世界の宝を救うために
議論を始めませんか



瀬戸際の富士山





いま、富士山は悲鳴を上げています

**富士山は古くから、信仰の対象、
芸術の源泉として人々に愛されてきました。
しかし、現状を一言で説明するなら、
「富士山は悲鳴を上げている」と言わざるを得ません。**









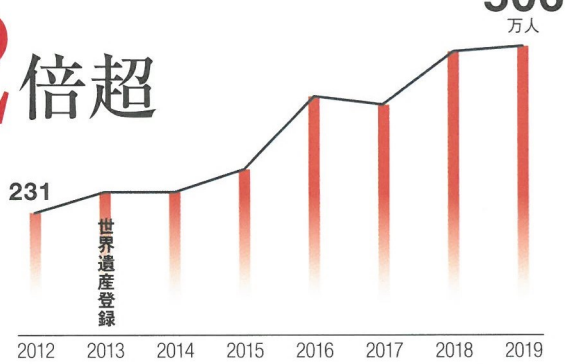


人が多すぎる!

世界遺産に登録された2013年以降、五合目の来訪者数は増え続け、受け入れ能力を超える規模に達しました。来訪者を乗せる大型バスの排気ガスが増えることに加え、混雑が原因で来訪者の満足度も下がっています。この「オーバーツーリズム」を解消するために、夏に偏っている来訪者を分散させる方法を考えなければなりません。

インバウンドの増加が大きな要因

五合目の観光客数 ※登山者も含む
世界遺産登録前から
2倍超



出典：山梨県観光入込客統計（山梨県）





環境負荷が大きすぎる！

五合目には電気と上下水道が敷かれていません。電気は、麓から運んだ重油などを燃やして発電機を動かしています。水も麓からタンクローリー車で運んでいます。観光客を乗せる大型バスに加え、重油や水などを運ぶ大型車の排気ガスは大量で、自然環境に悪影響を及ぼします。トイレは環境に配慮したバイオ式にしていますが、衛生面で国際基準を満たしているとは言えない状況です。





CO_2 増加

- ▢バスやマイカーから大量の排気ガス
- ▢重油や水などの運搬車数の増加

水質汚染

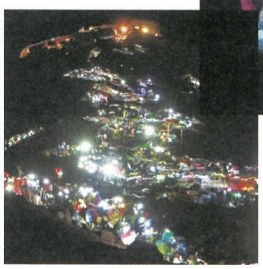
- ▢バイオトイレの処理が追いつかない

上下水道や電気がない

景観が信仰の場にふさわしくない！

信仰の場である富士山小御嶽神社は店舗の背後にあり、観光客に目立ちにくい配置になっています。店舗は、混雑することもあり、観光客のニーズに寄り添ったサービスが難しい状況です。結果的に観光客の満足度が下がり、少額しか消費しない「ゼロドルツーリズム」の問題が起きています。このままでは、富士山で働く人たちや麓の自治体は負担が増すばかりで、経済効果が見込めません。





富士山を守るための計画と葛藤

明治以降、県や学者、民間企業が
さまざまな登山鉄道計画を発表しました。
しかし、自然保護や資金不足などを理由に
どの計画も頓挫して今に至ります。

今こそ抜本的な対策が必要です。
決して「登山鉄道構想ありき」ではありません。


東京　昭和十年九月十一日（水曜日）

超流線型

富士山特急征頂

モグラ式ケーブルカー計畫

麓から僅か四十分

1964

ケーブルカー構想は断念 富士スバルライン開通

戦後間もない 1945（昭和 20）年 11 月の山梨県議会で「五合目までは自動車道路、五合目から頂上に至るケーブルカーを架設する」という方針が示された。その後、山梨県出身の経済人らが相次いで地上電車や地下ケーブルカーなどのアイデアを発表した。

1953 年、当時設立されたばかりの日本自然保護協会は、スバルライン建設を容認する一方で、登山鉄道計画には反対を表明。1954 年、五合目以上と登山道付近が天然記念物に指定されていることなどを理由に、登山鉄道計画は不許可となった。

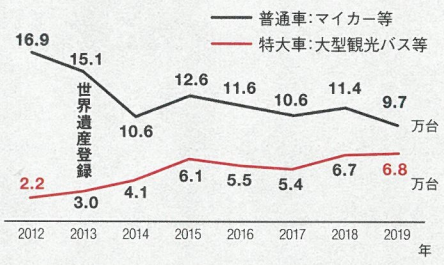
スバルラインの計画だけが残り、東京オリンピック開催に合わせて 1964 年に開通。五合目から下の山小屋などが廃業する一方、五合目の観光客や山頂をめざす登山者が一気に増えるきっかけとなった。

1994

渋滞解消・自然保護のため マイカー規制を初実施

渋滞解消と車の排ガスによる樹木の立ち枯れを防ぐため、山梨県は 1994 年 7 月 ~8 月に初めてマイカー規制を実施した。当初は五合目の観光業者などが「登山客や収入が減少する」などと反対したが、その後毎年夏山シーズンに実施されている。

世界遺産に登録された 2013 年以降、規制期間は拡大する傾向になった。この規制で、マイカーの台数は減ったが、規制対象外の大型観光バスなどは増えた。



出典：山梨県道路公社資料

1994～1996

新交通システム導入を 山梨県が検討

大型観光バスの排ガスを抑制する、噴火などの自然災害に備える、トイレの衛生面を改善する――こうした課題を解消するため、山梨県は 1994 年度から新交通システム導入の検討を始めた。

富士スバルラインを利用・一部利用など複数案のルートで、工事のしやすさや環境保全を検討。1996 年度からは、富士スバルラインを利用することを前提に、四合目―五合目間のスラッシュ雪崩多発地帯は洞門の延長やトンネルの設置を見込んで、新たに導入する交通システムを検討した。

新交通システムは、勾配やカーブの度合いや輸送力などを考慮して、電気バスやゴムタイヤ式新交通システム、リニアモーターカーなど 6 種類を検討した。どのシステムも技術的な課題が指摘され、当時は開発途上のものもあり、今後も開発動向を見極めるということで結論は出なかった。

TOPIC

富士山の価値を活用しようとする過去の主な計画

1935
地下ケーブルカーで麓から山頂まで

1940年開催予定だった東京五輪（結局は不開催）に向け、元貴族院議員の貴金属商が富士吉田口と山頂をつなぐ地下ケーブルカーを計画。観光業者は賛成したが、登山家や地元民が反対し、内務省が計画を不許可にした。

1946
鳴沢村と山頂を結ぶ超長距離ケーブル計画

山梨と東京の実業家らでつくる富士登山索道株式会社が鳴沢村と山頂を結ぶケーブルカー案を発表したが、実現せず。同時期に計画された登山口から五合目の道路建設は許可された。



昭和二十一年十一月

一寸富士山まで
ケーブルで一登り
素晴しい事業許可願

1963
「ハイヒールで日帰り登山」富士急行が提案

静岡・富士宮口を起点に、地下ケーブルカーで頂上に行けるアイデアを発表。キャッチフレーズは「ハイヒールで日帰り登山」だった。自然保護意識の高まりを受け、1974年に開発申請を取り下げた。



富士山にもう一つモグラケーブル
起点は富士宮口
富士急で申請 お中道の舗装化も

今ココ！

2019
富士五湖観光連盟推進から反対の立場へ

富士急行が富士急行線（大月駅―河口湖駅）を五合目まで伸ばす構想を発表した。富士スバルライン上に鉄道を敷設する案で、成田空港から五合目までの直通運転をめざす計画だった。このアイデアに対し、当時の山梨県知事は「環境負荷が少ない案で検討の余地がある」などと話した。

2015年、富士急行社長が会長を務める富士五湖観光連盟が同様の構想を提言した。入山者数をコントロールできることや、ライフラインを同時に整備できること、冬も五合目に行けるため来訪者を分散させることなどをメリットに挙げた。さらに、富士五湖畔の修景を同時実施し、観光施設や宿泊施設でのサービス向上を図ることに触れた。

※富士五湖観光連盟は2019年、電気バスのほうが「環境保全やコスト面で優れている」として、登山鉄道整備に反対の立場を表明した。

2021
有識者会議がLRTがベストと答申

2019年7月、富士山登山鉄道構想検討会が発足した。富士五湖観光連盟が提案した「富士スバルライン上に軌道を敷く登山鉄道」構想を、技術的・経済的観点から検証するのが目的だった。

鉄道ルートは富士スバルライン上に鉄道やLRTなどを走らせる案と、四合目―五合目間はケーブルカーやロープウェイを使う案の2案が検討された。その結果、富士スバルライン上にLRTを走らせる案が、

❶比較的氷雪に強い
❷低騒音でバリアフリー性に優れる
❸緊急車両を併用できる

などの理由でベストな案だとされた。

この検討結果について、一部の自治体からは、検討会の理事に山梨県内の関係者が少なかったことなどを理由に反発の声が上がった。

2023
警察と連携した登山者安全確保対策

新型コロナの行動制限が緩和され、来訪者数がコロナ前2019年の水準に戻り、五合目や登山道が渋滞し、登山者の安全を確保するための対策が課題となった。さらに、山中の山小屋がコロナ対応で収容人数を減らしていることもあって、五合目を夜間に出発し、山小屋に泊まらず夜通しで一気に富士山頂をめざす「弾丸登山者」が増え、山頂付近や登山道でのマナー対策も必要になった。

山梨県は、八合目付近の巡回指導員を週末に増員するなどの対策をしつつ、道路法や道路交通法に基づいた入山規制の可能性を検討。山梨県警と協議のうえ、混雑予想時の一時的な雑踏管理など、現行法制度下において可能な限りの手だてを講じた。

2024年度に向け、登山者数を規制する条例案の検討も始まっている。

次ページにて現状の計画をCHECK

富士山を22世紀仕様にリデザインする

100年後から見て誇れる地域づくりのために

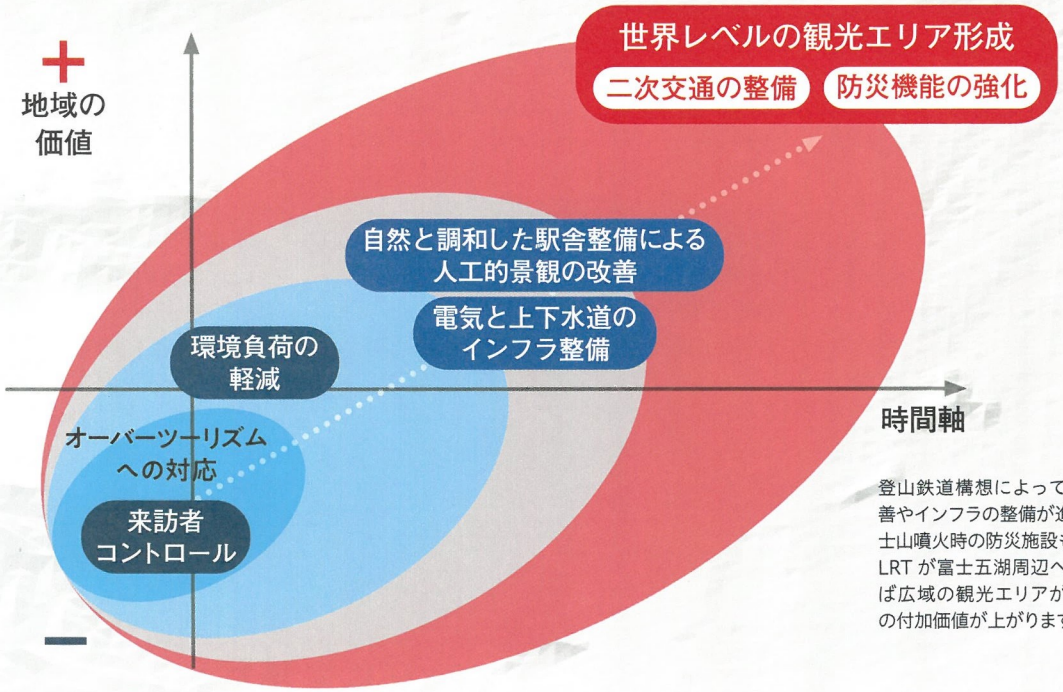
世界遺産登録後、山梨県をはじめ、地元民間企業も
知見を生かした多様なアイデアを提案してきました。
しかし、課題解決には向かいませんでした。
富士山が瀬戸際を迎えた今こそ、
これまでの発想とは異なる
抜本的な対策が必要です。

自然環境を傷つけず、
来訪者コントロールや環境負荷を抑える。
それが富士山登山鉄道構想です。

登山鉄道構想が実現すれば、
オーバーツーリズムなどの
マイナス部分を解消するだけでなく、
世界レベルの観光エリアの形成など
地域の価値を引き上げることができます。

五号目の駅のイメージ





登山鉄道構想によって、景観の改善やインフラの整備が進みます。富士山噴火時の防災施設もできあがり、LRTが富士五湖周辺へ延伸されれば広域の観光エリアができ、地域の付加価値が上がります

来訪者数のコントロールが可能に！

鉄道は乗客数や運行本数を決められるので、来訪者数を確実にコントロールできます。オーバーツーリズムが解消されるので、来訪者は上質な時間を過ごすことができるようになります。来訪者数がコントロールされていることで、五合目で営業する各店舗も、行き届いたサービスを提供できるようになります。

いつでも誰にでも
上質な空間を

五合目のインフラが整備され環境負荷を軽減！

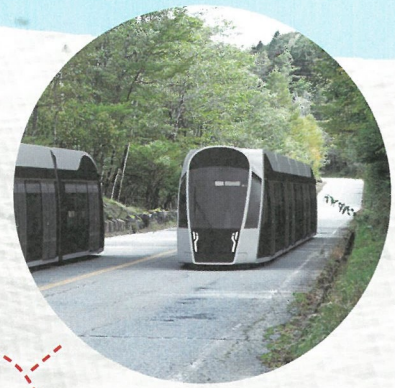
LRT の軌道を生かして、電気と上下水道のライフラインを整えます。このため、重油や水などを運ぶタンクローリーが不要になり、富士山に与える環境負荷を抑えることができます。懸案だったトイレも清潔になります。来訪者はクリーンな環境で、快適に五合目で過ごせるようになります。

クリーンな環境で
楽しめる五合目

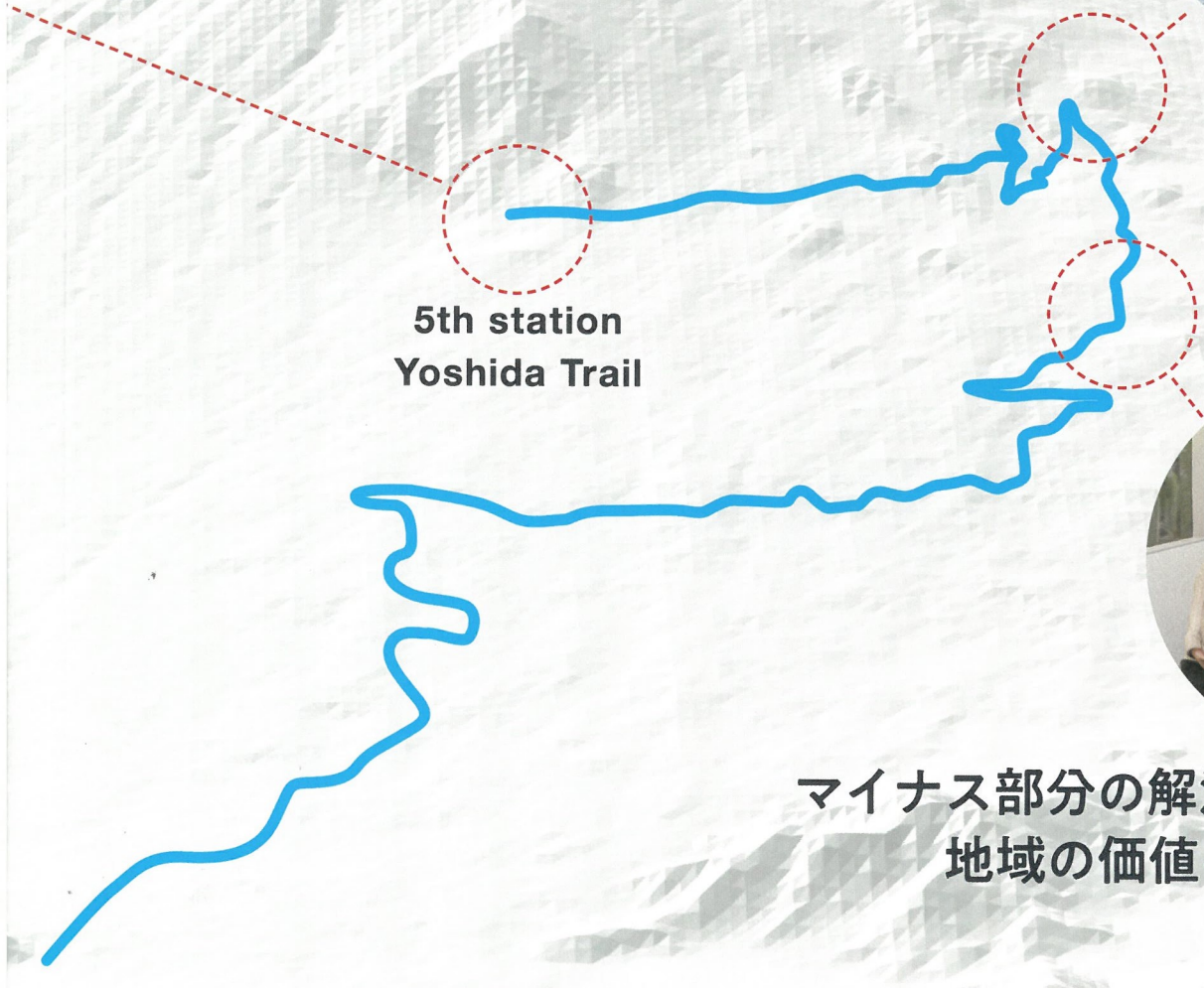
人にも環境にも優しい次世代型交通システム

LRT は騒音や振動が少なく、段差がないのが特徴です。快適に移動でき富士登山という特別な体験を誰もが共有できます。また、軌道から充電するワイヤレス給電など架線レス方式なので、パンタグラフがありません。軌道沿いに電柱を立てて架線をつくる必要がないため、環境にも優しい交通システムです。

バリアフリーで
非日常の体験を



山中を登る LRT



車内のイメージ



マイナス部分の解消だけでなく地域の価値を引き上げる

地理院地図を利用して作成

スマートに楽しむ未来の富士登山

Tradition and

**新しい交通システムが実現すると、
「信仰の対象」「芸術の源泉」など富士山が持つ本来の価値は回復し、
次世代の人たちに、その価値が継承されていきます。**



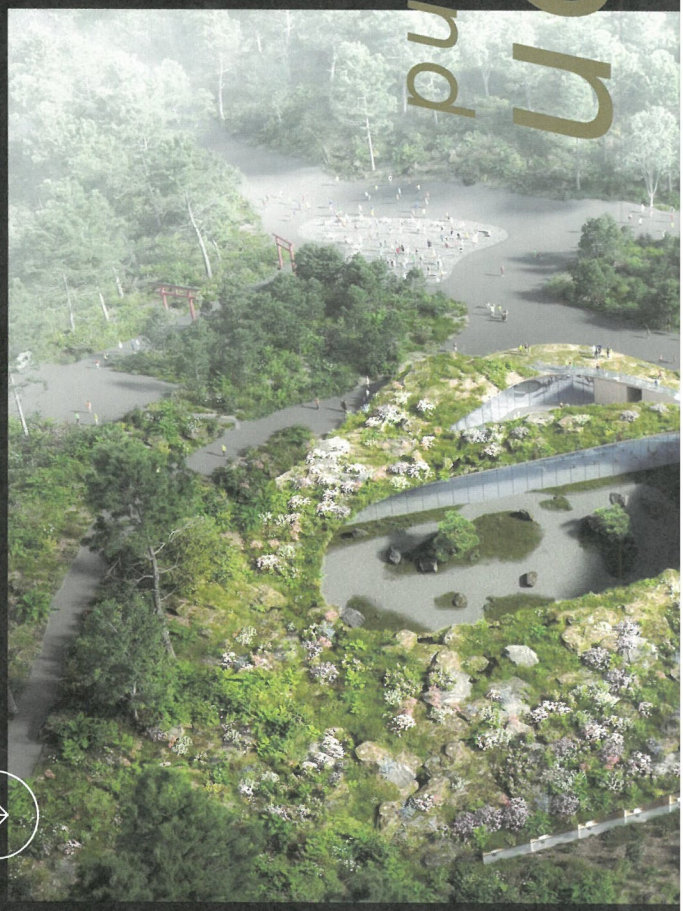
信仰の対象、芸術の源泉
本来の富士山を守る

五合目にある冨士山小御嶽神社は937年に創建された。毎年、開山日には多くの関係者が集まり、登山者や観光客の安全祈願をしている



before

after

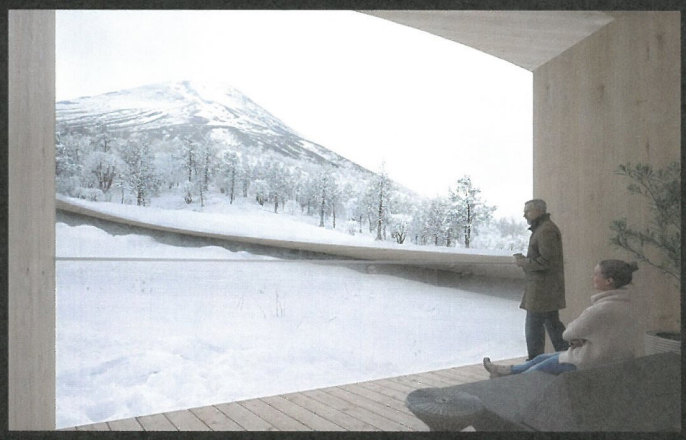


自然と調和した
五合目エントランス

コンクリートがむき出しになっている駐車場エリアに、緑の植生を復元。富士山が本来持つ景観に近づけることで、自然と調和した五合目のエントランスに

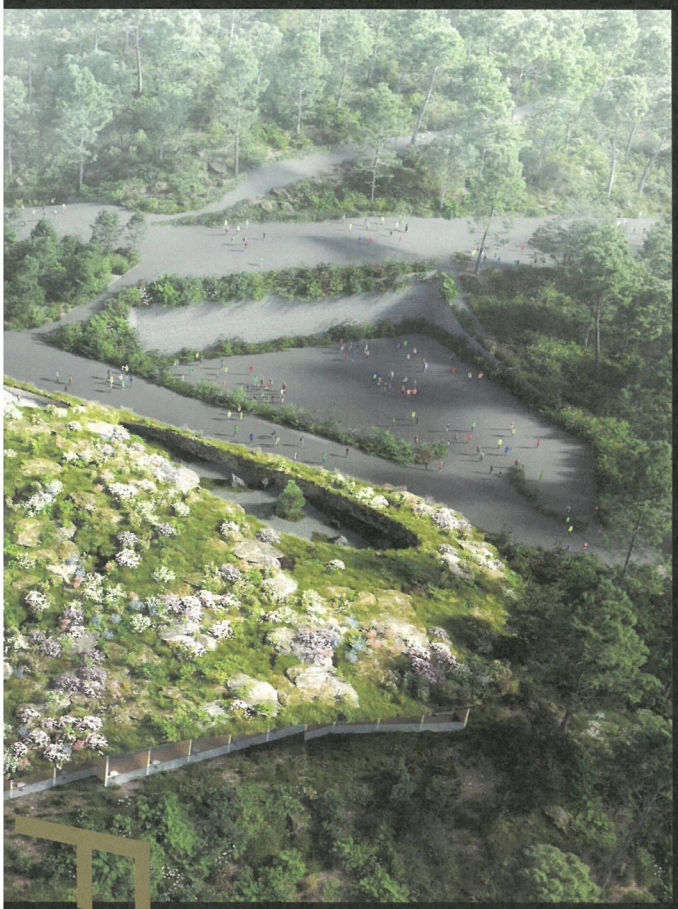
イラストはイメージを共有するために山梨県が制作したものです。
具体的な整備案は今後決めていきます。

Future



富士山を間近に望み冬でも泊まれる客室

ホテルが整備されれば、富士山を間近に望む客室ができるほか、登山客が下山後に疲れを癒やす大浴場もできるかもしれない





大切な瞬間を五合目で

五合目での特別な時間は一生の思い出に残るはず。山梨ワインで山梨の味覚を楽しむひと時を

唯一無二の宝だからこそ特別な時間を誰もが楽しめる五合目に



買い物も休憩も開放的広場で快適に

緑の植生を復元した下にはショッピングエリアや休憩スペースを整備。開放的な広場で思い思いの楽しみを満喫できる

みなさまの質問に答えます。

Question & Answer

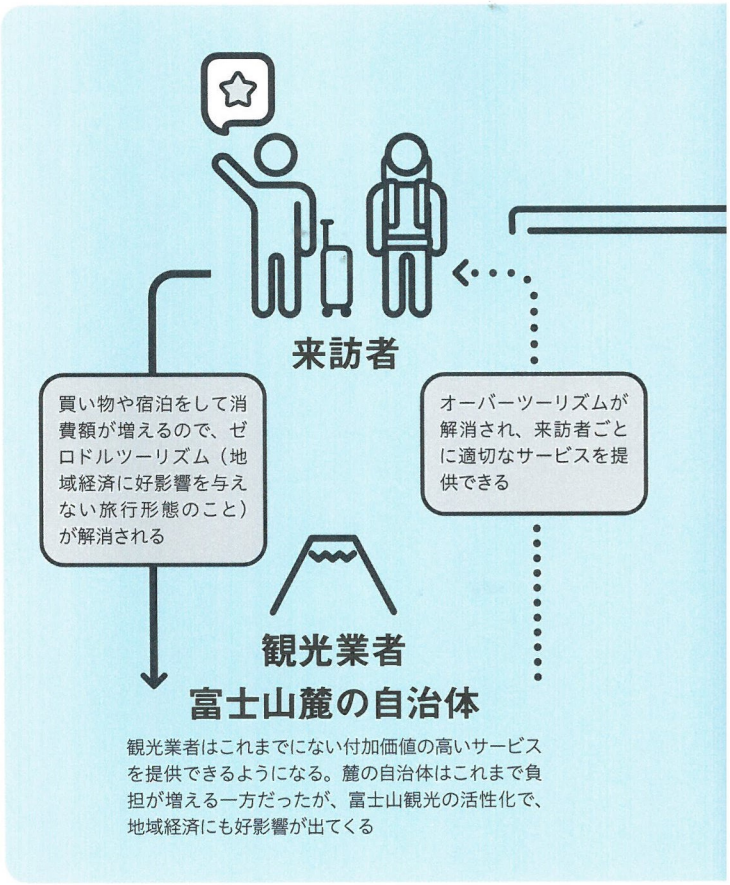
**県が提案している構想に対し、
多くの方々から質問をいただきます。
ここでは、よく聞かれる質問をピックアップし、
現時点でお答えできることを最大限にお知らせします。**

県が鉄道をつくるのか

まだ決まっていませんが、「基盤整備は公的主体、LRTの運行管理は民間」が担うという方式（上下分離方式）を想定しています。
LRTの線路を敷く基盤整備事業は費用も多額になるため、国の支援を受けながら公が担い、運行などについては、民間の資金とアイデアを生かしてもらうことを考えています。

自然破壊になるのでは？木は1本も伐採せずに済むのか？

富士スバルラインの上に軌道を敷いて、騒音や振動の少ない次世代路面電車（LRT）を走らせるのが登山鉄道です。切り返しなどで一部造成工事が必要な箇所があるかもしれませんが、大規模工事は必要ないと考えています。



上高地のように観光バスの乗り入れ規制はできないのか？

上高地公園線は富士スバルラインと比べ、幅員が狭くヘアピンカーブの半径もきついなど道路規格が大きく異なります。
道路交通法で交通規制する場合は、必要最小限でと極めて抑制的に定められています。上高地はバスが渋滞しやすい道路構造なのに対し、富士スバルラインはマイカー規制の効果もあり、現状では渋滞などは起きておらず、大型バスの通行を規制できる条件には当てはまらないと考えます。

電気（EV）バスでもいいのでは？

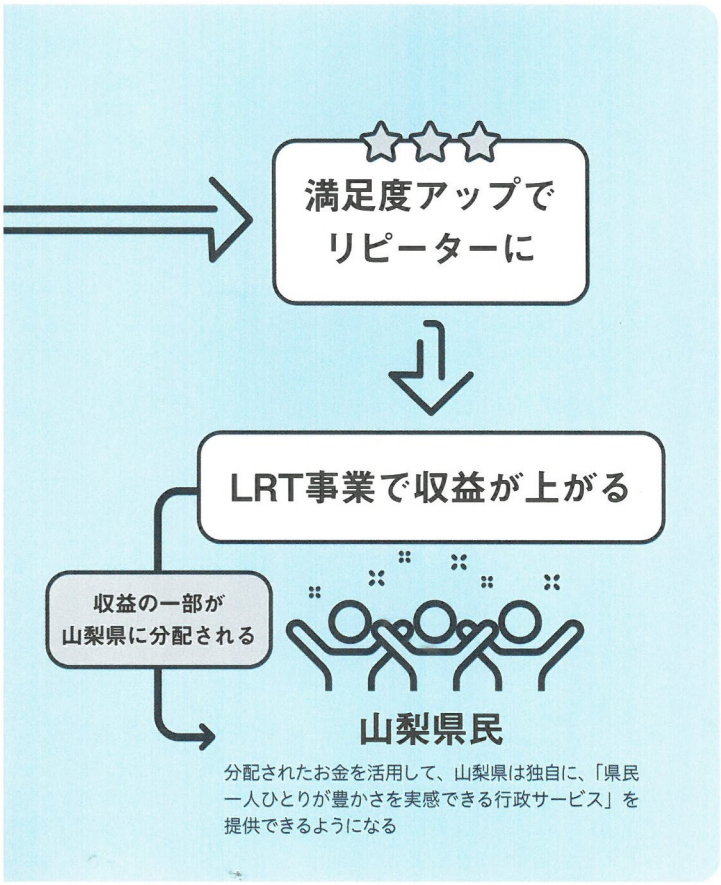
富士スバルラインは道路法上の道路であり、上記で述べたとおり、EVシャトルバスだけを通して、それ以外のバスの交通を規制することができないので、来訪者数のコントロールができません。
また、バス運転手の人手不足が予想されており、鉄道と同じだけの来訪者を輸送するには運行管理上の限界があると考えています。
さらに、富士山という資産をどうデザインして後世に残していくかというのが私たちの課題です。公共空間を再編するにあたり、電気バスはインパクトが少ないと地元の検討会報告書（2015年5月）でも指摘されています。

富士山が噴火したとき、危ないのでは？

富士山が噴火すると、山中にいる人は噴石と火砕流に気をつけなければなりません。登山鉄道は麓から五合目の間に幾つかの駅をつくることを想定しており、その駅に噴石などから身を守るシェルターを設置するのでいま以上に安全になります。
また、噴火する際には前兆があります。早ければ1～2週間前に兆候を察知できます。こうした情報を総合して鉄道を運行し、被害が出ないよう十分な配慮をします。

冬や春先の雪害が心配。年間を通じて運転できるの？

2021年2月にまとまった有識者会議の報告書では、LRTは普通鉄道やケーブルカーと並んで「比較的氷雪に強い」とされています。気象状況によって、計画運休する日があるかもしれませんが、基本的に年間を通じた運行ができると考えています。



分配されたお金を活用して、山梨県は独自に、「県民一人ひとりが豊かさを実感できる行政サービス」を提供できるようになる

鉄道ができると冬も人が来るから、年間トータルの来訪者は増えるのでは？

これまで五合目の来訪者は、夏の開山期間に集中していました。このピーク時の人数を分散してオーバーツーリズムを解消し、1年間を通じて富士山にお越しいただくことを考えています。登山鉄道利用者に費用を負担いただくことで電気や上下水道などのインフラも整います。ピーク時の混雑を緩和すると同時に、四季折々の富士山観光を提供できると考えています。

建設するとして、何年かかる？その間、土産物店や山小屋、山岳ガイドはどうなるの？

技術的な課題を検討する専門家会議が2023年10月に発足し、工法や課題解決に向けた工期の検討をしています。
工事の間、吉田口登山道を活用して山岳ガイドの皆さんに働いていただけるよう県は支援していきます。
五合目の土産物店は営業ができませんので、県がしっかり休業補償をしていきます。また、休業する土産物店の皆さんには、工事後に出来る新たな施設に入って営業していただけるよう検討していきます。

鉄道の電車代が往復1万円だと聞いたが、高すぎる！

2021年2月の有識者会議の結論で、試算したところ1万円という数字がはじき出され、その数字だけが皆さんに伝わっています。しかし、この金額は試算のひとつで決定したものではありません。海外の観光地では国内観光者と外国人観光客で別料金にしている場所もありますので、そのようなことができないかというのは検討課題のひとつです。また、富士山に年に何回も登るという方は少ないのではないでしょうか。五合目を過ごしやすい空間にリデザインすることで、「上質な旅」を体験していただく。「大切な人との記念日だから富士山の五合目に行こう」という人たちにも満足していただける空間づくりをしていきたいと考えています。

架線を使わない給電の技術は確立されている？

景観への影響を最小限に抑えるため、架線レスが必須条件と考えています。そのため、日本国内に限らず、世界で使用されている先進的な技術を取り入れ、富士山登山鉄道にふさわしい方式の給電方式を採用する予定です。

いまを生きる私たちには
世界遺産「Mt.Fuji」の価値を
後世に引き継ぐ責任があります

富士山は今、「悲鳴を上げて」います。県は富士山を後世に引き継いでいくため、これまでさまざまな対策をしてきました。しかし、世界遺産に登録された10年前に指摘された課題は、結果的に改善されないまま今に至っています。

この状況を放置するわけにはいきません。そこで私は、これまでとはまったく違う発想で課題を一気に解決するアイデアとして、「富士山登山鉄道構想」を県民のみなさんをはじめ、国内外の方々に提案しています。

鉄道という上質な体験、電気や水道などのインフラが完備された「信仰の場にふさわしい景観・施設」を整備することで、富士山観光は「量から質への転換」を図ることができ、これまでとは違う富士山の楽しみ方も生まれてくるはずです。

課題解決だけではありません。大切なのは、富士山を中心とした富士北麓地域を世界に誇れる地域とするため、将来に向けてどのようにデザインしていくか。登山鉄道構想は、そのための議論を始めるツールの一つに過ぎないのです。

現状を変えることに不安を覚えるのは無理もありません。ただ、このまま何もしなければ、あるいは慣例としてこれまでの対応に終始するなら、10年後、20年後、30年後の富士山とこの地域の暮らしがどうなっているか。想像をしてみてください。

「富士山の悲鳴」と、解決策としての「登山鉄道構想」をきっかけとして、私はすべての県民のみなさんと一緒に、この地域の未来を考えていきたい。

みなさん、今、議論を始めませんか。富士山を未来に引き継いでいく責任は、今を生きる私たちにあるのですから。

山梨県知事
長崎 幸太郎

［動画］
富士山の課題編

［動画］
登山鉄道編

令和6年2月　山梨県知事政策局富士山登山鉄道推進グループ 発行
〒400-8501 甲府市丸の内1-6-1
TEL 055-225-3967　FAX 055-223-1651
E-mail fujisan-rw@pref.yamanashi.lg.jp