

富士山登山鉄道構想検討会 第3回理事会 議事概要

【開催要領】

1. 日時

令和元年12月17日（火） 9：30～11：00

2. 場所

TKP ガーデンシティ PREMIUM 神保町「プレミアムボールルーム」

3. 出席者（敬称略）

山東 昭子	参議院議長
デービッド・ アトキンソン	株式会社小西美術工藝社 代表取締役社長
岩村 敬	一般財団法人環境優良車普及機構会長、元国土交通事務次官
小田 全宏	認定NPO法人富士山世界遺産国民会議運営委員長
喜勢 陽一 (代理：岩本剛夫)	東日本旅客鉄道株式会社常務取締役 (総合企画本部投資計画部 次長)
島田 晴雄	首都大学東京理事長
高橋 誠一	全国賃貸管理ビジネス協会会長
平林 良仁	認定NPO法人富士山世界遺産国民会議評議員
松浦 晃一郎	第8代ユネスコ事務局長、元駐仏大使
宮田 年耕	首都高速道路株式会社代表取締役社長
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

【次 第】

1. 開 会

2. 挨拶

長崎幸太郎 山梨県知事

3. 議 事

- (1) 世界遺産富士山を取り巻く状況と課題について
- (2) 富士山の現況について
- (3) 五合目アクセス交通のあり方について
- (4) その他

4. 閉 会

【主な発言】

富士山の状況・課題について

- ・CO₂の話だけが出たが、NO_xはどうか。以前は酸性雨による立ち枯れが話題になったが、今は問題ないのか。
(⇒風が強いこともあり、近年は直接的な被害はなく、NO_xは減少傾向という観測データもある。引き続き調査する。)
- ・需要の平準化について、上高地では、ピーク時に路線バス以外の車両の乗り入れを禁止している。
- ・国別・地域別の外国人の割合は。
(⇒詳細データはないが、五合目観光客は中国が過半数、登山者では台湾、香港、欧米が多い。近年はともに東南アジアの増加が目立つ。)
- ・マイカー規制実施後も、車両数の合計はあまり変化がないが、実際に渋滞はなくなっているのか。
(⇒登山者は駐車時間が長く、普通車の駐車場の空き待ちで渋滞が発生していた。観光バスの台数は増加しているが、滞在時間が短く、渋滞は発生していない。)

アクセス交通のルート・システムについて

- ・富士山全体で**景観や環境を維持していくことが義務づけられている**ことを前提に考える必要がある。新しく鉄道を設ける場合には**富士山の環境整備や景観維持の観点から対応**すべき。
- ・山であるため、風、雪、火山など多くのハザードが予想される中で**安全を考慮しながら進める**必要がある。
- ・どのような交通システムであっても**安全確保が第一**であり、山岳地帯ではスラッシュ雪崩以外にも**落石対策**も課題に入れるべき。
- ・いざという時の**避難が重要**。例に上がった交通システムだけで運べる人数は自ずと制限がある。緊急避難の際、バスなどでサポートできるよう、**道路面の機能を残しながら軌道を整備**する考え方もある。
- ・道路は残しても緊急車両以外は通行させなければ、環境負荷はずっと下がる。
- ・登山鉄道の話が出たのは、**景色を見ながら五合目に上がれたら良い**というのが発端だった。システムについては**専門家で煮詰めていただき、理想に近いものになれば良い**。
- ・**五合目に直接上がるのでは意味がない**。途中の景色や散策を楽しめるよう、駿河湾が見える四合目の駐車場などの魅力を生かしたり、スイスのように難易度別のトレッキングコースを作ったりすることが重要。

- ・短絡ルートの場合、想定される勾配（60～80％）からすると、ほぼシステムは限られてしまう。
- ・架線を張って普通に電車を走らせるのでは100年前のスイスと同じ。架線があると景色も見えず、下から見ても非常に煩わしい。地表集電の例のように、**新しいシステムとすることが効果的**。様々な工夫をすべき。
- ・世界的な潮流として、環境適応、気候変動など、そもそも**化石燃料を使用した交通が良いのか**が大問題になっている。
- ・水素社会を目指す政府方針もあるので、世界に珍しい燃料電池電車とすることも考えられる。
- ・LRTは能力的には勾配を登れるだろうが、山岳地帯を走らせている例はない。重量が軽いので雪や障害物があった時に対応できるのか。
(⇒技術的な検討を行う。)
- ・ロープウェイは樹木の伐採や強風の問題がある。
- ・本日の意見を踏まえると、スラッシュ雪崩対策をしながら、**LRTを含めた鉄道系でスバルラインの路面を通るシステム**を中心に考えることになるろう。

地元等への説明・意見聴取について

- ・世界遺産で大きなプロジェクトが具体化すると、反対する人がユネスコに投書するなどして問題が大きくなることもある。大半の人が納得するよう**地元には丁寧に説明**する必要がある。
- ・登山鉄道は、地元の皆様から祝福されることが必要。
- ・地元が納得して賛成するプロセス、情報提供が重要であり、詳しい専門家に意見を聴きながら進めるべき。
- ・日本のシンボルである美しい富士山を世界に発信し、多くの人に見てもらいたい。そのために、安全で安心で、さらに何が必要か、どのようにするのがベストか、という大きなビジョンを掲げ、多くの人々の共感を得ることが重要。
- ・子供たちや大人の代表などを公募し、検討会にオブザーバーとして意見を述べてもらうことも考えられる。

事業化に向けて

- ・周辺の色々な施設が同時に整備され一大観光地になれば、新たな需要が創出され、投資しようという民間力が出てくる。
- ・インフラは自治体レベルで計画され、財政は年金や保険などの第三の資金で造られるケースが多い。

(以 上)