田 4583-6 中植方  
Tel : 0555-24-2938 Fax : 0555-24-2948  
Mail : respect.mtfuji@gmail.com

※12 レッドデータブックは未制定最後の3県の一つ、生物多様性地域戦略は未制定最後の4県の一つだった

## 賛同者一覧

私たちは、富士山の未来を考える市民の会が長崎山梨県知事に本質問状を提出することに賛同します。知事がどのような回答をなさるのか、注意深く見守ります。

3ページ下から4ページにかけて、ご賛同いただいた248名の皆様のお名前を、次ページの形式で掲載しました。個人情報保護の観点から、この質問状ではお名前を載せていません。

