

富士箱根国立公園内の戦後の観光開発計画と
反対運動：戦後後期の国立公園制度の整
備・拡充(10)

MURAKUSHI, Nisaburo / 村串, 仁三郎

(出版者 / Publisher)

法政大学経済学部学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

経済志林 / The Hosei University Economic Review

(巻 / Volume)

78

(号 / Number)

2

(開始ページ / Start Page)

227

(終了ページ / End Page)

277

(発行年 / Year)

2010-10-30

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00007019>

【研究ノート】

富士箱根国立公園内の 戦後の観光開発計画と反対運動 —戦後後期の国立公園制度の整備・拡充（10）—

村 串 仁三郎

目 次

戦後後期の国立公園制度の整備・拡充（1）（本誌76・1）

戦後後期の国立公園制度の整備・拡充（2）（本誌76・2）

2 戦後後期の国立公園をめぐる自然保護運動

（1）日本自然保護協会の設立とその活動

（2）戦後後期の国立公園内の産業開発と自然保護運動（本節の各論は、以後、メインタイトルをサブタイトルとして表示する）

- ① 阿寒国立公園内における雌阿寒岳硫黄鉱山開発と反対運動
—戦後後期の国立公園制度の整備・拡充（3）—（以上本誌76・3）
- ② 中部山岳国立公園内の黒部第四発電所建設と反対運動
—戦後後期の国立公園制度の整備・拡充（4）—（本誌76・4）
- ③ 日光国立公園内の尾瀬ヶ原の電源開発計画と反対運動
—戦後後期の国立公園制度の整備・拡充（5）—（本誌77・1号）
- ④ 中部山岳国立公園内の上高地電源開発計画と反対運動
—戦後後期の国立公園制度の整備・拡充（6）—（本誌77・2号）
- ⑤ 北海道の国立公園内の電源開発計画と反対運動
—戦後後期の国立公園制度の整備・拡充（7）—（本誌77・3号）
- ⑥ 吉野熊野国立公園内の北山川電源開発計画と反対運動（上）

—戦後後期の国立公園制度の整備・拡充（8）—（本誌77・4号）

⑦ 吉野熊野国立公園内の北山川電源開発計画と反対運動（下）

—戦後後期の国立公園制度の整備・拡充（9）—（本誌78・1号）

⑧ 富士箱根国立公園内の戦後の観光開発計画と反対運動

—戦後後期の国立公園制度の整備・拡充（10）—（本誌本号）

1 富士箱根国立公園内の本栖湖発電用疎水工事計画と反対運動

はじめに

- （1）戦前の日本軽金属による本栖湖疎水工事計画
- （2）1950年の日本軽金属による本栖湖疎水工事計画の再提起
- （3）本栖湖疎水工事計画反対運動の展開
- （4）本栖湖疎水工事計画反対運動の終焉
- （5）小括

2 戦後の富士山観光開発計画と反対運動

はじめに

- （1）戦前の富士山観光開発計画と反対運動
 - ① 富士山の登山鉄道路建設計画とその反対運動
 - ② 戦前の富士山観光道路開発計画とその反対運動
- （2）敗戦直後の富士山観光開発計画と反対運動
 - ① 敗戦直後のケーブルカー建設計画案
 - ② 敗戦直後のケーブルカー建設計画の挫折
- （3）戦後後期の富士山登山鉄道建設計画と反対運動
 - ① 戦後後期の登山鉄道建設計画案の再提起
 - ② 戦後後期の登山鉄道建設計画反対運動
- （4）戦後後期の富士登山道路建設計画について
- （5）小括

1 富士箱根国立公園内の本栖湖発電用疎水工事計画と反対運動

はじめに

国立公園の中でももっとも重要でかつ有名な富士箱根国立公園は、1936年に国立公園に指定されたが、その中心である明峰富士山は、国立公園指定以前の明治期から、また国立公園指定以後にも、おもに観光開発計画のために自然破壊の脅威に曝されてきた。

私は、拙著『国立公園成立史の研究』で、わが国で初めて戦前における富士山の観光開発計画とその計画に反対する自然保護運動の歴史を明らかにした。その後私は、これまで戦後の国立公園制度復活の歴史過程を解明し、その中で戦後の国立公園内における開発計画、おもに電源開発計画とその反対運動について詳細に検討してきた。

戦後もまた国立公園富士山は、開発計画のために自然破壊の脅威に曝され、貴重な自然が大幅に破壊されてきたが、ここでは、まず富士山国立公園内の本栖湖の水を利用して水力発電をおこなう本栖湖疎水工事計画とその反対運動について検討したい。そしてつづいて戦前からあり、戦後に復活した富士観光開発、おもに登山鉄道建設計画とその反対運動について検討しておきたい。

(1) 戦前の日本軽金属による本栖湖疎水工事計画

富士五湖の水を水力発電用に利用しようとする試みは、戦前からみられた。

すでに「大正時代から東京電燈」は、「富士五湖の水を天然の貯水池として利用して、ダム建設の費用を省くことを計画し」、「小さな精進湖は除外」し、西湖と河口湖を貯水池として利用する発電所を建設していた⁽¹⁾。

他方、日本軽金属は、戦前から東京電燈が利用しなかった「本栖湖を対象とした」計画をたてていた⁽²⁾。

すなわちこの計画は、1943年「山梨県西八代郡上九一色村所在の本栖湖の水を富士川に落し、静岡県岩淵町の日本軽金属株式会社の工業地発電に利用せしめ、アルミニウムの増産を企てる為」のものであり、「軍部の圧力」のもとで地元「関係村民の飲料水、感慨用水等其の他観光の面への影響如何は顧みる暇なく、西八代郡戸関村字中ノ倉に隧道掘さく作業を開始した」⁽³⁾ ものであった。

この水力発電計画によれば、「本栖湖は五湖中最も大きく、西側700メートル下に富士川が流れていて、もし同湖の水をこれに放流するならば、本栖湖は天然の高落差大貯水池となり膨大な電力資源となる。たとえば、渇水期6ヶ月間に放流によって同湖の水を3,000万立方メートル利用すれば、わずか4キロメートルの道水路の建設によって、3,800万キロワット時の電力が生じてくる。同時に下流の当社既設発電所に1万5,000キロワットものの出力増加をもたらす。」というメリットをもっていた⁽⁴⁾。

しかし本栖湖を利用する水力発電計画には、重大な難点があった。それは、「本栖湖が精進湖及び西湖とその湖水位の増減を同時に行うことである。この3湖はいずれも表面に水の流水口も流出口を持たず、季節によって水位を同時に上下しているので、昔からこの3湖が湖底で連絡していると言い伝えられてきた。もともと、富士五湖は一つの川が古代の富士の噴火の際に熔岩で分断された結果できあがったものであり、湖と湖の間は軽石のような熔岩層で隔てられていると考えられるので、毛細管現象の作用で水が互に流通することは十分考えられた」からである。⁽⁵⁾

さらに「その連絡が事実ならば、当社が本栖湖の水を富士川に流出させると、当然その湖面低下が他の2湖の水位低下をきたし、西湖は日本発送電（昭和14年に日本発送電は東京電燈を吸収した）の発電に直接影響を与えるため、同社の強硬な反対があった」からである⁽⁶⁾。

しかし「連絡説はもとより確かな根拠があつてなされたものではなく、否定する学者も少なくなかった。このため山梨県は、実際に水路を造って放流試験を行ない、その真疑^マ及び影響^マの程度を研究することとした。」こう

して1944年3月から試験的な「この水路工事は開始されたが、まもなく（昭和—引用者）20年9月、工事用の火薬その他の資材入手難のため、その40%を遂行したまま、工事は中止された。」⁽⁷⁾

注

- (1) 『日本軽金属二十年史』, 日本軽金属, 1959年, 218頁。
- (2) 同上, 218頁。
- (3) 「富士山麓本栖湖疎水工事に対する地元の反対陳情書」, 前掲『日本自然保護協会事業概況報告書』(第二輯), 28頁。
- (4) 前掲『日本軽金属二十年史』, 218-9頁。
- (5) 同上, 219頁。
- (6) 同上, 219頁。
- (7) 同上, 219頁。

(2) 1950年の日本軽金属による本栖湖疎水工事計画の再提起

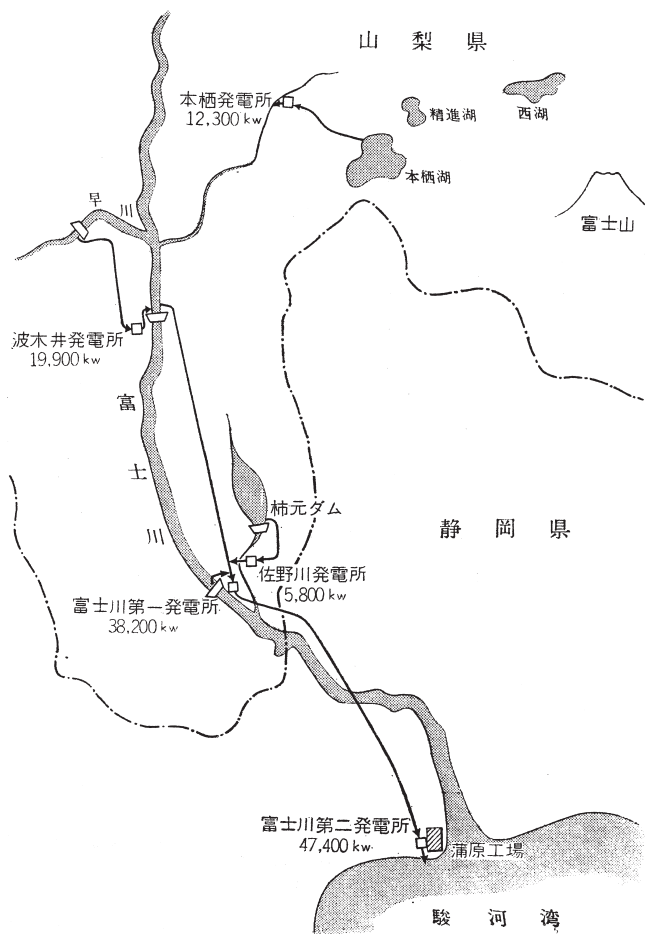
戦後、1950年に総合開発法が制定され、山梨県も総合開発計画の策定に取り組んだ⁽¹⁾。

静岡県の富士川河口にアルミの蒲原工場をもつ日本軽金属は、戦後の経済復興に応じて需要を拡大するアルミニウムの生産を増強するために、電力供給を確保することが要請された。

敗戦後の混乱から立ち直った日本軽金属は、1950年4月に山梨県に試験的な本栖湖疎水「工事再開を申し入れた。」しかし、日本発送電が強硬にこの工事の再開を反対したため、建設省の山梨県に対する工事再開の認可が遅れた⁽²⁾。

1950年秋、「日本軽金属は山梨県へ相当額の寄附を申出で、県当局は本年月議会の議決を経て寄付の採納を為し、本栖湖、精進湖、西湖の連繋及び静岡県芝川との連繋につき研究試験の謂をもって御当局の許可を得、地元の同意すら得る暇もなく、之が掘さく作業を続行着手し、来る十一月二十五日には、完了の予定」とされた⁽³⁾。

図1 本栖湖と本栖湖発電所



注『日本軽金属20年史』216頁より。

注

- (1) 『富士吉田市史』行政編・下巻，ぎょうせい，1979年，225－6頁。
- (2) 前掲『日本軽金属二十年史』，219頁。
- (3) 前掲『自然保護協会事業概況報告書』（第二輯），28頁。

(3) 本栖湖疎水工事計画反対運動の展開

1950年11月1日に本栖湖の取水工事の試験的な再開は、建設省に認可されたのであるが、1950年12月の山梨県議会では、ただちに承認されなかった⁽¹⁾。

山梨県議会が承認を与えなかったことは、日本発送電が戦前から工事に反対していたことに加え、お上の工事に文句もいえなかった戦前と違って、戦後民主主義の社会的雰囲気の中で、地元の住民が、この試験用の取水工事計画に反対を唱えたからであった。

建設省による工事再開の許可を知った地元町村は、1951年3月23日に本栖湖取水工事再開に対する反対陳情書を山梨県知事に提出して計画の中止を訴えた⁽²⁾。

しかし山梨県議会は、1951年3月の議会で工事再開を承認してしまった。こうして1951年5月1日に県当局は、試験的な取水工事に着手した⁽³⁾。

本栖湖周辺地元の代表（山梨県南都留郡町村会長、北都留郡町村会長、河口湖南上水道組合長、富士吉田市長）らは、1951年9月に工事反対陳情書を提出して反対運動に立ち上がった。工事反対陳情書は、以下のとおりであった⁽⁴⁾。

富士山麓本栖湖疎水工事に対する地元の反対陳情書

曩に昭和十八年中、山梨県西八代郡上九一色村所在の本栖湖の水を富士川に落し、静岡県岩淵町の日本軽金属株式会社の工業用発電に利用せしめ、アルミニウムの増産を企てる為、軍部の圧力は我々関係村民の飲料水、灌漑用水等其の他観光の面への影響如何は顧みる暇なく、西八代郡戸関村字中ノ倉に隧道掘さく作業を開始したが、図らずも終戦となるに及んで之を中止するに至りました。

然に偶々昨年秋日本軽金属は山梨県へ相当額の寄附を申出で、県当局は本年一月議会の議決を経て寄附の採納を為し、本栖湖、精進湖、西湖の連

繋及び静岡県芝川との連繋につき研究試験の謂をもって御当局の許可を得、地元の同意すら得る暇もなく、之が掘さく作業を続行着手し、来る十一月二十五日には、完了の予定と承っております。

由来富士山麓一帯は其の昔「利の海」と呼ばれ大湖をなしていたが、富士の噴火によって溶岩はこの湖水を埋め、三つに分断して本栖湖、精進湖、西湖となつたと言伝えられているのであります。従つて三湖の水位は現にその増減絶えず一致の歩調を示し、完全に連繋を保持することは、数年に渉る調査試験の結果今更、言を保たないものであります。(別表のとおり)
(表は不明—引用者)

一、山梨県が敢行しつつある該工事が完成し本栖湖水位低下によつて蒙る影響は、先づ第一に精進湖の減水は火を見るより明かにして湖底露出によつて富士五湖中観光の先鞭地として世界に謳われた精進湖は全く死滅の外なく。

二、河口湖畔船津、小立、勝山の三ヶ村は水源地を西湖、精進、本栖の三湖に求め、上水道施設によつて三ヶ村民一万五千人の飲用、雑用に供しつつありますが、本栖湖疎水工事完了して同湖の水位低下の暁は上水道送水不可能に陥り三ヶ村民死活の重大問題を惹起する恐れ尠ならず。

三、西湖、河口湖畔の耕地整理による水田計画の如きも画餅に帰し且つ観光の面に及ぼす影響も亦尠からず。

四、更に富士吉田市より南、北都留両郡に渉る桂川流域の灌漑用減水は其の影響真に憂うものがあります。

我々関係地域住民は挙つて山梨県の該計画実施に対し飽くまで反対を唱え、一刻も速かに隧道掘さく作業の停止方を絶叫し昭和二十三年三月二十八日、同二十五年六月二十日及び同二十六年三月二十三日付を以て山梨県知事へ陳情書を提出致しましたが、知事は本栖湖の新設隧道に水門を設置し之が開閉によつて加減調節を為すとか、或は又減水の止むなき場合は揚水唧筒によつて富士川より補填するとか言を左右にし我々地元住民の納得

し得る回答に接せず、且つ我々住民の生活安定に対する確固たる公約を与えるに至りません。

甚だ遺憾の儀ながら茲に実情を具申御当局の御詮議を煩わし至急該工事中止方御取計らいを懇願致し度、関係村民を代表し連署をもつて陳情に及ぶ次第であります。

昭和二十六年九月 日

山梨県南都留郡町村会長	中野八吾
同 北都留郡町村会長	幡野孝命
同 河口湖南上水道組合長	渡辺左右
富士吉田市長	堀内昇

この工事計画者である日本軽金属、その取水工事を認可した山梨県を批判した反対陳情書の反対の論拠は、工事計画が、地元住民の飲料水、農業用水であり、生活の資源である本栖湖の水を奪い、住民の生活に脅威を与えるということであった。

なお地元住民は、「富士五湖中観光の先鞭地として世界に謳われた精進湖」といい、「観光の面に及ばず影響も亦抄からず。」とあって、住民が、国立公園を意識し、観光的資源として富士五湖の保護を主張したということに留意しておきた。

他方結成まもない日本自然保護協会は、1951年11月21日に評議員会を開催し、初めて「富士山麓本栖湖疎水工事に関する件」を取り上げ、「本栖湖の水位を利用して発電を計画する事業会社より出資を得て山梨県当局が湖水の水位に低下を来す如き疎水工事を受託、着手せる趣なるが、本栖湖は精進湖の水と相通じ、富士山麓風景上看過し難い重大問題なることを全員一致して、これを認め、本協会として富士周辺の自然保護上早急に適当な方法を講ずることに決定した。」⁽⁵⁾

1951年11月といえば、日本自然保護協会が、雌阿寒岳・鉾山開発計画に取

り組んで多忙であった時期であり、もともと富士山の国立公園制定に特別の努力を傾けてきた厚生省衛生局保健課の田村剛らは、尾瀬電源開発計画反対運動が成功して一段落し、当面の雌阿寒岳鉾山開発計画反対運動に集中していたとはいえ、富士山麓本栖湖疎水工事問題を無視するわけにはいかなかった。

日本自然保護協会は、1951年11月21日に開かれた初の評議員会で、他の開発問題の協議とあわせ、富士山麓本栖湖疎水工事について議論し、「富士山麓本栖湖発電工事に関する件」の「陳情書」を作成し、本栖湖発電工事に反対を表明した。

陳情書は以下のとおりであった⁽⁶⁾。

陳情書

富士山の景勝は本国土の表象として内外人に博く認識せられ、殊に五湖を列ねる岳麓は、国際並に国内観光の中枢でありまして、厳にその自然景観を保存保護すべきは、内外人の均しく同感する所であります。先に戦時中の混乱せる社会情勢の下に、一事業者のために本栖湖の水位を利用して発電に充当せんとする企画が起り、当局の許可を得たのでありますが、幸いにして実現しないで終わったのであります。

然るに最近山梨県当局に於ては、右計画を受託して試験的に水位の低下を来す如き工事を実施すると聞きますが、これは本栖湖の水位を四メートル低下せしめることとなって、同湖の景勝を破壊するばかりでなく、専門学者の所見、並に数年に亘る水位観測の結果が一致する如く互いに関連する精進湖、西湖の水位にも影響して、重大なる風景問題であると考えられますので、吾々の最も遺憾とするところであります。

精進、西湖の水は桂川水系に属し、現に灌漑、家内工業、発電、上水道等に供用せられて居り、これに影響を及ぼすが如き本栖湖の企画は、地方民に対する大きな脅威でありますし、風致上からも絶対に認容する余地のないものと思われまますので、関係当局に於かれましては、本栖湖の水位

を利用する発電事業をば、永久に亘り、阻止されるよう、慎重御検討の上
善処方、本会評議員会の決議に基づき陳情いたします。

昭和二十六年十一月二十一日

日本自然保護協会

理事長 田村 剛

理 事 東 良三 岸 衛

井上万寿蔵 本田正次

鏑木外岐雄 三田尾松太郎

陳情書で日本自然保護協会は「評議員会の決議」をもって「絶対に容認
の余地のないもの」と主張し、発電所計画の中止を訴えた。

地元住民は、日本自然保護協会の陳情書をうけて、1951年11月25日に本
栖湖発電工事に対し、再度、山梨県南都留郡町村議会議長会会長牛田信雄
名で反対決議をおこなった⁽⁷⁾。

その反対決議は以下のとおりである。

決議書

本栖湖疏水仮試さくに対し南北都留郡町村会長及び議長会は各郡民の総
意を代表して之が試さく中止を山梨県に陳情し、請願し続けたのであるが、
知事は何等反省の色もなく、これは前議会が決定したのであつて今更如何
ともし難いとして我等の陳情を踏みにじつたのである。

我々は信念的にも亦实际的にも三潮は相通じ本栖湖の水は桂川の水源の
一部たるを信じている。之を桂川流域に疏水することによつて、農業用と
しては既開墾地だけでも九百余町歩の開田に利用し得べく以て我国食糧問
題解決の一助となすと共に残流は桂川に合流して富士吉田市、東西桂村、
谷村町に於ける機業の動力源となり合せて三万六千五百キロワット発電の
源泉としての既設備を持つてゐる電力の涵養に資することが出来るのであ
る。其の農業用、工業用に活用する用途の重要さはぜい言を要しない所で

ある。

更に国策たる国際観光都建設に必須なる美観を添える要件として富士山及之に対峙するとすれば五湖を数えない訳にはいかない。

東電会社の過去の増水減水の現地調査に依り三湖（本栖精進西湖）が関連して居るとすれば本栖湖の現水位より四米以上の疏水は精進湖をして湖水としての生命を失わせる結果となり、観光的立場からも本栖湖疏水に絶対に反対せざるをえない。

尚更に直接の問題として船津、小立、勝山三ヶ村は西湖を水源としての上水道施設を持って居るのであるが、建設当時（二十五年前）の人口増加率を遥かに突破して水飢饉になやまされること久しかったが、漸く増水管工事完成によって其の難を免れることを得たのであるが、この安定も何日の日まで続くであろう。

かかる深憂が既に今日ある上に其の上層水源を種々なる詭弁を弄して他の一営利会社の日本軽金属の利用のために疏水の前提工事たる仮試さくを許したる如きは多数の民生安定を犠牲にして一営利会社の営利目的に奉仕し全体の奉仕者たるを忘れたものと断せられるるも遁辞はない筈である。

我等は意を新にして、今後共之が試掘結果と疏水の状況を嚴重に監視し徹底的に之が富士川流域に疏水さるる無謀に反対し初期目的達成の為に敢闘するものである。

右決議す

昭和二十六年十月二十五日

山梨県南都留郡町村議会議長会

会長 牛田信雄

この反対「決議書」には、先の「反対陳情書」と同じように、地元住民の厳しい批判が展開されている。これは、基本的には国立公園の自然を保護せよという国立公園制度の理念による批判というよりは、地元住民の生活権の確保からでた批判であり、計画反対要求であった。ここでも、地元

住民は、本栖湖が富士箱根国立公園の一角であり、それが観光資源としての意義をもつことも自覚して、「観光的立場からも本栖湖疏水に絶対に反対」すると指摘してあることに注目したい。

試験的な本栖湖疎水工事は、1951年5月1日に強行的に着工されてから、地元住民と日本自然保護協会の反対にもかかわらず、1952年2月5日に「約3キロメートルの導水路が完成した。」⁽⁸⁾

この導水路の工事完成に際して、山梨県は、水位調査をおこなうべく、東京大学本間教授以下、建設省・建設省土木研究所・山梨県の各技官に委嘱して「本栖湖水理調査協議会」を設置した。その調査は、1952年2月（1ヶ月）、同年12月から翌年の2月まで（2.5ヶ月）にわたっておこなわれ、この調査をもとに「本栖湖水理調査協議会」は、1953年9月につぎのような「結論」をだした。

「3湖の水位は降雨によってほとんど支配され、相互に水位差をもち、1湖の放流は他2湖の水位に相当期間をおいて影響を及ぼす。このことから直ちに、3湖の直接的連絡を認めることはできない。一つの湖の他の湖への影響は、富士周辺の地下水を通じてなされるものであると考える。」⁽⁹⁾

こうして結局、「本栖湖水理調査協議会」の結論は、3湖の直接的連絡を否定し、本栖湖取水が他の2湖に大きな影響はないとし、取水を容認するものであった。

日本軽金属は、このお墨付きをえて、1953年12月に山梨県に本栖湖の発電用の水利権を出願した。日本軽金属の水利権出願にたいして、東京電力は「西湖の水利権に関連して、既に与えられた本栖・精進・西湖の3湖を利用する水利許可に触れるという」ことで「反対」した⁽¹⁰⁾。

注

- (1) 前掲『日本軽金属二十年史』、219頁。
- (2) 前掲『自然保護協会事業概況報告書』（第一輯）、29頁。
- (3) 前掲『日本軽金属二十年史』、219-20頁。
- (4) 前掲『自然保護協会事業概況報告書』（第一輯）、28-30頁。
- (5) 同上、26頁。

- (6) 同上, 27-8頁。
- (7) 同上, 30-1頁。
- (8) 前掲『日本軽金属二十年史』, 220頁。
- (9) 同上, 220頁。
- (10) 同上, 221頁。

4 本栖湖疎水工事計画反対運動の終焉

「本栖湖水理調査協議会」の結論がだされるまで、地元の動きは定かではないが、少なくとも日本自然保護協会は、特別な動きを示していなかった。日本軽金属は、1953年12月11日に「本栖湖水理調査協議会」の結論をえて、山梨県に「本栖湖の発電用水利願」を提出し⁽¹⁾、1954年2月16日には、発電所建設計画の許可申請を提出した⁽²⁾。

こうした動きにたいして日本自然保護協会は、1954年5月11日には評議員会を開いて、再び富士山麓本栖湖疎水工事計画について協議した。この評議員会では、つぎのように話合われた⁽³⁾。

日本軽金属株式会社が、富士箱根国立公園本栖湖の水を利用して発電をなさんとする問題であって、国立公園部の甲賀管理課長から問題点の解説があった。即ち従来から本栖、精進、西の三湖は、地下水を通じて互いに影響を有するといわれ、本栖を利用する計画に対しても、他に東京電力株式会社が、西湖の利用水深を更に増加する出願があり、このため三湖が減水し、景観を損する懼れが多分があるので、本問題に付ては、特別小委員会を挙げて更に研究して結論を出す事とした。

この決定にしたがって、田村理事長、岡田紅陽、武田久吉、津屋弘達、辻村太郎、中沢真二、中村清太郎からなる特別小委員会は、1954年5月26日に「富士山麓本栖湖の発電計画による水位低下の問題については、田中敏治技官より現在までの経過の説明があり、各委員から活発な意見が取り交され、結局更に試験期間を設けて慎重に調査し、その成績を俟つことと

し、この旨の陳情をすることに決定した。」⁽⁴⁾

日本自然保護協会は、反対陳情書を作成する前に、1954年6月9日に開催された本栖湖対策特別委員会で、日本軽金属から本栖湖疎水工事計画についての説明をうけることになった⁽⁵⁾。

本栖湖発電計画について「企業者の説明」は、以下のようなものと報告されている。

日本軽金属株式会社はアルミニウム精錬に用いる富士川系の自家発電の増強を熱望し、本栖湖の水利を渇水期の電力補給に利用する計画を昭和十二年頃より研究していたが、本栖・精進・西湖の水位連絡説と、本栖湖が芝川の水源である説等の異論があるので、山梨県が此の調査に着手することになった。昭和十九年二月会社は山梨県に本栖湖水利使用許可願を提出したので、県は戦力増強の必要上から本栖湖水理調査に着手することとなり、日本軽金属株式会社より、五十万円の寄附を得て同年三月厚生省と協議を了して、本栖湖放流隧道工事に着手したが、敗戦と共に工程四〇％で、昭和二十年九月工事を中止した。その後昭和二十五年十一月山梨県は隧道工事再開認可を厚生省建設省より得、同会社より五千万円の寄附を得て、二十六年五月隧道工事に再び着手し、二十七年二月五日工事の完了を見た。依つて関係者よりなる水理調査委員会は次の如く二回の試験放流を行った。

二十七年二月五日―三月六日 五七〇万立方米

同 年十二月八日―翌年二月二四日 二〇〇〇万立方米

此の結果（１）本栖・精進・西湖の水は直接の連絡は認められない。
（２）本栖湖と芝川とは関係がないとの結論を出した。

昭和二十九年二月十六日付で、日本軽金属株式会社は、富士箱根国立公園特別地域内水位水量変更行為並工作物新築許可願を提出した。内容は本栖湖平均水位九〇二米、利用水深六米（最低水位八九六米）で公園区域外に発電所を建設し、一五、〇〇〇キロワットキの発電計画を予定している。

問題点は年間降雨量を以って、使用水位が快復するか否かの点である。

特別委員会は、会社の説明を聞いて、従来の計画絶対反対の旗を降ろすことを考えたようである。確かに「調査」の意見を尊重すれば、取水工事もやむをえないものと考えられるからである。

日本自然保護協会は、説明会のあと、「富士山麓本栖湖発電工事に対する反対陳情」書を作成して、公表した。「反対陳情書」は以下のとおりであった。⁽⁶⁾

富士山麓本栖湖発電工事に対する反対陳情書

富士五湖は世界的景勝たる富士山の一瓢を成し、實際上観光の拠点であり対象であって、富士箱根国立公園中最も重要な施設地域を為し且つ富士山の景勝はこれら五湖の周辺より眺望されるものとして内外に宣伝されている。然るに本栖湖を除く他の湖水は悉く人為により開発され、その自然的景観を損するものが多く、独り本栖湖のみその自然状態を保有する唯一の湖水である。これを自然のままに維持することは、この国立公園として不可欠の要請である。然るに戦時中誤って一時的試験の意味で水面の低下が許可せられた。そして水面低下が他に及ぼす影響につき過去2ケ年間試験の成績では、尚十分な結論に達していない恨みがあり、特にその景勝に及ぼす影響については殆んど調査されていない。このような状態に於てこの水を利用して発電する本格的工事を認めることは時期尚早であると思われるので、引続き、人為による水位の上下が湖水の景観並に他の湖水の水位に及ぼす影響等につき調査を継続され、詳細的確な資料を作製の上慎重に検討の上善処されるべきである。若し又景勝維持上の諸条件が到底水力発電と両立し難いと認められる場合には寧ろ早急にこれを不許可処分とされるよう要望したい。右本会特別委員会の審議の結果に基き評議員連名を以って陳情いたします。

昭和29年6月 日

日本自然保護協会

理事長，理事，評議員連名

この陳情書は、前回の陳情書と違って、工事反対のトーンが落ちていた。前回の陳情書では、工事にたいして絶対反対が主張されていたが、今回の陳情書では、「調査の継続」「時期尚早」「慎重に検討」「不十分な結論」、「景観に及ぼす影響」の無視、などが指摘されていて、開発と自然保護を両立させるという論理をもとに、「絶対反対」の旗が降ろされている。

日本自然保護協会は、明らかに「本栖湖水理調査協議会」の、影響なしという調査結果を正面から否定できなかったのであろう。そして、工事反対を表明したものの、「絶対反対」の動きをやめてしまった。

とくに本栖湖は、標高999メートルにすぎず、尾瀬や上高地のように高山植物や貴重な動物が存在するわけでもなく、本栖湖の水位が落ちるとはいえ、尾瀬ヶ原や上高地、黒部第四発電所のように、大々的な自然・景観破壊がおこなわれるわけではなかった。

すでに国立公園行政当局、およびその周辺の自然擁護者たちは、1947年に尾瀬沼から発電用の取水工事を認めていた前例もあったから、本栖湖取水工事に「絶対反対」することへの躊躇があったのではなかろうか。

事実、日本自然保護協会は、この「反対陳情書」を提出した後に、特別なアクションをおこなっていない。

山梨県は、1954年9月に本栖湖発電所建設を許可し⁽⁷⁾、同年11月に日本軽金属に条件を付して本栖湖の水利権を許可した⁽⁸⁾。

その許可の条件は、詳細はよくわからないが、『日本軽金属二十年史』によれば、「冬季における制限水位を山梨県設定の水位（零点標高899.233メートル）の-0.20メートルとする」というものであった。そのため日本軽金属の「利用できる水量は約2,000万立方メートルとなり、最初の主張であった3,000万立方メートルを使用するためには、そのつど、この制限水位より更に2.5メートル低下させることの許可を取ることとなった。」⁽⁹⁾

取水量のほぼ3分の1を縮小し、それを拡大するためには「そのつど、この制限水位より更に2.5メートル低下させることの許可を取る」という条件が課せられた。

『日本自然保護協会事業概況報告書』には、この条件について「追記 本件は昭和二十九年九月三十日付を以つて、利用水深は九〇四・二三三米～八九九・〇三三米の五、二〇米とし、四月一日から十一月三十日の間は水位が標高九〇一・五三三米、十二月一日から三月三十日の間は水位八九九・〇三三米に等した時は、放流停止等七項目の条件を付して許可された。」と指摘されている⁽¹⁰⁾。

条件は、1951年9月30日—利用水深は904.2メートル—889メートルとし、(1.5メートル差異) 4月1日から11月30日＝標高901.5メートル2月1日から3月30日＝水位899メートルに等しい時、放流停止7項目をもって許可されたということである。

『日本自然保護協会事業概況報告書』は、こうした条件付き許可について、これらの文書を編集して発行するときに、「本工事は戦時中一度許可した延長として、止むを得ぬ措置と考えられるが、富士山麓の自然保護上よりは、極めて残念である。」と協会の本音を注記した⁽¹¹⁾。

こうして、1955年12月21日に本栖湖発電所の建設が開始され、1957年1月18日に完成した⁽¹²⁾。

日本自然保護協会も『自然保護のあゆみ』も、その後、本栖湖疎水工事計画について何も触れていない。

注

- (1) 前掲『日本軽金属二十年史』, 221頁。
- (2) 前掲『自然保護のあゆみ』, 120頁, 397頁。
- (3) 前掲『自然保護協会事業概況報告書』(第二輯), 34頁。
- (4) 同上, 41頁。
- (5) 同上, 42—43頁。
- (6) 同上, 41—2頁。
- (7) 前掲『自然保護のあゆみ』, 年表394頁。

- (8) 前掲『日本軽金属二十年史』, 221頁。
- (9) 同上, 221頁。
- (10) 前掲『自然保護協会事業概況報告書』(第二輯), 43頁。
- (11) 同上, 43頁。
- (12) 前掲『日本軽金属二十年史』, 221頁。

(5) 小括

本栖湖疎水工事計画反対運動は、地元住民と日本自然保護協会によって展開されたが、大きな反対運動に発展することもなく、途中で終焉した。

この反対運動を振り返って指摘できることは、客観的にみて、本栖湖疎水工事計画は、富士国立公園にそれほど大きなダメージを与えるものでなかったという点である。

すでに尾瀬沼の疎水工事は、本栖湖と比べればより高地にあり、沼に小さな堰堤を築いて、沼の水位を上下させることによって、沼に生息する動植物にかなり大きな影響を与えることが予想された。しかし1947年に厚生省、国立公園行政当局、および国立公園協会も尾瀬沼から発電用の取水工事を認めていた前例もあり、それほど高地ではなく、したがって貴重な動植物も少ない本栖湖の水位を上下させることに絶対反対することもできなかった。

日本自然保護協会は、2回目の陳情書で、前回の陳情書のように工事にたいして絶対反対を主張するのと違って、工事反対のトーンを落とし、「調査の継続」「時期尚早」「慎重に検討」「不十分な結論」、「景観に及ぼす影響」の無視、などを主張して、開発と自然保護を両立させるという論理をもとに、絶対反対の旗を降ろした。

そして日本自然保護協会は、明らかに「本栖湖水理調査協議会」の影響なしという調査結果を認めざるをえず、若干の取水制限を加えて、事実上工事を認めざるをえなかったのである。

確かに本栖湖は、標高999メートルにすぎず、尾瀬や上高地のように高山植物や貴重な動物が存在するわけでもなく、本栖湖の水位が落ちるとはい

え、尾瀬ヶ原や上高地、黒部第四発電所のように、大々的な自然・景観破壊がおこなわれるわけではなかった。

他方、地元住民は、工事反対理由の中心を、生活水の悪化反対においていたため、工事がそうしたものでないことがわかれば、もはや絶対反対することもなく、妥協したのである。

その後の本栖湖の推移からみて、確かに疎水工事が、本栖湖および周辺に大きな影響を与えるという問題を起こしていなかったようである。

2 戦後の富士山観光開発計画と反対運動

はじめに

富士山は、日本の近代化の過程で、江戸時代からおこなわれてきた富士山宗教登山、それに付随した富士山観光の伝統を引き継いで観光開発の波にさらされてきた。この点については、富士山の自然保護運動の観点から拙著『国立公園成立史の研究』で明らかにしてきた。

ここで論じる富士山頂への登山鉄道建設計画という問題にかぎっても、明治以来昭和期10年までに幾度となく計画されては、反対運動もあって中止されてきた。また富士山麓での観光道路の建設計画は、貴重な自然を破壊するとして一部中止されたが、多くが実現され、貴重な富士山の自然環境の破壊をすすめた。

一般的に戦後における国立公園の観光開発の問題は、電源開発計画と比べとあまり顕著にはならなかった。国立公園における観光開発計画が問題となるのは、戦後が終わり高度成長期に入ってレジャーの大衆化、観光ブームが到来してからであった。

それでも戦後に提起された富士山の観光開発は、富士登山鉄道、富士山麓の観光道路の建設計画として提起され、前者は実現しなかったが、後者は、高度成長期の初期に実現し、高度成長期の観光開発の先駆的事例とな

った。

戦後も終わり、高度成長期に入ると、国立公園の観光開発が進展する。富士山においても、戦後末期から五合目に向けて有料の観光道路の開発が計画され、また富士急行によるケーブル建設計画問題が持ち上がる。これらの問題は、高成長期の国立公園制度の問題としてあつかいたい。

（１）戦前の富士山観光開発計画と反対運動

① 戦前の富士登山鉄道路建設計画とその反対運動

戦後の富士山の観光開発計画とその反対運動について論じる前に、戦前に提起されたこの問題について論じておきたい。私は、すでにこの問題について、拙著『国立公園成立史の研究』においてかなり詳しく論じているのであるが、戦後の富士登山鉄道計画論と反対運動についての理解を深める意味で、あらためて簡単に再論しておきた。

富士登山鉄道の開発計画は、わが国で国立公園についての議論がおきはじめた明治末年から敗戦までに、管見するかぎり、ほぼ7件の計画が提出され、富士山は、日本の近代化とともに、もっとも有力な観光資源として観光開発の脅威に曝されてきたのである。こうした事例は、他の国立公園に類をみないのであるが、富士登山鉄道が、観光業界や地域経済開発にとっていかに魅力的だったが窺える。

しかしその都度それらこの危険な開発計画は中止され、富士山は保護されてきた。このことは、国立公園の自然保護のための観光開発反対運動にとって興味深いことである。

1908年（明治41）7月に、李家静岡県知事は、明治50年開催予定の大博覧会を予定して、富士山の「世界的大公園」化を計画した。これをうけて鉄道省の計画技師佐分利は、富士登山電車の建設を計画し、ヨーロッパのアルプス登山電車を調査した^①。

こうした動きに影響をうけて、静岡県選出の衆議院議員清峯三郎は、国会に富士山の国立公園設立の建議書を提出した。清は、その中で富士山の

観光開発を示唆した⁽²⁾。

こうした富士山の観光開発計画にたいして日本山岳会の重鎮小島烏水は、1909年（明治41）7月に、早くも『読売新聞』と『山梨日日新聞』で、「富士山保護論」を主張し、富士山の観光開発による自然、風景の破壊、汚染に警告を発し、自然保護を訴え、とりわけ富士登山鉄道の建設に反対した⁽³⁾。

小島は、富士山登山鉄道建設に反対して「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（或は事実便利なるに違いなしとするも）富士山の當體を、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、県の当局者が断じて之を斥けられんことを、…希望」と述べた。

さらに烏水は「スイスの登山鉄道建設に触れて、スイスでも登山鉄道建設に反対する運動の存在を紹介し、2000メートル以下の山岳部の開発は止むをえないが、それ以上の山岳部での山岳鉄道の建設に断固として反対を表明した。ちなみに日本の3000メートル級の山で登山鉄道計画があるのは、富士山だけだと付け加えた。」

烏水もまた、2000メートル（ほぼ五合目）以下の開発を「止むをえない」といったことを覚えておいてほしい。

幸いなるかな、明治50年記念の大博覧会開催計画案は、明治天皇の崩御

表1 富士登山鉄道建設計画案年表

計画年次	計画
1910（明治43）年	佐分利工学博士の富士登山鉄道計画
1914（大正3）年	東京の辻太郎御殿場一須走一頂上の登山電車計画
1922（大正11）年	九鬼五郎ら御殿場口の八合目一山頂間のケーブルカー計画
1924（大正13）年	阿部善次ら福地村一須走一頂上間のケーブルカーの計画
1928（昭和3）年	井上二郎ら馬返し一八合目間のケーブルカーの計画
1929（昭和4）年	山梨県知事吉田一五合目間のケーブルカー建設示唆
1935（昭和10）年	貴金属商山崎亀吉ら馬返し一山頂間、ケーブルカー計画

注 拙著『国立公園成立史の研究』より作成。

とともに、消滅したため、最初の富士登山鉄道建設計画も消滅した。

大衆社会の前兆であった大正期に入って、早くも1914年（大正3）に東京の辻太郎ら6名は、資本金160万円で会社をおこし、御殿場を起点に須走をへて頂上まで約23キロの登山電車建設計画を静岡県に申請した。しかし地元の反対運動もあり、許可はおりなかった⁽⁴⁾。

政府は、1916（大正5）年に内閣付属の「経済調査会」をつうじて、9月に「決議書」において「富士山を中心として箱根連山を背景とする附近一帯の地を国立公園という一大計画」の必要を提起した⁽⁵⁾。

これを機に富士山の国立公園化という議論が再び浮上し、富士山観光が盛んになり、内務省および山梨県は、乱開発をさけ富士山の自然保護に配慮しつつ富士山の観光開発計画をたてた。

内務省の意をうけて山梨県は、1916年に「田村剛，山林技師松波秀実，農科大学教授林学博士右田半四郎」に委嘱して、翌年に「富士北麓林野ニ関スル調査」と題する報告書を提出した。この調査報告書は、国立公園という用語を使用していないが、北麓の国立公園設立を想定した観光開発計画を提起したものである⁽⁶⁾。

報告書は、欧米のように「器械力ヲカリテ其ノ登山ヲ容易」にするために、「自動車・電車・其ノ他文明的交通機関ノ応用」の試みがあるであろうが、それらを「富士山麓以上ニ引キ込ムコトヲ許スベカラズ」，「如何ナル方法ニヨルモ富士五合目以上所謂天地ノ境以上ニ人工ノ痕ヲ印スルガ如キハ吾人ノ容易ニ賛同シ難キ所ナリトス」と主張した⁽⁷⁾。

田村らは、ここで五合目以上での富士登山鉄道建設の反対の政策的な土台を提起した。

史蹟名勝天然記念物保存協会も、富士山の保護に関心を抱き、1917（大正6）年10月に富士北麓の原生林調査をおこない、後の北麓一帯の原生林を天然記念物に指定するための先行的調査をおこない、1918（大正7）年に史蹟名勝天然記念物保存法を制定させた⁽⁸⁾。

そうした動きの影響をうけて山梨県は、1919（大正8）年6月に設置さ

れた山梨県史蹟名勝天然記念物調査会と協力して、進展する北麓開発を憂慮して、北麓一帯の風景、自然を、乱開発から守るために史蹟名勝天然記念物保存法にも基づいて富士北麓の一帯を「名勝地」に指定する努力をおこなった。

富士登山および富士観光が盛んになる中で、1922年（大正11）に九鬼五郎は、富士架空索道株式会社を設立し、御殿場口登山道の八合目から山頂に「架空索道」ケーブルカーの建設計画を策定して申請した。しかしこれは許可されなかった⁽⁹⁾。

1924年（大正13）3月にも、阿部善次らは、富士山軌道株式会社をおこし、福地村を起点とし須走から頂上へケーブルカー建設を申請した⁽¹⁰⁾。その年の7月に「富士山頂の鋼索鉄道敷設地の立会調査」がおこなわれ、翌年7月に、山梨、静岡の両県は、申請を不許可にし、その「理由」を以下のように指摘した⁽¹¹⁾。

富士山の地質は溶岩で極めて粗悪であるため表土はザクザクして硬岩までには相当の距離を有するので地質に於て既に安全に登山客を輸送することは困難である計りでなく風が激しい為め登山鉄道は極めて危険が伴うのと一般に信仰を以て登山する者が多い関係上強て富士の霊山をケーブルカーなどで汚すの必要はなく殊に登山期は一年僅に二ヶ月位の短期間に過ぎないから到底収支償はざるべき又嶽麓は国立公園として将来開発される運命を有しているので岳麓の自然美を出来得る限り存置すると共に山上に於ける単に遊覧本位の鉄道などは避けるの必要がある。

ここには、富士山にケーブルを建設することの拒否理由として、富士山の自然的脆弱さ、宗教的登山の神聖さ、風景・自然の保護の必要性、将来の国立公園設立のため、などが、実に明快に指摘されている。その後の経過から、この申請不許可は、地元2県、運輸省、建設省、内務省などの意向をえてなされたことがわかる。

その後、昭和期に入って3件の計画が提起された。

1928（昭和3）年に井上二郎ら7名により馬返しから8合目までの「電気鉄道」建設計画が申請されたが、実現しなかった。また鈴木信太郎山梨県知事は、1929年に山麓から五合目までのケーブルカー建設について発言したが、具体案までいたらなかった⁽¹²⁾。

しかし1935（昭和10）年6月には、馬返し―山頂間のケーブルカーの本格的な計画案が提起された⁽¹³⁾。これは、1931（昭和6）年に日本が1940年のオリンピックを東京で開催することを名乗りで、実際に1936年にIOCの日本開催が決定され、1940年の東京オリンピック開催予定とにからんでいた。

1935年9月11日の『東京朝日新聞』によれば、このケーブルカー建設計画はつぎのようなのであった⁽¹⁴⁾。

この快速ケーブルカーの出願者は元貴族院議員で両国ビル内貴金属商山崎亀吉氏でその計画によると起点は山梨県の吉田口、ここから富士山の横腹に入口の大穴をあけ地面から四十メートル位を離れて地面と大体並行に山麓から山頂まで直径十六メートル位のコンクリート隧道を造りケーブルカーを敷設する、線路は単線所々で隧道の直径三十メートル位にする、地下に潜ったままで山頂に達するのでは、余りに興がなさ過ぎるしそれに現在山頂まで六キロ半を引つ張り上げるだけのワイヤーもないので五合目の山腹に大穴を明け、ここに乗換所を造る、この五合目を天地境と称し絶景の地といわれているのでここで途中下車させ観光気分を満喫させようとの仕組みである、さらに山頂迄運ぶわけだが山麓から山頂までの所要時間が大したスピードも出さずに四十分位だという、車は一台八十人乗りの流線型を使用する予定だが乗車賃は一人往復五円位の見当でこの総工費はザッと五百萬円足らずとのことであるがケーブルカーの外に五合目にはさっぱりした観光ホテルを建て更に頂上には石室のホテルをつくるそうである。

また新聞は、出願者山崎亀吉のつぎの証言を紹介している⁽¹⁵⁾。

富士山には出来るだけ女や子供も登れる様にして山頂から下界を見せるべきだ、又外人も日本に来ると大体富士山をたたずねるが滞在期間の短いものは登りたくても登れない状態である、そこで此ケーブル敷設を計画したわけだが、これが出来ると観光客のためばかりでなく現在苦心している山頂の学術研究等にも貢献すると思う、…吉田口から登山するものは毎年十萬人を下らぬということだから算盤は十分採れると思っている、…地下を潜ってケーブルカーを通すので少しも風致を害することはないと思う。

この計画案が報じられるや、計画に賛否が分かれて論争が展開された。『山梨日日新聞』は、この『東京朝日新聞』の報道の翌日の12日に、内務省がこの計画に反対していると報じた⁽¹⁶⁾。

『東京朝日新聞』は、1935年9月19日から3回にわたり、辻二郎名の「富士山のケーブルカー」と題する賛成論を掲載した⁽¹⁷⁾。

賛成の趣旨は、第1に、上高地などでは、施設建設に賛成しているのに、富士山のケーブルカー建設に反対するのはおかしい。スイスではユングフラウ頂上への地下式登山鉄道があり、オーストリーのチロルでは山頂までケーブルカーがある。富士山頂にケーブルカーを造れないようでは、「我国の技術者や資本家は腰抜けだと云はれても」仕方がない。

第2に、「富士山は霊峰であるから六根清浄を唱へ難路に汗して登」らなければならないと言うが、ケーブルカーで一挙に老若男女を富士山の頂上に運ぶことは、結構ではないか。

第3に、富士山の腹に穴を開けて地下ケーブルを造ると「風景が悪くなる」と言うが、むしろ「国立公園なればこそ、立派な施設な施設をし、美観を添える事が国家の対面上にも必要」である。更に鉄道ができれば、気象観測の機械運搬や研究が容易になる。

この辻二郎の賛成論は、全体としてケーブルカー建設の根拠が薄弱で、

とくに富士山腹の地質、地下ケーブルカーの自然環境への影響について、まったく言及していなかった。

内務省国立公園行政当局は、計画が提出された段階で明らかに反対の姿勢を示したが、国立公園協会や国立公園調査会の内部では意見が分かれた。

国立公園協会が、名士に意見をただしたところ、観光開発に熱心な運輸省観光局長田誠、元運輸省観光局新井堯爾、ジャパン・ツーリスト・ビューロー代表高久甚之助、中川正左（元ジャパン・ツーリスト・ビューロー）、山口昇、田中豊、土屋正三などが、ケーブルカー建設に賛成した。反対者は、内務省衛生局長大橋新太郎、画家小杉放庵、日本郵船代表大谷登、東大教授林学者菌部一郎、登山家冠松次郎などであった⁽¹⁸⁾。

ケーブルカー建設の賛成論は根強く、その代表的論客は、国立公園協会常務理事の東大助教授辻村太郎であった。彼は、1929年に論文「富士山と其の周囲の風景」で、富士山のケーブル建設に賛成してつぎのように述べていた⁽¹⁹⁾。曰く。

「新しい交通機関の出現は或る意味に於て新しい景色の創造であると言える。」「最も殺風景な運搬器械であるケーブルカーも今の社会では余儀ない存在理由を有する…。試みに一步を進めて富士山頂に達する安全な交通機関が完成したとする。古来殆ど神秘の中に鎖されて居た冬期の冰雪景が真の自然愛好者の眼に触れると云うことを想像するのも不愉快なことではない。」

国立公園協会の常務理事であった辻村太郎の主張は、ケーブルカーの敷設を容認する安易な開発肯定論であり、自然保護を無視した主張であったが、一定の支持者をえていたことも事実であった

北麓福地村の地元民は、計画が公表されると村会を開催して、ただちに反対を表明した。1935年9月15日の『山梨日日新聞』は、つぎのように報じている⁽²⁰⁾。

富士登山ケーブルカーの敷設計画は、各方面から賛否両論が伝えられて

いるが、これに最も利害関係のある吉田口の地元福地村では、十二日村協議会の席上、緊急動議として同施設につき協議した結果、先に出願した…自動車専用道路に対する態度と同様、挙村反対を決議、…内務、鉄道両省へ積極的に反対陳情をする筈。

国立公園協会内では、この計画に対して賛否相半ばして意見が分かれたが、鉄道省、内務省は、ケーブルカー建設に反対し、許可を与えなかったために、国立公園協会内の意見の対立は棚上げされた。

他方、多くの登山家がこの計画に反対する論陣を張った。1910年に富士山の登山電車建設に反対した登山家で文筆家の小島烏水は、1935年10月に辻二郎のケーブルカー建設賛成論に憤慨して、日本山岳会『会報』50号に「富士山ケーブルカー反対」を書いた⁽²¹⁾。

小島烏水は、従来の自論を繰り返し、富士山は、古来に日本の「最高の峰」にして「天授の国宝、自然の芸術品」であり、「我々は、朝夕富士に向かって愛慕の念を抱くと共に、富士を汚損せず、天授の不朽なる国宝を保護することを以て、我々の当然守るべき任務としなければならぬ。」それ故に「便益第一主義」のケーブルカーには絶対反対しなければならないと主張し、逐一辻の賛成論を批判した。

登山家松方三郎も「他山の石」を同じ日本山岳会『会報』第50号に掲載し、ケーブルカー建設に反対した⁽²²⁾。松方は、アルプスでは、古くから登山鉄道建設の反対運動があり、多くの山で登山電車の建設が中止されてきた、と辻の認識不足を批判した。

史蹟名勝天然記念物保存協会も、1936年3月に「富士登山ケーブル問題に就て」という小文を協会機関紙に掲載して、ケーブルカー建設についてつぎのように反対した⁽²³⁾。

ママ
少数の登っても居らぬでも同じである老人や、婦女子や、外国の観光客の為に成ったり、否楽に登れるからと云ふので、無清な無教養な多数の

大衆を登山せしめんが為に、三千年の尊い伝統を破壊してまで、日本第一の霊山に登山ケーブルを架設せんと企画したる実業家並に之に賛同して許可せんとする関係官庁人且つ之に付和雷同せる一部の近眼者流に対し、此際、更めて国家百千萬年の大計の為に三思再考せられんことを、特に忠告せんとする。

この批判には、伝統的な霊山には人工の斧を加えてはいけないという妥当な見解が含まれていたが、環境悪化や地質学の見地からの反対根拠論がなかった。

世論を沸かせた富士登山ケーブルカーの建設計画は、強い反対論もあって、鉄道省、内務省の計画不許可の方針であったが、東京オリンピックの中止もあって消滅した。

富士山の保護運動については、文部省および史蹟名勝天然記念物保存協会による富士山全体の天然記念物指定の運動があったと指摘しておきたい。1928年末に内務省から文部省の管轄下に入った史蹟名勝天然記念物保存協会は、国立公園指定を受けて進展する富士山観光開発を背景にして、また軍の軍事演習場化を危惧して、富士山全体を天然記念物に指定して富士山の自然、風景を保護する運動をおこなっていた。

新聞は、文部省と内務省との縄張り問題のように報じているが、史蹟名勝天然記念物協会は、富士山を天然記念物に指定して富士山全体を保護しようとしていたのである⁽²⁴⁾。

1936年8月に、史蹟名勝天然記念物保存協会は、機関誌に「富士山の指定」とい小文を掲載し、つぎのように指摘した⁽²⁵⁾。

富士山ケーブルカーの建設計画「再出願」の恐れがあるから、「文部省としては速かに諸般の手續を完了して本秋の委員会かけて之（富士山を一引用者）を史蹟名勝並に天然紀念物として指定を断行するということが昭和の禍根を断ち、且つ本来の目的を達成する為めに、最も賢明な方法であると思う。此の意味に於て此際断乎指定決行されることを勧告した。」

しかし文部省や史蹟名勝天然記念物保存協会の努力にも拘わらず、ついに戦前に富士山の天然記念物指定は、実現しなかった。その理由は、一つに、強大な権力を保持する陸軍が、富士山麓の一部を軍事演習場化したこと、これに逆らうことが困難だったこと。もう一つは、『山梨日日新聞』の指摘に現れているように、富士山の天然記念物化の意義が一般に理解されず、史蹟名勝天然記念物保存協会の意図が社会的に十分支持されなかったことであった。

戦後も、富士登山鉄道建設計画は、一般的な開発主義の風潮の中で、度々提起され、提起されては中止させられていった。

注

- (1) 拙著『国立公園成立史の研究』、法政大学出版局、2005年、166頁。
- (2) 同上、9頁、116頁。
- (3) 小島烏水「富士山保護論」、当初『読売新聞』に明治42年7月43日—26日にわたって4回連載し、『山梨日日新聞』には明治42年7月28日、29日に2回連載された。後に『小島烏水全集』第7巻、19年、229頁—39頁に所収。
- (4) 前掲『国立公園成立史の研究』、166p、
- (5) 同上、155頁。
- (6) 同上、155—6頁。
- (7) 同上、156頁。
- (8) 同上、33頁。
- (9) 同上、176頁、186—7頁。
- (10) 同上、176頁。
- (11) 同上、183—4頁。
- (12) 同上、184頁。
- (13) 同上、194頁。
- (14) 同上、同上、194頁。
- (15) 195—6頁。
- (16) 同上、195頁。
- (17) 同上、195頁。なお、拙著では、この辻二郎は、不明な人物、あるいは辻村太郎の変名ではないかと指摘したが³、拙著の読者から丁重なご注意をうけた。辻二郎は、東大工学部を卒業し、理化学研究所研究員をへて、同研

究所の副所長を歴任。辻二郎『研究者の手記』, 丸善, 1966年, 参照。

(18) 同上, 195-6頁。昭和10年9月15日『山梨日日新聞』。

(19) 同上, 196頁。あるいは辻村太郎「富士山と其の周囲の風景」, 『国立公園』第1巻第7号, 昭和4年9月, 11頁。

(20) 同上, 196頁。

(21) 同上, 197頁。

(22) 同上, 197頁。

(23) 同上, 197頁。あるいは「富士登山ケーブル問題に就て」, 『史蹟名勝天然記念物』, 第11集, 昭和11年243-4頁。

(24) 同上, 199頁。

(25) 同上, 199-200頁。あるいは「富士山の指定」, 『史蹟名勝天然記念物』第8集, 昭和11年, 656-7頁。

② 戦前の富士山観光道路開発計画とその反対運動

富士山麓の自動車のための観光道路建設計画は、モータリゼーションの普及してくる大正期に入ってから始まった。

すでに述べたように、内務省、山梨県は、富士山の国立公園化の議論がおきてくると、富士北麓の観光開発が暴走しないように、観光開発の計画化、一定の自然保護の必要を提起していた。

田村剛らは、1916（大正6）年に北麓開発論の前提として、富士山五合目以上での自動車、電車等の開発に否定的な政策を示した。しかし、五合目以下の富士山麓の観光道路開発は、富士観光の進展とともに計画され、あるものは中止されあるものは実施されていった。

二つの問題があった。一つは、五合目に向かって観光道路を建設しようとする計画の問題と、富士の裾野とはいえ、青木ヶ原などの貴重な原生林を破壊する富士裾野の道路建設の問題であった。

1925（大正14）年1月公表の本間山梨県知事のもとで作成された「富士嶽麓開発計画書」は、大々的な自動車道路建設計画を提起しが、その中には、自然保護をうたいつつも、吉田一長尾平一小御岳（五合目）の林道を改修し迂回登山軌道の開設、精進一小御岳五合目間の騎馬道路開設、などが含まれており、また船津一胎内一躰躰（ツツジ）ヶ原間、長尾平一躰躰

ケ原間などの騎馬道路の建設が提出されていた⁽¹⁾。

この計画書が公表されるや、各方面から計画書に対する意見、批判が続出した。

内務省、梅谷山梨県知事は、1924（大正13）年3月に観光開発の乱開発を防ぐために、貴重な北麓一帯の青木ケ原を中心とした原始林「4万500町歩（私有地9,000町歩を含む）」を史蹟名勝天然記念物保存法に基づき「名勝地」に仮指定し、観光開発規制を試みていた⁽²⁾。

本間知事は、1927（大正15）2月24日に「西八代郡上九一色村から南都留郡鳴沢村におよぶ地域」のいわゆる青木ケ原一帯の「原始林」を天然記念物に正式に指定した⁽³⁾。

さらに山梨県は、史蹟名勝天然記念物保存協会の調査をうけて、1927（昭和2）年8月に福地村内の「躑躅ケ原レンゲツツジ及フジザクラ群落」を天然記念物に指定することを決定し、内務省が、それを昭和3年3月3日に正式に追認指定した⁽⁴⁾。

1929（昭和4）年に山梨県知事鈴木信太郎は、北麓の観光開発の動きに対抗して、「自然の破壊を怖れて、岳麓一帯の県有恩賜林公有林二郡十五カ村に亘り、四万五百六町歩を史蹟名勝天然記念物保存法に基き、名勝地として…仮指定」したと明言している⁽⁵⁾。

こうした政府、山梨県の自然保護政策は、富士北麓の観光開発に厳しい規制をかけることになった。

1936（昭和11）年に、観光的利用を意図しつつも富士山は、自然保護を意図し国立公園に指定され、富士山麓の自動車道路、登山道路などが充実していった。

山梨県は、1923（大正12）年には不許可としてきた吉田一馬返し間の自動車専用道路建設計画を、1927（昭和2）年6月に許可し、この自動車道路は、翌年7月に完成し、馬返し水準までの富士観光道路網を整備された⁽⁶⁾。

また1928（昭和3）年5月、3月に天然記念物に指定された「蓮華躑躅

の群落中を横断する」横断自動車専用道建設計画が提起され、山梨県蜂須賀学務部長（県史蹟名勝天然記念物調査会会長）の反対にもかかわらず、許可されてしまった⁽⁷⁾。

さらに内務省と山梨県は、1931（昭和6）年に県有地「恩賜林」5万坪を天然記念物法による『名勝地』指定のこころみをおこなったが、不発に終わった⁽⁸⁾。

1935年日に内務省は、富士山麓の裾野以上、五湖を中心に7万6000町歩（内4万町歩県有地、恩賜林、名勝地）を箱根富士国立公園に指定した⁽⁹⁾。

その後も文部省は、天念記念物保存法により富士山の名勝地化をこころみるが、不発に終わった⁽¹⁰⁾。

しかし富士山の保護政策が進展した中で、すでに1925（大正14）年に提起されていた山麓から小御岳（五合目）までの登山自動車道路の建設計画は、昭和期に入って、現実的な計画として浮上してきた。

その背景は、1931（昭和6）年に日本が1940年東京オリンピックを開催したいと名乗りでたことである。その際、外国人を呼ぶための目玉は、富士山観光であった。

そのため1933（昭和8）年に、山中湖—精進湖登山口—御庭奥庭—小御岳（五合目）までの回遊道路計画が復活再提起されたが、1935年に不許可となった⁽¹¹⁾。

今度は、IOCが東京オリンピック開催を決定した1936（昭和11）年に、船津—小御岳（五合目）間の観光道路計画が提起されたが、福地村の大反対にあい、進展しなかった⁽¹²⁾。

1937（昭和12）年6月に内務省は、吉田口—馬返し—本栖湖間に東京オリンピック用のドライブウエー計画を立案したが、東京オリンピックの中止とともに計画も消滅した⁽¹³⁾。

戦前には富士山観光のために観光自動車道路建設が度々計画されたが、内務省、後に文部省、厚生省の富士山保護の開発規制、自然保護政策の伝統もあって、少なくとも五合目までの観光道路は実現しなかった。

注

- (1) 前掲『国立公園成立史の研究』, 171－2頁。
- (2) 同上, 179頁。
- (3) 同上, 181頁。
- (4) 同上, 182頁。
- (5) 同上, 180頁。
- (6) 同上, 182頁。
- (7) 同上, 183頁。
- (8) 同上, 183頁。
- (9) 同上, 190頁。
- (10) 同上, 200頁。
- (11) 同上, 194頁。
- (12) 同上, 194頁。
- (13) 同上, 191頁。

(2) 敗戦直後の富士登山鉄道建設計画と反対運動

① 敗戦直後のケーブルカー建設計画案

山梨県では、1947年に山梨県観光協会が設立された。その「設立趣意書」は、「本県は観光日本の象徴たる富士山をはじめ、幾多の優れた観光資源を有する絶好の条件を備えている。この天与の観光資源を積極的に開発し、世界の大衆に開放するため、観光立県の一翼を担って観光事業の振興に努力しなければならない」と述べている⁽¹⁾。

こうした観光への取り組みは、産業に乏しく、富士山観光立県の山梨県らしい。

さて驚くべきことに敗戦の3ヶ月後に1945年11月の山梨県議会では、「富士五合目マデ、少ナクトモ自動車道路ヲ開発シ、更ニ五合目ヨリ頂上ニ至ル『ケーブルカー』を架設スル」というような発言がなされていた⁽²⁾。

翌年の1946年11月21日の『山梨日日新聞』によれば、富士北麓鳴沢－富士山頂にまでのケーブルカー建設計画が業者によって提出された。その内容は、以下のようなものであった⁽³⁾。

観光山梨の息吹きいよいよさかとなる一伊豆、箱根をつないで富士山麓をめぐる自動車道路の計画が伝えられているとき、更に富士山頂までケーブルカーで登山客を送ろうという立体的な計画が具体化した。東京都渋谷区代々木山谷三一二堀内義雄氏は、大塚尚、徳田昂平、内藤熊善、本間利雄、田辺七六、氏ら県出身実業家のほか東京都その他の有力実業家十数名の発起人を代表して富士登山索道株式会社を設立、事業許可方を出願した。同社は資本金三千万円。

南都留郡鳴沢村字富士山八四四五番地から富士山頂まで五千八百メートルの第一種索道を建設し、途中富士山内自然科学の公園といわれ、また風趣優れた丸山小御岳と頂上の四ヶ所に停車場を設け登山客を送るほか、土産製造販売をも附帯事業として行うのもで、本社を東京都麹町区丸の内二ノ二に、また営業所を南都留郡福地村に置くことになっている。

この鳴沢村一自然科学公園一小御岳一山頂間（5800メートル）に四つの駅をもつケーブルカー（第一種索道）は、戦前にない計画でかなり長いルートからなっていた。ここでケーブルカーは、地上式か地下式か明記されていないが、恐らく四つのステーションをもつことから、すでに戦前にあった地下方式との地上方式の併用だったと思われる。

富士登山索道株式会社の代表は、堀内義雄で、他に大塚尚、徳田昂平、内藤熊善、本間利雄（元山梨県知事）、田辺七六ら県出身者を主力としていた。

翌年の1947年に前者とは別のグループによる富士登山鉄道の計画が提起された。1947年5月16日の『山梨日日新聞』によれば、「根津嘉一郎、若尾鴻太郎、小林中外十二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さきに名鉄局（名古屋鉄道局）に申請中だった」⁽⁴⁾。

登山鉄道計画は、吉田一馬返し（地上登山電車）・馬返し一山頂（地下ケーブルカー）、距離22キロメートル、「軌間」1.67メートル、建設費「二億五千万円」であり、名古屋鉄道局から山梨県知事に是非の意見が求められ

てきたということであった⁽⁵⁾。

1947年5月16日の『山梨日日新聞』によれば、吉江県知事は「山林、土木その他関係者の意見を求め名鉄局に回答する方針」であり、富士登山に一エポックをかくするものとして知事の回答は注目されている。」とある⁽⁶⁾。

これまで二つの計画案が提起されたが、国立公園内の開発計画については、県知事の一存で決着がつくわけではなく、国立公園法にもとづき国立公園委員会で審議されなければならなかった。

1949年4月19日の『山梨日日新聞』によれば、富士ケーブル建設計画案は、まず山梨、静岡、神奈川3県からなる「富士箱根国立公園地方委員会」に提出されて協議された。

この段階で、『山梨日日新聞』によれば、検討された計画案の問題点については、以下のように指摘されている⁽⁷⁾。

まずこの計画で問題となるのは第一に富士山の自然美を損なうものだと
の反対論があること、第二にはその架設の場所で富士山を挟んで山梨、静岡両県でのケーブル争いも予想されるわけである。この登山ケーブル発案者は本県地方委員の中村星遊氏でケーブルの構想は次ぎのようなものである。

△架設場所＝現在の登山道中工事の関係から吉田口と大宮口が適しており御殿場、須走口をはじめその他の登山道は不適当だとされている。

△発着点＝ケーブルの発着点は五合目あたりでそれまでは自動車道路を走らせる。なお五合目にはケーブル・ステーションと合わせてスマートなホテルを建設する、到着点は富士山頂、噴火口あとのお鉢の中へぽっかり抜けるわけ、ここにもホテルと駅が作られる。

△ケーブルはトンネル式＝露出式とトンネル式の二つが考えられているが、露出式は冬季の風雪吹雪等で破損、事故が予想されるので、トンネル式が有力で、よう岩の山肌は削岩は容易で然も堅牢で壊れる心配はないと

いわれている。

△工費＝一キロ約二千万円見当としてこれに駅、ホテルの施設費を含めて約一億円かかるというから外資導入にでもよらなければとても財源はないが、精密な実地調査の結果可能性があるとなれば外資導入も有望だろうとの見通しである。

1947年4月22日の『山梨日日新聞』によれば、3県の富士箱根国立公園地方委員会は、あっさり富士ケーブルカー計画を富士周辺環状道路建設計画と合わせて決定してしまった。同紙によれば、つぎのように指摘している⁽⁸⁾。

富士箱根国立公園地方委員会は神奈川、山梨、静岡三県知事出席して廿日熱海市役所で開き環状道路整備、富士登山道路敷設の二計画を決定した。道路整備計画は小田原、箱根、三島、熱海、御殿場、静岡、八王子を結ぶ循環道路の改修、新設、幅員拡張の諸計画で鉄道敷設計画は御殿場、須走、吉田、精進富士宮の各登山口から五合目までの道路を五.五メートルから六.五メートルに幅員を拡張し、自動車道路として五合目に幅員五.五メートルの環状道路を設けさらに五合目から頂上まで鉄道を敷設するのがねらいで敷設地点その他具体的な計画は三県から選んだ特別委員会で検討を進めることになった。

要するに3県の委員から富士箱根国立公園地方委員会は、各登山口から五合目までは自動車道路建設を認め、五合目から頂上までの登山鉄道（地下ケーブルカー）の建設を認め、具体的計画案の検討を特別委員会に附託した。

登山家で国立公園の自然保護運動に積極的にかかわってきた冠松次郎は、富士箱根国立公園地方委員会の様子をつぎのように語っている⁽⁹⁾。

富士箱根国立公園地方委員会と云うのが熱海の市役所で開かれた。私も委員の一人なので末席を汚した。その席上、富士山ケーブルカーを敷設すると云う案が上程された。

定員三十名、その中には神奈川、静岡、山梨の三県知事も委員として列席した。

ケーブルカー設置の可否について論議が交わされたところ、三十名の委員の殆ど全部が異議なく敷設に賛成し、富士宮の浅間神宮の宮司が問題を留保したいと云うようなにえきらない意見を述べた。

私は山に対する自分の信念から、自分の立場から徹頭徹尾不賛成なのでこれに反対した。私の予想に反して結局反対者は私ただ一人になってしまった。

冠の指摘によれば、1950年当時の富士箱根国立公園地方委員会は、中央の国立公園委員会とまったく違っていて、いい加減な存在だったことがわかる。

注

- (1) 山梨県史編纂委員会編『山梨県史』通史編6、近現代2、1999年、475頁。
- (2) 同上、479頁。
- (3) 『山梨日日新聞』1946年11月21日。
- (4) 同上、1947年5月16日。
- (5) 同上、1947年5月16日。
- (6) 同上、1947年5月16日。
- (7) 同上、1949年4月19日。
- (8) 同上、1947年4月22日。
- (9) 冠次郎「富士山のケーブルカーと登山道」、『国立公園』第28号、1952年3月、11頁。

② 敗戦直後のケーブルカー建設計画の挫折

富士箱根国立公園地方委員会の認めた富士登山鉄道（裾野一五合目間を自動車、五合目一頂上間ケーブルカー）計画は、最終的には実行されなかった。この計画が実行されるためには、中央の国立公園委員会の承認、厚

生省の認可が必要だったからである。

厚生省、国立公園委員会がこの計画についてどのように議論したかつまびらかではないが、1950年10月に、富士登山鉄道の主唱者堀内義雄、県下観光業者、山梨県幹部とともに、富士山を視察した際に国立公園協会理事長として田村剛は、さきの国立公園地方委員会が承認した道路計画について、「自動車は是非五合目迄登るようにしたい」と賛意を示したが、登山鉄道計画については「頂上へケーブルカーという話もあるそうだが、これには賛成できない」とはっきりと反対の意思を表明していた⁽¹⁾。

それだけでなく、厚生省は、戦前から富士山五合目以上での観光開発、厳密には登山鉄道を伝統的に認めてこなかったからである。厚生省は、戦後前期の富士登山電車建設計画にたいしても、富士箱根国立公園地方委員会が登山鉄道の建設を認めえたにもかかわらず、戦前来の方針にしたがって許可を与えなかった。

注

(1) 『山梨日日新聞』1950年10月30日。

(3) 戦後後期の登山鉄道建設計画案と反対運動

① 戦後後期の登山鉄道建設計画案の再提起

戦後前期の富士山登山鉄道建設計画が頓挫してすぐに、またぞろ同じような計画案が提起された。

1951年8月22日の『山梨日日新聞』は、つぎのように伝えている⁽¹⁾。

講和会議を前にして国際的観光地富士山麓地帯では数々の観光開発プランが立てられているがこれも一つ、工費約三十億円といわれる富士登山鉄道が在京の県出身有力者らの手で再び具体化しようとしているおり、廿一日東京で計画促進打合せが開かれ、本県からも金丸副知事、川口県会議長らが出席した。この計画は昭和廿一年末若尾鴻太郎、小林中、小池厚之助氏らが中心となって認可申請が行なわれたが現在までそのままとなってい

たもの。

県でもこの計画にたいして風致を害さない、砂防に留意する、実施の際は土木部と設計について打合せせる事などを条件として賛成している、登山鉄道の構想は実施にあたってはその一部が変更されるようであるが、延長は廿二、八キロ、複線で軌道の幅員は一、〇六七メートルに富士吉田市を起点として吉田口登山道に沿い七合目から御殿場口、大宮口の各登山道を横切り頂上に達するもの（トッパンは軌道の略図）。

この記事には、図1に示した図が付けられていた。

この記事によれば、戦後復興の高まりの中で、富士山観光への期待を反映して、富士登山鉄道計画が、一時頓挫していたにもかかわらず、1951年に再び「三ツ引商事社長若尾鴻太郎」⁽²⁾らを中心とした在京山梨県人有力者によって、金丸副知事、川口県会議長の賛同をえて提起されたことを示している。

新計画は、以前の案を若干修正し、「富士吉田市を起点として吉田口登山道に沿い七合目から御殿場口、大宮口の各登山道を横切り頂上に達する」点が特徴的である。具体的には「トンネルを掘って電車を走らせる」もので、「ただケーブル式かアプト式があるがどちらにするかは検討中」⁽³⁾ということであった。

登山電車は、登山電車往復の利用者だけでなく、各登山道から登山した登山者の労力を半減させる登り下りのいずれかを利用できる利点を与えた。

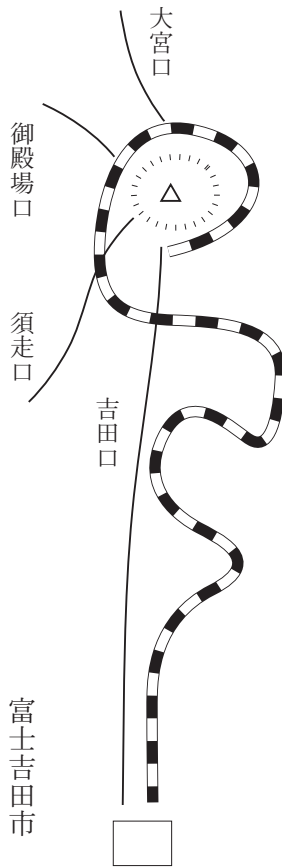
『山梨日日新聞』によれば、計画はすでに複数存在したが、「新井交通会社か鈴木代議士あたりからも競願で登山鉄道計画が出たが十四日に一本で進むことに話がきまった」とある⁽⁴⁾。

この計画では「事業収入も現在の登山者三万乃至四万に比べて実に二百廿五万を予定、一人四百円の乗車賃として年十億収入が目論まれている」

⁽⁵⁾。

若尾鴻太郎は、「外国でやっているんだから日本でも出来るよ、三十億円

図2 1951年の富士登山鉄道の略図



注 『山梨日日新聞』1951年8月22日の「軌道の略図」に在る。

くらいの金は大したことはない。鉄道さえ出来れば富士山に日本一の観光施設が次々に生れるだろう」、「鉄道が出きれば日本一のホテルを作ったり、スキー場も作ろう」、「地元でもっと熱を入れてくれなけりや、いつまでも夢扱いされては困る、県人はとかく冷淡すぎて困る」と語った⁽⁶⁾。

地元直々の富士吉田市は、堀内市長をはじめ、市議会も、登山鉄道計画

につよい関心を示し、1951年10月末の定例市議会で市長は、この登山鉄道計画を説明し、若尾鴻太郎を招いて懇談し「市の観光はこれによるのが最も適策とする意見が一致」した。そして市長らは「在京県財閥の意向を聞くべく八日上京することとなった」⁽⁷⁾。

その後、11月26日午後1時から「富士登山鉄道発起人会」が日本橋鈴やビルで開催され、「河西豊太郎、小林中、広瀬久忠、佐竹二郎、若尾鴻太郎、渡辺桃年、秋山賢蔵、古山勝三、矢崎源之助、堀内昇の各氏が参集して」、去る8月21日「創立準備会が結成されてから現在に至るまでの経過と今後の実現方策について種々打合せた、運輸省の認可を得るため荒井讓二氏を中心とする別派との合同は九月十四日河西氏の斡旋によって実現し、両者間の計画が技術的に相違していたが、話し合いもついて計画案の一本化も出来、年内に認可を得る形勢にあり、今後事務的に登山鉄道会社設立までの世話人として若尾鴻太郎、堀内一雄の両氏を選出実施へ一歩前進するはこびとなった」⁽⁸⁾。

新聞によれば、今度の計画は以下のようなものであった。

従来の計画は、馬返しから地下を潜って約半周して頂上まで登る計画であったが、新計画によると吉田から馬返しまで十一キロを地上鉄道で登り、馬返しから頂上まで六キロ百廿メートルを一直線に登山道路に並行して地下を潜ってケーブルで登るように変更した、これにより、

①約廿億円の資金が減少される②輸送力においても年間百万人は運び得る③工事が馬返しから四段階に分けて実施出来④しかも一段階が終ればその区間は直ちに営業が出来る

などの計画だけに実現の可能性は濃厚で、これより運輸省側にも認可の気運が高まって来たわけである。

若尾鴻太郎、堀内一雄らのこの富士登山鉄道会社の計画案は、建設費20億で吉田―馬返し（地上登山電車）、馬返し―山頂（地下ケーブルカー）と

いう2段階構えの17キロメートルのコースであった。

注

- (1) 『山梨日日新聞』1951年8月22日。
- (2) 同上, 1951年9月18日。
- (3) 同上, 1951年9月18日。
- (4) 同上, 1951年9月18日。
- (5) 同上, 1951年11月18日。
- (6) 同上, 1951年9月18日。
- (7) 同上, 1951年11月18日。
- (8) 同上, 1951年11月27日。

② 戦後後期の登山鉄道建設計画反対運動

こうした登山鉄道建設計画にたいして日本自然保護協会は、基本的に反対の立場であったが、当初どのように反対したか、必ずしも明らかではない。

日本自然保護協会は、1951年11月21日の評議員会、12月12日の理事会で「富士山頂へのケーブル建設計画」について協議しているが、具体的にどのように協議したかは明かではない⁽¹⁾。しかし戦前から厚生省、村田剛ら国立公園行政当局の立場は、五合目以上での登山鉄道については否定的であるというところは明らかであった。

その後、登山鉄道会社が建設計画実現のためにどのように動いたかは明らかではないが、日本自然保護協会は、1953年10月21日に評議員会で、富士山山頂のケーブル敷設計画を再び協議し、11月4日の評議員会で「富士山登山鉄道敷設に関する反対陳情書」を採択し、富士山登山鉄建設にはっきりと反対を表明した⁽²⁾。

富士登山鉄道敷設に関する反対陳情書は以下のようなものであった⁽³⁾。

富士登山鉄道敷設に関する反対陳情書

本会は先に富士山頂に達するケーブルカー架設に関する計画につき、強く反対の意見を陳情いたしました。最近企業者側は該企画に変化を加え

て、同山北麓山梨県下吉田登山口の馬返しより、5合5勺目経ヶ岳にいたる3・5杓の掩蓋式ケーブル鉄道建設の急速実行を期してすでに運輸省の賛同を得、目下厚生・文部両省に認可申請中とのことである。

因って本会は更めて評議員会を招集、企業者側の詳細なる説明を求め、質疑応答を経たる上、出席評議員22名全部の意見を徴したところ、賛成2名、時期尚早2名、反対18名で、結局圧倒的多数で反対を決議したので、ここにその反対理由を挙げて、この際富士登山鉄道企業が実現されないよう、関係当局に重ねて要望する次第である。

理由

- 1 富士吉田口5合目までは既設の自動車道により登山可能であって、これを一層整備するならば、その上登山鉄道を建設することは全く無用である。

(イ) 自動車道によれば途中の風光を觀賞することが出来るが、掩蓋式登山鉄道では、そのことが全く望み得ない。

(ロ) 企業者案によると、富士吉田口から自動車により馬返しに達し、ケーブル・カーに乗換えて経ヶ岳に達する由であるが、これでは決して快適を観光ルートと成り難い。寧ろ自動車道路で一貫する方が好ましい。

(ハ) すでに自動車道路がある上に、全く不生産的な登山鉄道を作る如き二重の施設をすることは無駄である。その資本は他の観光施設に向けるべきである。

- 2 終点駅経ヶ岳附近は地形急峻であり、湧水も無くホテル、休憩所、その他多数人を収容するに足る屋舎、広場等を設ける余地が無い。

- 3 ケーブル・カーの建設により、山頂への登山者が増加するが、山頂は神域であり霊地である。しかも地積は狭少で、現在でも夏季は極度に混雑し、且つ糞尿、汚物、塵芥の処理をする術も無く国土の象徴たる富士山の壮嚴を維持することが出来ない実状にある。従って更に利用者を増加せしめる余地無く、寧ろ利用を統制する必要に迫られている。

- 4 ケーブル・カー停車場、休憩所その他雑多な附帯施設の出現は決して霊峰富士に好ましいものではない。
- 5 ケーブル・カーにより四季を通じて登山者を運べば、高山の登攀に経験の無い者も多く加わり、高山気象、特に風雪により遭難者を出す虞れがある。
- 6 本企業は採算上必ずしも有利なものとは思われない。目論書に見えるような成績が上るとしても、資本を公募により期待すること困難であらうし、また国家経済困難の折柄このような不急の事業に巨費を投ずることは決して時宜に適したものではない。

昭和28年11月4日

日本自然保護協会

理事長、理事連名

この陳情書によって示された日本自然保護協会の立場は、実に興味深いものがある。その点を列举にてみる。

第1に、五合目までの観光開発には、寛容な態度を表明していることである。

すなわち、予想される五合目までの観光自動車道路の開発は認めるという立場である。こうした戦後の厚生省、国立公園行政当局の立場は、結局、大規模破壊をともなう船津—五合目間のスバルライン建設を認める路線となった。

第2に、しかしながら五合目以上の開発は断乎として認めないとする立場である。すでにこうした立場は、戦前の厚生省、国立公園行政当局、文部省の立場であって、戦後独自のものではなかった。

第3に、富士登山鉄道計画に賛成した日本自然保護協会の22名の理事のうち、2名が時期尚早をとなえ、2名が賛成していたことは、おどろくべき事実である。理事会に大幅の自然破壊をともなう観光開発に同情的な理事が4名もいたということである。

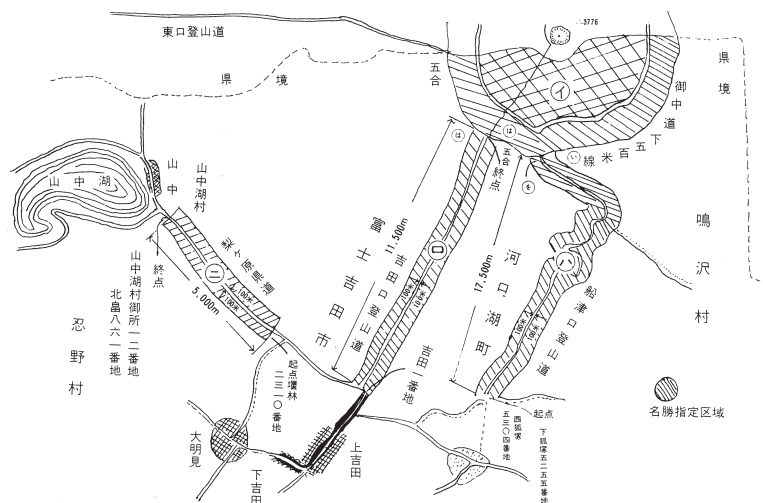
戦後後期に入って厚生省、日本自然保護協会の自然保護政策で、有力な国立公園の地域を特別保護地区に指定しようとする試みは、1956年からであって、この時期には、富士山の五合目以上は法的な規制がなかった。富士山の五合目以上が国立公園法の特別保護地区の候補地になったのでさえ、1956年のことであった⁽⁴⁾。

しかし戦前来ことのほか富士山保護に熱心であった文部省は、戦後は同省の所管する文化財保護委員会は、1952年にやや限界は著しかったが富士山全体を天然記念物に指定した⁽⁵⁾。

そして文化財保護委員会は、1954年7月21日に富士山山頂のケーブル計画の不許可を決定した⁽⁶⁾。

1954年12月20日に日本自然保護協会は、評議員会で、富士山のケーブル架設問題を協議したが、その後しばらく、協会がこの問題を取りあげるこ

図3 富士山の「特別名勝」指定区域 (1952年)



注 山梨県『山梨の文化財』, 1971年, 11頁より。

とはなかった⁽⁷⁾。

こうして厚生省、文部省の許可をえられずに、富士山頂へのケーブル建設計画は潰えさったのである。これは、国立公園行政当局、日本自然保護協会、文化財保護委員会の自然保護政策の大きな成果であった。

注

- (1) 前掲『自然保護のあゆみ』, 395頁。
- (2) 同上, 396頁。
- (3) 前掲『自然保護に関する陳情書・意見書集』, 11頁。
- (4) 前掲『自然保護協会事業概況報告書』(第三輯) 1956年8月, 59頁。
- (5) 山梨県教育委員会編『山梨の文化財』, 1971年, 82頁。
- (6) 前掲『自然保護のあゆみ』, 402頁。
- (7) 同上, 396頁。

(4) 戦後後期の富士山登山道路建設計画について

富士登山鉄道の建設計画は、伝統的に五合目以上の開発にたいする反対が強力であったこと、1952年に文化財保護法により五合目以上の開発が「特別名勝」地域に指定され、法的に規制されたことのために、実現されなかった。

しかし富士裾野から五合目までの自動車道建設の懸念が大きく存在した。すでに指摘したように富士裾野から五合目までの自動道路建設については、大正4年に田村剛らの開発計画で許可しており、また戦時中に東京オリンピックの開催に向けた観光開発計画として肯定的に提起されていたからである。

戦後にもこれもすでに指摘したように、1949年4月に提起された富士登山鉄道計画案は、裾野から五合目までは、「自動車道路を走らせる」という案が提起しており⁽¹⁾、また田村剛らは、現地を視察したさいに、五合目までのドライブウェイの建設を認めている⁽²⁾。

1950年に国土総合開発法が制定されてから、山梨県は、1951年に総合開発の重点の一つに「観光地帯の開発」をかかげ、積極的に富士観光開発に

取り組んだ⁽³⁾。

おりしも戦後後期に入って1952年に日本がオリンピックに復帰し、東京が東京オリンピック開催に動きだし、1955年のIOCで1960年東京オリンピック開催に落選したものの、1959年にIOCで1964年東京開催の承認をえた。

いわゆる東京オリンピックむけの開発ブームを展開した。

1956年に道路整備特別措置法が制定され、有料道路制度が確立され、山梨県では、戦前からの五合目向けの自動車道路建設計画が進められた。

山梨県は、東京オリンピック向けの開発計画として、1959年に富士登山鉄道計画を再提案したが、それには五合目までを有料道路の建設計画案が付随していた。1959年の夏に二つの台風が襲来し、五合目以上の登山鉄道は、認められなかったが、五合目までの有料道路の建設は認められたのである。

いわゆる富士スバルラインは、こうして1961年に工事を着工して、1964年に開設された⁽⁴⁾。

富士スバルラインの建設計画にたいして厚生省、日本自然保護協会は、それを認めたことはこれまでの言動からは当然であった。

戦後後期末からの富士スバルラインの建設計画案の策定、実施、そして計画への反対運動については、高度成長期の国立公園問題の研究課題であるので、ここでは立ち入らない。

注

(1) 『山梨日日新聞』1949年4月19日、22日。

(2) 同上、1950年10月30日。

(3) 前掲『山梨県史』通史編6、481p。

(4) 山梨県編『山梨県政百年史』下巻、1975年、903頁、910頁。

(5) 小括

戦後の富士登山鉄道の建設計画は、厚生省と日本自然保護協会、文部省と文化財保存委員会の反対でいずれも比較的容易に中止された。

その要因を分析すれば、第1に、一般的に霊山富士に登山鉄道を建設し

ようとする計画は、国民的な支持をえられなかったということが指摘できる。

確かに、富士登山鉄道によって安易に富士山頂に到達できるという富士登山観光は、富士山観光業界、すなわち鉄道会社、旅館業者にとっては実に大きな魅力的な分野であった。しかし古来から宗教登山の最高峰として君臨し、戦前来の登山鉄道を拒絶してきた歴史的伝統もあって、富士登山鉄道の建設は容易ではなかった。

建設反対運動は、他の国立公園における電源開発のように、かなり大衆的かつ組織的な自然保護運動として展開されたわけではないが、富士登山鉄道建設計画は、国民的、大衆的、あるいは地元住民の強力な支持が見られなかったことも事実である。

1951年の富士登山鉄道建設計画にたいして、提唱者の若尾鴻太郎が「地元でもっと熱を入れてくれなけりや、いつまでも夢扱いされては困る、県人はとかく冷淡すぎて困る」（1951年9月18日の『山梨日日新聞』）と指摘しているように、地元住民は、山梨県や富士吉田市長など行政トップの一部が賛成にまわったとしても、必ずしも賛意を示さなかったように思われる。少なくとも、管見するかぎり、表面的には、富士登山鉄道建設計画の支持や促進の運動が展開された気配はない。

第2に、富士登山鉄道建設には、文部省、文化材保護委員会、厚生省、国立公園行政当局が、積極的に反対し、そのための制度的な施策を施したことである。

文部省は、戦前の1936年に、成功しなかったとはいえ、富士山五合目以上を天然記念物として指定し、保護しようと試みていたし、戦後も文化材保護法にもとづいて、1952年に富士山の五合目以上を「特別名勝」地区に指定して、開発に規制をかけた。

厚生省もまた、戦前来の政策にもとづいて富士山五合目以上の登山鉄道建設には否定的であった。厚生省は、1956年に他の国立公園の重要な地域とともに富士山五合目以上を特別保護地区に指定しようと試み、特別保護

地区の候補地に指定し、富士山五合目以上の地域の大幅な開発を規制していた。

後に国立公園行政を厚生省より引き継いだ環境庁は、1996年に富士山五合目以上を特別保護地区に指定した⁽¹⁾。

しかしそうした法的規制にもかかわらず、戦後も終わった1960年に富士急行によって、富士登山鉄道計画が提起されたことは、大きな驚きであったが、その背景は、東京オリンピック向けの観光開発といういわば天の声だったのである。

東京オリンピック向という天恵を奇貨として、これまでの規制を無視して富士登山鉄道建設が計画されたのである。東京オリンピックのためならば、何事も許されるという開発主義の中で、この計画は、富士観光で営業を成り立たせている富士急行の英断で中止された。これは、民間企業による自然保護のためのまれにみる快挙であり、永遠に評価される出来事であった。

しかしスバルラインの建設についてはどうであったか。明かに厚生省、文部省は、裾野から五合目にいたる富士山麓のこれまでに類をみなかった大々的な観光道路開発を阻止できなかった、否、阻止しようとしなかった。これは、戦後の国立公園制度にとっての最大の問題点であった。

そもそも国立公園行政当局は、戦前来富士山五合目以上の開発には厳しい目をむけていたが、五合目以下の開発には柔軟な態度であった。

戦後も、田村剛らは1950年に五合目までの観光道路の開発を容認する発言をおこなっている。これは、国立公園制度・運動の最高のリーダーだった田村剛一流の戦略、五合目以上の開発は絶対認めないが、その代わり五合目以下の観光道路開発を認めるといった妥協的な戦略、田村の妥協的な姿勢の現われと指摘しておかなければならない。

日本自然保護協会も、山梨県のスバルライン建設計画に、また遅れて提起される静岡県のスカイライン建設計画にも異論を差し挟まなかった。

スバルライン建設にたいしては、一部で反対運動がおこなわれたが、計

画を中止させるような盛り上がりを示せなかった。

これは、国立公園内の観光開発、とくに高度成長期以降に起きてくる山岳観光道路建設を許容する悪しき前例として有効に作用することになった。巨大な自然・環境破壊をとまなう富士山岳観光道路の建設を容認したことは、戦後の国立公園制度の欠陥・弱点を如実に示すものであった。

この点の反省なくして、戦後の国立公園制度の是非、成果と欠陥・弱点を論じることはいえないであろう。

注

- (1) 静岡地理教育研究会編『富士山世界遺産への道』, 2000年, 古今書院, 224頁。