

山梨県の富士山鉄道構想についての 批判的考察

村 串 仁三郎

目次

はじめに

第1節 山梨県による「富士山登山鉄道構想」提起の経緯と背景

- (1) 富士山登山鉄道計画案の回顧
- (2) 富士五湖観光連盟によるスバルライン上「富士山登山鉄道」案の最初の提起
- (3) スバルライン上の「富士山登山鉄道構想」提起の政治的背景
- (4) 「富士山登山鉄道構想」の前提としての富士山世界遺産問題

第2節 山梨県「富士山登山鉄道構想検討会」の設立と「富士山登山鉄道構想」「骨子（案）」

- (1) 山梨県による「富士山登山鉄道検討会」の設立
- (2) 「富士山登山鉄道構想検討会」の課題と組織
- (3) 「富士山登山鉄道構想」「骨子（案）」の分析
- (4) 「富士山登山鉄道」L R T案の問題点

第3節 「富士山登山鉄道構想」L R T案に対する批判・反対論

- (1) 「骨子（案）」以前の「富士山登山鉄道・L R T」案に対する批判・反対論
- (2) 山梨県「富士山登山鉄道構想」「骨子（案）」に対する批判・反対論

あとがき

はじめに

2019年1月の山梨県知事選挙では、革新系の候補として立憲民主党、国民民主党の推薦、連合の支援を受けた現職後藤斉と、元自民党衆院議員で自民党公認候補であり、公明党の支援を受けた長崎幸太郎の保革候補が激しく衝突した。この知事選では、これまで山梨県の観光問題として重要な政策課題となっていた富士山登山鉄道構想を巡って争われたが、現職後藤斉も山梨県の重要な政策課題となっていた富士山登山鉄道構想に賛意を示していたが、自民党公認の長崎幸太郎候補は、安倍政権の観光促進政策に乗って、富士山登山鉄道構想検討会の設置を公約にして当選した⁽¹⁾。

当選後長崎山梨知事は、2019年7月に富士山登山鉄道構想検討会を設置し、2020年2月に検討会の中間報告として既存の有料登山道路・スバルライン上に富士山登山鉄道を構想する「中間報告骨子(案)」を提起した。ここで富士山登山鉄道構想の実現が大きく進捗するかにみえた。

しかし「富士山登山鉄道構想」「中間報告骨子(案)」は、あまりにも大きな多くの問題を抱えており、そう簡単に実現できそうになかった。それにも拘らず、長崎山梨県知事は、観光立国論政策を進める安倍政権の支援をえて、「富士山登山鉄道構想」の実現に向けて突き進もうとしていた折、誰も予期しなかったコロナ・パンデミックが起きて、「富士山登山鉄道構想」の具体化作業が頓挫した。

とは言えコロナ禍で激減した観光業の大不況を克服する手立ての一策として、山梨県当局は、「富士山登山鉄道構想」の実現を強引に図ろうとする可能性が大きい。

本稿の課題は、「富士山登山鉄道構想」が自然公園法や文化財保護法、更には、富士山世界文化遺産条例にも反する可能性が大きく、富士山の自然を大幅に破壊し環境を毀損する危険性の高いものであり、到底認めがたいことを明らかにしようとするものである。

なお本稿は、前稿と同様、土屋俊幸氏の拙著への批判、特に私が地方の

国立公園を無視しているとか、地方の国立公園の観光的利用を軽視しているとかの批判⁽²⁾への具体的な反論でもある。

注

- (1) 山梨県知事選については、ウェブサイトのウィキペディア「2019年山梨県知事選挙」を参照。
- (2) 土屋俊幸氏の拙著への批判については、拙稿「日本の国立公園に関する3拙著に対する土屋俊幸教授の批評に答える」、『経済志林』第87巻第1・2号, 2019年9月, を参照。

第1節 山梨県による「富士山登山鉄道計画構想」提起の経緯と背景

(1) 富士山登山鉄道計画の回顧

内陸の山岳地帯にあって平野部が少なく農業も工業も十分に発達しなかった山梨県、富士山麓にとっては、古来からの富士山観光は、重要な産業であった⁽¹⁾。

近代に入っても事態は同じであった。富士山観光への期待は、富士山の観光開発を促し、富士山頂へ向かう登山鉄道の建設計画を生み出していった。

1908（明治41）年7月30日『山梨日日新聞』の記事は、鉄道計画の技術者佐分利工学博士が「富士登山電車を計画」したとか、1910（明治43）年9月7日の同紙の記事は、「目下瑞西において鉄道事業調査中の日本人技師等はニールセン山に敷設しつつある登山鉄道を視察し同鉄道の式を用いて帰朝後富士山鉄道を起こす為最も詳細なる調査をなしつつある」と報じた。

こうした動きは、明治50年に予定されていた日本での世界万博開催に向けた、今日にも通じる外国人観光客誘致の観光政策から生まれたものであった⁽²⁾。

当時の登山家小島烏水は、「富士山保護論」で富士山の「山中又は山頂に、鉄道を敷設する等、名を登山者の便利に借りて富士山の胴体を、根本的に破壊し、名山の品位、威厳を毀損するに近き計画の出願に対しては、県の当事者が断じて之をさげられんことを、……希望」と述べて、明治末期の富士山登山鉄道建設計画を批判した⁽³⁾。

ことほど左様に、大正期に入っても、いわゆる鋼索・ゴンドラ・ロープウェイ計画とともに、富士登山鉄道の計画が度々試みられた。

1924（大正13）年3月に「富士山軌道株式会社」は、「福地村を起点として…須走村地内の山頂に達する」「ケーブルカーを設置」する計画を申請したが、地盤等に不安があるとして許可されなかった⁽⁴⁾。

1925（大正14）年には山梨県の「富士嶽麓開発計画」で、「吉田一長尾一小御岳の林道を改修し迂回登山軌道を開設」と提起した。しかし県下の政争もあって計画は実現することはなかった⁽⁵⁾。

昭和期に入って1929（昭和4）年に、時の山梨県鈴木新太郎知事は、富士嶽麓開発計画にふれて「五合目までのケーブルカーも研究すべき問題である」と発言した⁽⁶⁾。

1935（昭和10）年6月に、富士山の馬返一山頂間のケーブルカー建設計画が提出された。1935年9月11日の『東京朝日新聞』によれば、元貴族院議員で貴金属商の山崎亀吉は、山梨県の富士吉田口から山頂まで、墜道を主にし地上にも表れ、中間に乗換所を設置し、五合目あたりに観光ホテルを建設するケーブルカーを敷設する、総工費500万円程度の計画を公表した。

併せて『東京朝日新聞』は、「この計画に対して内務省は、富士山は国立公園の指定地であり風致保存の見地から富士山の横腹に大穴を開けたりケーブルカーを通せさせるのは感心せぬと言っている。」と報じた⁽⁷⁾。

爾来賛否に別れて論争が行なわれ、内務省は、国立公園管理当局として反対の意向を示していたが、観光業界には賛成が多く、国立公園関係者の間では、賛否が分かれた。

例えば、国立公園協会が名士に意見をただしたところ、運輸省観光局長永田誠、同じく元観光局長新井堯爾、ジャパン・ツーリスト・ビューロー代表高久甚之助、元ジャパン・ツーリスト・ビューロー中川正左など有名人が賛成を表明し、国立公園管理当局の内務省衛生局長大橋新太郎、画家小杉放庵、日本郵船代表大谷昇、東大教授林学者菌部一郎、登山家冠次郎が反対を表明した。東大助教授辻村太郎は、国立公園協会の常務理事でもあったが、すでに昭和4年から富士山のケーブルカー建設に賛成していた。

地元の福地村の地元民も、村会を開いて反対を表明した。多くの当代の有名登山家、小島烏水、松方三郎、黒田初子らが反対した。当時自然保護を重視していた史蹟名勝天然記念物保存協会も、反対を表明した。

結局、この計画は、鉄道省、内務所の計画不許可で消滅した⁽⁸⁾。

戦後においても、富士登山鉄道計画は度々提起された⁽⁹⁾。

敗戦直後の1945年11月に山梨県議会では「富士五合目マデ少ナクトモ自動車道路を開発シ、更ニ五合目ヨリ頂上ニ至ル『ケーブルカー』架設スル」というような発言があり、翌年の1946年11月21日の『山梨日日新聞』は、富士登山索道株式会社（資本金2000万円）による、鳴沢村一自然科学公園一御岳一山頂まで四つの駅をもつケーブルカー建設の「立体的な計画」を報じた⁽¹⁰⁾。

翌年の1947年5月16日の『山梨日日新聞』は、前者とは別のグループ「根津嘉一郎、若尾鴻太郎、小林中他2名の本県出身在京財界人を発起人とする富士登山鉄道会社」から、吉田一馬返し（地上登山電車）・馬返し一山頂（地下ケーブル）、距離22キロ、軌道1.67メートル、建設費2億5000万円、という計画が提起されていると報じた。

この計画は、1949年春に山梨、静岡、神奈川の3県からなる「富士箱根公園地方委員会」に提出されて、あっさり承認された。しかしこの計画は、国立公園協会理事長田村剛がこの計画を認めなかったこともあり、厚生省は、戦前の方針を踏襲して最終的にこの計画を認めなかった⁽¹¹⁾。

その後、1951年8月以降再び、富士山ケーブルカー建設計画が幾つか提

起された。同年8月に在京山梨県有力者によって提起された富士山ケーブルカー建設計画は、9月にその修正案が提起された。11月には別のグループからも提起された計画は、吉田から馬返しまで11キロを地上鉄道で登り、馬返しから頂上まで6.1キロを一直線に登山道に並行して地下ケーブルを敷設する、年間100万人の輸送力をもつというものであった。

この計画に対しては、設立早々の日本自然保護協会は、1953年11月4日の評議員会で、スバルライン建設を容認するが、「富士山鉄道敷設に関する反対陳情書」を採択して、登山鉄道建設計画に反対を表明した。1952年に富士山五合目以上と登山道付近を天然記念物に指定していた文化財保護委員会は、1954年7月に、この計画を不許可にした⁽¹²⁾。

この計画は、厚生省、文部省の許可がえられず潰え去った。

その後、1959年に山梨県は、富士山地下鋼索鉄道設置計画をたてが、この年伊勢湾台風の襲来などの未曾有の大災害があって計画は棚上げされ、1961年に再び調査を開始し、国との折衝に入ったが、富士山頂への輸送施設の改設は好ましくないと判断して、スバルラインの開設にとどめた⁽¹³⁾。

1963年9月、地元有力企業の富士急行株式会社によって「富士山トンネル・ケーブルカー」建設計画が単独で提起された。この計画は、1961年に山梨県が計画した案に沿って1964年に建設されたスバルラインを利用し、五合目の「お中道」沿いに「スカイ・ウェイ」鉄道と、年間数十万人を輸送する五合目から山頂にトンネル・ケーブルカーを建設するという大規模計画であった。

1964年5月、日本自然保護協会は、「富士山の自然保護に関する陳情書」を提出して、この計画に反対を表明した。その後、堀内光雄富士急行社長は、突然自然保護の必要を痛感して「申請取り下げを発表した。」あっけなく「富士山トンネル・ケーブルカー」建設計画は消滅した⁽¹⁴⁾。

何故富士山登山鉄道計画を回顧するのかと言えば、私は、産業の乏しい山梨県民の富士山観光への大きな期待の強さを理解すると同時に、それにも拘らず、山梨県民に限らず多くの国民が富士山の自然の保護と環境の保

全、あるいは伝統の登山文化を守るために富士山登山鉄道計画に反対してきた歴史的事実を思い起こし、今日あえて富士山登山鉄道計画を強行しようとする意味を問いたいためである。

注

- (1) 明治期の富士山の登山と観光については、国立公園成立史を検討した拙著『国立公園成立史の研究』、2005年、法政大学出版局、第Ⅱ部、第1章「富士箱根国立公園」の(1)富士山の節で一般的に論じてある。維新前については、145-6頁。
- (2) 同上、165-7頁。
- (3) 同上、151-2頁。なお引用文では「富士山の当体」とあるのは「胴体」の誤植である。
- (4) 同上、176頁
- (5) 同上、171-2頁。
- (6) 同上、184頁。
- (7) 同上、194-5頁。
- (8) 同上、195-7頁。
- (9) 戦後の富士山登山鉄道建設計画については、拙著『自然保護と戦後日本の国立公園』、時潮社、第11章「3 戦後の富士山ケーブルカー建設計画と反対運動」を参照。
- (10) 同上、356頁。
- (11) 同上、356-7頁。
- (12) 同上、158-9頁。
- (13) 拙著『高度成長期日本の国立公園』、2016年、時潮社、349頁。
- (14) この計画については、同上、350-4頁。なお詳しくは、「トンネルケーブルの全貌」、富士急行社内報『芙蓉』1963年、秋号、富士急行株式会社編『富士山麓史』、富士急行株式会社、1977年、634-42頁、を参照。

(2) 富士五湖観光連盟によるスバルライン上「登山鉄道」案の最初の提起

2019年1月に新たに選出された長崎幸太郎山梨知事は、後に詳論するように選挙公約通り2019年7月に「富士山登山鉄道構想検討会」を組織し、

2020年2月に現行の観光有料自動車道路・スバルライン上にLRT（次世代型路面電車）という登山鉄道設置を計画する『「富士山登山鉄道構想」骨子（案）』を提出した。この構想の基本は、2020年2月に初めて提起されたものではなく、10年以上前にすでに提起されていたものである。

山梨県の富士山登山鉄道設置構想について具体的に検討する前に、前史としてこの構想が生まれてくる背景について簡単に振り返っておきたい。

すでに指摘したように、1974年に富士急行堀内社長が「富士山地下鋼索鉄道」計画を撤回して以後、しばらく富士山登山鉄道計画は話題に登らなかった。

山梨県は、1994-96年に「自動車排気ガスの抑制による環境保全などにつながる」として「富士山登山鉄道建設計画」を「検討したが、具体化しなかった。」と言われている⁽¹⁾。

富士山登山鉄道計画が再び大きく問題になったのは、2006年12月に地元の観光業界関係者からなる「富士五湖観光連盟」が、山岳鉄道の専門家を招いて講演会を行ない、富士山登山鉄道建設計画を構想してからである。

『山梨日日新聞』によれば、「富士五湖観光連盟」（会長富士急行社長堀内光一郎）は「2006年12月に山岳鉄道の専門家を招いた講演会を開くなど、『富士山登山鉄道』の実現について議論」したとある⁽²⁾。

このような「富士五湖観光連盟」の動きを後押ししたのは、後に論じるように2006年第1次安倍政権の観光促進政策である。

2008年11月に「富士五湖観光連盟」は、富士山有料道路（富士スバルライン）に代わり、スバルライン道路上に単線の路線を敷設し、麓の有料道路付近から富士山5合目へアクセスする富士山登山鉄道敷設計画の実現に向けて動きはじめた。

2008年11月23日『山梨日日新聞』は、以下のように報じた。

「富士山5合目まで鉄道を敷設する構想が持ち上がっていることについて、富士五湖観光連盟は21日、正副会長会議を開き、構想の実現を目指した協議会を設立することを確認した。協議会には周辺市町村にも参加を呼

び掛け、機運の醸成を図る。

富士吉田市内のホテルで開いた会議には富士北ろく地域の11の観光協会の代表者らが出席。富士山5合目までの鉄道敷設について、郡内地域選出の県議が検討会を立ち上げたことを議題に意見交換した。出席者からは『自動車に替わる輸送手段となれば、富士山の環境にとってもメリットがある』など、賛成意見が相次いだ。

同連盟は2006年12月に山岳鉄道の専門家を招いた講演会を開くなど、『富士山鉄道』の実現について論議を交わしてきた経緯もあり『あらためて連盟としても活動をする必要がある』と判断。県議の検討会と連携を図る一方で、連盟が主体となった協議会を立ち上げることで一致した。協議会には富士北ろくの市町村にも参加を働き掛け、地元としての一体的な盛り上がりアピールすることも確認した。

会議では、同連盟が現在の富士山有料道路（富士スバルライン）沿いに線路を敷設することを想定し、専門家に建設費の試算を依頼した結果として『600億—800億円』との数字も提示された。

同連盟の堀内光一郎会長は『過去最多の登山者や世界遺産など、今年は富士山についての議論が深まった年だった。新たな交通手段についても出るべくして出た議論で、もう一度多くの意見を聴いて検討するにはいい機会だ』と協議会設置の意義を説明している。⁽³⁾

しかし2008年以降わが国では、経済政治の分野で危機的状況が勃発し、富士山登山鉄道構想を検討するどころではなかった。

2008年9月にリーマン・ショックが起き、世界を大恐慌に陥れ、日本経済も危機的状況に追い込まれ、2009年に8月に民主党政権が誕生し、2011年3月に東北地震、福島原発災害が起きて、日本中を震撼させた⁽⁴⁾。

しかし民主党政権の失政で2012年12月に自民党政権が復活し、第2次安倍政権が誕生し、後に論じるように一連の観光政策が打ち出された⁽⁵⁾。

しかも富士山が2013年6月に、世界文化遺産に登録される見通しとなったことを受けて、富士山の世界的観光化を促進するため富士山鉄道構想は

一挙に進展した。

2013年5月16日『毎日新聞』デジタル版は、「富士山:『登山鉄道』静岡・山梨両知事が構想」と題して次のように報じた⁽⁶⁾。

「富士山が6月、世界文化遺産に登録される見通しとなったことを受け、静岡県の川勝平太知事と山梨県の横内正明知事、認定NPO法人富士山クラブの奥島孝康理事長（日本高野連会長）が16日、静岡県富士宮市で会談した。両県知事は、富士山の登山口となる5合目付近まで運行する登山鉄道の整備が必要との認識で一致した。

国際記念物遺跡会議（イコモス）の登録勧告後、両県知事の会談は初めて。登山鉄道について、奥島理事長が車の入山を規制し環境や景観の保全にもなるとして『5合目や富士五湖に作るべきだ』と問題提起。川勝知事は『我々がJRや私鉄に働きかける余地はある。山梨側と協力して富士山全体を堪能できる鉄道の計画を考える時期だ』と応じた。横内知事は『山梨県では鉄道構想は浮上しては立ち消えになってきたが、世界遺産登録をきっかけにもう1回、考えたい。冬の観光にもなるし、十分検討に値する』と述べた。

会談は毎日新聞富士山再生キャンペーン事務局が企画、入山料や入山規制、環境保全など多岐にわたった内容は23日の朝刊で詳報する。【富士山再生キャンペーン事務局】

こうした静岡・山梨両県知事の会談に並行して、2013年6月19日『日本経済新聞』デジタル版は、「富士急行の堀内光一郎社長は東日本旅客鉄道（JR東日本）の大月駅と河口湖駅を結ぶ富士急行線（延長26.6キロ）を富士山の5合目まで延伸する構想を明らかにした。21～23日に富士山が世界文化遺産に登録される見通しで、観光用鉄道と位置付ける。環境評価などハードルも多く、構想を実現できるかは不透明だ。」⁽⁷⁾と報じた。

両県の合意は進展しなかったようで、富士五湖観光連盟は、2013年に「世界遺産富士山の環境と観光のあり方検討会」を組織した⁽⁸⁾。その後「世界遺産富士山の環境と観光のあり方検討会」は、2015年5月に、「報告書」

を策定して「富士山登山鉄道」構想を提起した⁽⁹⁾。

この「世界遺産富士山の環境と観光のあり方検討会」の「報告書」は、「富士山および山麓地域における現状の課題と取組状況」として、環境、景観、観光、安全対策、など広範な問題を論じ、「富士山および山麓地域における交通ネットワークのあり方」について立ち入って論じている。

「報告書」は、冒頭の「1. 富士山及び山麓地域における環境負荷の抜本的改善策」として、次のように、富士山鉄道建設を「提言」した⁽¹⁰⁾。

「富士山では、夏季の一定期間にマイカー規制が実施されているものの、車両からの排出ガスは無視しえない状況である。また、大量の登山客、観光客により登山道や五合目周辺で渋滞・混雑が発生している。富士山の環境を確実に保全していくためには、マイカー規制では限界があり、抜本的な交通アクセスの見直しが必要である。そのため、以下の施策を推進すべきである。

(1) 入山者数を確実にコントロールし、自動車の排気ガス、廃棄物不法投棄等の環境問題を抜本的に解決するため、スバルラインに鉄道を整備する。また、鉄道整備完了後は、緊急車両を除く一般車両の通行を禁止する。なお、富士山五合目アクセスを自動車・バスから鉄道に転換することで年間約1万2千トンのCO₂を削減できる。

※1 スバルライン上への鉄道敷設は、既存資料等をもとに検討した結果、土木技術的に実現可能である。

※2 スバルラインを活用することで新たな開発行為を最小限に抑えることができる。

(2) 鉄道整備に際しては、鉄道による物資や廃棄物の輸送を考慮するとともに、上下水道、電力供給、廃棄物処理等のライフライン施設を同時に整備する。

(3) 山麓地域において道路交通円滑化、安全性確保の観点からパーク&ライド駐車場等の交通結節点を適切に配置し、環境にやさしい公共交通機関へのシフトを促進する。

(4) 登山鉄道の建設期間中は、CNC（圧縮天然ガス）バスや燃料電池バス等をシャトルバスに投入し、富士山五合目へのアクセスを確保するとともに、早期の環境負荷の低減に努めるべきである。

(5) 富士山五合目より山頂にかけての山小屋等への物資輸送については、環境配慮型運搬システムへの転換を図るべきである。」

以上のように、「報告書」は、大量観光客によるスバルラインの排出するCO₂の削減のために登山鉄道を敷設し、併せて鉄道による廃棄物の輸送、上下水道、電力供給、廃棄物処理のインフラ整備を行なうというメリットを強調する。

ただし「報告書」は、「あとがき」で「世界遺産 富士山の環境と観光のあり方検討会では、聖なる山である富士山の環境と文化的景観を保全しながら、富士山及び山麓地域が世界的な観光地へと飛躍するための具体的方策について、5つの観点から提言を行った。特に登山鉄道整備に当たっては、地元における関係者間の合意形成、整備主体・運行主体の検討、建設計画・運行計画、事業費および資金調達方法、災害時における避難方法等、より具体的な検討段階へとステップを進めていくことが必要である。山梨県、地元自治体、国が連携し、検討が進められることを期待する。」⁽¹¹⁾

要するに「報告書」では、スバルライン上に富士山登山鉄道の建設案を提言するが、登山鉄道計画については、地元関係者間の合意形成、「整備主体・運行主体の検討、建設計画・運行計画、事業費および資金調達方法、災害時における避難方法等」の具体的計画については、今後の課題として残したということである。

後藤山梨県知事は、「報告書」を受けたが、その後、ただちに構想を進展させることがなかった。「報告書」がでた3年後、2018年9月25日『産経新聞』は、次のように報じた⁽¹²⁾。

「山梨県の後藤斉知事は、25日、県議会の代表質問で、富士山の麓から5合目までを結ぶ登山鉄道新設の可能性を検討する考えを明らかにした。自民党誠心会の渡辺英機氏への答弁。

後藤知事は『費用や事業主体など課題もあるが、富士山の環境保全や冬季の来訪者数の増加など、観光振興にも効果が期待できる。庁内に検討会を設置し、しっかり検討していく』と導入に前向きな姿勢を明らかにした。「県が検討に入れば、世界文化遺産での工事実施の是非など、大きな議論になりそうだ。」

しかしその後、後藤知事は、登山鉄道新設のために目立った動きをみせなかった。そうこうしている内、2019年1月に県知事選挙が行なわれ、新人候補の長崎幸太郎は、富士山登山鉄道構想「検討会」の設置を選挙公約に挙げて当選した。

注

- (1) 「山梨県知事、富士山の登山鉄道で『検討会設置』」, 2018年9月25日, 『産経新聞』デジタル版, 参照。
- (2) 「富士五湖観光連盟、『富士登山鉄道』を行政に構想提案」, 2008年11月23日『毎日新聞』より, kqrain.net, 2010年6月16日版。
- (3) 同上。
- (4) これらの問題については、山家悠紀夫『日本経済30年史』第5章, 岩波新書, 2020年, 水野和夫・山口二郎『資本主義と民主主義の終焉』第4章, 2019年, 祥伝社新書, などを参照。
- (5) この点については、次稿で論じる。
- (6) 「富士山:『登山鉄道を』 静岡・山梨両知事が構想」, 『毎日新聞』2013年5月16日, デジタル版。
- (7) 「富士山五合目まで鉄道 富士急社長が構想」, 『日本経済新聞』2013年6月19日, デジタル版。
- (8) 「世界遺産富士山の環境と観光のあり方検討会 | ブログ | 野口健公式ウェブサイト」, 「2013年12月20日フェイスブックより」。
- (9) 「富士山保全で『あり方検討会』提言 登山鉄道の整備を」, 『産経新聞』デジタル版, 2015年5月19日。
なお「世界遺産富士山の環境と観光のあり方検討会 報告書」は、「『富士山登山鉄道』2年後めどに構想」, upon wholesele system, の文中の「世界遺産富士山の環境と観光のあり方検討会 報告書」をクリックすると全文掲載されている。
- (10) 同上「報告書」, 1頁。

- (11) 同上, 181頁。
(12) 「山梨知事, 富士山の登山鉄道で『検討会設置』, 『産経新聞』デジタル版, 2018年9月25日, 20時52分。

(3) スバルライン上の「富士山登山鉄道構想」提起の政治的背景

「富士山登山鉄道構想検討会」の「中間報告」を具体的にみる前に, これまで多くの富士山登山鉄道計画が提起されては厳しい反対にあって撤回されていたにも拘らず, 再びスバルライン上に富士山登山鉄道・LRT軌条を敷設する構想が提起されるに至る政治的背景について検討しておきたい。

環境庁は, 1990年代に入って以降, 国立公園政策を自然保護・環境保全に力点を置くだけでなく, 国立公園の利用にも重点を置く政策に舵を取ってきた。特に2001年に成立した小泉政権は, 2004年に観光立国推進戦略会議を設置し, 第1次安倍内閣は, 小泉政権の観光政策を引継ぎ, 2006年に観光立国推進基本法を成立させ, 2008年には, 福田政権が国土省に観光局を設置した⁽¹⁾。

その後, 2008年9月, リーマン・ショックがあり, 2009年9月, 民主党政権でき, 自民党は在野に追いやられて, 2011年の東日本大震災・福島原発大事故の後, 民主党政権が失政のため崩壊し, 2012年12月に安倍政権が復活した。

第2次安倍政権は, 第1次安倍政権が提起した観光政策を更に具体化するために, 2015年11月に「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」を設置し, 3年間の成果として「訪日外国人2倍増の2000万人達成, 消費額3.5兆円達成」の目標を提起した。そして2016年3月に早くも同会議は, その観光政策を具体化するために観光ビジョン構想の国立公園政策版ともいうべき「国立公園満喫プロジェクト」の設立を提言した。そして政府は, 同年5月に環境省内に「国立公園満喫プロジェクト」有識者会議を設置し, 国立公園の積極的な観光化政策を実施していった⁽²⁾。

「国立公園満喫プロジェクト」有識者会議は、まず何より先行8国立公園を選定し、国立公園の世界ブランド化を図り、積極的に外国人観光客の招聘に励んだ。「国立公園満喫プロジェクト」有識者会議は、一方では国立公園の観光化政策を提言しつつ、他方で、本来国立公園政策について自然環境保全審議会が行なうべきにも拘らず、国立公園政策の変更を提案するなど、常軌を逸している⁽³⁾。

「国立公園満喫プロジェクト」は、2018年6月の第8回「有識者会議」において8国立公園モデルに準じた3モデル国立公園に、「富士箱根伊豆国立公園」を選定して、「富士箱根伊豆国立公園地域の取組」として、「地域協議会の開催」、「世界文化遺産の保全」、「山頂利用に関する外国人客を含めたマナー向上・適性の利用の促進」、「富士山の山麓地域の自然資源の有活用による利用者の分散と、四季を通じた利用促進」を挙げている⁽⁴⁾。

この「富士山の山麓地域の自然資源の有活用による利用者の分散と、四季を通じた利用促進」の政策こそ、明記はされていないが、富士山鉄道建設構想を含んでいるとみてよい。山梨県知事や「富士登山鉄道構想検討会」は、「国立公園満喫プロジェクト」の富士山政策をそのように受け止めたことであろう。

安倍政権は、富士山登山鉄道建設を支援しようとしていることは明らかである。2019年6月10日の「産経ニュース」デジタル版は、知事選挙後に、新知事が「富士山登山鉄道構想検討会」の設置の発言に関連して、「関係者によると、今回の構想検討は首相官邸筋から長崎氏に依頼があったという」と報じている⁽⁵⁾。

安倍政権は、アベノミクスの失敗を覆い隠し、国民の生活を犠牲にし、あえて過剰観光を推進し、国立公園については自然保護や環境保全の規制を取り外して、国立公園の観光化を試みている。安倍政権の官邸は、「富士山登山鉄道構想」を、「国立公園満喫プロジェクト」が言うところの「国立公園の世界ブランド化」の有力な方法だと考えているのである。

すでに発表した拙稿で明らかにしたように、富山県が進めている「『立山

黒部』世界ブランド化構想」は、立山山麓・弥陀ヶ原にロープウェイやゴンドラ・リフトの建設計画を含んでいる。この計画にも、「国立公園満喫プロジェクト」が絡んでいる⁽⁶⁾。

厳しい批判に曝されてこれまで何回も廃棄され中止された「富士山登山鉄道建設」計画が、2019年に急速に実現に向っているのは、安倍政権の強力な支援があるからである。

注

- (1) 環境庁と環境省の国立公園政策と国立公園の利用政策については、私の現代日本の国立公園研究シリーズの中で後に論じることになっているので、ここでの言及は省きたい。
- (2) 安倍内閣が「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」を設置して、「国立公園満喫プロジェクト」を立ち上げることについては、第1回「国立公園満喫プロジェクト有識者会議」「議事要旨」1頁、ウェブサイトの環境省のHPを参照。
- (3) 環境省の「国立公園満喫プロジェクト」と同「プロジェクト有識者会議」の活動については、別途詳論することになっているので、ここでは立ち入らない。
- (4) 環境省第8回「国立公園満喫プロジェクト有識者会議」の資料3-2、3頁。
- (5) 『『富士山登山鉄道』構想がいよいよ発車』、2019年6月10日の『産経新聞』、デジタル版。
- (6) 拙稿「『立山黒部』世界ブランド化」構想とそれに反対する自然保護運動」、『経済志林』第88巻第1・2号、2020年10月、を参照。

(4) 「富士山登山鉄道計画構想」の前提としての富士山界遺産問題

2013年6月に第37回世界遺産委員会において「『富士山—信仰の対象と芸術の源泉』との名称で文化遺産として世界遺産に登録された」⁽¹⁾。

わが国だけでなく世界的にも、自然遺産と文化遺産の世界遺産委員会による世界遺産への登録は、観光事業のために大きな役割を果たしてきた。

わが国でも1970年代から自然・文化遺産を世界遺産への登録のために官民一体となって活動を行ってきた。

富士山についても同じことであった。

2013年6月の富士山の世界遺産登録に先立ち、2005年12月に山梨・静岡両県による「富士山世界文化遺産登録推進合同協議会」が発足し、更に2012年1月に山梨・静岡両県により設立された「富士山世界文化遺産協議会」は、「作業部会」と「学術委員会」を設置し、富士山の世界遺産化のために活動してきた⁽²⁾。

2013年6月に富士山が世界文化遺産に登録されると、「富士山世界文化遺産協議会」は、イコモスから注文をつけられたことに答えるために、2013年12月に有識者・地元自治体・関係団体・山梨県・国を構成員とする「世界遺産 富士山の環境と観光のあり方検討会」を設立した。この「検討会」は、「富士山および山麓地域の自然環境・文化的景観の保全と魅力的な観光地づくりについて検討」し⁽³⁾、すでにみたように2015年5月に大部な「報告書」を公表した。

「報告書」は、5「富士山および山麓地域における交通ネットワークのあり方」の節で、2020年1月の「富士登山鉄道構想検討委員会」案のようなスバルライン上に「富士山登山鉄道」を敷設する案を簡単ながら提起した⁽⁴⁾。

しかし果たしてこの富士山登山鉄道計画案が、世界文化遺産に相応しいかどうかは、大問題である。後に詳しく論じるように、「富士山世界文化遺産協議会学術委員会」は、スバルライン上に敷設する富士山登山鉄道構想に難色を示しているからである。

注

- (1) 「富士山世界文化遺産協議会」の「世界遺産 富士山の環境と観光のあり方検討会」の「報告書」(2015年5月)、ウェブサイトの同会のHP、5頁。
- (2) 「富士山世界文化遺産協議会」、HPの「経緯」の事項を参照。
- (3) 前掲「報告書」、5頁。

(4) 同上, 177-9頁。

第2節 山梨県「富士山登山鉄道構想検討会」の設立と「中間報告」

(1) 山梨県による「富士山登山鉄道構想検討会」の設立

以上のような山梨県における富士山登山鉄道建設計画の経緯とその背景、特に安倍政権の積極的な国立公園観光化政策を背景に、富士山登山鉄道構想の前提として「世界遺産富士山の環境と観光のあり方検討会」で「提言」された富士山登山鉄道案は、2019年1月に一挙に進展する。

それは、2019年1月の山梨県知事選挙で、「富士山登山鉄道構想検討会」の設置を公約して長崎幸太郎が新知事に選出されたからである。山梨県知事選挙では、これまで保革連合で選ばれ、今回も立憲民主党・国民民主党の推薦を受けた現職の後藤斉の166,666票を破って、自民党の独自候補で公明党の推薦を受けた元財務省主計官補佐・元衆議院議員の長崎幸太郎が198,047票で当選した⁽¹⁾。

富士五湖観光連盟は、当初現職の後藤斉に出馬を要請しており⁽²⁾、後藤斉知事も2018年5月25日に「富士山鉄道構想」の「検討会」設置を示唆していた⁽³⁾。しかし長崎候補は、自民党本部の後押しを確保し、中央政界とのコンタクトを強調し、富士山登山鉄道計画についても「検討会」の設置をはっきりと公約にしていたこともあって、富士五湖観光連盟も途中から長崎候補の支援することになった⁽⁴⁾。

こうして、自民党内の分裂傾向もあて問題もあったが、その弱点を乗り越えて自民党本部の強力な応援をえて当選した長崎知事は、当選後の5月22日にただちに富士山鉄道構想についての「勉強会」を開き、「富士山登山鉄道構想検討会」の設置を提起した⁽⁵⁾。

長崎知事は、2019年7月に29日に、「富士山登山鉄道構想検討会」を設置し、第1回理事会開催を開催した⁽⁶⁾。

注

- (1) 「2019年山梨県知事選挙」, 1頁, ウィキペディア。
- (2) 同上, 5頁。
- (3) 「山梨知事, 富士山の鉄道で『検討会』設置」, 『産経新聞』2018年9月25日, デジタル版。
- (4) 前掲「2019年山梨県知事選挙」, 5頁, ウィキペディア。
- (5) 「富士山登山鉄道構想検討会」第4回理事会, 「資料1 富士山登山鉄道構想検討経過」1頁, HP参照。
- (6) 同上。

(2) 「富士山登山鉄道構想検討会」の課題と組織

長崎新知事は、公約に従って2019年7月29日に「富士山登山鉄道構想検討会」を設置し、都道府県会館（千代田区）において「富士山登山鉄道構想検討会」第1回理事会を開催した⁽¹⁾。

第1回理事会の議題は「(1) 検討の進め方について」, 「(2) 現状・課題及び想定される論点」, 「(3) 検討スケジュールについて」, 「(4) その他」であったが、長崎知事の挨拶のあと、事前に事務局から配布された資料1「検討の進め方について」, 資料2「富士山の保全と利用に関する現状」, 資料3「検討スケジュール」についての説明を受けて質疑が行なわれた。

資料1「検討の進め方について」の「検討の経緯と目的」は、簡単に検討会の「経緯」を指摘し、検討会の目的として「山梨県では、富士山の中でも特に利用者が集中している富士山五合目に至る交通システムのあり方について、環境や景観の保全、来訪者の平準化、防災対策等の観点から、長期的な視点に立って検討すること」, 「具体的には、…現在の自動車交通を、鉄軌道などの新しい交通システムに置き換えた場合の効果や影響、技術的・経済的な現実可能性などを検証し、その成果を『富士山登山鉄道構想』としてとりまとめる。」ことと指摘している⁽²⁾。

要するにすでに富士五湖観光協会が2013年に提起したスバルライン上にLRTの富士山登山鉄道を敷設することを「技術的・経済的な現実可能

性」を検証して提案するということである。

こうした検討会の一番重要な問題は、検討会の組織体制と特に構成員である。

県当局は、「検討の体制」を次のように図示した⁽³⁾。

図1 富士登山鉄道構想検討会

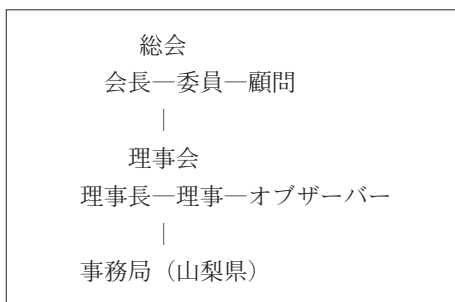


図1のように、富士登山鉄道構想検討会は、頂点に委員からなる総会を置き、総会のもとに理事からなる理事会を置き、そのもとに県の事務局を置き、具体的な作業を行なわせた。

「構想検討会」は、4回開催され、事務局の作成した検討原案をもっぱら理事会で議論し、第4回理事会で事務局からあがってきた「中間報告」を検討し、2020年2月に理事、委員からなる「構想検討会第1回総会」で審議・採択し公表した⁽⁴⁾。

更に「中間報告」策定後の予定として、第5回理事会を2020年6月、第6回理事会を2020年9月、第7回理事会と第2回総会を2020年11月に開催して「基本構想」を決定して、12月に「基本構想」を公表することというスケジュールになっていた⁽⁵⁾。

ここでは理事会が議論した問題を検討する紙幅がないので省くが、問題は、「検討会」が結論づけるスバルライン上に敷設するという登山鉄道についての評価であり、目下のところ2020年2月に提出された「中間報告」の

L R T案の是非である。この問題は次節で詳論することにする。

問題は、「検討会」理事・委員の構成である。

理事は表1のとおりである⁽⁶⁾。

表1 富士登山鉄道構想検討会の役員・理事・委員の氏名一覧

区分	氏名	所属・役職等
会長	御手洗富士夫	日本経済団体連合会名誉会長
顧問	小林 喜光 日枝 久 森田 実 横内 正明	(株) 三菱ケミカルホールディングス取締役会長 フジサンケイグループ代表 政治評論家 都留文科大学理事長
理事	青柳 正規 デービッド・アトキンソン 岩村 敬 太田 孝昭 小田 全宏 喜勢 陽一 山東 昭子 島田 晴雄 清水 喜彦 高橋 誠一 平林 良仁 藤井 敏嗣 松浦 晃一郎 官田 年耕 山崎 養世	認定NPO法人富士山世界遺産国民会議理事長, 山梨県立美術館長, 多摩美術大学理事長 (株) 小西美術工芸社代表取締役社長 (一財) 環境優良車普及機構会長 認定NPO法人富士山世界遺産国民会議監事 認定NPO法人富士山世界遺産国民会議運営委員長 東日本旅客鉄道(株) 常務取締役 参議院議員 首都大学東京理事長 S M B C 日興証券(株) 代表取締役社長 全国賃貸管理ビジネス協会会長 認定NPO法人富士山世界遺産国民会議評議員 山梨県富士山科学研究所所長, 東京大学名誉教授 第8代ユネスコ事務局長, 元駐仏大使 首都高速道路(株) 代表取締役社長 E H L (エコール・オテリエール・ド・ローザンヌ) ナレッジパートナー日本代表
委員	浅野 正一 有馬 一馬 粟井 英朗 金子 慎 金丸 康信 紅村 康 久保 成人 古賀 尚文 志村 和也 志村 格 志村 和人 根本 勝則 野口 英一 星野 晃司 堀内 光一郎 宮池 克人	(一社) 山梨県建設産業団体連合会会長 (一社) 全国旅行業協会専務理事 富士山の銘水(株) 代表取締役社長 東海旅客鉄道(株) 代表取締役社長 (株) テレビ山梨取締役相談役 京王電鉄(株) 代表取締役社長 (公社) 日本観光振興協会理事長 共同ピーアール(株) 社長 富士観光開発(株) 代表取締役社長 (一社) 日本旅行業協会理事長 日本放送協会甲府放送局局長 (一社) 日本経済団体連合会専務理事 山日YBSグループ代表 小田急電鉄(株) 代表取締役社長 富士吉田商工会議所会頭, (一社) 富士五湖観光連盟会長, 富士急行(株) 代表取締役社長 中日本高速道路(株) 代表取締役社長

注 「第1回総会」「参考資料2」, 「設置要綱」より。

なお理事長は理事の互選となっていたので、第1回理事会は、参議院の山東昭子を理事長に選出した。

表1のとおり、この「富士登山鉄道構想」を検討する「検討会」の役員には、会長は、財界の重鎮、日本経済団体連合会名誉会長の御手洗富士夫を置き、「顧問」には、(株)三菱ケミカルホールディングス取締役会長の小林喜光、フジサンケイグループ代表の日枝久、更に著名な政治評論家森田実、東大法学部出の元建設省官僚で、1993年に衆議院議員(自民党)、2007年から2期山梨県知事を務めた地元政界の重鎮で、都留文科大学理事長の横内正明が配置された。

15名の理事の面々も、さすがに富士山という日本一の山の問題を討議するだけあって、全国レベルの社会的な位置の高い人物が就任している。

富士山世界遺産関係者が多く、青柳正規(NPO法人富士山世界遺産国民会議理事長)、太田孝昭(同会議監事)、小田全宏(同会議運営委員長)、平林良仁(同会議評議員)、更に元世界遺産委員会議長の松浦晃一郎、「富士山世界遺産協議会学術委員会委員」の藤井敏嗣の6名である。検討会に相応しい委員方である。

ただ国立公園である富士山を管理する環境省自然保護局の関係者と現地要員や環境学者、自然保護の専門家が参加していないのが如何にも不自然である。

学識経験者は、政治家から山東昭子(参議院議員)、政府委員を多く歴任している政府寄りの島田晴雄(首都大学東京理事長)、政府委員を歴任している観光業に詳しいデービッド・アトキンソン((株)小西美術工藝社代表取締役社長)、山崎養世(EHL[エコール・オテリエール・ド・ローザンヌ]ナレッジパートナー日本代表、スイスのホテル学校の日本の関係者)、観光に密接している交通・鉄道業界から岩村敬((一財)環境優良車普及機構会長、元環境庁役人)、喜勢陽一(東日本旅客鉄道(株)常務取締役・総合企画本部長)、官田年耕(首都高速道路(株)代表取締役社長)、など政府寄りで見ると観光関連の理事が多いが目立っている。

もっとも近年のこの種の検討会の委員は、お手盛り委員が多く、主催者の課題に賛成する人から構成されることが常で、その限りで検討会の理事の構成にあまり意味がない。しかし山梨県当局は、富士山世界遺産関係者6名を理事に選出しており、初めから主として富士山鉄道建設に基本的に賛意を示す理事だけを選出しているわけではなかった。

このような理事体制で、どのような議論が行なわれたか、正式な議事録がないので全くわからないが、第1回の理事会から第4回の理事会までの「主な発言」が残されているので、それらを見ると、観光促進についての発言のほか、登山鉄道についての慎重かつ批判的な発言も散見されるのは興味深い。

例えば、第1回理事会での「主な意見」では、「世界遺産としての基本的考え方を踏まえ、富士山の景観を損なわないよう、基本的展望をしつかり考えて欲しい」、「平地に線路を引くのは全く違い、急勾配で自然環境も厳しい中、災害も予想される自然災害が起こった場合の乗客の安全確保など、安全の問題を最優先の課題に位置づけて欲しい」、「このプロジェクトは安全性を最優先、環境を大事に、3番目が観光の経済的効果の順番ではないか、すばらしい議論が来ている」、「富士山は、防災や環境を当然踏まえた上で、新しい日本の観光モデルにする必要がある。但し、経済効果がないと、持続可能性がない」などの発言があった⁽⁷⁾。

その後、第2回、第3回、第4回の理事会での論議された論点は、観光化を進める上でのアドバイス、構想の不安、とくに安全性や、ユネスコへの対応など興味深い論議もなされたようであるが、問題は、あくまで総会に提出された「中間報告」である。紙幅の都合で各回の理事会での「議事概要」の検討は省きたい。

次に「検討会」の委員についてみてみよう。

委員名は、第1回理事会に提出され、「富士山鉄道検討会設置要綱」に掲載されており、この時期に決定されていたようである。

委員には、学識経験者らしき人は全くなく、マスコミ関係が3委員（(株)

テレビ山梨取締役相談役，日本放送協会甲府放送局局長，山日YBSグループ代表）が目立つほか，他は観光業界5名，交通関係5名，ほとんど財界の委員である。

委員の特徴として注目すべきは，組織構成でも分かるように，委員は，総会要員であり，「富士山鉄道構想検討会」の理事会で検討される構想案について検討に参加する機会はなく，「中間報告」が作成されて「総会」に提案された場合でも，後に述べるように全く意見を述べた形跡はなく，賛否の意思を示すだけであった。委員はただの添え物に過ぎないことがわかる。

注

- (1) 「富士山鉄道構想検討会」「第1回理事会」報告，ウェブサイトに掲載。
- (2) 同「第1回理事会」提出の「資料1」，1頁。
- (3) 同上，2頁。
- (4) 同「第1回理事会」提出の「資料3」，「検討スケジュール（案）」。
- (5) 同「第4回総会」，「資料4」，「検討スケジュール」。
- (6) 同「第1回理事会」提出の「資料1」，2頁。
- (7) 同「第1回理事会議事概要（要旨）」，2―3頁。

(3) 「富士山登山鉄道構想」「骨子（案）」の分析

2020年2月6日に「富士山登山鉄道構想検討会」第1回総会が，参議院会館1階「講堂」で開催された⁽¹⁾。

出席は，御手洗会長，3名の顧問のうち日枝，小林2名（森田顧問は欠席），理事15名のうち，理事長の山東，岩倉，太田，喜勢，島田，平林の5名が出席，10名が欠席であった。16名の委員は，欠席1名，15名出席（内代理5名を含む）であった。その他，県知事と知事政策補佐官が出席していた⁽²⁾。理事の欠席が目立つが，中間報告「骨子（素案）」が事実上第4回理事会で決定されていたためであろうか。ちなみに第4回理事会には9名の理事が出席していた⁽³⁾。

ともあれ第4回理事会で事実上決定された「中間報告」「骨子（素案）」

は、全く議論された気配がなく、総会に提出された「骨子（素案）」は、若干文言の組み換えの修正が行なわれただけで、「県より説明」を受けて「承認」された⁽⁴⁾。

総会の所要時間は、「午後4時30分～午後5時」の30分、誤記でなければ如何にも超特急の短時間であった。総会は、会長、県知事の挨拶、更に「中間報告」「骨子（素案）」の説明時間を想定すれば、実質的な質疑などない形式的なものであったことがわかる⁽⁵⁾。

総会で「中間報告」「骨子（素案）」は、全会一致で決定された⁽⁶⁾。

「富士山登山鉄道構想」「骨子（案）」は、「1. 検討の方向性」、「2. 導入ルート・システムの比較・評価」の2節からなり、これまでの一連の「報告書」と比べれば15頁ほどの簡単な報告書である。しかし提起されている問題は複雑である。

「1. 検討の方向性」は、「(1) 富士山登山電車の必要性・有効性」、「(2) 留意点」、「(3) 技術的な適合性」、「(4) 利用者負担」について、それぞれ「課題・論点」、「検討の方向性」、「備考（現状・検討会意見）」の3項目を立てて、表形式で論点を整理する。

「2. 導入ルート・システムの比較・評価」では、「(1) 検討対象ルート」、「(2) 検討対象システム」として、「ルートA：富士スバルラインを全線利用するルート」（普通鉄道、ラックレール式鉄道、LRT（次世代型路面電車）の3形式）と「Bルート：スラッシュ雪崩多発区域を回避するルート（短絡ルート）」（ケーブルカー、ロープウェイの2形式）の二つのルートを提起する。

そして「表 導入ルート・システムの比較・評価」において、先に示した「(1) 富士山登山電車の必要性・有効性」、「(2) 留意点」、「(3) 技術的な適合性」の項目について、更に各項目に評価2項目を加えて設定ルート6システムについて、評価を与える。

最終的に「総合評価」としてLRTは、「法制度への適合性が高い」、「比較的氷雪に強い」、「低騒音、低振動、バリアフリー性に優れる」、「緊急車

両との併用が可能」などと評価され⁽⁷⁾、結論として「2、導入ルート・システムの比較・評価」の「(3) 比較・評価結果」として「富士山の環境や景観、技術的な適合性などから現時点では、『富士スバルライン上にLRTを敷設』することが、最も優位性が高いと評価される。」⁽⁸⁾と指摘されている。

では「中間報告骨子（素案）」においてLRT案は、具体的にどのように評価されたのであろうか。

私には、Bルートのゴンドラ、ロープウェイの2案は、五合目以下に建設する案とは言え、富士山中腹で大きな建造物建設と建造物の運営が大規模な自然破壊、環境毀損をもたらすので、今どき到底認められがたい時代錯誤の案であり、沢山の時間を割き、多数の字数を費やして検討する価値はなく、LRT案の優位性を際立たせるための単なる添え物のように思われる。

すでに2015年に富士五湖観光協会によってスバルライン上のLRT案が提案されていたのであるから、AルートのLRT案以外の2案も、今更詳細に検討する必要もなかったのである。私には多分にあえてLRT案の優位性を際立たせるための方便として比較検討するという余分な作業に過ぎなかったように思われる。

そういう訳で、ここでは、「骨子（案）」に示された5システムを比較・評価する「表 導入システムの比較・評価」からLRT案の評価だけを取り出して表2に示してみた。これをもとに、LRT案の「優位性」について検討することにしたい。

そもそもLRT案とは、「中間報告骨子（素案）」の参考資料の「用語解説」によれば、「従来の路面電車が高度化され洗練された路面公共交通機関。ライトレールとも呼ばれ、欧米を主体に普及している。走行路も道路面だけでなく、地下や高架、都市間鉄道への乗入れなど多様な空間を活用し、速達性が図られるなど、様々な工夫が施されている。」とある⁽⁹⁾。

表2の左に示したように「LRT」は、「候補システムの特質」として

表2 富士スバルライン利用のL R Tの評価

候補システム の特性	概要	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄車輪とレールの摩擦力で走行し、バリアフリー化や先進的デザインの車両等により路面電車を高度化したシステム ・動力は架線など外部から供給される電力 	
	適応勾配	13.5% (ボルトガルリスボン路面電車)	
	最小回転半径	11m (軌道建設規定)	
富士山登山鉄道 の必要性・有効性	①五合目来訪者数のコントロール	<ul style="list-style-type: none"> ・需要のコントロール (定時性、適切な輸力) ・定時性が高く、輸送力は車両編成や運行間隔により調整可能 	
	②交通に起因する環境負荷の抜本的軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・CO₂, NO_x排出の有無 ・電気を動力源とするシステムであり、現地での環境負荷は少ない 	
	③施設利用に伴う環境負荷の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・ライフラインの同時整備 ・線路や電気施設工事に併せて整備可能 	
	④何度も訪れたくなる魅力の創出	上質な利用体験機会の提供	<ul style="list-style-type: none"> ・既存巡礼路や遊歩道の利用や中間駅での眺望を楽しむことが可能
		五合目の景観改善への寄与	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場スペースの縮小等により景観改善に寄与する可能性あり
	⑤観光資源としての魅力の発揮	<ul style="list-style-type: none"> ・山に登る過程を楽しむ乗り物としての魅力の発揮 ・乗車体験に加え、車両や車内サービスの工夫により、移動そのものを楽しむことが可能 	
	⑥誰もが利用しやすい快適な交通システム	乗換えや円滑な乗降等の利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・麓から五合目まで乗換えずに到達可能 ・高床のため、プラットフォームを高くすることが必要
低振動・低騒音		<ul style="list-style-type: none"> ・振動・騒音はやや発生するが、一定しているため、乗り心地は優れる 	
留意点	①世界遺産富士山の文化的価値と景観の維持	新たな土地改変や森林伐採の有無	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的に不要 (駅・車両基地・発電所など関連施設を除く)
		交通システムによる景観への影響の有無	<ul style="list-style-type: none"> ・架線を設ける場合は景観を阻害する可能性
	②法制度への適合	世界遺産条約作業指針、景観配慮条例等	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の道路に敷設することで現状変更を最小限に抑制 (自動車から電車への転換のみ) ・雪崩対策等のための防災施設を整備する場合には景観配慮手続が必要
		自然公園法	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道やK R Tの場合、公園事業 (「運輸施設」として計画に盛り込まれることが必要。ただし、特別保護地区及び第1種特別地域における新規の運輸施設は原則認められていないため、関係機関との事前協議や審議に相応の期間を要する
		文化財保護法	<ul style="list-style-type: none"> ・特別名勝富士山の価値に著しい影響を与えると評価される場合には、現状変更の審査に相応の期間を要する
環境影響評価法、環境影響評価条例	<ul style="list-style-type: none"> ・法・条例の対象事業に該当しない 		

技術的な適合性	①年間を通じた安定運行	冬季の積雪口凍結等 落石、倒木、土砂崩れ等	相対的に積雪や凍結に強い (除雪・凍結対策の必要) 土留、落石防護ネット等の設置が必要
	②災害への備えの強化	突発的な避難活動への対応	立席を含めた輸送量は多い 大型バスによる補完輸送も可能
	③連続勾配など地形条件等への適合	登坂能力、下り坂の制動能力、速達性	・勾配13%程度まで対応可能 ・下りでは安全に停止するため速度制限を受ける
		急曲線部への適合	小型車両を用いることで、最小曲線半径30mに対応可能
		構造物の新設や既存構造物(橋梁)の改良	・軽量のため橋梁の架け替えは不要 軌道設置に必要な舗装厚が確保できない場合は改良が必要
	緊急車両等の通行手段の確保	救急車両等の緊急車両の通行	軌道上を双方向通行可能

注 「中間報告骨子(素案)」の「表 導入システムの比較・評価」から作成。

「鉄車輪とレールの摩擦力で走行し、バリアフリー化や先進的デザインの車両等により路面電車を高度化したシステム」であり、「動力は架線など外部から供給される電力」を用い、「適応勾配」は「13.5% (ポルトガルリスボン路面電車)」、「最少回転半径」 「11m (軌道建設規定)」と指摘し、ほぼ鉄道システム共通の特質を示している⁽¹⁰⁾。

1 「富士山鉄道の必要性・有効性」に関連するものとして。

①「需要のコントロール(定時性、適切な輸力)」については、「定時性が高く、輸送力は車両編成や運行間隔により調整可能」と評価する。

②「交通に起因する環境負荷の抜本的軽減」・「CO₂、NO_x排出の有無」については、「電気を動力源とするシステムであり、現地での環境負荷は少ない」と評価する。

③「施設利用に伴う環境負荷の軽減」に関して「ライフラインの同時整備」については、「線路や電気施設工事に併せて整備可能」と評価。

④、⑤、⑥は、観光関連の問題で、観光促進を評価したもので、あえて言及を省く。

以上の論点は、LRTが、スバルラインを利用し、新たな構築物をあまり建設しないという限りで、環境への負荷が相対的に少なく、また現行オ

イル使用の自動車と違ってCO₂、NO_x排出がなく、環境への負荷がないが、果たして来訪者のコントロールができるのか疑問なしとしない。特に通年営業を前提とするLRT営業へ観光業界からの需要圧力は、投資効率からも受けざるをえず、むしろ需要のコントロール、分散どころではなく、④、⑤、⑥の観光関連の改善を伴うとすれば、通年LRT営業が来訪者数の一層の増大を生みかねない。

検討上の「留意点」すべきものとして、二つの重大な問題が指摘される。

第1の問題は、①「世界遺産富士山の文化的価値と景観の維持」に関連し、「新たな土地改変や森林伐採の有無」については、「基本的に不要（駅・車両基地・発電所など関連施設を除く）」であり、「交通システムによる景観への影響の有無」については、「架線を設ける場合は景観を阻害する可能性」ありと評価されている。

第2の問題は、②「法制度への適合」に関連し、「世界遺産条約作業指針、景観配慮条例等」については、「既存の道路に敷設することで現状変更を最小限に抑制（自動車から電車への転換のみ）」であり、「雪崩対策等のための防災施設を整備する場合には景観配慮手続が必要」と評価され、課題が残ることを示唆しつつ、「世界遺産条約作業指針、景観配慮条例等」をクリアできると楽観的に評価されている。

恐らくスバルライン上でのLRTの敷設の最大のボトルネックは、イコモスやわが国の富士山世界遺産協議会がLRTの敷設を認めるかどうかであるが、報告書は、これらの点についてあまりにも手前味噌的な楽観的評価を与えている。

また「自然公園法」については、「鉄道やLRTの場合、公園事業（運輸施設）として計画に盛り込まれることが必要。ただし、特別保護地区及び第1種特別地域における新規の運輸施設は原則認められていないため、関係機関との事前協議や審議に相応の期間を要する」と評価し、今後検討を必要とすると指摘する。

後に詳しく論じるように、「骨子（案）」は「自然公園法」が富士山中の

開発を厳しく規制していることを理解しつつ、あえてその規制を突破して実現を図るという楽観的姿勢を示している。それは、すでに指摘したように、安倍政権の観光政策への期待、特に自然公園法の自然保護規制を修正しようとする安倍政権の新自由主義への期待に起因している。

更に「文化財保護法」についても、「特別名勝富士山の価値に著しい影響を与えると評価される場合には、現状変更の審査に相応の期間を要する」と評価し、「自然公園法」と同様、開発規制があることを指摘する。しかし自然公園法と同じようなことが指摘できる。

最後に「環境影響評価法、環境影響評価条例」については、「法・条例の対象事業に該当しない」と評価する。

この評価も、あまりにも手前勝手な楽観的であり、LRT案が「環境影響評価法」に抵触しないとは到底考えられない。

3 「技術的な適合性」について。

LRTは、①「年間を通じた安定運行」をするとし「冬季の積雪口凍結等」については「相対的に積雪や凍結に強い（除雪・凍結対策の必要）」と評価し、「落石、倒木、土砂崩れ等」については「土留、落石防護ネット等の設置が必要」と問題があると指摘する。

②「災害への備えの強化」については、「突発的な避難活動への対応」として「立席を含めた輸送量が多い、大型バスによる補完輸送も可能」と評価する。

③「連続勾配など地形条件等への適合」については、「登坂能力、下り坂の制動能力、速達性」については「勾配13%程度まで対応可能」であり、「下りでは安全に停止するため速度制限を受ける」と評価する。またスバルラインの難所、「急曲線部への適合」については「小型車両を用いることで、最小曲線半径30mに対応可能」と評価する。

また「構造物の新設や既存構造物（橋梁）の改良」については「軽量のため橋梁の架け替えは不要」と評価し、「軌道設置に必要な舗装厚が確保できない場合は改良が必要」と指摘する。

④「緊急車両等の通行手段の確保」に関連し、「救急車両等の緊急車両の通行」については、「軌道上を双方向通行可能」と評価する。

以上、L R Tは、「技術的な適合性」においても問題がないと評価されている

L R Tの技術的側面について私はまったくの素人であるから立ち入って言及しかねるが、今後専門家の批評に期待したい。後に詳論するが、スバルライン上での通年運行には問題が多いように思われる。

そして最後に「総合評価」として、「富士山の環境や景観、技術的な適合性などから現時点では、『富士スバルライン上にL R Tを敷設』することが、最も優位性が高いと評価される。」

「骨子（案）」の評価の仕方は、L R T案が、他のシステムより優位性があるという単純な比較論に偏っていて、世界文化遺産の規定に照らし、厳しく「自然公園法」や「文化財保護法」によって厳しく保護されている富士山にとって、絶対的に妥当かということが厳密に検討されなければならない。

次に、報告書が、評価するL R Tの優位性が本当なのか、あるいはL R Tの建設計画は妥当なのかを検討することにしよう。

注

- (1) 「富士山登山鉄道構想検討会」第1回総会」の報告。一連の「富士山登山鉄道構想検討会」の報告書は、山梨県HPに掲載。ウェブサイトを参照。
- (2) 「富士山登山鉄道構想検討会」第1回総会の報告、「出席者名簿」参照。
- (3) 「富士山登山鉄道構想検討会」第4回理事会の報告、「議事概要」1頁。
- (4) 「富士山登山鉄道構想検討会」第1回総会の報告、「会議結果のお知らせ」。
- (5) 同上。
- (6) 同上、第1回総会の「参考資料1」,「富士山登山鉄道構想検討会開催経過」, 5頁。
- (7) 『富士山登山鉄道構想』骨子（案）, 第1回総会の「資料1」, 12頁。
- (8) 同上, 13頁。

(9) 同上, 14頁。

(10) 同上, 7頁。

(4) 「富士山登山鉄道」LRT案の問題点

以上にみてきたように「富士山登山鉄道構想検討会」のLRT案は、大きな問題点を抱えている。

全体的に言えることは、『富士山登山鉄道構想』骨子(案)は、中間報告であるためもあってか、かなり雑であり、抽象的である。もともと富士スカイライン上にLRTを敷設することを主眼としているのに、わざわざ幾つかのケースを比較・評価するという手法をとり、問題を拡散させ、結果としてLRTそのものの計画内容を具体的に詰めずに大雑把で抽象的な計画案にとどめている。従って後に詳しく指摘するように、LRT事業についての具体的な計画が明確に提起されず、他のルート、ケースとの比較に終始して、重要な論点を避けて冗漫な抽象論となっていると指摘せざるをえない。

ここで最初に問題にすべきことは、「骨子(案)」の表現では「法制度への適合性」の関係性、筆者の関心からの表現では、国立公園の自然保護・環境保全との関連である。

「骨子(案)」は、先に表2に示したように各システム案を評価する「留意点」として②「法制度への適合」という問題を提起し、「自然公園法」との関係について評価した。

いわく「鉄道やLRTの場合、公園事業(「運輸施設」として計画に盛り込まれることが必要。ただし、特別保護地区及び第1種特別地域における新規の運輸施設は原則認められていないため、関係機関との事前協議や審議に相応の期間を要する」と。

この評価は、山梨県当局が、自然公園法に大きく抵触することを承知の上で、あえてスパルライン上にLRT敷設計画を提出しているということ

を意味する。その根拠となっているのは、すでに本稿第2節(2)で指摘したように、安倍政権の国立公園観光化促進政策、新自由主義に基づいて自然公園法の開発規制をとっぴらってアベノミクス政策に便乗し、富士山を自由に観光開発しようとする県当局と山梨県内の一部の観光偏重勢力の強烈な熱意である。

周知のように、富士山は1936年に国立公園に指定され、富士スバルライン地域は、終点の五合目周辺は、自然公園法の規定する特別保護地区に接しており、スバルライン沿線も第2種特別保護地域、第3種特別保護地域に属していて、五合目周辺と富士スバルライン上に新たに開発行為を行なうことは、骨子案も認めているように厳しく規制されている⁽¹⁾。

おさらい風に自然公園法をみておけば、自然公園法第1条は、「この法律は、優れた自然の風景地を保護する」ことを目的とすると謳い、そのために国立公園については、第3節「保護及び利用」の第13条で「風致を維持するため」「特別地域」、第14条では、「景観を維持するため」「特別保護地区」を指定し、開発行為、1「工作物を新設し、改築し、又は増築すること」、14「車馬若しくは動力船を使用し、又は航空機を着陸させること」は、環境大臣の許可を必要すると規定されている⁽²⁾。

特に、自然公園法の伝統的な「解説」によれば、「特別保護地区の風景維持とは、風致を維持することは勿論、最も嚴重に自然を保護すべき地区である。」のであって、「特別保護地区は、公園計画に基づく以外は、原則として一切の人工を排除し現代は勿論後代の国民のためにも永遠にこれを保護しなければならない地区とすべきである」と解説されている⁽³⁾。

もちろんこの規定は、裏を返せば、環境大臣が認めれば開発行為は行なわれうると言うことでもある。

だから県当局は、繰り返しになるが「鉄道やLRTの場合、公園事業（「運輸施設」）として計画に盛り込まれることが必要。ただし、特別保護地区及び第1種特別地域における新規の運輸施設は原則認められていないため、関係機関との事前協議や審議に相応の期間を要する」と評価せざるを

えなかったのである。

LMT案は、終点の五合目周辺で大規模建設計画を潜ませており、これまでの環境省の理念と政策と自然公園法の規制によって到底認められそうにない計画案である。だから問題は、LRT計画が、自然環境保全審議会の承認をえられ、公園計画に組み込まれるかということである。もしこの計画が自然環境保全審議会に掛けられるということになれば、日本だけでなく世界の目が判定を見守ることになるだろう。

「検討会」事務当局の自然公園法への対応は、LRT敷設計画が「原則認められていない」と理解しつつ、「関係機関との事前協議や審議に相応の期間」を費やして、批判や反対があっても、政府の支援と反対派を政治的な圧力によって抑えて「LRT」計画案の承認を取り付けようという姿勢を示している。

「検討会」の理事がどの程度このことを理解していたかはともかく、事務当局は、事態を十二分に理解し、「審議に相応の期間を要する」と理解した上で、LRT案をゴリ押ししようとする姿勢を示した。

確かに戦後の初期の雌阿寒岳硫黄鉱山開発計画は、審議会が不承認だったにもかかわらず、厚生大臣の命令で承認されたし、黒部第四発電所の建設計画でも自然保護団体の反対で審議会も反対に動いていたが、政治的圧力を受けて最終的に「審議会」が計画を承認した事例もあった⁽⁴⁾。

「富士登山鉄道構想」は、『立山黒部』世界ブランド化構想」とまったく同じで、すでに指摘したように安倍政権の推進している「国立公園満喫プログラム」の支援を受けている。これまで「富士登山鉄道構想」が自然公園法の存在によって大きく行き詰まっていた中で、長崎新知事は、安倍政権・官邸の後押しによって「富士登山鉄道構想」の実行に踏み込んだ。

こうした事態を根本的に解決するのは、富士山登山鉄道建設反対運動が、これからどの程度国民的な規模で盛り上がるかにかかっている。

「自然公園法」と同様に「法的規制の規定」で「留意」すべき壁は、「文化財保護法」である。「文化財保護法」は、すでに1952年に富士山五合目

以上の地域を天然記念物「特別名勝」地区に指定し、富士山五合目周辺の開発を厳しく規制した⁽⁵⁾。

「骨子（案）」は、この「文化財保護法」について「特別名勝富士山の価値に著しい影響を与えると評価される場合には、現状変更の審査に相応の期間を要する」と評価した。

明らかに「骨子（案）」は、「文化財保護法」によって「特別名勝富士山の価値に著しい影響を与えると評価される」恐れを予期し、「審査に相応の期間を要する」ことを想定し、富士山観光を促進するために「文化財保護法」の規制を乗り越えようという姿勢である。

この問題についても、自然保護法の場合と同じこと言えるであろう。

周知のように、富士山は2013年に世界文化遺産に登録された。そのためLRTの建設は「世界遺産条約」関係の規制を受けざるをえない。

そのため「骨子（案）」は、二つの面から問題を指摘している。

第1に、「骨子（案）」は、富士山が世界文化遺産に登録されて①「世界遺産富士山の文化的価値と景観の維持」の関係で、「新たな土地改変や森林伐採の有無」については、(駅・車両基地・発電所など関連施設を除)けば「新たな土地改変や森林伐採」は「基本的に不要」なので、問題はないと評価している。

しかし実際は後に詳しく述べるように「駅・車両基地・発電所など関連施設」が、五合目付近に建設される場合には、新たな建造物の建設として、世界遺産富士山の文化的価値と景観の維持」だけでなく、自然公園法上も「文化財保護法」上も大問題となる。

LRTの「交通システムによる景観への影響の有無」については、「架線を設ける場合は景観を阻害する可能性」があるとして、世界文化遺産として問題があると評価されている。架線を設けない場合は、問題はなくなるという訳だ。

第2に、「法制度への適合」として「世界遺産条約作業指針、景観配慮条例等」の関連についての問題がある。「世界遺産条約作業指針」などの関連

では、「既存の道路に敷設することで現状変更を最小限に抑制（自動車から電車への転換のみ）」なので問題はなく、「雪崩対策等のための防災施設を整備する場合には景観配慮手続が必要」と多少の問題性を指摘するが、「世界遺産条約作業指針」などに抵触しないと楽観的な評価をしている。

富士山の世界遺産条約等による開発制約については、細部かつ多岐にわたるのでここで触れることを省くが、後に富士山世界文化遺産協会からの批判でわかるように、「世界遺産条約作業指針、景観配慮条例等」関連で大いに問題がありそうである⁽⁶⁾。

ただここで指摘できることは、世界遺産条約は国際条約なので、国内法とは違ってそう簡単には政権のゴリ押しは通らない可能性が大きく、L R T案の具体案について世界遺産委員会やイコモス（国際記念物遺跡会議）がどのような判断をするかに関わっており、そう簡単にはクリア出来るとは考えにくい。

次の問題は、L R T案の「技術的な適合性」についてである。

「骨子（案）」は、その問題点として、1「年間を通じた安定運行」、2「災害への備えの強化」、3「連続勾配など地形条件への適合性」、4「緊急車両等の通行手段の確保」の4点を挙げている。

私は、L R Tの純粋に技術的な問題については評価する知識がないので、「骨子（案）」の評価を妥当なものと仮に認めた上で、1と2の問題について指摘したい。

まず「骨子（案）」の問題提起の仕方についての疑問を指摘しておきたい。

L R Tの純粋に技術的適合性について論じる前に、すでに指摘したように本来は、L R T事業の全体像について、たとえ抽象的であってもおおよそ示されていなければならない。しかし『骨子』案は、L R T事業概要について何も示していない。そのため批評のしようがない。

ところが「骨子（案）」は、突如としてL R Tの「年間を通じた安定運行」に関して「冬季の積雪・凍結等」について「（除雪・凍結対策は必要）」

ではあるが「相対的に積雪や凍結に強い」と評価している。また「落石、倒木、土砂崩れ等」については「土留、落石防御ネット等の設置が必要」と評価している。

結論としてLRTは「年間を通じた安定運行」が可能だと評価している。

「骨子（案）」は、LRT事業の全体性を無視して、単純かつ抽象的な技術的問題に矮小化して、問題がないと評価しているのである。

そもそもLRTの「年間を通じた安定運行」と言っても、LRTの年間・冬季運行は、具体的なLRTの事業・営業計画との関係が問題となる筈である。LMT案は、一般的に考えただけでも、次のような問題がある。

1、LMTの運営は、唐突に年間運行、冬季運営とされているが、夏期、冬季を通じてどの程度の規模にするのか。更に「骨子（案）」では、1車両当たり定員40名と明記されているだけで（15頁）、そもそも1日当たり、あるいは年間（夏期、冬季の違いを含め）当たり、どの程度の車両数で運行し何人の乗客を輸送するのか、という問題がある。しかし「骨子（案）」には何も言及されていない。

2、そうした輸送人員規模に対応して、冬季にも耐えられる特別保護地域に接している五合目周辺に新設するインフラ施設（終点駅舎、車両基地、LMT用発電所、さらに併設する観光施設・宿泊施設、レストラン、トイレ）が想定されるが、これらについて「骨子（案）」も何らの言及していないのである。

3、「骨子（案）」は、五合目周辺の「お中道」を散策させることを想定しているのに、そのための具体的な観光施設計画などについても何も言及していない。

4、LRTの中間駅も想定されているが、この中間駅舎の規模についても何も言及されていない。

5、LRT事業のための総工事費は、そもそもどのくらいになるのか、総事費の収集方法、あるいはLRT運営主体などについても何も提起されていない。

「骨子（案）」は、もっぱらL R Tがかなり独断的に社会的規制をクリアし、技術的にも問題がないと抽象的に示しただけで、通常考えられる経営の「目論見書」に位置づけられていない。

そもそも富士山五合目は標高2305メートルの位置にあり、冬季は極寒地域であり、果たして冬季のL R Tの運行は、極寒、風雪、積雪に耐えられるかが大問題である。

本来は、これまでのスバルライン上の「冬季の積雪□凍結等」について、五合目周辺の積雪量、その融雪期の積雪量、凍結状況あるいは冬季の気温、風速などの気象について詳細なデータを示して、「年間を通じた安定運行」を証明していなければならない。また「落石、倒木、土砂崩れ等」についても同じことが言える。ところがそうしたデータは何も示されていない。

例えば、1963年に提起された富士急行の富士山登山地下ケーブル計画では、2車両の定員は、山麓線（五合目ー8合目間）が175名、山上線（8合目ー山頂間）120名、年間延べ乗客数は、山麓線60万人、山上線42万人と示され、トンネル断面、山麓線の単線部分（幅4.8m、高さ5.0m）、複線部分（幅8.6m、高さ5.4m）、山上線の単線部分（幅4.8m、高さ5.0m）、複線部分（幅4.6m、高さ5.4m）、さらに、山頂の停車場や8合目駅（乗りつぎ駅）平面図と予想図などを公表している。もっとも総工費は公表されていないが⁽⁷⁾。

私は、事務局レベルでは、ある程度の具体的なL R T事業計画案の骨子を作成しているが、反対論を恐れて、公表を抑えているのではないかと推察している。そして県当局は、まずはスバルライン上にL R Tの抽象的な建設計画を提起して承認の世論を形成することを意図しているように読める。

2「災害への備えの強化」に関連して「突発的な避難活動への対応」については、「立ち席を含めた輸送量が多い」と評価しているが、1日当たり電車の車両数さえ出さないで、自動車より「輸送量が多い」とは良くいえたものである。

「骨子（案）」の第5の問題点は、富士山鉄道の観光構想についてである。

「骨子（案）」は、「富士山登山鉄道の必要性・有効性」の問題として、次のように指摘する。

④「何度も訪れたいくなる魅力の創出」を目指す「上質な利用体験機会の提供」,「既存巡礼地や遊歩道の利用や中間駅での眺望を楽しむことが可能」となると指摘する。また「五合目の景観改善の寄与」のため「駐車場スペースの縮小等により景観改善に寄与する可能性あり」と指摘する。

この指摘は、L R Tの計画が、「何度も訪れたいくなる魅力の創出」を目指し、そのために「上質な利用体験機会の提供」するために、「既存巡礼地や遊歩道の利用や中間駅での眺望を楽しむこと」を実現し、これまで以上の観光客を呼び込もうとしている。

こうしたL R Tの計画は、「既存巡礼地や遊歩道の利用や中間駅」の新たな建設だけでなく、すでに指摘したように、観光客を増加させるための五合目付近の新駅舎、新たな観光施設（宿泊施設、レストラン、トイレ、土産物店）などの大規模な建設を意図している。

「上質な利用体験機会の提供」という言い回しの裏には、「国立公園満喫プロジェクト」が主張しているように、富士山国立公園の世界ブランド化を意図するラグジュアリーな施設建設計画が隠されていると指摘しておきたい⁽⁸⁾。

⑤「観光資源としての魅力の発揮」,「山に登る過程を楽しむ乗り物としての魅力の発揮」のため「乗車体験に加え、車両や車内サービスの工夫により、移動そのものを楽しむことが可能」となり、観光客を平場並の山岳鉄道を想定している。

このような施策は、もともと過剰な富士登山を一層過剰にする施設に他ならない。

そしてこうしたL R Tの構想は、1, L R Tの年間・冬季営業のフル回転, 2, 乗客員数拡大のためのL R Tの操業車両数の拡大, 3, ビジターの増加に見合う大規模な終点駅舎, 電車の操車場の拡大, 五合目周辺と「お

中道」観光のためのインフラ施設、発電施設、ホテル・旅館、山小屋等の宿泊所、レストラン、レストハウス、自然博物館、トイレなどの建設の拡大、更に「お中道」の道路整備など、中間駅舎と付属する観光施設の拡大をもたらす恐れが大きい。

しかも、膨大な資本投資を行なえば行うほど、投資にみあった効率のよい利潤の獲得を目指して、観光客の増加を図り、L R Tの操業をフル回転させようとする意向が強まる。その逆に、直接利潤を生まない間接投資、安全運転のための施策、特に「除雪・凍結対策」や「土留、落石防護ネット等の設置」を最小にして最大の利益を生み出そうとする意向が強まる。

このようなスバルライン上のL R T具体的な営業について、何らの言及もない「骨子（案）」は、いったい何の意味があるのか、根本的な疑問を抱かざるをえない。

富士スバルライン上のL R T敷設案は、直接指摘してはいないが、以上に述べた観光重視の案であり、観光施設の大規模建設が富士山の自然と環境、景観を大幅に破壊、毀損する恐れの大い危険極まりない愚策である、と私は指摘しておきたい。

もとより私は、富士山観光を否定するものではない。問題は、スバルライン上に登山鉄道を敷設して、これ以上富士山の自然破壊、環境毀損、風景悪化をもたらしてはいけない、これ以上富士山五合目以上の地域の過剰観光を生じさせてはいけないと主張しているだけである。

その代わり、過剰登山ではなく、かつて富士五湖観光連盟の「報告書」が富士山麓の全体的な観光促進について論じているように、富士山の裾野から5合目までの登山を盛んにし、富士山の風景を楽しむ富士山観光を盛んにすることが必要なのである。

注

- (1) 「富士山における法規制」、静岡県環境部自然保護室のHP参照。
- (2) 「自然公園法」、環境庁自然保護局国立公園課監修『自然公園法実務必携』（平成4年版）、を参照。

- (3) 甲賀春一「自然公園法制定の経緯と解説」、『国立公園』95号、1957年5月、12頁。
- (4) 前掲『自然保護と戦後日本の国立公園』第6章「阿寒国立公園内の雌阿寒岳硫黄鉱山開発計画と反対運動」、200頁以下、第7章「中部山岳、国立公園内の黒部第四発電所建設計画と反対運動」、232頁以下、を参照されたい。
- (5) 前掲『高度成長期日本の国立公園』、第10章「富士伊豆箱根国立公園内の観光開発計画と自然保護運動」、149頁。
- (6) この点については、後の節で論じる。
- (7) 前掲『高度成長期日本の国立公園』、350頁。原資料は、富士急行社内誌『芙蓉』1963年10月、秋号「トンネルケーブルの全貌」参照。
- (8) 「国立公園満喫プロジェクトの今後の進め方(案)」(環境省第9回「国立公園満喫プロジェクト有識者会議」資料1-2)は、国立公園世界ブランド化構想の「基本的視点」の一つとして、「自然環境と調和した高品質高単価のサービスを提供していくことは、国立公園のブランド価値を高め、地域全体の消費額の引き上げやサービスの質と保護の意識の向上により、すべての公園利用者と地域住民の満足度の向上につながる。」と指摘している。6頁、環境省、HP。

こうした視点から、山立黒部の観光開発構想でも、すでに「ハイグレードな宿泊施設の整備」が提起されている。拙稿『立山黒部』世界ブランド化構想とそれに反対する自然保護運動』、『経済志林』第88巻第1・2号、52-3頁。

第3節「富士山登山鉄道構想」LRT案に対する批判・反対論

(1) 「骨子(案)」以前の「富士山登山鉄道・LRT」案に対する批判・反対論

2019年2月9日に新知事が「富士山登山鉄道構想検討会」を設置すると表明すると、堀内茂富士吉田市長は、富士山登山鉄道の敷設構想に反対を表明していた。

『産経ニュース』によれば、「富士吉田市の堀内茂市長は8日の記者会見で、富士北麓と5合目を結ぶ富士山登山鉄道の敷設構想について、世界文

化遺産としての保全面や鉄道の安全性に課題があるとして反対する考えを示した。」「堀内市長は『富士山は文化的意義と同時に素晴らしい自然がある』と述べ、自然環境への影響を懸念。有料道路『富士スバルライン』の上に整備する案に関し『急カーブがあり技術的に困難。通年営業だと雪崩の危険もある』とした。一方、冬の観光客の底上げや登山人員の管理・抑制でメリットがあると指摘した。』⁽¹⁾

更に2019年5月22日の『朝日新聞』（夕刊）は、「100年の夢走る？富士登山鉄道構想」と題する記事で、賛成論に触れたのち「富士五湖管理官事務所の斎藤天道・国立公園管理官は『国立公園では、新たな開発は極力少なくする必要がある』と話す」と報じた⁽²⁾。

この報道は、環境省自然保護局国立公園課の下部組織では、富士登山鉄道構想に否定的であることを示唆するものであった。

2019年7月29日『日本経済新聞』は、「富士山登山鉄道の検討開始」と題し、「富士登山鉄道構想検討会」の「理事会では、安全性や採算性を憂慮する意見も出た。小西美術工芸社のデビット・アトキンソン社長は『鉄道会社がもうけるだけで、世界遺産の価値が食い潰されるのは最悪のシナリオ。運賃が環境保全に寄与する流れを検討すべきだ』と指摘した」と報じた。

また『日本経済新聞』は、「一方、巨額の費用負担や、工事による環境破壊、噴火災害への脆弱性などの懸念があり、賛否が割れてきた。県内では『知事選の目玉にただけだ』（野党筋）との声もある。」と付け加えた⁽³⁾。

ちなみに理事会の中でも「構想」への疑問や批判的な意見があることを示唆された。

2019年10月には、元文科相の「富士山世界文化遺産学術委員会」委員長・遠山敦子氏の富士登山鉄道構想に対する批判的意見が報じられた。

2019年10月24日の『産経ニュース』は、「山梨県が検討している『富士山登山鉄道』構想について、有識者でつくる富士山世界文化遺産学術委員会の委員長を務める遠山敦子元文部科学相が『富士山は山梨県だけのもの

ではない』と、同県の進め方にくぎを刺していたことが分かった。」と報じた。

更に、遠山敦子氏は『富士山は山梨県だけのものではなく、日本国民、世界の山。(登山鉄道構想は)山梨県でやっているからいいということではない』と、同県に慎重な対応を求めた。」と報じた⁽⁴⁾。

この遠山敦子氏の発言は、明らかに富士山登山鉄道構想への不信を示している。

他方、長崎新県知事は、10月28日の記者会見で「静岡県だけのものでもない」と切り返し、登山鉄道は「国家プロジェクト」と述べた⁽⁵⁾。

これまで「富士山登山鉄道構想検討会」の動きをみてきたが、登山鉄道構想が正式に「国家プロジェクト」として位置付けられた事実はないが、当事者の長崎知事は、「富士山登山鉄道構想検討会」が安倍政権や官房から推進を期待されていたことなどから「国家プロジェクト」と誤解・錯覚していたのである。

もともと静岡県と山梨県とは、富士山の自然保護を巡ってかなり温度差があった。静岡県は太平洋に面し漁業が盛んだっとうえ、製紙業やその他の製造業が盛んだったが、すでに指摘したように山梨県は山岳県で農業も製造業もそれほど盛んであるわけではなく、いきおい富士山を中心にした観光業への依存と期待が大きい県であった。

そうした産業構造を前提に静岡県は富士山の自然保護に熱心であったのに対して、山梨県は富士山観光を重視し、富士山の自然保護に熱心さを欠くくらいがあった。

「富士山世界文化遺産学術委員会」は、すでに学術委員会委員長遠山氏の発言に見られるスバルライン上に富士登山鉄道建設についてはかなり厳しい視線を向けていた。2019年10月12日に開催された第12回「富士山世界文化遺産学術委員会」は、議題の最後で「富士山登山鉄道構想について」と題して、配布された資料3「富士山登山鉄道構想について」を議論している⁽⁶⁾。

第12回「学術委員会」の理事会の議事録を読むと、「富士山登山鉄道構想検討会」の構想が具体化していないこともあって、その内容が「富士山世界文化遺産学術委員会」に伝わっていないことがわかる。「富士山登山鉄道構想検討会」の理事でもあった藤井敏嗣委員は、「検討会」でどんな議論がなされているか問われて、「まだ検討を始めたばかりである。特に何をやるということが決まっているわけでもなく、また鉄道をつくるということが、前提になっているわけでもない。よって今のところどうかという意見はない。」と答弁している⁽⁷⁾。

確かに2019年10月12日の時期には「富士山登山鉄道構想検討会」「骨子(案)」(2020年1月に第4回理事会に提出)は、まだ提出されていなかったもので、藤井委員にとっては何も決まっていないと答えるしかなかったのであろう。

「富士山登山鉄道構想検討会」は、「富士山世界文化遺産学術委員会」に何も伝えずに作業していたことが明らかである。

注

- (1) 「富士山登山鉄道構想、富士吉田市長は反対」、『産経新聞』2019年2月9日、21時、デジタル山梨版。
- (2) 「100年の夢走る？富士登山鉄道構想」、『朝日新聞』(夕刊)2019年5月22日。
- (3) 「富士山登山鉄道の検討開始」、『日本経済新聞』2019年7月29日、デジタル版。
- (4) 「富士山は山梨だけのものではない 元文科相が鉄道構想にクギ」、『産経新聞』2019年10月24日、デジタル版。
- (5) 「山梨知事『富士山は静岡だけのものでもない』元文科相に切り返す」、『産経新聞』2019年10月28日、デジタル版。
- (6) 2019年10月10日の第12回「富士山世界文化遺産学術委員会」議事録、「富士山世界文化遺産学術委員会」のHP。
- (7) 同上、2頁。

(2) 山梨県「富士山登山鉄道構想」「骨子（案）」に対する批判・反対論

2020年2月6日に「富士山登山鉄道構想検討会」の「富士山登山鉄道構想」「骨子（案）」が公表されると、マスコミやネット上で、様々な分野から賛成論に加え批判・反対論が報じられた。

2020年2月10日の『産経新聞』は、「骨子（案）」の公表にふれ、「専門家や静岡側から反対の声もあり、山梨県は『しっかり説明していく』とし、慎重に手続きをすすめる考えだ」と報じた⁽¹⁾。

静岡県三島市の環境改善団体、「NPO法人グラウンドワーク三島」の事務局長（都留文科大学特任教授）渡辺豊博氏は、2020年2月14日のウェブサイトで「2／11富士山登山鉄道への危惧」と題し、富士山登山鉄道構想「骨子案」を次のように批判した⁽²⁾。

「皆さん、富士山に登山鉄道や次世代型路面電車を敷設することが、山梨県による検討会（会長・御手洗富士夫経団連名誉会長）や富士山世界文化遺産学術委員会（委員長・遠山敦子元文部科学相）において議論、検討されています。

私（富士山学を開講）たちのような富士山の現場を熟知している『富士山人』は、委員に選定されておらず、経済界や政治家、文化人など各界の著名人が議論しています。

本当に富士山の現場の実態や自然環境の怖さなどをご存知なのでしょうか？高位の立場を前提とした、上から目線、思いつき、政治的圧力、経済・観光振興優先の姿勢など、多様な圧力を付度しての狭小で素人の議論ではないかと危惧しています。

排気ガスによる環境負荷抑制対策のための施策だと理由付けていますが、現在、マイカー規制が実施され乗用車は5合目に夏シーズンは行けません。今後、大型バスや業務用タクシーへの規制を制度化し、電気バスなどの環境対策バスに切り替えていけば、この環境問題は解決します。

『神の山・水の山・日本人の魂』である富士山を重機で切り裂き、環境破

壊を誘発する、山梨県主導のこの暴挙を中止させなくてはなりません。富士山の怒りは噴火や地震、雪崩、土砂流など激しく、多くの命が失われます。

先人の富士山に抱いた『鎮爆』と『信仰』の意思を守り、伝えていく心やさしい日本人の心根を委員たちに持ってもらいたいと思います。

私たち『富士山人』もいよいよ具体的な富士山を守るための取り組みをスタートさせねばならないと強く感じています。」

渡辺豊博氏は、小文ながら実的に的確に「富士山登山鉄道構想検討会」の「富士山登山鉄道構想」「骨子（案）」を批判している。

なお私が、この小文で一番重視した批判点は、「今後、大型バスや業務用タクシーへの規制を制度化し、電気バスなどの環境対策バスに切り替えていけば、この環境問題は解決します。」との指摘である。

「富士山登山鉄道構想」が、自動車の排気ガス、CO₂やNO_xの削減や抑制、環境への負荷の軽減、ゼロ化の為であると言うのであれば、化石燃料使用の自動車を全面的に禁止して、電気自動車を全面的に使用すればよい。わざわざ大規模な自然破壊を招き、膨大な資金を必要とする登山鉄道の敷設は、全く必要なくなるということである。特にそれ相当の資金を投入して強力な電気自動車バスを開発して投入すれば、相当の輸送力を得ることができる。もちろん富士山の過剰利用については十分に配慮しなければならないから、それなりの対策をたてる必要があるであろうが。

「富士山登山鉄道構想」「骨子（案）」が2020年6月6日に「富士山登山鉄道構想検討会」第1回総会で採択されていたが、同じ日に「富士山世界文化遺産学術委員会」は、第13回委員会を開催し、議事の冒頭に「富士山登山鉄道構想について」を置き、「富士山登山鉄道構想」に厳しい批判をおこなった⁽³⁾。

この「学術委員会」での議論について、2020年2月7日の『山梨日日新聞』は、「富士山鉄道に“ブレーキ”」と題して5段組で次のように報じた⁽⁴⁾。

「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

一キ』。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論議が拙速に映ったため、世界文化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”がつけられ、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。」と指摘した。

そして更に各委員の意見を次のように紹介した。

『『どうしてこんなもの（富士山登山鉄道）が必要なのか。必要性がわからない人がほとんどだ』／学術委の一人は、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。』

『『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、考えなければならない』『鉄道の終点の五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。』

「学術委員は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価値を証明する取り組みに専門の見地から支援。

遠山敦子委員長は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。』

「長崎知事は検討会総会の後、報道陣に『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』と構想の検討手続について説明。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を崩していない。

遠山敦子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』。県には学術委の理解をえられるだけの構想をまとめるという“宿題”も課せられた。」

また2020年2月7日『山梨日日新聞』は、別の頁で「富士山登山鉄道に慎重意見」と題して、「世界文化遺産学術委検証へ」の記事を掲載した⁽⁵⁾。

「富士山世界遺産学術委員会」は「山梨県が進めている富士山鉄道について、世界遺産の価値を保全する観点から検証する小委員会を設置することを決めた。委員から構想に『観光目的の鉄道という印象』と景観保全などの観点から慎重な対応を求める声が続出。遠山委員長は『構想はあまりにも問題が多過ぎる』と指摘し、学術委の意見を検討過程に盛り込むように求めた。」と報じた。

そして「文化財や火山防災分野などの有識者9名が出席（委員名簿）する学術委員会では、骨子が説明されると、『これに対し、委員の一人は『観光誘致、観光開発のための鉄道という印象。なかなか納得できない。』と疑問を投げ掛け、関係者や市民が登山鉄道の必要性を理解できるように整理を求めた。

別の委員は売店などが並ぶ5合目の景観整理など登録時からの課題に触れ、『諸問題を置き去りにして鉄道を走らせるという話が出てくるのはおかしい』と指摘。『（構想をそのまま進めて）登山鉄道への国際的な反対が出てからでは遅い。良い面と悪い面をまとめ、解決策を検討すべきだ』との意見もあった。

遠山委員長は『あまりにも問題が多過ぎる印象がある。（学術委として）この問題に取り組むべきだ』と意見を集約。信仰の対象や芸術の源泉としての富士山の普遍的価値と登山鉄道が整合するかについて、議論する小委員会を設置することを確認した。

遠山委員長は学術委の意見を登山鉄道構想の検討プロセスに入れ込み、多角的な論議をするよう求め、『それが富士山普遍的価値を守るという山梨、静岡両県の責務を果たす上で大事なことだ』と指摘。山梨、静岡両県は今後、小委員会の設置時期について検討する。」

そして最後に学術委では、「改定案は3月中旬に作業部会で協議し、同月末に富士山世界文化遺産協議議会に諮る。」と報じられた。

少々長い引用になったが、ここでは学術委の構想に対する厳しい批判的な姿勢が読み取れる。また、学術委が、小委員会を設置し、今後提出されるであろう「富士登山鉄道基本構想(案)」について厳しい批判を加えることが予想されと同時に、山梨県は、学術委の意見を聴き、静岡県と協議しなくなればならなくなった。

学術委の「富士山登山鉄道構想」「骨子(案)」に対する批判的な意見は、「富士山登山鉄道構想検討会」にとってかなりの打撃だが、「長崎知事は検討会総会の後、報道陣に『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』と構想の検討手続について説明。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を崩していない。」と報じた⁽⁶⁾。

私は、この長崎知事の発言について2点を指摘しておきたい。一つは、「骨子(案)」では、すでに指摘したことであるが、スバルライン上にLRTを造るという以外『何も決まっていない』と弁解しているが、本根は、あえて具体的な計画案を提起して多くの批判を受けるよりは、抽象的にスバルライン上にLRTを造るという構想で世上に広めるという戦略であると考えている。

もう一つは、長崎知事は、富士山観光を促進している安倍政権の後押しで、予想された学術委の批判的意見を乗り越えられるという戦略をとったということである。

第13回「学術委員会」における「富士山登山鉄道構想」「骨子(案)」に

ついて議事録が残されているが、『山梨日日新聞』が極めて明快に問題を整理して学術委の意向を紹介しているので、学術委の細かな意見については、紹介を省いたので、興味のある方は直接議事録を参照していただきたい⁽⁷⁾。

なお2020年1月から起きた世界的なコロナ・パンデミクスは、3月以降、わが国の経済政策や文化政策を冷静に検討する機会を一切奪い、国中がコロナ禍にたいする対応を迫られている。

「富士山登山鉄道構想検討会」は、2020年5月に第5回理事会で「基本構想案」を策定し、9月には第6回理事会で「基本構想案」を検討する予定であったが、2回の理事会は開かれ形跡がなく、11月に予定されていた第2回総会の開催も目途が立っていないと思われる。恐らく、コロナ禍の激増で「富士山登山鉄道構想検討会」の活動は停滞し、「基本構想案」の策定は当分棚上げされるであろう。

「骨子（案）」に対する環境省自然保護局の対応も問題だが、今のところ国立公園課は、正式な意見を明確に示していない。

私の理解では、環境省自然保護局内には、従来通り国立公園の自然保護を重視する国立公園課と国立公園課の中に、安倍官邸の意向を忖度しつつ、国立公園の観光化に熱心な「自然ふれあい推進室」の2派があり、それぞれの方針を維持しようとしている。「骨子（案）」は、あまりに抽象的なので、「基本構想案」が提出された段階で、環境省自然保護局も国立公園課も態度の明確化が迫られるであろう。

近年の自然保護局の国立公園政策は、環境保全審議会自然公園審議会の「自然公園の利用のあり方」の答申に見られる様に、国立公園の観光的利用を重視する傾向を強めているように見受けられる⁽⁸⁾。しかし他方では、生物多様性法の関係で、国立公園の自然保護の役割が大きくなっていることも事実である。今後の対応が注目される場所である⁽⁹⁾。

さて富士山登山鉄道構想に対する他の自然保護団体の意見については、これまで国立公園内の電源開発計画だけでなく大規模な観光開発計画に反対してきた日本自然保護協会のスタンスが気になる場所である。管見す

るかぎりスバルライン上の「富士山登山鉄道構想」「骨子（案）」について今のところ何らの意見も表明していない。

日本自然保護協会は、2019年に提起された中部山岳国立公園の一角にある立山山麓にロープウェイ・ゴンドラを建設する計画にたいしても、環境省の国立公園課や地元ではが強力で反対を表明しているにもかかわらず目下のところ、何らの意見も公表していない⁽¹⁰⁾。

不可解なことであるが、日本自然保護協会は、1961年以降かつてのように国立公園内の開発計画に敵しい視線を弱め、国立公園の自然保護・環境保全への意欲がやや薄れてきているように見受けられる⁽¹¹⁾。

例えば、1960年代後半に尾瀬を縦貫する有料観光道路計画が出されてから、計画が幾分変更されると厚生省が1970年に尾瀬縦貫有料観光道路計画を認めてしまうと、日本自然保護協会は断固反対せず沈黙してしまう⁽¹²⁾。

とは言え私は、これまでの自然保護の実績を想えば日本自然保護協会がこの無謀な富士山鉄道計画に反対してくれることを期待している。

「富士山登山鉄道構想」「骨子（案）」に対するその他の自然保護団体の動きも気になるが、今のところ「富士山世界文化遺産学術技術委員会」以外の自然保護団体の動きは、管見する限りで目立ったものはない。

注

- (1) 「富士山登山鉄道構想 山梨県『しっかり説明していく』専門家が反対論」、『産経新聞』、「産経ニュース」2020年2月10日、デジタル版。
- (2) 「グラウンドワーク三島の「2 / 11富士山登山鉄道への危惧」2020年2月14日、ウェブページ。
- (3) 2020年2月7日に第13回「富士山世界文化遺産学術委員会（令和2年2月6日）開催結果」、「議事次第」を参照。同委員会のHPに掲載。
- (4) 「富士山鉄道に“ブレーキ”」、『山梨日日新聞』2020年2月7日。
- (5) 「世界文化遺産学術委検証へ」、『山梨日日新聞』2020年2月7日。
- (6) 同上。
- (7) 第13回「世界文化遺産学術委員会」の議事録参照。
- (8) この問題については、予定の「環境庁管理下の国立公園研究」シリーズの「第4章 環境庁による国立公園政策の展開Ⅱ－自然保護政策」で詳しく論

じるのでここでは割愛した。2021年の『経済志林』第89巻に掲載予定。更に環境省「自然公園制度のあり方検討会」の「今後の自然公園制度のあり方に関する提言」（2020年5月）を参照。

(9) この問題については、拙稿「環境庁管理下の国立公園の基本的枠組」の第4節「地球環境保全のための国際条約」のところで触れてある。『経済志林』第88巻第1・2号，2020年10月。

更に田中俊徳「世界遺産条約の特徴と動向・国内実施」、『新世代法政策学研究』第18号，2012年11月，『『緑の三角形』を造る：法と歴史の100年』，国立公園研究会・自然保護財団編『国立公園論』，2017年，南方新社，所収，を参照。

(10) 拙稿『『立山黒部』世界ブランド化構想とそれに対する反対運動』、『経済志林』第88巻第1・2号，2020年10月。

(11) この点については、拙著『高度成長期日本の国立公園』第5章の第5節「日本自然保護協会の再編と新体制の特質」で指摘した。

(12) 同上，第7章「日光国立公園の開発計画と自然保護」の第2節「尾瀬縦貫観光道路建設計画とその反対運動」を参照。

あとがき

「富士山登山鉄道構想検討会」のスケジュールでは、すでにみたように2020年2月6日に第1回総会で富士山登山鉄道構想の中間報告を提出し，5月には第5回理事会を開催して，「基本構想作成方針の検討」に入り，9月には第6回理事会を開催し「基本構想骨子の検討」を行ない，11月には第7回理事会を開催し「基本構想案」を仕上げ，更に第2回総会を開催して「基本構想案」を検討し承認し，12月に富士山登山鉄道「基本構想」を公表することになっていた。

ところが図らずも，2019年末に中国の武漢市でコロナウイルスが発生してみるみる感染が拡大し，コロナ・パンデミックを引き起こし，2020年2月からわが国でもコロナウイルスが流入し，コロナ・パンデミックが世を震撼させ，国民の私生活，社会的活動，政治・経済活動が，三密回避，不要不急の外出規制，ソーシャルディスタンスの維持などによって厳しく制

限された。

あまたある各種の研究会，政府系の諮問委員会や検討会は，中止されり延期された。

私事で謂えば，私も，あらゆるミーティングを欠席し，本稿作成のための活動，通常の資料収集のための大学や国会図書館に行くことも出来ず，資料は全てウェブサイトで探さざるをなかった。

「富士山登山鉄道構想検討会」も，コロナ・パンデミックの中，スケジュール通りに開催されていない。

2020年5月6日『毎日新聞』は，「再浮上の『富士山登山鉄道構想』新型コロナで本格論議に入れず」と題し，「その構想がきまったものの，予定していた説明会は新型コロナウイルス感染拡大の影響で開催できない」と報じた⁽¹⁾。

5月に予定された「富士山登山鉄道構想」第5回理事会は開催された気配はなく，予定されていた「基本構想作成方針の検討」は大幅に延期されている。9月の第6回理事会で予定されていた「基本構想骨子の検討」も大幅に延期されており，11月に予定されていた第7回理事会の開催も，「基本構想案」の検討も，更に第2回総会も目途が立たないほどあとに伸ばされることになるだろう。

スケジュール通りであれば，2020年11月に策定される「基本構想骨子」は，今度は，2021年に自然環境保全審議会の厳しい審査を受け，環境大臣の認可を待たなければならない。しかし「富士山登山鉄道」の「基本構想骨子」の策定が少なくとも半年から1年間遅れるとすれば，2021年に予定されていた自然環境審議会の審査も大幅に遅れることになる。

ところが安倍首相は，突如辞任し，急遽菅義偉首相が選任された。菅首相は，安倍政権の基本方針を継承すると言っているのです，安倍首相の強力な後押しで推進されてきた「富士山登山鉄道構想」を支援するであろう。コロナ禍が終息する見通しが立たない中で，今後検討の具体化が著しく遅れていくが，ともかくも「基本構想骨子」が完成したとして，その実態が

より明確になれば、「富士山文化遺産学術委員会」や他の自然保護団体からの批判もより厳しいものとなりことは間違いない。

菅首相は、今後、国民的な高い支持えられるか、安倍一強体制の時のように菅一強体制が維持されるかも不確定であり、安倍一強政権のごり押しを期待して成り立ち、危険で不評判な富士山登山鉄道構想をあえて拾い上げるか微妙なところである。

現段階では、「富士山登山鉄道構想検討会」の「基本構想骨子」が出来ていないので何とも言い難いが、提出される「基本構想骨子」に対して、菅政権下の環境省自然保護局、自然環境保全審議会が菅官邸への村度がないように願いたい。

ともあれ、「富士山登山鉄道構想検討会」の「基本構想骨子」が出来上がるのを待って、本稿は、第4節「富士山登山鉄道構想検討会の『基本構想骨子』の批判・反対論と反対運動」において、「世界文化遺産学術委員会」やこれから起きるであろう自然保護団体の反応を分析しつつ、「基本構想」について批判的に検討することになる。(2020年11月30日提出)

追記

本稿の校正中の2021年1月中旬に、ウェブサイトで、2020年5月に予定されていた「富士山鉄道構想検討会」第5回理事会が2020年12月2日に開催されて、「富士山鉄道構想（素案）」が提出され議論され、2021年2月上旬に総会に付されることを知った。その（素案）を通読したかぎりであれば、すでに検討した「中間報告（案）」と本質的に変わらない。

新たに提出された「富士山鉄道構想（素案）」については、先に指摘したように本稿第4節で、反対運動とともに論じることにしたい。(2021年1月10日記)

注

- (1) 「再浮上の『富士山登山鉄道構想』新型コロナで本格論議に入れず」、『毎日新聞』2020年5月6日、デジタル版。

A Critical Review of the Construction Plan for the Mt. Fuji Mountain
Railway Drafted by the Yamanashi Prefecture Authorities

Nisaburo MURAKUSHI

Abstract

Mt. Fuji was listed as a World Cultural Heritage Site in 2013, and has become very overcrowded as a result.

While the Mt. Fuji World Cultural Heritage Council was considering how to make appropriate use of Mt. Fuji as a world cultural heritage site, Yamanashi Prefecture authorities submitted a plan for the construction of a Mt. Fuji mountain railway in February 2020 to promote Mt. Fuji tourism.

It is claimed that the plan is a good system to eliminate CO₂ emissions from cars by constructing a mountain railway on a toll road, called the Subaru Line, from the foot of Mt. Fuji at Fuji-Yoshida to the fifth station of Mount Fuji.

Along with the construction of the Mt. Fuji mountain railway, the plan envisages the construction of infrastructure facilities such as station buildings, power plants, accommodation, restaurants, and toilets around the fifth station as well as the construction of a walking trail called "Otyudou." Furthermore, the construction of an intermediate station is expected, which means that there is a great risk of destroying the nature of Mt. Fuji and damaging the environment and its landscape.

Despite the tourism season being limited to three months a year till now, this plan would extend the railway operations throughout the year, including the winter months, which is extremely dangerous due to the poor winter weather conditions.

In the area around the fifth station of the Subaru Line, new development activities are hypothetically strictly regulated under the Natural Parks Act

and the Cultural Properties Preservation Act. The Yamanashi Prefecture authorities have submitted the construction plan for the Mt. Fuji mountain railway in spite of these regulations. The reason behind this risky project is that it has the support of the Abe administration, which is pursuing an excessive tourism policy.

The Fuji World Cultural Heritage Council and conservationists are opposed to this plan. In the midst of these circumstances, the coronavirus pandemic has brought political and economic activity to a standstill, and the progress of the project has been suspended. However, as the coronavirus pandemic comes to an end, it is possible that the opposition movement will be activated and bring the project to an end.