

【研究ノート】

山梨県知事の「富士山トラム構想」 についての批判的考察（Ⅰ）

—2024年11月～2026年3月—

村 串 仁三郎

目次

はじめに

第1節 山梨県知事の「富士トラム構想」の推進策

—2024年11月～2025年5月—

- (1) 山梨県知事の「富士山登山鉄道」L R T計画撤回・その理由と背景
- (2) 知事のL R T計画計画撤回直後の「富士トラム構想」の提起
 - ①「富士トラム構想」とは何か
 - ②知事による「富士トラム構想」の宣伝（2025年1月～4月）
 - ③知事による「富士トラム構想」概要の策定準備
- (3) 県による「富士トラム構想」概要の提出

—2025年6月公表の文書を巡って—

- ①業者の「新交通システム調査・業務実績報告書」（2025年3月提出）
- ②県の「新交通システム・令和6年度調査結果報告」（2025年6月公表）
- (4) 山梨県知事による「富士トラム構想」事業化の試み

—2025年6月～2026年2月—

- ①「富士トラムネットワーク構想・基本計画」策定の準備
- ②知事による「富士トラム構想・基本計画」推進の試み

第2節 関係機関の「富士トラム」構想への対応

- (1) 富士山文化遺産協議会，文化庁，環境省，政府の対応

(2) メディアの対応

第3節 山梨県知事の「富士トラム」構想に対する疑念・批判

(1) 初期の「富士トラム」構想に対する疑念・批判

—2024年11月～2025年5月—

(2) 「新交通システム・令和6年度調査結果報告」公表後の「富士トラム」に対する疑念・批判

—2025年6月～2026年2月—

第4節 長崎県知事の3選立候補を巡って

はじめに

長崎幸太郎山梨県知事は、2024年11月18日に「富士山登山鉄道構想」の一部である次世代型路面電車・LRTを富士スバルライン上に建設する計画を撤回した。この経緯については、拙著『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』で詳論してある⁽¹⁾。

長崎幸太郎県知事は、富士山登山鉄道（次世代型路面電車・LRT）計画を撤回したが、「富士山登山鉄道構想」の全体を撤回したわけではなかった。県知事は、LRT計画を撤回した当日に、何と驚くべきことにLRT計画に代って軌道ではなく磁気に誘導されて走るトラムバスを走らせる「富士トラム構想」を提起し⁽²⁾、目下その実現を図るべく準備を重ねている。

本稿は、長崎幸太郎県知事が推進している「富士トラム構想」が如何なるものか、何より「富士トラム構想」が「富士山登山鉄道構想」を基本的に継承し、「富士山登山鉄道構想」で予定していた富士スバルライン上で大観光開発を企図し、トラムの冬季運行が危険であり、日本人の「信仰の対象と芸術の源泉」として富士山文化遺産に登録され、世界的に認められ、「日本人の『心の山』」,「世界の山」でとして親しまれ⁽³⁾、日本と世界の宝で

ある富士山の自然・環境・景観を破壊する可能性が著しく大きく、危険極まりない計画であることを明らかにすることである。そして山梨県民、地元富士吉田市民、加えて日本の国民に「富士トラム構想」は撤回されるべきものであると訴えることである。

多くの山梨県民は、県知事の提唱する「富士トラム」はLRTより安全で安上がりであり、冬季運行でも危険が少なく、自然・環境・景観への負荷が少ないとの宣伝に惑わされ、肯定的に受け止めている節もある。

私は、本稿で「富士トラム構想」は、富士山登山鉄道（次世代型路面電車・LRT）同様に、大規模なインフラ施設と高価ホテルなどの観光開発を伴い、膨大な経費を要し、冬季運行などによる危険が大きく、自然・環境・景観への負荷が大きい計画である強調したい。

注

- （１）拙著『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』（2025年，時潮社，定価2200円）
- （２）「鉄軌道を断念に，新たに『富士トラム』を提案」（2024年11月18日知事記者会見），山梨県HP掲載。
- （３）渡辺豊博・村串仁三郎編著『富士山を壊すのは誰？』（2024年7月，泉町書房，定価1980円），3頁。

第1節 山梨県知事の「富士トラム構想」の推進策

—2024年11月～2025年5月—

（１）山梨県知事の「富士山登山鉄道」LRT計画撤回・その理由と背景

山梨県長崎幸太郎知事は、2024年11月に富士山登山鉄道構想の撤回を表明すると同時に、すかさず「富士トラム構想」を提起した。その対応の早さは異常である。その対応の早さには裏があった。私は、富士山登山鉄道構想の撤回の背景について、拙著『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』第3章で詳論した。その論旨を簡単に言えば以下の通りであ

る⁽¹⁾。

山梨県長崎幸太郎知事は、「富士山登山鉄道構想事業化」の具体案作成を業者に委託して、2023年12月末に「富士山登山鉄道構想事業化検討会」を設置して、業者に委託して策定された「富士山登山鉄道構想事業化」の報告書を検討させ、その結果を2024年3月に「中間報告」として公表することになっていた。

ところが「富士山登山鉄道構想事業化検討会」での検討では、「報告書」への疑義が多く出され、予定していた事業化を推進する「中間報告」を作成することができなかった。困惑した知事は、たまたま事業費もLRTの半分で済みそうと言われていた磁気で誘導する「トラムバス」の存在を知った。

そこで2024年4月から、知事は、表向きは「富士山登山鉄道構想」のLRT計画を実現すると公言しながら、密かにLRT計画に代るを「富士トラム」導入の検討を開始し、2024年8月には中国の「トラムバス」製造会社を招き、「トラムバス」導入を協議し、決意し、富士山登山鉄道反対運動が盛り上がってきたことを奇貨とし、これまで拒否してきた富士山登山鉄道反対団体と意見交換会を開催して、反対の意見を受入れたかのように装って、2024年11月18日にLRTの撤回を公表したのである。

そして手回し早く、LRT撤回の反省について一言も発せず、先に指摘したように、11月18日には白々しくも「富士トラム」導入を提起したのである。

しかし多くの県民、富士吉田市の市民は、こうした事情を知らない。

注

- (1) 前掲拙著『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』第3章、125頁以降参照。

（２）知事のＬＲＴ計画撤回計画直後の「富士トラム構想」の提起

①知事の「富士トラム構想」とは何か

2024年11月18日に富士山登山鉄道・ＬＲＴ計画撤回を宣言してただちに、知事は記者会見の際に「富士トラム」の簡単な概要を提起した。

その際に配られた「（仮称）富士トラム」と言う資料は、「富士山五合目までの新交通システム」として、「ゴムタイヤ（鉄不要）」「大規模工事不要→大幅コストダウン」「既存道路の活用」、「延伸可能」、「誘導方式の採用（白線や磁気マーカー）」、「軌道法の適用：来訪者コントロールの実現」を図示する。そして「新交通システム」を核とした「グラウンド・ビジョン」とし、「富士トラム」をリニア山梨県駅、更に県内の交通網に「延伸」する図を示した⁽¹⁾。

メディアは、一斉に「タイヤ式トラム代替案」について報じた。

例えば、2024年11月19日の『朝日新聞』は、「長崎幸太郎知事が18日、鉄道によるＬＲＴで整備する方針を撤回し、ゴムタイヤで走る代替案『富士トラム（仮称）』を打ち出した。」と報じた⁽²⁾。

しかしメディアは、何故知事が、そんなに早く「富士トラム（仮称）」を打ち出したかの背景をほとんど報じなかった。

注

（１）「（仮称）富士トラム」、山梨県のＨＰを参照

（２）「富士にＬＲＴ県が断念」「タイヤ式トラム代替案」、『朝日新聞』（朝刊、山梨版）2024年11月19日。

②知事による「富士トラム構想」の宣伝

—2025年1月～4月—

山梨県知事は、「富士山登山鉄道構想」ＬＲＴ計画撤回後に、二つの政策実現に励んだ。一つは、まだ何も知らない県民に、「富士トラム構想」とは何かを宣伝することであった。もう一つは、「富士トラム構想」の概要を業

者に委託して作成し、「富士トラム構想」の概要をオーソライズして県民に提示することであった。

県は、2025年1月1日の広報誌「F U R E A I」（vol.83）の「巻頭特集」として「新提案富士トラム」を解説した。

県は、2025年3月1日の『山梨日日新聞』に全面広告を出し、「富士トラム構想」について知事と野口健の対談を掲載した。

しかしこれらの宣伝は、行政的には決して説得的なものではなかった。

③知事による「富士トラム構想」概要の策定準備

知事は、「富士山登山鉄道構想」の場合のように、「富士トラム構想」について、業者に委託して「富士トラム構想」概要を策定して、しかるべき検討会で検討してもらうことが必要であった。

こうして知事は、2024年11月18日にL R T計画を撤回したあと、日時は不明だが、「富士山新交通システム調査検討業務委託」を日本工営株式会社と日本交通計画協会に委託して、2024年度の予算で2025年3月に「富士山新交通システム調査検討 業務実績報告書」を提出させた⁽¹⁾。

県は、この「報告書」を何らかの検討会にかけて検討しオーソライズする必要があった。

知事は、新たに「富士山新交通システム検討会」を設置して、この報告書を検討させることをせずに、開店休業状態になっていた「富士山鉄道構想事業化検討会」にこの「報告書」をオンラインシステムで検討させたのである。

「富士山鉄道構想」に通じていた『東洋経済ONLINE』誌の大坂直樹記者は、この事情を次のように指摘している⁽²⁾。

「報告書は大学教授やJR職員などの有識者で構成される富士山登山鉄道構想事業化検討会の委員にメールで送付され…県は委員から意見を募って、2025年5月29日に調査結果を公表する予定だった。しかし、直前になって延期。『委員の意見の集約に時間がかかった』と、県で富士トラム構想

を所管する山梨・富士山未来課の栗田研二課長がその理由を説明した。各委員から意見を聴取し、その内容をまた各委員にメールで伝達するという作業を繰り返し、各委員の意見を集約した結果、調査結果について『全体的な方向性について大きな違和感はない』という結論がえられたという。」

しかし「富士トラム構想」の場合も、「富士山登山鉄道構想事業化検討会」が「中間報告」をまとめられなかったように、「富士山登山鉄道構想事業化検討会」は、「富士山新交通システム」「業務実績報告書」についての「中間報告」をまとめることができなかった。そこで県は、「検討会」の「中間報告」ではなく、県の機関がこの「業務実績報告書」を独自に検討して後に検討するような「富士山新交通システムに係わる令和6年度調査検討結果報告」を作成して公表することになるのである。

注

- (1) 「富士山新交通システム調査検討 業務実績報告書」(2025年3月)。以後、業者「新交通システム調査・業務実績報告書」と略す。
- (2) 大坂直樹「鉄道？それともバス？『富士トラム』詳細明らかに長所多い『夢の乗り物』だが『絵に描いた餅』」、『東洋経済ONLINE』, 2025年6月16日の記事。

(3) 県による「富士トラム構想」概要の提起

—2025年6月公表の文書を巡って—

①業者の「新交通システム調査・業務実績報告書」(2025年3月提出)

知事は、2025年6月13日に県のHPで「富士トラム構想」の概要に関する文書を公表した⁽¹⁾。

それは、日本工営株式会社、公益法人日本交通計画協会による「富士山新交通システム調査検討業務委託 業務実績報告書」(令和7年3月, A4サイズ, 158頁, 以後「富士山新交通システム・業務実績報告書」と略すこともある。), 山梨県「富士山新交通システムに係わる令和6年度調査検討

結果報告（「富士山新交通システム・検討結果報告」と略す）、パンフレット「富士トラム」（A4サイズ、11頁）、「山梨の未来を紡ぐストーリーブック」（YAMANASI2050）（56頁の冊子）の4点である。

「富士山新交通システム・業務実績報告書」は、膨大な量の報告書で、ここで詳細に検討することはできない。そこで、そのダイジェスト版とおぼしき山梨県「富士山新交通システム・検討結果報告」について詳しく検討したい。

その前に「富士山新交通システム・業務実績報告書」について簡単にコメントしておきたい。

この「報告書」の目次は以下の通りである⁽²⁾。

1. 新しい交通システム導入の前提条件
2. LRTシステム導入のための課題精査
3. 新たな交通システムの検討
 - 3.1. 今回対象とする交通システム
 - 3.2. 動力源別の交通システムの運行状況および開発動向
 - 3.3. 自動運転の導入可能性
 - 3.4. エネルギー源を含めた環境負荷面への影響度合い
 - 3.5. 経済面を含む地域への影響度合い
 - 3.6. 法的面での適合性
 - 3.7. 事業採算性の概要
 - 3.8. メーカーや研究機関へのヒアリングを通じた開発可能性調査
 - 3.9. 新たな交通システムの比較・評価
 - 3.10. 富士トラムの国内導入に向けた技術的・法的面での課題整理
 - 3.11. 富士トラムの国内導入に係るコスト試算
4. 事業実施方式の検討
 - 4.1. 事業実施方式
 - 4.2. 軌道法による官民連携の法的位置づけ
 - 4.3. 本構想による事業形態および内容

5. 課題認識の共通化

報告書の言いたいことは、大仰な内容であるがいたって簡単、「富士トラム」ありきで、結論は、新たな交通システム10ケースを取り上げ、動力源、自動運転の可能性、環境への負荷、地域への経済貢献、法律面の適合性、事業採算性、事業実施方式等において、「富士トラム」が優位性を持つと言うことである。

知事が「富士トラム」導入を宣言してしまっているのに、本来あるべき「報告書」は、「富士トラム」について詳細に検討することと、「富士山登山鉄道」反対の有力な代替案である電動バスとの比較を徹底的に行なえばいいのである。L R Tを含む交通システムについてだらだらと比較検討し、如何にも「富士トラム」が優れたシステムであるかのように強調することなど必要なかったのである。

しかし、「富士山登山鉄道」・L R T計画がそうであったように、「富士山新交通システム・業務実績報告書」にも、「富士トラム構想」には、多くの困難課題が残されていると、「5. 課題認識の共通化」の節で抽象的だが「技術面での課題」「運用面での課題」「法的・制度面での課題」「事業実施面での課題」として指摘されている。

この課題の難しさこそ、「富士登山鉄道構想」を検討した「富士登山鉄道構想事業化検討会」が出すべき「中間報告」を出せなかったように、今回も「富士山登山鉄道構想事業化検討会」は、「富士トラム」の「優位性」を示す報告を提出できなかった理由なのである。

後に詳論するように、「富士トラム」の導入には、L R Tで提起されたものと同じように、極寒期の運行の危険性、富士スバルラインの急曲線・急勾配でのトラム運行の難しさ、交通法や自然保護法規など法規上の難しい問題、事業資金の巨大さに加え、国産トラム車両の調達の高コスト・中国産車両依存の危険性、などの難問が山積みなのである。

「富士トラム」について通じている『東洋経済ONLINE』誌の大坂直樹記者は、山梨県「富士山新交通システム・検討結果報告」の問題点を次の

ように指摘している⁽³⁾。

「富士トラム」は「技術的なハードルは高い」,「そう考えると富士トラムとはL R TやE Vバスの弱点を解消する『夢のような乗り物』であるが,現状では『絵に描いた餅』にすぎない。」

「富士トラム」が「現状では『絵に描いた餅』にすぎない。」と言うことは,「富士トラム」がまったく実現性がないということである。そして「それともすぐに実現できるE Vバスがいいのか」という議論が加速するのであれば悪い話ではない。」と指摘する。

「富士山新交通システム調査検討業務委託 業務実績報告書」は,「富士トラム」の優位性を証明するには極めて不十分なものであった。

注

- (1) 日本工営株式会社, 公益法人日本交通計画協会「富士山新交通システム調査検討業務委託 業務実績報告書」(令和7年3月, A4サイズ, 以後「富士山新交通システム・業務実績報告書」と略すこともある。), 県「富士山新交通システムに係わる令和6年度調査検討結果報告(A4サイズ, 11頁, 「富士山新交通システム・検討結果報告」と略す), 山梨県「富士トラム」(「山梨の未来を紡ぐストーリーブック」56頁の冊子)の3点である。山梨県のHPに掲載。
- (2) 前掲「富士山新交通システム・業務実績報告書」。
- (3) 前掲大坂直樹稿。

②県の「新交通システム・令和6年度調査検討結果報告」(2025年公表)

知事が2024年12月に設置した既存の「富士山登山鉄道事業化検討会」は,すでに指摘したように, 前掲「新交通システム・業務実績報告書」をオンラインで検討したが,「富士トラム構想」の「中間報告」をまとめられなかった。

そこで長崎県知事は, 県の関係部局に直接「新交通システム・業務実績報告書」を検討させて,「富士山新交通システムに係わる令和6年度調査検討結果報告」(以後「新交通システム・令和6年度調査検討結果報告」と略

す)を県の正式の「富士トラム構想」の概要としてまとめ「中間報告」として公表した。

「新交通システム・令和6年度調査調査検討結果報告」の目次は、次の通りである⁽¹⁾。

- 1 「比較検討する交通システムの整理」
- 2 「各交通システムの概要」
- 3 「交通システムの比較」
- 4 「富士トラムの要素技術」
- 5 「動力源の比較」
- 6 「消費電力から見た富士スバルラインの走行可能性」
- 7 「自動運転の実現可能性」
- 8 「冬季対応」
- 9 「富士トラムの法的検討」
- 10 「富士トラム導入に係るコスト試算」
- 11 「富士トラム導入に伴う年間維持コスト試算」

この文書は、実に多くの問題点を含んでいる。次にその問題点を順次分析しよう。

1 「比較検討する交通システムの整理」の節は、「現時点で考えられる全ての交通システム」、「非軌道系」3種、「軌道系」8種を図示し、「富士スバルラインにおいて最低限必要な四つの条件」を満たす5システムとして「非軌道系」の「電動バス」、「白線読み取り誘導式システム」「磁気マーカ誘導式システム」、「軌道系」の「LRT」と「中央案内軌道式ゴムタイヤ交通システム」を表示するだけである。

2 「各交通システムの概要」の節は、1節で示された「最低限必要な四つの条件」を満たす5システムの「概要」を図示する。

表1 5システムの概要

	L R T	中央案内軌条	富士トラム		バス
			磁気誘導	白線誘導	
誘導方式	鉄軌道	鉄軌道	磁気マーカ	白線	なし
支持方式(車輪)	鉄車輪	ゴム車輪	ゴム車輪	ゴム車輪	ゴム車輪
動力源	電気	電気	電気・水素	電気・水素	電気・水素・ガソリン
制御方式	中央制御	中央制御	中央制御	中央制御	個別運転

注 「報告書」より作成。

表1は、5種のシステムの概要を表示したもので、改めて説明を要しない。要は、「富士トラム」は、「磁気誘導」と「白線誘導」の2種があり、「中央制御」され、「動力源」を「電気・水素」とした「ゴム車輪」で走るシステムであるということである。

3「交通システムの比較」の節は、5交通システムの特徴を表示して、11点について比較した結果、「磁気マーカ方式を用いる富士トラムが優位と判断」とすると指摘する。

これは、「富士山登山鉄道構想」で行なったL R T方式を妥当化する手法とまったく同じで、磁気マーカ誘導方式の「富士トラム」ありきで、他のケースは、富士トラムの妥当性を強調するためのダミー例として列記されているにすぎない。

何故なら先にも指摘したように、県知事は、2024年に8月頃に磁気マーカ方式のトラムバスの採用を決意し、同年11月18日のL R T撤回の次の日に磁気誘導方式の「富士トラム」の導入を宣言しているからである。

知事にとっては、「富士トラム」がどのように優れたシステムかを強調することだけが課題なのである。

比較1点目の「輸送力・居住性・快適性」については、「バス」は「連節バス:33～58座席/編成」で、「富士トラム」を含む他の4ケースは「120座席/2編成連結, 124m²」で、「ゆとりある座席配置が可能。1編成あたりの輸送力が高い」ので「富士トラム」が優位と判定する。

比較2点目の「安全性」については、「中央案内軌道」システムと「電磁

誘導」の「富士トラム」は、「自動運転のため運転手の技量に左右されず安全性が高い」と評価され、「バス」は「自動運転が普及するまでは技量に左右され」、LRTは「急曲急勾配では摩擦調整剤の散布を要する」とともに「安全性」が少ないと評価され、「富士トラム」の「安全性」が強調されている。

「バス」の自動運転化は、それほど難しいことではなく、バスの自動運転化が進まないという前提も、いかにも「富士トラム」の手前味噌的評価のためのトリックである。

比較3点目の「緊急時対応」については、「バス」の「緊急輸送時少数」で「スバルライン上でのUターン困難」と評価され、他のシステムは、ともに「緊急輸送時多数」「双方向運転により速やかに切り返し可」で、「緊急時対応」が高いと評価されている。

そうした側面が形式的には言えるかもしれないが、恐らく「緊急時」には、「緊急輸送時多数」か「緊急輸送時少数」かなど言っていられないであろうし、安価な「バス」輸送の「緊急輸送時」には、災害から逃れる独自の安全対策（「スバルライン上での避難所など」）を事前に設置しておくところこそが問題である。

比較4点目の「導入費用」と、比較5点目の「維持管理費用」の2点は、比較10点目「富士トラム導入に係わるコスト試算」の節で再度指摘されるのでここでは言及を省く。

比較6点目の「拡張性」については、もともと知事が「富士トラム」を他地域に伸延するという方針にそって、「富士トラム」は、「既存道路上に磁気マーカ／白線を設置するための拡張が容易」とであると評価されているだけの話である。

ここでは「富士トラム」のリニア新幹線山梨駅への「富士トラム」の拡張が何故必要化について論じているわけではない。

比較7点目の「速達性」については、LRTは「鉄輪のため急曲線急勾配では速度が出にくい」、磁気誘導「富士トラム」は、他の3種システムと

ともに「ゴム車輪のため鉄車輪に比べ加速減速の制御が容易」であると評価されている。

そもそも「富士スバルライン」上で巨額の資金を投じて「速達性」など求める必要はないのである。初めから知事の発想は、登山者数を規制するための交通システムの必要だった筈であり、「速達性」は、登山者数を増加こそすれ、登山者数を規制には何の意味もないことである。

比較8点目の「省人力化」については、「バス」は「多くの運行本数が必要となり、運転手確保が困難」と指摘して、「省人力化」が難しいと評価される。「富士トラム」については、他のシステムとともに、「レールに沿って走行するため自動運転の導入が容易」であると評価されている。

しかし自動運転化は、「バス」でも可能であり、「富士トラム」の専売特許ではない。この「報告書」の「バス」評価は、為にする虚偽に等しい。

比較9点目の「来訪者コントロール」については、「バス」は、「道路交通法による通行の制限ができない」と「富士登山鉄道構想」の際にも主張されたことが繰り返されている。

実は、この問題は、県のすすめる新交通システム採用の肝である。

県は、バスでは交通規制を現行法上不可能であるから、LRTを計画したと言ってきたし、また「富士トラム」の導入でもそう説明している。

しかし、現行交通法でもバスによる交通規制ができない訳でもない。

バスでは「道路交通法による通行の制限ができない」と断定するが、実際は、1974年に制定された「国立公園内の自動車利用適正化要綱」によって、上高地、尾瀬などにおいて、バス、マイカーの進入制限によって国立公園への「来訪者コントロール」を行なっている現実がある。

確かに「道路交通法による通行の制限」には、困難性はあるが、上高地、尾瀬などでは、地域の自動車利用適正化協議会を組織し、地域住民、警察、環境省の協力で、公害を防ぐために自動車乗り入れ規制、とくにマイカー規制を今も実現しているのである⁽²⁾。

すでに富士スバルラインの場合にも、現に入山規制をマイカーでの通行

を規制し、バスについて言えば、全く無制限ではなく路線バス、シャトルバスの運行も、季節毎に運行規制が行なわれていて、「来訪者コントロール」が行なわれている⁽³⁾。

仮に現行道路交通法では、バスによる通行制限が法的に難しいと言うのであれば、わが国の国政上重大問題である富士山の過剰利用を制限し観光公害をなくすために、交通を制限し、「来訪者コントロール」できるよう法改正を行なえば良いのである。そのための時間は十二分にある。県は、そうした努力を一切せずに、バスでは「来訪者コントロール」できないと独断的に主張して、バスとは異なる巨大な費用を要する交通システムを設置したいのである。

「富士トラム」は、バス以外のシステムと同じように、「軌道法の適用により道路交通法による通行制限が可能」となり「事業者が運行本数を決定することで、適切な来訪者数のコントロールが可能」となると評価されている。

「富士トラム」は、「軌道法の適用により道路交通法による通行制限が可能」と評価されているが、実際には、「軌道法の適用」可能性が保証されないわけではない。

これまで指摘したように、「富士トラム」は、「安全性」の面で、「富士スバルライン」上での、急勾配・急曲線、厳冬期の強風、積雪、雪崩とうのための運行の危険性、更に自然公園法と文化財保護法による開発規制などによる導入の困難さが存在しており、後に論じるように交通法規の面からも安易に許可されるかどうか不確かなのである。

調整10点目の「観光ルーツとしての魅力」については、「富士トラム」は、「日本には存在しないシステム（海外では社会実装済み）であり、先進性・話題性を有する」と評価され、バスは「連節バスは先進性に欠ける。隊列は実験のみで国内外の社会実装なし」と指摘されている。

「信仰と芸術の源泉」として評価され世界文化遺産に登録された富士山を「日本には存在しないシステム（海外では社会実装済み）であり、先進性・

話題性を有する」と評価するのは、国立公園を観光資源化して大いに稼ぐと言う環境省の観光推進派・「国立公園満喫プロジェクト」の政策に迎合するものである⁽⁴⁾。

単なる「先進性・話題性」の目的で巨額な開発費用を要し、自然・環境・景観を破壊する「富士トラム」を敷設するのは、あまりにも無謀であり、合理性を欠く。しかも「トラムバス」は、「海外では社会実装済み」と指摘されているが、それは平場での話であって、富士スバルラインのような厳寒の急勾配・急曲線の道路での「社会実装」ではないのである。

以上のように「報告書」による10項目にわたるシステム比較検討は、磁気マーカ誘導方式の「富士トラム」の優位性を証明するためには著しく説得力を欠いていると言わなければならない。

4「富士トラムの要素技術」の節については、「富士トラムを構成する各要素技術」について簡単に図示している。

ここでは何も説明されていないが、もともと「富士トラム」システムは、日本で独自に開発されたものではなく、全体が中国製であり、「富士トラム」の安全性上と保安上の危険性が大きいことが大問題なのである。

5「動力源の比較」の節は、ここでは交通システムの「動力源」、すなわち「畜電池」「燃料電池」「水素エンジン」、「キャパシタ」について、「走行距離」、「冬季対応」、「実証性」について比較したものだが、「冬季対応」は、いずれの動力源も「低温下」で問題があり、「実現性」でも更なる工夫をようすると指摘されている。

6「消費電力から見た富士スバルラインの走行可能性」の節では、「富士スバルラインの往復に必要な消費電力を供給できる燃料電池等の搭載が可能」と指摘する。こうした技術的な問題については、何もここで批評することはない。

7「自動運転の実現可能性」の節は、各交通システムの自動運転の実現可能性について述べたもので、自動化時代のおり特に言うべきことはない。

8「冬季対応」の節は、「富士トラム」の「冬季運行に求められる積雪・

低温への対応策は複数の方策が考えられる」とし、「積雪対応」と「低温対応」について述べている。

「富士トラム」の「積雪対応」については、「スタッドレスタイヤの装着」、「除雪車の自動運転化」について述べるだけで、温暖化で異常気象が発生している昨今、急勾配・急曲線上で起こりうべき豪雨、豪雪、強風、雪崩などの異常事態の発生についての対応について全く言及を避けている。LRTの場合にもそうであったように、「富士トラム」運行の最大の問題は、特に厳冬期の運行困難・リスクであるにも拘わらずである。

「低温対応」については、「車載システムへの影響」が生じると指摘している。「蓄電池・キャパシタ」の「-10℃以下では常温時と比較し約二割定価」が生じると指摘されているが、厳冬期の運行難問・リスクに比べればたいしたことではない。

9「富士トラムの法的検討」の節は、「スバルラインでの走行は軌道法の適用を想定」、また「延伸にあたっては、一般交通との併用を見据え、道路運送車両法の適用も考えられる」と指摘している。

その「根拠」として、「麓～五合目」の「富士トラム」については、「軌道法」の「特殊鉄道に関する技術上の基準を定める告示第7条」で、「磁気マーカはレールとみなされる」と指摘されている。つまり「富士トラム」は、「軌道法の適用を想定」されているだけで、「軌道法の適用」が保証されているのではないのである。

更に「道路交通法第21条第1項」「車両は…軌道内を通行してはならない」と指摘し「来訪者コントロール可能」と添え書きされている。しかし、記述の意味が分からない。もとの委託業者の「実務報告書」でも、この指摘に関連した記述はない⁽⁵⁾。

「県の考え」は、「常に磁気マーカや白線により車両が軌道敷内で誘導されていれば軌道法の運用可能性あり」と断定しているが、果たして本当に可能なのであろうか。

また「県の考え」は、「軌道法」では「磁気マーカはレールとみなされ

る」としているが、「軌道法の技術的規定は鉄道事業法を多く参照しているため、準用可能性あり」、「上記告示により運行した I M S T（次世代交通システムのこと一引用者）は鉄道事業法だが、軌道法の技術的規定は鉄道事業法を多く参照しているため、準用可能性あり」と評価している。

「富士トラム」の法的根拠は、以上に見ただけでも、「軌道法」が適用されて法的に認可される「可能性」と指摘されているだけで、不確かであり、認可されると断定されていない。

もともとの委託業者の「富士山新交通システム・業務実績報告書」でも富士トラムの「法的面での適合性」については、14頁にも及ぶ長文で論じているが、「可能性」だけが指摘されているだけである。

結局、最後の「課題認識の共通化」の章の「法的・制度面での課題」の節では、「富士トラムでは、磁気マーカまたは白線によって誘導することを検討しているが、車両が常に導かれる形態でない場合は軌道法が適用されない可能性があるため、軌道法の適用に向けては車両を含めたシステム全体の性質及び取り扱いを踏まえて更なる検討が必要である。」とか、「富士トラム車両は国内では未だ導入された実績がない車両である。そのため、安全の確保など軌道法の適用に向けた様々な検討が必要である。」とか、「自動車と扱い道路運送法を適用する場合、特殊な車両として扱われるため各種手続きが必要である。」などと指摘されている。

したがって「富士トラム」は、簡単には認可されるとは言えない難問を抱えているのである。

県の「令和6年度・検討結果報告」では、富士トラムの導入の法的問題を簡単にクリアできそうに指摘しているが、そう簡単ではないことがわかる。

10「富士トラム導入に係わるコスト試算」の節は、L R T，E Vバスを〈参考〉として取り上げ比較しながら、「富士トラム導入に係わるコスト試算」を行なっている。

表3は、この節の「富士トラム導入に係わるコスト試算」からコスト試

算額を抜き出して簡単に表示したものである。

表2 富士トラム導入のコスト試算比較表

費用内訳 (単位億円, 税抜)	L R T	富士トラム	E V バス
付帯構造物	30	30	30
軌道 (レール)	340	3	0
軌道付加物	120	120	120
駅	80	37	37
電力施設	300	18	6
通信施設	80	30	0
車両	180	170	78
車両基地	50	50	50
交通結節点設備	45	45	45
走行路面整備	15	14	0
ライフライン整備	100	100	100
合計	1340	616	466

注「富士トラム導入に係わるコスト試算」の節から筆者が作成。

L R Tの導入コストは1340億円、富士トラム導入コストは617億円、E Vバスは466億円と試算されている。

ここで県が言いたいのは、富士トラムは、L R Tの導入コスト1340億円のはぼ2分の1にすぎず、安いシステムであるということである。私は、富士トラム導入コスト617億円は、決して安いなどとは言えないと考えている。おの理由は4点ある、

第1点は、そもそも富士トラム導入など必要ないという立場からすれば、何で不要な富士トラム導入を617億円もかけて敷設しなければならないのかということになる。富士トラム導入コスト617億円は、安いのではなく、不要で高額なのである。

第2点は、L R T導入試算の時に指摘されたように、L R T導入試算には、様々な費用が捨象されており、L R T導入費の試算額1340億円は実際にはもっと大きく膨らむに違いない。L R Tを基に試算されれば、富士ト

ラム導入617億円は安く見えるが、L R T導入費は、実際はさらにもっと増える筈だからである。だから低く試算されたL R T導入費をもとに算定された富士トラム導入費は、更に低く試算されてしまうのであり、実際にはもっと高く試算される筈である。

第3点は、L R Tも富士トラムの導入費は、わが国の人口減少に伴う人件費の高騰、その他資材の高騰などが予測され考慮されずに低く抑えられていることである。

意図的に富士トラムの導入費を安く抑えるのは、批判を避けるための操作である。例えば東京オリンピックの費用は、当初予算7340億円が、3兆円2 膨れ上がり、厳しい批判を受けて最終的に1兆400億円に落ち着いたが、それでも当初予算の2倍であった⁽⁶⁾。

富士トラムの完成は、2034年頃と予定されているから、その間、物価はどんどん高騰し、富士トラム導入費もどんどん上昇し、オリンピック費用のように2倍にも3倍にも膨れ上がったようになる恐れが大きい。

第4点は、L R Tも「富士トラム構想」も、それ相当の観光施設、特にインバウンド客を目当てに国立公園における「高級ホテル誘致」を提唱する政府に便乗して、「富士スバルライン」沿い高級ホテルの建設など、過剰な観光施設の建設を企図している⁽⁷⁾。こうした建設費用は明らかになっていない。こうした建設費用を含めれば、「富士トラム構想は」、更に大きく膨らんでいくことになる。

11点目の「富士トラム導入に伴う年間維持コスト試算」については、「富士トラム」は、「水素エネルギー」の場合は、現時点では49億円、2030年次には37.9億円、E Vの場合は、29.1億円と試算されている。

そして、E Vバスの場合は、51.7億円と試算され、「E Vバスは必要運行本数が多いことから人件費」が30億円もかかるとしている。「E Vバス」の「年間維持コスト」を高く試算しているのは、「富士トラム」の年間維持費の安さを際立たせるためのフィクションである。「E Vバス」の維持費を抑えることは十分に可能である。

以上のように県「富士山新交通システムに係る令和6年度調査検討結果結報告」は、基本的に「富士トラム」の概要を他のシステムと比較して優位性を示しただけの極めて抽象的なものであった。

最後に県「検討結果結報告」を分析の総括として次のように指摘しておきたい。

第1に、県の「検討結果結報告」は、「富士山新交通システム・業務実績報告書」で指摘したような「富士トラム」導入の解決すべき課題について意識的には何も言及していないことである。

しかし委託業者の「富士山新交通システム・業務実績報告書」は、最後に「課題認識の共通化」の節をもうけて「富士トラム」の4点の課題を次のように指摘している。

第1点、「技術面での課題」として、a「低温、特に氷点下の状況下では蓄電池の性能劣化や寿命短縮となるため、初期搭載容量への配慮が必要である」。b「日本の鉄道車両は、最高運転速度から摩擦ブレーキによる停止状態が必要である。富士スバルラインは平均55%の勾配が連続しており、下り坂にけるブレーキ性能として摩擦ブレーキの発熱を受入れ可能なブレーキ熱容量が求められる。」と指摘している。

「富士トラム」は、こうした「技術面での課題」を持っているのである。

加えて、委託業者の「富士山新交通システム・業務実績報告書」では触れられていないが、「富士トラム」は、強風、豪雪、雪崩を伴う冬期のと急勾配・急曲線上の「富士スバルライン」上での実走検証が行なわれずに、実証性なく「優位性」が指摘されている。

第2点、「運用面での課題」として、「富士トラム車両が特別仕様となり、十分な市場規模がない場合には、各種部品や車体の交換時期に、部品や車体の調達が困難となる可能性がある。」と指摘している。

これは、明確に指摘されていないが二つの問題の指摘である。

一つは、富士トラムのシステム全体が特殊であり、一般の車両のように大量生産が難しく、コストがかさみ、スムーズな供給に難があるという意

味である。

もう一つは、国産が難しいので富士トラムのシステム全体を中国の企業に依存しなければならないと言うことである。富士トラムのシステムの中国企業への全面的依存は、他の問題でも生じているように、システムの安全性、政治に絡む不安定性、保安上の危惧などの問題を抱えていることを意味する。

こうしたことを考えれば、「富士トラム」の「運用面での課題」はあまりにも大きく、到底「富士トラム」の「優位性」など指摘できない。

しかも、この「運用面での課題」では、「富士トラム」事業化の具体案についてはまったく触れられていない。だから「富士トラム」事業化上で「富士トラム」の「優位性」など指摘しようがない。

第3点、「法的・制度面での課題」としては、3点が課題として指摘されている。

a「富士トラムでは、磁気マーカまたは白線による車両を誘導することを検討しているが、車両が常に導かれる形態でない場合は軌道法が適用されない可能性があるため、軌道法の適用に向けては車両を含めたシステム全体の性質及び取り扱いを踏まえて更なる検討が必要である。」と指摘されている。

この指摘は、富士トラムが軌道法で安易には適用されないと言うことであり、軌道法の適用をえるためには、更に複雑な課題を乗り越えなければならないと言うことである。

b「富士トラム車両は日本国内では未だ導入された実績がない車両である。そのため、安全の確保など軌道法の適用に向けた様々な検討が必要である。」と指摘されている。

これは、すでに2「運用面での課題」の項で指摘したと同じ難問である。

c「自動車と扱い道路運送法を適用する場合、特殊な車両として扱われるため各種の手続きが必要である。」と指摘されている。

まったく経験がなく、しかも極めて特殊な状況で運行される「富士トラム」の法的制約は非常に大きく、なお法的制約をクリアするための手続き

が相当に複雑でありそうである。

第4点、「事業実施面での課題」としては、2点が指摘されている。

a 「軌道および大規模な電力設備が必要な富士トラム車両を導入することにより、インフラ部分の負担が軽減されるため、民間の関与を強くする実施方式が考えられるが、負担割合は民間事業者とともに検討する必要がある。」と指摘する。

b 「民間が需要リスクを負う場合、年間を通じて安定的に運行できるかが経営資源の平準化のため重要である。」と指摘されている。

この委託業者の「富士山新交通システム・業務実績報告書」では、事業主体についてLRTの場合と同じように、それなりに「富士トラム」の「事業実施方式」を検討し、民間公共の分担の上下方式を前提に事業主体の有り様を検討している⁽⁸⁾。

しかし県の「検討結果報告」では、全く「事業実施方式」については言及しておらず、「富士トラム構想」における「事業実施方式」の「優位性」を論じることができない。

この県「検討結果報告」の「事業実施方式」では、問題を無視しされている2点について論じておきたい。

第1点目は、委託業者の「富士山新交通システム・業務実績報告書」と県「検討結果報告」では一切論じられていない問題がある。「富士山登山鉄道構想」では、LRTの「世界遺産富士山の文化的価値と景観の維持」と「法制度への適合」として「世界遺産条約作業方針、景観配慮条約等」、「自然公園法」、「文化財保護法」の問題が及び腰ながら論じられていた。

ところがLRTに代えてトラムバスなら、世界文化遺産条約、自然公園法、文化財保護法で規制している富士山の開発には、何の規制もないかのようである。「富士山登山鉄道構想」を撤回した賢明なる県知事、県職員が、富士山の開発を規制している世界文化遺産条約、自然公園法、文化財保護法の存在を知らない筈がない。

では、どうして県は、世界文化遺産条約、自然公園法、文化財保護法の

規制問題を無視して、県「検討結果報告書」を策定したのか、私には理解できない。敢えて推測するとすれば、山梨県知事と県は、観光立国政策にとって観光開発政策にはめられた規制を緩和し、特に国立公園の自然保護のための開発規制を緩和しようとしている政府の政策を念頭に置いて、富士山の開発規制を行なっている世界文化遺産条約、自然公園法、文化財保護法等の制約を簡単に乗り越えられると期待しているからではなからうか。果たして「富士トラム構想」は、容易にそれらの規制を突破できるのだろうか、大いに疑問である。

第2点目は、一番目と同じことであるが、委託業者の「富士山新交通システム・業務実績報告書」でも、県「検討結果報告」でも、「富士山登山鉄道構想」で想定された富士スバルライン上の大観光開発計画について何も言及していないことである。

長崎県知事と県は、もともと批判を恐れて「富士トラム構想」事業化の具体的仕様は2026年3月までに策定することにしており、「富士トラム構想」のためのインフラ施設、更に「富士トラム構想」の中核であるトラム利用者のための観光施設について何も示してこなかったのがある

知事の「富士山登山鉄道構想」でも、「富士登山鉄道の必要性・有効性」として「何度も訪れたくなるよう魅力の創出」を目指す「上質な利用体験の提供」をうたっていたように⁽⁹⁾、知事は、「富士トラム構想」においても、インバウンド客を目当てにラグジュアなホテルの建設を目指し、壮大な観光開発計画を意図しているに違いない。そうした計画が、巨大な投資によって実施されても、事業化仕様が提起されていないので、十分に経営採算が合うかどうか判定しようがない。

県は、予想される批判を避けるためには、富士スバルライン上に行なう大観光開発計画構想を事前に明白には提示せず、あいまいにしておいて、「富士トラム構想」の承認を取り付けた後に、富士スバルライン上に大観光開発計画を提起するに違いない。

まさに「富士トラム構想」は、不確定な要素をもった危険極まりない構

想なのである。

注

- (1) 「富士山新交通システムに係わる令和6年度調査検討結果報告」, 県HPに掲載。
- (2) 拙稿「高度成長期における主要国立公園内のマイカー規制問題」, 『経済志林』第86巻第3・4号, 2019年3月。
- (3) 富士急「富士スバルライン五合目マイカー規制シャトルバス&路線バス」の記事, ウェブサイト参照。
- (4) 拙著『現代日本の国立公園制度の研究』第Ⅲ部第5章「環境省『国立公園満喫プロジェクト』の観光的利用優先政策」を参照。「国立公園満喫プロジェクト」は, 「日本の国立公園を世界水準の『ナショナルパーク』としてのブランド化を図る」と言う政策を打ち出している。同書, 295頁。岸田文雄首相は「2031年までに全国に35カ所ある国立公園で, 民間を活用した魅力の向上に取り組む」「高級リゾートホテルも含めて誘致し, 訪日消費の拡大につなげる。」などと発言している。「首相『国立公園35ヶ所の魅力を向上』高級ホテル誘致へ」, 『日本経済新聞』2024年7月19日のデジタル版記事参照。
- (5) 前掲「富士山新交通システム 業務実績報告書」の「3.10. I. 法的面で課題整理」の節を参照。
- (6) 拙著『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』, 78頁参照。
- (7) 知事の「富士スバルライン」上での観光開発, 特に高級ホテルの建設構想は, 注(4)の文献で指摘したように, 政府の観光立国政策, 特に環境省「国立公園満喫プロジェクト」が提唱する国立公園観光的利用優先政策に基づいている。
- (8) 前掲「富士山新交通システム 業務実績報告書」143頁以降参照。
- (9) 拙著『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』, 52頁参照。

(4) 山梨県知事による「富士トラム構想」事業化の試み

—2025年6月～2026年3月—

①「富士トラムネットワーク構想・基本計画」策定の準備

知事は、2025年6月に公表した「富士山新交通システムに係わる令和6年度調査検討結果報告」で「富士トラム構想」の優位性の要点を抽象的に示した後に、「富士トラム構想」事業具体化の試みを行なっていく。

知事は、「山梨県地域公共交通協議会」を設置し、2025年6月13日に第1回会合を開催し、「山梨県公共交通網再編研究会」を設置し、「今後の進め方」を提起した⁽¹⁾。

それは、「次世代モビリティ等を活用し、交通弱者にも配慮した新たな公共交通網を構築」し「リニアの利用客数や停車本数増加の好循環を生み出し、開業効果を最大化」するためとしている。

要するに新たな公共交通網の構築は、富士スバルライン上に「富士トラム」を設置し、それに留まることなく「富士トラム」駅からリニア中央新幹線山梨県駅に延伸し、更に県内の交通網を「トラムバス」を張り巡らそうと言う壮大な構想である。

果たしてそんな途方もなく巨大な公共交通網が必要なのか大問題であるが、知事は、そのためのスケジュールを次のように提起している。

まず「山梨県公共交通網再編研究会」を県内全市町村の課長クラスで組織し、更にワーキンググループ（WG）を関係市町村の係長クラスで組織する。

スケジュールとして第1段階の、2025年度には「研究会」で「課題・現状の把握等」を行なって、「富士トラム構想」の検討を行ない、第2段階の、2026年度には、策定される「富士トラム基本構想」について検討を行なって、更に公共交通網再編の基本方針を策定し、第3段階の2027年以降は、地域内交通の研究を行なっていくというものである⁽²⁾。

課長クラスや係長クラスからなる「山梨県公共交通網再編研究会」は、

こんな大構想の策定に関わることなどできる筈もなく、県が業者に委託して作成されてくる構想の学習会となるにすぎないであろう。

だから知事は、2025年6月に「富士トラムネットワーク構想・基本計画」を作成するための業者の公募を公示し、業者の参加申請期限を2025年6月30日とし、入札期限日を同年7月16日、報告書の納入期限日を2026年3月13日とした⁽³⁾。

そして知事は、2025年6月13日に「富士トラムネットワーク構想・基本計画策定支援業務委託審査委員会」を設置し、同年7月24日に「委員会」を「非公開」で開催した。そして5名の委員を選定し、「富士トラムネットワーク構想・基本計画策定支援業務に係わる企画提案審査運営要綱」と「企画提案の審査及び受託事業者の選定」を議論し、「受託業者」を「東急株式会社」に決定した⁽⁴⁾。

ちなみに審査委員名は、表3に示した通りである。

表3 審査委員名簿

氏名	職歴
関本喜文	せきもと法律事務所弁護士,
佐藤文昭	公益財団法人山梨総合研究所 調査研究部長,
内藤亮	公益財団法人やまなし産業支援機構 新産業創造部長
矢野昌	県土整備部 リニア推進監
三枝徹	観光文化・スポーツ部 富士山観光振興グループ 富士山観光振興監,

注 委員の任期は2025年6月13日ー7月24日となっており、つまり臨時的な委員会であることがわかる。

知事は、かくして「富士トラムネットワーク構想・基本計画策定支援業務」委託を、即席のいわば身内の委員会を設置し、「非公開」の委員会で、受託業者を「東急株式会社」に決めて、後は、「東急株式会社」による「富士トラムネットワーク構想・基本計画案・報告書」の策定を委託し、2025年度内、つまり2026年3月までに「報告書」の提出を待つだけとなった。

注

- (1) 「山梨県公共交通網再編研究会の設置及び今後の進め方」, 「第1回山梨県地域公共交通協議会」(2025年6月13日), の「参考資料」。県のHP掲載。
- (2) 同上資料。
- (3) 「富士トラムネットワーク構想・基本計画策定支援業務委託に係わる公募型プロポーザルの実施について」(2025年8月15日), 県HPに掲載。
- (4) 「審議会の会議開催案内」, 同上資料。

②知事による「富士トラム構想・基本計画」推進の試み

知事は, 「富士トラム構想・基本計画」の提出を待つだけとなったが, 「富士トラム構想・基本計画」を推進するための施策を試みた。

知事は, 「富士山登山鉄道構想」について住民の意見を聞かず, もっぱら県の一方面的「構想」説明会に終わったが, 反対派との意見交換を拒否してきた轍を2度と繰り返さないとばかり, 2025年5月9日から「富士トラムに関するオーダーメイド型意見交換会」なるものを設置して, 「富士北麓地域の住民の皆様とトラムについて自由な意見交換を行う会を開催します。」と公示した⁽¹⁾。

しかし実際には, 「富士トラムネットワーク構想・基本計画案」は提出されていないので, 2025年6月提出の抽象的な「富士トラム構想」で事業計画についてしか議論ができない仕組みになっていた。この「意見交換会」が行なわれたの報道は見かけられない。

したがって後に見るように, 「富士トラム構想」への批判も抽象的レベルにとどまらざるをえなかった。

しかし, 知事は, 「富士トラム構想」事業化の具体案が提出される前に, 「富士トラム構想」具体化の試みを散発的に行なっている。

2025年11月5日の『読売新聞』は, 「富士トラム」のモデルになっている車両の生産地を訪れた「長崎知事は先月27日に, 中国宜賓市で, 営業中の車両に約30分間乗車したほか, 車両の生産工場やコントローセンターを視察。コントローセンターでは(AI知能)が導入され, 運転手に異変が

ないなどを確認していたという。」と報じた。

「長崎知事は『中国企業のような運行管理体制ができれば利便性は向上する。実証実験を実施し、多くの人に診てもらいたい』と話した」とも報じられた⁽²⁾。

知事は、「富士トラム構想」推進のために、2025年10月27日、中国で実際に運行している磁気誘導トラムに乗車して、ご満悦だった。しかし平場での磁気誘導トラム運行は、問題ないにしても、急勾配・急曲線の厳寒期のスバルライン上では実績がなく危険極まりないのである。

また知事は、2025年12月の定例県議会で、自民党県議から「富士トラム」実現について問われ、「富士トラムをナショナルプロジェクトに位置付け、国内製造と供給体制の可能性について国が主導的に道筋をつくるよう要望活動した。」と発言した⁽³⁾。

この発言は、すでに論じてあるように、「富士トラム構想」の核心であるトラム車両の国産が難しく、批判の厳しい「富士トラム構想」システムの中国企業依存から脱却したいとの思いから、「富士トラムをナショナルプロジェクト」化したいとの思いを示したものである。

富士山に関わる一大事とは言え、一企業の事業である「富士トラム」を、政府が「ナショナルプロジェクト」として認めるとは到底考えられない。

知事は同じく2025年12月の定例県議会で、自民党県議のリニア中央新幹線山梨県駅エリアの開発に絡んだ質問に答えて「南側エリア整備で市と連携する考えを示した」が、地元紙は、甲府市が11月に公表した市の「イメージ図には、県が検討を進める新交通システム『富士トラム』は示されていない。」と指摘し、甲府市当局が安易に知事の「富士トラム構想」に乗っていないことを示した⁽⁴⁾。甲府市と県知事のリニア中央新幹線山梨県駅エリアの開発政策に違いがありそうである。

2026年2月に入って定例の山梨県議会で、長崎県知事は、「富士トラム構想」の実現に向けた2026年度の新たな施策を打ち出した。

まず知事は、「富士トラム推進事業費」として7586万円もの膨大な予算

を計上した⁽⁵⁾。

知事が新たに提起した注目すべき方針は、2025年12月の定例県議会で初めて発言されたことであるが、これまで中国製に依存してきたトラムシステムを転換して、「国内や欧州製」のシステムに転換する方針を打ち出したことである⁽⁶⁾。

2026年2月4日の『山梨日日新聞』は、次のように報じた⁽⁷⁾。

「長崎氏は同時の定例会見で『国内や欧州製の車両についてもモデル車両とするため必要な技術開発を働きかける』と述べた。これまで県は中国の鉄道車両メーカー『C R R C（中国車両）』の車両をモデルとして活用することを検討してきたが、『最近の日中関係の情勢を踏まえた』とした。」「長崎氏はモデル車両を使ったデモ走行について、日中関係の情勢を踏まえて『当面延期する』と述べた。」

この知事の発言は、「富士トラム構想」政策の重大な転換であると同時に、その転換が「富士トラム構想」の実現をいっそ困難になることの吐露でもあった。

国内でのモデル車両のデモ走行の「当面延期」という知事発言は、これまで中国製トラムシステムへの全面的依存への批判と中国との外交関係の悪化により中国製トラムシステムによる「国内でのモデル車両のデモ走行」が日中関係の悪化によって不可能になったことの帰結であった。

同時に中国製トラムシステムへの全面的依存を回避するために、かねてから主張してきたことであるが、「国内及び欧州製車両についてもモデル車両に必要な要素技術の開発を働きかける」との方針転換は、これまでの論議を考慮するとほとんど実現性がないと指摘できる。

そもそも需要の小さいトラム車両は、国内では量産が不可能で、知事のトラム車両の国産呼びかけに国内の企業は手をあげなかった⁽⁸⁾。

「欧州製車両」も「富士スバルライン」のような急勾配、急曲線で厳冬の積雪、雪崩、豪雨等に耐えられるとは考えられていない。

こうした事情を考慮すると、国内でのモデル車両のデモ走行の「当面延

期」と「国内及び欧州製車両についてもモデル車両に必要な要素技術の開発を働きかける」方針への転換は、「富士トラム構想」がデッドロックに乗り上げてしまったとの印象を与えている。

こうした困難にもかかわらず、長崎知事は、「富士トラム」の実現のための幾つかの2026年度の施策を提起している。

その一つは、「富士トラム」の「電気・通信インフラ」の建設とその費用の「トラム利用料」からの捻出発言である⁽⁹⁾。

知事は、2026年の定例県議会で、県議の質問に答えて「電気・通信インフラは富士トラムの運行に不可欠とし、『整備費用は富士トラムの利用料の中で回収されるべきものと位置づける』と述べ、…配線や通信設備の施設については『基本設計を進め、本体整備へとつなげる』と説明した。」

更にこの「電気・通信インフラ」が「火山防止対策対策への活用が想定されている。」と言われている⁽¹⁰⁾。

この「富士トラム」の「電気・通信インフラ」は、登山鉄道反対の代案であったE Vバスが本格化すれば、E Vバスにも転用できるので、「富士トラム構想」が中止されても有効であり、「火山防止対策」ともなれば大いに有要である。

その費用の捻出を「利用料」に求めるのはずっと先の問題である。

もう一つは、県が富士トラムの「五合目の発着点となる山麓駅では、富士北麓地域の4カ所を候補地としてあげた」と報じられたことである⁽¹¹⁾。この駅も、E Vバスにとっても必要なものであって、あえて反対することのない問題である。

更に知事は、2026年2月10日に、「トラムバス」を全県的に張り巡らせる目的で「公共交通網に向けた基本方針策定支援業務に係わるプロポーザルの実施について」なる文書を公表し、2026年2月20日に参加者を募り、2027年3月31日までに「基本方針」の「報告書を提出するようにと公表した。そして県は、2026年3月12日に「企画提案審査委員会」で委託業者を決定するとした⁽¹²⁾。

知事は、拡大した「富士トラム構想」の難問を隠すように、全県的なトラム交通網を推進すべく施策に取り組んでいる。

注

- (1) 「(仮称) 富士トラムに関するオーダーメイド型意見交換会について」(2025年5月9日)、県HP掲載文書。
- (2) 「知事中国企業が開発」「富士トラムの車両視察」、『読売新聞』2025年11月5日の記事。
- (3) 「富士トラム国家事業に」、『山梨日日新聞』2025年12月10日の記事。
- (4) 「リニア駅南側市と連携」、『山梨日日新聞』2025年12月12日。
- (5) 「長県予算案・主要な事業一覧」、『山梨日日新聞』2026年2月11日。
- (6) 「長崎知事所信表明」、『山梨日日新聞』2025年12月18日。
- (7) 「国内や欧州製活用検討」、『山梨日日新聞』2026年2月4日。
- (8) 2025年2月4日の『山梨日日新聞』は、富士「トラム車両の国産化に向け、国内企業の情報提供に協力する推進員の募集をはじめた。」と報じた、その後、国内企業が「トラム車両」を生産したいと手をあげたとののは報じていない。
- (9) 「富士五合目の電気整備で知事」、『山梨日日新聞』2026年2月21日。
- (10) 「県方針トラム、防災に活用」、『山梨日日新聞』2026年2月3日。
- (11) 「富士トラム麓駅4候補地」、『山梨日日新聞』2026年3月12日。
- (12) 「公共交通網に向けた基本の方針策定支援業務に係わるプロポーザルの実施について」(2026年2月10日)、県HP掲載文書

第2節 関係機関の「富士トラム」構想への対応

(1) 富士山文化遺産協議会、文化庁、環境省、政府

富士山文化遺産協議会、その作業部会、その技術委員会などでは、「富士トラム」構想についてどのように対応しているのであろうか。

「富士山登山鉄道構想」が提起された当初、富士山文化遺産協議会、とくに富士山文化遺産協議会技術委員会では、かなり厳しい批判が提起されて

いた⁽¹⁾。

しかし「富士トラム構想」については、富士山文化遺産協議会、同協会技術委員会の明確な反応は見られない。

富士山文化遺産協議会、その作業部会、その技術委員会などでは、県から「富士トラム構想」についての「報告」を受けてはいるが、議題に掲げて論議した気配はない⁽²⁾。

ただし2025年3月10日開催の第28回富士山文化遺産協議会作業部会は、『富士山登山鉄道構想』の進捗状況について」と言う議題で「富士トラム」について、静岡県と山梨県の地域住民からなる委員で構成されていることもあって、批判的な発言が提出されている⁽³⁾。

富士吉田市住民代表は、「富士トラムありき、絶対それがありきで進めるのではなくて」とか、「今の電気バスでも十分輸送量が確保できる」とか、「山梨が実施した規制はうまくいったと思っている」ので、「トラムや登山鉄道を通さなくても（登山者の一引用者）コントロールは可能だと思う」と批判している。

五合目環境協会の委員は、「鉄道からトラムに変わっただけで進み方が以前の進み方と変わっている気がしません。」とトラム構想の提起の仕方に疑問を投げかけ、「冬には雪崩など」のある「路線」の現地調査がないとかと疑問を呈し、トラム「ありきではなく、いろいろな慎重な審議をお願いしたい」と発言している。

富士浅間神社の委員は、「富士山の開山以外、冬季中もトラムとして運行する前提があるのか」と、「冬山に入ること自体どうなのか」とかトラムの冬季運行に疑問を投げかけている。

2025年3月11日の『山梨日日新聞』は、この第28回富士山文化遺産協議会作業部会において、「富士トラム」について県が報告を行なったことについて、次のように報じた⁽⁴⁾。

「山梨県の担当者は、富士山有料道路（富士スバルライン）に導入を検討しているゴムタイヤ式の新交通システム『富士トラム』について、文化庁

の助言を踏まえ、計画がより具体化してから国連教育科学文化機関（ユネスコ）に報告する方針を説明した。」

会合で県の担当者は「2025年度にトラム運行ルートや駅舎など必要な施設、事業採算性の検討をすすめると説明した。遺産影響評価に関わるユネスコへの報告は『構想や事業計画を策定した段階で行う』と述べた。」

「会合で、県の富士トラムの検討の進め方に対し、多くの意見が出された。出席者は『技術的、法的な課題をしっかりと検討し、もう少し具体性が出た段階で住民に説明すべきだ』『多くの選択肢の中で偏った検討をしているような見え方もする。全員が一番良いと納得できる形を示してもたいたい』などの意見が合った。」

しかし知事の姿勢は、「富士トラム構想」などの問題は、「富士山登山鉄道構想」の場合もそうだったように⁽⁵⁾、地元紙に富士山文化遺産協議会作業部会の「論議の受け止めは」と問われて、「富士トラムの論議をすることは大歓迎だ。…ただ遺産協は包括的な保存管理計画の改定、ユネスコへの報告書の提出などを議論する場で、個別の施策について議論を求められる場ではない。運営方法の見直しなど静岡県とも相談したい。」と語ったと報じられた⁽⁶⁾。

本来、「富士トラム構想」の問題は、富士山文化遺産協議会などで議論する問題ではなく、県は、「富士トラム構想」について遺産協議会で報告するだけだとしている。ユネスコに提出する「富士トラム構想」の遺産影響評価も県が行なうものであって、富士山文化遺産協議会の仕事ではないと言う姿勢である。知事は、富士山文化遺産協議会は「富士トラム構想」について議論する場ではないとし、相変わらず批判的な意見には問答無用の姿勢である。

したがって「富士トラム構想」に係わる県の「遺産影響評価に関わるユネスコへの報告」は、富士トラム構想事業の具体案が出されるまで棚上げされ、富士山文化遺産協議会は、結局「富士トラム構想」に口出しできないようになっている。

その他、管見するかぎり、「富士トラム構想」の「遺産影響評価に関わるユネスコへの報告」に責任を持つ文化庁も、今のところ「富士トラム構想」への態度を示していない。

ただし環境省内の観光開発推進派である「国立公園満喫プロジェクト」は、政府の観光立国政策に基づいて、国立公園の積極的な観光的利用政策を推進しているので⁽⁷⁾、「富士トラム構想」の過剰な観光開発計画を後押しするに違いない。

注

- (1) 前掲拙著『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』, 57—64頁参照。
- (2) 2025—26年の富士山文化遺産協議会, その作業部会, その技術委員会の議事録を参照。
- (3) 2025年3月10日開催の富士山文化遺産協議会作業部会の議事録参照。
- (4) 「富士トラム県が遺産協に説明」, 『山梨日日新聞』2025年3月11日。
- (5) 前掲拙著『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』, 92頁以下参照。
- (6) 「知事会見詳報」, 『山梨日日新聞』2025年3月25日。
- (7) 前掲拙著『現代日本の国立公園制度の研究』第Ⅲ部第5章「環境省『国立公園満喫プロジェクト』の観光的利用優先政策」を参照。

(2) メディアの対応

メディアの「富士トラム」構想への対応は、「富士山登山鉄道構想」の後半期に比べるとそれほど大きくはない。その理由は、「富士トラム構想」への市民、県民の批判、関心が「富士山登山鉄道構想」の場合より必ずしも強くないことである。

「富士山登山鉄道構想」の場合は、2019年に提起されてから堀内茂富士吉田市長は初めから反対を表明し、富士山文化遺産協議会でもかなり厳しい反対意見がメディアで報じられ、2023年の県知事選でも「富士山登山鉄道構想」反対を公約して立候補した飯島修氏が、敗北したとは言え、26%の県民の支持をえていた。2024年4月に地元で「富士山登山鉄道に反対す

る会」が設立され、一挙に「富士山登山鉄道構想」反対の機運が盛り上がってきた⁽¹⁾。

「富士トラム構想」への市民県民の反応は、「富士山登山鉄道構想」反対の機運と比べて必ずしも大きくはない。

メディアの「富士トラム構想」への反応も、そうした富士吉田市民、山梨県民の雰囲気を反映して決して強くはないように見受けられる。もちろんメディアは、「富士トラム構想」についての報道をそれなりに行なっているが。

『山梨日日新聞』と『静岡新聞』が共同で行なった富士山登山者216人のアンケート調査結果が、2026年8月11日に発表された⁽²⁾。

この報道によれば、「富士山有料道路への新交通システム『富士トラム』導入についで問」に、表4、表5のように答えている。

新交通システム「富士トラム」導入について、「賛成」19.0%、「どちらかといえば賛成」15.7%、合わせて概ね「賛成」が34.7%になっている。それに対して新交通システム「富士トラム」導入について、「反対」6.9%、「どちらかといえば反対」6.0%、概ね「反対」が12.9%であった。

「富士トラム」導入に批判的な筆者にとっては、「富士トラム」導入に概ねが34.7%もあり、概ね「反対」が、「賛成」の半分にも達しない12.9%とは驚きの数字である。

もっとも「富士トラム」導入について「知らない」と正直に答えている人が37.5%もいることも驚きである。ちなみに「富士トラム」導入に「どちらともいえない」と答えた人が14.8%であった。「富士トラム」に無関心な人が52.3%もいる。こうした回答から言えることは、「富士トラム」導入について、あまり知られていないという傾向が読み取れる。

表5に示したように、『富士トラム』導入に賛成した「最大の理由」を、「車などの交通量が減り環境保全につながる」との意見は、50.7%、「登山者や5合目来訪者の抑制につながる」との意見が2.7%、合わせて53.4%の過半数を占め、環境保全につながるとする善意からのものである。

他方、観光的理由で賛成した答は、46.6%で、「富士トラム」導入を環境的な面から賛成した答えとほぼ拮抗している。

こうしたアンケート調査の結果は、おおよそ世間の意識を反映したものと思われる。しかしこのアンケート調査は、富士山登山者を対象としたものであって、利害が直結するは富士吉田市民、山梨県民を対象としたものではないことに留意したい。いわば通りすがりの富士山登山者は、一般的に見て「富士トラム」導入に感心が薄いであろうから、まだ行なわれていない富士吉田市民、山梨県民を対象としたアンケート調査とはおのずと結果は異なる違いない。

表4 新交通システム「富士トラム」導入について

回答	%
賛成	19.0
どちらかといえば賛成	15.7
賛成小計	34.7
反対	6.9
どちらかといえば反対	6.0
反対小計	12.9
どちらともいえない	14.8
構想を知らない	37.5
合計	100.0

(注) 前掲新聞記事から筆者が作成。

表5 「賛成」「どちらかといえば賛成」と回答した「最大の理由」

回答	%
車などの交通量が減り環境保全につながる	50.7
観光や登山の利便性がよくなる	32.0
観光スポットとしてイメージがよくなる	12.0
冬季の観光が可能になる	2.7
登山者や5合目来訪者の抑制につながる	2.7
合計	100.0

(注) 新聞記事から筆者が作成。

このアンケート調査結果を受けて2025年8月22日の『山梨日日新聞』のコラム「風林火山」は、「富士山登山者を対象に行ったアンケートでは、「善し悪しを議論するには、まだ認識が広がっていない感もある。」「議論の深化が欠かせない」と指摘している⁽³⁾。

確かに指摘の通りであり、少なくとも「富士トラム」についての山梨県内での感心は、あまり大きくはないことは事実である。今後のメディアの積極的な報道に期待したい。

注

- (1) 前掲拙著『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』, 82頁, 第3章 第3節『「富士山登山鉄道構想事業化」に対する反対運動の展開』を参照。
- (2) 「交通、景観…登山者216人アンケート」, 『山梨日日新聞』2025年8月22日。
- (3) コラム「風林火山」, 『山梨日日新聞』2025年8月22日。

第3節 山梨県知事の「富士トラム構想」に対する疑念・批判

(1) 初期の「富士トラム構想」に対する疑念・批判

—2024年11月～2025年5月—

県知事が、「富士山登山鉄道」LRT計画を撤回して同時に「富士トラム構想」を提起した。この「富士トラム構想」の提起にこれまで「富士山登山鉄道」に反対してきた団体、県民に大きな戸惑いが見られた。

LRT撤回の翌日の『山梨日日新聞』は、取材に応じた「反対団体から評価」との見出しで次のように報じた⁽¹⁾。

「これまで反対の姿勢を示してきた県内の首長や団体からは『鉄道を諦めたことについては評価したい』と歓迎の声が上がった。一方で、県が新たに示したゴムタイヤ式の新交通システムについては、費用やスケジュールなどに関して懐疑的な見方があり、全ての団体が『今後の動向を注視して

いく』としている」と報じた。

そしてLRTに一貫して反対してきた富士吉田市の堀内茂市長は、知事からLRTの「代案として新システムについての話も聞いていたと明かした上で「代案についてはみんなで検討して、良いものをえらぼう。市としては、自動運転によるEVバスを提案していく」と語ったと報じた。

富士吉田市の堀内茂市長は、まだ明確になっていなかった「富士トラム構想」に対して、明確に反対を表明しなかった。

「富士山登山鉄道に反対する会」の富士浅間神社の宮司上文厚代表もまた「報道を見て、最初は驚いたが、声を上げ反対運動が功を奏した」と報じられたが、明確にトラムバスについて反対を表明しなかったようである。

一方、「富士山登山鉄道に反対する会」の発起人の一人「勝俣俊二さんは、『環境負荷の軽減は今まさにしなければならないこと、今回の発表では（県の）新システムに実現までの期間やコストが見えてこない』と指摘。（2024年の）4月から新交通システムの検討を既に開始していたにもかかわらず、これまで一度も説明がなかったことについて『なぜ一言も出てなかったのか』と疑問を呈した。」と報じた。明らかに勝俣俊二氏は、「富士トラム」に批判的であったことが読み取れる。

峡東地域の「富士山登山鉄道建設反対県民会議」の「飯島徳男代表は、『代案が妥当であるかどうか、詳細な情報がないと評価できない』と語り、「美しい富士山を守る会」の「鶴田五郎代表は『路面の凍結などの対応できるのか疑問』と述べ、「いずれの団体も『今後の県の動向について引き続き注視したい』とした」と報じられた。

また『朝日新聞』は、『「富士山の未来を考える市民の会」の秋山真一共同代表は『必要な開発の規模がどうなるのかなど、注視していきたい』と語った」と報じた⁽²⁾。

確かに「ゴムタイヤ式の新交通システム」構想はまさに不確定なので、富士山登山鉄道構想に反対してきた団体としては、「注視」としか言えなかったに違いない。しかし、いずれの団体も「富士トラム」に賛成して

いないことに注目したい。

しかし「富士トラム」に初めから事実上明確に反対した団体が二つあった⁽³⁾。

一つは「富士山登山鉄道建設反対県民会議」（代表飯島徳男氏）である。同会は、2024年11月20日に甲府市内で「決起集会」を開き「防災や採算性の問題は解決されていない。」と事実上「富士トラム」に反対した⁽⁴⁾。

この「決起集会」で、飯島徳男代表は、「車輪をゴムタイヤに取り替えただけの話。五合目にはそれなりの施設を作らなければならない。人命を大事にして、そういう施設を完備してから、次に何をするのかというのが物事の順序」と語った。

来賓として招かれた富士吉田市の堀内茂市長は、「課題となっている富士山の来訪者管理には市が検証を進めている自動運転EVバスが最適だと主張」したと報じられ、堀内市長も「富士トラムに」に事実上反対の趣旨を述べている。

もう一つの団体は、「美しい富士山を守る会」である⁽⁵⁾。

『TBS NEWS DIG』の報道によれば、「県は山梨県甲州市で、登山鉄道構想に反対していた国中地域の2つの団体に検討する交通システム『富士トラム』の概要を説明」したところ、「美しい富士山を守る会」鶴田五郎代表は「県が（2024年一引用者）3月に調査を始めたにも関わらず、知事と団体側が意見を交換した11月13日に富士トラムを明らかにしていなかったことなど県側の検討の進め方に反発し」「背信行為ですよ、信じられませんか。こうしたやり方をしていくのは実に残念であらうと思います」と語った。「また説明会後の取材に、電気や水素を燃料にするバスで代用できるなどとして現段階では富士トラムに反対の姿勢を示しました。」と報じられた。

2024年12月4日の『読売新聞』の記事は、「富士トラム」構想に触れて、「日本での実例はなく、完成時期も未定だ。鉄道か車かという分類や適用される法律も決まっていない。国土交通省鉄道局は『富士トラムは具体的な仕様や計画がまだわからず、現状では見解を示すことができない』とする」

と報じ、「富士トラム」構想に疑念を表明した。

そして「桜美林大の戸崎肇教授（交通政策）は『環境面や観光客数をコントロールする必要性から、トラムにする考え方自体は望ましい』とする一方、『環境面の負荷をしっかりと検証することも必要』と述べたと報じ、「富士山の大規模開発」の「懸念」を示した⁽⁶⁾。

2024年12月3日の『山梨日日新聞』は、「富士トラム構想」の提起自体を批判する次のような読者（鳴沢村・加藤信子78歳）の投書を掲載した⁽⁷⁾。

「富士山鉄道構想断念の報に接し、反対活動をしていた者として、とてもうれしく思いました」と前置きして、「鉄道構想が断念されただけで、次の構想が富士山に及ぼす影響がなくなったわけではないと思いました。/この問題はスタート時点から根本的に何かが間違っているのです。…県道である富士スバルラインから自動車やバスを閉め出す軌道法の適用ばかり考えている。富士山に負荷をかけない方法に変更できないかを考えもしない。私たちが考えなくてはならないのは、富士山の環境を最低でも今のままで維持し、後世に残すこのなのです。」

この意見は、はっきりと「富士トラム構想」に反対している。

L R T撤回後しばらくして「富士トラム構想」に対して明確な反対論が県議会において主張された。

2024年12月の定例山梨県議会で共産党菅野幹子県議は、明確には「富士トラム構想」に反対を表明した⁽⁸⁾。

菅野幹子県議は、「先月、県が公表した富士山登山鉄道構想に関わる中間報告では、一人一万円の料金で年間三百万人の利用者を見込み、毎日十時間、都心の通勤電車並みの六分間隔での運行や冬場の運行、五合目の大型開発が検討されましたが、富士トラム構想でもそれらを踏襲する考えですか。答弁を求めます。」

この質問に対し、和泉正剛富士山保全・観光エコシステム推進統括官は、「今後、議論すべきと考えております。」と質問に答えるのを避けた。

県は、富士山登山鉄道構想の「通勤電車並みの六分間隔での運行や冬場

の運行、五合目の大型開発」を引き継ぐことを前提にしていたので、批判を恐れて答弁を回避したのである。

また菅野県議は「富士トラムの総事業費一千億円程度になると想定」していることに触れ、「まだ国内では実装されておらず、技術面でも不透明な点が多い上に、冬場のスバルラインを登れる保証もなく、雪が降ったらどうするのかという県民の不安や疑問を解決する根拠は、何一つ示されていません。/さらに、五合目の大型開発や中間駅の建設に加えて、リニア駅までの延長や県内全域へも広げるとすれば、費用がかかるのではないでしょう。か。とても大幅なコストダウンになると断言できる状況ではないと考えますが」と質した。

和泉正剛統括官は、「富士トラム」の導入は「多くの費用はかかる」と見込んでいます」と応じた。

また菅野県議は、「ゴムタイヤで道路を走るトラムを検討するのであれば」「電気バスも同様に検討するべきではありませんか」、電気バスの運行が軌道法では認められないというのであれば、『道路交通法』を変えて電気バスを運行すればよいのではないかと質した。

そして、知事はこれまで「さんざん登山鉄道の導入が最も優れた交通手段といい続けてきた責任を棚上げしているのではない」と批判し、「富士トラム構想」は「将来にわたり県民の足となり生活の基盤となるべきものと述べ」ていますが「トラムは山間地や狭隘な集落に住む住民の足にはなり得ません。甲府などの市街地でも、日常の移動手段に困っているのが現状で、県民が利用できるかどうか分からないトラムよりも、家の近くでの乗り降りできるデマンドバスやタクシーこそ、生活の足として必要です。」と「富士トラム構想」を批判した。

和泉正剛統括官は、電気バス、富士トラムの法的根拠については、「御党が求める真剣な検討を行なう予定はありません」と述べ答えることを避け、「富士トラム構想」は「最適解と考えております」と応じた。

そして最後に菅野県議は、「そもそも、トラムで富士山の抱える課題を解

決できるのかも結論が出ていません。現実をみない無謀な富士トラム構想は、撤回すべきと考えますますが、見解を伺います。」と質したが、和泉正剛統括官は、「撤回する考えは全くありません」と答えた。

更に2025年2月の定例県議会で、共産党の名取泰県議は、「富士トラム」に反対する意見を多岐にわたって述べた。

名取泰県議の質問・批判は菅野県議のそれと重複することも多いので紹介を省く。その代わり、名取泰県議が2025年5月号の『議会と自治体』（共産党中央の出版物）に『『富士トラム構想』そのものの撤回を 鉄道をトラムに換えても問題山積』と題するまとまった「富士トラム構想」批判小論文の論旨を紹介しておこう⁽⁹⁾。

名取泰氏は、富士トラムの「急勾配、急カーブ」での運行、特に冬季の運行の危険性、スバルライン上と実車検証を伴わない中国製トラムの「不透明さ」を指摘して「富士トラム構想」を批判する。

更に名取泰氏は、LRTで想定された「交通システムに付随する」終点の五合目の『『半地下方式』の駅施設や運転指令施設、車両留め置きと検査・修繕を行なうための車庫と工場』の建設問題、加えてトラムバスに予定されている「水素ステーション」と「消火施設」の建設が必要であり、事業費も「1000億円かかる計算」と指摘し、「大規模工事で富士山を傷つける」可能性を指摘する。

しかも「富士トラム構想」が富士スバルライン上に留めることなく「全県へ拡大」する「大規模工事になることへの警告」を発している。

更に名取泰氏は、事業採算上必要とされている「富士トラム」の通年運行は、冬季の危険性を伴うと指摘し、トラム利用者をLRT計画と同様に、「富裕層をターゲット」にし、「往復1万円の運賃を設定」し、「富士山五合目に1泊2食9万4千円の高級ホテル」を計画しており、「富士トラム構想」が過剰な観光開発になる恐れがあると批判している。そして「電気バスの運航こそ“最適解”」と結んでいる。

以上のような共産党県議らの「富士トラム構想」に対する批判は、私は

共産党の支持者ではないが、基本的に正しいと評価しておきたい。

共産党以外の「富士トラム構想」に反対するの意見は、すでに県の「富士山登山鉄道構想」に反対してきた富士吉田市民からなる「富士山の未来を考える市民の会」（共同代表 秋山慎一九，加藤信子，中植のぞみ）の「山梨県『富士トラム構想』について」（2025年2月17日付け）と題する文書に見られる⁽¹⁰⁾。

ちなみに共同代表の加藤信子氏は、すでに見たように『山梨日日新聞』への投書で「富士トラム構想」に反対をしていた人である。

この文書は、2024年5月に提出された「富士山登山鉄道構想」についての公開質問状と県の回答を織り交ぜながら「富士トラム」についても疑問と批判を述べている。

この文書は、2024年11月18日に知事が「富士山『鉄道』方式断念へ」という新聞記事を見て「目が飛び出るほど驚きました」と述べ、11月13日に県により行われた「富士山登山鉄道構想」に対する反対団体の「意見を伺う会」の中で、「他の交通手段を検討しているという話が、知事から一切なかった」からだと言及し、県の対応に不信感を示した。

その上で、「富士登山鉄道構想」反対の時に出した「公開質問」の形式で「富士トラム」について、疑問を呈しながら「富士トラム構想」に対しやりやり批判している。

文書は、「要旨」として改めて3点の意見・要望を提出している。

「1. 軌道法による一般車の規制ではなく、道路法・道路交通法での総合的な道路規制（＝入場者コントロール）をご検討いただきたい。」

「2. ART『富士トラム』はLRTよりも富士山観光・富士登山・富士山の環境に適切な交通システムであると評価できそうだが、評価できるほどの十分な情報がまだない。また「1」が解決できれば、ARTではなくEVバスや燃料電池バスなど既存の技術の活用で十分ではないか。なお、導入を想定している中国の鉄道車両メーカーに関する不穏な情報があるが、大丈夫か。」

「3. 冬季の営業には賛成できない。麓の魅力ある冬の観光資源を掘り起こし、エコ・ツーリズム振興に力を尽くしてはどうか。私たちも協力する。」

この会は、「LRTの冬季運営はコストもリスクも環境負荷も過大ではないか」と批判したように、最後に「富士トラム」の「冬季の営業には賛成できない」と指摘することによって、「冬季の営業」を前提になりたっている「富士トラム構想」を全面的に否定している。

そもそも「富士トラム」の「冬季」営業は、「富士山登山鉄道構想」の提起した富士スバルライン上の五合目周辺のインフラ大開発、大観光開発、中間駅の観光施設の建設などを前提しているので、富士山の自然・環境・風景の破壊だけでなく、富士山の登山・山岳観光の過剰化を誘発する恐れが大きい。

だから「富士トラム」の「冬季」営業批判は、事実上「富士トラム構想」への全面批判を意味するのである。

注

- (1) 「富士山交通『なお注視』」,『山梨日日新聞』2024年11月19日。
- (2) 「タイヤ式トラム代替案」,『朝日新聞』2024年11月19日。
- (3) 「富士トラムに反対 富士山登山鉄道構想に反対の2団体」,『TBS NEWS DIG』2024年11月27日の記事, ウェブサイト。
- (4) 「車輪をゴムに代えただけ」,『YBSNEWS』, 2024年11月20日の記事, ウェブサイト。
- (5) 前掲「富士トラムに反対 富士山登山鉄道構想に反対の2団体」,『TBS NEWS DIG』の記事。
- (6) 「富士山の大規模開発懸念」,『読売新聞』2024年12月4日。
- (7) 「投書」,『山梨日日新聞』2024年12月3日。
- (8) 2024年12月山梨県定例県議会の議事録を参照。県HP掲載。
- (9) 名取泰「『富士トラム構想』そのものの撤回を 鉄道をトラムに換えても問題山積」,『議会と自治体』(2025年5月号。なお本誌は共産党中央の出版物)。
- (10) 「富士山の未来を考える市民の会」(共同代表 秋山慎一九, 加藤信子, 中植のぞみ)の「山梨県『富士トラム構想』について」(2025年2月17日付け)の公開質問状。同会のHP参照。

(2) 「新交通システム調査・業務実績報告書」公表後「富士トラム」に対する疑念・批判

—2025年6月～2026年3月—

2025年6月16日に「富士トラム構想」の概要文書が公表されると、「富士トラム構想」への更に厳しい批判が提出されていく。

山梨県は、この「富士トラム構想」の概要文書を公表する前に「富士トラム導入コスト」について公表した⁽¹⁾。

この報道を受けて地元団体からすぐに批判的な意見が二つ提出された。

『山梨日日新聞』は次のように報じた⁽²⁾。

一つは、富士北麓地域の「富士山の未来を考える市民の会」の秋山真一共同代表は、『『鉄路整備がない分、次世代型路面電車（LRT）よりまだ良い』と受け止めた。導入コストLRTの半額以下に圧縮されとの試算については、『コストが減るのは初期の段階から分かっていたこと』とし、『実際に走行するのが何年後になるのかが問題だ。今すぐにできることを考えるべき段階だと思っている』と主張した。』との批判である

もう一つは『『富士山登山鉄道に反対する会』発起人の一人勝俣俊二さんは『収益の見込みや来訪者管理に対する費用対効果が出ないと判断しようがない』と語った。『環境負荷の問題は時間を待たない』と強調し、電気自動車（EV）バスや富士山有料道路（富士スバルライン）の車両規制といった対策の検討を望んだ。』との批判である。

以前から富士スバルラインでの「富士トラム」計画を報じた『東洋経済ONLINE』誌の大坂直樹記者は、はっきりと「富士トラム」に対して批判した。

前掲の「新交通システム調査」「業務実績報告書」について「鉄道？それともバス？『富士トラム』詳細明らかに長所多い『夢の乗り物』だが今は『絵に描いた餅』」と題して、「富士トラム」構想について一面肯定的受け止めているが、他面で厳しい批判的を投げかけている⁽³⁾。

大坂記者は、委託業者の「新交通システム調査・業務実績報告書」の「富士山トラム」の「概要」を紹介し、解決の難しい課題もあると指摘し、特に「検討会に委員を務める流通経済大学の板谷和也教授から以下の『コメント』を得ることができた。」として板谷教授の「トラム技術」の難しさを指摘する次のような意見を紹介している。

「新技術にこだわる必要があるかは疑問が残る。水素エンジンにしても蓄電池にしても、厳しい条件下でどのくらい使えるか未知数と思う。メンテナンスのための費用が高額になると、運行が短期で終わってしま可能性もある。実用化のハードルの低い国内メーカーの技術を使うほうがよいかもしれない。」

「整備・運営のための費用を富士山登山者に負担してもらうためには富士山登山者全員を富士トラムに乗せ、さらに総量の制限を行うくらいの厳しい規制が必要になる。車両や走行技術等の検討に加え、今後は運賃設定や課税手法といった、運行の前提条件についての検討が重要になってくるのではないか。」

そして大坂直樹記者は、「そう考えると富士トラムとはLRTやEVバスの弱点を解消する『夢のような乗り物』であるが、現状では『絵に描いた餅』に過ぎない。」と批判する。。

EVバスを積極的に支持しているわけでもないようだが、「課題はあってもすぐに実現できるEVバスがいいのかという論議が加速するのであれば悪い話ではない。」と指摘する。

明らかに大坂直樹記者は、「富士トラム」は、「現状では『絵に描いた餅』に過ぎない」実現性の乏しいシステムであると批判している。

共産党県議らは、2025年6月の定例議会で再び「富士トラム構想」についてやや立ち入った問題点を質問し、反対論を述べた⁽⁴⁾。

共産党の菅野幹子県議は、「今年三月に纏められた富士山新交通システム調査報告書によると、軌道法の適用については、車両が常に導かれる形態でない場合は軌道法が適用されない可能性があるとし、道路上の走行につ

いては、富士トラムの長さ、幅が道路法に適合しないとしています。」と指摘し、トラムが実現するとは思えません。」と批判した。

そしてLRTの「富士スバルラインの急勾配と急カーブの走行」の「実車での走行試験」の必要性が指摘されたように、「トラムでの実車走行試験は行なうのですか。その際の車両はどこから調達するのですか。」と知事に質問した。

知事は答弁せず、和泉正剛統括官が、種々答えたが要するに「今後、富士トラムの候補となりうる車両でのデモ走行を検討」と述べただけで、質問に正面から答えなかった。

更に共産党名取泰県議は、「富士トラム構想」に関連して、県が「電気バスでも軌道法適用の可能性がる」と言うのであれば「電気バスでは来訪者コントロールができないという説明は訂正すべきです」との指摘し、「富士トラムの運行も早くて2034年以降になるなる」のかと質した。

和泉正剛統括官は、EVバスは「全く軌道法の適用ができない」、富士スバルライン上の「富士トラム」の運行は、2034年より「できるだけ早い時期に導入したい」と答弁した。

共産党名取泰県議は、「リニアもトラムも開業できるかどうか疑問を持っています」、「そんな時間のかかる構想はやめて、今走っている電気バスを活用することが現実的だと考えます。」批判した。

2025年7月に、「富士山登山鉄道に反対する会」から『富士山登山鉄道に反対する会』は『霊峰富士と歩む会』へと進化します」と題する文書が、「反対する会」の相談役であった私に送られてきていた⁽⁵⁾。

この文書は、「富士山登山鉄道に反対する会」の活動報告と『富士山登山鉄道に反対する会』（2025年7月吉日）は、『霊峰富士と歩む会』へ進化して引き続き活動していきます」との小見出しの小文と「私たちの今後の活動について」の小文が掲載されいた。

この文書は、後にふれるように「富士トラム」について「注視」していきくと述べただけで明確に反対を表明していなかった。

2025年9月9日の北杜市のHPで、北杜市の一市民は、市長が県の「富士トラム」についての「説明懇談会」で「富士トラム新提案」を「応援したい」との発言に対して次のように疑問を呈し、批判した⁽⁶⁾。

工費9兆円と言われるリニア新幹線に接合する「富士トラム構想」は、単なる「県知事の初夢」に過ぎず、「市町村から国に至るまで相変わらず産業振興、大プロジェクトへの投資へ税金をつぎ込む思考から抜け出せない」構想であり、「トラム構想は人口と輸送量、道路等の考慮もなく何処かのコンサルが資料を貼り付けた黒雲に消える夢に過ぎない。身近な生活を改善することが絶滅自治体に陥らない近道です。」と批判した。

2025年の9月の山梨県議会でも「富士トラム構想」問題が論じられた⁽⁷⁾。

共産党名取泰県議は、「富士山を傷つけるトラム構想撤回すべきである」旨の主張を繰り返したが、リベラル山梨の飯島修県議は、「富士トラム構想」への賛否を明確に示さなかったが、「富士トラム構想」への疑念について質問した。

飯島修県議は、2023年の山梨県知事選で「富士山登山鉄道構想」推進の長崎幸太郎候補に対抗して自民党員であったが無所属で「富士山登山鉄道構想」「凍結」を公約に立候補し、得票率30.3%を獲得したが敗れた経歴をもつ人物であった⁽⁸⁾。

飯島修県議は、「富士トラム」について次のようにトラムへの疑念を質問した。

「富士スバルライン周辺は、…文化財保護法の指定地域があり、…国立公園の区域でもあり、富士トラムのような新たな運輸施設を設けるとなると、公園法等改定など、法律面上解決すべき重要案件があると思いますが」と。

和泉正剛統括官は、「調査検討」中と答弁するだけであった。

飯島修県議は、更に「富士トラム」が軌道法に適応可能かとか、「富士トラム」の「仕様」如何、トラムの適法性について「国との協議」の有無、トラムの「デモンストレーション」の実行計画如何、結論の早期提出、などについて質問したが、和泉正剛統括官は、検討中とか今後の課題だと

答弁に終始した。

最後にかつて「富士山登山鉄道構想」に反対していた志村直樹県議は⁽⁹⁾、「富士トラム」については、「理想的な交通手段としている富士トラム」に「私も期待しています」と述べ、「富士トラム構想」に、明確に反対しなかったが批判的な質問を行なった。

2025年10月に私は、『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』（定価2200円，時潮社）を出版し，2019年の知事による富士山登山鉄道構想の提起から2024年11月18日のL R T計画撤回までの知事の政策を批判し，構想への批判・反対運動を総括した⁽¹⁰⁾。

最後の章で私は，知事が「富士山登山鉄道」L R T計画を一言も反省することなく撤回し，突如としてL R Tの代替計画として「富士トラム構想」を提起したことを指摘し，「富士トラム構想」に対して次のように批判した。

1 「A R Tの走行上の技術的問題」について。

「果たしてスバルラインを走行する新式のトラムバスは，すでにL R T登山鉄道に提起された走行上の安全性を確保しうるのか。急勾配やカーブに耐えられるのか，また温暖化による異常気象下で，気候変動によって以前よりいっそう厳しい気温変動，風雨，地震に耐えられるのか，とくに冬季の豪雪の際の白線磁気が機能するのか，これらの論点は，まだ何も検証されていない。」

2 「A R Tの事業化の問題」について。

「知事は，A R Tシステム導入にさいして，L R T方式の登山鉄道構想で企図した通年営業，観光施設，インフラ整備をとまなう富士山登山観光大施設計画を撤回するとは一言もいっていない。だから知事は，A R T・ゴムタイヤ式交通システムのもとで，L R T方式のもとで企図された富士山登山観光大施設建設計画を引き継いで実施しようとするに違いない。/その際に大きな問題になるのは，L R Tの場合と同じように，A R Tの通年運営の問題である。果たしてA R Tといえども，L R Tで問題になったよう

に通園運営が可能なのかということである。」

3「ARTシステム構想」の巨額な費用問題について。

「知事が導入しようとするARTシステム構想は、LRT敷設・それにと
もなう観光開発・インフラ整備で危惧されたように、富士山の自然破壊、
環境毀損、風景破壊をまねく可能性が大きいという問題である。」「ART
導入費用は、LRTの場合の1400億円よりも7割・8割安い840億円・98
億円と主張している」が、「840億円・98億円の額自体は決して安いといえ
ない額」であり、「事業化が進むにしたがって次第に膨張し最終的には1000
億円、2000億円にまで膨張してしまう恐れがある。」

こうした問題点をあげて私は、「富士トラム構想」に反対した。

2025年11月19日の『山梨日日新聞』は、「富士山登山鉄道に反対する会」
が「霊峰富士と歩む会」として編成替えして再出発すると次のように報じ
た⁽¹¹⁾。

「富士吉田市民有志らは18日『霊峰富士と歩む会』を設立した。富士山登
山鉄道構想に反対する組織の後継団体で、麓から富士登山や御師文化の再
興などに力を入れる。」

「歩む会は、富士文化の継承に取り組む法人、山小屋、観光関係者ら10人
で構成。ふじよしだまちづくり公社取締役の渡辺一史さん（60）が会長を
努める。」

「主な活動として、信仰文化を基調にした富士山の新たな楽しみ方を目指
す。各団体などと連携しながら、御師のまちや麓からの登山道の再興を目
的に、体験型コンテンツづくりやPRを行う。環境負荷軽減を狙った『脱
炭素ツーリズム』提唱に向け調査研究。」を進める。

しかし「富士山登山鉄道に反対する会」が「富士山登山鉄道構想」に正
面から反対したのとは異なり、「霊峰富士と歩む会」は、「疑問点が山積みの
状態」であるとしながらも、「富士トラム構想」に正面から反対を表明して
いない。

恐らく旧「富士山登山鉄道に反対する会」内部で「富士山トラム構想」

への評価が分かれ、「富士山トラム」批判で1本にまとまらなかったように推察される。いずれにしろ「霊峰富士と歩む会」の今後の「富士山トラム」への姿勢に注目される。

2025年12月の定例山梨県議会における「富士トラム構想」についての質疑応答がおこなわれた⁽¹²⁾。

共産党名取泰県議は、「富士トラム構想」に関連し、共産党が「電気バスについて真剣に検討すべきではないか」と質し、県が「検討を行う予定はありません」と答弁したことに「トラムに優位性があるとした結論の信憑性も疑われます」と「富士トラム構想」を批判した。

しかし12月県議会では、共産党の「富士トラム構想」批判はこれ以外なかった。

2026年2月の定例県議会でも、共産党名取泰県議から「リニア中央新幹線を前提した交通政策について」の質問とリベラル山梨の飯島修県議の「富士トラムについて」の質問が行われたが⁽¹³⁾、2026年3月19現在県議会議事録が公開されていないので内容は明らかではない。

以上のように、「富士トラム構想」への批判、反対論は、「富士山登山鉄道構想」に見られたような盛り上がりではない。

「富士トラム構想」に対する批判、反対論が盛り上がらないのは、2026年3月に提出される予定「富士トラム構想」事業化の報告書が出されていないことに大きな原因があるのかもしれない。しかし「富士トラム構想」への批判の盛り上がりのなさは、他にも要因がありそうである。

「富士山登山鉄道構想」の場合は、提起された当初から富士吉田市の堀内茂市長を初め、富士山文化遺産協議会技術委員会の強力な反対意見が公にされ、その頂点に2024年4月に地元住民からなる「富士山登山鉄道に反対する会」が設立され、一挙に盛り上がった。これに対し「富士トラム構想」の場合は、「富士トラム」への反対論も広範囲には提出されておらず、一番肝心なのは「富士山登山鉄道に反対する会」のような「富士トラムに反対する会」が、いまだに設立されていないことである。

「富士トラム構想」反対運動に関連して、弁解がましいことであるが、私事を述べれておきたい。

かつて「富士山登山鉄道構想」に対して、富士吉田市の堀内茂市長などの反対意見は構想提起から多く存在していたが、構想に反対する組織は存在していなかった。私は、研究者として「富士山登山鉄道構想」に批判的な論文を書いていた。その論文が、富士吉田市の堀内茂市長の目にとまり、2023年7月に市長から会見を求められた際に、「構想」反対の支援を依頼され、地元で「富士山登山鉄道構想」反対の組織をつくりたいとの意見を拝聴した。

しかし2023年冬になっても一向に地元での「構想」反対の組織は設立されなかった。しかたなく私は、11月に知り合いの自然保護・環境保全に関心のある研究者、自然保護団体の役員、親しい友人に呼びかけて30数人からなる「富士山登山鉄道建設に反対する市民の会」を設立した。そして、長崎幸太郎県知事を初め、富士山関連の行政機関、自然保護団に、「富士山登山鉄道建設」中止の要求書、要請書を送付し、独自に活動を開始した。

幸い地元のメディアでその活動が取り上げられ、「富士山登山鉄道構想」運動が起きたことが広く報じられた。それが刺激となつてか、地元の富士山登山鉄道反対組織の設立準備が進められ、2024年4月に「富士山登山鉄道に反対する会」が設立され、反対運動が一挙に展開されていくことになった。

実は、今回も「富士山登山鉄道建設に反対する市民の会」を再編して「富士トラム構想に反対する市民の会」の設立を考えた。しかし私は、今年2026年10月に91歳の老体となっており、これまでの国立公園研究で心身ともに疲労困憊して、「富士トラム構想に反対する市民の会」を設立して、「富士トラム構想」反対運動に参戦する力を完全に喪失してしまっていた。

したがって残念ながら私は。ひたすら地元での「富士トラム構想」反対運動の発展を願うだけとなった。

注

- (1) 「富士トラム導入コスト618億円」, 『TBS NEWS DIG』(テレビ山梨) 2025年6月5日の記事。ウェブサイト。
- (2) 「富士トラム『実現性不明』地元団体試算発表推移を注視」, 『山梨日日新聞』2025年6月6日の記事。
- (3) 大坂直樹「鉄道？それともバス？『富士トラム』詳細明らかに長所多い『夢の乗り物』だが今は『絵に描いた餅』」, 『東洋経済ONLINE』, 2025年6月16日。
- (4) 2025年6月の山梨県定県例議会の議事録参照。山梨県のHP。
- (5) 『『富士山登山鉄道に反対する会』は『霊峰富士と歩む会』へと進化します』(2025年7月吉日)。この文書が, 「反対する会」の相談役であったので, 筆者あてに「富士山登山鉄道に反対する会」から送られてきていたようである。
- (6) 「富士トラム新提案は初夢でしょう」と題する文書に対する北杜市民の投書。2025年9月9日の「北杜市公式サイト」に掲載。北杜市HP。
- (7) 2025年9月の山梨定例県議会の議事録参照。
- (8) 前掲拙著『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』, 82頁
- (9) 「県議アンケート」, 『山梨日日新聞』2024年7月1日。
- (10) 前掲拙著『われわれはなぜ富士山登山鉄道に反対したか』。
- (11) 「魅力発信へ『歩む会』」, 『山梨日日新聞』2025年11月19日の記事。
- (12) 2025年12月の山梨県定例県議会の時事録。
- (13) 2026年2月の山梨県定例県議会の「一般質問項目一覧」, 山梨県HP参照。

第4節 長崎県知事の3選立候補を巡って

長崎幸太郎県知事は, 今後2026年3月に提出される「富士トラムネットワーク構想・基本計画」を検討し, それをオーソライズする県の「報告書」を提出することになるであろう。

しかし「富士トラムネットワーク構想・基本計画」を実行に移せるかどうかは不確定である。その理由は, 2027年2月に予定されている山梨県知事選挙で, 長崎幸太郎県知事が再選されるかどうか定かではないからである。

すでに長崎幸太郎県知事は、異例と言われているように早々と再出馬を宣言している。この1年先の知事選に立候補を表明した異例の行為についてメディアは、一斉に報じた。

例えば、2026年2月17日の『朝日新聞』は、次のように報じた⁽¹⁾。

「山梨県の長崎幸太郎知事は17日の県議会で、『引き続き県政の先頭に立つ覚悟を固めた』と述べ、来年初めに予定されている次の知事選に3選を目指して立候補すると表明した。約1年先の知事選に現職が立候補を表明するのは異例だ。」

しかし知事は、立候補の真意が「富士トラム構想」の実現にあることを明言せず、「『政治家としての責任を、私は、山梨に置くことを選んだ』とし、2019年の知事就任から7年間で『この土地に対する私の誠意を貫くため、その時々の評価ではなく、歴史に対する責任を抛り所にしてきた』と振り返った。」と報じられただけだった。

2026年1月1日の『山梨日日新聞』は、「周囲には、長崎氏が新交通システム『富士トラム』など長期事業を肝いりとしていることなどから、3選立候補するとの見方がある。」と報じている⁽²⁾。

まさに指摘の通りであろう。長崎知事は、確かに新交通システム『富士トラム構想』に政治的使命を賭けているに違いない。

しかし長崎幸太郎知事には、再選に難問を抱えている。その難問・壁は3点ほど指摘できる。

第1点は、厳しい批判を受けた2024年1月に発覚した政治資金パーティーの1182万円の裏金隠し問題である。山梨県民は、長崎幸太郎知事のそうしたスキャンダルを忘れてはいないからである。

2024年8月29日の『朝日新聞』は、次のように報じている。

「この問題は、2019年8月に長崎氏の政治資金管理団体が自民党二階派（志師会）からパーティー券売り上げのノルマ超過分として現金1182万円を受領しながら、政治資金収支報告書に記載していなかったというもの。長崎氏が今年（2024年のこと—引用者）1月に記者会見を開いて明らかに

した。

これに対して県民4人が、政治資金規制法違反の疑いがあるとして甲府地裁に告発状を提出した。

「長崎氏は1月の会見で政治資金収支報告を訂正したと説明した上で『過去の処理と管理態様が極めてずさんだった』と謝罪していた。1182万円の現金については、『処理方針が未確定の預かり金』として金庫に保管し、収支報告書にどう反映させるか（志師会からの）指示を待ったまま失念した』と話していた。」その後甲府地検から告発状が送付され「東京地検特捜部が捜査していた。」⁽³⁾

しかし東京地検特捜部は2024年8月29日、「2人を不起訴処分（嫌疑不十分）とした。」「告発状を提出していた税理士の山本大志さんは今回の不起訴処分について、取材に対し『納得がいかない。検査審査会に審査を申立てたい』としている。」⁽⁴⁾

2024年9月2日、この東京地検特捜部の不起訴処分について「地方行政の専門家」、江藤俊昭大正大学教授は、次のように厳しく知事を批判している⁽⁵⁾。

「説明責任はやはり県民がある程度納得しなければならないということなので、まだまだおそらく1000万円を現金でもらっているとか、一緒の金庫の中に合体しているということについて、『忘れた』『ごめんなさい』というだけの話では県民が納得しないところがあります。」

「今回の政治とカネの問題で政治不信は蔓延していて、これは簡単に収まる話じゃあない。それはしっかりと私たちは記憶しておく必要があるので、今後（知事の）政治的責任についてもしっかりとるべきだと思う。」

この東京地検特捜部の不起訴処分に対して、県民の4人のグループは、東京地検に再審を請求した。

しかし2025年1月に「東京地検特捜部が不起訴処分とした長崎知事らについて、地検審査かが『不起訴相当』と議決したことがわかった。」

この議決について住民グループは『収支報告書について記載すべき事項

について不記載・虚偽記入がされた時に政治資金規制法上、責任の所在が明確にされず、刑事責任を問うことができなくなってしまう場合があることは、市民感覚としても不合理』と指摘。『刑事責任を求めることができる法的仕組みを望む』と法改正を求めました。」「住民グループ代表は『県内の政治とカネの問題を追及できず遺憾』としますとした。』⁽⁶⁾

以上のように、知事の政治不記載問題・金銭スキャンダル問題は、一見解決されたようでありながら県民にとって忘れることも容認することもできない大問題であった。知事には、こうしたスキャンダルが知事選に大きな影響を与えるにかもしれないという大きな壁がある。

第2の難問・壁は、長崎幸太郎知事は、2023年の県知事では公明党の推薦をえて再選されたが、次期知事選では、自公連立政権の崩壊で公明党からの推薦、支援を受けられない可能性が大きい。

一説には、「公明県本部代表の佐野弘仁県議は『実績と政策実現力を評価し、推薦を含め支援態勢を組みたい。党支持者らと相談して最終判断したう』と話した。」と報じられている⁽⁷⁾。しかしカネと政治の問題に厳しい公明党が、政治資金の裏金問題を抱えている長崎候補を最終的に支持するかは大いに疑問である。

もともと山梨県の県政は複雑であった。

2024年の衆議院選挙の山梨県比例代表の公明党の得票数は、11%であった⁽⁸⁾。2023年の県知事選で長崎知事は、自民・公明の推薦で、21.5万票を獲得していた⁽⁹⁾。

何より問題なのは、2025年の参議院選で、国民民主党、日本維新の推薦をえた後藤斉候補は、15.6万票（39.2%）を獲得して当選している。自民党（公明党推薦）から立候補した森屋宏候補は、14.5万票（36.3%）を獲得したが、自民党支持の票は、当選した後藤氏より1万票少ないのである⁽¹⁰⁾。

公明党の推薦がなかったとしたら、単純な推測だが森屋宏候補は、14.5万票の11%、約1万票少なくなる。したがって次期知事選での自民党頼りの長崎幸太郎の得票数は、結構厳しいのである。

実は2025年の参議院選で当選した後藤斉氏は、2015年の県知事選では、自民党が独自候補をたてられず、民主党衆議院議員から無所属で立候補し、民主党に加え自公両党の推薦を受けて当選した人である⁽¹¹⁾。

なお長崎県知事の3選出馬に対して対抗馬が問題だが、2026年4月段階では、対抗馬は手を挙げていない。

しかし2026年2月18日の『山梨日日新聞』は、次期「知事選を巡っては衆議選で落選した中道の中島克仁前衆議院議員の判断も焦点だ。中島氏は…取材に『今は全く考えていない』としたが、有力支持者は、『地域医療分野に精通し、知事への転身の意向があれば応援したい』と期待する。」と報じられている⁽¹²⁾。

また2026年2月26日の『山梨日日新聞』は、「反長崎県民連合」の設立について次のように報じた⁽¹³⁾。

「国中地域の住民有志らでつくる『富士山登山鉄道建設反対県民会議（飯島徳男代表）の一部メンバーは25日までに、来年の知事選に候補擁立を目指す団体『反長崎県民連合』を設立した。3選を目指して立候補する意向を表明した長崎幸太郎知事に対抗する勢力の結集を目指す。

飯島氏によると、組織は県民会議メンバーのうち県議や政治経験者らを除いた有志で結成した。飯島氏は県有地問題や県が進めている新交通システム『富士トラム』を挙げ、『長崎氏は独断で県政を進めている』として来年度の知事選で対抗馬擁立を目指す考えを示した。

今後、長崎県政に反対する団体や組織に協力を呼びかける。出馬要請に向けて人選を進め、4月の開催を目指している決起大会で、連合として意見集約を図る方針。」

もし反自民で長崎知事候補への有力な対立候補が出馬することになれば、参議院選で反自民の後藤氏が当選したように、長崎候補の3選は相当難しくなる。

第3の難問・壁は、もともと長崎幸太郎知事は、県議会で過半数の支持をえていたが、絶対的な存在ではなかった。長崎幸太郎知事が強引に推進

していた「富士山登山鉄道構想」の県議会内での支持者は、36県議のうち賛成者は19名（県議の52.7%）、反対者は8名（県議の22.3%）、どちらも言えない県議が9名（25%）であった⁽¹⁴⁾。

長崎幸太郎知事の「富士山登山鉄道構想」に対する支持は、過半数をやっと超えただけでそれほど強くはなかったのである。

そもそも保守王国と言われながら山梨県内の自民党支持は、それほど強固ではない。2024年12月の衆議院選挙でも、山梨県の自民党は、23.4万票（総投票数）しか取っておらず、立憲民主党が16.3万票であった⁽¹⁵⁾。

直近の2026年2月の衆議院選挙では、2区合計の自民党支持票は、で23.6万人しか獲得しておらず、山梨県では高市ブームの風が吹いていないことがわかる。そして何より敗北した反自民の票も、中道の敗北で10.1万人に減ったが、自民党の票も2千票増えたにすぎない⁽¹⁶⁾。

以上の分析から見て、自民党頼りの2027年2月の知事選長崎候補は、そうとうに危ないのである。

2026年4月以降の「富士トラム構想」問題は、以上のような問題を抱えているのである。

2026年4月以降、「富士トラム構想」の事業化の困難さが露呈し、「富士トラム構想」事業化への反対運動が高まりを見せれば、「富士山登山鉄道構想」が土壇場で破綻したように、「富士トラム構想」事業化実現路線も破綻する公算が相当に大きい。

もし長崎幸太郎県知事が3選されず、「富士トラム構想」事業化に反対の候補が当選でもすれば、「富士トラム構想」は破棄され、「絵に描いた餅」として胡散夢消してしまうことになる。

本稿は、2024年11月から2026年3月までの知事の「富士トラム構想」推進状況と「富士トラム構想」に対する批判・反対論を検討したが、2026年4月以降の「富士トラム構想」事業化の進捗状況とそれに対する批判・反対論については、本稿の続編において行なうことにする。

注

- (1)「山梨県の長崎知事は、3 選へ立候補表明 1 年先の知事選に入れの早さ」,
『朝日新聞』2026年2月17日, デジタル版。
- (2)「長崎氏の3 選出馬有力視」,『山梨日日新聞』2026年1月1日の記事。
- (3)「山梨県知事が『疑惑を抱かせた』と改めて陳謝 政治資金問題不起訴で」,
『朝日新聞』2024年8月29日のデジタル版。
- (4) 同上。
- (5)『「政治不信は蔓延。政治的な責任とるべき」山梨県知事の1182万円不記
載問題 地方行政の専門家が指摘」,『TBS NEWS DIG』2024年9月2
日のウェブサイトの記事。
- (6)「知事の負記載問題検審が不起訴相当と議決『市民感覚として不合理』法
改正求める山梨」,『YBS NEWS』2025年1月27日のウェブサイトの記
事。
- (7)「長崎知事3 選立候補へ」,『山梨日日新聞』2026年2月18日の記事。
- (8)「都道府県別統計とランキングで見る県民性」, 山梨県の2024年衆議院選
挙, ウェブサイトの記事。
- (9) 2023年の山梨県知事選結果。ウェブサイトの記事
- (10) 2025年の参議院選の山梨県選挙結果。ウェブサイトの記事
- (11) 2015年の山梨県知事選。ウェブサイトの記事。
- (12)「長崎知事異例の立候補表名」,『山梨日日新聞』2026年2月18日の記事。
- (13)「知事3 選対抗へ結集反長崎県民連合設立」,『山梨日日新聞』2026年2月
26日の記事。
- (14)「県議アンケート」,『山梨日日新聞』2024年7月1日の記事。
- (15) 2024年山梨県第49回衆議院総選挙結果速報, ウェブサイトの記事。
- (16) 2026年2月衆議院総選挙結果の山梨県結果報告,『読売新聞』オンライン
の記事参照。